

第5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22年9月28日（火）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) 神谷関東運輸局長挨拶

(3) 議 題

- 1 適正取引等に向けた取組について (関東運輸局)
 - ・ 契約外の附帯作業について
 - ・ トラック産業将来ビジョンについて
- 2 「駐車規制取締緩和」に向けた取組について (関東交運労協物流部会)
- 3 その他

(4) 閉 会

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)

荒木 時雄	東京商工会議所 地域振興部長 (関東商工会議所連合会、東京都商工会議所連合会)
和栗 安広	東京経営者協会 常務理事
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
嵯峨 宏通	全農物流株式会社 常務取締役
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
米田 易憲	関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長
櫻井 成好	関東経済産業局 産業部次長
山手 斉	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
矢田 淑雄	関東運輸局 東京運輸支局長

第5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(22.9.28)

(順不同・敬称略)

委 員

- | | |
|--------|--|
| 荒木 時雄 | 東京商工会議所 地域振興部長
(関東商工会議所連合会、東京都商工会議所連合会) |
| 和栗 安広 | 東京経営者協会 常務理事
(代理出席 大矢 衛史 経営労働部部長代理) |
| 嵯峨 宏通 | 全農物流株式会社 常務取締役 |
| 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 |
| 米田 易憲 | 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) |
| 櫻井 成好 | 関東経済産業局 産業部次長
(代理出席 渡辺 裕芳 中小企業課 下請代金検査室長) |
| 山手 斉 | 東京都産業労働局 商工部長
(代理出席 片山 泉 商工部経営支援課経営安定係長) |
| 小林 豊 | 関東運輸局 自動車交通部長 |
| 矢田 淑雄 | 関東運輸局 東京運輸支局長 |

【議事概要】

第5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22年9月28日（火）14：00～16：00

開催場所：(社)東京都トラック協会 大会議室

議事概要：事務局から契約外の附帯作業にかかる運送事業者へのアンケート結果とトラック産業の将来ビジョンの中間整理について報告を行い、各委員から契約外作業についての意見を伺ったあと、関東交運労協から駐車規制取り締まり緩和に向けた取り組みについて報告をいただいた。

1. 部長挨拶

2. 適正取引等に向けた取り組みについて

○関東運輸局事務局

- ① トラック産業将来ビジョンの中間整理
- ② 関東運輸局ビジョン勉強会
- ③ 契約外の附帯作業
について資料1により説明

3. 契約外附帯作業等について委員各位からの意見

○竹内委員（竹内運輸工業）

附帯作業は運ぶ荷物によって、大きく異なる。当社では大型車による自動車部品輸送が多いのだが、明らかにフォーク作業はその中に入っている。運賃のカテゴリーからすると車上渡し、車上下ろしという形だけれども、自主荷役ということで、「フォークリフトの免許を持っていなければ来られても困る」という話になっている。

積み卸しあるいは積み込みに対する自主荷役のフォーク料を、作業料としてアンダーで入っているときはもらえない。大手自動車メーカーさんとの直の運送契約の中には、きちんと運送契約約款の中にフォーク積み卸し作業がはいっているのですが、基本的にはその作業はもらえるという形になっているが、大手のアンダーで入っているときはそういった作業料は一切もらえない。「免許持っていないなら来てもらっては困る」といわれているのが実態である。

それとフォークリフトはもちろんであるが作業においてもどこまで運賃に含まれているのか、中身がなんとなく明確でないのと同時に、いくらその中身が約款で決まっても、その決まる運賃が全て入札で行われるので、こちらの積み上げていった数字と開きがあり、仕事がとれないということがあつた。運賃を下げた作業もフォークリフトはやって当然みたいな形になってしまっているのが現状ではないか。

アンケートをみて、思ったより附帯作業はないと感じたが、これは運送約款のなかに作業が入っているから附帯作業という見方をしていないのではないか。また、「今までやっているから」とか、「ちょっとしたことだからいいや」という認識ではないか。あ

と運転手さんが行った際に、「悪いけどちょっと頼むよ」といわれて、「いいですよ」ということもあるのではないかと。またそんなに面倒でなければたぶんこの運送屋さんもやられているのではないかと思うが、時折、「梱包までしてくれ」とか、「ばらした荷物を持っていってくれ」とかあるようだ。産業廃棄物の持ち帰りも少なくなってきたが、まだあるというのが現状である。

それぞれの業種によって違うと思うが、作業に時間がかかるものは輸送の効率が悪くなり、そこに引きずられて残業の問題になってきたりする。構内での梱入れは運送約款で明記されておらず、附帯作業としてもらえない作業で、やらされたら我々は大変である。

3PLをやっていると運賃という意識は荷主さんにはなく、うちのあるお客さんは契約書もない。全てを明確にはせず、細かいところの契約書はない。そんな細かいところまでお客さんは作らないし、作ってしまうとそれ以外の作業が発生したときは必ずお金が発生する。細かいものを作りたいと言うとまず仕事はとれない。

契約書の話だが、ある大きな物流業者さんと契約の話になったとき、アンダーに対する契約書はもう出来ていて、その契約書を弁護士さんをいれて全部精査し、「ここをこう直してください」と申し入れても、「あまり細かくいうのなら、お宅には仕事出せません」で終わってしまう。それは瑕疵担保責任の問題。要するに荷物が壊れたときにどっちの責任になるのか、というところがどうしても大手の荷主さんが作ってくれた契約書なので荷主よりになる。我々受けたほうとしては受けたほうとしての契約条項を入れ込みたいが、どうしても対等な契約関係にはならない。最後はどうするの、という場面になったとき荷主さん側からは、「本当にやる気あるの」という話になる。そこがどうしても突破できないところという忸怩たるものがある。

○三村委員（三村運送）

このアンケートを事前にいただいて見たときに違和感があった。というのは運送会社というのは運ぶ荷物によっていろんな形態がある。附帯作業を付加価値として提供しようという考え方が別にあると思う。当社もAからBに運ぶだけではなくそれ以外のお客様がお困りのところまで一步踏み込んだサービスの提供や荷役の提供をしながら仕事を獲得していくということも戦略として行っている。他社でも同じように付加価値としてやっている会社もある。ただ、ここに書いてある契約外、あくまでも取り決めじゃないものを現地で突然やらされるかどうかというところで受け止め方がだいぶ変わってくるのではないかと思う。附帯作業というものは色々な形で現場で発生するものである。様々な状況があり交通も変わるしお客様の状況も変わる。当社の場合、問題になるのは駐禁である。現地で作業をやる場合、事前にお客様に作業場所の確保をお願いするがどうしても手薄になりキップを切られたり、自社で駐車場代等負担せざるを得ない。そのあたりを十分お客様に説明することが必要である。もう一つは断ったら切られる、料金の改定もそうであるけれど、実際の商談の内容はほとんどが「できなかったらもういいよ」ということ。現実には料金のコストダウンというのはその都度あるので、断って仕事とれなくなったということも多々ある。

附帯作業はそんなに多いとは思わないが現地現地で発生していてそれはドライバーが対応している。現場はそれぞれ違い、ちょっとしたことも含めてやりながら信頼の確保をしている。三村運送さんはそこまでやってくれるのかということにも繋がる。一概に悪いこととも言えない。ただ資料1にある梱入れとか人件費がかかる作業が発生して

いる業者には非常に大変な問題。そこはきっちりガイドラインをひいてもらう必要があると思う。

つまりサービスと荷役の提供とは分けて考える必要がある。運送会社というのは現在では運ぶだけでは厳しい。例えば廃棄物の引き取りに関しても当社ではここまでしか出来ないとなると、荷主企業から見れば1社で全て完了したほうがいいわけです。

今はコストダウンの時代で、出来なきやいいよという荷主からの圧力が強い。荷主の立場のほうがはるかに強い。我々はなんとか仕事をいただけるようにやりくりをしながらコストも考えつつやっているのが現実。そこに明確に荷役の提供はこうだというような指針があればそれを根拠に荷主と交渉ができる。これをやらないとルール違反になってしまうというようなものがあればと思う。

○矢崎委員（弘済運輸）

当社では棚入れを強要されるケースが多々ある。共同配送をしているのでいろんな店子さんからの注文があるが個数が少ないから宅配でやらせてくれないかという話もあるのだが宅配はだめ、棚入れで頼むという話になる。一番ひどいのは横須賀までタワシ一個で走ったこともある。納品ルールというのがあって納品先さんのこの棚に入れるときには古い商品を前に出して新しい商品は奥に入れるという入れ替え作業を頼まれることもあり、元請けやそのお客さんから要求されているのでやらざるを得ない。それに対して今は入札が多いので当社でいくら原価を出しても結局入札になるので最終的にはコミコミになってしまう。

アンケートについて言えば、現場実態をもう少し考慮したなかでやってもらえればもっとはっきりした意見が出たのではないかと思う。元請け業者も含みますよというような表示の仕方をしてもらえればもう少し回答が変わってきたのかなと思う。私もアンケートをもらって、これはどういう元請けの取引を指しているのかわかるようにしてもらえればという感じにも捉えられた。その辺細かいところまでやってあげないとどこまで回答していいのか曖昧になるところが多々あるのではないかと思う。

それと駐車問題は運送会社にとっては死活問題である。足立区長と話をしたのですが国の行政でやることなのでどうしても区としてはできない。意見は聞きますよということでした。やはり第二幹線くらいは停めさせてあげないと。経済道路と生活道路を分けるなど対策をしてほしい。なにか的を絞ってひとつひとつやっていかないと難しい。

運賃交渉は最低の基準ラインがないと交渉にならない。しいていえば時間で割ってしまうと最低賃金を割ってしまうという予想もある。待機時間にして配送ルートによっては指定時間があり待機していないといけない。待機していて前後5分以内に納品してくださいというお客さんもいる。いろんな制約をつけられた中でじゃあ車はどこに止めるのというとその辺に止めてしまうと駐車の問題が出てきたりする。車の中に一人いるからいいとはいうものの交通には妨げになっているのが現状。そういうところを引っくるめて取り組んでももらえればと思う。

あと荷物をおろして翌日に荷物が壊れたという連絡がくる。運送会社が受け持って運ぶわけですからそれが発覚したらどこに責任がくるのかということ運送会社に責任にきます。こういうケースが最近多く見受けられる。最近、乗務員に携帯電話で写真とっておくように指示している。写真を見せて交渉してお客さんの間違いだったということはある。

○米田委員（関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長）

労働組合の立場でいわせてもらおうと、現場から様々な意見をいただいているそれを政策要求のなかにおいて適正運賃の収受に向けた取り組みをやっていきたいというのは元々ある。附帯作業なのか、附帯サービスなのかを委員の方が話されていましたが実態としてそこで働いている作業員並びにドライバー（組合員）にいわせると附帯作業が附帯サービスにならざるを得ない契約状況になってきている。

規制緩和以降、他の分野や同じ運送事業者でも違う分野の荷物を運んでいた事業者が分野を広げて入ってくるなど他業種から参入してきている。

そういう人たちは附帯業務はサービスという認識でいる。従来の分野では作業としてお金をもらっていたが新規開拓として入ってこられた事業者はサービスととらえる。そこで運賃のダンピングが起こって必然的に従来からその分野にいる事業者はサービスせざるを得ない。

業界全体が自分たちの厳しい状況を自分たちが生み出しているというのが今の状況。我々は適正運賃収受に向けた取り組みに対し研究しながらモデル的なものを作って容認していただけるような政策課題を積み上げていきたいと考えている。

様々なところから現場の立場として交渉をしているが工場内作業だと従来は工場内に荷主さんのフォークリフトがあって積み卸し等の対応をしてくれていたが現地の荷主さんのフォークリフト運転手が減らされて実質はトラックドライバー自身がやるようになり、今はそれが当たり前というところもある。フォークリフトをトップに安全面で労災も含め、荷主さんともう一度契約条項の中身を整理しないと万が一事故が起きた場合どちらに責任があるのかという問題にもなる。

○嵯峨委員（全農物流）

主に私も農産物を運んでいるのだが、「附帯作業はある」という数字が以外に少ないと感じた。質問の内容についてももう少しより具体的な内容にしたほうが現場の意見が把握できるのではないかと感じた。

もう一点は附帯サービスまたは附帯作業をする内容が業界によって範囲がある程度決まっていたのだが、今は業界間の区分が全く見えない形になってきている。本当に附帯するような作業あるいはサービスがどこまでなのかもよく見えない部分があると思う。ただそうはいっても契約書あるいはいろんな形で明文化されているようなものがあるればいいのだが、実際、附帯サービスを親切心でやったことが何か問題になったときに結局はサービスしたこと自体が問われるようなこともあってその辺を契約書に明文化することができるのかどうなのかも検討していく必要があると思う。

それからもう一点は先程来、労働時間の話があったが当方で扱っている農産物、特にお米でいえば東北のほうかあるいは北陸のほうから宵積みして朝届くという形ですが消費地側の作業の時間によっては朝5、6時着いたものが12時くらいまで待たされるなんてことが結構ある。そういったことはなかなか契約にうたいきれないことがある。附帯サービスなのか作業なのか区分が不明確なところがあるのでガイドラインでも整理しておく必要があるのではないかと感じた。

○黒須委員（AGC ロジスティクス）

私どもの会社では大手メーカーさんに納入する場合はほとんど内容が明確化されているので契約外作業が発生することはないが、そうでない場合はあいまいな部分があり実際に運んでいただく実運送さんに手間をかけて頂くケースがある。

クレームやトラブルが発生したときに初めて判明する場合もある。日頃そうした情報が上がってこないという問題もあるかと思う。ただ私どもでお願いしている運送会社さんも、毎年入札で変えているわけではなくて長いお付き合いしている運送会社さんがほとんどなので、内容がよくわかっていて運賃の改定協議を必要な都度行っているという実績もある。

納入先の要請作業を総てやらなければならないと考えるのは、やり過ぎと考えているが、まったく無くなることでもない。では運賃にどう反映させるのかということが実運送側から見れば重要なものかもしれないが、我々からするとトラブルや事故があったときの責任問題などを考慮した取り決めをすることが必要と考えており、ケースバイケースで悩ましい問題と認識している。

付帯作業の排除は、直接的にやるのではなく、業界が抱えている全般の問題点を少しずつでも改善していかないとなかなか直らないという気がする。ただ、メーカー側に立っている物流会社としてはなるべくそういうことはなくしていきたいという思いはある。

○渡辺氏（関東経済産業局 櫻井委員代理）

下請法は15年6月に法律が改正されて16年の4月から役務提供委託、情報成果物作成委託が要因として入ってきて資本金と委託内容が合致すれば下請法に該当しますよという形になった。

一番大事なのは発注書において単価がどこまで含むかというところ。サービスというのはそれをなかなか止めるわけにはいかないと思うが簡単な作業でこの箱をちょっとトラックまで載せてくださいよ、これも作業だと思うが、通常これはサービスという形でいいですよ、やってあげますよという形で終わっているのだと思う。だけれども仮に内容の変更があって100という単価でここまでやってくださいよという内容があったにもかかわらず110の変更作業をやらされているとすればこれはきちんとうたうべきだと思う。その辺を今後皆様方がいろいろな事例等をふまえてお考えいただければと思う。下請法はかなり細かいところまで規制しているが一番大事なのは言った言わないをなくすためには発注書の内容がどこまで踏み込んできちんと書かれているかどうかである。それと基本契約までは実質的には言っていないが基本契約をきちんと決めるならば内容、すなわち事故やトラブルの問題にどこまで踏み込んで基本契約の中に入れられるかということだと思う。そこもご検討いただければと思う。

○綿引委員（関東トラック協会）

いろいろ意見があったかと思うが一つは先ほどトラックビジョンのワーキングの中で適正運賃の收受への取り組みというものを今後議論していくという説明があったが、どこまでが運賃なのか料金なのかあるいは実費なのかという部分が不明確なためにい

ろいろな問題が発生しているということも間違いないと思う。そういう中で平成4年に国土交通省で作られた料金のあり方についてという報告書があって、まさにその中には貸切運賃についてはトラックの荷台への積み込みまたは荷台からの積み卸しとその前後に発生する荷役作業については実費とすることが望ましいという記述もされている。じゃあどこまでがということが問題だと思う。そういう面でできれば運輸局からも運賃はどれだ、料金とはどういうものだ、実費とはどういうものだというようなものをきちっと示していただくということも必要と思っている。それと先ほどから一つの議題となっているが、現在、入札という名のもとに非常に運賃が下がっているのも現実である。運賃という目安が崩れている。環境面、安全面でのコストが大きくかかっているのでもやはり標準的な運賃あるいはコストというものをしっかり示していただくのも一つであると思う。

○事務局

いただいた意見を参考にアンケートを深掘りし、実態を把握する必要があると感じている。さらなる検討をしていきたい。

4. 駐車規制取り締まり緩和に向けた取り組みについて

○関東地方交通運輸産業労働組合協議会

事務局次長世永氏より駐車規制取り締まり緩和に向けた取り組みについて資料2により説明。

○世永氏説明要旨（関東地方交通運輸産業労働組合協議会 事務局次長）

いま労働組合の中でなぜ駐車禁止の規制緩和を求めるかということについて、まずビデオを15分くらい流し、その後、労働組合から見たこの業界の内容も含めてお話させていただきたい。

～ビデオ15分～

お手元の資料「駐車取締り規制緩和について」に基づいてご説明したい。トラック輸送はライフラインの一つであり、全日本トラック協会の2009年のポスターでも止まって困るのは電気、水道、ガスだけではなくトラックもライフラインの一つということを強調している。特にトラックは国内貨物の90%以上の荷物を運んでいるが実際は船、飛行機で運んでもドアツードアの段階ではトラックが担っているということが言える。安全については最重要課題として取り組んでおり、営業トラック事故0が究極の目標ではあるが昨年度の全日本トラック協会の中期計画目標においては実数では目標をクリアしている。労使あげて事故の撲滅に取り組んでいる。

駐車取締り規制緩和であるが、現在のパーキングの状況はどうなのか、貨物専用の補助パーキングは1900箇所あるが有料であり、必要のないところに多くが設置されている。さらにマイカーが多く駐車しているためそこに停めて集配に行こうとしてもほとんど停められないというのが都内の状況。2006年6月の道路交通法の改正の際に法

令遵守の定着をはかるため30分未満の駐車料金無料化、荷捌き可能貨物スペースの設置はされたが40カ所しかなく最大で190台分しか停められない。トラックを止めようと思ってもマイカーが先に駐車してしまうため停められない。こんなことで法令遵守の定着ができるのか疑問だ。3つ目としては荷捌きスペースの関係であるが集配中は放置車両ということで取り締まりの対象になってしまう。広島市では取り締まり対象からは除外しているということも報告したい。それと駐車取り締まりに対する負担も莫大で企業存続の危機でもあると捉えている。今年の3月にこの問題に取り組もうということで運輸労連加盟26者にアンケートを行い回答を得た。2マン、3マンの費用が約1億8千5百万円、駐車場の確保に9億2千5百万円もかかっており死活問題である。

臨時デポも2カ所でいいところを駐車禁止の関係で3カ所4カ所と持たなくてはいけない。そういう費用が32億円、あとは違反金である。臨時デポと違反金をのぞいても26者で11億円という費用がかかっている。この11億円の費用を得るためにどのくらいの収入が必要だということを考えると利益率3%とすると370億円の収入がないと11億円はかせげない。この費用は本来は事業の安全環境対策あるいは従業員の教育それと労働条件の維持向上に使われるべきものと思う。さらに加盟の組合でもこのような状況のなかでこの費用が非常にかさんでいることに対し、例えば休日の返上をしたり一時金のカットや賃金を抑える等対処している。昭和35年当時と現在の国内貨物の輸送量あるいは東京都の人口、世帯数、事業者数を比較すると道路交通法の見直しも含め物流に対する政策転換が喫緊の課題と考えている。

駐車取締り対策として2マン、3マン乗務を余儀なくされるがその費用はもらえない。駐車取締りに再検証が必要である。駐車取締りが民間委託されて4年が経ち、新たに取締りに対抗して乗務時の留守番役を派遣する企業がでてきた。ただ隣に座っているだけである。しかし日雇い派遣が禁止されるとそういう人も乗せられなくなり自社の運転手で2マン、3マン運行しなくてはならなくなる。人件費がさらに圧迫されるということであり駐車違反取締りの規制緩和が是非必要である。トラック運送業界は車を止めないと仕事にならないし駐車できてもお金がかかり常に取締りのことを考えながら仕事をしている。本来、今回の民間委託されたときの大義名分である悪質、危険、危険性の高い駐車違反を取り締まることを考えると我々の仕事はここには当たらないと思う。そういう意味で関係各所の責任者のところに向いて要請行動をしている。都内においては都議会、東京都にも要請行動を行っている。私たちのトラック運送業界は6重苦ということで燃油費の高騰、高額な高速道路、暫定税率の問題、安全環境対費、収入のダウン、駐車取締り対策費用増ということで非常に厳しい状況になっている。

○竹内委員（竹内運輸工業）

こんなにいい資料があつて、これだけの捉え方をされているのはすごくいいと思う。働いている人たちの賃金を上げていくため、運賃の体系とか駐車問題に対する費用だとかを、労使一体となって取り組んでいくことによって、働いている人たちの生活にプラスになっていく。これは労使で共有できる問題ではないかと思う。

この資料を見ていてすばらしい資料だと思った。ぜひ我々の仲間にも見せてあげたい。現実問題として、我々のような20両以下の事業者は、駐車問題でやめてしまった会社がいくつもある。こういう取り組みをしてもらおうとありがたい。

○綿引委員（関東トラック協会）

協会が独自に各支部を通じて駐車問題に対してアンケートを実施したところ民間の監視員がなれてきたせいか5分という時間を待たずに切符を切るというケースが出てきているようだ。関東トラック協会としても重要な課題ととらえ、要望活動をしている。警視庁へ要望に行った際に言われたのが、地域を巻き込んで営業車両の駐車問題について取り組んでほしいとのこと。そこで先般、東京商工会議所を通じて各支部と商工会議所の支部で話し合っている方向でまとめてもらいたいという話をさせてもらった。この問題は非常に大きな問題として協会としても取り組んでいくこととしている。

5. 全体を通しての意見

○荒木委員（東京商工会議所）

冒頭の委員の話のなかで現場で起こっている状況を聞かせていただき非常に良くわかった。また、トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理もご説明をいただき、高齢化を迎える中で、トラック産業は国民生活の向上に不可欠であることも十分認識させていただいた。一方で、現場で起こっている状況が荷主側にも十分伝わっていないところがあると思うので、商工会議所としても周知のお手伝いの必要があれば是非ご協力させていただきたい。それから商工会議所では商店街は重要な会員であり配送が滞っては困るという話もあるので、今後も支部を含め荷捌き場所の相談などについてご協力させていただきたい。

○大矢氏（東京経営者協会 和栗委員代理）

トラック事業者を対象に行われた「運送に付随する作業」アンケート調査の回答結果について、付随作業の求めに応じた理由として、「やらないと仕事を切られる」「他社もしているから」「他社に仕事を取られないため」という、消極的な答えが多い。実際に運送されている方は、断ると仕事が来なくなる、荷主から相手にされなくなると考えざるを得なくなっているのではないかと。現実には、付帯業務とか付帯サービスではなく、仕事の一つになっているのではないかと感じた。パートナーシップ会議は、利害関係は違っても共通認識と相互理解のもとに、お互いに譲り合うところは譲り合って、課題を解決してゆこうということで始まった。この精神で運送にかかる諸課題が改善されていくことを願っている。

○鈴木委員（関東地方通運協会、東京地方通運連盟）

「駐車取締り規制緩和について」の映像を見させてもらい私の事務所が秋葉原にあるので中央通りに駐車スペースが無いのは実感している。裏通りに行くとトラックが集中して困っているのを目の当たりにしている。場所柄いろんな国の人が大勢歩いており、その中を台車で配達されている方を見ると事故等の危険も含め心配な部分が多い。付帯作業の関係だが以前フォークリフトでの取り下ろしを要請されてドライバーが荷

主の庭先で他の構内員の方と接触事故を起こしたケースがあった。
この時はお客様のフォークリフトを使用していたということで保険の関係でもめたという話を聞いている。このフォーク作業は、その後も日常的にドライバーに任せられたため、対策として荷主さんのところに自社のフォークリフトを置いて作業を継続したようである。ドライバーがフォーク作業を行うということは危険が伴うことなので慎重に考えなくてはならない。

○松永委員（東京路線トラック協会）

9月初めに輸送委員会を開き、その中で話題になったのが今年の8月以降、荷主さんから値下げ要請が多くなったということである。それと同時に付帯作業についての話も多く出た。特に倉庫地区を抱えている京浜トラックターミナル地区、城南地区、葛西トラックターミナルに入っている会員からは付帯作業について大変な負担になっているという話が出た。我々は断るものは断ろうということで個々に荷主を交渉するのではなく業界の意見として荷主に対し取り組むという姿勢でやっていくことを話している。運賃の問題というよりも業務改善としてやっていこうと話合っている。それとどうしても荷主さんのところで付帯作業が減らないということについては東京都の環境局と連携しながら取り組んでいくなど荷主さんに対し、別の角度から声を出してもらうようなことも考えている。今の運賃では損をしてしまうのであれば断られることを覚悟して業界が結束してがんばろうという取り組みを評価しているという話が出た。最近、荷主との間にコンサルタント会社が入り、運賃がどうこうというより全体でいくらでやってくれるのという話になってきて運賃交渉がなかなかできない。運賃の問題についてはコンサルを入れた中で入札方式を取り入れてきているので我々業界もそれに対抗できるよう取り組んでいかなければならない。荷主さんと輸送業者というのはパートナーなのだからパートナーシップを発揮しなくてはいけないのだがお互いに苦しいのでなかなかうまくいかないがそこはお互いに辛抱し我々は我々なりに荷主さんに理解をしてもらいながら効率化を図っていきたい。

○片山氏（東京都産業労働局 山手委員代理）

いろいろ実態を聞かせていただいて非常に勉強になり参考になった。こういった会議の場で共通認識を持つことが重要だと思う。東京都としてもできることを一緒に考えていきたいと思う。