

## 第3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29年2月20日（月） 10：00～12：00

#### 2. 場 所

中央合同庁舎2号館15階 海事局会議室

#### 3. 議事概要

- (1) 議題1「トラック事業者へのアンケート調査結果について」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- (2) 次に、議題2「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」につ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。
- (3) 次に、議題3「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。
- (4) 議題2及び議題3に係る資料については、議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。

#### 【トラック事業者へのアンケート調査結果について】

○資料1の10頁のQ8において、「個建て運賃」という選択肢があるが、これは1車貸切とは異なるのか。また、資料1の28頁のQ49において効果的な収受方法として「荷主による取引先の法令遵守状況の確認」とあるが、これは荷主がトラック事業者の法令遵守状況を確認した上で契約をするという理解で良いか。

○多くの場合は車両1台を貸し切って距離制や時間制で契約しているものと思われるが、段ボール1個あたりいくら等の貨物1個当たりの運賃設定もあり、そのような運賃設定を個建て運賃としている。

また、「荷主による取引先の法令遵守状況の確認」とは、荷主側が取引先であるトラック事業者の法令遵守状況を確認した上で運送契約を結ぶこととする、ということです。

- 必要な費用を運賃に含めて収受することになっているのか別立てで収受することになっているかは契約当事者の認識によると思うが、実際に荷主やトラック運送事業者がどのような認識でいるのか気になる。また、各種費用の収受状況として「該当なし」という回答が目立つが、そもそもそういった費用の存在をご存知なのか、認識した上で収受していないのか、どういう意図を持って回答しているのか気になるところである。
- 運賃の基準については、新たに目安として設定してほしいという声もあるが、一方でそのような設定はやめて欲しいという意見も少なからずある。
- 資料1の21頁のQ39において、運賃を「一方的に〇%削減と言われたため」という回答があるが、これは下請法に抵触する疑いがあるという理解で良いのか。また、資料1の28頁のQ49において、効果的な運賃収受の方法として「下限運賃・変更命令審査」とあるが、現行の貨物自動車運送事業法の中では対応できないという前提のもとでの議論ということによいか、または運用で類似の対応ができると考えているのか。
- 昨年12月に公正取引委員会において下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準の改正をしており、事業者と協議することなく一方的に引き下げることにより、通常の対価より低い代金となる場合は買ったときに該当すると明記していただいているが、最終的には個別判断になると思う。また、運賃に対する変更命令については、制度上、利用者の利便その他公共の利益を阻害していると認められる場合は変更命令を行うことができることとなっている。
- 資料1の28頁のQ49において、「法令遵守できない業者への取締り等強化」「過剰に安く請け負う業者がいなくなる」とあるが、トラックが不足している今日において、過剰に安い運賃で仕事を請け負う理由はないのではないか。
- 今の法体系のなかでは、荷主と事業者の相対で決められるので、公正な競争が担保されていないということ。
- 前回の検討会で様々な統計データからも明らかに示されたが、実際のトラック市場には、教科書にのっている様な単純な価格理論・市場理論が適応できな

いのが実態である。

- アンケート結果から導かれる主たる知見は以下の2点。第一に、2～3割の事業者が附帯業務料、手待ち時間料金、燃料サーチャージ等の費用収受が不十分で、7～8割が人件費、安全、環境に係る費用の収受が不十分であること。要するに運賃・料金の水準が現状適正でない状況が明らかにされた。そして第二に、運賃の適正化のためには①運賃下限割れ業者や法令遵守に問題ある業者等を取り締まること、②過剰に安い業者の排除、③運賃以外の料金の別立て収受の検討、の三種類が特に重要だと認識している様子が明らかにされた。なお、この①②については重要であるものの様々な論点の精査が必要であり、中長期的な対処が必要となるかもしれないが、③については短期的対応の可能性も十分に考えられる。

#### 【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】

- 業種などによっても異なるが、トラック運送事業者としては、運賃は実際に運んだところまでの対価とし、積込みや取卸しは別料金としていただきたい。今回のアンケートにおいて積込み料や附帯業務料を「運賃に含む形で収受」としていると回答した事業者の中には、実際はもらえていないけど仕方なく運賃に含んでいることにして回答している事業者もいると思う。
- 運送や附帯業務のコストがどれ位なのかを把握できているのであれば透明性が担保されるため、運賃とその他の料金を切り分けても問題ないと思うが、中小の事業者はコストの把握ができていないところも多いのでそのあたりが不安である。
- 中小事業者ほど運賃とその以外の料金の切り分けができていないと思われる。切り分けができていないなかで、これまでなんとかやってきたのかも知れない。業種毎に業務実態が大きく異なる状況なども考えれば、運賃とそれ以外の料金とを分けないと、適正な対価は出せないのかなと思う。
- ある程度の大手の荷主では、運送業務を物流事業者に全面委託するケースも多い。その場合、物流形態毎の運賃および付帯作業費等を総括的にはあるが、常にハードな契約交渉を行っている。但し、工場からの積み込みにおいては、荷主も協力して作業を行うケースもあり、各トラック事業者から見て物流事

業者との契約において運送とそれ以外の業務を明確に切り分けられることがかえってマイナスに生じないか、荷主からは見えない部分であるが、もっと柔軟性を持たせた方がよろしいのではないか。

○契約上は運賃にその他のコストが含まれる形であっても、手待ち時間や附帯業務料を交渉の実態としては分けて考えているということですね。

○運ぶ物の性質によっても運送とそれ以外の業務の範囲は変わってくると思う。金属などの重量物は基本的に車上渡しになるが、自動車あたりになると微妙で、ある自動車メーカーの工場では、自社で責任をもって積込み、取卸しを行うのが当たり前という一方で、自動車部品工場の場合は部品供給場所まで横持ちをさせるところもある。食料品・日用品・農産品・飲料・コールドチェーンは附帯作業が多く四苦八苦している。大手運送事業者であっても料金を別立てで収受することが難しいなか、中小事業者はもっと苦労していると思うので、運送とそれ以外の作業の区別をはっきりしていただきたい

○実態は様々であり一概に線を引くのは難しいと思うが、制度上は運賃と料金をはっきり区別するべきだと思う。

### 【運賃・料金に関する問題の構造について】

○現状の最大の懸念はドライバーが足りないということ。物流のニーズに応えるために作業量が増えているなか、総労働時間を下げるという話もある。これは避けて通れないし、これを契機として、ある程度の安全確保のためのコスト、ドライバーの一定の労働条件の確保ができるよう荷主に理解いただけるような方策を打ち出してほしい。普通に働けば普通に給料がもらえるような状況にしてほしい。

○宅配で再配達の問題視されているが、一般貨物も同じく労働時間は問題である。労働時間の上限があり、上限に達した場合はドライバーを交代させれば良いという声もあるが、人手不足の中でそういったことは難しいという状況を理解していただきたい。そのあたりの事情を勘案せずにキャップ制で総労働時間を単純に決められると、貨物運送事業者としてはどうすれば良いかわからなくなる。

○一人のドライバーが一定時間内にどれくらい物を運べるかという生産性が上がってくれば、総労働時間を制限されても対応ができると思う。積載率の低下や荷待ち時間の発生は生産性低下の要因となっているので、総労働時間を定めるにあたってはこういった生産性についても着目して議論するべきと考える。

以 上  
(文責：事務局)