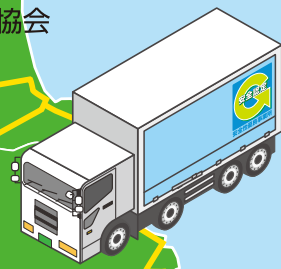


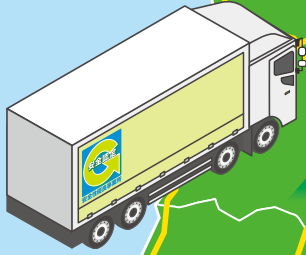
会員向け  
企業の  
皆さまへ

(公社)青森県トラック協会



(公社)秋田県トラック協会

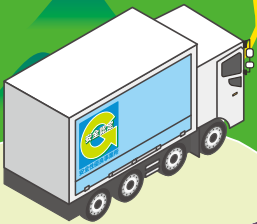
(公社)岩手県トラック協会



(公社)山形県トラック協会

(公社)宮城県トラック協会

(公社)福島県トラック協会



荷主の皆さまに「標準的な運賃」と「燃料サーチャージ」についてご理解を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。

東北トラック協会 (公社)青森県トラック協会 (公社)岩手県トラック協会 (公社)宮城県トラック協会  
(公社)秋田県トラック協会 (公社)山形県トラック協会 (公社)福島県トラック協会  
後援：国土交通省 東北運輸局

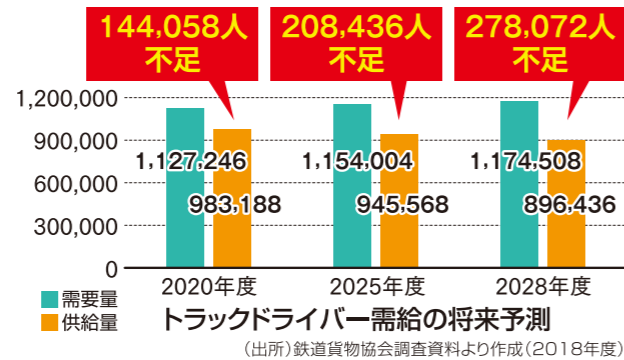


# ドライバーが足りません!!



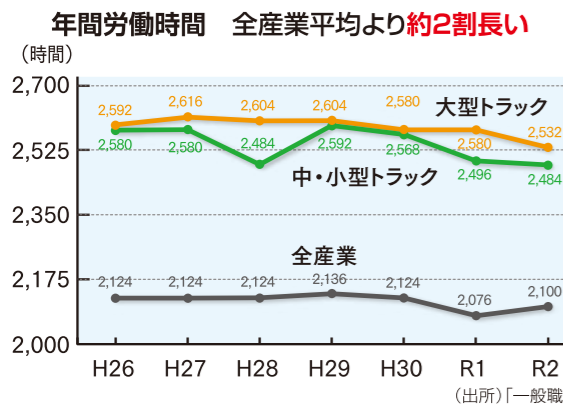
## ドライバー確保に「賃金アップ・労働時間減」が必要なんです!

2028年には  
ドライバーが**28万人**  
不足するとの予測も…

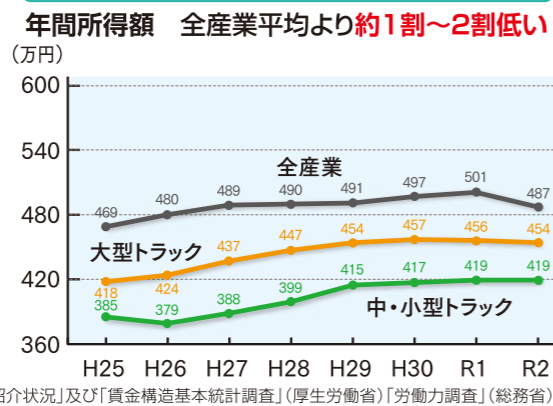


### ドライバー不足の原因は…

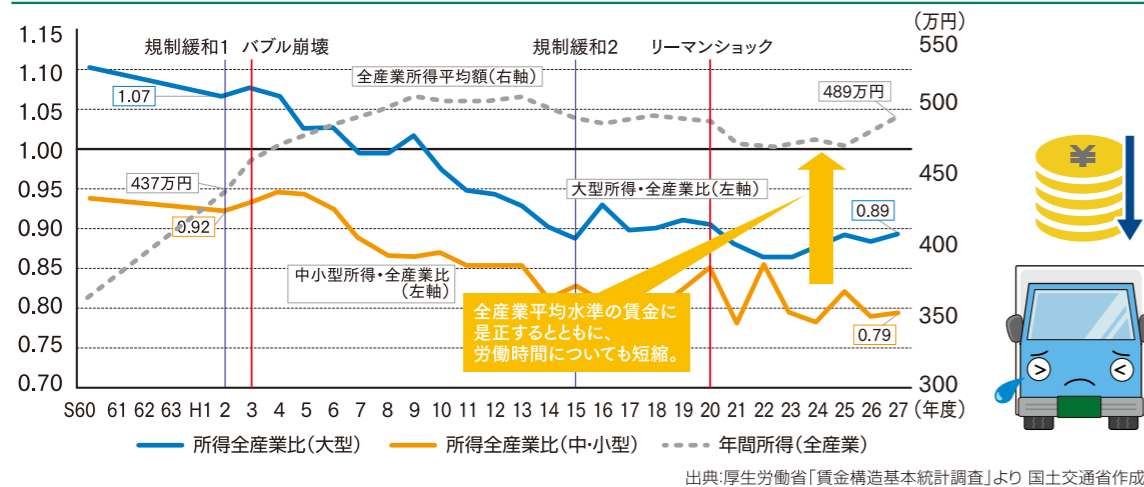
#### 他産業と比べ長時間労働



#### 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。



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

参考

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)
平成29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)

## 「標準的な運賃」をご理解ください!

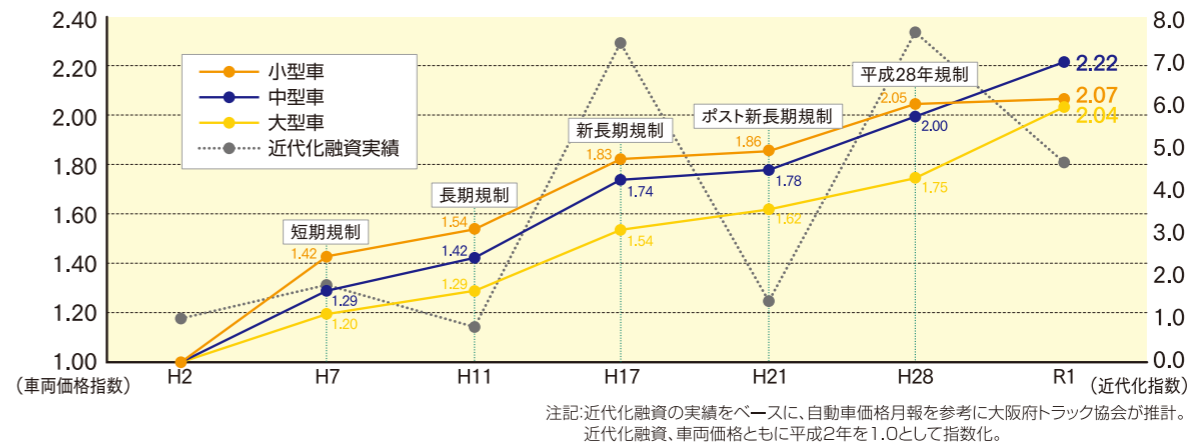
ドライバーの労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持しながら国民生活と経済を支えていくために、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃として「標準的な運賃」が国土交通省より告示されました。

### 「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!!

### 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。



MEMO

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。

④「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継続する最低限の利益率です。

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」への対応が急務です!!!



## 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	● 1日 原則 <b>13時間</b> 以内(最大 <b>16時間</b> 以内(15時間超えは1週間2回以内)) ● 1か月 <b>293時間</b> 以内
休息期間	● 継続 <b>8時間</b> 以上
運転時間	● 2日平均で、1日あたり <b>9時間</b> 以内 ● 2週間平均で、1週間あたり <b>44時間</b> 以内
連続運転時間	● <b>4時間</b> 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。

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!!

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。

## 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

#### 「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。

MEMO

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



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。

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。

※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。

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「買ったとき」に該当するおそれがあります!

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。

MEMO

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。

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。

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。

いわゆる「買ったとき」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。

## 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!

項目	内容
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

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～)

MEMO

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	新たに運転者として採用された者
		約1時間40分	
	適齢診断	4,800円	65歳以上の運転者
		約1時間40分	
義務	特定診断I	9,300円	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
		約2時間	
推奨	特定診断II	29,900円	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
		約5時間	
	一般診断	2,400円	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)
	約1時間20分		
特別診断	10,300円	普通免許以上を持っている者	
	約3時間		
推奨	カウンセリング付き定期診断	4,800円	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)
		約1時間40分	



# 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	    <small>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)</small>
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<b>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。</b></p> <p style="text-align: center;"><b>運賃(運送の役務の対価)</b></p> <p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;"><b>料金(積込・取卸料、附帯業務料)</b> <b>実費(高速道路利用料、フェリー利用料等)</b></p>
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 <b>別建て運賃</b> として設定する制度のことで、標準的な運賃では、軽油の基準価格を <b>100円/ℓ</b> 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「<b>運賃料金適用方</b>」として定めます。</p> <p><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</p> <p><b>割引</b> 長期契約、往復割引</p> <p><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)</p>

**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。

**大型車・県庁所在地～東京の場合**

平成元年と現行の料金水準を比較

青森市：771km 3,809円up  
 盛岡市：558km 2,757円up  
 仙台市：373km 1,843円up  
 秋田市：596km 2,944円up  
 山形市：382km 1,887円up  
 福島市：290km 1,433円up

コストアップはいずれも片道(距離数は全国貨物自動車営業キロ程図を参照)

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 東北運輸局

(単位:円)

キロ程	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)
10km		11,980	13,970	18,050	22,600
20km		13,470	15,740	20,470	25,760
30km		14,960	17,500	22,880	28,920
40km		16,460	19,270	25,300	32,080
50km		17,950	21,030	27,720	35,240
60km		19,450	22,800	30,130	38,400
70km		20,940	24,560	32,550	41,560
80km		22,430	26,330	34,970	44,720
90km		23,930	28,090	37,390	47,870
100km		25,420	29,860	39,800	51,030
110km		26,910	31,590	42,140	54,080
120km		28,400	33,330	44,480	57,120
130km		29,880	35,060	46,810	60,170
140km		31,370	36,800	49,150	63,210
150km		32,860	38,530	51,490	66,260
160km		34,350	40,270	53,820	69,300
170km		35,840	42,010	56,160	72,350
180km		37,320	43,740	58,500	75,390
190km		38,810	45,480	60,830	78,440
200km		40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて500kmまで20kmを増すごとに加算する金額		2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額		7,410	8,590	11,500	14,970

**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8月の平均軽油価格はローリー買いが1ℓあたり109.1円で50.3円アップ、スタンド買いで1ℓあたり119.7円で53.9円アップになります。これだけでも、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。

※軽油価格はすべて全ト協調べ



# 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

# 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



## ■ 標準的な運賃の告示内容

### II. 時間制運賃表 東北運輸局

(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	29,970	36,050	47,170	59,670
	4時間制 基礎走行キロ：小型車は50km 小型車以外のもの60km	17,980	21,630	28,300	35,800
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>	2,720	2,850	3,050	3,600

### 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	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)
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

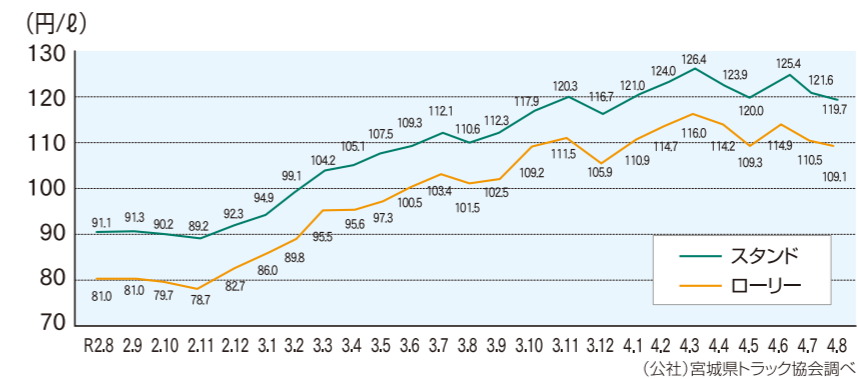
別に定めるところにより収受

### 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。

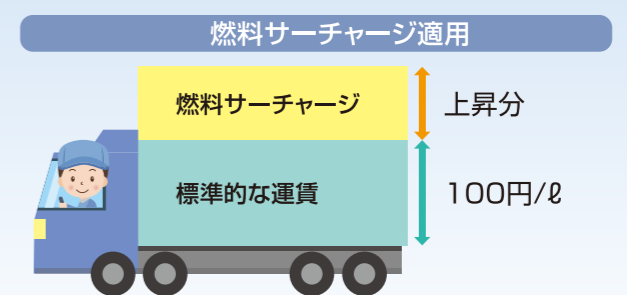
軽油購入価格推移表(平均値)



## 「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。

### 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」 東北運輸局 距離別運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離：380km(仙台～東京間) <標準的な運賃 104,570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

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\ = 380(\text{km}) \div 3.7(\text{km/ℓ}) \times 27.5(\text{円/ℓ}) = 2,824\text{円} (\text{標準的な運賃の約}2.7\%)$$

MEMO

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、距離別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  
トレーラー 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。

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2.7%の値引きをしていることになってしまうので、粘りづよく交渉を行ってください。



★ **適正な運賃** を収受し、  
 ★ **持続的な経営** ができるよう、  
**運賃交渉** に取り組んで行きましょう!!



**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
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2517
	秋田運輸支局	輸送・監査部門	018-863-5811
	山形運輸支局	輸送・監査部門	023-686-4711
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0345