



群ト協発第50号  
令和6年7月8日

会 員 各 位

一般社団法人群馬県トラック協会

会 長 武 井 宏



## 適正な運賃収受と労働環境改善に向けた荷主要請文の発出について

平素は、当協会の事業運営に対し、格段のご指導とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、トラック運送業界では物価高騰による車両価格や設備費用等のコスト増加を始め、燃料価格の高止まりなど、事業存続に係る大きな危機に直面している状況です。

また、運送事業者に対しては、令和6年4月からトラック運転者に対する“時間外労働の上限規制（年間960時間）の適用”や“改正改善基準告示による長時間労働の改善”が求められております。『物流の2024年問題』と言われるドライバーの労働時間規制の影響は大きく、国土交通省の実態調査では、現状の物流の適正化・生産性向上について何も対策を講じない場合、2030年度には3割以上の荷物が運べなくなるとの試算も発表されているところです。

しかしながら、多くのトラック運送業事業者は、適正な運賃・料金の収受ができておらず、待機時間や契約外の附帯作業等によるドライバーの長時間労働が常態化しているのが実態です。

このような状況を鑑み、当協会では荷主や元請企業等に対して会長名でトラック運送業界の実情を踏まえた適正な運賃・料金の収受、長時間労働の改善に向けた協力要請文を発出することとなりました。

つきましては、荷主や元請企業等に対する協力要請文の発出を希望される場合には、別添「協力要請文発出申込書」に必要事項を記入のうえ、適正化事業部あてにFAX（027-212-8009）にてお申込ください。

なお、協力要請文の内容等について、一部変更等を希望する場合には適正化事業部までご連絡ください。

※ 「協力要請文発出申込書」は当協会HPからもダウンロード可能です。  
(HPアドレス：<https://www.gta.or.jp/index.html>)

本件担当：適正化事業部  
TEL 027-212-8821

(一社) 群馬県トラック協会 適正化事業部あて

FAX : 027-212-8009

【別添】

事業者名

担当者名

TEL

FAX

### 協力要請文発出申込書

	荷主・元請企業名等 (複数ある場合にはコピーしてご利用ください)	支社・支店・営業所名等 (該当する場合にはご記入ください)	協力要請文の種類		連名の有無	
1			適正な運賃 労働時間削減		事業者名と連名 会長名のみ	
2			適正な運賃 労働時間削減		事業者名と連名 会長名のみ	
3			適正な運賃 労働時間削減		事業者名と連名 会長名のみ	
4			適正な運賃 労働時間削減		事業者名と連名 会長名のみ	
5			適正な運賃 労働時間削減		事業者名と連名 会長名のみ	

※1 上記様式は(一社)群馬県トラック協会HPからもダウンロード可能です。また、上記様式にこだわるものではありません。

※2 「要請文の種類」、「連名の有無」については、希望するものにレ点を入れてください。

※3 荷主・元請等の企業名や内容については正確に記載してください。また、記載内容は判読しやすい文字で記入してください。

※4 発荷主・着荷主・元請け事業者等いずれも対象とします。

※5 要請文の内容等について、一部変更等を希望する場合にはご連絡ください。

令和6年 月 日

例

《荷主企業名》 殿

一般社団法人 群馬県トラック協会  
会長 武井 宏

《会員事業者名》

## 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。

トラック運送業界は、我が国の国民生活及び社会経済活動を支える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、修理費・整備工賃の高騰など厳しい状況にあります。

このような中、トラックの燃料である軽油価格は、ロシアのウクライナ侵攻や中東情勢の悪化等による原油価格の上昇や円安の影響により高騰し、依然として高止まりの状態が続いております。

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、この極めて厳しい経営環境に対応しております。

然しながら、運送経費の中で燃料費が占める割合は非常に高く、自助努力のみでは吸収できない状況であり、運送事業者によっては事業存続の危機に立たされております。

また、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り、人材確保も非常に厳しい状況です。さらには、マスコミでも報道されている『2024年問題』と言われる時間外労働の上限規制や改正改善基準告示の遵守等、長時間労働の改善に向けた運行内容見直しが求められています。こういった労働条件の改善を行うには、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も改善していかなければなりません。

このような状況を改善するため、国土交通省は平成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」についても令和6年に改正が行われ、適正な運賃・料金を収受するため、コストに対する適切な価格転嫁等、取引適正化に向けた環境整備を図っております。

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、燃料価格や人件費の上昇、トラックの購入・整備等に係るコスト増加分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、運賃・料金収受のルールについてご理解をいただき、新たなルールの下で運送を委託していただくことが重要と考えております。

つきましては、誠に恐縮至極ではございますが、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、何卒よろしくごお願い申し上げます。

謹白

令和6年 月 日

例

《荷主企業名》 殿

一般社団法人 群馬県トラック協会  
会長 武井 宏

《会員事業者名》

## トラック運転者の労働時間削減へのご理解とご協力のお願いについて

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、トラック運送業界は、我が国の国民生活及び社会経済活動を支える必要不可欠な基幹産業ですが、2024年4月から「ドライバーの時間外労働の上限規制【年間960時間】」の適用やドライバーの拘束時間・休息期間・運転時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正により、長時間労働の改善に向けた運行内容の見直しが求められ、これらを遵守できない事業者には行政処分が課せられることとなっています。

また、『物流の2024年問題』と言われるドライバーの労働時間規制の影響は大きく、既に国土交通省では、現状の物流の適正化・生産性向上について何も対策を講じない場合、2030年度の輸送能力はドライバー不足だけで19.5%（約5.4億トン）不足し、2024年問題と合わせると34.1%（約9.4億トン）不足すると試算しております。荷主の皆様にとっても“必要な時に必要な物を届けられない”、“運送会社から輸送を断わられてしまう”という事態が推察される状況です。

国土交通省が実施した調査結果では、一運行当たりの平均的な「荷待時間」、「荷役時間」は、いずれも最短1時間30分以上、最長では3時間以上発生しています。これらの時間はドライバーの拘束時間の2割から4割を占めており、「荷役時間」はもとより「荷待時間」についても『労働時間』に該当するため長時間労働に繋がる要因となっています。

さらに、労働時間の長時間化や荷役・附帯業務等の作業負荷による疲労の蓄積は、脳疾患や心臓疾患に繋がるなど、ドライバーの健康状態にも影響を与え、重大な交通事故にも繋がります。健康起因事故はドライバーの生命だけでなく、周囲の方々が被害者となる可能性や荷物破損の可能性も含んでいます。

荷待時間・荷役時間の短縮は、トラック運送事業者の自助努力では改善が困難であり、労働環境を改善するためには荷主の皆様のご理解ご協力が必要不可欠です。

荷主の皆様におかれましても、トラック運送事業の深刻な窮状をご勘案いただき、トラック輸送における労働環境改善や交通事故防止に対し、トラック運送事業者と協力して取り組んでいただくことが重要と考えております。

つきましては、誠に恐縮至極ではございますが、発着荷主事業者として出入荷に係る荷待ち及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）の時間把握とトラックドライバーの労働時間削減について、ご理解と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