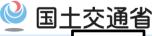
トラック運送業の適正運賃・料金検討会について



資料2

○ 協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議

論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、平成28年7月に「トラック運

送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第2回の会合を平成28年12月14日に開催。

<第2回検討会の議事>

- 1. 運賃・料金に関する問題の構造について
- 2. トラック事業者へのアンケート調査(案)について
- 3. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

オブザーバー

【学識経験者】

- 藤井 京都大学工学部工学研究科教授(座長)
- 野尻 俊明 流通経済大学学長
- 柳澤 宏輝 弁護士(長島・大野・常松法律事務所)

【行政】

- 国土交通省自動車局貨物課長 加藤
- 川上 国土交通省総合政策局参事官(物流産業)
- ▪藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長 • 正田

【荷主】

- 上田 正尚 (一社) 日本経済団体連合会産業政策本部長
- 栗原 博 日本商工会議所流通・地域振興部長
- 黒川 日本機械輸出組合国際貿易円滑化委員会委員長

【トラック運送業】

- 坂本 克己 (公社) 全日本トラック協会副会長
- 馬渡 雅敏 (公社)全日本トラック協会副会長

2

第2回

1. 口 罪

平成2 ∞ 併 _ 2 田 _ 4 Ш \ _ Ø 0 0 7 7 0 0

2. 場 所

中央合同庁舎3号館4階 総合政策局局議室

- 3. 議事概要
- _ 議題1「運賃・料金に関する問題の構造について」について事務局より説 明を行い、 意見交換を行った。
- (<u>2</u>) 次に、議題2「トラック事業者へのアンケート調査 いて事務局より説明を行い、 調査内容について意見交換を行った。 (**※** <u>(1</u> 「レンプ Π J
- (ω) 次に、議題 について、 事務局より説明を行い、 3「運送以外のコストを適切に収受するための方策について」 意見交換を行った。
- (4) 議題1に係る資料(資料1-1)及び議題3に係る資料3については、 論が尽くされていないことから、現段階では非公表とすることとなった。
- (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

【運賃・料金に関する問題の構造について】

- 〇資料 全代 な要因とし の高騰など、様々な変数が背景にあって決まってくるものだとは思うが、大き 下がら _ ているのは事業者数の増加、平成18年以降はそれに加えて軽油価格 ている。 一2の8頁で、営業利益率が右肩下がりと ては事業者数の増加と軽油価格の高騰であるのではないか。 平成 1 5年頃まで軽油価格がほぼ横ばいに対し営業利益率が :なり、 平成2 0 年度頃か
- 〇資料 料でする 車両台数増加の影響を受けているのではないか。 ック運転者の所得はバブルの影響で下がっているのではなく、 るが、バブル後も全産業の所得が上がっていることから考えれば、 2の9頁・1 0 質は、 レイ ック運転者の所得が下がっ ている 規制緩和後の ころ ال
- В 〇資料 1 人 営業利益率は下がっ 0 9 ω 、可に 平成2 ていることの背景にあるのは、 2年以降、 1トンキロあたり売上高は上昇し ا ا Ŕ で確認可能 てい

- な「貨物の小口化、ジャストインタイム、あるいは通信販売の増加」 いない」という事態によって引き起こされたのではないか。 を受けて「需要・サービスが小口化・多頻度化すること」によって導かれた「ト ータルとしての需要は増えているが、それに見合うだけの料金が収受できて という流れ
- 〇基本的に事業者 なると、 機感をもっており、皆さんとご議論してまいりたい。 で抑え込むのは非常に難しいと思う。とはいえ、物流産業の今の状況が続 今後事業を継続していけるのか、労働力を確保できるのかについて危 数や価格は需給関係で決ま ر ا ^ 9 ものであり 法律 <u>۸</u>
- 〇半戌 状態が起きたのではないか。 伴って事業者がお互いに需要を取り合った結果、 い他産業から参入が増えたのではなく、当時の物流子会社が緑ナンバーを取 実だが、供給過剰という状態はそれ以前からあり、規制緩和以降、全く関係な り始めた、あるいは中規模から大規模な会社が分社化を図った、更には自家用 って、事業者数の増加に比べて車両台数は極端に増えていない。バブル崩壊に トラックが緑ナンバーを取り始めたという3つの大きな要因がある。 2年以降、参入が容易化され、より多くの事業者が参入したというのは 営業利益率が低下する等の したが
- **О** 部分もある。事業者にも社会にも認知されるような適切な運賃・料金の設定あ 瞬間的には競争会社を追い出すために られない。 るいは収受というのが本検討会のテーマと思っている。 \sim 4 っと原価割れするようなダンピングが続くというのは一般的には考 \wedge 道路運送法時代から認可割れ運賃のこと そもそも何を指してダンピングと呼んでいるのかよくわから そういった価格設定をするこ をダンに ソグ と耳ろだおり とはある
- 〇交渉力の欠如等の問題については、 業者同士でも同様のこ める必要があるのではないか。 令違反事業者の取締り、 とが指摘でき さらには、 。 》 最低車両台数の維持・許可との連動を進 荷主・運送事業者間のみならず 運送事業者に関しては、 引き続き法 運送事
- 〇車両台数規模別の事業者の営業利益率がわかれば、 のかがみえてくる \sim 迚 どの規模が利益率が悪い
- 〇実運送を行う側が困っているのは、荷主側に強く □III Uı Ļ すぐに違う実運送事

- 業者に替えられるという 荷主に対しては保障もなく運ぶというような経済合理性だけでは解決できな かない状況にある。国や業界がルールを決めるなどがないと厳しい。値段 い部分もある。 く設定している荷主には迅速性・正確性をもって対応し、安い値段を設定する ことで、無理な依頼を断ることが適正化に繋がってい 存帽
- 0 貨が良貨を駆逐する)。以上は一般論だが、この構図はもちろん、 得て、結局、過剰サービスをやめた企業が淘汰されるからである(つまり、 ック業界の状況に完全に当てはまっている。 ットで「過剰サービス」(価格以上のサービスを提供する)が横行し る。そうでなければ、過剰サービスを続ける企業がマーケットで高い競争力を るには、「過剰サービスを何らかの形で規制」していくことが必要不可欠であ これが企業収益を下げ、 JI હ ク業界に 殿らず、 賃金を下げる根本的な背景である。この状況を改善す 20年に及ぶデフレの継続によって、 Ħ 5, 現在のトラ ている。

Ú ック事業者へのアンケート調査 緩 \overline{n}

- 〇アンケート1頁のⅡ(1)の⑥と⑦の利用運送事業者については、 かりに くいので、分かりやすくしていただきたい。 定義等が分
- 〇輸送に 売上高が1番高い輸送品目について聞いているが、 るかど 良いのではないか。 こと より運送事業者にどの位の影響があるのかというデータもあった方が 弁し人 うかは具体的な取引相手の属性など # る各種費用に こりいて N 7 4頁で聞いているが、 との力関係になってく 荷主との取引が失われる 実際に Ø ほう ناه 7
- の売上 降では売上高が一番高い品目に絞って聞くことにより、影響力のある取引先 運送事業者間のどのような関係にあるのかということを把握したい。 9 高の一番高い輸送品目の売上げは全体のどの位の割合かを聞き (3)(4) でどういう輸送品目を扱っているか聞いたう 、でなる 実運送 口区
- 〇実運送事業者が通常何社くらいと付き いった力関係があるかわかってくるのではないか 合いがあるのかを聞いておく Ļ ٧, Ji
- တ 頁の皿は安全対策、環境対策、人件費についての支払いの設問となっ

- が、荷主側は安全対策費、環境対策費などと分けておらず支払いしているが、分 けて聞いている理由は何か。
- 〇安全対策、環境対策について、荷主等の各企業は意識していないかもしれない 事業者としては必要なコストである。
- 運賃・料金でまかなえていますか、 対策などのそれぞれコストがかかると思いますが、 対策費としていただいていますか、という趣旨ではなく、安全対策 との趣旨で聞くものです。 それらが今収受し

【運送以外のコストを適切に収受するための方策について】

- 〇待機料金、附帯作業費、高速料金、燃料サーチャージは、実運送をする方に こと思し。 話ができるが、水屋さんと実運送ではそうはいかないところもある。そのあた ない、という取扱いをする水屋さんが多い。実運送同士であれば待機料金等の 受していないから払わない、実運送事業者側から交渉されていないから払わ り書面化によってお互いやらなければならない点が明確になるのであればい っては支払っていただかないとたまらないものだが、元請けや親会社から収 もらったものをきちっと下請に払う状況になってほしい。
- 〇運賃以外のコストの適正収受については、 乳ご の見える化を進める必要がある。その際に、ユーザーにとって使い勝手がよ 策・仕組みの検討にあたっては、運送事業者のみならず なアプリケーションを政府が提供することも有用ではないか。 いものとなるよう、例えばスマートフォンを活用した適正収受に係る標準的 慣行等も考慮する必要がある。附帯業務の内容や適正に収受するための方 とに意見を聴取・反映させる機会を設けるべきである。また、契約条件 輸送貨物の特性や業界ごと 、荷主についても業 の取引
- 〇附帯業務の内容等について、 なれば良い。重い鉄骨などを積込む場合は、荷主側がクレーン等を用意するの 運送事業者がユニック車を用意するのかによっても原価が変わってくる。 荷主と運送事業者が協議し て決めった Ś よりに
- われることもあるし、荷主側の力が圧倒的に強い場合は、荷物を積み込んで み入れたら待ち時間になるのであれば、工場の外や高速道路の上で待つよう 〇手待ちの時間がどこから始まるのかわからない部分がある。工場内に一歩踏

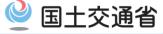
出発した時点が運送の始まりという荷主もいる。 というところを明確にしていただきたい。 どこから手待ちが始まるのか

〇荷主側からすると、運賃・料金の別立てを進めていかなければいけないこ 持っていったらいくらです」、や「待ち時間はいくらです」という簡潔な仕組 横持ちや積込み等の作業は反復になるので月あたり、年あたりの契約になる。 みを作った方がいいのではないかと思う。 業界ごとにやり方は異なるとは思うが、スポットで毎日取引きするというこ わかるが、書面上で細かく書き分けると膨大な作業量になる恐れもある。通常 とはほとんどないので、 もう少し効蝌的に、 「このトン数だここからここまだ 43

도 도

(文責:事務局)

トラック事業者へのアンケート調査について



<u>1. 調査目的</u>

トラック事業における適正運賃・料金収受に向けた方策について検討を行うため、 トラック運送事業者の運賃・料金の収受の実態及び収受ができていない原因等を把 握することを目的とする。

2. 調査手法

Webアンケート及び郵送により調査を実施

<u>3. 調査対象者</u>

- ①各地方トラック協会役員・青年部会 (約780者)
- ②全日本トラック協会が実施する景況感調査等の協力者 (約1,000者)
- ③その他 (全日本トラック協会を通じて会員に協力を呼びかけ)

4. 調査内容

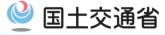
次項調査項目のとおり

5. 調査時期

28年12月26日~29年1月31日

トラック事業者へのアンケート調査の調査項目

○ドライバーの確保状況



1	トラック事業者の概要(所在地、保有車両数、売上高の一番高い輸送品目等)
2.	売上高の一番高い輸送品目に係る以下の内容
	○ 主な運送委託者の属性 ○ 取引の立場(何次請けで請け負っているか)
	○ 適用している運賃体系 ○ 料金・費用の収受状況
	○ 運賃・料金の決定方法 ○ 契約書面化の状況 等
3.	安全対策、環境対策、人件費にかかるコストの収受状況
	○ 十分な支払いを受けているか否か、十分な支払いがない場合の問題点
4.	十分な運賃・料金収受のために効果的と思われる方法(各項目を5段階評価)
	○ 運賃設定の方法(原価計算に基づく設定、目安となる標準運賃・下限運賃)
	○ 附帯業務費等の料金を運賃とは別建てで収受できる環境をつくる
	○ 取引先との交渉スキルの向上、運送契約の書面化
	○ 契約時に荷主が委託先の法令遵守状況を確認
	○ 事業を開始する際の事前チェックの強化
	○ 法令未遵守事業者への指導強化
	○ 下請を2次・3次等に制限 等
5.	適正取引推進に係る各種ガイドラインの活用状況(書面化、下請取引、燃料サーチャージ)
6.	トラック事業の経営状況
	○ 継続的な取引のある運送委託者の数
	○ 会社全体の売上高、営業利益、経常利益、トラック事業における売上高、営業利益
	○ 利益に影響する大きなコストは何か
	○ ドライバーの月あたりの平均賃金、労働時間
	<u> </u>