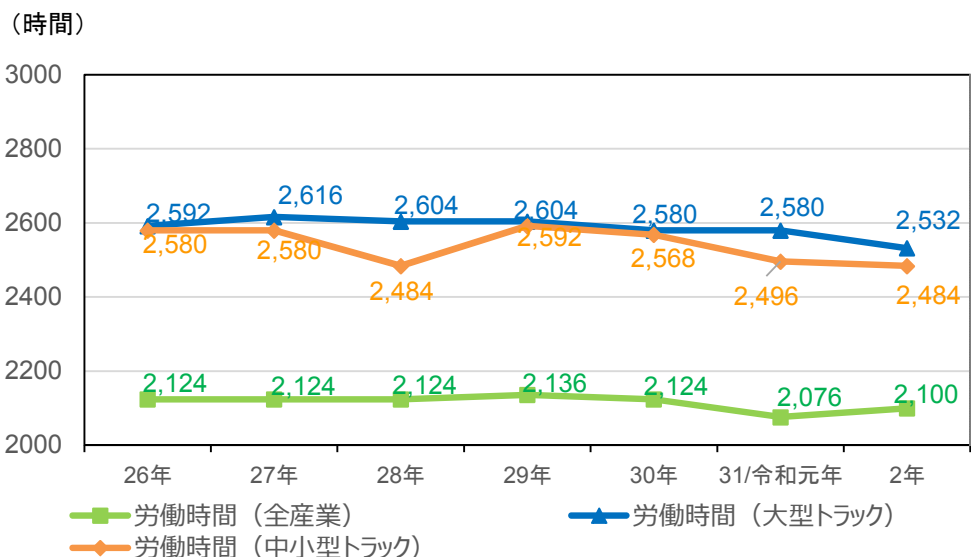
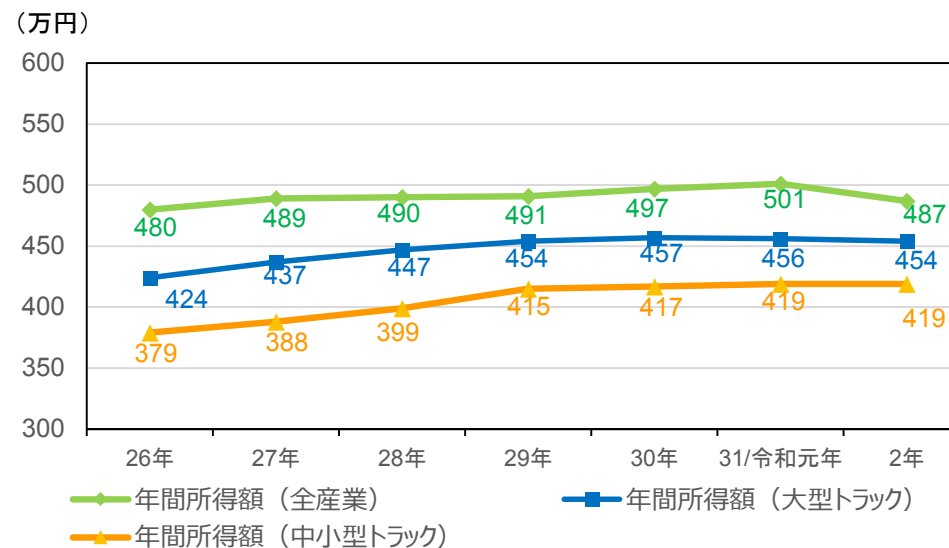


【資料1】東京運輸支局からの連絡事項について

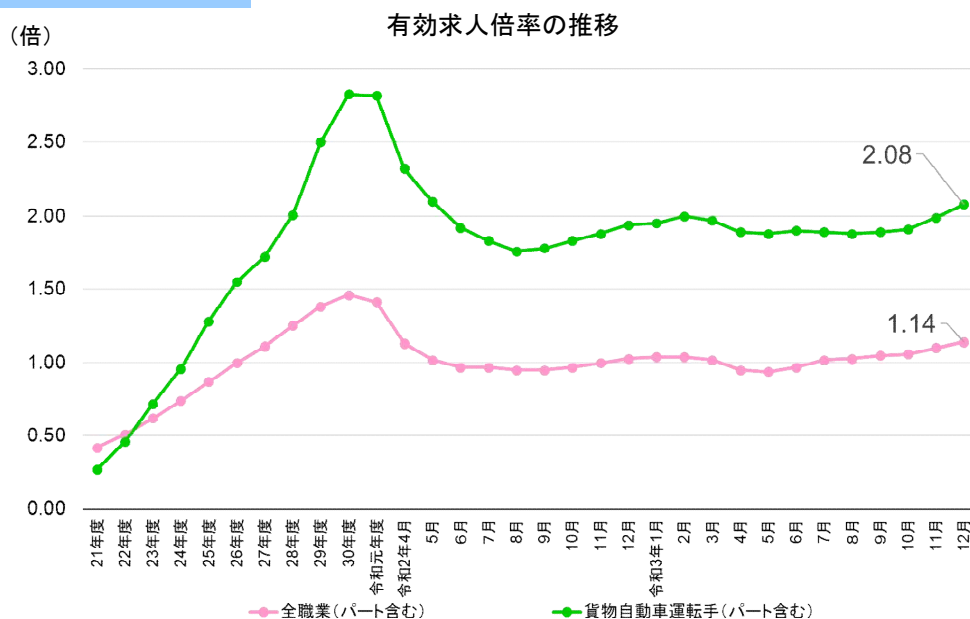
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



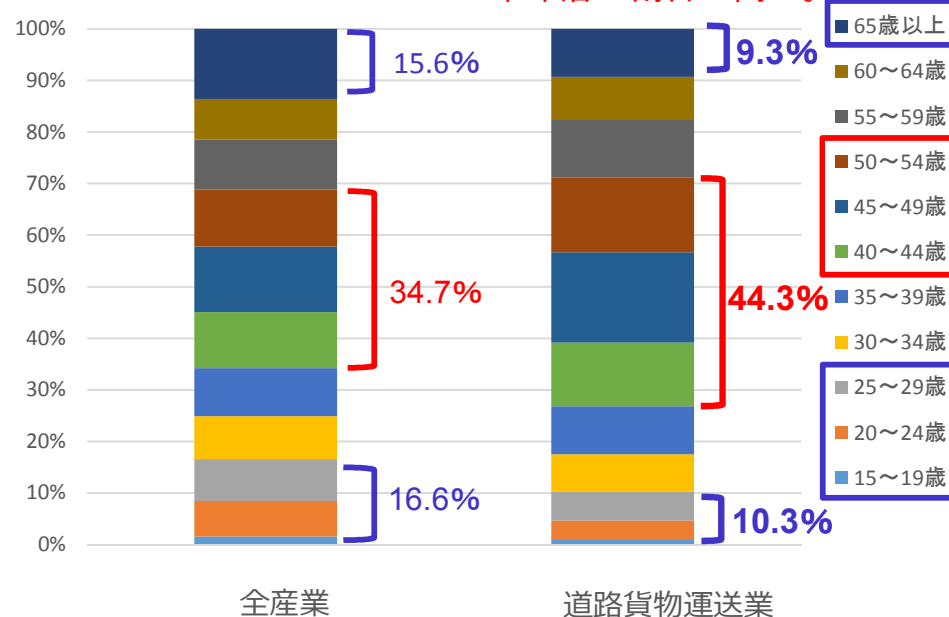
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



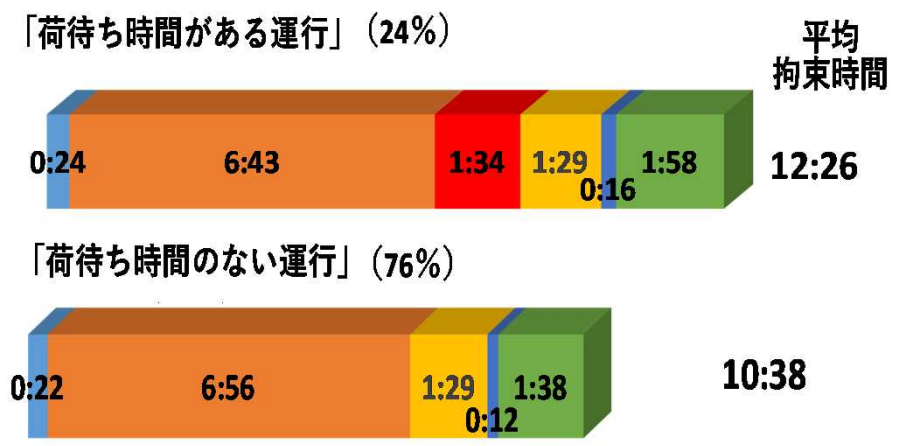
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



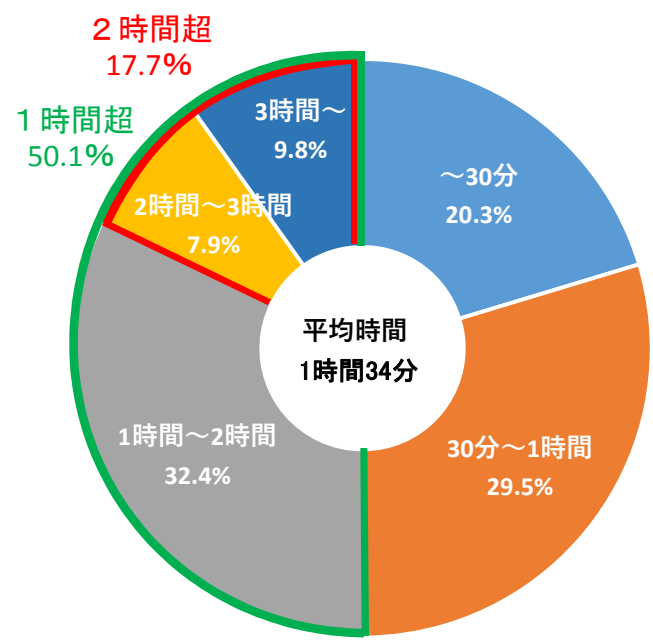
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

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

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



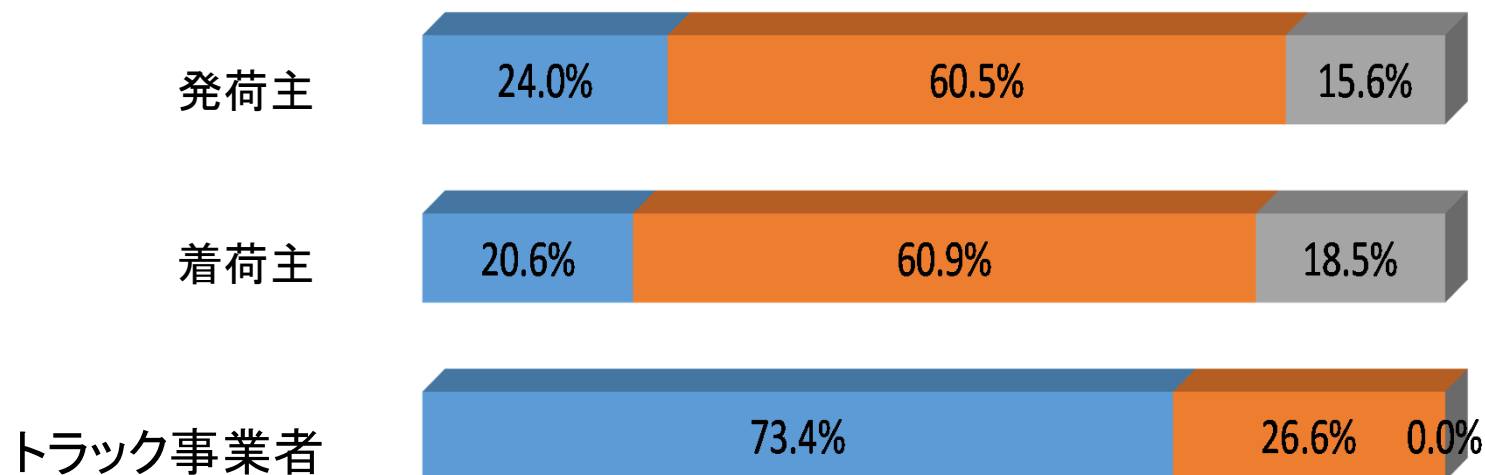
1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

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

荷待ち時間の発生の有無



■ 発生している※1 ■ 発生していない ■ その他※2

※1: 荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2: 荷主調査では「把握していない」を含む

改正の目的

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

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

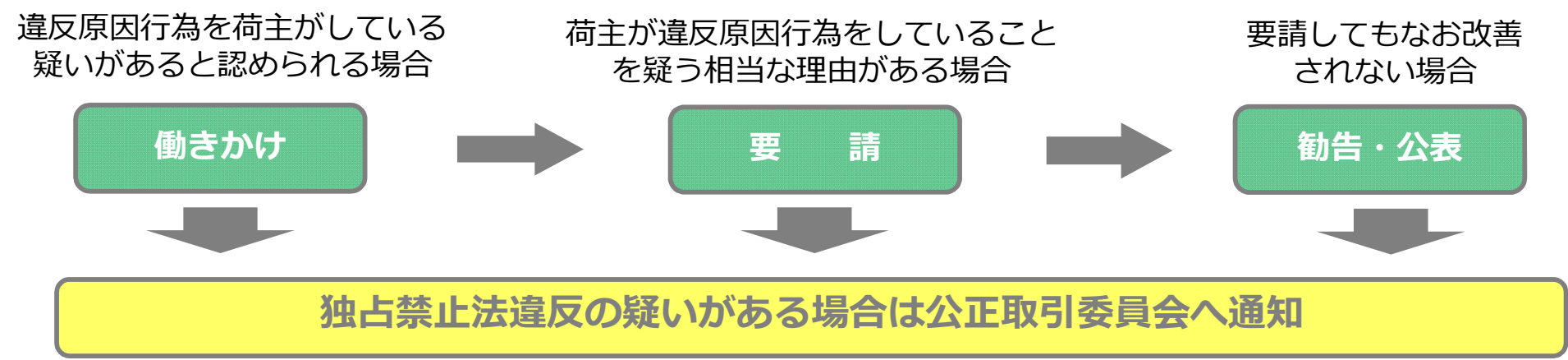
4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

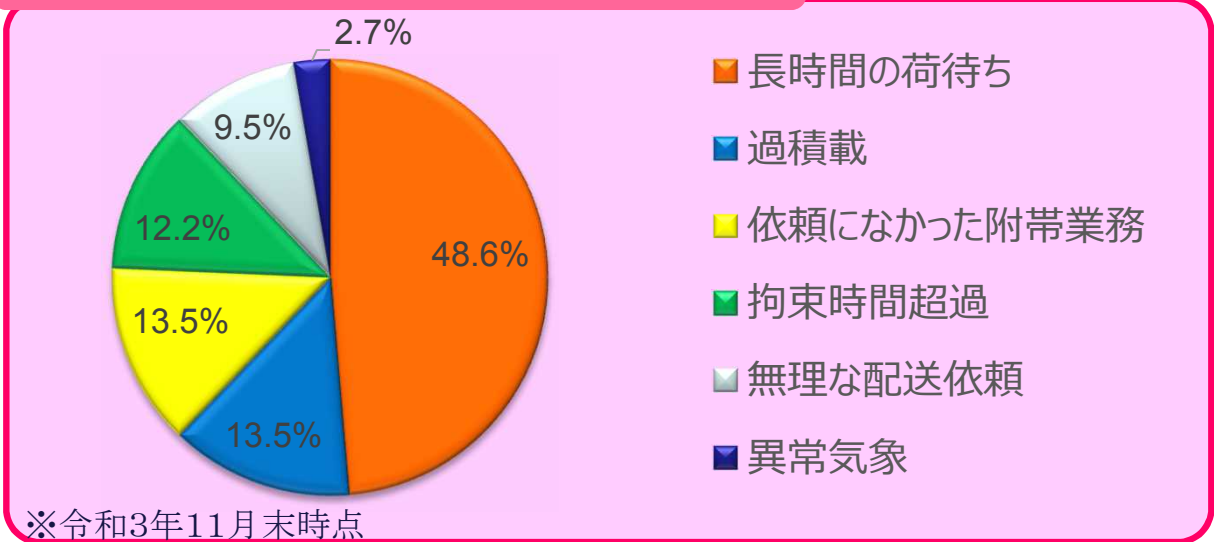
貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- ・ 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。
- ・ 国交省HPにおいて**意見等の募集窓口を設置**。



国交省HP：意見等の募集窓口

働きかけにおける違反原因行為の割合



※令和3年11月末時点

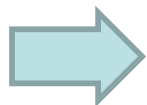
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

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

適正な原価・利潤の確保

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



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。
- 普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行っていく。
- 運送事業者と荷主が、公平な立場で、運賃交渉に臨むよう促していく。

標準的な運賃 届出までのプロセス

届出に至るまでの過程を改善

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出 (例: 周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

STEP2 自社で運賃を計算する

- 経営状況の振り返り・分析を促進
 - ・ドライバー人件費
 - ・車両の更新費用
 - ・実車率
 - ・保険料
 - ・適正利潤

STEP3 荷主と運賃を交渉する

- 運賃交渉の障壁解消
 - ・荷主の理解

STEP4 運賃の事後届出を行う

+ 労働実態調査 (時間外労働時間等) など

標準的な運賃に係る届出件数

令和4年1月末時点

| 支局 | 事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在 | 件数 | 割合 | 支局 | 事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在 | 件数 | 割合 | 支局 | 事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在 | 件数 | 割合 |
|---------|------------------------------|------|-------|----------|------------------------------|------|-------|--------|------------------------------|-------|-------|
| 札幌 | 1516 | 725 | 47.8% | 新潟 | 707 | 537 | 76.0% | 徳島 | 380 | 305 | 80.3% |
| 函館 | 268 | 226 | 84.3% | 長野 | 636 | 220 | 34.6% | 香川 | 594 | 409 | 68.9% |
| 室蘭 | 370 | 214 | 57.8% | 富山 | 603 | 377 | 62.5% | 愛媛 | 735 | 613 | 83.4% |
| 旭川 | 410 | 279 | 68.0% | 石川 | 741 | 356 | 48.0% | 高知 | 422 | 374 | 88.6% |
| 帯広 | 326 | 107 | 32.8% | 小計(北陸信越) | 2687 | 1490 | 55.5% | 小計(四国) | 2131 | 1701 | 79.8% |
| 釧路 | 276 | 143 | 51.8% | 福井 | 477 | 290 | 60.8% | 福岡 | 2229 | 827 | 37.1% |
| 北見 | 189 | 102 | 54.0% | 岐阜 | 856 | 304 | 35.5% | 佐賀 | 436 | 333 | 76.4% |
| 小計(北海道) | 3355 | 1796 | 53.5% | 静岡 | 1546 | 997 | 64.5% | 長崎 | 428 | 353 | 82.5% |
| 青森 | 796 | 359 | 45.1% | 愛知 | 2893 | 1469 | 50.8% | 熊本 | 688 | 597 | 86.8% |
| 岩手 | 582 | 377 | 64.8% | 三重 | 968 | 548 | 56.6% | 大分 | 523 | 358 | 68.5% |
| 宮城 | 1187 | 655 | 55.2% | 小計(中部) | 6740 | 3608 | 53.5% | 宮崎 | 402 | 320 | 79.6% |
| 秋田 | 340 | 246 | 72.4% | 滋賀 | 503 | 353 | 70.2% | 鹿児島 | 1006 | 633 | 62.9% |
| 山形 | 364 | 205 | 56.3% | 京都 | 974 | 612 | 62.8% | 小計(九州) | 5712 | 3421 | 59.9% |
| 福島 | 988 | 461 | 46.7% | 大阪 | 4402 | 1953 | 44.4% | 陸運事務所 | 825 | 269 | 32.6% |
| 小計(東北) | 4257 | 2303 | 54.1% | 兵庫 | 2210 | 288 | 13.0% | 合計 | 56990 | 24620 | 43.2% |
| 茨城 | 2258 | 223 | 9.9% | 奈良 | 597 | 334 | 55.9% | | | | |
| 栃木 | 1085 | 530 | 48.8% | 和歌山 | 558 | 372 | 66.7% | | | | |
| 群馬 | 1148 | 92 | 8.0% | 小計(近畿) | 9244 | 3912 | 42.3% | | | | |
| 埼玉 | 3340 | 502 | 15.0% | 鳥取 | 302 | 209 | 69.2% | | | | |
| 千葉 | 2196 | 237 | 10.8% | 島根 | 375 | 295 | 78.7% | | | | |
| 東京 | 5012 | 894 | 17.8% | 岡山 | 1148 | 832 | 72.5% | | | | |
| 神奈川 | 2535 | 468 | 18.5% | 広島 | 1509 | 1167 | 77.3% | | | | |
| 山梨 | 504 | 158 | 31.3% | 山口 | 627 | 513 | 81.8% | | | | |
| 小計(関東) | 18078 | 3104 | 17.2% | 小計(中国) | 3961 | 3016 | 76.1% | | | | |

※告示されてからの累計件数

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

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

○相談窓口の設置

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

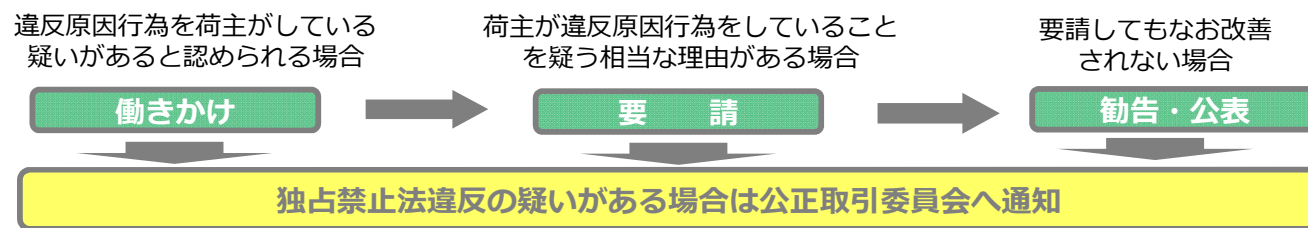
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

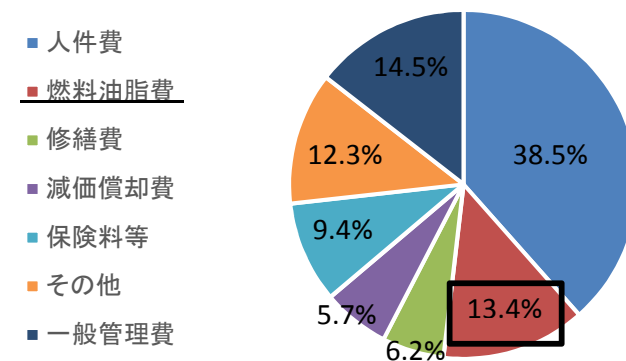
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

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

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

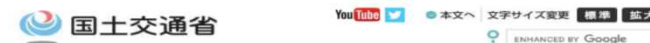


<営業費用に占める燃料費の割合>



出典:全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

<相談窓口・目安箱(国交省HP)>



令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

● 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷者の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

1. 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

- [荷主団体あて周知文書](#)
- [運送委託者向けリーフレット](#)
- [標準的な運賃パンフレット](#)
- [燃料サーチャージガイドライン](#)

2. 相談窓口の設置

運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃費十分に行き渡り、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価

相談窓口一覧 ← **相談窓口**

3. 荷主への働きかけ等

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(昭令第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(平成請、勧告・公表の対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正

輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← **目安箱**

運送委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

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

Check point! 要注意! チェックポイント

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

こんな取引を目指しませんか？

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

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

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

記

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

運賃・料金に関する対応事例(R3.12)

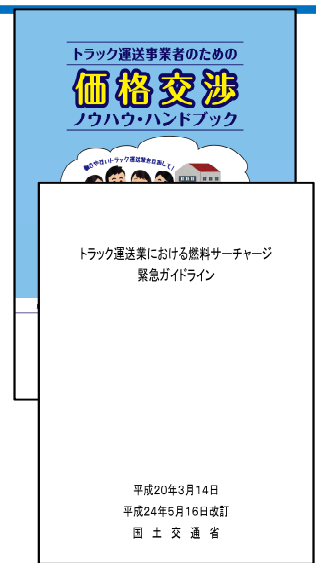
① 運輸支局相談窓口への相談(東北運輸局管内。荷主:外食チェーン)

トラック運送事業者からの相談内容

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

相談窓口(運輸支局)での対応

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



荷主との交渉結果

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

② 本省目安箱への投稿(九州運輸局管内。荷主:農産品加工業者)

トラック運送事業者からの投稿内容

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

国土交通省での対応

○投稿を受け、国土交通省から関係者へ事実確認を行うとともに、貨物自動車運送事業法に基づき荷主に対する「働きかけ」を行うべく調整。
○別途、当該荷主には荷主関係省庁から荷主団体を通じて適正運賃の収受に関する国土交通省からの要請を周知。

対応結果

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

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

(出席者)

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

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

○事業者団体:全日本トラック協会会長、日本建設
業連合会会長ほか

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

(1) 価格転嫁円滑化スキームの創設

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

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

(2) 独占禁止法の適用の明確化

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

(3) 「優越的地位の濫用」に関する緊急調査及び法執行の強化

・これまでは荷主と物流事業者との取引を調査していたが、今年度内に対象業種を追加的に選定し、来年度に緊急調査を実施(「買ったたき」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等を踏まえて選定)。調査結果を取りまとめ、公表。公取委は、転嫁拒否が疑われる事案について、立入調査を行う。関係する事業者に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付する。

(4) 下請代金法上の「買ったたき」に対する対応

①「買ったたき」の解釈の明確化

②「買ったたき」に対する取締り強化

・親事業者への立入調査の件数を増やすなど取締りを強化、再発防止が不十分な事業者に対しては、取締役会決議を経た上で、改善報告書の提出を求める(現在は法律に基づく勧告事案のみに要求)

③下請取引の監督強化のための情報システムの構築

④下請中小企業振興法に基づく対応

・「集中取組期間」(毎年1月~3月)において、中小企業からの相談窓口(下請かけこみ寺、原油価格上昇に関する特別相談窓口)における相談をもとに、下請Gメンによるヒアリングを実施、下請中小企業振興法に基づく振興基準に照らし、親事業者による価格転嫁の協議への対応状況を把握し、結果を公表

5. 公共工事品質確保法等に基づく対応の強化

(2) 貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化

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

- 「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、取引先との共存共栄を目指し、下記に取り組むことを「代表権のある者の名前」で宣言し、ポータルサイトで公表するもの。
 - (1) サプライチェーン全体の付加価値増大と、新たな連携 (IT実装、BCP策定、グリーン調達の実現等)
 - (2) 下請企業との望ましい取引慣行 (「振興基準」) の遵守、特に、取引適正化の重点5分野 (①価格決定方法、②型管理の適正化、③現金払の原則の徹底、④知財・ノウハウの保護、⑤働き方改革に伴うしわ寄せ防止)
- 「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」(2020年5月)において、導入を決定。
- 成長戦略実行計画(閣議決定)において「本年度中に2,000社の宣言」を目標を掲げており、2021年10月に目標を達成。2月8日時点で約6,000社の企業が宣言。(うち大手企業数(3億円超)の割合は1割程度)

1. 宣言のイメージ

労務費・原料価格の上昇等

宣言!

下請け・受注者

材料費が高騰したので、
価格転嫁したい…
下請代金を手形ではなく
現金で支払って欲しい…



価格転嫁の
要望等

親会社・発注者

下請事業者からの協議
の申し入れに応じる!
現金決済を行う! 等



望ましい
取引慣行

2. 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

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



3. 宣言を行うメリット

1. ロゴマークを利用可能
2. 補助金の加点
(ものづくり補助金、事業再構築補助金、省エネ補助金等)



<ロゴマーク>

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

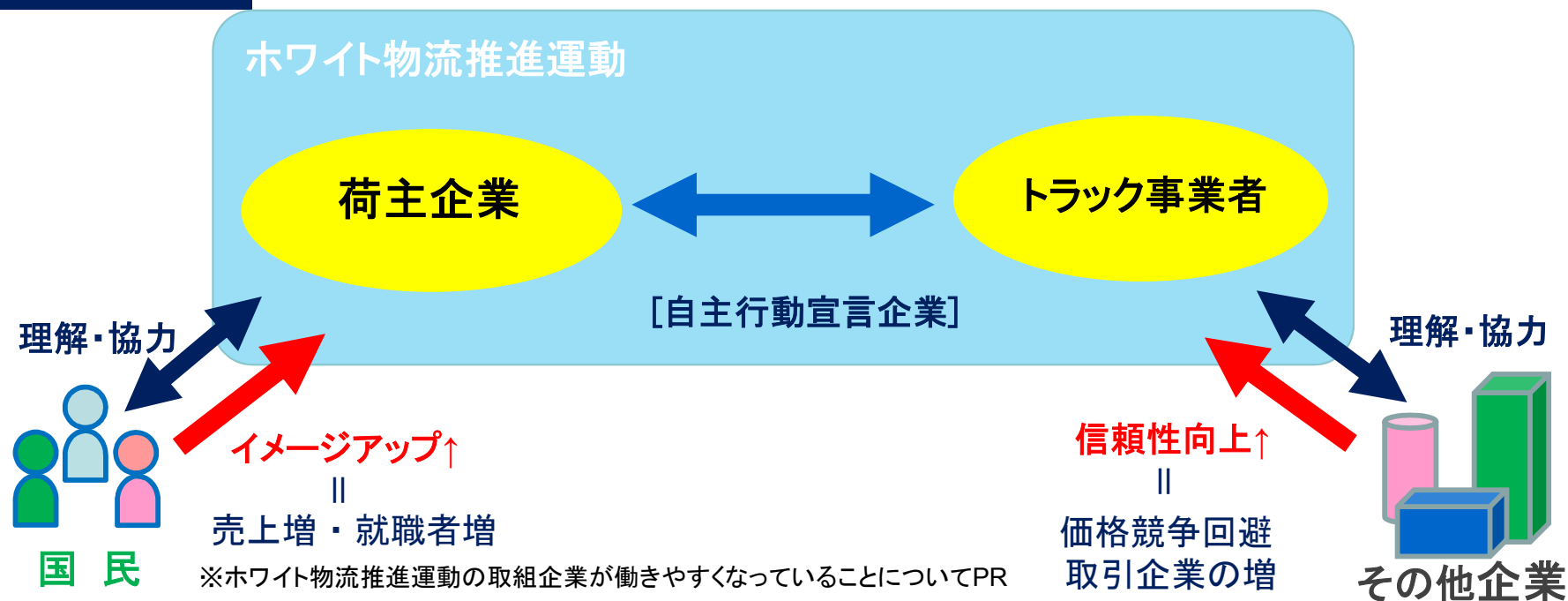
※ 全トラック運転手中、若者(15～29歳)は約10%、女性は約3%、高齢者(65歳以上)は約9%【令和元年】

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

平成30年 5月30日

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

推進運動のイメージ



企業に呼び掛ける事項

必須項目

(取組方針)

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

(法令遵守への配慮)

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

(契約内容の明確化・遵守)

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

推奨項目

A. 運送内容の見直し

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

B. 運送契約の方法

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

C. 運送契約の相手方の選定

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

D. 安全の確保

- ・ 荷役作業時の安全対策
- ・ 異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

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

F. 独自の取組

- ・ 独自の取組

(参考)自主行動宣言の様式

「ホワイト物流」推進運動

持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

| | | | | | |
|--------|----|-------|-----|----------|---------------------------------------------------------------|
| 企業・組合名 | 役職 | 氏名 | 所在地 | 主たる事業 | ホームページ |
| 国土交通省 | 課長 | 国土 太郎 | 東京都 | 運輸業, 郵便業 | https://www.mlit.go.jp/ |

当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します。

| | |
|-------|------------|
| 最終更新: | 2021年10月8日 |
|-------|------------|

(取組方針)

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

(法令遵守への配慮)

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

(契約内容の明確化・遵守)

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

| No. | 分類番号 | | 取組項目 | 取組内容 |
|-----|------|---|----------|--------------------|
| 1 | A | ③ | パレット等の活用 | パレットの共同利用を進めていきます。 |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| 4 | | | | |
| 5 | | | | |
| 6 | | | | |

| | |
|-----|------|
| PR欄 | 自由記述 |
|-----|------|

ホワイト物流推進運動は「SDGs」につながる取り組み



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



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



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



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

取引企業等との関係性向上

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

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

企業のブランディングに効果的

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

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

ビジネスチャンスにつながる

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

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

➤ 1,315社が自主行動宣言を提出（令和3年12月末時点）

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

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

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、取り組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取り組みを参考点として点数化。

<認証結果等の活用>

厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への認証マークの表示や、認証事業者と求職者のマッチング支援を実施。また、求人エージェント協力の下、認証事業者の紹介等業界のイメージ刷新に向けた情報発信を実施。

<令和2年度認証事業者>

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



<スケジュール>

- ・申請受付期間：令和3年7月21日～10月15日
- ・認証事業者の公表：令和4年2月1日より順次公表

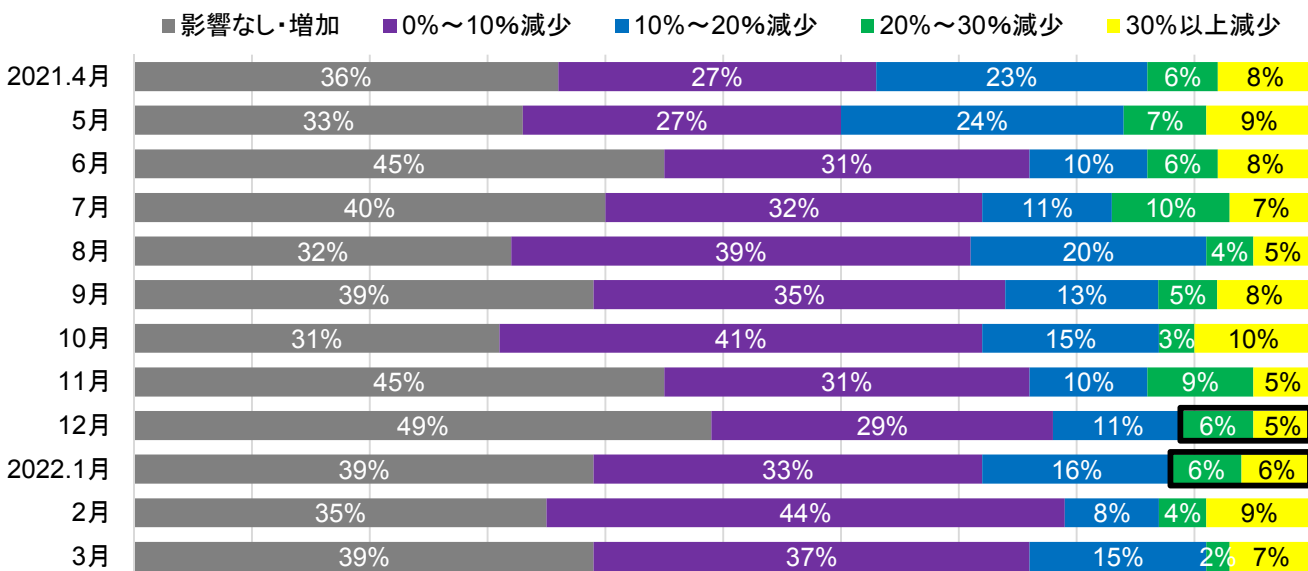
<申請方法>

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

- ※ 法人単位(都道府県単位での申請も可)
- ※ インターネットによる電子申請(郵送による申請も可)
- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
- ※ 審査料：5.5万円(税込)／1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3.3万円(税込)に割引)
- ※ 登録料：6.6万円(税込)／1申請あたり

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、毎月、1割～2割弱。12月は全体の11%であったが、1月は12%となった。
- 品目別の運送収入については、ほぼ毎月、完成自動車等の減少が多い。1月は鉄鋼厚板等が11%、ガソリン・軽油など石油石炭製品が8%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を48%の事業者が活用しており、47%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を46%の事業者が活用しており、給付済み。

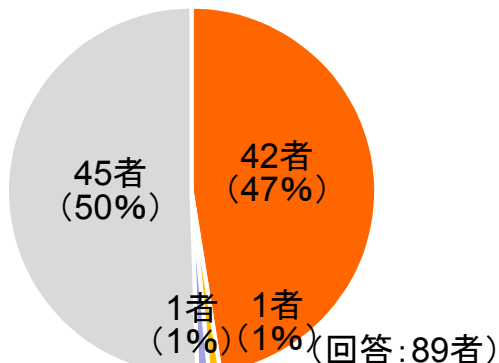
○運送収入及び顕著な影響がみられる品目（2019年同月比）（2・3月は見込み）



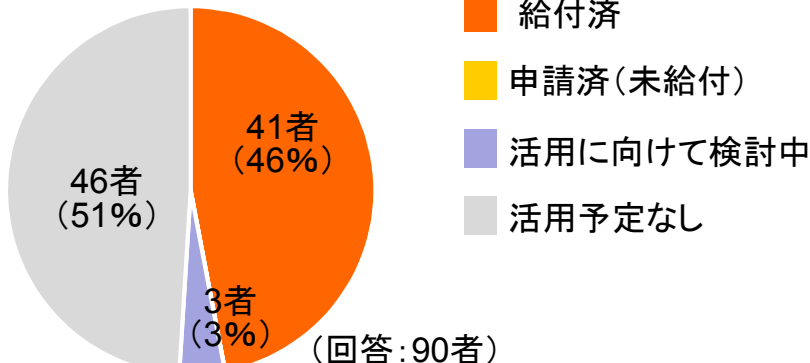
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（2・3月は見込み）

- 2021年
- 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
 - 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
日用品：▲8%
 - 6月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲6%
セメント・コンクリート製品：▲5%
 - 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
 - 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
 - 9月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
飲料・酒：▲6%
 - 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲13%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲11%
 - 11月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲4%
 - 12月 セメント・コンクリート製品：▲6%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲5%
- 2022年
- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲8%
 - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法：貨物自動車運送事業者91者（総事業者約62,000者）に対して業界団体より影響をアンケート調査

台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を发出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
- ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】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 | 20～30 mm/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 |
| | 30～50 mm/h | 高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象） | 輸送を中止することも検討するべき |
| | 50 mm/h以上 | 車の運転は危険 | 輸送することは適切ではない |
| 暴風時 | 10～15 m/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 |
| | 15～20 m/s | 高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる | |
| | 20～30 m/s | 通常で速度で運転するのが困難になる | 輸送を中止することも検討するべき |
| | 30 m/s以上 | 走行中のトラックが横転する | 輸送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・風雪等）時 | 視界が概ね20 m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、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

雨の強さと降り方

風の強さと吹き方

異常気象等を理由に貨物運送の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であり、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して以下の体制により情報の周知や要請を行っている。

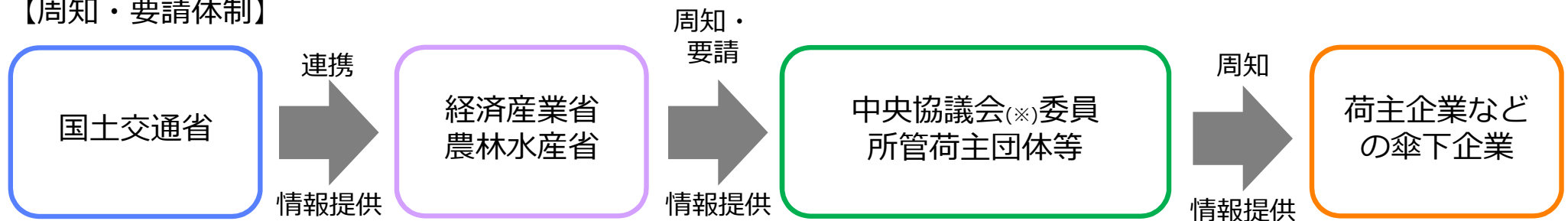
1. 季節的な周知・要請

○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

2. 緊急的な周知・要請

- ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を經由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
- ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



※運送事業者や荷主団体（経団連や日商など）、関係省庁等により構成され、主に自動車局貨物課が運営する会議体

地域を選んで最新の雪みち情報をキャッチ

おしえて! 雪ナビ



全国の雪みち情報

見たい地域の情報をクリックしてご覧ください。

- 全国
 - 今後の雪
気象庁ホームページ
 - 高速道路影響情報
 - 道路交通情報
Jartic ホームページ

北陸地方整備局
新潟 富山 石川

> カメラ・道路情報 > Twitter情報

北海道
北海

> カメラ・道路情報

東北地方
青森 岩手 宮城

> カメラ・道路情報

関東地方
茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京

> カメラ・道路情報

中部地方整備局
岐阜 静岡 愛知 三重 長野(南部)

> カメラ・道路情報

近畿地方
福井 滋賀 京都 大阪

> カメラ・道路情報

中国地方整備局
鳥取 島根 岡山 広島 山口

> カメラ・道路情報 > Twitter情報

九州地方整備局
福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島

> カメラ・道路情報 > Twitter情報

四国地方整備局
香川 徳島 愛媛 高知

> カメラ・道路情報 > Twitter情報

気象庁

6時間先までの雪を予報

令和3年11月10日より
新しい雪の予報スタート
「降雪短時間予報」提供開始

各高速道路会社による通行止め予測等の緊急情報

重要なお知らせ

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| | | | |
| 西日本 | 中日本 | 東日本 | 首都高 |
| 0件 | 0件 | 0件 | 0件 |

渋滞・規制情報

JARTIC
公益財団法人日本道路交通情報センター

道路交通情報
Now!!

高速・都市高速・一般道路の情報を24時間(5分更新)提供しています。

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

- 2018.5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画
- 6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)
 - 7 働き方改革法案成立
 - 10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))
 - 11 **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**
(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))
 - 12 貨物自動車運送事業法改正
生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5～ 輸送品目別ガイドライン

- (加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5))
- (加工食品②、飲料・酒(2021.4))
- 9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



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

★取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきた。

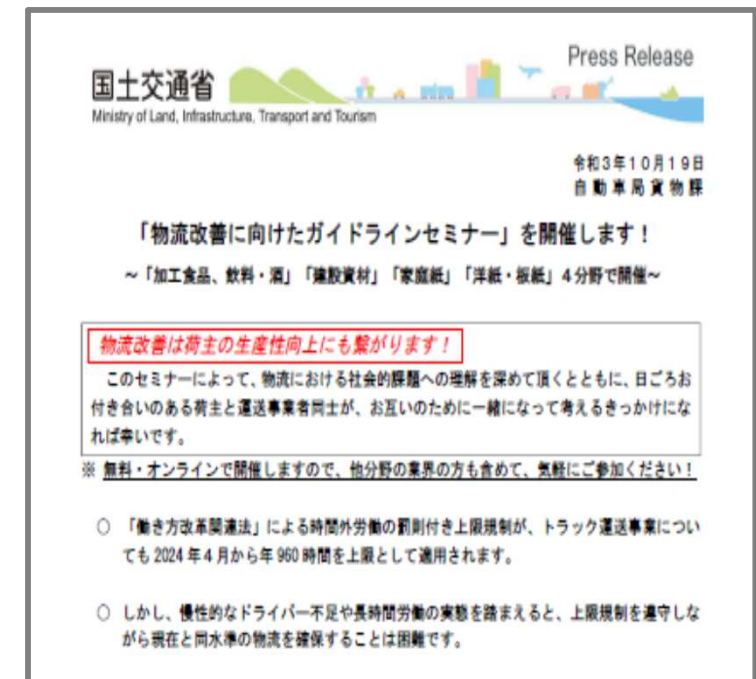
- 荷待ち件数が特に多い「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ（家庭紙）」「紙・パルプ（洋紙・板紙）」の4分野について、令和2年度から順次、輸送品目別ガイドラインを作成。
- 本ガイドラインの周知浸透を図るため、荷主・運送事業者向けのセミナーを各分野ごとに計4回開催し、延べ527名が参加。 ※ オンライン開催、参加費無料

（開催実績）

- 第1回 令和3年12月9日 「建設資材」分野
- 第2回 令和4年1月28日 「加工食品、飲料・酒」分野
- 第3回 令和4年2月1日 「紙・パルプ（家庭紙）」分野
- 第4回 令和4年2月18日 「紙・パルプ（洋紙・板紙）」分野

プログラムの例

- 「物流維持のための取組」
説明者：国土交通省
- 「SIPスマート物流サービス概要紹介」
説明者：内閣府
- 「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紹介」
説明者：富士通総研
- 「取組事例発表①」
説明者：企業①
- 「取組事例発表②」
説明者：企業②



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

Press Release

令和3年10月19日
自動車局貨物課

「物流改善に向けたガイドラインセミナー」を開催します！
～「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「家庭紙」「洋紙・板紙」4分野で開催～

物流改善は荷主の生産性向上にも繋がります！

このセミナーによって、物流における社会的課題への理解を深めて頂くとともに、日ごろお付き合いのある荷主と運送事業者同士が、お互いのために一緒に考えていくきっかけになれば幸いです。

※ 無料・オンラインで開催しますので、他分野の業界の方も含めて、気軽にご参加ください！

- 「働き方改革関連法」による時間外労働の罰則付き上限規制が、トラック運送事業についても2024年4月から年960時間を上限として適用されます。
- しかし、慢性的なドライバー不足や長時間労働の実態を踏まえると、上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保することは困難です。

トラックドライバーの労働環境改善に向けた取り組み

～紙加工品(衛生用品)物流における手荷役の改善に向けた検討～

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

【テーマ 1】

T11パレットの活用を前提とし “外装サイズ 標準化” に向けた検討

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

【テーマ 2】

「品目-SKU」ごとに、最適なパレットサイズを(暫定的に)活用

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

【成果物】

パレット化に向けた
アクションプラン
を策定

【構成員】

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

【スケジュール】

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