

標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会（第2回）

議事要旨

日時：令和5年10月27日 10時00分～12時00分

場所：合同庁舎3号館8階特別会議室

出席委員：

野尻委員、矢野委員、首藤委員、若林委員、中野委員、藏谷委員、平澤委員、小熊委員

オブザーバー：

[行政] 厚生労働省労働基準局労働条件政策課、経済産業省中小企業庁事業環境部取引課、公正取引委員会事務総局経済取引局調整課

[業界団体] 公益社団法人全日本トラック協会、一般社団法人日本経済団体連合会、日本商工会議所、全国農業協同組合連合会、全日本運輸産業労働組合連合会、全国交通運輸労働組合総連合

議題：

1. 開会

2. 議事

「標準的な運賃」・「標準運送約款」の改定素案

3. 意見交換

4. 閉会

議事概要：

- 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課から資料1、資料2、資料3、資料4、資料5、参考資料を説明し、委員、オブザーバーによる討議を実施

意見交換内容：

- ・今回の改正が全てうまく機能すれば、抜本的に変わっていく印象を持っている。積込・取卸、附帯業務料金について、手積みからフォークリフトへうまく誘導していくように設定できるのが望ましい。
- ・契約にない積込・取卸、附帯業務、待機時間の料金を後付けで請求できるように約款を改正できると望ましい。

- ・時間外労働の上限規制の対応で、1日運行から2日運行になった場合や、中継輸送で1人から2人になった場合、トラック事業者としては、人件費等のコストが増加すると考えられるが、これらをうまく運賃に反映できないか。
- ・これまで運送以外のサービスについて、契約条件が明確化されていなかったことから、優越的な立場にある荷主がどのように使いうる側面があるので、明確化は非常に重要。書面化も進める必要があるのではないか。
- ・トラックGメンが荷主に対して緊張感を与えている。一方で、真面目にやっているにもかかわらず身に覚えのないことまでGメンの働きかけの対象にされる不安があると聞く。このため、積込・取卸、附帯業務、待機時間については明確に設定していく必要があるのではないか。
- ・業種によっては、荷物の性質上、2時間を超えることがやむを得ないケースがある。例外の考え方においては、「品目に応じた安全対策などを～」と記載があり、業界の特性に応じて柔軟に対応できるよう配慮されていると解釈できるが、安全面以外にも立地条件、交通規制、大きさ、重量の側面等なども含みうることを、もう少し分かりやすくする必要はないか。
- ・改正後の「標準的な運賃」については、必要に応じ、荷主側のモーダルシフト推進への意欲に水を差さないよう、補足的な説明も必要ではないか。
- ・個建運賃と車建運賃について、どのような場合にどちらの運賃の適用が適切なのか、わかりやすく示すのが良いのではないか。
- ・利用運送手数料に関して、上限の数字や、何%という数字を示す考えがあるのか。
- ・改正後の「標準的な運賃」について、荷主と運送事業者がうまく連携して、適切に運用していくことが重要。
- ・トラック事業者が荷主の拠点近くの敷地外で荷待ちする場合の取扱いについて、荷主と運送事業者が共通の認識を得られるよう、改定後の標準的な運賃をしっかりとご理解いただく必要がある。
- ・標準的な運賃の根拠や前提について、荷主や運送事業者にわかりやすく解説するようなものが示されるとよい。
- ・個建運賃を採用する場合に、結果として車建てより低い運賃しかいただけない事態にならないよう、最低保証の考え方があると望ましい。
- ・荷主を含む中小企業は、B to C企業や小規模な事業者ほど価格転嫁が困難な状況となっている。消費者の理解醸成も含め、我が国全体として価格転嫁が進むよう、政府全体として更なる環境整備をお願いしたい。
- ・標準的な運賃がうまくワークするよう、荷主を含む現場の事業者に対し、トラックGメンによる是正措置の対象となる行為類型をわかりやすく例示する等、周知徹底をお願いしたい。
- ・業種別に事情があり、荷役・荷待ちに要する時間は様々であることから、積込・取卸、附帯業務、待機時間料の設定に際しては、丁寧に発信する必要がある。
- ・運送事業者が荷主に対して粘り強く交渉し、荷主に理解して頂くことが必要。2024年問題は輸送能力不足と結び付けられがちだが、根底にあるのはドライバーの労働条件の改善であり、労

働時間と賃金が全産業並みかそれ以上なら、若い人達からも選ばれる産業となり、人手不足解消につながると思う。我々も、この現状を訴えていくよう努力していきたい。

- ・「標準的な運賃」の制度の実効性をいかに担保するかが重要。社会全体として、「標準的な運賃」を収受できる環境にもっていくプロセスが重要。
- ・積込・取卸、附帯業務、待機時間の対価や利用運送手数料を明示し、荷主に伝えることが、荷主の意識を変える第一歩となる。今後、荷主への全体周知、個別周知をしていくことが重要。
- ・公正取引委員会としては、道路貨物運送業における問題行為に対して、引き続き厳正に対処して参りたい。国交省のトラックGメンが現場で得た情報のうち、独占禁止法違反が疑われるものがあれば、公正取引委員会に情報提供されるスキームが考えられており、国交省と連携して対処して参りたい。
- ・ドライバーの方々は長時間の中で労災の事案も多く、健康に働き続けるためには今回の時間外労働の上限規制を是非とも円滑に施行しなければならない。そのためにも運賃の引上げは重要。
- ・荷役作業において、より安全で、短時間で、少ない人手で進める方向に誘導できる単価の設定を検討することが望ましい。
- ・荷役作業、荷待ち等について、契約段階と実際の運行時の状況が相違した際の取扱いについて、標準的な考え方が示されれば、「標準的な運賃」に基づく料金がより収受しやすくなるのではないかと。また、こうした点が明らかになると、更なる周知のための工夫もしやすくなる。
- ・実効性をいかに担保するかという指摘が多数あったが、まさにその通りである。
- ・日本のインフラである物流の重大な危機を、荷主、物流、トラック事業者、行政が共通認識、理念を持って乗り越えていくという立場で、引き続き議論を頂きたい。