

## 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審議（1回目）

### 1. 日 時

令和6年1月11日（木） 10：30～12：05

### 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>

物流・自動車局：小熊貨物流通事業課長ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 木村、藤澤、宮田、廣井、堤、近田

### 4. 議事概要

- 物流・自動車局から、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、説明した。
  - 運輸審議会委員からは、
    - ① 待機時間料等について、2時間を超過した場合については運送事業者側が計測して荷主に請求することになるが、この計測時間の客観性はどのように担保されるのか。
    - ② 標準的な運賃は、今後も定期的に見直しを予定しているのか。
    - ③ 標準的な運賃の見直しにより、小規模運送事業者は経営が難しくなるのではないか。
    - ④ 今後、新たにマッチングアプリやシステムを提供する事業者が出てきて初めて2次・3次・4次等の下請運送事業者が直接仕事を受注することが可能になると考えられるが、そのような動きは出ているか。
    - ⑤ 労働時間規制等による物流への影響として、具体的な対応を行わなかった場合、2024年度には輸送能力が14%（4億トン相当）、2030年度には約34%不足（9億トン相当）と記載があるが、これはどのようにして算出したのか。
    - ⑥ 「標準的な運賃」と契約額の乖離状況について、十分な契約額を収受できていない運送事業者が多い一方、標準的な運賃の10割以上の契約額を収受している運送事業者も5～6%いるが、これはどのような理由か。
- 等の意見・質問があった。

- これに対し、物流・自動車局からは、
- ① 現在、荷待ちがある場合は、法令により運送事業者記録に記録を義務付けており、今後、デジタル化も含めて更に客観性を高めていく方向で検討している。
  - ② 環境の変化や社会的要請を踏まえ、見直しをしていく必要があると考えているが、見直しをする時期までは現時点において決まっていない。
  - ③ 自社の特殊性を活かして事業を継続している運送事業者もいる。最も問題なのは、ほとんど原価を賄えないような運賃でも輸送する運送事業者であり、是正しなければならない。こうした運送事業者は、安全コストや労働者の賃金を削減している可能性があり、そのようなことがないよう適正な取引と安全の確保が大事だと考えている。
  - ④ 徐々にマッチングを行うシステムを提供する事業者が出てきており、当局でもシステムへの支援を実施している。
  - ⑤ 輸送の需要量と供給量から算出している。トラックドライバーの人口や労働時間が減少していく中で輸送能力が不足していく見込みである。
  - ⑥ 大型の建設機械を特殊な輸送で行っていたり、特殊なスキルを持った運送事業者が輸送を行ったりしたものについて上乗せ料金を収受している。
- 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。