

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>



荷主企業の皆様へ

2024年 問題

に対応し 物流クライシスを 回避する為に

持続的で安定的な
輸送サービスの提供のために、
ご理解とご協力をお願いします！



公益社団法人 北海道トラック協会

2024年3月発行

後援



国土交通省 北海道運輸局



厚生労働省 北海道労働局



経済産業省 北海道経済産業局

MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

「2024年問題」への対応に待ったなし!

道内貨物輸送の「96.8%」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に陥っております。

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！

このような情勢下においても、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なければなりません。

本パンフレットは、**直近**での「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、**昨年度に引き続き作成いたしました。**

時間外労働の上限規制等の適用を控え、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』の実現のために、トラック業界の現状と課題にご理解、ご協力を賜り、物流クライシスを回避するために事前にトラック運送事業者との協議を十分に行っていただけますようお願い申し上げます。

トラック運送事業者は物流のパートナーです。

● 目次

国内貨物輸送におけるトラックの役割2

ドライバーの労働環境3

トラック運送事業の労働関係法令が変わります4

政府の取組6

道内物流の維持のために18

事業継続・ドライバー確保のために22

燃料費の高騰が経営を圧迫24

トラック運送の様々なルール28

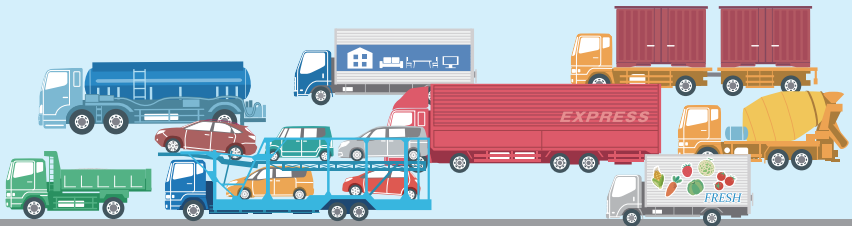
北海道トラック協会会員実態調査30

持続的で安定的な輸送サービスの提供のために32



国内貨物輸送におけるトラックの役割

ドライバーの確保と
労働環境改善が**急務**です！



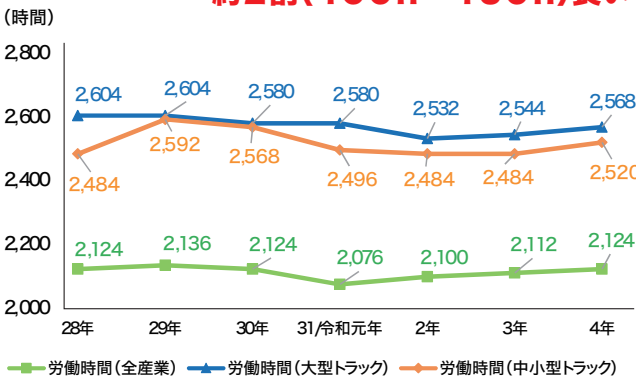
国内貨物の「**91.4%**(R3)」はトラック輸送が担っていますが、道内貨物については「**96.8%**(R2)」がトラックによる輸送です！
ですが、長引く人材不足やドライバーの高齢化、更に長時間労働・低賃金という**ドライバーの労働環境**が**改善**されなければ、近い将来においてトラック輸送サービスが低下し、物流が停滞することが懸念されています。

トラックドライバーの労働環境を全産業と比較。

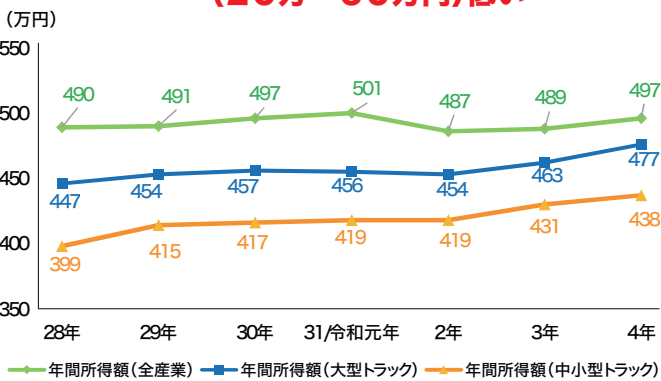
全産業に比べ、

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(400h~450h)長い



2 年間賃金 全産業平均より**5%~15% (20万~60万円)低い**

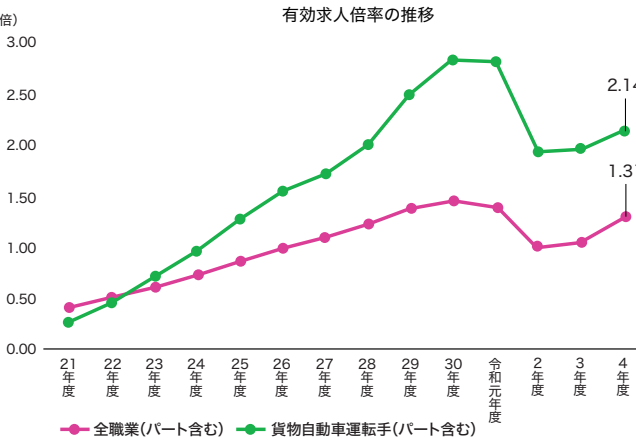


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか国土交通省作成

全産業に比べ、

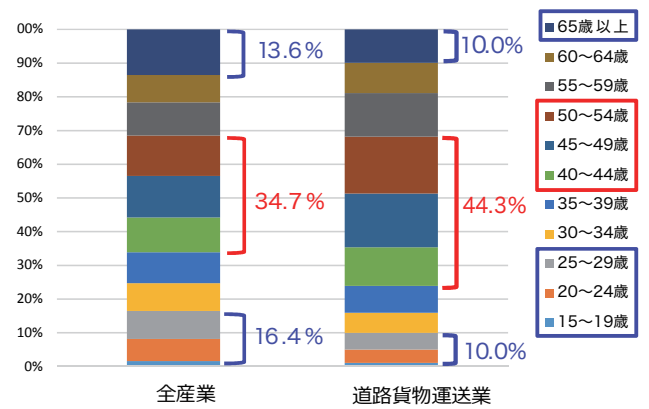
有効求人倍率は「**約2倍**」で長引く人手不足が顕著です。
※北ト協調べでは、会員事業者の**約56%**が人手不足によりドライバーの採用を考えています。
また、ドライバーの平均年齢も「**高く**」、割合は中高年層が「**多く**」、若年層の割合が「**少ない**」状況です。

3 人手不足 全職業平均より**約2倍高い。**

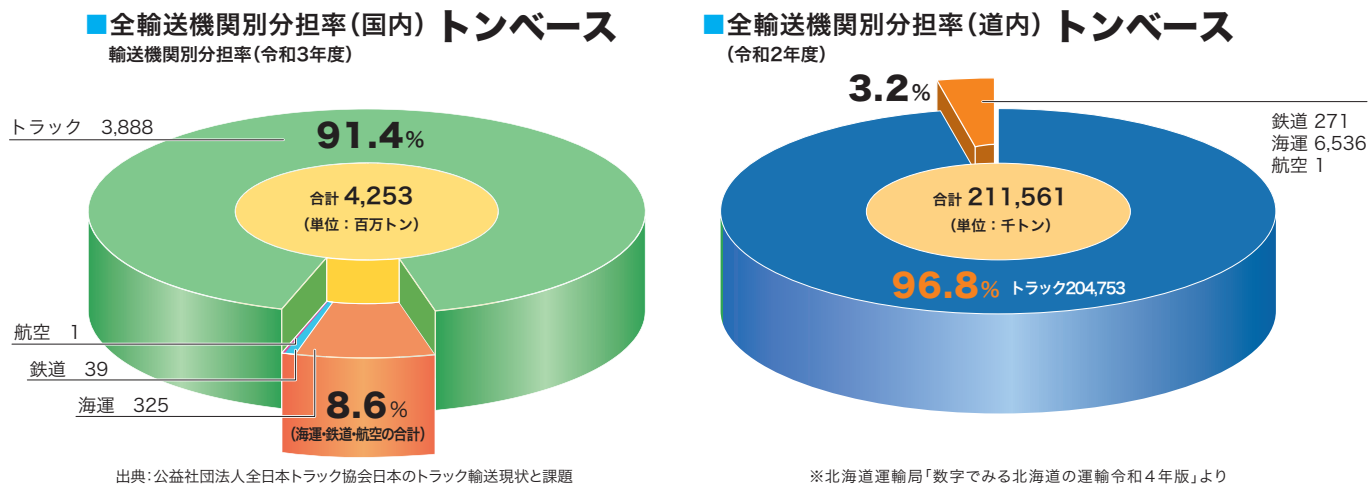


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほか国土交通省作成

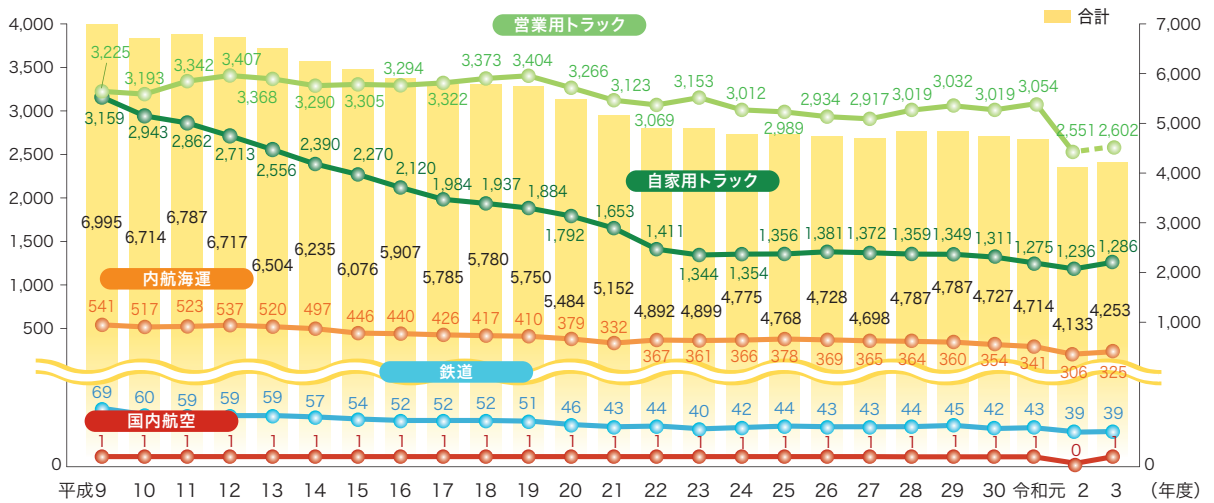
4 年齢構成 全産業平均より**若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。**



★迫り来る、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、ドライバーの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。



■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年度以降については、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単位未満を四捨五入後に計算したものである

出典：公益社団法人全日本トラック協会日本のトラック輸送現状と課題2023

日本のトラック輸送産業
現状と課題→



働き方改革に向け関係法令が変わります。



トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます！



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、また、これに伴いトラックドライバーの労働時間等のルールである「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）」も併せて適用となります。

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**が現在に比べ制約されることになり、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おり、また、時間外労働の減少により、ドライバーの**賃金低下**を招く恐れがあり、仮に収入減少により離職率が上昇した場合、更に深刻な人材不足に陥ることが問題視されています。

→これが、『**トラック業界における2024問題**』と称されています。

働き方改革の進め方

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前（年換算） 3,516時間	改正前（月換算） 原則：293時間 最大：320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務（ドライバー）に年960時間の上限規制が適用されます



詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省 改善基準告示 検索



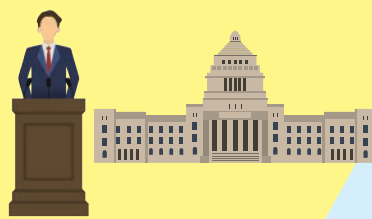
詳しくは裏面へ

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内（年6か月まで） ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安）	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、16時間まで延長可（週2回まで） ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所外の場合におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上） 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる（※2、3） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続11時間以上を基本、9時間を下回らない）を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP情報等）が必要。
特例	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ・分割休息は1回3時間以上 ・分割休息の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要） ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合）	2日平均の拘束時間は21時間、休息期間は20時間	【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2日平均の拘束時間を24時間まで延長可（2週間に3回まで） 2週間の拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができない
フェリー	フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない） フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
（注2）本告示は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、国土交通省（令和4年基発1223第3号）の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。
2022.12



「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」 物流革新 に向けた政策パッケージ

岸田総理は荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置・開催し、6月2日の第2回会合で、**「物流革新に向けた政策パッケージ」**が策定されました。

また、同日、同パッケージに基づく施策の一環として、経済産業省・農林水産省・国土交通省が発着荷主企業、物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定しました

■議長／内閣官房長官

■副議長／農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣

■構成員／内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全担当）
国家公安委員会委員長・厚生労働大臣・環境大臣

物流革新に向けた
政策パッケージ→



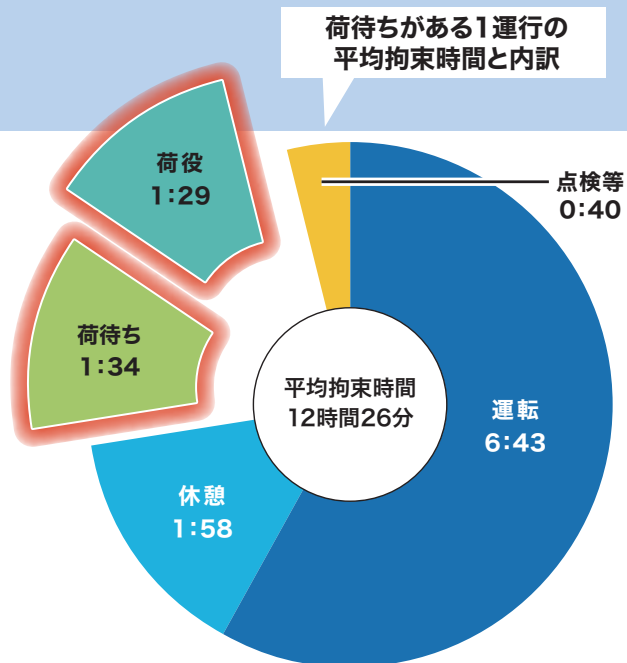
荷主事業者・
物流事業者の取組
に関するガイドライン→



具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）の双方において非効率な商慣行を見直す。**

- ①荷主・物流事業者間における物流負担の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入
- ②納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入
- ④荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン）
- ⑤物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み
- ⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

具体的な施策 (2) 物流の効率化

物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ①即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ②「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤道路・港湾等の物流拠点に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ダブル連結トラックの導入促進

- ⑩貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬女性や若者等の多様な人材の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例

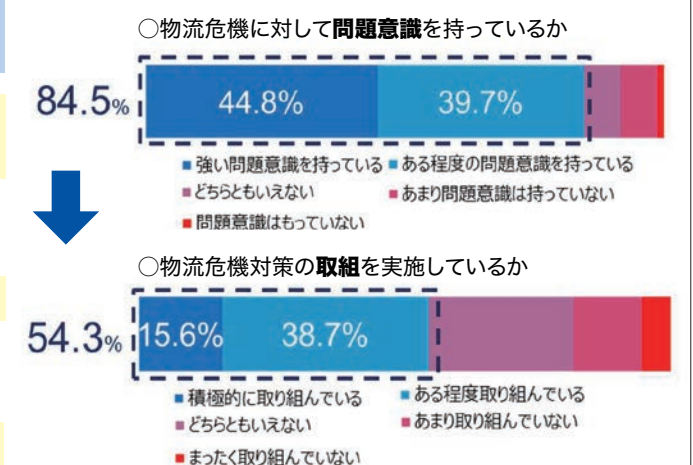


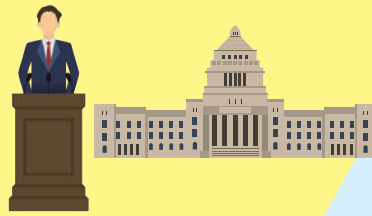
具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組みの導入**を含めて取り組む。

- ①荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入
- ②荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤物流に係る広報の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況





「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」 物流革新 に向けた政策パッケージ

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題が山積。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し(対策を講じない場合)



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
(1) 商慣行の見直し (2) 物流の効率化
(3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

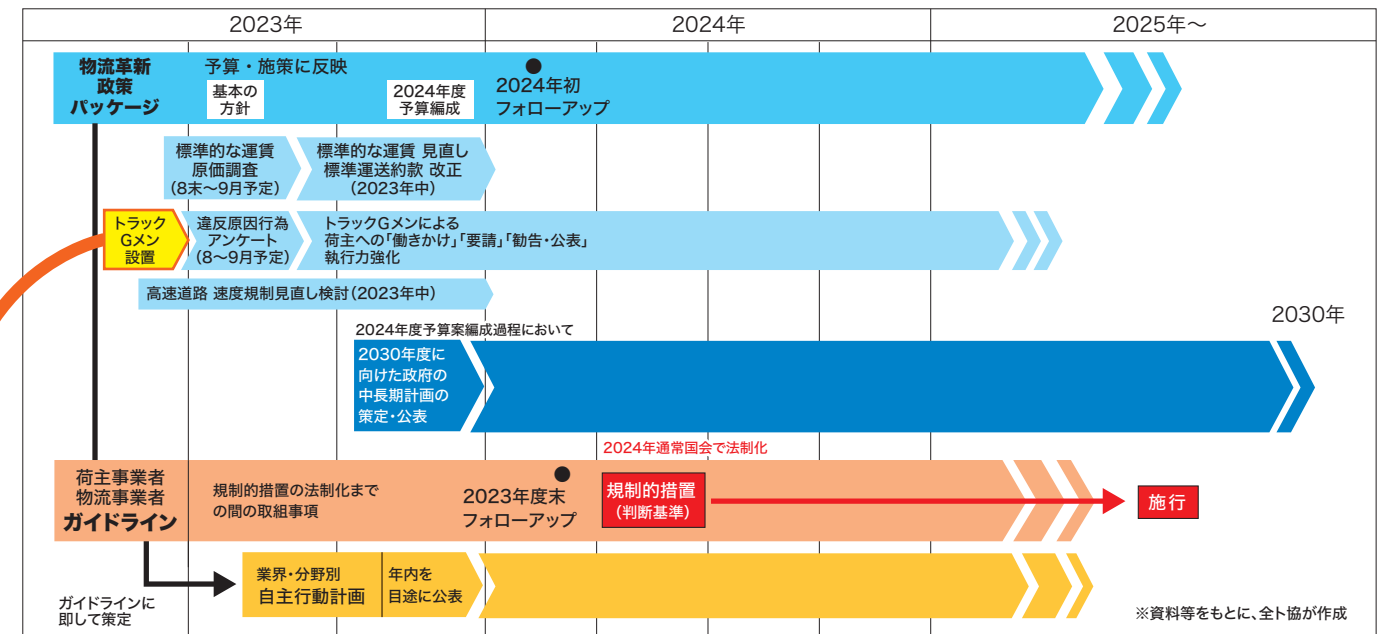
荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

■第2回会合(2023.6.2) 岸田総理発言のポイント (首相官邸HPより)

- 物流の停滞が懸念される2024年問題が喫緊の課題。これに対応するには、物流をめぐる、荷主・物流事業者・消費者の間で**長年定着している構造を改革する必要がある**、その実効性が求められる。
- 加えて、即時の対応が必要なため、**トラック輸送に関する契約の見直し、荷主企業や物流事業者による自主行動計画の策定と着実な実施**を促すなど、可能な取組から速やかに進める。
- その上で、荷待ち・荷役時間の削減、そして多重下請構造の是正、適正な運賃収受や価格転嫁等に向けた**規制的措置について、次期通常国会での法制化を含め**、枠組みを確実に整備する。
- こうした対応により、荷待ち等の削減、積載効率の向上、モーダルシフトの推進、再配達削減を一体として進め、**今回取りまとめた政策パッケージに示した定量目標を着実に達成**することで、2024年問題の解決を図っていく。

政策パッケージ・ガイドラインに係る今後の流れ

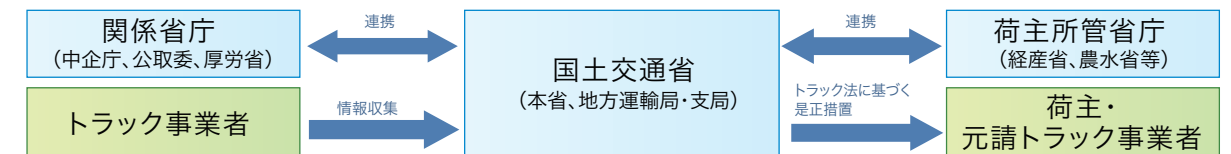


トラックGメンの設置による 荷主・元請事業者への監視体制の強化

トラックGメンの
創設について→



令和5年6月2日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化**するため、国土交通省では7月21日(金)に「**トラックGメン**」を創設し、緊急に体制を整備するとともに、当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく**荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用**し、実効性を確保することとなった。

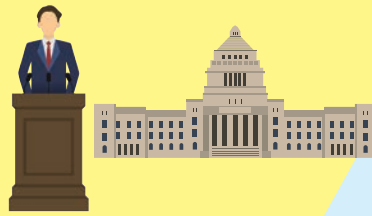


トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化(2023年度～)

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**(2023年度～)

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。



「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」 物流革新 に向けた政策パッケージ

第3回関係閣僚会議が令和5年10月6日に開催、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むため「**物流革新緊急パッケージ**」を閣議決定し、公表しました。

■議長／内閣官房長官

■副議長／農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣

■構成員／内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全担当）

国家公安委員会委員長・厚生労働大臣・環境大臣

物流革新に向けた
緊急パッケージ→



1 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3 商慣行の見直し

- **トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化**（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- **現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ**（年内に対応予定）
- **適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進**
・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

トラックGメンとは？

国土交通省が全国162名（道内17名）体制でトラック運送事業者を対象とした「**プッシュ型（積極的な）情報収集**」と**違反原因行為**の疑いのある荷主・元請け事業者に対する「**働きかけ**」や「**要請等**」により、適正運賃の収受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すための「**専門部隊**」として、創設されたもの。



荷主・元請事業者による「違反原因行為とは？」

トラックの法令違反の原因となる恐れのある以下のような行為を指します。

恒常的に長い荷待ち時間



⇒ 過労運転防止義務違反を招くおそれ

無理な到着時間の設定



⇒ 最高速度違反を招くおそれ

過積載になるような依頼



⇒ 過積載運行を招くおそれ

運賃・料金の交渉に応じず、不当に低廉に据置くこと



荷主等が通常運賃より低い運賃に設定した例

- 一律一定率を引下げ
- 荷主等の目標額、予算等を基準として設定
- 輸送条件の変化（軽油価格の高騰、手待ち時間の発生等）を考慮せず設定
- 特定の運送受託者への差別的設定
- 特定の地域又は顧客向けの設定

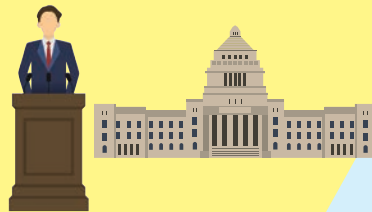
契約にない附帯業務を行わせ、料金を支払わないこと



荷主等が行わせる附帯業務の例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる
- 貨物に値札などのラベルを貼る
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける
- 倉庫内の清掃
- 積み下ろし場所から貨物を移動する
- 貨物の検査・検収
- 倉庫内にある商品の中から出荷指示のあったものを集める（ピッキング）

政府も積極的に取り組んでいます！



物流の「2024年問題」 対策の推進



荷主対策 の深度化

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

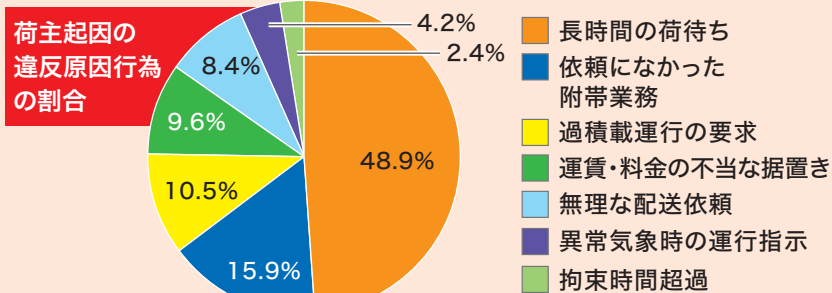
荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

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



「働きかけ」等を実施した荷主数

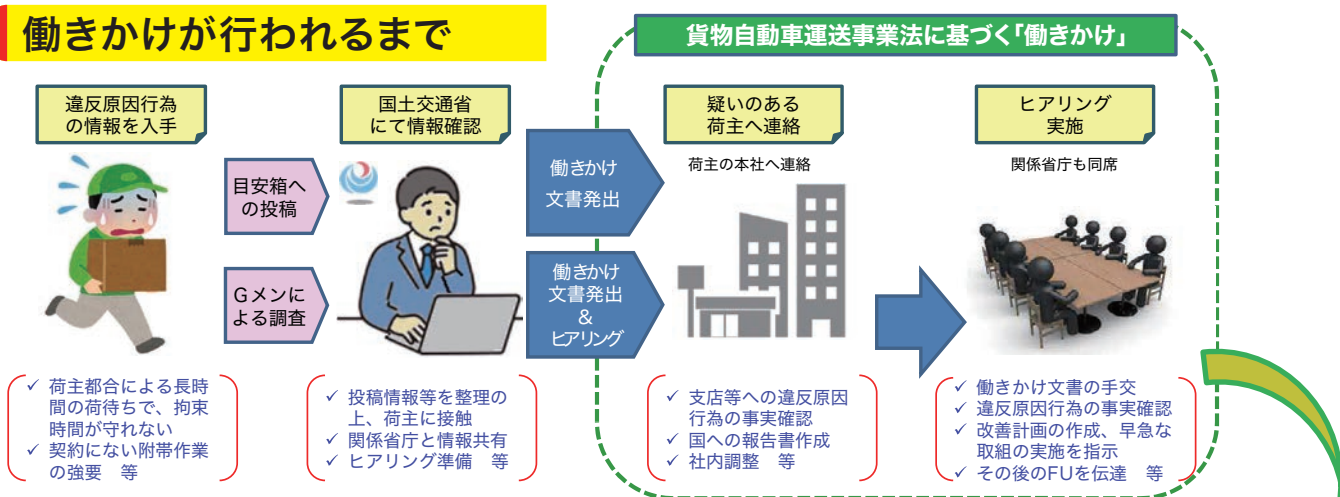
対応内容	荷主(件)
要請	10
働きかけ	251

※令和5年10月31日現在(令和元年7月からの累計)

「働きかけ」事例の
詳細はこちら→



働きかけが行われるまで



「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施

- ◆ 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、**違反原因行為の事実確認**
- ◆ 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた**改善計画の作成・提出**
- ◆ 改善計画には、**違反原因行為の解消に必要な期間を設定**(改善期間:概ね3か月程度)
- ◆ 取組の確実な実施を指示するとともに、**進捗状況や改善効果等を定期的**にヒアリングや提出データ等で確認し、**フォローアップ(違反原因行為の解消が確認できるまで)**
- ◆ 当該荷主が扱う貨物を所掌する**関係省庁(経産省、農水省等)と連携してヒアリングを実施**

「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。』と述べられております。

(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

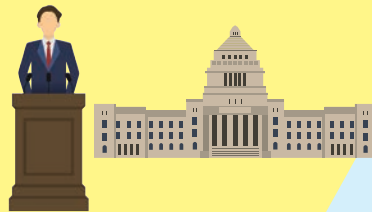
1. 政府横断的な転嫁対策の枠組みの創設
2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化
 - (1) 価格転嫁円滑化スキームの創設
 - (2) 独占禁止法の適用の明確化
 - (3) 独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化
 - (4) 下請代金法上の「買いたたき」に対する対応
 - (5) 下請中小企業振興法に基づく対応
 - (6) 取引適正化のための業種別ガイドラインの拡大
3. 労働基準監督機関における対応
4. 公共調達における労務費等の上昇への対応
5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化
6. 景品表示法上の対応
7. 大企業とスタートアップとの取引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

「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、今後も取組状況をフォローアップしていくこととしています。



【行政機関の主な情報提供窓口】等

□ 公正取引委員会 Japan Fair Trade Commission

◆優越的地位の濫用の考え方についての相談

公正取引委員会事務総局北海道事務所取引課 電話：011-231-6300
〒060-0042 札幌市中央区大通西12丁目札幌第3合同庁舎

◆下請法に関する相談窓口 0120-060-110(フリーダイヤル)

公正取引委員会事務総局北海道事務所下請課 電話：011-231-6300
〒060-0042 札幌市中央区大通西12丁目札幌第3合同庁舎

買ったた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

<https://www.jftc.go.jp/soudan/jyohoteikyo/kaitataki.html>



独占禁止法違反被疑事実等についての申告

<https://www.jftc.go.jp/soudan/madoguchi/shinkoku.html>



下請法違反被疑事実等についての申告

https://www.jftc.go.jp/soudan/shinkoku/shitauke_higijijitsu.html



「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の公表について

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>



◆「優越Gメン」の体制創設

「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」が取りまとめられ、公正取引委員会では、当該施策パッケージに関する取組として、令和4年2月16日に「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を新設し、同年5月20日には、独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する執行体制の更なる強化を図る観点から、「優越Gメン」の体制を創設した。

その後、適正な価格転嫁の実現に向けて、独占禁止法違反事件の審査ではなく、事業者間取引における下記の※①又は※②に該当する行為が疑われる事案に関する実態を把握するため、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査を実施しその結果を取りまとめ、同年12月27日に**13社の事業者名を公表**した。

13社の
事業者名簿→



※① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと

※② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと

※「優越Gメン」は、①独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査、②大企業とスタートアップとの取引に関する調査、③荷主と物流事業者との取引に関する調査など、優越的地位の濫用に関する各種調査において、関係事業者に対する立入調査などの業務を担当する。

□ 経済産業省 Ministry of Economy, Trade and Industry

◆「下請Gメン」によるヒアリングに関するお問い合わせ

北海道経済産業局産業部中小企業課取引適正化推進室 電話：011-700-2251
〒060-0808 札幌市北区北8条西2丁目札幌第1合同庁舎



違反行為情報提供フォーム

「買ったたき」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提供できるフォーム
<https://mm-enquete-cnt.meti.go.jp/form/pub/jigyokankyo/20220126>



パートナーシップ構築宣言の拡大・実効性強化

<https://www.biz-partnership.jp/>



□ 国土交通省 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

◆適正取引相談窓口

トラック事業者からの燃料サーチャージ制導入にあたっての疑問点、適正取引に関する相談を各運輸支局等の輸送部門で受け付けています。

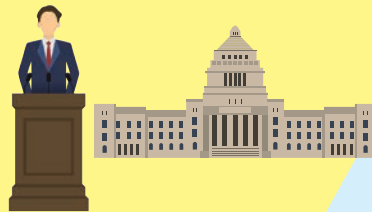
担当部局	担当部課・運輸支局担当部署	郵便番号	所在地	電話番号
1 自動車局	貨物課	100-8918	東京都千代田区霞が関2-1-3	03-5253-8575
2	自動車交通部 貨物部	060-0042	札幌市中央区大通西10丁目	011-290-2743
3	札幌運輸支局 輸送・監査部門	065-0028	札幌市東区北28条東1丁目	011-731-7167
4	函館運輸支局 輸送・監査部門	041-0824	函館市西拮梗町555-24	0138-49-8863
5 北海道運輸局	旭川運輸支局 輸送・監査部門	070-0902	旭川市春光町10番地1	0166-51-5272
6	室蘭運輸支局 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

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

長時間の荷待ち、契約にない附帯作業の強要などの違反原因行為を行っている
おそれのある荷主情報フォーム

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>





【行政機関の主な情報提供窓口】等

厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare

「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



◆「荷主特別対策チーム」を編成

トラックドライバーの長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請と、改善に向けた働きかけを行う。

●「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

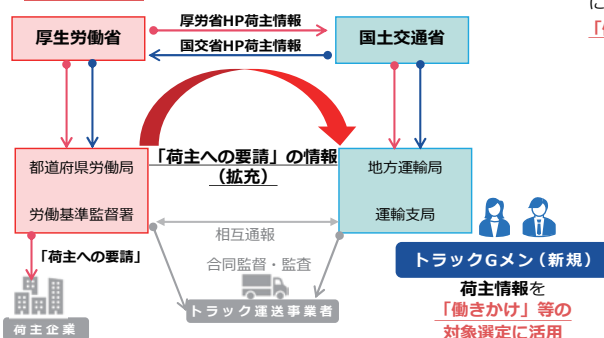
都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。

■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

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、
➢ 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用

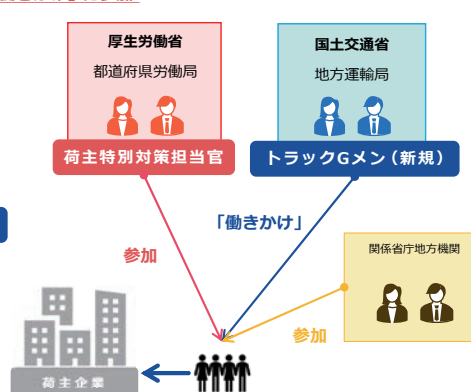


③ 「標準的な運賃」の周知強化

労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、
➢ トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、
➢ 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
➢ 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare

「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」の開設

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



「適用猶予業種の時間外労働の上限規制特設サイト」の開設

<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>



「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」の設置

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



MAFF 農林水産省 Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries

「農林水産品・食品物流問題相談窓口」の設置

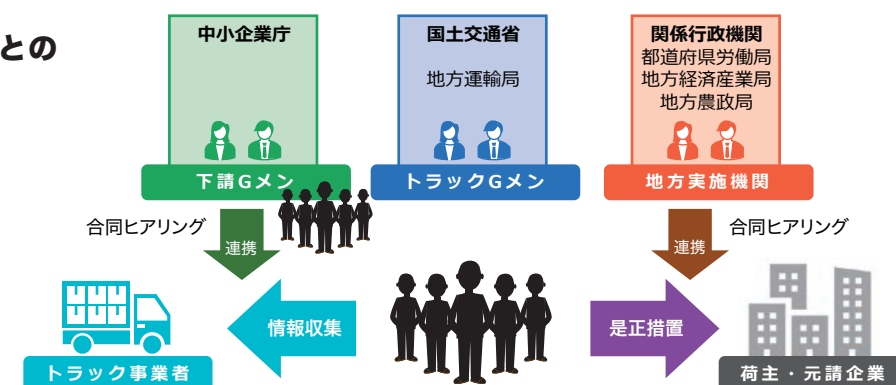
<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/231226.html>



※相談内容の例

- 「物流2024年問題」は知っているが、具体的にどのような影響があるのか分からず、不安。
- 物流確保に向けた検討を始めたが、現状を踏まえ、具体的にどのような対策が考えられるのか、助言が欲しい。
- 他の地域、事業者の取組状況を知りたい。
- パレット化、モーダルシフト、中継輸送など物流改善に活用できる補助事業を知りたい。

関係行政機関との連携強化



今般、取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ」に示した定量目標を着実に達成することで、政府一体となって『2024年問題』の解決を図っていく。



将来的な**物流クライシス**を回避するため、既に北海道内においては、平成27年度より関係行政機関と業界団体等が連携し、「北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置し、トラックドライバーの労働環境を改善するため、輸送品目毎に実証事業を行い、課題解決への方策を公表するなどの取組を推進していますが、「**2024 年問題**」と称される**時間外労働の上限規制の適用**を控え、より幅広くこの問題を周知し、荷主企業や行政がそれぞれの立場から、物流が直面している諸課題の解決のために取組事例を紹介し、自社の取組に活かしてもらうため、関係行政機関との共催により以下のセミナーを開催し、多くのメディアに取り上げられました。

[illegible]

The image is a vertical composite of two photographs. The top photograph shows a man in a dark suit and tie standing behind a wooden podium, addressing an audience. Above him is a large white banner with black Japanese text that reads "物流業界の「2024年問題」対策セミナー" (Logistics Industry "2024 Problem" Countermeasure Seminar). The bottom photograph shows a large audience seated at long tables covered with blue tablecloths in a well-lit conference hall. The audience members are mostly men, some wearing face masks, and are looking towards the front of the room. The hall features ornate chandeliers and a patterned carpet.

物流業界の
「2024年問題」
対策セミナー動画➡

国民生活や経済活動に不可欠な物流!! 物流業界の「2024年問題」対策セミナー ～持続的で安定した輸送力を確保するために～

日時 ▶ 令和5年10月20日(金)
13時30分～16時00分(150分間)

参加費
無料

場所 ▶ 札幌パークホテル3階エメラルド
(札幌市中央区南10条西3丁目1番1号)

定員 ▶ 200名・YouTube配信あり (下記参照)

対象 ▶ トラック事業者・荷主企業

「物流の2024年問題について」

株式会社NX総合研究所
常務取締役 大島 弘明 氏

基調
講演

事例 発表

「物流効率化の取組について」

株式会社ラルス 専務取締役 松尾 直人 氏
ホクレン農業協同組合連合会
管理本部物流部 部長 湊 興令 氏

「我が国の物流の革新に向けた取組の動向について」

国土交通省自動車局貨物課 課長補佐 運崎 彩香

「改正改善基準告示について」

厚生労働省北海道労働局労働基準部監督課 統括特別司法監督官 吾子 勇二

講演

北海道運輸局・北海道労働局・北海道トラック協会
北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会 共催

▼ お問い合わせ先 ▼

北海道運輸局 自動車交通部 貨物課
011-290-2743

(公社)北海道トラック協会 業務部
011-511-9784

お申込みは下記URL

または

QRコードから

<https://forms.office.com/r/JGBcf2LTZZ>

YouTube ▶

北海道トラック協会 2024年問題

検索

道内物流を維持するために……



トラック運送事業者は物流のパートナー

ドライバーの労働環境を改善し今後の人材不足に対応するために、早急に荷主企業と運送事業者が『物流のパートナー』として『協議の場』を設け、中継・共同輸送や標準的な運賃及び燃料サーチャージの導入のほか、非効率な輸送の問題点を可視化し、対策を推進することが**急務**です。さらに、物流負荷の軽減のためには、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容も不可欠であることから、『**2024年問題**』についての広報事業を関係行政機関及び業界団体が一体となって展開しています。

◎新聞広告

物流の「2024年問題」をご存じですか？

何も対策を行わないと2030年には、営業用トラックの国内輸送量のうち **約34%** が運べなくなるかも？

このような事が起こるかも？ 知れません

荷物を発送するトラック事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが**人材が確保できない**

荷物の発送管理をする荷主

- 荷物が**指定した日時に届かない**かもしれない
- 荷物を**運んでももらえなくなる**かもしれない

荷物を受け取る消費者

- 当日、翌日配達**の宅配サービスが受けられない**かもしれない
- 水産品、青果物など新鮮な物が**手に入りにくくなる**かもしれない

「2024年問題」とは？

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月から罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間)と改善基準告示(※1)が適用となります。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是正され、労働環境の改善により人材確保につながることが期待されますが、一方で、現在に比べ輸送時間も制約されることから、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。このことが物流業界の『2024年問題』と称されております。

「2024年問題」を回避し、持続的で安定的な輸送サービスを維持するためには、荷主の皆様のご理解とご協力が欠かせません。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご理解いただき、道内経済や道民の生活に必要なライフラインである「物流」を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など「適正な運賃・料金」の収受にご理解をお願いします。

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

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

◎新聞広告

ご存じですか？ 物流の「2024年問題」の事

何も対策を行わないと2030年には、営業用トラックの国内輸送量のうち約34% が運べなくなるかも!!

このような事が起こるかも？ 知れません

荷物を発送するトラック事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが**人材が確保できない**

荷物の発送管理をする荷主

- 荷物が**指定した日時に届かない**かもしれない
- 荷物を**運んでももらえなくなる**かもしれない

荷物を受け取る消費者

- 当日、翌日配達**の宅配サービスが受けられない**かもしれない
- 水産品、青果物など新鮮な物が**手に入りにくくなる**かもしれない

「2024年問題」とは？

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月から罰則付きの時間外労働の上限規制(年960時間)と改善基準告示(※1)が適用となります。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是正され、労働環境の改善により人材確保につながることが期待されますが、一方で、現在に比べ輸送時間も制約されることから、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。このことが物流業界の『2024年問題』と称されております。

「2024年問題」を回避し、持続的で安定的な輸送サービスを維持するためには、荷主の皆様のご理解とご協力が欠かせません。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご理解いただき、道内経済や道民の生活に必要なライフラインである「物流」を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など「適正な運賃・料金」の収受にご理解をお願いします。

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

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

◎テレビCM(絵コンテ)

1. **トラック業界の「2024年問題」と称される時間外労働の罰則付き上限規制等が令和6年4月より適用されます**

2. **トラックの国内貨物輸送 92%**

3. **燃料高騰**

4. **働き方改革**

5. **ドライバー不足**

6. **トラックドライバーの労働環境改善にご理解とご協力をお願いします**

7. **トラックドライバーの労働環境改善にご理解とご協力をお願いします**

8. **トラックドライバーの労働環境改善にご理解とご協力をお願いします**

9. **トラックドライバーの労働環境改善にご理解とご協力をお願いします**

トラック運送事業者は物流のパートナーです

公益社団法人 北海道トラック協会

後援 国土交通省 北海道運輸局 厚生労働省 北海道労働局 経済産業省 北海道経済産業局 MAFF 農林水産省 北海道農政事務所

北海道内放送局にて放映

事業継続・ドライバー確保のために
「標準的な運賃」・「標準運送約款」が改正されます



■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						Ⅱ 時間制運賃表							
(単位:円)						(単位:円)							
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)	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)			
キロ程					局別								
10km	12,450	14,480	18,610	23,280	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	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	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外の もの60km	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 すごとに加算する金額													
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110									
	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	時間 車種別 小型車 (2tクラス) 1,670円 中型車 (4tクラス) 1,750円 大型車 (10tクラス) 1,870円 トレーラー (20tクラス) 2,220円 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
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	4割
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	2割
ダンプ車	標準的な運賃における「大型車(10tクラス)」の	2割
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	2割
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	3割
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	4割
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	5割以上※

※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。

トラック運送業に係る標準的な運賃(燃料サーチャージの算出方法等)の設定について (令和5年1月19日追加分)

燃料サーチャージの設定・収受が、「標準的な運賃」制度の一部であることを明示するため、従来、「標準的な運賃」の解釈通達である「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について(令和2年4月24日付け国自貨第14号)」において定められていた【燃料サーチャージの算出方法等】が、新たに告示として定められました。

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いることから、運転者の労働条件の改善等を図るため、平成30年の議員立法において、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」については令和2年4月に告示されました。

「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、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、国土交通大臣が告示したものです。

この度、令和6年3月までの時限措置とされていた「荷主対策の深度化」と「標準的な運賃の告示制度」を『当分の間』延長する、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が、令和5年6月14日の参議院本会議で可決、成立し、さらに「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ」において、当該事業法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁

できるよう、今年中に所要の見直しを図ることとされております。

国土交通省
プレスリリース→



■国土交通省が告示した「標準的な運賃」(R2告示)

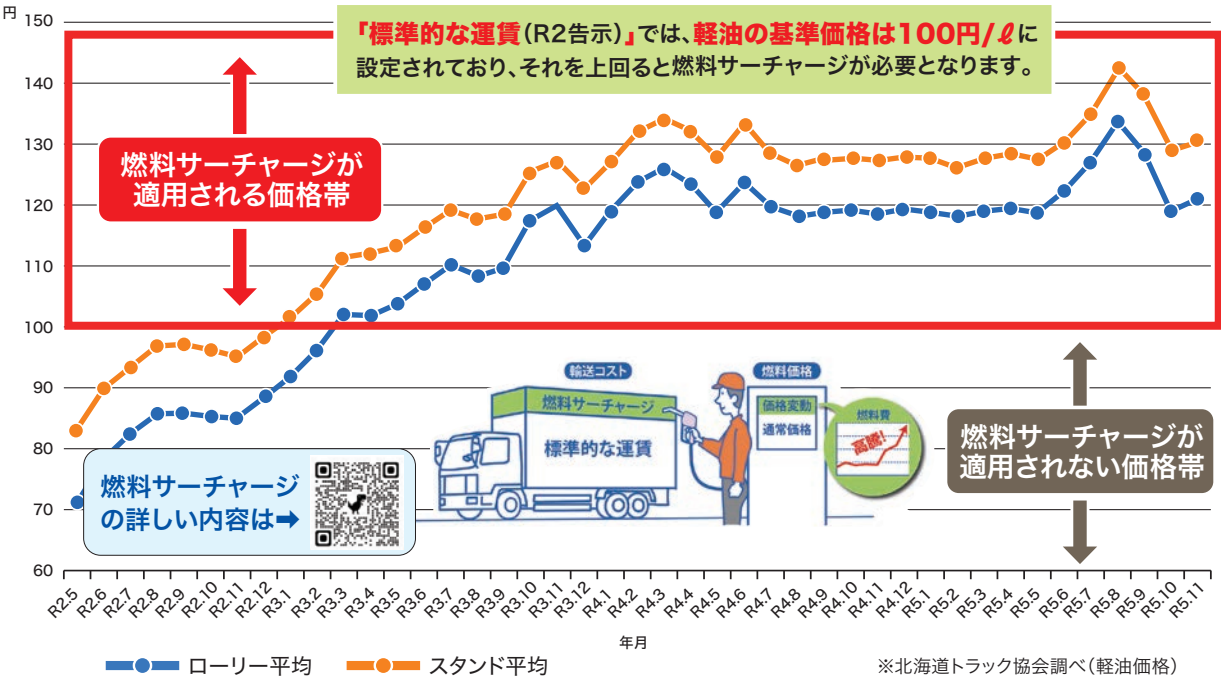
運賃表の種類	距離制運賃 ・ 時間制運賃	標準的な運賃の詳しい内容は→
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位	
車型	バン型の車両で設定	
車種	 小型車(2tクラス)  中型車(4tクラス)  大型車(10tクラス)  トレーラー(20tクラス)	
対象となる運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定	
元請・下請の関係	元請事業者の備車費用・管理料は含まず、実運送を行う場合に要する原価について計算	
料金や実費	料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等)については標準的な運賃には含まれていないため、別途収受することとされています。	運賃(運送の役務の対価) + 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運送事業者が「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

安定した輸送を確保するために「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26円上昇とすると→算出上の燃料価格上昇額27.5円(※注)

計算式

走行距離(km)÷燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

$$130\text{km} \div 4.00\text{km/L} \times 27.5\text{円/L} = \mathbf{894\text{円}}$$

(※注) 標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を 100 円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も 100 円として設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成 24 年 5 月 16 日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

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。



- 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。

国土交通省
燃油サーチャージガイドライン→



国土交通省
標準的な運賃の一部として燃油サーチャージの算出方法を告示→



●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「36.0%」: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、**下請法・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。

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
負担していただい
ませんか？

運送事業者

燃料サーチャージ
導入のお願い

分かりました。
しっかり検討
しましょう。

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!!**

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
協議を拒んでませんか？

?

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＞

北海道〇〇
あ **10-09**

※イメージ

**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＞

北海道〇〇
さ **10-09**

※イメージ

**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

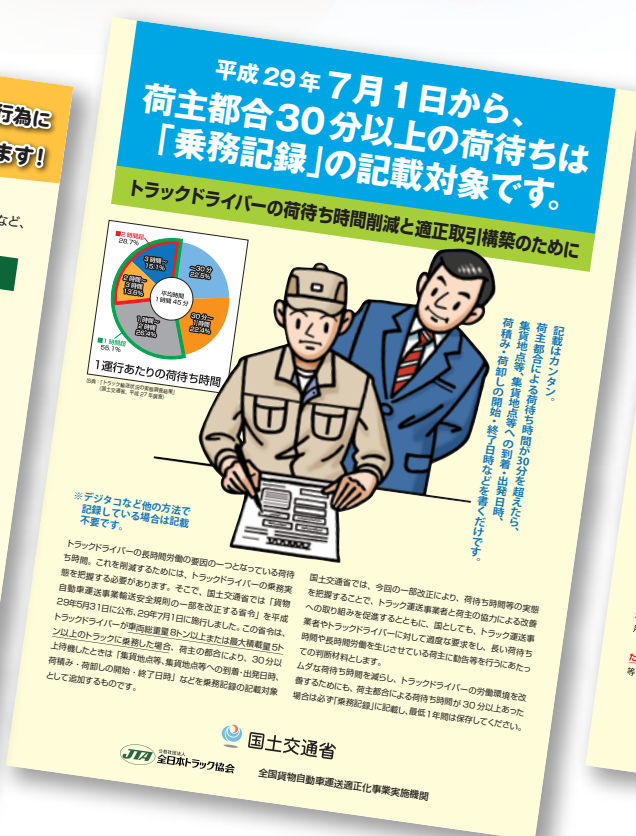
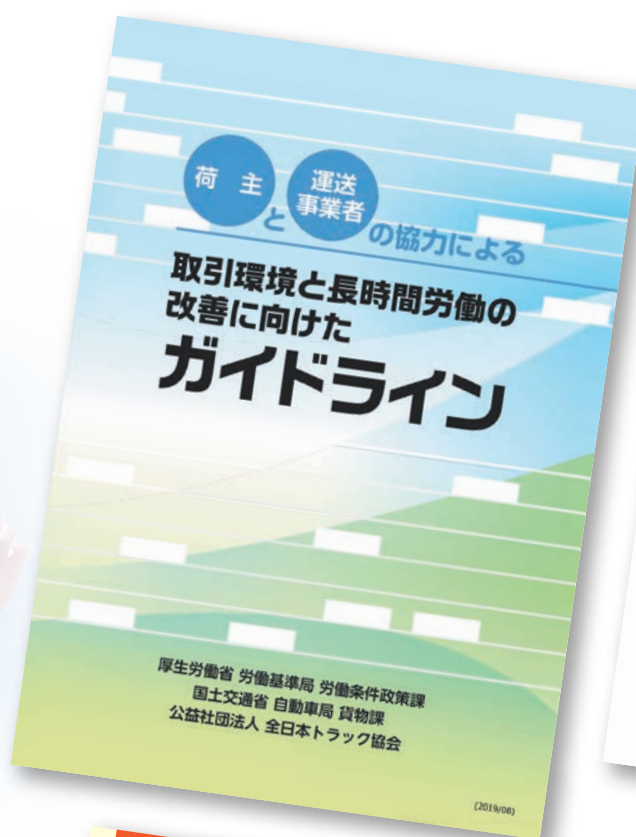
トラック運送にはさまざまなルールがあります！

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・料金を収受**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
はコチラから→



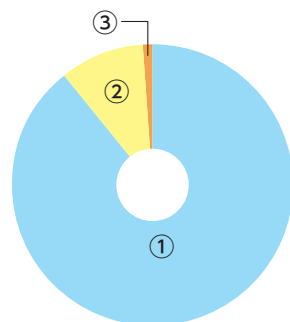
北海道トラック協会調べによる会員実態調査

(令和5年10月)

「標準的な運賃の告示」による交渉の現状

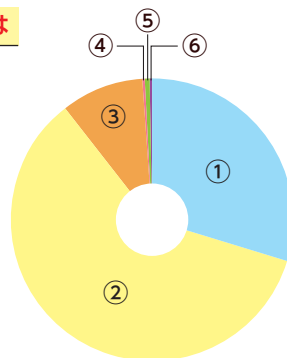
荷主との交渉

- ① 交渉した…89.3%
- ② 交渉できていない ……9.7%
- ③ 未回答 ……1.0%



①「交渉した」方の交渉結果は

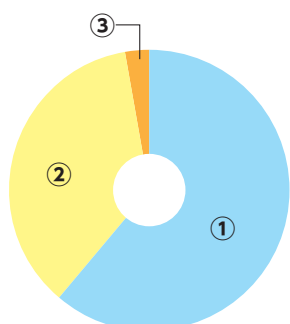
- ① 改善された…29.9%
- ② 一部改善された ……60.0%
- ③ 変わらない …9.4%
- ④ 悪くなった…0.2%
- ⑤ その他 ……0.5%
- ⑥ 未回答 ……0.2%



燃料高騰による「サーチャージ」の交渉の現状

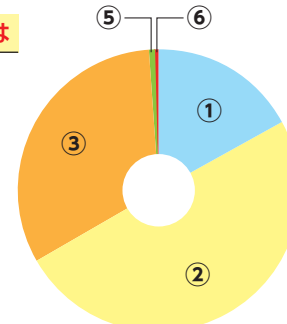
荷主との交渉

- ① 交渉した…61.2%
- ② 交渉できていない ……36.0%
- ③ 未回答 ……2.7%



①「交渉した」方の交渉結果は

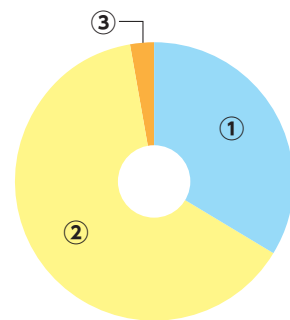
- ① 改善された…17.0%
- ② 一部改善された ……49.9%
- ③ 変わらない…32.0%
- ④ 悪くなった…0.0%
- ⑤ その他 ……0.7%
- ⑥ 未回答 ……0.4%



荷主企業との定期的な協議の場の現状

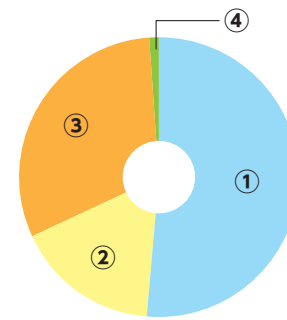
荷主との協議の場

- ① ある ……33.7%
- ② ない ……63.7%
- ③ 未回答 ……2.6%



②「ない」方に対して協議の場が必要？

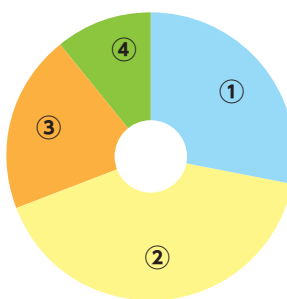
- ① 思う ……51.6%
- ② 思わない …16.6%
- ③ 分からない…31.0%
- ④ 未回答 ……0.9%



「附帯作業」や「高速利用料金」等の料金収受の現状

料金収受

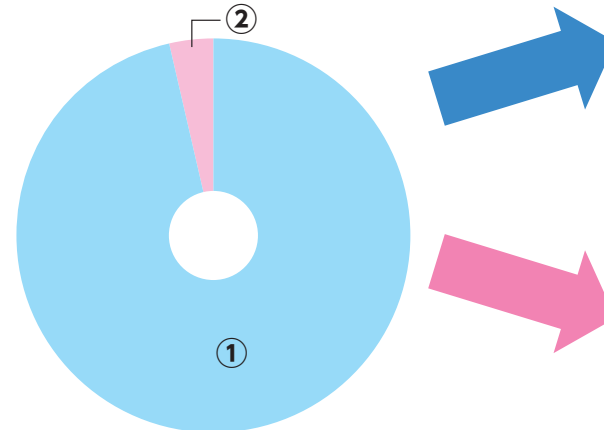
- ① 出来ている ……28.1%
- ② 一部出来ている ……41.1%
- ③ 出来ていない ……20.1%
- ④ 未回答 ……10.7%



トラックドライバーの現状

男女比率

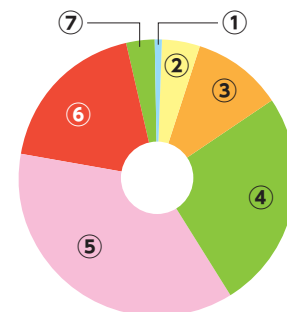
- ① 男性 ……96.5%
- ② 女性 ……3.5%



年齢別割合

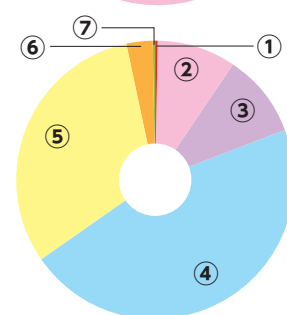
男性

- ① 19歳以下 ……0.7%
- ② 20歳代 ……4.5%
- ③ 30歳代 ……10.6%
- ④ 40歳代 ……25.5%
- ⑤ 50歳代 ……36.7%
- ⑥ 60歳代 ……18.7%
- ⑦ 70歳以上 ……3.4%



女性

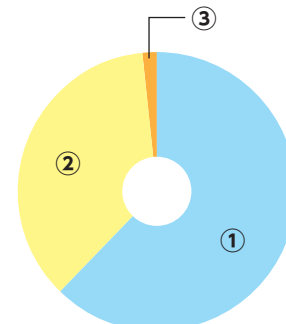
- ① 19歳以下 ……0.4%
- ② 20歳代 ……9.1%
- ③ 30歳代 ……9.9%
- ④ 40歳代 ……46.1%
- ⑤ 50歳代 ……31.3%
- ⑥ 60歳代 ……3.0%
- ⑦ 70歳以上 ……0.2%



「2024年問題」への影響(現在のドライバー・車両数での感触)

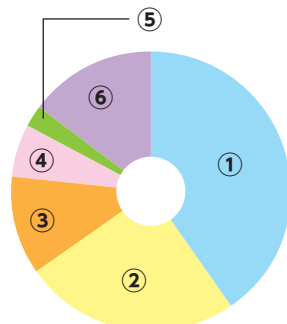
影響

- ① ある ……62.3%
- ② ない ……36.3%
- ③ 未回答 ……1.4%



①「ある」方の影響割合

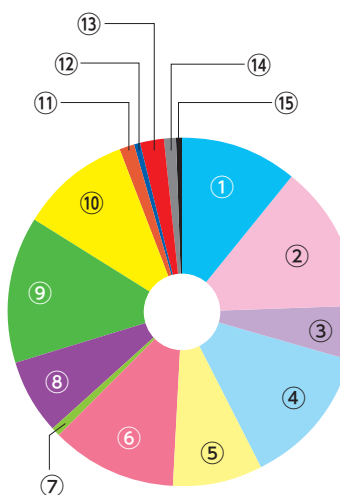
- ① 1～2割 ……40.4%
- ② 3～4割 ……25.1%
- ③ 5～6割 ……11.2%
- ④ 7～8割 ……6.2%
- ⑤ 9～10割 ……2.6%
- ⑥ 未回答 ……14.5%



「2024年問題」への影響(既に取組んでいる事項)

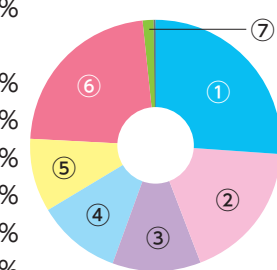
取組事項

- ① 就業形態改善 ……11.0%
- ② 給与水準改善 ……13.7%
- ③ 福利厚生充実 ……4.8%
- ④ 休暇取得促進 ……13.1%
- ⑤ 定年制延長 ……8.5%
- ⑥ 免許取得費用補助…11.5%
- ⑦ DX推進・生産性向上…1.0%
- ⑧ 運行計画見直し ……7.0%
- ⑨ 運賃交渉・労働時間削減 13.4%
- ⑩ 人材確保・育成 ……10.5%
- ⑪ 中継輸送 ……1.3%
- ⑫ 共同輸送 ……0.6%
- ⑬ 何もしていない ……2.1%
- ⑭ 必要ない ……1.3%
- ⑮ その他 ……0.3%



「2024年問題」への影響(想定される影響事項)

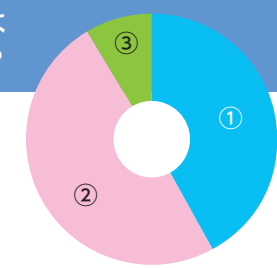
- ① 営業収入の減少 ……26.3%
- ② ドライバー等の賃金減少 ……18.1%
- ③ 荷主等との交渉 ……11.4%
- ④ 離職の増加 ……10.7%
- ⑤ 長距離運行等の廃止 9.5%
- ⑥ 人件費負担増 ……22.7%
- ⑦ その他 ……1.4%



運送約款等の改正や標準的な運賃に関して、荷主の理解は進んでいると思うか？

荷主の理解

- ① 思う ……42.1%
- ② 思わない ……49.6%
- ③ 未回答 ……8.4%



持続的で安定的な輸送サービスの促進のために ご理解とご協力をお願いします！

令和6年4月から適用となる「**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5年度の当協会による調査では、回答のあった事業者の**約56%**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(400～450h)長く、年間賃金が5%～15%程(約20～60万円)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。

現状のドライバーの年齢構成を見ると、全国統計では40歳～54歳代のドライバーは約44%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(男性)は**約62%**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大変顕著に表れております。

また、現在の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62%**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も全体の**約66%**(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。

このような中、関係三省により設置された、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においては、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適用となった場合、2019年度比で「**14.2%**の輸送力不足が見込まれ」、更にドライバー数減少も加味した場合、2030年度においては「**34.1%**の輸送能力が不足する可能性がある」と試算しておりますが、全国平均に比べドライバーの高齢化が顕著で、かつ、広域分散型で冬期間の運行を伴い、他都府県に比べ道路の整備率が低い道内においては、トラック輸送への影響が本予測値を大幅に上回る可能性もございます。

加えて、規制適用後においては、労働時間の減少によりトラック1台当たりの走行距離も短くなり、また、時間外労働の減少による給与水準の低下によりドライバーの離職率が高まることが予想されていることから、今後さらに、安定的な輸送の確保に支障が生じ、道内経済や道民の生活に必要な物流が滞ることも懸念されております。

限りある輸送力(ドライバー)で対応するためには 物流の効率化が必須です

さらに、働き方改革関連法では、自動車運転の業務に関する時間外労働時間を**将来的に一般則(720時間)の上限規制を目指す旨が規定されております。**

物流が滞る事態(物流クライシス)を回避するため、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「**パレット化による手荷役の削減**」「**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、事前に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。

長引くウクライナ情勢や円安等により、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実効性のある効率的な運行計画の構築等に取り組み、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!!

ドライバーの
労働環境改善

+

効率的な輸配送
システムの構築

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実現!!

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！