資料6

第 14 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第 13 回トラック運送業の生産性向上協議会

令和４年２月 25 日（金）15 時 00 分～17 時 00 分
（ＷＥＢ会議）

【議事次第】

Ⅰ．開会

Ⅱ．議題

トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組み等について

Ⅲ．閉会

【資　　料】

資料１　国土交通省提出資料

資料２　公正取引委員会提出資料

資料３　中小企業庁提出資料

資料４　厚生労働省提出資料

資料５　全日本トラック協会提出資料

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

（令和 4 年 2 月 25 日現在・順不同・敬称略）

【座長】	野尻　俊明	学校法人日通学園理事長（座長）
	齊藤　　実	神奈川大学経済学部教授
	高岡　美佳	立教大学経営学部教授
	堀内　保潔	（一社）日本経済団体連合会　産業政策本部長
	鈴木　重也	（一社）日本経済団体連合会　労働法制本部長
	大下　英和	日本商工会議所　産業政策第二部長
	宮澤　　伸	日本商工会議所　地域振興部長
	佐久間一浩	全国中小企業団体中央会　事務局次長
	寺田　大泉	（公社）日本ロジスティクスシステム協会　専務理事
	森山　義英	全国農業協同組合連合会　経営企画部次長
	岩男　次郎	日本農業法人協会　参事
	増田　賢宏	トヨタ自動車（株）物流管理部長
	浦郷　由季	（一社）全国消費者団体連絡会　事務局長
	小林　和男	（公社）全日本トラック協会　副会長
	馬渡　雅敏	（公社）全日本トラック協会　副会長
	浅井　　隆	（公社）全日本トラック協会　副会長
	長谷川伸一	日本物流団体連合会　理事長
	鷺川　陽一	日本通運（株）安全・品質・業務推進部長
	冨髙　裕子	日本労働組合総連合会　総合政策推進局長
	難波　淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
	園田　龍一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
	林　　幸宏	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
	守山　宏道	公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課長　兼 優越的地位濫用未然防止対策調査室長
	村井　正親	消費者庁政策立案総括審議官
	吉永　和生	厚生労働省労働基準局長
	水野　政義	農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
	畠山陽二郎	経済産業省商務・サービス審議官
	遠藤　幹夫	中小企業庁事業環境部取引課長
	小野　　洋	環境省地球環境局長
	秡川　直也	国土交通省自動車局長
	髙田　公生	国土交通省総合政策局物流政策課長
	紺野　博行	国土交通省総合政策局参事官（物流産業）

※1 林　幸宏内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

※2 守山　宏道公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課長兼優越的地位濫用未然防止対策調査室長はトラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の委員のみ

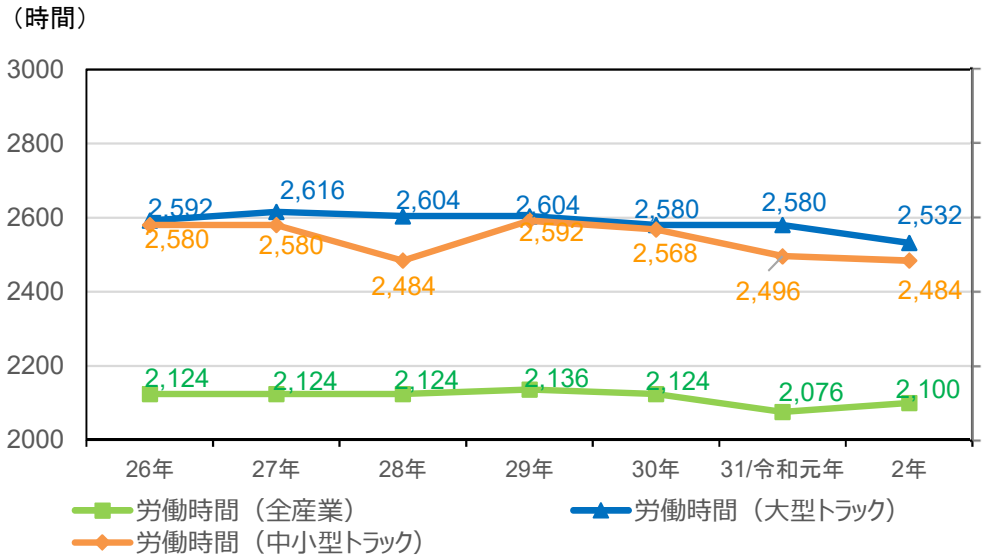
【資料1】 国土交通省提出資料

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

国土交通省

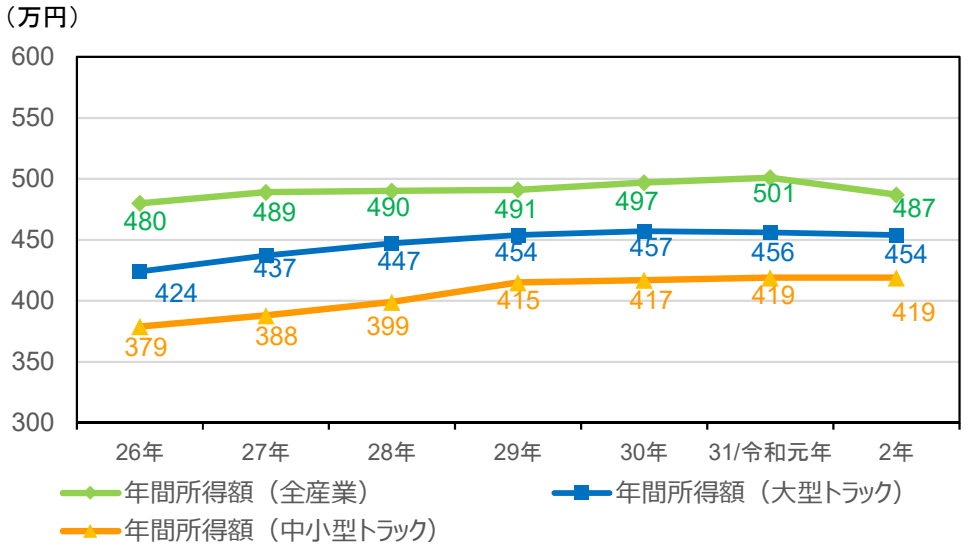
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



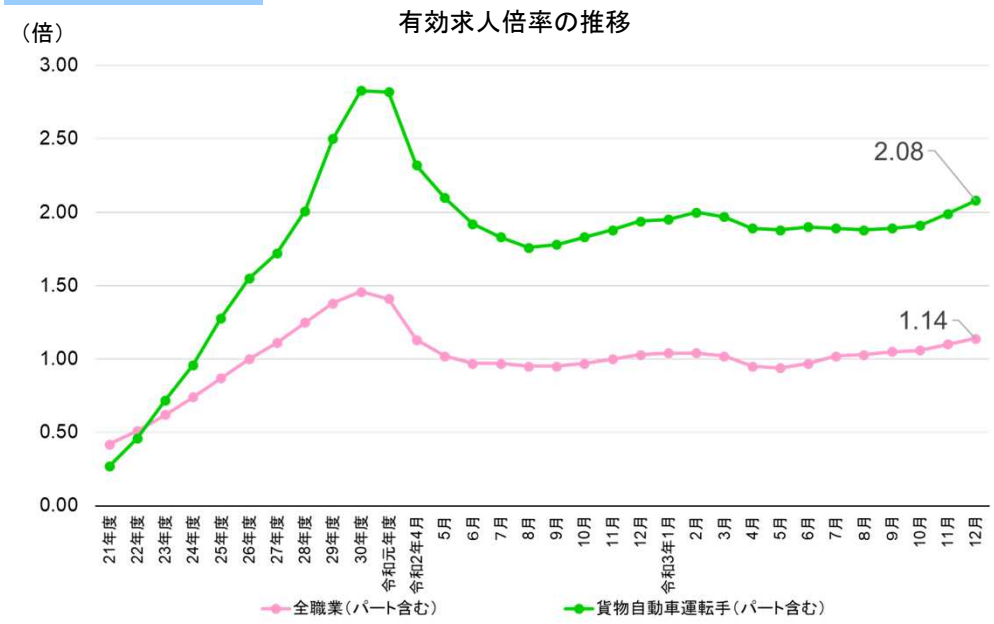
②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



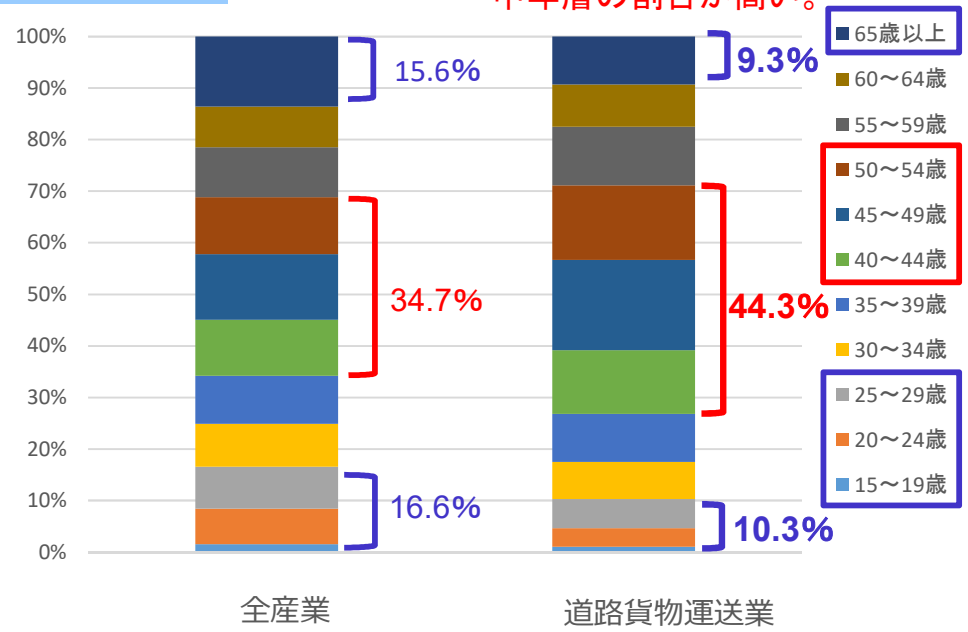
③人手不足

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。



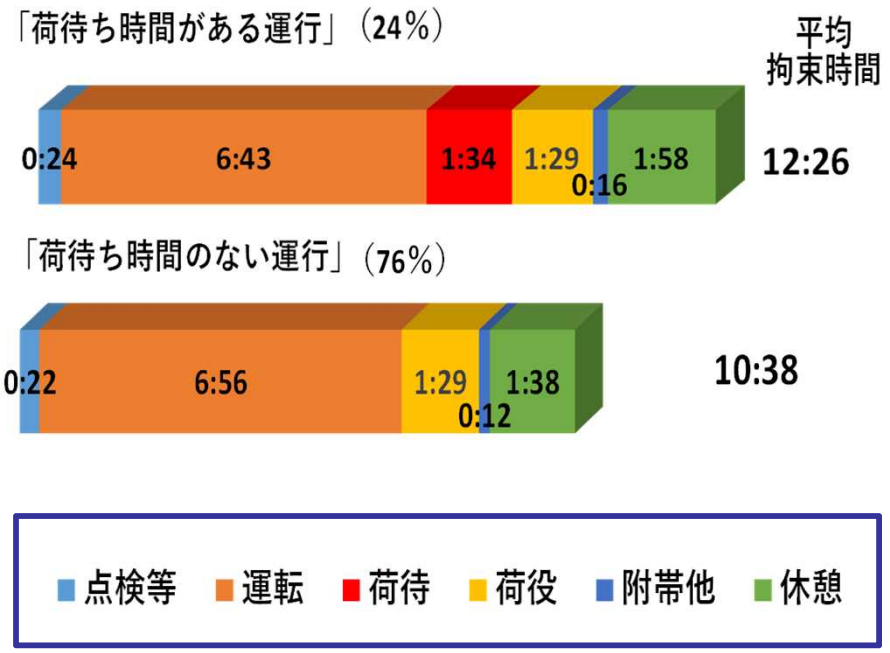
（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

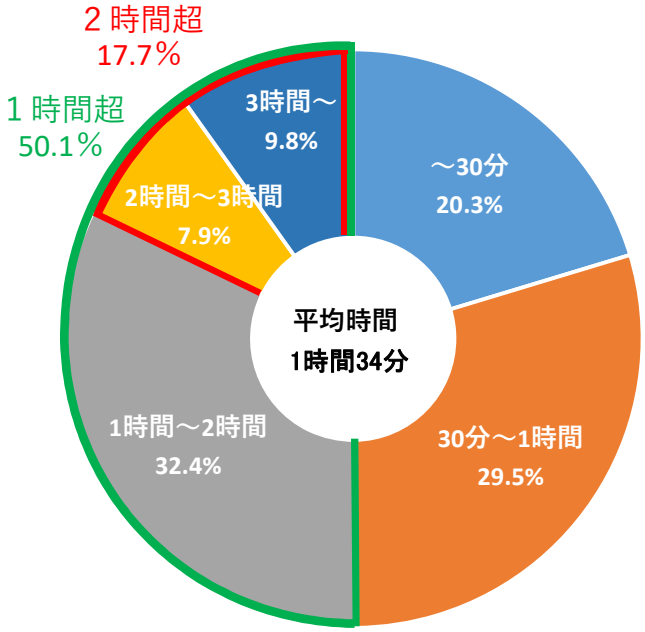
国土交通省

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、<u>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</u>
- 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



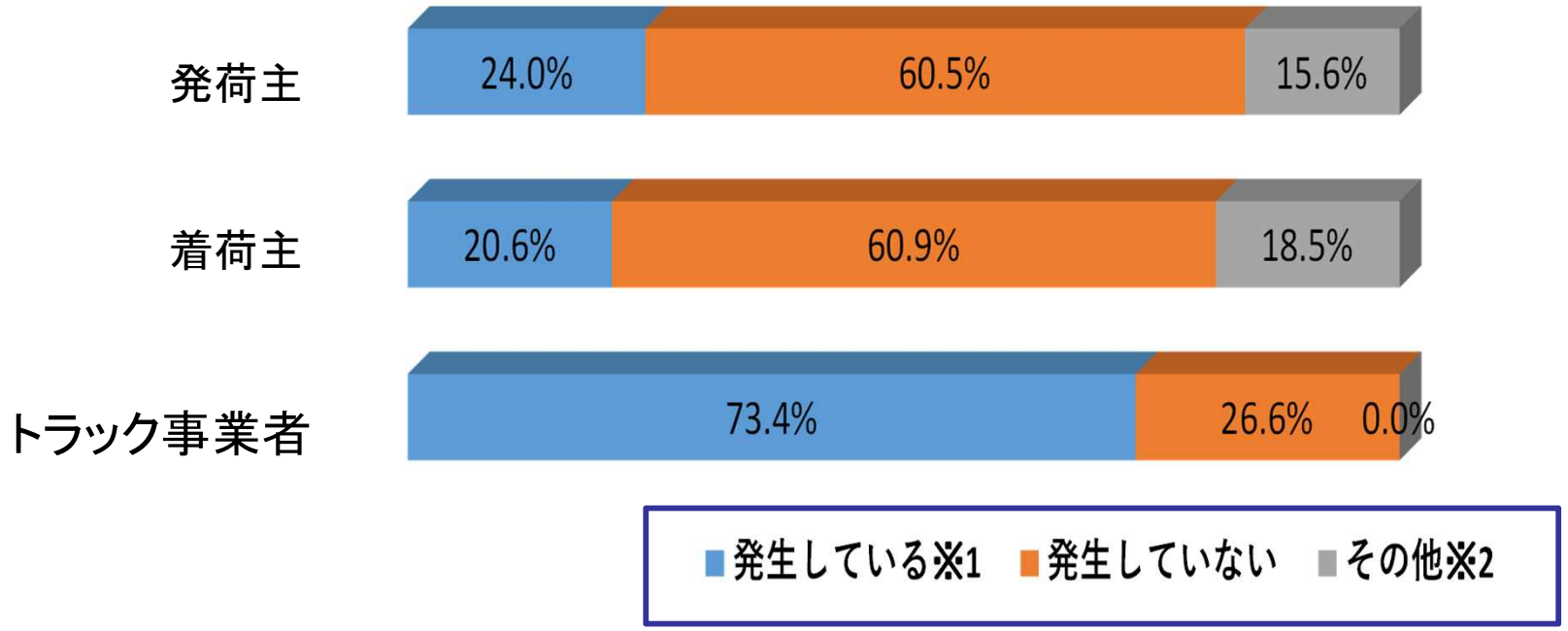
出典：トラック輸送状況の実態調査（R2）

トラックドライバーの労働条件

国土交通省

➢ 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

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要 （平成30年法律第96号）

国土交通省

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

荷主に対する法的措置

国土交通省

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**

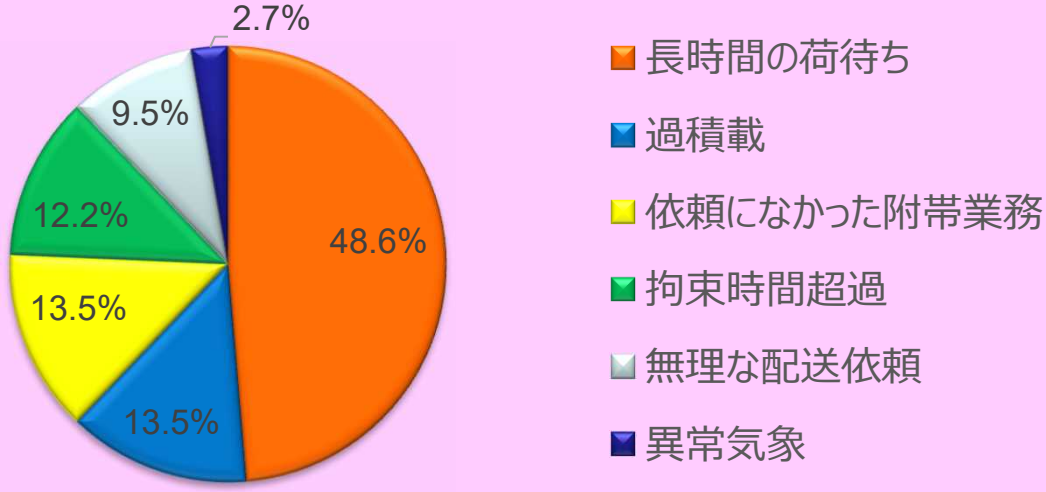
荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 → **要　請**

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

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

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

国土交通省

- 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

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

STEP2　　自社で運賃を計算する

STEP3　　荷主と運賃を交渉する

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

届出に至るまでの過程を改善

●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）

●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

●運賃交渉の障壁解消

・荷主の理解

標準的な運賃に係る届出件数

国土交通省

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

今般の燃料価格の上昇に対する対応について(トラック関係)

国土交通省

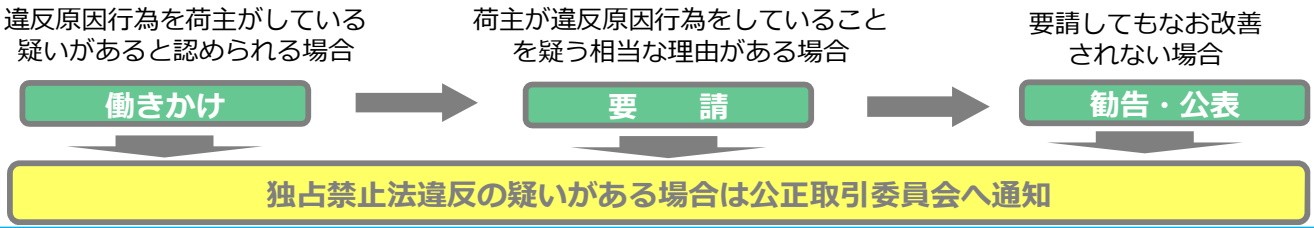
対応策

○適正な運賃収受のための荷主周知活動
⇒「燃料費を含む適正な運賃の収受」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）

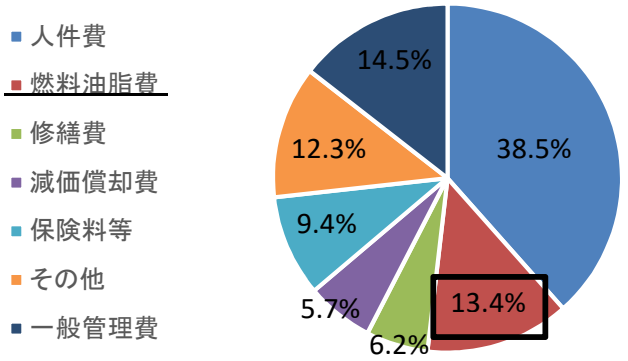
○相談窓口の設置
⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。
⇒国土交通省目安箱（web）にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○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。
⇒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＞

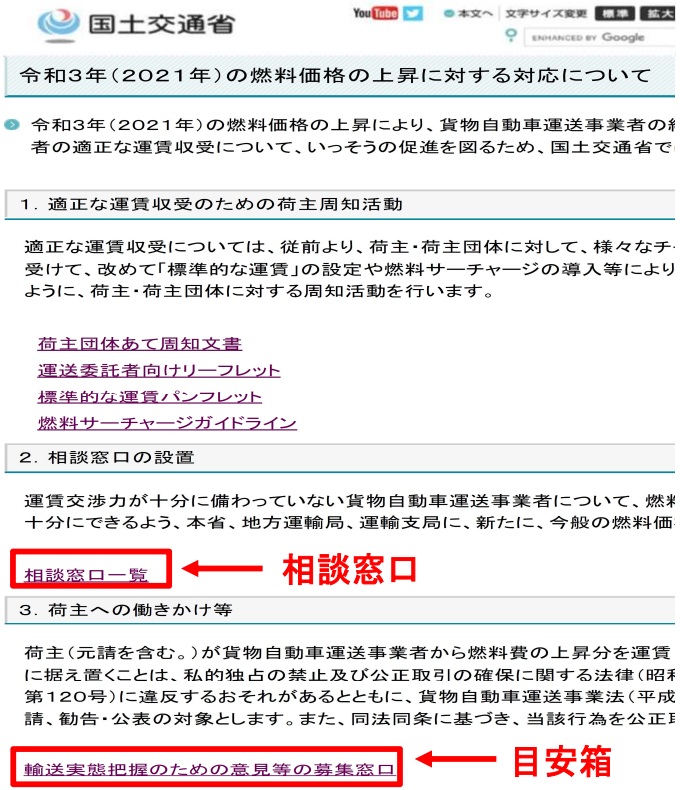


＜営業費用に占める燃料費の割合＞



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）＞



燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知①

国土交通省

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収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収受に繋げ、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、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにするものではありますが、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、適正な運賃を収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

国土交通省　中小企業庁　公正取引委員会

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右記までご連絡ください。 → 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］

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知②

国土交通省

令和４年１月

トラック輸送をご利用される
荷主の皆様

（公社）全日本トラック協会
国　土　交　通　省

燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について（お願い）

日頃は、トラック運送事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしているなか、現下の燃料価格の高騰を受け、各トラック運送事業者は事業存続に係る大きな危機に直面しています。

国土交通省では、平成２０年に「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成２４年改定）において、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度として定めているほか、令和２年４月に国土交通省が告示した「標準的な運賃」では、軽油価格を１００円／ℓで算出されており、それを超えた場合は、別に収受するよう定めています。

一方で、燃料価格の高騰分については、多くのトラック運送事業者が収受できていないのが実態であり、トラック輸送を利用される荷主の皆様のご理解が欠かせません。

つきましては、燃料価格高騰による事業者の窮状をご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも下記事項につきまして、特段のご配慮を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

記

１．燃料サーチャージ制の導入について

輸送依頼をする各事業者と燃料サーチャージの基準となる価格を定め（「標準的な運賃」では１００円／ℓ）、燃料サーチャージ制を導入していただきますようお願いいたします（別添リーフレット参照）。

※参考：軽油価格の推移　令和２年 11 月 89.2 円／ℓ→令和３年 11 月 120.3 円／ℓ
（全日本トラック協会調査（スタンド価格））

なお、トラック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・公表等の対象となります。

２　「標準的な運賃」の活用について

すべてのトラック運送事業者が法令を遵守するとともに、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる「標準的な運賃」を国土交通大臣が告示しました。（別添パンフレットを参照）。

荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いいたします。

以上

運賃・料金に関する対応事例(R3.12)

国土交通省

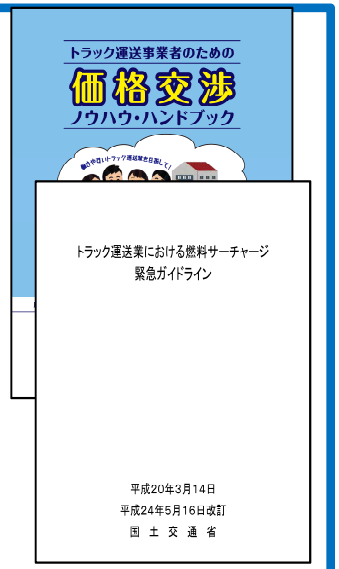
① 運輸支局相談窓口への相談（東北運輸局管内。荷主：外食チェーン）

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）

国土交通省

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）
〇閣僚等：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

〇経済団体：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

〇事業者団体：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、意見交換を行わさ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、是非ともよろしくお願い申し上げます。

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化（要請）

国土交通省

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月までに報告書をとりまとめ、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（「買いたたき」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。

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）

国土交通省

（４）下請代金法上の「買いたたき」に対する対応
①「買いたたき」の解釈の明確化
②「買いたたき」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」の概要（第３回　中小企業等の活力向上に関するワーキンググループ　中小企業庁提出資料）

国土交通省

- **「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

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

望ましい取引慣行

宣言！

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

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）

パートナーシップ構築宣言

<ロゴマーク>

「ホワイト物流」推進運動　～ホワイト物流推進運動の概要～

国土交通省

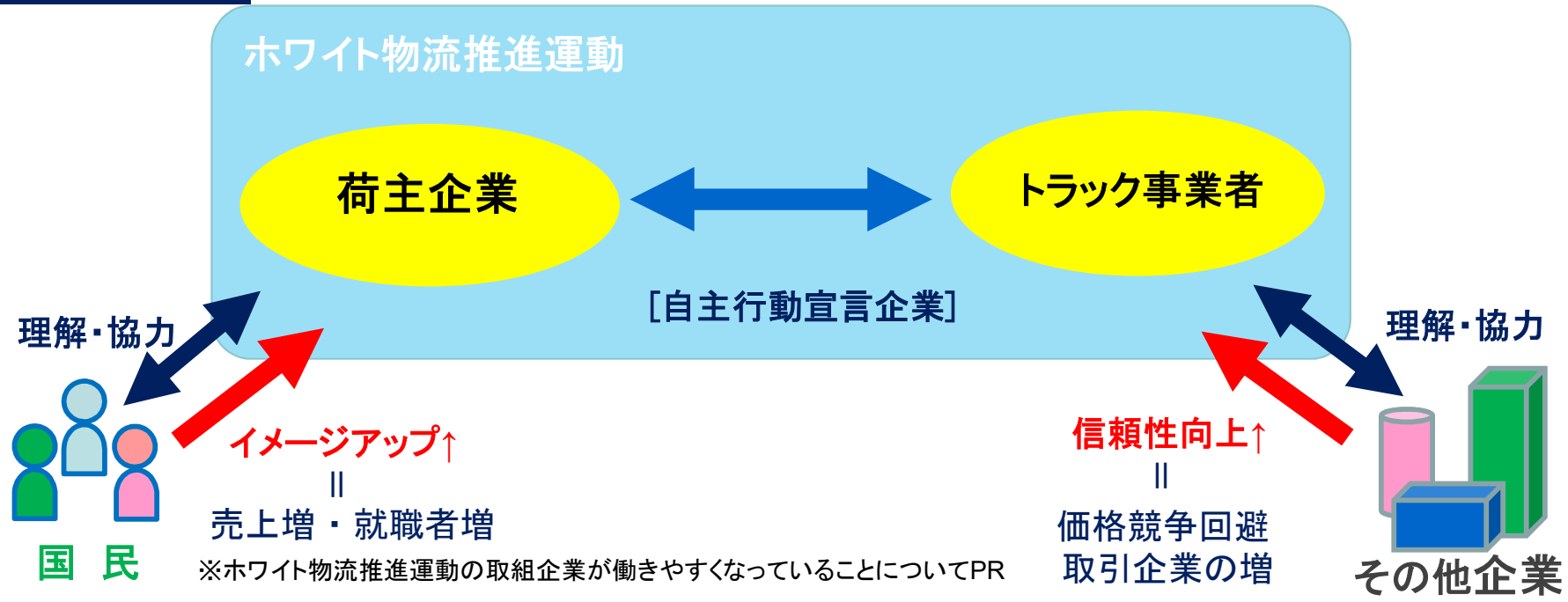
○　国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※　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

国土交通省

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、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

- 宅配便の再配達の削減への協力
- 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

国土交通省

「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

自主行動宣言のメリット

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。
逆に取り組まない企業は、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ったり、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が期待されます。

自主行動宣言の提出状況

国土交通省

➢ 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

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

国土交通省

（正式名称：「運転者職場環境良好度認証制度」）

評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」。求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。

＜認証の審査要件＞

中小事業者による申請を容易にし、取組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

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

の５分野について、基本的な取組要件を満たせば、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。

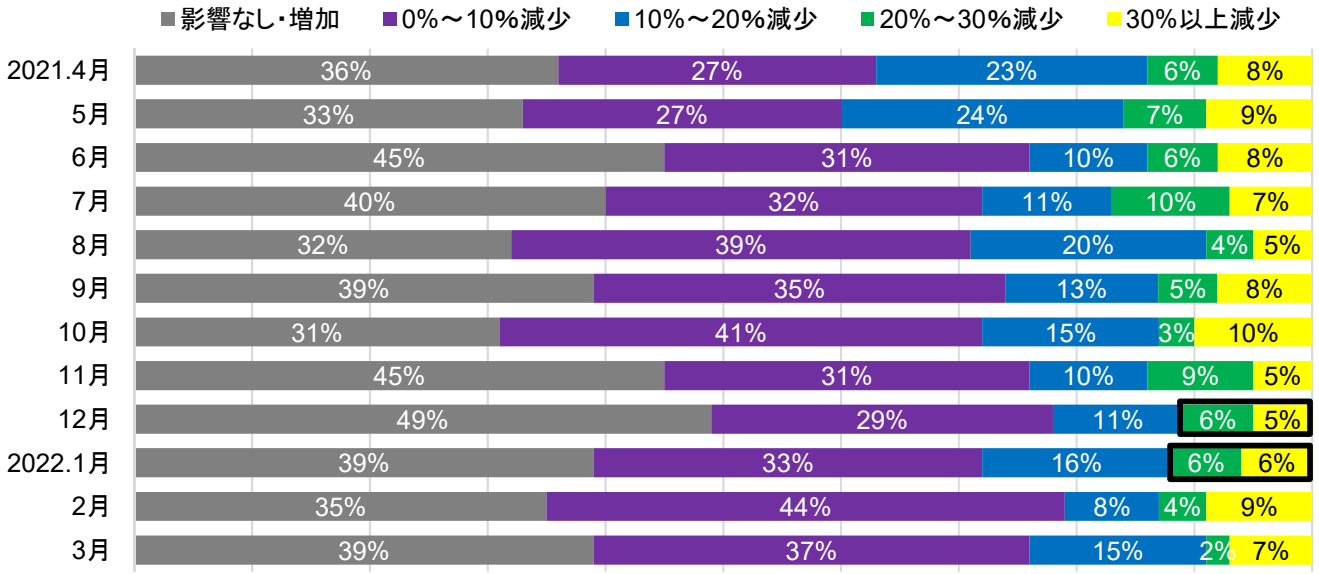
※ 法人単位（都道府県単位での申請も可）
※ インターネットによる電子申請（郵送による申請も可）
※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施
※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり
※ 審査料： ５．５万円（税込）／１申請あたり
（インターネットにより電子申請の場合、３．３万円（税込）に割引）
※ 登録料： ６．６万円（税込）／１申請あたり

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貨物自動車運送業）

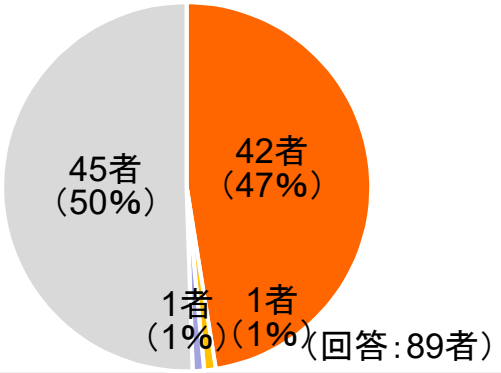
国土交通省

○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。

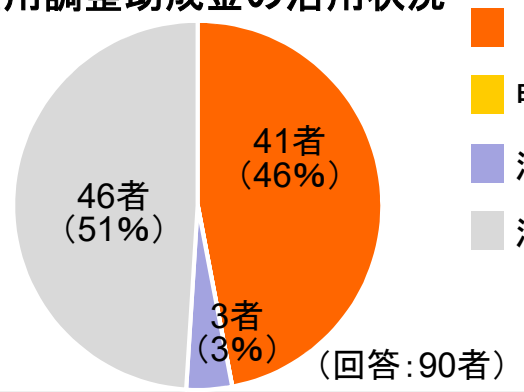
○運送収入及び顕著な影響がみられる品目（2019年同月比）（2・3月は見込み）

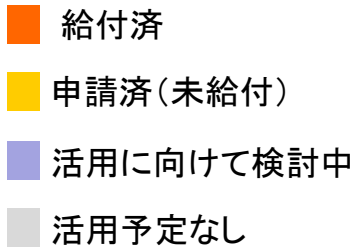


○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況





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%

※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

国土交通省

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日付けで通達を発出。

【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。

<異常気象時に輸送する際の目安>

<気象庁作成の資料>

大雪等の異常気象時における荷主への周知・連絡体制の構築

国土交通省

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

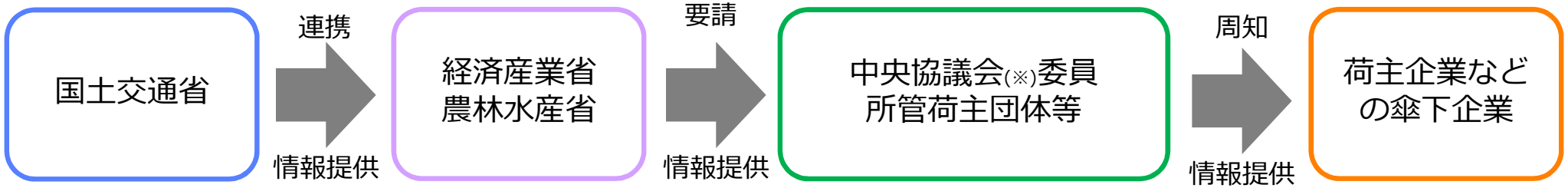
○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

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、関係省庁を経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

気象情報や道路情報の入手先（国土交通省 冬の道路情報 公式サイト）

国土交通省

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
カメラ・道路情報

東北地方
カメラ・道路情報

関東地方（茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東）
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

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

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

各高速道路会社による通行止め予測等の緊急情報

＜https://www.hrr.mlit.go.jp/hokugi/yukinavi/（国交省HP）＞

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

国土交通省

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輸送品目別ガイドラインセミナーの開催

国土交通省

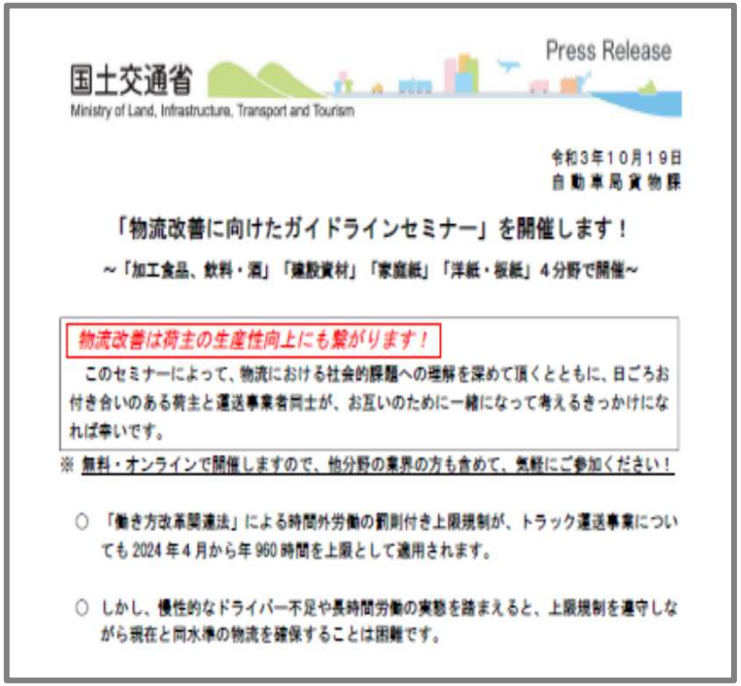
- 荷待ち件数が特に多い「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「紙・パルプ（家庭紙）」「紙・パルプ（洋紙・板紙）」の４分野について、令和２年度から順次、輸送品目別ガイドラインを作成。
- 本ガイドラインの周知浸透を図るため、荷主・運送事業者向けのセミナーを各分野ごとに計４回開催し、延べ５２７名が参加。　※ オンライン開催、参加費無料

（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なって考える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～

国土交通省

- 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

令和3年度「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の取組

国土交通省

- 協議会ごとに対象輸送分野（地域における課題のある輸送分野、過去の実証実験のフォローアップ対象の輸送分野、荷待ち時間に課題のある『加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ、生鮮食品』の輸送分野などから選定）の改善に向けた議論を実施。一部の地方協議会においては実証実験を実施し、取組の深堀りを図った。
- 今後もＰＤＣＡを回しながらさらなる取組の深化に取り組む予定。

協議会	検討テーマ	実証実験
北海道	加工食品	加工食品
青森	農産物	
岩手	畜産物	
宮城	加工食品	加工食品
秋田	農産物	農産物
山形	加工食品	
福島	飲料・酒、農産物	
茨城	加工食品又は飲料・酒	
栃木	紙・パルプ（段ボール）	
群馬	加工食品	
埼玉	紙・パルプ（段ボール）	
千葉	加工食品	
東京	紙・パルプ	
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	紙・パルプ	
長野	農産物	
富山	建設資材	
石川	全般	
愛知	加工食品	
静岡	紙・パルプ、自動車部品	
岐阜	モーダルシフトの検討	
三重	全般	
福井	金属製品・繊維製品	

協議会	検討テーマ	実証実験
大阪	日用品	日用品
京都	全品目	
兵庫	日用品	
滋賀	日用品	
奈良	日用品	
和歌山	日用品	
広島	建設資材	
鳥取	農産物	
島根	加工食品	
岡山	加工食品、飲料・酒	
山口	建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品、農産物	
佐賀	加工食品、農産物	
長崎	加工食品	
熊本	加工食品、飲料・酒、農産物	
大分	加工食品、飲料・酒	
宮崎	加工食品	
鹿児島	茶葉	茶葉
沖縄	開催中止	

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】

1運行当たり平均して、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

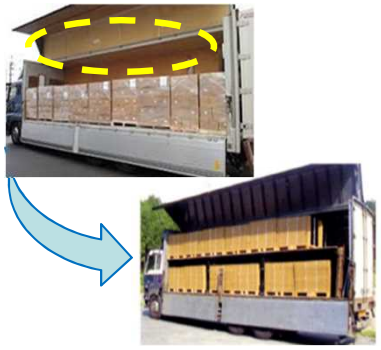
・テールゲートリフター

- 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

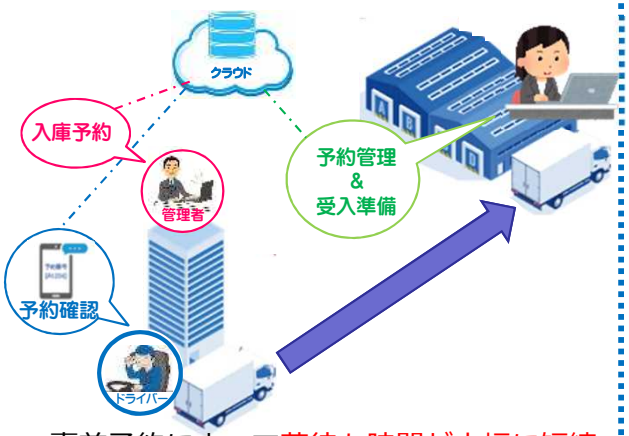
- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、荷役時間を１／３程度に短縮可能。

・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。

令和4年度　トラック関係の主な補助事業

国土交通省

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（ｸﾞ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

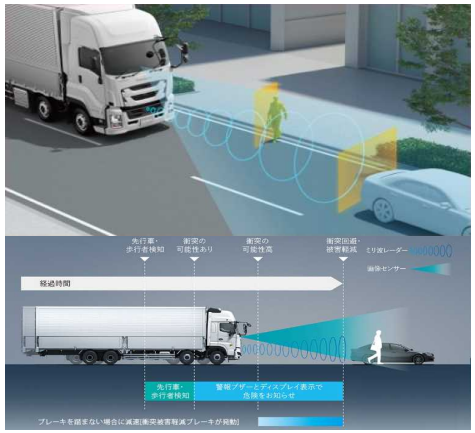
HVトラック

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

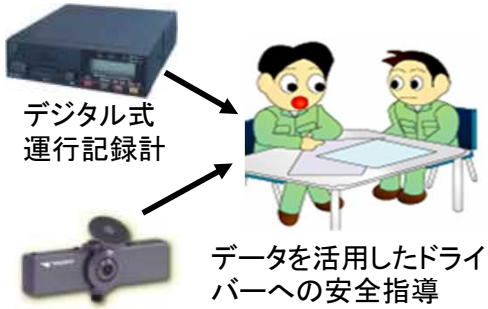
1．**先進安全自動車**（ASV）の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者対応）等の導入に対し支援



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



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

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

その他トラック関係予算

国土交通省

●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「強靭性の確保」【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】

パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ

令和４年２月２５日

公 正 取 引 委 員 会

概要

■令和３年12月27日，内閣官房，消費者庁，厚生労働省，経済産業省，国土交通省及び公正取引委員会において，**「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」**が取りまとめられた。

■中小企業等が労務費，原材料費，エネルギーコストの上昇分を適切に転嫁できるよう，**毎年１月から３月までを「転嫁対策に向けた集中取組期間」**と定めるなど，政府横断的な転嫁対策に取り組む。

■公正取引委員会・中小企業庁は，**事業所管省庁と緊密に連携**を図り，**下請事業者から寄せられた情報も活用**し，**体制強化**を行いつつ，執行強化の取組を進めていく。

＜具体的な取組＞

①価格転嫁円滑化スキームの創設（公正取引委員会・中小企業庁・事業所管省庁）

②独占禁止法の執行強化（公正取引委員会）

③下請法の執行強化（公正取引委員会・中小企業庁）

①価格転嫁円滑化スキームの創設（公正取引委員会・中小企業庁・事業所管省庁）

■ **業種別の法遵守状況の点検を行う新たな仕組み**の創設 【関係省庁連絡会議を内閣官房に設置するなど年度内に速やかに仕組みを創設し，６月までに報告書を取りまとめ，その後，自主点検の要請や重点立入調査を実施】

- 公正取引委員会・中小企業庁が事業所管省庁と連携を図り，①**関係省庁からの情報提供や要請**を受けるとともに，②下請事業者が匿名で違反行為を行っていると疑われる親事業者に関する情報を提供できる**「違反行為情報提供フォーム」をHPに開設（1月26日開設済）**し，広範囲に情報提供を受け付ける

- 年度末までに把握した情報に基づき，業種別状況等についての**報告書を取りまとめ**

- 法違反が多く認められる業種については，公正取引委員会・中小企業庁と事業所管省庁が連名で，事業者団体に対して，傘下企業において**法遵守状況の自主点検を行うよう要請**を実施

- これらの情報に基づき，**重点立入業種**として，毎年３業種を定めて立入調査を実施

②独占禁止法の執行強化（公正取引委員会）

■ 労務費，原材料費，エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について，下請法の適用対象とならない取引も含めて，**新たに独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査を実施**。関係事業者に対し，立入調査の実施や，具体的な懸念事項を明示した文書を送付【関係省庁からの情報提供も踏まえて年度内に業種選定し，来年度速やかに調査開始】

■ 優越的地位の濫用に係る事件調査を効率的かつ効果的に行うため，「優越的地位濫用事件タスクフォース」を設置し，必要な是正措置を講じてきたが，**新たに「優越的地位濫用未然防止対策調査室」を設置**し，上記の問題業種における関係事業者に対して機動的な調査と文書送付を行い，優越的地位の濫用の未然防止をより一層図っていく。【２月16日設置済】

■ 大企業と**スタートアップとの取引に関する調査を実施**。関係事業者に対し，立入調査の実施や具体的な懸念事項を明示した文書を送付【来年度速やかに調査開始】

＜今後の検討課題＞

■ 「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」の策定以来の運用実績等も参考にし，**「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」の改正を検討**する。

③下請法の執行強化

■労務費，原材料費，エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引が**「買いたたき」に該当するおそれがあることの明確化**【1月26日措置済】（公正取引委員会）

- 労務費，原材料費，エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について，価格の交渉の場において明示的に協議することなく，従来どおりの取引価格に据え置くこと
- 労務費，原材料費，エネルギーコスト等のコストが上昇したため，下請事業者が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず，価格転嫁をしない理由を文書や電子メールなどで下請事業者に回答することなく，従来どおりの取引価格に据え置くこと

■「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」の**フリーダイヤル（0120-060-110）の更なる周知徹底**【実施中】（公正取引委員会）

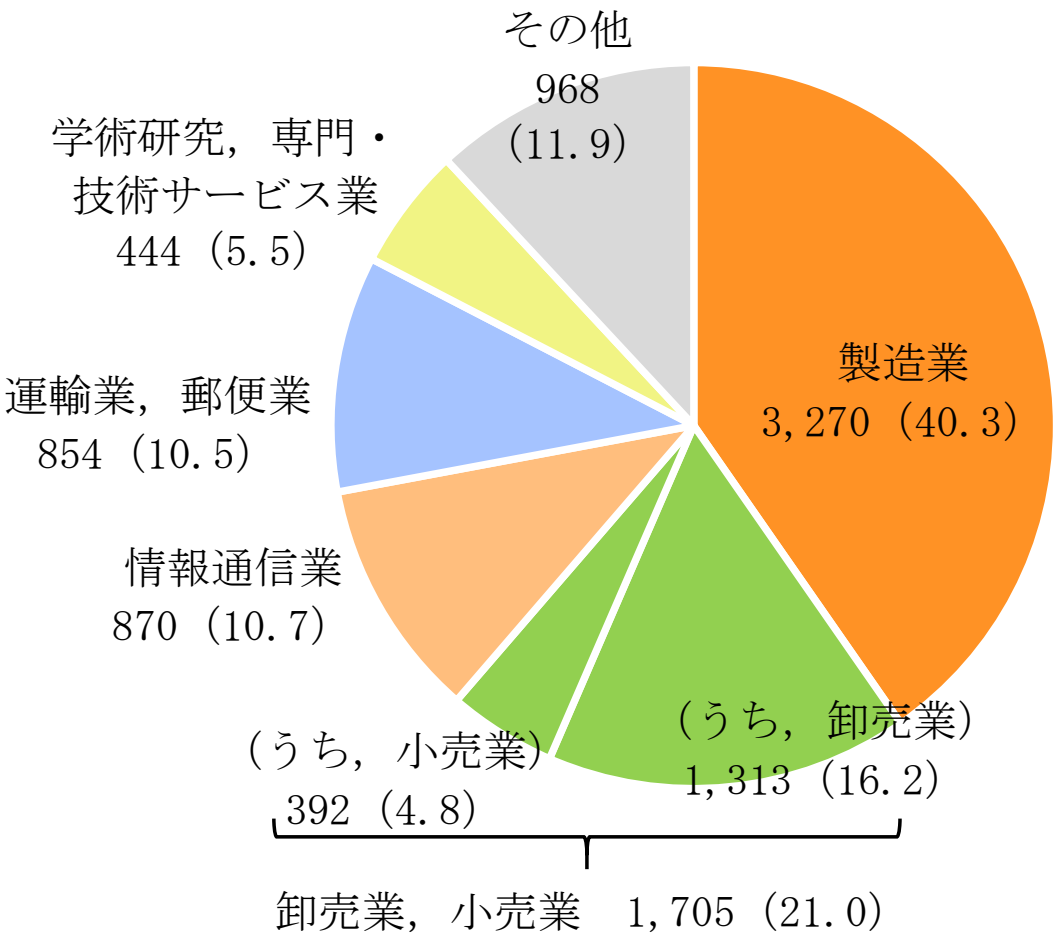
■親事業者への立入調査の件数を増やすなど，**取締りを強化**するとともに，再発防止が不十分な事業者に対しては，**取締役会決議を経た上で改善報告書の提出**を求める【年度内に速やかに開始】（公正取引委員会・中小企業庁）

■違反行為を行っているおそれが強い事業者を抽出し，優先的に調査するため，過去の措置実績や関係省庁が提供する情報などを一元的に管理できる**情報システムを新たに構築**【準備中】（公正取引委員会）

参考資料

下請法に係る業種別措置件数（令和２年度）

［単位：件，（%）］



（注１）業種は，日本標準産業分類大分類による。
（注２）（　）内の数値は勧告・指導件数全体（8,111件）に占める比率である。また，
小数点以下第2位を四捨五入しているため，合計は必ずしも100とならない。

下請法に係る業種別措置件数（令和２年度）

製造業に対する措置件数（3,270件）の内訳

業種	措置件数	割合
金属製品製造業	660件	20.2%
生産用機械器具製造業	633件	19.4%
輸送用機械器具製造業	220件	6.7%
プラスチック製品製造業	157件	4.8%
印刷・同関連業	154件	4.7%
食料品製造業	151件	4.6%
はん用機械器具製造業	149件	4.6%
電気機械器具製造業	135件	4.1%
化学工業	117件	3.6%
その他の製造業	113件	3.5%
業務用機械器具製造業	105件	3.2%
その他	676件	20.7%
合計	3,270件	100%

卸売業，小売業に対する措置件数（1,705件）の内訳

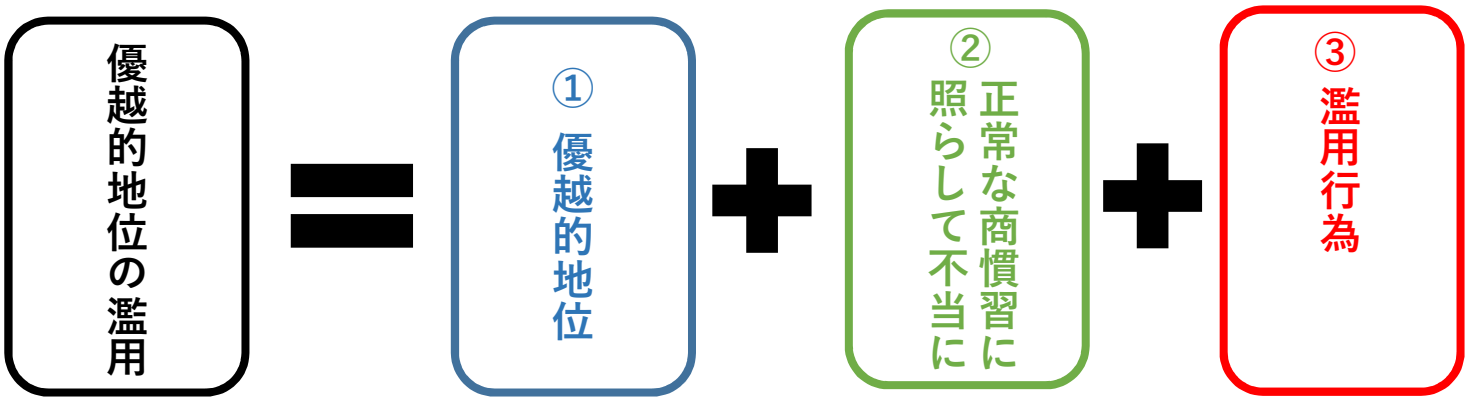
業種	措置件数	割合
機械器具卸売業	637件	37.4%
その他の卸売業	259件	15.2%
建築材料，鉱物・金属材料等卸売業	227件	13.3%
機械器具小売業	152件	8.9%
その他の小売業	149件	8.7%
飲食料品卸売業	86件	5.0%
繊維・衣服等卸売業	70件	4.1%
その他	125件	7.3%
合計	1,705件	100%

役務委託等に係る措置件数（2,768件）の内訳

業種		措置件数	割合
情報通信業	情報サービス業	710件	25.7%
	情報サービス業以外	160件	5.8%
運輸業，郵便業	道路貨物運送業	698件	25.2%
	道路貨物運送業以外	143件	5.2%
学術研究，専門・技術サービス業	技術サービス業	218件	7.9%
	技術サービス業以外	226件	8.2%
サービス業（他に分類されない）		309件	11.2%
不動産業，物品賃貸業		138件	5.0%
その他		166件	6.0%
合計		2,768件	100%

（注１）業種は，日本標準産業分類中分類による。
（注２）令和２年度における下請法に係る措置件数（8,111件）の内訳は，製造委託等に係る措置件数（5,343件）及び役務委託等に係る措置件数（2,768件）であり，製造委託等に係る措置件数（5,343件）の内訳には，製造業に対する措置件数（3,270件），卸売業，小売業に対する措置件数（1,705件）のほか，その他に対する措置件数（368件）が含まれる。
（注３）小数点以下第２位を四捨五入しているため，割合の数字の合計は必ずしも100とならない。

独占禁止法（優越的地位の濫用規制）の概要



①優越的地位

- A社がB社に対して優越した地位にあるとは，**B社にとってA社との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障**を来すため，A社がB社にとって**著しく不利益な要請等を行っても，B社が受け入れざるを得ない**ような場合

②正常な商慣習に照らして不当に

- 独占禁止法における行為の不当性は，公正な競争を阻害するおそれがあるかという観点から判断
  ⇒**問題となる不利益の程度，行為の広がり**等を考慮

③濫用行為

- 次のいずれかに該当する行為
  - イ　購入・利用強制
  - ロ　協賛金等の負担の要請，従業員等の派遣の要請，その他経済上の利益の提供の要請
  - ハ　受領拒否，返品，支払遅延，減額，その他取引の相手方に不利益となる取引条件の変更等

下請法の概要

■ 下請法の正式名称は，「**下請代金支払遅延等防止法**」（昭和３１年制定）。
■ 法目的は，**下請取引の公正化**と**下請事業者の利益保護**。

- 下請法は，**独占禁止法を補完する法律**として制定。
- 独占禁止法（優越的地位の濫用）による規制は，**個別の認定**（行為者の取引上の地位が優越しているのか，行為によって不当に不利益を与えたのか等）に**相当の期間を要する**。
- そこで，下請法は，**資本金区分を定めて，規制対象に当てはまる取引の発注者（親事業者）を「優越的地位にある」ものとして取り扱い，下請取引に係る親事業者の不当な行為を迅速かつ効果的に規制**し，下請事業者の利益保護を図るものである。

＜下請法の適用対象となる取引＞

製造委託

- 物品を販売し，または物品の製造を請け負っている事業者が，規格，品質，形状，デザインなどを指定して，他の事業者に物品の製造や加工などを委託すること

情報成果物作成委託

- ソフトウェア，映像コンテンツ，各種デザインなどの情報成果物の提供や作成を行う事業者が，他の事業者にその作成作業を委託すること

修理委託

- 物品の修理を請け負っている事業者が，その修理を他の事業者に委託したり，自社で使用する物品を自社で修理している場合に，その修理の一部を他の事業者に委託すること

役務提供委託

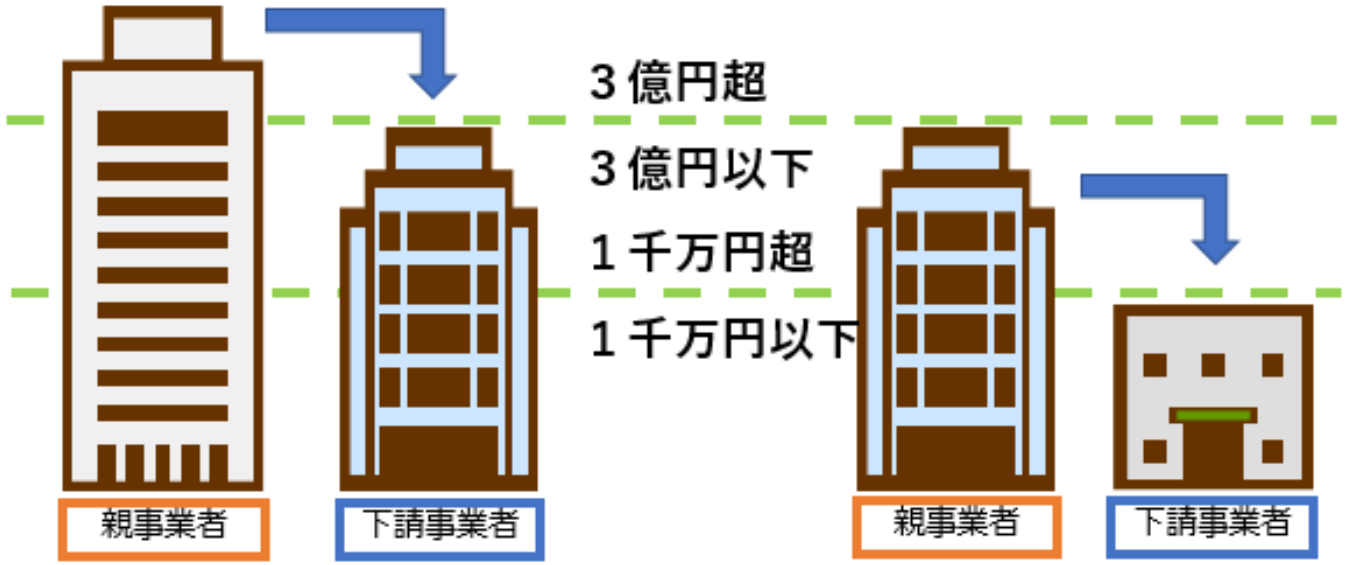
- 他社から運送やビルメンテナンスなどの各種サービス（役務）の提供を請け負った事業者が，請け負った役務の提供を他の事業者に委託すること

下請法の適用対象とはならない下請取引

＜具体例＞

- 資本金要件は満たしているものの，取引内容によって下請法適用対象外となる取引（例：売買などの委託以外の取引，自家使用する役務を委託する取引）
- 資本金要件によって下請法の適用対象外となる取引（例：資本金２億円の事業者と資本金1500万円の事業者との間の取引）

【参考】下請法の適用対象となる資本金区分（例：製造委託の場合。役務提供委託の場合は5000万円超/以下・1000万円超/以下が基準となる。）



下請取引に対する監督体制強化（公正取引委員会）

令和３年度第１次補正追加額　１．５億円

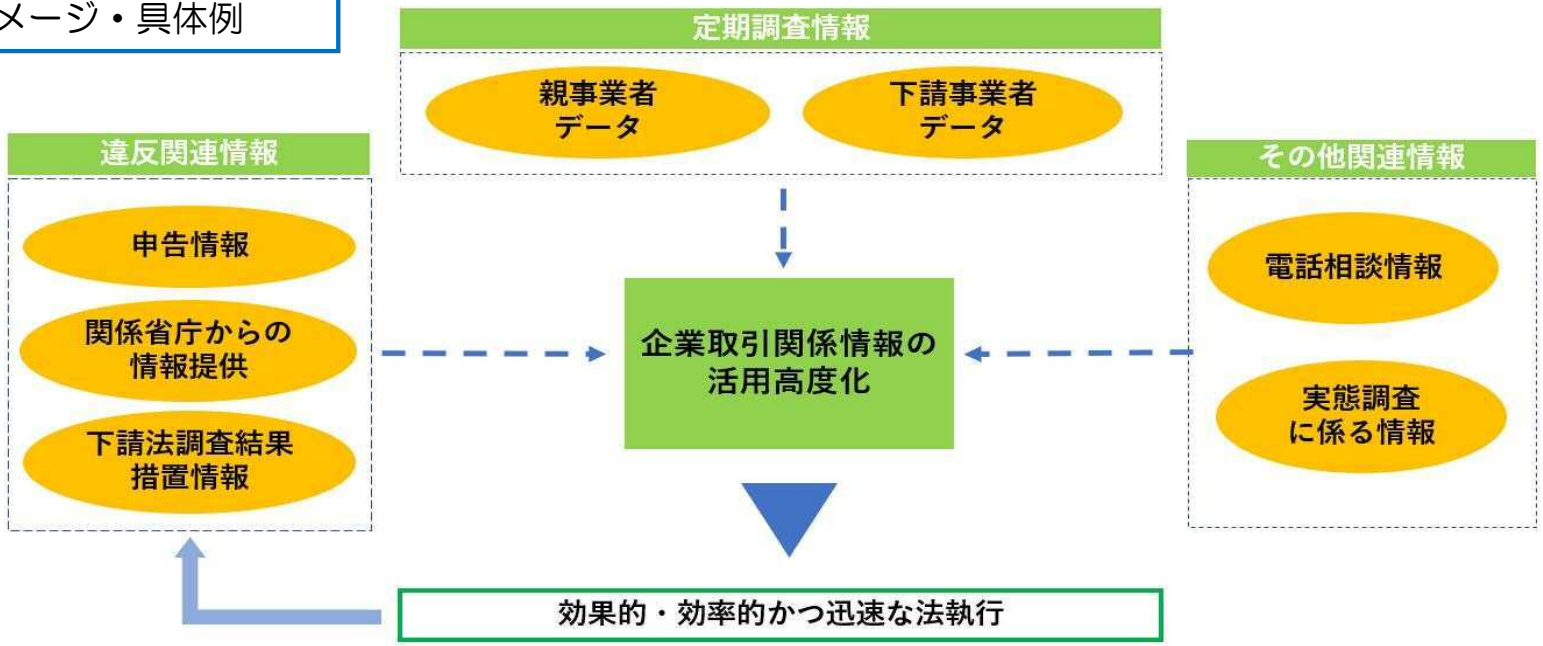
事業概要・目的・必要性

○「成長と分配の好循環」に向けた分配戦略の一つとして，下請取引に対する監督体制の強化を進め，最低賃金の引上げや原油価格高騰などの現下の経済状況にも適切に対応しつつ，下請取引の一層の公正化を図っていく必要がある。
○そのため，公正取引委員会において策定した「中小事業者等取引公正化推進アクションプラン」を着実に実行に移すとともに，効果的・効率的かつ迅速な法執行を実現するため，企業取引関係情報の活用高度化を行い，下請取引に対する監督体制の強化を図る。

期待される効果

○過去の下請法に関する措置情報に加えて，申告情報，関係省庁から提供された情報，実態調査を通じて得た情報などを一元的に管理することによって，蓄積された情報を効果的・効率的に分析・活用することが可能となる。
○具体的には，①過去に勧告や指導を受けた親事業者が同様の行為を繰り返し行っているケースを迅速に探知し，優先的に事件調査の対象として選定すること，②複数の情報源からの多角的な検証を行い，違反行為を行っている蓋然性が高い事業者を優先的に定期調査の対象として選定することなどが可能となる。

事業イメージ・具体例



資料3

取引適正化に向けた５つの取組及び
中小企業等の活力向上に関するWGを受けた取組について

令和４年２月２５日

中小企業庁

取引適正化に向けた５つの取組（令和4年2月10日　第３回未来を拓くパートナーシップ構築推進会議）

- 中小企業の**賃上げ原資の確保や、エネルギー価格・原材料価格の上昇に対応するためにも、下請中小企業に公平・適切に付加価値が共有**されるよう、「転嫁円滑化施策パッケージ」（昨年末取りまとめ）の着実な実施に加えて、**大企業と下請中小企業との取引の更なる適正化**に向け、以下の**５つの取組**を実施していく。

（※赤字は今回新たに発表する内容）

◆ 年末にとりまとめられた「転嫁円滑化パッケージ」の取組を具体化。

１．価格交渉のより一層の促進

- 下請振興法に基づく「助言（注意喚起）」の実施（２月中に順次実施）
  - 令和3年9月に実施した価格交渉促進月間のフォローアップ結果を踏まえ、価格交渉・転嫁の状況の良くない個別の企業に対して実施 。
- 価格交渉促進月間の３月の実施（３月に実施し、４月にフォローアップを実施）
  - 9月と並んで価格交渉の頻度の高い3月にも価格交渉促進月間を実施。
- 下請振興法の振興基準を改正（年度内を想定）
  - 原材料費やエネルギー価格の上昇による価格交渉に加え、最低賃金等の外的要因がない場合も、労務費上昇による価格交渉に応じるよう親事業者に促す。

２．パートナーシップ構築宣言の大企業への拡大、実効性の向上

- ①宣言した企業全て、及び②下請取引企業に対するアンケート調査の実施
  - ①は年度内に取り纏めて公表し、宣言内容の調達現場への浸透を促す。　②は評価結果を公表・周知(2021年調査結果は本日公表(P5))
- コーポレートガバナンスに関するガイドラインへの位置づけ、補助金等によるインセンティブ拡充の検討

３．下請取引の監督強化

- 下請Gメンの体制強化（4月から倍増予定）
  - 下請Gメンを来年度倍増。また、アドバイス機能の強化（支援機関や補助金等の紹介）やAI等による取締りの効率化も検討。
- 商工会・商工会議所と下請かけこみ寺の連携による相談体制の強化（年度内から実施）
  - 下請かけこみ寺で収集した相談情報を端緒に下請Gメンのヒアリング等を実施。
- 業種別ガイドライン・自主行動計画の拡充・改定等　（順次実施）
  - 取引上の問題のある業種や、新たな取引上の課題に対応するため、拡充・改定を随時実施。

取引適正化に向けた５つの取組（令和4年2月10日　第３回未来を拓くパートナーシップ構築推進会議）

（※赤字は今回新たに発表する内容）

◆ 前頁に加えて、新たに下記の事項にも取り組む。

４．知財Gメンの創設と知財関連の対応強化

- 「知財Gメン」の新設（今年度内にヒアリングを開始）
  - 知財関連の取引問題に専門的に対応。
- 中小企業庁に「知財取引アドバイザリーボード」の設置（今年度内にも立ち上げ）
  - 知財取引の専門家により構成し、個別企業への指導・助言の実施など知財関連の対応を強化。
- 商工会議所、INPIT（工業所有権情報・研修館）等の関係機関との連携の強化（年度内から実施）

５．約束手形の2026年までの利用廃止への道筋

- 各団体における自主行動計画の改定の要請（2月中に各省に依頼）
  - 利用の廃止に向けた具体的なロードマップ（段取り、スケジュール等）の検討を依頼し、その反映を要請。
  - 約束手形の利用廃止に向け、異なる業種間での取引における課題など、他業種も含めて取り組まなければ解消できない課題の洗い出しなどを実施。中小企業庁において課題を整理し、それらの課題に対する対応も各業界の自主行動計画に盛り込むよう要請。
- 2026年の手形交換所における約束手形の取扱い廃止の検討（2月中に金融業界に検討を依頼）
  - 金融業界に対して、産業界における約束手形利用廃止の取組状況を踏まえつつ、2026年に手形交換所における約束手形の取扱いを廃止することの可否について検討を開始するよう要請。

中小企業等の活力向上に関する現状・課題と今後の取組について（令和4年2月22日　第３回中小企業等の活力向上に関するWG）

- 中小企業の賃上げ原資の確保や、エネルギー価格・原材料価格の上昇に対応するため、**親企業との取引条件の改善**や、**中小企業自らの生産性向上**が極めて重要。
- 加えて、12月27日に策定された「**転嫁円滑化施策パッケージ**」や、それを踏まえて2月10日のパートナーシップ構築推進会議で打ち出された「**取引適正化に向けた５つの取組**」の実現に向けた取組も必要。
- このため、取引環境改善に向け、各業界団体が策定する「自主行動計画」の改定、価格交渉促進月間の更なる浸透、電子受発注システム普及拡大による生産性向上等を進める。

自主行動計画の改定

現状・課題

- 現在、18業種51団体の業界団体において、取引適正化に向けた自主行動計画を策定済み。
- 昨年の夏を目途に、2026年の約束手形の利用廃止等を目指した自主行動計画の策定・改定を要請し、51団体全てにおいて、策定・改定を実施済（同年8月に開催した本WGにおいてフォローアップを実施）であるが、今後、約束手形の利用の廃止の道筋の具体化が必要。
- また、昨年末の「転嫁円滑化パッケージ」の策定を受け、労務費等の価格転嫁の円滑化や、パートナーシップ構築宣言の拡大が必要。

（参考：パートナーシップ構築宣言について）
・取引先との共存共栄を発注側企業の経営者が宣言するもの（6000社超が宣言済）。大企業の宣言企業数拡大や実効性の強化が課題。

今後の取組方針

取引適正化に向けた取組を更に進めるため、下請中小企業振興法に基づく振興基準の改定を踏まえつつ、自主行動計画に下記の内容を盛り込む形で今夏を目処に改定いただくよう、事業所管省庁から業界団体に協力を要請。

①約束手形の利用廃止を目指した業界としての具体的な段取りを策定すること
※１ 各業界団体において、約束手形の利用廃止を目指すにあたって課題となる異業種の取引先との間の慣行など、業種をまたいだ課題の抽出を行い、春頃までに中小企業庁に共有。また、中小企業庁において、各業界から寄せられた課題を整理し、各業界団体にフィードバック。各業界団体において、それらの課題に対する対応も自主行動計画の改定に盛り込む。
※２ 金融業界に対して、産業界における約束手形利用廃止の取組状況を踏まえつつ、2026年に手形交換所における約束手形の取扱いを廃止することの可否について検討を開始するよう要請。
②各業界団体の会員企業（特に資本金３億円超の大企業）は、「パートナーシップ構築宣言」を行うこととすること、又は各業界団体から会員企業に対して「パートナーシップ構築宣言」の実施を促すための取組を具体化すること。
③価格交渉促進月間に合わせ、各業界団体の会員企業は、労務費、原材料費、エネルギー価格等の上昇分の価格転嫁に積極的に応じること、又は価格協議に応じること。

上記の改定状況について、本WG次回会合（今秋目処開催予定）においてフォローアップを実施。

価格交渉促進月間

現状・課題

- 発注側企業から一方的な原価低減要請が行われているほか、労務費や原材料価格が上昇している受注側企業が、発注側企業に対して価格交渉を申し込むことすら難しい実態が存在。
- そのため、昨年9月を価格交渉促進月間とし、労務費や原材料費等の上昇分について、価格交渉によって下請価格への適切な反映がなされるよう、各種取組を実施。
- 月間終了後に実施したフォローアップ調査（4万社へのアンケート調査、2千社への下請Gメンヒアリング）に基づき、本年2月の「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」の場において、業種別のスコアリングを公表するとともに、個別企業に対し、下請中小企業振興法に基づく助言（注意喚起）を実施する旨、経済産業大臣から公表。
- 今後も取組を継続し、価格交渉を定着させ、価格転嫁を実現することが重要。

今後の取組方針

フォローアップ調査より、9月に加えて、3月にも価格交渉を行うという企業が多かったことなどから、本年3月も「価格交渉促進月間」として設定。年に2回、価格交渉促進月間を設定することで、価格交渉の浸透・定着を図る。
３月の月間の実施にあたっても、以下の取組を実施し、業界を巻き込んだ取組としていく。

○ 月間終了後（４月～）にフォローアップ調査（受注側企業に対し、前回調査を上回る15万社へのアンケート調査、2千社への下請Gメンヒアリング）を引き続き実施。
○ フォローアップ調査に基づき、価格交渉・価格転嫁の状況に関する業種別のスコアリングを公表するとともに、個別企業に対し、下請中小企業振興法に基づく助言（注意喚起）を引き続き実施。前回の価格交渉促進月間に続き、連続して問題が抽出された企業については、同法に基づく指導の実施も検討。
※ 上記の助言及び指導については、中小企業庁は対象企業・バックデータ等を整理した上で、各事業所管大臣に事業者に対する助言・指導文書の発出を要請（従前のとおり、事業所管省庁独自の判断で助言・指導を行うことを妨げるものではない）。

電子受発注システム

現状・課題

- 2023年を目途に電子受発注システム導入率約５割を目指すことになっている。
- 各業界の業界団体等においては、中小企業の会員が少なく、中小企業の取引実態等について把握ができないといった課題が存在。
- 中小企業に対する電子受発注システムの導入意義の周知や導入費用への支援が重要。

（参考）中小企業へのアンケート調査「令和3年度取引条件改善状況調査」の結果を踏まえると、電子受発注システム導入率は、受注側で48.5%、発注側で40.9%。

今後の取組方針

電子受発注システム導入に向けた現状・課題を踏まえ、資料６の「電子受発注システム導入率向上に向けたロードマップ」に沿って、以下に取り組んでいく。

◆来年度初からデジタル化診断、来年度の取引条件改善状況調査等のアンケート調査による電子受発注システム導入率をKPIとして測定
◆中小企業に電子受発注システムの導入等の必要性の気付きを促すためのデジタル化診断事業の実施
◆電子受発注システム等の導入に限定し、補助率引き上げ、補助対象拡大等の優遇措置が講じられたIT導入補助金特別枠の活用促進
◆業界別に電子受発注システム導入ツールの特定・開発
◆業界を越えた接続を可能とする産業データ連携基盤の実証事業の実施

厚生労働省 ひと、くらし、みらいのために Ministry of Health, Labour and Welfare

【資料４】厚生労働省提出資料

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1

1．改善基準告示の見直しの検討状況について

2．令和3年度予算事業について

3．働き方改革推進支援センターでの取組について

4．令和４年度予算案について

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）の見直しの検討状況

- 改善基準告示は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間（始業から終業までの時間（休憩時間を含む。））、休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）、運転時間等の基準を、平成元年に大臣告示として制定したもの。
- 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、速やかに改善基準告示の見直しの検討を開始するよう求められたところ。

【令和元年度】
- 労働条件分科会の下に、「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置（令和元年11月25日）し、検討をスタート

【令和2年度】
- 議論の土台として、実態調査、海外調査、疲労度調査を実施 （実態調査、疲労度調査は令和3年度も実施）

【令和3年度】
- R4. 3月頃（予定）：見直し案（ハイヤー・タクシー、バス）のとりまとめ

【令和4年度】
- R4. 7月頃（予定）：見直し案（トラック）のとりまとめ
- R4.12月頃　　：改善基準告示改正

【令和6年度】
- R6.4月　　：時間外労働の上限規制適用、改善基準告示施行

主なご意見	
公益代表委員	○ 今回の見直しの目的は過労死防止であり、規制を荷主や商慣行にあわせるのではなく、商慣行を見直すべき。
労働者代表委員	○ 時間外・休日労働が月80時間、100時間を超えないよう、拘束時間を年3,516時間から年3,300時間に見直すべき。
使用者代表委員	○ 荷主対策の徹底が難しいのであれば、どのような事業者でも守れる最大公約数の基準とすべき。

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1．改善基準告示の見直しの検討状況について

2．令和3年度予算事業について

3．働き方改革推進支援センターでの取組について

4．令和４年度予算案について

2

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

令和3年度自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

令和3年度予算事業　実施事項

- トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトの運営・拡充
- トラック運転者の長時間労働改善に向けた荷主向け動画の作成
- 物流の問題について国民との意見交換をする「アイデアソン」の開催
- 荷主企業どうしが意見交換を行うオンラインミーティングの開催

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトの運営・拡充

トラック運転者の長時間労働改善に役立つ情報等をまとめたポータルサイトについて情報を継続更新。

ポータルサイトイメージ（令和４年２月２５日時点）

イベント情報

今年度実施のアイデアソン、あい積ミーティングなどについて、サイト訪問者に関して随時情報を更新・発信。

企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるためのガイドラインや対応策、有用な好事例、改善方法等を動画・イラストコンテンツ・リーフレットなどでわかりやすく紹介。

国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。国民・荷主企業向け周知用動画や、宅配ドライバーの「生の声」を紹介するコンテンツなどを紹介。実態把握に役立つ統計情報等も随時更新。

トラック運転者の長時間労働改善に向けた荷主向け動画の作成

トラック運転者の長時間労働改善に向けて荷主にどのようなことができるのかをまとめた５回連載方式のショートセミナー形式の動画「荷主のための物流ワンポイント講座」を作成。

	タイトル	項目詳細
1	トラック運転者の長時間労働短縮に向けて何故、荷主の協力が必要か？	①現在の危機的な物流実態と、改善に向けて荷主だからできること ②危機的実態から脱却するための取組プロセス全体像 ③取組を進めるうえでの荷主の「役割」と「協力の型」
2	荷主が取り組む「輸送の効率化」その①：幹線輸送	①物流における「幹線輸送」の位置づけ ②「幹線輸送の効率化」に向けて、荷主だから出来ること ③効率化事例の紹介
3	荷主が取り組む「輸送の効率化」その②：地場配送	①物流における「地場」の位置づけ ②「地場配送の効率化」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介　～混載配送 達成事例～
4	荷主が取り組む「倉庫作業の効率化」	①物流における「倉庫機能」の位置づけ ②「倉庫作業の効率化」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介
5	荷主が取り組む「情報の効率化」	①物流における「情報」の位置づけ ②「情報の連携」に向けて、荷主だからできること ③効率化事例の紹介　　～発着荷主間の計画情報共有達成事例～

荷主企業に向けたポータルサイト上の特設ページ「情報いろいろ宝箱」でも公開中

「物流の問題について国民との意見交換会（アイデアソン）」 の開催

運送事業者や荷主が抱えている「自らの力のみでは解決しがたい物流課題」について、運送事業者や荷主に限らない幅広い方の参加を募集し、意見交換会（アイデアソン※）を２日間にわたり開催。議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、広く参考としていただく。

＊アイデアソンとは、「アイデア」と「マラソン」を組み合わせた造語で、課題テーマ解決に向けて、参加者が一丸となって意見交換を行い、解決に向けた糸口を探す場のことを指す。

意見交換会開催概要

- 参加者…荷主企業にお勤めの方、運送事業者にお勤めの方（管理者・トラック運転者）、物流に関心のある国民の方
- 実施時期…令和３年９月から10月までの連続する2日間 × 3回
- 開催方法…オンライン
- 開催後の取組…議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、成果を普及。

開催テーマ

テーマ１：卸売市場における待ち時間を解消したい

テーマ２：荷卸しにおける危険作業を改善したい

テーマ３：積込時間を短縮したい

※トラック運転者の長時間労働改善に結びつくが、自らの力だけでは解決できない課題テーマ3つを、トラック運送事業者・荷主企業の勤務者から募集

主なアイデア

【明日からできるアイデア】

・優先接車バースの導入・ファストパスの導入

・商品出荷時検品作業における三面鏡の活用

【中長期的なアイデア】

・出荷時検品作業の撮影への代替・写真による責任切り分け

・シール貼り作業から、RFID※の活用による作業へ変更

※電波を用いてRFタグのデータを非接触で読み書きするシステム

参加者からの声

・物流現場の生の声を聞けて良かった！

・様々な視点で話が聞けて、視野が広がった。

・運送に携わる一人として物流に関わる課題を一緒に考えようとしてくれていたのがうれしかった！

・荷主ほか別業界の方の意見を聞けて良かった。

荷主企業どうしが意見交換を行うオンラインミーティングの開催

トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

荷主同士の連携の例

共同配送のパターン1　～幹線往復化～

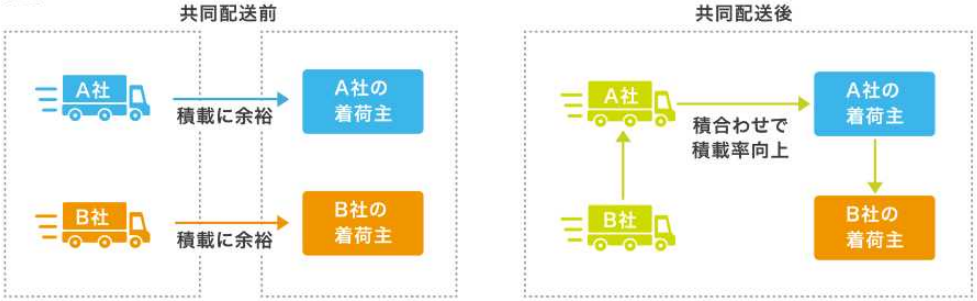
幹線輸送が片道輸送。荷主どうしで協力しあって往復化を図る

【例】

共同配送のパターン2　～同一車両に積合わせ～

積載率に余裕のある不効率な集配送。荷主どうしで協力しあって、同一車両に積合わせる。

【例】



開催概要

【開催テーマ】（テーマごとに計12回開催）

①「関西エリア」「中部エリア」「関西エリア」に注目
②食品企業どうし連携
③「荷主どうしの連携で、悩みを解決！」（テーマフリー）

【全体総括】

あい積ミーティングは、トラック運転者の労働時間短縮に向けて「荷主企業どうしの連携の“きっかけ”」を創る場であるが、全ての参加企業が、あい積ミーティングでの意見交換の結果を踏まえて、連携に向けた具体的な検討を継続することとなった。

【参加企業の声（抜粋）】

・非常に有意義で成果が出そうに感じられる。このような機会がないと、物流生産性向上について他の荷主と話す機会はなかなか無い。

・同一ジャンルのメーカーであり競争するところは競争するが、物流など共に手を組み改善に取り組むべきところもある。今後進めていきたい。

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

3

1．改善基準告示の見直しの検討状況について

2．令和3年度予算事業について

3．働き方改革推進支援センターでの取組について

4．令和４年度予算案について

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

働き方改革推進支援センター

「働き方改革推進支援センター」って何？

「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

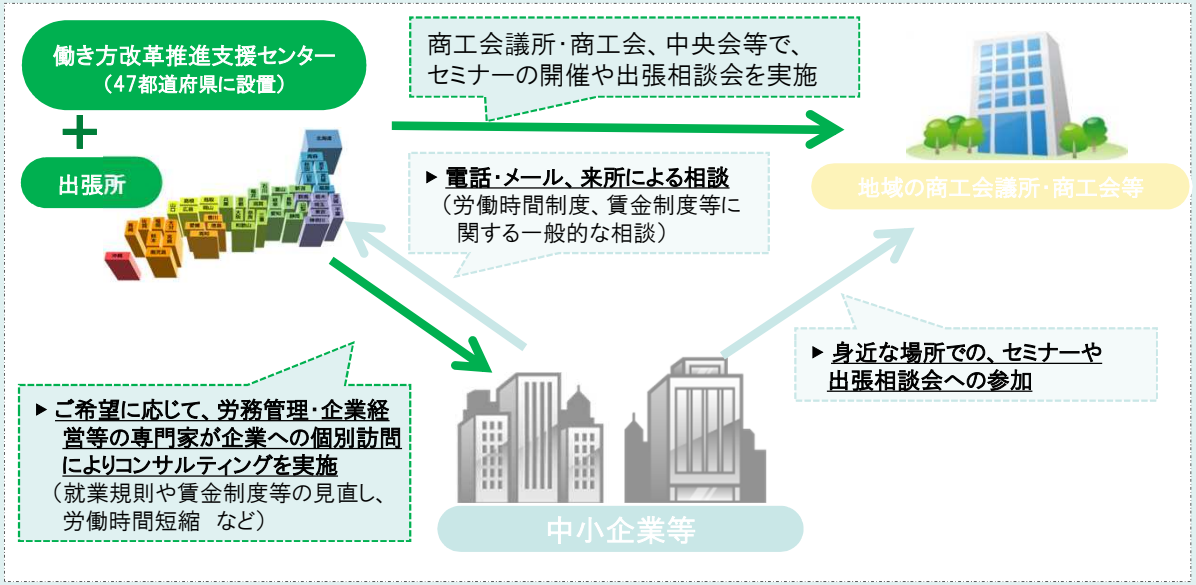
お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 以下の４つの取組をワンストップで支援します。

① **長時間労働の是正**
② **同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善**
③ **生産性向上による賃金引上げ**
④ **人手不足の解消に向けた雇用管理改善**

例えば、
以下のようなことを
総合的に検討して支援！

- 弾力的な労働時間制度
- 業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- 利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧（令和3年度）

名称	住　所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区北１条西３丁目３－33　リープロビル３階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市本町５丁目５－６　青森県社会保険労務士会館	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市仙北２－10－17　MSビル2階	0120-664-643
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町１丁目３－43　アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町３－２－44　大町ビル３階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形県山形市香澄町３－２－１　山交ビル４階	0800-800-3552
福島県働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19－３	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市三の丸２－２－27　リバティ三の丸２階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140−200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528－９	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町１－103　大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央４－13−10　千葉県教育会館本館７階	0120-174-864
東京働き方改革推進支援センター	千代田区神田富山町25　サンクス神田ビル２階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町５－77－２　馬車道ウエストビル６階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神１－12－８　LEXN　B　５階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市赤江町１－７　富山県中小企業研修センター４階	0800-200-0836
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町９－13　金沢商工会議所会館３階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田２丁目８－１　福井商工会議所ビル１階	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	山梨県中巨摩郡昭和町河西1232－１　2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田町215－１　フージャース長野駅前ビル８階	0120-088-703
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町６丁目12番地　シグザ神田５階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地１　静岡県産業経済会館５階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市千種区千種通７－25－１　サンライズ千種３階（タスクール内）	0120-006-802
三重働き方改革推進支援センター	津市栄町２－209　セキゴン第二ビル２階	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜２番１号　コラボしが21　５階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区堺町通夷川下る亀屋町167－１　デュピュイ亀屋ビル３階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満二丁目１番30号　大阪府社会保険労務士会館５階	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区八幡通３-２-５　IN東洋ビル６F	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地１	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市板屋町22－２　和歌山中央通りビル２階　2031号	0120-547-888
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安１丁目152番地　SGビル４階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55番地４　島根県商工会館７階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町３－１－15　岡山商工会議所ビル５階	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11−13　合人社広島紙屋町アネクス４階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東１丁目７番37号　アネックス鳳陽Ｂ	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町５番８－８号　徳島経済産業会館２階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市磨屋町５－９　プラタ59　２階　203	0120-000-849
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町２丁目５番地７　松山商工会館別館１階	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992－２　高知県産業振興センター内	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市博多区博多駅南１－７－14　BOIS博多305	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀県佐賀市川原町８－27　平和会館１階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎県長崎市五島町３－３　プレジデント長崎２階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区紺屋町２－８－１　熊本県遺族会館２階－７	0120-04-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分県大分市府内町１－６－21　山王ファーストビル３階	0120-450-836
みやざき働き方改革推進支援センター	宮崎県宮崎市橘通東４－１－４　宮崎河北ビル７階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田３－44−18　のせビル２階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島２－12－12　セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780 0120-420-781

働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例

【令和３年度事例】「A社」（奈良県/運送業/従業員数16人）

関西から主に関東方面への食品原料輸送を行っているＡ社では、運行記録計（デジタコ）と日報を照合して、運転者13人の労働時間の管理を行っていたが、労働時間が正確に管理できておらず、勤務時間の管理が課題だった。

専門家の支援を依頼

専門家の支援による改善策

- **クラウド型の勤怠管理システムを導入　→　その日のうちに労働時間が把握できるようになった**
- **給与システムを採用、勤怠管理システムと連携　→　給与計算に費やす時間を70%削減**
- **１年単位の変形労働時間制を1ヶ月単位の変形労働時間制に変更　→　シフト作成の作りやすさが向上**

支援後の効果

（企業）　労働時間を正確に把握することで、**運転手の時間外労働削減につながった。**

（従業員）　労働時間を意識するようになり、**運転する時間、休憩場所を考えて働くようになった。**

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1．改善基準告示の見直しの検討状況について

2．令和3年度予算事業について

3．働き方改革推進支援センターでの取組について

4．令和４年度予算案について

4

ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省

Ministry of Health, Labour and Welfare

令和4年度予算案について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算案　2.1億円

- 改善基準告示等の周知活動

・令和6年4月から施行される改正後の改善基準告示等について、トラック運送事業者及び荷主等への周知を実施

- トラック運転者の長時間労働改善に特化した相談センターの設置・コンテンツ作成

・トラック運送事業者と荷主向けの相談センターを設置。相談センターでは、労務管理・取引環境改善に関する訪問コンサルティングの実施や、荷主を巻き込んだ改善提案・働きかけ等を実施する。

・長時間労働改善の好事例・労働時間管理における留意点などをまとめたハンドブックの作成

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

予算案　43.8億円

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に設置している「働き方改革推進支援センター」で、以下の支援を行う。

・労務管理等の専門家による、働き方改革全般に関する窓口相談や、企業訪問コンサルティングの実施

・企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

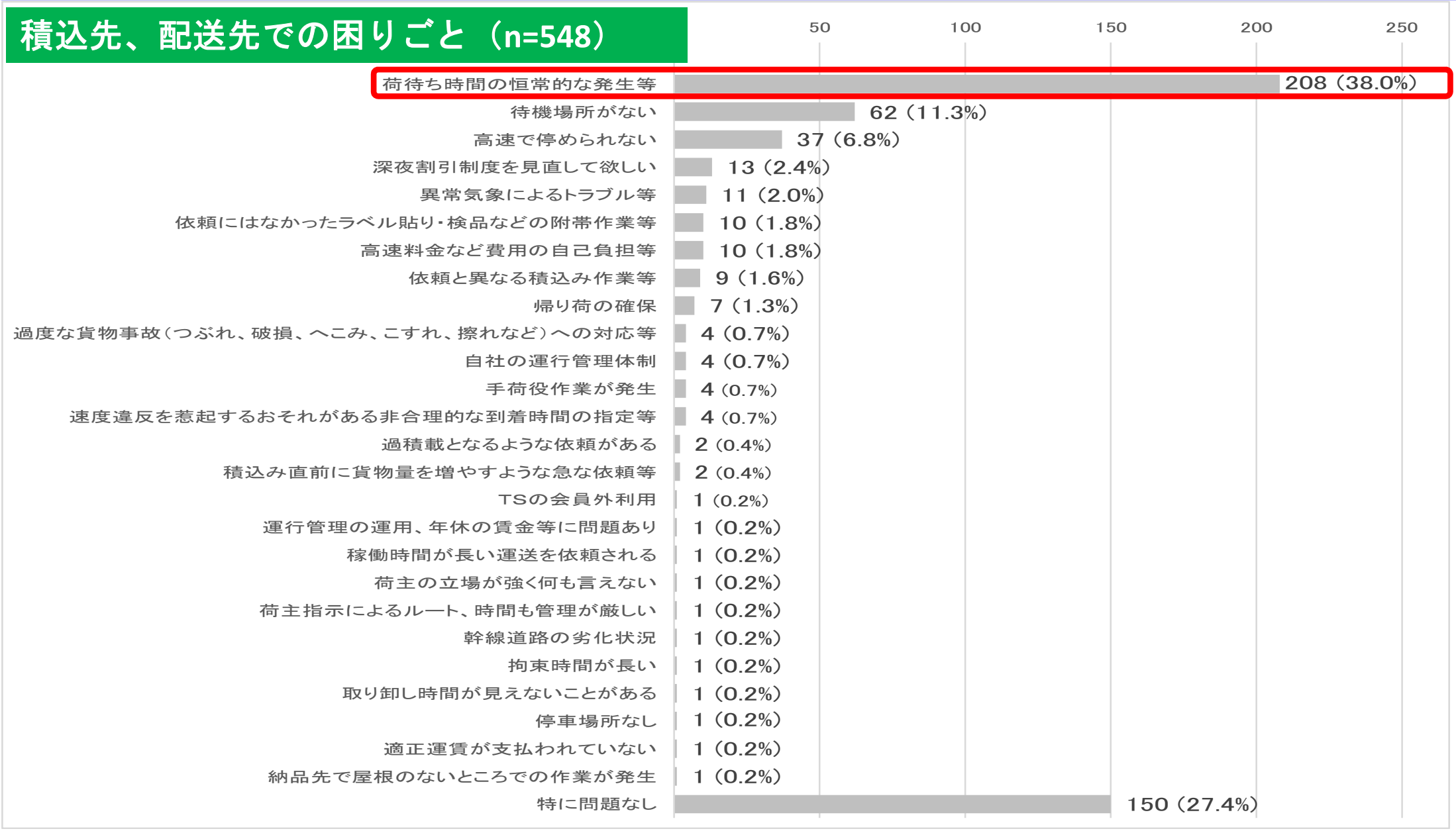
・働き方改革全般に係る先進的な取組事例の収集や周知啓発及び総合的な情報発信

働き方改革推進支援助成金

予算案　66億円

労働時間の縮減や年次有給休暇の取得促進等に向けた環境整備に取組む中小企業・小規模事業者や、傘下企業を支援する事業主団体に対する助成を行う。

【資料５】全日本トラック協会資料　トラックステーションにおける荷主情報調査（抄）

・トラックステーションを利用するトラックドライバーを通じて、事業者の**違反原因行為の疑いのある荷主等に関する情報**を収集した（令和3年10月　東神TS、浜松TS、大阪TSで実施）。
・トラックドライバーの積込先・配送先の困りごととしては**「荷待ち時間の恒常的な発生等」が38%**と多数を占めた。

積込先、配送先での困りごと（n=548）