





# トラック運送事業者は物流のパートナーです。

国内貨物輸送の「**91.6%**」を担っているトラック輸送は、物流にとって必要不可欠な「**最重要パートナー**」です。

しかし昨今、「車両本体価格」「タイヤ代」「燃料代」等が高騰し、トラック運送事業者の経営は大変厳しく深刻な状況です！

また、令和6年4月から適用となる労働関係法令により、一層の『**積載効率や生産性の向上**』が求められる中、更にドライバー不足にも対応しなければなりません！

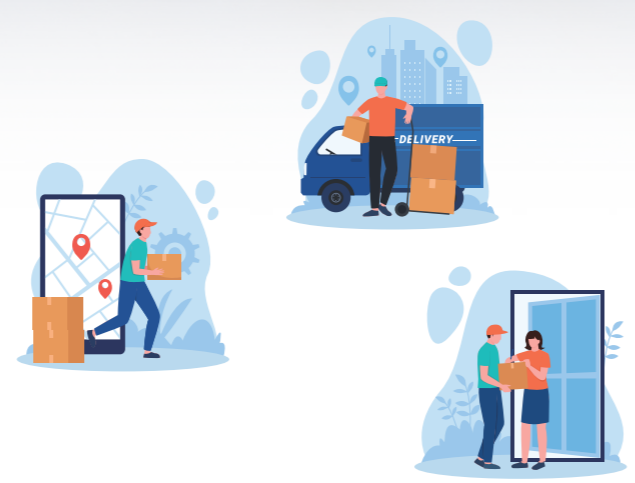
このような状況下においても、トラック運送業界の使命は「輸送サービスを提供し続けること」であり、常に「交通事故防止」を最優先課題とし日々の運行に努めておりますが、今後は環境対策や労働対策についてもより一層の取り組みを推進していかねばなりません。

本編は「トラック業界の現状と課題」や「トラックドライバーの労働環境」及びトラック業界の働き方改革推進に係る「行政の取組」などの現状を可視化し、より持続的で安定的な輸送サービスの実現のために、本パンフレットを作成いたしました。

荷主企業様におかれましては、『持続的で安定的な輸送サービス』と『社会と共生し環境にやさしい【安全・安心】なトラック輸送』のため、トラック業界の現状と課題にご理解、ご協力をお願い申し上げます。

●目次

- 国内貨物輸送におけるトラックの役割……………2
- ドライバーの確保と労働環境改善……………3
- トラック運送のさまざまなルール……………5
- 事業継続・ドライバー確保のために……………7
- 燃料費など経費の高騰が経営を圧迫……………9
- 荷主企業の皆様へ……………11
- 政府の取り組み……………13
- トラック業界からのメッセージ……………17
- 北海道トラック協会 会員実態調査……………19
- 安定的で継続したトラック輸送を確保するために…21

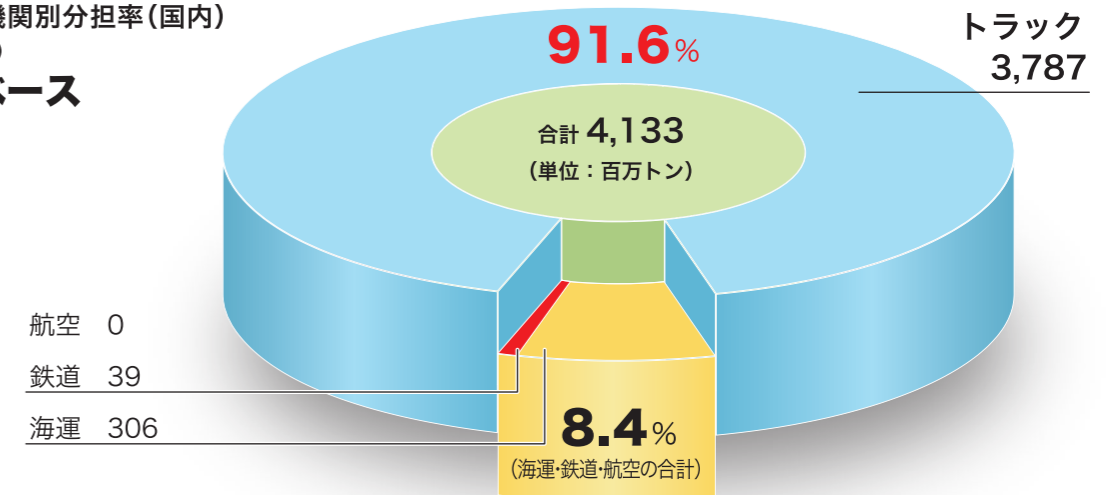


# 国内貨物輸送におけるトラックの役割

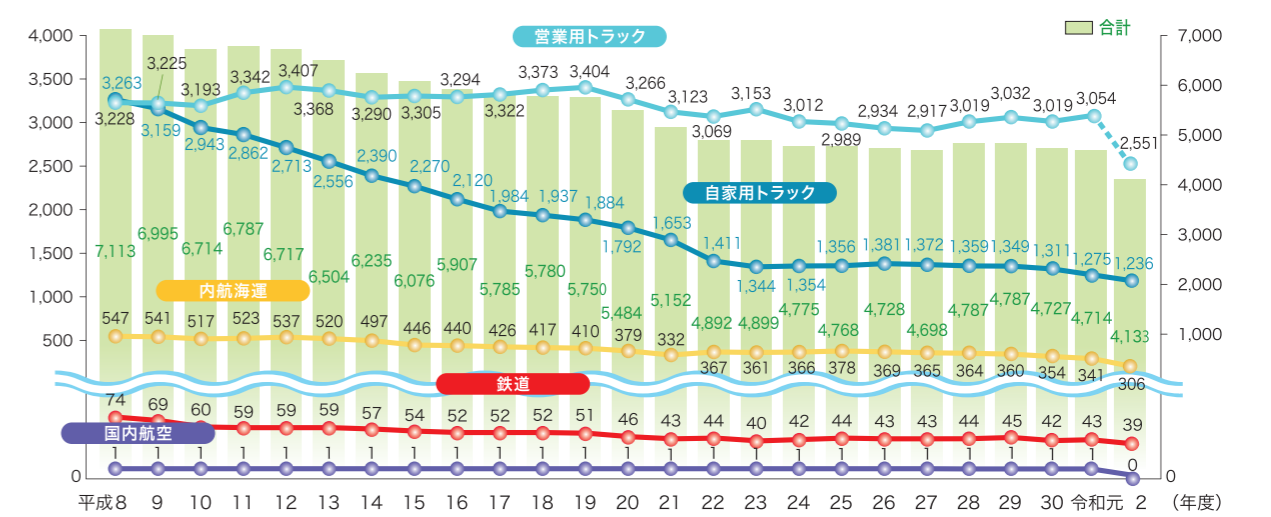


国内貨物輸送の「**91.6%**」はトラック輸送が担っています！  
 ですが、長引く人材不足やドライバーの高齢化、更に長時間労働・低賃金という**ドライバーの労働環境を改善**しなければ、将来的にトラック輸送サービスの低下により物流停滞に陥ることが懸念されております。

■全輸送機関別分担率(国内)  
 (令和2年度)  
**トーンベース**



■輸送トン数の推移(国内)  
 (単位：百万トン)



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計  
 (注)：1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局の数値を除く  
 2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から接続係数を設定の上、算出している  
 3. 令和2年度については、令和2年4月より営業用トラックの調査方法および集計方法が変更されたため、令和元年度以前の数値とは時系列上の連続性は担保されない  
 4. 合計は輸送機関別の百万トン未満を四捨五入後に計算したものである



# ドライバーの確保と労働環境改善が急務です!



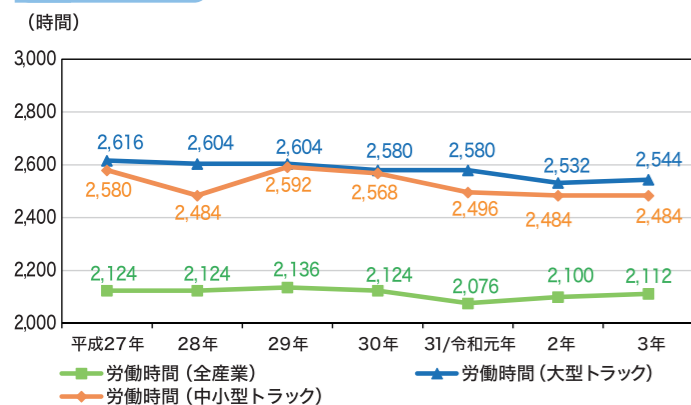
## トラックドライバーの労働環境を全産業と比較。

### 全産業に比べ、

労働時間は「**長く**」、所得額は「**低い**」状況です。

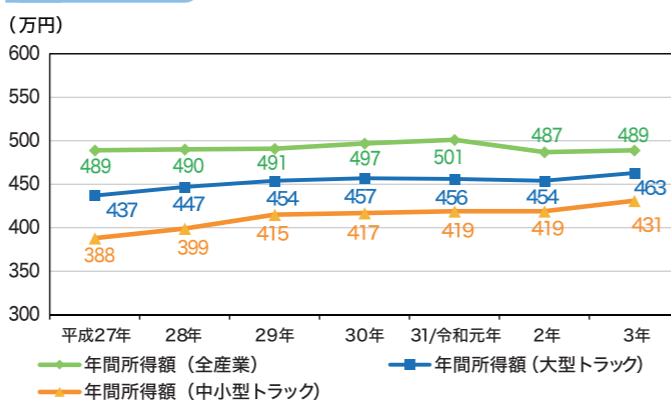
※長時間労働・低賃金などの厳しい労働環境が、人手不足に拍車を掛ける要因となっています。

### 1 労働時間 全職業平均より約2割長い。



出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか国土交通省作成

### 2 年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



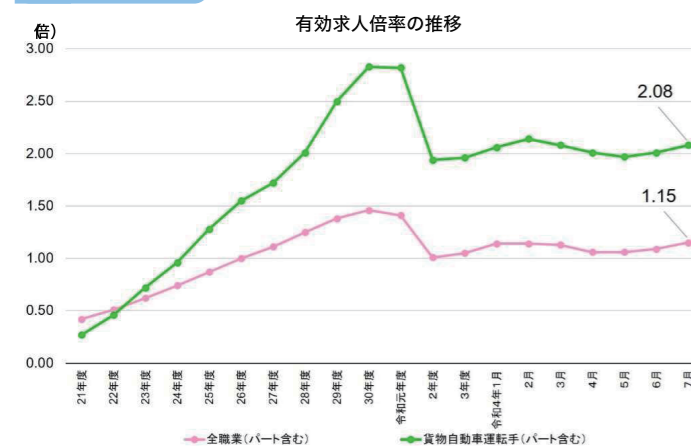
### 全産業に比べ、

有効求人倍率は「**約2倍**」で長引く人手不足が顕著です。

※北ト協調べでは、会員事業者の約65%が人手不足によりドライバーの採用を考えています。

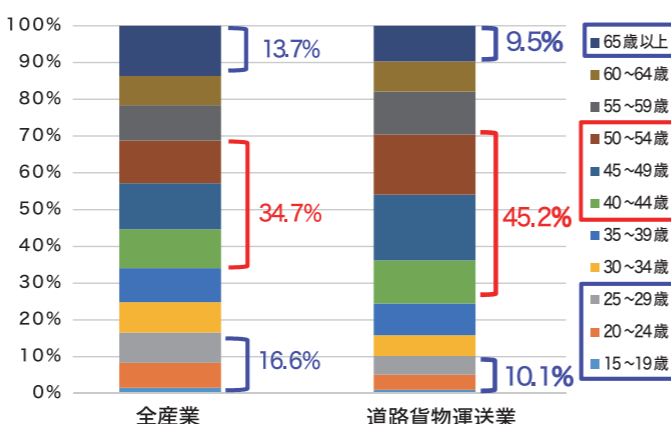
ドライバーの平均年齢も「**高く**」、割合は中高年層が「**多く**」、若年層の割合が「**少ない**」状況です。

### 3 人手不足 全職業平均より約2倍高い。



出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか国土交通省作成

### 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。



★迫りつつある将来的な中高年層の退職時期に備え、人材確保(特に若年層)が**急務**です。

労働時間や賃金等を含めた労働環境の改善が図られなければ、深刻な人材不足に陥る恐れがあり、このままでは持続的な輸送サービスの提供に「**悪影響**」を及ぼすことが懸念されています。

## 働き方改革に向けて法律が変わります。

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」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ましたが、自動車の運転業務については猶予期間が措置され、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間(月平均80時間以内)**の上限規制が適用となります。

→これが、『**トラック業界における2024問題**』と称されています。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の附帯決議より)				4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25~50%)の中小企業への適用				4月1日から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日から適用				
パートタイム・有期雇用労働法		4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)			
労働者派遣法		4月1日から適用				

### ●改善基準告示(トラック運転者関係)の概要 ※労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」

時間外労働の上限規制が適用となる令和6年4月より「**輸送時間**」や「**輸送距離**」が現行法に比べ制限されることになり、**このまま運転者不足の状況で推移した場合、人々の生活にとって必要不可欠な物流が停滞**することが懸念されている中、上記の「自動車運転者の上限規制適用猶予期間」の終了に合わせ、トラックドライバーの労働時間のルールである「**改善基準告示**」についても、令和4年12月23日に改正され、令和6年4月から適用となります。

項目	現行	改正(R6年4月~)
拘束時間	1ヵ月: 293時間以内 1日: 原則13時間以内、最大16時間以内	1ヵ月: <b>284時間以内</b> 1日: 原則13時間以内、最大 <b>15時間以内</b>
休息期間	継続8時間以上	継続 <b>11時間以上</b> を基本とし、 <b>9時間下限</b>
連続運転時間	4時間以内 ※30分以上の休憩の確保(1回10分以上で分割可)	4時間以内 ※30分以上の休憩の確保(1回概ね10分以上で分割可)

改善基準告示  
(令和6年4月より)  
詳細は**コチラ**→





# トラック運送にはさまざまなルールがあります!



## トラックドライバーの適正な労働環境の整備を目指し政府も取り組んでいます!

政府は、自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、**長時間労働を是正**するための環境整備を目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画を総合的かつ計画的に推進するため、「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」を開催し、**適正な運賃・料金を收受**するための方策として**標準貨物自動車運送約款等**の改正や、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、貨物自動車運送事業法の一部を改正し、**荷主対策の深度化や標準的な運賃の告示等**、所要の措置を講じております。

その他パンフレットは  
こちらから→



(表面)

### 平成29年11月4日よりトラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わりました。

#### 標準貨物自動車運送約款等の改正概要

運賃が運送の対価であることを明確化しました。

1 「運賃」と「料金」の区別を明確化しました

2 「待機時間料」を新たに規定しました

3 附帯業務の内容をより明確化しました

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

(裏面)

### 荷主が行うべきこと

- 運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。
- 運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- 運送以外の役務等が生じる場合はトラック業者にその対価となる料金を支払う。
- 運送状に記載がない作業や待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

### トラック事業者が行うべきこと

- 新標準約款を営業所に掲示する
- 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- 運賃・料金表の変更届出を行う
- 「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問合せ先

国土交通省貨物課	03-5253-8575	近畿運輸局貨物課	06-6949-6447
北海道運輸局貨物課	011-290-2743	中部運輸局貨物課	087-228-3438
東北運輸局貨物課	022-791-7531	九州運輸局貨物課	092-472-2528
関東運輸局貨物課	045-211-7248	沖縄総合事務局陸上交通課	098-866-1836
北陸運輸局貨物課	025-285-9154		
中部運輸局貨物課	052-952-8037		

### 積込先、配送先で困りごと、ありませんか?

#### 情報ください

通常的に長い待ち時間 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・豪雪日の配達

国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省

### 荷主の皆様へ… トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます!

#### トラック運送事業者の法令違反行為

1 「ドライバーの労働時間のルール違反」(運送業務停止措置義務違反)

2 「道路法(車庫制限令)違反」(車両の駐車、駐車等の一部の制限違反又は許可を超えた車両の運行)

3 「道路法(速度超過)違反」(道路標識、速度超過)

#### 新たな荷主報告制度の概要

国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省

### 平成29年7月1日から、荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象です。

#### トラックドライバーの待ち時間削減と適正取引構築のために

国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省

### 令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は「乗務記録」の記載対象となります。

#### トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために

国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省

### 改正貨物自動車運送事業法(荷主関連部分)

#### 荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

#### 改正事項

- 荷主の配車義務が新設されました
- 荷主への報告制度が拡充されました
- 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

国土交通省 農林水産省 経済産業省 国土交通省 農林水産省 経済産業省

### 「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い

荷主企業と物流事業者が相互に協力して物流を改善していきましょう!

2019年3月 国土交通省・経済産業省・農林水産省



# 事業継続・ドライバー確保のために



## トラック輸送の「標準的な運賃」の収受に、ご理解ご協力をお願いします。

- ドライバー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おります。こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図るため、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」「荷主対策の深度化」「**標準的な運賃の告示制度の導入**」を内容とする、貨物自動車運送事業法の改正が行われました。
- 「標準的な運賃の告示制度」とは、一般にトラック事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、標準的な運賃によりトラック運送事業者が事業継続に必要な**コストに見合った適正な対価を収受し**、ドライバーの**労働環境を改善し**、また、**賃金水準を全産業並みに引き上げる**とともに、トラック運送業がその機能を持続的に維持でき、**法令を遵守**して持続的に事業を行うための参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により、国土交通大臣が定め告示したものです。

標準的な運賃の  
詳しい内容は→

### 国土交通省が告示した「標準的な運賃」

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	
車種	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)	
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、燃料サーチャージ等)については <b>標準的な運賃には含まれていない</b> ため、別途収受することとされています。 <b>運賃</b> (運送の役務の対価) + <b>料金</b> (積込・取卸料、附帯業務料) <b>実費</b> (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運送事業者が「 <b>運賃料金適用方</b> 」として定めます。 <b>割増</b> 特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、冬期、地区割増 <b>割引</b> 長期契約、往復割引 <b>その他</b> 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)	
<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</div>		

### 標準的な運賃の告示内容〔令和2年国土交通省告示第575号(令和2年4月24日)〕北海道運輸局

I 距離制運賃表 (単位:円)					II 時間制運賃表 (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)	種別	局別	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)	
10km	12,450	14,480	18,610	23,280	基礎額	8時間制	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
20km	13,980	16,290	21,080	26,500			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
30km	15,510	18,100	23,550	29,710			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
40km	17,050	19,910	26,010	32,930			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
50km	18,580	21,710	28,480	36,150			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
60km	20,120	23,520	30,940	39,370			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
70km	21,650	25,330	33,410	42,580			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
80km	23,180	27,140	35,870	45,800			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
90km	24,720	28,940	38,340	49,020			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
100km	26,250	30,750	40,800	52,240			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
110km	27,780	32,530	43,190	55,340		4時間制	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
120km	29,310	34,310	45,570	58,440			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
130km	30,840	36,090	47,960	61,550			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
140km	32,370	37,870	50,350	64,650			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
150km	33,900	39,650	52,730	67,760			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
160km	35,430	41,430	55,120	70,860			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
170km	36,950	43,210	57,500	73,970			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
180km	38,480	44,990	59,890	77,070			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
190km	40,010	46,770	62,270	80,170			九州	18,530	22,190	28,840	36,410
200km	41,540	48,540	64,660	83,280			沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130
200kmを超えて500kmまで20kmを増すことに加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110							
500kmを超えて50kmを増すことに加算する金額	7,610	8,810	11,740	15,270							

III 運賃割増率	特殊車両割増 冷蔵車・冷凍車……………2割 休日割増 日曜祝祭日に運送した距離に限る……………2割 深夜・早朝割増 午後10時から午前5時までに運送した距離……………2割										
IV 待機時間料	<table border="1"> <tr> <th>時間</th> <th>小型車(2tクラス)</th> <th>中型車(4tクラス)</th> <th>大型車(10tクラス)</th> <th>トレーラー(20tクラス)</th> </tr> <tr> <td>30分を超える場合において30分までごとに発生する金額</td> <td>1,670円</td> <td>1,750円</td> <td>1,870円</td> <td>2,220円</td> </tr> </table>	時間	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)	30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円
時間	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)							
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円							
V 積込料、取卸料、附帯業務料	積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受										
VI 実費	有料道路利用料、フェリー利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収受										
VII 燃料サーチャージ	別に定めるところにより収受										
VIII その他	この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。										

### 特殊車両割増(令和4年追加分)

車両区分	割増率
海上コンテナ輸送	標準的な運賃における「トレーラー(20tクラス)」の <b>4割</b>
セメントバルク車	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」及び「トレーラー(20tクラス)」の <b>2割</b>
ダンプ車	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」の <b>2割</b>
コンクリートミキサー車	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」の <b>2割</b>
タンク車(石油製品)	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」及び「トレーラー(20tクラス)」の <b>3割</b>
タンク車(化成品)	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」及び「トレーラー(20tクラス)」の <b>4割</b>
タンク車(高圧ガス製品)※	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」及び「トレーラー(20tクラス)」の <b>5割以上</b> ※

※高圧ガスについては内容物に対応したタンク仕様による車両本体価格が高額となる場合がある。



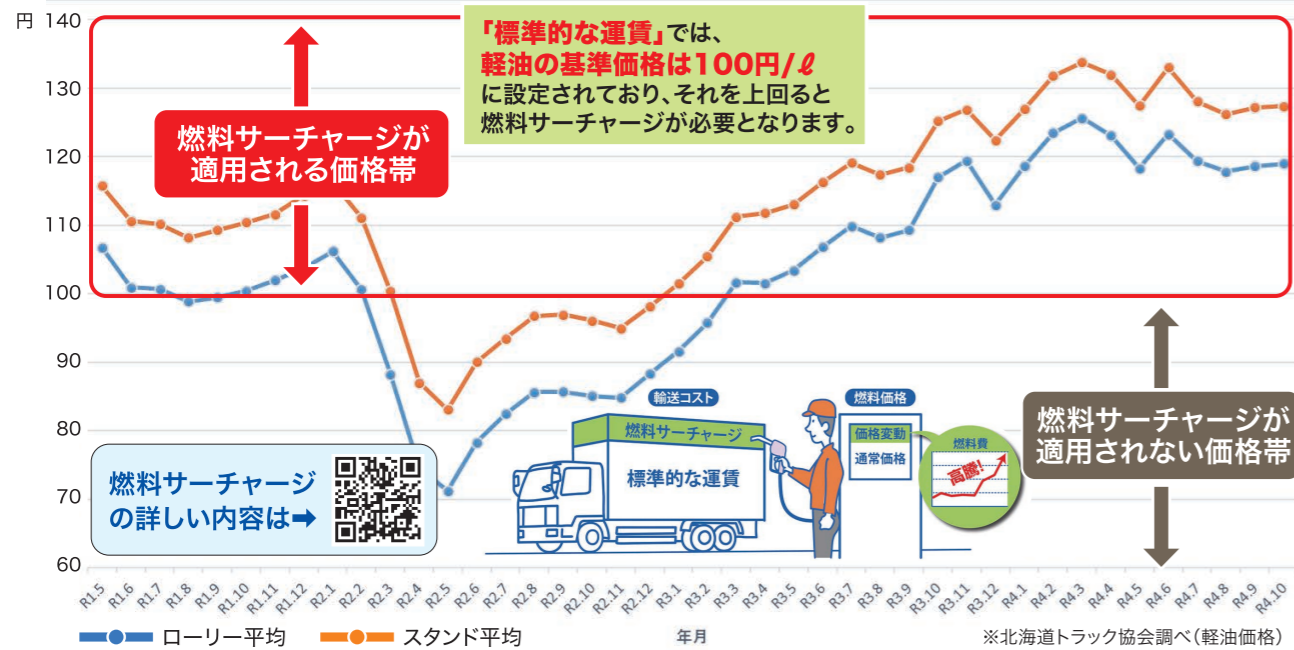
# 燃料費など経費の高騰がトラック運送事業者の経営を**圧迫**しています!



## 「**燃料サーチャージ**」の導入にも、ご理解ご協力をお願いします。

### 燃料サーチャージとは?

- 燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を『**別建て運賃**』として設定する制度です。
- 予め取り決めた燃料価格を基準(基準価格)として、その燃料価格を上回り、上昇した場合には、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定または増額改定して適用するものです。  
一方、燃料価格が下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、基準とする燃料価格(基準価格)よりも下落した場合は、燃料サーチャージを廃止します。



### 標準的な運賃による「燃料サーチャージ」計算例

(例)国土交通省告示『標準的な運賃』北海道運輸局 距離別運賃による「大型車」

- 前提条件**
- ・走行距離: 130km(札幌市役所→旭川市役所 間) <標準的な運賃: 47,960円>
  - ・燃費: 4.00km/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**

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$130\text{km} \div 4.00\text{km/ℓ} \times 17.5\text{円/ℓ} = \mathbf{569\text{円}}$$

(※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円上昇することにより「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ので、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。

### 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。

### ⚠️ 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。

- トラックを運行するための主な経費には、「**燃油費**」・「**修理費**」・「**タイヤチューブ費**」(運行三費)があり、**燃料価格の高騰**が経営に与える影響は非常に大きく、トラック運送業者に深刻な打撃を与えています。
- 燃料価格上昇分を収受するための交渉自体が進んでいない事業者も多く、トラック運送事業の経営を圧迫しています。(交渉ができていない事業者の割合は「37.6%」:協会調べ。)
- 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く、国土交通省による荷主等への働きかけや、**要請、勧告・公表等の対象**となります。

国土交通省 **燃油サーチャージガイドライン** →



国土交通省 **標準的な運賃 燃油サーチャージについて** →





荷主企業の皆さま、  
ご協力をお願いします!



『トラックドライバーの働き方改革推進』の為  
「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入に  
ご理解をお願いします!

荷主企業においても安定した輸送サービスを確保するため、事前に運送事業者と協議してください。

これ以上の  
コスト削減は  
さすがに  
もう限界ですよ。  
何とか燃料の高騰分を  
負担していただ  
けませんか?



分かりました。  
しっかり検討  
しましょう。

運送事業者

荷主企業

ウクライナ情勢や円安の影響等により、軽油価格が高騰し、運送事業者の  
**自助努力も限界**に達し、**経営は極めて厳しい状況**です!

- 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、運送事業者と燃料サーチャージの導入について協議しましょう。

**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?



国による荷主対策の深度化

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

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

要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ

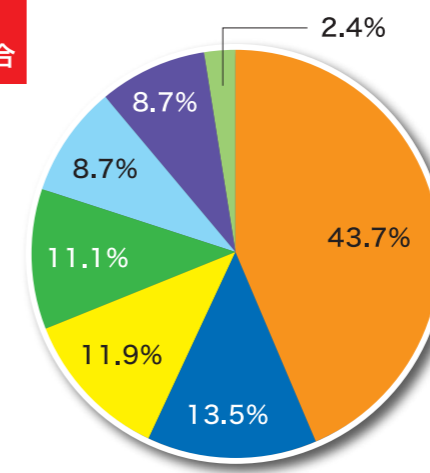
要請

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
- 過積載
- 依頼になかった  
附帯業務
- 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(件)
働きかけ	74
内)要請	2

※令和5年1月末現在

働き方事例の  
詳細はこちら→



「違反原因行為」に該当しうる荷主の行為の例

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載・運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

※国土交通省資料より



# 政府も積極的に取り組んでいます！



## 政府の対応・・・

### 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」の創設

令和3年12月27日に開催された「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議」において、以下の対策が取りまとめられました。**岸田総理**は、『政府としても、成長と分配の好循環を実現するため、地域経済の雇用を支える中小企業が適切に価格転嫁を行い、適正な利益を得られるよう、環境整備を行ってまいります。』と述べられています。

(首相官邸HPより)

### パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージの主な施策

#### 内閣官房

新しい資本主義  
実現本部事務局

#### 消費者庁

#### 厚生労働省

#### 経済産業省

#### 国土交通省

#### 公正取引委員会

1. 政府横断的な転嫁対策の枠組みの創設
2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化
  - (1) 価格転嫁円滑化スキームの創設
  - (2) 独占禁止法の適用の明確化
  - (3) 独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化
  - (4) 下請代金法上の「買いたたき」に対する対応
  - (5) 下請中小企業振興法に基づく対応
  - (6) 取引適正化のための業種別ガイドラインの拡大
3. 労働基準監督機関における対応
4. 公共調達における労務費等の上昇への対応
5. 公共工事事質確保法等に基づく対応の強化
6. 景品表示法上の対応
7. 大企業とスタートアップとの取引に関する調査の実施と厳正な対処
8. パートナーシップ構築宣言の拡大・実効性強化
9. 関係機関の体制強化

など

このように、政府は、内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省及び公正取引委員会において、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を取りまとめ、中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、取引事業者全体のパートナーシップにより、**労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁**できる環境を整備するため、令和3年12月27日に閣議了解を行い、政府一体となって対応することとし、これに基づき、毎年1月から3月までを「転嫁対策に向けた集中取組期間」と定め、政府を挙げて、強力に取組を進めていくとともに、今後、取組状況をフォローアップしていくこととしています。

### 〈パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組についての資料〉

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について

(令和3年12月27日 閣議了解)

成長と分配の好循環を目指す中、来春の賃上げの労使交渉では、自社の支払能力を踏まえ、最大限の賃上げが期待される。他方で、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、製造業などはコロナ前の水準又はそれ以上に回復する一方、悪影響が続いている業種もあり、業績回復に差が生じている。中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できる環境を整備するため、閣議了解を行い、政府一体となって下記により対応する。

記

- 1 事業所管大臣は、関係する事業者団体に対して別紙1のとおり、要請を行うこととする。
- 2 内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省及び公正取引委員会は、別紙2のとおり合意した「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に従い、取組を開始し、その実施状況についてフォローアップを行うこととする。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化に関する事業者団体に対する要請

政府は、新しい資本主義の考えに基づき、成長と分配の好循環の形成に取り組んでいます。新しい資本主義の考えでは、企業は、株主だけでなく、従業員、地域社会、そして取引事業者といった多様なステークホルダーの利益を考慮するの考え方を採ります。我が国企業の持続的成長を図るためには、取引先とのパートナーシップの構築を進めることで、取引事業者全体により、企業価値を最大化することが重要であり、長期的に株主に還元を行うことが可能となると考えています。

このような趣旨に鑑み、取引先との取引の在り方について、会員企業に対して、下記の点について周知されるよう要請します。

- 1 直接の取引先やその先の取引先も含めた、取引事業者全体での付加価値の向上に取り組み、取引先とのパートナーシップの構築を目指していただきたいこと。
- 2 親事業者と下請事業者との取引慣行について、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に取り組んでいただきたいこと。
- 3 取引対価の決定にあたっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には、労務費等の上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議に応じていただくこと。
- 4 下請代金は可能な限り現金で支払っていただくこと。手形で支払う場合には、割引料等を下請事業者の負担とせず、支払サイトを60日以内とするよう努めていただくこと。
- 5 知的財産・ノウハウについては片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を通じたノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めないこと。
- 6 取引先も働き方改革に対応できるよう、下請事業者に対して、適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更は行わないこと。

なお、政府としては、取引事業者全体のパートナーシップにより、適正な転嫁を進める環境整備を図るため、春闘に向けた期間である毎年1月から3月を「転嫁対策に向けた集中取組期間」と定めることとしました。また、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を決定し、取組を開始するとともにフォローアップしていくこととしました。あわせて、会員企業に対して周知をお願いします。また、現在、4,000社を超える企業がパートナーシップ構築宣言を宣言しています。会員企業に対して、制度の周知をお願いします。

---

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ

(別紙2)

令和3年12月27日  
内閣官房  
(新しい資本主義実現本部事務局)  
消費者庁  
厚生労働省  
経済産業省  
国土交通省  
公正取引委員会

現在、原油価格がおよそ7年ぶりの水準まで値上がりしており、最近の円安の進展も相まって、原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇が懸念される。中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、生産性向上に取り組む中小企業を事業再構築補助金等により支援していくことに併せて、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できることは重要である。政府としては、以下の新たな取組を開始し、フォローアップしていくことを通じて、転嫁対策に全力で取り組んでいく。

1. 政府横断的な転嫁対策の枠組みの創設【内閣官房】  
中小企業等が労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるように、賃金引上げの環境を整備するため、毎年1月から3月までを「転嫁対策に向けた集中取組期間」(以下「集中取組期間」という。)と定め、政府を挙げて、強力に取組を進めていく。
2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化  
(1) 価格転嫁円滑化スキームの創設【公正取引委員会・中小企業庁・事業所管庁等】  
業種別の法遵守状況の点検を行う新たな仕組みを創設する。この新しい仕組みにおいては、公正取引委員会・中小企業庁が事業者等と連携を図り、事業者については、①関係省庁から情報提供や要請、②下請事業者が匿名で「買いたたき」などの違反行為を行っていると思われる親事業者に関する情報を公正取引委員会・中小企業庁に提供できるホームページの設置(「違反行為情報提供フォーム」)を通じて、広範囲に情報提供を受け付ける。このため、価格転嫁に関する関係省庁連絡会議を内閣官房に設置する。  
今年度末までに把握した情報に基づき、来春6月までに、事例、実績、業種別状況等について公正取引委員会・中小企業庁が報告書を取りまとめ、公表する。これにより、問題点を明らかにするとともに、法違反が多く認められる業種については、公正取引委員

「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化」

このように、政府は、内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省及び公正取引委員会において、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を取りまとめ、中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、取引事業者全体のパートナーシップにより、**労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁**できる環境を整備するため、令和3年12月27日に閣議了解を行い、政府一体となって対応することとし、これに基づき、毎年1月から3月までを「転嫁対策に向けた集中取組期間」と定め、政府を挙げて、強力に取組を進めていくとともに、今後、取組状況をフォローアップしていくこととしています。



# 政府も積極的に取り組んでいます!



## 【行政機関の主な情報提供窓口】等

### □ 公正取引委員会

#### 「違反行為情報提供フォーム」

(買ったときなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報提供フォーム)

<https://www.jftc.go.jp/cgi-bin/formmail/formmail.cgi?d=joho>

#### 不当なしわ寄せに関する下請相談窓口

電話番号 0120-060-110 【令和3年10月1日に開通】

※固定電話のほか、携帯電話からも御利用いただけます。  
 ※公正取引委員会の本局又は地方事務所等の相談窓口につながります。  
 【受付時間】10:00~17:00(土日祝日・年末年始を除く。)

- ・下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準の改正
- ・優越Gメン体制の創設

### □ 経済産業省(中小企業庁)

#### 「違反行為情報提供フォーム」

(買ったときなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報提供フォーム)

<https://mm-enquete-cnt.meti.go.jp/form/pub/jigyokankyo/20220126>

- ・下請Gメンによるヒアリング
- ・パートナーシップ構築宣言の推進



### □ 国土交通省

・貨物自動車運送事業における令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動
2. 相談窓口の設置

担当部局	担当部課、運輸支局担当部署	郵便番号	所在地	電話番号
1 自動車局	貨物課	100-8918	東京都千代田区霞が関2-1-3	03-5253-8575
2	自動車交通部 貨物部	060-0042	札幌市中央区大通西10丁目	011-290-2743
3	札幌運輸支局 輸送・監査部門	065-0028	札幌市東区北28条東1丁目	011-731-7167
4 北海道運輸局	函館運輸支局 輸送・監査部門	041-0824	函館市西拮栲町555-24	0138-49-8863
5	旭川運輸支局 輸送・監査部門	070-0902	旭川市春光町10番地1	0166-51-5272
6	室蘭運輸支局 輸送・監査部門	050-0081	室蘭市日の出町3丁目4-9	0143-44-3012
7	釧路運輸支局 輸送・監査部門	084-0906	釧路市鳥取大通6丁目2-13	0154-51-2514
8	帯広運輸支局 企画輸送・監査部門	080-2459	帯広市西19条北1丁目8-4	0155-33-3286
9	北見運輸支局 企画輸送・監査部門	090-0836	北見市東三輪3丁目23-2	0157-24-7631

3. 荷主への働きかけ等 輸送実態把握のための意見等の募集窓口

#### 「輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について」

長時間の荷待ちや契約に含まれない付帯業務、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報提供フォーム

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou--ji\(ai/index.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou--ji(ai/index.html)

### □ 厚生労働省

- ・改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました(都道府県労働局にトラック運転者のための特別チームが発足)

#### ●「荷主特別対策チームの概要」●

■トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています  
 「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。

■労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します  
 労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。

■都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます  
 都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。

■長時間の荷待ちに関する情報を収集します  
 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います

#### (長時間の荷待ちに関する情報メール窓口)

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



#### (トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト)

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>



# トラック業界からのメッセージも ご理解ください!



## 「標準的な運賃」等に係る一般紙への広告掲載

新聞広告

**荷主の皆様** 安定的な輸送力の確保のため「標準的な運賃」と「燃料サーチャージ」にご理解ください!!  
— 持続可能な物流を実現し、荷主の皆様の輸送ニーズに的確に対応するために —

**標準的な運賃とは?**  
トラックドライバーは、他産業に比べ低賃金・長時間労働の状況にあり、恒性的な人材不足に陥っております。  
こうした背景を踏まえ、重要な社会インフラである物流が滞るおそれがないよう、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。この「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、ドライバー不足の解消を図り、安定的な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、ドライバーの労働環境を改善し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くとともに、「燃料サーチャージ」の導入についてもご協力くださいますようお願い申し上げます。

**トラックドライバーは、日本の物流を24時間365日止めません**

**「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、令和6年4月から開始予定の時間外労働の上限規制(年60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、従来の商慣習を見直し、事前に十分な対策を講じなければ、現状の輸送体制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、早急に取り組むべき課題となっております。自社の輸送体制の在り方を見直し、効率化を進めていきましょう。

標準的な運賃は、左記の二次元コードからご覧いただけます。  
トラック 標準的な運賃 検索

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  
ホームページはこちら http://www.hta.or.jp

**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**  
トラックドライバーは、他産業に比べ低賃金・長時間労働の状況にあり、恒性的な人材不足に陥っております。こうした背景を踏まえ、重要な社会インフラである物流が滞るおそれがないよう、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、安定的な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、ドライバーの労働環境を改善し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くとともに、「燃料サーチャージ」の導入についても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年度から開始予定の時間外労働の上限規制(年60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、早急に取り組むべき課題となっております。

標準的な運賃は、左記の二次元コードからご覧いただけます。  
トラック 標準的な運賃 検索

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  
ホームページはこちら http://www.hta.or.jp

**トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました!**

持続可能な物流を実現し、荷主の皆様の輸送ニーズに的確に対応する為に。

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示されました。トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定的な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。

トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャルワーカー<sup>①</sup>として経済を支えています。荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いします。

標準的な運賃は、左記の二次元コードからご覧いただけます。  
トラック 標準的な運賃 検索

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 ホームページ http://www.hta.or.jp

◆トラック輸送は皆さんのライフライン ~ 物流が止まれば、ライフラインは崩壊します。  
トラックドライバーは暮らしや経済活動を支えるため、マスクの着用や細かい消毒等の感染防止策を徹底し、日夜、新型コロナウイルスへの感染リスクと戦いながら業務を行っています。  
トラックドライバーに対する健康増進や、ドライバーのみならずその家族に対する差別的な言動等が起きていること、ニュースで報じられています。  
トラックドライバーも医療関係者等の同様中傷や、ドライバーのみならずその家族に対する差別的な言動等が起きていること、ニュースで報じられています。  
輸送は重要な社会的な役割を担っており、ドライバーの健康と安全は、社会の持続可能な発展に不可欠な要素です。ドライバーの健康と安全を確保し、共に頑張りましょう。

トラックは **事業用** と **自家用** に区別されています。

**ご注意ください**

白ナンバートラックによる有償運送行為は **【違法】** となる場合があります。

**事業用**

は、貨物自動車運送事業法第2条に定められた「他人の需要に応じ有償」でお客様の荷物を運ぶトラックです。

**自家用**

は、自社の荷物を自社の保有する車両で運ぶトラックです。

事業用トラックのナンバープレート  
＜緑地に白文字＞



**緑  
ナンバー  
(事業用)**

自家用トラックのナンバープレート  
＜白地に緑文字＞



**白  
ナンバー  
(自家用)**



国土交通省 北海道運輸局

北海道警察

(公社)北海道トラック協会



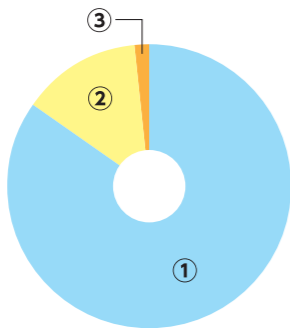


## 北海道トラック協会 会員実態調査(令和4年9月)

### 「標準的な運賃の告示」による交渉の現状

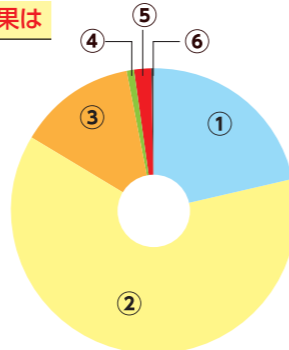
#### 荷主との交渉

- ① 交渉した…84.9%
- ② 交渉できていない ……13.8%
- ③ 未回答 ……1.4%



#### ①"交渉した"方の交渉結果は

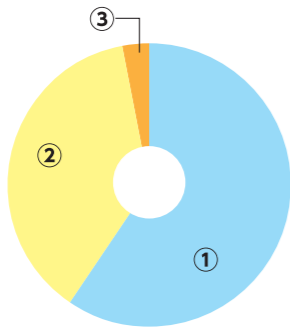
- ① 改善された…21.6%
- ② 一部改善された ……62.1%
- ③ 変わらない…13.4%
- ④ 悪くなった…0.8%
- ⑤ その他 ……1.8%
- ⑥ 未回答 ……0.2%



### 燃料高騰による「サーチャージ」の交渉の現状

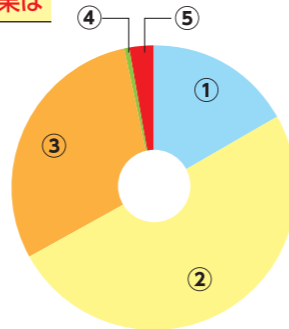
#### 荷主との交渉

- ① 交渉した…59.5%
- ② 交渉できていない ……37.6%
- ③ 未回答 ……2.9%



#### ①"交渉した"方の交渉結果は

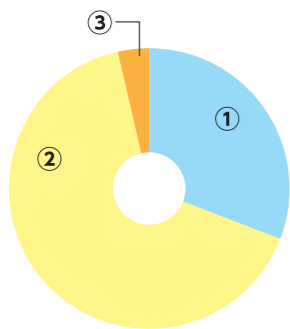
- ① 改善された…16.9%
- ② 一部改善された ……50.3%
- ③ 変わらない…29.7%
- ④ 悪くなった…0.6%
- ⑤ その他 ……2.6%



### 荷主企業との定期的な協議の場の現状

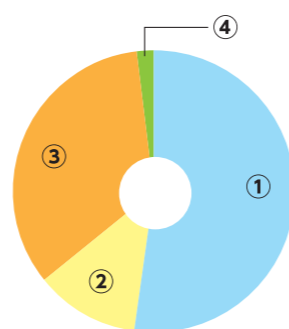
#### 荷主との協議の場

- ① ある ……31.0%
- ② ない ……65.6%
- ③ 未回答 ……3.4%



#### ②"ない"方に対して協議の場が必要?

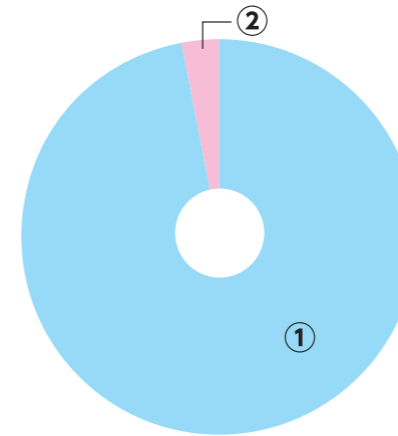
- ① 思う ……52.3%
- ② 思わない ……11.9%
- ③ 変わらない…33.9%
- ④ 未回答 ……1.8%



### トラックドライバーの現状

#### 男女比率

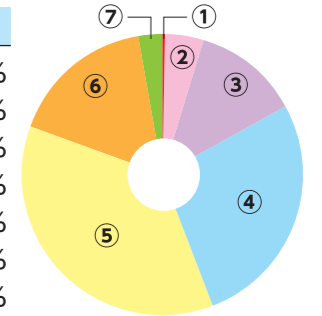
- ① 男性 ……97.2%
- ② 女性 ……2.8%



#### 年齢別割合

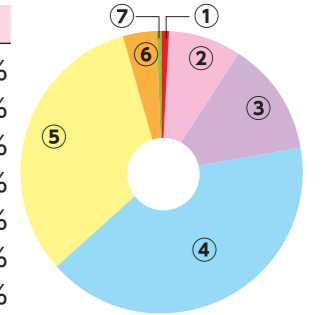
##### 男性

- ① 19歳以下…0.3%
- ② 20歳代 ……4.5%
- ③ 30歳代…12.4%
- ④ 40歳代…27.1%
- ⑤ 50歳代…36.4%
- ⑥ 60歳代…16.6%
- ⑦ 70歳以上…2.7%



##### 女性

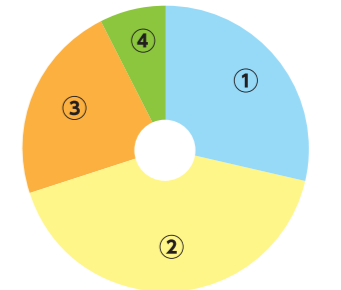
- ① 19歳以下…0.9%
- ② 20歳代 ……8.4%
- ③ 30歳代…13.0%
- ④ 40歳代…41.0%
- ⑤ 50歳代…32.3%
- ⑥ 60歳代 ……4.0%
- ⑦ 70歳以上…0.3%



### 「付帯作業」や「高速利用料金」等の料金收受の現状

#### 料金收受

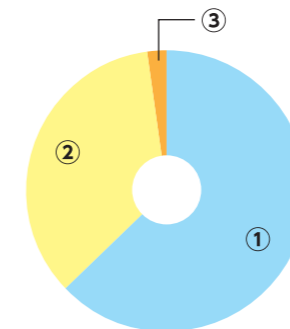
- ① 出来ている ……28.7%
- ② 一部出来ている ……41.3%
- ③ 出来ていない ……22.6%
- ④ 未回答 ……7.3%



### 「2024年問題」への影響(現在のドライバー・車両数での感触)

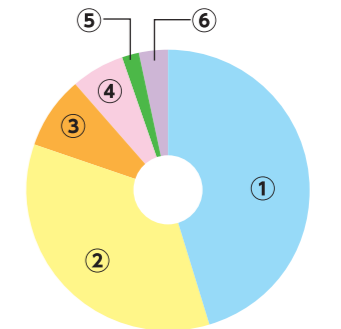
#### 影響

- ① ある ……62.8%
- ② ない ……35.0%
- ③ 未回答 ……2.2%



#### ①"ある"方の影響割合

- ① 1~2割 ……45.8%
- ② 3~4割 ……34.4%
- ③ 5~6割 ……8.4%
- ④ 7~8割 ……6.2%
- ⑤ 9~10割 ……1.9%
- ⑥ 未回答 ……3.3%







## 安定的で継続したトラック輸送を確保するために・・・

令和6年4月から適用されることとなる「罰則付き時間外労働の上限規制(960時間)」や「改善基準告示」(トラック業界の2024年問題)に対応するため、

今後、トラック運送事業者にはより一層の人材確保や更なる生産性の向上及び効率的な運行計画等が求められます。

令和4年度の当協会による調査では、回答のあった事業者の約57%がドライバーの採用を望んでおりますが、全産業比で労働時間は約2割長く、年間賃金が5%～10%低いという労働環境下では新たな人材の確保も困難な状況です。

さらに、ドライバーの年齢構成を見ると、全国統計では40歳～54歳までのドライバーは約45%を占めている状況ですが、当協会調べでは40歳～50歳代の道内ドライバーは約64%という調査結果となっており、全国平均に比べドライバーの高年齢化が顕著に表れております。

また、現ドライバー数及び車両数のまま、「トラック業界の2024年問題」と称される当該規制が適用となった場合、「影響がある」とするトラック事業者は約63%に上り、うち、現行に比べ1～4割程度の運行に影響が生じるとする事業者が全体の約80%(当協会調べ)に及んでおり、ドライバーの労働環境の改善が喫緊の課題となっております。

令和6年4月までの間、何ら対策を講じないまま、現下の人材不足やドライバーの労働環境が改善されずに規制が適用となった場合、拘束時間(時間外労働)の減少により1台当たりの走行距離も短くなることから、安定的な輸送に支障が生じ、道内経済や道民の生活に必要な物流が滞ることが懸念されております。

そのため、荷主企業の皆様には【持続的で安定した輸送力の確保】に向け、「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ制」の導入、「荷待ち・荷役時間解消」及び「リードタイムの延長」並びに「高速道路の活用による料金負担」等々について、ご理解とご協力をいただき、物流が滞る事態とならないよう、トラック運送事業者との協議を十分に行っていただく必要がございます。

2024年問題への対応には、トラック運送事業者のみならず、発・着荷主企業の皆様のご理解ご協力が欠かせません。

長引くコロナやウクライナ情勢等により、資材価格等が高騰し価格転嫁もままならず、荷主企業の皆様にも多大な影響を及ぼしている状況ではございますが、ドライバーの労働環境改善と効率的な運行計画の構築に向け、道内の物流を担う関係者が一丸となってこの問題に取り組んで参りましょう。

## トラック運送事業者は、 物流のパートナー!!

ドライバーへの負担を軽減した  
安定的かつ継続的な輸送体制の構築を  
実現しましょう!

ドライバーの  
労働環境改善

+

効率的な輸配送  
システムの構築

トラックドライバーの働き方改革推進に  
ご理解とご協力をお願いします!