

荷主企業の皆さまへ

トラックが
これからも皆様の
パートナーで
あり続けるために、
‘応援’よろしく
お願いします！

トラックは、国内貨物輸送の
91.8%を担っています。
身近な宅配・引越貨物の輸送も、
産業・経済活動に関連する
貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。
そのトラック業界は今

●**長時間労働と低賃金による
ドライバー不足**

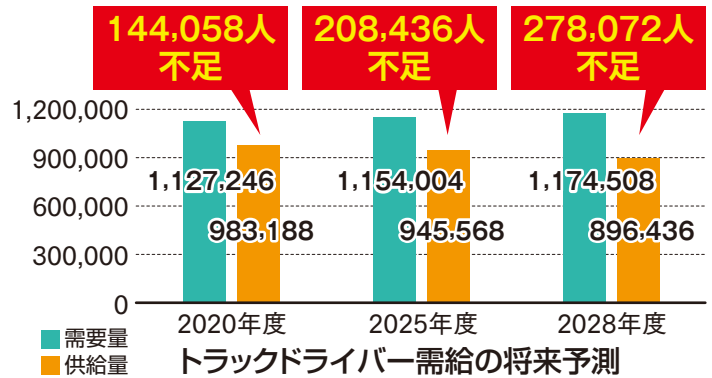
●**高騰する燃料価格等…**により、
トラック事業のコスト負担は限界にきています。



ドライバーが足りません!!

ドライバー確保に「賃金アップ・労働時間減」
が必要なんです!

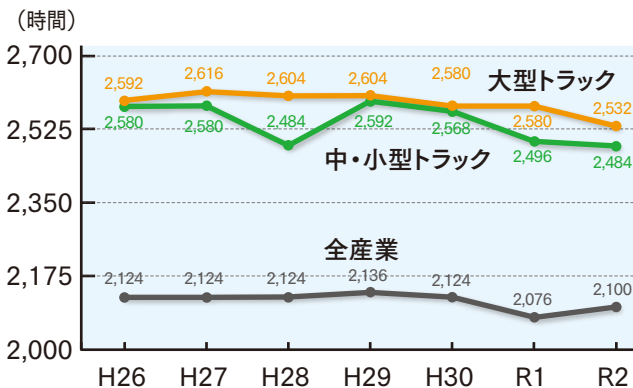
2028年には
ドライバーが**28万人**
不足するとの予測も…



ドライバー不足の原因は…

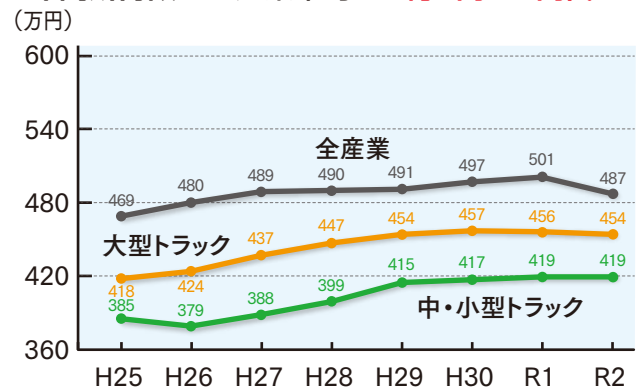
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い

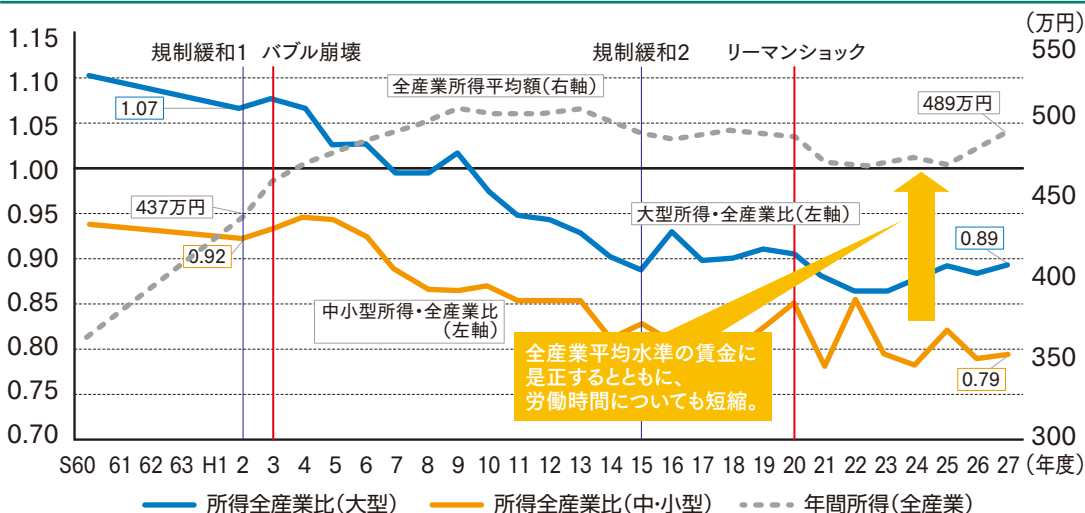


他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約1割～2割低い



規制緩和とバブル崩壊以前は他産業よりも高い賃金水準でした。



出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より 国土交通省作成



「標準的な運賃」をご理解ください!

ドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持しながら国民生活と経済を支えていくために、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃として「標準的な運賃」が国土交通省より告示されました。

「標準的な運賃」の主なポイント

①人件費として全産業平均単価を使用

▶ 1人当たり2,381円/時 必要です!!!

②車両の償却年数を5年で設定

▶ 環境・安全性能の高い車両への買換えを求められています!!! (表1)

③年間稼働時間を全産業平均労働時間2,086時間で設定

▶ 長時間労働の改善に必要です!!!

④実車率を50% (帰り荷はないことを前提) で設定

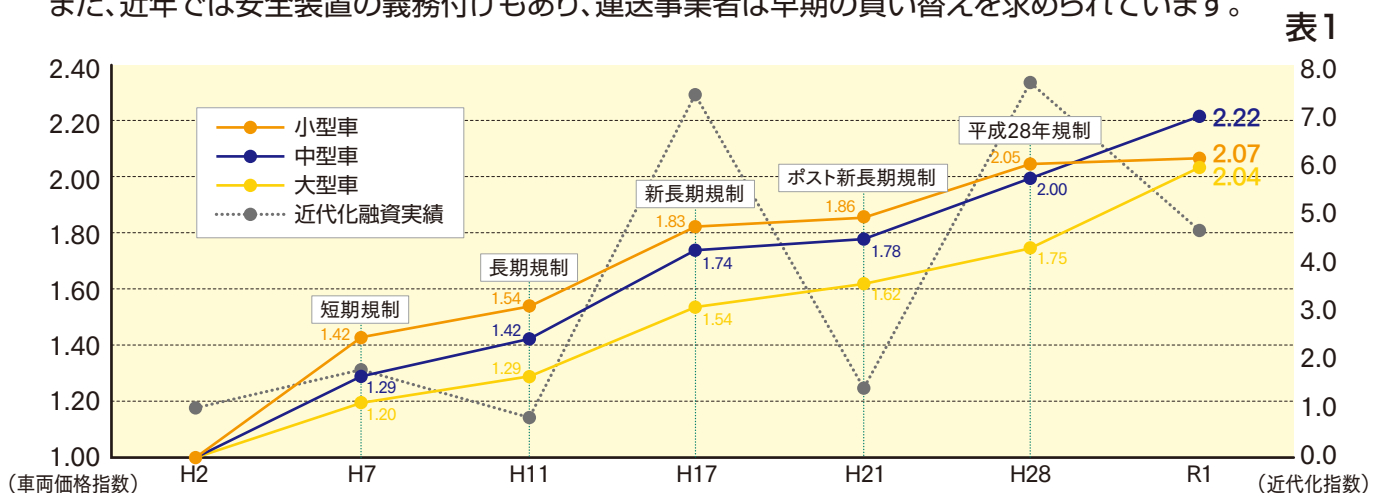
▶ 帰路に要する必要な原価確保のために必要です!!!

⑤適正利潤(1台/年)を設定

▶ 持続可能なトラック運送事業を実現するために必要です!!

環境規制と車両価格の推移

トラックは環境規制のたびに価格が上がり、平成2年当時から**2倍以上の価格**になっています。また、近年では安全装置の義務付けもあり、運送事業者は早期の買い替えを求められています。





「働き方改革」への対応が急務

トラックドライバーには 「働き方のルール」があります。



改善基準告示の見直し〈抜粋〉(※1)

項目	現行の告示内容	見直しの内容
拘束時間	1日 原則13時間以内(最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)) 1か月 原則293時間以内	1日 原則13時間以内(最大15時間以内(14時間超えは1週間2回以内を目安)) 1か月 原則284時間以内
休息期間	継続8時間以上	継続11時間以上を基本とし、9時間下限
運転時間	2日平均で、1日あたり9時間以内 2週間平均で、1週間あたり44時間以内	現行どおり
連続運転時間	4時間以内	現行どおり(SA、PA等に駐停車できず、やむを得ず4時間を超える場合は30分まで延長可)

※1 見直しの内容は、令和4年9月8日に開催された労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会のトラック作業部会で取りまとめられた報告書案を基に記載しています。
改善基準告示は、令和4年12月に改正・公布され、令和6年4月に施行される見込みです。

違反すると、
貨物自動車運送事業法令違反として行政処分の対象となることがあります。



●さらにドライバーの労働条件が大きく変わります!!!

年5日の年次有給休暇の取得がすでに義務付けられています!

平成31年4月より

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定。
年5日は取得させなければならない。

月60時間を超える残業は割増賃金率が引き上げられます!

令和5年4月以降

月60時間超の残業割増賃金率が
中小企業も**50%以上**に

残業時間の上限が規制されます!

令和6年4月以降

最大でも年**960時間**(休日労働は含まない)
月に平均すると**80時間**

違反すると労働基準法により
「6か月以下の懲役または30万円以下の罰金」が定められています!!



です!!!



こんな場合は、国土交通省の 「荷主勧告」が発動されます!

荷主の指示に基づき行われたトラック事業者の法令違反行為(例)

1 荷待ち時間の恒常的な発生



荷主の都合による
長時間の荷待ち時間
が恒常的に発生

▼
改善基準告示違反を招くおそれ

2 非合理的な到着時刻の設定



適切な運行では間に
合わない到着時間
の指定

▼
最高速度違反を
招くおそれ

3 やむを得ない遅延に対するペナルティ



自然災害や交通渋滞等やむを得ない
事情による遅延に
対しペナルティを
設定

▼
優越的地位の濫
用にあたるおそれ

4 重量違反等となるような依頼



積み直前に貨物
量を増やすよう
指示

▼
過積載運行を招
くおそれ

「荷主勧告制度」とは?

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、

- ① 勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、
- ② 関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。



荷主の皆さまへお願いです!

総理自ら がドライバーの 労働環境改善に言及



岸田文雄内閣総理大臣発言

令和3年10月13日

第205回国会 参議院本会議にて

トラックについては、長時間労働の是正、トラックの「標準的な運賃」の周知・浸透を進め、ドライバーの労働単価、労働条件の改善を図ってまいります。

さらには…

令和3年12月27日、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議(※1)が開会され、中小企業の賃上げ原資確保や原燃料費上昇への対応を目的として、政府では「**パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ**」を取りまとめ、政府を挙げて転嫁対策に取り組んでいます。

※1 この会議には、岸田文雄内閣総理大臣をはじめ、斉藤鉄夫国土交通大臣・萩生田光一経済産業大臣・後藤茂之厚生労働大臣・若宮健嗣内閣府特命担当大臣・山際大志郎内閣府特命担当大臣(経済財政政策)・古谷一之公正取引委員会委員長他関係閣僚が出席したほか、民間経済団体や事業者団体が参加。

岸田文雄内閣総理大臣発言

令和3年12月27日

パートナーシップによる価値創造
のための転嫁円滑化会議にて

政府としても、成長と分配の好循環を実現するため、地域経済の雇用を支える中小企業が適切に価格転嫁を行い、適正な利益を得られるよう、環境整備を行ってまいります。

このパッケージに基づく取組みとして、公正取引委員会より下記の見解が示されました。

以下の項目に当てはまると「買ったたき」

に該当するおそれがあります! 下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準(抄)

労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、**価格の交渉の場において明示的に協議することなく**、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、下請事業者が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、**価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で下請事業者に回答することなく**、従来どおりに取引価格を据え置くこと。



安全品質向上へ向けた努力のため 「継続的な教育コスト」も必要です！

題 目	
1	「トラックを運転する場合の心構え」
2	「トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項」
3	「トラックの構造上の特性」
4	「貨物の正しい積載方法」
5	「過積載の危険性」
6	「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」
7	「適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況」
8	「危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法」
9	「運転者の運転適性に応じた安全運転」
10	「交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法」
11	「健康管理の重要性」
12	「安全性の向上を図るための装置を備えるトラックの適切な運転方法」

「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」(国土交通省告示第1366号)

さらに… 新人ドライバー(初任運転者)には

1

上記12項目を座学・実車を用いて
15時間以上教育

義務!

2

実際に運転させながら
20時間以上安全運転の指導

3

適性診断の受診

※高齢ドライバー、事故惹起者にも教育は必要不可欠です。

外部機関に委託した場合のコスト例

安全教室

約80,000円(1日)

※資料代や交通費など実費部分は変動する可能性があります。

コンサルティングプラン

50万円以上(3ヶ月4回～)

適性診断にかかる手数料と所要時間は…

	種 目	手 数 料	対 象 者
		所要時間	
義務	初任診断	4,800円 約1時間40分	運転者として新たに雇い入れた方
	適齢診断	4,800円 約1時間40分	65歳以上の運転者
	特定診断I	9,300円 約2時間	①死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を引き起こしたことがない者 ②軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を引き起こした事がある者
	特定診断II	29,900円 約5時間	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を引き起こした者
推奨	一般診断	2,400円 約1時間20分	普通免許以上を持っている者(3年以内に1度の再受診を推奨)
	特別診断	10,300円 約3時間	普通免許以上を持っている者
	カウンセリング付き 定期診断	4,800円 約1時間40分	普通免許以上を持っている者(3年以内に1度の再受診を推奨)



トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃を告示**しました。

国土交通省が告示した「標準的な運賃」

運賃表の種類	距離制運賃 時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位
車型	バン型の車両で設定
車種	    小型車(2tクラス) 中型車(4tクラス) 大型車(10tクラス) トレーラー(20tクラス)
対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定
元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算
料金や実費	料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料等)については標準的な運賃には含まれていないため、別途収受することとされています。 運賃(運送の役務の対価) 料金(積込・取卸料、附帯業務料) 実費(高速道路利用料、フェリー利用料等)
燃料サーチャージ	燃料等の上昇によるコストの増加分を 別建て運賃 として設定する制度の事です。 標準的な運賃では、軽油の基準価格を 100円/ℓ で設定しています。
運賃、料金の適用ルール	運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「 運賃料金適用方 」として定めます。 割増 特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、冬期、地区割増 割引 長期契約、往復割引 その他 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(有料道路、フェリー利用料等)

取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定



■ 標準的な運賃の告示内容

I. 距離制運賃表

北陸信越運輸局

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて 500kmまで 20kmを増すごと に加算する金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	7,640	8,850	11,770	15,290



トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

■ 標準的な運賃の告示内容

Ⅱ. 時間制運賃表 北陸信越運輸局

(単位:円)

種 別		車種別			
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 基礎走行キロ：小型車は100km 小型車以外のもの130km	31,280	37,440	48,690	61,470
	4時間制 基礎走行キロ：小型車は50km 小型車以外のもの60km	18,770	22,470	29,210	36,880
加算額	基礎走行キロを超える場合は、 10kmを増すごとに	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに 〔4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。〕	2,880	3,020	3,230	3,820

Ⅲ. 運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵車・冷凍車……………2割
休日割増	日曜祝祭日に運送した距離に限る……………2割
深夜・早朝割増	午後10時から午前5時までに運送した距離……………2割

Ⅳ. 待機時間料

時 間 \ 車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において 30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

V. 積込料、取卸料、 附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受

Ⅵ. 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

Ⅶ. 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

Ⅷ. その他

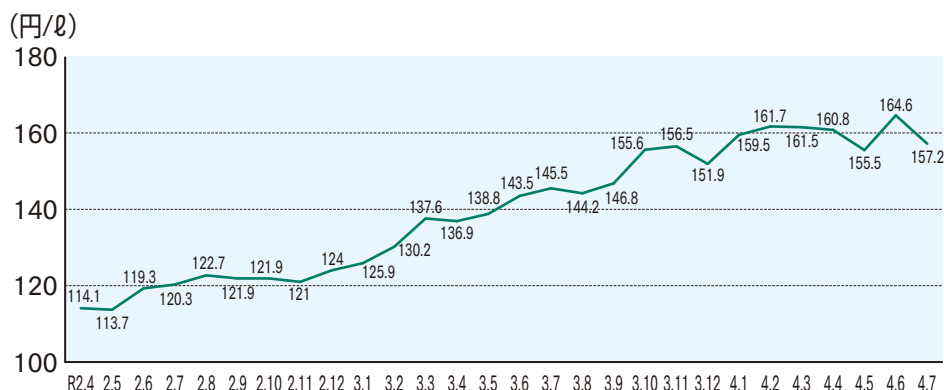
この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

燃料価格高騰はトラック事業に大きな影響を及ぼしています



燃料代が、再び「高騰」しています。

長野県の軽油現金価格の推移



燃料価格が1円あがると、トラック運送業界全体で年間約150億円もの負担が増えます。トラックは、燃料が無ければ走れません。どれだけ頑張っても、走った分だけ赤字が増えます。

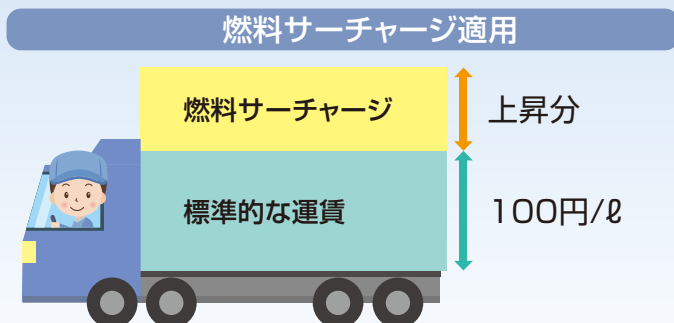
(一財) 日本エネルギー経済研究所
石油情報センター調べ

「燃料サーチャージ」のご理解をお願いします。

燃料サーチャージとは

燃料等の上昇によるコストの増加分を別建て運賃として設定する制度のことです。

標準的な運賃では、軽油の基準価格を100円/ℓで設定しています。



燃料サーチャージは、他の交通分野にも導入されている運賃制度です。

運送業界が今後も安定した輸送力を提供するためには、「標準的な運賃」と燃料サーチャージ等

適正な運賃・料金の収受が必要不可欠です。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」 北陸信越運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提
条件

- 走行距離：242km(長野～新宿)＜標準的な運賃 78,950円＞
- 燃 費：3.7km/ℓ
- 燃料価格上昇額50円上昇(仮) ▶ 算出上の燃料価格上昇額47.5円

計算式

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\ = 242(\text{km}) \div 3.7(\text{km/ℓ}) \times 47.5(\text{円/ℓ}) = 3,106\text{円} (\text{標準的な運賃の約3.9\%})$$



これからもトラックが
笑顔で走れますよう
ご理解・ご協力を
お願いします!!!



国土交通省 適正取引相談窓口

北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 TEL.025-285-9154
北陸信越運輸局 長野運輸支局 輸送・監査部門 TEL.026-243-4603