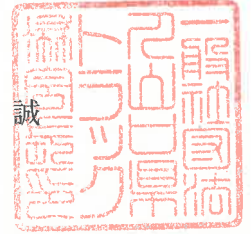


山ト協発第25号
山口労発基第0707第1号
山運輸第137号
令和3年7月8日

一般社団法人山口県労働基準協会
会長 山口 健一 様

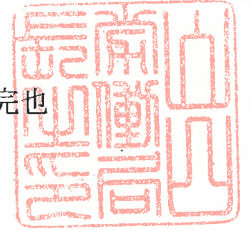
一般社団法人山口県トラック協会

会長 喜多村 誠



厚生労働省山口労働局

局長 村井 完也



国土交通省中国運輸局山口運輸支局 支局長 高山 正浩



トラック運送業における「標準的な運賃」の周知依頼について

平素から、トラック運送業の取引・労働環境の改善への取組みにつきましては、格別のご理解とご協力を賜り、大変感謝申し上げます。

さて、我が国の貨物輸送量の4割を占め、暮らしと経済を支え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、運転者不足が深刻な問題となっていることから、将来的に物流の機能不全による国民生活や経済活動への影響が危惧されているところです。

こうした背景から、運転者の労働条件の改善等を図るため、平成30年12月、議員立法により規制の適正化や事業者が遵守すべき事項の明確化、荷主対策の強化並びに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、順次施行されました。

このうち、「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4月から時間外労働の上限規制等を踏まえ、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にあたり、望ましい適正運賃水準を国が示すことが効果的であるとされ、国土交通大臣が令和2年4月24日に「トラック運送の標準的な運賃」を告示しました。

つきましては、持続可能な物流の実現による将来的な国民の生活・経済活動の安定のため、荷主とトラック事業者の間で適正な運賃による取引がなされ、運転者の労働条件が改善されるよう、貴団体傘下の会員各社様に「トラック運送の標準的な運賃」についてご理解いただけるよう、広く周知していただくことにつき、ご協力を賜りますよう、よろしく申し上げます。

トラック運送事業における「標準的な運賃」の浸透に向けて

令和3年7月
中国運輸局山口運輸支局

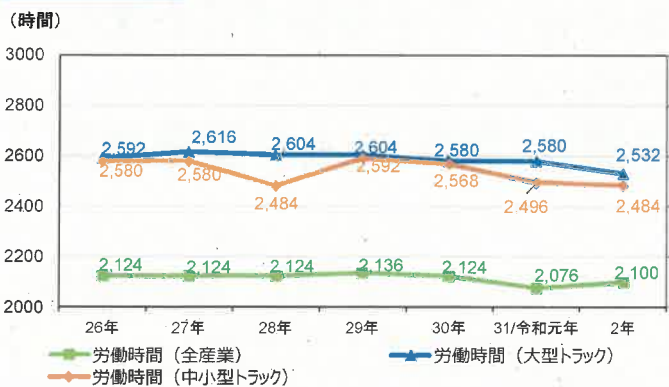


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

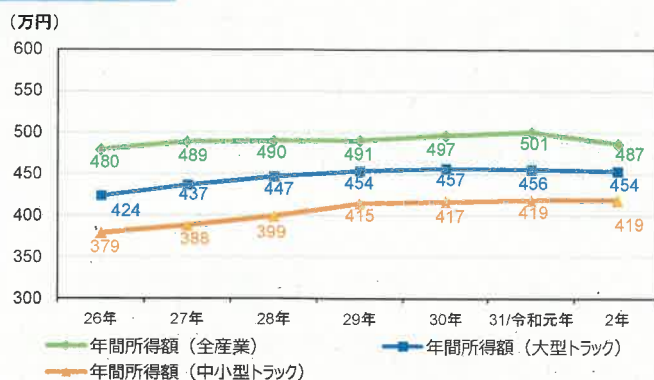
トラック運送事業の働き方をめぐる現状



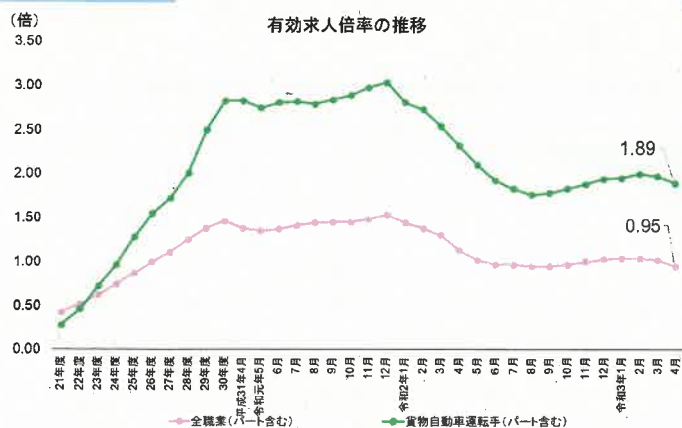
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



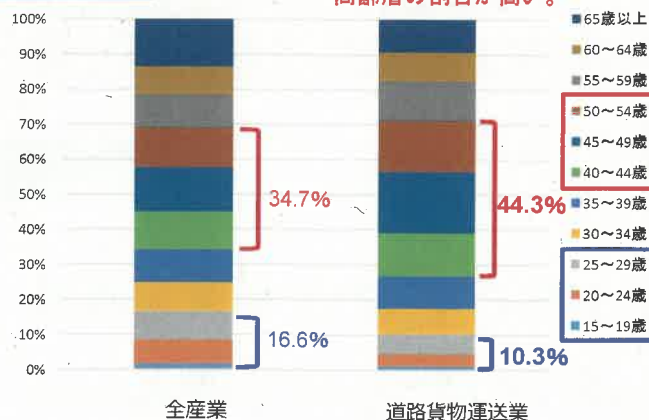
②年間賃金 全産業平均より約1割~2割低い。



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「令和元年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

ドライバー不足が国民生活や企業活動に与える影響

- 現状のままでは、**ドライバー不足のさらなる深刻化が懸念。**
 実際に現場で起きている事例
 - ・ 30分で終わる荷卸しのために荷待ち時間が7時間10分、受領書をもらって退場するのに2時間半の待ち時間、**計9時間4.0分の拘束時間**が発生。
 - ・ 食品メーカー系物流会社において、長時間の拘束時間などを理由に委託先協力会社より**配送業務の撤退要請。**
- 既に、**運賃・料金「単価」の上昇、運送サービスを提供可能なトラック台数や日・時間帯等の縮小**が発生。
 - ・ 中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日後ろ倒し
 - ・ 宮崎県において、関東・関西方面へ輸送する**農産品の集荷を1日前倒し**
 - ・ 一部の運送事業者では、日曜日の集荷・配達を中止
- 適切な対応を行わない場合、各企業にとっては、
 - ・ **入出荷のための物流の不安定化**
 - ・ **トータル物流コストや商品・原材料の仕入れ価格の上昇**
 - ・ **在庫の増加**
 - ・ **販売の機会損失の発生**
 等により、**経営に好ましくない影響**が生じる可能性。
- 国民にとっては、**宅配便・引越が不便**になったり、**食品等の物量の減少や品揃え不足等の影響**が生じる可能性。

2

持続的なトラック運送事業の担い手確保のために

- 将来にわたって、トラック運送事業の担い手を確保するためには、**職業としてのドライバーの魅力を高めることが必要。**
 人材が得られなければ、物流は停滞し、国民生活や産業活動にも影響。
- **ドライバー不足が深刻な中で、必要な物流の確保と、長時間労働の是正等の働き方改革を両立することは容易ではない。**
- **だからこそ、サプライチェーンの関係者が連携し、少しでも早く、具体的な物流の改善に取り組むことが必要。**



- ◆ **ドライバーの労働環境改善**
- ◆ **ドライバーの地位向上**（エッセンシャルワーカーとしての社会的認知など）

3

改正の目的 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(平成30年法律第96号)

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をとを分別して收受
=「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收受しにくい
- 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

施行日：(1.・2.) 令和元年11月1日

(3.) 令和元年7月1日

(4.) 令和元年12月14日(運賃の告示:令和2年4月24日)

4

トラック運送事業における「標準的な運賃」とは

トラック運送事業における「標準的な運賃」とは、**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。地域ごとの必要なコストに見合った「対価」の水準を示すもの。**

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收受

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

5

標準的な運賃」の浸透に向けて

【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- トラック事業者向けに、標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を全国で実施(令和2年8月～12月)



- 【解説書の主な内容】
- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
 - ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
 - ◆ 運賃料金適用方の解説

→ 今後は、(公社)全日本トラック協会と連携し、標準的な運賃セミナー(基礎編・応用編)を全国で開催し、一層の理解促進を図っていく。

【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

- 荷主向けに、標準的な運賃の概要についてわかりやすくまとめたリーフレットを(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 令和2年12月に、リーフレットを荷主約46,000者に送付



- 【リーフレットの主な内容】
- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
 - ◆ 標準的な運賃の概要

→ 今後は、引き続き荷主向けリーフレットを活用しつつ、積極的に荷主参加会議において、理解促進を図っていく。

【参考】自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 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、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(平成36年4月1日)に、年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定
 - ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「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」(平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能(労基法33条)	≪同左≫
36協定の限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項) (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回ることを出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることを出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・平成36年4月1日以降 年960時間(月平均80時間) ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

「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」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。