

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ四国ブロック会議

【議事概要】

日時：平成24年2月3日（金） 13時30分～15時30分

会場：高松市福岡町三丁目3-6 香川県トラック協会安全研修センター

【委員紹介等】

事務局

【開会挨拶】

四国運輸局長

【議 事】

宍戸議長により進行。

(1) トラック運送取引に係る課題と解決方法について

・事務局から資料1、資料2、及びアンケート結果に基づき説明

・宍戸議長 議論に入る前に確認しておきたい。

契約に基づかない付帯作業の要求については、主に着荷主のところで起きている問題であり、契約書面の不交付は、発荷主とトラック事業者の間で本来契約書を交わすべきところ十分に実施されていない。

いずれの場合も、トラック事業者が関係しているが、荷主が異なるという理解でよろしいか。

・田中委員

付帯作業は発荷主にもある。着荷主は発荷主の得意先であり、着荷主側での作業に対応しなければ、運送会社は発荷主からの荷物が無くなってしまう。運送会社としては、過剰サービスとも言えるが、これによって取引が繋がっている面もある。

・横山委員

①の契約に基づかない付帯作業の要求については発荷主、着荷主両方で発生している。

・宍戸議長

②の契約書面の不交付については、本来、着荷主側で作業があるなら、発荷主側で契約が結ばれているべきものと考えられるが、現状それが行われていないことを踏まえ、主として発荷主とトラック事業者の間での問題として整理したい。

①契約に基づかない付帯作業の要求について

・横山委員

契約書の交付、不交付の話とは別になるが、付帯作業については、大規模事業者、小規模事業者問わず行っているものと認識している。

他社と差別化を図るためというよりも、アンケート集計結果の理由にあるように、対等な関係になっていないことが理由として考えられる。アンケートに答えた20社は、資本金1,000万円以上の中堅以上の事業者であるが、実態としては、これ以上にあるのだ

ろうと思われる。こうした場で荷主と事業者とが、お互い対等な立場で議論いただき、理解を深めていただきたい。

・ 宍戸議長

先ほど、発荷主にとって着荷主は得意先であるという意見があった。ヒアリング結果に、発荷主は着荷主の事情を知らない場合が多いと書かれている。発荷主の方で着荷主の実態をどのように理解しているかご発言願います。

・ 松崎委員

当社は、工場を抱えており、東京、仙台に支店がある。着荷主が当社の支店である場合は、実態が把握できる。飲料、食品関係の配達については、卸会社から、棚入れや、パレットに分けて納品する等の依頼があり、手待ち時間が発生している事例がある。付帯作業に対し、当社のもう一段階上の荷主に対し、課金の依頼を行っている場合もある。

・ 真鍋委員

当社は建材を扱っている。全国の代理店からの注文により、顧客に納入するので荷主は限定されない。現場では、色々なことが起きているものと想像される。私たちが同じアンケート調査をすれば同じ結果になると思われる。

荷物を奥に降ろす、リフトで移動させる等極端な依頼があれば、着荷主に相談することもある。改善の余地はあるが、一荷主だけでは、この問題は解決しないと考えられる。

・ 池上委員

当社は、関連会社に委託して小売店への配送を行っている。小売店からは色々な要求があると思われる。大きなものは、こちらの耳にも入るが、その他、細かいものも多いと思われる。

付帯業務については、下請法、物流特殊指定について、各支店まで徹底しフェアビジネスを行う方針であるので、何かあれば言っていただきたい。

・ 宍戸議長

各運送事業者の方から現場の状況をお伺いしたい。

・ 宮内委員

当初は、付帯作業は基本的に無いと発言していたが、作業実態を聞くところでは、構内作業、フォークリフトの荷役作業等があるようだ。業種によっても違いがあり、共同配送の際はピッキング、仕分作業が発生している。また、チャーター便ではフォークリフトの荷役作業が発生している。当社に関連する部分では、共同配送において、棚入れ、商品陳列が発生しているようである。着荷主からの要望には対応しなければならないが、そのような場合は、発荷主とも相談し、共同配送運賃を、チャーター運賃に変更していただく等の改善をお願いしている。できるだけお客様と話し合いをしながら、改善していくことが一番良いと思われる。

・木村委員

付帯作業の実態は、少なからずある。昔からの慣例で行っているものや、他社との差別化を要求されて行っているものである。あまり負担になる要求に対しては、発荷主と相談のうえ、着荷主の理解を得て改善することが最善と考えられる。

・田中委員

手待ち時間の問題が大きい、荷物を積むのに時間を要し、次の仕事にかかれない事例がある。手待ち時間を解消いただければ、過労防止、事故防止に寄与すると思われる。

瀬戸大橋が開通して20年経過しているが、大阪方面では、行きの荷物を降ろして、帰りの荷物を積み込むまでの待ち時間が長く採算が合わない。瀬戸大橋による時間短縮効果を生かせない状態である。

もう一点、パレットに関する問題がある。着地においてパレットを回収して発荷主へ輸送する運賃が非常に低い。また、当社でパレットを造って得意先へ持ち込む、或いは傷んだパレットの処理に経費が掛かっている。

・門田委員

当社もアンケート結果と同じ状況である。付帯作業は、納入先で要求されることが多い。同じ納入先へ入っている事業者のうち1社が付帯作業をすれば、他社も行わなければならない。付帯作業を行っても運賃は同じで、その分実質値引きとなる状態が続いている。こちらからの改善の要望は、荷主側において現場から上層部へ届いていないのではないかとと思われる。

・浜口委員

この会議は、適正な取引を目的としているが、我々運送業者が一番弱い立場である。運賃は荷主が決め、我々は顧客満足度を上げて運賃をもらっている。

契約書について、法律で必要とされているのに交わさないのであれば、改善しなければならない。産業廃棄物の運搬業務においては、契約書の交付が義務付けられている。アンケート結果よりも、現場の実態は生々しいものがある。

国の規制緩和により、事業者が増え過ぎたことの方をもっと考えていただきたい。

・宍戸議長

現場からの声を良く知っておられる労働組合から発言願います。

・眞鍋委員

トラック事業者の立場は弱い。規制緩和以後、小さなパイを奪い合う構造になってきた。付帯作業については、荷主からその料金が貰えているのか、また、それが運転手の賃金に反映されているのかが大事である。荷待ち時間の長さが、運転者の拘束時間を長くし過労運転に繋がっている。資料のアンケート結果から、如何にして先へ進むかが難しい問題である。進めようとするれば荷主から契約を切られ、仕事が無くなる。

・ 宍戸議長

経済団体からもご発言願います。

・ 石原委員

私どもは経済団体なので、現場の実態まで、把握していないが、議論を聞いていると、荷主側は付帯作業があると認めており、運送事業者側は、実態はあるが仕方ないという認識であり、どこへ言って行けば良いのかというのが正直な感想である。

運転者が契約に基づかない付帯作業を行っていて事故が起きた場合の保険等、責任は運送会社が持つのか、運転者個人が持つのか、契約書については、日本では完全に契約書に基づいて商取引を行う習慣が無いことから、色々な業種で同じことが起きていると思われるが、現場で働く者が辛い思いをしないよう仕切が必要であると思われる。また、契約書の問題については、業界で標準的な雛形を作成して適用することはできないか。

・ 浜口委員

付帯作業中の事故は、特殊な場合を除き運送会社の責任になる。契約に基づかない作業であっても労働災害保険が適用される。

・ 田中委員

力関係にもよるが、契約に基づく、基づかないに拘わらず、荷物の破損は運送会社の責任になる。契約に基づかない付帯作業については、運送会社しか知り得ない情報であり、これを外部に対して言えば、密告したとして仕事が無くなる。

・ 宍戸議長

契約書の雛形について何かあればご発言願います。

・ 横山委員

契約書の雛形について、団体としては事業者向けに作成していない。市販されている様式について案内はするが、協会が主体となって雛形を作成することは、独禁法との関係もあるため、慎重に扱っている。

・ 宍戸議長

谷本委員から何かあればご発言願います。

・ 谷本委員

当団体は、構成委員が経営者である。こうした微妙な問題については議論する場が無いため、発言は控えることとしたい。

・ 宍戸議長

久保委員から何かあればご発言願います。

・久保委員

下請代金法の禁止行為に、不当な経済上の利益の提供要請の禁止があるが、立入検査を実施した場合でも、付帯作業については、なかなか表に出て来ないものと考えられる。

・宍戸議長

時間の制約もあり、なかなか結論に辿り着くことは難しい。この問題は、着荷主にも係わる問題である。今回の会議については、発荷主の方に出席いただいたが、今後は、問題の解決のために、着荷主の方にも出席いただき、着荷主の意見も反映される形式に改善する必要があると考える。

(2) 軽油価格高騰とサーチャージ制度について

・事務局から資料3に基づき説明

・香川県トラック協会適正化事業課長から「軽油価格の高騰と運賃転嫁に関する調査」資料に基づき説明

・宍戸議長

議論に入る前に、金澤パートナーシップ推進推進官からご発言願います。

・金澤推進官

燃料サーチャージについては、平成20年3月のガイドライン策定以降、中央、地方でトラック事業者にも周知を図るとともに、経済、荷主団体に対し、協力要請を行ってきた。

その結果、燃料サーチャージ制運賃の届出件数は、策定前の29件から4,933件に増加している。資料にもあるとおり、軽油価格高騰がトラック事業者の負担となっている。燃料サーチャージ制の導入やそれに基づく運賃転嫁は、トラック事業者がガイドラインを参考にコストを把握し、荷主の理解を得る努力をすることが第一である。行政側としても、トラック事業の現状、燃料サーチャージ制、ガイドラインの趣旨について荷主側にご理解をいただき、運賃転嫁への協力依頼を行っているところである。

・宍戸議長

事務局、金澤推進官の説明を受け、何か質問等あればご発言願います。

・横山委員

資料3の燃料サーチャージ制運賃届出状況について、四国では事業者数割合20%、車両数割合では54%となっている。今、軽油価格が100円を超えており、サーチャージが適用になるところであるが、実態としては殆ど適用されていない。トラック事業においては、軽油価格が60～70円で安定していた時期を基準に燃料サーチャージが設定されているが、現在ごく一部でしか適用されていないことをお伝えしておきたい。今後、皆様のご理解をいただきながら、サーチャージ制の導入を進めていきたい。

トラック事業は経済・産業の血流であると理解しており、事業が立ちゆかなくなれば経済・産業も閉塞する。上下関係もあるが、こうした役割を担っていることもご理解いただき、適正な運賃がいただけるよう是非お願いしたい。

・ 宍戸議長

他にご意見等あればご発言願います。

・ 松崎委員

当社は、一部かも知れないが、遠いところでは仙台までトラックで輸送しており、車別に、距離、燃費に応じてサーチャージを支払っている。

・ 田中委員

運転免許の取得人員について、経済状況が厳しいこともあり、普通免許については、平成19年以前であれば年間150万人が取得していたが、現在100万人を割っている。また、減少の大部分が都会で起きている。大型免許については、平成19年以前は年間10万人が取得していたが、現在は約4万7千人まで減少している。全国の運送会社は6万3千社あり、大型免許取得者全員が運送会社に入っても全社を賄えない。首都圏に何万台もあるコンビニエンスストア用配送車両は、車両総重量が5トン以上であり、新しい普通免許では運転できない。近い将来、運転者不足が深刻になる。そうした事態を防止するためにも適正な運賃をいただいて、運転者に給料を支払うことが必要である。

過去においては、トラック運転者は製造業からの転職者が多く、製造業で3年間労働した後、トラック運転者に転職すると、2割、3割増しの給料が貰えていた。現在は製造業に逆転される厳しい労働条件である。少子高齢化で業界が危機に陥ることを懸念している。

・ 宍戸議長

各業界も少子高齢化の影響を受けていることは承知していたが、運転免許取得者がそれほど減少していることは知らなかった。他にご発言が無ければこれで議事終了としたい。

・ 斉藤自動車交通部長から閉会の挨拶

本日は、お忙しい中お集まりいただきありがとうございました。また、日頃は運輸行政へ格別のご理解とご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

本日は貴重なご意見をいただきありがとうございました。この場でいただきましたご意見は、今後、国土交通省で開催されるパートナーシップ会議で、各地の結果を踏まえ、更なる検討を行っていく予定となっております。

トラック産業は、日本経済を支える重要な産業であります一方、それを担う事業者は中小零細事業者が大半であります。荷主の皆様方のご理解、ご協力をいただきながら、健全なトラック業界の発展に今後も努めて参りたいと考えておりますので、今後とも、荷主、トラック事業者の方が良好な、WIN・WIN の関係を結ぶことができますようよろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。