資料2

第１４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について

国土交通省

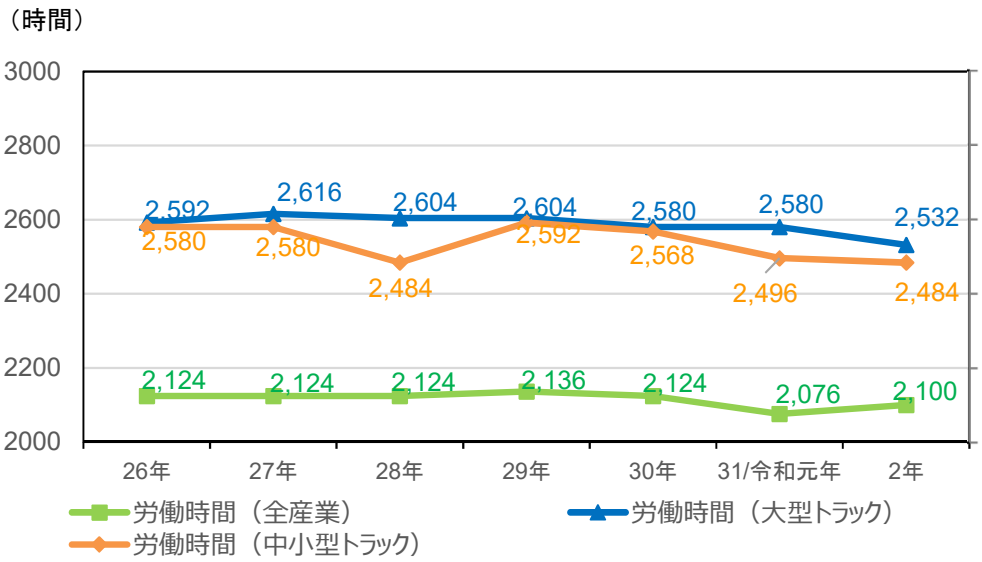
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省

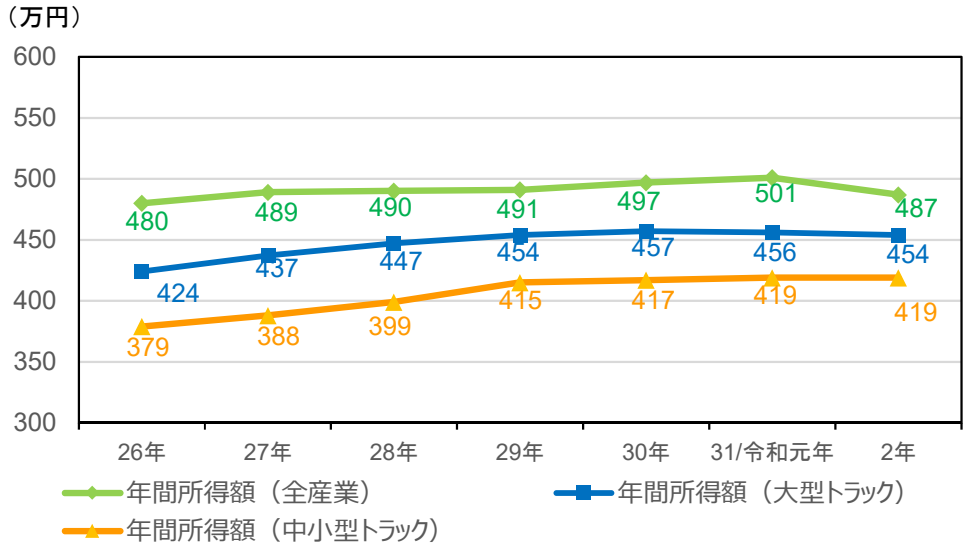
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



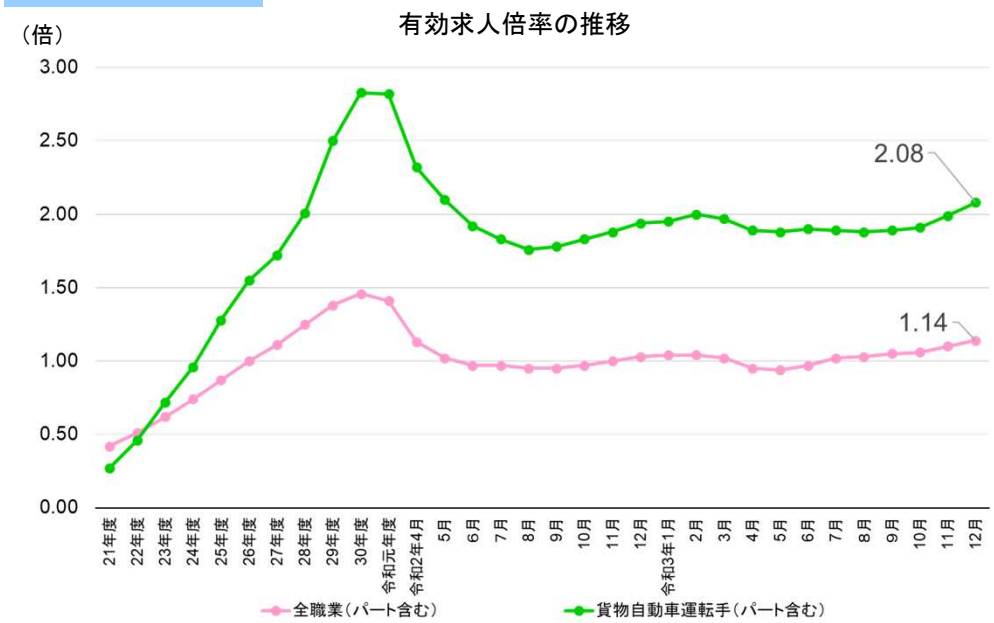
②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



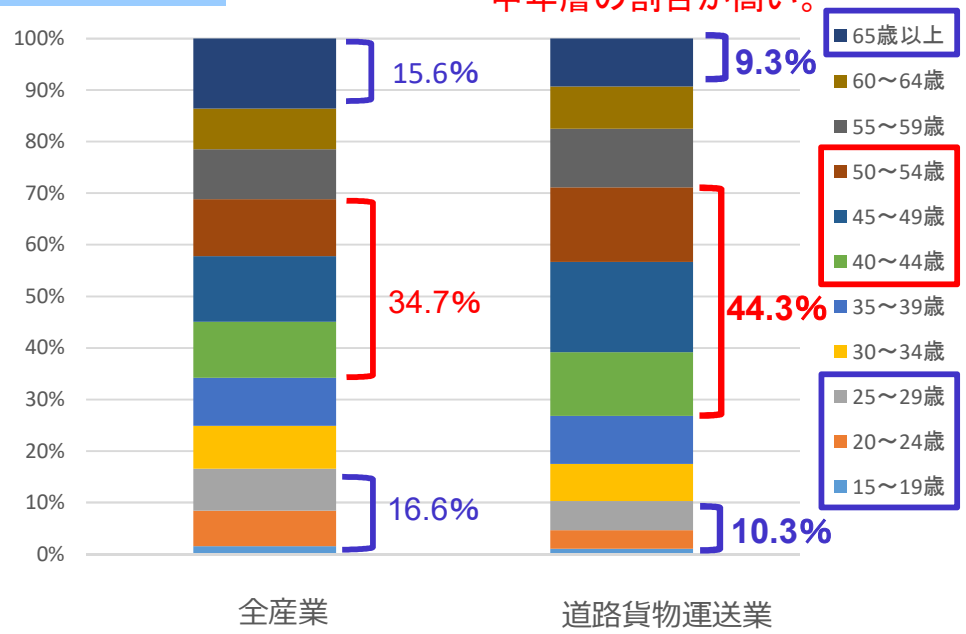
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



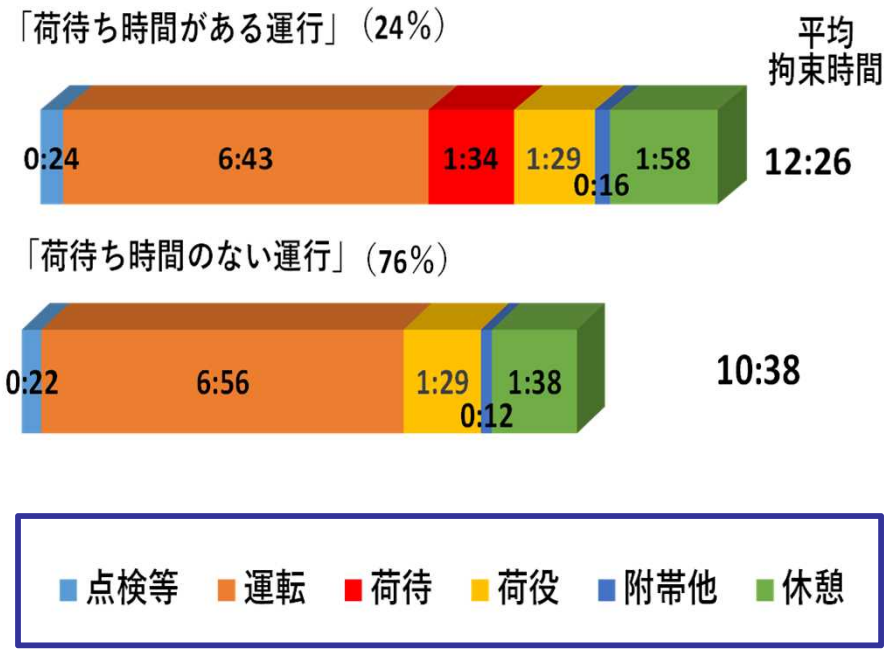
（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

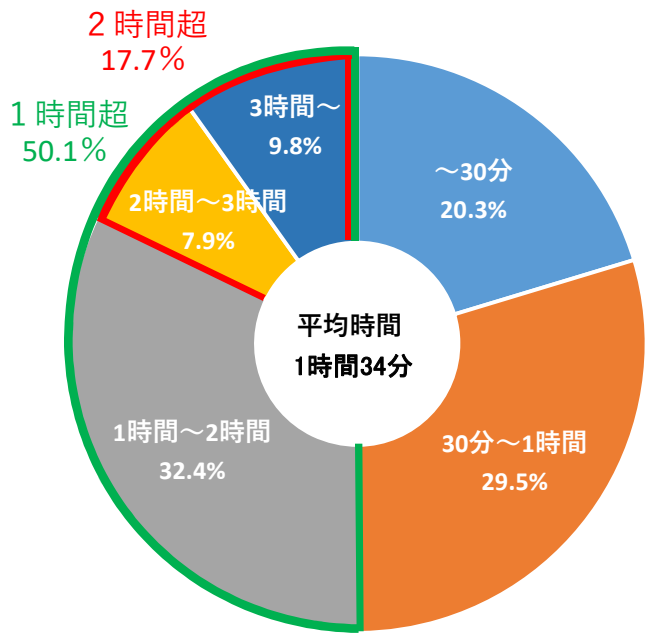
国土交通省

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

1運行の平均拘束時間とその内訳（荷待ち時間の有無別）



1運行あたりの荷待ち時間の分布



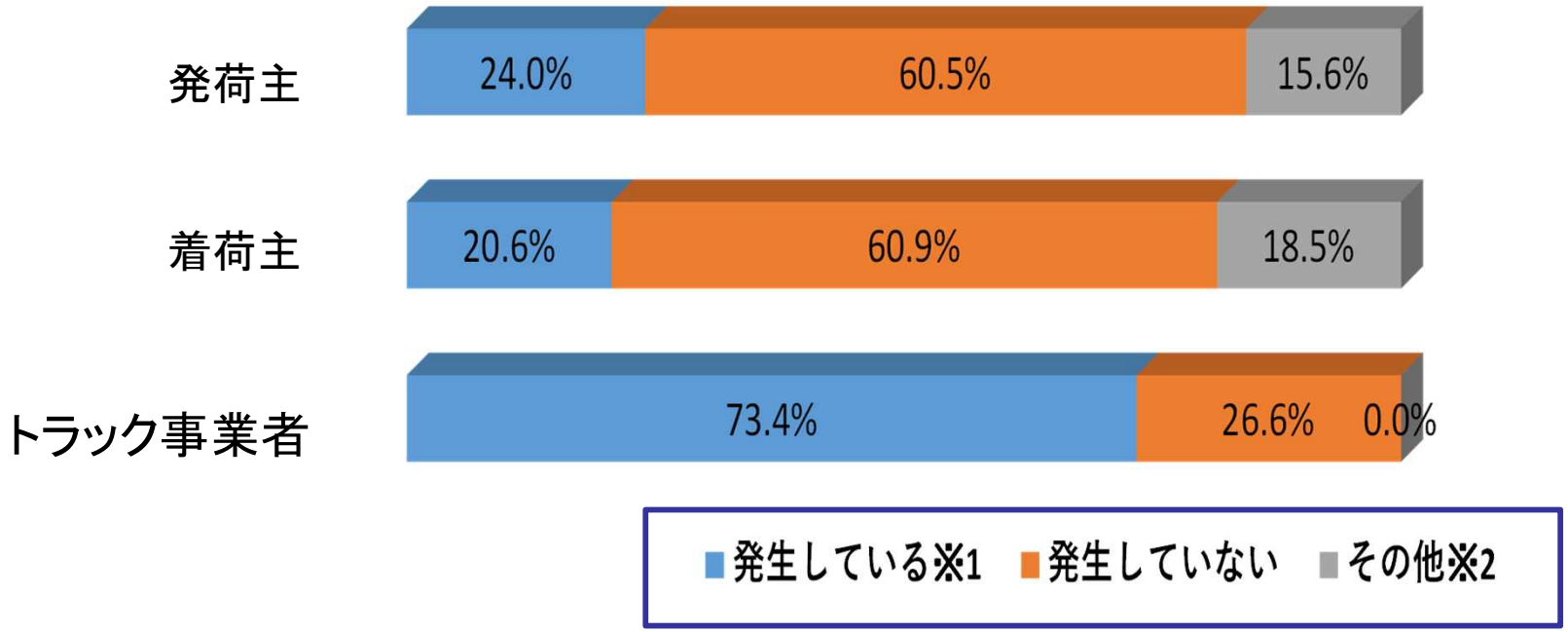
出典:トラック輸送状況の実態調査(R2)

トラックドライバーの労働条件

国土交通省

➢ また、荷待ち時間の有無については、荷主とトラック事業者との間で認識に大きなギャップが存在する。

荷待ち時間の発生の有無



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
※2：荷主調査では「把握していない」を含む

標準的な運賃に係る届出件数

国土交通省

令和４年１月末時点

支局	事業者数（霊柩除く）H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	725	47.8%
函館	268	226	84.3%
室蘭	370	214	57.8%
旭川	410	279	68.0%
帯広	326	107	32.8%
釧路	276	143	51.8%
北見	189	102	54.0%
小計（北海道）	3355	1796	53.5%
青森	796	359	45.1%
岩手	582	377	64.8%
宮城	1187	655	55.2%
秋田	340	246	72.4%
山形	364	205	56.3%
福島	988	461	46.7%
小計（東北）	4257	2303	54.1%
茨城	2258	223	9.9%
栃木	1085	530	48.8%
群馬	1148	92	8.0%
埼玉	3340	502	15.0%
千葉	2196	237	10.8%
東京	5012	894	17.8%
神奈川	2535	468	18.5%
山梨	504	158	31.3%
小計（関東）	18078	3104	17.2%

支局	事業者数（霊柩除く）H31.3.31現在	件数	割合
新潟	707	537	76.0%
長野	636	220	34.6%
富山	603	377	62.5%
石川	741	356	48.0%
小計（北陸信越）	2687	1490	55.5%
福井	477	290	60.8%
岐阜	856	304	35.5%
静岡	1546	997	64.5%
愛知	2893	1469	50.8%
三重	968	548	56.6%
小計（中部）	6740	3608	53.5%
滋賀	503	353	70.2%
京都	974	612	62.8%
大阪	4402	1953	44.4%
兵庫	2210	288	13.0%
奈良	597	334	55.9%
和歌山	558	372	66.7%
小計（近畿）	9244	3912	42.3%
鳥取	302	209	69.2%
島根	375	295	78.7%
岡山	1148	832	72.5%
広島	1509	1167	77.3%
山口	627	513	81.8%
小計（中国）	3961	3016	76.1%

支局	事業者数（霊柩除く）H31.3.31現在	件数	割合
徳島	380	305	80.3%
香川	594	409	68.9%
愛媛	735	613	83.4%
高知	422	374	88.6%
小計（四国）	2131	1701	79.8%
福岡	2229	827	37.1%
佐賀	436	333	76.4%
長崎	428	353	82.5%
熊本	688	597	86.8%
大分	523	358	68.5%
宮崎	402	320	79.6%
鹿児島	1006	633	62.9%
小計（九州）	5712	3421	59.9%
陸運事務所	825	269	32.6%
合計	56990	24620	43.2%

※告示されてからの累計件数

今般の燃料価格の上昇に対する対応について(トラック関係)

国土交通省

対応策

○適正な運賃収受のための荷主周知活動

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

○相談窓口の設置

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

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

○荷主働きかけ等の法的な対応

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

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

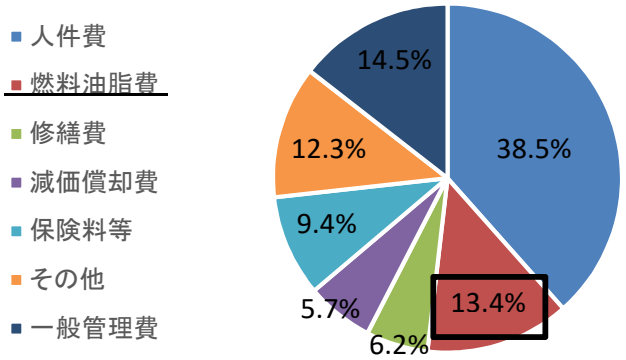
＜貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 → 荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → 要請してもなお改善されない場合

働きかけ → 要　請 → 勧告・公表

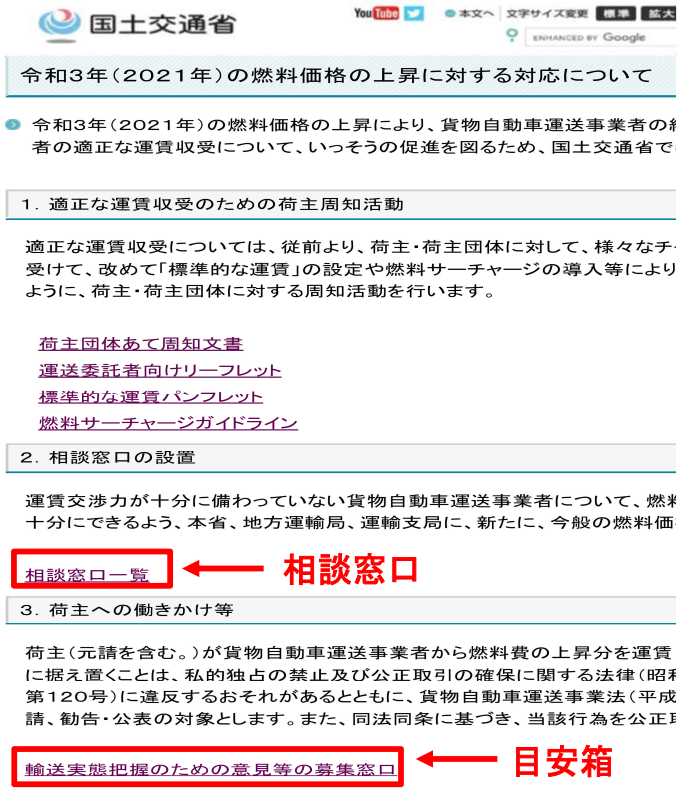
独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

＜営業費用に占める燃料費の割合＞



出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」（令和元年度決算版）

＜相談窓口・目安箱（国交省HP）＞



燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国土交通省

国自貨第６９号
令和３年１１月１０日

荷主関係団体　御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

記

１．貨物自動車運送事業者と協議の上、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。

２．貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和２２年法律第５４号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第８３号）附則第１条の２に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となること。

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省　公正取引委員会　中小企業庁

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

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

Check point! 要注意！チェックポイント

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

こんな取引を目指しませんか？

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

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

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知②

国土交通省

令和４年１月

トラック輸送をご利用される
荷主の皆様

（公社）全日本トラック協会
国　土　交　通　省

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について（お願い）

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。

国土交通省では、平成２０年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成２４年改定）において、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として定めているほか、令和２年４月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」では、軽油価格を１００円／㍑で算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。

一方で、燃料価格の高騰分については、多くのトラック運送事業者が収受できていないのが実態であり、トラック輸送を利用される荷主の皆様のご理解が欠かせません。

つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

記

１．燃料サーチャージ制の導入について

輸送依頼をする各事業者と燃料サーチャージの基準となる価格を定め（「標準的な運賃」では１００円／㍑）、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします（別添リーフレット参照）。

※参考：軽油価格の推移　令和２年 11 月 89.2 円／㍑→令和３年 11 月 120.3 円／㍑
（全日本トラック協会調査（スタンド価格））

なお、トラック事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和２２年法律第５４号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第８３号）附則第１条の２に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となります。

２　「標準的な運賃」の活用について

すべてのトラック運送事業者が法令を遵守するとともに、トラックドライバーの労働条件の改善・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上で参考となる「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示しました。（別添パンフレットを参照）。

荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。

以上

運賃・料金に関する対応事例(R3.12)

国土交通省

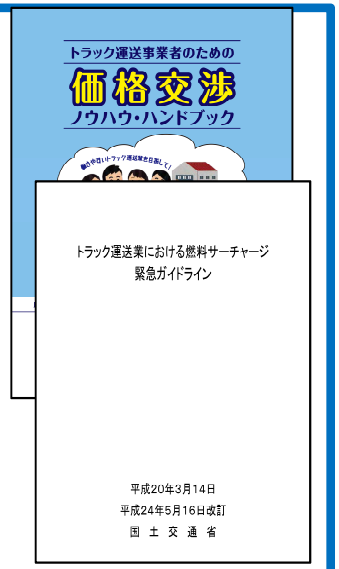
① 運輸支局相談窓口への相談（東北運輸局管内。荷主：外食チェーン）

トラック運送事業者からの相談内容

○今般の燃料価格の上昇は経営状況に与える影響が大きいため、燃料サーチャージの適用について、近日中に荷主との交渉を行うことを予定している。荷主との交渉時において、参考資料等は何かないか？

相談窓口（運輸支局）での対応

○「燃料サーチャージガイドライン」、トラック運送事業者が荷主との適正な取引を行うための手引きとなる「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」、原価計算の必要性・効果等を示した「原価計算の活用に向けて」等の参考資料を提示・解説するとともに、荷主との交渉状況についてフォローアップを実施。



荷主との交渉結果

○今回の交渉に当たっては、相談窓口で入手した参考資料を基に、荷主に対してトラック運送事業者が燃料サーチャージの意義や必要性について十分な説明を行った結果、サーチャージを適用することとなった。

② 本省目安箱への投稿（九州運輸局管内。荷主：農産品加工業者）

トラック運送事業者からの投稿内容

○長年にわたり荷主との間で不利な契約を強いられている。今年になって燃料価格が高騰し、損益に与える影響が大きく大変苦慮している。

国土交通省での対応

○投稿を受け、国土交通省から関係者へ事実確認を行うとともに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主に対する「働きかけ」を行うべく調整。

○別途、当該荷主には荷主関係省庁から荷主団体を通じて適正運賃の収受に関する国土交通省からの要請を周知。

対応結果

○国土交通省からの確認や適正運賃収受の要請を受け、荷主が適正な支払いについて理解したことにより、サーチャージを導入することとなった。

（その他の契約等については交渉中）

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化（会議）

国土交通省

パートナーシップによる価値創造のための
転嫁円滑化会議（2021年12月27日）

（出席者）
〇閣僚等：総理大臣、新しい資本主義担当大臣、国土交通大臣ほか関係閣僚、公正取引委員会委員長

〇経済団体：日本経済団体連合会会長、経済同友会代表幹事、日本商工会議所会頭、全国商工会連合会会長、全国中小企業団体中央会会長

〇事業者団体：全日本トラック協会会長、日本建設業連合会会長ほか
（食品産業センター、情報サービス産業協会、全国警備業協会、電子情報技術産業協会、日本印刷産業連合会、日本化学工業協会、日本金型工業会、日本建材・住宅設備産業協会、日本航空宇宙工業会、日本広告業協会、日本産業機械工業会、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会、日本繊維産業連盟、日本鋳造協会、日本鉄鋼連盟、日本動画協会、日本フランチャイズチェーン協会）

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化（総理発言）

国土交通省

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化会議（2021年12月27日）総理発言

本日は、事業者団体の皆様にお集まりいただき、価格転嫁の円滑化について、意見交換を行わさせていただきました。新しい資本主義では、株主だけでなく、取引先も含め、多様なステークホルダーの利益を考慮する必要があります。三村会頭からは、中小企業の賃上げについて、価格転嫁力が課題であり、是正する必要があると、こうした御意見も頂きました。本日は、事業者団体の皆様に、これまでの取組、あるいはこれからの取組方針についてお話を伺い、大変意を強くしました次第です。

政府としても、成長と分配の好循環を実現するため、地域経済の雇用を支える中小企業が適切に価格転嫁を行い、適正な利益を得られるよう、環境整備を行ってまいります。

本日、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージを決定いたします。1月から3月を転嫁対策に向けた集中取組期間と定めるほか、公正取引委員会と中小企業庁が事業所管省庁と連携して、問題となる事例を幅広く把握し、対応する価格転嫁円滑化スキームを創設いたします。加えて、下請代金法や独占禁止法の執行強化などにより、立入調査や要請を行い、価格転嫁を行いやすくいたします。

この後、閣議了解を行い、本日御出席の事業者団体を含めて、各事業所管大臣から各団体に対して、取引先とのパートナーシップ構築、取引慣行や商慣行の是正などについて、会員企業に周知されるよう、要請することとしております。取引は民と民の関係であり、本日お集まりの産業界をリードしている皆様方に協力いただきますよう、是非ともよろしくお願い申し上げます。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化（要請）

国土交通省

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化に関する事業者団体に対する要請

政府は、新しい資本主義の考え方に基づき、成長と分配の好循環の形成に取り組んでいます。新しい資本主義の考え方では、企業は、株主だけでなく、従業員、地域社会、そして取引事業者といった多様なステークホルーの利益を考慮するとの考え方を採ります。我が国企業の持続的成長を図るためには、取引先とのパートナーシップの構築を進めることで、取引事業者全体により、企業価値を最大化することが重要であり、長期的に株主に還元を行うことが可能となると考えています。このような趣旨に鑑み、取引先との取引の在り方について、会員企業に対して、下記の点について周知されるよう要請します。

1　直接の取引先やその先の取引先も含めた、取引事業者全体での付加価値の向上に取り組み、取引先とのパートナーシップの構築を目指していただきたいこと。
2　親事業者と下請事業者との取引慣行について、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取り組んでいただきたいこと。
3　取引対価の決定にあたっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には、労務費等の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、十分に協議に応じていただくこと。
4 下請代金は可能な限り現金で支払っていただくこと。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、支払サイトを60日以内とするよう努めていただくこと。
5　知的財産・ノウハウについては片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を通じたノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めないこと。
6　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は行わないこと。

なお、政府としては、取引事業者全体のパートナーシップにより、適正な転嫁を進める環境整備を図るため、春闘に向けた期間である毎年１月から３月を「転嫁対策に向けた集中取組期間」と定めることとしました。また、「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を決定し、取組を開始するとともにフォローアップしていくこととしました。あわせて、会員企業に対して周知をお願いします。また、現在、4,000社を超える企業がパートナーシップ構築宣言を宣言しています。会員企業に対して、制度の周知をお願いします。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ（関連部分の概要）

2．価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

（1）価格転嫁円滑化スキームの創設

・関係省庁からの情報提供や要請、違反行為を行っている疑いのある親事業者に関する情報を公取委・中企庁に提供できるHPの設置（「違反行為情報提供フォーム」）を通じて、情報提供を受け付け。来年6月までに報告書をとりまとめ、公表。法違反が多く認められる業種は、公取委・中企庁・事業所管省庁が連名で、事業者団体に対して、傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請を行う。

・公取委・中企庁は、転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、重点立入業種として、毎年3業種ずつ対象を定めて立入調査を行う。

（2）独占禁止法の適用の明確化

・下請代金法の適用対象とならない取引についても、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を取引価格に反映しない取引は、独占禁止法の「優越的地位の濫用」に該当するおそれがあることを公取委は明確化し、周知徹底する。

（3）「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化

・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施（「買いたたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供等を踏まえて選定）。調査結果を取りまとめ、公表。公取委は、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化（施策パッケージ）

国土交通省

（4）下請代金法上の「買いたたき」に対する対応
①「買いたたき」の解釈の明確化
②「買いたたき」に対する取締り強化
・親事業者への立入調査の件数を増やすなど取締りを強化、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で、改善報告書の提出を求める（現在は法律に基づく勧告事案のみに要求）
③下請取引の監督強化のための情報システムの構築
④下請中小企業振興法に基づく対応
・「集中取組期間」（毎年1月~3月）において、中小企業からの相談窓口（下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口）における相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施、下請中小企業振興法に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を把握し、結果を公表

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

「パートナーシップ構築宣言」の概要（第３回　中小企業等の活力向上に関するワーキンググループ　中小企業庁提出資料）

国土交通省

- **「パートナーシップ構築宣言」**は、事業者が、**取引先との共存共栄を目指し、**下記に取り組むことを**「代表権のある者の名前」**で宣言し、ポータルサイトで**公表**するもの。
  （１）**サプライチェーン全体の付加価値増大と、新たな連携**（IT実装、BCP策定、グリーン調達の支援等）
  （２）下請企業との望ましい取引慣行（「振興基準」）の遵守、特に、**取引適正化の重点5分野**（①価格決定方法、②型管理の適正化、③現金払の原則の徹底、④知財・ノウハウの保護、⑤働き方改革に伴うしわ寄せ防止）
- **「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**。
- 成長戦略実行計画（閣議決定）において「**本年度中に2,000社の宣言**」を目標を掲げており、2021年10月に目標を達成。**2月8日時点で約6,000社の企業が宣言**。（うち大手企業数(3億円超)の割合は1割程度）

１．宣言のイメージ

労務費・原料価格の上昇等

下請け・受注者

材料費が高騰したので、価格転嫁したい…

下請代金を手形ではなく現金で支払って欲しい…

価格転嫁の要望等

望ましい取引慣行

宣言！

親会社・発注者

下請事業者からの協議の申し入れに応じる！

現金決済を行う！　等

２．未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

- ✓ 経産大臣、経済再生担当大臣（共同議長）
  厚労大臣、農水大臣、国交大臣、官房副長官（衆・参）
  日商、経団連、連合
- ✓ 2020年11月の第２回は総理・官房長官も出席。

３．宣言を行うメリット

１．ロゴマークを利用可能

２．補助金の加点
（ものづくり補助金、事業再構築補助金、省エネ補助金等）

パートナーシップ構築宣言

<ロゴマーク>

「ホワイト物流」推進運動　～ホワイト物流推進運動の概要～

国土交通省

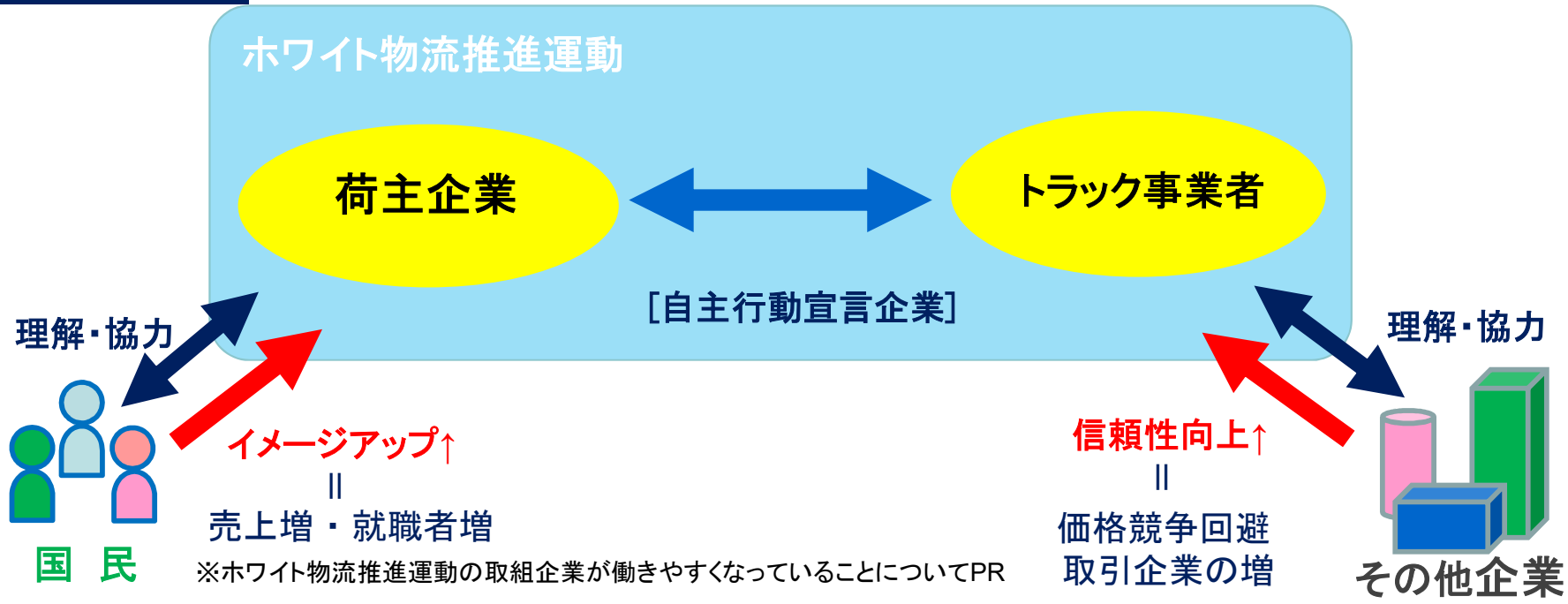
○　国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※　全トラック運転手中、若者（15～29歳）は約10%、女性は約3%、高齢者（65歳以上）は約9%　【令和元年】

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

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

推進運動のイメージ



企業に呼び掛ける事項

国土交通省

必須項目

（取組方針）
・事業活動に必要な**物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識**し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

（法令遵守への配慮）
・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、**取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います**。

（契約内容の明確化・遵守）
・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する**契約内容を明確化する**とともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、**その遵守に努めます**。

推奨項目

A. 運送内容の見直し

- 物流の改善提案と協力
- 予約受付システムの導入
- パレット等の活用
- 発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 集荷先や配送先の集約
- 運転以外の作業部分の分離
- リードタイムの延長
- 納品日の集約
- 検品水準の適正化　　等

B. 運送契約の方法

- 運送契約の書面化の推進
- 運賃と料金の別建て契約
- 燃料サーチャージの導入
- 下請取引の適正化

C. 運送契約の相手方の選定

- 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

D. 安全の確保

- 荷役作業時の安全対策
- 異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

- 宅配便の再配達の削減への協力
- 引越時期の分散への協力
- 物流を考慮した建築物の設計・運用

F. 独自の取組

- 独自の取組

自主行動宣言のメリット

国土交通省

ホワイト物流推進運動は「SDGs」につながる取り組み

8. 働きがいも経済成長も
すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する

9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
強靭なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る

11. 住み続けられるまちづくりを
都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする

13. 気候変動に具体的な対策を
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。
逆に取り組まない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも非常に効果的であるといえます。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになったり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることが期待されます。

自主行動宣言の提出状況

国土交通省

➢ 1，315社が自主行動宣言を提出（令和3年12月末時点）

業態別	企業・組合・団体数
農業，林業	1
漁業	0
鉱業，採石業，砂利採取業	1
建設業	11
製造業	368
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	36
運輸業，郵便業	705
卸売業，小売業	112
金融業，保険業	3
不動産業，物品賃貸業	2
学術研究，専門・技術サービス業	3
宿泊業，飲食サービス業	1

業態別	企業・組合・団体数
生活関連サービス業，娯楽業	0
教育，学習支援業	3
医療，福祉	6
複合サービス事業	18
サービス業（他に分類されないもの）	23
公務（他に分類されるものを除く）	0
分類不能の産業	19
合　計	1,315

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

国土交通省

（正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」）

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

の5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。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

＜認証結果等の活用＞

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、求人エージェント協力の下、認証事業者の紹介等業界のイメージ刷新に向けた情報発信を実施。

＜令和2年度認証事業者＞

バス（乗合・貸切）事業者	172社
タクシー事業者	656社
トラック事業者	1,717社
合　計	2,545社

＜スケジュール＞

・申請受付期間 ： 令和3年7月21日～10月15日

・認証事業者の公表 ： 令和4年2月1日より順次公表

＜申請方法＞

認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会（ClassNK）」が受付、審査及び認証手続きを実施。

※ 法人単位（都道府県単位での申請も可）
※ インターネットによる電子申請（郵送による申請も可）
※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
※ 審査料： 5．5万円（税込）／1申請あたり
（インターネットにより電子申請の場合、3．3万円（税込）に割引）
※ 登録料： 6．6万円（税込）／1申請あたり

トラックドライバーの労働環境改善に向けた取組み
～紙加工品（衛生用品）物流における手荷役の改善に向けた検討～

国土交通省

- 紙加工品の一つである衛生用品（紙おむつ、生理用品）は、未だに手積み手降ろしが主流となっており、この分野におけるトラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている。
- 衛生用品分野における手荷役をパレット化するための具体的な方策について検討を行うこととし、国土交通省に関係者からなる会議体を設置し、議論を開始。
- ２つのテーマを軸に検討を進め、今年度中を目途にパレット化に向けたアクションプランを取りまとめる。

【テーマ 1】
T11パレットの活用を前提とし “外装サイズ 標準化”に向けた検討
- 国際標準であるT11パレット活用を前提に、外装サイズを標準化。
- 「T11活用のパレタイズ」に向け、**ロングターム**で、標準化に向けた”課題”と”解決の方向性”を検討。

【テーマ 2】
「品目-SKU」ごとに、最適なパレットサイズを(暫定的に)活用
- 現状の外装サイズを変更せずに、積載率の低下を、最も抑制し得る最適なパレットサイズを検討。
- 「T11活用に拘らないパレタイズ」を優先することで、**ショートターム**で、長時間労働の改善を実現。

【成果物】
パレット化に向けた
アクションプラン
を策定

【構成員】
- 有識者(流通経済大学　矢野教授)
- メーカー(日衛連、花王、大王製紙、白十字、P&G、ユニチャーム、リブドゥコーポレーション)
- 卸事業者(全卸連、あらた、PALTAC)
- レンタルパレット事業者(JPR、UPR)
- 運送事業者(全ト協、ダイオーロジスティクス、トランコム)
- 関係省庁(国交省、経産省、厚労省)

【スケジュール】
第１回（R3.10.27）
・・・キックオフ、アンケート等による実態調査開始
第２回（R4.1.13）
・・・調査結果報告、実証実験の外観説明
第３回（R4.3月頃）
・・・実証実験結果報告、アクションプラン議論
※年内にアクションプラン公表

中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入支援事業

令和3年度補正予算額：1．4億円

- トラック運送事業者の**約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者**であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、令和６年に自動車運転業務に適用される時間外労働規制にトラック事業者が対応できるようにする必要がある。更に、省エネ化に取り組むことも課題となっている。
- このため、中小トラック運送事業者の**労働生産性の向上**を図り、**働き方改善・エネルギー効率向上を推進**する必要がある。
- 具体策として、**荷役作業の効率化**、**荷待ち時間の削減**等に資する機器の導入に対する支援を行う。

【1運行あたりの荷役時間】

平均拘束時間 **12:26**

■点検等 ■運転 ■荷待ち ■荷役 ■付帯他 ■休憩

1運行当たり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助
（補助率：テールゲートリフター等…通常機器価格の１／６、予約受付システム等…導入費用の１/２）

〇対象機器の例

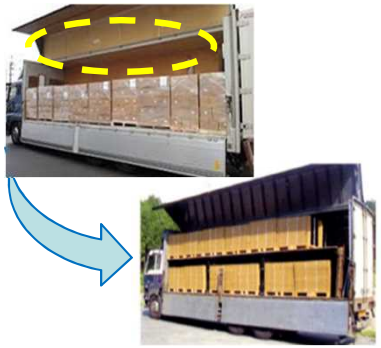
・テールゲートリフター

- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が１／３程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

・トラック搭載型クレーン

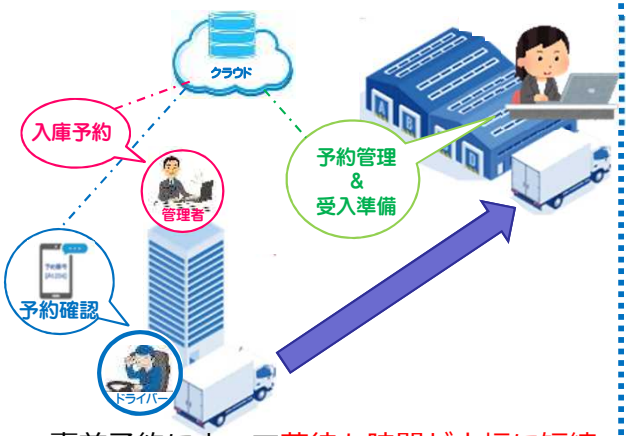
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、荷役時間を１／３程度に短縮可能。

・トラック搭載用
２段積みデッキ



- 荷物を２段積みすることが可能となるため、約２倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる。

・予約受付システム　等



- 事前予約によって荷待ち時間が大幅に短縮可能。
- 積み荷の事前準備による積載業務を効率化。

等

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の**労働条件の改善及び生産性の改善**を図るとともに、**省エネ化**につなげる。

令和4年度　トラック関係の主な補助事業

国土交通省

継続　地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

令和4年度予算案額：3．9億円の内数

補助対象：CNGトラック、HVトラック
補助率：通常車両価格との差額の1/3
※新規導入は単年度に3台以上導入が条件（ｸﾞﾘｰﾝ経営認証等を取得している場合を除く）

CNGトラック

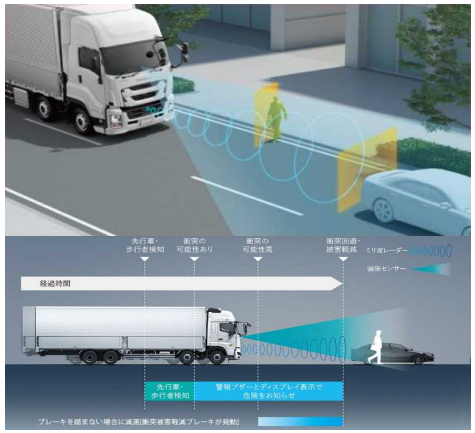
HVトラック

継続　事故防止対策支援推進事業

令和4年度予算案額：8．8億円の内数

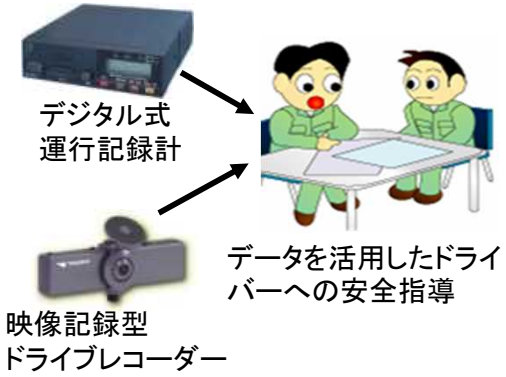
1．先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者対応）等の導入に対し支援



2．デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3．過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援

4．社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援

その他トラック関係予算

国土交通省

●カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築【新規】 22百万円

カーボンニュートラル（CN）実現に向けた運送事業者の取組を推進することが求められることから、ゼロエミッション車（ZEV）に関する現在の技術的制約を踏まえ、制約下でもCN実現に資する輸送形態を調査・検討する。

●危機時等におけるトラック運送業の「強靭性の確保」【継続】 17百万円

物流を支える重要な社会基盤である貨物運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の危機時においても事業継続を可能とするための体制強化及び事業構造の強化を図るための事業を実施する。

●トラック運送業における働き方改革の推進 92百万円

働き方改革による労働条件改善を推進するため、（1）労働生産性の向上、（2）多様な人材の確保・育成、（3）取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

- ・トラック運送業の実態把握等【継続】
- ・「ホワイト物流」推進運動【継続】
- ・DXを通じた働き方改革に関する調査【新規】