

# 第 15 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 6 年 1 2 月 1 3 日（金）  
13 時 30 分 ～ 15 時 30 分

場 所：福井商工会議所 会議室

## 議 事 次 第

### I. 開 会

### II. 議 題

1. 2024 年問題への対応状況について
2. 働き方改革の取組状況について
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り組み報告
5. 今後の取組について

### III. 閉 会

---

議事次第、構成員名簿、出席者名簿、配席図、規約

資料 1： 2024 年問題への対応状況について

資料 2： 働き方改革の取組状況について

資料 3： 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り組み報告

資料 5： 本協議会における今後の取組（案）

番号なし：経済産業省・中小企業庁の価格転嫁対策と価格交渉促進月間（2024 年 9 月）  
のフォローアップ調査結果等について

番号なし：大雪等異常気象時の無理な運行指示はトラック・物流 G メンの是正指導の  
対象になります

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 構成員名簿

(順不同・敬称略)

委 員

近藤 智士 福井工業大学 准教授  
嶋田 浩昌 (一社)福井県商工会議所連合会 専務理事  
新宮 英豊 福井県経済農業協同組合連合会 常務理事  
加川 潤一 フクビ化学工業(株) 特別参与 (SCM 本部、CSE 事業本部担当)  
土井 健治 福井県交通運輸産業労働組合協議会 議長  
清水 則明 (一社)福井県トラック協会会長 ラニイ福井貨物(株) 取締役会長  
有馬 茂人 敦賀海陸運輸(株) 代表取締役社長  
寺嶋 和紀 (株)ミツノリ 代表取締役社長  
石川 良国 福井労働局長  
中村 広樹 中部運輸局長  
高桑 宏之 中部運輸局福井運輸支局長

オブザーバー

鈴木 貴詞 近畿経済産業局 産業部長  
喜多 美穂子 北陸農政局 経営・事業支援部 食品企業課課長補佐 (総務・調整)

第15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 出席者名簿

(順不同・敬称略)

組 織 名	役 職	委 員 名	代理出席者 (随行者) 役 職	代理出席者名 (随行者名)
福井工業大学	准教授	近藤 智士	—	—
一般社団法人 福井県商工会議所連合会	専務理事	嶋田 浩昌	(代理出席者) 事務局長	藤川 博史
福井県 経済農業協同組合連合会	常務理事	新宮 英豊	(代理出席者) 福井グリーンライン株 式会社 社長	山脇 俊一
フクビ化学工業株式会社	専務執行役員 SCM本部長	加川 潤一	—	—
福井県 交通運輸産業労働組合協議会	議長	土井 健治	(代理出席者) 書記長	平井 武史
一般社団法人 福井県トラック協会	会長	清水 則明	—	—
敦賀海陸運輸株式会社	代表取締役社長	有馬 茂人	(代理出席者) 運輸事業本部 貨物部部長	寺田 篤司
株式会社ミツリ	代表取締役社長	寺嶋 和紀	—	—
福井労働局	局長	石川 良国	(代理出席者) 労働基準部長	青木 利彦
中部運輸局	局長	中村 広樹	(代理出席者) 自動車交通部次長	小笠原 洋和
中部運輸局福井運輸支局	支局長	高桑 宏之	—	—

オブザーバー

近畿経済産業局	産業部長	鈴木 貴詞	(代理出席者) 取引適正化推進室長	平田 省司
北陸農政局	経営・事業支援部 食品企業課課長補佐	喜多 美穂子	(代理出席者) 食品企業課課長	福田 智之

事務局

- 福井労働局 労働基準部監督課      ○中部運輸局 自動車交通部貨物課      ○福井運輸支局 輸送・監査担当  
○一般社団法人福井県トラック協会

# 2024年問題への対応状況について

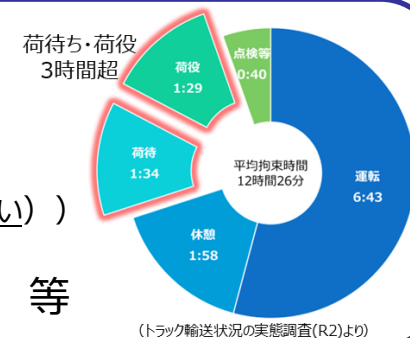
---

令和6年12月13日

中部運輸局 自動車交通部 貨物課

## トラック業界の 構造的課題

- ✓ 長時間労働（年間労働時間は全産業平均より約2割（400h～450h）長い）
- ✓ 低賃金（年間賃金は全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い）
- ✓ 慢性的な担い手不足（有効求人倍率は全産業の約2倍）
- ✓ 若手ドライバーの不足（全産業平均より若年層の割合が低く、中年層の割合が高い）



ドライバーの労働環境改善のため・・・

(2024年4月～)

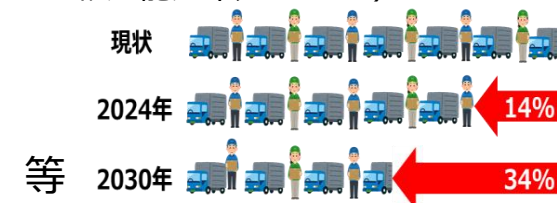
## トラック業界の 働き方改革

- ✓ 時間外労働上限規制の適用（年960時間）
- ✓ 改善基準告示の見直し（年間拘束時間3,516時間→3,300時間 等）

このまま何も対策を講じなければ・・・

## 物流2024年問題

- ✓ モノが運べなくなるおそれ（2024年度：約14%、2030年度：約34%の輸送能力不足のおそれ）
- ✓ ドライバーの年収低下のおそれ  
（拘束時間が3,300時間を超えるトラックドライバーが全体の約3割存在）



# 「物流2024年問題」への対応

2018年

6月 **「働き方改革関連法」成立**（※労働基準法の改正）

12月 **貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立**  
（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を創設（2024年3月末までの時限措置））

2020年

4月 **「標準的運賃」を告示**

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月 関係閣僚会議において「物流革新に向けた**政策パッケージ**」を策定

**貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立**  
（※「荷主対策の深度化」、「標準的運賃」の制度を「当分の間」延長）

7月 **「トラックGメン」創設**

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月 関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定  
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

2024年

2月 政府において**物流法案**の閣議決定、国会提出  
関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定

3月 新たな**「標準的運賃」を告示**

**自動車運送業分野（トラック・バス・タクシー）の特定技能制度の対象分野への追加**を閣議決定

4月 **「働き方改革関連法」の施行**（※トラックドライバーにも時間外労働時間上限規制が適用）  
**改正物流法**成立

5月 **改正物流法**公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話  
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会  
(2024.2.16)

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化<sup>(※)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン（仮称）**）
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進<sup>(※)</sup>
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化<sup>(※)</sup>
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計： 14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

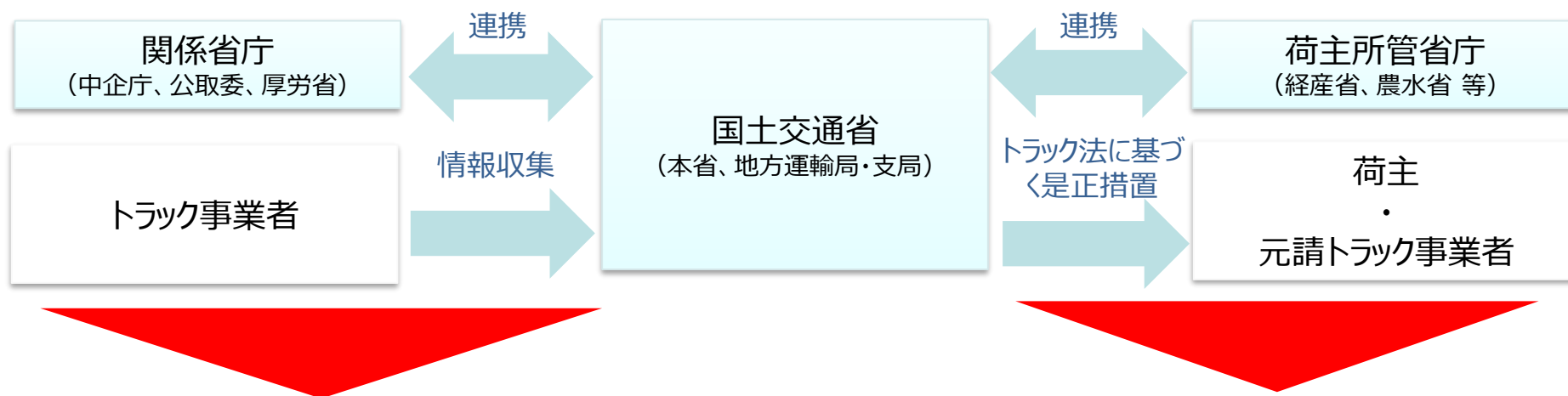
2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、令和5年7月に**「トラックGメン」※1**を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、**荷主対策の実効性を確実なものに**。

**⇒ 令和5年7月21日、162名体制※2で本省及び地方運輸局等に設置**

※1 令和6年11月に、「トラックGメン」→「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充

※2 緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



## トラック・物流Gメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し  
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）



- ▶ 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、着実に成果を挙げてきている。
- ▶ 他方で、荷待ち時間の削減等にあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために倉庫業者からの意見聴取や情報収集も必要な状況。
- ▶ このような状況を踏まえ、本年11月1日より、情報収集機能の強化を図り物流産業全体の取引適正化を進めるため、**トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。
- ▶ また、昨年に引き続き、**本年11月及び12月をトラック・物流Gメンによる集中監視月間**とし、プッシュ型の情報収集等を実施し、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主等に対する監視を強化。

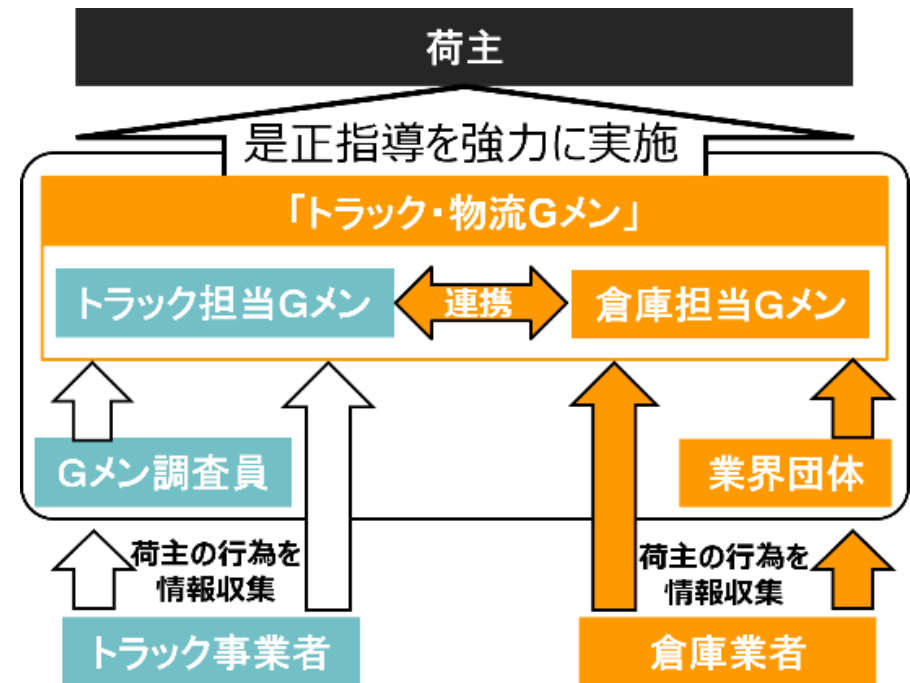
## <体制の拡充>

- ・ 地方運輸局等の物流を担当する部署の職員29名と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」166名を追加
- ・ 倉庫業者からもトラック事業者に対し違反原因行為をしている疑いのある悪質な荷主等について情報収集

## <集中監視月間>

- ・ 集中監視月間において、トラック・物流Gメンによるトラック事業者へのプッシュ型情報収集を積極的に実施
- ・ 荷主、元請事業者等に対し、トラック事業者が関係法令を遵守して事業を遂行することができるよう荷主等が配慮することの重要性について理解を得るための周知・協力要請等の活動を実施

## 【トラック・物流Gメンの活動スキーム】



## 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

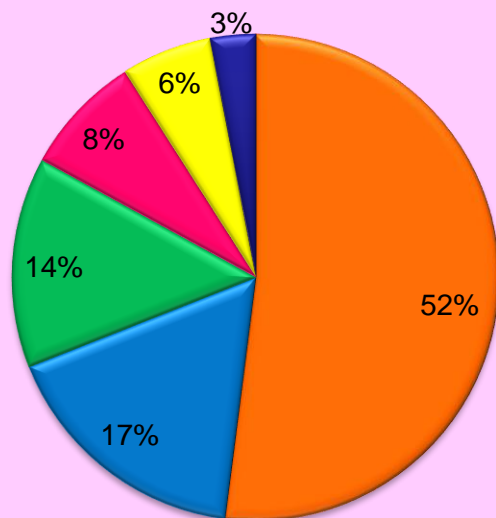
要 請

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
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な運送依頼
- 過積載運送の指示・容認
- 異常気象時の運送依頼

## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
勧告	2
要 請	175
働きかけ	914

※令和6年9月30日現在

(令和元年7月からの累計)

違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

## 恒常的に長い荷待ち時間



⇒ 過労運転防止義務違反を招くおそれ

## 無理な到着時間の設定



⇒ 最高速度違反を招くおそれ

## 過積載になるような依頼



⇒ 過積載運行を招くおそれ

他にも、以下の行為が違反原因行為となることがあります。

## 運賃・料金の不当な据置き

(例) 運賃・燃料サーチャージの価格交渉に応じないなど

### 運賃・料金の不当な据置きの例

- 単価見直しの相談をしてもなしのつぶてで話を聞こうともしない。
- 荷主の担当部長に相談に行くと「不躰だ、まず一席もうけるべきだろう」と言われ断られた。
- 荷主の物流子会社の担当に運賃改定交渉を申し込むと「予算があるから」と即断された。



## 契約にない付帯業務

(例) 契約にない以下のような業務を行わせ、料金を支払わない

### 付帯業務の例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。



## 異常気象時の運行指示

(例) 気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

### 異常気象時の運行指示の例

大雪警報や台風による警報が出ているのに運行を指示され、結局異常気象により輸送を継続できず、荷主から違約金を請求されるなどという例も。これは当然違反原因行為に該当。



## 「働きかけ」の流れ

### 情報収集

目安箱／直電からの情報

プッシュ型収集による情報

関係行政機関からの情報

### 情報の精査



違反原因行為を行っているおそれあり！！

- ✓違反原因行為の種別及び荷主情報を整理
- ✓必要に応じて、補充聴取、調査等を実施

## 貨物自動車運送事業法に基づく措置

### 文書による「働きかけ」の実施



荷主等の本社もしくは営業所、物流センター等

#### 働きかけ内容

- ▶トラック事業者が関係法令を遵守して事業を遂行できるよう荷主が配慮することについての理解
- ▶違反原因行為が行われていないか自主的な社内点検の実施の促進

## 「要請」の流れ

### 情報

「働きかけ」実施後も未改善の情報が寄せられるとき

「働きかけ」を行った荷主等の物流施設のパトロールを通じて得た情報

荷主が違反原因行為をしている蓋然性があると認められるなど相当な理由がある場合

等 (パトロール)



荷主等の拠点 (営業所等)

違反原因行為をしていることを疑うに足る理由あり！！



ドライバー

### 文書による「要請」文書による要請とともにヒアリングの実施

#### 要請内容

- ▶違反原因行為の解消に向けた計画の作成・提出
- ▶取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的な報告やヒアリングなどで確認
- ▶違反原因行為の解消までフォローアップ

#### ※ヒアリングを実施する場合

- ▶重大または悪質な違反原因行為を行っている可能性がある荷主など
- ▶その他、ヒアリングを実施した方がよいと考えられる場合 (荷主等が扱う貨物を所管する関係省庁 (経産省、農水省等) と連携して実施)

改善が認められない場合 「勧告・公表」

## トラック事業者に対する電話調査や訪問調査



### 電話調査

トラック事業者へ直接電話をかけ、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。



### 訪問調査

トラック事業者へ直接赴き、荷主との関係や取引状況に関して、特に、違反原因行為に該当するものがあれば詳しく聞き取る。

## 目安箱による情報収集

荷主等による長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要などの実態を把握するための「目安箱」を設置し、「働きかけ」等の実施の判断に活用。情報提供者の同意が得られた場合は、追加の聞き取りを実施。

国土交通省

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約にない附帯業務（追加業務）など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、企業・事業者等から意見を聴取し、今後の施策に活用したいと考えています。

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握を行うための「輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口」を設置いたします。

意見等の募集窓口 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約にない附帯業務（追加業務）など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

（参考）

- 輸送自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における運取引促進の推進について
- 積込制度について
- 業務記録の記録対象となる業務時間・荷役作業等について

このページQRコード

## 荷主等へのパトロール

### ○荷主企業への周知活動

2024年問題等に対する荷主への広報・啓発活動の一環として、荷主企業へ訪問し、トラック事業者に配慮する必要性やトラック・物流Gメンの活動について説明。荷主の物流拠点周辺で荷待ちを行っているトラックドライバーに対する広報・啓発活動又は荷待ち状況のヒアリングも実施。

### ○荷待ち状況の現地確認

プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況、付帯作業の状況等を調査。



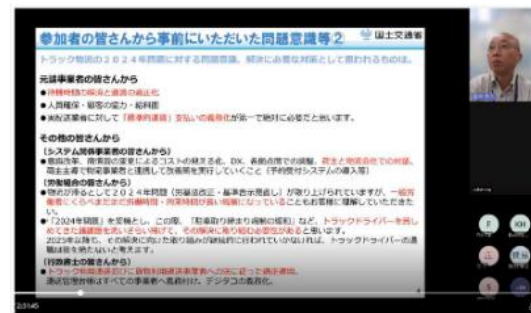
## トラック事業者・荷主に対する説明会、トラック・物流Gメンのチラシ配布

### ○オンライン説明会の開催

物流2024年問題の解決に向けてトラック運送事業者、荷主事業者、その他関係事業者へ情報提供し、相互理解を深めてもらう場としてオンライン説明会を開催。

(主な内容)

- ・ 2024年問題の背景・対策
- ・ 法改正の説明
- ・ 違反原因行為の例、働きかけ・要請の事例紹介
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介



オンライン説明会の模様

### ○トラックターミナルやサービスエリアでのチラシ配布

交通安全イベント等に合わせて、広報チラシを配布。ドライバーに対して、目安箱への情報提供を呼びかける。



## 「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「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**、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**。

## 「標準的運賃」のイメージ

### 【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,770	42,380

### 【時間制運賃】

種別	局別	時間制運賃表 (単位:円)				
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
基 礎 額	8 時 間 制	北海道	31,280	37,440	48,690	61,470
		東北	35,710	42,130	53,700	67,270
		関東	35,380	42,040	53,710	67,230
		北陸信越	32,420	38,840	49,950	62,950
		中国	30,700	36,800	47,960	60,590
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,580
	4 時 間 制	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
		関東	23,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
		中国	21,430	25,280	32,220	40,420
		九州	21,350	25,220	32,230	40,460
		沖縄	19,450	23,180	29,970	37,770

## 料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

## 導入のプロセス

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

届出率：59.2%  
(令和6年5月末時点)

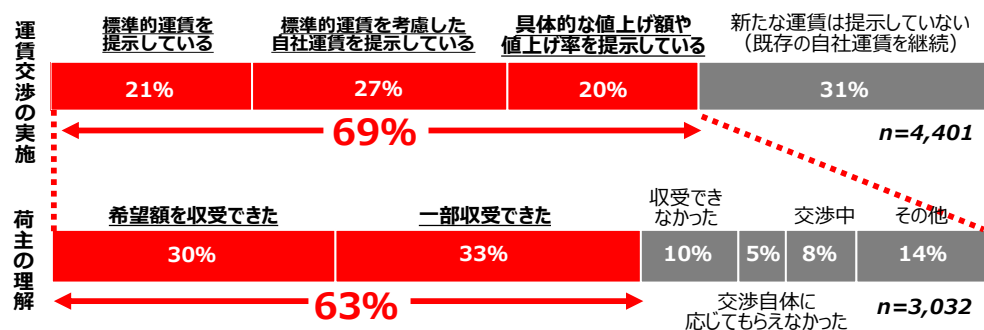
運賃交渉を行ったトラック事業者：約71%  
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75%  
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約53%  
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査（令和5年度）」



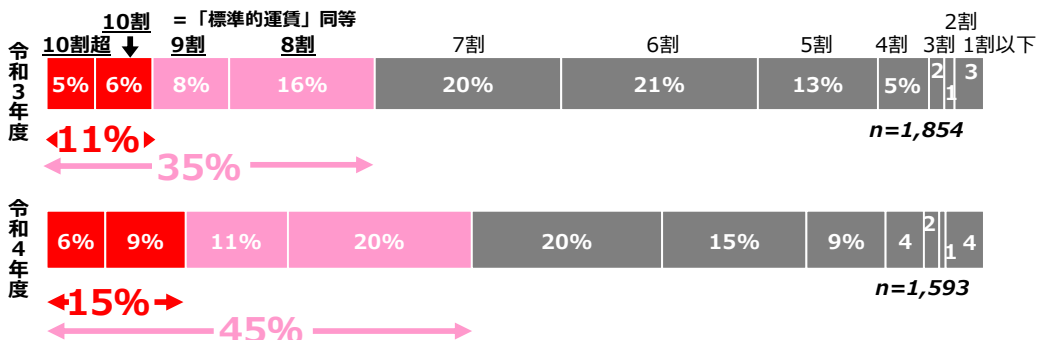
- **トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。**
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」(※)を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。**  
 (※) 行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

## 「標準的運賃」の活用状況

### <標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要>



### <「標準的運賃」と契約額の乖離状況>



## 見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
  - ・ **燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁**できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
  - ・ **荷待ち・荷役**などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
  - ・ **下請けに発注する際の手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

## スケジュール

- |              |                        |
|--------------|------------------------|
| 令和5年 8月30日   | 第1回検討会（論点整理）           |
| 10月27日       | 第2回検討会（提言素案の整理）        |
| <b>12月7日</b> | <b>第3回検討会（提言取りまとめ）</b> |
| 令和6年 1月・2月   | 運輸審議会への諮問等             |
| <b>3月22日</b> | <b>告示改正・施行（標準的運賃）</b>  |
| 6月1日         | 施行（標準運送約款）             |

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ【運賃】
- 算定根拠となる原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

待機時間料 → 1,760円/30分 (4tクラス中型車)

積込料・取卸料 → 2,180円/30分 (4tクラス中型車) 機械荷役の場合  
→ 2,100円/30分 (4tクラス中型車) 手荷役の場合

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」(利用運送手数料)の設定等>

- 「下請け手数料」(運賃の10%を別に収受) を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】

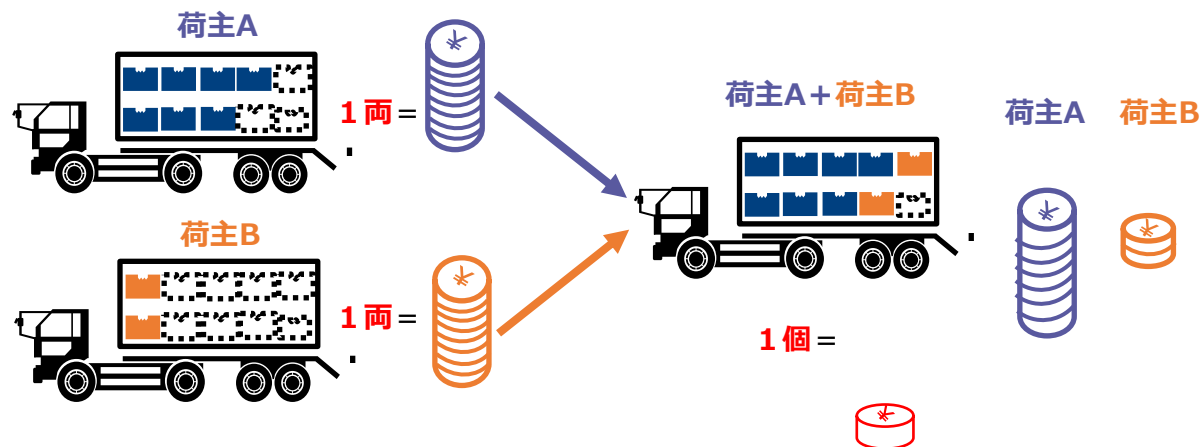
### <契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面(運送申込書／引受書)を交付することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

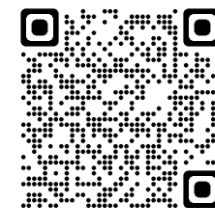
- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割引) や、有料道路を利用しないことによるドライバーの 運転の長時間化を考慮した割増を設定【運賃】

### <その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等 5 車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】



国土交通省:「標準的な運賃」について

# 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

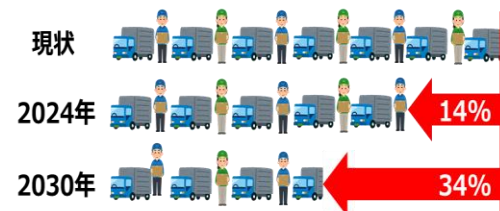
## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



## 改正法の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

### 【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**\*1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のも（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、

中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**安全管理者**選任と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

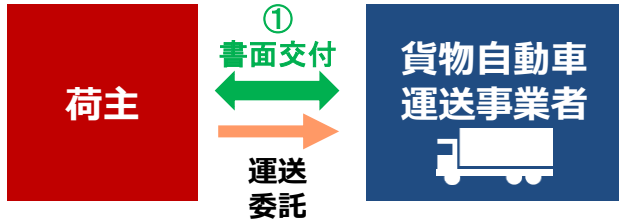
# 書面交付等の義務付けについて（第12条、第24条関係）

貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する

場合がある。  
 (※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

＜パターン1:貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース＞



- ①: 第12条の規定に基づく書面交付 (真荷主⇔トラック事業者)
- ②: 第24条の規定に基づく書面交付 (トラック事業者・利用運送事業者 → トラック事業者・利用運送事業者)

＜パターン2:真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース＞



＜パターン3:貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース＞



# 交付書面のイメージ

あくまでもイメージであり、記載事項が網羅  
されていれば、既存のものやメール等も可  
(新たに書面を作成する必要はなし)

## 運送申込書／運送引受書

申込日： 年 月 日

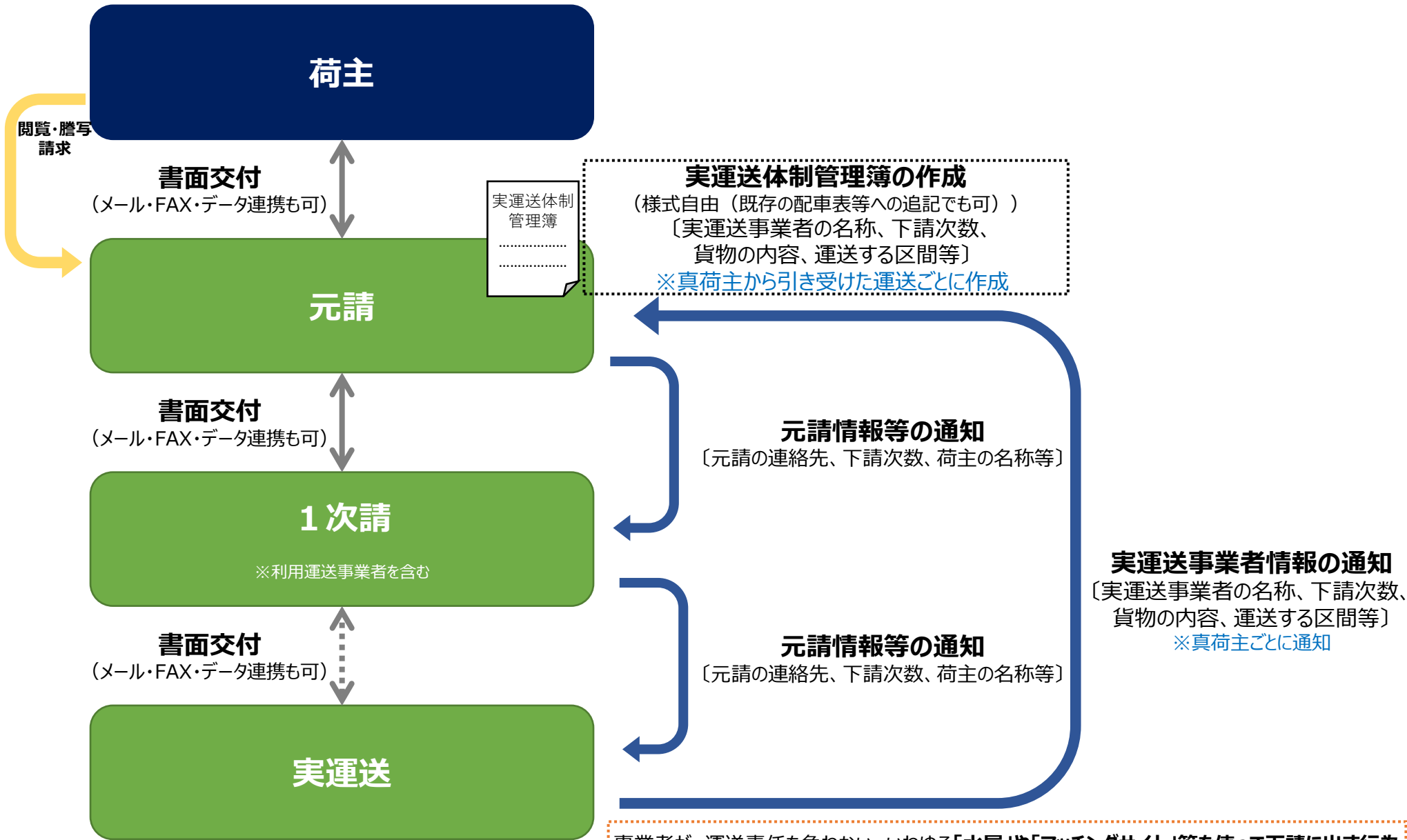
申込者	社名又は氏名			
	住所			
集貨／発送地		配達／到着地		
運送を引受ける者	社名又は氏名			
	住所			
貨物の情報		品名、重量・容積、個数 etc…		
集貨又は発送希望日時		月 日( ) :	配達又は到着希望日時	月 日( ) :
運賃及び料金の支払方法		<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 ( )		
附帯業務の内容		積込み、取卸し、仕分、保管 etc…		
運賃及び料金				
運賃		円		
燃料サーチャージ	円	有料道路利用料	円	
附帯業務料	円	...	円	
合計請求額	円			

・上記のとおり運送を引受けます。

令和 年 月 日

運送引受者

# トラック事業者に対する規制的措施（実運送体制管理簿の作成等）



〔 恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、「運送利用管理規程」の作成、「運送利用管理者」の選任を義務付け 〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う  
⇒ 監査やトラック・物流Gメンによるチェック

# 実運送体制管理簿のイメージ

## 事例：トラック事業者×運輸

- ・保有台数：50台
- ・常時利用する下請事業者の保有台数：50台
- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）

(※)：法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

### 実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

### 実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

### 実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	・・・
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

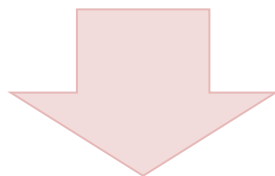
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。



# 改正物流法の施行に向けたスケジュール

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布
- 2024年6月28日

国交省・経産省・農水省3省審議会の合同会議設置  
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的内容の検討)



8月26日 第2回合同会議、9月26日 第3回合同会議、  
11月11日 第4回合同会議、11月27日 取りまとめを策定・公表

- **2025年度～** 【物効法】 荷主等に対する努力義務、判断基準等
- 【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- **2026年度～** 【物効法】 特定事業者の指定、中長期計画の作成、  
物流統括管理者の選任等

# 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

## 本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

## 基本方針のポイント

### (1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

### (2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

### (3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

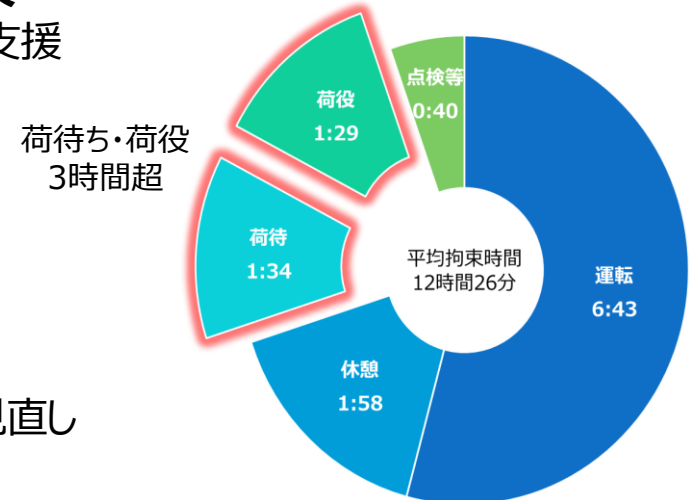
### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

### (5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

# 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

## ① 積載効率の向上等

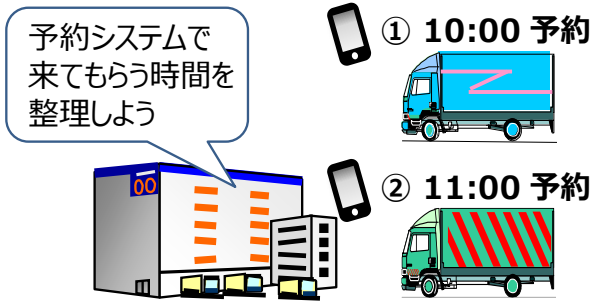
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

## ② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

## ③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

# 特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

### 特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上  
(上位3,200社程度)

### 特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上  
(上位70社程度)

### 特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上  
(上位790社程度)

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。 24

# 改正物流法の施行に伴う関係省令・告示の制定等に関する意見募集について

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示の制定等に関する意見募集について

令和6年12月2日  
国土交通省物流・自動車局  
物流政策課

国土交通省では、別紙のとおり流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示案について検討を進めております。

つきましては、下記の要領にて広く国民の皆様の御意見を募集いたします。お寄せいただいた御意見につきましては、担当部局において検討し、本件に反映させることも検討させていただきます。

なお、御意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめ御了承願います。

## <意見募集要領>

### 1. 意見募集対象

- ・貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称）（別紙1）
- ・貨物自動車関連事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案（仮称）（別紙2）
- ・国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令案（別紙3）
- ・貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針案（仮称）（別紙4）

※関連資料として、改正物流効率化法の概要資料及び改正法の施行に向けた検討を実施した「交通政策審議会交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議」取りまとめを掲載します（意見募集の対象ではありません）。

### 2. 資料入手方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）（<https://www.e-gov.go.jp/>）の「パブリックコメント（意見募集中心案件一覧）」欄に掲載するほか、国土交通省物流・自動車局物流政策課において資料を配布します。

### 3. 意見募集期間

令和6年12月2日（月）～令和7年1月5日（日）（必着）

### 4. 意見の提出先・提出方法

後掲の意見提出様式にならい、次のいずれかの方法で、日本語にて意見を提出してください。FAX・電話による意見の受付はいたしかねますので、御了承願います。

（1）電子メールの場合（テキスト形式で氏名、所属、住所、電話番号、電子メールアドレス、御意見（御意見の対象部分、御意見、御意見の理由）を記載の上）

電子メールアドレス：hqt-shin\_bukkoho\_r6@gxb.mlit.go.jp

国土交通省物流・自動車局物流政策課 意見募集担当 宛

#### ※注意事項※

・件名には、必ず「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示の制定等に対する意見」と明記してください。

・文字化け等を防ぐため、半角カナ、丸数字、特殊文字は使用しないでください。

・添付ファイルではなく、メール本文に御意見を記載してください。

（2）郵送の場合（別添の意見提出様式をご使用の上）

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省物流・自動車局物流政策課 意見募集担当 宛

#### ※注意事項※

・封筒に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示の制定等に対する意見」と明記してください。

### 5. 留意事項

皆様から頂いた御意見につきましては、担当部局において検討し、本件に反映させることがあります。御意見に対して個別の回答はいたしかねますので、その旨御了承願います。また、御意見の内容に応じ、国土交通省内の関係部署、関係府省等に転送することがあります。

また、頂いた御意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめ御承知おき下さい。（匿名を希望する場合は、御意見提出時にその旨お書き添え願います。）

住所、電話番号及び電子メールアドレスについては、御意見の内容に不明な点があった場合等の連絡のために利用させていただきます。

### 6. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局物流政策課 意見募集担当

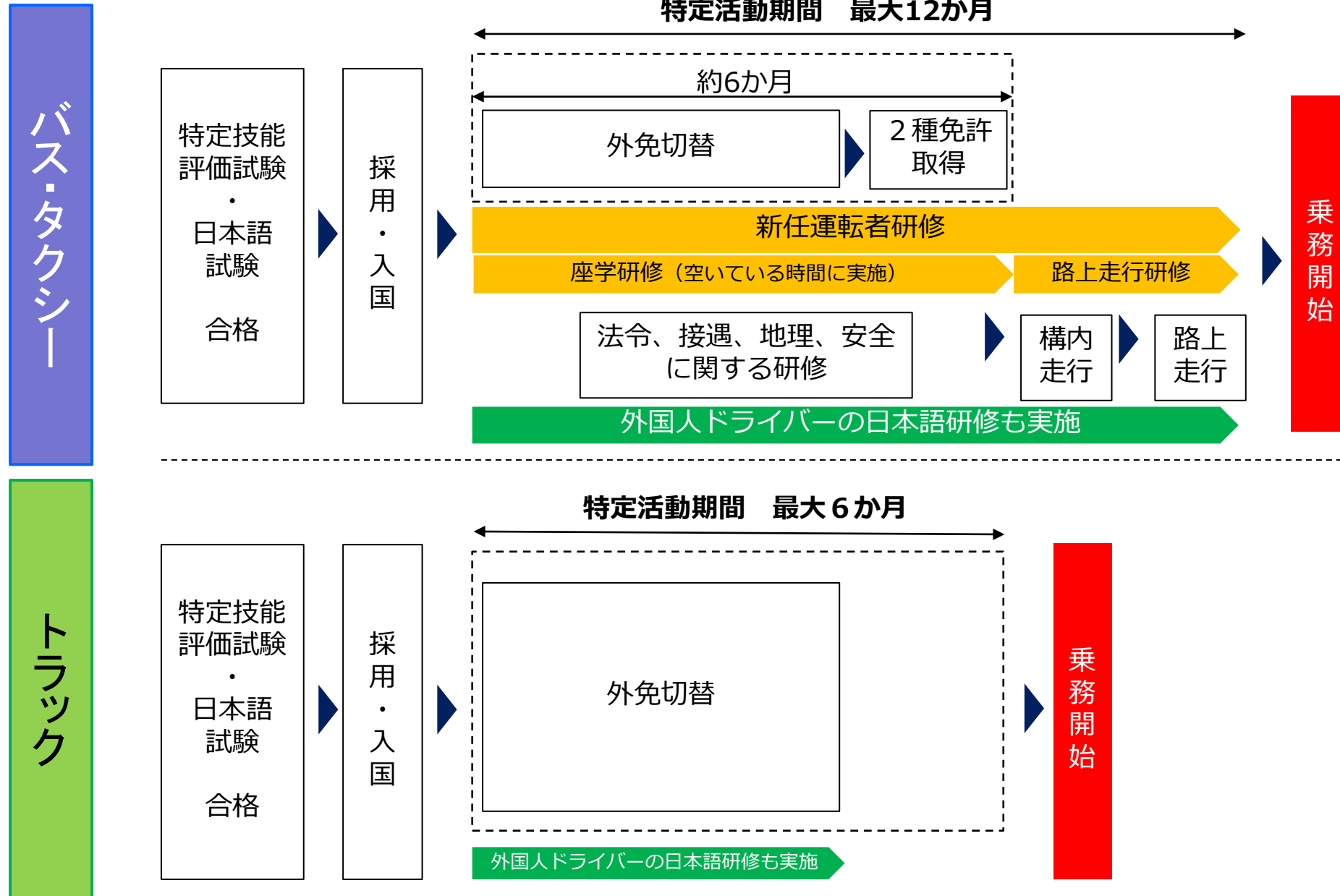
電話番号（直通）03-5253-8801

電話番号（代表）03-5253-8111（内線41832）

# 特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野(バス、タクシー及びトラック運転手)について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定(令和6年3月29日)。
- 特定技能外国人の受入れに向けて、特定技能評価試験の実施に係る準備等を関係団体等と連携して進める。

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2. 45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(バス) (※2)	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(タクシー) (※2)	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック) (※2)
※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。			
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 若しくは ・日本語基礎テスト 合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」 の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

同時発表：一般財団法人日本海事協会

令和6年12月4日  
物流・自動車局  
企画・電動化・自動運転参事官室  
貨物流通事業課  
旅客課

## 「自動車運送業分野」特定技能1号評価試験を開始します

令和6年3月に特定技能制度の対象分野へ追加された「自動車運送業分野」について、特定技能1号評価試験を開始しますので、お知らせいたします。

### 1. 概要

自動車運送業（トラック・バス・タクシー）におけるドライバー不足解消に向けて、令和6年3月に特定技能制度の対象分野へ追加された「自動車運送業分野」において、在留資格「特定技能」の取得に必要となる特定技能1号評価試験について、今般、試験の実施主体である一般財団法人日本海事協会にて申請受付を開始いたしました。

### 2. 試験形式

- (1) 出張方式：申請者（法人）が希望する会場でペーパーテストを実施。
- (2) CBT方式：テストセンターにてコンピュータを使用して実施。

現在、CBT方式による試験はCBT配信会社にて配信準備を進めているため、先行して出張方式（ペーパーテスト）での試験を開始します。なお、出張方式による試験は、早ければ12月16日以降目途で開始の予定です。

### 3. その他（試験の詳細等について）

以下、一般財団法人日本海事協会のHPをご確認ください。

<https://www.classnk.or.jp/hp/ja/authentication/evaluation/motortransport.html>

### 【お問い合わせ先】

物流・自動車局 企画・電動化・自動運転参事官室 笠井、今畑  
代表 03-5253-8111（内線41-157） 直通 03-5253-8563

## 基本的考え方

1. 「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」(令和6年 11 月 22 日閣議決定)において、取り組む施策として掲げられた
  - I. 日本経済・地方経済の成長
    - ～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～
  - II. 物価高の克服
    - ～誰一人取り残されない成長型経済への移行に道筋をつける～
  - III. 国民の安心・安全の確保
    - ～成長型経済への移行の礎を築く～

の三つの柱について、各項目の実施に必要な経費を計上した。  
 なお、近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施については、各項目を実施するための個々の事業の中で必要な経費を措置している。
2. 「I. 日本経済・地方経済の成長」においては、
  - (1) 賃上げ環境の整備 ～足元の賃上げに向けて～
    - ① 持続的・構造的賃上げに向けた価格転嫁等の取引適正化の推進
    - ② 人への投資の促進及び多様な人材が安心して働ける環境の整備
  - (2) 新たな地方創生施策(「地方創生2.0」)の展開
    - ～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて～
    - ① 地域の生活環境を支える基幹産業等の活性化
    - ② 2027年国際園芸博覧会の開催に向けた取組の推進
  - (3) 「投資立国」及び「資産運用立国」の実現
    - ～将来の賃金・所得の増加に向けて～
    - ① 潜在成長率を高める国内投資の拡大
    - ② イノベーションを牽引するスタートアップへの支援
 に必要な経費を計上した。
3. 「II. 物価高の克服」においては、
  - (1) エネルギーコスト上昇に強い経済社会の実現 に必要な経費を計上した。
4. 「III. 国民の安心・安全の確保」においては、
  - (1) 自然災害からの復旧・復興
  - (2) 防災・減災及び国土強靱化の推進
  - (3) 外交・安全保障環境の変化への対応
    - ① 外交・安全保障
  - (4) 「誰一人取り残されない社会」の実現
    - ① こども・子育て支援の推進
    - ② 困難に直面する者・世帯への支援等による安心・安全の確保
 に必要な経費を計上した。

## 物流関係(抜粋)

- I. 日本経済・地方経済の成長 ～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～
    1. 賃上げ環境の整備 ～足元の賃上げに向けて～
      - ② 物流の革新と持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組等の推進
        - 国費 8,030 百万円(非公共事業費)
        - 財政投融资 29,000 百万円
- 陸・海・空の輸送モードを活用した新たなモーダルシフト、物流拠点の整備、自動化・機械化・脱炭素化・物流標準化・データ連携等による物流の効率化、トラック・物流Gメンや改正物流法の着実な施行等による商慣行の見直し、再配達削減に向けた多様な受取方法の実証等による荷主・消費者の行動変容等を推進。
2. 新たな地方創生施策(「地方創生2.0」)の展開
    - ～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて～
    - ⑧ 運輸業、海運業等における人材確保・育成等
      - 国費 1,272 百万円(非公共事業費)
- 自動車運送業における人材確保のため、外国人材の受入環境の整備等を推進するほか、商用電動車のさらなる普及促進のため、バッテリー再利用実証事業等を実施。また、船員の安定的・効果的な確保・育成を推進するため、養成機関における訓練に必要な練習船や学校の機能向上等を実施。
- ⑨ 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長
    - 国費 7,757 百万円(非公共事業費)
- 平常時、災害時問わず物流機能を担う自動車運送事業者の労働生産性向上を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(R8.3末まで)を実施。
3. 「投資立国」及び「資産運用立国」の実現 ～将来の賃金・所得の増加に向けて～
    - ④ インフラ、交通、物流等の分野におけるGXの推進
      - 国費 21,266 百万円(公共事業関係費)
      - 国費 202 百万円(非公共事業費)
- 脱炭素化や食料安全保障の強化を図るため、下水汚泥資源を活用した創エネや肥料利用に必要な施設整備等の支援や、洋上風力発電のための基地港湾の整備等によるカーボンニュートラルポートの形成、道路照明のLED化等による道路施設の省エネ・再エネの活用等を実施。



令和 6 年 12 月 13 日

福井労働局

第 15 回

福井県トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方会議

働き方改革の取組状況について

- 1 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導等について
- 2 発着荷主等に対する要請の取組について
- 3 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトのリニューアル及び上限規制の適用開始の周知について
- 4 ベストプラクティス企業との意見交換
- 5 運輸業界への就職に向けた説明会等について



令和6年7月30日（火）

**照会先**

労働基準局監督課

課長 村野 伸介

副主任中央 高橋 仁

労働基準監

察監督官

(代表電話)03(5253)1111(内線5427)

(直通電話)03(3595)3203

報道関係者各位

## 労働基準監督署等が自動車運転者を使用する事業場に対して行った令和5年の監督指導、送検等の状況を公表します

厚生労働省は、このたび、全国の労働基準監督署等が、令和5年にトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対して行った監督指導（立入調査）や送検等の状況について取りまとめましたので、公表します。（別紙1参照）

令和5年の監督指導・送検の概要

監督指導を実施した事業場は**3,711事業場**。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、**3,049事業場（82.2%）**。また、改善基準告示※違反が認められたのは、**1,999事業場（53.9%）**。

※ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）

主な労働基準関係法令違反事項は、（1）労働時間（**46.9%**）、（2）割増賃金の支払（**21.2%**）、（3）労働時間の状況の把握（**8.0%**）。

主な改善基準告示違反事項は、（1）最大拘束時間（**39.2%**）、（2）総拘束時間（**30.7%**）、（3）休息期間（**28.1%**）。

重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したのは**54件**。

厚生労働省では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては監督指導を実施し、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対応していきます。

さらに、令和4年12月から、トラック運転者の長時間労働の是正のため、都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組を行っています。（別紙2-1参照）

[PDF](#) [（別紙1）自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況\(令和5年\) \[PDF形式：995KB\]](#) 

[PDF](#) [（別紙2-1）自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容（令和6年4月1日適用） \[PDF形式：314KB\]](#) 

[PDF](#) [（別紙2-2）発着荷主等に対する要請の取組 \[PDF形式：323KB\]](#) 

[PDF](#) [（別紙2-3）発着荷主等に対する要請時に配布するリーフレット \[PDF形式：948KB\]](#) 

# 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況

## 1 監督指導の状況

- (1) 令和5年に全国の労働基準監督署等において、労働基準関係法令違反が疑われる自動車運転者を使用する3,711事業場に対して監督指導を実施したところ、その82.2%に当たる3,049事業場で同法令違反が認められた。なお、業種ごとの監督実施事業場数、同法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の（ ）内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種	事項	監督実施 事業場数	労働基準関係 法令違反 事業場数	主な違反事項		
				労働時間	割増賃金 の支払	労働時間の 状況の把握
トラック		2,928	2,389 (81.6%)	1,405 (48.0%)	569 (19.4%)	191 (6.5%)
バス		193	155 (80.3%)	77 (39.9%)	36 (18.7%)	28 (14.5%)
ハイヤー・ タクシー		299	269 (90.0%)	138 (46.2%)	103 (34.4%)	47 (15.7%)
その他		291	236 (81.1%)	119 (40.9%)	77 (26.5%)	31 (10.7%)
合計		3,711	3,049 (82.2%)	1,739 (46.9%)	785 (21.2%)	297 (8.0%)

(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（例：自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		2,928	1,706 (58.3%)	979 (33.4%)	1,269 (43.3%)	952 (32.5%)	628 (21.4%)	871 (29.7%)
バス		193	102 (52.8%)	73 (37.8%)	57 (29.5%)	25 (13.0%)	30 (15.5%)	13 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー		299	100 (33.4%)	44 (14.7%)	76 (25.4%)	19 (6.4%)	1 (0.3%)	0 (0.0%)
その他		291	91 (31.3%)	44 (15.1%)	52 (17.9%)	47 (16.2%)	24 (8.2%)	42 (14.4%)
合計		3,711	1,999 (53.9%)	1,140 (30.7%)	1,454 (39.2%)	1,043 (28.1%)	683 (18.4%)	926 (25.0%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

(3) 監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

## 事例1（トラック）

### トラック事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守を指導

#### 概要

- 長距離輸送を行っているトラック運転者（10名）に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり90時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大152時間）が認められた。
- 改善基準告示に関しては、①1か月の総拘束時間（293時間）を超えていること、②1日の最大拘束時間（16時間）を超えていること、③勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えていないこと、④運転時間が2週間を平均して1週間当たり44時間を超えていることが認められた。

#### 労基署の対応

- トラック運転者に、36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていたことについて、労働基準法違反として使用者に是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とするよう指導した。
- トラック運転者に、①1か月の総拘束時間（293時間）を超えていたこと、②1日の最大拘束時間（16時間）を超えていたこと、③勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えなかったこと、④運転時間が2週間を平均して1週間当たり44時間を超えていたことについて、改善基準告示違反として使用者に是正勧告した。

#### その後の会社の対応

- 管理者が、各トラック運転者について、月の途中の実績から、1か月当たりの時間外・休日労働時間数を推計し、1か月当たり80時間を超えるおそれのある者の業務を他の労働者に行わせるなど業務量の調整を行い、特定の者に業務が集中しないよう平準化を図ることとした。
- 荷主に対し、長時間の荷待ちが生じないよう使用者が要望したところ、
  - ・ 荷積作業の迅速化を進めるため、荷主が荷役作業員を増員する
  - ・ 遠方への運搬が予定されている場合には、荷主が優先的に荷積みを行うよう配慮するなどの措置が講じられ、荷待ち時間が1時間以上短縮された。
- 上記対応の結果、トラック運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間以下、総拘束時間が293時間以内になるなど、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

## 事例2（バス）

### 路線バス事業者に対し、長時間労働の削減及び対象労働者への時間外・休日労働時間の通知を指導

#### 概要

- 自治体から運行を委託されたコミュニティバスのバス運転者（1名）に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた延長時間（1か月当たり70時間）を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大132時間）が認められた。
- 時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えたバス運転者に対し、当該超えた時間に関する情報を通知していなかった。

#### 労基署の対応

- バス運転者に、36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていたことについて、労働基準法違反として是正勧告し、時間外労働を1か月当たり80時間以下とするよう指導した。
- 時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えたバス運転者に対し、当該超えた時間に関する情報を通知していなかったことについて、労働安全衛生法違反として是正勧告した。

#### その後の会社の対応

- 労働時間管理を行う中において、36協定の延長時間を超えるおそれのある者を把握した場合、延長時間を超えるおそれがある旨を総務部長から直接通知するとともに、その通知を受けた際には、運行管理者と運転者が話し合っシフトを調整することとした。
- 時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超えてしまった者が出た場合、総務部長が速やかに当該超えた時間に関する情報を書面にて通知するとともに、労働安全衛生法に基づく医師による面接指導制度を案内することとした。
- 委託者である自治体との定例会議においてバス運転者の労働時間の状況を説明し、ダイヤ編成の要否について検討を進めることとした。
- バス運転者の増員のため、大型二種免許を所有しない労働者に免許取得に向けたスキルアップのための教材購入等のための費用の一部を補助することとした。
- 上記対応の結果、バス運転者について、1か月当たりの時間外労働が70時間以下となり、労働基準法違反等が是正された。

## 事例3（タクシー）

### タクシー事業者に対し、累進歩合制度の廃止及び年次有給休暇の時季指定を指導

#### 概要

- 主に市街地で営業を行うタクシー事業者において、タクシー運転者の賃金が運賃収入に応じた歩合給により支払われていたが、支給割合が段階的に上がる、いわゆる「累進歩合制度」が採用されていた。
- 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上の一部の労働者に対し、1年以内に5日の休暇の時季指定をしていなかった。

#### 労基署の対応

- いわゆる「累進歩合制度」は、長時間労働等を極端に誘発するおそれがあることから、賃金制度の見直しを指導した。
- 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上労働者に対し、1年以内に5日、取得時季を指定して同休暇を取得させていなかったことについて、労働基準法違反として是正勧告した。

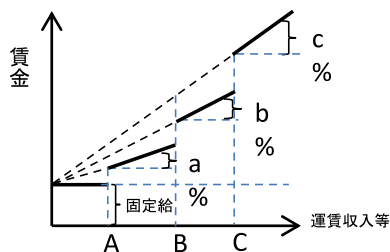
#### その後の会社の対応

- 累進歩合制度を廃止し、新たな賃金体系を構築した。
- 年次有給休暇の取得促進を呼びかけるリーフレットを事業場内に掲示するとともに、労働者に給与明細書と一緒に同リーフレットを渡すなどの取組を継続的に行うこととした。
- 上記対応の結果、法定の年次有給休暇付与日数が10日以上全ての労働者について、1年以内に5日以上同休暇を取得しており、労働基準法違反が是正された。

(参考)

#### ○ 累進歩合制度の廃止について

累進歩合制度とは、運賃収入等に応じて歩合給が定められている場合に、その歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」などをいう（下図参照）。累進歩合制度は、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、採用することは望ましくないとして、労働基準局長通達に基づき、その廃止を指導している。



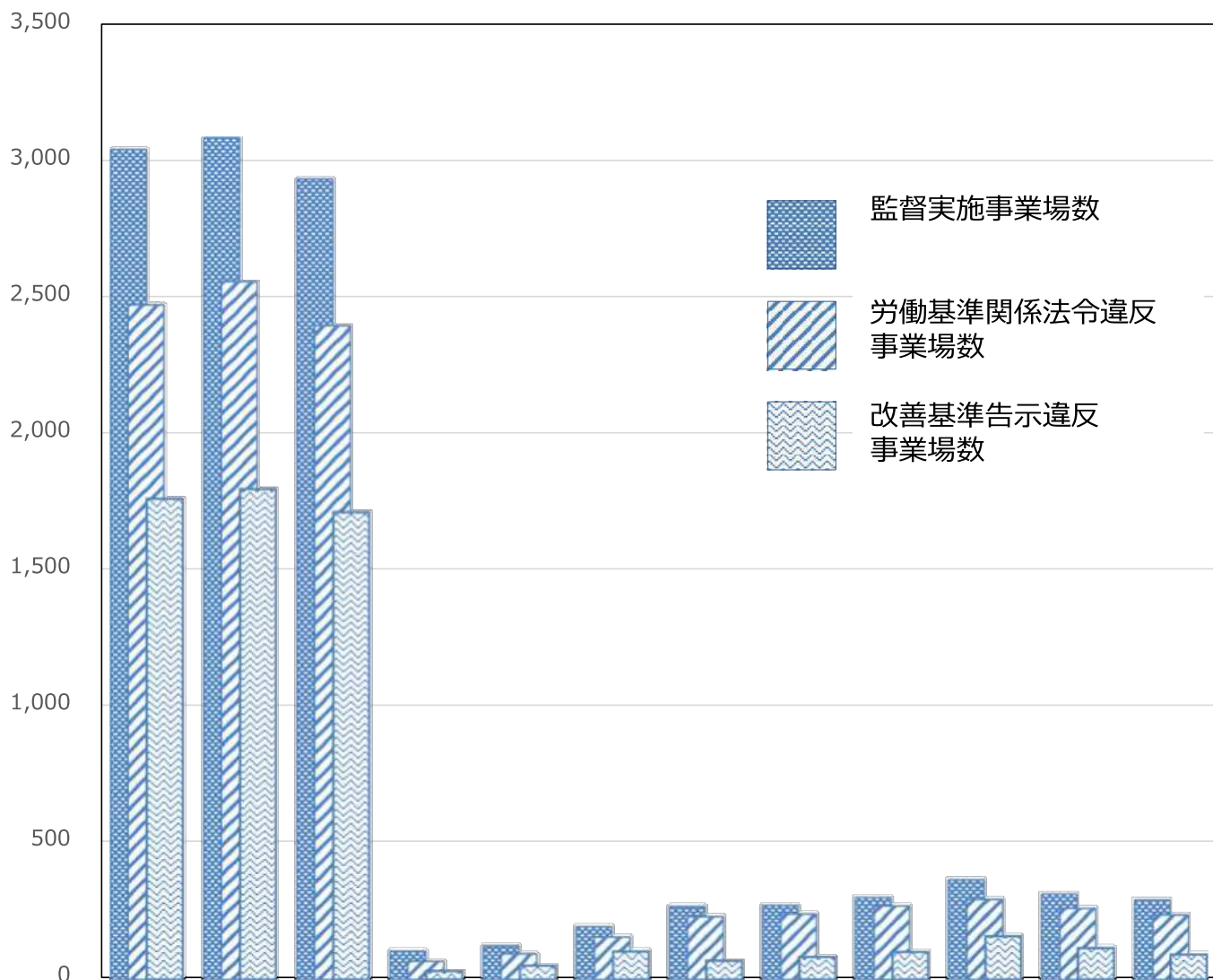
○ 運賃収入等がA以下の場合  
賃金 = 固定給

○ 運賃収入等がAを超えB以下の場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率a%

○ 運賃収入等がBを超えC以下の場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率b%

○ 運賃収入等がCを超えた場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率c% (a < b < c)

(4) 令和3年から令和5年までの3年間に於ける業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。



	トラック			バス			ハイヤー・タクシー			その他		
	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年	令和3年	令和4年	令和5年
監督実施事業場数	3,037	3,079	2,928	103	123	193	266	271	299	364	312	291
労働基準関係法令違反事業場数	2,465	2,549	2,389	66	94	155	230	239	269	293	260	236
改善基準告示違反事業場数	1,754	1,790	1,706	30	50	102	68	82	100	158	115	91

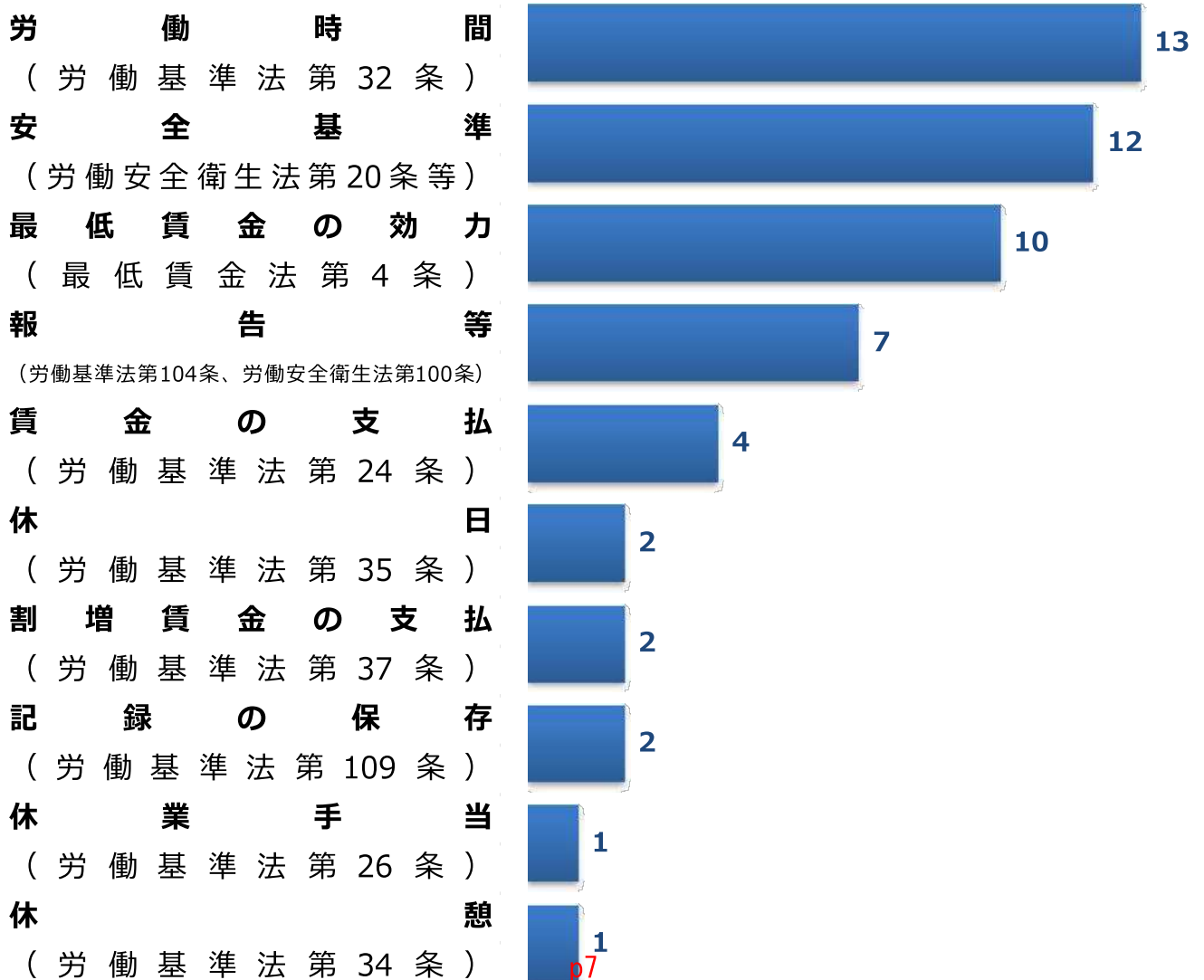


## 2 送検状況

(1) 令和5年に全国の労働基準監督署等において、自動車運転者に関する重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として送検した件数は、54件であった。なお、業種ごとの件数は以下のとおりであった。

業種 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
トラック	32	44	45
バス	0	1	5
ハイヤー・タクシー	3	8	1
その他	7	5	3
合計	42	58	54

(2) 送検法条文の内訳は、以下のとおり。



(3) 送検事例には、以下のようなものがあった。

## 事例 1

### 違法な時間外・休日労働を行わせた疑いで、トラック事業者を送検

#### 捜査経過

- トラック事業者の営業所に監督指導（立入調査）を実施したところ、長距離輸送を行っているトラック運転者（1名）に対し、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定める延長時間（1か月当たり127時間）を超えて違法な時間外労働（1か月当たり最大185時間30分）を行わせていたことが発覚した。
- 当該営業所に対しては、過去に複数回違法な時間外労働について労働基準法第32条違反を是正勧告していたが、直近においても同様の実態が認められたため、捜査に着手した。

#### 被疑事実

- 事業場（法人）及び運行管理者について  
36協定で定める延長時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）違反

## 事例 2

### トラックの荷台への積込作業中、作業指揮者を定めていなかった疑いで、トラック事業者を送検

#### 捜査経過

- 自社の敷地内において、クレーンで吊り上げた鉄骨の吊り具が外れて鉄骨が落下し、トラックの荷台で補助作業を行っていたトラック運転者に直撃し死亡したことから、監督指導（立入調査）を実施した。
- トラック運転者に、重さ約2トンの鉄骨をトラックの荷台へ積み込む作業の補助を行わせるに当たり、当該作業を指揮する者（作業指揮者）を定め、作業を直接指揮するなどの措置を講じなければならないのに、作業指揮者を定めず作業を行わせていたことが発覚したため、捜査に着手した。

#### 被疑事実

- 事業場（法人）及び管理部次長について  
荷の重量が100キログラム以上のものを貨物自動車に積む作業を行わせるに当たり、当該作業を指揮する者を定めていなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第21条違反  
労働安全衛生規則第151条の70（積卸し）

### 3 国土交通省との連携

#### (1) 地方運輸機関との相互通報

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準監督署等と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反）を相互に通報している。

【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
労働基準監督署等から通報した件数	469	556	545
労働基準監督署等が通報を受けた件数	325	297	414


#### (2) 地方運輸機関との合同監督・監査

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準監督署等と地方運輸機関が連携して、合同で監督・監査を行うことにより、効果的な指導を行っている。

【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種 \ 年	令和3年	令和4年	令和5年
トラック	102	88	96
バス	4	5	11
ハイヤー・タクシー	19	15	23
合計	125	108	130

# 自動車運転者の「改善基準告示」等の主な改正内容 (令和 6 年 4 月 1 日適用)

	1日の休息期間	1日の拘束時間	年・月の拘束時間	その他
<b>トラック</b> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、<b>8 時間下限が週 2 回まで可</b>。 その場合、運行終了後 <b>12 時間以上</b>を確保。</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b> <b>14時間超は週 2 回までが目安</b></p> <p>※宿泊を伴う長距離運送の場合、<b>16時間が週 2 回まで可</b>。</p>	<p>【改正前】 (原則) 月 293 時間以内 (例外) 月 320 時間以内</p> <p>【改正後】 (原則) <b>年 3,300 時間以内</b> かつ <b>月 284 時間以内</b> (例外) <b>年 3,400 時間以内</b> かつ <b>月 310 時間以内</b> ※ 1 月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努める</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> </ul> <p>(その他個別の規定あり)</p>
<b>タクシー</b> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間</p> <p>【改正後】 原則13時間以下、<b>最大 15 時間</b> <b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>	<p>【改正前】 月 299 時間以内 (日勤)</p> <p>【改正後】 <b>月 288 時間</b>以内 (日勤)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> </ul>
<b>バス</b> 	<p>【改正前】 継続 8 時間以上</p> <p>【改正後】 継続 <b>11 時間</b>以上とするよう努めることを基本、<b>9 時間</b>を下限</p>	<p>【改正前】 原則13時間以下、最大16時間15時間超は週 2 回以内</p> <p>【改正後】 原則13時間以下 <b>最大 15 時間</b> <b>14時間超は週 3 回までが目安</b></p>	<p>【改正前】 (原則) 週65時間以内(4週平均) (例外) 週71.5時間以内(同上) ※月換算で 原則281 (例外309) 時間</p> <p>【改正後】 (原則) <b>年 3,300 時間以内</b> かつ 月 281 時間以内 (例外 ※貸切バス等乗務者の場合) <b>年 3,400 時間以内</b> かつ <b>月 294 時間以内</b>など ※ 4 週平均の基準も選択可</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</li> <li>・ 軽微な移動が生じた場合の特例 (新設)</li> </ul>

※ 自動車運転の業務に係る上限規制については以下のとおり。  
⇒ 時間外労働：年960時間以下（令和 6 年 4 月 1 日適用）

# 発着荷主等に対する要請の取組

## 1 荷主特別対策チーム（令和4年12月23日編成）

### 【編成の目的】

- ・ 道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、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から、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。
- ・ しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、都道府県労働局の「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行っています。

### 【荷主特別対策チームの概要】

- 「荷主特別対策チーム」は、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- 労働基準監督署のメンバーが、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請しています。
- 都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスをを行っています。
- 厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署のメンバーが要請等を行っています。また、同メール窓口に寄せられた情報等を国土交通省に提供しています。

※URL:[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 2 長時間の荷待ちの改善に向けた発着荷主等に対する取組

	令和4年12月～令和6年6月
労働基準監督署が要請を実施した発着荷主等の事業場数	14,353
「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数	1,435

# STOP!



## 長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

### トラックドライバーの拘束時間の内訳

3時間超



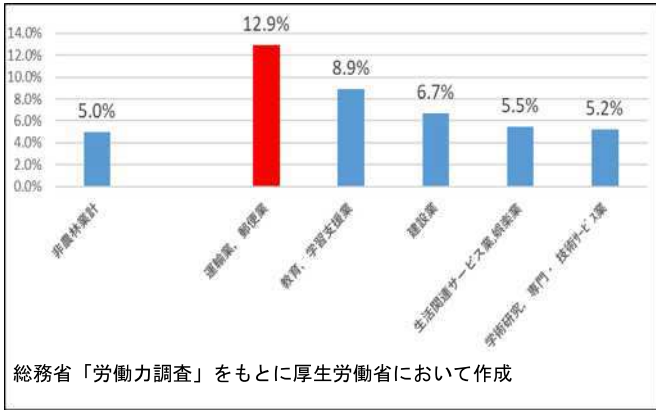
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。



# ⚠️ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

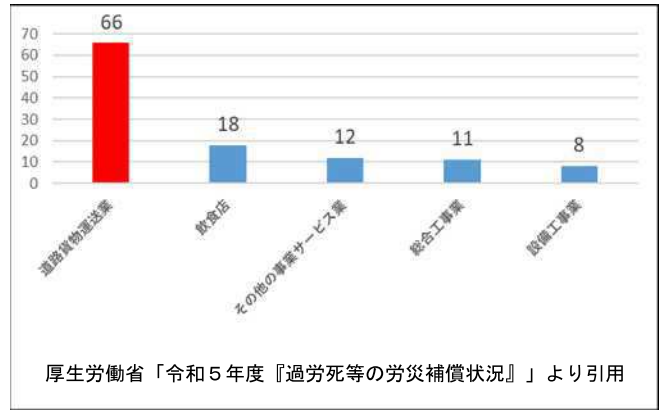
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



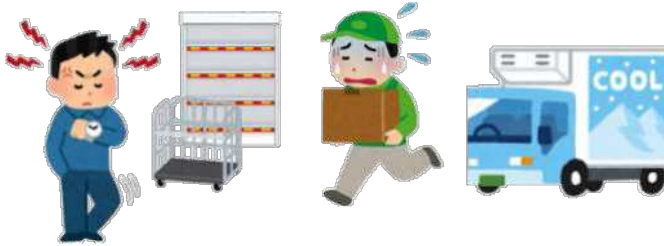
道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。



# ⚠️ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。

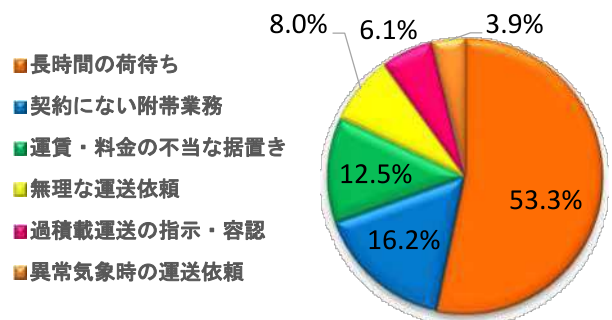


何も対策をしなければ、  
2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

こうした状況を踏まると、発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

# 発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1

## 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

### 取組例

- ・ 予約受け付けシステムの導入（発着荷主共通）
- ・ パレット等の活用（発着荷主共通）
- ・ 納品リードタイムの確保（着荷主）
- ・ 運送を考慮した出荷時刻の設定（発荷主） など

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（2023年6月）



運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット  
「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン』のご案内」



2

## 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。

※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。

ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

パンフレット  
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



## 「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

**「標準的運賃」**の趣旨をご理解いただき、  
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省  
「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」





# 「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。

こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主（発荷主・着荷主）と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。

また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、  
物流の生産性向上・適正化に向けた

「改正物流法」についてご理解いただき、  
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省  
「改正物流法」について



## お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。

ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

令和6年6月28日（金）

**照会先**

労働基準局 補償課 職業病認定対策室

室長： 水島 康雄

室長補佐： 本間 健司

(代表電話) 03 (5253) 1111 (内線  
5573、5570)

(直通電話) 03 (3502) 6750

報道関係者 各位

## 令和5年度「過労死等の労災補償状況」を公表します

厚生労働省は、令和5年度の「過労死等<sup>※1</sup>の労災補償状況」を取りまとめましたので、本日公表します。

厚生労働省では、過重な仕事が原因で発症した脳・心臓疾患や、仕事による強いストレスが原因で発病した精神障害の状況について、労災請求件数や、「業務上疾病」と認定し労災保険給付を決定した支給決定件数<sup>※2</sup>などを、平成14年以降年1回、取りまとめています。

※1 「過労死等」とは、過労死等防止対策推進法第2条において、「業務における過重な負荷による脳血管疾患若しくは心臓疾患を原因とする死亡若しくは業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡又はこれらの脳血管疾患若しくは心臓疾患若しくは精神障害をいう。」と定義されています。

※2 支給決定件数は、令和5年度中に「業務上」と認定した件数で、令和5年度以前に請求があったものを含みます。

表1-2-1 脳・心臓疾患の請求件数の多い業種(中分類の上位15業種)

令和5年度

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	171 ( 5 ) < 38 ( 1 ) >
2	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	93 ( 18 ) < 31 ( 3 ) >
3	建設業	総合工事業	58 ( 1 ) < 14 ( 0 ) >
4	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	53 ( 10 ) < 9 ( 1 ) >
5	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	51 ( 32 ) < 15 ( 9 ) >
6	医療、福祉	医療業	44 ( 23 ) < 7 ( 4 ) >
7	運輸業、郵便業	道路旅客運送業	41 ( 1 ) < 6 ( 0 ) >
8	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	35 ( 1 ) < 10 ( 0 ) >
9	卸売業、小売業	その他の小売業	34 ( 6 ) < 8 ( 0 ) >
10	建設業	設備工事業	30 ( 0 ) < 9 ( 0 ) >
11	卸売業、小売業	飲食料品小売業	22 ( 8 ) < 8 ( 3 ) >
12	卸売業、小売業	各種商品小売業	21 ( 10 ) < 6 ( 1 ) >
13	宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	16 ( 5 ) < 1 ( 0 ) >
13	教育、学習支援業	学校教育	16 ( 5 ) < 4 ( 1 ) >
15	製造業	食料品製造業	15 ( 5 ) < 3 ( 0 ) >
15	卸売業、小売業	飲食料品卸売業	15 ( 2 ) < 2 ( 0 ) >
15	卸売業、小売業	機械器具小売業	15 ( 1 ) < 1 ( 0 ) >

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。

2 ( )内は女性の件数で、内数である。

3 < >内は死亡の件数で、内数である。

表2-2-1 精神障害の請求件数の多い業種(中分類の上位15業種)

令和5年度

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	494 ( 366 ) < 12 ( 4 ) >
2	医療、福祉	医療業	390 ( 303 ) < 10 ( 3 ) >
3	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	152 ( 39 ) < 7 ( 1 ) >
4	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	134 ( 65 ) < 6 ( 2 ) >
5	卸売業、小売業	その他の小売業	111 ( 69 ) < 9 ( 1 ) >
6	建設業	総合工事業	105 ( 24 ) < 17 ( 1 ) >
6	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	105 ( 47 ) < 7 ( 0 ) >
8	情報通信業	情報サービス業	102 ( 42 ) < 10 ( 1 ) >
9	教育、学習支援業	学校教育	100 ( 66 ) < 5 ( 4 ) >
10	卸売業、小売業	各種商品小売業	81 ( 41 ) < 4 ( 0 ) >
11	製造業	輸送用機械器具製造業	79 ( 22 ) < 11 ( 0 ) >
12	製造業	食料品製造業	75 ( 41 ) < 2 ( 0 ) >
13	学術研究、専門・技術サービス業	専門サービス業(他に分類されないもの)	61 ( 27 ) < 4 ( 1 ) >
13	建設業	設備工事業	61 ( 11 ) < 9 ( 0 ) >
13	卸売業、小売業	機械器具小売業	61 ( 29 ) < 4 ( 1 ) >

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。

2 ( )内は女性の件数で、内数である。

3 <>内は自殺(未遂を含む)の件数で、内数である。

# 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトをリニューアルしました！



## 「物流情報局」OPEN

2024年4月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、

「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」内に **物流情報局** を開設しました。



▲荷主の方



▲事業者の方

トラックトップページ

いま、考えてみませんか？

**物流を支える  
トラック運転者**  
のこと。

**新規OPEN!!**

物流情報局

NEW

① 荷主の皆さまへ

② 事業者の皆さま  
(トラック運転者の皆さま) へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

## 物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター  
たしかめたん



### 荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応

- 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
- 標準的運賃
- トラックGメン など



### 今後施行される法令のポイント

- 改正物流法、関係省令 など

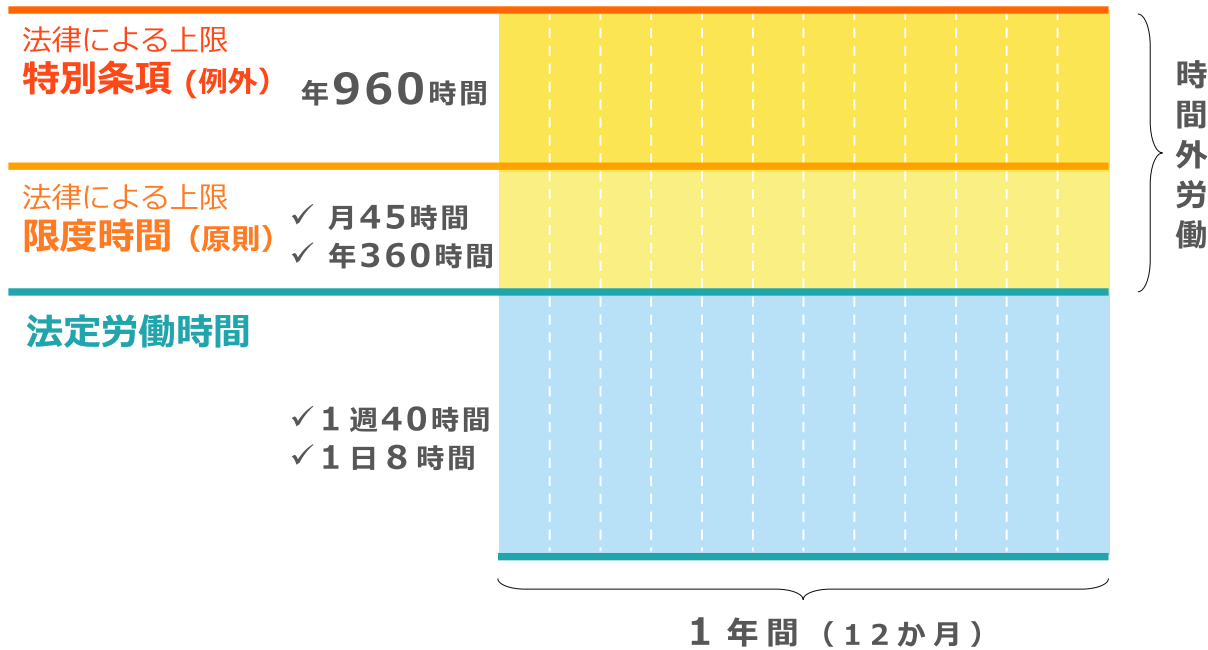


### トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先

- 働き方改革推進支援センター など


今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

# 自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）



## 改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

### トラック運転者について

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
 1年の拘束時間	3,516時間以内	原則： <b>3,300時間以内</b> 例外（※1）： <b>3,400時間以内</b>
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則： <b>284時間以内</b> 例外（※1）： <b>310時間以内</b> （年6か月まで）
1日の休息期間	継続8時間以上	原則： <b>継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</b> 例外： 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）

- ① 284時間超は連続3か月まで。
- ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、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

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。➤



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトはこちら▼



国土交通省  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

トラックポータルサイト



「改善基準告示」の解説動画も公開中!!





2024年  
4月から

建設業、ドライバー、医師の  
時間外労働の上限規制適用開始!



くらし・はたらき  
マエストロ  
たしかめたん

# みなさまに お願いがあります!

## たしかめよう!

### 適正な 工期の設定を!



週休2日の実現に向け、  
ご配慮をお願いいたします。

### 荷待ち時間・ 荷役時間の削減を!



再配達への削減に向け、  
確実に受け取れる時間の指定や  
置き配などの活用もお願いいたします。

### 行程・ダイヤについて よく話し合いを!



停留所からの安全な発車にも  
ご協力ください。

### 受診は 診療時間内に!



医療のかかり方への  
ご理解・ご配慮をお願いいたします。

詳しくは裏面をご覧ください →



# 暮らしを支える方々のためにも！ みなさまへ大切なお願いです！

## みなさまへお願い



くらしはたらきマエストロ  
たしかめたん

### 建設業



#### 抱える問題

工期が短いと、土日働かなければならず、長時間労働につながります。

#### わたしたちにできること

工事を受注・発注するときは、ゆとりをもった適正なスケジュールに。

また、工事の受注・発注に当たっては適切な金額での契約を心がけてください。

### トラックドライバー



#### 抱える問題

荷待ち時間・荷役時間は、一運行あたり平均3時間程度と言われており、長時間労働の原因となっています。

#### わたしたちにできること

荷待ち・荷役作業時間削減のため、適切な日時指定、予約システムの導入、作業効率化などの工夫を。

また、「標準的運賃」を参考に、運賃や、荷待ち、荷役作業の料金の見直しもお願いいたします。

### バス運転者



#### 抱える問題

運行スケジュールによっては、休憩できずに運転時間が長くなってしまいます。

#### わたしたちにできること

貸切バスや送迎バス、コミュニティバスを発注するときには、行程やダイヤについてバス事業者とよく話し合いを。

また、運転者が必要なときに休憩をとれるように  
SA・PAの駐車ルールを守ることも重要です。

### 医師



#### 抱える問題

夜間や休日など診療時間外に緊急でない受診をすることは、医師の負担につながります。

#### わたしたちにできること

受診すべきか迷う場合には

☎#7119(大人)または☎#8000(小児)へご相談ください。<sup>(※)</sup>

また、ご家族の方も病状説明などは

決められた診療時間内の受診をお願いいたします。

※#7119/#8000の実施状況は地域によって異なります。

非対応地域については、全国版救急受診アプリ「Q助」をご活用ください。

詳しくはウェブサイトをご覧ください。





## 令和6年度 ベストプラクティス企業との意見交換

11月の過重労働解消キャンペーンの一環として、令和6年11月8日（金）に福井労働局長（石川良国）は、福井運輸支局長（高桑宏之）とともに「物流の2024年問題」に積極的に取り組む企業を訪問しました。

### ○事業場訪問の概要

#### 1 訪問日時

令和6年11月8日（金）10:00～11:30

#### 2 企業概要

##### 【運送会社（貨物自動車運送事業者）】

- (1) 名称 株式会社ミツノリ
- (2) 所在地 福井県福井市木田町1307番地
- (3) 代表者 代表取締役社長 寺嶋 和紀
- (4) 労働者数 全体155人
- (5) 業務内容



主に繊維製品や食品・家電品などの積み荷を、北陸三県及び関西・中京方面などの中・長距離運送を主とした道路貨物運送業を行う事業者で、大型車を中心にトラック26台を有している。また、倉庫業等の事業も行っている。

拠点としては、本社ほか県内に2か所、県外に2か所を有する。

##### 【荷主会社】

- (1) 名称 サカイオーベックス株式会社  
訪問先 花堂工場
- (2) 所在地 (本社) 福井県福井市花堂中2-15-1  
(花堂工場) 福井県福井市花堂北2-25-35
- (3) 代表者 代表取締役社長 松木伸太郎  
取締役 花堂工場長 松木 純
- (4) 労働者数 全体949人(花堂工場 145人) 2024年9月末現在
- (5) 業務内容

コア事業である染色加工事業を中心に、織布、テキスタイル、縫製、アパレルと、トータルにテキスタイル事業を展開している。制御機器・情報システム、総合建設不動産、炭素繊維、水産資材、ヘルスケアとその事業領域を拡大している。

拠点としては、本社ほか県内に事業所を4か所、県外に営業所を3か所を有し、また、グループ会社が国内に12社、海外に2社ある。

花堂工場は、トリアセテートを主とする婦人衣料織物、カーテン・寝具といった生活資材織物の染色・プリント加工を担い、ファッション衣料やインテリア関連商品などに新たな価値を創造している。

## ○課題及び取組

### 1 道路貨物運送業における労働時間削減の課題(物流の2024年問題)

令和6(2024)年4月1日からの自動車運転者に対する労働時間上限規制及び改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」への適用により、これまで以上にドライバーの人員増加を行う必要があるが、県内の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は概ね2.5～3.5を推移し、高止まりの状況にあり、必要な運転手の確保が困難になっている。

また、ドライバーの労働時間削減のためには、荷役作業時間の短縮が一つの大きな柱となるが、荷待ち時間も含めた荷役作業の短縮は、荷主との取引慣行の問題など、個々の事業主の努力では解決できない課題もある。

### 2 トラックドライバーの拘束時間削減のための取組内容

#### (1) 運送会社(株式会社ミツノリ)

##### ア パレット輸送の拡大

(ア) 発荷主へ運送会社が準備したパレットを事前に持ち込みし、出荷貨物をパレット積みいただくよう要望し、荷の選出作業(ピッキング作業)及びパレット積みの協力を得たことで、積み込み時間の短縮が図られた。

(イ) 発荷主了解のもと、着荷主へパレット納品の要請を行い、着荷主ごとのパレットを準備することでパレット納品割合が拡大した。

現在は約7割の納品がパレット納品となっている。



寺嶋社長(写真奥右側から2人目)から取組状況の説明を受ける労働局長(同手前右側から3人目)及び運輸支局長(同2人目)

##### イ 高速道路の利用拡大

関西方面向けの運行は、これまで高速道路の部分的な利用を行っていたが、可能な区間は全て高速道路を利用することで、ドライバーの運行時間の短縮を図った。

これにより到着地での休憩時間を十分取れる体制が確立できた。

##### ウ 拘束時間管理の徹底

令和元(2019)年から段階的に夜間運行ドライバーの月間拘束時間目標を設定し、月間270時間から始め、3年間で現在の月間250時間(改善基準告示では最大284時間まで)へ短縮するため、日々の拘束時間の状況を分析し、状況に応じた時差出勤等の取組みや計画運行を進め、拘束時間の短縮を進めた。

## (2) 荷主会社(サカイオーベックス株式会社 花堂工場)

### ア 作業場所の確保のための荷捌き場(倉庫)新設

運転手が運送会社が準備した別パレットに積み替えたり、固定するための作業スペースが十分でなかったため、荷捌き場を新設し、作業しやすいスペースを確保することで、混雑を緩和し、運転手の疲労軽減に協力した。

### イ 積み込む荷の選出作業を荷主側で実施

運転手が行っていた荷の選出作業(ピッキング作業)を、荷主がグループ会社に発注して実施することとしたため、運転手による荷のピッキング作業が大幅に軽減された。

### ウ 行先別に仕分けしてパレット上に保管

上記の荷のピッキング作業と合わせて、行先別に仕分けして荷捌き場まで運搬することも、荷主がグループ会社に発注して実施することとしたため、運送会社が自社のパレットに移し変える作業が大幅に軽減された。

### エ 集荷時間が遅くならないよう出荷日を調整

17時までに運送会社の集荷が終わるように、取引先と調整して、受注の翌日発送から、受注の翌々日発送に変えて、集荷待ちを発生させないようにした。



松木取締役工場長(写真左側から1人目)取り組み状況などの説明を受ける労働局長(同右側から1人目)及び運輸支局長(同2人目)



荷捌き場で松木取締役工場長(写真手前左)と寺嶋社長(同手前右)から改善点などの説明を受ける労働局長(同奥左)及び運輸支局長(同奥右2人目)



積み込み作業を見学して、運転手(写真左から2人目)に荷役作業について質問する労働局長(同1人目)と運輸支局長(同4人目)

## 3 取組結果

荷主会社の荷捌き場(倉庫)建設とピッキング作業等のグループ会社への発注により、運送会社の積み込み作業時間が4時間から約3時間となり約25%削減され、荷下ろし時もパレット輸送に切り替えたことで、約1時間の短縮となった。

夜間運行ドライバーの1か月の平均拘束時間(※)の推移(各年度上期)は  
平成28(2016)年度 292:25時間 取組開始時  
令和元(2019)年度 256:45時間 働き方改革元年  
令和6(2024)年度 233:45時間 時間外上限規制開始  
であり、平成28(2016)年度比で約20%の拘束時間が削減されている。

また、荷主会社も、自社の働き方改革を進め、働き方改革前の平成30(2018)年と比較して、令和5(2023)年の時間外労働は、

会社全体 20%削減  
花堂工場 24%削減

している。加えて、荷捌き場設置と出荷日の調整により、製品保管場所が増えたことで、集中した出荷日の注文に対して、より平準化した生産体制をとることができ、荷主会社及び梱包を請け負っているグループ会社の時間外労働削減にも寄与した。

#### ※拘束時間

労働時間と休憩時間を足した時間のこと。トラック運転者には、一般の労働者とは異なり、拘束時間、休憩時間、運転時間などに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(以下「改善基準」という。)」により特別な規制が設けられています。令和6年4月より前の改善基準では、1か月の拘束時間を293時間以内と定めており、令和6年4月以降は284時間以内と改正されています。

### ○ 企業訪問を終えて(石川良国 福井労働局長)

本年のベストプラクティス企業との意見交換は、労働基準法の上限規制適用などによる「物流の2024年問題」に対して、上限規制の適用以前から継続して、荷主会社と運送会社で互いに積極的に協力して、労働時間を削減している事例として、訪問させていただきました。

「運送会社のパレットを持ち込み、自社パレット上に荷を保管」や「集荷時間が遅くならないように出荷日を調整」など運送会社からの要望に対して、荷主会社が積極的に協力していることの説明がありました。意見交換の中で、荷主会社として運送会社に積極的に協力している理由を聞いた際の「納品先の倉庫に納めるまでの責任があるので、運送会社に「もう運べません。」と言われると困りますから。」との荷主会社からの発言が印象に残りました。

運送会社からは、「高速道路の利用拡大」や「拘束時間管理の徹底」のほかに、「パレット輸送の拡大」による改善の説明をいただき、かつての積み込み作業の大変さを感じるとともに、パレット輸送の効果も聞き、発荷主との協力で、積み込み時間だけでなく、荷下ろし時の作業時間短縮にもつながっていることを確認させていただきました。

また、荷の重さを実感させてもらった後、運送会社の運転手さんとも意見交換した際には、「改善してもらって、疲労度が全然違います。」という言葉があり、労働時間短縮だけでなく、数字に表れない疲労軽減という観点での改善も確認でき、疲労による労働災害や交通事故などの防止にも繋がっていることを感じました。

荷主会社と運送会社が協力した成功例として成果を伺いましたが、まずは、荷主会社が運送会社の要望を聞く場を持つということが非常に大切であり、そして、荷主会社の責任感により成果に結びついたのだと思われました。

今後、この事例を参考に、県内の荷主会社と運送会社がともに協力をいただければと思います。

地域のみなさまのくらしをささえる

# 運輸業界 説明会

一般社団法人  
福井県トラック協会

運輸のお仕事を目指す方、運輸のお仕事にご興味・ご関心がある方、  
みなさまのご参加をお待ちしております。

**日時** 11月18日(月) 14:00~15:00  
(受付13:45~)

**場所** ハローワーク福井3階  
大会議室

**定員** 15名  
【事前予約制】

**内容**

1. 運輸業について 【25分】
2. 仕事内容について 【35分】
3. 運輸関係個別相談 【終了後随時】

**持ち物**

- 筆記用具
- 雇用保険受給資格者証  
(お持ちの方のみ)

※ 雇用保険受給中の方は「求職活動実績」になります

職業相談窓口 または 電話 にてお申し込みください

申込み先  
問い合わせ先

ハローワーク福井 職業相談サービス第二部門  
福井市開発1丁目121-1  
☎ (0776) 52-8154

# 有効求人・求職者状況

福井労働局 (18)

令和5年10月分

職種	常用			パートを除く常用		
	有効 求人数	有効 求職者数	有効 求人倍率	有効 求人数	有効 求職者数	有効 求人倍率
専門的・技術的職業	3,579	1,258	2.84	2,768	840	3.30
開発・製造技術者	326	180	1.81	317	149	2.13
建築・土木技術者	749	55	13.62	737	50	14.74
情報処理・通信技術者	198	107	1.85	188	100	1.88
保健・医療・福祉の職業	1,869	638	2.93	1,223	344	3.56
その他専門的・技術的職業	437	278	1.57	303	197	1.54
事務の職業	2,022	2,393	0.84	1,225	1,502	0.82
販売の職業	2,450	518	4.73	1,499	310	4.84
サービスの職業	3,797	990	3.84	1,687	466	3.62
介護・保健医療サービス	1,247	370	3.37	658	207	3.18
美容師	287	41	7.00	171	30	5.70
調理の職業	1,059	307	3.45	422	110	3.84
接客サービス	862	172	5.01	303	78	3.88
その他のサービスの職業	342	100	3.42	133	41	3.24
保安の職業	449	57	7.88	283	38	7.45
輸送・機械運転の職業	987	297	3.32	816	215	3.80
自動車運転の職業	766	239	3.21	615	171	3.60
定置・建設機械運転	198	32	6.19	180	25	7.20
その他の輸送の職業	23	26	0.88	21	19	1.11
生産工程・労務の職業	6,098	2,810	2.17	4,133	1,560	2.65
金属加工・溶接工・検査	507	226	2.24	455	193	2.36
製品製造(金属を除く)・加工・検査	1,460	512	2.85	989	370	2.67
機械組立(図機を含む)・検査・修理	886	264	3.36	764	213	3.59
建設・土木・電気工事	1,080	133	8.12	1,040	117	8.89
運搬・包装の職業	829	467	1.78	456	255	1.79
清掃の職業	782	227	3.44	193	66	2.92
その他の生産工程・労務の職業	554	981	0.56	236	346	0.68
その他の職業 (管理職・農林漁業の職業)	198	110	1.80	114	72	1.58
分類不能の職業	0	2,400	-	0	1,233	-
合計	19,580	10,833	1.81	12,525	6,236	2.01

有効求人数は、就業地別の数値である。

# 有効求人・求職者状況

福井労働局 (18)

令和6年10月分

職種	常用			パートを除く常用		
	有効 求人数	有効 求職者数	有効 求人倍率	有効 求人数	有効 求職者数	有効 求人倍率
専門的・技術的職業	3,445	1,230	2.80	2,633	796	3.31
開発・製造技術者	323	175	1.85	301	137	2.20
建築・土木技術者	720	59	12.20	706	43	16.42
情報処理・通信技術者	196	108	1.81	193	101	1.91
保健・医療・福祉の職業	1,767	630	2.80	1,112	341	3.26
その他専門的・技術的職業	439	258	1.70	321	174	1.84
事務の職業	2,179	2,362	0.92	1,415	1,478	0.96
販売の職業	2,539	486	5.22	1,625	303	5.36
サービスの職業	3,687	991	3.72	1,543	436	3.54
介護・保健医療サービス	1,240	357	3.47	654	195	3.35
美容師	231	25	9.24	131	15	8.73
調理の職業	1,006	334	3.01	368	109	3.38
接客サービス	870	158	5.51	284	70	4.06
その他のサービスの職業	340	117	2.91	106	47	2.26
保安の職業	423	82	5.16	285	40	7.13
輸送・機械運転の職業	994	316	3.15	827	230	3.60
自動車運転の職業	762	246	3.10	618	177	3.49
定置・建設機械運転	204	44	4.64	182	32	5.69
その他の輸送の職業	28	26	1.08	27	21	1.29
生産工程・労務の職業	5,810	2,814	2.06	4,020	1,455	2.76
金属加工・溶接工・検査	455	200	2.28	409	172	2.38
製品製造(金属を除く)・加工・検査	1,407	514	2.74	883	385	2.29
機械組立(図機を含む)・検査・修理	880	244	3.61	774	182	4.25
建設・土木・電気工事	1,140	128	8.91	1,098	111	9.89
運搬・包装の職業	736	537	1.37	441	266	1.66
清掃の職業	635	247	2.57	186	39	4.77
その他の生産工程・労務の職業	557	944	0.59	229	300	0.76
その他の職業 (管理職・農林漁業の職業)	179	98	1.83	128	54	2.37
分類不能の職業	0	2,150	-	0	1,066	-
合計	19,256	10,529	1.83	12,476	5,858	2.13

有効求人数は、就業地別の数値である。

# 第4回働き方改革関連法に関するアンケート調査結果

## 調査概要

### ①目的

働き方改革関連法の施行により、自動車運転者の時間外労働の上限規制が2024年4月1日から適用されたことに伴い、改正事業法施行後の対応状況を把握するためアンケート調査を実施した。

### ②調査期間

令和6年9月5日から9月30日

### ③調査対象

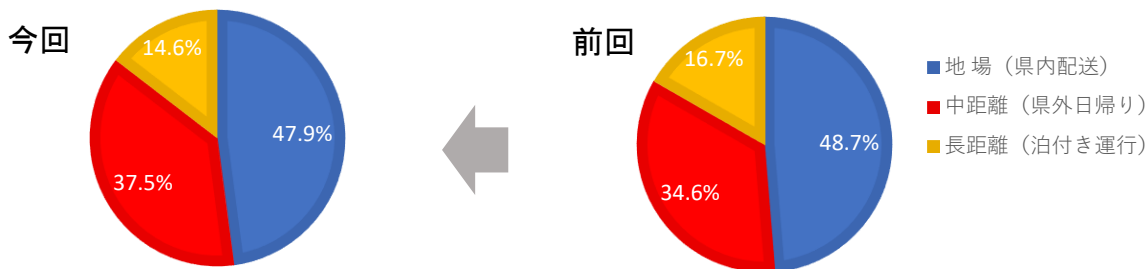
福井県トラック協会会員の中小企業事業者（5両未満・霊柩・一般廃棄物を除く）

424者 回答数 261者 回答率 61.6%

【参考：前回（R5年度第3回）アンケート調査結果】

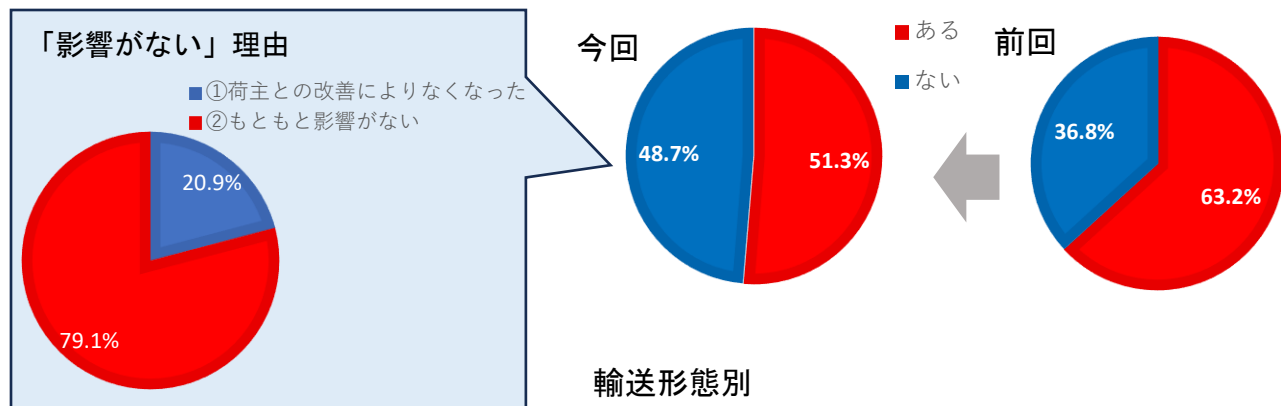
423者 回答数 307者 回答率 72.6%

## 1 貴社の運行形態を選択してください。（主となる運行形態を1つ選択）

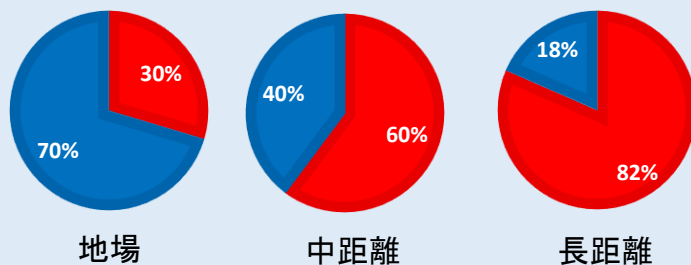


## 2 「2024年問題」について

### (1) 「2024年問題」の現時点での影響についてお答えください



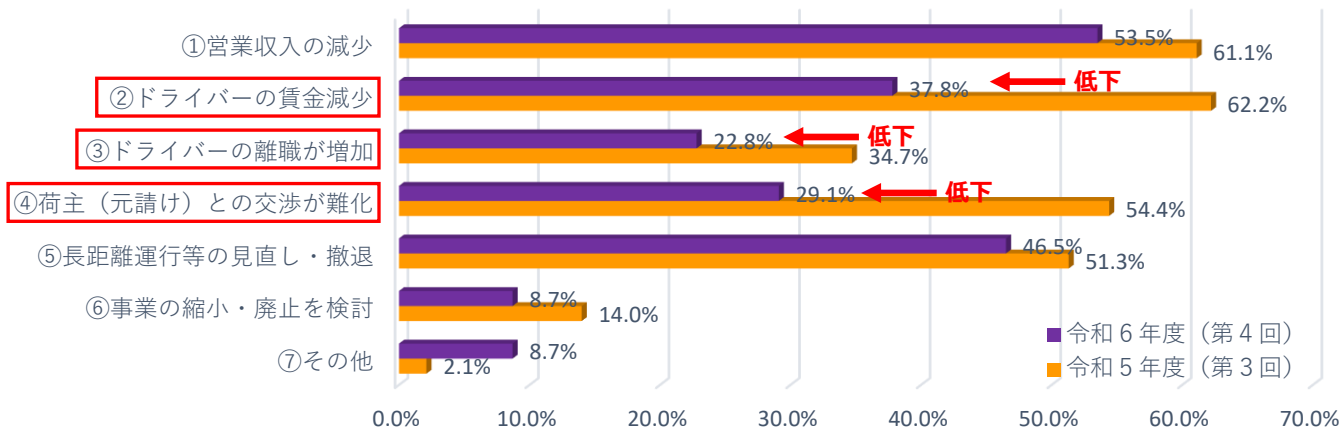
### 輸送形態別



- ✓ 全体では「荷主との改善」等による理由により2024年問題の影響は前回調査（R5年度第3回調査）よりも改善。
- ✓ 一方、輸送形態別に分析すると、中距離、長距離と距離が長くなる輸送形態において「2024年問題の影響あり」が多い。

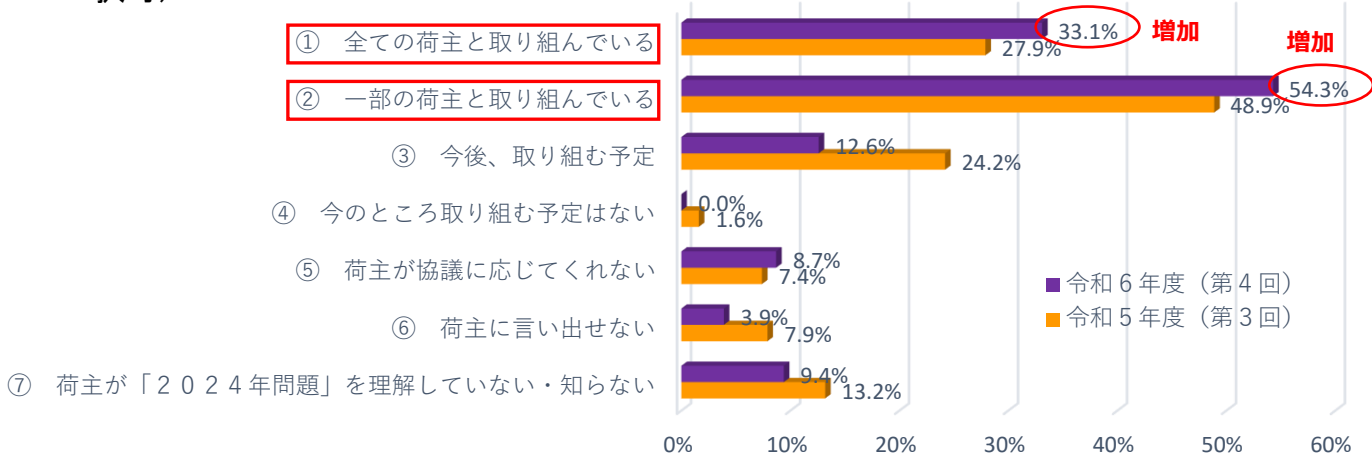
(2) (1) の設問において、「① 2024年問題の影響がある」を選択された方にお聞きします。

【I】どのような影響が生じていますか？（複数選択可）



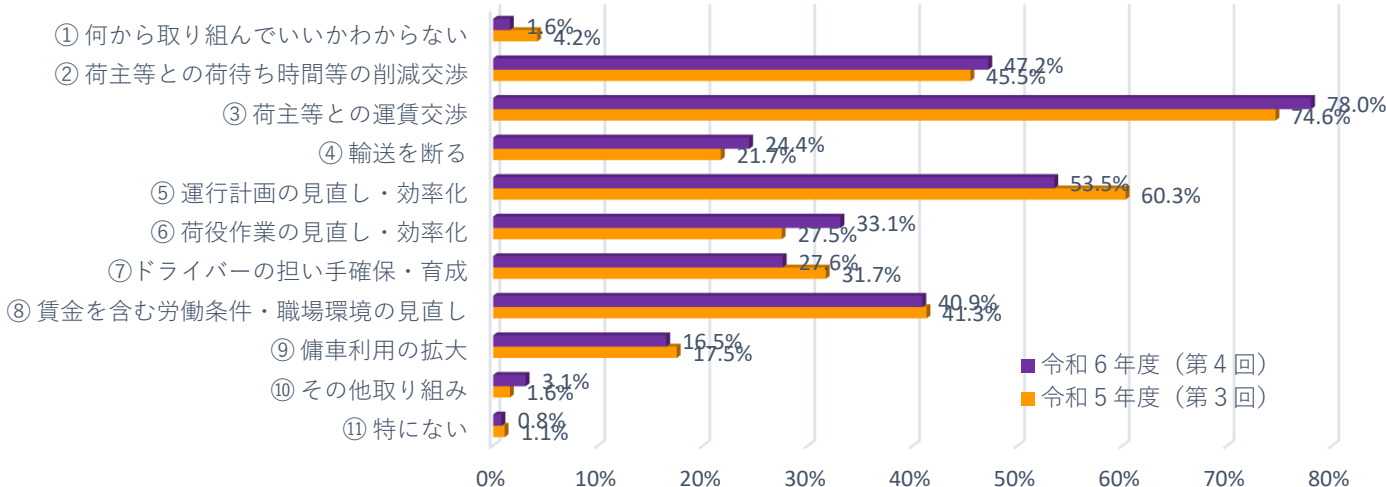
- ✓ 「②ドライバーの賃金減少」「③離職増加」「④荷主との交渉が難化」の割合は前回調査から低下。
- ✓ 「①営業収入の減少」「⑤長距離運行等の見直し」の影響は依然として高い

【II】荷主（元請）と協力して【I】の影響による問題改善に取り組んでいますか？（複数選択可）



- ✓ ①、②など荷主とともに2024年問題の改善に取り組んでいる割合が前回調査から増加。荷主等との話し合いの場が持たれていることが推察される。

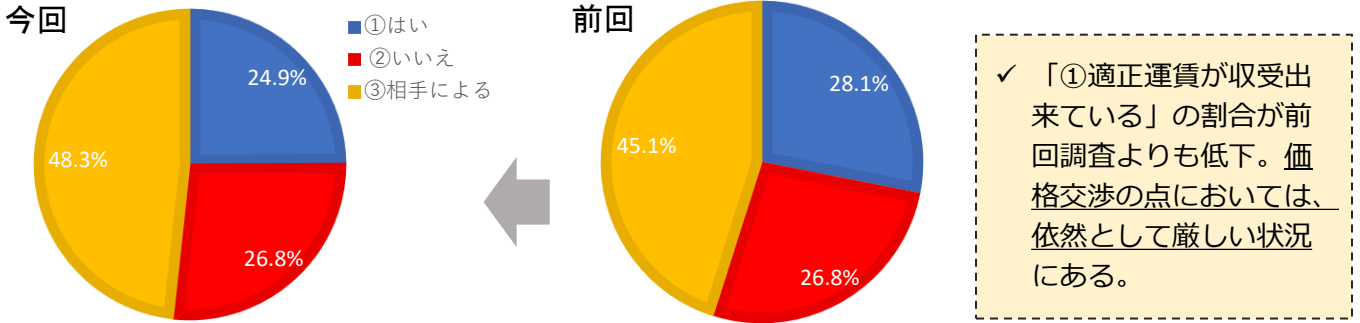
【III】「2024年問題」に対応するため、現在すでに取り組んでいる（又は今後の予定）内容は何ですか？



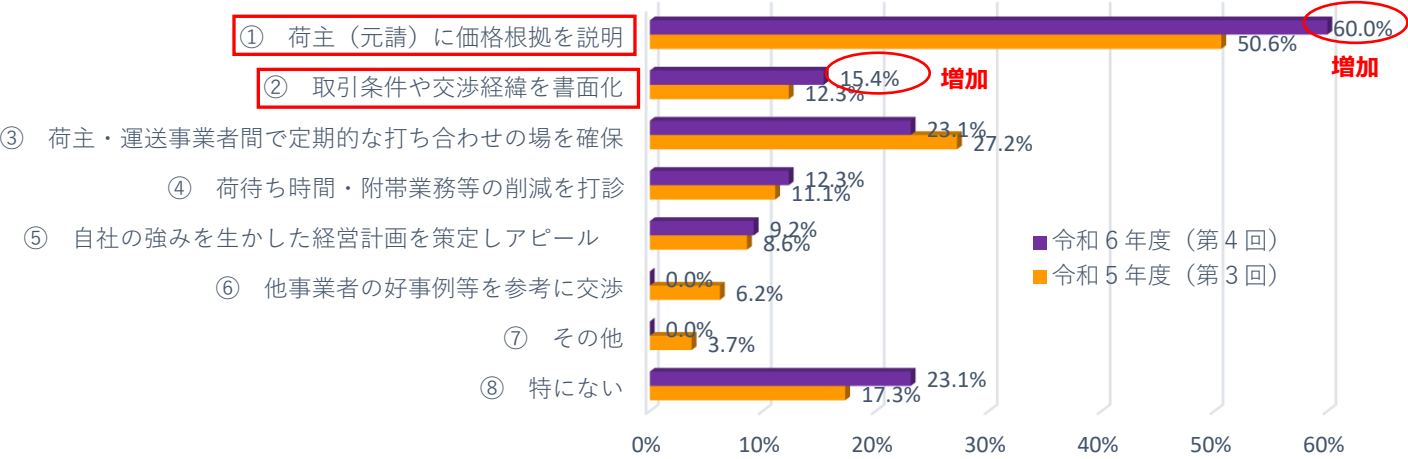


### 3 適正運賃について

(1) 「標準的な運賃制度」の活用などにより、適正運賃（利益確保）を収受できていますか？

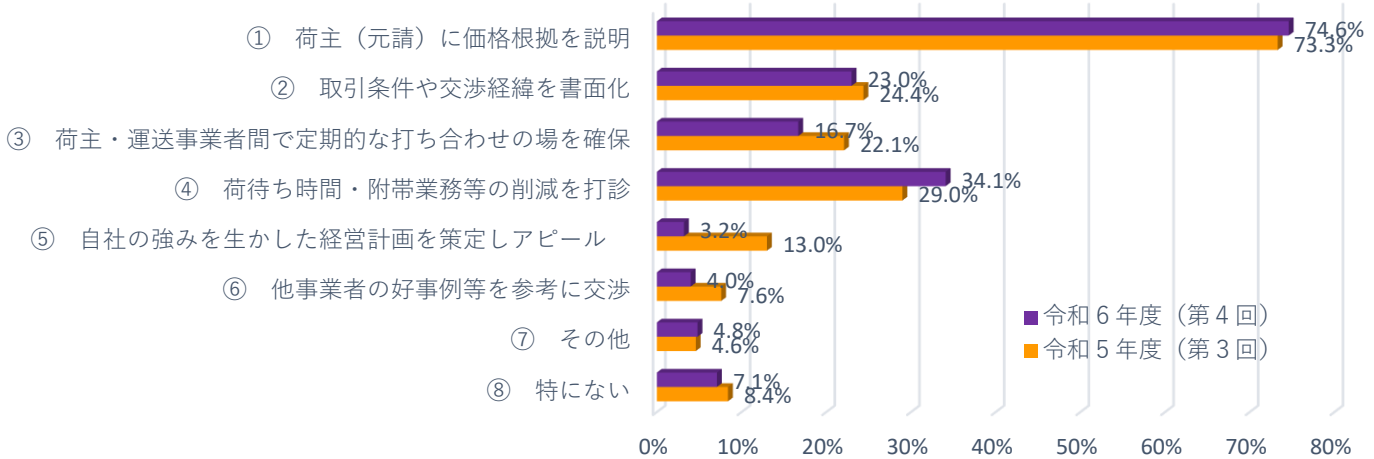


(2) (1) の設問において「①はい（適正運賃を収受出来ている）」とお答えの場合【I】適正運賃を収受するための取組や工夫した点は何ですか？（複数回答可）

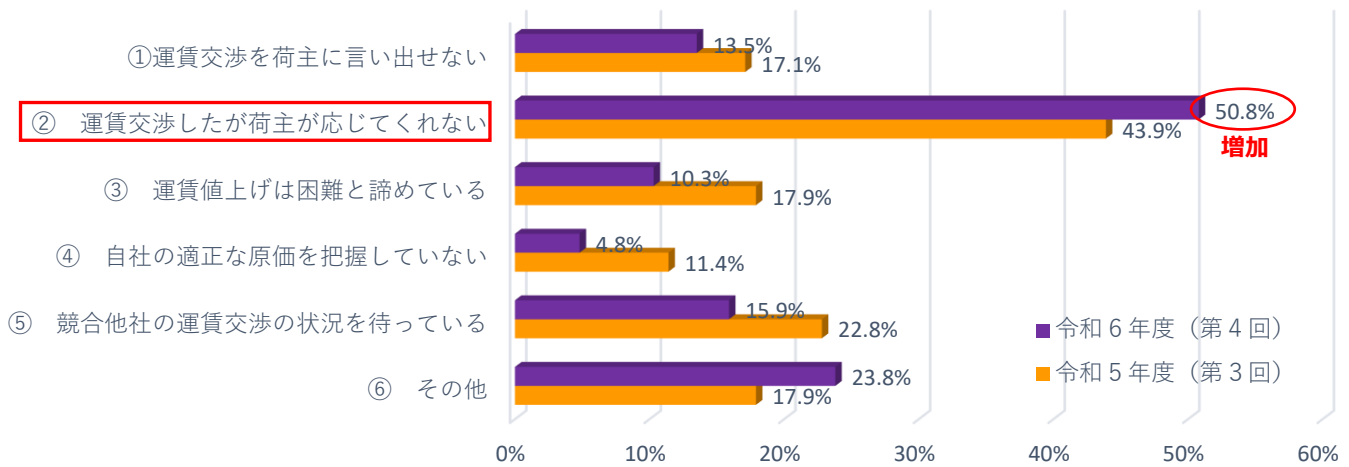


✓ ①、②など、荷主等に対して具体的な条件等を示して取り組んでいる割合が前回調査から増加。前回調査から1年が経過し、価格交渉に取り組んだ会社が一定程度存在することが推察される。

(3) (1) の設問において「③（適正運賃の収受は）相手による」とお答えの場合【II】適正運賃を収受するための取組や工夫した点は何ですか？（複数回答可）

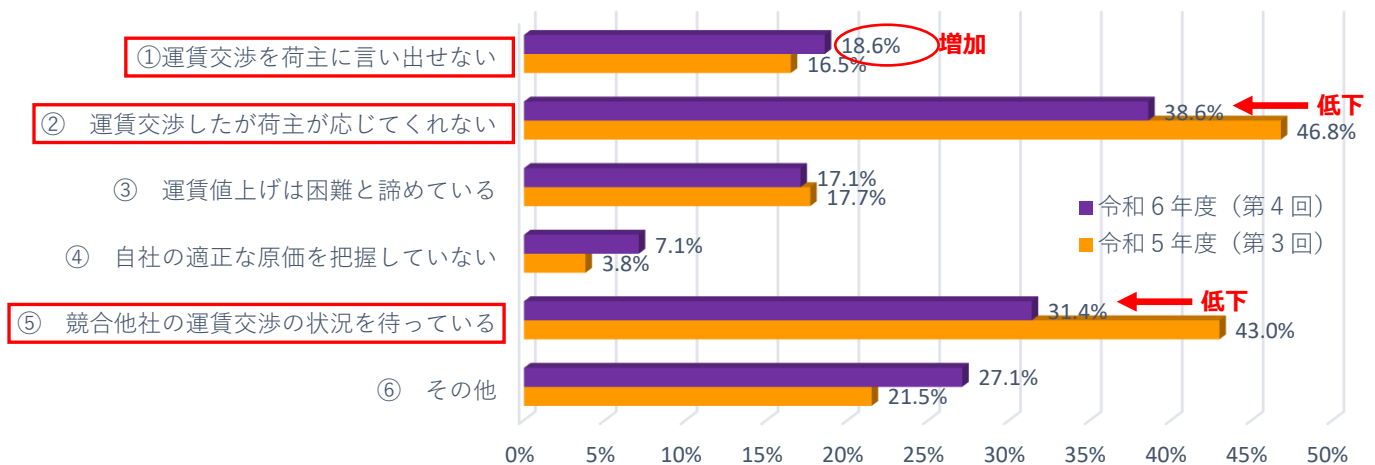


(4) (1) の設問において「③(適正運賃の收受は)相手による」とお答えの場合、  
【Ⅲ】適正運賃を收受できていない理由は何ですか？(複数選択可)



✓ 荷主の相手方によっては「②運賃交渉したが荷主が応じてくれない」の割合が前回調査から増加。前回調査から1年が経過し、価格交渉に取り組んだ会社が一定程度存在することが推察される。

(5) (1) の設問において「②いいえ(適正運賃を收受できていない)」とお答えの場合、  
【Ⅳ】適正運賃を收受できていない理由は何ですか？(複数選択可)

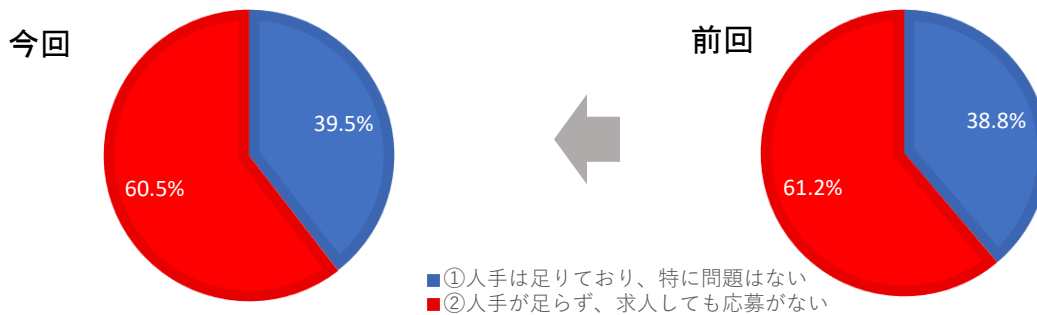


✓ 「①運賃交渉を荷主に言い出せない」が前回調査から増加し、「③運賃値上げは困難と諦めている」も前回とほぼ同様。前回調査から1年が経過したが、未だに価格交渉を行っていない会社も一定程度存在する。

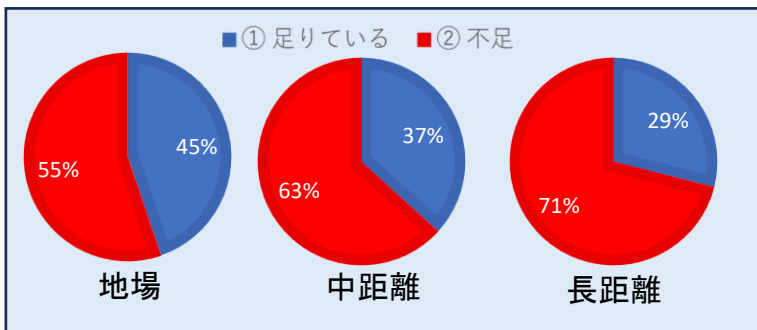
✓ 「②荷主が応じてくれない」「⑤競合他社の運賃交渉を待っている」の割合は前回調査から低下。価格交渉は行ったが、適正運賃收受までには至っていないことが推察される。

#### 4 ドライバー不足について

(1) ドライバー不足に対する現況はどうですか？



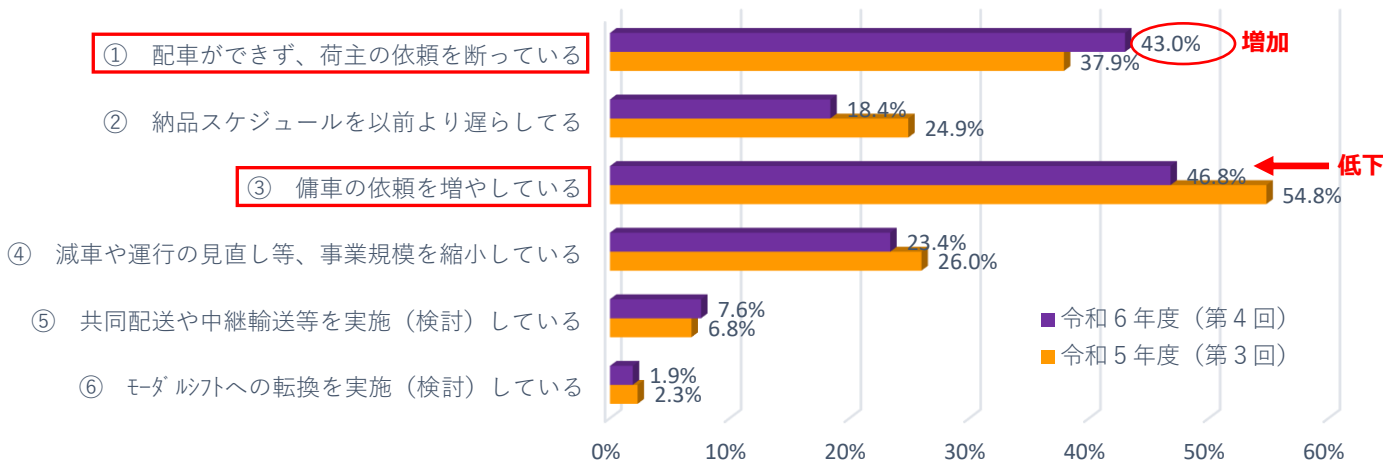
#### 輸送形態別



✓ ドライバー不足の状況は解消されていない。

✓ 輸送形態別に分析すると、中距離、長距離と輸送形態が長くなるにつれてドライバー不足の割合が高い。

(2) (1) の設問において「②人手が不足、求人しても募集が無い」を選択された方は、どのような対応を取られていますか？（複数選択可）



✓ 「①配車ができず、荷主の依頼を断っている」の割合が前回調査から増加。また、「③備車の依頼を増やしている」の割合が前回調査から低下していることから、ドライバー不足を理由としてトラック需給がより引き締まっているものと考えられる。

# 「2024年問題」解消や制度周知に向けた活動等

- いわゆる「2024年問題」の解消に向け、福井県トラック協会が中心となり、マスコミ等を通じた周知活動、荷主等に向けた要請活動を行った

## テレビ・ラジオ・ネット広告を通じた「2024年問題」対策周知活動

- ・ ニュース、情報番組のパブリシティを活用した周知活動に、福井県トラック協会副会長が出演（FBC福井放送 9.26/10.19/11.16 計3回）
- ・ 荷主・元請事業者向けメッセージとして、福井県との連名によるCMを複数回放送（FBC福井放送、福井テレビ R5.12～R6.2 TVCM 201本）
- ・ 荷待ち・荷役時間の削減、適正な運賃料金の収受に関するCMを複数回放送（FBC福井放送 R5.9～R6.1 TVCM 63本、YouTube広告 約7.5万回）
- ・ 一般消費者等に対し、労働時間制限と人手不足等について、バーチャルユーザー（VTuber）を活用したCMを放送中（FBC福井放送、FBCラジオ、TVer広告 R6.11～R7.1 TVCM80本、ラジオCM20本、TVer広告約25万回）



福井県ご当地VTuberを  
活用したTVCM

## 新聞広告を通じた「2024年問題」対策周知活動

- ・ 商慣習の見直しに向け、着荷主を含む荷主や一般消費者等への理解促進を図るため、新聞広告を計5回掲載（福井新聞 R5.9～R6.1 毎月1回）
- ・ トラックドライバーの新しい労働時間規制と労働基準監督署や国交省（トラックGメン）の情報提供窓口を掲載（福井新聞 R6.3.3掲載）

## 荷主団体・企業向け要請文書の発出

- ・ 福井労働局、福井運輸支局、福井県、福井県トラック協会の4者連名により福井県内の荷主団体・企業1296社に「トラック運送事業の安定した輸送力確保に向けた取組のお願い」の要請文等を出発（R6.2）

# 福井県内における「トラック・物流Gメン」の活動

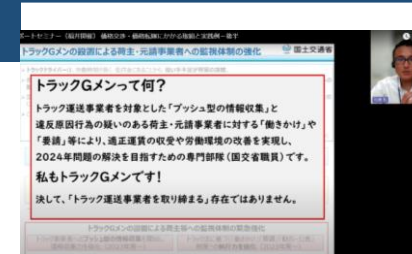
- 関係省庁・団体と連携したセミナー・イベントで、「トラック・物流Gメン」や取引環境・労働時間改善に向けた取組を紹介
- 11月20日には、県内初の取組として「GメンとGメン調査員が連携した街頭調査」を実施

## 9/18（水）価格転嫁サポートセミナーにてトラックGメン等の取組を紹介

主催：近畿経済産業局

会場：福井市地域交流プラザ 研修室603 参加者数：会場 7名、WEB 59名

- 近畿経済産業局主催セミナーに福井運輸支局が講師参加し、トラック業界の価格転嫁の取組の一環として、トラックGメンや標準的運賃の制度を紹介



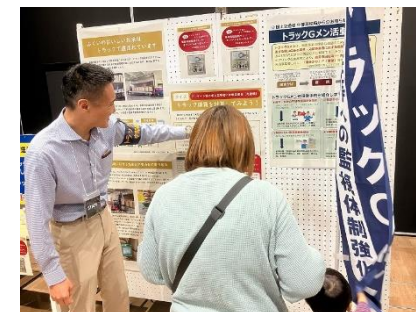
## 10/5（土）トラックフェスタ2024にてトラックGメン等の取組を紹介

主催：福井県トラック協会

会場：JA福井県経済連 TRETAS、FBC福井放送駐車場

主催者発表のべ来場数：約4,000名 運輸支局ブース来場者数：約60名

- イベントブースに福井運輸支局が出展し、トラックGメンや県内米穀輸送の労働環境改善や効率化に関するパネル展示と、標準的運賃制度に関するクイズを実施



## 11/20（水）GメンとGメン調査員が連携した街頭調査（運転手ヒアリング）

主催：福井運輸支局、福井県貨物自動車運送適正化事業実施機関

会場：北陸自動車道南条SA上り線

- 11月・12月の「トラック・物流Gメン集中監視月間」に合わせ、福井県内高速道路SAにおいて、トラック運転者に対し、荷主による違反原因行為に関する聴き取り調査を実施
- 中部運輸局・福井運輸支局の「トラック・物流Gメン」と、福井県貨物自動車運送適正化実施機関（福井県トラック協会）に新たに配置された「Gメン調査員」が連携した活動として県内初の取組



# 「2024年問題」の解消に取り組む企業の現地視察

- 福井労働局長と福井運輸支局長が、2024年問題への対応に関するベストプラクティスの横展開に向け、トラック運転手の業務改善や物流効率化に取り組む運送事業者や荷主を現地訪問

## 令和5年11月9日 運送&倉庫事業者：山本運輸（株） 荷主：ギャレックス（株）

- 【改善前】1本15kgの反物（繊維素材）を社員が1本ずつ手で荷台に載せるため非効率（夏冬は疲労も甚大）
- 【改善後】発・着荷主の了解の元、専用パレットを使用してフォークリフトで積み込み

### 改善ポイント

- ・ 運送事業者・発荷主・着荷主のコミュニケーションによる「三方よし」の解決策
- ・ 荷積み時間短縮による長時間勤務の縮減、ドライバーの疲労軽減の効果に加え、フォークリフトはより高く積めるため、積載効率も改善（260→300本）。空きスペースで他荷主の貨物も積めるため、収益が改善
- ・ パレット積みにより、着荷主での荷下し時間&待機時間も大幅短縮



## 令和6年11月8日 運送事業者：（株）ミツノリ 荷主：サカイオーベックス（株）

- 【改善前】狭隘なスペースで梱包や集荷作業を行うため、積載に2～4時間、最大9時間かかる場合があった
- 【改善後】荷主拠点に荷捌き場を新設し、作業場所を確保。荷主側で、事前に荷を行先別に仕分けておく

### 改善ポイント

- ・ 荷捌き場（倉庫）を新設し、運転手がパレット積替え等の作業がしやすいスペースを確保することで混雑を緩和。運転手の疲労も軽減
- ・ 行先別の仕分け作業と荷捌き場への運搬作業をあらかじめ荷主側（グループ会社）で実施  
これにより、運転手による荷のピッキング作業や、運送会社側パレットへの移し換え作業が大幅に軽減
- ・ 17時までに集荷が終わるよう、荷主側が取引先と調整し、翌日発送から翌々日発送に変更  
集荷待ちを発生させないようにした



- 福井県産米のトラック輸送において、米穀出荷施設の改修とともに、労働環境改善や物流効率改善に向けた取組を実施
- 従前はトラックドライバーによる米袋の手積み作業が主流であったが、近年は共通パレットやフレキシブルコンテナ（フレコン）が使われ、フレコン1つで約900kg（紙袋30袋分）の輸送が実現
- 倉庫を管理するJA側がフォークリフトを使って積載するため、積載時間短縮化やトラックドライバーの負担軽減が図られている
- 倉庫は屋根付きで一方通行となっているため、県産米の品質管理やトラックドライバーの安全性も確保されている



米穀定温集出荷施設



共通パレットに積まれた紙袋



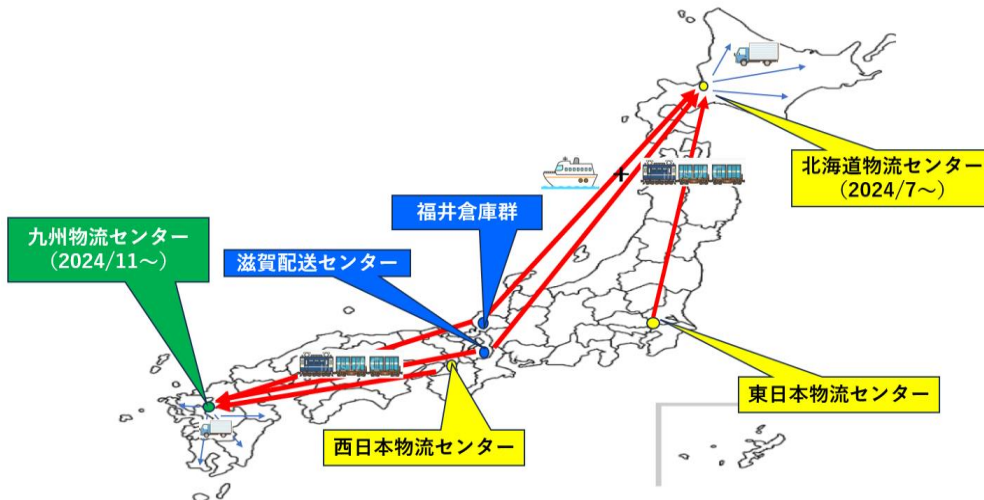
トラックに積載されたフレコン



フォークリフトによる積載作業

## 荷主企業等の取組②【フクビ化学工業（株）】

- 受注出荷体制を当日出荷から翌日出荷に変更。誤出荷発生件数や変更・キャンセル件数の減少など、荷主側のメリットとともに、荷待ち時間減少、車両手配作業効率化など、運送会社側の課題も改善
- 物流拠点の再編とともに、トラックによる長距離輸送を鉄道コンテナ、長距離フェリーやRORO船に転換するモーダルシフトを実施
- 梱包材や1個口の梱包重量を見直すとともに、パレットによる輸送を推進。高齢・女性ドライバーにも取り扱いやすい荷物となるよう配慮



### ● バスパネル準不燃300

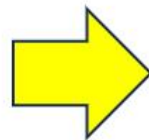
4m品 (従来) 12枚入 **28kg/箱** → (変更) 8枚入 **19kg/箱**



2023年10月  
切替完了



ダンボール梱包から  
パレットへの裸梱包へ



ダンボールレスで積載効率**1.8倍**





# 本協議会における今後の取組について（案）

- 本協議会では、トラック運送業における時間外労働の上限規制の適用のタイミング(本年4月)を1つの節目として取組を実施し、多様な関係者の共働により、一定の改善が見られたところ。
- 他方、今回のアンケート結果のほか、トラック業界の価格転嫁が道半ばであること※<sup>1</sup>や、本県の労働需給の逼迫状況が全国トップクラスであること※<sup>2</sup>を踏まえると、一層の取引環境・労働時間の改善を要する状況であることから、引き続き以下事項に重点的に取り組むこととしてはどうか。

※<sup>1</sup> トラック運送業は価格交渉及び価格転嫁の実施状況（発注企業の業種毎に集計）が30業種中いずれも最下位（中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査結果」令和6年11月29日）

※<sup>2</sup> 福井県はの有効求人倍率は1.94倍で3ヶ月連続で上昇し、79ヶ月連続全国トップ（福井労働局「県内の雇用失業情勢」等 令和6年11月29日）

## 今後の取組案

### ① 物流関係事業者・荷主等に対する活動

- 特に、改正物流2法の施行により規制的措置への対応が必要となる「荷主・物流事業者」を念頭に置きつつ、関係法令、各種ガイドライン等の周知・浸透を図る
- トラック・物流Gメンの活動を通じて、「プッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者本社への「働きかけ」や「要請」等を実施する

### ② 荷主・運送事業者間の好事例の横展開

- 荷主と運送事業者の共働による運送の効率化などの取組事例の深掘りを行うとともに、事例共有では、より多くの関係者の目に触れる仕組みを検討する（例：関係事業者協会専門部会等における会員間の事例共有など）

### ③ 運送事業者の改善状況の継続的な把握

- 運送事業者側の取引環境等の改善状況を継続的に把握するとともに、次回アンケートでは、改善事例の深掘りや改善希望者への個別フォローが可能な仕組みとなるよう検討する

# 経済産業省・中小企業庁の価格転嫁対策と 価格交渉促進月間（2024年9月） のフォローアップ調査結果等について

令和6年12月13日  
近畿経済産業局 産業部  
取引適正化推進室

# 経済産業省・中小企業庁の価格転嫁対策

- 原材料価格、エネルギー価格、労務費の高騰が続く中、地域経済を担う中小企業が付加価値を高めるためには、コスト上昇分の適切な価格転嫁が必要不可欠。
- このような状況を踏まえ、発注側である親事業者と受注側である下請事業者の双方にアプローチすることで、取引の適正化、適切な価格転嫁を促していく。
- 適切な価格転嫁が実現することで、成長の果実を企業が従業員にしっかりと分配して、未来への投資である賃上げを原動力に、更なる成長に繋げ、成長と分配の好循環を実現する。

## 親企業（発注者側企業）への働きかけ

### ■ 法律の厳正な執行

- ① **下請代金法**  
規制法。買いたたき等を禁止。立入検査、改善指導、公取への措置請求等を実施。
- ② **下請振興法**  
望ましい取引のあり方（振興基準）を策定・公表し、親事業者等に指導・助言を実施。
- ③ **フリーランス法**  
フリーランスの取引環境、就業環境の整備。 2024年11月施行。

### ■ 業界への働きかけ

- ④ **価格交渉促進月間**  
毎年9月と3月が促進月間、発注側企業と受注側企業の価格交渉・価格転嫁を促進。2021年9月開始、今年9月で7回目
- ⑤ **パートナーシップ構築宣言の普及**  
サプライチェーン全体での付加価値向上や取引関係の適正化に向けて、自治体、商工団体と連携し宣言の普及拡大を推進。

## 受注側企業への支援

### ■ 受注側企業の実態把握

- ① **下請Gメンによるヒアリング**  
現在330名体制、全国各地の下請等中小企業を訪問し親事業者等との取引実態についてヒアリングを実施。  
目標件数：約1万件／年
- ② **下請Gメンによるフォローアップ調査**  
「価格交渉促進月間」における取組の一環としてフォローアップ調査の電話等のヒアリング調査を下請けGメンが実施。

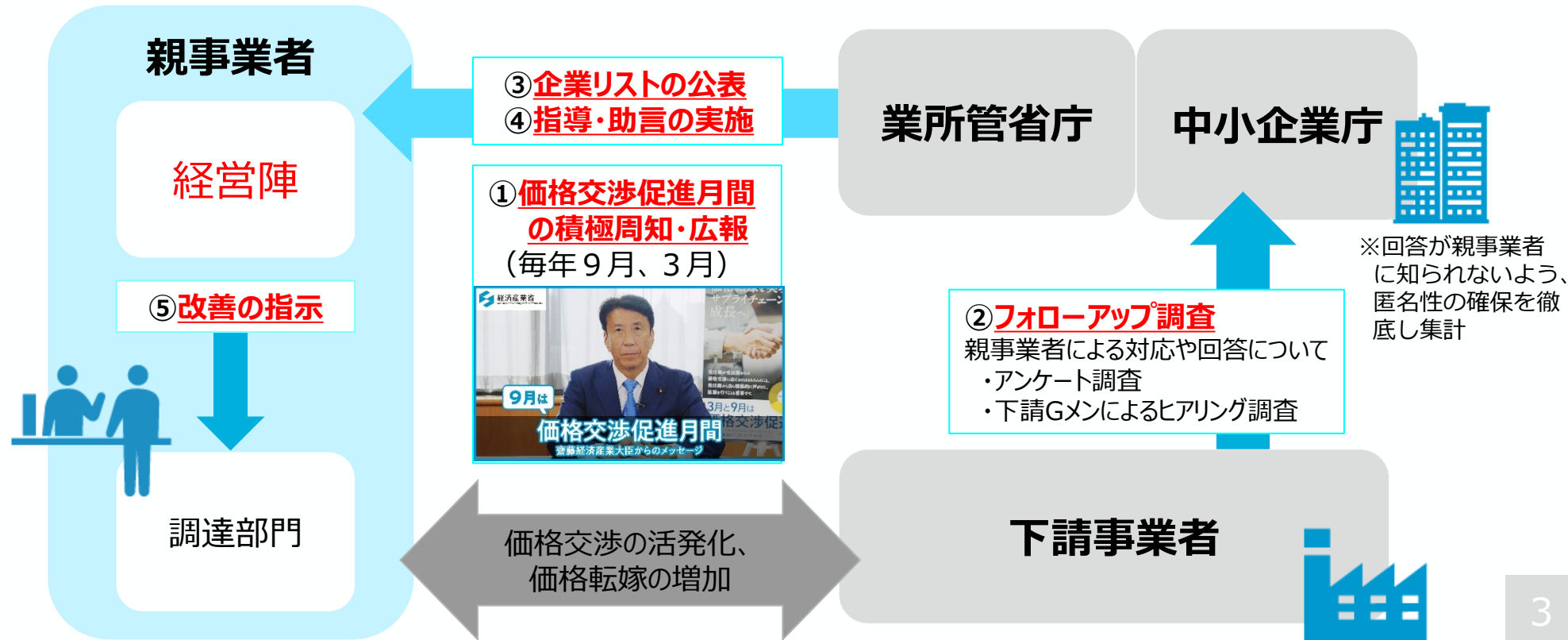
### ■ 相談窓口・価格転嫁サポート体制の強化

- ③ **下請かけこみ寺による相談対応**
- ④ **価格転嫁サポート窓口の活用**  
令和5年7月より、全国のよろず支援拠点に「価格転嫁サポート窓口」を設置

価格転嫁への機運醸成 から 賃上げ環境の整備  
成長と分配の好循環の実現

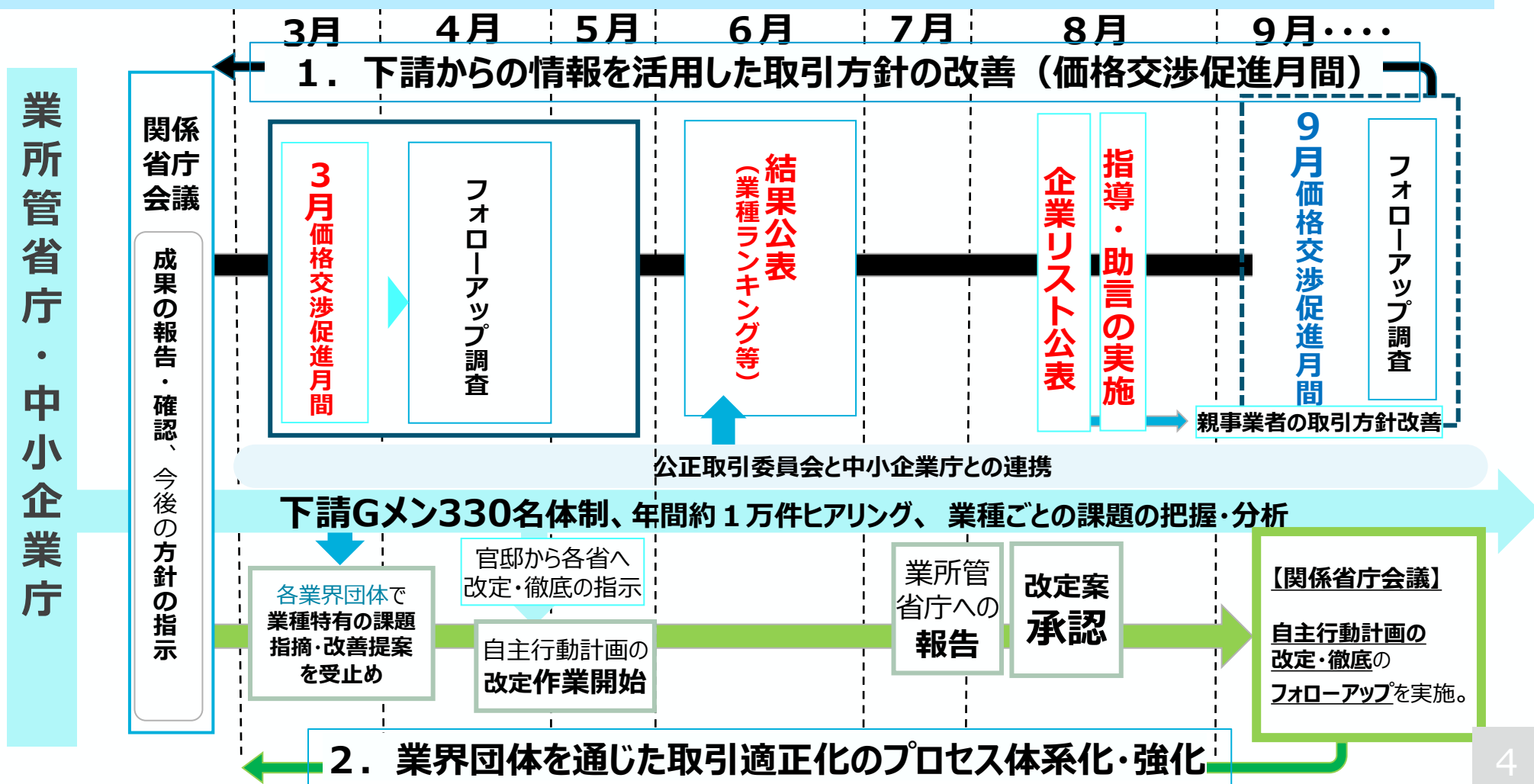
# 「価格交渉促進月間」における取組

- 中小企業の賃上げ実現の鍵となる価格交渉、価格転嫁を経済界全体で促すため、毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」と設定し、経済界に周知・依頼（①）。
- ⇒ 成果を確認するため、各「月間」の終了後、**価格交渉、価格転嫁**それぞれの実施状況について、中小企業に対して「**①アンケート調査（30万社）**、**②下請Gメンによるヒアリング**」を実施し、結果を取りまとめ。
- ⇒ 業界ごとの取組状況や、社名公表等により経営陣にも関与させ、取引方針の改善に繋げて来た。
- 2021年9月に開始。 **今年9月は、7回目の「価格交渉促進月間」。**



# 取引方針の改善サイクル（個別企業および各業界全体）

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が高騰する中、コスト上昇分をサプライチェーン全体で適切に分担し、中小企業の賃上げ原資を確保するためにも、以下の2つの適正化プロセスを確立し、価格転嫁はじめ取引適正化を継続的に推進。
1. 価格交渉促進月間の推進により、個別企業の取引方針の改善
  2. 業界団体を通じ、業界全体での取引適正化



# 今後の価格転嫁・取引適正化対策

- 価格交渉ができる雰囲気は醸成されつつあるが、価格転嫁率のさらなる向上が必要。
- 中小・小規模事業者の賃上げ原資確保のためにも、粘り強く、以下の価格転嫁対策を継続する。

① 2025年2月上旬（目途）：発注企業の**社名リストの公表**

② 社名リスト公表後：評価が芳しくない発注企業の経営者トップへの  
**事業所管大臣名での指導・助言**

③ 3月：**3月の価格交渉促進月間**において、価格交渉・価格転嫁を呼びかけ

④ 「**労務費指針**」の周知・徹底

⑤ **パートナーシップ構築宣言**の更なる拡大・実効性の向上

# 2024年9月 価格交渉促進月間フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、多くの中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備のため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。2024年9月で7回目。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉、価格転嫁の実施状況について、中小企業に対して「① アンケート調査、② 下請Gメンによるヒアリング」を実施。必要に応じて大臣名での指導・助言等に繋げていく。

## ① アンケート調査

### ○ 調査の内容

中小企業等に、2024年4月～2024年9月末までの期間における、発注企業（最大3社分）との間の価格交渉・転嫁の状況を問うアンケート票を送付。調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○ 配布先の企業数 30万社

○ 調査期間 **2024年9月25日～11月11日**

○ 回答企業数 **51,282社**（回答から抽出される**発注企業数**は延べ54,430社）

※回答企業のうち、取引先がグループ企業のみなどの理由により、回答対象外の企業は14,166社

※参考：**2024年3月調査：46,461社**（延べ67,390社）

**2023年9月調査：36,102社**（延べ44,059社）

○ 回収率 **17.1%**（※回答企業数／配布先の企業数）

※参考：2024年3月調査：**15.5%**、2023年9月調査：**12.0%**

## ② 下請Gメンによるヒアリング調査

### ○ 調査の内容

発注企業との間における価格交渉の内容や転嫁状況等について、全国の中小企業から広くヒアリングを実施。

○ 調査期間 **2024年10月21日～12月中旬**（予定）

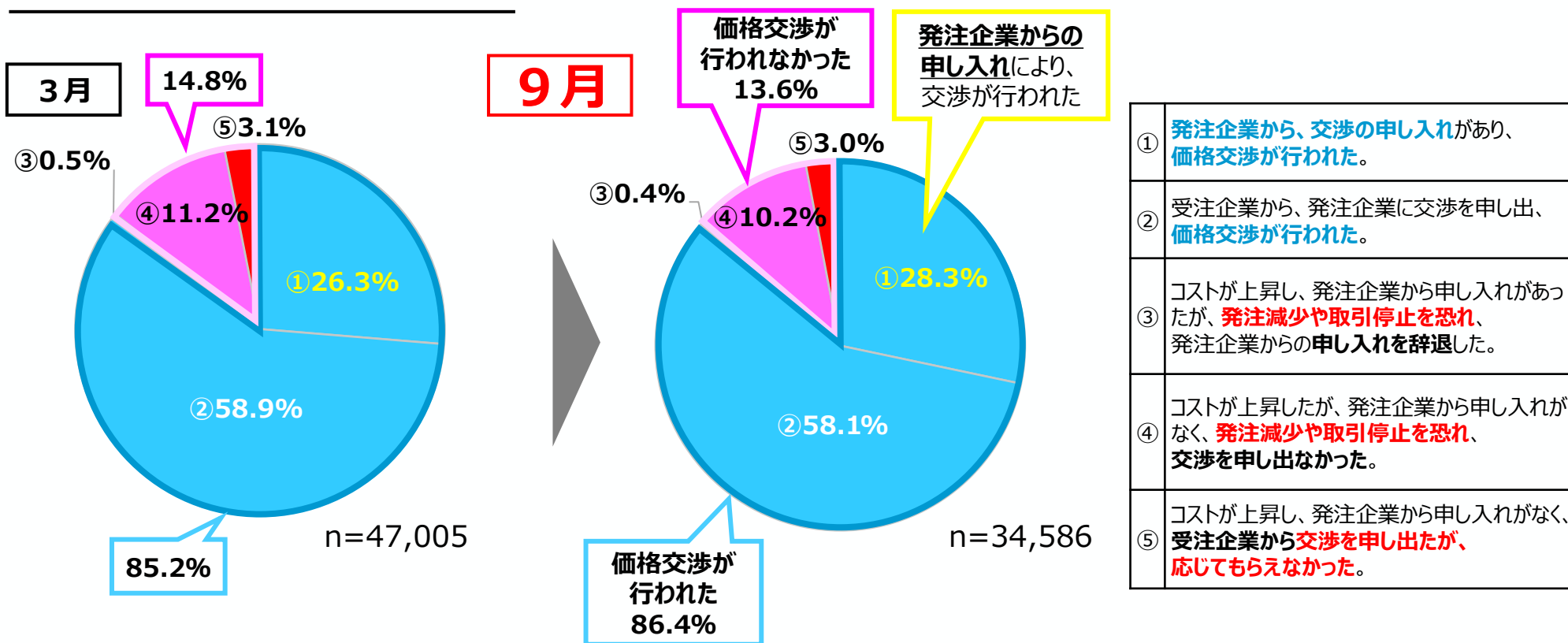
○ ヒアリング件数 約2,000社（予定）

# 価格交渉の状況

※ 「価格交渉は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 「**発注側企業から申し入れがあり、価格交渉が行われた**」割合（①）は、前回から約**2ポイント増の28.3%**。
  - 「**価格交渉が行われた**」割合（①②）も前回から約**1ポイント増の86.4%**。
  - 「**価格交渉が行われなかった**」割合（③④⑤）は**減少**（前回14.8%→13.6%）。
- **発注企業からの申し入れは浸透しつつあるものの、引き続き、受注企業の意に反して交渉が行われなかった者が約1.5割。**引き続き、労務費指針の徹底等による価格交渉・転嫁への**機運醸成が重要**。

## 直近6か月間における価格交渉の状況



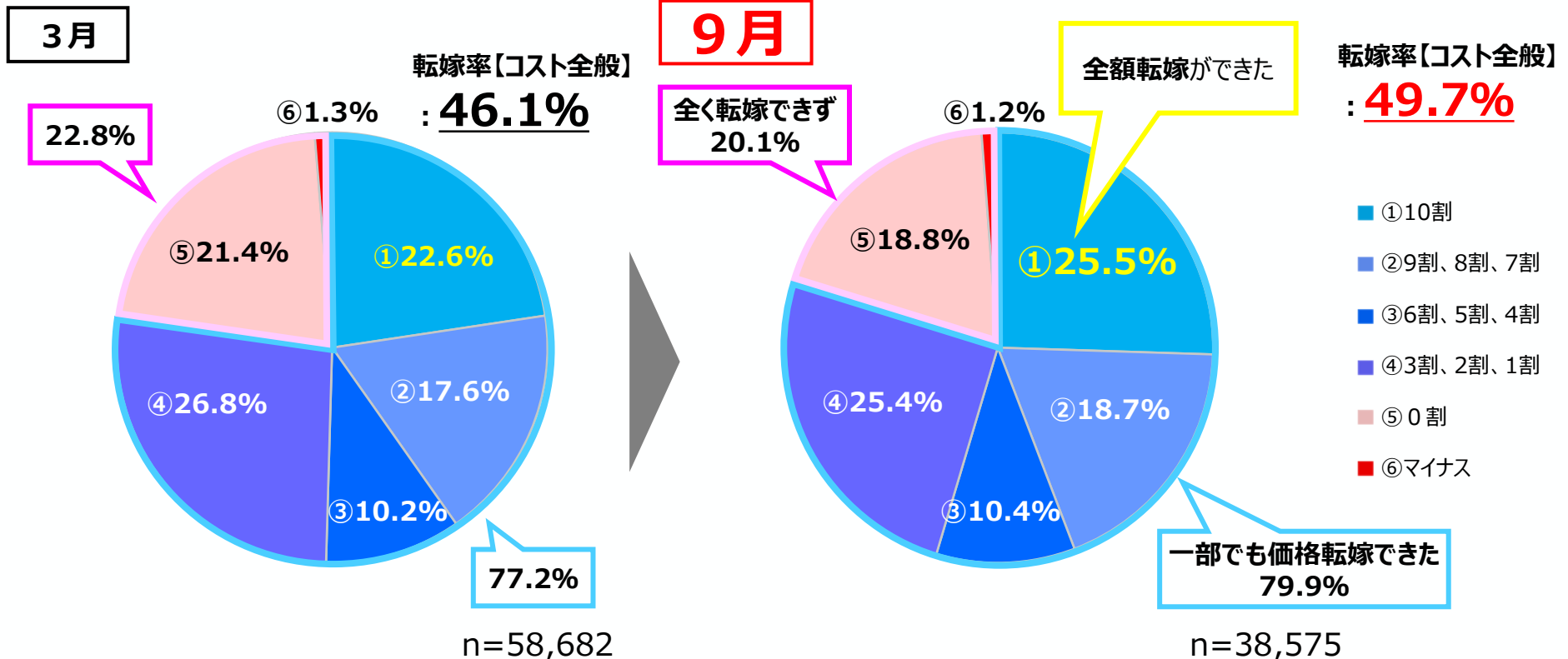


# 価格転嫁の状況①【コスト全般】

※「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- コスト全体の価格転嫁率は49.7%、今年3月より約3ポイント増加（前回46.1%→49.7%）。
- 「全額転嫁できた」割合（①）は、前回から約3ポイント増の25.5%。
- 「一部でも転嫁できた」割合（①②③④）も前回から約3ポイント増の79.9%。
- 「転嫁できなかった」「マイナスとなった」割合（⑤⑥）は減少（22.8%→20.1%）。
  - 価格転嫁の状況は改善してはいるが、転嫁できない企業との二極化がみられ、転嫁対策の徹底が重要。

## 直近6か月間における価格転嫁の状況

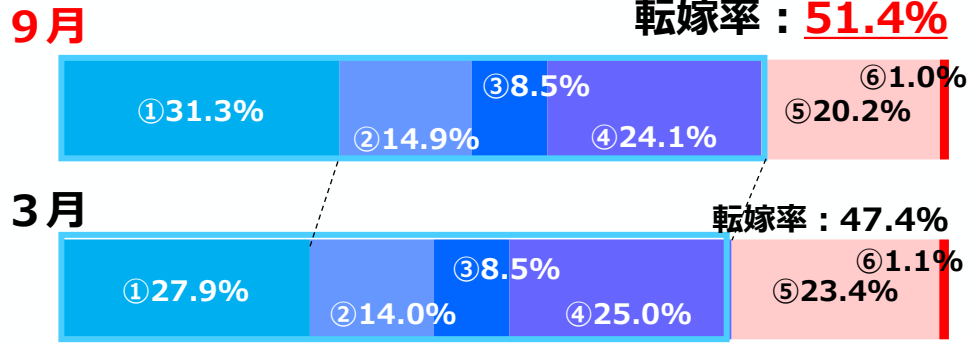


# 価格転嫁の状況②【コスト要素別】

※ 「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 労務費、エネルギー費の転嫁率は、原材料費と比較して約7ポイント低い水準**（前回と同じ）。いずれも**前回（今年3月）より4～5%ポイント上昇**。
  - 労務費指針や、エネルギー費の全額転嫁を目指す旨の振興基準等の影響が、徐々に浸透しつつある。**

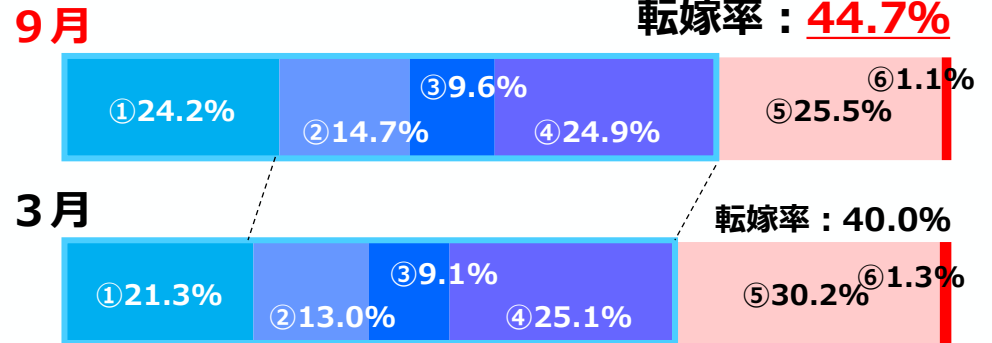
## 原材料費



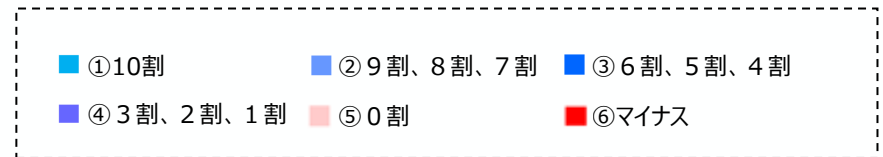
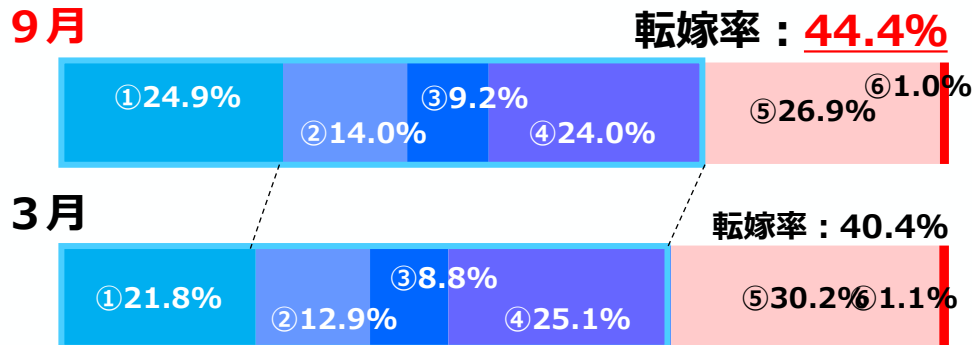
一部でも  
価格転嫁できた

全く転嫁できず  
or 減額

## 労務費



## エネルギー費



# 価格交渉の実施状況の業種別ランキング **【発注企業の業種毎に集計】**

※ 価格交渉の実施状況に係る回答を点数化し、発注企業の業種毎に平均点を集計。

- **価格交渉に応じられていない業種**は、交渉の結果である**価格転嫁率においても、比較的低い順位にある。**

順位	業種	前回	今回平均点
－	全体	6.54	<b>6.75</b>
1位	造船↑	6.46	<b>7.51</b>
2位	広告↑	6.70	<b>7.50</b>
3位	化学↓	7.54	<b>7.41</b>
4位	金融・保険↑	5.21	<b>7.30</b>
5位	電気・ガス・熱供給・水道↓	7.18	<b>7.22</b>
6位	卸売↑	6.89	<b>7.17</b>
7位	建設↑	6.61	<b>7.15</b>
8位	製薬↓	7.38	<b>7.13</b>
9位	情報サービス・ソフトウェア→	6.88	<b>6.94</b>
10位	繊維↓	6.94	<b>6.89</b>
11位	運輸・郵便（トラック運送除く）	6.64	<b>6.75</b>
12位	廃棄物処理↓	7.01	<b>6.74</b>
13位	食品製造↓	6.63	<b>6.72</b>
14位	鉱業・採石・砂利採取↓	7.39	<b>6.70</b>
14位	紙・紙加工↑	6.42	<b>6.70</b>
16位	建材・住宅設備↑	6.10	<b>6.68</b>
17位	機械製造→	6.44	<b>6.67</b>
18位	電機・情報通信機器↓	6.51	<b>6.63</b>
19位	自動車・自動車部品↑	6.33	<b>6.60</b>
20位	不動産・物品賃貸↑	6.15	<b>6.56</b>
21位	飲食サービス↓	6.98	<b>6.45</b>
22位	農業・林業	6.26	<b>6.41</b>
23位	小売↓	6.70	<b>6.38</b>
24位	金属↓	6.12	<b>6.27</b>
25位	通信↓	6.15	<b>6.20</b>
26位	生活関連サービス	6.07	<b>6.07</b>
27位	印刷↓	6.54	<b>5.90</b>
28位	石油製品・石炭製品製造↓	5.23	<b>5.77</b>
29位	放送コンテンツ↓	6.38	<b>5.32</b>
30位	トラック運送↓	5.62	<b>5.28</b>
－	その他	－	－

※ 今回調査より、回答項目を一部変更し、業種を一部追加。

※ 表中、↑↓→は前回調査と比較した結果（順位）の上がり下がりを示す。

※ 価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。

（例）家電メーカー（発注者）が、トラック運送業者（受注者）に運送委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。

質問① 交渉有無	質問② 交渉申し入れ 有無	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れが あった	－	10点
	申し入れが なかった	－	8点
行われ なかった	申し入れが あった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		支払代金が市場価格に連動するため、交渉は不要と判断し、辞退したため	対象外
		入札方式により価格を決定しているため、交渉は不要と判断し、辞退したため	対象外
		コストが上昇したが、 <b>発注量減少や取引停止を恐れ</b> 、辞退したため	5点
	申し入れが なかった	コストが上昇せず、 <b>交渉は不要と判断</b> し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、 <b>交渉は不要と判断</b> し、交渉を申し出なかったため	対象外
		支払代金が市場価格に連動するため、交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		入札方式により価格を決定しているため、 <b>交渉は不要と判断</b> し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、 <b>発注量減少や取引停止を恐れ</b> 、交渉を申し出なかったため	－5点
		コストが上昇し、 <b>交渉を申し出たが、応じてもらえなかった</b> ため	－10点

# 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング 【発注企業の業種毎に集計】

- 製造業系が上位にあり、トラック運送、放送コンテンツ等が厳しい等の全体的な傾向は従前通りだが、**トラック運送は約1ポイント、放送コンテンツは約6ポイント上昇。**

2024年9月		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			原材料費	エネルギー費	労務費
①全体		↑ 49.7% (46.1%)	↑ 51.4% (47.4%)	↑ 44.4% (40.4%)	↑ 44.7% (40.0%)
②業種別	1位 化学	↑ 61.9% (61.0%)	↑ 65.0% (63.2%)	↑ 57.9% (54.1%)	↑ 54.6% (51.1%)
	2位 飲食サービス	↑↑ 59.0% (51.5%)	↑↑ 61.2% (53.0%)	↑↑↑ 49.0% (38.3%)	↑↑↑ 49.4% (37.8%)
	3位 造船	↑↑ 57.0% (49.1%)	↑↑ 62.1% (53.8%)	↑↑↑ 56.5% (45.2%)	↑↑↑ 53.2% (42.5%)
	4位 食品製造	↑↑ 55.3% (50.0%)	↑↑ 58.3% (51.6%)	↑ 47.6% (42.7%)	↑↑ 47.2% (41.2%)
	5位 電機・情報通信機器	↑ 54.8% (51.2%)	↑ 58.9% (55.9%)	↑↑ 49.6% (43.8%)	↑↑ 48.7% (42.9%)
	6位 機械製造	↑ 54.3% (51.9%)	↑ 60.7% (57.0%)	↑ 49.1% (45.3%)	↑ 47.4% (43.3%)
	7位 製薬	↑ 53.6% (53.5%)	↑ 60.4% (56.5%)	↑ 54.2% (49.7%)	↑ 46.5% (44.1%)
	8位 自動車・自動車部品	↑ 51.9% (47.1%)	↑ 59.8% (54.8%)	↑ 51.8% (47.2%)	↑↑↑ 48.9% (37.2%)
	9位 建材・住宅設備	↑↑ 51.6% (44.4%)	↑ 51.6% (47.0%)	↑↑ 44.9% (39.5%)	↑ 42.8% (39.4%)
	10位 卸売	↑ 51.2% (47.0%)	↑ 51.7% (47.5%)	↑ 43.9% (39.6%)	↑ 42.9% (38.3%)
	11位 廃棄物処理	↑↑↑ 50.7% (39.1%)	↑↑ 43.1% (35.0%)	↑↑↑ 47.0% (34.8%)	↑↑↑ 48.7% (34.6%)
	12位 建設	↑ 50.3% (46.9%)	↑ 51.6% (47.3%)	↑ 46.0% (42.0%)	↑ 47.4% (43.8%)
	12位 金属	↑ 50.3% (46.2%)	↑↑ 55.4% (49.8%)	↑ 44.5% (41.5%)	↑ 42.6% (37.9%)
	14位 紙・紙加工	↑↑ 50.2% (45.1%)	↑ 49.9% (45.9%)	↑↑ 43.0% (37.5%)	↑↑ 42.7% (37.4%)
	15位 鉱業・採石・砂利採取	↑ 49.8% (48.6%)	↓ 47.4% (47.8%)	↑ 43.6% (43.3%)	↑ 43.4% (42.0%)
	16位 繊維	↓ 49.0% (49.9%)	↓ 48.8% (51.4%)	↑ 45.3% (43.2%)	↑↑ 46.8% (41.3%)
	17位 小売	↑ 48.8% (47.1%)	↑ 49.2% (47.8%)	↑ 41.7% (40.5%)	↑ 40.5% (38.6%)
	18位 印刷	↑ 48.5% (43.5%)	↑ 49.0% (46.6%)	↑ 41.1% (37.2%)	↑↑ 40.6% (34.7%)
	19位 生活関連サービス	↑↑ 48.4% (39.6%)	↑↑ 48.2% (40.5%)	↑↑ 41.2% (31.8%)	↑↑↑ 42.7% (31.2%)
	20位 不動産・物品賃貸	↑↑ 48.1% (42.1%)	↑ 46.5% (41.8%)	↑ 41.0% (38.7%)	↑↑ 45.4% (38.9%)
	21位 電気・ガス・熱供給・水道	↓ 48.0% (48.3%)	↓ 49.0% (49.4%)	↓ 43.5% (44.9%)	↓ 43.9% (45.1%)
	22位 石油製品・石炭製品製造	↑ 47.6% (43.9%)	↑ 55.5% (51.8%)	↑ 42.9% (38.8%)	↑ 41.0% (37.4%)
	23位 情報サービス・ソフトウェア	47.1% (47.1%)	↓ 38.0% (39.7%)	↓ 34.0% (35.1%)	↑ 46.3% (46.2%)
	24位 通信	↑↑ 47.0% (40.8%)	↑↑ 44.7% (38.9%)	↑↑ 40.5% (35.0%)	↑↑ 45.7% (38.3%)
	25位 運輸・郵便（トラック運送除く）	↑↑ 45.5% (39.8%)	↑↑ 44.3% (37.2%)	↑↑ 41.6% (35.2%)	↑↑ 42.8% (35.8%)
	26位 農業・林業	↑ 41.2% (38.8%)	↑ 39.9% (39.1%)	↑ 37.3% (33.8%)	↑ 36.1% (32.2%)
	27位 金融・保険	↑↑ 40.9% (35.3%)	↑ 36.3% (34.1%)	↑ 31.7% (28.8%)	↑↑ 37.4% (32.3%)
	28位 放送コンテンツ	↑↑ 39.8% (33.7%)	↑↑ 40.4% (33.8%)	↑↑ 36.2% (27.8%)	↑↑ 36.8% (31.7%)
	29位 広告	↓↓↓ 31.4% (46.9%)	↓↓↓ 32.3% (49.1%)	↓↓↓ 26.4% (40.2%)	↓↓↓ 32.1% (42.3%)
	30位 トラック運送	↑ 29.5% (28.1%)	↑ 25.7% (24.6%)	↑ 27.2% (25.9%)	↑ 26.9% (24.0%)
-	その他	-	-	-	-

※ 3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※ ( ) 内は前回の転嫁率を示す。

# 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング 【受注企業の業種毎に集計】

- 受注者として、価格転嫁してもらえている業種（上位にある業種）は、発注者としても価格転嫁に応じている傾向。
- 製造業系が上位にあり、トラック運送、放送コンテンツ等が厳しい等の傾向は従前通りだが、**トラック運送は約2ポイント、放送コンテンツは約3ポイント上昇**

2024年9月		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率			
			原材料費	エネルギー費	労務費	
①全体		↑ 49.7% (46.1%)	↑ 51.4% (47.4%)	↑ 44.4% (40.4%)	↑ 44.7% (40.0%)	
②業種別	1位	卸売	↑ 60.3% (55.9%)	↑ 61.9% (57.3%)	↑ 51.2% (46.2%)	↑↑ 49.6% (44.3%)
	2位	製薬	↓ 58.6% (60.0%)	↑↑ 80.0% (73.8%)	↑↑ 72.9% (67.5%)	↓ ↓ ↓ 40.0% (60.0%)
	3位	機械製造	↑ 57.3% (54.2%)	↑ 62.1% (58.8%)	↑ 52.7% (48.6%)	↑ 51.8% (46.9%)
	4位	化学	↓ 55.3% (58.6%)	↓ 59.0% (62.4%)	↑ 51.7% (50.1%)	↑ 47.0% (45.2%)
	5位	飲食サービス	↑↑↑ 55.0% (25.9%)	↑↑↑ 53.6% (32.0%)	↑↑↑ 47.0% (20.2%)	↑↑↑ 49.0% (20.8%)
	6位	電機・情報通信機器	↑ 54.9% (51.0%)	↑ 58.8% (56.0%)	↑ 48.4% (44.2%)	↑↑ 48.3% (43.2%)
	7位	印刷	↑↑ 53.1% (47.4%)	↑ 54.2% (49.8%)	↑ 44.3% (40.8%)	↑↑ 44.3% (38.3%)
	8位	小売	↑ 52.6% (49.7%)	↑ 54.0% (50.8%)	↑ 44.5% (40.7%)	↑ 44.7% (39.7%)
	9位	金属	↑↑ 52.3% (46.4%)	↑↑ 59.7% (52.4%)	↑↑ 47.7% (41.6%)	↑↑ 45.1% (37.3%)
	10位	広告	↑ 50.4% (45.8%)	↑↑ 53.7% (44.1%)	↑ 44.7% (40.6%)	↑ 45.4% (43.1%)
	11位	食品製造	↑ 50.0% (49.3%)	↑ 51.4% (50.3%)	↑ 44.5% (43.1%)	↑ 43.8% (40.8%)
	12位	建設	↑ 49.8% (46.2%)	↑ 51.6% (46.7%)	↑ 46.3% (41.9%)	↑ 48.0% (43.6%)
	13位	自動車・自動車部品	↑↑ 49.7% (43.2%)	↑ 59.6% (54.8%)	↑↑ 51.7% (45.8%)	↑↑↑ 48.4% (33.1%)
	13位	繊維	↑ 49.7% (49.5%)	↓ 49.3% (50.4%)	↑ 44.9% (44.5%)	↑ 44.1% (43.0%)
	15位	造船	↑↑ 49.5% (43.7%)	↑ 53.0% (50.4%)	↑ 47.7% (45.5%)	↑↑ 46.8% (41.1%)
	16位	建材・住宅設備	↑ 48.3% (47.0%)	↑ 49.8% (47.6%)	↑ 43.8% (39.6%)	↑ 40.8% (40.1%)
	17位	情報サービス・ソフトウェア	↑ 47.8% (46.3%)	↑ 41.8% (40.7%)	↑ 37.0% (35.5%)	↑ 47.3% (45.8%)
	18位	運輸・郵便（トラック運送業除く）	↑↑ 47.7% (40.6%)	↑↑ 44.8% (35.5%)	↑↑ 44.1% (35.9%)	↑↑ 43.7% (37.1%)
	19位	石油製品・石炭製品製造	↑↑ 46.7% (40.9%)	↑ 55.6% (51.0%)	↑↑ 41.7% (35.6%)	↑↑ 39.3% (31.0%)
	20位	紙・紙加工	↓ 44.7% (47.7%)	↓ 45.8% (50.4%)	↑ 40.3% (38.2%)	↑ 38.5% (37.5%)
	21位	鉱業・採石業・砂利採取	↑ 43.1% (41.2%)	↑ 40.3% (39.0%)	↓ 36.5% (37.1%)	↑ 36.8% (32.8%)
	22位	不動産・物品賃貸	↑↑ 42.8% (36.5%)	↓ 34.3% (35.5%)	↓ 35.1% (36.4%)	↑↑ 40.1% (33.8%)
	23位	電気・ガス・熱供給・水道業	↓ 42.1% (44.7%)	↓ 43.6% (46.7%)	↓ 37.5% (41.1%)	↓ 37.2% (39.8%)
	24位	廃棄物処理	↑↑ 38.4% (32.8%)	↑↑ 36.5% (29.2%)	↑↑ 36.5% (29.2%)	↑↑ 35.4% (27.3%)
	25位	生活関連サービス	↑ 38.1% (34.8%)	↑ 34.5% (33.3%)	↓ 29.3% (29.8%)	↑ 33.7% (32.1%)
	26位	放送コンテンツ	↑ 38.0% (35.3%)	↑ 38.0% (36.6%)	↑ 34.6% (32.4%)	↑ 37.9% (35.3%)
	27位	農業・林業	↑↑ 36.5% (29.9%)	↑ 34.3% (29.9%)	↑↑ 32.7% (26.9%)	↑↑ 32.5% (24.4%)
	28位	通信	↓ 34.7% (38.5%)	↓ ↓ 30.7% (38.6%)	↓ ↓ 27.0% (36.0%)	↑ 38.0% (37.8%)
	29位	トラック運送	↑ 34.4% (32.2%)	↑ 29.6% (28.0%)	↑ 32.0% (30.1%)	↑ 31.1% (28.7%)
	30位	金融・保険	↓ ↓ ↓ 25.2% (37.1%)	↓ ↓ 21.2% (30.3%)	↓ ↓ ↓ 19.4% (32.1%)	↓ ↓ ↓ 21.0% (33.8%)
-	その他	-	-	-	-	

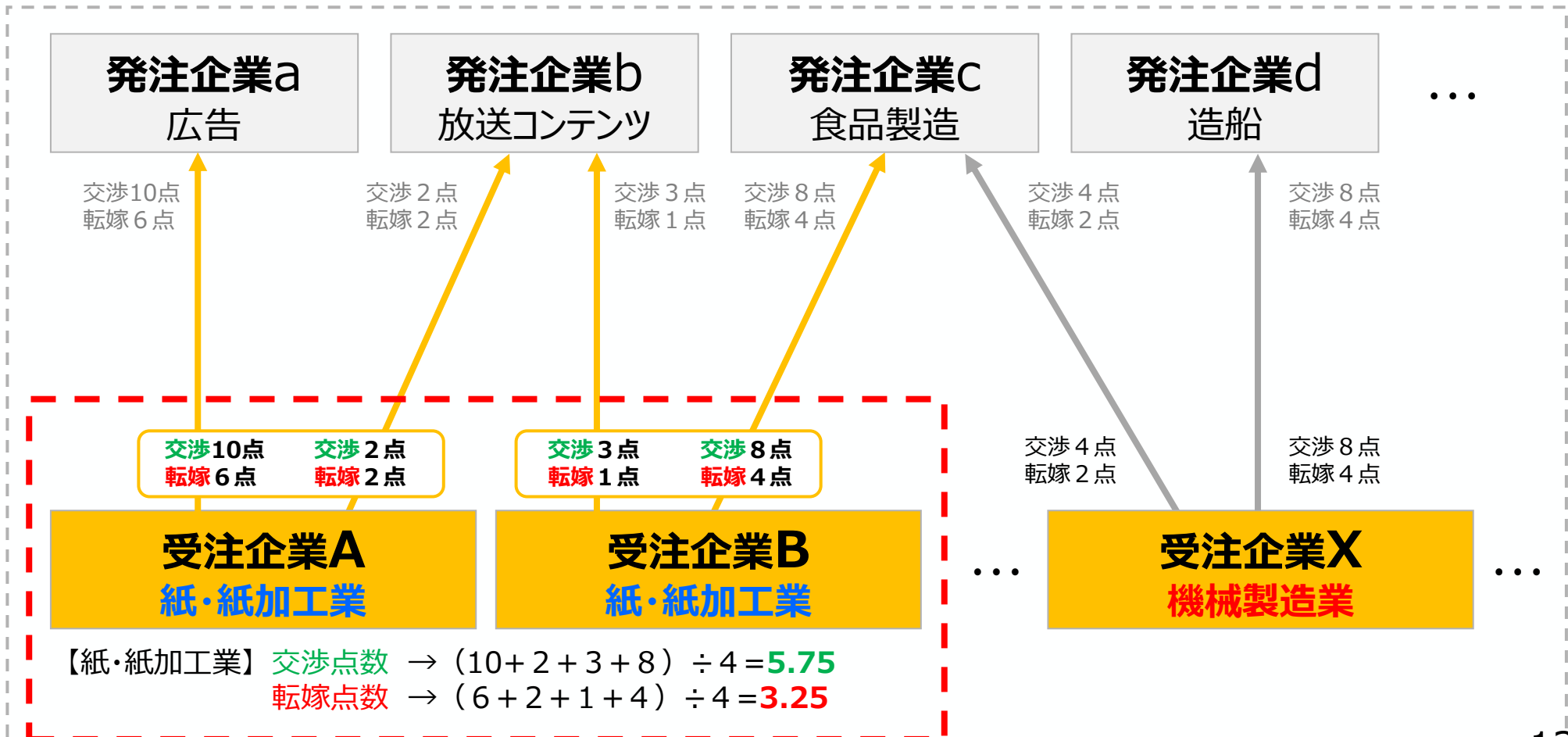
※ 3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント上昇、↑↑：5～9ポイント上昇、↑↑↑：10ポイント以上上昇

※ ( ) 内は前回の転嫁率を示す。

# (参考) 受注企業視点での価格交渉・転嫁状況の集計方法

- 本調査は、受注企業に対して調査票を送付。
- 受注企業が、発注企業に交渉・転嫁してもらえたかを確認し、そのスコアを業種ごとに集計。

<例> 紙・紙加工業に属する受注企業が、様々な業種の発注企業に対して、価格交渉・価格転嫁できたか。



# (参考) 価格交渉と価格転嫁の関係

- 「価格交渉は行われたが、全く価格転嫁ができなかった」企業の割合が高い業種は、トラック運送、広告、金融・保険など。
- ただし、こうした企業の割合は、業種全体的にみると、今年3月調査時点と比べて減少。

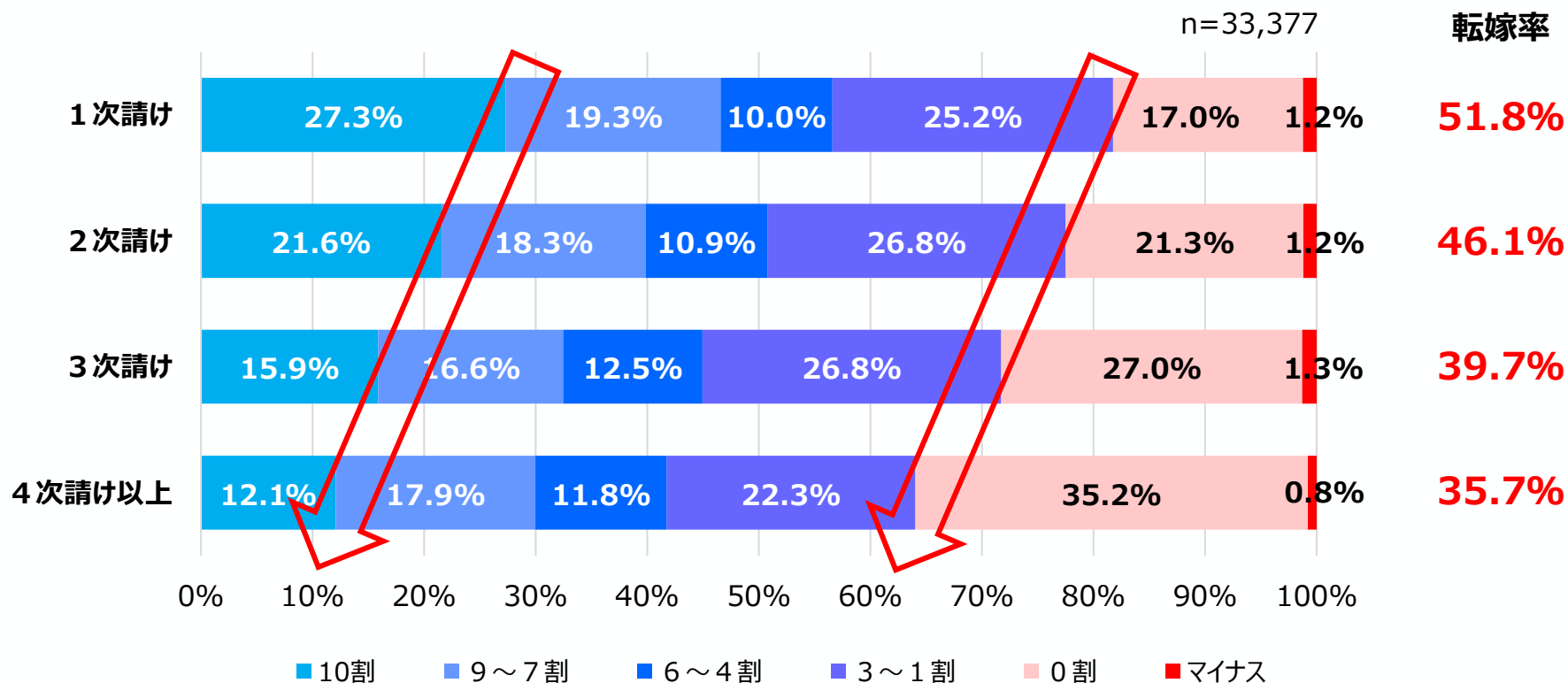
順位	業種名	2024年3月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	2024年9月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	転嫁率 (コスト全体)
—	全体	9.6%	8.8%	49.7%
1位	造船	7.4%	3.3%	57.0%
2位	廃棄物処理	12.4%	3.7%	50.7%
3位	飲食サービス	5.1%	4.6%	59.0%
4位	化学	5.9%	4.7%	61.9%
5位	紙・紙加工	8.6%	6.2%	50.2%
6位	建材・住宅設備	9.4%	6.5%	51.6%
7位	鉱業・採石・砂利採取	10.6%	6.8%	49.8%
7位	食品製造業	7.8%	7.1%	55.3%
9位	機械製造業	7.2%	7.2%	54.3%
10位	電機・情報通信機器	7.7%	7.2%	54.8%
10位	石油製品・石炭製品製造	9.8%	7.3%	47.6%
12位	生活関連サービス	15.2%	7.5%	48.4%
13位	電気・ガス・熱供給・水道	9.6%	7.6%	48.0%
14位	小売	8.9%	7.7%	48.8%
14位	繊維	6.7%	7.7%	49.0%
16位	通信	11.0%	8.1%	47.0%
17位	卸売	8.1%	8.4%	51.2%
18位	金属	8.3%	8.5%	50.3%
19位	建設	9.5%	9.0%	50.3%
20位	放送コンテンツ	19.0%	9.0%	39.8%
21位	印刷	9.6%	9.2%	48.5%
21位	自動車・自動車部品	9.4%	9.5%	51.9%
23位	情報サービス・ソフトウェア	9.5%	9.6%	47.1%
24位	運輸、郵便（トラック運送業除く）	12.1%	10.2%	45.5%
25位	不動産業・物品賃貸	13.5%	11.7%	48.1%
26位	製薬	2.1%	12.5%	53.6%
27位	農業・林業	14.0%	13.1%	41.2%
28位	トラック運送	19.7%	17.2%	29.5%
29位	広告	9.5%	20.0%	31.4%
30位	金融・保険	16.0%	20.4%	40.9%

# サプライチェーンの各段階 (※) における価格転嫁の状況

※各取引段階：受注側中小企業に対する、「自社が、最終製品・サービスを提供する企業から数え、どの取引段階に位置しているか」との質問への回答を集計したもの。

- 価格転嫁率は、1次請けの企業は5割超 (51.8%) に対し、4次請け以上の企業は35%程度
- 特に、4次請け以上の階層においては、全額転嫁できた企業の割合は1割程度にとどまり、全く転嫁できなかった又は減額された企業は、4割近く (36.0%) に上る。
- 受注側企業の取引段階が深くなるにつれて、価格転嫁割合が低くなる傾向。  
⇒ より深い段階への価格転嫁の浸透が課題。

## 受注側企業の取引段階と価格転嫁率



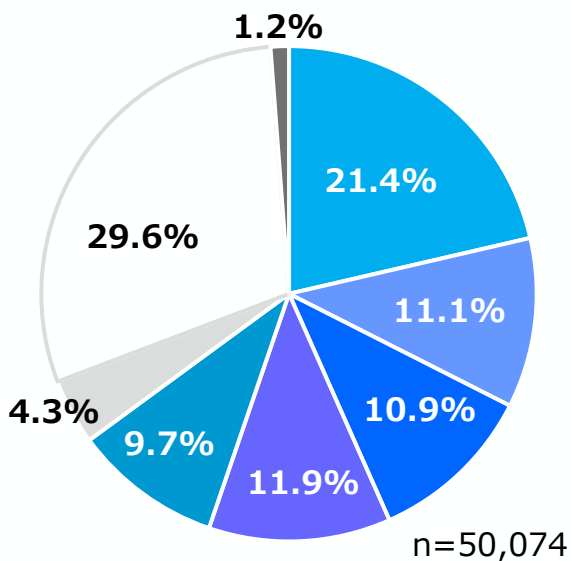


# 価格転嫁と賃上げ率 (※) の関係

※賃上げ率：直近6か月以内に実施した、ないし、今後6か月以内に予定している賃上げ幅（定期昇給、ベースアップ、一時金等全てを含む）についての回答を集計したもの。

- **価格転嫁ができていない割合が高いほど、受注者（中小企業）の賃上げ率も高い傾向。** なお、「価格転嫁できていないが5%以上、賃上げした企業」、「全額転嫁ができていても、賃上げしない企業」も存在。

### 受注側企業の賃上げ率分布

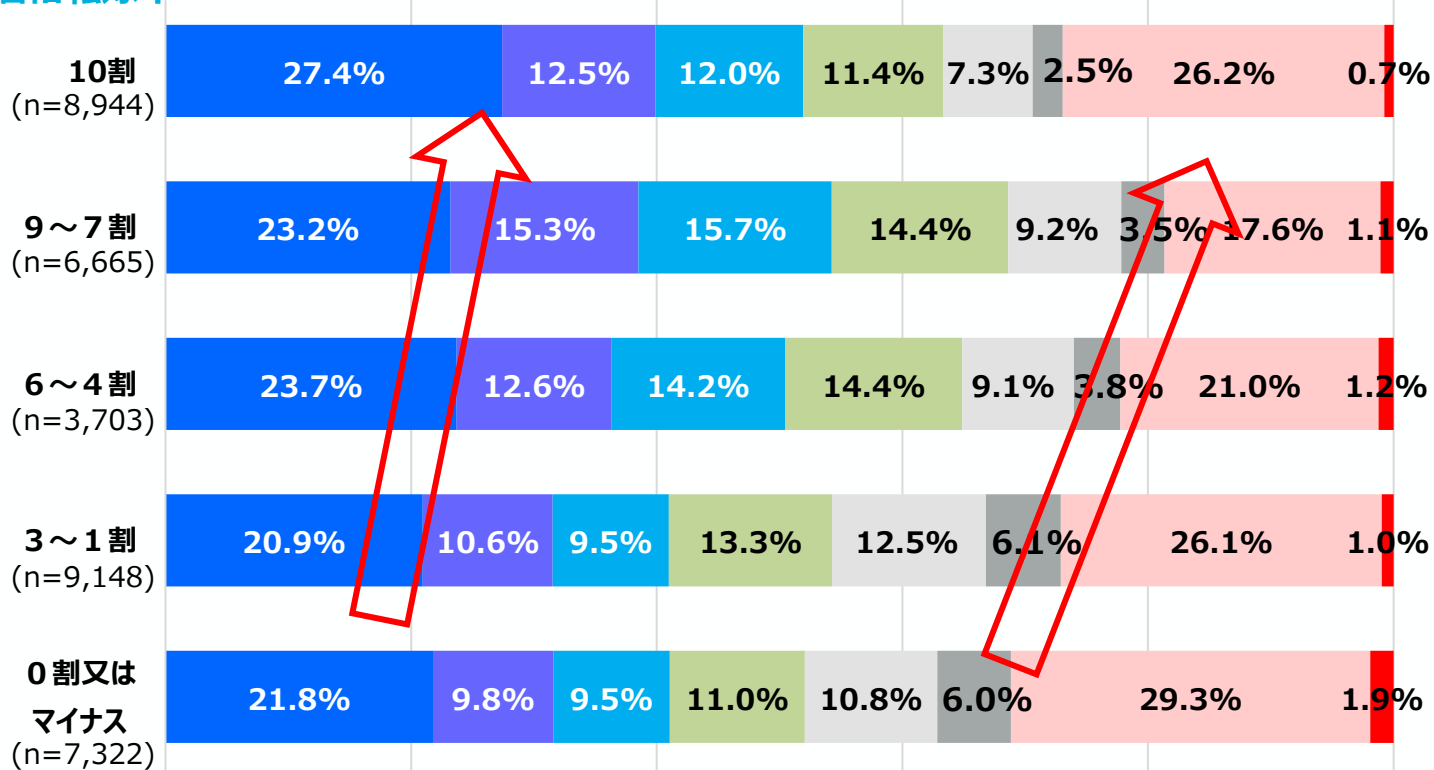


- 5%以上
- 4%以上5%未満
- 3%以上4%未満
- 2%以上3%未満
- 1%以上2%未満
- 1%未満
- 0% (賃上げなし)
- 賃金引下げ

### 受注側企業の価格転嫁率と賃上げ率

#### 価格転嫁率

n=35,782



0% 20% 40% 60% 80% 100%

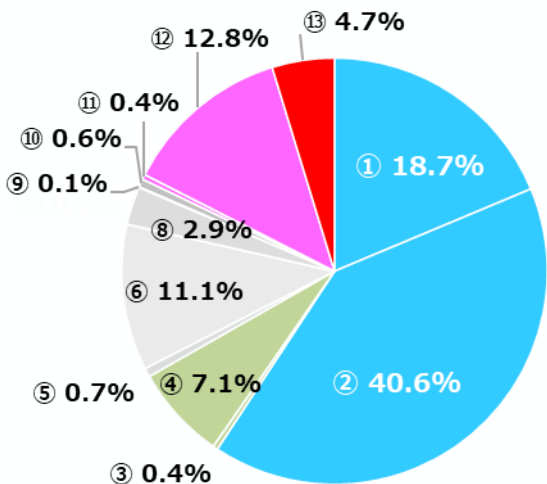
#### 賃上げ率

- 5%以上
- 4%以上5%未満
- 3%以上4%未満
- 2%以上3%未満
- 1%以上2%未満
- 1%未満
- 0% (賃上げなし)
- 賃金引下げ

## **(参考) 業種毎の価格交渉・価格転嫁の状況**

# トラック運送

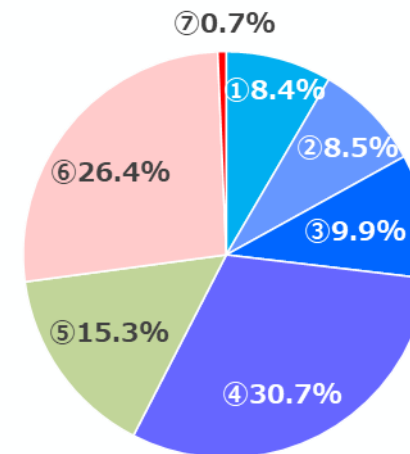
## 直近6か月間における価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑦	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑨	入札方式により価格を決定しているため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑩	入札方式により価格を決定しているため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑪	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑫	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった。
⑬	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

## 直近6か月間における価格転嫁の状況【コスト全般】

n = 1,626



■ ①10割 ■ ②9～7割 ■ ③6～4割 ■ ④3～1割  
■ ⑤転嫁不要 ■ ⑥0割 ■ ⑦マイナス

転嫁率：29.5%

## アンケート回答企業からの具体的な声

【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例

- 発注側企業より価格を改定する旨の通知を受けた後、十分な話し合いを経て価格改定を行った。
- 燃料費、人件費等が高騰している状況を踏まえ、発注企業側から価格交渉の打診があった。
- ▲価格交渉の場で一度持ち帰って回答しますと言われたが未だに回答がない。
- ▲コストが上昇しているため価格交渉を申し出たところ、契約打ち切りとなった。

## **4.補正予算や関連する取り組み**

例えば、飲食サービス業 × 配膳ロボット



例えば、製造業 × 無人搬送車



中小企業の人手不足解消に効果のある「省力化製品」を導入するための補助金

# 中小企業 省力化投資補助金

補助率 1/2



例えば、小売業 × 自動精算機



例えば、宿泊業 × スチームコンベクションオープン

## 中小企業省力化投資補助金とは、

人手不足解消に効果があるロボットやIoT等の製品を導入するための経費を国が補助することにより、簡易で即効性がある中小企業の省力化投資を促進し、売上拡大や生産性向上を図るとともに賃上げにつなげることを目的とした補助金です。

対象製品のリスト(カタログ)に登録された省力化製品から、自社の課題に合わせて製品を選択できます!

「販売事業者」が製品の導入を支援! 申請・手続もサポートします。

補助率は1/2! 補助上限額は従業員数ごとに異なります。

## ● 補助対象となる事業

人手不足の中小企業などが、省力化製品を対象製品のリスト(カタログ)から選んで導入し、販売事業者と共同で「労働生産性 年平均成長率3%以上」を目指す事業計画<sup>※1</sup>に取り組むものを対象とします。

申請時に全ての従業員の賃金が最低賃金を超えていること、補助金の重複に該当しないことなどの要件<sup>※2</sup>を満たす必要があります。また、補助金の交付が決定された場合でも事業実績報告の審査によって補助額の減額となる場合があります。

※1. 公募要領「4-1. 補助対象事業の要件」を参照。  
※2. 公募要領「4-2. 補助対象事業の要件」を参照。

## ● 補助対象製品のカテゴリ

- ▶ 清掃ロボット
- ▶ 配膳ロボット
- ▶ 自動倉庫
- ▶ 検品・仕分システム
- ▶ 無人搬送車
- ▶ スチームコンベクションオープン
- ▶ 券売機
- ▶ 自動チェックイン機
- ▶ 自動精算機
- ▶ タブレット型給油許可システム
- ▶ オートラベラー
- ▶ 飲料補充ロボット
- ▶ デジタル紙面色校正装置
- ▶ 測量機 など

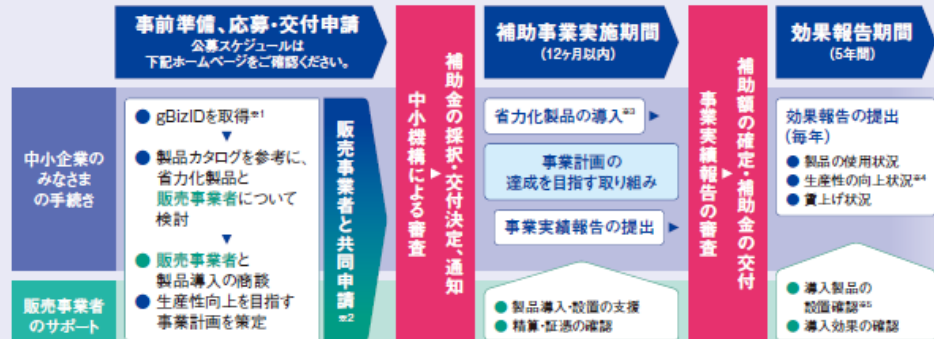
## ● 補助率と補助上限額

従業員数	補助率	補助上限額	補助事業実施期間に一定以上の賃上げを達成した場合
5名以下	1/2	200万円	300万円に引き上げ
6~20名		500万円	750万円に引き上げ
21名以上		1,000万円	1,500万円に引き上げ

補助上限額の引き上げを適用する場合、事業終了時に①給与支給総額+6%以上かつ、②事業場内最低賃金+45円以上とする計画を策定し申請する必要があります。

※補助上限額を引き上げたが事業終了までに賃上げ未達の場合は、補助額の減額となります。

## ● 申請から事業完了までの流れ



※1. 申請にはgBizID(アカウント)の取得が必要で、取得には一定期間を要しますので、お早めに手続ください。 ※2. 中小企業のみなさまは、販売事業者からメールにて【届出(インベステーション)】していただく必要があり、専用フォームからの申請が可能です。 ※3. 購入した製品の廃品や転売、転讓などに該当が認められ、持ち回し等相応額などを返納いただく必要があります。 ※4. 人員確保・雇入を行った場合は、交付決定の取組となる場合があります。 ※5. 確認できない場合は、交付決定の取組となる場合があります。

本補助金の詳細や対象製品のリスト(カタログ)、公募要領などはこちらから  
中小企業省力化投資補助事業ホームページ <https://shoryokuka.smrj.go.jp/>



お問い合わせは、中小企業省力化投資補助事業 コールセンターまで  
あらかじめ上記ホームページの掲載資料や「よくあるご質問」をご確認のうえ、お問い合わせください。

ナビダイヤル **0570-099-660** IP電話などからのお問い合わせ **03-4335-7595**

● 受付時間：9:30~17:30/月曜~金曜(土・日・祝日除く) ※通話料がかかります。通話料はかかりませんが、繋がらない場合は、しばらくたってからもう一度お試しください。

全都道府県に、インフォメーション窓口を設けています。詳しくは上記ホームページをご確認ください。

# 価格転嫁の機運の醸成に向けて近畿経済産業局独自事業の取組

## 令和6年度セミナー実施計画

★9月18日福井県

- 1) 基調講演
- 2) 施策説明
- 3) 地方公共団体や他省庁、事業者による事例発表

★11月7日京都府（京都市共催）

- 1) 基調講演
- 2) 施策説明
- 3) 地方公共団体や他省庁、事業者による事例発表
- 4) 個別相談会

★来年2月大阪府開催予定

以上3回のセミナーを開催することにしており、次回のセミナーは詳細が決まり次第、当局のHP等にてお知らせします。

## 【セミナーのチラシ】

## 昨年度価格転嫁対策セミナー等の実績

### 主催

・「価格転嫁サポート研修会」 財務局、公取と共催(9/29)、「価格転嫁サポートセミナー」 大商と共催(3/7)

### 連携・協力

- ・地元金融機関（大阪信金）と連携し、の価格転嫁セミナーに登壇（9/25、12/14）
- ・管内の自治体と連携し、価格転嫁セミナー等に登壇（奈良県の商工団体4回）（大阪府経営指導員向けに開催）
- ・所管の工業組合のセミナーにて価格転嫁について講演。

# 価格交渉サポート事業

製造業、卸売業、小売業、サービス業及び運輸業に属する下請取引のある親事業者の外注（購買）業務を担当・管理している方々を対象とした**下請法の解説**、併せて下請取引に係る社内整備体制の解説並びに下請中小事業者の**価格交渉力強化に向けた適正取引講習会（下請法、価格交渉）**をそれぞれ開催。

## ▶オンライン講習会（毎月4回程度開催）

- 下請法講習会（基礎編） 令和6年度受講者 **2,337名** ※10回実施時点（令和5年度 3,501名※52回実施）
- 価格交渉講習会（基礎編） 令和6年度受講者 **327名** ※7回実施時点（令和5年度 1,690名※68回実施）

## ▶e-learning（下請法・価格交渉実践編）

- 登録者数 **26,963人** ※8月19日時点

## ▶対面講習会（令和6年度は地域の新聞社や経済団体とも連携。47都道府県×4回開催）

地方新聞社が中心となって、中小企業等の支援機関の他、地域のステークホルダーを構成メンバーにコンソーシアムを構築した地元地域での講習会

- 令和7年3月までに、47都道府県×4回以上（各団体1回）の開催
- 講師は、当該エリアなどから選定された中小企業診断士など

適正取引支援サイトにて、  
順次、参加申し込み受付開始！



お手持ちのPC・スマホからe-learning受講・講習会申込可能。  
「適正取引支援サイト」で検索！ <https://tekitorisupport.go.jp/>



適正取引支援サイト

荷主関係事業者等 各位

令和6年12月10日  
中部運輸局福井運輸支局

## 大雪等異常気象時の無理な運行指示は トラック・物流Gメンの是正指導の対象になります

福井県は冬期に積雪が集中する地域であり、積雪による交通障害がしばしば発生しています。令和3年1月7日からの大雪では、高速道路や国道などで大型車等の立ち往生、渋滞等が発生し、解消までに2日以上を要する事態となりました。

つきましては、トラック運転者の生命身体やお預かりした荷物を守るため、大雪等異常気象が予想される時には、別添「異常気象時における措置の目安」を参考に、以下の点について措置を講じて頂くようお願いいたします。なお、異常気象時の無理な運行指示は、トラック・物流Gメンの是正指導の対象となり得ることを申し添えます。

- ✓ 大雪等異常気象時による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、**運送経路の変更等を認めていただきますよう**、お願いします。
- ✓ 配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、**トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう**、お願いいたします。

### 異常気象時の運行指示

(例) 気象警報が出ているにもかかわらず運行指示をする

#### 異常気象時の運行指示の例

大雪警報や台風による警報が出ているのに運行を指示され、結局異常気象による輸送を継続できず、荷主から違約金を請求されるなどという例も。

これは当然違反原因行為です。



11,12月はトラック・物流Gメン集中監視月間！ 通報窓口はこちら→



【本件に関する問合せ先】

中部運輸局福井運輸支局 輸送・監査担当 加藤、玉木 電話：0776-34-1602



# ドライバーの命と大切な荷物を守るために！

## 異常気象時は運行中止も視野に…

# STOP

台風等による異常気象時における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事案が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

### ⚠️ 異常気象時における措置の目安 ⚠️

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
<b>降雨時</b> 	20~30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	<b>車の運転は危険</b>	<b>輸送することは適切ではない</b>
<b>暴風時</b> 	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20~30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	<b>走行中のトラックが横転する</b>	<b>輸送することは適切ではない</b>
<b>降雪時</b> 	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
<b>視界不良（濃霧・風雪等）時</b> 	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
<b>警報発表時</b> 	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

\* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達 ※この目安は令和2年2月28日現在。