

第1回富山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2月20日（水） 14:00～16:00
2. 場所：富山県トラック会館2階 役員会議室
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 富山運輸支局輸送・監査担当 首席）

定刻となりましたので、只今より、第1回富山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会します。委員の皆様におかれましては、何かとお忙しい中、本会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は、本日の進行を努めさせていただきます、事務局の北陸信越運輸局富山運輸支局の林です。本日は、皆様の貴重なご意見を賜りますよう、また、円滑な議事の進行にご協力をいただきますようよろしくお願いいたします。議事に先立ちまして北陸信越運輸局自動車交通部長の糸岡からご挨拶いたします。

（糸岡 自動車交通部長）

北陸信越運輸局自動車交通部長の糸岡でございます。

本日は、各委員の皆様、公私共に大変お忙しい中、富山県において初めての開催となります本パートナーシップ会議にご出席を賜り、厚く御礼を申し上げます。

本来であれば、当局の和辻局長が出席して、委員の皆様さまにご挨拶いたすべきところでございますが、新潟で業務があり出席できませんので、私の方からご挨拶させていただきます。

このパートナーシップ会議は、荷主の方々とトラック運送事業者の方々の信頼関係を強固にし、トラック運送に係わる適正取引を推進していくことで、望ましい取引形態の普及、問題となる取引形態の防止等を図ることを目的として、平成20年5月に国土交通本省において設置され、北陸信越地区においても、同じ年の6月に設置されたものでございます。

平成20年には、後で事務局から説明もありますが、軽油価格の高騰があり、航空業界でも行われているサーチャージ制の導入を進めていくなかで、荷主の方々にも理解をいただきたいという主旨もございまして、パートナーシップをより強固に構築することを目的とすることからスタートし、この富山県におけるパートナーシップ会議につきましては、

これまで、関係の皆さまに設置にむけてご尽力をいただいていたところでございますが、本省のパートナーシップ会議の委員を努めておられる富山県トラック協会の小杉副会長様のお力添えもいただき、千々岩学長様をはじめとして、ご出席の委員の皆さまのご賛同を得て、ようやく、本日第1回目の会議を開催することとなりました。

改めて、委員の皆さまに感謝申し上げますと共に、身内ながら、事務局として地元開催に向けて奔走いただいた富山運輸支局の皆さまにも御礼を申し上げます。

景気低迷が続いているなか、若干株価の値上がり等明るい兆しもありますが、トラック業界は依然として課題が山積みしており、安全・環境対策のコスト増が続く中、昨今の円安基調による燃油高騰問題や、少子高齢化に伴う運転者不足もあり、厳しい経営状況にあります。先の東日本大震災においては、やがて2年になりますが、改めてサプライチェーンや物流システムが円滑に動いていくことがいかに大切であるかを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取引の適正化をどのように図っていくかなどが課題となっておりましたが、小杉委員もご出席された昨年8月の国土交通本省における「第6回パートナーシップ会議」では、その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より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。

トラック運送業においては、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が、運送契約により、運転時間、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この課題、認識があります。この部分については、小杉委員からもお話しいただければありがたいと思います。

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されていますが、これはトラック運送業と荷主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基にして、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意見をお願いいたしまして、第1回富山県トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議開催にあたりまして、私のあいさつとさせていただきます。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。

(事務局 富山運輸支局輸送・監査担当 首席)

ありがとうございました。それでは、議事に入ります前に本日ご出席いただい

す委員のご紹介と資料の確認をさせていただきます。

- ①高岡法科大学 学長 千々岩 力（ちぢいわ ちから）様です。
- ②富山商工会議所連合会 常任理事で事務局長 松岡忠一（まつおか ただかず）様です。
- ③一般社団法人 富山県経営者協会 専務理事 佐藤 登（さとう のぼる）様です。
- ④富山県中央企業団体中央会 専務理事 舘 清文（たち せいぶん）様です。
- ⑤富山県消費者協会 事務局長 中村邦明（なかむら くにあき）様です。
- ⑥（株）不二越 ナチビジネス本部営業統括部物流管理センター長 西野栄一（にし の えいいち）様です。
- ⑦YKK AP（株）生産本部黒部事業所北信越ロジ業務推進室長 岸耕次郎（きし こうじろう）様です。
- ⑧三協立山（株）経営企画部長 松田秀樹（まつだ ひでき）様です。本日は松田さまの代理で海外戦略部長の赤澤直人（あかざわ なおと）様に出席いただいております。
- ⑨中越パルプ工業（株）経営管理本部管理部長 松元孝夫（まつもと たかお）様です。
- ⑩テイカ製薬（株）取締役購買物流本部長 小森誠一（こもり せいいち）様です。
- ⑪（社）富山県トラック協会 副会長で魚津運輸（株）代表取締役社長 小杉紘平（こすぎこうへい）様です。

なお、小杉委員は国土交通省の「トラック産業の将来ビジョンに関する検討委員会」及び「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」の委員にもなっております。

- ⑫（社）富山県トラック協会 副会長で三和運輸（株）代表取締役会長 勝山功（かつやま いさお）様です。
- ⑬（社）富山県トラック協会 専務理事 榮作次（さかえ さくじ）様です。
- ⑭富山県交通運輸産業労働組合協議会 議長 土肥克彦（どい かつひこ）様です。
- ⑮北陸信越運輸局富山運輸支局長 佐々木義弘（ささき よしひろ）です。

以上が委員の皆様です。

なお、本日の議題にあります「トラックの荷役作業における労働災害防止対策」についてご講義いただくために 富山労働局 労働基準部 健康安全課 地方産業安全専門官の正満さまにご出席いただいております。

また、先ほどご挨拶させていただきました北陸信越運輸局 自動車交通部長 糸岡がオブザーバーとして出席させていただきます。

次に配付資料の確認をお願いします。

— 以下の資料について確認 —

- ①議事次第 ②委員名簿 ③出席者名簿 ④配席図 ⑤会議規約（案）
- 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
資料2 運送契約について（ヒアリング調査結果）

資料3 軽油高騰対策について

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

冊子 「荷役作業時の労働災害を防止しましょう」(厚生労働省)

冊子 「自社構内での荷役作業の安全確保にご協力下さい」(厚生労働省)

参考資料 トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン

参考資料 トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン

以上でございます。

資料の不足、名簿の役職、氏名等の誤りなどありましたら事務局までお知らせ願います。

続きまして、議事次第4. 「富山県輸送適正取引推進パートナーシップ会議規約」(案)につきまして、説明させていただきます。

(事務局 自動車交通部貨物課 専門官)

パートナーシップ会議の設置の趣旨について申し上げます。

原油価格の高騰に伴う政府の「年度末に向けた中小企業対策について」(平成20年2月20日関係閣僚申合せ)を踏まえ、国土交通省と公正取引委員会との連名により3月4日に「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送事業に対する緊急措置」を取りまとめ、国土交通省では「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」及び「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を策定したところであり、このガイドラインの推進を図ることとしています。

トラック運送事業における適正取引を推進していくためには、お互いの理解と信頼関係を持って進めていく必要があります。北陸信越運輸局では行政、荷主、運送事業者による「パートナーシップ会議」を設置し、適正取引の推進・普及を図るものです。

ー パートナーシップ会議規約(案)について説明・提案(規約案を読み上げ)ー

(事務局 富山運輸支局輸送・監査担当 首席)

会議規約(案)についてご意見、質問はありませんでしょうか。

それでは、「富山県輸送適正取引推進パートナーシップ会議規約」(案)につきまして、ご承認いただけますでしょうか。(異議無し)ありがとうございました。

今ほど、承認をいただきましたので、お手元の規約(案)の(案)を抹消して、最後の日付けの部分は、平成25年2月20日と、ご記入願います。

次に議長選出に入りたいと思います。

只今承認いただきました会議規約第3条の2に委員の互選により議長を置くこととなっ

ていますが、事務局の方であらかじめ、高岡法科大学の千々岩学長に議長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。（異議なしの声） ありがとうございます。

それでは、「富山県輸送適正取引推進パートナーシップ会議」の議長を千々岩学長をお願いしたいと思います。

それでは、早速でございますが、パートナーシップ会議議長として挨拶をいただきたいと思っております。千々岩議長よろしくお願いいいたします。

（千々岩議長）

トラック関係のパートナーシップ会議、委員の皆様は一騎当千の方で、役に立つかどうか分かりませんが、よろしくお願いたします。規約をみますと「トラック輸送の適正取引推進」ということで、「パートナーシップ」について、辞書等で調べてみますと「協力」とか「連携」ということでありますが、大事なことについて、お互いの立場を認めながら、理解を深めることとが「パートナーシップ」ではないかと思っております。よろしくお願いたします。

（事務局 富山運輸支局輸送・監査担当 首席）

ありがとうございます。

それでは、これ以降の議事進行につきましては、議長をお願いしたいと思います。

千々岩議長 よろしくお願いいいたします。

（千々岩議長）

只今から議事に入ります。この議事次第に従って議事をすすめていきます。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、議題1の「運送契約について」事務局より説明願います。

（事務局 自動車交通部貨物課 専門官）

— 資料1、2により パートナーシップ会議の背景、トラック業界の現状、また、議題の「運送契約について」に至った経緯など説明 —

（千々岩議長）

今ほど、事務局からの説明がありましたが、中身が多くて、なかなかわかりにくいかも知れませんが、これについて、ご質問等ございましたらお願いします。それでは、トラック協会の副会長であり、魚津運輸の代表でもある 小杉委員お願いします。

（小杉委員）

私、先ほど紹介をいただきましたように、本省のトラック産業の将来ビジョン検討会

のメンバーでもあります。その中身については、いま、事務局から説明がありましたが、その全体について、若干説明させていただきたいと思います。我々トラック運送事業者は、本日も出席もいただいております荷主の委員の方も含めて、県内の産業の大切な貨物を運ばせていただいております、皆様と共に栄えていきたいと考えています。ところが、残念なことに平成2年の運送事業2法改正により免許制が許可制になり、もう一つは、運賃は認可運賃・標準運賃であったものが、自由競争になったということ。それにあわせて、環境問題もクローズアップされて、排ガス規制、その他規制などにより、車の価格が倍になっています。自由競争で運賃はどんどん下がっていく。そして、事故の問題などもあり監督官庁からの監査が非常に厳しくなっている。それでどうなっていくかという、私の言葉で言うと、「ハイヤー型」の車、例えば、苛性ソーダを運ぶ、決まった荷物、決まったお客さんの仕事しかない。一方、「タクシー型」の車は、手をあげればどこにでも停まる、例えば、行きはAさんの荷物を運び、帰りはBさんの荷物を運ぶ、あさってはCさんの荷物を運ぶというように。一般的なウィング車というのは、どんどん多層化してきており、元請から下請に回すようになってきている。これには、運賃が非常に厳しいこと。労働時間を守ることも難しくなって、元請は請け負ったはいいいけど下へ流す。二次下請、三次下請の事業者は、この前のツアーバスの事故があったように、誰が実際やっているのかわからない、どんな労働条件かわからない。それ以前にもバスでの事故が長野でありましたが、このような実態となっています。

いま、我々が富山県で長距離の運転手を職安に行って募集すると、早々に「長距離の運転手の求職者はいませんよ」と言われるような状況になっています。運転者の高齢化と相まって、これから先運転手の確保に厳しい状況となっています。これは、運送2法の改正後20年経って、自由化といいますか、規制緩和が行き過ぎたのではなからうかというときに、トラック産業の将来ビジョンどうやって構築していくか、運転手はどう確保していくか、安全をどう確保するかということが議論となってきました。一般的に、タクシーとは違って、トラック運送事業の場合は荷主さんとの協力関係がないと、この改善はできないこととなっています。例えば、先ほどのツアーバスに関しては、バスは400km以上の運行は「ツーマン」になりましたが、これをトラックに当てはめると、はっきり言って運転手は集まりません。集めた荷物を、今まで2日で運送していたのが、3日かかってしまうことになると、これは産業の停滞を招いてしまう。そのような中、どのようにしたらお互いに理解を深めながら、皆さんの大切な荷物を、ご要望に従ってきちっと届けることができるかということを進めていかなければならない。そこでパートナーシップ会議が設けられたという背景があります。

運送契約については、東京までいくらで運ぶとかで決めるのではなく、その中に、どういう仕様でやるのか、どのような作業が含まれているのか。その作業に従って、これだけの料金、運賃がかかっています。ここで、この分をカットすれば、運賃がもう少し安くなるとか、ここをこうすればもう少し安くできるとか、お互いに知恵を出し合っていく。ま

た、最近では、工場の方も人を減らされる、それから、発注は東京とかどこか一括で本部で行われ、見積もりを現地に送り、そこで運送をやるか、というふうになってしまっている。そうすると実際の中身についてはわかっておらず、そうなる契約内容が現場とは一致しないこととなっています。やはり、きちっとした仕様書をいただき、仕様に基づいた見積もりをして、そして、その上に基本契約を結ぶということがしっかりなされないと労災事故もなかなか減らない。どこまでが責任分担なのか何もわからないまま、運転手が作業をしている。慣れないフォークリフトを動かす。それで、労災事故もなかなか減らない状況となっている。今は、車両はウイング車で、フォークリフトなども昔に比べると良くなっているにもかかわらず、労災事故が減らない。これは、電話一本で作業基準がないからであり、お互いに、基本的な契約、作業基準などで責任範囲をしっかりと確認して、運送を行っていくことが、皆様の荷物を安全にお届けできること、パートナーシップとして進んでいけることになるのではないかと考えます。我々は、決して無理なお願いをするのではなく、荷主の皆様方の発展が、我々運送事業者の発展にもつながり、荷物がないと運送事業者は運ぶものがないわけですから、是非、この状況をご理解いただき、建設的で前向きなパートナーシップを結んでいただければありがたいと思います。

(千々岩議長)

大局的な見地からお話しをいただきありがとうございます。続いて運送事業者であります勝山委員ご意見等お願いできますか。

(勝山委員)

私も長い間この業界におりまして、19歳のときに今の会社に入りまして、現在72歳です。53年間同じ職場で仕事をしております。業界に長い間いるということで、この業界のことは知っているつもりです。私どものことを申し上げますと、危ないものといひますか、取扱のわずらわしいもの、それから、高価なものを主に輸送しております。このようなことで荷主さんとのコミュニケーション、パートナーシップはうまく取れているのではないかと考えております。荷主さんの協力も、いろんな面でご理解いただいていると考えております。サーチャージ問題も実際に取り入れて、双方で協議し、実行しています。荷主さんの工場でできたものを、そのまま配送先に運んで、代金をもらって初めて商取引が成立するわけですが、荷主と運送業者というのは、やはり、共に綿密に連絡を取って、お互いに理解をシェアって輸送業務をやって行かなくてはならないのではないかと考えています。他方、我々の業界は、元請、下請、孫請けというような形の取引形態が全国にあります。これは、大きな検討課題の一つかと思っております。元請は荷主からちゃんと荷物をもらわなければならない。そして、下請、孫請けに出すときはやさしくちゃんと下請に出さなければならない。そういう配慮をして、荷物を出さなければならないと私は常に思っているところでございます。そういう基本的なところの姿勢が大事だと考えています。

(榮委員)

お手元の「第6回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 説明資料 平成24年8月6日 全日本トラック協会」の資料を元にお話しをしますので、ご覧になりながらお聴きいただければと思います。

昨今、各企業はコスト削減に非常に努めております。必要なものを必要なときに必要な数だけ運ぶというジャストインタイムという形で生産ラインが進んでいます。そうすると物流部門もこのジャストインタイムに合わせて荷物を確保することとなります。例えば東京のある荷主さんからスポット的に、「この荷物を明日の朝7時までに運んでくれ」ということで依頼を受ける。「運び先もジャストインタイムなので生産がストップしてしまう。運ばないと大変なことになる。」それで、運送事業者は前日11時頃に出発しますが、しかし、道路が渋滞していると配送予定時間に間に合わないから、少し無理をしてでも早目に着いて休憩したい。そこで連続運転をしてしまうこととなります。皆様ご存じかどうか、ドライバーは労働基準法のほか過労運転防止のための「改善基準告示」というものを守らなければならない、連続4時間以上運転してはいけないということになっています。しかし、到着時間に遅れると損害賠償をしなければならない、また、今後、仕事をもらえなくなる。結果、走ってしまう。午後5時頃に到着したとして、降ろす時間まで待つこととなりますが、トラックは全国から集まってきます。そして、順番が会社の方から指定され降ろす時間を90分ほど待たされる。これが「荷待ち」です。これも労働時間に含まれます。そして、実際に降ろす時間になりますと、「この荷物はこのフォークリフトを使ってここへ」と指定先へ降ろすように指示され、さらに「この棚のこの部分まで据えてくれ」と言われ、さらに整理整頓まで言われたりします。ここで、「この作業料金は誰が払うのか、もし事故があったら誰が責任を持つのか。」と、最後には、なってきます。しかしながら、こういう仕事をしないと荷主さんから仕事をもらえなくなるので、サービス行為ということで運送事業者が行うこととなっています。そうこうして、降ろし終わり車の中で仮眠し、その後の帰り荷の準備をしなければならない。ところが、帰りは帰りで8時間以上の休憩時間をとらなければならないこととなっています。しかし、荷物優先で走ることとなした場合違反となります。今日は労働局からの講師が出席していますが、違反があると「事業停止」などの行政から処分を受けます。荷主からいろいろ言われ、行政からも言われる。これがトラック運送業界の実態であるということです。運賃は企業のコスト削減で下がる一方で、賃金も低く、何かに付け、しわ寄せがトラック運送事業者にきているといえます。高速道路を使えばどうだといっても、荷主さんからその料金ももらっている事業者はごくわずかです。多くの事業者は高速道路を使えない実態となっています。

従って、こういった関係について、きちっと運送契約を书面化することで、誰がこの付帯作業の責任を負うのか、高速道路の料金はどうするか、契約を結ぶことが大切なことではないかと思っています。

(小杉委員)

本日まで出席の荷主の皆様は、概ね運送に関する基本契約は結んでいると思われま。しかし、詳細について、例えば作業手順、運賃の明細についてまではいっていないのが現状です。付帯作業については、労働時間のなかで多くとられています。今の運送契約をもう一步踏み込んで、お互いに「WIN-WIN」の関係でいければと思います。高速道路料金については、すべて荷主の皆様には払っていただきたいと考えているわけではありません。下道を走れば4時間かかるところ、高速道路を利用した場合に2時間で到着するとすれば、労働時間が2時間短縮できます。その短縮した分は、運送会社もドライバーに払う賃金が少なくなり、高速道路料金に使うこともできます。我々は高速道路料金の無料化を望んでいるのではなく、カットできた2時間分に見合った高速料金を払うようなかたちを希望視しています。このところを国交省にお願いしたい。高速道路を利用することで、事故も少なくなり、環境にもよいというメリットがあります。荷主さんの負担も軽減されます。是非、ご理解いただいて、一緒になって取り組んで欲しいと考えます。

(小森委員)

私ども荷主は運送事業者と運送契約を結んでいます。先ほどからのお話で、元請があつて、下請、孫請けがあるということですが、実際、富山県ではどのような形態になっているのでしょうか。

(小杉委員)

二通りございます。主に特殊な貨物を扱う運送事業者の場合は、荷主と直接契約を結んでいるケースが多いが、一般の貨物を扱っている運送事業者の場合は、かなりの比率で、元請、下請、さらに孫請けまで運送依頼がいつているものと思われま。はっきりした数字は出してはいませんが。

(小森委員)

構造の改革、例えば、大口は大きい運送事業者、小口は小規模の運送事業者が扱うとか、というシステムを構築できないでしょうか。効率よく貨物をお互いにやりとりするネットワークができればよいのではないかと思います。質問ですが、元請から下請に荷物を回す際には契約書は交わされるのでしょうか。

(小杉委員)

運送事業者同士については、運送契約がある場合とない場合があります。しかし、ない場合が多いと聞いています。

(小森委員)

運送を行ううえで「瑕疵」といいますか、問題が発生した場合は、契約書などで対応をしなければならないが、契約書がない場合は、お互いに協議をして対処するということになるのでしょうか。

(小杉委員)

基本的には契約書に盛り込むべきですが、出荷すると同時にその製品は価値があり、何か問題が発生した場合は弁償することになると思います。

(千々岩議長)

大手同志ですと、基本契約などすぐ決まるわけですが、下に行けば行くほど、やりとりなど行き違いなどもあり、しかし、無視はできないということで、法律の限界かと思われれますが。経済団体の委員の方で、どなたかご意見はありませんか。

(舘委員)

経済団体としての立場ですが、荷主、運送事業者、双方の立場となります。今日、お集まりの運送事業者、荷主の皆様の会社では、運送契約を締結していない会社はないと思います。問題は、やはり中小の企業であると考えられます。運輸局が運送事業者に対してアンケート実施していますが、この結果については、是非、中小の荷主企業から意見を聴いていただきたいと思います。運送契約の書面化については、必要なことであろうと思いますが、おそらく中小、零細の企業では、「何故このような面倒なことをしなければならないのか」というのではないかと、「義務化しなくても、今までのやり方でいいじゃないか」という意見が予想されます。こういった、中小の企業の意見を掴んでおくことが、適正な取引の推進を図り、運送事業者と荷主の良い関係を追求し、築こうとすることが目的であるパートナーシップ会議では重要ではないかと思えます。中小企業団体中央会としては、中小企業、荷主の意見を聴いていただくのが要望です。

(松岡委員)

これまで、事務局、協会、また、ほかの皆様のお話しで、大体の問題点もわかっている訳で、いわゆる書面契約、輸送契約、発注書、引受書など、当然あった方が荷主にとっても、運送事業者にとっても大きなメリットがあることもわかっていることと思えます。それにもかかわらず契約が書面化されていないということですので、荷主、運送事業者の双方に対して、書面化することの有益性、メリットを啓発、普及していくことが大事なのではないかと考えます。事業者の自覚の不足もあるかもしれませんが、国、トラック協会などマスコミを通じてでも情報を提供し、取り組みに力を入れていくべきと考えます。

(千々岩議長)

富山県での特有な問題点としてはどうでしょうか。

(小杉委員)

富山県特有、もしくは地方都市の特徴として、一番の問題は長距離運送です。東京、大阪などへの運送で、長時間労働になってしまいます。都会では、逆にコンビニへの配達に時間がかかったりしていますが。もう一つは、大手運送事業者は自分のところの車を減らして、どんどん下請を使う、車が増えていないのに需要が増えている状況で、それでなかなか法律を守りきれない。下請に押しつけていく。業界内部でも都会と地方では、大分温度差があります。また、大手と中小でも異なる考え方があり、なかなかうまく進まない。こういった業界内部の問題について、そろそろ真剣に考えていかなければならない時期にきていると思います。

(千々岩議長)

運送契約については、諸問題あり、ここでまとまるようなものではありません。次の議題に入ります。これも大きな問題であります「軽油価格の高騰について」事務局から説明願います。

※谷内専門官 ・資料3 より説明

(千々岩議長)

ただいまの事務局からの説明について、ご意見、ご質問などありませんか。

それでは実際に昨年、燃料サーチャージセミナーを県内の4会場で実施されました、富山運輸支局 佐々木委員から、ご感想等願います。

(佐々木委員)

富山運輸支局の佐々木です。今ほど事務局からの説明もありましたが、富山県内で実施した燃料高騰対策についてのセミナー等概略をお話しします。昨年、富山県トラック協会と共催で4回セミナーを行いました。延べ251人が参加しました。セミナーの後、アンケートを取りましたが、その内容については、後ほど資料をご覧いただければよろしいかと思います。感想についてですが、参加した事業者の皆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、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、現状ですが、先ほどからのお話でも聞かれますが、各運送事業者の方は大変厳しい経済情勢であることを認識しております。それには、当然荷主さん厳しい状況で、同様であると認識しています。この現状の課題とすれば、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ですか、

理解を深めることが非常に重要だと思っています。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す。そういう面でも、今後、お互いの理解、信頼度をより深めていくことでの方策ですとか、環境作りが重要であるのではないかと思っております。

(千々岩議長)

荷主さんも厳しい状況かと思いますが、今のご発言について、質問等ありませんか。又は、意見などご自由をお願いします。

(糸岡自動車交通部長)

サーチャージ制については、原油価格が高騰するという中で、トラック運送事業者が安全な輸送を継続していくために、経済的に過度な負担がかからないよう、荷主さんの理解を得ながら、幾分か負担をお願いするのが主旨です。

先ほど、委員の方から、サーチャージ制を導入しておられるというお話もありましたが、原価計算をしていない運送事業者もあるように聞いています。燃料である軽油価格を原価計算に入れ、燃料サーチャージ制を導入し、輸送の安全を確保していただきたい。

本省では日本商工会議所、日経連、地方運輸局においても、北陸経済連合会、各県の商工会議所など経済関係団体にお邪魔し、導入についてお願いをしましたが、荷主さんの理解を得られないと実行はできません。お互いの理解が必要な内容となっています。

(千々岩議長)

ここで、本日、富山労働局労働基準部健康安全課の 正満（しょうまん）専門官にお越しいただいておりますので「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」ご講義いただきます。よろしくをお願いします。

※富山労働局労働基準部健康安全課の 正満（しょうまん）専門官
資料4、パンフレットにより、労働災害防止について講義

(千々岩議長)

続いて、議事次第に「その他」が設けられていますが、全般を通してでも構いませんので、何かご意見、質問等はございませんか。

(土肥委員)

議長は労働時間、賃金が専門とのことですが、資料1の6ページに各事業種ごとの労働時間と賃金がありますが、1時間単価にすると、トラック運送は小売業よりも低いとのこ

とです。私はトラック運送事業の従業員でもあります。社長からは「荷物を運ぶときはお客様の従業員になったつもりで届け先まで運ぶことが、我々のサービスである」と言われています。そのようなことを考えつつ、ちょうど今春闘で、労働組合が経営者に要求書を提出している時期です。賃金を上げてくれと言っていますが、社長からは「上げる賃金はない」と言われます。運送業界は、賃金制度の中に定期昇給の制度があるは、ごく一部の会社で、無いが多い業種です。春闘において「賃上げゼロ」はここ10年間で何度も経験してきたところですが、しかし、ある会社の社長は「金庫の中も全部組合に見せとる」ということもありました。今日の会議の主旨とは少し異なるかも知れませんが、その会社の従業員になったつもりで運送していることをご理解いただきたいと思います。

また、地方自治体が運送業者に事業を委託する際には、適正な運賃・料金かどうかをみて契約いただきたい。いわゆる安ければ良いという料金でなく、働く従業員の賃金や労働時間など考慮しながらやっていただきたい。この会議の場でも、そういったことをご理解したうえで検討願いたいと思います。

(千々岩議長)

なかなかドライバーも集まらない状況とか、企業努力も厳しい状況とか、企業側も労働者側も大変な状況であることがわかります。それでは時間も迫ってまいりました。会議のまとめということで、糸岡部長にお願いします。

(糸岡自動車交通部長)

本日はお忙しいところ、お集まりいただきありがとうございます。

先ほど、小杉委員から本パートナーシップ会議のいきさつなど詳しくお話しをいただきましたが、トラック運送の現状については、やはり、荷主さんの方々にどれだけ理解をしていただけるかが一つの大事なポイントであります。また、安全で安心な輸送をどう確保していくかということが大事だと思っています。

このパートナーシップ会議の「パートナーとは」という話がありましたが、やはりお互いの理解を深めて、お互いがWIN-WINの形で発展していけるようにすることが大事であると思っています。

本日は、なかなか荷主さんからのご意見が出にくい状況ではあったかと思いますが、今日お話しいただきました内容につきましては、3月に予定されている本省の第7回のパートナーシップ会議に向けて、報告させていただきます。

明日、トラック産業の将来ビジョンの作業部会が開催され、小杉委員も出席されますが、そこで運送契約、また、その他の問題も含めて検討されます。今後、「ガイドライン」という形のもので整理をしていくと聞いています。

運送契約について、すぐに義務化にするのは難しいかも知れませんが、少しでも安全で安心な輸送を確保できるようにとの考えでいます。トラック運送事業者さんには、契約の

必要性を理解いただき、併せて、荷主さんには本省から日商、日経連を通じてご意見を伺っているところです。

本日の貴重な意見を参考にさせていただきながら、運送事業者さんと荷主さんが関係を密にして、お互いに発展につなげていければと思っています。

今日は本当に貴重なお時間をいただきましてありがとうございました。

(千々岩議長)

それでは、これで終わりたいと思います。運送事業者、荷主、それぞれお互いに理解を深めていただきたいと思います。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、パートナーシップ会議に対するご理解、ご協力の程よろしくお願いします。

以上で、本日の議事を終了します。

(林首席)

千々岩議長におかれましては、円滑な議事進行、大変ありがとうございました。委員の皆様にも、貴重なご意見ありがとうございました。皆様からいただきました貴重なご意見は、今後、荷主企業様とトラック事業者の良好なパートナーシップの推進に役立ててまいりたいと考えています。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日はお忙しいところ、誠にありがとうございました。

(文責：事務局)