

トラック運送業界の現状について

はじめに

- 高速道路の深夜割引見直し
- ドライバーの生の声



令和5年2月17日

一般社団法人 大阪府トラック協会

1. 貨物業界の現状について



①ドライバー不足の現状

○少子高齢化で労働力人口は減少

○2028年には、トラックドライバーが
28万人不足するとの予想も…

(2018 年鉄道貨物協会資料より)

○トラック協会の調査では、
5～6割の会員がドライバー不足の回答



○近年増え続ける宅配便

…ますますドライバー不足が深刻化

■ 宅配便等取扱個数の推移（単位：万個、冊）

項目 \ 年度		平成23	24	25	26	27	28	29	30	令和元	2
宅 配 便	宅配便	340,096	352,600	363,668	361,379	374,493	401,861	425,133	430,701	432,349	483,647
	メール便	533,892	547,135	563,772	546,425	526,394	528,960	527,599	502,112	470,192	423,870
計		873,988	899,735	927,440	907,804	900,887	930,821	952,732	932,813	902,541	907,517

資料：国土交通省

- (注)：1. 宅配便取扱個数は、宅配便名ごとにその便名で行うトラック運送および航空等利用運送事業の取扱個数の合計。
また、日本郵便株式会社については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している
2. 平成28年度以降の宅配便取扱個数は、28年10月から宅配便取扱個数に含めることとした日本郵便株式会社が取り扱う「ゆうパケット」を含む
3. 平成29年度については、佐川急便株式会社において決算期の変更があったため、29年3月21日～30年3月31日(376日分)で集計

② コロナ・燃料高騰で経営困難

○トラック協会の調査では、一昨年秋から徐々に悪化

- ・令和3年10月～12月 29.7%（悪化）
- ・令和4年01月～03月 47.5%（悪化）
- ・令和4年04月～06月 64.2%（悪化）
- ・令和4年07月～09月 60.6%（悪化）

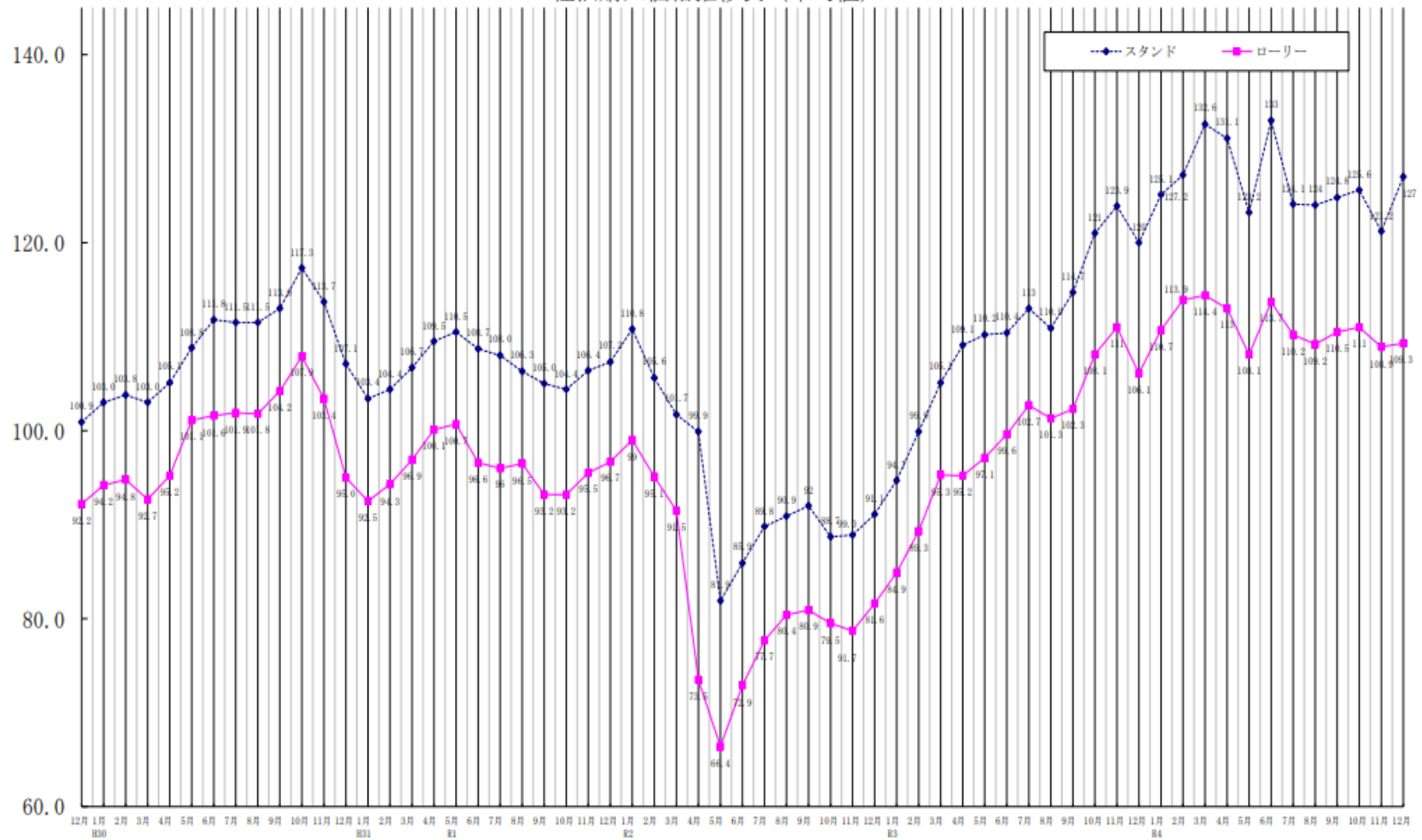


○燃料高騰

＜大阪府トラック協会調査：参照＞

直近最低額	令和2年5月	スタンド 81・9 円	ローリー 66.4 円
直近最高額	令和4年7月	スタンド 133.0 円	ローリー 113.7 円

軽油購入価格推移表（平均値）



※リーマンショック（平成20年）以前の軽油年度平均価格（最低価格、最高価格）大ト協調べ

2. 人材（ドライバー）不足への対応

① 職場環境の改善

○違法行為にならないような運行形態に変更する

（長時間労働是正）

○現在の就職希望者の意見尊重 … 労働時間、職場環境等



② 標準的な運賃の重要性

＜現在の到達点＞…令和4年12月末

全国＝72.7%、近畿＝76.5%、

大阪91.8%（12支部中11支部が8割超え）

◎自社の経営を分析するツールに！

…萩川国交省自動車局長（当時）



＊重要ポイント・・・ 届け出の次は荷主交渉

- ・ 荷主との信頼関係
- ・ 具体的な数字を用いての交渉・話し合い
- ・ リーフレット利用
- ・ 自社の経営状況等の数字化
- ・ 「2024 年問題」を共通の話題にする

賃金低下によるドライバー離職によって、

供給量（トラック）が縮小することが予測される。

～ 既成概念にとらわれない、アプローチ ～

「標準的な運賃」に関するアンケート

近畿2府4県

- ・荷主企業
- ・会員事業者



荷主さんと交渉したところは
値上げ出来ているようで！
やっぱ、行動せんとあかん！！

一般社団法人 近畿トラック協会

会員事業者様の回答

Q1

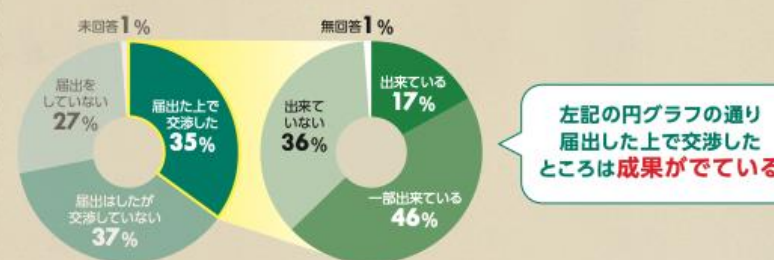
①「標準的な運賃」を届出し、それを基に荷主に交渉しましたか



②「標準的な運賃」を収受できていますか



③荷主に交渉した上で「標準的な運賃」を収受できていますか



左記の円グラフの通り
届出した上で交渉した
ところは**成果が**でている



※各グラフのパーセンテージは四捨五入しています。

Q2

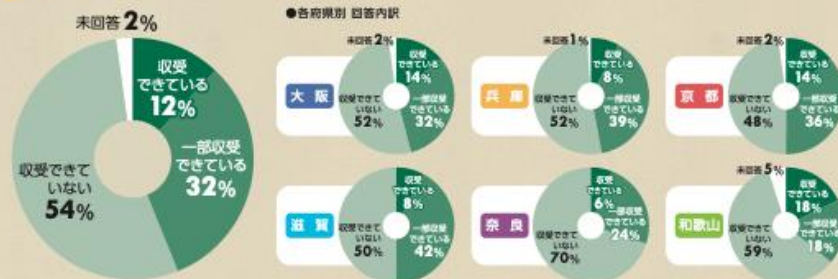
荷主に対し「自社の原価」を掲示したうえで、運賃の値上げについて交渉しましたか



まだまだ出来ていない、
荷主交渉

Q3

「運賃」と「料金」を区別して収受できていますか



Q4

燃料サーチャージを届出し、荷主に交渉しましたか

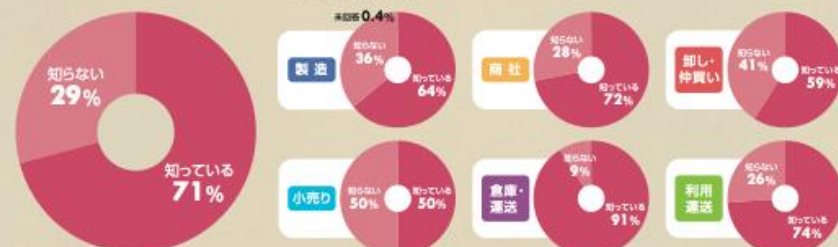


荷主企業様の回答

Q1

「標準的な運賃」が告示されたことをご存知ですか

●各業務内容別 回答内訳



Q2

「標準的な運賃」の趣旨や内容をご存知ですか

●各業務内容別 回答内訳



Q3

「標準的な運賃」を基に、トラック事業者から運賃交渉がありましたか

●各業務内容別 回答内訳



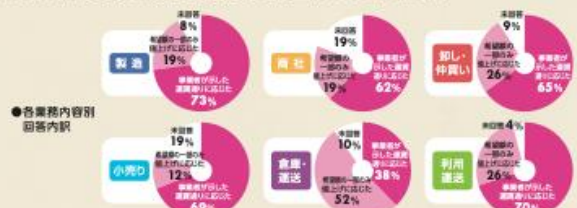
Q4

①トラック事業者からの「標準的な運賃」を基にした運賃交渉に応じていますか

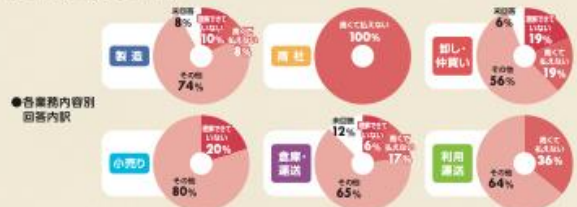
●各業務内容別 回答内訳



②①で「応じている」と回答した方は、交渉の結果、運賃の値上げをしましたか



③「応じていない」と回答した方それは何故ですか



「標準的な運賃」を基にした運賃交渉に関する声

- 標準的な運賃と同額以上を払っている
- 標準的な運賃を基にした交渉はなかったが、運賃値上げの依頼はあり、応じた。
- 業者希望運賃での交渉に応じた
- 値上げ交渉要求のあるものは値上げした
- 運賃交渉には応じているが、「標準的な運賃」を基にした交渉なかのかわからない
- 燃料高騰に配慮した形で、サーチャージ料金の改定について応じている。
- ドライバー不足を理由にした交渉には応じており、平成19年度に一律に値上げを実施した
- 交渉があれば応じるが、未だトラック事業者から話がない

・ 会員企業の皆さまへ

**トラックが、
これからも皆様のパートナーで
あり続けるために、
応援よろしくお願いします!**

トラックは、国内貨物輸送の**91.8%**を担っています。
身近な宅配・引越貨物の輸送も、
産業・経済活動に関連する貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今
●長時間労働と低賃金によるドライバー不足
●高騰する燃料価格等…により、
トラック事業のコスト負担は限界にきています。

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。



国土交通省

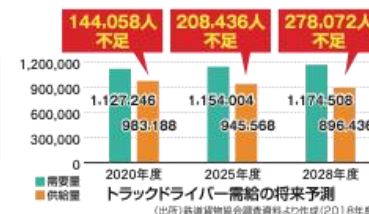
一般社団法人 近畿トラック協会



ドライバーが足りません!!

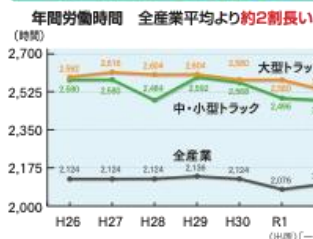
ドライバー確保に「賃金アップ・労働時間減」
が必要なんです!

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…

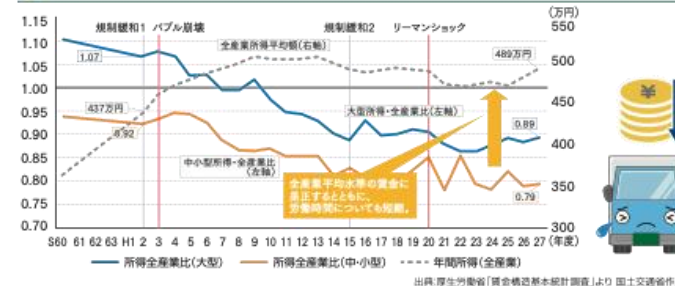
他産業と比べ長時間労働



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

ドライバーの不足はトラックの
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	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)
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)





「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年の認可運賃の人員費は1,500円。「標準的な運賃」は2,381円/時とされています。

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運転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持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。

経費はどんどん上がっています！
事業を続けるためには、
適正運賃・料金がどうしても必要です。



車両価格は、
約2倍に

③ 若者や世間の相当厳しい「トラック業界」の評価

＜府立高校のアンケートより＞R3 年 185 名

＊なつてみたい職業は

1 位美容師（理容師）、2 位保育士、3 位看護師、4 位 IT 系、
5 位調理師、6 位イラストレーター、7 位アパレル関係、
8 位スポーツ関係、9 位建築関係、10 位アーティスト

＊トラックドライバーになつてみたいか？

（なつてみたい 1 名、将来の候補 6 名、興味はある 80 名
興味がない 96 名、未回答 2 名）

＜保護者アンケート＞R1 年

* こどもになってほしい職業

1位公務員、2位看護師、3位教師、4位医療事務、
5位医者、

* 女性が働ける職場に改善

全国青年部会調査（R3.9）659件

女性トイレ（未完備42.7%）

女性更衣室（未完備64.4%）

女性用浴室・シャワー（未整備94.3%）

女性用休憩・仮眠（未整備87.5%）



3. 燃料高騰対策

○地方創生臨時交付金

＜大阪府＞

エコタイヤ（7月） …約 8 億円

一台当たり 7 千円（8 月） …約 7 億 7 千万円

＜茨木市＞ 大型・中型 1 台につき 3 万円、小型 1 万円

＊上限額 1 事業者 30 万円

■現在、大阪府下、43 市町村に向け要請

（12 自治体・支給回答）



○サーチャージの本格導入

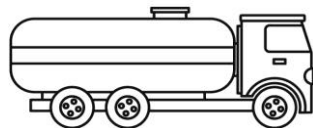
＜荷主アンケート結果（R4.6）より＞

Q、燃料サーチャージ制度についてご存知ですか？

- ・知っている 84%
- ・知らない 6%

Q、サーチャージ交渉に応じていますか？

- ・応じている 32%
- ・一部応じている 21%
- ・応じていない 5%
- ・交渉がない **40%**
- ・未回答 2%



4. トラック運送業界の「2024 年問題」

* 月 60 時間超の時間外労働に対し、50%以上の割増

* 自動車運転の業務（特例）改正法施行後5年後・・・**あと1年**
令和6年（2024年）4月に適用

① 上限期間は、年間 960 時間（月平均 80 時間）

② 「改善基準告示」見直し

* 将来的な一般即の適用＝引き続き検討

◎これに関しては、事業者だけでは改善不可能

・・・荷主の協力なしには実現できない

○改善告示の認知度

＜荷主アンケート＞

令和4年6月 7342 荷主 回答（930） 12.7%

トラック対象の「働き方改革」ご存じですか？

詳しく知っている	16.5%	おおよそ知っている	46%
----------	-------	-----------	-----

62.5%

聞いたことがある 26% 知らない 12%

会員企業の皆さまへ

**トラックが、
これからも皆様のパートナーで
あり続けるために、
応援よろしくお願いします!**

トラックは、国内貨物輸送の**91.8%**を担っています。
身近な宅配・引越貨物の輸送も、
産業・経済活動に関連する貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今
●長時間労働と低賃金によるドライバー不足
●高騰する燃料価格等…により、
トラック事業のコスト負担は限界にきています。

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。



国土交通省

一般社団法人 近畿トラック協会



荷主の皆さまへお願いします!

総理自ら がドライバーの
労働環境改善に言及



MEMO

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、青森県知事・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! 下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準(抄)

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へ回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。

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。

○行政（公正取引委員会）の注意喚起

… 令和 4 年 12 月 27 日公表

公取委が公表した事業者一覧
佐川急便
三協立山
全国農業協同組合連合会
大和物流
デンソー
東急コミュニティー
豊田自動織機
トランコム
ドン・キホーテ
日本アクセス
丸和運輸機関
三菱食品
三菱電機ロジスティクス

＜公表した 13 社＞

価格交渉の場で、価格転嫁の要請があったのに協議しなかった。…事業者

調査は 2021 年 9 月～22 年 8 月、受注者側の 8 万社、発注者側の 3 万社を対象に実施。取引価格の引き上げを要請したのに応じなかった企業として受注者側から名前があがった企業は 4573 社あった。名前があがる回数の多かった上位 50 社を抽出し、立ち入り調査したり、報告を命じたりした。



ご清聴ありがとうございました。



一般社団法人 大阪府トラック協会