

第17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

令和6年12月25日（水）14時00分～16時00分
公益社団法人全日本トラック協会 3階全ト協ホール

【議事次第】

I. 開会

II. 議題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について
2. 物流現場の実態等について
3. 意見交換

III. 閉会

【資料】

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料1 国土交通省提出資料

資料2 厚生労働省提出資料

資料3 公正取引委員会提出資料

資料4 中小企業庁提出資料

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

(令和6年12月25日現在・順不同・敬称略)

【座長】	野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
	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
	須山 泰木	(公社)日本ロジスティクスシステム協会 事務局長
	藤原 敏彦	全国農業協同組合連合会 経営企画部次長
	加藤 宏治	(公社)日本農業法人協会 参事
	郷野智砂子	(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
	水野 功	(公社)全日本トラック協会 副会長
	河田 守弘	日本物流団体連合会 理事長
	富高 裕子	日本労働組合総連合会 総合政策推進局長
	成田 幸隆	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
	織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
	亀井 明紀	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
	尾原 知明	消費者庁審議官
	岸本 武史	厚生労働省労働基準局長
	宮浦 浩司	農林水産省大臣官房総括審議官(新事業・食品産業)
	南 亮	経済産業省商務・サービス審議官
	鮫島 大幸	中小企業庁事業環境部取引課長
	鶴田 浩久	国土交通省物流・自動車局長

国土交通省提出資料

第17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

令和6年12月25日

国土交通省物流・自動車局

2024年4月以降の労働時間の実態等

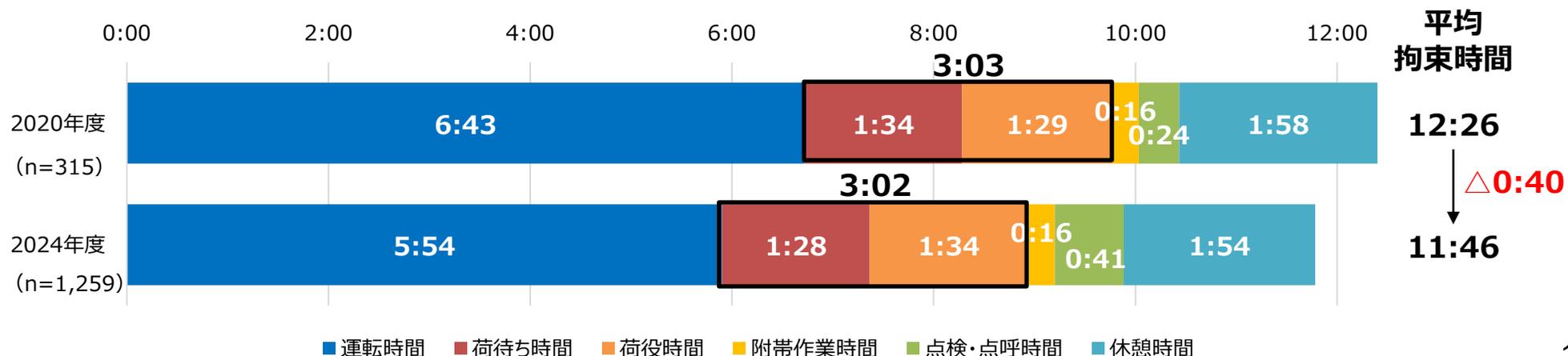
【調査概要】

- 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



【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

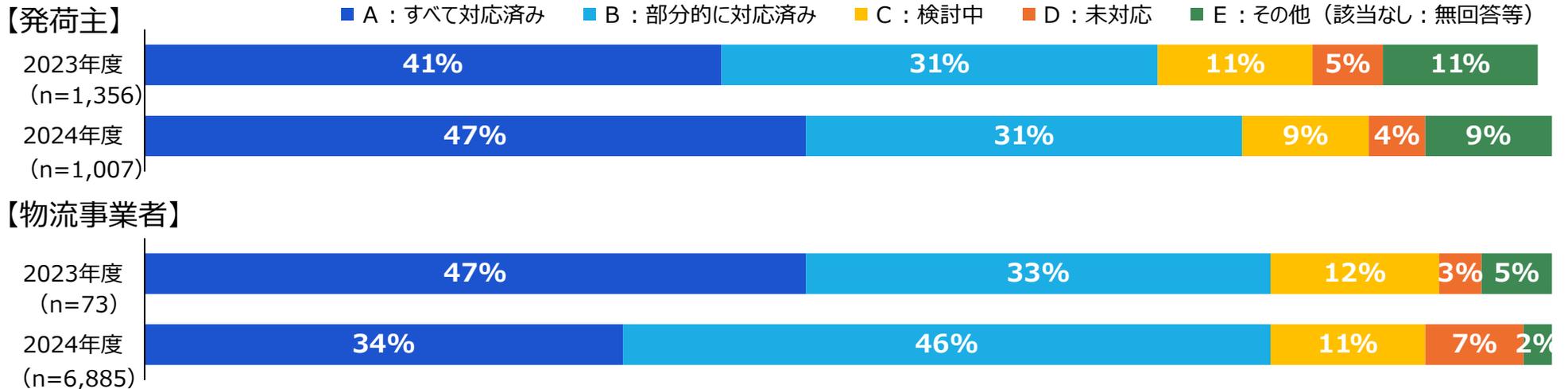
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

③運賃と料金の別建て契約の取組状況

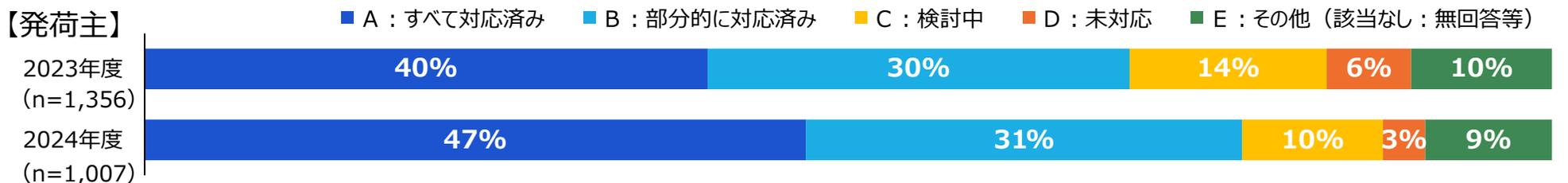
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

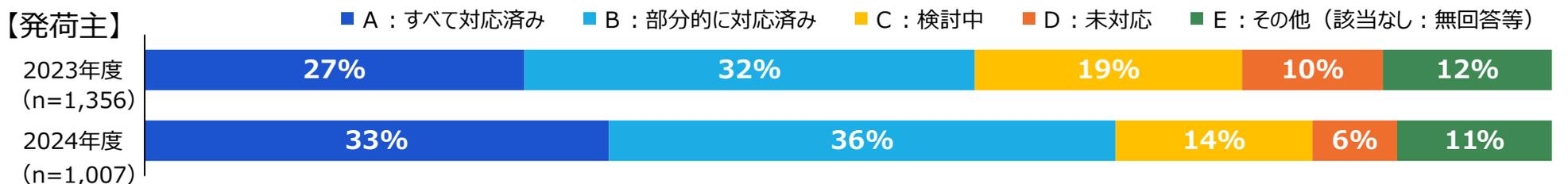
① 運送契約の書面化の取組状況



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、荷主による買っ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、

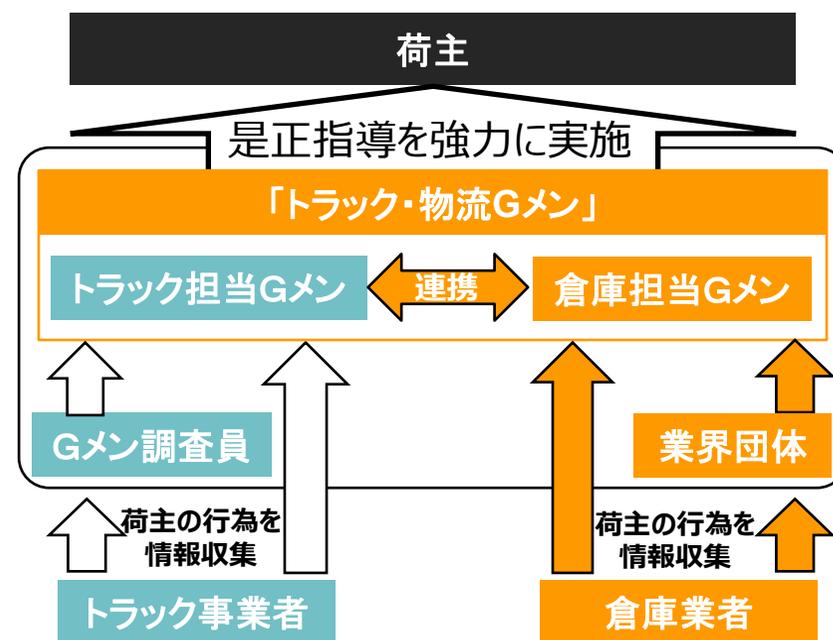
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

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】

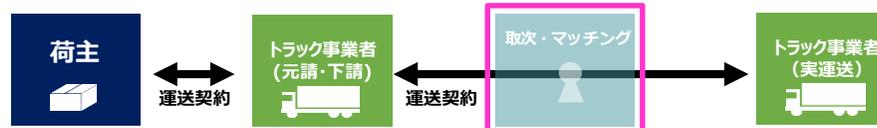
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【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

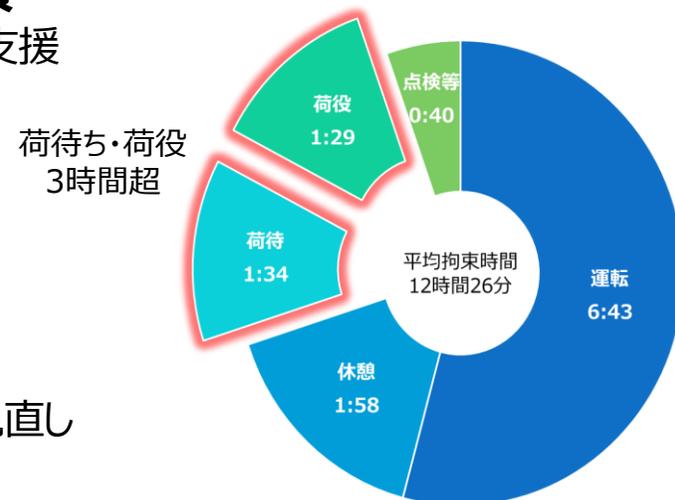
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 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

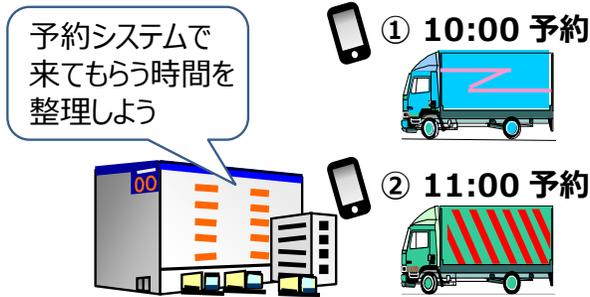
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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

○ 「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】

(大型トラックと互換性のある規格)

地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

航空機の空きスペース等の有効活用

25mダブル連結トラックの導入促進

【物流GXの推進】

FCVトラック

水素スタンド

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流標準化・データ連携の推進】

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

高速道路での自動運転トラック

無人フォークリフト

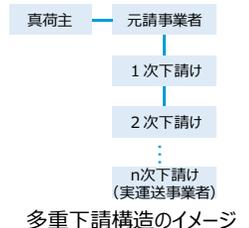
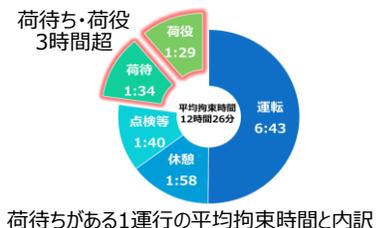
無人搬送機

ドローンによるラストマイル配送の効率化

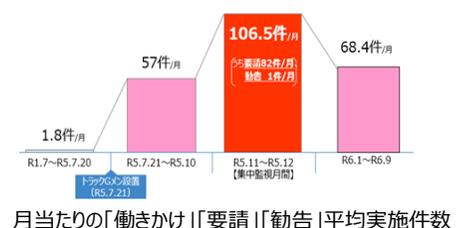
テールゲートリフター

(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】



【トラック・物流Gメンの執行強化】



(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】

駅や公共施設のコインロッカー等を活用

CLOUD

予約

宅配ロッカー情報

資料 2 厚生労働省提出資料

第17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

厚生労働省 労働基準局

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

トラックドライバーの時間外労働の上限規制

R 6年3月31日まで

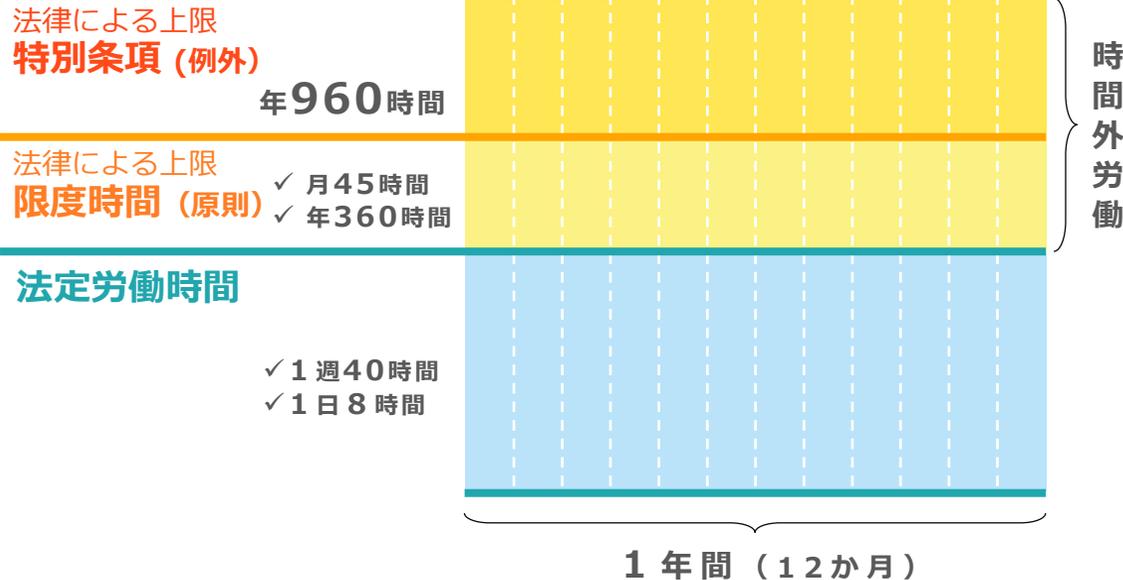
上限なし ※大臣告示（限度基準告示）の適用なし



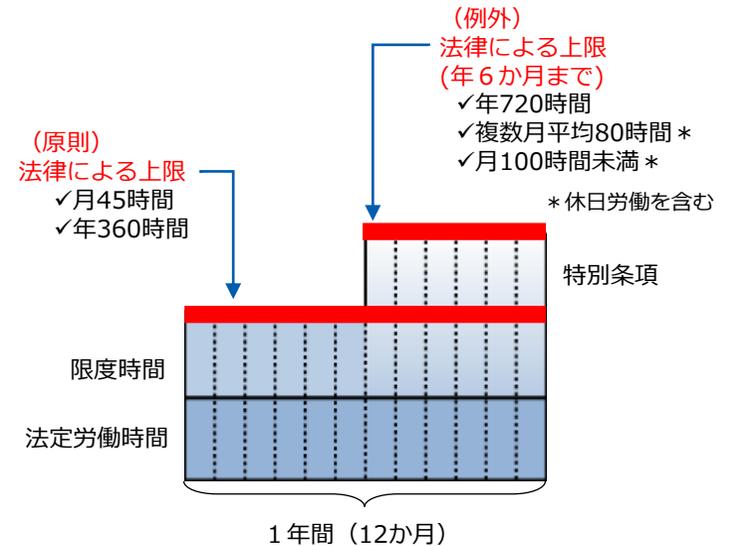
R 6年4月1日以降

※ 改正された「改善基準告示」も2024年4月から適用されている

トラックドライバーの時間外労働の上限規制



(参考) 一般の業種の時間外労働の上限規制



トラックドライバーに適用される「改善基準告示」の主な内容



2024年3月31日まで

2024年4月1日以降

1年の
拘束時間

3,516時間以内

原則：3,300時間以内
例外（※1）：3,400時間以内

1か月の
拘束時間

293時間以内
労使協定により、年6か月まで
320時間まで延長可

原則：284時間以内
例外（※1）：310時間以内（年6か月まで）

1日の
休息期間

継続8時間以上

原則：継続11時間与えるよう努めることを基本とし、
9時間を下回らない

例外：
宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※2）、継続8時間以上（週2回まで）
休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間
を与える

運転時間

2日平均1日当たり
9時間以内
2週平均1週当たり
44時間以内

2日平均1日当たり 9時間以内
2週平均1週当たり 44時間以内

連続
運転時間

4時間以内
運転の中断は、
1回連続10分以上、
合計30分以上

4時間以内
運転の中断時には、原則として休憩を与える
（1回おおむね連続10分以上、合計30分以上）
例外：
SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、
4時間30分まで延長可

※1 労使協定により延長可（①②を満たす必要あり）
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。

※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の
走行距離が450km以上の貨物運送）で、一の運行における
休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

他にも特例等について定めあり。
詳細はパンフレットを参照。



トラックドライバーの働き方改革の推進に向けた厚労省における主な取組

- 厚生労働省においては、以下の取組により、取引慣行の改善に向けて、荷主に協力を得るための取組を進めながら、働き方改革に取り組むトラック事業者への支援を行っている。

取引慣行の改善に向けた取組

- 労働基準監督署による荷主への要請
- トラック・物流Gメンへの協力
- 国土交通省と連携した周知広報

トラック事業者を支援する取組

- 働き方改革推進支援助成金による支援
- 働き方改革推進支援センターによる支援

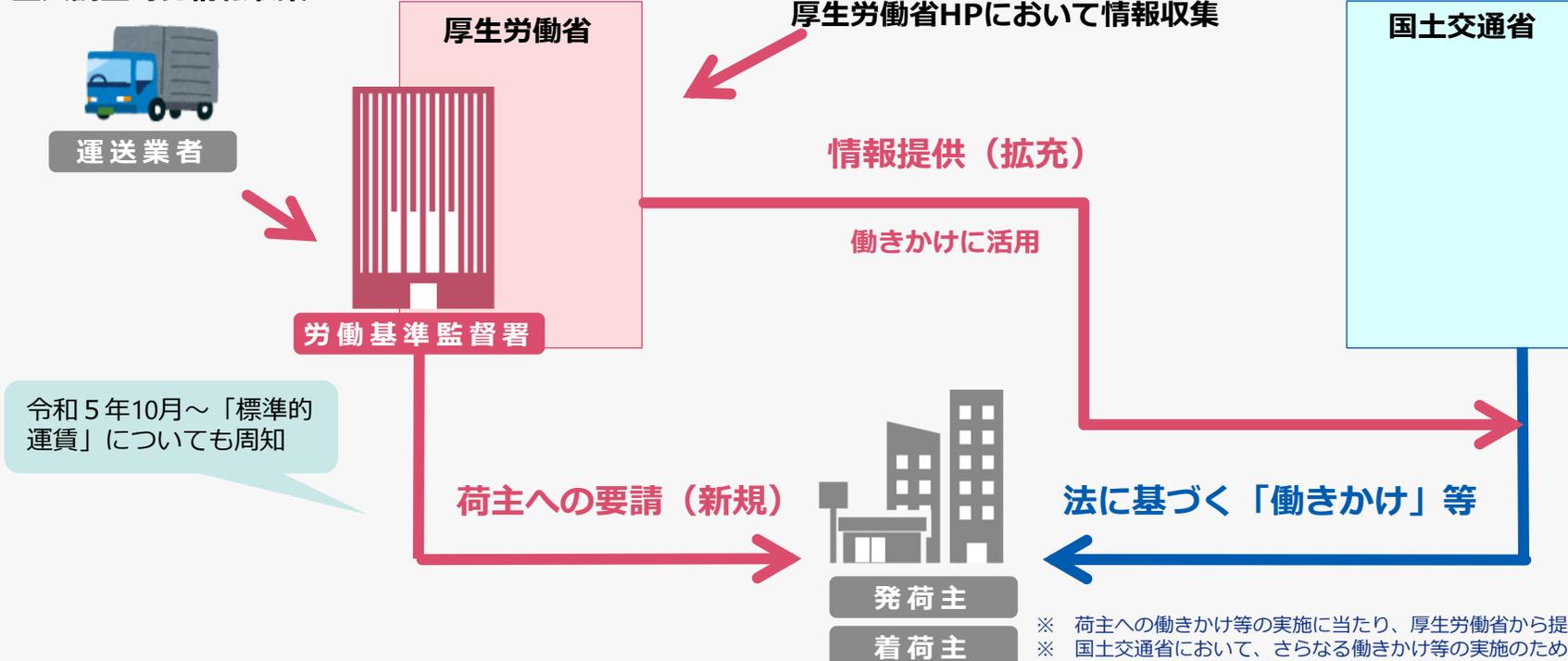
労働基準監督署による荷主への要請

労働基準監督署による要請（令和4年12月23日～）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
 （要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**厚生労働省HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**

	令和4年12月～令和6年11月
実施件数	18,256件

立入調査時に情報収集



※ 荷主への働きかけ等の実施にあたり、厚生労働省から提供された情報も活用
 ※ 国土交通省において、さらなる働きかけ等の実施のため、地方適正化事業実施機関が行う巡回指導時の情報収集を周知徹底

労働基準監督署による荷主への要請を受けての取組事例（改善事例）

【取組事例①】 倉庫業A社

- ✓（着荷主として）予約システムの導入により、輸入業者から保管依頼の注文を受ける際、荷の種類・量・到着日時等をオンラインで自社倉庫内に情報共有できることとなり、荷の受入準備を早期にすることができ、荷卸しに係る時間の削減につながった。
- ✓（発荷主として）A社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と「荷の受け取り時間」を調整することとした結果、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷卸しに係る時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行った。

【取組事例②】 食料品製造業B社

- ✓ 発送当日に行っていた箱詰め作業を、前日に前倒し実施し、工場全体の発送便の荷待ち時間を1日あたり約2時間削減。
- ✓ 小口便から大口便に切替え、トラック運送事業者の集荷回数を約2割減少。

【取組事例③】 製鋼業C社

- ✓ トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制の対応のため、高速道路利用回数の増加に伴う運賃増額の申し入れに対して、当該増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応検討。
- ✓ C社が扱う原料の買取り価格が高騰する時期に取引が増加する傾向から、荷物の積み卸しのためのプラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始。

【取組事例④】 化学工業D社

- ✓ 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更。
- ✓ 高速道路の利用。

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定①

- 荷主等に対して、長時間の荷待ちの改善を更に促していくために、労働基準監督署による荷主への要請時に用いるリーフレット「STOP！長時間の荷待ち」を、最新の施策を踏まえて大きく改定した。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくしてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

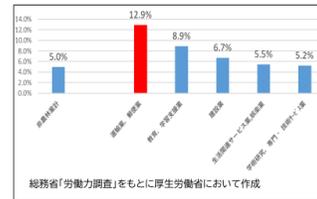
トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、**荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。**

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼
トラックポータルサイト
「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

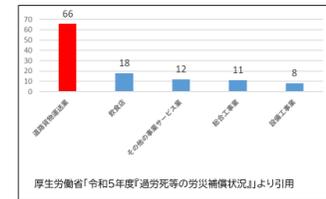
月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）



総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和5年度『過労死等の労災補償状況』より引用

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。



何も対策をしなければ、**2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。**

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約のない附帯業務」を合計すると、約7割を占めます

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

こうした状況を踏まると、**発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。**

「ストップ！長時間の荷待ち」の改定②

- 本リーフレットにより、改正物流法や、標準的運賃についても併せて周知している。

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

- ・予約受け付けシステムの導入(発着荷主共通)
- ・パレット等の活用(発着荷主共通)
- ・納品リードタイムの確保(着荷主)
- ・運送を考慮した出荷時刻の設定(発荷主) など

「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」(2023年6月)



運送契約を締結するにあたっては、契約は書面で行うとともに、運送の対価である「運賃」と、荷役作業などの対価である「料金」を分けて契約し、契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン』のご案内」



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。

パンフレット「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」



※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、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うえで参考となる運賃を国が示したものです。2024年3月に、「標準的運賃」は8%上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。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も、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。

荷主、元請運送事業者の皆さまも、

「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「トラック輸送の新たな「標準的運賃」が告示されました」



「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、物流の生産性向上・適正化に向けた「改正物流法」についてご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省「改正物流法」について



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトのリニューアルと周知

- 荷主、トラック事業者によりわかりやすく情報発信を行っていくため、自動車運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイトに新たなコンテンツ「物流情報局」を設けた。
- 労働基準監督署による荷主要請などあらゆる機会を活用して、以下のリーフレットにより周知している。



荷主の皆さま、トラック運送事業者の皆さまへ

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトをリニューアルしました！



「物流情報局」OPEN

2024年4月に「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」が成立するなど、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減に向けた対策が本格化しています。

こうした状況を踏まえ、「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」内に「物流情報局」を開設しました。



トラックトップページ

いま、考えてみませんか？
物流を変える
トラック運転者
のこと。

新規OPEN!!

物流情報局
NEW

- 荷主の皆さまへ
- 事業者の皆さま (トラック運転者の皆さま) へ

物流情報局では、荷主の方、トラック運送事業者の方が協力して荷待ち・荷役時間の削減に取り組めるよう、最新の情報を発信していきます！！

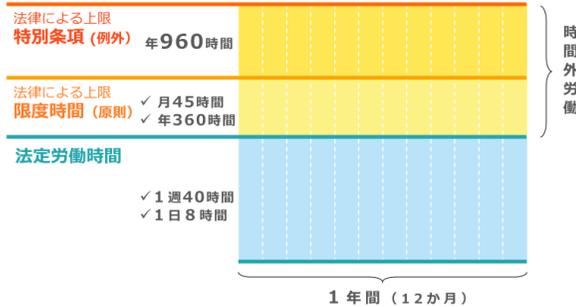
物流情報局では、このような情報を発信しています。



労働基準局広報キャラクター たしかめたん

- 荷待ち・荷役時間削減等に向けた対応
 - 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
 - 標準的運賃
 - トラックGメン など
- 今後施行される法令のポイント
 - 改正物流法、関係省令 など
- トラック運送事業者の皆さま向けのご相談先
 - 働き方改革推進支援センター など

自動車運転者の時間外労働の上限規制 (2024年4月適用開始)



改正された改善基準告示の主な内容 (2024年4月適用開始)

トラック運転者について		2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
1年の拘束時間	3,516時間以内	原 則: 3,300時間以内 例外 (※1): 3,400時間以内	
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原 則: 284時間以内 例外 (※1): 310時間以内 (年6か月まで)	
1日の休息時間	継続8時間以上	原則: 継続11時間与えるよう努めることを基本とし、 9時間を下回らない 例外: 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 (※2)、継続8時間以上 (週2回まで) 休息時間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息時間を与える	

※1 労使協定により延長可 (①②を満たす必要あり)
① 284時間超は連続3か月まで。
② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める。
※2 1週間における運行がすべて長距離貨物運送 (一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送) で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合

改善基準告示について、詳しくはこちらをご覧ください。▶



改善基準告示についても、解説テキストと解説動画を掲載して周知している。

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

解説動画

この学習テキストの動画は、令和5年度に作成していますが、「令和6年4月から適用される見直し後の改善基準告示」を前提として作成をしています。

トラック運転者

令和6年4月 改正改善基準告示版

労働時間等の改善のための基準
学習テキスト

(解説動画)

今後も最新情報に更新していきます！ぜひご覧ください！



自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイトはこちら▶

トラックポータルサイト

「改善基準告示」の解説動画も公開中!!



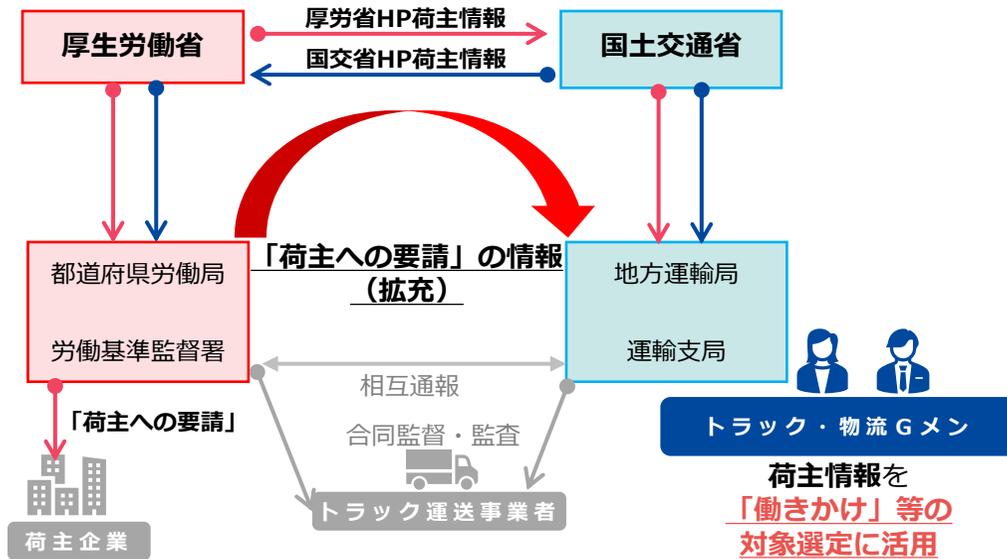
厚生労働省

「トラックGメン」（現「トラック・物流Gメン」）設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラック・物流Gメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

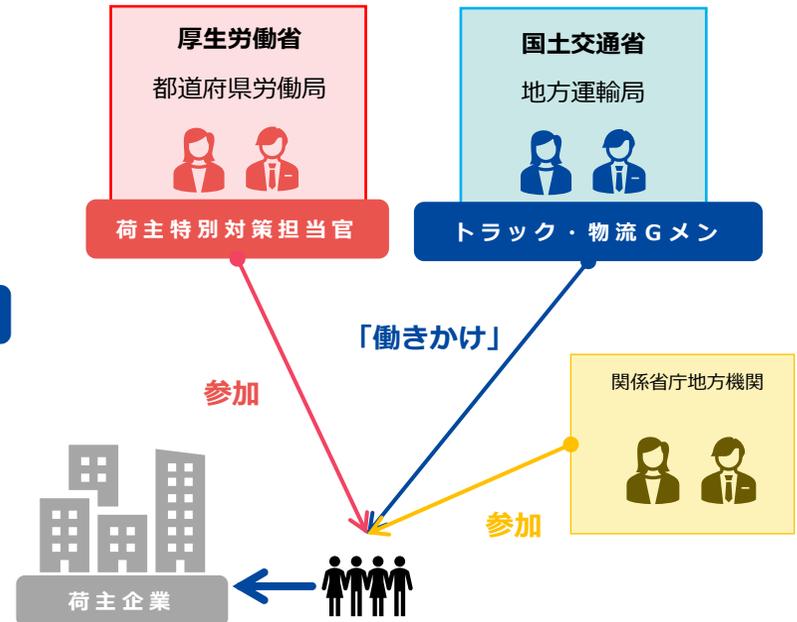
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラック・物流Gメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる場合は、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



国民向け周知広報について (令和5年6月28日～)

- 自動車運転者、建設の事業等で、時間外労働の上限規制が遵守されるようにするためには、取引慣行上の課題などを改善していくことが必要。
- このためには、国民の理解や社会的な機運の醸成が不可欠となることから、令和5年6月以降、国民向けの広報を順次実施している。

【イメージキャラクター】小芝風花さん(俳優)



国民向け広報内容 (PRイベントの開催、動画、ポスターの作成など)

- 自動車運転者・建設の事業で働く方について、荷主や発注者等の都合で長時間労働になるケースがあること。
- 自動車運転者・建設の事業での働き方を変えていくために、荷主、発注者、そして国民にもできることのご協力をいただきたいこと。
(例：再配達の削減など)



PRイベント (令和5年6月28日開催)

加藤厚生労働大臣(当時)、斉藤国土交通大臣(当時)がご出席。

主な広報実施事項

- ・全国主要駅にポスターを掲載
- ・電車内ビジョンで広告を放映
- ・全国でテレビCMを放映

働き方改革PR動画「はたらきかたススめ ver.2（トラック編）」

- トラックドライバーの働き方改革の実現のため、厚生労働省では、国土交通省と連携して働き方改革PR動画を通じて、荷主に向けて荷待ち時間削減、荷役作業効率化に向けた協力を呼びかけている。



たしかめよう！
わたしたちにできること！



2代目イメージキャラクター
労働基準局広報キャラクター「たしかめたん」

動画のポイント（知っていただきたいこと）

- トラックドライバーにとっては、荷物の積み下ろしの際の待機時間が負担となっており、荷主の立場から何も対策をしなければ、2030年度には約34%の輸送能力が不足する可能性があると言われていること。
- 荷主の方には、荷待ち時間の削減のため、適切な貨物の受取・引渡し日時の指定、予約システムの導入などの取組をお願いしたいこと。
- また、荷物の積みおろし作業の効率化のためにも、パレットの導入などの工夫を進めていただきたいこと。
- さらに、トラックドライバーの処遇改善に向けて、「標準的運賃」を参考に運賃や荷待ち・荷役作業等の料金などの見直しもご検討いただきたいこと。
- また、一般国民の立場においても、なるべく再配達にならないような配慮をお願いしたいこと。

荷主の皆さまへのお願い



←荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化に向けた取組を解説

標準的運賃も周知→



令和7年度概算要求額 1.9億円（1.7億円）※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般
労災	雇用	徴収	会計
○			

1 事業の目的

- 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- 自動車運転の業務や建設の事業には令和6年度から上限規制の適用が開始されており、令和7年度以降も取引環境の改善等のための関係法令が順次施行される。
⇒ 引き続き上限規制や改善基準告示について周知を行うとともに、荷主や発注者に対して、取引環境の改善を通じた長時間労働の削減に取り組むようこれまで以上に促していくことが必要。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

(1) 荷主等に対する自動車運転者等の長時間労働削減のための情報発信

- 取引環境改善に向けた企業・国民向け周知広報特設サイトの継続運用
- 自動車ポータルサイトの継続運用
- 建設労働者の労働環境改善に向けた特設サイトの開設・運用【新規】

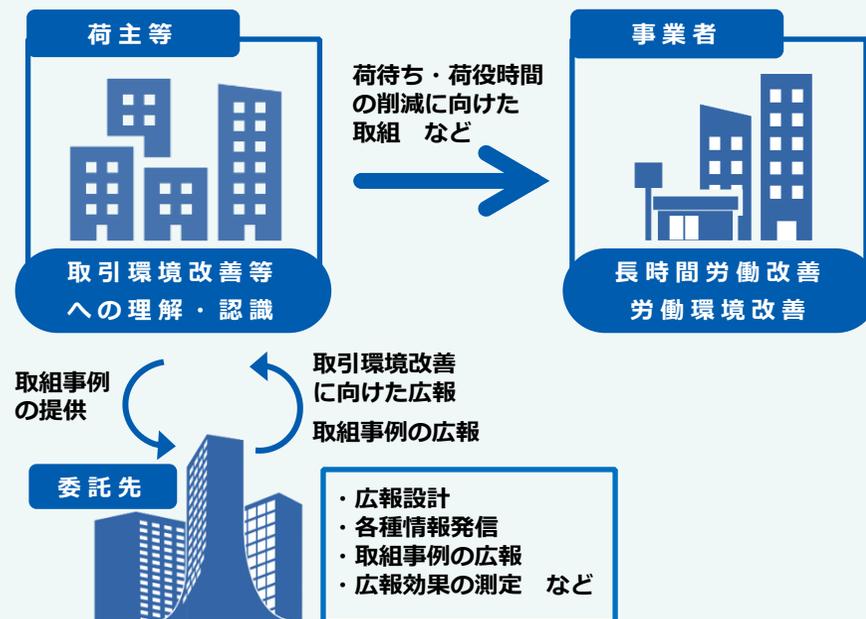
(2) 荷主等による自動車運転者等の長時間労働削減に資する取組の促進

- 時間外労働の上限規制・改善基準告示の周知広報
- 荷主等による取組事例の周知広報【新規】

実施主体等

- 実施主体：委託事業（民間団体等）
- 事業実績（令和5年度）：
 - ・ 取引環境の改善に向けた企業・国民向け特設サイトアクセス件数 137万1,810件
 - ・ 自動車ポータルサイトアクセス件数 64万7,448件

(2) について



働き方改革推進支援助成金

令和7年度概算要求額 **70億円（71億円）** ※（）内は前年度当初予算額

○実施主体：都道府県労働局 ○令和5年度支給件数 4,095件 支給額 50億円

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
- 建設業、自動車運転者、医師等のほか、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」で指摘される情報通信業や宿泊業等も含め、特に時間外労働が長い業種等に対しては引き続き手厚い支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名		成果目標	助成上限額※1、※2（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース <small>（長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>	建設事業	① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 ④ 新規に勤務間インターバル制度を導入 <small>※自動車運転の業務は10時間以上 その他は9時間以上</small> ⑤ 所定休日の増加 ⑥ 医師の働き方改革の推進 ⑦ 勤務割表の整備	①～⑤の何れかを1つ以上 ①： 250万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円 、④： 150万円 （11H以上）等、⑤： 100万円 （4週4休→4週8休）等
	自動車運転の業務		①～④の何れかを1つ以上 ①： 250万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円 、④： 170万円 （11H以上）等
	医業に従事する医師		①～④又は⑥の何れかを1つ以上 ①： 250万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円 、④： 170万円 （11H以上）等、⑥： 50万円
	砂糖製造業 <small>（鹿児島県・沖縄県に限る）</small>		①～④又は⑦の何れかを1つ以上 ①： 250万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円 、④： 150万円 （11H以上）等、⑦： 350万円
	その他長時間労働が認められる業種		①～④の何れかを1つ以上 ①： 250万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円 、④： 150万円 （11H以上）等
労働時間短縮・年休促進支援コース <small>（労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）</small>		① 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ② 年休の計画的付与制度の整備 ③ 時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備	①～③の何れかを1つ以上 ①： 150万円 （月80H超→月60H以下）等、②・③：各 25万円
勤務間インターバル導入コース <small>（勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）</small>		新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること	勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H： 100万円 ・11H以上： 120万円
団体推進コース <small>（傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）</small>		事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること	上限額： 500万円 （複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）等の場合は 1,000万円 ）

- **助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）**：①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、⑥人材確保に向けた取組
（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置 等）

※1 賃上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賃金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成上限額を更に6万円～最大60万円加算（5%以上（24万円～最大240万円加算）7%以上（36万円～360万円加算））。なお、常時使用する労働者数が30人以下の場合の加算額は2倍。

※2 成果目標の達成状況に基づき、各助成上限額を算出するものであるが、選択する成果目標によってその助成上限額（最大値）が異なる。

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

令和7年度概算要求額 30億円 (31億円) ※ ()内は前年度当初予算額。

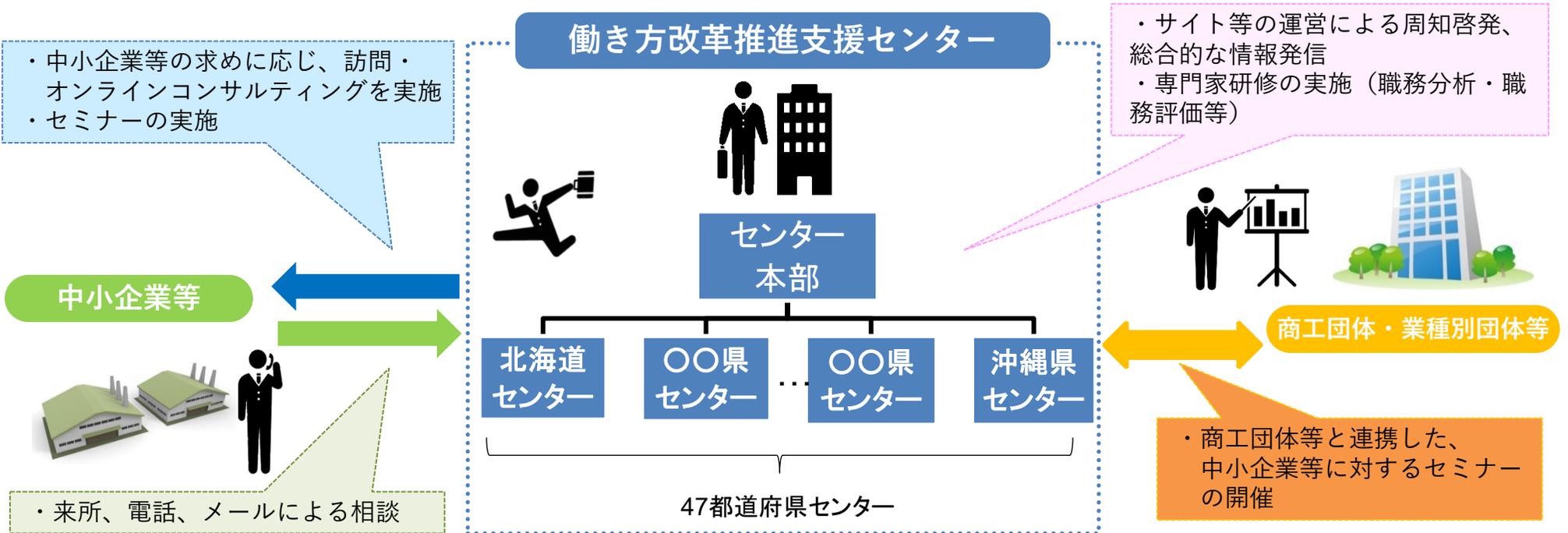
労働保険特別会計			一般
労災	雇用	徴収	会計
1/2	1/2		

1 事業の目的

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着実に実施することが必要であるため、本部及び47都道府県支部（都道府県センター）から成る「働き方改革推進支援センター」を設置し、

- 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、企業訪問やオンラインによる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周知啓発及び総合的な情報発信などの支援を行う。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等



実施主体：国から民間業者へ委託

事業実績(令和5年度): 窓口等における個別相談件数 約40,000件、コンサルティングによる相談件数 約37,000件



第17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

公正取引委員会 御説明資料 「下請法改正に向けた検討状況について」

令和6年12月25日
公正取引委員会
中小企業庁

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**。

<下請法の適用対象となる取引>

製造委託

修理委託

情報成果物作成委託

役務提供委託

<資本金区分>

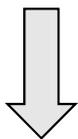
物品の製造・ 修理委託の 場合	親：資本金3億円超	下請：資本金3億円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超3億円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)
情報成果物作成・ 役務提供委託の 場合	親：資本金5千万円超	下請：資本金5千万円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超5千万円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)

- **親事業者の義務** : 発注書作成・交付・保存、支払期日の決定等
- **親事業者の禁止行為** : 受領拒否、支払遅延、減額、返品、買ったたき等

下請法改正に向けた検討の経緯

● 令和6年5月

自民党提言

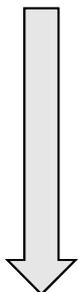


構造的な価格転嫁の実現に向けた提言

- 政務調査会、中小企業・小規模事業者政策調査会、競争政策調査会の共同提言
- 「構造的な価格転嫁」を実現する観点から、下請法について、法改正による対応も含めて検討すべきである旨の提言

● 令和6年6月

閣議決定



新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

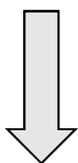
- 中小・小規模企業の取引適正化のため、価格転嫁の基本的な法律である下請法の制度改革も含め検討を進める旨の記載

経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）

- 新たな商慣習として、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」を実現するため、下請法改正の検討等を行う旨の記載

● 令和6年7月～

政府取組

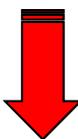


企業取引研究会（座長：神田秀樹東京大学名誉教授）

- 有識者検討会を開催し、下請法を中心に検討（公取委・中企庁の共催）
- 現在まで5回の会合を開催。12月に6回目の会合を開催し、研究会報告書を取りまとめ予定

● 令和6年11月

閣議決定



国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策

- 下請法について、コスト上昇局面における価格据置きへの対応の在り方や、荷主・物流事業者間の取引への対応の在り方等に関し、改正を検討し、早期に国会に提出することを目指す旨の記載

早期に下請法改正法案の提出を目指して現在作業中

(参考) 企業取引研究会委員

企業取引研究会 委員名簿

座長	海内 美和	海内工業株式会社 代表取締役社長
	及川 勝	全国中小企業団体中央会 常務理事
	岡室 博之	一橋大学大学院経済学研究科 教授
	沖野 眞己	東京大学大学院法学政治学研究科 教授
	小畑 良晴	日本経済団体連合会 経済基盤本部長
	加藤 正敏	日本商工会議所 理事・産業政策第一部長
	神田 秀樹	東京大学 名誉教授
	郷野 智砂子	全国消費者団体連絡会 事務局長
	鈴木 純	帝人株式会社 シニア・アドバイザー、経済同友会 副代表幹事
	高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
	滝澤 紗矢子	東京大学大学院法学政治学研究科 教授
	多田 英明	東洋大学 副学長 法学部 教授
	中島 宏	関西経済連合会 理事 経済調査部長
	仁平 章	日本労働組合総連合会 総合政策推進局長
	原 悦子	アンダーソン・毛利・友常法律事務所外国法共同事業 パートナー弁護士
	松田 世理奈	阿部・井窪・片山法律事務所 パートナー弁護士
	若林 亜理砂	駒澤大学大学院法曹養成研究科 教授
	渡辺 努	東京大学大学院経済学研究科 教授
	渡邊 弘子	富士電子工業株式会社 代表取締役
渡部 恵	全国商工会連合会 産業政策部長	

(五十音順、敬称略、役職は令和6年7月19日現在)

(オブザーバー)

金融庁、農林水産省、経済産業省、国土交通省

企業取引研究会のスケジュール

7月	第1回（令和6年7月22日） <ul style="list-style-type: none">・円滑な価格転嫁のための取引環境の整備について
9月	第2回（令和6年9月19日） <ul style="list-style-type: none">・下請法の制度及び運用の改善に係る論点整理 1➢ 検討事項：①適切な価格転嫁の環境整備に関する課題（買ったたき規制の在り方） ②下請代金等の支払条件
10月	第3回（令和6年10月7日） <ul style="list-style-type: none">・下請法の制度及び運用の改善に係る論点整理 2➢ 検討事項：③物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方 ④執行に係る省庁間の連携の在り方 第4回（令和6年10月24日） <ul style="list-style-type: none">・下請法の制度及び運用の改善に係る論点整理 3➢ 検討事項：⑤「下請」という用語の見直し ⑥その他の論点
11月	第5回（令和6年11月26日） <ul style="list-style-type: none">・企業取引研究会における論点整理
12月	第6回（令和6年12月17日） <ul style="list-style-type: none">・企業取引研究会報告書案

下請法改正の主な方向性①

① 買ったたきに係る課題

主な課題

- コストが上昇している中で、交渉することなく価格を据え置かれたり、一方的にコスト上昇に見合わない価格を決められたりして受注企業がしわ寄せを受けている。
- 現在の下請法の買ったたき規制は、市価の認定が必要なところ、市価の把握が難しい。

検討の方向性

- ◆ 下請法において、買ったたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、下請事業者からの価格協議の申出に応じなかったり、親事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に下請代金を決定して、下請事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。

② 約束手形に係る課題

主な課題

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者（親事業者）が受注者（下請事業者）に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

検討の方向性

- ◆ 下請事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、廃止を待たずに下請法上、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについては、引き続き支払い手段として許容するが、支払期日までに下請代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）と引き換えることが困難であるものについては禁止する。

下請法改正の主な方向性②

③ 物流に係る課題

主な課題

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化しているが、発荷主から元請運送事業者への委託は、下請法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）であり、機動的な対応ができていない。

検討の方向性

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、下請法の対象となる新たな類型として追加する。

④ 各省連携に係る課題

主な課題

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行を拡充していくには不十分である。
- 「トラックGメン」などに通報した場合、下請法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

検討の方向性

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 下請事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。

下請法改正の主な方向性③

⑤ 「下請」という用語に係る課題

主な課題

- 下請法における「下請」という用語は、**発注者（親事業者）と受注者（下請事業者）が対等な関係ではないという語感**を与えるとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、**発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。**

検討の方向性

- ◆ 下請法において、**「親事業者」、「下請事業者」、「下請代金」等の用語を時代の情勢変化等に合わせた用語に改正**する。

⑥ 適用基準に係る課題

主な課題

- 実質的には事業規模は大きい**が、資本金が少額であるため、下請法の親事業者に該当しない例**がある。
- **自ら減資する／下請事業者に増資を求めることにより下請法の適用を逃れる親事業者**が存在する。

検討の方向性

- ◆ 下請法の適用基準として**従業員数の基準を新たに追加**する。
- ◆ 具体的な基準については、**下請法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。**

第17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

中小企業を巡る価格転嫁・取引適正化 対策の現状と今後の取組

令和6年12月
経済産業省
中小企業庁 取引課長
鮫島 大幸

これまでの取組

(政府全体の取引適正化対策)

中小企業の取引適正化をめぐる重点5課題と今後の対応方針

2016年度～2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～	2024年度～
「未来志向型の取引慣行に向けて」公表（2016年9月） ※重点3課題	改訂版「未来志向型の取引慣行に向けて」公表（2020年6月） ※重点2課題追加	「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」（2021年12月）		「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（2023年11月）	

価格決定方法の適正化

振興基準改正

- ▶ 不合理な原価低減要請等について規定

自主行動計画フォローアップ調査

- ▶ 自主行動計画の策定・フォローアップ調査を要請

価格交渉促進月間(3月/9月)の実施 (2021年9月～)

- ▶ 15万社フォローアップ調査
- ▶ 調査結果を踏まえ「指導・助言」を実施
- ▶ 業種別の価格転嫁率の公表
- ▶ 30万社フォローアップ調査
- ▶ 発注側企業についての協議・価格転嫁状況の**リスト公表**

上記パッケージに基づく取締り強化

- ▶ 重点立入3業種選定
- ▶ 「買ったたき」解釈の明確化
- ▶ 業界団体へ法遵守状況の「自主点検」を実施

- ▶ 自主行動計画の改訂・徹底を要請

支払条件の改善

手形通達の改正

- ▶ 可能な限り現金払い化、手形サイトの短縮化を推進

- ▶ 自主行動計画の策定・フォローアップ調査を要請

手形通達の再改正

- ▶ 手形サイトを全業種60日以内
- ▶ 振興基準に反映

約束手形のサイトの短縮(60日以内)

約束手形の利用の廃止に向けた自主行動計画の策定

- ▶ 産業界・金融界に自主行動計画の策定・改定を要請

2024

サイトの60日以内

2026

約束手形の利用の廃止

型取引の適正化

振興基準改正

型管理に向けたアクションプラン策定

型取引の適正化推進協議会の設置

型の大規模調査

- ▶ 9万社を対象に型取引の実態調査を実施

引き続き大規模調査、フォローアップ等を実施

知的財産の保護

公取委報告書

知的財産取引に関するガイドライン・契約書ひな形の策定

ガイドライン等を踏まえた取引の定着

- ▶ 知的アドバイザーボード・知財Gメン(R4年度新設)による取引実態の調査

働き方改革に伴うしわ寄せ防止

振興基準改正

しわ寄せ防止総合対策の策定

短納期発注の増加、単価の据置きなどの下請事業者へのしわ寄せの実態を調査

下請取引の適正化、価格転嫁対策

1. 法律の厳正な執行

- ① **下請代金法**（下請代金の減額や、買ったたき等を禁止する規制法。公取委が主管、中企庁も執行を共管。）
- ② **下請振興法**（望ましい下請取引の在り方「振興基準」を策定し、事業者に指導・助言。中企庁が主管。）
- ③ **フリーランス法**（特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律）（フリーランスの取引環境、就業環境の整備。2024年秋 施行。）

2. 取引実態把握

- ① **下請Gメン（R5:300名→R6:330名）**が、取引実態をヒアリング（年間 約1万2千件）

3. 自主的な取引適正化の促進

- ① 取引適正化のための**自主行動計画**（29業種・79団体 ※2024年12月3日現在）の**策定**。
- ② **パートナーシップ構築宣言**(52,000社超)

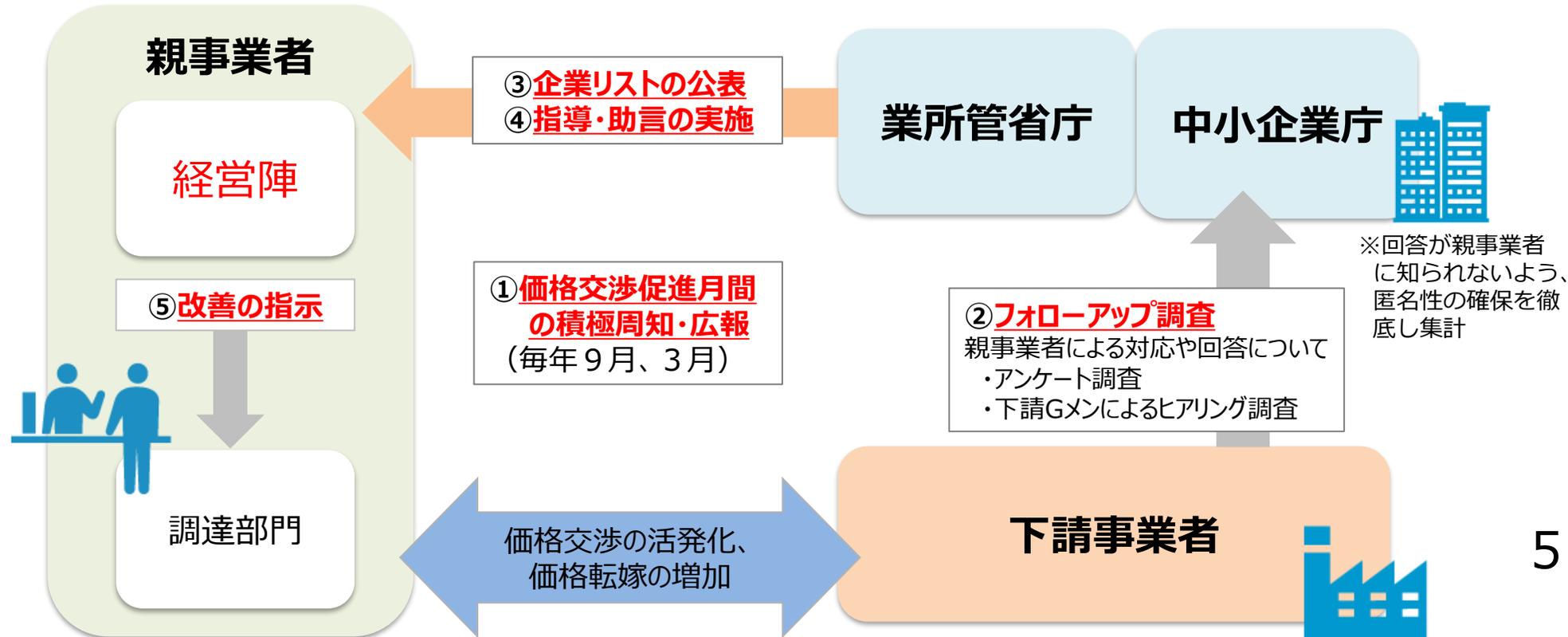
4. 価格交渉・価格転嫁の促進

- ① **価格交渉促進月間**（2021年9月から開始。**毎年9月、3月に実施**し、その後フォローアップ調査を実施）
- ② **労務費**の適切な転嫁のための**価格交渉に関する指針**（周知・徹底、**振興基準改定**）

価格転嫁対策

「価格交渉促進月間」における取組

- 中小企業の賃上げ実現の鍵となる価格交渉、価格転嫁を経済界全体で促すため、毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」と設定し、経済界に周知・依頼（①）。
 - ⇒ 成果を確認するため、各「月間」の終了後、**価格交渉、価格転嫁**それぞれの実施状況について、中小企業に対して「**①アンケート調査（30万社）**、**②下請Gメンによるヒアリング**」を実施し、結果を取りまとめ。
 - ⇒ 業界ごとの取組状況や、社名公表等により経営陣にも関与させ、取引方針の改善に繋げてきた。
- 2021年9月に開始。先月9月には、7回目の「価格交渉促進月間」を実施。



2024年9月 価格交渉促進月間フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、多くの中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備のため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。**2024年9月で7回目**。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉、価格転嫁の実施状況について、中小企業に対して「① アンケート調査、② 下請Gメンによるヒアリング」を実施。必要に応じて大臣名での指導・助言等に繋げていく。

① アンケート調査

○ 調査の内容

中小企業等に、**2024年4月～2024年9月末までの期間**における、発注企業（最大3社分）との間の価格交渉・転嫁の状況を問うアンケート票を送付。調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○ 配布先の企業数 30万社

○ 調査期間 **2024年9月25日～11月11日**

○ 回答企業数 **51,282社**（回答から抽出される**発注企業数**は延べ54,430社）

※回答企業のうち、取引先がグループ企業のみなどの理由により、回答対象外の企業は14,166社

※参考：**2024年3月調査**：46,461社（延べ67,390社）

2023年9月調査：36,102社（延べ44,059社）

○ 回収率 **17.1%**（※回答企業数／配布先の企業数）

※参考：2024年3月調査：**15.5%**、2023年9月調査：**12.0%**

② 下請Gメンによるヒアリング調査

○ 調査の内容

発注企業との間における価格交渉の内容や転嫁状況等について、全国の中小企業から広くヒアリングを実施。

○ 調査期間 **2024年10月21日～12月中旬**（予定）

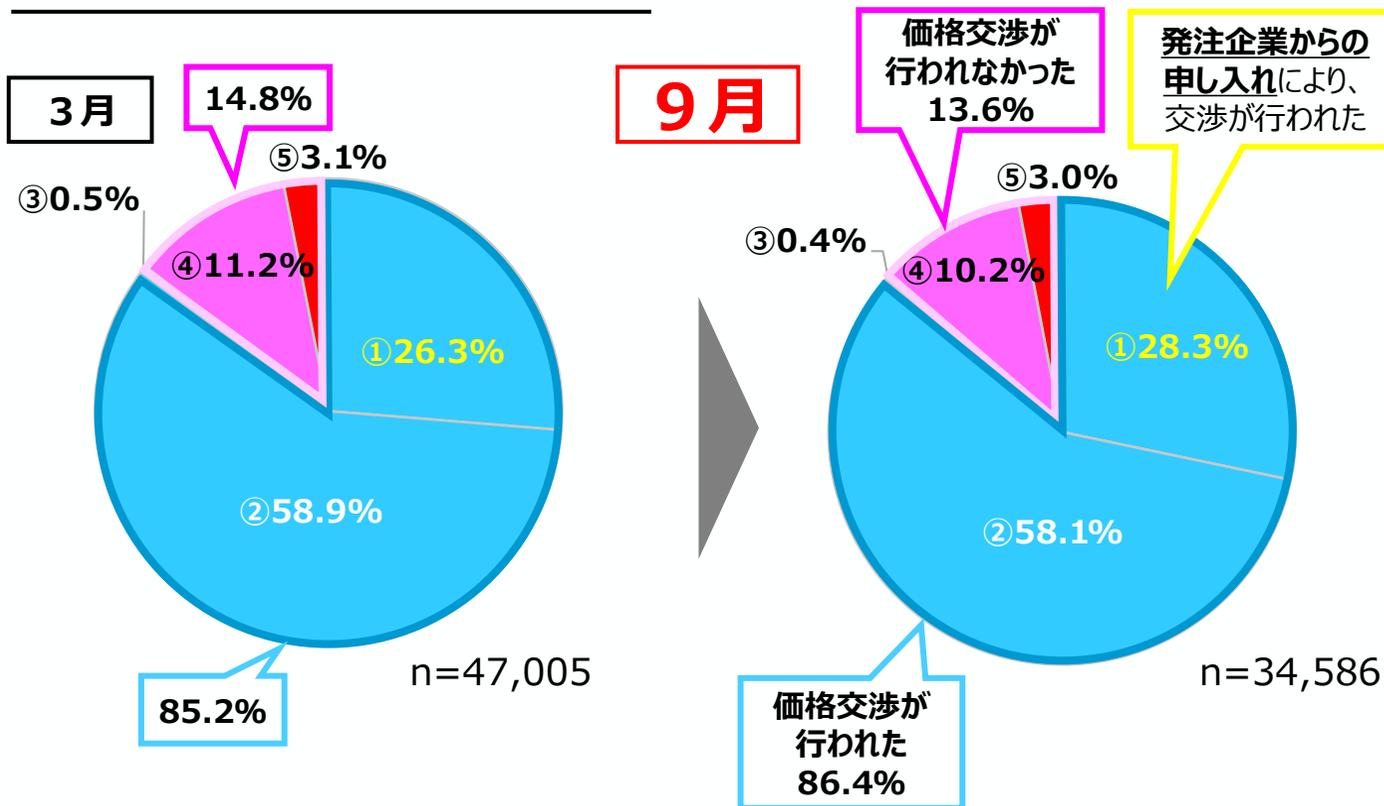
○ ヒアリング件数 約2,000社（予定）

価格交渉の状況

※ 「価格交渉は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 「**発注側企業から申し入れがあり、価格交渉が行われた**」割合（①）は、前回から約**2ポイント増の28.3%**。
 - 「**価格交渉が行われた**」割合（①②）も前回から約**1ポイント増の86.4%**。
 - 「**価格交渉が行われなかった**」割合（③④⑤）は**減少**（前回14.8%→13.6%）。
- **発注企業からの申し入れは浸透しつつあるものの、引き続き、受注企業の意に反して交渉が行われなかった者が約1.5割**。引き続き、労務費指針の徹底等による価格交渉・転嫁への**機運醸成が重要**。

直近6か月間における価格交渉の状況



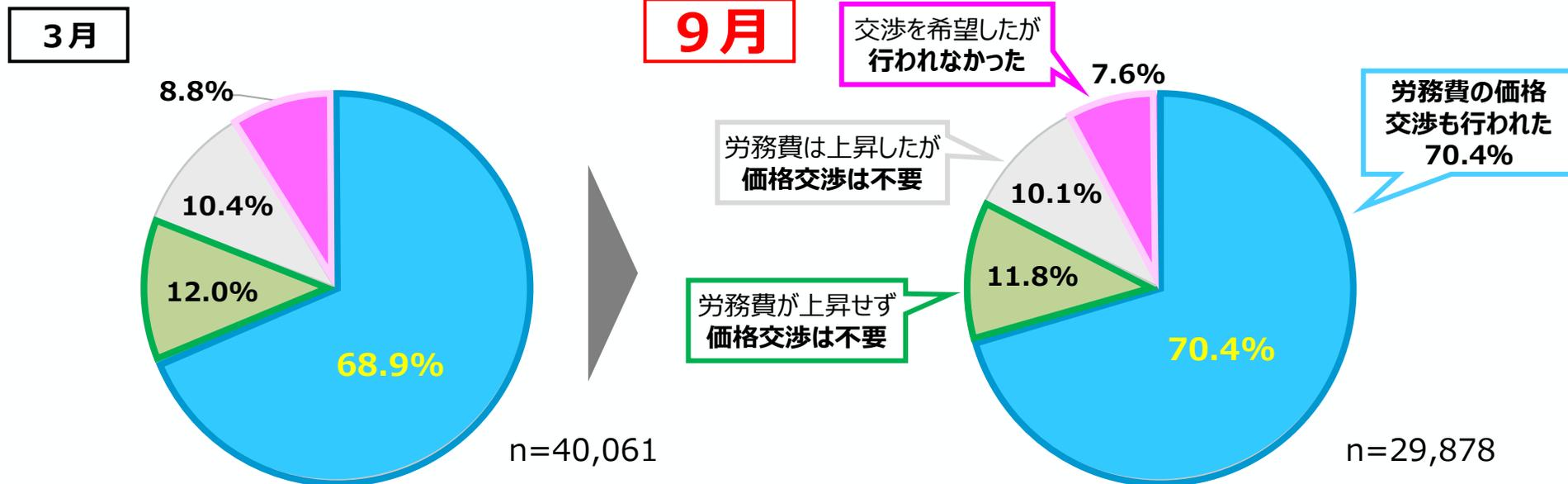
①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、 発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、 発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、 受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

労務費に係る価格交渉の状況

※2023年11月に、「**労務費指針**（労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針）」が策定・公表されたことを踏まえ、今回の調査においても、「**労務費について価格交渉ができたか**」を調査。

- 価格交渉が行われた企業（54.9%）のうち**7割超**において、**労務費についても交渉を実施**（前回68.9%→**70.4%**）。
- 一方で、「労務費が上昇し、**価格交渉を希望したが出来なかった**」と回答した企業は、前回より減少（前回8.8%→**7.6%**）したものの、依然として**1割弱存在**。
 - 引き続き、公正取引委員会等と連携し、「**労務費指針**」を周知・徹底していく。

労務費の交渉状況



アンケート回答企業からの具体的な声

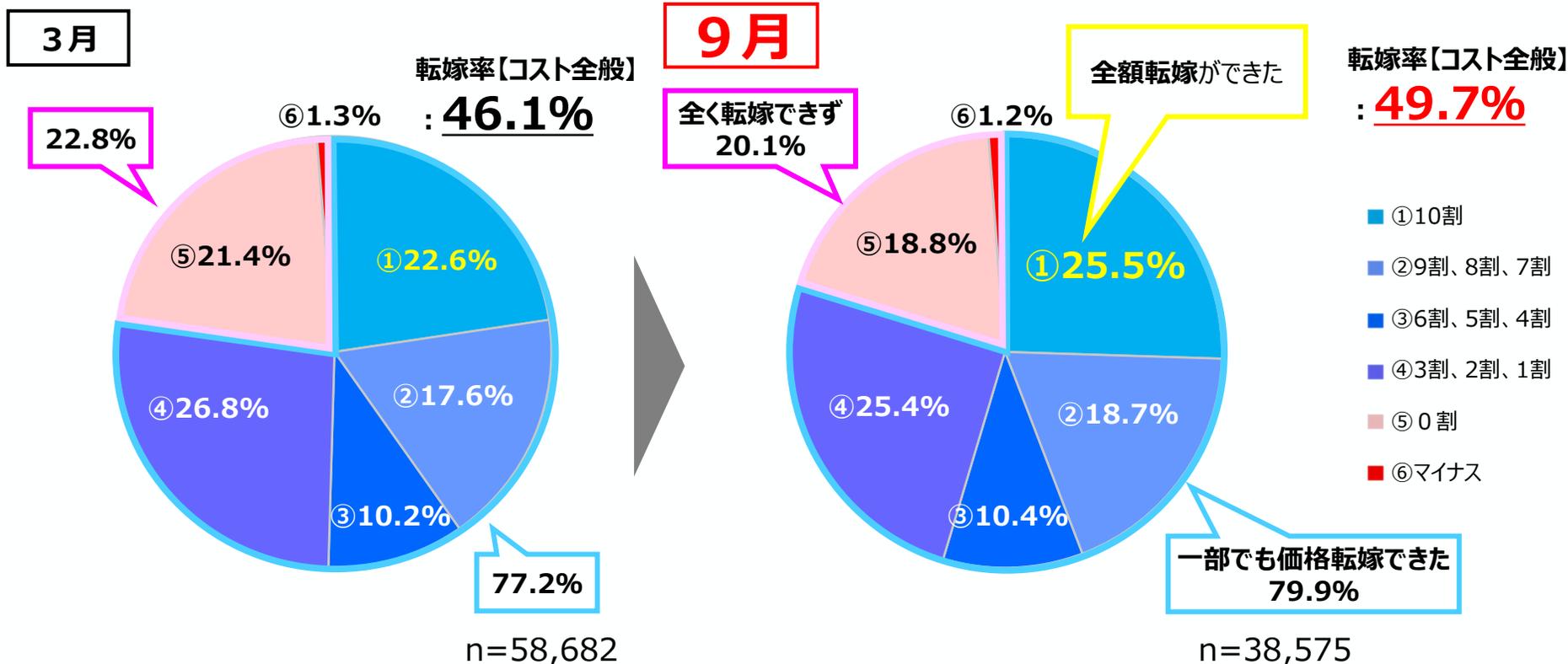
- ▲ **労務費**の高騰分は、**自社の企業努力により賄うよう求められた**。転嫁を認めてもらえないため、賃上げ等の待遇改善が進まない。
- ▲ 労務費が上昇しているため、「**労務費指針**」別添の表を基に見積書を作成し、交渉を申し入れたが、協議自体を拒否された。

価格転嫁の状況①【コスト全般】

※ 「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- **コスト全体の価格転嫁率は49.7%**、今年3月より**約3ポイント増加**（前回46.1%→49.7%）。
- 「**全額転嫁できた**」割合（①）は、前回から約**3ポイント増の25.5%**。
- 「**一部でも転嫁できた**」割合（①②③④）も前回から約**3ポイント増の79.9%**。
- 「**転嫁できなかった**」「**マイナスとなった**」割合（⑤⑥）は**減少**（22.8%→20.1%）。
 - **価格転嫁の状況は改善してはいるが、転嫁できない企業との二極化がみられ、転嫁対策の徹底が重要。**

直近6か月間における価格転嫁の状況

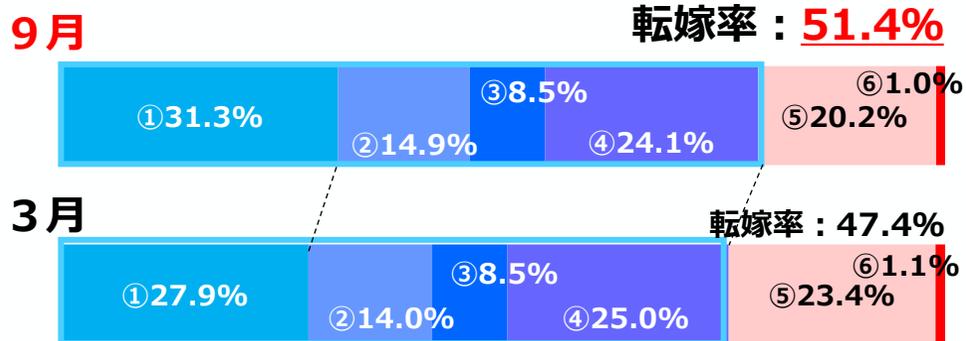


価格転嫁の状況②【コスト要素別】

※ 「価格転嫁は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 労務費、エネルギー費の転嫁率は、原材料費と比較して約7ポイント低い水準（前回と同じ）。いずれも前回（今年3月）より4～5%ポイント上昇。
- 労務費指針や、エネルギー費の全額転嫁を目指す旨の振興基準等の影響が、徐々に浸透しつつある。

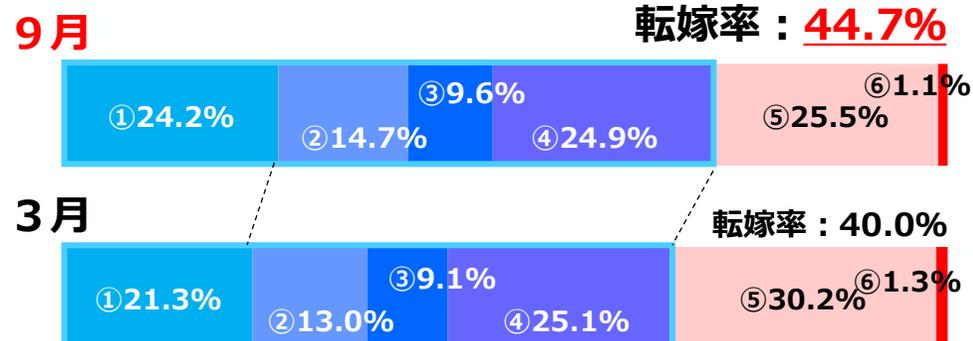
原材料費



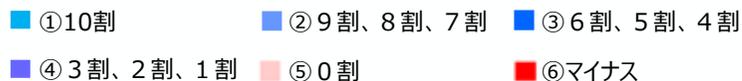
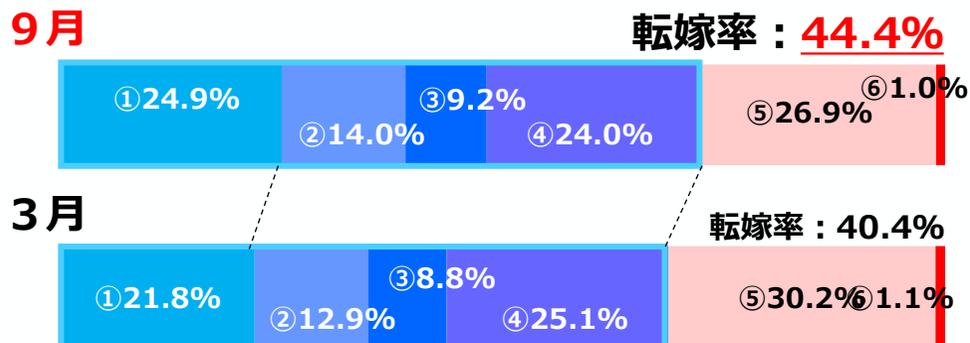
一部でも
価格転嫁できた

全く転嫁できず
or 減額

労務費



エネルギー費

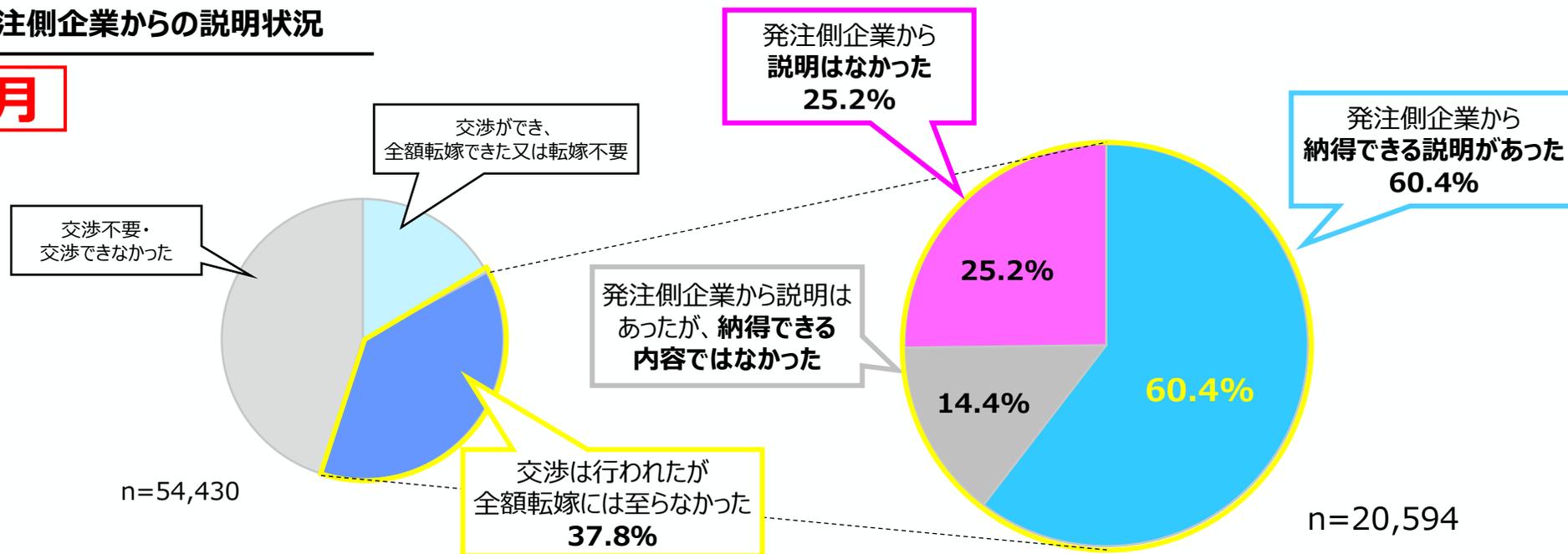


価格転嫁に関する発注側企業による説明

- 価格交渉が行われたものの、コスト上昇分の全額の価格転嫁には至らなかった企業（全体の37.8%）のうち、発注側企業から価格転嫁について、「納得できる説明があった」と回答した企業は約6割。
- 一方で、「発注側企業から説明はあったものの、納得できるものではなかった」又は「発注側企業からの説明はなかった」とする回答が約4割。
 - 発注側企業に対し、価格交渉の場の設定のみならず、価格に関する受注側企業への十分な説明も求めていく必要。

発注側企業からの説明状況

9月



アンケート回答企業からの具体的な声

- ▲ 自社の要望は全く聞き入れず、希望額の半分しか値上げされなかった。事前に説明等もなく、一方的に決められた。
- ▲ 労務費の上昇について資料を作成し協議を行ったが、明確な根拠なく価格は据え置かれ、10年近く単価が変わっていない。

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

【発注企業の業種毎に集計】

- 製造業系が上位にあり、トラック運送、放送コンテンツ等が厳しい等の全体的な傾向は従前通りだが、**トラック運送は約1ポイント、放送コンテンツは約6ポイント上昇。**

2024年9月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率					
					原材料費	エネルギー費	労務費			
①全体			↑	49.7% (46.1%)	↑	51.4% (47.4%)	↑	44.4% (40.4%)	↑	44.7% (40.0%)
②業種別	1位	化学	↑	61.9% (61.0%)	↑	65.0% (63.2%)	↑	57.9% (54.1%)	↑	54.6% (51.1%)
	2位	飲食サービス	↑↑	59.0% (51.5%)	↑↑	61.2% (53.0%)	↑↑↑	49.0% (38.3%)	↑↑↑	49.4% (37.8%)
	3位	造船	↑↑	57.0% (49.1%)	↑↑	62.1% (53.8%)	↑↑↑	56.5% (45.2%)	↑↑↑	53.2% (42.5%)
	4位	食品製造	↑↑	55.3% (50.0%)	↑↑	58.3% (51.6%)	↑	47.6% (42.7%)	↑↑	47.2% (41.2%)
	5位	電機・情報通信機器	↑	54.8% (51.2%)	↑	58.9% (55.9%)	↑↑	49.6% (43.8%)	↑↑	48.7% (42.9%)
	6位	機械製造	↑	54.3% (51.9%)	↑	60.7% (57.0%)	↑	49.1% (45.3%)	↑	47.4% (43.3%)
	7位	製薬	↑	53.6% (53.5%)	↑	60.4% (56.5%)	↑	54.2% (49.7%)	↑	46.5% (44.1%)
	8位	自動車・自動車部品	↑	51.9% (47.1%)	↑	59.8% (54.8%)	↑	51.8% (47.2%)	↑↑↑	48.9% (37.2%)
	9位	建材・住宅設備	↑↑	51.6% (44.4%)	↑	51.6% (47.0%)	↑↑	44.9% (39.5%)	↑	42.8% (39.4%)
	10位	卸売	↑	51.2% (47.0%)	↑	51.7% (47.5%)	↑	43.9% (39.6%)	↑	42.9% (38.3%)
	11位	廃棄物処理	↑↑↑	50.7% (39.1%)	↑↑	43.1% (35.0%)	↑↑↑	47.0% (34.8%)	↑↑↑	48.7% (34.6%)
	12位	建設	↑	50.3% (46.9%)	↑	51.6% (47.3%)	↑	46.0% (42.0%)	↑	47.4% (43.8%)
	12位	金属	↑	50.3% (46.2%)	↑↑	55.4% (49.8%)	↑	44.5% (41.5%)	↑	42.6% (37.9%)
	14位	紙・紙加工	↑↑	50.2% (45.1%)	↑	49.9% (45.9%)	↑↑	43.0% (37.5%)	↑↑	42.7% (37.4%)
	15位	鉱業・採石・砂利採取	↑	49.8% (48.6%)	↓	47.4% (47.8%)	↑	43.6% (43.3%)	↑	43.4% (42.0%)
	16位	繊維	↓	49.0% (49.9%)	↓	48.8% (51.4%)	↑	45.3% (43.2%)	↑↑	46.8% (41.3%)
	17位	小売	↑	48.8% (47.1%)	↑	49.2% (47.8%)	↑	41.7% (40.5%)	↑	40.5% (38.6%)
	18位	印刷	↑	48.5% (43.5%)	↑	49.0% (46.6%)	↑	41.1% (37.2%)	↑↑	40.6% (34.7%)
	19位	生活関連サービス	↑↑	48.4% (39.6%)	↑↑	48.2% (40.5%)	↑↑	41.2% (31.8%)	↑↑↑	42.7% (31.2%)
	20位	不動産・物品賃貸	↑↑	48.1% (42.1%)	↑	46.5% (41.8%)	↑	41.0% (38.7%)	↑↑	45.4% (38.9%)
	21位	電気・ガス・熱供給・水道	↓	48.0% (48.3%)	↓	49.0% (49.4%)	↓	43.5% (44.9%)	↓	43.9% (45.1%)
	22位	石油製品・石炭製品製造	↑	47.6% (43.9%)	↑	55.5% (51.8%)	↑	42.9% (38.8%)	↑	41.0% (37.4%)
	23位	情報サービス・ソフトウェア		47.1% (47.1%)	↓	38.0% (39.7%)	↓	34.0% (35.1%)	↑	46.3% (46.2%)
	24位	通信	↑↑	47.0% (40.8%)	↑↑	44.7% (38.9%)	↑↑	40.5% (35.0%)	↑↑	45.7% (38.3%)
	25位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑↑	45.5% (39.8%)	↑↑	44.3% (37.2%)	↑↑	41.6% (35.2%)	↑↑	42.8% (35.8%)
	26位	農業・林業	↑	41.2% (38.8%)	↑	39.9% (39.1%)	↑	37.3% (33.8%)	↑	36.1% (32.2%)
	27位	金融・保険	↑↑	40.9% (35.3%)	↑	36.3% (34.1%)	↑	31.7% (28.8%)	↑↑	37.4% (32.3%)
	28位	放送コンテンツ	↑↑	39.8% (33.7%)	↑↑	40.4% (33.8%)	↑↑	36.2% (27.8%)	↑↑	36.8% (31.7%)
	29位	広告	↓↓↓	31.4% (46.9%)	↓↓↓	32.3% (49.1%)	↓↓↓	26.4% (40.2%)	↓↓↓	32.1% (42.3%)
	30位	トラック運送	↑	29.5% (28.1%)	↑	25.7% (24.6%)	↑	27.2% (25.9%)	↑	26.9% (24.0%)
-	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	

※ 3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

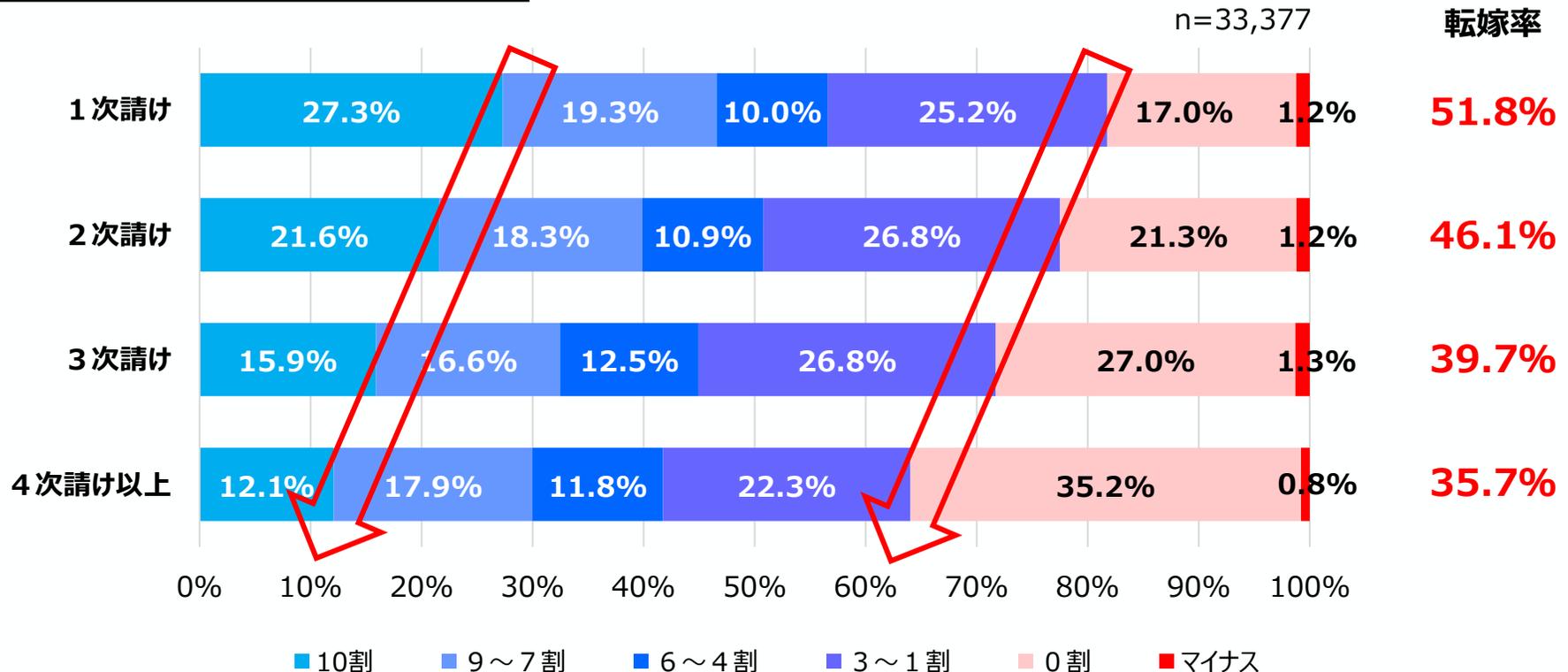
※ () 内は前回の転嫁率を示す。

サプライチェーンの各段階 (※) における価格転嫁の状況

※各取引段階 = 受注側中小企業に対する、「自社が、最終製品・サービスを提供する企業から数え、どの取引段階に位置しているか」との質問への回答を集計したもの。

- 価格転嫁率は、1次請けの企業は5割超 (51.8%) に対し、4次請け以上の企業は35%程度
- 特に、4次請け以上の階層においては、全額転嫁できた企業の割合は1割程度にとどまり、全く転嫁できなかった又は減額された企業は、4割近く (36.0%) に上る。
- 受注側企業の取引段階が深くなるにつれて、価格転嫁割合が低くなる傾向。
⇒ より深い段階への価格転嫁の浸透が課題。

受注側企業の取引段階と価格転嫁率

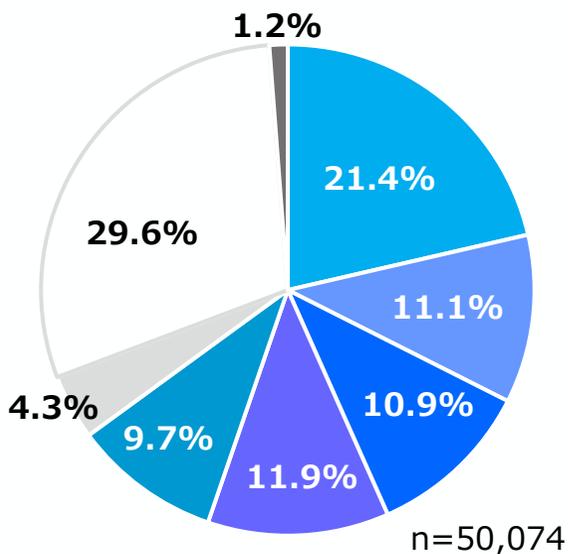


価格転嫁と賃上げ率の関係

(注) 賃上げ率：直近6か月以内に実施した、ないし、今後6か月以内に予定している賃上げ幅（定期昇給、ベースアップ、一時金等全てを含む）についての回答を集計。

- **価格転嫁ができていない割合が高いほど、受注者（中小企業）の賃上げ率も高い傾向。** なお、「価格転嫁できていないが5%以上、賃上げした企業」、「全額転嫁ができていても、賃上げしない企業」も存在。

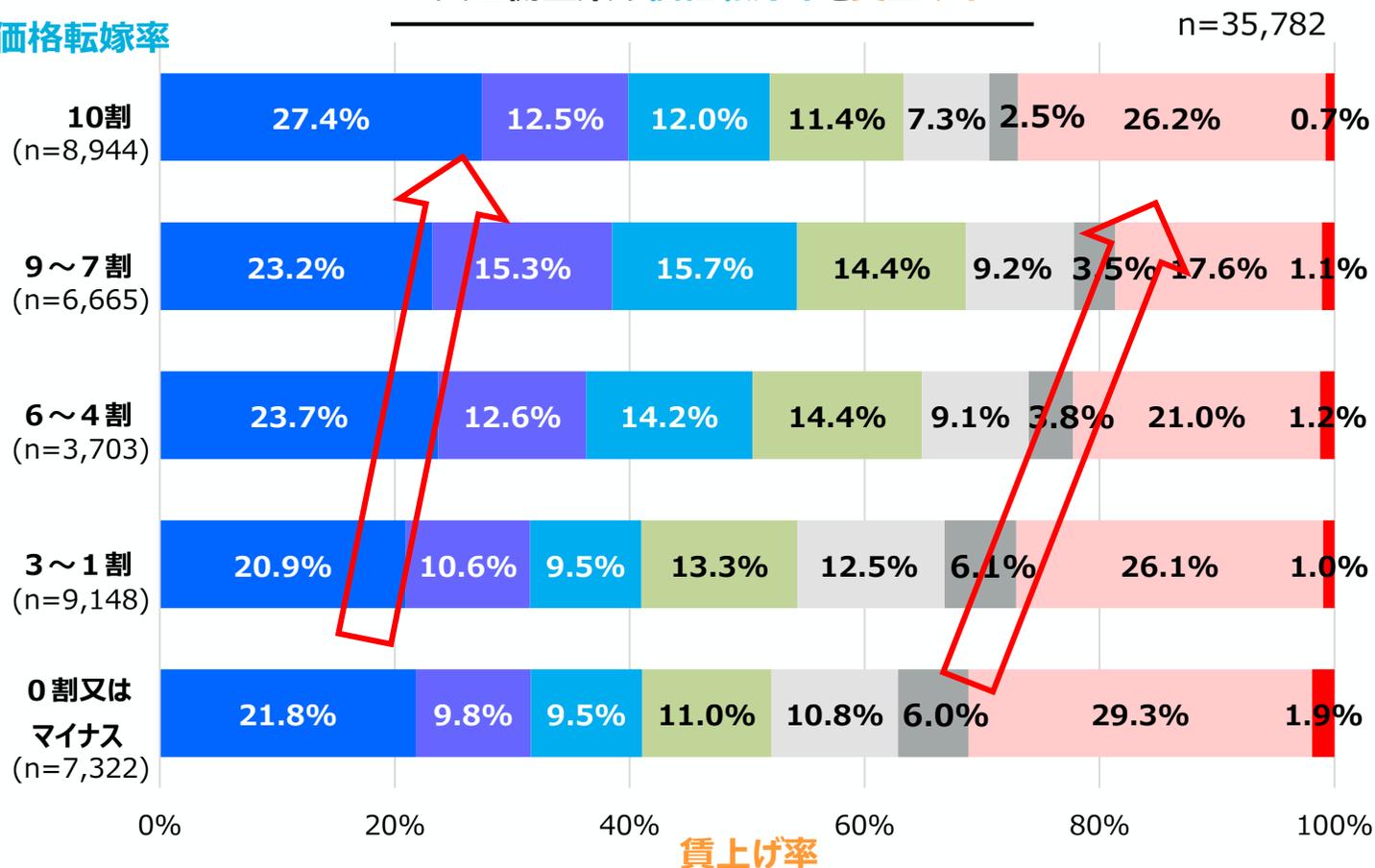
受注側企業の賃上げ率分布



- 5%以上
- 4%以上5%未満
- 3%以上4%未満
- 2%以上3%未満
- 1%以上2%未満
- 1%未満
- 0% (賃上げなし)
- 賃金引下げ

受注側企業の価格転嫁率と賃上げ率

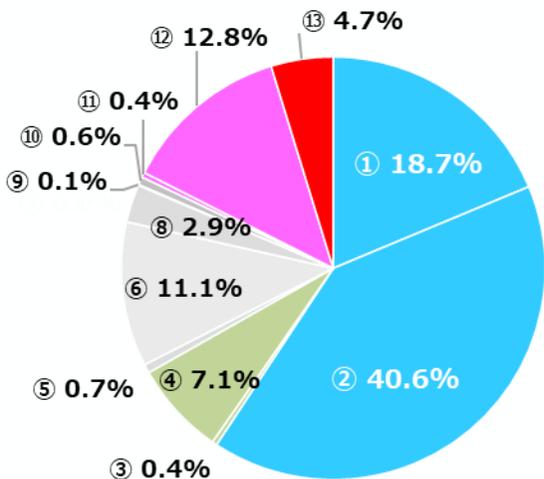
価格転嫁率



- 5%以上
- 4%以上5%未満
- 3%以上4%未満
- 2%以上3%未満
- 1%以上2%未満
- 1%未満
- 0% (賃上げなし)
- 賃金引下げ

トラック運送

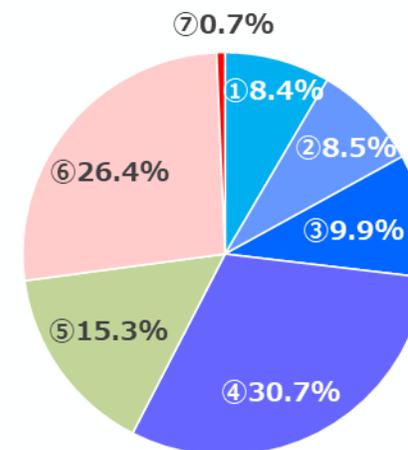
直近6か月間における価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑦	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑨	入札方式により価格を決定しているため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑩	入札方式により価格を決定しているため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑪	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑫	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった。
⑬	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

直近6か月間における価格転嫁の状況【コスト全般】

n = 1,626



■ ①10割 ■ ②9～7割 ■ ③6～4割 ■ ④3～1割
 ■ ⑤転嫁不要 ■ ⑥0割 ■ ⑦マイナス

転嫁率：29.5%

アンケート回答企業からの具体的な声

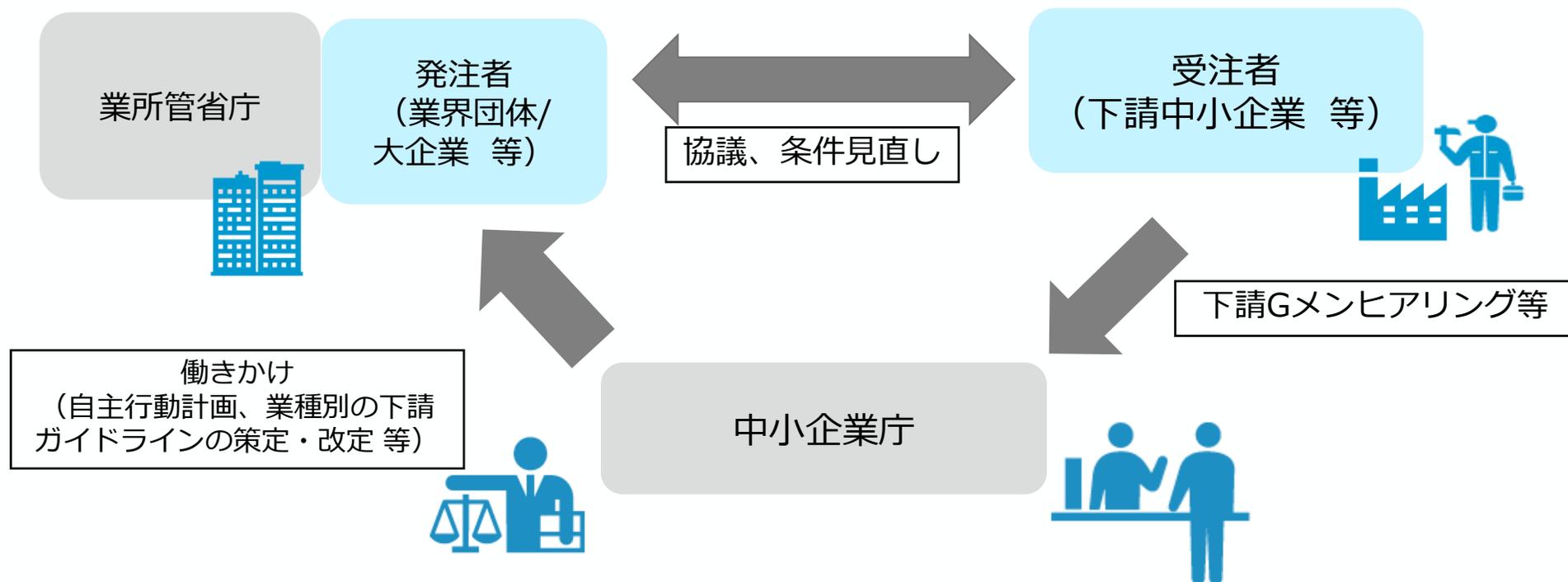
【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例

- 発注側企業より価格を改定する旨の通知を受けた後、十分な話し合いを経て価格改定を行った。
- 燃料費、人件費等が高騰している状況を踏まえ、発注企業側から価格交渉の打診があった。
- ▲価格交渉の場で一度持ち帰って回答しますと言われたが未だに回答がない。
- ▲コストが上昇しているため価格交渉を申し出たところ、契約打ち切りとなった。

下請Gメン

下請Gメンの活動について

- 2017年4月から取引調査員（下請Gメン）を全国に配置
2021年度 120名⇒2022年度 248名⇒2023年度 300名⇒**2024年4月から330名**
- 下請Gメンは、幅広い業種の中小企業から、下請取引の実態等についてヒアリング。**業種毎に集計し**、傾向を分析。
- これにより、問題ある商慣習や、業界・個社の優良事例/問題事例、価格交渉の実態等を収集し、以下の通り活用。
 - （望ましい取引関係を定めた）**振興基準の改正**や、**個別企業への指導・助言**、業界団体等への働きかけ
 - 業所管省庁による**業種別の下請ガイドライン**や、業界団体による取引適正化のための**自主行動計画**の策定・改訂への働きかけ
 - 下請代金法に基づく取締りの端緒情報**等として活用 等



「パートナーシップ構築宣言」について

- パートナーシップ構築宣言は、「発注者」の立場から、「代表者の名前」で、サプライチェーン全体の付加価値向上や望ましい取引慣行の遵守等について自主的に宣言・公表することで、取引適正化に関する社内への意識徹底、取引先からの取組の見える化等を図り、サプライチェーン全体の共存共栄を図る取組。
 - ※「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議（PS会議）」（2020年5月）において、導入を決定。
 - ※宣言の公表は賃上げ促進税制（大企業向け）の要件であり、国・地方の補助金の加点要素にもなっている。
- PS会議では、関係省庁・経済界が一堂に会し、経産省からパートナーシップ宣言企業の取引先（下請企業）に対する調査結果を報告し、今後の課題や対応の方向性を示すとともに、宣言の拡大や取引適正化に向けた経済界や各省庁の姿勢を確認。



1. 宣言の骨子

- (1) サプライチェーン全体の共存共栄と新たな連携（オープンイノベーション、IT実装、グリーン化等）
- (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課題（※）への取組
 - ※①価格決定方法の適正化、②型取引の適正化、③支払条件の改善、④知的財産・ノウハウの保護、⑤働き方改革に伴うしわ寄せ防止

2. 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議（PS会議）

- ✓ **【共同議長】**経済産業大臣、内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
【構成員】厚労大臣、農水大臣、国交大臣、内閣官房副長官（政務）、経団連会長、日商会頭、連合会長
 - ※第5回は、臨時議員として全国知事会・村井会長（宮城県知事）及び矢田補佐官が出席。
- ✓ 第1回は2020年5月、第2回は2020年11月、第3回は2022年2月、第4回は2022年10月11日、第5回は2023年12月21日に開催。

下請Gメンヒアリング結果（調査概要・ヒアリング件数）

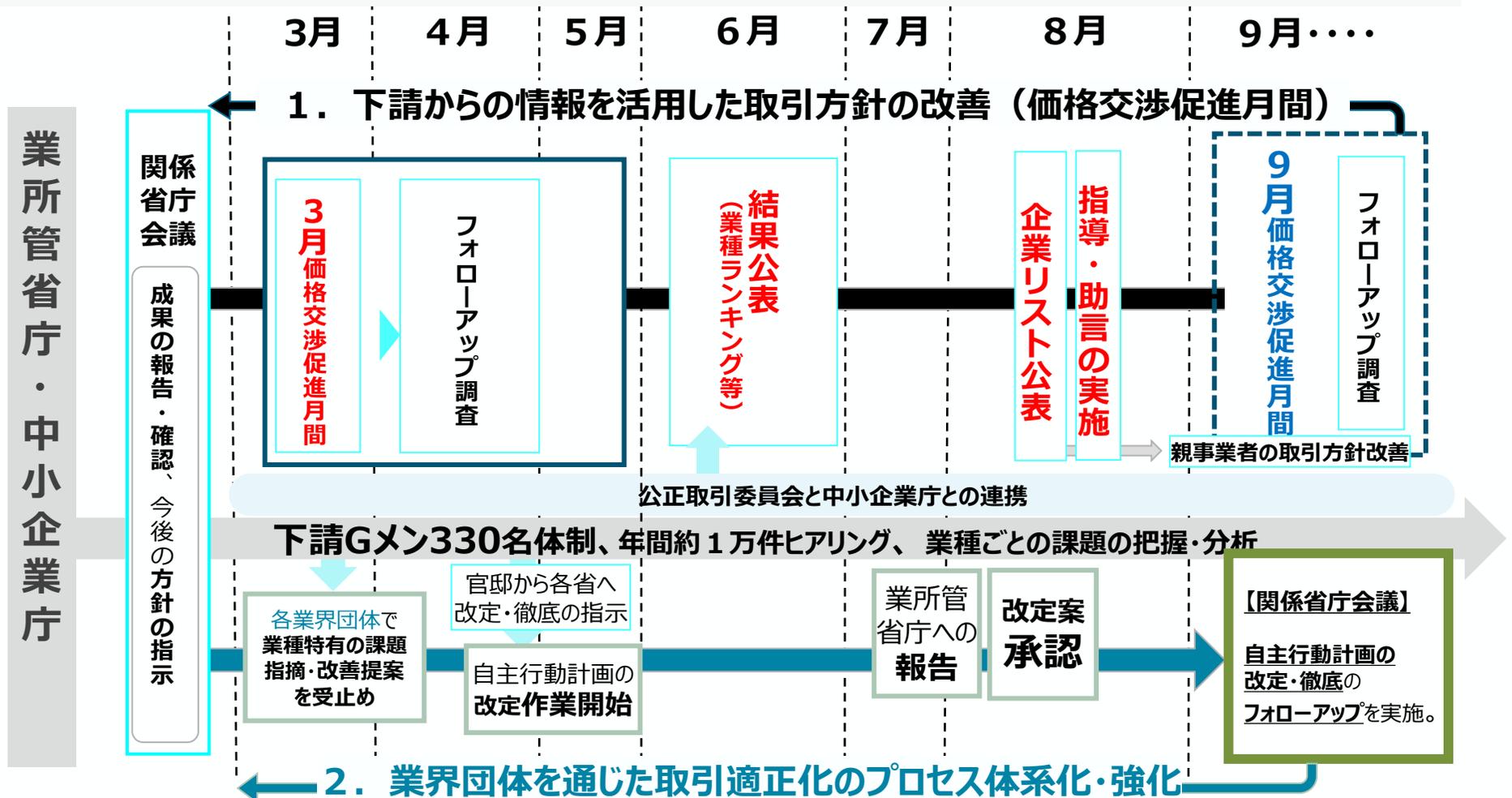
- ▶平成29年(2017年)から下請Gメン(取引調査員)を中小企業庁と各地方経済産業局に配置(330名体制)
- ▶全国の、幅広い業種の中小企業に対し、親事業者等との間の取引実態についてヒアリングを実施
- ▶令和5年(うち4月~12月)は、11,725件のヒアリングを実施
- ▶平成29年1月から令和5年12月までの約7年間におけるヒアリング件数の累計は、51,493件

業種別	業種	件数	割合	業種	件数	割合	業種	件数	割合
	01自動車・自動車部品	230	2.0%	11金属産業	1,595	13.6%	21食品産業	616	5.3%
	02素形材	428	3.7%	12化学産業	767	6.5%	22飲食業	6	0.1%
	03機械製造業	492	4.2%	13トラック運送	608	5.2%	23不動産管理	16	0.1%
	04航空宇宙工業	16	0.1%	14建設業・住宅業	845	7.2%	24医薬品	64	0.5%
	05繊維	320	2.7%	15警備	71	0.6%	25医療機器	43	0.4%
	06電機・情報通信機器	485	4.1%	16放送コンテンツ・アニメ	439	3.7%	26鉄道	26	0.2%
	07情報サービス・ソフトウェア	631	5.4%	17印刷業	558	4.8%	27通信	11	0.1%
	08流通業	73	0.6%	18造船	16	0.1%	28旅行	73	0.6%
	09建材・住宅設備業	196	1.7%	19広告業	183	1.6%	29自動車整備	137	1.2%
	10紙・紙加工業	376	3.2%	20電力	5	0.04%	99その他	2,399	20.5%
							合計	11,725件	

資本金別	資本金	件数	割合	地域別	地域	件数	割合	地域	件数	割合
	1億円超	233	2%		北海道	416	3.5%	中国	650	5.5%
	5千万円超~1億円以下	1,880	16%		東北	879	7.5%	四国	416	3.5%
	1千万円超~5千万円以下	5,048	43%		関東	4,845	41.3%	九州	929	7.9%
	1千万円以下	4,564	39%		中部	1,232	10.5%	沖縄	163	1.4%
					近畿	2,195	18.7%			

取引方針の改善サイクル（個別企業および各業界全体）

- 毎年2回（3月・9月）の「**価格交渉促進月間**」の取組みにより、下請中小企業から情報を収集し、その結果の公表、指導・助言等により、**個別企業の取引方針の改善を促してゆく**。
- 各業界団体においては、下請Gメンによる情報収集、課題分析に基づく**改善指摘**を踏まえ、**取引適正化のための「自主行動計画」**の改善・徹底、毎年のフォローアップにより、**業界全体での取引適正化**に取り組む。



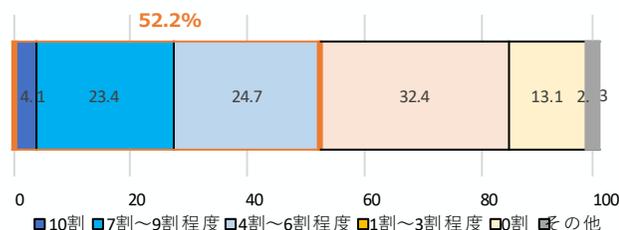
価格転嫁

- コスト（特に労務費）の価格転嫁は不十分。
- サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させるため、下請法の執行強化等に取り組む。

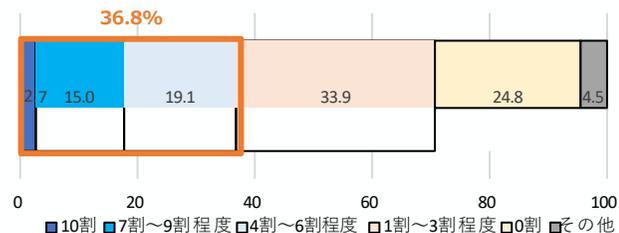
現状

- 原材料・労務費の増加分の4割以上を価格転嫁できた企業は約5割。
- 労務費増加分の4割以上を価格転嫁できた企業は4割未満。特に、**労務費の価格転嫁は遅れている**。

【コスト（原材料・労務費）増加分の何割を価格転嫁できたか】



【労務費増加分の何割を価格転嫁できたか】



(出典) 日本商工会議所・東京商工会議所「商工会議所LOBO (早期景気観測) 2024年10月調査結果」により内閣府作成

取組

下請法執行強化

- 下請GMエン（全国で330名）と下請かけこみ寺（47都道府県）の調査員が連携し、**取引実態に関する情報収集を強化**。
- 収集した情報を、**法執行のために活用**。

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に基づく取組の徹底

- **実態調査を実施**（公正取引委員会、2024年内目途実施）。
- 独占禁止法上の問題につながるおそれのある行為が認められた事業者に対し、**注意喚起文書を送付**。

下請法改正の検討

- コストが上昇する中で、協議の場を設けずに**価格を据置く事業者への対応の在り方**
- **荷主・物流事業者間取引の取扱い**
- **事業所管省庁への指導権限の追加** 等

賃金上昇が物価上昇を安定的に上回る経済の実現を目指す

第17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

2024年問題に係る トラック運送業界の取組について

2024年12月25日



物流の2024年問題 全日本トラック協会の取組状況

① 荷主企業・荷主団体等を対象としたセミナーにおける講演等

荷主企業や荷主団体が開催するセミナーにおいて協会役職員がトラック運送業界の働き方改革や物流の2024年問題について講演。また、都道府県トラック協会では荷主企業を対象とした物流セミナーを開催。

② 物流の2024年問題解決に向けた実証事業等への支援

物流の2024年問題解決に向け、荷待ち時間や荷役作業等の改善や物流標準化に向けた取組みを推進するため、都道府県ト協もしくは会員事業者が荷主等と共同で実施する実証事業等への支援を実施。

③ 価格転嫁に向けた運賃交渉相談会の開催

価格転嫁ができない(あるいは引き上げができない)会員事業者を対象に、個別の事業者が抱える価格転嫁に関する課題の解消を図るため、都道府県トラック協会及び北海道地区トラック協会において、会員事業者とコンサルタントが1対1で実施する個別相談会を開催。令和6年12月現在、11協会で開催している。

④ 標準的運賃や改善基準告示に係るセミナーの開催

令和6年3月告示の標準的運賃活用セミナーや改善基準告示解説セミナーを都道府県トラック協会と全日本トラック協会の共催により開催。令和6年12月現在、標準的運賃活用セミナーは30協会、改善基準告示解説セミナーは20協会で開催している。

⑤ホームページを活用した啓発やパンフレット等の作成配布

公益社団法人 全日本トラック協会
Japan Trucking Association

HOME | ENGLISH

サイト内検索

全日本トラック協会の概要 | トラック輸送業界の概要 | 会員の皆様へ | **ドライバーの皆様へ** | 一般の皆様へ | 学生の皆様へ | こどものページ

会員の皆様へ

- 安全対策
- 環境対策
- 労働対策
- 人材の確保・育成
- 適正化事業・Gマーク
- 経営改善対策・WebKIT
- IT活用・導入支援
情報セキュリティ
- 事業法・標準的な運賃
標準運送約款
- 燃料高騰対策・取引適正化
- 道路対策
- 税制
- 規制・要望
- 助成制度
- セミナー・資格制度
- 引越・宅配

HOME > 会員の皆様へ > 労働対策 > 2024年問題（働き方改革）特設ページ

2024年問題（働き方改革）特設ページ

取引環境・労働時間改善協議会
特設ページ（「約款改正」はこちら）

令和6年4月から適用
改正改善基準告示
（厚生労働省特設ページ）

2024年問題
（働き方改革）特設ページ

自動車運転者の
長時間労働改善に向けた
ポータルサイト

物流の2024年問題

改正改善基準告示 関係法令・適達	改正改善基準告示 周知・啓発	改正改善基準告示 解説書	長時間の待機方に 関する情報メール窓口 （厚生労働省特設ページ）	厚労省啓発資料
働き方改革 実現に向けた アクションプラン	働き方改革関連法	働き方改革関係冊子 ・パンフレット等	同一労働同一賃金	働きやすい職場 認証制度
「ホワイト物流」 推進運動	荷主対策の深度化	トラック 予約受付システム	中継輸送	その他

知っていますか？ 物流の2024年問題

公益社団法人 全日本トラック協会

トラックドライバーの働き方改革は進んでいますか？

時間外労働の上限規制 年960時間 の遵守をお願いします

令和6年4月からの月々の時間外労働の合計をチェックしてみましょう

- トラック業界の働き方改革として、時間外労働の上限規制（年960時間）が令和6年4月からスタートしました。
- 36協定について、令和6年4月からは労働時間を見直しして労働させることができる時間を、年960時間を上限と設定する必要があります。
- ドライバーの時間外労働をチェックした結果、年960時間を超過することが見込まれる場合には、業種の見直しや労主等に相談するなど対策を講じましょう。
- あわせて、残業時間、通勤時間などについても、令和6年4月から適用されている改正された改善基準告示が適用されていますのでご確認ください！

ドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）

- 違反すると6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金
- 改正された改善基準告示（残業時間、休息期間等に配慮しあり）
- 違反すると労働基準法違反、運輸支店の行政処分（車両停止）

国土交通省 | 厚生労働省 | JTA 全日本トラック協会

令和6年3月

トラック輸送の「標準的運賃」が改定されました

物流の2024年問題の解決に向けて

トラック輸送の「標準的運賃」にご理解・ご協力をお願いします

国土交通省 | 厚生労働省 | JTA 全日本トラック協会

改訂

トラック輸送に係る標準的運賃の解説

—令和6年3月告示版—

国土交通省 | JTA 全日本トラック協会

トラックドライバーの新しい労働時間規制が始まります！

令和6年4月から適用

年960時間の時間外労働上限規制と改正改善基準告示

長時間の待機時間が短くなる場合は、労働基準監督署から労主に対して「要請」が行われます！

改善基準告示とは？

【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）】は、トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法で定められている労働時間（労働時間+休憩時間）や休憩時間（休憩インターバル）、通勤時間等の基準を定めたもの（厚生労働省告示）です。

令和4年12月に改正され、令和6年4月から新しい告示が適用となり、遵守できないトラック運送事業者は行政処分の対象となります。

改善基準告示の対象は？

- ※適用トラック（緑ナンバー）運転者に対して、自動車（白ナンバー）運転者の改善基準告示の対象となります。
- ※労働者に該当しない個人事業主は、産別、改善基準告示の対象ではありませんが、国土交通省が告示定める基準により、実際に改善基準告示の遵守が求められます。

緑ナンバー | 白ナンバー | 個人事業主

JTA 全日本トラック協会 | 国土交通省 | 厚生労働省

令和6年(2024年)4月から適用

トラック運転者の改善基準告示が変わります！

1 改善基準告示とは？

- 【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）】は、トラックドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法で定められている労働時間（労働時間+休憩時間）、通勤時間等の基準を定めたもの（厚生労働省告示）です。
- 令和4年12月に改正され、令和6年4月から新しい告示が適用されます。

2 改正の主なポイント（詳細は3ページ以降）

1年12月の残業時間	1年 3,300時間以内 1か月 284時間以内	【例外】 労働時間合計、および残業時間合計がそれぞれ、 1年 3,300時間以内、1か月 284時間以内の範囲内で、 ①12月1日～12月31日の範囲内 ②12月1日～12月31日の範囲外
1日の残業時間	13時間以内（上限18時間、14時間超過は2日までが目安）	【例外】 業種等によっては労働時間の超過、18時間を超えても2日以内の範囲で可
1日の休息時間	連続11時間以上休息を要する期間を必要とし、9時間以上が原則	【例外】 業種等によっては労働時間の超過、9時間以上11時間以内の範囲で可
連続運転時間	4時間以内	連続の労働時間には、休憩として休息を有する（1日1回以上の休憩105分以上、30分以上） 10分以上の連続の労働時間は、3回以上連続しない

国土交通省 | 厚生労働省 | JTA 全日本トラック協会

解説

トラック運転者の改善基準告示

—2024年4月適用—

JTA 全日本トラック協会

⑥物流の2024年問題 アンケート調査の実施

会員事業者及び荷主企業に対し、物流の2024年問題への対応状況を把握するためのアンケート調査を実施。（P4以降を参照）

今後の対応

- ① 来年4月以降の改正物流効率化法及び改正貨物自動車運送事業法の施行に向け、荷主・物流事業者に対する規制的措置をはじめ、書面交付義務や実運送体制管理簿の義務化等、改正内容周知のためのリーフレットを国土交通省と連名で作成。また、様式やQ & Aなどを盛り込んだ改正内容の詳細を解説したパンフレットを作成する予定。(令和6年度内に作成予定)
- ② 国土交通省とともにトラック運送事業者等を対象としたブロック単位の説明会を開催。(令和6年度内に開催予定)
- ③ 都道府県トラック協会との共催による会員事業者を対象とした説明会を開催。(令和7年4月以降の開催予定)
- ④ 一般消費者や荷主、トラック運送事業者向けにインターネット広告を活用した広報を実施。(令和7年4月以降に実施予定)

⇒ 荷待ち時間・荷役作業の削減や適正な運賃・料金の收受、物流の生産性向上など、荷主・物流事業者間の商慣行の見直しを図られるよう、引き続き、関係省庁の連携によるご支援をお願いしたい。