

荷主企業の皆さまへ

ご理解・ご協力が必要不可欠です!!



新型コロナウイルスの脅威は、今も続いています。

2度の「緊急事態宣言」の発令や、さらには変異型ウイルスが広がりを見せるなど、依然として終息の見えない状況です。このような状況下でも、トラック輸送はわが国のライフラインの一つとして、国民生活と経済活動を支えるために走り続けています。

トラックドライバーもまた、エッセンシャルワーカーとしての誇りを胸に、昼も夜も、雨の日も雪の日も頑張っていますが、少子高齢化や厳しい労働環境により、慢性的に不足しています。

こうした状況を打開するため、国土交通省では貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月に「標準的な運賃」を告示しました。

「標準的な運賃」は、働き方改革に対応した労働環境を整えることでドライバー不足を解消し、継続して安定した輸送力を確保するために必要な運賃を国が示したものです。

トラックが、これからも暮らしと経済を守るためには
この「標準的な運賃」が必要です

コロナ禍の中で、荷主企業の皆さまも大変な思いをされていることと思いますが、どうぞトラックドライバーに少しでも力を貸してください。心からお願いいたします。



■ 標準的な運賃の告示内容

II. 時間制運賃表 近畿運輸局

(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	35,580	42,040	53,710	67,430
	4時間制 基礎走行キロ小型車は50km 小型車以外のもの60km	21,350	25,220	32,230	40,460
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 <small>4時間制の場合であって、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。</small>	3,400	3,560	3,810	4,510

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	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收受

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收受

VII. 燃料サーチャージ

別に定めるところにより收受

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。



適正取引
相談窓口
一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151 (ガイダンス番号4)
	滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
神戸運輸監理部	和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104



国土交通省 近畿運輸局

一般社団法人 近畿トラック協会



働き方改革への対応

(公社)全日本トラック協会策定

トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン

- トラック運送業界では長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、働き方改革は喫緊の課題です。
- 全日本トラック協会はトラックドライバーの長時間労働の抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策のための働き方改革アクションプランを策定しました。

I. 基本方針

- 1 罰則付き時間外労働の上限規制に対応するため、長時間労働を是正します。
- 2 若年労働者を確保し、優秀な人材を業界に呼び込むため、ドライバーの処遇、労働環境、労働条件の改善に努めます。
- 3 物流条件の調整やコスト負担等についての理解促進をはかるため、国や荷主を含めた関係者と緊密なコミュニケーションをとりまします。
- 4 場当たり的な対策ではなく、目標達成に向け途切れることなく取り組みます。
- 5 全日本トラック協会、都道府県トラック協会、適正化事業実施機関等、業界団体も一丸となって取り組みます。
- 6 社会に貢献するトラック輸送サービスを維持・強化するため、荷主や関連する業界とともに、ライフラインとしての責務を未来に向けて継続するための行動を速やかに起こします。



II. 達成目標 時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合

令和3(2021)年度(施行後3年目)	25%
令和4(2022)年度(施行後4年目)	20%
令和5(2023)年度(施行後5年目)	10%
令和6(2024)年度(適用開始年度)	0%

※本アクションプランのスケジュールは、平成31年4月に改正労働基準法が施行され、それから5年猶予の後の令和6年4月から自動車の運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制が適用されることを前提としています。

また月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用については令和5年4月に施行されることを前提としています。

何よりも、関係者の協力が必要です

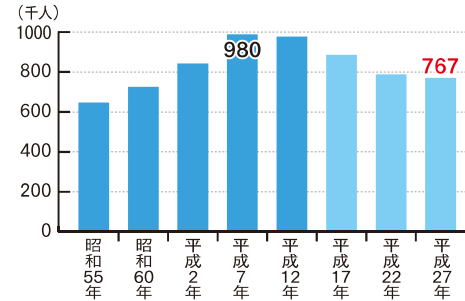
トラック輸送は、我が国の産業・経済活動の基盤であり、日々の暮らしになくてはならないものです。そのため、トラック運送業界での働き方改革は「社会の仕組みを見直す取り組み」でもあります。我々トラック運送事業者は自らの使命を全うするため意識改革を進め、現場で働くドライバー目線に立って、本アクションプランに真摯に取り組みます。

トラック輸送サービスを維持・強化するため、国、自治体、発荷主、着荷主、物流関連施設等の管理運営者等の幅広い関係機関や関係者にも本アクションプランに示した問題意識と取り組み内容を共有願います。様々な場面においてみなさまのご協力をお願いします。



トラック運転者はピーク時より減少

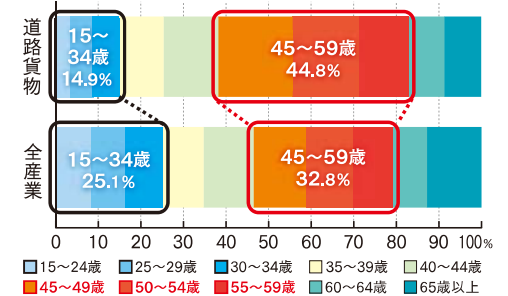
道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典)国勢調査を基に作成

トラック運転者は高齢化

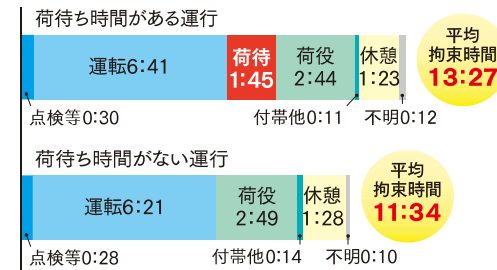
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比較



(出典)労働力調査(平成30年12月)より作成

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

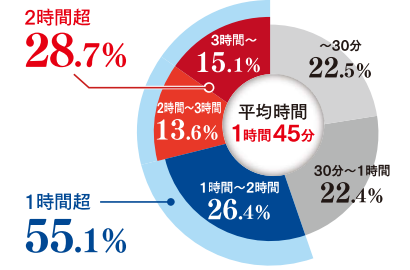
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



国交省トラック輸送状況の実態調査(平成27年)を基に作成

2時間を超える荷待ちが約3割

1運行あたりの荷待ち時間



(出典)トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者は、トラックドライバーの労働時間のルールを守ることがあり、違反した場合は行政処分や罰則を受けることになります

●労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●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 293時間以内 	運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●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
休憩期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●継続8時間以上 	連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内

詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/O40330-10.html>) をご覧ください。



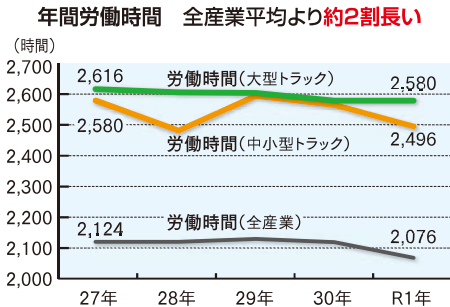
貨物自動車運送事業法の改正



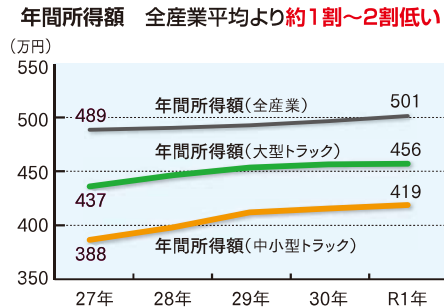
■ 運送事業者関連部分

平成30年12月「貨物自動車運送事業法」が改正されました

他産業と比べ長時間労働

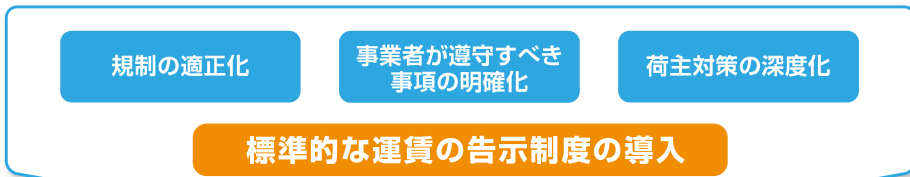


他産業と比べ低い賃金



(出所)「一般職業紹介状況」及び「賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)「労働力調査」(総務省)

全産業平均よりも約2割労働時間が長く、約1~2割賃金の低いトラックドライバーは、慢性的に不足しています。さらに、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間(年960時間)が適用される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者を確保できず、重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、以下の措置が講じられました。



トラック運送事業者の大半が中小事業者であり、荷主への交渉力が弱いことなどから、必要なコストに見合った対価(運賃)を収受できない状況であり、トラックドライバーの労働条件を改善し、持続的に経営を維持していくことが困難

標準的な運賃の告示制度の導入
(令和2年4月24日告示)
法令を遵守して、持続的に事業を行う際の参考となる運賃の告示

■ 荷主関連部分

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

改正事項 令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

● 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② 荷主への勧告制度が拡充されました

● 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
● 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

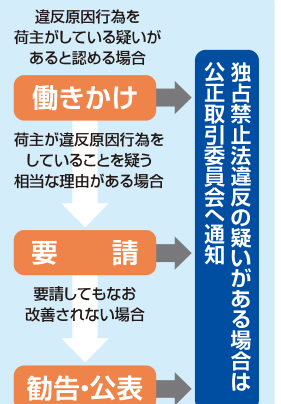
● 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求め、「働きかけ」を行います。
● 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
● トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※《違反原因行為》の例

荷待ち時間の恒常的な発生
ええ～まだですか
悪いね～もう少し待ってて
改善してくださいってお願いしたのに…
荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ

非合理的な到着時刻の設定
高速代をくれないと間に合わないよ…
3時までに届けてね時間厳守だよ
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

重量違反等となるような依頼
はい…
重量オーバーになるかもしれないけどこれも頼むよ
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





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	 <small>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)</small>
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	<p>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、燃料サーチャージ等)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。</p> <p style="text-align: center;">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)</p>
運賃、料金の適用ルール	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 近畿運輸局

(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	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて 500kmまで 20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて 50kmを増すごと に加算する金額	8,430	9,680	12,670	16,370