

第1回 関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議
議事次第

1. 日 時

平成20年7月28日（月）午後2時から

2. 場 所

東京都新宿区四谷3-1-8

東京都トラック協会 7階大会議室

3. 議 事

(1) 開 会

(2) 関東運輸局長挨拶

(3) 関東トラック協会会長挨拶

(4) 会 議 規 約

(5) 議 事 項 目

1 ガイドライン等に関連する施策の取組状況

(燃料サーチャージ制の導入、安全運行パートナーシップ促進等)

2 パートナーシップ普及のための今後の促進策等

3 その他

(6) 閉 会

第1回関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進
パートナーシップ会議委員名簿

(順不同・敬称略)

西堀 誠一郎	関東商工会議所連合会 地域振興部長 (東京都商工会議所連合会 地域振興部長)
和栗 安広	東京経営者協会 事務局長
竹口 誠三	関東倉庫協会連合会 専務理事 (東京倉庫協会 専務理事)
鈴木 昌和	関東地方通運協会 専務理事 (東京地方通運連盟 専務理事)
松永 正大	東京路線トラック協議会 常務理事
綿引 正明	関東トラック協会 専務理事 (東京都トラック協会 専務理事)
竹内 政司	竹内運輸工業株式会社 代表取締役
三村 偉一郎	株式会社三村運送 代表取締役
矢崎 敏央	弘済運輸株式会社 代表取締役
遠藤 伸二	関東経済産業局 産業部次長
三枝 健二	東京都産業労働局 商工部長
小林 豊	関東運輸局 自動車交通部長
北原 豊	関東運輸局 東京運輸支局長

第1回関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進
パートナーシップ会議委員出席者名簿

(順不同・敬称略)

- 西堀 誠一郎 関東商工会議所連合会 地域振興部長
(東京都商工会議所連合会 地域振興部長)
(代理出席 朝 香 博 地域振興部副部長)
- 和 栗 安 広 東京経営者協会 事務局長
(代理出席 大 矢 衛 史 総務部部長代理)
- 竹 口 誠 三 関東倉庫協会連合会 専務理事
(東京倉庫協会 専務理事)
- 鈴 木 昌 和 関東地方通運協会 専務理事
(東京地方通運連盟 専務理事)
- 松 永 正 大 東京路線トラック協議会 常務理事
- 綿 引 正 明 関東トラック協会 専務理事
(東京都トラック協会 専務理事)
- 竹 内 政 司 竹内運輸工業株式会社 代表取締役
- 三 村 偉 一 郎 株式会社三村運送 代表取締役
- 矢 崎 敏 央 弘済運輸株式会社 代表取締役
- 遠 藤 伸 二 関東経済産業局 産業部次長
- 三 枝 健 二 東京都産業労働局 商工部長
(代理出席 狩 野 季 美 商工部経営支援課経営安定支援係長)
- 小 林 豊 関東運輸局 自動車交通部長
- 北 原 豊 関東運輸局 東京運輸支局長

【議事概要】

第1回 関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

開催日時：平成20年7月28日（月）14：00～16：00

開催場所：（社）東京都トラック協会 7階大会議室

議事概要：事務局から会議規約及び資料の説明をした後、各委員から意見が出された。

1. 委員各位からの意見と回答

○松永委員（路線トラック協議会）

資料3において、サーチャージは「別建て運賃」として定義付けされているが、「運賃」と定義してしまうと実質的に「運賃値上げ」となってしまう、事業者が荷主と交渉しづらくなってしまふ。

「運賃」ではない別の表現にした方がよいのではないか。

また、パートナーシップ会議の会議規約について、もう少し事業者にとって後押ししてくれるものにして欲しかった。

→事務局回答

「運賃」ではない別の表現にした方がよい、との意見があったことを本省に伝える。

○竹内委員（竹内運輸工業（株））

自分の会社を例にとると、2005年以降、一部の荷主よりサーチャージは収受できているが、荷主は荷主に都合の良い独自の算定基準を持っており、実態を反映しているものではない。

サーチャージを運賃としてしまうのは如何なものか。

3PLの事業形態において、運賃だけを算出するのは困難であり、結局サーチャージの算定も困難になってしまう。

運賃契約を民民契約で片付けてしまうのではなく、国土交通省が行政主導でやっていって貰いたい。

試験制度については評価したい。

現在、5両以下の事業者が増えてきているが、こうしたところは運行管理者、整備管理者がおらず、社会保険に加入していないところもあり、こうした事業者と対等に競争することは困難である。

トラック事業の実態は相当逼迫しており、そうした実態を捉えて頂きたい。

→当局

現在のところ、大規模事業者や特積み事業者のサーチャージ導入が余り進んでいないが、こうした荷主との交渉力がある事業者に率先して導入して貰うことがサーチャージ制度を確立していくことに繋がると思うが、どうか。

○竹内委員（竹内運輸工業（株））

現在、サーチャージを収受できている大規模事業者にしても、荷主からの運賃が減っている状況なので、下請事業者にサーチャージ相当分を払ってしまうと、元請事業者の収益は悪化してしまう。

トラック業界の多層構造においては、末端までサーチャージは行き渡らない。

99.9%が中小零細企業であるトラック業界において、サーチャージが機能するのか疑問である。

やはり全体的な運賃の底上げが必要である。

○松永委員（東京路線トラック協議会）

6月27日、特積みのサーチャージ説明会を開催し190名の参加があった。

輸送委員会の開催1週間前に42社にアンケートを実施した結果は次のとおり。

- ・サーチャージを届け出た社は11社。
- ・準備中は13社。
- ・検討中が14社。
- ・基本運賃の改定を検討しているのは4社。

輸送委員会でのアンケート結果は次のとおり。

- ・特徴的だったのはサーチャージよりも基本運賃を改定するという意見が7社あり、更にその意見に賛同したところが半分以上あった。
- ・基本運賃を改定できないところにサーチャージを申し込んでも無意味。規制緩和前の運賃制度のような最低ラインの運賃が決められている制度にして貰いたいといった意見が5社。
- ・大口荷主との運賃交渉が成立せず、契約を断ったところが少なくとも3社。

また大手特積み事業者のうち、

- ・サーチャージの運賃を導入するためのシステム改修に伴う投資が多額であるため、検討中のところが2社。
- ・システム改修が終了し、届出も済んでいるので、今後本格的にサーチャージ交渉に臨もうとしているところが1社。

中堅の特積み事業者のうち、

- ・基本運賃の改定に重点を置くというところが、全体の約半数。
- ・走行距離が長い契約をしているところはサーチャージに重点を置いている。

この他、システム構築が高額で大変であるとか、集配をする協力会社の算出方法をどうすればよいか思案中であるという意見もあった。

昨今、物量が落ちているなかで、物量をとるか、運賃をとるかで迷っている事業者が多いが、規制緩和前の運賃制度に戻して貰いたいといった意見・行政への要望もあった。

○綿引委員（関東トラック協会、東京都トラック協会）

昨今、運賃契約は競争入札が多くなっており、社会保険未加入等のコンプライアンスが徹底されていない事業者が有利な状況になってしまっている。

自治体を含め国など公的機関は、入札参加の前提条件として、こうした事業者を排除するような入札制度にして頂きたい。

多層構造のトラック業界においては、燃料費高騰の運賃転嫁は真の荷主に負担してもらわないと末端まで行き渡らない。

独禁法の物流特殊指定については、最近は荷主側が勉強し、なかなか公取委に取り合っ貰えないという話を聞き及んでいるが、公取委にはしっかり対応して貰いたい。

○矢崎委員（弘済運輸（株））

サーチャージの交渉に臨んでも、「大手事業者だってまだ値上げしていないのだから、待ってくれ」等と言われなかなか進まない。

全国のトラック運送業者の70%は20台以下の小規模事業者が多くなってきており、地区ブロック会議ではいろいろな議論ができるが、支部会議等の大きな会議になると意見を言えず、結果として協会を脱退することに繋がっている。

最近は荷主が専属のトラック事業者を集め、物流子会社化し、荷主の支配下に置いてしまう。

こうなると運送原価は低く抑えられてしまうこととなり、人材不足に繋がり、結果的に質の悪い運転者が残ることとなっている。

こうした状況下、サーチャージの交渉に臨む事業者はコース変更という手段等で契約を切られ、逆に運賃交渉をしない事業者は契約が増えてしまっているという話も聞く。

認可時代の運賃制度に戻してもらえれば、運賃交渉がもう少し、し易くなるというのが現状。

○三村委員（(株) 三村運送）

最近、下請事業者がサーチャージの交渉をしに来たが、自分のところも捻出するものがないので、応じてあげることができなかった。

トラック業界には元請と下請の多層にわたる構造上の問題があるため、サーチャージを普及させることは難しいと思う。

仲間の事業者の中には、元請に対しサーチャージの交渉に臨んだところ、その場で逆に値下げを余儀なくされたところもある。

また、荷主に対してサーチャージの申し入れをしない事業者の方が、仕事が増えているといった話もあると聞いている。

現在、基本運賃は下がりつつあり、荷主からは請負契約のような出来高払いを指示されているが、このような状況をサーチャージだけで改善するのは難しいと思う。

航空業界とは違ったトラック運送業特有の商習慣を勘案した方策が必要なのではないか。

○竹口委員（東京倉庫協会）

以前、海上運送業界には当たり前のようにサーチャージ制度が確立されていた。

今、改めて考えると、国が主導してサーチャージ運賃の公示をし、それを関係者全体が認めていたのではないかと思われるが、トラック業界においても国が主導する手法を採用できないものかと思っている。

○鈴木委員（関東地方通運協会）

通運業界はJR貨物が幹線輸送を担っているが、大手以外の事業者は発着に関して他社と連携して行うなど、業界内での昔ながらの繋がりがあって、1社だけサーチャージを導入するのは困難な雰囲気がある。

また昨今の社会的な環境意識の高まりに対応するため、大手事業者は環境対策の設備投資をしているが、それ以外の事業者においては経営状況が厳しいところが多く、現状を維持していくことが精一杯なところも多い。

サーチャージに関しては今後、様々な意見を踏まえ、検討していきたい。

○朝香様〔西堀委員の代理〕（関東・東京商工会議所連合会）

商工会議所の会員は、荷主側・事業者側の両方いる。

本日の会議に出席して事業者の経営が逼迫している状況を改めて認識した。

ただし一方で、原材料価格の高騰等により、荷主側の状況も厳しいものとなっている。

こうした中、パートナーシップ会議を設置して頂いたことは双方の意見のすり合わせを

する良い機会になり、有意義なものにしていきたい。

○大矢様〔和栗委員の代理〕（東京経営者協会）

東京経営者協会は6年前に日本経団連から独立した。

会員には荷主、トラック事業者それぞれの立場の方がおられ、何れかの考えに組することはできない。

パートナーシップ会議での意見や議論については、当協会の会報やメールマガジン等を通じて会員に周知を図っていきたい。

○狩野様〔三枝委員の代理〕（東京都産業労働局）

東京都関連では、原油原材料費高騰対策として、中小企業の経営安定のための特別融資を4月1日から開始した。

中小企業振興公社において、4月から下請事業者が相談できる紛争解決専門員を配置した。また、弁護士による下請相談の回数を週1回に増加した。

また、下請企業を巡回して下請法と独禁法関連の相談に乗る下請適正化相談員を配置し、対応を充実したところである。

○遠藤委員（経済産業省関東経済産業局）

関東経済産業局では、下請法に基づいた立入検査を実施している。

また関東経済産業局で業務委託した財団法人全国中小企業取引振興協会において「下請かけ込み寺」を4月から開設し相談を受けたり、裁判外紛争解決手続き『ADR』、下請適正取引ガイドラインの周知を図っている。

相談業務については、4月に開設して以来、3ヶ月間に全国で約880件の相談があった。

その内、1割程度は運送業関連の相談だった。

相談のあったもののうち下請法に抵触する事案については、関東経済産業局が立入検査を実施することとしているので、ご活用頂きたい。