

令和6年1月25日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令6第6001号
事案の種類	一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	こうえきしゃだんほうじん ぜんにつぼんとらっくきょうかい まわたり まさとし
氏名	公益社団法人 全日本トラック協会 馬渡 雅敏
(郵便番号)	
住所	
職業	副会長
年齢	68歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

賛成 ・  反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



令和6年1月

## 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示に係る 公 述 書

公益社団法人全日本トラック協会  
副会長 馬 渡 雅 敏

全日本トラック協会を代表して、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示に対する意見を述べさせていただきます。

### 【トラック運送事業の現状】

平成30年6月に働き方改革関連法が成立し、令和6年(2024年)4月から、トラックドライバーは罰則付きの時間外労働の上限(年960時間)規制が適用され、あわせて、ドライバーの拘束時間、休息期間、運転時間等の基準である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)が適用されます。

960時間の時間外労働の上限規制と改善基準告示が適用されることにより、ドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されており、いわゆる「物流の2024年問題」といわれています。

トラック運送業界としては、従業員、特にトラックドライバーの長時間労働の是正のため、トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画や働き方改革の実現に向けたアクションプランを策定し、各種の取組を推進しているところです。また、国土交通省を始めとする関係行政にご協力を賜りながら、荷主と運送事業者による取引環境や長時間労働の是正に向けた取組も行っております。

しかしながら現状は、トラックドライバーの労働時間は全産業と比較して2割長く、年間所得では中小型ドライバーで約10%低い状況であり、またトラックドライバーの有効求人倍率は全職業と比べて約2倍高く人手不足の状況が続いております。

トラックドライバーの働き方改革を推進するためには、トラック運送業界の努力だけでは難しい部分も多く、発・着荷主のご理解とご協力が非常に重要となります。ドライバーの待遇と労働環境が改善されなければ、国民生活と経済の重要なライフラインであるトラック運送事業が安全性を確保した上でその役割を果たせなくなることが懸念されます。

### 【貨物自動車運送事業法の改正と時限措置の延長】

ドライバー不足により物流が滞ることのないよう、ドライバーの労働条件改善等を図り、トラック運送業において働き方改革を進める観点から、平成30年の議員立法により貨物自動車運送事業法の改正が行われ、「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」、「標準的な運賃の告示制度の導入」を4本の柱とする「改正貨物自動車運送事業法」が成立されました。

「標準的な運賃の告示制度」は、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的という趣旨から、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することなどを前提として、令和2年4月に告示され、「荷主対策の深度化」とあわせ令和6年3月までの時限措置とされておりました。

改正事業法の成立以降、年間労働時間や年間賃金をはじめ全産業平均との差は縮まりつつある一方、新型コロナウイルスのまん延や原油価格高騰により、赤字企業の割合は増加傾向にあるなど、取組は道半ばとなっております。

このような状況を踏まえ、働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を継続的に運用することが必要であることから、令和5年6月に議員立法により「当分の間」の措置として、延長されました。

### 【標準的な運賃の見直しに対して】

国土交通省が令和5年3月に実施したアンケート調査によると、回答事業者のうち7割が運賃交渉を行い、そのうち荷主から理解を得られたのは約6割にとどまるなど、依然としてドライバーの賃金向上を図るための運賃が収受できておらず、荷主への浸透が途上であります。

また原油価格の高騰や円安の影響等により、軽油価格が令和2年4月と比べ40円以上高騰するなど燃料費の負担は増え、加えて車両価格やタイヤ等の資材価格も上昇している中、価格転嫁が進まず、運送事業者の経営状況は悪化しております。

このような状況の中、政府では2024年問題への対応を図るため、令和5年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、パッケージの中で標準的な運賃制度の拡充・徹底を図ることが明示され、標準的な運賃の見直しを行うこととされました。

国土交通省から示されている内容では、ドライバーの賃上げや物価高騰分など荷主等への適正な転嫁を行うため、運賃表を改定し、運賃水準を平均約8%引き上げること、また、燃料費の基準単価を120円に変更するとともに、燃料サーチャージの基準価格を見直すこと、さらには、荷待ち・荷役など輸送以外のサービスの対価について標準的な水準を設定し、加えて、高速道路料金や下請けに発注する際の手数料、個建運賃を新たに設定するなどの所要の見直しを行うこととされております。

「標準的な運賃」は、令和5年11月、公正取引委員会において、中小企業が持続的な構造的賃上げを実現するため、その原資を確保できる取引環境の整備の一環として「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を公表し、指針の中で発注者との価格交渉において使用する根拠資料として示されています。このことから、「標準的な運賃」は今後も引き続きトラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しとなるものです。

トラック運送業界としては、国土交通省が示されている標準的な運賃の所要の見直しについて全面的に賛成いたします。是非、公表されている運賃（案）をはじめとした内容で見直しいただきたい。

なお、見直しにあたっては、国土交通省をはじめ関係省庁が連携し、荷主企業に対し今回の見直しの趣旨を正しく理解していただくよう、理解促進を図る活動をして頂きたい。また、運送事業者に対しては、その算定基礎など、荷主との交渉の際に活用できるわかりやすい解説書を作成して頂きたいをお願い致します。

おわりに、トラックドライバーの労働条件改善、賃金向上のために、今回の標準的な運賃の見直しが速やかに告示されることを要望いたします。