

第7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26年2月5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 小野課長）

只今から、第7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いと思っておりますのでよろしくお願いします。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 小野、大田、新潟運輸支局輸送・監査部門 高橋、そして、新潟県トラック協会 山下でございます。どうぞよろしくお願いします。

開会にあたりまして、北陸信越運輸局長からご挨拶いたします。

【北陸信越運輸局長挨拶】

（和迺局長）

北陸信越運輸局長の和迺でございます。第7回のパートナーシップ会議の開催にあたりまして、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。

本会議は既に第7回となりますが、元請けと下請けのパートナーシップ、良好な関係を構築するということを目指しています。

公正な競争を阻害する要因を取り除いて、健全な市場環境を作るといことが大事ですが、そういう認識のなかで、本会議は中央でも開催され、全国各地でも開催されています。またその内容、結果を踏まえて、公正取引委員会や経済産業省等と連携を図りながら国として様々な取組に反映させていただいているし、それぞれ業者の方々の対応もでてくるものと思います。トラック輸送が国の経済を支える大変重要な基盤であるということはいまでもありませんが、一方でこういった適正取引推進を行っているということは、裏を返せば適正取引推進の面で課題があるということであるし、またそれが輸送の安全であるとか、環境問題に繋がる面があります。

また、この基盤であるトラック輸送を、将来にわたって健全に事業として継続・経営していこうという中で課題があることは事実です。例えば昨今で顕在化している問題としては、ドライバーの確保、特に若年層のこれからの人材を確保していくことが挙げられます。

この会議の場合は、個別具体的な問題を解決していこうということではなくて、荷主、事業者の方々にこれらの問題をまずは認識させていただいて、それぞれのお立場から議論をし、問題を共有して全体としてどのような対応が考えられるのか、恒常的な問題について相互に理解をし、あり方についての議論を通して、業界として問題に向き合っていただくということではないかと考えます。

ドライバー確保、人手不足の問題については、景気が良くなってきて、荷動きも出てきた中で顕在化したということもありますが、元々恒常的に人手不足という問題があり、幅広い取組が必要な状況です。国土交通省としても自動車運送事業等の人材の確保及び育成に向けたプロジェクトチームを立ち上げて対応していくという動きもありますが、根幹的、恒常的な問題なので、幅広い対応が今後必要になってくると思われます。

これまでのパートナーシップ会議で取り上げてきた具体的な課題について、特に適正取引の話とサーチャージがあります。一定の関連があるものの、それぞれ別の問題と考えた方がよいと思っていますが、まずサーチャージについては、広く言えば燃料高騰対策であるが、高騰対策対応としてはサーチャージだけが課題ではなくて、省エネ関係であるとか、トラック事業者、国として様々な対応がされています。

運輸局としても、経済団体等を通じて要請をして参りましたし、トラック事業者としてもセミナーの開催等々、状況を理解してもらうための活動を続けています。

適正取引については、昨年の会議の中で運送契約に関わる議論があって、全国的にも同様に議論がされています。

そういったことを踏まえて3月の本省パートナーシップ会議でも議論がなされました。また、荷主と運送事業者が望ましい関係を構築していくために、運送契約の書面化が動き始めました。さらにこの書面化の方針に関し、昨年5月にはパブリックコメントの募集が開始されました。

適正取引推進のための書面化として、総論では賛成をいただいているが、いろんなご意見もある中、パブリックコメントも延長する形でしっかりとご意見を聞くとする一方、意見交換を主眼とした説明会を本省が主体となり、全国 20 カ所で実施しています。また、現在、制度をさらに周知するためのセミナーが全国で開催されています。そのような中での議論を大切にしていこうという方向で、1 月 22 日に安全規則等が改正、交付され、今年 4 月から施行することとなりました。この一年の議論を踏まえて、書面化が具体化をしていく状況にあります。

大事なことは形ではなく、必要性であるとか、制度を定着させていく等、適正取引のあり方、理解を浸透させていくことです。形としての書面化ではなくて、考え方を浸透させていって、適正な取引、良好なパートナーシップというものに繋げていくということが大事ではないかと考えます。お互いに共通理解を深めることが大事です。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。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)

異動のあった委員紹介、議事次第、出席者名簿、配席図、配付資料について確認

【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を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新潟大学の長塚でございます。交通事故防止、産業心理学を中心に、法定講習において講師等として、県警、運輸局のお手伝いをしております。

先ず始めに、各委員の皆様より自己紹介をお願いします。

(各委員)

各委員より自己紹介

(長塚議長)

ありがとうございました。

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。

それでは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、背景等説明。

(村上委員)

質問ですが、資料中にある自家用貨物車の統計はどのような形でとっているのですか。

(事務局)

国土交通省において実施している、自動車輸送統計調査によりデータを収集しております。地域別等に層分けをし、無作為に抽出した自動車を対象に行う調査です。

【議事① 運送契約書面化について】

(長塚議長)

運送契約書面化に関しては、先ほど和辻運輸局長のご挨拶にもありましたが、適正取引のあり方について双方で理解を深め、良好なパートナーシップというものに繋げていくことが大事であると考えます。

それでは、議題「運送契約について」の議事に入ります。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料 2「運送契約について」により、平成26年4月1日より施行される貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正、トラック運送業における書面化推進ガイドライン、標準運送約款の改正、経済団体、元請事業者、利用運送事業者への通達・要請等について説明。

(長塚議長)

ありがとうございました。

今ほど、事務局からの説明がありました。昨年の会議でも議題となった、運送業務や荷役作業などの作業内容について、双方で作業基準・責任・コスト負担の明確

化を図り、運送依頼・運送引受け時において書面化を図ることの重要性・有効性については、運送現場で確実に浸透・定着が図れるよう議論を深めていくことが大切です。今の説明をお聞きになって、どのような感想をもたれたか、まず荷主の方からご発言いただきたいと思います。伊藤委員いかがでしょうか。

(伊藤委員)

運送契約の書面化について、運送引受書を発出するとのことですが、十分説明を受けていないので、理解できていない部分はあると思いますが、今回の資料をみた感じでは、個別に一枚一枚、トラック一台に対し一枚の引受書を毎日交わすということのようであり、現実離れしていることが記載してあります。

昨年この会議の場でも申し上げているが、当社が運送業者と新た取引を開始する、或いは価格を改定する場合には、見積要綱書をもって運送業者に説明をしています。これについては、配送の日時、荷積みの場所等、この記載項目を網羅しているもので全て説明をしていて、この説明に承諾してもらった運送事業者から見積をいただくこととしています。契約書については、基本的に配送業務契約書を各業者と取り交わしていて、その他の価格等、細かい部分はその都度変更があるので、変更が生じた時点で両者覚え書きを交わして取引をするというようなことでやっています。

日々の配送については、私どもの物流センターから担当エリアの店舗へ配送するので、殆どが積み荷について若干の相違はあるものの、同じような荷物を同じようなルールで配送しているので、日々トラックが何台、コース等、運送業者と打ち合わせをして、それで問題がなければ走ってもらうということをやっています。そうした中で、一台一台、書面を交わすとなると、作業的にも事務的にも困難を極めることが予想されます。

(長塚議長)

ありがとうございました。今のお話をお聞きになり、関連してご意見などございませんか。

それでは、今回の書面化に関する省令等の施行に関しては、北陸信越運輸局より、経済団体に対する協力要請文が送付されております。制度の周知等の観点から、北陸信越商工会議所の小澤委員いかがでしょうか。

(小澤委員)

要請文の内容について拝見しました。商工会議所の会員には、運送事業者、荷主企業もいらっしゃいます。今回の要請を受け、内容について会員に対し周知を行い

ます。ガイドラインに則った形で本制度が定着していくという趣旨で広報を行っていきたいと考えております。

(長塚議長)

ありがとうございました。

スポット取引など、運送引受けが多様となり、書面によることが困難となるケースも想定されます。トラック事業者のお立場から、ご意見を伺いたいと思います。小林委員いかがでしょうか。

(小林委員)

さきほど伊藤委員からご発言がありました。同感です。

元々、将来ビジョン検討会の場で、運送事業者の今後のあり方について、有識者の議論がありました。その中で書面化の話が出たと聞いています。トラック業者を育てていくという中で、経済、運賃、労働の諸問題等状況が厳しく、現実的に事業者が弱い立場となっています。それをどうやって救っていくかという議論から、運送契約の書面化が出てきました。トラック事業者を保護、育成していくという趣旨だったが、ここで出た案がトラック一台一台の書面化を行うというもの。もう一つのポイントは、今回は、運送事業者とその元請けの間の取引書面化であり、契約が多層構造と成っている場合、荷主は全く関係がなくなってしまう。それが果たして有効なのかということと、非常に手間がかかるという問題があり、また、中小零細事業者が果たしてそれをできるのかということです。趣旨としては大変ありがたい話ではあるが、現実、実行は非常に無理があつて、出来ないという意見が非常に強いです。法などで義務化された場合、効果、効力の面から、何のためにそれをやるのかといった話が現実のものとなって、むしろ逆行するようなことになるのではないのでしょうか。先ほど事務局から説明があつたが今回の省令等施行に伴って、罰則の適用は無いとのこと。ガイドライン等を定めて書面化を推進していくものの、強制ではないということに収まったと理解しています。

運送事業者としては、書面化による効力を見極めて進めて参りたいと思います。

(長塚議長)

ありがとうございました。

逆にお聞きますが、運送事業者にとって、契約の書面化を行わないとした場合、大きな問題は起こらないということになるのでしょうか。

(小林委員)

例えば、お客さんによっては荷受けの待ち時間が長かったり、通常の契約には無い付帯作業をさせられたりといったことが現実にはあると思います。それが書面化によって解消するのかというと、私はちょっと違うのではないかと考えています。

(長塚議長)

ありがとうございました。

今、荷主側、運送事業者側それぞれから意見等を伺いました。双方の発言をお聞きになって、新潟県経営者協会 本間委員いかがでしょうか。

(本間委員)

運送契約書面化に関しては、昨年この会議に出席して聞いているが、消費者という目線では受け入れられるテーマと考えていました。業界の構造をみて、果たして実効性があるものなのかどうかというのは、昨年も意見としてあがっているところです。一年を通し、ガイドラインというものが発出されたのを見ると、そのあたりはクリアされたのかなと感じています。実証実験の実施だとか、パブリックコメントも何回か延長されました。

書面化は総論では良いのだけれど、実効性の面でどう担保するのかというところがややストンと落ちてこないかなと感じています。4月からの施行ということだが、中小零細の運送事業者が不利益を被っているとの話は聞くし、業界として契約問題が発生しているといったご相談も協会ではお受けしております。書面化することによりそれが全てクリアになるのかといえば、それはまた別の話かなと思います。ただ、消費者の目線からは、こうした書面によるやりとりは安心感があります。また、多層構造の中で、実運送事業者とその元請けの間の書面化ということも疑問が残ります。

(事務局)

これまでのところで、事務局より補足させていただきます。運送契約書面化の流れについては、先ほど資料により概略を説明いたしましたところですが、委員の皆様より、トラック一台一台をその都度書面化することは非常に煩わしいのではといったご発言をいただきました。

この辺につきましては、ガイドラインの中にありますとおり、継続的な運送契約に伴う書面について、例えば、時間や場所、車種、付帯業務などを継続して同一条件であるならば、個々の運送毎の書面化は不要としております。車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度車種・台数のみをメールやFAXなどで交付すれば、他の項目は不要となります。また、基本契約や、覚書、作業指示書などに

必要記載事項の記載があれば、改めて書面化する必要もございません。

今後も出来る限り簡便な方向で、書面化の定着に取り組んで参りたいと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。

(長塚議長)

ありがとうございました。1番目の議題、運送契約については一旦終了したいと思います。それでは、続いて次の議題の「軽油価格高騰対策について」に入ります。事務局から説明・提案してください。

(事務局)

資料3「軽油価格高騰対策について」により、軽油価格情勢、要請等、各高騰対策の実施状況、サーチャージ導入状況などを説明。

(小澤委員)

資料4ページにサーチャージ導入状況に関する表があるが、事業者数の中で大企業、中小企業といった事業者の規模別の割合はわかりますか。

(事務局)

申し訳ございませんが、規模別にとったデータは持ち合わせておりません。

(小林委員挙手にて発言を求める)

(長塚議長)

小林委員どうぞ

(小林委員)

サーチャージについて、運送事業者の届出件数は約5,000件となっているが、私の認識では、殆どが実行されていません。届出をしたものの、お客さんから実際にいただいているかどうか。制度としては認めていただいているのだが、飛行機や船舶とは別で、実行力はないというのが現状ではないかと認識しています。一方で、運送業者は要らないのかということでは無くて、燃料価格が上がったからその分を頂きたいということだけではなく、全体的な労働環境とか或いは賃率の低さ、現状を考えると、事業を継続していくためには燃料だけではなく、全体的なレベルアップをしていかなければなりません。

もう一点、参考だが、先般、石油連盟の会長の講演を聴く機会があり、その中で、今の燃油価格は「心地よい値段」との表現がありました。情勢不安だとか需給関係

であるとか要因がある中で、世界的に見てみると前後10%程度の価格差で、乱高下はないということでした。すっかり高騰という言葉が定着してしまったが、高値安定が続くと思われます。

(長塚議長)

ありがとうございました。他にございませんか。

(伊藤委員挙手)

伊藤委員どうぞ

(伊藤委員)

今、小林委員から説明があったが、運送事業者から値上げの要請がたくさんきていて、理由は燃料の高騰、拘束時間、人件費の3つとなっています。その中で、今、話がでている燃料については、業者さんは上がった時には運賃値上げを要請するが、下がったときには特に申し出ません。私どもが今の配送形態に変えた、具体的には個建て配送から車建て配送へ切り替えた時期があって、このときが2008年9月。その際、全国一斉に運送業者さんと相談をしたときに、見積の条件として、軽油価格をいくらとするのか、きちんと決めてくださいという話がありました。では、今いくらが良いのかという話になった時、120円ほどとなり、2009年4月くらいに全国的にその価格でスタートとなりました。しかしその後、この資料にあるグラフをご覧のとおり、燃料価格は下落していった、こちらからの値下げ要求に応じてもらったのは、1社だけでした。

この時取引している運送事業者については、燃料価格高騰による値上げ要請はないのだが、下落した時期に契約となった運送事業者については、交渉を行っているところだ。燃料価格がこれだけ上がれば、それに応じていかなければならないと思うが、ただサーチャージについては、具体的にどういう風にしてやるのかと。計算ソフト的なものがあるが、数値を入力すれば、軽油価格の動向を加味した運賃が算出されるということであれば別だが、現実的には無理があるのではないかと思われます。

今、燃料費もそうだが、拘束時間とドライバー不足で車両が足りなくなっていることが新たな問題となってきました。

(長塚議長)

今、色々お話がございましたが、燃料サーチャージなど、運送業界の具体的な事例、取組についてはいかがでしょうか。市村委員お願いします。

(市村委員)

今回の資料の 1 ページに燃料価格推移のグラフがあり、平成 20 年から 21 年の頭にかけて、スタンドで約 150 円、ローリーで約 145 円と、非常に高い水準となりました。

サーチャージ制度が出来て、これは届出制ですが、私の会社では、基準を 85 円に設定しています。この設定当時にはお客様に交渉をして、その分をいただいています。先ほど算出に関しての話があったが、一般の貸切車両にはデジタルタコグラフが装着されていて、一走行あたり何キロといったデータはしっかりと出るので、リッターあたりのキロ数を割り返したものにサーチャージ分をかけてお客様に請求する方法をとっています。

その後、推移をして、85 円のレベルに下がったのが 22 年の 5 月頃だが、サーチャージに関してはこの時、一旦解消しています。

私の会社の取引は、荷主と直接やり取りをしているので、比較のご理解はいただけたと思うが、そうではなくて、取引形態が二重三重となっている運送事業者については、どこに話を持ちかけていっていいかわからないという状況もあります。今年に入っても軽油価格は 115 円台で推移していて、恐らくこの辺の価格から極端に下がることは無いのかなと感じています。私の会社では 85 円というラインで損益分岐があって、それを越えた時には、取引先に話をしてご理解をいただくということになっているけれど、今のところ交渉していくということも考えていません。

業界全体がそうだが、結局、燃油価格の動きを追いかけていったときに、変動があった都度、取引先との交渉が生じ、煩雑というか使い勝手が悪いと思います。

それよりも先ほど話があったように、拘束時間の問題、運転時間の問題、運転手不足など、それらを含めた中で、基本運賃の底上げの動きが出ていると思っています。基本的にしっかりとした運賃が収受できるとなれば、よほどの燃油高騰が無い限り、使い勝手が悪いサーチャージ制度は沈んでくるのではないかと。基本運賃の底上げ、景気が上向いて来つつある中で、いかに転嫁が出来るか、その転嫁について、荷主側からのご理解をいただいて協議の場にあがっていただきたいと考えています。

(長塚議長)

事例を交えたわかりやすいご発言、ありがとうございました。

燃料サーチャージの導入にあたっては、荷主と運送事業者との良好なパートナーシップ構築が望ましいところですが、荷主側からご意見などございませんか。村上委員いかがでしょうか。

(村上委員)

燃油価格の乱高下に伴い、サーチャージの話がでています。私どもでは大きなプラントを持っているが、同じく重油の価格が上がってコストが上昇しています。運送業界の事情も理解しているが、比例して私どもの業界も燃料の高騰により大きなダメージを受けています。個人的には物流の事情も理解をしているので、燃料サーチャージについても十分理解しています。この制度をどうしても導入するとなれば、むしろ法律で決めてしまうことも良いのではないかと思います。民間同士の取引で決定するのは無理があるのではないのでしょうか。お互いに競争があります。

また、先ほど話しがあつたが、物流業界の経営基盤をしっかりとさせた方が、燃料価格が多少上下しても、内部で吸収できます。今、車両不足、ドライバー不足で私どもも困っています。これは一部の業界しか認識していません。こうした問題が、社会的にもっとクローズアップされれば、いろんな業界に、運賃を上げることに対する理解が深まります。このまま行くと、輸送力の面で大きなしっぺ返しが来るように感じています。そうならないように手を打たなければならないと思っています。業界の諸問題を解決するには、サーチャージよりも、むしろ基準運賃の底上げが有効ではないのでしょうか。

(長塚議長)

ありがとうございました。今のお話に関連して他にございますか。

(小林委員挙手)

小林委員どうぞ

(小林委員)

大変ありがたいお話です。今お話があつたこと、我々運送事業者としても是非お願いしたいと思います。

我々の原価構成を見ると、圧倒的に人件費が多く、業種によって若干違いがあるが、燃料費は割合で13%位ではないのでしょうか。これに対し、人件費は50%を超えます。この労働力が不足しているという現状を見ると、問題は燃料費だけではなくて、違うところにあるということは認識しています。どうしても荷主側をお願いをしなくてはいけない部分もあります。輸送方法など、内部の努力で改善すべき所があることは否めないが、努力していきたいです。

(長塚議長)

ありがとうございました。

それではここで、書面化とサーチャージセミナーを長岡市の会場で実施されま

した、新潟運輸支局 斉藤委員より、実施した立場から全般的な感想などお願いします。

(斉藤委員)

先ほど事務局から、トラック事業者と荷主とのパートなシップ構築セミナーの説明がありました。新潟県内におきましては、昨年 11 月 26 日にトラック協会のご協力をいただきながら、長岡市で開催しました。中越地区を中心とした運送事業者 75 名、荷主企業側 25 名の参加をいただいて、運輸支局からは運送契約の書面化に関する趣旨・ガイドラインの説明を、トラック協会からは、燃料サーチャージの導入促進の説明をそれぞれ行いました。荷主側と運送事業者が一堂に会してセミナーを開催する機会がこれまで無く、それぞれの立場を共通認識する上で、有意義な会議であったと思います。セミナー修了後、ある荷主からは、「大切な荷物を消費者に届けていただくため、既に書面化を実施している」といったお話をお聞きしています。今後書面化を進めていく中で、煩雑さという面は確かにあります。しかしながら、適正取引と安全運行の確保が期待できるものと考えています。

(長塚議長)

ありがとうございました。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。

特に無いようですので、次の議題に移ります。「下請法・消費税転嫁対策について」説明をお願いします

(関東経済産業局)

下請法に関して、関東経済産業局産業部中小企業課 酒寄下請代金検査官より消費税転嫁対策について、同課堀之内下請代金検査官より資料に基づいて説明。

(長塚議長)

ありがとうございました。いまの説明について、何かご意見、ご感想などございませんか。

特に無ければ、次の議事に移ります。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、新潟労働局労働基準部健康安全課 佐藤補佐 よりご講演いただきます。

(新潟労働局)

新潟労働局労働基準部健康安全課 佐藤補佐より、荷役作業時における労働災害の防止について講演。

(長塚議長)

ここまで、下請法・消費税転嫁対策について、それから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。鳥羽委員、富岡委員いかがでしょうか。

(鳥羽委員)

さきほどから運送業界における運転手不足の話が出ています。事業者においても、危機感をもっていることは明らかだと思っています。この運転手不足の背景には、新しい人が、運転手という職業に入ってこないことがあって、さらに運転手が高齢化をしています。平均年齢では50歳近くになっているはずです。また、団塊の世代が大勢いて退職者が今後加速をしてくるため、業界全体の運転手というパイが縮小していくのは明らかです。運転手が減ってくると、車両を動かすことも出来なくなり、1社あたりの車両数も減少し、結果的に売り上げも減ってしまうということになってくるので、運送業界の危機感は相当あると考えます。ちょっとした改善では、こうした根本的な問題は解決しないと思われます。もし改善するとすれば、物流が増えてきている中で表面化してきた問題でもあるので、経済が縮小してこれが減れば恐らく解決すると思いますし、また、トラックから他の輸送機関へモーダルシフトが進んで行けば、解決に向かうものですが、こうしたことは、なかなか直ぐには進まないものと思いますので、こういう実情を荷主には理解をお願いしたいです。更に、運転手が減ることに関して、最低車両数5台が維持出来ないという業者も増えてくると思われるので、行政側でもしっかり監視をしていただき、厳正に対処することも必要です。

(長塚議長)

ありがとうございました。続いて富岡委員お願いします。

(富岡委員)

消費者の立場から、今の状況を見ますと、ガソリンや灯油などが値上がりし、生活が大変だということを実感しています。輸送分野についても、軽油の高騰に伴い、同じ状況だと思うが、貨物輸送の経費が上がるということは、物価にも大きな影響があるということで大変だと考えています。4月からは消費税の増税も

ありますが、消費者として大変な状況になるのではと実感しています。貨物運送においても適正な運賃の設定について、お願いします。

(長塚議長)

ありがとうございました。

それでは、北陸信越運輸局内田部長から総括的にご意見等をお願いします。

(内田委員)

本日は各委員の皆様には、長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。運輸局内田でございます。

この会議につきましては、冒頭で私ども運輸局長から話があったとおり、独占禁止法また下請法に係る違法行為の防止、また、燃料サーチャージの導入を含めまして、適正取引の推進を広く荷主、元請け事業者、トラック事業者等が協議をするために設置しています。本日は書面化をはじめとする、四つの議題について皆様からご意見をいただきました。今更申し上げることではないが、トラック事業は、国民の生活を支える重要な産業であります。また、一方、安全が重要な部分で、無理な到着時間の設定、荷待ち時間の恒常的な発生等安全を阻害する行為の解消を図っていくということが、我々にとっての課題と認識しています。また、こうした安全対策を図る上で、適正な取引が必要と考えています。

書面化につきましては、各委員の皆様からご意見をいただきました。スポット契約について、本当に書面による契約が出来るのか、実効性はどうなのかといったご意見もありました。私どもといたしまして、全国での説明会の開催の他、パブリックコメントの募集を行ったりし、趣旨、目的について、ある程度ご理解をいただいていると感じています。

こうしたこと通じて、いただいたご意見等を踏まえ、課題を整理し、1月22日に省令の改正、ガイドラインの制定等が公布され、4月1日から施行となりました。これからも、引き続き関係者、業界との対話を進めながら運送業界への書面契約の定着を図っていきたいと考えています。この定着ということが非常に重要と捉えているので、罰則は当面設けないということになっています。また、物流施策大綱の中の、物流推進プログラムにおいても、この書面化を進めて行くとなっています。煩わしいというご意見もあるが、ガイドラインの中でも標準的な様式を示しているので、これらを活用し、円滑且つ迅速な書面化の実施にご協力いただきたいとおもいます。

国土交通省としても荷主、元請け事業者等に協力要請を行っていきます。この書面化は、個々の取引を荷主等と協同の元で進めるということなので、一歩前進と思っているので、これを通じ、安全運行の徹底を図っていただきたいと考えて

います。また、荷主と運送事業者の信頼関係の構築が重要であり、そういった意味において、適正運賃の収受が図られるということは、書面化の大きな意義ではないかと思います。さらに、サーチャージ導入に関しても有効な手段であると言えます。是非、書面化にご理解をいただき一層の取組をお願いするところです。

燃料価格は高止まりとなり、各事業者の経営が圧迫されています。サーチャージ届出状況については、資料にもあるとおり、管内では事業者ベースで12%、車両数ベースでは45%と全国からみれば、比較的高い数字です。

サーチャージの導入にあたっては、ガイドラインの発出、運輸局、運輸支局に適正取引相談窓口を設置して各事業者からの相談に応じています。予算関係においても、省エネ対策推進に関するものについて平成26年度予算を要求しているし、また、今年度の補正予算に関して、環境対応車の導入、エコタイヤ購入の補助メニューを進めさせていただくこととしています。

また、下請法、消費税転嫁対策について、関東経済産業局より、労働災害防止に関しまして、新潟労働局よりお話いただきました。下請法3条に基づく書面については、書面化においても活用できることとしているし、運転者の健康管理に起因する事故も発生しているので、運送事業者においては、事故防止の徹底を図って頂くようお願いします。

荷主と密接な連絡、協力関係を構築することが重要と思っています。双方が理解を深めていただき、WIN-WINの関係を築いていただくことが重要です。1月の月例報告では、景気が緩やかに回復しているといわれています。長引く景気低迷の中で、輸送量が減少してトラック業界にあっては大変厳しい状況にあった訳ですが、輸送需要が回復しつつあるということで、明るいニュースと思っています。

一方で、燃料高騰、ドライバー不足など、以前厳しい状況があります。今後、こうした場を通じて、適正取引に向けた、荷主と運送事業者それぞれの意見交換を行っていきたいと思います。今後ともご協力をお願いいたします。本日は長時間にわたり、貴重なご意見をありがとうございました。

(長塚議長)

本日は多くの皆様からご熱心に多様なご意見をいただきました。

このパートナーシップ会議における方向付けなども検討しながら、今後、取組の目標としていきたいと思っています。

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)