

# ASUKA

Vol.  
35

(公社)奈良県トラック協会〈適正化事業情報誌〉あすか  
<https://narata.or.jp/> 令和6年11月発行



## CONTENTS

- 令和6年6月1日施行「改正貨物自動車運送約款」が施行 P1～2
- トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました P3～6
- 標準的運賃に係る実態調査結果の概要(国土交通省) P7
- 「パートナーシップ構築宣言」を作成・公表しませんか P8
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応 P9
- 適正化事業調査員(Gメン調査員)について P10
- 飲酒運転の根絶に向けて P11

公益社団法人 奈良県トラック協会  
奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関

〒639-1037 奈良県大和郡山市額田部北町981番地の6  
TEL 0743-23-1200(代) FAX 0743-23-1212



令和6年  
6月1日施行

# 改正された 「標準貨物自動車運送約款」が 施行されました

(令和6年3月22日告示)



## 標準貨物自動車運送約款等の改正概要

### 1 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容が 明確化されました [関係条項: 標準運送約款(第61条)]

#### 改正前

積み込み、取卸し等の業務は、「第2章運送業務等」で規定されていました。  
待機時間、附帯業務等は、「第3章附帯業務」で規定されていました。

#### 改正後

運送以外の業務は、「第2章運送業務等」から分離し第3章として「積み込み又は取卸し等」に規定されました。  
また、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨が規定されました。



### 2 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面を 交付することになりました [関係条項: 標準運送約款(第6条及び第7条)]

#### 改正前

荷送人による運送の申込み、トラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がありませんでした。

#### 改正後

運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む。）である**運送申込書、運送引受書**を相互に交付する旨が規定されました。



3

## 利用運送を行う場合は実運送事業者の商号・名称等を荷送人へ通知することになりました [関係条項:標準運送約款(第17条)]

### 改正前

利用運送が行われた場合でも荷送人に実運送事業者を知らせる旨の規定はありませんでした。

### 改正後

利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について**運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨が規定されました**。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨が規定されました。



4

## 中止手数料の金額等が見直されました

[関係条項:標準運送約款(第38条)]

### 改正前

荷送人が、貨物の積込みを行う前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しない規定でした。

#### 当日に運送の中止

貸切	普通車3,500円
	小型車2,500円

### 改正後

当該中止手数料の見直し

運送中止の申し入れ日	中止手数料
運送の前々日 (2日前)	運賃・料金等(※1)の <b>20%以内</b>
運送の前日 (1日前)	運賃・料金等(※1)の <b>30%以内</b>
運送の当日	運賃・料金等(※1)の <b>50%以内</b>

※1 当該運送引受書に記載した運賃・料金等

5

## 運賃・料金等の店頭掲示事項がオンライン化されました [関係条項:標準運送約款(第3条、第32条及び第64条)]

### 改正前

「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」については、店頭に掲示する旨規定していました。

### 改正後

「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」について、インターネットによる閲覧<sup>※</sup>を可能とする旨が規定されました。



令和6年に改正された最新の「標準貨物自動車運送約款」をご確認ください

「標準貨物自動車運送約款」は国土交通省が制定するトラック事業者と利用者の契約書のひな形です。

※一部のトラック事業者は、国土交通省から認可を受けた独自の運送約款を使用しています。

「標準貨物自動車運送約款」の全文は、全日本トラック協会のホームページにも掲載しています。



# 新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

## 標準的運賃の概要

### I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

### II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

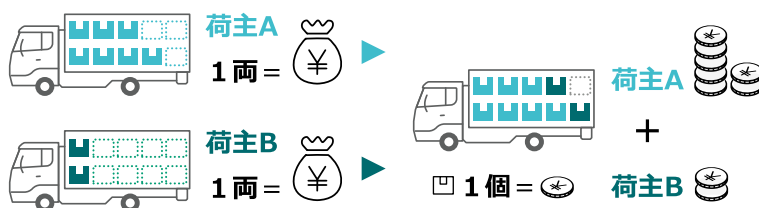
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	39,380	46,640	60,090	76,840
4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

### III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



### IV. 運賃割増率

#### ▶ 速達割増等

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

- ▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割
- ▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

#### ▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車	
石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

## トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょう。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しまししょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています\*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン  
ウェブサイト



「標準的運賃」  
適切な運賃

ご協力をよろしくお



国土交通省HPに「標準的運賃  
Q&A集」を掲載しております。  
新運賃適用の際にご参照ください。



国交省HP

## V. 待機時間／VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、  
運賃とは別に料金として收受

4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合）
	2,100円/30分（手荷役の場合）
附帯業務料	運賃とは別に実費として收受

合計2時間を超えた場合は、  
割増率5割を加算

## VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

## VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

## IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料  
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

## X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、  
算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は  
国交省HPに  
掲載しています

## 荷主の皆様へのお願い

- トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください\*。
- 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃収受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会）

の活用を行い  
の收受への  
お願いいたします

I 距離制運賃表

近畿運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
10km	15,060	17,060	22,070	27,890
20km	16,920	19,190	25,020	31,870
30km	18,780	21,330	27,980	35,840
40km	20,630	23,460	30,940	39,810
50km	22,490	25,600	33,900	43,780
60km	24,350	27,730	36,850	47,760
70km	26,200	29,870	39,810	51,730
80km	28,060	32,000	42,770	55,700
90km	29,920	34,140	45,730	59,670
100km	31,770	36,280	48,680	63,650
110km	33,620	38,380	51,550	67,490
120km	35,470	40,490	54,420	71,330
130km	37,320	42,600	57,290	75,170
140km	39,170	44,700	60,160	79,010
150km	41,020	46,810	63,030	82,850
160km	42,870	48,920	65,890	86,690
170km	44,720	51,030	68,760	90,530
180km	46,570	53,130	71,630	94,370
190km	48,420	55,240	74,500	98,210
200km	50,270	57,350	77,370	102,050
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,680	4,180	5,650	7,560
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,210	10,450	14,130	18,900

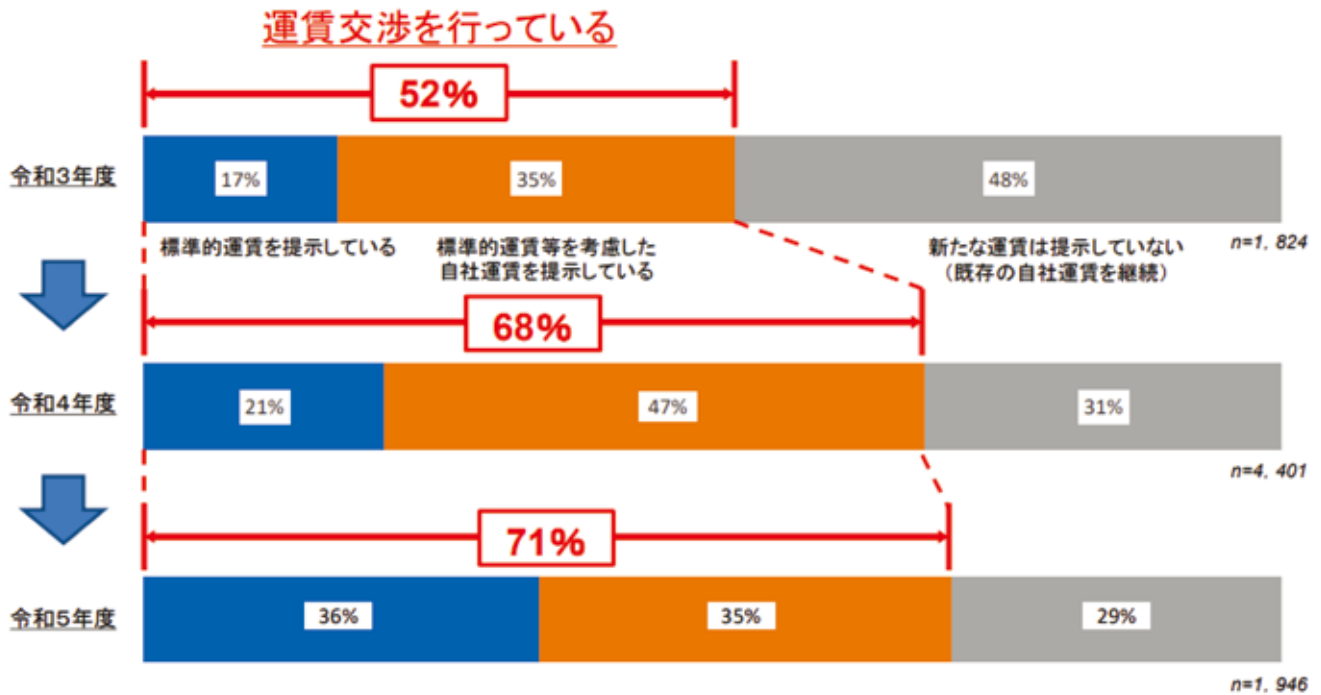
II 時間制運賃表

(単位:円)

種 別			車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
			局 別				
基 礎 額	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	33,250	39,840	53,240	68,890
			東北	33,160	39,880	52,610	68,440
			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
	沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390		
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
			中国	20,840	25,060	33,120	42,260
			四国	19,880	24,380	32,320	41,680
九州			20,260	24,440	32,320	41,820	
沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830			
加 算 額	基礎走行キロを超える場合 は、10kmを増すごとに	北海道	350	410	630	930	
		東北	340	410	630	920	
		関東	350	410	630	930	
		北陸信越	340	410	630	920	
		中部	340	410	630	920	
		近畿	340	410	630	920	
		中国	340	410	630	920	
		四国	340	410	630	920	
		九州	340	400	630	920	
	沖縄	340	410	630	920		
	基礎作業時間を超える場 合は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であつ て、午前から午後にわたる 場合は、正午から起算した 時間により加算額を計算す る。)	北海道	2,790	2,930	3,150	3,700	
		東北	2,780	2,910	3,130	3,680	
		関東	3,710	3,890	4,180	4,920	
		北陸信越	2,990	3,140	3,380	3,970	
		中部	3,310	3,480	3,740	4,400	
		近畿	3,430	3,600	3,870	4,550	
		中国	3,060	3,210	3,450	4,060	
		四国	2,890	3,030	3,260	3,830	
九州		2,940	3,090	3,320	3,900		
沖縄	2,550	2,680	2,880	3,380			

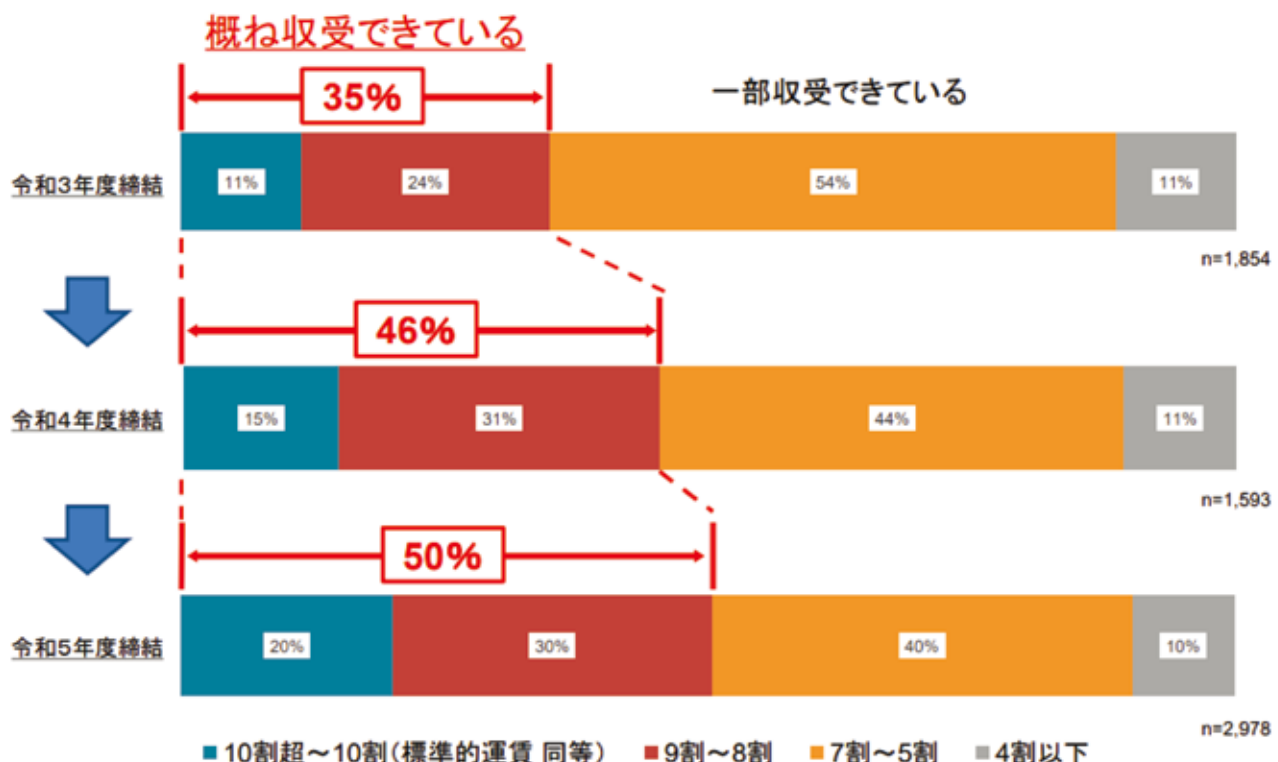
## 標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

- 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。
- 運賃交渉を行っている割合は、令和3年度は52%だったが、令和5年度は71%となっており、継続して増加している。



## 標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

- 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね收受できている契約数は35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。





取引先と共存共栄の関係を築こうとする経営者の皆様へ

# 「パートナーシップ構築宣言」を 作成・公表しませんか

## ①取引先との共存共栄の取組や、「取引条件のしわ寄せ」 防止を代表者の名前で宣言します。

以下の項目について、企業の代表者の名前で宣言します。

- サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携
- 親事業者と下請事業者の望ましい取引慣行（振興基準※）の遵守
- その他独自の取組

※下請中小企業振興法に基づく基準

<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/shinkoukijyun.htm>

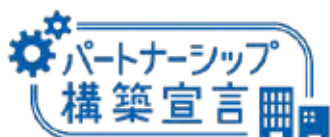
## ②「宣言」はポータルサイト上に公表されます。

- （公財）全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイト

<https://www.biz-partnership.jp> に提出すると、「宣言」が掲載されます。

※「振興基準」に違反し、主務大臣の指導・助言を受けた場合など、「宣言」を履行していないと認められる場合には、「宣言」のサイトへの掲載を取りやめることがあります。

## ③「宣言」企業は「ロゴマーク」を使うことができます。



<ロゴマークに込められた思い>  
大企業と中小企業がうまく噛み合い、共存共栄していく

## ④一部の補助金について加点措置を講じます。

- 対象となる補助金については、ポータルサイトをご覧ください。

### 「宣言」の内容について

未来を拓くパートナーシップ構築推進会議事務局

- 内閣府政策統括官付  
参事官（産業・雇用担当）付 03-6257-1540
- 中小企業庁企画課 03-3501-1765



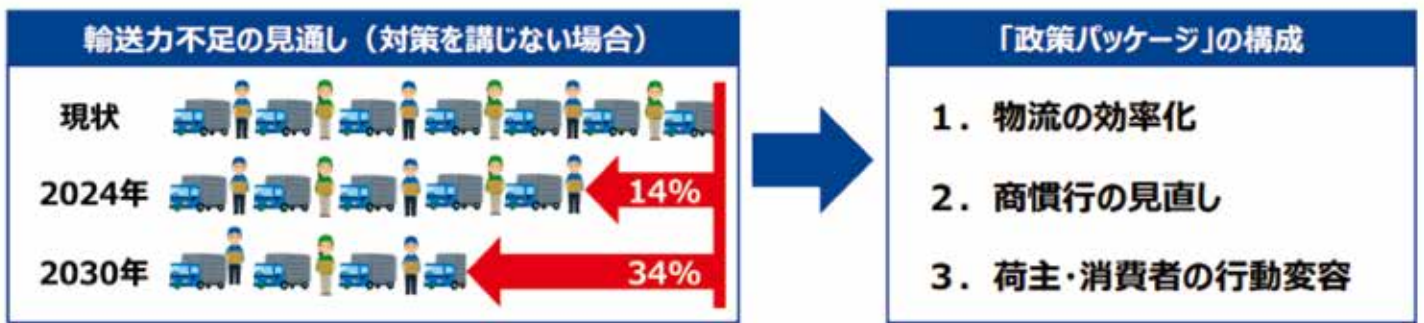
### 「宣言」の提出・掲載について

- （公財）全国中小企業振興機関協会  
03-5541-6688  
提出先URL：<https://www.biz-partnership.jp>

当協会と都道府県協会の連携により  
中小企業を支援します。  
公益財団法人  
全国中小企業振興機関協会



- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、昨年6月に、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を決定した。
- また、昨年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。
- さらに、本年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表した。
- 今般、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された2024年4月から4か月が経過しようとしていることや、政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した改正物流法が本年5月に公布されたことを踏まえ、政策パッケージの進捗状況と今後の対応について報告を行う。
- 当該報告を踏まえ、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等に着実に取り組んでいくための必要な施策について検討を進めることとする。

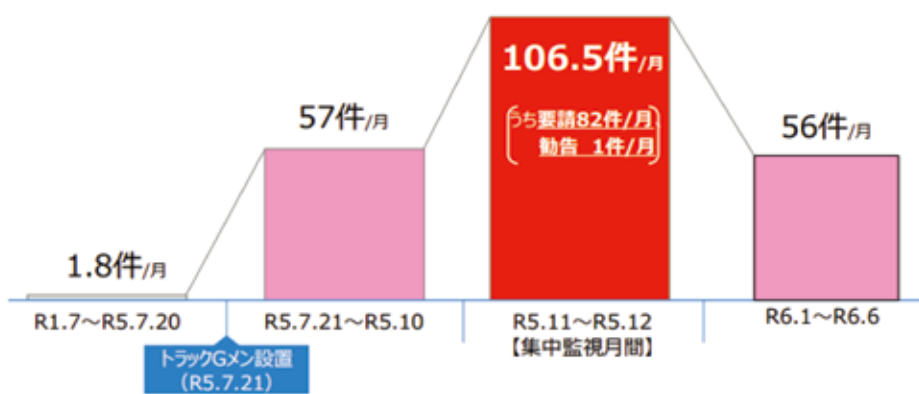


「トラックGメン」について

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働きかけ」（47件）、「要請」（164件）による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件（荷主1、元請1件）
- 要請 : 174件（荷主88、元請81、その他5）
- 働きかけ : 635件（荷主423、元請193、その他19）  
⇒ 計811件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（53%）
- 契約のない附帯業務（16%）
- 運賃・料金の不当な据置き（13%）
- 無理な運送依頼（8%）
- 過積載運送の指示・容認（6%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

- 改正貨物自動車運送事業法において、地方適正化実施機関は荷主等の行為が違反原因行為に該当すると疑うに足る事実を把握したときは、その事実を国土交通大臣に通知する規程が新設。
- 荷主等の違反原因行為の情報収集・調査に関する業務を行わせるため、地方適正化実施機関に適正化事業調査員（Gメン調査員）を選任しなければならないとする省令が8月1日に施行。
- 地方適正化実施機関は、指導員又は指導員経験者等の中からGメン調査員を適宜選任。

## 1. Gメン調査員の業務

### ① トラック事業者からの巡回指導時の情報収集

- ・巡回指導の際に、資料を配付・説明し、違反原因行為の情報を収集

### ② トラック事業者からの電話・訪問等による情報収集

- ・電話や訪問などにより違反原因行為の情報を収集

### ③ 荷主・元請事業者への電話・訪問調査、現場確認

- ・①や②で得た情報をもとに、電話や訪問などにより調査
- ・荷待ち状況の現場を調査

### ④ 荷主・元請事業者等への周知・協力要請

- ・説明会や訪問などにより違反原因行為の防止、改善の協力を要請
- ・物流拠点周辺で荷待ちを行っているドライバー等に対する広報・啓発活動等

### 【違反原因行為の情報】

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・長時間の荷待ち</li> <li>・運賃・料金の不当な据置き</li> <li>・異常気象時の運送依頼</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・契約にない附帯業務</li> <li>・過積載運送の指示・容認</li> <li>・無理な運送依頼</li> </ul> |
|--|--|

通知

運輸支局トラックGメン



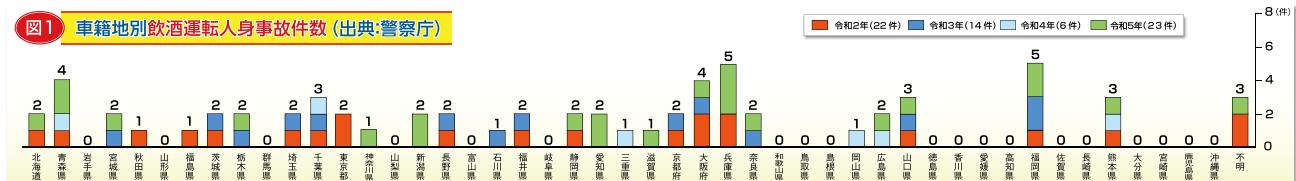
掲示用

# 飲酒運転の根絶に向けて!!

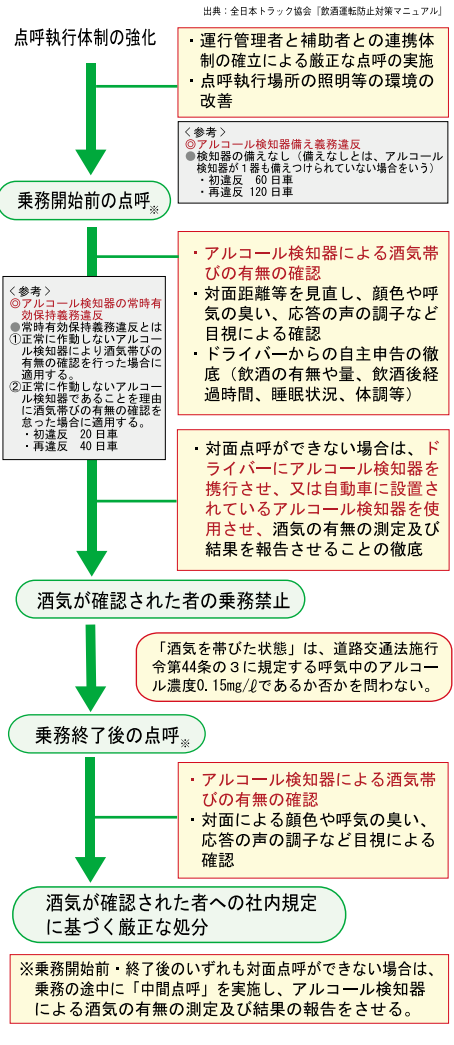
## 飲酒運転は悪質・危険な犯罪行為

車籍地別ワースト2  
兵庫、福岡、青森、大阪

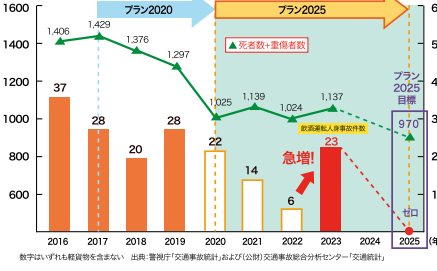
### 図1 車籍地別飲酒運転人身事故件数 (出典:警察庁)



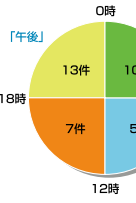
### 図6 点呼の実施とアルコール検知器の使用



### 図2 「トラック事業者における総合安全プラン2025」における目標



### 図3 飲酒発生時刻



### 表2 会員・非会員の別(全ト協調べ)

件数	会員	非会員	不明
点呼が実施されなかった事例	14	0	1
点呼後の運行中に飲酒した事例	10	2	2
調査中	4	0	2
計	28	2	5

### 表1 飲酒実態

点呼が実施されなかった事例	15
点呼後の運行中に飲酒した事例	14
調査中	6
計	35

死亡事故などの重大事故に直結する「飲酒運転」が、いまだにあとを絶ちません。酒酔い、酒気帯びなどの飲酒運転は、悪質・危険な犯罪行為であり、ドライバー本人や同乗者等が厳しく罰せられるだけでなく、万一事故を起こせば、被害者やその家族の人生を大きく狂わせる結果を招くことになりかねません。また、事業用トラックドライバーが飲酒運転で事故を起こせば、飲酒運転防止への指導監督が十分であった場合には、事業者の責任も問われ、事業停止や車両使用停止などの行政処分を受けるだけでなく、社会的信用も失墜し、経営に重大な影響を及ぼすこととなります。

飲酒運転を防止するためには、ドライバーの意識もさることながら、事業者として点呼時のアルコールチェックの徹底が欠かせません。ここでは、近年の飲酒運転事故の発生状況とともに、点呼の実施とアルコール検知器の使用などについて紹介いたします。

#### 事業用トラックにおける近年の飲酒運転事故件数分析

事業用トラックにおける飲酒運転事故件数は、3表1のとおりです。図1・2は、令和元年から減少傾向でしたが、5年には2023年と同等の水準にまで回復してしまいました。過去10年間で対前年比が2倍以上となったのは初めてで、過去4年間では最悪の結果です。また、国土交通省から提供を受けた情報によると、5年運転が実態として分かっています。

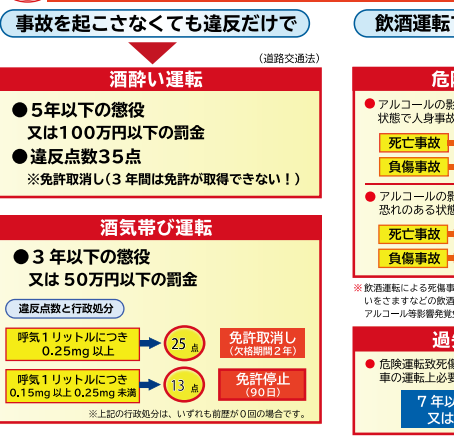
飲酒運転による人身事故は、ひたひた事故などから起れば、社会的信用を大きく損ない、取引先からの取引停止なども、懲役を含む罰金も課せられる場合もあります。また、事故を起こさなかったとしても、酒酔い連なりのみならず運送事業者として、5年以下の懲罰など全ての業界関係者に波及する恐れがあります。深刻な事態を引き起こし、かねて「飲酒運転は絶対的に厳禁されるべき格別な罪」が、また、一酒りも飲めば、3年、運送事業者は、所属運転者への常日頃からの指下の罰金、呼気中のアルコール濃度により免許取消しや免許停止となり、業務上の対面点呼取消しや免許停止など、時おまけの対面点呼その他の方法で行う点呼の結果、解雇や失業さらには家庭崩壊を招いてしまいかねません。酒気帯びの有無の確認を確実に実施(図6)し、必要に応じて、運送事業者にも大きな影響を与えます。

#### 飲酒運転には運転者にも事業者にも厳しい罰則

令和2年〜5年に発生した事業用トラックが、人身事故件数を都道府県別(車籍地別)ごとに見ると、兵庫県と福岡県が最も多く、次いで、青森県と大阪府が4件、鳥取県と高知県、佐賀県と徳島県が3件、香川県、愛媛県、高岡県、鹿児島県、山口県、はせりてきた。

令和2年〜5年に発生した事業用トラックが、人身事故件数を都道府県別(車籍地別)ごとに見ると、兵庫県と福岡県が最も多く、次いで、青森県と大阪府が4件、鳥取県と高知県、佐賀県と徳島県が3件、香川県、愛媛県、高岡県、鹿児島県、山口県、はせりてきた。

### 図4 飲酒運転に対する運転者への罰則



### 図5 飲酒運転に対する事業者への行政処分

