

第6回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ中国ブロック会議議事概要

日時：平成27年1月29日（木）13時30分から15時30分

場所：中国運輸局 会議室

【主催者あいさつ】

- ・ 委員の皆様方におかれましては、ご多忙のなか、ご出席を賜り、誠にありがとうございます。
また、日頃より、私どもの交通運輸行政に関しまして、ご理解とご支援を賜っておりますことに対し、厚く御礼を申し上げます。
- ・ 物流サービスは我が国の経済を支え、発展させていくための不可欠な分野であり、特にトラック輸送は産業全体のあらゆるニーズに機動的に対応することが常に求められる重要な部門。
- ・ トラック輸送が健全な経営基盤の下、持続的かつ安全に提供されることが、製造、販売を含めた全ての産業にとって、大きなテーマであるという問題意識を共有していただきたい。そのためにも、現在、トラック事業が抱える諸課題について、荷主関係を含めた全ての皆様に、充分にご理解いただくことが重要であると考えている。
- ・ 現下の最大の課題は、労働力不足問題である思う。一昨年秋頃からの内需拡大や、その後の消費増税前の駆け込み需要により、貨物の輸送量が増加しドライバー不足が顕在化し、その後、荷動きが落ち着いてきたものの、人手不足の状況は依然として続いている。
また、ドライバーの年齢構成を見ると、中高年の男性の比率が非常に高く、このままでは近い将来、深刻な労働力不足に陥る懸念がある。
- ・ この状況を改善し、安全な輸送を維持させるには、全ての関係者のご理解、ご協力により、労働時間、賃金などを含めた労働環境を改善し、若年層や女性にとって魅力のある職場にしていくことが重要であり、また、それを可能とするための経営基盤の健全化が必要である。
- ・ これらを考えると、これまでパートナーシップ会議において議論を重ねてきた燃料サーチャージ制や運送契約の書面化など、適正取引の推進が、労働力確保のための、重要な対策のひとつでもあると考えている。
- ・ 今回のパートナーシップ会議は2年ぶりの開催となった。その間、検討いただいた、契約の書面化については、その「推進ガイドライン」が策定され、併せて「輸送安全規則」「標準運送約款」の一部改正がなされるなど、書面化のための枠組みが構築された。
- ・ 今後は、この「書面化」の普及・定着、そして「燃料サーチャージ制」の更なる推進を図るに、どのような取り組みを行うのかということになる。
- ・ 厳しい環境にあるトラック業界の健全化、活性化を図るとともに、安全・安心で、より質の高い輸送サービスの実現のために、ぜひ実り多い会議としていただきたい。

【座長あいさつ】

- ・ この適正取引推進パートナーシップ中国ブロック会議は平成20年7月に立ち上げられ、今回で6回目の会議となる。
- ・ 各委員の皆様におかれては、これまでトラック業界における適正な取引を推進するために、様々な課題を取り上げ、望ましい取引形態のあり方などについて、ご意見やご議論をいただきたい。
- ・ また、荷主と運送事業者、あるいは元請事業者と下請事業者の方々が協働して、適正取引に向けた検討を重ねることによって、関係者相互の信頼関係を高めていくことも、この会議の大きな目的。
- ・ 本日の会議は、「運送契約の書面化」のガイドラインが策定されるなど、その枠組みが構築され、今後は、書面化の普及、定着を図るとともに、燃料サーチャージ制の更なる推進が必要となっていく。
- ・ 行政から普及、推進に向けた取り組み状況の報告、各委員からはそれぞれのお立場によるご意見やご報告をいただきながら、会議を進めていきたい。

【議事】

1. 適正取引推進に向けた行政の取り組み等について

中国運輸局より報告（資料1）

中国経済産業局より報告（資料2）

2. 最近の景況感・業況等について

- ・ 運輸局から経済団体に対し書面化や燃料サーチャージの導入や定着として要請を頂いている。要請事項については、会報やHPに掲載して会員へ周知している。
- ・ 景気動向、経済の見通については、アンケートやエネルギーシンクタンク発表の見通しに若干肉付けしてお話したい。
- ・ 景況動向については、この1月、2月で景況感は変わっていると思うが、12月の発表では円安が進む中で、製造業では回復基調を維持されている。非製造業の方では個人消費の停滞に加え、原材料価格の上昇から悪化している。全体的には回復には足踏み感があるが、先行きは、持ち直しの兆し。業績については、全体的には増収増益の見通し。平成26年度の仕入れ価格が昨年度に比べると上昇していると回答する会員が半数以上、一方、販売価格が減少したと回答した会員が3割弱ある。
- ・ 雇用状況については、高水準の労働不足感が続いている。特に建設業・倉庫業・運輸業で強い状況となっている。対応としては、中途採用などによって凌いでいる。倉庫・運輸業について、景気が悪い要因としては、個人消費の減少、原材料価格の上昇、それに伴う収益の悪化ということになる。今後の懸念材料として個人消費の動向、景気対策の動向などとなっている。
- ・ 適正な為替水準は100～110円とする会員が7割弱。11～12月時点で、2～3ヶ月先の相場について、7割が110～120円と見ておられたが、現在、そのあたりで推移している。

- ・ 新たな要因として原油安がある。1月～2月にかけて景気動向アンケート調査を行い、3月に結果を発表する予定。ここ1ヶ月くらいの発表を見ていると、政府の景気ウォッチャー調査でも上昇が5か月ぶりというのも出てきている。これからの景況感は改善してくると思っている。
- ・ 円安が一服し、関心が薄れているかもしれないが、120円台の時にシンクタンクが実施した分析によれば、更に、10円程度の円安でも日本全体としてなら0.3%プラス効果があるとのこと。
- ・ シンクタンクの経済見通しとして、エネルギー総研では平成26年度では中国地方はマイナス0.9%になると見ている。増税と個人消費の落ち込みなどが要因。平成27年度は増税の影響が一巡して、企業部門の好調が続くため、全国を上回るプラス成長を予想している。全国は1.6%、中国地方では2.1%。なお、政府発表では全国1.5%と予想しており、ほぼ一致している。
- ・ 今後については、欧州経済、中国経済の先行き、更なる原油安、為替といった不確定要素はあるが、足下は上向いていると考えている。
- ・ 燃料高にあっては、原油価格の下落によって、軽油価格が下がっている。7～8年前から価格は高値水準となっており、平成20年頃は軽油156円、ガソリン180円だったのが、リーマンショックで60円下がって、ここ2～3年の間で130円にまで上昇し非常に苦しい状態である。直近になって価格が下がってきている。
- ・ 今年1月の価格は平成19年の価格と同じ。当時、広島県は燃料価格の高騰によって、中小企業向けに特別融資を作られ、制度利用者の6割がトラック事業者であった。
- ・ 運賃については、平成18～19年頃から横ばいが続いていたが、リーマンショックで荷主との協力関係を重んじることから下がった。そのことからの回復を待っているのが現状である。
- ・ 山陽の荷主企業は円安のメリットを受ける方が多いが、下請けであるトラック事業者までには景気回復感は及んでいない。アベノミクスによる経済効果が、中小企業までにいきとどいていない。そのことからすると、最終的にトラック業界まで及んで欲しい。
- ・ ドライバー不足が顕著になっている。消費税増税の駆け込みの時は逼迫した。今なお続いているのが現状である。原因としては、他産業では賃金が回復した所には若い人はある程度行くが、体力が戻っていないトラック産業では賃金の引き上げには至っていない。このままいくと輸送力不足、輸送サービスの低下が防げない時代になると危惧している。個々の事業者の努力もさることながら、社会全体で、とりわけ荷主企業含め、この問題について、共通認識を持って対応して行かねばならない。

～出席委員からの意見、提案～

運送業者

【A委員】

- ・ 書面化については、わりと大手が多く対応できているが、付帯業務の明示、待ち時間に関わる留置料については、従来からの荷主には請求ができていない。荷主や元受への理解が重要と思うので、行政からも呼びかけを行ってほしい。
- ・ 集荷先は書面化がし易いが、配達先へは直接の契約がないため書面化が難しく、待ち時間やサービスの付帯作業が発生している。集荷先企業、配達先企業に現状を認識してもらって、料金、運送条件に反映させることが必要であると考えている。
- ・ 当社の現況として、書面化については、荷主、協力会社とも書面化を交わしており、協力会社には下請法に遵守した取引を実施している。物流大手として、率先して遵守することが書面化の手助けになればと考えている。

【B委員】

- ・ 協力会社20社とは運送契約を結んでいる。荷主とも一部を除いて行っている。待ち時間については、荷主の思うようにいかないものもあり、なかなか請求しにくい。荷主からは積込み時間指定されても、朝から車が開いている運送事業者はいない。配車のタイミングでずれが生じる。逆に、荷主側では日に20台、30台と積むと時間のずれが出てくる。車の到着が遅ればフォークリフト作業員の残業代を払わないという矛盾した交渉が出てくる。時間を何時から何時までの設定と言う事がなかなかできない実態があることを理解いただきたい。
- ・ 1月に当社の会議室において、荷主、下請け含め3社で岡山運輸支局から説明を受け、協議した。できるだけ、荷主を交えた中で話をすれば理解を得られると思っている。仕組みそのものを変えていかないといけない。

【C委員】

- ・ 比較的、大手荷主事業者では書面化ができている。
- ・ 島根県はほとんどが中小零細事業者であり、10台以下のところが9割り占めている。
- ・ 特定のお客様との付き合いが長い事業者がほとんど。そういうところへ、サーチャージや書面化の話を持ち込みにくいようだ。協会から相談にはのっているが、中小の事業者は荷主に言いにくい立場になっている。書面化の話しを言い出して、悪い影響があれば助けてもらえる制度になっているが、仲を悪くすることを避けたという思いがあるようだ。
- ・ 労働力不足、後継者不足の問題がある。事業者の社長も高齢になってきており、自分の代で事業を閉めると言っている方もおられる。また、今の状況から先行きに対し事業を行っていく意欲を失っておられるところもある。あきらめ半分に制度を受け止められている風潮があるのも実態としてある。島根においては、山陽とは違った雰囲気がある。

【D委員】

- ・ 大手荷主、大手物流子会社ではかなり進んでいるが、スポット契約においては、現状まだ残された課題は多い。書面化は大事なことである。人手不足の解消、運送の効率化にも繋がるものと考えている。粘り強くやっていく必要がある。
- ・ 山口県においても支局主催のサーチャージ説明会で、荷主が集まって、経営努力では避けられないコストということを理解してもらえた荷主もあった。説明をしっかりと荷主から理解を得る場を作っていくことが重要と考える。
- ・ 人の問題が深刻化していく。山口県は裾野の広い自動車産業や、いろいろある製造業が人手ということで注目している。運輸業界、倉庫業界は人手がいる業態だ。派遣労働者や女性に頼っているが、不足感からいずれ、コスト高となっていくことが危惧される。
- ・ モーダルシフトとして、鉄道貨物への振り替えも行っている。一方で、鉄道貨物についても、通運事業の末端は結局トラックで運ぶことになる。通運業者のドライバーも高齢化してきており、荷役作業が困難になってきている。人員確保が難しい状況は鉄道輸送でもいずれ成長の限界になることを危惧している。
- ・ 2018年にはカネボウ防府の跡地に石炭とバイオマスの混焼発電所が建設予定されていることや、J T防府工場跡地は14万㎡をダイワハウスが買い取り、市とともに工業用地として分譲開始するなど、そこで働く方の雇用が生まれることから、個人消費は上向くのではないかと見ている。
- ・ 萩・防府地区が大河ドラマの舞台になったことから、観光にも期待している。

【E委員】

- ・ 働く者の立場からとすると、この様な場で発言を求められることについて困るところもあるが、事前にヒアリングをしたことを報告したい。
- ・ 契約書の書面化に関するガイドラインについては、区域、路線事業それぞれの取り組みの違いはあるが、契約書のガイドラインによつての書面契約を新たに作り直すという緩慢な動きはないと言う報告があった。
- ・ 手待ち時間、付帯業務については、若干ではあるが運賃に転嫁できたのは初荷主などわずか。多くは出来ていない。荷主に対するペナルティーがないということは積極的に欠けている。
- ・ 課題は、適正な労働の対価としての付帯作業が交通産業を魅力的な職場していくということは共通の認識だと思うので、それぞれ立場があると思うが、付帯作業、運賃の是正についてご検討頂ければと思う。

荷主企業

【F委員】

- ・ 運送事業者の皆様には部品の運搬で大変お世話になっている。書面化は、重要性を認

識し、物流統括会社様に対し書面の発行を確実にを行うようにしている。契約書、覚書を必ず締結し、有効期限をチェックして、実態に合わせるようにしている。スポット契約についても見積もりを取り、単価を確認して発注している。

- ・ 景況感について、当社は、国内生産は維持しながら、海外生産が順調に増加している。メキシコ工場は、短期間でフル生産にもって来た。その他の海外工場も生産を伸ばしており、それに伴い、海外工場向けの部品のトラックでの輸出作業が増えている。輸出用の梱包スペースが不足している、梱包作業を行う人も足りない。今後も物量は増えると予想しており、物流会社様には前もって情報提供して、トラック確保など輸送の準備をお願いしている。
- ・ 国内生産については、輸入部品が増えている。海田港と出島港に、コンテナからの陸揚げを行っている。海田・出島地区では、保管のための倉庫が不足している状況で倉庫を各々2ヶ所程度増やした。

【G委員】

- ・ 農業者団体であるが、物流ということであれば肥料、米の運送依頼になる。現状として、消費税増税の関係から、平成26年4月から物流の動きが悪くなっている。米の生産量が多く、価格が低迷したことから、行政（農水大臣）から米の早売りに規制をかけられたことも影響している。
- ・ 適正取引の推進ができることによって、トータルでの物流コストが下がるという認識がある。トータルコストが下げることで、生産者の手取りが増えることを考えてかなければならないと考えている。

【H委員】

- ・ 景況感と言うことになると、マツダ様は羨ましい。消費増税の影響が当初の予定通りではなく、増税の反動減が今でも続いている。売り上げ、収益についても大変厳しい。
- ・ 大都市中心に外国旅行者からの売り上げが好調とのことだが、広島地区はあまり良い影響は出ていない。広島の観光地を歩いている外国人の方が買い物袋をぶら下げた方を見かけない。大きなリュックサックを背負われている方が多い。
- ・ 小売業者にはあまり良い影響となっていない。ちょうど、1年前の増税の駆け込み前の季節が来た。去年は3月末にかけて唯一、良い思いをさせていただいた。その反動の月がやってくる。厳しい状況である。憂慮している。
- ・ 2～3月を通過して、4月になると反動減の実績を期待している処である。
- ・ 当社では年間約100万個の宅配便の荷物を扱っている。運送業者から1個あたりの運賃値上げが来期には控えている。売り上げも厳しい、収益もきびしいことに加えて経費増ということになれば、収益的に厳しくなるのが現状。
- ・ 先日、NHKで物流関係のテレビ番組が放映されていた。日通総研の方が説明をされていたが、あの番組を一般消費者にも見て頂きたいと思う。運送業者の立場も網羅された番組だと思っている。
- ・ 送料無料はあたりまえのようになっているが、送料は何処かで誰かが負担している。

最終的には購入された消費者の方に負担していただきたいという思いである。

- ・ アベノミクスの第3の矢、地方にも元気を取り戻すべきとして、具体的な対策を実施して頂き、我々にも景気回復の実感がわくものとして欲しいと思います。

【I 委員】

- ・ 冷蔵倉庫というものがどう言うものかということをもとに説明すると、お客様から荷物を委託し、預かって、運送業者へ渡すまでの間の保管を担う中間的な役割ということになる。
- ・ 景況感について、関東中心にした話しになるが、おととしの夏は猛暑であった。その時、コンビニのコーヒーがよく売れた。氷にコーヒーを入れるものだが、氷は2～3週間かけて作られるものなので、寒い時期から備蓄して夏の需要期に出していた。一方、昨年の夏は冷夏であったため、おとし並の需要予測から備蓄を始めていたが、冷夏の影響から氷の出荷が悪く、倉庫で滞留している。また、消費増税によって荷物が滞留気味になっていることから、あまり良くない状況である。
- ・ 我々では、燃料＝電気代である。冷蔵するために必要となる電気はガソリンのように急に下がってこない。こうしたことから各業者厳しい状況である。
- ・ 大手と中小に分けて見ると、関東を起点にしている全国ネットの大手については、下請法、契約の書面化については早くから専門部隊を立ち上げ体制を整えられ、運用が行われている。中小については、3つの事業形態に区分される。倉庫業者では、預かった荷物を運送事業者が引き取りに来ると言うことになるため、書面化のスキムからは外れる。運送取扱業をもって運送指示だけをしている業者、運送も行っている業者。それぞれ、兼業との兼ね合いから書面化には温度差がある。まだまだ啓蒙が必要と感じている。
- ・ 危惧していることとして2点質問したい。
書面化に必要な8つの事項、これを FAX やメールでやりとりすれば印紙税はかからないとあるが、本当にそうか。運送事業者側に残った FAX に受領印を押したものが課税文書になるのかならないのか。送り状、金額等の記載がなくても、契約の成立条項が認められたものについては、サインがあるものが課税文書となるとあるので、このあたりの棲み分けがどうなるのかが気がりである。
- ・ 倉庫業者の立場からすると、車両の留め置き料が認められることになった場合、オンタイムで来てもらえるのか不安である。オンタイムで来て頂ければ直ぐに渡すが、遅延の場合の請求ができない。留め置き料が今後どうなるのかというのが不安でもあり興味がある。

【J 委員】

- ・ 景況感について補足したい。先ほどはマクロでとらえた話をしたが、小売業など、業種によってはどちらともいえないが、どちらかというところ、悪いとする回答もある。業種による特徴の説明は工夫したい。運賃の転嫁、コストに対する意識を消費者の意識が広まること期待。

《質疑》

【K委員】

- ・ 行政へのお願いがほとんどになると思う。
- ・ 運賃転嫁の問題で提起がありましたが、物流関係者、荷主含め、全体のテーマ。これからやっていかないといけないと思っている、国民を巻き込んだ大きなキャンペーン、アピールが必要である。運送業者が先にやると国民に理解してもらいにくいと思う。行政の方でリードしてもらいたいと思う。
- ・ 倉庫協会から具体的な問題、留め置き、印紙税の話があった。留め置き料の問題は両者間での問題かと思う。印紙税については、行政として地方と本省で詰めるなど、さらにフォローを行ってもらい、更なるガイドラインとして示して欲しいと思う。

【座長】

- ・ 国交省としてのキャンペーンについてと印紙税のことについては、本省でのパートナーシップ会議へ伝え、考えていきたい。課題については行政の方でしっかり対応したい。

【H委員】

- ・ 留め置き料について、逆に、弊社の場合は、多くの運送業者からの納品に携わっている。3年前に納品方法について、業者指定をすること、納品代行をするということを計画して、実行している。この当時は環境問題もあって、市街地へのトラック台数流入を減らそうというキャンペーンがあった。特に、弊社の場合、街中にあるため、トラックでの納品は数社だけに規制した。結果、商品の納品に対して待ちはない状態である。

【C委員】

- ・ トラックのドライバー不足が問題になる中で、JR貨物がなかなか利用できない。米子駅がオフレール化となり、伯耆大山駅を窓口にして伯備線利用に変更となる。これによって、山陰本線の貨物列車がなくなる。
- ・ 輸送能力にも限界があり、基地も小さく、荷役作業も不便になる。また、現行の運送日数が1日延びる。
- ・ 海運への利用もあるが、冬場は海が荒れるので利用に制限がある。従って、山陰ではトラックが輸送の生命線になってきている。
- ・ そのトラック輸送も現実的に運べないという状況が出てきている。人口減のなかで、鉄道輸送対策を国として検討、推進ができないものか。JR貨物とも話しているが、JR貨物だけでは話がすすまない。鉄道は旅客が優先となっており、ダイヤ調整が難航する。調整にどこまで入れるかわからないが、国の方から指導が出来る体制の検討ができないか。

【座長】

- ・ 地方運輸局だけで解決する課題ではないので、本省へ要望したい。

【I 委員】

- ・ トヨタ自動車のCMの中で免許を取ろうというメッセージが流れてくる。若い人が車に興味をもっていない、車離れが進んできていることへのメッセージである。平成19年に施行された中型免許制度は、若い人が免許をとらないなかで、さらにお金をかけさせる仕組みになってしまい逆効果ではないか。
- ・ 産業統計を見ると、年収が低いのは倉庫・運輸業である。産業の底にある業界に、若い人が来るのか。産業構造のなかから、トラック、倉庫がなくなっていく。ここ数年で広島地区においても倉庫業者は1割減少した。全体の産業構造を保っていくなかで、物流が何をしていくのかということ国とベクトルを合わせていかないといけない。

【K 委員】

- ・ 準中型免許制度は、トラック協会からの要望もあって、今回、法制化していく。
- ・ 準中型免許が導入されれば、運転できるのは7.5トン車、積載量で行くと5トンまで可能となる。現在は、2トンの集配車でも架装すると総重量が5トン以上となり運転ができない。乗務できない高校生を雇う余裕が運送事業者にはない。2年も教育できない。
- ・ 新たな、教習課程を増やして合格すれば免許がとれるということになった。可能性はある。さらにそのことによって若者が業界に入ってくる障壁になるかもしれない。業界でも賛否両論。業界としては活用できる態勢をつくっていかないといけない。
- ・ ドライバーは平均賃金が低い。昔は、長距離トラックに乗務すれば他産業よりもかなり稼げた。汗を流して働く職業、平均より良くなると返ってくるかと思う。
- ・ 準中型免許制度は活用できる事業者と、かえって障壁となる事業者両方がある。

【事務局】

- ・ 27年度予算要求のなかで、若年層、女性にも入っていただくものとして、安全で、長時間労働でないものがないという要望を受けた業界としていくなかで、まずは中継輸送を実証実験する。
- ・ ドライバーの地位向上、スキルアップの見える化、マスターズ制、ポイント制にして、優良ドライバーを認定する仕組みを考えていく。
- ・ ドライバーが熟練していくなかで、経営への参加、管理職への登用などを可能とする仕組みを本省と協会において検討する。国として、働き方そのものを変えていく、地位を変えていく。ことを検討している。

【J 委員】

- ・ JR貨物へのシフトという話が出たが、尾道松江線が開通したことで、補完はできないのか、荷物の流れ違うのか。

【C 委員】

- ・ JRを使っているお客様からは、運送日数が増えるからトラックに変えると言われて

いる。尾道松江線の開通はメリットもあるが、関東向けなどの長距離輸送にはメリットがない。

～まとめ～

【座長】

- ・ 書面化の推進については、荷主、運送事業者双方がガイドラインを理解し、実際の仕事に取り入れていくことが必要である。
- ・ 適正取引の推進については、この会議の目的でもあるように、荷主と運送事業者がお互いに良い環境で仕事をすすめて行けることが重要である。
- ・ 行政としても、更なる適正取引推進にむけたとりくみをすすめていくことが必要であるとの認識なので、引き続き啓蒙活動に取り組んでいきたい。
- ・ 燃料サーチャージ制度について、原油価格が下落傾向にある。いつまた高騰するか分からないが、環境厳し現状が改善されないなかにあっては、いざというときに備えて普及につとめていくことが必要と考えている。

【事務局】

- ・ 本日のご意見、ご提案については、中国ブロックパートナーシップ会議で検討した結果として、2月9日に本省にて開催される全国パートナーシップ会議に上申する予定としている。また、本会議議事録については、昨年と同様中国運輸局のホームページに掲載する予定です。

以 上