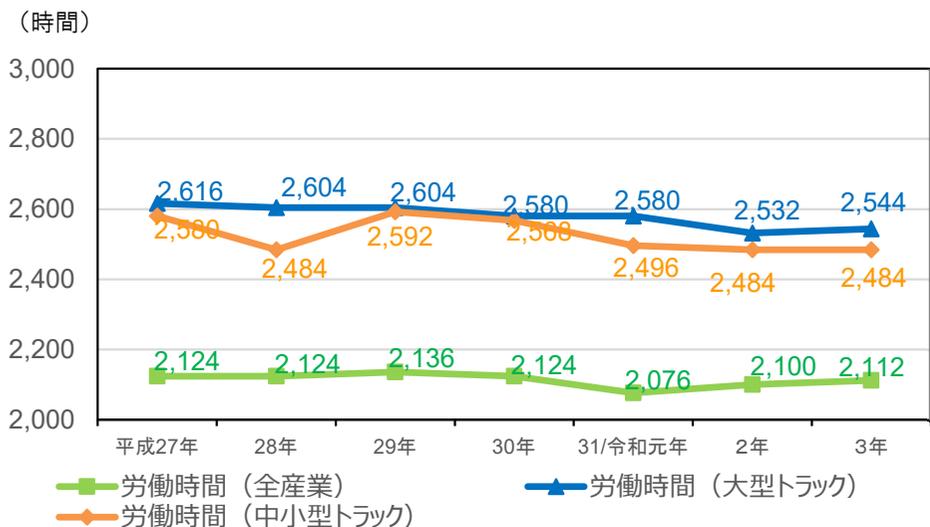


# 2024年に向けた国の取り組みと運賃交渉について

令和4年12月12日及び同年12月23日  
近畿運輸局自動車交通部貨物課

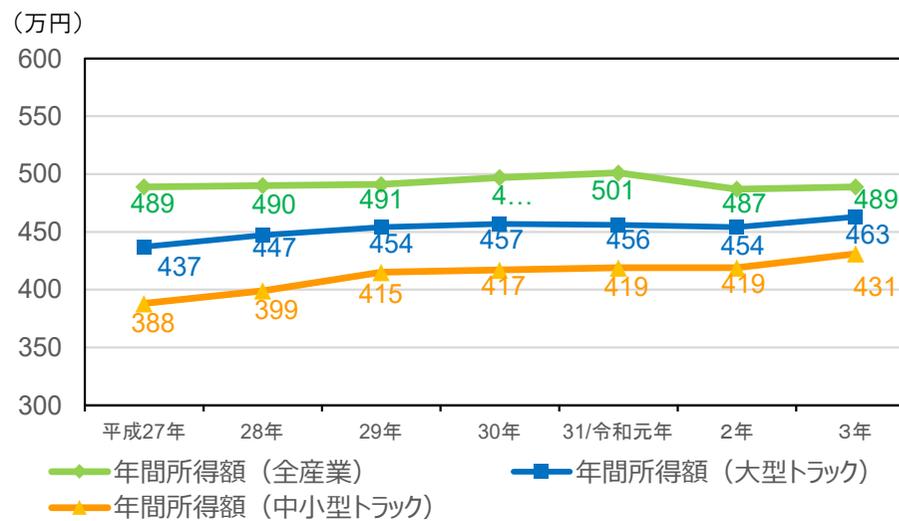
## ①労働時間

全職業平均より約2割長い。



## ②年間賃金

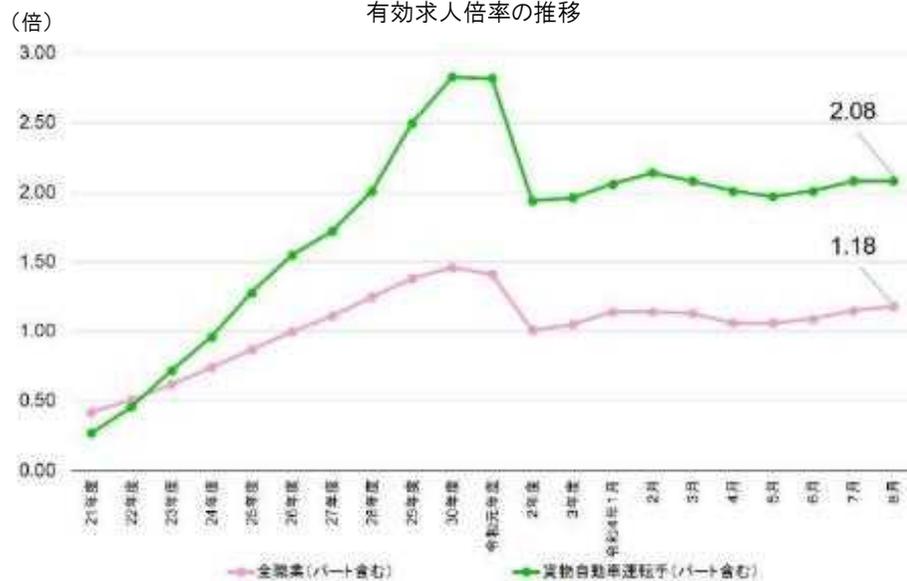
全産業平均より5%~10%低い。



## ③人手不足

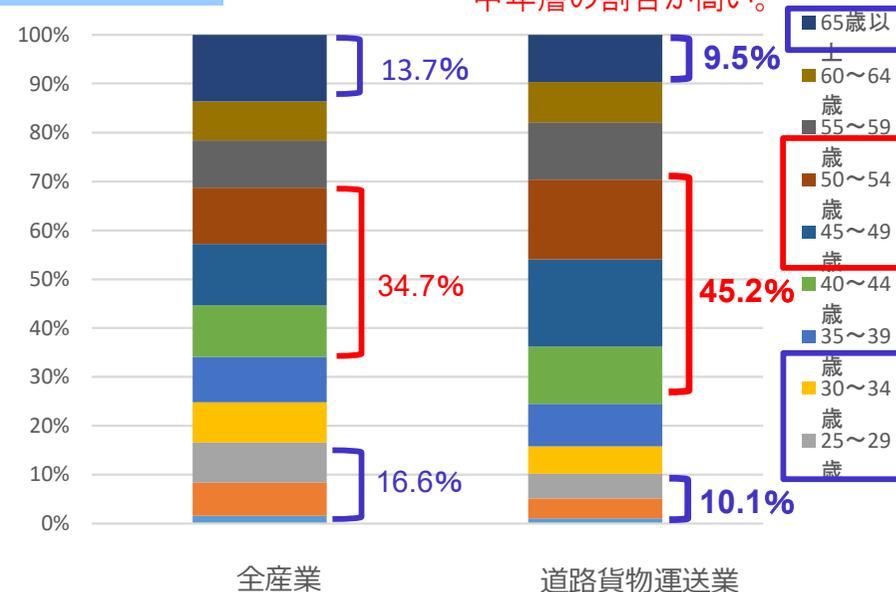
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



## 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。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- 運転者不足を解消するためには、労働条件等を改善し、職業としての魅力を高め、将来の担い手を確保することが必要。
- このため、時間外労働の上限規制等が順次導入される予定。

## 【トラック運転者の労働条件に関連する主な規制の施行予定】

2019年4月有給休暇の時季指定(一定条件を満たす労働者に毎年5日の年次有給休暇を取得させることを義務付け)

2023年4月 中小企業の月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ(50%以上)

2024年4月トラック運転者への時間外労働の上限規制の適用(年960時間以内)

## (参考)働き方関連法案(改善基準告示の見直し)に対する国会の附帯決議(抜粋)

衆議院	➤ 自動車運転業務については長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること
参議院	➤ 時間外労働時間の上限規制が五年間適用猶予となる自動車運転業務等については、その期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を、関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ推し進めること。 ➤ 自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。

## トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

- ▶ 長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行		見直し後
1年の拘束時間	<b>3,516時間</b>	-216時間	原則： <b>3,300時間</b>
1か月の拘束時間	原則： <b>293時間</b> 最大： <b>320時間</b>	-9時間 -10時間	原則： <b>284時間</b> 最大： <b>310時間</b>
1日の休息期間	<b>継続8時間</b>		<b>継続11時間を基本とし、9時間下限</b>

※ 1年の拘束時間が**3,400時間**を超えない範囲で**年6回**まで

※ **284時間**を超える月が3か月を超えて連続しないこと。  
 ※ 月の時間外・休日労働が**100時間**未満となるよう努める。

※ **長距離・泊付きの運行**の場合は、**運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。**

【その他】

- ▶ 連続運転時間：「運転の中断」は「原則休憩」とする。SA・PA等に駐車できない等、やむを得ない場合は30分延長可。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合には、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、規制を適正化
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、緊急に運転者の労働条件を改善

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る荷主の配慮義務や、国土交通大臣による荷主への働きかけの規定を新設

### 4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標として「標準的な運賃」の制度を導入

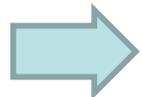
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

## 基本的な策定方針

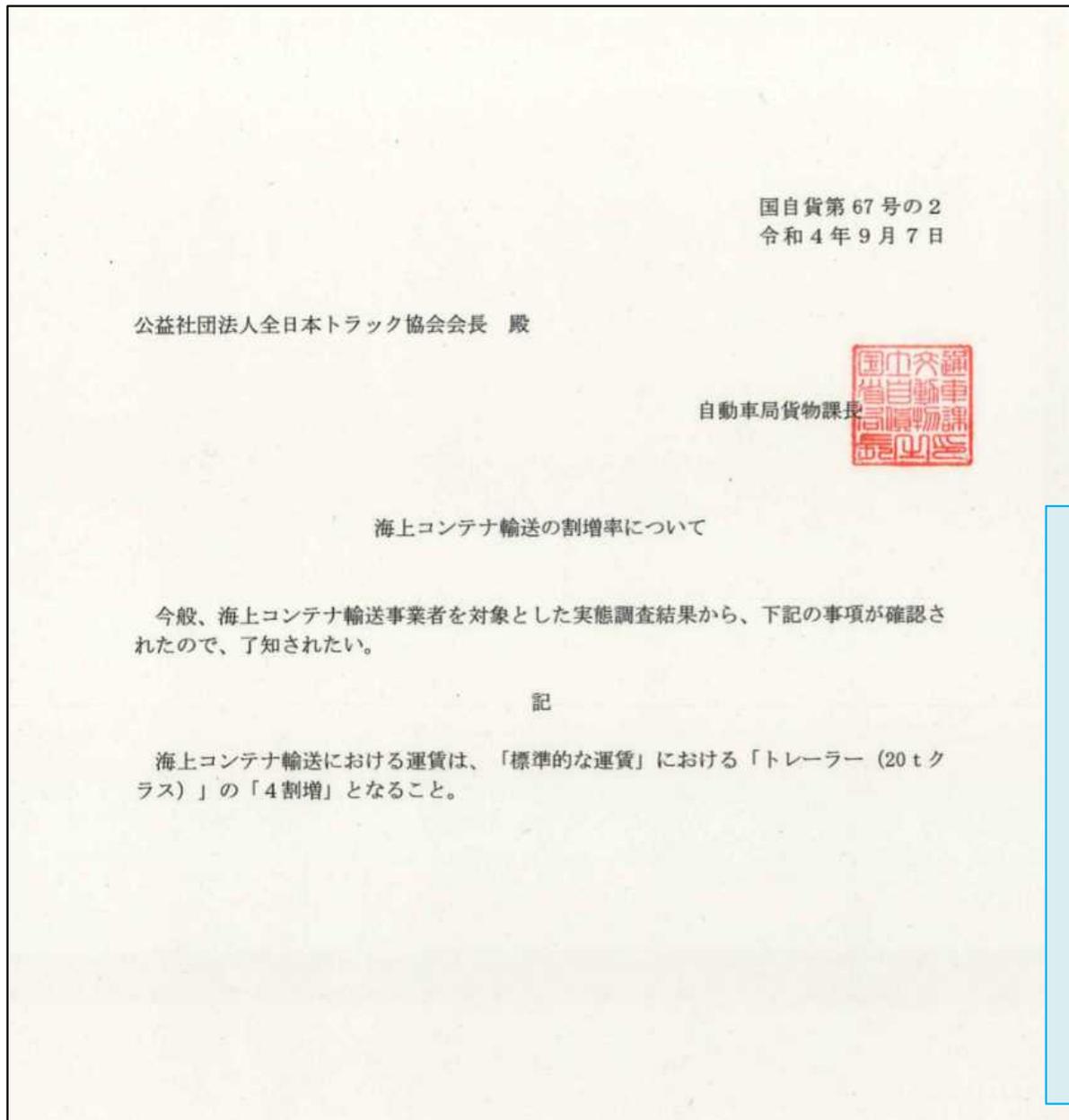
- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

## 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



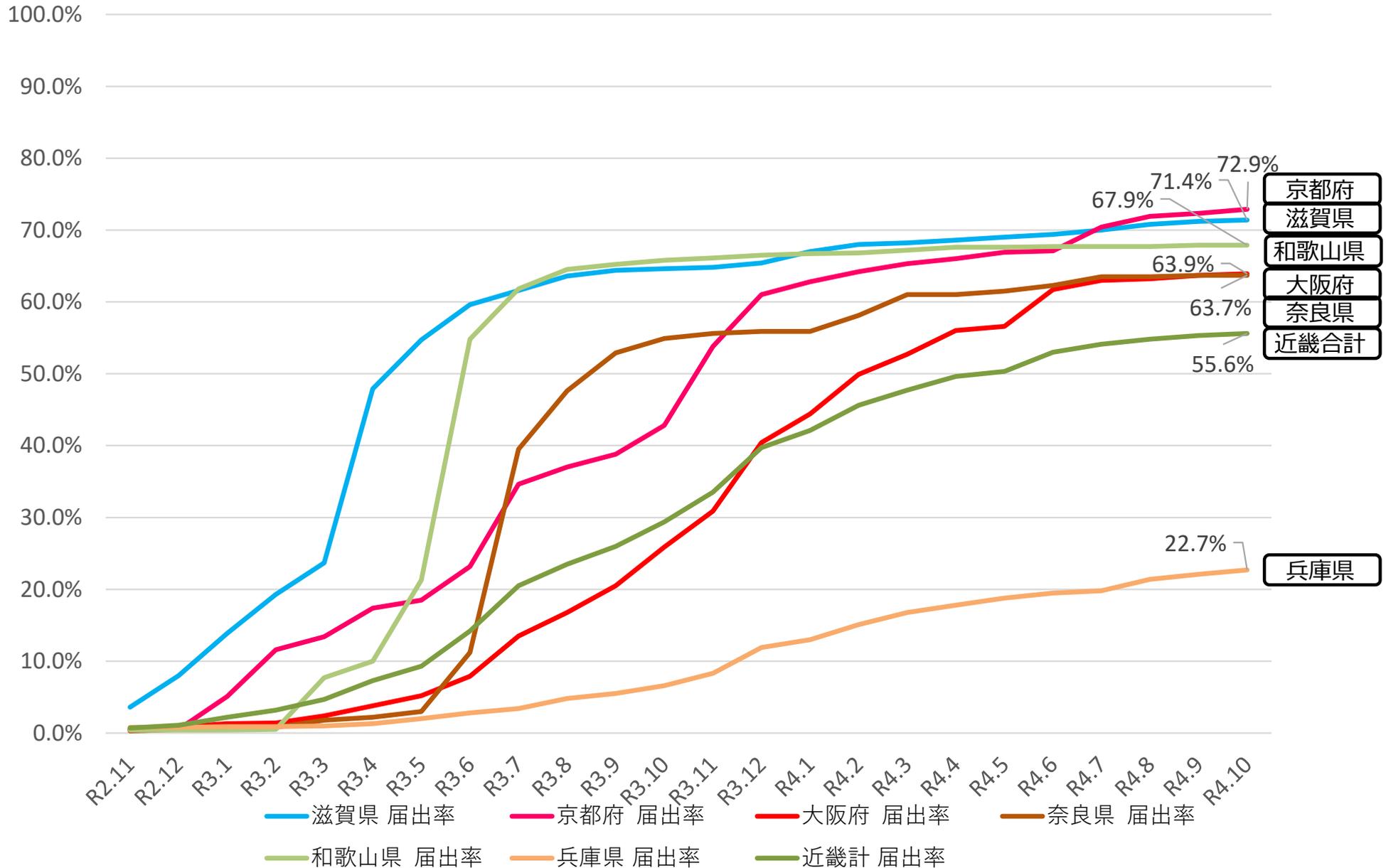
今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要



## 【通達発出の経緯】

- ・ 令和 2 年 4 月に告示された「標準的な運賃」では、特殊車両割増しとしては「冷蔵・冷凍車」の割増率（2割増し）を設定しているのみであった。
- ・ 今般、全日本トラック協会海上コンテナ部会より、海上コンテナ輸送の割増率の明示について要望があったため、本省貨物課にて調査したところ、海上コンテナ輸送の運賃は**4割増し**が妥当であるとの結果が出たため、本件課長通達を発出。
- ・ ただし、海上コンテナ輸送を 4割増しとする本件課長通達は、運輸審議会を経て公示されたものではなく、あくまでも参考値としての取扱い。

## 「標準的な運賃」届出率



## 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(2021年12月27日)

(出席者)

○閣僚等:総理大臣、新しい資本主義担当大臣、  
国土交通大臣ほか関係閣僚、公正取引委員会委  
員長

○経済団体:日本経済団体連合会会長、経済同友  
会代表幹事、日本商工会議所会頭、全国商工会連  
合会会長、全国中小企業団体中央会会長

○事業者団体:**全日本トラック協会会長**、日本建設  
業連合会会長ほか

(食品産業センター、情報サービス産業協会、全国  
警備業協会、電子情報技術産業協会、日本印刷産  
業連合会、日本化学工業協会、日本金型工業会、  
日本建材・住宅設備産業協会、日本航空宇宙工業  
会、日本広告業協会、日本産業機械工業会、日本  
自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本スー  
パーマーケット協会、日本製紙連合会、日本繊維産  
業連盟、日本鋳造協会、日本鉄鋼連盟、日本動画  
協会、日本フランチャイズチェーン協会)



## 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(概要)

- 令和3年12月27日、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」が取りまとめられた。
- 中小企業等が賃上げの原資を確保するため、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、政府一体的な転嫁対策に取り組む。

### <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・事業所管省庁）

- ・関係省庁からの情報提供や要請、違反行為を行っている疑いのある親事業者に関する情報を提供できるHPの設置（「違反行為情報提供フォーム」）を通じて、情報提供を受け付けする。来年6月までに報告書を取りまとめ、公表する。法違反が多く認められる業種は、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁が連名で、事業者団体に対して、傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請を行う。
- ・公正取引委員会、中小企業庁は、転嫁拒否が疑われる事案が発生していると思込まれる業種について、重点立入業種として、毎年3業種ずつ対象を定めて立入調査を行う。

#### ②独占禁止法の執行強化（公正取引委員会）

- ・下請代金法の適用対象とならない取引についても、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を取引価格に反映しない取引は、独占禁止法の「優越的地位の濫用」に該当するおそれがあることを明確化し、周知徹底する。
- ・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施（「買ったたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供等を踏まえて選定）。調査結果を取りまとめ、公表する。また、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

#### ③下請代金法の執行強化（公正取引委員会・中小企業庁）

- ・労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引は、下請代金法上の「買ったたき」に該当するおそれがあることを明確化する。
- ・親事業者への立入調査の件数を増やすなど、取締りを強化するとともに、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で改善報告書の提出を求める。

■ 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し、賃金引上げの環境を整備するための「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」(令和3年12月公表)に基づき、公正取引委員会は、下請法の運用基準を改正し、下請法上の買ったたきに該当するものとして以下の取引を追加(令和4年1月措置)。また、以下の取引が独占禁止法上の優越的地位の濫用に該当するおそれがあることを明確化するため、ウェブサイトに掲載の「よくある質問コーナー(独占禁止法)」を更新(令和4年2月措置)。

▼「買ったたき」「優越的地位の濫用」に該当するおそれがある取引

- ・ 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、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。

■ ①転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査、②重点的な立入調査、③法違反が多く認められる業種における法遵守状況の自主点検を要請するなど、価格転嫁対策の重点対応を実施し、令和4年12月を目途にとりまとめるとともに、今後、その結果を踏まえ、転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案又は過去に繰り返し行っている事案について、独占禁止法に基づき企業名を公表する。

■ また、独占禁止法や下請法に違反する事案については、命令、警告、勧告など(これらの措置は企業名公表)、これまで以上に厳正な執行を行う。

○独占禁止法第43条

公正取引委員会は、この法律の適正な運用を図るため、事業者の秘密を除いて、必要な事項を一般に公表することができる。

## 中小企業庁による調査実施概要

- エネルギー価格や原材料費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため、**令和3年9月に引き続き、令和4年3月も「価格交渉促進月間」として設定**し、広報や講習会、業界への働きかけ等を実施。
- 上記取組の成果を確認するため、アンケート及び下請Gメンによるフォローアップ調査を実施。

### ①アンケート調査

#### ○調査対象

中小企業等に、親事業者（最大3社分）との価格交渉や価格転嫁に関するアンケートの回答を依頼。業種毎の調査票の配布先は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

- 配布先の企業数 150,000社
- 調査期間 5月11日～6月17日
- 回答企業数 13,078社（※回答から抽出される発注側企業数は延べ25,575社）
- 回収率 8.7%（※回答企業数/配布先の企業数）

### ②下請Gメンによるヒアリング調査

#### ○調査対象

地域特性や業種バランスに配慮し、過去ヒアリングを実施した事業者等から対象先を選定。

過去のヒアリングにおいて、慣習等によりコストが取引価格に反映できていない状況や発注企業との間で十分な価格交渉が行われていない状況等がみられた事業者を優先して選定。

- 調査期間 令和4年4月18日～4月28日
- 調査方法 電話調査
- ヒアリング件数 約1560社

## 価格交渉の協議状況

順位	業種
1位	繊維
2位	鉱業・採石・砂利採取
3位	機械製造
4位	化学
5位	建材・住宅設備
6位	電機・情報通信機器
7位	卸売
8位	金属
9位	食品製造
10位	紙・紙加工
11位	印刷
12位	建設
13位	製薬
14位	情報サービス・ソフトウェア
15位	飲食サービス
16位	石油製品・石炭製品製造
17位	自動車・自動車部品
18位	造船
19位	小売
20位	電気・ガス・熱供給・水道
21位	通信
22位	不動産・物品賃貸
23位	広告
24位	放送コンテンツ
25位	廃棄物処理
26位	トラック運送
27位	金融・保険

## コスト上昇分の価格転嫁状況【コスト全般】

順位	業種
1位	化学
2位	機械製造
3位	金属
4位	食品製造
5位	電機・情報通信機器
6位	建材・住宅設備
7位	紙・紙加工
8位	卸売
9位	石油製品・石炭製品製造
10位	造船
11位	飲食サービス
12位	建設
13位	繊維
14位	印刷
15位	小売
16位	広告
17位	自動車・自動車部品
18位	製薬
19位	情報サービス・ソフトウェア
20位	鉱業・採石・砂利採取
21位	電気・ガス・熱供給・水道
22位	不動産・物品賃貸
23位	金融・保険
24位	放送コンテンツ
25位	廃棄物処理
26位	通信
27位	トラック運送

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。

※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

## コスト上昇分の価格転嫁状況【コスト要素別】

### 【労務費】

順位	業種
1位	化学
2位	建設
3位	情報サービス・ソフトウェア
4位	食品製造
5位	石油製品・石炭製品製造
6位	金属
7位	建材・住宅設備
8位	機械製造
9位	広告
10位	卸売
11位	紙・紙加工
12位	放送コンテンツ
13位	電機・情報通信機器
14位	小売
15位	鉱業・採石・砂利採取
16位	電気・ガス・熱供給・水道
17位	繊維
18位	廃棄物処理
19位	不動産・物品賃貸
20位	印刷
21位	飲食サービス
22位	造船
23位	製薬
24位	金融・保険
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

### 【原材料費】

順位	業種
1位	化学
2位	機械製造
3位	金属
4位	自動車・自動車部品
5位	電機・情報通信機器
6位	食品製造
7位	石油製品・石炭製品製造
8位	紙・紙加工
9位	広告
10位	建材・住宅設備
11位	卸売
12位	繊維
13位	飲食サービス
14位	印刷
15位	造船
16位	建設
17位	小売
18位	鉱業・採石・砂利採取
19位	電気・ガス・熱供給・水道
20位	不動産・物品賃貸
21位	金融・保険
22位	製薬
23位	情報サービス・ソフトウェア
24位	廃棄物処理
25位	通信
26位	放送コンテンツ
27位	トラック運送

### 【エネルギーコスト】

順位	業種
1位	化学
2位	石油製品・石炭製品製造
3位	建設
4位	金属
5位	食品製造
6位	卸売
7位	広告
8位	建材・住宅設備
9位	鉱業・採石・砂利採取
10位	機械製造
11位	紙・紙加工
12位	電機・情報通信機器
13位	繊維
14位	小売
15位	製薬
16位	造船
17位	不動産・物品賃貸
18位	電気・ガス・熱供給・水道
19位	印刷
20位	飲食サービス
21位	廃棄物処理
22位	情報サービス・ソフトウェア
23位	金融・保険
24位	放送コンテンツ
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

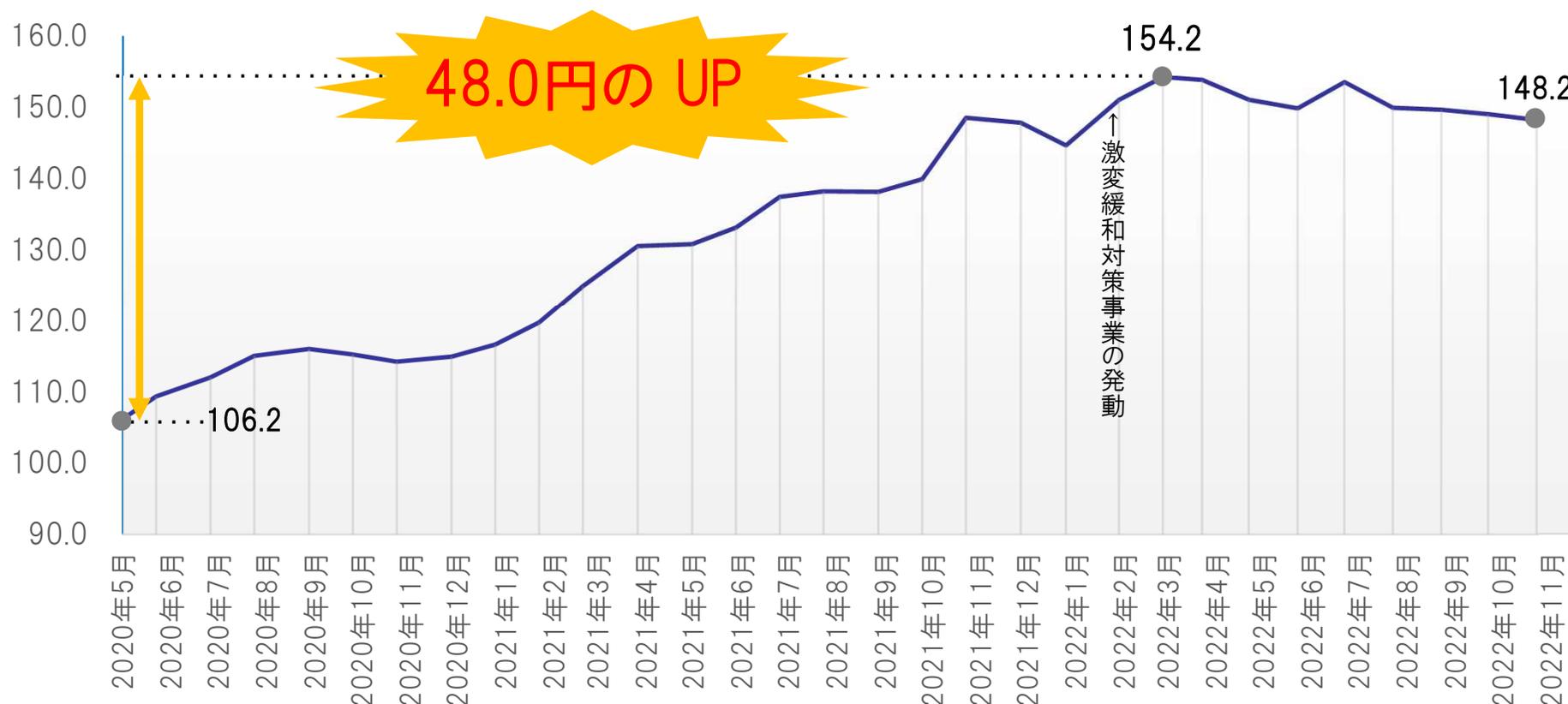
※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。

※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

- 2020年5月からの軽油価格の推移をたどると、最大で1リットルあたり約50円の上昇(約1.5倍に)。
- 令和4年1月末にガソリン価格が170円を超え、政府は激変緩和対策事業(軽油も対象)を発動。
- 軽油・灯油・重油についても、ガソリンへの支給額と同額を支給。
- 現在、ガソリンの基準価格を168円にするとともに支給上限を35円に拡充(35円超過分は1/2支給)。
- 激変緩和対策事業は値下げを意図するものではないので、軽油価格は高止まりの状態。

軽油価格の推移(店頭現金小売 全国平均価格)



出典:資源エネルギー庁による「石油製品価格調査」を基に近畿運輸局が作成

令和4年10月28日閣議決定

- 令和4年10月28日に、岸田政権発足後2度目となる経済対策が閣議決定された。
- 燃料油価格高騰に対しては令和5年度前半にかけて引き続き激変緩和措置を構じる。

## 第1の柱 物価高騰・賃上げへの取組

財政支出12.2兆円

「燃料油価格の高騰に対しては、本来200円程度に上昇するガソリン価格を170円程度に抑制してきたが、来年度前半にかけて引き続き激変緩和措置を講ずる。具体的には、来年1月以降も、補助上限を緩やかに調整しつつ実施し、その後、来年6月以降、補助を段階的に縮減する一方、高騰リスクへの備えを強化する。」

## 第2の柱 円安を活かした地域の「稼ぐ力」の回復・強化) 財政支出4.8兆円

全国旅行支援、イベント割、観光産業支援、円安を活かした経済構造の強靱化など

## 第3の柱 「新しい資本主義」の加速 財政支出6.7兆円

労働市場改革、構造的な賃上げの実現、成長分野への大胆な投資など

## 第4の柱 国民の安全・安心の確保 財政支出10.6兆円

ウズコト下での感染症対応強化、国土強靱化、こどもの安全・安心の確保など

## 第5の柱 今後への備え 財政支出4.7兆円

「新型コロナウイルス感染症及び原油価格・物価高騰対策予備費の増額」など

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止とともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し地方創生を図るため、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策(令和2年4月7日閣議決定(4月20日変更))」、「新型コロナウイルス感染症総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)」、「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策(令和3年11月19日閣議決定)」及び「コロナ禍における「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」(令和4年4月26日原油価格・物価高騰等に関する関係閣僚会議決定)」への対応として、地方公共団体が地域の実情に応じ、きめ細やかに必要な事業を実施できるよう、内閣府によって**新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金**を措置

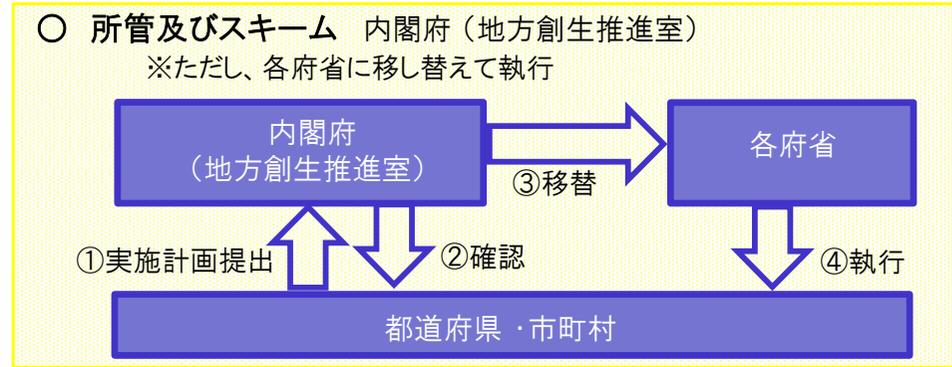
○ **予算額**  
 令和2・3年度：補正予算 11.3兆円 予備費 3.9兆円  
 令和4年度：予備費 1.2兆円  
**< 総額 16.4兆円 >**

○ **交付対象者・交付方法**  
 地方公共団体(全都道府県・全市区町村)が作成する実施計画に記載された事業に対し、交付限度額を上限として交付

○ **交付対象事業**  
 感染拡大の防止及び感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活の支援等を通じた地方創生に資する事業であって、以下のいずれかに該当するもの

- ・緊急経済対策(令和2年4月7日閣議決定)に掲げられた4つの柱に含まれる事業
  - ①感染拡大防止策と医療提供体制の整備及び治療薬の開発、②雇用の維持と事業の継続
  - ③次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復、④強靱な経済構造の構築
- ・総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)に掲げられた新型コロナの拡大防止策及びポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現の2つの柱に含まれる事業
- ・令和3年経済対策(令和3年11月19日閣議決定)に掲げられた3つの柱に含まれる事業
  - ①新型コロナの感染拡大防止、②「ウィズコロナ」下での社会経済活動の再開と次なる危機への備え、③未来社会を切り拓く「新しい資本主義」の起動
- ・令和4年経済対策(令和4年4月26日関係閣僚会議決定)に掲げられた4つの柱に含まれる事業
  - ①原油価格高騰対策、②エネルギー・原材料・食料等安定供給対策、③新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等、④コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援

○ **電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金の創設**  
 エネルギー・食料品価格等の物価高騰の影響を受けた生活者や事業者に対し、地域の実情に合わせて必要な支援をきめ細やかに実施する自治体の取組により重点的・効果的に活用される仕組みへと見直しを図りつつ、対策を一層強化



【出典】内閣府HP 地方創生推進室 R4.9.20時点資料を基に作成

- ・全国では、トラック事業者が利用可能な地方創生臨時交付金を活用した支援措置が39都道府県325市区町村において創設された。
- ・一方で、近畿管内では、トラック事業者が利用可能な支援措置が5府県25市町において創設された。
- ・管内の支援事業は、中小事業者への燃料高騰対策事業が主流であるが、中にはエコタイヤ導入促進事業（大阪府、兵庫県）もある。  
（いずれも国土交通省にて確認できたものに限る。）

## 主な支援措置

### トラック事業者への経営支援

大阪府

- 【概要】長引く燃料費高騰の影響を大きく受ける一方で、価格転嫁が進んでいない府内トラック事業者の経営を下支えするため支援金を支給
- 【対象者】大阪府内の営業所に登録されている車両を有する一般（特定）貨物の事業者  
（ただし資本金10億円未満の中小法人、従業員数2,000人以下の個人事業主）
- 【補助額】小型・普通・特種（霊柩含む）の貨物自動車：7千円/台
- 【予算】770,000千円

### 道路運送事業者原油価格高騰対策事業

京都府

- 【概要】原油価格高騰の影響を受ける府内の道路運送事業者に対し、事業継続を支援するために燃料費の一部を支給
- 【対象者】京都府内に営業所及び事業の用に供する車両（被けん引車を除く。）を有し、事業を営む中小企業者（①資本金3億円以下、②常時使用する従業員数が300人以下、のいずれかを満たす者）であること
- 【補助額】トラック（軽貨物：3千円/台、軽貨物以外：11千円/台） 【参考】旅客（貸切バス11千円/台、タクシー：10千円/台）\*乗合は別建て補助枠
- 【予算】600,000千円

### 燃油価格高騰に対する公共交通等事業者への支援

兵庫県

- 【概要】公共交通等事業者に対し燃油価格高騰に対する一時支援金を支給
- 【対象者】公共交通事業者等（トラック、乗合バス、地域鉄道、生活航路、タクシー）
- 【補助額】トラック：7千円/台（県内に営業所を有する一般貨物の事業者。ただし資本金10億円以上の者（資本金の定めがない場合は常時使用する従業員数が2,000人を超える者）を除く。また、被牽引車、霊柩、一廃、特定貨物は対象外）  
【参考】乗合バス：7千円/台、タクシー：4千円/台、地域鉄道：24千円/両、生活航路：64千円/隻
- 【予算】350,000千円

### 燃料価格高騰対策事業

奈良県

- 【概要】原油価格高騰による負担軽減を図る補助
- 【対象者】県内に営業所を有する一般貨物及び特定貨物自動車運送事業者（ただし中小企業基本法第2条第1項に規定する中小企業者、個人に限る）
- 【補助額】普通車：50千円/台、小型車：20千円/台（軽自動車、被けん引車は対象外）
- 【予算】520,000千円

その他、大阪府茨木市、京都府京丹後市等において、運送事業者に焦点を当てた支援措置を創設

## ＜取組みの深度化＞

「標準的な運賃」の浸透や燃料サーチャージの導入をさらに推し進めるために、以下の取組みを実施する。

- ① 荷主に対するポイントを絞った効果的な周知
- ② 運賃交渉に臨むトラック事業者の態勢づくり

### (1)トラック運送事業者、荷主あてアンケートを実施

「標準的な運賃」の収受状況や昨今の燃料高騰に関するトラック運送事業者の業態別やエリア別等の実態把握と課題抽出を行うことにより、よりきめ細やかな周知についての取組み方針を決定

### (2)運賃交渉に活用するパンフレットを作成

協会の会員事業者に一定部数を配付し(協会HPで増刷可能)、荷主と運賃交渉するための交渉材料として活用

## (1) アンケートの実施

- ① 令和4年4月末までに印刷物の内容を確定 (近畿運輸局、各府県労働局連名による要請書も含む)



- ② 令和4年6月6日付けで荷主企業等に、要請書を添付した上で(1)、(2)を送付し、トラック協会の傘下会員事業者に(1)、(2)を送付

- ③ アンケートを回収して実態を把握・分析することで、より効果的な周知方法を模索(トラック協議会で活用)

## (2) パンフレットの作成



- ③ 荷主との運賃交渉に活用

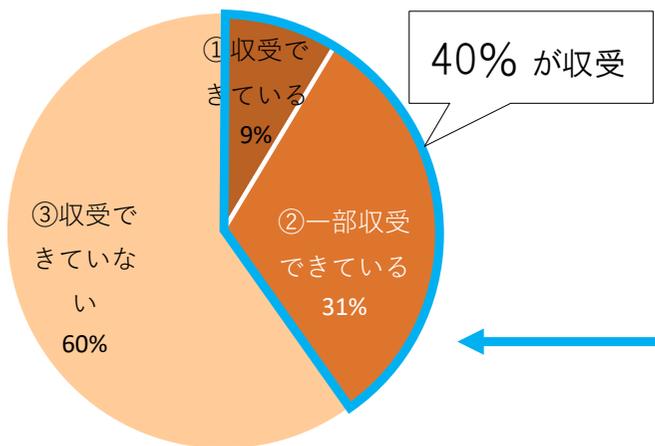
「標準的な運賃」、燃料サーチャージにおける届出・交渉状況と収受状況についてのトラック事業者の回答を、クロス集計して分析したところ、**「交渉していない」よりも「交渉した」場合の方が、その後の収受に一定の成果が上がっている状況。**

## 1. 「標準的な運賃」の回答をクロス集計

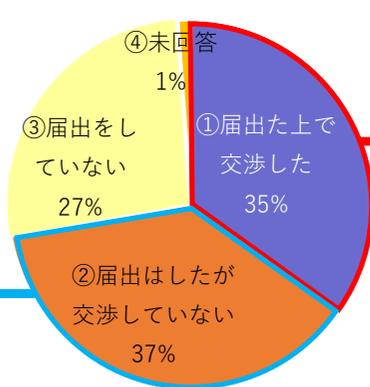
Q1.「標準的な運賃」を届出し、それを基に荷主に対して交渉しましたか。

Q2.「標準的な運賃」を収受できていますか。

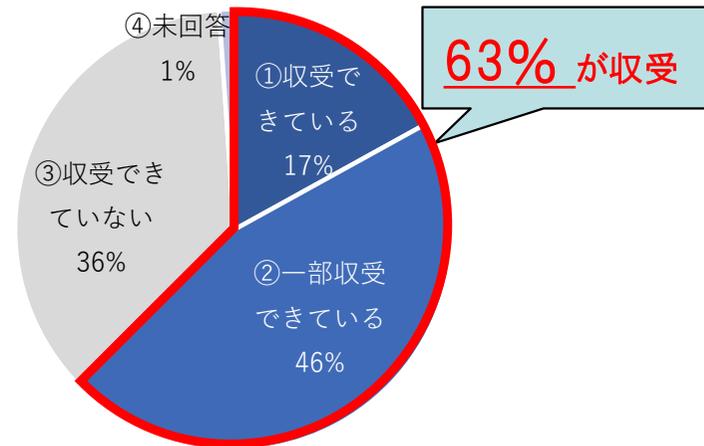
Q1 **未交渉** × Q2 収受状況



Q1 届出・交渉状況



Q1 **交渉済** × Q2 収受状況

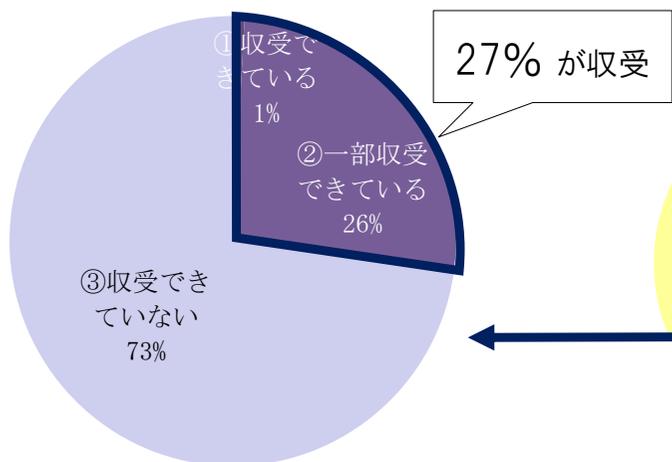


## 2. 燃料サーチャージの回答をクロス集計

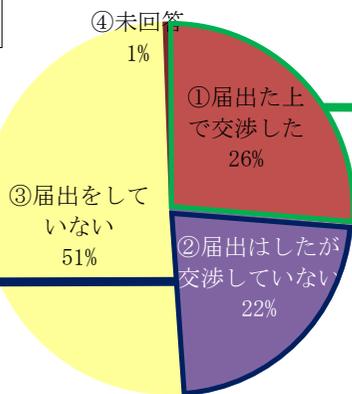
Q3.燃料サーチャージを届出し、荷主に対し交渉しましたか。

Q4.燃料サーチャージを収受できていますか。

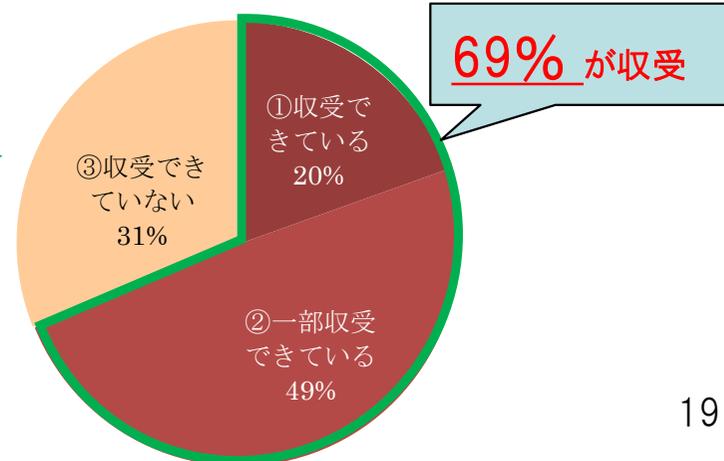
Q3 **未交渉** × Q4 収受状況



Q3 届出・交渉状況



Q3 **交渉済** × Q4 収受状況



## 国土交通省

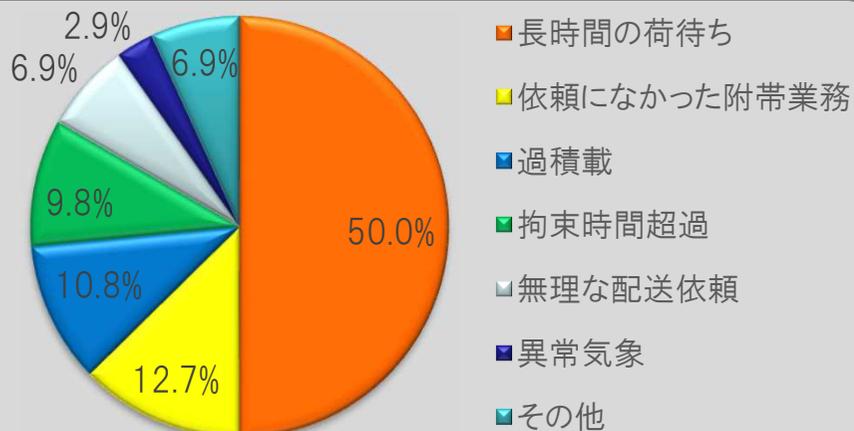
### 意見等の募集窓口

長時間の荷待ち、契約にない附帯業務の強要など違反原因行為を行っているおそれのある荷主情報を収集



情報のあった荷主に対して、改正貨物自動車運送事業法による働きかけ、要請、勧告・公表を実施するとともに、独占禁止法違反の疑いがある場合には、公正取引委員会に通知

### 荷主起因の違反原因行為の割合



### 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	1
働きかけ	64

※令和4年9月30日現在

## 公正取引委員会

### 違反行為情報提供フォーム

下請事業者(匿名)から、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収集



転嫁円滑化施策パッケージに基づく独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査や、下請法上の定期調査における対象業種の選定、調査票の送付先の選定などに活用

### 「買ったたき」の例



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には回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置いている。  
 ※下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準 第45(2)(エ)

○ 「要請」日時 ～令和4年8月 （「働きかけ」日時～令和3年1月）

○ 場 所 ～中部運輸局管内 ○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～ 「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

（令和2年8月、令和3年1月の申告内容）

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、休息8時間が取れない。
  - ～ 令和3年1月、「働きかけ」を実施
  - ～ 発荷主側が対策として、納品先からの注文締切時間を早め、納品日前日の午前中に出荷指示、積込をする体制の徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

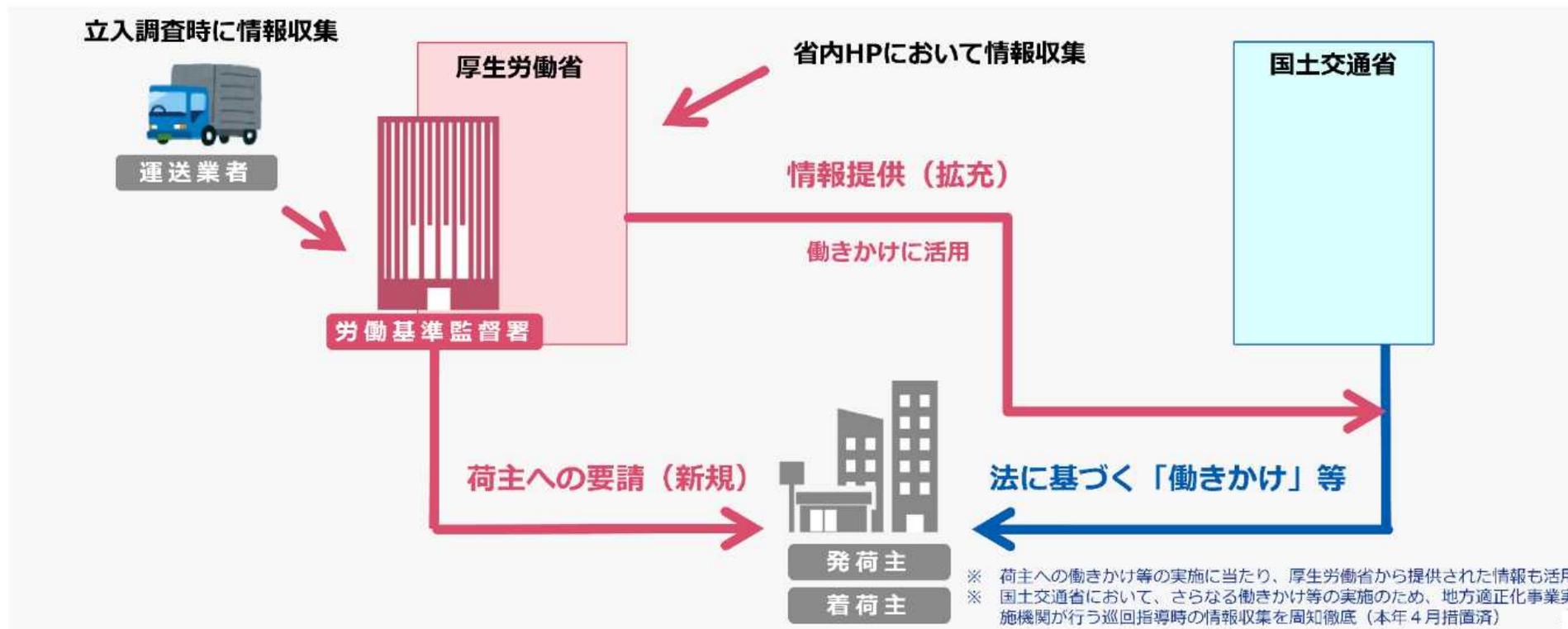
- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。
  - ～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認
  - ～ 令和4年8月、「要請」を実施

○発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「入構時間の指定」など）に速やかに着手

## 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

### 労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
 （要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。  
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**



## (参考) トラック相談センター リーフレット

トラック運送事業者のみなさまへ 発着荷主のみなさまへ

### トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料で受け付けます。

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたらいいの？

荷主の立場でできる改善は？

ドライバーの運転時間に限度があったの？

荷待ち時間の削減を、どう進めればいいのか？

**こんな困りごとなど、ご相談ください！**

相談  
無料

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター  
 ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから  
 ご利用時間：9：00～17：00、休日・土日祝、12/29～1/3  
 ☎ 東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

ご相談方法は……

**ご相談方法①**

**ポータルサイト  
相談専用ページから**

役立つサポート情報も！

**ご相談方法②**

**フリーダイヤル**  
東日本 0120-763-420  
通話料無料！ 西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休室）  
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい!

**オンライン相談**

オンラインによる  
ご相談

詳しいご相談を職場からお気軽に！

**コンサルタントの訪問**

労務管理・物流改善の  
専門家が伺います！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ  
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

**ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています**

「仕事を知ってみよう 簡単自己診断」  
問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「サッと解決 よろず相談」  
トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「情報いろいろ宝箱」  
トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・写真で見るトラック運転者の仕事」「トラック運転者の生の声」  
さまざまな角度から、トラック運転者の仕事について、取りまとめた資料集

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.mhiw.go.jp/>  
 トラックポータル