

第14回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善
佐賀県地方協議会」

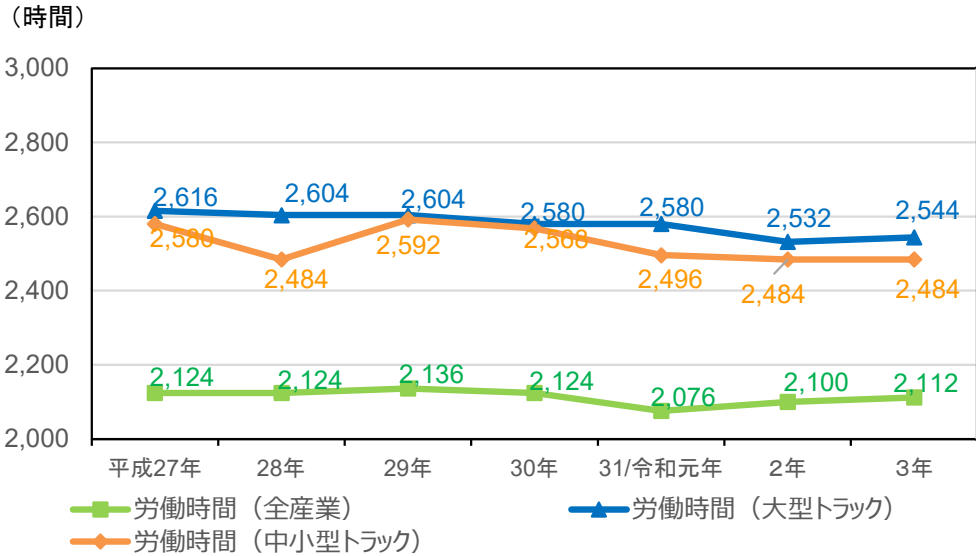
トラック運送事業に係る各種施策について

令和5年3月6日(月)

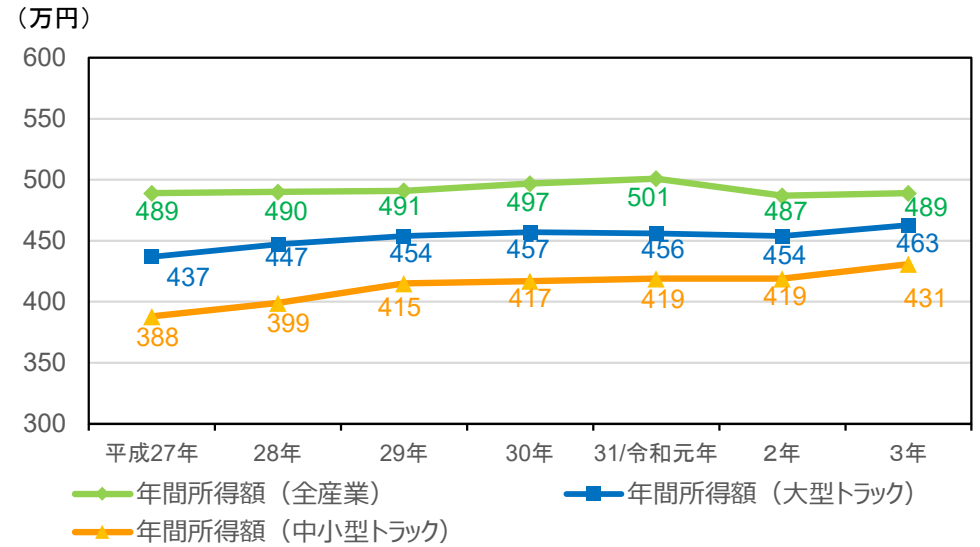
九州運輸局 自動車交通部 貨物課



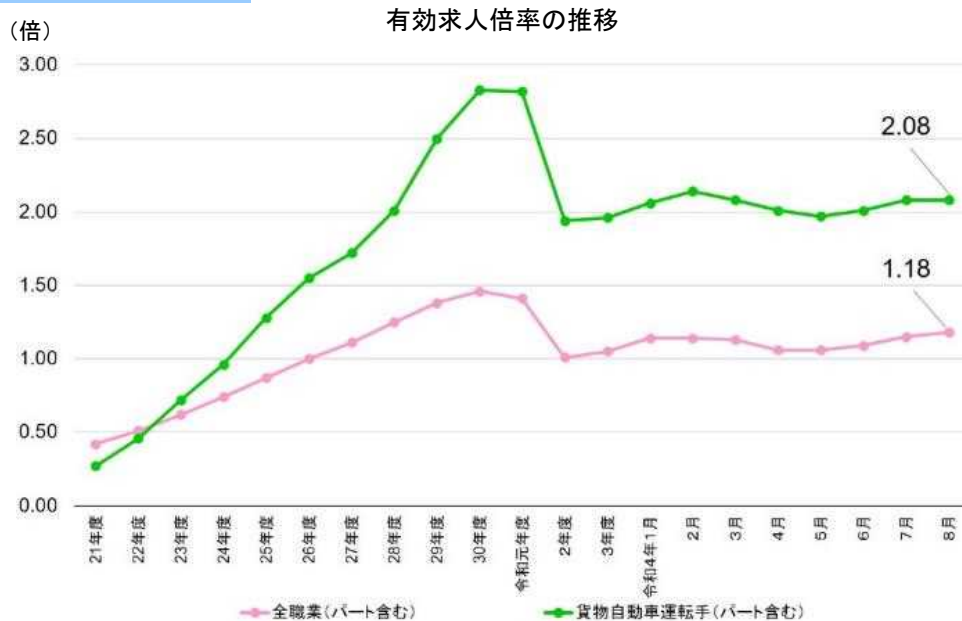
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



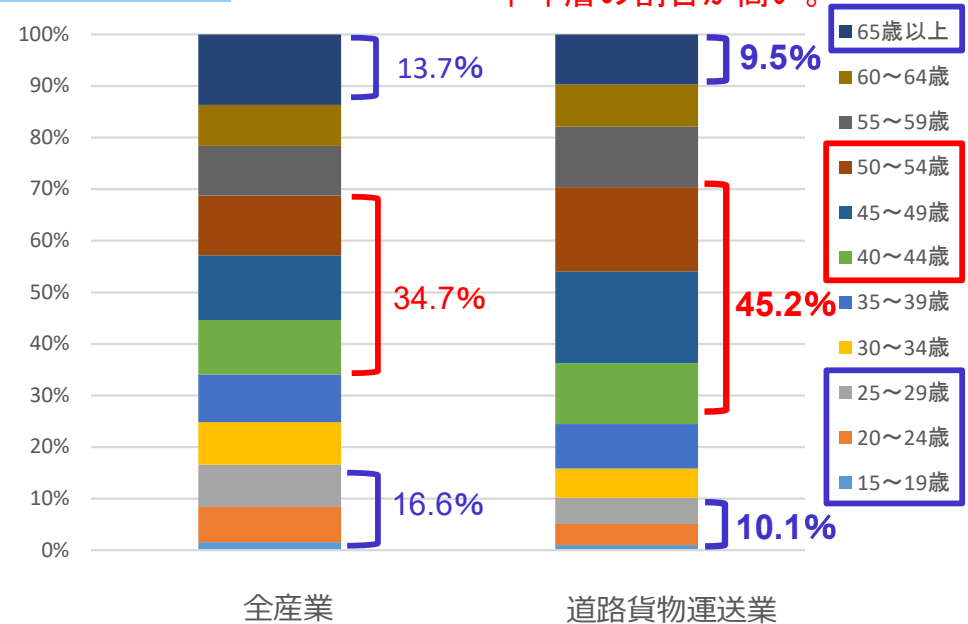
②年間賃金 全産業平均より5%~10%低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

改正の目的

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

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

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

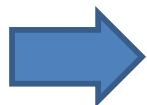
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

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

標準的な運賃 届出までのプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

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

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

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

標準的な運賃の届出率：52.0%（令和4年12月末時点）
（九州運輸局管内：71.2%）

令和4年3月国土交通省調査


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

標準的な運賃について（令和4年12月末時点 届出件数）

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	783	51.6%	新潟	707	553	78.2%	徳島	380	330	86.8%
函館	268	230	85.8%	長野	636	256	40.3%	香川	594	502	84.5%
室蘭	370	238	64.3%	富山	603	389	64.5%	愛媛	735	654	89.0%
旭川	410	284	69.3%	石川	741	377	50.9%	高知	422	383	90.8%
帯広	326	116	35.6%	小計(北陸信越)	2687	1575	58.6%	小計(四国)	2131	1869	87.7%
釧路	276	191	69.2%	福井	477	315	66.0%	福岡	2229	1349	60.5%
北見	189	105	55.6%	岐阜	856	443	51.8%	佐賀	436	345	79.1%
小計(北海道)	3355	1947	58.0%	静岡	1546	1009	65.3%	長崎	428	367	85.7%
青森	796	451	56.7%	愛知	2893	1643	56.8%	熊本	688	603	87.6%
岩手	582	390	67.0%	三重	968	725	74.9%	大分	523	360	68.8%
宮城	1187	666	56.1%	小計(中部)	6740	4135	61.4%	宮崎	402	322	80.1%
秋田	340	253	74.4%	滋賀	503	363	72.2%	鹿児島	1006	722	71.8%
山形	364	211	58.0%	京都	974	723	74.2%	小計(九州)	5712	4068	71.2%
福島	988	665	67.3%	大阪	4402	2831	64.3%	陸運事務所	825	298	36.1%
小計(東北)	4257	2636	61.9%	兵庫	2210	525	23.8%	合計	56990	29629	52.0%
茨城	2258	723	32.0%	奈良	597	380	63.7%				
栃木	1085	548	50.5%	和歌山	558	380	68.1%				
群馬	1148	280	24.4%	小計(近畿)	9244	5202	56.3%				
埼玉	3340	606	18.1%	鳥取	302	237	78.5%				
千葉	2196	633	28.8%	島根	375	313	83.5%				
東京	5012	1138	22.7%	岡山	1148	854	74.4%				
神奈川	2535	611	24.1%	広島	1509	1182	78.3%				
山梨	504	237	47.0%	山口	627	537	85.6%				
小計(関東)	18078	4776	26.4%	小計(中国)	3961	3123	78.8%				

※告示されてからの累計件数

国土交通省報道発表資料 (R5.3.1) 国土交通省自動車局貨物課



Press Release

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

令和5年3月1日
自動車局貨物課

トラック運送業に係る標準的な運賃の一部として、燃料サーチャージの算出方法等を告示しました

～ トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します ～

令和2年4月に告示した「標準的な運賃」の一部として、「燃料サーチャージの算出方法等」を告示しました。燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備することにより、トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進します。

1. 背景

平成30年に公布された「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（平成30年法律第96号）に基づき、運賃交渉力の弱いトラック事業者の適正な運賃收受を支援するため、令和2年4月に、「標準的な運賃」を告示しました。

「標準的な運賃」では、運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年などの経営改善につながる前提を置いて、トラック事業者が法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示しています。

令和4年末時点で「標準的な運賃」の届出率は5.2%まで上がりましたが、燃料サーチャージの設定・收受については、「標準的な運賃」の解釈通達においてのみ位置づけられていたため、より広く関係者に周知することが課題とされていました。

2. 概要

今般、燃料サーチャージの設定・收受が、「標準的な運賃」制度の一部であることを明示するため、従来、「標準的な運賃」の解釈通達である「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和2年4月24日付け国自貨第14号）」において定められていた燃料サーチャージの算出方法等を、新たに告示として定めることとしました。

今後、新たな告示について、トラック事業者や荷主への周知・浸透に取り組み、トラック事業者と荷主との運賃交渉をいっそう促進してまいります。

(参考)

なお、運輸審議会において検討した結果、本件については、同審議会への諮問を不要とする軽微な事案に認定^(※)されています。

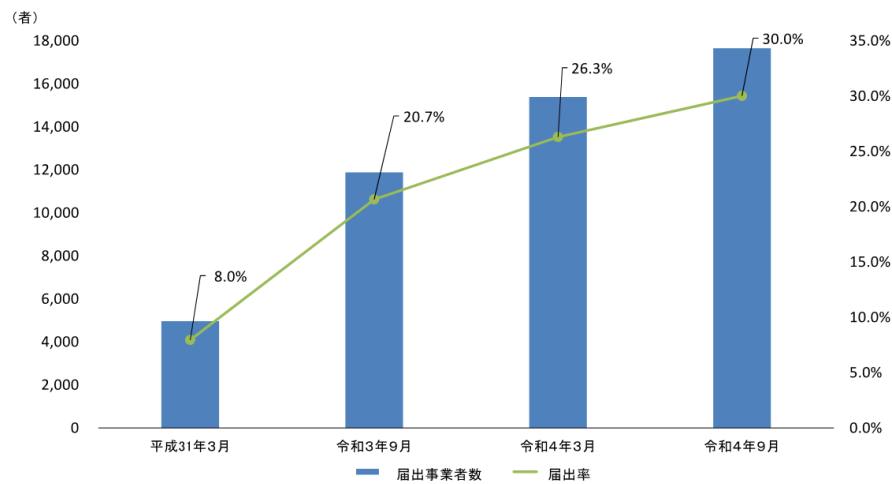
※ https://www.mlit.go.jp/report/press/unyu00_hh_000238.html

【問い合わせ先】
国土交通省自動車局貨物課 羽田野
TEL：03-5253-8111（内線：41323）、03-5253-8575（直通）

(概要)

「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について (R2.4.24付)」において定められた「**燃料サーチャージの算出方法等**」を、より**広く関係者に周知することを目的**に、その内容を「**標準的な運賃**」の一部として新たに告示することとした。

(燃料サーチャージの届出率)



(目的・効果)

- 燃料サーチャージの收受は、荷主との関係でも浸透しつつあるが、燃料サーチャージの計算式等を標準運賃の告示として位置付けることにより、**普及を加速**していく。
- 燃油価格高騰下において、燃料サーチャージの届出をさせ、燃料費の上昇を踏まえた適切な**価格転嫁が可能となる環境の整備**を図り、**運賃交渉を促進**していく。

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

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

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

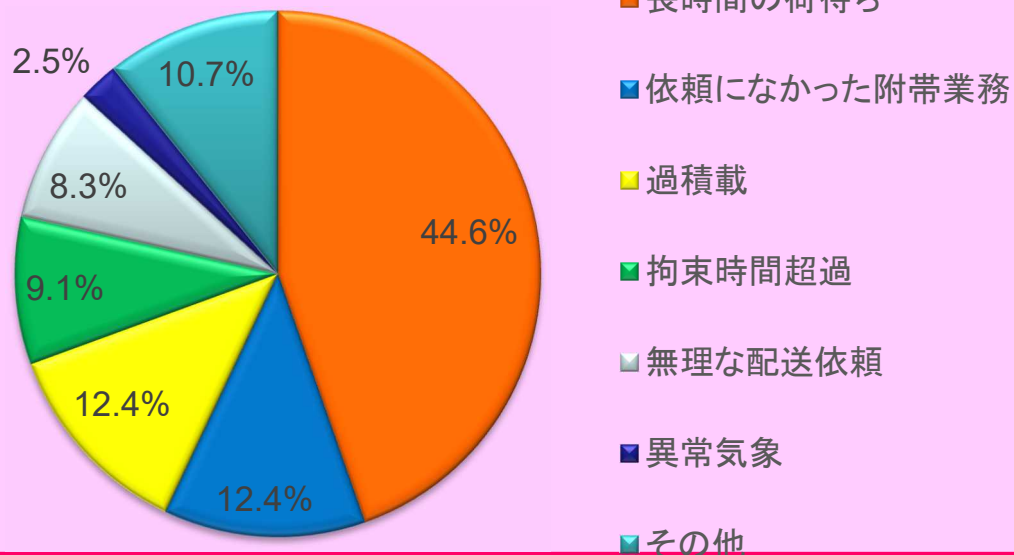
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	2
働きかけ	72

※令和4年1月30日現在

○ 「要請」日時 ～令和4年8月 （「働きかけ」日時～令和3年1月）

○ 場 所 ～中部運輸局管内 ○ 荷主種別～製造業（発荷主）

○ 違反原因行為 ～ 「長時間の荷待ち」

○ 相談者からの申告内容

（令和2年8月、令和3年1月の申告内容）

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

（令和4年5月以降の申告内容）

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

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

事務連絡
令和4年4月19日

公益社団法人 全日本トラック協会
常務理事 藤原利雄 殿

国土交通省自動車局貨物課
トラック事業適正化対策室長

国と地方貨物自動車運送適正化事業実施機関のさらなる連携強化について

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

記

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

コロナ禍における原油価格・物価高騰等総合緊急対策 (2022. 4. 26) (抄)

Ⅲ. 新たな価格体系への適応の円滑化に向けた中小企業対策等

●賃上げ・価格転嫁対策

「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるようにし、賃金引上げの環境を整備するため、関係省庁や下請事業者から広範囲に情報提供を受け付け、**独占禁止法上の「優越的地位の濫用」や下請代金法上の「買ったたき」などに対する取締りを強化する**など、取引適正化の取組を進める。

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

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

物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策 (2022. 10. 28) (抄)

3. 継続的な賃上げの促進・中小企業支援

(2) 中小企業等の賃上げの環境整備

① 中小企業等が価格転嫁しやすい環境の実

中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコスト上昇分の適切な価格転嫁に向けた環境整備を進める。

具体的には、公正取引委員会等の執行体制を強化するとともに、**転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、独占禁止法に基づき企業名を公表する**。また、**独占禁止法や下請代金法上問題となる事案については、命令・警告・勧告など、これまで以上に厳正な執行を行う**。また、**価格交渉促進月間に基づく親事業者への指導・助言の更なる実施とその実効性を高めるための踏み込んだ情報開示**とともに、**パートナーシップ構築宣言の推進**や中小企業・小規模事業者の価格交渉力強化等に取り組む。

・ **トラック運送事業、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・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等の実施**(国土交通省)

適正な運賃收受のための荷主周知活動

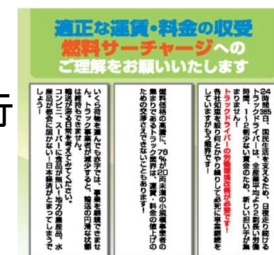
燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応(トラック関係)

①荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の收受」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。

具体的には、以下の対応を実施。(R4.10.5現在)

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



※荷主向けパンフレット



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

②相談窓口の設置

トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○R4.10.5現在、計35件の相談に対応

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

③荷主働きかけ等の法的措置

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

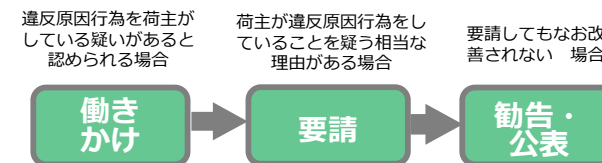
○R4.10.5現在、上記の相談に基づき、7件の働きかけを実施

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

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

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

＜貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー＞



※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

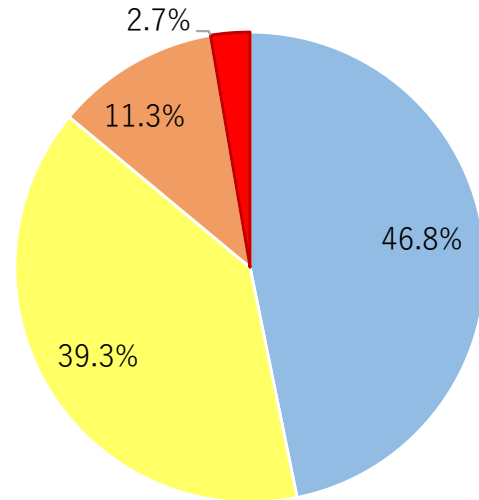
燃料高騰による価格交渉・転嫁の状況について(R3年度輸送実態調査より)

燃料高騰による価格転嫁状況（実運送事業者の回答）

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

【集計期間：R4.1月～2月、有効回答数：運送事業者984社】

【実運送→荷主・元請】



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

価格交渉しなかった主な理由

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

価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

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

【国交省等の取組み】

荷主等への周知、広報
 (国交省、トラック協会)

適正取引相談窓口(国交省)

交渉に応じていない場合
 「働きかけ」等の法的措置
 (国交省)

交渉に応じてもらえなかった
 と回答した者への追加調査
 (国交省)

公正取引委員会、中小企業
 庁による価格転嫁対策

原価計算セミナー
 (全日本トラック協会)

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金による事業者支援について

九州運輸局長から管内地方公共団体首長への支援依頼文書を発出

- R4.4.26の「原油価格・物価高騰等に関する関係閣僚会議」において、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」が拡張され、「コロナ禍における原油価格・物価高騰対応分」が創設されたことを受け、R4.5.9付で九州運輸局から管内全地方公共団体に対し、運輸・観光事業者への支援依頼文書を発出。
- R4.9.20付で「新型コロナウイルス感染症及び原油価格・物価高騰対策予備費」が増設され、「電力・ガス・食料品等価格高騰重点支援地方交付金」として交付されることとなったことを受け、R4.10.7付で九州運輸局から管内全地方公共団体に対し、運輸・観光事業者への支援依頼文書を発出。

九州管内運輸支局等による地方公共団体への訪問要請 等

- 各運輸支局単独、またはトラック協会と協力した地方公共団体訪問による要請活動の実施。
- 支援措置の創設を検討している地方公共団体からの相談への対応。



九州管内の地方公共団体によるトラック事業者への支援措置

- 九州管内の地方公共団体によるトラック事業者への支援措置は計129件（R4.10.31時点。内閣府HP掲載資料による）。

適正運賃収受に関する荷主企業等への要請活動について

九州管内運輸支局による荷主団体や荷主企業等への要請 等

- 商工会議所に対し標準運賃をはじめとするトラック事業者の適正運賃収受に関する要請活動の実施。
- 主要荷主企業を訪問のうえトラック事業者の適正運賃収受に係る要請活動の実施。
- 荷主企業に対し労働局やトラック協会等と協力して適正運賃収受荷に係る要請文書の発出。
- 各種セミナーにおいて適正運賃収受に係る講演を実施（大分運輸支局）。

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

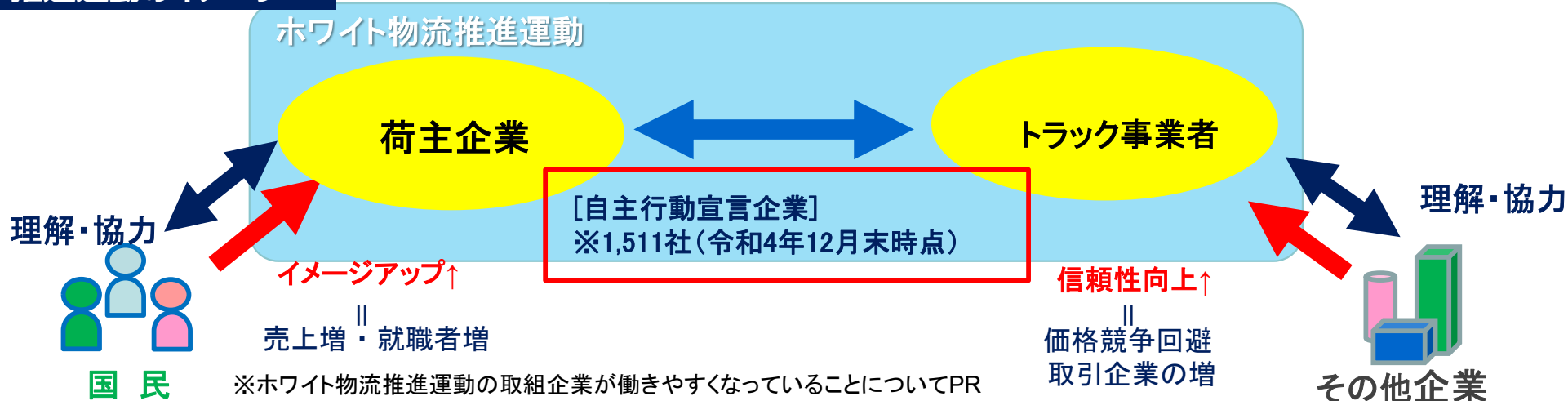
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

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

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

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

推進運動のイメージ



宣言内容

【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

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

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会等を設置。懇談会等の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

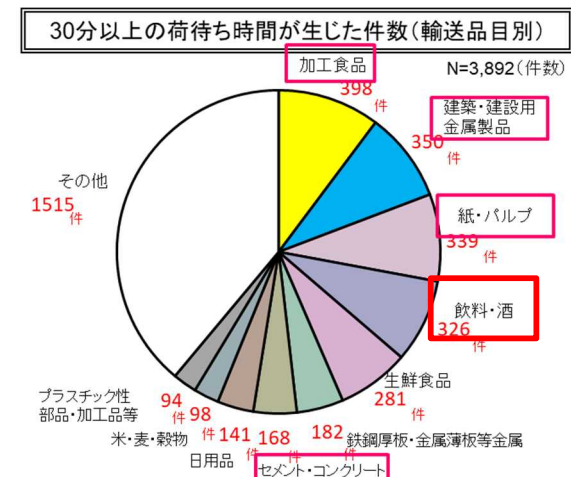
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性



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

品目別各ガイドラインの概要

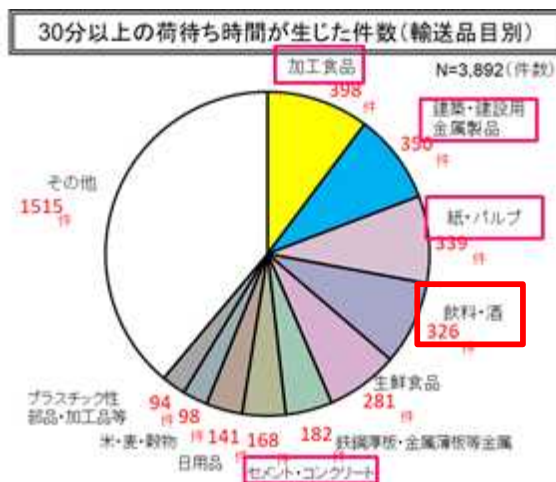
(令和2年5月29日公表、令和3年4月27日「加工食品」を「加工食品、飲料・酒」に改訂)

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、 飲料・酒	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 「1/3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 多種多様な製品サイズが存在 飲料における夏期の物流波動 <p>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 賞味期限の年月表示化等による仕分け作業等の効率化 ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化 附帯作業の見える化 パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等によるノー検品の実現 附帯作業の軽減 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 <p>⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い</p> <ul style="list-style-type: none"> 多種多様な製品を邸別に仕分け <p>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事現場での事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 運送と荷役の分離の推進 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化 	<ul style="list-style-type: none"> 元請業者による物流へのマネジメントの強化 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 <p>⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働</p>	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	<p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</p> <ul style="list-style-type: none"> 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない <p>⇒手荷役による長時間労働</p> <ul style="list-style-type: none"> 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 <p>⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</p>	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主の連携によるパレット化 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

輸送品目別ガイドライン策定の今後の展開

ガイドラインの今後の展開

- ✓ これまでも荷主団体や運送事業者向けの説明会等の場を活用してガイドラインの周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより荷主・運送事業者双方に対する施策の浸透を図る。
 - ①国土交通省のほか、荷主所管省庁、荷主企業、運送事業者等により構成される、中央及び全国47都道府県に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」によるフォローアップ。
 - ②物流総合効率化法の支援等も活用しつつ、それぞれのサプライチェーンの事業者を対象とした各企業における具体的な取り組みを支援・促進。
 - ③国土交通省の既存のリソースなども活用しながら、広告活動やセミナーを開催するなどガイドラインの普及啓発・情報発信の実施。



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

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。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」に加えて令和4年度から新たに「二つ星」の申請を受け付ける。



1. 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
 - ⑥ 自主性・先進性等
 の6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。
 ※⑥は二つ星のみ。一つ星では参考点として点数化。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」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
 - ※ 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: 55,000円(税込)／1申請あたり
(インターネットによる電子申請の場合、33,000円(税込)に割引。
電子申請による一つ星の継続申請の場合、16,500円(税込)に割引。)
 - ※ 登録料: 66,000円(税込)／1申請あたり

3. 一つ星認証事業者数 令和4年8月2日現在

		＜認証マーク＞	
トラック事業者	2,320社		
バス(貸切・乗合)事業者	218社		
タクシー事業者	740社		
合計	3,278社	一つ星	二つ星

4. スケジュール(予定)

- 一つ星継続・二つ星新規の受付期間: 令和4年12月16日～令和5年月15日
- 一つ星新規(追加募集)の受付期間: 令和4年9月16日～11月15日
- 認証事業者の公表(上記受付期間分): 令和5年6月以降順次
※令和4年9月16日～11月15日の一つ星新規受付分については令和5年3月以降順次認証事業者を公表。

5. 認証取得によるインセンティブ

- 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。
- 求人エージェント等の認定推進機関の協力を得て、「求人サイトに認証事業者の特集ページの掲載」、「設備改修工事の料金割引」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による補助金における認証事業者の優遇等の措置や、「二つ星」「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

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。

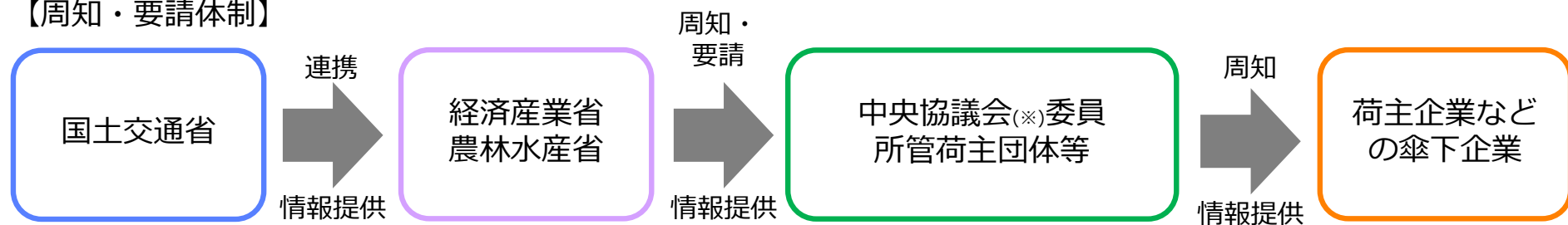
1. 季節的な周知・要請

○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

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	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づら	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層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
	50mm/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	10～15m/s	道路の吹き荒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
	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	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発令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・靄等）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、荷主が強要する理由において、輸送の安全を確保するための措置を講じずに輸送したことが判明された場合には、「自動車運送事業法第10条第1項第2号の基準について（平成21年9月29日付け国土交通省令第12号、国土交通省令第12号、国土交通省令第12号）」に基づき行政処分を行う。



＜異常気象時に輸送する際の目安＞

＜気象庁作成の資料＞

トラック運転者確保のための 「トラックのお仕事セミナー」

人材不足に直面しているトラック業界の働き手不足について、潜在的求職者の掘り起こしを図るため、九州運輸局・福岡労働局・福岡県トラック協会と共同により、ハローワークへの求職者を対象に実際に使用しているトラックへの試乗及び運送事業者との対話の機会となるセミナーを開催。

【概要】

開催日時: 令和4年9月3日(土)
 場所: 九州運輸局福岡運輸支局

・【参加者数】求職者28名

【参加企業数】3社

【試乗車両】4両 (10t:1両, 4t:2両, 2t:1両)



(試乗体験の様子)



トラックのお仕事セミナー (拡大版)
 会社説明会 同時開催
試乗もできる
※試乗時に運転はできません

9/3(土) 13:30~16:00 (受付) 13:00~
 福岡運輸支局
 福岡市東区千早3丁目10-40
 ※マイカーでの来場可

参加企業
 有限会社大盛運送
 久留米運送株式会社福岡インター支店
 丸全運輸株式会社
4社程度が参加予定。

主催
 国土交通省九州運輸局、福岡運輸支局
 厚生労働省福岡労働局
共催
 福岡ブロックハローワーク4所
協力
 公益社団法人 福岡県トラック協会

申し込み・お問合せ先
 ハローワーク福岡中央
 就職支援サービスコーナー
 TEL 092-687-4467
※受付・申し込みは土曜日も受付可です
 ※雇用関係開始の方は別途説明となります。

「海上モーダルシフト推進セミナー」

九州運輸局では、(公財)九州運輸振興センター・九州トラック協会・九州長距離フェリー協議会との共催により、トラック事業の労働環境改善や内航海運の安定輸送の確保を目的として「海上モーダルシフト利用促進セミナー」を開催。

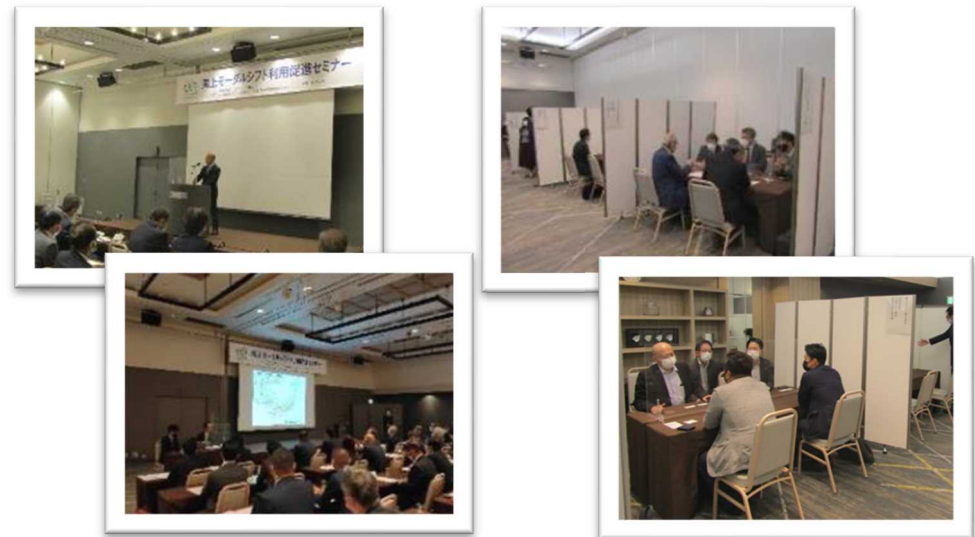
【概要】

開催日時: 令和4年10月11日(火)
 場所: オリエンタルホテル福岡

・海運事業者による航路サービス説明

・海運事業者とトラック事業者との個別相談会

・【参加者数】海運事業者11社、トラック事業者36社



(セミナーの様子)

(個別相談会の様子)

事務局（経済産業省・国土交通省・農林水産省）

検討会の趣旨・目的

- 物流の2024年問題に係る働き方改革、カーボンニュートラルへの対応など物流には大きな変革が求められている。
- 物流を停滞・途絶させないため、物流に関わる物流事業者・荷主企業・消費者といった関係者がそれぞれの役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組が不可欠。
- このため、有識者・関係団体・関係省庁を構成員とする検討会を立ち上げ、諸課題の解決に向けた検討を開始。
- 開催状況：第1回(R4.9.2)、第2回(R4.10.6)、第3回(R4.11.11)、第4回(R4.12.13)、第5回(R5.1.17)

現状と課題

- 2024年問題の影響により輸送能力の14.2%が不足することが見込まれる。（※九州では19.1%）
- 物流プロセスにおける非効率な商慣習や多重下請構造の是正による契約条件の明確化や取引の適正化が必要。
- 荷主企業における意識改革や消費者の理解醸成、共同輸配送による積載率の向上等による物流DXの推進が必要。

(1) 不足する輸送能力(全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

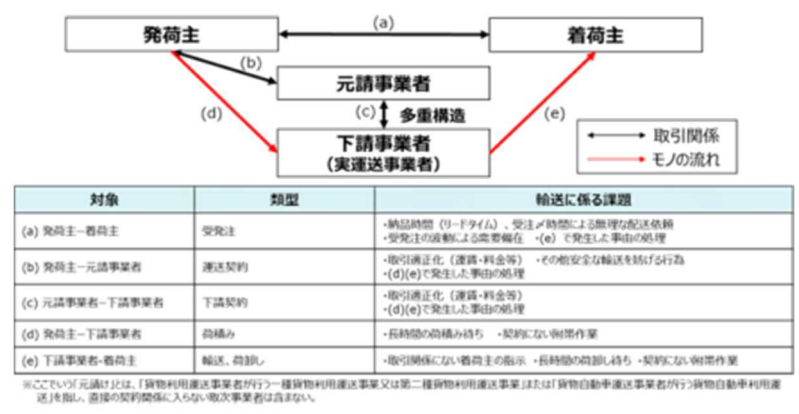
※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力(業種別) (2019年度データ)

業界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業・建材(製造業)	10.1%
卸売・小売業・倉庫業	9.4%
特種	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品(製造業)	9.4%
自動車・電気・機械・精密・金属(製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(3) 不足する輸送能力(地域別) (2019年度データ)

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東北	9.2%
関東	15.6%
北陸信越	10.8%
中部	13.7%
近畿	12.1%
中国	20.0%
四国	9.2%
九州	19.1%



課題を踏まえた政策の方向性

- 物流に係る荷主企業や消費者の意識改革の検討。
- 発・着荷主企業、物流事業者それぞれの事業者に対する計画的な物流改善を促す措置、契約条件の明確化、多重下請構造の是正、商取引における物流コストの可視化を促進する施策の検討。
- 物流標準化・効率化の推進に向けたDX化、モーダルシフト促進等のための措置を検討。

令和3年度標準的な運賃に係る実態調査

1. 調査目的

令和2年4月の「標準的な運賃」の告示後、浸透状況を含む実態等の把握を行うことを目的に国土交通省が実施

2. 調査期間:

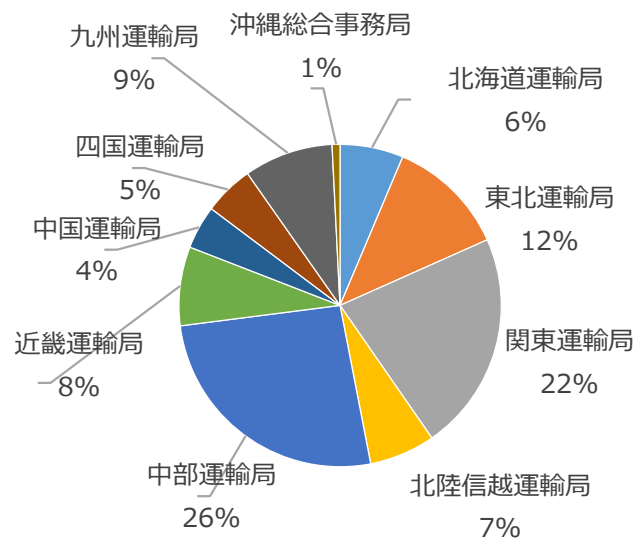
令和4年1月28日～令和4年3月31日

3. 調査対象

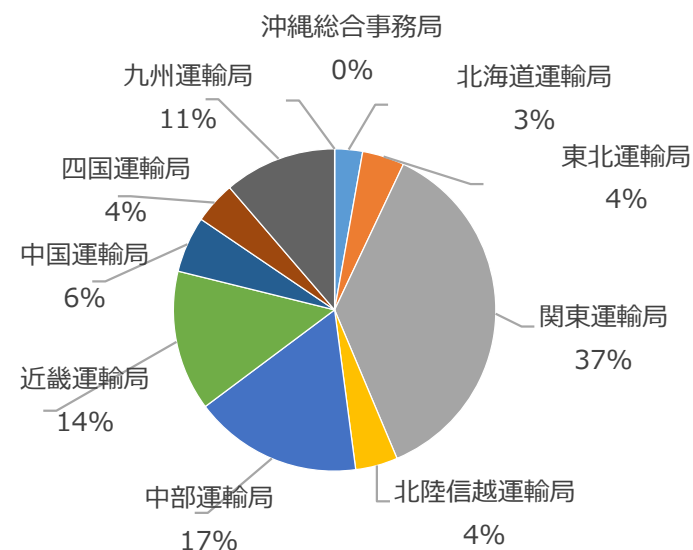
- 1) 一般貨物自動車運送事業者 回答数 2,406 票
- 2) 荷主 回答数 71 票

所在地域(運輸局)

運送事業者

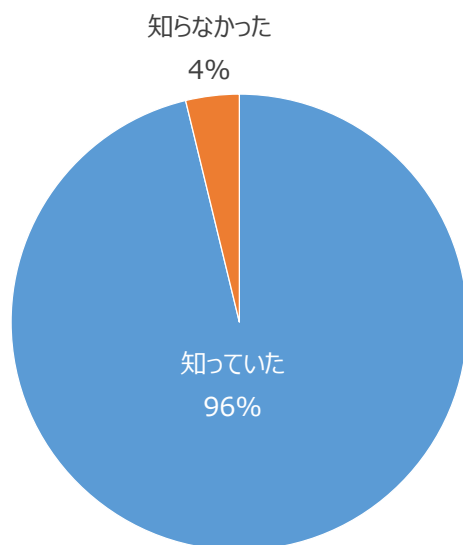


荷主

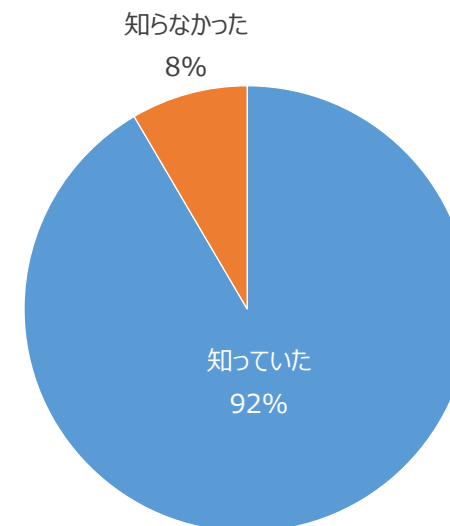


標準的な運賃の認知状況

運送事業者

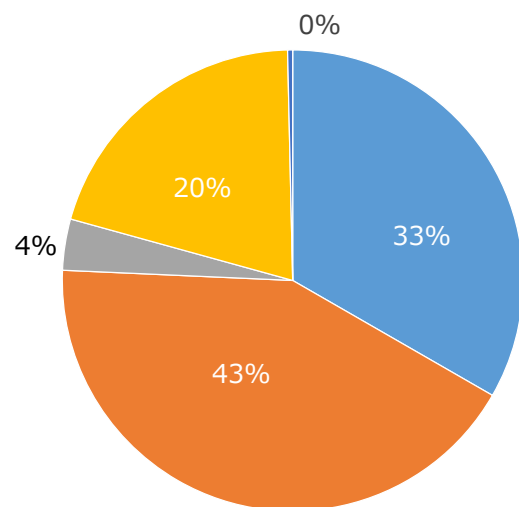


荷主



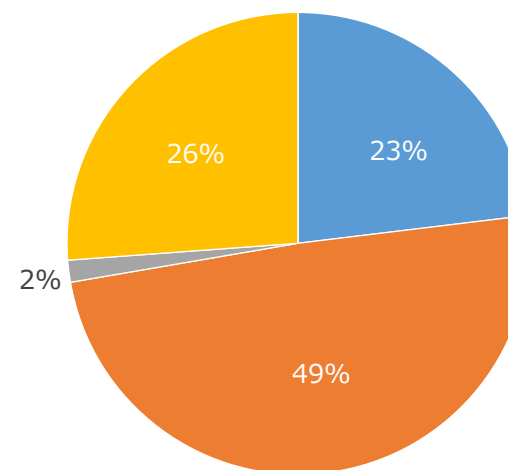
標準的な運賃の認知内容

事業者



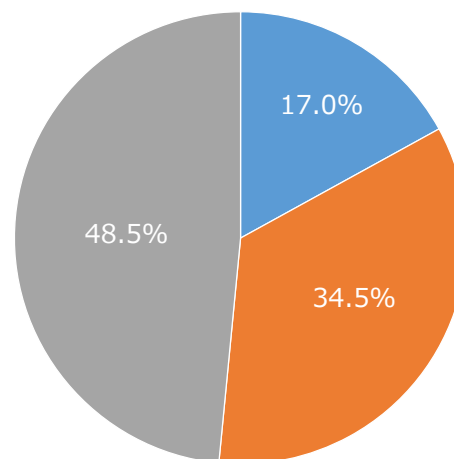
- 金額や原価計算の方法などすべて理解している
- 「標準的な運賃」の金額についてのみ理解している
- 原価計算の方法についてのみ理解している
- 「標準的な運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

荷主



- 金額や原価計算の方法などすべて理解している
- 「標準的な運賃」の金額についてのみ理解している
- 原価計算の方法についてのみ理解している
- 「標準的な運賃」という名称のみ知っている・聞いたことがある
- その他

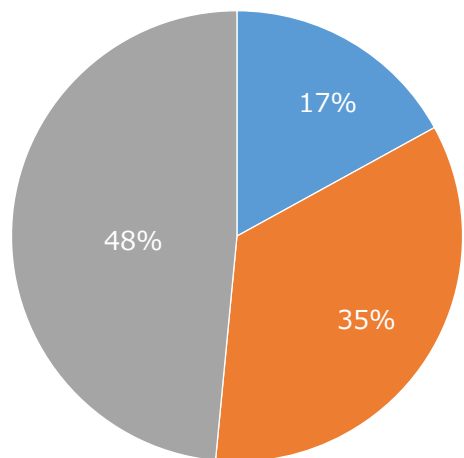
原価計算の実施状況



- 標準的な運賃を提示している
- 標準的な運賃を考慮した自社運賃を提示している
- 新たな運賃は提示していない（既存の自社運賃を継続）

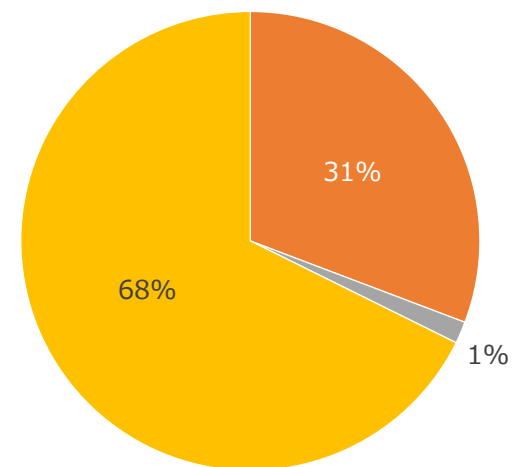
運賃の提示状況

荷主への運賃提示状況



- 標準的な運賃を提示している
- 標準的な運賃を考慮した自社運賃を提示している
- 新たな運賃は提示していない（既存の自社運賃を継続）

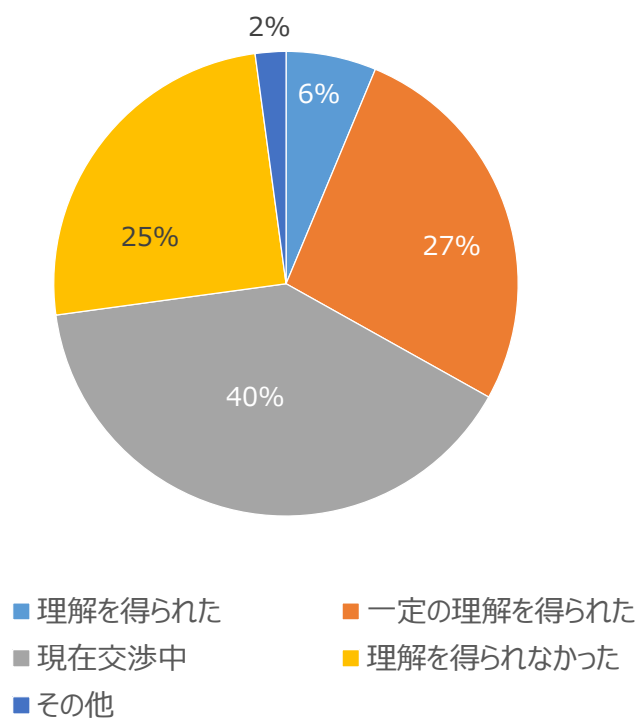
事業者からの運賃提示状況



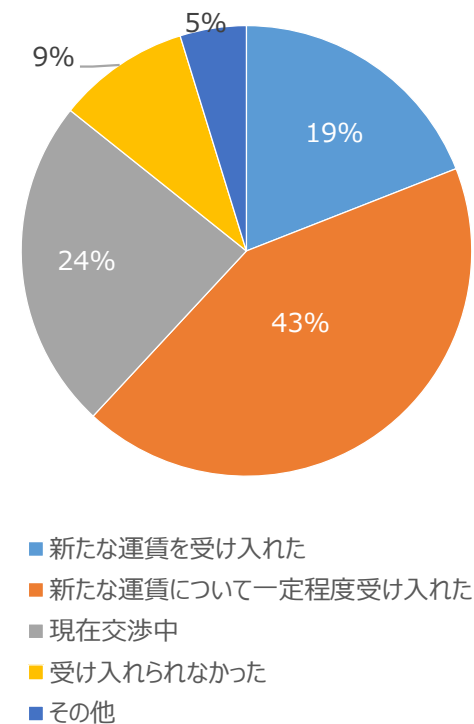
- 標準的な運賃を提示されたことがある
- 標準的な運賃を考慮した運賃を提示されたことがある
- 標準的な運賃、標準的な運賃を考慮した運賃のどちらも提示されたことがある
- 新たな運賃は提示されたことはない（既存の運賃を継続）

新たな運賃提示への対応

荷主の対応

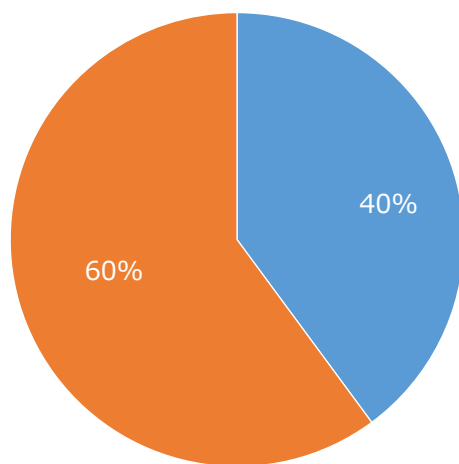


事業者への対応



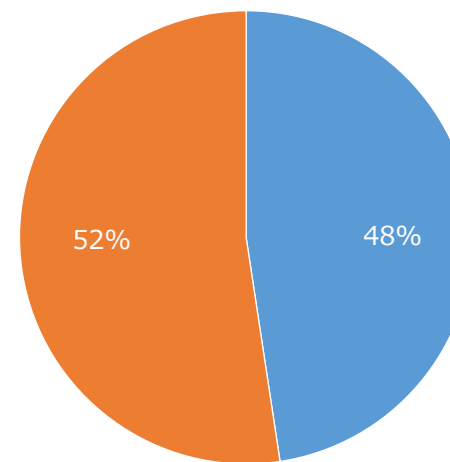
燃料サーチャージ

事業者



- 別途規定している
- 規定していない

荷主



- 別途規定している
- 規定していない

中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて

「働き方改革関連法」において、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行の5年後(令和6年4月1日)に、**年960時間**の上限規制が適用される。

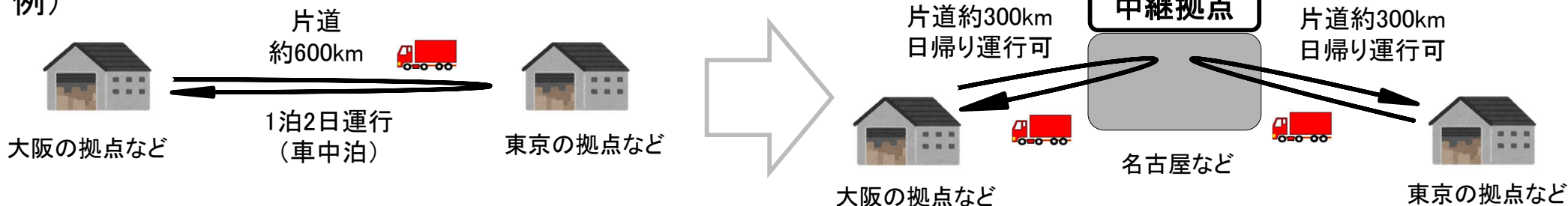
	従前の規制	「働き方改革関連法」による見直し
原則	(1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (臨時的で特別な事情がある場合、 上限なし) 特別条項	2019年4月～ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 特別条項でも上回ることのできない時間外労働規制(年720時間等)
自動車運転者	<u>「改善基準告示」により拘束時間、運転時間等を規定</u> (貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)	2024年4月～ ・ <u>時間外労働年960時間</u> (休日労働を含まず) ・ <u>「改善基準告示」の改正</u>

中継輸送とは

中継輸送

ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する輸送形態。

例)



■ 輸送方式

パターンA：トレーラー・トラクター方式



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



国土交通省「中継輸送の実施に当たって(実施の手引)」

○トレーラー・トラクター方式(ヘッド交換方式)

- ・中継拠点でトラクターの交換をする方式。
- ・牽引免許を持っている運転者同士で行う必要があるが、貨物積替方式に比べて短時間の作業で済む。

○貨物積替え方式

- ・中継拠点で貨物を積み替える方式。中継拠点での積替作業が必要となる。
- ・貨物の積替ではなく、荷台を交換する場合もある。

○ドライバー交替方式

中継拠点でドライバーが交替する方式。

時間外労働規制の適用等によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、中継輸送の普及・実用化を推進。

中継輸送拠点・中継輸送実証実験

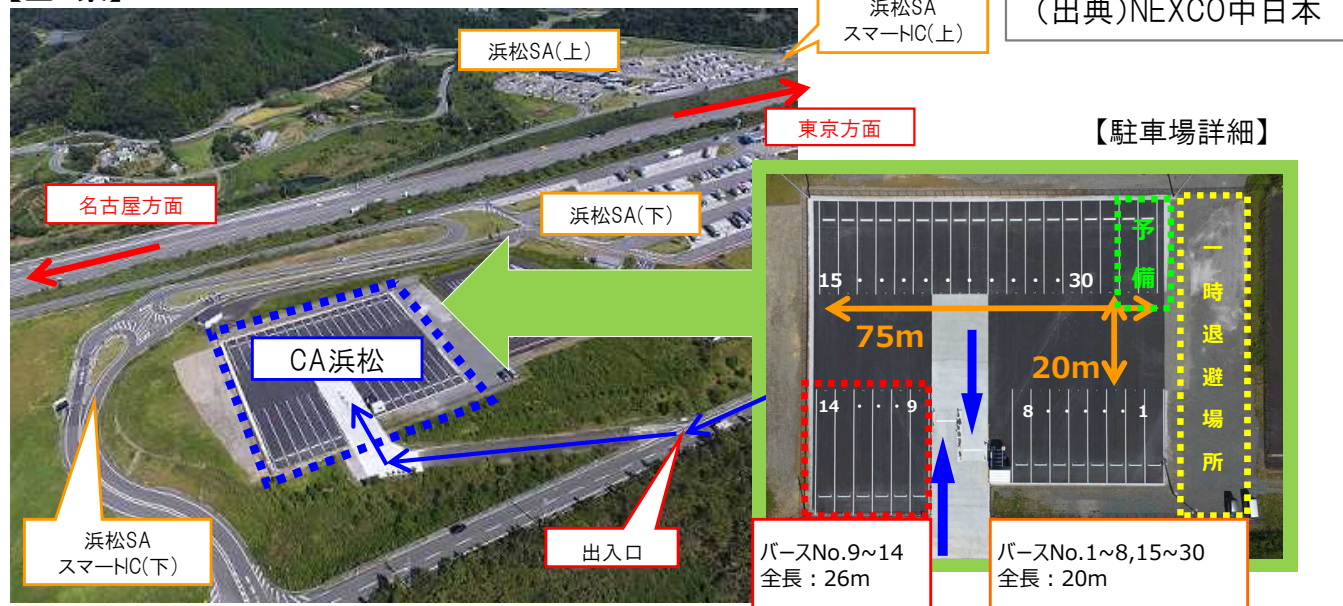
コネクティア浜松(静岡県)

○スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO中日本と民間事業者が共同で整備。(H30年9月～事業開始)

【位置図】

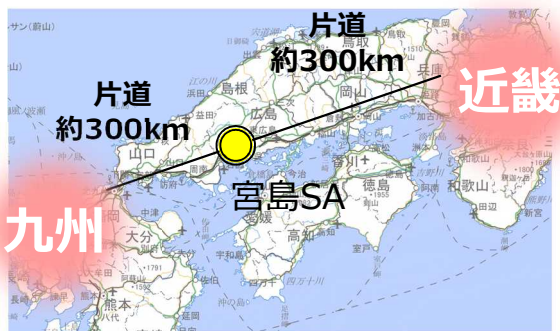


【全景】

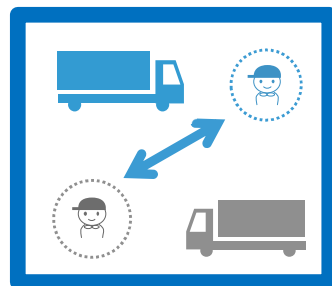


山陽自動車道 宮島SA(広島県)

○関西-九州間の中継輸送拠点ニーズ把握・効果検証のため、両地域の間位置する宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施。(R4年2月～3月)



【ドライバー交替方式】

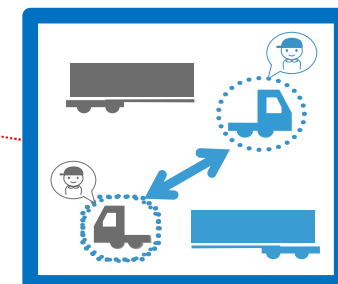


道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

○幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点とした実証実験を実施。(R3年11月、R4年11月)

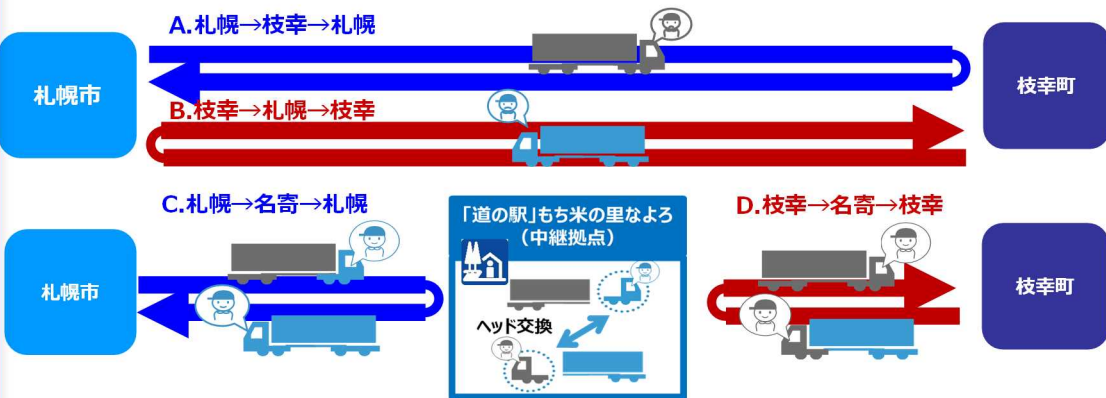


【ヘッド交換方式】

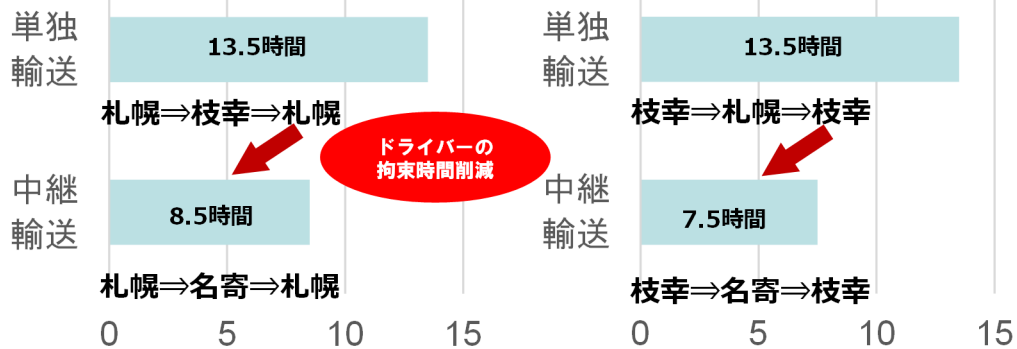


道の駅「なよろ」(北海道)での実験 (R3.11)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

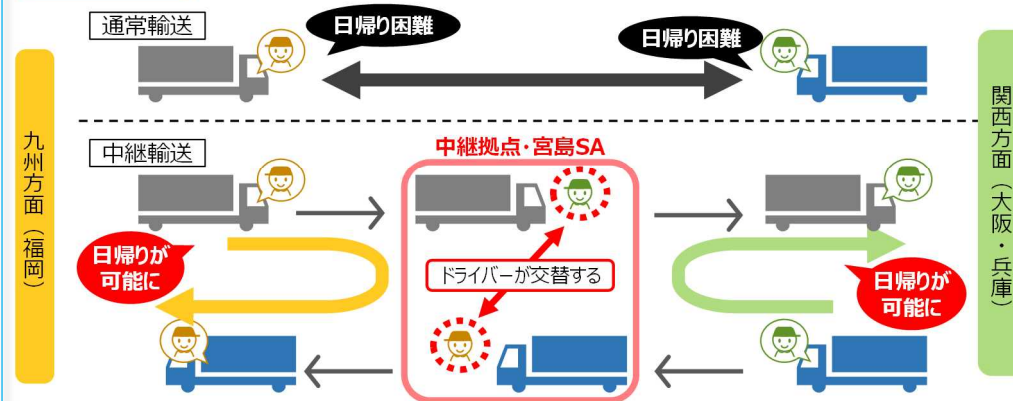
働き方改革のため中継輸送は必要不可欠。安定的なサービスの提供のため各地域にある道の駅を活用した輸送方法は今後極めて重要になると思う。

トラックドライバー

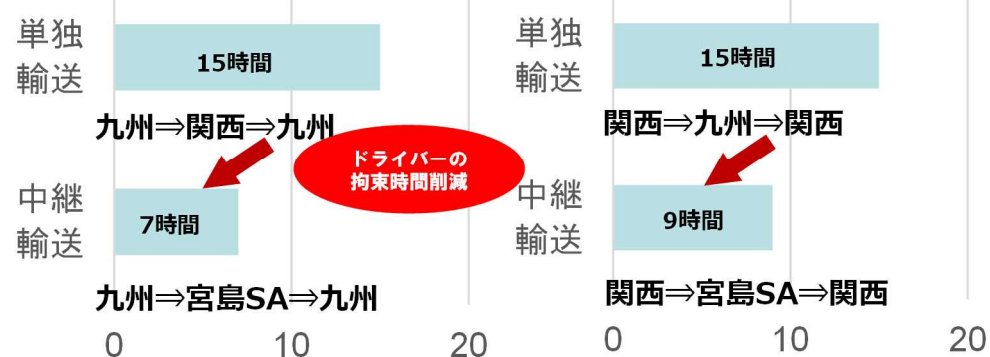
一般車両と分離した動線や専用の駐車スペース、トレーラーやヘッドの一時保管スペースがあるとよい。

山陽自動車道 宮島SA (広島県)での実験 (R4.2~R4.3)

概要



結果と参加企業・ドライバーの声



運送事業者

- ・日帰りが可能になる。
- ・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい。

トラックドライバー

- ・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。
- ・ぜひ導入してほしい。
- ・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題。

「改善基準告示」の改正案の概要

「改善基準告示」の改正については、厚生労働省の労働政策審議会で議論が行われ、令和4年9月、同審議会の専門委員会トラック作業部会においてとりまとめられた。令和4年12月に公布、**令和6年4月に施行予定**。主な内容は以下のとおり。

	現 行	改正後(令和6年4月～)
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内。年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則13時間以内。 最大15時間以内。長距離運行は週2回まで16時間 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内。年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	継続8時間 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・継続11時間以上を基本、9時間を下限 ・長距離運行は継続8時間以上(週2回)
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は、2日平均で1日9時間。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転時間は現行どおり。 ・連続運転時間は、4時間を超えない。 SA,PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合は、30分まで延長可

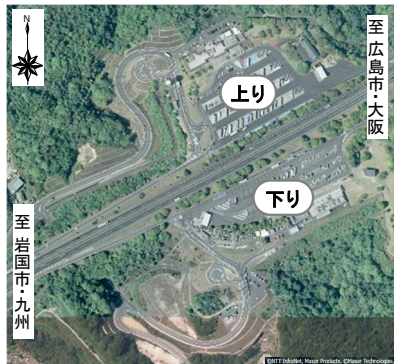
※上記のほか、予期しえない事象(事故・故障・災害等)に遭遇した場合の対応を新設。

中継輸送拠点 / 実証実験実施箇所

山陽道 宮島SA(広島県)

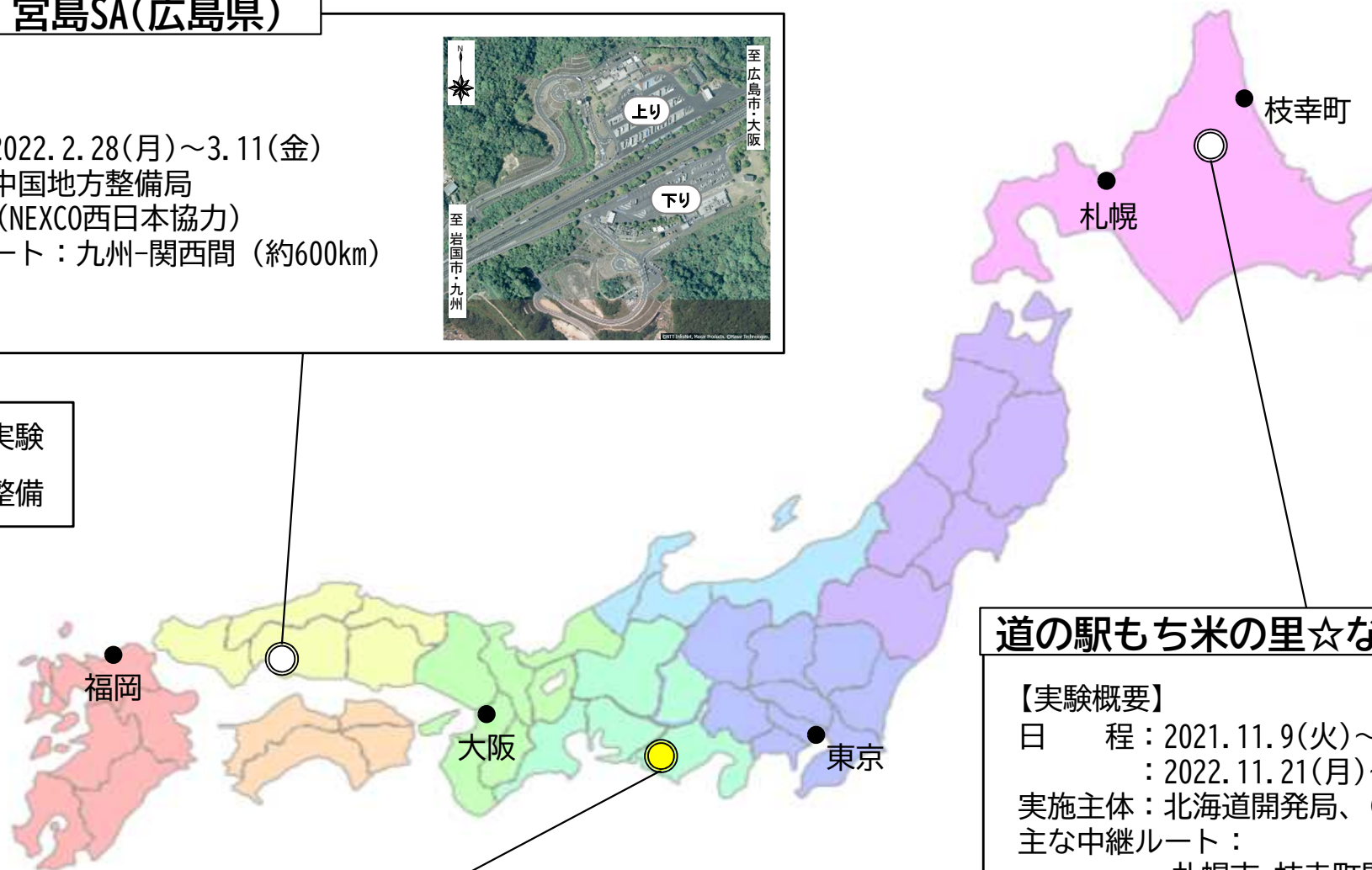
【実験概要】

日 程：2022. 2. 28(月)～3. 11(金)
 実施主体：中国地方整備局
 (NEXCO西日本協力)
 主な中継ルート：九州-関西間 (約600km)



○ …実証実験

● …拠点整備



コネクトエリア浜松(静岡県)

【概要】

駐車容量：駐車マス30台
 事業主体：NEXCO中日本・遠州トラック(株)
 事業開始：2018年9月12日 (水)
 主な中継ルート：関東-関西 (約600km)



道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

【実験概要】

日 程：2021. 11. 9(火)～12(金)
 : 2022. 11. 21(月)～12. 18(日)
 実施主体：北海道開発局、(株)ヤマト運輸 等
 主な中継ルート：
 札幌市-枝幸町間 (約300km)



画像出典元：<https://hokkaido-michinoeki.jp/michinoeki/2939/>
 (北海道の道の駅総合サイト「もち米の里☆なよろ」)

中継輸送システム『コネクトエリア浜松』(静岡県浜松市)

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を実施

【位置図】



【運用イメージ】

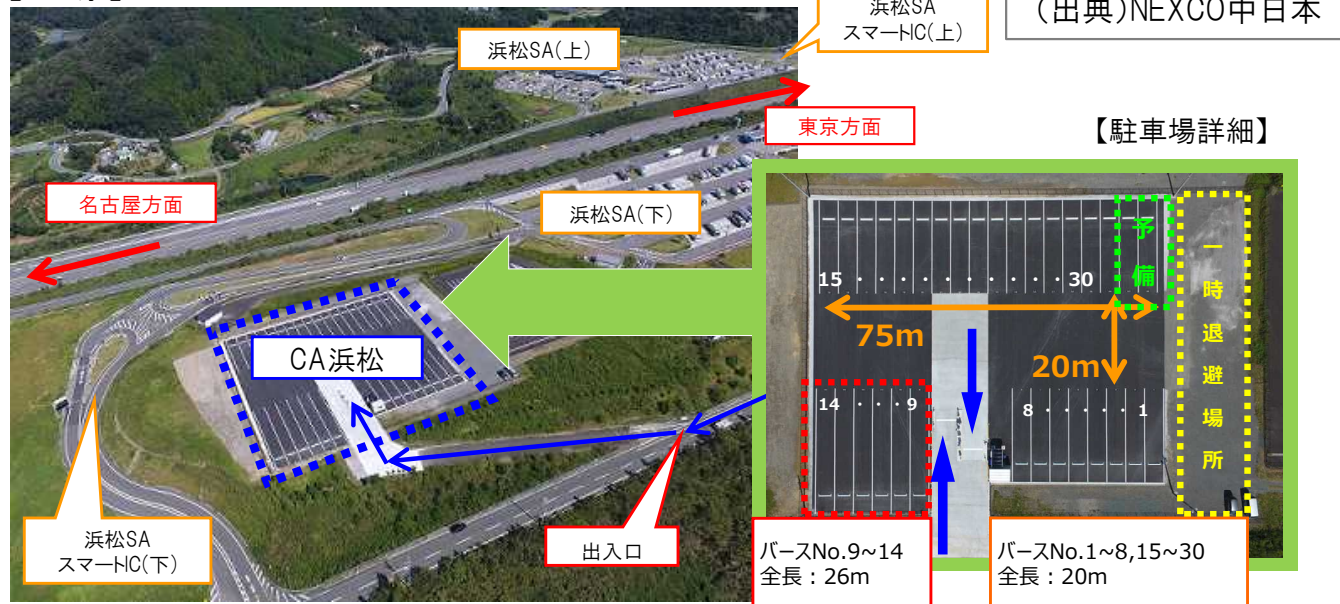
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全景】



【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西拠点⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:2日間の行程の場合



② コネクトエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※日帰り運行の場合(想定)



宮島SAにおける中継輸送実証実験の概要

中継実施日		3月3日～4日
中継予定時間		1:30～2:00
中継便数		1便/日
区間	東行	北九州22:50発 → 明石 <概算500km>
	西行	茨木20:30発 → 福岡 <概算620km>
車両		大型トラック(12m)



「道の駅」を活用した中継輸送実証実験の概要

これまでの単独輸送と中継輸送の比較

これまで
(単独輸送)



札幌市

A. 札幌→枝幸→札幌

片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)



枝幸町

B. 枝幸→札幌→枝幸

片道約300km (往復約**13.5時間**の拘束)



中継輸送



札幌市

C. 札幌→名寄→札幌

片道約200km
(往復約**8.5時間**の拘束)



「道の駅」もちみの里なよろ
(中継拠点)

ヘッド交換



D. 枝幸→名寄→枝幸

片道約100km
(往復約**7.5時間**の拘束)



枝幸町

トレーラヘッド交換の状況

開始前



取引適正化に向けた取組について

- ・ 取引適正化に向けた施策ツール
- ・ 価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果について
- ・ 「パートナーシップ構築宣言」の概要

九州経済産業局

取引適正化に向けた施策ツール

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

1) 法律の厳正な執行

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

2) 実態把握・相談対応

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

3) 業界への働きかけ

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

価格交渉促進月間（2022年9月） フォローアップ調査の結果について

令和4年12月23日

中小企業庁

フォローアップ調査の概要

- エネルギー価格や原材料費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため、2021年9月より、**毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定**。この「月間」において、価格交渉・価格転嫁を呼びかけるため、広報や講習会、業界団体を通じた価格転嫁の要請等を実施。
- 上記取組の成果を確認するため、各「月間」の終了後、①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリングを実施し、これらの成果を取りまとめ。

①アンケート調査

○調査対象

中小企業等に、親事業者（最大3社分）との価格交渉や価格転嫁に関するアンケートの回答を依頼。業種毎の調査票の配布先は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○配布先の企業数 15万社

○調査期間 2022年9月26日～11月9日

○回答企業数 15,195社（※回答から抽出される発注側企業数は延べ17,848社）

○回収率 10.13%（※回答企業数/配布先の企業数）（参考：2022年3月調査 13,078社 8.7%）

②下請Gメンによるヒアリング調査

○調査対象

地域特性や業種バランスに配慮した上で、過去のヒアリングにおいて慣習等によりコストが取引価格に反映できていない状況や発注側企業との間で十分な価格交渉が行われていない状況等が見られた事業者等も含めて対象先を選定。

○調査期間 2022年10月17日～10月21日

○調査方法 電話調査

○ヒアリング件数 約1777社

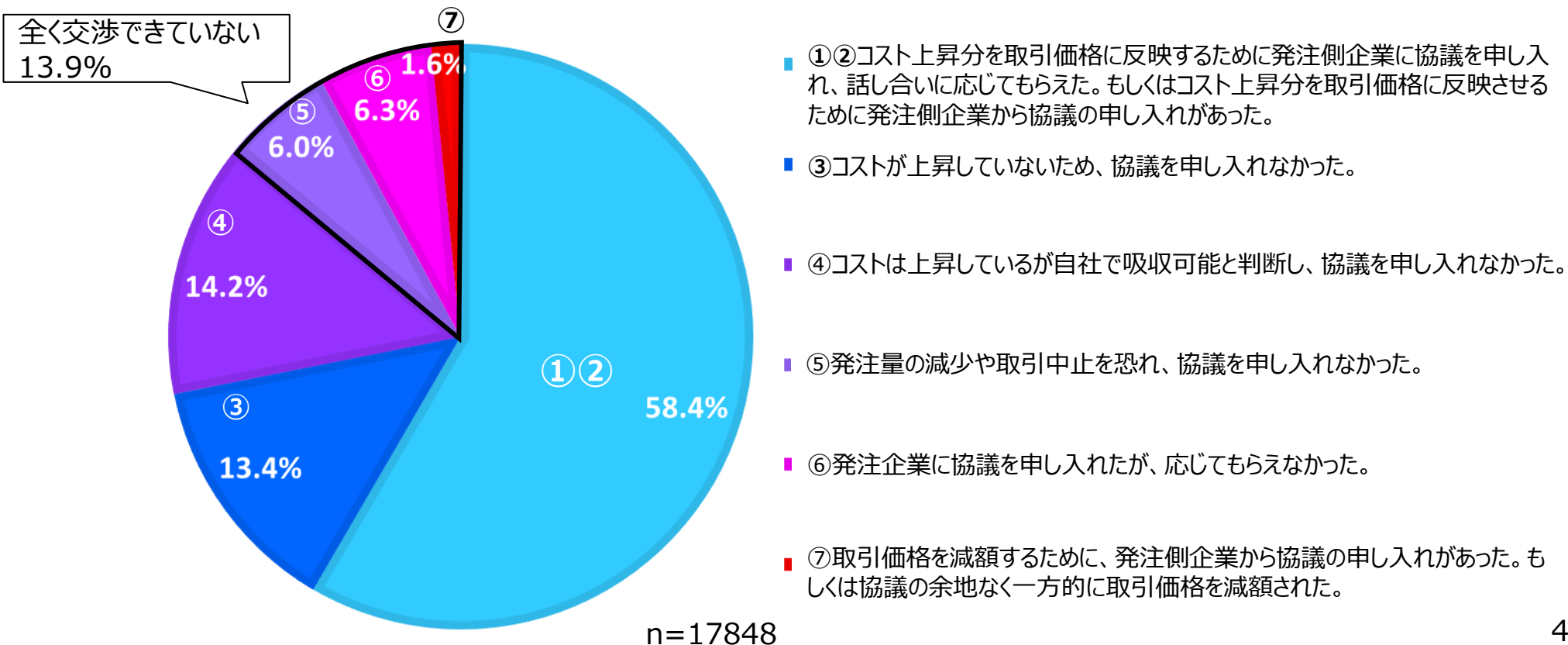
1. 価格交渉、価格転嫁についての 全体の状況（業種横断）

直近6ヶ月間の価格交渉の状況

- 「話し合いに応じてもらえた」と回答した割合は、約6割と最も高い。
- 一方、「発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった」、「協議を申し入れたが、応じてもらえなかった」、「取引価格を減額するために、発注側企業から協議の申し入れがあった」等の「全く交渉できていない」とする回答も、合計で約1割存在。

※前回（2022年3月の価格交渉促進月間）のフォローアップ調査とは回答項目が同一でないため、一概に比較することはできないが、「話し合いに応じてもらえた」とする割合は微減し、「全く交渉できていない」とする割合が微増。

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



直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト全般】

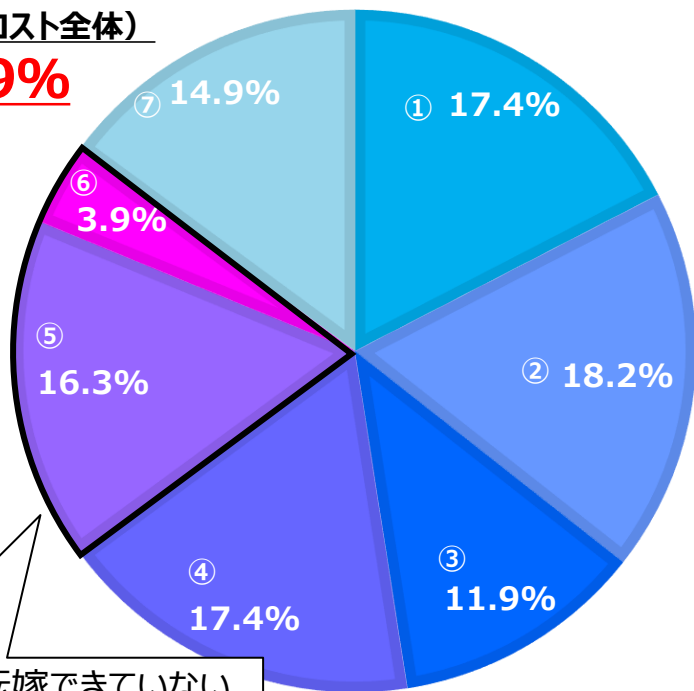
- 「9割、8割、7割」とする回答が最も多く、次いで「3割、2割、1割」とする回答が多い。
- 受注側中小企業のコスト全体の上昇分に対して、発注側企業がどれだけ価格転嫁に応じたかの割合を「価格転嫁率」として算出すると、46.9%。
- 一方で、「全く価格転嫁できていない」とする回答は、引き続き、約2割存在。

※前回（2022年3月の価格交渉促進月間）のフォローアップ調査とは回答項目が同一でないため、一概に比較することはできないが、「全く価格転嫁できていない」とする割合は減少。

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

転嫁率（コスト全体）

: **46.9%**



- ①10割
- ②9割、8割、7割
- ③6割、5割、4割
- ④3割、2割、1割
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

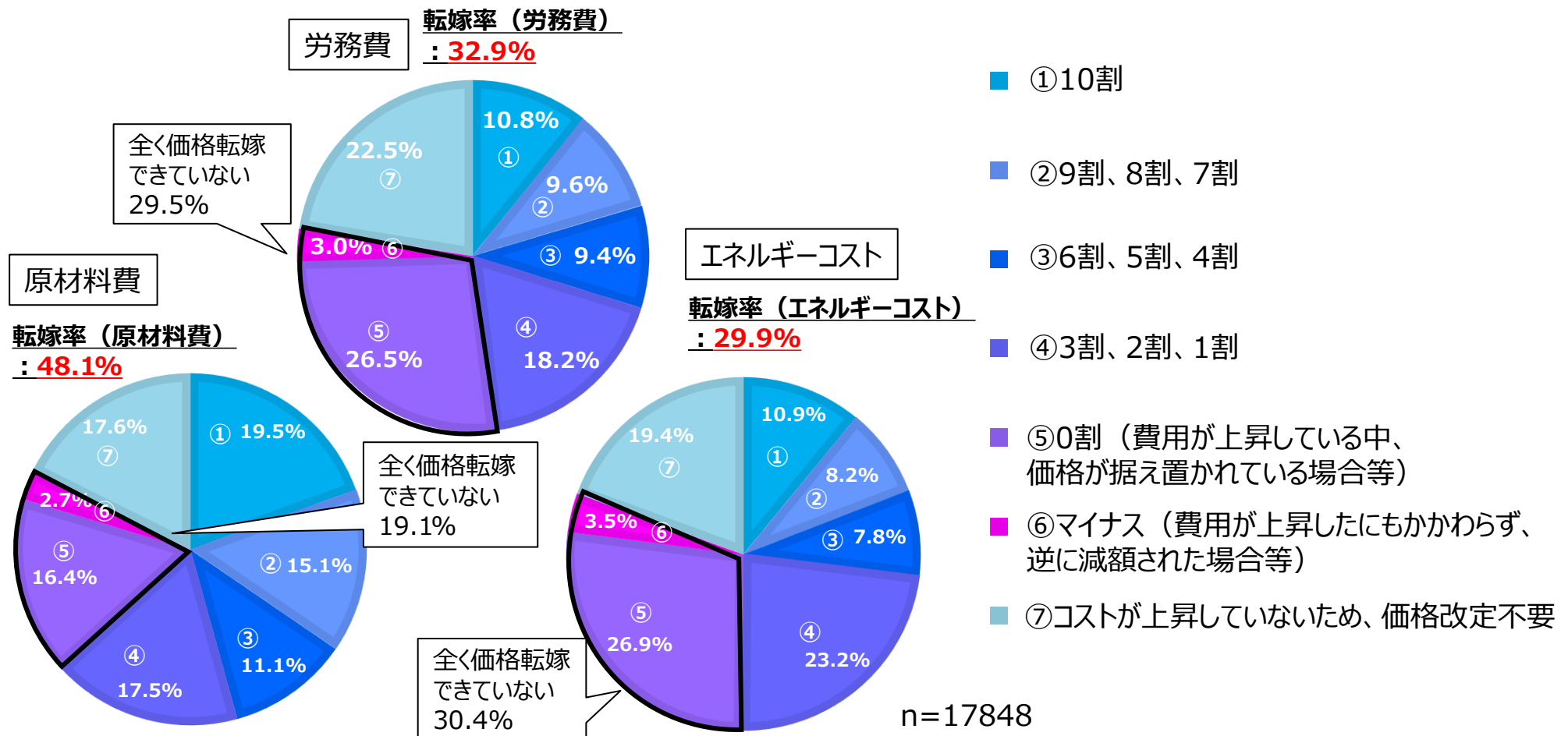
全く価格転嫁できていない
20.2%

n=17848

直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト要素別】

コスト要素別にみると、原材料費は比較的価格転嫁が進んでいる一方、労務費とエネルギーコストは価格転嫁が厳しい状況。

問.直近6ヶ月間のコスト上昇分のうち、何割を価格に転嫁できたと考えますか。



2. 業種別の分析 (発注側企業の業種別)

価格交渉状況の業種別ランキング（価格交渉に応じた業種）

価格交渉の状況について、発注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。

- **価格交渉に相対的に応じている業種**は、**石油製品・石炭製品製造、鉱業・採石業・砂利採取業、卸売**など。
- **価格交渉に相対的に応じていない業種**は、**トラック運送、放送コンテンツ、廃棄物処理**など。

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

【評価方法】

中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間の、**直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）における価格交渉の状況**について回答を依頼。得られた回答を、発注側の企業ごとに名寄せ・単純平均した上で、その発注企業が属する業種毎に更に集計・単純平均し、ランキング化したもの。

コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。	10点
コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった	5点
コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった	0点
発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった	-3点
発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった	-7点
取引価格を減額するために、発注側企業から協議を申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された	-10点

※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。

※業界毎の順位や数値は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

価格転嫁状況の業種別ランキング（価格転嫁に応じた業種）

価格転嫁の状況について、発注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。

- **価格転嫁に相対的に応じている業種**は、**石油製品・石炭製品製造、機械製造、製薬**など。
- **価格転嫁に相対的に応じていない業種**は、**トラック運送、通信、放送コンテンツ**など。

		コスト増に 対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			労務費	原材料費	エネルギー
①全体		46.9%	32.9%	48.1%	29.9%
1位	石油製品・石炭製品製造	56.2%	40.1%	52.7%	41.5%
2位	機械製造	55.5%	34.9%	57.6%	33.3%
3位	製薬	55.3%	36.7%	55.2%	40.0%
4位	造船	54.4%	37.8%	53.4%	39.3%
5位	卸売	54.2%	35.0%	53.8%	35.6%
6位	電機・情報通信機器	53.2%	35.6%	56.3%	30.1%
7位	化学	53.1%	32.3%	57.1%	31.1%
8位	建材・住宅設備	52.7%	33.4%	53.4%	32.5%
9位	鉱業・採石・砂利採取	52.0%	31.4%	44.5%	37.3%
10位	食品製造	51.2%	35.2%	54.2%	35.2%
11位	金属	49.1%	31.3%	54.5%	30.2%
12位	繊維	48.7%	34.2%	47.2%	35.0%
②業種別	13位 紙・紙加工	48.5%	28.7%	48.6%	30.7%
	14位 電気・ガス・熱供給・水道	47.8%	34.1%	48.9%	31.0%
	15位 飲食サービス	46.9%	22.3%	50.1%	21.2%
	16位 小売	46.6%	29.5%	48.0%	28.3%
	17位 建設	44.8%	38.2%	45.2%	31.5%
	18位 不動産・物品賃貸	44.8%	36.7%	46.9%	34.6%
	19位 印刷	44.7%	22.6%	46.6%	21.6%
	20位 自動車・自動車部品	43.0%	22.4%	49.8%	23.9%
	21位 広告	38.9%	30.5%	46.3%	27.7%
	22位 金融・保険	38.4%	28.6%	43.2%	21.7%
	23位 情報サービス・ソフトウェア	37.1%	46.3%	21.1%	17.5%
	24位 廃棄物処理	32.1%	30.0%	31.4%	33.0%
	25位 放送コンテンツ	26.5%	39.1%	22.6%	18.1%
	26位 通信	21.3%	27.2%	26.3%	17.9%
	27位 トラック運送	20.6%	15.5%	17.8%	19.2%
	- その他	43.1%	31.4%	42.6%	27.3%

【評価方法】

中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間で、**直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）のコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたか**、回答を依頼。得られた回答を、発注側の企業ごとに名寄せ・単純平均した上で、その発注企業が属する業種毎に更に集計・単純平均したものを「各業種の転嫁率」とし、ランキング化したもの。

※労務費や原材料費、エネルギーの各コストについても同様。

回答欄選択肢	転嫁率
10割	100%転嫁できたと計算
9割	90%
8割	80%
7割	70%
6割	60%
5割	50%
4割	40%
3割	30%
2割	20%
1割	10%
0割	0%
マイナス	-30%

※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。

※業界毎の順位や数値は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

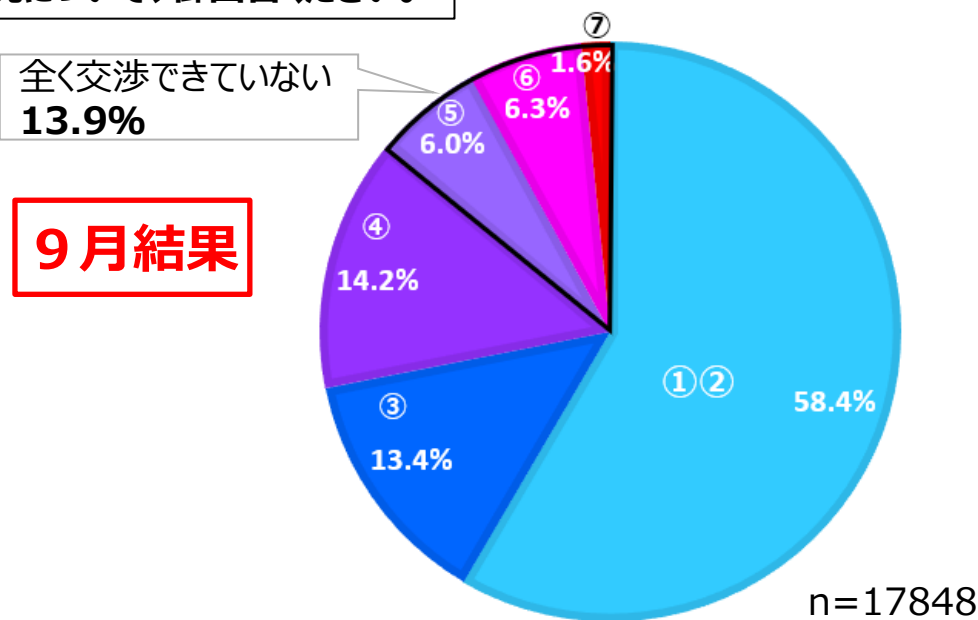
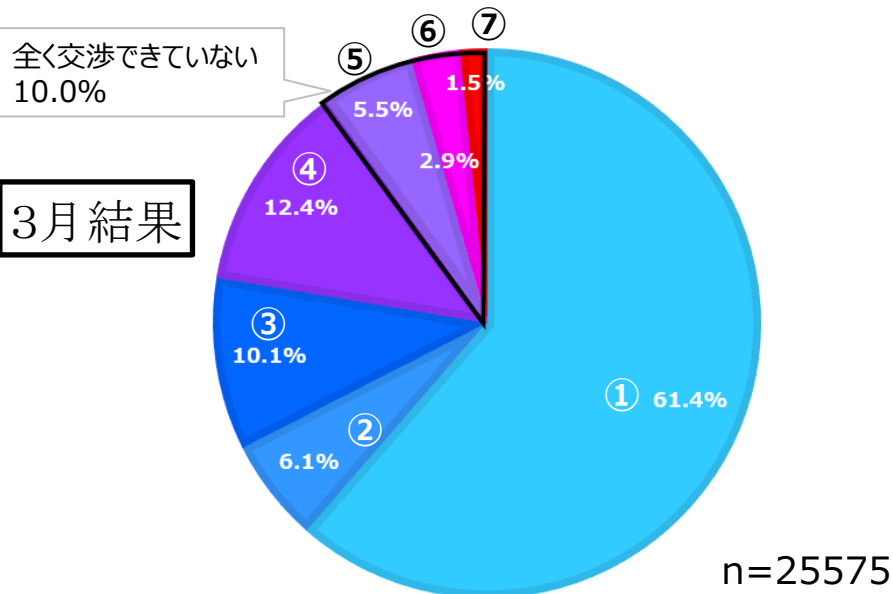
n=17848

3. 前回（2022年3月）の 価格交渉促進月間の結果との比較

価格交渉の状況

- 全く交渉出来ていない企業の割合は、いずれも約 1 割。（本年 3 月時点10.0%⇒ 9 月時点 13.9%）

問.直近 6 ヶ月間における貴社と発注側企業との価格交渉の状況について、御回答ください。



- ①発注側企業に協議を申し込み、話し合いに応じてもらった。（協議の結果、価格が変更されなかった場合も含む）
- ②コスト上昇分を取引価格に反映させるため、発注側企業から協議を申し込まれた。
- ③コストが上昇していないため、発注側企業に協議を申し込まなかった。
- ④コストは上昇しているものの、自社で吸収可能と判断したため、発注側企業に協議を申し込まなかった。
- ⑤発注量の減少や取引を断られるおそれがあること等を考慮し、発注側企業に協議を申し込まなかった。
- ⑥発注側企業に協議の申し込みを行ったが、応じてもらえなかった。
- ⑦取引価格を減額するために、発注側企業から協議を申し込まれた。（協議に至らない一方的な通知を含む）

- ①②コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。
- ③コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった。
- ④コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった。
- ⑤発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった。
- ⑥発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった。
- ⑦取引価格を減額するために、発注側企業から協議の申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された。

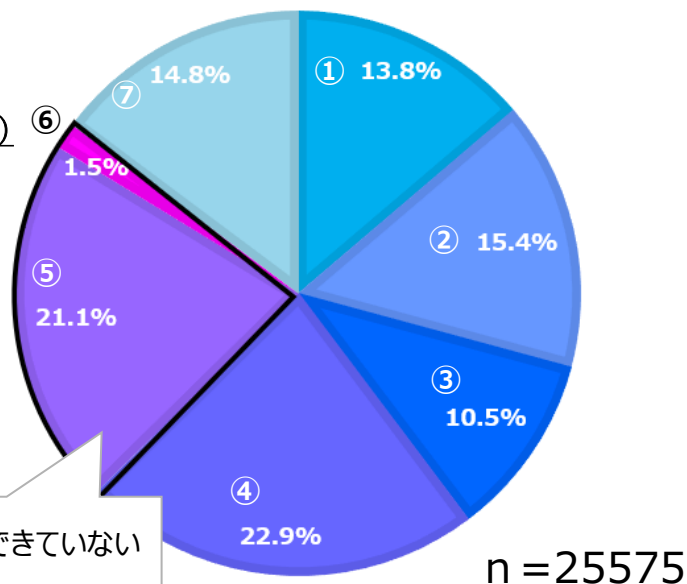
価格転嫁の状況【コスト全般】

- 価格転嫁率が、前回（3月）の約4割（41.7%）から5割弱（46.9%）へ増加し、全く転嫁できていない企業の割合が減少するなど、全体として価格転嫁の状況は好転。

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

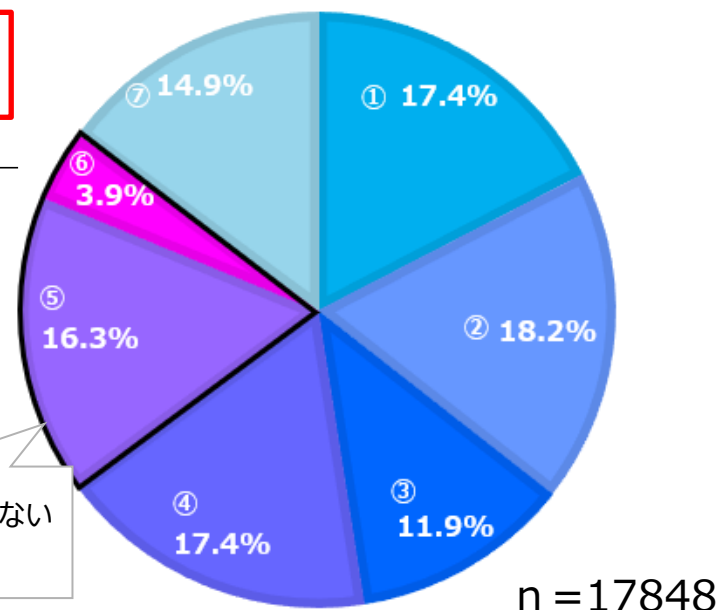
3月結果

転嫁率（コスト全体）
:41.7%



9月結果

転嫁率（コスト全体）
:**46.9%**



- ①10割
- ②9割～7割程度
- ③6割～4割程度
- ④3割～1割程度
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

- ①10割
- ②9割、8割、7割
- ③6割、5割、4割
- ④3割、2割、1割
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

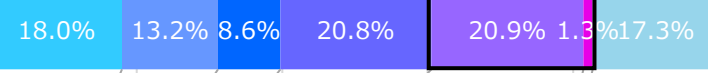
価格転嫁の状況【コスト要素別】

- **原材料費**の価格転嫁の状況は好転。（本年3月44.2%⇒9月48.1%）
- 他方で、**労務費、エネルギーコスト**は、3月時点に引き続き、転嫁が比較的進んでいない状況。

3月結果

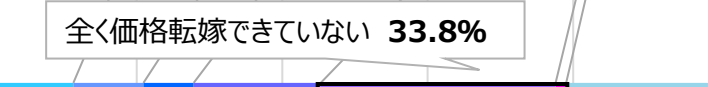
全く価格転嫁できていない **22.2%** n=25575

原材料費



転嫁率:44.2%

労務費



転嫁率:32.3%

エネルギーコスト



転嫁率:32.4%

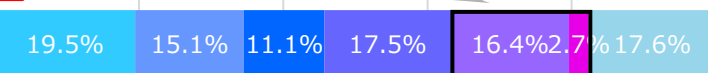
0% 20% 40% 60% 80% 100%

- ①10割
- ②9割～7割程度
- ③6割～4割程度
- ④3割～1割程度
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

9月結果

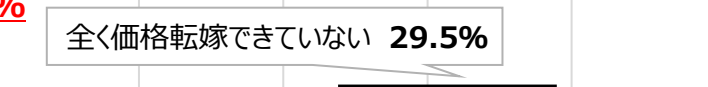
全く価格転嫁できていない **19.1%** n=17848

原材料費



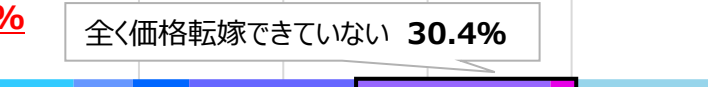
転嫁率: **48.1%**

労務費



転嫁率: **32.9%**

エネルギーコスト



転嫁率: **29.9%**

0% 20% 40% 60% 80% 100%

- ①10割
- ②9割、8割、7割
- ③6割、5割、4割
- ④3割、2割、1割
- ⑤0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- ⑥マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- ⑦コストが上昇していないため、価格改定不要

(参考) 前回 (2022年3月) の価格転嫁状況の業種別状況 (価格転嫁に応じた業種)

- 前回 (2022年3月) の価格交渉促進月間における価格転嫁率は、全体の平均で約4割。
- 業種別には、相対的に転嫁に応じている業種は、化学、機械製造、金属。相対的に転嫁に応じていない業種は、トラック運送、通信、廃棄物処理。

		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			労務費	原材料費	エネルギー
①全体		41.7%	32.3%	44.2%	32.4%
②業種別	1位 化学	50.1%	37.6%	55.9%	38.7%
	2位 機械製造	47.7%	32.7%	53.2%	32.9%
	3位 金属	46.2%	33.7%	52.2%	35.2%
	4位 食品製造	45.3%	34.9%	47.0%	35.1%
	5位 電機・情報通信機器	45.1%	31.1%	50.0%	32.0%
	6位 建材・住宅設備	44.3%	33.6%	44.9%	33.3%
	7位 紙・紙加工	44.0%	32.2%	46.0%	32.1%
	8位 卸売	43.9%	32.2%	44.7%	34.2%
	9位 石油製品・石炭製品製造	42.6%	34.5%	46.1%	38.5%
	10位 造船	42.0%	28.7%	42.4%	31.2%
	11位 飲食サービス	41.7%	28.8%	43.4%	29.5%
	12位 建設	41.4%	37.5%	42.1%	35.4%
	13位 繊維	41.3%	29.9%	44.4%	31.8%
	14位 印刷	40.6%	29.8%	42.9%	30.0%
	15位 小売	39.7%	30.8%	40.2%	31.8%
	16位 広告	39.2%	32.4%	46.0%	34.0%
	17位 自動車・自動車部品	38.5%	21.5%	50.2%	23.6%
	18位 製薬	38.0%	28.3%	33.5%	31.5%
	19位 情報サービス・ソフトウェア	37.6%	35.5%	31.2%	28.8%
	20位 鉱業・採石・砂利採取	36.8%	30.6%	39.9%	33.0%
	21位 電気・ガス・熱供給・水道	36.6%	30.4%	37.6%	30.1%
	22位 不動産・物品賃貸	35.9%	29.8%	36.8%	30.3%
	23位 金融・保険	34.2%	26.9%	34.0%	27.1%
	24位 放送コンテンツ	32.7%	31.8%	24.2%	25.4%
	25位 廃棄物処理	29.9%	29.9%	29.6%	29.1%
	26位 通信	23.3%	19.4%	25.3%	17.7%
	27位 トラック運送	17.6%	14.7%	16.0%	17.3%
- その他	36.9%	30.4%	37.7%	30.0%	

価格交渉促進月間 (2022年3月) のフォローアップ調査概要

中小企業に、主要な発注側企業 (最大3社) との間で、**直近6ヶ月 (2021年10月~2022年3月) のコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたか**」、回答を依頼。得られた回答を、発注側の企業ごとに名寄せ・単純平均した上で、その発注企業が属する業種毎に更に集計・単純平均したものを「各業種の転嫁率」とし、ランキング化したもの。

※労務費や原材料費、エネルギーの各コストについても同様。

回答欄選択肢	転嫁率
10割	100%転嫁できたと計算
9割~7割程度	80%
6割~4割程度	50%
3割~1割程度	20%
0割	0%
マイナス	-30%

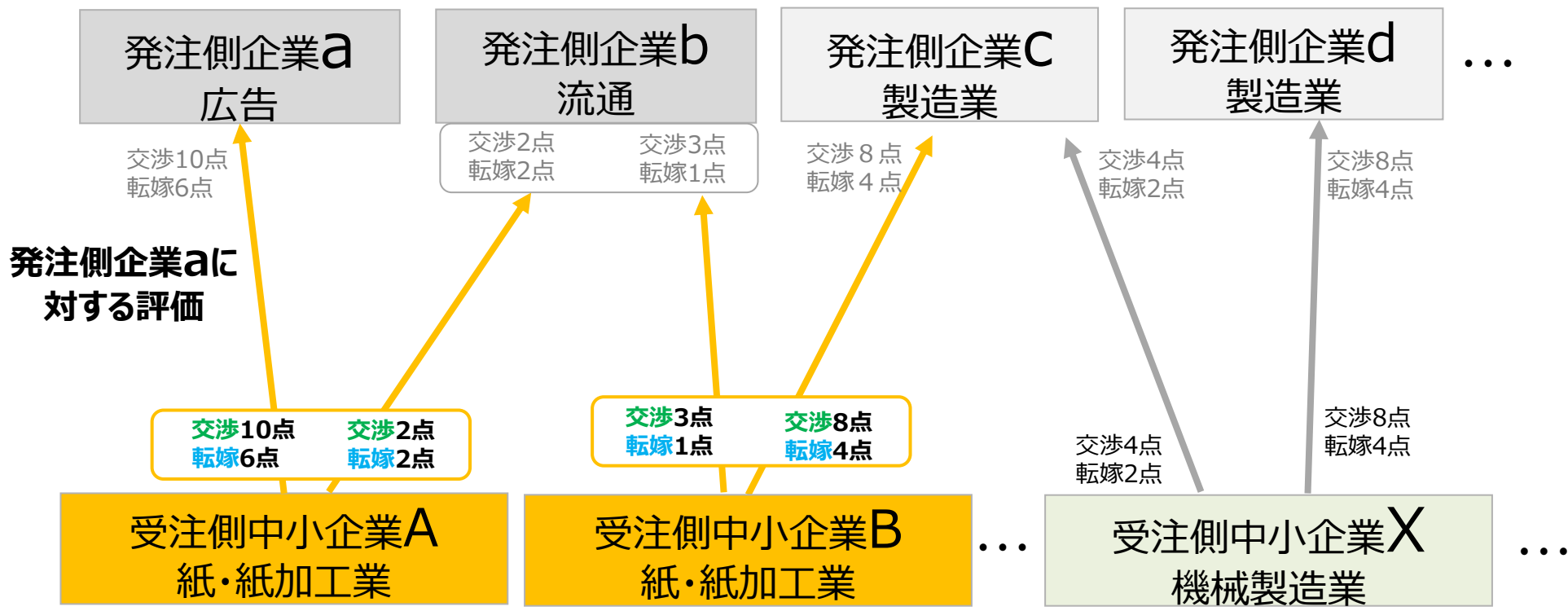
※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種 (航空宇宙、警備) は除く。
 ※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

4. 業種別の分析 (受注側中小企業の業種別)

受注側中小企業の視点での価格交渉、転嫁の状況

今回（2022年9月）の価格交渉月間からは、業種ごとに、**受注側中小企業が発注側企業**に対して**交渉、転嫁して貰えたか**についても調査・集計を実施。

例) **紙・紙加工業**に属する受注側企業が、様々な業種の発注側企業に対して価格交渉、価格転嫁できたか



【紙・紙加工業】 交渉点数→ $(10+2+3+8) \div 4 = 5.75$
 転嫁点数→ $(6+2+1+4) \div 4 = 3.25$

業種別の価格交渉ランキング（価格交渉を要請して、応じてもらった業種）

価格交渉の状況について、受注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。

- **価格交渉が相対的にできている受注側企業の業種**は、紙・紙加工、卸売、機械製造など。
- **価格交渉が相対的にできていない受注側企業の業種**は、放送コンテンツ、廃棄物処理、通信など。

順位	業種
1位	紙・紙加工
2位	卸売
3位	機械製造
4位	繊維
5位	化学
6位	小売
7位	建材・住宅設備
8位	食品製造
9位	金属
10位	電機・情報通信機器
11位	印刷
12位	鉱業・採石・砂利採取
13位	電気・ガス・熱供給・水道業
14位	建設
15位	広告
16位	情報サービス・ソフトウェア
17位	自動車・自動車部品
18位	不動産・物品賃貸
19位	トラック運送
20位	通信
21位	廃棄物処理
22位	放送コンテンツ
—	その他

【評価方法】

中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間の、**直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）**における価格交渉の状況について回答を依頼。得られた回答を、受注側企業が属する業種毎に集計・単純平均し、ランキング化したもの。

コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。	10点
コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった	5点
コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった	0点
発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった	-3点
発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった	-7点
取引価格を減額するために、発注側企業から協議を申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された	-10点

※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。

※業界毎の順位や点数は、各業界に属する受注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

業種別の価格転嫁ランキング（価格転嫁を要請して、応じてもらえた業種）

価格転嫁の状況について、受注側企業の業種別に集計し、順位付けした結果は下記の表のとおり。













- **価格転嫁に相対的に応じてもらえている業種**は、**卸売、紙・紙加工、小売**など。
- **価格転嫁に相対的に応じてもらえていない業種**は、**トラック運送、放送コンテンツ、廃棄物処理**など。

		コスト増に 対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			労務費	原材料費	エネルギー
①全体		46.9%	32.9%	48.1%	29.9%
②業種別	1位 卸売	64.6%	37.3%	65.2%	38.7%
	2位 紙・紙加工	61.8%	33.9%	61.5%	34.3%
	3位 小売	57.4%	36.2%	57.7%	35.1%
	4位 機械製造業	55.7%	37.8%	58.2%	36.1%
	5位 建材・住宅設備	52.7%	32.8%	54.7%	30.4%
	6位 電機・情報通信機器	52.3%	34.5%	55.0%	27.4%
	7位 化学	51.4%	26.8%	59.8%	26.8%
	8位 金属	51.0%	28.5%	58.0%	28.3%
	9位 繊維	48.4%	31.8%	44.3%	33.2%
	10位 広告	45.2%	35.5%	49.6%	34.5%
	11位 食品製造	45.0%	32.5%	48.1%	32.9%
	12位 印刷	44.8%	24.4%	47.1%	23.2%
	13位 建設	44.6%	40.1%	45.1%	33.0%
	14位 鉱業・採石・砂利採取	39.0%	27.2%	33.5%	30.2%
	15位 電気・ガス・熱供給・水道	37.5%	27.7%	43.0%	21.3%
	16位 情報サービス・ソフトウェア	37.0%	45.3%	22.5%	17.6%
	17位 自動車・自動車部品	35.3%	14.1%	45.7%	17.9%
	18位 通信	30.7%	37.4%	33.8%	26.2%
	19位 不動産、物品賃貸	29.7%	29.7%	33.4%	19.0%
	20位 廃棄物処理	23.0%	20.9%	19.9%	20.8%
	21位 放送コンテンツ	19.1%	30.7%	19.7%	16.8%
	22位 トラック運送	18.6%	15.4%	13.1%	20.5%
- その他	41.6%	33.5%	39.9%	27.8%	

【評価方法】

中小企業に、主要な発注側企業（最大3社）との間で、**直近6ヶ月（2022年4月～2022年9月）のコスト上昇分のうち、何割を価格転嫁できたか**、回答を依頼。得られた回答を、受注側企業が属する業種毎に集計・単純平均したものを「各業種の転嫁率」とし、ランキング化したもの。

※労務費や原材料費、エネルギーの各コストについても同様。

回答欄選択肢	転嫁率
10割 	100%転嫁できたと計算
9割 	90%
8割 	80%
7割 	70%
6割 	60%
5割 	50%
4割 	40%
3割 	30%
2割 	20%
1割 	10%
0割 	0%
マイナス 	-30%

※サンプル数が50以下の業種はその他として記載。

※業界毎の順位や点数は、各業界に属する受注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

受注側企業のコスト構造について

今回は、受注側中小企業に対してコスト構造（原材料費、労務費、エネルギーコスト、その他の費用の比率）も調査。

- 全体として、「**原材料費**」（卸/小売においては商品仕入れ費）、「**労務費**」の割合は、「**エネルギー**」、「**その他の費用**」に比して高く、業種ごとのばらつきも大きい。また、「**原材料費**」が高い業種ほど、**価格転嫁率が高い傾向**にある。

問.発注者に納める主な製品・サービスの原価・コストを以下の4つの費目に分けた場合（①労務費、②原材料価格、③エネルギーコスト、④その他の費用）、それぞれの費目は、コスト全体の約何割ずつになりますか。

業種	原材料費	労務費	エネルギーコスト	その他の費用
卸売	63.4%	20.5%	15.1%	14.6%
紙・紙加工	49.2%	27.7%	14.4%	14.2%
小売	55.8%	21.1%	16.7%	14.8%
機械製造業	40.6%	36.0%	14.9%	17.2%
建材・住宅設備	50.7%	29.7%	15.8%	13.4%
電機・情報通信機器	40.9%	37.9%	12.5%	14.5%
化学	43.3%	30.7%	17.2%	15.2%
金属	41.3%	32.8%	16.4%	17.3%
繊維	36.7%	32.0%	17.8%	15.0%
広告	42.3%	37.8%	11.5%	24.7%
食品製造	47.2%	26.8%	18.5%	16.6%
印刷	42.3%	31.4%	15.1%	14.5%
建設	33.7%	44.2%	15.2%	16.7%
鉱業・採石・砂利採取	35.8%	23.1%	26.6%	20.9%
電気・ガス・熱供給・水道	37.4%	41.9%	18.2%	16.9%
情報サービス・ソフトウェア	10.2%	74.9%	5.0%	12.7%
自動車・自動車部品	39.3%	34.0%	14.8%	16.3%
通信	22.1%	52.5%	10.0%	12.2%
不動産、物品賃貸	26.6%	31.2%	10.4%	26.9%
廃棄物処理	23.7%	34.0%	23.9%	19.8%
放送コンテンツ	12.8%	61.1%	11.5%	14.6%
トラック運送	19.0%	39.4%	27.4%	17.8%

※回答者にて必ずしも各費目の合計が100%となるよう回答していないため、業種ごとに各費目の合計を足し上げて100%にはならない。 n=17848 19

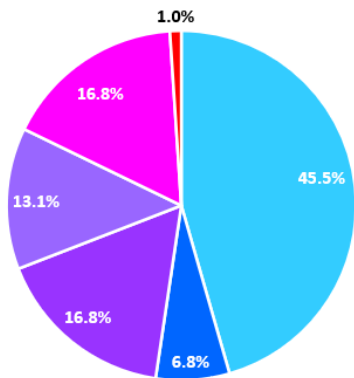
【参考】

業種別の結果

(価格交渉月間アンケート調査及び下請Gメンヒアリングの結果)

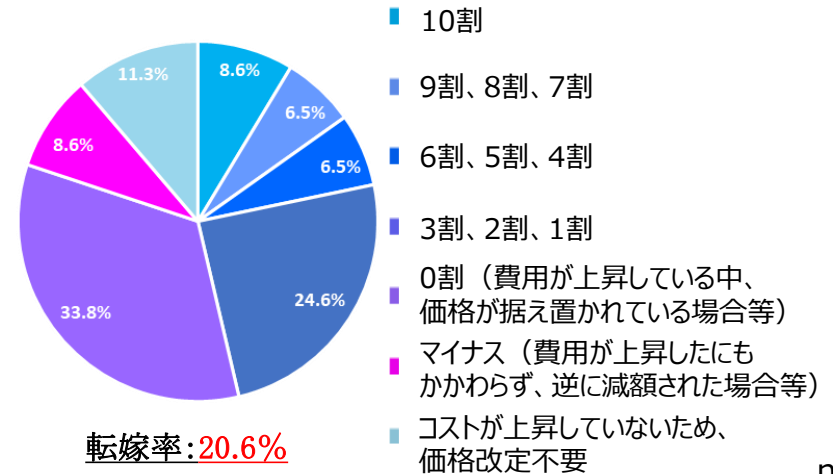
※資料上の業種は発注側事業者の業種

直近6ヶ月間の価格交渉の状況



- コスト上昇分を取引価格に反映するために発注側企業に協議を申し入れ、話し合いに応じてもらった。もしくはコスト上昇分を取引価格に反映させるために発注側企業から協議の申し入れがあった。
- コストが上昇していないため、協議を申し入れなかった。
- コストは上昇しているが自社で吸収可能と判断し、協議を申し入れなかった。
- 発注量の減少や取引中止を恐れ、協議を申し入れなかった。
- 発注企業に協議を申し入れたが、応じてもらえなかった。
- 取引価格を減額するために、発注側企業から協議の申し入れがあった。もしくは協議の余地なく一方的に取引価格を減額された。

直近6ヶ月間の価格転嫁の状況【コスト全般】



n=382

<下請Gメンヒアリング等による生声>

- 2022年9月に価格改定要請をおこない、燃料費及び労務費ともに改定された。
- 初夏に取引先よりガソリン代の値上がり分について認めるという申し出があった。また、残業代についても、口頭での申し入れにより10%程度の値上げを認めてくれた。
- 2022年秋に、燃料費をはじめとしたコスト上昇分の値上げ要請を行い、現在は取引先からの回答を待っている。ある程度は認めてもらえる見通し。
- ▲3年前より運賃が上がっていないこともあり、夏にガソリン代、労務費の値上げを口頭により求めたが、一切相手にしてくれず、何%アップという話までいかない。取引先からの残業代は、時間単価で最低賃金を下回っており、不足分は自社が負担している。荷主からの運賃が厳しいため自社への付帯業務料や料金を削減しようとする。運賃を下げられることもある。
- ▲2022年春より運送価格が改定されたが、改定価格も10%程度上乗せ価格で、なぜその金額になのか全く理解できない金額である。ただ「価格の見直しをしました」だけの内容で、軽油価格の上昇分が全く転嫁出来ない。労務費等その他の経費の反映も出来ない。
- ▲燃料代高騰分を2022年春に交渉。回答がなかなか届かず、数回電話もしたが「上司と相談する」等で、結局回答はなかった。
- ▲2022年夏月頃に取引先から燃料サーチャージを導入すると連絡があった。実際に支払われる金額が、元々の取引金額に関係なく毎月増減して、説明を求めても「わからない」「教えられない」と繰り返すだけ。燃料サーチャージ料金の根拠も、いつまで支払ってもらえるかもわからず、委託先への配分もできず困っている。

「パートナーシップ構築宣言」の概要

- 「**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。「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。 <https://www.biz-partnership.jp/>
 - (1) **サプライチェーン全体の付加価値増大と、新たな連携**（IT実装、BCP策定、グリーン調達の支援等）
 - (2) **下請企業との望ましい取引慣行（「振興基準」）の遵守**、特に、**取引適正化の重点5分野**（①価格決定方法、②型管理の適正化、③現金払の原則の徹底、④知財・ノウハウの保護、⑤働き方改革に伴うしわ寄せ防止）
- 昨年度の成長戦略実行計画（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、2021年10月に目標達成。2022年6月22日に全国1万社を超え、1月10日時点で、**全国18,034社が宣言**。うち、大企業（資本金3億円超）は、約1000社。**九州は1,644社**（福岡636 佐賀113 長崎150 熊本213 大分282 宮崎115 鹿児島135）。

1. 宣言のイメージ

労務費・原料価格の上昇等

下請け・受注者

価格転嫁の要望等

望ましい取引慣行

親会社・発注者

宣言！

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>

2. 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

- ✓ 【共同議長】経産大臣、経済再生担当大臣
【構成員】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
- ✓ 第1回は2020年5月、第2回は2020年11月に開催。
- ✓ 第3回は2022年2月に開催。
- ✓ 第4回は2022年10月12日に開催。
主要団体の正副会長企業の宣言状況など公表。

