

# 秋田運輸支局資料

---

第20回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会

令和7年3月3日

東北運輸局秋田運輸支局

# 2024年4月以降の労働時間の実態等

---

# 1. トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

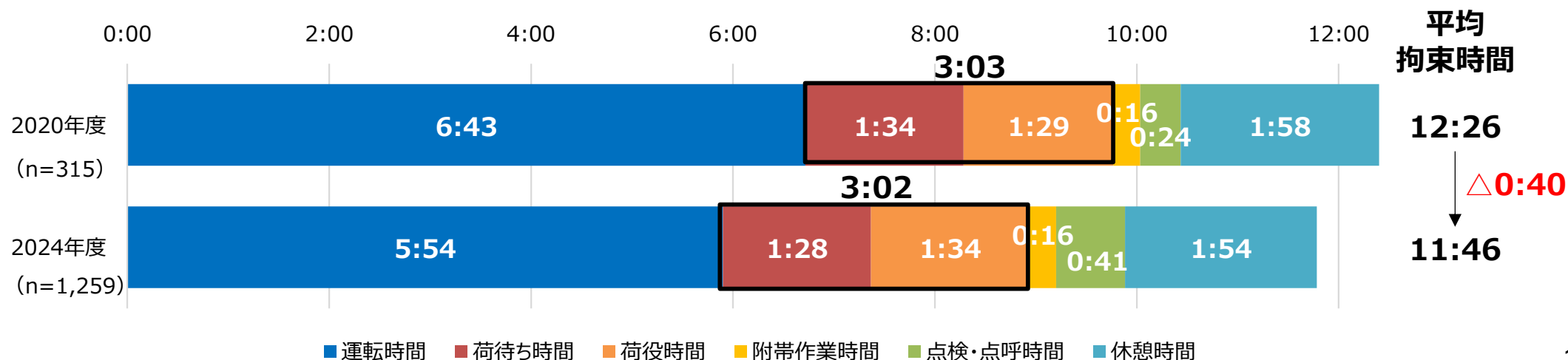
## 【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日  
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査  
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

## 【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※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決定

## ○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



## 2-1. 「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」の遵守状況について（概要）



国土交通省

### 【調査概要】

- 調査対象：発荷主、着荷主、物流事業者
- 調査期間：前回（2023年度）調査：2024年2月20日から同年3月8日  
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：「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  
※2023年6月2日経済産業省・農林水産省・国土交通省
- 回答状況：前回（2023年度）調査：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社  
今回（2024年度）調査：発荷主1,007社、着荷主609社、物流事業者6,885社

### 【調査結果概要】

荷主・物流事業者間の**契約に関する主な取組状況**について、前回調査と今回調査を比較した結果は以下のとおり。

#### ① 運送契約の書面化の取組状況

- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が72%から78%へと**6ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

※改正物流法の施行により、2025年4月から、荷主・トラック事業者等に対し、運送契約を締結する際の書面交付を義務付け。

#### ② 荷役作業等に係る対価の取組状況

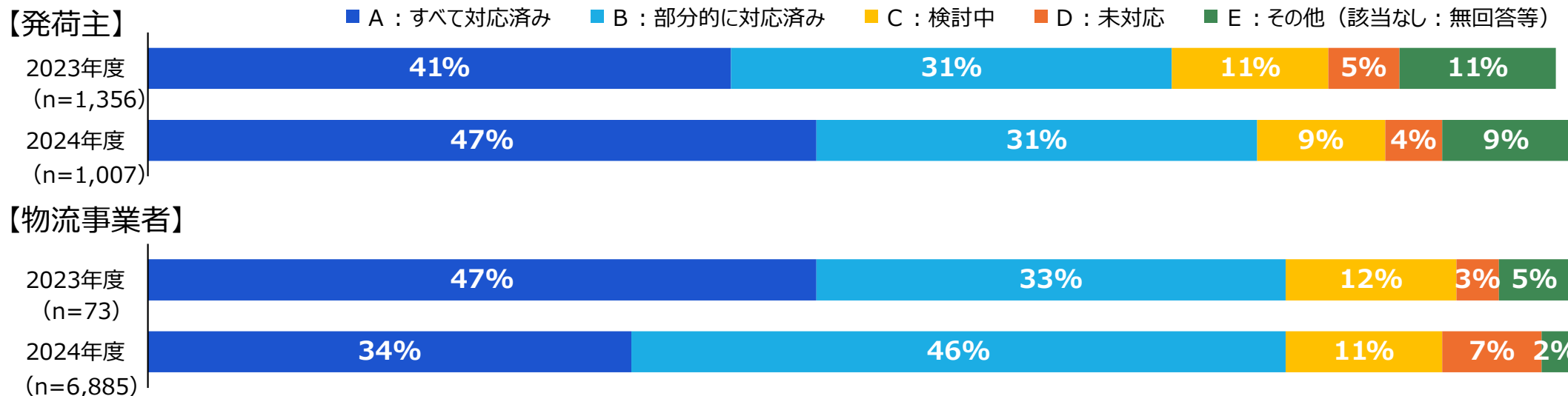
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

#### ③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況

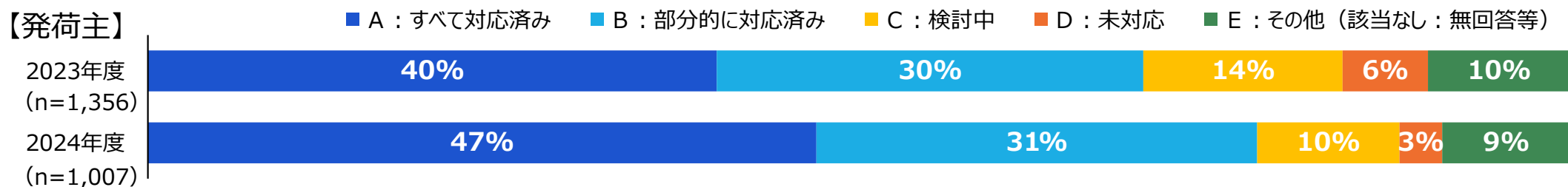
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

## に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

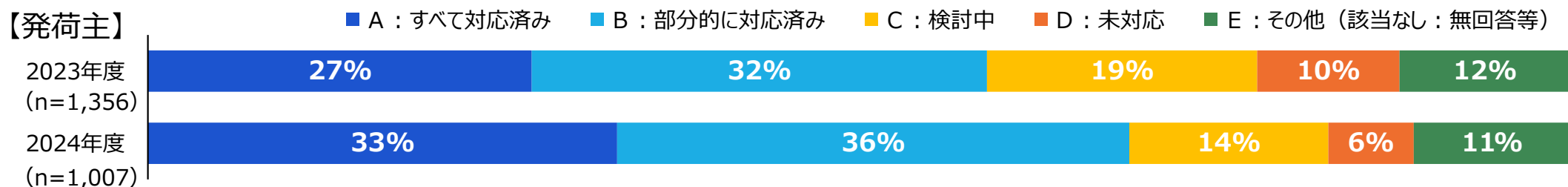
## ① 運送契約の書面化の取組状況



## ② 荷役作業等に係る対価の取組状況



## ③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況



## **(参考)最近のトラック運送業に関する取組について**

---

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買いたたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

## 概要

### ＜トラックGメンの改組＞

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

### ＜体制の拡充＞ 現行162名に、

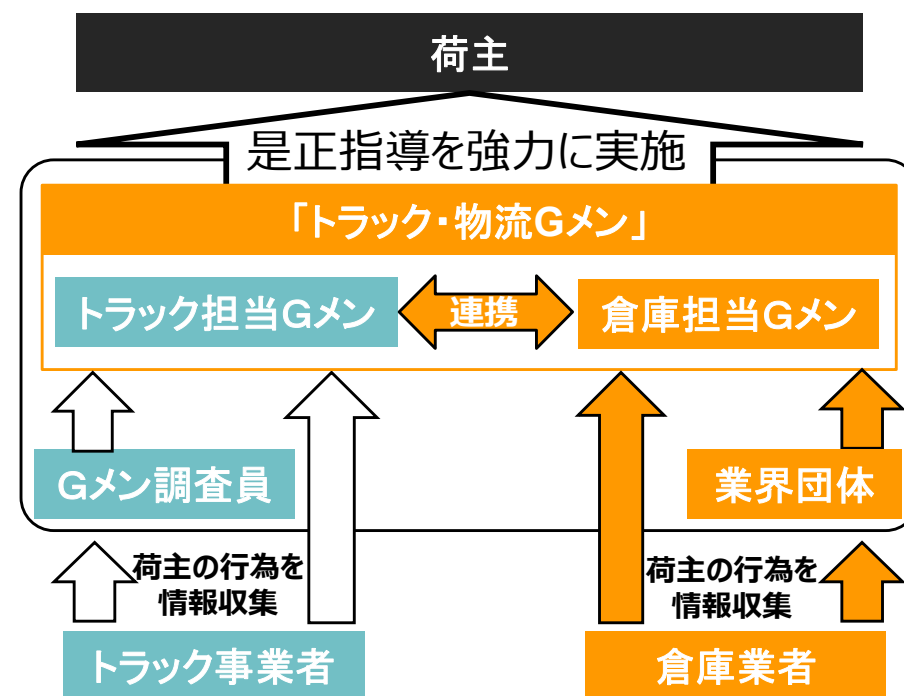
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

## スケジュール

**11月1日** 新体制始動  
**11月～12月** 集中監視月間

## 業務フローのイメージ



参考 ○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案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）  
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

## 概要

- トラック運送業における多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における多重下請構造には**、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、**トラック運送事業者以外にも様々な事業者が介在するが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

## 構成員

### 委員

#### 【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

#### 【行政】

- ・国土交通省

### オブザーバー

#### 【業界等】

- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

#### 【行政】

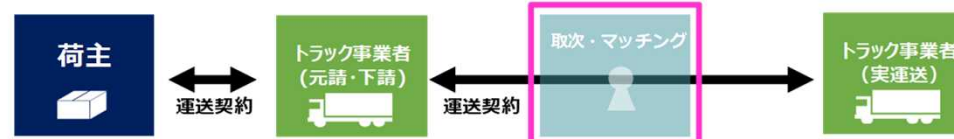
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

### 【参考1】トラック運送業における多重下請構造のイメージ

#### ・貨物利用運送事業者



#### ・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



### 【参考2】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案に対する附帯決議（抄）（衆議院国土交通委員会）

- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

## スケジュール（予定）

- 8月23日：第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月：実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月28日：第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 1月～：第3回検討会（論点整理）
- 2月～：第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省・農林水産省 3 省の関係審議会の合同会議を設置する。

## ■ 合同会議

- 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  
物流小委員会の関係審議会

## ■ 検討事項

- 改正法に基づく基本方針
- 荷主・物流事業者等の判断基準
- 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- 規制措置の実効性確保のための調査・公表、評価制度
- その他

## ■ 構成員（◎：座長予定）

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

◎根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授  
二村真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授  
小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授  
住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長  
大串 葉子 同志社大学 大学院 教授  
大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授  
若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授  
小野塚征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー  
北川 寛樹 ポストコンサルティンググループ合同会社  
マネジングディレクター・パートナー  
首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授  
高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授  
加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事  
北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事  
河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事  
飴野 仁子 関西大学 商学部商学研究科 教授

<事務局>

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課  
貨物流通事業課  
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室  
農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

## 本合同会議の開催趣旨

- 新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和 6 年11月に**取りまとめ**。

※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

### (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

- 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

### (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

### (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

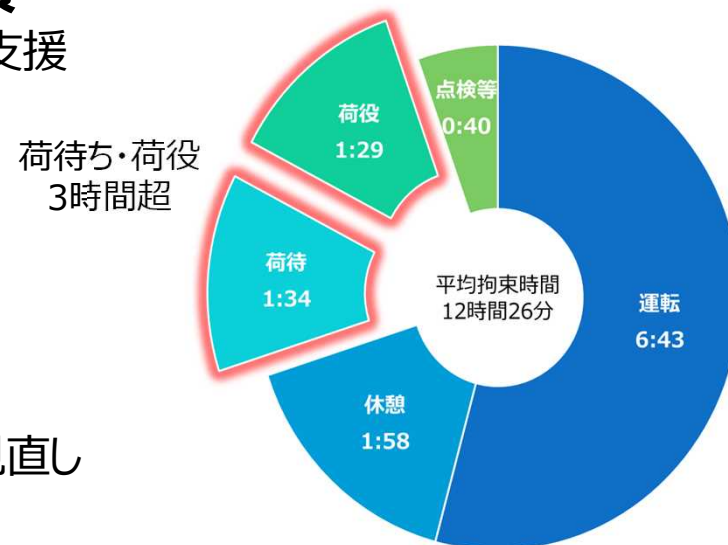
#### 事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 再配達の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) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【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)

## 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **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

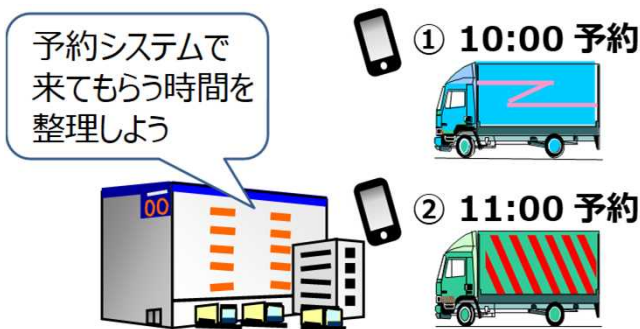
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



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
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

## 特定事業者の指定基準等のポイント

- 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**されるような基準値を設定。

#### 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）

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。 8

## 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28日 **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- 2024年8月26日 **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- 2024年9月26日 **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- 2024年9月27日～  
10月26日 **パブリックコメント**（意見提出件数 875件）
- 2024年11月11日 **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- 2024年11月27日 **合同会議取りまとめ**を策定・公表



- 2025年4月（想定）
- 2026年4月（想定）

### 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

### 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

# 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

令和6年度1次補正予算  
80.0億円

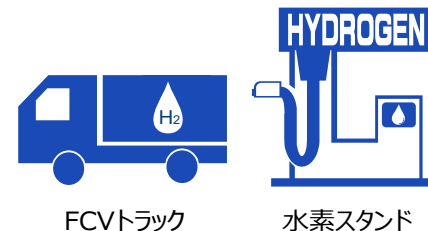
- 「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。 ※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

## (1) 物流の効率化

### 【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】



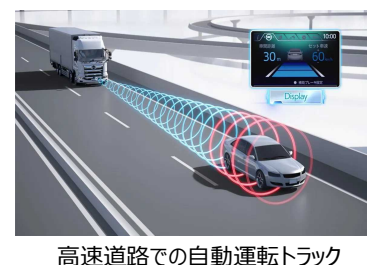
### 【物流GXの推進】



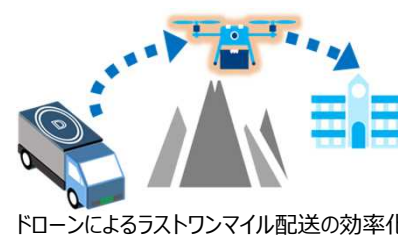
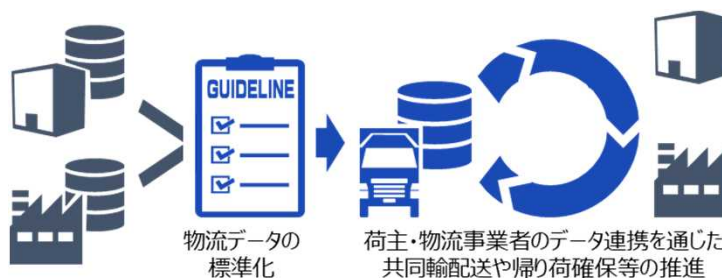
### 【物流拠点の機能強化】



### 【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

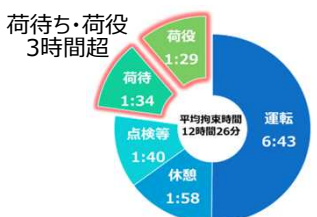


### 【物流標準化・データ連携の推進】

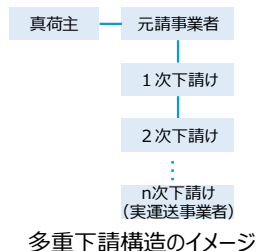


## (2) 商慣行の見直し

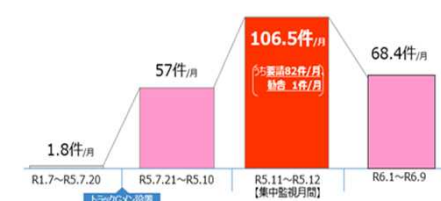
### 【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】



荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



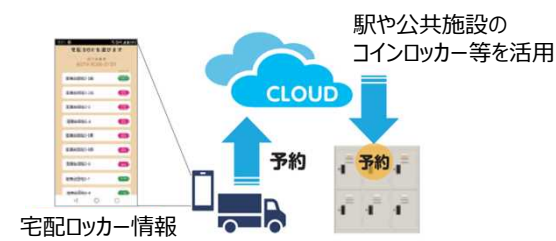
### 【トラック・物流Gメンの執行強化】



月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数

## (3) 荷主・消費者の行動変容

### 【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】



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



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



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

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<br>荷主                  | (1)標準仕様パレットの活用推進                   |        |        |                        |               | ★ ゴール目標<br><br>〰 2030年度以降も検討すべき事項 |
|                           | (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受発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           |        |        |                        |               |                                   |
| 発荷主                       | (8)外装サイズの検討・実施                     |        |        |                        |               |                                   |
| 運送事業者、<br>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        |        |        |                        |               | ★                                 |
| 倉庫事業者                     | (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     |        |        |                        |               |                                   |
|                           | (11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化    |        |        |                        |               |                                   |
| レンタルパレット事業者、パレット<br>製造事業者 | (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               | (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  |        |        |                        |               | ★ 共同プラットフォームの社会実装                 |
| 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                    |        |        |                        |               |                                   |

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%                              | 倍増    | 50%以上     |
| 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%                              | 9pt増  | 85%以上     |
| レンタルパレット保有数量               | 2,650万枚                          | 倍増    | 5,000万枚以上 |
| レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数        | 42箇所                             | 約10倍増 | 400箇所以上   |
| 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 |       |           |

# 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について

## 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、他産業と比較して、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。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業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。



#### 「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



お願い

#### 運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、  
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくをお願いいたします

#### 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と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ました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。

## 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転嫁できるよう、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、下請けに発注する際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。



#### 標準的運賃の活用により期待される効果

標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります

▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、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



## 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について

- 令和5年11月に内閣官房・公正取引委員会が連名で発出した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」では、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ことが価格転嫁の要請を困難にする一因となっている状況に鑑み、発注者は、トラック運賃に係る「標準的運賃」を含む、公的機関からの公表資料等を合理的な根拠があるものとして尊重することとされている。
- 受注者であるトラック事業者には、積極的に情報を収集して交渉に臨むこと、トラック運賃に係る「標準的運賃」を含む公表資料を根拠資料として用いること、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が期待されている。

### ＜労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（抜粋）＞

#### ★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。

#### ★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。

「公表資料」の例として「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」が明記されている

# (参考)秋田県内での価格転嫁の円滑化に向けた取組

原油・原材料価格の上昇や円安などを背景に物価上昇が続く中において、中小企業等における賃上げを実現するためには、関係者が相互に連携を行い、価格転嫁することについての気運の醸成や情報共有を図る取組が重要となります。

令和5年6月5日、秋田運輸支局では、関係機関・団体と「価格転嫁の円滑化に関する協定」を締結しました。

賃上げの動きが広がってきていますが、昨今の急激な物価上昇に対し、完全には追いついていない状況が続いております。

賃金の持続的な上昇につなげるためにも、適正な価格転嫁にご理解とご協力をお願いいたします。



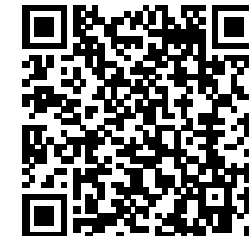
秋田県、国の関係機関、県内経済団体、労働組合、金融関係団体で「価格転嫁の円滑化に関する協定」を締結(令和5年6月5日)

| 価格転嫁の円滑化に関する取組                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>秋田県(以下「県」という。)、秋田県内各経済団体(以下「経済団体」という。)、秋田県内各労働組合(以下「労働組合」という。)、秋田県内各金融関係団体(以下「金融関係団体」という。)、秋田県内各中小企業団体(以下「中小企業団体」という。)、秋田県内各商工会(以下「商工会」という。)、秋田県内各商工組合(以下「商工組合」という。)、秋田県内各商工大会(以下「商工大会」という。)、秋田県内各商工連合会(以下「商工連合会」という。)、秋田県内各商工協会の協定(以下「協定」という。)</p> <p>第1条 本協定の目的は、価格転嫁の円滑化を図ることにあり、各関係者が相互に連携し、物価の急激な上昇に対応し、適正な価格転嫁を実現することを目指す。</p> <p>第2条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第3条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第4条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第5条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第6条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第7条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第8条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第9条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> <p>第10条 本協定は、県、経済団体、労働組合、金融関係団体、中小企業団体、商工会、商工組合、商工大会、商工連合会、商工協会の協定に基づき、価格転嫁の円滑化を図ることを目的とする。</p> | <p>秋田県 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各経済団体 代表者 戸邊 千広</p> <p>秋田県内各労働組合 代表者 川口 秀人</p> <p>秋田県内各金融関係団体 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各中小企業団体 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各商工会 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各商工組合 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各商工大会 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各商工連合会 代表者 佐々木 敏夫</p> <p>秋田県内各商工協会 代表者 佐々木 敏夫</p> |

# その他、トラック運送業にかかる取り組み

## 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

トラック事業者と荷主とが連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を平成28年度から2か年度にわたり実施し、その成果を「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」として取りまとめるとともに、パイロット事業等で実施した取組みについては事例集として発信しています。



## 加工食品、飲料・酒物流編（R3.4.27）

飲料・酒合同会議\*において検討した結果を踏まえ、「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 加工食品、飲料・酒物流編」をとりまとめ。

\*飲料・酒合同会議：加工食品物流における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・酒物流分科会／トラック 輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会飲料・酒物流改善WG 合同会



# その他、トラック運送業にかかる取り組み

## 働きやすい職場認証制度(運転者職場環境良好度認証制度) [バス・タクシー・トラック]

R7.1.10時点でのトラック運送事業  
認定営業所数 8,410営業所



働きやすい労働環境の実現や安定的な人材確保を図ることを目的とし、働きやすい職場認証制度の認証取得に係る助成事業を実施。  
[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分野について審査項目としている。  
ハローワークでの募集、運送事業者監査等でインセンティブあり

## 「ホワイト物流」推進運動 [トラック]

R6.12.6時点での賛同企業数 2,991社

トラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。

- 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代以上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

荷主企業、物流事業者、事業者団体が「自主行動宣言」必須項目への賛同表明、その他自社での取り組む項目を選定し自社の「自主行動宣言」を作成することで参加。



## 「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」[トラック]

※今年度は申し込み終了

新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況にある中小トラック運送事業者に対し、荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）等に資する機器等の導入等に係る費用の一部を補助する「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」を実施。  
当該機器等の導入等を促進することにより、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進。

※上記認証制度や推進運動への賛同が要件となっているメニュー有り。

### ◆支援内容

導入費用等の1/2又は1/6を支援。

#### 1. 車両の効率化設備の導入等事業

[1]テールゲートリフター、[2]トラック搭載型クレーン、[3]トラック搭載用2段積みデッキ、[4]速度制限装置の機能改修

#### 2. 業務効率化事業

[5]予約受付システム、[6]ASNシステム、[7]受注情報事前確認システム、[8]パレット等管理システム、[9]配車計画システム、[10]求貨求車システム、[11]運行・労務管理システム、[12]契約書電子化システム、[13]車両動態管理システム

#### 3. 経営力強化事業

[14]原価管理システム、[15]M&A・事業承継

#### 4. 人材確保・育成事業

[16]人材採用活動、[17]人材育成活動、[18]大型免許、けん引免許及びフォークリフト運転資格（上記、認証制度若しくは自主行動宣言が資格要件）

# その他、トラック運送業にかかる取り組み

## 異常気象時における輸送の安全確保について

大雪や台風などの異常気象時において、運行経路の変更や運行の中止など柔軟な対応が必要です。運送事業者が、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確認された場合には行政処分となる場合があるほか、異常気象時に荷主が無理な運行を強要した場合には、トラック・物流Gメンによる是正措置の対象となる場合もあります。

### 【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（ハイドロプレーニング現象） | 輸送を中止することも検討すべき       |
|               | 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                      |                       |
|               | 20～30m/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20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき  |                                              |                       |
| 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べき |                                              |                       |