

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の
告示事案に関する公聴会における
質問に対する回答

令和2年4月2日

運輸審議会公聴会

運輸審議会委員からの質問に対する国土交通省の回答

- 「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、標準的な運賃を定める」とあるが、「適正な原価」の計算において、その根幹にかかわると思われる主要な費用項目についてご説明いただきたい。また、「適正な利潤」とは何か、その考え方についてお示しいただきたい。・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 諮問された「標準的な運賃」における時間制運賃の基礎額に記載されている基礎走行距離が、平成2年の運賃料金表に記載されていた距離と比較して20%から30%から30%程度増加しているが、増加した理由は何か。・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 公述人からは、事業者の代表的な立場から公述いただいたが、今般の「標準的な運賃」の告示制度について、現時点での関係各者のそれぞれの受け止め・理解について、国土交通省はどのように認識しているか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 消費税引き上げ、暖冬に加え昨今の新型コロナ問題によって経済環境も急激に悪化しており、荷主との交渉も一層の難化が想定される。そうした状況下で今般の「標準的な運賃」の実効性を如何に確保するかは重要な課題と思われるが、国土交通省としてどのような対策を考えているか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 「標準的な運賃」の告示制度の導入による効果は、トラックドライバーに対する適正な労働環境の整備と適正な賃金の確保であると期待されているところ、この告示制度によって荷主との価格交渉が改善された場合に、その収益が本当にトラックドライバーに回って、制度の恩恵を受ける状況になるのかどうかを、フォローアップ等も含めてどのように確認するのか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

運輸審議会委員からの質問に対する国土交通省の回答

○二村委員からの質問に対する国土交通省の回答

「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、標準的な運賃を定める」とあるが、「適正な原価」の計算において、その根幹にかかわると思われる主要な費用項目についてご説明いただきたい。また、「適正な利潤」とは何か、その考え方についてお示しいただきたい。

「適正な原価」の計算における主要な費用項目として、コストの大部分を占める「人件費」と「車両費」の2つの考え方について、説明申し上げる。

「人件費」は、ドライバーの年間所得が全産業平均に比べ約1割から2割低いという低賃金の現状を改善しなければ有効求人倍率が改善せず、ドライバー不足の問題が解決しないという課題を解決するために、全産業平均値を用いている。

「車両費」では、車両償却年数を5年と設定している。これは、

① 車両購入のために受けられる融資の返済期間やリース車両の半数の使用年数が5年であること

② 車両の修繕費用も購入から5年を経過すると増加する

という調査結果を踏まえた実態を参考としており、またASVという安全技術も5年単位で普及・促進を進めており、事業者に対して安全・環境性能の高い車両への買替えを促すという政策的な観点からも5年で設定している。

「適正な利潤」については、タクシー・バス等の交通モードと同様に、自己資本比率を用いている。タクシー・バス事業とトラック運送業では、業種は異なるが、営業所を有していること、車両を使用した事業であること等から同様の事業形態であり、「利潤」も同様の基準を用いることで適正なものが算定できると考えている。

○和田委員からの質問に対する国土交通省の回答

諮問された「標準的な運賃」における時間制運賃の基礎額に記載されている基礎走行距離が、平成2年の運賃料金表に記載されていた距離と比較して20%から30%から30%程度増加しているが、増加した理由は何か。

実態調査の結果、1回の運送における平均速度が一般的に上昇していることを踏まえて設定したもの。車両性能が向上したことや、高速道路を含めた道路整備が進んだこと等が背景にあるものと考えている。

○山田委員からの質問に対する国土交通省の回答

公述人からは、事業者の代表的な立場から公述いただいたが、今般の「標準的な運賃」の告示制度について、現時点での関係各者のそれぞれの受け止め・理解について、国土交通省はどのように認識しているか。

公述人からはトラック運送事業の経営者の立場から賛成いただいたが、もう一方の雇用者の立場である労働組合からも、標準的な運賃の告示に対する期待が示されている。

また、荷主団体についても、事前の説明を行ったところでは、トラックドライバーの人手不足の現状を踏まえ一定の理解をいただいている。また今回の標準的な運賃の告示を機に、運送事業者の業務の効率化を図る施策が進む契機となればよいという団体もある。

○牧会長代理からの質問に対する国土交通省の回答

消費税引き上げ、暖冬に加え昨今の新型コロナ問題によって経済環境も急激に悪化しており、荷主との交渉も一層の難化が想定される。そうした状況下で今般の「標準的な運賃」の実効性を如何に確保するかは重要な課題と思われるが、国土交通省としてどのような対策を考えているか。

標準的な運賃を告示するだけでなく、告示後も、その計算方法や考え方を盛り込んだ通達を発出し、広く周知徹底に努めたい。また荷主側にも同様のものを示し、理解を促す必要性があると考えている。また告示後の運賃の推移や、ドライバーの賃金の推移についても、しっかりとフォローアップを行っていく。

標準的な運賃を告示したにも関わらず、事業者からの「状況が改善しない」等の輸送の安全に関わる申し立てがあれば、「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（平成30年法律第71号）に基づく荷主への勧告制度や働きかけを通してしっかりと対処していきたい。

また、「下請代金支払遅延等防止法」（昭和31年法律第120号）や「独占禁止法」（昭和22年法律第54号）への抵触が疑われる事案が発生した場合には、中小企業庁や公正取引委員会と連携して対応していきたい。

○河野委員からの質問に対する国土交通省の回答

「標準的な運賃」の告示制度の導入による効果は、トラックドライバーに対する適正な労働環境の整備と適正な賃金の確保であると期待されているところ、この告示制度によって荷主との価格交渉が改善された場合に、その収益が本当にトラックドライバーに回って、制度の恩恵を受ける状況になるのかどうかを、フォローアップ等も含めてどのように確認するのか。

トラックドライバーの賃金の推移は、標準的な運賃の告示後の運賃額の推移と合わせて、しっかりフォローアップを行う。調査方法や期間は今後関係機関とも連携しながら検討していくが、標準的な運賃の告示が令和5年度末までの時限措置となっており、早急に調査の詳細は固めていきたいと考えている。