

図表で見る

トラック業界の価値を高める羅針盤

働き方改革が
企業経営へ及ぼす
インパクトを考える

図表で見る

トラック業界の価値を高める羅針盤
働き方改革が企業経営へ及ぼすインパクトを考える

令和4(2022)年3月発行
一般社団法人兵庫県トラック協会 担当 業務部



HYOGO TRUCKING
ASSOCIATION

MARCH 2022

会長挨拶

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

兵庫県トラック協会は、トラック運送事業者に課せられた輸送の安全確保と事故防止、環境対策などの課題を着実に果たしていくとともに、会員企業のみなさまの厚いご支援のもと、トラック業界全体の価値を高めるための様々な活動を展開して参りました。

本冊子は、協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、経営者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめたものです。

令和3(2021)年度は新型コロナウイルスの感染拡大が長引くなか、わが国の経済・社会を支えるトラックドライバーの日々の活躍は、大きくクローズアップされています。しかし、ドライバーの皆様の労働環境が全産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、その担い手不足が深刻さを増しています。

働き方改革を推し進め、持続的に活動していく業界体質への転換を急がねばなりません。

令和3(2021)年度も、昨年度に続き、業界の喫緊の課題となっている「働き方改革」をテーマに取り上げました。

会員企業のみなさまにおかれましては、引き続き、厚いご支援をよろしくお願い致します。



一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 原岡 謙一

はじめに

働き方改革に伴う業界の取り組みも、令和6(2024)年を目指して業界挙げて更に取り組みを強化して行かないといけない状況にあります。現状では、取り組むべき内容や目標の認知度もまだまだ高めていく必要があります。会員の取り組み状況を一層、活発にしていかなければいけない状況です。

令和3(2021)年度春から同一労働同一賃金(パートタイム・有期雇用労働法の改正)の適用が始まっています。また、令和5(2023)年度春から月60時間超の時間外労働への割増賃金率が25%→50%へ引き上げられます。

いずれも、コストアップ要因に繋がるものと懸念されるなか、トラック業界が持続的に活動していくには、適正な運賃収受を実現することで、強い経営体質へ転換していく必要があります。働き方改革の推進が求められる中、今年度の「羅針盤」は、働き方改革への対応を放置すると、会社経営にどのようなインパクトが生じるのか、という点をみなさまにお伝えしたいと思います。

目次	
はじめに	1
1. 働き方改革が企業経営へ及ぼすインパクトを考える	2
① 待ったなし!働き方改革	2
② 同一労働同一賃金の適用が始まっています	4
③ 標準的な運賃の届出と活用	8
④ 生産性を高める	11
2. 兵庫県トラック協会の動き	12
① エコドライブチェック	12
② 令和3(2021)年度 環境と物流を考えるフォーラム	14
③ 労働力確保対策の推進	16
④ 働き方改革に関する取り組み	17

1 働き方改革が企業経営へ及ぼすインパクトを考える



① 待ったなし！働き方改革

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン

全日本トラック協会はトラックドライバーの長時間労働の抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策に対処するため、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定しています。

このアクションプランでは、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合を令和6(2024)年度には“0”にするという目標を掲げています。

実現に向け、業界・企業の総力を結集して、「労働生産性の向上」、「運送事業者の経営改善」、「適正取引の推進」、「多様な人材の確保・育成」を実行していくものとしています。

トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)

アクションプランにおける取組事項をより具体的に解説した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」をダウンロードすることができますのでご覧ください。

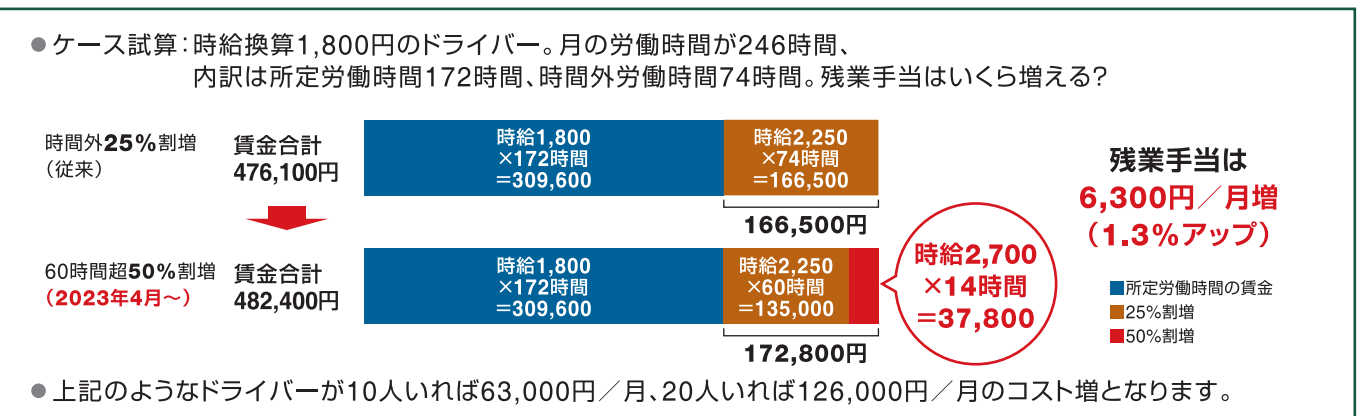
詳細はホームページへ 働き方改革特設ページ
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/hatarakikata_tokusetsu.html



令和5(2023)年度春から月60時間超の時間外労働への割増賃金率が25%→50%へ

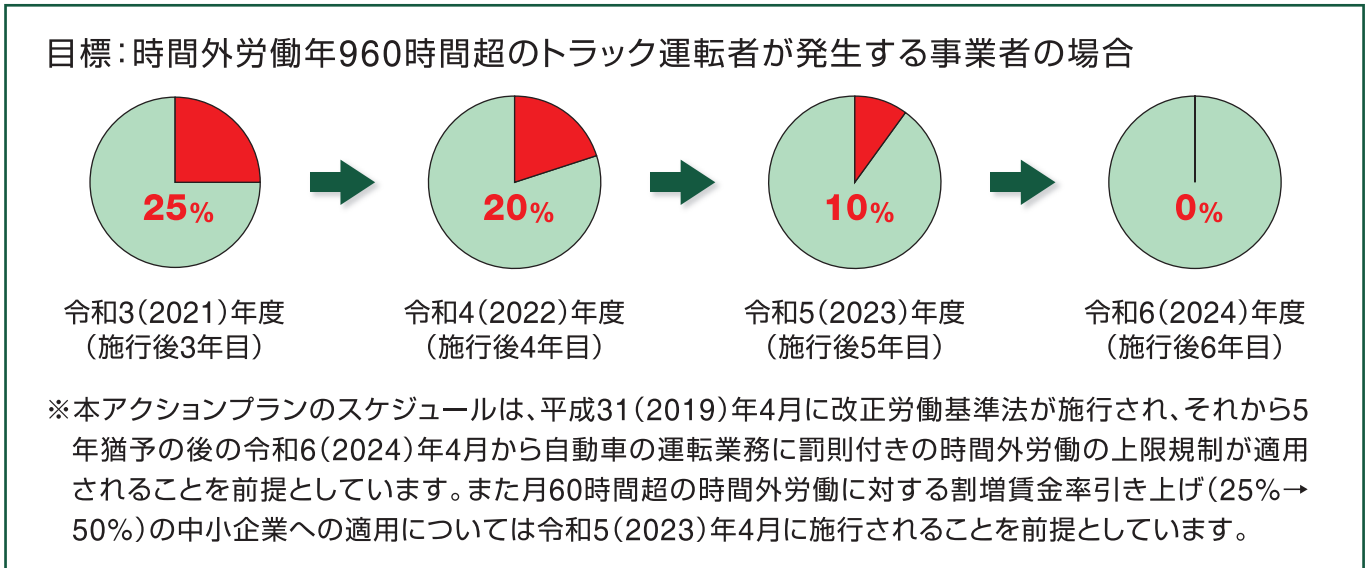
令和5(2023)年4月から、中小企業においても月60時間超の時間外労働への割増賃金率が50%となります。(月60時間までの時間外労働への割増賃金率は25%です。)

【図表】シミュレーション：割増賃金率引き上げの影響



(資料) 全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」【概要版】

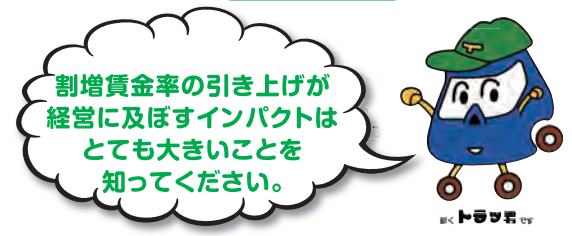
【図表】アクションプランが掲げる業界目標



【図表】働き方改革関連法の施行スケジュール

		平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)				
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の付帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用					4月1日から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日から適用					
パートタイム労働法・労働契約法	同一労働同一賃金		4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)			
労働者派遣法			4月1日から適用				

今ここです





② 同一労働同一賃金の適用が始まっています

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

同一労働同一賃金(パートタイム・有期雇用労働法の改正)の適用が始まっています

2018(平成 30)年 6 月、働き方改革関連法が成立し、非正規雇用労働者の「同一労働同一賃金」の実現に向けて「パートタイム労働法」、「労働契約法」、「労働者派遣法」が改正されました。

「同一労働同一賃金」とは、同一企業内における通常の労働者(正社員)と短時間・有期雇用労働者との間の不合理な待遇差の解消の取り組みを通じて、どのような雇用形態を選択しても納得が得られる処遇を受けられ、多様な働き方を自由に選択できるようにすることを目指すものです。

【トピックス】 同一労働同一賃金に係る2訴訟の最高裁判決

A事件

【経緯・概要】

契約社員のトラック運転手が、正社員のみ諸手当等が支給されているのは不合理な労働条件であるとして差額の支払いを求めた訴訟です。「正社員」と「有期雇用労働者」の待遇について格差があるのではないか、ということが争点になりました。

【判決】

「無事故手当」「作業手当」「給食手当」「通勤手当」「皆勤手当」が、正社員と職務が同じである契約社員に対して支払われないことは不合理であるという判決が出ました。一方で、転勤がない契約社員へ「住宅手当」を支払わないことは合理性があるとされました。

B事件

【経緯・概要】

60歳定年後、継続雇用制度により有期雇用契約となったトラック運転手が、正社員と異なる賃金体系が適用され、定年前よりも約20～24%程度賃金が下がったことについて、不当であると訴えたものです。

【判決】

最高裁判所は、再雇用の前と後を比べ「賃金の総額を比較するのではなく、賃金項目の趣旨を個別に考慮すべき」と判断し、「精勤手当」「超勤手当」が、正社員と嘱託社員との間で差があるのは不合理であるとの判決が下されました。

【図表】同一労働同一賃金のポイント



正社員と非正規社員を比較して、以下(1)から(3)の観点からみて、「全く違いがないのであれば、全ての待遇を同じにしなければならない。但し、少しでも違いがあれば、非正規社員に説明ができて、その相違にバランスがとれていることを前提に、両者の待遇に違いを設けてもよい」という内容。

(1)職務内容(業務の内容と責任の程度)

(2)職務内容と配置の変更の範囲

(3)その他の事情

この法律に罰則はないが、対応を怠ると非正規社員が裁判に訴え、不法行為による損害賠償を請求されることがある

～運送会社の運転職に置き換えてみると～

(例) 非正規社員(嘱託社員、パートや契約社員等)のドライバーの仕事が正社員ドライバーの仕事と何も変わらず、転勤や配置換えも変わらない場合

非正規社員と正社員の待遇を同じにする。



「待遇」とは

賃金(基本給、各種手当)、賞与、退職金、福利厚生、教育、など
全ての処遇

(例) 正社員のドライバーには、「後輩の指導業務など運転以外に複数の業務をこなす」「配置転換命令により配車や倉庫などの業務でも行う」などの役割を課し、非正規社員のドライバーには「決まった仕事だけを課す」「配置転換もしない」等の違いを設ける場合

待遇に違いがあっても説明できる。



ただし、職務内容等とは無関係な手当(通勤手当など)や生活保障的な手当は、同じ処遇にする

(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「同一労働同一賃金の概要」



本件に係る一連の判決では基本給や手当、賞与・退職金などが争点となっていることから、判例を踏まえた対応が必要となります。

② 同一労働同一賃金の適用が始まっています

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

パートタイム・有期雇用労働法に対応したトラック運送事業者のための同一労働同一賃金の手引き

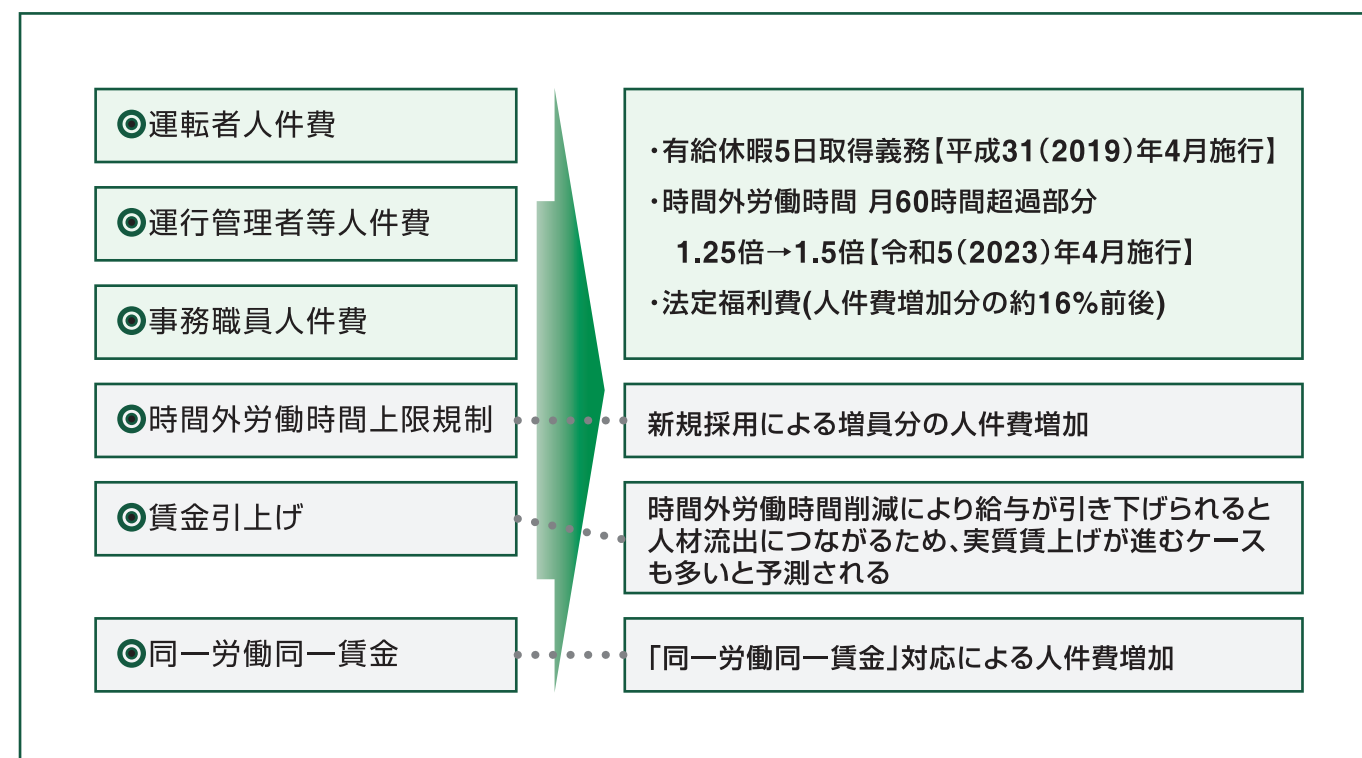
全日本トラック協会は、同一労働同一賃金における取組事項をより具体的に解説した「パートタイム・有期雇用労働法に対応したトラック運送事業者のための同一労働同一賃金の手引き」を令和3(2021)年3月に作成しました。

手引きでは、同一労働同一賃金の制度の概要から、トラック業界に関係するこれまでの判例や事業者として取り組むべき内容、また既にトラック運送事業者で取り組んでいる事例などをまとめています。

詳細はホームページへ 働き方改革特設ページ
https://jta.or.jp/member/rodo/hatarakikata_tokusetsu.html



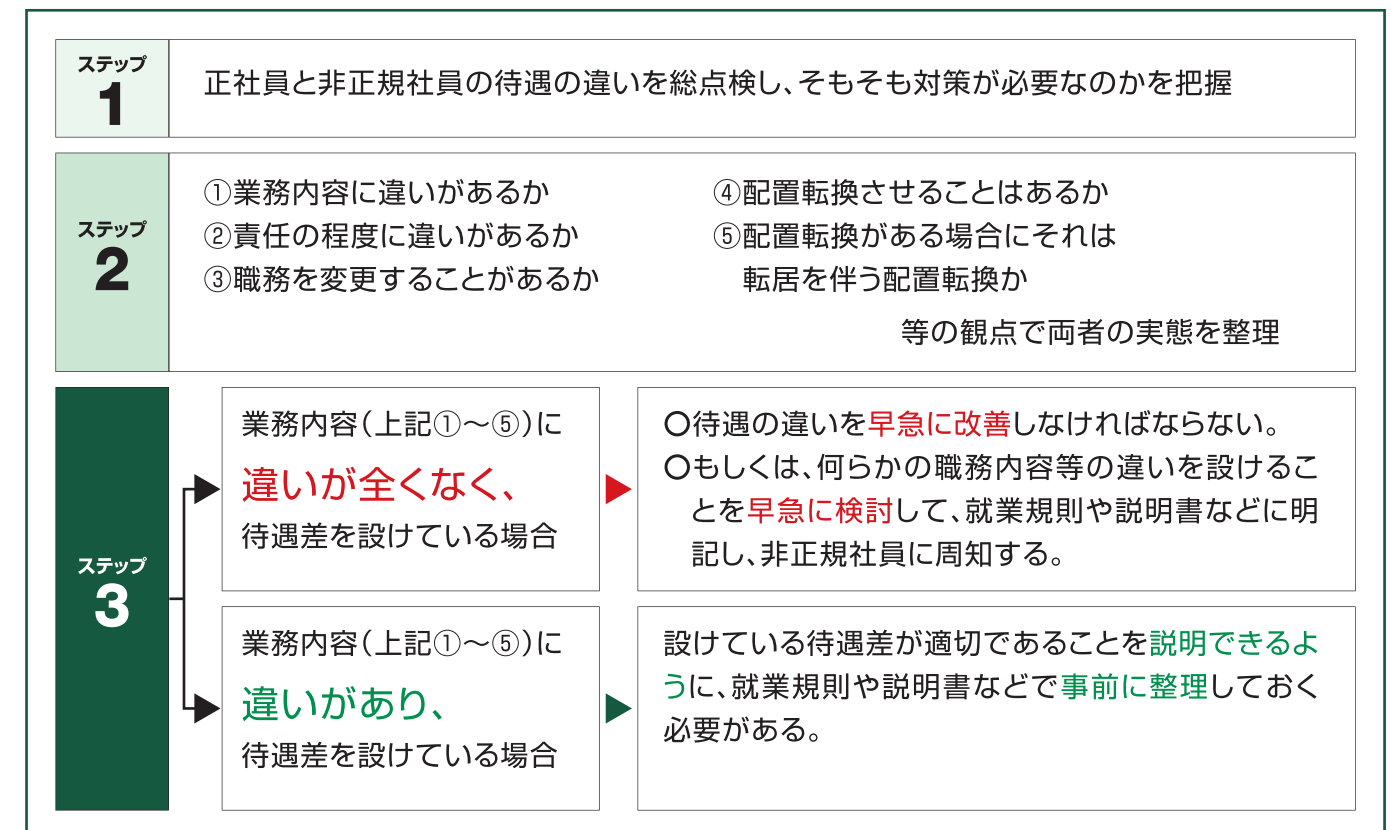
【図表】働き方改革によるコスト増加項目



月60時間超の時間外労働への割増賃金率アップ(25%→50%)、同一労働同一賃金など、働き方改革によるコスト増が懸念されます。

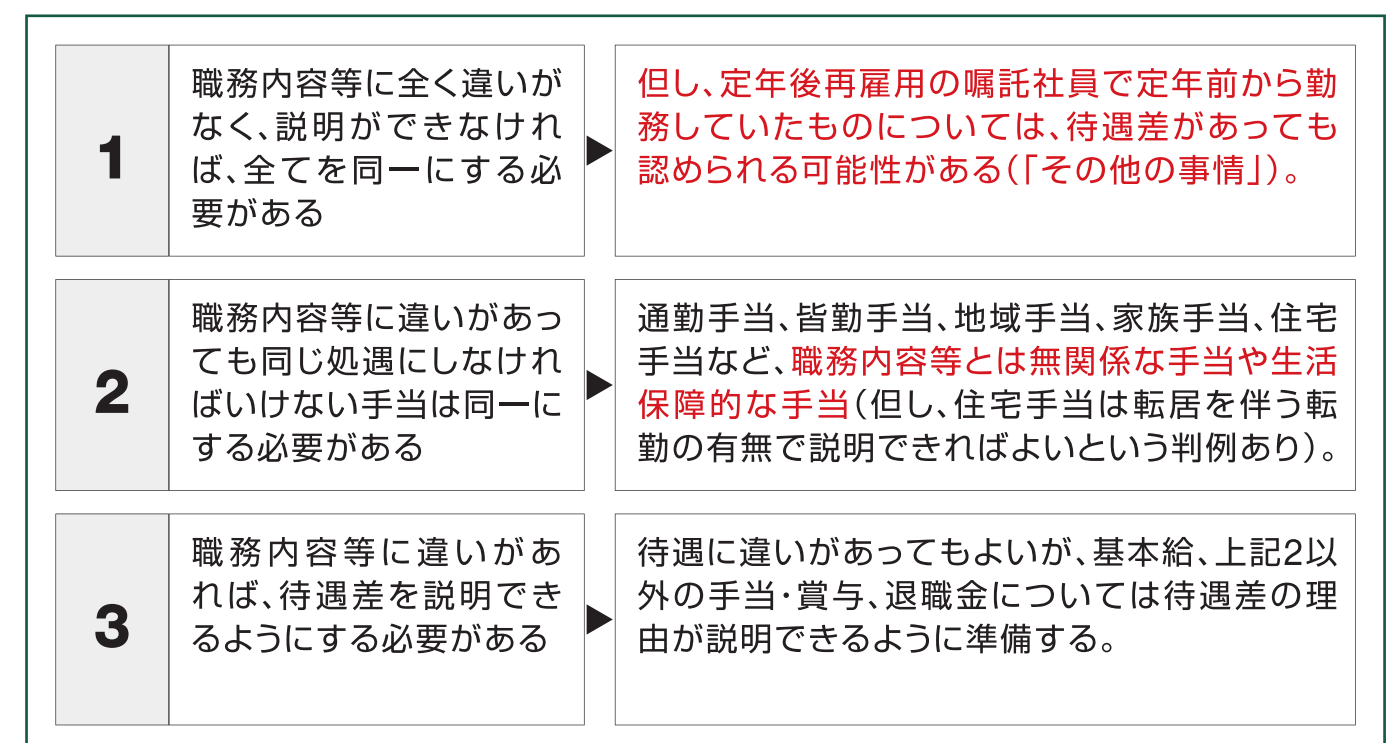


【図表】当面、何をしなければならないのか



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「同一労働同一賃金の概要」

【図表】諸手当や賞与・退職金などはどうに対処すればよいか



(資料) 公益社団法人全日本トラック協会「同一労働同一賃金の概要」

③ 標準的な運賃の届出と活用

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

標準的な運賃の告示制度

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっています。

ドライバーの労働環境改善が強く求められる中、必要なコストに見合った対価を得られない状況にある一方で、働き方改革関連法施行により、コストアップするコスト項目が発生する見込みとなっています。

こうした背景を踏まえ、標準的な運賃の告示制度が導入されました。持続的な経営により、ドライバーの労働条件を改善し、物流機能を維持するには、適正な運賃料金の収受が不可欠です。これをやることで働き方改革も進むと考えられます。

標準的な運賃

標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準とします。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることが前提になります。

原価計算を行うことで、埋もれているコストが見える化することが可能。運賃交渉の材料として活用できます。

【トピックス】 標準的な運賃計算シミュレータの提供について

(公社)全日本トラック協会は、自社の現状把握と今後の運賃設定の際の参考として活用していただくことを目的に、簡易版「標準的な運賃計算シート」を作成しました。

この計算シートは、距離制運賃及び時間制運賃における「基準運賃」を算出するための簡易な計算シートで、国土交通省が告示した基準運賃表を踏まえ、算出できます。

計算シートの簡易版は、複雑な事項(割増・割引、幅運賃等)を除外しているため、シンプルに素早く標準的な運賃を算出できます

詳細はホームページへ

https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/sheet.pdf

簡易版

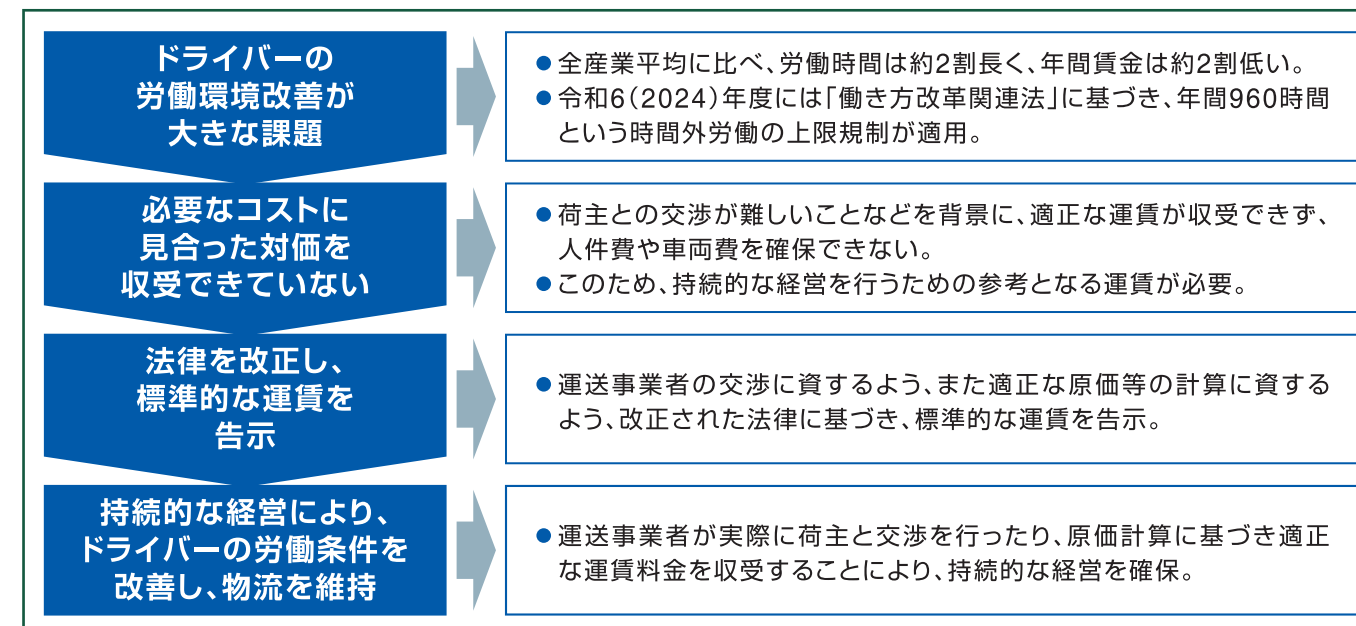


https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/kaisei_jigyoho_202008_sheet_shosai.pdf

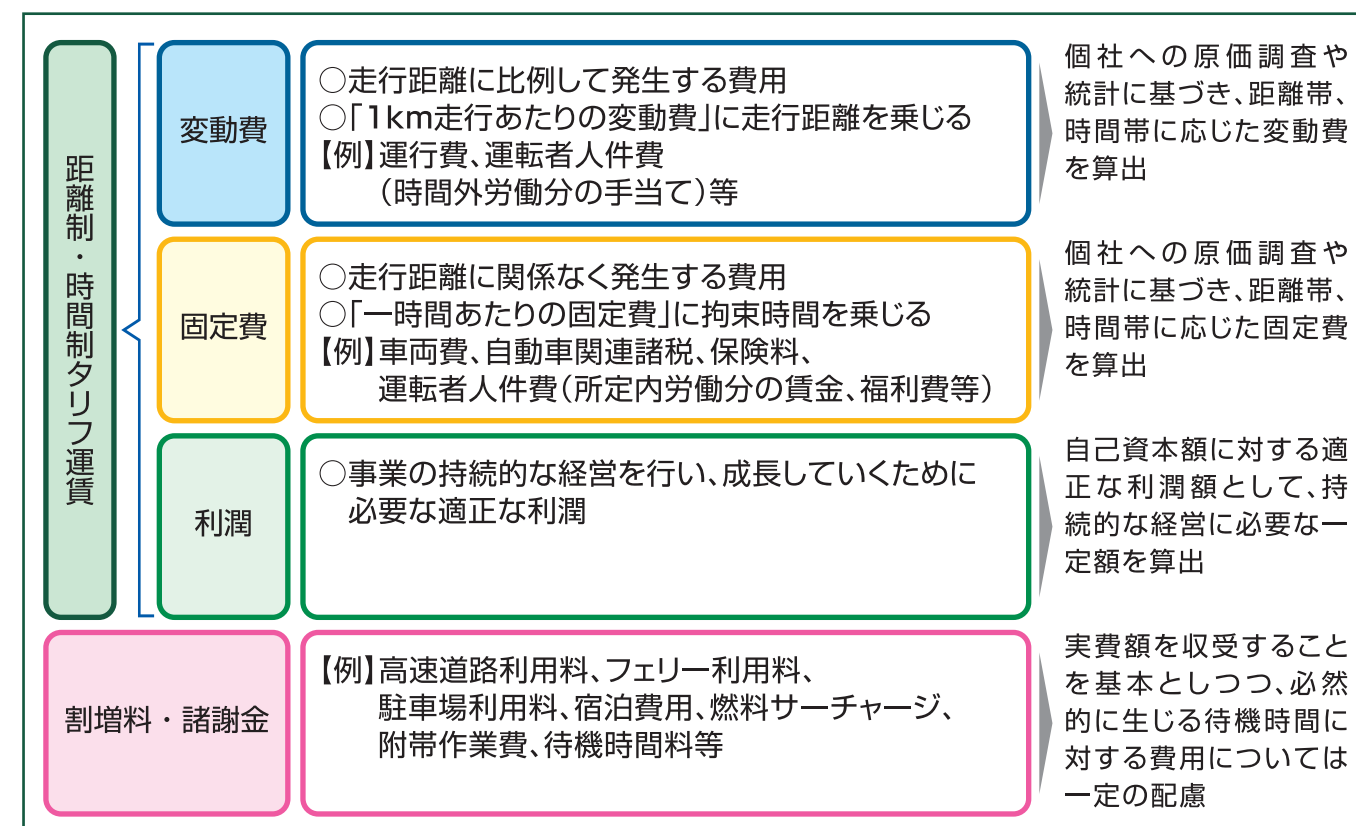
詳細版



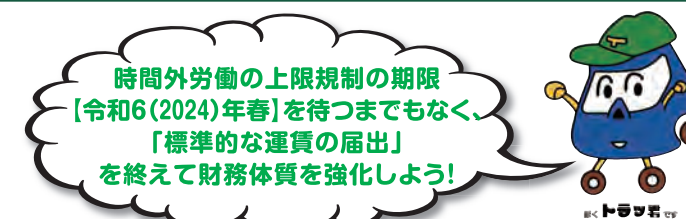
【図表】トラックドライバーの働き方を巡る課題(労働時間、年間賃金)



【図表】標準的な運賃の構成



標準的な運賃については令和6(2024)年3月31日の期限を待たず、できるだけ早く届け出てください。届出が期限を越えた場合、荷主交渉の根拠となるタリフを各社で作成しないといけなくなるので、合理的な運賃設定を説明することが難しくなります。





④ 生産性を高める

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

シミュレーション:「付帯作業がある輸送」の適正運賃の検証

○付帯作業については、料金として収受できている場合は少なく、多くの場合、運賃込々になっている現状があります。無償の付帯作業は労働時間の長時間化につながり、運転者の負担増加にもつながり、人材定着化の阻害要因となります。

○付帯作業を実施している際には、運転者だけでなく、車両も拘束されています。

(シミュレーション)

- ・4トン車貸し切り便で配送センターへの配送を実施(片道200km、往復400km)。
- ・1日8時間契約であるが、付帯作業として輸送品の解包、設置作業で2時間を要し、実質的には合計10時間稼働している。

【図表】原価計算に基づくシミュレーション

	【請求しない場合】	【請求した場合】
変動費	走行キロ 400 km × 走行キロあたり変動費 32.8 円/km = 13,120 円 ※片道200km、往復400km	走行キロ 400 km × 走行キロあたり変動費 32.8 円/km = 13,120 円 ※片道200km、往復400km
固定費	稼働時間 8 時間 × 時間あたり固定費 4,594 円 = 36,752 円	稼働時間 8 時間 × 時間あたり固定費 4,594 円 = 36,752 円 2 時間 × 3,497 円 = 6,994 円
適正利潤(2.72%)	1,357 円	1,547 円
日額運賃(変動費+固定費+適正利潤)	51,229 円/日	58,413 円/日
年間運賃(240日稼働)	12,295 千円/年	14,019 千円/年
差額		1,724 千円/年

(資料)国土交通省「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について」(令和2年3月4日)より算出
(備考)実際には「走行キロあたり変動費」「時間あたり固定費」は自社の原価を用いて計算して下さい

1台あたり年間で170万円の
運賃を貰い損ねています

標準的な運賃と原価計算に基づく運賃との関係

国土交通省が定める「標準的な運賃」と原価計算に基づく運賃はほぼ同じ水準になります。

距離制 運賃	● 中型車4トンクラス ● 片道200km、往復400km	53,740円
時間制 運賃	● 中型車4トンクラス ● 130km(基礎走行キロ) ● 8時間制 ● 加算額340円/10km	51,220円 (基礎額: 42,040円) (加算額: 9,180円)
原価計算に基づく 運賃	● 変動費=走行キロ×走行キロあたり変動費 ● 固定費=稼働時間×時価あたり固定費 ● 適正利潤: 2.72%	51,229円 (変動費: 13,120円) (加算額: 36,752円) (適正利潤: 1,357円)

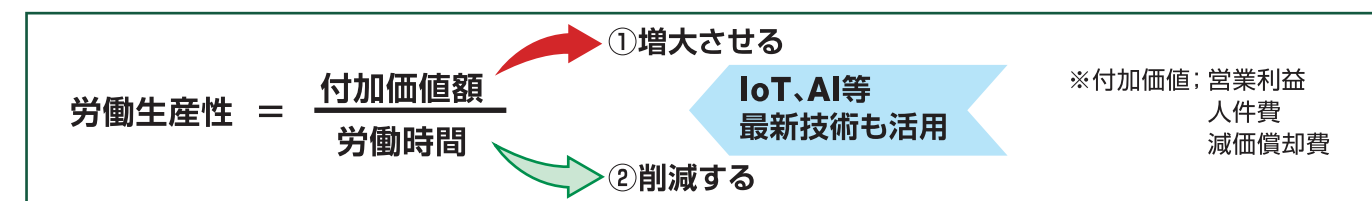
(資料)国土交通省・公益社団法人全日本トラック協会「令和2年4月トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」
(資料)国土交通省「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について」(令和2年3月3日)
(備考)距離制運賃及び時間制運賃は近畿運輸局の距離制運賃表・時間制運賃表より算出
原価計算に基づく運賃の算出方法は【図表】原価計算に基づくシミュレーション参照

生産性を高める

人手不足に伴う問題が顕在化し、トラック輸送の供給キャパシティは急速に逼迫しつつあります。加えて労働時間の短縮にも対応しなければなりません。良質なトラック運送サービスを維持するためにはトラック輸送の生産性向上が急務となっています。

生産性を高めるためには、付加価値額を増大させるか、投入労働時間数を削減することが必要になります。IoT、AI等の先端技術も活用しつつ、下図のような対策に取り組むことが必要です。

【図表】労働生産性の向上



(資料)公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」(平成30年12月)

【図表】生産性の向上と具体的な対策

課題分野	取り組みの視点	具体的な改善対策(キーワード)
労働生産性の向上	(1) 荷待ち時間・荷役時間の削減	① 荷役のパレット化、省力・アシスト機器の活用 ② 時間管理の徹底 ③ トラック予約受付システムの活用 ④ 荷主以外の倉庫等の都合による待機時間の削減
	(2) 高速道路の有効活用	① 適切な運行計画づくり ② 高速料金の収受 ③ ETC2.0の活用
	(3) 市街地での納品業務の時間短縮	① 都市内共配の促進 ② 共同宅配ボックスの設置利用
	(4) 長距離輸送の改革	① 中継輸送の3つの方式 ② SA・PAで対面で乗り換え ③ 営業所を利用した中継輸送 ④ ツーマン運行(2人乗務)によるワークシェアリング
	(5) 新しい車両技術の導入	① ダブル連結トラック／スワップボディ

(資料)公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」(平成30年12月)



① エコドライブチェック

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

【令和3年度エコドライブチェック調査の実施概要】

(1)実施期間

令和3年11月1日(月)～ 30日(火)〔※エコドライブ推進月間〕

(2)エコドライブ運動の内容

- ①運動(実施)期間中に、運転者にエコドライブ励行の指導。
- ②運動期間終了後、運転者が期間内における自らの運転を振り返り、エコドライブチェックシート(運転者用)に記入。
- ③事業者は、運転者が記入したエコドライブチェックシートをそれぞれの項目ごとに集計し、エコドライブチェック集計表に記入のうえ、FAXにて兵庫県トラック協会事務局に提出。

(3)報告期限:令和3年12月13日(月)

(4)回答数:163社、2,628 名(参考:令和2年度調査 174社、2,477名)

【結果概要】

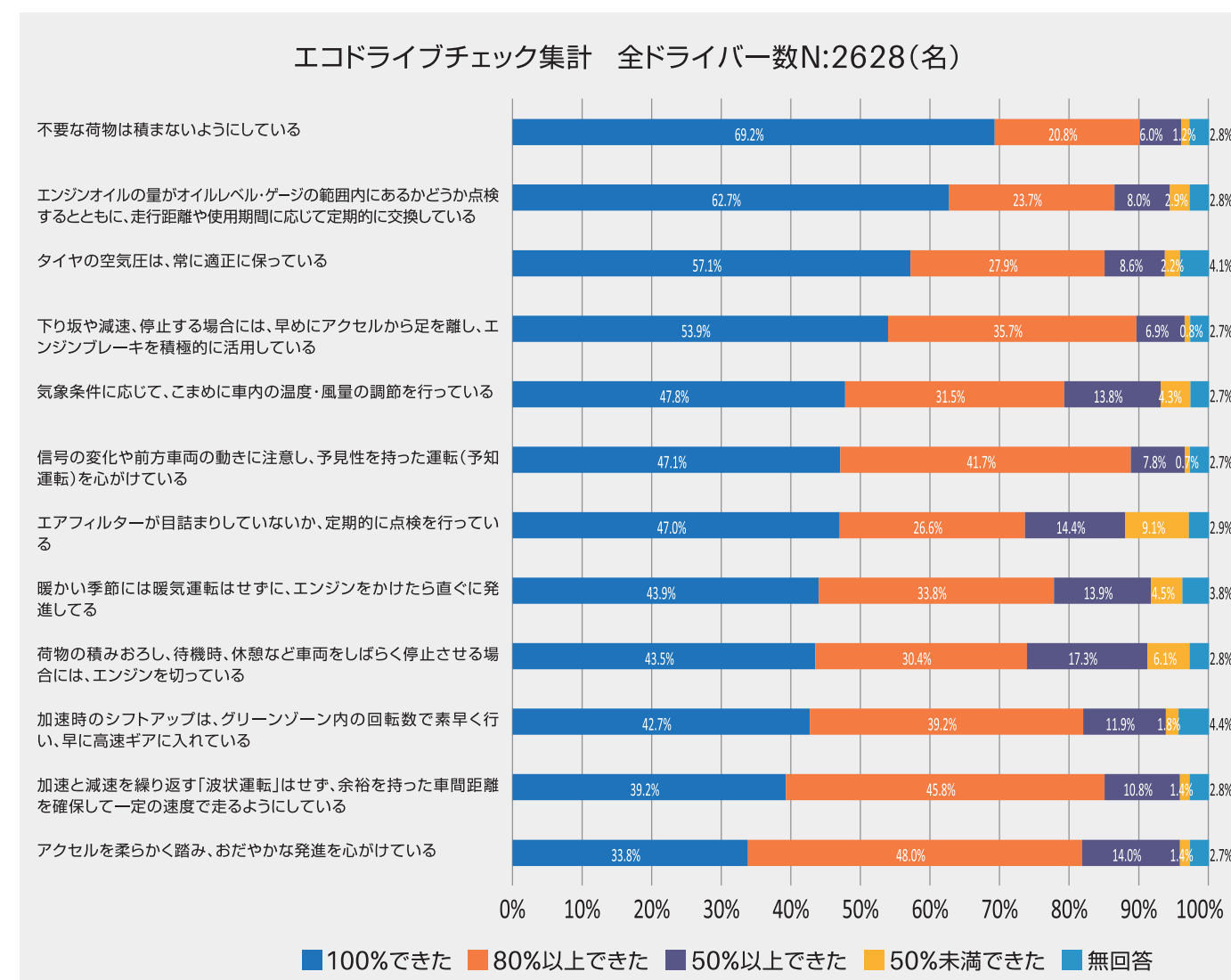
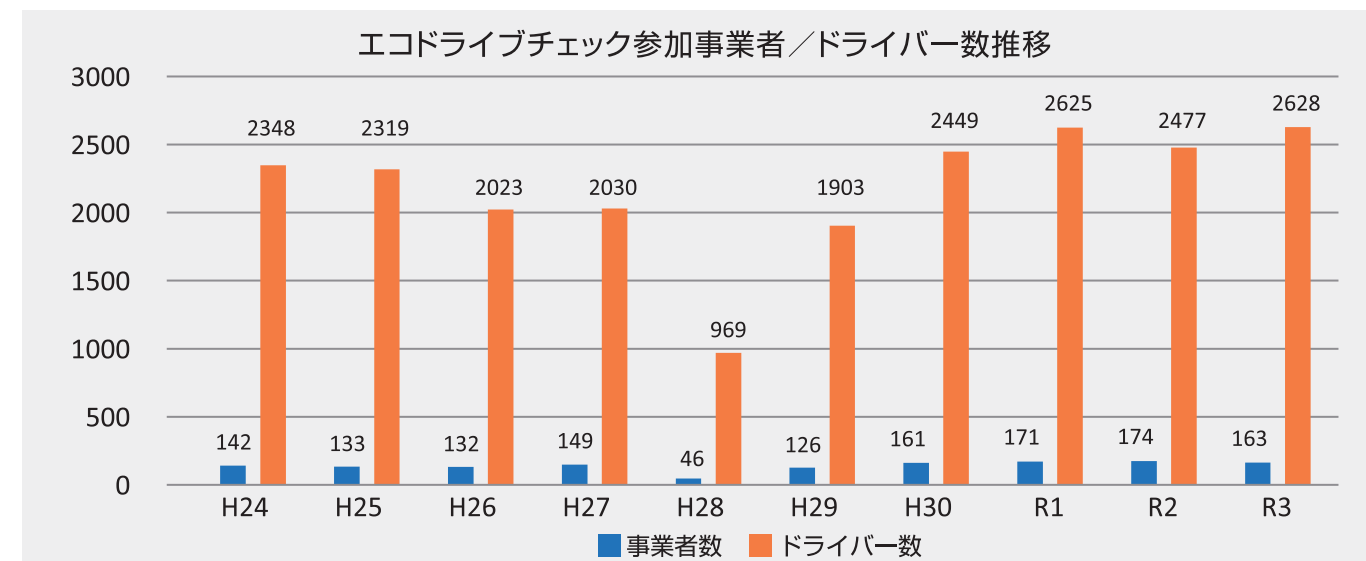
「100%できた」と「80%以上できた」を合わせた割合は、全ての項目で7割を超えており、会員事業者がエコドライブに意欲的に取り組んでいると考えられます。

特に、「不要な荷物は積まないようにしている」「エンジンオイルの量がオイルレベル・ゲージの範囲内にあるかどうか点検するとともに、走行距離や使用期間に応じて定期的に交換している」が「100%できた」がそれぞれ69.2%、62.7%を占めており、実践率が高くなっています。

一方で、「加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、余裕を持った車間距離を確保して一定の速度で走るようにしている」「アクセルを柔らかく踏み、おだやかな発進を心がけている」は「100%できた」が4割未満と低迷しています。また、「エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている」「暖かい季節には暖気運転はせずに、エンジンをかけたら直ぐに発進している」「荷物の積みおろし、待機時、休憩時など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている」は、「50%以上できた」「50%未満できた」を合わせると2割前後を占め、他の項目と比較して、意識的な実践が低くなっています。下位項目における実践率の向上のためにも、各事業者でのドライバーへの更なる周知、また、日頃からエコドライブに対する意識づけを引き続き図っていきましょう。

エコドライブを推進することは、環境面、経済面、安全面での取り組みを同時に実現することに繋がります。本取り組みを一過性のものではなく、兵庫県トラック協会として継続的な取り組みにすることで、更なる効果を上げることが期待できます。

【図表】集計結果



(資料)令和3年度エコドライブチェック調査



② 令和3(2021)年度 環境と物流を考えるフォーラム

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

兵庫県トラック協会は、トラックが社会に果たしている役割、環境対策の取り組み、「社会との共生」を目指した交通事故防止対策などについて、市民のみなさまにご理解いただき、併せて業界のイメージアップを図るため、毎年11月にフォーラムを開催しています。

令和3(2021)年度は、国土交通省 自動車局貨物課の長瀬洋裕氏から、「トラック業界におけるカーボンニュートラルについて～どのようにカーボンニュートラルに対応出来るのか」と題して、昨年、わが国で宣言が行われた「カーボンニュートラル」についての概要説明とトラック事業者が「カーボンニュートラル」を進めるにあたって今後何を求められていくのかについて、日本や世界の動向を交えつつ、ご講演いただきました。



また、日刊自動車新聞社 電子版担当部長兼電子版編集長の野元政宏氏から、「カーボンニュートラル社会で変わる自動車業界～生き残る企業とは～」と題して、国内外のカーボンニュートラルへの取り組みのほか、自動車の先進技術、電気や水素といった新エネルギーを動力源とする自動車メーカーの最新開発動向などについてご講演いただきました。



これからのカーボンニュートラル社会に向けての知見を得る機会となり、非常に有意義な講演となりました。

開催概要

日時：令和3(2021)年11月26日(金)14時00分～16時30分

場所：兵庫県トラック総合会館

主催：一般社団法人兵庫県トラック協会

後援：国土交通省近畿運輸局、兵庫県、神戸市、尼崎市、西宮市、神戸商工会議所、尼崎商工会議所、西宮商工会議所

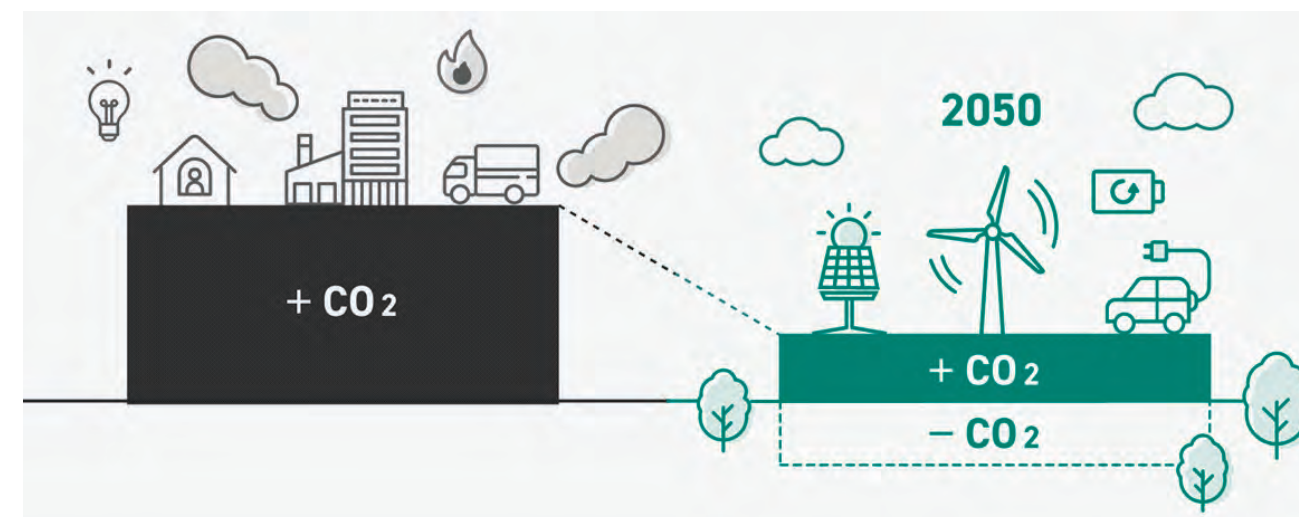
【トピックス】 カーボンニュートラルとは

＝温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します＝

令和2(2020)年10月、政府は令和32(2050)年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」※から、植林、森林管理などによる「吸収量」※を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

※ここでの温室効果ガスの「排出量」「吸収量」とは、いずれも人為的なものを指します。



カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減 並びに吸収作用の保全及び強化をする必要があります。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、平成27(2015)年にパリ協定が採択され、世界共通の長期目標として、

世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること(2℃目標)

今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること

等を合意しました。

この実現に向けて、世界が取り組みを進めており、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げているところです。

(資料) 環境省「脱炭素ポータル」

https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/





③ 労働力確保対策の推進

トラック運送事業者のための人材確保セミナー開催

人材確保対策が喫緊の課題であることから、若年、女性ドライバー確保、定着、育成等の参考となる標記セミナーを下記により開催しました。

(セミナー概要)

日時	令和3(2021)年10月11日(月) 13:30～17:00 13:00～ 受付	講座	(1)「新時代」における運転者人材の実態 (2)運転者人材等の採用 ・人材採用に向けた準備 ・効果的な求人(求人票の記載、ウェブの活用など) ・人材採用の成功事例 ・新卒者、女性、高齢者の雇用促進
場所	兵庫県トラック総会館(兵庫県トラック協会本部) 3階		(3)人材が定着するための職場環境の整備 ・人材定着のための成功事例
講師	日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役 小坂 真弘 氏		(4)働き方改革に対応した実務

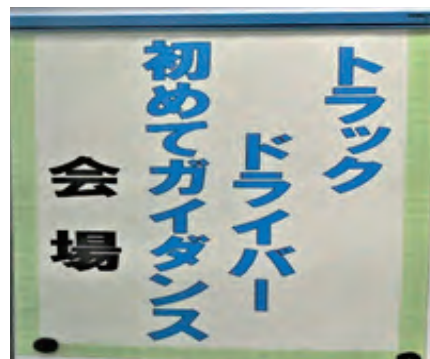
ハローワーク神戸「トラックドライバー初めてガイダンス」及び「運輸業界相談会」

新型コロナウイルスが猛威を振るう中、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーが、人々の暮らしと生活を守るため重要な役割を担っていることを理解いただき、トラックドライバーを職業選択の一つに加えてもらえるよう当協会職員が映像を交えながら説明しました。

質疑応答では、定年年齢や準中型免許等の運転免許制度、労働環境についてなど、多くの質問があり、ガイダンス終了後の「相談会」にも、終了時間間際まで多数の参加者が相談にきました。

(開催経緯)

令和3(2021)年 7月 7日(水)	ハローワーク神戸
令和3(2021)年 7月 17日(土)	就職フェアfor定通2022 神戸市立摩耶兵庫高等学校
令和3(2021)年 10月 15日(金)	ハローワーク伊丹
令和3(2021)年 10月 20日(水)	ハローワーク加古川
令和3(2021)年 10月 26日(火)	ハローワーク西宮
令和3(2021)年 11月 29日(月)	ハローワーク明石



④ 働き方改革に関する取り組み

図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤

トラック運送事業者のための同一労働同一賃金対応セミナー

4月に施行された同一労働同一賃金について、会員の皆様に理解を深め対応いただくため標記セミナーを下記により開催しました。

(セミナー概要)

日時	令和 3(2021)年9月21日(火)13:30 ~ 15:00【姫路会場】(50名) 令和 3(2021)年9月22日(水)13:30 ~ 15:00【神戸会場】(60名)
講師	株式会社日通総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2 シニアコンサルタント 金澤 匡晃 氏
講座	(1)「同一労働同一賃金」の概要 (2)関係法令の解説 (3)判例及び取り組むべき内容 (4)事業者の取組事例 ほか



「標準的な運賃」活用セミナー

「標準的な運賃」の考え方や適用方法について普及を図ることにより会員事業者の皆様が、荷主との交渉に活用いただけるよう標記セミナーを開催しました。

「標準的な運賃」活用セミナー(基礎編)

日時	令和 3(2021)年10月7日(木) 13:30 ~ 15:30【姫路会場】(40名) 令和 3(2021)年10月8日(金) 13:30 ~ 15:30【神戸会場】(60名)
講師	近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏
講座	(1)「標準的な運賃」告示の背景・概要 (2)「標準的な運賃」の届出方法 (3) 運賃料金適用方作成のポイント (4)「標準的な運賃」検索・計算ツールの活用 (5) 荷主との交渉方法 ほか



「標準的な運賃」活用セミナー(応用編)

日時	令和 3(2021)年11月19日(金) 13:30 ~ 17:00【神戸会場】(60名) 令和 3(2021)年11月24日(水) 13:30 ~ 17:00【姫路会場】(40名)
講師	日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役・税理士 小坂 真弘 氏
講座	(1)「標準的な運賃」告示の概要・届出 (2)「標準的な運賃」を踏まえた原価計算(演習など)※電卓が必要 (3) 原価計算を反映した運行形態別賃金の考え方 (4) 荷主との交渉方法 ほか

