

トラックの標準的な運賃に係る燃料サーチャージ計算式等に関する
告示の制定について（1回目）

1. 日 時

令和5年1月12日（木） 11：10～11：55

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

自動車局：小熊貨物課長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 宮田、本間、佐藤、廣井、山本

4. 議事概要

- 自動車局から、トラックの標準的な運賃に係る燃料サーチャージ計算式等に関する告示の制定について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 実運送事業者の47%が「価格改定等行った」とあるが、運送事業者の9割以上が中小事業者である。47%とはどの程度の規模の運送事業者なのか。
 - ② 平均的な価格改定幅は把握しているのか。
 - ③ 標準的な運賃を提示した運送事業者が、実際どの程度の運賃を収受しているか把握しているのか。把握していないのであれば、今後把握した方がよいと思う。あわせて、運送事業者においては、燃料単価が120円から105円に下がった場合でも継続して実施（収受）して欲しいし、一方で、燃料価格の変動にあわせて対応していかないと、荷主の信頼も得られないと考える。そのような実態も把握した方がよいと思う。
 - ④ 標準的な運賃と同様、燃料サーチャージについて荷主への働きかけ等を実施可能にするということも、通達から告示にする理由の1つか。
 - ⑤ 違反原因行為の「異常気象」とは何か。
 - ⑥ アンケートの「価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由」中、「元請からの運賃が改定されないため」「真荷主からもらえてないので、支払えない」について、具体的にどういうことか。今回告示にすることによりどのようになるのか。

- ⑦ 貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への要請の2件は、過積載が原因か。
- ⑧ 人手不足にも関わらず車両数はほぼ変わらない。動いていない車両はあるが、廃棄費用がかかるため、そのままにしている運送事業者が多いということか。荷主から荷物が運ばれないというようなクレームはないのか。
- ⑨ 荷主としては、元請事業者に対して標準的な運賃を保障すれば足りるという話にはならないか。
- ⑩ 令和6年4月から適用される自動車運転業務に係る時間外労働の上限規制により、急に物が運べなくなる等の懸念はないのか。
- ⑪ 時間外労働の上限規制は、労働環境の改善により運送業に人を呼び込むというものであり、一時的には確実に人が足りない状態となる。荷主に対してそのような状況を説明し、対策するよう各省庁から呼びかけているが、昨年夏の段階でも「知らない」という企業が5割程度存在していた。輸送能力が一時的に14%減少するという話があったと思うがどうか。
- ⑫ 人手不足については、トラック、バス等運送業界全体で問題となっており、人の奪い合いになると思うが、省内の関係部局で議論は行っているのか。共通する課題として取り組んでほしい。
- ⑬ 平成30年の貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の概要に「参入要件を厳格化」とあるが、過当競争が生じていたということか。
等について、意見・質問があった。

○ これに対し、自動車局からは、

- ① アンケートは、元請事業者、運送事業者等に対して幅広く実施しており、万遍なく回答を得ている。
- ② アンケートでは、実際の価格改定幅ではなく、交渉の結果、価格改定等が実現したかどうかを聞いており、満額改定や多少の改定なども含まれる。
- ③ 承知した。アンケートは継続して実施する予定であるため、調査項目を検討し、実態把握に努めていきたい。
- ④ 運送事業者からは、通達から告示にすることで、標準的な運賃と燃料サーチャージの価格交渉をあわせてできるようになり、交渉しやすくなるという声をいただいている。ご指摘のように、荷主が交渉を拒否するようなことがあれば、働きかけ等を実施していきたい。
- ⑤ 例えば、大雪等の異常気象でも時間どおり配送するよう指示した場合である。
- ⑥ 運送事業者は必ずしも荷主や製造業と直接契約関係になく、階層構造になっているケースがある。その場合、荷主から元請事業者に、元請事業者から運送事業者へに運賃が支払われるが、元請事業者が運送分の費用しかもらえなければ、手数料等を引いて運送事業者へに支払われる額が不十分になるという事態があるため、「元請からの運賃が改定されないため」「(元請事業者が)真荷主から(実運送分

のみしか) もらえてないので、支払えない」という回答があったということである。今回の告示により直接的な改善が図れるものではないが、国交省として、運送事業者が標準的な運賃並みの適切な費用を受け取れるよう元請事業者等に働きかけていきたい。

- ⑦ 1件は、元請事業者が過積載の運行を指示していたもの。もう1件は、長時間の荷待ちである。
 - ⑧ 休業状態で車両をそのままにしている運送事業者もいると考えられる。当局として荷主側からクレームを受けたことはないが、人手不足等により物流が滞るのではないかという危機意識は高まっている。
 - ⑨ 標準的な運賃はあくまで参考であり、元請事業者に対して標準的な運賃を保障すれば十分というわけでは必ずしもない。元請事業者が、運送事業者に支払う運賃も考慮して自社原価を計算していれば問題ないが、足りないのであればそれを上回った額で交渉する必要がある。標準的な運賃以上は出せないというような話になれば、交渉拒否ということでもた別の問題が生じる。
 - ⑩ そのような事態が生じないように対策を行っていきたい。
 - ⑪ ご認識のとおり。時間外労働の上限規制により、現在の輸送能力の14%程度不足すると試算されている。ただ、その不足分については、荷待ち時間等の短縮により対応可能とも試算されており、荷主に理解いただき対応していくのが第一だと考えている。中小企業庁や公正取引委員会も法執行を強化しており、各方面から運送事業者だけでなく荷主側に対してもアプローチしているところ。労働環境を改善していくことが重要と考えている。
 - ⑫ 関係部局とは議論をしており、運送業界全体として魅力を高め、人を呼び込めるよう連携して対応していきたいと考えている。
 - ⑬ 悪貨が良貨を駆逐するというようなことのないよう規制の適正化を行ったものである。
- 等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。