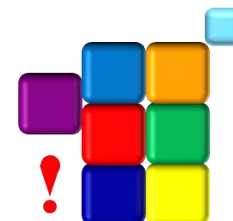


トラック運送事業者に係る国土交通省の取組について ～持続可能なトラック輸送の確保に向けて～

令和4年12月5日

九州運輸局 大分運輸支局



九州運輸局

1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

1. 貨物自動車運送事業法の改正【概要】

平成30年12月「貨物自動車運送事業法」改正

緊急に労働条件を改善する必要があること等に鑑み、以下の措置を講じた。

1 規制の適正化

- ・欠格期間の延長
- ・許可の際の基準の明確化
- ・約款の認可基準の明確化

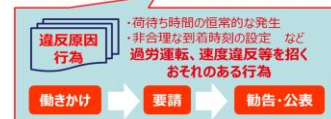
2 事業者が遵守すべき事項の明確化

- ・事業用自動車の定期的な点検・設備の実施等
- ・車庫の整備・管理
- ・健康保険等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

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

- ・荷主の配慮義務の新設
- ・荷主勧告制度（既存）の拡充
- ・国土交通大臣による荷主への働きかけ



4. 「標準的な運賃」の告示制度導入

- ・運転者の労働条件を改善し持続的に事業を運営するための参考指標として、「標準的な運賃」の告示制度を導入
- ・トラック事業者が告示を参考に設定した運賃の届出を促すことで、荷主との運賃交渉の促進を図る。

貨物自動車運送事業法 附則第1条の3第1項

令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」

1-1①「標準的な運賃」導入の背景

◆平成29年 8月 「標準貨物自動車運送約款」 改正

コストの
明確化

- ・運送料金として含まれていた「**運賃**」と「**料金**」（運送以外の役務）を区別
→荷主は、運送状に区別して記載する必要
- 運送会社は、運送付帯業務・積込み・取卸し・荷待ち時間などのサービスを料金として請求できる
- ・利用者にとっても、料金が明確になり運賃総額の比較がやりやすく

◆平成30年12月 「標準的な運賃」の告示制度 導入

- ・**事業規模の小さなトラック運送事業者が個別に原価計算を行うことは難しい。交渉力も弱い。**
- ・結果として、必要なコストに見合った対価が収受できず、法令遵守しながらの持続的運営が困難
- ・**トラックドライバーの処遇改善を実現するには、運賃を上げることが必要**

働き方改革に対応した労働環境（賃金・労働時間等）を整え、
トラックドライバー不足を解消（安定した輸送力を確保）し、
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っていくために必要な
参考となる運賃を国が示す

＜国土交通省＞

- ・**全国のトラック事業者の原価データの集計**
- ・**適正な原価等の算出**に係る作業 等
- ・策定案を**運輸審議会へ諮問** → **答申**

「標準的な運賃」 =

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{原価} \\ \hline \text{変動費} + \text{固定費} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{利潤} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{割増料} \\ \hline \text{・諸料金} \\ \hline \text{別途収受} \\ \hline \end{array}$$

令和2年4月
「標準的な運賃」
告示

1-1②「標準的な運賃」の考え方

「標準的な運賃」 =

$$\begin{array}{|c|c|c|c|} \hline \text{適正な原価} & + & \text{適正な利潤} & \\ \hline \text{変動費} & + & \text{固定費} & \\ \hline \end{array}$$

+

割増料
・諸料金
別途収受

「標準的な運賃」の 適正な原価・利潤の確保の考え方

- ・原価調査結果を基に、年間・車両 1 両あたりの原価計算を行った
- ・元請け・下請けの関係：実運送にかかる原価等を基準に算出
- ・帰り荷の取扱い：実車率50%の前提で算出

▼年間・車両 1 両あたりの原価計算

適正な原価	変動費	運行費 (燃料費・タイヤ費等)	⇒ 実勢原価を使用 ※100円/L
		ドライバー人件費 (時間外労働分)	⇒ ドライバーの労働条件改善のため、 <u>全産業平均の時間(2,086時間)</u> あたりの単価を基準
	固定費	ドライバー人件費 (所定内労働、福利費等)	
		車両費	⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた、 適正な車両への設備投資等ができるよう、 償却年数は5年で設定
		間接費 (一般管理費等)	⇒ トラック運送事業の平均値を使用
		その他費用 (任意保険料、関係諸税、借入金利息)	⇒ 実勢原価を使用
	適正な利潤	自己資本に対する適正な利潤 (1台/年あたり)	⇒ 固定費・変動費に対し、 利益率が約2.7%となるよう計算

「適正な原価」
+
「適正な利潤」

(固定費合計)
÷年間労働時間
(約 2,086 H)

(各変動費)
1km あたり
の変動費を算出

割り戻し

「1時間あたり
固定費」

「1キロあたり
変動費」

1運行あたりの
「標準的な運賃」

1-1③標準的な運賃【距離制運賃表：九州運輸局】

距離制運賃表 九州

I 距離制運賃表（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	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890(137.4%)	16,160(135.9%)	20,870(115.0%)	26,230(98.3%)
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980(120.0%)	23,340(118.7%)	30,650(102.3%)	38,980(90.1%)
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070(112.5%)	30,520(111.3%)	40,430(97.4%)	51,720(87.1%)
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660(119.2%)	39,350(117.5%)	52,260(102.9%)	67,110(91.3%)
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250(123.9%)	48,180(121.8%)	64,090(106.7%)	82,500(93.7%)
200kmを超えて500kmまで 20kmを増すごとに加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50kmを増すごとに 加算する金額	7,560	8,750	11,650	15,140

※赤字の数値は、
平成11年公示運賃（上限と下限
の中間額）に対する比率

時間制運賃表（九州部分抜粋）

Ⅱ 時間制運賃表

種別			車別 局別	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	九州	30,890	36,980	48,060	60,680
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	九州	18,530	22,190	28,840	36,410
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに		九州	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。）		九州	2,840	2,980	3,190	3,770

基礎走行距離

車両の走行速度の実態等を勘案し上限設定

- ・ 8時間制：小型車100km、小型車以外は130km
- ・ 4時間制：小型車50km、小型車以外は60km

○加算額について

基礎走行キロを超過した場合

1 kmあたり変動費×10km×利益率

基礎作業時間を超過した場合

1時間あたり基準外人件費に利益率を加算

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

	小型車	中型車	大型車	トレーラー
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、運賃とは別に実費収受

「標準的な運賃」の設計にあたり、適正な原価の算定では、燃料費は軽油単価の変動幅が大きいため、その変動分は燃料サーチャージにより収受することを前提として、**全国一律100円／L**を基準としている。

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。

1-1⑥最近の価格交渉・転嫁の状況

燃料高騰による価格転嫁状況(実運送事業者の回答)

➤ 荷主等との価格交渉の結果『**価格改定等を行った**』と回答した実運送事業者は・・・**47%**

「運賃等の改定」・・・24.7%、「燃料サーチャージの導入」・・・16.3%

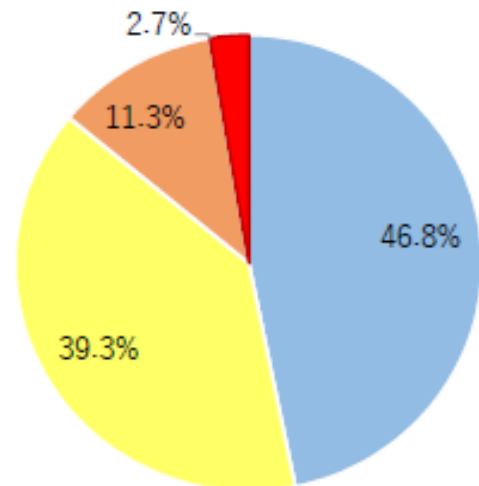
「運賃、燃料サーチャージ以外の名目で燃料費相当分を受け取ることにした」・・・5.9%

➤ 「**荷主等と価格交渉したが、改定に至らなかった**」と回答した実運送事業者は・・・**11.3%**

「価格交渉に応じてもらえなかった」と回答した実運送事業者・・・2.7%

【集計期間：R4.1月～2月、有効回答数：運送事業者984社】

【実運送→荷主・元請】



価格改定等を行った

価格交渉しなかった

価格交渉したが、改定に至らなかった

価格交渉に応じてもらえなかった

価格交渉しなかった主な理由

- ・以前断られた、言い出しにくい
- ・荷主も原価が高騰している
- ・過去交渉して仕事量を減らされた
- ・価格が下がった時、値下げ交渉される
- ・仕事を失う可能性がある
- ・交渉まで手が回らない
- ・自社の準備不足
- ・安く仕事を取る他社に仕事を取られる
- ・今後交渉する予定

価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

- ・元請からの運賃が改定されないため
- ・真荷主からもらえないので、支払えない
- ・今期の運賃が決まっているため

国土交通省の取組

- ① 荷主等への周知・広報 (トラック協会)
- ② 適正取引相談窓口
- ③ 交渉に応じてもらえなかったと回答した者への追加調査
- ④ 公正取引委員会、中小企業庁による価格転嫁対策

1. (再掲) 貨物自動車運送事業法の改正【概要】

国土交通省

平成30年12月「貨物自動車運送事業法」改正

緊急に労働条件を改善する必要があること等に鑑み、以下の措置を講じた。

1 規制の適正化

- ・欠格期間の延長
- ・許可の際の基準の明確化
- ・約款の認可基準の明確化

2 事業者が遵守すべき事項の明確化

- ・事業用自動車の定期的な点検・設備の実施等
- ・車庫の整備・管理
- ・健康保険等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

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

- ・荷主の配慮義務の新設
- ・荷主勧告制度（既存）の拡充
- ・国土交通大臣による荷主への働きかけ



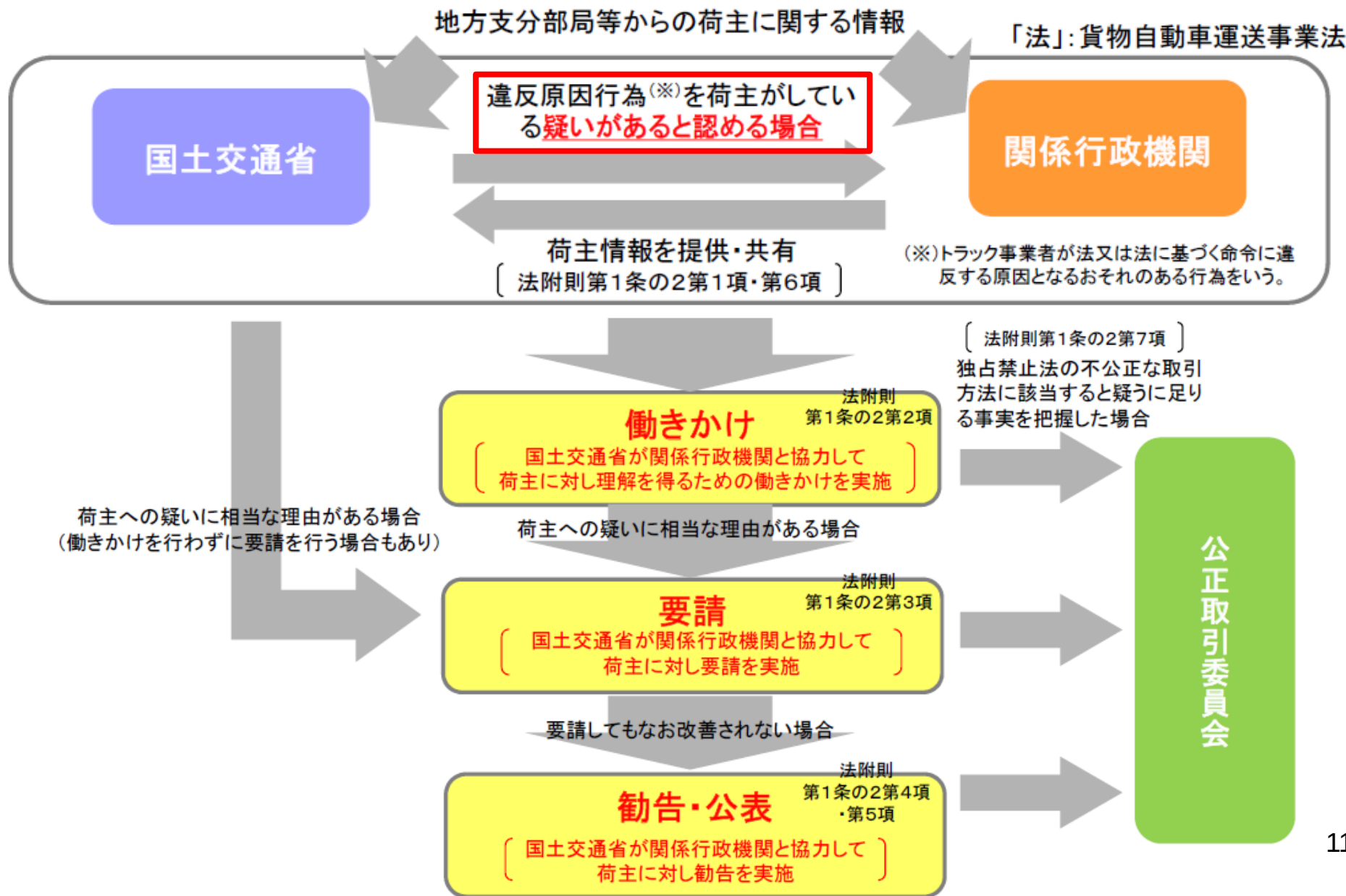
4. 「標準的な運賃」の告示制度導入

- ・運転者の労働条件を改善し持続的に事業を運営するための参考指標として、「標準的な運賃」の告示制度を導入
- ・トラック事業者が告示を参考に設定した運賃の届出を促すことで、荷主との運賃交渉の促進を図る。

貨物自動車運送事業法 附則第1条の3第1項

令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」

1-2①荷主勧告制度の拡充



貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

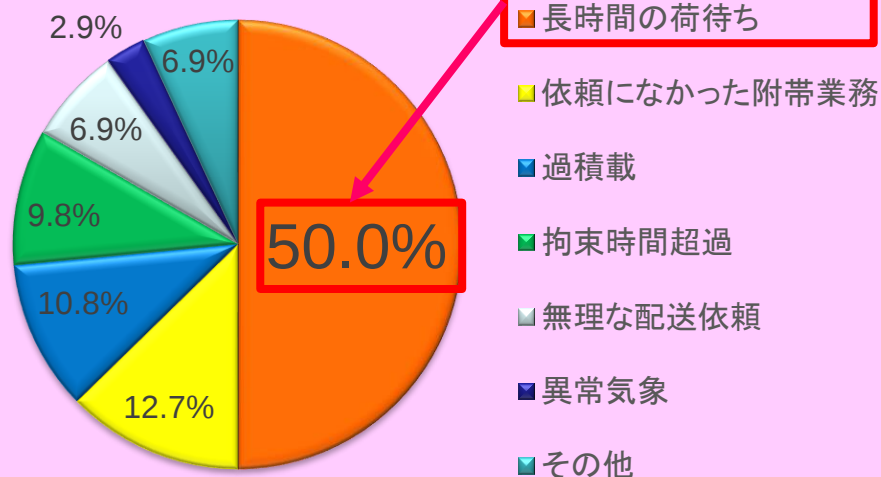
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	64

※令和4年9月30日現在

2. 「ホワイト物流」推進運動

1. 貨物運送事業法の改正

1－1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1－2 「荷主勧告制度」の拡充

2. 「**ホワイト物流**」推進運動

3. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

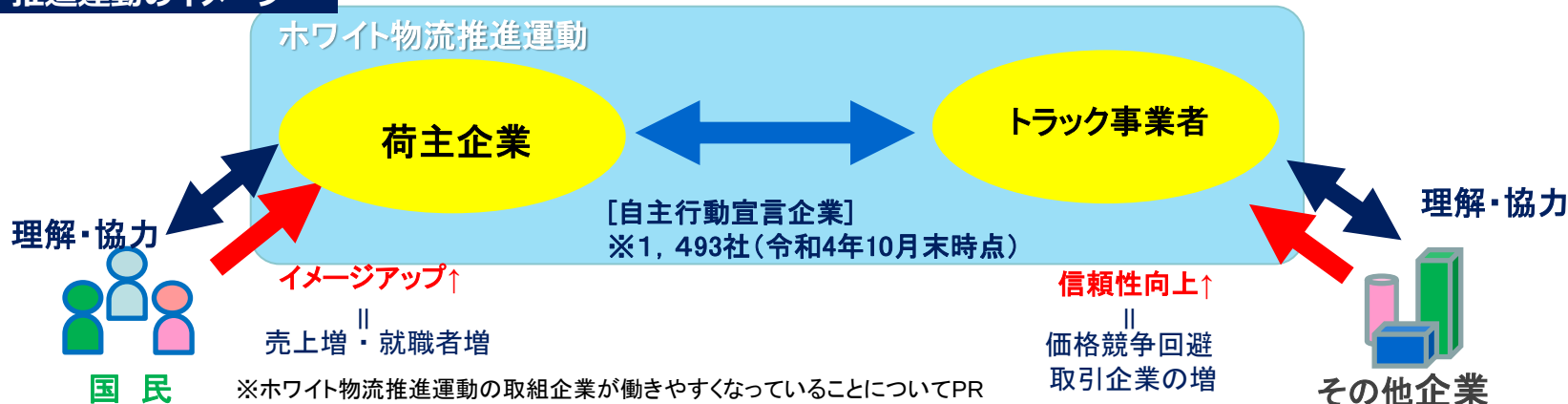
※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取り組みを強力に推進。

平成30年 5月30日

「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定

推進運動のイメージ



『自主行動宣言』内容

【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> A. 運送内容の見直し B. 運送契約の方法 C. 運送契約の相手方の選定 D. 安全の確保 | } | <p>(宣言が多い上位3項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の改善提案と協力 ・異常気象時等の運行の中止・中断等 ・パレット等の活用 |
|---|---|---|

2②自主行動宣言の提出状況

全国の賛同企業数
(令和4年8月31日時点)

1 4 5 7 社

業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	4
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	12
製造業	389
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	47
運輸業, 郵便業	785
卸売業, 小売業	119
金融業, 保険業	4
不動産業, 物品賃貸業	4
学術研究, 専門・技術サービス業	4
宿泊業, 飲食サービス業	1

業態別	企業・組合 ・団体数
生活関連サービス業, 娯楽業	2
教育, 学習支援業	4
医療, 福祉	7
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	33
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	22
合 計	1,457



大分県内の賛同企業数
(令和4年8月31日時点)

1 1 社

会社名	
Amkor Technology Japan, Inc.	株式会社鶴見物流
大分キャノン株式会社	東九州デイルーフツ株式会社
大分キャノンマテリアル株式会社	東九総合運輸株式会社
ダイハツ九州株式会社	株式会社中津急行
株式会社鶴見	株式会社ヤクシン運輸
株式会社鶴見運送	

賛同企業
情報

賛同宣言

必須項目

公表は任意
推奨項目

代表者の役職・氏名

「ホワイト物流」推進運動

持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ
			〇〇都	製造業	

当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します

(取組方針)

- ・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、.....

(法令遵守への配慮)

- ・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、.....

(契約内容の明確化・遵守)

- ・運送及び荷役・検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、.....

No.	分類番号	取組項目	取組内容
1			
2		推奨項目リストにある 取組項目を記入します	推奨項目リストからの選定事項について、 取り組もうとする具体的な内容を記載します。
3		推奨項目に付す分 類番号を記入します	推奨項目を非公表とする場合は、その旨を自主行動宣言を提出する際の電子 メールの本文にご記載下さい。
⋮			

PR欄

希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。

留意点等

- ・自主行動宣言の提出、変更は随時可能です。
- ・このため、まずは取組可能な内容から宣言し、その後、取組を充実させる等、段階的に取組を深度化していくことでも構いません。
- ・推奨項目については、試験的に取り組む場合、実施する方向で検討を進める場合等でもご記載していただいて構いません。

2④自主行動宣言のメリット

ホワイト物流推進運度は「SDGs」につながる取り組み



8. 働きがいも経済成長も
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する



9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る



11. 住み続けられるまちづくりを
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする



13. 気候変動に具体的な対策を
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として 非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。逆に取引しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも 非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながる ことが期待されます。

トラック事業者様に加え、荷主企業様の積極的な運動へのご参加をお願いします！

1. 貨物運送事業法の改正

1－1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1－2 「荷主勧告制度」の拡充

2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

ガイドライン策定の経緯

- 厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人 全日本トラック協会が事務局となって「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会において、平成28、29年度の2ヶ年にわたり、全国47都道府県においてトラックドライバーの労働時間短縮を目指すパイロット事業を実施し、ガイドラインをとりまとめ。

ガイドラインの構成

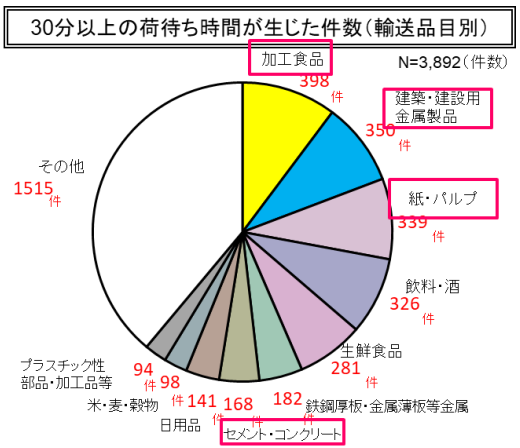
荷主と運送事業者の協力による

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会



品目別ガイドライン



3 ②品目別各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、 飲料・酒	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html 「1／3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 - 多種多様な製品サイズが存在 - 飲料における夏期の物流波動 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業	- 賞味期限の年月表示化等による仕分け作業等の効率化 - ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化 - 附帯作業の見える化 - パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化	- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等によるノー検品の実現 - 附帯作業の軽減 - 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html - 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 工事現場での事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」&「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 - 運送と荷役の分離の推進 - 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化	- 元請業者による物流へのマネジメントの強化 - 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html - 製品での差別化ができず、不十分なりードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 - 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 - 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 - 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html - 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 - 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 発着荷主の連携によるパレット化 - 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 - 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

トラック事業者だけでなく、荷主企業にとっても効率化のヒントがあるため、是非ご一読ください！



トラック事業を将来にわたり持続可能なものとするためには、
荷主とトラック事業者の「**共創**」の取組が必要です！ ！

引き続きご理解・ご協力をお願いします。