資料1

第10回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 埼玉県地方協議会

令和2年度の埼玉県地方協議会の取組み

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
埼玉県地方協議会　事務局

令和３年３月

これまでの経緯①（報告事項　以下8ページまで）

国土交通省

貨物自動車運送事業法の改正、改善基準告示見直しの動きを受けて、
令和元年度より以下の取組みを実施。

貨物自動車運送事業法の改正・公布

令和元年度の施行内容

①荷主対策の深度化（運送事業者の法令遵守への配慮義務新設を含む）

②規制の適正化等

令和元年度の取組み内容

- ホワイト物流推進運動に関する周知
- 荷主と運送事業者のための
  トラック運転者の労働時間短縮に向けた周知
- トラック輸送における長時間労働の改善等に関する調査の実施

令和2年度の施行等内容

①標準運賃の告示

②改善基準告示見直しに向けた実態調査の実施（厚生労働本省）

今年度の取り組みは、これらを柱として行った。
（詳細は4ページ以降）

これまでの経緯②（改正貨物自動車運送事業法）

国土交通省

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要 （平成30年法律第96号）

国土交通省

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、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が設定される（＝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の不足により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、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日 ： 平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- 欠格期間の延長（2年⇒5年）
- 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- 密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限　等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- 安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
- 事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
- 事業の継続遂行のための経済的基礎（資金）　等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受

＝「運賃」：運送の対価　「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 （許可後、継続的なルール遵守）

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施　等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- 車庫の整備・管理
- 健康保険法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」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難（例: 過労運転、過積載等）

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度（既存）の強化

- 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、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→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

（労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため）
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：（1.・2.）令和元年11月1日　（3.）令和元年7月1日　（4.）令和元年12月14日（運賃の告示：令和2年4月24日）

これまでの経緯③（改善基準告示の見直し）

国土交通省

改善基準告示の見直しについて

◆ 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後５年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた（※1）ところ。（※1）平成30年５月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年６月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議

◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、同調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。

- 令和元年11月25日　労働条件分科会　：「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- 令和元年12月19日　第１回専門委員会　：　議論の進め方、実態調査検討会の設置
- 令和２年１月～令和２年３月　実態調査検討会の開催（計９回）
- 令和２年６月12日　第２回専門委員会　：　実態調査の方向性について
- 令和２年８月27日　第３回専門委員会　：　実態調査の概要について、調査票（案）について
- 令和２年10月５日　第４回専門委員会　：　実態調査の詳細について、調査票（案）について
- 令和３年４月 ～ 令和４年　：　改善基準告示見直しに向けた議論
  （令和４年12月までに、改善基準告示改正）
- 令和６年４月　：　改善基準告示施行

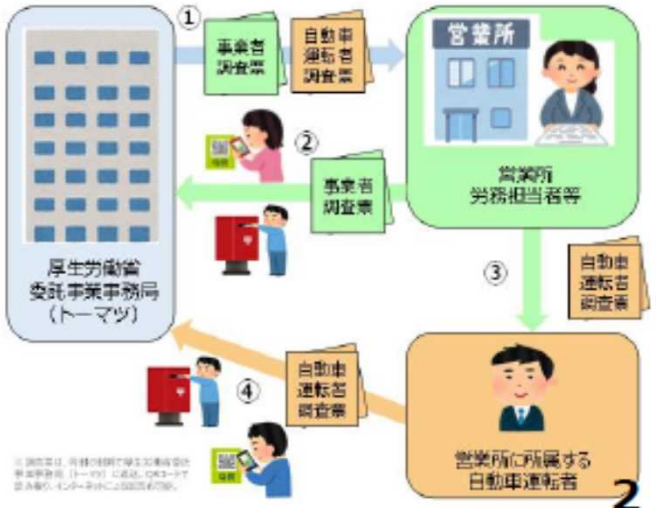
実態調査検討会
・ハイヤー・タクシー
令和２年１月30日、２月14日、３月10日
・トラック
令和２年1月31日、２月17日、３月６日
・バス
令和２年１月31日、２月27日、３月25日

実態調査の実施
・令和２年10月～12月頃まで

・業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
・令和３年度は、随時、調査を実施予定

	営業所数	自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 ・乗合280営業所（うち、一般路線200、高速80）、貸切120営業所	1,600人 ・乗合1,120人（うち、一般路線800、高速320）、貸切480人	47都道府県×8.5営業所×４名

① 委託業者から、営業所の労務担当者等に調査票（※2）、（※3）を送付する。
（※2）事業者調査票と自動車運転者調査票、（※3）バスについては、本社労務担当者に調査票を送付
② 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記載（※4）の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。（※4）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
③ 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を手交し、記載を依頼する。
④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（返信用封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記載（※5）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※6）
（※5）同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能.（※6）ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施



2

協議会の取組み（1）トラック運送業における標準運賃の周知①

国土交通省

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和２年４月２４日
自動車局貨物課

トラック運送業に係る標準的な運賃を告示しました

～ 持続可能な物流の実現に向けて、取引の適正化・労働条件の改善を進めます ～

改正貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、本日、標準的な運賃の告示を行いました。法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すことにより、トラック運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進します。

１．背景

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっています。

こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図るため、一昨年末、議員立法により、①規制の適正化、②事業者が遵守すべき事項の明確化、③荷主対策の深度化、④標準的な運賃の告示制度の導入を内容とする貨物自動車運送事業法の改正が行われました（※）。

※①・②については令和元年 11 月１日に、③については同年７月１日に施行済み。

このうち、「標準的な運賃の告示制度」は、一般にトラック事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、令和６年度から年間 960 時間の時間外労働の限度時間が設定されること等を踏まえ、運転者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ていくに当たっては、法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたものです。

２．概要

標準的な運賃の告示制度については、国土交通省において、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を行い、策定した標準的な運賃の案について、本年２月 26 日付けで運輸審議会への諮問を行ったところです。

同審議会における審理及び４月１４日付けの同審議会からの答申（※）を踏まえ、本日、別紙のとおり一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示を行いました（詳細は別紙「概要資料」を参照ください）。

※参考：運輸審議会答申（報道発表）
https://www.mlit.go.jp/report/press/unyu00_hh_000196.html

今後、トラック運送業における取引の適正化を通じて運転者の労働条件が改善され、持続可能な物流を実現できるよう、トラック事業者及び荷主向けに広く周知等を行ってまいります。

【問い合わせ先】
国土交通省自動車局貨物課　柳瀬、吉見、山城
TEL：03-5253-8111（内線：41333、41323）、03-5253-8575（直通）　FAX：03-5253-1637

〇令和2年4月24日に標準運賃が告示されたことから、以下のように**協議会として周知に取り組んだ。**

・9/23　埼ト協主催セミナーにおいて、トラック運送事業者向け周知。

・10/22,11/10　埼ト協において、本件を含めた「原価計算活用セミナー」を実施。

・11/上旬　昨年アンケート対象となった荷主企業に対して書面にて周知。

・11/中旬　本協議会委員傘下会員事業者に対して書面にて周知。
（周知していただいた委員の皆様、お手数をおかけいたしました。）

・12/4　陸災防埼玉県支部講習会において、トラック運送事業者・荷主企業向け周知。

（参考）関東・北陸信越管内の告示標準運賃

国土交通省

Ⅰ　距離制運賃表

関東運輸局

（単位：円）

車種別 / キロ程	小型車（２トンクラス）	中型車（４トンクラス）	大型車（１０トンクラス）	トレーラー（２０トンクラス）
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,430	17,280

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（２トンクラス）	中型車（４トンクラス）	大型車（１０トンクラス）	トレーラー（２０トンクラス）
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

協議会の取組み（1）トラック運送業における標準運賃の周知②

国土交通省

令和2年4月 トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

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の告示**を行いました

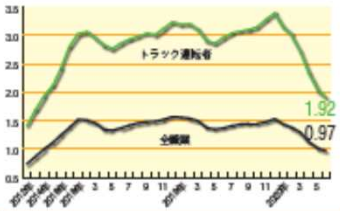
トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

国土交通省　JTA 全日本トラック協会

データで見るトラック運転者

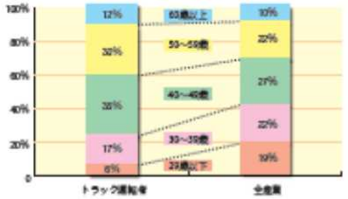
トラック運転者不足

有効求人倍率　全職業平均より**約2.0倍高い**



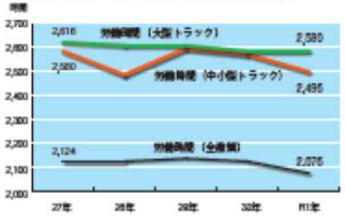
トラック運転者の高齢化

年齢構成　全産業平均より**若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い**



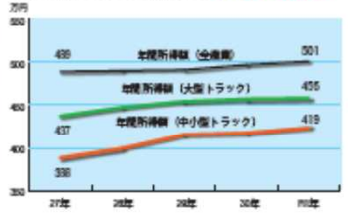
他産業と比べ長時間労働

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**



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

「標準的な運賃」

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、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。

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）

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、傭船、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

3

12月：「安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い」として**県内荷主企業880者に対して、**改正貨物自動車運送事業法における、**標準運賃と荷主が配慮すべき事項に関して周知。**

（参考）荷主が配慮すべき事項

国土交通省

改正貨物自動車運送事業法〈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

トラック運送事業では**ドライバー不足が深刻化**しており、**我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするため**には、**ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要**があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、**荷主の理解と協力が必要不可欠**です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

■ 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

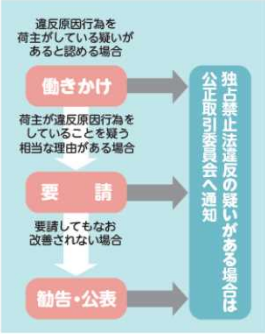
●荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
●荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

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る「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

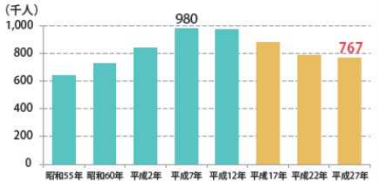


厚生労働省　農林水産省　経済産業省
国土交通省　全日本トラック協会　都道府県トラック協会

●トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
●我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
●荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より減少

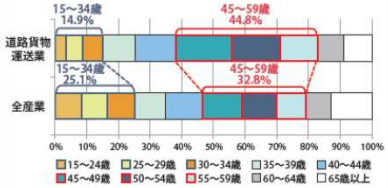
道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



（出典）国勢調査を基に作成

トラック運転者は高齢化

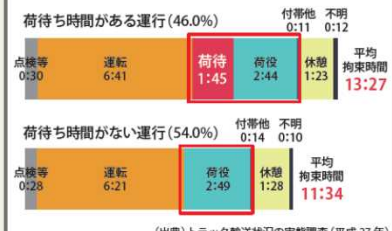
道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



（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

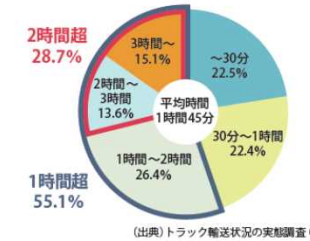
１運行あたりの平均拘束時間とその内訳



（出典）トラック輸送状況の実態調査（平成 27 年）

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に以下の労働時間のルールを守らせる必要があり、違反した場合は処分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）	・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
休息期間（勤務と次の勤務の間の自由な時間）	・継続８時間以上
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
連続運転時間	・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/040330-10.html）をご覧ください。

協議会の取り組み（2）トラック運送業における労働時間（改善基準告示）改正に向けた動きの周知

国土交通省

〇令和6年4月の自動車運転者の労働時間の改善のための基準（いわゆる改善基準告示）の施行に向けて、厚生労働本省で行われている「自動車運転者労働時間等専門委員会」における「実態調査」の内容について、以下のように協議会として周知に取り組んだ。

・11/中旬　本協議会委員傘下会員事業者に対して書面にて周知。（周知していただいた委員の皆様、お手数をおかけいたしました。）

3　通信調査（書面）の調査項目（案）の概要について ②

トラック

事業者調査	自動車運転者調査
Ⅰ　営業所の概要 営業所の所在地、主たる事業内容、最も取引額が多い発荷主の業種、従業員数及び自動車運転者数、保有する車両の内訳と台数、運行種別の割合（長距離、ルート配送等）、運行管理に従事する者の数、「働きやすい職場認証制度」の申請の有無、運行管理者一人当たり管理を担当する自動車運転者数、Gマーク認定の有無、労働組合の有無、36協定の締結状況、協定に基づく１箇月の拘束時間の延長状況	Ⅰ　自動車運転者自身のこと 性別、年齢、雇用形態、勤務先での勤続年数、自動車運転者としての経験年数、乗車している車種（大型、中型等）、勤務体系（長距離、ルート配送等）、勤務シフト、勤務時間帯、労働組合への加入の有無、年収
Ⅱ　自動車運転者の拘束時間等 １日の拘束時間、１箇月の拘束時間、１年間の拘束時間、最長の連続運転時間、１運行の運転時間、１日の時間外労働時間、１日の休憩時間、１日の拘束時間が15時間を超えた回数、法定休日労働の回数	Ⅱ　疲労度に影響のある事項 運転業務の疲労度に影響のある事項、車両性能の向上が疲労度に及ぼす影響
Ⅲ　改善基準告示の特例等の利用状況 特例の利用状況（休息期間分割・２人乗務・隔日勤務・フェリー乗船の状況）、緊急輸送等の適用除外業務の状況	Ⅲ　休息期間の過ごし方 最も忙しかった日の休息期間とその内訳
Ⅳ　改善基準告示の内容 現行の改善基準告示の基準について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）	Ⅳ　改善基準告示に対する認識 改善基準告示の各基準の認識
Ⅴ　その他 改善基準告示を遵守する上での課題、荷主から理解を得るために行っている取組や工夫、現在の同告示の内容及び改定についての意見等	Ⅴ　自身の拘束時間等の状況及び改善基準告示の内容 繁忙期における１日の最長の拘束時間、1箇月の拘束時間、最長の連続運転時間、現在の改善基準告示について問題があると感じる項目（及び適切と思う時間と理由）、同告示の規制働き方に及ぼす影響、収入と長時間労働の関係性
	Ⅵ　その他の事項 自動車運転者を続けるために必要な要因、事業主による改善基準告示の遵守を意識した運行計画の作成の有無、荷主の協力、同告示の規制を強めたほうが良いと考える項目、拘束時間短縮や休息期間が長くなることによる利点、現在の同告示の内容及び改定についての意見

4

令和3年度の協議会の取組方針（案）（協議事項）

国土交通省

➢ **荷主、運送事業者に対するアンケート調査及びヒアリングを実施。**

・具体的には、

① 荷主と運送事業者に対して、告示された**標準運賃の浸透具合や運賃改定の有無に関するアンケート調査を実施。**

② アンケート調査結果により、標準運賃の告示に伴い**運賃・料金アップが実現した荷主、運送事業者に対して標準運賃の捉え方や活用方策等に関するヒアリングを実施。**

③ ②の結果を基に、**標準運賃の適用に向けた関係者への周知・啓発。**

④ 荷主と運送事業者に対して、**改善基準告示やその改正に関する認知度に関するアンケートを実施。**

⑤ 運送事業者におけるトラック運転者の**労働時間の把握方法（デジタル化）に関するアンケートを実施。**

➢ **標準運賃に関して継続的に周知。**

➢ **改善基準告示及びその改正並びにポータルサイト※に関して継続的に周知。**

※トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp）

引き続きトラック運転者の労働条件改善に向けて取り組む