

## 2. 運賃のあり方について

---

## 貨物自動車運送事業法(抜粋)

(標準運賃及び標準料金)

### 第63条

国土交通大臣は、特定の地域(特別積合せ貨物運送に係る運賃及び料金にあっては、特定の地域間。以下この項において同じ。)において、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金がその供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合において、公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるときは、当該特定の地域を指定して、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による標準運賃及び標準料金を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

## 貨物自動車運送事業法(抜粋)

(事業改善の命令)

### 第26条

国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

一～四 略

五 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。

六 略

## 貨物自動車運送事業報告規則(抜粋)

### 第2条の2

一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者及び貨物軽自動車運送事業者は、運賃及び料金を定め又は変更したときは、運賃及び料金の設定又は変更後三十日以内に、次の各号に掲げる事項を記載した運賃料金設定(変更)届出書を、(中略)それぞれ提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二 事業の種別(一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業又は貨物軽自動車運送事業の別をいう。)

三 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金を適用する運行系統又は地域

四 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法(変更の届出の場合に

2 あつては、新旧の対照を明示すること。)

五 実施日

## 運賃及び料金に対する事業改善命令の発動に係る処理方針について(平成15年通達 国自貨第86号)

### 1. 運賃及び料金に対する**事業改善命令発動基準**について

多種多様な運賃及び料金に対し、改善命令を発動する基準を一律に示すことは困難であることから、個別の事案に応じて判断することが必要であるが、例えば、**以下のような事例**が該当するものと考えられる。

#### (1) 荷主に対し不当な差別的取扱いとなるおそれがある場合

- ・特定の大口荷主や長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたり、一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となっているもの。
- ・貨物の重量、距離等に関係なく一律に1個〇〇円としているもの
- ・貨物の商品価格の〇〇%としているもの

#### (2) 他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合

- ・特定の市場を対象に、他の事業者の排除のみを目的として、一定期間にわたり継続的に著しく原価を下回るような極端な運賃・料金を提供して、その収奪を狙うようなもの
- ・**同様のサービスを提供する他の事業者との関係において、著しく安く、継続的に過積載や過労運転など安全性を阻害した不当な条件での競争を前提としているもの**

#### (3) 社会経済情勢に照らし不当に高すぎる運賃・料金の場合

#### (4) 宅配、引越等個人を対象とする運賃・料金について、利用者が容易に理解することが困難なものや利用者に不測の損害を与えるおそれがある場合

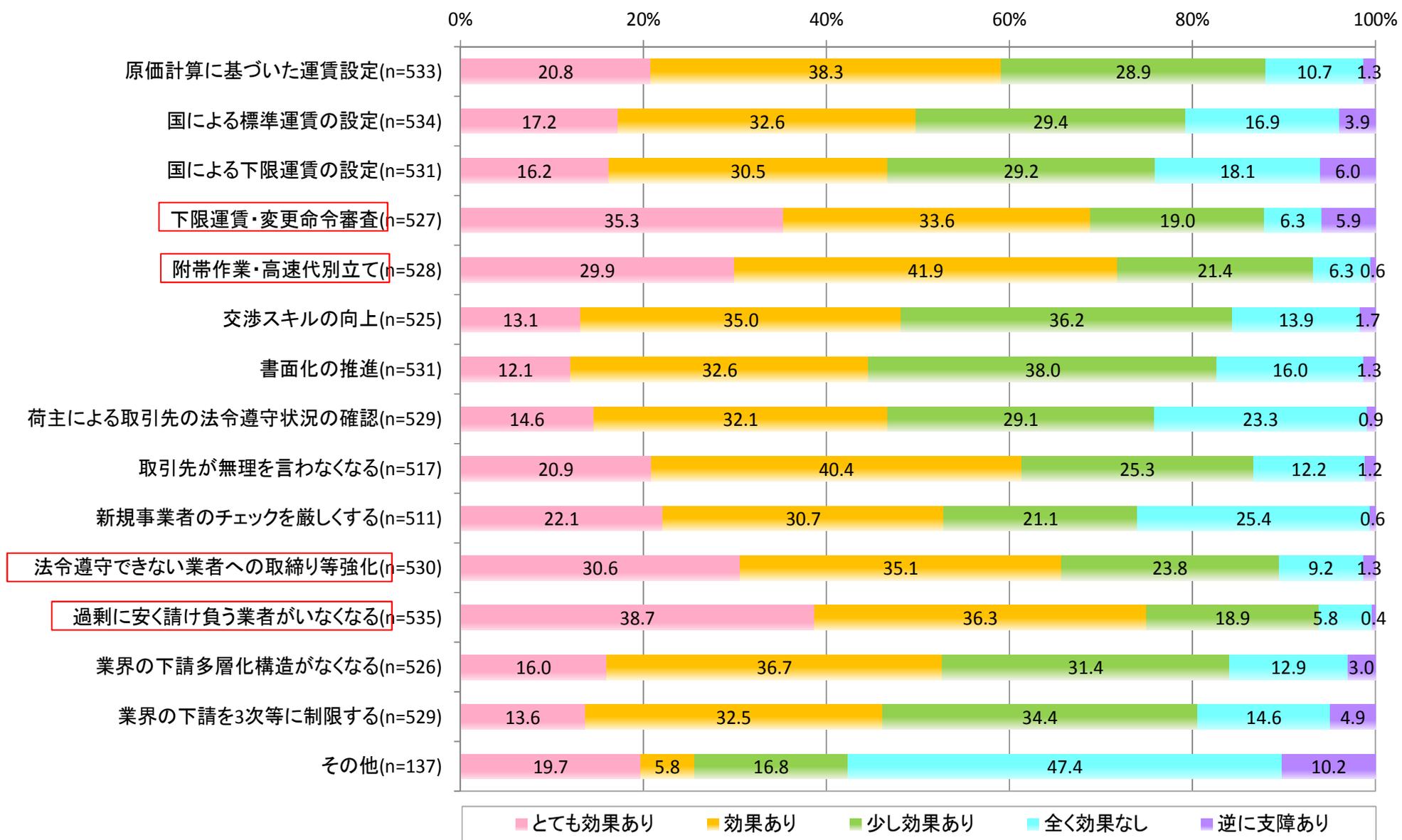
- ・割増又は割引の適用範囲が不明確なもの
- ・実費の範囲が不明確なもの

3

#### (5) 及び2. 以下 略

Q49:「十分な運賃・料金の收受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)

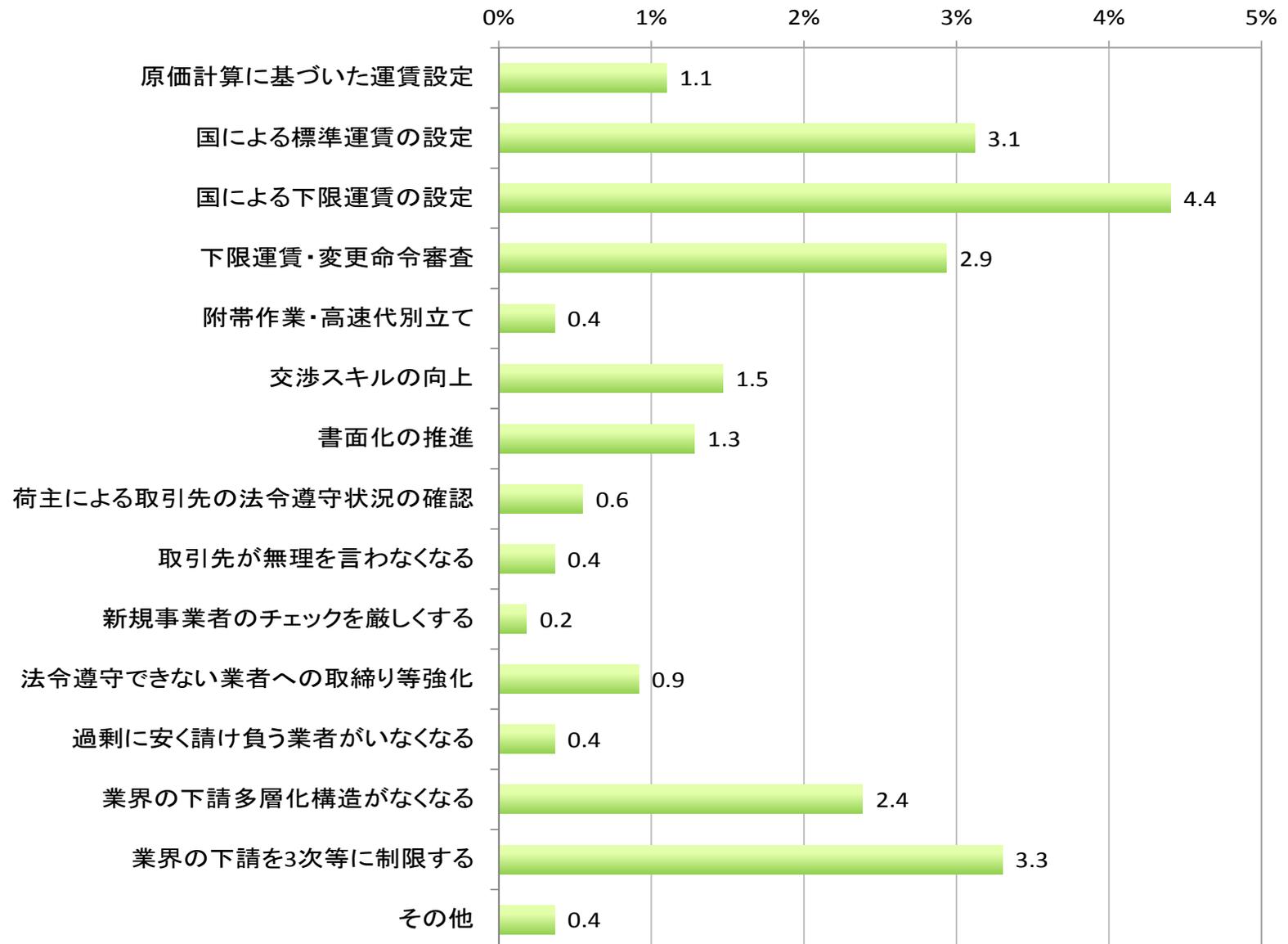
Q49 効果的な收受方法



Q51: 運賃・料金収受方法において、特に支障がある方法を2つまでご回答ください。(複数回答)

## Q51 特に支障がある方法

(複数回答,n=545)



# 特に支障がある方法とその理由(上位5位)

## 1位:国が「目安となる下限運賃」を提示する(ただし「強制」はしない)

| 記述内容                                  |
|---------------------------------------|
| ・下限価格が基準運賃となってしまう、運賃を下げられる可能性がある(12件) |
| ・標準運賃は各県のインフラ事情で違うと思う。                |
| ・強制力がなければ意味が無い。                       |
| ・目安となる下限運賃の提示は、正規の運賃交渉に支障があると思う。      |
| ・顧客により契約料金が下がる場合がある。                  |
| ・荷主が最低限の運賃でもできるのかと誤解する可能性がある。         |
| ・絶対に法律の間をぬってくる業者がいるため。                |
| ・その価格をベースに議論がされて、原価の話合いや効率化が進まなくなる。   |

## 2位:トラック業界における下請を2次、3次等に制限する

| 記述内容   |
|--|
| ・繁忙期の車両確保が困難になる(4件)  |
| ・仕事がなくなる(2件)   |
| ・繁忙期に手配がつかなくなる。  |
| ・全ての業務に対応する事が難しくなる。  |
| ・トラックドライバー不足による下請け依頼は必須。   |
| ・運送業者間の助け合いできないパターンが出てくる。  |
| ・大手運送業界のみ生き残り、中小企業倒産の恐れ。   |
| ・荷物をさばきにくくなる。  |
| ・元請と下請のバランスが崩れる(下請同士ででけんかになる)。   |
| ・下請けを使用しにくくなる  |
| 6 水屋でない一般運送業者が、引受先を探すのは簡単ではなく、手間や時間がかかる。いろんなところに声を掛け合うことになるので、3次までなどと制限するのには無理がある。 |

## 3位: 国が「目安となる標準運賃」を提示する(ただし、「強制」はしない)

| 記述内容                                |
|-------------------------------------|
| ・標準運賃が低く設定され、最低料金を希望する荷主が増える(4件)    |
| ・強制力がなければ意味がない(2件)                  |
| ・付加価値が求めづらくなる。                      |
| ・その価格をベースに議論がされて、原価の話合いや効率化が進まなくなる。 |
| ・運賃のベースがどこなのかわからない。                 |

## 4位: 国が「下限運賃」を提示し、かつ、違反があれば運賃・料金の変更命令審査を行う

| 記述内容  |
|---|
| ・他社に仕事が行ったり、その後の取引に支障が出る(4件)  |
| ・下限運賃(最低)での契約となり、コスト負担を強いられることとなる(4件)   |
| ・荷主と運送事業者間で話し合いによる解決を図るという構図が崩れる。   |
| ・自分達を含めて地域のかかなりの数の事業者が指導対象になるので。  |
| ・荷物に態様が千差万別であり問題がでる。  |
| ・運送方法が多様化しているため、1運行あたりの下限が事業者ごとに異なる。生産性向上に努めた事業者ほど低価格かつ高収益を実現しているため、政府決定の下限価格がもし上回るようなことがあれば、消費者余剰と需要が減りかねない。 |

## 5位: トラック業界における「下請けが多層化した構造」がなくなる

| 記述内容   |
|--|
| ・忙しい時期に仕事を他社に依頼したり、車両確保が困難になるなど仕事がまわらなくなる(9件)                            |
| ・トラック輸送は地域、車種、温度帯の多様にわたり、協力会社の存在は不可欠。仲介料だけを目的としている業者が問題であり、多層化自体は業界的に必要。 |
| ・仕事を受けるに当たり下請けも大事。   |

| 方策  | 期待される効果・メリット  | 課題・懸念  |
|---|---|--|
| ①個々の事業者が各々の原価計算に基づき運賃を設定する。                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・価格交渉実施の際の一つの目安となる。</li> <li>・事業者が独自のコストを付加して原価を算出することが可能</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・原価計算を活用しない者に対しての強制力ある指導は困難。</li> </ul>   |
| ②国が一定の条件(モデル)を基に標準運賃を試算し公にする。                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・価格交渉実施の際の一つの目安となる。</li> <li>・事業者が個々に原価計算をしなくても、「国が定めた一定の目安」として交渉が可能。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車運送事業法で定める標準運賃とは異なる。(なお、同法で標準運賃を設定できる場合は極めて限定的な場合に限られている。)</li> <li>・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。</li> <li>・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「モデル運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。</li> <li>・荷主との交渉が不利になる(既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる)おそれがある。</li> <li>・「モデル運賃」によらない場合でも、強制力ある指導は困難。</li> </ul> |
| ③国が一定の条件(モデル)を基に下限運賃を試算し公にする。                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・価格交渉の際の下限が明確に示される。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。</li> <li>・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「下限運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。</li> <li>・荷主との交渉が不利になる(既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる)おそれがある。</li> <li>・「下限運賃」によらない場合でも、強制力ある指導は困難。</li> </ul>  |
| ④国が下限運賃を設定し、これを下回る運賃の報告があった場合には変更命令を行うかどうか審査する。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・価格交渉の際の下限が明確に示される。</li> <li>・下限遵守のインセンティブが働く</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。</li> <li>・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「下限運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。</li> <li>・荷主との交渉が不利になる(既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる)おそれがある。</li> <li>・実効性の確保が大きな課題(特約運賃も多い中で運賃の実態の把握が極めて困難。また、事業者が下限運賃をどの程度遵守するか見極める必要がある。)</li> </ul>                                  |