

国 運 審 第 2 号
令和 2 年 4 月 1 4 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示
に関する諮問について

令 2 第 6 0 0 1 号

令和 2 年 2 月 2 6 日付け国自貨第 1 4 0 号をもって諮問された上記の
事案については、令和 2 年 4 月 2 日に東京都において公聴会を開催し、
審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

貨物自動車運送事業法附則第1条の3の規定に基づく標準的な運賃については、別紙のとおりとすることが適当である。

理 由

1. トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題であるとともに、その労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にある。また、トラックドライバーを含む自動車運転従事者については平成30年7月に公布された「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)により、令和6年度から年間960時間の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されることとされ、トラック運送業における働き方改革の実現は喫緊の課題となっている。

このような状況を踏まえ、平成30年12月、ドライバー不足により物流が滞ることのないよう、トラック運送業の健全な発達を図るために規制の適正化を図るほか、ドライバーの労働条件の改善等を図りトラック運送業において働き方改革を進める観点から「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96号)(以下「改正法」という。)が成立し公布された。

改正法は、「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」及び「標準的な運賃の告示制度の導入」の四本の柱からなっている。このうち、「標準的な運賃の告示制度の導入」については、トラック運送事業者の大半が中小事業者であり、荷主に対する交渉力が弱いこと等から、必要なコストに見合った対価を収受しにくい状況にあることを踏まえ、トラック運送事業者が法令を遵守しつつ、持続的に事業を運営することができるよう、適切な対価を収受できる環境を整えることが重要であるとの考えのもとに新設された。

また、標準的な運賃の告示制度については、令和6年度から自動車

運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されること等を踏まえ、法令を遵守して事業運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとの考えのもと、令和5年度末までの時限措置となっている。

さらに、改正後の貨物自動車運送事業法附則第1条の3第3項において、国土交通大臣は、標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならないとされている。

このような状況を踏まえ、国土交通大臣は、本事案について当審議会に諮問したものである。

2. 国土交通大臣は、標準的な運賃を定めるにあたっては、同法附則第1条の3第1項に基づき、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することとされている。

なお、令和6年度から自動車運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されてもなお、持続可能な物流機能が維持確保できるよう、標準的な運賃は、長時間労働と低賃金等の労働条件を改善することを目的としている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会において所管局の陳述及び公述人の公述を聴取し、さらに所管局から当審議会に提出された資料及び所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次のとおりである。

- (1) 標準的な運賃は、運賃表の形式、車種等の違い、地域差、料金の取扱い、帰り荷の取扱いを考慮し、能率的な経営を行っている事業者のデータを使って原価と利潤を算出し、原価に利潤を加えて設定されている。

- ① 原価の各費目についてはそれぞれ次のように設定されている。
 - ・変動費は、走行距離に比例して発生する費用を指し、その各費目は次のように設定されている。

燃料費については、軽油単価は変動幅が大きいいため燃料サーチ

ヤージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓと設定されている。燃費は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

オイル費については、オイル単価は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。1回当たりオイル量は原価調査結果による全国平均値が設定されている。オイル交換1回分の工賃は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。オイル交換走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

タイヤ費については、タイヤ1本当たり費用は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。タイヤ交換本数は原価調査結果による全国平均値が設定されている。タイヤ交換1回分の工賃は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。タイヤ交換走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

尿素水費については、尿素水単価は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。1ℓ当たり走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

車検・修理費については、年間車検整備費は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。年間一般修理費は原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。次回車検・修理までの走行距離は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

- ・ 固定費は、走行距離に関係なく発生する費用を指し、その各費目は次のように設定されている。

車両償却費については、車両調達価格及び付属備品等の費用は、原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。車両償却年数は、車両購入に係る融資の返済期間やリース車両の半数の使用年数が5年であることと、車両の整備費用が購入から5年経過すると増加するという調査結果を踏まえつつ、また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・改善を図る観点から、5年と設定されている。

人件費については、トラック運送業におけるドライバーの長時間労働と低賃金等の労働条件を改善しなければドライバー不足の解消は困難であり、持続可能な物流機能の維持確保のためには、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を全産業の平均的水準に改善することが必要であることから、運輸局ブロックごとに全産業平均の時間当たり単価を基礎とし、福利費率が加味されている。なお所定外の人件費単価は、労働基準法に基づき所定内労働時間単価に1.25を乗じて算出されている。

税金については、自動車取得税、自動車税及び自動車重量税は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

保険については、自賠責保険料及び任意保険料は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

荷役関連の消耗品費については、原価調査結果の値に地域物価指数を乗じて算出されている。

借入金利息については、ベースとなる資産額は事業用固定資産に営業費の4%にあたる運転資本を加えて算出されている。他人資本構成比率は総資産に占める負債の部の比率が設定されている。金利は日本銀行統計値が設定されている。1事業者当たり平均車両数は原価調査結果による全国平均値が設定されている。

・間接費（一般管理費等）

事業者ごとに状況が異なるため、全産業平均の水準も踏まえつつ、原価調査の対象事業者全体における間接費の比率が設定されている。

② 利潤は、「原価計算要領」(平成6年2月15日付け自貨第12号)に基づき、ベースとなる資産額に自己資本構成比率及び適正利潤率を乗じた、自己資本に対する利潤額が設定されている。

(2) 運賃表になじまないものについては、別途割増率を設けるか、実費を収受することとされている。

① 割増率の設定

・特殊車両割増

原価が異なるバン型を想定した冷蔵冷凍車について、通常の冷

蔵冷凍車を使用する場合の原価（固定費及び変動費）は、通常のバン型車両を使用する場合の原価に比べて約2割高い水準であるという調査結果に基づき、割増率は2割と設定されている。

- ・ 休日割増

人件費構成比（約50%）に法定割増率（35%）を乗じて、割増率は2割と設定されている。

- ・ 深夜・早朝割増

人件費構成比（約50%）に法定割増率（深夜早朝の場合は25%、深夜早朝かつ時間外の場合は50%）を乗じて、割増率は2割と設定されている。

② 待機時間料

通常、事業者の立てる運行計画において、ドライバーは基準時間内はすべて稼働させることを前提とされており、実態上、待機時間が基準時間外の労働と直結することとなっているため基準外人件費を基礎とし、福利費率が加味されている。車格差については、実態調査により把握した基準内人件費の算定における車格ごとの人件費の差が考慮されている。

なお、以下の項目については、それぞれ次の理由で、標準的な運賃の対象外とされている。

- ① 積込料及び取卸料については、物の性質や重量等によって当該作業に係る料金の変動するものであること。
- ② 附帯業務料金については、「附帯業務」の内容が、対象運搬物の業界ごとの慣習等により様々であり、それらに対する対価は一律に「標準的」なものは定めがたいこと。
- ③ 実費については、有料道路料金等その都度かかる費用であり、一律に「標準的」なものを定めることにはそぐわないこと。
- ④ 燃料サーチャージについては、燃料価格の変動によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度であるため、別途定めるところにより収受することとしていること。

4. 以上のように一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃は、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たものであるので、本事案は上記2. の基準に適合するものとして、貨物自動車運送事業法附則第1条の3に基づき、国土交通大臣が標準的な運賃として定めることは適当である。

要望事項

貨物自動車運送事業法附則第1条の3の規定に基づく標準的な運賃は、トラック運送業におけるドライバー不足やドライバーの長時間労働と低賃金等の労働条件を改善することを目指し、また、令和6年度から自動車運転従事者の時間外労働の罰則付き上限規制が適用されてもなお物流機能が維持できるようにするとともに、トラック運送業における働き方改革を進めるものであることに鑑み、国土交通大臣は、トラック運送事業者が法令を遵守しつつ、持続的に事業を運営することができるよう、適切な対価を収受できる環境を整えるため、以下の取組を行って頂きたい。

- (1) 標準的な運賃について、中小事業者においても運賃の再検証や荷主に対する交渉力の強化に活用できるよう、具体的な算出方法等について出来るだけ早期にわかりやすく丁寧に解説する等、事業者に対して必要な指導・助言を行うこと。
- (2) 標準的な運賃による効果が、下請け事業者やドライバーに対しても還元されるよう、事業者の取組を定期的に評価・分析し、その結果を踏まえて必要な措置を講じること。
- (3) 関係省庁とも連携し持続可能な物流の実現のために、荷主の理解と協力が得られるよう、あらゆる手段を講じて直接働きかけるとともに、トラック運送業の取組に対する国民の理解促進に努める等、トラック運送業における労働条件の改善に資する必要な取組を行うこと。