



全ト協の理事会で、国交省自動車局がタリフの設計方針と適正原価・適正利潤などの考え方を提示

距離・時間・車種ごと

冷凍冷蔵車など割り増し

標準的運賃方針

国土交通省は5日、改正貨物自動車運送事業法に基づき制度設計を進めている標準的運賃の告示制度の策定方針を明らかにした。貸し切り(チャーター)を前提に、距離制と時間制とに分け、上限・下限を設けない統一的なタリフ(運賃表)を設定。車種は2ト、4ト、10トの3クラスに集約した上で、冷凍・冷蔵のバン型車やバン型のトレーラは割り増し扱いとする。地域差は運輸局単位で設ける方針だ。告示案は、年明けにも運輸審議会に諮問。審議が順調に進めば、2019年度末までに告示される見通しだ。(田中信也)

上限や下限設けず

全日本トラック協会(坂本克己会長)が5日開いた理事会に、同省自動車局の一見勝之局長と伊地知英己氏が改正事業法の進捗よくについて説明。同法に基づく措置で唯一残されている

標準的運賃の告示制度について方向性のたたき台を示すとともに、タリフの設計方針と適正原価・適正利潤などの考え方を提示した。標準的運賃は原則、貸し切り輸送に絞った上で距離制、時間制の双方のタリフを設定し、上限、下限を示さない統一的な運賃基準とする。

車種の設定は、小型(2トクラス)、中型(4トクラス)、大型(10ト以上)と車格別にシンプル化。その上で、ドライバン型のトラックを基準に、冷凍・冷蔵車、バン型のトレーラについては割り増し加算の形で算出する。

適正原価の考え方では「実運送を行っている下請事業者」を標準とした運賃算定を基本とした上で、車両の減価償却費については「使用年数では事業者の考え方では差異が大きい」(伊地知氏)ことから、法定耐

用年数の「約4年」を適用する方向で検討している。人件費は、全産業平均の時間当たりの単価で算出する方向で検討。一方、間接費(一般管理費など)は、全産業平均ではなくトラック運送事業の平均単価を前提として算定する。帰りの荷の扱いでは、「実車率約50%」を設定基準とする考えだ。

適正利潤は、自己資本に対する適正な利潤額を算定。具体的には、経常利益として一定水準を確保できるレベルを想定している。