第1回「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

議事概要

1. 日 時

平成28年7月13日(水) 14:00～16:00

2. 場 所

中央合同庁舎3号館4階 特別会議室

3. 議事概要

- (1) 本検討会の設置の趣旨・目的を事務局より説明し、各委員の了承を得た。
- (2) 次に、事務局より本検討会の座長を藤井委員にお願いしたい旨提案を行い、各委員の了承を得た。
- (3) 次に、議題2「運賃関係のこれまでの議論について」、議題3「独占禁止法の概要・ポイントについて」、議題4「議論の方向性について」について一括して事務局より説明を行い、議論の方向性等について意見交換を行った。
- (4) 次に、議題5「トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて」について事務局より説明を行い、今後の取り組み等について意見交換を行った。
- (5) 各委員及び各オブザーバーからは、以下のような発言があった。

【独占禁止法等との関係について】

事業者団体が価格決定あるいは維持のプロセスに介入することは、独禁法上に抵触するため避けるべきである。

トラック産業を持続させるための価格構造や決定方法をどうするか、とりわけ働いている方の労働条件や賃金を担保していく観点からの運賃・料金のあり方というところに集約して議論を進めないと良い成果が得られないのではないかと。

運賃・料金そのものについて一定の基準を示すということに関して、事業者団体が関与すること、また、行政機関が法律の認可制等のない現状のもとで指導するということは、独禁法・競争法の観点からは大変難しい。

他方で、運賃以外の料金を収受できていないというのは、あるべき対価を受

け取れていないということであり、下請けの関係であれば下請法、あるいは独占禁法の優越的地位の濫用の問題となってくる。より適正に運賃以外の料金が取れるような仕組みをつくっていくことが方向性として考えられる。

法律は様々な矛盾を含んで存在している。例えば、独占禁止法等の競争法と、産業育成を促す産業法は法的に対極的な関係にあるし、独占禁止法を遵守し過ぎようとする最低賃金法で定められた最低賃金が確保できない場合もある。現場でのトラックの実態的な運用については、全ての法律をチェックしながら運用していくという観点が必要である。

競争法を見ながら議論を深めていくことは当然であるが、それ以外の法規制もそれと同程度、あるいは場合によってはそれ以上に深く斟酌しながら、適正な運用を図ることが必要である。

独占禁法上、行政がモデル的な運賃を示すことは難しいとの話であるが、過去の実績として運賃の幅のようなものを示すことはできないのか。

独占禁法の行政指針によれば、額、率や幅などの目安となる具体的な数字を示すような行政指導は難しい。

過去の運賃の実績等を示すことに関しては、統計処理が済んだ一般的な情報提供は問題ないが、これを事業者団体が行うことは独占禁法上問題が生じる可能性がある。マスコミや業界紙等がこれくらいの運賃が適用されています、といった情報提供をすることは単なる事実の公表であり問題はないが、これを事業者団体が行うことについては、客観性があるものなのか、事業者を誘導する意図がないか等の観点に照らすと、難しいと思われる。

タクシーには上限・下限運賃が示され、審査されているが、これを参考とはできないか。

タクシー運賃には法制度が存在している。根拠法があるかどうかの問題と考える。

【議論の方向性について】

独占禁止法について多数の議論があったが、独占禁止法は多様な法律の一

つであるという認識の下、公益を最大化する議論の展開が必要であることが確認された。また、賃金、料金の在り方に集約して議論するとしても、あらゆる要素が関連していることから、それらをすべて見据えることが不可欠であることも確認された。

タクシーは安全の確保や環境対応などから、台数規制、運賃規制が行われている。トラックも同様に、最低でも安全に係るコストは転嫁できるようにしなければならない。法規制が難しいことは承知しているが、ガイドライン等で示すことはできないか。手待ち時間や荷卸し・荷揚げといった附帯作業について、適正なコストがもらえる仕組みがほしい。

公平に競争できる環境が必要である。一方で社会保険に入っていない事業者、ルールを守らない事業者がいるなかで、公平に競争できるような環境を整えてほしい。法令遵守のチェックをできる仕組みを考えてほしい。

アンケートについては、事業者の規模や扱う品目によっても多種多様な状況があるため、是非事業者の生の声を聞いていただきたい。

業界の多様な意見を把握することは大事である。独禁法だけでなく、最賃法といった法律もある。賃金が安くなっている構造の把握が必要である。

平成15年4月の法改正で運賃や料金の条文が削除され、運賃と料金の区分がわかりにくくなっている。運賃と料金がどういうものか、をはっきりさせる必要がある。現状では、料金は運賃に入っていると言う荷主もいる。

運賃以外の料金の収受ができていないということであれば、その実態を把握する必要があるのではないか。

【適正取引に係る取り組みについて】

荷主の立場から申し上げると、現状のトラック不足、ドライバー不足は大きな課題と認識している。荷主の業種によっては、現状ではトラックを確保することが困難となっており、適正な運賃・料金を支払わないとトラックを確保できない、と認識している。

参考資料3では、適正な運賃・料金を払ってもらえないという声も多数上が

っているとの話であるが、適正な運賃・料金を払っていない荷主の業種や規模を精査すべきではないか。

輸出の世界では航空貨物でも海上貨物でも様々なサーチャージがあり、言われたとおりに支払っている。トラックでサーチャージが取れていない理由が良くわからないが、国内の物流のみの荷主には浸透していない、ということだろうか。

荷主も様々であろうし、トラック業界の多層構造にも問題があると思われる。参考資料3の3頁では「荷主等から不利益を被る恐れがあり、交渉できない」が4割、4頁の下請けとの取引について「下請けから交渉されていない」が2割ある。必ずしも一方的な問題でもないのではないか。

これまでに下請ガイドラインが作られているが、ガイドラインがどのように機能しているのか、効果の検証も必要ではないか。

取り組みや施策が全てうまくいっていない訳でもないと思う。うまくいっている取り組みをベストプラクティスとして横展開するのもあると思う。

荷主にも発荷主と着荷主があり、その関係性を考慮する必要がある。サプライチェーン全体における各主体の関係性を踏まえたうえで、議論すべきではないか。

また、トラック業界における労働力不足の改善に向けて、例えば附帯作業の多さが、女性がドライバー職を敬遠する要因になるとの指摘もある。そういった視野を広げた形で附帯作業の削減や書面化推進を訴えていくほうが、業界のみならず一般の方々の理解も得られやすいのではないか。

問題の構造の明確化が必要である。アンケートやヒアリングで問題点を明確化し、その結果からどのように改善していくかを検討することが必要である。そのため、実態を把握するためのアンケートの実施についても工夫して行っていただきたい。

以上
(文責：事務局)