

第6回北陸信越地区・新潟県

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

議 事 録

1. 日時：平成25年1月30日（水） 14:00～16:00
2. 場所：新潟県トラック会館5階会議室
3. 出席委員等
別添「委員名簿」「出席委員名簿」参照
4. 議事内容

【開会】

（事務局）

只今から、第6回目となります北陸信越地区・新潟県トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところ、本会議にお集まりいただきまして誠に有り難うございます。

本日は、皆様方の色々な方面からの意見を頂戴いたしたと思っておりますのでよろしく申し上げます。また、円滑な議事進行にご協力をお願いいたします。

こちらは、本日の事務局を務めます、北陸信越運輸局自動車交通部貨物課、新潟運輸支局輸送・監査部門、そして、新潟県トラック協会でございます。私は貨物課長の小野と申します。どうぞよろしく申し上げます。

開会にあたりまして、私ども北陸信越運輸局長からご挨拶を申し上げます。

【北陸信越運輸局長あいさつ】

（和迺局長）

北陸信越運輸局長の和迺でございます。第6回のパートナーシップ会議の開催に当たりまして、一言ご挨拶をいたします。

本日は長塚先生始めとする委員の皆様方には、大変お忙しい中、このパートナーシップ会議にお集まりいただきましてありがとうございます。

先行きに関して申し上げますと、今年は円安株高ということで、景況戦略を含む政府の戦略もあり、先日、補正予算の閣議決定もありましたが、景気低迷が続いて

いるなか、トラック業界は依然として課題が山積みしており、安全・環境対策にコストがかさみ、燃油高騰や将来あたって運転者不足もあり厳しい経営状況にあります。一方、先の東日本大震災においては、改めてサプライチェーンや物流システムが円滑に保っていくことが、いかに大切であるかが思い知らされたところであり、トラックは物流を支える根幹的な輸送機関であることが改めて認識されたことと思います。

かねてから、荷主の方々とトラック運送業の方々との適正な取引をどうやって形成していくか。また、トラック運送事業者間の元請けと下請けの適正な取引をどのように保っていくかなどが課題となっております。平成20年に軽油価格の高騰による燃料サーチャージの導入などの事態が発生したことから、国土交通省本省においては、同年5月28日に、当局においても同年6月27日に、本会議が設置され、議論を重ねてきている状況です。

このパートナーシップ会議は、荷主の方々とトラック事業者の方々が信頼関係を強固にして、トラック運送に係わる適正取引を推進していくことで、望ましい取引形態を普及する、また、問題となる取引形態の防止等を図ることを目的としております。

前回この会議におきましてご議論いただいたトラック運送取引に係る「一方的な運賃減額」や「協賛金の要請」等の個別課題については、昨年8月に本省において開催された第6回パートナーシップ会議において改善方策が検討され、運送契約の書面化を図ることにより、荷主と運送事業者の間の望ましい関係を構築するという方向性が確認されたところでございます。これは、本日の議題としておりますので、是非、活発な意見を交わしていただきたいと考えております。

トラック運送業においてはいろいろ課題はございますが、やはり一番大事なところ、安全の確保は極めて重要な課題であり、運送事業者による一層の努力が求められるものであります。運送契約により、運転時間、あるいは拘束時間などが決められ、契約内容をより適正なものとしていくことが安全運行の確保につながるという認識がございます。さらには責任の明確化、コンプライアンスの高まり等が書面契約促進により期待される効果であると理解されているところであります。これはトラック運送業と荷主の方々の双方にとって大変有意義なものとして理解しております。

本日のパートナーシップ会議では、これまでの検討や調査結果を踏まえまして、

トラック運送に係る荷主と運送事業者双方の望ましいパートナーシップを構築するための環境整備に向けて、委員の皆さまには忌憚のないご意見、ご議論を期待しております。是非そのような成果に向けてのご議論を、どうぞよろしくお願いいたします。

【委員紹介、議事次第・資料確認】

(事務局) 交替の委員紹介、議事次第、出席者名簿、配席図、配付資料確認

【議長選出】

(事務局)

これから議事に入りますが、議長につきましては、事務局の方であらかじめ長塚委員にお願いしております。ご挨拶をいただきながら、会議を進めていきたいと思っております。長塚先生、よろしくお願いいたします。

【議長あいさつ】

(長塚議長)

ただいまご紹介をいただきました長塚でございます。事務局からお話がありましたように、私にこの会議の議長職をとということですので、進めて参りたいと思っておりますので、皆様のご協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは、早速ですが議事に入ります。委員の皆様には活発な議論と議事の円滑な運営にご協力をお願いします。先ず始めに、事務局から今回の会議の議事項目について説明願います。

(事務局)

資料 1「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について」により、トラック業界の現状、事業者数の推移、パートナーシップ会議の経緯、背景、運送契約の書面化の推進の必要性等説明。

【議事① 景況感について】

(長塚議長)

本会議を設置した目的のひとつには、トラック運送事業が、景気の波に大きく左右されることなく、安全・確実・迅速に輸送サービスを提供する体制を整え、経営を安定化していく、そのためには、荷主等との協働、パートナーシップ関係の構築が欠かせない、本会議において、その環境整備を図ることにあります。

そこで、議事の第1番目の「景況感」について、経済関係団体、運送事業者、運送事業者団体、荷主企業のそれぞれのお立場から「この1年の状況について」お話

させていただきたいと存じます。順次お願いしたいと考えますが、皮切りに商工会議所の小沢委員からよろしいでしょうか。

(小沢委員)

あらかじめ配付させていただいております日本銀行新潟支店の「新潟県の金融経済動向」等によりお話しをしていきたいと思っております。

その前に、名簿上「北陸信越商工会議所連合会」と記載がありますが、日本商工会議所のブロック機関であり、新潟、長野、富山、石川の4県に商工会議所があり、この4県の商工会議所を北陸信越ブロックとし、北陸信越商工会議所連合会の事務局をあずかるということで、この会議の委員として、参加しております。今回、北陸信越運輸局の会議ではございますが、主に新潟県における経済状況についてお話しします。

まず、日本銀行新潟支店から今年1月11日に発表された「新潟県の金融経済動向」から、基調判断については「県内景気は、弱含んでいる。」となっております。主な概要として

輸出と生産は弱めの動きが続いている。こうしたもとで、企業収益は幾分減少し、設備投資は持ち直しの動きが一服している。雇用・所得環境は、改善の動きが一服している。個人消費は横ばい圏内の動きとなっており、住宅投資は緩やかに持ち直している。この間、公共投資は横ばいの圏内の動きとなっている。としています。

前回、昨年12月14日公表の「減少している」から「弱めの動きが続いている」というふうに変化しています。

次に、業界から寄せられた主なコメントとしてまとめましたが、これは、新潟商工会議所に寄せられたコメントを集約したものであります。昨年12月の総選挙後、新政権発足後直近の情報を取り入れた後の建設業の声など反映しています。

現在は、このところの株高、円安で、景況感としては好転しているものと思われませんが、今後の懸念材料としましては、これまでは円高で、世界的なエネルギー、食料品の高騰などのインフレの影響は弱かったが、その分、これからこのまま円安が進むこれら輸入品の価格などの高騰が懸念されます。

それから、電力の値上げ、また、復興増税、さらに来年4月からの消費税値上げがありますが、今後、24年度の補正予算、25年度本予算の中で各業種、景気が好転することを期待しています。

(長塚議長)

ありがとうございました。ご質問等は後でまとめてお伺いいたします。続きまして、運送事業者の委員の方から、よろしいでしょうか。東部運送の川崎委員にお願いいたします。

(川崎委員)

当社におきましては、11営業所においては荷主さんと密着に接しながら運送、営業活動を行っており、荷主さんが良くなれば我々も良くなる、ちょっと落ちれば落ちるといように、非常に影響があるという気がします。商工会議所の小沢さんからのご発言もありましたが、必ずしも同じ状況ではないですが、一般的には食品関係は横ばいとなっていますが、自動車部品については、多少、減少の傾向となっております。住宅関連については、部材等の荷動きが12月まではちょっと良かったかなということですが、これから消費税の増税は建築関係の運送に影響があるかと思っています。そのような状況でございますが、全体的な我々にとっての一番の不安材料は何といっても軽油価格の上昇で、経営を圧迫している。そのほか車の台数、これは社員の高齢化によるドライバーの不足など、これも経営に著しく影響を受けて難しい状況となっております。

(長塚議長)

次に、長岡トラックの市村委員お願いします

(市村委員)

私のところは、新潟と長岡に拠点がございます、新潟県の金融経済動向にもありますが「一般機械、工作機械、産業機械が海外向けを基本に部分減少している」となっておりますが、これを専門に運送をしています。ここに記載のように、やはり輸出を中心に荷動きが悪い状況、特に年度の後半の1月、2月、3月、ここまでが去年よりちょっと落ちるのかなと思っております。世界的な情勢としては、中国がダウンしている、米国も思うように伸びてこないという中で、新聞報道によれば、コマツさんも他より10%ダウン、これは石炭、鉱石などの売れ行きがなかなかうまくいかない。となっております。国内の大型機械については、顕著に伸びているものもありますが、ボーイング787の問題もあり、作った機械が本当にしっかりとお客さんのところに手に届くような形がちょっと停滞する可能性もございます。大型機械は一台あたりのスパンが長いのでタイムラグもありますが、今年度については、大体ほぼ前年度並みの受注が確保できると思っています。ただ、今年度の前半の軽油価格が、去年に比べるとやや下がっており、その分の利益への余剰感があります。来年度は、円安傾向ですくなくとも110円、120円のレベルになる可能性も十分あり、輸出関連の工場については、円安の影響の含みが出ますが、それで、軽油価格について果たしてサーチャージというもので吸収できるかどうか、ひとつの課題であります。それに、電気料金の値上げ、こういった大きな工場においては、非常に大きな電力を使用します。工場の経営に関わる方からは「電力が上がる

と非常にコストが多くかかる。運送業は燃料代がかかって大変だろうが、工場も大変だ。」という話を聞きます。ですので、後ほど燃料サーチャージの話もあるようですが、このような状況の中、なかなか運送賃に燃料代を転嫁するのは困難かと思われま

(長塚議長)

続いて、事業者団体として、新潟県トラック協会の浅間委員をお願いします。

(浅間委員)

トラック業界全般の全国ベースで前年の前期との比較、中間決算ではありますが、前年上期はダウン。当期12月以降についてはまだ数字は出ておりませんが、政権交代もあり、多少なりとも期待できるのではないかという気分ではありますが、現実には、悪化傾向にあります。原因については、ヨーロッパの不安、円高、そして、燃料の高騰、高止まり傾向で、経営には厳しい状況です。全国でトラック運送事業者6300社あります。新潟県では約1000社ですが、どこの地区への運送が多いかという、東京、大阪、名古屋など都市部です。全国の運送による一年間の売り上げはデータ上22億円で、ほとんどは運賃が占めるわけですが、あらあらの計算ではございますが、30両保有する運送事業者が1日あたりの運賃は約2万6千円、車両がもれなく、きちっと動いて運賃がもらえたとなれば、約3万円から4万円近くの運賃収入があります。しかし、トラック業界の景況感の一番を占める運賃、なかなか運送形態に見合った運賃が収受されていない現状もあります。

新しい政治のなかで公共投資の増加が期待されますが、運送業界は一番最後に出てくる話になります。公共工事が決まり、形態が決まり、製造業が決まり、最後に運送会社ということになります。現状の不安材料を抱えながら、打開を図っていかねばなりません、全体的にはあまり芳しくないのが現在の情勢です。

(長塚議長)

それでは、引き続き荷主企業の委員の皆様をお願いします。全農新潟県本部の菅家(かんげ)委員をお願いします。

(菅家委員)

私どもは、農産物、米、園芸関係などの出荷、また、それを作るための生産資材、肥料、農薬などを取り扱っていますが、まず、米につきまして、新潟は米所、全国の指標となる県であり、米の価格も高い価格が設定されています。そういった中で、今年度は非常に苦戦をしております。やはり、景気が悪いということで安い米から売れていく、新潟の米のおいしさはわかっているが「サイフに響くから」というこ

とで、なかなか売れていないというのが現状です。それから、野菜につきましては、生産資材の肥料、農薬などほとんど海外に依存しております。円安で原材料など価格が高止まりしている状況で、野菜の価格は値崩れというか、デフレの影響を受けて、なかなか農家自身が生産物の単価にかけられない状況です。米、園芸関係など、どのようにして消費拡大を図ろうかと苦労しているところです。そのような状況です。

(長塚議長)

続いて、北越紀州製紙新潟工場 村上委員をお願いします。

(村上委員)

紙・パルプ業界の景況感は、天気で表しますと「雨」というイメージです。一昨年、東日本大震災があり、被災地の中に大手製紙工場が2つがあり、甚大な被害を被ったわけですが、それによって国内の紙の需給バランスから輸入紙が今まで以上に入り込んで、かなりのシェアを占めるようになり、そのままシェアを保っている感じでした。昨年、被災地の工場が復興し、今度はシェア争いとなっています。今までのシェアを奪い返すためということですが、かなり販売価格が下落しています。今もそのような状況です。少子高齢化、活字離れ、電子書籍化、という文化の流れ、そういう時代になってきており、国内の紙の需要そのものが低下している状況です。紙・パルプにおいてはいろんな分野がございまして、新潟工場の主力製品である洋紙がいちばんダメージを被っています。

新聞紙、衛生紙、段ボールなどはそれほどではなく、景況感でいえば「曇り」といったところですね。今後、自民党の政権交替により為替が10円程度上がりましたが、元々、紙・パルプの原料は99%が輸入で、重油も上がることになり、紙・パルプの価格の値上げの要因になると思います。

(長塚議長)

「景況感」の最後に、北星産業 伊藤委員をお願いします。

(伊藤委員)

私どもは、流通センターでホームセンターの物流をやっております。全国で8拠点ありますが、全国の合計で申しますと、一昨年の東日本大震災の復興需要、節電対策の需要等があり商品が動きましたが、昨年は、それが一段落したことで動きが停滞しています。物流的には、新規出店等ございまして、特に岩手、福島の物流センターにおいては集荷があり、動いています。しかし、毎年問題になりますが、デフレの影響で、一個の単価が下がっており、同じ仕事をして、それによる収入が

減るという状況です。集荷する金額は、昨年の4月から12月まで、8拠点全体で前年比だいたい100%となっていますが、できあがる物量は前年比102%となっています。それに対して、使用するトラックも102%、そして、お支払いする運賃は102%を若干割っている状況で、若干割っている部分は、我々が若干努力をしているようなところがございます。運賃の中で、高速料金が無料だった東北の岩手、郡山の物流センター、新潟も一部ですが、この高速料金がもろにかかってくると、今年はこれが負担となってきます。店舗が遠距離化になってきますとドライバーさんの拘束時間がクローズアップされてきます。一部又は全線高速道路を使用するとした場合、高速料金が運賃に占める割合が増え、現在増えつつあります。親会社のホームセンターの売れ行きによって、私どもの仕事の増減が関わってきます。現在のところ、何とか、昨年と同じような状態でやっていますが、運賃が経営の中では最も圧迫する構成比の非常に高い経費ですので、各部門協力しながらやっている状況です。

(長塚議長)

ただいま、それぞれのお立場の委員の皆様から、景況感の現状について、ご発言をいただきましたが、ご質問などありますでしょうか。

(伊藤委員)

先ほど、浅間委員から「輸送形態に見合わない運賃」というご発言がありましたが、これは、具体的にはどのような運賃でしょうか。

(浅間委員)

運賃は基本的には重量と距離で決められています。その標準運賃など、その重量、輸送距離などで算出された運賃が、荷主さんの都合で運賃が1割カットなどダウンされてしまうことなどがありますが、後で議題の中にも触れられる「付帯作業」ですが、直接その対価が得られない場合、例えば、荷物の積卸し、或いは整理する、また、一部を保管するなど直接の運送行為以外の作業について、「1時間当たりいくらで作業料金をいただけないか」と言っても、「サービスでやってくれないか」ということで、作業料金がいただけないことなどあります。

(長塚議長)

よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、次の議題の「運送契約について」の議事に入ります。運輸局でヒアリング調査を実施しておりますが、事務局から説明してください。

(事務局)

資料2「運送契約について（ヒアリング調査結果）」により、北陸信越運輸局管内で実施したヒアリング調査結果を説明、運送契約の書面化の推進について議論を依頼した。

(長塚議長)

内容が豊富で、広範囲に渡っていますが、資料2の11ページに局としての結果のまとめをしています。こういったところ、運送事業者の方のご意見を伺いたいと思います。川崎委員、市村委員いかがでしょうか。

(川崎委員)

輸送の基本の契約については、長年の取引の中で、契約書は作成され、運賃の支払いなどきちんといただいている。新規の取引については、相手先をしっかりと確認、なおかつ、信用など問題ないか調べたうえで取引が発生するもので、ただ簡単に取引が開始されるものではありません。後で云々とトラブルの無いようにやって行くのが商売の基本ではないかと思っています。スポット的なものについては、私どもの営業所では、常に輸送依頼書などを相手に送って、お互い確認してから運送する。そういった仕組みをつくっています。この依頼書については、運賃が入っているバージョンもある。それで相手に安心を与える。また、逆に当社の方も安心して取引ができるということになります。ただ、あまりに細かいと、我々自身を縛るというようなことになることもあり、いろいろ例がありますが、そのようなことを含めた中で、常に契約について考えております。

(市村委員)

川崎委員から話があったとおりですが、直荷主と申しますか、直に恒常的に過去からの取引は、運送契約などしっかりしている、特殊な作業、付帯作業、留置料、基本的な運賃など、こういうものについては、しっかりと決めがあります。また、冬場の料金の設定がある取引先もあります。荷主さんの規模などによりますが、どちらかという製造業については、ある程度しっかりした形で契約をしていると言えます。しかし、言い方が悪いかもしれませんが、1個段ボール10個束ねて1個だということを行ってくるような事業者さんは、なかなかしっかりした契約はできないのかなと、感じます。また、スポット的な運送依頼については、当社では、4枚複写の用紙にになっていまして、お客さんから受けた運送依頼は、しっかり確認をとって、作業指示など、それぞれがそれぞれを管理しています。ただ、支払、支払日などについては、そこに記載はございません。問題があるのは、運送事業者同志の荷物のやりとりをした場合に、いわゆる利用運送では、あ

る1社と「こういう条件でやるよ」ということで運送依頼が行われます。これについては問題はないが、そこからまた頼んだところ、自社の車があいていなくて又受けになってくる場合、ここは、今のところ全く口約束で流れているということが現実にはあります。しっかりした荷主と運送業者間より、運送事業者同士の運送契約が十分でなく、例えば作業指示書など、しっかり確認し、きちっとやるべきだと思う。今回の、会議の資料も、そのところが取り上げられているものと解します。コンプライアンスの関係で、拘束時間管理、運転時間管理、着時間やその他、全く決めがありません。新しい運送契約という部分で詰めていくと、労務管理、安全管理の部分も含めて、契約書の中で触れて、お互いに契約した内容について、責任を持つことが必要ではないかと思います。ただし、お役所的な発想で、単に義務化を図るといふのはいかがかと思えます。

(長塚議長)

今ほど、お二方の運送事業者側からの運送契約についてのご発言がありましたが、これについて、荷主側の委員の方、ご意見等はございませんか。

(藤巻委員)

この業界の取引慣行について、よく承知していませんが、そもそも、契約については、「義務化する」とか「メリット、デメリット」とかいう以前のことでないかと思えます。当然、荷主の責任の明確化、また、運送事業者の安全運行のためには、書面による運送契約はあるべきものと考えます。アンケート結果で、例えば、運賃とかその支払方法については云々と記載されていますが、これは基本契約ではないのでしょうか。常に取引のある事業者間同志でも、明確にしておくべきではないでしょうか。

(市村委員)

支払に関して、その方法などの基本線は明確にはなっています。しかし、受注書、発注書にまで、それが必要かどうか。基本的にやってもらった仕事については支払いされますし、必要に応じて、しっかりとした形で契約書に記載するべきと考えます。

(藤巻委員)

さきほど、市村委員もおっしゃっていました元請と下請の関係について、ここが一番重要と思われまので、そこにこそ「発注書」など契約が必要ではないかと思えます。荷主、運送事業者の運送責任を明確にすること、それには、運送事業者同士、いわゆる元請、下請の間での運送契約は内容を明確にしておくべきで、

また、下請法の規制も受ける部分、対象となるケースもあるかと思われます。

(伊藤委員)

私どもは継続的に取引をしている取引先が多く、スポット的な取引はないことはないか、若干あるかどうか。ですので、基本契約はどの業者さんとも結んでいます。ここに記載の各項目のうち、契約期間、料金については改訂がある項目ですので、覚書のなかで契約を交わしており、改訂がある場合は、その都度、随時、改訂するようになっていきます。それから、付帯業務についてですが、新規の取引の事業者さんについては、見積もりをだしていただく際に「見積要綱書」というものを出してもらいます。これには業務内容がしめされています。どのような配送物か、荷姿はどういうものか、重量はどのくらいか、といったこと、また、配車では、依頼はいついつで、到着時間は何時までか、また、料金など、きめ細かく書いてあります。これは、商談の際に説明し、理解をしながら取り決めております。過去にトラブルがあったこともあり、このようにしております。しかし、このように細かく取り決めをしても思い違いとか、若干発生することがあります。お互いに了解のもと、この内容でやりましょうということをやっています。

(本間委員)

基本的には契約は必要であると思われますが、ある部分で縛るようなところがあり、気になるところでもあります。また、事業者間、いわゆる元請、下請、孫請、ここの部分については責任の所在をきちんと押さえておく必要があるかと思われます。これまでのお話を聞いておきますと、長年、継続して取引のある事業者同志では問題なくても、運送事業者間で若干問題が発生しているケースがあると思われ、これをどう担保していくか、防いでいくか、一律に義務化しても窮屈になる気がします。そのような感想を持ちました。

(長塚議長)

ここまでの発言について、他の委員の皆様、ご意見、ご感想等ありましたらお願いします。鳥羽委員、松井委員いかがでしょうか。

(鳥羽委員)

運送契約についての感想を述べさせていただきます。そもそもこの運送契約の課題については、本省の方で「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」のワーキンググループの中で論点があり、運送契約の書面化について議論されていて、一つは、先ほど運送事業者さんからの意見もありましたが、運送事業者の多層構造の問題の件、もう一つの論点の「運賃料金の適正収受に向けて」というのがご

ざいます。その中でも「運送契約の書面化」について謳われています。これについては、これまでのパートナーシップ会議の中でも、荷主と運送事業者の取引の間に曖昧な部分があるということで、例えば高速料金がどうなっているのか、さらには、荷主への運送業務の終了になるのはどの時点となるのか、作業渡しなのか、荷主の庭先で降ろしてもらうのが終了か、または、倉庫の一定の場所へドライバーがそこまで運ぶのが運送の終了なのか。受け取る業者によっては、契約にないのに「どこそまで運んでくれ」というような付帯作業が発生しているとのこと。これらは運賃の適正な収受としての課題となっており、この課題の解消のために、運送契約の書面化の推進が議論されていて、また、契約の記載項目についても検討していることの中で、効果のある議論を深めていただきたいと感じております。

(松井委員)

運送契約の書面化を義務化するかどうかですが、書面化されているのが当たり前ではないかと思ひ、驚いているところです。特に曖昧になりがちな部分の、付帯作業、高速道路料金の部分については書面化しておくことが重要ですし、それによって料金の適正化が図られるようになると思います。また、トラックの事業者さんは小規模の事業者が多いということで、義務化した場合に書面を作ることの負担が問題になってくるかとも思われますので、一足飛びに義務化というところまでは行かなくても、少なくとも、こういう項目は書面化するようにという雛形を作成し、トラック運送関係団体、荷主関係団体からも、このような書面を活用するよう働きかけをしていくことで、適正な料金の収受と安全運行の確保という面でも、有効であると思われます。このような問題になりがちな部分について書面化をしていくという方向で取組を進めていくことが必要ではないかと思ひます。

(長塚議長)

今ほど、お二方の委員から、ご意見がありました。これについて何かご質問等ありませんか。また、他の委員からご意見はございますでしょうか。

(小沢委員)

これまで各委員からいろいろご発言がございましたが、運輸局からのヒアリング結果等を踏まえ、書面契約を義務化するというご提案ではあります。本省で各委員会等でも検討され、雛形などを示されるなどして、指導があれば書面化は進んでいくのではないかと考えます。

(村上委員)

運送契約の項目のなかで「不測の事態」の場合というものがありますが、この事例について、少し発言いたします。一昨年、紀州工場に勤務していたときに台風12号に遭遇しまして、大阪方面に向かう国道が山の崩落で約半年間迂回路して行かなければならなくなりました。半年間、約100km遠回りして行くことになりましたが、その分燃料代を上乗せして運賃をお支払いしたということがあります。こういった不測の事態、自然災害というのは、やはりなかなか文書化できないかと考えられます。その時の荷主の判断になるとは思いますが、運送業者さんとはお互い困ったときは、助け合わなければならない。荷主が困ったときは、助けてもらう。そういった関係であらねばならない。そう思っていますので、台風の際にも、このような対応をさせていただきましたので、お話しさせていただきました。

(長塚委員)

貴重な事例をご発言いただきありがとうございます。他にご意見ありますか。

(川崎委員)

基本的に、元請、下請、孫請けの問題で、違う観点からの問題点があると考えます。それは繁忙期、例えば、機械の設置が必要な場合などで、新潟においては農産物、米がでる時期に車が足りない。専門に運んでいる事業者は基本契約を結んでいます。そうでない事業者がいて、「今は暇だから手伝いましょう。」というような関係、これも運送会社同志のパートナーであり、これがなかったら運送業界は成り立たないのではないかと考えます。もう一つ、我々が関東、関西、又は時間をかけて、遠方の九州までの運送がある。この帰りは空車ではなく、何かを載せた方がよい、これこそCO2の削減、無駄がない。帰りの荷物も補償しますよという実態もあります。このことは下請になるのか孫請けかになるのか、またはパートナーというのか、運送事業者同士には必要になる。荷主さんは常に車を100%使ってあげるとするのは無理があり、物流ではあり得ないことです。例えば、12月になれば商戦極まって山のごとく荷物はあり、それが1月になれば、ちょっとしまいになる。荷物はないかと探さなければならない。これが運送事業の実態であり、ここのところをご理解願いたいと思います。

(長塚議長)

なかなか、大事な核心につつかれるところが感じられます。(市村委員 挙手)
市村委員どうぞ。

(市村委員)

まさしく、川崎委員がおっしゃられるとおりで、一番最初のこの資料のトラック業界の現状でも触れられている、輸送量、事業者数、車両数、この中で事業者数は増えてはいますが車両数はほとんど増えておらず、ちょっとダウン傾向にあるということです。結局、運賃の下落の状況、無駄な設備をできるだけ省いて、一年中、平たく仕事があれば、いわゆる給料取りのような仕事をしていれば、それなりの採算性をみて動ける。やはり運送業というのは、荷物の波動というのがある、そのいちばん高いところに車を合わせて、どうしても経営を圧迫してしまうこととなります。昔は、それはそれでも良かったんですけども、今は、とてもそういうわけにはいきません。私の会社にしても、(ドライバーを) それこそ60代、70代の人を50代程度のところまで下げ、また、職員もある程度削減して、その対処方法をとります。そうすると、出荷というときには、私どもが必要な会社で、ただ積み込みをしてやって荷物を現地まで届けてもらえばいいものについては、やはり事業者さん運んでもらう。契約書を持って利用運送をやっているのは、だいたい2社くらいで限られています。ただ、車を回してくれ、荷物を回しますよ、というようなキットのようなものも現実に動いて、車をチョイス、あいているので荷物を回してくれ、ということもある。物流の中における契約、確かに理想はそうなんですけども、いろいろなネットワークと、いろいろな仕組みの中から効率よく物を動かす、ということでもあります。あまりにも杓子定規な形でやると、むしろコストがかかることなど懸念されます。ただ、適正な運賃、健全な業界、安心安全、そここのところのしっかりしたコンセンスを得られればよいのですが、資料にもありますが10両以下の業者が50%を超えているところにも、やはり無秩序な輸送形態というものの原因になるのではないかと。ただ、これが増えたというのは、規制緩和によるものであり、業界の責任ではなく、むしろ、国土交通省、政府の責任であると思われまます。

(長塚議長)

ご意見ありがとうございました。まだまだご意見等あるかと思われまますが、時間も参りましたので、運送契約については、ここで終わります。続いて、軽油価格高騰対策についての議題に入ります。事務局から説明願います。

(事務局)

資料2「軽油価格高騰対策について」により、価格高騰の推移、「燃料サーチャージ導入促進セミナー」の開催状況、セミナーに関するアンケート結果、意見要望等について説明。

(長塚議長)

今ほど、事務局から資料3により説明がありました。これについてご質問等がありましたらお願いします。

(高橋委員)

新潟運輸支局の高橋です。今ほど事務局から感想等を求められましたが、時間もきているので、端的に申し上げます。資料3の5ページにセミナーの記載がありますが、新潟県内においては、新潟、上越、長岡において3回、新潟県トラック協会さんとともに燃料サーチャージ制の導入促進のためのセミナーを開催しました。延べ117人が参加しました。6ページ、7ページのアンケート結果をご覧になっていただければと思います。これ以外の部分で、感想を述べますと、このセミナーに参加した事業さんにおかれましては、いわゆる運賃の原価計算、原価を踏まえた運賃交渉をこれから、行っていきたい、行いたい。といった意見も聞かれました。それから、今の状況ですが、先ほどからのお話でも聞かれますが、各運送事業者さんは厳しい経済情勢であることを認識しております。それについては、当然荷主さんも同様であり、現状の課題とすれば、この燃料サーチャージ制の導入につきましては、荷主、また元請からの理解を求めるといいますか、理解を深めることを非常に重要視しているという感想を持ちました。いずれにしても、運送事業者は荷主、元請に対しては、やはり弱い立場でございまして、今後、相互の理解、信頼度をより深めていくことでの方策、方向性の土台作り、環境作りが重要であろうと感じております。

(長塚議長)

今ほど、高橋委員から感想が述べられました。これについて、または、他にご意見等ございませんか。ないようでしたら、ここで、本日、新潟労働局労働基準部健康安全課、課長補佐の上田様にお越しいただいております。「トラックの荷役作業における労働災害防止対策について」ご後援いただきます。よろしく申し上げます。

(新潟労働局労働基準部健康安全課 上田課長補佐)

資料4「トラックの荷役作業における労働災害防止対策について」により、講演。

(長塚議長)

今ほど、トラックの荷役作業における労働災害防止対策についてご講演をいただきましたが、これを含めて、全体について、何かご質問、ご意見等はございませんか。

(事務局)

事務局から、事務連絡、並びに次回のパートナーシップ会議の開催についてのお願いをいたしたいと思えます。冒頭に長塚議長からお話がありましたが、本会議を設置した目的には、トラック運送事業が、安全・確実・迅速に輸送サービスを提供する体制を整え経営を安定化していくことが必要で、そのためには、荷主等とのパートナーシップ関係の構築が不可欠です。事務局といたしましては、次年度、平成25年度以降も、このパートナーシップ会議の開催を計画していきたいと考えています。

なお、北陸信越運輸局管内でこれまで未開催でありました富山県において、2月20日に第1回のパートナーシップ会議を開催することとなりました。ご報告します。経済関係団体、運送事業者、運送事業者団体、荷主企業のお立場から、ご出席いただいております各委員の皆様におかれましては、今後も引き続き、ご協力よろしくお願ひいたします。

また、議事録について、作成後は北陸信越運輸局のホームページに掲載させていただきますのでご了解願ひます。

(長塚議長)

ここで、北陸信越運輸局自動車交通部長から総括的なご意見等をお願ひします。

(糸岡委員)

本日は各委員の皆様には、大変お忙しい中、第6回のパートナーシップ会議にご出席いただきましてありがとうございます。

本日、メインのテーマとなっております「運送契約」につきましては、先ほど鳥羽委員からのお話にもありまして、本省における「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」のワーキンググループの中で、多層構造の適正化であるとか、運賃・料金の適正収受にあたって、書面契約の締結が必要であるという観点で全国的に議論をしていただいたところでございます。

本日、いろいろなご意見をいただいたところでございますが、本間委員からは、業者間の取引が大変であるということ。市村委員からも、直接の問題点を指摘されました。また、藤巻委員からは、経済行為として契約するのは当たり前だということ。元請と下請の関係の問題点、荷主、真荷主、元請の立場などもお話がありました。

運送事業者の99%が中小企業者であり、これを縛るといのはなかなか厳しいかと思われませんが、やはり、安全運送の観点からも、是非、この運送契約の書面化の推進についてはしっかりと対応していきたいと思っております。

川崎委員からのお話で、細かすぎると自らを縛るということになるということですし、できるだけ皆さんの負担にならないような形のものの検討されるものと思っております。

小沢委員からはガイドライン的なものが必要であるというお話がありました。が、本省においては、この3月に第7回になりますが、全国のパートナーシップ会議を開催いたしまして、ビジョン検討会の中の作業部会で具体化をしつつ、ガイドラインという形で、こういう方向性が望ましいというようなものをお示しながら、契約の書面化についての取組みを進めていきたいと考えています。

今後、具体化されましたらパブリックコメントなどを実施しながら、まだまだ問題もあるところなので、燃料サーチャージの時に開催したようなセミナーや説明会等を実施し、より細かく徹底を図っていききたいと本省も考えております。私どもも、この運送契約の書面化の問題についてしっかりと対応できるよう体制を整えたいと思います。

本日いただきました貴重なご意見につきましては、本省にあげまして、3月の本省でのパートナーシップ会議の中で反映できるようにしていきたいと思っておりますので、今後とも、このパートナーシップ会議へのご協力を、改めてよろしくお願い致します。

本日は長時間にわたり、貴重なご意見を本当にありがとうございました。

(長塚議長)

今ほど、糸岡自動車交通部長、事務局からもお話しもありましたが、本会議は、荷主と運送事業者との適正な取引を推進するためのパートナーシップ会議です。今後も、各委員それぞれの立場から、このような意見交換・情報交換を行っていきたいと考えます。

また、行政に対する要望事項や情報提供など、この会議の場を活用すれば良いと考えます。今後とも、本会議に対するご理解、ご協力の程よろしく申し上げます。

委員の皆様には、活発なご意見、円滑な議事の運営にご協力をいただき、ありがとうございました。

以上で、本日の議事を終了します。

【閉会】

(事務局)

長塚議長、円滑な議事進行、大変有り難うございました。

委員の皆様におかれましても、貴重なご意見を賜りありがとうございました。予定しておりました議事が終了いたしましたので、本日は、これにて閉会とします。お疲れ様でした。

(文責：事務局)