

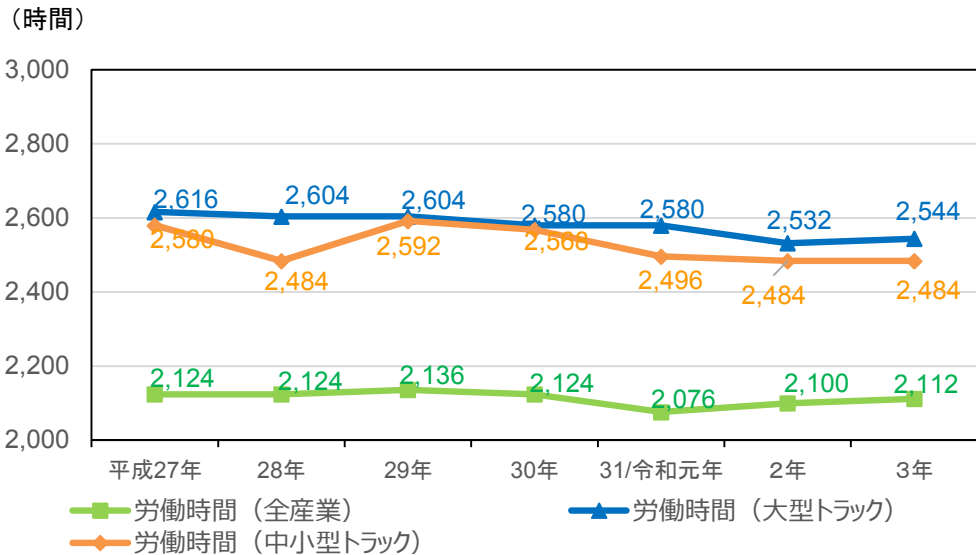
## 参考資料1

# 第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会資料

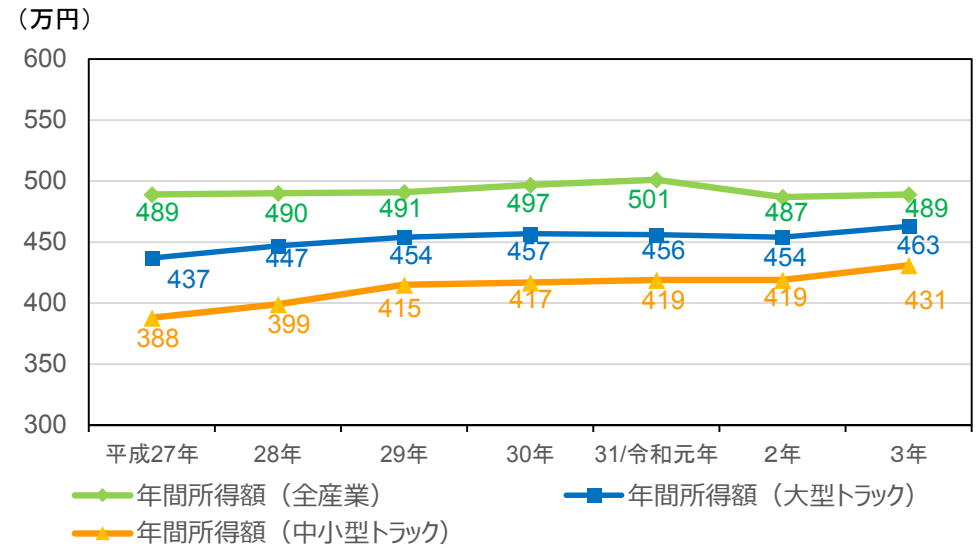
---

# 国土交通省提出資料

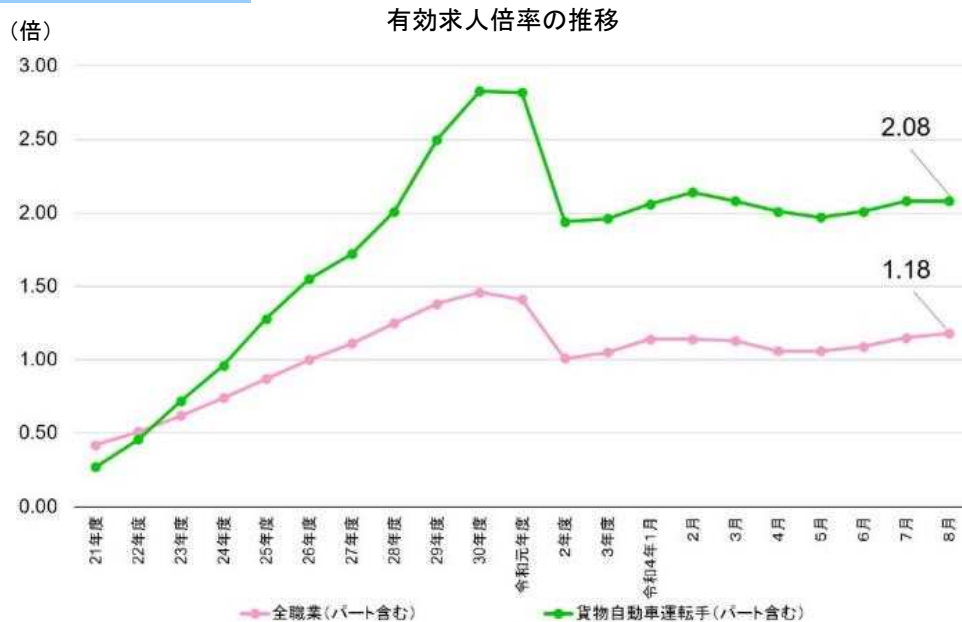
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



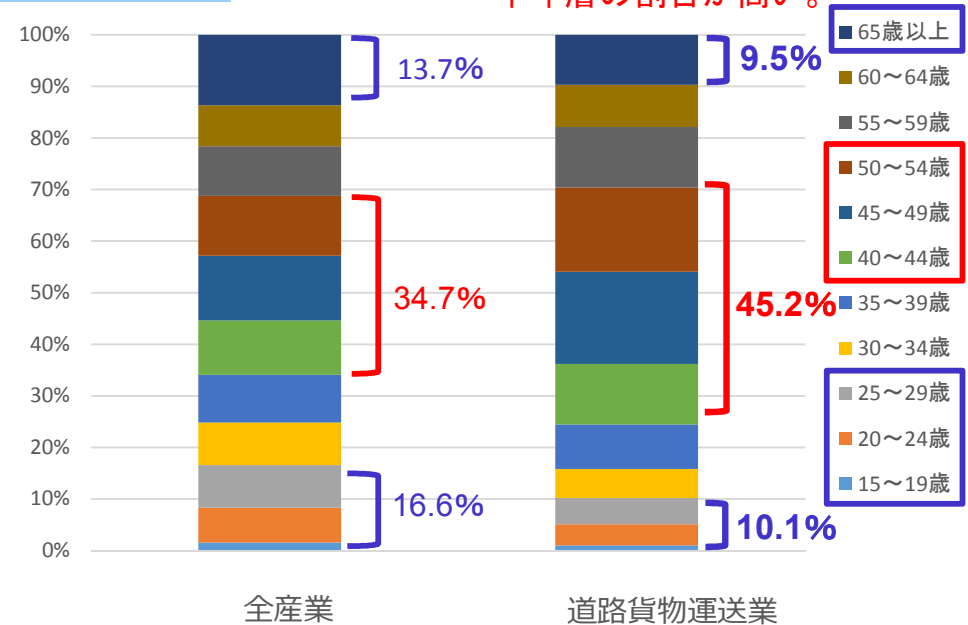
## ②年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

## 改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

## 改正の概要

### 1. 規制の適正化

**参入要件を厳格化**(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

**定期的な車両の点検・整備の実施**や**社会保険料の納付**等の義務づけ

### 3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

### 4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

**運転者の労働条件を改善**し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

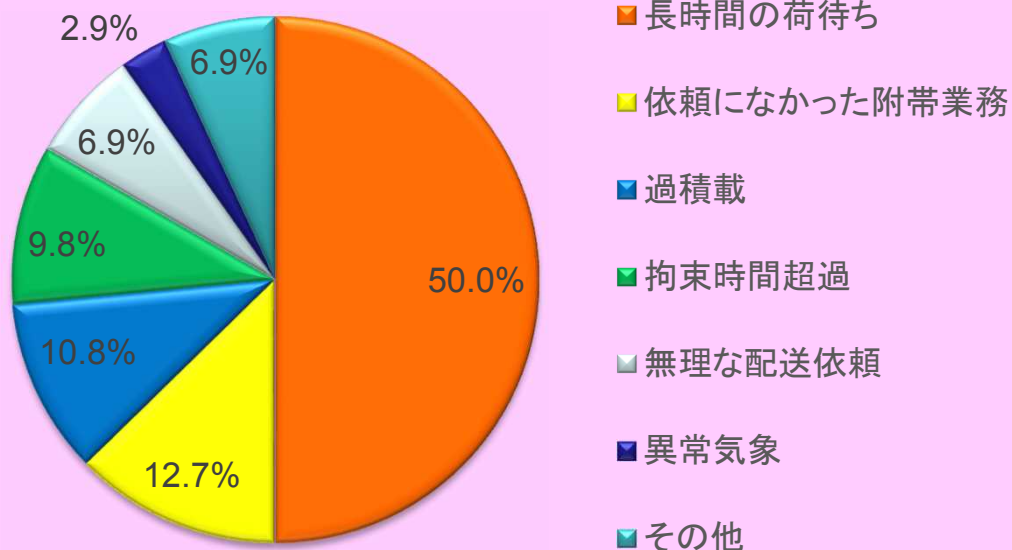
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	64

※令和4年9月30日現在

- 「要請」日時 ～令和4年8月（「働きかけ」日時 ～令和3年1月）
- 場 所 ～中部運輸局管内 ○ 荷主種別 ～製造業（発荷主）
- 違反原因行為 ～「長時間の荷待ち」

## ○ 相談者からの申告内容

（令和2年8月、令和3年1月の申告内容）

- 納品先が納品日前日の午後にならないと分からないため、荷待ち時間が恒常的に発生している。
- 日常的に待機時間が発生しており、積込が遅くなっても到着時間が決まっているため、高速道路を利用しても、休息8時間が取れない。
  - ～ 令和3年1月、「働きかけ」を実施
  - ～ 発荷主側が対策として、納品先からの注文締切時間を早め、納品日前日の午前中に出荷指示、積込をする体制の徹底へ

（令和4年5月以降の申告内容）

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ころの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。
  - ～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認
  - ～ 令和4年8月、「要請」を実施

○発荷主において、改善計画に基づいた各種取組（「入構時間の指定」など）に速やかに着手

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

## 国と地方貨物自動車運送適正化事業実施機関のさらなる連携強化について

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

## 記

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

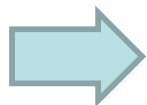
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

## 基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

## 適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要



- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

## 標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

金額や原価計算の方法などすべて理解していると回答した事業者は33%、金額についてのみ理解していると回答した事業者は43%、名称のみ知っている・聞いたことがあると回答した事業者は20%。

標準的な運賃を考慮した自社運賃の原価計算について、**32%が実施済み、21%が計算中**、47%が未実施と回答。

「標準的な運賃」を提示して荷主との**運賃交渉を行った事業者は17%**、「標準的な運賃を考慮した自社運賃」を提示して荷主との**運賃交渉を行った運送事業者は35%**。このうち、**荷主から一定の理解を得られた事業者は33%、交渉中の事業者は40%**、理解を得られなかった事業者は25%。

標準的な運賃の届出率：49.9% （令和4年8月末時点）

令和4年3月国土交通省調査

◆ 「ホワイト物流」推進運動セミナーやトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等を通じて荷主等へ「標準的な運賃」の周知・浸透を図っているところ。

## I. 原油価格高騰対策

### 1. 激変緩和策

#### ● 燃料油に対する激変緩和事業

燃料油価格の激変緩和策について、・ ・ ・新たに、基準価格を168円とし、支給幅を35円とするとともに、更なる超過分についても1/2を支援する制度を設けることで備えを万全にする。・ ・ ・なお、本事業が時限的、緊急避難的な措置であることを踏まえつつ、今年度上半期中実施し、事業終了時に大幅な価格変動が生じることがないように、一定期間経過後、基準価格の見直しを検討する。

## III. 新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等

#### ● 賃上げ・価格転嫁対策

「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」に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにし、賃金引上げの環境を整備するため、関係省庁や下請事業者から広範囲に情報提供を受け付け、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」や下請代金法上の「買ったとき」などに対する取締りを強化するなど、取引適正化の取組を進める。

3月の「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査を通じ、価格協議・価格転嫁の状況について業種別に公表するとともに、状況の良くない個別の企業に対して、下請中小企業振興法に基づく「指導・助言」を実施する。

物流の各分野（貨物自動車運送業、内航海運業、倉庫業等）において、燃料等の価格上昇分が適正に運賃・料金に反映されるよう、荷主等への周知及び法令に基づく働きかけ等を徹底して実施し、安定的な経営を支援する。

## IV. コロナ禍において物価高騰等に直面する生活困窮者等への支援

### 3. 地方公共団体の実施する対策への支援

#### ● 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金

・ ・ ・新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充し、「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」を創設する。これにより、地方公共団体が実施する、生活に困窮する方々の生活支援や、学校給食費等の負担軽減など子育て世帯の支援、また、農林水産業者や運輸・交通分野をはじめとする中小企業者の支援といった取組をしっかりと後押しする。

ガソリン等の燃料油価格については、リッター当たり200円を超えていたガソリン価格を約170円に抑制してきました。足元の原油価格の水準を踏まえつつ、燃料油価格抑制のため措置を引き続き年内実施いたします。

地方創生臨時交付金等に基づく地域の物価高騰対策が進展していることを確認しました。例えば、給食費については、99パーセントの自治体において値上げされずに留め置かれており、こうした取組を更に重点的に強化する必要があります。このため、重点強化策をメニュー化した6,000億円規模の電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金を新たに創設します。

こうした物価高騰対策と同時に、物価上昇に負けない持続的な賃上げ実現に向けた総合的な取組が重要です。この一環として、価格転嫁対策の取組を更に進めます。今月9月の価格交渉促進月間を契機とし、私からもメッセージを発したところであり、下請事業者15万社への調査に基づき、親事業者の代表者に指導・助言を行うことで、トップから現場までの意識を変え、価格交渉と価格転嫁の取引慣行を定着させます。

# 燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応(トラック関係)

## ① 荷主への周知・広報の強化

「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。

具体的には、以下の対応を実施。(R4.10.5現在)

- 荷主関係団体(約1,000団体)あて要請文書を発出(R3.11.10)
- 荷主企業(約45,000社)あて要請文書を全ト協と連名で発出(R4.1.21)
- 運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問(125回)
- 各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知(137回)



※ 荷主向けパンフレット



※ 荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

## ② 相談窓口の設置

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

○ R4.10.5現在、計35件の相談に対応

※ 燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等: 25件、運賃交渉に関する相談・意見等: 9件、燃料価格に関する意見: 1件

## ③ 荷主働きかけ等の法的措置

燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反(買いたたき)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。

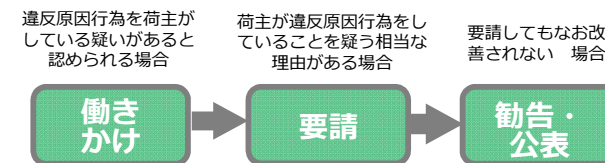
○ R4.10.5現在、上記の相談に基づき、7件の働きかけを実施

※ 運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ: 7件(東北、関東、中部、中国、九州運輸局管内)

○ R4.10.5現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき助言(注意喚起)を実施

※ 元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう助言

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



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

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

# 燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国自貨第69号  
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

記

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

## 運送委託者の方へのお知らせ



# 燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



### ⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

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

### Check point! 要注意! チェックポイント

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



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

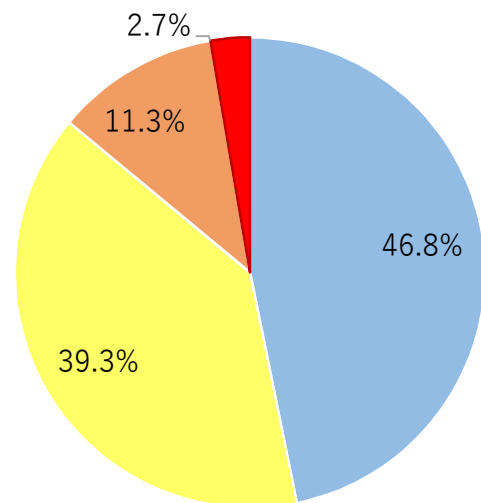
本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください] 右記までご連絡ください。

## 燃料高騰による価格転嫁状況 (実運送事業者の回答)

- 荷主等との価格交渉の結果、「**価格改定等行った**」と回答した実運送事業者は**47%**  
 (「**運賃等の改定**」(24.7%)、「**燃料サーチャージの導入**」(16.3%)、  
 「運賃、燃料サーチャージ以外の名目で燃料費相当分を受け取ることにした」(5.9%))
- 「荷主等と価格交渉したが、改定に至らなかった」と回答した実運送事業者は11.3%  
 「価格交渉に応じてもらえなかった」と回答した実運送事業者は2.7%

【集計期間: R4.1月～2月、有効回答数: 運送事業者984社】

### 【実運送→荷主・元請】



- 価格改定等行った
- 価格交渉しなかった
- 価格交渉したが、改定に至らなかった
- 価格交渉に応じてもらえなかった

### 価格交渉しなかった主な理由

- ・以前断られた、言い出しにくい。
- ・荷主も原価が高騰している。
- ・過去交渉して仕事量を減らされた。
- ・価格が下がった時、値下げ交渉される。
- ・仕事を失う可能性がある。
- ・交渉まで手が回らない。
- ・自社の準備不足
- ・安く仕事を取る他社に仕事を取られる。
- ・今後交渉する予定。

### 価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

- ・元請からの運賃が改定されないため。
- ・真荷主からもらえてないので、支払えない。
- ・今期の運賃が決まっているため。

### 【国交省等の取組み】

- 荷主等への周知、広報 (国交省、トラック協会)
- 適正取引相談窓口 (国交省)
- 交渉に応じていない場合「働きかけ」等の法的措置 (国交省)
- 交渉に応じてもらえなかったと回答した者への追加調査 (国交省)
- 公正取引委員会、中小企業庁による価格転嫁対策
- 原価計算セミナー (全日本トラック協会)

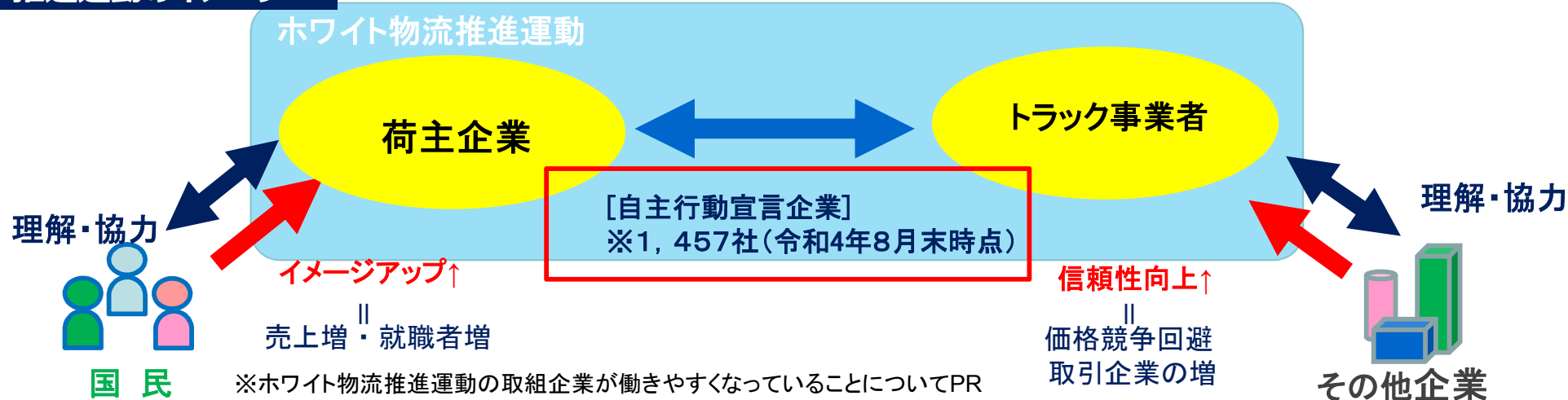
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 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



## 宣言内容

### 【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

### 【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>A. 運送内容の見直し</li> <li>B. 運送契約の方法</li> <li>C. 運送契約の相手方の選定</li> <li>D. 安全の確保</li> </ul> | } | <p>(宣言が多い上位3項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の改善提案と協力</li> <li>・異常気象時等の運行の中止・中断等</li> <li>・パレット等の活用</li> </ul> |
|---|---|---|

➤ 1, 457社が自主行動宣言を提出（令和4年8月末時点）

業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	4
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	12
製造業	389
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	47
運輸業, 郵便業	785
卸売業, 小売業	119
金融業, 保険業	4
不動産業, 物品賃貸業	4
学術研究, 専門・技術サービス業	4
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	2
教育, 学習支援業	4
医療, 福祉	7
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	33
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	22
合計	1,457

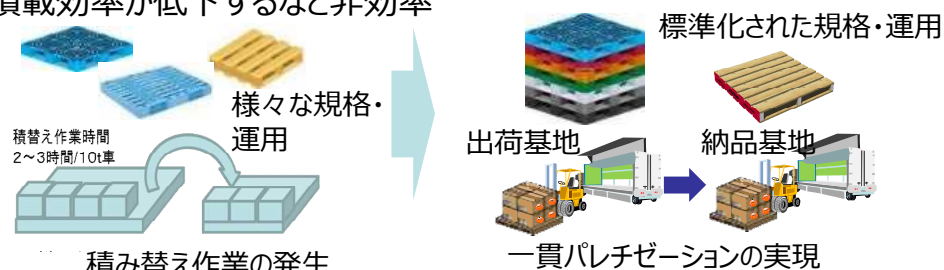


# 物流標準化の取組①

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

## パレットの標準化

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



荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

## 伝票の標準化

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



検品・事務作業の効率化

## 外装の標準化

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



荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

## データの標準化

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



検品・荷卸し作業の効率化

# 物流標準化の取組②

## 業種分野横断的な物流標準化の取組

### ・官民物流標準化懇談会

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

#### パレット

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

日本物流団体連合会・  
物流標準化調査小委員会

### 【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス

- 物流標準ガイドライン -ver.1.0-（令和3年10月15日公表）



## 業種分野ごとの物流標準化の取組

### 加工食品分野

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

### 青果物分野

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

### 紙加工品分野

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

### 菓子（スナック・米菓）分野

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

※令和4年7月28日時点

**○背景（物流の担い手不足や物流の重要性の再認識）**

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

**○パレット標準化の定義等**

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

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

**○関係者の責務（適切かつ公平な受益者負担）**

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

**○パレット標準化の効果（今後、定量的効果の発信を目指す）**

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

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

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

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

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

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

## 背景


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

※メーカー、卸、レンタルパレット会社、運送事業者、関係省庁



（手荷役の様子）

## パレタイズ実証実験（令和3年度）

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

## 結論

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



公正取引委員会  
Japan Fair Trade Commission

# 価格転嫁対策について

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会  
御説明資料

令和4年10月18日

公正取引委員会事務総局  
経済取引局取引部企業取引課

## 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の概要

- 令和3年12月27日、内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省及び公正取引委員会において、「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」が取りまとめられた。
- 中小企業等が労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるよう、政府横断的な転嫁対策に取り組む。
- 公正取引委員会・中小企業庁は、事業所管省庁と緊密に連携を図り、下請事業者から寄せられた情報も活用し、体制強化を行いつつ、執行強化の取組を進めていく。



### <具体的な取組>

- ① **価格転嫁円滑化スキームの創設**（公正取引委員会・中小企業庁・事業所管省庁）
- ② **独占禁止法の執行強化**（公正取引委員会）
- ③ **下請法の執行強化**（公正取引委員会・中小企業庁）

## ①価格転嫁円滑化スキームの創設（公正取引委員会・中小企業庁・事業所管省庁）

### ■ 業種別の法遵守状況の点検を行う新たな仕組みの創設

- 公正取引委員会・中小企業庁が事業所管省庁と連携を図り、①関係省庁からの情報提供や要請を受けるとともに、②下請事業者が匿名で違反行為を行っていると思われる親事業者に関する情報を提供できる「違反行為情報提供フォーム」をHPに開設（1月26日開設済）し、広範囲に情報提供を受け付ける【実施中】
- 令和3年度末までに把握した情報に基づき、事例、実績、業種別状況等についての報告書を取りまとめ【5月31日公表】
- 重点立入業種を定めて重点的な立入調査を実施（重点立入業種として道路貨物運送業、金属製品製造業、生産用機械器具製造業及び輸送用機械器具製造業を選定）【5月31日重点立入業種を選定】
- 公正取引委員会・中小企業庁と事業所管省庁が連名で、事業者団体に対して、傘下企業による法遵守状況の自主点検を要請【9月14日下請法違反行為が多く認められる業種として19業種、荷主による独占禁止法違反につながるおそれのある行為が多く認められる業種として5業種を選定し、自主点検を開始。11月を目途に点検結果を取りまとめ、公表】

# ① 価格転嫁円滑化スキームの創設（公正取引委員会・中小企業庁・事業所管省庁）

下請法違反行為が多く認められる業種における  
法遵守状況の自主点検対象 19 業種

番号	業種名
1	化学工業
2	鉄鋼業
3	非鉄金属製造業
4	金属製品製造業
5	はん用機械器具製造業
6	生産用機械器具製造業
7	業務用機械器具製造業
8	電子部品・デバイス・電子回路製造業
9	電気機械器具製造業
10	情報通信機械器具製造業
11	輸送用機械器具製造業
12	放送業
13	情報サービス業
14	映像・音声・文字情報制作業
15	道路貨物運送業
16	各種商品卸売業
17	機械器具卸売業
18	広告業
19	技術サービス業

下請法違反被疑事件の処理件数を基礎として、当該業種における総事業所数当たりの件数等を総合的に勘案して、法遵守状況の自主点検の対象となる 19 業種を選定。

荷主による独占禁止法違反につながるおそれのある行為  
が多く認められる業種における法遵守状況の  
自主点検対象 5 業種

番号	業種名
1	化学工業
2	生産用機械器具製造業
3	放送業
4	各種商品卸売業
5	機械器具卸売業

荷主と物流事業者との取引について、荷主による独占禁止法違反につながるおそれのある行為が多く認められる業種として、注意喚起文書の送付件数を基礎として、当該業種における総事業所数当たりの件数等を総合的に勘案して、法遵守状況の自主点検の対象となる 5 業種を選定。



## ②独占禁止法の執行強化（公正取引委員会）

- 労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の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、下請法の適用対象とならない取引も含めて、**新たに独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査を実施**。関係事業者に対し、立入調査の実施や、具体的な懸念事項を明示した文書を送付【3月30日に緊急調査の中心となる対象業種として22業種を選定。6月3日に受注者向けの調査票を8万通発送。8月30日に発注者向けの調査票を3万通発送。】
- 優越的地位の濫用に係る事件調査を効率的かつ効果的に行うため、「優越的地位濫用事件タスクフォース」を設置し、必要な是正措置を講じてきたが、**新たに「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を設置**し、上記の問題業種における関係事業者に対して機動的な調査と文書送付を行い、優越的地位の濫用の未然防止をより一層図っていく。【2月16日設置済。5月20日「優越Gメン」の体制創設】
- 大企業と**スタートアップとの取引に関する調査を実施**。関係事業者に対し、立入調査の実施や具体的な懸念事項を明示した文書を送付【6月15日調査票発送】

## ②独占禁止法の執行強化（公正取引委員会）

### 緊急調査の中心となる対象業種一覧

番号	業種名	番号	業種名
1	総合工事業	1 2	電気機械器具製造業
2	食料品製造業	1 3	輸送用機械器具製造業
3	家具・装備品製造業	1 4	放送業
4	パルプ・紙・紙加工品製造業	1 5	映像・音声・文字情報制作業
5	印刷・同関連業	1 6	道路貨物運送業
6	窯業・土石製品製造業	1 7	各種商品卸売業
7	非鉄金属製造業	1 8	飲食料品卸売業
8	金属製品製造業	1 9	各種商品小売業
9	はん用機械器具製造業	2 0	飲食料品小売業
1 0	生産用機械器具製造業	2 1	広告業
1 1	業務用機械器具製造業	2 2	その他の事業サービス業

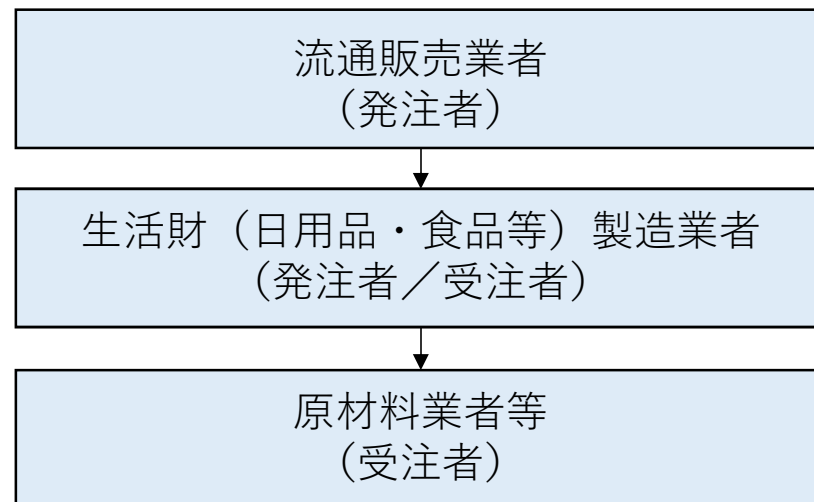
注 業種名は日本標準産業分類（平成25年10月改定 総務省）上の中分類による。

## 独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査について

- 「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」では、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関して、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の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、令和3年度内に選定を行い、令和4年度に緊急調査を実施することとされた。
- 公正取引委員会は、令和4年3月30日、関係省庁からの情報提供や要請等を踏まえ、発注者側・受注者側の両面の立場があることを整理し、サプライチェーンのつながりに基づき、緊急調査の中心となる対象業種として22業種を選定した。

### サプライチェーン・バリューチェーン全体の価格転嫁の構造

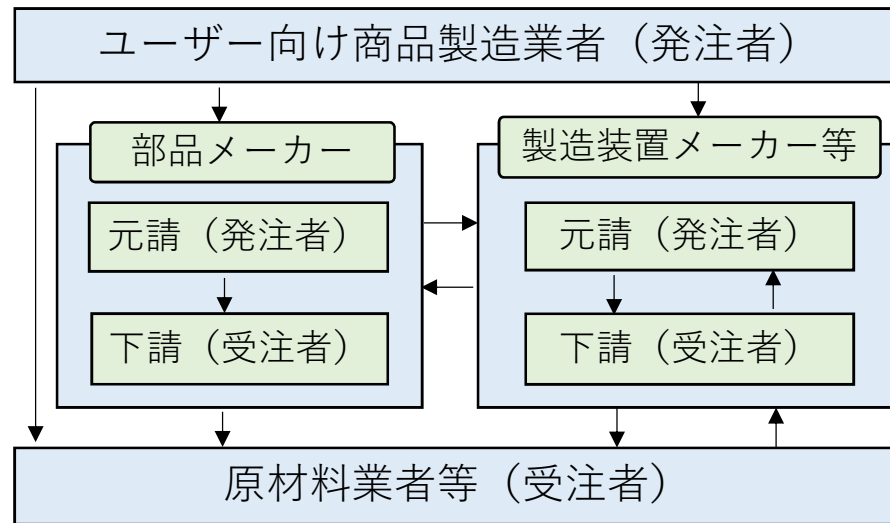
#### 類型1 生活・暮らしを支え、豊かにする各種商品を製造・販売する生活関連のサプライチェーンを構築しているもの



#### 中心となる対象業種

食料品製造業  
パルプ・紙・紙加工品製造業  
印刷・同関連業  
各種商品卸売業  
飲食料品卸売業  
各種商品小売業  
飲食料品小売業

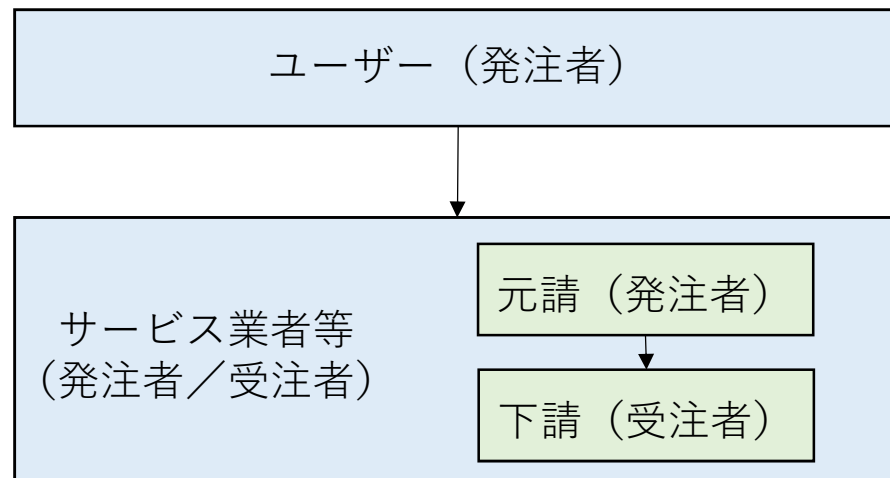
## 類型2 原材料から加工、部品、完成品の納入というサプライチェーンを形成しているもの



### 中心となる対象業種

パルプ・紙・紙加工品製造業  
 印刷・同関連業  
 窯業・土石製品製造業  
 非鉄金属製造業  
 金属製品製造業  
 はん用機械器具製造業  
 生産用機械器具製造業  
 業務用機械器具製造業  
 電気機械器具製造業  
 輸送用機械器具製造業

## 類型3 生活・暮らしを支え、豊かにするサービスの提供に関するものであって、役務の委託関係があるもの



※下請・孫請取引もある

### 中心となる対象業種

総合工事業  
 家具・装備品製造業  
 窯業・土石製品製造業  
 非鉄金属製造業  
 金属製品製造業  
 放送業  
 映像・音声・文字情報制作業  
 道路貨物運送業  
 広告業  
 その他の事業サービス業

# ○令和3年度の調査結果の概要①(令和4年5月25日公表)

## 1 調査の方法

- 荷主と物流事業者との間の運送又は保管に係る継続的な取引を対象に、以下の要領で書面調査を実施。
- 書面調査の結果、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案につき、荷主19名に対する立入調査を実施。

	荷主向け	物流事業者向け
調査対象事業者	30,000名	40,000名
回収数	11,438名	18,685名
回収率	38.1%	46.7%
調査票発送日	令和3年10月8日	令和4年1月14日
回答期限	令和3年11月8日	令和4年1月31日
調査対象期間	令和2年9月1日～令和3年8月31日	令和3年1月1日～令和3年12月31日

# ○令和3年度の調査結果の概要②(令和4年5月25日公表)

## 2 注意喚起文書の送付

- 書面調査及び立入調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主641名に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付。

### 文書を送付した荷主641名の内訳(大分類・中分類)

大分類	荷主数	割合	大分類	荷主数	割合	大分類	荷主数	割合
中分類			中分類			中分類		
製造業	280名	43.7%	卸売業、小売業	220名	34.3%	複合サービス事業	68名	10.6%
食料品製造業	35名	5.5%	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	60名	9.4%	協同組合	68名	10.6%
生産用機械器具製造業	31名	4.8%	機械器具卸売業	46名	7.2%	建設業	34名	5.3%
化学工業	30名	4.7%	その他の卸売業	30名	4.7%	総合工事業	21名	3.3%
金属製品製造業	20名	3.1%	飲食料品卸売業	27名	4.2%	その他	13名	2.0%
電気機械器具製造業	15名	2.3%	その他	57名	8.9%	その他	52名	8.1%
輸送用機械器具製造業	15名	2.3%						
その他	134名	20.9%				合計	641名	100%

(注) 業種名は、日本標準産業分類(平成25年10月改訂総務省)による。

割合は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計は必ずしも100%とならない。

# ○令和3年度の調査結果の概要③(令和4年5月25日公表)

## 3 問題につながるおそれのある事例

### 注意喚起文書を送付した荷主 (641名)の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し	351件	47.6%
代金の支払遅延	161件	21.8%
代金の減額	92件	12.5%
不当な経済上の利益の提供要請	44件	6.0%
割引困難手形の交付	38件	5.2%
買ったたき	26件	3.5%
報復措置	21件	2.8%
その他	4件	0.5%
合計	737件	100%

(注) 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は前記2の荷主数641名とは一致しない。割合は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計は必ずしも100%とにならない。

### (1) 不当な給付内容の変更及びやり直し

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
製造業	食料品製造業	荷主は、物流事業者に対し、10時間以上の待機をさせたが、待機料金を支払わなかった。
運輸業、郵便業	道路貨物運送業	荷主は、物流事業者に対し、指定した配送先に誤りがあったことを理由に、別の配送先に配送をさせたが、追加費用を支払わなかった。

### (2) 代金の支払遅延

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
製造業	家具・装備品製造業	荷主は、社内連絡が滞ったことによる事務処理の遅れが原因で、物流事業者への支払が本来の支払月よりも1か月遅れた。
建設業	総合工事業	荷主は、自社が取引先から代金を収受するのが遅れたことを理由に、物流事業者への支払を遅らせた。

# ○令和3年度の調査結果の概要④(令和4年5月25日公表)

## (3) 代金の減額

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
製造業	非鉄金属製造業	荷主は、物流事業者に対し、毎月の支払額から一律5%減じた金額を支払っていた。
建設業	総合工事業	荷主は、物流事業者に対し、毎月の支払代金に千円単位の端数があった場合、当該端数を切り捨てて支払っていた。

## (4) 不当な経済上の利益の提供要請

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
製造業	家具・装備品製造業	荷主は、通関手続において発生する関税・消費税を荷主において直接支払わず、物流事業者に対し、立替払いをさせた。
卸売業、小売業	飲食料品卸売業	荷主は、物流事業者に対し、「協力金」との名目で、数万円の金銭を提供させた。

## (5) 買ったたき

荷主の業種		問題につながるおそれのある事例
大分類	中分類	
製造業	窯業・土石製品製造業	荷主は、物流事業者から運賃の引上げを求められたが、ほかにも低価格で運送を行う物流事業者が存在するとして取引先変更の可能性がある旨通告し、引上げに応じなかった。
建設業	設備工事業	荷主は、物流事業者からの契約金額の交渉の要望を門前払いし、最初(40~50年前)に契約した金額を継続して据え置いている。



### ③下請法の執行強化

- 労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引が「**買ったたき**」に該当するおそれがあることの明確化【1月26日措置済】  
(公正取引委員会)

- 労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりの取引価格に据え置くこと
- 労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、下請事業者が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を文書や電子メールなどで下請事業者に回答することなく、従来どおりの取引価格に据え置くこと

- 「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」の**フリーダイヤル (0120-060-110)** の更なる周知徹底【実施中】 (公正取引委員会)

- 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**するとともに、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【5月20日運用開始】 (公正取引委員会・中小企業庁)

- 違反行為を行っているおそれが強い事業者を抽出し、優先的に調査するため、過去の措置実績や関係省庁が提供する情報などを一元的に管理できる**情報システムを新たに構築**【10月運用開始】 (公正取引委員会)

# 総合点検の推進

## 適正な価格転嫁の実現に向けた総合点検に取り組む

- ①転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査、②重点的な立入調査、③法違反が多く認められる業種における法遵守状況の自主点検など、あわせて29業種（全99業種の約3分の1）に対する価格転嫁対策の重点対応を実施。
- さらに、下請法の定期書面調査について、6月に親事業者向け7万社に発送し、11月に下請事業者向け30万社に発送予定。また、随時立入調査を実施。
- 今後、緊急調査等の結果を踏まえ、下記の転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案又は過去に繰り返し行っている事案について、独占禁止法に基づき企業名を公表する。
- 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。
- 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと。
- また、独占禁止法や下請法に違反する事案については、命令、警告、勧告など（これらの措置は企業名公表）、これまで以上に厳正な執行を行う。

### ○独占禁止法第43条

公正取引委員会は、この法律の適正な運用を図るため、事業者の秘密を除いて、必要な事項を一般に公表することができる。

## 重点対応 29 業種

番号	業種名	番号	業種名	番号	業種名
1	総合工事業	1 1	はん用機械器具製造業	2 1	道路貨物運送業
2	食料品製造業	1 2	生産用機械器具製造業	2 2	各種商品卸売業
3	家具・装備品製造業	1 3	業務用機械器具製造業	2 3	飲食料品卸売業
4	パルプ・紙・紙加工品製造業	1 4	電子部品・デバイス・電子回路製造業	2 4	機械器具卸売業
5	印刷・同関連業	1 5	電気機械器具製造業	2 5	各種商品小売業
6	化学工業	1 6	情報通信機械器具製造業	2 6	飲食料品小売業
7	窯業・土石製品製造業	1 7	輸送用機械器具製造業	2 7	広告業
8	鉄鋼業	1 8	放送業	2 8	技術サービス業
9	非鉄金属製造業	1 9	情報サービス業	2 9	その他の事業サービス業
1 0	金属製品製造業	2 0	映像・音声・文字情報制作業		



第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会  
価格転嫁に関する御説明資料

令和4年10月18日  
中小企業庁取引課

# 取引適正化に向けた施策ツール

- サプライチェーンが形成される中、**中小企業と大企業は、同じ目標に向かって取り組む「イコールパートナー」**。得られた利益は適正に分かち合い、共存共栄を図るべき。
- 他方、下請中小企業は、大企業などの親事業者との関係で非常に弱い立場にあり、**一方的な価格の押しつけや買ったたきなどのしわ寄せに直面**。
- **企業間のしわ寄せ防止や適正な価格転嫁の実現**のため、**下請代金法等の執行や相談体制の構築、業界への働きかけ**で、取引の適正化を進める。

## 1) 法律の厳正な執行

- ① **下請代金法**(規制法。買ったたき、減額等を禁止。立入検査、改善指導、公取への措置請求等を実施。)
- ② **下請振興法**(望ましい取引のあり方(振興基準)を策定・公表し、**親事業者等に指導・助言を実施**。)

## 2) 実態把握・相談対応

- ① **下請Gメン (R3:120名→R4:248名)**によるヒアリング (年間約4千件→年間約1万件)
- ② **知財Gメン**によるヒアリング
- ③ 全国47都道府県の下請かけこみ寺による**相談対応** (年間約10,000件)

## 3) 業界への働きかけ

- ① **業種別ガイドライン** (19業種) **自主行動計画** (19業種・52団体)
- ② **価格交渉促進月間**(9月、3月。実施後にフォローアップ調査と、その結果に基づく指導・助言)
- ③ 取引先との共存共栄を発注側企業の経営者が宣言する**パートナーシップ構築宣言**(1万社超)

# 価格交渉促進月間（2022年3月）フォローアップ調査の実施

- 最低賃金の改定を含む労務費や原材料費等の上昇などが取引価格に適切に反映されることを促すため、**3月と9月を「価格交渉促進月間」とし、**広報や講習会、業界への働きかけ等を通じて、**発注側企業に対して価格交渉に応じることを促進。**
- 上記取組の成果を確認するため、**事後的に受注側中小企業への（1）アンケート調査、（2）下請Gメンによるヒアリング調査を実施。**

## （1）アンケート調査

○発送企業数：**15万社** ○調査期間：5月11日～6月17日

### 調査票項目例【2022年3月フォローアップ】

**1. 貴社が取引している発注側企業のうち、代表的な3社を記載してください。**

**2. 直近6ヶ月間における貴社と発注側企業との価格交渉の協議について、御回答ください。**

- ①協議を申し込み応じてもらった。②発注側から協議を申し込まれた。③コスト上昇がないため協議を申し込まなかった。  
④コスト上昇があったが協議を申し込まなかった。⑤取引停止を恐れ申し込まなかった。⑥申し込んだが、応じてもらえなかった。  
⑦取引価格を減額するために協議を申し込まれた（一方的な通知を含む）

**3. 直近6ヶ月間の（全般的なコスト、労務費、原材料費、エネルギーコスト）上昇分のうち、何割を価格に転嫁できたと考えますか。**

- ①10割 ②9～7割 ③6～4割 ④3～1割 ⑤0割 ⑥マイナス（減額された） ⑦コストが上昇していないため価格改定の必要なし。

**4. 価格交渉・転嫁において、発注側企業の取組の中で、特筆すべき事例（良い事例・悪い事例）があれば御回答ください。**

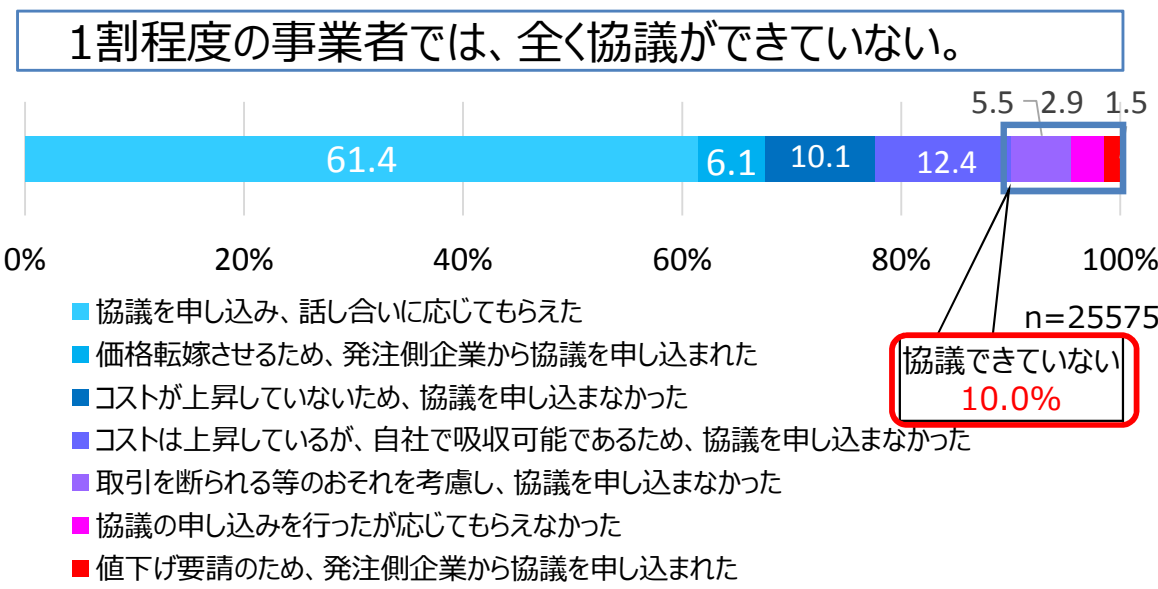
## （2）下請Gメンによるヒアリング調査

○ヒアリング件数：**約1,560社** ○調査期間：4月18日～4月28日

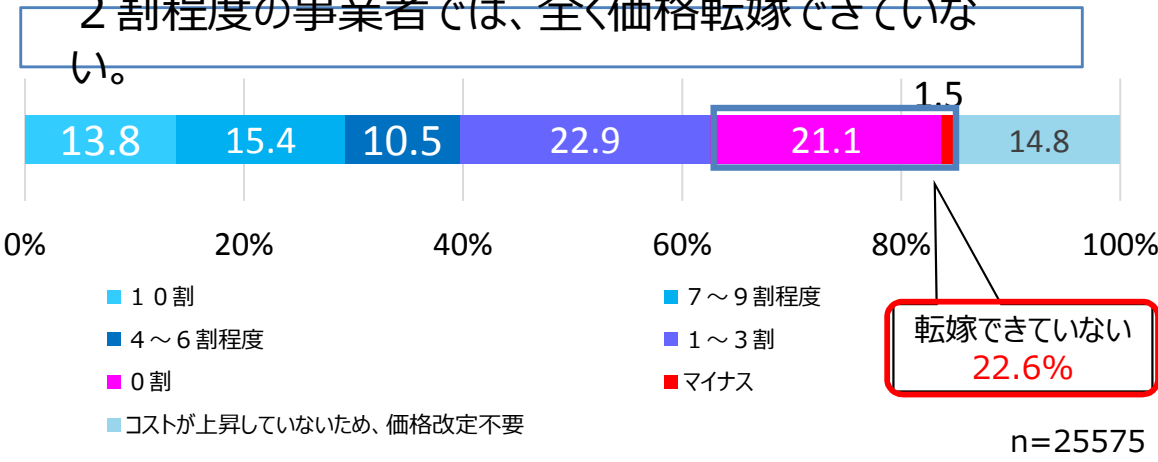
# 価格交渉促進月間（2022年3月）フォローアップ調査の実施結果

- 下請へのしわ寄せを解消し、賃上げ原資を確保するためにも、取引先への価格転嫁は切実な課題。
- 経産省の調査では、1割が全く価格交渉できておらず、2割が全く価格転嫁できていない。

## 1. 発注側企業との価格交渉の実施状況



## 2. 価格転嫁を実現できた割合



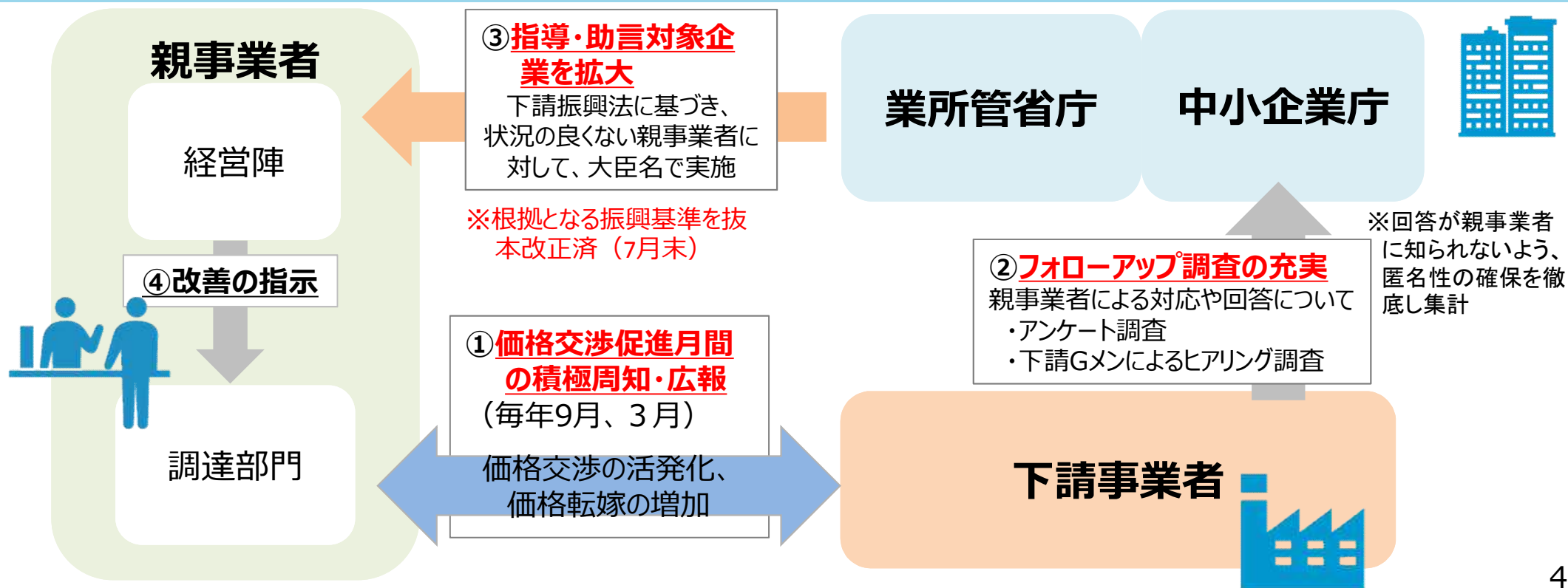
## 3. 業種別の実施状況（スコアリングの結果）

順位	価格交渉の協議状況	価格転嫁の達成状況
1位	繊維	化学
2位	鉱業・採石・砂利採取	機械製造
3位	機械製造	金属
4位	化学	電機・情報通信機器
5位	建材・住宅設備	食品製造
6位	電気・情報通信機器	建材・住宅設備
7位	卸売	卸売
8位	金属	紙・紙加工
9位	食品製造	造船
10位	紙・紙加工	石油製品・石炭製品製造
11位	飲食サービス	建設
12位	建設	繊維
13位	印刷	飲食サービス
14位	情報サービス・ソフトウェア	印刷
15位	製薬	小売
16位	石油製品・石炭製品製造	広告
17位	自動車・自動車部品	自動車・自動車部品
18位	造船	製薬
19位	電気・ガス・熱供給・水道	情報サービス・ソフトウェア
20位	小売	鉱業・採石・砂利採取
21位	通信	電気・ガス・熱供給・水道
22位	不動産・物品賃貸	不動産・物品賃貸
23位	広告	金融・保険
24位	放送コンテンツ	放送コンテンツ
25位	廃棄物処理	廃棄物処理
26位	トラック運送	通信
27位	金融・保険	トラック運送

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。  
 ※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。  
 ※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

# 価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化

- 毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。  
※大企業の取引先中心に年2回・計30万社へアンケート票を送付→ 数年で大企業取引先に対する調査が一巡する予定。
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、評価が芳しくない親事業者に対し、本年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。指導・助言を受けた経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示する例も。
- 今回は、積極広報・周知により実効性を向上し、フォローアップ調査を充実させるとともに、7月に抜本改正した下請振興基準を活用し、指導・助言の対象企業を拡大する。
- 実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。





# 価格交渉促進月間（2022年9月）の周知・広報

- 価格交渉促進月間(9月)の開始にあたり、岸田総理・西村経産大臣より価格転嫁・価格交渉を動画で呼びかけ。また、約1600の業界団体へ経産大臣名の周知文書を送付。
- 今後、取引実態把握のためのアンケート（15万社）や下請Gメンによるヒアリングを強化。

## <岸田総理による呼びかけ動画>



[https://www.kantei.go.jp/jp/101\\_kishida/discourse/20220829message.html](https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/discourse/20220829message.html)

## <9月の価格交渉促進月間ポスター>

**価格転嫁を 実現し、 未来へ続く 関係を。**

**取引先と価格協議を行い、適切な価格転嫁を実現しましょう!**

近年のエネルギーコスト、原材料、労務費の上昇や、ロシアウクライナ情勢、急激な円安進行により、製造業を中心とした、企業における価格転嫁の重要性がますます高まっています。月間終了後に中小企業に対して実施した調査では、価格転嫁ができた割合として、「3割~1割以下」との回答が多く「全く価格転嫁できていない」とする回答が約2割存在しており、価格転嫁が難しい状況にあることがわかりました。中小企業庁では、この状況を解決するため、サブライチョン全株でコストアップを分担し、買上げにも応じよう、政府をあげて価格交渉・価格転嫁をサポートしています。今回の月間終了後にも、中小企業に対して、価格転嫁に関する調査を実施する予定ですので、調査依頼のあった中小企業におかれは、積極的に調査への回答をお願いします。

**仕入れ価格上昇推移**

品目	9月	8月	7月	6月	5月	4月
石油・石炭製品	153%	116%	112%	119%	114%	100%
金属・鉄鋼製品						
農産物						
木材						
電子部品						

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

割合	割合	割合	割合
費用上昇にも関わらず減額 1.5%	費用上昇にも関わらず増額 21.1%	3割~1割 22.9%	1割以下 10.5%
コストアップをほぼ全額受け 14.8%	10割 13.8%	9~7割 15.4%	6~4割 10.5%

**価格転嫁できていない 22.6%**

**9月は価格交渉促進月間です。**  
政府では「価格交渉促進月間」を設定し、中小企業による取引先への価格転嫁をサポートしています。

経済産業省 中小企業庁 価格交渉促進月間

## <西村経産大臣による呼びかけ動画>



**<相談窓口>**  
下請かけこみ寺  
0120-418-618

[https://twitter.com/meti\\_NIPPON/status/1564215686477787140?cxt=HHwWiMDRiaP4mrUrAAAA](https://twitter.com/meti_NIPPON/status/1564215686477787140?cxt=HHwWiMDRiaP4mrUrAAAA)

# 下請中小企業振興法「振興基準」改定（2022年度）

- 「振興基準」は、下請振興法第3条に基づく大臣告示であり、同法第4条に基づく「指導・助言」の根拠となるとともに、業種別ガイドライン、自主行動計画、パートナーシップ構築宣言のひな形の策定に参照されるもの。
- 「取引適正化に向けた5つの取組」（令和4年2月10日公表）、「転嫁円滑化施策パッケージ」（令和3年12月27日閣議了解）等で決定した取引適正化に向けた取組方針を裏付け・下支えし、産業界に提示するため、7月末に改定。

## 【改定による主な新規追加事項】（親事業者が求められる取組の内容）

### 1）価格交渉・価格転嫁

- ①毎年9月及び3月の「価格交渉促進月間」の機会を捉え、少なくとも年に1回以上の価格協議を行うこと
- ②労務費、原材料費、エネルギー価格等が上昇した下請事業者からの申出があった場合、遅滞なく協議を行うこと
- ③下請事業者における賃金の上げが可能となるよう、十分に協議して取引対価を決定すること

### 2）支払方法・約束手形

- ①下請代金は、物品等の受領日から起算して60日以内において定める支払期日までに支払うこと
- ②令和8(2026)年の約束手形の利用廃止に向け、できる限り、約束手形を利用せず、また現金払いを行うこと

### 3）パートナーシップ構築宣言

- ①パートナーシップ構築宣言を行い、定期的に見直すこと。また、社内担当者・取引先に宣言を浸透させること

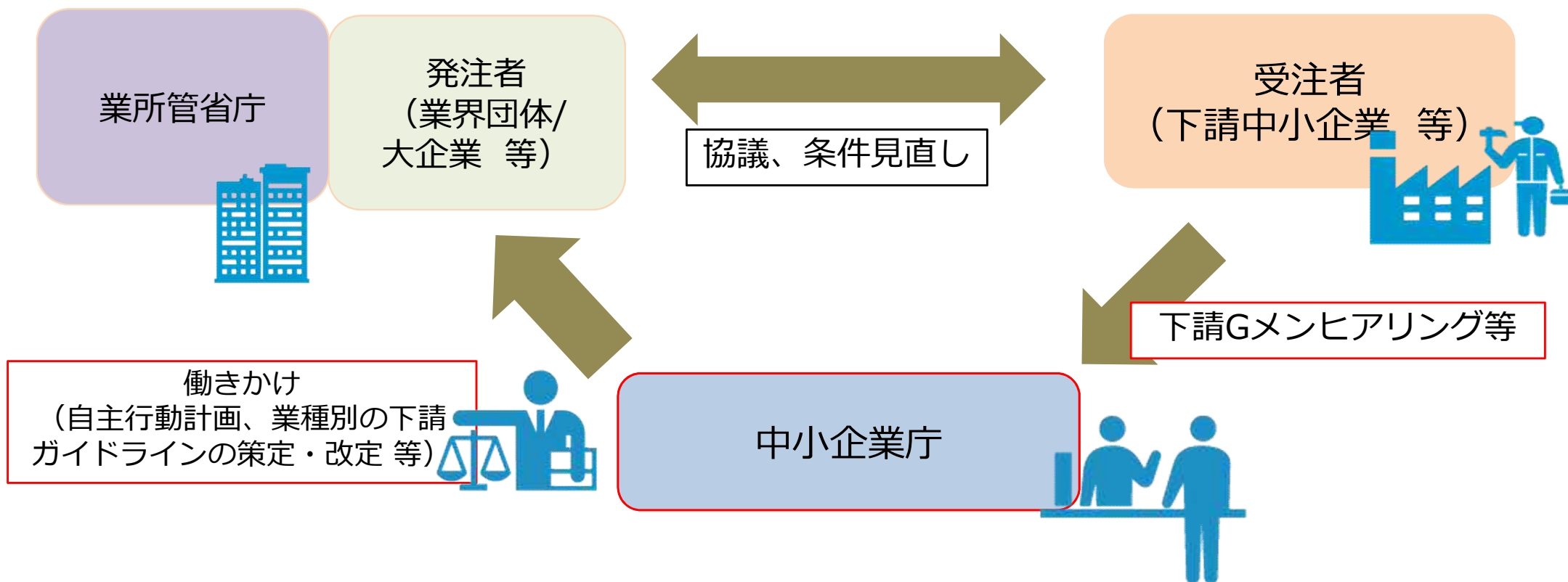
### 4）知財取引・その他

- ①下請事業者の秘密情報（ノウハウ含む）の提供や開示を強要しないこと
- ②下請事業者の直接的な利益に十分に配慮した協議や書面等での合意を行わずに、協賛金、協力金等を要請しないこと
- ③取引上の交渉の際に、威圧的な言動による交渉を行わないこと

➡ 改定した「振興基準」は、業界団体の「自主行動計画」の改定や、個社への「指導・助言」に活用（7月29日施行）

## (参考) 下請Gメンのヒアリングについて

- 平成29年から取引調査員（下請Gメン）を配置（**令和4年度からは120名から248名に倍増**）。全国の下請中小企業を訪問してヒアリングを実施。
- 下請Gメンによる中小企業へのヒアリングを通じ、**問題のある商慣習や業界・個社の優良事例や問題事例、価格交渉の実態等について生声を収集**し、下記の働きかけ等に活用。
  - ①業所管省庁による業種別の下請ガイドラインや、業界団体による自主行動計画の策定・改訂に向けた働きかけ
  - ②価格交渉等の取引実態を踏まえた施策の立案や業界団体等への改善に向けた働きかけ
  - ③下請代金法に基づく取締りの端緒情報等に活用 等



# (参考) 下請Gメンヒアリング結果

- 発注側企業との価格交渉・価格転嫁の状況について、下請Gメンがヒアリングした代表的事例は下記の通り。

## ○ 良い事例

- 継続受注品は、原材料の上昇の都度、労務費やエネルギーも含めて値上げ要請する。価格交渉に協力的で、ほぼ満額回答である。(化学)
- 原材料の金属などの値上がり分の価格転嫁は100%認められた。この取引先からは原材料価格は時価で自動的に上下するようにしようと提案されている。原材料価格も常に把握しており、見積もりに上昇した価格の反映を助言してくれる。(機械製造)
- 取引先から、価格交渉促進月間に伴う、材料等の値上げ申請の案内書面が3月末にメールで届いた。値上げ申請が必要な事業者は提出してくださいという内容で、購買担当者からフォローの電話もあり、初めてのことであった。(電機・情報通信機器)

## ▲ 問題のある事例

- ▲ あらゆるコストが上がっているため、再三価格改定を申し入れているが、購買担当者から「値上げを言える立場か？」と言われる。(機械製造)
- ▲ 原材料や輸送費用、ガス代等の値上げ状況をグラフ化し、交渉したが、全く値上げに応じてくれない。数十年の取引で一度もミスなく、仕事の評価も最高ランクを得ているが、価格交渉すると「他社は言ってきてませんよ」、  
「競争力が無いということです」と言われた。(電機・情報通信機器)
- ▲ 価格交渉時に「他の同業他社からは値上げの要請は無い」「同業他社が頻りに売り込みに来ているんだよね」などと他社への乗り換えを匂わすような物言いをされることが多く、適正にコストを転嫁することができない。(卸売)
- ▲ 材料単価の値上げを要請したが、「そういう要請をしてくるのは御社だけだ。」と言われ拒否されている。値上げのエビデンスを見せても、「値上げしないのは法律違反になるのか。違反となる裁判事例を持ってこい」と言われた。(自動車部品)
- ▲ 3月に、継続品の価格について材料費に絞って、紙の価格が更に上昇する数ヶ月後からの転嫁要請をしたが、協議する姿勢は無く、転注もほのめかされ、受け入れてくれなかった。(紙・紙加工)

## 資料 4 厚生労働省提出資料

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
中央協議会及び第14回トラック運送業の生産性向上協議会

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

# 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (改善基準告示)

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

## 制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定 (昭和42年)

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

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定 (昭和54年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、「改善基準告示」を策定 (平成元年)

(中身を伴う改正：平成9年改正が最後)

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

## 主な内容

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

※その他、分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例有り。

## 施行

労働基準監督署

関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導  
(令和3年 自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%)

国土交通省との連携

- ① 監督署と地方運輸機関との合同による監督・監査
- ② それぞれの機関が把握した改善基準告示違反事案の相互通報


# 自動車運転者 改善基準 見直しの検討状況


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


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

実態調査、疲労度調査、海外調査を実施

- 令和3年4月 : 専門委員会の下に、「業態別作業部会」を設置

 <b>タクシー部会</b>
計6回議論（令和3年度）

 <b>バス部会</b>
計6回議論（令和3年度）

 <b>トラック部会</b>

- 令和4年3月 : 専門委員会 中間とりまとめ（タクシー、バス）

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

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

- **令和4年12月** : **改善基準告示 改正**

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

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

# 自動車運転者労働時間等専門委員会 委員名簿

令和4年1月4日時点

	ハイヤー・タクシー 作業部会	バス作業部会	トラック作業部会
公益 代表	両角 道代 ※ 慶應義塾大学 法務研究科教授	川田 琢之 ※ 筑波大学ビジネス系教授	藤村 博之 ※ 法政大学大学院 イノベーション・マネジメント研究科教授
	寺田 一薫 東京海洋大学大学院 海洋科学技術研究科教授	小田切 優子 東京医科大学公衆衛生学分野講師	首藤 若菜 立教大学経済学部教授
労働者 代表	久松 勇治 日本私鉄労働組合総連合会 社会保障対策局長	池之谷 潤 日本私鉄労働組合総連合会 中央副執行委員長	貫 正和 全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
	松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会 書記長	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合 軌道・バス部会事務局長	世永 正伸 ※ 全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長
使用者 代表	清水 始 西新井相互自動車株式会社 代表取締役社長	齋藤 隆 京成バス株式会社 取締役社長	加藤 憲治 日本通運株式会社取締役執行役員
	武居 利春 昭栄自動車株式会社 代表取締役	金井 応季 東武バスウエスト株式会社 取締役社長	馬渡 雅敏 松浦通運株式会社代表取締役

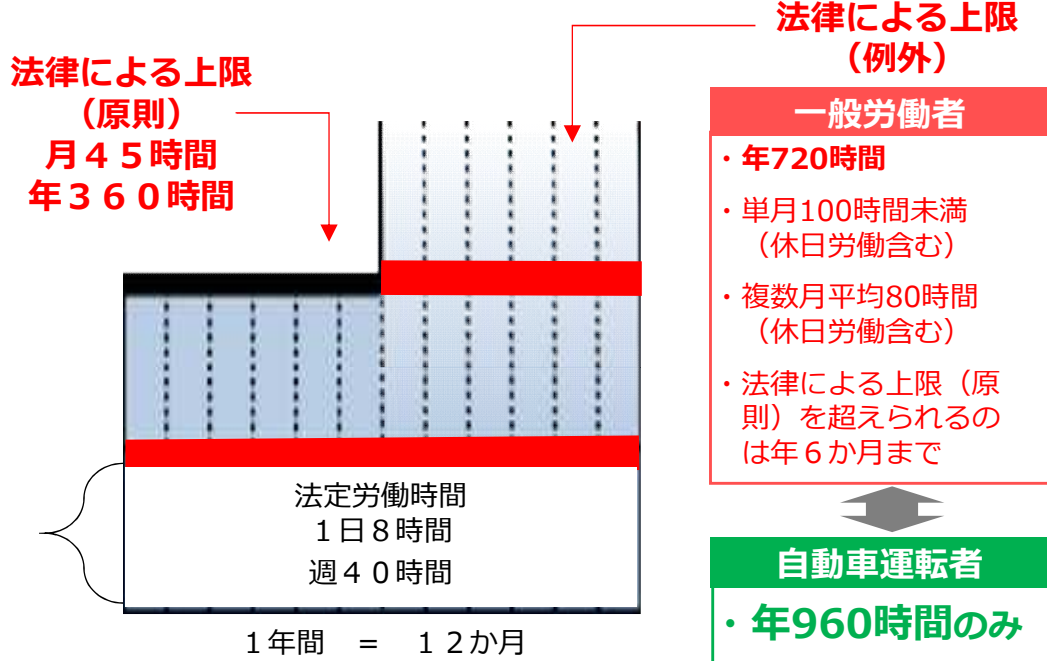
※ 労働条件分科会 委員



# (参考) 自動車運転者の時間外労働の上限規制と拘束時間等

## 自動車運転者の時間外労働の上限規制について

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



### 【1ヶ月あたりの法定労働時間と休憩時間について】

1年間の法定労働時間：40時間×52週＝2,080時間  
 1年間の休憩時間：1時間×5日×52週＝260時間  
 (2,080時間＋260時間)÷12ヶ月＝195時間

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

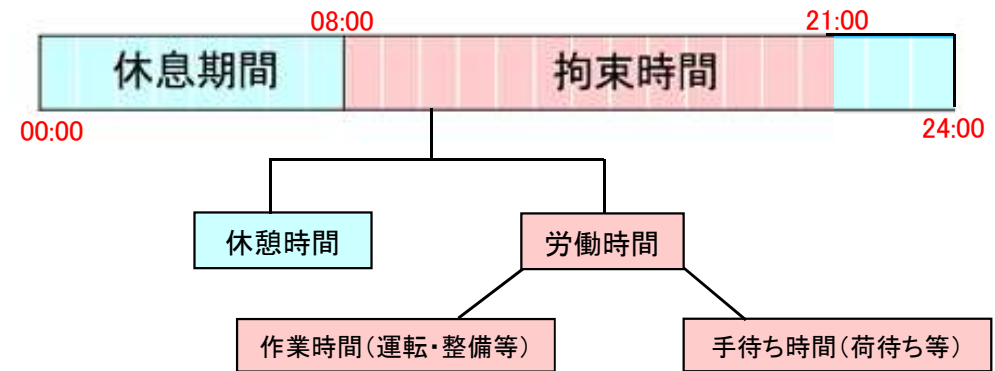
### 【年960時間の時間外労働を行う場合の拘束時間について】

2,080時間＋260時間＋960時間  
 ＝3,300時間 (1年間の拘束時間)  
 3,300時間÷12か月＝275時間 (1か月の拘束時間)

## 拘束時間と休憩期間について

### 【日勤勤務】

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



### 【隔日勤務 (2暦日の勤務)】



# 自動車運転者労働時間等専門委員会報告（令和4年9月27日）の構成

## 1 ハイヤー・タクシーに係る改善基準告示の内容

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

## 2 トラックに係る改善基準告示の内容

（P 6～P 14）

## 3 バスに係る改善基準告示の内容

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

## 4 その他

（P 15～P 16）

# 1か月の拘束時間（トラック）

## 現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

## 案

### 【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

### 【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

# 1日の拘束時間（トラック）

## 現行

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

## 案

### 【原則】

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

### 【例外】

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

（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安とし

て示すものとす

# 1日の休息期間（トラック）

## 現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

## 案

### 【原則】

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

### 【例外】

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

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。

※3

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

# 運転時間、連続運転時間（トラック）

## 現行

### 《運転時間》

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

### 《連続運転時間》

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

## 案

### 《運転時間》

- ▶ 現行どおり

### 《連続運転時間》

#### 【原則】

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

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、  
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しない

#### 【例外】

こと等を示すこととする。

- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分ま

# 例外的な取扱い（トラック）

## 案

※ 新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

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

（具体的な事由）

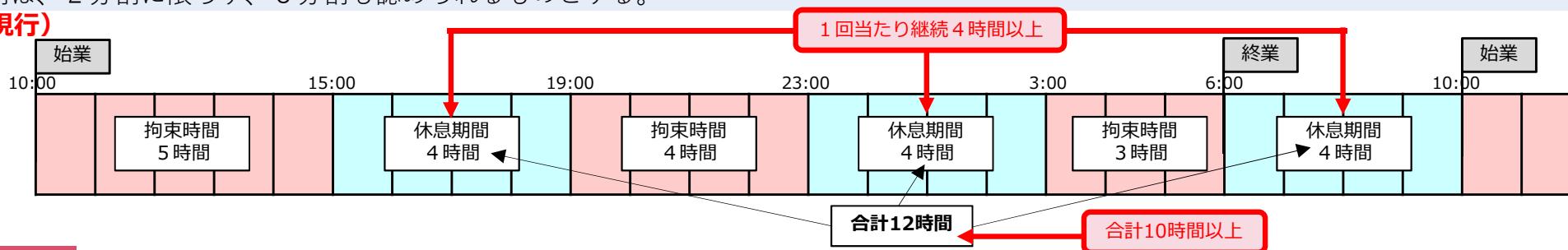
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

# 拘束時間及び休息期間の特例①（分割休息）（トラック）

## 現行

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

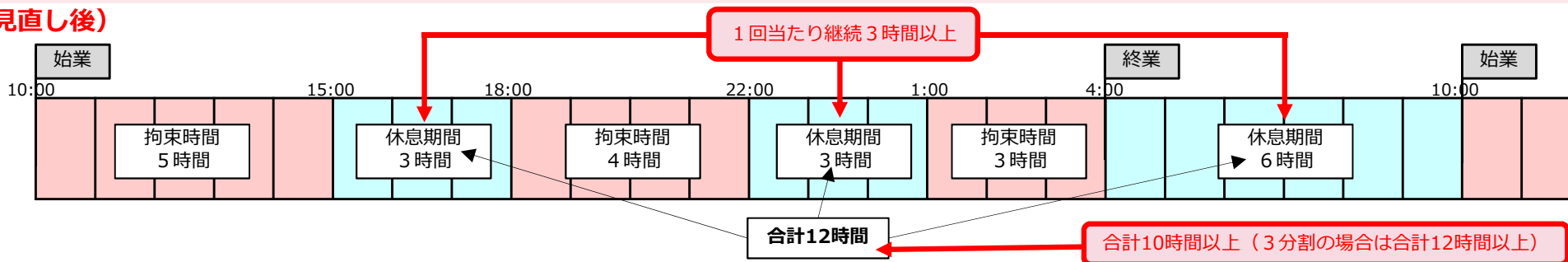
### 【例】（現行）



## 見直し後

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

### 【例】（見直し後）



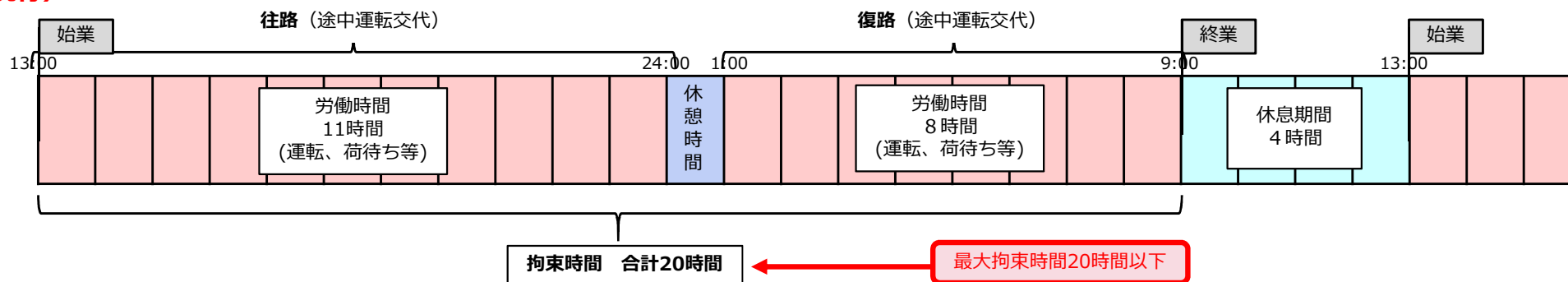


# 拘束時間及び休息期間の特例②（2人乗務）（トラック）

## 現行

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

### 【例】（現行）



## 見直し後

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

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



# 拘束時間及び休息期間の特例③（隔日勤務）（トラック）

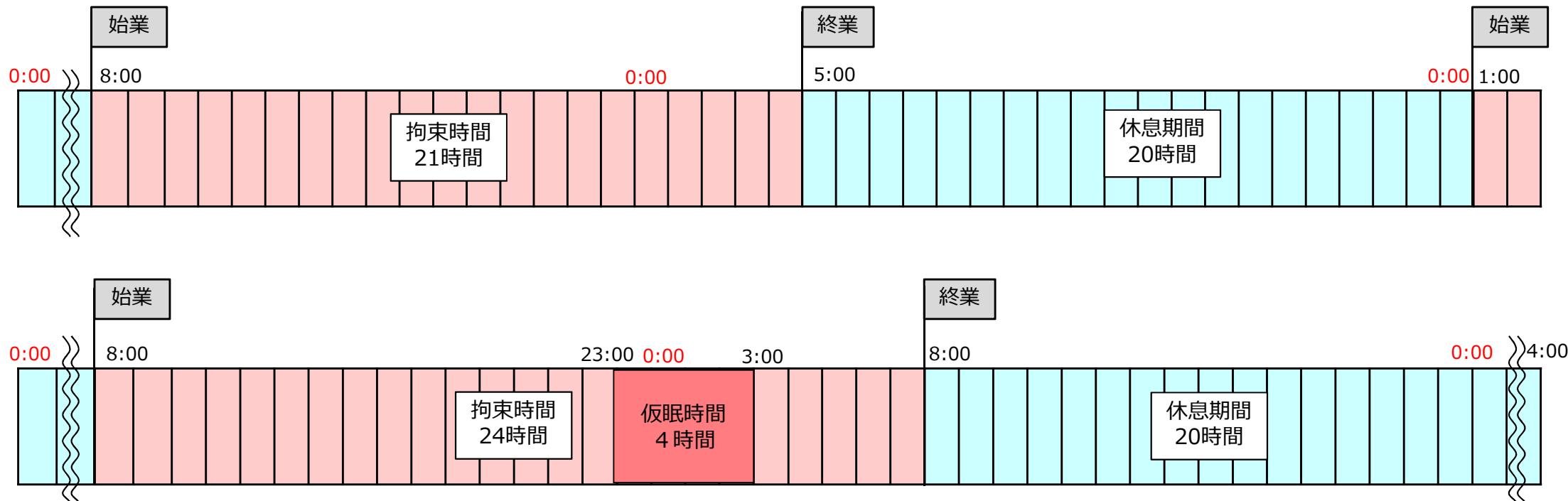
## 現行

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、21 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について3 回を限度に、この2 暦日における拘束時間を24 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

## 見直し後

- ▶ 現行どおり

### 【例】



# 拘束時間及び休息期間の特例④（フェリー）（トラック）

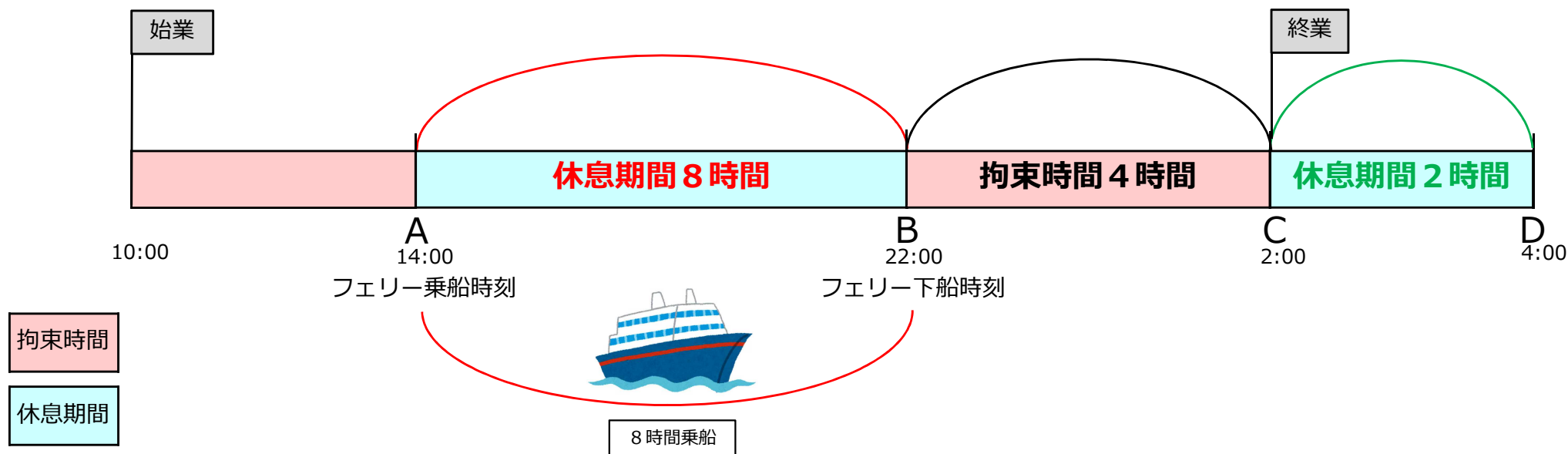
## 現行

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

## 見直し後

- ▶ 現行どおり

## 【例】



# 見直し内容の周知、運用状況の把握等について

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

## （1）荷主等の関係者に対する周知について

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

## （2）自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

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

## （3）運用状況の把握等

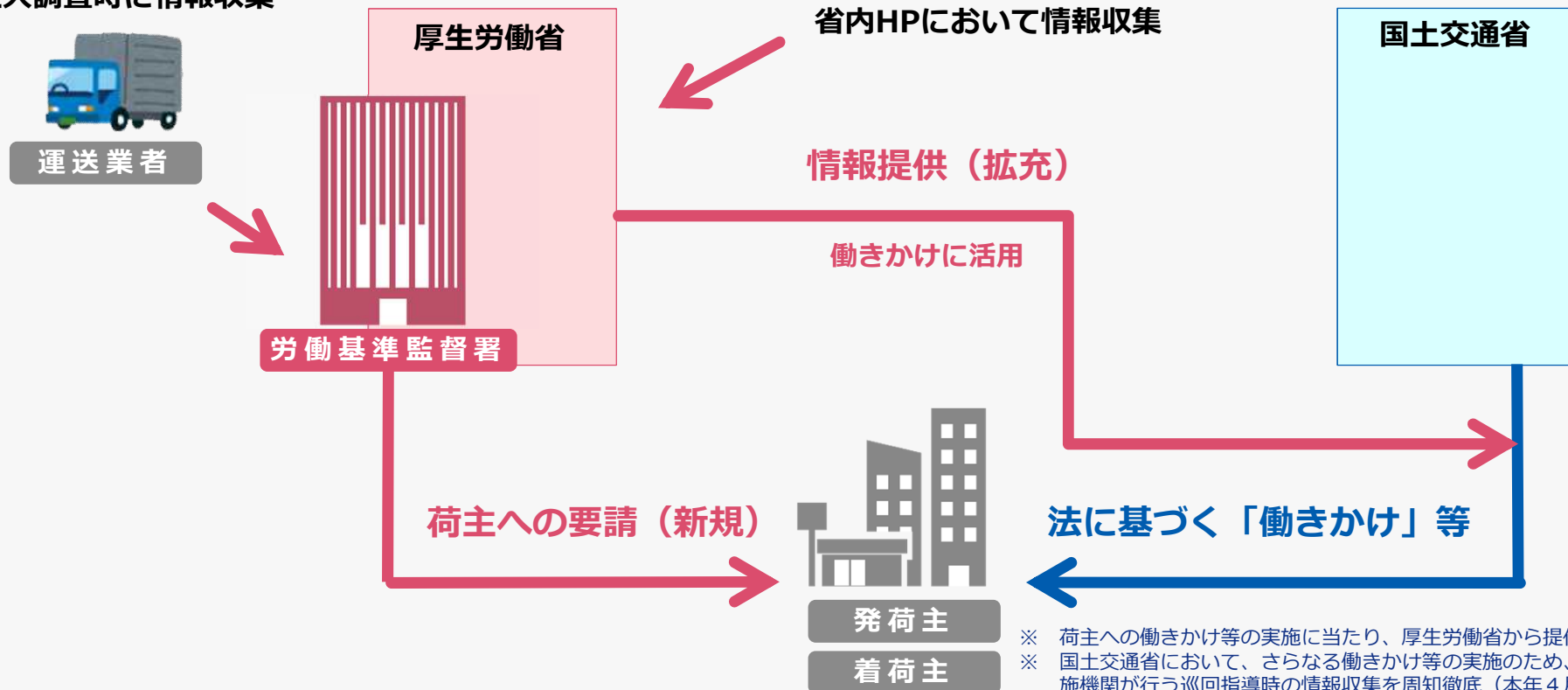
- 働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。
- 加えて、ハイヤー・タクシー、トラック、バス各作業部会において、今後の検討課題として次の事項が指摘。
  - ・ 実態調査等は、多様な勤務実態等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべき
  - ・ 脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類し、要因等について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

# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

## 労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。  
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

### 立入調査時に情報収集



※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、厚生労働省から提供された情報も活用  
※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底（本年4月措置済）

# 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の長時間労働改善特別相談センター (トラック相談センター)

- トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置(令和4年8月1日～)。
- 運送業での知見や経験のある社労士等が相談やコンサルティングを行う。

## トラック運送事業者

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



相談・交渉

## (発着・元請け) 荷主

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

労務管理上ネックとなる運転者の  
労務管理の課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

荷主の協力が必要な作業環境改善について相談

助言・交渉等への同席等



トラック運転者の長時間労働の  
原因となる課題について相談

助言・訪問コンサルティング等

## トラック相談センター

### 【相談窓口】

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

### 【コンサルティング（労務管理改善）】

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

### 【コンサルティング（取引環境改善）】 (運送事業者)

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

### (荷主)

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

# 訪問支援への対応事例（トラック相談センター）

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

## 運送事業者 A 社 労務管理の基本

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

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

## 運送事業者 B 社 令和 6 年に向けた対応

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

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

## 荷主企業 C 社 工場内の荷待ち時間削減

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

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

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

# (参考)トラック相談センター リーフレット

**トラック運送事業者のみなさまへ**



**発着荷主のみなさまへ**

## トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

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

ドライバーの時間外労働の上限規制、何から手を付けたいの？

荷主の立場でできる改善は？



ドライバーの運転時間に限度があったの？

荷待ち時間の削減を、どう進めればいいのか？

**こんな困りごとなど、ご相談ください！**

**トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター**

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

**東日本 0120-763-420 ・ 西日本 0120-625-109**



相談  
無料



### ご相談方法は……



**ご相談方法①**


**ポータルサイト  
相談専用ページから**

役立つサポート情報も！

**ご相談方法②**


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

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

もっと詳しく相談したい！




**オンラインによる  
ご相談**

詳しくご相談を職場からお気軽に！


**コンサルタントの  
訪問**

労務管理・物流改善の専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ

**トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト**



**ポータルサイトでは、こんな情報を掲載しています**

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

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

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

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

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

トラックポータル 

