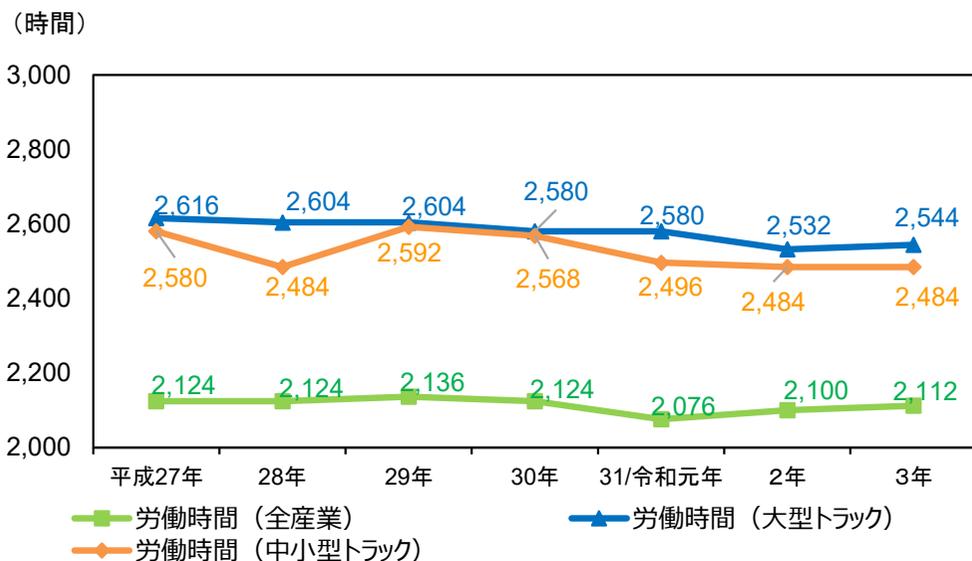


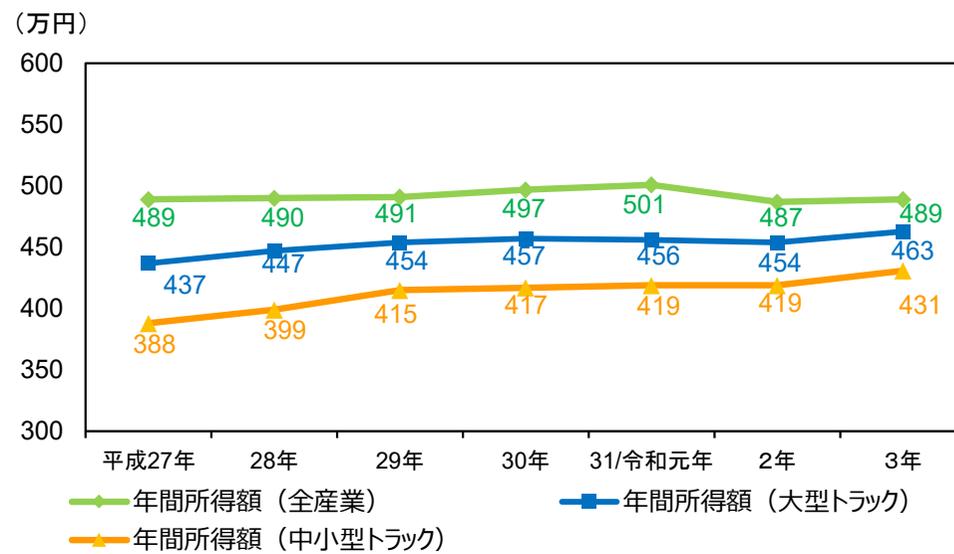
中央協議会について

広島運輸支局
令和5年3月日

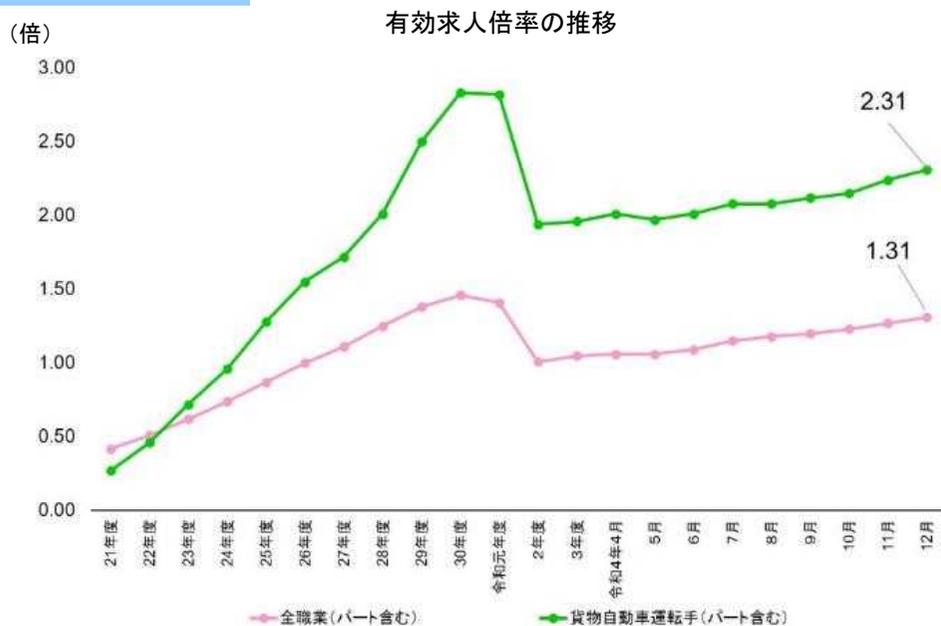
①労働時間 全職業平均より約2割(300h~400h)長い。



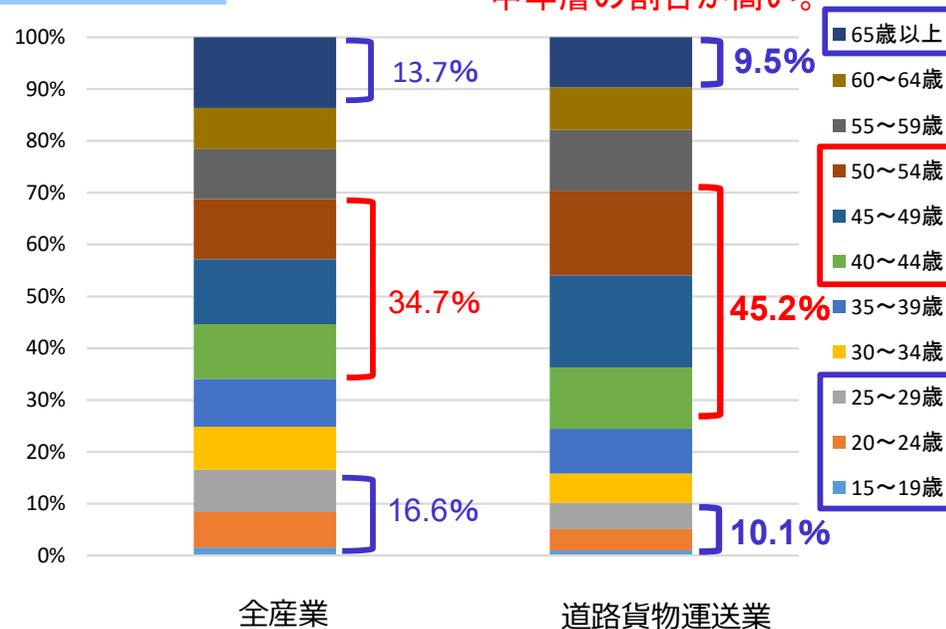
②年間賃金 全産業平均より5%~10%(20万~50万円)低い。



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

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

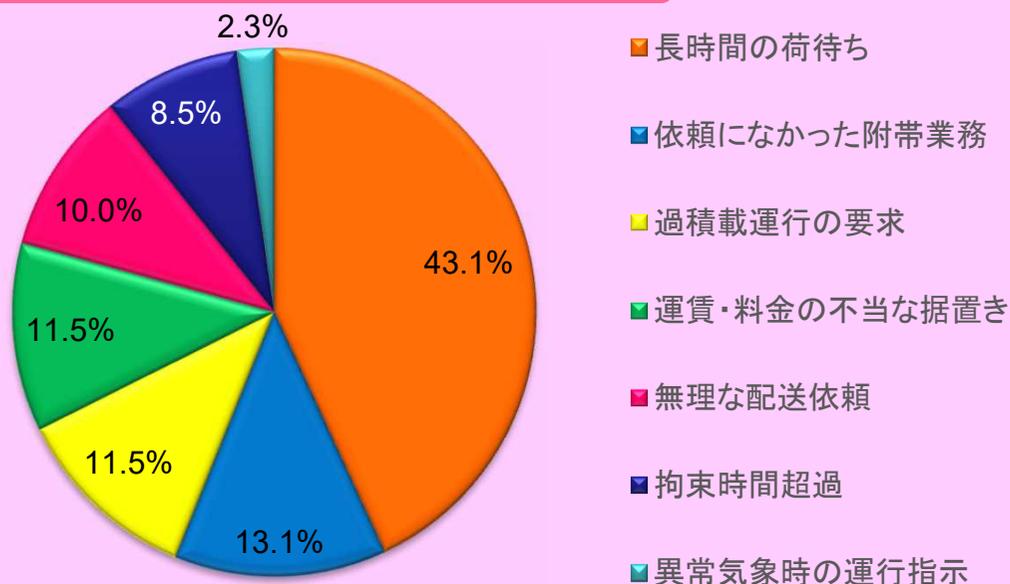
要 請

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



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	3
働きかけ	76

※令和5年2月28日現在

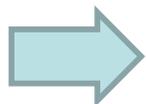
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

- 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、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）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。
- **荷主との運賃交渉をさらに促進し、燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備**することを目的に、従来、解釈通達として位置づけられていた「**燃料サーチャージの算出方法等**」を告示（令和5年3月1日）して広く周知。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

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%、金額について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・聞いたことがあ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：52.6%（令和5年1月末時点）

令和4年3月国土交通省調査

◆ 「ホワイト物流」推進運動セミナーやトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところ。

中国管内の届け出状況(令和5年2月末時点)

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
鳥取	302	253	83.8%
島根	375	325	86.7%
岡山	1148	877	76.4%
広島	1509	1215	80.5%
山口	627	540	86.1%
小計(中国)	3961	3210	81.0%

○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(2021.12.27)(抄)

5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化

- ・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。

○物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策(2022.10.28)(抄)

I 物価高騰・賃上げへの取組

- ・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 荷主への周知・広報の強化

「適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき、「標準的な運賃」の導入等により、コスト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。具体的には、以下の対応を実施。(R5.3.3現在)

○ 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)

○ 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)

○ 運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問(計164回)

[※関東運輸局長が商工会議所連合会会長に対し、直接価格転嫁への協力を要請(R4.11.14)]

[※大分県において、九州運輸局、経済産業局、労働局、県、荷主団体等、トラック協会が価格転嫁円滑化に向けた協定を締結(R5.2.17)]

[※中部運輸局長が中部経済連合会会長に対し、直接価格転嫁への協力を要請(R5.3.3)]

○ 取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(計170回)

[※取引環境・労働時間改善中央協議会において荷主団体に対し周知(R4.10.18)]

[※元請事業者を対象とした「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催し理解と協力を呼びかけ(R4.12.16)]



※荷主向けパンフレット



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

② 相談窓口の設置

トラック事業者が、コスト上昇分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の相談窓口を設置するとともに、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

○ R5.3.1現在、計42件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等: 29件、運賃交渉に関する相談・意見等: 12件、燃料価格に関する意見: 1件

③ 荷主働きかけ等の法的措置

コスト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、独禁法の違反(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。

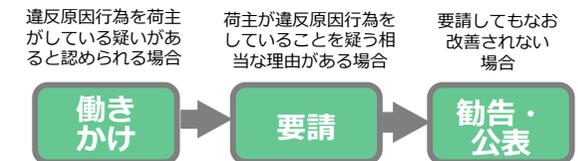
○ R5.3.1現在、上記の相談に基づき、15件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ: 15件(東北、関東、中部、中国、四国、九州運輸局管内)

○ R5.3.1現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき指導・助言を実施

※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう指導・助言

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞



※ 荷主の行為に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

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年3月1日
自動車局貨物課

トラック運送業に係る標準的な運賃の一部として、燃料サーチャージの算出方法等を告示しました

～ トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します ～

令和2年4月に告示した「標準的な運賃」の一部として、「燃料サーチャージの算出方法等」を告示しました。燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備することにより、トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します。

1. 背景

平成30年に公布された「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（平成30年法律第96号）に基づき、運賃交渉力の弱いトラック事業者の適正な運賃收受を支援するため、令和2年4月に、「標準的な運賃」を告示しました。

「標準的な運賃」では、運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年などの経営改善につながる前提を置いて、トラック事業者が法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示しています。

令和4年末時点で「標準的な運賃」の届出率は52%まで上がりましたが、燃料サーチャージの設定・收受については、「標準的な運賃」の解釈通達においてのみ位置づけられていたため、より広く関係者に周知することが課題とされていました。

2. 概要

今般、燃料サーチャージの設定・收受が、「標準的な運賃」制度の一部であることを明示するため、従来、「標準的な運賃」の解釈通達である「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和2年4月24日付け国自貨第14号）」において定められていた燃料サーチャージの算出方法等を、新たに告示として定めることとしました。

今後、新たな告示について、トラック事業者や荷主への周知・浸透に取り組み、トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進してまいります。

(参考)

なお、運輸審議会において検討した結果、本件については、同審議会への諮問を不要とする軽微な事案に認定^(※)されています。

※ https://www.mlit.go.jp/report/press/unyu00_hh_000238.html

令和2年の「標準的な運賃」告示において、「別に定めるところにより收受」することとされていた燃料サーチャージについて、燃料サーチャージの算出方法等を告示として定める（取扱いを通達の別添から告示に格上げする）方向とし、令和5年3月1日に、令和2年4月に告示した「標準的な運賃」の一部として、「燃料サーチャージの算出方法等」が告示されました。

燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備することにより、トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します。

①

燃料サーチャージの算出方法等

1. 以下の算出方法に基づいて算出するものとする。

基準価格：100.0円（※）

改定の刻み幅：5.0円

改定条件：改定の刻み幅5.0円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃止条件：軽油価格が100.0円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

計算式：(距離制運賃)

走行距離 (km) × 燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

(時間制運賃)

平均走行距離 (km) × 燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を100円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も100円として設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成24年5月16日最終改定）も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

③

150.00 超	～	155.00 円	152.50 円	52.5 円
155.00 超	～	160.00 円	157.50 円	57.5 円
160.00 超	～	165.00 円	162.50 円	62.5 円
165.00 超	～	170.00 円	167.50 円	67.5 円
170.00 超	～	175.00 円	172.50 円	72.5 円
175.00 超	～	180.00 円	177.50 円	77.5 円
180.00 超	～	185.00 円	182.50 円	82.5 円

※代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。

※上昇額は、(代表価格 - 基準価格)とした。

※軽油価格が185.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.0円/Lの幅で代表価格及び上昇額を算出するものとする。

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおりとする。

車種	燃費
小型車（2 tクラス）	〇〇km/L

④

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブルは下表のとおりとする。

調査している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00 円	—
～ 100.00 円	廃止	
100.00 超	～ 105.00 円	102.50 円 2.5 円
105.00 超	～ 110.00 円	107.50 円 7.5 円
110.00 超	～ 115.00 円	112.50 円 12.5 円
115.00 超	～ 120.00 円	117.50 円 17.5 円
120.00 超	～ 125.00 円	122.50 円 22.5 円
125.00 超	～ 130.00 円	127.50 円 27.5 円
130.00 超	～ 135.00 円	132.50 円 32.5 円
135.00 超	～ 140.00 円	137.50 円 37.5 円
140.00 超	～ 145.00 円	142.50 円 42.5 円
145.00 超	～ 150.00 円	147.50 円 47.5 円

中型車（4 tクラス）	〇〇km/L
大型車（10 tクラス）	〇〇km/L
トレーラー（20 tクラス）	〇〇km/L

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

4. 時間制運賃を算出する上での条件（平均走行距離）は以下のとおりとする。

車種	8時間制	4時間制
小型車（2 tクラス）	100km	50km
中型車（4 tクラス）	130km	60km
大型車（10 tクラス）	130km	60km
トレーラー（20 tクラス）	130km	60km

5. 端数処理

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

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
- ・NX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



- 大手元請運送事業者が、燃料費や人件費等の上昇、自社及び協力会社のドライバー労働環境改善の必要性等を背景に、運賃改定を実施する旨発表。適正な取引環境の確保や働き方改革の実現が期待される。

(令和5年1月27日 佐川急便発表資料)



宅配便届出運賃等改定のお知らせ

お知らせ

2023.01.27

物価高騰が続く昨今、宅配便のインフラとその品質を維持・向上することを目的に、「飛脚宅配便（飛脚クール便含む）」「飛脚特定信書便」「飛脚ラージサイズ宅配便」の運賃を2023年4月1日より改定いたします。

佐川急便は2017年の価格改定以降、燃料価格や人件費などのコスト上昇に対し、ITを活用した生産性の向上や輸送ネットワークへの投資、効率化など、さまざまな対策を講じてまいりました。

一方、現在、以下のような大きな環境変化が生じております。

- ・ エネルギーや施設・車両等の価格高騰および労働コストの上昇
- ・ 物流の2024年問題に対応した従業員とパートナー企業さまの労働環境改善
- ・ 顧客ニーズに対応したサービス品質の維持・向上

このような状況の中、将来的にも継続して安全かつ安定した物流を提供し続けるため、2017年以降未改定であった「飛脚宅配便（飛脚クール便含む）」「飛脚特定信書便」「飛脚ラージサイズ宅配便」の運賃を以下の通り改定いたします。

佐川急便は、これからも、トラック輸送の生産性の向上・効率化と安定的なサービスの提供をするとともに、物流を通じたお客さまへの新たなソリューションの提供を実施してまいります。

(令和5年2月6日 ヤマト運輸発表資料)



NEWS RELEASE

2023年2月6日
ヤマト運輸株式会社

宅急便など届出運賃等の改定について

ヤマト運輸株式会社（本社：東京都中央区、代表取締役社長：長尾裕）は、2023年4月3日（月）から、宅急便など届出運賃等を改定します。なお、今後の外部環境変化による影響を適時適切に運賃等に反映させるため、年度ごとに宅急便などの届出運賃等を見直します。

記

1. 背景および目的

国際情勢の不安定化による資源・エネルギー価格や原材料価格の上昇に伴うインフレ傾向にくわえ、労働力減少による賃金や時給単価の上昇など、2024年問題を探えた物流事業者を取り巻く外部環境は、従前以上に厳しさが増えています。当社を含む物流事業者は、これまでも生産性向上など様々な取り組みを進めてまいりましたが、物流に必要なコストを、運賃やサービス料金に適切に反映できていないことにくわえ、上記のようなコスト上昇を吸収することが極めて難しくなっています。

以上を踏まえ、今般、以下の通り、宅急便などの届出運賃等を改定することとしました。

なお、今後の外部環境変化による影響を適時適切に運賃等に反映させるため、年度ごとに宅急便などの届出運賃等を見直すこととし、物流パートナーとともに、輸送ネットワークの維持・強化と、お客さまにより良いサービスを提供し続ける環境構築に努めてまいります。

2. 改定内容

(1) 対象

宅急便、宅急便コンパクト、EAZY、国際宅急便

(2) 運賃改定率

約10%

※サイズ、お届け先などにより改定率は異なります。

運賃の詳細は、【運賃表（2023年4月3日から適用）.pdf】をご確認ください。

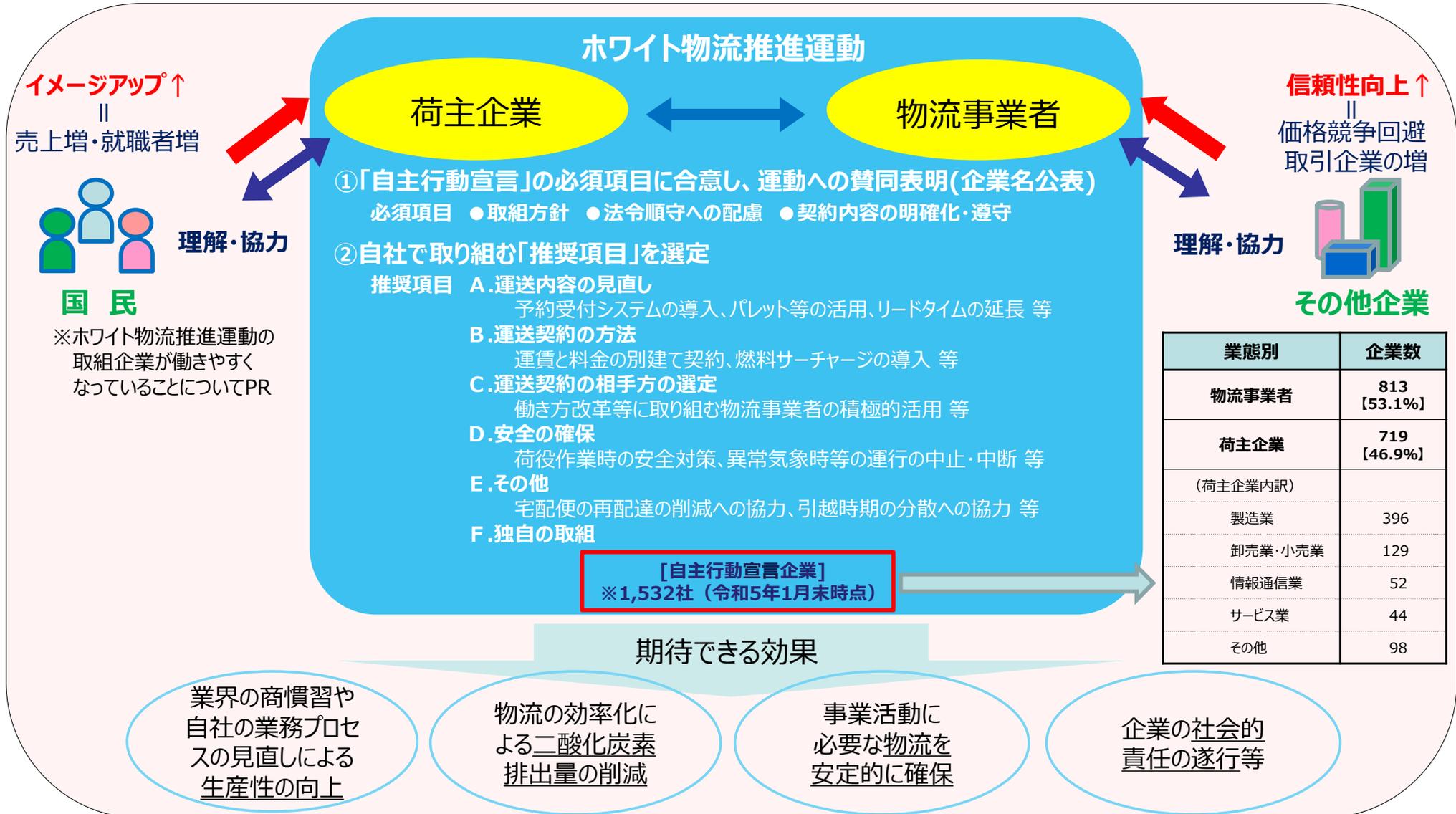
(3) 改定日

2023年4月3日（月）

以上

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。平成30年度から実施。

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現





課題

①長時間のムダな荷待ち時間の常態化

納品先で、先着順での積込・積降ろしが行われていた。一方で、納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

取組み

納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



成果

- 荷待ち時間・荷役時間の短縮
- 納品先の庫内作業が効率化



課題

②手作業での大量貨物の積込・積降しの負担

車両にレタスのバラ積み1,200ケース分の大量の段ボールを手積み・手降ししており、トラック運転者にとって重労働。荷主側には、リードタイムが長くなる要因に。

取組み

パレットの活用

パレットを使用するように物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用負担や保管・返却方法を関係者との間で合意。これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

- 荷役時間が大幅に短縮
- リードタイムも短縮



課題

③夜間や早朝の積込み作業が発生していた

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。
※予測物量で荷役と配車を行うため、作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

取組み

リードタイムの延長

当日12時締切⇒翌々日午前配達に変更。受注時間の前倒しまたは配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムの延長。

成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

「ホワイト物流」推進運動 ～中国地方の自主行動宣言の提出状況～

➤ 84社が自主行動宣言を提出（令和5年1月末時点）

岡山県	
運輸業・倉庫業	22
製造業	2
教育、学習支援業	1
卸売業、小売業	2
合計	27

広島県	
運輸業・倉庫業	27
製造業	4
サービス業	1
卸売業、小売業	2
合計	34

山口県	
運輸業・倉庫業	10
製造業	2
卸売業、小売業	1
合計	13

島根県	
運輸業・倉庫業	3
製造業	1
合計	4

鳥取県	
運輸業・倉庫業	4
製造業	2
合計	6

「ホワイト物流」推進運動の更なる周知・浸透を図るとともに、宣言事業者のフォローアップ、および荷主企業等、消費者に対して水平運動を今後も行っていくことが必要ではないか。

概要

- 電子商取引（EC）市場規模の拡大や宅配便需要の急増に伴い、ラストワンマイル配送の担い手である貨物軽自動車運送事業の必要性・重要性がますます高まっている。
- こうした中、**事業用軽貨物自動車の死亡・重傷事故件数はこの5年間で約8割増**となるなど、輸送の安全の確保が急務となっている。また、貨物軽自動車運送事業者を含む全てのドライバーに対し、**令和6年4月より、時間外労働時間の上限規制や新たな改善基準告示が適用**されることについて、**事業者の理解が十分進んでいないおそれがある**。
- 同事業の**輸送の安全の確保、労働環境の改善**や**適正な取引の確保**のため協議会を開催。
- 第1回協議会（2023.1.30）では、国土交通省及び厚生労働省から**情報提供と今後の取組の説明、元請事業者を含む3社（下記の下線部）から輸送の安全の確保に係る取組の紹介**、その後、**意見交換**を実施。

出席者

- 《**大手ECサイト運営会社**》・Amazonジャパン合同会社
- 《**元請運送事業者**》・SBSホールディングス株式会社
・株式会社丸和運輸機関
・佐川急便株式会社
・ヤマト運輸株式会社
- 《**プラットフォーム運営事業者**》・C B c l o u d株式会社
・ハコベル株式会社
- 《**業界団体**》・一般社団法人日本フードデリバリーサービス協会
・全国赤帽軽自動車協同組合連合会
- 《**オブザーバー**》・公益社団法人全日本トラック協会
- 《**行政**》・国土交通省 ・厚生労働省

今後の取組

- 貨物軽自動車運送事業者が遵守すべき**ルール（輸送の安全確保対策、労働時間関係）の周知・徹底**
- 貨物自動車運送事業法に基づく**「働きかけ」制度の周知・浸透**
 - ⇒ リーフレット・ポスター等を作成し、荷主・元請運送事業者等を通じて、貨物軽自動車運送事業者に情報共有
 - ⇒ 軽自動車検査協会の協力を得て、車検時にも資料を配布
 - ⇒ 国交省の意見募集窓口（目安箱）の周知徹底
- 貨物軽自動車運送事業の**実態把握**
 - ⇒ 実態調査を実施（R5.3とりまとめ予定）
 - ⇒ **調査結果を分析し、対応を検討**

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2月8日に中間とりまとめ。
- 2023年夏頃に最終とりまとめ。（予定）

＜委員＞ ◎は座長

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(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、2月8日に公表、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、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討 等

3. 物流標準化・効率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

(1) 不足する輸送能力 (全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力 (発荷主別) (2019年度データ)

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ (製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品 (製造業)	7.8%
日用品 (製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力 (地域別) (2019年度データ)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%

(出典)株式会社NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について」

中国地方の貨物流動は、都市圏や九州方面との移動が活発に行われていることから、農産物等の鮮度が求められるものについては特に対策が必要。

【参考】意見交換会等発言録

改善基準告示改正による労働時間削減について

- 岡山～関東運行について、荷役、荷待ち時間が改善されないままだと、改正後の拘束時間内に対応出来ない。
荷役分離の必要性を荷主に周知されたい。
- 農産物等(例：岡山:フルーツ)は関東への出荷が多く、かつ鮮度も要求されるため、喫緊の課題。
- 中継輸送を行った結果、ドライバーからは車中泊が無くなり、日帰り運行を喜ぶ声も上がっている。
一方で、上り、下りの運転手の到着時間のズレ(タイムラグ)、荷量の差について検証しなければ中継輸送は難しい。
ハード面の整備の要望としては上り下りを繋げる歩道橋等連絡通路の改善を要望する。
広島～関東で中継輸送を行うのであれば、2カ所の中継地点が必須。
- 関西・中部・関東では休憩する場所が著しく少なく、高速道路上のトラック専用の駐車場確保は喫緊の課題である。
- 特車通行許可の規制緩和、トラック優先道路の設置等を進めていただきたい。
- 中継倉庫の設置拡充を望む。物流全体で、効率的な配送が行えるようになるのではないか。
- スワップボディコンテナの規格はヨーロッパに比べて、日本の標準仕様は10tトラックサイズとなっているため、4t車のように小型規格の普及についても検討してほしい。
- 長時間の荷待ち時間を発生させている、着荷主側の意識改革が必要。

運賃、適正取引について

- 運賃を認可制にし、法的拘束力を持たせてほしい。
- 労働時間が減る＝給与が減るといふ考え(運送業界だけが負を被る。)に業界が陥っている。付帯作業(特にパレット化されていない荷役作業等は大きな負担)にかかるコストについても運送側が負担しており、適正な転嫁が必要。
- 運賃交渉を業界全体で推し進めるような意識の底上げが必要であると同時に、消費者、荷主を含めたサプライチェーン全体で考える動きを行政主体で促進してほしい。
- 中小企業の荷主にあたる会社は、大手運送会社等下請け事業者が多く、手数料を差し引かれ、手元に運賃が残らない。(多層構造)
- トラック協会にも救済相談の窓口等を設置していただき、事業者の相談しやすい環境整備を図って欲しい。
- パレットの導入・管理費用や、積載率の低下によるコストなどを誰が負担するのかという問題が必ず出てくるため、行政側で、取引の明確化や適正負担となるように環境整備を行ってほしい。

人材確保について

- 物流インフルエンサー等を巻き込み、業界の魅力のPRも必要ではないか。
- 一人の時間がある。ことに魅力を受け、ドライバーになった者もいる。どのようにして取り入れるかが課題。
- 人出不足まではいかないが、高齢化は感じている。手荷役、長時間労働の実態があると若者は入ってこない。
- 女性ドライバーを迎え入れるためには設備投資(トイレ、シャワー等)や、女性の健康課題の理解を管理職や男性職員が深めることが重要である。

荷主側からの意見について

- 荷主の物流部門が比較的会社内で弱い立場ではないか。営業部門の発言力が強く、競合他社の関係もあるためオーダーの締め切りを遅く設定＝リードタイム確保が出来ない。そのため効率的な配送依頼が出来ない。また、荷主によって物流コストに対する理解に温度差を感じる。物流部門に対して、労働時間や適正運賃の周知を行っても会社全体で考える。といった風潮にあまりなっていない。部門間の相互理解を深める動きが必要ではないか。
- 拠点の再配置や、運行計画の見直しを行っている荷主も見受けられる。
- 発荷主からすると、着荷主＝お客様であるため、意見が受け入れられない。そのため、発荷主側で効率化を図っても、長時間の荷待ちが発生し、結果として不効率となっている。サプライチェーン全体の横の繋がりが薄い。

働き方改革の推進等

- ・テールゲートリフター等の導入等補助 【R4二次補正：2億円】
- ・トラック運送業における働き方改革の推進 【R5当初：0.87億円】
- ・事故防止対策支援推進事業 【R5当初：13.34億円の内数】
- ・物流DXや標準化の推進 【R4二次補正：2億円】
- ・自動車運送事業の各種申請手続のオンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査 【R4二次補正：1億円】

環境対策・省エネ対策等

- ・**商用車の電動化促進事業 【R5当初135.99億円の内数】**
- ・低炭素ディーゼルトラック普及加速化事業 【R5当初：29.65億円の内数】
- ・環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 【R5当初：5億円】
- ・トラック輸送における省エネルギー化推進事業、新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化事業 【R5当初：41.5億円の内数】
- ・事業用自動車における電動車の集中的導入支援 【R4二次補正：20.5億円】
- ・物流GX、災害対策の推進 【R4二次補正：12.7億円】
- ・トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進 【R4二次補正：0.7億円】



【令和5年度予算額 13,599百万円（新規）】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV）は必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、FCV※）を集中的に支援することにより、今後10年間での国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車20～30%、8トン超：累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両の導入費の集中的支援を実施する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（2/3、1/4等）
- 補助対象 民間団体等
- 実施期間 令和5年度より実施

4. 事業イメージ

【トラック】

補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3、等
（補助対象車両の例）



EVトラック



EVバン



FCVトラック

【タクシー】

補助率：車両本体価格の1/4、等
（補助対象車両の例）



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

（参考）

【バス】「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、
「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。