

第2回適正原価の設定に向けた有識者検討会

全ト協ヒアリングにおける寺岡会長・馬渡副会長の発言と質疑

- 全日本トラック協会会長の寺岡です。本日は貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。

適正原価の設定については、全国のトラック協会会員事業者の期待が大変大きく、今年初めに実施された実態調査においては業界をあげて協力させていただきました。また、今手元にありますが、今回のヒアリングに向けて全国の会員事業者から、延べ1,500件に上る大変多くの意見・要望が寄せられました。

本日は時間も限られておりますので、制度全般に関する重点的な項目に絞った発言させていただきますが、次回以降の議論の中でも具体的な意見を述べさせていただきたいと思います。

なお、全国から寄せられた個別の意見に関しては、別途、国土交通省に対し提出させていただきますので、今後の議論の中に反映し、特に実運送を担う中小零細トラック事業者における実態に即したきめ細かな制度設計をお願いいたします。

- 改めて申し上げるまでもございませんが、トラック適正化二法は、「エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上」を最大の目的として制定されたものと理解しております。

ご案内の通り、トラックドライバーの労働時間は全産業平均と比較して、2割長く、年間所得額は1～2割低いので、これを時間単価で見ると3割以上低いということになっています。にもかかわらず、毎年の賃上げ率は全産業平均に到底およばない状況となっています。

私共は業界をあげて、この適正原価を根拠として、適正な運賃・料金を收受し、トラックドライバーの適切な賃金の確保と経済的社会的地位の向上に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

また、適正原価制度は、私共トラック運送事業者には適正原価を下回らない取引が義務付けられ、事業許可更新制度の必要条件となります。しかしながら、全国の会員事業者の99%以上は中小零細事業者であり、多くの事業者は荷主との交渉力が極めて弱い状況にありますので、本制度遵守のためには、荷主の皆様のご理解とご協力が不可欠です。本検討会において荷主の皆様とも有意義な議論をさせていただき、実効性のある制度となることを期待しております。

～寺岡会長の発言に続き、馬渡副会長が提出資料に基づいて
業界の意見・要望内容について説明～

質 疑（概要）

（矢野委員）

- 適正原価の設定にあたり、車型・車種や地域の単位、運送形態などについて、細分化するほど設定するのが難しくなると思いますが、具体的にどこまで細かく設定するかなどについて、お考えをお聞かせください。

（寺岡会長）

- ご指摘のとおり、細分化するほど想像を絶する細かさになり、大変な作業になると思います。国土交通省とは様々な意見交換をしておりますが、どこまで細かく設定するか皆さんのコンセンサスがある程度得られるようにしていきたいと思っております。
- 国土交通省から、実態調査で実車率が7割近くあるというような話がありました。大手路線は8割から9割復荷があると思いますが、業界の大半を占める中小零細事業者は、ほとんど復荷がないのが実態です。また、ローリーや化学品、コンテナ、セメントバルク車など、車種によって復荷が全くないものもあり、そういった前提で適正原価を考えてもらいたいと思いますが、委員の皆様のご意見をいただきながら制度設計していきたいと思っております。

(首藤委員)

- 「実態に即した検討」を行う必要があると資料に記載されていますが、実車率や帰り荷の割合などの現状を前提にして制度設計してほしいということでしょうか。実態そのものに大きな課題もあり、変えていけないといけないという部分もあると思いますが、その実態を前提にしてほしいということでしょうか。

(寺岡会長)

- 実態として課題があって、改善するということももちろん重要ですが、今すぐ変えられないなど大きなハードルが幾つもあるため、業界内の声を聞くと、今の実態をある程度適正原価の制度設計に反映してほしいという思いです。