

標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会（第3回）

議事要旨

日時：令和5年12月7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・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言（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、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：

・荷役作業について、フォークリフトより手積みの方が時間がかかるため、積込料は高くなる。他方、パレットを使うと積載率が落ち、手積みの方が一度で多く荷物を運べるので、積込料の費用が高くなったとしても、手積みのほうが良いじゃないかということにもなりかねない。このため、フォークリフトの使用へうまく誘導することが重要。

・トラックの回転率を上げるという考え方が重要で、リードタイムが伸びても、例えば、すべて朝一に集中すればトラック事業者としてはメリットがないため、回転率が上がるよううまく誘導する必要がある。

・2時間以内ルール※について、荷主の施設で2時間なのか、一運行当たり2時間なのか、整合性の取れた運用をする必要がある。

②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

・2時間以内ルールについて、ガイドライン上は、本来1時間以内を目標にしつつ、急にやるのは難しいので2時間以内としている。荷待ち・荷役を荷主の原因で起こしているという状況をなくしたいというのが基本的な考えであり、ガイドライン上、荷主側に課されている。あくまでも荷主側が計れる部分で時間を守っていただきたい。誤解のないよう気をつけて運用してまいりたい。

・トラック運送の現場の意見も聞いた上で、これまで意見を述べさせていただいたが、真摯に考えていただき感謝する。

・いろいろなシチュエーションがあり、提言であらゆることを書くのは難しいと思うので、解釈通達や解説集の作成にあたって、議論の機会を設けていただきたい。

・どうやって実効性を持たせ、活用するかが今後のポイント。トラック事業者、荷主に周知徹底をはかることが第一であるが、契約を書面化した上で、書面化された契約において、運賃と料金の別、下請け手数料が明示的に含まれているか等を確認できるよう、少し踏み込んだ対応ができないだろうか。

・「標準的な運賃」と実際の運賃との乖離があまりにも大きいことについて、「認めがたい」といった考え方を、少し踏み込んで示せないだろうか。

・これまで、取引力の差ゆえに、トラック事業者がコストを一方的に負担するという慣行が行われてきたところ、コストを明示することで荷主に負担していただくということで、明確化を図ることは非常に良いことである。本来であれば、標準的な運賃を示さなくても適正運賃を収受できるのが望ましいが、標準的な運賃と実際の運賃との乖離が進んでいるのであれば、こういうものを示し、かつ、問題があるものについては、より一層中企庁・公取等と連携して、多面的に監視・是正することが必要。

・基本的には、トラック事業者が、標準的な運賃を参考にして原価計算をし、荷主に理解をしていただくという流れであると思うが、実効性をどれだけもたせられるかがポイント。運賃は、「発」・「着」・「ルート」という総合行程の中で決まって来るが、附帯作業等の位置づけと荷主の責任が実際にどうなっていくのかまだわからない。料金を別にしたほうがよい運送形態もあれば一体的に契約したほうがよいものもある。荷主の責任の範囲や、荷主がどう対処すれば良いのか、という点などに注意が必要。

・2時間以内ルールについても、運行実態によって異なるので、解釈通達等で明らかにしていただきたい。2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増についても、着荷主が原因で荷待ちになっている場合、着荷主に確認して協力依頼する必要があるが、力関係で難しい面もあり、それを発荷主の責任に寄せてしまうと、実際の現場としては困ってしまう可能性がある。

・中小企業は、荷主といえども、様々な諸物価が上がる中で、特に人件費の高騰、労務費の転嫁が深刻な問題となっている。中小企業にヒアリングすると、諸物価が上がっている中で、物流費

も上がっているが、価格転嫁に対応しようとする姿勢が出始めている。政府全体で、引き続き、価格転嫁ができる環境整備、雰囲気醸成を強力に推し進め、物流費の価格転嫁がうまくいくきっかけになることを期待している。中小企業、消費者も含めた価格転嫁、デフレ脱却に向けた大きな取り組みが必要。

- ・トラック事業者が、労働条件の改善が喫緊の課題であることを認識し、荷主企業に理解をしていただくことが重要であり、労働組合としても、一緒になって荷主企業に物流業界の現状を説明し、理解を求めていきたい。

- ・また、最後は一般の消費者の理解が大切であり、広報活動も引き続き行っていただきたい。

- ・原価に基づいた運賃設定、運送約款の見直しにより、きめ細やかな契約が可能となり、適正運賃の収受につながっていくと考える。

- ・標準的な運賃を収受するために、トラック事業者として営業力の強化と交渉をやっていかなければならないが、標準的な運賃と実勢運賃との乖離は大きい。トラック事業者にとって標準的な運賃は理想であり、この実現によって労務改善が実現できるが、取引先は中小企業も多く、原資が足りないという状況にある。運賃は上げたいが、顧客との共存共栄も大事。一気に標準的な運賃を実現したいが、そのために段階を踏んで、あるいはどういうプロセスを踏んでいくのか、交渉する者として考えなければならないのではないかと。あまり大胆で実効性の伴わないような変革を相手方に求めるのは難しい面もある。

- ・具体的で、わかりやすく、やりやすい指標がないと事業者は何をやって良いのかわからないため、原価計算の事例集を出すことが必要ではないか。

- ・約款は、契約内容を示すもので、本来は個別に契約の中身を詰めていくものである一方、標準運送約款を使う場合は個別の認可を不要としている。このため、標準運送約款が守れないなら、個別の約款を作って認可申請をする必要がある。約款で決めた契約内容は重いものであり、しっかり守っていく必要がある。

- ・原価計算について、トラック協会においては、会員トラック事業者向けのセミナーを開催している。その中で、エクセルに数字を入力すれば原価計算ができるシステムをオープンにしている。

- ・独占禁止法又は下請法では、標準的な運賃との乖離をもって規制を行うことはできないが、公取としては、買ったたきが疑われる事例があれば、引き続き厳正に対処して参りたい。

- ・価格交渉・価格転嫁ができていないか、全業界を対象に調査をやっており、11月28日に公表したが、トラック業界が一番価格転嫁できていない。それでも、今回は前回よりも価格交渉できているし、転嫁率も数%上がってきている。これは、トラック事業者が発注者である場合の結果であるが、元請けの荷主に対する転嫁もまだ進んでいないと分析している。荷主への価格転嫁を関係省庁とも連携して訴えていきたい。ツールの一つとして、労務費の指針を公取、内閣官房に示していただいた。国交省とも連携し、各荷主企業への周知を進め、来年以降も労務費の転嫁の状況を見ていきたい。

- ・荷待ち時間の件については、業界に自主行動計画の作成を依頼した際、自分以外の荷主については把握・コントロールできないという声が多くあがった。しかしながら、まずは自主行動計画

を作ってもらって、実施した上で、それをすりあわせていくということではないか。物流効率化にコミットする姿勢を示し、フォローアップの過程を通じて改善していくということになるのではないか。

- ・パレット化をすると積載率が下がってトラックの数が増えるという場合もある。トラック事業者の負担が増える形になってしまうので、そこをどう考えるかということが課題。

- ・農産物は季節変動があるため、時期によっては個建、車建というように会社間でいろいろやりとりしながら決まっていく場合もある。全体の方向性は今回の案を取り入れつつ、どのような運賃構成とするかは個別の事情に合わせていくことが大事。トータルでの積載率の向上が最も重要であり、現場レベルでしっかり進むように努力したい。

- ・利用運送手数料を設定し、実運送事業者が利益を確保できるようにすることは理解できるが、多重下請け構造の温存につながるものがないよう、きちんとした解説が必要。

- ・それぞれの立場で都合の良いように解釈することで、今回の見直しの趣旨に外れるような解釈をすることがないようにしていくこと必要がある。

- ・指定の待機場所を持たない荷主が多い。予約システムの導入とともに、待機場所の確保も荷主の努力として必要なことを解釈として示していく必要がある。

- ・標準的な運賃だけですべてが解決できるわけではないということを強調したい。トラック G メンのほか、契約の書面化や実運送体制管理簿等の取引状況の透明性を高める取り組みも含めて取り組んでいきたい。

- ・劇的に労働環境、取引環境が変わる中で、現状打破ということも考えて行く必要があるのではないか。少なくとも、物流コストが取引のコストとしてきちんと入っていくことが必要であり、関係者が率直に話ができる環境整備が一番大事。それによって、お互いに win-win の関係になる。現状に固執することなく、よりよい物流ネットワーク、経済社会を築けるよう、行政としても最善を尽くしていきたい。

- ・トラックで価格転嫁が進まないのは、物量が減っていることも原因。市場の原理で上げられない側面もある。お客様に応じていただけない側面とトラック事業者側も消極的になっている側面もあり、そこをどう解決するかも課題である。

- ・様々な角度から議論いただいたことに御礼申し上げます。

- ・長年にわたって荷主、トラック事業者などの関係者が築いた高度な素晴らしい物流サービスが国民生活に根付いている中で、これをどうやって持続的に発展させていくかという問題意識が大元にあるのではないか。将来の日本の物流産業がどうあるべきか、ということを改めて考える必要があり、物流産業が持続的に発展し、働く人たちが誇りを持って働ける環境が整備されることが重要。

- ・本日の議論を踏まえ、座長一任という形で提言をまとめさせていただきたい。

- ・一同異議なし。

— 了 —