

第 13 回 福井県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会

日 時：令和 5 年 2 月 22 日（水）
13 時 30 分 ～ 15 時 30 分

場 所：福井県トラック協会 会議室

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組みについて
2. トラック事業における改善基準告示について
3. 福井県内トラック事業者のアンケート調査結果
4. 本協議会における本年度の取組み及び今後の取組み案について
5. その他

III. 閉 会

議事次第、構成員名簿、出席者名簿、配席図

資料 1： 最近のトラック運送事業に関する取組みについて

資料 2： トラック事業における改善基準告示について

資料 3： 福井県内トラック事業者のアンケート調査結果

資料 4： 本協議会における本年度の取組み及び今後の取組み（案）

資料 5： 価格転嫁・取引条件の改善に関する取組について

【資料1】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

- **トラック業界は、長時間労働、低賃金、特に若年層の不足などにより、このままでは将来的な人手不足が懸念。**
- **人手不足を解消し持続可能性を確保するためには、現在の職場環境・労働条件の改善を図り、「魅力ある職場づくり」を行うことが不可欠。**
- **そのためには、運送事業者と荷主との取引環境を改善し、適正な運賃の収受や取引条件の見直しを行うとともに、運送事業者自身も業務の効率化を図り、生産性を高めていく必要。**

- 1. 荷主対策の深度化と標準的な運賃・・・・・・・・・・2**
- 2. 働き方改革に向けた取組・・・・・・・・・・8**
- 3. 関係省庁との連携による取組・・・・・・・・・・23**

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

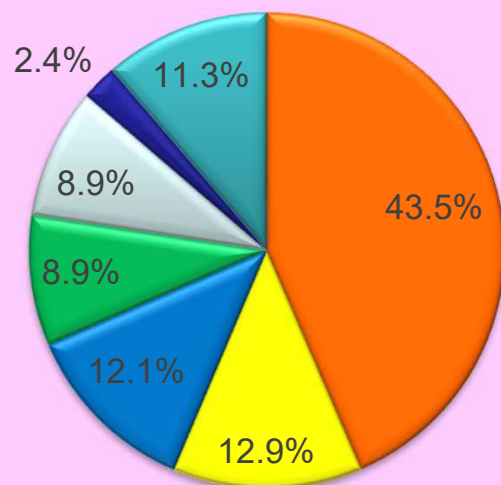
要 請

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

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	内訳
要 請	2	荷主：1 元請：1
働きかけ	73	荷主：46 元請：27

※令和4年12月30日現在

○「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

○ 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

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**

- 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。
- 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**。

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

●令和5年1月31日時点の管内の届出件数は4,192件(62.2%)であり、引き続き、標準的な運賃が実勢運賃に反映されるよう、関係機関と連携し、事業者・荷主への浸透を図る必要がある。

標準的な運賃に係る届出件数

令和5年1月末日時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
愛知	2,893	1,677	58.0%
静岡	1,546	1,011	65.4%
岐阜	856	447	52.2%
三重	968	740	76.4%
福井	477	317	66.5%
合計	6,740	4,192	62.2%

時間外労働規制の見直し

「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**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、 上限なし）特別条項	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**。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)	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内。年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	・1日 原則13時間以内。 最大15時間以内。長距離運行は週2回まで16時間 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内。年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	継続 8時間 以上	・継続11時間以上を基本、9時間を下限 ・長距離運行は継続8時間以上(週2回)
運転時間	・運転時間は、2日平均で1日9時間。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。	・運転時間は現行どおり。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 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。

- ホワイト物流推進運動の推進（平成30年～）
- 長時間労働改善のためのガイドラインの策定（「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙パルプ」）（令和2年）
- 物流標準化、パレット化
 - 官民物流標準化懇談会（令和3年～）
 - 「紙オムツ・生理用品」のアクションプラン（令和4年）
- 中継輸送の普及促進（実施の手引書（平成29年）、事例集（令和2年）の策定）
- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（中央及び47都道府県）の設置・開催（平成27年～）

「ホワイト物流」推進運動の働きかけ

- 賛同企業は増加している(管内:66社(R1.9)→260社(R5.1))
- 運送業の比率と比較し、製造業・卸売業・小売業の比率が低い状況
- 荷主の理解も必要なため、今年度は荷主企業へ直接訪問し、ホワイト物流推進運動への理解を求め、自主行動宣言の提出を依頼している。

自主行動宣言状況

R5.1末時点

		製造業	卸売業 小売業	運輸業 郵便業	その他	合計
中部運輸局管内	愛知	36	13	80	12	141
	静岡	18	1	47	2	68
	岐阜	1	3	9	4	17
	三重	2	2	16	4	24
	福井	2	2	5	1	10
	合計	59	21	157	23	260
	比率	22.7%	8.1%	60.4%	8.8%	
全国	合計	397	130	812	193	1532
	比率	25.9%	8.5%	53.0%	12.6%	

- 中部運輸局管内で260社(全国:1532社)の企業が自主行動宣言を提出(令和5年1月末現在)
- 卸売業、小売業といった荷主の比率が低い

荷主の宣言を促す取り組みが必要

今年度の取組

直接的周知活動の実施

- 直接荷主へ訪問し、「ホワイト物流」への理解を得る。

訪問実績

愛知県:農協

製造業(家具・機械工具)

卸・仲卸売業(青果・水産)

小売業(百貨店・リユースショップ)

静岡県:製造業(医療機器)

岐阜県:卸・仲卸売業(青果・水産)

三重県:卸・仲卸売業(青果・水産)

福井県:製造業(化学製品)

(10団体39社)

訪問予定

愛知県:製造業

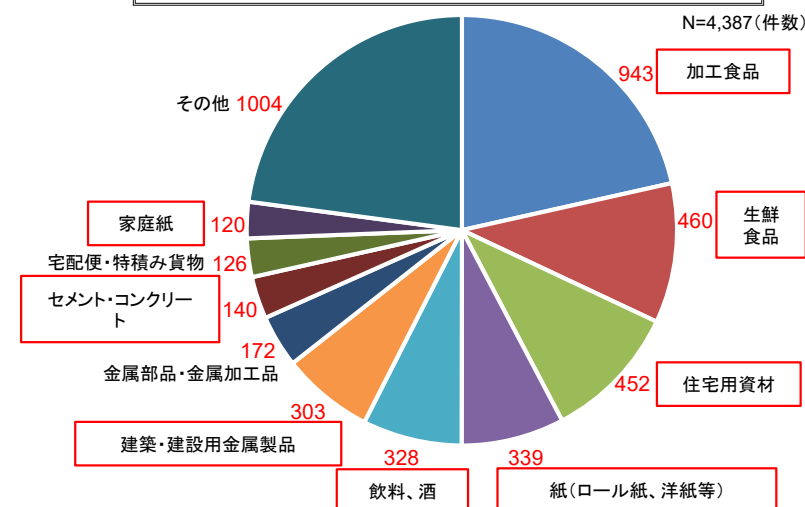
福井県:農協

利用運送事業者 など

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。

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

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

中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。

例)



■ 輸送方式

パターンA：トレーラー・トラクター方式



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○トレーラー・トラクター方式(ヘッド交換方式)

- ・中継拠点でトラクターの交換をする方式。
- ・牽引免許を持っている運転者同士で行う必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○貨物積替え方式

- ・中継拠点で貨物を積み替える方式。中継拠点での積替作業が必要となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○ドライバー交替方式

中継拠点でドライバーが交替する方式。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

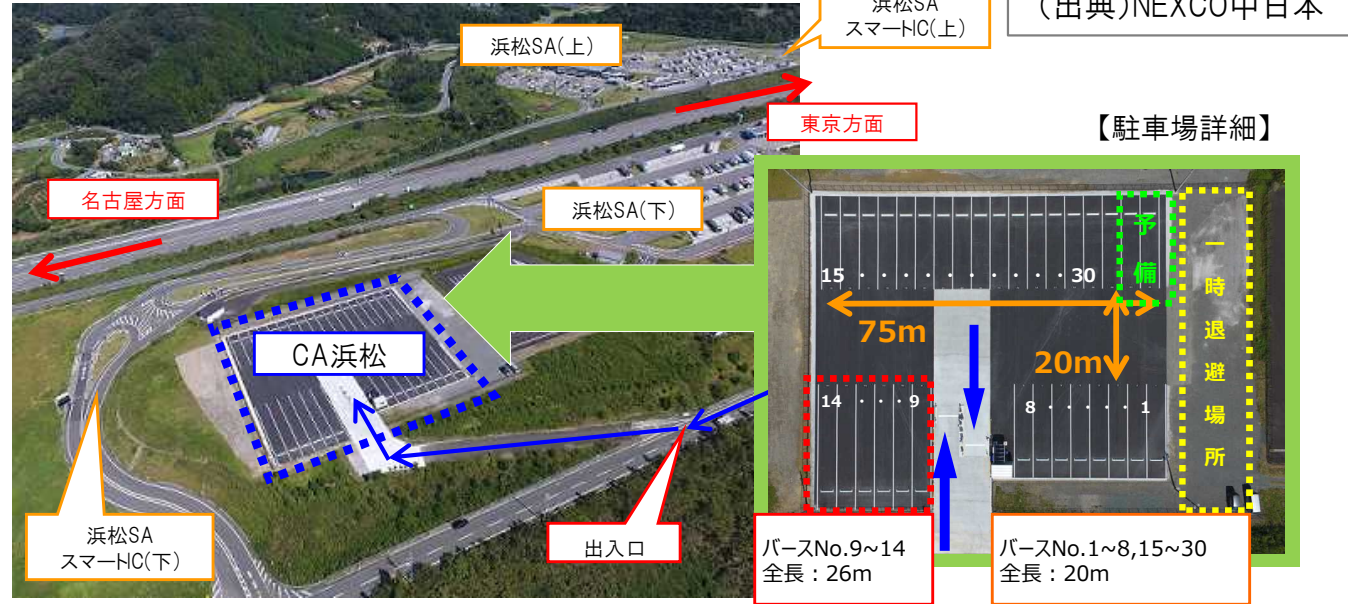
コネクトエリア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】

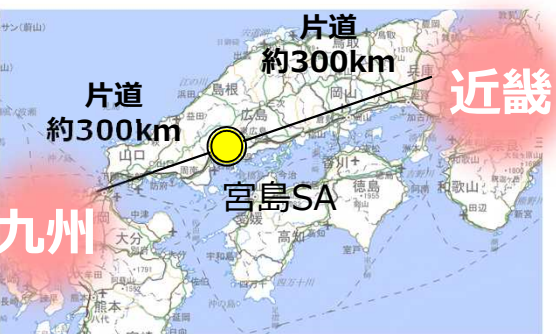


【全 景】

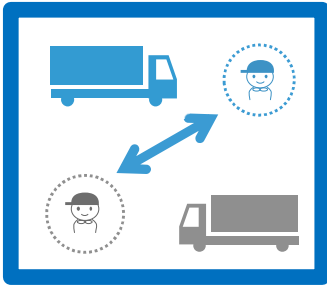


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の中に位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

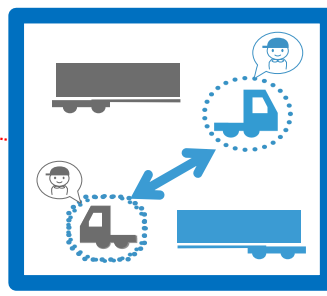


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)



【ヘッド交換方式】



中継輸送システム『コネクトエリア浜松』(静岡県浜松市)

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

【位置図】



【運用イメージ】

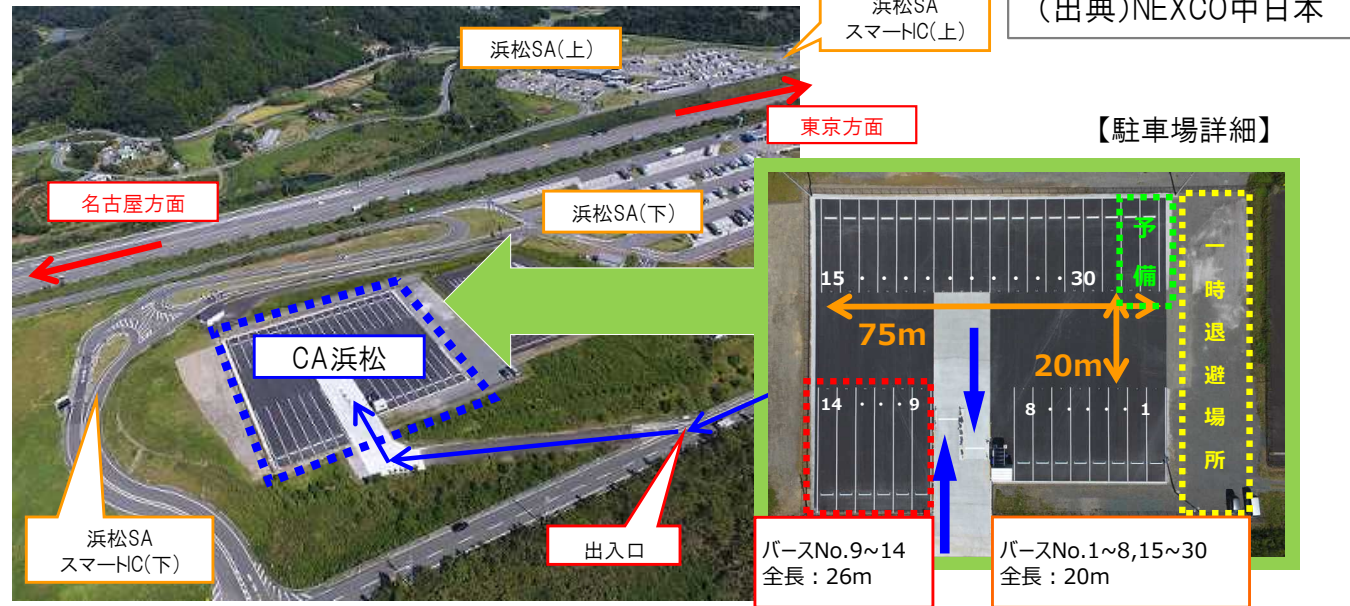
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全 景】



【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合

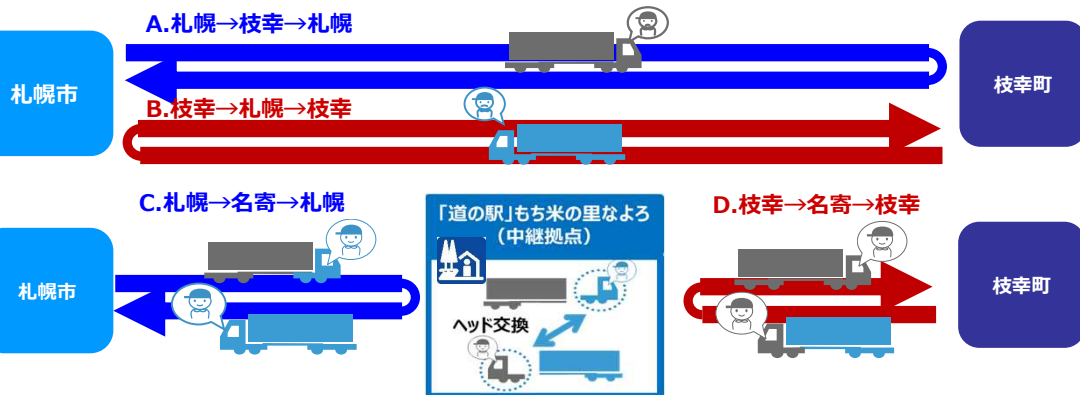


② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)

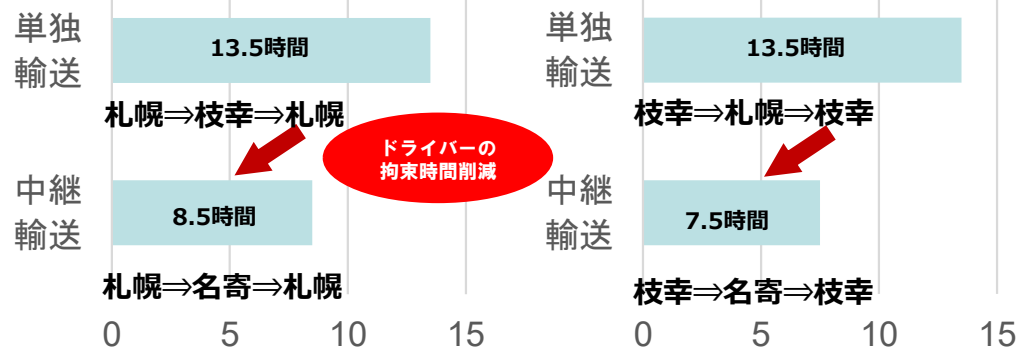


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

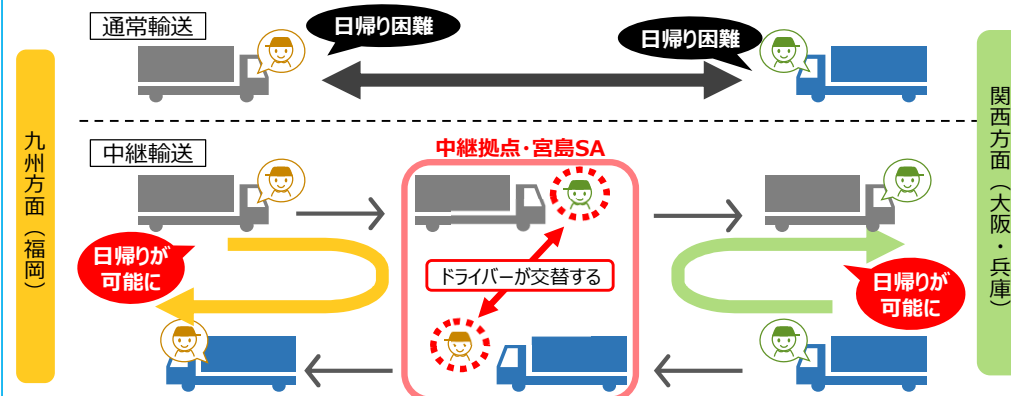


トラックドライバー

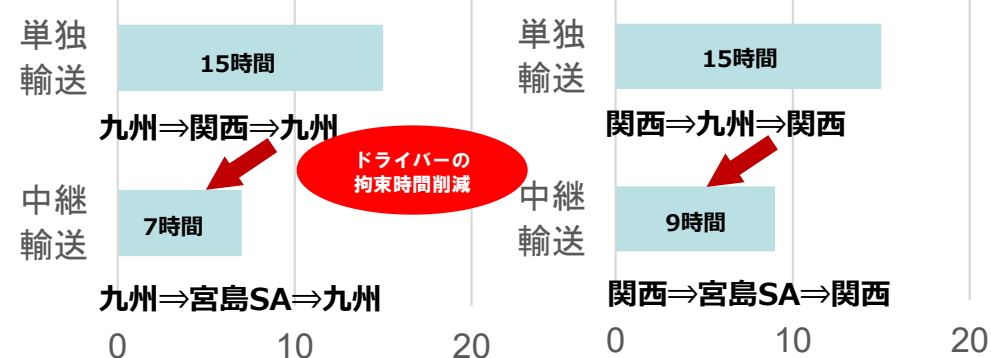
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

- ・日帰りが可能になる。
- ・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。



トラックドライバー

- ・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
- ・ぜひ導入してほしい。
- ・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。

- 国土交通省では、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として、令和2年8月に創設
- 令和5年2月8日現在、全国の一つ星認証事業者数は3,420社（トラックは2,440社）
中部運輸局管内のトラック事業者は511社を認定
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて、令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受付



制度概要

評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」。求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。

<認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成
- ⑥ 自主性・先進性等

の6分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

※⑥は二つ星のみ。一つ星では参考点として点数化。

<認証取得によるインセンティブ>

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。また、求人エージェントの協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」「設備改修工事の料金割引」等も実施中。

<一つ星認証事業者 令和5年2月8日現在>（ ）内は中部運輸局管内の数字

トラック事業者	2, 4 4 0 社	(5 1 1 社)
バス（貸切・乗合）事業者	2 2 9 社	(3 6 社)
タクシー事業者	7 5 1 社	(9 4 社)
合計	3, 4 2 0 社	(6 4 1 社)

<令和4年度スケジュール>

●「一つ星」新規認証（追加申請受付分）

受付期間：令和5年1月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次

※令和4年9月16日～11月15日の申請受付分については、順次、認証事業者を公表

●「二つ星」新規・「一つ星」継続認証

受付期間：令和4年12月16日～令和5年3月7日

認証事業者の公表：令和5年6月以降順次



「働きやすい職場認証制度」認証取得によるインセンティブ

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援

等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援

本認証制度取得事業者を優遇（詳細は今後検討）

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援

申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇（詳細は今後検討）

- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援

本認証制度取得事業者等が申請対象（詳細は今後検討）

5. その他（日本海事協会）

- 保有車両台数分の認証ステッカーの無料配布

2022年度「二つ星」を取得又は「一つ星」を継続した事業者が対象

- 優良事業者表彰制度の創設

長期間認証を継続して取得している事業者を対象に検討中

※今後、更に追加予定20

◆ 愛知県自動車販売店協会の協力を得て、自販会館のデジタルサイネージに「トラックの日」関係の広報を実施



物流の働き方改革

～運送事業者がこれらもモノを運び続けるために荷主の方からできること～

【事前申込制】 【参加費無料】 【オンライン開催(ZOOM)】

2024年4月以降、自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制が適用され、今までと同様の運行ができなくなります。これまでもどりの物流が維持できない危機に繋がる物流の2024年問題に向けて、運送事業者だけでなく荷主にもできることはないか、オンラインの説明会を開催します。

今後の物流を確保していくためにどんなことができるのか、事例も交え発表を行います。ぜひご参加ください。

日 時

令和 5 年 2 月 16 日(木)

14:00～15:30

※オンライン開催(ZOOM) 定員300名

講 師 紹 介

大島 弘明 氏

株式会社NX総合研究所
取締役



プログラム(予定)

1. トラック業界の現状 静岡運輸支局
2. 物流の働き方改革
～荷主に取り組みていただきたいこと～

NX総研

主 催

静岡県労働時間改善地方協議会

(協賛機関表：静岡県トラック協会、静岡県労働局、(一社)静岡県交通連合会、静岡県中小企業振興会中央会、各労働団体、荷主企業、運送事業者等)

お 申 込 び …

以下をご記入の上、**054-283-1917**(静岡県トラック協会)までFAXにてお送りください

貴社名

参加者名

(ご役職)

メールアドレス(開催日前までにURLや資料を送付しますので必ずここに記入ください)

④

電話番号

FAX番号

お申込み期限:令和5年1月31日(火)

事務局：静岡県トラック協会

電 話：054-283-1910

※頂いた情報は説明会にのみ使用させていただきます。

ご不明な点がございましたら、右記までご連絡ください。

国土交通省

【持続可能な物流の実現に向けた検討会(令和4年9月～)】

・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、経産省や農水省と共同で、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催

【トラック運送業に係る適正取引推進会議(令和4年12月16日)】

・荷主と元請と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、主要な元請運送業者に対して理解と協力を呼びかけるため、「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催

働き方改革

厚生労働省

【労働基準監督署による荷主への要請】

・改善基準告示の見直しに際し、労働基準監督署から荷主に
対し配慮を要請する制度を新設
(令和5年1月～)

【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～)

賃上げ・価格転嫁対策

公正取引委員会

【価格転嫁対策の重点対応】

・転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査等の結果を踏まえ、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等について、独占禁止法に基づき企業名(トラック運送事業者を含む)を公表
(令和4年12月27日)

中小企業庁

【価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化】

・価格交渉月間の積極周知・広報
・フォローアップ調査の充実
・下請振興法に基づく指導・助言の対象企業(トラック運送事業者を含む)を拡大

持続可能な物流の実現に向けた検討会

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（現状と課題）

●労働時間規制等による物流への影響

- (1) 物流の危機的状況に対する荷主企業や消費者の理解の醸成が不十分
- (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）
- (3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）における課題

■スケジュール

- ・2022年9月に第1回、10月に第2回、11月に第3回、12月に第4回、2023年1月に第5回検討会を開催
- ・2023年2月8日 中間とりまとめの公表
- ・2023年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
- ・2023年5月～6月 最終とりまとめ（予定）

＜委員＞

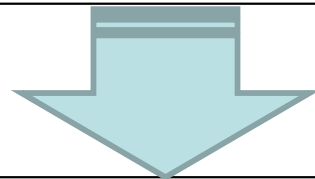
大島 弘明	株式会社N X総合研究所 常務取締役
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガーパートナー
北川 寛樹	アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授

＜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

課 題

多くのガイドライン等を策定してきているものの依然解決しておらず、2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化



課題を踏まえた政策の方向性

- ◆ 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
- ◆ 類似の法令等を参考に、規制措置等、より実効性のある措置を検討する

（１）荷主企業や消費者の意識改革について

- ①物流に係る広報の推進の検討
- ②物流改善の取組が評価されるような仕組みの検討
- ③経営者層の意識改革を促す措置の検討
- ④消費者に求められる役割の検討

（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

- ①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の検討
- ②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
- ③物流コスト可視化の検討
- ④貨物自動車運送事業法に基づく荷主への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
- ⑤トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

（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

- ①デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保
等の検討
- ②物流の平準化を図るための措置の検討
- ③官民連携による物流標準化の推進の検討
- ④物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ⑤モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑥車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた
環境整備の検討
- ⑦その他生産性向上を図るための措置の検討

＜検討スケジュール＞

令和5年2月～4月 業界団体等へのヒアリング（予定）
令和5年5月～6月 最終取りまとめ（予定）

トラック運送業に係る適正取引推進会議

日 時：令和4年12月16日(金) 10時00分 ～ 11時30分

場 所：国土交通省

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

トラック事業における改善基準告示について

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会資料
(令和4年10月18日)

厚生労働省 福井労働局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

「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）

- ▶ 「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）は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定（昭和42年）

- ・長時間労働、交通事故の増加
- ・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択（昭和54年）

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定（昭和54年）

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定（平成元年）

（中身を伴う改正：平成9年改正が最後）

※制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するに伴い、内容の見直しが行われ現在に至っている。

主な内容

- 拘束時間【始業から終業までの時間(休憩時間含む)】：（1か月）トラック…293時間、バス…4週平均1週65時間、タクシー…299時間（1日）トラック・バス・タクシー…原則1日13時間（最大16時間）
- 休息期間【勤務と勤務の間の時間】：原則として継続8時間以上
- 運転時間：トラック…2日平均1日9時間 / 2週間平均1週44時間、バス…2日平均1日9時間 / 4週間平均1週40時間
- 連続運転時間：トラック・バス…4時間以内

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

施行

労働基準監督署	関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導 （令和3年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%）
国土交通省との連携	① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査 ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報

自動車運転者 改善基準 見直しの検討状況

- ▶ 「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）は、自動車運転者について、その業務の特性を踏まえ、一律に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間等の基準を定めたもの。
- ▶ 自動車運転者については、働き方改革関連法により2024年4月から罰則付の時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されること等から、労働政策審議会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置し、議論を進めてきた。

- 令和元年11月 : 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置



実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

- 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 タクシー部会
計6回議論（令和3年度）

 バス部会
計6回議論（令和3年度）

 トラック部会

- 令和4年3月 : 専門委員会 中間とりまとめ（タクシー、バス）

- ・ 5/19（第5回）、6/14（第6回）、7/20（第7回）、8/18（第8回）、9/2（第9回）：作業部会開催
- ・ 9/8：第10回トラック作業部会（トラックとりまとめ）

- **令和4年9月27日** : **専門委員会 最終とりまとめ（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）**



- **令和4年12月** : **改善基準告示 改正**

→ 改善基準告示改正後、労働基準監督署による荷主への「要請」、関係者への「周知」を速やかに実施

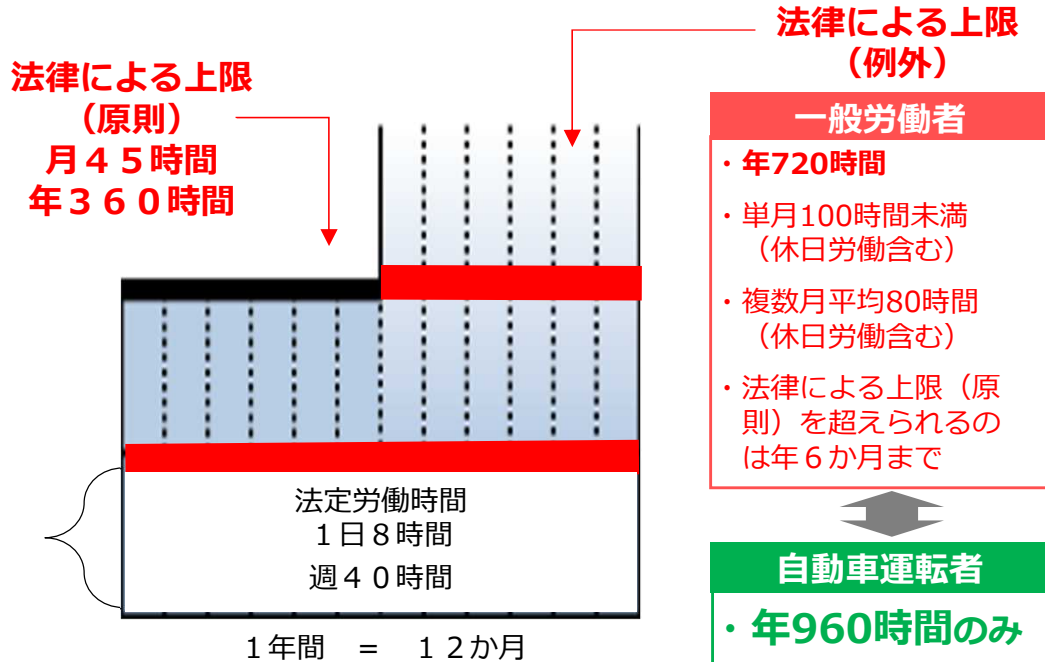


- **令和6年4月** : **年960時間の上限規制、改善基準告示 適用**

(参考) 自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

自動車運転者の時間外労働の上限規制について

- ▶ 自動車運転者の上限規制は、令和6年3月まで適用猶予。
- ▶ 令和6年4月以降も、時間外労働の上限は年960時間のみ。



【1ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】

1年間の法定労働時間：40時間×52週＝2,080時間

1年間の休憩時間：1時間×5日×52週＝260時間

(2,080時間＋260時間)÷12ヶ月＝195時間

※ この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

2,080時間＋260時間＋960時間

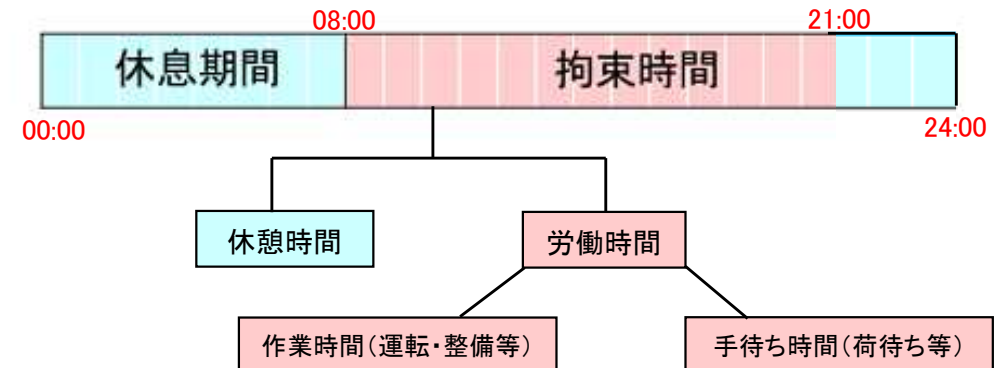
＝3,300時間 (1年間の拘束時間)

3,300時間÷12か月＝275時間 (1か月の拘束時間)

拘束時間と休憩期間について

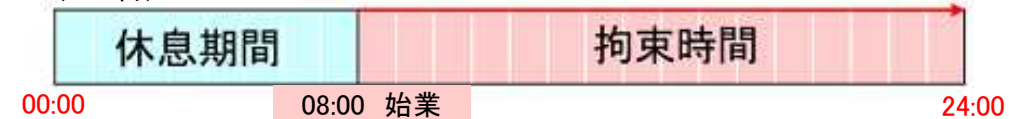
【日勤勤務】

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休憩期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



【隔日勤務（2暦日の勤務）】

(1日目)



(2日目)



(3日目)



自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和４年９月２７日）の構成

1 ハイヤー・タクシーに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和４年４月２７日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

2 トラックに係る改善基準告示の内容

（P 5～P 13）

3 バスに係る改善基準告示の内容

（同委員会中間とりまとめ（令和４年４月２７日労働条件分科会資料No.6）と同内容）

4 その他

（P 14～P 15）

1 か月の拘束時間（トラック）

現行

- ▶ 拘束時間は、1 か月について2 9 3 時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定により、年間 6 か月までは、年間の総拘束時間が3,5 1 6 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 2 0 時間まで延長することができる。

案

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間 6 か月までは、年間の総拘束時間が3,4 0 0 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を3 1 0 時間まで延長することができるものとする。この場合において、1 か月の拘束時間が2 8 4 時間を超える月が3 か月を超えて連続しないものとし、1 か月の時間外・休日労働時間数が 1 0 0 時間未満となるよう努めるものとする。

1日の拘束時間（トラック）

現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

案

【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

1日の休息期間（トラック）

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送（※1）であり、かつ、一の運行（※2）における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする（※3）。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

運転時間、連続運転時間（トラック）

現行

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

案

《運転時間》

- ▶ 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

例外的な取扱い（トラック）

案

※ 新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

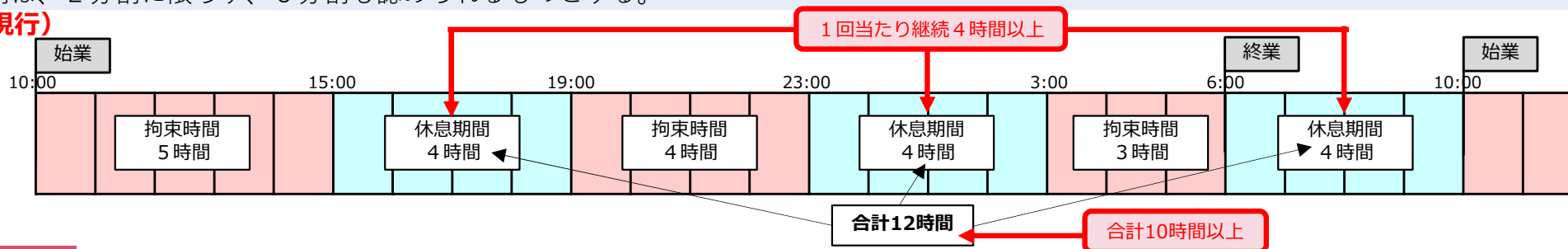
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

拘束時間及び休息期間の特例①（分割休息）（トラック）

現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

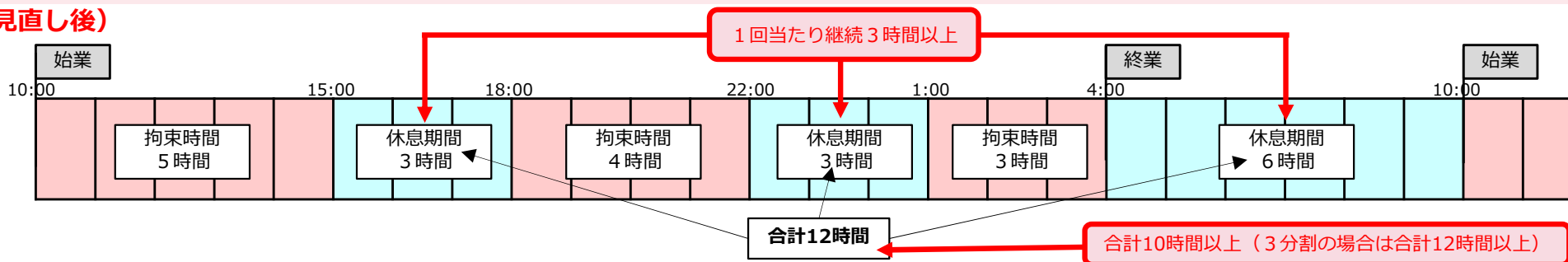
【例】（現行）



見直し後

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
 - ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
 - ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
 - ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

【例】（見直し後）

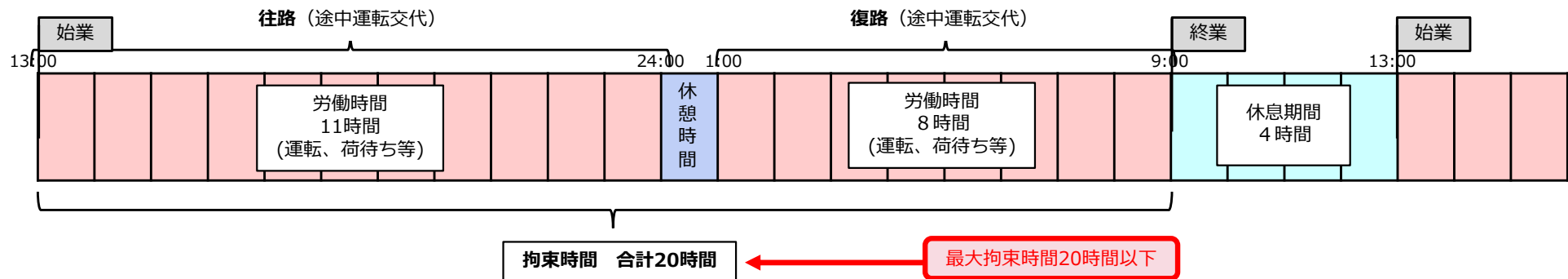


拘束時間及び休息期間の特例②（２人乗務）（トラック）

現行

- 自動車運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を２０時間まで延長することができる。また、休息期間は４時間まで短縮することができる。

【例】（現行）



見直し後

- 現行どおり
- ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を２４時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において８時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を２８時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続１１時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ１９８cm以上、かつ、幅８０cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（見直し後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において８時間以上の仮眠時間を与える場合）



拘束時間及び休息期間の特例③（隔日勤務）（トラック）

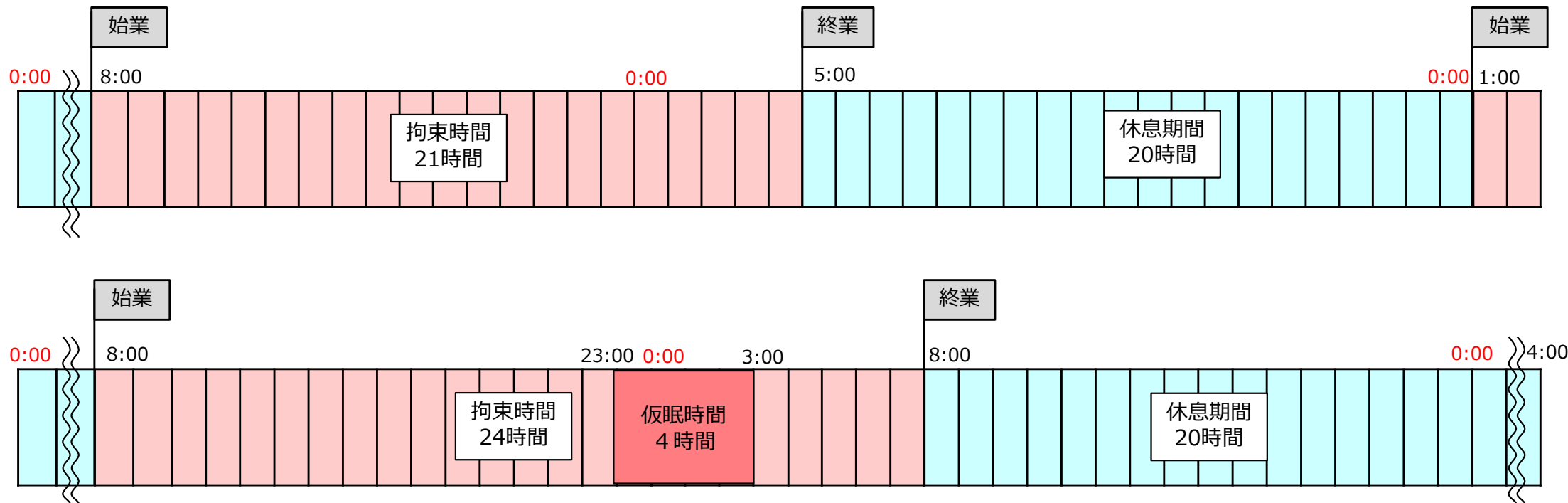
現行

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、2 1 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について 3 回を限度に、この 2 暦日における拘束時間を 2 4 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は 1 2 6 時間（2 1 時間×6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続 2 0 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



拘束時間及び休息期間の特例④（フェリー）（トラック）

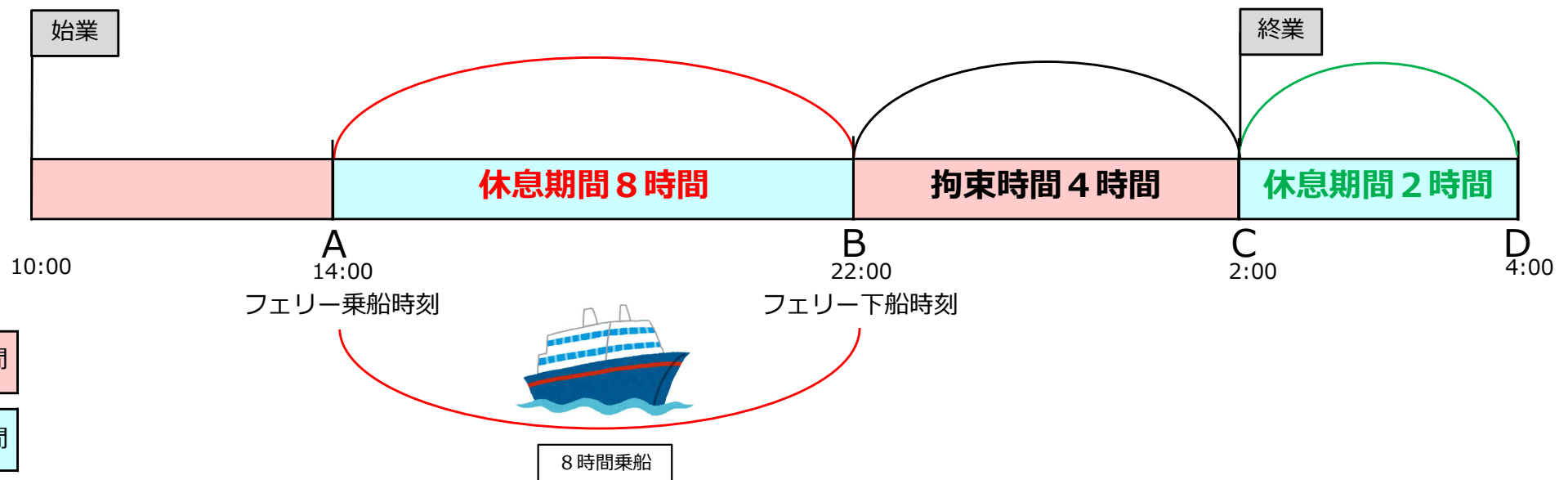
現行

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする（※1）。
（※1）2人乗務の場合を除く
なお、フェリー乗船時間が8時間（※2）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。
（※2）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

見直し後

- ▶ 現行どおり

【例】



見直し内容の周知、運用状況の把握等について

【自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）「4 その他」を基に作成】

（１）荷主等の関係者に対する周知について

- 改善基準告示の改正に当たっては、荷主、元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当。
- 道路貨物運送事業は過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であること等を踏まえ、改正後、速やかに、発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、把握した情報を国土交通省に対して提供することが適当。

（２）自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

- 改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、「自動車運転者」を労働者として使用する全事業に適用されることから、自家用自動車の「自動車運転者」や使用者に対しても周知することが適当。
- 道路運送法等に基づき、運送事業者は、国土交通大臣が告示で定める基準に従い、運転者の勤務時間等を定める等の必要があり、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等にも適用されることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても周知されるようにすることが適当。

（３）運用状況の把握等

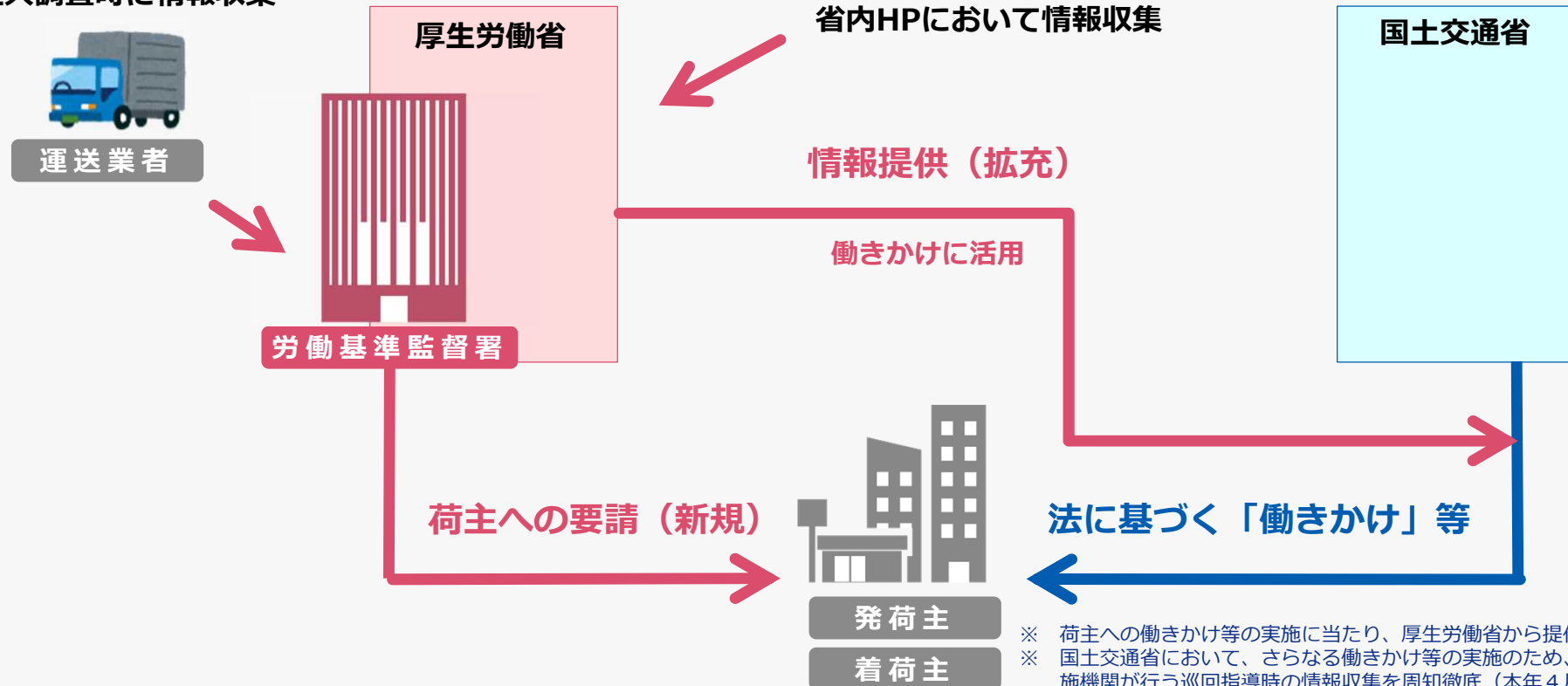
- 働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。
- 加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。
 - ・ 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
 - ・ 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について検討を行うべき
 - ・ 長時間の荷待ちが改善基準告示の遵守に与える影響、行政による荷主対策の実施状況、商慣行の改善状況（荷待ち時間の変化等）についても併せて把握し、検討を行うべき
- これらのことを踏まえ、令和6年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当。

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）

- ▶ **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**

立入調査時に情報収集



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。

トラック運送事業者

- ・ 来年4月からの中小企業の月60時間超の割増賃金率施行への対応ができていない。
- ・ 改正後の改善基準告示にも適応できるように、労務管理を見直したい。
- ・ 荷待ち時間の改善のため、荷役方法の分析がしたい。また、分析を踏まえて荷主と交渉したいが不安がある。



相談・交渉

(発着・元請け) 荷主

トラック運転者の自社における作業効率化が求められているが、何をしたらいいかわからない。

労務管理上ネックとなる運転者の
労務管理の課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談

助言・交渉等への同席等



トラック運転者の長時間労働の
原因となる課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

トラック相談センター

【相談窓口】

運送業での知見や経験のある社労士が、電話やメールで**事業者及び荷主**からの相談を受け付ける。

【コンサルティング（労務管理改善）】

トラック運転者の労務管理について直接的な支援を求める**事業者**に対して、労務管理コンサルタントが改善提案を行う。

【コンサルティング（取引環境改善）】 (運送事業者)

荷主の協力等を求める**事業者**に対して、物流コンサルタントが改善提案や、必要に応じて荷主企業への訪問等を行う。

(荷主)

運送事業者のトラック運転者が長時間労働になっている原因となる課題の改善に取り組むにあたり直接的な支援を求める**荷主**に対して、物流コンサルタントが改善提案を行う。

訪問支援への対応事例（トラック相談センター）

開設2か月間（9月末時点）で76件の相談を受付、さらに希望に応じ訪問支援も実施中。

運送事業者 A 社 労務管理の基本

【相談】 運転者の長時間労働の改善が必要なのは理解しているが、どこから手をつければいいのか分からない

【対応】 長距離運転者の月間総拘束時間を短縮するため、フェリーの活用、長距離と地場の組み合わせ勤務による拘束時間の平準化、荷待ち時間の短縮などに取り組むことが必要である旨等をアドバイス。

運送事業者 B 社 令和 6 年に向けた対応

【相談】 改正後の改善基準告示や時間外労働の上限規制に対応するべくグループ会社全体の基本的な方針を作成している。今後の取り組みについて含め客観的な視点でのアドバイスが欲しい。

【対応】 改正後の改善基準告示の方向性や時間外労働の上限規制の制度概要などを説明。デジタコデータのチェックのポイントや社内規定等の整備の仕方等についてもアドバイス。

荷主企業 C 社 工場内の荷待ち時間削減

【相談】 工場での荷待ち時間の削減に取り組もうとしているが、取組案に対する客観的なアドバイス等が欲しい。

【対応】 取組案に対してアドバイスを実施。また、C社の取組案が短期的な視点のものであったため、改善における長期的な視点として、商品オーダーや配送リードタイムなど全体での見直しが必要であること等をアドバイス。

⇒ 今後、短期的な改善案について、現地に訪問し具体的なアドバイスを実施予定。

(参考) トラック相談センター リーフレット

トラック運送事業者のみなさまへ



発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料で受けします。

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたいの？

荷主の立場でできる改善は？



ドライバーの運転時間に限度があったの？

荷待ち時間の削減を、どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談
無料

厚生労働省 令和4年度自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業
お問合せ 受託者：株式会社労働調査会 東京都豊島区北大塚2-4-5 調査会ビル TEL 03-3915-7221



ご相談方法は……



ご相談方法①

**ポータルサイト
相談専用ページから**



役立つサポート情報も！

ご相談方法②

フリーダイヤル
東日本 0120-763-420
通話料無料！ 西日本 0120-625-109

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

**オンラインによる
ご相談**

詳しいご相談を職場からお気軽に！

**コンサルタントの
訪問**

労務管理・物流改善の
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト



トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>

トラックポータル

ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています

「仕事を知ってみよう 簡単自己診断」
問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「サッと解決 よろず相談」
トラック運転者の労働時間改善に向けた FAQ 集

「情報いろいろ宝箱」
トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、改善ハンドブック、ガイドラインなど様々なツール集

「統計からみるトラック運転者の仕事」「動画・写真で見るトラック運転者の仕事」「トラック運転者の生の声」
さまざまな角度から、トラック運転者の仕事について、取りまとめた資料集

2022.08

福井県内トラック事業者のアンケート調査結果

厚生労働省 福井労働局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

道路貨物運送業に対する長時間労働と取引環境に関する確認・自主点検結果

対象事業場数：467社
回答事業場数：421社（**回答率90.1%**）
実施時期：令和4年10～11月
対象事業場：福井県トラック協会の会員事業場（467事業場）

回答事業場における全労働者数：11,670人
回答事業場の全労働者のうち運転手：6,458人



ポイント1

福井県内の道路貨物運送事業者の**約10%**は、
令和6年4月施行の**上限規制への準備が完了していない！！**

1年間の時間外
労働が960時間超

令和元年10～12月調査時：35社（10.1%）、運転手169人（3.2%）
令和4年10～11月調査時：41社（9.7%）、運転手202人（3.1%）

ポイント2

福井県内の道路貨物運送事業者では、**約26%の会社で
月80時間を超える過重な労働が行われている！！**

1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者がいる事業場 → 108社(25.7%)
1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者数 → 497人(7.7%)

ポイント3

残業時間が長い運転手の積荷は……

金属機械工業品 → 鉄鋼・地金等金属素材

軽工業品 → 繊維素材

特殊品 → 宅配便、特殊積み

化学工業品 → セメント・コンクリート製品

金属機械工業品の主な内訳

鉄鋼・地金等金属素材	31.3%
金属部品（半製品）	21.9%
建築・建設用金属製品	15.6%
精密機械・生産用機械	15.6%

軽工業品の主な内訳

繊維素材	44.4%
加工食品	38.9%
紙・パルプ	11.1%

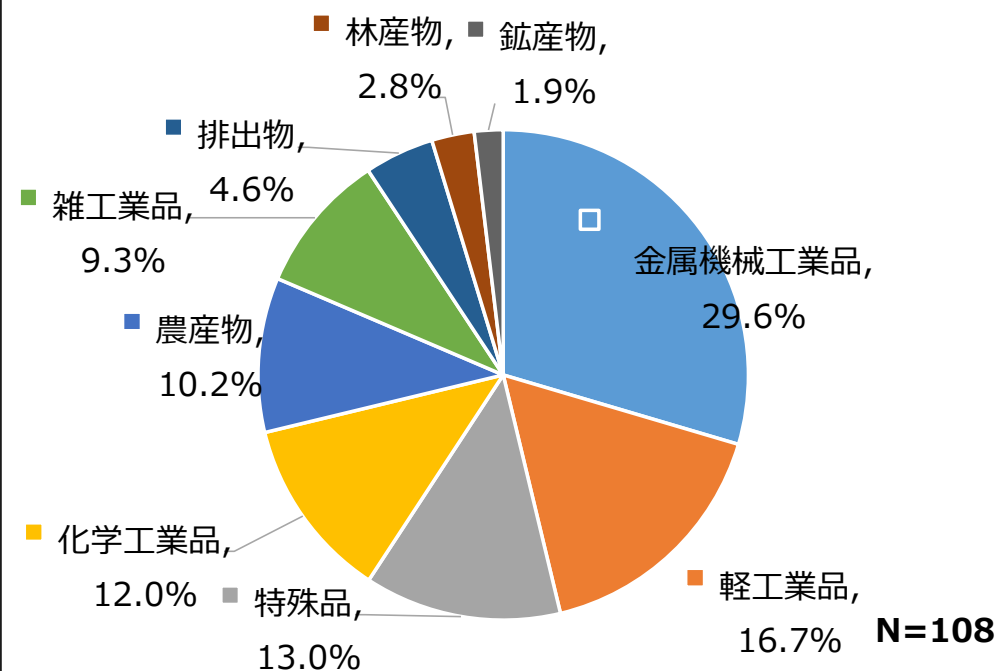
特殊品の主な内訳

宅配便・特積み	64.3%
その他	35.7%

化学工業品の主な内訳

セメント・コンクリート製品	38.5%
化学性原料	23.1%
その他の化学製品	23.1%
石油石炭製品	15.4%

残業時間が長い運転手の積荷



ポイント3

残業時間が長い運転手の積荷は……

金属機械工業品 → 鉄鋼・地金等金属素材

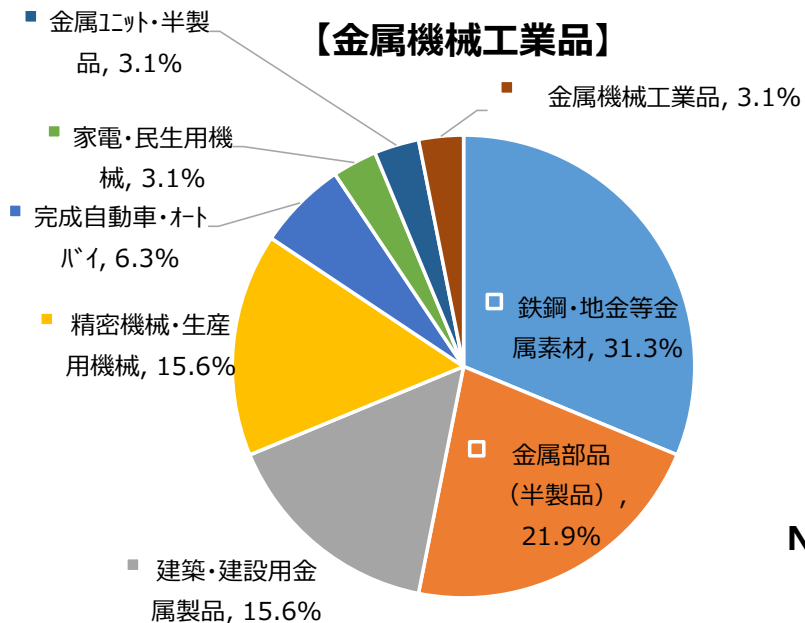
軽工業品 → 繊維素材

特殊品 → 宅配便、特殊積み

化学工業品 → セメント・コンクリート製品

残業時間が長いトラック運転手の積荷

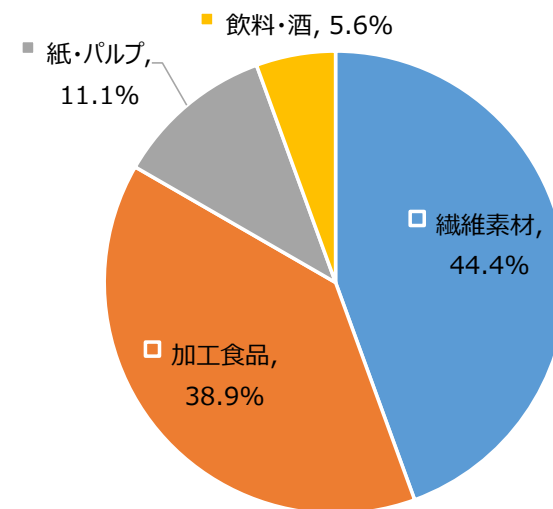
【金属機械工業品】



N=32

残業時間が長いトラック運転手の積荷

【軽工業品】



N=18

ポイント3

残業時間が長い運転手の積荷は……

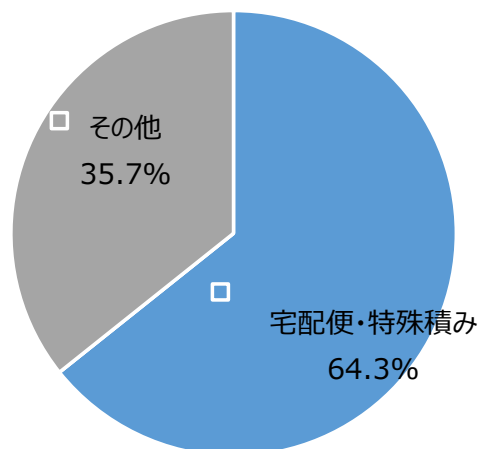
金属機械工業品 → 鉄鋼・地金等金属素材

軽工業品 → 繊維素材

特殊品 → 宅配便、特殊積み

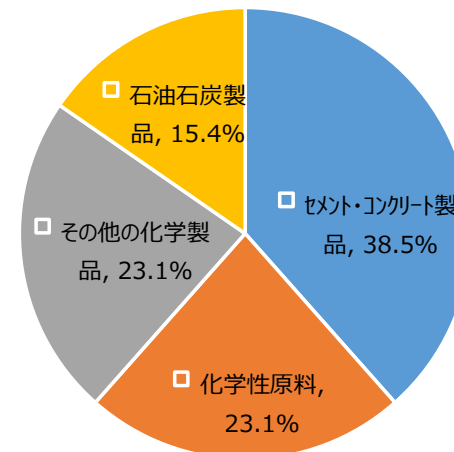
化学工業品 → セメント・コンクリート製品

残業時間が長いトラック運転手の積荷
【特殊品】



N=14

残業時間が長いトラック運転手の積荷
【化学工業品】



ポイント4

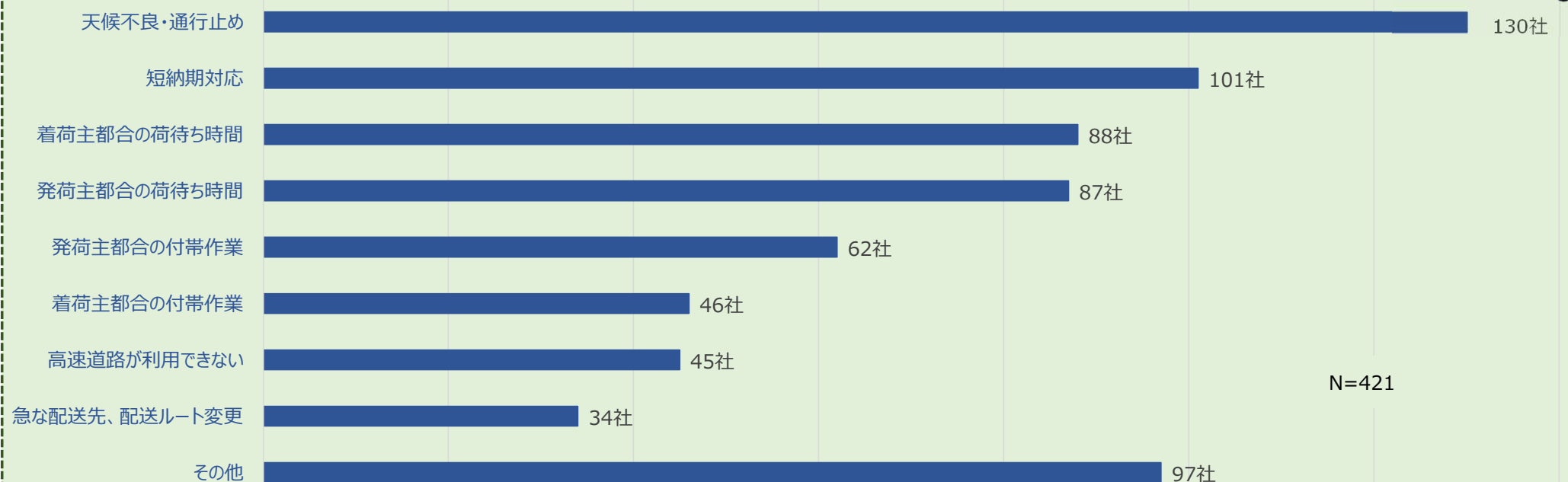
残業時間が長くなる道路貨物運送事業者以外の要因は

- ・短納期対応
- ・高速道路の利用不可
- ・発着荷主都合の手待ち時間や付帯作業

残業時間が長い理由が発着荷主である時の、発着荷主の所在地

発荷主：福井県の割合が高い

着荷主：福井県、近畿、東海の割合が高い



ポイント4

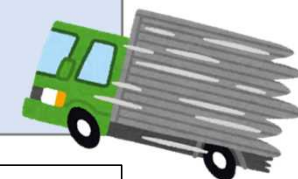
残業時間が長くなる道路貨物運送事業者以外の要因は

- ・短納期対応 ・高速道路の利用不可
- ・発着荷主都合の手待ち時間や付帯作業

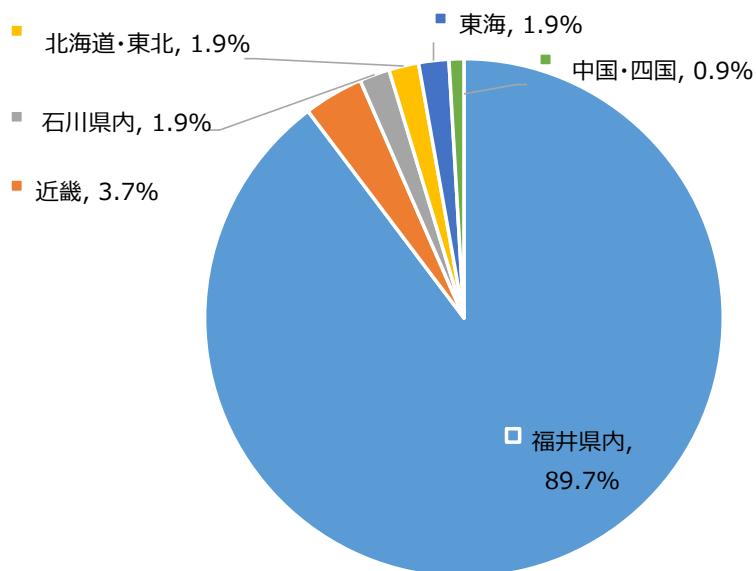
残業時間が長い理由が発着荷主である時の、発着荷主の所在地

発荷主：福井県の割合が高い

着荷主：福井県、近畿、東海の割合が高い

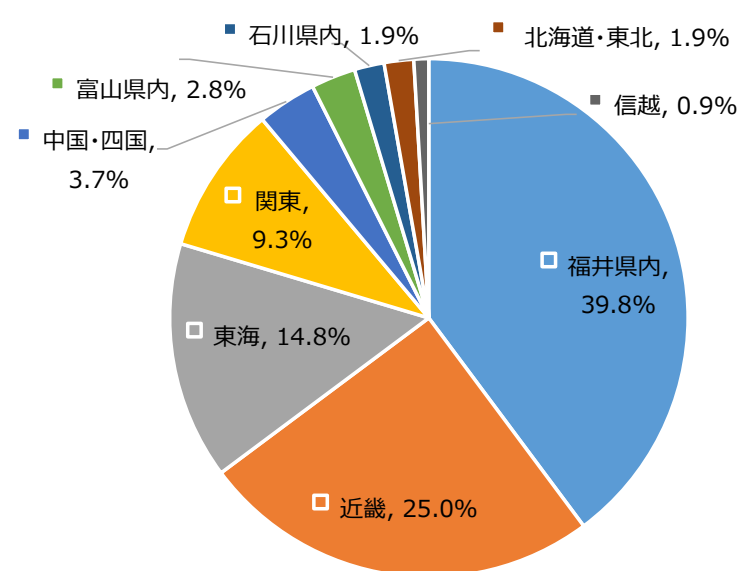


労働時間が長い会社の発荷主所在地



N=107

労働時間が長い会社の着荷主所在地



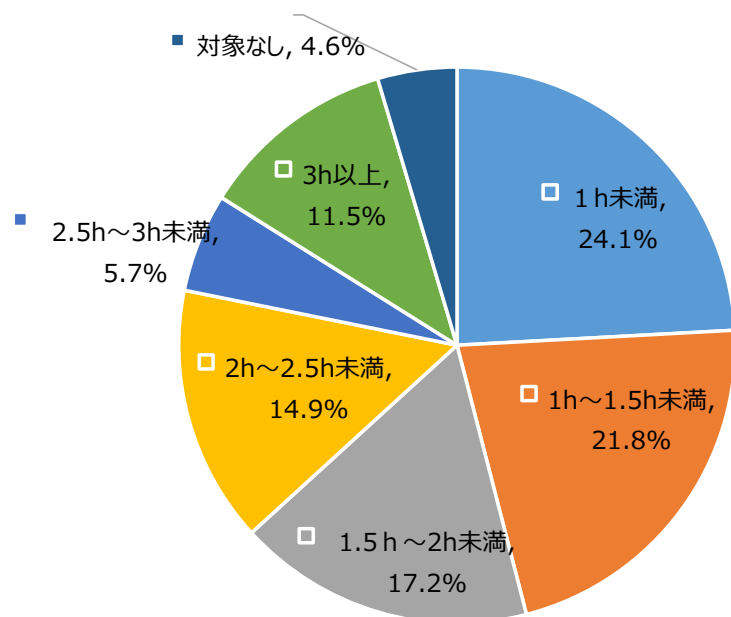
N=108

ポイント5

**3時間以上の荷待ち・付帯作業時間が発着荷主ともにある！
発荷主都合で3時間以上の荷待ち時間が発生するのは1割超！**

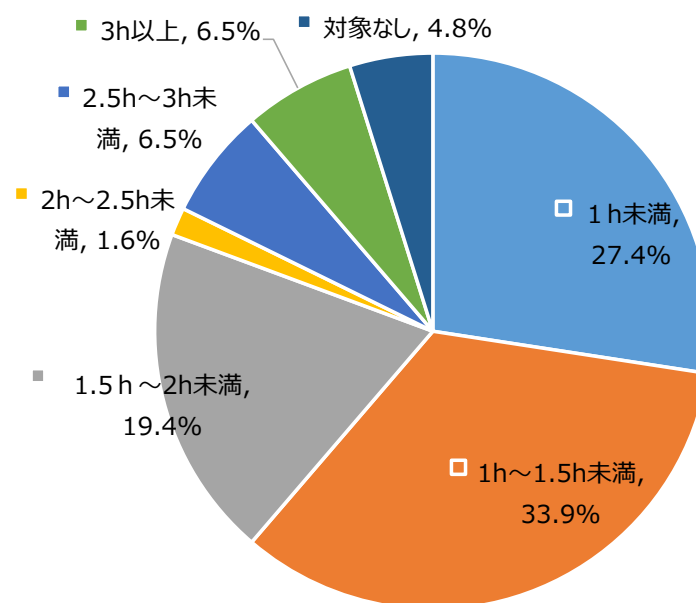
発荷主都合で残業時間が長くなった場合の荷待ち・付帯作業の内訳

発荷主都合の荷待ち時間



N=87

発荷主都合の付帯作業



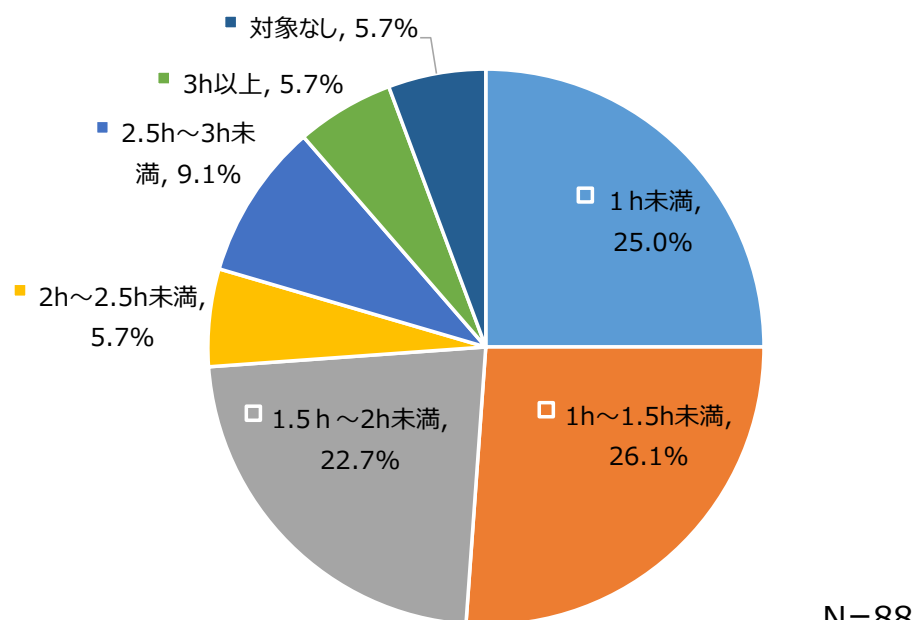
N=62

ポイント5

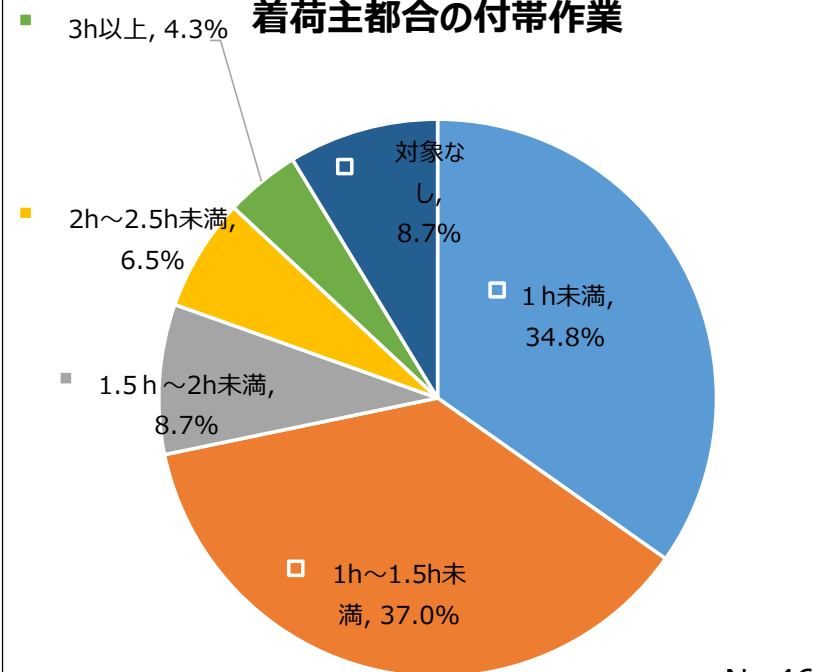
3時間以上の荷待ち・付帯作業時間が発着荷主ともにある！
発着主都合で3時間以上の荷待ち時間が発生するのは1割超！

着荷主都合で残業時間が長くなった場合の荷待ち・付帯作業の内訳

着荷主都合の荷待ち時間



着荷主都合の付帯作業



(参考) トラック自主点検結果取りまとめ リーフレット

福井県内の荷主企業の皆様へのご協力のお願い ～物流という重要な社会インフラを守るために、荷主とトラック運送会社との意見交換を定期的の実施しましょう～

ポイント1 福井県内の道路貨物運送事業者の約10%は、令和6年4月施行の上限規制への準備が完了していない！！

対象事業場数：467社 回答事業場における全労働者数：11,670人
回答事業場数：421社 回答事業場の全労働者のうち運転手：6,458人
実施時期：令和4年10～11月
対象事業場：福井県トラック協会の会員事業場（467事業場）
令和6年4月以降に適用される時間外労働の上限を超えた事業場等
1年間の時間外労働が960時間超 令和元年10～12月調査時：35社（10.1%）、運転手169人（3.2%）
令和4年10～11月調査時：41社（9.7%）、運転手202人（3.1%）



ポイント2 福井県内の道路貨物運送事業者では、約8%の運転手が月80時間を超える過重な労働を行っている！！

1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者がいる事業場 108社（25.7%）
1か月の時間外・休日労働が80時間超の労働者数 497人（7.7%）

ポイント3

残業時間が長い運転手の積荷は・・・

金属機械工業品 → 鉄鋼・地金等金属素材
軽工業品 → 繊維素材
特殊品 → 宅配便、特殊積み
化学工業品 → セメント・コンクリート製品



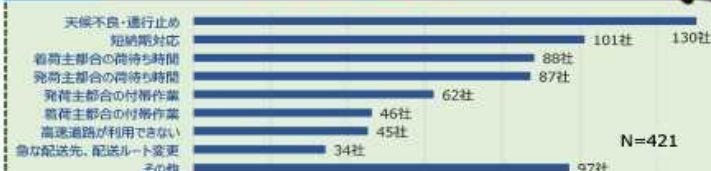
金属機械工業品の主な内訳	
鉄鋼・地金等金属素材	31.3%
金属部品（半製品）	21.9%
建築・建設用金属製品	15.6%
精密機械・生産用機械	15.6%
軽工業品の主な内訳	
繊維素材	44.4%
加工食品	38.9%
紙・パルプ	11.1%
特殊品の主な内訳	
宅配便・特積み	64.3%
その他	35.7%
化学工業品の主な内訳	
セメント・コンクリート製品	38.5%
化学性原料	23.1%
その他の化学製品	23.1%
石油石炭製品	15.4%

厚生労働省福井労働局 国土交通省福井運輸支局

（一社）福井県トラック協会

ポイント4

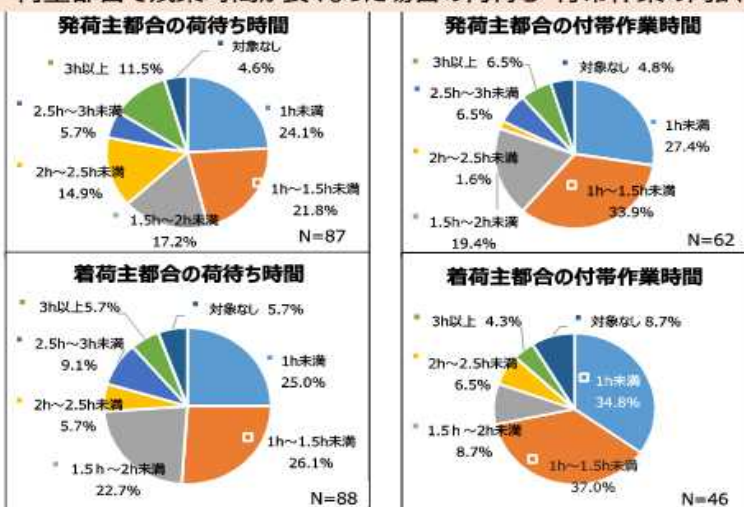
残業時間が長くなる道路貨物運送事業者以外の要因は
・短納期対応 ・高速道路の利用不可
・発着荷主都合の手待ち時間や付帯作業
残業時間が長い理由が発着荷主である時の、発着荷主の所在地
発着主：福井県の割合が高い
着荷主：福井県、近畿、東海の割合が高い



ポイント5

3時間以上の荷待ち・付帯作業時間が発着荷主ともにある！
発着主都合で3時間以上の荷待ち時間が発生するのは1割超！

荷主都合で残業時間が長くなった場合の荷待ち・付帯作業の内訳



お知らせ

令和6年4月から改善基準告示が改正となります。運送事業者だけでなく荷主の皆様もご承知ください。また、労働基準監督署による荷主への要請も予定されております。詳細は右をご覧ください。



トラックの改善基準告示

労働基準監督署による荷主への要請



【資料４】

本協議会における本年度の取組み
及び今後の取組み（案）

関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会等での周知状況

労働関連法規等説明会

- ・働き方改革セミナー（福井県トラック協会主催）
令和4年9月16日 参加者42名
- ・トラック事業者に対する時間外労働の上限規制の適用及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の見直しに伴う改正内容に関する説明会（福井労働局主催）
令和4年10月26日 参加者144名

ホワイト物流推進運動

- ・「ホワイト物流」推進運動セミナー（国土交通省主催）
令和4年10月～令和5年3月にかけて6回開催
- ・ホワイト物流推進運動への参加呼びかけ（中部運輸局）
中部運輸局管内の荷主企業10団体39社（R5.2現在）にヒアリングを行い、参加を呼びかけた。

その他制度周知活動

- ・福井県経済4団体あてに長時間荷待ち改善等の要請（福井労働局・福井運輸支局、令和5年1月）
- ・「標準的な運賃活用」セミナー（福井県トラック協会主催）
令和4年10月11日 参加者26名
- ・運賃協議を呼びかけるTV広告（福井テレビ、福井放送）（福井県トラック協会）
令和5年1月～2月放映
- ・荷主向けリーフレット（改善基準告示周知等）の送付（福井県トラック協会）
福井県内約1,330社へ要請文とともに令和4年3月発送予定





令和5年1月25日

福井県経路者協会 会長 殿

長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について（要請）

日頃より、労働力及び船舶航行の推進に格別のご関心と厚く御礼申し上げます。さて、貨物自動車運送事業は、他の業種に比べて長時間荷待ちの傾向があり、長時間は道交光や重大な交通事故を招く原因となっており、トラック連発の長時間荷待ちの正等を一掃根絶し進める必要があります。令和6年4月には、船舶労働の上乗取組も通されます。

また、貨物自動車運送事業の長時間荷待ちの要因の中には、取引相手が定額の手配業者努力だけで見通すことが困難なものがあります。トラック連発の船舶に依頼し乗組員乗換へする、長時間の荷待ちの発生など、荷主の背景や船舶関係と協働力が必要不可欠です。また、トラック連発者の乗役作業中で万難の事態や運送損失の発生のため、荷主の責任にお任せは、これでも、働き方改革に関する周知啓発に向けて協働力を一歩高めてきたことと致しまして、改めてこの問題の課題を整理いたします。次の事項が荷主に日頃より、希望されるよう、希望者に対する周知啓発に向けて協働力をいただきますことと致しましてお願い申し上げます。

- 1 発着荷主等が都に在る長時間の恒常的な荷待ちの解消に努めていただくこと
- 2 発着荷主等の運送業者の発注担当者の改善希望の理解を促していただくこと

トラック連発者の改善希望を踏まえてきたるような時間帯や時間帯と時間帯の区別にわたっていただくこと

福井労働局長 田原孝明

中部運輸局福井運輸支局長 伊藤 政信



令和5年1月25日～31日
福井県経済4団体あてに長時間荷待ち改善等
の要請(福井労働局・福井運輸支局)

10月9日はトラックの日



トラック輸送は国内貨物輸送量の
9割を担っています。

生活と経済の
ライフラインを確保するため
エッセンシャルワーカーとして走り続けます。



一般社団法人
福井県トラック協会
<https://www.fta.jp>

荷主の皆さまへ トラック運送業界からのお願い

安定した輸送力確保のため
適正な運賃・
料金の収受、
燃料サーチャージ
へのご理解を
お願いします。



燃料サーチャージとは、
燃料価格の上昇・下落によるコストの
増減分を別建ての運賃として設定する制度です。

燃料価格が  円上がると
トラック業界全体で
約 **150億円** 負担が増えます

自動車運転の
業務においても
時間外労働上限規制
(罰則付き)が適用されます。



ドライバーの労働環境改善に向けて
トラック運送業界は早急に効果的な
取り組みをしなければなりません。

トラック運送業界の
働き方改革実現に向けた
前向きな検討をお願いします



荷主・元請事業者の皆様

! 燃料費等輸送コスト上昇分の運賃転嫁に対し、協議なく不当に据え置く「買ったたき」はありませんか？

! 独占禁止法や下請代金法違反となる恐れがあります。

 貨物自動車運送事業法による
荷主・元請事業者への働きかけ
の対象となります。



日本の物流を守る

ためには皆様の
ご理解とご協力が必要です。



令和4年10月9日(日)福井新聞・日刊県民福井
トラック事業を取り巻く諸制度の周知広告

令和5年1月～令和5年2月に福井テレビと福井放送で
運賃協議周知広告

令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）の適用開始に向け、今後、地方協議会において以下の事項に重点的に取り組む。

地方協議会での今後の取組み（案）

① 関係法令の周知、ガイドライン・過去の好事例の周知

- 令和6年度に迫っている働き方改革法施行への対応を荷主企業・運送企業双方へ周知

② 荷主企業、運送企業間の連携強化

- 令和4年度のアンケート調査で得られた結果をもとに、物流業界の抱える問題点及び解決策について荷主団体、荷主企業への働きかけの継続

③ 運送会社の対応状況の確認、対応強化

- 標準運賃告示制度の効果も見つつ、運送企業側の対応状況の実態把握

協議会スケジュール（案）

R5.2

運送会社の対応
状況確認

問題点
把握

R5.4
月60時間超の
時間外割増

制度周知・課題解決に向け荷主・
運送会社双方に働きかけ

R6.4
時間外労働の
上限規制

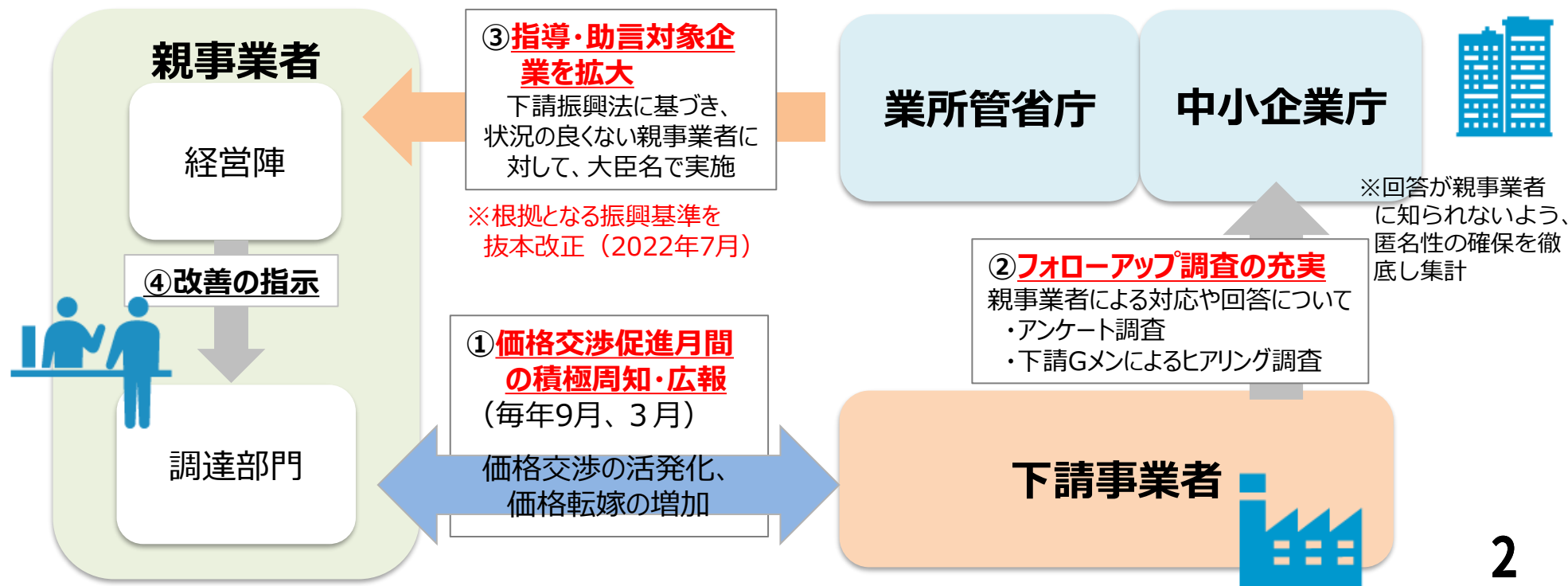
価格転嫁・取引条件の改善 に関する取組について

近畿経済産業局
下請取引適正化推進室
令和 5 年2月

1 . 価格転嫁・価格交渉に 関する取組の強化

① 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リーチできる予定。
- 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、2022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。
- 2022年9月は、積極広報・周知、フォローアップ調査の充実、同年7月抜本改正の下請振興基準の活用等により、指導・助言の対象企業を拡大。
- 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。

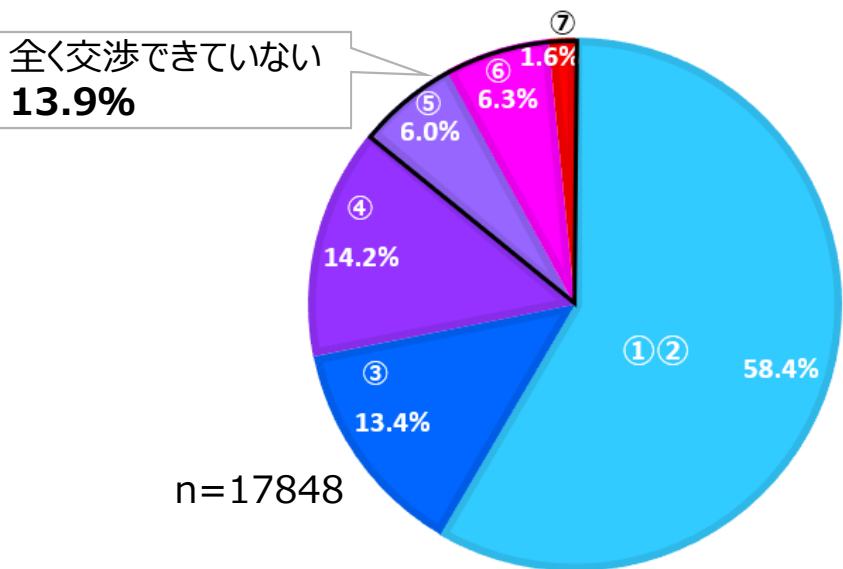


<2022年9月月間のフォローアップ調査結果より>

価格交渉の状況

- 全く交渉できていない企業の割合は約 1 割。

問.直近 6 ヶ月間における貴社と発注側企業との価格交渉の状況について、御回答ください。

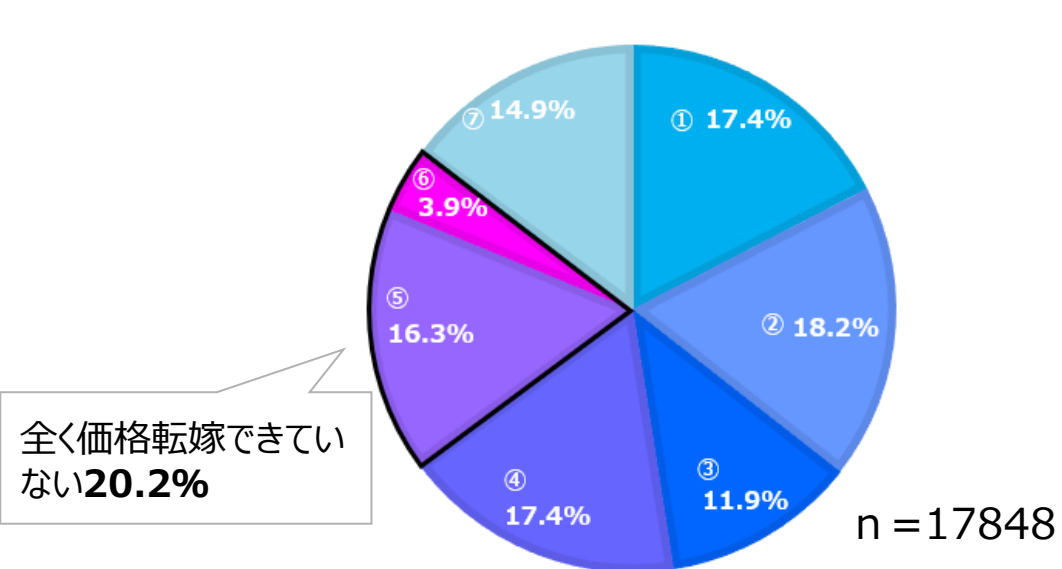


- ①②コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。
- ③コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった。
- ④コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった。
- ⑤発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった。
- ⑥発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった。
- ⑦取引価格を減額するために、発注側企業から協議の申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された。

価格転嫁の状況【コスト全般】

- 全く価格転嫁できていない企業の割合は約2割。

問.直近 6 ヶ月間の全般的なコスト上昇分のうち、何割を価格に転嫁できたと考えますか。



- ①10割
- ②9割～7割程度
- ③6割～4割程度
- ④3割～1割程度
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

価格転嫁状況の業種別ランキング（価格転嫁に応じた業種）

※2022年9月月間のフォローアップ調査結果より

価格転嫁の状況について、発注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。

- 価格転嫁に相対的に応じている業種は、石油製品・石炭製品製造、機械製造、製薬など。
- 価格転嫁に相対的に応じていない業種は、トラック運送、通信、放送コンテンツなど。

			コスト増に 対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
				労務費	原材料費	エネルギー
①全体			46.9%	32.9%	48.1%	29.9%
②業 種 別	1位	石油製品・石炭製品製造	56.2%	40.1%	52.7%	41.5%
	2位	機械製造	55.5%	34.9%	57.6%	33.3%
	3位	製薬	55.3%	36.7%	55.2%	40.0%
	4位	造船	54.4%	37.8%	53.4%	39.3%
	5位	卸売	54.2%	35.0%	53.8%	35.6%
	6位	電機・情報通信機器	53.2%	35.6%	56.3%	30.1%
	7位	化学	53.1%	32.3%	57.1%	31.1%
	8位	建材・住宅設備	52.7%	33.4%	53.4%	32.5%
	9位	鉱業・採石・砂利採取	52.0%	31.4%	44.5%	37.3%
	10位	食品製造	51.2%	35.2%	54.2%	35.2%
	11位	金属	49.1%	31.3%	54.5%	30.2%
	12位	繊維	48.7%	34.2%	47.2%	35.0%
	13位	紙・紙加工	48.5%	28.7%	48.6%	30.7%
	14位	電気・ガス・熱供給・水道	47.8%	34.1%	48.9%	31.0%
	15位	飲食サービス	46.9%	22.3%	50.1%	21.2%
	16位	小売	46.6%	29.5%	48.0%	28.3%
	17位	建設	44.8%	38.2%	45.2%	31.5%
	18位	不動産・物品賃貸	44.8%	36.7%	46.9%	34.6%
	19位	印刷	44.7%	22.6%	46.6%	21.6%
	20位	自動車・自動車部品	43.0%	22.4%	49.8%	23.9%
	21位	広告	38.9%	30.5%	46.3%	27.7%
	22位	金融・保険	38.4%	28.6%	43.2%	21.7%
	23位	情報サービス・ソフトウェア	37.1%	46.3%	21.1%	17.5%
	24位	廃棄物処理	32.1%	30.0%	31.4%	33.0%
	25位	放送コンテンツ	26.5%	39.1%	22.6%	18.1%
	26位	通信	21.3%	27.2%	26.3%	17.9%
	27位	トラック運送	20.6%	15.5%	17.8%	19.2%
	-	その他	43.1%	31.4%	42.6%	27.3%

【評価方法】

中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間で、直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）のコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたか、回答を依頼。得られた回答を、発注側の企業ごとに名寄せ・単純平均した上で、その発注企業が属する業種毎に更に集計・単純平均したものを「各業種の転嫁率」とし、ランキング化したもの。

※労務費や原材料費、エネルギーの各コストについても同様。

回答欄選択肢	転嫁率
10割	100%転嫁できたと計算
9割	90%
8割	80%
7割	70%
6割	60%
5割	50%
4割	40%
3割	30%
2割	20%
1割	10%
0割	0%
マイナス	-30%

※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。

※業界毎の順位や数値は、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。

n=17848

業種別の価格転嫁ランキング（価格転嫁を要請して、応じてもらえた業種）

※2022年9月月間のフォローアップ調査結果より

価格転嫁の状況について、受注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。

- 価格転嫁に相対的に応じてもらえている業種は、卸売、紙・紙加工、小売など。
- 価格転嫁に相対的に応じてもらえていない業種は、トラック運送、放送コンテンツ、廃棄物処理など。

			コスト増に 対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
				労務費	原材料費	エネルギー
①全体			46.9%	32.9%	48.1%	29.9%
②業種別	1位	卸売	64.6%	37.3%	65.2%	38.7%
	2位	紙・紙加工	61.8%	33.9%	61.5%	34.3%
	3位	小売	57.4%	36.2%	57.7%	35.1%
	4位	機械製造業	55.7%	37.8%	58.2%	36.1%
	5位	建材・住宅設備	52.7%	32.8%	54.7%	30.4%
	6位	電機・情報通信機器	52.3%	34.5%	55.0%	27.4%
	7位	化学	51.4%	26.8%	59.8%	26.8%
	8位	金属	51.0%	28.5%	58.0%	28.3%
	9位	繊維	48.4%	31.8%	44.3%	33.2%
	10位	広告	45.2%	35.5%	49.6%	34.5%
	11位	食品製造	45.0%	32.5%	48.1%	32.9%
	12位	印刷	44.8%	24.4%	47.1%	23.2%
	13位	建設	44.6%	40.1%	45.1%	33.0%
	14位	鉱業・採石・砂利採取	39.0%	27.2%	33.5%	30.2%
	15位	電気・ガス・熱供給・水道	37.5%	27.7%	43.0%	21.3%
	16位	情報サービス・ソフトウェア	37.0%	45.3%	22.5%	17.6%
	17位	自動車・自動車部品	35.3%	14.1%	45.7%	17.9%
	18位	通信	30.7%	37.4%	33.8%	26.2%
	19位	不動産、物品賃貸	29.7%	29.7%	33.4%	19.0%
	20位	廃棄物処理	23.0%	20.9%	19.9%	20.8%
	21位	放送コンテンツ	19.1%	30.7%	19.7%	16.8%
	22位	トラック運送	18.6%	15.4%	13.1%	20.5%
-	その他	41.6%	33.5%	39.9%	27.8%	

【評価方法】

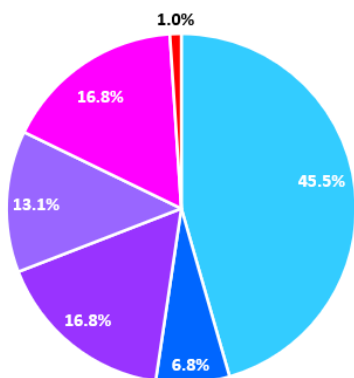
中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間で、**直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）のコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたか**、回答を依頼。得られた回答を、受注側企業が属する業種毎に集計・単純平均したものを「各業種の転嫁率」とし、ランキング化したもの。

※労務費や原材料費、エネルギーの各コストについても同様。

回答欄選択肢	転嫁率
10割	100%転嫁できたと計算
9割	90%
8割	80%
7割	70%
6割	60%
5割	50%
4割	40%
3割	30%
2割	20%
1割	10%
0割	0%
マイナス	-30%

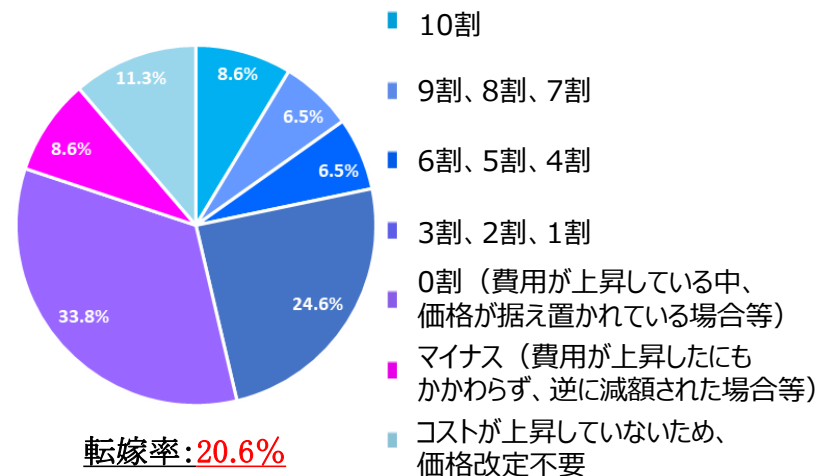
※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。
※業界毎の順位や点数は、各業界に属する受注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

直近6ヶ月間の価格交渉の状況



- コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。
- コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった。
- コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった。
- 発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった。
- 発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった。
- 取引価格を減額するために、発注側企業から協議の申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された。

直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト全般】



n=382

<下請Gメンヒアリング等による生声>

○2022年9月に価格改定要請をおこない、燃料費及び労務費ともに改定された。

○初夏に取引先よりガソリン代の値上がり分について認めるという申し出があった。また、残業代についても、口頭での申し入れにより10%程度の値上げを認めてくれた。

○2022年秋に、燃料費をはじめとしたコスト上昇分の値上げ要請を行い、現在は取引先からの回答を待っている。ある程度は認めてもらえる見通し。

▲3年前より運賃が上がっていないこともあり、夏にガソリン代、労務費の値上げを口頭により求めたが、一切相手にしてくれず、何%アップという話までいかない。取引先からの残業代は、時間単価で最低賃金を下回っており、不足分は自社が負担している。荷主からの運賃が厳しいため自社への付帯業務料や料金を削減しようとする。運賃を下げられることもある。

▲2022年春より運送価格が改定されたが、改定価格も10%程度上乗せ価格で、なぜその金額になのか全く理解できない金額である。ただ「価格の見直しをしました」だけの内容で、軽油価格の上昇分が全く転嫁出来ない。労務費等その他の経費の反映も出来ない。

▲燃料代高騰分を2022年春に交渉。回答がなかなか届かず、数回電話もしたが「上司と相談する」等で、結局回答はなかった。

▲2022年夏月頃に取引先から燃料サーチャージを導入すると連絡があった。実際に支払われる金額が、元々の取引金額に関係なく毎月増減して、説明を求めても「わからない」「教えられない」と繰り返すだけ。燃料サーチャージ料金の根拠も、いつまで支払ってもらえるかもわからず、委託先への配分もできず困っている。

②次回2023年3月の「価格交渉促進月間」に向けた取組

- 次回3月の価格交渉促進月間に向けては、事前の積極的な周知・公報に加え、
 - － 価格交渉/転嫁をして貰えていない業種（例：トラック、放送コンテンツ等）に対して、業種に特化した価格交渉 講習会の実施、
 - － 交渉/転嫁を受け入れていない業種に対する、事業所管省庁からの個別の要請など、交渉・転嫁の評価が低い業種に対して、重点的な対応を行う。

価格交渉サポートセミナー

中小企業庁では、「適正取引支援サイト」において、価格交渉力の向上に向けたノウハウ（準備事項、交渉テクニック）に係る「オンライン講習会」を実施中。2021年度は受講者は約2,200名

適正取引講習会オンライン 価格交渉サポート 準備編

価格交渉サポート（準備編）



3. 事前検討事項

関係資料や対応事例

- ・コスト(原材料、エネルギー、運賃、人件費)推移資料
- ・過去のコスト高騰(暴落)時の自社方針や対応事例

自社の実態

- ・コスト高騰(暴落)が自社製品価格に影響する度合い
- ・自助努力による吸収度合いなどの実態

相手の対応模索

- ・相手の要望を聞き出し合意点を探る
- ・短期と中期の解決策を立て、相手の協力意思を探る

③今後の対策「2つの適正化プロセス」

1. 下請からの情報を活用した取組の強化に加え、
2. 業界団体を通じた改善プロセスの体系化 の2つの適正化プロセスを確立、繰り返し実行。

12月 1月 2月 3月 4月～6月 …

業所管省庁・中小企業庁

交渉月間(9月)の結果公表

公表内容の充実

関係省庁会議

成果確認、今後の方針の指示

1. 下請からの情報を活用した取組の強化（価格交渉促進月間）

指導・助言の強化
(9月の月間の結果の活用)

次回月間の広報、
交渉力向上支援

①

3月価格交渉促進月間

②

フォローアップ調査

③

結果公表、指導・助言

④

親事業者の取引方針改善

⑤

次回月間の周知、対策

下請Gメン300名体制、年間1万件ヒアリング、業種ごとの課題の把握・分析

公正取引委員会と中小企業庁との連携、情報共有

各業界団体で
業種特有の課題指摘・
改善提案を受止め

業種横断的な課題の指摘

自主行動計画の
改定作業開始

業所管
省庁への
報告

改定案
承認

2. 業界団体を通じた取引適正化のプロセス体系化・強化

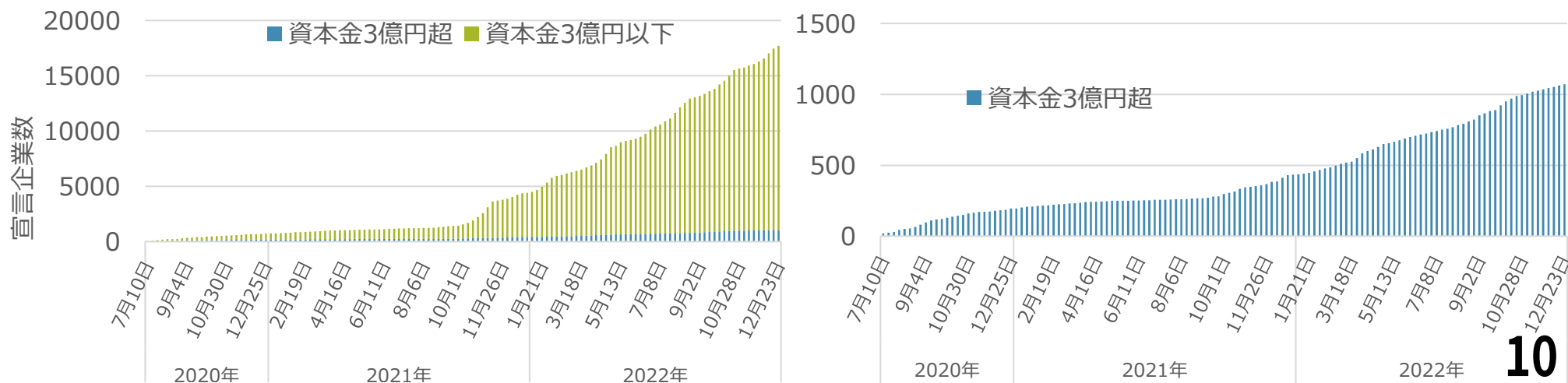
2. パートナーシップ構築宣言の拡大

パートナーシップ構築宣言の概要

- 「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、**サプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄**を目指し、「発注者」側の立場から、「代表権のある者の名前」で宣言するもの。
 - (1) サプライチェーン全体の共存共栄と新たな連携（オープンイノベーション、IT実装、グリーン化等）
 - (2) **下請企業との望ましい取引慣行（「振興基準」）の遵守**
- 「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」（2020年5月）において、導入を決定。
- 2023年1月13日時点で18,111社が宣言、うち資本金3億円超の**大企業は1,101社**。

未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

- ✓ 【共同議長】経済産業大臣、内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
【構成員】厚生労働大臣、農林水産大臣、国土交通大臣、内閣官房副長官、経団連、日商、連合
- ✓ 第1回は2020年5月、第2回は2020年11月、第3回は2022年2月、第4回は2022年10月11日に開催。



(参考) 経済団体の取組

※経団連WEBサイトより転載

Keidanren
Policy & Action

一般社団法人
日本経済団体連合会

ホーム

経団連について

Policy(提言・報告書)

Action(活動)

[トップ](#) > [Policy\(提言・報告書\)](#) > 「パートナーシップ構築宣言」の実効性向上に向けて

Policy(提言・報告書)

「パートナーシップ構築宣言」の実効性向上に向けて

2023年1月13日

日本経済団体連合会 会長 十倉 雅和
日本商工会議所 会頭 小林 健
経済同友会 代表幹事 櫻田 謙悟

わが国経済は、過去20年以上にわたり物価、賃金、生産性がほぼ横ばいという停滞が続いてきた。現下のエネルギー・原材料価格の高騰、人手不足の深刻化といった内外の環境変化を契機に、わが国経済を停滞から成長へと転換させ、多くの人が豊かさを実感できる社会の実現につなげることは経済界の責務でもある。

このためには、新たな付加価値の創造による「成長」と、公正・適正な取引や賃上げを含む人への投資による「分配」の好循環の実現が不可欠である。

この観点から官民挙げて推進している「パートナーシップ構築宣言」は、サプライチェーン全体での成長と分配の好循環を目指すものとして極めて重要な取組である。

しかしながら、宣言企業数は増加しているものの、昨年末の公正取引委員会や中小企業庁の調査結果で浮き彫りになったように、宣言の趣旨が自社調達部門等の取引現場に十分に浸透していない企業があるのが実態であり、宣言の実効性向上が急務である。

ここに経済3団体として、それぞれの会員企業に宣言の拡大を呼びかけるとともに、特に以下の点に留意しつつ、経営者自らが先頭に立って宣言内容の実行と社内や取引先への周知・徹底を図ることで宣言の実効性向上に万全を期するよう要請する。

ここに経済3団体として、それぞれの会員企業に宣言の拡大を呼びかけるとともに、特に以下の点に留意しつつ、経営者自らが先頭に立って宣言内容の実行と社内や取引先への周知・徹底を図ることで宣言の実効性向上に万全を期するよう要請する。

1. 「パートナーシップ構築宣言」の積極的な宣言・実行・見直し・普及

- 「パートナーシップ構築宣言」について、積極的に宣言・公表を行うとともに、実行とフォローのための社内体制を明確にし、確実な実行を図る。併せて、下請中小企業振興法の振興基準や、社会・経済情勢の変化を踏まえ、不断に内容を見直す。
- 上記の宣言・実行・見直しについて、直接の取引先を通じてその先の取引先へ働きかける（「Tier N」から「Tier N+1」へ）ことにより、実効性確保と社会全体への浸透を図る。

2. 公正・適正な取引の徹底

- 「パートナーシップ構築宣言」の趣旨および自社の宣言内容について、自社調達部門等の取引現場への浸透徹底を図るとともに、取引先に明示する。
- 受注側企業におけるコスト（労務費、原材料費、エネルギー価格等）上昇分について、積極的に価格協議に応じるとともに、取引対価へ円滑に反映する。
- 対価の支払いにおいて、約束手形の利用をできる限り廃止するとともに、現金により支払うよう努める。また、物品等の受領後、できる限り速やかに支払いを行う。特に下請取引においては、60日以内の支払いを徹底する。

3. サプライチェーン全体の成長に向けた取組み

- 商品・サービスに対してサプライチェーン全体で付加価値向上を図るとともに、適正な価格で最終消費者に提供することについて理解を得られるよう啓発を行う。
- パートナー企業との連携により、サプライチェーン全体の付加価値向上と企業単体の取組では解決できない社会的課題の解決に向けて、積極的に挑戦する。
- 自社の属する業種・業界・サプライチェーンにおける課題を適切に把握するとともに、業界内において依るべき優良な取引慣行について体系的な改善サイクルの確立を図る。

以上

> [「Policy\(提言・報告書\)」はこちら](#)

「パートナーシップ構築宣言」を公表する意義①

- 宣言は、(公財)全国中小企業振興機関協会が運営する**ポータルサイトに掲載・公表**されます。
- 宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の**「ロゴマーク」**を使用することができ、名刺などに記載することで取組をPRできます。

■「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト



【URL】 <https://www.biz-partnership.jp>



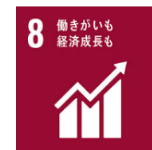
■ロゴマーク

宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の「ロゴマーク」を使用することができます。



(参考)「SDGs」の目標

3.すべての人に健康と福祉を
8.働きがいも経済成長も
9.産業と技術革新の基盤をつくろう
10.人や国の不平等をなくそう
17.パートナーシップで目標を達成しよう



「パートナーシップ構築宣言」を公表する意義②

- 資本金10億円以上・従業員数1,000人以上の企業は、**賃上げ促進税制**を活用時に**宣言が必要**です。**2022年度から拡充**された税制は、**2023年3月末以降の税務申告から適用**されます。
- 様々な**補助金で加点**を受けることができます。加点される補助金は、今後追加見込みです。

■ 賃上げ促進税制

継続雇用者の**賃金**を引き上げた場合、増加分の**15%以上（最大30%）**を法人税額等から控除。

（適用期間：2022年 4月～2024年3月
に始まる事業年度）

【適用要件】

- 通常要件：継続雇用者給与等支給額が、前事業年度より**3%以上**増えていること

※ 資本金10億円以上かつ従業員数1,000人以上の企業については、上記の要件に加え、マルチステークホルダー方針を公表していることが必要

- 上乗せ要件①：継続雇用者給与等支給額が、前事業年度より**4%以上**増えていること
- 上乗せ要件②：教育訓練費の額が、前事業年度より**20%以上**増えていること

【税額控除】

控除対象雇用者給与等支給増加額の**15%**を法人税額又は所得税額から控除

税額控除率を**10%上乗せ**

税額控除率を**5%上乗せ**

マルチステークホルダー方針の中で、**パートナーシップ構築宣言を公表**していることが必要

■ 補助金における加点措置の一例

① 先進的省エネルギー投資促進支援事業費補助金

➡ **省エネルギー設備**に入れ替える企業を支援

② 事業再構築補助金

➡ 新分野展開、業態転換、事業・業種転換、事業再編又はこれらの取組を通じた規模の拡大等、思い切った**事業再構築に意欲を有する中堅・中小企業等**を支援。

③ ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金

➡ 革新的なサービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善に必要な中堅・中小企業等の**設備投資等**を支援。

④ コンテンツ海外展開促進・基盤強化支援事業

➡ **収益チャネルの多様化や顧客体験価値の向上を行うコンテンツに関するイベントの実施に関する費用等**を支援。

※ 加点措置のある補助金については、ポータルサイトで随時更新します。

「パートナーシップ構築宣言」を公表する意義③

- **コーポレートガバナンス・コード**では、サステナビリティを巡る課題として、「取引先との公正・適正な取引」が新たに位置づけられた。
- また、**コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針**においては、**取締役会の役割**として、「パートナーシップ構築宣言」の**宣言状況・実行状況を監督**することが新たに位置づけられた。

■コーポレートガバナンス・コード

(東京証券取引所 令和3年6月改訂) 抜粋

【原則2－3. 社会・環境問題をはじめとするサステナビリティを巡る課題】上場会社は、社会・環境問題をはじめとするサステナビリティを巡る課題について、適切な対応を行うべきである。

補充原則 2－3 ① 取締役会は、気候変動などの地球環境問題への配慮、人権の尊重、従業員の健康・労働環境への配慮や公正・適切な処遇、**取引先との公正・適正な取引**、自然災害等への危機管理など、**サステナビリティを巡る課題への対応は**、リスクの減少のみならず収益機会にもつながる重要な経営課題であると認識し、中長期的な企業価値の向上の観点から、**これらの課題に積極的・能動的に取り組むよう検討を深めるべき**である。

■コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針（CGSガイドライン）

(平成29年3月策定・平成30年9月、R4年7月改訂)

※2022年7月19日改訂CGSガイドライン抜粋

取引先との公正・適正な取引については、監督の具体的な方法の一つとして、「**パートナーシップ構築宣言**」を**行っているかどうか**についての状況や、宣言している場合にはその**実行状況**について**取締役会が監督**することが有益である。

(参考) パートナースhip構築シンポジウム

- パートナースhip構築宣言の更なる拡大、意義の浸透、実効性の向上と、サプライチェーン全体での協力拡大に向けた機運醸成を目的としたシンポジウムを初めて開催。
- 経済産業大臣賞を新たに創設し、グリーン化や人材マッチングなど、新たな連携に取り組む優良事例の表彰・紹介なども行った。

日時：2022年11月25日（金）16：00～17：30

会場：ベルサール虎ノ門

※オンライン配信を組み合わせたハイブリッド形式

主催：経済産業省

後援：日本経済団体連合会、日本商工会議所

参加実績：会場 約100名、オンライン 約1,300名（企業の調達担当、渉外、経営企画等が中心）

プログラム

16:00-16:05 開会挨拶（経済産業大臣 西村 康稔）【ビデオメッセージ】

16:05-16:10 パートナースhip構築宣言に関する経済産業省の取組（角野長官）

16:10-16:25 基調講演（オムロン(株) 立石 文雄 取締役会長）

16:25-16:40 優良企業の表彰（審査委員長 伊藤 邦雄 一橋大学名誉教授）

16:40-17:05 優良な取組事例の紹介（大臣賞:花王(株)、中小企業庁長官賞:(株)日立システムズ）

17:05-17:10 閉会挨拶（日本商工会議所 小林 健 会頭）



宣言文の作成（ひな形①）

当社は、サプライチェーンの取引先の皆様や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築するため、以下の項目に重点的に取り組むことを宣言します。

1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を超えた新たな連携

直接の取引先を通じてその先の取引先に働きかける（「Tier N」から「Tier N+1」へ）ことにより、サプライチェーン全体での付加価値向上に取り組むとともに、既存の取引関係や企業規模等を超えた連携により、取引先との共存共栄の構築を目指します。その際、災害時等の事業継続や働き方改革の観点から、取引先のテレワーク導入やBCP（事業継続計画）策定の助言等の支援も進めます。

（個別項目）

- a. 企業間の連携（オープンイノベーション、M&A等の事業承継支援 等）
- b. IT実装支援（共通EDIの構築、データの相互利用、IT人材の育成支援、サイバーセキュリティ対策の助言・支援 等）
- c. 専門人材マッチング
- d. グリーン化の取組（脱・低炭素化技術の共同開発、生産工程等の脱・低炭素化、グリーン調達 等）
- e. 健康経営に関する取組（健康経営に係るノウハウの提供、健康増進施策の共同実施 等）

2. 「振興基準」の遵守

親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）を遵守し、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に積極的に取り組みます。

① 価格決定方法

不合理な原価低減要請を行いません。取引対価の決定に当たっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には協議に応じ、労務費上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議します。取引対価の決定を含め契約に当たっては、親事業者は契約条件の書面等による明示・交付を行います。

② 型管理などのコスト負担

契約のひな形を参考に型取引を行い、不要な型の廃棄を促進するとともに、下請事業者に対して型の無償保管要請を行いません。

定型部分
（原則引用）

取組状況に応じ
1つ以上選択し、
内容を記載

定型部分（引用）

タイトル・項目は
定型（引用）※
内容はひな形を元に
作成
※型取引を行っていない
場合は②不要

宣言文の作成（ひな型②）

③手形などの支払条件

下請代金は可能な限り現金で支払います。手形で支払う場合には、割引料等を下請事業者の負担とせず、また、支払サイトを60日以内とするよう努めます。

④知的財産・ノウハウ

知的財産取引に関するガイドラインや契約書のひな形に基づいて取引を行い、片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を利用したノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めません。

⑤働き方改革等に伴うしわ寄せ

取引先も働き方改革に対応できるよう、下請事業者に対して、適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更を行いません。災害時等においては、下請事業者に取引上一方的な負担を押し付けないように、また、事業再開時等には、できる限り取引関係の継続等に配慮します。

3. その他（任意記載）

（例）取引先満足度調査の実施、事業活動を通じて得られた利益やコストダウン等の成果配分を取引先との間で“50/50（フィフティ・フィフティ）”とする、「ホワイト物流」に関する「自主行動宣言」を表明済み 等

（例）約束手形の利用の廃止に向けて、大企業間取引も含め、現金払いや電子記録債権への移行に取り組みます。

〇年〇月〇日

企業名 役職・氏名（代表権を有する者）

（備考）

- ・本宣言は、（公財）全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイトに掲載されます。
- ・主務大臣から「振興基準」に基づき指導又は助言が行われた場合など、本宣言が履行されていないと認められる場合には、本宣言の掲載が取りやめになることがあります。

タイトル・項目は
定型（引用）
内容はひな形を元に
作成

任意

代表者名で署名



詳細はポータルサイト上の記載要領をご覧ください。
ご不明点は担当にお問い合わせください。

登録の流れ

- 宣言の登録はポータルサイト上で行います。ポータルサイトからひな型をダウンロードして宣言文の作成し、完成した宣言文をPDF形式でポータルサイト上アップロードし、必須項目を入力して登録します。
- 登録後、3日程度でポータルサイト上に宣言文が公表されます。（宣言文に不備がある場合は事務局からご連絡します。）

① ページ上部のメニューから「登録」をクリック

「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

HOME 登録企業リスト 概要・登録方法 **登録** 情報コーナー FAQ・お問合せ

大企業と中小企業が共に成長できる持続可能な関係を構築するために！

「パートナーシップ構築宣言」

ポータルサイト

パートナーシップ構築宣言

② ひな型をダウンロードし、宣言文を作成 (宣言文の作成は次ページ以降をご参照ください。)

③ 企業名や業種等、必須項目を入力

「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

HOME 登録企業リスト 概要・登録方法 **登録** 情報コーナー FAQ・お問合せ

HOME > 登録

以下の項目を入力の上、「パートナーシップ構築宣言」をPDFでアップロードしてください。

ひな形 パートナーシップ構築宣言 記載見本 記載要領

③

企業名	必須	
※法人格と社名の間は空けないでください。 例：株式会社パートナーシップ構築宣言		
企業名(ふりがな)	必須	
※法人格は入力しないでください。 例：ばーとなーしつぷこうちくせんげん (全角「ひらがな」のみ)		
法人番号	必須	
※詳細は 国税庁HP をご覧ください。 ※個人事業主の方は「個人事業主」にチェックを入れてください。 例：1234567890123 (13桁の半角数字) ☐ 個人事業主		
主な業種	必須	
(売上高が最も高い、本宣言内容に最も関係が深いなど、主な事業内容として最も近いものを1つ選)		

...

【宣言文をアップロードされる前に確認をお願いします】

■ 「ひな形」の『②型管理などのコスト負担』について **必須**

「ひな形」の「2.「振興基準」の遵守」の2番目『②型管理などのコスト負担』について、型（主に製造業における金型等）を活用した取引を行っていない場合には、この項目を削除してください。

☐ 型管理の有無について確認しました

④ 作成した宣言文をPDF化し、アップロード

⑤ 入力内容の確認→「登録する」をクリックして登録完了

■ 「パートナーシップ構築宣言」のアップロード **必須**

ファイルを選択 選択していません

※アップロード可能なファイルはPDFのみです。
※作成された宣言文中に、タイトル「パートナーシップ宣言」の後に赤字で例示されている「のひな形」の文字、文中に、※赤字で記載されている説明文、3. その他（任意記載）欄に赤字で記載されている（例）文、以上の説明・例示箇所（いずれも赤字文字記載）が残っていないかご確認の上、アップロードしてください。

⑤ **入力内容の確認**