

「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

1. 本検討会の趣旨・目的及び本報告書の位置づけ

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、労働条件の改善が喫緊の課題となっている。こうした中、トラックドライバーの健康と安全を確保し、物流産業を魅力ある職場とするため、令和6年4月より、ドライバーにも「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(平成30年法律第71号)が適用されるが、これにより物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面している。加えて、労働時間の短縮に伴い、賃金の減少を懸念する声もある中で、賃上げ原資確保に向けた取組を早急に進める必要がある。

こうした中、令和5年6月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」でとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」においては、貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款¹」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図ることとされた。加えて、同年10月の「物流革新緊急パッケージ」においても、現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げについて、年内に対応することが改めて示されている。

こうした問題意識の下、同年8月から、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等を構成員とする「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を設置し、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」の見直しに係る論点整理と方向性について議論を行った。本報告書は、本検討会において提示された様々な論点に係る議論の結果を踏まえ、見直しの方向性を提言するものである。

¹ 標準貨物自動車運送約款

2. 見直すべき事項

「標準的な運賃」は、実運送を担うトラック事業者が、法令を遵守して健全な事業運営を行っていく際の参考指標として平成30年に創設された制度であり、現行告示は令和2年4月に告示されたものである。また、「標準運送約款」は、トラック事業者が荷主等と締結する運送契約のひな形であり、平成29年には、運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備する観点で見直しが行われた。物流業界においては、これらの制度の活用をはじめ、さまざまな取組が進められてきたところであるが、依然として、ドライバーの労働条件の改善や取引環境の適正化に向けた取組は道半ばである。

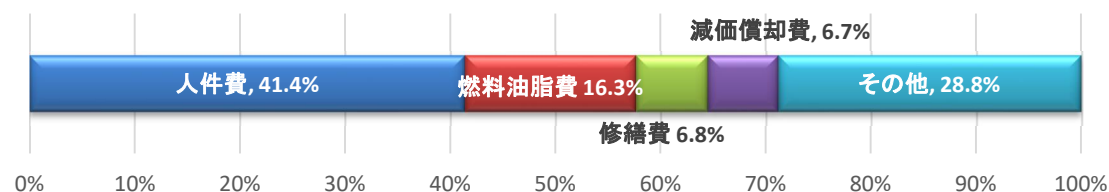
今般の見直しは、物流の持続的な成長を確保するため、現行の商慣行を前提とすることなく、これを是正し、実運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備を目的として実施するものである。このため、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」について、以下のとおり、①荷主等への適正な転嫁(2.1(1)、(2)、2.2(1))、②多重下請け構造の是正等(2.1(3)、2.2(2)、(3))、③多様な運賃・料金設定等(2.1(4)、(5)、2.2(4))の観点から、見直しを図る必要がある。

2.1 標準的な運賃

(1) 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

トラック運送業における運送原価の構成は、人件費(41.4%)に次いで、燃料油脂(16.3%)、修繕費(6.8%)、車両等の減価償却費(6.7%)の順に高く、これらが約7割を占めている。

<参考1:トラック運送事業者の平均原価構成比>



出典:経営分析報告書-令和3年度決算版(公益社団法人 全日本トラック協会)

【運送原価】

令和2年4月に告示された現行の「標準的な運賃」の運賃表は、令和元年10月にトラック運送事業者を対象に実施した原価調査結果に基づき算出したものであるが、足下の燃料(軽油)価格をはじめとした物価高の影響により、運送原価も上昇していると考えられることから、現行の運賃表の算出に用いた運送原価は、足下の物価動向と乖離が生じている可能性がある。このため、令和5年9月に改めて原価調査を実施し、その結果および直近の統計資料等に基づいて、足下の市場動向を反映した運賃表に見直すべきである。

<参考2: 主な運送原価の改定値>

【固定費】

| 算出根拠 | | | 赤字は変動値 |
|-------|-----------------|--|----------------------------|
| | | | 単価(年当り) |
| 人件費 | 時給(所定内) | 令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定 | 2,340⇒2,336円 |
| | 福利費率(給与等に対する割合) | 経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会) | 16.6⇒17.0% |
| | 年間労働時間 | 週40時間を前提 | 2,086時間 |
| | 算出式 | 2,336円 × 1.17 × 2,086時間 | |
| 車両償却費 | 車両の調達価格 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 10,833,840 ⇒12,716,125円 |
| | 付属備品等の費用 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 267,703 ⇒330,803円 |
| | 車両償却年数 | 事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定 | 5年 |
| | 算出式 | ((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。 | |
| | | | 5,691,526 ⇒5,701,288円 |
| | | | 2,220,308 ⇒2,609,385円 |

【変動費】

| 算出根拠 | | | 単価(km当り) |
|--------|--|--|------------------|
| 燃料費 | 軽油単価 | 変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓとする。 | 100⇒120円 |
| | 燃費 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 5.1⇒4.48km/ℓ |
| | 算出式 | 120円 ÷ 4.48km/ℓ | |
| タイヤ費 | タイヤ1本当り費用 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 33,103⇒36,955円 |
| | タイヤ交換本数 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 9.5⇒10.2本 |
| | タイヤ交換1回分の工賃 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 23,023⇒18,082円 |
| | タイヤ交換走行距離 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 75,394⇒67,668km |
| 算出式 | (36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km | | 45⇒5.8円 |
| 車検・修理費 | 年間車検整備費 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 231,881⇒265,112円 |
| | 年間一般修理費 | 原価調査結果の値×地域物価指数により設定 | 169,344⇒199,070円 |
| | 次回車検・修理までの走行距離 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 70,215⇒71,728km |
| | 算出式 | (265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km | |

【改定運賃イメージ】

足下の市場動向の反映により、距離制運賃は、平均して 8.7%上昇しており、車種別にみると、小型車は 6.8%、中型車は 6.5%、大型車は 9.0%、トレーラーは 12.3%上昇する。また、時間制運賃については、基礎額について平均して 7.1%上昇しており、車種別にみると、小型車は 5.2%、中型車は 5.4%、大型車は 7.6%、トレーラーは 10.2%上昇する。

<参考3: 距離制運賃表改定イメージ、改定後の上昇率>

○一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件(改定案)
I 距離制運賃表

全国平均(参考)

| キロ程 | 車種別 (2tクラス) | 中型車 (4tクラス) | 大型車 (10tクラス) | トレーラー (20tクラス) |
|----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 10km | 14,760 | 17,000 | 21,860 | 27,720 |
| 20km | 16,590 | 19,130 | 24,800 | 31,690 |
| 30km | 18,430 | 21,260 | 27,750 | 35,660 |
| 40km | 20,260 | 23,390 | 30,690 | 39,630 |
| 50km | 22,090 | 25,520 | 33,630 | 43,600 |
| 60km | 23,930 | 27,660 | 36,570 | 47,560 |
| 70km | 25,760 | 29,790 | 39,510 | 51,530 |
| 80km | 27,590 | 31,920 | 42,460 | 55,500 |
| 90km | 29,430 | 34,050 | 45,400 | 59,470 |
| 100km | 31,260 | 36,180 | 48,340 | 63,440 |
| 110km | 33,090 | 38,280 | 51,190 | 67,270 |
| 120km | 34,910 | 40,380 | 54,040 | 71,110 |
| 130km | 36,740 | 42,480 | 56,890 | 74,940 |
| 140km | 38,570 | 44,580 | 59,750 | 78,770 |
| 150km | 40,390 | 46,680 | 62,600 | 82,600 |
| 160km | 42,220 | 48,780 | 65,450 | 86,440 |
| 170km | 44,050 | 50,880 | 68,300 | 90,270 |
| 180km | 45,870 | 52,980 | 71,150 | 94,100 |
| 190km | 47,700 | 55,080 | 74,000 | 97,940 |
| 200km | 49,520 | 57,180 | 76,850 | 101,770 |
| 200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額 | 3,640 | 4,160 | 5,620 | 7,540 |
| 500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額 | 9,090 | 10,400 | 14,040 | 18,860 |

全国平均(参考) **差(率)**

| キロ程 | 車種別 (2tクラス) | 中型車 (4tクラス) | 大型車 (10tクラス) | トレーラー (20tクラス) |
|----------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 10km | 4.5% | 4.4% | 6.3% | 8.3% |
| 20km | 4.9% | 4.9% | 6.9% | 9.3% |
| 30km | 5.4% | 5.3% | 7.5% | 10.0% |
| 40km | 5.8% | 5.6% | 7.9% | 10.6% |
| 50km | 6.1% | 5.9% | 8.2% | 11.2% |
| 60km | 6.4% | 6.1% | 8.5% | 11.6% |
| 70km | 6.6% | 6.4% | 8.8% | 11.9% |
| 80km | 6.8% | 6.5% | 9.0% | 12.2% |
| 90km | 7.0% | 6.7% | 9.2% | 12.5% |
| 100km | 7.1% | 6.8% | 9.4% | 12.8% |
| 110km | 7.2% | 6.9% | 9.5% | 12.9% |
| 120km | 7.3% | 7.0% | 9.6% | 13.1% |
| 130km | 7.4% | 7.1% | 9.7% | 13.3% |
| 140km | 7.5% | 7.1% | 9.8% | 13.4% |
| 150km | 7.6% | 7.2% | 9.9% | 13.5% |
| 160km | 7.6% | 7.3% | 10.0% | 13.6% |
| 170km | 7.7% | 7.3% | 10.1% | 13.7% |
| 180km | 7.8% | 7.4% | 10.1% | 13.8% |
| 190km | 7.8% | 7.4% | 10.2% | 13.9% |
| 200km | 7.8% | 7.5% | 10.2% | 14.0% |
| 200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額 | 9.0% | 8.6% | 11.7% | 16.0% |
| 500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額 | 9.0% | 8.4% | 11.6% | 16.1% |

<参考4: 時間制運賃表改定イメージ、改定後の上昇率>

II 時間制運賃表 (単位:円)

| 種別 | 車種別 | | | | | | |
|-----|--------------------------|--|----------------|-----------------|-------------------|--------|--------|
| | 局別 | 小型車 (2tクラス) | 中型車 (4tクラス) | 大型車 (10tクラス) | トレーラー (20tクラス) | | |
| 基礎額 | 8時間制 | 基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km | 北海道 | 33,250 | 39,840 | 53,240 | 68,890 |
| | | | 東北 | 33,160 | 39,880 | 52,610 | 68,440 |
| | | | 関東 | 39,380 | 46,640 | 60,090 | 76,840 |
| | | | 北陸信越 | 34,630 | 41,160 | 54,400 | 70,020 |
| | | | 中部 | 36,390 | 43,230 | 56,440 | 73,120 |
| | | | 近畿 | 37,640 | 43,920 | 57,690 | 73,970 |
| | | | 中国 | 34,740 | 41,760 | 55,200 | 70,430 |
| | | | 四国 | 33,140 | 40,640 | 53,870 | 69,470 |
| | 九州 | 33,770 | 40,740 | 53,860 | 69,700 | | |
| | 沖縄 | 31,310 | 37,550 | 50,420 | 66,390 | | |
| | 北海道 | 19,950 | 23,900 | 31,940 | 41,330 | | |
| | 東北 | 19,900 | 23,930 | 31,570 | 41,060 | | |
| | 関東 | 23,630 | 27,980 | 36,050 | 46,100 | | |
| | 北陸信越 | 20,780 | 24,700 | 32,640 | 42,010 | | |
| | 中部 | 21,830 | 25,940 | 33,860 | 43,870 | | |
| | 近畿 | 22,580 | 26,350 | 34,610 | 44,380 | | |
| 中国 | 20,840 | 25,060 | 33,120 | 42,260 | | | |
| 四国 | 19,880 | 24,380 | 32,320 | 41,680 | | | |
| 九州 | 20,260 | 24,440 | 32,320 | 41,820 | | | |
| 沖縄 | 18,790 | 22,530 | 30,250 | 39,830 | | | |
| 加算額 | 基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに | 北海道 | 350 | 410 | 630 | 930 | |
| | | 東北 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | | 関東 | 350 | 410 | 630 | 930 | |
| | | 北陸信越 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | | 中部 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | | 近畿 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | | 中国 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | | 四国 | 340 | 410 | 630 | 920 | |
| | 九州 | 340 | 400 | 630 | 920 | | |
| | 沖縄 | 340 | 410 | 630 | 920 | | |
| | 北海道 | 2,790 | 2,930 | 3,150 | 3,700 | | |
| | 東北 | 2,780 | 2,910 | 3,130 | 3,680 | | |
| | 関東 | 3,710 | 3,890 | 4,180 | 4,920 | | |
| | 北陸信越 | 2,990 | 3,140 | 3,380 | 3,970 | | |
| | 中部 | 3,310 | 3,480 | 3,740 | 4,400 | | |
| | 近畿 | 3,430 | 3,600 | 3,870 | 4,550 | | |
| 中国 | 3,060 | 3,210 | 3,450 | 4,060 | | | |
| 四国 | 2,890 | 3,030 | 3,260 | 3,830 | | | |
| 九州 | 2,940 | 3,090 | 3,320 | 3,900 | | | |
| 沖縄 | 2,550 | 2,680 | 2,880 | 3,380 | | | |

II 時間制運賃表 **差(率)** (単位:%)

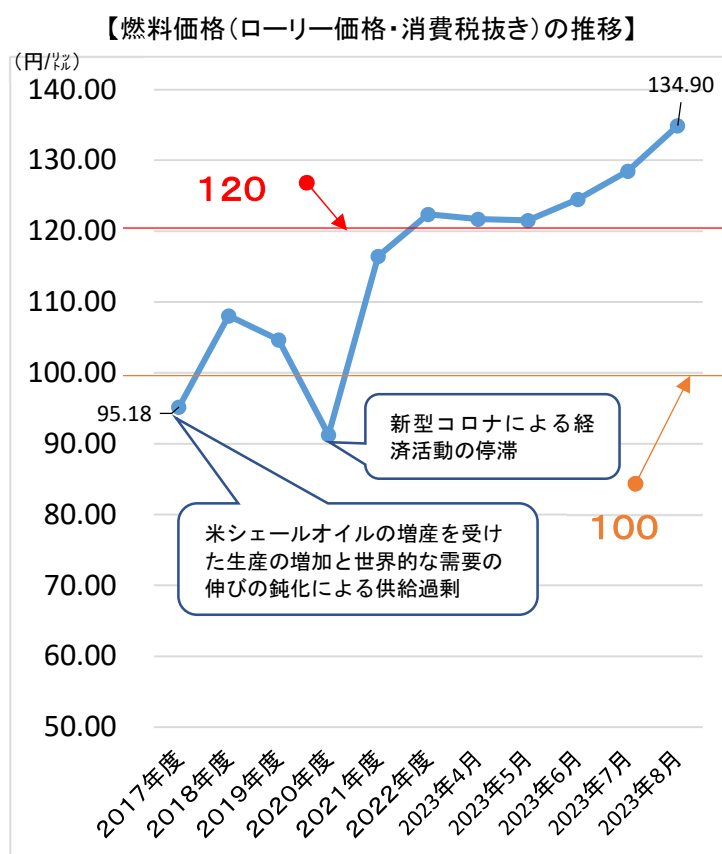
| 種別 | 車種別 | | | | | | |
|-----|--------------------------|--|----------------|-----------------|-------------------|-------|-------|
| | 局別 | 小型車 (2tクラス) | 中型車 (4tクラス) | 大型車 (10tクラス) | トレーラー (20tクラス) | | |
| 基礎額 | 8時間制 | 基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km | 北海道 | 6.9% | 6.9% | 9.7% | 12.4% |
| | | | 東北 | 10.6% | 10.6% | 11.5% | 14.7% |
| | | | 関東 | 0.8% | 1.9% | 3.8% | 6.1% |
| | | | 北陸信越 | 10.7% | 9.9% | 11.7% | 13.9% |
| | | | 中部 | 1.9% | 2.6% | 5.1% | 8.5% |
| | | | 近畿 | 5.8% | 4.5% | 7.4% | 9.7% |
| | | | 中国 | 7.2% | 8.1% | 10.5% | 11.9% |
| | | | 四国 | 7.9% | 10.4% | 12.3% | 14.7% |
| | 九州 | 9.3% | 10.2% | 12.1% | 14.9% | | |
| | 沖縄 | 11.8% | 10.8% | 12.5% | 16.7% | | |
| | 北海道 | 6.9% | 6.9% | 9.7% | 12.4% | | |
| | 東北 | 10.7% | 10.6% | 11.6% | 14.7% | | |
| | 関東 | 0.8% | 1.9% | 3.8% | 6.1% | | |
| | 北陸信越 | 10.7% | 9.9% | 11.7% | 13.9% | | |
| | 中部 | 1.9% | 2.6% | 5.1% | 8.5% | | |
| | 近畿 | 5.8% | 4.5% | 7.4% | 9.7% | | |
| 中国 | 7.1% | 8.1% | 10.5% | 11.9% | | | |
| 四国 | 7.9% | 10.4% | 12.3% | 14.7% | | | |
| 九州 | 9.3% | 10.1% | 12.1% | 14.9% | | | |
| 沖縄 | 11.8% | 10.8% | 12.5% | 16.7% | | | |
| 加算額 | 基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに | 北海道 | 25.0% | 20.6% | 23.5% | 31.0% | |
| | | 東北 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | | 関東 | 25.0% | 20.6% | 23.5% | 29.2% | |
| | | 北陸信越 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | | 中部 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | | 近畿 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | | 中国 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | | 四国 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | |
| | 九州 | 21.4% | 17.6% | 23.5% | 29.6% | | |
| | 沖縄 | 21.4% | 20.6% | 23.5% | 29.6% | | |
| | 北海道 | -2.1% | -2.0% | -1.6% | -2.1% | | |
| | 東北 | 2.2% | 2.1% | 2.6% | 3.9% | | |
| | 関東 | -2.9% | -2.8% | -2.3% | -2.8% | | |
| | 北陸信越 | 3.8% | 4.0% | 4.6% | 3.9% | | |
| | 中部 | -3.5% | -3.1% | -2.9% | -3.3% | | |
| | 近畿 | 0.9% | 1.1% | 1.6% | 0.9% | | |
| 中国 | 1.3% | 1.6% | 1.8% | 1.5% | | | |
| 四国 | 2.8% | 3.1% | 3.5% | 2.7% | | | |
| 九州 | 3.5% | 3.7% | 4.1% | 3.4% | | | |
| 沖縄 | 2.4% | 2.7% | 3.2% | 2.4% | | | |

【燃料費、燃料サーチャージ】

この際、燃料価格については、直近の燃料価格が概ね 120 円を超過して推移していることから、燃料費は 120 円/L として運賃表を算出している。このため、令和 5 年 3 月に「標準的な運賃」制度の一部であることが明確に位置付けられた「燃料サーチャージの基準価格も 120 円/L とし、その算出方法を「標準的な運賃」告示の中で明示するべきである。

また、標準運送約款において、燃料サーチャージの設定について明記し、燃料サーチャージの導入を基本とすることにより、燃料価格の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備すべきである。

<参考5: 燃料価格(ローリー価格・消費税抜き)の推移>



※資源エネルギー庁「石油製品価格調査」より年度平均算出

軽油引取税を含み、消費税(10%)は含まない

<参考6:燃料サーチャージ改定イメージ(基準価格を 120 円/L とする場合)>

※燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブル

| 調達している軽油価格 | 燃料サーチャージ 算出上の代表価格 | 燃料サーチャージ 算出上の燃料価格 上昇額 |
|-----------------------|----------------------|-----------------------------|
| 基準価格 | 120.00 円 | — |
| ～ 120.00 円/L | 廃止 | |
| 120.00 超 ～ 125.00 円/L | 122.50 円/L | 2.50 円/L |
| 125.00 超 ～ 130.00 円/L | 127.50 円/L | 7.50 円/L |
| 130.00 超 ～ 135.00 円/L | 132.50 円/L | 12.50 円/L |
| 135.00 超 ～ 140.00 円/L | 137.50 円/L | 17.50 円/L |
| 140.00 超 ～ 145.00 円/L | 142.50 円/L | 22.50 円/L |
| 145.00 超 ～ 150.00 円/L | 147.50 円/L | 27.50 円/L |
| 150.00 超 ～ 155.00 円/L | 152.50 円/L | 32.50 円/L |
| 155.00 超 ～ 160.00 円/L | 157.50 円/L | 37.50 円/L |
| 160.00 超 ～ 165.00 円/L | 162.50 円/L | 42.50 円/L |
| 165.00 超 ～ 170.00 円/L | 167.50 円/L | 47.50 円/L |
| 170.00 超 ～ 175.00 円/L | 172.50 円/L | 52.50 円/L |
| 175.00 超 ～ 180.00 円/L | 177.50 円/L | 57.50 円/L |
| 180.00 超 ～ 185.00 円/L | 182.50 円/L | 62.50 円/L |
| 185.00 超 ～ 190.00 円/L | 187.50 円/L | 67.50 円/L |
| 190.00 超 ～ 195.00 円/L | 192.50 円/L | 72.50 円/L |
| 195.00 超 ～ 200.00 円/L | 197.50 円/L | 77.50 円/L |
| 200.00 超 ～ 205.00 円/L | 202.50 円/L | 82.50 円/L |

【労務費】

また、運送原価の約 4 割を占める人件費(労務費)についても、その転嫁には課題がある。

令和 5 年に公正取引委員会が実施した特別調査の結果によれば、76.5%のトラック事業者が受注者の立場として、労務費を含めたコストの上昇を理由とした取引価格の引上げについて発注者に要請している一方で、労務費の転嫁率が 10%未満の受注者の割合は 35.5%であった²。また、中小企業庁の調査結果によれば、トラック運送業におけるコスト増に対する転嫁率は、全体として約 5 ポイント上昇している(令和 5 年 3 月:19.4%→9 月:24.1%)一方で、労務費の転嫁率は約 1 ポイントしか上昇していない(令和 5 年 3 月:18.2%→9 月:19.1%)³。以上を踏まえれば、労務費は、運送原価に占める割合が最も大きいにも関わらず、特に転嫁が進んでいない項目となっているのが現状といえるが、ドライバーの賃

² 内閣官房、公正取引委員会「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(令和 5 年 11 月 29 日) <https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

³ 中小企業庁「価格交渉促進月間(2023 年 9 月)フォローアップ調査の結果について(速報版)」(令和 5 年 11 月 28 日)

<https://www.meti.go.jp/press/2023/11/20231128005/20231128005.html>

上げを実現するためには、労務費の上昇分を適切に運賃として転嫁していくことが必要不可欠である。

<参考7:トラック運送業における価格転嫁の状況>

| | コスト増に対する 転嫁率 | 各要素別の転嫁率 | | |
|--------|-----------------|----------|-------|-------|
| | | 原材料費 | エネルギー | 労務費 |
| 令和5年3月 | 19.4% | 17.9% | 19.4% | 18.2% |
| 令和5年9月 | 24.1% | 17.2% | 20.6% | 19.1% |

(出典)中小企業庁「価格交渉促進月間(2023年9月)フォローアップ調査における価格転嫁」(令和5年11月28日)

この際、「標準的な運賃」では、ドライバーの労働条件の改善という、制度創設の趣旨に基づき、全産業平均の時給単価の平均値を基準として設定しており、実運送事業者が「標準的な運賃」を活用して算出した適正運賃を収受することができれば、労務費上昇分の運賃への転嫁が進み、ドライバーの賃上げに確実に繋がるものと考えられる。

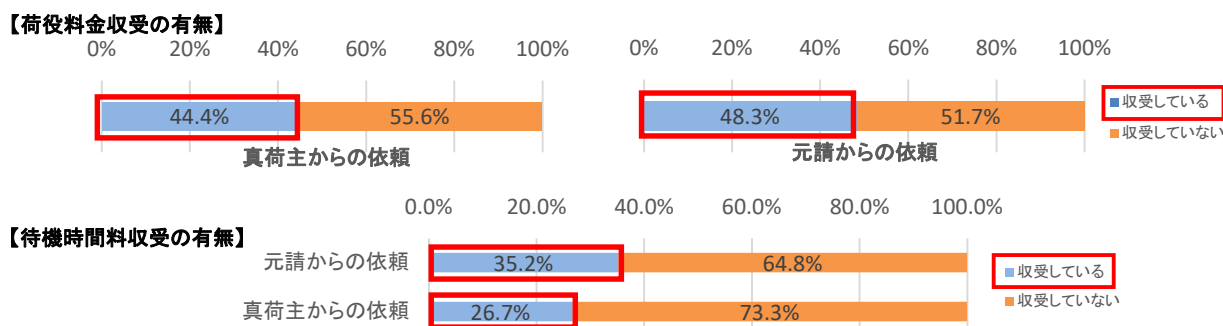
また、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(令和5年11月29日 内閣官房、公正取引委員会)においては、「発注者として採るべき行動/求められる行動」として、「労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料(最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など)に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。」が示されており、関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる公表資料の例として、「標準的な運賃」が挙げられている。

なお、同指針においては、「受注者として採るべき行動/求められる行動」として、発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料として「標準的な運賃」等の公表資料を活用することが示されている。発注者である荷主と、受注者であるトラック事業者の双方が、「標準的な運賃」を活用し、労務費を含むコスト上昇分の運賃への転嫁に向けて積極的な価格交渉を行うことが、ドライバーの賃上げ原資の確保の第一歩である。

(2) 荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価に対する標準的な水準

トラック運送事業者は荷主に対する交渉力が弱いことから、貨物の運送先で、ドライバーが契約にない附帯業務や長時間の荷待ちなどを強いられることが多い。しかし、荷役料金や待機時間料を荷主等から收受できている実運送トラック事業者は、全体の 3～5 割に留まるなど、トラック運送事業者は、自らが行った業務の対価を、荷主から十分に收受できていないという実態にある。このため、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価についても標準的な水準を示すべきである。

<参考8: 荷待ち・荷役作業等に係る料金の收受状況>



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和3年度）」

【待機時間料】

荷待ち時間に係る対価については、現行の「標準的な運賃」において、30 分以上の待機が発生した場合に加算する料金として、車格別に 30 分ごとの「待機時間料」が示されている。このため、現行制度の基本的な考え方は踏襲しつつ、足下の市場動向を適切に反映するため、原価調査結果や、直近の統計資料を踏まえて改定を行うべきである。これにより、30 分ごとの待機時間料は、小型車は 1,670 円、中型車は 1,760 円、大型車は 1,890 円、トレーラーは 2,220 円となる。

<参考9: 待機時間料>

【待機時間料(中型車)】

| 算定根拠 | | | 中型単価(30分当り) |
|-----------------|---|-----------------|--------------------------------------|
| 時給(所定内) | 賃金構造基本統計調査 全産業・全国平均(時間単価) | 2,340 ⇒ 2,336 円 | 1,750⇒ 1,759 円 (まるめ) ⇒ 1,760 円 |
| 福利費率(給与等に対する割合) | 経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会) | 16.6 ⇒ 17.0 % | |
| 経常利益率 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 2.72 ⇒ 2.98 % | |
| 基準外人件費 | 労働基準法 | 1.25倍 | |
| 車格差率 | 原価調査結果(中型を基準値として、小型:0.95、大型:1.08、トレーラー:1.26) | | |
| 算定式(30分単価) | 2,336円 × 1.17(17%) × 1.0298(2.98%) × 1.25 × 1 ÷ 2 | | |

【積込料・取卸料】

また、荷役作業等に係る対価については、現行の「標準的な運賃」では、その水準が示されていないことから、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業等に係る対価の水準を算出するべきである。具体的には、待機時間料に、「運転手(一般)」⁴と「運転手(特殊)」⁵、「特殊作業員⁶」の単価の比率を乗じて、フォークリフト・ユニックを使用して行う荷役作業及び手積み・手卸しによる荷役作業に係る対価の水準を提示すべきである。

<参考 10: 積込料・取卸料>

【積込料・取卸料(中型車)】<新規>

| 算定根拠 | | | 単価(30分当たり) | 単価(30分当たり) まるめ |
|-------------|---------|----------------|------------|-------------------|
| 積 込 料 | (待機時間料) | - | 1,759 円 | 1,760 円 |
| | | フォークリフト、ユニック使用 | 1.237 倍 | 2,175 円 |
| | | 手積み | 1.192 倍 | 2,096 円 |

【参照】「令和5年3月から適用する公共工事設計労務単価表(東京)」より

| 職種 | 作業内容 | 労務単価 | 運転手(一般)基準の 倍数 | 単価(30分当たり) |
|---------|---------------------------------|--------|------------------|------------|
| 運転手(一般) | 道交法第84条の運転免許 | 22,400 | - | 1,400円 |
| 運転手(特殊) | 道交法84条大型特殊又は労働安全衛生法61条1項資格 | 27,700 | 1.237倍 | 1,713円 |
| 特殊作業員 | 高度の肉体的条件を有し、各種作業について必要とされる主体的業務 | 26,700 | 1.192倍 | 1,669円 |

【2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増】

また、長時間の荷待ち・荷役作業等を是正する観点から、一定時間以上の荷待ち・荷役作業等について、割増率を設定することも効果的である。具体的には、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」において示された「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール⁷」や、労働基準法に基づく月60時間を超え

⁴ 道路交通法 84 条に規定する運転免許（大型免許、中型免許、普通免許等）を有し、主として機械を運転または操作して行う次に掲げる作業について主体的業務をおこなうもの（参考：公共事業労務費調査連絡協議会「公共事業労務費調査の手引き（令和5年10月）」）

⁵ 主として道路交通法第 84 条に規定する大型特殊免許または労働安全衛生法第 61 条第 1 項に規定する免許、資格もしくは技能講習の終了を必要とし、運転および操作に熟練をようするもの（参考：公共事業労務費調査連絡協議会「公共事業労務費調査の手引き（令和5年10月）」）

⁶ 相当程度の技能および高度の肉体的条件を有し、各種作業について必要とされる主体的業務を行うもの（参考：公共事業労務費調査連絡協議会「公共事業労務費調査の手引き（令和5年10月）」）

⁷ 荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。（※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される。これを各荷主事業者の取り組みによって1時間以上短縮することを基本的な考え方としてい

る時間外労働の割増賃金率(5割以上)を参考として、荷待ち・荷役作業等にかかる時間が合計2時間を超えた場合について、割増率を5割と設定すべきである。但し、安全対策を施した積み込み、取卸しなど、品目や業種などの特性上やむを得ない事情がある場合においては適用しないことも考えられる。

<参考 11: 2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増>

【待機時間料金(中型車・2時間超)】<新規>

| 算定根拠 | | | 中型単価(30分当り) |
|--------|-----------------|---|-------------|
| 待機時間料金 | 時給(所定内) | 賃金構造基本統計調査 全産業・全国平均(時間単価) | 2,336円 |
| | 福利費率(給与等に対する割合) | 経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会) | 17.0% |
| | 経常利益率 | 原価調査結果により設定(全国平均値) | 2.98% |
| | 基準外人件費 | 労働基準法 | 1.50倍 |
| | 車格差率 | 原価調査結果(中型を基準値として、小型:0.95、大型:1.08、トレーラー:1.26) | |
| | 算定式(30分単価) | $2,336円 \times 1.17(17\%) \times 1.0298(2.98\%) \times 1.5 \times 1 \div 2$ | |

【積み込み・取卸料(中型車・2時間超)】<新規>

| 算定根拠 | | | 単価(30分当り) | 単価(30分当り) |
|----------|---------|-------------------------|-----------|-----------|
| 積み込み・取卸料 | (待機時間料) | | - | 2,110円 |
| | | 最大荷重1t以上 フォークリフト、ユニック使用 | 1.237倍 | 2,610円 |
| | | 手積み | 1.192倍 | 2,520円 |

荷待ちや荷役作業等の輸送以外のサービスの対価について、標準的な水準を示す場合は、その前提となる考え方や計算方法等の根拠が重要であることから、「標準的な運賃」の解釈通達等において、その考え方等を明記すべきである。加えて、トラック運送事業者が、荷主に対し、荷役作業等の対価を標準的な形で請求できるようにしてほしいとの意見を踏まえ、「標準運送約款」に積み込みまたは取卸しを引き受けた場合にはその対価を収受することを明記すべきである。なお、荷待ちや荷役作業の対価を転嫁する場合には、倉庫事業者等ではなく、適切に荷主に転嫁するよう留意する必要がある。

なお、荷待ち・荷役作業等に係る適正な対価が収受できる環境整備を行うと同時に、荷主・物流事業者が連携して、荷待ちをさせないための取組や、荷役作業に係る負担を軽減する取組等を推進し、サプライチェーン全体における物流負荷の軽減を図るべきである。

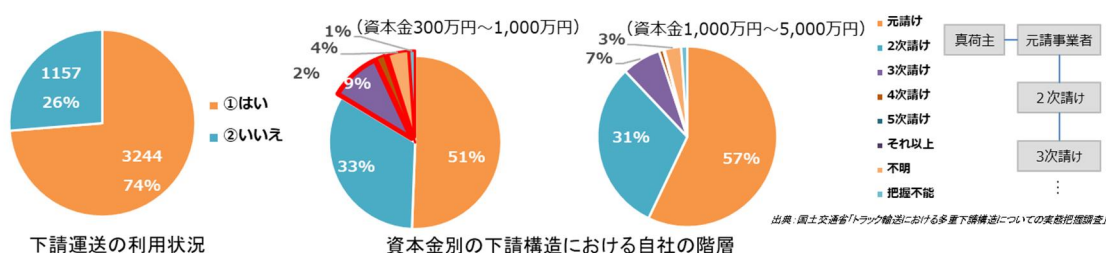
また、「標準的な運賃」は、有料道路を利用することを前提に算出されていることから、有料道路利用料については、運賃とは別に実費として収受すべきである。現行告示においては、実費として収受すべき費用の1つとして例示されるに留まるところ、有料道路利用料を個別に明記した上で、標準運送約款と併せて新たに示す「運送申込書／引受書」のひな形にも明記すべきである。

る。) (経済産業省、農林水産省、国土交通省「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」(令和5年6月))

(3) 下請けに発注する際の手数料

トラック業界の多重下請の現状に係る調査⁸によれば、中小事業者を中心に3次以上の多重下請構造が一定程度確認されたところであるが、多重下請構造下においては、元請運送事業者等は、荷主から收受した運賃から、庸車に係る費用を差し引いた金額で下請運送事業者に再委託することとなるため、実運送事業者による適正運賃の收受を妨げているおそれがある。また、「標準的な運賃」は実運送事業者が收受すべき運賃水準であり、下請けに発注する際の手数料は考慮されていない。

<参考 12:トラック運送業における多重下請構造>



このため、当該手数料を本来負担すべき主体から收受する「料金」として明示するとともに、原価調査における「利用運送手数料」の調査結果を参考として、收受する料金の水準を示すべきである。この際、当該水準の範囲内であれば複数回の庸車を可能とした場合、荷主や元請事業者としては庸車回数を減らすインセンティブとはならないため、多重下請構造の是正には繋がらない。このため、今般の「標準的な運賃」において示す「利用運送手数料」は、1回の庸車に当たり收受する金額の水準とし、複数回庸車する場合はその分を運賃とは別建てで收受する仕組みとすべきである。

また、トラック運送事業者が、荷主等から運送業務を引き受け、他のトラック運送事業者に再委託する場合には、当該トラック運送事業者は、荷主等から適正運賃を收受するよう努めるとともに、当該業務を別のトラック運送事業者に対して再委託する場合には、收受した運賃から「利用運送手数料」を差し引くのではなく、運賃とは別に上乗せして請求することが必要である。このため、「利用運送手数料」について、「標準運送約款」にも明示的に規定すべきである。

<参考 13: 利用運送手数料の規定イメージ>

「標準的な運賃」告示（案）

VII 利用運送手数料
運賃の10%を当該運賃とは別に收受

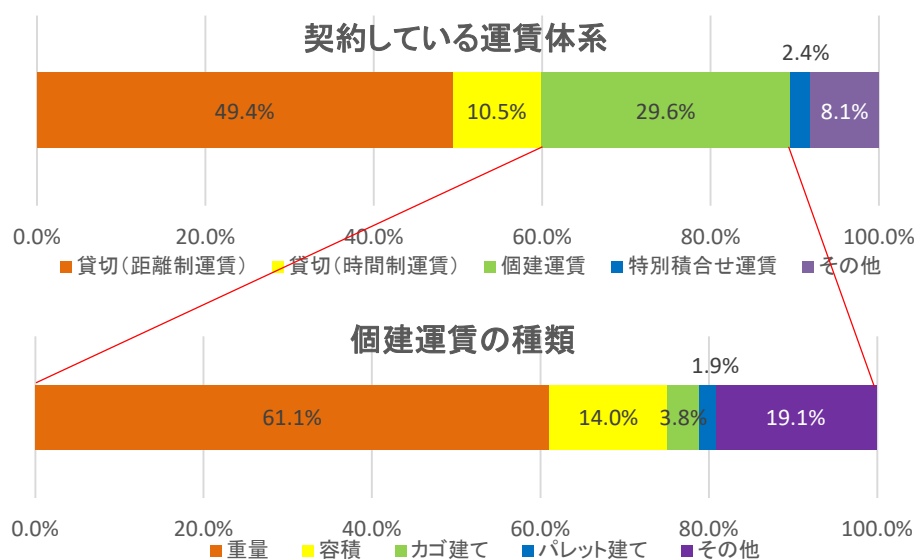
⁸ 経済産業省・国土交通省・農林水産省「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査」（令和5年4月）

なお、これらの取り組みに加え、運送体制の可視化のための実運送体制管理簿の整備や、契約条件の明確化のための契約の電子化・書面化などについて、次期通常国会における法制化に向けて検討が進められているところであり、これらの総合的な取り組みにより、多重下請構造の是正を図るべきである。さらに、「利用運送手数料」が実運送事業者に支払われるべき運賃とは別途收受できているか等については、契約書面に明示的に示されているかの確認等を含め、踏み込んだ対応が必要である。

(4) 積載率の向上に資する運賃・料金の設定

トラック運送事業者が契約している運賃体系の実態は、「貸切（距離制・時間制）」が60%を占めるものの、積み合わせによる「個建運賃」を適用しているトラック運送事業者も一定数存在する。現行の「標準的な運賃」では、一両貸しの貸切運賃の運賃表が告示されているが、複数の荷主からの貨物を混載し、共同輸配送を行う場合等の積載率向上に資する取組を推進するためには、貸切運賃のみならず、貨物量に応じた個建運賃を活用できるようにすることが必要である。このため、「標準的な運賃」告示の一部として、新たに個建運賃の考え方を規定すべきである。

<参考 14: 契約している運賃体系>



出典：平成 29 年国土交通省、全日本トラック協会調査

【個建運賃】

個建運賃の設定にあたっては、貨物の最大積載可能個数又は重量とトラック運送事業者が定める基準積載率とを用いて算定することとなるが、これにより、貸切運賃と比べ、荷主は安価に運送を依頼できるとともに、トラック運送事業者は1両あたり収受できる運賃が増加することとなり、荷主・トラック運送事業者の双方にとって効果が見込まれる。また、輸送能力の不足が懸念される中、複数の荷主からの貨物を混載し、積載率を向上させることで、ドライバーや車両の省力化にも資する。

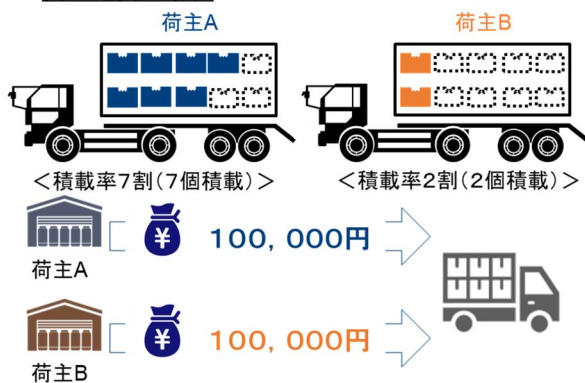
但し、個建運賃を採用する場合に、実際の積載率が、各トラック運送事業者において設定する基準積載率を下回る場合には、トラック運送事業者は貸切運賃より低い運賃で運送することとなるため、適正な取引が阻害されるおそれがある。このため、トラック運送事業者は、荷主との契約に際し、基準積載率を下回る積載率となる場合の最低保証料の設定、または、個建運賃での運送を行わず、貸切運賃での運送を請負うこととなる旨、あらかじめ合意しておくべきである。

<参考 15: 個建運賃の考え方>

【個建運賃の考え方】

- 想定ケース
- ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
 - ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
 - ・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○貸切運賃の場合



1両あたりの運賃=100,000円

○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)

$$\begin{aligned} & (\text{貸切運賃}) \div \{ (\text{最大積載可能個数}) \times (\text{基準積載率}) \} \\ & = 100,000 \text{円} \div (10 \text{個} \times 80\%) \\ & \Rightarrow 12,500 \text{円} (\text{個建運賃}) \end{aligned}$$

【速達等】

また、物流負荷の軽減と輸送の効率化に向けた取組を後押しする観点からは、①有料道路を利用する前提で通常見積もられる運送日時よりも短い日時での運送については、「速達割増」として割増運賃を適用する、②積み合わせを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な配達を希望する場合には、割引運賃を設定する、などの柔軟な運賃設定を行うことが望ましい。

一方で、荷主において一定のリードタイムを確保しつつ、有料道路の利用を認めない運送依頼が生じ、結果的にトラックドライバーの運転時間の長時間化を助長するおそれがあることから、有料道路がある区間については、有料道路を利用しない運送の割増運賃を設定する必要がある。

以上を踏まえ、これらの運賃設定の考え方についても、見直し後の「標準的な運賃」告示に明記すべきである。

<参考 16: 速達割増等の考え方>

【速達割増等の考え方】

〔想定ケース
・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定〕

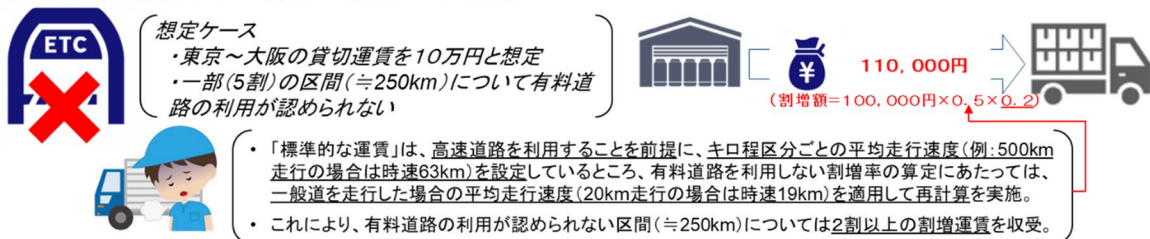
○通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合



○十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合



【有料道路を利用しない場合の割増の考え方】



(5) その他見直すべき事項

現行の「標準的な運賃」では、冷蔵車・冷凍車のみを特殊車両割り増しの対象とし、その割り増し水準を示しているが、冷蔵車・冷凍車以外にも、海上コンテナ車、ダンプ車、タンク車など多様な特殊車両が存在する。各トラック運送事業者において、運用する車両購入費をもとに原価計算を実施することが基本としつつも、各種の特殊車両について割増率の明示を要望する声があり、これまで通達により海上コンテナ輸送車、ダンプ車、セメントバルク車、コンクリートミキサー車、タンク車について割増率が明示されてきた。このような状況を踏まえ、各種の特殊車両についての割増率を、告示上に明示するべきである。

<参考 17: 特殊車両割増>

【特殊車両割増】

| | | |
|-------------|-----------------------|-----------------|
| 冷蔵車・冷凍車 | 小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割 | |
| 海上コンテナ輸送車 | トレーラーの4割 | |
| セメントバルク車 | 大型車又はトレーラーの2割 | |
| ダンプ車 | 大型車の2割 | |
| コンクリートミキサー車 | 大型車の2割 | |
| タンク車 | 石油製品輸送車 | 大型車又はトレーラーの3割 |
| | 化成品輸送車 | 大型車又はトレーラーの4割 |
| | 高圧ガス | 大型車又はトレーラーの5割以上 |

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから、5割以上とした。

2.2 標準運送約款

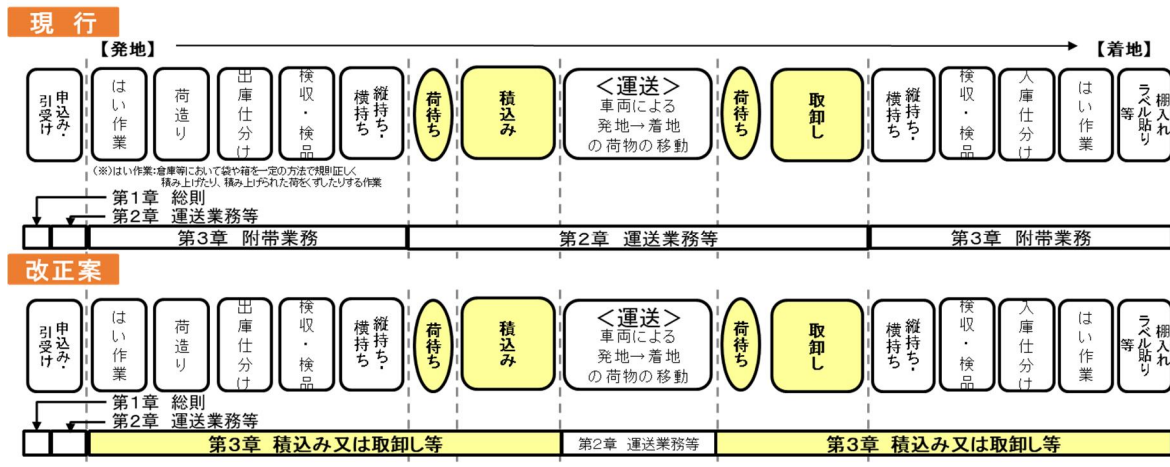
(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの対価

トラック運送事業者は、荷主との交渉力が弱く、長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の実施を余儀なくされているため、契約条件の明確化を図ることで、運送業務のみならず、運送以外のサービスに対する対価についても、適正に收受できる環境を整備する必要がある。

現行の「標準運送約款」は、適正な運賃・料金の收受を目的として、待機時間、附帯業務等が具体的に規定されている一方、「積み込み」「取卸し」等の業務は、「第2章運送業務等」において規定されているため、運送業務と荷待ち・荷役作業等の運送以外の業務の区切りが不明確である。このため、「積み込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務」から分離し、第3章を「積み込み又は取卸し等」とした上でこの中に位置づけ、業務区分の明確化を図るべきである。

また、契約にない荷卸し等を実施した場合において、その対価を負担する主体についても不明確であることから、トラック運送事業者が積み込み又は取卸しを引き受けた場合、契約にない取卸し等を含め、積み込料・取卸料を收受する旨を明記すべきである。

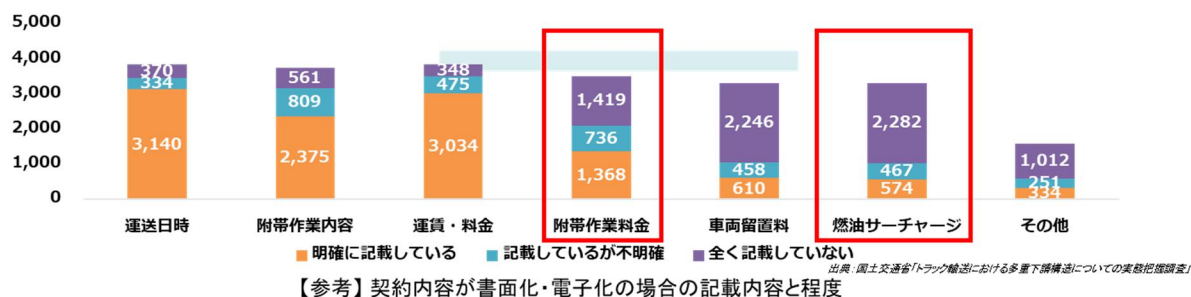
<参考 18: 標準運送約款の構成>



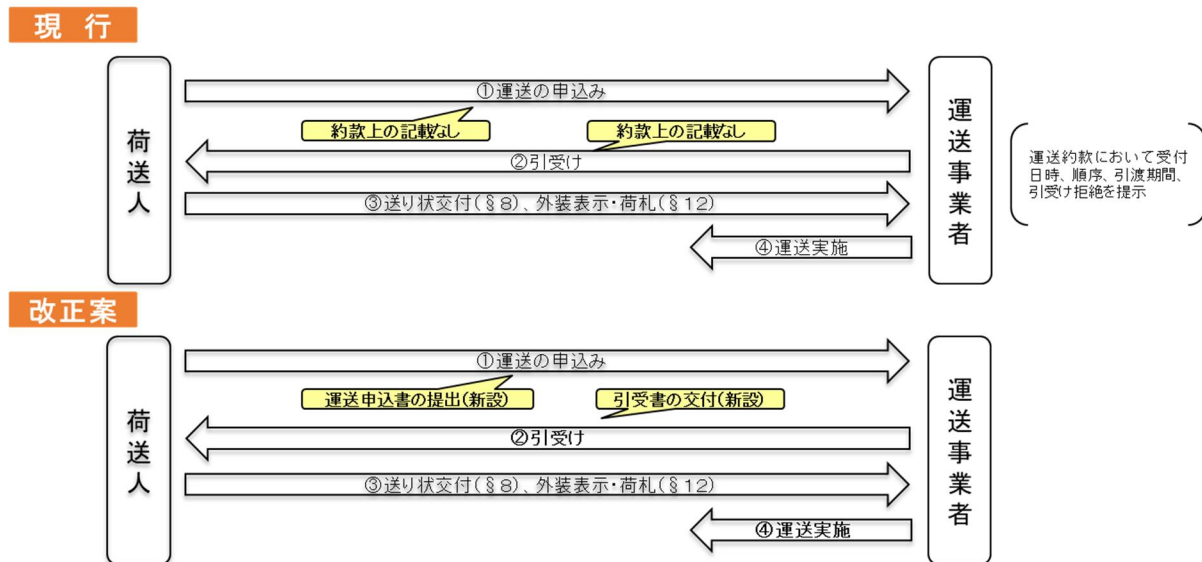
(2) 契約の書面化・電子化

トラック運送業においては、契約の書面化・電子化が行われていない事例が一定程度存在するとともに、附帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況にある。適正な運賃・料金を収受するためには、個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を明確化することが必要であるが、荷送人からの運送の申込みやトラック運送事業者による引受けについては、現行の標準運送約款においては、明確な規定がない。このため、運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃、料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む)を交付(運送申込書／引受書)することとすべきである。

<参考 19: 契約内容が書面化・電子化されている場合の記載内容と程度>



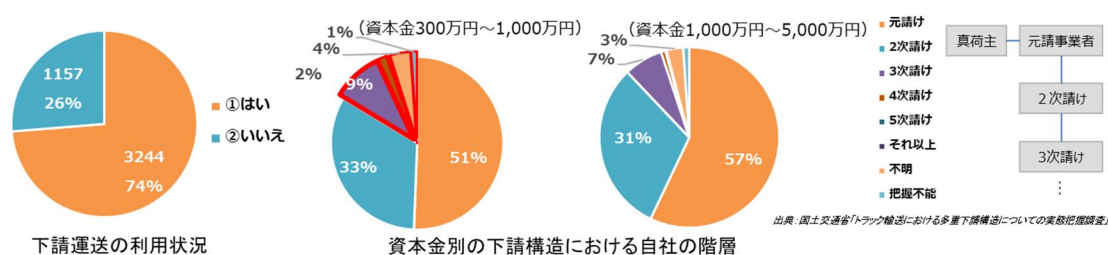
<参考 20: 契約の書面化・電子化に係る改正イメージ>



(3) 下請構造の可視化

トラック運送業界の多重下請の現状に係る調査⁹によれば、トラック運送業においては、約7割の事業者が、下請のトラック運送事業者を利用していると回答するなど、多重下請構造が相当程度確認されている。他方、中小零細事業者を中心として、下請構造における自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在し、また、荷主も自らの貨物が実際どのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在するなど、トラック運送事業者・荷主ともに下請構造の実態を把握できていない状況にあると考えられる。

<参考 21:トラック業界における下請構造>



このように、発荷主から着荷主までの運送に係る全体の下請構造が明確化されていない中では、そもそも荷主や元請運送事業者に多重下請構造を是正しようという認識や動機が生じにくいといった課題や、荷主と元請運送事業者間の運賃交渉において、多重下請構造により余分に生じる手数料等が考慮されず、実運送事業者が実際の業務量に見合った適切な運賃・料金を収受できていないといった課題がある。

現行の標準運送約款においては、「連絡運輸又は利用運送」(第 15 条)において、利用運送を行う場合がある旨は記載されているが、利用運送が行われた場合でも荷主が実運送事業者を把握することは困難である。このため、利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知しなければならないこととし、下請構造の可視化を図ることとすべきである。加えて、多重下請構造下にあっても、実運送事業者が適正運賃を収受できるよう、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途収受する旨新たに明記すべきである。

(4) その他見直すべき事項

(中止手数料の金額等の引き上げ)

現行の標準運送約款上、「中止手数料」(第 37 条)において、「荷送人が、貨物の積込みの行われるべきであった日の前日までに運送の中止をしたとき」は、中止手数料は請求しないこととされているが、早朝出発の場合、前日夜から運送の準備を行っていること(いわゆる「宵積み」)も多く、トラック運送事業者にとっては大きな負担となっている。また、中止

⁹ 経済産業省・国土交通省・農林水産省「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査」(令和 5 年 4 月)

手数料を請求可能な場合であっても、1回当たりの平均運送費を根拠として、積合せ運送は500円、貸切運送は2,500円又は3,500円と定められているところ、この金額は昭和48年の旧約款制定時から長期間に渡り変更されていない。このため、中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について、引越運送、貸切バス、旅行の解約手数料等を参考としつつ、見直すべきである。

<参考 22: 中止手数料の金額等>

| サービス名 | 解約日・解約料金 | | | | 備考 |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| | ～2日前 | 前日 | 当日 | | |
| 【貸切運送】 (標準貨物自動車運送約款) | なし | なし | 普通:3500円 小型:2500円 | | |
| | ～3日前 | 2日前 | 前日 | 当日 | |
| 【引越運送】 (標準引越運送約款) | なし | 運賃及び料金の20%以内 | 運賃及び料金の30%以内 | 運賃及び料金の50%以内 | |
| | 14日前～8日前 | 7日前～前日(配車日時の24時間前) | | 当日 (配車日時の24時間前以降) | |
| 【貸切バス】 (一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款) | 運賃及び料金の20% | 運賃及び料金の30% | | 運賃及び料金の50% | |
| 【旅行】 (標準旅行業約款による募集型企画旅行の国内旅行の場合) | 旅行の前日から起算して20日前※～8日前 ※日帰り旅行は10日前 | 旅行の前日から起算して7日前～2日前 | 前日 | 当日 | 旅行開始後及び無連絡不参加の場合、旅行代金の100% |
| | 旅行代金の20%以内 | 旅行代金の30%以内 | 旅行代金の40%以内 | 旅行代金の50%以内 | |

(運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化)

現行の標準運送約款上、「受付日時」(第3条)、「個人を対象とした運賃・料金等」(第30条)、「保険料率等」(第62条)については、店頭に掲示することとされているが、これらの情報を既にインターネットで掲載しているトラック運送事業者も多く存在する。

また、特定の場所において書面で掲示されていた運賃・料金、運送約款等について、インターネットによる閲覧等を可能とし、利用者利便の向上を図る観点から、「デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律」(令和5年法律第63号)において、貨物自動車運送事業法が改正され、一定規模以上のトラック運送事業者については、運賃・料金、運送約款等を従前の営業所等に加え、インターネットにより公表しなければならないこととする改正規定が施行される予定である(令和6年4月1日施行予定)。

こうした状況を踏まえ、運賃・料金等の店頭に掲示することとされている事項について、インターネットによる公表を可能とすべきである。

3. 終わりに

本検討会における議論や提言を踏まえて、今後、「標準的な運賃」については、運輸審議会への諮問、「標準運送約款」については、パブリックコメントを経て見直されることとなる。

「標準的な運賃」は、トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むに当たっての参考指標として活用いただくための制度である。このため、本検討会での議論を踏まえ、「標準的な運賃」の見直しが図られた後、各トラック事業者は、新たな「標準的な運賃」を活用して、原価計算を行い、自社の適正な運賃水準を算出の上、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要である。また、「標準運送約款」についても、各トラック事業者が見直し後の約款の規定を順守するべく、荷主と契約条件の見直しに向けた交渉を行う必要がある。トラック運送業における現行の不正な商慣行を打破し、取引環境の適正化の早急な実現に向けて、こうした、トラック事業者の積極的な取組が加速化することを期待する。

政府としては、見直し後の「標準的な運賃」及び「標準運送約款」が十分に活用されるよう、その改正趣旨や、具体的な活用事例等について、トラック事業者や荷主等に対し、周知・浸透を図るべきである。その際、トラック事業者における「標準的な運賃」を活用した原価計算を容易にし、積極的な運賃交渉を後押しするべく、政府と業界が連携して取組を進めるべきである。また、標準的な運賃と実際の契約額との関係や改定された運賃を原資とするトラックドライバーの賃上げの状況など、実態の把握に努めるとともに、トラック Gメンによる適正な取引を阻害する疑いのある荷主や元請事業者に対する厳正な是正指導を行うべきである。加えて、適切な価格転嫁の実現を図るため、公正取引委員会や中小企業庁等の関係省庁と一層連携して取り組むとともに、今後予定している適正運賃收受の実現等に向けた法改正等の総合的な施策により、適正運賃の收受と、これによるドライバーの処遇改善に向けて、不断に取り組んでいくことが必要である。

(別紙1) 検討会における検討経過

| 日時 | 議事 |
|-------------------|-------------------------------------|
| 第1回 令和5年8月30日 | 「標準的な運賃」・「標準運送約款」の見直しに向けた論点整理 |
| 第2回 令和5年10月27日 | 「標準的な運賃」・「標準運送約款」の改定素案 |
| 第3回 令和5年12月7日 | 「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) |

(別紙2)委員等名簿

「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」委員名簿

(令和5年12月7日現在・順不同・敬称略)

<委員>

| | | |
|-------|--------|----------------------|
| 野尻 俊明 | 流通経済大学 | 名誉教授 |
| 矢野 裕児 | 流通経済大学 | 流通情報学部教授 |
| 首藤 若菜 | 立教大学 | 経済学部教授 |
| 若林亜理砂 | 駒澤大学 | 法科大学院教授 |
| 小熊 弘明 | 国土交通省 | 物流・自動車局貨物流通事業課長 |
| 平澤 崇裕 | 国土交通省 | 物流・自動車局物流政策課長 |
| 中野 剛志 | 経済産業省 | 商務・サービスグループ物流企画室長 |
| 藏谷 恵大 | 農林水産省 | 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課長 |

<オブザーバー>

| | | | |
|-------|----------------|---------------|---------|
| 馬渡 雅敏 | 公益社団法人 | 全日本トラック協会 | 副会長 |
| 若林 陽介 | 公益社団法人 | 全日本トラック協会 | 理事長 |
| 堀内 保潔 | 一般社団法人 | 日本経済団体連合会 | 産業政策本部長 |
| 宮澤 伸 | 日本商工会議所 | 地域振興部長 | |
| 藤原 敏彦 | 全国農業協同組合連合会 | 経営企画部次長 | |
| 成田 幸隆 | 全日本運輸産業労働組合連合会 | 中央執行委員長 | |
| 織田 正弘 | 全国交通運輸労働組合総連合 | 中央執行委員長 | |
| 澁谷 秀行 | 厚生労働省 | 労働基準局労働条件政策課長 | |
| 鮫島 大幸 | 中小企業庁 | 事業環境部取引課長 | |
| 天田 弘人 | 公正取引委員会事務総局 | 経済取引局調整課長 | |