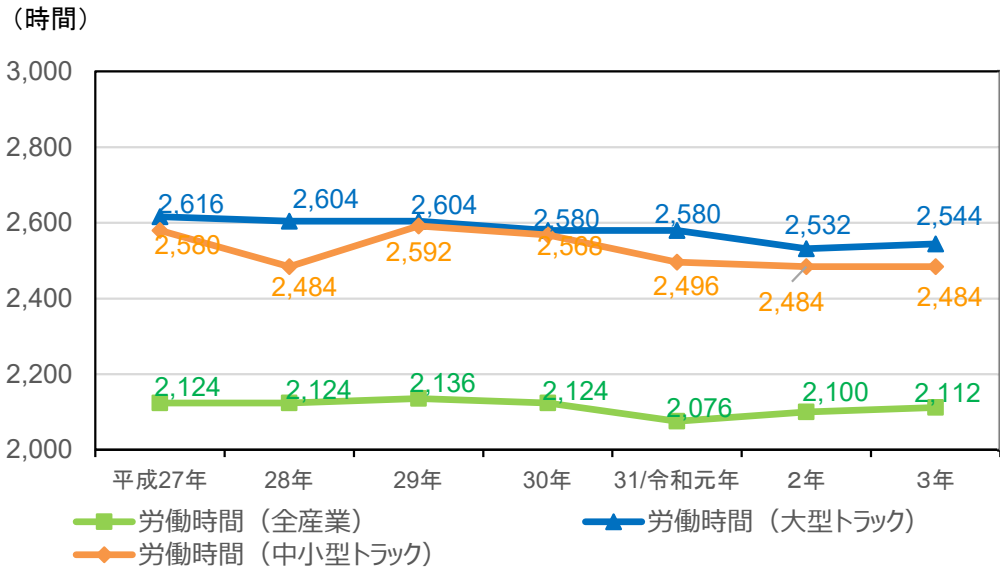


トラック運送事業の現状と関東運輸局の取組み

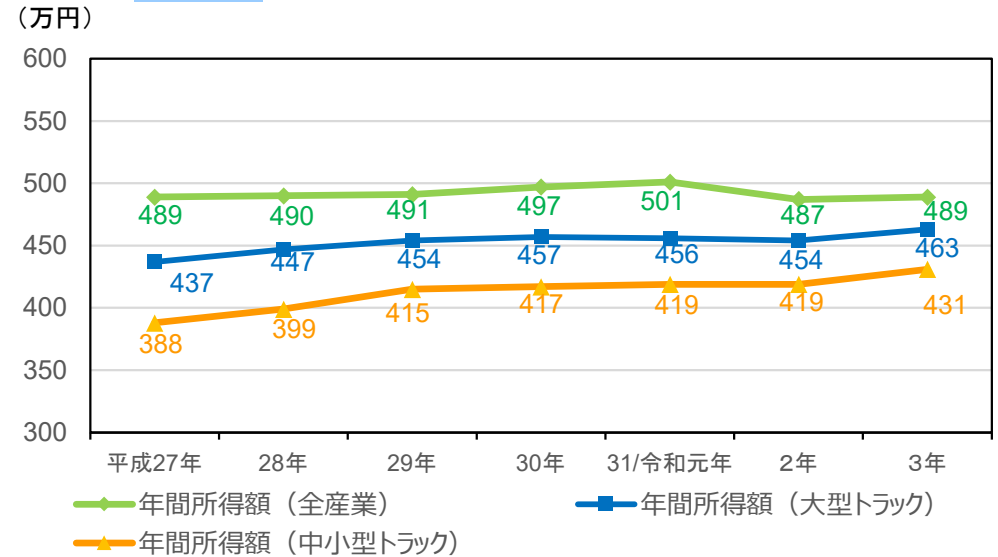
令和5年2月22日

国土交通省関東運輸局 自動車交通部貨物課

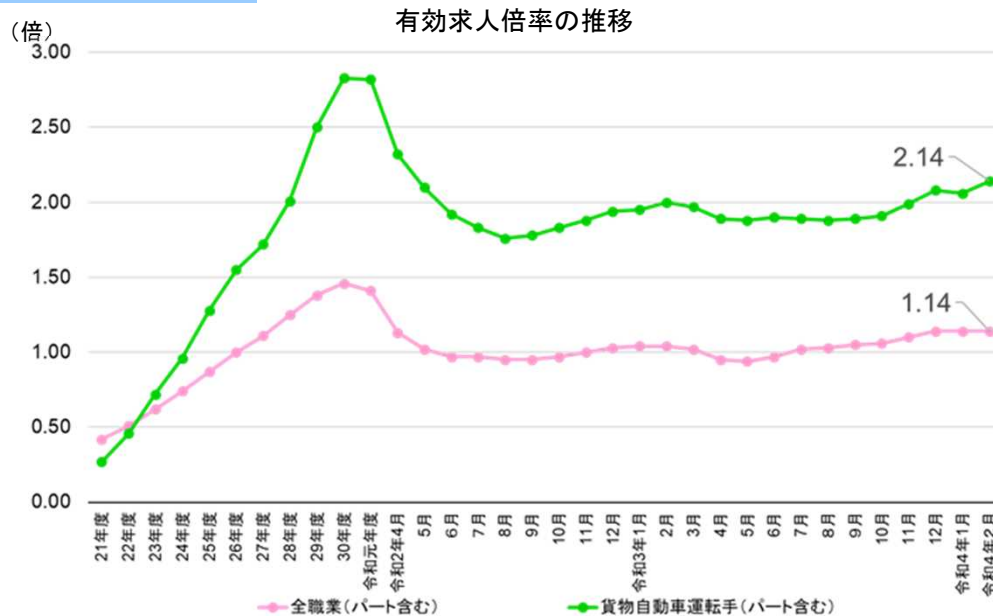
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



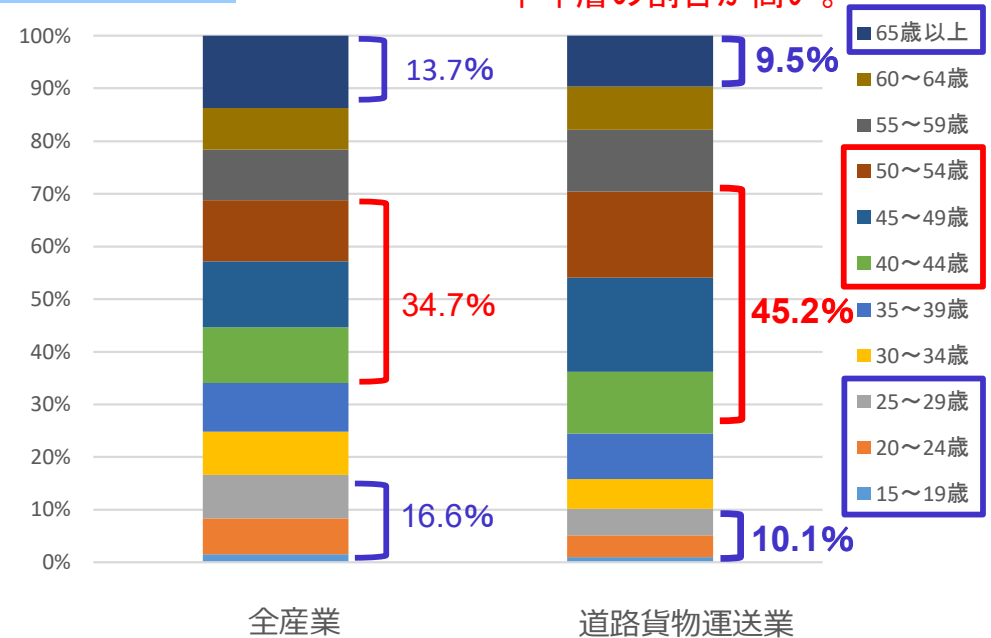
②年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



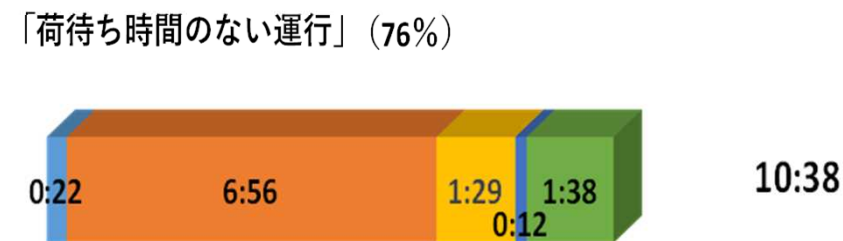
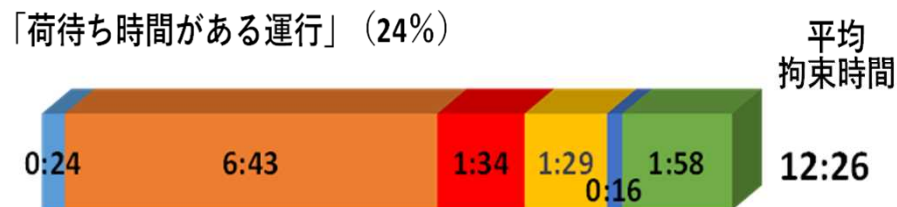
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



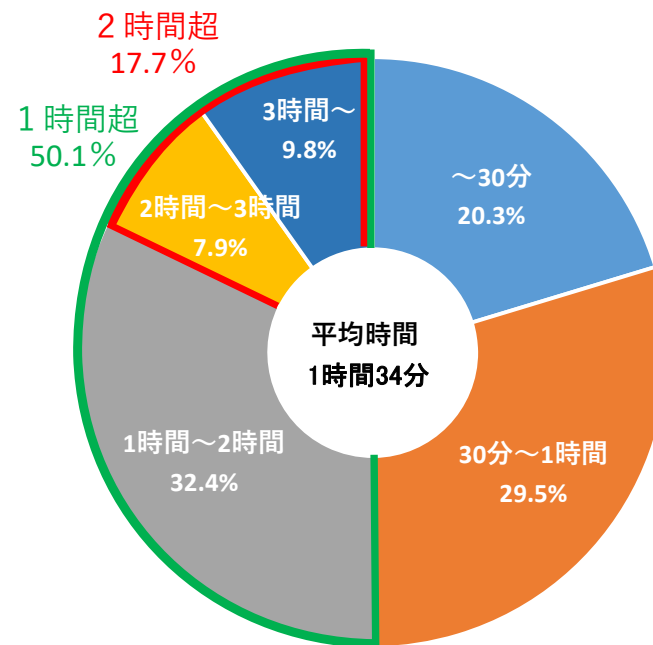
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

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」について(告示:令和2年4月24日)

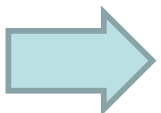
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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 ⇒ 付帯業務料・有料道路利用料金・燃料サーチャージ等については運賃と別に收受

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
その上で、**収益増相当分が適正原価の確保(人件費、設備費等)に充てられる**ことが重要

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

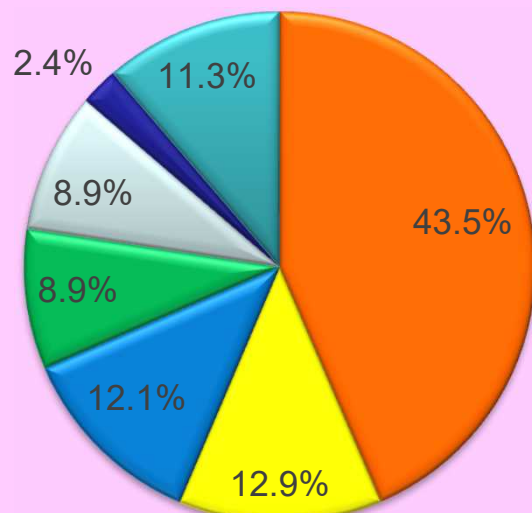


要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に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



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	2
働きかけ	73

※令和4年12月31日現在

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

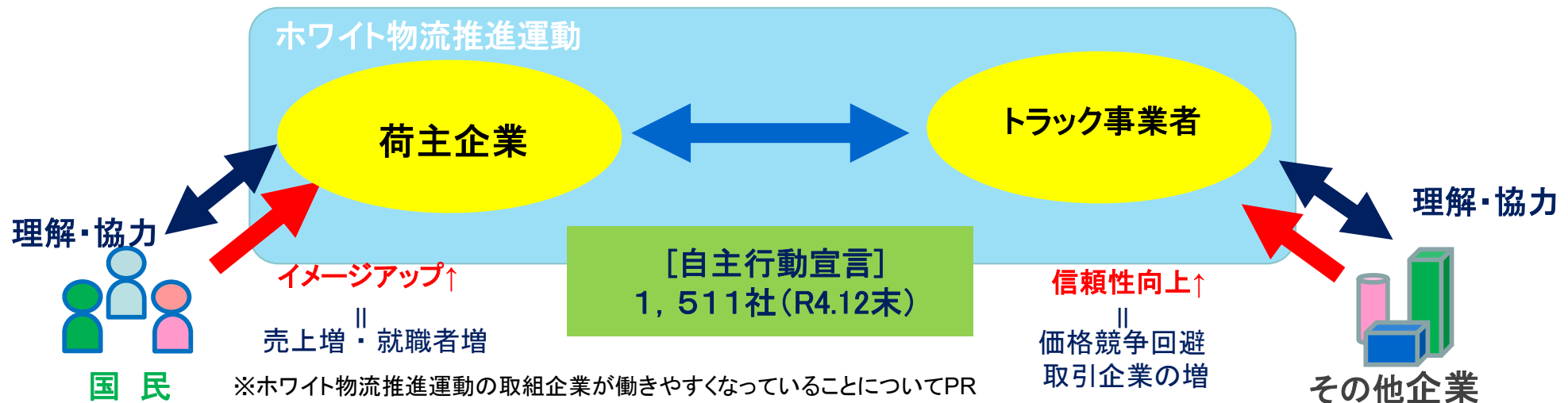
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取組。

※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組を強力に推進。

〔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



宣言内容

【必須項目】

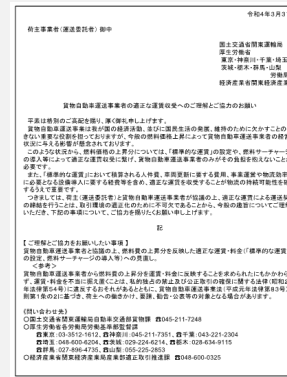
- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【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 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

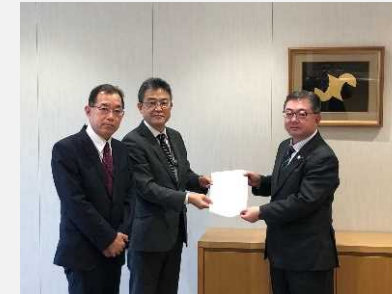
荷主への対応

令和4年3月、燃料サーチャージの導入や標準的な運賃の設定について荷主の理解と協力を求めるため、関東運輸局、各都県労働局、関東経済産業局の連名による文書を作成。各都県トラック協会を通じて、令和4年5月に荷主へ文書を発送（約8,600者）。



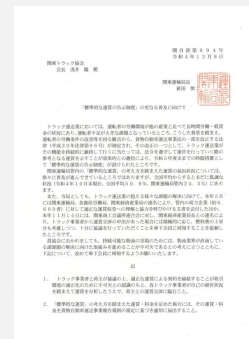
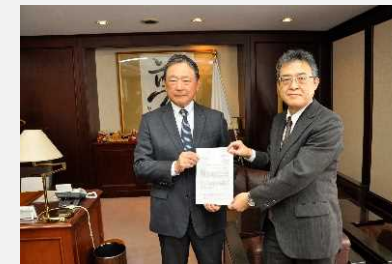
荷主団体への対応

令和4年11月、関東経済産業局との連名により、関東商工会議所連合会に対し、トラック事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分も考慮したうえで、十分に協議を行っていただくよう、傘下会員等への周知を依頼。



トラック事業者団体への対応

令和4年12月、関東トラック協会あてに、トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃による契約を締結することが取引環境の適正化のために不可欠との認識のもと、各トラック事業者が自己の経営状況を踏まえて運賃を分析したうえで、荷主との運賃交渉に臨むよう傘下会員への周知を依頼。



「標準的な運賃」告示制度の周知

I 距離制運賃

II 時間制運賃

III 運賃割増率～VIIIその他

「標準的な運賃」告示制度の周知を更に進めるため、今後、以下のリーフレットを配布予定。

「標準的な運賃」告示制度について

関東運輸局では、「標準的な運賃」を実勢運賃に反映させていくことが重要だと考え、運送事業者と荷主が公平な立場で運賃交渉に臨むことができるよう、「標準的な運賃」告示制度の普及を進めています

トラック事業の働き方をめぐる現状

(時間) 年間労働時間 全産業平均より約2割(約300h～400h)長い。

年	全産業	大型トラック	中小型トラック
平成27年	2,124	2,616	2,550
28年	2,124	2,604	2,484
29年	2,136	2,604	2,592
30年	2,124	2,590	2,566
31/令和元年	2,076	2,580	2,496
2年	2,100	2,592	2,454
3年	2,112	2,544	2,484

(万円) 年間賃金 全産業平均より5%～10%(約20万～50万円)低い。

年	全産業	大型トラック	中小型トラック
平成27年	489	437	385
28年	490	447	399
29年	491	454	415
30年	497	457	417
31/令和元年	501	456	419
2年	487	454	413
3年	489	463	431

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか

「標準的な運賃」告示制度

「標準的な運賃」は、トラックドライバーの労働条件を改善し、トラック事業がその機能を持続的に維持しながら法令を遵守して事業を営む際の参考となる運賃を示すため、令和2年4月24日付けで国土交通大臣が告示したものです。

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

「標準的な運賃」告示制度の導入

期待される効果 標準的な運賃により、事業継続に必要なコストに見合った対価を収受

- 労働環境の改善
- 賃金水準の引き上げ
- 法令遵守の徹底

2024年問題への対応

持続的なトラック輸送の確保

おもて

「標準的な運賃」の概要

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック単位)	
車型	バン型の車両で設定(海上コンテナ輸送、セメントバルク車等は割増率を設定) ※その他の車両も事業者独自に割増率を設定することが可能です。	
車種		
対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定	
元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算	
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、燃料サチャージ等)については標準的な運賃に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(運送の役割の対価) + 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、特大型、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、個建、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	

持続可能な物流の実現に向け「標準的な運賃」告示制度のご理解とご協力をお願いします！

(問い合わせ先) 関東運輸局自動車交通部貨物課 045-211-7248

詳細はこちら

関東運輸局 取引環境

うら