

## 第4回 最低車両台数・適正運賃收受ワーキング・グループの概要について

開催日時：平成23年9月8日（木）10：00～12：00

会 場：中央合同庁舎3号館（国土交通省）11階海上保安庁会議室

○ 事務局の説明の後、意見交換を行った。

○ 委員からは、次のような意見があった。

- ・原価計算を無視した受注について、要は荷主と事業者との間のバーゲニングという問題が大きい。原価計算の結果を書面でみせること、契約についても書面で合意することが重要である。
- ・サービスを購入する側（荷主、元請）が設定した運賃に合わせるため、コンプライアンスのコストや人件費を圧縮するようにしているのではないか。
- ・事業者は荷主との関係で従属的な立場にあり、その結果として、多様化した運賃形態や運賃水準が設定されている。
- ・今回の調査結果について、本当にこんなに内容が良いのかという実感がある。経営者は、銀行の融資を受けるため、自分の給料を従業員以下に削るなどして、相当無理して黒字にしている面があり、本当の意味での黒字の事業者はもっと少ないのではないか。
- ・貨物自動車運送事業法第63条に基づく標準運賃を設定すべきではないか。それが難しければ、安全や環境の各法令を遵守できるだけの基準となる最低限の運賃を国が何らかの形で示すことはできないか。
- ・原価計算を通常実施していない事業者が全体の7割程度いるということは非常に問題ではないか。
- ・小規模事業者にとって書面契約を交わすことは重要だ。書面契約の内容を例えば送り状などで表し、後に検証できるような検討も必要ではないか。
- ・規制緩和後、事業者側も生き残るために、荷主等から選んで貰うためのインセンティブ的な運賃を自分たちで決めてきたのではないか。その中で、小規模事業者の人件費を見て、最低賃金を割っていないのだろうか懸念される。運賃設定よりも最低賃金という面からルールを遵守しなければ罰則を加えるような仕組みが必要。

- ・アンケートに回答したのは、余力のある企業ではないか。
- ・今回の調査結果で、原価計算の実施状況を見ると、確かに常に実施している割合は少ないものの、必要に応じて実施しているという事業者を含めると、6割以上は原価計算を行っている。これと原価を超える運賃の収受状況の調査結果を合わせて見ると、自分たちでコスト計算をある程度やってそれを適用して運賃を設定できているという姿をイメージできる。これまで、貨物自動車運送事業は、産業の特徴として、荷主企業のバーゲニングパワーが強くて、非常に低い収益構造にならざるを得ないと言われてきたが、今回のアンケート結果を見ると、必ずしもそうでないのではないかと思う。今回の調査はきちんと行われたものであり、それはそれで、一つの側面として評価すべきではないか。
- ・運賃が下がっている一番の原因は、3PLにあると考えている。3PL事業者が入ること、多層化して運賃が下がっている。2次下請はダメだとか、多層化に規制がかけられないか。
- ・震災後、生産拠点の空洞化だけではなく、物流拠点の空洞化の動きもある。そもそもトラック産業将来ビジョンというのは産業構造として将来を見据えて考えていこうということだったので、マーケットの変化を踏まえて、トラック輸送産業全体をどのように捉えていくかという原点に立ち返って、議論すべきではないか。
- ・日本のトラック事業者のサービス提供水準は、世界で冠たるものだ。物流サービスの水準の高さは、今後日本の立地競争力の大きな強みになるが、いつもトラック事業者と荷主との関係を二項対立の形で議論すると、荷主の先、究極的には消費者にしわ寄せがいくことにもなりかねない。世界の中の日本の維持をどのように図っていくかという中で、トラック事業者のテクニックをいかに威力を発揮していただくかといった発想も必要である。

<文責：事務局>