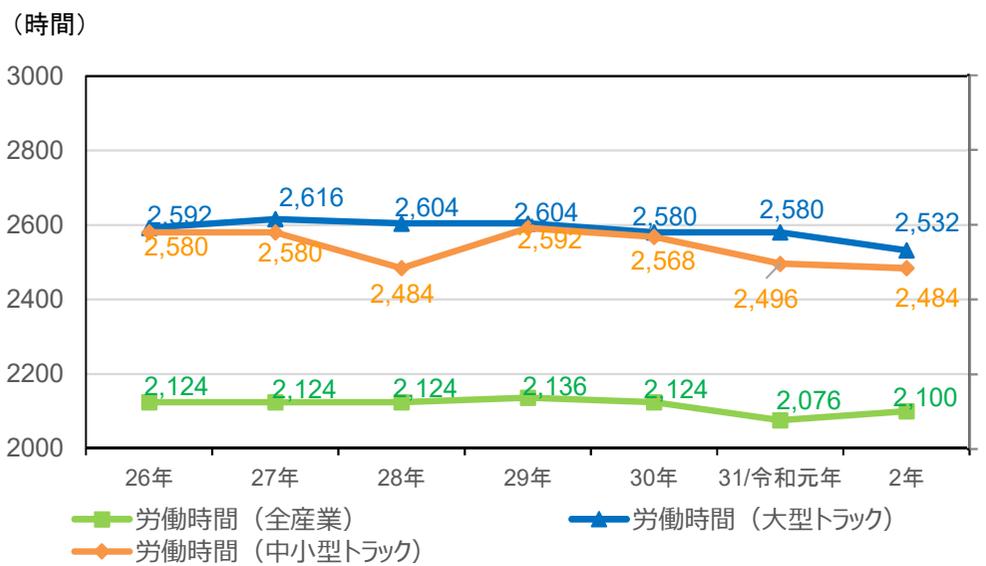


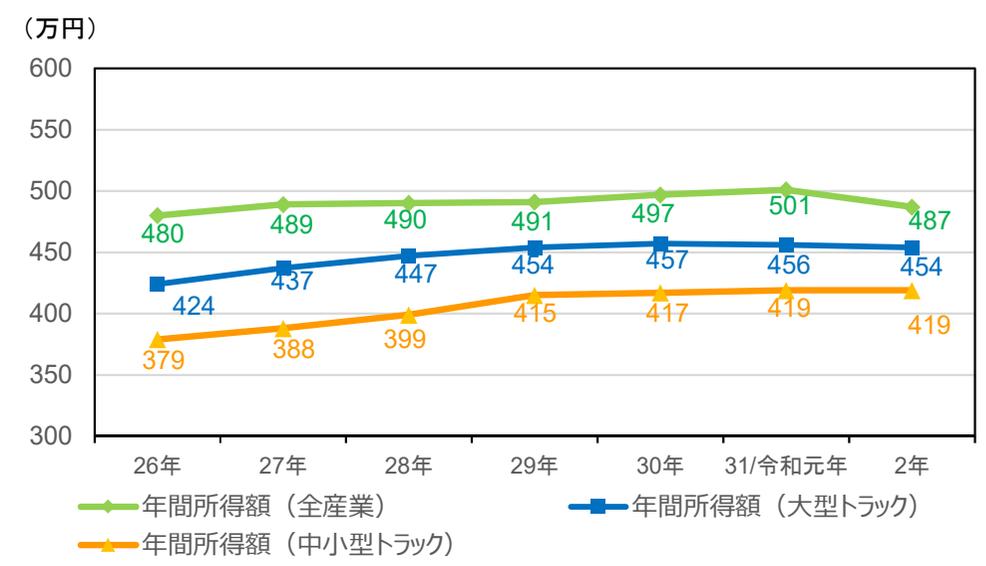
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



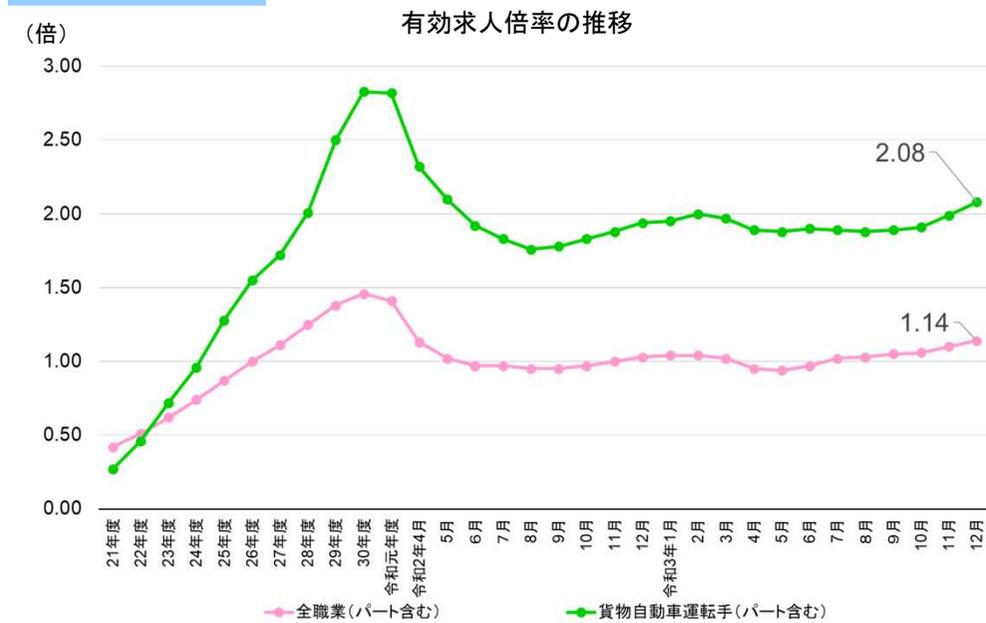
②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



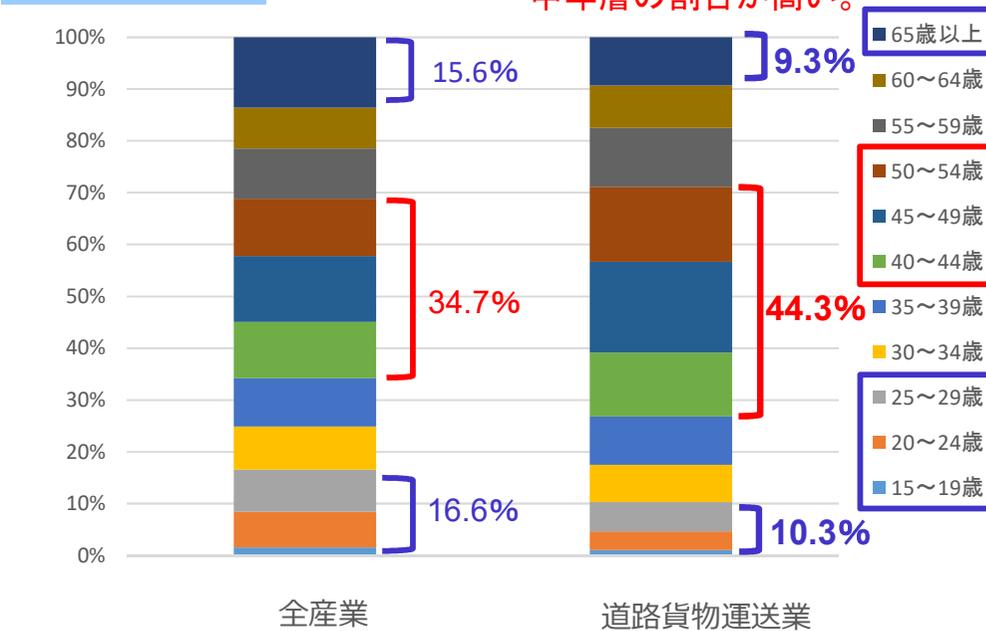
③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成

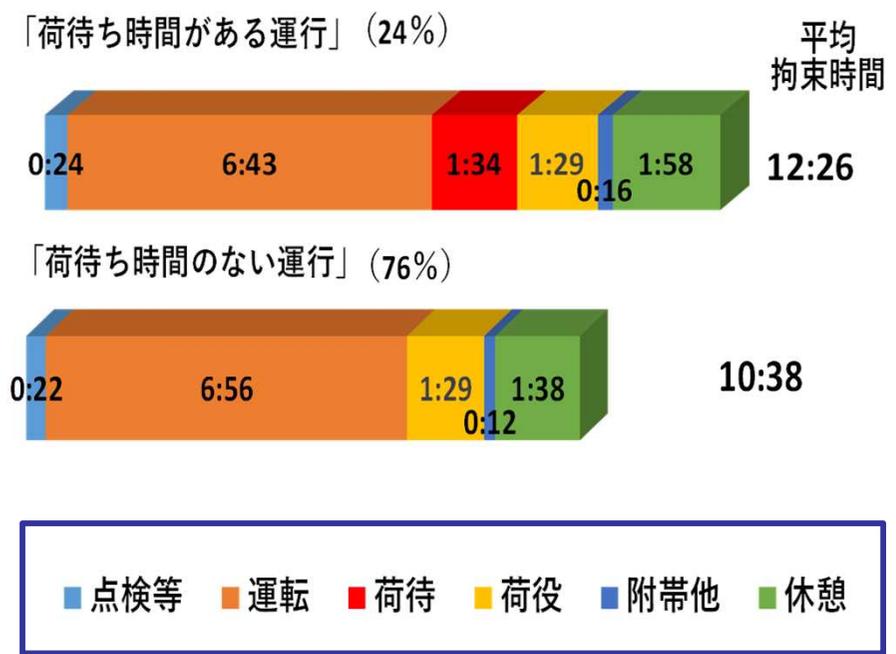
全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



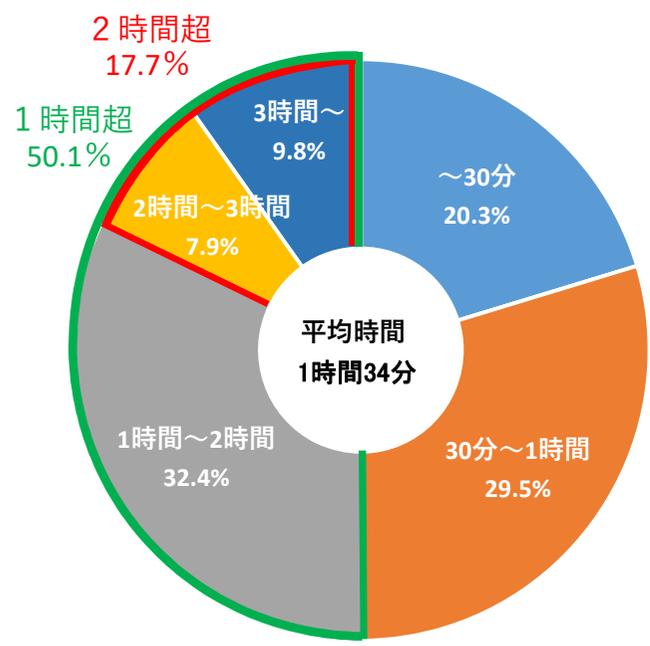
(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- 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)



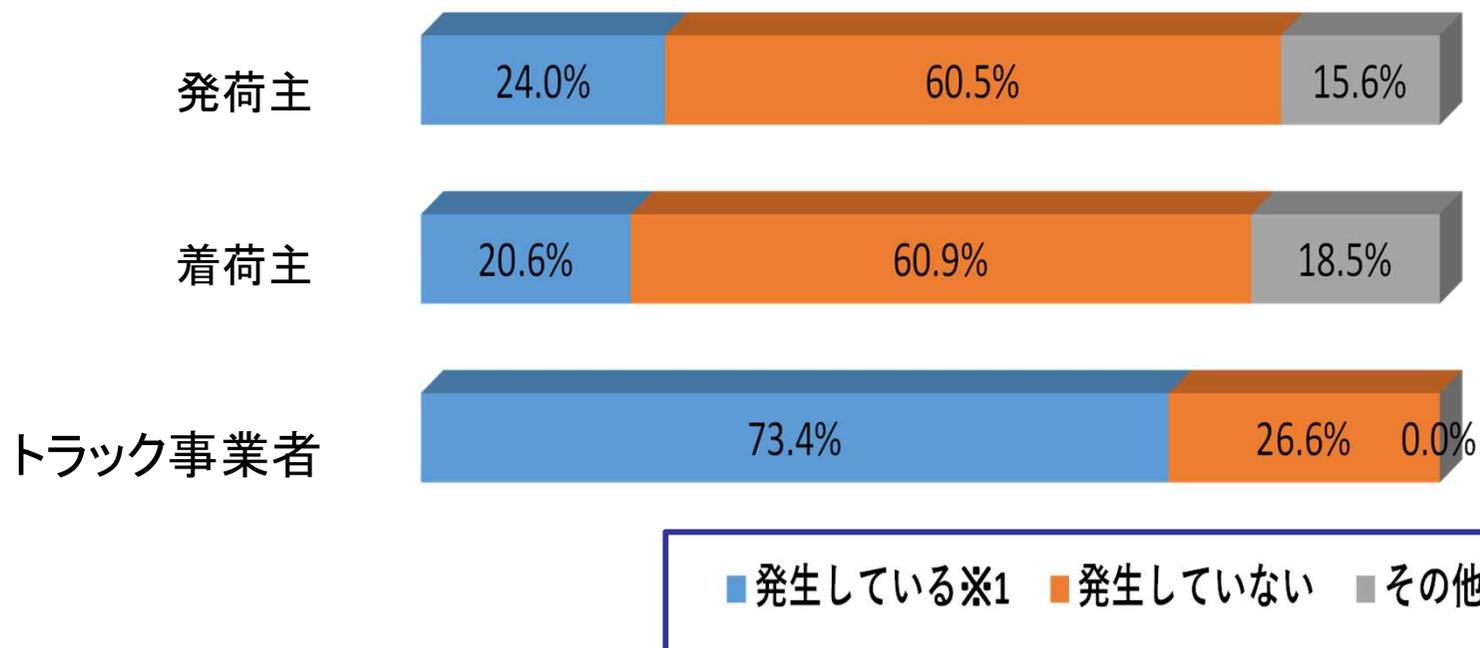
1運行あたりの荷待ち時間の分布



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



※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**。

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

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

国土交通省

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

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、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主動向制度」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実態状況等の把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、こちらへ情報をお寄せください。

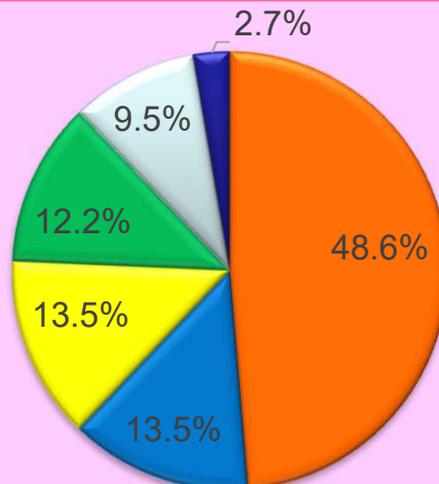
●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

(参考)
 ○標準貨物自動車運送約款等の改正について
 ○トラック輸送における適正取引推進の推進について
 ○荷主動向制度について
 ○業務記録の記録対象となる荷待ち時間・荷役作業等について

このページのQRコード

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



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 依頼になかった附帯業務
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象

※令和3年11月末時点

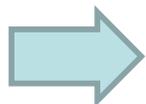
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

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

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。

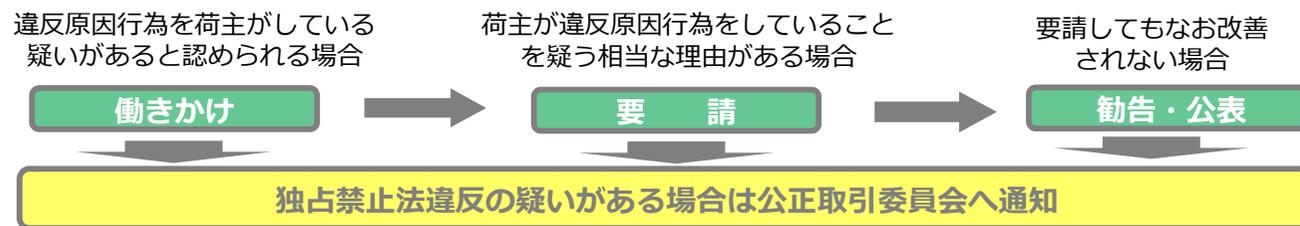
⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な対応

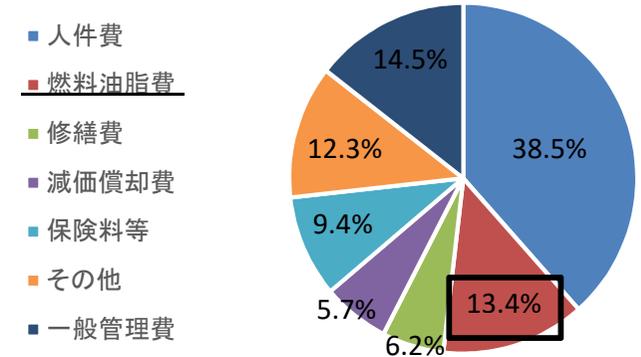
⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買ったたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒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主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、燃十分ができるよう、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**

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃收受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

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

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

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

記

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

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠️ 法令違反となるおそれがあります!!

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

Check point! 要注意! チェックポイント

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

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。

- 「**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)
- 「**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。

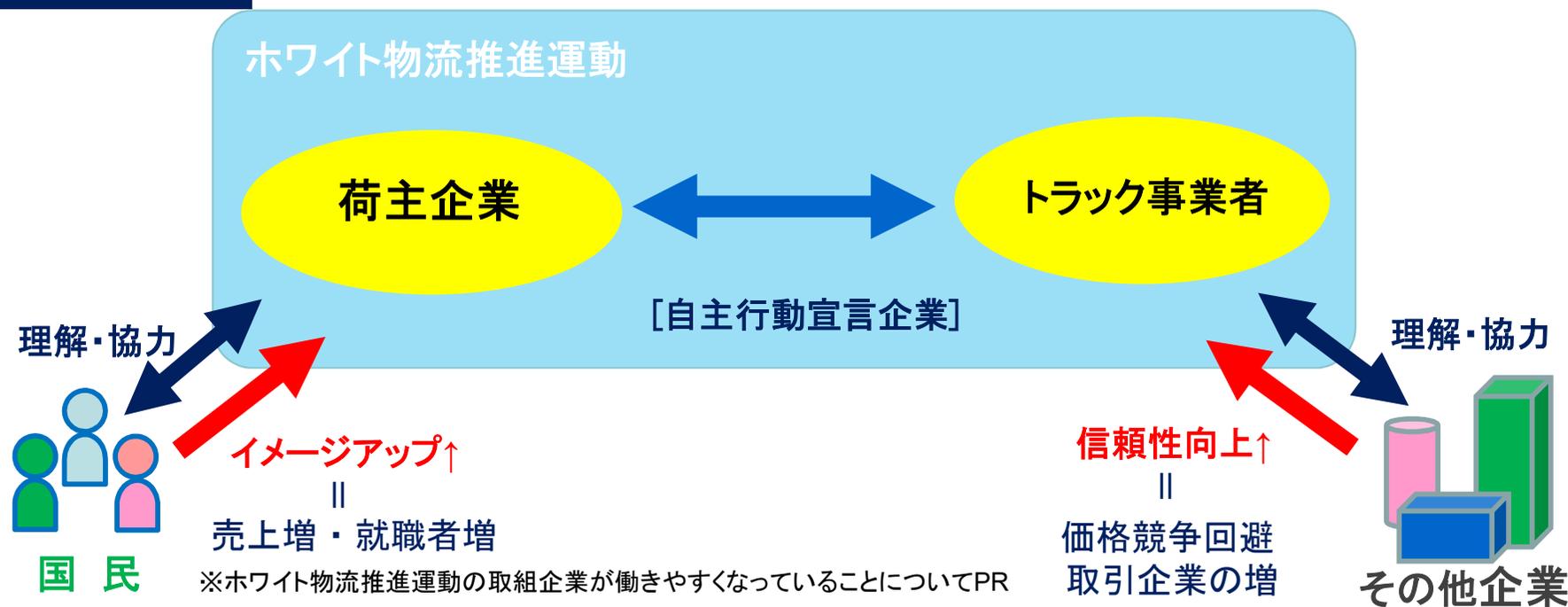
※ 全トラック運転手中、若者(15～29歳)は約10%、女性は約3%、高齢者(65歳以上)は約9%【令和元年】

- 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

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
強靭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、強靭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。

逆に取引企業等と関係しない企業は、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。

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

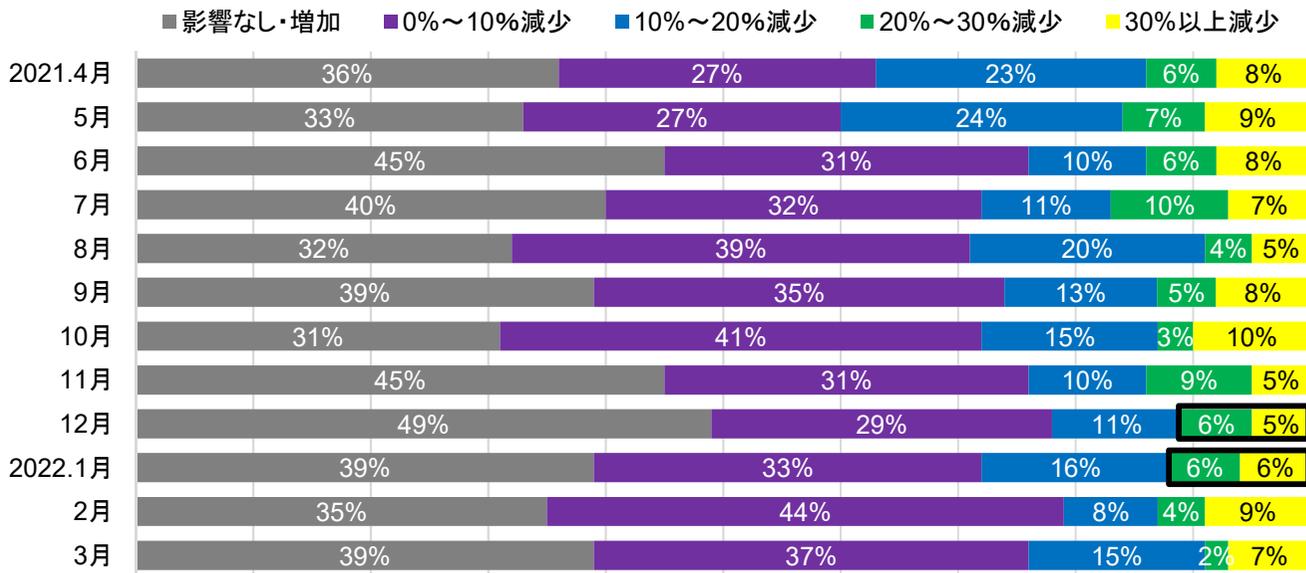
<申請方法>

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。

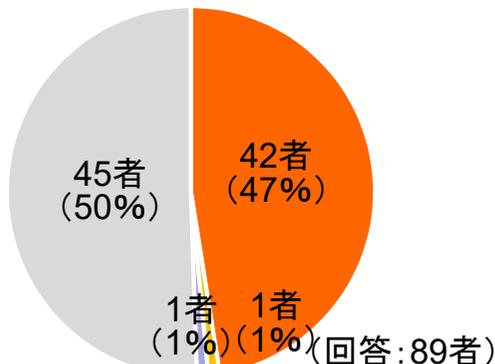
○運送収入及び顕著な影響がみられる品目（2019年同月比）（2・3月は見込み）



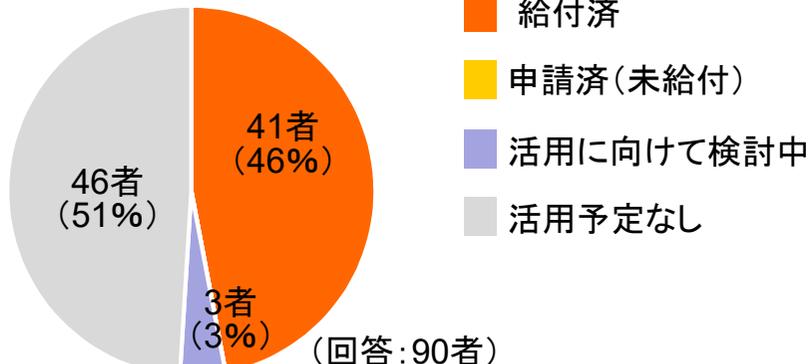
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（2・3月は見込み）

- 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



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

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。

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

概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

●対象となる議題・テーマ

ハード・ソフト含むすべての物流各項目

●第1回 官民物流標準化懇談会 (令和3年6月17日)

- ・物流標準化の重要性や意義、検討すべき課題や、議論にあたって留意すべき観点等について確認。
- ・懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくことを決定。
- ・具体的には、**まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の設置・開催**を決定。

●第1回 パレット標準化推進分科会 (令和3年9月7日)

- ・第1回懇談会での議論を受けて、懇談会の下に設置・開催（4か月に1回程度の頻度で開催予定。）

●今後の予定

同懇談会は年1～2回の開催予定。
個別のテーマは分科会にて議論。

「官民物流標準化懇談会」構成員（五十音順、敬称略）

荒木 毅	日本商工会議所 社会資本整備専門委員会委員長 (富良野商工会議所会頭)
荒木 秀夫	S Gホールディングス株式会社 代表取締役社長
栗島 聡	公益社団法人経済同友会 幹事
内田 富雄	一般財団法人日本規格協会 業務執行理事
金子 千久	全国農業協同組合連合会 参事
神宮司 孝	株式会社日立物流 代表執行役員副社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
長尾 裕	ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
根本 勝則	一般社団法人日本経済団体連合会 専務理事
根本 敏則	敬愛大学経済学部 教授
橋爪 茂久	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
堀切 智	日本通運株式会社 代表取締役副社長
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
米田 浩	一般社団法人日本倉庫協会 理事長
渡邊 健二	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
太田 豊彦	農林水産省 食料産業局長
畠山 陽二郎	経済産業省 商務・サービスグループ審議官
久保田 雅晴	国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策審議官
菟川 直也	国土交通省 自動車局長

※名簿は令和3年6月17日時点

1. 分科会における検討課題と進め方

<第1段階：実態把握・方針検討>

① 実態調査…国内外のパレット標準化推進状況や課題、過去の 取組事例等の把握が必要。

② 検討対象パレット…パレット（平パレット／ロールボックスパレット／シートパレット等）のうち優先順位を付けて進めることが必要。

③ パレットサイズ・仕様にかかる標準化方針検討…標準規格は具体的にはどのような規格であるべきか検討が必要。

④ パレットの運用方法にかかる標準化方針検討

⑤ パレット標準化実証等

⑥ 上記を踏まえたサイズ・仕様や運用方法等の標準化にかかるとりまとめ

<第2段階：標準化推進方策検討>

⑦ 上記⑥においてとりまとめたパレット標準化の具体的推進方策のとりまとめ

3. 開催頻度等

分科会開催頻度… 1回／約4か月

2. 分科会構成員

「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」 構成員名簿 (五十音順、敬称略)

伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
加納 尚美	一般社団法人日本パレット協会 会長
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
重松 康夫	一般財団法人日本規格協会 産業基盤系規格開発ユニット長
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
高橋 啓	日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室長
田中 浩一	株式会社日立物流 ロジスティクスソリューション開発本部 ロジスティクステクノロジー部 部長
西井 茂	佐川急便株式会社 東京本社 輸送ネットワーク部 部長
畠山 和生	ヤマト運輸株式会社 輸送機能本部 輸送戦略企画部 部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所 所長
牧田 信良	公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部 部長
室賀 利一	株式会社日通総合研究所 シニアコンサルタント
森山 義英	全国農業協同組合連合会 経営企画部 次長
脇坂 大介	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 主幹
<行政>	
武田 裕紀	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課 課長
中野 剛志	経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 室長
高田 公生	国土交通省 総合政策局 物流政策課
日野 祥英	国土交通省 自動車局 貨物課 課長

中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた テールゲートリフター等導入支援事業

令和3年度補正予算額：1.4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、令和6年に自動車運転業務に適用される時間外労働規制にトラック事業者が対応できるようにする必要がある。更に、省エネ化に取り組むことも課題となっている。
- このため、中小トラック運送事業者の**労働生産性の向上**を図り、**働き方改善・エネルギー効率向上を推進**する必要がある。
- 具体策として、**荷役作業の効率化**、**荷待ち時間の削減**等に資する機器の導入に対する支援を行う。

【1運行あたりの荷役時間】



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩

1運行あたり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助
(補助率：テールゲートリフター等…通常機器価格の1/6、予約受付システム等…導入費用の1/2)

○対象機器の例

・テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保**に繋がる。

・トラック搭載型クレーン



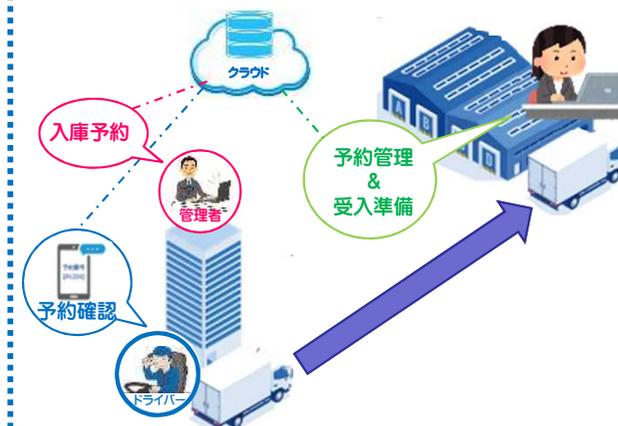
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

・予約受付システム 等



- 事前予約によって**荷待ち時間が大幅に短縮可能**。
- 積み荷の事前準備による積載業務を効率化。

等

効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の**労働条件の改善及び生産性の改善**を図るとともに、**省エネ化**につなげる。

継続

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

令和4年度予算案額:3.9億円の内数

補助対象:CNGトラック、HVトラック
 補助率:通常車両価格との差額の1/3
 ※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVトラック

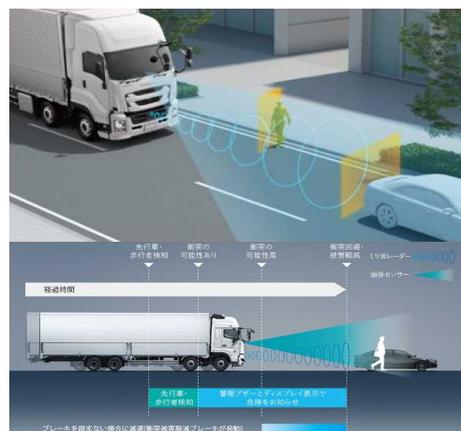
継続

事故防止対策支援推進事業

令和4年度予算案額:8.8億円の内数

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)等の導入に対し支援



3. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



4. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



●カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築【新規】 22百万円

カーボンニュートラル(CN)実現に向けた運送事業者の取組を推進することが求められることから、ゼロエミッション車(ZEV)に関する現在の技術的制約を踏まえ、制約下でもCN実現に資する輸送形態を調査・検討する。

●危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」【継続】 17百万円

物流を支える重要な社会基盤である貨物運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の危機時においても事業継続を可能とするための体制強化及び事業構造の強化を図るための事業を実施する。

●トラック運送業における働き方改革の推進 92百万円

働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

- ・トラック運送業の実態把握等【継続】
- ・「ホワイト物流」推進運動【継続】
- ・DXを通じた働き方改革に関する調査【新規】