

一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示について

令和2年3月10日

自動車局貨物課

資料1

前回(3/3審議)のご指摘事項について(補足説明)

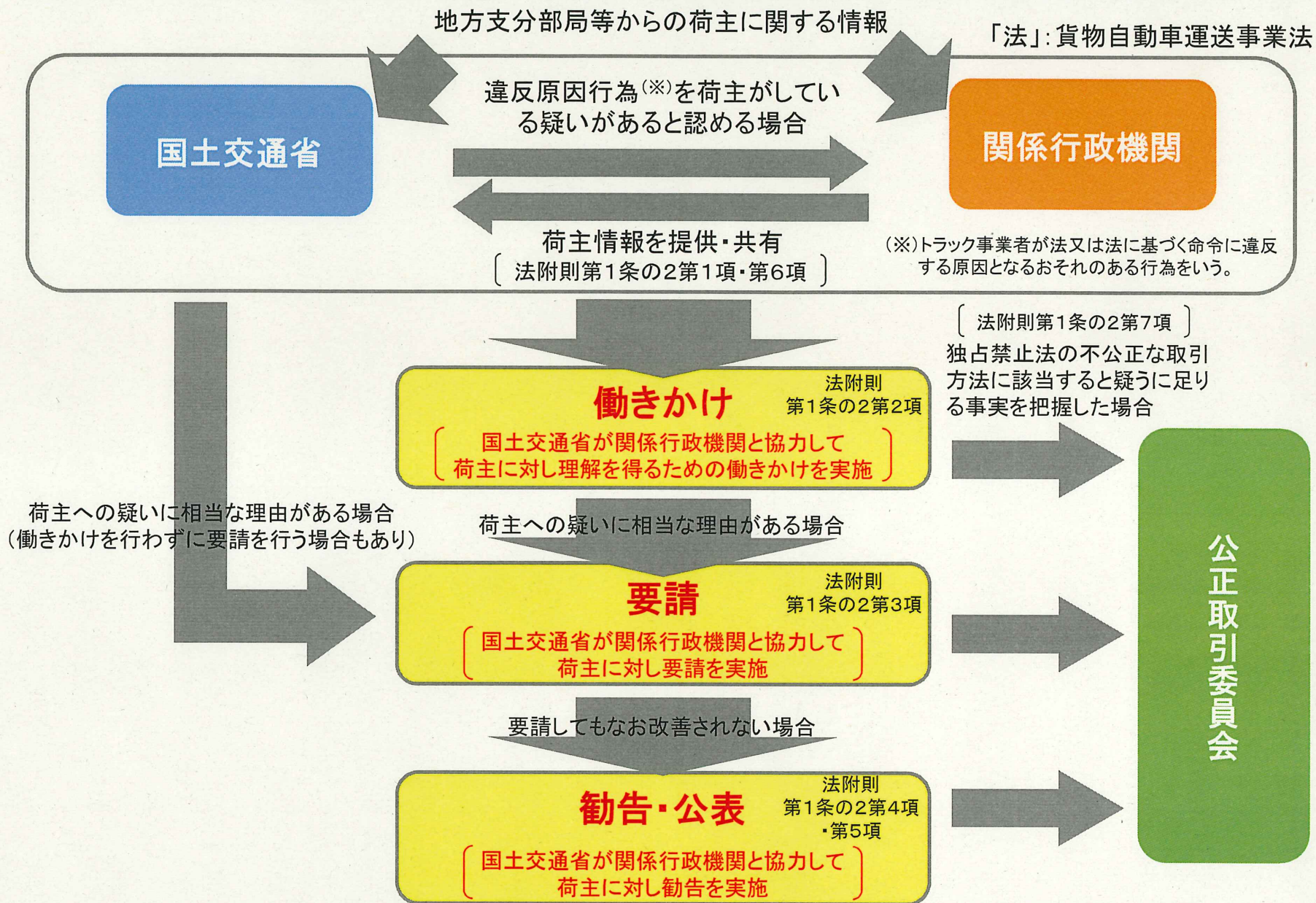
委員名	ご指摘項目	具体的なご発言内容	ご回答
河野委員	ドライバーの待遇改善について	<p>・標準的な運賃の告示を行うことによって、経営者であるトラック事業者の方が第一に収益の確保ができる。これが本当に従業員である運転手に回っていくかどうかという点については、<u>どのように確認すればよいのか。</u></p>	<p>・フォローアップ調査を実施する予定。実際の運賃やドライバーの給与について調査し、ドライバーの待遇が改善していない等状況が発生しているような場合には指導を行っていく必要があると考えている。</p> <p>・加えて、現在荷主への働きかけを強化しているところであり、違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認める場合には、関係行政機関と連携して荷主に対して理解と協力を要請することとしている。標準的運賃を下回る不当に低い運賃・料金を設定している場合も働きかけの対象になると考えている(別紙1参照)。</p> <p>・また、業界団体が法律に基づき、巡回指導等において、ドライバーの社会保険が適正に納付されているか確認している(別紙2参照)</p>

前回(3/3審議)のご指摘事項について(補足説明)

委員名	ご指摘項目	具体的なご発言内容	ご回答
二村委員	車両償却年数について	<p>・環境性能の高い車両に買い替えられるという理由から5年という車両償却年数を設定している。確かに環境性能は良くなっているが、通常環境を考える場合には、ライフサイクルで車は考えなければならず、製造や廃車を行う際のCO2排出を考えて5年と設定するとコストを上回る可能性がある。そのため、<u>あまり環境面全般を捉えて5年とすることを強調しないほうがよいのではないか。</u></p>	<p>・5年という車両償却年数の設定にあたっては、環境性能だけでなく、事業の実態面(車両購入に係る融資への返済期間や車両リース期間等)や安全面のASV(先進安全自動車)の技術基準の更新状況も考慮している(別紙3参照)。</p>
二村委員	帰り荷の取扱いについて	<p>・<u>帰り荷への支払いがないことが原則とされている。</u>例えば、資料37ページ「標準的な運賃の算出例」では、200km先の目的地まで行き帰り荷がないという前提で算出された数字を基に距離制運賃表が作成されているが、この結果として出てきた数字というのが現状に照らして必要となる金額なのかを伺いたい。もちろん費用の面だけではないため一概には言えないが、<u>共同配送や共同輸送を行いながら何とか帰り荷を確保しようと努力している中、費用としては取るということを正面から言った時に多少なりともマイナスの影響はでないのだろうか</u>と考える。</p>	<p>・個々の運送形態や取引の中で、実車率に応じた運賃が設定されるものと考えている。</p>

荷主への働きかけ等のフロー

別紙1



法附則第1条の2第2項に基づく荷主に対する働きかけの考え方

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

《トラック運送事業の現状》

- 事業者数が極めて多く(約6万3千者)、激しい競争の中で、過労運転・過積載など違法行為が発生しやすい。
 - 荷主との関係で弱い立場に立たされやすく、無理な運行を行いがちである。
 - 過労運転防止に関する措置の不適正 約18.5%、輸送の安全確保に係る指導監督の不適正 約17.4%、社会保険等未加入 約9.2%、車両の定期点検整備の不適正 約15.5% (令和元年度適正化実施機関の巡回指導における評価)
- ◎ 国の監査要員(令和元年度439人)だけでは不適正な行為の是正指導から行政処分に至る業務全てを行うことは困難。

適正化事業

平成2年12月、貨物自動車運送事業法が施行された際に導入

違法行為を防止するため、事業者に対する指導等を行う事業

- ・貨物自動車運送事業法同法43条により、全日本トラック協会を全国貨物自動車運送適正化事業実施機関「全国実施機関」に指定
- ・同法第38条により、都道府県トラック協会を地方貨物自動車運送適正化事業実施機関「地方実施機関」に指定

民間団体の自主的な活動

事業者の意識を改善し、法令が遵守されやすい環境を整備し、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資する

適正化事業の実施体制・事業内容

全国実施機関(全日本トラック協会)

地方実施機関に対し、全国的な調整、指導員研修を行う

(貨物自動車運送事業法第44条)

- 適正化事業の基本的指針の策定
- 地方の連絡調整・指導
- 指導員に対する研修
- 秩序確立のための啓発・広報

※貨物自動車運送適正化事業対策協議会の意見を尊重
※国土交通省と連携

地方実施機関(都道府県トラック協会)

トラック事業者への巡回指導など現場活動を行う

(貨物自動車運送事業法第39条)

- 適正化指導員による事業者に対する指導
- 白トラ行為を防止するための啓発活動
- 秩序の確立に資するための啓発・広報
- 貨物自動車運送事業に関する苦情の処理
- 行政に対する協力

適正化指導員約430人

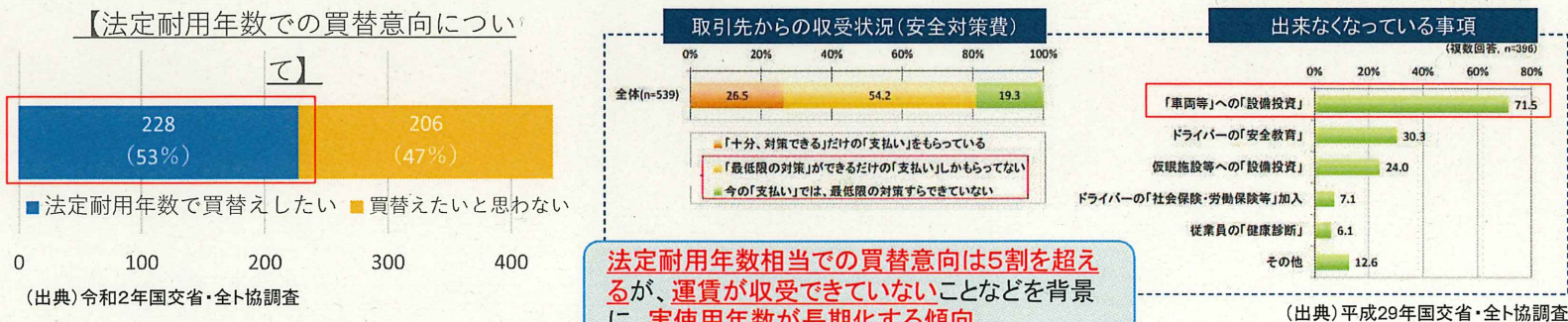
※地方評議委員会(諮問機関)の意見を尊重
※地方運輸局・運輸支局と連携

連携

車両の償却年数の考え方と実態

○ 法定耐用年数とは、「通常の維持補修を加える場合にその減価償却資産の本来の用途用法により通常予定される効果をあげることができる年数」と考えられている。このため、事業用のトラックの法定耐用年数（約4年）を償却年数とすることが、本来適切。

▶ しかし実態上、運送事業者において、全てこれらの期間内で車両の償却や買替えが行われているわけではない。（トラック運送業の平均使用年数は約11年）



法定耐用年数相当での買替意向は5割を超えるが、運賃が收受できていないことなどを背景に、実使用年数が長期化する傾向。

○ トラック運送業では、実態上、次のような事項について、5年で車両が償却等されることが前提。

- (1) パーツの劣化等を背景に、新車時から5年を境に車両の修繕費が増加
- (2) 一般的にトラックの購入に係る融資への返済期間は5年
- (3) リース車両の半数は、5年のリース期間を経て入替え

▶ 5年以内に償却されない場合、車両の安全性や事業者の資金繰りといった観点から、問題が生じるおそれ。

▶ 以上のことを踏まえ、標準的な運賃の原価算出に当たっての車両の償却年数は、事業者における適切な車両の買替えを進めるとともに、経営環境の維持・改善を図る観点から、5年で設定。

先進安全自動車(ASV)の変遷～ASV推進計画

- 「先進安全自動車 (ASV : Advanced Safety Vehicle) 」は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車。
- ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトとして「ASV推進計画」を5年ごとに策定

- | | |
|----------------|---|
| 第1期(1991-1995) | <ul style="list-style-type: none"> 開発目標の設定 事故削減効果の検証 |
| 第2期(1996-2000) | <ul style="list-style-type: none"> ASV基本理念の策定 ASV技術開発の指針等の策定 事故削減効果の検証 |
| 第3期(2001-2005) | <ul style="list-style-type: none"> 運転支援の考え方の策定 ASV普及戦略の策定 通信技術を利用した技術開発の促進 |
| 第4期(2006-2010) | <ul style="list-style-type: none"> 交通事故削減効果の評価手法の検討及び評価の実施 通信利用型運転支援システムの基本設計計画書策定 |
| 第5期(2011-2015) | <ul style="list-style-type: none"> ドライバー異常時対応システムの基本設計書策定 歩車間通信システムの基本設計書策定 |
| 第6期(2016-2020) | <ul style="list-style-type: none"> 自動運転を念頭に置いた先進安全技術のあり方の整理 開発・実用化の指針を定めることを念頭においた具体的な技術の検討 実現されたASV技術を含む自動運転技術の普及 |



ASV装置の義務付けについて

- 一部のASV装置については、装着の義務付けが開始している。

対象	①衝突被害軽減ブレーキ ③車両安定性制御装置	②車線逸脱警報装置
車両総重量22 t 超 のトラック	(新型) 2014年11月～ (継続) 2017年9月～	(新型) 2017年11月～ (継続) 2019年11月～
車両総重量20 t 超 22 t 以下のトラック	(新型) 2016年11月～ (継続) 2018年11月～	(新型) 2018年11月～ (継続) 2020年11月～
車両総重量8 t 超 20 t 以下のトラック	(新型) 2018年11月～ (継続) 2021年11月～	(新型) 2018年11月～ (継続) 2021年11月～
車両総重量3.5 t 超 8 t 以下のトラック	(新型) 2019年11月～ (継続) 2021年11月～	(新型) 2019年11月～ (継続) 2021年11月～
車両総重量13 t 超 のトラック	(新型) 2014年11月～ (継続) 2018年9月～	(新型) 2018年11月～ (継続) 2020年11月～