

【例】適正な運賃①

令和 年 月 日

〇〇〇〇株式会社 殿

一般社団法人群馬県トラック協会
会長 武井 宏

●●運送株式会社
代表取締役 〇〇〇〇

適正取引の推進及び適正運賃へのご理解とご協力のお願について

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、トラック運送業界に対し格別のご理解、ご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は国内物流の基幹的役割を果たしており、国民生活及び社会経済活動を支えるライフラインとして必要不可欠な基幹産業ですが、トラック運送事業を取り巻く環境は、安全対策や環境問題に対応した車両購入関連コストの増加、燃料価格や資材価格の高騰などにより、極めて厳しい状況にあります。運送事業者においても、コスト削減のための徹底した省エネ活動や合理化など必死の努力により、この厳しい経営環境に対応しているところ です。

一方で、少子高齢化や他産業と比較して長時間労働かつ低賃金による慢性的な運転者不足など人材確保が非常に厳しい状況の中で、令和6年4月から施行されたトラック運転者等に対する時間外労働の上限規制の適用は、我々運送業界にとって大きな変革となり、多くの事業者が労働時間短縮による稼働時間の減少、輸送力低下が発生している状況にあります。

このような状況を改善するには、より一層の人材確保が必要であり、そのためには低賃金の労働条件改善を進めることが不可欠です。国土交通省では価格転嫁・取引適正化の取り組みとして、平成31年及び令和6年に「標準貨物自動車運送約款」を一部改正するとともに、令和2年に示された「標準的な運賃」に関しても令和6年に改正を行い、新たに“運賃水準の約8%引上げ”、“燃料サーチャージの基準価格120円/1ℓへの引上げ”、“荷待ち・荷役時間が2時間を超えた場合の割増率5割加算”などが見直されています。また、「標準貨物自動車運送約款」の一部改正では、“運送と運送以外の業務を分離した対価の收受”、“有料道路利用料”についての明記も行われています。

然しながら、多くの運送事業者は適正な運賃・料金を收受できておらず、待機時間や契約外の付帯作業等を強いられている現状にあり、労働環境改善や人材確保のためには価格転嫁が必要不可欠です。

荷主の皆様におかれましても、引き続き安全で安定した輸送サービスが提供できるよう、燃料価格、待機時間料・付帯作業料や人件費の上昇、車両購入・整備等に係るコスト増加分等についてご配慮いただくとともに、「標準貨物自動車運送約款」や「標準的な運賃」の主旨、適正な運賃・料金收受のルールについてご理解いただきますようお願い申し上げます。つきましては、トラック運送事業者の深刻な窮状をご勘案いただき、ご理解、ご協力を賜りますよう、何卒よろしくようお願い申し上げます。

謹白

【例】 適正な運賃②

令和 年 月 日

〇〇〇〇株式会社 殿

一般社団法人群馬県トラック協会
会長 武井 宏

●●運送株式会社
代表取締役 〇〇〇〇

適正取引の推進及び適正運賃・運送以外の役務対価の ご理解とご協力をお願いについて

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、トラック運送業界に対し格別のご理解、ご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は国内物流の基幹的役割を果たしており、国民生活及び社会経済活動を支えるライフラインとして必要不可欠な基幹産業ですが、トラック運送事業を取り巻く環境は、安全対策や環境問題に対応した車両購入関連コストの増加、燃料価格や資材価格の高騰などにより、極めて厳しい状況にあります。運送事業者においても、コスト削減のための徹底した省エネ活動や合理化など必死の努力により、この厳しい経営環境に対応しているところです。

一方で、少子高齢化や他産業と比較して長時間労働かつ低賃金による慢性的なドライバー不足など人材確保が非常に厳しい状況の中で、令和6年4月から施行されたトラック運転者等に対する時間外労働の上限規制の適用は、我々運送業界にとって大きな変革となり、既に労働時間短縮による稼働時間の減少、輸送力低下が発生している状況です。

そんな中、多くの運送事業者が発荷主・着荷主等での待機時間や附帯作業等が発生しており、国土交通省が令和6年に実施した“ドライバー実態アンケート調査”でも、一運行における荷待ち・荷役時間は、依然として3時間を超える結果となっています。

国土交通省は、このような状況を改善するため標準貨物自動車運送約款等を改正し、荷主が行うべきこととして、「運送以外の役務として待機時間、積込・取卸、附帯作業を行う場合は“運賃とは別にトラック運送事業者はその対価となる料金を支払う必要がある”」として、「運送と運送以外の業務を分離した対価の収受」について定めています。

また、令和7年4月からは、公正取引委員会においても物流事業者の無償の荷役や荷待ち作業について、荷主・物流事業者間の問題の顕在化として、下請法の改正を行ったところとす。

トラック運送業ではドライバー不足が深刻化する中で、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能を提供するため、ドライバーの長時間労働の是正など働き方改革を進め、コンプライアンスを確保する必要があります。そのためには、賃上げ原資確保の重要な要素である適正な料金収受が必要不可欠です。

荷主の皆様におかれましても、引き続き安全で安定した輸送サービスが提供できるよう、価格転嫁・取引適正化にご配慮いただくとともに、「標準貨物自動車運送約款」や「標準的な運賃」の主旨、適正な運賃・料金収受のルールについてご理解いただきますようお願い申し上げます。

つきましては、トラック運送事業者の深刻な窮状をご勘案いただき、ご理解、ご協力を賜りますよう、何卒よろしくお願い申し上げます。

謹白

【例】労働時間削減

令和7年 月 日

〇〇〇〇 株式会社
代表取締役 〇〇〇〇 殿

一般社団法人群馬県トラック協会
会長 武井 宏

●●運送 株式会社
代表取締役 〇〇 〇〇

トラック運転者の労働時間削減へのご理解とご協力をお願いについて

謹啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、トラック運送業界に対し格別のご理解、ご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は国内物流の基幹的役割を果たしており、国民生活及び社会経済活動を支えるライフラインとして必要不可欠な基幹産業ですが、少子高齢化や他産業と比較して長時間労働かつ低賃金による慢性的なドライバー不足など人材確保が非常に厳しい状況にあります。

このような中、令和6年4月から施行されたトラック運転者等に対する時間外労働の上限規制（年間960時間）の適用や自動車運転者のための労働時間の改善のための基準（改善基準告示）の改正は、我々運送業界にとって大きな変革となり、既に労働時間短縮による稼働時間の減少、輸送力低下が発生している状況です。国土交通省が実施した“物流の2024年問題対応状況調査結果（令和7年3月現在）”でも、依然として3割から4割の運送事業者が「荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多い」、「荷役作業の時間が長い」と回答しており、2020年と比較しても横ばいのまま改善されておられません。

これらの背景には、発荷主・着荷主等の積卸し場所における荷待ち時間や附帯作業などの慣行が一因として挙げられ、長時間労働や労働環境悪化に繋がる要因となっています。国土交通省では、このようなトラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者に対する法的措置として令和5年7月に全国に「トラックGメン」を設置し、荷主企業・元請事業者に対する“働きかけ”や“要請”、“勧告”を行うとともに、関係省庁や関係機関と連携を図りながら、トラック輸送における労働条件、荷主等との取引環境改善など、様々な課題の解決に向けて取り組んでいるところです。

我々運送業界における労働環境を改善するためには、長時間労働の要因である荷積み・荷卸し・附帯作業にかかる荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等が必要ですが、トラック運送事業者の自助努力だけでは限界があり、荷主の皆様のご理解ご協力による積極的な取り組みが必要不可欠です。

トラック運送事業者は“改善基準告示”で定められた拘束時間・休息期間・連続運転時間等の法令を遵守することが義務付けられており、荷待ち時間・荷役時間の短縮は、トラックドライバーの長時間労働の改善にも繋がるとともに、安全・安心な輸送サービスを提供にも繋がります。

発着荷主事業者の皆様におかれましては、トラック運送事業の深刻な窮状をご勘案いただき、トラックドライバーの労働時間削減、労働環境及び待遇改善に向けて、より一層のご理解、ご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

謹白