

資料3

適正な運賃收受のための周知について

北自貨第292号
令和4年1月14日

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

北海道運輸局自動車交通部長
(公印省略)

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ものではありませんが、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、下記の事項についてご理解いただけますよう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。

【お問い合わせ先】北海道運輸局自動車交通部貨物課 辻栄、湯澤
電話 011-290-2743

燃料（軽油）価格状況調査表

（公社）北海道トラック協会
全道集計分（円/L）

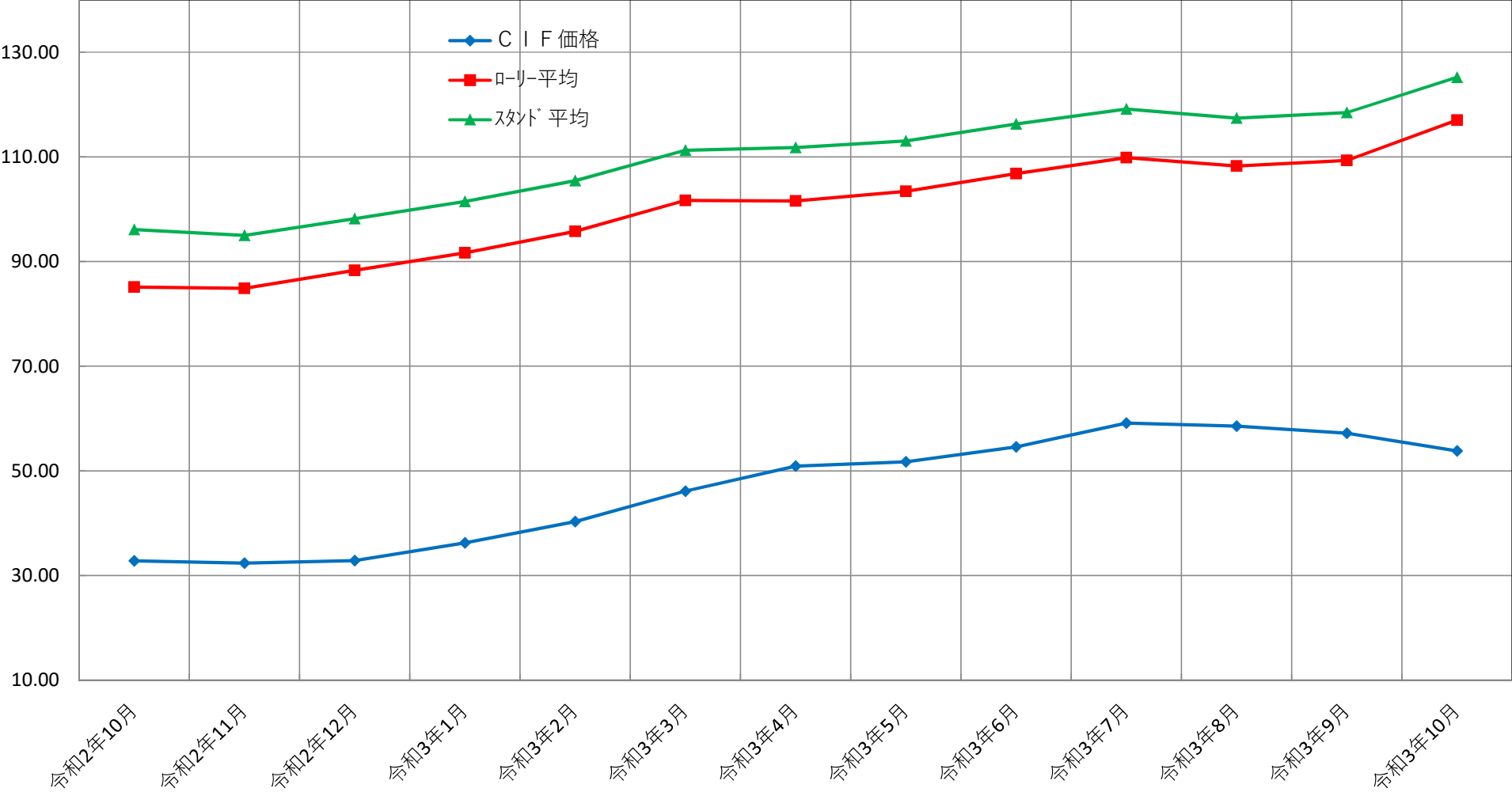
月 別	ローリー買			スタンド買			CIF価格	備考
	最高	平均	最低	最高	平均	最低		
平成20年4月	126.00	101.04	90.80	122.10	105.45	95.00	63.75	暫定税率17.1円期限切れ、翌月復活
平成20年8月	168.50	150.30	138.15	170.00	154.83	145.50	91.91	
平成21年4月	95.00	79.30	73.47	111.80	84.32	76.09	29.45	
平成21年10月	105.50	88.20	83.50	109.70	93.32	85.00	39.69	
平成22年4月	105.00	96.77	91.20	123.30	102.64	95.00	46.42	
平成22年10月	110.70	94.13	86.59	120.00	100.33	91.50	40.51	
平成23年4月	121.20	114.40	106.00	135.00	120.09	110.00	58.35	
平成23年10月	118.10	102.78	97.10	127.00	108.88	100.00	53.51	
平成24年4月	126.50	116.68	106.02	145.40	123.94	111.00	65.74	
平成24年10月	125.40	106.04	99.75	132.80	113.80	100.00	56.92	
平成25年4月	132.80	115.82	106.55	143.30	123.36	109.00	67.13	
平成25年10月	135.90	119.83	112.32	146.40	127.80	113.00	70.13	
平成26年4月	140.10	123.80	115.80	147.50	131.18	117.00	70.49	
平成26年10月	138.26	119.98	109.21	148.55	128.20	107.00	68.58	
平成27年4月	110.00	93.64	83.00	128.60	102.79	90.80	42.28	
平成27年10月	96.50	83.76	75.50	124.87	95.82	84.00	36.14	
平成28年4月	85.00	75.24	68.00	107.60	83.85	73.70	25.86	
平成28年10月	91.40	79.19	71.41	106.50	88.66	77.30	29.09	
平成29年4月	97.50	89.43	82.00	131.00	98.91	87.50	37.61	
平成29年10月	100.00	91.64	84.30	116.77	100.41	89.40	38.71	
平成30年1月	109.21	100.51	93.50	128.10	109.49	96.90	45.65	
平成30年2月	108.70	100.23	92.00	126.00	108.85	96.50	46.92	
平成30年3月	107.00	98.48	91.50	125.95	107.72	96.50	44.73	
平成30年4月	112.99	100.83	93.00	125.95	109.94	96.80	44.19	
平成30年5月	116.77	106.65	98.00	134.59	115.44	100.00	48.46	
平成30年6月	117.20	108.54	98.50	136.75	118.24	104.20	52.73	
平成30年7月	117.53	108.63	100.50	136.80	118.38	104.20	53.42	
平成30年8月	115.69	108.02	100.50	136.80	117.02	103.40	53.87	
平成30年9月	120.01	111.18	105.30	140.32	119.95	106.30	53.12	
平成30年10月	126.49	115.14	104.00	146.80	124.09	109.50	56.22	
平成30年11月	126.17	109.26	99.49	146.50	119.11	104.20	58.10	
平成30年12月	116.23	101.12	92.15	134.60	111.44	95.70	51.00	
平成31年1月	107.60	98.41	92.15	134.60	107.75	93.50	43.09	
平成31年2月	109.54	101.05	94.50	134.60	109.92	96.70	42.89	
平成31年3月	112.88	103.07	96.80	131.35	112.35	99.90	45.81	
平成31年4月	115.26	105.77	99.20	130.27	114.83	96.00	48.07	
令和元年5月	128.65	106.77	99.50	130.00	115.79	100.00	50.98	
令和元年6月	110.83	100.96	94.50	130.00	110.61	97.60	50.13	
令和元年7月	110.83	100.70	94.00	133.00	110.19	97.00	45.72	
令和元年8月	108.89	98.86	90.00	133.00	108.17	95.00	45.42	
令和元年9月	109.50	99.50	91.60	133.00	109.32	93.00	43.12	
令和元年10月	111.00	100.45	92.30	138.00	110.45	96.00	44.10	
令和元年11月	112.18	101.97	93.10	138.00	111.61	94.00	44.41	
令和元年12月	112.00	103.71	95.30	143.00	114.36	96.00	46.00	
令和2年1月	115.00	106.22	98.00	143.00	116.21	98.00	48.32	
令和2年2月	110.50	100.65	92.20	139.00	111.11	95.60	48.63	
令和2年3月	104.00	88.26	75.44	130.00	100.38	80.94	42.44	
令和2年4月	89.00	74.53	61.14	123.00	87.03	70.00	28.89	
令和2年5月	86.00	71.24	58.00	113.00	83.15	68.60	16.78	
令和2年6月	90.00	78.37	69.70	115.59	90.06	76.90	23.19	
令和2年7月	96.00	82.50	72.50	117.79	93.49	74.00	30.89	
令和2年8月	96.00	85.64	75.00	122.74	96.75	84.20	32.46	
令和2年9月	96.00	85.70	78.00	122.74	96.93	83.20	33.58	
令和2年10月	96.00	85.13	78.50	122.19	96.10	82.00	32.84	
令和2年11月	97.00	84.88	77.70	122.19	94.99	82.00	32.39	
令和2年12月	98.00	88.33	79.30	127.69	98.16	86.40	32.89	
令和3年1月	101.80	91.64	76.00	131.54	101.46	89.50	36.23	
令和3年2月	106.20	95.77	84.73	131.54	105.46	91.40	40.33	
令和3年3月	111.30	101.68	91.10	132.09	111.25	98.00	46.12	
令和3年4月	112.40	101.55	93.70	131.54	111.79	99.00	50.91	
令和3年5月	114.80	103.39	94.40	126.85	113.02	100.90	51.75	
令和3年6月	118.50	106.80	96.60	131.34	116.26	104.40	54.57	
令和3年7月	119.99	109.85	101.60	134.84	119.13	105.00	59.14	
令和3年8月	120.00	108.22	99.00	133.74	117.40	105.00	58.56	
令和3年9月	120.00	109.31	101.00	136.49	118.45	105.00	57.21	
令和3年10月	135.39	117.01	105.60	147.49	125.19	113.30	53.82	

※ CIF価格：日本への入着価格で、産油国で石油を船積みする時の価格に保険料、運賃が加算された価格

軽油価格月別推移

(円)

(公社)北海道トラック協会



適正な運賃・料金の收受 燃料サーチャージへの ご理解をお願いいたします

いくら荷物を運んでも赤字では、事業を継続できません。トラック事業者が減少すると、輸送の円滑な状態は維持もできません。
輸送が滞る日常を考えてみてください。
コンビニ、スーパーに食品が無い！地方の農産品、水産品が都会に届かない！日本経済がとまってしまおうでしょう！

燃料価格の高騰に、76%が20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえできないこともあります！

24時間365日、国民生活を支えるため、日夜走り続けるトラックドライバーは、全産業平均より2割長い労働時間、1〜2割少ない賃金のため、新しい担い手が集まりません！
トラックドライバーの労働環境改善が必要です！
各社知恵を絞り何とかやり繰りして必死に事業継続をしていますがもう限界です！

燃料価格
高騰

2023年4月から
月60時間超
割増賃金率50%への
引き上げの対応

2024年問題
時間外労働の上限規制
960時間への対応

国内輸送の92%を担うトラック輸送はいま最大の危機！
各社の事業継続につながる問題です

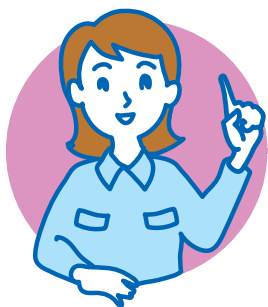
安定的な輸送を確保するためには 標準的な運賃と燃料サーチャージ等 適正な運賃・料金の収受が必要です



燃料サーチャージとは

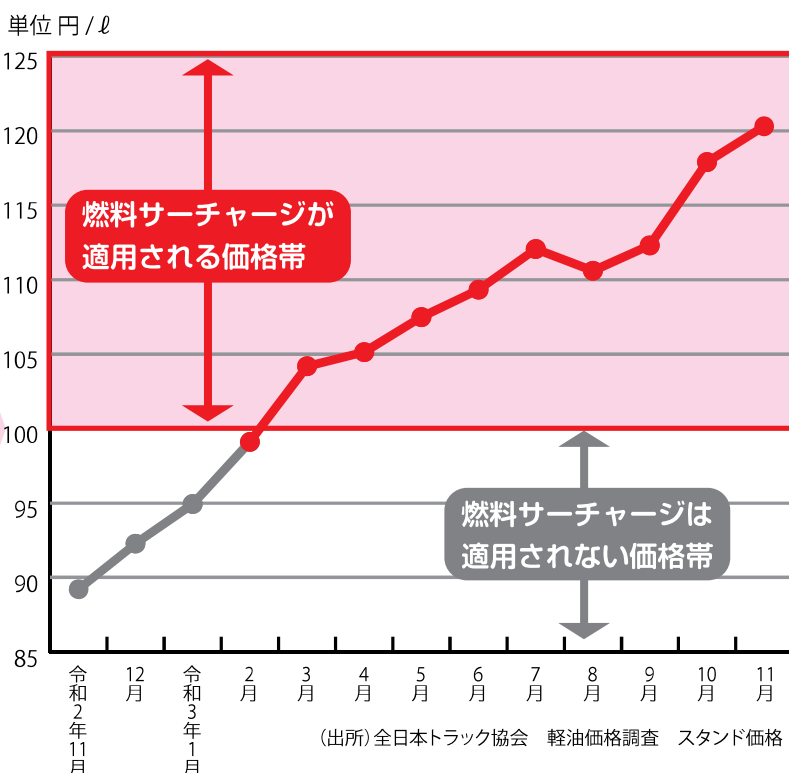
燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。

「標準的な運賃」の詳細は、
こちらをご確認ください。



軽油価格の推移と燃料サーチャージの考え方

「標準的な運賃」では、
軽油の基準価格は100円/ℓ
に設定されており、それを上回ると
燃料サーチャージが必要となります。



燃料費の上昇分の負担を拒むと 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等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恐れがあります。

また、**貨物自動車運送事業法による荷主等に対する「働きかけ」「要請」「勧告・公表」の対象**になります。

燃料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？



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直しましょう。
- 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・料金を見直しましょう。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」 関東運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提
条件

- ・ 走行距離：1,100km（東京～福岡間）〈標準的な運賃 316,590 円〉
- ・ 燃 費：3.3km/ℓ
- ・ 燃料価格上昇額を仮に 20 円上昇とすると→算出上の燃料価格上昇額 17.5 円（※注）

計算式

$$\begin{aligned} & \text{走行距離 (km)} \div \text{燃費 (km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額 (円/ℓ)} \\ = & \mathbf{1,100} \text{ (km)} \div \mathbf{3.3} \text{ (km/ℓ)} \times \mathbf{17.5} \text{ (円/ℓ)} = \mathbf{5,834} \text{ 円} \\ & \text{(標準的な運賃の約 2\%)} \end{aligned}$$

※注 標準的な運賃の通達では、基準価格 100 円～105 円は「算出上の燃料価格上昇額」が 2.5 円とされています。以降価格が 5 円上昇するごとに「算出上の燃料価格上昇額」も 5 円上昇するよう規定されています。そのため、20 円上昇の場合は、「算出上の燃料価格上昇額」は 17.5 円となります。

国土交通省

「燃料サーチャージガイドライン」



国土交通省

「標準的な運賃 燃料サーチャージについて」





ご不明な点は各地の相談窓口へ

国土交通省では、適切な運賃・料金の収受について、トラック事業者からの疑問・相談について、各地方運輸局、各地方運輸支局の相談窓口を設けております。

国土交通省 トラック輸送適正取引相談窓口

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	
自動車局	貨物課		03-5253-8575		自動車交通部	貨物課	06-6949-6447	
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743	近畿運輸局	大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733	
	札幌運輸支局	輸送・監査部門	011-731-7167		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765	
	函館運輸支局	輸送・監査部門	0138-49-8863		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)	
	旭川運輸支局	輸送・監査部門	0166-51-5272		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253	
	室蘭運輸支局	輸送・監査部門	0143-44-3012		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138	
	釧路運輸支局	輸送・監査部門	0154-51-2514		神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
	帯広運輸支局	企画輸送・監査部門	0155-33-3286			自動車交通部	貨物課	082-228-3438
	北見運輸支局	企画輸送・監査部門	0157-24-7631			広島運輸支局	輸送・監査部門	082-233-9167
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531	中国運輸局	鳥取運輸支局	輸送・監査部門	0857-22-4120	
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2517 (ガイダンス番号:3)		島根運輸支局	輸送・監査部門	0852-37-1311	
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0345 (ガイダンス番号:3)		岡山運輸支局	輸送・監査部門	086-286-8122	
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2154 (ガイダンス番号:3)		山口運輸支局	輸送・監査部門	083-922-5336	
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502		四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-802-6773
	山形運輸支局	輸送・監査部門	023-686-4711 (ガイダンス番号:3)			香川運輸支局	企画観光・輸送・監査部門	087-882-1357
	秋田運輸支局	輸送・監査部門	018-863-5811 (ガイダンス番号:3)			徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	関東運輸局	自動車交通部	貨物課			045-211-7248	愛媛運輸支局	輸送・監査部門
東京運輸支局		輸送部門	03-3458-9231 (ガイダンス番号:1)	高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311		
神奈川運輸支局		輸送部門	045-939-6800 (ガイダンス番号:1)	自動車交通部	貨物課	092-472-2528		
埼玉運輸支局		輸送部門	048-624-1835 (ガイダンス番号:3)	福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191 (ガイダンス番号:2)		
群馬運輸支局		企画輸送・監査部門	027-263-4440 (ガイダンス番号:1)	佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271 (ガイダンス番号:1)		
千葉運輸支局		輸送部門	043-242-7336 (ガイダンス番号:2)	長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747 (ガイダンス番号:2)		
茨城運輸支局		輸送部門	029-247-5348 (ガイダンス番号:1)	九州運輸局	熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155 (ガイダンス番号:3)	
栃木運輸支局		企画輸送・監査部門	028-658-7011		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107 (ガイダンス番号:3)	
山梨運輸支局		企画輸送・監査部門	055-261-0880		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952 (ガイダンス番号:2)	
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課	025-285-9154	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836	
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140	
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642	中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037	
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-208-6000 (ガイダンス番号:1)		愛知運輸支局	輸送・監査部門	052-351-5312	
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893		静岡運輸支局	輸送・監査部門	054-261-1191	
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037	岐阜運輸支局	輸送・監査部門	058-279-3714		
	愛知運輸支局	輸送・監査部門	052-351-5312	三重運輸支局	輸送・監査部門	059-234-8411		
	静岡運輸支局	輸送・監査部門	054-261-1191	福井運輸支局	輸送・監査部門	0776-34-1602		
	岐阜運輸支局	輸送・監査部門	058-279-3714					

本内容について、トラック輸送の取引条件を取り決めする部署に回付し、周知をお願いいたします。



公益社団法人

全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5号
TEL: 03-3354-1009 (代表) FAX: 03-3354-1019

R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動」【協力依頼文書の発出】

(2) 北海道運輸局・北海道トラック協会より協力依頼文書の発出

令和4年1月14日・北海道運輸局より道内荷主企業4,436社へ協力依頼文書（『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』）を発出いただいた。

また、同日、北海道トラック協会より『燃料価格の高騰による荷主の皆様へのお願い』を道内荷主企業へ送付した。

北自貨第292号
令和4年1月14日

トラック輸送を利用される荷主の皆様へ

北海道運輸局自動車交通部長
(公印省略)

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ものではありませんが、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な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、下記の事項についてご理解いただけますよう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。

【お問い合わせ先】北海道運輸局自動車交通部貨物課 辻栄、湯澤
電話 011-290-2743

北ト協業第126号
令和4年1月14日

トラック輸送を利用される
荷主の皆様へ

公益社団法人北海道トラック協会
会長 工藤修二
【公印省略】

燃料価格の高騰による荷主の皆様へのお願い

平素はトラック運送業界に対しまして格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

トラック輸送は国民の生活と産業活動を支える基幹産業であり、そこで働くトラックドライバーはエッセンシャルワーカーとして日々誇りと使命感を持って業務に邁進しております。

さて、近時マスコミ等で報じられておりますように日本経済は回復へ向かっております。しかしながら原油価格が高騰し、その直撃を受けているのが我々トラック運送事業者であります。燃料となる軽油は、前年同期比の上昇幅が1リットル当たり30円を越し、この上昇分を運賃に反映することができれば利益の維持は可能ですが、同業他社との価格競争や荷主様との取引状況などもあり運賃の値上げが容易ではございません。

このため燃料価格の高騰が利益を圧縮し、経営が極めて困難な状況となっております。

つきましては、安全かつ安定した良質な輸送サービスの提供が途切れることのないよう引き続き努力する所存でございますので、荷主の皆様におかれましてはトラック輸送産業における現下の厳しい窮状をご賢察いただき、当会員事業者がお伺いした折には適正な運賃へのご理解を心よりお願い申し上げます。

参考資料
① 燃料（軽油）価格状況調査表 } (北海道トラック協会調査)
② 軽油価格月別推移

《問合せ先》
公益社団法人北海道トラック協会 業務部 ☎011-511-9784

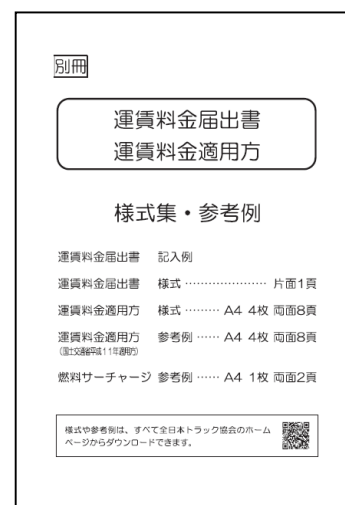
R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動」【セミナー開催等】

(1) 「標準的な運賃」普及セミナー（応用編）

地区	開催日	場所	事業者数（社）	人数（名）
函館	R3.11.15	函館地区トラック研修センター	25	34
旭川	R3. 8. 3	旭川地区トラック研修センター	27	34
十勝	R3. 9. 7	十勝地区トラック研修センター	コロナで中止	
釧根	R3. 8. 5	ANAクラウンプラザホテル釧路	14	18
北見	R3. 8. 2	北見地区トラック研修センター	9	9
北海道	R3. 8. 4	北海道トラック総合研修センター	26	38
合計			101	133

(2) 適正化事業指導員による活動

巡回指導において、「標準的な運賃」パンフレットを持参し、届出を推進。



R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動」【要望活動】

「標準的な運賃」が告示された以降、荷主企業に対して、一般紙を活用したPR活動や、道内関係行政機関に働きかけ協力依頼文書の発出をいただくなど普及促進を図っているが、より一層、「標準的な運賃」が荷主に理解されるよう、令和3年7月12日（月）、道内経済団体等へ要望活動を行った。



（（一社）北海道商工会議所連合会・福井部長へ）



（北海道経済連合会・百瀬常務理事へ）



（北海道中小企業団体中央会・尾池会長へ）



（北海道商工会連合会・戸澤専務理事へ）



（ホクレン農業協同組合連合会・箱石 代表理事専務へ）



（（一社）北海道建設業協会・栗田副会長へ）

R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動【要望内容】」

時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素からトラック運送事業に対し格別な御支援、御用命を賜り厚く御礼申し上げます。

ご承知のとおり、当業界は国民生活を支え経済・産業に欠かすことのできないライフラインとして、国内物流の中心的な役割を果たしているところです。

しかし、少子高齢化や若年層の車離れ等を理由としてトラックドライバー不足に歯止めが掛からず、当協会の調査では昨年度末において約5,800人もドライバーが不足しており、また、就労者は中高年層の男性労働者依存が強く、50歳以上が約半数を占めており高齢化や人材不足が慢性化している状況にあります。

さらに、現状の労働環境は全産業平均と比べ、年間労働時間が約2割長く、所得額も約1～2割低い状況で推移しており、ドライバーの労働環境改善と人材確保が喫緊の課題となっております。

私共の会員事業者も荷主に対する運賃交渉や生産性の向上及び人材確保対策等に取り組んではいるものの、会員の多くは中小零細企業であり、荷主への交渉力が弱く、現状収受しております運賃等では新たな人材の採用や給与面の改善も困難な状況にあり、既に輸送に伴う積載効率等の見直しを行っておりますが、自助努力も限界に達しております。

そのような中、平成30年に成立した働き方改革関連法において、トラックドライバーについて長時間労働の是正を図る観点から、令和6年4月より時間外労働時間の上限規制（年間960時間／月平均80時間以内）が罰則付きで適用となります。

このため、規制が適用となるまでの間、「荷主と運送事業者の取引の適正化」、「輸送の効率化」、「若年層等が入職しやすい職場環境の整備」を図り、長時間労働の是正をはじめとした労働環境の改善を促進しなければなりません。

また、トラック運送業界において「働き方改革」をより一層推進するためには、法令を遵守しドライバーが安心・安全に働くことができる環境の整備が必要ですが、ドライバーの労働環境の改善には、長時間労働の要因となる「長い荷待ち時間」や契約外の「附帯業務の発生」など、トラック運送事業者のみでは解決できない課題もございます。

こうした状況のもと、国土交通省においては、ドライバーの労働条件等の改善を図り、より一層、トラック運送業界における働き方改革を推進するため、平成30年12月に貨物自動車運送事業法を改正し、「規制の適正化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度」等が措置・創設され、昨年4月24日付けにおいて、トラック運送業が法令を遵守し持続的に事業を行っていくために、「標準的な運賃」の告示がございました。

現在、業界を挙げてこの「標準的な運賃」の普及促進を図っておりますが、ご承知のとおり、国内外を問わず新型コロナウイルス感染症による未曾有の危機に直面し、未だ収束の見通しも立たず、その影響は計り知れない状況の中、トラック運送事業はコロナ禍においてもエッセンシャル事業であることの自覚と使命感を持ち、輸送サービスの提供に勇往邁進しており、今後もライフラインとして、国内物流の中心的な役割を果たして参る所存でございます。

これまで申し上げた低賃金・長時間労働・人材不足等々の問題が解決せず、このような状態が長期化した場合、輸送サービスの低下や物流の停滞を招き、また、輸送のご依頼に際して十分に対応することができない事案が生ずるものと懸念しております。

つきましては、当業界の現況をご勘案の上、持続的で安定した輸送が確保されるよう、「標準的な運賃」の活用に対し、御理解と御協力を賜り、傘下の企業・団体等に対する御指導に御配慮くださいますようお願い申し上げます。

R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動【届出状況】」

(3) 標準的な運賃届出状況（R3年12月末現在）

支局	会員数 ※1	件数	割合
札幌	947	725	76.6%
函館	188	188	100.0%
室蘭	269	214	79.6%
旭川	304	279	91.8%
帯広	245	107	43.7%
釧路	204	143	70.1%
北見	166	102	61.4%
小計（北海道）	2,323	1,758	75.7%
青森	527	359	68.1%
岩手	439	377	85.9%
宮城	817	655	80.2%
秋田	278	246	88.5%
山形	226	205	90.7%
福島	729	461	63.2%
小計（東北）	3,016	2,303	76.4%
茨城	1,192	223	18.7%
栃木	600	530	88.3%
群馬	727	92	12.7%
埼玉	2,187	502	23.0%
千葉	1,361	237	17.4%
東京	3,226	894	27.7%
神奈川	1,603	468	29.2%
山梨	275	158	57.5%
小計（関東）	11,171	3,104	27.8%

支局	会員数 ※1	件数	割合
新潟	609	537	88.2%
長野	386	220	57.0%
富山	472	377	79.9%
石川	506	356	70.4%
小計（北陸信越）	1,973	1,490	75.5%
福井	369	290	78.6%
岐阜	718	304	42.3%
静岡	1,094	997	91.1%
愛知	2,163	1,469	67.9%
三重	805	548	68.1%
小計（中部）	5,149	3,608	70.1%
滋賀	396	353	89.1%
京都	852	612	71.8%
大阪	3,083	1,953	63.3%
兵庫	1,615	288	17.8%
奈良	424	334	78.8%
和歌山	428	372	86.9%
小計（近畿）	6,798	3,912	57.5%

支局	会員数 ※1	件数	割合
鳥取	236	209	88.6%
島根	318	295	92.8%
岡山	881	832	94.4%
広島	1,201	1,167	97.2%
山口	530	513	96.8%
小計（中国）	3,166	3,016	95.3%
徳島	263	263	100.0%
香川	487	409	84.0%
愛媛	643	613	95.3%
高知	370	370	100.0%
小計（四国）	1,763	1,655	93.9%
福岡	1,731	827	47.8%
佐賀	346	333	96.2%
長崎	390	353	90.5%
熊本	616	597	96.9%
大分	376	358	95.2%
宮崎	349	320	91.7%
鹿児島	666	633	95.0%
小計（九州）	4,474	3,421	76.5%
沖縄	642	269	41.9%
合計	40,475	24,536	60.6%

※1 会員数は、県外本社等を除いた数

R3年度「標準的な運賃の浸透に向けた活動【広報活動】」

【日本経済新聞】 掲載日：令和3年12月17日、令和4年1月14日・1月28日・2月10日、2月28日（予定）



荷主の皆様へ 持続的で安定した輸送力を確保する為「標準的な運賃」にご理解ください！

～持続可能な物流を実現し、荷主の皆様の貨物運び続けるために～

標準的な運賃は、下記の二次元コードからご覧いただけます。

標準的な運賃

コロナ禍においても、経済活動を止めないように、トラックドライバーは日夜頑張りを続けております。しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさゆえに慢性的なドライバー不足に陥っております。このような状況を打開するため、国土交通大臣は、令和2年4月「標準的な運賃」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に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。荷主の皆様、持続可能な物流を実現するため、「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申し上げます。

「2024年問題」をご存じですか？

トラックドライバーの働き方改革の施策として、**2024年度から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）**が始まります。これにより、ドライバーの拘束時間が短縮となり長時間労働も是正され、労働環境の改善により人材確保につながることも期待されます。一方、従前に比べ輸送時間も短くなることから、運送事業者には、より一層の業務の効率化を図り生産性を向上させるなどの対策が必要となります。荷主の皆様、契約外の付帯作業の見直しや待機時間の削減など、事前に十分な対策を講じなければ、円滑な物流の維持が困難となる場合があります。このことが物流業界の「2024年問題」と呼ばれており、早急に取り組みべき課題となっています。

HTA 道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215 <http://www.hta.or.jp>

【北海道新聞】 掲載日：令和3年12月17日



荷主の皆様へ 持続的で安定した輸送力を確保する為「標準的な運賃」にご理解ください！

持続可能な物流を実現し、荷主の皆様の貨物運び続けるために

標準的な運賃は、下記の二次元コードからご覧いただけます。

標準的な運賃

コロナ禍においても、経済活動を止めないように、トラックドライバーは日夜頑張りを続けています。

標準的な運賃

現在、慢性的なドライバー不足に陥っています。このような状況を打開するため、国土交通大臣は、令和2年4月「標準的な運賃」を告示しました。

「2024年問題」をご存じですか？

トラックドライバーの働き方改革の施策として、**2024年度から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）**が始まります。これにより、ドライバーの拘束時間が短縮となり長時間労働も是正され、労働環境の改善により人材確保につながることも期待されます。一方、従前に比べ輸送時間も短くなることから、運送事業者には、より一層の業務の効率化を図り生産性を向上させるなどの対策が必要となります。荷主の皆様、契約外の付帯作業の見直しや待機時間の削減など、事前に十分な対策を講じなければ、円滑な物流の維持が困難となる場合があります。このことが物流業界の「2024年問題」と呼ばれており、早急に取り組みべき課題となっています。

詳しくは下記HPをご覧ください。

標準的な運賃は右記の二次元コードからご覧いただけます。

HTA 道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215 <http://www.hta.or.jp>

【北海道新聞】 掲載日：令和4年1月21日・2月4日・2月18日



荷主の皆様へ 持続的で安定した輸送力を確保する為「標準的な運賃」にご理解ください！

持続可能な物流を実現し、荷主の皆様の貨物運び続けるために

標準的な運賃は、下記の二次元コードからご覧いただけます。

標準的な運賃

コロナ禍においても、経済活動を止めないように、トラックドライバーは日夜頑張りを続けております。しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさゆえに慢性的なドライバー不足に陥っております。このような状況を打開するため、国土交通大臣は、令和2年4月「標準的な運賃」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に事業を行う上で参考となる運賃を国が示したものです。荷主の皆様、持続可能な物流を実現するため、「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申し上げます。

「2024年問題」をご存じですか？

トラックドライバーの働き方改革の施策として、**2024年度から罰則付きの時間外労働の上限規制（年960時間）**が始まります。これにより、ドライバーの拘束時間が短縮となり長時間労働も是正され、労働環境の改善により人材確保につながることも期待されます。一方、従前に比べ輸送時間も短くなることから、運送事業者には、より一層の業務の効率化を図り生産性を向上させるなどの対策が必要となります。荷主の皆様、契約外の付帯作業の見直しや待機時間の削減など、事前に十分な対策を講じなければ、円滑な物流の維持が困難となる場合があります。このことが物流業界の「2024年問題」と呼ばれており、早急に取り組みべき課題となっています。

HTA 道民の願い 交通安全 公益社団法人 北海道トラック協会 〒064-0809 札幌市中央区南9条西1丁目1-10 ☎(011)531-2215 <http://www.hta.or.jp>