

会員企業の皆さまへ

トラックが、
これからも皆様のパートナーで
あり続けるために、
応援 よろしくお願ひします!



トラックは、国内貨物輸送の**91.8%**を担っています。
身近な宅配・引越貨物の輸送も、

産業・経済活動に関連する貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今

●長時間労働と低賃金によるドライバー不足

●高騰する燃料価格等…により、

トラック事業のコスト負担は限界に来ています。

荷主の皆さまに「標準的な
運賃」と「燃料サーチャージ」
についてご理解いただくため
のパンフレットに、運賃交渉
に役立つメモを付けました。
是非ご活用ください。



国土交通省

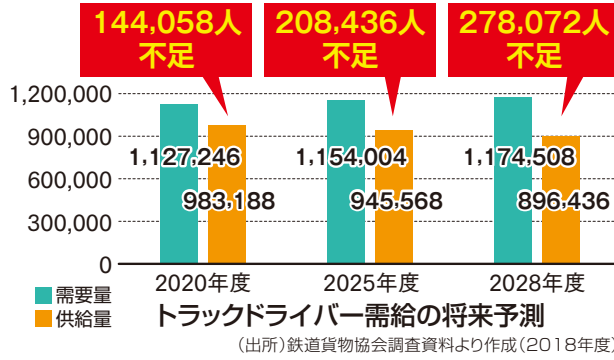
一般社団法人 近畿トラック協会



ドライバーが足りません!!

ドライバー確保に「賃金アップ・労働時間減」が必要なんです!

2028年には
ドライバーが**28万人**
不足するとの予測も…



MEMO

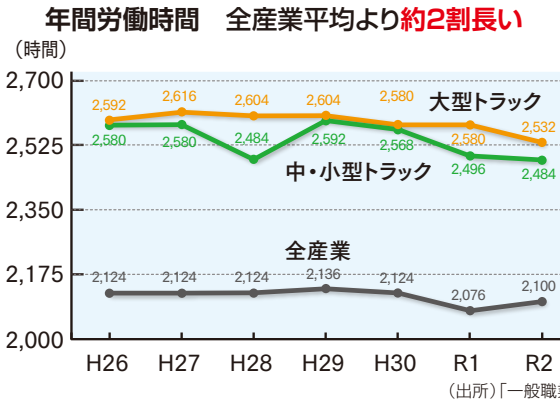
ドライバーの不足=トラックの不足です!
仮に10t車が28万台不足すると、1日に280万t、年間200日稼働でも5億6,000万tが運べない計算になります。これは、国内貨物輸送量の11.9%に当たります。

他産業との差は以下のとおり

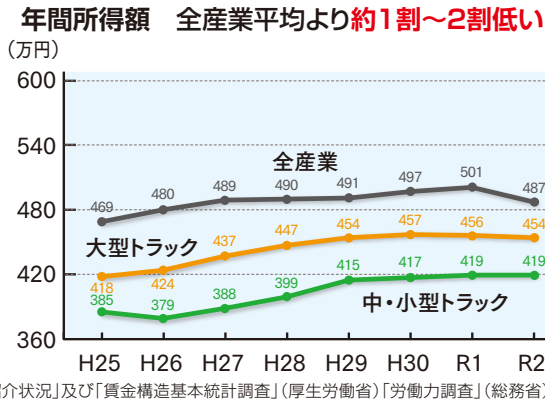
長時間労働	
大型	432時間/年 36時間/月
中小型	384時間/年 32時間/月
低賃金	
大型	33万円/年 2.75万円/月
中小型	68万円/年 5.66万円/月

ドライバー不足の原因は…

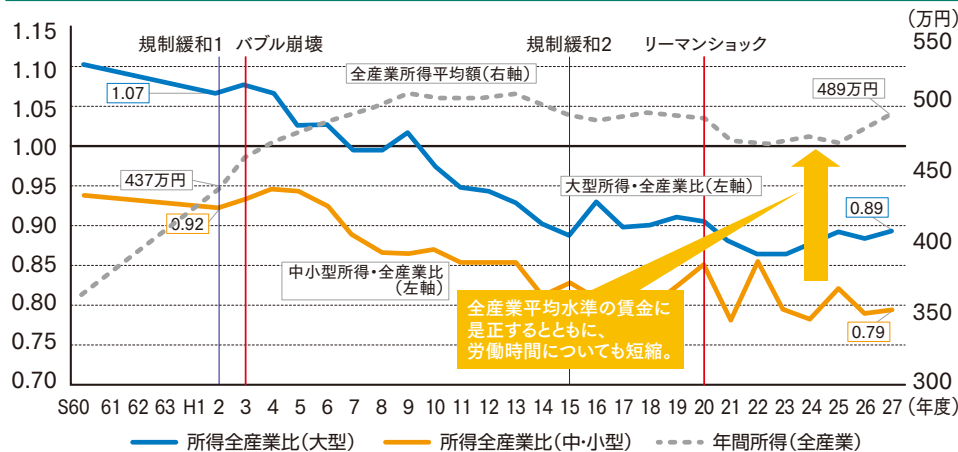
他産業と比べ長時間労働



他産業と比べ低い賃金



規制緩和とバブル崩壊以前は他産業よりも高い賃金水準でした。



参考

平成2年度	大型 = 468万円 (全産業平均より31万高い)
	中小型 = 402万円 (全産業平均より35万低い)
平成27年度	大型 = 437万円 (全産業平均より52万低い)
	中小型 = 388万円 (全産業平均より101万低い)



出典:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より 国土交通省作成



MEMO

「標準的な運賃」をご理解ください!

ドライバー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ながら国民生活と経済を支えていくために、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃として「標準的な運賃」が国土交通省より告示されました。

「標準的な運賃」の主なポイント

① 人件費として全産業平均単価を使用

▶ 1人当たり2,381円/時 必要です!!!

② 車両の償却年数を5年で設定

▶ 環境・安全性能の高い車両への買換えを求められています!!! (表1)

③ 年間稼働時間を全産業平均労働時間2,086時間で設定

▶ 長時間労働の改善に必要です!!!

④ 実車率を50% (帰り荷はないことを前提) で設定

▶ 帰路に要する必要な原価確保のために必要です!!!

⑤ 適正利潤(1台/年)を設定

▶ 持続可能なトラック運送事業を実現するために必要です!!

①平成2年の認可運賃の人件費は1,500円。「標準的な運賃」は2,381円で計算していますので、800円以上の引き上げが必要です。

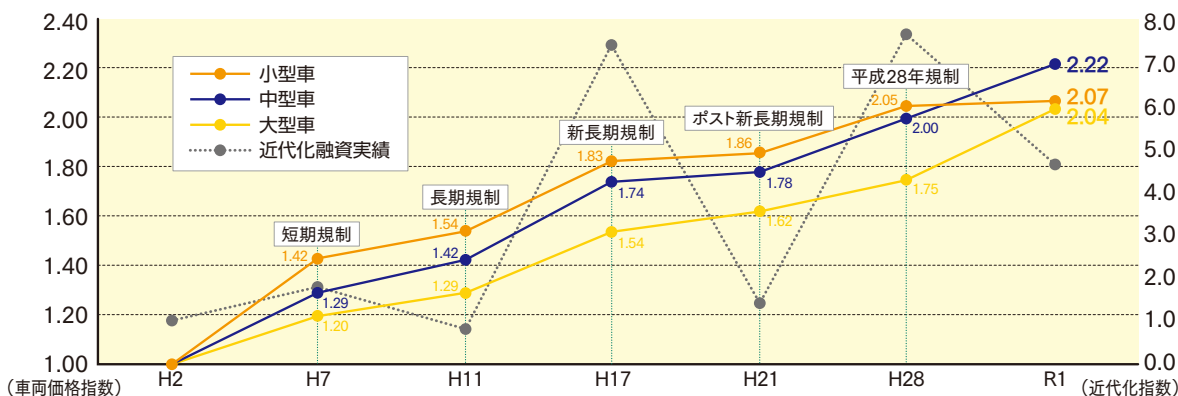
②平均車齢は11~13年といわれていましたが、緑ナンバーは環境・安全性能対応への観点からより早い代替への配慮が求められています。

③現状トラックドライバーの平均労働時間は約2,600時間。全産業平均並みにするには514時間の短縮かつその分の賃金(514時間×2,381円=約120万円)を維持しなければなりません。

⑤「標準的な運賃」では利益率2.7%で設定されています。仮に、10,000円の収入であれば、270円の利益になります。決して高利益ではなく、運送事業者が事業を持続する最低限の利益率です。

環境規制と車両価格の推移

トラックは環境規制のたびに価格が上がり、平成2年当時から**2倍以上の価格**になっています。また、近年では安全装置の義務付けもあり、運送事業者は早期の買い替えを求められています。



注記:近代化融資の実績をベースに、自動車価格月報を参考に大阪府トラック協会が推計。近代化融資、車両価格ともに平成2年を1.0として指数化。

推計では左図のように2倍以上になっていますが、交渉の際には自社の購入価格を具体的に提示した方がより効果的です。



「働き方改革」への対応が急務

トラックドライバーには 「働き方のルール」があります。



改善基準告示(抜粋)(※1)

拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 1日 原則13時間以内(最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)) ● 1か月 293時間以内
休息期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 継続8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 2日平均で、1日あたり9時間以内 ● 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 4時間以内

※1 改善基準告示は、令和4年12月に改正・公布され、令和6年4月に施行される見込みです。

MEMO

現状の荷主さんとの契約は大丈夫ですか？

どれだけ運賃が高くても、改善基準告示に違反する運行は行えません。行政処分の対象となります。

働き方改革で変わること
有給休暇取得義務化により、試算では人件費が1.2%増加しています。
大型 → 約5.5万円 UP
中小型 → 約5万円 UP
また、義務化に伴い代替ドライバーの確保も必要です。

割増賃金率の引き上げにより、試算では人件費が1.8%増加します。
大型 → 8.2万円 UP
中小型 → 7.5万円 UP

有給休暇取得と割増賃金率アップに法定福利費を加えると、
大型 164,360円
中小型 150,140円
のコスト増になります。

さらに残業時間の上限が規制されると、現在行っている運行を見直す必要も出て来るほか、規定を超えた残業をさせた運送事業者は、行政処分の対象になり得ます。

違反すると、
貨物自動車運送事業法令違反として行政処分の対象となることがあります。

● さらにドライバーの労働条件が大きく変わります!!!

年5日の年次有給休暇の取得がすでに義務付けられています!

平成31年4月より

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定。
年5日は取得させなければならない。

月60時間を超える残業は割増賃金率が引き上げられます!

令和5年4月以降

月60時間超の残業割増賃金率が
中小企業も**50%以上**に

残業時間の上限が規制されます!

令和6年4月以降

最大でも年**960時間**(休日労働は含まない)
月に平均すると**80時間**

違反すると労働基準法により
「6か月以下の懲役または30万円以下の罰金」が定められています!!



こんな場合は、国土交通省の「荷主勧告」が発動されます!

荷主の指示に基づき行われたトラック事業者の法令違反行為(例)

① 荷待ち時間の恒常的な発生



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生

改善基準告示違反を招くおそれ

② 非合理的な到着時刻の設定



適切な運行では間に合わない到着時間の指定

最高速度違反を招くおそれ

③ やむを得ない遅延に対するペナルティ



自然災害や交通渋滞等やむを得ない事情による遅延に対しペナルティを設定

優越的地位の濫用にあたるおそれ

④ 重量違反等となるような依頼



積み直前に貨物量を増やすよう指示

過積載運行を招くおそれ

運賃の増額も大切ですが、現行の運行の見直しも重要です。

勤務時間の短縮のために高速道路の利用と、その費用負担も求めてください。

また、荷主勧告制度についても丁寧に説明しながら交渉してください。

「荷主勧告制度」とは?

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、

- ① 勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、
- ② 関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

荷主の皆さまへお願いです!



総理自ら がドライバーの 労働環境改善に言及



MEMO

岸田文雄内閣総理大臣発言
令和3年10月13日
第205回国会 参議院本会議にて

トラックについては、長時間労働の是正、トラックの「標準的な運賃」の周知・浸透を進め、ドライバーの労働単価、労働条件の改善を図ってまいります。

トラック輸送は、政府はもちろん、総理大臣までもがドライバーの労働改善に言及するほど大変な事態にあると言えますが、ある意味チャンスでもあります。

さらには…

令和3年12月27日、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(※1)が開会され、中小企業の賃上げ原資確保や原燃料費上昇への対応を目的として、政府では「**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、政府を挙げて転嫁対策に取り組んでいます。

人手不足と燃料高騰によりトラック輸送が持続できなくなれば、産業活動も国民生活もすべて崩壊します。

※1 この会議には、岸田文雄内閣総理大臣をはじめ、斉藤鉄夫国土交通大臣・萩生田光一経済産業大臣・後藤茂之厚生労働大臣・若宮健嗣内閣府特命担当大臣・山際大志郎内閣府特命担当大臣(経済財政政策)・古谷一之公正取引委員会委員長他関係閣僚が出席したほか、民間経済団体や事業者団体が参加。

こうした状況を丁寧に説明しながら荷主様との交渉を進めてください。

岸田文雄内閣総理大臣発言
令和3年12月27日
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て

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。

このパッケージに基づく取組みとして、公正取引委員会より下記の見解が示されました。

以下の項目に当てはまると「**買ったたき**」に該当するおそれがあります! 下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準(抄)

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。**

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、下請事業者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、電子メール等で下請事業者回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。**

いわゆる「買ったたき」は、下請代金支払遅延等防止法(下請法)第4条1項5号で禁止されており、違反した場合は公正取引委員会の勧告の対象となります。



MEMO

安全品質向上へ向けた努力のため 「継続的な教育コスト」も必要です!

題 目	
1	「トラックを運転する場合の心構え」
2	「トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項」
3	「トラックの構造上の特性」
4	「貨物の正しい積載方法」
5	「過積載の危険性」
6	「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」
7	「適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況」
8	「危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法」
9	「運転者の運転適性に応じた安全運転」
10	「交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法」
11	「健康管理の重要性」
12	「安全性の向上を図るための装置を備えるトラックの適切な運転方法」

「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」(国土交通省告示第1366号)

さらに… **新人ドライバー(初任運転者)には**

1 上記12項目を座学・実車を用いて
15時間以上教育

義務!

2 実際に運転させながら
20時間以上安全運転の指導

3 **適性診断**の受診

※高齢ドライバー、事故惹起者にも教育は必要不可欠です。

外部機関に委託した場合のコスト例

安全教室 約80,000円(1日)

※資料代や交通費など実費部分は変動する可能性があります。

コンサルティングプラン 50万円以上(3ヶ月4回~)

初任運転者については、以前は座学のみ6時間以上の教育でしたが、平成29年3月12日からは、座学15時間以上に加え、運転指導20時間以上が義務付けられました。一般についても、時間の明示はないものの、左の表の12項目について1年ごとに繰り返し教育をする義務があります。

また、外部に教育を依頼する場合はよりコストがかかる場合もありますので、適正な利益率を求めてください。

「標準的な運賃」原価算定方法による全産業平均の近畿ブロック人件費単価は2,381円/時なので、一人当たり35時間の教育を行うと、2,381円×35時間=83,335円かかることとなります。

適性診断にかかる手数料と所要時間は…

	種 目	手 数 料	対 象 者
		所要時間	
義務	初任診断	4,800円 約1時間40分	新たに運転者として採用された者
	適齢診断	4,800円 約1時間40分	65歳以上の運転者
	特定診断I	9,300円 約2時間	①死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者 ②軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こした事がある者
	特定診断II	29,900円 約5時間	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者
推奨	一般診断	2,400円 約1時間20分	普通免許以上を持っている者(3年以内に1度の再受診を推奨)
	特別診断	10,300円 約3時間	普通免許以上を持っている者
	カウンセリング付き定期診断	4,800円 約1時間40分	普通免許以上を持っている者(3年以内に1度の再受診を推奨)



トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

国土交通省では、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、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃を告示**しました。

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	    <p>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)</p>
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	<p>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。</p> <div style="text-align: center;"> <p>運賃(運送の役務の対価)</p> <p>+</p> <p>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)</p> </div>
燃料サーチャージ	燃料等の上昇によるコストの増加分を 別建て運賃 として設定する制度のことです。標準的な運賃では、軽油の基準価格を 100円/ℓ で設定しています。
運賃、料金の適用ルール	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 割増 特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、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

MEMO

高速道路料金の推移

平成元年の料金水準

普通	= 23.00円/km
中型	= 24.38円/km
大型	= 35.65円/km
特大	= 63.25円/km

現行の料金水準

普通	= 24.60円/km・1.60円up
中型	= 29.52円/km・5.14円up
大型	= 40.59円/km・4.94円up
特大	= 67.65円/km・4.40円up

※高速自動車国道の普通区間の数値。

例)大型車・大阪～東京600kmの場合

平成元年から2,964円(片道)のコストアップ。

運送費等として一括で収受している場合には、具体的な金額を算出して交渉してみてください。



MEMO

■ 標準的な運賃の告示内容

I. 距離制運賃表 近畿運輸局

(単位:円)

車種別 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	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて 500kmまで 20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて 50kmを増すごと に加算する金額	8,430	9,680	12,670	16,370

平成2年度の軽油価格

平成2年度の平均軽油価格は、ローリー買いで1ℓあたり58.8円、スタンド買いで1ℓあたり65.8円。当然、平成2年の認可運賃もこの価格で算出されています。

令和4年1月の平均軽油価格はローリー買いが1ℓあたり110.7円で51.9円アップ、スタンド買いで1ℓあたり125.1円で59.3円アップになります。これだけみても、平成2年の運賃では事業継続が困難になります。

また、「標準的な運賃」の算出に係る軽油価格は1ℓあたり100円ですから、現在の軽油価格では赤字になります。交渉が難しいとは思いますが、荷主様にサーチャージの交渉を行なってください。

※軽油価格はすべて大ト協調べ



トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

■ 標準的な運賃の告示内容

II. 時間制運賃表 近畿運輸局

(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)	
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	35,580	42,040	53,710	67,430
	4時間制 基礎走行キロ：小型車は50km 小型車以外のもの60km	21,350	25,220	32,230	40,460
加算額	基礎走行キロを超える場合は、 10kmを増すごとに	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに <small>(4時間制の場合であって、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。)</small>	3,400	3,560	3,810	4,510

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

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。

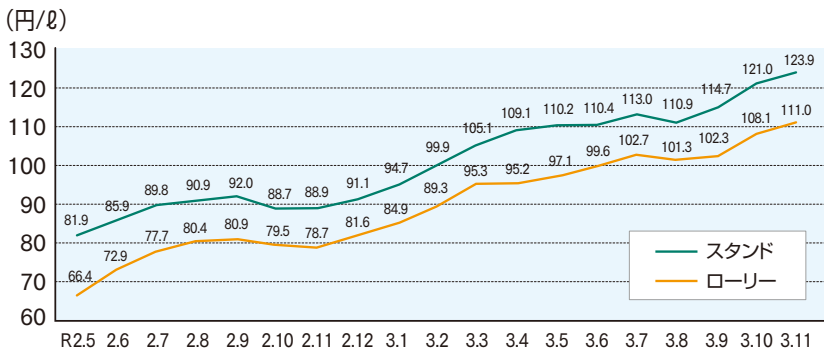
燃料価格高騰はトラック事業に大きな影響を及ぼしています



MEMO

燃料代が、再び「高騰」しています。

軽油購入価格推移表(平均値)



燃料価格が1円あがると、トラック運送業界全体で年間約150億円もの負担が増えます。トラックは、燃料が無ければ走れません。どれだけ頑張って走っても、走った分だけ赤字が増えます。

(一社)大阪府トラック協会調べ

サーチャージは別建て運賃なので、基本運賃と分けて表記してください。消費税も加算します。(免税対象となる取引を除く)

サーチャージでいう「走行距離」は、「現在適用している運賃料率のキロ程(片道)」です。(例外的に荷主と往復距離で契約している場合は除く)従って、空車キロについての請求はできませんが、空車キロが長い場合等は、距離制運賃から時間制運賃へ変更する方法も考えられます。

「標準的な運賃」の算出にあたり、運輸審議会では調査により

- 小型 7.9km/ℓ
- 中型 5.9 km/ℓ
- 大型 3.7 km/ℓ
- トレーラ 2.9 km/ℓ

という実勢値を使用していますが、実際には自社の燃費を使用してください。

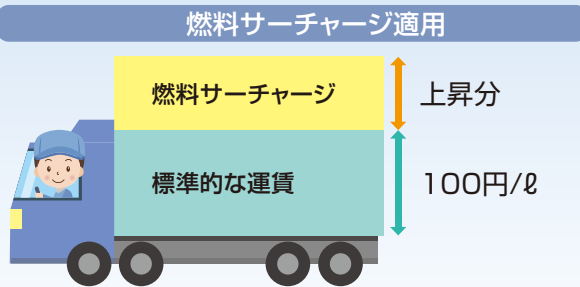
※荷主への請求は実際の軽油価格を使用してください。

「燃料サーチャージ」のご理解をお願いします。

燃料サーチャージとは

燃料等の上昇によるコストの増加分を別建て運賃として設定する制度のことです。

標準的な運賃では、軽油の基準価格を100円/ℓで設定しています。



燃料サーチャージは、他の交通分野にも導入されている運賃制度です。

運送業界が今後も安定した輸送力を提供するためには、「標準的な運賃」と燃料サーチャージ等

適正な運賃・料金の収受が必要不可欠です。

自社の一か月分の燃費や価格上昇分の費用など、できるだけ具体的な金額を提示した交渉が有効です。

左の計算例はあくまで1運行の金額です。収受できないとなると、毎運行2.6%の値引きをしていることになってしまうので、粘りつよく交渉を行ってください。

標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」 近畿運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離：600km(大阪～東京間) <標準的な運賃 171,680円>
- 燃費：3.7km/ℓ
- 燃料価格上昇額30円上昇(仮) ▶ 算出上の燃料価格上昇額27.5円

計算式

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\ = 600(\text{km}) \div 3.7(\text{km/ℓ}) \times 27.5(\text{円/ℓ}) = 4,459\text{円} (\text{標準的な運賃の約}2.6\%)$$

これからもトラックが**笑顔**で走れますよう



ご理解・ご協力をお願いします!!!



**適正取引
相談窓口
一覧**

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151(ガイダンス番号4)
	滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104