

第2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21年3月25日（水）14時00分～16時00分

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) 福本関東運輸局長挨拶

(3) 議事項目

- 1 トラック輸送適正取引に関する取り組み状況
- 2 最近の景況感について
- 3 パートナーシップに関連する取り組み（事例紹介）
 - ・ 安全運行リーディングモデル創出事業概要
（多摩運送 株式会社）
 - ・ 荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業概要
（株式会社 サンキューコーポレーション）
- 4 トラック運送事業者の原価計算に関する取り組み
- 5 その他

(4) 閉会

第2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)
奥山 素行	キリン物流株式会社 関東支社副支社長
木曾 一夫	全農物流株式会社 専務取締役
黒須 元信	AGCロジスティクス株式会社 執行役員 物流改善推進室長
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
黒澤 忠男	関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長
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2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(21. 3. 25)

(順不同・敬称略)

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)
奥山 素行	キリン物流株式会社 関東支社副支社長 (代理出席 高澤 芳則 本社事業推進部長)
木曾 一夫	全農物流株式会社 専務取締役
黒須 元信	AGCロジスティクス株式会社 執行役員 物流改善推進室長
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
黒澤 忠男	関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長 (運輸労連関東ブロック代表委員)
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2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21年3月25日（水）14：00～16：30

開催場所：(社)東京都トラック協会 7階大会議室

議事概要：事務局からトラック輸送適正取引に関する取り組みについての説明を行ったあと、各委員から最近の景況感についての意見を伺った。その後パートナーシップに関連する取り組みの事例紹介を行った。

1. 新委員紹介

2. 局長挨拶

3. 議事

1. トラック輸送適正取引に関する取り組み状況

○関東運輸局事務局

事務局より資料に基づき説明

○東京運輸支局長

北原支局長より、2月27日に東京都知事及び都内各市町村あてに発出した要請文「トラック運送業者との運送契約について」口頭にて説明

2. 委員各位からの景況感についての意見

○関東運輸局事務局

「関東運輸局 緊急経済対策本部」について説明

○綿引委員（関東トラック協会、東京都トラック協会）

「緊急経営実態調査」集計結果（速報）について説明

○大矢氏（東京経営者協会 和栗委員代理）

昨年秋ごろから始まった金融危機による経済不況の影響を受けて、当協会の会員にも退会を申し出てこられるところが目立つようになった。景気の低迷により、経費の削減や加入団体の見直しが行われ、協会の会費収入にも及んできたということだと思う。当協会は旧日経連と経団連が統合した後、新たな経済団体として発足し約1600社の会員を擁している。旧日経連時代から半世紀にわたってお付き合いいただいている会員であっても、やめざるをえないといった話が出るほど、厳しい状況にある。この

ような中で、経営者協会とは何か、何ができるのか、存在価値が問われているのではないか。パートナーシップ会議に参加して、皆様の意見や要望、実情を会員に伝えていくことで、役割を果たしていきたいと考えている。

○竹口委員（関東倉庫協会連合会、東京倉庫協会）

昨年末に都内の倉庫業者を回ったところ、一昨年はトラックが足りなくて困っているとの話が聞かれていたが昨年末はそのような話が全く聞かれなかった。現時点での倉庫の保管残高をみると昨年度同月比で微増であるが、今後入るものもない、出るものもないという状況で、このまま入るものが無く、出るものだけ出たしまい倉庫が空になるという倉庫業者にとって最悪の状況も懸念される場所である。

○高澤氏（麒麟物流 奥山委員代理）

当社は麒麟ビールの物流子会社であり、取扱貨物は、飲料、食品を中心に、キリングループの貨物が7割、キリングループ外貨物が3割の構成となっている。

景況について、一般的に食品、飲料、酒などは景気の影響を受けにくいと思われているが、急激な変化はないものの、徐々に影響が出始めており、今年の前半から今年いっぱい低迷が続くと考えている。景気後退に伴う給与水準の低下、それに伴う消費の減退、特にお茶、水といった代替性のある商品から消費が減ってくると想定している。輸送量が低下した場合、自社系列の運送会社を優先的に利用せざるを得ず、協力会社や、スポット輸送の業者にそのしわ寄せが出てきてしまう。これから最盛期を迎えるに当たり、緊急輸送や波動吸収に対し、他運送会社がどこまで協力してくれるか、輸送力を確保するかが、今後の課題である。

また物流事業者として、環境への対応も必要であり、荷主からは、鉄道コンテナの利用など、モーダルシフトの要請がきている。今後、環境への取り組みに対し、助成金など、鉄道コンテナ輸送のコスト優位性が高まれば、トラックから鉄道コンテナへ切り替えが起こり、トラック輸送は、さらに減少していくと想定している。

○木曾委員（全農物流）

当社は全農はじめ全国のJAグループを荷主とし農産物や肥料、飼料等の輸送を行っている。輸送量は昨年末から前年度割れとなっており、2月においては80%台である。このような状況から21年度の事業計画においては下方修正を検討せざるを得なくなることも予測される。この原因には国内消費の減退や畜産業の廃業や縮小、製造業の生産縮小による工業製品の帰り荷需要の減少がある。

当社は10%が自社輸送、90%が傭車利用であるが、牛乳の輸送など使用車両が特殊であるため下請け会社が倒産や廃業をした場合代替輸送が難しいため下請け会社の経営状況は注視している。経済危機でも農業は大丈夫だろうということではなく経済全体が上向いてくれることを期待している。

○黒須委員（AGC ロジスティクス）

当社は旭硝子の100%子会社である。景況感であるが、一番景気低迷の影響が大きく、早く現れたのが薄型テレビ用の液晶であり昨年の秋口から大幅な減産となっている。自動車用ガラスについても自動車メーカーが昨年11月頃から減産体制に入り、特に高級車については落ち込みが激しい。また建築用ガラスについては耐震偽装による建築基準法の改正で許認可に時間がかかるようになった頃から建築関係は不況が続いているが、テレビや自動車程の落ち込みでは無い。他にはカセイソーダや塩酸など

の化学品については対前年比20%減となっている。唯一太陽電池パネル用ガラスは伸びている状況である。このような中当社では協力会社とは経営状況や資金繰りについて情報交換を密にしている。特に資金面についてはファクタリング制度を導入するなどビジネスパートナーとして互いに協力している。

○鈴木委員（関東地方通運協会、東京地方通運連盟）

当協会は鉄道貨物輸送に係る通運事業者の集まりである。景況感についてであるが昨年11月以降前年度割れとなっており2月までに10%単位で落ち込んできている。物流研究機関の発表によればトラックの落ち込みより鉄道の落ち込みの方が多少少ないとのことであるが、各通運事業者にとっては大きな問題となっている。ちょうど半年前までは大型コンテナの需要が非常に多く運用する集配のトレーラーが不足する事態であったのが、数ヶ月後には各駅構内に大型コンテナが山積みになり、トレーラーが稼働しないという非常に極端な状況になってしまった。コンテナ輸送は環境にやさしい輸送モードとしてモーダルシフトが着実に進んできたところであり、先ほどキリン物流の奥山委員から非常にありがたい意見もあったところだが、全体の流れとしては鉄道から自動車への逆モーダルシフトの傾向にある、原因としては燃料価格の下落、トラック輸送力の余剰によるコストの低下等から小回りの効くトラックに流れているのではないかと。また3月は引越しシーズンで例年輸送力の不足から遅れ等利用者に迷惑をかけていた状況があったが今年はスムーズにいった。

いずれにしてもこのような状況下では、品質を高めるいいチャンスと捕らえ、とくに長距離輸送については、鉄道貨物輸送が環境負荷の最も少ない輸送手段であるということをアピールしていきたい。

○松永委員（東京路線トラック協会）

当協会は特積事業者の団体であり、路線、宅配関係の景況感について話したい。昨年までは横ばいであったが、年明けから2月にかけて10数%減少している状況である。来月頭に動向調査をおこなう予定であるが20数%の落ち込みを予想している。昨年まで値下げの要請を受けたという事例はほとんどなかったし、業界としてはサーチャージもさることながら基本運賃の改定を主力に取り組んできたおかげで賃率そのものは下がっていないが、輸送量が減少したため収入は大きく落ち込んでいる。また2月に入りほとんどの会員事業者が荷主から値下げの要請を受けているが業界としては少なくとも現在の水準は維持しようとして取り組んでいるところである。これからはしばらく続くであろう不況対策としては従来庸車や協力会社の力を借りてきたものをこれからは自社戦力の強化によって乗り切る工夫をしていかなければならない。またこの業界は従来互いに競争してきたが特に今年に入ってから協調、協同の機運が高まってきている。

○竹内委員（竹内運輸工業）

当社は地場の中小のトラック運送事業者であり、運送しているものは商業系、工業系の両方を行っている。商業系物流についてはドラッグストアが中心であり、売り上げはさほど落ちていないがプライベート商品の増加により、単価の安い商品の輸送量が増え、車の稼働率は上がるが労務費、燃料費等のコストが上昇し、結果利益が減少するという状況にある。工業系物流については当社の倉庫からトラックメーカー、建機メーカーへの部品の代行納入を行っているが11月以降ピタリと止まっている状況

である。商社からの説明によると09年度の見通しは一番悪いところで前年比40%減産、よいところでも17%の減産ということである。メーカーとしても市場動向が掴めず苦慮しているということである。見通しとしては3月が底で4月以降若干好転するだろうが好転しても前年の60%程度の荷動きで推移するのではないかとみている。08年度は11月～2月で40～50%売り上げが落ちている。上半期でプラスだった売り上げが2月現在でチャラになっていて3月で戻せるかということ無理である。商業系物流があるため会社全体としては売り上げは5～7%の落ち込みであるが利益としては全減である。雇用調整助成金について工業系物流の営業所が暇になったため雇用調整助成金を申請したが商業系物流が比較的忙しいため営業所間で調整して下さいと言われ貰えなかった。実際は営業所が東京と群馬のため営業所間の異動は難しい。このような状況の中でワークシェアリングではないが労働時間の規制等組合とも話し合い労使協調していく路線はとっているが今後6ヶ月、10ヶ月のスパンで見た場合どこまで協調路線がとれるかこの春闘を含めて微妙な状況である。現在は商業系の輸送でもっているが厳しい状況が続いており組合があるため従業員を切るわけにもいかず打つ施策が無く我慢するしかないのが現状である。

○三村委員（三村運送）

景況感ということだが私が今回の景気悪化で一番感じるのは悪化のスピードの速さである。当社の荷主が昨年の夏新しい工場を建設し秋口から稼働予定であったがそれが稼働しないということがあった。新年になり荷主を30社程回ったが自動車関係の工作機械や半導体関係等50%減というところが何社かあった。中小の運送事業の経営というのはこの景気の変動のスピードにどう対応していくのかが永遠の課題だと思う、08年度は前半の蓄積があるので決算はトントンか多少の減となると思われるが、一番懸念されるのは4月以降どのような経営をしていくかである。荷主が厳しい分、運送事業者にも影響が出る。いずれにしても09年度は厳しい年になると思われる。

○矢崎委員（弘済運輸）

景況感についてであるが輸送量は20%程ダウンしている、仕事はあるものの運賃が安く手が出せない。大手の下請けもやっているが大手が自社輸送に切り替えており、その分仕事が減っている。また何か問題（労働時間等）を提起するとうるさい会社は切れと言われる。荷主からの要望事項も増えており、特に納品先での陳列作業、在庫の入れ替え作業等を要求される。また駐車場所の問題もある、駐車場所のない納品先が多く駐車違反で検挙されてしまう。そのことを荷主に言うとコースを変えられたり、さらには撤退せざるを得ない状況に追い込まれてしまう。納品時の細かいミスにペナルティーを課せられる。これも最近の経済状況のせいかなとも思う、景気のいいときには小さいミスにペナルティーを課せられるようなことは無かった。人件費については最低賃金の見直しや社会保険料の負担増などで2%ほど増加している。売り上げが減少する中人件費の増加は厳しい。銀行に話すと人件費を見直す様言われるが、難しい。このような中コスト削減のため、今まで行っていなかった車両代替時のボデー乗せ替えて車両単価を抑えている。雇用状況については職安からの紹介で人は来るが、規定で手当のつく3ヶ月を過ぎたり、雇用保険がもらえるようになると辞めてしまったりする。募集広告で来た人のほうが長続きする傾向がある。現在のドライバーは昔のドライバーに比べて能力は高くなっているが、意欲は低くなっているように感じる。

3. パートナーシップに関する取り組み（事例紹介）

- 『リーディングモデル創出事業』
多摩運送(株)より、資料3に基づき説明があった。
- 『荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業』
(株)サンキューコーポレーションより、資料3に基づき説明があった。

4. トラック運送事業者の原価計算に関する取り組み

- (社)東京都トラック協会より、資料4に基づき説明があった。

5. その他

- 遠藤委員（関東経済産業局産業部次長）
下請取引の適正化について、資料「下請かけこみ寺」で関係者に周知を図っている。
また、下請取引の関係では、毎年6月と11月に下請取引適正化推進月間として親事業者を対象とした講習会を実施している。この講習会は受講希望が多かったことから、3回目を2月に追加開催し、延べ2000名余りが受講した。こうした講習会等を通し関係者に下請取引の適正化について周知を図っているところだが、運送業界においては書面交付が行われなまま取引契約がなされていることが多い。また、発注書面において、下請法で義務化されている事項を記載されていない事例が多い事業者に対しては、立入検査を実施している。20年度では250社の立入検査を実施したが、このうち運送事業者は14社あった。
中小事業者の資金繰りに関しては、昨年10月から11月、及び3月に金融庁、財務局と合同ヒアリングを実施している。中小企業者からの資金繰り需要の高まりを受け、年末及び年度末に自治体と意見交換会も実施した。
こうした状況を踏まえ、金融庁及び中小企業庁長官名で、金融機関による融資が弾力的に取り扱われ、併せて決算期の業績が芳しくなくても柔軟な融資判断が為されるよう、運用通達が発出されたことを受け、関係各方面に当該運用通達の周知を行っているところ。
この他、緊急保証制度を2月末から760業種に拡大した。
- 黒澤委員（関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長）
今後、各県のパートナーシップ会議には、当組合の各県の単組も委員参画させて頂きたい。
関東運輸局及び労働局連名で適正取引に向けた協力要請を行って頂き、ありがたい。
法令を遵守した上で公正な競争をさせることが大切だと思っており、公正な競争の確保、安全の確保のためには優秀な労働力を確保する必要があるが、そのためには最低運賃、最低賃金制度が必要である。
適正取引や運賃の問題では、手待ち時間の改善が課題であり、今後のパートナーシップ会議で最低賃金問題についても議論して頂きたい。

○狩野氏（東京都産業労働局商工部長 三枝委員代理）

昨年4月から下請事業者が相談できる紛争解決専門員を1名配置したが、21年度からは3名に増強した。

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も1名から2名に増強した。