

トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

【標準貨物自動車運送約款の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数】

平成30年2月16日現在

	事業者数 (平成27年度末現在)	運賃料金 変更届出件数	比率
北海道	3,348者	1,630件	48.7%
東北	4,147者	1,550件	37.4%
関東	18,053者	6,446件	35.7%
北陸信越	2,712者	1,096件	40.4%
中部	6,693者	2,212件	33.0%
近畿	9,296者	3,440件	37.0%
中国	3,928者	1,417件	36.1%
四国	2,126者	1,239件	58.3%
九州	5,874者	2,236件	38.1%
沖縄	831者	78件	9.4%
合計	57,008者	21,344件	37.4%

※一般貨物自動車運送事業者及び特別積合せ運送事業者における届出件数。

標準約款改正及び荷主勧告制度見直しに関する周知状況

【本省の周知状況】

○平成29年8月4日

経済産業省宛てに約款改正に係る協力要請文書を発出

○平成29年10月

経済産業省及び農林水産省関係の荷主企業及び団体に約款改正及び荷主勧告制度の見直しに係る文書及びリーフレットを送付

(送付先)

◆農林水産省関係：385箇所

うち団体：全国農業協同組合中央会、日本加工食品卸協会等を含む293箇所、

個社：丸紅株式会社、伊藤忠食糧株式会社等を含む92社

◆経済産業省関係：615箇所

うち団体：日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会等含む127箇所、

個社：各自動車メーカー、三菱重工業株式会社等を含む487箇所

合計：999箇所 うち団体420箇所、個社579社

○平成29年10月～平成30年2月

日本加工食品卸協会、全国農業協同組合連合会、日本即席食品工業協会、日本鉄鋼連盟、日本建設業連合会、日本スーパーマーケット協会へ約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

【地方運輸局等の周知状況】

○平成29年9月～12月

平成30年1月30日現在において、262の荷主団体又は企業に約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

○平成29年10月

中国運輸局長名で管内荷主団体に協力依頼文書を発出し、その後中国経済産業局長名においても同様の文書を荷主団体向けに発出

○平成29年11月

北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局、公正取引委員会事務総局北海道事務所の連名で、管内運送委託企業4309者に協力依頼文書等を発出

<各局の周知状況>

北海道：8箇所（うち団体6箇所、個社2箇所） 近畿：33箇所（うち団体29箇所、個社4箇所）

東北：16箇所（うち団体16箇所、個社0箇所） 中国：10箇所（うち団体10箇所、個社0箇所）

関東：28箇所（うち28箇所、個社0箇所） 四国：8箇所（うち団体8箇所、個社0箇所）

北信：13箇所（うち団体13箇所、個社0箇所） 九州：87箇所（うち団体75箇所、個社12箇所）

中部：56箇所（うち団体56箇所、個社0箇所） 沖縄：3団体

合計：262箇所（うち団体244箇所、個社18箇所）

(平成30年1月30日現在)

トラック運送業の運賃・料金に関する検討について

【これまでの運賃・料金検討会について】

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」では、トラック事業者が適正な水準の運賃・料金を収受できる環境を整えるため、これまで4回にわたり検討を行い、まずはその結果を踏まえ、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を実施したところ。

【運賃と料金の別建て収受の浸透を図るとともに、トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とする環境を整えるための検討について】

- (1) トラック運送は、国内貨物運送の大きな割合を占めており、経済活動及び国民生活を支える社会インフラとなっている。現在、有効求人倍率が2倍を超えるなどトラックドライバー不足が大きな課題となっており、今後、少子高齢化が進展する中、トラック運送機能が維持・安定的に提供されるようにするためには、働き方改革を進め、長時間労働を抑制し働きやすい環境を整えるとともに、限られたドライバーの運転時間が有効活用できるよう、荷主側の協力が必要不可欠となる。
- (2) また、外部からは見えにくい面もあるが、トラック運送業を実施していく上では、トラック車両の購入・更新、点検・整備等のメンテナンス、ドライバーの確保、燃料費、保険への加入など、様々な費用が必要となる。こうしたコストが確保できなければ、①老朽化した車両の更新、②次の時代を担うトラックドライバーの確保・育成、③必要な点検・整備による運行の安全性、等の支障が生じ、将来的に我が国の経済活動・国民生活を支えるトラック運送機能が提供できなくなるおそれがある。
- (3) 特に、大型トラックをはじめとするトラックドライバーの育成については、時間がかかることも踏まえ、魅力ある職種とすべく、全産業平均と比べて低賃金・長時間労働となっている労働条件の改善を図る必要がある。
- (4) トラック運送機能を持続可能とするためには、環境改善を踏まえた適切な運賃・料金の収受が重要であるが、トラック運送にどのような費用が必要となるのかについて、必ずしもトラック事業者・荷主との間で十分な理解が共有されていない面がある。

持続可能な事業運営及びドライバーの確保・育成、生産性向上を図っていくために必要なトラック事業の実施におけるコスト構成やその主要な費用の標準的な水準イメージ、並びにそれらを尊重することの必要性等についてのトラック事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための対策やその環境を整えるための方策等について検討を行うこととする。