

岡労発基0513第11号
岡運輸第92号
岡ト協第19号
令和6年5月29日

岡山県経営者協会 会長 野崎 泰彦 殿

トラック輸送における取引環境・
労働時間改善岡山県地方協議会
(事務局)

岡山労働局長 森實 久美子

中国運輸局岡山運輸支局長 今岡 俊之

一般社団法人 岡山県トラック協会会長 遠藤 俊夫

トラック事業者の健全な事業運営に向けた運賃及び契約条件の交渉に対する
御理解と御協力をお願いについて

平素より格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、物流は国民生活・経済を支える社会インフラであり、岡山県においては地理的つながりから物流結節点としても重要な役割を担っているところですが、運送業の有効求人倍率は他業種に比べ高く、年齢構成も全産業平均に比べ高齢層が厚く、若年層は薄いという問題があり、物流の持続的成長を図ることが喫緊の課題となっております。

長時間労働解消など労働環境の改善を図ることにより、物流産業を魅力ある職場とするため、令和6年4月からトラック運転者の時間外労働の上限規制及び改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）の適用が開始されたところです。

一方で、何も対策を講じなければ2030年度には輸送力が34%不足すると推計されております。

こうした問題は「物流2024年問題」と呼ばれ、政府は問題の解決に向け緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策として、令和5年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定し、同年10月には、可能な政策の前倒しを図るべく「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめました。昨今の物価高騰に伴いトラック事業者の運送コストが高まっていることを踏まえ、パッケージでは、商慣行の見直しとして荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として創設された「標準的な運賃(令和2年4月24日告示)」及び、実運送事業者に正当な対価が支払われるよう「標準運送約款」について、見直しが行われ、本

年3月22日に告示されたところです。

輸送力不足の解決に向けては、トラック運転者の確保が必要不可欠ですが、現在、トラック運転者の労働時間は全産業平均に比べ約2割長く、年間賃金は全産業平均に比べ5%～15%低い状況です。さらに、時間外労働の上限規制に伴い、トラック運転者の労働時間が減少することで、年間賃金の更なる低下が懸念されています。そこでトラック運転者に対する賃金単価の引上げ等、処遇の改善を実現するためには、トラック事業者が労務費等を運賃に転嫁した適正運賃を収受することが肝要です。

荷主等とトラック事業者が協議を行い、適正なコストに基づき運賃を決定する必要があることを踏まえ、トラック事業者から運賃交渉の申出があった場合には、積極的に応じていただくよう傘下会員への周知をお願い申し上げます。

加えて、下記【参考】を御活用いただき、トラック事業者が改正された改善基準告示を遵守できるよう、無理のない運送依頼を行っていただくこと、長時間の荷待ち及び契約のない附帯業務を発生させないこと等についても一層の御理解をいただきたく、併せて周知をお願い申し上げます。

【参考】 関係各省の取組・施策等

- ・我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/index.html

- ・持続可能な物流の実現に向けた検討会

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/index.html

- ・標準的な運賃の告示

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000213.html

- ・新たなトラックの標準的運賃を告示しました

～運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算～

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000294.html

- ・「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

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

- ・適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト [はたらきかたススめ](https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/)

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

- ・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

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