

【資料4】

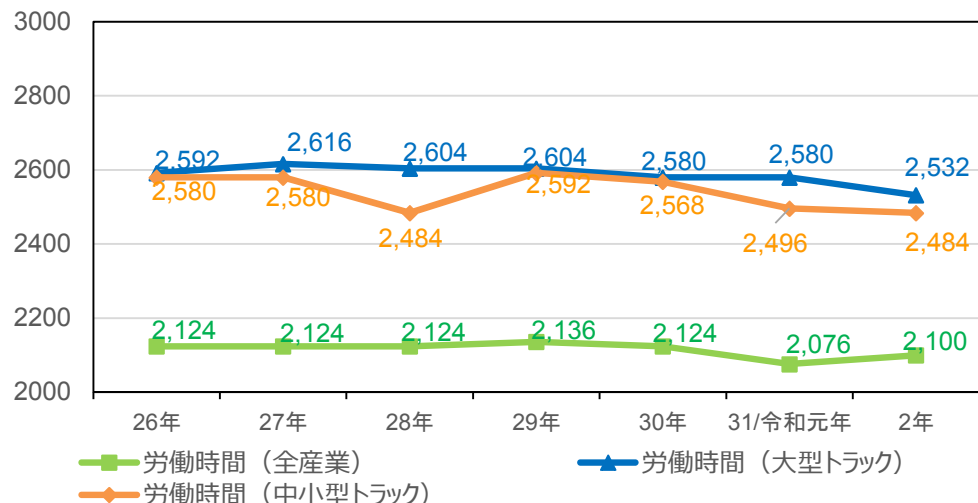
適正運賃の収受に係る取組について

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。

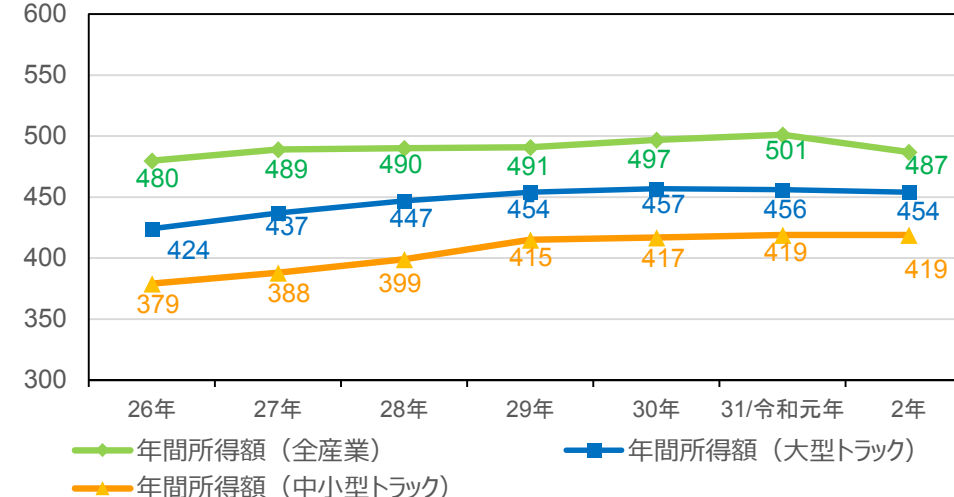
(時間)



②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。

(万円)

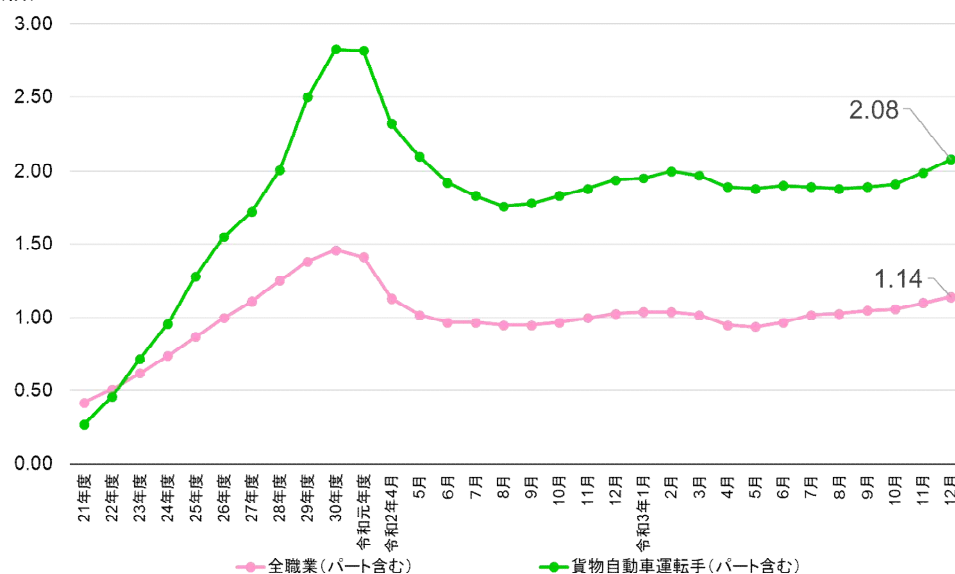


③人手不足

全職業平均より約2倍高い。

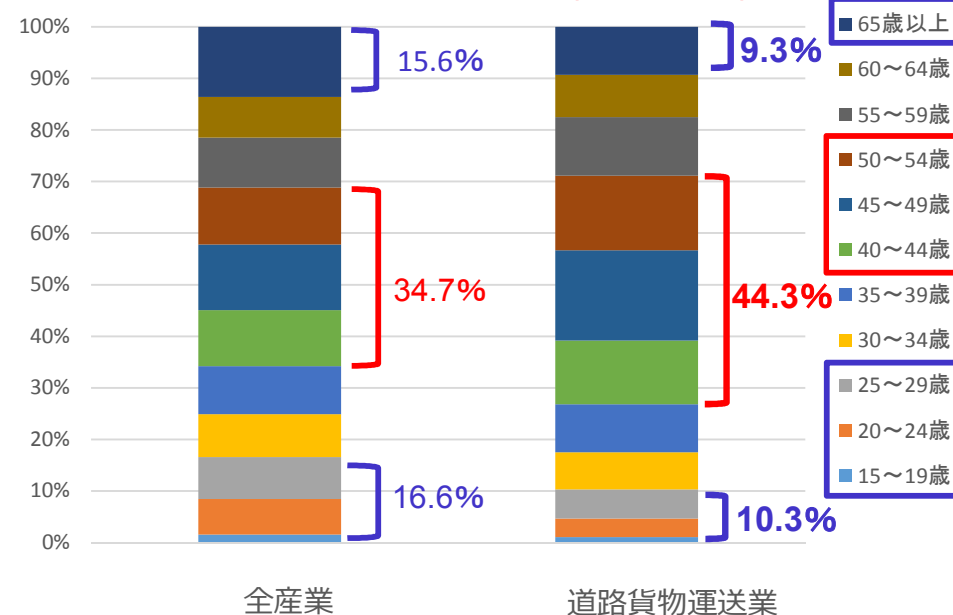
有効求人倍率の推移

(倍)



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

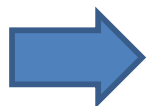
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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4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	748	49.3%
函館	268	228	85.1%
室蘭	370	232	62.7%
旭川	410	281	68.5%
帯広	326	110	33.7%
釧路	276	185	67.0%
北見	189	102	54.0%
小計(北海道)	3355	1886	56.2%
青森	796	420	52.8%
岩手	582	381	65.5%
宮城	1187	657	55.3%
秋田	340	249	73.2%
山形	364	206	56.6%
福島	988	615	62.2%
小計(東北)	4257	2528	59.4%
茨城	2258	366	16.2%
栃木	1085	541	49.9%
群馬	1148	113	9.8%
埼玉	3340	539	16.1%
千葉	2196	293	13.3%
東京	5012	995	19.9%
神奈川	2535	518	20.4%
山梨	504	235	46.6%
小計(関東)	18078	3600	19.9%

支局	事業者数 (豊橋除く) H31.3.31現在	件数	割合
新潟	707	543	76.8%
長野	636	243	38.2%
富山	603	380	63.0%
石川	741	369	49.8%
小計(北陸信越)	2687	1535	57.1%
福井	477	301	63.1%
岐阜	856	397	46.4%
静岡	1546	1001	64.7%
愛知	2893	1492	51.6%
三重	968	647	66.8%
小計(中部)	6740	3838	56.9%
滋賀	503	345	68.6%
京都	974	643	66.0%
大阪	4402	2466	56.0%
兵庫	2210	394	17.8%
奈良	597	364	61.0%
和歌山	558	377	67.6%
小計(近畿)	9244	4589	49.6%

支局	事業者数 (豊橋除く) H31.3.31現在	件数	割合
鳥取	302	220	72.8%
島根	375	302	80.5%
岡山	1148	845	73.6%
広島	1509	1174	77.8%
山口	627	527	84.1%
小計(中国)	3961	3068	77.5%
徳島	380	316	83.2%
香川	594	435	73.2%
愛媛	735	622	84.6%
高知	422	374	88.6%
小計(四国)	2131	1747	82.0%
福岡	2229	1104	49.5%
佐賀	436	337	77.3%
長崎	428	365	85.3%
熊本	688	598	86.9%
大分	523	359	68.6%
宮崎	402	321	79.9%
鹿児島	1006	685	68.1%
小計(九州)	5712	3769	66.0%
沖縄	825	281	34.1%
合計	56990	26841	47.1%

※告示されてからの累計件数

滋賀県 届出率

京都府 届出率

大阪府 届出率

奈良県 届出率

和歌山県 届出率

兵庫県 届出率

近畿計 届出率

全国計 届出率

年度	滋賀県	京都府	大阪府	奈良県	和歌山県	兵庫県	近畿計	全国計
R3.2	19.1%	10.9%	3.3%	0.9%	6.1%	3.3%	3.3%	6.1%
R3.3	23.5%	12.8%	4.8%	2.0%	8.9%	2.0%	4.8%	8.9%
R3.4	47.5%	16.5%	7.5%	2.3%	13.3%	2.3%	7.5%	13.3%
R3.5	54.2%	17.9%	9.5%	3.2%	23.3%	3.2%	9.5%	17.9%
R3.6	59.9%	22.0%	12.1%	14.1%	59.9%	12.1%	14.1%	22.0%
R3.7	61.1%	32.8%	21.2%	43.4%	67.5%	21.2%	21.2%	27.4%
R3.8	63.1%	35.1%	23.9%	51.2%	70.5%	4.9%	23.9%	31.3%
R3.9	63.9%	36.8%	26.6%	56.9%	71.2%	5.7%	26.6%	34.8%
R3.10	64.1%	40.6%	30.1%	59.1%	71.8%	6.8%	30.1%	37.7%
R3.11	64.3%	51.1%	34.2%	59.8%	72.2%	8.5%	34.2%	40.0%
R3.12	64.9%	57.9%	40.5%	60.2%	72.6%	12.3%	40.5%	42.1%
R4.1	66.5%	59.8%	45.3%	60.2%	72.8%	13.4%	45.3%	43.0%
R4.2	67.5%	60.9%	46.6%	62.5%	73.0%	15.6%	46.6%	44.5%
R4.3	67.7%	62.0%	53.8%	65.6%	73.4%	17.4%	48.7%	46.0%
R4.4	68.0%	62.7%	57.2%	65.6%	73.8%	18.4%	50.7%	47.1%

5

標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。
- 普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行っていく。
- 運送事業者と荷主が、公平な立場で、運賃交渉に臨むよう促していく。

標準的な運賃 届出までのプロセス

届出に至るまでの過程を改善

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

STEP2 自社で運賃を計算する

- 経営状況の振り返り・分析を促進
 - ・ドライバー人件費
 - ・車両の更新費用
 - ・実車率
 - ・保険料
 - ・適正利潤

STEP3 荷主と運賃を交渉する

- 運賃交渉の障壁解消
 - ・荷主の理解

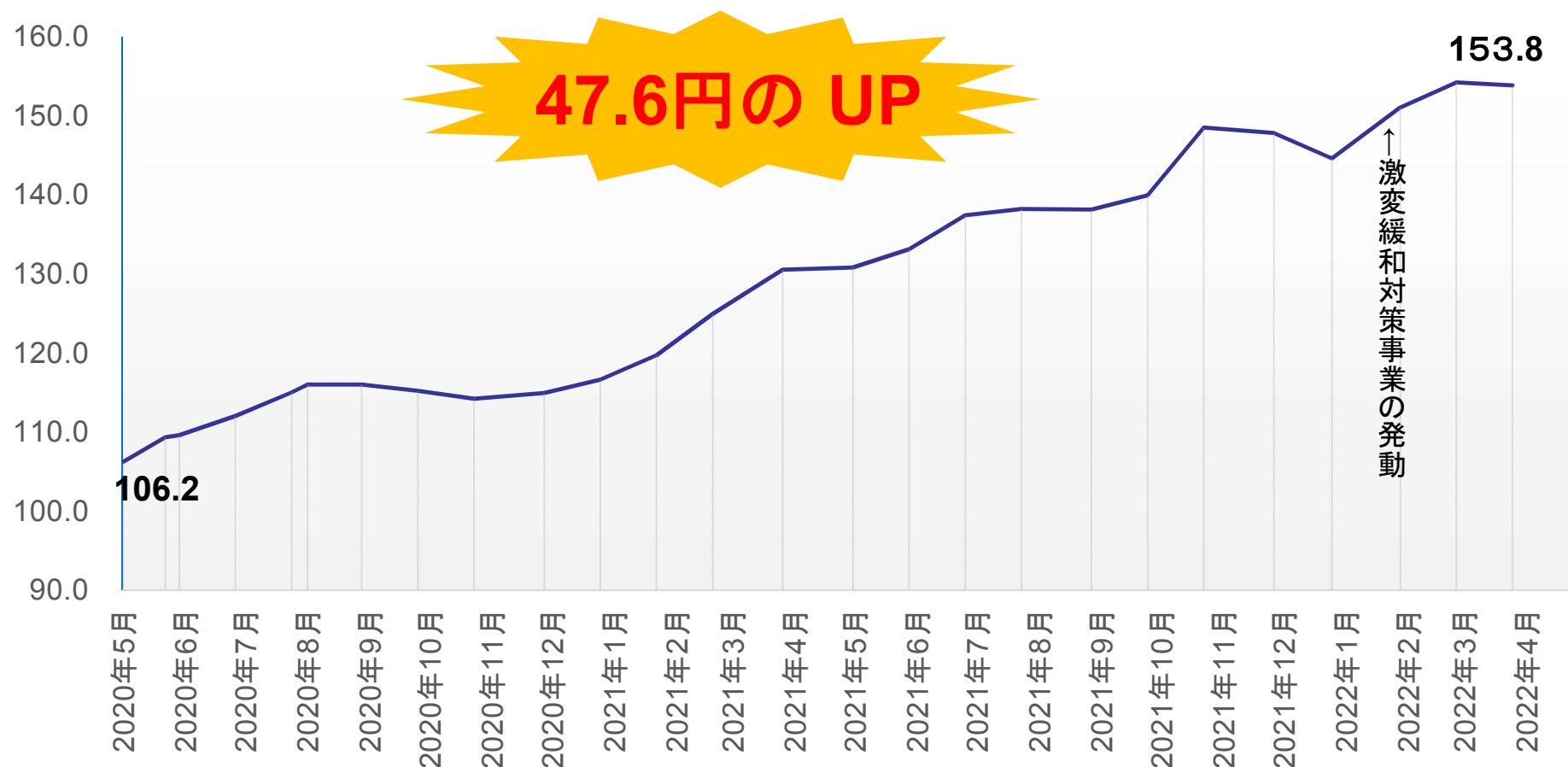
STEP4 運賃の事後届出を行う

+労働実態調査(時間外労働時間等)など

最近の軽油価格の推移

- 直近2年の軽油価格の推移をたどると、1リットルあたり約50円の上昇(2年で1.5倍に)。
- 令和4年1月末にガソリン価格が170円を超えたため、政府は激変緩和対策事業を発動。
- 現在、基準価格を168円にするとともに支給上限を35円に拡充(35円超過分は1/2支給)。
- 激変緩和対策事業は値下げを意図するものではないので、軽油価格は高止まりの状態。

軽油価格の推移(店頭現金小売 全国平均価格)



出典:経済産業省資源エネルギー庁による「石油製品価格調査」を基に近畿運輸局が作成

燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応(トラック関係)

①荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の収受」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。

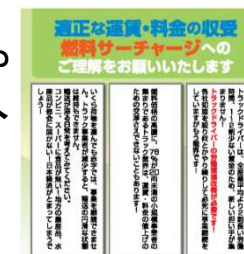
具体的には、以下の対応を実施。(R4.5.11現在)

○荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)

○荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)

○運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問(101回)

○各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(106回)



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向け
パンフレット

②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するとともに、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

○R4.5.13現在、計22件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等:16件、運賃交渉に関する相談・意見等:5件、燃料価格に関する意見:1件

③荷主働きかけ等の法的措置

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、独禁法の違反(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。

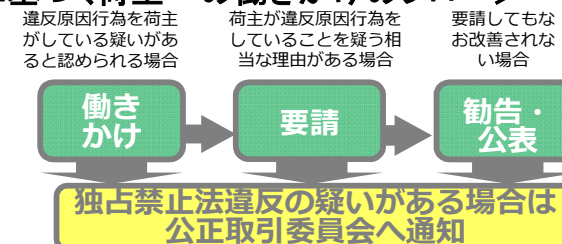
○R4.4.18現在、上記の相談に基づき、5件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ:5件(東北、中部、中国、九州運輸局管内)

○R4.4.18現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき助言(注意喚起)を実施

※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう助言

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2
に基づく荷主への働きかけのフロー＞



燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

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。

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(各府県トラック協会含む)の取組み状況

【近畿運輸局】

- ・R3.11.26 兵庫県トラック協会が主催する「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)を開催し、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、「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予定。

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

率化に必要な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)第24条第1項に違反するおそれがあること。
- 1条の2に基づき、荷主への

関西経済連合会 webセミナー



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

＜取組みの深度化＞

「標準的な運賃」の浸透や燃料サーチャージの導入をさらに推し進めるために、以下の取組みを実施する。

- ① 荷主に対するポイントを絞った効果的な周知
- ② 運賃交渉に臨むトラック事業者の態勢づくり



(1) トラック運送事業者、荷主あてアンケートを実施

「標準的な運賃」の収受状況や昨今の燃料高騰に関するトラック運送事業者の業態別やエリア別等の実態把握と課題抽出を行うことにより、よりきめ細やかな周知についての取組み方針を決定

(2) 運賃交渉に活用するパンフレットを作成

協会の会員事業者に一定部数を配付し（協会HPで増刷可能）、荷主と運賃交渉するための交渉材料として活用

(1) アンケートの実施

(2) パンフレットの作成

- ① 4月末までに印刷物の内容を確定（近畿運輸局、各府県労働局連名による要請書も含む）



- ② 5月末までに荷主企業等に、要請書を添付した上で(1)、(2)を送付し、トラック協会の傘下会員事業者にも(1)、(2)を送付



- ③ アンケートを回収して実態を把握・分析することで、より効果的な周知方法を模索（トラック協議会で活用）

③ 荷主との運賃交渉に活用

大阪運輸支局(大阪府トラック協会含む)の取組み状況

【大阪運輸支局】

- ・R3.12.21 大阪府商工会議所連合会を訪問し、大阪運輸支局長、大阪府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。
- ・R4.1.11～14
住友電気工業株式会社、ダイキン工業株式会社、パナソニック株式会社、サントリーホールディングス株式会社を訪問し、「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。
- ・R4.1.25 関西経済連合会を訪問し、大阪運輸支局長、大阪府トラック協会長による「標準的な運賃」や燃料賃」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。

大阪商工会議所に要請書を交付(写真右は支局長)



関西経済連合会に要請書を交付(写真右は協会長)



トラック協会独自の取組み状況①

【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



ちょっと、聞いたって。

何を?ってあなた、トラックの運転手さんが、いま大変だって言うのよ。運賃は上がらへんの、仕事はきつい。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や。このままでは私の好きなテレビジョンの品も届かんようになってしまう。だから、荷主さん! 国が定めた「標準的な運賃」の申しやりや。なんたか助かって欲しいのよ。運転手さんにグットフックリングを。あ、トラックだけに(笑)、たのんだ!

明日ヘラダ!

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 TEL: 014-4994444 FAX: 014-4994444



なんしか頼むわ。

それと、働き方改革で残業が減るんはええけど、給料も下がるいうたら、なんぼでも仕方がない仕事やないか。それが困るから、必要運賃が出るように、国が「標準的な運賃」の申しやりを決めたわけや。それ、荷主さんにもいろいろ事情があるのよ。せやから、ここのみんなを合わせて、きちんとお願いするしな。送り下りのオッサンが疲れて、ぼんま、あんじょう頼むわ。運賃ありがたり。ご協力します!

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 TEL: 014-4994444 FAX: 014-4994444

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題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留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-roadou-jikan.mhiw.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!!

**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情報は、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、依然として厳格な見えない状況です。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、暑も寒も、雨の日も雪の日も頑張っています。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

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

トラック協会独自の取組み状況②

【大阪府トラック協会】

- ・「標準的な運賃」普及セミナー 4回(R2.11.26、R2.11.27、R2.11.30、R2.12.1) 合計489名
- ・全ト協作成の「標準的な運賃」の解説書及び説明会録画DVDを配付 3,592社
- ・原価計算活用セミナー R3.2.15 360名 他セミナーを録画し、協会HPで公開
- ・標準的な運賃に特化した説明会
 - 各支部事務長向け説明会 R2.12.17
 - 「標準的な運賃」説明会(会員向け) R3.3.2~3.3(全6回) 116名
 - 「標準的な運賃」(応用編)の開催 R3.9.15 134名
- 支部開催の内容
 - 【河北支部】R3.6.16 吹田市さんくすホール 15社19人(14社届出)
R3.6.22 新大阪・ニューオーサカホテル 17社18人(14社届出)
 - 【東北支部】R3.8.20 寝屋川市
R3.9.3 大東市
R3.9.22 旭区
R3.10.8 守口門真
 - 【港 支部】R3.8.19 アートホテル
 - 【泉州支部】R3.7.9 7.15 7.17 7.27
- 部会の開催内容
 - 【タンクトラック部会】R3.4.13 4.14 計18名
 - 【鉄 鋼 部 会】R3.6.28 6名 R3.7.13 7.19 7.20(イベント)
- ・第2回「運び方改革」に向けた決起大会
R3.6.19 ホテル日航大阪 会場30名 リモート40名
- ・新聞記事掲載 R3.3.26 日本経済新聞



日本経済新聞での周知広告