

第4回  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
秋田県協議会

日 時：平成28年7月8日（金曜日）

13：30～

場 所：秋田運輸支局 2階会議室

## I. 開会挨拶

### 【松本秋田労働局長】

ただいまご紹介いただきました秋田労働局の松本でございます。

本日は皆様のお忙しいところを「第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会」にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

また、日ごろからトラック輸送取引環境や労働時間の改善につきまして、皆様からのご協力をいただきまして、この場をおかりしまして感謝申し上げます。

さて、この協議会では、これまで皆様方と協議してきましたパイロット事業につきまして、本日の事務局からの提案により対象団体が決定され、本年度から事業が始まることとなっております。

この事業では、現状の分析や課題の洗い出し、課題に対する解決手段の検討、解決の実践、そして検証を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図ることになっております。

事業目的であります取引環境の改善や労働時間の改善は、運輸業界ではこれまでもなかなか進んでこなかったという面があるわけですが、この事業を行うことによりまして、その改善が進みますよう、また皆様からご意見を頂戴して、今後の事業が円滑に進みますようお願いしております。

本日は忌憚のないご議論をいただきますことをお願い申し上げまして、冒頭の私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくようお願い申し上げます。

## II. 議題

### 【森座長】

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。時間も限られておりますが、せっかくですから、貴重なご意見をできるだけここで発言していただきますようによろしくお願ひしたいと思います。

#### 1. 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について

### 【森座長】

まず議題1「長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について」ということですが、事務局より説明をよろしくお願ひします。

〔事務局より資料1説明〕

【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま事務局より説明がございましたけれども、パイロット事業そのものは専門のコンサルに依頼して、進行管理や改善に向けたアドバイスをいただくこととなりますけれども、パイロット事業を進める上でぜひ押さえておきたいポイントなどがありましたら協議会からの意見として伝えていくという形にしたいと思っておりますので、委員の皆様からぜひ積極的なご意見をいただければなと思っております。どうぞ皆さん、いかがでしょう。

【赤上委員】

もし差し支えなければお答えいただきたいのですが、この集団の現在抱えている問題というのは把握をされているものでしょうか。

【森座長】

事務局どうぞ。

【事務局・町田】

現在のところ、その内容は正確に把握しているわけではございません。

【小野委員】

これは全国的に今年の夏ぐらいから約50の事例が動くと思います。県によっては2つやるところもあるみたいでございます。

その中で秋田では紙ということなので、想像はつくのですが、先ほどのご質問にもありましたように、どのような問題を解決するのかというのは、当初から想定しておいたほうが実証実験がうまくいくと思います。待ち時間が長いのか、それとも長距離輸送の問題なのかでその対策というものはがらりと変わってきてまいります。ある意味、どちらが問題を持っているかという、荷主ではなくて運送事業者のほうでございますので、やり方としては、最初に運送事業者の悩みをたくさん聞いて、4社入っていましたので、共通の問題を洗い出すような形にして、最初に解決すべき問題を絞り込んでおくということが大切なんだろうと思いま

す。

それからもう1つは、その問題に対しての改善策です。それを実際にやってみようじゃないかということなのですが、これは全国で動きますので、色々やろうということは余り考えずにシンプルな対策がいいのかなと思います。複雑なことを2、3個やってしまいますと、どれが効果があったのかよく分からないということにもなりますので、この問題を解決するためにこの1つの方法をやってみる、というのがいいと思います。決してここだけではなくて全国でやっていますので、むしろそのほうが他の県、他の地域、あるいは同じ悩みを持つような他の事業者にとってもヒントになりやすいと思いますので、シンプルな改善策を実証実験でやっていただいたほうがいいのかなと思います。

それから、この説明の中では余り触れていないのですが、例えば、手積みで時間がかかっているとした場合、そういったところを例えば、パレットはどうなるんだ、あるいはロールボックスパレットが必要になった場合、そういった機器についてのリースとかレンタルとかの手当というのはこの実証実験でできますか。そういうことは分かりにくいところがありますので、もしもその点についてわかりましたら教えていただきたいです。

まさにこれからのスタートということなので、第5回の協議会には問題点もうすでに絞り込まれ、そして解決手段も検討されているような状況で実践がスタート直前というところで開かれると思いますので、そういう点ではとても楽しみでございます。

#### 【森座長】

ありがとうございます。

今の小野委員の発言を踏まえた上で、またそれとは違う視点からでも構いませんので、ぜひこの場に座った以上は1回は発言していただけるようにお願いします。

#### 【赤上委員】

「運送業者は受け身」になるケースが多くなると思われますが、下請・元請含めた運送業者5社から積極的に荷主に提案するという姿勢が非常に大事かと思いますので、ぜひそういう部分も引き出していただければありがたいと思っています。

#### 【森座長】

あと、実際に実験をやるに当たっての実験費といいますが、手当に関しては何か事務局から

発言できる場所はありますか。

**【事務局・町田】**

受託した日通総研と話をしておりますが、委託内容から、実験費がかかった場合は、申し訳ないことですが、それは発荷主とか着荷主にお願いすることになります。

また、今回のパイロット事業としてという話ではありませんが、厚生労働省では、職場意識改善助成金というものがあり、この助成金自体を使うということは可能です。例えば、労働時間短縮等を行うことで、今お話しのパレットの話などであれば、荷主のほうで、その改善助成金を使えるという話になります。トラック事業者も同じです。

**【赤上委員】**

先ほどのことにつけ加えさせてもらいますけれども、3者のうちどこかにだけ改善を迫る、あるいは一方的な改善を迫ってしまうと、どうしても事業が悪い方向に行ってしまうと思います。しかも、荷主との関係も悪くなるような気がしますので、ぜひ3者がWin-Winの関係になれるようにしていかないと厳しいと思います。

**【近藤委員】**

検討会はこの集団の中で行われるということだったのですが、そうすると、荷主と元請事業者と下請運送会社と、あと日通総研が入る形になるかと思うのですが、私が下請事業者という立場だと、その場で問題をずけずけと言うというのは、非常に言いづらい環境であると思います。その辺についての何か配慮とかお考えになっていることはありませんか。なかなか難しいかなと思います。

**【森座長】**

事務局どうぞ。

**【事務局・町田】**

日通総研からお話を聞いていますが、日通総研では、先ほど説明したチェックリストの中でご意見をいただいてまとめたいという話をしていました。言い難いというのはおっしゃるとおりで、我々もそうなるのではないですか、という話をしたところ、そのようなところを配慮し

ながら検討会を実施していきたいという話をしておりました。

#### 【嶋田（誠）委員代理】

先ほど、近藤委員からお話が出たのは、やはり、運送事業者が弱い立場だという部分が出てしまっているかなと思いますので配慮はしていただきたいです。もちろん、我々としては3者が、先ほど赤上委員からもお話があったように、Win-Winの体制になっていけるということがベストですけれども、やはり、我々運送事業者というものは、荷主から運賃をいただいているという部分の関係がございますので、なにぶんコンサルがどのような話の進め方をしていくのかというのが少し見えない中で、難しい場面の会議になるというのは容易に想像できると思います。

実際に聞いている話では、今回のこのパイロット事業を受けるに対しての会議が開かれているということなので、もちろん我々運送事業者もそうですし、荷主にしかり、元請にしかり、やはり構えてしまっている部分が一様にしてあるのかなと思いますので、その辺の関係をうまくやっていって、このパイロット事業を終えて、スムーズな方向性に持っていけるような仕組みづくりがいいのかなと思います。

また、今回、運輸支局が運送事業者を4社選ばれたというのが、非常に良いことだなと思っています。一般的に、運送事業者は1つの荷主に対して1つの運送屋が入っているということは少ないと感じています。1社だけという事業をやってしまうと、ちょっと変な話に進んでいくと思いますので、非常によかったと思っております。

それと、1点だけ教えてください。先ほどお伺いした中で、パイロット事業集団の荷主を最初3社の候補があって、その中で1社ここに決まったということですが、その他の2社というのは、こちらからアタックをかけなかったのか、それとも断られたのかということをお教えください。

#### 【事務局・町田】

そこは4社の候補があって、最優先の候補に初めに依頼したところお受けしていただいたので、他の3社にはアタックをしておりません。

#### 【赤上委員】

うまくいった例、あるいはうまくいかなかった例も含めて、ぜひ途中の経過をオープンにし

ていただければありがたいと思います。

恐らく、事業を進めていく中でうまくいかない部分も結構あるのだろうと思います。そういうものも、私ども運送事業者にとっては非常にいいヒントになると思います。

**【森座長】**

何か今の件に関して、つけ加えもしくはご意見あったらお願いします。それ以外でも構いませんので、ぜひ皆さんのご意見をいただければと思います。

**【嶋田（辰）委員代理】**

今回の取組みというのは、運送事業者の立場が弱いという話が先ほどありましたが、そんな中で、弱い立場の方と強い立場の方が一緒になっているいろいろ話し合いながら、改善点を探っていくことは非常に画期的な取組だと思います。結果を楽しみにしております。先ほど赤上委員から話があったように、うまくいった例もうまくいかなかった例もオープンになればいいと思います。

**【蓬田委員代理】**

先ほどお話にありました、この集団の荷主と運送会社の立場の関係ということで言いますと、今、トラック輸送におきまして運転手の確保がなかなかできない等々抱えている色々な課題があると思います。それは、荷主にとっても運んでくれる方がいないと事業が成り立たないということになっていきますので、当然、同じ土俵、同じ立場で検討するということになっていくんだろうと思います。荷主の立場が強いということにはならないのだろうと思います。

長時間労働ということですが、それ以外でもいろいろ課題がありますから、もし一緒にできるのであれば一番いいのかなと思います。

**【高野委員代理】**

以前の会議で力関係というのが出まして、ただ運ぶだけではなくて、届けた先で売り場まで持って行って陳列するところまでであるというようなことを初めて聞いて、全くその点は知らなかったのですが、そういったことを考えますと、赤上委員がおっしゃったとおり、途中の経過とか、各地のデータとか、そういったものがまとめられると、ある程度問題点が集約されるのではないかと思います。解決まではいかなくとも、それで今後の方針が決まってくるのではな

いかなと思います。

それから、わずか数年前に油代がものすごく上がって、確か業界で全国紙の一面にPRなんかをして、値上げをやったことがありますけれども、ああいう事態がまたすぐ来ないとも限りませんので、その点も考えていろいろ進めていく必要があるのではないかなと感じたところです。

#### 【長谷川委員代理】

現在、当社としても手待ち時間をできるだけ少なくしようということでやっているところなのですが、今回のこの調査で、実際に長時間労働における手待ち時間の比率が大体どれぐらいなのかというところに関心を持っているところでございます。

#### 【小野委員】

この会議自体の名前ですが、「取引環境・労働時間」と付いていますので、パイロット事業につきましても、ぜひとも名称の最初のところに、「取引環境」を入れていただきたいなと思います。契約の書面化だったり、また、先ほどご意見がありました必要となるコストの適正な転嫁だったり、そういったことも含めて見ていかないといけないということを忘れないようにしなければいけないなと思っております。

私は20年ほどシンクタンクでコンサルティングをやっておりましたので、そういう点で見ると、荷主と運送業者の面と向かった中では厳しいところがなかなか言いにくいとは思いますが、コンサルの立場としてみれば、別々なヒアリングというところで意見を集約しながら、その共通の課題解決の方向性ということを見出してくれると思いますので、個別ヒアリングで、先ほどの言いにくいというところはしっかり出していただければと思っております。

#### 【赤上委員】

先ほど高野委員代理がおっしゃったとおり、燃料が上がったときの、例えばサーチャージが荷主として受け入れられるかどうかという部分もぜひ話し合いをしていただきたいと思うし、運送原価の問題、附帯料金の問題、それから書面化の問題なども協議の場に出していただきたいと思います。

#### 【森座長】



ほかに、皆さんございませんか。

実施集団の中に着荷主の名前が無いのですけれども、これは、事務局としては調査を入れるというような形にしておりますが、これでよろしいでしょうか。その辺のところを皆さまから確認させていただきたいと思います。

小野委員、何かこの点に関する問題というのはありますか。

**【小野委員】**

想像するには、着荷主が首都圏なのでしょうか。検討会には出席がなかなか難しいのかもしれないけれども、その場合には、コンサルがそういったところにもヒアリングに行って意見聴取をしていただきながら、意見をそこに反映していければいいのかなと思います。

**【森座長】**

ほかに何かございますか。

今日はこれがメインなので、ここで意見をいただいて、それでは大体これでいきましょうみたいな話になるのかと思います。

**【小野委員】**

質問します。協議会としてはこの実証実験にすごい期待をして、その結果、いろいろ検討してみたいと思っているのですけれども、実際の検討会は別途の集団の中で動いていくわけですね。それで、その内容等をこの協議会で報告される方というのはどなたの役割になるのでしょうか。

**【事務局・町田】**

本来であれば、本日の会議も受託の日通総研に参加してもらいたいという要望を事務局からしたのですが、たまたま他の会議もあって重なってしまったということで来られないということや、旅費予算的な話もあったようでした。ただ、協議会の中で説明するのは事務局側になると思いますので、今後は、随時、日通総研から情報を頂き、その内容を事務局側から伝達するような形で皆様にご説明するようにしたいと思います。

**【小野委員】**

なるほど、事務局というのは、このパイロット事業の検討会の事務局ですね。そこの検討会の事務局となると、それは厚労省なのでしょうか。

**【事務局・町田】**

事務局はこの事務局のことです。

実は、事務局として事業の検討会に参加する話を私が提案しております。この検討会に参加しておかないと、検討会の真意が見えなくなってしまうというのがあります。このようなことは、ほかの地域はやっていないと日通総研が説明していましたが、こちらでは検討会に是非参加させてくれという話をしました。

その結果、私が参加することで承諾を得ましたので、私が検討会にお邪魔することになっています。ただ、出席するとなると、労働局から法律違反部分を見られてしまうのではないかと警戒されてしまう懸念があるとの指摘もあったため、そのような法違反を指摘する気はありません。と話しています。この検討会の報告は今後こちらの協議会の中では私から説明を皆さんにしたいと思っています。

**【小野委員】**

トラック協会の事務局は入らないのでしょうか。

**【事務局・町田】**

そこまでの話は、その時にはしませんでした。

**【森座長】**

何かトラック協会からありますか。

**【事務局・三杉】**

トラック協会としてもこの協議会の事務局を手伝っていますので、その検討会の事務局に入ることが可能であれば、了承が得られれば、トラック協会として参加したいと思います。

**【小野委員】**

物流、輸送の技術的などころがあって、トラック協会は運送のプロですので、そういう点で

見れば、入られるともっと内容が把握しやすいのかなと思います。この協議会とのパイプ役になりやすいとも思います。

**【森座長】**

ありがとうございます。

ほかに何かつけ加えることはありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

今年度のパイロット事業の実施に関しては、事務局から説明がございましたように、A社からF社までという形で、皆さんのお手元には実名あるものも届いているとは思いますが、このような形で実施するというにさせていただいてよろしいでしょうか。この会議でそれを決定するという事だと思いますので、皆さんからご承認をいただきたいと思います。反対という方がおられればまたご意見を伺いますけれどもよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）ありがとうございます。

それでは、ご了承いただけたということで、皆様からいただきましたご意見につきましては、事務局からコンサルに伝え、事業に反映できるように事務局にて進めていっていただきたいと思っております。

できるだけトラック協会からも検討会に入っていいただければ、いろいろな形でパイプにもなるかと思っておりますので、ひとつよろしくをお願いします。

**2. 取引環境・長時間労働の改善等に向けたパイロット事業後の秋田県協議会について**

**【森座長】**

引き続きまして、議題2に入ります。

「取引環境・長時間労働の改善等に向けたパイロット事業後の秋田県協議会について」ということですが、事務局より説明をよろしくをお願いします。

[事務局より資料2説明]

**【森座長】**

ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたが、これを決定ということではなくて、こういのはどうでしょうかということで、ガイドライン策定後に着実に改善が図られるための具体

的な取り組み、方策、進め方について提案があったわけですが、これにつけ加え、もしくはこれを改善、いやこれは少々問題があるということ等につきまして、忌憚のないご意見をぜひ伺いしたいなと思います。

これは、ここで今決定するということではございませんので、いろいろご意見もいただいて、その上でもう一度事務局にも練っていただくということでございますので、どうぞ皆さん、ご意見をお願いしたいと思います。

#### 【小野委員】

月60時間超の時間外労働についての5割増しの中小企業の猶予というのは、まだなくなるとは決定していません。先送りになっていると思いますので、そういう点で見ると、平成30年で打ち切るという予定はもうなくなってしまいましたので、その後の引き続きのフォローというものが大切だろうと思います。

あともう1つ、荷主と物流業者、それに関係の団体、そして所管の官庁が入った形での協議会というものは、目的は異なるにしても2つあったということなのですが、基本的に1つは休眠状態ですので、これは他地域でも統合されるように聞いておりますので、1つにして、さまざまな参加者がその中に一堂に会するというのはとてもいいことだろうと思いますので、ぜひとも本年度からでも実行されたいかと思います。

#### 【近藤委員】

今年度のパイロット事業が決まって、平成29年度以降の進め方についても記載されているのですが、この記載でいくと、今年度のパイロット事業を1年間やって、平成29年度はまた別のパイロット事業を設定していくという方向で決まっているということでしょうか。

そうすると、平成29年度の協議会でその選定という形をとるということは、年度内にまたその集団についてアプローチしていくという進め方になるということでしょうか。

#### 【事務局・佐々木（久）】

平成29年度につきましては、新たな集団にするのか、または今回集団として選定した事業者の途中経過を見ながら、そのまま引き続きまだやらなければならないとなれば、今回の集団を引き継ぐということもございますが、事務局としては、平成29年度は新たな対象集団とし

て選定していきたいと考えておりました、それを検討する時期というのが、次回の協議会ぐら  
いから協議していただければなと考えております。

【近藤委員】

わかりました。

次回の協議会の中でその辺の方向性をしっかりと決めていけるのであればいいのかなと思っ  
たのですけれども、来年度になってからという話になっていくと遅くなるのかなと心配してい  
ました。

【森座長】

ありがとうございます。

どなたかほかにもございますか。全く別の考え方も構いませんので。

私はこの話の中身に関しては専門家ではないのですが、話し合い活動というのは意外と難し  
いもので、こういう形で話し合い活動をしてなかなか意見が出てこないということは、それ  
は専門家同士でもそうですし、子供同士でもそうですし、どこでも見られることです。学校の  
中では最近はこのような話し合い方はあまりしません。このやり方では子どもたちから意見が  
出てこないからやめようということになりまして、小グループで活動をしてざっくばらんな話  
し合いをし、それをまとめて大きなグループでの話し合いに移行するとか、もうちょっと別の  
観点からワークショップ形式で話し合いを持ってきて、それを集約してもう1回全体で話し合  
いとか、がみられるようになりました。今ここで一番重要なのは、工夫考案型の「どうしまし  
ょうか」という、つまり、皆さんから意見を出し合う会の形にすることです。その意味では、  
新しい会議のあり方といいますか、意見の話し合いの持ち方とかというのはもう少し工夫して  
いただいてもよろしいのかなというのが正直なところです。

こういう会議でどんどん話が出てきて、何だかんだとなればよろしいのでしょう。けれども、  
日本人はとかく相手の気持ちを考えつつ、いやこれを言ったらちょっと立場がみたいなこと  
も考慮して話をしていただけるので、主催する側としてはすごく助かる部分もあるのですけれ  
ども、本当はもっとざっくばらんに話せる手法を事務局も考えていただければなと思ってお  
ります。

せっかくここに集まってきていただいていますので、代理出席だからどうかと決して遠慮することなく話をしていただければと思いますけれども、ほかに何かございませんでしょうか。

**【嶋田（誠）委員代理】**

平成31年度からのトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会と今までのトラック輸送パートナーシップ会議というものの統合ということは非常に素晴らしいなと思っております。

この統合したものがどうなるか、うまくやっていけるのかというものが本当に今回の協議会の結果にかかっているのかなと思うので、それこそ秋田の経済という部分で見た場合に、例えば、非常に秋田は長距離輸送に対して困難な地域であるという結果が出てしまった場合、そういう短絡的な結果はもちろん出ないのですけれども、少しでも今回の協議会でいい結果を残して、次にまたつなげていけるものがあるということは非常に素晴らしいものだなと思っております。

ただ、構成に関して、特にいいんだろうなとは思っているのですけれども、何か右と左を足して付けた感じになっているような気がするので、別にどこが悪いという意味合いではないですけれども、せっかく新しい会議体になるのであれば、またそれを進めていく上で必要なものを精査していくべきなのかなと思いました。

**【森座長】**

ありがとうございます。

「オッドマン仮説」というものがありまして、当事者とか専門家じゃない素人といいますか第三者をその会議の中に入れてかき回してもらおうという、そうした方が会議は活性化するという仮説もあって、これを採用すると主催者側としては面倒なことになるので嫌がるのですけれども、活性化させて話し合いをするならばそういうやり方というのがあります。これを官公庁側から言い出してやると非常に難しいことかもしれませんが、本当に何とかいいものにしようとするならば、大胆な仮説も取り入れながらやっていくという手もあるのかもしれません。

先ほど、嶋田委員代理が右と左を足したような感じと言いました。それでは右でも左でもないので一体誰なのだという話になるのですけれども、ぜひその辺、今後、考慮していただければと思うのですが、ほかに皆さん、よろしいですか。

皆様からいただきましたご意見につきましては、事務局に整理していただいて、今後の協議

会において引き続き議論の対象にさせていただきたいと思います。次回あたりからはそろそろ本格的に取り組まなければいけないことでもありますので、よろしく願いいたしたいと思ひます。

### 3. その他

#### 【森座長】

それでは、議題3「その他」でございますが、事務局より説明をよろしくお願ひします。

〔事務局より資料3-1、3-2説明〕

#### 【森座長】

ありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして委員の皆様から何か質問はございますでしょうか。

#### 【角野委員代理】

東北運輸局です。なかなか全国の数字が厳しい状況であるということですがけれども、これは秋田の地元の肌感覚としてどんな感じでしょうか。こんなところかなというのか、いやもっとひどいよというのか、ここまでひどくないとか、非常にざっくりとした肌感覚を教へていただけるでしょうか。

#### 【赤上委員】

大体このような感じですか。聞いていてなるほどというふうにおもひました。

取扱手数料は5%~8%ぐらいですか。秋田は10%ぐらいだと思ひます。

#### 【嶋田（誠）委員代理】

これはいわゆるパーセンテージでとるところと円でとるところという形で、運賃の基準にもよると思ひます。変な話、近い距離で1万円の運賃で15%も10%もとったらあれなんですよけれども、今度そうすると円でとったり、さまざまだと思ひますので、長距離、近距離、いろいろなパターンがあるので、一概に何ともかんとおまへない部分が出てくるのかなと思ひます。

【小野委員】

確かに手数料は2つのものが一緒になっているなと思います。1つは、単純に「水屋」で、電話一つの本当に小さい事務所で全く自分はトラックなんて1台も持っていないというところで、2万円で受けて1万8,000円を出して2,000円儲けるということを1日に何回も何回もやって儲けるようになるような完全な水屋さんというブローカーです。そういったものについては、5%以上とっていたらなかなか厳しいものがあるので、3%程度だと思います。もう1つは、自社の運行スタイルをしっかり持って、自社でも運行しながら、しっかり運送責任も持ってやっているような、そういうところに対しては数%とるような取り組みでは足りないと思います。これらが一緒くたになっているような気がします。

あと、取引慣行なのですが、一番後ろのページで、日本というところのもとの商慣行だろうと思いますが、これはメーカー同士であれ、メーカーから卸、1次卸、2次卸、それから、卸から小売りという全てのところの取引について、納品先まで持っていった価格ということで契約されているというのは、日本の特徴的なところなんだと思います。この流通上の商慣行は別な国ですと、商品価格、そして実際に持っていくところについては輸送費代別コストとして契約をするというようなことが割と多いです。

そういう点で見ると、やはり全てが込みで、営業マンが価格交渉をするのが当然なので、そうすると、全ての内部の利益を増やすには物流を抑えるということにつながってくる。トラック業界内の商慣行というのも取引条件の改善に向けて検討していくとすれば、荷主間でのいわゆる商品価格の設定の中に物流コスト込みというところを、もともと分離した形で、かかるものはかかるんだよということで、かえってはっきりとした形での契約スタイルに変えていかないとなかなか事は進まない。ぜひともそういったところまで広げて、考えていくと面白いのかなと、もっと有効的なことになるのかなと思います。

【森座長】

ありがとうございます。

これは、そういう込みでやるやり方のほうがメリットもあるわけですか。

【小野委員】

はい。メーカー同士だとか卸とかは。



**【森座長】**

そこを抑えても別々にという話になると、どうですか。

**【小野委員】**

確かに物流の差別化というところで、例えば、卸で見れば、小売りとの商慣行の中には、当然のように物流サービスというところで差別化をしているところも一部あるわけです。そうはいっても、商品価格と物流コストというのはセットで分離不能の中での価格構造をつけているので、一旦取引成約後は、当然のように、利益を増やしてくには物流を落とすというところのインセンティブにつながるというところが問題だろうと思います。

**【嶋田（辰）委員代理】**

下請取引の規制については、親事業者は下請に発注するときに必ず書面で発注書を交付しなければならないという義務が課されております。

その発注書の内容につきましても、記載すべき事項ということで、発注日、納期、発注金額等の記載が親事業者に義務付けられています。荷主と運送事業者の取引については下請取引には当たらないと考えられるので、口は挟めないかもしれませんが、下請取引についてはそういう規制があるので、ぜひ契約の書面化というのは進めていただくと非常にいいのかなと思っております。

**【赤上委員】**

書面化できていない事業者が76%、要請もしていないというのも66%もあるということでなかなか書面化が進んでいない現状ですが、それはあまりにも書面化の内容が形にはまり過ぎていているといえますか、運送業者と荷主の今までの取引習慣にそぐわない部分があるのかなという気がします。

ただ、書面化というのはどうしても必要だと思いますので、もう少し簡易的なやり方というのを私たち自身も考えなければいけないと思います。

また、その都度の受発注の書面化だけでなく、荷主と通常の運送契約を結んでいない運送事業者も多いと思います。まずはそこから取りかからなければいけないのかなという思いもあります。この協議会を通じて、トラック協会の会員に対して、荷主との交渉の場に一步でも踏

み出せるように背を押してあげられる情報をしっかり発信していければいいと思っています。

#### 【嶋田（誠）委員代理】

私は運送事業で仕事をするようになって20年経ちましたけれども、実は会社に入って驚いたことがあって、今では驚かない普通のことになってしまったのですけれども、我々運送事業者というのは、運賃の単価を知らずに仕事を受けます。お客さんから「これやれない」という指示が来て、「いいですよ」という形です。この業界に入って非常に違和感があって、普通の物の売り買いというのは、単価があって、それに対して、自分としては見合うコストであれば購入するし、見合わなければ購入しないというものだと思っていたのですが、この業界はまずやってみるといって、非常に不思議なもので、それがこの書面化という部分で少しでも改善されればいいなということで非常に期待を抱いているのですが、まだまだ道半ばで、例えば、お客さんから書面化で資料を出されてもそこに運賃が入っていないとか、まだまだそういう現実であると思います。書面化をこのままで進めていくにも、多少変化をつけて進めていくにも、進めていかなければいけないと思います。我々事業者は運賃の単価を知らずに仕事を受けるということ当たり前じゃなくすことというのが必要なのだろうと思います。

#### 【小野委員】

まずは業界の中で、こういった運送契約の勉強会なり、マニュアルなり、ひな形なり、そして、本体契約と覚書はこのように役割が違うよみたいなこととか、運賃はこっちに書いておいて毎年の改定率を使って変わりますが、こっちは変わらないよとか、そういう基本的なスタイル等のことをセミナーみたいなものでしっかりやっていただく。元請と下請、同業者内での契約、そして直接荷主との契約、そういったパターンを幾つか考えつつ、ひな形をつくって全業者に普及するような活動というのも並行してやると効果が出るのかなとも思います。

#### 【森座長】

ありがとうございます。

今のことに関係したことでほかのことでよろしいですが、いかがでしょうか。

多分、いろいろ詰めていくと議論は尽きないところがあるかとは思いますが、時間も迫っておりますので、この場ではここで議事を終わらせていただければなと思います。

本当に皆様のご協力、ありがとうございました。全員の委員の方にご発言もいただきました

し、これで事務局にマイクをお返ししたいと思います。

どうもありがとうございました。

### Ⅲ. 閉会挨拶

#### 【角野東北運輸局次長】

本日は本当にお忙しいところ、ありがとうございました。

森先生初め委員の皆様方におかれましては、非常に貴重なご意見をいただいたところでございまして、事務局といたしましてもしっかりと取り組んで参りたいと考えているところでございます。

また、今回パイロット事業をお引き受けいただいた事業者の皆様方には、大変ご苦勞をおかけいたしますけれども、非常に重要な事業であります。取引環境改善に向けて非常に重要な事業でありますので、ぜひご協力を引き続き賜れればと考えているところでございます。

また、なかなかコンサルタントに言いにくい部分があるだとかいったご意見も頂戴したところでございますけれども、私ども秋田運輸支局のほうで、よろず相談窓口として何でもご相談いただければ、それはしっかりと対応いたしますし、私どもしっかり守秘義務を負っておりますので、皆さんの不利益になるようなことは絶対申しませんので、ぜひ安心してお越しいただければと思います。

今回は全国規模のコンサルタントで、力のあるコンサルタントなのですが、コンサルタントというのはしっかりと注文をつけないと全く動きません。これからまたこの議論を先生方のご意見を賜りながら深めていくわけでありまして。そういった中で、具体的にコンサルタントにこんなことをこういう視点で切り込んでいくとか、そういうことをまた先生方のご指示をいただいて、指示をして参りたいと思います。

特に、先ほど労働局の方から説明がありましたが、もともとコンサルタント業務の中に発注者が入れないようなものだったものをしっかり入っていけるように力強く指導されているということで、非常に心強いところでございます。

そういった面も含めまして、私どもとしましてもしっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

本日はお忙しいところ、大変ありがとうございました。