

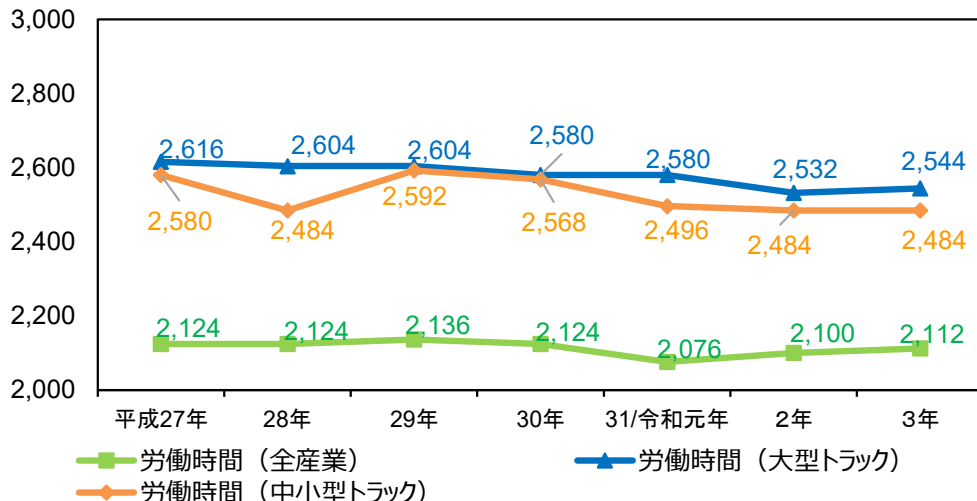
【資料9】

適正運賃の収受に係る取組について

①労働時間

全職業平均より約2割(300h~400h)長い。

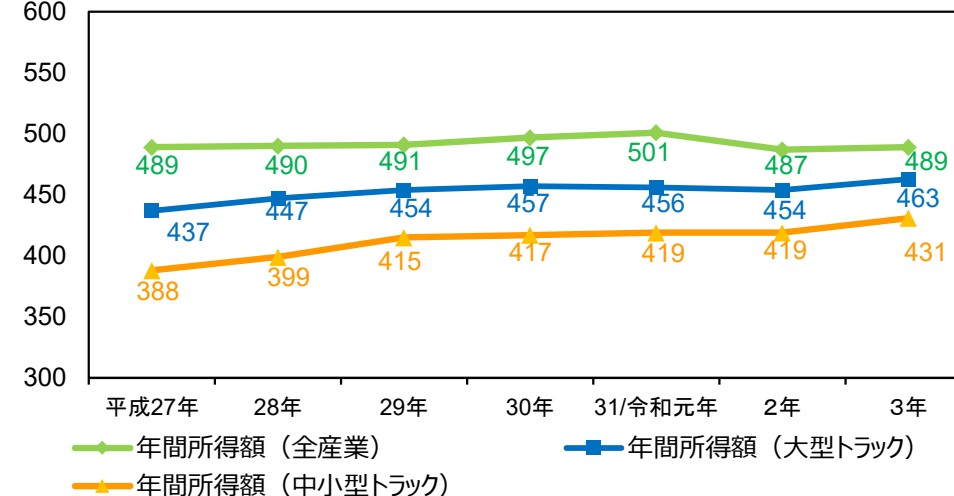
(時間)



②年間賃金

全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。

(万円)

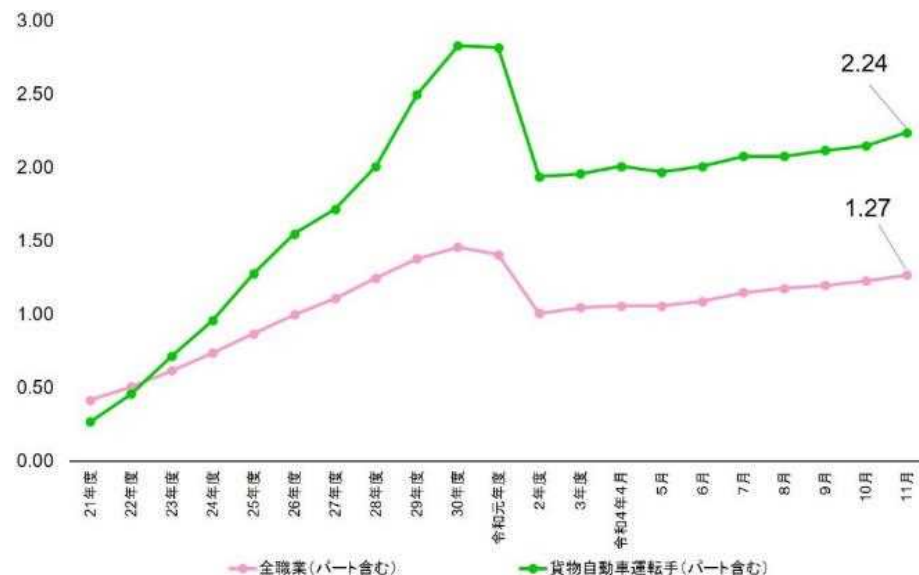


③人手不足

全職業平均より約2倍高い。

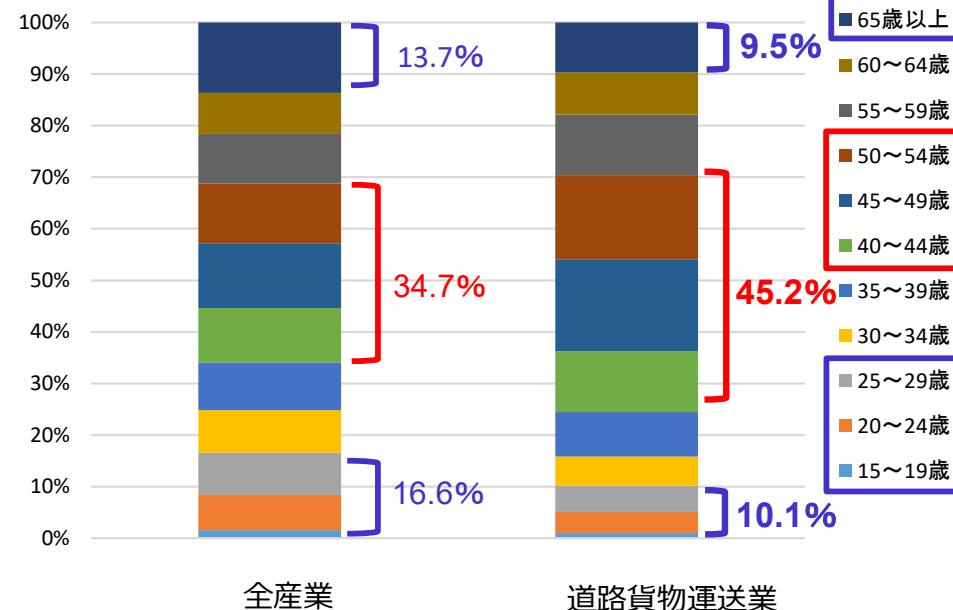
(倍)

有効求人倍率の推移



④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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**」の制度を導入

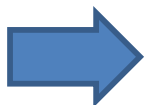
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に（1）距離制、（2）時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別（2t, 4t, 10t, 20t）にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**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
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

「標準的な運賃」に係る届出件数（令和4年12月末現在）

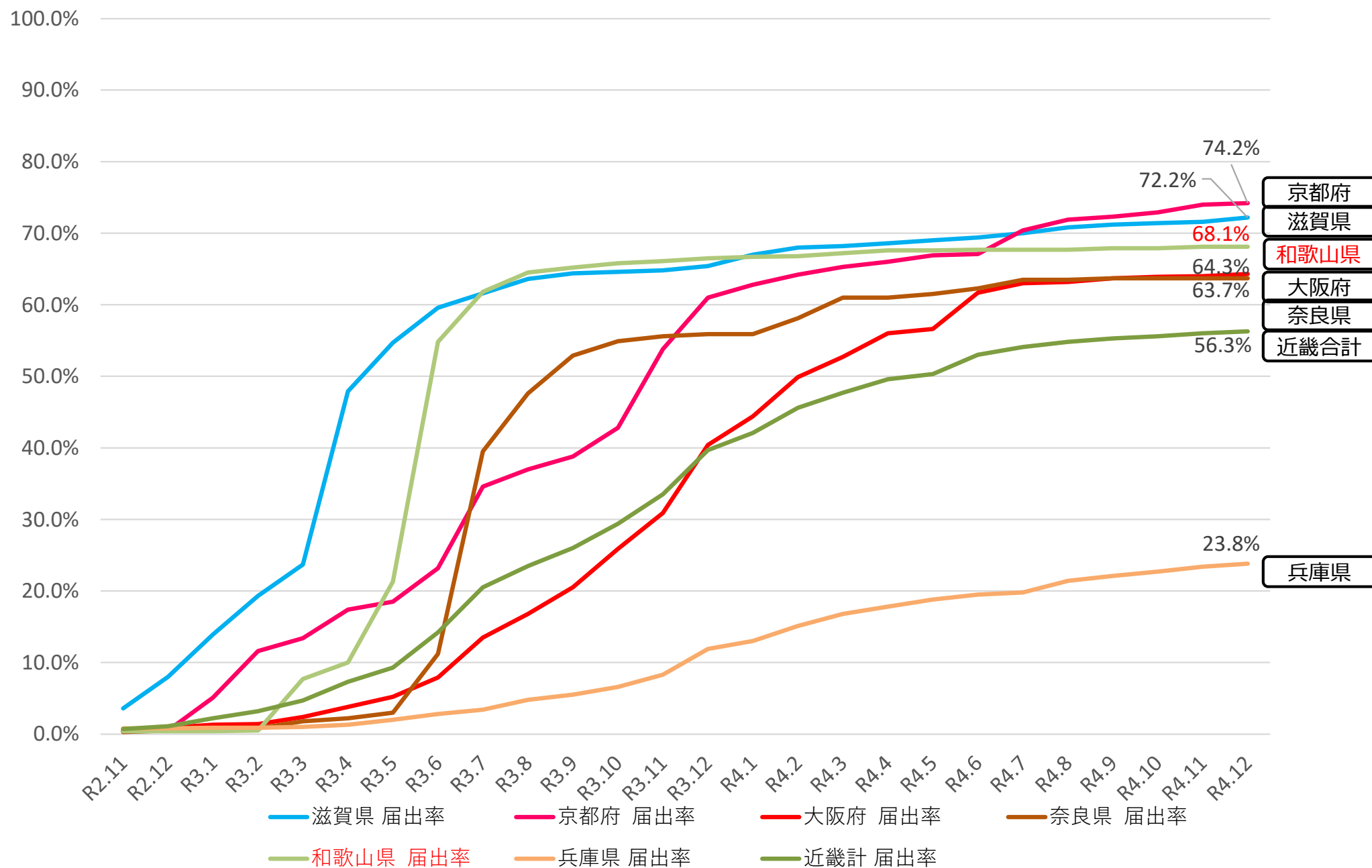
支局	事業者数 (豊橋除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	783	51.6%
函館	268	230	85.8%
室蘭	370	238	64.3%
旭川	410	284	69.3%
帯広	326	116	35.6%
釧路	276	191	69.2%
北見	189	105	55.6%
小計(北海道)	3355	1947	58.0%
青森	796	451	56.7%
岩手	582	390	67.0%
宮城	1187	666	56.1%
秋田	340	253	74.4%
山形	364	211	58.0%
福島	988	665	67.3%
小計(東北)	4257	2636	61.9%
茨城	2258	723	32.0%
栃木	1085	548	50.5%
群馬	1148	280	24.4%
埼玉	3340	606	18.1%
千葉	2196	633	28.8%
東京	5012	1138	22.7%
神奈川	2535	611	24.1%
山梨	504	237	47.0%
小計(関東)	18078	4776	26.4%

支局	事業者数 (豊橋除く) H31.3.31現在	件数	割合
新潟	707	553	78.2%
長野	636	256	40.3%
富山	603	389	64.5%
石川	741	377	50.9%
小計(北陸信越)	2687	1575	58.6%
福井	477	315	66.0%
岐阜	856	443	51.8%
静岡	1546	1009	65.3%
愛知	2893	1643	56.8%
三重	968	725	74.9%
小計(中部)	6740	4135	61.4%
滋賀	503	363	72.2%
京都	974	723	74.2%
大阪	4402	2831	64.3%
兵庫	2210	525	23.8%
奈良	597	380	63.7%
和歌山	558	380	68.1%
小計(近畿)	9244	5202	56.3%

支局	事業者数 (豊橋除く) H31.3.31現在	件数	割合
鳥取	302	237	78.5%
島根	375	313	83.5%
岡山	1148	854	74.4%
広島	1509	1182	78.3%
山口	627	537	85.6%
小計(中国)	3961	3123	78.8%
徳島	380	330	86.8%
香川	594	502	84.5%
愛媛	735	654	89.0%
高知	422	383	90.8%
小計(四国)	2131	1869	87.7%
福岡	2229	1349	60.5%
佐賀	436	345	79.1%
長崎	428	367	85.7%
熊本	688	603	87.6%
大分	523	360	68.8%
宮崎	402	322	80.1%
鹿児島	1006	722	71.8%
小計(九州)	5712	4068	71.2%
沖縄	825	298	36.1%
合計	56990	29629	52.0%

※告示されてからの累計件数

「標準的な運賃」 届出率



- 令和2年(2020)年5月からの軽油価格の推移をたどると、最大で1ℓあたり約50円の上昇(約1.5倍に)
- 令和4年1月末にガソリン価格が170円を超え、政府は激変緩和対策事業(軽油も対象)を発動

激変緩和対策事業

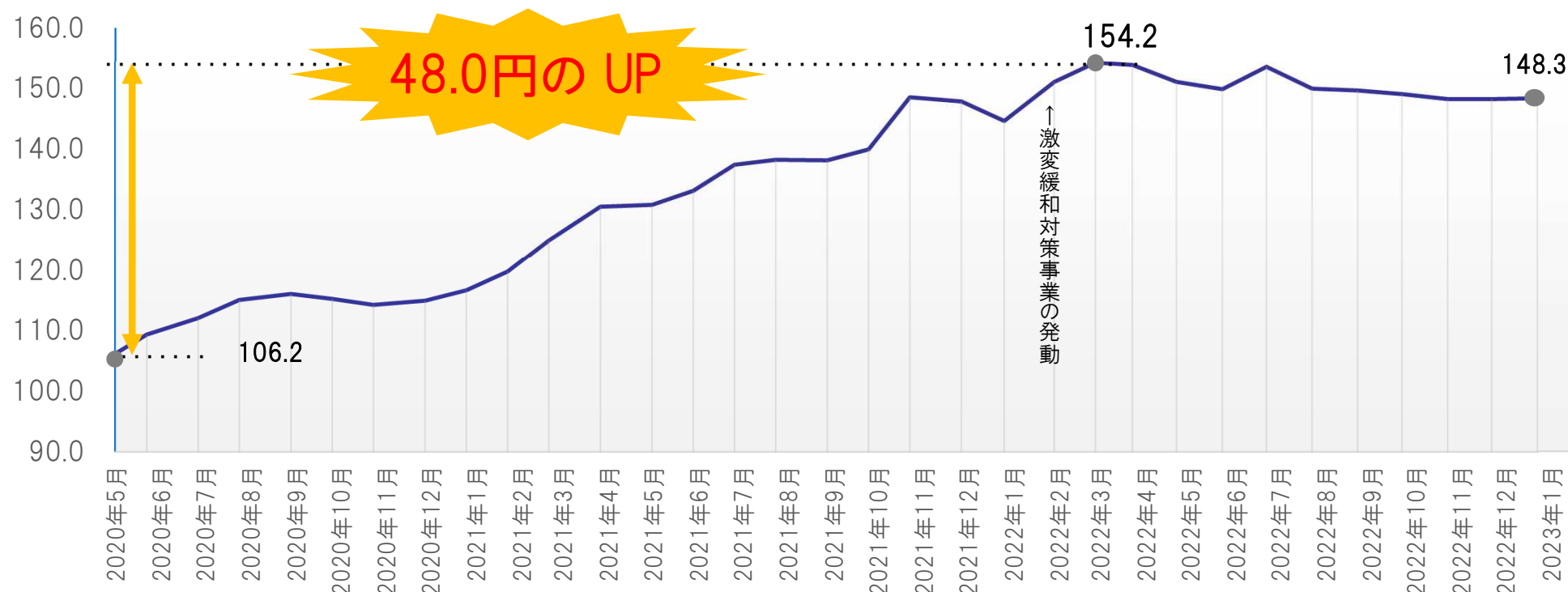
元売事業者・輸入業者に燃料油価格を抑制する原資を支給し、卸価格の抑制を通じて、小売価格の急騰を抑制する事業
(ガソリン価格を基準とし、軽油・灯油・重油・航空機燃料への支給額は、ガソリンへの支給額と同額を支給)

▶ ガソリンの基準価格については、令和4年4月28日以降168円に引き下げられ、現在も継続中

▶ 補助上限額については、令和4年4月28日以降は35円(さらなる超過分についても1/2を支給)であったが、令和5年1月から5月は毎月2円ずつ減少させていき、1月33円、2月31円、・・・、5月25円とし、上限を超過した分への1/2支給も維持(令和5年6月以降は段階的に縮減する一方で、高騰リスクへの備えを強化)

▶ 令和4年12月の支給額は、原油価格の下落や円安の戻りにより、25円を大きく下回り、この水準が続くと、燃料油価格の店頭価格には影響が出ない見通し

軽油価格の推移(店頭現金小売 全国平均価格)



国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにすることはありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を収受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☒ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]
右記までご連絡ください。

【近畿運輸局】

- ・R3.11.26 兵庫県トラック協会が開催する「環境と物流を考えるフォーラム」の来賓挨拶において出席荷主にご理解とご協力を依頼。
- ・R3.12.1 近畿経済産業局、近畿農政局に「標準的な運賃」や燃料費の上昇を反映した適正運賃収受を荷主 関係団体へ周知依頼（近畿経済産業局、近畿農政局から荷主関係団体へメルマガにより配信）。
- ・R4.1.31 大阪アパレル物流協議会来局時に、「標準的な運賃」と燃料費の上昇を反映した適正運賃収受についてご理解とご協力を依頼。
- ・R4.2.21 荷主企業向けトラック運送事業の現状と課題についてのセミナー（関西経済連合会との共催）にて、出席荷主にご理解とご協力を依頼。
- ・R4.4.20 大阪アパレル物流協議会定時総会に引き続き開催される講演会において、適正運賃収受についてご理解とご協力を依頼。
- ・R4.7.28 JILSのテーマ別研究会において、今後の適正な運賃収受のための取り組みについて説明した。
- ・R4.10.31 兵庫県トラック協会が開催する物流セミナーにおいて、出席荷主にご理解とご協力を依頼した。
- ・R4.11.18 関交研創立50周年記念セミナーにおいて、局長から適正な運賃の収受について出席者に周知した。
- ・R4.12.12及び12.23 阪神港海上コンテナ協会におけるセミナーにおいて、適正運賃の収受について説明した。

関西経済連合会 webセミナー（R4.2）



1. 荷主団体への周知文書

事 務 連 絡 令和3年12月1日 荷主関係団体等 各位 近畿運輸局自動車交通部 貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について 平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。 国内貨物輸送の9割（トンベース）を占め、我が国のくらしと経済を支える物流インフラである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。 さらに、平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（以下、「働き方改革関連法」という）において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、令和6年4月1日に、年960時間（月平均80時間）が適用されることになっています。 このような状況の中で、運転者の労働条件の改善を図るため、平成30年12月に貨物自動車運送事業法の改正が行われ「標準的な運賃の告示制度」が導入されました。 「標準的な運賃の告示制度」は、一般的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年度からの時間外労働の上限規制適用等を踏まえ、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ため、国が望ましい適正運賃水準を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられ、国土交通大臣が昨年4月24日に告示されました。 前述のように、働き方改革関連法による適正な運賃収受の対応を進めていく必要がある中、さらに、今般の燃料価格上昇によってトラック事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。 「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流	率化に必要となる設備導入に要する費用などや燃料価格の上昇については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、トラック事業者のものがその負担を抱えないことが必要です。 つきましては、荷主（運送委託者）とトラック事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記的事项について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。 記 1. トラック事業者と協議の上、働き方改革関連法の対応に必要な経費、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。 2. トラック事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となること。
--	---

2. 荷主を所管する行政機関から周知

【近畿経済産業局】

方 法：メルマガ

年月日：令和3年12月8日

配信先：自治体の商工部門、商店街、まちづくり団体等 472先

【近畿農政局】

方 法：メール

年月日：令和3年12月3日（令和3年12月2日付け事務連絡）

送付先：中央卸売市場開設者 7者（12市場）

府県食品産業協議会等 6団体

府県卸売市場担当者 6府県

府県食品産業担当者 6府県

近畿農林水産関連企業環境対策協議会 正会員・協賛会員98社

→ 毎月発行の機関紙に周知広告を掲載（10月）



トラック運送業のドライバー不足が課題となっています。
トラック運送事業者と荷主等とのパートナーシップを強化し、
サプライチェーン全体で解決を図っていくことが重要です!!

**安定した輸送力を確保するため、
「標準的な運賃」にご理解ください。**

新型コロナウイルス感染拡大が拡大するなかでも、経済活動を止めないため、トラックドライバーは日夜稼働が続けておりです。
しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさゆえに優秀な
ドライバーの確保に陥っております。
こうした状況を打開するため、国土交通省は貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月「標準的な運賃表」を告示しました。

トラックドライバーの労働条件を改善し、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、法令を遵守して持続的な事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。

持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨にご理解いただき、ご協力くださいますよう、お願いいたします。

■同時に取引先へは、
二元コードのかぎにいただけます。

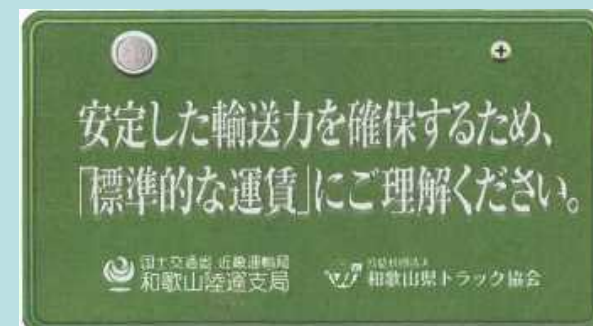
国土交通省近畿運輸局
和歌山運輸支局

公益社団法人
和歌山県トラック協会



R3.12.7 和歌山県商工会議所連合会へ、燃料高騰に伴う適正運賃収受の要請活動を実施

R3.9 テレビCM（50本放送）



R3.10.16 わかやま新報



【近畿トラック協会】

- ・R3.1 各府県トラック協議会構成員の経済団体ヘリーフレット、電子データを送付
- ・R3.3.8 3局（運輸局、各府県労働局、経産局）連名要請文、近畿トラック協会作成リーフレットを傘下会員の荷主企業 6,722社に発出
- ・R4.1.17～21 日刊工業新聞（発行部数：約42万部）に「標準的な運賃」に係る広告を5日間連載
- ・R4.6.6 運輸局、各府県労働局連名の要請文、近畿トラック協会作成パンフレットとアンケートを傘下会員の荷主企業 7,342社に発出し
（パンフレットとアンケートについては、会員事業者8,462社にも送付）、R4.12にアンケート結果をまとめ、会員向けパンフレットを作成

ちよっと、聞いたって。

有るってあんた、トラックの運転手さんが、いま大変だって言うやないの。
運賃は上がるへんに、仕事は多い。
人手不足もあって働き方改革したくてもなかなか難しいという話。
このままでは私の好きなアレクシオピンズの品も届かんようになってしまうかもね。
だから、荷主さん！ 国が定めた「標準的な運賃」の品も届かんようになって、
なんと助けたって欲しいのよ、運転手さんたちにグッドトラックって貰えるように。
あ、トラックだけじゃなく、人の心まで！

トラックの安定的な輸送のために定められた
「標準的な運賃」へのご協力をお願い申し上げます。

一般社団法人 近畿トラック協会

なんしか頼むわ。

それ程で、僕らが改革で運賃が上がるんはええけど、給料も下がるいうたら、
なんぼ車に欠かせる大層な仕事やないか。
運賃がトラックの運賃になるか、けど、それで困るから、
必要な運賃が出るように、国が「標準的な運賃」おうちの金決めたわけや。
それ、荷主さんにもいろいろ事情があるんはようわかる。
せやから、ここはみんな力を合わせて、みんなとお互いに助け合おう。
運賃が上がるのっていいけど、みんな、あんまり強硬な態度で。
トラックの安定的な輸送のために定められた
「標準的な運賃」へのご協力をお願い申し上げます。

一般社団法人 近畿トラック協会

令和3年3月8日

荷主企業殿

近畿運輸局自動車交通部
大阪労働局労働基準部
近畿経済産業局産業部

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について

トラック運送事業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べ、長時間労働、低賃金の状況であり、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、取引環境の適正化を図るため、平成30年12月に改正された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、昨年4月24日付けで標準的な運賃の告示が行われました。

本制度は、令和6年度から年間960時間の時間外労働の上限規制が適用されることなどを踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業が安全を確保しながら、その機能を持続的に維持していくに当たり、法令を遵守して持続的に事業を行っていくため、標準的な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あります。標準的な運賃の計算にあたっては、いわゆる元請事業者の標準賃金等については考慮せず、実運賃を行う場合に要する原価について計算を行いました。

荷主企業等におかれましては、事業に必要な物流を継続して確保するため、標準的な運賃の趣旨・目的をご理解いただきますようお願いいたします。

また、深刻化するトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代以上の運転者も働きやすい労働環境の実現に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を行っているところです。

荷主企業の皆様におかれましては、推進運動の趣旨と自主行動宣言の必須項目に合意していただくことで参加できますので、積極的に参加していただきますようお願いいたします。詳しくは下記ポータルサイトをご覧ください。

（「ホワイト物流推進運動」ポータルサイト）
<https://white-logistics-movement.jp/>
 （トラック運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト）
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

荷主企業の皆さまへ

ご理解・ご協力が必要不可欠です!!

コロナでも

**がんばる
トラックドライバーに
少しだけ力を貸してください!**

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、依然として終戦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、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。雨の日も寒の日も頑張っていますが、国土交通省では貨物自動車運送事業法に基づき、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と思いますが、どうぞトラックドライバーに少しだけ力を貸してください。心からお願いいたします。

国土交通省 近畿運輸局 一般社団法人 近畿トラック協会

日刊工業新聞での周知広告（一部掲載 1/17、1/21）

3局連名の要請文とリーフレット

【和歌山県トラック協会】

- ・R3.5.7 会員あて『「標準的な運賃」の届出促進について』を発出
- ・R3.5.28 会員向け「標準的な運賃」活用セミナー（基礎編）を開催
- ・R.3.7.29 和歌山県経営者協会、R3.8.10 和歌山県商工会議所連合会を訪問し、和歌山運輸支局長、和歌山県トラック協会長による「標準的な運賃」や燃料費の上昇を反映した適正運賃収受について傘下会員に周知いただくよう文書により依頼
- ・R3.8.26 テレビ和歌山（6wakaイブニング）において、「標準的な運賃」の特別番組を放送
- ・R3.8～9 4大新聞（読売・朝日・毎日・産経）和歌山版に、「標準的な運賃」の広告を掲載
- ・R3.9.2 会員あて「標準的な運賃計算シミュレーターの提供について」を発出
- ・R3.9.12～30 テレビ和歌山で「標準的な運賃」の理解を求めるスポットCMを放送
- ・R3.9.28 「標準的な運賃」をより多くの方に周知する目的で、地方紙、業界紙向けの取材受け
- ・R3.10 和歌山県商工会議所連合会の機関誌に「標準的な運賃」の広告掲載
- ・R3.12.1 会員向け「標準的な運賃」活用セミナー（応用編）を開催
- ・R3.12.7 和歌山県商工会議所連合会へ、燃料高騰に伴う適正運賃収受の要請活動を実施



テレビ和歌山のスポットCM



「標準的な運賃」活用セミナーの開催

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止とともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し地方創生を図るため、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策（令和2年4月7日閣議決定（4月20日変更）」、「新型コロナウイルス感染症総合経済対策（令和2年12月8日閣議決定）」、「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策（令和3年11月19日閣議決定）」、「コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」（令和4年4月26日原油価格・物価高騰等に関する関係閣僚会議決定）」及び「物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策（令和4年10月28日閣議決定）」への対応として、地方公共団体が地域の実情に応じて、きめ細やかに必要な事業を実施できるよう、「**新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金**」を措置。

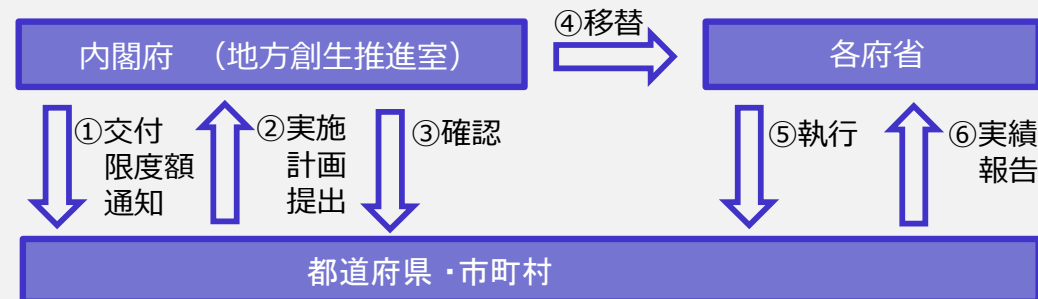
○ 予算額

令和2・3年度：補正予算 11.3兆円 予備費 3.9兆円（計15.2兆円）
令和4年度：補正予算 0.75兆円 予備費 1.2兆円（計1.95兆円）

○ 交付対象者・交付方法

地方公共団体（全都道府県・全市区町村）が作成する実施計画に記載された事業に対し、交付限度額を上限として交付

○ 所管及びスキーム



○ 交付対象事業

感染拡大の防止及び感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活の支援等を通じた地方創生に資する事業であって、以下のいずれかに該当するもの

- 令和2年緊急経済対策（令和2年4月7日閣議決定）に掲げられた4つの柱に含まれる事業
 - ①感染拡大防止策と医療提供体制の整備及び治療薬の開発、②雇用の維持と事業の継続
 - ③次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復、④強靱な経済構造の構築
- 令和2年総合経済対策（令和2年12月8日閣議決定）に掲げられた新型コロナの拡大防止策及びポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現の2つの柱に含まれる事業
- 令和3年経済対策（令和3年11月19日閣議決定）に掲げられた3つの柱に含まれる事業
 - ①新型コロナの感染拡大防止、②「ウィズコロナ」下での社会経済活動の再開と次なる危機への備え、③未来社会を切り拓く「新しい資本主義」の起動
- 令和4年緊急経済対策（令和4年4月26日関係閣僚会議決定）に掲げられた**4つの柱に含まれる事業**
 - ①原油価格高騰対策、②エネルギー・原材料・食料等安定供給対策、③新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等、④コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援
- 令和4年総合経済対策（令和4年10月28日閣議決定）に掲げられたウィズコロナ下での感染症対応の強化の柱に含まれる事業

トラック協会の要望活動と地方自治体の支援状況（令和5年1月現在、単位：千円）

【和歌山県トラック協会の要望活動】

R4.6.14有田川町、R4.6.15湯浅町、すさみ町、R4.6.17田辺市、R4.6.20由良町、R4.6.21美浜町、R4.6.22上富田町、R4.6.23日高町、みなべ町、R4.6.24印南町、御坊市、R4.6.27白浜町、R4.6.28かつらぎ町、日高川町、R4.6.29紀の川市、橋本市、新宮市、串本町、広川町、R4.7.4和歌山県(R5.1.10再)
R4.7.5岩出市、九度山町、R4.7.6那智勝浦町、R4.7.7和歌山市、有田市、R4.7.22海南市、紀美野町
R4.9.13地元選出の国会議員（4名）に要請

【自治体の支援状況】

○地方創生臨時交付金を活用した自治体によるトラック運送事業者支援の例

自治体名	事業の概要	事業費（千円）
和歌山県	新型コロナウイルス感染症の拡大により大きな影響を受けている県内中小企業者（中小企業又は個人事業主）の事業継続を支え、雇用の維持を図るため、支援金を給付	第1期～第5期 合計 11,660,976
御坊市	新型コロナウイルス感染症の感染拡大及び経済情勢の変動による原油価格高騰等の影響を受けた御坊市内の貨物自動車運送事業者に対し、事業継続を下支えするための支援 支援対象車両1台につき5万円 ※上限100万円	8,000
九度山町	新型コロナウイルス感染症の感染拡大および経済情勢の変動による原油価格の高騰等の影響を受けている町内運送事業者等に対して、事業の継続を緊急的に下支えするため給付 支援対象車両1台につき5万円 ※上限100万円	3,000
那智勝浦町	原油価格等の高騰により、事業活動におけるエネルギー依存度が高く、その事業活動に著しい支障が生じている中小企業者等に対して、事業の継続を支援することを目的とした支援金を交付	60,000
印南町	新型コロナウイルス感染症の感染拡大及び経済情勢の変動による原油価格高騰等の影響を受けた印南町内の貨物自動車運送事業者に対し、事業継続を支援するため、印南町貨物自動車運送事業者支援金を支給 支援対象車両1台につき5万円 ※上限100万円	6,000
田辺市①	経済情勢の変動による原油価格の高騰等の影響を受けた運送、送迎を主たる事業とする市内事業者に対し、事業の維持を下支えするため、対象車両の燃料費相当額の一部を助成する支援金を交付 10万円／台 ※被牽引車は除く、上限5台まで	41,500
田辺市②	エネルギー価格等高騰の影響を大きく受けた市内事業者の事業継続を支援するため、事業活動にかかる事業所の電気料金及びガス料金の一部を補助	306,500
橋本市	新型コロナウイルス感染症、国際情勢等に起因する急激な原油価格・物価高騰に直面している市内中小企業や個人事業主の負担軽減を図り、今後の事業の継続を支援するための給付金の支給 法人20万円、個人10万円	205,943
白浜町	新型コロナウイルス感染症の感染拡大と経済情勢の変動による燃料価格の急激な高騰の影響を受けた白浜町内貨物自動車運送事業者に対し、事業継続を下支えするため、支援金を交付 支援対象車両1台につき5万円	3,400
海南市	燃油価格高騰の影響を受けている市内の貨物自動車運送事業者に対し、事業継続を下支えするため、海南市貨物運送業燃油価格高騰対策緊急支援給付金を支給 支援対象車両1台につき10万円	23,310
みなべ町	新型コロナウイルス感染症の感染拡大及び経済情勢の変動による原油価格高騰等の影響を受けたみなべ町内の運送を主たる業務とする事業者の事業継続を支援 支援対象車両1台につき5万円 ※上限100万円	5,000