



令和2年3月12日

運輸審議会

会長 原田 尚志 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令2第6001号
事案の種類	一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示

2 公述しようとする者

(ふりがな)	こうえきしゃだんほうじん ぜんにつぼんとらつくきょうかい まわたり まさとし
氏名	公益社団法人 全日本トラック協会 馬渡 雅敏
(郵便番号)	〒160-0004
住所	東京都新宿区四谷3-2-5
職業	副会長
年令	64歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

賛成

反対

4 利害関係を説明する事項

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

03-3354-1009 (代表)

令和2年3月

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示に係る 公 述 書

公益社団法人全日本トラック協会
副会長 馬 渡 雅 敏

全日本トラック協会を代表して、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示に対する意見を述べさせていただきます。

【トラック運送事業の現状】

トラック運送事業は平成2年に貨物自動車運送事業法の施行により、それまでの免許制から許可制になる等参入規制が緩和されました。また、運賃についても、それまでの国による認可制から事前届出制（平成15年からは事後届出制）となったところ
です。

この影響からトラック運送事業者数は平成2年度の約4万者から平成29年度には約6万2千5百者と約1.5倍に増加した一方で、車両数は概ね110万両から140万両で推移しており、事業者規模の小規模化が進んでおります。また、輸送数量は約24億トンから30億トンと約1.25倍の増加にとどまっており、事業者数の増加と小規模化に加え、バブル崩壊後の長引く不況により事業者間の競争が激化し、運賃や料金の低廉化が進行しています。

運送事業者としては十分な運賃や料金が収受できないことから、収益性の悪化や過当競争によるトラックドライバーの低賃金、長時間労働を招く結果になっており、その結果、全産業と比較し、トラックドライバーの労働時間は2割長く、年間所得も大型ドライバーで約1割、中小型ドライバーで約2割低い状況です。

現在はトラックドライバーの有効求人倍率が全職業と比べて約2倍高くなる等人手不足が顕在化してきており、このままでは国民生活と経済の重要なライフラインであるトラック運送事業が安全性を確保した上でその役割を果たせなくなる懸念が懸念されます。

【貨物自動車運送事業法の改正】

上記の状況のみならず、更に平成30年6月には働き方改革関連法が成立し、全産業に対して時間外労働の上限規制が設けられたところです。トラックドライバーには猶予期間が設けられたものの、令和6年4月から罰則付きの時間外労働の上限（年960時間）規制が適用されることとなっております。

トラック運送業界としては、従業員、特にトラックドライバーの長時間労働の是正のため、トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画や働き方改革の実現に

に向けたアクションプランを策定し、各種の取組を推進しているところです。また、国土交通省を始めとする関係行政にご協力を賜りながら、荷主と運送事業者による取引環境や長時間労働の是正に向けた取組も行っております。

しかしながら、トラックドライバーの働き方改革を推進するためには、トラック運送業界の努力だけでは難しい部分も多く、発・着荷主のご理解とご協力が非常に重要となります。

これらのことをご理解頂き、平成30年12月に議員立法により、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」を4本の柱とする「改正貨物自動車運送事業法」が成立したところです。

【標準的な運賃】

改正法の大きなポイントの一つである「標準的な運賃の告示制度の導入」は、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的という趣旨から創設されたものであり、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することなどを前提に算定されたと聞いております。

トラック運送業界は、過当競争であること、小規模・零細企業が多いこと等から荷主への価格交渉力が弱く、必要なコストが賄えない運賃で輸送せざるを得ない状況もあります。

トラック運送事業者として重要なことは、安全対策、環境対策、法令遵守の3点です。その内、安全対策、環境対策に効果的な取組としては、新しい車両を導入することですが、現状の運賃水準では、法定耐用年数による車両の代替はおろか、安全基準・環境基準の更新サイクルに見合った期間や、一般的なトラック車両の購入に係る融資の返済期間等、望ましい期間内で車両を代替することは非常に難しく、車両の入替期間は本来の理想的期間に比べ長期化傾向にあるところです。また、法令遵守についても、現在の低水準の運賃では新たなドライバー確保のための資金を確保できないどころか社会保険の未納付等法令違反を犯す事業者もおります。

国土交通省の説明によると、標準的な運賃の基礎的な考え方としては、適正な原価に適正な利潤を加えたものを基準とし、その算定に当たっては、トラックドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正し、コンプライアンスを確保できることを前提とするとのことでした。

トラック運送業界としては、国土交通省の考え方に全面的に賛成しております。是非、この考え方に沿って算定され、公表されている運賃（案）を正式に告示していただきたいと思っております。

今後、正式に告示される標準的な運賃はトラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しとなるものです。そのため、告示の際には、国土交通省自ら直接荷主企業に理解促進を図る活動をして頂きたく、また、運送事業者に対しては、その算定基礎など、荷主との交渉の際に活用できるわかりやすい説明資料を公表して頂きたくお願い致します。

最後に、本制度は令和5年度末までの時限措置です。トラックドライバーの労働条件の改善のためにも、早急に告示されることを要望致します。