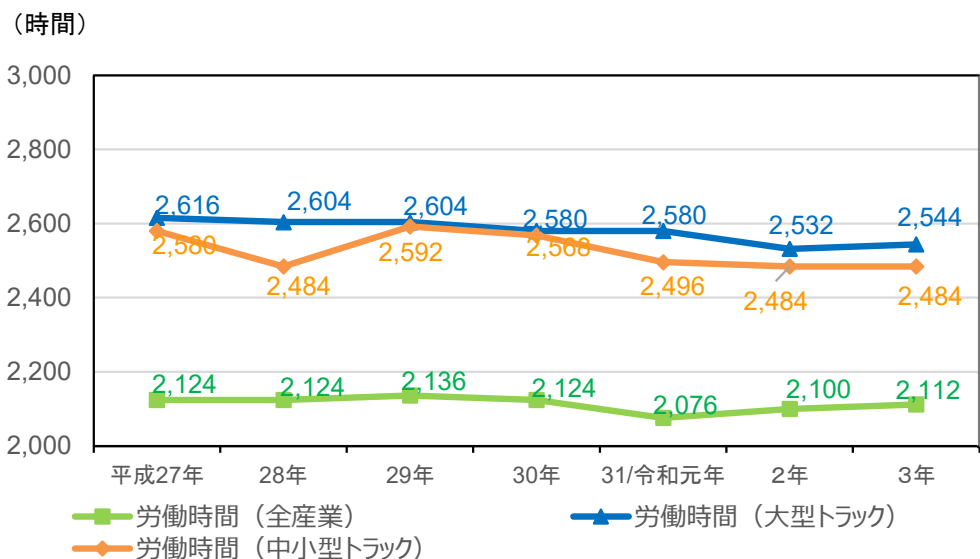


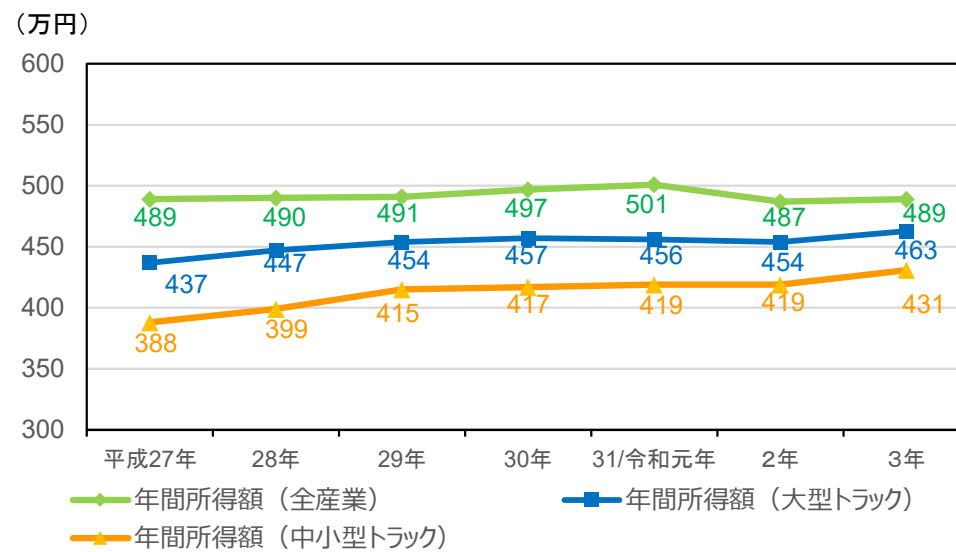
第12回 香川県トラック輸送における 取引環境・労働時間改善協議会

四国運輸局香川運輸支局

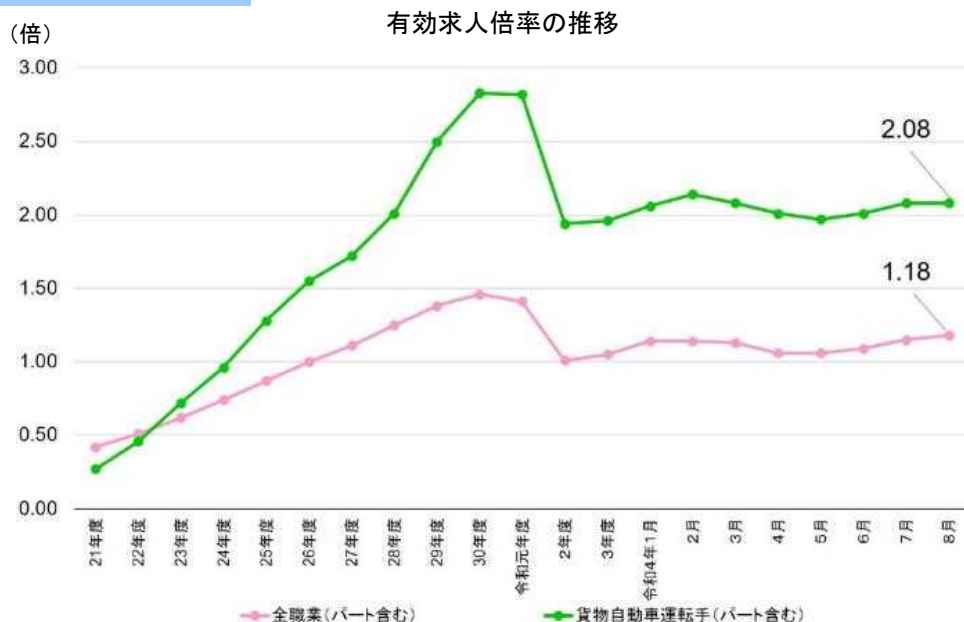
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



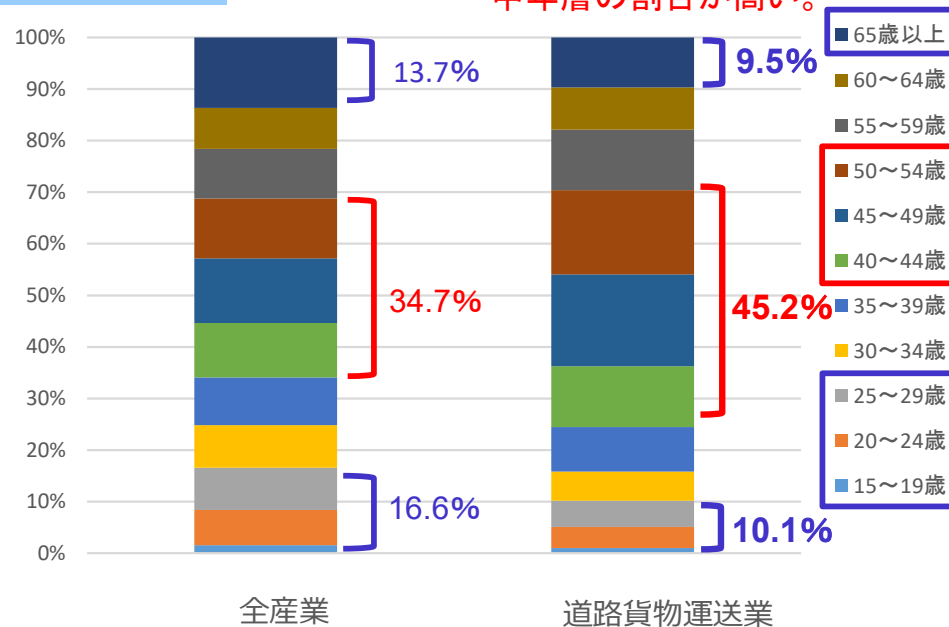
②年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



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**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**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

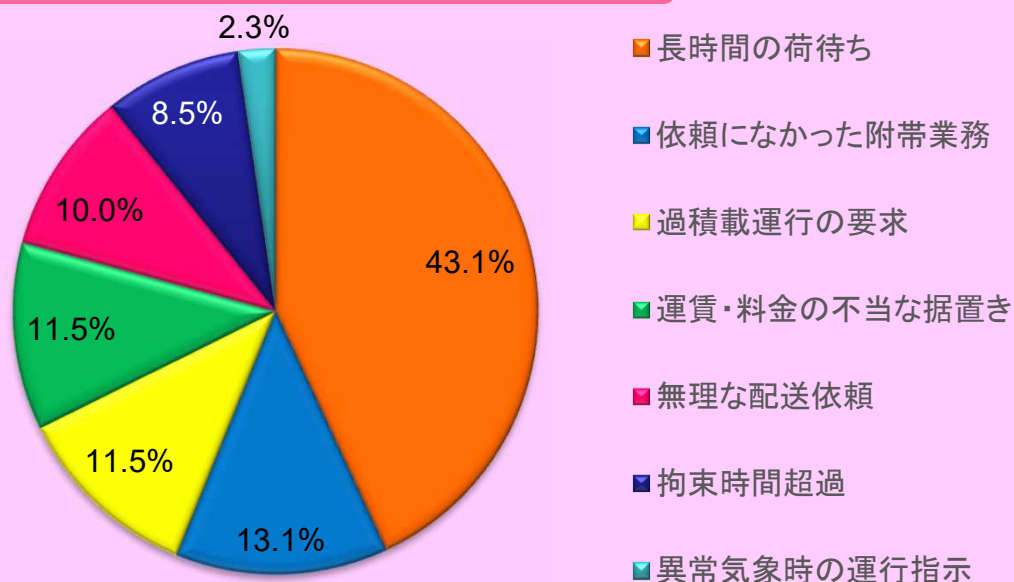
要 請

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

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

- 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 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

荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など）を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

(倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

- 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

○業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

○違反原因行為：過積載運行の指示

(運送業 (元請))

(相談者からの申告内容) ～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

主な働きかけの実施事例①

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(食品物流会社・着荷主) ～東北、近畿、九州運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 午前中指定納品のため、午前中に現地到着するも、荷卸し開始が13時(15時もあり)とは理不尽過ぎる。
- いつ行っても待機時間が長すぎる。繁忙期には午前7時に受付をして午後8時になってもまだ降ろせず、降ろせる見込みもないことから、荷物を持ち帰ったこともあった。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施
 - 一部運用にとどまっていた「トラック予約システム」を全車両に拡大
 - 入庫作業バースの拡張と荷卸し時間の拡大(荷卸し開始時間を1時間前倒し)

(製紙卸会社・発荷主) ～東北、中国運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時の場合もあり。
- 配送先決定、伝票発行が遅いため、積込み開始も遅くなり、5時間以上の待機が発生。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施
 - 積込み用バースの見直し(増加)を実施
 - 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)
 - 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討

主な働きかけの実施事例②

○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

- 専用バースの確保、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を実施
- 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

○違反原因行為：長時間の荷待ち

(精密機器製造会社・着荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 荷卸し受付後、最大4～5時間の待機が発生。
- 待機順も受付順ではなく、一部の特定便が優先されており、優先順位の説明もない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を着荷主側が実施
 - トラックの到着時間を平準化するため、時間指定制を導入
 - 荷卸しのためのレーンを増設(2レーン→3レーンへ)し、荷卸し能力を強化
 - 一部貨物を他の倉庫へ移管することにより、納入トラック台数を削減

主な働きかけの実施事例④

○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

主な働きかけの実施事例⑤

○違反原因行為：拘束時間超過

(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 積込み先に到着しても荷揃え作業が終わっておらず、配送全体が遅くなり、拘束時間が守れない。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施
 - 物流機器(ソータシステム等)を導入し、仕分け作業のスピードアップ化を実施
 - 運送事業者と連携し、小口ロッドの配送を集約配送し、配送車両の削減を検討

○違反原因行為：異常気象時の運行指示

(食品物流会社・発荷主) ～関東運輸局管内

《相談者からの申告内容》

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。
 - ～ これを受けてヒアリングを実施し、事実を確認。⇒以下の対策を発荷主側が実施
 - 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
 - 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討

主な働きかけの実施事例⑥

○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」日時 ～令和4年8月 （「働きかけ」日時 ～令和3年1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、積込が遅くと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、昼に受付しても夜7時になってしまう。
 - ～ 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
 - 発荷主において、改善計画に基づき、各種取組〔「出荷口の増設」「入構時間の指定」などハード・ソフト両面にわたる対策〕を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善（平均▲45%）
 - さらなる削減に向け、今後もグループ全体で取組を継続

○ 「要請」日時 ～令和4年11月（「働きかけ」日時 ～令和4年10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

事務連絡
令和4年4月19日公益社団法人 全日本トラック協会
常務理事 藤原利雄 殿国土交通省自動車局貨物課
トラック事業適正化対策室長

国と地方貨物自動車運送適正化事業実施機関のさらなる連携強化について

今後の地方適正化事業の実施にあたっては、下記の内容について留意の上対応されたく、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関に対して、同実施機関所属の指導員に周知徹底を図るよう周知されたい。

記

1. 貨物自動車運送事業法(以下「法」という。)第39条に基づく地方適正化事業の実施にあたり、巡回指導等において、同法附則第1条の2に定める違反原因行為(法又は法に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為。以下「違反原因行為」という。) を行っている疑いのある荷主等の情報収集に努めていただきたい。
2. とりわけ、現在、政府では、取引事業者全体のパートナーシップにより、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるよう必要な取組を進めているところである。荷主等が貨物自動車運送事業者から、こうしたコストの上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず不当に据え置くことは、違反原因行為にあたり、法附則第1条の2に基づく働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる行為であることから、このような行為に関する情報収集にも努めていただきたい。
3. 国土交通省においては、相談窓口及び目安箱を設置し、荷主等の違反原因行為の情報収集に努めている。地方実施機関の巡回指導実施に際して、国土交通省の取り組みを紹介し、事業者から違反原因行為の情報が提供された時は、添付の様式により毎月開催される定例会議等で管轄運輸支局等に報告いただきたい。(添付の様式 (略))

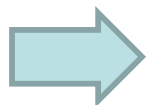
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)**を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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、**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%**。

令和4年3月国土交通省調査

標準的な運賃の届出率：51.5%（令和4年11月末時点）

○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

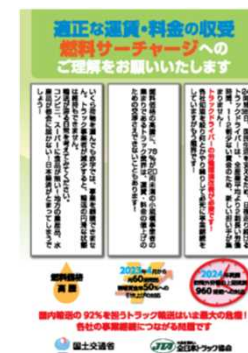
燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応

① 荷主への周知・広報の強化

「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。**

具体的には、以下の対応を実施。

- 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(138回)
- 各県の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(144回)



※ 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

国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、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新たに明記

○ 計38件の相談に対応(令和4年11月末現在)

※ 燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等: 25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

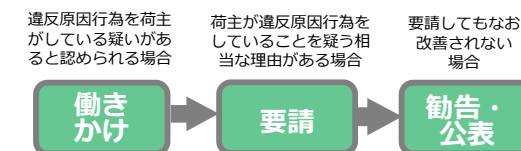
③ 荷主働きかけ等の法的措置

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、独禁法の違反(買ったたき)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。**

※ 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: 13件(東北、関東、中部、中国、四国、九州運輸局管内)

○ 13件の働きかけを実施(令和4年11月末現在)

<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

- 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。

■ 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。

- 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、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。

■ 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。

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃收受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃收受の重要性について認識を新たにすることはありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要となる設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を收受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54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（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

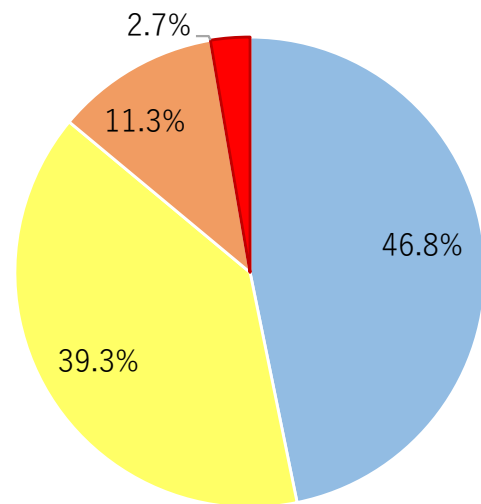
本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください] 右記までご連絡ください。

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%))
- 「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。

【国交省等の取組み】

荷主等への周知、広報
(国交省、トラック協会)

適正取引相談窓口(国交省)

交渉に応じていない場合
「働きかけ」等の法的措置
(国交省)

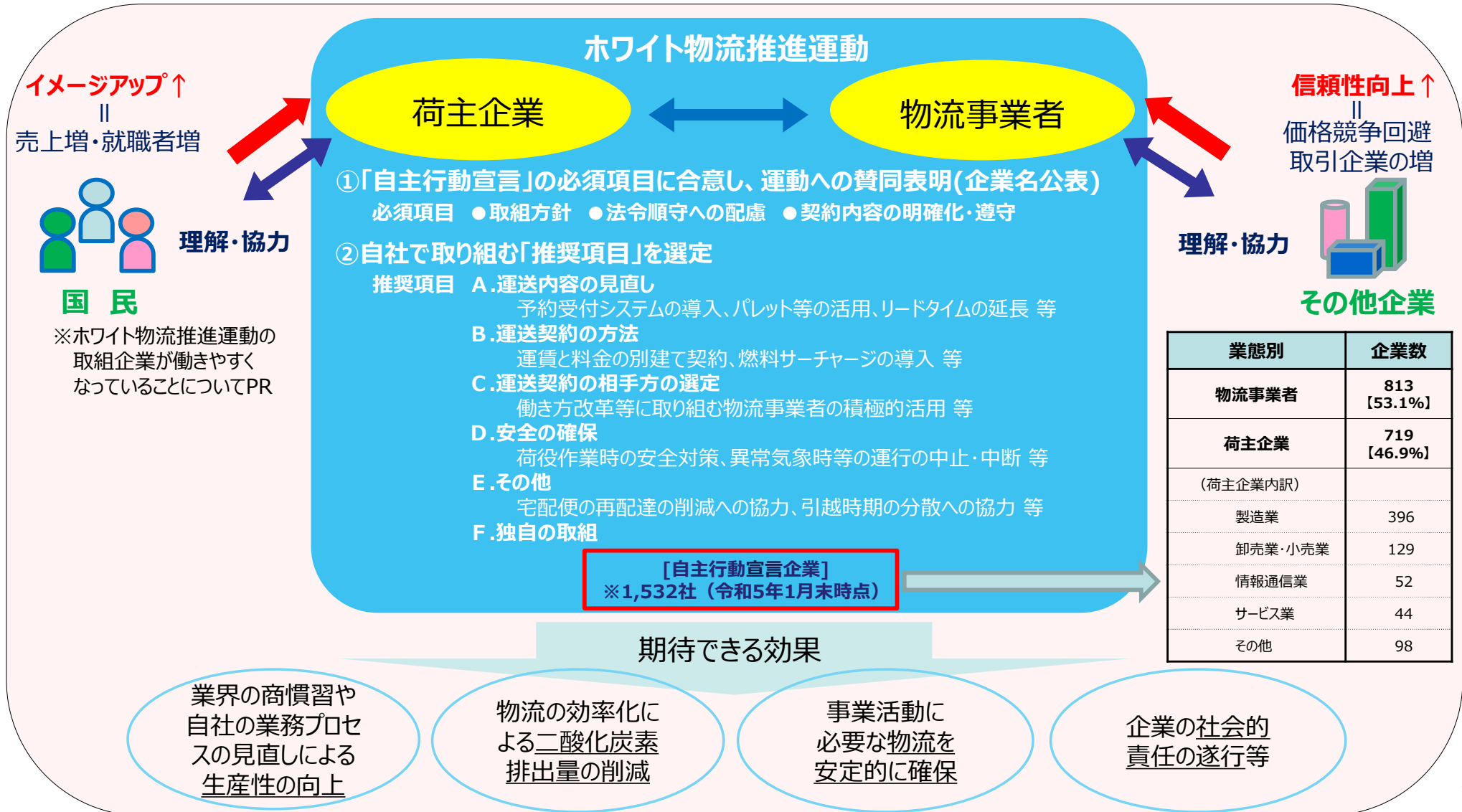
交渉に応じてもらえなかった
と回答した者への追加調査
(国交省)

公正取引委員会、中小企業
庁による価格転嫁対策

原価計算セミナー
(全日本トラック協会)

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。

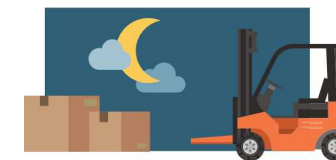
取組み

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。

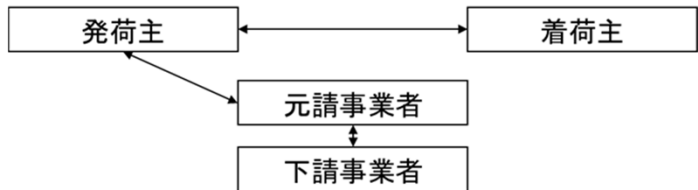
成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行される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」）、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9月2日から開催。**（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）
- 
- ```

 graph TD
 A[発荷主] <--> B[着荷主]
 A --> C[元請事業者]
 C <--> D[下請事業者]

```
- 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）の推進に向けた環境整備

## ＜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 |

## ■ スケジュール（想定）

2022年9月2日に第1回を開催。

月1回程度開催し、2022年12月～23年1月を目途に喫緊に取り組むべき方策について中間整理を行う。

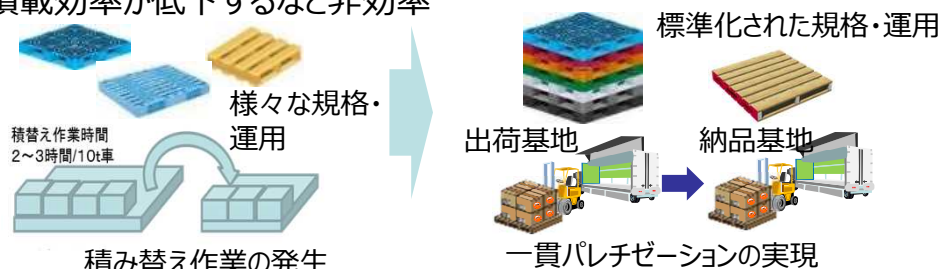
その後も継続的に議論を行い、2023年に取りまとめを行う。

# 物流標準化の取組①

- 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。

## パレットの標準化

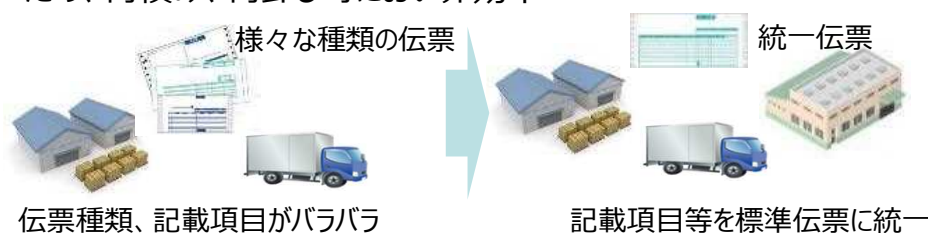
- 様々な規格・運用が存在していることにより、積み替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

## 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

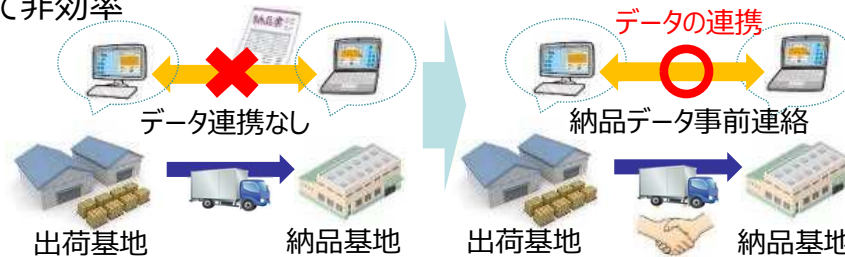
- 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率



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

# 物流標準化の取組②

## 業種分野横断的な物流標準化の取組

### ・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

#### パレット

- パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月27日公表）
- ・パレット標準化推進分科会

日本物流団体連合会・  
物流標準化調査小委員会

### 【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流標準ガイドライン -ver.1.0-（令和3年10月15日公表）

連携  
協力

## 業種分野ごとの物流標準化の取組

### 加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン（令和2年3月27日公表）
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

### 青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン骨子（令和4年4月15日公表）
- ・青果物流通標準化検討会

### 紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン（令和4年4月18日公表）
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

### 菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン（令和4年5月20日公表）
- ・菓子パレット標準化促進協議会

※令和4年7月28日時点

### ○背景（物流の担い手不足や物流の重要性の再認識）

- ・厳しい労働環境（手荷役等の附帯作業・長時間労働）
- ・2024年にドライバーへの罰則付き時間外労働規制適用
- ・バラ積み・バラ卸し、パレット化荷物の積み替えの発生  
→労働力不足深刻化・物流機能が維持できなくなるおそれ
- ・新型コロナ流行による物流の重要性の再確認
- ・SDGs達成に向けた機運の高まり  
→荷主・物流事業者等の関係者が連携して強力で推進する必要性

### ○パレット標準化の定義等

「標準規格のパレットを標準化された方法で運用すること（ユニットロード化・一貫パレチゼーション）を通じ、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送・保管を実現する」

対象範囲：国内物流※／工場等の施設～卸売業等の物流施設等（※国際的にはエリアによって標準サイズが異なり、国際間での一貫化は課題も多いため、足元の国内課題に早急に取り組む。）

### ○関係者の責務（適切かつ公平な受益者負担）

- ◆発荷主：取引環境改善・標準パレット導入・パレット前提の営業等
- ◆着荷主：パレット納品導入やこれを前提にした発注・パレット管理等
- ◆物流事業者：情報発信・提案・適正な対価の提示等
- ◆パレットレンタル事業者・パレットメーカー：パレットの適切な利用拡大・循環システム構築に向けた取組等
- ◆行政・物流団体・経済団体等が連携、パレット標準化の必要性等発信

### ○パレット標準化の効果（今後、定量的効果の発信を目指す）

- ・労働環境改善（荷役の負担・時間軽減）
- ・物流効率化（共同輸配送の促進、DX・機械化の促進）
- ・付加価値の創出（トレーサビリティの確保等）
- ・物流機能の維持・強靱化
- ・環境負荷低減  
→パレット標準化の効果は荷主を含めた各関係者に還元される

実態把握を進め、規格・運用の標準化を検討。特に、2024年に向けバラ積み解消が急務のため、規格の議論を一部前倒し。

**これからパレット化を図る事業者推奨する規格（平面サイズ）：1100mm×1100mm(※)**

※国内で最も生産・利用（全生産数量中約32%、JISのサイズ中約66%(令和4年5月時点)）。最多規格の利用割合が増えることで、積み替え削減、積み付け・保管効率向上、機械化促進、コスト面でのスケールメリットが期待。

※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

＜今後の検討＞パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討。

## 背景


- 紙加工品の衛生用品分野（紙おむつ・生理用品）は、重量が軽く、容積が大きいいわゆる容積勝ちの商品であることから、**積載率確保のため未だ手積み手降ろしなどの手荷役が多い。**
- この手荷役がドライバーの長時間労働の一因となっており、この分野における手荷役の改善（＝パレット化）が急務。
- このため、サプライチェーン関係者を構成員※とする検討会を立ち上げ、パレット化に向けた検討を開始。



（手荷役の様子）

※メーカー、卸、レンタルパレット会社、運送事業者、関係省庁

## パレタイズ実証実験（令和3年度）

- 紙おむつ・生理用品ともに荷量の多い商品を実験対象とし、課題である積載率を確保するため対象商品の積付け効率が最も良いパレットサイズ（1050mm×1250mm×100mm）を採用。
- 
- 積付け効率の良いパレットを採用したことで課題である積載率は確保できた一方、倉庫やパレタイザーなど既存の物流設備のほとんどが「T11」パレットサイズを前提にしたものであったため、保管の際に「T11」パレットに積替える作業等が発生（延べ約380分）。

## 結論

既存の物流設備を活用できる**T11型（1100mm×1100mm）**をパレットサイズの標準としつつ、積載率の低下を最大限抑えるため**外装サイズのデザイン・フォー・ロジスティクス**を推進する。