

# トラック運送事業の現状・課題と最近の行政の取組

---

2023年1月23日

国土交通省自動車局

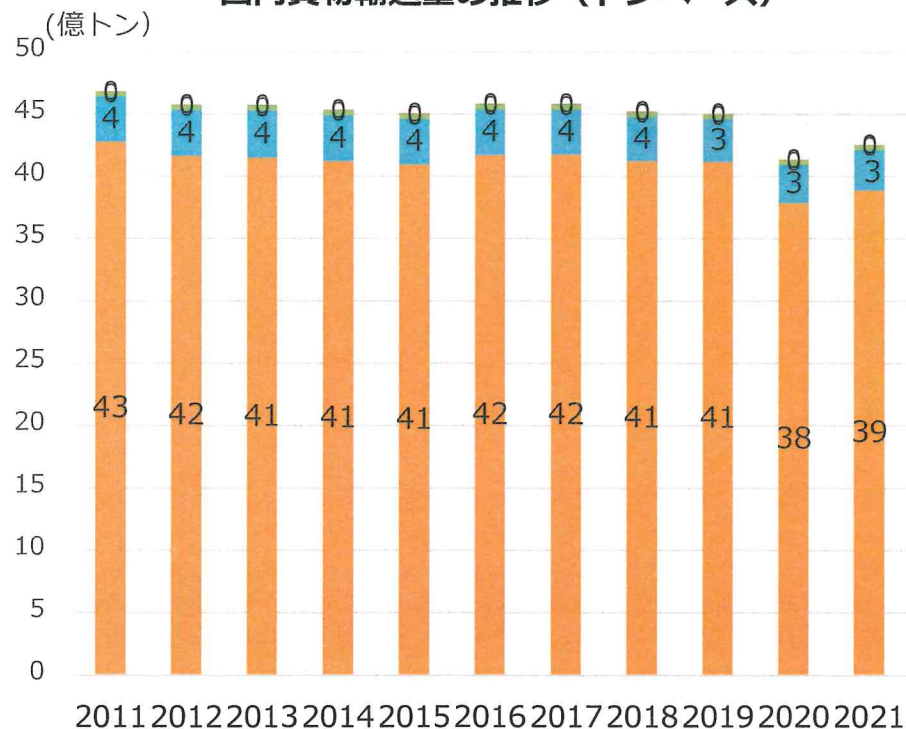
貨物課長 小熊弘明

1. トラック運送事業の現状 .....	P. 2
2. 荷主対策と標準的な運賃 .....	P. 7
3. 働き方改革 .....	P. 16
4. 価格転嫁 .....	P. 27
5. その他 .....	P. 35

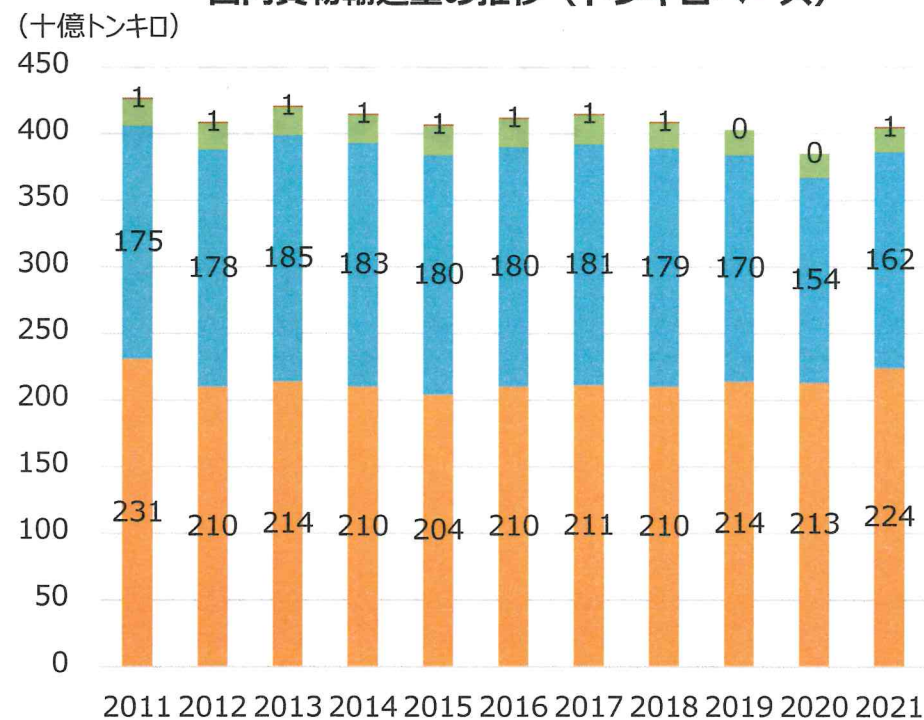
# 1. トラック運送事業の現状

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

### 国内貨物輸送量の推移（トンベース）



### 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

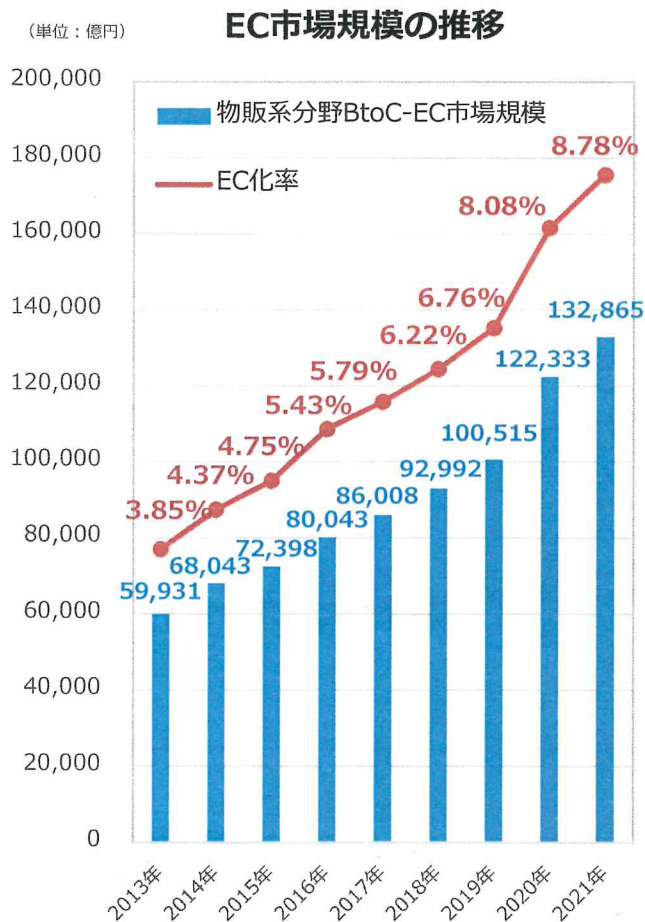


■ 自動車 ■ 内航海運 ■ 鉄道 ■ 航空

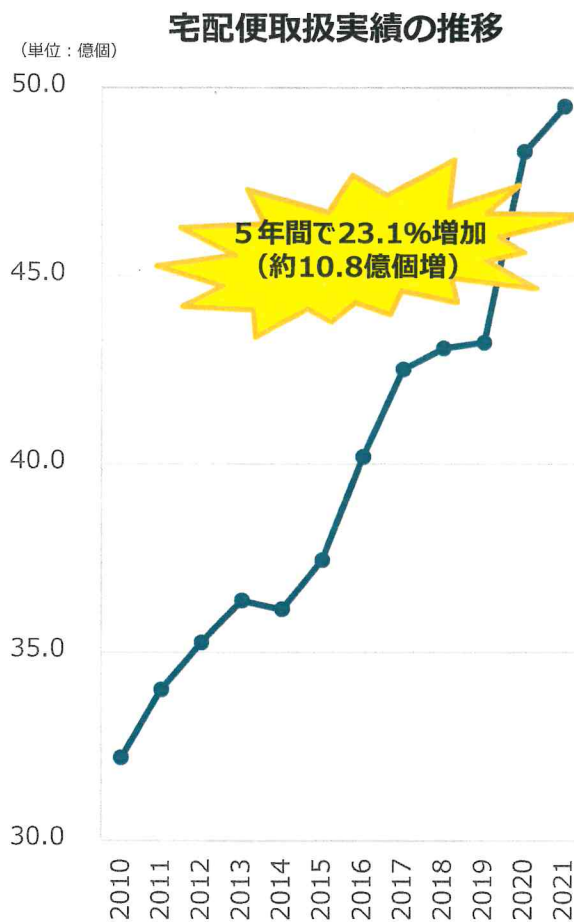
■ 自動車 ■ 内航海運 ■ 鉄道 ■ 航空

(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

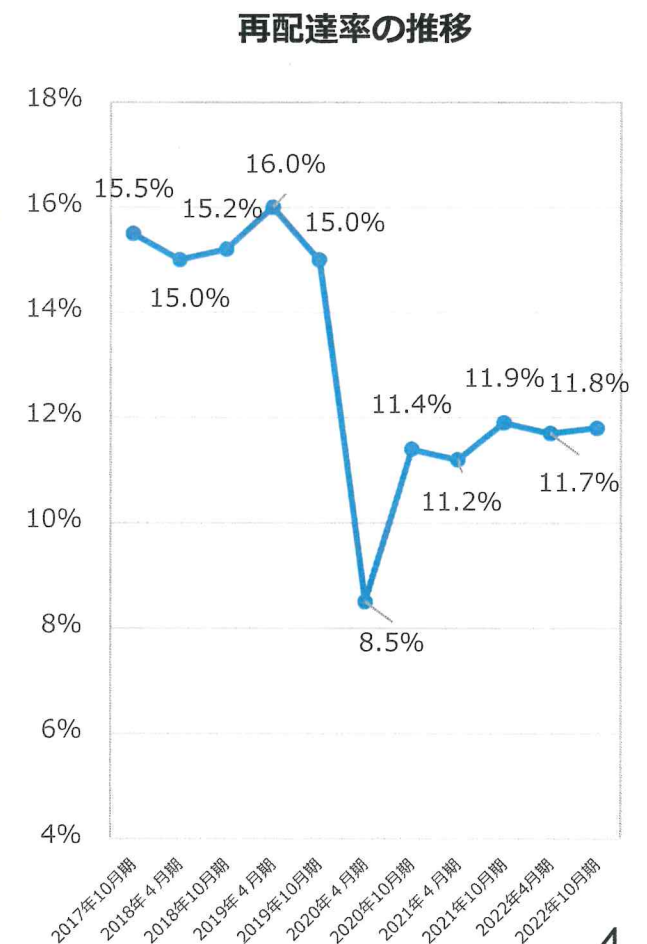
- EC市場の拡大に伴い、宅配便取扱個数も急増（直近5年間で23.1%増加）。
- 他方、宅配便の不在再配達が全体の約11~12%程度発生。



(出典) 経済産業省「電子商取引実態調査」  
 注：EC化率 = 物販系分野における電子商取引市場規模 (推計値) / 物販系分野における商取引市場規模 (推計値)



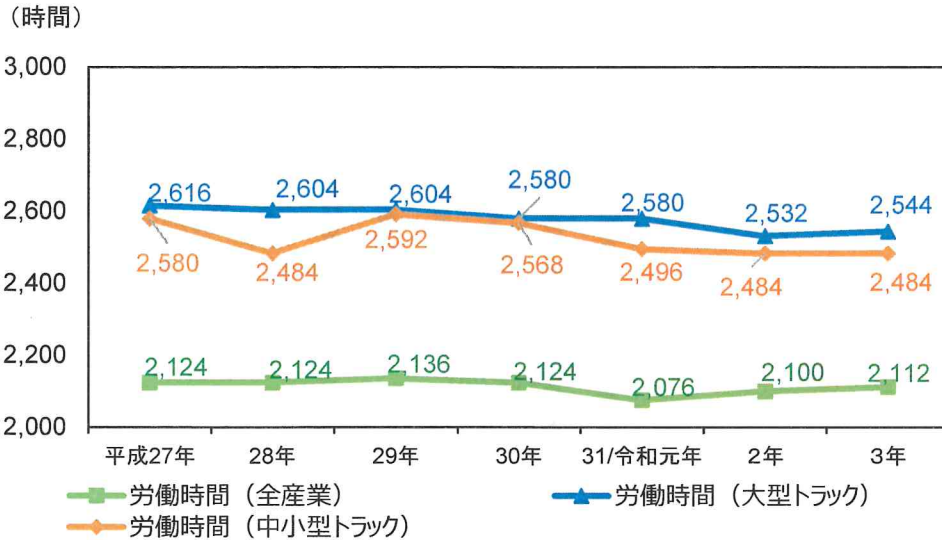
(出典) 国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」  
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加。  
 2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加



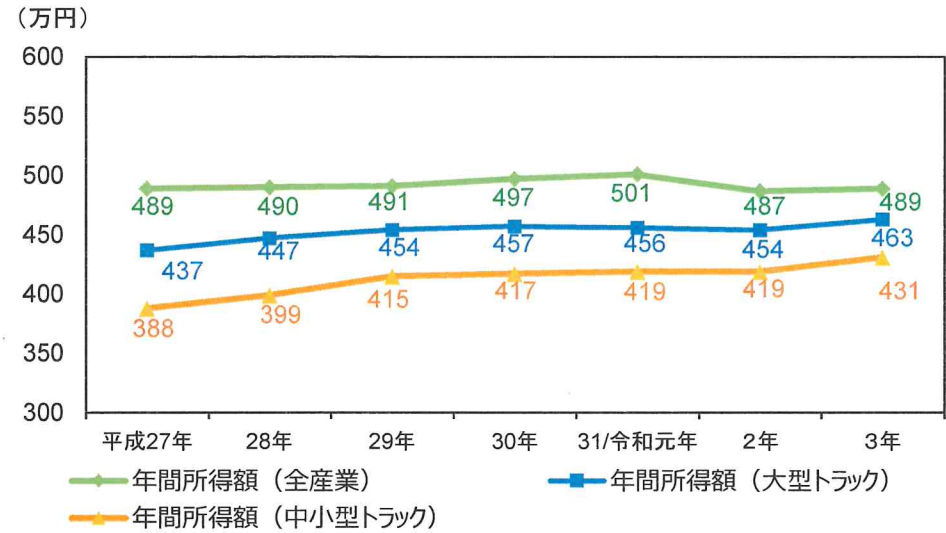
(出典) 国土交通省「宅配便再配達実態調査」  
 (2017年10月期-2022年10月期)

# トラック運送事業の働き方をめぐる現状

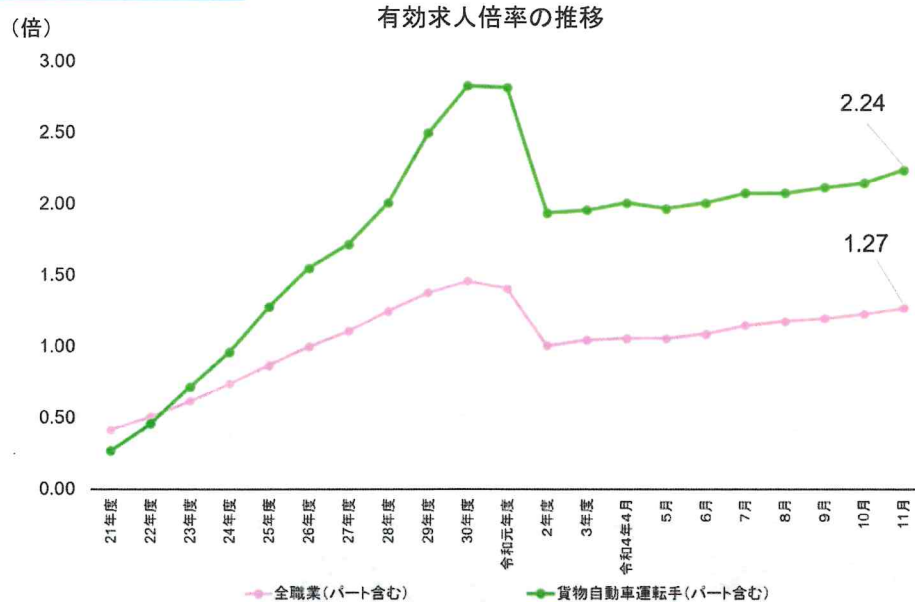
## ①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



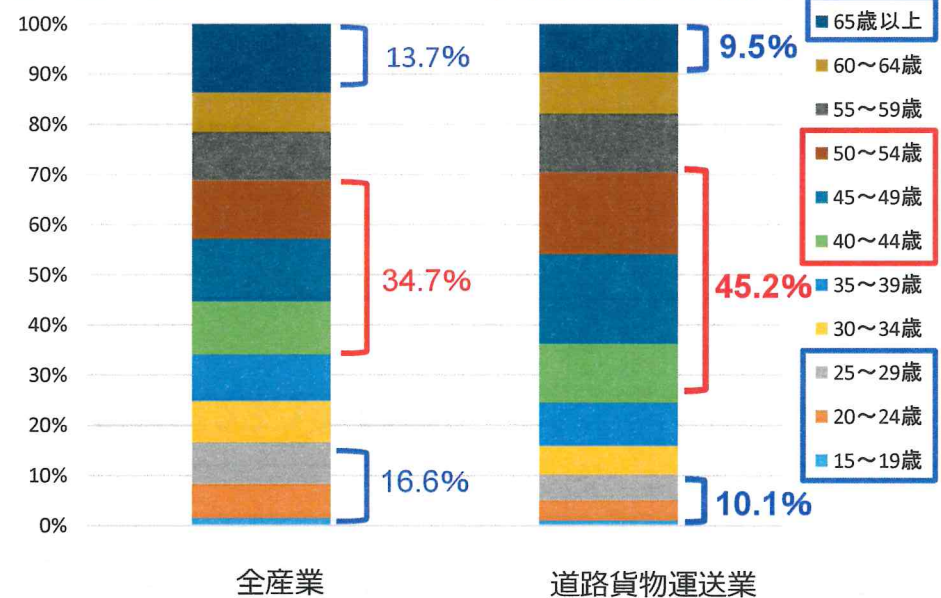
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



## 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。

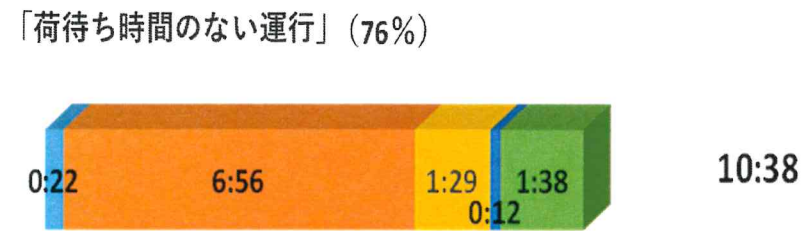
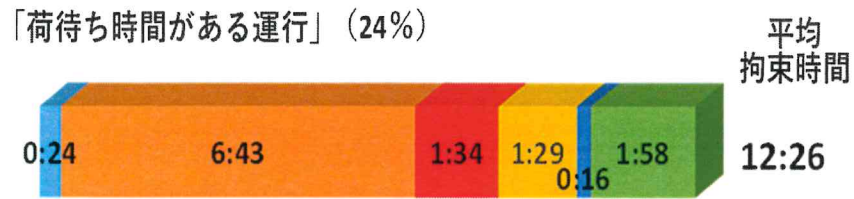


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

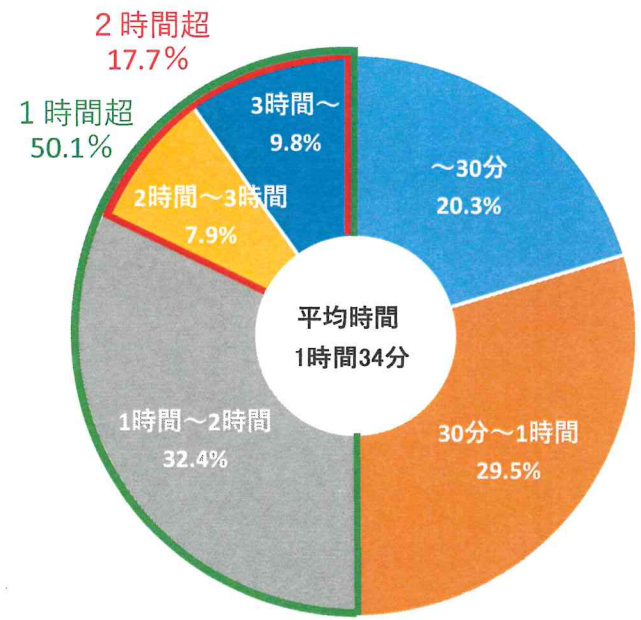
# トラックドライバーの労働条件

- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

## 2. 荷主対策と標準的な運賃



## 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**、**国土交通大臣による荷主への働きかけ等**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

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

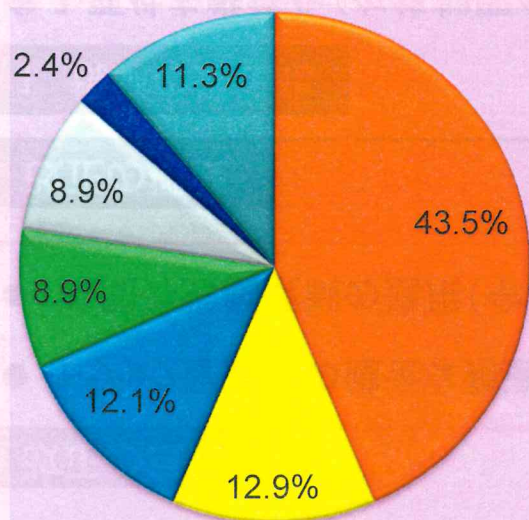
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	2
働きかけ	73

※令和4年12月31日現在

## 働きかけの実施事例

### ○違反原因行為：長時間の荷待ち

#### (運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

##### 《相談者からの申告内容》

- 日曜祭日以外は、3時間以上待たされる。夕方18時に到着して荷卸しは早くて21時。
- 荷卸しの受付をして、毎回6～8時間待たされる。2件目の卸し時間に間に合わせるために途中休憩が取れない。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。

- 専用バスの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定(17:00の定着化)の対策を実施した結果、

平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

#### (運送事業者・元請、鉄鋼品取扱会社・発荷主) ～中国運輸局管内

##### 《相談者からの申告内容》

- 待機することが当たり前の状態であり、荷主等もそれを当たり前のことと思っている節あり。

～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請・発荷主側が実施。

- 積込ヤードの厳格管理(空きヤードへの誘導等)、検品作業へのハンディターミナルの全面導入
- 協力会社、乗務員から率直な意見を吸い上げる『目安箱』の設置、長時間荷待ち是正等に向けた各種取組を紹介する情報誌の所内掲示、定期的な協力会社ヒアリングの実施による情報共有を早急  
に実施

- ドライバーの入構時間を正確に管理するためのシステム導入に向けた検討をスタート

## 働きかけの実施事例

### ○違反原因行為：過積載運行の要求

(運送事業者・元請) ～中部運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めることができるところまで荷物を積まされる。  
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
  - 協力会社と調整を図り、一部4 t車両から大型車両へ変更
  - 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
  - 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開

### ○違反原因行為：依頼(契約)になかった附帯作業

(食品製造卸会社・真荷主、運送事業者・元請) ～関東、近畿、四国、北陸信越運輸局

管内

《相談者からの申告内容》

- 積荷の手卸し後、積荷の仕分けとラベル貼りまで、2～3時間かけてやらされることもある。
- 卸先に仕分作業を止めてもらうよう、会社からお願いしても「メーカーに相談してくれ」と言われ、メーカーに  
交渉しても、「前の運送事業者もやっていた」と一切取り合ってもらえない。  
～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認⇒以下の対策を真荷主・元請側が実施
  - 真荷主及び元請から、附帯作業の撤廃について申入れを実施し、了承

## 働きかけの実施事例

### ○違反原因行為：適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

#### （農産品取扱企業・真荷主） ～九州運輸局管内

##### 《相談者からの申告内容》

- 運賃や燃料サーチャージについて交渉しても、応じてもらえない。
  - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を真荷主側が実施。
    - 燃料サーチャージについては、全額支払うことで運送事業者と契約締結
    - 運賃については、これまで「トラッシュの比率分」を差し引いた積荷料金の支払いであったところ、

トラッシュを含むすべての輸送重量に対して積荷料金を支払うことで合意。

#### （農産品取扱企業・元請） ～東北運輸局管内

##### 《相談者からの申告内容》

- 燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない。
  - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を元請側が実施。
    - 元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着
    - 運賃についても、関係者間で、価格改定を行うことで合意

## 要請の実施事例 (2022年8月)

○ 場 所 ～中部運輸局管内

○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、  
休息8時間が取れない。

～ 令和3年1月 「働きかけ」を実施

～ 発荷主側が対策として、オーダーの早期化（出荷時間を午前中へ）を徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。  
～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

～ 令和4年8月 「要請」を実施

## 要請の実施事例 (2022年11月)

### ○ 荷主種別 ～ 運送業 (元請)

### ○ 違反原因行為 ～ 「過積載運行の指示」

### ○ 相談者からの申告内容

#### (申告内容) ～ 関東運輸局管内

● 軽貨物車による飲料水配送において、委託を受けている荷量を運ぶために過積載となっていることを相談した

が、対応してもらえない。(この他、複数の違反原因行為にかかる情報あり)

～ 令和4年10月、「働きかけ」を実施

～ 申告内容の事実確認とともに、改善計画の作成に着手

#### (追加申告内容) ～ 近畿運輸局管内

● 過積載とわかっていながらトラックに荷物を積むように強要してくる。過積載である旨を忠告しても聞いてもらえない。

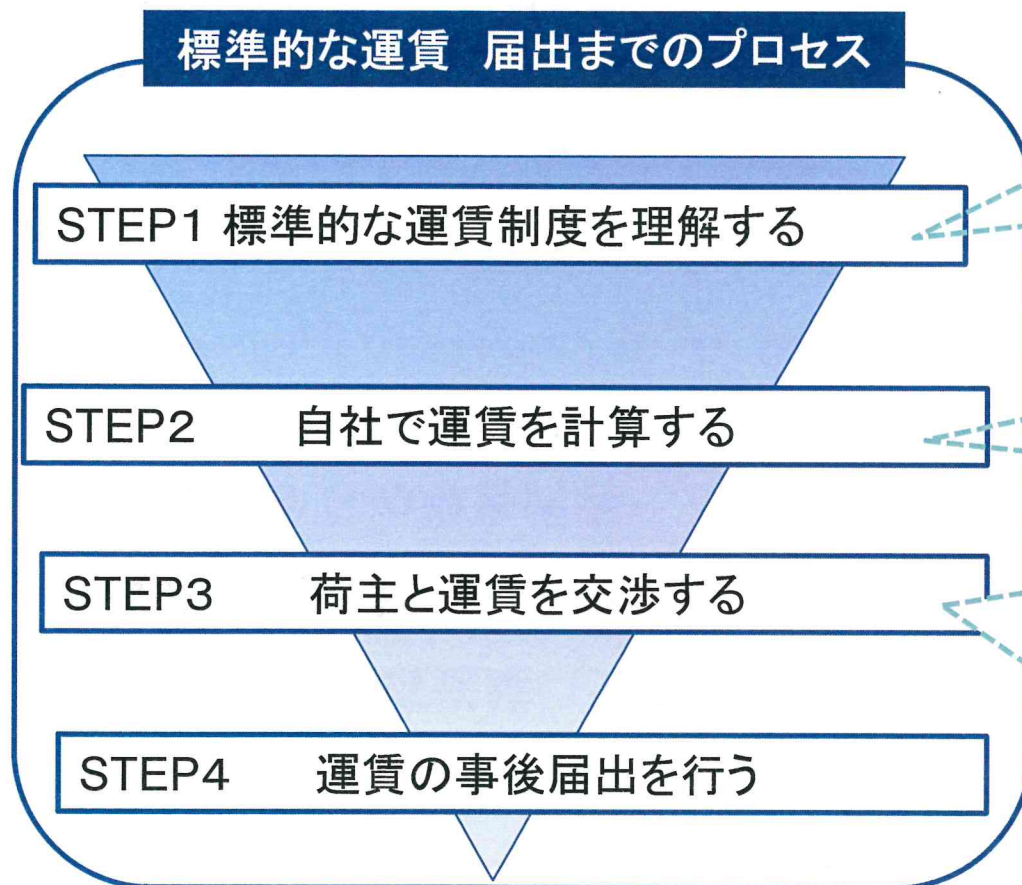
～ 令和4年11月、「要請」を実施

○ 申告内容の事実確認とともに、当該違反原因行為の防止に向けた全社レベルの対策強化について着

手

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス



金額や原価計算の方法など**すべて理解していると回答した事業者は33%**、**金額のみ理解していると回答した事業者は43%**、名称のみ知っていると回答した事業者は20%。

標準的な運賃を考慮した自社運賃の**原価計算**について、**32%が実施済み**、**21%が計算中**、47%が未実施と回答。

**「標準的な運賃」を提示して荷主との運賃交渉を行った事業者は17%**、**「標準的な運賃を考慮した自社運賃」を提示して荷主との運賃交渉を行った運送事業者は35%**。このうち、**荷主から一定の理解を得られた事業者は33%**、交渉中の事業者は40%、**理解を得られなかった事業者は25%**。

標準的な運賃の届出率：51.5%（令和4年11月末時点）

令和4年3月国土交通省調査



## 3. 働き方改革

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間**(休日労働含まず)の上限規制が適用される。

	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (臨時的で特別な事情がある場合、 <b>上限なし</b> ) <b>特別条項</b>	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることはできない時間外労働規制(年720時間等)
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> (貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> (休日労働を含まず) ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

# 「改善基準告示」の改正案の概要

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられた。令和4年12月に公布、令和6年4月に施行予定。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内 最大<u>16時間</u>以内 (15時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <u>293時間</u>以内。<u>年3516時間</u>を超えない範囲内で、<u>320時間</u>まで延長可。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則13時間以内。 最大<u>15時間</u>以内。<u>長距離運行は週2回まで16時間</u> (14時間超は1週間2回以内)</li> <li>・1ヶ月 <u>284時間</u>以内。<u>年3400時間</u>を超えない範囲内で、<u>310時間</u>まで延長可。</li> </ul>
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	<u>継続8時間</u> 以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続11時間以上を基本、<u>9時間</u>を下限</li> <li>・<u>長距離運行は継続8時間</u>以上(週2回)</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は、2日平均で1日9時間。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転時間は現行どおり。</li> <li>・連続運転時間は、4時間を超えない。</li> </ul> SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可

※予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合、その対応に要した時間を除く旨の規定を新設。

# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

## 労働基準監督署による要請（新規）

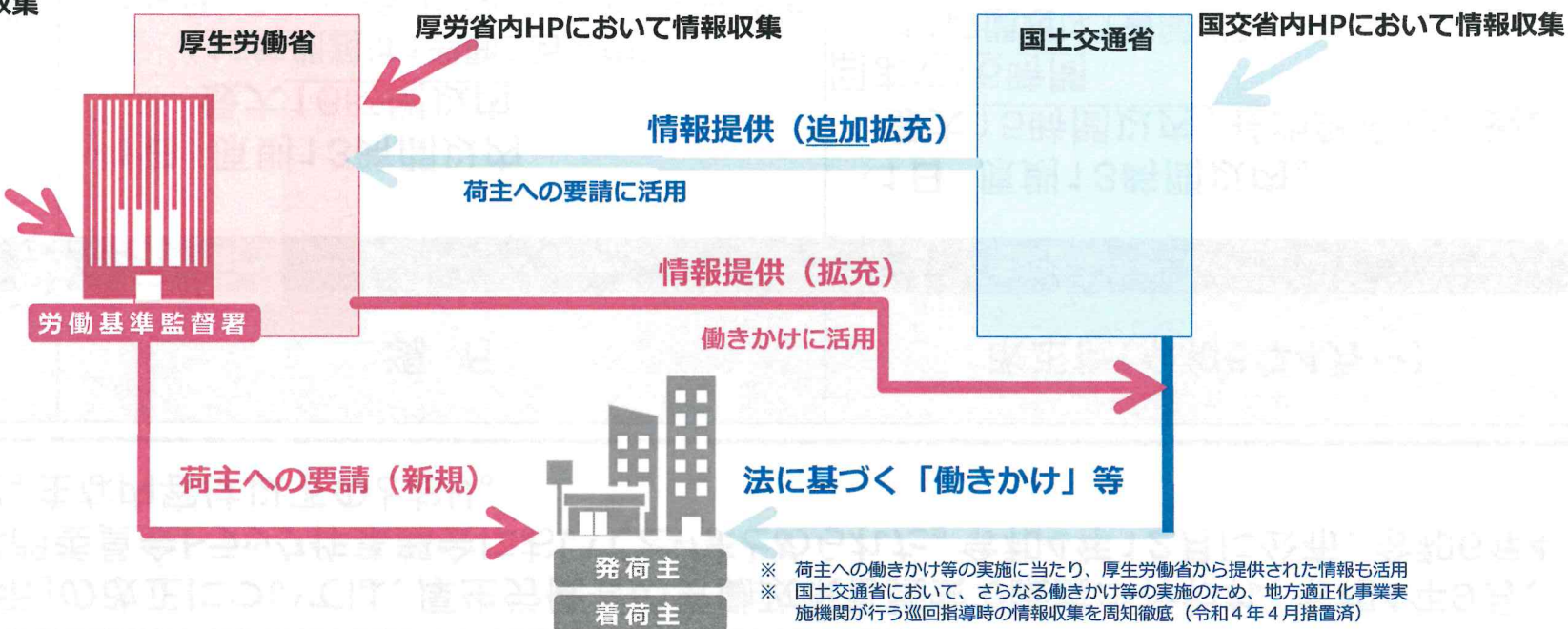
2022年 6月14日（火）  
厚労省トラック作業部会において提示  
2023年 1月～ 実施

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないように努めること。  
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**  
← **国土交通省に寄せられた情報も漏れなく活用**

立入調査時に情報収集

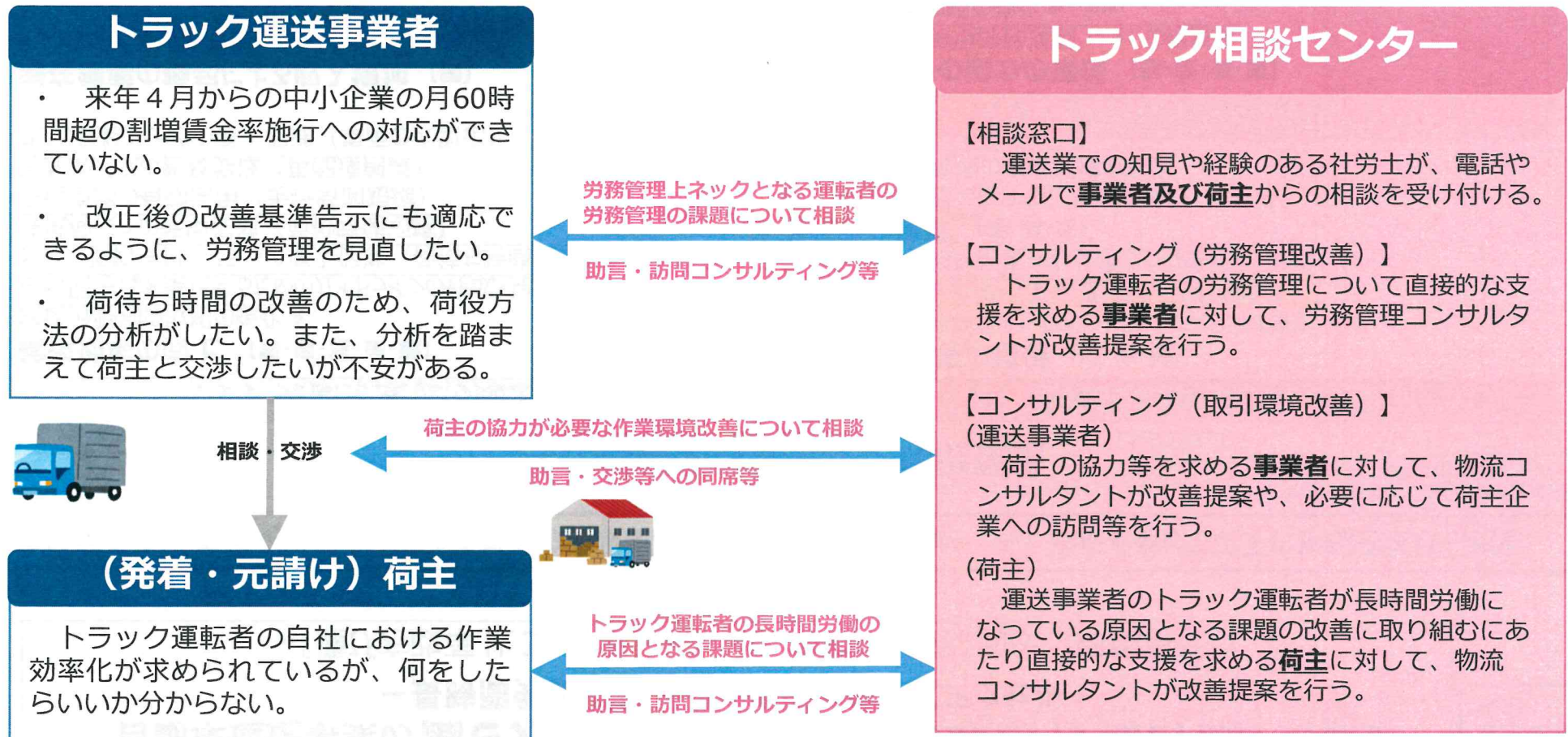


運送業者



# 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター (トラック相談センター)

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置(令和4年8月1日～)。
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。



# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」（2017年8月）以降の追加施策

### I. 長時間労働是正の環境整備

#### （1）労働生産性の向上

##### ①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

##### ②潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

##### ③運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

#### （2）多様な人材の確保・育成

##### ①働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

##### ②運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

#### （3）取引環境の適正化

##### ①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
  - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
  - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ##### ②運賃・料金の適正收受【国】
- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
  - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

### II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】  
事業者団体による取組を支援

②ホワイト経営の「見える化」【国】  
ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度の創設

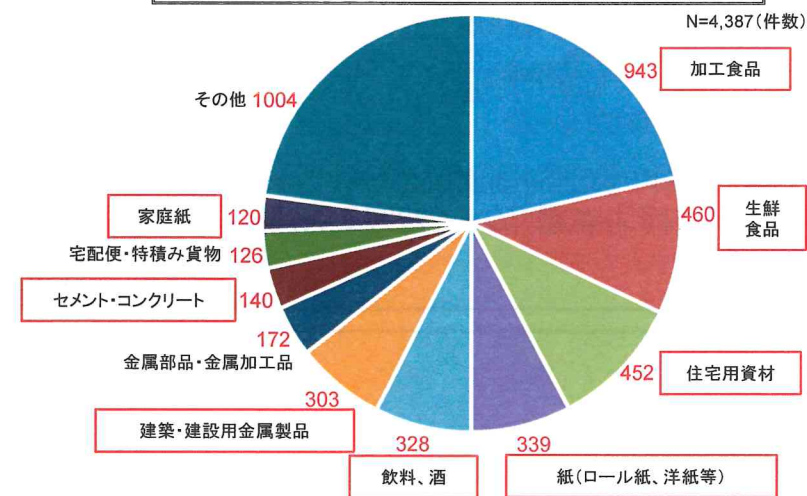
③労働時間管理の適正化の促進【国】  
ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施★

④行政処分の強化【国】  
新処分基準による行政処分の実施

## 1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）



## 2. ガイドラインの構成

### 【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
  - 今後のトラック運送事業の見通し、
  - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
  - トラック運送事業の健全な発展に向けて

### 【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

### 【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編

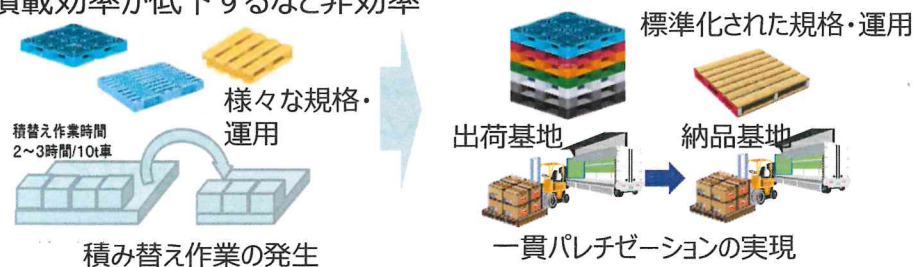


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

- 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、**共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要**。
- 令和3年6月に**官民物流標準化懇談会を設置**し、官と民が一体となって標準化に向けた検討を開始。

## パレットの標準化

- 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

- ▶ 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会 (R3.9~)
- ▶ 紙オムツ・生理用品分野のパレット化アクションプラン (R4.4)

## 伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時に非効率



検品・事務作業の効率化

## 外装の標準化

- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

## データの標準化

- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化



## 中継輸送とは

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

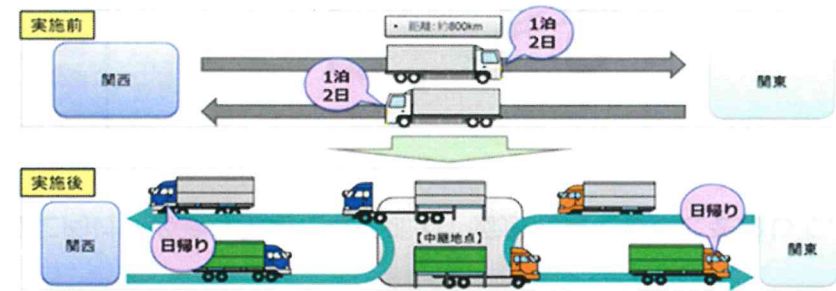


**労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する**

(主な中継輸送の実施パターン)

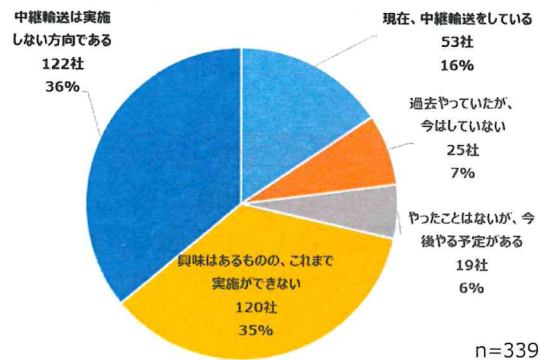
- ① ドライバー交替方式
- ② 荷物積み替え方式
- ③ トラクター・ヘッド交換方式 など

(イメージ)

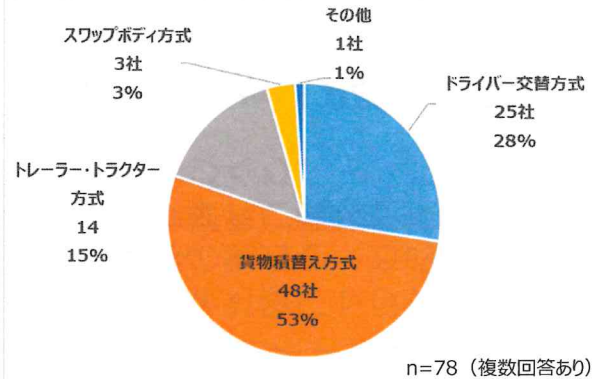


## 中継輸送に関するwebアンケート調査 (トラック事業者を対象に令和3年9月～10月実施)

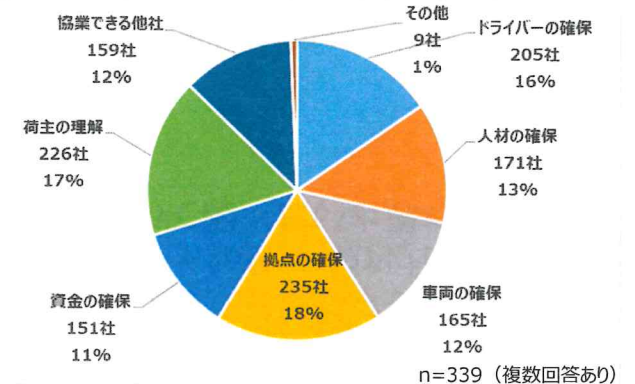
<Q1: 中継輸送を実施しているか。1つ選択>



<Q2: 実施したことのある実施方式はどれか。複数選択可>



<Q3: 実施/普及に向けて重要だと思う項目はどれか。複数選択可>



## 普及促進に向けた取組み

### 実施の手引き

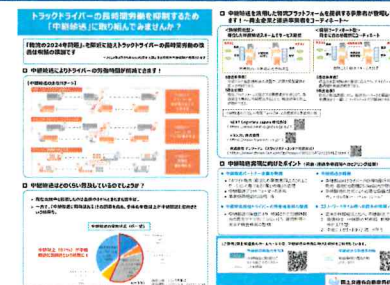
-H29作成-

- 中継輸送の実施にあたり調整すべき事項や、必要な書類など実務手続きに関して解説

### 取組事例集

-R2作成、R4改訂-

- 全国の成功事例を集め、概要や成功のポイントを紹介
- 全30事例を掲載



### リーフレット

-R4作成-

- 中継輸送の実現に向けたポイントや、中継輸送をコーディネートする第三者の「取組を紹介

# トラック業界における女性・若年層の活躍

- トラックドライバーの年齢構成は、全産業平均と比べ、中年層が多く、若年層が少ない。また、女性の割合も極めて低い。⇒ 労働力不足への対応には、若年層・女性の活躍拡大が重要。

## トラガール促進プロジェクト

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の更なる活躍に向け、有益な情報を発信するウェブサイトを平成27年に開設。

※令和4年全面リニューアル

### 【コンテンツ例】

- 現役トラガールインタビュー
- 経営者インタビュー
- トラガール活躍場面の紹介
- 女性活躍のための各種支援制度の紹介 など



サイトURL：  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>

## 若年層向けトラック業界の魅力発信

### ブランディングサイト

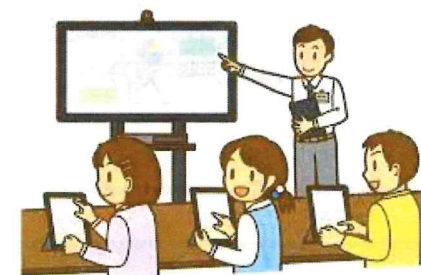
若年層を対象にトラック業界の魅力伝えるブランディングサイトを**作成中**。業界の魅力を一方的に伝えるのではなく、サイトをきっかけに閲覧者がトラック業界に興味を持ち、自らこの業界について調べたいと思わせるような仕掛けづくり。

### 高校向けキャリア教育用教材

高校のキャリア教育授業で使える動画をメインとした教材を**作成中**。生徒が「トラック業界」の事例を通じて、働くことの意味や自身の将来のキャリア形成について学ぶことで、トラックドライバーを将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらう。

※キャリア教育

一人一人の社会的・職業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を育てることを通して、キャリア発達を促す教育



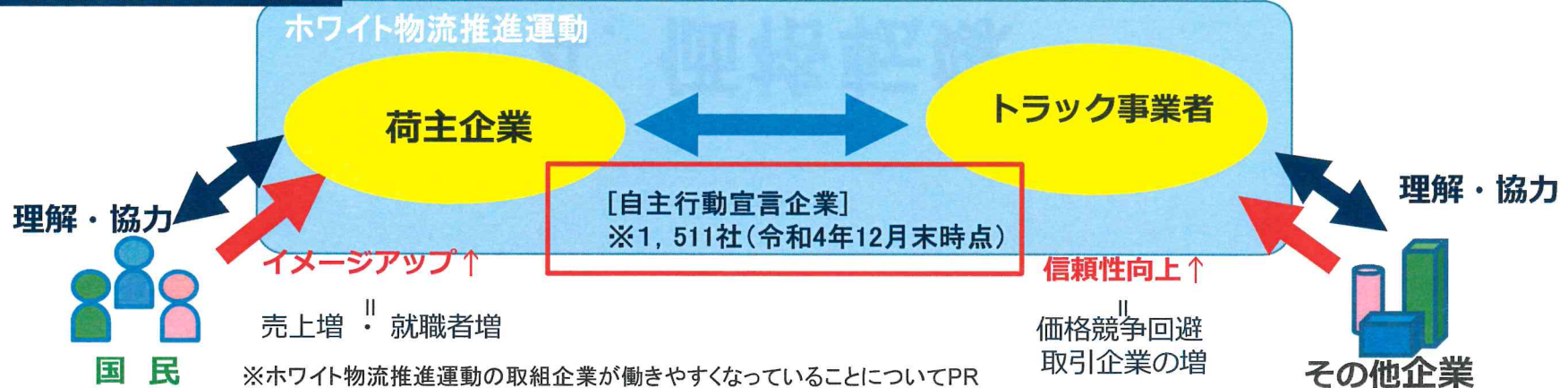
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取り組みを強力に推進。

〔平成30年 5月30日  
「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議政府行動計画」が決定〕

## 推進運動のイメージ



## 宣言内容

### 【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

### 【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>A. 運送内容の見直し</li> <li>B. 運送契約の方法</li> <li>C. 運送契約の相手方の選定</li> <li>D. 安全の確保</li> </ul> | } | <p>(宣言が多い上位3項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の改善提案と協力</li> <li>・異常気象時等の運行の中止・中断等</li> <li>・パレット等の活用</li> </ul> |
|---|---|---|

## 4. 価格転嫁

## I 物価高騰・賃上げへの取組

・・・燃料油価格の高騰に対しては、本来200円程度に上昇するガソリン価格を170円程度に抑制してきたが、来年度前半にかけて引き続き激変緩和措置を講ずる。具体的には、来年1月以降も、補助上限を緩やかに調整しつつ実施し、その後、来年6月以降、補助を段階的に縮減する一方、高騰リスクへの備えを強化する。

脚注：具体的には、補助額25円以下の部分への補助率を引き下げていく一方、補助額25円超の部分に対する補助額を引き上げていく。

・・・中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコスト上昇分の適切な価格転嫁に向けた環境整備を進める。具体的には、公正取引委員会等の執行体制を強化するとともに、転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、独占禁止法に基づき企業名を公表する。また、独占禁止法や下請代金法上問題となる事案については、命令・警告・勧告など、これまで以上に厳正な執行を行う。また、価格交渉促進月間に基づく親事業者への指導・助言の更なる実施とその実効性を高めるための踏み込んだ情報開示とともに、パートナーシップ構築宣言の推進や中小企業・小規模事業者の価格交渉力強化等に取り組む。

・トラック運送事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等の実施

- ①(独占禁止法)転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査、
- ②(下請法)重点的な立入調査、
- ③(下請法)法違反が多く認められる業種における法遵守状況の自主点検など、  
**あわせて29業種(全99業種の約3分の1)に対する価格転嫁対策の重点対応を実施。**  
※29業種には道路貨物運送業が含まれている

■ 今後、緊急調査等の結果を踏まえ、下記の転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案又は過去に繰り返し行っている事案について、独占禁止法に基づき企業名を公表する。

- 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。

⇒ **2022.12.27 企業名公表**

(佐川急便、大和物流、トランコム、丸和運輸機関、三菱電機ロジスティクス 等 合計13社)

■ また、独占禁止法や下請法に違反する事案については、命令、警告、勧告など(これらの措置は企業名公表)、これまで以上に厳正な執行を行う。

# 価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化

- 毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。  
 ※大企業の取引先中心に年2回・計30万社へアンケート票を送付→ 数年で大企業取引先に対する調査が一巡する予定。
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、評価が芳しくない親事業者に対し、令和4年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。指導・助言を受けた経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示する例も。
- 今回は、積極広報・周知により実効性を向上し、フォローアップ調査を充実させるとともに、7月に抜本改正した下請振興基準を活用し、指導・助言の対象企業を拡大する。
- 実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。

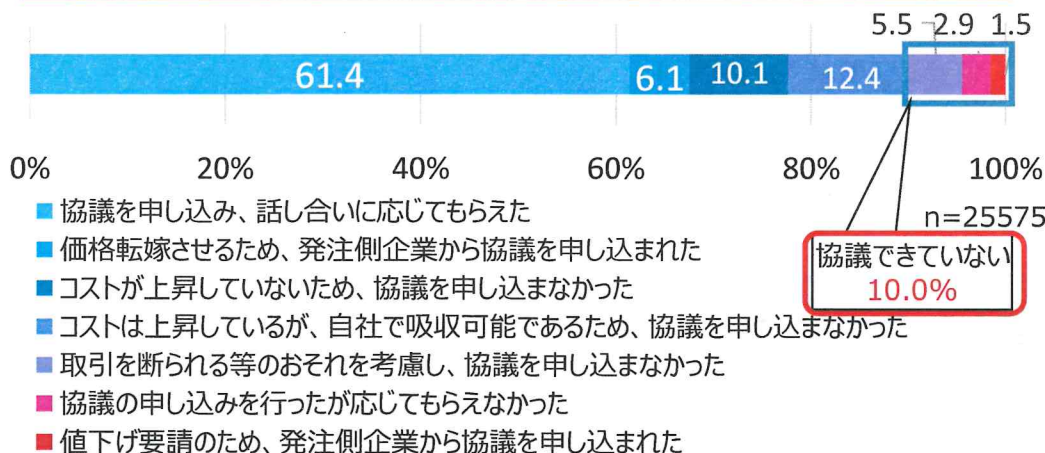


# (参考) 価格交渉促進月間 (2022年3月) フォローアップ調査の実施結果

- 下請へのしわ寄せを解消し、賃上げ原資を確保するためにも、取引先への価格転嫁は切実な課題。
- 経産省の調査では、1割が全く価格交渉できておらず、2割が全く価格転嫁できていない。

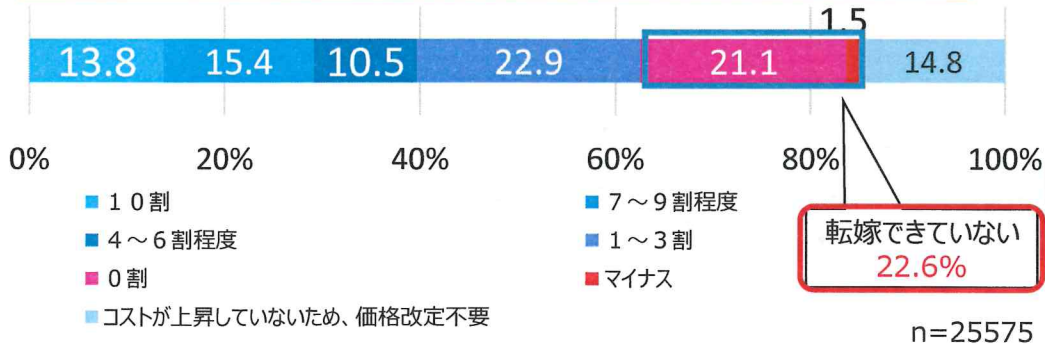
## 1. 発注側企業との価格交渉の実施状況

1割程度の事業者では、全く協議できていない。



## 2. 価格転嫁を実現できた割合

2割程度の事業者では、全く価格転嫁できていない。



## 3. 業種別の実施状況 (スコアリングの結果)

順位	価格交渉の協議状況	価格転嫁の達成状況
1位	繊維	化学
2位	鉱業・採石・砂利採取	機械製造
3位	機械製造	金属
4位	化学	食品製造
5位	建材・住宅設備	電機・情報通信機器
6位	電気・情報通信機器	建材・住宅設備
7位	卸売	紙・紙加工
8位	金属	卸売
9位	食品製造	石油製品・石炭製品製造
10位	紙・紙加工	造船
11位	印刷	飲食サービス
12位	建設	建設
13位	製薬	繊維
14位	情報サービス・ソフトウェア	印刷
15位	飲食サービス	小売
16位	石油製品・石炭製品製造	広告
17位	自動車・自動車部品	自動車・自動車部品
18位	造船	製薬
19位	小売	情報サービス・ソフトウェア
20位	電気・ガス・熱供給・水道	鉱業・採石・砂利採取
21位	通信	電気・ガス・熱供給・水道
22位	不動産・物品賃貸	不動産・物品賃貸
23位	広告	金融・保険
24位	放送コンテンツ	放送コンテンツ
25位	廃棄物処理	廃棄物処理
26位	トラック運送	通信
27位	金融・保険	トラック運送

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種 (航空宇宙、警備) は除く。  
 ※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。  
 ※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色 (約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う)。



## 対応策

### ○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。  
(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

### ○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を設置。

⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を明記

### ○荷主働きかけ等の法的な対応

⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買いたたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

### ＜貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

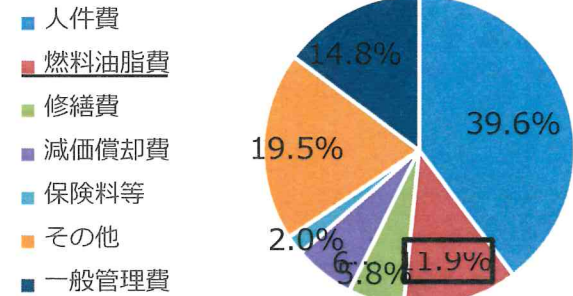
要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

### ＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和2年度決算版)

### ＜相談窓口・目安箱(国交省HP)＞



#### 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

●令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

#### 1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によりように、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

- 荷主団体あて周知文書
- 運送委託者向けリーフレット
- 標準的な運賃パンフレット
- 燃料サーチャージガイドライン

#### 2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃料費を十分に下げよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

相談窓口一覧 ← 相談窓口

#### 3. 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和25年法律第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成12年法律第120号)に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表の対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正

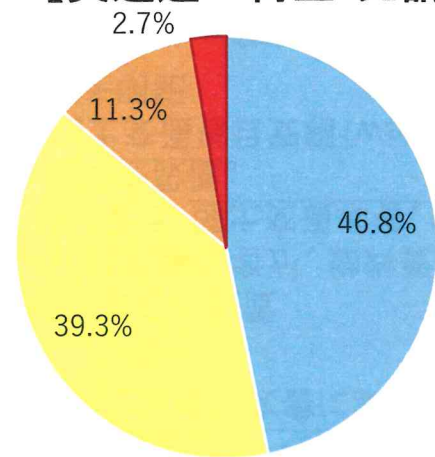
輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← 目安箱

燃料高騰による価格転嫁状況 (実運送事業者の回答)

- 荷主等との価格交渉の結果、「**価格改定等行った**」と回答した実運送事業者は**47%**  
 (「**運賃等の改定**」(24.7%)、「**燃料サーチャージの導入**」(16.3%)、「運賃、燃料サーチャージ以外の名目で燃料費相当分を受け取ることにした」(5.9%))
- 「**価格交渉しなかった**」と回答した実運送事業者は**39.3%**  
 「荷主等と**価格交渉したが、改定に至らなかった**」と回答した実運送事業者は**11.3%**  
 「**価格交渉に応じてもらえなかった**」と回答した実運送事業者は**2.7%**

【集計期間：R4.1月～2月、有効回答数：運送事業者984社】

【実運送→荷主・元請】



- 価格改定等行った
- 価格交渉しなかった
- 価格交渉したが、改定に至らなかった
- 価格交渉に応じてもらえなかった

価格交渉しなかった主な理由

- ・以前断られた、言い出しにくい。 ・荷主も原価が高騰している。
- ・過去交渉して仕事量を減らされた。 ・価格が下がった時、値下げ交渉される。 ・仕事を失う可能性がある。 ・交渉まで手が回らない。
- ・自社の準備不足 ・安く仕事を取る他社に仕事を取られる。
- ・今後交渉する予定。

価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

- ・元請からの運賃が改定されないため。 ・真荷主からもらえてないので、支払えない。 ・今期の運賃が決まっているため。

国交省において追加調査

## 概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

## 出席者

### <事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物
- ・N Xトランスポート ・ヤマト運輸 ・中越運送
- ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸
- ・佐川急便 ・センコー ・岡山県貨物運送
- ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

### <行政>

- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁
- ・厚生労働省



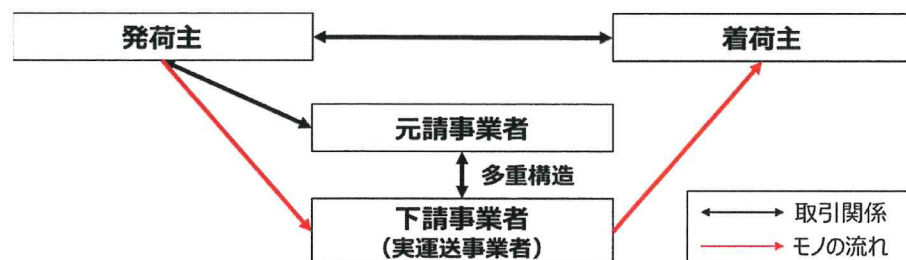
## 5. その他

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会について

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

## ■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化  
(発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主)



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

## ■ スケジュール（想定）

- 2022年9月に第1回を開催。
- 2023年1月を目途に中間とりまとめ。（予定）
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

## <委員>

大島 弘明	株式会社N X総合研究所 取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

## <事務局>

経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省	総合政策局 物流政策課
国土交通省	自動車局 貨物課
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間とりまとめ案(概要)

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働時間規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：国交省 経産省 農水省）  
2023年1月17日に中間とりまとめ案を議論し、1月末を目途に公表、その後、2023年夏頃に最終とりまとめ予定

## 【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。

## 【基本的な考え方について】

- これまで策定してきたガイドライン等について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、規制的措置等、より実効性のある措置も検討すべき。
- その検討に当たっては、物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会の「三方良し」を目指す。

## 【最終とりまとめに向けて検討する事項】

- 1. 荷主企業や消費者の意識改革について**
  - ・ 物流に係る広報の推進
  - ・ 経営者層の意識改革を促す措置の検討 等
- 2. 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性）の解決に向けて**
  - ・ 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置（荷主規制等）の検討
  - ・ 契約条件の明確化、多重下請け構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討
  - ・ 貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等及び標準的な運賃に係る延長等所要の対応の検討 等
- 3. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備**
  - ・ 官民連携による物流標準化の推進
  - ・ 省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備 等

---

**ご清聴ありがとうございました**