

トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

令和6年6月21日

国土交通省トラック荷主特別対策室

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

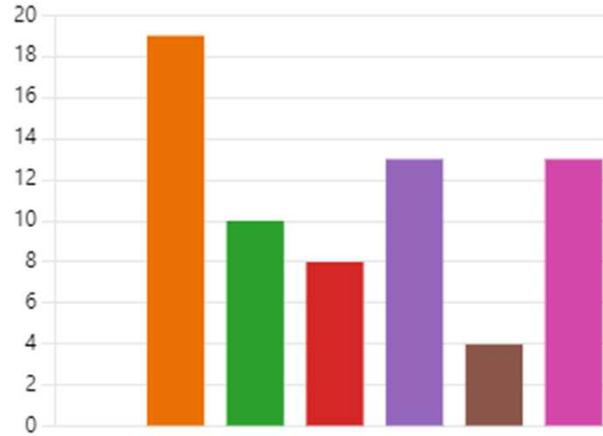
- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

参加者の反応(第10回[5/24日開催]のアンケート結果より)

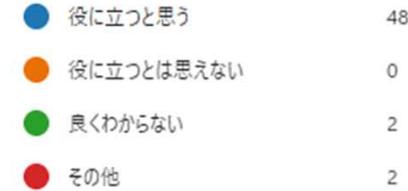
説明会参加人数 約276名※、アンケート回答数53件 (回答率19.2%) 6/11時点

※運輸局関係者除く

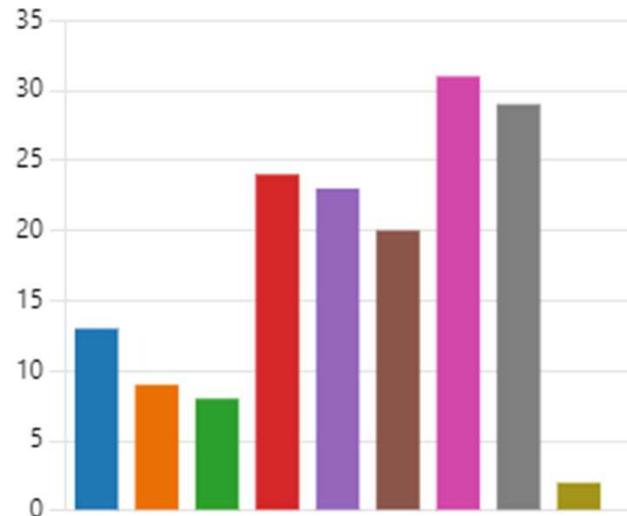
○回答者 (複数回答あり)



○活用度「今回の説明内容は今後業務に役立ちそうか？」



○興味深かったテーマ



○様々な輸送手段の変化が、当社の事業にどのように影響するのか、また変化を見据えた事業方針を検討していく上で役に立つと考える。(トラック運送事業者)。
 ○荷主への改善要望・料金化・値上げの交渉において役に立つと思いました(元請トラック運送事業者)。
 ○車上渡し(FOT=Free On Truck)は民法上当然となっているとは言えないのではないのでしょうか。運送法の基本として、立法されたほうが良いのではないのでしょうか?このことが人々の慣習意識から抜け出せない、大元となっていると思います(発荷主事業者)。
 ○各テーマ説明を詳しく説明いただき、理解度が上がりました(発・着荷主事業者)。

○小さなことですが、乗務員情報の一元管理化に向けた業務効率化において、kintoneを試験導入していますが、非常に便利です。中規模の事業者様に向けて非常に有効的だと思います。（弊社のように何も無い状態であればですが・・・）トラック運送事業者

○一度にお願いせず、3年計画での値上げに成功。

（取引金額が大きいので顧客の負担を考慮しての措置） 倉庫事業者

○運賃改定交渉はある程度理解もあり進んでいるが・・・。業務効率化についてはなかなか進まない、荷主は価格改定すれば問題解決と考えているようだ。運送事業者から問題を提起して、荷主がその解決のためにテーブルに着くような状況にならない 元請トラック運送事業者

○1回当たりの輸送量を大型10t車から20t以上の輸送量へ変更。そのことにより、輸送回数を減少することができた。 発荷主事業者

○価格改定の交渉をする中で、企業担当者の状況の理解度に因るところが大きいものの、交渉が対現状のパーセンテージでの交渉となるため、絶対額の大きな大企業程、分母が大きいため値上げ割合が抑え込まれる傾向は否めず、荷主との間に物流子会社等が存在して交渉が多岐に渡ることで期間の長期化する傾向もある。 発荷主事業者

○バース予約システムを6月に導入する予定ですので導入後に提供します。 発着荷主事業者

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)

原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について

公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名(注)	荷主数	割合
製造業(大分類)	265名	46.2%
食料品製造業	40名	7.0%
窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
化学工業	21名	3.7%
金属製品製造業	18名	3.1%
プラスチック製品製造業	17名	3.0%
生産用機械器具製造業	17名	3.0%
その他	124名	21.6%
卸売業、小売業(大分類)	178名	31.1%
飲食料品卸売業	34名	5.9%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
その他の卸売業	32名	5.6%
機械器具卸売業	31名	5.4%
その他の小売業	15名	2.6%
その他	34名	5.9%
その他	130名	22.7%
協同組合	53名	9.2%
農業	11名	1.9%
総合工事業	11名	1.9%
その他	55名	9.6%
合計	573名	100%

②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買いたたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

1. いたたき

- 荷主Aは、物流事業者から労務費等の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、そのような運賃引上げに応じない理由を回答することなく、運賃を据え置いた。（金属製品製造業）
- 荷主Bは、物流事業者から労務費の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、物流事業者が自助努力で解決すべき問題であるとして運賃の引上げ協議を 否した。（プラスチック製品製造業）

2. 代金の減額

- 荷主Cは、物流事業者に対し、「協力値引き」と称して、契約書で定めていた運賃を一方的に5%差し引いて支払った。（建築材料、鉱物・金属材料等卸売業）
- 荷主Dは、物流事業者に対し、運賃の支払方法を手形払から現金 込に変更したが、その際に運賃を一律に5%差し引いて支払った。（物品賃貸業）

3. 代金の支払遅延

- 荷主Eは、物流事業者に対し、契約書で定めた運賃の支払日が金融機関の休日であった場合に、あらかじめ合意することなく、休日の翌営業日に運賃を支払っていた。（金属製品製造業）
- 荷主Fは、物流事業者に対し、運送業務のほかに新たに附帯作業を追加し、委託したが、荷主Fの経理部門がそのことを把握していなかったため、当該附帯作業に係る料金の支払が遅れた。（その他の小売業）

4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

- 荷主Gは、物流事業者に対し、運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。（総合工事業）
- 荷主Hは、物流事業者に対し、運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。（木材・木製品製造業）

5. 不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主Iが物流事業者に対し、自身の事業所の構内での事故防止のためとして、荷役作業や車両移動時の立会者の求めたことから、物流事業者はこれに応じたが、荷主Iはその費用を支払わなかった。（繊維工業）
- 荷主Jは、物流事業者に対し、物流業務に附帯して輸入通関業務を委託するに際して、関税・消費税の納付を立て替えさせ、物流事業者が荷主による直接納付を求めても応じなかった。（はん用機械器具製造業）

6. 割引困難な手形の交付

- 荷主Kは、物流事業者に対し、運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。（物品賃貸業）

7. 物の購入強制・役務の利用強制

- 荷主Lは、物流事業者に対し、自身が取り扱う自動車共済保険及び定期 金を契約するよう求めた。（協同組合）
- 荷主Mは、物流事業者に対し、自身の子会社が取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。（道路貨物運送業）6

海上輸送へのモーダルシフトにおける革新的な取組に対して授与

CO2削減の取り組みに加え、物流業界における2024年問題への対応など、海上輸送へのモーダルシフトが果たす社会的役割は年々大きくなっています。

海上輸送へモーダルシフトし、環境負荷の低減に特に貢献したと認められる優良事業の荷主及び物流事業者をエコシップ・モーダルシフト事業実行委員会が選定し、海上輸送モーダルシフトを促進しています。

令和5年度は、優良事業22件46社に対し海事局長表彰を実施し、そのうち特に革新的な取組等を行った1件3社に対し、海運モーダルシフト大賞を授与します。

大賞 取組

- ダイキン工業株式会社（荷主）、下関三井化学株式会社（荷主）及び活材ケミカル株式会社（物流事業者）が連携し、これまで廃棄していたフッ素系産業廃棄物をリサイクル化、再利用する「海運による 脈物流」を実現
- 再資源化した再生蛍石を海上輸送するための専用大型コンテナを開発し、大ロット化による輸送頻度の削減や作業性の向上による効率化等の「コンテナ物流」の体制を構築
- 海上輸送と想定される陸上輸送との比較で、CO2排出量69.2%を削減するとともに、輸送距離の大部分を海上輸送とすることにより、トラック運転手の労働時間を削減

エコシップ・モーダルシフト優良事業表彰関係詳細（国交省HP）

https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000174.html



エコシップ・モーダルシフト推進事業の概要

エコシップマーク認定制度

フェリー事業者やRORO船、コンテナ船及び自動車船事業者が参加する「エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会」において、**海上貨物輸送を一定水準以上利用してCO2削減に取り組んだ荷主・物流事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、「エコシップマーク」の使用を認め、海上輸送モーダルシフトを促進。**

○認定基準

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| 原則100km以上の航路（沖縄、離島、青函航路を除く）において、 | (R5年度認定事業者 50社) |
| ・海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者 | ・荷主 24社 |
| ・前年度に比べ、海上貨物輸送量（トンキロ）のシェアが10%以上改善した者 | ・物流事業者 26社 |
| ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を10%以上削減した者 | |

(エコシップマーク使用例)



エコシップマーク（<http://www.ecoship.jp/>）



優良事業者表彰制度

エコシップマーク認定事業者の中から、**海上輸送へのモーダルシフトに特に貢献したと認められる荷主・物流事業者**に海事局長表彰を実施。

- | | |
|-------------------------------|-----------------|
| ○優良事業者表彰基準 | (R5年度表彰事業者 46社) |
| ・海上貨物輸送量（トンキロ）50%以上を利用した者 | ・荷主 23社 |
| ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を15%以上削減した者 | ・物流事業者 23社 |

海運モーダルシフト大賞（令和元年度創設）

従来の優良事業者表彰は定量的な基準を満たした事業者を全て表彰している中（毎年約20～30社、多い年で約50社）、従来の優良事業者表彰が浸透していることを踏まえ、モーダルシフトの一層の推進のため、**革新的な取組などにより最も貢献度が高かったと認められる事業者**を1社ないし数社選定し、「海運モーダルシフト大賞」として表彰する。

○従来の優良事業者表彰基準に加え、以下のような定性的な基準を加える。

- | | |
|--|---|
| ①「革新性」
（競合会社同士の混載輸送、船舶による新たな貨物品目輸送、新たな荷主・物流事業者の組み合わせ、等） | (R5年度大賞受賞者) |
| ②「継続性」
継続的に取組を行っている事業者 | ・荷主 「ダイキン工業（株）鹿島製作所」
「下関三井化学（株）」
・物流事業者 「活材ケミカル（株）」 |

国土交通省海事局ではこの度、中・長距離フェリー、RORO 船のトラック輸送に係る積載率の動向（令和6年1～3月実績）を調査したので、その結果を公表します。積載率にまだ余裕のある航路もありますので、荷主・物流事業者におかれましては、今後のモーダルシフト推進に向けた検討にご活用ください。

中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向について (令和6年1～3月)

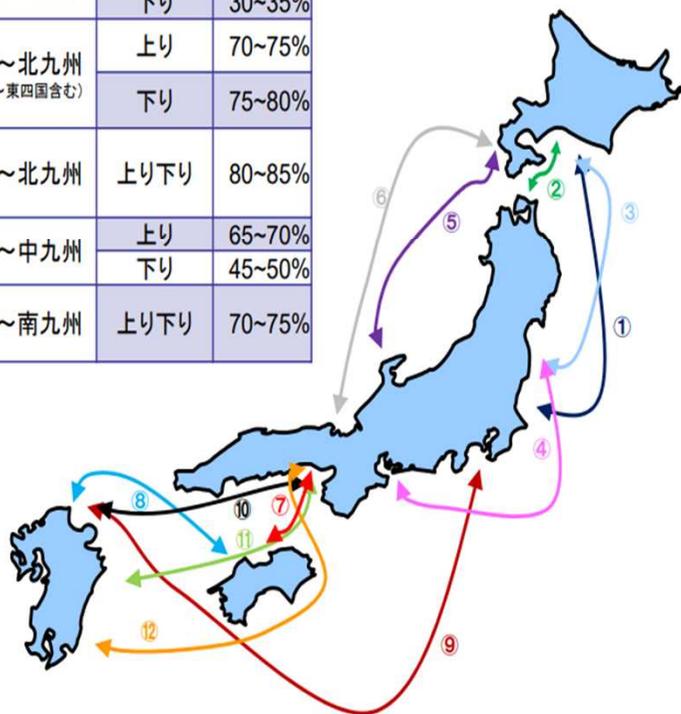
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	70～75%	⑧北四国～北九州	上り	20～25%
	下り	80～85%		下り	30～35%
②北東北～北海道	上り	20～25%	⑨京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	70～75%
	下り	10～15%		下り	75～80%
③東東北～北海道	上り	75～80%	⑩阪 神～北九州	上り下り	80～85%
	下り	80～85%		⑪阪 神～中九州	上り
④中 京～東東北	上り	60～65%	下り		45～50%
	下り	60～65%	⑫阪 神～南九州	上り下り	70～75%
⑤北 陸～北海道	上り	70～75%		⑦阪 神～北四国	上り下り
	下り	70～75%			
⑥阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和6年1～3月）の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



RORO船のトラック輸送に係る積載率動向について (令和6年1～3月)

RORO船航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

航 路	上り/下り	積載率	航 路	上り/下り	積載率
東東北～北海道	上り	65～70%	阪 神～北四国	上り	80～85%
	下り	55～60%		南中国～北四国	下り
北 陸～北海道	上り	70～75%	北 陸～北九州	上り	25～30%
	下り	85～90%		下り	50～55%
京 浜～北海道	上り	80～85%	京 浜～北九州	上り	80～85%
	下り	90～95%		下り	85～90%
京 浜～東東北	上り	95～100%	中 京～北九州	上り	80～85%
	下り	90～95%		下り	85～90%
中 京～東東北	上り	90～95%	阪 神～北九州	上り	65～70%
	下り	70～75%		下り	35～40%
京 浜～阪 神	上り	85～90%	京 浜～南九州	上り	80～85%
	下り	70～75%		下り	75～80%
京 浜～北四国	上り	55～60%	阪 神～南九州	上り	80～85%
	下り	80～85%		下り	75～80%
京 浜～南中国	上り	80～85%			
	下り	80～85%			
阪 神～南中国	上り	80～85%			
	下り	55～60%			

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。
※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和6年1～3月）の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

中・長距離フェリー、RORO 船のトラック輸送に係る積載率動向について (国交省HP)

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001744668.pdf>



宅配便の再配達率が高止まり（12%程度）し、物流事業者の負担が増えており、その改善が必要です。今般、物流負荷の低い選択を消費者に促す仕組みの社会実装を目指し、消費者が荷物の受取方法（コンビニ・営業所受取、置き配など）や日時を自ら「選択」できる仕組みを構築し、物流負荷軽減に協力的な消費者にインセンティブを付与する実証事業（「再配達率削減緊急対策事業」（補助事業））の募集を開始します。



↑特設Webサイト
<https://2024saihai50.jp/>



1. 事業概要

(1) 補助対象事業者

EC事業者、物流事業者

(2) 補助対象経費（補助率）

[1]再配達率削減システム改修事業：最大1/2(最大1.5億円まで)

[2]再配達率削減ポイント付与実証事業：最大1/2(1配送あたり最大5円まで)

[3]物流負荷軽減アプリ実証事業：最大1/2(最大0.4億円まで)

2. 公募の詳細

公募の詳細・申請様式等については、再配達率削減緊急対策事業特設Webサイト（下記URL）に掲載の公募要領等をご確認ください。

なお、オンラインで公募説明会を開催します。詳細は、特設Webサイトでご案内します。

3. スケジュール

公募期間：令和6年5月31日(金)～6月28日(金)16時まで(必着)

補助対象事業者の認定（交付決定）：7月中旬

事業期間：交付決定日※～令和7年1月14日(火)

※再配達率削減ポイント付与実証事業にあつては令和6年10月または[1]再配達率削減システム改修事業における改修終了日のいずれか遅い方とし、期間は最大2ヶ月です。

4. 問い合わせ先

再配達率削減緊急対策事業費補助金事務局

一般社団法人 国際物流総合研究所（執行団体）

TEL：050-6865-5341 E-mail：info@2024saihai50.jp

令和6年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業)の公募を開始

国土交通省は、トラック輸送におけるCO2排出削減を図るため、投資余力の少ない中小トラック運送業者を対象に、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援する補助事業（環境省連携事業）の公募を開始いたします。

↓専用サイト

<https://www.levo.or.jp/subsidy/diesel/>



1. 事業内容

中小トラック運送業者におけるトラックの更新需要をトップクラスの燃費レベルに誘導するため、低炭素型ディーゼルトラックを導入する事業について、車両導入経費の一部を補助します。

2. 申請受付期間

令和6年6月10日（月）～令和7年1月31日（金）

※申請に係る審査は、申込順に行います。

※予算額の残額が2割程度に達した場合には、当該日付以降は申込順による審査を行うことはせず、当該日付から令和7年1月31日までに申込みのあったすべての交付申請を対象に審査を行います。また、予算残額を超える申請があった場合には、初めて申請を行う事業者を優先して抽選するなど配慮したうえ補助事業者を決定します。

※申請受付状況は、一般財団法人環境優良車普及機構のホームページで公表いたします。

3. その他

詳細については、専用サイト（一般財団法人環境優良車普及機構のホームページ）をご参照ください。

令和6年度 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金

低炭素型ディーゼルトラック 普及加速化事業

お知らせ・公募申請・情報

事業概要

申請書類等

関連書類

お知らせ・公募申請・情報

2024年6月10日

令和6年度 環境省二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の申請の受付を開始しました

輸送効率化を通じた更なる省エネ化に必要なシステムや車両に対する導入補助を開始します！

トラック事業者と荷主とが連携して物流全体の効率化に取り組むことにより、トラック輸送における更なる省エネ化を推進するため、車両動態管理システム、予約受付システム等の輸送効率化システムやダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入に対して支援を行います（資源エネルギー庁連携事業）。申請は6月24日（月）から受け付けます。

令和6年度 経済産業省補助事業（国土交通省連携事業）による
「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（トラック輸送省エネ化推進事業）」
「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（新技術活用サプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業）」

各補助事業のページはこちら(水色またはオレンジの枠)をクリックしてください

トラック輸送
省エネ化推進事業

新技術活用サプライチェーン全体
輸送効率化・非化石エネルギー
転換推進事業

概要

パシフィックコンサルタンツ株式会社及びパシフィックリプロサービス株式会社では、経済産業省からの補助事業の委託を受けて、『運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（トラック輸送省エネ化推進事業）及び新技術活用サプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業』の実施を行います。

注意喚起

これから申請をされる皆様へ 「補助金の不正受給に関する注意喚起」

補助金の申請にあたって、「虚偽の申請による不正受給」、「補助金の目的外利用」や「補助金受給額を不当に釣り上げ、関係者へ報酬を配賦する」といった不正な行為が判明した場合は、交付規程に基づき交付決定取消となるだけでなく、補助金交付済みの場合、加算金を課した上で当該補助金の返還を求めます。

上記の不正な行為が判明した場合は、不正内容の公表等を受けることや「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第29条に基づき、5年以下の懲役若しくは100万円以下の罰金または両方に処せられる可能性があります。

本事業の申請様式について、当ホームページ以外で転載・再配布されているケースがありますが、転載・再配布されたファイルによる不具合や審査上の不備について、事務局では対応致しかねます。申請・報告書類を提出する際には必ず本ホームページ(<https://www.pacific-hojo.jp/>)からダウンロードした最新のファイルをご使用ください。

なお、申請書式の転載・再配布を行っているwebサイトの運営者の方におかれては本ホームページ(<https://www.pacific-hojo.jp/>)へのリンクを掲載いただくようお願いいたします。

↑専用サイト

<https://www.pacific-hojo.jp/2024r06/index.html>



1. 事業内容

トラック事業者と荷主等との連携のもと、輸送の効率化を通じたエネルギー消費量の削減効果を実証するにあたり、必要となる車両動態管理システム、予約受付システム等の輸送効率化システムやダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入に要する経費の一部を補助します。

※補助事業の執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社
パシフィックリプロサービス株式会社

2. 申請受付期間

1次公募：令和6年6月24日（月）10：00～7月5日（金）16：00

2次公募：令和6年7月19日（金）10：00～7月31日（水）16：00

※補助事業ホームページから申請書類をダウンロードし、申請期間中にアップロードすること。

3. その他

詳細は、陸上輸送省エネ推進事業事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社及びパシフィックリプロサービスの共同事業）のホームページをご覧ください。



車両動態管理システム



スワップボディコンテナ



ダブル連結トラック

農林水産省は、「食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律」に基づき、食品等の取引の適正化を図るため、食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（食品等流通調査）を実施し、報告書をとりまとめましたので、公表します。また、関係団体に対し、調査結果に基づく協力要請通知を発出しましたので、お知らせします。

1.背景

令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことを受け、社会経済活動の正常化が進みつつある一方で、原材料価格高騰等により依然として厳しい状況に置かれている食品関連事業者も存在しています。また、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、物流効率化に取り組まなかった場合、輸送力不足が起きるとい、いわゆる「物流の2024年問題」に直面しています。

以上を踏まえ、令和5年度においては、

(1) 食品等の流通における労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁状況や課題を把握

(2) 各事業者の「物流の2024年問題」への取組状況や課題について把握

を目的として食品等流通調査を実施しました。

2.調査結果

<実施方法>

(1) アンケート調査

卸売市場関係者、食品製造事業者、食品卸事業者を対象として、納入先（小売事業者等）との取引における課題についてアンケート調査を実施。また、小売事業者を対象として、物流に関するアンケート調査を実施した。また、小売事業者を対象として、物流に関するアンケート調査を実施（853者）。

(2) ヒアリング調査

上記の者及び農業者団体、農業法人を対象として、価格転嫁、物流、商慣習、電子取引等の状況や課題についてヒアリング調査を実施（203者）。

3.調査結果に基づく協力要請

調査結果に基づき、関係団体（生産・製造から流通・小売まで合計251団体）に対し、協力要請通知を発出しました。

令和5年度食品等流通調査報告書の公表について(農水省HP)

<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/240531.html>



令和5年度食品等流通調査（要旨）

根拠：食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律（平成3年法律第59号）

第27条 農林水産大臣は、食品等の取引の適正化のため、食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（以下「食品等流通調査」という。）を行うものとする。

令和5年度の調査について

■調査の目的	① 食品等流通における労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の価格状況や課題の把握					
	② 各事業者の「物流の2024年問題」への取組状況や課題の把握					
■主な調査項目	①価格転嫁 ②物流 ③商慣習 ④電子取引等					
■調査の実施方法						
① アンケート調査	卸売市場関係者	食品製造事業者	食品卸事業者	小売事業者	合計	
	445	292	59	57	853	
② ヒアリング調査	農業者団体 農業法人	卸売市場関係者	食品製造事業者	食品卸事業者	小売事業者	合計
	32	65	40	27	39	203

令和5年度の調査結果の概要

【①価格転嫁】

- 主として加工食品を取り扱う食品製造事業者・食品卸事業者においては、原材料費の高騰分を中心に昨年度と比べ価格転嫁が進んでいたが、労務費やエネルギーコストの上昇分の価格転嫁は十分進んでいるとは言えない。
- また、食品製造事業者・食品卸事業者からは、製造・卸段階での値上げが店頭価格に反映されるまでのタイムラグを指摘する声が多く、中には「小売事業者から旧価格との差額補填を要請された」という適切とは言えない事例もあった。
- 主として生鮮食品を取り扱う農業者団体等や卸売市場関係者からは、加工用や飲食店向け納品等について「価格転嫁できていない」という声と、スーパーへの納品等について「価格転嫁できていない」という声の両方が聞かれた。

【②物流】

- トラック予約システム導入により待ち等の状況が大きく改善されたとの声が数多く聞かれた。
- パレット導入の進展や効果の評価する声も聞かれた一方で、コスト負担等の課題により進んでいないとの声も聞かれた。
- 物流効率化に向けた取組としては、共同配送等を通じた積載率向上への取組が数多く聞かれた。

【③商慣習】

- 店舗納品期限については、未だに1/3ルールが業界に根付いている様子うかがわれたものの、小売事業者において、一部又は全ての商品について1/2ルールに緩和しているとの回答が5割を占める等、緩和に向けた動きも見られた。
- 納品リードタイムについては、未だ翌日納品が主流ではあるものの、品目によっては翌々日納品が5割近くを占める等、延長に向けた動きも見られた。他方、小売事業者の物流センターの使用料（センターフィー）については、卸売市場関係者・食品製造事業者・食品卸事業者の全てから設定根拠の不明瞭性等を指摘する声が数多く聞かれた。

【④電子取引等】

- 小売事業者の発注業務はオンライン化が進んでいるが、食品製造事業者・食品卸事業者においては、オンライン受注が進んでいる者とFAXによる受注が大半を占める者とに二分される傾向にあることが、ヒアリング調査により明らかになった。
- 小売事業者においては自動発注システムの導入が進んでおり、AI需要予測システムの活用も増加傾向にあるが、ロス率低下や発注作業の負担軽減効果の評価する声がある一方で、また精度が十分に確立していないとの声も聞かれた。

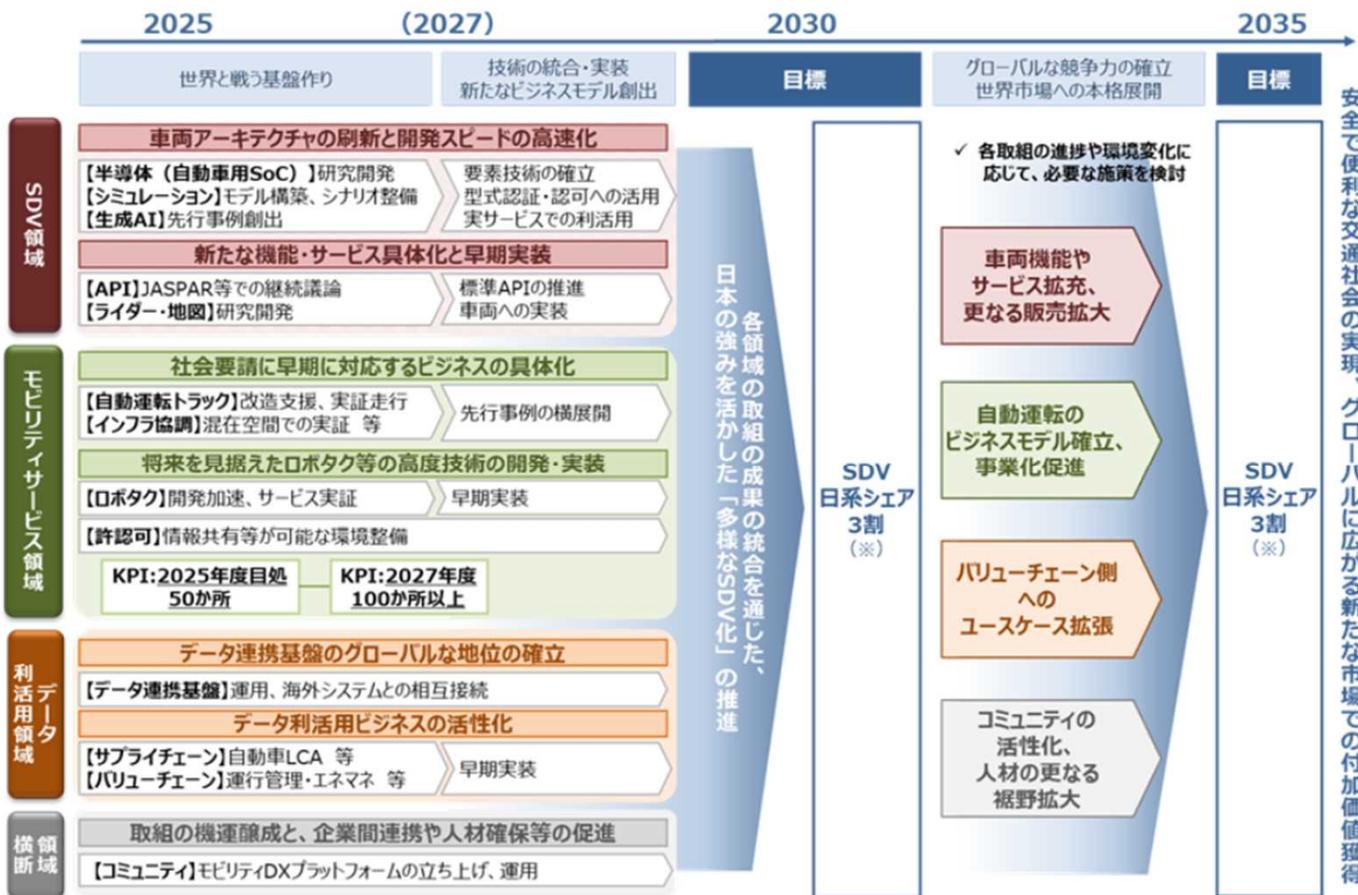
<今後の課題>

- 労務費やエネルギーコストの価格転嫁を更に進めることが必要。
- 小売事業者における価格転嫁の店頭価格への速やかな反映等、取引の適正化に取り組んでいくことが必要。
- トラック予約システム導入後の運用改善や、複数システム間の相互連携に関する検討等が必要。
- パレット導入について、関係者間で効果とコストについて認識を共有しながら、更に進めていくことが必要。
- 納品期限について、1/2ルールに統一しやすい商品カテゴリーから取り組む等、関係者間で協議しながら進める必要。
- 物流センターのセンターフィーについて、小売事業者において設定根拠の提示等、透明性確保に努めることが必要。
- 電子取引等について、取引関係者間で協力・連携し、一層の導入や活用に取り組むことが必要。

「モビリティDX戦略」を策定しました

経済産業省と国土交通省は、ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）を始めとする自動車分野のDXにおける国際競争を勝ち抜くべく、昨年より官民で検討を進め、今般、「モビリティDX戦略」を策定しました

「モビリティDX戦略」に関するロードマップ



※一定の想定で試算すると、2030年日系シェア3割は約1,100万台～1,200万台、2035年日系シェア3割は約1,700万台～1,900万台に相当。

1. 旨

自動車を取り巻くデジタル技術の進展に伴い、自動車産業のバリューチェーンや産業構造に大きな変化がもたらされ、自動車を巡る競争は、グローバルなゲームチェンジが起こりつつあります。こうした中、自動車のDXは、電動化と並ぶ競争軸となり、今後SDV（※）の実装も進展していきます。

※ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）とは、クラウドとの通信により、自動車の機能を継続的にアップデートすることで、運転機能の高度化など従来車にない新たな価値が実現可能な次世代の自動車のことです。

こうしたSDVを始めとする自動車分野のDXを巡る国際競争を勝ち抜く観点から、「モビリティDX検討会」において官民での検討を進め、今般、2030～2035年に向けた我が国の勝ち筋として、「モビリティDX戦略」を策定しました。

2. 「モビリティDX戦略」のポイント

特に激しい競争が生じており、官民連携による取組を進めるべき協調領域として、「SDV領域」「モビリティサービス（自動運転等）領域」「データ活用領域」の3領域を特定

各領域での勝ち筋、「オールジャパン」としての打ち手の具体化 主な取組

- ・SDV領域：高性能半導体等の研究開発、開発効率化のためのシミュレーション環境の構築など協調領域の拡大 等
- ・モビリティサービス（自動運転等）領域：自動運転トラックの実証支援、ロボタクシの開発支援 等
- ・データ活用領域：ウラノスエコシステムの運用、自動車全体の排出量把握や物流効率化等への一掃ケース拡張 等

「モビリティDXプラットフォーム」の立ち上げ
自動車産業のほか、スタートアップ、異業種、大学、研究機関、個人などの様々なプレイヤーが参画し、取組の機運醸成を図りつつ、新たな企業間連携の促進、ソフトウェア人材確保のためのコンペティション、新規取組の検討を進める「コミュニティ」

官民で目指すべき中長期目標の設定と、その実現に向けたロードマップの策定
SDVのグローバル販売台数における「日系シェア3割」の実現（2030年及び2035年）

「モビリティDX戦略」（経産省HP）

<https://www.meti.go.jp/press/2024/05/20240524005/20240524005.html>



「DX銘柄2024」「DX注目企業2024」「DXプラチナ企業2024-2026」を選定しました！

経済産業省は、東京証券取引所及び独立行政法人情報処理推進機構と共同で「デジタルトランスフォーメーション銘柄（DX銘柄）」を選定し、本日、「DX銘柄2024」選定企業25社（うち、DXグランプリ企業3社）、「DX注目企業」21社、さらに、「DXプラチナ企業2024-2026」2社を発表しました。

DX銘柄2024

証券コード	法人名	業種
2871	株式会社ニチレイ	食料品
3591	株式会社ワコールホールディングス	繊維製品
3407	旭化成株式会社	化学
4568	第一三共株式会社	医薬品
5108	株式会社プリチストン	ゴム製品
5201	AGC株式会社	ガラス・土石製品
5411	JFEホールディングス株式会社	鉄鋼
6367	ダイキン工業株式会社	機械
6645	オムロン株式会社	電気機器
6841	横河電機株式会社	電気機器
7259	株式会社アイシン	輸送用機器
9143	SGホールディングス株式会社	陸運業
9101	日本郵船株式会社	海運業
9201	日本航空株式会社	空運業
9301	三菱倉庫株式会社	倉庫・運輸関連業
9434	ソフトバンク株式会社	情報・通信業
3132	マクニカホールディングス株式会社	卸売業
2678	アスクル株式会社	小売業
8316	株式会社三井住友フィナンシャルグループ	銀行業
8601	株式会社大和証券グループ本社	証券・商品先物取引業
8253	株式会社クレディセゾン	その他金融業
4544	H. U. グループホールディングス株式会社	サービス業

【物流関係企業の取組み紹介】

SGホールディングス(株)

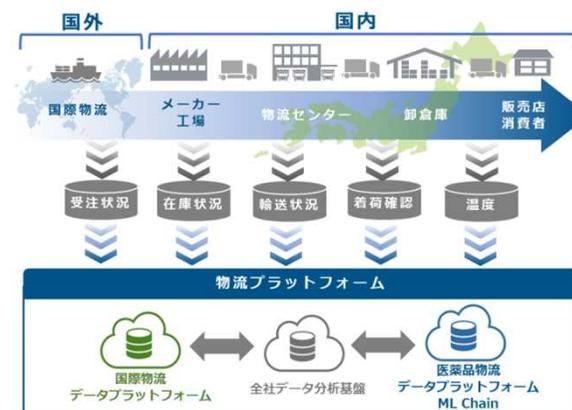
SGホールディングスグループのDX施策全体像



ヤマトホールディングス(株)



三菱倉庫(株)



DX注目企業2024

証券コード	法人名	業種
1333	マルハニチロ株式会社	水産・農林業
4901	富士フイルムホールディングス株式会社	化学
4507	塩野義製薬株式会社	医薬品
5333	日本碍子株式会社	ガラス・土石製品
5711	三菱マテリア株式会社	非鉄金属
6902	株式会社デンソー	輸送用機器
7911	TOPPANホールディングス株式会社	その他製品
9501	東京電力ホールディングス株式会社	電気・ガス業
9064	ヤマトホールディングス株式会社	陸運業
9104	株式会社商船三井	海運業
9233	アジア航測株式会社	空運業
4768	株式会社大塚商会	情報・通信業
2768	双日株式会社	卸売業
8174	日本瓦斯株式会社	小売業
8354	株式会社ふくおかフィナンシャルグループ	銀行業
8616	東海東京フィナンシャル・ホールディングス株式会社	証券・商品先物取引業
7199	プレミアグループ株式会社	その他金融業
8439	東京センチュリー株式会社	その他金融業
2980	SREホールディングス株式会社	不動産業
9216	ビーウィズ株式会社	サービス業
9715	トランス・コスモス株式会社	サービス業

「DX銘柄2024」「DX注目企業2024」「DXプラチナ企業2024-2026」(経産省HP)

<https://www.meti.go.jp/press/2024/05/20240527001/20240527001.html>



デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」 の受講生の募集を開始します！

経済産業省は、学生・社会人等を対象に、デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」の令和6年度受講生の募集を開始します。

デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」受講生募集(経産省HP)
<https://www.meti.go.jp/press/2024/06/20240610002/20240610002.html>



1. プログラム概要

経済産業省では、地域企業・産業のDXの実現に向け、ビジネスの現場における課題解決の実践を通じた能力を磨くため、デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」を実施します。

マナビDX Questは、(1) 企業データに基づく実践的なケーススタディ教育プログラム（以下、ケーススタディ教育プログラム）及び(2) 地域の中小企業との協働による、デジタル技術を活用した協働プログラム（以下、地域企業協働プログラム）からなります。受講料は無料です。

6月10日（月曜日）から、(1) ケーススタディ教育プログラムの受講生の募集を開始します。

(1) ケーススタディ教育プログラム（8月開始予定） ※今回募集対象

- ・講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していく、PBL（Project-based Learning：プロジェクト型学習）を中心に据えたプログラムです。
- ・約2ヶ月から3ヶ月間（プログラムにより異なる）のPBLで、AIによる需要予測やデータ分析による収益改善等の実際の企業課題をテーマにした複数のケーススタディ教材から選択し、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。
- ・全てのプログラムがオンラインで提供されます。また、各課題には個人で取り組んでいただきますので、ご自身の都合の良い時間で受講いただけます。

(2) 地域企業協働プログラム（以降開始予定）

※原則(1)のケーススタディ教育プログラム修了者のうち希望者が対象

- ・講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していく、PBL（Project-based Learning：プロジェクト型学習）を中心に据えたプログラムです。
- ・約2ヶ月から3ヶ月間（プログラムにより異なる）のPBLで、AIによる需要予測やデータ分析による収益改善等の実際の企業課題をテーマにした複数のケーススタディ教材から選択し、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。
- ・全てのプログラムがオンラインで提供されます。また、各課題には個人で取り組んでいただきますので、ご自身の都合の良い時間で受講いただけます。

今回の募集対象

ケーススタディ教育プログラム(PBL)

- 講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していくPBL (Project-based Learning: プロジェクト型学習)を中心に据えたプログラムです。
- 約2~3ヶ月のPBLで、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。
*期間はプログラムにより異なります
- デジタル初心者/経験者問わず、プログラムに参加できるよう、多数の学び合いの仕掛けを用意しています。

具体的な内容(例)

企業の課題の特定・要求/要件定義→課題解決に向けたソリューションの検討/検証→経営者/他部署に向けた実装・組織変革の提案

原則、ケーススタディ教育プログラム修了者のうち希望者が対象

地域企業協働プログラム

- ケーススタディ教育プログラムを修了した受講生¹には、実際に中小企業と約2、3ヶ月間²かけて、チームで課題解決に取り組む、地域企業協働プログラムの機会があります(希望者のみ。応募者多数の場合は要相談)。
^{1,2}参加要件及び期間はプログラムにより異なります
- 地域の中小企業の課題に取組み、経営陣・担当者との協働による実体験を通じて、ケーススタディ教育プログラムで学んだDXを、現場で推進する際の難しさやポイントを学ぶことができます。

具体的な内容(例)

DX構想・設計・検証段階の各企業の具体的な課題に対し、解決策の提案を実施

経済産業省は、令和6年6月7日、今後の中小企業向け資金繰り支援について公表するとともに、関係省庁とともに、官民金融機関等に対しコロナ資金繰り支援策の転換を踏まえた事業者支援の徹底等を要請しました。

1. 今後の中小企業向け資金繰り支援について

本年3月8日に公表した「再生支援の総合的対策」において既に方向性を示したとおり、7月以降は、能登半島地震の被災地に配慮しつつ、各種資金繰り支援策についてはコロナ前の水準に戻し、経営改善・再生支援に重点を置いた資金繰り支援とします。

2. 官民金融機関等に対する要請について

上記の通り、コロナ資金繰り支援の転換点を迎えていることを踏まえ、関係省庁とともに、官民金融機関等に対して事業者支援の徹底等を要請しました。

今後の中小企業向け資金繰り支援について

▶ 感染状況等社会情勢の変化に応じて、**コロナに焦点を当てた支援策は終了**させるが、今なお、**コロナ禍の影響に苦しむ事業者への再生支援を強化**。また、**円安等の経済情勢で苦しむ事業者向けの制度も継続**。

1. コロナ資金繰り支援

- 「**コロナセーフティネット保証4号**」・「**コロナ借換保証**」は、**本年6月末で終了**。小規模事業者に対しては、コロナ前から措置している「**小口零細企業保証**」（100%保証）を活用し、借換等を支援。
- ただし、**能登半島地震の影響が残る地域**においては、「**コロナ借換保証**」を継続。対象地域は、災害救助法適用地域をベースに、利用実績や復旧状況を踏まえつつ、本年7月以降3ヶ月毎に見直しを行う。

2. コロナ禍からの経営改善・再生を図るための資金繰り支援

- 「**コロナ経営改善サポート保証**」・「**コロナ資本金劣後ローン**」は、**本年12月末まで延長**。関係機関による支援も強化（信用保証協会向けの改正監督指針の運用開始 等）。

3. 円安等に伴う資材費等の価格高騰対策

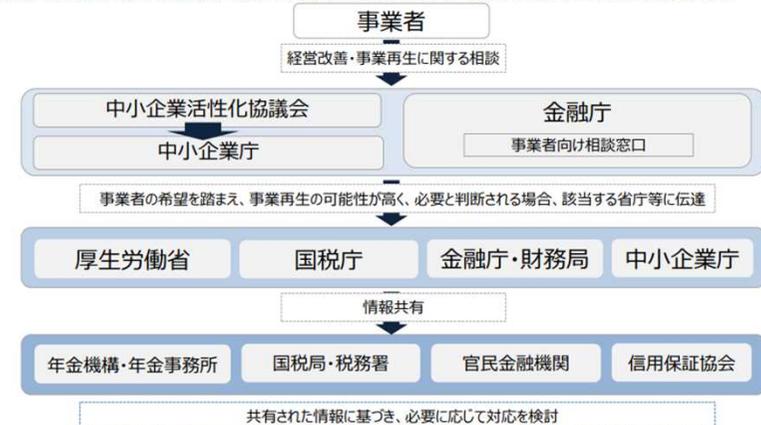
- 資材費等の価格高騰対策**として実施している日本公庫等の「**セーフティネット貸付**（利益率▲5%→金利▲0.4%）」は、**本年12月末まで継続**。（5年貸付の場合、金利引下げ後は中小事業：1.1%、国民事業：1.7%、24年6月時点）

3. 事業再生情報ネットワークについて

上記の要請文内「5. 事業再生情報ネットワークを活用した支援（公租公課の確実な納付と事業再生の両立）」に記載の「事業再生情報ネットワーク」について、中小企業活性化協議会での運用を令和6年6月17日から開始します。

事業再生情報ネットワークの運用開始

- 資金繰り支援はコロナ前の水準に戻していく一方で、関係省庁が連携して、再生支援を強化していくべく、本年3月の「再生支援の総合的対策」を踏まえて、事業再生情報ネットワークの運用を**6月から開始**。
- **再生可能性の高い中小企業の情報**（例：再生支援の見込み、金融支援による財務改善見込み等）について、中小企業活性化協議会や金融庁に設置する相談窓口より**関係省庁を通じて、公租公課の徴収現場**（年金事務所、税務署等）や金融機関等に共有することで、**公租公課の適正な納付計画の策定、関係機関による処理方針や支援の判断・決定に資する仕組み**を構築し、公租公課の確実な納付と事業再生の両立を目指す。



※地方税の課税主体である各地方団体に対しては、総務省から本ネットワークの趣旨等を周知。
 ※中小企業庁・金融庁等から中小企業活性化協議会・官民金融機関に対し、①公租公課の納付状況の確認、②公租公課は優先納付されるべき債権であることや納付計画を遵守しない場合のリスクの周知、③必要に応じた資金繰り支援や納付計画策定支援など、事業者支援の徹底を要請。



(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

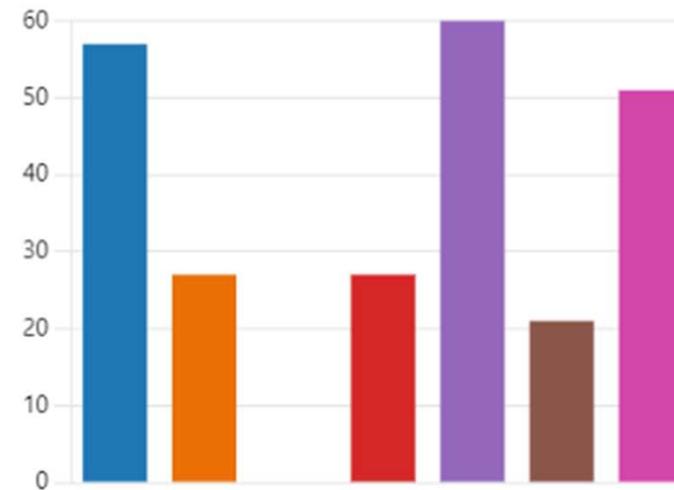
- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年6月21日(金)時点の事前登録者(218名)の構成

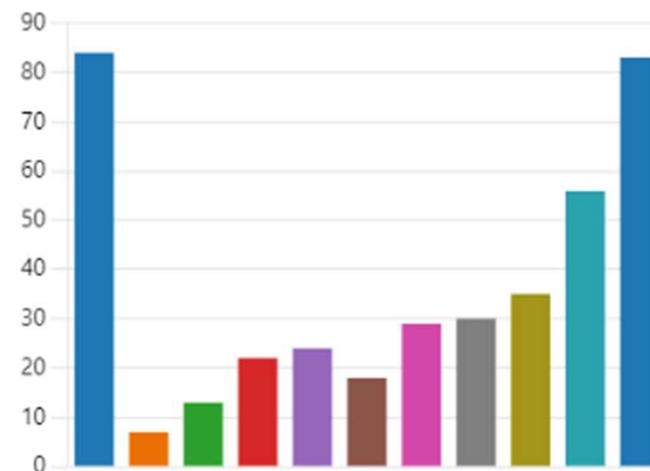
○事業者種別

●	トラック運送事業者	57
●	トラック運送事業者(元請事業者)	27
●	トラックドライバー	0
●	貨物利用運送事業者	27
●	発荷主事業者	60
●	着荷主事業者	21
●	その他	51



○これまで本説明会に参加したことがあるかどうか

●	初めて参加する	84
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	7
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	13
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	22
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	24
●	第5回目(R5/12/20)に参加した...	18
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこ...	29
●	第7回目(R6/2/22)に参加したこ...	30
●	第8回目(R6/3/19)に参加したこ...	35
●	第9回目(R6/4/26)に参加したこ...	56
●	第10回目(R6/5/24)に参加した...	83



● 荷主、業界全体の意識改革

- ・荷主、その中でも特に「現場」の理解が必須と思います。荷主、消費者の協力。・経営者の安全意識向上。

● 運賃・料金、賃金関係

- ・運賃交渉、荷主からの適正な運賃・料金の授受。
- ・荷主との運賃等の粘り強い交渉の継続。
- ・若者の人材確保、物価高騰に対してのドライバーへの給料の反映。人材確保に必要な行政の補助。

● 商慣行の見直し関係

- ・多重下請け構造の是正
- ・弊社が主に取り扱っている荷物に関しては手積、手卸時の荷役時間や待機時間、リードタイム等が解消されない限り、2024年問題は運送事業者に負荷をかけるだけの政策となっている。ドライバーが長時間労働となっている要因について、荷物毎の業者の意見を広く徴収すべき
- ・リードタイムの延長
- ・自社の輸送方法の再検討

● 物流効率化に向けた具体的対応

- ・ドライバーの待遇向上が先決であるが、自動運転、遠隔運転等IT技術を使用してフォローすることも大事だと考えます。
- ・荷待時間、待機時間の削減 予約システムの導入
- ・時間管理の徹底、待機時間、自主荷役の削減。発着荷主の現場環境の改善と特殊荷役の改善。

● マスコミ等を通じた周知

- ・直近における、マスコミを通じた周知（TV、新聞）は効果が出てきていると感じます。特に、**独禁法物流特殊指定に基づく公取の立入検査に関する記事は顕著**でした。やはり、固有名詞が出ないと各企業は雲隠れで対応出来ると考えています。

0

● 荷主、業界全体の意識改革

- ・物流事業者のみでの改善は限界あり、**真荷主、特に着荷主の理解、協力がなければ根本的な改善が出来ない。**
- ・運転手・管理者全員がどうにかなるだと他人任せにしないこと。荷主・納品先様の理解（納期、標準運賃等）。

● 運賃・料金、賃金関係

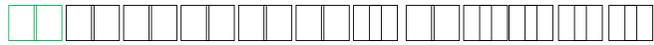
- ・適正な運賃・料金の収受と実質賃金の上昇。顧客との料金改定等交渉
- ・本当に悪質なのは運送業界内の取引運賃が適正ではないことです。
- ・高速道路活用、高速道路料金の補助や値下げ・運賃制度改定。標準的な運賃の収受（適正運賃）
- ・運送業界内の取引運賃の是正。
- ・**外圧をかけて運賃交渉を行う、という外向きのビジネスモデルがヨシとされる現状に疑問を抱きます。**
- ・**適正運賃を払いたくても、経営状況により払えない荷主も多いのではないかと思います。**
- ・**荷主より適正にちかい金額で支払いただいた運賃が運送会社を通すことで適正運賃からかけ離れてしまう実態を変えなければ業界がよくなるとは到底思えません。**
- ・**関東線など長距離輸送の実際の運賃は標準運賃の半値以下で程遠く、コストに見合った適正な運賃が収受できないため法令順守で走っている中小企業は弊社も含め今後撤退や減少していくと思われます。**
- ・**原価計算し、根拠ある資料を基に値上げ交渉しても運賃相場が上がらないと荷主まで思いは伝わらない。**
- ・**次世代のドライバー確保には賃金だけではなく福利厚生面も更に改善していかないといけない。行政やマスコミから2024年問題を継続して発信していただくことで、荷主への理解を更に深めていただきたい。**
- ・**貨物運送利用手数料を荷主・元請事業者に確実に負担していただく義務化対策が必須。**

● 現状の

- ・待機時間の解消、長距離輸送の問題。荷主への要請がまだ難しい
- ・**特に広島発の荷物は少ないので条件に納得いかなくても呑まざるを得ない。**
- ・このままだとドライバー不足により、本当に必要なものが届かなくなるという危機感を持っています。**労務環境だけでなく賃金も大きく改善すべきだと思います。税金が上がることは苦しいですが、税金を投入してでも必要なことだと思います。**

● 具体的対策の提案

- ・時間と労力がかかりますが、更なる実態調査が必要です。
- ・得意先・荷主へ国土交通省からの勧告
- ・荷待ち時間削減、パレット配送
- ・トラック事業者およびトラックドライバーの持続的確保
- ・中・長期にわたる計画的な対策
- ・協業（共同配送、共同運行など）、物流DXの促進。バース管理
- ・私は業界内の適正運賃収受化と荷主など外に向けてお願いする運賃交渉は同時で進めるべきだと思います。
- ・再配達の有料化、もしくは受け取りを依頼しない配送をしない（気づかないうちに受け取れなかったを防ぐ）仕組みづくり。
- ・罰則を含む法整備
- ・①運賃の改定 ②物流の効率化 ③荷主は運賃を改定すればそれで解決したと考える。
- ・重要なのはその後に物流の効率化を実現すること、特に発荷主がお客様である着荷主を納得させながらどのようにスピードアップして実現するかが2024年問題の真の解決である。
- ・多くの倉庫が未締め2期制をとることで月初、16日着で配車の取り合いが起きています。実際に預かった日数で保管料をとるようルールを変えれば不要な待機なども減るのではないのでしょうか…。請求の事務方は作業が煩雑になることは予想できますが…。
- ・荷主と運送事業者双方の正しい理解と難課題についても諦めず粘り強く改善へ向けて誠実に取り組んでいくことが大事だと思う。
- ・何より安全で安定的（持続可能）な陸運事業を継続していくことが目的なので、これを逆手に悪用したり、取り組みを放棄したりするところへは指導が必要と思います。



● 荷主、業界全体の意識改革

- ・それぞれの立場の人間がこの問題を理解すること。
- ・荷主、荷受のお互いの理解。まだよく理解していません。今回参加させていただき理解したいと思います。
- ・着荷主の理解度が疑問。着荷主側の取り組み強化。
- ・荷主の意識改革、運送事業会社の経営の透明性（法令遵守）、運賃価格の認可制（最低運賃の設定等）。
- ・トラック運送事業者との出荷前の事前協議。

● 課題の指摘

- ・モーダルシフト先のキャパ不足を感じている。
- ・昨年来バス予約システム導入に尽力しています。入構時間後倒しになった車両が近隣路上待機しないよう実運送会社はしっかり労働時間を巻き取ってほしい。具体的にバス予約による浮き時間を巻き取ることができた事例があれば知りたいです。
- ・運賃高騰、日数増加、時間に融通が利かなくなる等を問題として状況を見ている。
- ・社内外へ情報を展開し、融通の利かなさ等への理解を求めている。モーダルシフト等情報は収集している。

● 具体的な対策の提案

- ・トラック事業者の協業(中継輸送等)、そのための雇用環境の改善。
- ・トラックの改良改善、低燃費ハイブリッド車の増車、リレー輸送、共同配送。
- ・時間管理の為にバス管理予約システム。日にち・時間指定の解除・緩和、積載効率化。
- ・荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。
- ・待ち時間及び積込時間の短縮、トラックによる輸送距離の短縮。
- ・パレット配送、ドライバー交代、物流費の商品価格転嫁。



● 荷主、業界全体の意識改革

- ・物流に関わる方々の意識改革。物流費は、コストという認識改善。
- ・発荷主の意識は改善しているとは思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと（通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ばず、その結果、配送形態に改善が進められないこと）。
- ・2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。
- ・事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。

● 課題の指摘

- ・施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
- ・予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。

● 具体的な対策の提案

- ・荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

● 物流DXプラットフォーム開発事業者

- ・人材確保しやすい環境整備、または人員を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
- ・2024年問題が 物流業界の実態を良くする為の「問題意識」だと言えるのか？ 業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないと業界自体が衰退するだけではないのか？
- ・具合的事象に落とし込んでの「なすべきこと」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事(デジタル)。

● システムベンダー

- ・荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識

● 食と 食のコンサルタント

- ・消費者も含め国全体で問題の理解と対処をしていかないと個別の対応では難しいと思います。

□□□□ □□□□ □□□□□□□□□□ □□□□

t □□□□□□□□

①多重請負構造の解消

- ・賃金交渉をしたくても、3次・4次委託業者は運賃交渉の現実的に余地が無いことを理解しています。このため多重請負構造は適正運賃確保のために早期に解決しなければならない問題と考えています。（一般貨物・軽貨物共通）
- ・そこで**利用運送業者以外の「紹介業者の排除」**を提案します。利用運送は自らの名で「荷の最終責任を負う」ために登録制になっているのではないのでしょうか？一方で「荷に何の責任を負わない紹介業者」に対しては運輸行政の規制の網が及ばないと認識しています。契約自由の原則はわかまえているつもりですが、運輸行政が監督権を正しく及ぶようにするためにも「紹介業者の排除」を求めます。特定荷主による実運送事業者名簿の作成には、利用運送登録の有無も加えてもらい、実態を正しく把握してもらえたらと思います。
- ・特に個人事業主の多い軽貨物では軽貨物事業者の立場は極めて弱いため、SNSでは公正取引に反する実態もよく見られます（覚えのないペナルティの発生とそれに起因する不払いや罰金の求めなど）。**軽貨物については法改正により安全教育は進むと思いますが、併せて公正取引の周知もお願いしたい**と存じます。

②道路交通法上の駐車規制緩和

- ・荷待ちについても荷主の理解は進んでいるようですが一方で、**構外（敷地外）に待たせておけば自分たちに責任はないと考える事例もある**ようです。
- ・加えて、**積荷荷卸し行為が道路交通法上の「駐車」にあたり、その責任を「運転者」が一身に負う形**になっています。業務上行為であること、なぜ事業者が監督責任が及ばないのか？という点で、事業ナンバー車両については特例として駐禁の適用は時間的猶予を頂ければと思います。軽貨物事業者においては、1日の売上以上がその罰金で消えていくこととなります。道路の拡幅が現実的でない以上、運用面で支援を頂ければと思います。

③ホワイト物流推進運動の今後

持続可能な物流検討会では荷主に対するインセンティブが話題に上がっていたが、**規制とは別にインセンティブは必要だ**と思います。

- ④何かをしなければならないという意識があってもわかりにくいと具体的な行動がとれないと思います。**分かりやすく、取り組みやすいものでないといけません**と思います。

- ⑤運送事業者がいくら真剣に2024年問題に取り組んでも、**荷主がどうこの問題について考えているかで結果が決まってしまう**と考えます。

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
 - ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
 - ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
 - ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
- 原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

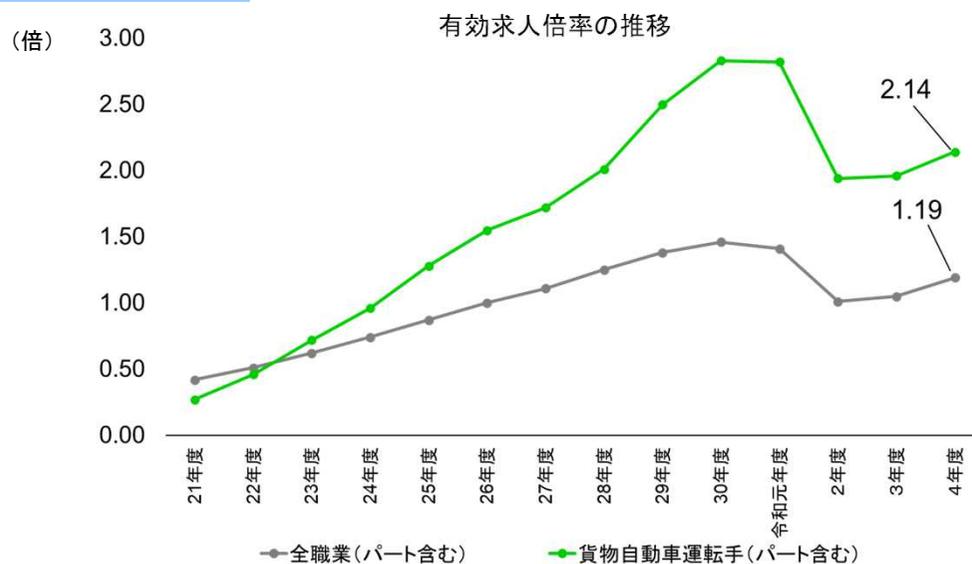
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



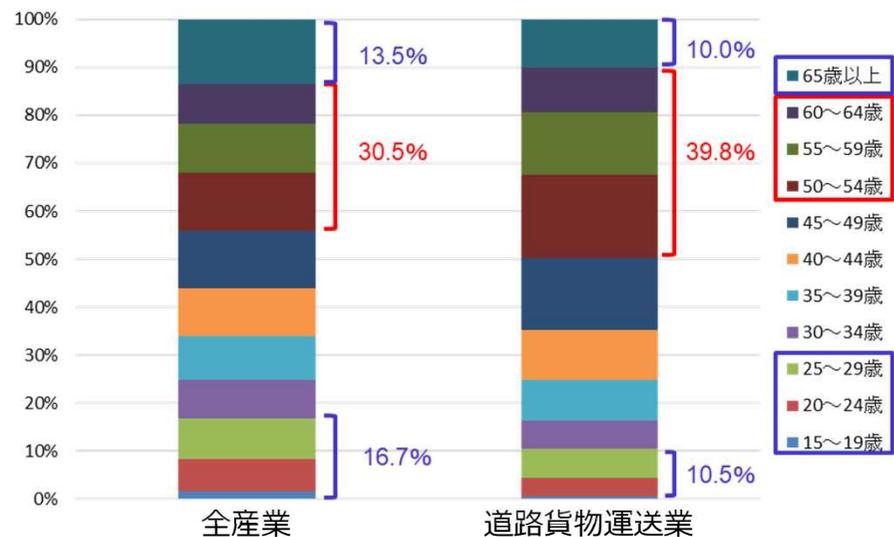
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



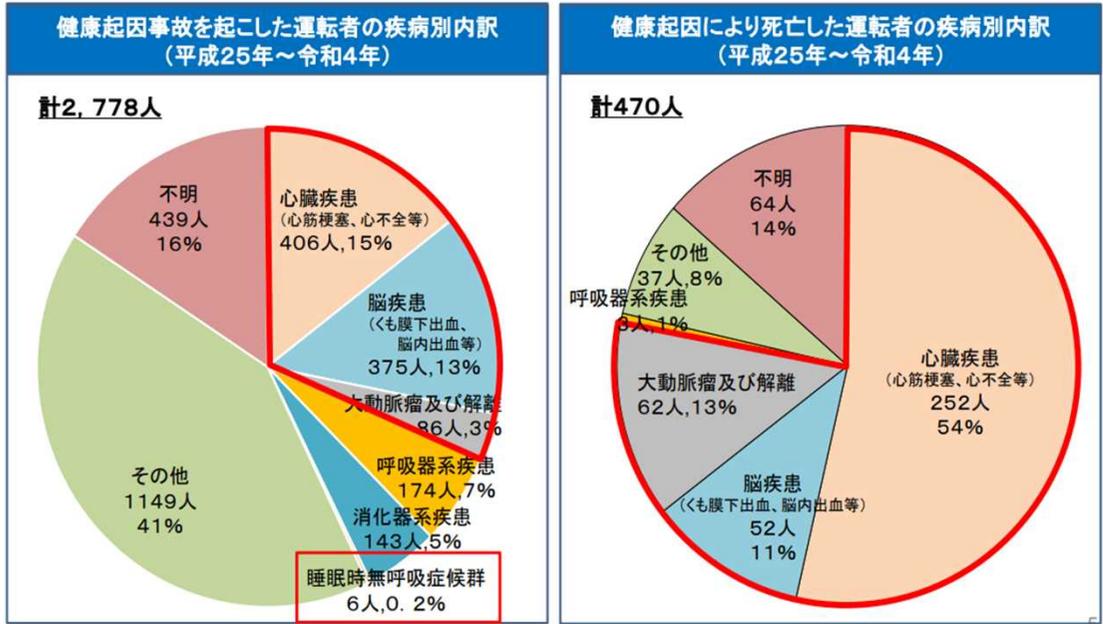
③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



トラックにおける健康状態に起因する事故報告件数の推移



運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案(自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数)は、高止まりの状況で、令和4年はそのうち3割が交通事故に至っている。

疾病としては「心臓疾患」「脳疾患」「大動脈瘤及び解離」が多く、合計割合が死亡した運転者の約8割を占める。

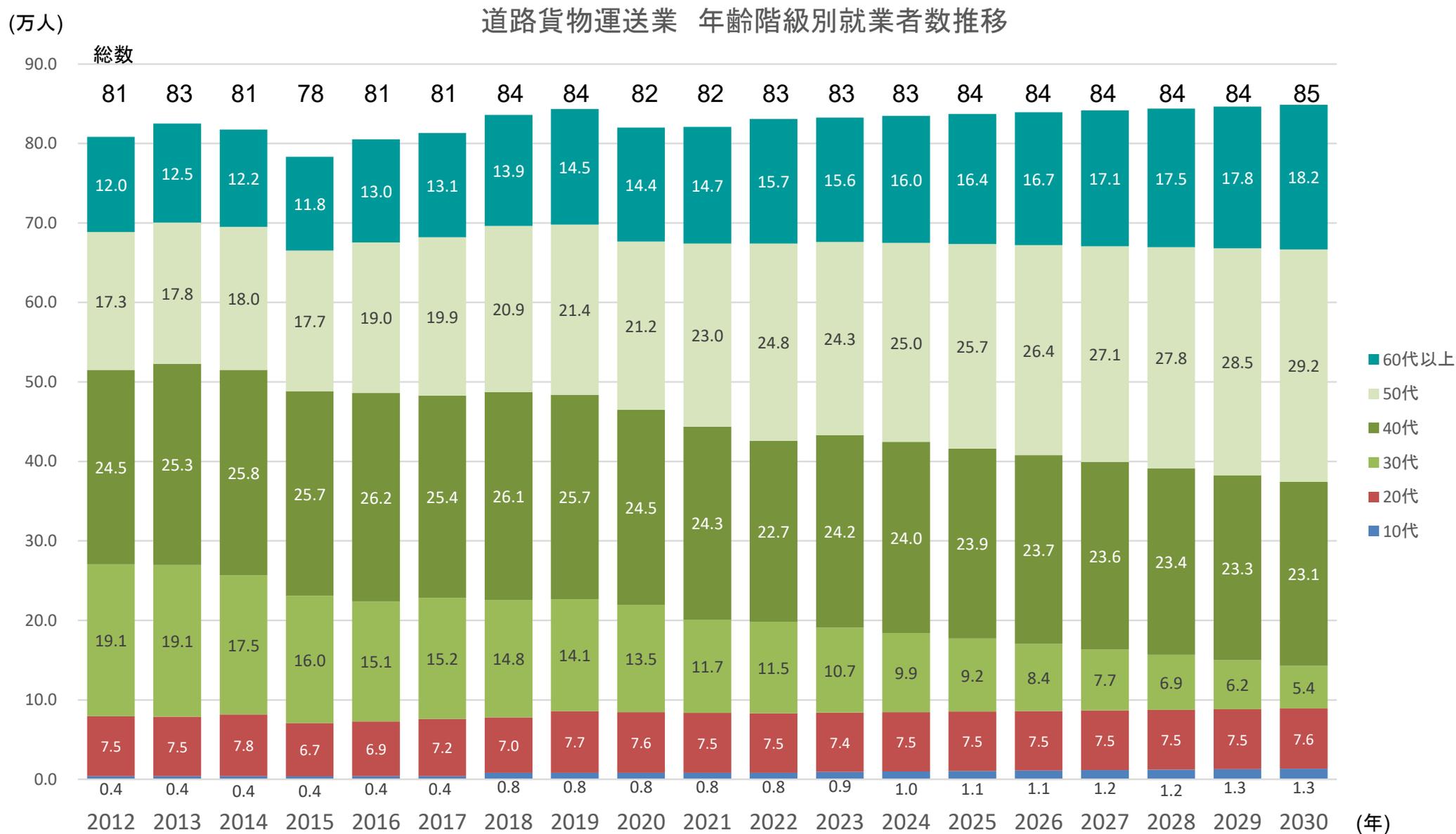
トラックについては必要な各種スクリーニング検査を受信させていない理由として、「人員配置上、受診させる余裕がない」、「検査費用が高額」などが挙げられている。

愛知県の国道で、大型トラックが信号待ちの車列の最後尾に追突し、6台の車両が関係する多重衝突事故が発生。軽乗用車の運転者が死亡、普通トラックの運転者が重傷、その他3名が軽傷。

(事故原因)

大型トラックの運転者は事故前日から体調不良があり、運行途中でさらに体調の悪化を感じたが、運転を継続していた。そのため、信号待ちの車列に気が付くのが遅れ衝突したと考えられる。また、運転者の出庫が3時頃と早いことを理由に、事業者は2ヵ月前から始業点呼をしておらず、運行管理者は体調不良に気づくことがなかった。





資料:総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。

※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

18 d t mF

労働政策審議会労働条件分 会での議

- ・運輸・ 便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・ を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の を超えた協力が不可 。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。



労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた**多様な働き方を選択できる社会を実現**する働き方改革を推進するため**時間外労働の限度時間の設定** (略) 等措置を講じる**必要**がある。

令和6年3月まで

令和6年4月から

トラックドライバーの
法律による時間外労働時間上限（特別条項）

年960時間まで

大臣告示による上限なし

法定による上限(原則) →

月45時間
年360時間

法定労働時間
1日8時間
週40時間

1年間=12か月

1年間=12か月

物流の一部停滞など影響懸念
⇒いわゆる「2024年問題」

具体的な対応を行わなかった場合、
以下のとおり輸送能力が不足する可能性がある。
2024年度…輸送能力が約14%（4億トン相当）不足
2030年度…輸送能力が約34%（9億トン相当）不足

令和6年3月まで

令和6年4月から

- 原則13時間以内、最大16時間以内
※15時間超は1週間2回以内

【1ヶ月あたり】

原則、293時間以内。

ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。

【1日あたり】

- 原則13時間以内、最大15時間以内。
- 長距離運行は週2回まで16時間
※14時間超は1週間2回以内

【1ヶ月あたり】

原則、年3,300時間、284時間以内。

ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①荷主（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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（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。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 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。
- 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、管理者の選任を義務付け。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 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。

「合成の 」を し、持続可能な物流を実現するには、政 の力(政府の規制措置)が必要

令和6年4月5日 (衆議院国土交通委員会「物流法・トラック法改正」参考人質疑にて)



立教大学
首藤若菜教授

運賃を極力安くしようというのは、ある意味、荷主にとっては経済合理的な行動ではあります。ただ、多くの荷主が適正な運賃を支払わないということに寄れば、ドライバーの労働時間を短くすることは難しく、その結果、なり手が減り、物流の停滞が引き起こされます。

こうしたミクロにおいて、経済合理的な行動が社会全体、マクロにおいて不合理な事態をもたらすことは度々起こり得るわけですが、経済学ではこうした事象を合成の と呼びます。

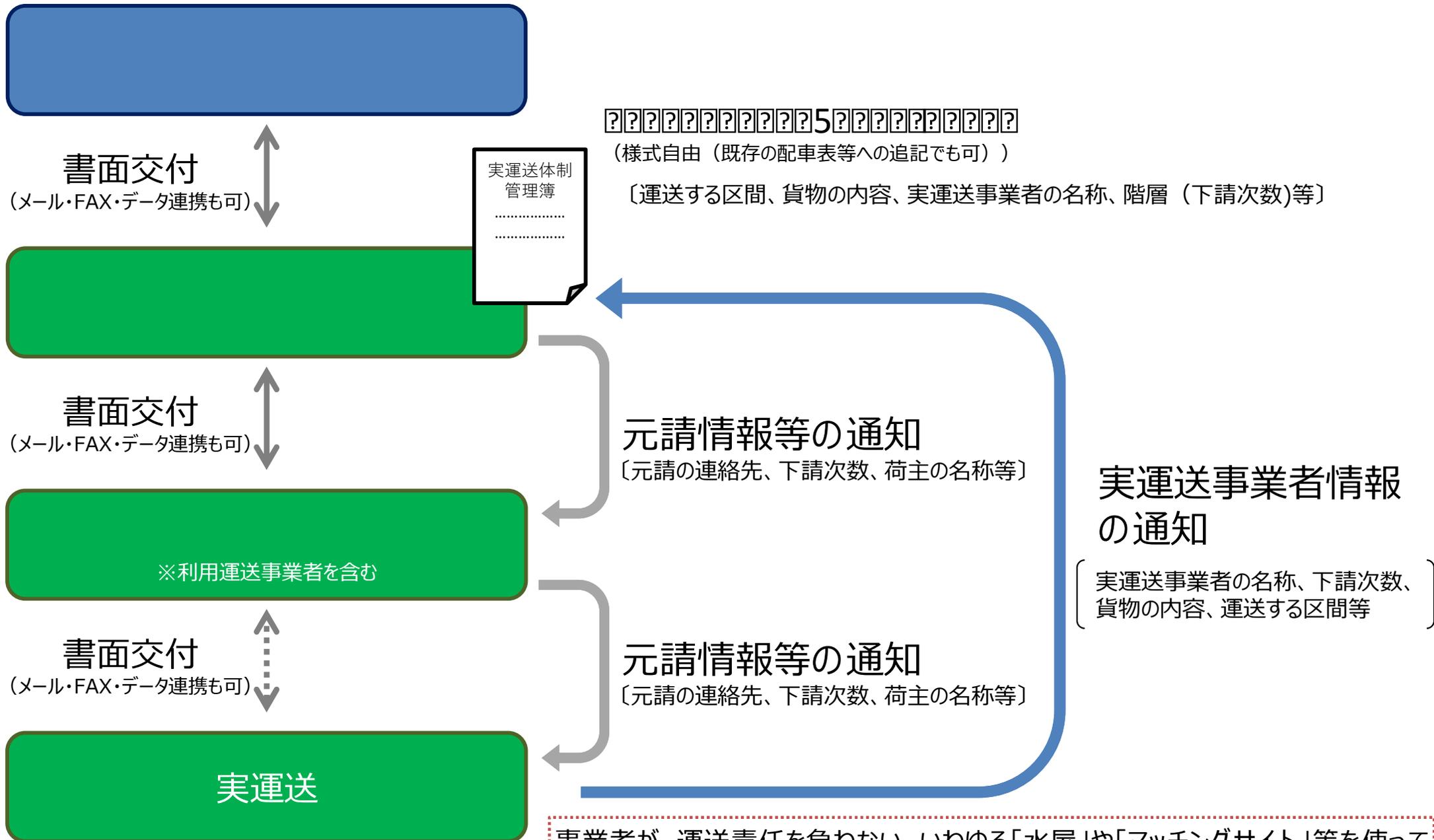
合成の を していくためには、私は政 の力が必要だというふうに考えています。持続可能な物流という意味でのマクロな合理性を担保するために政府による規制的な措置が必要だと考えておりました、今回の法案の意義はまさにそこにあるというふうに思っております。

Q. 物流効率化に向け、誰に何を義務づけるのか。実効性の担保は。(4/3衆国交委 自民 泉田議員)

A. 荷主、トラック事業者等： 運送契約時の書面交付
元請事業者： 実運送体制管理簿の作成。
トラック事業者等： 下請に出す行為の適正化

更に、契約内容を把握した上でトラックGメンが是正指導を行うほか、一定規模以上の荷主事業者には物流効率化中長期計画の策定・実施状況の報告を義務付け、取組が不十分な場合は勧告・命令を行い、実効性の確保を図る。(国交省政府参考人)

実運送体制管理簿作成フロー



〔 恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、管理規程の作成、責任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Gメンによるチェック

Q. 受け取る側の荷主(着荷主)に、何を努力義務として求めていくのか。(4/3衆国交委 自民 泉田議員)

A. 着荷主にも、発荷主と同様の物流効率化に向けた努力義務や義務を課す。荷待ち、荷役時間の削減について改善が見られない場合などには、国として必要な指導・助言を行う。また、事業者の取組状況について、個社名を含めて調査、公表を実施するということも考えている。

(国交省政府参考人)

Q・実運送体制管理簿の作成が多重下請構造の是正につながるメカニズムは (4/3衆国交委 自民 泉田議員)

A・実運送体制管理簿は、元請事業者に作成が義務付けられる。(作成した実運送体制管理簿は、荷主が閲覧、謄写の請求可能)。

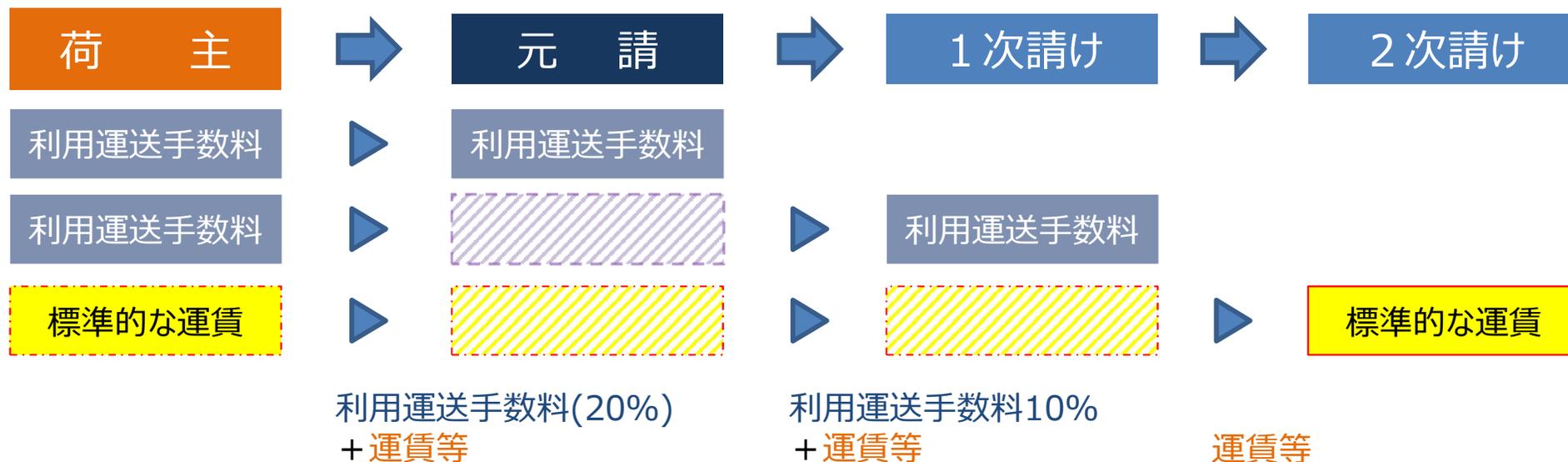
更に新たな標準的運賃で下請手数料(利用運送手数料)を設定。元請事業者は、実運送事業者が収受すべき運賃に手数料の合計を上乗せした金額を荷主に求める。

一方、荷主は、運送コストを適正化すべく、過度な下請構造の回 を運送事業者に求めることとなって、多重下請構造の是正が図られる。(国交省政府参考人)

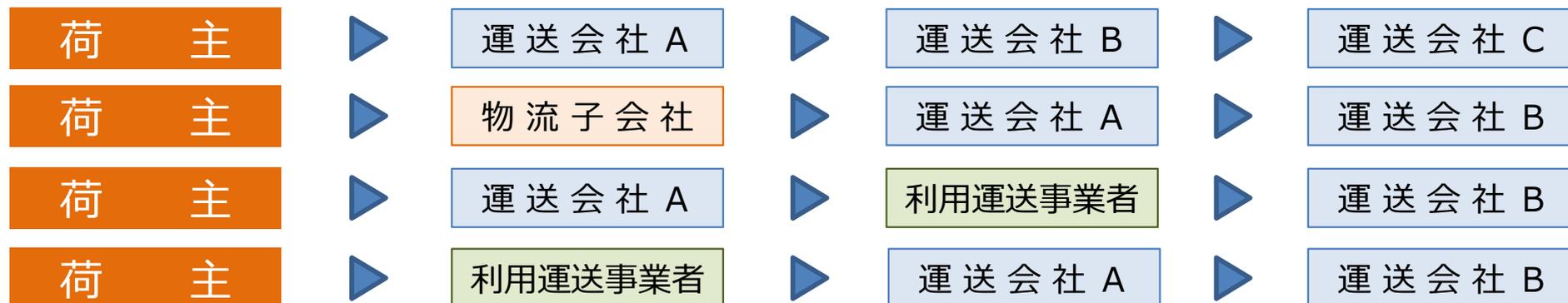
利用運送手数料

※以下はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

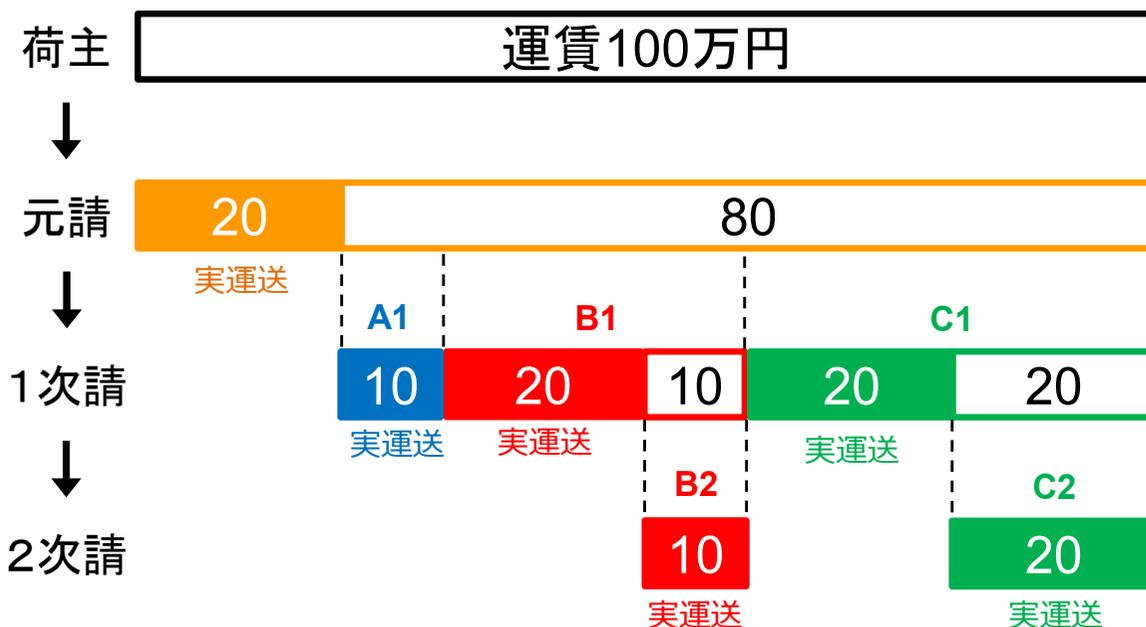
- ・運賃の10%を運賃と別に収受
 - ・実運送事業者の手配までに要した回数について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



下請構成の例



事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



	運賃	手数料
元請	20万円	80万円×10% = 8万円
A1	10万円	
B1	20万円	10万円×10% = 1万円
C1	20万円	20万円×10% = 2万円
B2	10万円	
C2	20万円	
合計	100万円	11万円

- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。(※)
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が收受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

（運賃、料金等の收受方法）

第三十一条 当店は、貨物を受け取るまで、荷送人から運賃、料金等を收受します。

2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。

3 （略）

Q. 実運送体制管理簿作成等に係る規制的措施等の導入、元請企業の事務作業が負担になるとの懸念がある。

(3/21衆本会議 維新 三木議員)

A. 管理簿作成に必要な実運送事業者の名称、下請次数、運送の内容などの情報を実運送事業者から元請事業者に通知するよう措置。また既存の配車表を活用可能とするなど、できる限り負担軽減に配慮したい。(齊藤国土交通大臣)

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X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。40

Q. 荷役等をする場合に、その対価を請求できる仕組みは。

(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

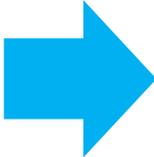
A. 契約内容書面化義務づけによって、トラックドライバーが荷役作業を行うか否か、また、行う場合の対価が らとなるか明確化される。

また今般改正した標準的な運賃にも項目として荷役作業を入れ、標準的な水準を提示した。

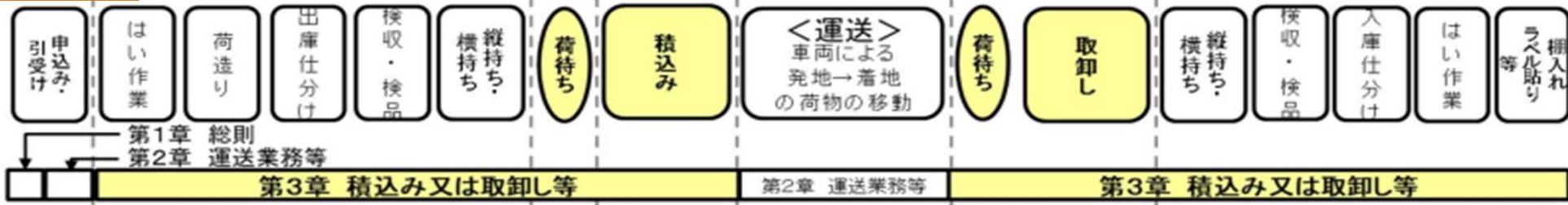
合わせてトラックGメンによる荷主等への是正指導強化により荷役作業を行う場合に適正な対価を収受できるよう、しっかりと取り組んでいく。(齊藤国土交通大臣)

(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に収受できる環境を整備！！



・約款上の業務区分の明確化



・契約 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を収受する旨を明記（第61条）

(2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況



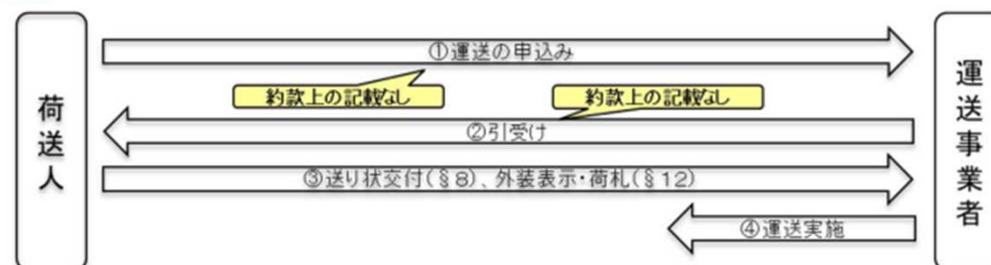
出典：国土交通省「トラック輸送における多量下積構造についての実態把握調査」

【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

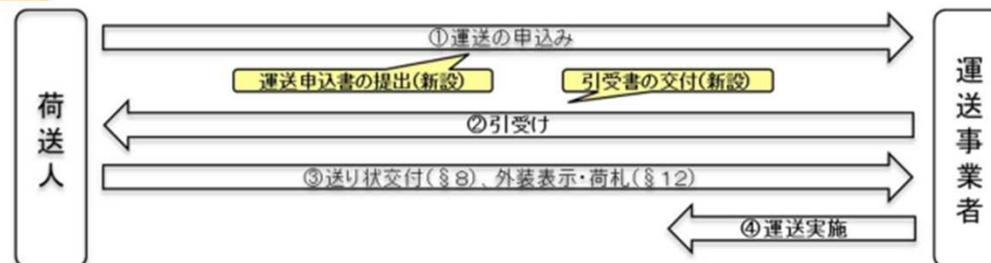
- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化**（第6条、第7条）

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む）を交付（運送申込書／引受書）することとする

現行



改正



Q. 専業水屋への対応は(4/3衆国交委 立憲民主党 石川議員)

A. 利用運送事業者に該当する場合

下請行為の適正化に関する努力義務等が課される対象となるほか、トラックGメンによる是正指導の対象となる。

取次事業者に該当する場合

には、取り次がれた契約の発注者側が同様の規制的措置の対象となる。

運送体制の可視化や契約内容の明確化が行われることとも相まって、荷主と元請事業者との運賃交渉等を通じて、不合理な中抜きを排除にもつながる。

トラックGメン等各施策を組み合わせて適正化を図る。

(国交省政府参考人)

国会での質疑より

Q. 事業用の車両については、高速道路料金を常時3割引きにすべきではないか。(3/21衆本会議 立憲民主党 神津議員)

A. 物流事業者などを対象に、時間帯や平日、休日にかかわらず、利用額に応じて最大40%割引する大口・多頻度割引を導入中。更に令和7年3月末まで、最大割引率を50%に引き上げる（令和5年度予算による措置）。(斉藤国土交通大臣)

Q. 積載率の目標値、具体的な数値として設定しているのか、また、積載率向上に資する取組は。(3/21衆本会議 立憲民主党 神津議員)

A. 2019年度におけるトラックの積載率は38%、この法案の施行後3年間で44%とすることを目指す。(斉藤国土交通大臣)

Q. 国内、国外からの運転手の確保に向けた環境整備はどうするのか。

(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 国外からの運転者の確保については、安全の確保など、制度の運用開始に向けて必要な準備を進めていく。

(国交省政府参考人)

警察も国交省が行う日本への入国前等に行う、外免切替への申請のために必要な関係書類の確認、日本の交通ルールやマナーに関する研修などに協力する。

(警察庁政府参考人)

特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要 国土交通省

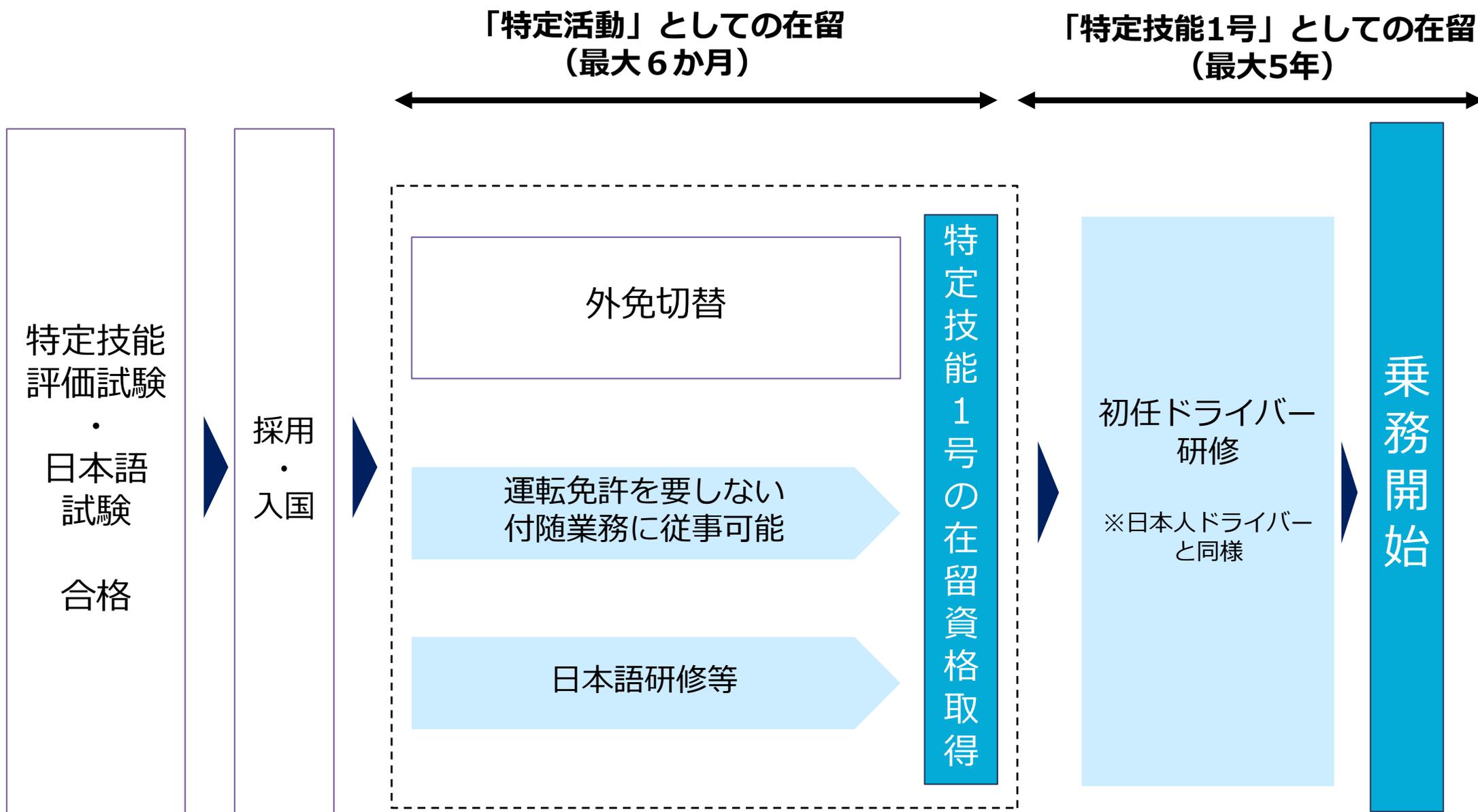
- 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている**自動車運送業分野**（バス、タクシー及び**トラック運転手**）について、**特定技能制度※の対象分野への追加**を閣議決定（令和6年3月29日）。

※深刻化する人手不足への対応として、**生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況**にある産業上の分野に限り、**一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人**を受け入れる制度。

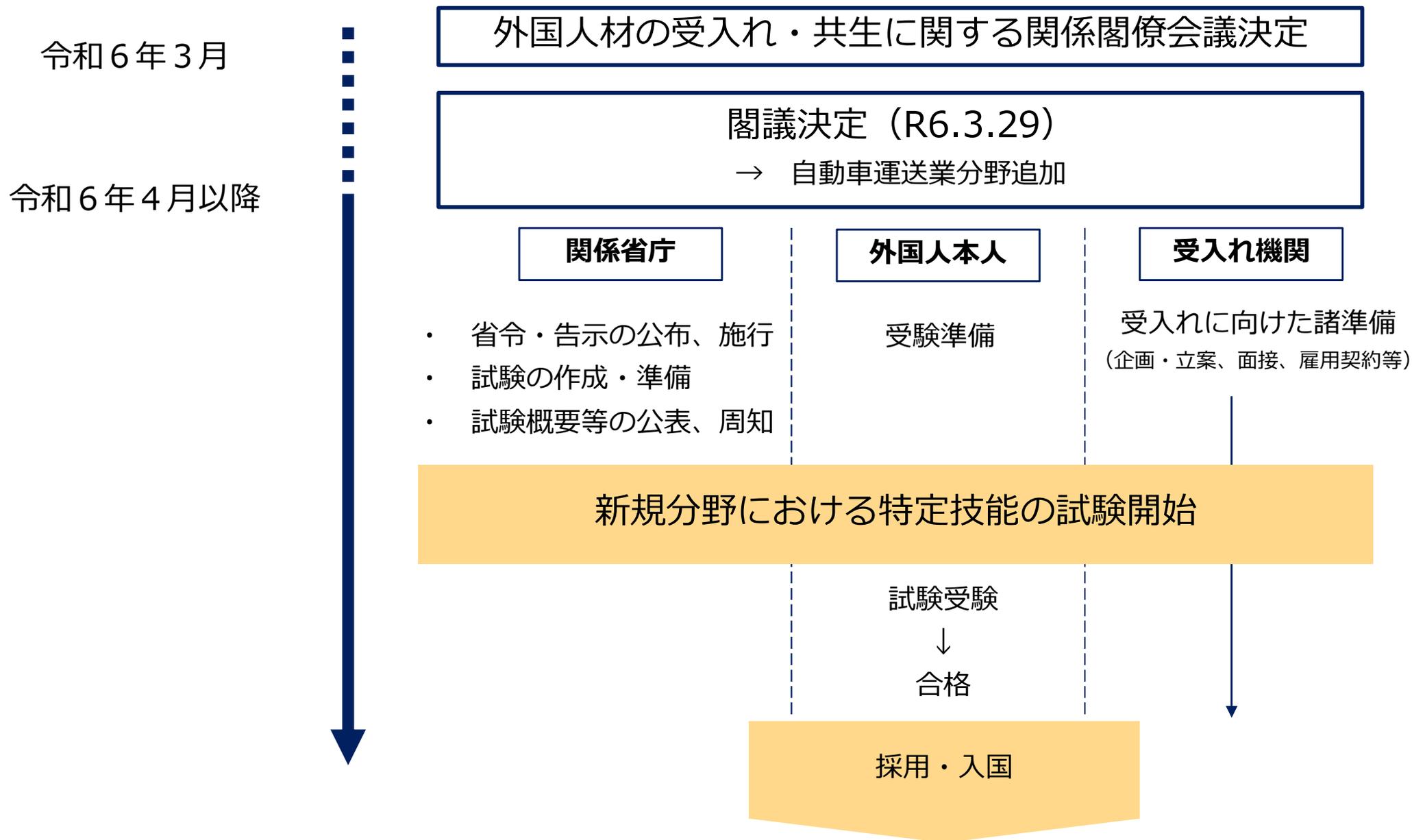
- 特定技能外国人の受入れに向けて、特定技能評価試験の実施に係る準備等を関係団体等と連携して進める。

	トラック	バス	タクシー
・受入れ見込数	2.45万人(総計)		
・主な業務内容	①運行業務 ②荷役業務	①運行業務 ②接客業務	
・技能水準	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック)(※2)	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)
<p>※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。</p> <p>※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。</p>			
・日本語能力	・日本語能力試験N4 又は ・日本語基礎テスト 合格	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3
・受入れ事業者の要件	・「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	・「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

トラック運転手としての乗務開始までのプロセス



受入れ開始までのスケジュール



Q. モーダルシフトに向けた取組みについて (4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. 鉄道のコンテナ貨物、フェリー、ローロー船の輸送量を今後10年程度で倍増させる目標を設定し、以下の施設整備について取り組んでいるほか、担い手の確保に向けた取組みを進めていく。(国交省政府参考人)

貨物鉄道：大型コンテナに対応するためのコンテナホームの拡幅、災害時の代行輸送の実施に必要な貨物駅の施設整備

内航海運：船舶大型化等に対応したシャシー、コンテナ置場の整備促進など、内航フェリー・ローロー船ターミナルの機能強化など

国会での質疑より

Q. 送料無料を当然視せず、サービスには相応の費用がかかることを国民全体で理解することが必要だが、どのようにこの機運を醸成していくのか (3/25衆本会議 立憲民主 長友議員)

A. 令和5年12月、送料見直しに関する消費者庁の考え方を公表。

送料無料と表示する事業者には、表示についての説明責任がある。

「送料当社負担」や「送料込み」など、送料負担の仕組みを表示すること、また、送料無料表示をする場合には、その理由、仕組み等を分かりやすく説明することが必要。

引き続き、関係事業者等の自主的な取組を促していくとともに、その取組状況をフォローアップしていく。

(自見国務大臣 (消費者及び食品安全等担当))

「送料無料」表示の見直し

我が国では、物流における「2024年問題」に直面しており、現在、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき様々な対策が採られているところである。

消費者庁では、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するため、意見交換会を実施し、検討を重ねてきた。関係者等の意見を踏まえると、

- **送料の表示に関し、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨を表示する場合には、その表示者は表示についての説明責任がある。**
- 消費者庁として、関係事業者等に送料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視していく。

表示例

送料負担の仕組みを表示

- 送料の負担者を表示
「送料当社負担」など
- 送料込みの価格を表示
「〇〇円（送料込み）」など



「送料無料」表示をする場合、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明

- 「送料無料」表示をする理由
誰が負担しているのか、
商品をお勧めするための販売促進の手法であること など
- 送料を無料とする仕組み
配送業者に対して契約に基づき適正な運賃を支払っていること など

送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていきたい。
(齊藤国土交通大臣)

Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。
(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまでも国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力に推進していく。
(齋藤経産大臣)

農水省はこれまでも国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。
(坂本農水大臣)

17項目に及ぶ付帯決議

キーワード抜

関係団体及び荷主等の連携及び協力強化

「專業水屋」対策

一貫パレチゼーションの推進

標準的運賃毎年見直し

多重下請構造対策、二次下請制限も検討

中継輸送や自動運転の普及に向けた支援

低廉運賃事業者への注視・規制措置導入

商慣行見直しに向けた指導・助言

再配達率削減に資する支援

トラックGメン機能強化・拡大

商社等を物流効率化努力義務対象とする検討

過積載防止、積載率向上の影響へのフォロー

地方適正化事業実施機関の活用、業務拡大

第一種貨物利用運送事業者への対応

貨物軽自動車運送事業対策

中長期計画、実運送体制管理簿制度円滑導入

物流統括管理者制度の円滑な導入・運用

モーダルシフト対策

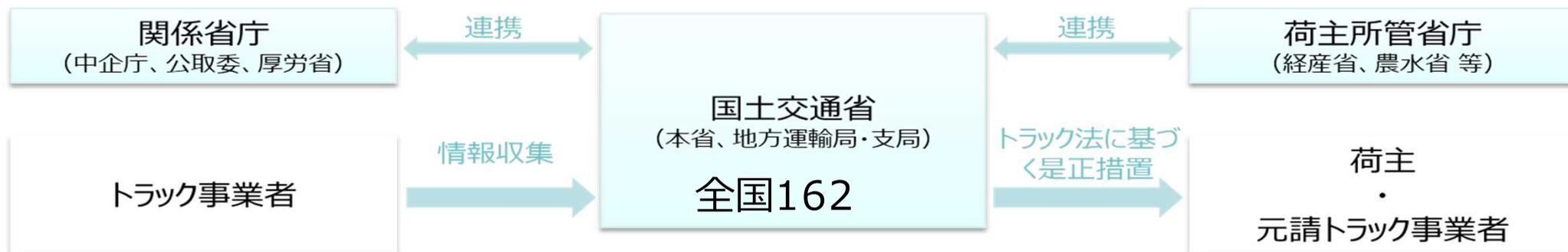
(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ **トラックGメン制度、新たな方針について**
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)

原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介



トラック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～)

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング (訪問・電話)**
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **パトロール (現場の状況確認)**
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ **フォローアップ調査 (パトロール時に実施)**
 - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
 - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正措置」

疑いのある荷主へ連絡
(荷主の本社・営業所へ連絡)

働

送付

(関係省庁も同席)



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等

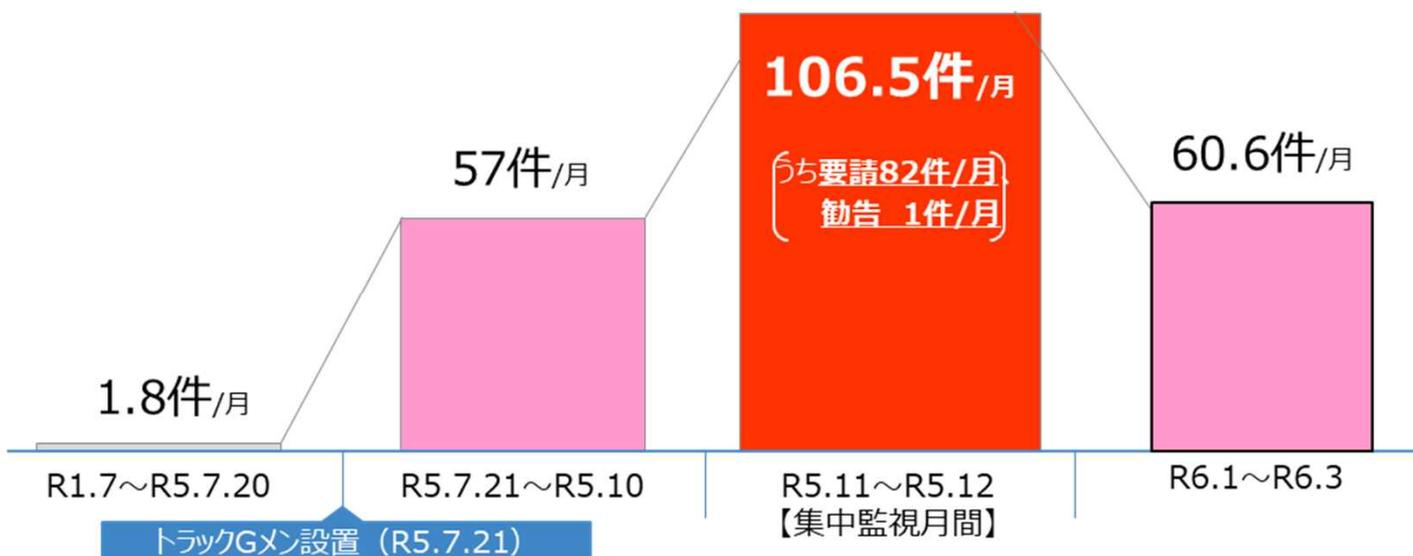
- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

「是正指導」を実施した荷主数

勧告	2	(荷主1、元請1件)
要請	174	(荷主88、元請81、その他5)
働きかけ	478	(荷主310、元請158、その他10)

荷主起因の違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示



今般「是正指導」(働きかけ、要請、勧告)の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

全国のトラックGメン活動状況

0 | 0

○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査（全国）



トラックドライバーへのヒアリング
（中部・中国・ ）



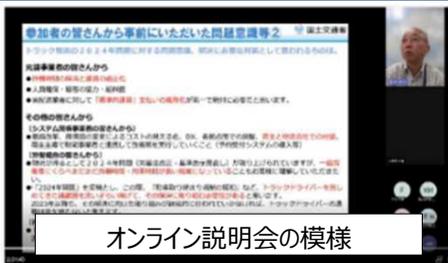
大型車駐車スペースが
あるコンビニ駐車場

高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等)（全国）



トラック事業者・荷主に対する
説明会

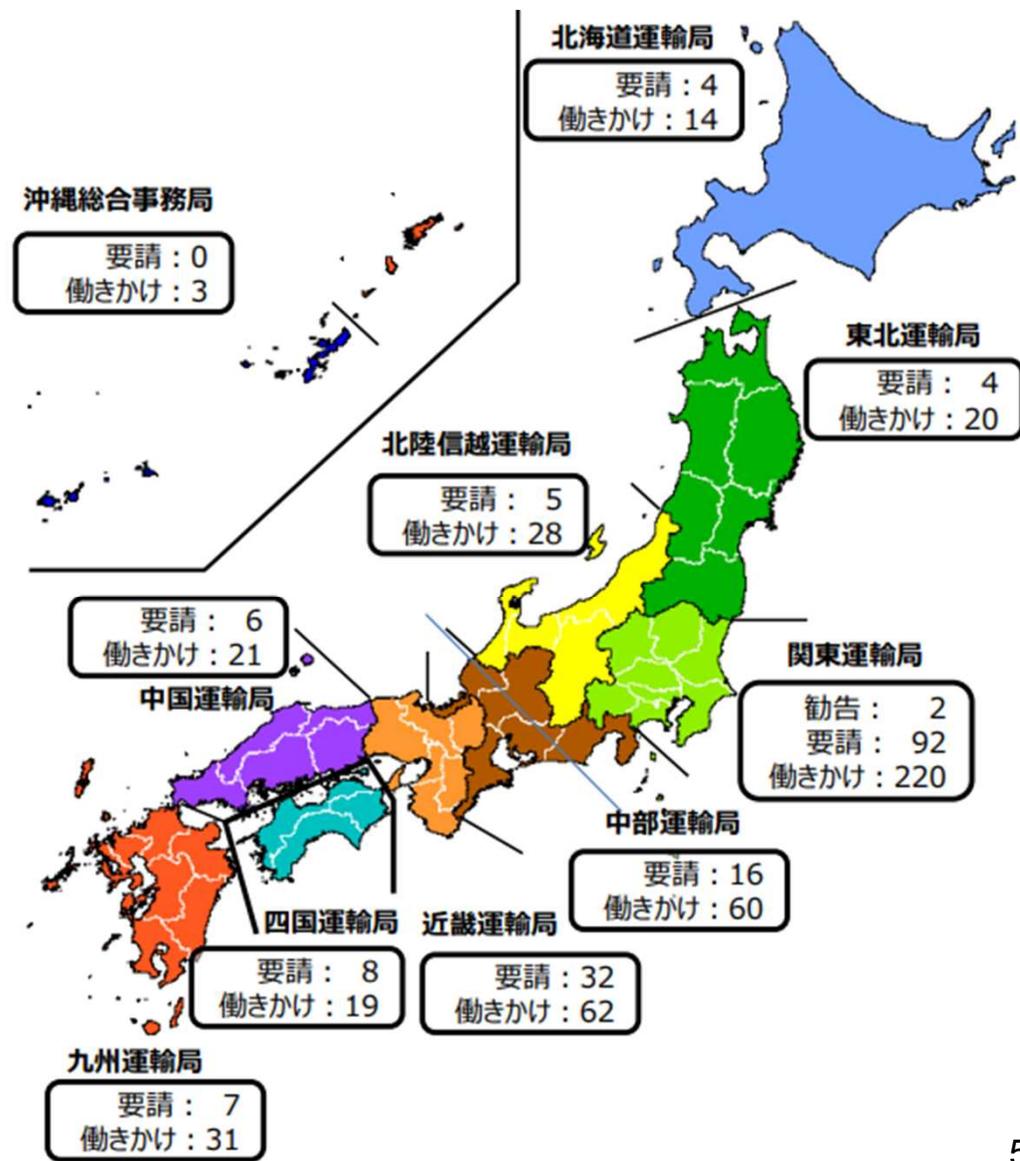


オンライン説明会の模様

トラックGメンのチラシ配（全国）



※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



トラックGメンの活動(具体例:中国運輸局)

90 d m F 3

パトロールの状況 (はパトロール済の箇所)



パトロール先拠点数 **935** か所
(R5.7.21~R6.6.21)

2024年問題の本質は**将来のトラックドライバー不足**であることを説明し、以下の対応を呼びかけ。

- **トラックドライバーの労働環境改善 (違反原因行為の防止)**
- **運賃交渉に対する真摯な対応 (人材確保の為に賃金・設備投資に原資必要)**

- ・現場で要改善点を認めた場合※はその場で指摘。
 - ・トラック運送会社やPA、SAがあれば、活動の周知も実施。
- ※ドライバーによる付帯作業が行われていることを現認した場合など。

トラックGメン荷主等パトロールの特徴

- ・基本的にアポ無しで訪問 (より多くの荷主等を訪問するため。)
- ・現地での説明に合わせ、オンライン説明会への参加呼びかけ (結果多くの荷主事業者の参加を得ている。)



具体的な説明内容(ポイント)

行 荷主 元 向 以下 説明 実施



- トラック運転者の残業時間に上限が課せられ、貨物が一部運べなくなる恐れがある。
- トラック運転者を職業として選択する人が若年層で減っており、年齢構成が高年齢化。**2024年問題の本質は将来のドライバー不足**。放置するとそのうちトラックがあっても運べない状況になる。



- 荷主担当者の「**ちょっと頼むよ**」という悪気のない一言が無理を強いるだけでなく、違反行為の原因にもなり得る。注意して欲しい。

(例) もうちょっと積めるでしょ」→過積載運行に

「急いで運んでね」、「時間厳守で（無理な時間設定）」→スピード違反に

「ちょっと待って（長時間待機常態化）」→過労運転に（待機中は心身が休らず、休憩時間にあたらぬ。）

- 悪質なものは事実確認、改善を求める。また是正指導（「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）の対象になる。
- 我々もパトロールを通じて荷主事業者の雰囲気や事業の様子を見させていただいている。

○ 伝

- **トラック事業者から運賃に関する相談があった場合には耳を傾けて欲しい。**
- トラック運転者を確保するには、一定の賃金水準を確保する必要がある。また事業継続のためには車輛の更新等再投資を継続する必要がある。
- トラック事業の原資は運賃。国は標準的運賃を策定。**運輸局もトラック事業者に対し、これを携えて荷主事業者**に相談に行くようにと指示している。
- 「**運送**」と「**作業**」は本来別のもので、荷積み、荷卸しさらに付帯作業には別途料金が発生する。



詳細については、月1回オンライン説明会を開催し説明しているので、是非そちらにご参加いただきたい

トラックGメン活動の進捗と所感(気づき)

商慣行を変えるには、より上流（管外の「発・着荷主」本社等）にアプローチする必要がある。

○ 商慣行の根強さ

- ・ 意見・質問には現状の不変を前提としたものが多い。

労働時間が減る = 賃金が減る。「余計なことをするな（トラックドライバー）」（基本賃金が低い認識がない。）
荷積み・荷卸し、附帯作業はトラックドライバーの仕事（トラック事業者側でも当たり前と考えているものが多い。）
契約を切られるのが怖くてなかなか改善や運賃改定を言い出せない。

○ 発荷主「物流部門」、「物流子会社」、「物流元請」の対応の2極化

荷主物流部門が現状を詳細に把握、役員会にも掛け合い物流を効率化。運賃値上げにも対応。
荷主の物流子会社又は物流事業者に丸投げ。そこが「上には言いにくい」として動かず問題解決に至らない。
⇒荷主の中で発言力がない物流子会社等を動かすには、発荷主のトップに える必要がある。

○ 発荷主の「運べない」ことに対する危機感の高さ

競合他社がいる部品や建材などを扱っている荷主は、指定どおりに届かない = 商機を逸するという意識が高い。
発荷主の無理な発注は、着荷主の意向に端を発している場合がある。
⇒発荷主を動かすには、「着荷主」に える必要がある。

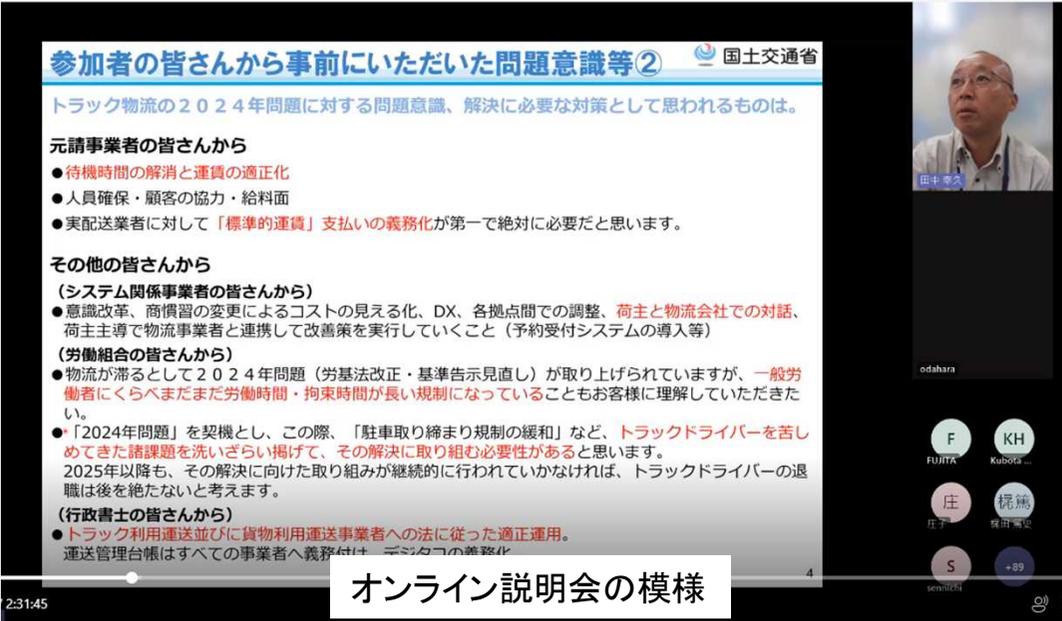
○ 着荷主※の無関心、認識不足

「我々はトラックを使っていない。」(トラックが資材や商品を運んできているという意識が薄い。「仕入れ」と認識。)
荷待ち2時間ルールの緩和を。(費用負担すれば長時間拘束もOK。(帰り荷の都合など知らない。))
※着荷主 = 建設会社[建材など発注、現場を監督]、大手製造事業者[原料を発注]
⇒大手発荷主は着荷主でもあり、両面で働きかける必要がある。

⇒輸送は広域、大都市の発・着荷主(関東・中部・近畿)が影響力を持っている。働きかけるべき。62

オンライン説明会による周知

説明の内容（「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報」を重視）



主な説明内容

- 2024年問題の **政策**
(残業上限規制が何故必要なのか、そもそもから説明。)
- 国交省、関係省庁からのトピック
(各省報道発表資料等から参加者の関心に合う情報を提供)
- 参加者の問題意識、取組みについて共有
(参考になる同種事業者の好例、失敗例も紹介)
- 標準的な運賃、標準約款、原価計算、運賃交渉
- 物流効率化に向けた取組み事例紹介
- トラックGメンの積極的対応について
(中国運輸局をはじめ全国のGメンの活動を紹介)

※他に事前登録の際問題意識等を収集し、説明会中もチャットでの質問を可として参加者同士の情報共有も図っている。

□□□□e□□□ □□□8□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□

【第1回～第10回の 計参加者数】 **延べ1,555名** 令和5年8月1日より、毎月1回、20日頃に開催 (第5回(12月20日(水))からは午前、午後の2回開催。)

【参加者種別】トラック運送事業者、元請、荷主事業者、行政書士、労働組合、マスコミ、物流関係システム会社、コンサル、金融、車両メーカー等多種他用な関係者が参加

【参加元地域】中国5県のほか、北海道、東京都、県、群馬県、県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、新潟県、大府、愛媛県、高知県、県など他の都道府県からも数多く参加

全国から参加いただいている実績を踏まえ第10回からは、「国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会」として、全国の運輸局で本オンライン説明会を周知いただくこととした。

□□□□□□□□□□□□□□□□□□□□(トラック運送事業者、元請、荷主)。

- 業種を超えた相互理解が必要(運賃改定、リードタイム緩和、荷待削減。)
※特に着荷主の理解が必要とする意見多数
- 他の同業他社の問題意識、解決に向けた対策などを共有したい。

トラック運送事業者の問題意識

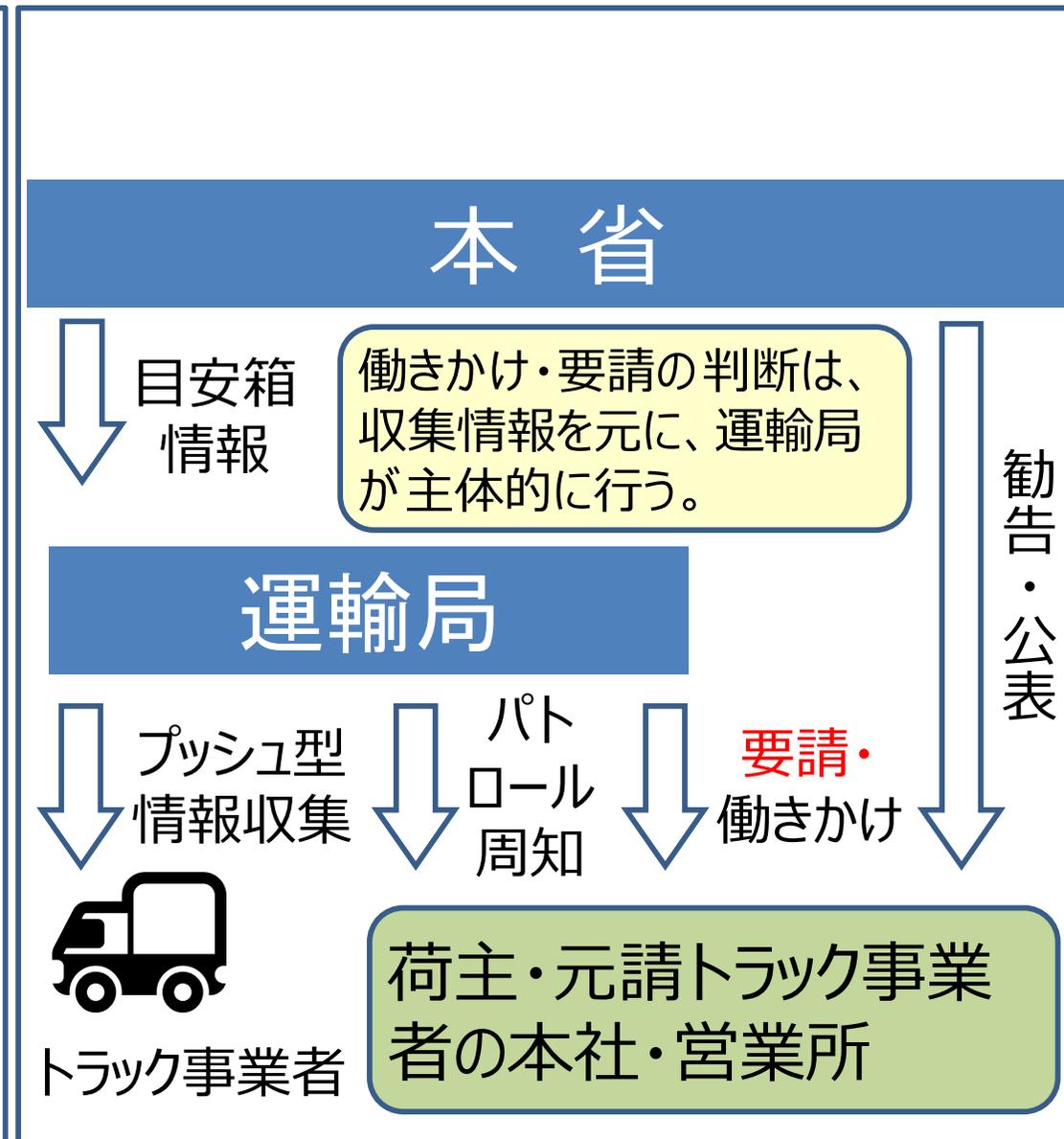
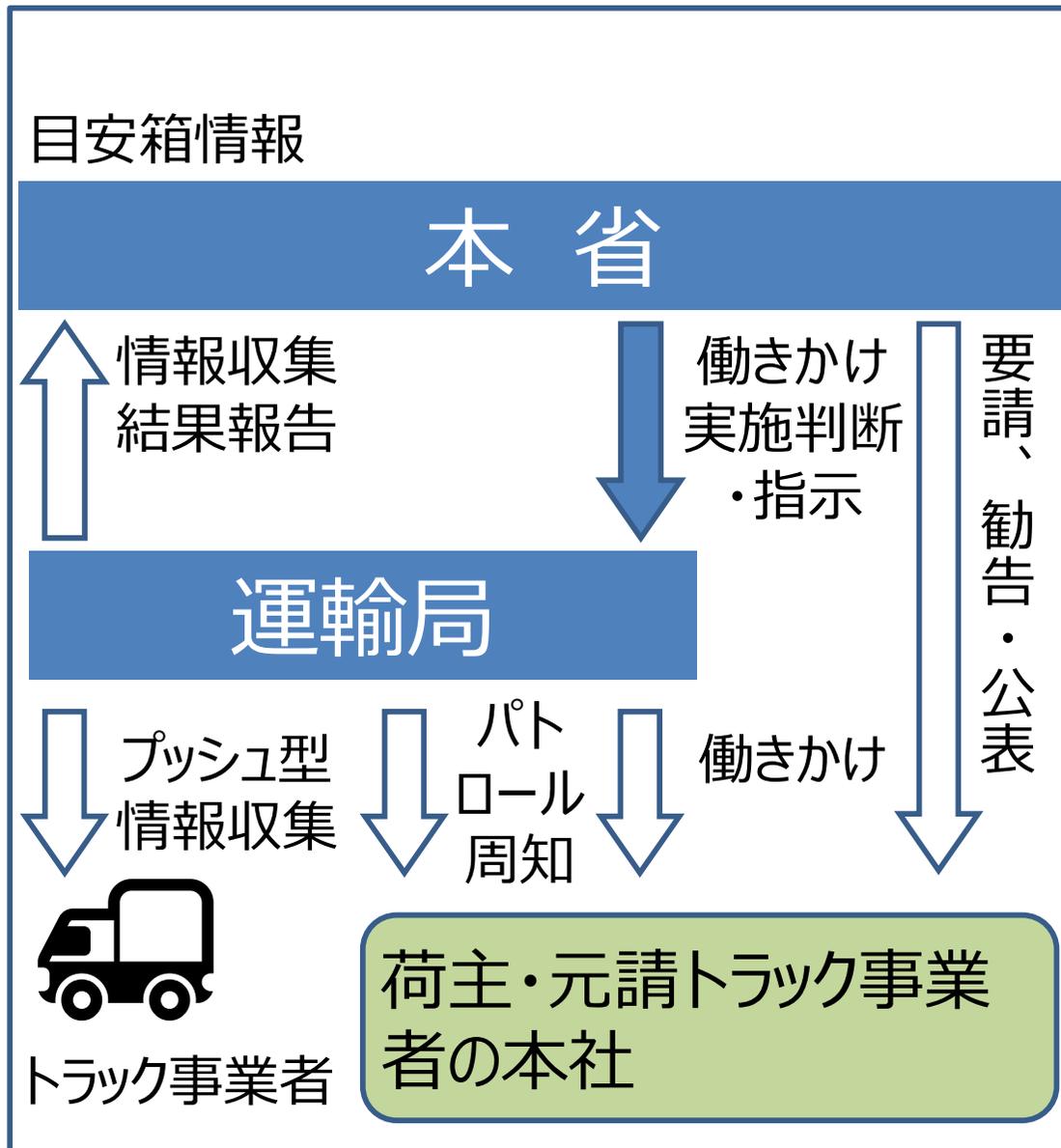
- 物流の価値向上、荷主における理解の深度化、標準的な運賃を義務的運賃に
- 荷主規制強化、低運賃競争から輸送品質での競争
- 多重化構造の是正、適正運賃収受、高速道路料金負担の軽減、トラック休憩スペース確保

元請けトラック運送事業者の問題意識

- 安受けトラック事業者排除、ドライバーが運転だけに特化する体制づくり
- IT点呼等改善が期待できる仕組みの強制的導入
- 拘束時間上限を気にし過ぎたことによる事故惹起の懸念
- 対価を支払った場合の附帯業務による2時間ルールの適用除外

荷主事業者の問題意識

- 政府広報のTVCM等、各業界団体での統一認識、経営者のリーダーシップ
- 適切な運行ルートに対して適切な料金の支払、車上渡し厳守、契約外荷役指示の禁止
- 物流効率化(共同輸配送・バース予約システム・中継輸送・モーダルシフト、物流DX化等)



運輸局判断による「要請」・「働きかけ」実施の形態

関係行政機関

本省

地方適正化
事業実施機関

トラック
協会

働きかけ・ヒアリングへの随行

目安箱情報の提供

事業法39条1条5号の
協力（情報収集・通知）

情報交換・連携



運輸局

(本局は一般貨物案件を、支局は軽貨物案件を担当)

輸送部門・監査部門・倉庫部門が連携

日常・一般的な注意喚起

〔 訪問のうえ、周知、説明、
違反原因行為確認 〕

本社・営業所(拠点)

違反原因行為の疑い
あり

(文書送付)

営業所(拠点)

違反原因行為を疑うに
足りる相当な理由あり

要 請

(ヒアリング)

改善計画策定要請

本社・営業所(拠点)

荷主・元請トラック事業者

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ **ハコベル のサービスについて (担当者説明)**

原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)

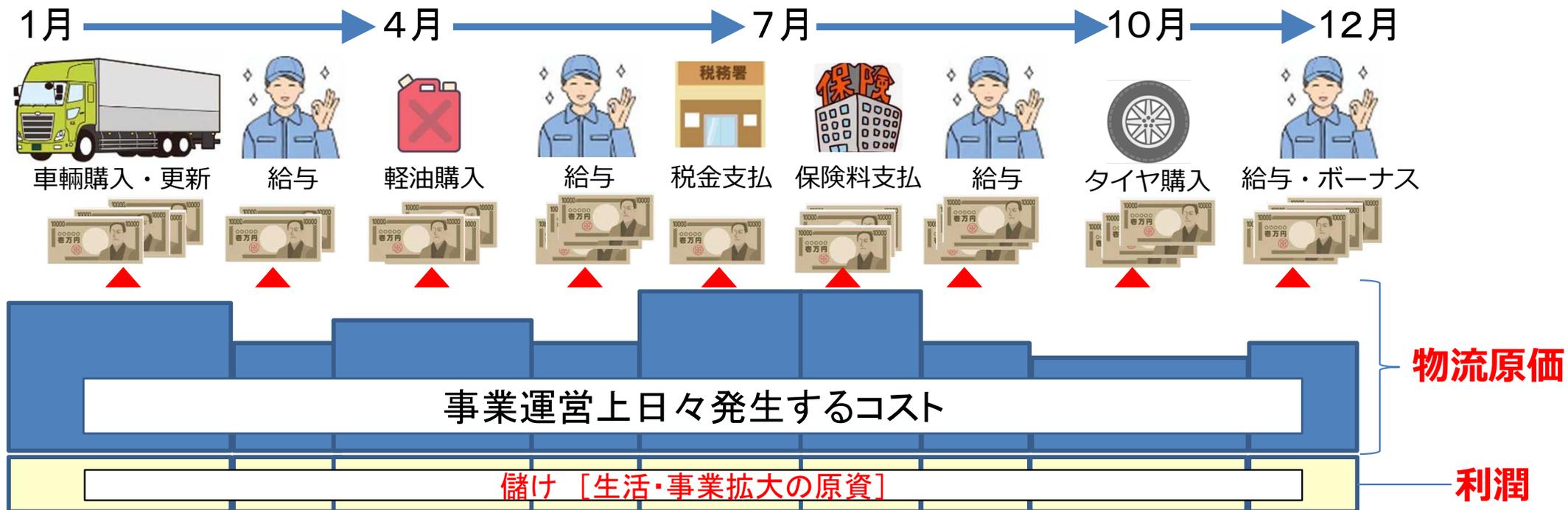
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

物流コスト(原価)と売り上げ

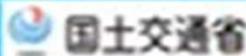
日々発生する物流コスト(原価)



V I I A ? 健全な事業継続の為に (物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売上げの収受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。



原価計算の活用に向けて

5. 原価計算の実施手順

決算書から“車両別原価”を算出し、そのデータを加工して“取引先別”や“運行ルート別”等の平均原価を算出します。

ステップ
1

運送事業に関する損益計算書を作成します。
(運送事業のみの場合は会社の決算書が該当)

ステップ
2

実運送の売上・費用と備車(利用運送)の売上・費用等を区分します。
備車については受注先、発注先別に原価を計算します。

ステップ
3

車両に結付く費用(車両費、保険、運行三費[※]、運転者人件費)を割付けます。結付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。
※燃料油費、修理費、タイヤ・チューブ費
→5-1~5-7、参照

ステップ
4

走行距離や運送時間を結ばえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。
→5-8、参照

ステップ
5

車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出します。必要に応じて契約別の計算も行います。
→5-9、参照

13



トラック運送の原価計算の活用に向けて

原価計算の必要性

賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要

運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要

効果

適正な運賃・料金の収受

運行効率化による利益確保

交渉の説得力向上

自社の状況把握
実効性のある(確実に収益を確保できる)事業計画の策定

原価計算の活用事例

<ケース1> 交渉結果を見越して上乗せして要請し、確実に利益を確保

運送原価に対して収受運賃が▲6%であるという原価データを提示して10%の値上げを要請し、結果として8%の値上げを受け入れてもらうことができた(当初は5%UPの要請を想定したが、値切られることを考慮のうえその分を上乗せして要求。)

<ケース2> 原価データの推移を示すことで運賃・料金の17%の引上げに成功

荷主に対して1990年から現在までの原価データを個別に示し、物流担当部長にコストアップの実態を理解してもらうことを促した。結果的に17%の引き上げ要請に対して満額の引上げとなった。

原価計算の実施手順

決算書から車両別原価を算出し、そのデータを加工して取引先別や運行ルート別等の平均原価を算出。

ステップ 1

運送事業に関する損益計算書を作成。（運送事業のみの場合は会社の決算書）

ステップ 2

実運送の売上・費用と備車（利用運送）の売上・費用等を区分。
備車については受注先、発注先別に原価を計算。

ステップ 3

車両に紐付く費用（車両費、保険、運行三費（燃料油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費）、運転者人件費）を割付け。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分。

ステップ 4

走行距離や運送時間を踏まえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。

ステップ 5

車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出。
必要に応じて契約別の計算も実施。

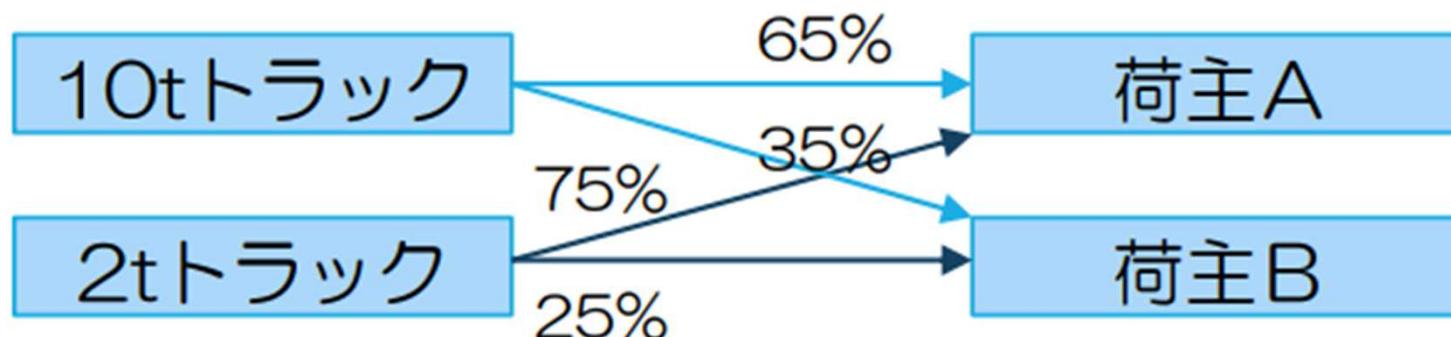
	÷ (km/ℓ)	= 1 kmあたり燃料費
オイル交換1回あたりの 油脂費用	÷ 1交換あたり 走行距離	= 1 kmあたり油脂費
タイヤチューブ交換1回 あたりのタイヤチューブ費用	÷ 1交換あたり 走行距離	= 1 kmあたり タイヤチューブ費
一般修理費用、 車検整備費用	÷ 修理、整備の間 の走行距離	= 1 kmあたり修理費
0ℓ → 満タン尿素費用	÷ 0ℓ → 満タンの 走行可能距離	= 1 kmあたり尿素水費

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned}
 & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{1 \text{ 時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\
 & + \\
 & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{1 \text{ kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\
 & + \\
 & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\
 & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\
 & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用}
 \end{aligned}$$

取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

2. 交渉に臨む心構え

交渉に臨む心構え〈Win / Perceived Win〉

自分がしっかりと成果を勝ち得たにもかかわらず
相手にも「勝った」と認識してもらえような交渉

相手は「敵」ではなく「パートナー」

3. 5つの説得テクニック

One Way Action ワンウェイ・アクション (一方通行)	感情・情動 (Emotion)
	論理 (Logic)
	威嚇 (Threat)
Two Way Action ツーウェイ・アクション (双方向)	駆け引き・取引 (Bargaining)
	妥協 (Compromise)

3. 5つの説得テクニック

感情・情動 (Emotion) <まず感情でアピール>

感性価値 → 確かな効果

「感性価値」は強力な薬と同様に少量でも確かな効果を発揮する
ビジネス交渉で成功するためにはこの「感性価値」を活用しない手はない

3. 5つの説得テクニック

論理 (Logic) <まず自分の論理主張から>



4. 6つの交渉フェーズ

準備フェーズ (対面前)	目標設定 (Goal Setting)
	計画 (Planning)
実施フェーズ (対面後)	開始 (Opening)
	確認 (Test)
	移動 (Move)
	合意 (Agree)

4. 6つの交渉フェーズ

開始フェーズ<コンプリメント>

○	承認	相手や相手の会社を認める
	称賛 (尊重)	相手や相手の会社を褒め称える (尊重する)
○	感謝 (労い・励まし)	具体例を持って(お礼)を言う (労う、励ます)

“人間は好意を持って認められたい動物である”
- ウィリアム・ジェームズ -

「承認欲求」

4. 6つの交渉フェーズ

確認フェーズ<積極的なリスニング>

聞き上手	事前に多くの質問を準備	○
	適切な「あいづち」「うなずき」「驚き」	○
	聞き方(認知、関心、肯定、称賛)	○
	深掘質問で、内容を深耕	○

5. 7つの交渉タクティクス

【A】 棚上げ / 【B】 第三者の権限 / 【C】 積木方式

【D】 ラスト・チャンス / 【E】 塵も積もれば / 【F】 解体

【G】 沈黙は金 / 【H】 刑事コロンボ / 【I】 煙に巻く

【J】 ねずみかじり / 【K】 シベリア転勤 / 【L】 針のむしろ

最低7つを自在に使えるようにする

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【A】 棚上げ



こちらの要求などを「棚上げ」されないように注意。自分にとってもっとも重要な課題をまず最初に取り上げて、相手が持ち込む話を後回しにするほうが有利である。

「その件は、後にさせて頂いて・・・」

5. 7つの交渉タクティクス

【B】 第三者の権限



交渉する権限がある人は、ほとんどの場合、決定する権限を持っている。上司など、その場にはいない「第三者の権限」に振ることは、迫られた決断から逃げるための手段である場合が多い。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【C】 積木方式



「ザッツ・ノット・オール」
(さらに〇〇を付けます)

相手にとって、魅力的な提案ができるのであれば、それを一気に提示してしまうのは損である。段階的に提供していく「積木方式」によって、1枚切るごとに相手の譲歩を得ていけばこちらの利益を積み重ねることができる。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【D】 ラスト・チャンス



「デッド・ライン」
「希少性」

残りわずか、本日限り、これで最後！など、「ラストチャンス」であるという主張には要注意。乗り遅れても、次のパスが来る。必ずチャンスはまた回ってくるものである。この手のテクニックにプレッシャーをかけられてはいけない。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【E】塵も積もれば



「フット・イン・ザ・ドア」
(小さいYES→大きいYES)

本体を安く提供して、オプションや使用料などで
ちょこちょこ収益を上げていく戦術も多くある。
この程度ならと思って払う小銭でも
「塵も積もれば」大きな出費になる。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【F】解体



売り手の場合は、提案が相手側に「解体」(サラミ・スライス)
されないように注意しよう。なるべく項目をトータル・
パッケージ(一式)として議論するように誘導する。
逆に、買い手の場合は、相手の提案内容はなるべく部分ごとに
検討させてもらうほうが得であることは言うまでもない。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【G】沈黙は金



「サイレンス・イズ・ゴールデン」

交渉において、まさに「沈黙は金」なり。
黙っている相手には、誰もが不安を抱くもので、
何も要求しなくても、相手が勝手に譲歩することもある。

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【H】刑事コロンボ



犯人である決定的事実を自白させるために
「刑事コロンボ」がよく使う手法が交渉においても有効。
難しい交渉が終わり、ホッとした相手に対して、
帰り際の最後のひと言で追加要求を持ち出す。
すると、すっかり油断していた相手は、
思わず協力的な返事をしてしまうものである。

通正取引 講習会 価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【I】 煙に巻く



「はぐらかす」
「開き直り」

交渉中に、自分の情報や理解不足などで窮してしまった場合、その話題をうまく「煙に巻く」。とぼけたり、見当違いのことを言って、こちらの態勢が整うまでの時間稼ぎをする。

通正取引 講習会 価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【J】 ねずみかじり



「ねずみかじり」は継続的に興味を示しながら、なかなか言質（げんち）を与えないテクニック。費やした時間と労力が大きくなるほど、相手は取引を成立させたいがために、最後はどんな条件でも受け入れてしまう。

通正取引 講習会 価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 7つの交渉タクティクス

【K】 シベリア転勤



「ドア・イン・ザ・フェイス」
(まず大きくふっかける)

どんなに悪いことでも、最悪の結果と比較すれば、魅力的に見えてしまうものである。相手が提示した非現実的な比較対象には要注意。「シベリア転勤」の話は、実際に予定されている台湾転勤を魅力的に見せるための戦略に過ぎないことを理解しておこう。

通正取引 講習会 価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 7つの交渉タクティクス

①タクティクスとトリックの概念

【L】 針のむしろ



相手のイライラさせるような態度や口調は、意図的なものである可能性がある。こちらが交渉したくない気分になれば、その場を早く去るために、仕方なく相手の要求を受け入れることになるからだ。このような「針のむしろ」攻撃には引かからないように注意。

5. 7つの交渉タクティクス

13回の法則

自由自在に
使いこなせるようになるには
意図して13回実行する。

そうすれば、必ず身に付く

まとめ

5つの
説得テクニック

- 1.EMOTION (感情・情動)
- 2.LOGIC (論理)
- 3.THREAT (威嚇)
- 4.THBARGAINING (駆引き・取引)
- 5.COMPROMISE (妥協)

7つの
交渉タクティクス

- ・棚上げ・第三者の権限
- ・積木方式・ラスト・チャンス
- ・塵も積もれば・解体
- ・沈黙は金・刑事コロンボ
- ・煙に巻く、他

6つの
交渉フェーズ

- 1.GOAL SETTING (目標設定)
- 2.PLANNING (計画)
- 3.OPENING (開始)
- 4.TEST (確認)
- 5.MOVE (移動)
- 6.OAGREE (合意)

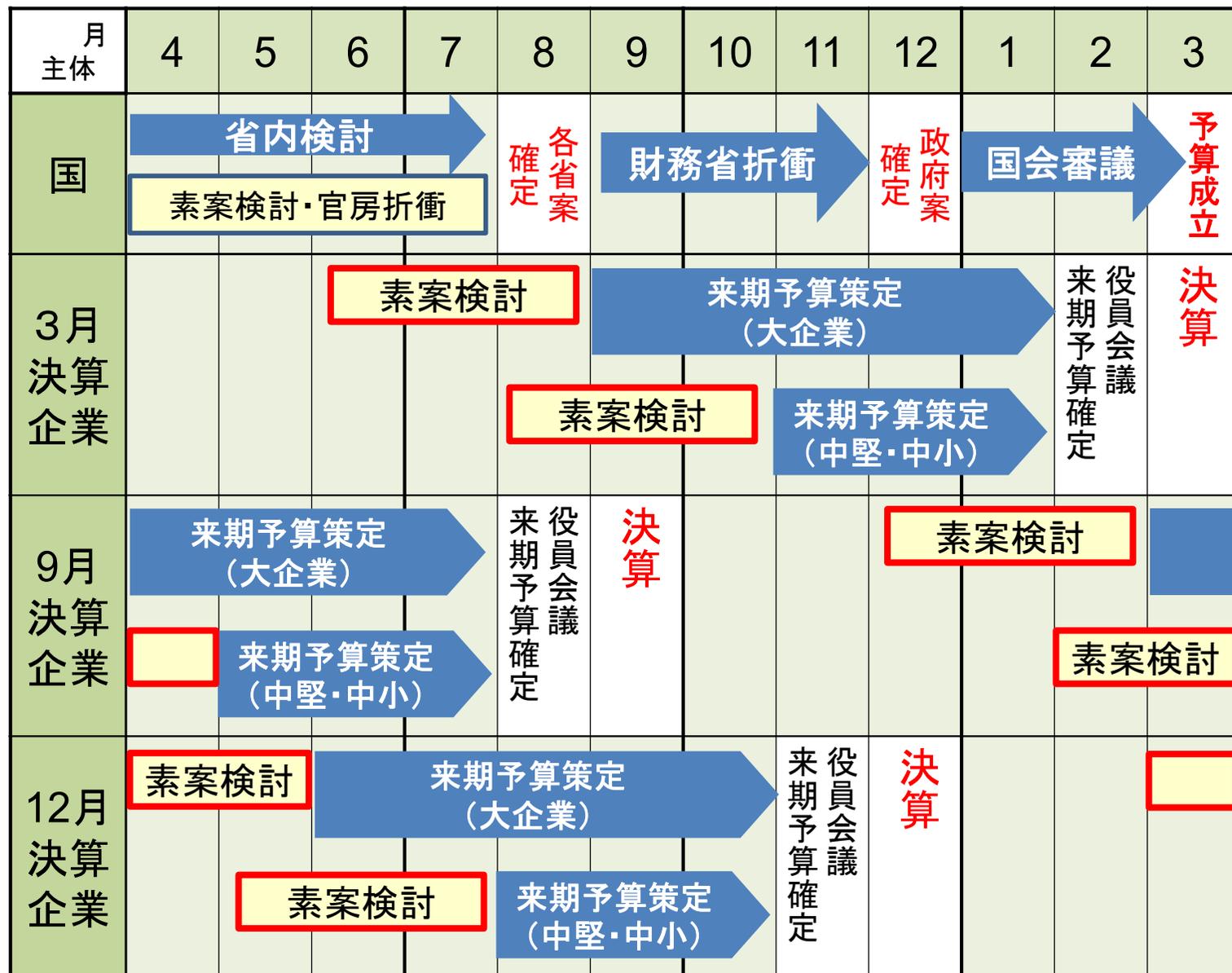
人間的要素

Warm&Tough / 信頼 / 自由裁量

k 9

c k

決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%



(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ **2024年問題への対策** (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

「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^(※)**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^(※)
- 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^(※)
- 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^(※)
- 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**（バス予約システム、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、サイバースポーツ、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^(※)
- 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^(※)
- 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^(※)
- 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
			合計：14.3ポイント

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

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、2022年9月から検討会を開催。（事務局：経産省 国交省 農水省）

【最終とりまとめの位置付け】

- 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（2021年6月閣議決定）や各種のガイドラインの実効性を確保するため取り組むべき政策について提示するもの。
- 物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の「三方よし」を目指す。

【労働時間規制等による物流への影響】

- 具体的な対応を行わなかった場合には、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。
- その後もドライバー数減少が見込まれ、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足**する可能性。

【最終とりまとめの概要】

1. 荷主企業 消費者 意識改革	2. 物流 課題 決	3. 物流標準化 効率化推進
<ul style="list-style-type: none"> ○ 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設 ○ 経営者層の意識改革を促す措置 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 物流管理の責任者（CLO※）の設置 ※ Chief Logistics Officer ○ 消費者の行動変容を促す方策の実施 ○ 物流に係る広報の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 労働時間削減・物流の合理化を図る措置（待機時間、荷役時間等の削減、納品回数減少、リードタイム延長等） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 「判断基準」の提示、中長期計画の作成・報告義務、勧告・措置命令等を含む法的措置 ○ 運賃の適正収受に資する措置（契約条件明確化、多重下請の是正等） <ul style="list-style-type: none"> ▶ 契約内容の書面化・電子化 ▶ 運送体制台帳の作成 ○ 物流コスト可視化（メニュープライシング等） ○ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等 ○ トラックドライバーの賃金水準向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 省力化・自動化の推進 ○ デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等 ○ 官民連携による物流標準化の推進 ○ 物流拠点のネットワークの形成等 ○ モーダルシフトの推進 ○ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進 ○ その他生産性向上を図るための措置

- 【経緯】
- 2022年9月 検討会 設置
 - 2023年2月8日 中間とりまとめ 公表
 - 2023年2月～6月 業界団体等へのヒアリング
 - 2023年8月 最終とりまとめ 公表

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(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・**物流の改善提案と協力**
- ・運送契約の書面化

- ・荷役作業等に係る対価
- ・運賃と料金の別建て契約
- ・燃料サーチャージ導入燃料費等上昇分の価格への反映
- ・下請取引の適正化
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化

- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・**物流事業者との協議**
- ・**高速道路の利用**
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化
- ・**運賃と料金の別建て契約**
- ・**コスト上昇分・荷役作業対価の運賃・料金への反映**
- ・**契約内容の見直し**
- ・下請取引の適正化

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・トラックの予約受付システム等の導入
- ・共同輸配送の促進、帰り荷の確保
- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

ガイドラインに基づく各業界団体自主行動計画策定状況 国土交通省

令和5年6月2日「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定し、令和5年度中を目途として荷主企業・物流事業者にガイドラインに沿った「自主行動計画」の策定・公表を要請。各業界団体が指針となる自主行動計画の策定・公表を進めています。

ガイドラインに沿った自主行動計画策定業界団体(荷主関係) ※内閣官房HPより

No	業種・分野	業界団体・事業者名(一部) ※多数ある場合は、内閣官房HPの公表順にスペースの範囲で記載
1	自動車	(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会
2	自転車	(一社)自転車協会
3	素形材	(一社)日本金型工業会、(一社)日本金属熱処理工業会、(一社)日本金属プレス工業協会 等
4	機械製造業	(一社)日本半導体製造装置協会、(一社)日本印刷産業機械工業会、(一社)日本時計協会 等
5	繊維	日本繊維産業連盟
6	電機・情報通信機器	(一社)日本配電制御システム工業会、(一社)ビジネス機械・情報システム産業協会 等
7	流通業(スーパー、コンビニ、ドラッグストア等小売業)	(一社)日本百貨店協会、(一社)日本フランチャイズチェーン協会、(一社)大手家電流通協会 等
8	建材・住宅設備業	(一社)日本建材・住宅設備産業協会
9	紙・紙加工業	全国段ボール工業組合連合会、日本製紙連合会
10	金属産業	(一社)日本伸銅協会、(一社)日本鉄鋼連盟、JFEスチール株
11	化学産業	全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、石油連盟、フィジカルインターネット実現会議化学品WG 等
12	建設業	(一社)日本建設業連合会
13	商社	(一社)日本貿易会
14	農業	日本花き卸売市場協会、全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、(協)日本飼料工業会 等
15	食品製造業	(一社)日本即席食品工業協会、(一社)日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合 等
16	食品卸売業	(一社)日本外食品流通協会、(一社)日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会

自主行動計画策定・提出業界団体・事業者数 令和6年2月13日(火)現在124団体(社)

詳しくは、内閣官房HPをご覧ください (https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html)。 

- 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来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

- 効性のある設備投資・物流DXの推進
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- モーダルシフトの推進
 - ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
 - ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
 - ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
 - ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
 - ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
 - ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

2030年度に向けた政府の中長期計画（ポイント）

令和6年2月16日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

主要施策のポイント

(1) 適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施 P9

主要施策のポイント (1) 貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10日）

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】
- 運賃表の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	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分当たり単価

- 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」のひな形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（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】

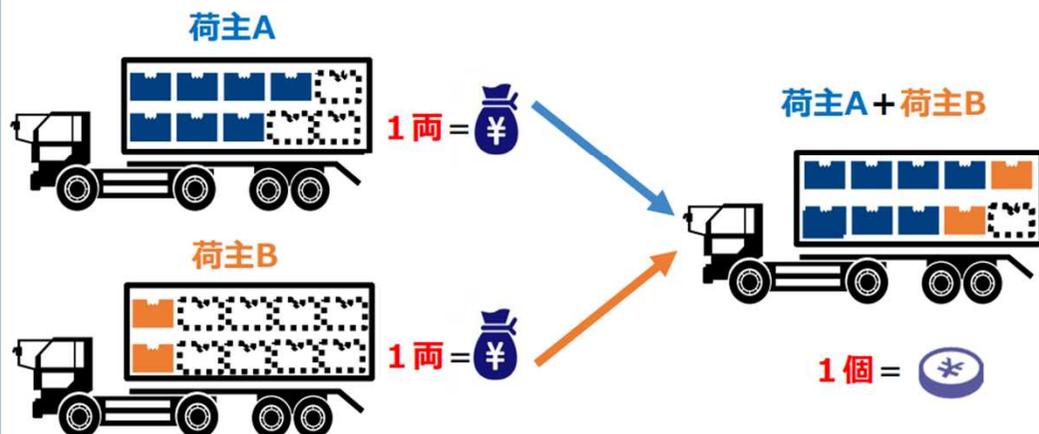
<契約条件の明確化>

- 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

<「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（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**割増し**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**特殊車両割増し**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】

2. 施策の効果

「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

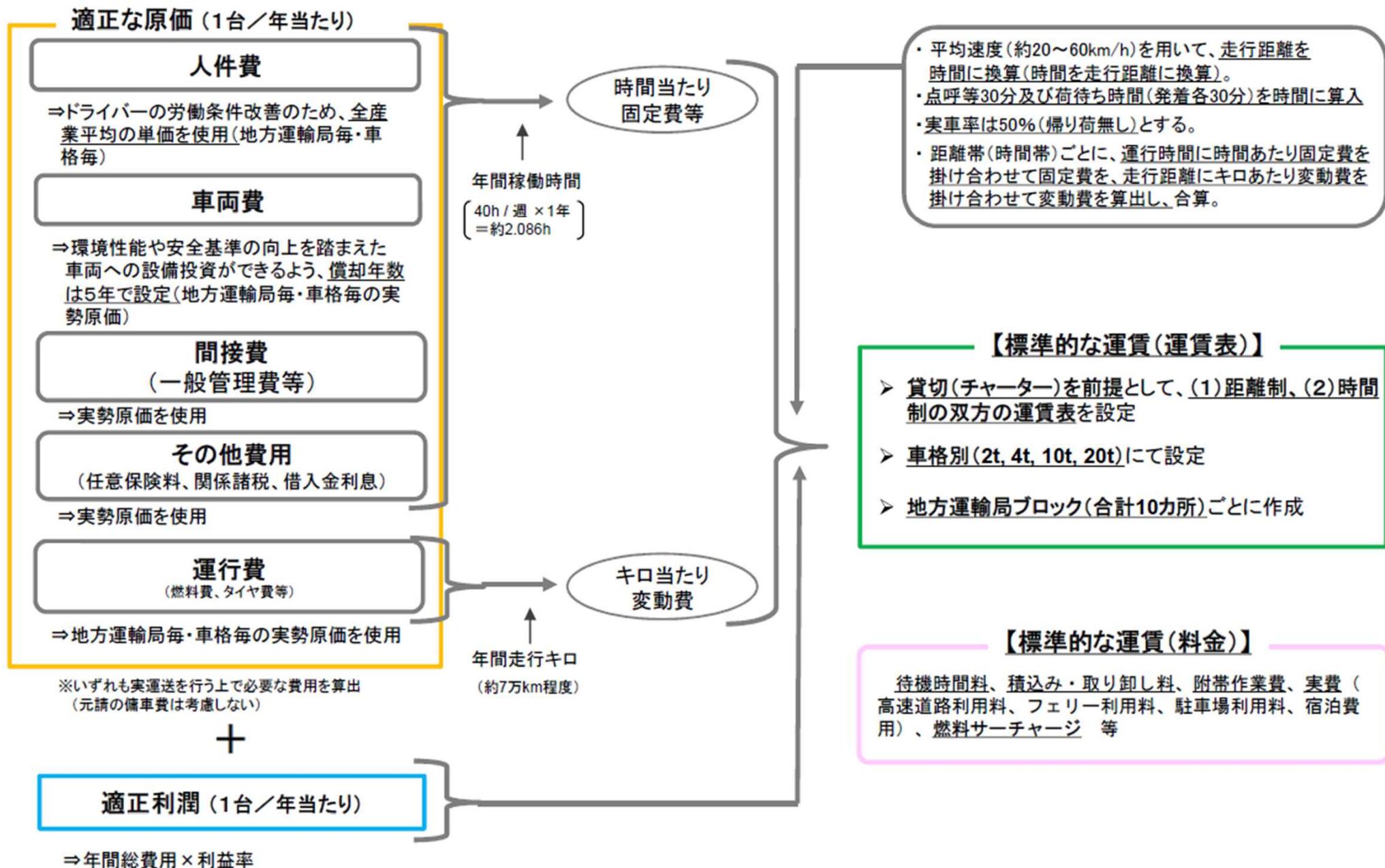
	輸送力試算		施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
	2024年度	2030年度			
必要輸送力	100	100			
施策なしケース	▲14	▲34			
荷待ち・荷役の削減	+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上	+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト	+0.7	+6.4	524億トク	539億トク	667億トク
再配達削減	+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)		+2.0			
	+14.5%	+34.6%			

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ **標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について**
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介



「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

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】
- 運賃表の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	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 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】

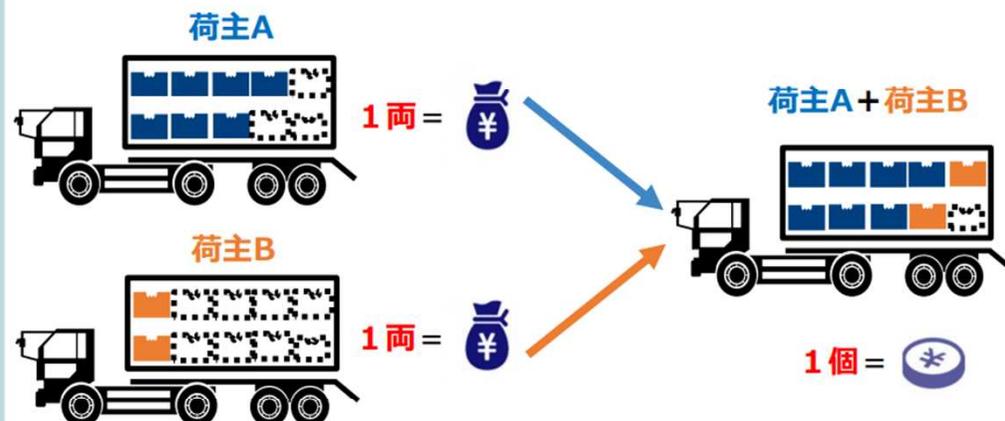
<契約条件の明確化>

- 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】

構成要素

適正な原価

+

適正な利潤

=

運賃

適正な原価とは

固定費単価

a車両償却費

b人件費

c自動車関係税

d自動車関係保険料

e荷役関係費用

f借入金利息

g間接費

変動費単価

h燃料費

iオイル費

jタイヤ費

k尿素水費

l車検・修理費

m間接費

基準外人件費

基準内人件 × 1.25

適正な利潤とは

運送原価 × 利益率

$$\text{利益率} = \text{適正利潤額} \div \text{運送原価}$$

$$\text{適正利潤額} = (\text{事業用固定資産} + \text{運転資本額} (\text{営業費} \times 4\%)) \times \text{自己資本構成比} \times 0.1 \div (1 - \text{利益課税率})$$

距離制運賃

1時間あたり

固定費単価

× 所要所定内労働時間

1kmあたり

変動費単価

× 走行距離

1時間あたり

基準外人件費

× 所要所定外労働時間

× (1 + 利益率)

時間制運賃

1時間あたり

固定費単価

× 基礎作業時間(4or8時間)

1kmあたり

変動費単価

× 基礎走行距離
(小型50kmor100km)
(小型以外60kmor130km)

× (1 + 利益率)

個建運賃

距離制運賃

+付随料金

or

時間制運賃

+付随料金

各社で設定

$$\div \{ \text{最大積載個数or重量} \times \text{基準積載率} (\text{〇〇}\%) \}$$

$$= \text{1個又は1重量あたり運賃}$$

(最低積載個数等を設定)

【個建運賃の考え方】

- 想定ケース
- ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
 - ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
 - ・東京~大阪の貸切運賃を10万円と想定

○貸切運賃の場合

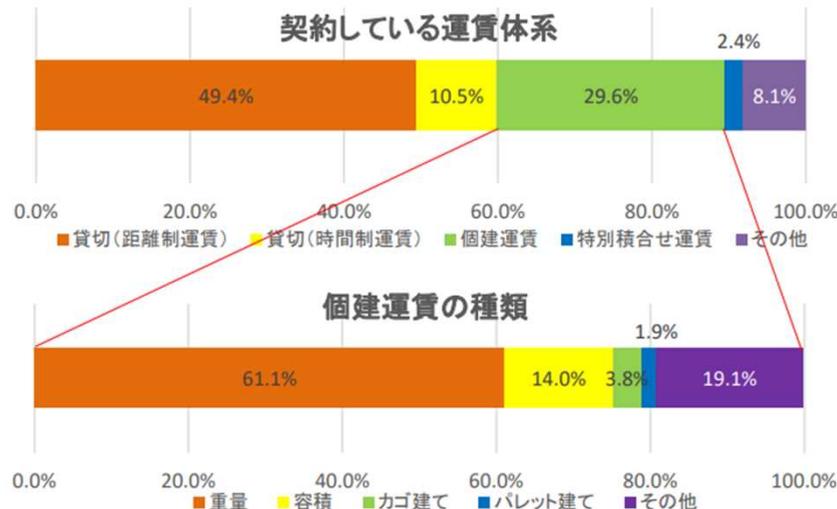


1両あたりの運賃=100,000円

○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)



出典：平成29年国土交通省、全日本トラック協会調査

割 増

速達割増等

(1) 通常想定される配達予定日時※よりも早く配達を希望する場合

※…有料道の利用、労基法、改善基準告示、道交法等の関係法令を遵守を前提として通常想定される配達日時

⇒ 基準運賃 × 割増率



※積合せを前提に余裕をもった場合の割引

(2) 有料道路の利用が認められない場合

⇒ 有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃 × 割増率



割 増

特殊車両割増

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割	
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割	
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割	
ダンプ車	大型車の2割	
コンクリートミキサー車	大型車の2割	
タンク車	石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから5割以上としている。

深夜・早朝割増

特大品割増

冬期割増

休日割増

品目別割増

悪路割増

地区割増

割 引

リードタイムを長くした場合の割引

長期契約割引

往復貨物の割引

待機時間料

車種別 時間	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
Ⅵに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

- ・発地、着地での待機作業時間それぞれ30分まで除く
- ・2時間までは上段
- ・2時間を超える部分は下段

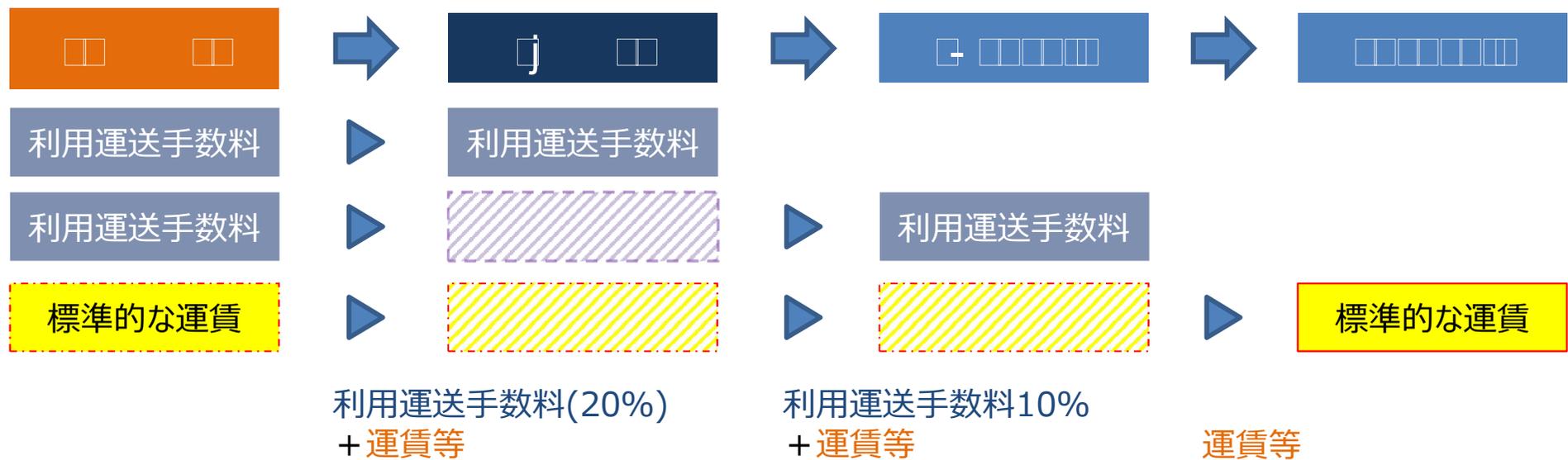
積込料・取卸料

車種別 時間／内容	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Ⅴに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

- ・待機時間料の対象となる時間と併せて…
2時間までは上段
2時間を超える部分は下段
- ・手積みの方が若干低いですが、時間がかかるので結局割高となる。

利用運送手数料

- ・運賃の10%を運賃と別に収受
 - ・実運送事業者の手配までに要した回数について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



付帯業務料

… 品代金の取立て・荷掛金の立替え・荷造り・仕分け・保管・検収・検品・横持ち及び縦持ち・棚入れ・ラベル貼り、はい作業など

有料道路利用料

… 運賃とは別に収受

その他実費

… フェリー利用料・特殊車両通行関係費用・中継輸送用施設使用料 など

燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・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



標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

前提条件

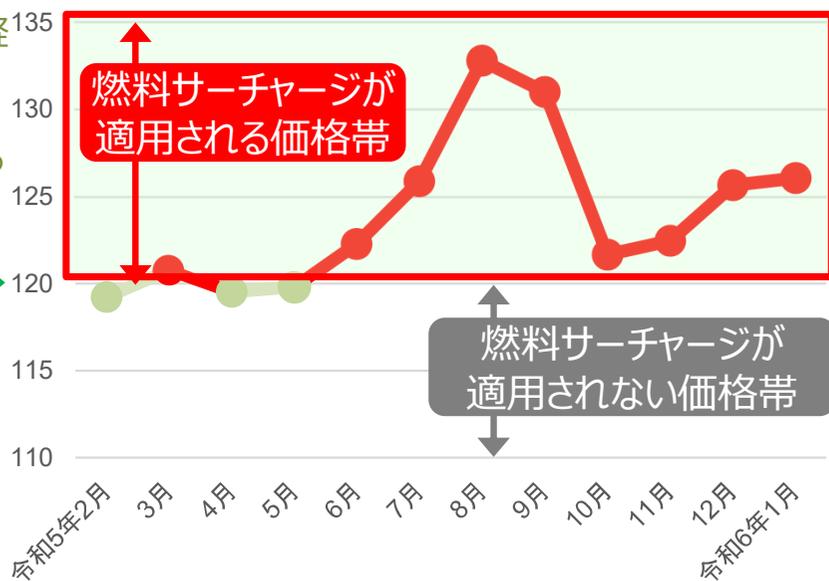
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

$$= 4,455\text{円}$$

新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要

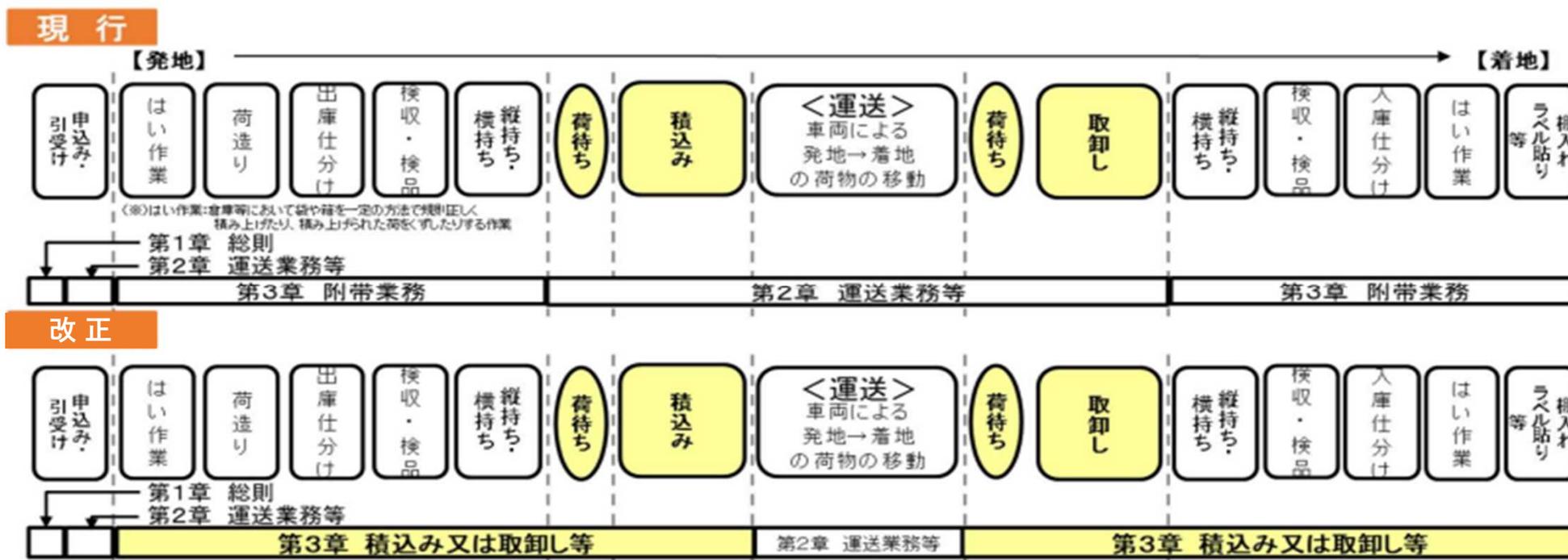


(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に収受できる環境を整備！！



・約款上の業務区分の明確化



・契約 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を収受する旨を明記（第61条）

(2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況



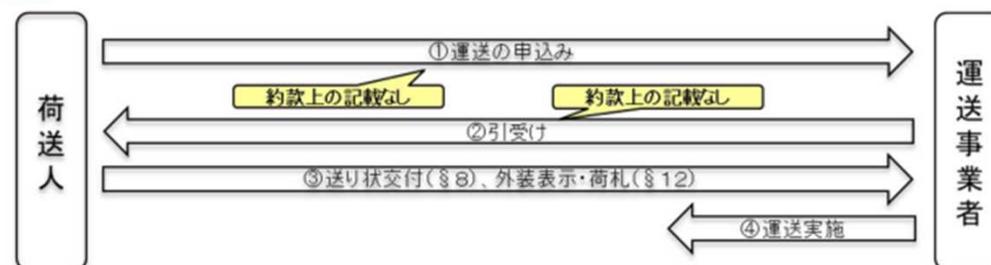
出典：国土交通省「トラック輸送における多量下積構造についての実態把握調査」

【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

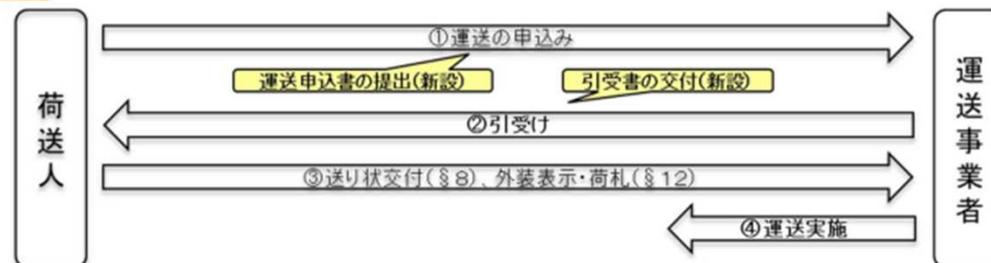
- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化**（第6条、第7条）

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む）を交付（運送申込書／引受書）することとする

現行



改正

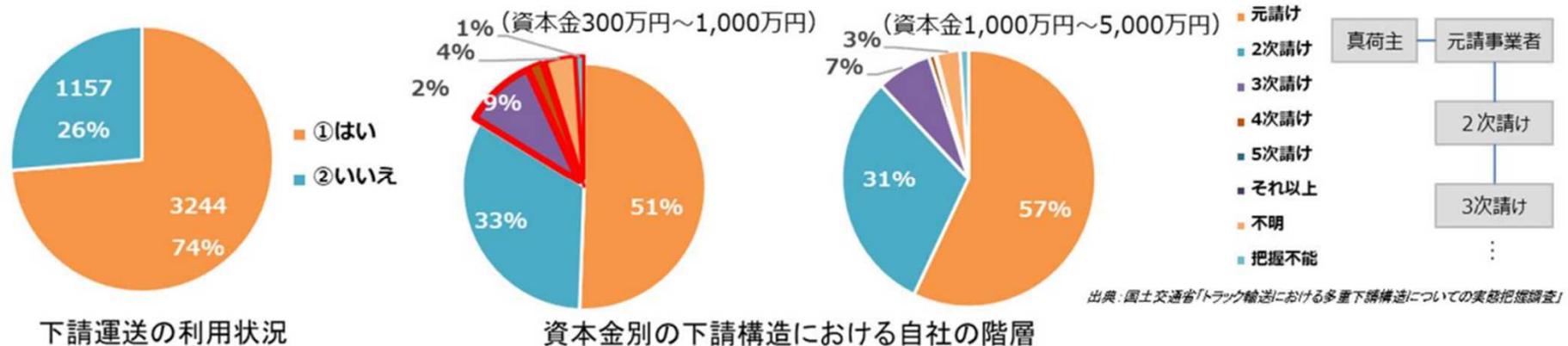


標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(3) 下請構造の可視化

中小零細事業者を中心として、下請構造における 自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在

荷主も自らの貨物が 実際どのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在



- ・利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知（第17条第1項）
- ・利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途收受する旨新たに明記（第17条第2項）



- ・中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について見直し (第38条)

～2日前	前日	当日
なし	なし	普通：3,500円 小型：2,500円



～3日前	2日前	前日	当日
なし	運賃料金等の20%以内	運賃料金等の30%以内	運賃料金等の50%以内

- ・運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化 (第32条第4項)
※改正貨物自動車運送事業法第11条においても規定 (令和6年4月1日施行)
- ・燃料サーチャージの設定について明記 (第32条第2項)
- ・賃金水準、物価変動に当たっての運賃料金改定協議について明記 (第32条第3項)

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 【行動①：本社（経営トップ）の関与】 | 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】 |
| 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※ | 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】 |
| 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】 | 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】 |

受注者として採るべき行動／求められる行動

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 【行動①：相談窓口の活用】 | 【行動②：根拠とする資料】※ |
| 【行動③：値上げ要請のタイミング】 | 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】 |

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- | | |
|---------------------|------------------------------|
| 【行動①：定期的なコミュニケーション】 | 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】 |
|---------------------|------------------------------|

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記されている。

悪質なトラック運送事業者対策について



令和5年
4月1日
より

地方実施機関による巡回指導の
総合評価が

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所
また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
 - (ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの(改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。)
 - (イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない(一部未加入の場合を含む。)又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!





価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

2. 段取り八分

職人の世界の格言

交渉も同じ
 事前準備で交渉成果の
 80%が決まる



価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

3. 事前検討事項

1. 関係資料や対応事例

- (1) コスト(車両費、人件費、燃料費、修理費、保険料) 推移資料
- (2) 過去のコスト高騰時の自社方針や対応事例

2. 自社の実態

- (1) コスト高騰が自社の損益に影響する度合い
- (2) 自助努力による吸収度合いなどの実態

3. 相手の対応模索

- (1) 短期と中期の解決策を立て、相手の協力意思を探る
- (2) 相手の要望を想定し合意点を模索



価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

4. 価格トンネル

①：価格トンネルの中での動き

「価格」に照準を合わせた交渉を
 「価格トンネル」の中で起こっている交渉と言う

「価格トンネル」の中での交渉は、
 強者が相手から「奪い取る」ことになり
 必然的に、相手を敗者にしてしまう



価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

4. 価格トンネル

②：価格トンネルに潜む危険

このアプローチは
 非常に「近視眼的」な経過や結果になりやすい

これに潜む危険は、価格だけに集中するため
 「価値を見失う」ことである

- 相手の会社・担当者への信頼感喪失
- 次回取引(安定供給、品質安定)への反動
- 下請法や独禁法違反のおそれ



適正取引
講習会

価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 取引カード

②：多くの取引カードを用意 【荷物は車上受け・渡しが原則】

取引カード(例)

【契約】	【料金】	【料金】
標準的運賃	待機時間料	ラベル貼り
品目(特大型)割増	積込・取卸料	保管料
特殊車両割増	仕分け	(その他)
休日・深夜・早期割増	横持ち	【実費】
長期契約割引	棚入れ	高速道路利用料金
往復割引	検品(入荷・出荷)	フェリー利用料
(変更)追加運賃	荷造り/梱包	燃料サーチャージ

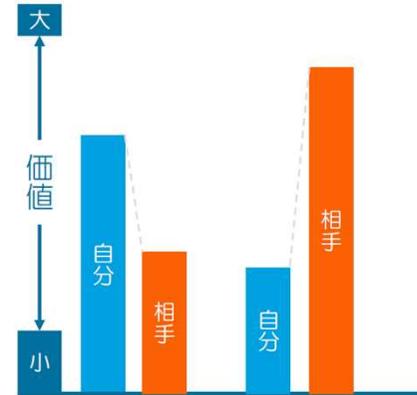


適正取引
講習会

価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 取引カード

④：相違の要因 (価値は同じではない)



相違の要因

- 会社の規模
- 業界や会社の状況
(好不況、資金需要)
- 交渉者の立場
(公と私、安定度)
- 時期
(年末、決算期、キャンペーン中)

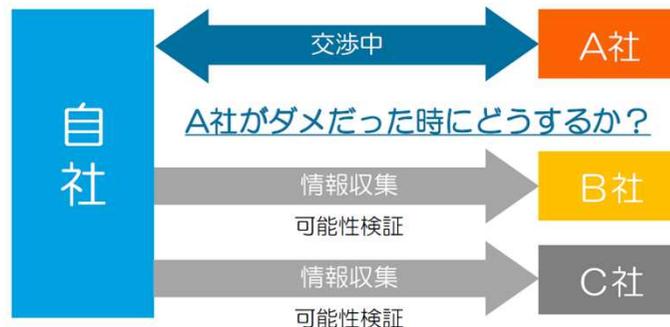


適正取引
講習会

価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

6. BATNA

代替プラン【BATNA】を持つ
(Best Alternative To a Negotiated Agreement)
(不成立時の) 最善の代替案



適正取引
講習会

価格転嫁力強化セミナー(トラック運送業編)

5. 取引カード

①：設定手順

案件の吟味	<ul style="list-style-type: none"> • 案件の状況認識と目的意識を的確に把握 • 周囲(上司/意思決定者/関連部署)との調整と連携
抽出<拡散>	<ul style="list-style-type: none"> • 案件を思考し、取引カードをリストアップ
分類整理<集約>	<ul style="list-style-type: none"> • 個々カードの関係模索(整理/分析/関連付け) • 交渉で採用(or不採用or無意味)にするカードの取捨選択
目標設定	<ul style="list-style-type: none"> • 幅を持たせた目標設定 • 信用度の範囲の検討
優先/譲歩順位の設定	<ul style="list-style-type: none"> • 優先(当方が獲りたい)カードの順位づけ • 譲歩(相手に譲っても良い)カードの順位づけ

2. 交渉に臨む心構え

交渉に臨む心構え<Win / Perceived Win>

自分がしっかりと成果を勝ち得たにもかかわらず
相手にも「勝った」と認識してもらえるような交渉

相手は「敵」ではなく「パートナー」

3. 5つの説得テクニック

One Way Action ワンウェイ・アクション (一方通行)	感情・情動 (Emotion)
	論理 (Logic)
	威嚇 (Threat)
Two Way Action ツーウェイ・アクション (双方向)	駆け引き・取引 (Bargaining)
	妥協 (Compromise)

3. 5つの説得テクニック

感情・情動 (Emotion) <まず感情でアピール>

感性価値 → 確かな効果

「感性価値」は強力な薬と同様に
少量でも確かな効果を発揮する
ビジネス交渉で成功するためには
この「感性価値」を活用しない手はない

3. 5つの説得テクニック

論理 (Logic) <まず自分の論理主張から>



4. 6つの交渉フェーズ

準備フェーズ (対面前)	目標設定 (Goal Setting)
	計画 (Planning)
実施フェーズ (対面後)	開始 (Opening)
	確認 (Test)
	移動 (Move)
	合意 (Agree)

4. 6つの交渉フェーズ

開始フェーズ<コンプリメント>

承認	相手や相手の会社を認める
称賛 (尊重)	相手や相手の会社を褒め称える (尊重する)
感謝 (労い・励まし)	具体例を持って(お礼)を言う (労う、励ます)

“人間は好意を持って認められたい動物である”
- ウィリアム・ジェームズ -

「承認欲求」

4. 6つの交渉フェーズ

確認フェーズ<積極的なリスニング>

聞き上手	事前に多くの質問を準備
	適切な「あいづち」「うなずき」「驚き」
	聞き方 (認知、関心、肯定、称賛)
	深掘質問で、内容を深耕

5. 7つの交渉タクティクス

- 【A】 棚上げ / 【B】 第三者の権限 / 【C】 積木方式
 【D】 ラスト・チャンス / 【E】 塵も積もれば / 【F】 解体
 【G】 沈黙は金 / 【H】 刑事コロンボ / 【I】 煙に巻く
 【J】 ねずみかじり / 【K】 シベリア転勤 / 【L】 針のむしろ

最低7つを自在に使えるようにする

トラック運送事業者のための

価格交渉 ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

目次

 トラック運送事業者のための
価格交渉
 ノウハウ・ハンドブック


I章	このハンドブックの使い方	
	はじめに	1
	1. このハンドブックの内容	2
	2. このハンドブックのねらい	2
II章	こんな取引条件に要注意!!	
	1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか?	3
	2. 附带業務の料金を運送委託者に負担してもらっていますか?	4
	3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか?	5
	4. 契約の内容を書面化できていますか?	6
	5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらっていますか?	7
	6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金を転嫁できていますか?	8
	7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか?	9
	8. 荷待ち時間への対策を講じてもらっていますか?	10
III章	受注者のための価格交渉ノウハウ	
	1. 取引条件を明確にしましょう	11~14
	2. 価格根拠を上手に伝えましょう	15~16
	3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう	17~21
IV章	困った!! そんな時の相談先	
	1. 取引上の悩みについての相談先①	22
	2. 取引上の悩みについての相談先②	23
	3. 下請法・その他関連政策についての相談先	24
	4. 関連法規	25~26

(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ **働きかけ・要請の実施事例**
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

働きかけを契機に改善が行われた例



○長時間の荷待ち解消

- ・**入庫混雑時間帯の分散や荷受け開始時間の前倒し、仮置きスペースの確保**を実施
⇒長時間の荷待ち状況が大幅に改善。（着荷主が対応）
- ・**専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定（17:00の定着化）**
⇒平均滞在時間が「30分 満」まで大幅改善（元請運送事業者が対応）

○依頼(契約)になかった附帯作業

- ・**作業範囲、運送料金、作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結**
（元請運送事業者が対応）

○適正取引における運賃・料金等の不当な据置き

- ・**燃料サーチャージ全額支払、トラッシュ比率分差引きを廃止**（真荷主事業者が対応）

○過積載運行の要求

- ・**協力会社と調整を図り、一部 4 t 車両から大型車両へ変更**（元請運送事業者が対応）
- ・**積荷重量を把握できる配車システムを構築**（元請運送事業者が対応）

働きかけの実施事例(一部)

○長時間の荷待ち

() 帯



《相談者からの申告内容》

- 朝に受付しても、伝票発行が早くて15時。遅い時では18時。
- 配送先決定、伝票発行が遅く、積込み開始遅延、5時間以上待機。

～ 働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**。

- 積込み用バースの見直し(増加)を実施
- 場外倉庫に積荷のバーコードの読み込みシステムを導入(工場へ戻る時間の削減に寄与)
- 新たな倉庫建設による横持ち移動時間の削減も検討

○過積載運行の要求

(運送事業者・元請)
～中部運輸局管内



《相談者からの申告内容》

- 荷台の天井まで、物理的に積めるまで荷物を積まされる。

～ 働きかけ後、以下の対策を**元請側が実施**。

- 協力会社と調整を図り、一部4t車両から大型車両へ変更
- 積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施
- 同種事案の防止として、社内幹部会議において情報を共有、その後、社内全体へ迅速に情報展開

○依頼(契約)になかった附带作業

(運送事業者・元請)
～近畿運輸局管内



《相談者からの申告内容》

- 運送内容を規定する正式な契約書を持っていない。
- 仕分け作業料、積込料の負担をお願いしているが、支払ってくれない。

～ 働きかけ後、以下の対策を**元請側が実施**。

- 協力会社と個別に協議を開始。作業範囲、運送料金、作業附带料金をそれぞれ分けて契約を締結
- 契約締結にあたり、各社の法令遵守にかかる状況を再確認

○異常気象時の運行指示

(食品物流会社・発荷主)
～関東運輸局管内



《相談者からの申告内容》

- 大雪警報が発令されているにもかかわらず、配送を依頼された。

～ 働きかけ後、以下の対策を**発荷主側が実施**。

- 災害時の対応マニュアルの見直しを行い、配送先とも連携し、ドライバーの安全を最優先とした対応を行うことを改めて徹底
- 予め荒天が予想される場合、運送事業者の判断による運行の中止について、配送先と連携し検討

要請の実施事例(一部)

番号	違反原因行為	内容	分類	業態	本社所在地	違反原因行為発生場所
1	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは改善されたが、その後、 同じ工場において3時間を超える荷待ち が発生していることが疑われたため、令和4年8月に要請を実施	発荷主	製造業	関東	中部
2	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけにより、一旦は長時間の荷待ちは解消されたが、 別の拠点で3～4時間の荷待ち発生 の情報が寄せられたほか、関係省庁にも同種の情報が寄せられたため、令和5年2月に要請を実施	発着荷主	運輸業, 郵便業	関東	関東
3	長時間の荷待ち	関係省庁から、長時間の荷待ちの改善について指摘を受けていたものの、改善がなされず、その後も 3～6時間の荷待ち が発生していることが疑われたため、令和5年5月に要請を実施	発荷主	製造業	四国	四国
4	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 到着から荷下ろし開始までに3時間かかった など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	関東
5	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 数年前から最大7時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	発荷主	サービス業	中部	中部
6	長時間の荷待ち	荷待ちに係る情報（ 3～5時間の荷待ちが恒常的に発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	着荷主	卸売業, 小売業	中国	近畿、中国
7	長時間の荷待ち	法に基づく働きかけを行った後、荷待ちに係る情報（ 数時間～10時間に及ぶ荷待ちが発生 など）が複数寄せられ、長時間の荷待ちが発生していることが疑われたため、令和5年9月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	中部、中国
8	長時間の荷待ち 契約にない附帯業務	荷待ち等に係る情報（ 日常的に4、5時間の荷待ち発生やラベル貼りをさせられる など）が複数寄せられ、長時間の荷待ち及び契約にない附帯業務が発生していることが疑われたため、令和5年10月に要請を実施	発荷主	製造業	近畿	関東
9	無理な配送依頼	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手したものの、引き続き、無理な配送依頼（ 出荷遅れの説明なく、翌日配送を強要する など）が疑われたため、令和5年7月に要請を実施	元請 (荷主子会社)	運輸業, 郵便業	関東	関東
10	過積載運行の指示	法に基づく働きかけにより、改善のための取組に着手した矢先、 全社レベルでの安全対策に係る情報共有が不十分 であり、他の拠点でも過積載運行の指示が疑われたため、令和4年11月に要請を実施	元請	運輸業, 郵便業	関東	近畿

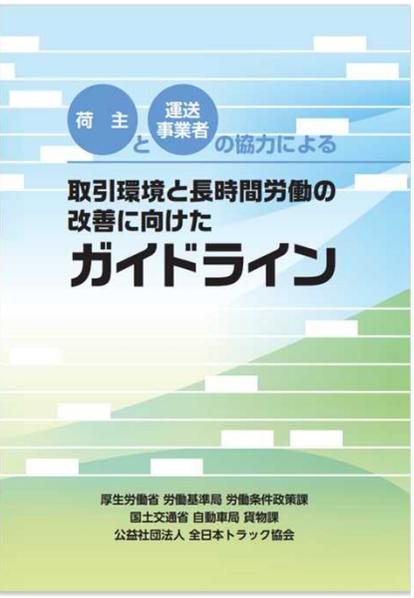
(各省報道発表資料等)

- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の 、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル のサービスについて (担当者説明)
原価計算・運賃交渉(交渉編)について

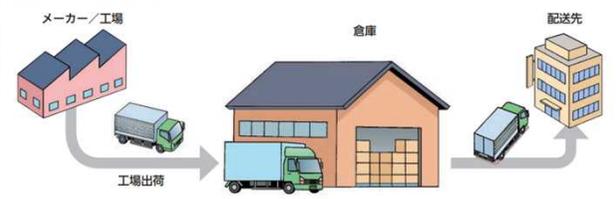
参考資料紹介

- ・ 2024年問題への対策 (政策まとめ、国会質疑等)
- ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
- ・ 働きかけ・要請の実施事例
- ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

平成27年度、「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会**」が中央、各県に設置されました。協議会では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るための対策検討や、実証事業などを行い、ガイドライン・事例集としてとりまとめています。



ステップ1
荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける。



ステップ3
荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する。



ステップ4
荷主とトラック運送事業者の双方で業務内容を見直し、改善に取り組む。

荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

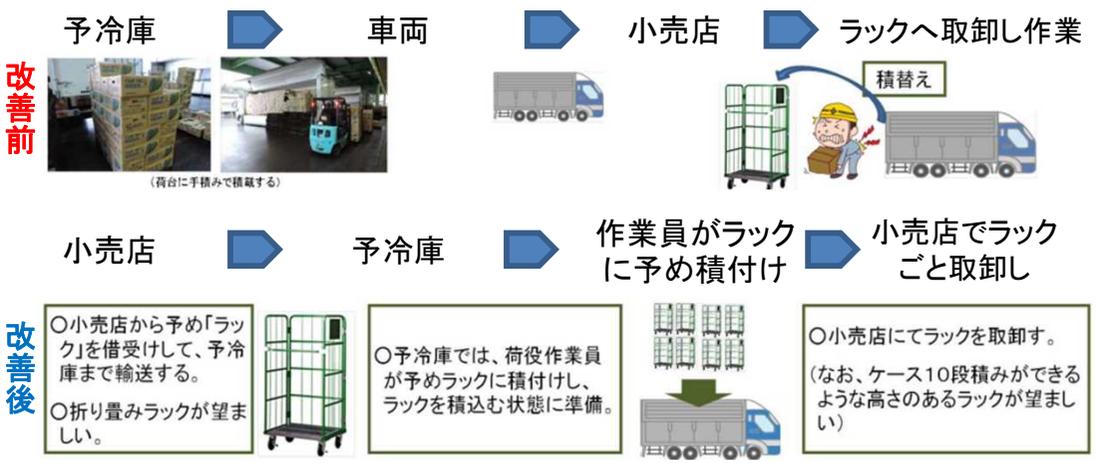
●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
 短縮効果：荷役時間34分、拘束時間1時間12分を短縮



●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
 改善効果：拘束時間1時間07分を短縮

小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

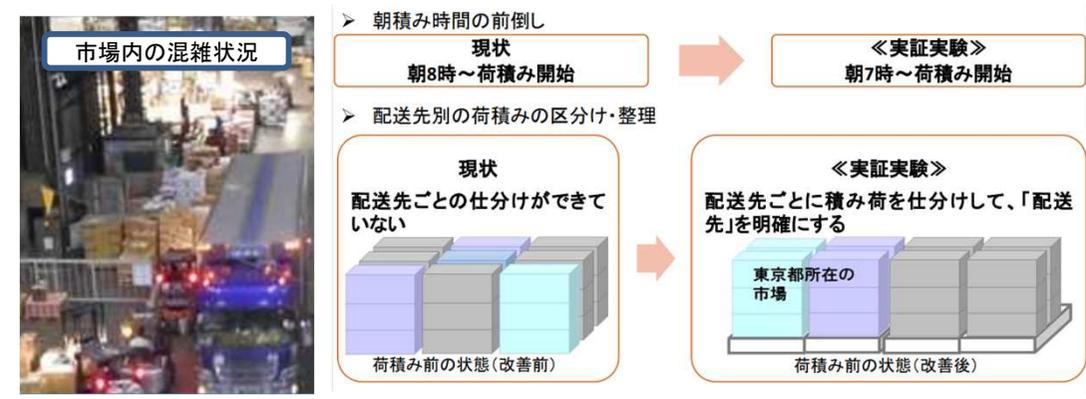
●小売店の指定ラックを予め借受け、予冷庫にて積込み作業を行う形に改善



改善効果：積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減（青森県）

●運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。



改善効果：荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

●着荷主と運送事業者との朝のミーティング時に、「据付工程の流れ」「休憩のタイミング」「据付工程別の作業終了予定時間」といった『タイムスケジュール(予定)』を明確化



着荷主側の成果	適時的確な据付工事等、拘束時間に対する工事主任の意識向上
トラック側の成果	事業者の心理的負荷低減、運行管理の効率化

改善効果：拘束時間削減の兆しが見え始めた

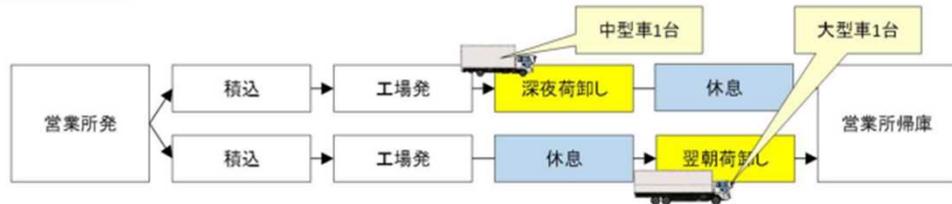
食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減 (鳥取県)

●深夜と朝の2回の荷卸し作業について、2便に分けることで、拘束時間の短縮と休息期間を確保

改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休息期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



改善後 ○深夜荷卸しの便と翌朝荷卸しの便の2便に分けて運行



短縮効果: 拘束時間を3時間~3時間15分短縮

パレット荷役による機械製品積み込み作業時間の削減 (岡山県)

●バラ積みからパレット積み (ロールボックスパレット)に切り替え 作業時間を削減



平パレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

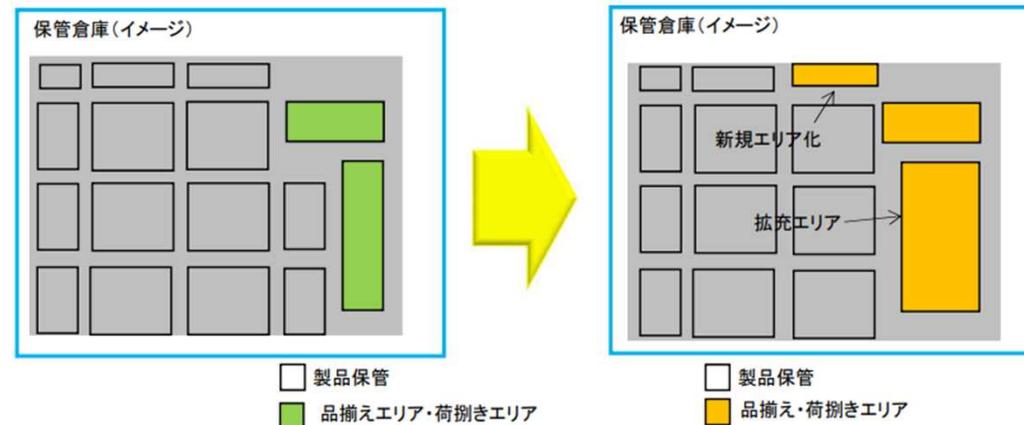
付属品のばら積みイメージ

ロールボックスパレットによる荷揃え

短縮効果: 荷役時間を20-30分短縮

フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張 (島根県)

●保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化



短縮効果: 検証中(トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。)

積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化 (山口県)

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

具体的取組: 荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定、到着指定時間細分化
各レーンにおける積み込み作業時間の縮減
養生シート掛け作業を手作業から一部機械化

(発荷主)住宅建材
メーカー製造工場



運送事業者



(着荷主)住宅建材
メーカー物流センター



短縮効果: 積込待機時間(積込時): 鉄部材35分、ホーム材56分短縮
積込待機時間(取卸時): 80分短縮
養生作業: 8分短縮

中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック

—労働時間短縮と生産性向上を目指して—

IT Tools Practical Guidebook

働き方改革・生産性向上の実現にはITツールの活用が効果的です
このガイドブックはITの基礎知識から業務実態に合ったITツールの活用方法まで事例を含めて解説します

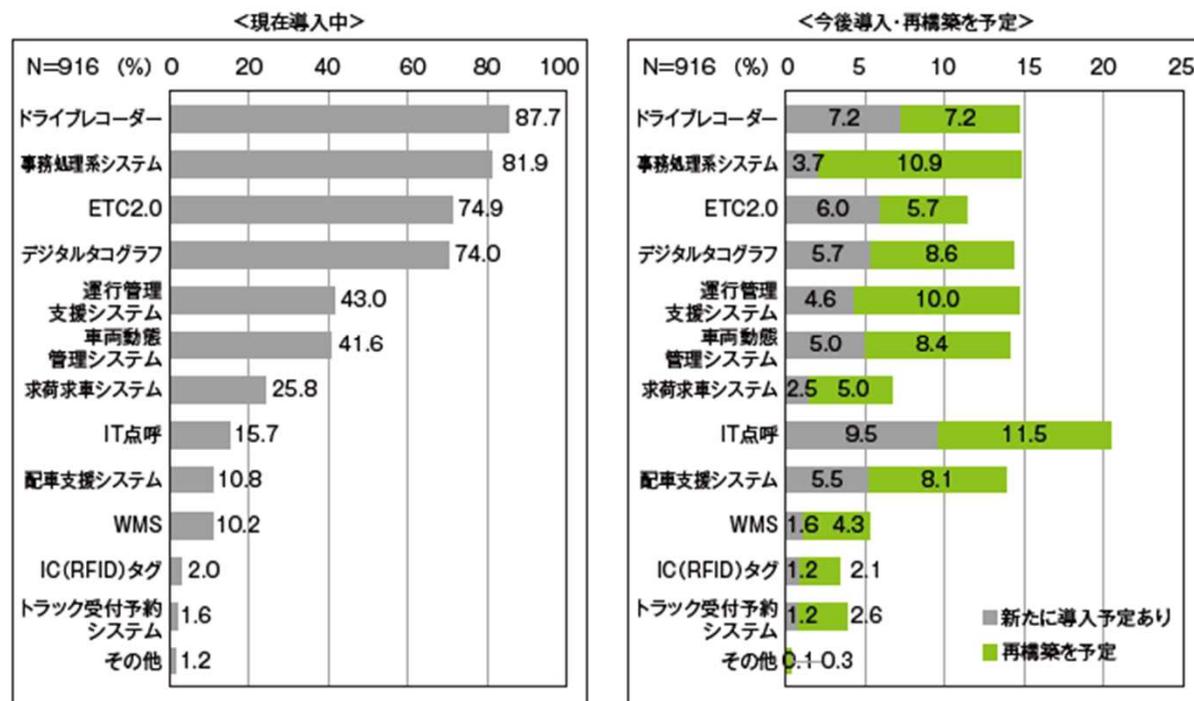


生産性向上に向けたITツールの活用

国土交通省ではトラック運送業の経営改善に役立つITツールのシステム内容や機能、トラック運送事業者における活用状況・活用事例を調査し、中小トラック運送事業者がITツールを導入・活用していくためのガイドブックを作成しました。

調査の結果、導入IT機器で最も多いのは、ドラレコ、事務処理システム、ETC2.0、デジタコ。今後導入を予定しているIT機器は「IT点呼」がトップとなっています。

IT 機器・ソフトウェアの導入について(複数回答)



資料：国土交通省「トラック運送業におけるIT機器、ソフトウェア等の活用による生産性向上に関するアンケート」(2019年3月)、P7以降のアンケート結果も同様。

車輛動態管理システム



配車支援・計画システム

情報の入力

車両情報
 ...号車
 2号車
 1号車
 ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など

受注情報
 A
 B
 C...
 積込・納品の別、荷主名称、配達場所、重量、容積、数量、時間指定、庭先条件、運賃など

配車の結果

配車ボード	車両	時間	配達先				合計	
			A倉庫	B店	C社	G倉庫	6.84トン	227.2km
	1号車	8:00~17:45	A倉庫	B店	C社			
	2号車	9:00~18:00	D店	E社	F社	G倉庫	1.58トン 150.7km	
	...号車	8:30~19:00	...倉庫	...社	...店	...店	...トン ...km	

システム概要 車両が現在どこにいるのか、どのような運行状況にあるのかを確認するシステム。GPS機能の搭載された車載端末等から携帯電話等のデータ通信機能を利用し、インターネットを介して、車両の位置や運行状況などのデータを受信することにより管理を実現しています。

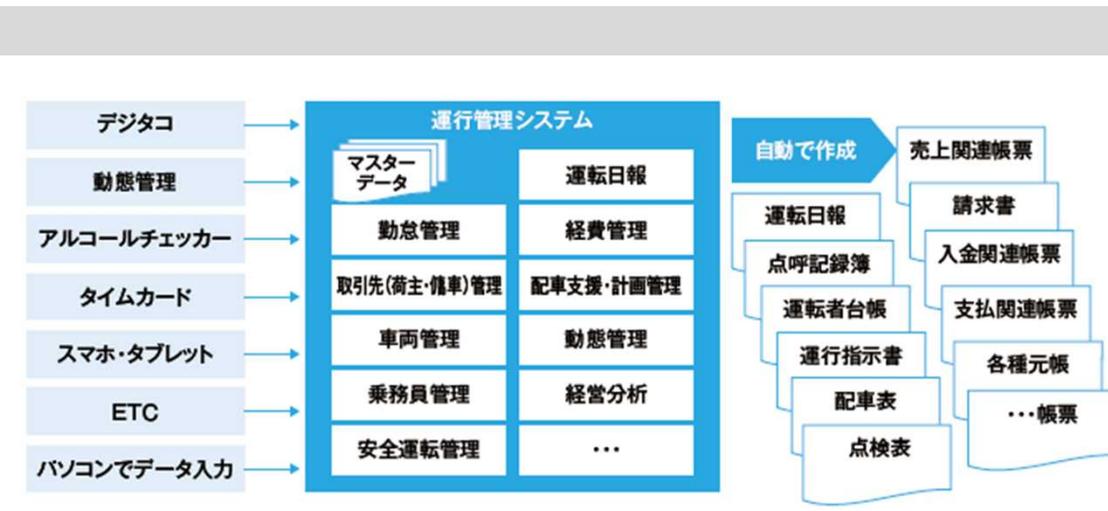
【導入効果】

- **輸送サービスの「見える化」**
 - ・荷主からの問い合わせに回答できる。
 - ・車両の動態を常時把握可能なため、緊急依頼等に臨機応変に対応可能。
- **生産性の向上**
 - ・道路の渋滞度に応じた配送指示や、他業務先行による時間の短縮
 - ・待ち時間や輸送時間の短縮に伴うドライバーの労働時間短縮
 - ・荷卸し先での順番待ち回避

システム概要 配車支援・計画システムは、受注情報（荷物）を車両（ドライバー）に効率的に割り当てるシステム。受注情報をもとに配送当日の荷物のピッキング作業、積み込み作業、トラックの配車や配送ルート等の段取りを計算し、その結果をパソコンの画面や紙面に出力します。

- **過積載防止** (配車計画とともに重量計算も同時で行うため。)
- **人手不足対応** (熟練配車マンのノウハウをシステムが補完)
- **紙伝票作業の手間解消** (カルタ取り→パソコン上での作業)
- **その他生産性向上**
 - ・積載率、実車率向上
 - ・備車の最適化
 - ・車両運行時間の合理化、
 - ・配送ルートの最適化、
 - ・指定時間内到着、所要時間算出等
 - ・配車管理属人化脱却 (新入社員でも配車担当になれる)
 - ・シミュレーション分析機能を活用した業務改善
 - ・物流拠点の立地効果判断 など

運行管理システム



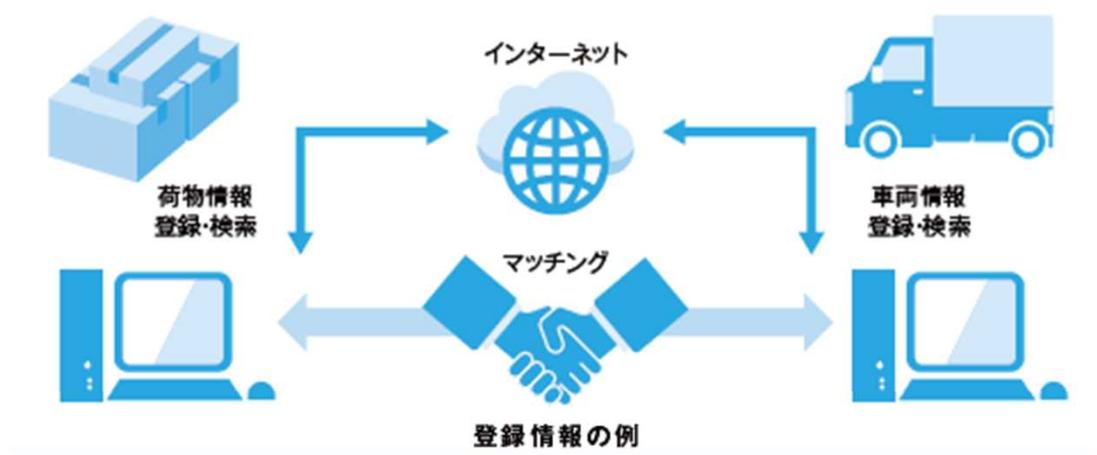
システム概要 運行管理システムとは、運行に関わる業務システム全般を指します。一般には、トラック輸送ならではの運送関連業務システムと、関連する帳票作成等の事務作業システムを連携させたものを指します。

【導入効果】

- 総務部門や経理部門の事務作業効率化
 - ・データを共有化するため、転記や手入力という作業が不要になる。
- 日常業務の効率化
- 安全運行の確保、改善基準告示遵守のための勤怠管理 ※
- 経営の可視化・分析による合理化
 - ・データ入力のワンストップ化による誤入力防止。
 - ・荷主別・車両別の採算管理
 - ・ネットワーク型システムの採用により、グループ全体の経営管理も可能に。

求荷求車システム

求貨・求車システムのイメージ



会員情報	
会社名、所在地、主な輸送先、主な輸送品目、車両情報(保有車種、積載トン数)、担当者など	
荷物情報	車両情報
<ul style="list-style-type: none"> ●積地情報(積日時、場所) ●卸地情報(卸日時、場所) ●高速代や付帯作業料の支払いの有無 ●その他、上乘せ保険の必要可否 など 	<ul style="list-style-type: none"> ●空車情報(空き日時、空き場所) ●可能な積地・卸地 ●車両情報(車種、トン数) ●その他荷種の制約 など

システム概要 インターネットなどの情報システム機能を利用して車両と荷物の情報をマッチングさせるシステム。インターネットを利用して、荷物を依頼する側と、車両を活用したい運送側が、それぞれ情報登録や検索を行います。

【導入効果】

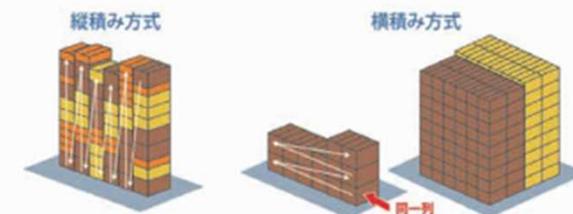
- 車両積載率の向上・、帰り荷の確保(実車率アップ)
- 荷物量の季節波動等の繁閑差に対応
- 受注機会獲得(特定荷主への依存を改善)
- 営業・配車担当者の人手不足補完
- 輸送条件等受注内容の明示化

物流DX事例(倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化)

反



アンローディング(荷卸し)では、積込状況を画像認識し、順番を判断の上作業を実施。
ローディング(荷積み)では、ケースサイズに応じて縦・横の最適な方法を認識し、作業を実施。



○配送ドローンの導入



成

技

技



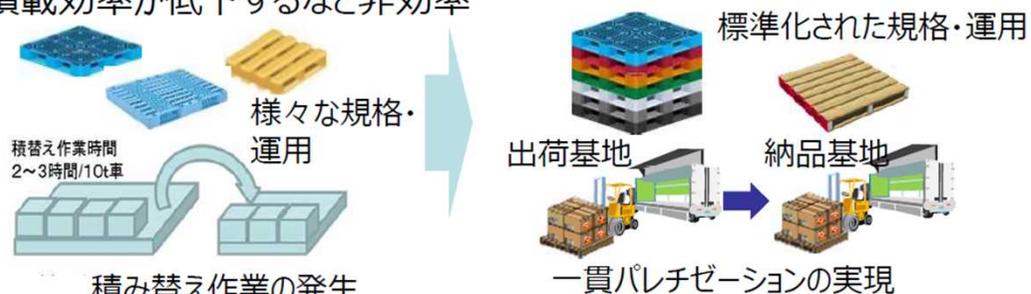
令和5年度
中小物流事
業者における
物流業務の
デジタル化実
証



● 物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化等の前提となるハード・ソフトの標準化が必要。

パレットの標準化

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



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

伝票の標準化

- 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時において非効率



検品・事務作業の効率化

外装の標準化

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



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

データの標準化

- 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率



検品・荷卸し作業の効率化

参考：中継輸送拠点整備(広島県・岡山県)

○関西-九州の中間に位置する広島県廿日市市、関西-四国-中国の結節点である岡山県早島市に中継地点が整備されることに。

コネクトパーキング宮島の整備



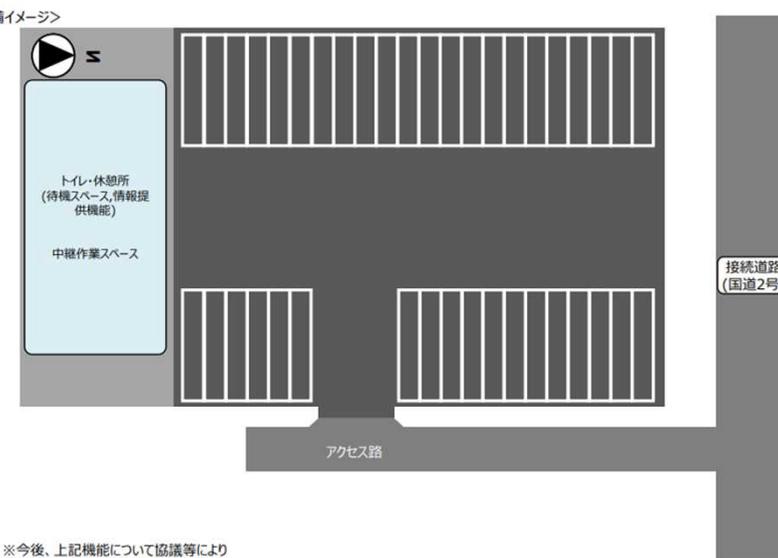
<整備イメージ>



コネクトパーキング岡山・早島の整備



<整備イメージ>



※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

【1運行あたりの荷役時間】



●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

- 補助内容・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:通常機器価格の1/6)
・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援(補助率:使用料等の1/2等)

○支援対象の例

車両の効率化設備導入支援
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

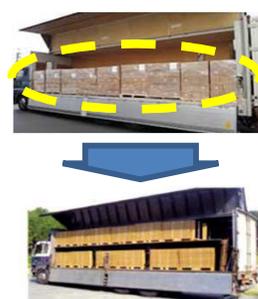


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

トラクタの
速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、**労働時間を短縮**。

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**。

業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、**荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能**。
- 契約書電子化と併せて、**DXによる業務効率化も実現**。



経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。
- M&A等の事業承継を支援

人材確保・育成支援

- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、**ドライバーの確保・育成・定着を促進**。