

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

〔 令和7年3月19日(水) 13時30分～15時00分
於)長野県トラック会館2階 大会議室 〕

議 事 次 第

1. 開 会

北陸信越運輸局 自動車交通部長 挨拶

2. 議 題

1)座長の選出について

2)各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策について

3)取引環境・労働時間に関する現場の実態について

4)トラック運送事業者に対する労働時間等説明会における周知事項
について

5)次年度以降の協議会について

6)その他

3. 閉 会

長野労働局 労働基準部 監督課長 挨拶

以 上

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

委員名簿

大上俊之	信州大学 名誉教授
平林靖久	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
井出康弘	長野県中小企業団体中央会 専務理事
鈴木一郎	マルコメ株式会社 生産本部 生産サポート部長
小池経夫	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町田正樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
太田忠文	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
高木真	株式会社長野フロー 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会 理事
三浦栄一郎	厚生労働省 長野労働局長
佐橋真人	国土交通省 北陸信越運輸局長

[順不同、敬称略]

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

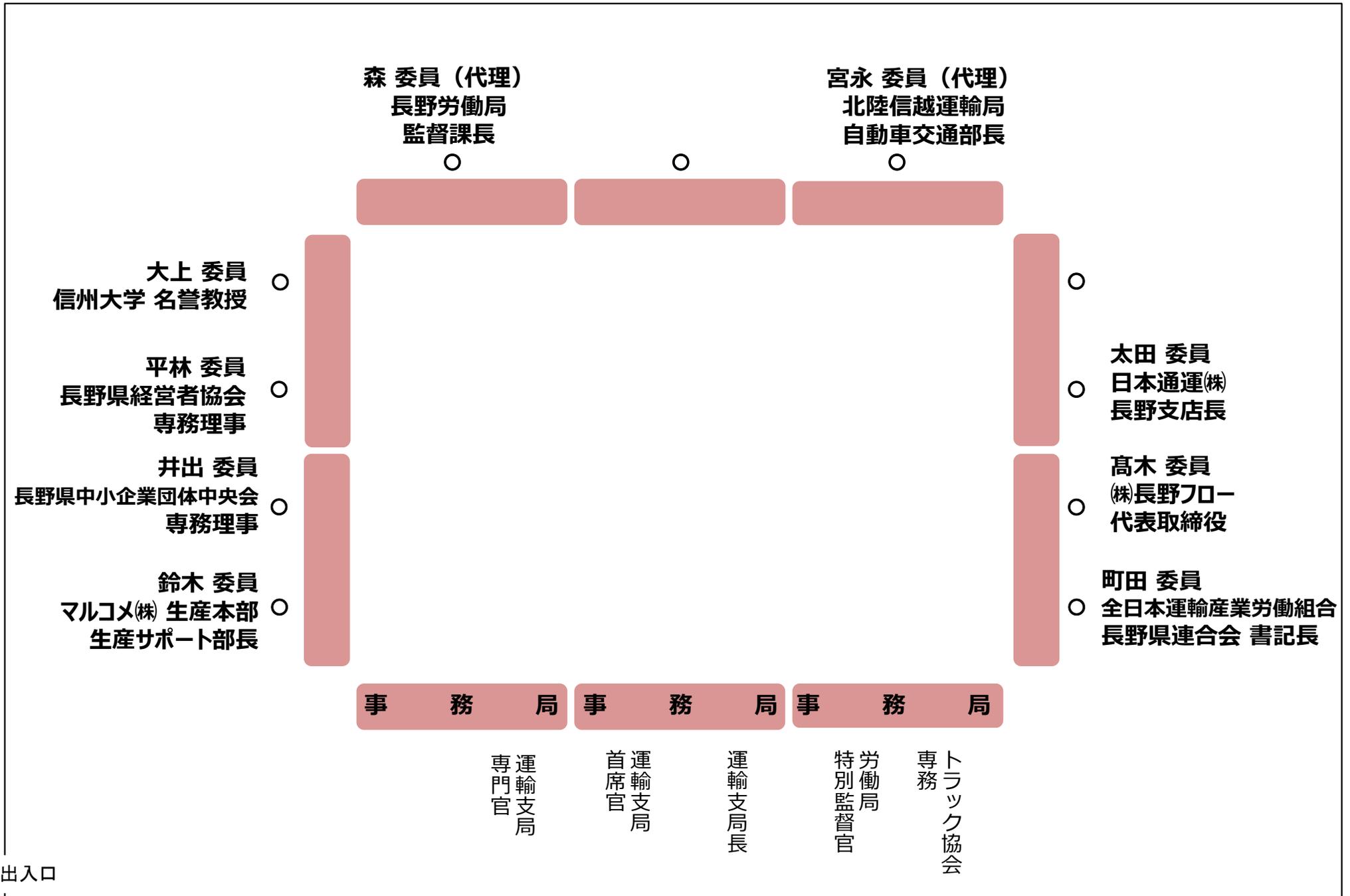
出席者名簿

大上俊之	信州大学 名誉教授
平林靖久	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
井出康弘	長野県中小企業団体中央会 専務理事
鈴木一郎	マルコメ株式会社 生産本部 生産サポート部長
町田正樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
太田忠文	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
高木真	株式会社長野フロー 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会 適正化事業委員長
森孝行 (三浦委員代理)	厚生労働省 長野労働局 労働基準部 監督課長
宮永真一 (佐橋委員代理)	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長

[順不同、敬称略]

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会 席次表

令和7年3月19日（水）13時30分～15時00分 於；長野県トラック会館2階 大会議室



トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

○協議会設置の経緯

トラック運送業においては、総労働時間が長く、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあることから、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

このため、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関（厚生労働省・国土交通省）などにより構成される協議会を中央と各都道府県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、関係者が一体となって、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととなった。（平成27年5月）

○開催状況

第1回 平成27年 7月30日

主な議題：トラック業界における長時間労働の実態とその抑制に向けた取組みの共有

第2回 平成28年 2月19日

主な議題：平成28～29年度に実施するパイロット事業（実証実験）の検討

第3回 平成28年12月 1日

主な議題：パイロット事業の概要・進捗状況の説明及び事業実施の承認

第4回 平成29年 3月15日

主な議題：パイロット事業（H29.2.6～7）の実施報告及び29年度のパイロット事業の検討

第5回 平成29年 8月10日

主な議題：29年度パイロット事業の実施計画

第6回 平成29年12月 1日

主な議題：29年度パイロット事業の実施内容の検討

第7回 平成30年 3月 8日

主な議題：パイロット事業（H30.1.23）の実施報告及び30年度のコンサルティング事業の活用の可否

第8回 平成31年 3月13日

主な議題：全国の実証実験の検証結果を基に策定されたガイドラインの説明及び周知

※その後開催なし

○前回開催時の委員名簿（第8回 平成31年3月13日時点）

小山 健（座長） 信州大学 名誉教授
水本 正俊 一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正孝 長野県中小企業団体中央会 専務理事
古畑 一彦 マルコメ株式会社 執行役員 生産本部副本部長
岡村 達雄 全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町田 正樹 全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
松本 久雄 日本通運株式会社 長野支店長（公益社団法人長野県トラック協会 副会長）
朝場 宏男 東信運送株式会社 代表取締役（公益社団法人長野県トラック協会 副会長）
石田 茂雄 厚生労働省 長野労働局長
板崎 龍介 国土交通省 北陸信越運輸局長

○事務局

北陸信越運輸局長野運輸支局
長野労働局
長野県トラック協会

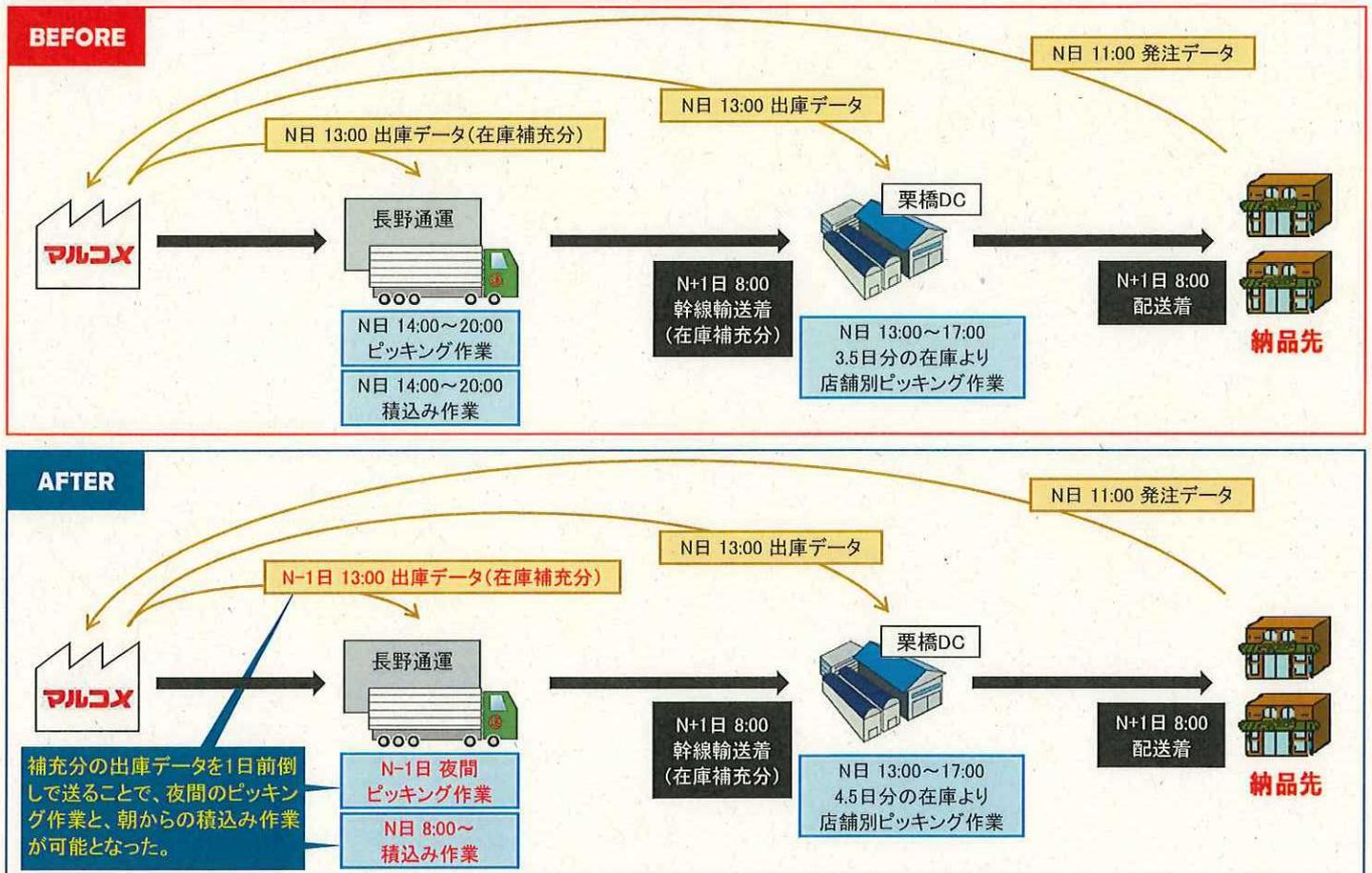
トラック便の手待ち時間と積み込み時間の削減

長野県

1. 実施者の概要

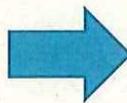
- 荷主企業：マルコメ
長野県で味噌などの発酵食品の製造・販売を行う。
- 運送事業者：元請 長野通運
長野県長野市に本社を置く。マルコメの物流を一括して請け負う。独自の配送システムで、安全で効率の良い庫内作業を行う。
- 荷種
家庭用・業務用の味噌などの食品。

2. 事業概要



改善前

- ①早到着しても、手待ち時間が発生。
- ②15時以降、ピッキング作業と積み込み作業が重なり、1台当たり174分かかっている。
- ③フォークリフト40台必要



改善後

- ①朝から積み込み作業が可能となり、いつ来ても手待ちなく積み込みが可能。
- ②ピッキング作業を前日に完了させることで、積み込み作業時間が短縮。
- ③フォークリフト5台削減。

3. 課題

荷主から運送業者への出庫データが、当日の午後にならないと出てこない。そのため、午前中にトラックが到着しても、積込み開始の14時以降まで手待ち時間となってしてしまう。

4. 事業内容

- ① 長野通運にて、ピッキング作業と積込み作業の状況を確認。トラック便が長野通運に到着後、受付をしてから積込み完了までの時間を調査。
- ② 調査結果から、手待ち時間の削減について具体的な対応を、荷主企業、元請運送事業者、下請運送業者と一緒に検討。
- ③ 荷主のマルコメより、出荷データを1日早く出してもらうことにより、朝から積込み作業が可能になる。発荷側での手待ち時間がほぼゼロに。
- ④ 夕方に集中していたトラック便が平準化され、積込み時間も削減。

5. 結果

- ① 朝から積込みができるようになった。手待ちなく積込みが可能。
- ② 15時以降の積込み時間を短縮。
- ③ フォークリフト 5台削減。

6. 荷主企業のメリット

- ① 運行計画が組みやすくなることで、トラック便が確保がしやすくなる。
- ② 栗橋DCの在庫量が増えることにより、BCP対策ができる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認。
- ② 荷主企業の協力により、出荷データの1日前倒しが実現。
- ③ 荷主企業と運送事業者の、日ごろからの信頼関係による。

8. 今後の課題

今後は、着荷主側での改善を進め、さらなるドライバーの手待ち時間の削減を進めていく。

納品日当日に積卸しする運行への変更による生産性の向上 長野

1. 実施者の概要

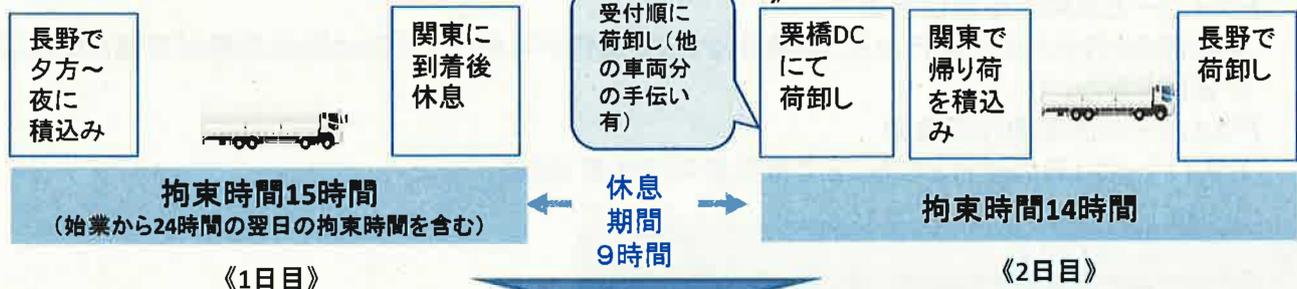
- 発荷主企業: マルコメ(株)
長野県で味噌などの発酵食品の製造・販売を行う。
- 元請運送事業者: 長野通運(株)
長野市に本社を置く物流会社。マルコメの物流を一括して請け負う。
- 実運送事業者: 東信運送(株)
長野市に本社を置く貨物運送事業を主体とした事業者である。
- 着荷主: (株)キューソー流通システム栗橋営業所
マルコメ(株)の関東圏内の顧客への配送センターを運営している物流事業者である。
- 荷種
家庭用・業務用の味噌などの食品。

2. 事業概要

●実験前

納品日の前日に積込み、翌日に卸す運行 ⇒ 途中で休息が入るため2日にわたる運行に

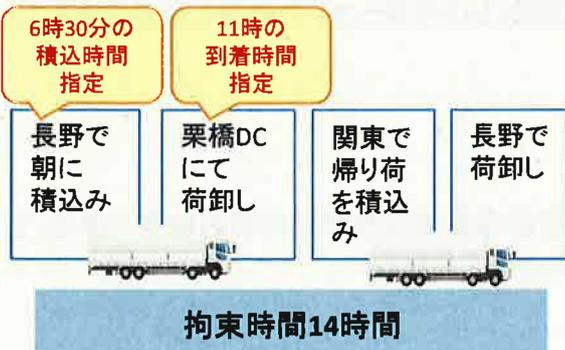
◆16時始業



●実験後

納品日の当日に積込み卸す運行 ⇒ 1日の運行が可能に(ドライバーと車両の生産性向上)

◆6時始業



《効果》

- ・拘束時間が約15時間から約14時間へと1時間短縮
- ・2日にわたる運行から、1日で運行が可能となり、翌日は別の業務が可能に。
- ・1日の運行となることで毎日自宅で休息できる。

3. 課題

- ① 手待ち時間の発生
荷受け作業は、午前9時から開始。荷受け作業は、栗橋DCに到着次第受付し、その受け付け順の荷受けとなるため、受付から荷受け開始まで待つ時間が発生している。
- ② 集積品の仕分け作業の発生
一部パレット単位に満たない貨物は、パレットに積み合せた状態での荷受け(集積品)となり、荷卸し後、商品毎に仕分ける作業を、当日入庫の全ドライバーが手伝うルールとなっており、拘束時間が長くなる一因となっている。

4. 事業内容

- ① トライアルは、配送日の当日の積み込み作業と荷卸し作業の時間帯の指定により、拘束時間の短縮及びドライバーと車両の生産性向上を図ることを目的とした。
- ② 昨年度の本事業において、マルコメ(株)からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能となった。その結果可能となる当日積み込み作業を利用した。
- ③ 荷役作業の時間帯指定については、特に栗橋DCでの荷卸し作業を、従来の受付順から時間指定することで、時間と車両の効率化の実効性について検証した。

5. 結果

- ① 拘束時間の短縮
拘束時間は実験前の約15時間から実験後は約14時間に1時間程度短縮できることが確認できた。
- ② ドライバーと車両の生産性向上
実験前の2日にわたる運行から、実験後は1日で運行が可能に。翌日は別の業務が可能となることが確認できた。
- ③ ドライバーの労働条件の改善
ドライバーは1日の運行となることで毎日自宅で休息できる。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 配送日の当日の積み込み作業と荷卸し作業の時間帯の指定により、拘束時間の短縮及びドライバーと車両の生産性向上を図ることが可能であることが確認できた。
- ② 関係者間で集積品の削減など将来的な課題を共有でき、その取組等ができれば、ドライバーの作業時間の削減や、(株)キューソー流通システムでの作業負荷および作業コストの軽減も期待できることが確認できた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主、着荷主の理解と協力、元請け運送事業者、実運送事業者の作業対応等の結果である。全ての関係者においてWin-Winの関係が一層強固になったと考えられる。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会」 設置要綱

(名称)

第1条 本協議会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会」(以下、「協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における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ことを目的とする。

(組織)

第3条 協議会は、学識経験者、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、労働団体及び行政機関等の各員(以下「委員」という。)をもって構成する。

- 2 協議会には、委員の互選により座長を置く。
- 3 座長は、議事その他の会務を統括する。

(活動事項)

第4条 協議会は、目的達成のため次の活動を行う。

- (1) 長野県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること
- (2) 長野県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること
- (3) その他

(協議会の開催)

第5条 協議会は、必要に応じて座長が召集する。

- 2 座長は、必要に応じ協議会に委員以外の者を出席させることができる。
- 3 協議会は、公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

(ワーキンググループ)

第6条 協議会には、第4条(活動事項)に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ(以下、「WG」という。)を置くことができる。

- 2 WGは、座長が指名した委員等により構成する。

(事務局)

第7条 協議会の運営に関する事務は、長野労働局、北陸信越運輸局長野運輸支局及び公益社団法人長野県トラック協会が共同で行うものとする。

(その他)

第8条 これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

附 則

(施行期日)

第1条 この設置要綱は、平成27年7月30日から施行する。

新物効法の施行について

令和7年2月・3月
物流・自動車局
物流政策課

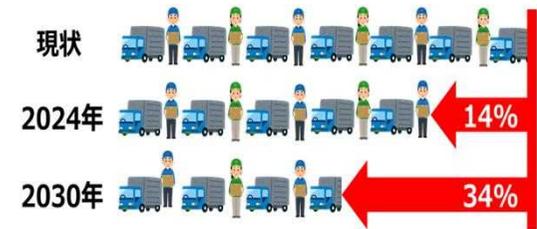
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

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

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

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞

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

○上記①②のうち一定規模以上のもの（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**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

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



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

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

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**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HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

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。

* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②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。

一定規模以上の事業者

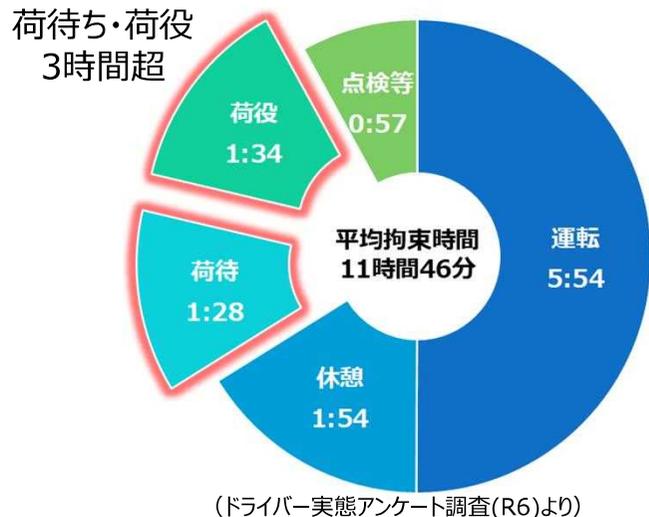
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

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

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】--- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

新物効法の施行に向けた検討状況

- 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

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

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

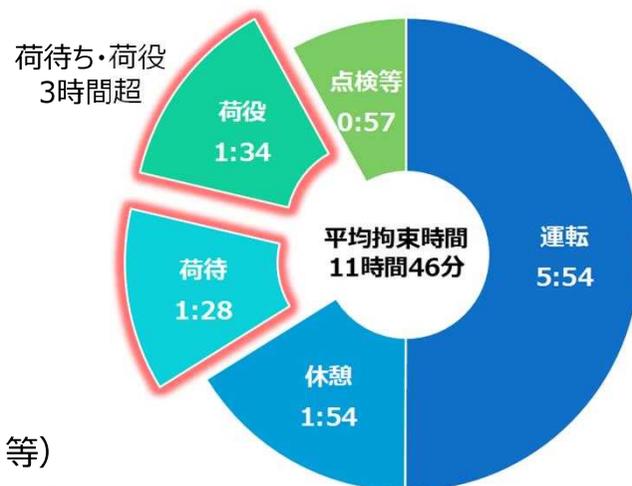
(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

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

- 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



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

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

(5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

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

① 積載効率の向上等

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

- 荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

- 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール等の運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。 4

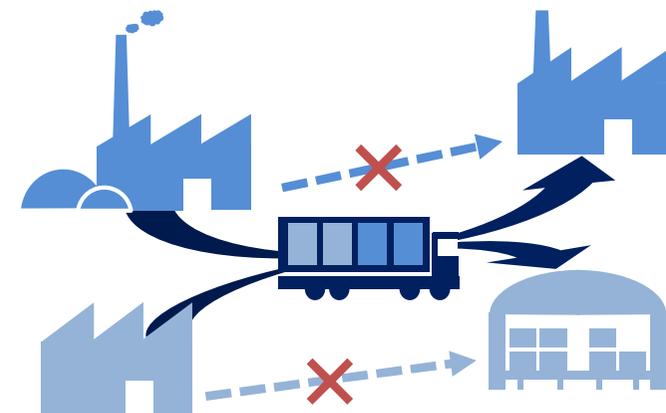
積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと

等にも取り組んでいただきたい。



積合せによる輸送網集約



地域の配送の共同化



求貨求車システムの活用

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

積載効率の向上等

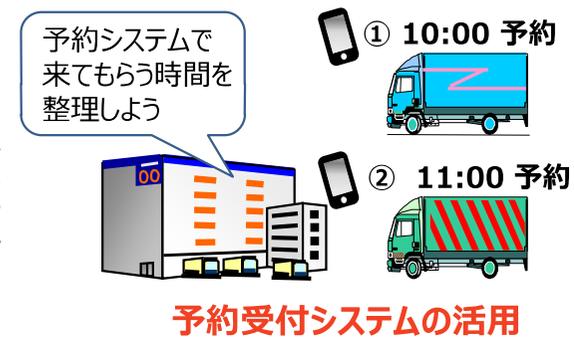
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序**や**荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減**と**積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等

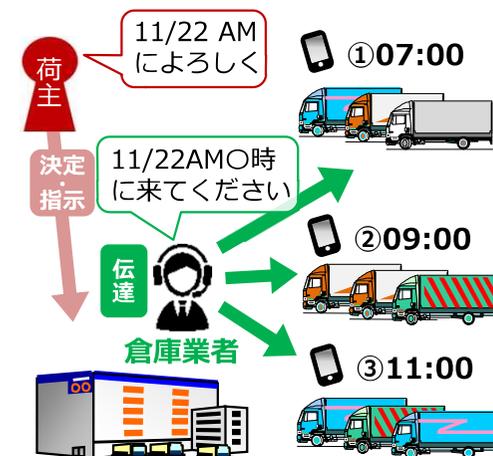
ユニット検品
リスト上のパレットを
チェックするだけ



荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと）等

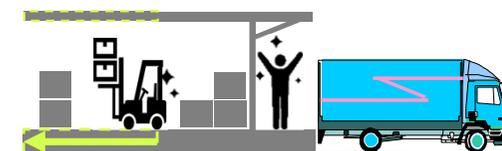


予約受付システムを活用した調整

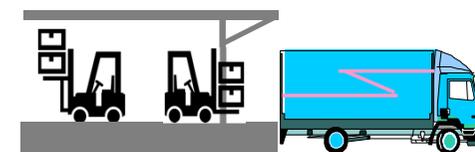
荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

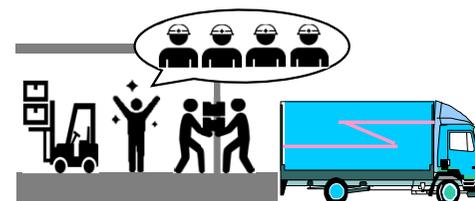
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること
- 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- 発送先の荷主ごとに有償で**貨物を仕分けて**トラックドライバーに引き渡すこと
- 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、**その提案に有償で協力を行う**こと等により、荷役等の効率化を図ること
- **検品を効率的に実施するための機器**を導入すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること 等



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

<特定事業者の指定基準>

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) 実施**時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況** (チェックリスト形式)
 - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況** (自由記述)
 - (3) **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- 2024年11月27日 **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

- 2025年4月1日 **法律の施行①**
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等

特定事業者の指定に向け、
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数等の把握
倉庫：保管量の把握

- 2025年秋頃 (P) **判断基準に関する調査・公表**の実施

- 2026年4月（想定） **法律の施行②**
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等

定期報告に向けて
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測（荷主等）

- 2026年4月末 (P) **特定事業者の届出～指定手続**
→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**

- 2026年10月末 (P) **中長期計画**の提出

- 2026年秋頃 (P) **判断基準に関する調査・公表**の実施

- 2027年7月末 (P) **定期報告**の提出

改正貨物自動車運送事業法の施行について

令和 7 年 2 月・3 月
物流・自動車局
貨物流通事業課

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

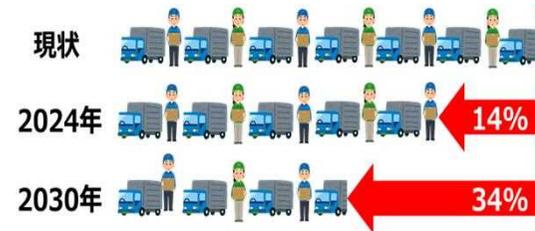
背景・必要性

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

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

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

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

○上記①②のうち一定規模以上のもの（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**。

※法律の名称を変更。

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

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

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

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

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

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- **運送契約締結時**に、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**書面の交付**を**義務付け***。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**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、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を**義務付け**。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**。【法第24条の5関係】

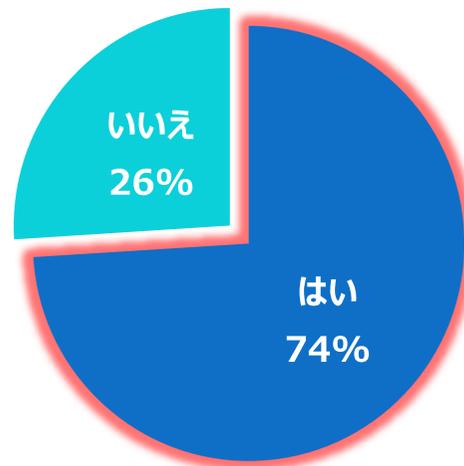
* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

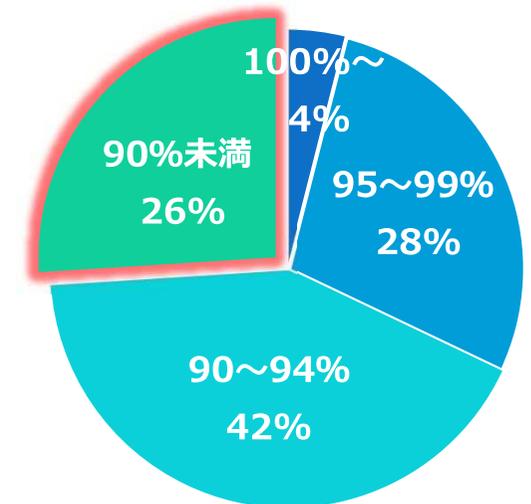
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

1.書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
 - ・ 真荷主*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
 - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

- ・ メール等の電磁的方法でも可
- ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

書面交付の義務付けについて

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>

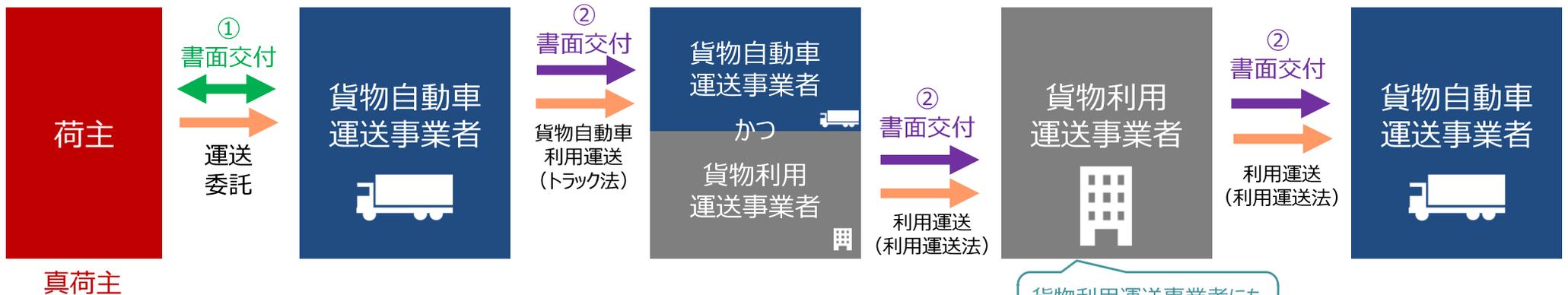


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

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



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



貨物利用運送事業者にも書面交付の義務がかかる

交付書面の一例

運送申込書／運送引受書

※赤枠は法定事項

(※)申込者は本枠内を記入します。
ただし、申込者が個人(個人事業主を除く)又は貨物自動車運送事業法第12条第1項の「真荷主」である場合、申込時にグレー部分は空欄でも構いません。

I 運送契約の当事者等		申込日：令和 7年 4月 1日
申込者	社名又は氏名	〇〇食品㈱
	住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1
	電話	028-111-****
	FAX	028-222-****
	E-mail	*****@***.co.jp
	【担当者名】	国土 花子
標準貨物自動車運送約款(令和〇年〇月〇日最終改正)の内容について承諾 <input checked="" type="checkbox"/>		
荷受人	社名又は氏名	△△商店
	住所	東京都△△区△△3-3-3
	電話	03-5555-△△△△
	FAX	—
	E-mail	—
	【担当者名】	貨物 三郎
運送を引き受ける者	社名又は氏名	□□運輸㈱
	住所	栃木県□□市□□2-2-2
	電話	028-333-xxxx
	FAX	028-444-xxxx
	E-mail	xxxxxx@xxx.co.jp
	【担当者名】	運輸 一郎

II 運送の役割		集貨先/発送地	〇〇食品㈱ A工場	集貨/発送の希望日時	令和7年4月5日 9時~12時
		配達先/到着地	△△商店	配達/到着の希望日時	令和7年4月5日 14~16時
		運送保険加入の委託	有・(無)		

品名	冷凍食品	品質	-15℃以下	重量又は容積	1トン	荷造りの種類及び個数	10/パレット (1パレット当たり段ボール10箱)
運送の扱種別	貸切距離制	車種	冷凍車(1トン)	台数	1	両	

III 荷役作業・附帯業務等	
積込み作業の委託	(有)・無 予定作業時間(30分程度) 取卸し作業の委託 (有)・無 予定作業時間(30分程度)
附帯業務の内容	倉庫内における検品・梱入れ作業 (予定作業時間：60分程度)

IV 運賃及び料金					
運賃	50,000 円	燃料サーチャージ	2,000 円	有料道路利用料(税込)	4,000 円
積込料	2,500 円				
取卸料	2,500 円				
待機時間料	円	(見込み待機時間： 分、 30分あたり単価： 円)			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	1,500 円	
	横持ち及び縦持ち	円	梱入れ	1,500 円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
消費税額	6,000 円				
合計額	70,000 円	運賃及び料金の支払方法		銀行振込(支払期日:令和7年4月4日)	

V その他			
集貨/発送の予定日時	令和7年4月5日 12時	配達/到着の予定日時	令和7年4月5日 15時
【車両番号】	〇〇123あ××××	【運転者名】	運輸 次郎

・上記のとおり運送を引き受けます。

令和 7年 4月 1日 運送引受者(貨物自動車運送事業者) □□運輸㈱ 代表取締役 運輸 太郎

あくまでも一例であり、法定事項が網羅されていれば、既存のものやメール等でも可(新たに書面を作成する必要はない)

○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例(※赤字は法定事項)

真荷主→トラック事業者 メール送信	トラック事業者→真荷主 メール返信
<p>差出人：*****@***.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 10:57 宛先：xxxxxx@xxx.co.jp 件名：【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため冷凍車1両 〇〇食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン(10パレット) 積込：4/5 12時(〇〇食品 A工場) 取卸：4/5 15時(△△商店) 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附帯業務の内容： 15時30分~16時30分、倉庫内における検品・梱入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託：無</p> <p>運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料：3,000 円 消費税 6,000 円 合計：70,000 円</p> <p>支払方法：R7.4.4 銀行振込</p> <p>***** 〇〇食品㈱ 〇〇課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL:*****@***.co.jp *****</p>	<p>差出人：xxxxxx@xxx.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 13:25 宛先：*****@***.co.jp 件名：RE:【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため冷凍車1両 〇〇食品㈱</p> <p>〇〇食品㈱ 国土さま</p> <p>メールにて依頼のありました下記の件了解しました。(※)</p> <p>□□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxx-xxxx 栃木県□□市□□2-2-2 Tel:028-333-xxxx / Fax:028-444-xxxx</p> <p>-----Original Message----- 差出人：*****@***.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 10:57 宛先：xxxxxx@xxx.co.jp 件名：【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため冷凍車1両 〇〇食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン(10パレット) 積込：4/5 12時(〇〇食品 A工場) 取卸：4/5 15時(△△商店) 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附帯業務の内容： 15時30分~16時30分、倉庫内における検品・梱入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託：無</p> <p>運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料：3,000 円 消費税 6,000 円 合計：70,000 円</p> <p>支払方法：R7.4.4 銀行振込</p> <p>***** 〇〇食品㈱ 〇〇課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL:*****@***.co.jp *****</p>
(※)トラック事業者から真荷主に対してメールを返信するときは、記載例のように、真荷主から受信したメールを引用する形で「依頼を引き受ける旨」を記載すれば、返信メールの本文に改めて法定事項を記載し直す必要はない。	

2-1.健全化措置関係<努力義務について>

- 元請事業者等に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】 ※次ページにイメージ図を掲載

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ③ 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。

例) 「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

健全化措置のイメージ

措置の内容	イメージ
<p>① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、当該概算額を勘案して利用の申込みをすること。</p>	<p>いくらで運送できますか？</p> <p>燃料費高騰のため、100万円以下だと赤字です。</p> <p>110万円で申し込みます。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>元請 下請 元請 下請</p> <p>概算額をヒアリング 概算額を勘案し申込み</p>
<p>② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。</p>	<p>荷物が通常より多くなるのですが、いつもの90万円でお願いできますか？</p> <p>トラック足りないから1台追加で下請けにださなくちゃ...</p> <p>いくらで運送できますか？</p> <p>110万円は必要です。</p> <p>ご依頼の荷物量だと、トラック1台追加する必要があるので、価格交渉させて下さい。</p> <p>荷主 元請 下請 荷主 元請</p> <p>確認します。</p> <p>「荷主が提示する運賃・料金<①の概算額」の場合 運賃・料金を交渉</p>
<p>③ 委託先の一般貨物自動車運送事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「<u>二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限</u>」等の条件を付すこと。</p>	<p>引き受けた運送を他の事業者に再委託する場合、再々委託は行われないようにしてください。</p> <p>条件を付す</p> <p>1段階目の委託（再委託）</p> <p>2段階目の委託（再々委託）</p> <p>A社 B社 C社 D社</p> <p>＝「委託先の一般貨物自動車運送事業者」</p>

2-2.健全化措置関係 <運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について>

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任及び**国土交通大臣への届出**を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- ② 健全化措置の内容に関する事項
- ③ 健全化措置の管理体制に関する事項
- ④ 運送利用管理者の選任に関する事項

※毎年提出している**事業実績報告書**の「**輸送トン数（利用運送）・全国計**」の欄で判断。

※**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）**から1人選任。

【運送利用管理者の職務】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- ② 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- ③ 実運送体制管理簿を作成する場合には、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

※届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の**翌年度の7月10日まで**。

⇒ 令和6年度に100万トン以上となった場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

3. 実運送体制管理簿関係

- **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**
 - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存**すること
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の**商号又は名称**
- ② 実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ③ 実運送事業者の**請負階層**

※真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。
実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ない。

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

実運送体制管理簿の作成主体について

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



: 管理簿の作成主体

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

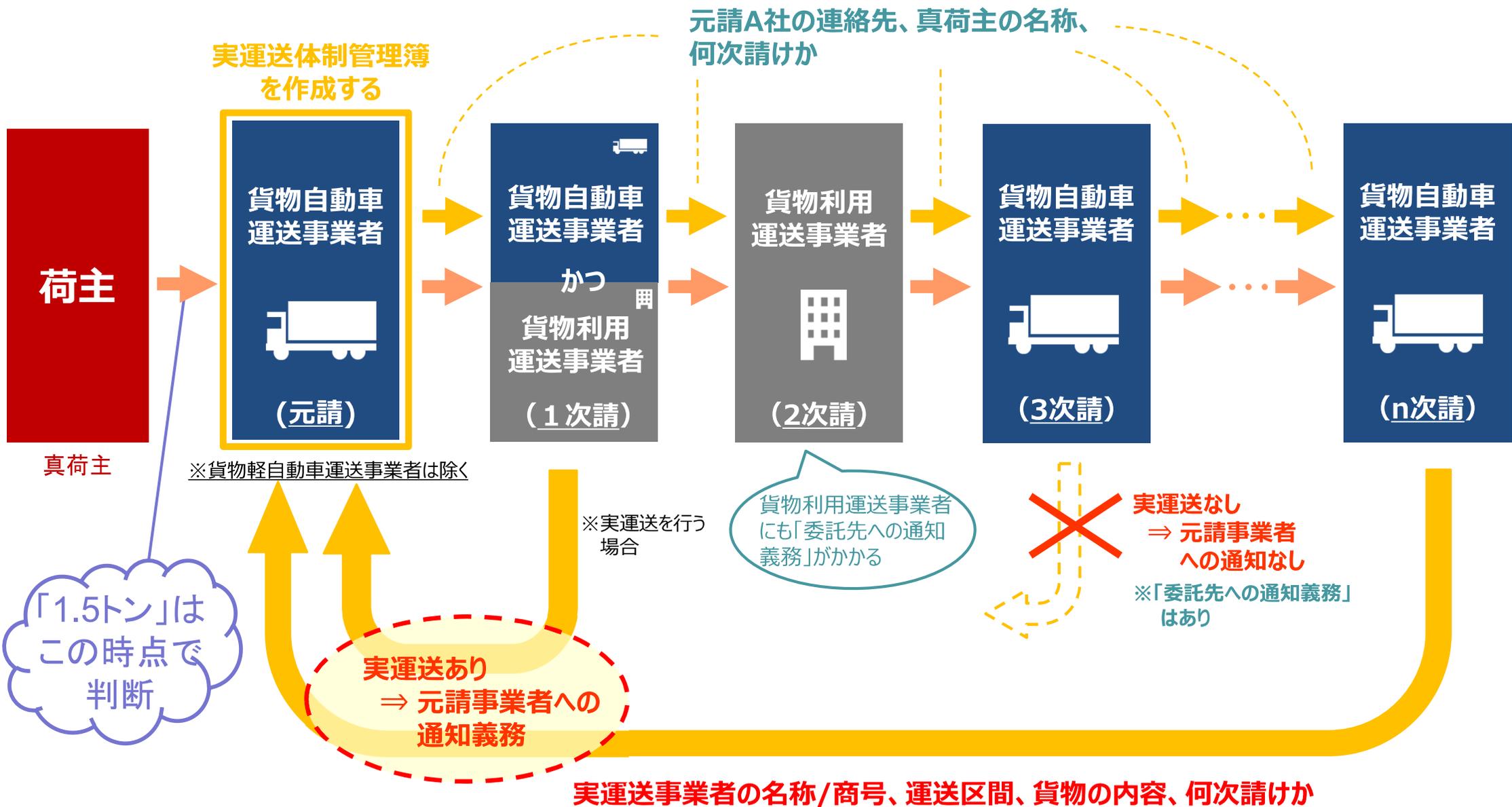


<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

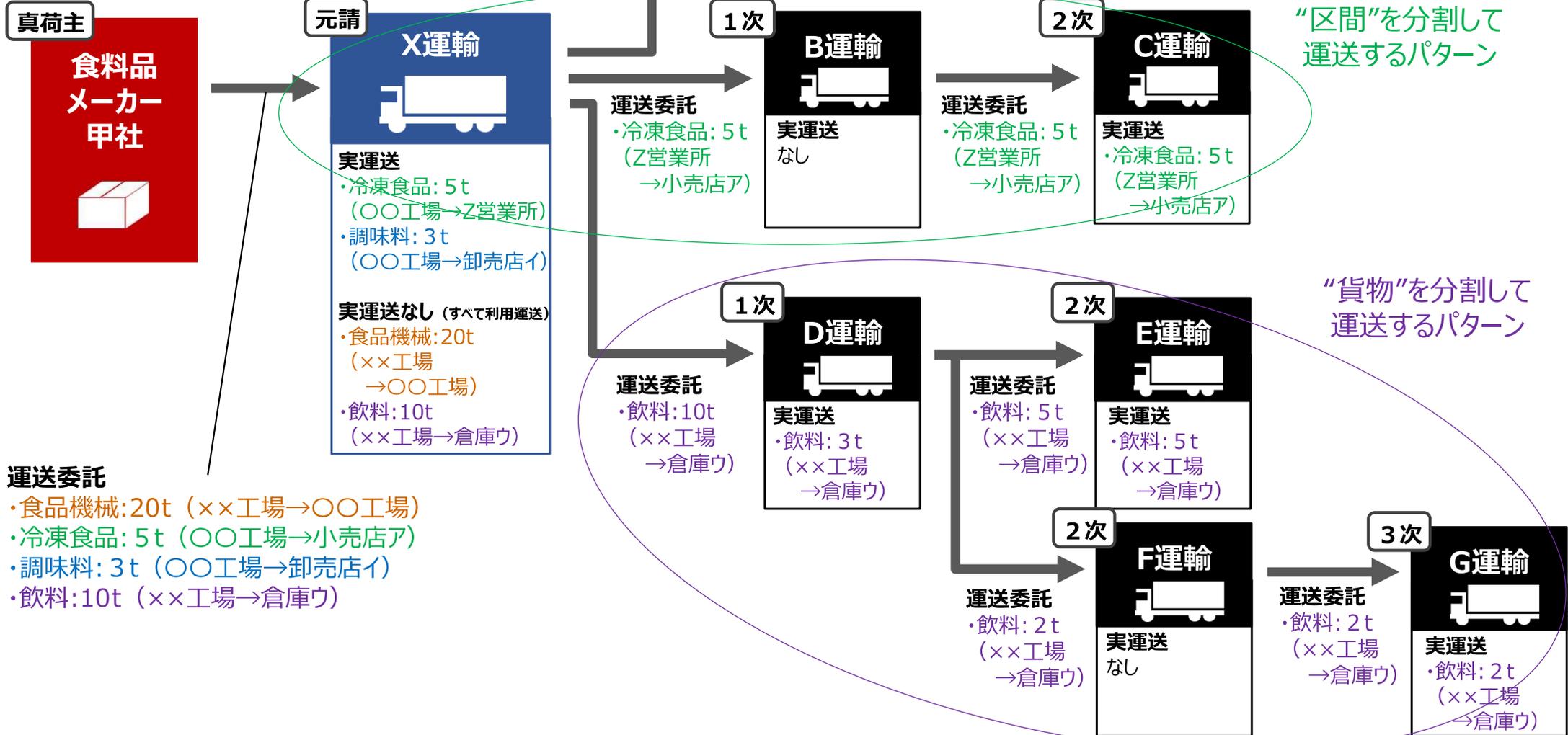
併せて、「実運送体制管理簿の作成対象である」旨を確実に委託先へ伝える



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

- ・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)
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、下図のような委託関係により運送した場合



運送委託

- ・食品機械: 20t (××工場→〇〇工場)
- ・冷凍食品: 5t (〇〇工場→小売店ア)
- ・調味料: 3t (〇〇工場→卸売店イ)
- ・飲料: 10t (××工場→倉庫ウ)

実運送体制管理簿のイメージ

・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可能。電磁的記録での作成も可。

事例：トラック事業者X運輸

- ・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)
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

赤枠：必須の記載事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは
「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

※元請事業者は実運送をしていない(すべて利用運送した)
ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

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	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した(利用運送を行っていない)ため、管理簿への記録は不要

4.その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

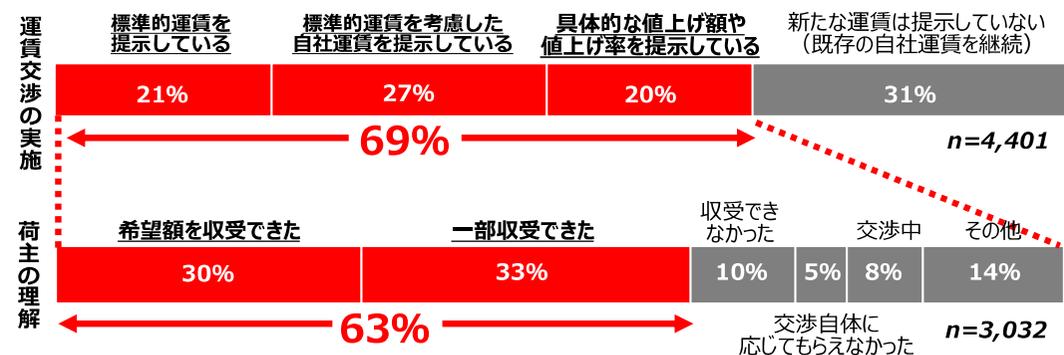
○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

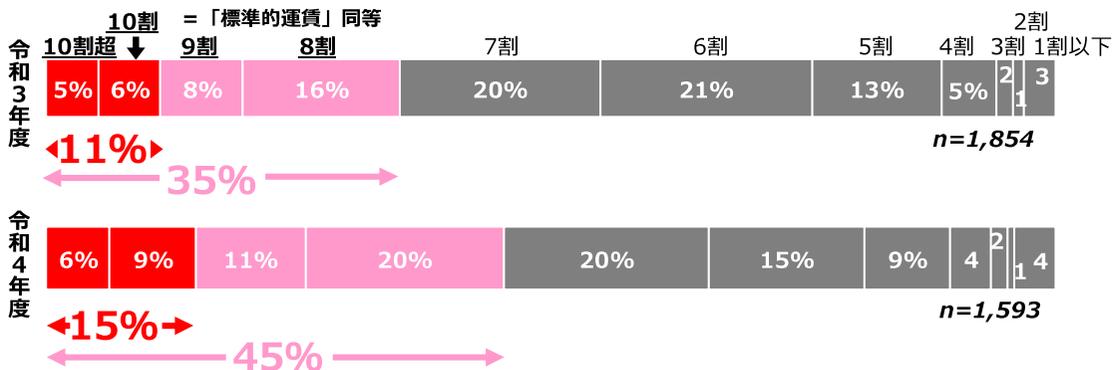
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

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

スケジュール

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

「標準的運賃」等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**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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】

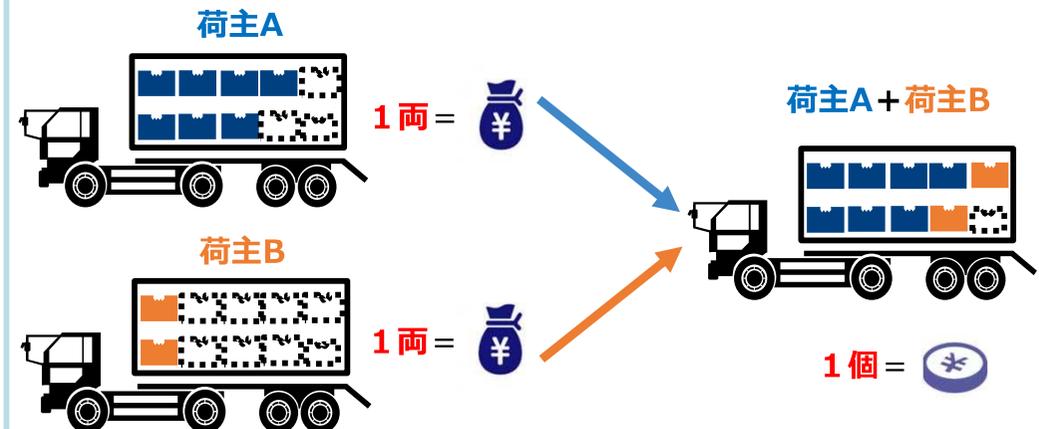
<契約条件の明確化>

- 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】

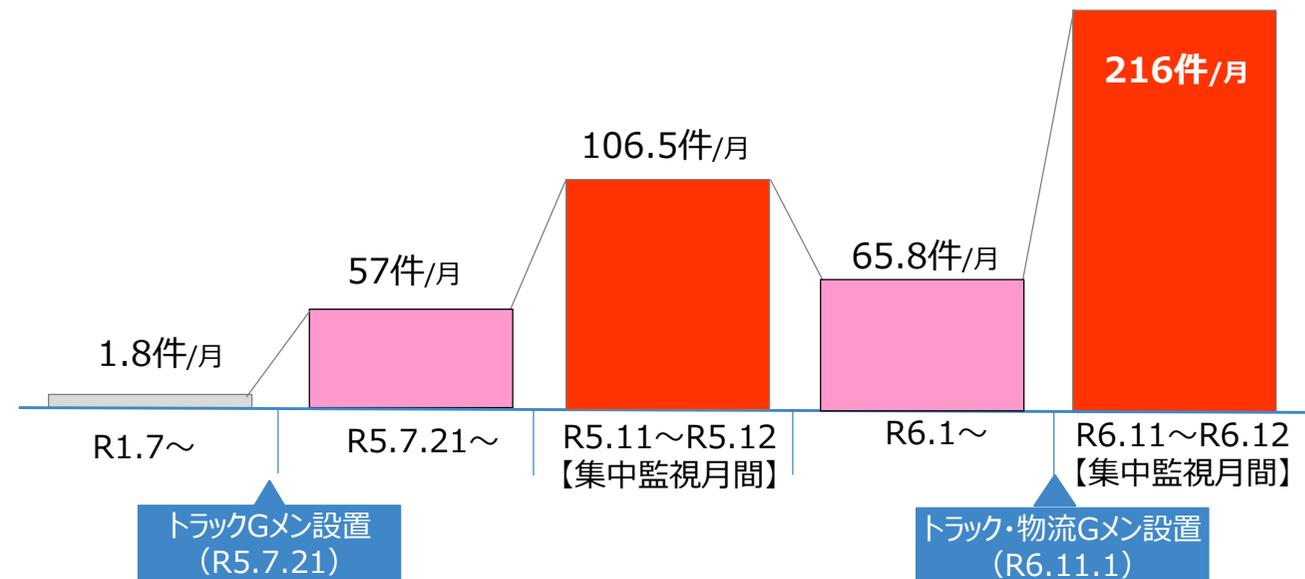
<その他>

- 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】

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数（R6.11~R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
- 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
- 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）

⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

今般「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。

集中監視月間に全国で実施した主な周知啓発活動

物流センター前で荷待ち状況のパトロール



ドライバーへの周知チラシ配布、ヒアリングの実施（Gメン調査員も同行）



倉庫事業者へ悪質な荷主の情報ヒアリング
（トラック担当、倉庫担当Gメンが合同で実施）



経済産業局、県と合同の
荷主への啓発活動

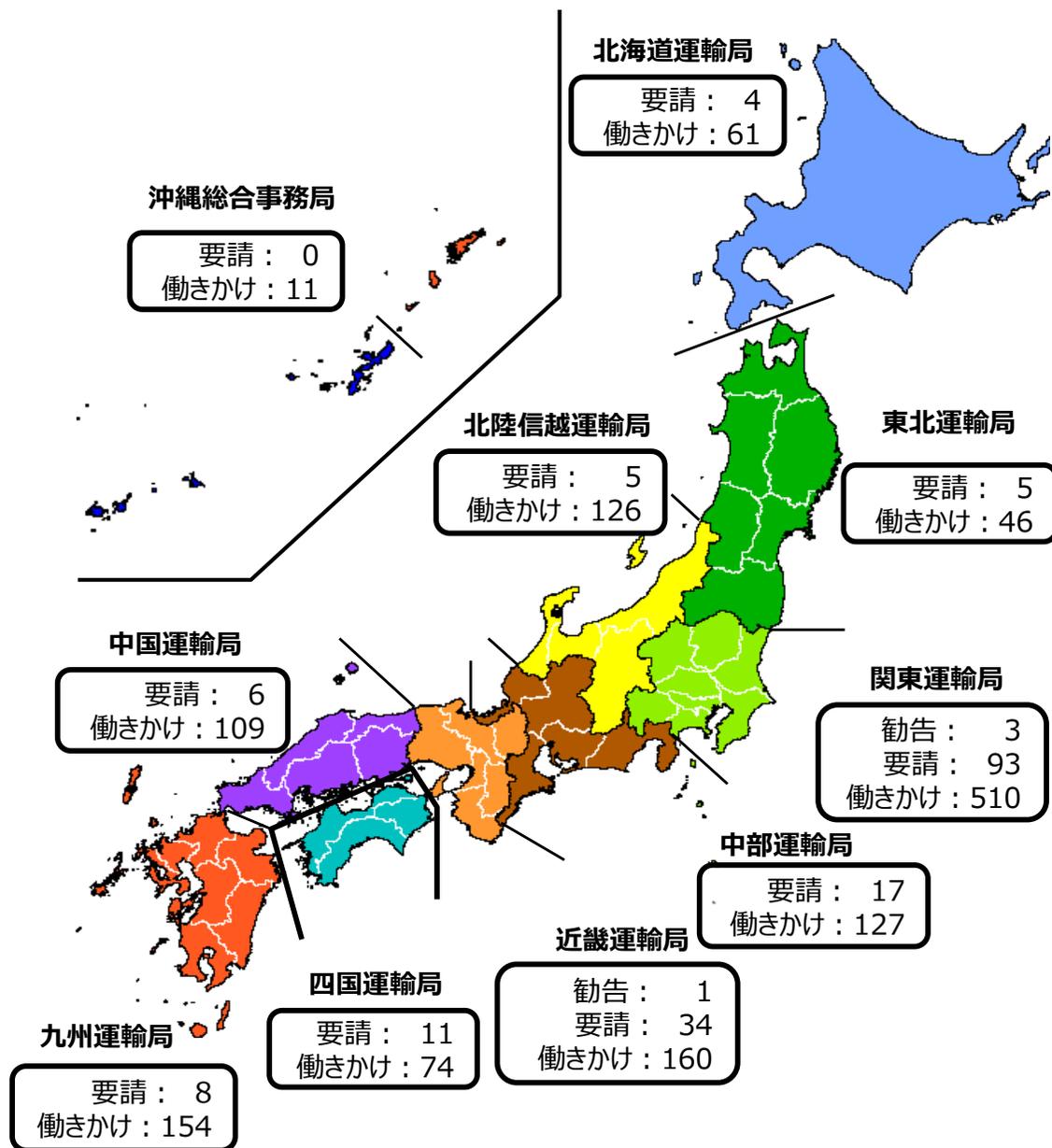


トラック法改正やGメン活動の紹介
をするオンライン説明会の開催



トラック・物流Gメンの累計実績(令和6年12月末時点)

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R6.12



働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R6.12)

- 勧告 : 4件 (荷主2、元請1、その他1)
- 要請 : 183件 (荷主94、元請83、その他6)
- 働きかけ : 1,378件
(荷主942、元請399、その他37)

⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

「勧告」を行った荷主等

別紙2

勧告を行った年月日	荷主等	氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容	(参考)	
					要請を行った年月	違反原因行為の内容
令和7年1月30日	倉庫・利用運送	N X ・ N P ロジスティクス株式会社	大阪府摂津市	長時間の荷待ち	令和5年12月5日	・長時間の荷待ち
令和7年1月30日	荷主	株式会社吉野工業所	東京都江東区	長時間の荷待ち	令和5年11月30日	・長時間の荷待ち

違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

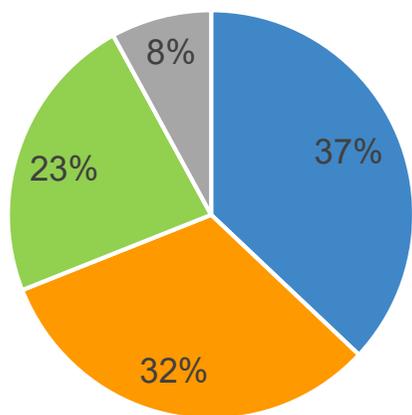
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○回答数：**24,159件**(R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)

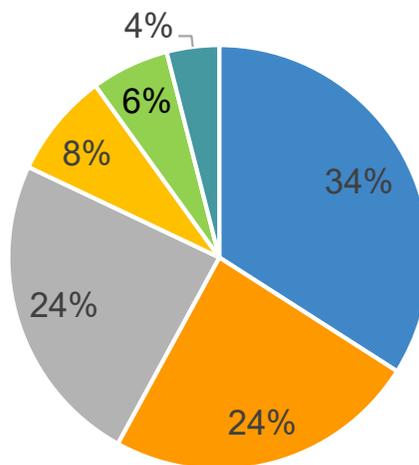
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「**食品**」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



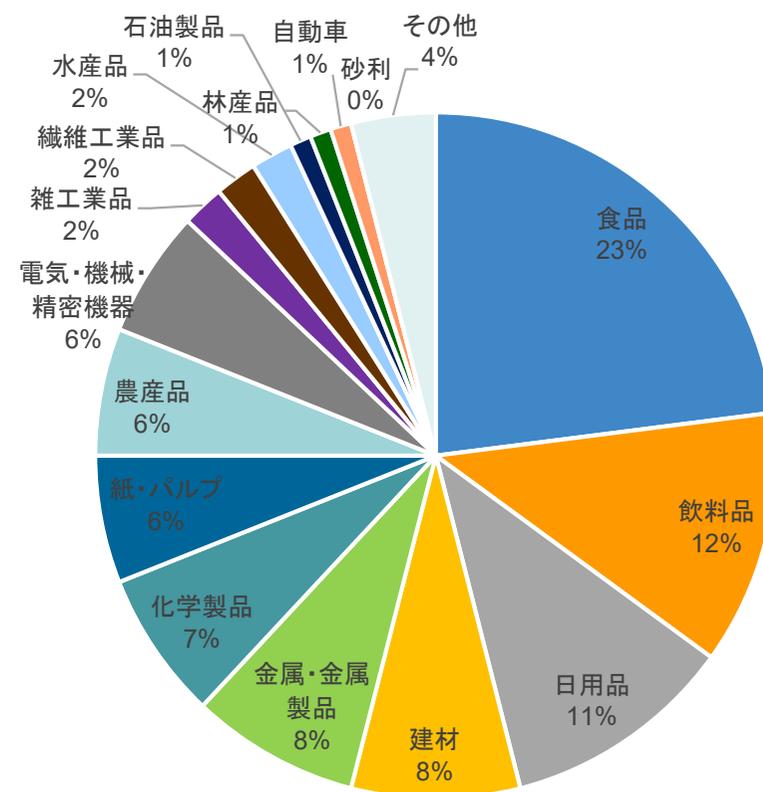
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

- ◆回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%となっている。
- ◆違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。※重複あり

長時間の荷待ち

- ・荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- ・1～2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2～3時間、3時間超の順となっている。
- ・トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」、「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」、「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- ・他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- ・金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- ・トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- ・交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- ・元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

契約にない附帯業務

- ・契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- ・トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- ・「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。

「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GMN（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り組み(※)**
- 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、フジカー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

物流革新に向けた政策パッケージ

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

目次

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
- ② 納品期限、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
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 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
- 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
- ② 物流G Xの推進
- ③ 物流D Xの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強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安全確保
- 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
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

3. 今後の進め方

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、我が国経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。一方、物流分野においては、人手不足や労働生産性の低さといった課題に対応するため、働き方改革の推進が求められているほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が適用される。これは、物流産業を魅力ある職場とすることを目的としているが、同時に、時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることも想定される。この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のように運べなくなる可能性がある」と推計されている。

このため、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、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環境整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が2023年3月31日に設置・開催された。同会議では、総理から、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1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめるよう指示がなされた。これを受け、「物流革新に向けた政策パッケージ」を次のとおり取りまとめるものである。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。そのための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備する。なお、「2024年問題」に直面する4月まで1年を切った今、下記対策のうち下線部分については今年中に実行に移し、2024年における輸送力不足の解消に目処をつける。

記

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

物流プロセスにおいては、発荷主企業と着荷主企業との間の契約において商品

の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主（主に発荷主）企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の附帯作業を指示されたり、長時間の荷卸し待ち等を強いられたりするケースも散見されている。

一方で、物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっていることも多い。

このため、物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場とするためには、荷主企業、物流事業者の双方において非効率な商慣行の見直しを行う必要がある。

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制措置等の導入等に向けて取り組む。

この規制措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の収受を促進する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものとは2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める短いリードタイムが主流となっており、トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて食品事業者に対して働きかけを行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大ロット化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を

変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成等に係る規制的措置の導入等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、ガイドラインの提示や自主行動計画の作成等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

④ トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】

「トラックGメン（仮称）」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化する。また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ 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【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、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」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ち

や、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。

⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】**

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラック G メン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

(2) **物流の効率化**

「2024 年問題」による物流の停滞を回避するためには、DX等による物流の効率化・生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化を進めることが必要であり、また、それらの基礎となる物流の標準化が不可欠である。また、生産性向上と併せて輸送の安全の確保、人材の活用・育成も推進する必要がある。

① **即効性のある設備投資の促進【農水省、経産省、国交省】**

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。また、トラックドライバーの労働時間を削減していくためには、荷主企業においても到着時間指定やパレット化を推進していくことが重要であることから、荷主企業における自主的な取組みを促すと同時に、設備・システム投資を推進する。

② **物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、環境省】**

トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む。）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両

や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進するなど、物流GXを実現していくため、次の取組みを推進する。

(モーダルシフトの強力な促進)

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るために、コンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

また、貨物鉄道について、既存の輸送力を徹底的に活用した潜在的な輸送ニーズの取り込みを強化するとともに、輸送力を増強するための施設整備を進める。エネルギー使用量やCO₂排出量を見える化するための調査や新幹線による貨物輸送拡大の可能性に関する調査を行うとともに、貨物新幹線車両について調査を行う。さらに、貨物駅における積み替えステーション、多機能倉庫、パレットデポの整備及びE&S化¹、冷蔵、冷凍コンテナ、大型コンテナの取扱い拡大、フォークリフト、トップリフター、駅構内トラック等への電動車の導入や新型車両の開発・導入を進める。

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。

これらによる貨物鉄道や内航海運の輸送力増強・活用について、下記3.記載の2030年度に向けた政府の中長期計画の策定に向けて、定量的に示せるよう、関係者間で速やかに協議を開始する。

(省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入)

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両²等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

ゼロエミッション船等の開発・導入、生産基盤の構築及び船員の教育訓練環境の整備並びに内航海運の脱炭素化に必要な調査・技術開発及び連携型省エネ船等の導入等の取組みを進める。

洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及等やその効率的な輸送に向けた取組みを促進する。

¹ コンテナを本線上の列車から積卸しすること。着発線荷役。

² 車体と荷台を分離することができ、分離中に荷役作業の実施が可能な車両。

(物流施設等の省エネ化・脱炭素化)

物流の脱炭素化に向けて、物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の導入や、冷凍冷蔵倉庫における脱炭素型自然冷媒機器への転換、物流施設やEVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行う取組み等を推進する。

(カーボンニュートラルポート)

海陸の結節点となる港湾の脱炭素化に向けて、低炭素型荷役機械の導入、LNGバンカリング拠点の形成等の取組みによってカーボンニュートラルポートの形成を推進する。

③ 物流DXの推進【警察庁、国交省、経産省、農水省】

自動運転、ドローン物流、自動配送ロボットや自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上させるよう、次の取組みを推進する。

(自動運転やドローン物流等)

自動運転トラック、自動運航船、ドローン物流等の実用化に向け、着実に対応を行う。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、実証段階から実装への移行を加速化し、中山間地域から都市部まで全国に行き渡らせるため、「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度内に策定する。また、2024年度から先行的な取組みを開始し、送電網等における150km以上のドローン航路の設定や、新東名高速道路の一部区間における100km以上の自動運転専用レーンの設定等を行うほか、高速道路上の車道以外の用地や地下を活用した物流専用の自動輸送についても、調査を行う。

自動運転技術等の新技術の導入期に、個別の事業者で新技術を用いた車両等を保有することのハードルが高いため、それらの導入を促進するようなスキームを具体化する。

(自動配送ロボットを活用した物流DX)

低速・小型の自動配送ロボットの公道走行による配送サービスの拡大のため、多数台の自動配送ロボットを同時操作する技術や、インフラとの協調による走行環境の拡大、安全性・安定性の確保などに関する技術の開発を支援する。

(トラック輸送・荷役作業等の効率化)

荷主企業等と連携して荷待ち時間を削減するため、倉庫や貨物鉄道駅、空港上屋等におけるバース予約システム等の導入を推進する。自動倉庫や無人荷役機器等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を推進する。

また、トラック事業者における車両動態管理システムや配車管理システム、

求貨求車システム、貨物鉄道における I o T も活用した輸送余力等をより広い対象に見える化したシステム、トラックドライバー向け予約システム、コンテナハンドリングマネジメントシステム等の輸送効率化に資するシステムの導入や、原価計算システム等のトラック事業者の価格交渉力強化のためのシステムの導入を推進する。さらに、トラック事業者の運行管理の高度化により輸送の安全確保を図るため、デジタル式運行記録計について、将来的な義務づけも視野に入れつつ強力な普及促進を図る他、D X を活用した事業者間での遠隔点呼等の実現に向けた調整を加速する。

商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上に向けた取組みの普及促進・拡大を図る。

トラックデータの利活用・連携の仕組みの確立を通じたトラック運行管理の最適化に向けて、複数の大型車メーカー間でのデータの標準化を進めるとともに、メーカーから物流事業者へのデータの共有のための環境整備を進めることにより、物流事業者におけるデータの利活用を推進する。

(内航海運における D X)

適切な労務管理や効率的な運航管理を実現するため、A I を活用した配船計画の作成や船員労務管理システム等の導入に向け取り組むほか、船員の働き方改革や荷役作業の効率化をより一層推進するため、船上作業を自動化する装置等の機器・システムの利活用等により、内航海運 D X を促進する。また、依然として紙や対面で行われている海運事業者や船員による行政手続きについて、業務プロセスの再構築（B P R）を実施した上でオンライン化を行い、生産性向上や働き方改革を図る。

(港湾や空港における入退場の円滑化や手続きの電子化)

港湾での待ち時間短縮や荷役効率化に向け、新・港湾情報システム「CON P A S」の横展開や遠隔操作 R T G の導入等、「ヒトを支援する A I ターミナル」の取組みの社会実装を進めるとともに、A I ターミナルの取組みをさらに深化させ、港湾における更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

また、港湾物流全体の生産性向上やデータの利活用による機動的な港湾政策の実施に向けて、民間事業者間の港湾物流手続等を電子化・可視化する「サイバーポート」を推進する。

空港においては、待ち時間短縮に資するトラックドックマネジメントシステム³の導入を進める。

³ 「バース予約システム」＋「受付システム」でトラックバースの受付・管理を電子化することにより、効率的に作業を行えるシステム。

(フィジカルインターネット⁴)

中長期的に人口減少等が進む中で、物流機能を維持するに留まらず、我が国の産業競争力の源泉としていくべく、効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組みであるフィジカルインターネットの実現に向けて、2022年3月に策定したロードマップに従い、各種の取組みを着実に進めていく。特に、喫緊の取組みとして、業界ごとのアクションプランの策定・推進や、物流情報の可視化・共有、電子タグ・物流ロボット等を活用した輸配送・物流拠点の自動化・デジタル化、地域レベルでのモデルケース創出を推進する。

④ 物流標準化の推進【国交省、経産省、農水省】

官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会⁵で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援【国交省、農水省】

(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年法律第85号)の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。また、災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

貨物鉄道について、現に貨物列車が走行している線区や災害時等に貨物列車が走行する蓋然性が高い線区については基幹的鉄道ネットワークとして維持・機能向上を図るとともに、災害による長期不通が発生しないよう、脆弱箇所について、鉄道河川橋梁対策、隣接斜面崩壊対策を実施するなど、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築する。また、災害時に貨物鉄道が一部寸断された場合であっても、迅速、かつ、安定的に代行輸送を実施できる体制を確立す

⁴ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。

⁵ 官民物流標準化懇談会(2021年6月設置。日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会、農林水産省、経済産業省、国土交通省が事務局)での議論を受けて、特に物流器材(パレット等)にかかる標準化について重点的に議論・検討するための分科会。

るため、代行輸送の拠点となる貨物駅における円滑な積替えを可能とするための施設整備を推進する。

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化や、道路の部分改良の機動的・面的実施、TDM施策など交通容量を有効活用する取組みの推進による道路ネットワークのパフォーマンス向上により、迅速かつ円滑な物流を実現する。

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や道の駅における大型車駐車マスの拡充や、これと関連したSA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入、SA・PAにおけるPPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組みを推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。また、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して、支援を行う。さらに、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

IC周辺等で道路等の関連都市インフラの整備等を推進するとともに、積極的な土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーン位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーン置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ【警察庁、国交省】

交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、引き上げる方向で調整する。

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【国交省】

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社に

において、割引制度を厳格に運用する。

⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上【国交省】

特殊車両通行制度に関して、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図る。

⑨ ダブル連結トラックの導入促進【国交省】

1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。ダブル連結トラックの普及に向けた取組みとして、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、運行路線の拡充等に向けて調整するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを整備する。

また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し【警察庁】

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、集配に係る駐車に関する規制緩和の要望が依然として寄せられていることから、こうした要望も踏まえつつ、交通実態等に応じたきめ細かな取組みをより一層推進する。

⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進【農水省、経産省、国交省、公取委】

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主企業・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。

⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保【国交省】

軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する。同時に、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等について、当該事業者等に運送を依頼する荷主企業・元請事業者等を通じて、周知・徹底を図る。

また、個人事業主である軽トラック事業者のドライバーの輸送の安全を確保するため、軽トラック事業者のドライバーが車両の法定点検や故障等の際に、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について具体化する。

さらに、軽トラック事業の適正運営等のため、軽トラック事業者を利用して運送する事業者による取組みに関し必要な措置を講じる。

⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成【国交省】

トラック運送業における深刻な担い手不足を解消するべく、快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、荷積み・荷卸しの負担が物流事業者にとって非常に負担となっていることから、こうした負担軽減に資するテールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得を促し、物流業界の働き方改革や担い手確保を図る。女性や若者等の多様な人材の確保や、制度の運用変更に向けて2023年度中に調整を行うほか、外国人材の活用に向けて調整を進める。

また、トラック事業者の労働生産性を向上するため、大型車両やトレーラー、ダブル連結トラック等の輸送効率の高い車両を運転するために必要な免許の取得を促進する。

船員については、今後見込まれる高齢船員の大量離職に備え、新人船員の計画的な確保・育成を推進するとともに、元船員の復職支援等船員の確保・育成に取り組む。船内という閉鎖空間で労働と生活を繰り返す特殊な環境で、若手船員の定着が課題となっているため、船員労働環境改善の観点からより高速・大容量の海上ブロードバンドサービスの普及に向けた環境整備を図る。

(3) 荷主・消費者の行動変容

物流負荷の軽減のためには、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容が不可欠であるが、「2024年問題」に対する荷主企業、消費者の認知度はまだ不十分であり、単なる広報活動にとどまらない新たな取り組みが必要である。

① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容【農水省、経産省、国交省等】

経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取り組みを促進するため、荷主企業の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務づけるなどの規制的措置等の導入に向けて取り組む。

② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表【農水省、経産省、国交省等】

荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取り組みを進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取り組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて1.(1)①「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」の取り組みとあわせて具体化する。

③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取り組み【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

急いで受け取る必要のない荷物については、消費者がよりゆとりを持った配送日時を指定(輸送モードの選択も含む。)するなど、消費者の意識改革・行動変容を促す取り組みを進める。

④ 再配達率「半減」を含む再配達削減【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

再配達率が高止まりし、宅配事業者の負担が増えており、特に、タワーマンションにおいては、1個運ぶのに30分以上かかる場合もあるなど、その改善が必要である。そのため、コンビニ・ガソリンスタンドでの受け取りやマンションにおける宅配ボックスの設置、置き配が進む取組み等を推進するとともに、上記③や再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すインセンティブの付与に向けて調整するなど、宅配事業者の負担軽減に資する取組みを進める。また、2024年度に不足する輸送力を補うため、再配達率を半減にする緊急的な対策を講じる。

⑤ 物流に係る広報の推進【消費者庁、厚労省、農水省、経産省、国交省、環境省】

より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項を伝えるため、官民連携して強力に広報を推進する。

2. 施策の効果（2024年度分）

このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性がある。これを補う方策を「因数分解」して「原単位」を分析すると、輸送力不足を1ポイント（輸送力1ポイントはトラックドライバー1万人相当）改善するためには、

- ・トラックの荷待ち・荷役の時間を平均4分削減する（施策を講じない場合3時間）
- ・又はトラックの積載率を0.4ポイント向上する（施策を講じない場合38%）
- ・又は内航海運及び貨物鉄道の年間貨物輸送量（トンベース）の8%に相当する貨物量（0.3億トン）をトラック輸送から海上輸送又は鉄道輸送に転換する（施策を講じない場合3.5億トン）
- ・又は宅配便の再配達率を2ポイント削減する（施策を講じない場合12%）

ことが必要と推計される。

これを踏まえ、上記1.の施策を下記3.のとおり進めることで、下表のように、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達率削減を図り、2024年度に不足する輸送力を補うことを目指す。

また、2030年度分の輸送力不足についても、下記3.に記載のとおり、2024年度予算案の編成過程において、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

	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
積載率向上	38%	→ 50% ×達成率(2 割)	6.3 ポイント
モーダルシフト ^(注)	3.5 億トン	→ 3.6 億トン	0.5 ポイント
再配達率削減	12%	→ 6%	3.0 ポイント
		合計	14.3 ポイント

(注) モーダルシフトの効果は、内航海運・貨物鉄道の年間貨物輸送量を表す（モーダルシフトにより転換された貨物輸送量相当が、トラックの年間貨物輸送量から削減されることが見込まれる。）。

3. 今後の進め方

1 年以内に具体的な成果が得られるよう、上記 1. で今年中に講ずる施策として下線を付した内容を含め、以下のとおり、年明けに目指す措置から逆算して時系列で整理し、3 段階で推進する。

(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

荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制的措置について、2024 年通常国会への法案提出を視野に具体化する。

(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

実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、トラック法に基づく「標準的な運賃」の運賃水準を見直すとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役、附帯業務等の輸送以外のサービスについて、範囲を明確化やそれらの標準的な水準等を示す。併せて、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主企業や元請事業者に適正に転嫁できるよう、2023 年中に、「標準運送約款」の見直しを図る。

さらに、トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化や適正な取引を促進するための情報公開等の措置の具体的内容について成案を得る。

○ 再配達「半減」に向けた対策

上記 2. のとおり荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフトを図ってもなお 2024 年度に不足する可能性のある輸送力を補うため、再配達率が現在の 12% から 6% へと半減するように緊急的な施策を具体化する。

○ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表

2024年度には輸送力が14%（トラックドライバー14万人相当）不足する可能性があることを踏まえ、上述の規制的措置の導入を前提として、業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。ガイドラインの遵守状況について、2023年度末にフォローアップ調査を行い、速やかに結果を公表する。

○ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

2030年度には輸送力が34%（トラックドライバー34万人相当）不足する可能性があることを踏まえると、規制的措置の導入・適用により物流の適正化の効果を上げつつ、物流の生産性向上をさらに進める必要がある。このため、モーダルシフトに必要となるハード整備をはじめとする上記1.の各種施策について、2024年度予算案の編成過程において、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、政府としての中長期計画を策定・公表することで、民間企業による計画的な投資を可能とする。

(速やかに実施)

○ 規制的措置の導入を前提としたガイドラインの作成・公表等

上述の規制的措置の導入、自主行動計画の作成を前提として、早急に、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項をガイドラインとして策定する。その上で、荷主企業や物流事業者等に対し、これを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を年内目途に作成・公表することを要請する。

この政策パッケージの各施策の取組状況について、2024年度における輸送力不足の解消に目処をつけることを念頭に、2024年初にフォローアップを行う。

以上

- 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

○即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

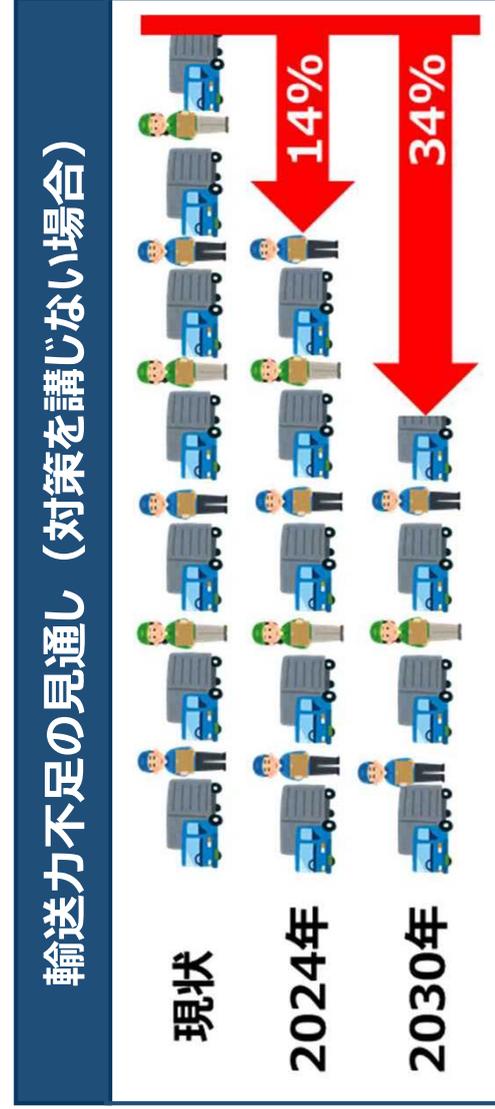
○現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○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

物流革新緊急パッケージのポイント

- 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。



- 「緊急パッケージ」の構成
1. 物流の効率化
 2. 荷主・消費者の行動変容
 3. 商慣行の見直し

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

港湾物流手続等の電子化の推進
(サイバーポート)

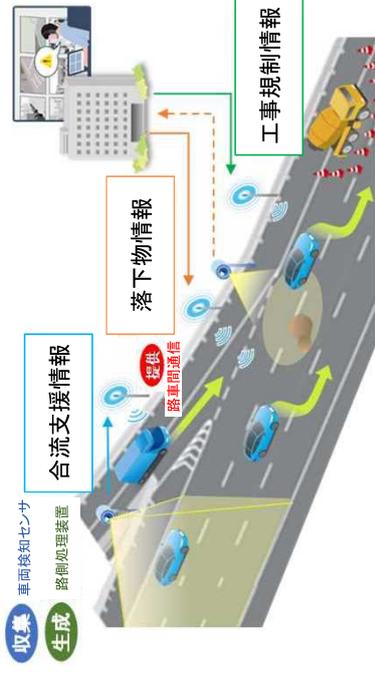
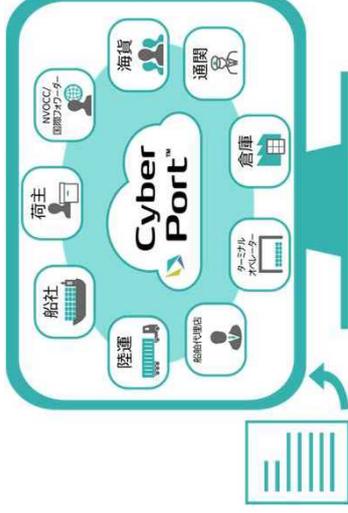
自動運転トラックを対象とした
路車協調システム等の実証実験

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

コンテナ大型化の推進

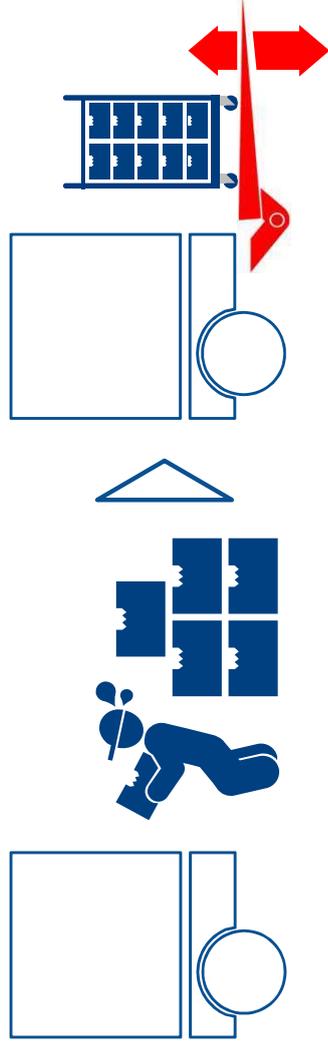


1. 物流の効率化（2）

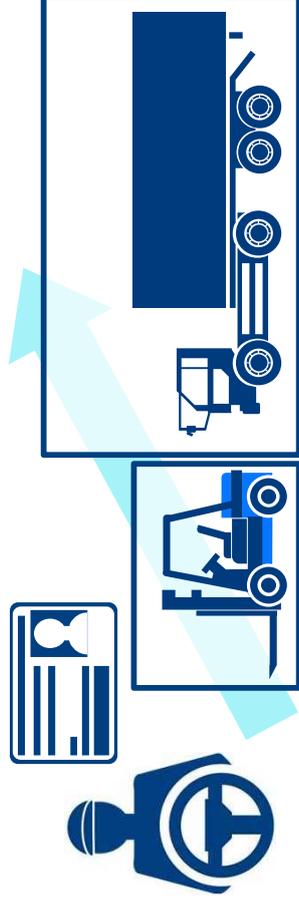
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、

荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

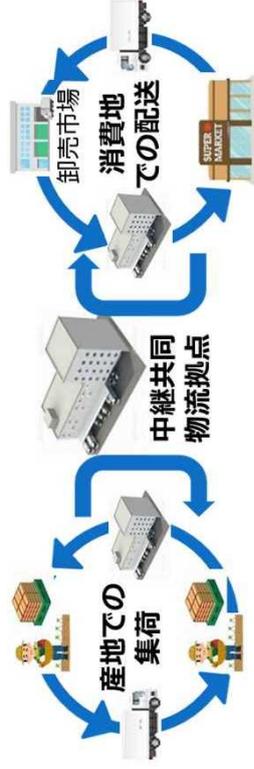


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



- 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



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

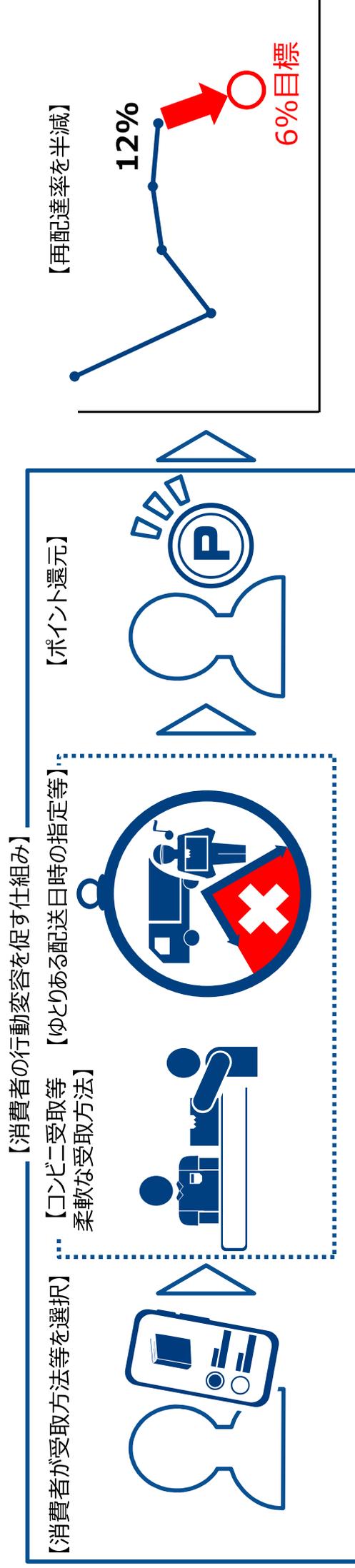


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 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）

○ 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）

- ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の收受、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管理体制管理簿の作成、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
・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
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGMによる集中監視）

(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
- 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
- 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
- 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
- 「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

主要施策のポイント (1)

通常国会での法制化 (法改正案の概要)

背景・必要性

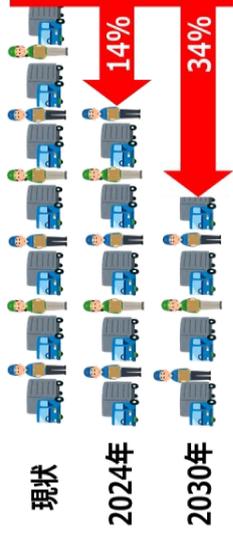
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

・何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性 (右図)。

・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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラトラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○①**荷主***1 (発荷主・着荷主)、②**物流事業者** (トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫) に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者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。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期指十画に基づき取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。(予算)

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



パレットの導入による非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

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

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

○他の事業者の**運送の利用 (三下請に出す行為) の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2、*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラトラック事業者に対する規制措置

○軽トラ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、軽トラトラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【**目標・効果**】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で (2019年度比)

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

【貨物自動車運送事業法】

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	↑	2,180円
機械荷役の場合	↑	2,100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分当たりの単価

- 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】

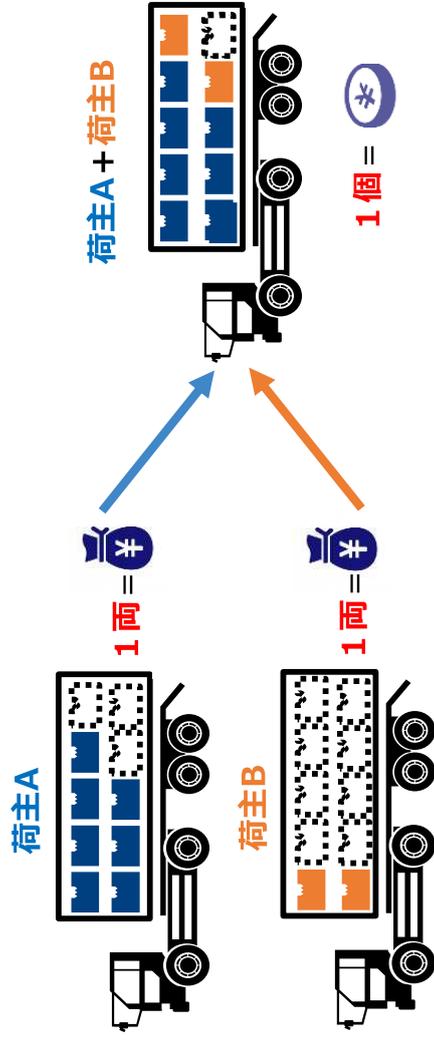
<契約条件の明確化>

- 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>

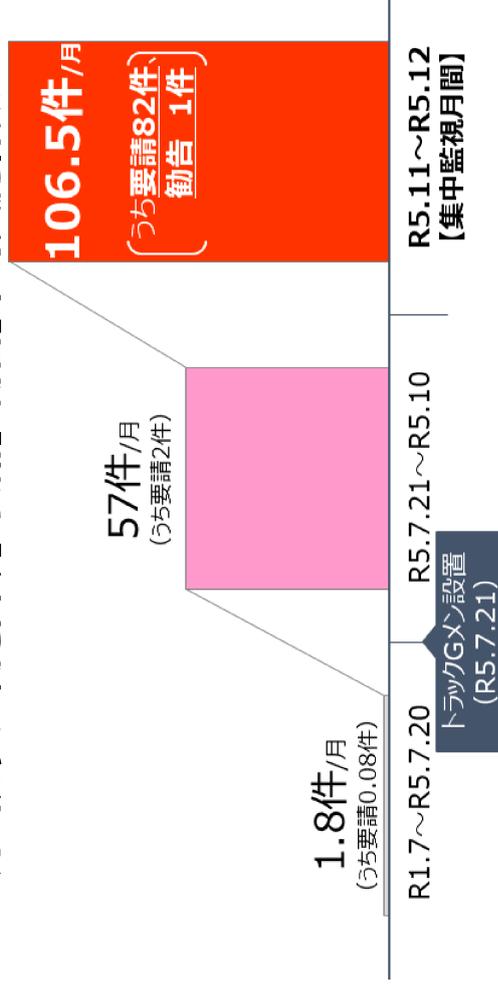
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増しを追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期**、**金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**。【約款】

主要施策のポイント (1) 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化（トラックGメンによる集中監視）

- **「物流革新に向けた政策パッケージ」**（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置。（令和5年7月）
関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく**「働き掛け」**や**「要請」**を実施。
- **令和5年11月・12月**を**「集中監視月間」**と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」（2件）**を実施（令和6年1月26日）したほか、**「働き掛け」「要請」による是正指導を徹底。**

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数＞



「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】**（荷主1、元請1件）
 - **要請**： 164件（荷主82、元請77、その他5）
 - **働き掛け**： 47件（荷主26、元請19、その他2）
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（62%）
- 運賃・料金の不当な据置き（14%）
- 契約になかった附帯業務（13%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運行の要求（3%）
- 異常気象時の運行指示（1%）

今般**「働き掛け」「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。

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）		
28		
		労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底

主要施策のポイント (2)

デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷主等を対象とした規制的措施の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー1人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指した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するとともに、規制的措施の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、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、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



【自動運転・ドローン】

<ハンズ・オフ実証の様子>



<ドローン航路>



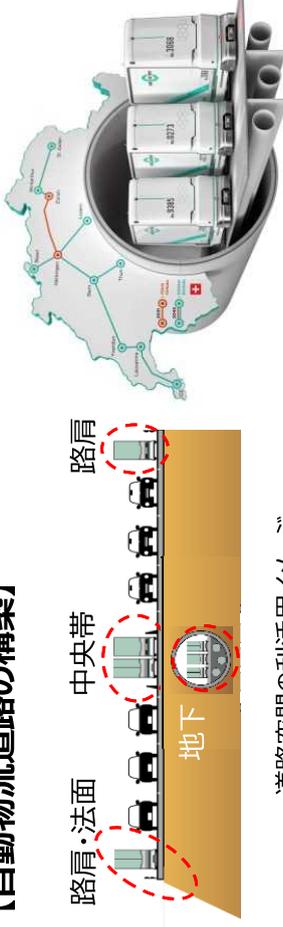
2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
パス予約システム等の導入促進	標準仕様パレットの活用促進	
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進	物流情報標準ガイドラインの活用促進	
荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進		
2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行		
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定(6月)	○計画の公表(12月)	
☆遵守状況フォローアップ調査	☆	☆
裾切り・判断基準の検討	☆	☆
☆法案提出		
	規制的措施の導入	
	アーリーハーベストプロジェクト (デジタル情報配信道)	幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大
	アーリーハーベストプロジェクト (ドローン航路)	無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大
	アーリーハーベストプロジェクト (インフラ管理DX)	大規模都市等を中心に拡大
デジタルライフライン全国総合整備計画の策定		全国展開の促進

主要施策のポイント (3)

多様な輸送モードの活用推進

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

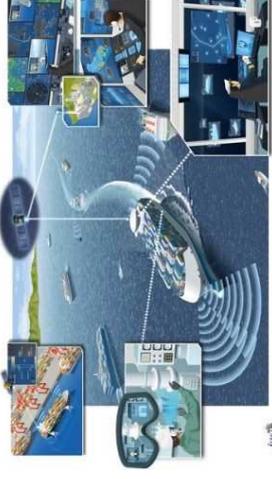
【自動物流道路の構築】



道路空間の活用イメージ

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ
出典：Cargo Sous Terrain社HP

【自動運航船の本格的な商用運航】



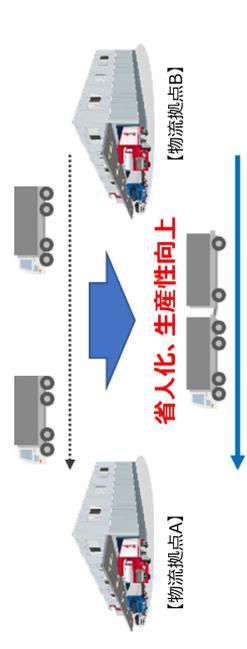
2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～） ○協議会取りまとめ（11月）	☆フォローアップ ☆目標見直し ☆目標見直し	☆ ☆ ☆
大型コンテナ等の導入促進		
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進		
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化		
自動物流道路の構築に向けた調査・検討 ○検討会立ち上げ ☆中間取りまとめ（想定ルート選定）		10年での実現を目指し、具体化に向けた検討
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導		2030年頃までの本格的な商用運航を実現 ○国際ルール策定

主要施策のポイント (4)

高速道路の利便性向上

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。

【ダブル連結トラック】



<ダブル連結トラック駐車マス整備>



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催 (7月～12月)	速度規制の引上げ	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
☆提言の取りまとめ (12月)		
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		ETC専用化の推進

○ コンビニ受取や置き配、ゆとりある配達日時指定など、物流負荷の低い受取方法を
選択した消費者に対しポイント還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げや
トラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・
料金設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達
削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。

○ 送料の表記に関し、関係事業者に「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、
「送料無料」表示の見直し状況について、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する。

○ 規制的措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流
統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を
促進する。

【再配達削減の取組】



【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組	社会実装	
○再配達削減PR月間 (4月)	☆再配達削減PR月間 ☆	☆ ☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底 ○集中監視月間 (11月・12月) ☆集中監視月間 (2024年度以降適宜実施)	
「送料無料」表示の見直し	物流に係る広報の実施	
○政府広報 (9月)	要請	
○政府広報 (2月)	○方向性の公表 (12月)	
	○郵請先の見直し状況確認 (3月)・フォローアップ調査 追加対応	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定 (6月)	○計画の公表 (12月)	
	☆遵守状況フォローアップ調査 ☆	
	裾切り・判断基準の検討	
	☆法案提出	
	規制的措置の導入	

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

これまで適正に收受しきれていない
荷役作業の料金（積み込み料・取卸し料）
を收受できるようにする効果

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

2030年度に向けた政府の中長期計画

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

- 「物流2024問題」の解決等に向け、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を昨年6月に決定し、同年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。今般、両パッケージに基づき、モーダルシフトに必要なハード整備を始めとする各種施策について、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表する。
- 本計画では、政策パッケージに盛り込まれた各種施策について、主なフォローアップの内容を記載した上で、下記1.のとおり進めることにより、下記2. のとおり荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等を図り、2030年度に不足する輸送力を補うことを目指す。
- なお、本計画については、毎年度フォローアップを行うとともに、我が国の経済社会や物流を取り巻く状況の変化等を考慮しつつ、次期「総合物流施策大綱」のタイミングと合わせ見直しを行うものとする。

目次

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ	2
(1) 商慣行の見直し	2
(2) 物流の効率化	3
(3) 荷主・消費者の行動変容	8
2. 施策の効果	9
参考) 令和5年補正予算・令和6年度当初予算案における政策パッケージ関係予算総括表	10

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ ※

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度	
(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	業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆フォローアップ調査 裾切り・判断基準の検討 ☆法案提出	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施 ☆ 規制的措施の導入	
	② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し	業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ○ガイドライン策定（6月） 業界等におけるメニュープライシング等の導入に向けた先進的な取組の推進 官民の協議会等の場を通じて3分の1ルール、短いリードタイム等の商慣習の見直し	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施 ○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆フォローアップ調査	
③ 物流産業における多重下請構造の是正	業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 ☆フォローアップ調査 裾切り基準の検討 ☆法案提出	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施 ☆ 規制的措施の導入	
	④ トラックGメンの設置等	トラックGメンの設置 ○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施） 労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底	悪質トラック事業者への巡回指導の重点化 悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
<p>⑤ 担い手の賃金水準の向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等</p>	<p>適正運賃・料金収受に関する周知・働き掛け</p> <p>価格転嫁円滑化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針策定（11月） ○ 価格交渉促進月間（9月） ☆ 価格交渉促進月間（3月） ○ 価格交渉促進月間に係るフォローアップ調査 ☆ <p>労働基準監督署による荷主への要請</p> <p>「送料無料」表示の見直し 要請</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 方向性の公表（12月） ○ 要請先の見直し状況確認（3月）追加対応・フォローアップ調査 <p>業界・分野別の「自主行動計画」の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ガイドライン策定（6月） ○ 計画の公表（12月） ☆ 遵守状況 ☆ フォローアップ調査 <p>裾切り基準の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ☆ 法案提出 	<p>ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施</p>	<p>規制的措置の導入</p>
<p>⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底</p>	<p>標準的な運賃・標準運送約款の見直し</p>	<p>新たな標準的な運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 検討会取りまとめ（12月） 	
<p>(2) 物流の効率化</p>			
<p>③ ① 即効性のある設備投資の促進</p>	<p>物流事業者・荷主企業における自動化・機械化の促進</p>		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
②物流GXの推進			
<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～） ○協議会取りまとめ（11月） ・モーダルシフトの強力な推進 	<ul style="list-style-type: none"> 取組状況の適時フォローアップ・目標見直し ☆フォローアップ ☆（目標見直し） 大型コンテナ等の導入促進 貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 	<ul style="list-style-type: none"> ☆フォローアップ ☆ ★ ☆ ☆ ☆ ☆ 	<ul style="list-style-type: none"> ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆
<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入 	<ul style="list-style-type: none"> EV車両の導入促進 ゼロエミッション船等の開発 電気運搬船の開発・実証 	<ul style="list-style-type: none"> 実証運航 普及等 	
<ul style="list-style-type: none"> ・物流施設等の省エネ化・脱炭素化 	<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー設備等の導入促進 脱炭素型自然冷媒機器への転換促進 		
<ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルポートの形成の推進 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポートの形成の推進 		
③物流DXの推進			
<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転やドローン物流等 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルライフライン全国総合整備計画の策定 自動物流道路の構築に向けた調査・検討 ○検討会立ち上げ ☆中間取りまとめ（想定ルート選定） 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導 ○国際ルール策定 	<ul style="list-style-type: none"> アーリーハーベストプロジェクト（デジタル情報配管道） アーリーハーベストプロジェクト（ドローン航路） アーリーハーベストプロジェクト（インフラ管理DX） 幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大 無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大 大規模都市等を中心に拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 全国展開の促進 10年での実現を目指し、具体化に向けた検討 2030年頃までの本格的な商用運航を実現 ○国際ルール発効

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援			
<ul style="list-style-type: none"> ・物流施設の機能強化等 	<p>非常用電源等の導入促進</p> <p>農産品等の流通網の強化 (中継共同物流拠点の整備、標準仕様パレット・トラック予約システム等の導入、モーターシフト等)</p> <p>貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備 	<p>高規格道路整備による物流ネットワークの強化等</p> <p>中継輸送拠点の整備等</p> <p>SA・PAにおける大型駐車マスの拡充等</p> <p>ETC専用化の推進</p> <p>関連都市インフラの整備等の推進 ○土地利用転換に係る規制や手続の見直し(12月)</p> <p>内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化 ☆次世代高規格ユニットロートターミナル検討会最終取りまとめ</p>		
⑥ 高速道路のトラックの速度規制の引上げ	<p>有識者検討会の開催 (7月～12月)</p> <p>速度規制の引上げ ☆提言の取りまとめ(12月)</p>	<p>引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討</p>	
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	<p>大口・多頻度割引の拡充措置の継続</p> <p>割引制度の厳格な運用</p>		
⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上	<p>道路情報の電子化推進</p> <p>通行条件緩和に向けた実地検証・試行</p>		

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑨ ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの導入促進 ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整 ☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備 物流総合効率化法に基づく 出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	交通実態に応じたきめ細やかな取組の推進		
⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進	地域レベルのフィジカルインターネットの実現に向けた先進的な取組の推進 荷主・物流事業者のデータ連携を通じた 共同輸配送の促進 物流総合効率化法に基づく 出資制度創設に向けた検討 物流事業者間の協業等を促進する 方策の検討 ☆物流事業者間の協業促進に向けた周知広報等	地域の物流網の共同化・集約化を通じた 共同輸配送の促進 物流事業者間の協業等の促進	
⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保	☆法案提出 ○貨物軽自動車運送事業 適正化協議会における周知 ☆集中監査・指導の実施	規制的措置の導入 安全対策の周知徹底	車両の共同使用に向けた検討 ○貨物軽自動車運送事業 適正化協議会における協議

1. 政策パッケージに記載した各種施策のロードマップ〈続〉

施策名	2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成	テールゲートリフター等の導入		
	大型免許等の取得促進		
	若年新人船員等の確保・育成の促進		
(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	業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
	○計画の公表（12月） ☆遵守状況 フォローアップ調査		
② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表	○ガイドライン策定（6月）	裾切り基準の 検討 ☆法案提出	規制的措置の導入
③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組	評価制度の検討		評価制度の導入
		○評価制度創設	
④ 再配達率「半減」を含む再配達削減	ポイント実証等の取組		社会実装
	○再配達削減PR月間（4月）		
⑤ 物流に係る広報の推進	ポイント実証等の取組		社会実装
	○再配達削減PR月間（4月）		
⑤ 物流に係る広報の推進	○政府広報（9月）	物流に係る広報の実施	
	○政府広報（2月）		

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

これまで適正に收受しきれていない
荷役作業の料金（積み込み料・取卸し料）
を收受できるようにする効果

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

令和5年補正予算・令和6年度当初予算案における政策パッケージ関係予算総括表 (参考)

総額【一般会計404億円、エネルギー対策特別会計506億円、自動車安全特別会計9億円、労働保険特別会計1億円、財政投融资322億円 他】

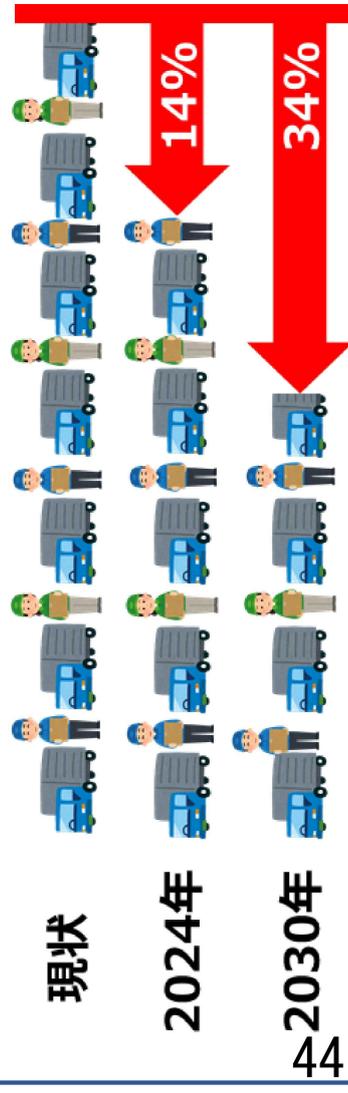
事項	令和6年度当初予算案		令和5年度補正予算	
	一般会計	特別会計	一般会計	特別会計
合計	21億円 他	エネルギー対策 97億円 自動車安全 9億円 労働保険 1億円 他	383億円 他	エネルギー対策 409億円 他
(1) 商慣行の見直し	0.3億円 他	-	2億円 他	-
○荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減	-	-	④ 0.7億円	-
○トラックGNVの設置等	④ 0.3億円	-	④ 1.5億円	-
○担い手の賃金水準の向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等	④ 28億円の内数	-	④ 8.3億円の内数	-
(2) 物流の効率化 ※この他に財政投融资322億円(当初122億、R5補正200億円を含む。)	21億円 他	自動車安全 9億円 エネルギー対策 97億円 他	336億円 他	エネルギー対策 409億円 他
○即効性のある設備投資の促進	-	-	④ 70億円 + 1000億円の内数	-
○物流GXの推進	④ 5億円 + 2449億円の内数 他	④ 97億円 + 70億円の内数 他	④ 74億円 + 924億円の内数 他	④ 409億円 + 62億円の内数
○物流DXの推進	④ 13億円 + 2兆1183億円の内数 他	④ 6億円 + 49億の内数 他	④ 81億円 + 1000億円の内数 他 ※再掲あり	-
○物流標準化の推進	④ 18億円の内数 他	-	④ 4億円	-
○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援	④ 2億円 + 2兆1183億円の内数 他	-	④ 84億円 + 2800億円の内数 他	-
○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	-	-	④ 78億円	-
○特殊車両通行制度に関する見直し・利便性の向上	④ 2兆1183億円の内数 他	-	④ 90億円の内数	-
○ダブル連結トラックの導入促進	-	-	④ 15億円 ※再掲あり	-
○地域物流等における共同輸配送の促進	④ 4億円の内数	-	④ 4億円 ※再掲あり	-
○軽トラック事業の適正運営や安全確保	-	④ 1億円	-	-
○女性や若者等の多様な人材の活用・育成	④ 1億円 + 66億円の内数	④ 2億円	④ 15億円 + 5億円の内数	-
(3) 荷主・消費者の行動変容	2億円の内数	労働保険 1億円 エネルギー対策 36億円の内数	45億円 他	エネルギー対策 2億円の内数
○再配達率「半減」を含む再配達削減	-	-	④ 45億円	-
○物流に係る広報の推進	④ 2億円の内数	④ 1億円 + 36億円の内数	④ 0.4億円 + 4億円の内数	④ 2億円の内数

「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

資料

- 物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、昨年6月に、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）を決定した。
- また、昨年10月には、可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。
- さらに、本年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表した。
- 今般、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た2024年4月から4か月が経過しようとしていることや、政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した改正物流法が本年5月に公布されたことを踏まえ、政策パッケージの進捗状況と今後の対応について報告を行う。
- 当該報告を踏まえ、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、荷待ち・荷役の削減、積載率向上、モーダルシフト、再配達削減等に着実に取り組んでいくための必要な施策について検討を進めることとする。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 物流の効率化
2. 商慣行の見直し
3. 荷主・消費者の行動変容

「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント①

1. 物流の効率化

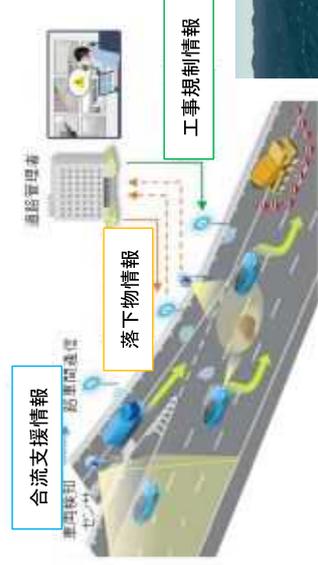
① 即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進 P5

- ・自動化・機械化設備・システム投資、物流の脱炭素化の実証事業や海運のDX化に向けた技術開発を支援
- ・物流標準化やデータ連携の促進等の実証事業を通じて、共同輸配送や帰り荷確保の取組を支援

② 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の実装加速 P6

- ・デジタルライブライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、自動運転サービス支援道とドローン航路に係る取組を開始

【自動運転サービス支援道の形成】



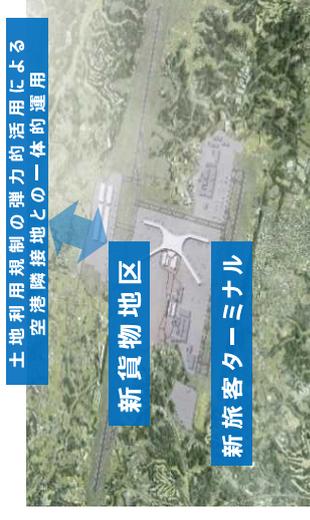
【ドローン航路の整備】



③ 多様な輸送モードの活用推進 P7~11

- ・モーダルシフトを強力に促進するため、先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入を支援
- ・国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化に取り組むとともに、アクセス道路等の整備や、国際物流拠点における外国人材の活用（特区の活用を含む）が必要（千葉県からの要望事項）

【航空物流機能の集約イメージ】



- ・自動物流道路の構築に向けて、想定ルート選定を含め中間とりまとめを実施



- ・自動運航船舶検討会(本年6月設置)を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、国際ルール策定を主導

④ 高速道路の利便性向上 P12

- ・ダブル連結トラックの通行区間の拡充

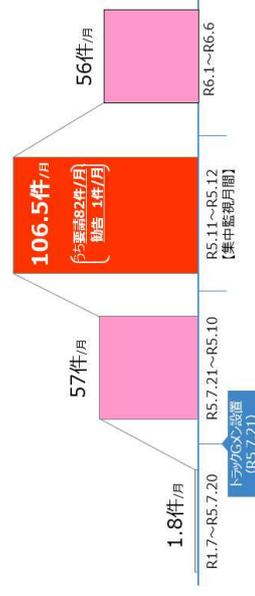
「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応のポイント②

2. 商慣行の見直し

①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等 P13～14

- ・荷主・物流事業者に対して物流効率化のための計画策定等を義務付ける改正物流効率化法の施行に向けて、国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、国が定める基本方針、判断基準等の論点を整理

【月当たりの「働きかけ」要請「催告」平均実施件数】



②トラックGメンの機能強化 P15

- ・物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施

3. 荷主・消費者の行動変容

①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 P16

- ・本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す
- ※国として1 配送当たり最大5円を支援



amazon Rakuten LINEヤフー



ヤマト運輸

SAGAWA



日本郵便

②「送料無料」表示の見直し P17

- ・今後の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施するとともに、改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中

各施策の進捗状況と今後の対応

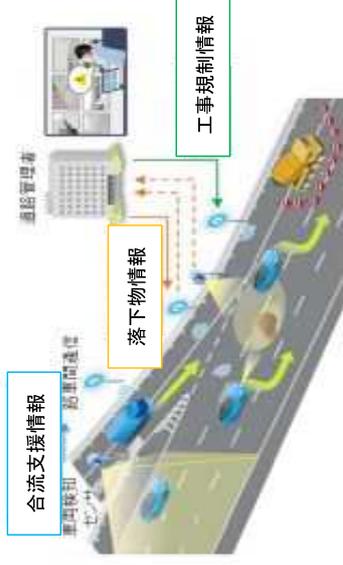
1. 物流の効率化 ②自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」における事業者や関係省庁等との議論を踏まえ、**デジタルライフライン全国総合整備計画を策定**（デジタルライフライン全国総合整備実現会議決定（2024年6月5日）、デジタル行財政改革会議決定（2024年6月18日）、デジタル社会推進会議決定（2024年6月21日））。

自動運転サービス支援道に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**新東名高速道路の駿河湾沿岸SA～浜松SA間約100kmにおける、自動運転サービス支援道**に係る取組を開始した。

- 物流ニーズを考慮したうえで、**中長期的には東北から九州までをつなぐ幹線網の形成**を図る。



高速道路

アーリーハーベスト (1年目)	新東名高速道路 駿河湾沿岸SA～浜松SA間約100km
短期 (～3年目)	東北自動車道※1 佐野SA～大谷PA間約40km
中長期 (～10年目)	東北～九州※2

※1 車両開発状況や物流ニーズを踏まえて決定するとともに、適宜、他の路線・区間についても追加を検討するものとする ※2 物流ニーズを考慮した区間とする

※3 ドローン機体や充電設備等の整備に関する検討の開始を含む ※4 ドローン航路の飛行にあたっては、昨年12月に創設したレベル3.5飛行を最大限活用

※5 延長については、一級河川のうち、国が管理する区間のみを計上 ※6 2024年度に先行的に取り組みアーリーハーベストプロジェクトの実装状況を踏まえて詳細を検討 ※7 2027年度を目途とする

ドローン航路に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**秩父地域の送電網上空約150km及び浜松市の天竜川水系上空におけるドローン航路整備**等の取組※3を開始した。

- 短期的には**全国の一級河川上空約100km**等において、中長期的には**全国の国管理の一級河川上空約1万km**等においてドローン航路※4を整備する。



出典：株式会社トラジエクトリー

出典：HMK Nexus

河川※5

アーリーハーベスト (1年目)	静岡県 浜松市 天竜川水系上空 約30km	埼玉県 秩父地域 送電網上空 約150km
短期 (～3年目)	全国の一級河川上空 約100km※6（全国9地方×10km以上）	全国の送電網上空 関東の中山間地域をはじめとして約1万km※7
中長期 (～10年目)	全国の一級河川上空 国管理の一級河川の 総延長 約1万km	全国の送電網上空 約4万km

※2 物流ニーズを考慮した区間とする ※3 物流ニーズを考慮した区間とする

※4 ドローン機体や充電設備等の整備に関する検討の開始を含む ※5 延長については、一級河川のうち、国が管理する区間のみを計上 ※6 2024年度に先行的に取り組みアーリーハーベストプロジェクトの実装状況を踏まえて詳細を検討 ※7 2027年度を目途とする

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（モーダルシフトの強力な促進）

○**鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進。**

大型コンテナやシャーシ等の導入促進

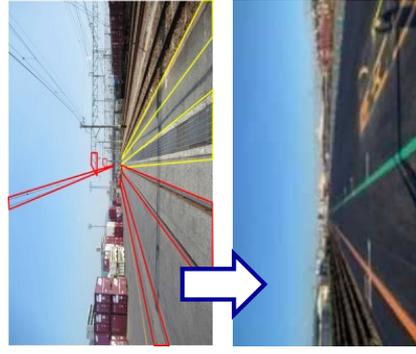
- **鉄道による貨物輸送**について、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、**31ftコンテナの確保**が必要。また、**内航海運**について、輸送量の増加に対応するための**大型コンテナやシャーシ等の確保**が必要。
- 物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの先進的な取組について、**大型コンテナやシャーシ等の導入**を支援。

（1次公募では約50件採択し、約540個の大型コンテナ、約300個のシャーシ等の導入を支援）

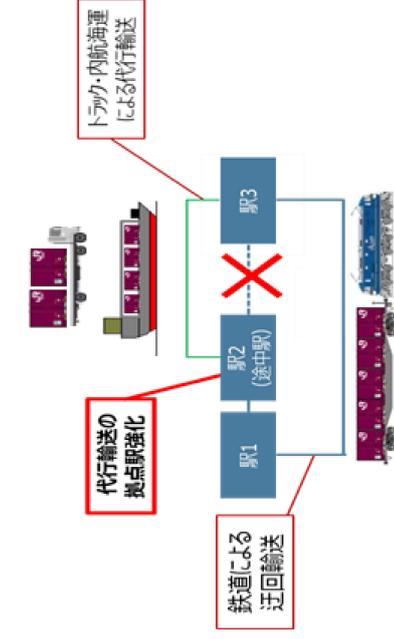
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

- **貨物駅**において、災害時に迅速かつ安定的に**代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化。**

<貨物駅の施設整備（支障移設等）> <災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



山陽線
新南陽駅



<31ftコンテナと荷役機器>



<海運シャーシ>



内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等

- **港湾施設の整備等の内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を実施。**（苫小牧港、敦賀港、大分港 等）

<内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組>



- **内航海運の利用促進に向けて、船舶の新造に対する支援**を行うとともに、荷主・物流事業者の**新規需要等を調査**。7

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（国際航空物流拠点の整備（成田空港））

○我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の「更なる機能強化」に取り組むとともに、航空物流機能を一層強化。

成田空港の更なる機能強化

●平成30年3月の地元合意に基づき、令和10年度末目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。

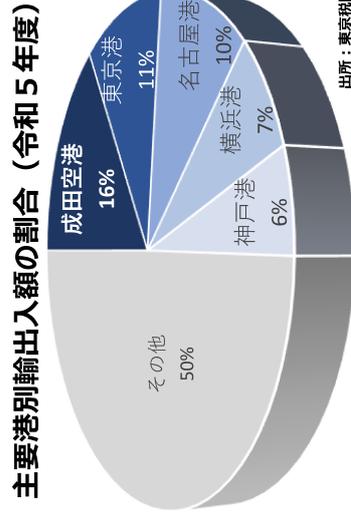
<事業の概要>

- ・C滑走路の新設（3500m）・B滑走路の延伸（2500m→3500m）
⇒年間発着回数50万回を実現（発着枠は現在30万回）

●成田空港は国内最大の貿易港であり、滑走路の新増設とあわせ今後も取扱量が増加。既存施設の容量には限界があることから、空港隣接地との一体的運用による航空物流拠点の形成が必要。

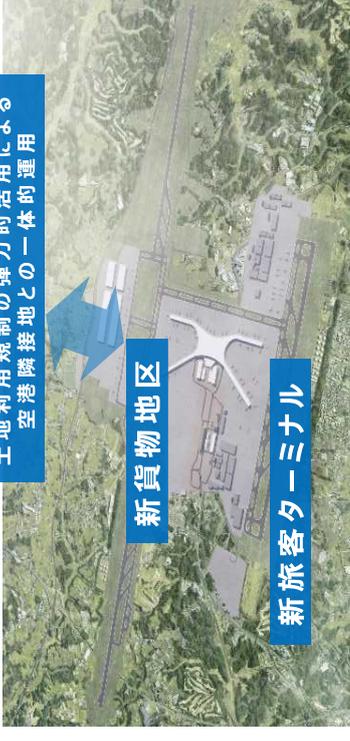
<参考>

本年7月に成田空港会社が『新しい成田空港』構想を検討会でとりまとめ、新貨物地区の整備による航空物流機能の集約を図る方向性を提示。



出所：東京税関 令和5年分
成田空港貿易概況（運輸）を基に作成

『新しい成田空港』構想検討会によるイメージ ※今後の検討により変更が生じる場合がある。



成田空港周辺における環境整備

●成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要（千葉県要望事項）

- ・成田空港へのアクセス道路の早期整備や圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジが必要
- ・成田空港を核とした国際物流拠点における外国人材の活用が必要（特区の活用を含む）

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討①）

【自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（概要） ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～】

社会の変化	人口減少	カーボンニュートラル	国際競争力	大規模災害	SDGs
変わる道路	WISNET2050 ▲ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造				
変わる物流	物流革新 ▲ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現				

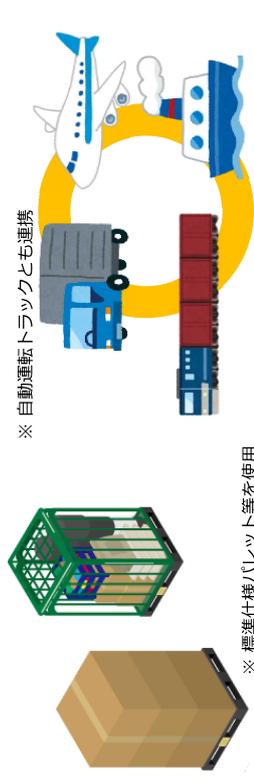
新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 **+** デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

＜ポイント＞ 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送
 輸送と保管を統合した**バックアップリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

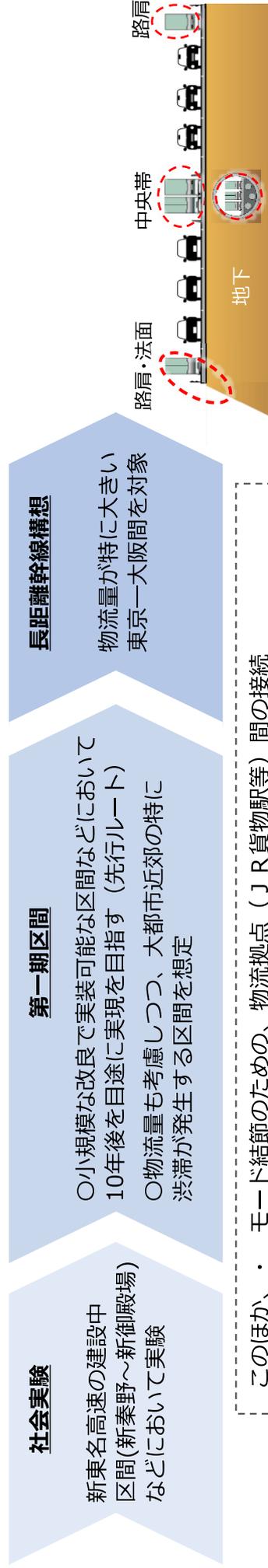
○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

- ① 物流の全体最適化
 : 需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結
 : 積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル
 : 低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



＜想定ルート＞

標準化と自動化の推進 物流モードのシームレスな連結



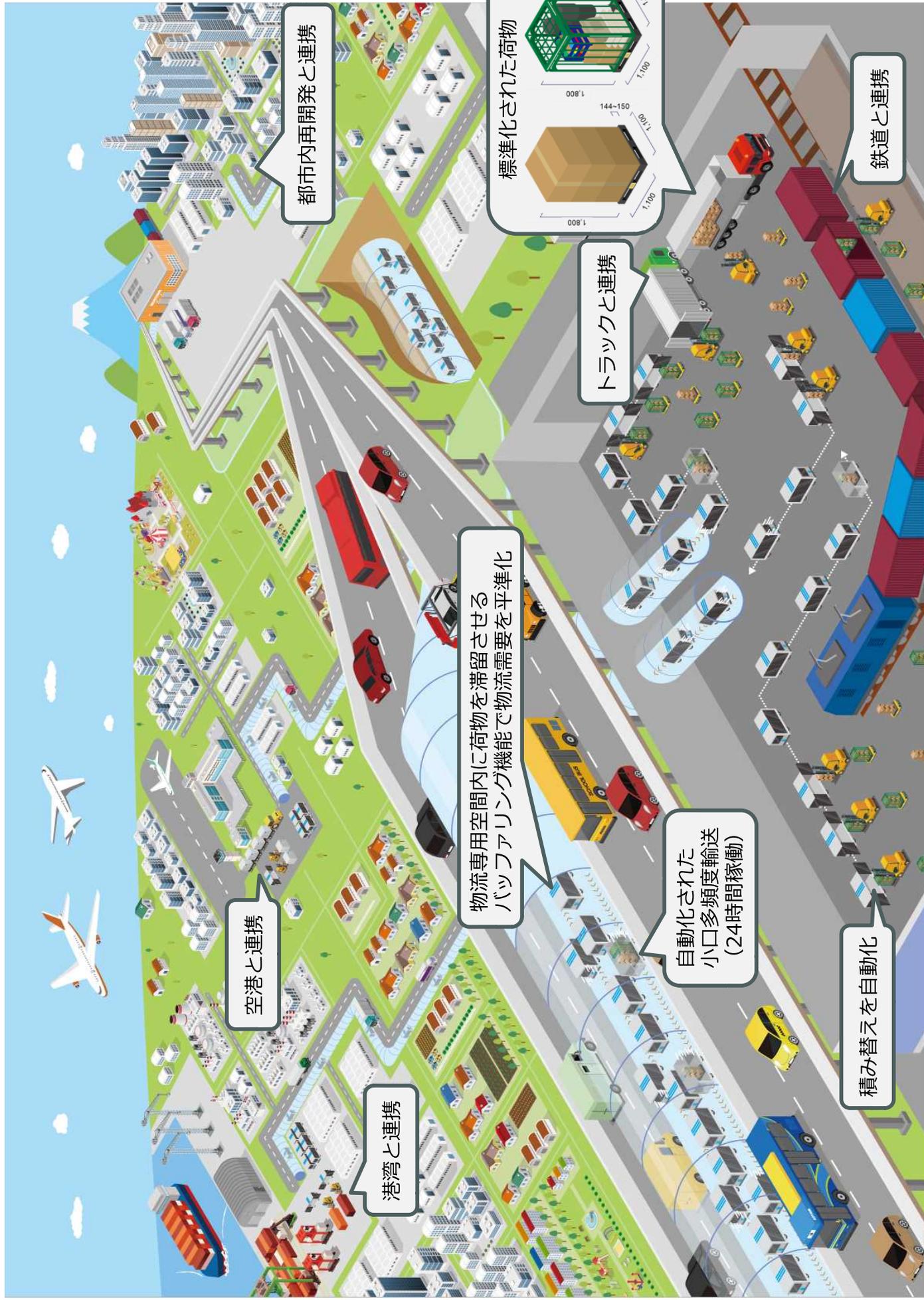
道路空間の活用イメージ

▲ アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立

今後の検討事項：道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発（民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用）

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討②）

【自動物流道路のイメージ】

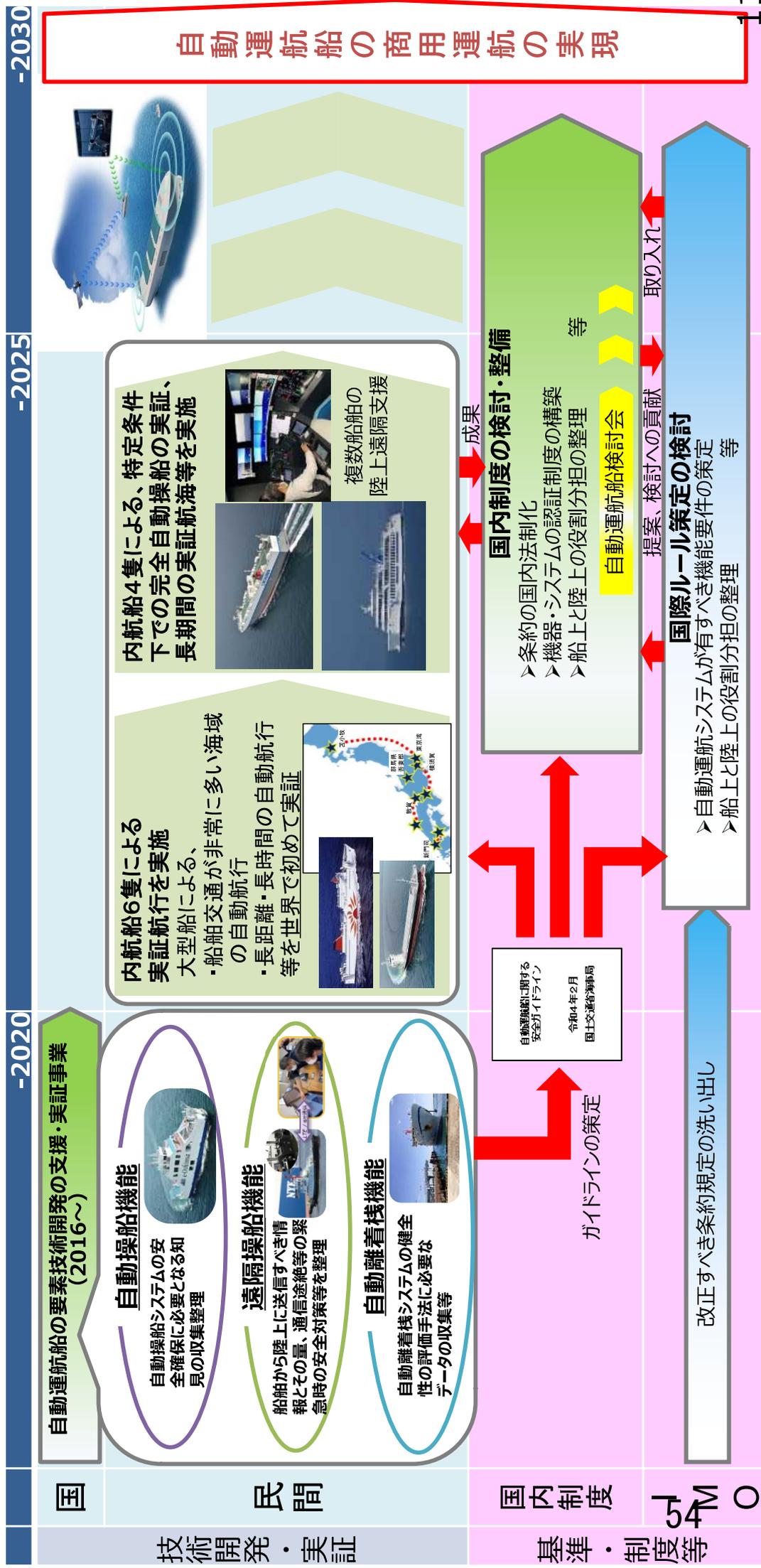


1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。

自動運航船の実現に向けたロードマップ

●2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、2025年前半を目的に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得るとともに、自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導。



1. 物流の効率化 ④ 高速道路の利便性向上 (ダブル連結トラックの通行区間の拡充)

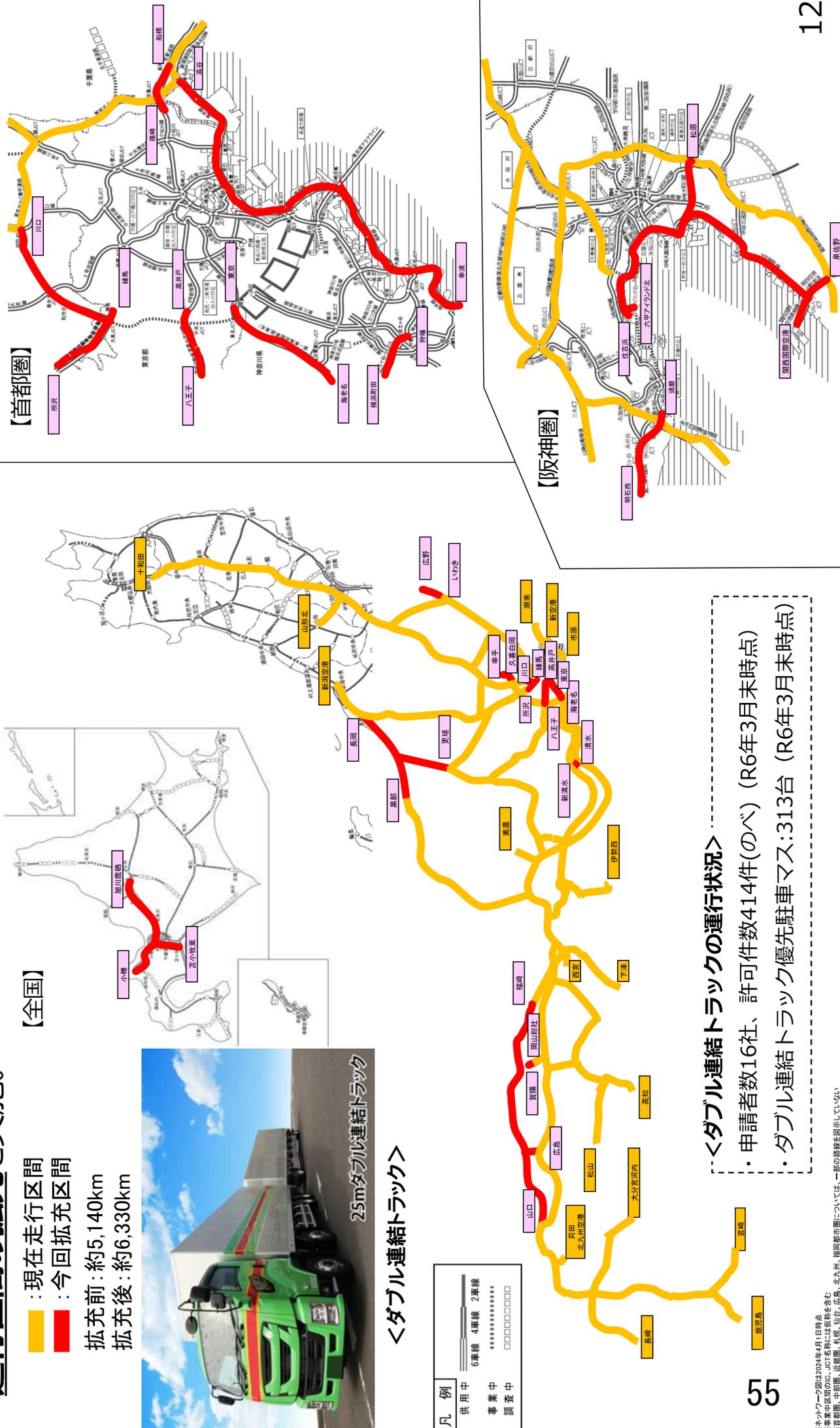
○ 1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについて、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、初となる北海道、首都高速及び阪神高速、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等で通行区間の拡充を実施。

- 黄色線 : 現在走行区間
- 赤線 : 今回拡充区間
- 拡充前 : 約5,140km
- 拡充後 : 約6,330km



<ダブル連結トラック>

凡例	線種	車線数
供用中	実線	4車線 2車線
事業中	点線	
調査中	点線	



<ダブル連結トラックの運行状況>

- ・ 申請者数16社、許可件数414件(のべ) (R6年3月末時点)
- ・ ダブル連結トラック優先駐車マス:313台 (R6年3月末時点)

2. 商慣行の見直し ①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

○本年5月15日に公布された改正物流効率化法の荷主・物流事業者に対する規制的措置の施行に向けて、**国交省・経産省・農水省三省の合同会議**※を立ち上げ、国が定める**基本方針、判断基準等の論点を整理**。

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

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール（想定）

- **2024年5月15日** 法律公布
 - **2024年6月28日** 国交省・経産省・農水省三省の合同会議を立ち上げ、規制的措置の施行に向けた検討を開始
- ＜合同会議で今後議論することとなった論点＞
- ・ 荷主・物流事業者に対する規制的措置の**実効性を確保するための制度設計**のあり方
 - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための**物流に関わる様々な関係者間の連携・協力**のあり方
 - ・ 荷主・物流事業者の**判断基準等**における**物流効率化に向けたデジタル技術の活用**のあり方
 - ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための**物流改善の取組状況の調査・評価**のあり方 等

● 2025年4月

法律の施行①

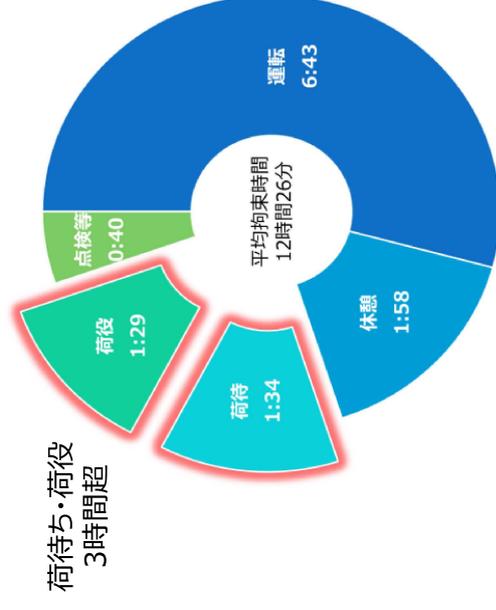
- 基本方針
- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

● 2026年4月

法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者（CLO）の選任 等

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

2. 商慣行の見直し ①適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等

＜合同会議で今後議論することとなった論点（詳細）＞

① 荷主・物流事業者に対する規制的措置の実効性を確保するための制度設計のあり方

- ・ 運送形態に応じた荷待ち・荷役等時間や積載率の目標設定
- ・ 一定規模以上の事業者（特定事業者）に該当しない中小事業者に規制的措置を遵守させるための方策
- ・ 正当な対価が支払われているケースや休憩時間と「荷待ち時間」と「荷役等時間」との関係の整理等

② ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方

- ・ 複数の荷主が協力して行う積載率の向上等のための取組についての判断基準の策定
- ・ 荷待ち時間・荷役等時間を把握する際の貨物運送に携わる関係者全体での連携方法
- ・ 商慣行を変革するための関係事業者間の交渉の場の設定等

③ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方

- ・ 単なるシステムの導入ではなく実際に効率化につながるシステムの活用方法の提示
- ・ 検品レス化や伝票レス化の前提となる事業所コードの整備
- ・ デジタルタコグラフ等のデジタル技術を活用した物流の現場の見える化の推進等

④ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方

- ・ 先行して物流改善に取り組んでいる業界や事業者が損をしないような評価方法
- ・ 特定事業者以外であって自ら進んで報告をしたい事業者から報告を受けるときの仕組み
- ・ 物流改善の取組状況の調査・公表について荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を聴取する方策等

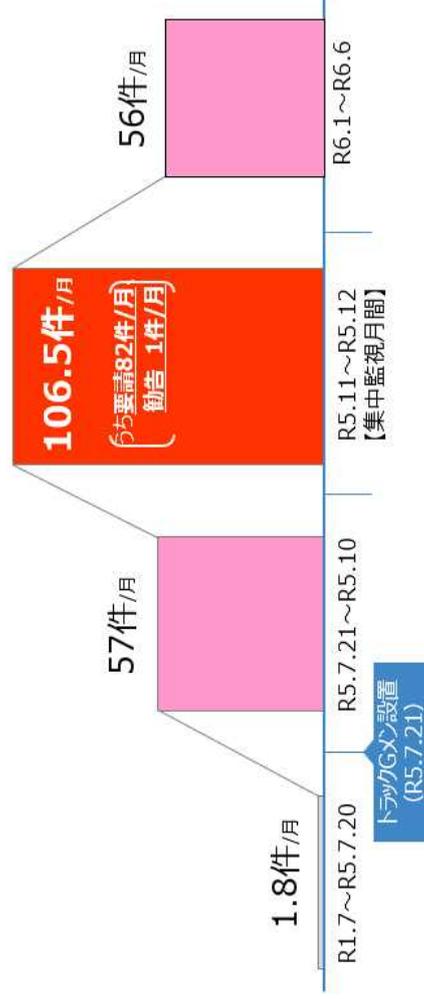
2. 商慣行の見直し ②トラックGメンの機能強化

○物流の適正化に向けて悪質な荷主等を是正するため、トラックGメンを補助するGメン調査員の設置や、荷主情報等のデータベース化など、トラックGメンの機能を強化し、本年も11～12月に集中監視を実施。

トラックGメンの活動実績

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（同年7月）。
- 関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 635件 (荷主423、元請193、その他19)
- ⇒ 計811件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約のない付帯業務 (16%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

トラックGメンの機能強化の概要

- ① Gメン調査員の設置
 - 国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。
- ② 荷主情報等のデータベース化
 - 荷主情報等を管理するクラウドシステムを整備し、関係者間でタイムリーに情報を共有することにより効果的な要請等を実施。

3. 荷主・消費者の行動変容 ①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

○ 宅配の再配達率の半減（12%→6%）に向けて、本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

Eコマース事業者	 <ul style="list-style-type: none"> ● 一回受け取りの推進 等 → 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元 	 <ul style="list-style-type: none"> ● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元 	 <ul style="list-style-type: none"> ● おトク指定便キャンペーン 等 → お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元
物流事業者	 ヤマト運輸  SAGAWA  日本郵便		

物流の効率化や運賃収受の状況

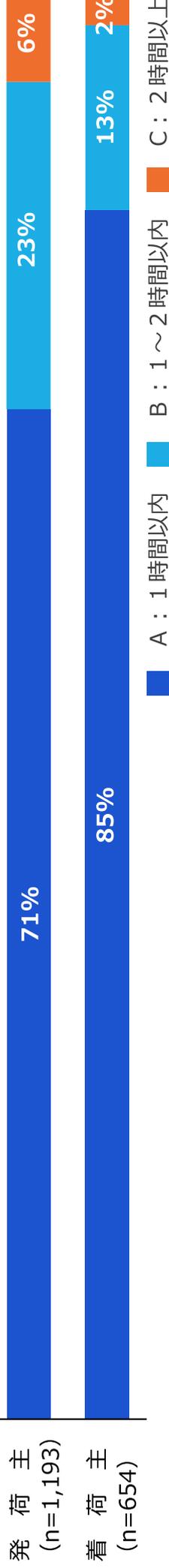
「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

○ 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日関係閣僚会議決定）に基づき、「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」の遵守状況について、**フォローアップ調査**を実施。
〔期間：2024（令和6）年2月20日～3月8日 回答数：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社〕

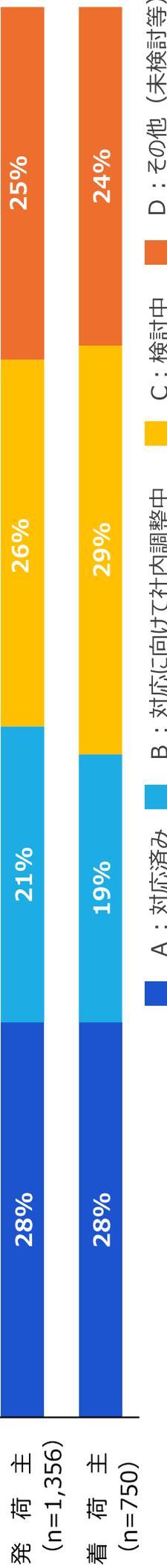
○ 引き続き、ガイドラインの遵守を呼びかけるとともに、**継続的に**フォローアップ調査を実施。

主な遵守状況

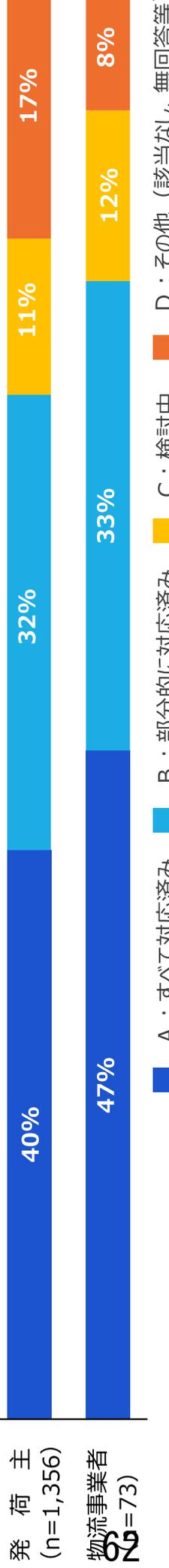
○ 荷待ち・荷役作業にかかる時間



○ 物流統括管理者(CLO)の選定の取組状況



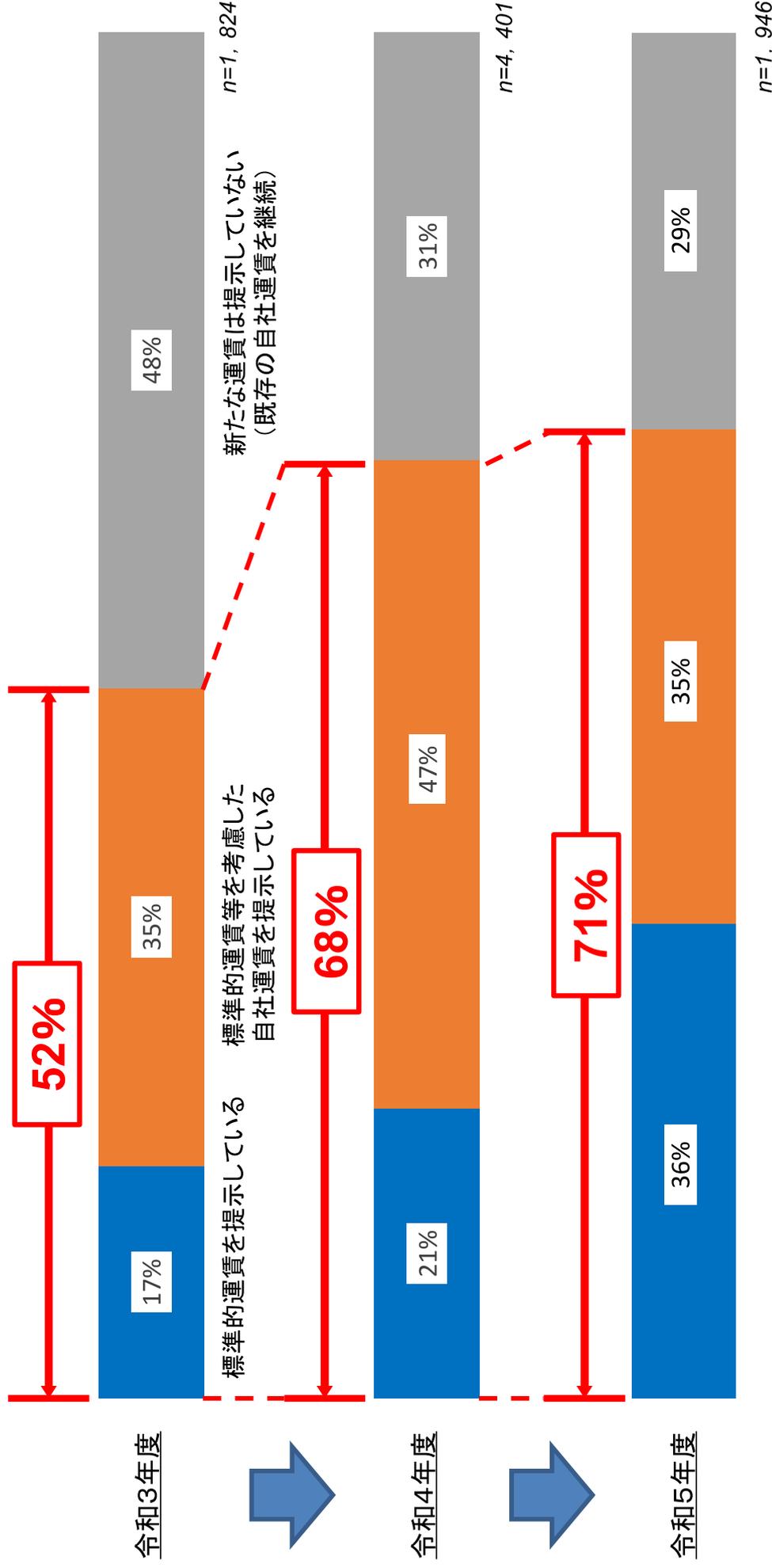
○ 運送契約の書面化の取組状況



標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

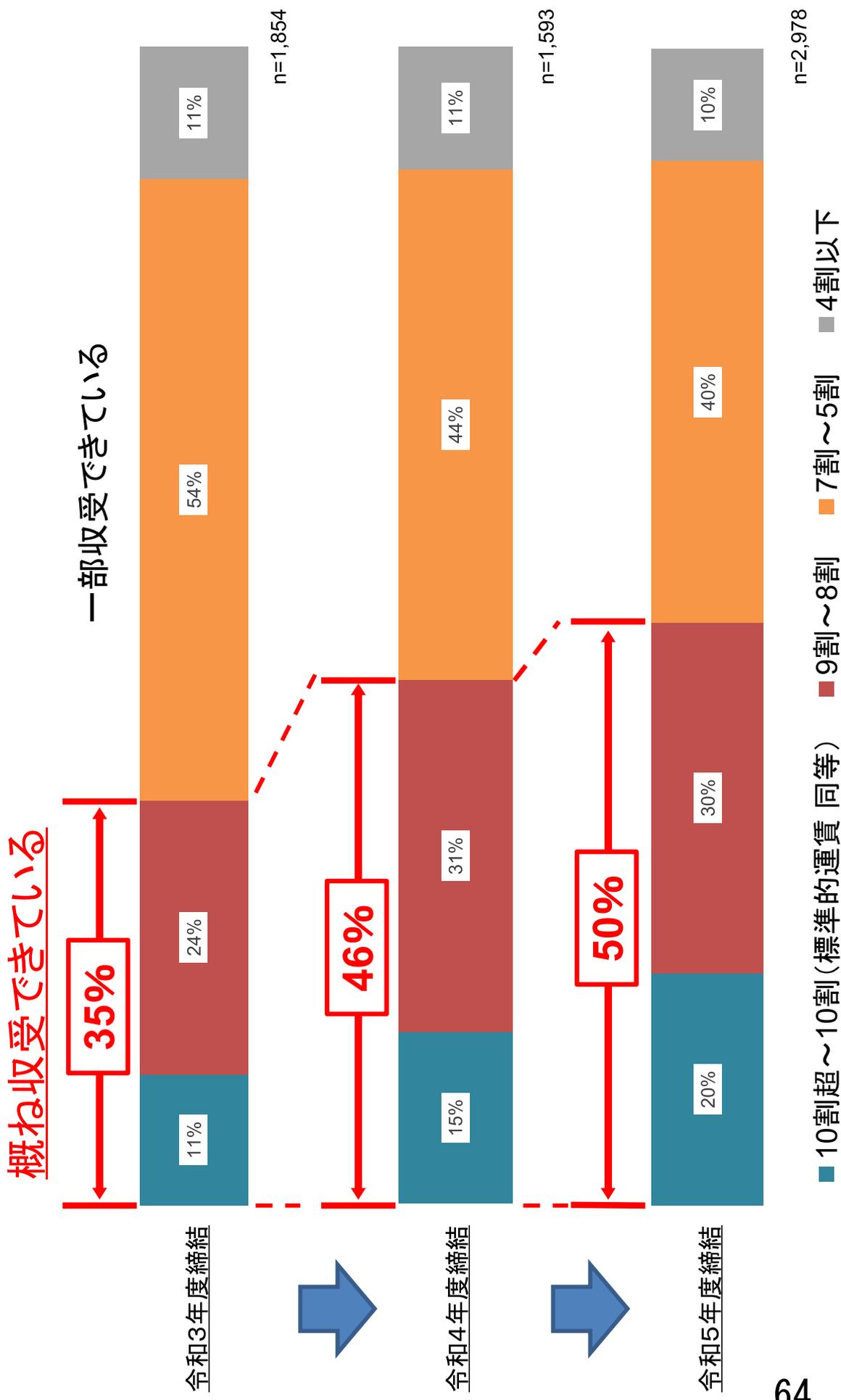
- 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。
- 運賃交渉を行っている割合は、令和3年度は52%だったが、令和5年度は71%となっており、継続して増加している。

運賃交渉を行っている



標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

○ 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね收受できている契約数は35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。



物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

2023年6月
経済産業省
農林水産省
国土交通省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

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

■物流業務の効率化・合理化

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間¹とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない²。

¹ 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

² 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、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

※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される³。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

■運送契約⁴の適正化

⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする^{5・6}。

⑥荷役作業等に係る対価

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない⁷。

2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

³ 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

⁴ 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

⁵ トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

⁶ 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

⁷ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する⁸。

⑨下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する⁹。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象¹⁰が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

②パレット等の活用

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

⁸ 荷主（元請を含む。）が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）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120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・公表の対象となる。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html

⁹ 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

¹⁰ 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの採用を検討する¹¹。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン¹²」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

■運送契約⁴の適正化

⑧物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

⑨高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

¹¹ 官民物流標準化懇談会 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）
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

¹² 物流情報標準ガイドライン
<https://www.lisc.or.jp/>

⑩ 運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮する¹³とともに、働き方改革^{14・15}や輸送の安全性の向上¹⁶等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

⑪ 荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

¹³ 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

¹⁴ 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

¹⁵ 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」）

https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

¹⁶ 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定する。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

②物流コストの可視化

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

③発荷主事業者側の施設の改善

荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要な改善を実施する。

④混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①納品リードタイムの確保

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

①発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、日内波動（例．朝納品の集中）や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合（2.（2）②参照）には、それを活用する。

②着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

③混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

④巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

・ 共通事項

■ 物流業務の効率化・合理化

① 業務時間の把握・分析

荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

■ 労働環境改善に資する措置

② 長時間労働の抑制

荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。

■ 運賃の適正収受に資する措置

③ 運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とする^{17・18}。

④ 運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない¹⁹。

⑤ コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

⑥ 契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

¹⁷ トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日、平成 29 年 8 月 4 日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

¹⁸ 標準貨物自動車運送約款（平成 2 年運輸省告示第 575 号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

¹⁹ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和 2 年国土交通省告示第 575 号）においては、待機時間が 30 分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。

⑦下請取引の適正化

下請に出す場合、③から⑥までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の收受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する²⁰。

・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■労働環境改善に資する措置

⑧荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

トラック運送事業者は、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業等を行った場合は乗務記録に記載し、最低1年間は保存する^{21・22}。

なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

■運賃の適正収受に資する措置

⑨トラック運送業における多重下請構造の是正

元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。

下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

⑩「標準的な運賃」の積極的な活用

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口²³や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱²⁴を適宜活用する。

²⁰ 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

²¹ 貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条

²² 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年3月10日）第8条

²³ トラック輸送適正取引推進相談窓口

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

²⁴ 荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000043.html

(2) 実施することが推奨される事項

・ 共通事項

■ 物流業務の効率化・合理化

① 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用にあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン²⁵」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

■ 運賃の適正収受に資する措置

② 賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

・ 個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

■ 効率化に資する措置

③ トラックの予約受付システム等の導入

トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。

トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。

④ 共同輸配送の促進、帰り荷の確保

共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。

⑤ 倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。

⑥ 入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。

²⁵ 物流情報標準ガイドライン
<https://www.lisc.or.jp/>

■労働環境改善に資する措置

⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。

船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。

⑧中継輸送の促進

トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。

⑨高速道路の積極的な利用

トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。

⑩作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

⑪働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加²⁶するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証²⁷や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定²⁸を積極的に受ける。

■運賃の適正収受に資する措置

⑫下請取引の相手方の選定

下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮²⁹するとともに、働き方改革^{26・27}や輸送の安全性の向上²⁸等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

²⁶ 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

²⁷ 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者 | 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597

²⁸ 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

²⁹ 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

5. 業界特性に応じた独自の取組

上記1. から4. までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記1. から4. までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について

〔令和3年12月27日〕
閣議了解

成長と分配の好循環を目指す中、来春の賃上げの労使交渉では、自社の支払能力を踏まえ、最大限の賃上げが期待される。他方で、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、製造業などはコロナ前の水準又はそれ以上に回復する一方、悪影響が続いている業種もあり、業績回復に差が生じている。中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、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環境を整備するため、閣議了解を行い、政府一体となって下記により対応する。

記

- 1 事業所管大臣は、関係する事業者団体に対して別紙1のとおり、要請を行うこととする。
- 2 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は、別紙2のとおり合意した「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に従い、取組を開始し、その実施状況についてフォローアップを行うこととする。

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

政府は、新しい資本主義の考え方にに基づき、成長と分配の好循環の形成に取り組んでいます。新しい資本主義の考え方では、企業は、株主だけでなく、従業員、地域社会、そして取引事業者といった多様なステークホルダーの利益を考慮するとの考え方を採ります。我が国企業の持続的成長を図るためには、取引先とのパートナーシップの構築を進めることで、取引事業者全体により、企業価値を最大化することが重要であり、長期的に株主に還元を行うことが可能となると考えています。

このような趣旨に鑑み、取引先との取引の在り方について、会員企業に対して、下記の点について周知されるよう要請します。

- 1 直接の取引先やその先の取引先も含めた、取引事業者全体での付加価値の向上に取り組み、取引先とのパートナーシップの構築を目指していただきたいこと。
- 2 親事業者と下請事業者との取引慣行について、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取引慣行や商慣行の是正に取り組んでいただきたいこと。
- 3 取引対価の決定にあたっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には、労務費等の上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議に応じていただくこと。
- 4 下請代金は可能な限り現金で支払っていただくこと。手形で支払う場合には、割引料等を下請事業者の負担とせず、支払サイトを60日以内とするよう努めていただくこと。
- 5 知的財産・ノウハウについては片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を通じたノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めないこと。
- 6 取引先も働き方改革に対応できるよう、下請事業者に対して、適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更は行わないこと。

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

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ

令和3年12月27日
内閣官房
(新しい資本主義実現本部事務局)
消費者庁
厚生労働省
経済産業省
国土交通省
公正取引委員会

現在、原油価格がおおよそ7年ぶりの水準まで値上がりしており、最近の円安の進展も相まって、原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇が懸念される。

中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、生産性向上に取り組む中小企業を事業再構築補助金等により支援していくことに併せて、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ことは重要である。

政府としては、以下の新たな取組を開始し、フォローアップしていくことを通じて、転嫁対策に全力で取り組んでいく。

1. 政府横断的な転嫁対策の枠組みの創設【内閣官房】

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にし、賃金引上げの環境を整備するため、毎年1月から3月までを「転嫁対策に向けた集中取組期間」(以下「集中取組期間」という。)と定め、政府を挙げて、強力に取組を進めていく。

2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

(1) 価格転嫁円滑化スキームの創設【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を創設する。この新しい仕組みにおいては、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、事業者については、①関係省庁から情報提供や要請、②下請事業者が匿名で、「買ったたき」などの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公正取引委員会・中小企業庁に提供できるホームページの設置(「違反行為情報提供フォーム」)を通じて、広範囲に情報提供を受け付ける。このため、価格転嫁に関する関係省庁連絡会議を内閣官房に設置する。
- 今年度末までに把握した情報に基づき、来年6月までに、事例、実績、業種別状況等について公正取引委員会・中小企業庁が報告書を取りまとめ、公表する。これにより、問題点を明らかにするとともに、法違反が多く認められる業種については、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、傘下企業において法遵守状況の自主点検を行うよう要請を行う。

- ・ また、公正取引委員会、中小企業庁は、これらの情報に基づき、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、重点立入業種として、毎年3業種ずつ対象を定めて、立入調査を行う。

(2) 独占禁止法の適用の明確化【公正取引委員会】

- ・ 下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号。以下「下請代金法」という。）の適用対象とならない取引（※）についても、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引は、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。以下「独占禁止法」という。）の「優越的地位の濫用」に該当するおそれがあることを公正取引委員会は明確化し、周知徹底する。

（※）資本金要件を満たさない取引（例：資本金2億円の企業と資本金1,500万円の企業の取引）や、売買などの委託以外の取引、自家使用する役務を委託する取引（「事業者が業として行う提供の目的たる役務の提供」の委託）

(3) 独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化【公正取引委員会・事業所管省庁】

- ・ 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、これまでは荷主と物流事業者との取引のみ調査を行っていたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を公正取引委員会において、実施する（「買ったたき」の指導実績が多い道路貨物運送業のほか、関係省庁からの情報提供や要請、令和3年9月に実施した取組のフォローアップ調査の結果を踏まえて選定）。調査結果については、報告書を取りまとめ、公表する。また、公正取引委員会が取引価格への転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。さらに、関係する事業者に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

(4) 下請代金法上の「買ったたき」に対する対応

① 下請代金法上の「買ったたき」の解釈の明確化【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を取引価格に反映しない取引は、下請代金法上の「買ったたき」に該当するおそれがあることを、公正取引委員会は以下の方向で明確化する。
 - － 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。

- ・ 「買ったたき」を含む下請代金法上の解釈に関する相談対応の強化を図るため、下請代金法に関する相談を受け付ける公正取引委員会の「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）の更なる周知徹底を行う。

②下請代金法上の「買ったたき」に対する取締り強化【公正取引委員会・中小企業庁】

- ・ 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（※現在は法律に基づく勧告事案のみに要求）。

③下請取引の監督強化のための情報システムの構築【公正取引委員会】

- ・ 下請代金法上の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、書面調査の回答（30万件程度実施）に加えて、過去に実施した指導や勧告についての情報、関係省庁が提供する情報、窓口への申告情報などを一元的に管理できる情報システムを公正取引委員会に新たに構築する。

（5）下請中小企業振興法に基づく対応【中小企業庁】

- ・ 毎年1月から3月までの「集中取組期間」において、政府で設置している中小企業からの相談窓口（下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口）における価格転嫁に関する相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施し、下請中小企業振興法（昭和45年法律第145号）に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を詳細に把握し、その結果を公表する。

（6）取引適正化のための業種別ガイドラインの拡大【中小企業庁・事業所管省庁】

- ・ 食品製造業者・小売業者間における適正取引推進ガイドラインを新たに策定する。
- ・ 下請Gメンによる調査の分析結果等を各事業所管大臣に共有し、取引適正化のための業種別ガイドラインの策定業種を拡大する。

3. 労働基準監督機関における対応

（1）最低賃金・賃金支払の徹底と賃金引上げに向けた環境整備【厚生労働省】

- ・ 最低賃金違反や賃金・残業代の不払が疑われる事業場に対して、労働基準監督機関（都道府県労働局・労働基準監督署）が監督指導を実施し、是正を図る。このため、毎年1月から3月までの「集中取組期間」において、最低賃金の遵守徹底を図り、賃金の引上げについて検討がなされるよう、賃金引上げや転嫁対策関連の施策の紹介を行う。
- ・ 賃金不払をはじめとした基本的な労働条件の履行確保を図るため、労働基準監督機関による定期監督（年間10万事業場以上に実施）において、賃金引上げの意向や労働条件の改善状況を確認するとともに、労使において賃金の引上げを行うとの取決めを行った

にもかかわらず、賃金支払が履行されず、労働基準監督機関による度重なる指導でも是正しない事業場や、定期賃金や割増賃金を適切に支払わず、同様の法違反が繰り返される事業場については、司法処分（※）を含め厳正に対応する。

（※）事業主が労働基準関係法令に違反し、これが重大または悪質な場合に、労働基準監督官が刑事訴訟法（昭和 23 年法律第 131 号）に基づく司法警察員として捜査を行い、検察庁に送検すること。

（2）労働基準監督署からの通報制度の拡充【厚生労働省】

- ・ 労働基準監督機関が事業所に立入検査・監督指導（臨検監督）を実施した際に、労働基準関係法令違反が認められなくても、賃金引上げの阻害要因として「買いたたき」等が疑われる事案については、労働基準監督機関から公正取引委員会や中小企業庁、国土交通省に通報する。

4. 公共調達における労務費等の上昇への対応【デジタル庁・経済産業省・厚生労働省等】

- ・ 来年度から新たに、賃上げを積極的に行う企業（※）の申請に対する加点を実施する。
（※）大企業であれば給与等受給者一人当たりの平均受給額を前年度比 3%増、中小企業であれば給与総額 1.5%増
- ・ 情報システムやビルメンテナンス等の公共調達において、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の上昇分を反映した調達価格となるよう、公共工事における公共工事設計労務単価制度を参考に、調達の対象となる資産・サービス毎に、デジタル庁と業種を所管する省庁などが連携して、発注者として標準単価を設定し、これに基づく公共調達を行うことを検討する。特に、情報システムの公共調達においては、契約単価のデータベース化等により、再委託・再々委託先も含めた賃金の適正化等に向けて取り組む。

5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

（1）公共工事品質確保法等の趣旨の徹底【国土交通省】

- ・ 公共工事の発注者（地方整備局、都道府県、市町村、地方公社等）に対し、労務費、原材料費、エネルギーコスト等の取引価格を反映した適正な請負代金の設定や適正な工期の確保について、契約後の状況に応じた必要な契約変更の実施も含め、公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成 17 年法律第 18 号）の趣旨を踏まえて対応を図るよう、周知する。
- ・ 公共工事のみでなく、民間発注者に対しても、同様の適正な請負単価の設定や適正な工期の確保を求めるとともに、毎年 1 月から 3 月までの「集中取組期間」において、国土交通省が請負代金や工期などの契約締結の状況についてのモニタリング調査等を実施する。

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化【国土交通省】

- ・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。
- ・内航海運業について、荷主企業等に燃料価格上昇分の運賃への反映について協力を求めるとともに、相談窓口を設置し、来年 4 月から施行される改正後の内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）に基づき、対応が不適切な荷主への勧告・公表を実施する。

6. 景品表示法上の対応【消費者庁】

- ・ ①「期間限定価格」等と記載し、表示された期間内に限り安い価格で販売しているかのように表示しているが、実際には表示された期間後も同じ価格で販売していること、
 - ・ ②「追加料金不要」等と記載し、オプションサービスを追加した場合であっても追加料金が発生しないかのように表示しているが、実際には追加料金が発生する場合があること、
 - ・ ③店頭看板等において誰でも表示された安い価格で購入できるかのように表示しているが、実際には表示された価格で購入できるのは有料会員のみであること、
- など、一般消費者に対して、実際のものよりも著しく有利であると誤認される表示については、有利誤認表示として不当景品類及び不当表示防止法（昭和 37 年法律第 134 号）上問題となることを周知徹底する。

7. 大企業とスタートアップとの取引に関する調査の実施と厳正な対処【公正取引委員会】

- ・「スタートアップとの事業連携に関する指針」（令和 3 年 3 月、公正取引委員会・経済産業省）を策定したところ。この指針にのっとり、新たに、下請代金法の適用対象とならない大企業とスタートアップとの取引について、5,000 件程度の書面調査を実施する。
- ・調査の結果、
 - － 秘密保持契約を締結しないままでの営業秘密の開示の要請
 - － 秘密保持契約に違反して、スタートアップの営業秘密を活用した競合商品・役務の販売
 - － 共同研究の成果に基づく知的財産権を大企業のみへ帰属させる契約の締結の要請をはじめとする「優越的地位の濫用」が疑われる事案については、立入調査を行うとともに、関係事業者が自主的な検証・改善に取り組めるよう、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

8. パートナーシップ構築宣言の拡大・実効性強化

(1) 宣言企業の取組の見える化【中小企業庁】

- ・ 宣言企業については、全社に書面調査を実施し、宣言内容の実行状況をフォローアップする。取組の好事例については、これを周知していく。

(2) 宣言企業の申請に対する補助金における加点【経済産業省等】

- ・ 現在、事業再構築補助金、先進的省エネルギー投資促進支援事業など5つの補助金については、それらへの申請に際し、パートナーシップ構築宣言を行っている企業に対しての加点措置を実施しているが、その対象範囲を全省庁の補助金に拡大することを検討する。

(3) コーポレートガバナンスに関するガイドラインへの位置付け【経済産業省】

- ・ 実効的なコーポレートガバナンスの実現に資する具体的な取組を取りまとめている「コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針」（平成30年9月、経済産業省）において、パートナーシップ構築宣言が望ましい取組であることを示す。

9. 関係機関の体制強化

- ・ 優越的地位の濫用に関する執行を強化するため、公正取引委員会に「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を新たに設置するとともに、体制強化を図る。【公正取引委員会】
- ・ 下請取引の監督を強化するため、現在120名の下請Gメンの体制を来年度から倍増させ、年間1万社以上の中小企業の現場の声を聴取する。【中小企業庁】
- ・ 賃金引上げなど労働条件向上に向け、労働基準監督署に労働条件向上相談窓口（仮称）を設置するとともに、体制強化を図る。【厚生労働省】

10. 今後の検討課題

(1) 「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」の改正【公正取引委員会】

- ・ 近年、各種のデジタル技術、デジタル関連サービス等の発達を背景に、さまざまな事業分野において寡占化が進む中、垂直的な取引の適正化について、より正面から取り組んでいくため、「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」（平成22年11月、公正取引委員会）の策定以来の運用実績や、近年の諸外国における「買ったたき」等に対する考え方も参考にし、「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」の改正を検討する。

取引適正化に向けた公正取引委員会の取組

新着情報

[\(令和7年3月11日\)「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案」の閣議決定等について](#)

[\(令和7年2月21日\)「企業取引研究会報告書」に対する意見募集の結果について](#)

[\(令和6年12月25日\)「企業取引研究会報告書」に対する意見募集について](#)

[\(令和6年12月16日\)「令和6年度価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」の結果について](#)

各種取組

各種調査

実施中の各種調査や過去の調査の結果等について掲載しています。

情報提供フォーム

事業者が匿名で情報提供できるフォームを設置して広く情報を募集しています。

優越的地位の濫用・下請法の考え方及び相談窓口

優越的地位の濫用や下請法の考え方について、相談窓口を設けています。

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に係る取組

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」を策定しています。

企業取引研究会・下請法改正関係

優越的地位の濫用規制の在り方について、下請法を中心に検討することを目的として、関係有識者からなる「企業取引研究会」を開催しています。

同研究会報告書の提言等を踏まえた下請法改正法案が、令和7年3月11日、閣議決定されました。

下請法の運用状況

下請法の運用状況や勧告事案の一覧について掲載しています。

下請取引適正化推進月間

毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、この期間に下請法の普及・啓発に係る取組を集中的に行っています。

その他の取組

その他の取引適正化に向けた取組を紹介しています。

[ホーム](#) > [政策について](#) > [下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁、官公需対策](#)

下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁、官公需対策

下請取引の適正化及び下請中小企業の振興を図り、官公需法に基づいた中小企業者の受注機会の増大を推進します。

▼ 新着情報

▼ [1. 価格転嫁・取引適正化対策の最近の動きと今後の方針\(令和6年1月25日\)](#)

▼ [2. 価格交渉促進月間](#)

▼ [3. 価格交渉・転嫁の支援ツール](#)

▼ [4. 業種別ガイドライン・自主行動計画](#)

▼ [5. 下請法関連法制](#)

▼ [6. 下請Gメン・知財Gメンについて](#)

▼ [7. 取引上の相談窓口・講習会・セミナー](#)

▼ [8. 官公需施策](#)

▼ [9. 消費税転嫁](#)

▼ [10. 取引適正化に向けた施策](#)

▼ [11. その他](#)

新着情報

[\(令和7年2月21日\)「企業取引研究会報告書」に対する意見募集の結果について\(令和7年2月21日\)](#)

[令和7年度予算「下請かけこみ寺事業\(相談及びADR業務\)」に係る入札の可能性を調査します](#)
(令和7年2月14日)

[\(令和6年12月25日\)「企業取引研究会報告書」に対する意見募集について](#)(令和6年12月25日)

[下請取引の適正化について、関係事業者団体に要請しました](#)(令和6年11月15日)

[フリーランス・事業者間取引適正化等法が施行されました](#)(令和6年11月1日)

過去の新着情報



1. 価格転嫁・取引適正化対策の最近の動きと今後の方針

中小企業庁では、価格転嫁対策や下請取引の適正化のための様々な施策を講じております。足元の価格転嫁・取引適正化施策と今後の施策展望について、以下にまとめました。

[新たな取引適正化対策の全体像について\(616KB\)](#) PDF (令和7年1月21日) **New!**

[「不当な下請代金の減額の防止」について要請しました。\(3,257KB\)](#) PDF (令和6年3月11日)

[取引適正化に向けた発注側企業の取組をまとめました\(1,552KB\)](#) PDF (令和6年3月11日)

[価格転嫁・取引適正化対策の最近の動きと今後の方針\(令和6年1月25日\)\(3,372KB\)](#) PDF

2. 価格交渉促進月間

毎年3月と9月を価格交渉促進月間として設定し、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指しています。各月間の終了後、(1)実際に交渉や転嫁が出来たかを調査し、その結果を公表するとともに、(2)状況の良くない親事業者に対して、下請中小企業振興法に基づき、大臣名での指導・助言を実施します。

[価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果](#)

3. 価格交渉・転嫁の支援ツール

昨今の急激な物価上昇を乗り越え、持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要です。公正取引委員会と内閣官房が公表した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」など、価格交渉・転嫁に役立つ情報をまとめております。

[価格交渉・転嫁の支援ツール](#)

売上を伸ばし、従業員を守るために

ここから始める価格交渉

会社の収益改善、そして従業員の雇用や賃上げのために、販売価格を適正に見直すことは有効な手段の一つです。当資料は、皆さまが適正な価格の見直し・価格転嫁のための交渉を円滑に行うことができるよう、活用できるツールや情報をまとめたものです。

中小企業庁

[ここから始める価格交渉\(4,847KB\)](#) PDF

4. 業種別ガイドライン・自主行動計画

下請事業者の皆様方と親事業者との間で適正な下請取引が行われるよう、国が策定したガイドラインです。

[下請適正取引等推進のためのガイドライン](#)

幅広い下請構造をもつ業界の業界団体等において、サプライチェーン全体での「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた自主行動計画が策定されています。

[「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた自主行動計画](#)

[自主行動計画フォローアップ調査及び下請中小企業ヒアリング結果](#)

5. 下請法関連法制

1. 下請代金支払遅延等防止法関係(下請代金法)

「下請代金を支払ってもらえない」、「契約後に一方的に下請代金を減額された」などの不公正な取引は、下請代法違反のおそれがあります。中小企業庁では、下請代金法に基づき、調査、立入検査、改善指導、公正取引委員会への措置請求などを実施し、取引の適正化に取り組んでいます。

[下請代金支払遅延等防止法概要・相談窓口](#)

2. 下請中小企業振興法関係

下請中小企業を振興することを目的として、下請事業者及び親事業者のよるべき一般的な基準として、振興基準を定めています。また、振興基準に定める事項について、必要に応じて、主務大臣(事業所管大臣)から指導、助言を行っています。

[下請中小企業振興法](#)

[振興基準](#)

3. 特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律(フリーランス・事業者間取引適正化等法)

「特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律(フリーランス・事業者間取引適正化等法)」が、令和5年5月12日に公布されました。

同法は、公布の日から起算して1年6か月を超えない範囲内において政令で定める日に施行することとされています。

[フリーランス法について](#)

6. 下請Gメン・知財Gメンについて

下請中小企業の皆さんの声をお伺いし、自主行動計画への反映など、業界単位での改善を働きかけています。

[取引調査員\(下請Gメン・知財Gメン\)による訪問調査](#)

[知的財産取引に関するガイドライン・契約書のひな形について\(令和3年3月31日\)](#)

7. 取引上の相談窓口・講習会・セミナー

取引上の悩みを抱えている中小企業の皆さま向けに、全都道府県に無料相談窓口を設置しています。また、取引先との取引条件にお悩みの方、取引条件を改善したい方向けの講習会もご用意しております。

お気軽にお問い合わせください。

[取引上の相談窓口・講習会について](#)

8. 官公需施策

中小企業の方々が国からの仕事を受注する機会が増えるよう、官公需基本法に基づき、基本方針等を策定します。

[官公需施策のご紹介](#)

9. 消費税転嫁

中小企業の方々が消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保できるよう取り組みます。

消費税転嫁対策特別措置法は、令和3年3月31日をもって失効しましたが、経過措置規定(同法附則第2条第2項)により、同法の失効前に行われた転嫁拒否等の行為は、同法の失効後も監視・取締り等の対象となります。令和3年3月31日までに受けた転嫁拒否行為や同日以前から受け続けている転嫁拒否行為については、引き続き申告を受け付けております。

10. 取引適正化に向けた施策

1. 未来志向型の取引慣行に向けて

[未来志向型の取引慣行に向けて\(令和2年3月25日更新\)](#)

支払条件の改善

[下請代金の支払手段について\(令和3年3月31日\)](#)

[手形等のサイトの短縮化促進に向けた要請について](#)  (令和4年2月16日)

[「手形が下請代金の支払手段として用いられる場合の指導基準の変更について\(案\)」に対する意見募集について\(令和6年2月28日\)](#)

[2024年11月以降の手形サイトの運用と、サイト短縮等の要請について](#)  (令和6年4月30日)

型取引の適正化

[型取引の適正化推進協議会報告書](#) 

2. 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

[価格転嫁に係る業種分析報告書](#)

[重点立入業種の指定](#)

3. 取引適正化に向けた5つの取組

[取引適正化に向けた5つの取組](#) 

11. その他

1. 小売商業調整特別措置法関係

小売商業調整特別措置法に基づく申請等を受け付けています。

[小売商業調整特別措置法関係の御案内](#)

2. 中小企業の事業活動の機会の確保のための大企業者の事業活動の調整に関する法律(分野調整法)関係

分野調整法に基づく申請等を受け付けています

[分野調整法関係の御案内](#)

3. その他

[Q&A集](#)

[令和5年度インボイス制度導入に係る取引実態調査\(7月実施\)\(385KB\)](#) 

[委託調査報告書等](#)

[「中小企業が使いやすい譲渡担保制度の実現に向けた提案」について\(令和3年3月31日\)](#)

[要請文等](#)

[下請等中小企業者の取引条件改善に向けた取組に関する連携協定について](#)

広報冊子



売上を伸ばし、従業員を守るために

ここから始める価格交渉

会社の収益改善、そして従業員の雇用や賃上げのために、販売価格を適正に見直すことは有効な手段の一つです。当資料は、皆さまが適正な価格の見直し・価格転嫁のための交渉を円滑に行うことができるよう、活用できるツールや情報をまとめたものです。



[ここから始める価格交渉\(4,847KB\)](#) PDF



【改訂版】

中小企業・小規模事業者の 価格交渉ハンドブック

初版 令和4年3月

改訂 令和6年2月

※本資料は、令和4年3月「中小企業・小規模事業者の価格交渉ハンドブック」の改訂版として更新したものです。

[中小企業・小規模事業者の価格交渉ハンドブック\(4,975KB\)](#) PDF

(令和6年2月更新)

合理的な理由なく、価格低減を 要請していませんか？



法令違反となる可能性があります！

発注者が、自社の予算単価・価格のみを基準として、**通常支払われる対価に比べ著しく低い取引価格を不当に定める**ことは、下請法や独占禁止法に違反するおそれがあります。

〈要注意！〉チェックポイント

- 発注者の事情のみをもって対価の引き下げを要請していませんか。
- 不況時や為替変動時に協力依頼と称して大幅な価格低減を要求していませんか。
- 品質が異なる安価な海外製品を引き合いに、取引価格を引き下げていませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 品番毎にコスト削減のポテンシャルを評価した上で、合理的な根拠に基づいて価格を設定する。
- 発注者の協力(大量発注や品質の緩和、工程見直し等)により、受注者のコストダウンを図り、その効果を双方の寄与度によって価格に反映させる。
- 一定期間後に元の取引条件に戻すことを前提とした一時的な価格引下げについては、前提を明確に書面に記載し、適時に取引条件に戻す。
- 発注者は、製品の取引価格設定の根拠(品質、仕様、発注量など)を確認した上で、社内の予算承認を得る。

〈本件に関する問い合わせ先〉 中小企業庁 下請かけこみ寺 ☎0120-418-618

[価格交渉を行うための事例集\(平成29年1月改訂\)\(1,406KB\)](#) PDF



中小企業
の皆さん
個人事業主
フリーランス

取引上の悩み
抱えていませんか?

下請かけこみ寺

0120-410-610

中小企業庁委託事業 (2021) 全国中小企業振興協会の協賛

[「下請かけこみ寺」\(2,380KB\)](#) PDF

取引上の悩みを抱えていませんか？



令和6年11月

下請取引適正化推進講習会
テキスト

【令和6年度「下請取引適正化推進年」キャンペーン要綱】

売上上げと労務費削減を同時に

公正取引委員会・中小企業庁

[令和6年度下請取引適正化推進講習会テキスト\(5,268KB\)](#) PDF



[知って守って下請法\(13,596KB\)](#) PDF

(令和6年11月)

下請法の内容を正しく理解し、公正な取引を行うためのガイドブックです。

下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁、官公需対策

官公需について

取引・官公需支援(過去のお知らせ情報)

下請かけこみ寺

下請代金支払遅延等防止法

下請中小企業対策に関するよくある質問

振興基準に関するよくある質問

下請代金の支払手段に関するよくある質問

下請適正取引等推進のためのガイドライン

「取引・官公需支援」講習会・セミナー情報

官公需施策

下請中小企業振興法

価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果

インボイス制度後の免税事業者との取引等に関するよくある質問

官公需適格組合便覧(令和2年10月版)

国等の発注機関及び官公需相談窓口一覧

「令和5年度官公需確保対策地方推進協議会」の開催について

中小企業の事業活動の機会の確保のための大企業者の事業活動の調整に関する法律(分野調整法)関係

小売商業調整特別措置法

中小企業向けQ&A集(下請110番)

よくある質問

[下請中小企業対策について](#)

[振興基準について](#)

[下請代金の支払手段について](#)

[官公需について](#)

[中小企業向けQ&A集\(下請110番\)](#)

[特定下請連携事業計画とは](#)

リンク

[価格交渉・価格転嫁のススメ ～事業者の価格交渉力強化に向けて～](#) 

[\(公財\)全国中小企業振興機関協会\(全国協会\)](#) 

[下請かけこみ寺](#) 

[官公需情報ポータルサイト](#) 

[リンク集](#)

[お問合せ・ご意見](#)

[サイトマップ](#)

[利用規約](#)

[プライバシーポリシー](#)

[アクセシビリティ方針](#)

[各省庁サイト検索](#)

中小企業庁

(法人番号 1000012090004)

〒100-8912 東京都千代田区霞が関一丁目3番1号

電話:03-3501-1511(代表)

[X公式アカウント](#)

[メールマガジン](#)

Copyright The Small and Medium Enterprise Agency, All Rights Reserved.

取引先と共存共栄の関係を築こうとする経営者の皆様へ

「パートナーシップ構築宣言」を 作成・公表しませんか

①取引先との共存共栄の取組や、「取引条件のしわ寄せ」 防止を代表者の名前で宣言します。

以下の項目について、企業の代表者の名前で宣言します。

- サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携
- 親事業者と下請事業者の望ましい取引慣行（振興基準※）の遵守
- その他独自の取組

※下請中小企業振興法に基づく基準

(<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/shinkoukijyun.html>)

②「宣言」はポータルサイト上に公表されます。

- (公財) 全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイト
(<https://www.biz-partnership.jp>) に提出すると、「宣言」が掲載されます。

※「振興基準」に違反し、主務大臣の指導・助言を受けた場合など、「宣言」を履行していないと認められる場合には、「宣言」のサイトへの掲載を取りやめることがあります。

③「宣言」企業は「ロゴマーク」を使うことができます。



<ロゴマークに込められた思い>
大企業と中小企業がうまく噛み合い、共存共栄していく

④一部の補助金について加点措置を講じます。

- 対象となる補助金については、ポータルサイトをご覧ください。

「宣言」の内容について

未来を拓くパートナーシップ構築推進会議事務局

- 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）付
参事官（産業・雇用担当）付 03-6257-1541
- 中小企業庁企画課 03-3501-1765

「宣言」の提出・掲載について

- (公財) 全国中小企業振興機関協会
03-6228-3802
提出先URL : <https://www.biz-partnership.jp>



当協会と都道府県協会の連携により
中小企業を支援します。
公益財団法人
全国中小企業振興機関協会



労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月29日

内閣官房

公正取引委員会

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

はじめに	1
第1 総論	1
1 労務費の価格への転嫁に関する現状	1
2 労務費の転嫁を進めるための基本的な考え方	2
3 本指針の性格	3
第2 事業者が採るべき行動／事業者に求められる行動	4
1 発注者として採るべき行動／求められる行動	4
★発注者としての行動①	4
(①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。)	
★発注者としての行動②	6
(受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。特に長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては転嫁について協議が必要であることに留意が必要である。)	
★発注者としての行動③	7
(労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料(最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など)に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。)	
★発注者としての行動④	10
(労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。)	
★発注者としての行動⑤	11
(受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。)	

★発注者としての行動⑥.....	12
(受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、必要に応じ労務費 上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること。)	
2 受注者として採るべき行動／求められる行動.....	14
★受注者としての行動①.....	14
(労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中 小企業の支援機関(全国の商工会議所・商工会等)の相談窓口などに相談するなどし て積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。)	
★受注者としての行動②.....	15
(発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料としては、 最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いるこ と。)	
★受注者としての行動③.....	16
(労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回 などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交 渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期 など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。)	
★受注者としての行動④.....	17
(発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者 に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、 自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。)	
3 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動.....	19
★発注者・受注者共通の行動①.....	19
(定期的コミュニケーションをとること。)	
★発注者・受注者共通の行動②.....	20
(価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。)	
第3 今後の対応.....	20
データ編.....	22
別添(価格交渉の申込み様式(例)).....	25

はじめに

原材料価格やエネルギーコストのみならず、賃上げ原資の確保を含めて、適切な価格転嫁による適正な価格設定をサプライチェーン全体で定着させ、物価に負けない賃上げを行うことは、デフレ脱却、経済の好循環の実現のために必要である。その際、労務費の適切な転嫁を通じた取引適正化が不可欠である。

一方、令和5年の春季労使交渉の賃上げ率は約30年ぶりの高い伸びとなったものの、令和4年4月以降、現時点に至るまで、急激な物価上昇に対して賃金の上昇が追いついていない。この急激な物価上昇を乗り越え、持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要である。

その取引環境の整備の一環として、これまで、「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」（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・公正取引委員会）に基づき、政府一体となって価格転嫁対策に全力で取り組んできたところである。さらに、政府は、公正取引委員会が行った業界ごとの実態調査を踏まえて、労務費の転嫁の在り方について指針を年内にまとめることとし（新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版（令和5年6月16日閣議決定）、今般、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（以下「本指針」という。）」を策定した。

第1 総論

1 労務費の価格への転嫁に関する現状

公正取引委員会は、コスト構造において労務費の占める割合が高い業種を重点的な調査対象とし、「令和5年度独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査（以下「特別調査」という。）」を実施した。

この特別調査の結果、コスト別の転嫁率¹⁾を中央値²⁾で見ると、原材料価格（80.0%）やエネルギーコスト（50.0%）と比べ、労務費（30.0%）は低く、労務費の転嫁は進んでいない、という結果であった。平均値で見ても、原材料価格（67.9%）やエネルギーコスト（52.1%）と比べ、労務費（45.1%）は低く、同様の結果であった。

また、この特別調査の結果では、①ビルメンテナンス業及び警備業³⁾、②情報サービス業、③技術サービス業、④映像・音声・文字情報制作業、⑤不動産取引業、⑥道路貨物運送業の6業種が特にコストに占める労務費の割合（以下「労務费率」という。）の高い業種であった。そして、この6業種の労務費の転嫁に関する現状としては、そもそ

¹ 転嫁の要請に対して引き上げられた金額の割合のこと。

² 全体のデータを小さい順に並べたときに、真ん中（中央）にくるデータのことをいう。

³ ビルメンテナンス業も警備業も日本標準産業分類（平成25年10月改定 総務省）上の中分類では「その他の事業サービス業」に含まれる。

も価格転嫁の要請をしていない受注者が多い（②・③・④・⑤）、要請をしても労務費の上昇を理由としていない受注者が多い（④・⑤）、労務費の上昇を理由として要請してもその転嫁率が低い受注者が多い（④・⑥）、という結果であった。他方で、価格転嫁の要請をしていない受注者が多いものの、要請した場合には労務費の転嫁率が高い受注者が多かった業種もあった（②・③）（「データ編」参照）。

特別調査の回答者からの声としては、労務費の転嫁の交渉実態として、価格転嫁を認めてもらえたとする声がある一方で、

- ・ 労務費の上昇分は受注者の生産性や効率性の向上を図ることで吸収すべき問題であるという意識が発注者に根強くある
 - ・ 交渉の過程で発注者から労務費の上昇に関する詳細な説明・資料の提出が求められる
 - ・ 発注者との今後の取引関係に悪影響（転注や失注など）が及ぶおそれがある
- 等の理由で労務費の価格転嫁の要請をすることは難しいとの声があった。

2 労務費の転嫁を進めるための基本的な考え方

特別調査の結果を踏まえると、事業者は、多くの場合、発注者の方が取引上の立場が強く、受注者からはコストの中でも労務費は特に価格転嫁を言い出しにくい状況にあることを明確に認識した上で、次に掲げる行動を採ることが重要である。

- (1) 発注者として、経営トップが関与すること、発注者から協議の場を設けること、説明や根拠資料を求める場合には公表資料に基づくものとする、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること、受注者から労務費の上昇を理由とした価格転嫁を求められたら協議のテーブルにつくこと、労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと、必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること（第2の1関係）。
- (2) 受注者として、国・地方公共団体、中小企業の支援機関などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと、根拠資料としては公表資料を用いること、本指針に記載の事例を参考に適切なタイミングで自ら発注者に価格転嫁を求めること（第2の2関係）。
- (3) 発注者・受注者共通の取組として、定期的に発注者と受注者がコミュニケーションをとる機会を設けること、価格交渉の記録を作成して発注者と受注者の双方が保管すること（第2の3関係）。

3 本指針の性格

本指針は、特別調査の結果を踏まえ、労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストのうち、労務費の転嫁に係る価格交渉について、発注者及び受注者それぞれが採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめたものである。また、それぞれの行動指針に該当する労務費の適切な転嫁に向けた取組事例や、受注者が用いている根拠資料や取組内容を取り上げている。

さらに、公正取引委員会では、「よくある質問コーナー（独占禁止法）」のQ&A⁴及び「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」⁵において、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を取引価格に反映せず、従来どおりに取引価格を据え置くことは、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。以下「独占禁止法」という。）上の優越的地位の濫用⁶又は下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号。以下「下請代金法」という。）上の買いたたき⁷として問題となるおそれがあることを明確化しているところ、本指針では、特に労務費について、同様に問題となるおそれがあるものを「留意すべき点」として整理している。

発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。

他方で、後記第2の1及び3に記載の全ての行動を適切に採っている場合には、取引条件の設定に当たり取引当事者間で十分に協議が行われたものと考えられ、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題は生じないと考えられることから、独占禁止法及び下請代金法違反行為の未然防止の観点からも、同行動に沿った積極的な対応が求められる。

⁴ https://www.jftc.go.jp/dk/dk_qa.html

⁵ 平成15年公正取引委員会事務総長通達第18号。<https://www.jftc.go.jp/shitauke/legislation/unyou.html>。

⁶ 優越的地位の濫用として独占禁止法上問題となるのは、発注者の取引上の地位が受注者に優越していることとともに、公正な競争を阻害するおそれが生じることが前提となる。以下同じ。

⁷ 買いたたきとして下請代金法上問題となるのは、下請代金法にいう親事業者と下請事業者との取引に該当する場合であって、下請代金法第2条第1項から第4項までに規定する①製造委託、②修理委託、③情報成果物作成委託又は④役務提供委託に該当することが前提となる。以下同じ。

第2 事業者が採るべき行動／事業者に求められる行動

1 発注者として採るべき行動／求められる行動

★発注者としての行動①

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

長年にわたるデフレ経済を脱却し、成長と分配の好循環に向けて、特に労務費の転嫁が重要であることは、一般論としては認識されているとしても、発注者の経営トップ（代表取締役社長に加え、代表権を持つ取締役等実質的に会社組織の最上位に位置する者も含む。以下同じ。）が、自社の取組方針として認容していなければ、労務費の転嫁の実現は困難である。また、経営トップが取組方針として認容していたとしても、交渉現場の担当者が、その方針を認識し、認容していなければ、労務費の転嫁の実現は困難である（特別調査において「交渉現場の担当者からすれば労務費上昇分の価格転嫁を認めない行動を取ることが、発注者の短期的な利益（コスト増の回避）につながり、業績として評価されることになるので転嫁に応じてもらえない」との声が寄せられた。）。

また、当該取組方針が、社内に留まっている限り、取引先である受注者は知ることができない。特に労務費については、発注者においても受注者においても、その上昇分は自社の生産性や効率性の向上を図ることで吸収すべき問題であるとの考え方が深く根付いているとの指摘もあるところ、そのような状況にあっては、発注者の労務費の転嫁を受け入れる方針が受注者に知らされていないければ、受注者からの協議の要請は非常に困難なものである。

そこで、発注者の経営トップが、たとえ短期的にはコスト増となろうとも、労務費の上昇分の取引価格への転嫁を受け入れていく具体的な取組方針及びその方針を達成するための施策について意思決定し、社内の交渉担当者や、取引先である受注者に対し、書面等の形に残る方法で同方針又はその要旨などを示す、といった経営トップのコミットメントが求められる。

例えば、「パートナーシップ構築宣言⁸」の中に経営トップの判断として、労務費の転嫁について、本指針に基づく自社の取組方針を盛り込むことが考えられる。

また、その後の自社の取組状況についても、定期的に経営トップに報告することにより自社の労務費の転嫁に係る受注者との交渉状況を把握し、必要に応じ更なる対応方針を示すことが求められる。

さらに、上記の経営トップのコミットメントに加え、調達部門からは独立して労務費の転嫁を含む価格転嫁の状況を把握する専門部署や受注者からの相談窓口を設置したり、親会

⁸ 事業者が、サプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄を目指し、「発注者」側の立場から、「代表権のある者の名前」で宣言するもの。

社だけでなくグループ会社においても親会社に倣った対応をしたりすることも、円滑な労務費の転嫁を進める上で有効かつ適切である。

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

(1) 経営トップによる社外への方針の伝達、経営トップへの定期的な状況報告の例

- ・ 調達部門と受注者の間の価格協議の実施状況をチェックするため、調達部門から独立した専門部署を新設（状況は四半期ごとに役員会に報告）し、当該部署を担当する代表取締役名で全ての受注者に対して価格転嫁に係る協議を更に徹底して行うことなどを示す文書を発出した。

【輸送用機械器具製造業】

(2) 経営トップによる社内への方針の周知の例

- ・ 契約更新時を利用することにより、受注者からの要請の有無にかかわらず1年に1回以上の価格交渉をすること、誠意をもって対応すること等を内容とする代表取締役からの指示を社内周知した。

【道路貨物運送業】

- ・ 代表取締役名の文書にて、受注者との価格交渉を積極的に取り組むこと、交渉をスピードアップすること等を社内周知した。

【はん用機械器具製造業】

(3) 専門部署、専門窓口等の設置の例

- ・ 受注者の中には、普段接している調達担当者には値上げを言い出しにくいと思うところもあるとの考えから、調達担当部署とは別の部署に価格転嫁の相談専用窓口を設置した。また、価格転嫁の問題に限らず、発注者の問題行為を外部の弁護士へ通報できる窓口を設置した。

【はん用機械器具製造業】

- ・ 既に設置している受注者向けの通報窓口の存在が受注者に十分に浸透していなかったため、通報窓口への通報対象に「価格交渉の観点から問題がある行為」を含むことを明記した上で、受注者に通報窓口のことを文書にて再周知した。

【はん用機械器具製造業】

(4) グループ会社においても親会社に倣った対応をしている例

- ・ 受注者から随時の価格交渉に応じること、値上げ要請に対し迅速に十分な協議を行うこと等の親会社の方針を全グループ会社に展開し、各グループ会社から、それぞれの受注者に対し、随時の価格交渉に応じingことを記載した文書を発出した。

【電気機械器具製造業】

★発注者としての行動②

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。

特に長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては転嫁については協議が必要であることに留意が必要である。

多くの場合、発注者の方が取引上の立場が強く、受注者からはコストの中でも労務費は特に価格転嫁を言い出しにくい状況にあることを踏まえると、積極的に発注者からそのような協議の場を設けることが、円滑な価格転嫁を進める観点から有効かつ適切である。特に労務費については、発注者においても受注者においても、その上昇分は自社の生産性や効率性の向上を図ることで吸収すべき問題であるとの考え方が深く根付いていると考えられるところ、そのような状況にあっては、受注者からの協議の要請は非常に困難なものである。

そこで、受注者から労務費の転嫁の求めがなかったとしても、発注者から労務費の転嫁の必要性について、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回（例えば、毎年3月と9月の価格交渉促進月間）など定期的に協議する場を設けることが求められる。

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ 毎年実施している定例の単価改定に当たり、全受注者から見積りを徴取した上で、受注者における労務費の上昇分を反映した翌期の単価を設定している。

【情報サービス業】

- ・ 受注者に対し、労務費を含めたコストアップによる価格転嫁の必要性についての協議を呼びかける文書を定期的に送付している。

【金属製品製造業、はん用機械器具製造業、輸送用機械器具製造業】

留意すべき点

特別調査において、約30年前の取引開始以降、一度も価格改定がなされていない、実質的にはスポット取引とはいえない取引であるにもかかわらずスポット取引と認識している発注者から価格交渉の打診を受けたことがなく、取引開始以降、価格が据え置かれているなどの声が寄せられた。

労務費のコスト上昇分の価格転嫁につき、受注者からの要請の有無にかかわらず、明示的に協議することなく取引価格を長年据え置くことや実質的にはスポット取引とはいえない取引であるにもかかわらずスポット取引であることを理由に労務費の転嫁について明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買ったたきとして問題となるおそれがあることに、発注者は留意が必要である。

★発注者としての行動③

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。

受注者からの労務費の転嫁の求めに対し、発注者の交渉担当者が社内決裁を通す必要等の理由で受注者の交渉担当者に対して労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求めること自体に問題はないが、特別調査では、発注者が過度に詳細な理由の説明や根拠資料を求めたり、受注者が明らかにしたくない内部情報に係るもの説明や根拠資料の提出を求めたりした結果、受注者が転嫁の要請を断念したなどの事例がみられた。

また、サプライチェーン上のある発注者が直接の取引先である受注者にこれらの求めを行えば、当該受注者は、この求めに対応するために、その取引先である受注者に対して同様の求めを行うこととなり、当該サプライチェーン上の取引において、連鎖的に同様の行為が行われることが懸念される。

そのため、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料を求める場合、関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる、以下のような公表資料に基づくものとするのが求められる。また、受注者から当該公表資料に基づいて提示された額は合理性を有するものとして尊重し、仮に発注者がこれを満額受け入れない場合には、その根拠や合理的な理由を説明することが求められる。

さらに、これらの公表資料で示された以上の上昇率を要請する受注者に対して、追加の説明や資料を求める場合であっても、受注者の過度な負担とならないよう配慮することが求められる。

（関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる公表資料の例）

- 都道府県別の最低賃金⁹やその上昇率
- 春季労使交渉の妥結額やその上昇率¹⁰
 - ・ 国土交通省が公表している公共工事設計労務単価¹¹における関連職種の単価やその上昇率
 - ・ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（令和2年国土交通省告示第575号）

⁹ https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/chingin/index.html

¹⁰ https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouseisaku/shuntou/roushi-c1.html

¹¹ 令和5年3月から適用する同単価は、https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00130.html。

これらのほか、経済の実態が反映されていると考えられるものとして、以下の資料も参考となる。

- ・ 厚生労働省が公表している毎月勤労統計調査に掲載されている賃金指数、給与額やその上昇率¹²⁾
- ・ 総務省が公表している消費者物価指数¹³⁾
- ・ ハローワーク（公共職業安定所）の求人票や求人情報誌に掲載されている同業他社の賃金

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

(1) 公表資料から受注者が求める額の妥当性を判断している事例

- ・ 最低賃金なり厚生労働省の統計といった公表資料から大まかな賃金の傾向が確認できれば、わざわざ受注者の労務費が実際に上がっているかといった個社の労務費の状況までは聞かずに受注者が求める額を受け入れることとしている。

【金属製品製造業（同旨、はん用機械器具製造業。）】

- ・ 受注者が求める額が公表されている日本企業の平均的な賃上げの水準と同程度であれば、それ以上に詳細な資料を求めることはせず、受注者が求める額を受け入れることとしている。

【情報サービス業】

- ・ 世の中で物価が上昇している以上、事業者は賃金を引き上げるべきであるから、受注者が労務費の転嫁を求めてくるのは妥当なものだと考えている。そのため、受注者が求める額につき公表されている消費者物価指数や厚生労働省の統計と同水準であると確認でき、現場責任者がペイできる水準と判断したら、受注者が求める額を受け入れることとしている。

【はん用機械器具製造業】

- ・ 「受注者が求める引上げ率 \leq 最低賃金の上昇率」であれば、受注者が求める額を受け入れることとしている。

【食料品製造業、窯業・土石製品製造業、はん用機械器具製造業、輸送用機械器具製造業、不動産賃貸業・管理業】

- ・ 業界紙に掲載されているトラックの運賃の指数、「標準的な運賃」、派遣社員の賃金の相場（自社が派遣会社に支払っている金額を含む。）、最低賃金、物流大手のベアの状況などを踏まえ、受注者の要請額の妥当性を判断している。

【金属製品製造業】

¹²⁾ <https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/30-1a.html>。なお、毎月勤労統計調査の結果には、産業別の月間現金給与額の平均値が掲載されている。

¹³⁾ <https://www.stat.go.jp/data/cpi/1.html>

(2) 詳細な理由の説明や根拠資料を求めずに受注者が求める額の妥当性を判断している事例

- ・ 「受注者の労務費の上昇総額×発注者への取引依存度（受注者の売上に占める当該発注者との取引シェア）」に相当する額の引上げを受け入れることとしている。

【化学工業、輸送用機械器具製造業】

- ・ 「受注者の労務費の上昇率×当該受注者の対売上高労務費率」に相当する額の引上げを受け入れることとしている。

【金属製品製造業、輸送用機械器具製造業】

- ・ 受注者から従業員の賃金を上げるために翌期の契約金額の引上げを求められたところ、当該受注者が求めた引上げ率が他の受注者から求められる引上げ率と同等であったことから、受注者が求める額を受け入れた。

【情報サービス業（同旨、金属製品製造業。）】

- ・ 受注者の立場として、労務費分としては最低賃金の上昇率を参考に発注者に対して取引価格の引上げを求めているところ、発注者の立場としては、「自社が受注者の立場として発注者に転嫁を求めようと考えている水準」と同水準の求めであれば、受注者が求める額を受け入れることとしている。

【道路貨物運送業】

留意すべき点

特別調査において、過去のエネルギーコストの転嫁に係る価格交渉において発注者から詳細な根拠資料の提出を求められたため、労務費の転嫁を求めた場合も同様の詳細な根拠資料を求められると考えて労務費の転嫁を求めることを断念した、受注者のコスト構造を明らかにする資料の提出を求められたが明らかにしたくないため労務費の転嫁の要請を断念したなどの声が寄せられた。

価格交渉を行うための条件として、労務費上昇の理由の説明や根拠資料につき、公表資料に基づくものが提出されているにもかかわらず、これに加えて詳細なものや受注者のコスト構造に関わる内部情報まで求めることは、そのような情報を用意することが困難な受注者や取引先に開示したくないと考えている受注者に対しては、実質的に受注者からの価格転嫁に係る協議の要請を拒んでいるものと評価され得るところ、これらが示されないことにより明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがあることに、発注者は留意が必要である。

★発注者としての行動④

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。

価格転嫁はサプライチェーン全体で取り組まなければ実効性が確保されないところ、直接の取引先やその先の取引先を含めた、取引事業者全体での付加価値を向上させるため、適切な価格転嫁による適正な価格設定をサプライチェーン全体で定着させる必要がある。

そこで、発注者は、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、受注者からの要請額の妥当性を判断することが求められる。例えば、価格転嫁の交渉の場において、直接の取引先である受注者の労務費だけでなく、サプライチェーンのその先の取引先の労務費も、受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させることが求められる。

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ サプライチェーン全体の付加価値向上を図るため、毎月実施している直接の取引先である受注者（一次取引先）との会合において、二次取引先以降の値上げも含めて転嫁を求めてくるように声かけをしている。ある一次取引先が4社の二次取引先を有しており、そのうち3社と取引価格を引上げることを合意し、その分の転嫁を求めてきたことから、残りの1社に対して取引価格の引上げの必要性を確認するように求めた。

【輸送用機械器具製造業】

留意すべき点

特別調査において、外注先から当該外注先における労務費の上昇を理由に価格転嫁を求められたことを受け、発注者に対して労務費の転嫁を求めている受注者がみられた。

受注者が直接の取引先から労務費の転嫁を求められ、当該取引先との取引価格を引き上げるために発注者に対して協議を求めたにもかかわらず、明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買ったたきとして問題となるおそれがあることに、発注者は留意が必要である。

★発注者としての行動⑤

受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。

価格転嫁を行う上では発注者と受注者とが協議を行うことが重要である。

しかし、労務費の上昇分は自社の生産性や効率性の向上を図ることで吸収すべき問題であるとの考え方が、発注者には特に根強くあると考えられるところ、取引上の立場が弱い受注者からは、労務費の転嫁の協議を求めると契約の打切りなど、不利益を受けるのではないかと心配から協議を持ちかけられないとの声が特別調査において寄せられた。

そもそも、労務費も原材料価格やエネルギーコストと同じく適切に価格に反映させるべきコストであり、発注者においては、受注者から、原材料価格やエネルギーコストとは明示的に分けて労務費の上昇を理由とした取引価格の引上げを求められた場合についても協議のテーブルにつくことが求められる。

なお、持続的な賃上げの実現の観点からは、受注者が過去に引き上げた賃金分の転嫁だけでなく、今後賃金を引き上げるために必要な分の転嫁についても同様に、協議のテーブルにつくことが求められる。

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ 受注者から従業員の賃金を引き上げるために翌期の契約金額の引上げを求められたところ、翌期の作業内容に変更はなかったものの、双方合意の金額にて取引価格を引き上げた。

【情報サービス業】

- ・ 受注者のコストのほとんどは労務費のため、受注者から取引価格を引き上げる理由としてどのような説明がなされても労務費の上昇が背景にあり、受注者が業務を滞りなく進めるためには同業他社に負けない賃上げを実施してもらう必要があると考えており、労務費の上昇だけでも協議に応じている。

【はん用機械器具製造業】

- ・ コストの種類に関係なく受注者と協議しており、労務費の上昇だけでも協議している。

【食料品製造業】

- ・ 受注者から「人材確保のために賃上げをしたい」という理由で労務費の転嫁を求められ交渉を実施した。交渉の妥結時に当該受注者における労務費の上昇が継続する場合は再度協議することを約束した。

【金属製品製造業】

- ・ 受注者から労務費の転嫁を求められた際、当該受注者がこれから賃上げするために取引価格を引き上げることを求めてきたのか、実際に賃上げしたことを踏まえて取引価格の引上げを求めてきたのかは問わずに価格転嫁の協議を行っている。

【輸送用機械器具製造業】

留意すべき点

特別調査において、燃料費の上昇分の価格転嫁は認められたが、それ以外の労務費などについては交渉のテーブルについてくれなかった、労務費の上昇は外部要因ではないと判断されて取引価格の引上げの理由として認めてもらえなかった、価格交渉をしようとしても面談できる人に価格交渉の権限がない、「俺に言われても」などと言われて協議のテーブルについてもらえなかったなどの声が寄せられた。

受注者から協議の要請を受けた際に、労務費の上昇分の価格転嫁に関するものであるという理由で協議のテーブルにつかないことにより、明示的に協議することなく取引価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買ったたきとして問題となるおそれがあることに、発注者は留意が必要である。

★発注者としての行動⑥

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること。

特別調査において、原材料価格やエネルギーコストと違い、労務費を理由とした取引価格の引上げについては、発注者が納得して受け入れられる具体的な理由や要請額の算定方法が分からないという受注者の声が寄せられた。

他方、発注者は、一般的に受注者と比べてより多くの取引先（受注者）を有すると考えられるところ、受注者から協議において様々な提案を受け、労務費を理由とした取引価格の引上げの具体的な理由や要請額の算定方法に関し、多くの情報を有しているものと考えられる。

そのため、発注者は、受注者からの申入れの巧拙にかかわらず、受注者と協議し、必要に応じて算定方法の例をアドバイスするなど受注者に寄り添った対応が求められる。

労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

(1) 受注者から相談を受けた場合に算定方法を提案している例

- ・ 受注者がどのような算定式で労務費の転嫁を求めてきても個別に妥当性を判断しているが、労務費の転嫁のやり方が分からないと受注者から相談を受けた場合は、算定式の例として、消費者物価指数、最低賃金の推移などから当該受注者の労務費の上昇総額を推計し、自社（発注者）への取引依存度（受注者の売上に占める当該発注者との取引シェア）分の転嫁を求めることを案内している。

【輸送用機械器具製造業】

- ・ 受注者からの取引価格の引上げの求めに対し、当該受注者と協議し、労務費分の取引単価の引上げ額については、「当該受注者の労務費の上昇率×当該受注者の売上高に占める労務費の割合」という係数を取引単価に掛ける算定式を提案した。

【金属製品製造業】

- ・ 労務費の転嫁のやり方が分からないと受注者から相談を受けた際、他の受注者による算定式として最低賃金の上昇率や物価上昇率を基に要請額を算定した例を紹介している。

【輸送用機械器具製造業】

(2) 発注者から価格交渉を促進している例

- ・ 「どの程度をどのように要請したらよいか分からない」とする受注者に対し、当該受注者との価格交渉が進展することを期待し、価格交渉において、一定の引上げ率の案を提案した。その数値の提案は価格交渉の上限値を示す趣旨ではなく、その提案をすることにより、当該受注者から自社の状況を踏まえて「それでは足りない」などの回答を引き出し、当該受注者に必要な引上げ率を回答するよう促すなど、その数値の提案をきっかけとして適切な価格転嫁の交渉が進展することを期待して提示した。

【道路貨物運送業】

- ・ 燃料費の市況が高騰し、2024年問題の対応で労務費が上昇しているはずであるにもかかわらず、長年取引している零細規模の受注者が一向に取引価格の引上げを求めてこなかったため状況を問い合わせたところ、「どのようにして値上げをしたらいいのか分からない」とのことであったので、見積書の作成方法を指導した。

【生産用機械器具製造業】

留意すべき点

特別調査において、発注者が自ら用意した労務費の転嫁の交渉用のフォーマットによる価格転嫁の申出しを受け付けておらず、当該フォーマットで計算した結果、自社（受注者）が本来求めたかった額より低い額となったなどの声が寄せられた。

労務費の転嫁のやり方が分からない受注者に対して算定式の例を示すのは労務費の適切な転嫁に向けた取組事例といえるが、発注者が特定の算定式やフォーマットを示し、それ以外の算定式やフォーマットに基づく労務費の転嫁を受け入れないことにより、明示的に協議することなく一方的に通常価格より著しく低い単価を定めることは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買ったたきとして問題となるおそれがあることに、発注者は留意が必要である。

2 受注者として採るべき行動／求められる行動

★受注者としての行動①

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

特別調査では、原材料価格やエネルギーコストと異なり、労務費は固定費であって、その上昇分は自社の生産性や効率性の向上を図ることで吸収すべき問題であるとの考え方が発注者のみならず受注者にもあり、発注者と交渉をしていくという問題意識を持ちづらいとの声が寄せられた。しかし、物価に負けない賃上げを行うためには、受注者としても積極的に価格転嫁の交渉をしていくことが求められる。

他方、労務費の上昇を理由とする価格転嫁の交渉については、受注者としてもどのように臨めばよいか戸惑うことも多いことが想定される。

国・地方公共団体や中小企業の支援機関などでは、価格転嫁に関する相談窓口を設置しているところがあるところ、これらの相談窓口を活用して積極的に情報を収集して交渉に臨むことが受注者には求められる。相談窓口の例は、以下のとおり。

相談内容	相談窓口の例	
	本府省等	地方事務所等
価格交渉・価格転嫁の相談（好事例の紹介、転嫁の考え方、参考情報の提供など）	国（地方経済産業局）、地方公共団体（産業振興センター等）	
	価格転嫁サポート窓口（全国47都道府県に設置しているよろず支援拠点に設置）	
	下請かけこみ寺	
	商工会議所・商工会	
本指針の記載内容に関する質問	公正取引委員会事務局経済取引局取引部 企業取引課	
独占禁止法上の優越的地位の濫用の考え方についての相談 ¹⁴	公正取引委員会事務局経済取引局取引部 企業取引課	取引課又は内閣府沖縄総合事務局総務部公正取引課
下請代金法上の買いたたきの考え方についての相談 ¹⁵	公正取引委員会事務局経済取引局取引部 企業取引課	下請課又は内閣府沖縄総合事務局総務部公正取引課
	中小企業庁事業環境部 取引課	経済産業省の地方経済産業局又は内閣府沖縄総合事務局経済産業部

また、発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、別添の様式を活用することも考えられる。

¹⁴ 各窓口の電話番号は、<https://www.jftc.go.jp/soudan/soudan/youetsutekichi.html> 参照。

¹⁵ 各窓口の電話番号は、<https://tekitorisupport.go.jp/inquiry/>参照。

★受注者としての行動②

発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

受注者の自主的な判断で自社の労務費の状況を発注者に示すことを否定するものではないが、特別調査において、労務費を含めた自社のコスト構造を発注者に開示することにより、逆に発注者からコストを査定され原価低減を求められる可能性があることを懸念する声が寄せられた。そもそも、特別調査において、労務費上昇分の価格転嫁の交渉に際し、根拠資料を用いずに行い価格転嫁が認められた事例や、根拠資料として自社の労務費に関する情報を発注者に開示せずに行い価格転嫁が認められた事例は、多数みられた。

こうした現状を踏まえ、仮に発注者との関係で何らかの根拠資料を示す必要がある場合には、関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる以下のような公表資料（再掲）を用いるべきである。（発注者としての行動③参照）

（関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる公表資料の例）

- 都道府県別の最低賃金やその上昇率
- 春季労使交渉の妥結額やその上昇率
- ・ 国土交通省が公表している公共工事設計労務単価における関連職種の単価やその上昇率
- ・ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（令和2年国土交通省告示第575号）

なお、特別調査で得られた、そのほかの労務費の上昇を示す根拠資料の例は以下のとおり（再掲）。

- ・ 厚生労働省が公表している毎月勤労統計調査に掲載されている賃金指数、給与額やその上昇率
- ・ 総務省が公表している消費者物価指数
- ・ ハローワーク（公共職業安定所）の求人票や求人情報誌に掲載されている同業他社の賃金

（参考）事業者団体が作成した資料を根拠資料として活用することについて

事業者団体がその活動の一環として、当該事業者団体の属する産業に関する諸情報を収集・提供することがあるところ、一般的に、事業者団体が、原材料の値上げ等による業界の窮状を訴える文書を作成し、取引先に対してそれを配布したり、当該団体のウェブサイト等に掲載したりすることは、直ちに独占禁止法上問題となるものではない¹⁶。

¹⁶ 参考となる相談事例として、「独占禁止法に関する相談事例集（令和4年度）」事例5（<https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/r5/r4nendomokuji/r4nendo05.html>）

また、事業者団体が、需要者、事業者等に対して過去の価格に関する情報を提供するため、事業者から価格に係る過去の事実に関する概括的な情報を任意に収集して、客観的に統計処理し、価格の高低の分布や動向を正しく示し、かつ、個々の事業者の価格を明示することなく、概括的に、需要者を含めて提供することは、事業者間に現在又は将来の価格についての共通の目安を与えるようなことのないものに限りに、独占禁止法上問題とならない¹⁷⁾。

特別調査において、事業者団体が作成した業界の窮状を訴える文書を労務費の転嫁の価格交渉で用いている事例がみられた。また、円滑な価格転嫁を促進する観点から、主な原材料等の価格推移を示すデータベースを作成している事業者団体がみられた。

★受注者としての行動③

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

発注者には定期的に協議の場を設けることが求められる（発注者としての行動②）が、受注者からも労務費の転嫁の交渉を、定期的な協議の場を活用して積極的に行っていくべきである。発注者との契約上、取引価格を定期的に見直すこととなっていない場合であっても価格交渉を申し出やすいタイミングを捉えて、受注者から積極的に発注者に労務費の転嫁の交渉を行っていくべきである。

特別調査で得られた交渉のタイミングの例は以下のとおり。

- ・ 発注者の会計年度に合わせて（発注者が翌年度の予算を策定する前）
- ・ 定期の価格改定や契約更新に合わせて
- ・ 最低賃金の引上げ幅の方向性が判明した後
- ・ 国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の改訂後
- ・ 年に1回の発注者との生産性向上の会議を利用
- ・ 季節商品の棚替え時の商品のプレゼンの機会を利用
- ・ 発注者の業務の繁忙期

¹⁷⁾ 参考となる相談事例として、「独占禁止法に関する相談事例集（令和4年度）」事例7（<https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/r5/r4nendomokuji/r4nendo07.html>）

★受注者としての行動④

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者から提示される価格は受注者にとって希望の価格となるとは限らない。多くの場合、発注者の方が取引上の立場が強く、受注者からはコストの中でも労務費は特に価格転嫁を言い出しにくい状況にあることを踏まえると、発注者から先に価格を提示されてしまえば、その価格以上の額を要請すること、また、交渉によりその要請額を実現することは非常に困難になると考えられる。

そのため、受注者は、発注者からの提示を待つことなく、関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる公表資料などを用いて自社が希望する価格を自ら発注者に提示するべきである。

特別調査で得られた発注者への要請額の設定方法の例は以下のとおり。

①	公表資料における指標 ¹⁸ の変動とリンクさせて要請額を設定
	多くの発注者と毎年4月に契約更新しているところ、自社が所在する都道府県の最低賃金の上昇率と同率の単価の引上げを自ら求めている。【ビルメンテナンス業】
	公共工事設計労務単価における関連職種の単価の引上げ率の範囲内で単価の引上げを自ら求めた。【警備業】
	発注者と取引のある製品を「30年価格改定がされていないもの」、「20年価格改定がされていないもの」等と分類し、それぞれの区分ごとの最低賃金の上昇率を参考に単価の引上げを自ら求めた。【非鉄金属製造業】
②	実際に増加したコスト又は発生が予想されるコストを積み上げて要請額を設定
	月次決算で損益状況を管理しているところ、受注案件ごとに労務費、原材料価格、エネルギーコストの上昇分を積算して要請額を設定し、自ら求めている。【はん用機械器具製造業】
	毎年夏頃、翌年1年間に発生する取引先ごとのコスト上昇を予想し、各コストの原価に占める割合を加味して単価の改定率を算出し、自ら求めている。【道路貨物運送業】
③	先に必要となる要請額を設定（その上でその根拠となる情報を集める）
	発注者との取引で赤字を解消し、一定額の利益を出せると推測する単価を計算し、当該発注者への要請額を設定し、自ら求めた。その上で、その根拠の一つとして、自社が所在する都道府県の最低賃金の上昇率を当該発注者に示した。【飲食料品卸売業】
	赤字部門の赤字を解消するために必要な単価を計算し、当該発注者への要請額を設定し、自ら求めた。その上で、その根拠の一つとして、同一労働同一賃金に対応す

¹⁸ 公表資料における指標の例は、発注者としての行動③及び受注者としての行動②に記載のとおり。

	<p>るために労務費が上昇したこと、自社が所在する都道府県の最低賃金が増加していること等を当該発注者に示した。【窯業・土石製品製造業】</p> <p>他県における同種業務の受託料の相場を踏まえて発注者への要請額を設定し、自ら求めた。当該発注者には、社員教育に力を入れるために必要な値上げであることを説明の中心とした。【警備業】</p> <p>物価上昇を受けて昇給率を例年以上とするために必要であり、担当するエンジニアの技量や仕事量¹⁹から発注者に説明可能な要請額を設定し、自ら求めた。【情報サービス業】</p>
④	<p>自社の発注先やその先の取引先における労務費を考慮して要請額を設定</p> <p>外注先から求められた単価の引上げ額と同額を、発注者に対して単価の引上げとして自ら求めた。【運輸に附帯するサービス業】</p> <p>自社の労務費の上昇だけでなく、外注先の単価に関する要望を聞いた上で必要な要請額を設定し、自ら求めた。【情報サービス業（同旨、道路貨物運送業。）】</p>

なお、発注者への要請額の設定に当たり、受注者における今後の賃上げの原資確保のために労務費転嫁を自ら求めていた事例や、インフレ手当を支給したことを評価した発注者が受注者からの要請額以上に単価を上げるなどした事例もみられた。持続的賃上げの実現の観点からは望ましい事例といえる。

（参考）中小企業等協同組合法等に基づく団体協約等を活用した労務費の転嫁に係る価格交渉について

価格交渉の内容について、事業者間の情報交換により合意が形成され、一定の取引分野における競争を実質的に制限することとなる場合には不当な取引制限として独占禁止法違反となるので留意が必要である。

他方で、中小企業等協同組合法等に基づく団体協約等²⁰を利用すれば、独占禁止法の適用が除外されるため、大企業に対して団体で労務費の転嫁に係る価格交渉を行うことも可能である。独占禁止法が一定の組合の行為に対する適用除外規定を置いている趣旨は、単独では大企業に対抗できない中小事業者によって設立された相互扶助を目的とする組合の事業活動の独立性をある程度確保したまま、一つの事業者として購買事業、販売事業、利用事業、信用事業等の事業活動を行うことを許容するところにある。小規模事業者等にとっては、集団として、大企業である取引事業者に対して取引条件について対等な交渉力を持つことや、大企業である競争者に対等に競争していくことが必要となるという理由で、法律により適用除外が認められているものである。

¹⁹ 特別調査において、特定の費用が増加していることを根拠とすると、逆に他の費用項目でコスト削減を求められる可能性があると考え、担当するエンジニアの技術の向上といった定性的な内容を労務費上昇の根拠として価格交渉をしている受注者がみられた。

²⁰ https://www.chuokai.or.jp/images/2023/07/230720_dantaikyoyaku.pdf

3 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

★発注者・受注者共通の行動①

定期的コミュニケーションをとること。

多くの場合、発注者の方が取引上の立場が強く、受注者からはコストの中でも労務費は特に価格転嫁を言い出しにくい状況にあることを踏まえると、日頃から、些細な話でも気軽に相談できる関係を築けていなければ、受注者の置かれている環境の変化、例えば優秀な人材の流出の危機などに適時適切な対応が行えず、対応が後手に回るといった弊害が生じることも考えられる。

そこで、発注者としては、毎年3月と9月の価格交渉促進月間を利用したり、これまでにやってきた受注者との定期的な会合を利用して受注者のコストアップの状況を把握するなど、受注者との間で定期的コミュニケーションをとるスキームを用意し、受注者が置かれている状況を日頃から把握するように努めることが求められる。

受注者としても、日頃から積極的に発注者とコミュニケーションをとり、価格転嫁のことを含めて何でも相談もしやすい関係を構築することが求められる。

発注者の行動としての労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ 受注者との対話の場として、車座での意見交換会、調達方針説明会、事業動向説明会、製品展示会等を実施。

【輸送用機械器具製造業（同旨、食料品製造業。）】

- ・ 全ての受注者を対象とし、3月と9月の年2回、価格転嫁等に関する要望を確認する場を設けている。

【道路貨物運送業】

- ・ 受注者との定期的な会合において、事業計画や調達計画を受注者と共有することに加え、受注者の困りごとを聞いたり、価格協議に積極的に応じる姿勢を紹介したりしているほか、個別の相談も受けている。

【窯業・土石製品製造業（同旨、総合工事業、はん用機械器具製造業、道路貨物運送業。）】

- ・ 受注者から営業に来るのを待たずに、自ら受注者を定期的に訪問し、受注者の状況を聞きに行くようにしている。

【はん用機械器具製造業、情報サービス業】

- ・ 協力会社の従業員と、自社の従業員を同じように接しており、日々の業務において積極的にコミュニケーションを図っている。

【道路貨物運送業】

受注者の行動としての労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ 発注者の担当者とは常日頃からコミュニケーションをとり良好な関係を築いていたことから、発注者から取引価格の引上げの必要性について打診を受けたこともあった。

【道路貨物運送業】

- ・ 日々の業務を通じて発注者とは既に関係を築けていたことから、価格改定の依頼文書以外に自社の労務費が上昇していることを示す根拠資料は用意しなかったものの、全ての発注者から取引価格の引上げに理解を得られた。

【道路貨物運送業】

- ・ 発注者とは普段からコミュニケーションをとり、人間関係や信頼関係を構築するようにしている。結果的に今回の交渉では全ての発注者から満額回答をもらったが、コミュニケーションの積み重ねから信頼を得ることができた結果だと思う。交渉の妥結時に「来年また来てね」などと今後も労務費が上がることを見据えて声をかけてくれたところもあった。

【警備業】

★発注者・受注者共通の行動②

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

価格交渉を行う都度、協議内容を記録し、発注者・受注者双方が確認して残すことは、双方の認識のズレを解消し、トラブルの未然防止に役立つ。また、特別調査において、記録を作成する具体的なメリットとして、発注者・受注者ともに人事異動が発生することから、記録を作成することにより、次回以降の交渉をスムーズに開始できるとの声が寄せられた。

記録を作成することは、労務費等の転嫁を円滑に進めるための手段であって、これを目的化してしまえば本末転倒であることから、記録を作成した上で発注者と受注者の双方で担当者の上司とも共有するなど、記録の効果的な活用方法を併せて検討することが求められる。

発注者の行動としての労務費の適切な転嫁に向けた取組事例

- ・ 受注者との交渉の都度議事録を作成し、受注者と共有している。受注者には、協議内容を担当者限りにするのではなく、その上司に報告するようにお願いしている。

【はん用機械器具製造業（同旨、飲食料品卸売業、不動産賃貸業・管理業。）】

第3 今後の対応

- 1 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種²¹や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種²²を中心に、本指針の周知活動を実施する。

²¹ 「データ編」の「4 労務費の転嫁率（転嫁の要請に対して引き上げられた金額の割合のこと）」のワースト10に含まれている業種、「5 労務費率が高い業種の受注者が価格転嫁できていない発注者の上位3業種」に含まれている業種等。

²² 労務費率が高い6業種のうち、「データ編」の「2 発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げ」において「要請していない」割合が高い4業種等。

2 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する情報を提供できるフォームを設置し、第三者に情報提供者が特定されない形で、公正取引委員会が行う各種調査において活用していく。

データ編²³

1 労務費率（コストに占める労務費の割合のこと。注1。）

n = 34531

業種名(注2)(注3)	労務費率	業種名(注2)	労務費率
ビルメンテナンス業及び警備業(注4)	62.7%	不動産賃貸業・管理業(注6)	36.0%
情報サービス業	57.9%	電気機械器具製造業	35.3%
技術サービス業	56.8%	生産用機械器具製造業	34.9%
映像・音声・文字情報制作業	46.3%	協同組合	34.7%
不動産取引業(注5)	41.9%	総合工事業	34.6%
道路貨物運送業	39.7%	金属製品製造業	34.6%
広告業	38.5%	はん用機械器具製造業	34.4%
電子部品・デバイス・電子回路製造業	38.0%	印刷・同関連業	34.3%
情報通信機械器具製造業	36.9%	放送業	34.0%
自動車整備業	36.9%	家具・装備品製造業	32.9%
業務用機械器具製造業	36.4%	輸送用機械器具製造業	32.5%

(注1) 労務費率が平均(32.4%)以上の業種を記載している。

(注2) 業種名は、原則として日本標準産業分類(平成25年10月改定 総務省)上の中分類による。

(注3) 本指針においては、黄色の網掛けをしている6業種を労務費率が高い業種としている。

(注4) ビルメンテナンス業も警備業も、日本標準産業分類(平成25年10月改定 総務省)上の中分類では「その他の事業サービス業」に含まれる。

(注5) 不動産取引業のうち、小分類の不動産代理業・仲介業を除外している。

(注6) 不動産賃貸業・管理業のうち、小分類の貸家業・貸間業及び駐車場業を除外している。

2 発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げ

n = 23100

業種名	要請した	要請していない	業種名	要請した	要請していない
ビルメンテナンス業及び警備業	70.9%	29.1%	不動産賃貸業・管理業	28.6%	71.4%
情報サービス業	43.7%	56.3%	電気機械器具製造業	85.0%	15.0%
技術サービス業	39.2%	60.8%	生産用機械器具製造業	82.9%	17.1%
映像・音声・文字情報制作業	38.8%	61.2%	協同組合	48.7%	51.3%
不動産取引業	24.8%	75.2%	総合工事業	56.5%	43.5%
道路貨物運送業	76.5%	23.5%	金属製品製造業	88.4%	11.6%
広告業	48.1%	51.9%	はん用機械器具製造業	86.2%	13.8%
電子部品・デバイス・電子回路製造業	80.8%	19.2%	印刷・同関連業	89.9%	10.1%
情報通信機械器具製造業	70.3%	29.7%	放送業	16.8%	83.2%
自動車整備業	58.9%	41.1%	家具・装備品製造業	85.4%	14.6%
業務用機械器具製造業	79.4%	20.6%	輸送用機械器具製造業	81.6%	18.4%

²³ データ編に掲載のデータは、特別調査の回答を集計したものの。

3 上記2で要請した受注者が発注者に示した理由

n = 13355

業種名	労務費以外のコストの上昇	労務費を含めたコストの上昇	業種名	労務費以外のコストの上昇	労務費を含めたコストの上昇
ビルメンテナンス業及び警備業	10.3%	89.7%	不動産賃貸業・管理業	50.0%	50.0%
情報サービス業	21.5%	78.5%	電気機械器具製造業	55.1%	44.9%
技術サービス業	29.3%	70.7%	生産用機械器具製造業	60.5%	39.5%
映像・音声・文字情報制作業	52.8%	47.2%	協同組合	62.6%	37.4%
不動産取引業	54.7%	45.3%	総合工事業	37.6%	62.4%
道路貨物運送業	27.9%	72.1%	金属製品製造業	58.9%	41.1%
広告業	63.5%	36.5%	はん用機械器具製造業	56.1%	43.9%
電子部品・デバイス・電子回路製造業	53.4%	46.6%	印刷・同関連業	74.1%	25.9%
情報通信機械器具製造業	57.3%	42.7%	放送業	46.9%	53.1%
自動車整備業	60.6%	39.4%	家具・装備品製造業	64.4%	35.6%
業務用機械器具製造業	61.7%	38.3%	輸送用機械器具製造業	56.6%	43.4%

4 労務費の転嫁率(転嫁の要請に対して引き上げられた金額の割合のこと)

n = 4707

ワースト10(注1)		ベスト10(注2)	
業種名	割合	業種名	割合
自動車整備業	41.5%	放送業	60.0%
輸送用機械器具製造業	40.9%	情報通信機械器具製造業	52.9%
映像・音声・文字情報制作業	36.5%	技術サービス業	47.3%
金属製品製造業	36.3%	業務用機械器具製造業	38.8%
印刷・同関連業	36.1%	情報サービス業	36.8%
道路貨物運送業	35.5%	不動産賃貸業・管理業	35.0%
家具・装備品製造業	31.0%	協同組合	33.6%
はん用機械器具製造業	29.7%	総合工事業	31.7%
業務用機械器具製造業	29.4%	生産用機械器具製造業	31.5%
生産用機械器具製造業	28.0%	広告業	31.2%

(注1) 労務費の転嫁率が10%未満の受注者が多い上位10業種のことで、「割合」欄には労務費の転嫁率が10%未満の受注者の割合を記載している。

(注2) 労務費の転嫁率が90%以上の受注者が多い上位10業種のことで、「割合」欄には労務費の転嫁率が90%以上の受注者の割合を記載している。

(注3) ワースト10にもベスト10にも含まれている業種は、労務費の転嫁率が10%未満と労務費の転嫁率が90%以上の受注者が多く、その間の転嫁率の受注者が少ないことを意味する。

5 労務費率が高い業種の受注者が価格転嫁できていない発注者の上位3業種 n = 4771

労務費率が高い業種名	価格転嫁できていない発注者の上位3業種の業種名		
ビルメンテナンス業及び警備業	その他のサービス業(ビルメンテナンス業、警備業等)	総合工事業	不動産賃貸業・管理業
情報サービス業	情報サービス業	インターネット付随サービス業	地方公務
技術サービス業	総合工事業	技術サービス業	地方公務
映像・音声・文字情報制作業	映像・音声・文字情報制作業	広告業	情報サービス業
不動産取引業	不動産賃貸業・管理業	不動産取引業	総合工事業
道路貨物運送業	道路貨物運送業	運輸に付帯するサービス業	倉庫業

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）別添

価格交渉の申込み様式（例）

御見積書

○年○月○日

（発注者） 御中

（受注者）

下記のとおり、御見積もり申し上げます。

見積日 年 月 日
有効期限 年 月 日

商品名（例：業務名、品番、件名）

合計金額 円

原材料価格、エネルギーコスト、労務費など、各コスト要素に分けて、それぞれ単価、小計等を作成

内訳

1 原材料価格（素材費、部品購入費等）

(例)

	単価	数量	金額	(備考) 旧単価 (円) / 単価上昇率 (%)
材料・品番				
...				
小計	円			

2 エネルギーコスト（電気代、ガス代、ガソリン代等）

(例)

	単価	総使用量	貴社向け売上比率	金額	(備考) 単価上昇率 (%)
電気代					
...					
小計	円				

3 労務費（定期昇給、ベースアップ、法定福利費等）

(例1)

改定前の労務費総額	労務費の上昇額 ※改定前の支払い実績（定期昇給、ベースアップ、法定福利費等）に最低賃金・春季労使交渉妥結額等の上昇率を乗じて算出	貴社向け売上比率	金額
円	円	%	円

(例2)

現在の労務費単価	人数	労務費の上昇率 ※最低賃金・春季労使交渉妥結額等の上昇率	金額
円/人・日	人・日	%	円

小計 円

4 その他

(例) 設備償却費、保管料、輸送費等

小計 円

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状 I パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状 II パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用負担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度）等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度
発着 荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進				
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾				
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化		★		
	(4)使用後の所有者等への適切な返却				
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置				
	(6)製品積付効率等を向上させるための窓策注ロットサイズの検討・実施				
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施				
	(8)外装サイズの検討・実施				
発送事業者、 倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案		★		
	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置				
倉庫事業者	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・倉人化				
	(12)標準仕様パレットの周知協力		★		
レンタルパレット事業者、パレット 製造事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施				★
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討		★	★	★
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売				
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給				
行政	パレット標準化に係る推進策	…	…	標準仕様パレットの追加調達に係る推進策	★
	共同プラットフォームに向けた推進策	…	…	共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★
	標準仕様パレットに係る情報発信				

★ ゴール目標

《《 2030年度以降も検討すべき事項

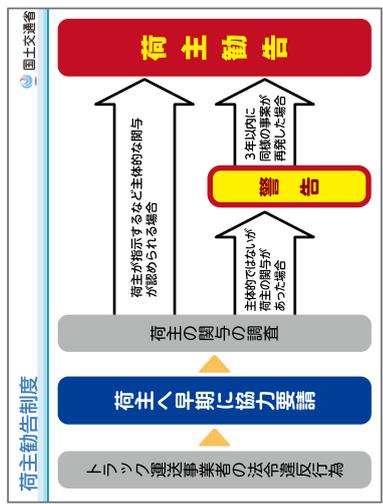
Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状	2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	50%以上 倍増
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	85%以上 9pt増
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	5,000万枚以上 倍増
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	400箇所以上 約110倍増
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	16%減 一人当たり年間315時間以下

ドライバーの命とSTOP! 大切な荷物を守るために! 異常気象時は運行中止も視野に...

無理な輸送を強要されたら... 荷主勧告制度

出典：国土交通省



荷主勧告制度とは
 荷主勧告とは、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過剰輸送や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主によるものとして荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に、当該違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。
 勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事業の概要を公表します。また、法律に基づき勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を適速により取っています。

こんなときは情報提供を!!
 上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当する荷主の行為の例として、「輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要された場合に」も示しています。輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページを適宜取り相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を!

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1 QRコードを読み取り!

方法2 ヤフーやグループの検索窓に下記の文字を入力して検索!

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

検索

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「無罪送返約款の改正」、「運送引当金制度」、「荷主勧告制度」、「荷役等改善」、「燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透感、実態把握等の実施状況を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設けます。

意見等の募集窓口

長期間の荷待ちや契約にない荷役業務（追加業務）、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報（非合理な到着時刻の指定、重量違反等）となるような依頼、燃料価格の急激な上昇に伴うコスト増加にかかる運賃・料金の不当な増え等）などをお持ちの場合は、「こちらへ」情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】
 ・燃料価格が上昇したため、その分の値上げ交渉をしたが、（荷主名）から「こちらでも悪いんだ」と言われ拒否された。
 ・〇〇月〇〇日に（お送りごとの内容）について、（荷主名）に対して申し入れ、相談等を行ったにもかかわらず、全く相手も聞きません。全く改善が見られません。
 ・荷主に、積み込みで時間指定されるにもかかわらず、指定時間には届いても荷主に〇〇時間待たされ、（荷主名）に相談したが改善されません。
 ●お持ちの情報はこちらへ投稿ください（1票募集の投稿ページへ移動します）

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集目的
 国土交通省では、長期間の荷待ち、契約にない荷役業務の発生などの課題の解決を図るため、輸送に関する情報（非合理な到着時刻の指定、重量違反等）となるような依頼、燃料価格の急激な上昇に伴うコスト増加にかかる運賃・料金の不当な増え等）などをお持ちの場合は、「こちらへ」情報をお寄せください。
 ※なお、同時に「無罪送返」に関するお問い合わせは、無罪送返専用窓口へお問い合わせください。
 ※上記に基づき追加の行政的対応が必要な事例についてはご返信をさせていただきます。

次の質問にお答えください。

クリックすると投稿画面が開きます

国土交通省トラック荷主特別対策室(トラックGメン)

北海道 貨物自動車運送事業課	03-5253-8575	北海道運輸局 自動車交通部 貨物課	082-228-3438
青森県 運輸局 自動車交通部 貨物課	011-290-2743	中部運輸局 自動車交通部 貨物課	097-802-6773
岩手県 運輸局 自動車交通部 貨物課	022-791-7531	近畿運輸局 自動車交通部 貨物課	092-472-2528
宮城県 運輸局 自動車交通部 貨物課	045-211-7248	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104
秋田県 運輸局 自動車交通部 貨物課	052-285-9154	中国運輸局 自動車交通部 貨物課	082-228-3438
山形県 運輸局 自動車交通部 貨物課	052-952-8037	四国運輸局 自動車交通部 貨物課	087-802-6773
福島県 運輸局 自動車交通部 貨物課	06-6949-6447	九州運輸局 自動車交通部 貨物課	092-472-2528
茨城県 運輸局 自動車交通部 貨物課	078-453-1104	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	098-866-1836

異常気象時における措置の目安

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

* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が発給する監督において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じず輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の取組について（平成21年9月29日付け国土官第73号、国土官第77号、国土官第87号）」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車局貨物課長 蓮見 啓

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

※以下の情報は日本気象協会が調べた令和5年12月現在の情報です。

QRコードを読み取ると各サイトにアクセスできます。パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

 警報発表時	 気象庁 気象警報・注意報	 tenki.jp 警報・注意報	 気象庁 アメダス	 YAHOO天気・災害 全国の風予測	 tenki.jp 警報・注意報
 暴風時	 気象庁 風向・風速	 気象庁 アメダス	 気象庁 今後の雪	 気象庁 アメダス	 気象庁 アメダス
 降雪時	 気象庁 今後の雪	 気象庁 積雪深	 気象庁 アメダス	 気象庁 アメダス	 気象庁 アメダス
 視界不良(濃霧・霧等)時	 気象庁 気象警報・注意報	 QFS-IPリスクウォッチャー 濃霧注意報・気象警報最新マップ	 気象庁 濃霧	 気象庁 濃霧	 気象庁 濃霧
 降雨時	 気象庁 アメダス 24時間降水量	 tenki.jp 雨雲レーダー	 気象庁 アメダス	 国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ	 気象庁 天気予報
 ライブカメラ映像	 国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ	 気象庁 2週間気温予報	 気象庁 天気予報	 気象庁 2週間気温予報	 気象庁 天気予報
 天気予報	 気象庁 天気予報	 気象庁 2週間気温予報	 気象庁 天気予報	 気象庁 2週間気温予報	 気象庁 天気予報

お住まいのスマートフォンやパソコンによって画面の表示手順が異なることがあります。また、QRコードの読み取りソフトによってサイトの表示手順が異なることがあります。

道路・交通情報

 通行止め	 国土交通省 ハザードマップ ポータルサイト	 (公財)日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、 渋滞、冬用タイヤ必要等の情報	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集
 渋滞情報	 ドラとら	 ドラとら	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集
 雪道情報	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集
 異常気象時の 注意ポイント	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集	 国土交通省 冬の道路情報 雪みちの連発テクニックに 関するリンク集

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

出典：内閣府（防災担当）、消防庁

警戒レベル	避難情報等
5	緊急安全確保 ※1 災害発生又は切迫
4	避難指示 ※2 災害のおそれ高い
3	高齢者等避難 ※3 災害のおそれあり
2	大雨・洪水・高潮注意報(気象庁) 気象状況悪化
1	早期注意情報(気象庁) 今後気象状況悪化のおそれ

※1 市町村が災害の状況を確実に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル3に該当する発令される危険度は低くなります。

※2 避難指示は、これまでの避難勧告等のタイミングで発令されることとなります。

※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人も必要に応じて避難の行動を見合わせ始めた後、避難の準備を完了し、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

高速道路情報 (リアルタイムな渋滞抑制情報)

※異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

**異常気象時の
高速道路影響情報**

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。

高速道路影響情報サイト



トラック運送事業者又は運行管理者は、気象情報等から輸送の可否判断を行うこととなりますが、その際、出発地や集貨先、配送先及び輸送経路上の正確な気象情報等の入手先は極めて重要です。ここに掲げた異常気象時における気象情報等の入手先(例)などを活用し、事業用トラックの横断事故等が発生しないよう輸送の可否判断に万全を期しましょう。

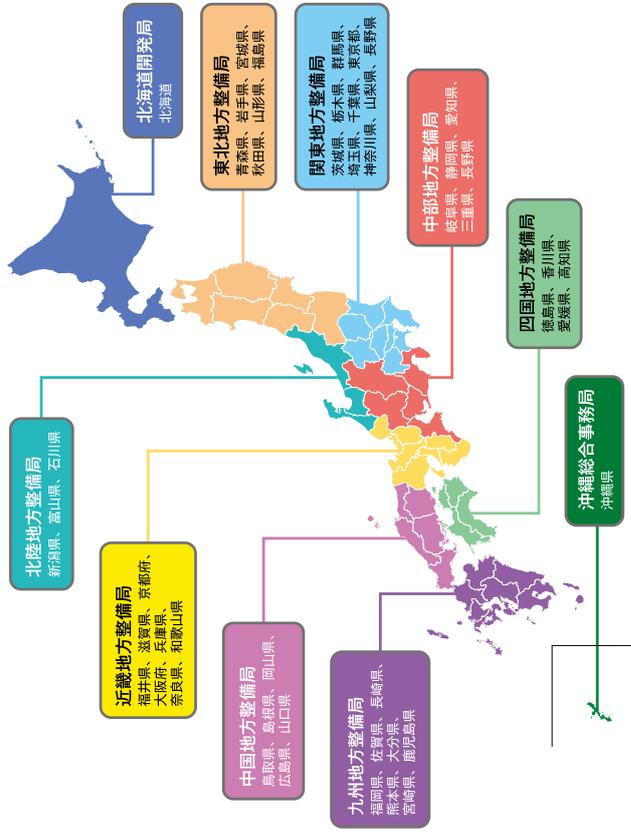
道路管理者が提供する道路情報

道路防災情報WEBマップ

※道路防災情報：道路冠水想定力所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報。

道路情報提供システム

※道路情報提供システム：道路に関する規制情報や天気情報、路面情報。



- 北海道開発局 (北海道)
- 東北地方整備局 (青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県)
- 関東地方整備局 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県)
- 中部地方整備局 (岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)
- 四国地方整備局 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 近畿地方整備局 (新潟県、富山県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)
- 中国地方整備局 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 九州地方整備局 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄総合事務局 (沖縄県)

(公財)日本道路交通情報センター

※一般道路の情報も含まれます。

ドラとら (東日本)

アイハイウェイ (中日本)

アイハイウェイ (西日本)

mew-ti (首都高速)

道路交通情報 (名古屋高速)

NEXCO東日本

NEXCO中日本

NEXCO西日本

首都高速道路 (株)

阪神高速道路 (株)

本州四国連絡高速道路 (株)

名古屋高速

※本リリースの掲載場所：全ト協ホームページ内「気象・道路交通情報」



「ホワイト物流」
推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出

「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

荷主企業と物流事業者が相互に協力して
物流を改善していきましょう！

「ホワイト物流」
推進運動の概要動画





「ホワイト物流」 推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出



詳しくはこちら

オンライン(web)セミナーを開催します

物流改善をした賛同企業の動画事例集

物流改善見本市

詳しくはこちら

ホワイト物流にご賛同頂いた企業の
皆様との出会い・連携をご支援する

集いの場



「ホワイト物流」
推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出

お知らせ

NEWS

令和7年1月に新規に自主行動宣言を提出いただいた企業名を「賛同企業リスト」に掲載しました。（1月16日時点3028社→2月10日時点3074社）

2025.02.13

お知らせ

令和6年12月に新規に自主行動宣言を提出いただいた企業名を「賛同企業リスト」に掲載しました。（12月6日時点2991社→1月16日時点3028社）

2025.01.22

お知らせ



「ホワイト物流」 推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出

[お知らせ一覧へ](#)

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

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者
のこと。



「ホワイト物流」推進運動
公式Twitterはこちら



「ホワイト物流」
推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出

多くの企業が当運動への賛同を
表明しています。

令和7年2月10日時点

ホワイト物流

当運動への賛同表明はこちらから行えます

「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。



自主行動宣言のご提出はこちら



詳しい参加手順は「[ホワイト物流](#)」[推進運動への参加手順](#)をご確認ください。



「ホワイト物流」 推進運動

賛同企業リスト

「ホワイト物流」
推進運動について

「ホワイト物流」
推進運動への参加手順

よくあるご質問

情報コーナー

物流改善見本市

自主行動宣言の
ご提出

- 「ホワイト物流」推進運動への参加手順
- プライバシーポリシー
- よくあるご質問
- ソーシャルメディア利用方針
- 情報コーナー

Copyright © white logistics movement. All rights reserved.

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

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

＜認証の審査要件＞

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

※ 参考点は、翌年度以降の「2つ星」、「3つ星」の制度設計に向けた検討材料としても活用。

＜申請者＞

- バス(乗合、貸切)事業者
- タクシー事業者
- トラック事業者

※ 原則 法人単位(都道府県単位での申請も可能)

＜申請方法＞

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

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施。
- ※ インターネットによる電子申請も可
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

＜料金(予定)＞

審査料: 5万円(税別) / 1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3万円(税別)に割引)
登録料: 6万円(税別) / 1申請あたり

＜申請受付期間(予定)＞

令和2年9月16日～12月15日

※ 翌年1月以降、審査結果を申請者に通知。

＜認証結果等の活用(予定)＞

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援への検討。また、求人エージェントと連携し、先進的な取組みを広く発信予定。



ドライバーのための

働きやすい職場 認証制度



国土交通省
創設



働きやすさとは？

離職率が低い

有給取得の促進

女性の積極的採用

労働時間の短縮

などなど取り組みはウラ面をご覧ください



会社選びの目印!

このマークのある会社は、様々な働きやすい職場作りに取り組んでいます
安心して働ける職場選びの目印にしてください

「働きやすい職場認定制度」は 第三者機関が審査し認証する制度です

事業者

国土交通省が
定めた基準で
日本海事協会が審査

認証を
取得!

法令遵守等

- ✓ 労働法や道路運送法等の
関係法令を遵守

労働時間・休日

- ✓ 時間外労働を
年間960時間以下に制限
- ✓ 年間休日日数
平均105日以上

心身の健康

- ✓ 脳ドックやメンタルヘルスなど
法定以外の健康診断
- ✓ ハラスメント防止のための
取り組み

安心・安定



運営委員会

- ✓ 労働災害や通勤災害の
上積み補償制度
- ✓ 病気や怪我で働けない場合の
所得補償制度

多様な人材の確保・育成



審査委員会

- ✓ 免許や資格取得
支援制度
- ✓ 女性運転手が
働きやすい環境

法令遵守以外の各分野の取り組み内容は会社ごとに異なるため、認証事業者が上記項目を全て満たしているとは限りません。

気になる会社が認証を取得しているか

調べてみよう!

公式サイトでは、「働きやすい職場認証」を
取得している会社を検索できます。

事業種や地域で調べて働きたい
会社を探してみましょう!

詳しくはこちら ▶



三つ星認証マーク



二つ星認証マーク



一つ星認証マーク

働きやすい職場認証制度

ドライバーインタビューや
転職ノウハウ漫画など、
お役立ち情報を掲載してます!

転職・就職のお役立ち情報 ▶



1分で
わかる!

ドライバー適職診断

全15問の質問に答えて、
あなたにピッタリな職種を診断しよう!

あなたは、どのタイプ? ▶





厚生労働省

ひと、暮らし、みらいのために
Ministry of Health, Labour and Welfare

労働局資料0

厚生労働省資料

第53回 自動車運転者の労働条件改善等に係る国土交通省・厚生労働省連絡会議

令和7年1月16日

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

① 監督関係



自動車運転者の時間外労働の上限規制

R 6年3月31日まで

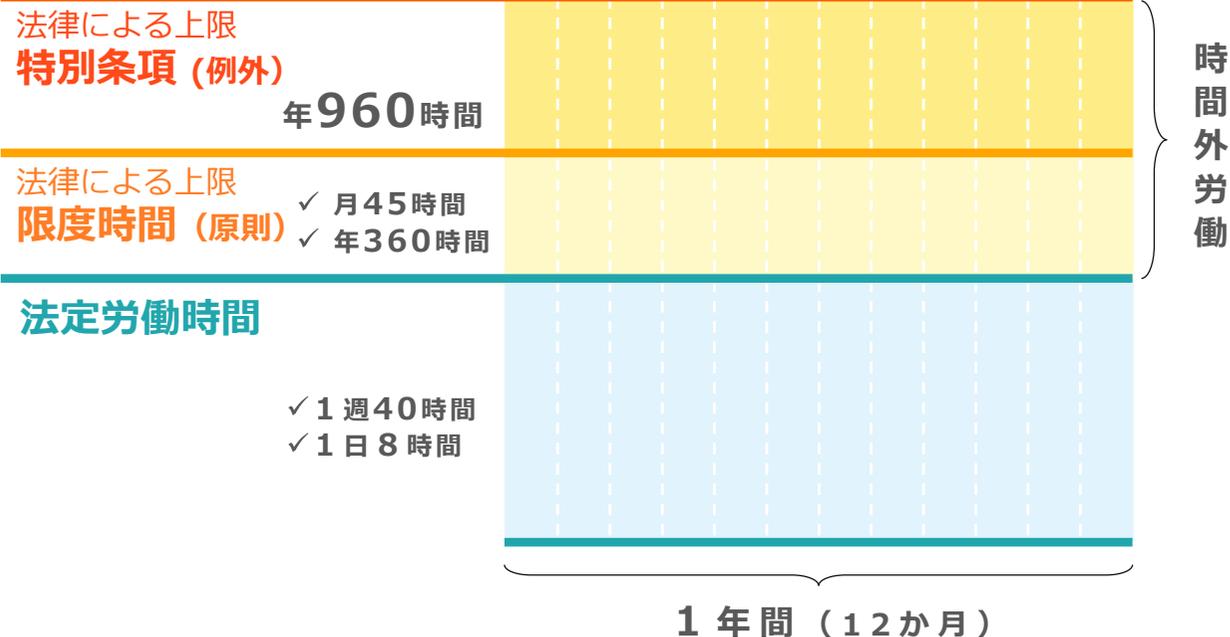
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



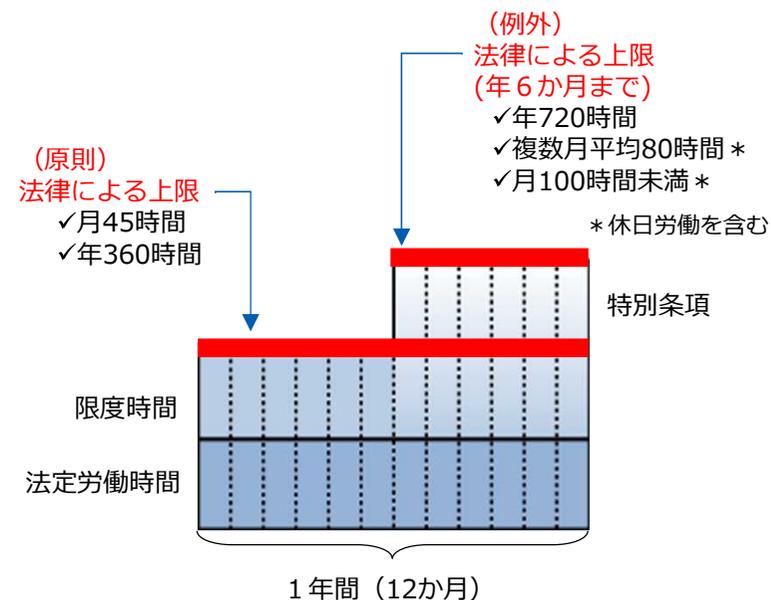
R 6年4月1日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている

自動車運転者の時間外労働の上限規制



(参考) 一般の業種の時間外労働の上限規制



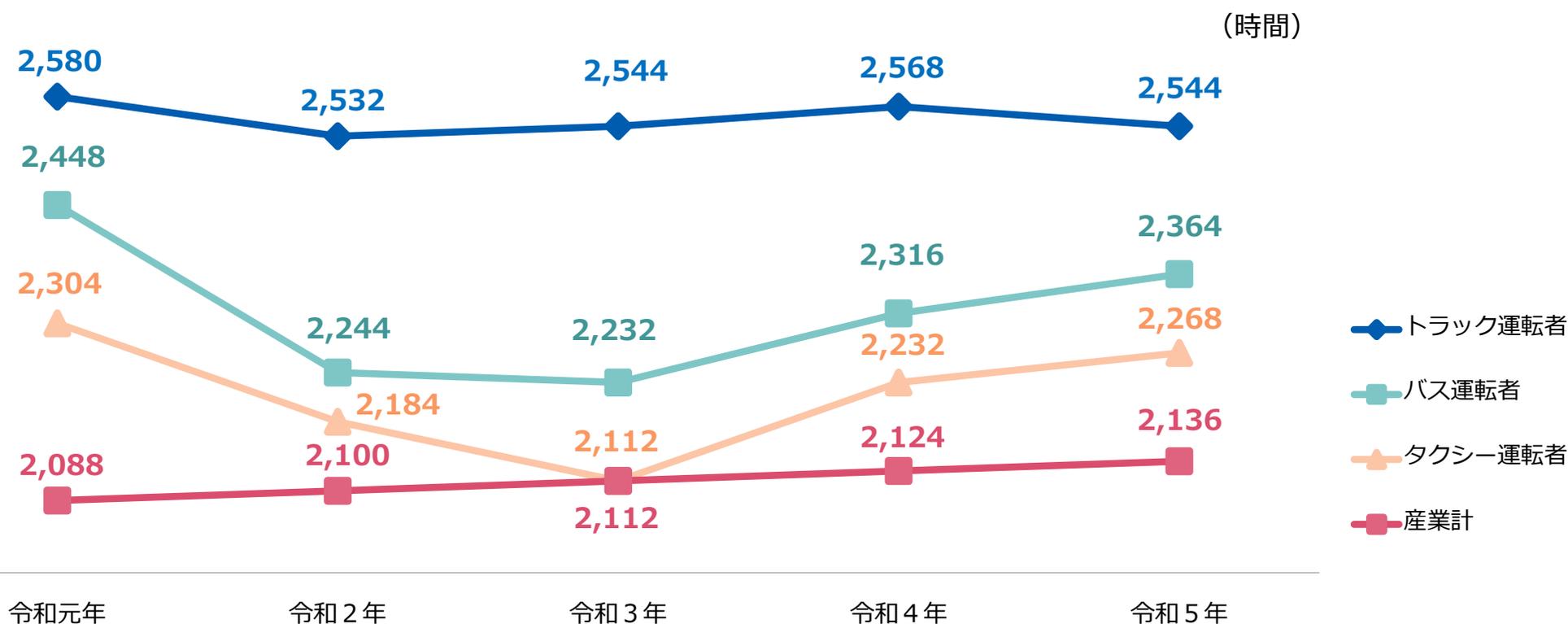
改善基準告示の改正内容について

	1日の休息期間	1日の拘束時間	年・月の拘束時間	その他
トラック 	<p>【旧告示】 継続8時間以上</p> <p>【改正後】 継続11時間以上とするよう努めることを基本、9時間を下限</p> <p>※ 宿泊を伴う長距離の場合は、8時間下限が週2回まで可。その場合、運行終了後継続12時間以上を確保</p>	<p>【旧告示】 13時間以下最大16時間 15時間超は週2回以内</p> <p>【改正後】 13時間以下最大15時間 14時間超は週2回までが目安</p> <p>※ 宿泊を伴う長距離の場合は、16時間が週2回まで可</p>	<p>【旧告示】 293時間以内など</p> <p>【改正後】 (原則) 年3,300時間以内かつ月284時間以内</p> <p>(例外) 年3,400時間以内かつ月310時間以内</p> <p>※ 1か月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める</p>	<p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p> <p>(その他個別の規定あり)</p>
タクシー 	<p>【旧告示】 継続8時間以上</p> <p>【改正後】 継続11時間以上とするよう努めることを基本、9時間を下限</p>	<p>【旧告示】 13時間以下 最大16時間</p> <p>【改正後】 13時間以下 最大15時間 14時間超は週3回までが目安</p>	<p>【旧告示】 月299時間以内</p> <p>【改正後】 月288時間以内</p>	<p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p>
バス 	<p>【旧告示】 継続8時間以上</p> <p>【改正後】 継続11時間以上とするよう努めることを基本、9時間を下限</p>	<p>【旧告示】 13時間以下 最大16時間 15時間超は週2回以内</p> <p>【改正後】 13時間以下 最大15時間 14時間超は週3回までが目安</p>	<p>【旧告示】 週65時間以内(4週平均) ※ 月換算で281時間以内</p> <p>【改正後】 (原則) 年3,300時間以内かつ月281時間以内など (例外 (貸切バス等乗務者の場合)) 年3,400時間以内かつ月294時間以内など</p>	<p>・予期し得ない事象に遭遇した場合の特例 (新設)</p> <p>・軽微な移種が生じた場合の特例 (新設)</p>

自動車運転者に係る労働時間の推移

- 自動車運転者は、依然として長時間・過重労働が課題となっている。
- 令和5年における年間の総労働時間数は、産業計と比較し、トラック運転者（※）は約408時間、バス運転者は約228時間、タクシー運転者は約132時間多く、長時間労働の実態にある。

自動車運転者の年間の総労働時間数の推移

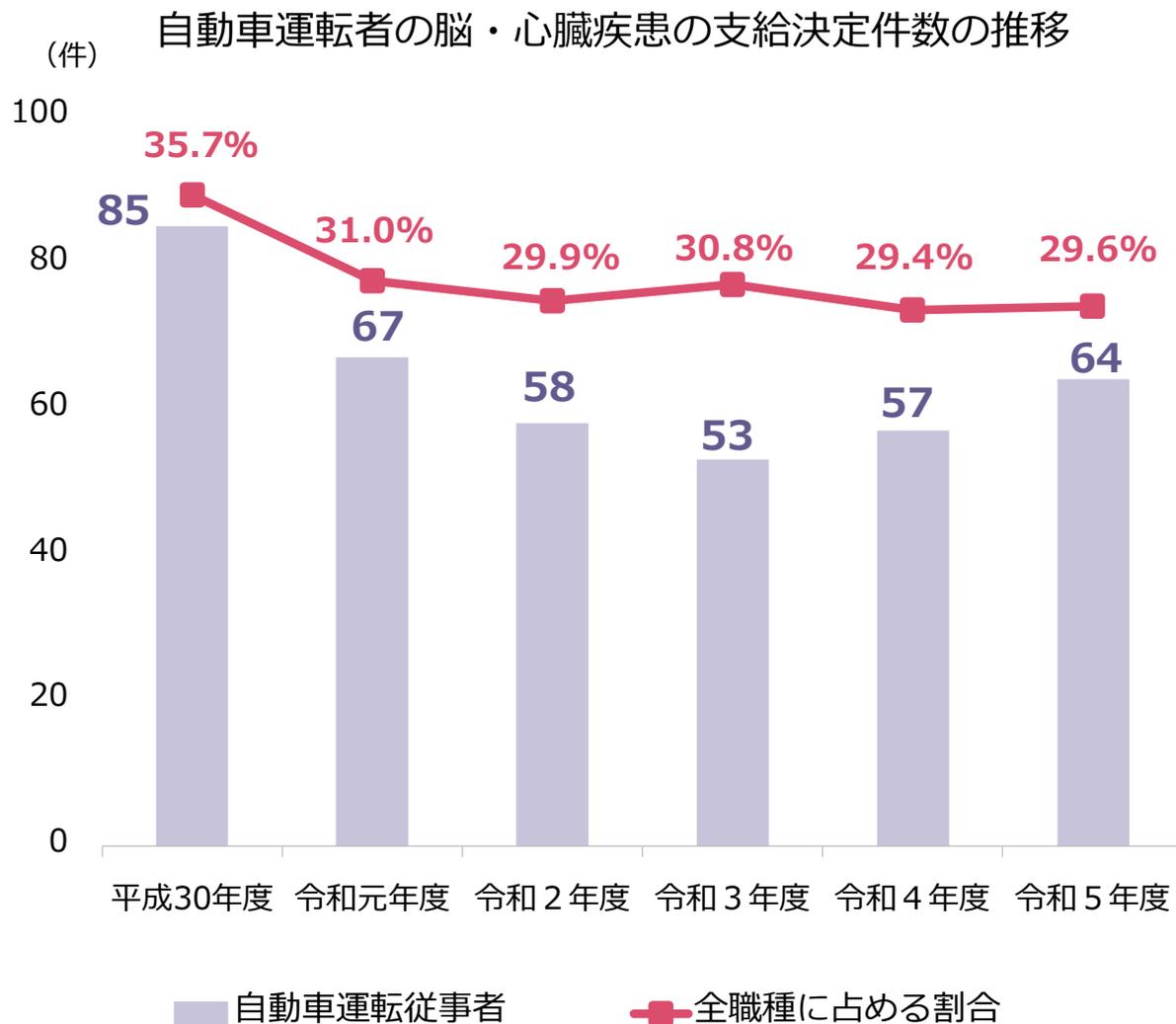


(※) トラック運転者の労働時間数は、営業用大型貨物自動車運転者（中小型トラックを除く。）の労働時間数を表したものの。

出典：厚生労働省「令和5年賃金構造基本統計調査」

自動車運転者に係る脳・心臓疾患の支給決定状況

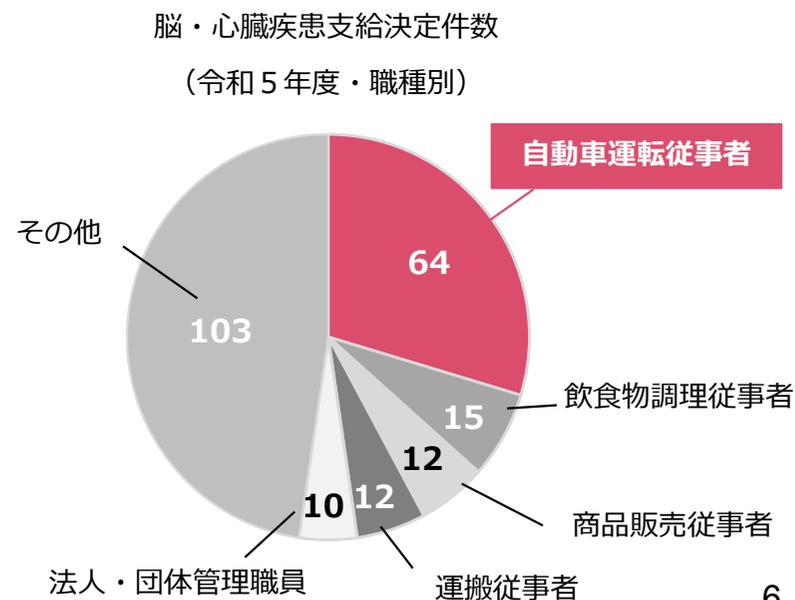
- 自動車運転者の脳・心臓疾患の労災支給決定件数は高い水準（令和5年度は64件）にあり、全業種（同216件）の約3分の1を占めている。



常用雇用者 5,514万3,895人

- 道路貨物運送業に従事 161万1,454人 (2.92%)
- 道路旅客運送業に従事 44万3,169人 (0.8%)

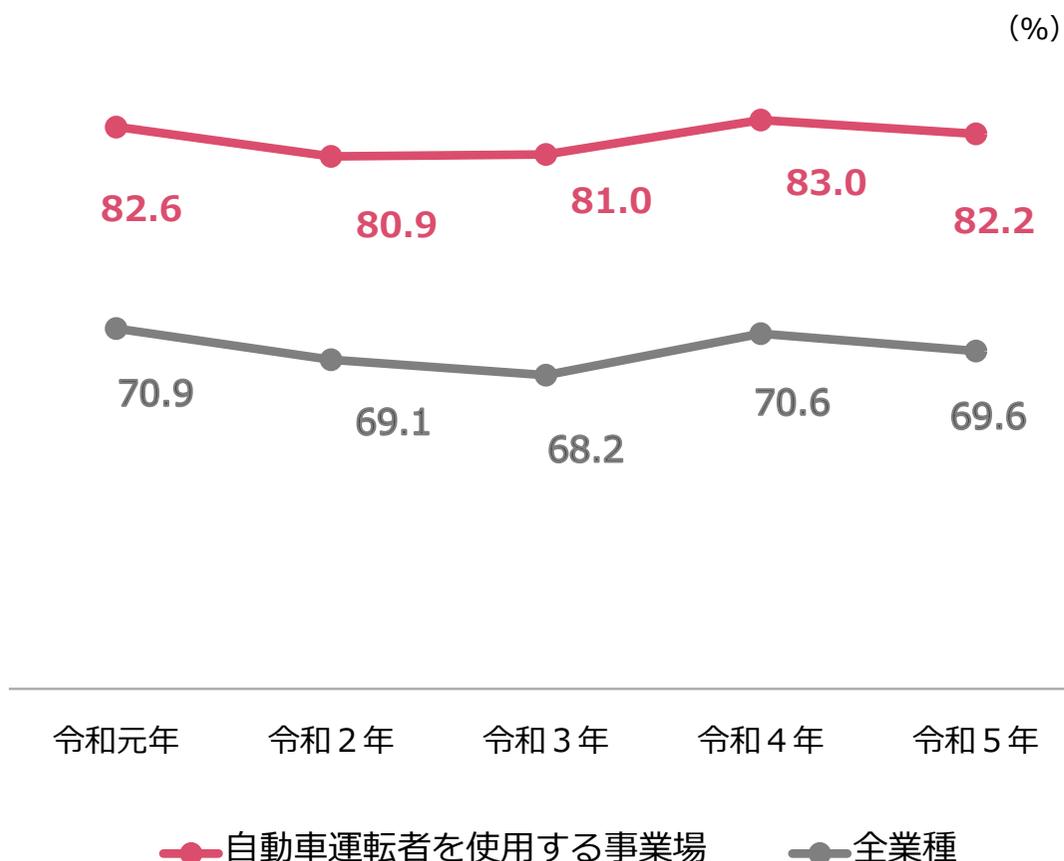
※ 数値は、総務省統計局「経済センサス-活動調査」（令和3年）の調査票情報を独自集計したもの。



自動車運転者を使用する事業場に係る監督指導の状況

- 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令の違反率は、全業種と比べて高い状況にある。
- 令和5年に監督指導を行った3,711事業場（トラック：2,928事業場、バス：193事業場、ハイヤー・タクシー：299事業場、その他：291事業場）のうち、82.2%に当たる3,049事業場において、労働基準関係法令違反が認められ、概ね同水準で推移している。

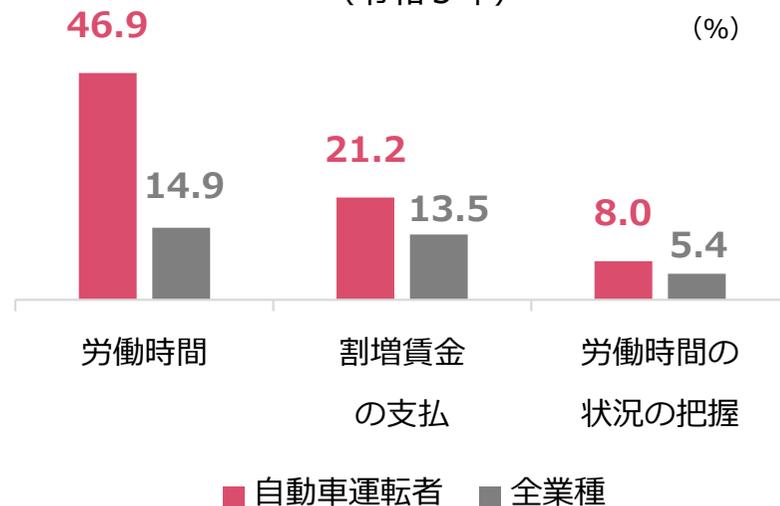
労働基準関係法令違反率の推移



労働基準関係法令違反事業場数（違反率） （令和5年）

トラック	2,389事業場（81.6%）
バス	155事業場（80.3%）
ハイヤー、タクシー	269事業場（90.0%）

主な労働基準関係法令違反の内容 （令和5年）

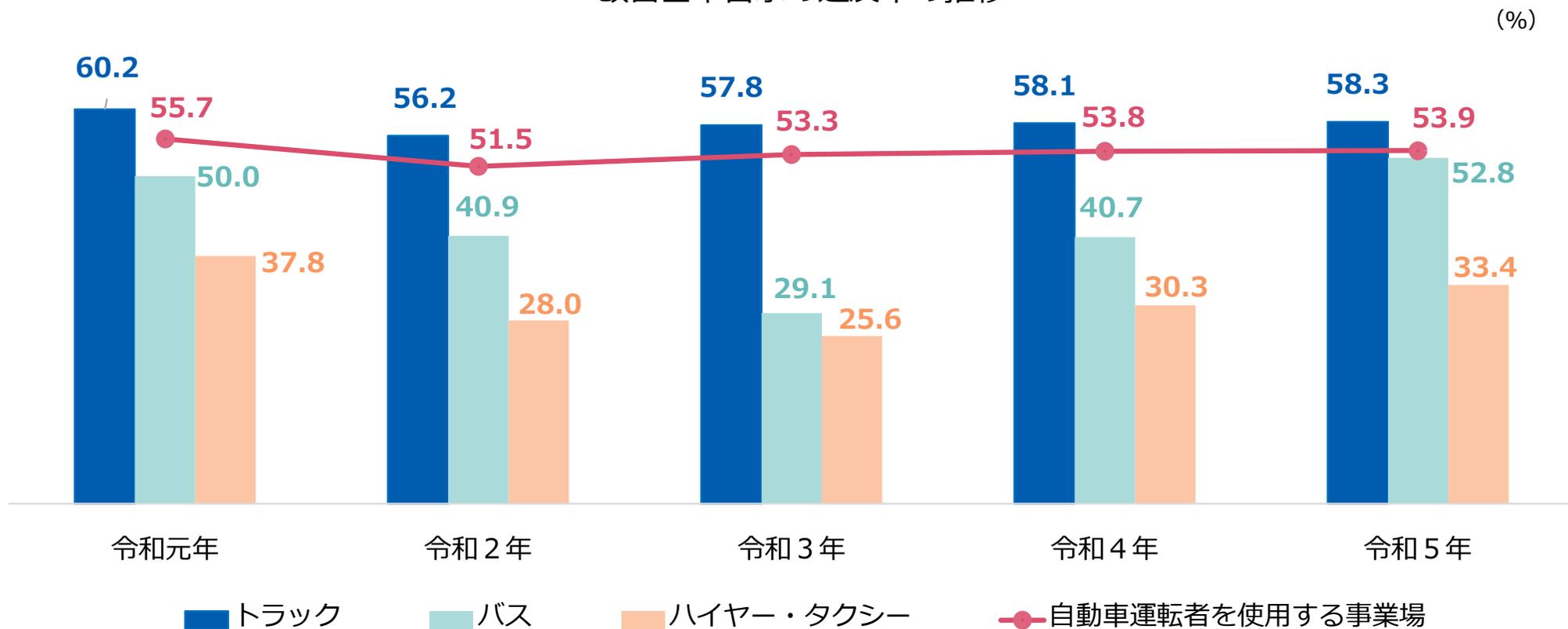


自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反の状況①

- 令和5年に監督指導を行った事業場のうち、53.9%に当たる1,999事業場において、改善基準告示（※）違反が認められた。
- バス、ハイヤー・タクシーは、令和3年が最低となったが、その後上昇傾向にある。

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

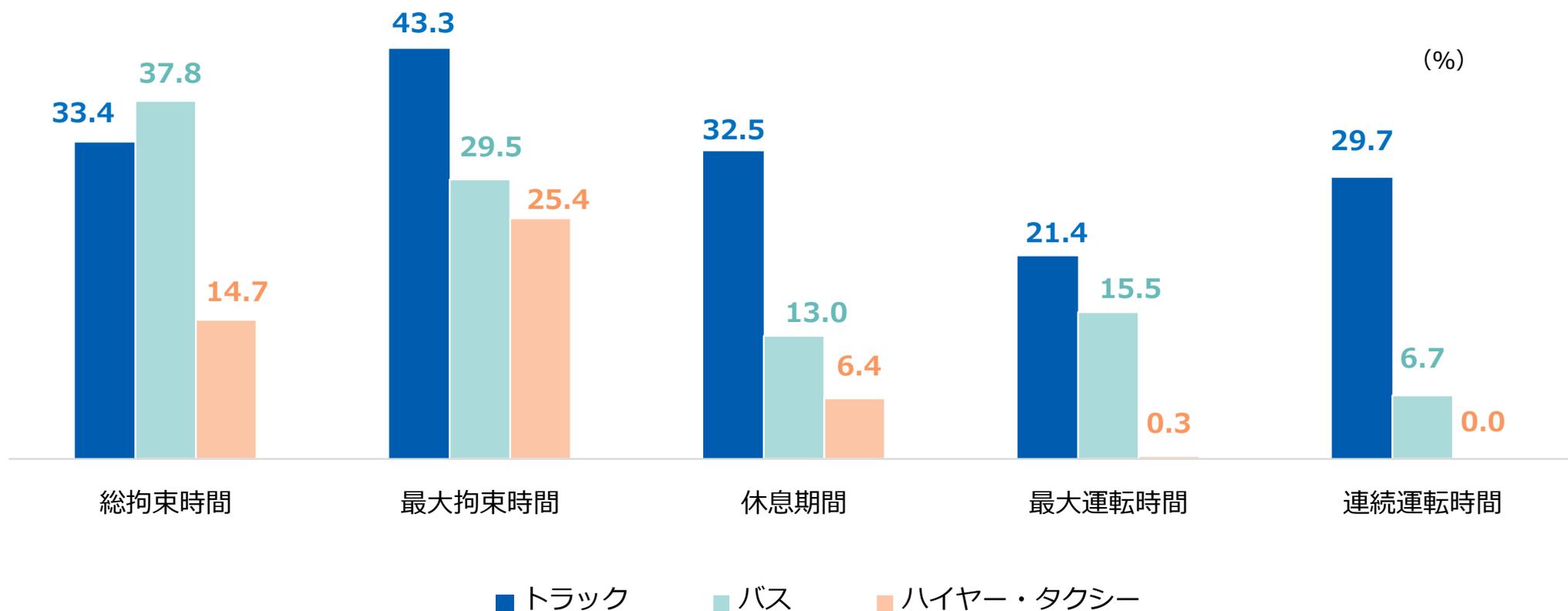
改善基準告示の違反率の推移



自動車運転者を使用する事業場に係る改善基準告示違反の状況②

- 令和5年に監督指導を行った事業場のうち、改善基準告示に係る違反が認められた事業場の主な違反事項の違反率は、以下のとおりであった。

改善基準告示の主な違反事項の違反率（令和5年）

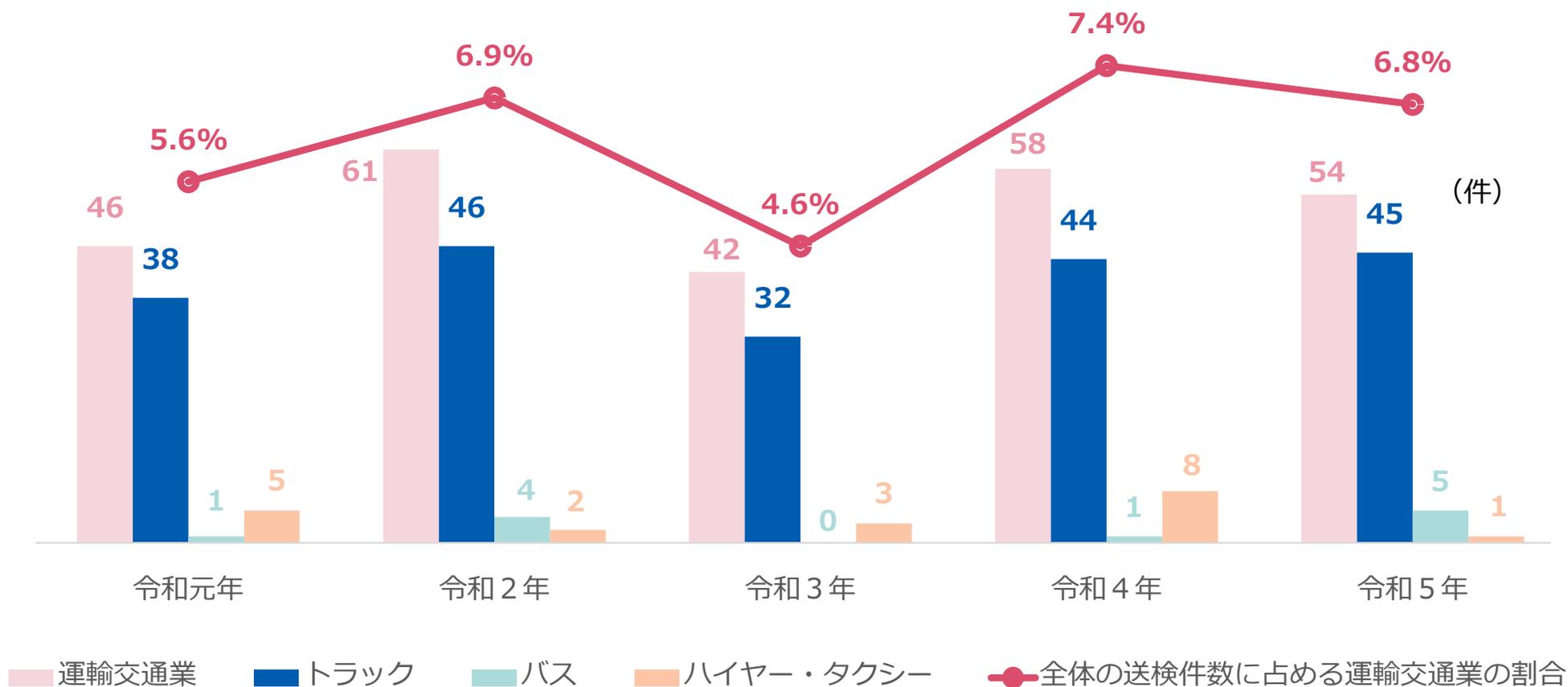


(※) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務との間の時間
最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

自動車運転者を使用する事業場に係る送検件数

- 度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対処している。
- 令和5年における自動車運転者を使用する事業場に係る送検件数は54件（全体（799件）の6.8%）となっている。

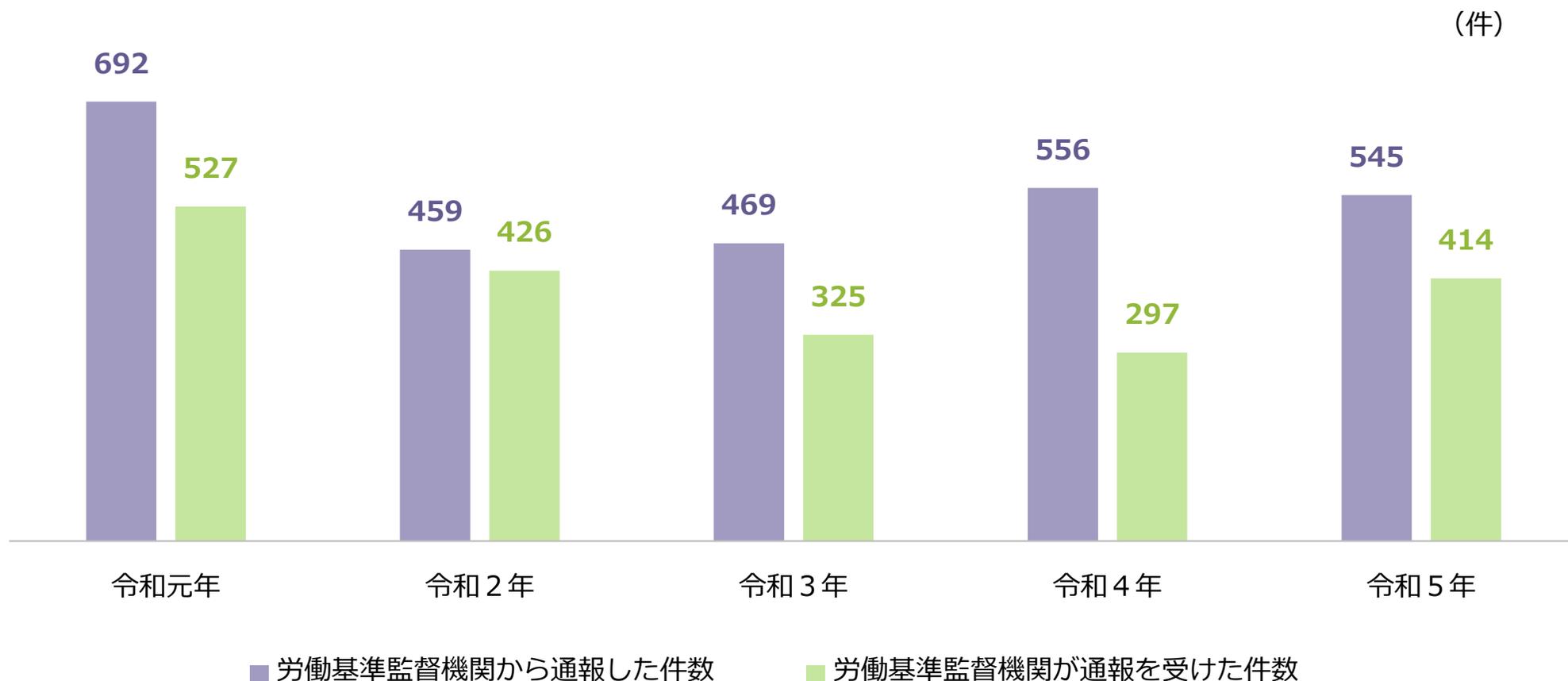
労働基準関係法令違反による送検件数の推移



労働基準監督機関と地方運輸機関との連携①

- 自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関がその監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。
- 令和5年における労働基準監督機関から通報した件数は545件、労働基準監督機関が通報を受けた件数は414件。

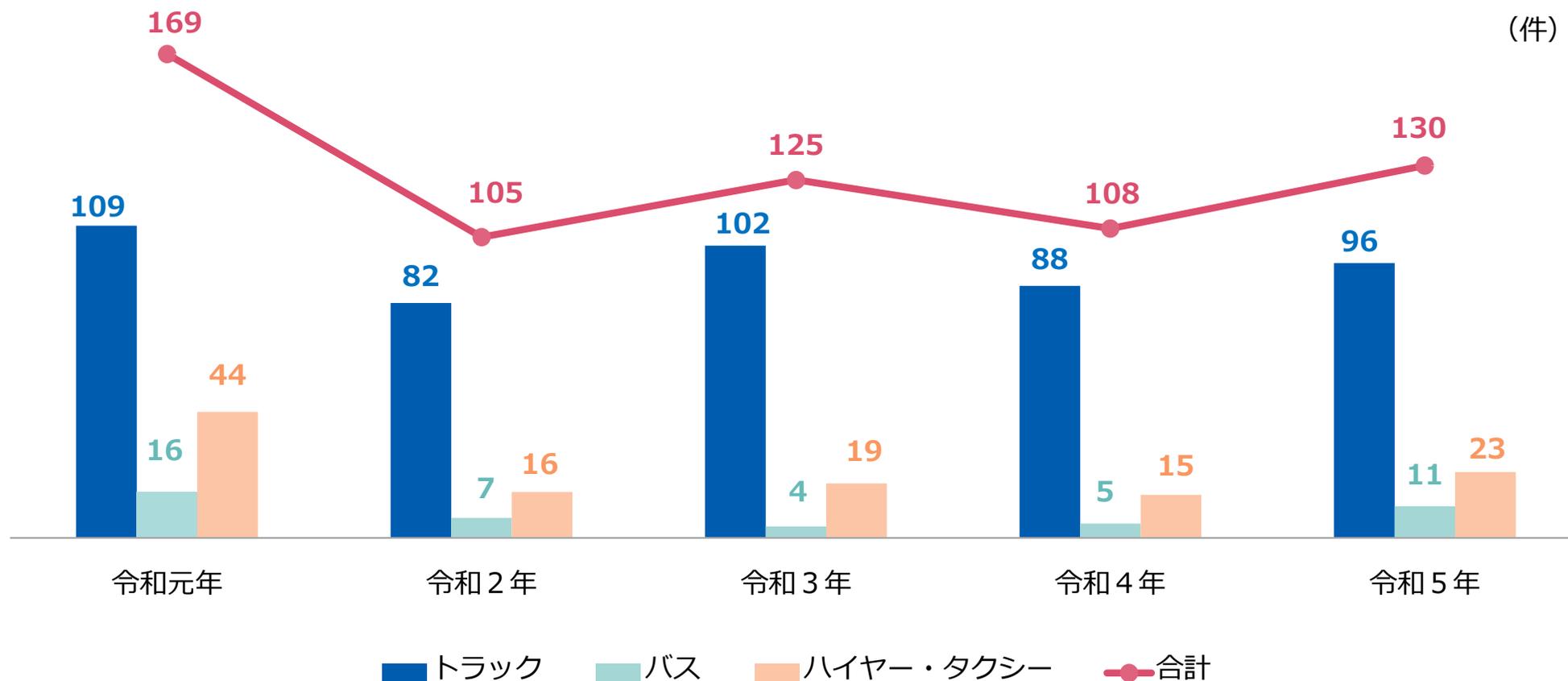
地方運輸機関との相互通報件数の推移



労働基準監督機関と地方運輸機関との連携②

- 労働基準監督機関が有する行政指導及び司法処分の権限並びに地方運輸機関が有する行政指導及び行政処分の権限を合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、もって自動車運転者の労働時間の労働条件の確保・改善を図っている。
- 令和5年における地方運輸機関との合同監督・監査の件数は130件で、令和2年以降概ね同水準で推移している。

地方運輸機関との合同監督・監査件数の推移



発着荷主等に対する要請の取組①

- 令和4年12月23日の改善基準告示の改正に伴い、都道府県労働局に「荷主特別対策チーム」を編成し、長時間の恒常的な荷待ちを発生させないこと等について、発着荷主等に対して要請する取組を開始した。

1. 荷主特別対策チームの概要

1.トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成

「荷主特別対策チーム」は、都道府県労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する都道府県労働局・労働基準監督署のメンバーにより編成。

2.労働基準監督署が発着荷主等に対して要請

労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力することなどを要請。

3.都道府県労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけ

都道府県労働局のメンバーが、労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを実施。

4.長時間の荷待ちに関する情報を収集

厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を実施。

※URL : https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html



2. 発着荷主等による長時間の荷待ちに対する取組

「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」に寄せられた情報の件数

1,774件

発着荷主等に対する要請を実施した事業場数

18,938事業場

(令和4年12月～令和6年12月)

発着荷主等に対する要請の取組②

3. 荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例

【事例①】 倉庫業A社

<概要>

A社が輸入業者から穀物・飼料を一時預かり、必要な量を同業者の販売先へ配送するために、協力会社（トラック運送事業者）へ手配等を行うに際し、荷役時間等が長時間に及ぶことがあったもの。荷主要請を契機に発荷主、着荷主それぞれの立場からトラックドライバーの労働時間の短縮が図られた。

<取組>

- ✓（着荷主として）予約システムの導入により、輸入業者から保管依頼の注文を受ける際、荷の種類・量・到着日時等をオンラインで自社倉庫内に情報共有できることとなり、荷の受入準備を早期にすることができ、荷卸しに係る時間の削減につながった。
- ✓（発荷主として）A社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と「荷の受け取り時間」を調整することとした結果、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷卸しに係る時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行った。

【事例②】 食料品製造業B社

<概要>

B社は原料の収穫期にダンプトラックによる搬入が集中し、例年、加工所内で長時間の荷待ちが発生する状況となっていたもの。B社所轄署が、B社のほか、原料を取り扱う地域の農協や、元請け運送事業者に対しても、B社への要請内容を伝える等した荷主要請を契機に、改善が図られた。

<取組>

- ✓ 大型輸送車両の導入による総稼働台数の削減。原料の受入機関拡大による業務量の平準化。

発着荷主等に対する要請の取組③

3. 荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例（続き）

【事例③】食料品製造業C社

<概要>

C社は、従前からいわゆる2024年問題への理解を深めていたところ、荷主要請を契機に、さらなる輸送効率化が図られた。

<取組>

- ✓ 発送当日に行っていた箱詰め作業を、前日に前倒し実施し、工場全体の発送便の荷待ち時間を1日あたり約2時間削減。
- ✓ 小口便から大口便に切替え、トラック運送事業者の集荷回数を約2割減少。

【事例④】製鋼業D社

<概要>

D社は、従前からいわゆる2024年問題に関心を持ち、荷役時間等を考慮した到着時刻を指定する等、荷待ち時間短縮に向けて取り組みを行っていたところ、荷主要請を契機に、さらなる改善が図られた。

<取組>

- ✓ トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制の対応のため、高速道路利用回数の増加に伴う運賃増額の申し入れに対して、当該増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応検討。
- ✓ D社が扱う原料の買取り価格が高騰する時期に取引が増加する傾向から、プラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始。

【事例⑤】化学工業E社

<概要>

E社は、荷主要請を契機に、2024年以降もトラック運送事業者と従前どおりの取引を行うため、発注者として果たすべき責任があると認識し、発荷の約70%を担当する元請け運送事業者と協議を実施、改善基準告示を遵守できる対策を検討した。

<取組>

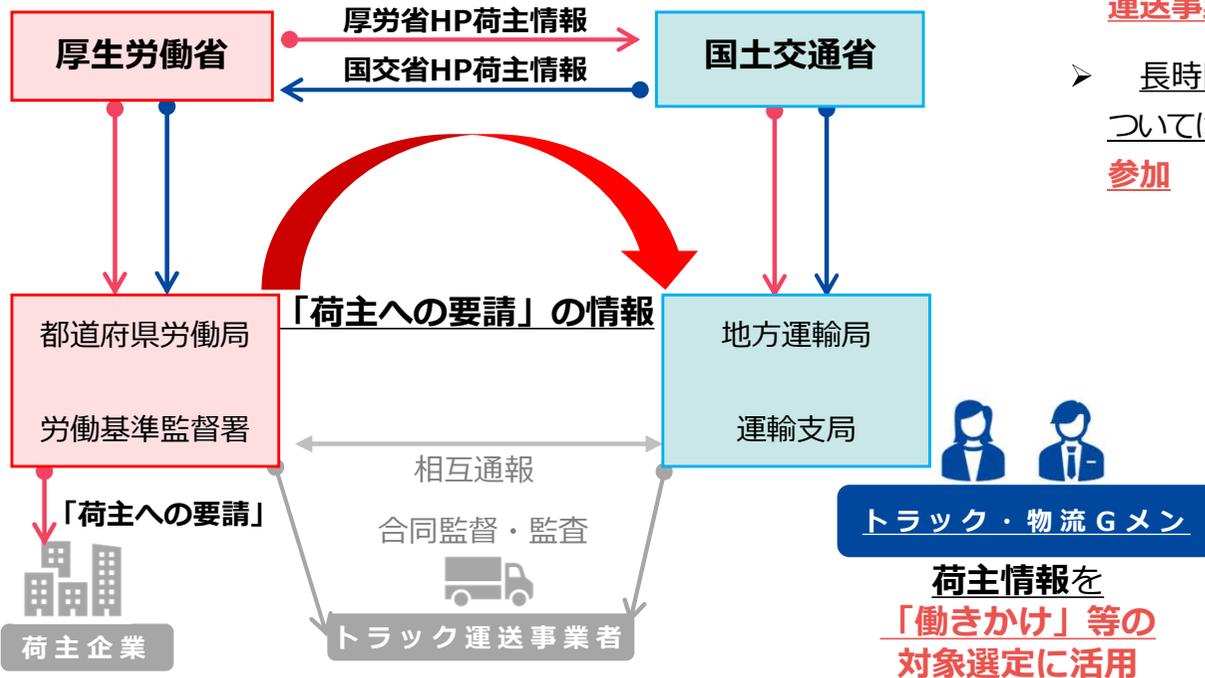
- ✓ 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更。
- ✓ 高速道路の利用。

「トラック・物流Gメン」（国土交通省）との連携

- 令和4年12月から国土交通省と以下のように連携（下線部は令和5年10月から拡充）。
※令和6年11月1日付けで「トラック・物流Gメン」に改組

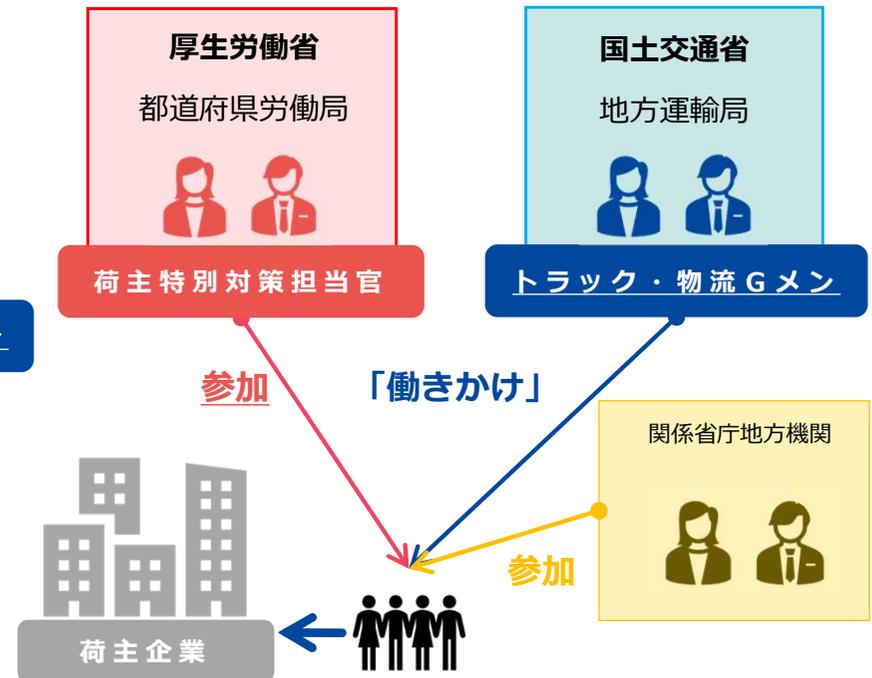
① 荷主情報提供の運用

- 厚生労働省のHPに寄せられた荷主情報を国土交通省へ提供
- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラック・物流Gメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



② トラック法に基づく「働きかけ」の連携

- 国土交通省に対し、貨物自動車運送事業法（トラック法）等の運行管理に関する規定に違反の疑いがあると認められるトラック運送事業者について通報
- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



③ 「標準的な運賃」の周知

- 労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

労働基準監督署による荷主への要請（トラック）

- 賃金水準の向上に向けて、賃金の原資となる適正な運賃を支払うことを周知している（「標準的運賃」の周知）。
- 令和6年3月22日に改正された「標準的運賃」及び「標準運送約款」が告示され、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化された。
- 令和6年5月15日にいわゆる物流法が改正され、荷待ち時間等の削減に新たな努力義務が課されることを周知している。

発着荷主等に対する要請時に配布するリーフレット「STOP! 長時間の荷待ち」

荷主・元請運送事業者の皆さまへ

STOP! 長時間の荷待ち

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

トラックドライバーの拘束時間の内訳

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

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

発着荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

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

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

令和5年10月～「標準的な運賃」についても周知

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

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

国土交通省 「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発着主・着荷主)と物流事業者(対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送管理体制管理の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、物流の生産性向上・適正化に向けた「改正物流法」についてご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省 「改正物流法」について

お問い合わせ

令和6年9月～「改正物流法」についても周知

適正化指導

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

(2024.9)

労働時間管理適正化指導員の活用

- 労働基準法や改善基準告示等の労働関係法令に詳しい者及びトラック、バス、タクシーの産業事情、経営課題、自動車運転者の労務管理等に詳しい者を「労働時間管理適正化指導員」(※)として選任し、各事業場を個別訪問の上、指導・助言を実施している。
- 業界団体未加入の事業場を個別訪問し、事業主等に対して労働基準関係法令等の周知・相談を実施(平成25年度～)している。
※47都道府県労働局において、3業種(トラック、バス、タクシー)を担当

活動実績

● 事業場への指導・助言 令和5年度：1,567件 (令和4年度：1,365件)

⇒ 事業場を個別訪問して面談及び書類の点検等を実施。改善基準告示のほか、労働基準関係法令上必要な書類の整備や健康管理等の問題等について指導・助言を実施している。

● 業界団体未加入事業場への周知・相談 令和5年度：952件 (令和4年度：659件)

⇒ 労務管理のノウハウの蓄積が乏しい等、労働基準関係法令等の周知・相談を要すると考えられる事業場を訪問し、労働基準関係法令及び労務管理上の問題等について周知・相談を実施している。

● 新規許可事業者に対する講習 令和5年度：180回 (令和4年度：187回)

⇒ 地方運輸機関が新規許可事業者を対象として行う講習に都道府県労働局から講師を派遣し、労働基準法や改善基準告示等の基礎的な内容について講習を行っている。

【参考1】運輸交通業・貨物取扱業に係る定期監督等実施結果

(各年1月～12月)

業種	監督実施年	監督等実施事業場数	違反事業場数	違反率 (%)	条項別法違反状況											
					労働基準法					労働安全衛生法						
					15条	32条	35条	37条	89条	11条	12条 12条の2	17条 19条の3	20条 25条	45条	61条	66条 66条の6
					労働条件の明示	労働時間	休日	割増賃金	就業規則	安全管理者	衛生管理者等	安全衛生委員会等	安全基準	定期自主検査	就業制限	健康診断等
運輸 交通業	令和3年	4,998	3,710	74.2	563	1,819	166	878	539	55	297	155	507	295	44	1,301
	令和4年	5,421	4,105	75.7	626	2,030	171	976	570	58	302	155	624	384	30	1,566
	令和5年	5,579	4,170	74.7	575	2,007	166	931	647	69	332	180	686	402	43	1,506
貨物 取扱業	令和3年	625	406	65.0	38	142	6	76	51	12	39	18	162	25	8	107
	令和4年	678	443	65.3	41	149	6	80	34	11	45	34	165	26	4	137
	令和5年	699	449	64.2	60	156	10	86	54	8	31	25	162	19	6	119
全産業	令和5年	139,215	96,831	69.6	11,814	20,799	2,127	18,850	10,283	472	4,156	2,446	27,435	6,881	1,205	27,411

【参考2】運輸交通業・貨物取扱業に係る司法処理状況

(令和5年1月～12月)

業種	送検件数合計	労働基準法					労働安全衛生法					
		計	最賃法4条	32条	35条	37条	計	20条	21条	59条	61条	100条
			賃金の支払	労働時間	休日	割増賃金		設備等	作業方法	安全衛生教育	就業制限	報告等
運輸交通業	61	37	11	15	2	3	22	9	4	0	2	6
鉄道・軌道・水運・航空業	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
道路旅客運送業	8	7	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0
道路貨物運送業	52	29	9	13	2	1	21	9	4	0	2	6
その他の運輸交通業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
貨物取扱業	3	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
陸上貨物取扱業	2	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
港湾運送業	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
全産業合計	799	295	169	38	2	14	489	151	126	12	26	102

注)一事件で複数の被疑条文がある場合には、その主たる被疑条文により件数を計上している。

【参考3】改善基準告示遵守状況確認ソフトの紹介

■厚生労働省にて開発中の改善基準告示遵守状況確認ソフト

・入力項目ごとの時間計算機能や警告の表示

※画面はイメージです

<トラック> 労働時間の入力

分割休息 適用不可 隔日勤務 適用不可 休日労働

◆ 車検日 2024年08月26日 勤務形態 1人乗務 2人乗務 休日勤務

◆ 運転者名 車内内の休息設備 あり 無し

◆ 始業時刻 00時00分 始業場所 所属する営業所 それ以外

◆ 終業時刻 00時00分 終業場所 所属する営業所 それ以外

マスター更新

行削除 行追加 データ登録 データ呼出 データ削除 データクリア データへ戻る

◆ 作業時刻入力

No	業務種別	開始時刻			終了時刻			所要時間	
		日	時	分	日	時	分	時間	分
1	始業	26							

時間計算、警告の表示を可能とするため、
入力対象者の入力済データを読み出します。

00時00分 始業場所 所属する営業所 それ以外

00時00分 終業場所 所属する営業所 それ以外

マスター更新

行削除 データ登録 データ呼出 データ削除 データクリア データへ戻る

Microsoft Excel

入力した時間は、「実労働時間」を超えています

OK

判定の結果、
違反や警告があった場合は
メッセージを表示します

【参考4】労働者性に疑義がある方の労働基準法等違反相談窓口①



Press Release

報道関係者 各位

令和6年10月25日
【照会先】
労働基準局 監督課
課長 村野 伸介
副主任中央労働基準監察監督官 高橋 仁
(代表電話)03(5253)1111 (内線 5426, 5428)
(直通電話)03(3595)3203

「労働者性に疑義がある方の労働基準法等違反相談窓口」を 労働基準監督署に設置します ～労働者かもしれないフリーランスからの相談に対応～

厚生労働省は、「特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する以下「フリーランス・事業者間取引適正化等法」が施行される11月以降、労働基準監督署に、自らの働き方が労働者に該当する可能性があると考えられる事業者からの労働基準法等の違反に関する相談窓口（受付時日のみ）を設置します。

労働基準法上の「労働者」に該当するかどうかは、契約の形式や名称を総合的に判断されます。

近年、働き方が多様化し、フリーランスとしての新しい働き方が増え、働く方の中には、実態としては労働基準法（昭和22年法律第4号）の定める労働者としての働き方をしているにもかかわらず、名目上は自営業者として扱われていないといった問題が指摘されています。

厚生労働省は、このたびの取り組みを通じて、フリーランスとして働いている方々の労働環境整備に努めます。

※ なお、フリーランス・事業者間取引適正化等法に関する相談先は、各都道府県労働局雇用環境・均等部（室）、内容が取引の適正化に関する場合は中小企業庁になります。

【取り組み概要】

■ 労働者性に疑義がある方からの労働基準法等違反に関する相談

請負契約や委任契約といった契約形式にとらわれることなく、働く方々からの相談に丁寧に対応します。また、労働者に該当するかどうかの判断基準の説明や、「働き方の自己診断チェックリスト」を用いたチェックなども行います。（別添参照）

■ 労働基準監督署において労働者に当たるかどうかの判断を行います

労働者性の判断基準について理解を促すため、新たに、厚生労働省において労働者性判断に係る近時の代表的な裁判例を取りまとめた参考資料集^(※1)を作成しました。

労働基準監督署では、これらの資料も活用しつつ、相談内容から労働基準法等違反が疑われ、申告^(※2)として調査した場合には、原則、相談者の方が労働者に当たるかどうかの判断を行います。

(※1) <https://www.mhlw.go.jp/content/001319389.pdf>

(※2) 労働基準法等に基づき、法違反の事実を労働基準監督署に申し立てることをいいます。

【取り組み概要】

■ 労働者性に疑義がある方からの労働基準法等違反に関する相談窓口を設置します

請負契約や委任契約といった契約形式にとらわれることなく、働く方々からの相談に丁寧に対応します。また、労働者に該当するかどうかの判断基準の説明や、「働き方の自己診断チェックリスト」を用いたチェックなども行います。（別添参照）

■ 労働基準監督署において労働者に当たるかどうかの判断を行います

労働者性の判断基準について理解を促すため、新たに、厚生労働省において労働者性判断に係る近時の代表的な裁判例を取りまとめた参考資料集^(※1)を作成しました。

労働基準監督署では、これらの資料も活用しつつ、相談内容から労働基準法等違反が疑われ、申告^(※2)として調査した場合には、原則、相談者の方が労働者に当たるかどうかの判断を行います。

(※1) <https://www.mhlw.go.jp/content/001319389.pdf>

(※2) 労働基準法等に基づき、法違反の事実を労働基準監督署に申し立てることをいいます。



② 労働時間関係



国民向け周知広報について（令和5年6月28日～）

- 自動車運転者、建設の事業等で、時間外労働の上限規制が遵守されるようにするためには、取引慣行上の課題などを改善していくことが必要。
- このためには、国民の理解や社会的な機運の醸成が不可欠となることから、令和5年6月以降、国民向けの広報を順次実施している。

【イメージキャラクター】小芝風花さん（俳優）

くらし、はたらき、ともにスズメ！

2024年4月から
建設業、トラック・バス、タクシードライバー、医師の、
時間外労働の上限規制が適用されます。

たとえば、
働き方の変化にあわせて、わたしたちができること。

1 わたしのためにできること
通勤便を1回で受け取れるよう、発注や受け取りの日はご協力ください！

2 わたしのためにできること
工事依頼のスケジュールにご配慮をお願いします！

厚生労働省 国土交通省
詳しくは特設サイトへ はたらきかたスズメ 検索

国民向け広報内容（PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など）

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。
（例：再配達の削減など）



PRイベント（令和5年6月28日開催）

加藤厚生労働大臣（当時）、斉藤国土交通大臣（当時）がご出席。

主な広報実施事項

- ・全国主要駅にポスターを掲載
- ・電車内ビジョンで広告を放映
- ・全国でテレビCMを放映

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ ver.2 (トラック編)」

- トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じて、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。



たしかめよう!
わたしたちができること!



2代目イメージキャラクター
労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」

動画のポイント (知っていただきたいこと)

- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われていること。
- 荷主の方には、荷待ち時間の削減のため、適切な貨物の受取・引渡し日時の指定、予約システムの導入などの取組をお願いしたいこと。
- また、荷物の積みおろし作業の効率化のためにも、パレットの導入などの工夫を進めていただきたいこと。
- さらに、トラックドライバーの処遇改善に向けて、「標準的運賃」を参考に運賃や荷待ち・荷役作業等の料金などの見直しもご検討いただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

荷主の皆さまへのお願い



←荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた取組を解説

標準的運賃も周知→



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトのリニューアルと周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行うため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイトに新たなコンテンツ「物流情報局」を設けた。（「物流情報局」は、改正物流法の施行に向けて、年度内に更なるリニューアルを行う予定。）
- 労働基準監督署による荷主要請などあらゆる機会を活用して、以下のリーフレットにより周知している。



荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトをリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

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

こうした状況を踏まえ、「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」内に「物流情報局」を開設しました。



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

物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター たしかめたん

- 荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応
 - 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
 - 標準的運賃
 - トラックGメン など
- 今後施行される法令のポイント
 - 改正物流法、関係省令 など
- トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先
 - 働き方改革推進支援センター など

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！

自動車運転者の時間外労働の上限規制（2024年4月適用開始）

法律による上限 特別条項（例外）	年960時間	時間外労働
法律による上限 限度時間（原則）	✓ 月45時間 ✓ 年360時間	
法定労働時間	✓ 1週40時間 ✓ 1日8時間	
1年間（12か月）		

改正された改善基準告示の主な内容（2024年4月適用開始）

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

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。
※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。▶



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトはこちら▶
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載して周知している。

※バス、ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示についても、同様のテキスト・動画を作成している。

トラック運転者

令和6年4月改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準学習テキスト

解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、「令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成しています。

トラック運転者
令和6年4月改正改善基準告示版
労働時間等の改善のための基準学習テキスト
(解説動画)



令和7年度当初予算案 1.9億円（1.7億円） ※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- 自動車運転の業務や建設の事業には令和6年度から上限規制の適用が開始されており、令和7年度以降も取引環境の改善等のための関係法令が順次施行される。
⇒ 引き続き上限規制や改善基準告示について周知を行うとともに、荷主や発注者に対して、取引環境の改善を通じた長時間労働の削減に取り組むようこれまで以上に促していくことが必要。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

（1）荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信

- 取引環境改善に向けた企業・国民向け周知広報特設サイトの継続運用
- 自動車ポータルサイトの継続運用
- **建設労働者の労働環境改善に向けた特設サイトの開設・運用【新規】**

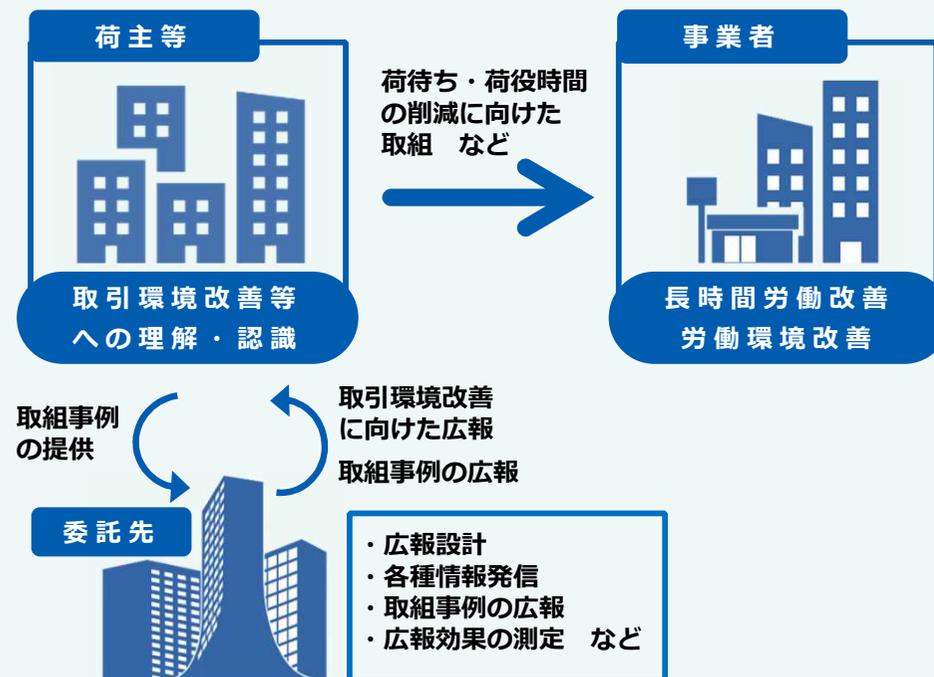
（2）荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進

- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
- **荷主等による取組事例の周知広報【新規】**

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和5年度）：
 - ・ 取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 137万1,810件
 - ・ 自動車ポータルサイトアクセス件数 64万7,448件

（2）について



R 7年度厚生労働省委託事業：

荷主等による取引慣行の改善に向けた周知広報と取組事例集の作成（案）

概要

- 建設業の労働者、トラック運転者の長時間労働の背景には取引慣行上の課題があることから、厚労省・国交省において、発注者・荷主に対して、そうした課題の改善に理解と協力を求める取組を行ってきた。
 - 令和7年度においては、改正建設業法や改正物流法の施行が予定されており、取引慣行の改善に向けた動きはさらに加速することが予想される中、建設労働者やトラック運転者の長時間労働の改善のためには、荷主・発注者による取組を目に見える形でとりまとめを行い、働き方改革実現に向けた更なる機運醸成を図っていくことが重要であると考えられる。
- ⇒ 令和7年度は、荷主（トラック）、発注者（建設、バス）の分野において、**イメージキャラクターを起用し、更なるPRを展開**して荷主、発注者に積極的な取組を促しながら、**取引関係者による取組事例を収集し、事例集としてとりまとめることを想定**。

取引関係者向けの更なるPR

6月（通常国会閉会後想定）

- イメージキャラクターによるPRイベントを開催。
- PRイベントでは、新規PR動画（CM）やポスターを公開。PR動画（30秒程度）、ポスター等を公開。
- PRイベントには福岡大臣、中野大臣にもご出席いただくことを検討。

7月～9月

- PRイベント後すぐに、イメージキャラクターの画像を使用した特設ページを公開し、インターネット広告（同キャラクターの画像を使用したバナー広告）を集中的に展開。
- 新規PR動画を電車内広告ビジョンで放映（期間：2週間）。
- 新規ポスターを全国主要駅に掲示（期間：1か月）。

取引関係者による取組事例集の作成

7月～9月

- イメージキャラクターの画像を使用した特設ページで取組事例を収集（※1）。

10月～2月ごろ

- 貴省と協力して掲載内容を精査、遅くとも2月末までに事例集を完成（※2）。
- 事例集完成後、インターネット広告（イメージキャラクターの画像を使用したバナー広告）を再び集中的に展開して周知。

（※1）貴省の協力を得ながら、関係団体等に令和6年度中に根回しを実施予定。

（※2）事例集は32～36ページのパンフレットとし、1事例につき見開き1ページの分量で、
・荷主の取組5～6事例
・貸切バス発注者の取組2～3事例
・工事発注者（直轄工事含む）4～5事例
を掲載予定。



※事例集の本格的な周知は、令和8年度以降に行うことを検討。

働き方改革推進支援助成金

令和7年度当初予算案 92億円（71億円）※（）内は前年度当初予算額

○実施主体：都道府県労働局 ○令和5年度支給件数 4,095件 支給額 50億円

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 建設業、自動車運転者、医師等のほか、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」で指摘される情報通信業や宿泊業等も含め、特に時間外労働が長い業種等に対しては引き続き手厚い支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名		成果目標	助成上限額※1、※2（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース <small>（長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>	建設事業	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減	①～⑤の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑤：100万円（4週4休→4週8休）等
	自動車運転の業務	② 年休の計画的付与制度の整備	①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等
	医業に従事する医師	③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～④又は⑥の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：170万円（11H以上）等、⑥：50万円
	砂糖製造業 <small>（鹿児島県・沖縄県に限る）</small>	④ 新規に勤務間インターバル制度を導入 ※自動車運転の業務は10時間以上 その他は9時間以上	①～④又は⑦の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等、⑦：350万円
	その他長時間労働が認められる業種	⑤ 所定休日の増加 ⑥ 医師の働き方改革の推進 ⑦ 勤務割表の整備	①～④の何れかを1つ以上 ①：250万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円、④：150万円（11H以上）等
労働時間短縮・年休促進支援コース <small>（労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>		① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～③の何れかを1つ以上 ①：150万円（月80H超→月60H以下）等、②・③：各25万円
勤務間インターバル導入コース <small>（勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）</small>		新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること	勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H：100万円 ・11H以上：120万円
団体推進コース <small>（傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）</small>		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること	上限額：500万円（複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）等の場合は1,000万円）

- **助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）**：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新（※月60時間を超える時間外労働が恒常的に認められる企業に対しては、乗用自動車及びPCに係る助成対象の要件を一部緩和）、⑥人材確保に向けた取組
（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置等）

※1 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成上限額を更に6万円～最大60万円加算（5%以上（24万円～最大240万円加算）7%以上（36万円～360万円加算））。なお、常時使用する労働者数が30人以下の場合の加算額は2倍。

※2 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

道路貨物運送業・道路旅客運送業に関する 働き方改革推進支援助成金の活用事例（R3～R5）

助成対象：デジタコ

（道路貨物運送業）

チャート紙から運行状況を読み取って運行記録を作成・集計を行っていたが、事業規模の拡大に伴いそれが難しくなってきたことから、デジタコ（デジタル式運行記録計）を導入して自動化を図ることにしたもの。

⇒ ドライバーの運転日報作成の時間については、1か月あたり5時間程度削減。
労務管理担当者の集計時間については、1月あたり10時間程度削減。

助成対象：洗車機

（道路貨物運送業）

2日に1回の頻度で洗車をしているところ、洗車はドライバーが手作業で行っており時間を要していたことから、洗車機を導入して作業の機械化を図ることにしたもの。

⇒ 1回あたりの作業時間を40分削減（1か月では、ドライバー1人につき7時間削減）。

助成対象：フォークリフト

（道路貨物運送業）

建築資材を運搬するに当たって拠点内の倉庫で資材を保管することがあるが、資材の入出庫等をフォークリフト1台で行っており時間を要していたことから、作業効率を向上させるためフォークリフトの台数を増やすことにしたもの。

⇒ 作業量が多い場合にはフォークリフト2台で作業できるようになったことで、入出庫1回当たりの作業時間を15%削減。

助成対象：勤怠管理システム

（道路旅客運送業（ハイヤー、タクシー））

時間外労働をリアルタイムで把握し、時間外労働の時間数を踏まえた配車ができるよう、勤怠管理システムを改修して時間外・休日労働を自動的に集計できる機能を追加することにしたもの。

⇒ 時間外労働が多かったドライバーについては、1か月あたりの時間外労働を20～30時間削減。

④ 過労死等防止対策



総則

目的 近年、我が国において過労死等が多発し大きな社会問題となっていること及び過労死等が、本人はもとより、その遺族又は家族のみならず社会にとっても大きな損失であることに鑑み、過労死等に関する調査研究等について定めることにより、過労死等の防止のための対策を推進し、もって過労死等がなく、仕事と生活を調和させ、健康で充実して働き続けることのできる社会の実現に寄与することを目的とする。

「過労死等」の定義 業務における過重な負荷による脳血管疾患若しくは心臓疾患を原因とする死亡若しくは業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡又はこれらの脳血管疾患若しくは心臓疾患若しくは精神障害

基本理念 過労死等の防止のための対策は、

- 1 過労死等に関する実態が必ずしも十分に把握されていない現状を踏まえ、過労死等に関する調査研究を行うことにより過労死等に関する実態を明らかにし、その成果を過労死等の効果的な防止のための取組に生かすことができるようにするとともに、過労死等を防止することの重要性について国民の自覚を促し、これに対する国民の関心と理解を深めること等により、行われなければならない。
- 2 国、地方公共団体、事業主その他の関係する者の相互の密接な連携の下に行われなければならない。

国の責務等 国、地方公共団体、事業主、国民の各々の責務を規定

過労死等防止啓発月間 国民の間に広く過労死等を防止することの重要性について自覚を促し、これに対する関心と理解を深めるため、過労死等防止啓発月間（11月）を設ける。

年次報告 政府は、毎年、国会に、我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況に関する報告書を提出しなければならない。

過労死等の防止のための対策に関する大綱

政府は、過労死等の防止のための対策に関する大綱を定めなければならない。（平成27年7月24日策定、以降3年ごとに変更、直近は令和6年8月2日変更（閣議決定））

過労死等の防止のための対策

①調査研究等（※）、②啓発、③相談体制の整備等、④民間団体の活動に対する支援

※ 国は、過労死等に関する調査研究等を行うに当たっては、過労死等が生ずる背景等を総合的に把握する観点から、業務において過重な負荷又は強い心理的負荷を受けたことに関連する死亡又は傷病について、事業を営む個人や法人の役員等に係るものを含め、広く当該過労死等に関する調査研究等の対象とするものとする。

過労死等防止対策推進協議会

厚生労働省に、過労死等の防止のための対策に関する大綱を定めるに際して意見を聴く、当事者等、労働者代表者、使用者代表者及び専門的知識を有する者をもって構成される過労死等防止対策推進協議会を設置

過労死等に関する調査研究等を踏まえた法制上の措置等

政府は、過労死等に関する調査研究等の結果を踏まえ、必要があると認めるときは、過労死等の防止のために必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講ずるものとする。

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更について

過労死等の防止のための対策に関する大綱

- ▶ 過労死等の防止のための対策を効果的に推進するため、過労死等防止対策推進法（平成26年法律第100号）に基づき策定
- ▶ 大綱は社会経済情勢の変化、過労死等をめぐる諸情勢の変化、大綱に基づく対策の推進状況等を踏まえ、おおむね3年を目途に見直し
(経緯：平成27年7月24日策定、平成30年7月24日変更、令和3年7月30日変更)
- ▶ 大綱の策定及び見直しに当たっては、過労死等の当事者代表者、労働者代表者、使用者代表者及び専門的知識を有する者を委員とする過労死等防止対策推進協議会の意見を聴く

今回の変更の経過

令和5年11月14日	第25回過労死等防止対策推進協議会（議論）
令和6年1月23日	第26回過労死等防止対策推進協議会（議論）
3月19日	第27回過労死等防止対策推進協議会（素案協議）
6月4日	第28回過労死等防止対策推進協議会（大綱案協議）
6月25日	過労死等防止について考える議員連盟総会
8月2日	閣議決定、国会報告、公表

「過労死等の防止のための対策に関する大綱」の変更のポイント

現状と課題

- 平成26年6月に過労死等防止対策推進法が成立して以降、働き方改革関連法に基づく働き方改革等の取組が進められてきた。その結果、長時間労働の雇用者割合は減少し、年次有給休暇の取得率は増加するなど一定の成果がみられ、令和6年4月からは、建設、自動車運転、医師等にも時間外労働の上限規制が適用されるなど、過労死等防止の機運も高まってきている。
- 一方、過労死等事案による労災請求・支給決定件数は増加傾向にあり、長時間労働対策に加え、メンタルヘルス対策やハラスメント防止対策の重要性が一層増している。
- また、働き方の多様化が進む中、フリーランス等の就労実態や健康確保、ハラスメントの状況等にも目を向ける必要がある。

見直しのポイント

1 大綱策定10年を振り返り、更なる取組を推進

- ・ 令和7年には大綱策定から10年の節目を迎えるため、この間の調査研究や取組の成果を振り返り、それらも踏まえ今後の対策を更に検討し推進

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

- ・ 令和6年4月から全面適用された時間外労働の上限規制の遵守を徹底、過労死等を繰り返し発生させた企業に改善計画を策定させるなど再発防止の指導を強化
- ・ フリーランス・事業者間取引適正化等法の施行後の履行確保、個人事業者等の安全衛生対策・健康管理の強化、労災保険の特別加入制度の対象拡大等の取組を推進

3 業種やハラスメントに着目した調査・分析を充実

- ・ 芸術・芸能分野を重点業種等に追加
- ・ 過労死等事案について、事業主に義務付けられているハラスメント防止措置の状況についても収集・分析を実施

4 国以外も含めた関係者による取組を推進

- ・ 業種別のカスタマーハラスメント対策の取組を支援
- ・ 事業主は、管理職や上司、若年労働者に対し、労働関係法令の研修等を実施
- ・ 労働組合は、職場で労働関係法令が適切に運用されているか定期的に確認

ポイント

2 上限規制の遵守徹底、過労死等の再発防止指導、フリーランス等対策を強化

① 時間外労働の上限規制の遵守徹底等

- ・ 令和6年4月から、工作物の建設の事業、自動車運転の業務、医業に従事する医師等にも時間外労働の上限規制が適用されたことから、その遵守徹底を図るとともに、商慣行・勤務環境等を踏まえた取組を推進する。

商慣行・勤務環境等を踏まえた取組の推進

【トラック運送業】

- ▶ 緊急増員したトラックGメンによる是正指導の大幅強化や「標準的運賃」の8%引き上げ改定により、取引環境の適正化に向けた取組を推進する。
- ▶ 令和6年4月に、構造的な対策として、物流効率化や賃上げ原資確保のための適正な運賃導入を進める法律が成立したことを受け、同法の施行に向けて政省令等の整備を進める。

【医療従事者】

- ▶ 医療機関の取組事例の周知や医療勤務環境改善マネジメントシステムの普及促進、都道府県医療勤務環境改善支援センター等による支援及び支援力強化等を進める。
- ▶ 看護師に対するハラスメントを防止するとともに、夜勤負担を軽減し、働きやすい職場づくりを進める。

【建設業】

- ▶ 令和6年通常国会に、処遇改善に向けた賃金原資の確保と下請事業者までの行き渡り、資材価格転嫁の円滑化による労務費へのしわ寄せ防止、更には、働き方改革や現場の生産性向上を図ることを内容とする法律が成立したことを受け、それに基づく取組を推進する。

【教職員】

- ▶ 公立学校における働き方改革の更なる加速化、教師の処遇改善、公立学校の指導・運営体制の充実、教師の育成支援を一体的に進める。
- ▶ 各教育委員会における公立学校の業務の適正化を図る取組の推進や、勤務時間管理の徹底、ストレスチェックの実施等の労働安全衛生管理を一層充実するとともに、予防的取組や相談体制の充実、復職支援等のメンタルヘルス対策、ハラスメント対策等を推進する。

【情報通信業】

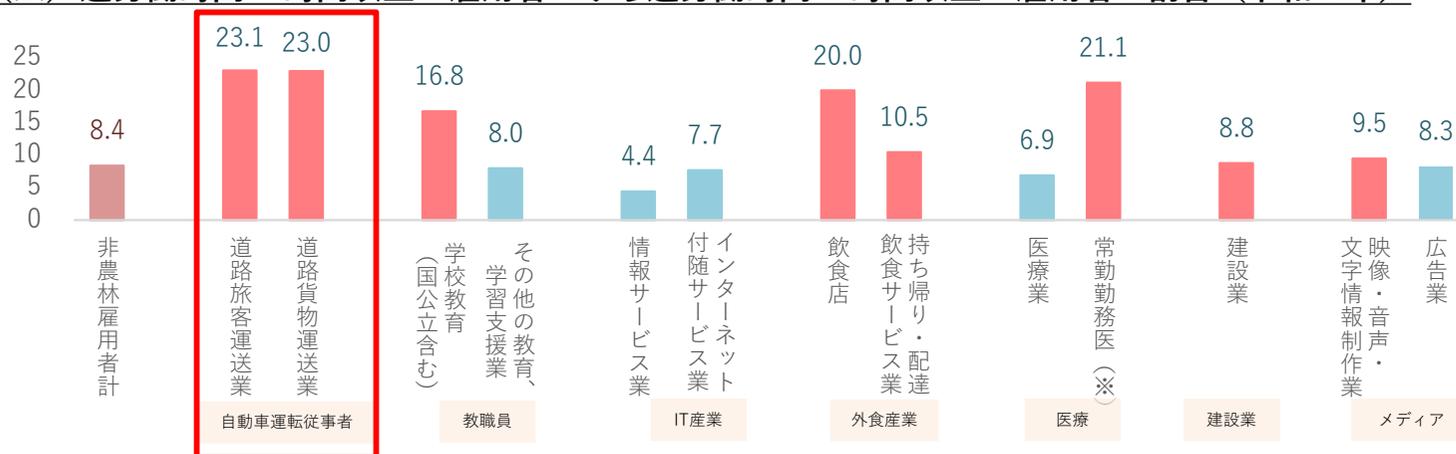
- ▶ IT業界の働き方・休み方の推進に関するサイトにおいて、対応策や事例集等を周知し、職場環境の改善の促進を図る

数値目標

- 過労死をゼロとすることを旨とし、労働時間、勤務間インターバル制度、年次有給休暇及びメンタルヘルス対策について、数値目標を設定する。
- 公務員についても、目標の趣旨を踏まえ、各職種の勤務実態に応じた実効ある取組を推進する。

変更後の数値目標（下線部分は追加・変更のあった項目）	最新の数値
1 週労働時間40時間以上の雇用者のうち、週労働時間60時間以上の雇用者の割合を5%以下（令和10年まで） <u>特に、重点業種等のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合が高いものについて重点的に取組を推進する。</u> (※)	8.4%（令和5年）
2 勤務間インターバル制度（令和10年まで） ① 労働者数30人以上の企業のうち、制度を知らなかった企業割合を5%未満 ② 労働者数30人以上の企業のうち、制度を導入している企業割合を15%以上 特に、勤務間インターバル制度の導入率が低い中小企業への導入に向けた取組を推進する。	① 19.2% ② 6.0% （令和5年）
3 年次有給休暇の取得率を70%以上（令和10年まで）	62.1%（令和4年）
4 メンタルヘルス対策に取り組む事業場の割合を80%以上（令和9年まで）	63.4%（令和4年）
5 労働者数50人未満の小規模事業場におけるストレスチェック実施の割合を50%以上（令和9年まで）	32.3%（令和4年）
6 自分の仕事や職業生活に関することで強い不安、悩み又はストレスがあるとする労働者の割合を50%未満（令和9年まで） なお、前大綱の数値目標であった「 <u>仕事上の不安、悩み又はストレスについて、職場に事業場外資源を含めた相談先がある労働者割合</u> 」についても継続的に注視する。	82.2%（令和4年） 79.8%（令和4年）

(※) 週労働時間40時間以上の雇用者のうち週労働時間60時間以上の雇用者の割合（令和5年）



(出典)
総務省「労働力調査」をもとに作成

※常勤勤務医は、厚生労働行政推進調査事業費補助金 政策科学推進研究事業「医師の勤務環境把握に関する研究」の研究成果を一部改変したもの

令和6年版「過労死等防止対策白書」（令和6年10月11日閣議決定）

➤ 過労死等防止対策推進法に基づき、国会に報告を行う法定白書（令和6年版で9回目の閣議決定及び国会報告）

➤ 令和6年版白書のポイント

- ・ 「過労死等の防止のための対策に関する大綱」（令和6年8月2日閣議決定）で調査研究の重点対象とされている業種等（医療、芸術・芸能分野）や、調査研究の必要性が指摘されているDX等先端技術担当者の調査分析結果を記載

«参考» 過労死等防止対策推進法（平成26年法律第100号）
（年次報告）

第6条 政府は、毎年、国会に、我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況に関する報告書を提出しなければならない。

白書の構成

第1章 労働時間やメンタルヘルス対策等の状況

- 1 労働時間等の状況
- 2 職場におけるメンタルヘルス対策の状況
- 3 自殺の状況

第2章 過労死等の現状

- 1 過労死等に係る労災補償の状況
- 2 国家公務員の公務災害の補償状況
- 3 地方公務員の公務災害の補償状況

第3章 過労死等の防止のための対策に関する大綱の変更

- 1 大綱の変更の経緯
- 2 大綱の変更のポイント

第4章 過労死等をめぐる調査・分析結果

- 1 労災事案分析
① 労災支給決定（認定）事案、②拘束時間、勤務間インターバルの分析、③医療従事者（医師・看護師）
- 2 労働・社会分野の調査（アンケート調査）
① 全業種、② DX等先端技術担当者、③ 芸術・芸能従事者（スタッフ）
- 3 公務災害の事案の分析
- 4 疫学研究等

第5章 過労死等の防止のための対策の実施状況

- 1 労働行政機関等における対策
- 2 調査研究等
- 3 啓発
- 4 相談体制の整備等
- 5 民間団体の活動に対する支援

企業や団体の取組事例などのコラムを掲載

第4章 過労死等をめぐる調査・分析結果

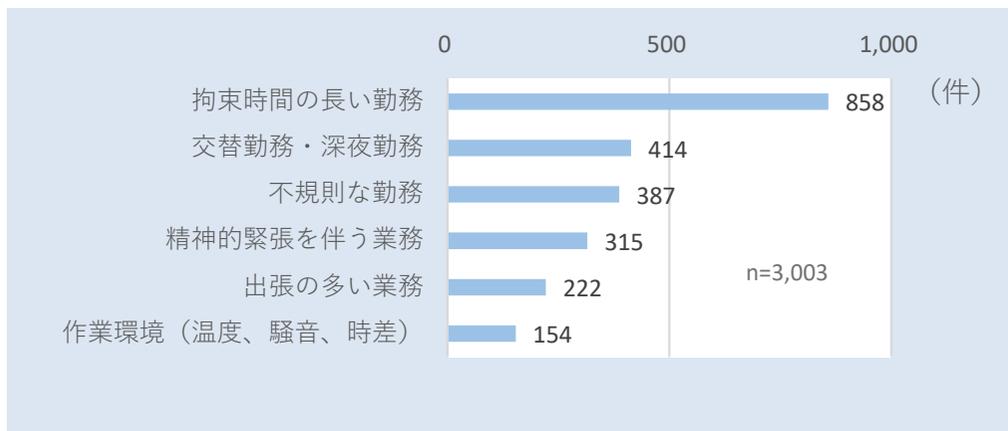
1 労災支給決定（認定）事案の分析（労働時間以外の負荷要因別の事案数等）

（資料出所）労働安全衛生総合研究所過労死等防止調査研究センター「令和5年度 過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」をもとに作成

- 平成22年度から令和3年度までの12年間の労災支給決定（認定）事案のうち脳・心臓疾患事案について分析。
（但し、②、③の分析対象は、平成22年度から令和2年度までの11年間）
- 令和3年9月の脳・心臓疾患の認定基準の改正により、労働時間以外の負荷要因も加味するとされ、労働時間以外の負荷要因をみると「勤務間インターバルが短い勤務」と「拘束時間の長い勤務」が各24件（各24.7%）、「不規則な勤務・交替勤務・深夜勤務」が21件（21.6%）であった。

① 労働時間以外の負荷要因別の事案数

<認定基準改正（令和3年9月）前に基づく分類：平成22年度～令和3年8月>

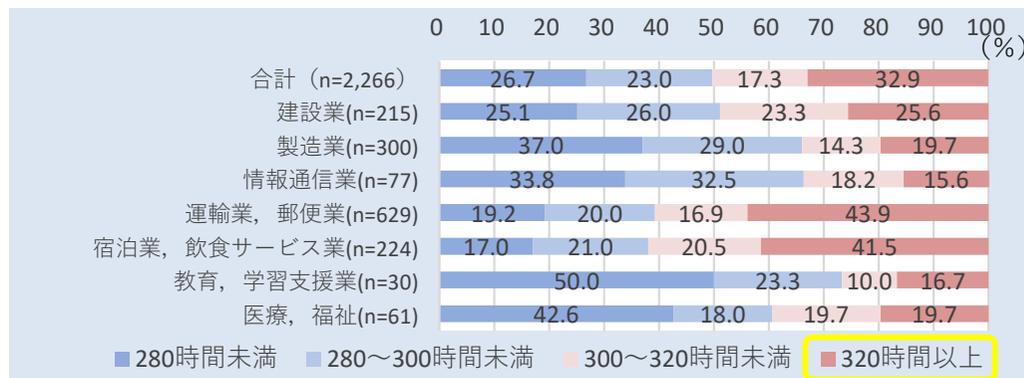


<認定基準改正（令和3年9月）後に基づく分類：令和3年9月～令和4年3月>



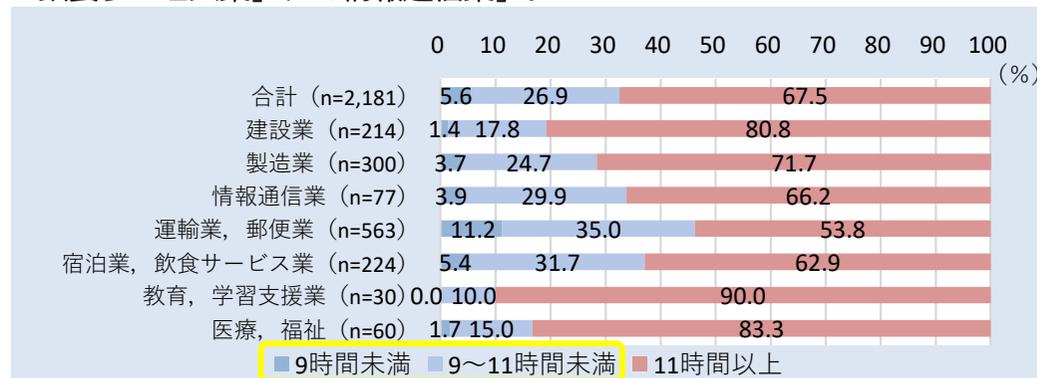
② 1か月当たりの拘束時間の平均値（業種別）

○ 「320時間以上」の割合が高いのは「運輸業、郵便業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「建設業」。



③ 勤務間インターバルの平均値（業種別）

○ 「11時間未満」の割合が高いのは、「運輸業、郵便業」、「宿泊業、飲食サービス業」、「情報通信業」。

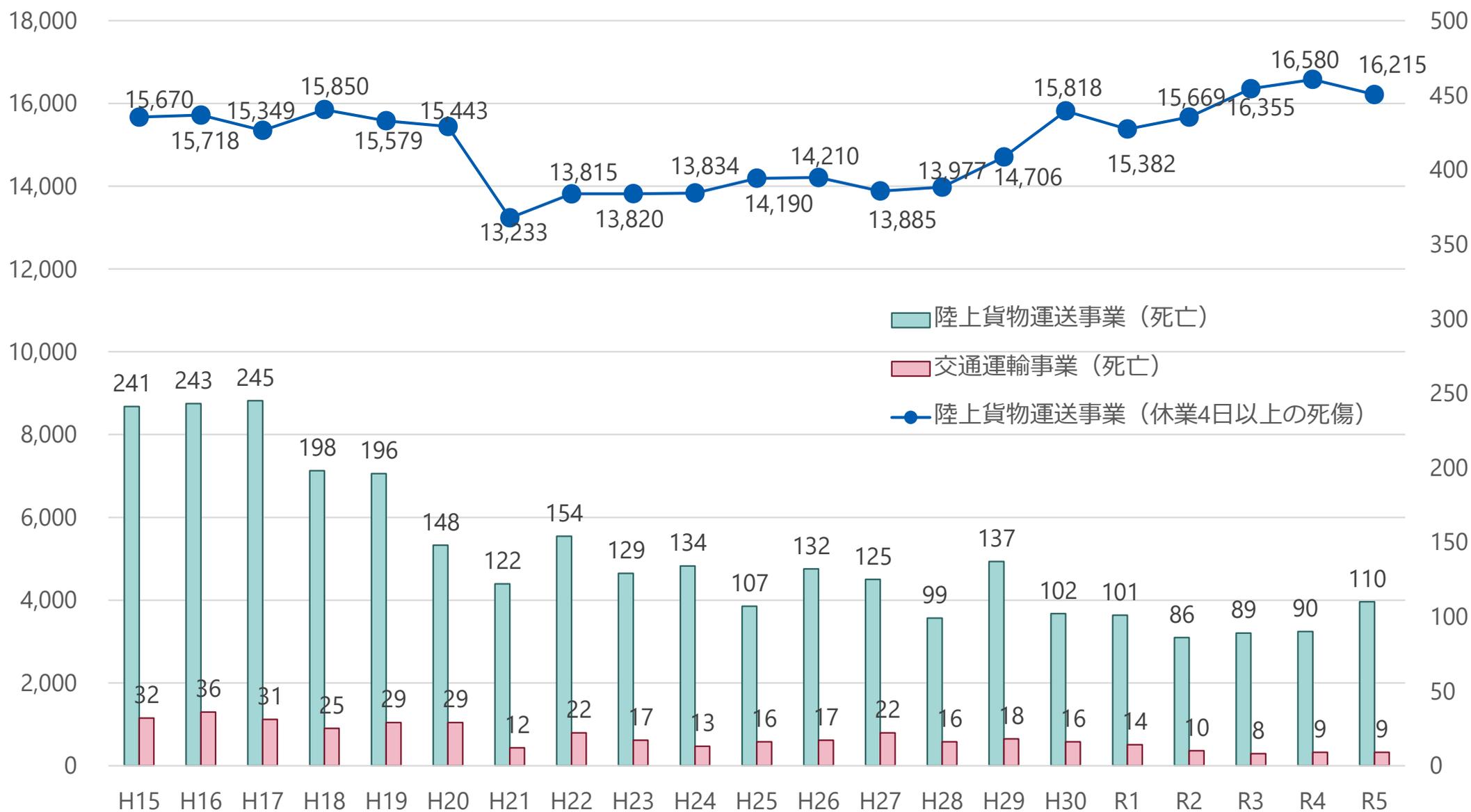


※②、③は、過労死等防止大綱で調査研究の重点対象とされている業種等が含まれる業種を記載 14

⑤ 安全対策



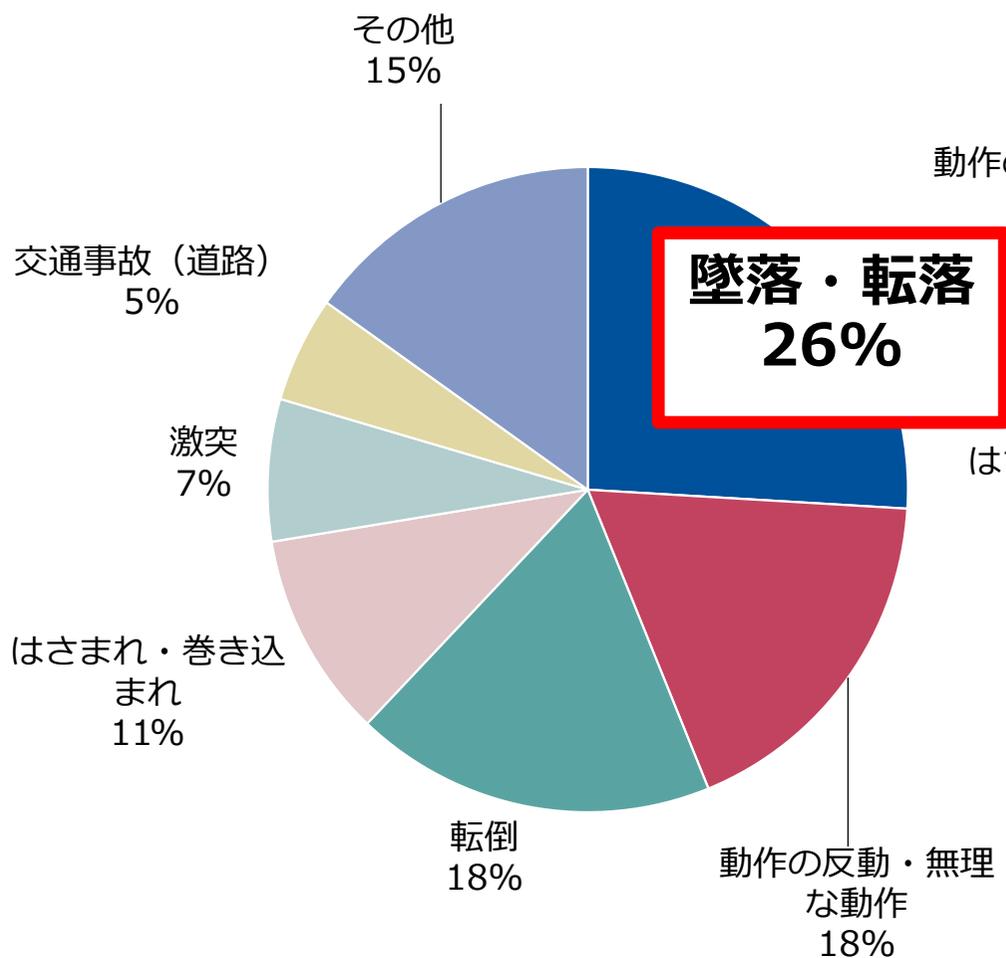
陸上貨物運送事業等における労働災害発生状況



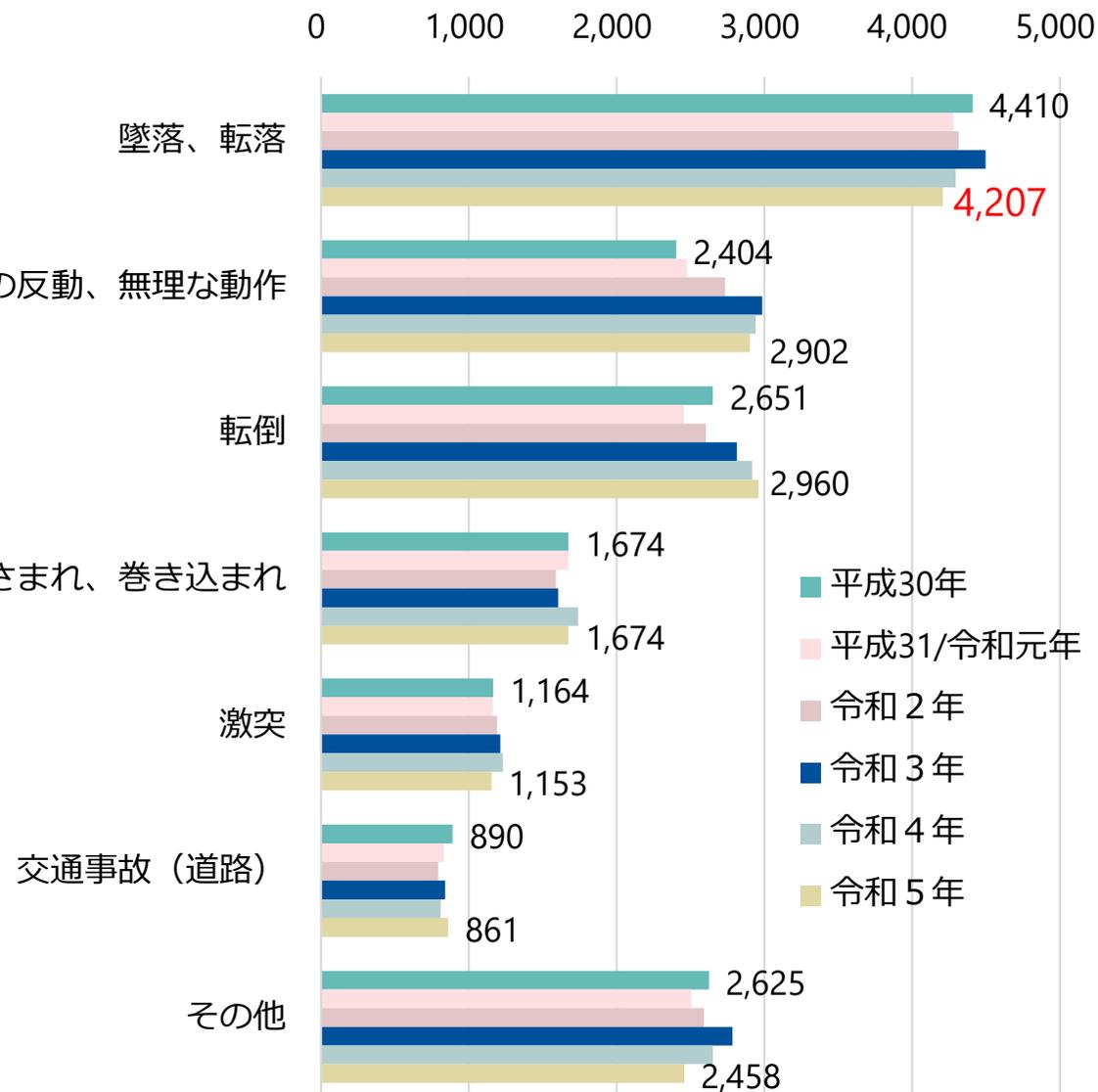
出典：平成23年までは、労災保険給付データ（労災非適用事業を含む）、労働者死傷病報告、死亡災害報告より作成
 平成24年からは、労働者死傷病報告、死亡災害報告より作成
 ※ 東日本大震災を直接の原因とする労働災害及び新型コロナウイルス感染症へのり患による労働災害を除いたもの。

陸上貨物運送事業における死傷災害発生状況（事故の型別）

死傷災害における事故の型別災害発生状況（令和5年）



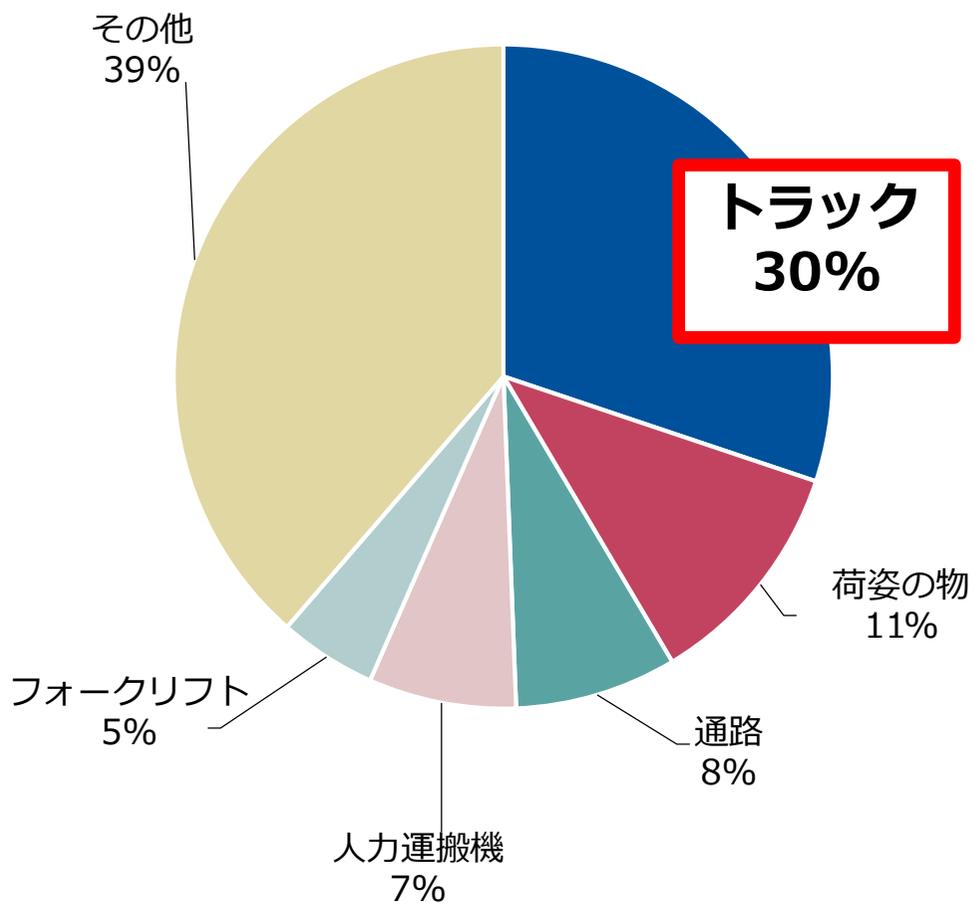
死傷災害における事故の型別災害発生状況



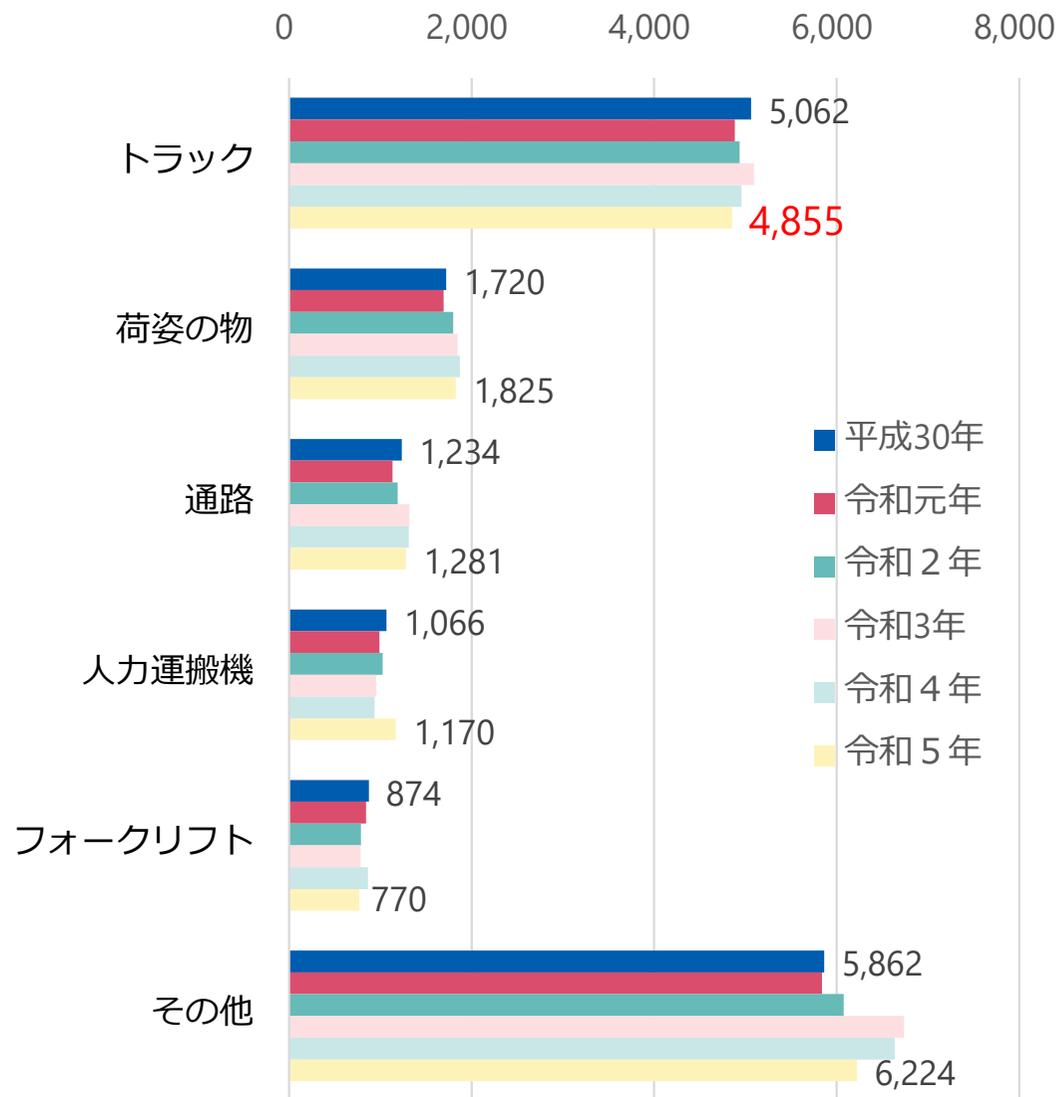
出典：労働者死傷病報告

陸上貨物運送事業における死傷災害発生状況（起因物別）

死傷災害における起因物別災害発生状況（令和5年）



死傷災害における起因物別災害発生状況



出典：労働者死傷病報告

貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落災害防止措置等に係る改正労働安全衛生規則について



1 昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲が拡大されます

R5.10.1
施行

これまで最大積載量5トン以上の貨物自動車を対象としておりましたが、新たに最大積載量2トン以上5トン未満の貨物自動車において、荷役作業時の昇降設備の設置及び保護帽の着用が義務づけられます（一部例外あり）。

	2t未満	2t以上 5t未満	5t以上	備考
床面から荷の上又は荷台までの昇降設備の設置	△	●	○	高さ1.5mを超える箇所で作業を行うときは、安衛則第526条第1項の規定に基づき、原則として昇降設備の設置が義務付けられています。
墜落による危険を防止するための保護帽の着用	△	●	○	高さ2m以上の箇所で作業を行うときは、安衛則第518条の規定に基づき、墜落による危険を防止するための措置を講じる必要があります。
		△		

○：現行の規則
●：新設
△：望ましい措置

2 テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育が義務化されます

R6.2.1
施行

テールゲートリフターの操作者に対し、学科教育4時間、実技教育2時間の安全衛生に係る特別の教育を行うことが必要になります。

	科目	範囲	時間
学科教育	テールゲートリフターに関する知識	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法 テールゲートリフターの点検及び整備の方法 	1.5時間
	テールゲートリフターによる作業に関する知識	<ul style="list-style-type: none"> 荷の種類及び取扱い方法 台車の種類、構造及び取扱い方法 保護具の着用 災害防止 	2時間
	関係法令	<ul style="list-style-type: none"> 労働安全衛生法令中の関係条項 	0.5時間
実技教育		<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの操作の方法 	2時間

3 運転位置から離れる場合の措置が一部改正されます

R5.10.1
施行

運転席から離れてテールゲートリフターを操作する場合において、原動機の停止義務が除外されます。なお、その他の逸走防止措置は引き続き必要です。

荷役作業時における労働災害防止対策 (陸上貨物運送事業における労働災害防止のためのガイドライン)

荷役作業の安全対策ガイドライン

(最終改正：令和5年3月28日付け基発0328第5号)

●陸運事業者の実施事項

- 管理体制の確立
- 具体的な防止対策
 - ・ 墜落、転落による労働災害の防止対策
 - ・ フォークリフト、ロールボックスパレット等による労働災害の防止対策
 - ・ 転倒による労働災害の防止対策
- 安全衛生教育の実施
- 荷主等との連絡調整

→ 『安全作業連絡書』の使用

- 自動車運転者に荷役作業を行わせる場合の措置
 - 運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間の確保

連絡調整

●荷主等の実施事項

- 改善基準告示(※)の遵守
- 陸運業者に荷役作業を行わせる場合は事前に通知
- 陸運事業者との連絡調整

→ 『安全作業連絡書』の使用

- 自動車運転者に荷役作業を行わせる場合の措置
 - 疲労に配慮した休憩時間の確保、
着時刻の弾力化
- 安全に荷役作業を行える場所、機械等の確保

荷主の協力が
不可欠

交通労働災害防止のためのガイドライン

(最終改正：平成30年6月1日付け基発0601第1号)

- 管理体制の確立等
- 適正な労働時間の管理、走行管理
 - ・ 走行計画の作成
 - ・ 点呼等の実施
 - ・ 荷役作業を行わせる場合の措置
 - 運転者の疲労に配慮した十分な休憩時間の確保
 - ・ 荷の適正な積載
- 教育の実施
 - ・ 交通危険予知訓練
- 意識の高揚
 - ・ 交通安全情報マップの作成
- **荷主・元請事業者による配慮等**
 - ・ 過積載運行の防止
 - ・ 改善基準告示(※)の遵守
 - ・ 安全な走行が出来ない発注の禁止
 - ・ 到着時間の再設定等の措置
- 健康管理

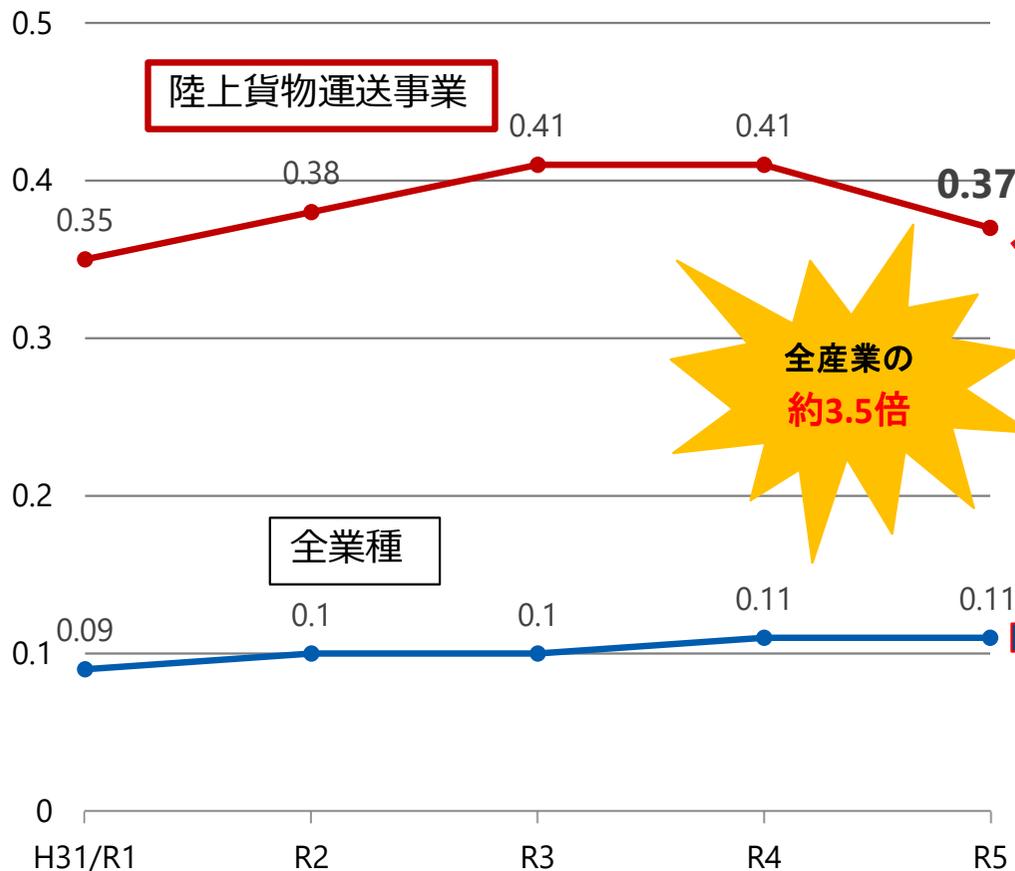
⑥ 労働衛生対策



陸上貨物運送事業における腰痛災害防止対策

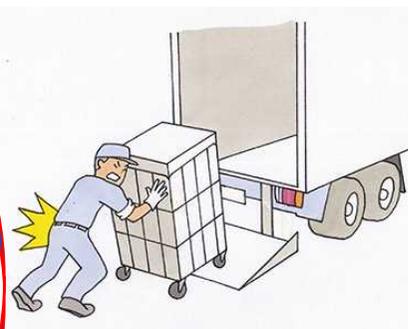
- 陸上貨物運送事業の腰痛災害の死傷年千人率は、全業種と比較して約3.5倍となっている。

【腰痛災害における業種別 死傷年千人率】 【陸上貨物運送事業における災害事例】



出典：労働者死傷病報告

⇒ 納品先で台車を使用して荷を運んでいたところ、荷が倒れそうになったので支えた際に、腰に痛みを感じた。



被災者情報

年齢、性別	20代、男性
休業日数	1か月
経験年数	1年

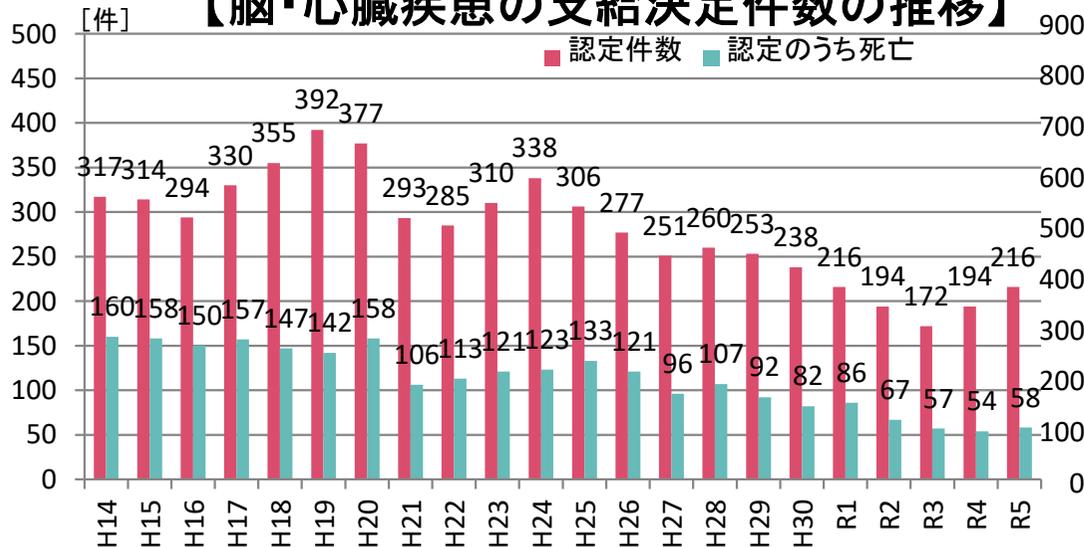
具体的な対策

- 不安定な荷には、複数人で作業をする
- 荷が倒れないよう、適した台車を選択する
- 腰痛予防体操の実施

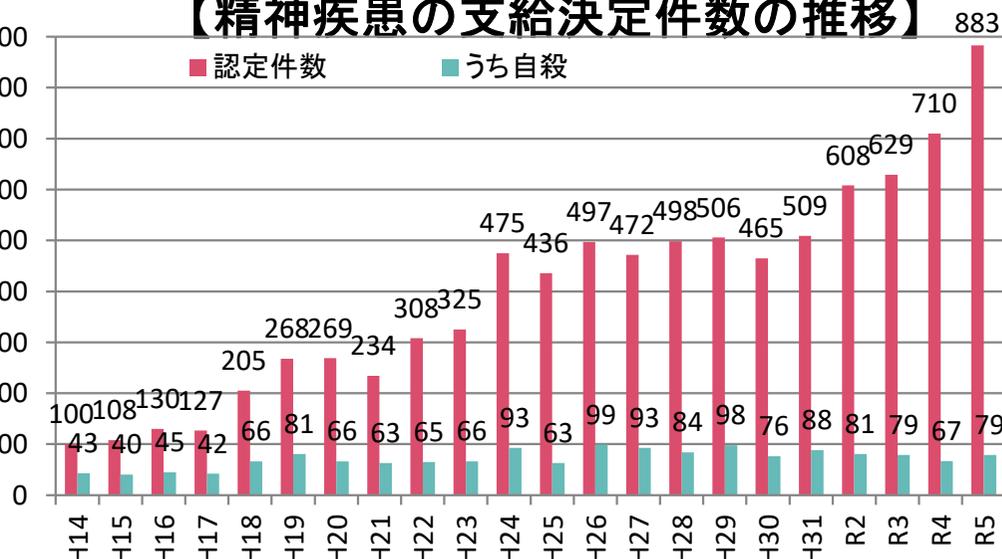
脳・心臓疾患及び精神疾患の労災補償状況

- 道路貨物運送業においては、脳・心臓疾患の労災に関する支給決定件数は、全業種中最も多い。
- 精神疾患の労災に関する支給決定件数は、全業種中比較的多い。

【脳・心臓疾患の支給決定件数の推移】



【精神疾患の支給決定件数の推移】



【支給決定件数の多い業種(中分類の上位5業種)】

業種 (大分類)	業種 (中分類)	件数
1 運輸業、郵便業	道路貨物運送業	66
2 宿泊業、飲食サービス業	飲食店	18
3 サービス業 (他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	12
4 建設業	総合工事業	11
5 卸売業、小売業	各種商品小売業	8

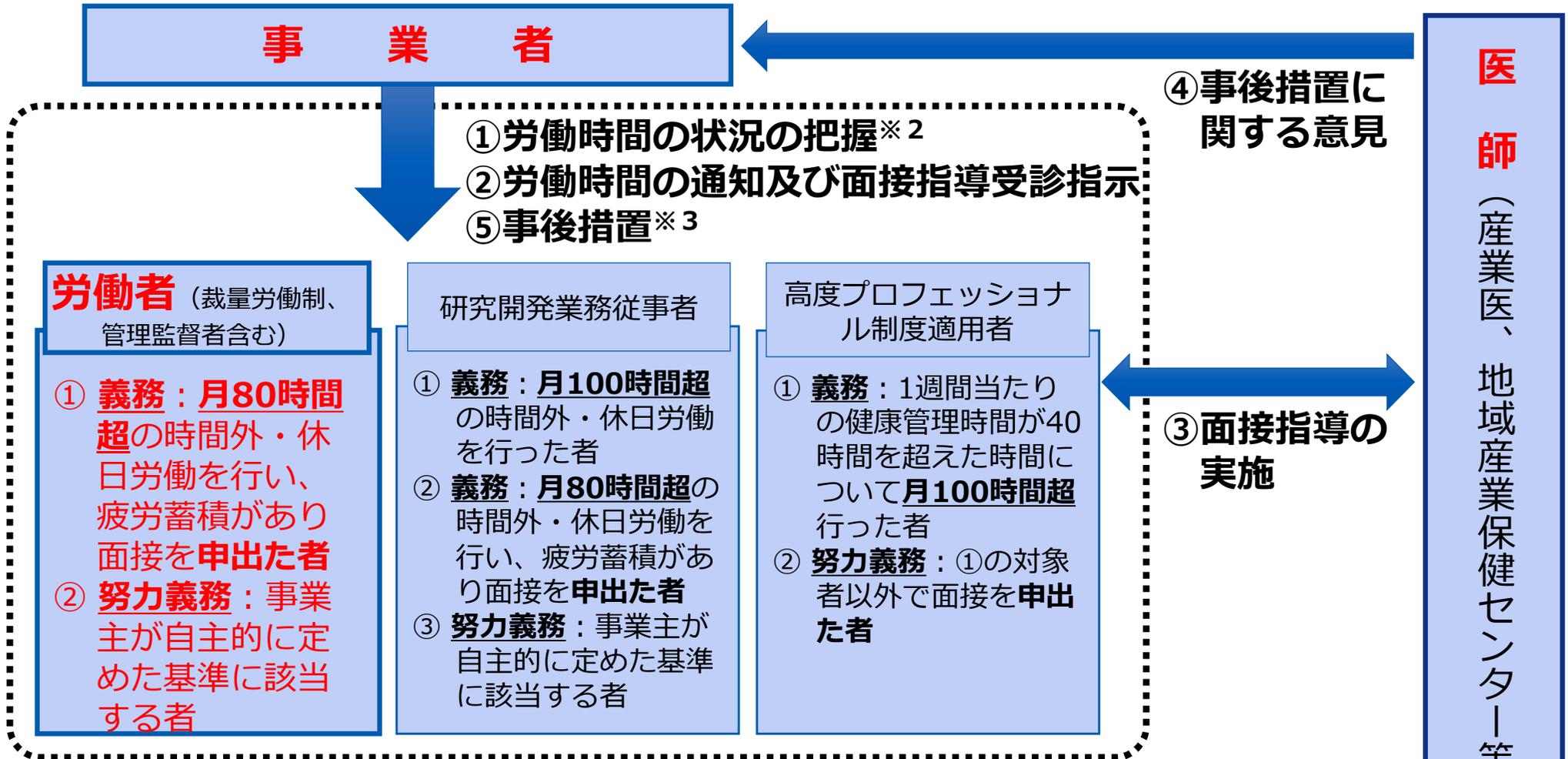
【支給決定件数の多い業種(中分類の上位5業種)】

業種 (大分類)	業種 (中分類)	件数
1 医療・福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	112
2 医療・福祉	医療業	105
3 建設業	総合工事業	57
4 運輸業、郵便業	道路貨物運送業	56
5 宿泊業、飲食サービス業	飲食店	27

(出典：過労死等(脳・心臓疾患及び精神障害)に係る労災補償状況)

長時間労働者に対する面接指導

- 過重労働による脳・心臓疾患等の健康障害の発症を予防するため、長時間の時間外・休日労働^{※1}等をしている労働者に対して、**事業者は医師による面接指導を行わなければならない**とされています（労働安全衛生法第66条の8等）。



※1 休憩時間を除き1週間当たり40時間を超えて労働させた場合におけるその労働。

※2 高度プロフェッショナル制度適用者は健康管理時間の把握。

※3 事業者は、面接指導の結果を踏まえて、就業場所の変更、作業の転換等の必要な事後措置を行う。

令和6年度「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」
実施事項事務局（厚生労働省長野労働局）

1 トラック運送事業者に対する労働時間等説明会

労働局及び各県下9の労働基準監督署（以下「署」）において開催されるトラック運送事業者向けの労働時間等説明会。

改正改善基準告示、過重労働による健康障害防止、労働災害の防止
改正物流法や貨物運送事業を取り巻く諸情勢について

説明会回数 6年度12月まで15回 253事業場

5年度32回 648事業場

監督指導 6年度2月まで（定期監督）57、（災害時監督）17事業場

5年度（定期監督）84、（災害時監督）10事業場

2 (1) 署による発着荷主等への要請等

発着荷主等に対する取組として、

ア 労働局に編成した荷主特別対策担当官を中心とした「荷主特別対策チーム」が
4年12月結成当時39名～6年度現在 局2名、トラック協会5名 署33名（非常勤職員、短時間再任用職員含む）

発着荷主等に対し、長時間の恒常的な荷待ちの改善や改正された自動車運転者の労働時間等の改善のための基準「改善基準告示」の周知及び遵守への協力要請及び「標準的運賃」及び「改正物流法」等について周知していること

荷主要請件数（発荷主、着荷主、元請運送事業者）

令和5年1月から実施 3月まで72件（その他臨検監督で5件）

6年度2月まで 支援等業務100件（その他臨検監督で29件）

5年度202件（その他臨検監督で17件）

イ トラック・物流Gメンによる「働きかけ」等のうち、長時間の恒常的な荷待ちを発生させていることが疑われる事案については、同担当官も参加するなど、労働局においてもトラック・物流Gメンとの連携を強化していること

「トラック・物流Gメンとは、法違反事業場（運送事業者）の通報等で連携。

運送事業者（トラック）への監督指導で把握した問題荷主の「情報提供」は令和5年1月以来4件、荷主要請の内容の状況提供（実施）は、56件（労働局へ情報提供、国交省からの提供及び労働時間管理適正化指導員の個別訪問で把握したもの）

(2) トラック運転者に関する国民向けの周知広報について

厚生労働省本省において、国民向けに、「建設業・ドライバー・医師の時間外労働の上限規制 特設サイト はたらきかたススめ」(<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>)を開設し、周知広報動画を通じて、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた

取組のほか、再配達削減に向けた取組について、理解と協力を呼びかけ。6年11月5日に同特設サイトにおいて、新たな周知広報動画の公開

「特設サイト はたらきかたススめ」のリンクを設定。加えて「安心して働ける信州のために」との題名を付して、国民・消費者向け皆が着荷主であること及び事業場向け（発着荷主）「①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」「②荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」「各業種分野のガイドライン」「ホワイト物流運動」へのリンクを含めた当局独自の資料をアップロードした。

(3) 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトについて

厚生労働省において、荷主・トラック運送事業者向けに、「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」(<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>)を開設しているところ、令和6年7月に同ポータルサイトを改修し、新コンテンツとして、「物流情報局」（荷主向け：トラック運送事業者向け）。

「物流情報局」においては、時間外労働の上限規制や、改善基準告示に関する情報だけでなく、上記(2)の改正物流法等についても情報を発信しており、今後も随時更新を予定している。

「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」を上記同様のサイトからリンクするよう設定。

07年度は、令和6年4月から上限規制が適用され1年が経過することから、「6年度適用開始業務等の事業場に対する時間外労働の上限規制の適用に伴う監督指導時の対応」という指示が追加。年間の上限時間の遵守が求められる。

1 令和6年度適用開始業務等に係る年の上限規制

労基法第36条第1項の規定に基づく協定（以下「36協定」）で、労基法第36条第2項により、1年の労働時間を延長して労働させることができる時間。

令和6年度適用開始業務等については、特別条項付き36協定により定めることができる年の上限時間が規定。

② 自動車運転の業務：時間外労働が年960時間以内

2 監督指導時の対応

監督指導においては、年の時間外労働時間の実績を確認し、上記の上限時間を超えていた場合には、労基法違反が生じる。

物流2024年問題克服に向けた荷主事業者への要請

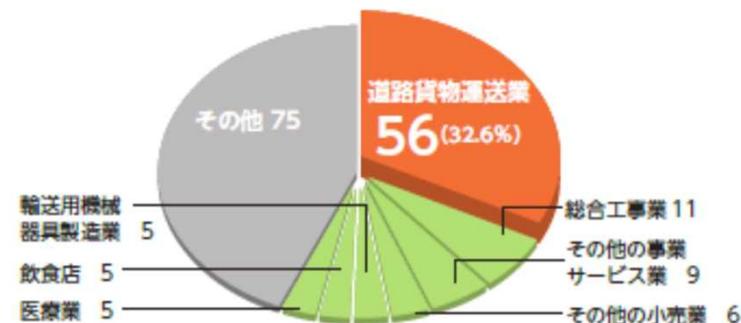
改善基準告示改正の背景と主な改正内容

改正の背景

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患による労災支給決定件数が全職種において最も多く、トラックドライバーの長時間・過重労働の解消が課題となっています。

働き方改革関連法により、猶予されていた時間外労働時間の上限が、年**960時間**以内となりました（本年4月から、労働基準法第140条）。

令和3年度 脳・心臓疾患による
過労死等の労災支給決定件数



資料：厚生労働省「令和3年度過労死等の労災補償状況」

主な改正内容

- 1年、1か月の拘束時間 1年 3,300時間以内、1か月 284時間以内
【例外】 労使協定により、1年 3,400時間以内 1か月310時間以内（年6か月まで）
- 1日の拘束時間 13時間以内（上限15時間、14時間超は週2回までが目安） 【例外】 あり
- 休息期間 継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】 あり
- 運転時間 2日平均1日9時間以内 2週平均1週44時間以内
- 連続運転時間 4時間以内 【例外あり】

※その他、分割休息、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船の場合の特例、予期し得ない事象への対応時間の取扱い（新設）等

1. 改善基準告示について
2. 発着荷主等の取組
3. 労働基準監督署から荷主等への要請

発着荷主等の取組

取組への協力を行うこととした理由・目的

道路運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の**長時間労働の是正**等一層積極的に進める必要があります。

一方で道路運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など**個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難**なものがあり、トラック運転者の負担を軽減し健康に働けるよう、長時間の荷待ちの改善に向け、発着主及び着荷主並びにトラック運送業の元請事業者（発着荷主等）の協力が不可欠となっています。

また、トラック運転者の荷役作業での労働災害や交通労働災害の防止のため、荷主よる道路貨物運送業の事業者との連絡調整や配慮も求められています。

協力事項

次の取組にご理解とご協力をお願いします

① 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化

- ・発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めてください。
- ・労働災害防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談してください。

② 改善基準告示の周知及び遵守への協力

- ・運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や納品期日、荷待ち時間等を設定してください。
- ・改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注をトラック運送事業者に対して行わないでください。

1. 改善基準告示について
2. 発着荷主等の取組
3. 労働基準監督署から荷主等へ要請等

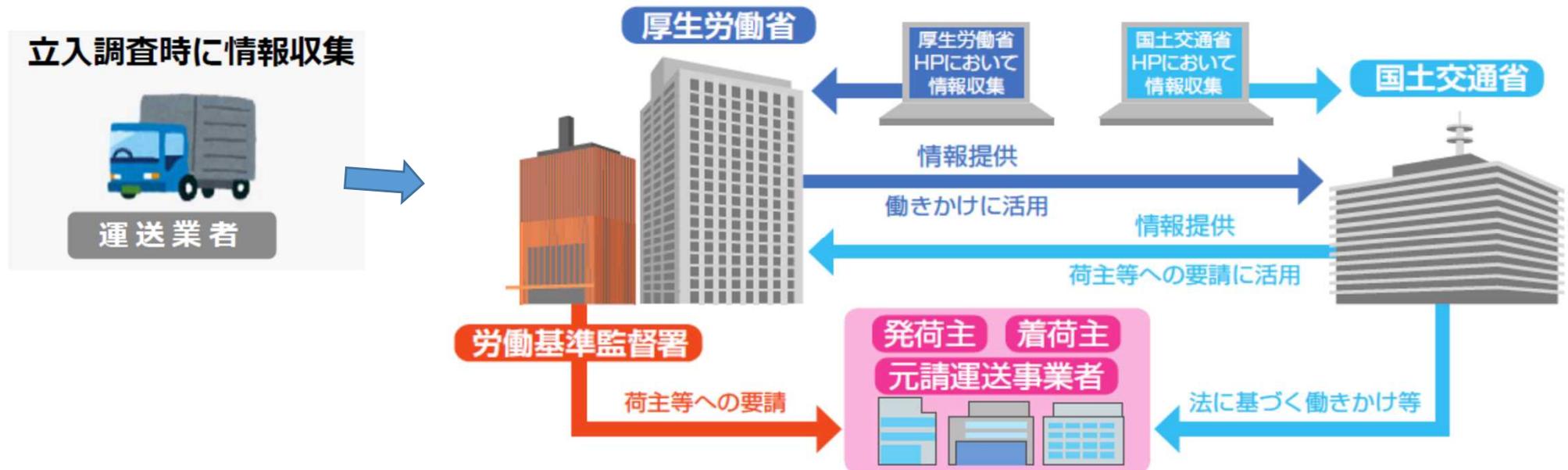
労働基準監督署による荷主事業者への要請

荷主等に対して要請等を行うこととした理由・目的

道路運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあることから、今般、労働基準監督署と労働局でチームを編成し、発着荷主等に対して、長時間の恒常的な荷待ちなどの改善に向けた要請と働きかけを一体に行っています。

労働基準監督署による要請

- ・ 荷主企業に対し、労働基準監督署から**配慮**を要請・・・①
- ・ 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・・・②



① 労働基準監督署による荷主への要請等の具体的内容

- ▶ 発着荷主等に対して、労働基準監督署から配慮を要請
(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等)を要請。

趣 旨

道路貨物運送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、速やかに、労働基準監督署が発着荷主等に対し、長時間の荷待ちを発生させないこと等を要請するもの。

※発着荷主等 商取引を行う以上、**いずれの事業場も荷主の対象**となる

主な要請事項

- ・ **長時間の荷待ち時間**は、自動車運転者の長時間労働の要因となるため、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し、これを遵守できるよう着時刻や荷待ち時間等設定すること。
- ・ 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

実施方法

- ・ 労働基準監督署が発着荷主等への訪問の上、**要請書**を手交することにより行っています。

【実績】 令和5年1月から実施 3月まで77件（5件）

令和5年度 219件(17件)

令和6年度（1月31日まで） 127件(29件)

※（ ）は内数で、臨検監督時にも着荷主等へ要請した件数

- ・ 荷主等に対してきめ細やかな対応が求められる場合、労働局監督課に配置された労働時間管理適正化指導員が支援を実施。

② 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

対象事業場

- ① 監督指導でトラック運送事業者が要請を希望した荷主等
- ② 厚生労働省から提供する長時間の荷待ちを行っていると考えられる荷主等
※厚生労働省HPに開設している「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」から、荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案など情報収集
- ③ 管内で長時間の荷待ちを行わせていることが多いと考えられる業種の事業場（元請運送事業者含む。）

荷主等要請手交資料（一部）

要請書、リーフレット

令和 年 月 日

(事業の名称) _____
 (代表者職氏名) _____
 (事業所の名称) _____

_____ 労働基準監督署

長時間の恒常的な荷待ちの改善に向けた取組について（要請）

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正を一層積極的に進める必要があります。

一方、道路貨物運送業の長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあります。トラック運転者の負担を軽減し健康に働けるよう、長時間の荷待ちの改善に向け、荷主の皆様のご理解とご協力が必要不可欠です。

また、トラック運転者の荷役作業での労働災害や交通労働災害の防止のため、荷主の皆様による道路貨物運送業の事業者との連絡調整や配慮も求められています。

については、トラック運転者の長時間・過重労働防止の観点から、下記事項の実施に努めていただきますようお願いいたします。

記

- 1 長時間の恒常的な荷待ちの改善。
 発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちは、トラック運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めること。
- 2 改善基準告示の周知及び遵守への協力。
 - (1) 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定すること。
 - (2) 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注を貨物自動車運送事業者に対して行わないこと。

(参考)

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

> 「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」 ⇒ 

> 「交通労働災害防止のためのガイドライン」 ⇒ 

好事例の把握等を目的として、後日、本要請に基づく対応の者系等をお尋ねする場合があります。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動には欠かせないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



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

厚生労働省 国土交通省 トラックドライバーの長時間労働を改善するための取組

令和6年4月～適用

改善基準告示が改正されます!

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息時間
原則: 3,516時間 最大: 3,400時間	原則: 293時間 最大: 320時間	原則: 8時間 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました

トラック運送業は、他業種と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この課題に対応するため、令和6年従より標準的運賃の制度が設定されました。

ドライバー不足による物流の滞りを引き起こさないために、物流業界を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。

「標準的運賃自動車運送約款」も同時に改正しています

標準的運賃の適用により期待される効果

- 標準的運賃を参考として、自社での運賃見直しにより、労働環境の改善につなげます
- 法令に即した事業の安定化を実現できます

トラック運送事業者の皆様

令和6年3月 トラック輸送の「標準的運賃」が告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に際しての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に算定できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発生する原価の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。

標準的運賃の適用により期待される効果

- ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につなげます
- 法令に即した事業の安定化を実現できます

物流の健全な維持・発展のために、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください

国土交通省 厚生労働省 経済産業省 国土交通省 国土交通省 国土交通省

国土交通省 厚生労働省 経済産業省 国土交通省 国土交通省 国土交通省

～ 安心して働ける信州のために ～
消費者、国民の皆様へ

働き方改革のため消費者等一人ひとりの協力が必要です！

～残業の多いドライバー・建設業・医師も残業規制が始まります～

建設業、運輸業、医療業は、私たちの暮らしになくてはならない存在ですが、他の業種に比べ、**残業が多く、働く人の健康を守るため、働き方改革が急務です。**



運輸業、建設業は脳心臓疾患（過労死等）が多く発生しています

運輸業や建設業は、過労死を発生しかねないペースで働いている人が多い現状にあります



図1 雇用者数100万人当たりの脳・心臓疾患の労災認定件数(上位業種)(農林業等除く)

図2 月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者割合

※厚生労働省「令和4年度『過労死等の労災補償状況』」及び総務省「労働力調査」(2022年)から作成

※総務省「労働力調査」(2022年)から作成

2024年4月から、建設業で働く人、トラック・バス・タクシーのドライバー、医師も、他の業種と同じように、残業時間の上限規制が適用されます。

「はたらきかたススム」プロジェクトでは、**消費者等一人ひとりが、荷物の再配達を減らすなど、ご協力をお願いしています。**サイトをチェックして、自らアクションいただき、是非、他の人にも情報をシェアしてください！

国民の皆様へ | はたらきかたススム (厚生労働省特設サイト)

働き方改革コンダクター 小芝風花さん による3分間のPR動画なども掲載



これら業種の事業主向け情報も載っています

【公式Twitter】

@MHLW_OWR



【公式Facebook】

#働き方改革



賛同の方はいいね・シェア/リツイート!!

サイト掲載情報例

再配達削減のためにお願いしたい具体的なアクション

宅配便を利用するとき

- 自分が1回で受け取れる日時・場所を指定しよう
- 配達状況の通知アプリを活用しよう
- まとめ買いで配達回数を減らそう
- 急ぎ便は状況に応じて使い分けよう
- 相手が1回で受けとれる日時・場所を指定しよう
- 送り先の住所は正しく記載しよう
- 宅配ボックス・置き配を活用しよう
- コンビニ受取りを活用しよう
- 街なかにある宅配ロッカーを活用しよう

詳しくは「再配達削減PR月間」特設ページへ

わたしたちにできること 1

宅配便を1回で受け取れるように発注や受け取りの際はご協力ください！

わたしたちにできること 2

工事依頼のスケジュールにご配慮をお願いします！

トップ

国民の皆様へ

業界別の取り組み

動画コンテンツ

SNS



くらし、
はたらき、
ともに
ススめ!

2024年4月から
建設業、
トラック・バス・
タクシードライバー、
医師の、
時間外労働の
上限規制が
適用されます。

働き方改革
コンダクター
小芝風花

トップ

国民の皆様へ

業界別の取り組み

動画コンテンツ

SNS

建設業、トラック・バス・タクシードライバー、医師の
「働き方改革」を進めるため、時間外労働の上限規制が適用となります！

長時間労働の解消などによる労働環境の改善により、
働く人、一人ひとりがより良い将来の展望を持てるようにすることを目指します。



くらし、
はたらき、
ともに
ススめ!

働き方改革
コンダクター
小芝風花



トラック運転手の荷待ち時間の解消などが必要です

～2024年に向け、ガイドラインに基づき物流を適正化・効率化しましょう～

我が国の物流は、2024年度には約14%もの輸送能力不足が生じる可能性があるといわれる「2024年問題」に直面しています。トラック運転手は、労働時間が長く、長時間労働の主な要因として、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業など、荷主が率先して取り組まなければ解消が難しい課題が多くあります。

関係ガイドラインを参照し、荷主事業者として率先して、物流事業者と協力して物流の適正化と生産性向上を図ってください。電話やコンサルタント訪問の相談窓口もあります。

①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

「2024年問題」への対応を加速することを目的として、2023年6月、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、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ガイドラインが策定されました。

荷待ちや荷役作業等の時間を2時間以内（さらには1時間以内）に短縮すること、物流への負担となる商慣行の是正、運送契約の適正化について定めています。

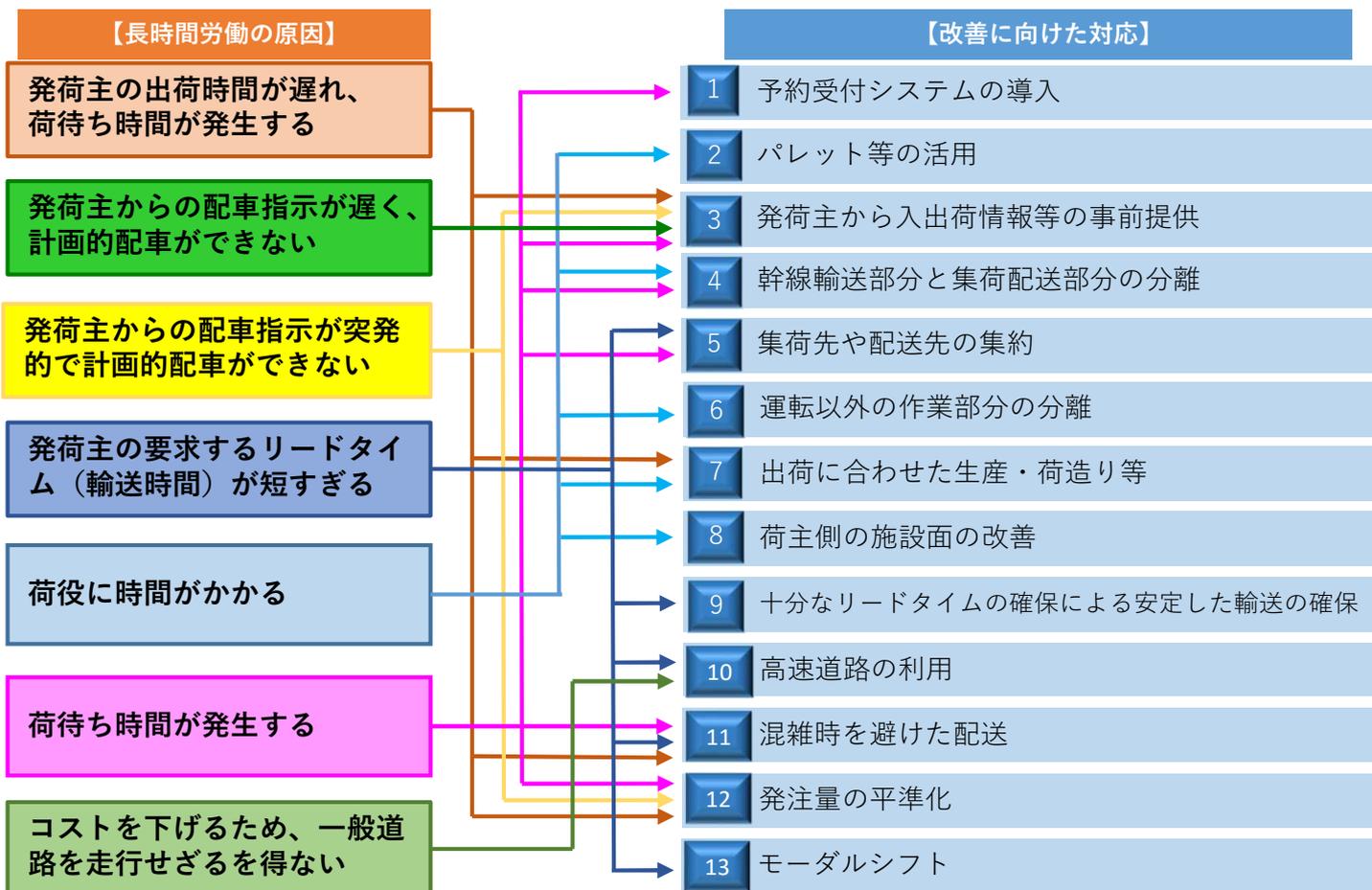


②荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

荷主とトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバーの労働時間を短縮するパイロット事業を行い、対応の進め方や事例をまとめたガイドラインが策定されています。分野別編（裏面参照）もあります。

ガイドライン掲載の事例も参照し、ドライバーの長時間労働を改善しましょう。

■ガイドライン②の概要（取引環境と長時間労働の改善に向けた対応）



■ガイドライン 各分野編



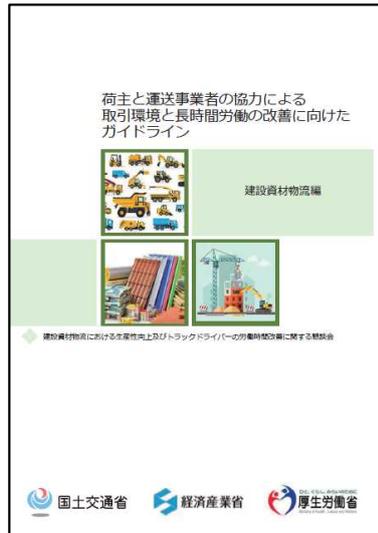
加工食品、
飲料・酒
物流編



紙・パルプ
(洋紙・板紙分野)
物流編



紙・パルプ
(家庭紙分野)
物流編



建設資材
物流編



ガイドライン②は、分野編を含め、ポータルサイトの「情報いろいろ宝箱（荷主の皆さまへ）」ページに掲載しています



「ホワイト物流」推進運動は、トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、物流に関わるすべての関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動です。運動に参加し、**物流の効率化・生産性向上を進めましょう！**長野県内の荷主企業も参加しています！

推進運動への参加はポータルサイトから



ベストプラクティス企業への職場訪問

長野労働局（局長 久富康生）は、「過重労働解消キャンペーン」の一環として、11月14日（火）、働き方改革を促進し「物流における2024年問題の解消」に向けて積極的に取り組む企業（ベストプラクティス企業）への職場訪問を実施しました。

今回は、長野市の下記3社を訪問し、各代表取締役様から、荷待ち時間の削減等に向けて、3社一体となった取組、各社独自の取組について説明いただきました。

（訪問には、「国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長」も同行しました。）

（社員数はいずれも2023年9月30日時点）

（1）＜運送会社＞

企業名	中央運輸株式会社
所在地	長野市大字川合新田 3487
業種	一般貨物自動車運送業、自動車運送取扱事業、自動車整備業、石油製品販売事業、特定労働者派遣事業、倉庫業、各事業に付帯する事業
社員数	69名

（2）＜物流会社＞

企業名	マルイチ・ロジスティクス・サービス株式会社（MLS）
所在地	長野市市場3-48
業種	食品全般の物流事業、物流受託事業（低温、常温）営業冷蔵庫事業、幹線物流事業
社員数	269名

（3）＜荷主＞

企業名	株式会社 マルイチ産商
所在地	長野市市場3-48
業種	水産物および水産加工品、デイリー食品及び冷凍食品、一般ドライ食品および加工食品、畜産物および畜産加工品の卸売業。物流・冷蔵倉庫事業。OA機器・通信機器販売。保険代理店事業。
社員数	552名

訪問日	令和5年11月14日
訪問者	長野労働局 局長 久富 康生、監督課長 森 孝行 荷主特別対策担当官 岩國 眞一郎 長野運輸支局長 山岸忠政
面接者 （敬称略）	（1）代表取締役 <small>あおき</small> 青木 <small>ともこ</small> 智子 （2）代表取締役 <small>みやじま</small> 宮島 <small>ゆうじ</small> 雄二 （3）代表取締役 <small>かしわぎ</small> 柏木 <small>やすまさ</small> 康全

労働局長、運輸支局長と3社長との意見交換の様子



(左から MLS 宮島社長、マルイチ産商柏木社長、中央運輸青木社長)



(左から 久富局長、山岸長野運輸支局長) (右端は、MLS 宮島社長)

【社長ほか企業側からの説明】



<MLS>

三社一体となった主な取組を説明
 運送業者と同行しての現地確認。

パレット積み(パレチゼーション)で、「バラ積み状態」から始める手間が減る。その結果、小売業も「陳列する時間が早くなる」というメリットもある。

バラ積みの運送業者に「パレットを変更するよう」依頼。

<中央運輸>

「物流を止めない」ことを第一に、労働者インフルエンザ予防接種代金を負担。(経済産業省)健康経営法人認定。トラック協会のGマーク取得。

福利厚生面として、熱中症対策を実施。全員の一斉休日が取れない分「アニバーサリー祝金」「誕生日ケーキ贈呈」など、家族で寛げるよう配慮。

卸(荷主) マルイチ産商

物流会社

MLS

運送業者 中央運輸

役割：サプライチェーン全体最適化
 仕入先、販売先と調整
 取組：共同配送、マテハン統一

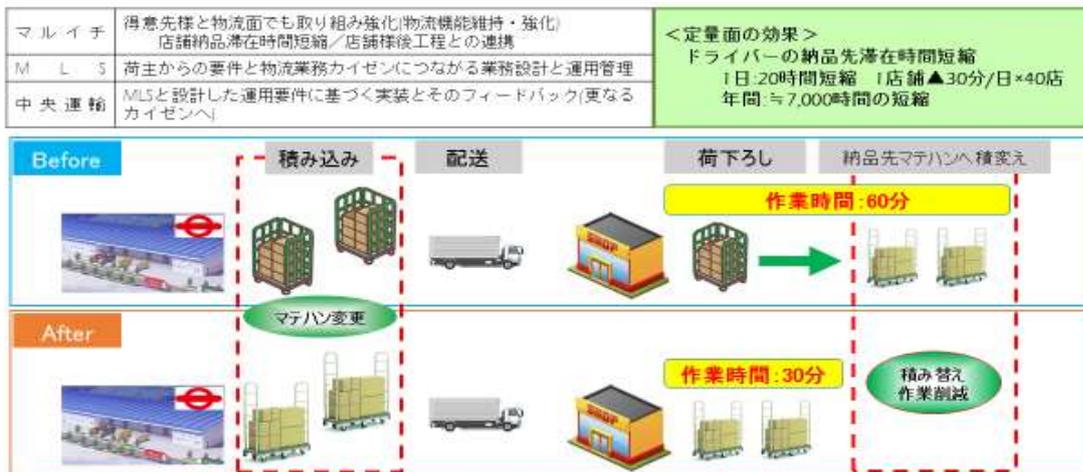
役割：荷主と運送事業者を繋ぎ、
 物流工程をコーディネート
 取組：荷主と連携し荷役業務改善

役割：安定した輸配送の構築
 取組：ドライバー付帯業務削減

改善・取り組み事例 ①納品先専用マテハン活用

<取り組み内容>

得意先店舗様への納品時に使用するマテハンを納品先様仕様に出荷時から統一し、納品時の積替え作業を廃止。





ベストプラクティス企業選定証授与後

(左から長野運輸支局長、MLS 宮島社長、中央運輸 青木社長、
マルイチ産商 柏木社長、長野労働局長)

<マルイチ産商>

「短期的な視点」で見られると、顧客も理解がしにくい。そのような中「2024 年問題」という言葉が「きっかけ」となって、サプライチェーン各関係者が対応しようとしてきてきている。今後、継続・持続的な取組・協力が必要である。

もっと高い評価をして欲しい。働く人が魅力的な職場であって欲しい。効率が上がれば、コストが下がり、労働者の賃金は上がる。

【久富局長からの講評】

トラックドライバーの時間外労働の上限が960時間とされることに伴い、輸送能力が低下し物流の停滞が懸念される。その解決手段としては、

- ① トラックドライバーの増員による総作業時間の増加
- ② いわゆる手待ち時間の削減による総作業時間の増加
- ③ 輸送速度の増大による運送量の増加

があり、今回の三社の取組は②に資するもので、荷主・倉庫事業者・運送業者が一体で「業務の効率化」、「荷待ち時間の短縮の取組」に積極的に取り組んでおられる点を高く評価した。

労働行政としても、労働災害ゼロはもちろんのこと、引き続き荷主要請等関係業界への協力が不可欠として、更なる努力をしていきたい。

ベストプラクティス企業への訪問・意見交換

長野労働局（局長 三浦栄一郎）は、「過重労働解消キャンペーン」の一環として、11月22日（金）、働き方改革を促進し「物流における2024年問題の解消」に向けて積極的に取り組む企業（ベストプラクティス企業）への職場訪問を実施しました。

今回は、下記2社を訪問し、各代表取締役様等から、荷待ち時間の削減等に向けて、荷主・運送業者一体となった取組について説明いただきました。（訪問には、「国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長」「公益社団法人長野県トラック協会長」も同行しました。）

（社員数はいずれも2024年9月30日時点）

（1）＜運送会社＞

企業名	信州名鉄運輸 株式会社
所在地	本社 松本市（佐久支店）小諸市大字和田字古屋敷 464-2
業種	貨物自動車運送業
社員数	904名

（2）＜荷主＞

企業名	株式会社 ヤッホーブルーイング
所在地	本社 軽井沢町（物流センター）佐久市長土呂 64-6
業種	クラフトビール製造・販売
社員数	223名

訪問日	令和6年11月22日
訪問者	長野労働局 局長 三浦栄一郎、監督課長 森 孝行 荷主特別対策担当官 岩國 眞一郎 長野運輸支局長 山岸忠政
面接者 （敬称略）	（1）代表取締役 <small>みすだに</small> 水谷 <small>ありよし</small> 有吉 （2）代表取締役 <small>いで</small> 井手 <small>なおゆき</small> 直行 公益社団法人長野県トラック協会 <small>こいけ</small> 小池 <small>ながし</small> 長

選定対象2社長



(左から 信州名鉄運輸水谷社長、ヤッホーブルーイング 井手社長)

【企業側（2社）からの説明】



<ヤッホーブルーイング>

- ・2024年問題解消は、荷主からも対策を講じなければならない。
- ・着荷主の意識改革、理解、共感が必要。・単純な願いは難しいので、製品改良などの努力も必要。



<信州名鉄運輸>

荷主から、2024年問題解消の提案があり、「荷物を届けてもらわないといけない」と考えてもらっており、その意識が高い点がとてもありがたかった。

【両社一体となった主な取組例】

荷主 ヤッホーブルーイング

運送業 物流会社 信州名鉄運輸

役割：

サプライチェーン全体最適化、着荷主との調整。
受注、出荷指示。

役割：

安定した輸配送の構築。
配車手配、荷役・倉庫管理、配送。

改善・取り組み事例

1. リードタイムを延長し余裕を持った運行を推進
2. 受注締切時間前に受注状況を共有し待機時間を削減
3. ヤッホーブルーイング倉庫移転

【上記3つの取組により得られる改善効果】

改善効果(年間)	改善前	改善後
輸送距離	10,560km	2,520km
移動時間	320時間	100時間
待機時間	240時間	0時間

- 年間輸送距離8,040km、移動・待機時間計460時間の削減
- 上田・佐久支店の2支店体制が佐久支店1支店に集約された





ベストプラクティス企業選定証授与後

(左から 信州名鉄運輸 水谷様、長野労働局長、ヤッホーブルーイング 井手様
長野運輸支局長)

【三浦局長からの講評】

トラックドライバーの時間外労働の上限が960時間とされることに伴い、輸送能力が低下し物流の停滞が懸念される。その解決手段としては、

- ① ドライバーの増員による総作業時間の確保
- ② いわゆる手待ち・待機時間の削減による実作業時間の確保
- ③ 輸送の効率化による運送量の確保

があり、今回の三社の取組は②に資するもので、荷主・運送業者が一体で「リードタイムの延長」、「運送距離、作業の効率化」、「荷待ち時間の短縮の取組」に積極的に取り組んでおられる点を高く評価した。

労働行政としても、労働災害ゼロはもちろんのこと、引き続き荷主要請等関係業界への協力が不可欠として、更なる努力をしていきたい。



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)の改正内容(トラック)について

1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の内容について（令和6年4月から）

「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

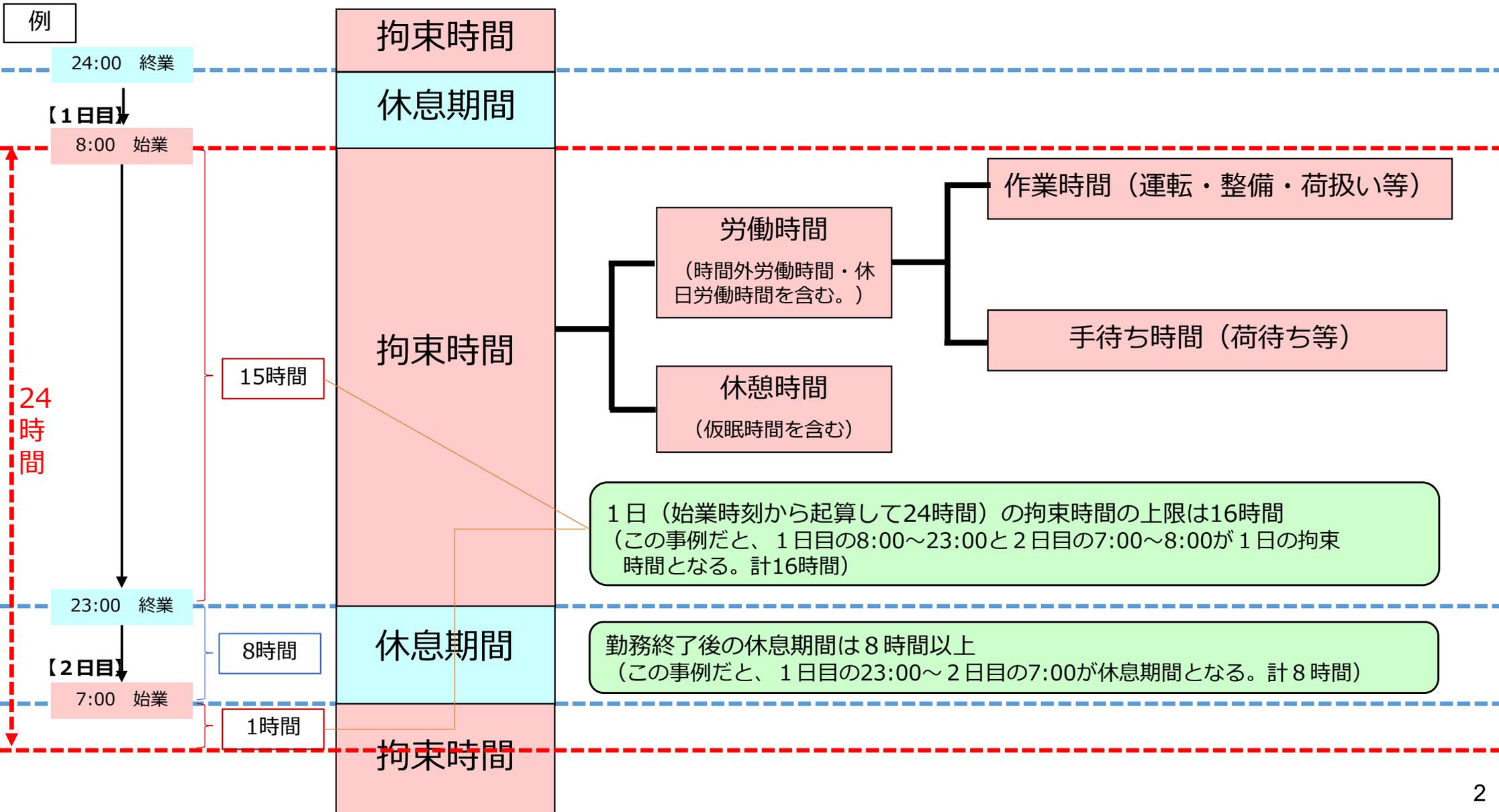
関係労使の自主的改善努力と労働基準監督官の臨検監督等による指導
（令和3年自動車運転者を使用する事業場への監督指導…3,770件 改善基準告示違反率…53.3%）

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

拘束時間と休息期間について

- ▶ 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。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の内容について（令和6年4月から）

自動車運転者の基礎統計

- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、年齢が高い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、実労働時間数が長い傾向にある。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、所定内給与額が低い傾向にある。

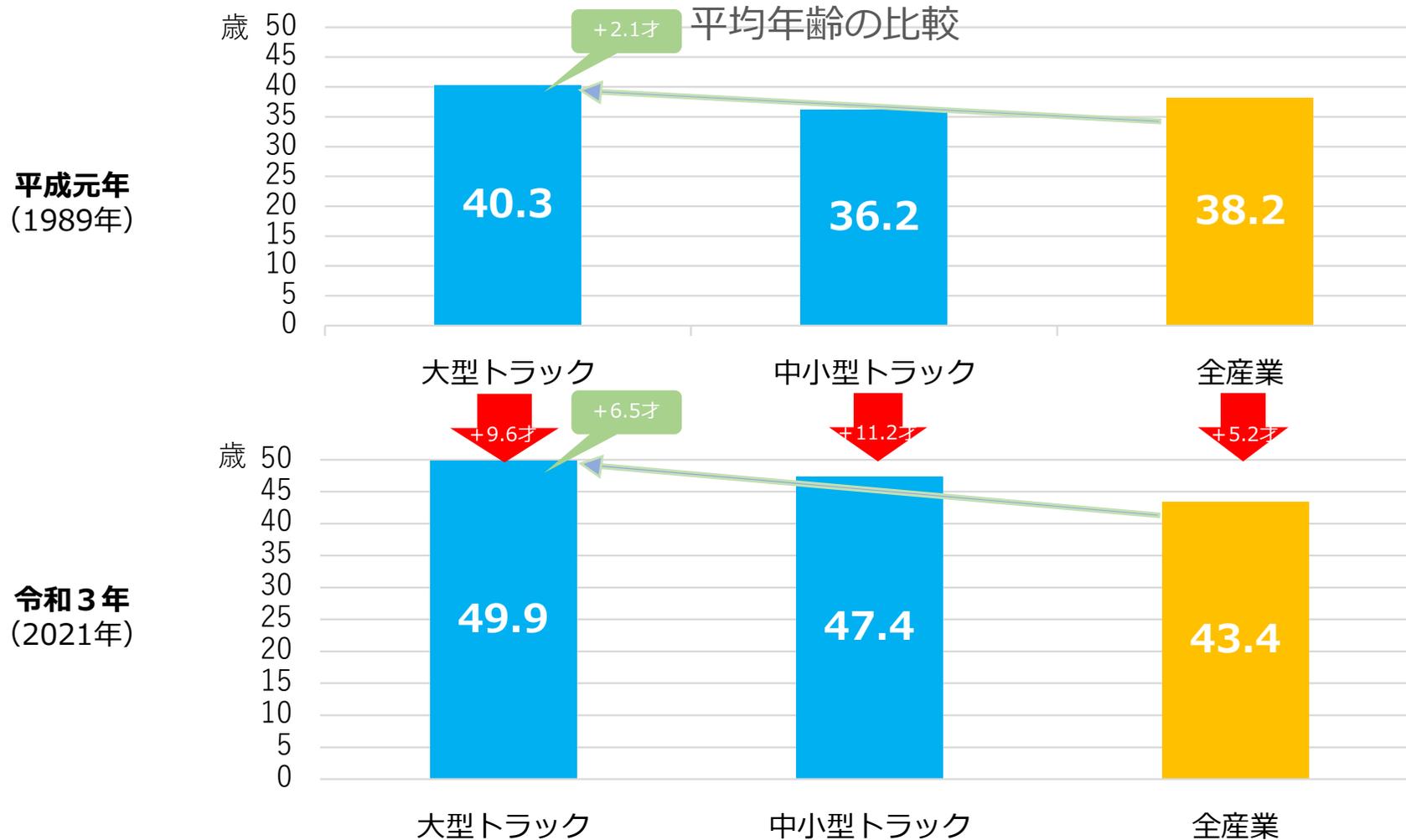
(「令和3年賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)を加工して作成)

		年齢	勤続年数	実労働時間数	所定内給与額 (月額) (千円単位切り捨て) (賞与等含まず)
全産業平均		43.4歳	12.3年	175時間	30万円
トラック	大型	49.9歳	12.1年	212時間	28万円
	中小型	47.4歳	10.9年	207時間	26万円
タクシー		60.7歳	10.5年	176時間	20万円
バス		53.0歳	11.7年	186時間	23万円

※10人以上の常用労働者を雇用する民営事業所

トラック運転者の平均年齢の推移

- ▶ 平成元年（1989年）に比べ、令和3年（2021年）は全体的に平均年齢が上昇している。
- ▶ トラック運転者は、全産業平均と比べ、令和3年（2021年）の平均年齢の上昇幅が大きい。



(※) 平成元年（1989年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「平成元年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者（男）」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者（男）」の数値
令和3年（2021年）の「大型トラック」、「中小型トラック」はそれぞれ「令和3年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値

脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は32.5%、貨物自動車運転者の割合は30.8%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。
(厚生労働省調べ)

【令和3年度】 (2021年度)

○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	32.5% (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	100% (172件)

【令和2年度】 (2020年度)

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	28.3% (55件)
道路旅客運送業	1.0% (2件)
全業種	100% (194件)

【平成21年度】 (2009年度)

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	22.1% (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

+4.2

-1.0

+6.2

-5.4

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	30.8% (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	100% (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	27.3% (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	100% (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	22.1% (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	100% (293件)

+3.5

-1.5

+5.2

-4.2

脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「**労働時間以外の負荷要因**」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間
または
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、**赤字**の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因	勤務時間の不規則性	拘束時間の長い勤務 休日のない連続勤務 勤務間インターバルが短い勤務 ※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます 不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務
	事業場外における移動を伴う業務	出張の多い業務 その他事業場外における移動を伴う業務
	心理的負荷を伴う業務	※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました
	身体的負荷を伴う業務	
	作業環境 ※長期間の過重業務では付加的に評価	温度環境 騒音

勤務間インターバルの短い勤務

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準において、長期間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価することとされている。

(「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準について」(令和3年9月14日基発0914第1号厚生労働省労働基準局長通達)より抜粋)

勤務間インターバルが短い勤務

- ▶ 勤務間インターバルとは、終業から始業までの時間をいう。
- ▶ 勤務間インターバルが短い勤務については、その程度(時間数、頻度、連続性等)や業務内容等の観点から検討し、評価すること。
- ▶ なお、長時間の過重業務の判断にあたっては、睡眠時間の確保の観点から、勤務間インターバルがおおむね11時間未満の勤務の有無、時間数、頻度、連続性等について検討し、評価すること。

脳・心臓疾患の労災認定基準における労働時間の評価

（「脳・心臓疾患の労災認定の基準に関する専門検討会報告書（令和3年7月）」（厚生労働省）より抜粋）

労働者の1日の生活時間と睡眠時間、労働時間との関係

- ▶ 日本の有業者の平均的な生活時間を調査した平成28年の社会生活基本調査（図4-5）によると、15歳以上の有業者の平日の睡眠時間は7.2時間、仕事時間は8.1時間、食事、身の回りの用事、通勤等の生活に必要な時間（食事等の時間）は5.3時間となっている。
- ▶ これを前提とすると、現時点においても、1日6時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、4時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね80時間（※1）を超える時間外労働が想定される。
- ▶ また、1日5時間程度の睡眠が確保できない状態は、1日の労働時間8時間を超え、5時間程度の時間外労働を行った場合に相当し、これが1か月継続した状態は、おおむね100時間（※2）を超える時間外労働が想定される。

（※1）24時間から、生活を営む上で必要な睡眠（6時間）・食事等・仕事（法定労働時間8時間及び法定休憩時間1時間）を引いた時間数に1か月の平均勤務日数21.7日に乗じた概数。

（※2）前記の睡眠を5時間として同様に算出した概数。

<平成28年社会生活基本調査>

（男女、15歳以上、有業者（主に仕事）、平日）

睡眠 7.2	食事等 5.3	仕事 8.1	余暇 3.4
--------	------------	-----------	-----------

（注）1 食事等は、食事、身の回りの用事、通勤等の時間である。

2 余暇は、趣味・娯楽、休養・くつろぎ等の時間である。

図4-5 労働者の1日の生活時間

休息期間と睡眠時間

- ▶ 「休息期間が8時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間5時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が8時間以上～11時間未満」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間6時間以上7時間未満」であった。
- ▶ 「休息期間が11時間以上」と回答した自動車運転者のうち、最も高い割合は、「睡眠時間7時間以上8時間未満」であった。

(令和3年度「トラック運転車の労働時間等に係る実態調査事業報告書」(厚生労働省)を加工して作成)

(令和3年度)		睡眠時間							無回答
		全体	5時間未満	5時間以上6時間未満	6時間以上7時間未満	7時間以上8時間未満	8時間以上9時間未満	9時間以上	
		(N)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
休息期間		1712	196	216	478	366	280	60	116
全体	8時間未満	226	52.7	17.3	8.8	0.4	-	-	20.8
	8時間以上9時間未満	282	11.7	30.1	45.4	9.9	1.8	-	1.1
	9時間以上10時間未満	153	3.3	20.9	46.4	24.2	4.6	-	0.7
	10時間以上11時間未満	226	2.7	6.2	41.2	30.5	16.8	0.9	1.8
	11時間以上	635	2.5	4.4	21.4	32.8	31.2	6.9	0.8
	無回答	190	8.9	9.5	15.8	12.1	16.8	7.4	29.5

1. 改善基準告示について
2. 改正の背景について
3. 改正の内容について（令和6年4月から）

1か月の拘束時間

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、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての総拘束時間が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。

見直し後

【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時間未滿となるよう努めるものとする。

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

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か月 = 195時間

3,300時間 ÷ 12か月 = 275時間

275時間 - 195時間 = 80時間

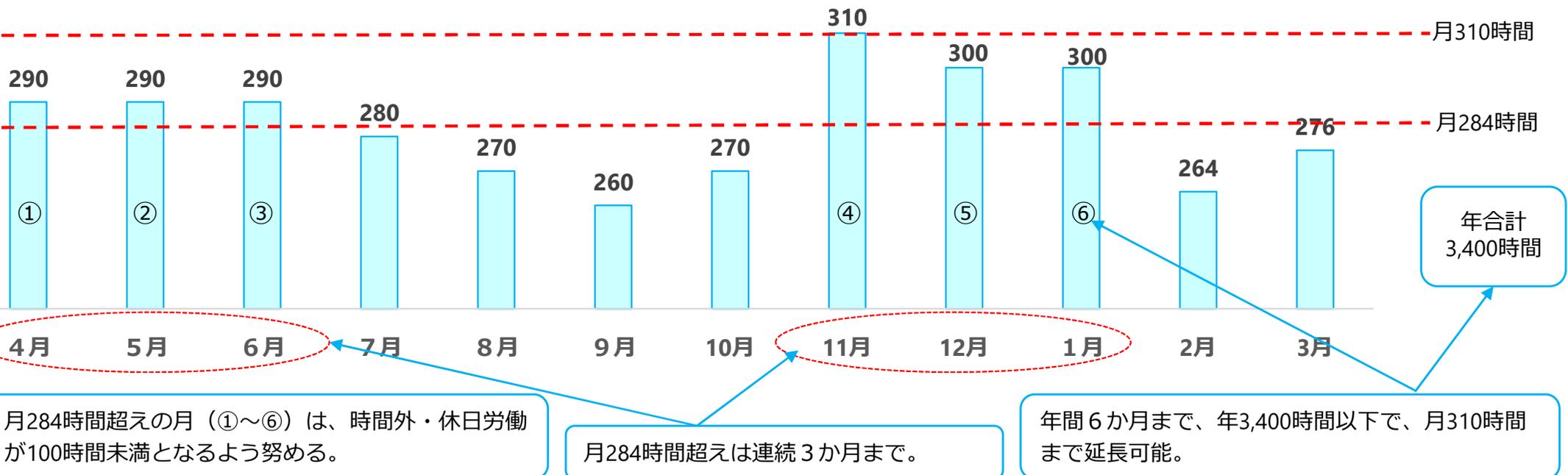
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

見直しの内容（1か月の拘束時間）

【例1】（1か月の拘束時間の原則）



【例2】（1か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要



1日の拘束時間

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。

見直し後

【原則】

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

【例外】

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

1日の休息期間

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

見直し後

【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

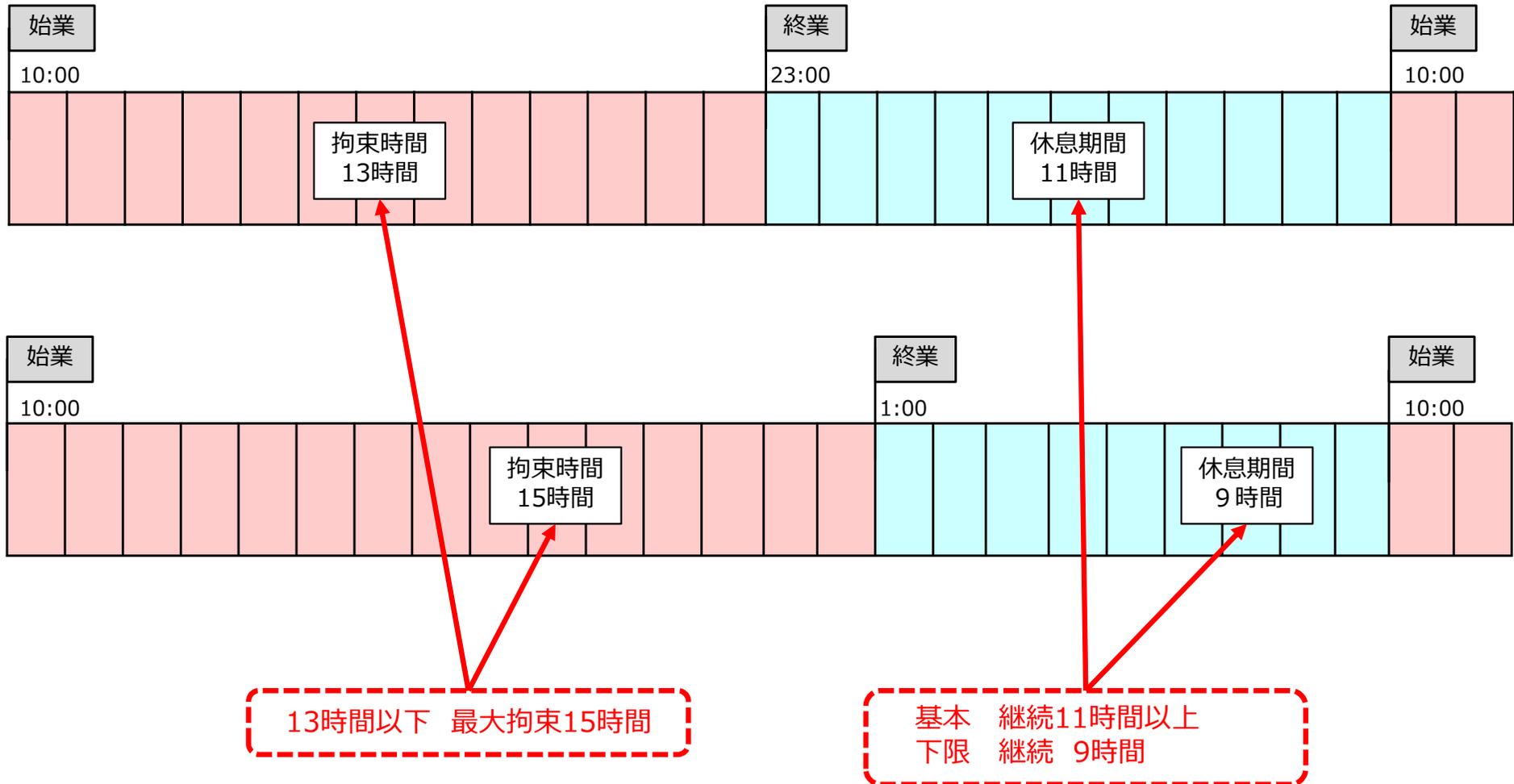
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※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。

見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

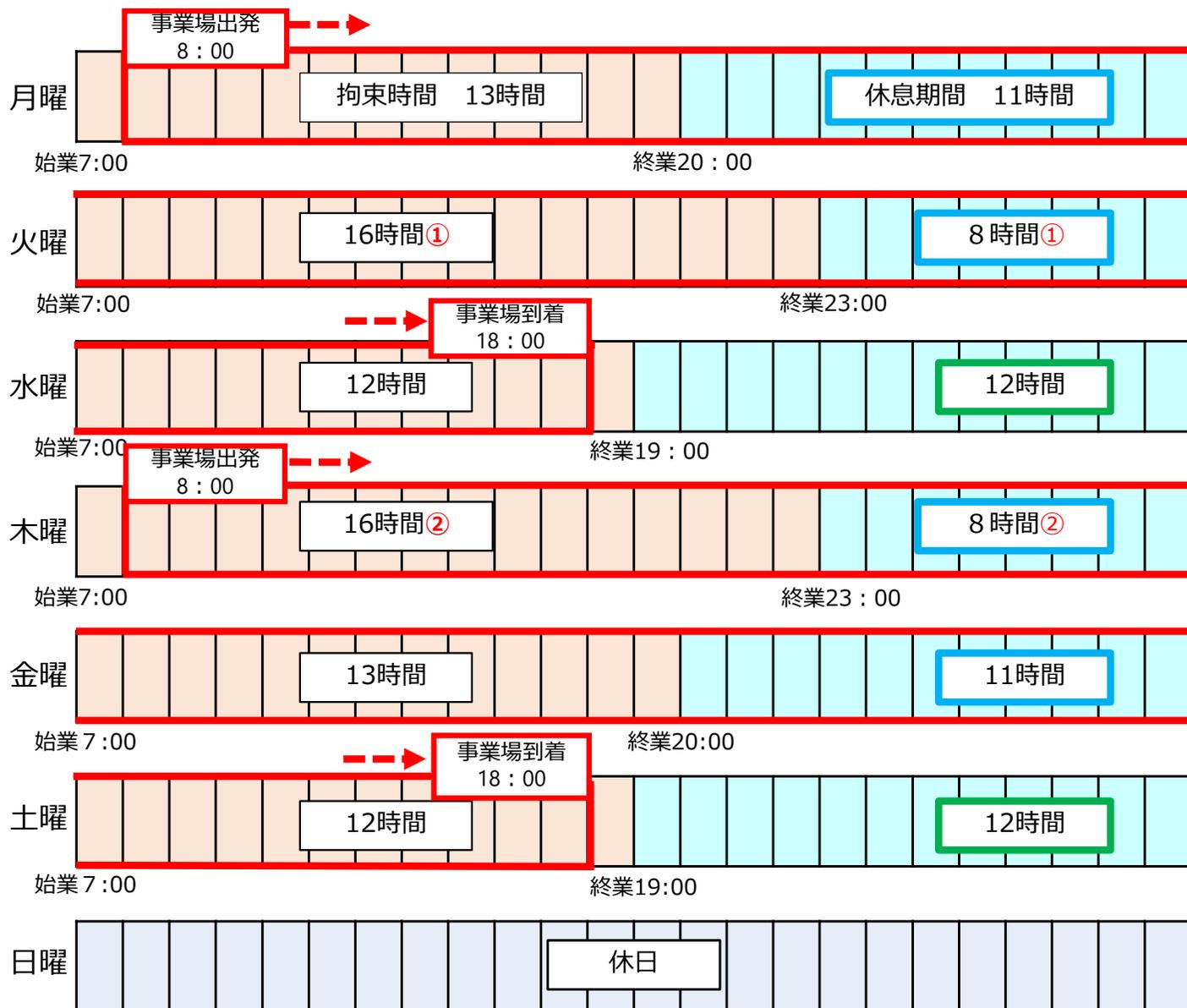
【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し後）



見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（見直し後）

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、当該1週間について2回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。



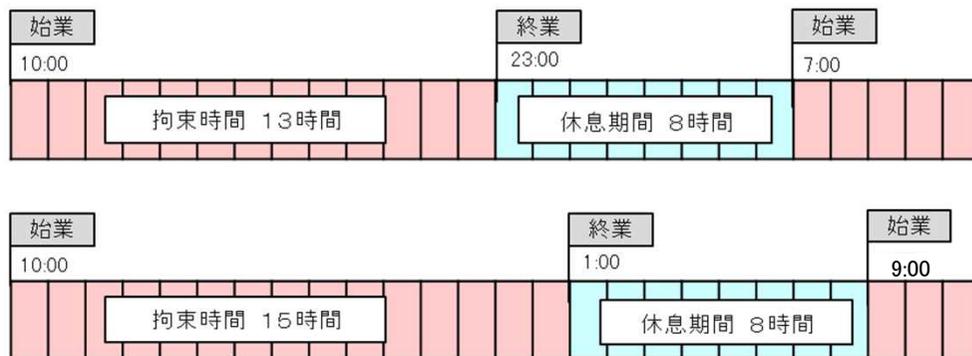
- 1週間における運行 がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間 が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間 は継続12時間以上

見直しの内容（休息期間の考え方）

改正前

○継続8時間以上の休息期間

【例】

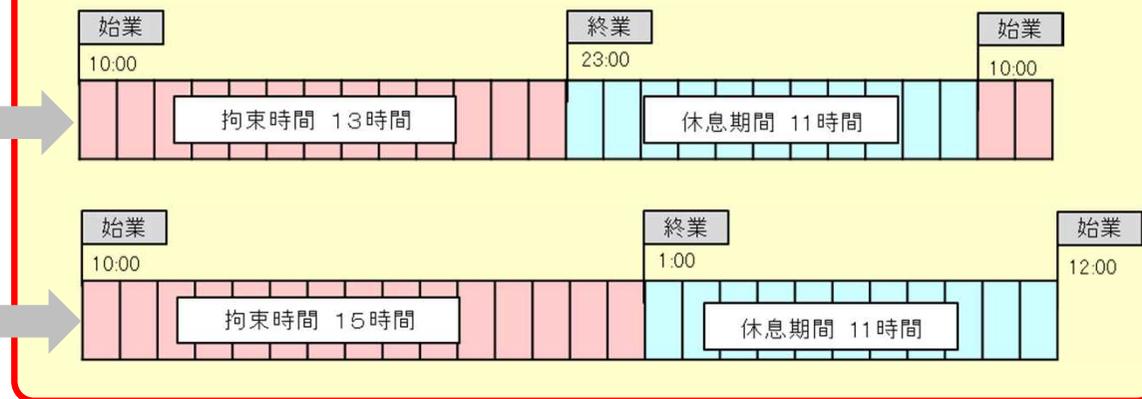


見直し後

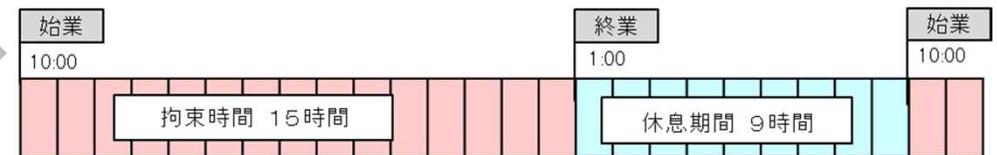
○継続11時間以上の休息期間を
与えるよう努めることを **基本**

○継続9時間を下回らない

基本



※上記のような勤務
になるよう自主的
改善の努力が必要



※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。

運転時間、連続運転時間

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。

見直し後

《運転時間》

- ▶ 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

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

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、

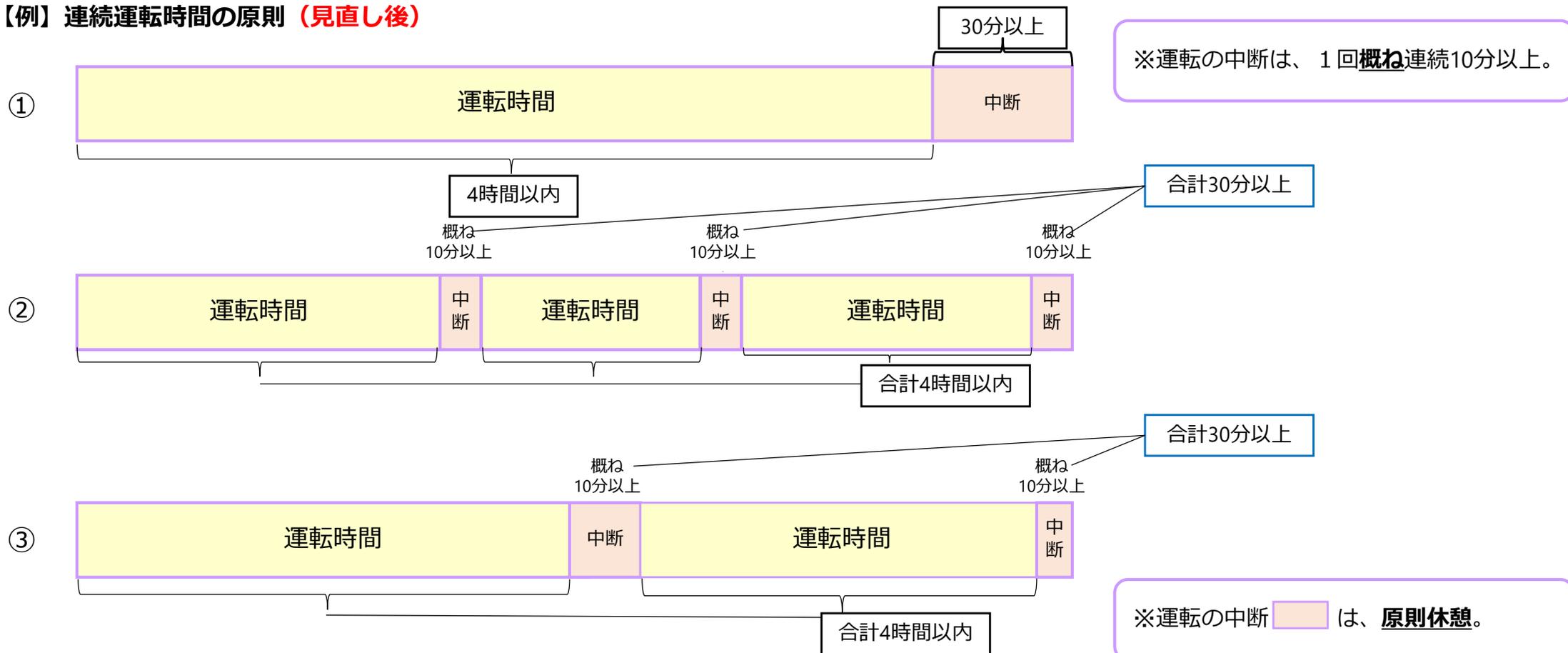
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

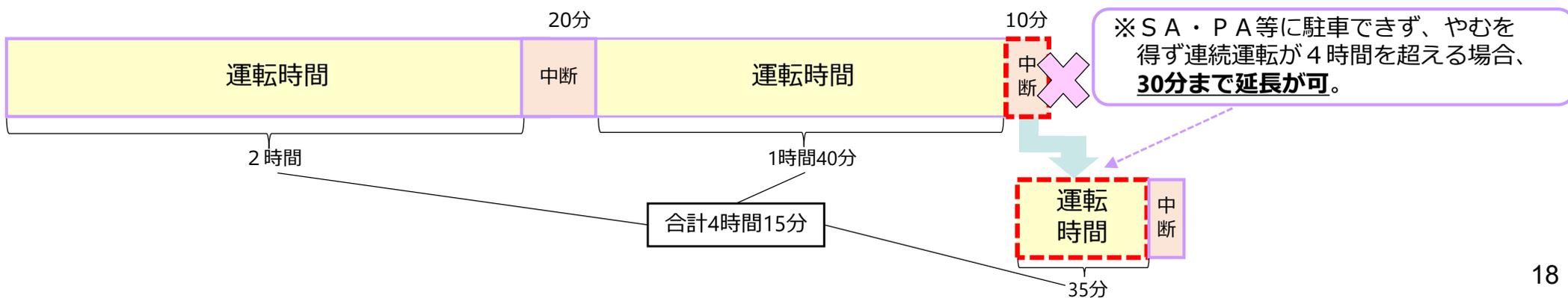
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

見直しの内容（連続運転時間）

【例】連続運転時間の原則（見直し後）



【例】連続運転時間の例外（見直し後）



例外的な取扱い

新設

- ▶ 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

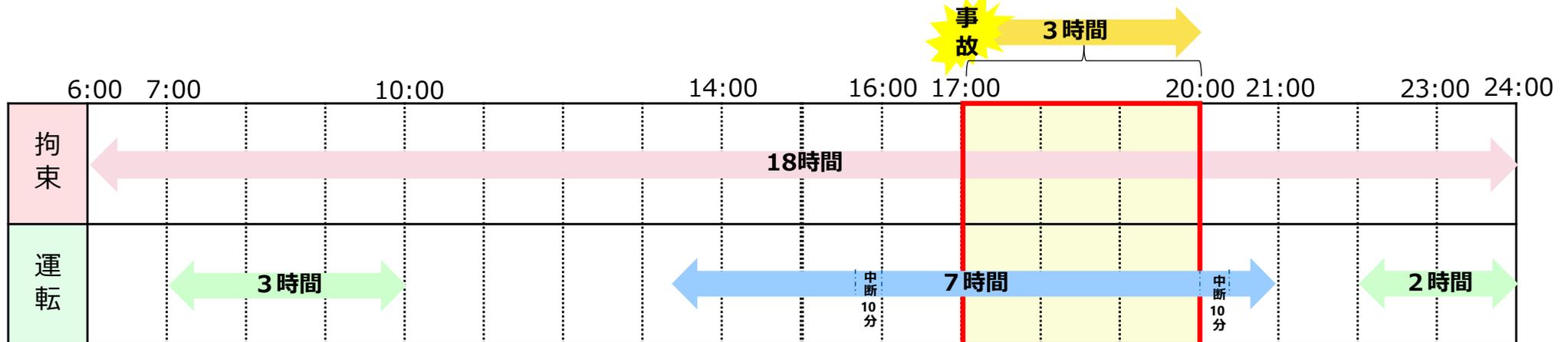
予期し得ない事象の考え方について（トラック）

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、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。ただし、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1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。

- 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

（例） 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（ウ） 道路封鎖、渋滞への対応に要した時間



- 拘束時間 **18時間** ⇒ **18時間** - **3時間** = 15時間（1日の拘束時間の基準を満たす）
（ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間 - 休憩時間）
- 運転時間 **12時間** ⇒ **12時間** - **3時間** = 9時間（前後の日のいずれかが9時間以下なら基準を満たす）
- 連続運転時間 **7時間** ⇒ **7時間** - **3時間** = 4時間（連続運転時間（4時間以下）の基準を満たす）

考え方

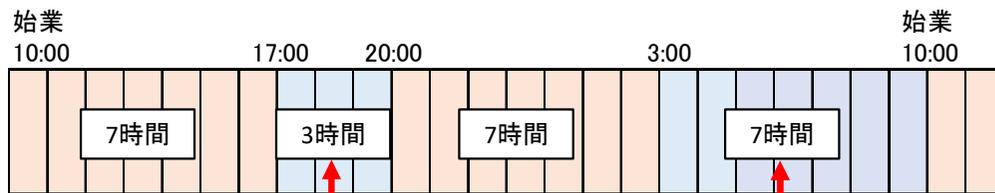
- ▶ 予期し得ない事象に対応した時間について、1日の拘束時間、運転時間、連続運転時間から除くことができるが、1年・1か月の拘束時間から除くことはできない。
- ▶ 予期し得ない事象に対応した場合、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与える必要がある。

特例①（分割休息）

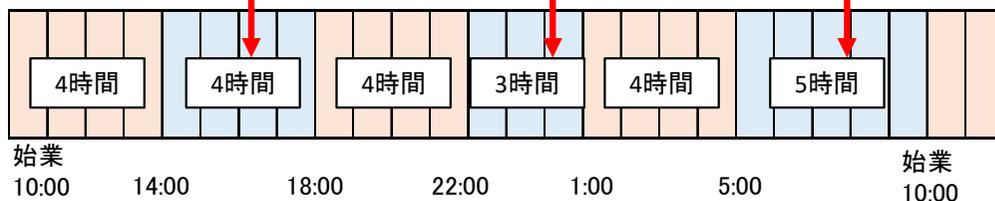
現行

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

【例】（見直し後）  拘束時間  休息期間



- 1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上
- 3分割の場合は、合計12時間以上



見直し後

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

特例②（2人乗務）

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。

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）



特例③（隔日勤務、フェリー）

現行

【隔日勤務の特例】

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

【フェリー特例】

- ▶ 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

【隔日勤務の特例】

- ▶ 現行どおり

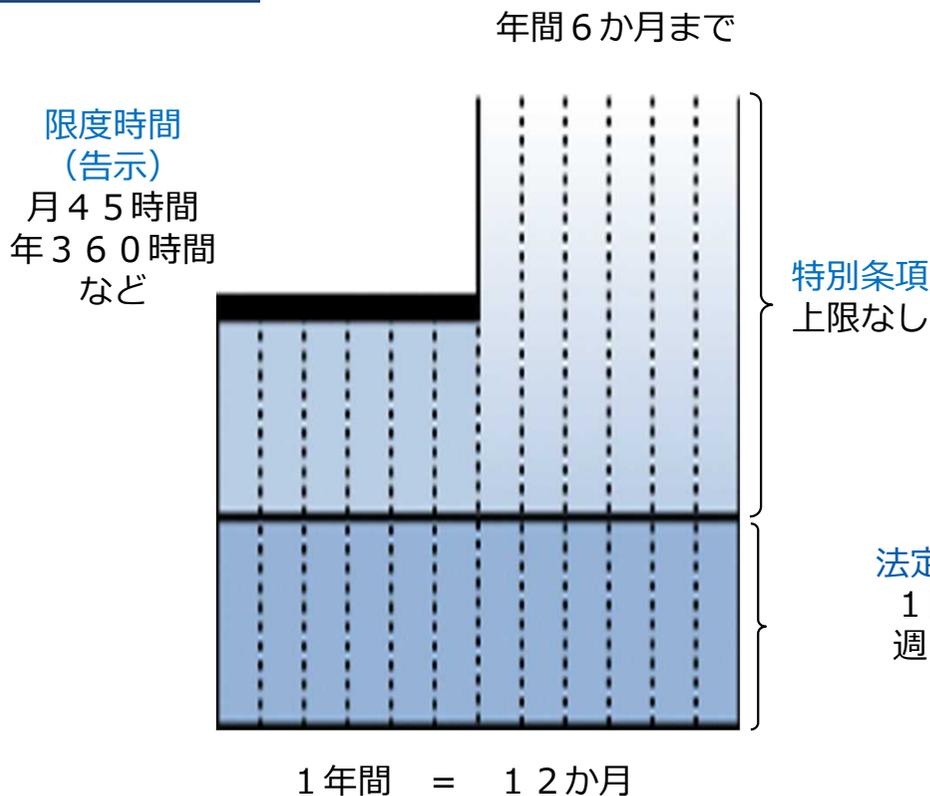
【フェリー特例】

- ▶ 現行どおり

時間外労働の上限規制について

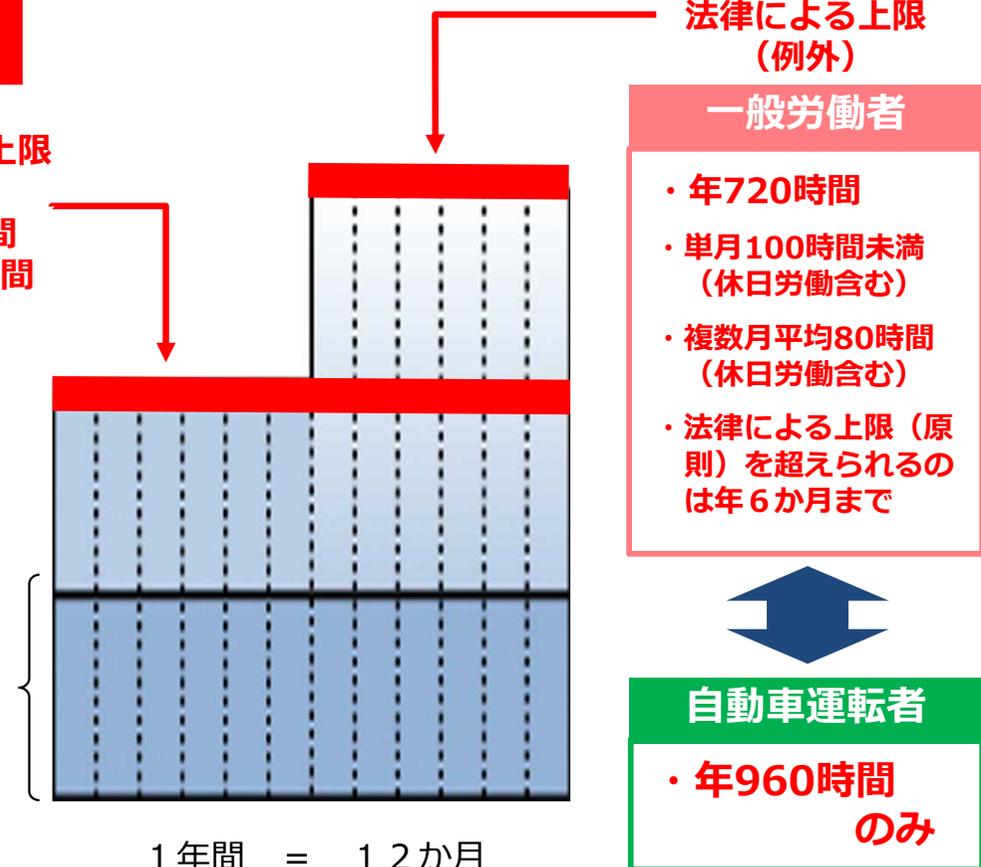
- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。

法改正前



法改正後

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間



適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上旬（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

→ ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【現在】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	-	-	-	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	-	-	適用あり	-
	単月上旬(※)	100	-	-	-	-	-
	複数月平均上限(※)	80	-	-	-	-	-
年	限度時間(原則)	360	-	-	-	360	-
	上限	720	-	-	-	720	-

【令和6年4月～】

		一般労働者	自動車運転の業務	建設事業	医師	鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	新技術・新商品等の研究開発業務
月	限度時間(原則)	45	45	45	45	45	-
	45時間超は6月まで	適用あり	-	適用あり	-	適用あり	-
	単月上旬(※)	100	-	100(注1)	100(注2)	100	-
	複数月平均上限(※)	80	-	80(注1)	-	80	-
年	限度時間(原則)	360	360	360	360	360	-
	上限	720	960	720	960(※)(注3) 1,860(※)(注4)	720	-



※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上旬100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることを見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。