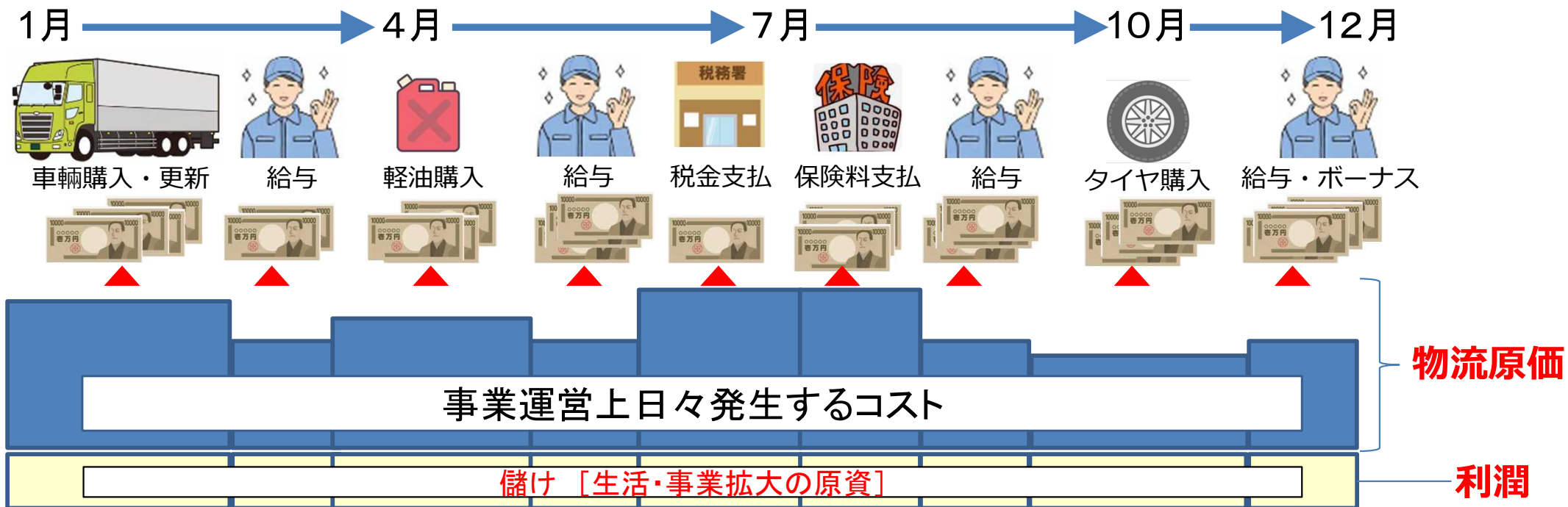


- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 **トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料**
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

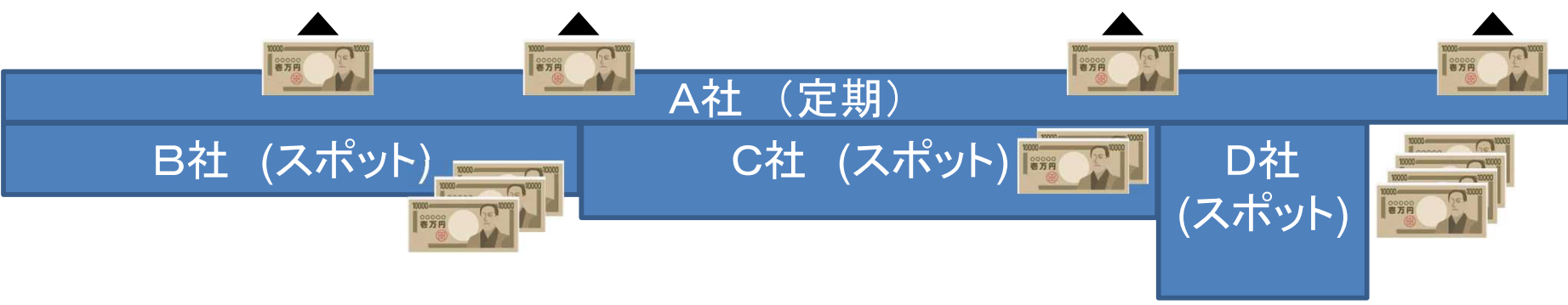
物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



運送依頼と売り上げ

VIIA? 健全な事業継続の為には (物流原価+利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売り上げの収受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付けできる費用 (基本実費)	運行費	変動	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	車両費	固定	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	車両の税金	固定	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	固定	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	固定	運転者の給与、法定福利、福利厚生費(健康診断代、昼食代等)、退職金(退職給与引当金)、通勤手当
車両に直接割付けできない費用 (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	車両の保険費	固定	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	間接費	固定	一般管理費 (役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、 備品運搬費、車庫等の施設費

※ 1者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ1台あたりを積み上げ。

1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

1 時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの
油脂費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり
タイヤチューブ費

一般修理費用、
車検整備費用

÷

修理、整備の間
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

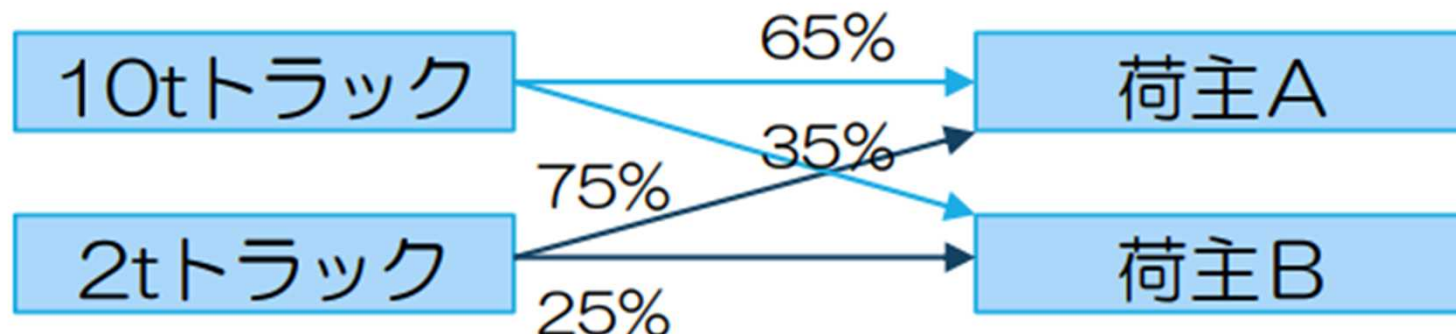
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned}
 & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{\text{1時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{\text{1kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\
 & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\
 & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用}
 \end{aligned}$$

取引先別の原価計算

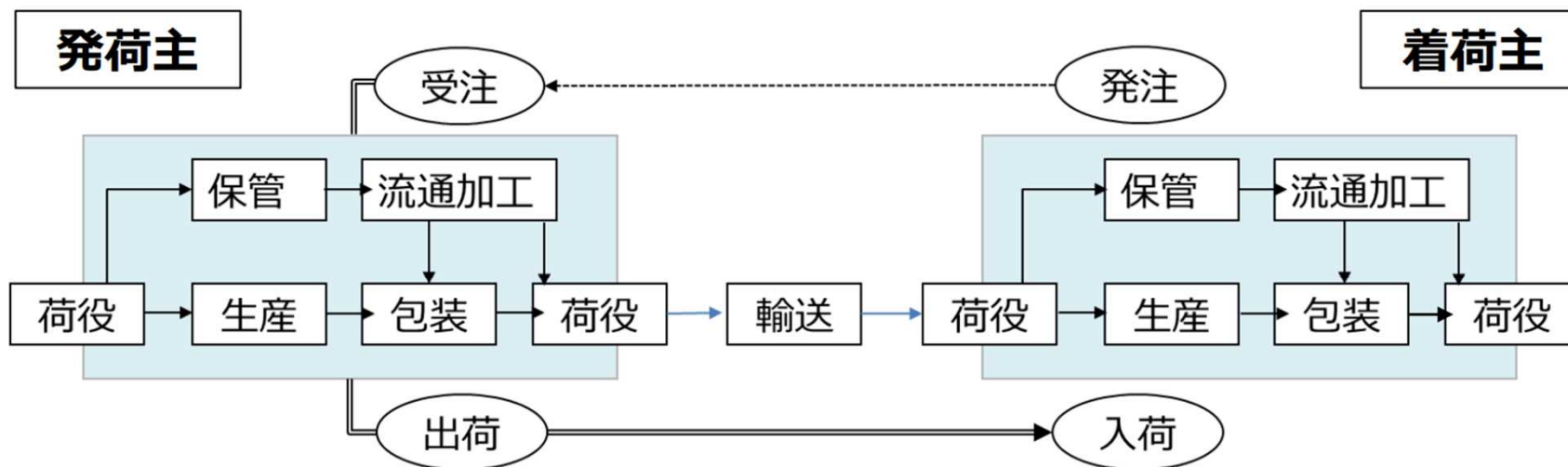
車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

物流の過程

- **物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。**
- **このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。**



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち



- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**積込料・取卸料**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記**【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

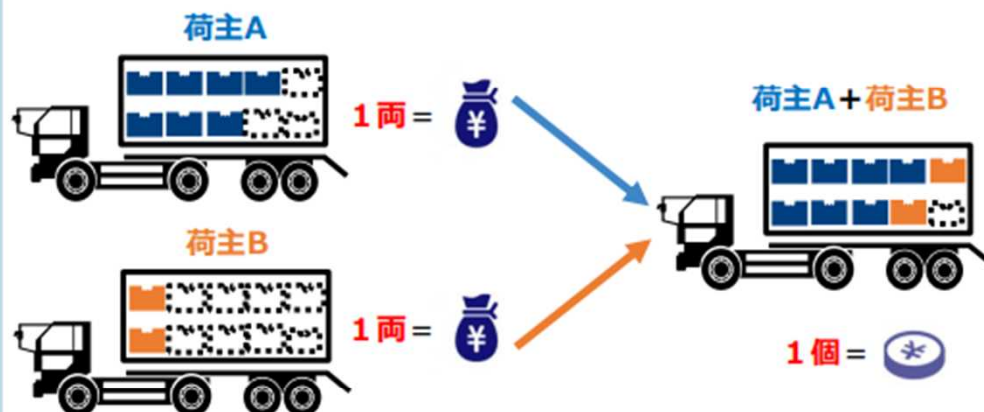
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

Q1. 標準的な運賃の算出根拠は？

- 年間のトラック1台あたりの「運行費」「車両費」「人件費」「間接費」「その他費用」を「適正な原価」とし、さらに「適正な利潤」を加え、キロ当たりの変動費に、また時間当たりの固定費に割り戻すことにより、運賃を算出しています。
- 原価・費用や利潤は、現在のトラックドライバーの平均労働時間（約2,600時間）ではなく、全産業平均の労働時間並み（約2,086時間）を確保できるよう算出しています。



標準的運賃
Q&A
(国交省HP)

【運賃表の見直し】

- トラック運送業における運送原価の構成は、人件費(41.4%)に次いで、燃料油脂(16.3%)、修繕費(6.8%)、車両等の減価償却費(6.7%)の順に高く、これらが約7割を占めています。
- 現行の「標準的運賃」の運賃表は、令和元年10月にトラック運送事業者を対象に実施した原価調査結果に基づき算出したものですが、足下の燃料価格をはじめとした物価高の影響により、現行の運賃表の算出に用いた運送原価は、足下の物価動向と乖離が生じている可能性があります。
- このため、令和5年9月に改めて原価調査を実施し、その結果及び直近の統計資料等に基づいて、足下の市場動向を反映した運賃表に見直しいたしました。

<トラック運送事業者の平均原価構成比>



Q2. 運賃表のキロ程は片道と往復のどちらの走行距離?

- 運賃表のキロ程は、1車1回の運送で、発地で貨物を車両に積み込んでから、着地で車両から荷物を取り卸すまで、貨物を車両に積載して実際に走行した距離をさします。
例えば、往路のみ貨物を積載し、復路は貨物を積まず空で戻る場合は、往路の走行距離が運賃表のキロ程となります。

Q3. 同一荷主の運送で、往路も復路も運送を依頼する場合のキロ程の考え方は?

- 往復とも同一荷主の貨物を運送する場合、発地で貨物を積み着地で貨物を卸し、復路でまた着地で貨物を積み発地で貨物を卸す場合、往路で1回の運送、復路で1回の運送として、往路と復路それぞれの走行距離がキロ程になります。
なお、例えばミルクランのように、発地から出て、A → B → Cと順番に貨物を卸し、発地へ戻るような運送の場合は、発地から発地までの全走行距離がキロ程になります。

Q4. 個建運賃の計算方法と、計算に必要な基準積載率の設定について

- 運送区間ごとに最低積載個数又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で、次の式により1個又は1重量あたりの運賃を算出します。

(車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金) ÷ {(最大積載個数又は重量) × 基準積載率 (〇〇%) }

- 基準積載率 (〇〇%) は、運送事業者がそれぞれ設定することができます
- 個別運賃には、t建て、m³建て、才建て、パレット建て等、様々な単位によるものが考えられ、最も適切なものを設定します

貨物自動車運送事業法許認可制度の推移

	事 項	旧 法（道路運送法） ～平成2年11月30日	現行法（貨物自動車運送事業法） 平成2年12月1日～
経済的規制	新規参入	<div data-bbox="405 355 548 416" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">免 許</div> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な事業計画及び事業遂行能力 ・需給バランスによる参入抑制 <div data-bbox="405 534 909 662" style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 事業区分 <ul style="list-style-type: none"> ・路線：定期、定期線、積合せ可 ・区域：指定されたエリア内輸送 </div>	<div data-bbox="1088 355 1232 416" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">許 可</div> ※貨物軽自動車運送事業は届出制 <ul style="list-style-type: none"> ・適切な事業計画及び事業遂行能力 ・事業区分を一本化 ※平成15年改正で「営業区域」の廃止 <div data-bbox="1088 534 1346 595" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">緊急調整措置</div> <ul style="list-style-type: none"> ・既存事業者の経営悪化が著しい場合には、新規参入させない例外措置 <div data-bbox="1088 716 1442 777" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">社会保険等加入確認</div> ※平成20年より <ul style="list-style-type: none"> ・運輸開始の際に確認
	運賃・料金	<div data-bbox="405 927 548 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">認 可</div>	<div data-bbox="1088 927 1346 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事前届出</div> <div data-bbox="1088 1010 1346 1070" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">変更命令</div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> → 平成15年改正 </div> <div data-bbox="1704 927 1962 987" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事後届出</div> <div data-bbox="1704 1010 1962 1070" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事業改善命令</div> <div style="text-align: right; margin-top: 5px;">※軽を除く。</div>
	事業計画変更 (増減車)	<div data-bbox="405 1192 548 1252" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">認 可</div> <ul style="list-style-type: none"> ・需給バランスによる増車抑制 	<div data-bbox="1088 1192 1346 1252" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事前届出</div> <ul style="list-style-type: none"> ・「7日前」から「あらかじめ」に変更(平成23年3月)
	事業の休止・廃止	<div data-bbox="405 1401 548 1461" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">許 可</div>	<div data-bbox="1088 1401 1346 1461" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">事後届出</div> <ul style="list-style-type: none"> ・30日以内

その他運賃・料金・割増等について

燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度



標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

前提条件

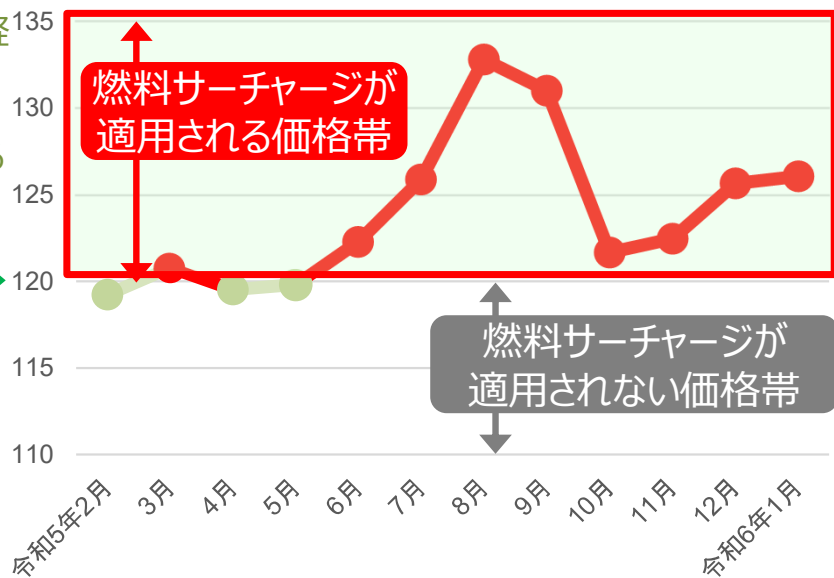
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

$$= 4,455\text{円}$$

新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



トラック物流の例 (単位換算と時間の制約)

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。

東京

A社 (着荷主)

発注

広島

B社 (発荷主)

発注日:9月13日
B社製造のおむつを9月15日AM10:00までに当社店舗の店頭で並べたい。同日AM5:00までに千葉県柏の配送センターに3,000個届けて欲しい。

受注日:9月13日
おむつ 3,000個 ((10個/箱)×300箱) を、9月15日までにA社の千葉にある配送センターに納入します。

千葉県柏市

A社配送センター(柏市内E社運営)

F社に配送発注

F社 (トラック運送事業者)

9月15日AM5:00 始業・準備後営業所出発

9月15日AM6:00 センター到着

積込み(所要45分)

9月15日AM7:00 出発

A社店舗 1

AM7:30 到着・荷卸し

A社店舗 2

AM8:30 到着・荷卸し

9月15日AM5:00
到着・荷卸し(所要45分)

(距離) 広島市→柏市
(片道855km)

(所要) 約27時間半

※内訳別紙



広島県広島市

C社に指示

B社物流センター(広島市内C社運営)

おむつ300箱(10箱/パレット)×30パレットでの荷造りを実施

D社に輸送発注

D社 (トラック運送事業者)

30パレット=トラック2台(10t&4t)で輸送※

配車スケジュール、帰り荷の確保、運転者の労働時間を把握の上、対応可能なドライバーを選

※混載なしと仮定 (参考) トラック毎のパレット積載可能枚数
10tトラック(24パレット)、4tトラック(10パレット)

9月13日 PM2:30積込み(所要45分(2台分))
終了後営業所に戻り(帰庫)、終業

休息期間 (11h)

9月14日 AM1:30 始業・準備後営業所出発

(例) 広島～柏 所要約27時間半の内訳

(前提条件) 平均時速75km、4時間ごとに30分の休憩(430) 2回、拘束時間13時間(うち拘束時間あたりの運転時間9時間)、11時間の休息 1回

【運転時間合計】 855km ÷ 75km = **11時間24分(A)**

【休息期間】 **11時間(B)**

【休憩・その他拘束時間】 **5時間(C)**

$$(A) + (B) + (C) = 27時間24分 \approx 27時間半$$

内訳

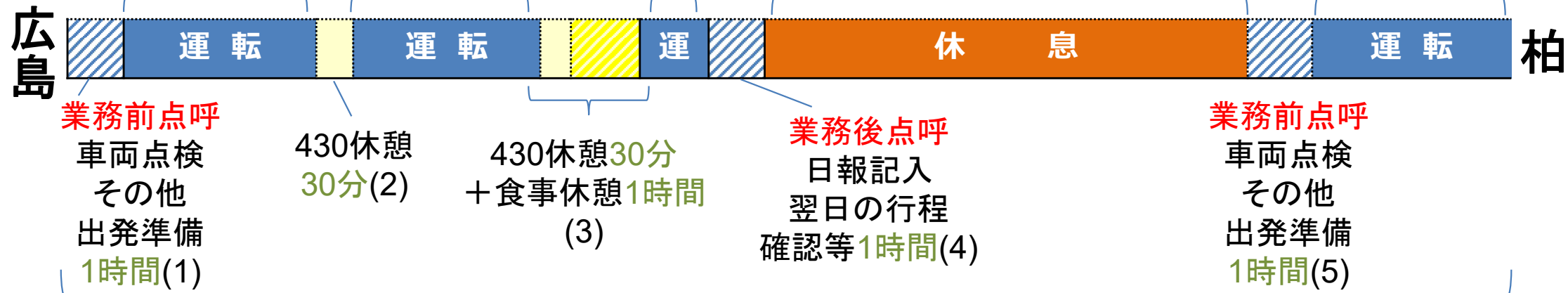
① + ② + ③ = **9時間(675km)**

75km × 4時間 = 300km①
 75km × 4時間 = 300km②
 75km × 1時間 = 75km③

11時間

75km × 2時間24分 = 180km④

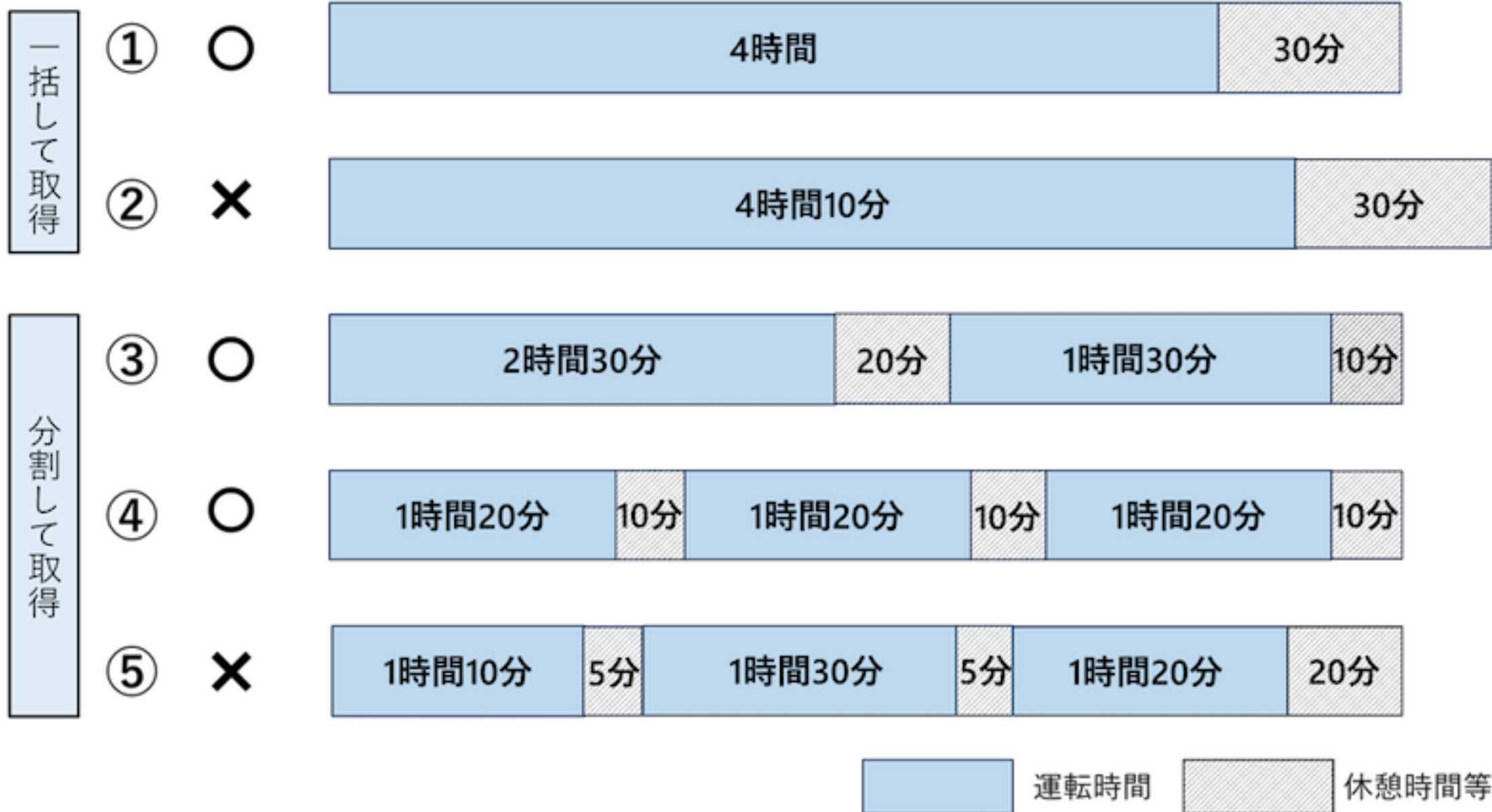
国際労働機関 (ILO) 勧告※により、1日あたりの休息期間とすべきとされた時間



休憩等 (1) + (2) + (3) + (4) + (5) = **5時間**

※路面運送における労働時間及び休息期間に関する勧告(第161号)(1979年6月27日採択) 115

いわゆる430休憩の取得イメージ



運転時間の上限計算方法 (1日・1週間あたり)

1日あたり上限 (2日を平均した1日あたり9時間以内)

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

① $\frac{B時間 + A時間}{2}$ ② $\frac{A時間 + C時間}{2}$ ①、②とも9時間を超えた場合改善基準告示違反となる。

1週間あたり上限 (2週間を平均した1週間あたり44時間以内)



酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化 トラック、バス、タクシー

- 酒酔い・酒気帯び運転が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運転の業務に加え、新たに指導監督義務と点呼実施義務について違反行為を設ける(それぞれの違反行為について加算)^{※1、2}

違反行為	処分内容	
酒酔い・酒気帯び運転の業務 【現行】	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る指導監督が未実施 【新設】	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る点呼が未実施 【新設】	初違反	100日車
	再違反	200日車

※1 指導監督・点呼実施について、明らかに実施されていることを指導・点呼記録により事業者が証明した場合は処分対象外

※2 現行と同様、処分日車数による行政処分に加え、最長14日間の事業の事業停止処分を付加

処分量定の引き上げ(違反件数に比例した処分の導入)

トラックのみ

- 勤務時間等基準告示の遵守違反

未遵守件数	処分内容			
	初違反		再違反	
5件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
6件以上 15件以下	現行 10日車	改正後 2日車／未遵守1件	現行 20日車	改正後 4日車／未遵守1件
	16件以上	現行 20日車	現行 40日車	

- 点呼の実施違反

未実施件数	処分内容			
	初違反		再違反	
19件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
20件以上 49件以下	現行 10日車	改正後 1日車／未実施1件	現行 20日車	改正後 2日車／未実施1件
	50件以上	現行 20日車	現行 40日車	

国土交通省ネガティブ情報検索サイト

国交省HP

国土交通省HPのスクリーンショット。ナビゲーションメニューには「ホーム」、「国土交通省について」、「報道・広報」、「政策・法令・予算」、「白書・オープンデータ」、「お問い合わせ・申請」があります。トピックスには「国土交通省の活動」があり、4月15日、14日、8日、6日のニュースが掲載されています。

重要なお知らせ

令和6年度前半地域における被害と対応について



プレスリリース

- 2024年4月19日
【前編】国土交通省の経済（令和6年4月編）
 - 【前編】年経ネットワーク形成の取組を支援します！
～令和6年度年経ネットワーク形成推進制度の公表～
 - 【前編】「循環の心で下水道費」の制度を構築
～最悪工場の排水を減らす取組を推進し、全量へ発展します～
 - 【前編】（注）陸揚、乗船機「移動型調理機器」の導入について
 - 【前編】第2回 食糧における自動運転の導入、普及に関する連絡会の開催について
 - 【前編】第1回 食糧における自動運転の導入、普及に関する連絡会の開催について
 - 【前編】少子化対策の「リール」導入の公表について（令和6年3月分）
- 2024年4月18日
- 【前編】令和6年4月17日23時14分頃の地震の被害に毎年少子労働者等が被害を被る等の被害に備える取組について
 - 【前編】令和6年度も高齢者居住型リフォームを支援します！
～高齢者の暮らしを改善し、暮らしを支えます～
 - 【前編】防災対策の強化に取組む取組を7件への支援を決定しました！
～デジタルデータを活用して、災害時の被害を軽減する取組を推進し、防災対策を支援します～
 - 【前編】「小気候」に対する安全キャンペーンを支援！
～全国のマリン・海客等の取組、防災対策、（ドローン）及び防災対策を支援します～
 - 【前編】日・カタール間の航空便に日本への乗り入れ地点・給油体制が
～日本・カタールが協賛する取組を推進します～
 - 【前編】第4回「防衛費増大・人材確保・運用に関する検討会」を開催しました
～公共工事の竣工に資する取組を公表します！～
～令和6年度公共工事の竣工に資する取組を公表します～

ピックアップ情報

- 防災情報ポータル
- 無人航空機（ドローン・飛行機）の飛行ルール
- マンション管理・再入館サイト（改正マンション法施行情報）
- 国土交通データプラットフォーム
- 最新IT事業の安全情報
- インフラメンテナンス
- インフラありマップ
- 自動車OSSにおけるマイナンバーの活用
- 日本のインフラの今
- 自動車適用推進本部
- 自動車OSSにおけるマイナンバーの活用

ネガティブ情報検索サイト

ネガティブ情報検索サイトのスクリーンショット。検索条件として「negative」と入力し、検索結果が「新築工事」の項目で表示されています。検索結果には「新築工事」の項目があり、その下に「新築工事」の項目が複数表示されています。

行政処分事業者検索ページ

行政処分事業者検索ページのスクリーンショット。検索条件として「negative」と入力し、検索結果が「新築工事」の項目で表示されています。検索結果には「新築工事」の項目があり、その下に「新築工事」の項目が複数表示されています。

検索結果一覧

行政処分の年月日	事業者の氏名、名称	事業者の所在地	行政処分の種別	発点数	罰金額
2024年4月28日	株式会社T27(一) (法人番号 7240001022236) 代表者 中野和樹	広島県広島市安芸区南尾道5丁目13-16	48	42	
2024年4月14日	株式会社藤原建設(法人番号 8240001034412) 代表者 藤原和樹	広島県中津市山本町530-184	38	38	
2024年4月24日	株式会社中野建設(法人番号 6240002035048) 代表者 中野和樹	広島県尾道市尾道町2丁目289-27	37	37	
2024年4月26日	株式会社山本建設(法人番号 7240001043463) 代表者 山本和樹	広島県尾道市尾道町740-14	20	20	
2024年3月14日	株式会社山本建設(法人番号 5240001033160) 代表者 山本和樹	広島県尾道市尾道町尾道6丁目26番地03	20	20	

個別情報

行政処分事業者の詳細情報

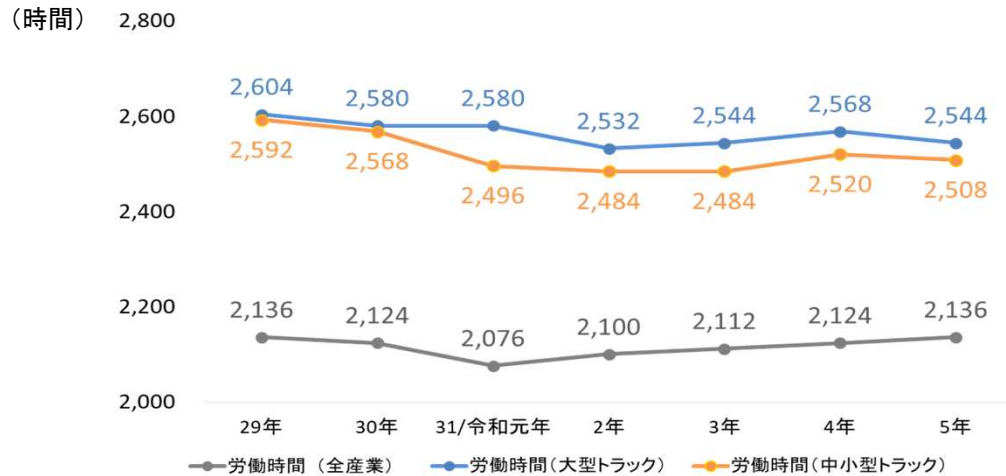
行政処分の年月日	令和6年1月30日
事業者の氏名または名称	有限会社佐藤建設(法人番号924000202373)代表者佐藤博久
事業者の所在地	広島県広島市安芸区あさひが丘6丁目33-7
営業所の名称	本社営業所
営業所の所在地	広島県広島市西区草津津1丁目9-7
行政処分の内容	輸送施設の使用停止(70日書)及び文書留置
主な違反の条項	貸付事業普通運送業法(以下「法」)第9条第1項、法第17条第1項第1号及び第4項
違反行為の概要	令和5年2月10日、同年2月24日、同年3月10日及び同年4月25日、情報提供を拒否して監督を拒否。8件の違反が認められた。(1)業務計画の策定後可運反(車) (貸付事業普通運送業法第11条第4号)、(2)業務計画の策定後可運反(車) (貸付事業普通運送業法第11条第4号)、(3)業務計画の策定後可運反(車) (貸付事業普通運送業法第11条第4号)、(4)点呼の実施義務違反(安全規則第7条第1項、第2項及び第3項)、(5)点呼の記録簿記載違反(安全規則第7条第5項)、(6)点呼の記録簿記載違反(安全規則第7条第5項)、(7)業務計画の策定後可運反(安全規則第8条)、(8)運転者等台帳の記載簿記載違反(安全規則第9条の5第1項)
違反点数(事業者)	7点
違反点数(営業所)	7点

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。

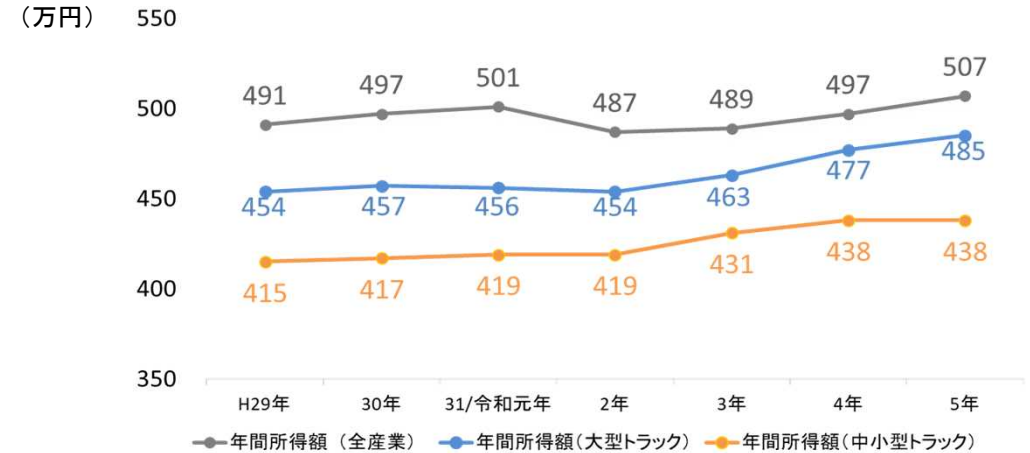
①労働時間

全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



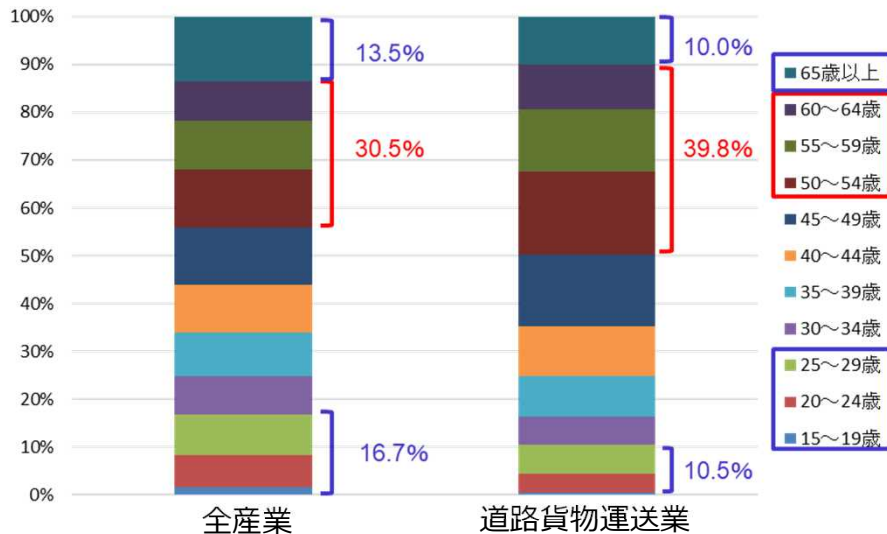
②年間賃金

全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



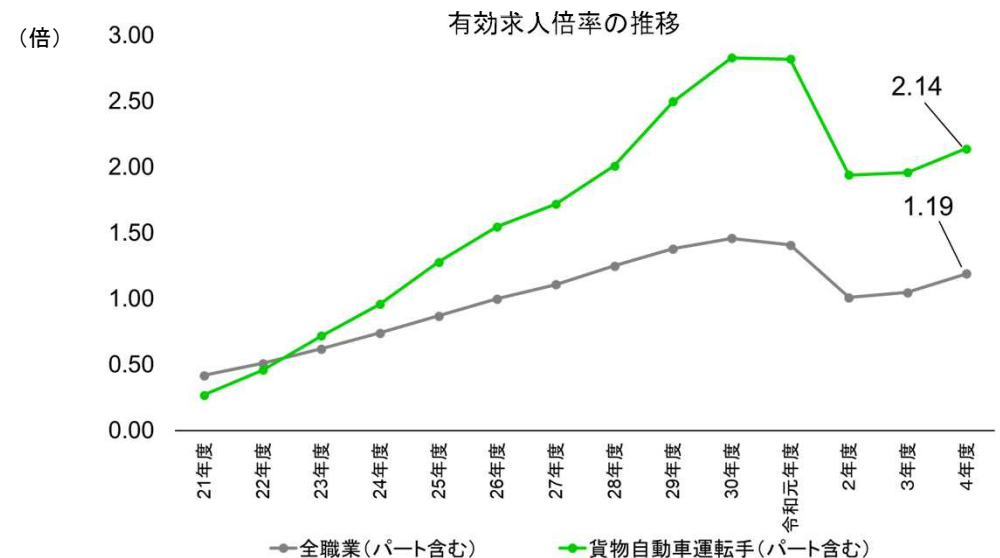
③年齢構成

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。



④人手不足

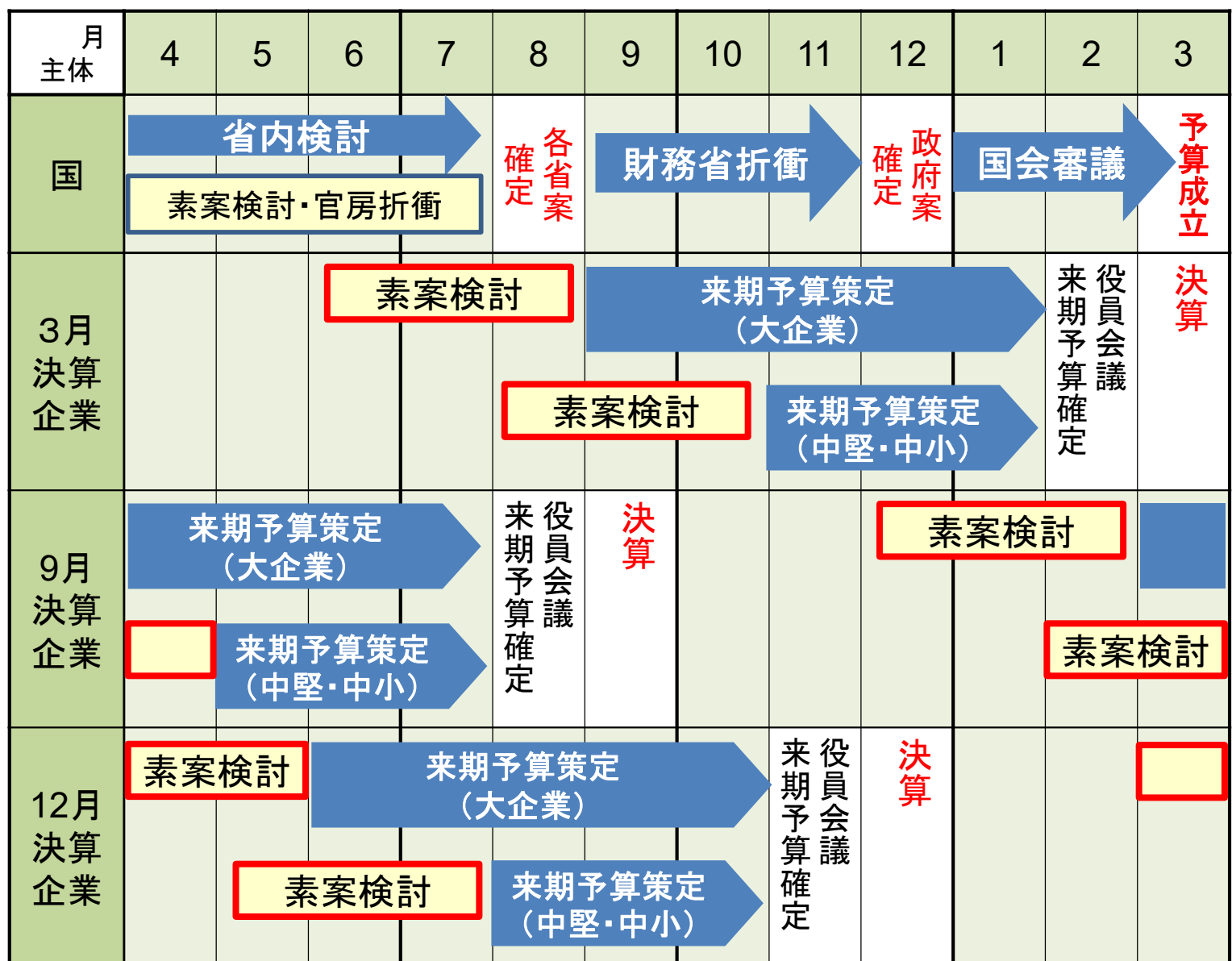
全職業平均より約2倍高い。



(参考情報) 交渉の開始時期(相手方の予算策定期期を見極めて実施)

(仮定) 大企業：決算月の約5～6か月前から予算策定開始、決算月の前月中に予算決定。
 中堅・中小企業：決算月の3か月前後から、来期予算準備開始。

決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%



・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を1 2の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。

悪質なトラック運送事業者対策について

令和5年4月1日より 地方実施機関による巡回指導の総合評価が

令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

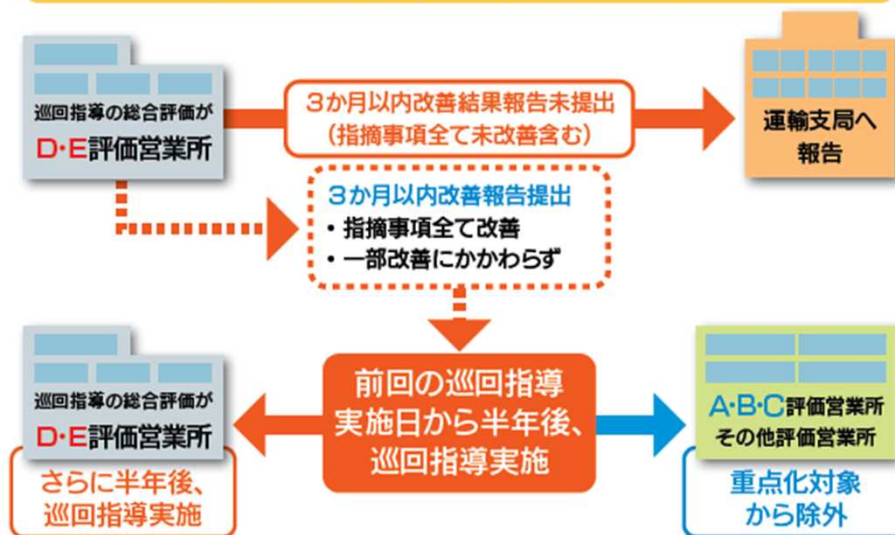
定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
 - (ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの（改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。）
 - (イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない（一部未加入の場合を含む。）又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出！



- ・ 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- ・ 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります

