

第7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30年5月9日（水） 13：00～14：30

2. 場 所

中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

3. 議事概要

（1） 議題1「持続可能なトラック運送機能を確保していく上での共通認識の醸成について」、議題2「その他」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。

（2） 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。

○改善基準告示違反を回避できる運行については、色々な手法があるかもしれないから、今後どのような手法があるか検討していきたい。

○運送を外注する際に運送事業者に長時間労働を強いるような形を強制してはいけないことを、ガイドラインを通じて荷主側に示さなければならない。

○事例として運行イメージや試算を手引きに掲載するのであれば、「前提はあくまで前提であり、運用については個々の事業者ごとに行ってもらおう」といった内容が必要になってくると考えられる。

○コンプライアンス違反については運送者側の問題であって、荷主側は関係ないといった認識でいると、違反が発生した際には運送者側にどのような制裁があり、荷主側にどのような問題が生じるかということ、荷主勧告制度などを示すことで、具体的に手引きに記載し問題意識を持たせるべき。

○法律上の問題はあると思うが、「こうしなさい」ではなく「～のデータは公表されているものであり、こうしなさい」と説明できるようになっていると、荷主の理解も得やすいただろう。改善基準告示は運転業務に従事する人に対する規制。緑ナンバーだから適用されるというわけではなく、白ナンバーについても同様に適用されるものであるということ荷主に理解してもらう必要がある。

○下請けが多重構造化する中で、注意していてもコンプライアンス違反している事業者を使用してしまっているケースがある。そういった事業者を使用しないように改めて注意しなければならない。また、試算例を参考にして、実際に運用していく際には、自社の給与体系に見合った計算もできるようなものにしてほしい。

○荷主から運送者への圧力や、現場のドライバーに対する見えない圧力等をなくしていくために、チェック体制を検討していかなければならない。

○荷主勧告制度の運用強化を昨年7月から行っており、勧告については実績がないが、警告については行っている。警告を受けた荷主については、次は荷主勧告となるのが理解されているところであり、抑止効果が出ているのではないかと思う。独占禁止法や下請法の話になるが、優越的地位の濫用のおそれがある事案については、公正取引委員会等とも情報共有を図って連携していきたい。

○荷主勧告制度の実効性がどのくらいあるのか、いわゆる「ブラック荷主」にどれだけプレッシャーをかけ、どれだけ浄化していくかの実績を見通していかなければならないと思う。公務員のマンパワーが増えないままの状況で、参入規制緩和・事後チェックという非常に多くの労力がかかる制度に移行してきたが、きちんとチェックができるかどうか、コンプライアンス違反の事業者や荷主の浄化ができるかどうかに関わってくると思われる。

以上  
(文責：事務局)