

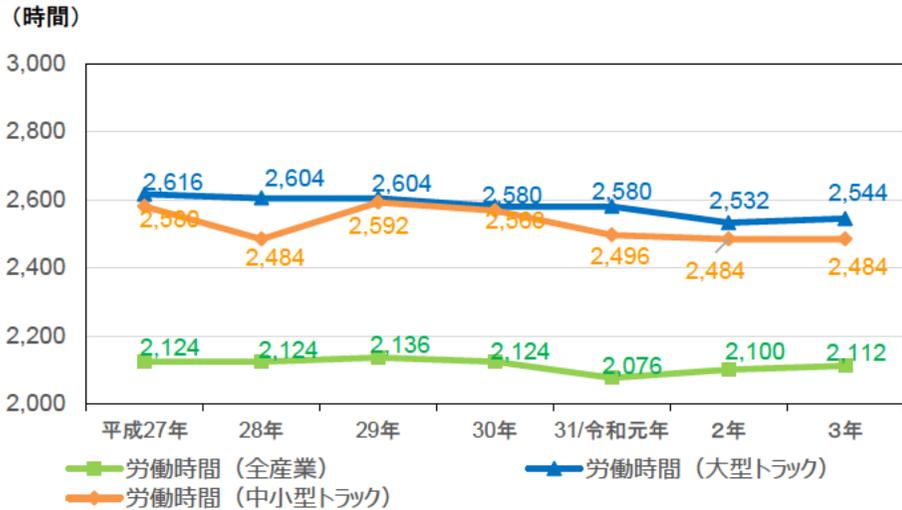


令和5年2月2日  
国際物流戦略チーム第35回幹事会  
資料2-3

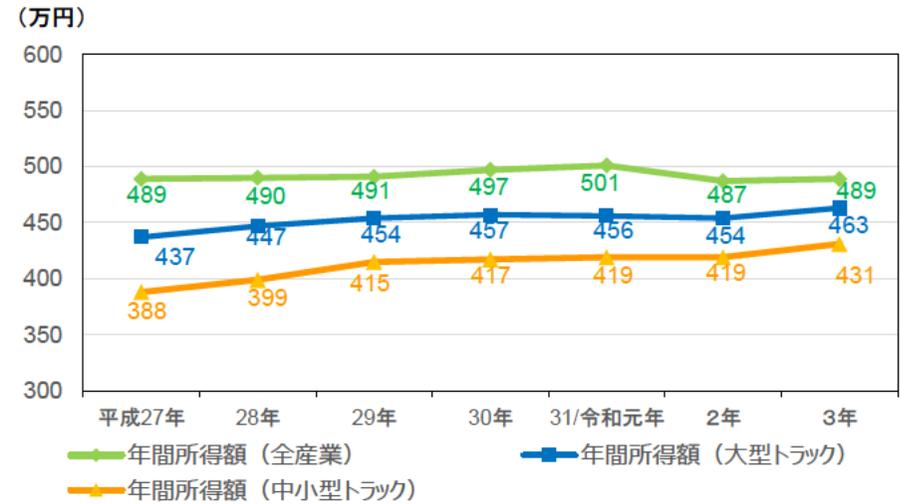
# トラックにおける2024年問題について

令和5年2月2日 近畿運輸局

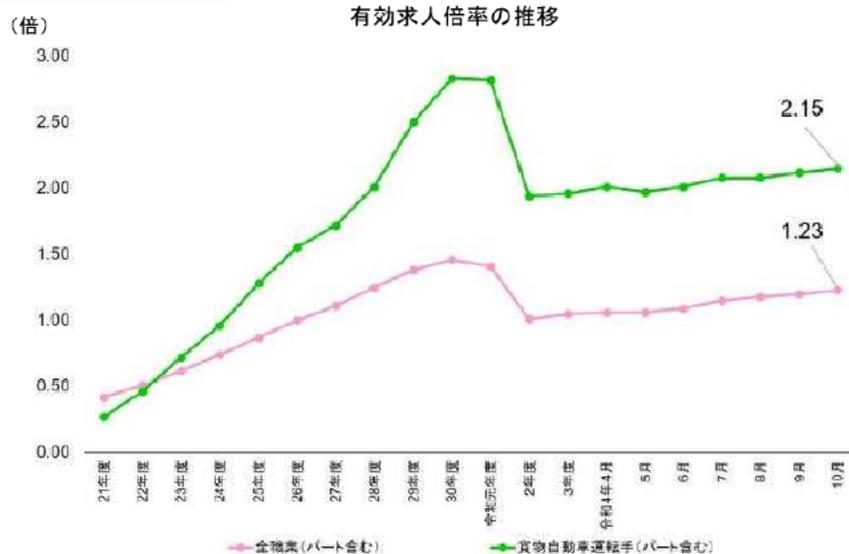
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



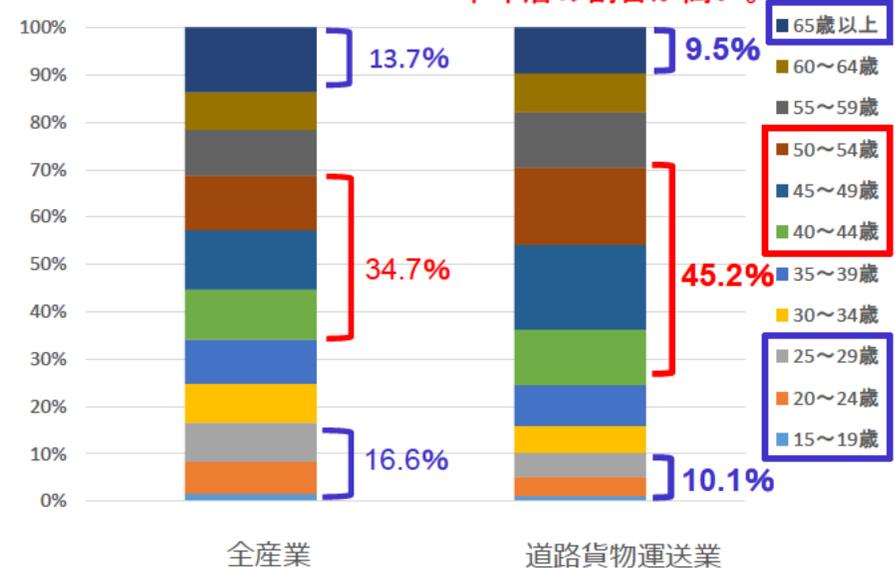
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>
参議院	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> </ul>



## 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

## 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)



- 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**買ったとき**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（独禁法 Q&A）」を更新（令和4年2月措置）。

▼「買ったとき」「優越的地位の濫用」に該当するおそれがある取引（下請法の運用基準、独禁法 Q&A）

- ① 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。
- ② 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。

## ■ 法遵守状況の自主点検結果の公表（令和4年12月14日）

法違反が多く認められる**19業種**の事業者団体によって傘下企業に対する自主点検を実施したところ、**転嫁拒否行為に係る認識**の設問については、一部の業種において、19業種平均と比べて従来どおりの取引価格に据え置いた割合が高いとの傾向がみられ、特に「**道路貨物運送業**」は以下の設問において、その**割合が19業種平均の2倍以上高い業種**であると公表された。

▼公表結果（抜粋）

- ① 明示的に協議せず、取引価格を据え置いたとの回答割合が19業種平均（13.8%）と比べて高い業種例  
**道路貨物運送業（32.8%）**、技術サービス業、映像・音声・文字情報制作業、情報サービス業
- ② 価格転嫁をしない理由を文書等で回答せず取引価格を据え置いたとの回答割合が19業種平均（6.0%）と比べて高い業種例  
**道路貨物運送業（15.2%）**

## ■ 独禁法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査の結果の公表（令和4年12月27日） コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案の発生が見込まれる22業種を選定し、緊急調査を実施。

(1) 受注者側書面調査 令和4年6月、受注者80,000社に対して書面調査を実施し、取引価格引上げの要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きいとする発注者名について調査したところ、1社でも受注者から名前の挙がった発注者は4,573社存在した。

(2) 発注者側書面調査 受注者側書面調査において1社でも受注者から名前の挙がった発注者4,573社、さらに、受注者の回答結果や関係省庁・団体からの情報提供が多かった業種の発注者約25,000社を加え、合計30,000社に対して書面調査を実施し、コストの転嫁状況等について調査。

(3) 個別調査 令和4年7月から12月にかけて、受注者側書面調査、発注者側書面調査等を踏まえ、立入調査を306件実施。また、令和4年9月以降、上記の発注者4,573社の中で、受注者から名前の挙がった数が多い発注者上位50社程度を抽出し、このうち当該発注者の名前を挙げた受注者の数、過去の下請法違反歴の有無、受注者からの具体的な行為の指摘の有無等を踏まえ、個別の発注者に対し、立入調査、独占禁止法第40条に基づく報告命令等も含めたより詳細な個別調査を実施。



## ■ 事業者名の公表（令和4年12月27日）

上記の個別調査の結果、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きい取引先として受注者から多く名前が挙がった発注者であって、かつ、多数の取引の相手方に対して独禁法Q & Aの①に該当する行為が確認された事業者については、独禁法第43条に基づき事業者名を公表（公表された13社の中には「道路貨物運送業」を営んでいる企業もあり）。

▼なお、今回の事業者名の公表は、転嫁円滑化を強力に推進する観点からの情報提供を図るため実施したものであり、独禁法又は下請法に違反すること又はそのおそれを認定したものではない。

### 【参考】独禁法第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。

- ▷ 令和4年度の取組みとして、運賃交渉のための**パンフレット**を作成し、荷主とトラック事業者向けの**アンケート**を実施。
- ▷ アンケート結果では、「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**。

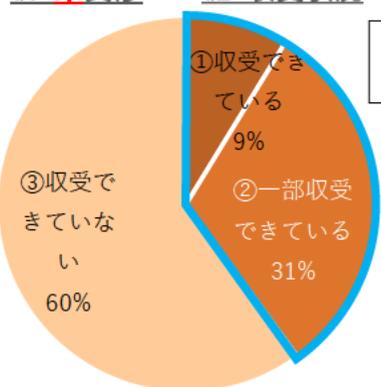


### 1. 「標準的な運賃」の回答をクロス集計

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。

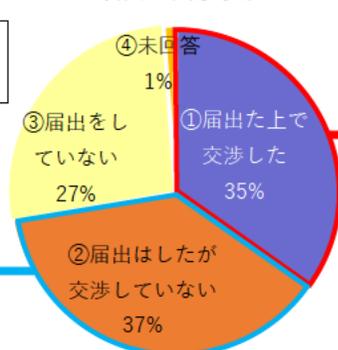
Q2.「標準的な運賃」を収受できていますか。

Q1 **未交渉** × Q2 収受状況

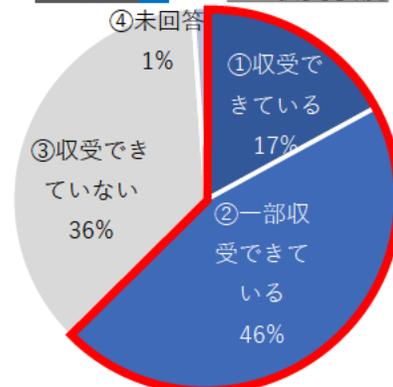


40% が収受

Q1 届出・交渉状況



Q1 **交渉済** × Q2 収受状況



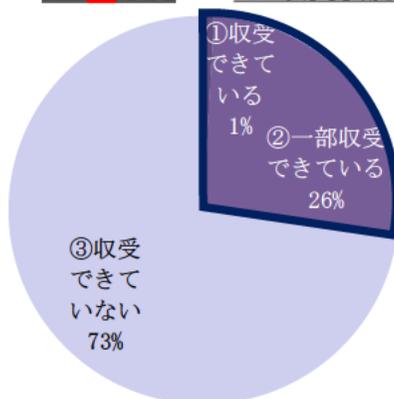
63% が収受

### 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。

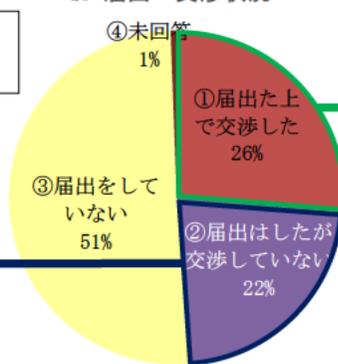
Q4.燃料サーチャージを収受できていますか。

Q3 **未交渉** × Q4 収受状況

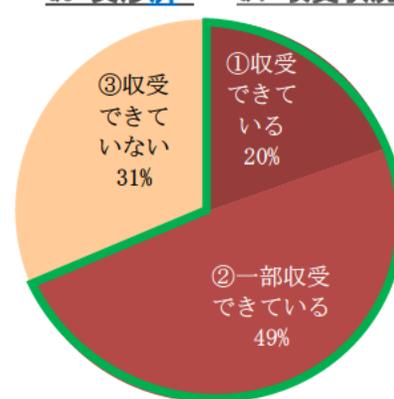


27% が収受

Q3 届出・交渉状況



Q3 **交渉済** × Q4 収受状況



69% が収受