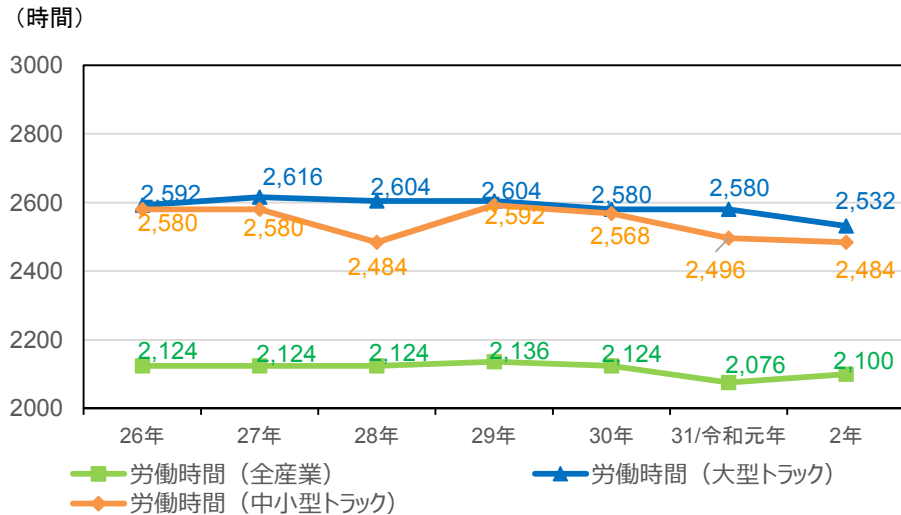


【資料5】

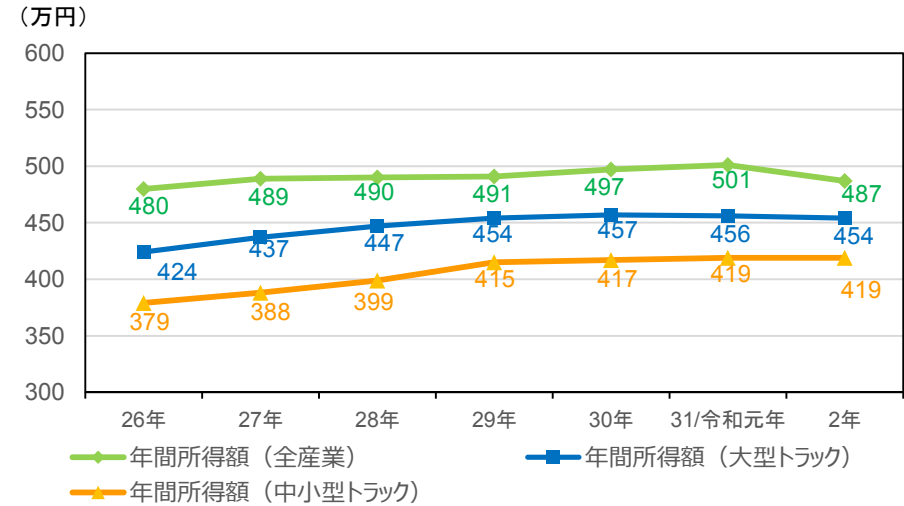
- ・「標準的な運賃」の周知について
- ・燃料高騰による適正運賃の収受について

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

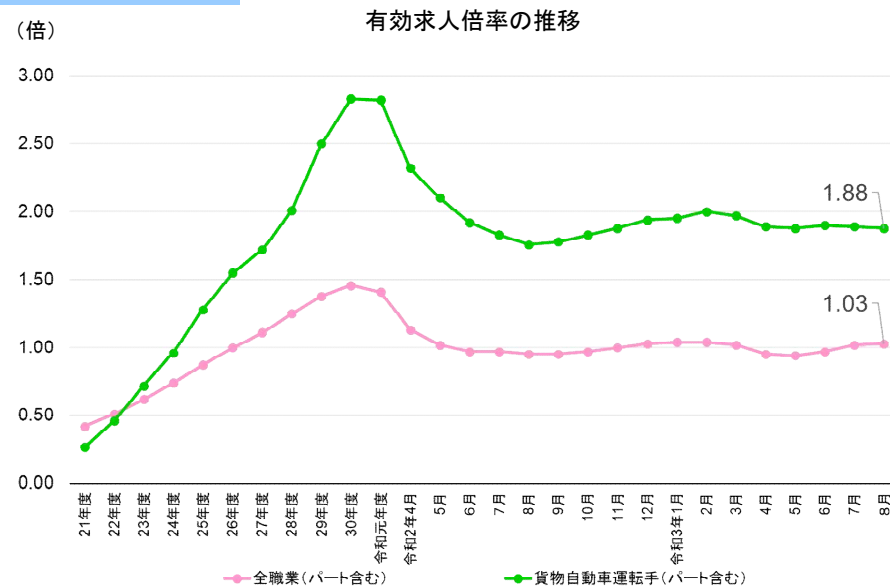
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



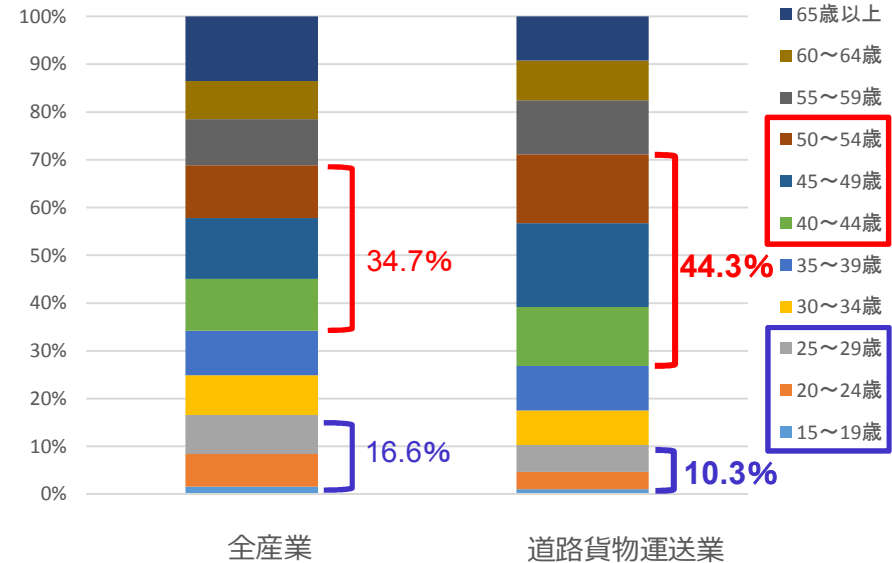
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



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の割合が低く、高齢層の割合が高い。



(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

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

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** ⇒ 附帯業務料・有料道路利用料・燃料サーチャージ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

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

「標準的な運賃」「ホワイト物流推進運動」荷主周知文書



国土交通省近畿運輸局

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あたり、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備車費用等については考慮せず、実運送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同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/>



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、依然として終焉の見えない状況です。このような状況下でも、トラック輸送はわ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、エッセンシャルワーカーとしての誇りを胸に、昼も夜も、雨の日も雪の日も頑張っていますが、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。
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

トラック協会の
配布数

大阪 : 2,184
京都 : 2,139
兵庫 : 1,101
奈良 : 299
滋賀 : 510
和歌山 : 489
合計 : 6,722

適正な運賃収受の重要性①

原油高騰の影響を考える。

- 原油は短期間で価格が変動し、運送コストの原価構造に急激な影響を与える。

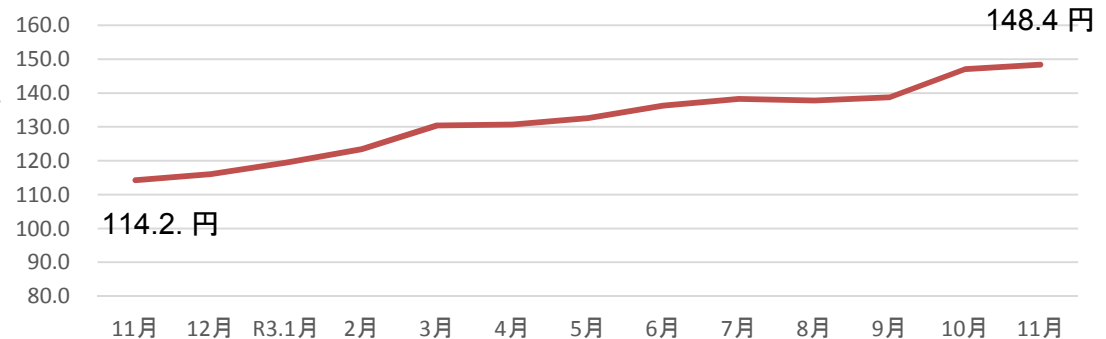
負担増は誰が負担しているか？

- 運送コストが上昇することによる負担増について、運賃にて適正に収受することが大切。

- 他律的な価格変動、物流効率化につながる取組についてのコスト増加は、運送事業者のみで抱えるのではなく、運送委託者が負担することが持続可能な物流につながる。

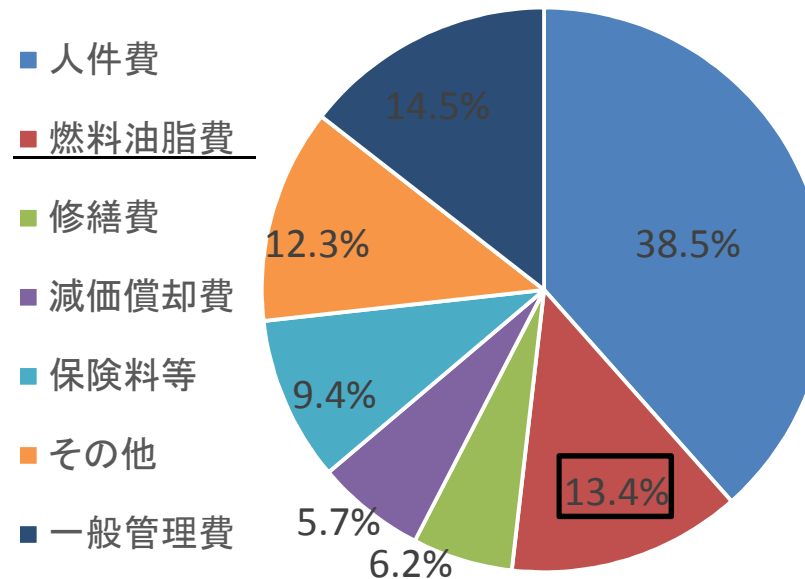
※上昇分を適正に負担しない場合、下請法、独禁法等の違反(かいたたき)となり得る。

軽油価格の推移(給油所小売価格調査)



出典: 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

営業費用に占める燃料費の割合



出典: 全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

適正な運賃収受の重要性②

世界に見るドライバー不足

- 労働条件・労働環境が厳しく、給料まで安いというイメージが先行してしまうと、ドライバー不足に拍車をかけてしまう懸念がある。

年収1000万円超の求人広告も 英国のトラック運転手不足、悪化へ

10/1(金) 13:41 配信 1207

REUTERS ロイター

出典: Yahoo!ニュース

- イギリスでは、物流が、イギリス国民ではなく、EU圏内の出稼ぎ労働者によって支えられていたという社会構造がBrexitによって顕在化した。
- 適正な運賃が収受できない場合、物流を支えるトラックドライバーの給与を適正に払うことができないおそれがある。**適正な運賃が収受できない状況は、長期的にも物流全体に悪影響を与えることとなる。**
- 適正な運賃収受を基礎に、物流効率化等によるトラックドライバーの働き方改革も、魅力ある職場環境づくりに欠かせない。

国土交通省 中小企業庁

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？

燃料費・人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえません？

燃料費 高騰！

有効求人倍率 トラック運送業

⚠ 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。

⚠ 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・料金の見直しを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・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事象に際しては、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]

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。

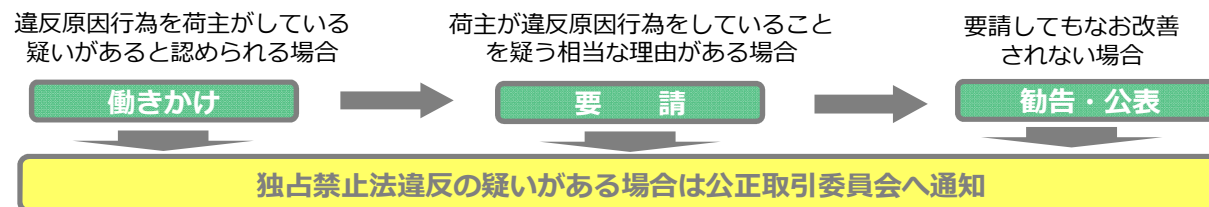
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な措置

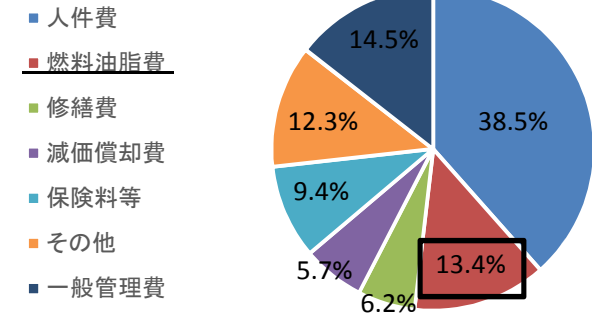
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買いたたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

＜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のフロー＞



＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典: 全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

＜相談窓口・目安箱(国交省HP)＞



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

● 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷者の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

[荷主団体あて周知文書](#)
[運送委託者向けリーフレット](#)
[標準的な運賃パンフレット](#)
[燃料サーチャージガイドライン](#)

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃費十分にできるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

相談窓口一覧 ← **相談窓口**

3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、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11年法律第120号)に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。

輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← **目安箱**

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

恒常的に長い荷待ち時間



適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



適正な運賃収受のための周知に向けた取り組み

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（トーンベース）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、事業運営や物流効

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、トラック事業者のみ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. 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

「標準的な運賃」に係る届出件数(令和3年11月末現在)



国土交通省近畿運輸局

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
札幌	719	1516	47.4%
函館	219	268	81.7%
旭川	277	410	67.6%
室蘭	195	370	52.7%
釧路	138	276	50.0%
帯広	105	326	32.2%
北見	101	189	53.4%
小計(北海道)	1754	3355	52.3%
青森	288	796	36.2%
山形	205	364	56.3%
秋田	238	340	70.0%
福島	410	988	41.5%
宮城	650	1187	54.8%
岩手	369	582	63.4%
小計(東北)	2160	4257	50.7%
栃木	485	1085	44.7%
群馬	90	1148	7.8%
埼玉	475	3340	14.2%
茨城	192	2258	8.5%
千葉	203	2196	9.2%
東京	753	5012	15.0%
神奈川	443	2535	17.5%
山梨	139	504	27.6%
小計(関東)	2780	18078	15.4%

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
新潟	527	707	74.5%
長野	201	636	31.6%
富山	373	603	61.9%
石川	302	741	40.8%
小計(北陸信越)	1403	2687	52.2%
愛知	1386	2893	47.9%
静岡	995	1546	64.4%
岐阜	275	856	32.1%
三重	461	968	47.6%
福井	284	477	59.5%
小計(中部)	3401	6740	50.5%
滋賀	326	503	64.8%
京都	524	974	53.8%
大阪	1362	4402	30.9%
奈良	332	597	55.6%
和歌山	369	558	66.1%
兵庫	183	2210	8.3%
小計(近畿)	3096	9244	33.5%

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
広島	1158	1509	76.7%
鳥取	185	302	61.3%
島根	283	375	75.5%
岡山	828	1148	72.1%
山口	507	627	80.9%
小計(中国)	2961	3961	74.8%
徳島	288	380	75.8%
香川	406	594	68.4%
愛媛	609	735	82.9%
高知	374	422	88.6%
小計(四国)	1677	2131	78.7%
福岡	784	2229	35.2%
佐賀	330	436	75.7%
熊本	593	688	86.2%
長崎	352	428	82.2%
大分	358	523	68.5%
宮崎	319	402	79.4%
鹿児島	593	1006	58.9%
小計(九州)	3329	5712	58.3%
陸運事務所	245	825	29.7%
小計(沖縄)	245	825	29.7%
合計	22806	56990	40.0%

※告示されてからの累計件数

「標準的な運賃」の普及に向けた取り組み

1. 荷主団体への周知

【トラック協議会構成員経済団体への周知】

- ・R3.1 各府県トラック協議会構成員経済団体へリーフレット、電子データ送付

【荷主への3局連名文書、近畿トラック協会作成リーフレット発出】

- ・R3.3.8 近畿トラック協会会員の荷主企業 6,722社

2. トラック協会の取り組み

【「標準的な運賃」普及セミナー】

- ・R2.9.25 91名

【全日本トラック協会が作成した「標準的な運賃」の解説書及び説明会録画DVDを配付】

- ・（一社）滋賀県トラック協会 671社

【原価計算活用セミナー】

- ・R3.2.17 39名

【（会員向け）「標準的な運賃」の支部への説明会】

- 【大津支部】 R3.2.15 16名
- 【甲賀支部】 R3.2.25 17名 R3.3.17 28名
- 【湖南支部】 R3.3.23 18名
- 【湖西支部】 R3.4.10 10名
- 【湖北支部】 R3.4.22 29名

3. 今後の方向性

「標準的な運賃」について、地方自治体と連携して、荷主団体や市民（消費者）に向けた周知活動を展開

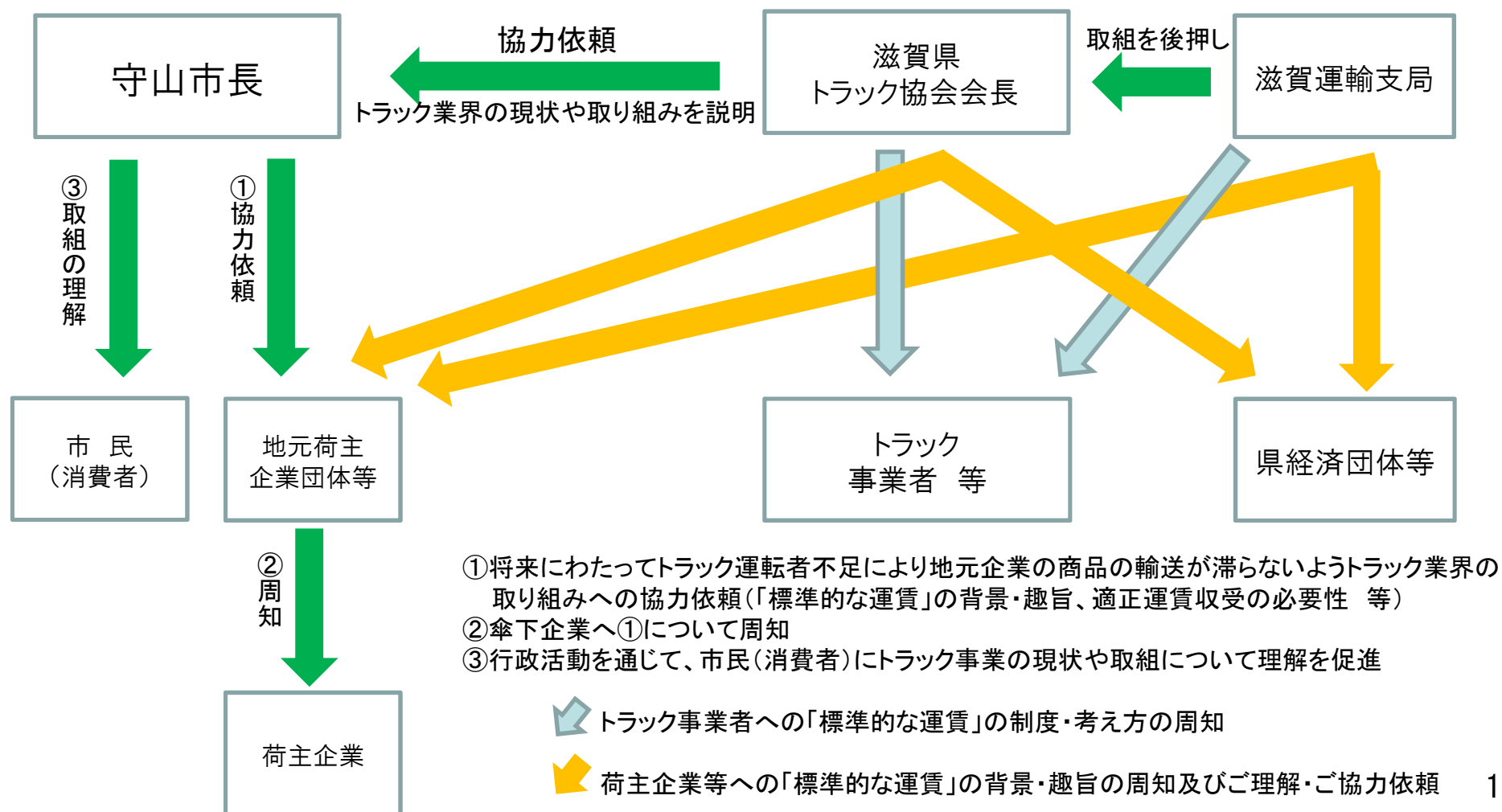


滋賀運輸支局長の後押しのもと、滋賀県トラック協会会長が、地元の守山市長に協力依頼したところ、トラック業界の現状や働き方改革の取り組みにご理解いただき、地元の経済団体へ説明する機会を設けるための橋渡しをしていただいたので、12月に地元の企業団体に対して「トラック事業における適正運賃収受の必要性」をはじめ、トラック業界の取り組み（取引環境の改善、トラック運転者の労働条件の改善等）への協力依頼を行う。

その他、守山市には、市民（消費者）にも理解を促す取り組みを行っていただく予定。

目的

○滋賀県トラック協会会長がトラック協会の所在する守山市市長に対して協力依頼したところ、トラック業界の現状や働き方改革の取り組みについて理解いただき、「トラック事業における適正運賃收受の必要性」について市長の行政活動の中でアピールしていただくことで、地元企業へのトラック業界の取り組み（取引環境の改善、トラック運転者の労働条件の改善等）への協力依頼や市民（消費者）にも理解を促すことを目的とする。



○守山市長への協力依頼

- ・滋賀運輸支局長の後押しのもと、滋賀県トラック協会会長が、地元の守山市長に協力依頼したところ、トラック業界の現状や働き方改革の取り組みについて理解いただいた
- ・今後、地元の経済団体へ説明する機会を設けるための橋渡しをしていただく



○守山市の周知・協力依頼の取り組み

- ・市から地元荷主企業団体等に地元企業の商品が持続的に輸送できるよう取引環境・労働環境の改善について協力依頼
- ・市が行政活動において「トラック事業における適正運賃収受の必要性」について市民（消費者）に理解を促す

○滋賀県トラック協会会長、滋賀運輸支局長から地元企業団体に説明

- ・地元の企業団体に対して「トラック事業における適正運賃収受の必要性」を説明し、トラック業界の取り組み（取引環境の改善、トラック運転者の労働条件の改善等）への協力依頼をする予定



○トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会

- ・滋賀県トラック協会会長、滋賀運輸支局長が守山市長に対して、「標準的な運賃の県民への浸透」を目的として、トラック業界の現状と課題を説明し、地元荷主企業団体等に取引環境、労働環境の改善について協力依頼をしたことを説明
- ・今後、他自治体にも同様の取り組みをしていくことを説明
- ・自治体首長に周知依頼をした自治体において、トラック業界の現状・課題等を荷主や県民に周知するためのセミナーを開催することを説明



○守山市でセミナーを開催

（物流の専門家を講師とし、地元荷主企業や市民を対象とした「トラック業界の現状・課題等周知」）

【内容】

- ・トラック業界の現状と課題（人材不足、働き方改革関連法の影響 等）
- ・「標準的な運賃」の趣旨、適正運賃収受の必要性、取引環境、労働環境改善の必要性
- ・トラック業界の取り組みへの理解促進 等