

荷主とトラック事業者の共創セミナー

# トラック事業者と荷主の共創の必要性について

～ 持続可能なトラック輸送の実現に向けて ～

2022年12月5日

株式会社野村総合研究所  
コンサルティング事業本部  
アーバンイノベーションコンサルティング部

プリンシパル 森川 健

〒100-0004  
東京都千代田区大手町1-9-2  
大手町フィナンシャルシティ グランキューブ



# 本日お話すること

**1. わが国のトラック輸送の現在地**

**2. トラック輸送を取り巻く政策**

**3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽**

**4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性**

# 自己紹介

野村総合研究所 アーバンイノベーションコンサルティング部  
プリンシパル 森川 健



経歴	主要プロジェクト
<p>1990年 3月 東京理科大学理工学研究科土木工学専攻修了 1990年 4月 株式会社 野村総合研究所入社 地域事業コンサルティング部 関西支社 地域開発事業部 社会システムコンサルティング部 現在アーバンイノベーションコンサルティング部 プリンシパル</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>運輸インフラ関連コンサルティング</b><ul style="list-style-type: none"><li>● 貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業(国土交通省自動車局、2017-2020年度)</li><li>● 将来的な貨物鉄道の取り扱いに関する調査(国土交通省鉄道局、2020年度・2021年度)</li><li>● 非接触・非対面型津配送モデル創出実証事業(国土交通省総合政策局、2021年度)</li><li>● 京浜港コンテナ高度化検討(国土交通省関東整備局、2015年度)</li><li>● SIPスマート物流サービスにおける 物流・商流データ基盤の設計方式の検討等業務(海上・港湾・航空技術研究所、2019-2021年度)</li><li>● インド物流インフラ整備計画策定支援事業(国土交通省)</li><li>● 荷主連携による物流高度化ガイドライン(経済産業省/民間団体)</li><li>● 港湾計画(東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、博多港)</li><li>● 震災物流システムの構築(経済産業省)</li><li>● 流通業務団地計画策定支援(自治体)</li></ul></li><li>■ <b>地球温暖化対応コンサルティング</b><ul style="list-style-type: none"><li>● ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン改訂調査(民間団体)</li><li>● CO2削減対策の実行支援(流通事業者)/エコドライブ実証事件(政府系団体)</li></ul></li><li>■ <b>サプライチェーン・ロジスティクス改革コンサルティング</b><ul style="list-style-type: none"><li>● 百貨店物流改革(百貨店)、物流ネットワーク見直し支援(小売業)</li><li>● 電子タグを活用したコンテナ積載貨物の管理技術に関する調査研究(財務省)</li></ul></li><li>■ <b>運輸関連企業等の事業戦略コンサルティング</b><ul style="list-style-type: none"><li>● 運輸企業に関わるM&amp;A(運輸業、荷主企業)</li><li>● 輸出戦略実行事業(農林水産省)</li><li>● 宅配事業のアライアンスを活用した事業強化支援コンサルテーション(運輸業)</li></ul></li><li>■ <b>国際物流の情報化戦略コンサルティング</b><ul style="list-style-type: none"><li>● NEAL-NETの普及・拡大業務(国土交通省総合政策局、2211-2014年度)</li><li>● ITと国際物流に関する懇談会(財務省)</li></ul></li></ul>
<p>専門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 運輸関連企業の事業戦略立案・実行支援</li><li>■ 運輸インフラの計画・整備・維持</li><li>■ 国内/国際物流改革(情報化戦略)</li><li>■ サプライチェーン・ロジスティクス改革</li></ul> <p>&lt;講師・委員&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 中央大学国際経営学部 講師 国際ロジスティクス論</li><li>■ ストラテジックSCMコース 講師(日本ロジスティクスシステム協会)</li><li>■ ロジスティクス大賞ノミネート委員会委員(同上)</li></ul> <p>&lt;執筆&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 「戦略的SCM」(共著、日科技連、2015年3月)</li><li>■ 「コンテナ物語」(共著、日経BP、増補改訂版)</li></ul>	

## **1. わが国のトラック輸送の現在地**

## **2. トラック輸送を取り巻く政策**

## **3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽**

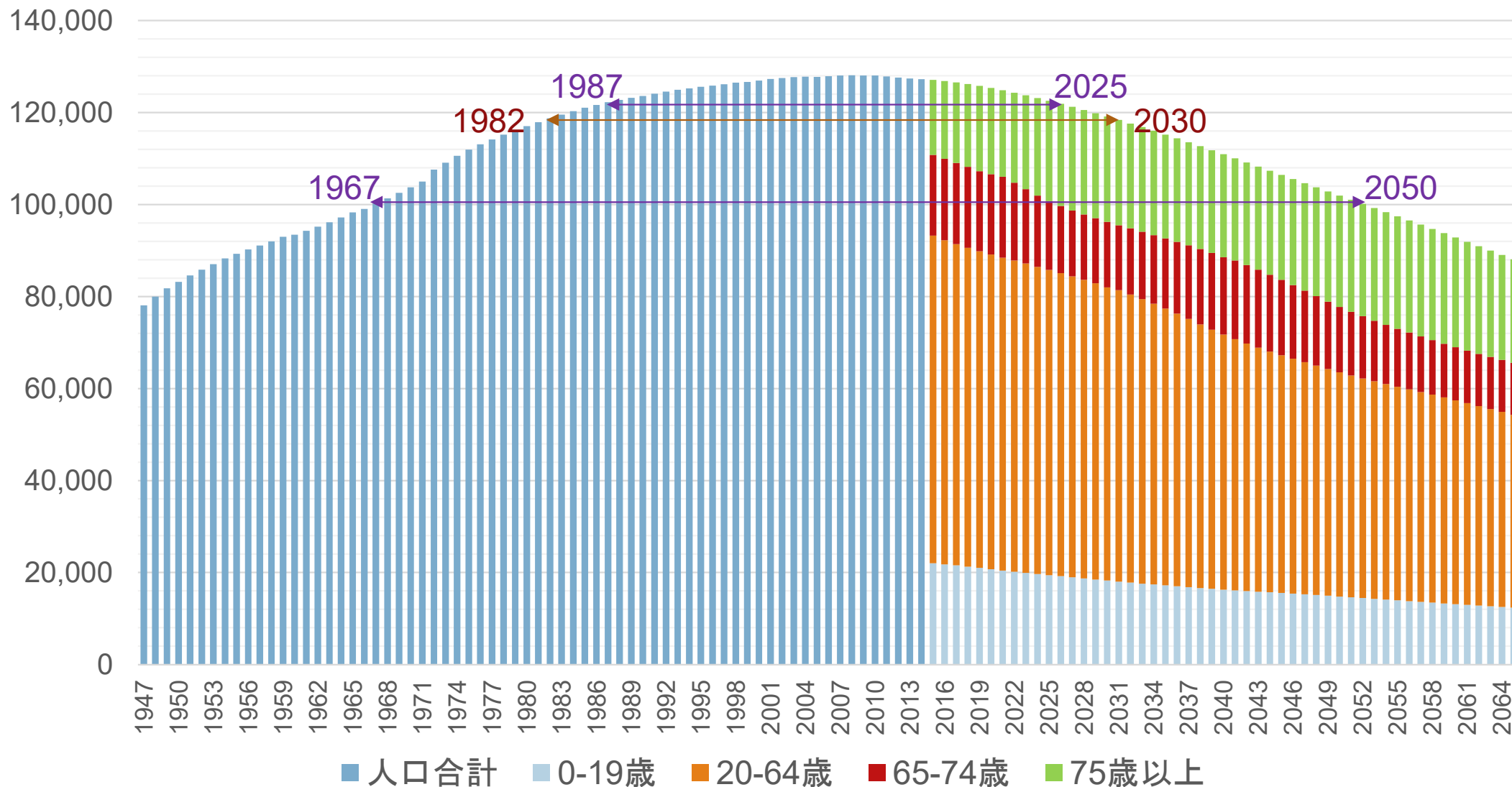
## **4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性**



# 1. わが国のトラック輸送の現在地

## 人口減少が進展すると2030年で1.19億人、2040年で1.11億人、2050年で1.02億人

### 過去から将来の人口推移(千人)



出所)人口問題研究所データからNRI作成

## 1. わが国のトラック輸送の現在地

### 人口減少の中、GDPを年率1%で成長させるには1人当たりGDPが約2倍

- 少子高齢化の影響は、経済発展にブレーキをかける可能性があり、GDPが2020年から年率1%で成長すると仮定すると、1人当たりGDPの2020年を100とすると、労働力人口を20-64歳とすると、2030年に119、2040年に152、2050年に190となる。仮に労働力人口を20-74歳としても、2030年に122、2040年に146、2050年に185となる。

#### 将来の1人当たりGDPの推計

	労働力人口①	労働力人口②	GDP	1人当たりGDP		1人当たりGDP	
	千人			億円	①	②	千円
				千円	指数	千円	指数
2015	71,227	88,773	538,081	7,554	98	6,061	99
2020	68,412	85,884	528,179	7,721	100	6,150	100
2025	66,347	81,318	558,697	8,421	109	6,871	112
2030	63,716	77,991	587,196	9,216	119	7,529	122
2035	60,164	75,383	617,149	10,258	133	8,187	133
2040	55,426	72,240	648,629	11,703	152	8,979	146
2045	51,670	68,096	681,716	13,194	171	10,011	163
2050	48,730	62,965	716,490	14,703	190	11,379	185

注) 労働力人口①: 20-64歳人口  
労働力人口②: 20-74歳人口

出所) 人口問題研究所データ及び国民経済計算年報からNRI作成

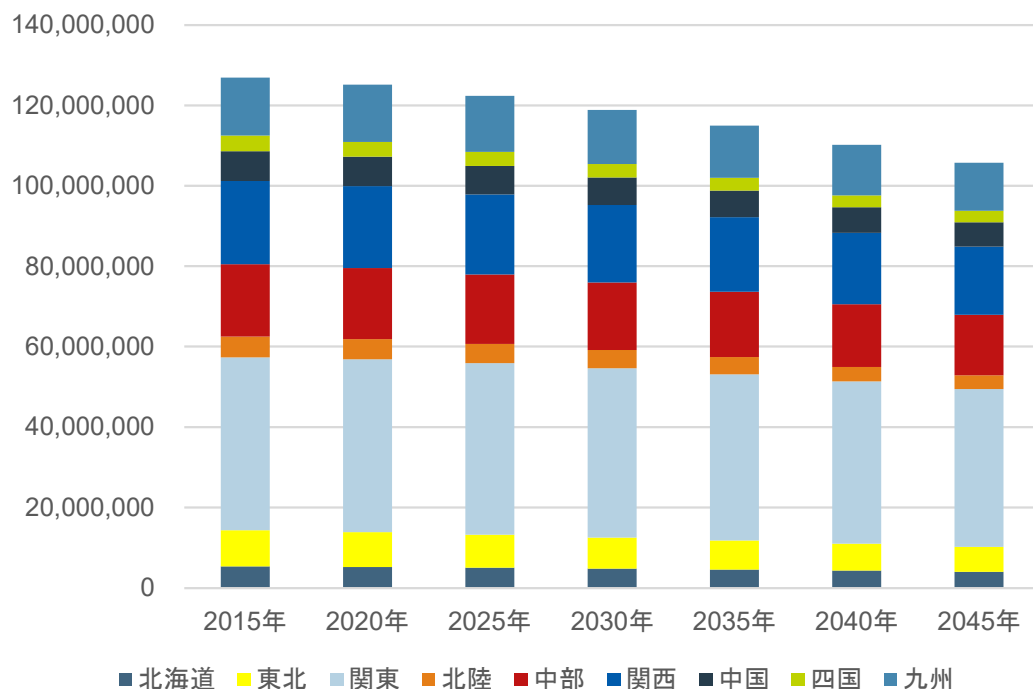
GDPの将来値は2020年から年率1.0%で推計

# 1. わが国のトラック輸送の現在地

## 地域別の人口減少が進む中、その格差はますます拡大

■ 地域別の人口減少を2015年を100%としてみると、関東のみは2040年でも93.8%と90%代を維持するものの他の地域は着実に減少していく。特に2040年には70%代や60%代となる地域が登場している。これは物流マーケットとしても、消費地としても、20%減少、30%減少と影響は極めて多大と考える。

将来の地域別人口(人)



将来の地域別人口(2015年を100%)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
北海道	100.0%	96.9%	93.2%	89.0%	84.5%	79.5%	74.4%
東北	100.0%	95.9%	91.1%	86.0%	80.6%	75.0%	69.0%
関東	100.0%	100.1%	99.4%	98.0%	96.1%	93.8%	91.3%
北陸	100.0%	96.6%	92.7%	88.5%	84.1%	69.4%	66.4%
中部	100.0%	98.5%	96.3%	93.6%	90.5%	87.2%	83.7%
関西	100.0%	98.4%	95.9%	92.8%	89.3%	85.6%	81.8%
中国	100.0%	97.9%	95.1%	92.1%	88.7%	85.1%	81.5%
四国	100.0%	96.2%	91.9%	87.5%	83.0%	78.2%	73.4%
九州	100.0%	98.3%	96.0%	93.2%	90.1%	86.7%	83.0%

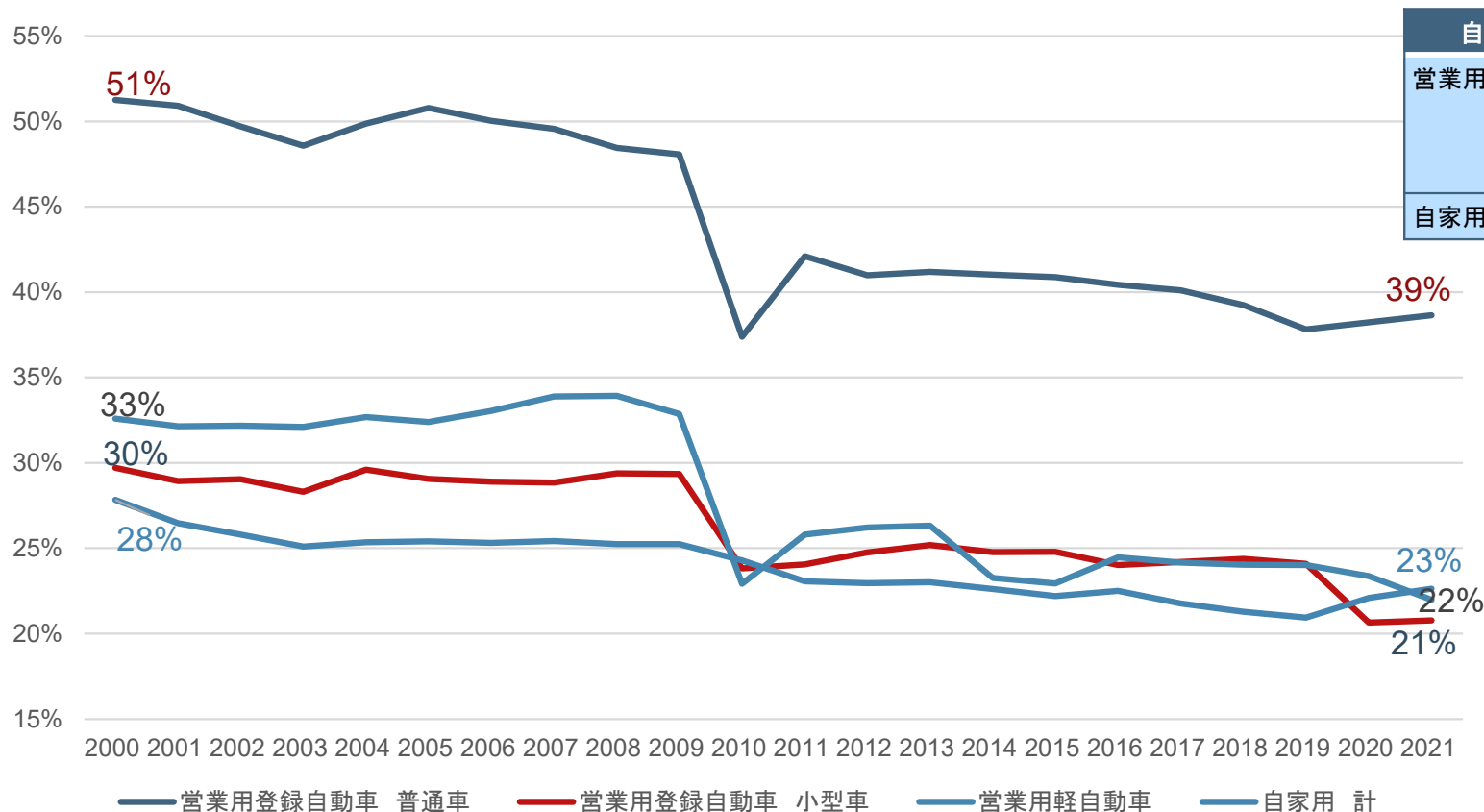
出所) 人口問題研究所データからNRI作成

# 1. わが国のトラック輸送の現在地

## わが国のトラック輸送のロードファクターは減少の一途

■トラックのロードファクター(輸送トンキロ÷能力トンキロ)は、2000年に営業用貨物の普通車(いわゆる大型車)が51%だったものが、2021年には39%まで低下し、2000年に営業用貨物の小型車が30%だったものが、2021年には21%まで低下している。この要因は多頻度少量化の進展と想定される。

トラックのロードファクター(輸送トンキロ÷能力トンキロ)



自動車種別		ナンバープレート分類	
営業用	普通車	緑地	1・10～19及び100～199
	小型車		4・6・40～49・400～499・60～69及び600～699
	軽自動車	黒地	
自家用		白地	上記+8・80～89及び800～899

注)2010年から統計の取得の定義が変更となり、連続していない。

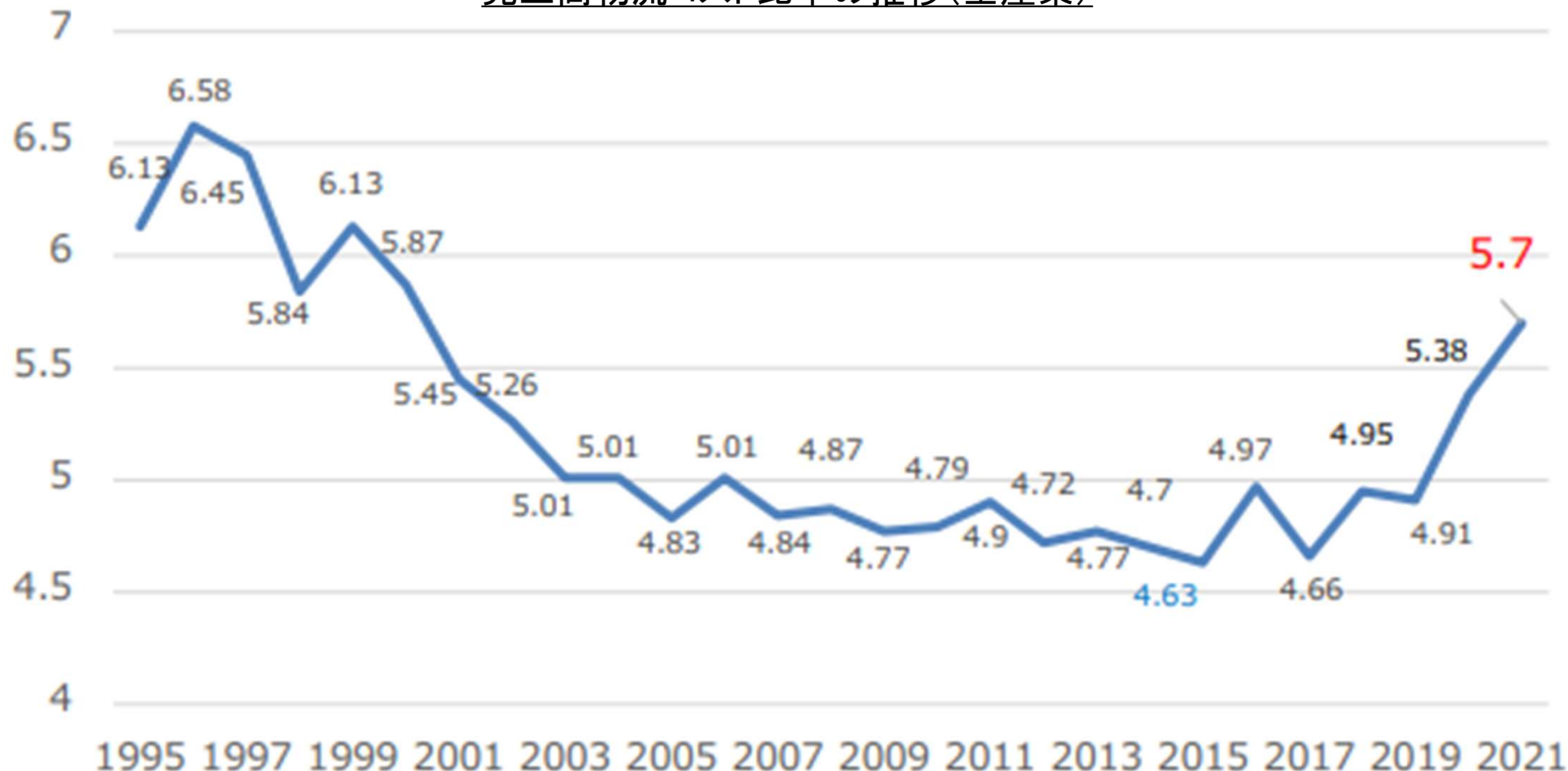
出所)自動車輸送統計年報よりNRI作成

## 1. わが国のトラック輸送の現在地

### 売上高物流コスト比率は2015年の4.63を底に上昇

- 日本ロジスティクスシステム協会が毎年調査している「物流コスト調査報告書」によると、売上高物流コスト比率は2015年の4.63を底に上昇し、現状では5.7と1999年位の水準となっている。

売上高物流コスト比率の推移(全産業)

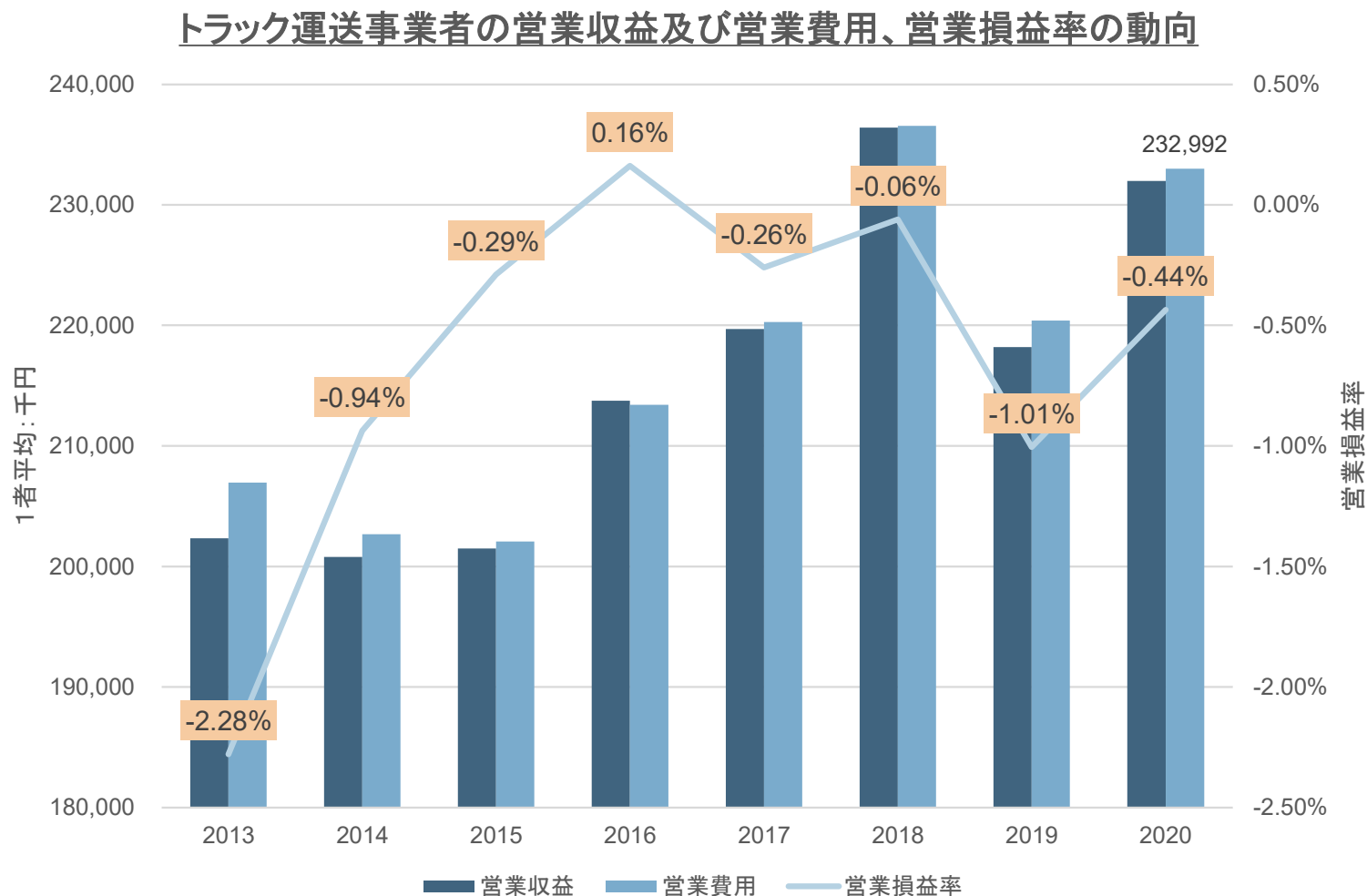


出所) 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」

## 1. わが国のトラック輸送の現在地

### 営業損益が赤字で推移するトラック運送事業者

- 全日本トラック協会は全国のトラック運送事業者約2千社の事業報告書に基づき集計、分析した「経営分析報告書」(平成27-令和2年度)によると、2013-2020年度で、営業損益率が黒字化したので、2016年度のみで、それ以外はマイナスで推移している。

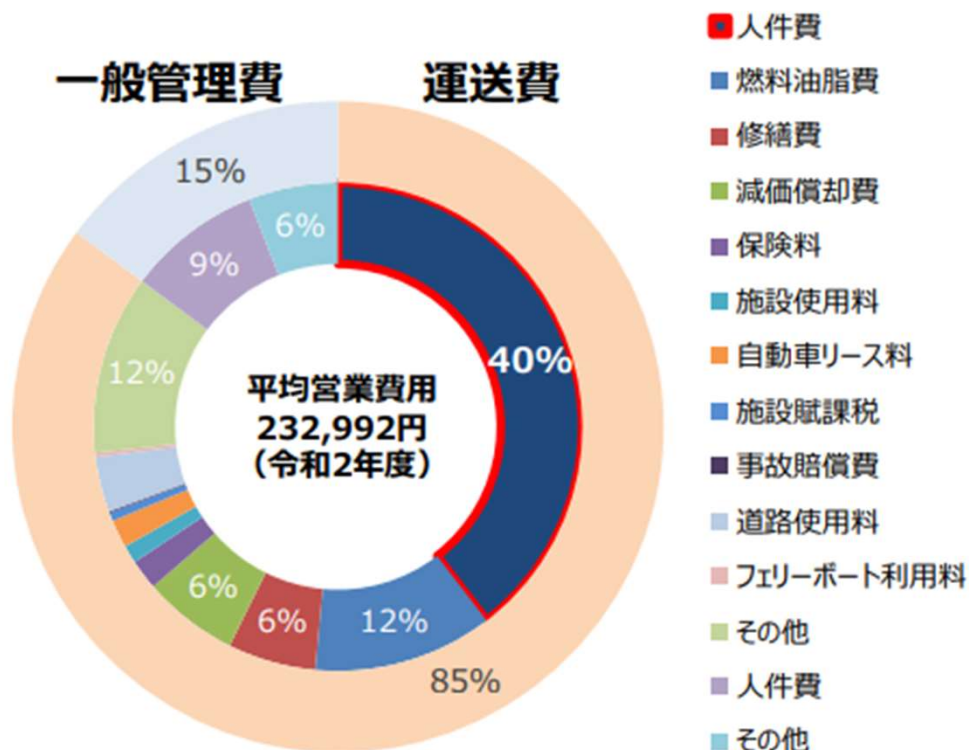


## 1. わが国のトラック輸送の現在地

# トラック運送事業者の営業費用は4割が人件費

- 2020年度のトラック運送事業者の営業費用の内訳をみると、40%が人件費(除く一般管理費の人件費)であり、次いで燃料油脂費の12%となっている。
- 人件費の高騰がトラック運送事業者の経営に直結する構造となっている。

### トラック運送事業の営業費用の内訳



出所)全日本トラック協会「経営分析報告書(概要版)ー令和2年度決算版ー」より経済産業省作成

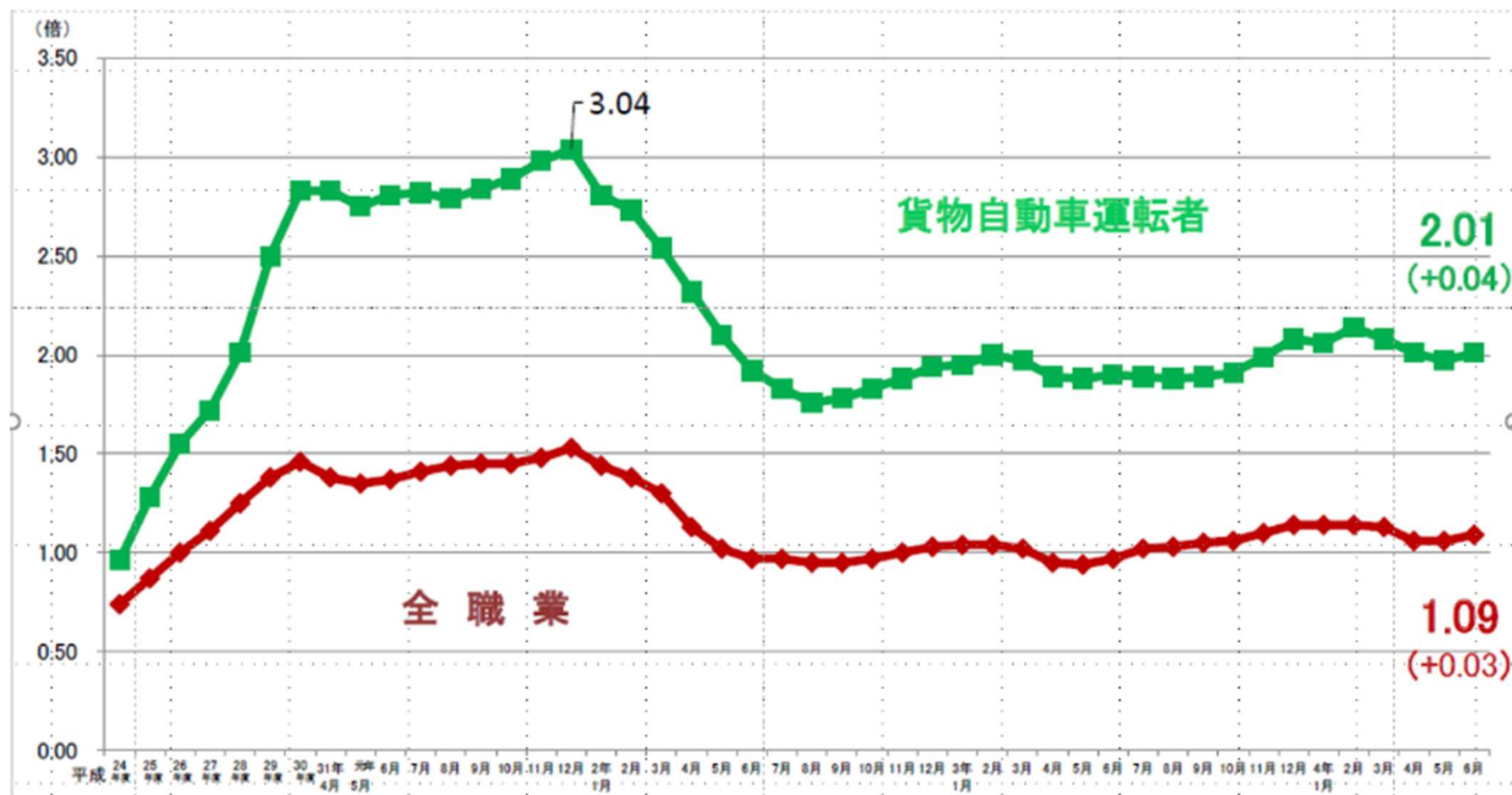


## 1. わが国のトラック輸送の現在地

# コロナ禍で改善されたものの、2.0で推移する貨物自動車運転者の有効求人倍率

- 貨物自動車運転者の有効求人倍率は、2019年12月の3.04をピークに2020年8月まで減少したが、以降は2.00前後で推移している。これはコロナ禍で人材が多くなったためと言われているが、全職業と比較すると乖離がある。

### 貨物自動車運転者の有効求人倍率の推移



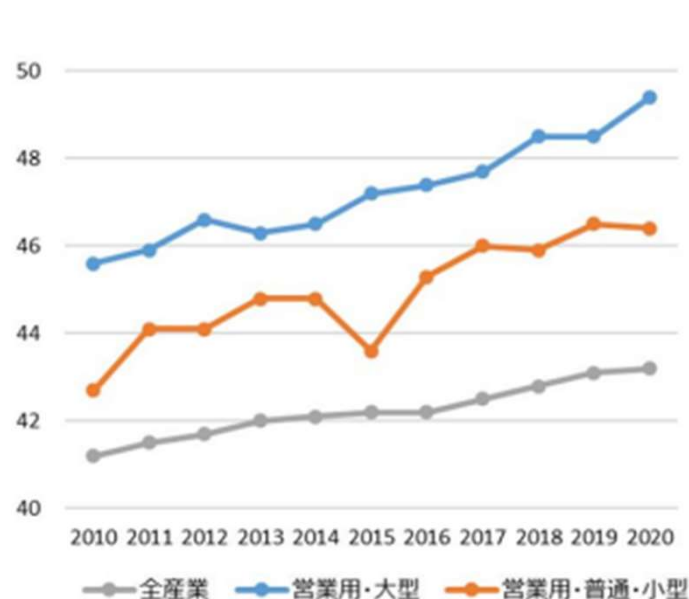


# 1. わが国のトラック輸送の現在地

## 高齢化するトラックドライバー

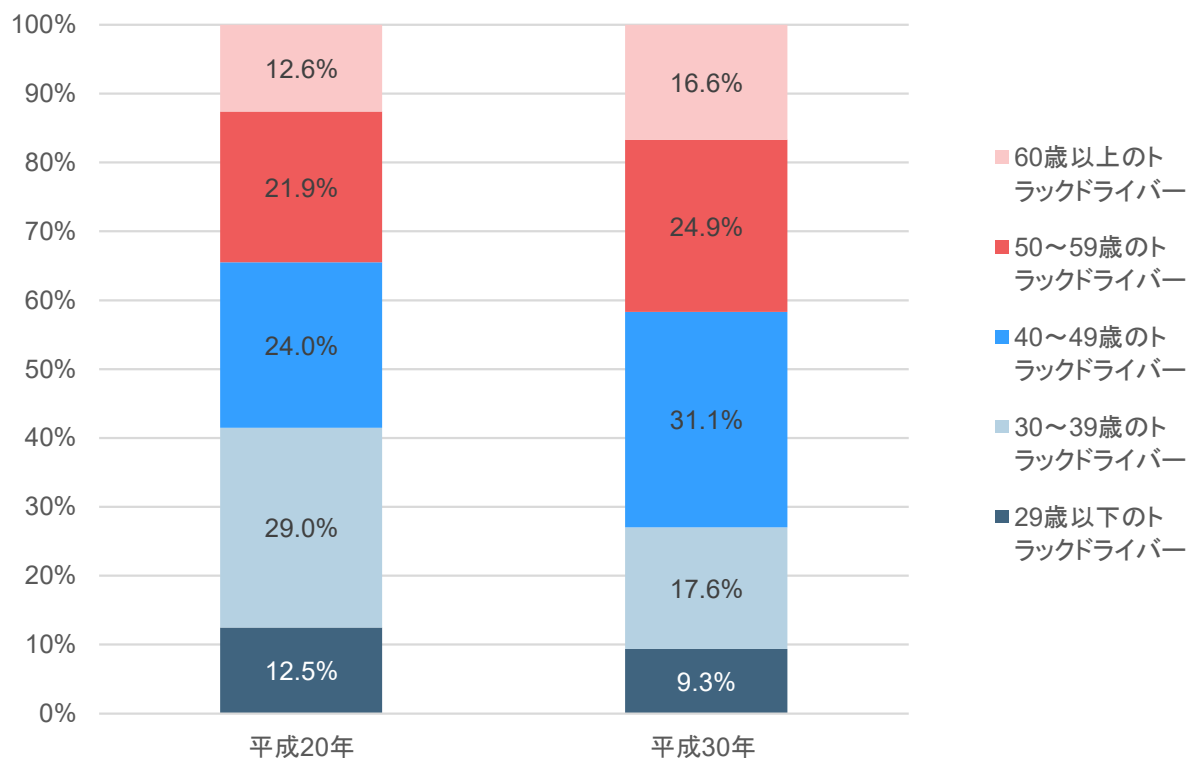
- トラックドライバーの平均年齢は全産業に比較して、営業用の普通・小型、大型とともに大きく上振れして推移している。
- 平成20年と平成30年の10年間の年齢別のシェアの変化をみると29歳以下及び30-39歳のドライバーのシェアが減少しているのに対し、40歳以上のシェアが大きく上昇しており、高齢化が加速している。

### トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

### 年齢別トラックドライバーのシェア



## 1. わが国のトラック輸送の現在地

## 2. トラック輸送を取り巻く政策

## 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

### 働き方改革関連各法律の施行期日等について

- トラック業界では、2024年度4月1日から時間外労働の上限規制(年960時間)の適用と改正改善基準告示がスタートする。

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
労働基準法関連	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般測】	8月29日 働き方改革 関連法 可決・成立	4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に 適用	→				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							4月1日から 適用	
	改正改善基準告示								4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増賃 金率引上げ(25%→50%) の中小企業への適用							4月1日から 適用	→
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用	→					
パートタイム労働 法・有期雇用労働 法	同一労働同一賃金		4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に 適用	→				
労働者派遣法	〃		4月1日から 適用	→					

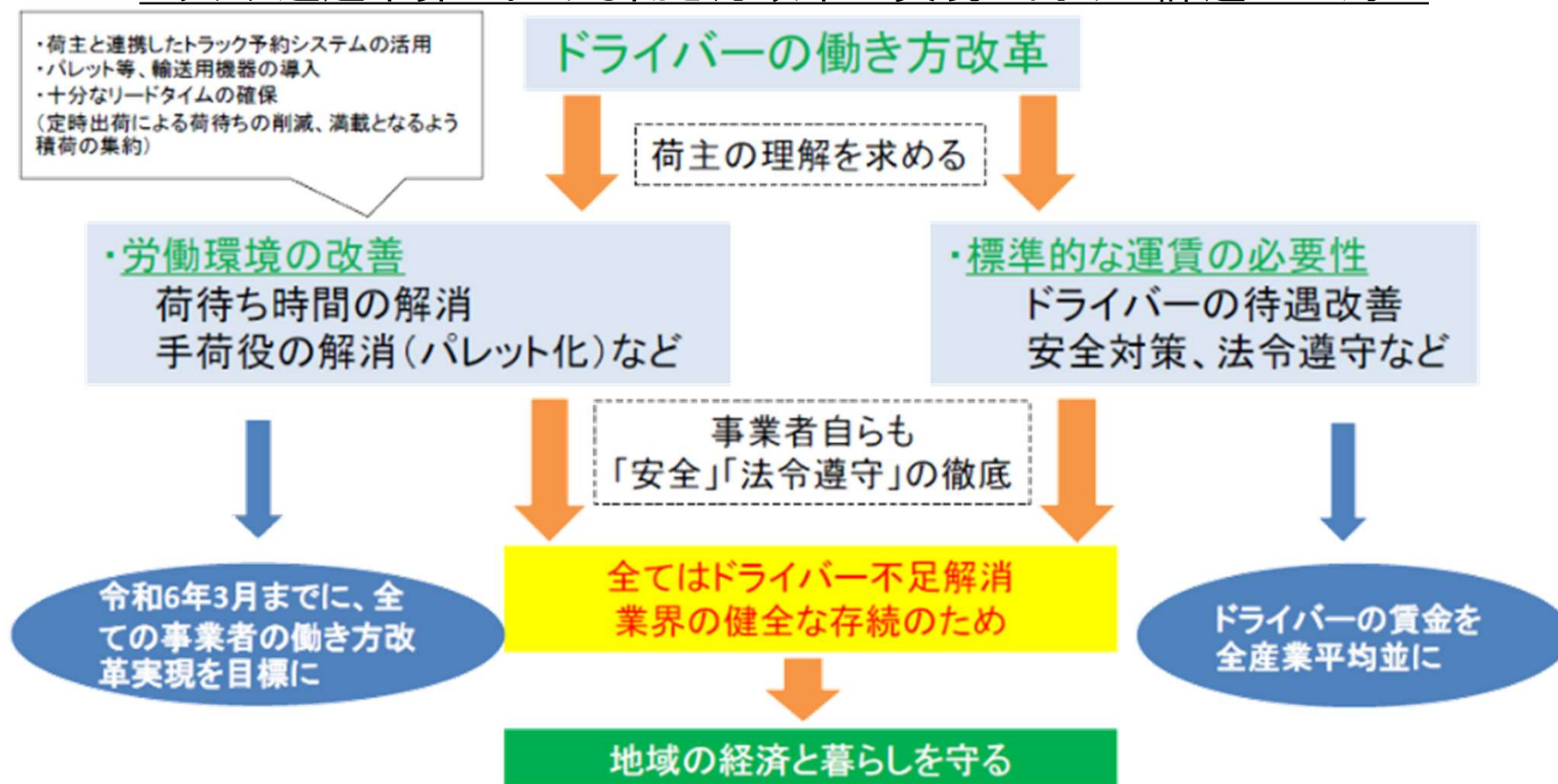
## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# トラック運送業界の働き方改革の実現に向けた課題への対応

■ 全ト協では働き方改革の実現に向けた課題への対応として以下を提示している。

- 「働き方改革」の趣旨、「事業法改正」の背景を理解し、法改正の対応を「やらされる」でなく、事業者が「積極的に取り組む」ことが求められている。
- 事業者が荷主に対して荷待ち時間の削減等、労働環境の改善を申し入れるとともに、標準的な運賃への理解を求める行動ができるよう取り組んで行く。

## トラック運送業界における働き方改革の実現に向けた課題への対応



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

### 2024年問題は、ドライバーの労働時間に着眼されているが、実は複合的な政策

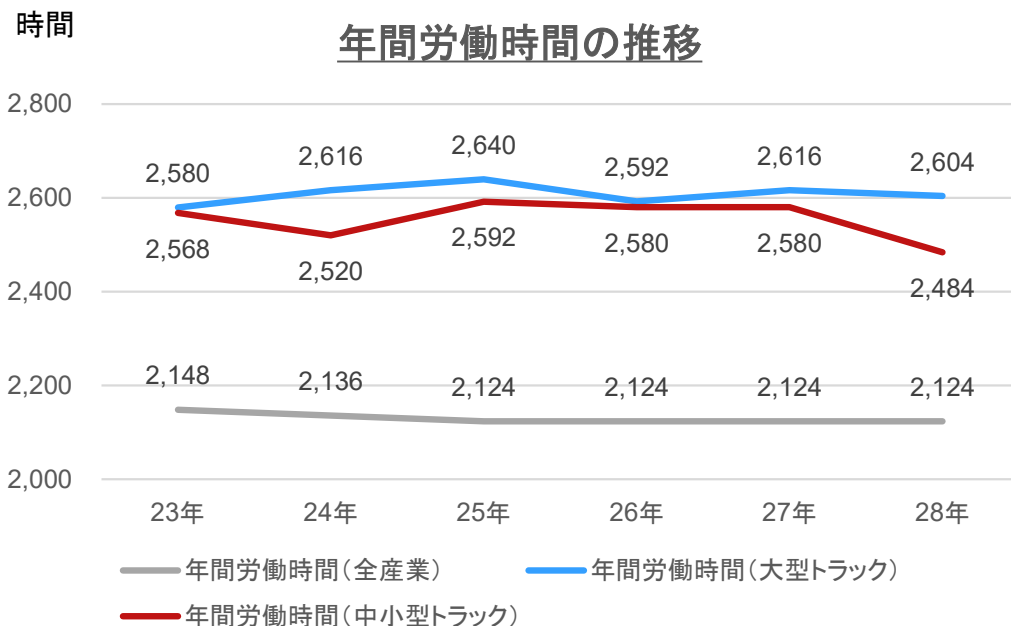
- 2016年から貨物自動車運送事業の是正に向けて貨物自動車運送事業者に対して様々な政策を実施しており、これらは「アメ」と「ムチ」で整理できる。
- 「貨物自動車運送事業法」と「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」によって政策を推進。

アメ	ムチ
<p>◆運賃の向上</p> <p>貨物自動車運送事業法(時限立法)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ 標準的な運賃の告示制度の導入</li></ul>	<p>◆労働時間の是正</p> <p>働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し</li></ul>
<p>◆荷主を巻き込んだ効率化</p> <p>貨物自動車運送事業法</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ 荷主の配慮義務の新設</li><li>□ 荷主勧告制度(既存)の強化</li><li>□ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設</li></ul>	<p>◆コンプライアンス強化</p> <p>貨物自動車運送事業法</p> <ul style="list-style-type: none"><li>□ 規制の適正<ul style="list-style-type: none"><li>・ 欠格期間の延長等</li><li>・ 許可の際の基準の明確化</li><li>・ 約款の認可基準の明確化</li></ul></li><li>□ 事業者が遵守すべき事項<ul style="list-style-type: none"><li>・ 輸送の安全に係る義務の明確化</li><li>・ 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設</li></ul></li></ul>

## 2. トラック輸送を取り巻く政策

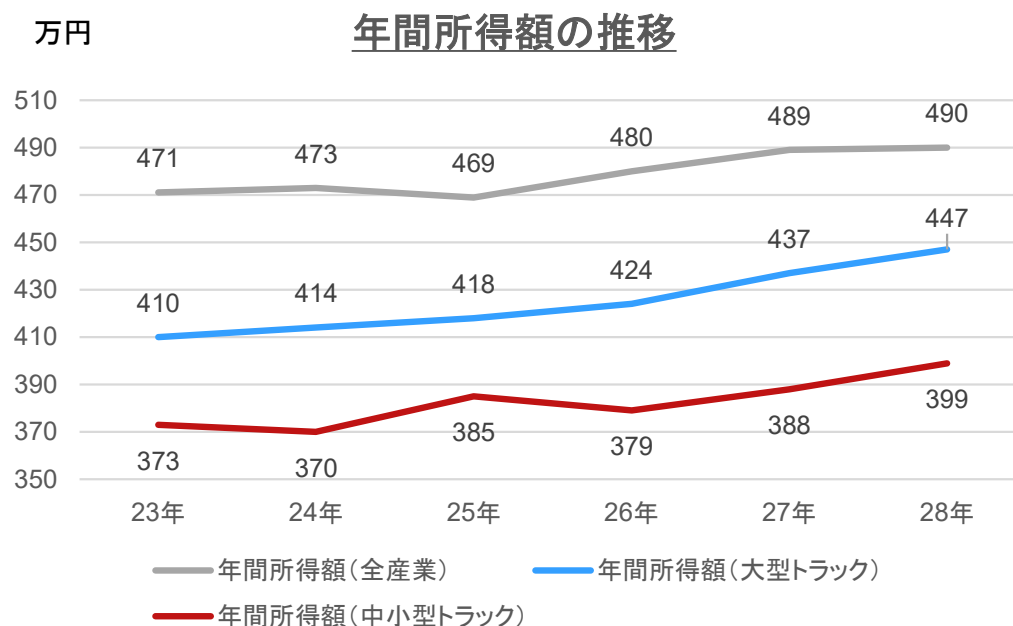
### ドライバーの需給バランスを改善するために労働時間と賃金は正を目指す

①労働時間 全職業平均より大型トラック運転者で432時間(月36時間)長く、中小型トラック運転者で384時間(月32時間)長い。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

②年間賃金 全産業平均より大型トラック運転者で約5%低く、中小型トラック運者で約12%低い。



標準的な運賃の告示制度の導入  
2020年度



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# コンプラ強化と荷主の協力を要請

### ③コンプライアンス強化

#### 1 規制の適正化

##### ① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

##### ② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

##### ③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附带業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化 → 原則として運賃と料金を分別して収受 = 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

#### 2 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

##### ① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

##### ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

### ④荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

#### ① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

#### ② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

#### ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

- ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
- ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合

→ 公正取引委員会への通知

コンプライアンス強化

荷主を巻き込んだ効率化

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 全ト協では2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組みを整理

- 全日本トラック協会では2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組み以下の通り整理している。

## トラック運送事業者が行う取り組み

### 1. ドライバー不足・若年労働者不足への対応

- ドライバーの待遇改善
- 給与体系の見直し(全産業平均並の賃金の実現)
- 週休2日制の導入、有給休暇の取得促進
- キャリアパスの明示
- 女性、高齢者に働きやすい職場づくり



高校生向けパンフレット製作



インターンシップ受入促進  
(全ト協HP)

### 2. 荷主や一般消費者への理解促進

- 荷待ち時間や手荷役作業の削減等、労働環境の改善
- 事業継続に必要な運賃料金の收受  
(「標準的な運賃」、燃料サーチャージの收受)



インターネット広告バナー(令和3年)

### 3. 法令遵守の徹底

- 事業者自らの法令遵守、安全対策の徹底(悪質な事業者の根絶)



日本経済新聞広告  
(令和2年12月15日朝刊)



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 2024年の法令施行に合わせてトラック事業者の労働時間管理が課題

- 2024年4月から貨物自動車運転者の時間外労働時間の960時間の上限規制が始まる。これに応じて荷主は時間外労働に対して50%以上の割増賃金率で支払う必要がある。

### トラックドライバーの労働時間の削減の影響(1)

**社内準備を進めましょう**

**Step1** 社内に該当する従業員がいるか確認しましょう。  
ドライバーだけでなく、事務職や作業職も対象になります。

**Step2** 該当する従業員がいる場合は、原因を洗い出しましょう。

<b>社内</b> 労働時間の適切な把握を行い、それぞれの業務量が適正か社内の体制に原因がないかチェックをします。	<b>荷主</b> 荷主側における長時間の待機時間や荷役時間、無運送運行の依頼など、荷主に起因する原因がないかチェックをします。
--	---

**Step3** 時間外労働の削減に向け、具体的に取り組みましょう。

<b>社内</b> 業務量に振り回されれば、管理体制、仕事の進め方、業務フローなどを見直し、平準化を図るなど、業務の効率化を進めます。	<b>荷主</b> 荷主に対し、具体的な課題点を挙げ、見直しに向け、話し合いの場をもち、改善が図れない場合は、残業手当の上昇分を荷主に負担してもらうことを検討します。
--	--

**令和6年4月から**  
**時間外労働年960時間の上限規制が始まります！**

令和6年4月から、自動車運転者について、 <b>時間外労働の年960時間の上限規制が適用される</b> とともに、 <b>改善推進告示</b> も見直しされます。	時間外労働が年960時間を超えているドライバーがいる場合は、令和6年4月からの適用に向けて、荷主と話し合いの場を持ちましょう。	また、将来的には時間外労働の上限規制が一般職と同じ年720時間になることも、今から念頭において取り組みを進めましょう。
---	---	---

本資料の掲載は、貴社内の労働基準監督署に  
お尋ねいただくか、厚生労働省ホームページ  
までご確認ください。



**JTA** 全日本トラック協会  
〒100-0004 東京都千代田区千代田2番地5号  
TEL: 03-3354-1029 (代) FAX: 03-3354-1028

**全ての事業主が** **令和5年4月から**  
**月60時間**を超える時間外労働に対し、  
**50%以上の割増賃金率で**  
**計算した割増賃金を支払わなければなりません！**

**時間外労働が月60時間を超える場合の残業割増賃金率**

<b>令和5年3月31日まで</b>	<b>令和5年4月1日から適用</b>
大企業は <b>50%</b> 中小企業は <b>25%</b>	大企業 中小企業 ともに <b>50%</b>

中小企業には適用が猶予されていましたが、平成30年6月に成立した働き方改革関連法により、中小企業においても令和5年4月より月60時間を超える部分の**時間外労働の割増賃金率が、25%から50%に引き上げ**られます。

該当する従業員がいないかチェックをし、早めに対策を検討しましょう！

**JTA** 全日本トラック協会  
厚生労働省

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 時間外労働時間に対して単価が増大

- 荷主は割増賃金を支払う必要がある。

## トラックドライバーの労働時間の削減の影響(2)

令和5年4月より中小企業においても月60時間を超える部分の 時間外労働の割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。

**具体例**

1ヶ月の総労働日は毎月1日、休日は土曜日及び日曜日で、法定休日日は日曜日とします。平日と土曜日の時間外労働(赤字)部分が60時間を超えた時間から割増賃金率が50%以上の率となります。

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
	5時間	5時間		5時間	5時間	
7	8	9	10	11	12	13
	5時間		5時間		5時間	5時間
14	15	16	17	18	19	20
		5時間		5時間		
21	22	23	24	25	26	27
	5時間	5時間	5時間			
28	29	30	31			
	5時間	5時間	5時間			

法定休日日の労働時間は対象外

月60時間を超える時間外労働は割増賃金率50%以上となります  
※1,700円(1,700円×1.5)※1,700円(1,700円×1.5)※1,700円(1,700円×1.5)

**時間外労働が月60時間を超えるとどうなる?**

時給換算 1,700円<sup>※</sup>のドライバーの場合  
月の所定労働時間を173時間、時間外労働時間を80時間、計253時間を労働時間とする。この場合の賃金がいくら変わるか?

※上記時給1,700円は全日本トラック協会(トラック運送事業者の協会・労働関係者の関係機関)の2021年値1)の調査資料を基に算出されています。

令和5年3月まで	294,100円 所定労働時間の賃金 173時間	170,000円 20時間 時間外労働の賃金(80時間×1,700円×1.25)=170,000円	464,100円
令和5年4月以降	294,100円 所定労働時間の賃金 173時間	127,500円 20時間 時間外労働の賃金(60時間のうち60時間を上回る30時間の5割増となるので(60時間×1,700円×1.25)+(30時間×1,700円×1.5)=178,500円	421,600円

8,500円差  
1.8割増

例えば、該当するドライバーが10人いれば、ひと月あたり85,000円のコスト増、1年間で、1,020,000円のコスト増になります。

**深夜労働との関係**

深夜(22:00～5:00)の時間帯に月60時間を超える時間外労働を行わせた場合は、深夜割増賃金率25%以上に時間外割増賃金率50%以上を加えた75%の割増賃金率で計算することとなります。

深夜時間帯の月60時間超の割増賃金率 = 深夜労働の割増賃金率 25% + 時間外労働の割増賃金率 50%

**休日労働との関係**

月60時間の時間外労働の算定には、法定休日に行った労働時間は含まれませんが、それ以外の休日に行った労働時間は含まれます。

**法定休日とは?**  
使用者は1週間に1日または4週間に4日の休日を与えなければなりません。これを「法定休日」といいます。法定休日に労働させた場合は35%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

**代わりに代替休暇を付与することもできます**

長い時間外労働を抑制する目的として1か月60時間を超える時間外労働については法定割増賃金率を引き上げることとされていますが、労働者の方の健康を確保するため、引上げ分の割増賃金の支払いに代えて、過半数組合(ない場合は過半数代表者)との間で労使協定を結ぶことにより、有給の休暇(代替休暇)を付与することができます。

代替休暇制度の詳細は、右のQRコードから厚生労働省のパンフレットをご確認ください。

**就業規則に変更が必要な場合があります**

割増賃金率の引き上げに合わせて就業規則の変更が必要となる場合があります。厚生労働省の「モデル就業規則」も参考にしてください。

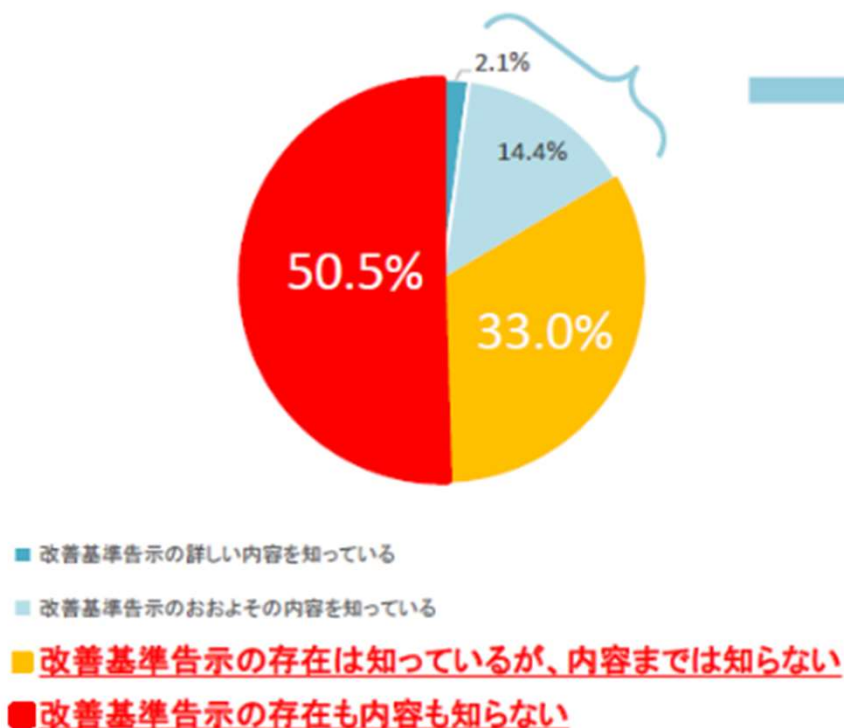
**重要!** 引上げ分の割増賃金を支払わない場合には、罰則(6か月以下の懲役または30万円以下の罰金)が科される場合があります。

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

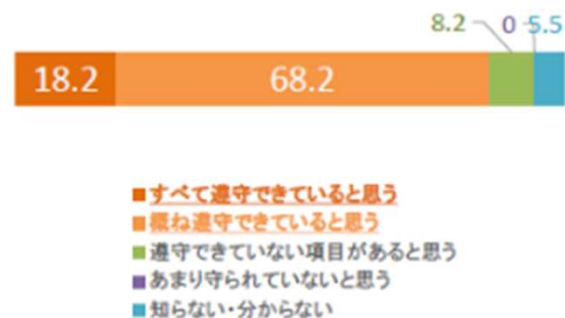
### 荷主の「改善基準告示」の認知度は低い

- 荷主に対して、改善基準告示の認知度について質問したところ、「存在も内容も知らない」が50.5%「存在は知っているが、内容まで知らない」が33.0%で、回答の8割を占めている。
- 今後、荷主に対して改善基準告示の啓発活動が更に重要である。

#### 改善基準告示の認知度



#### 改善基準告示の内容を知っている荷主の遵守状況



※出典：国土交通省「令和3年度トラック輸送状況の実態調査」

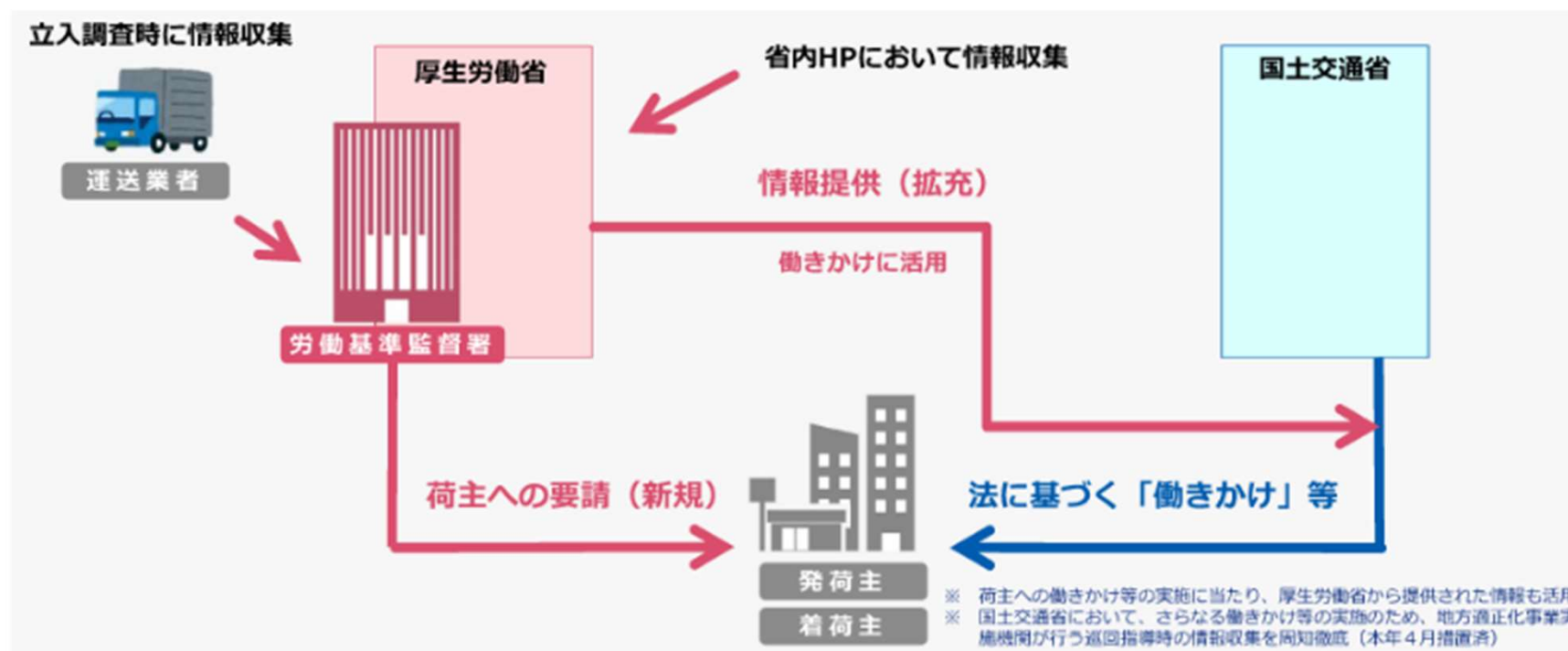
## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 厚生労働省でも国土交通省と連携し、荷主企業に厳しく対応する体制を構築

■ 厚生労働省の労働基準監督署では荷主対策として以下を新たに要請

- **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、**省内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**

## 労働基準監督署による荷主向けの新たな要請による情報収集



資料:厚生労働省(第8回トラック作業部会資料)



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 国土交通省では2024年問題に向けてトラック運送事業者が荷主求めることを整理

### トラック運送事業者が荷主求めること

#### 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

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

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

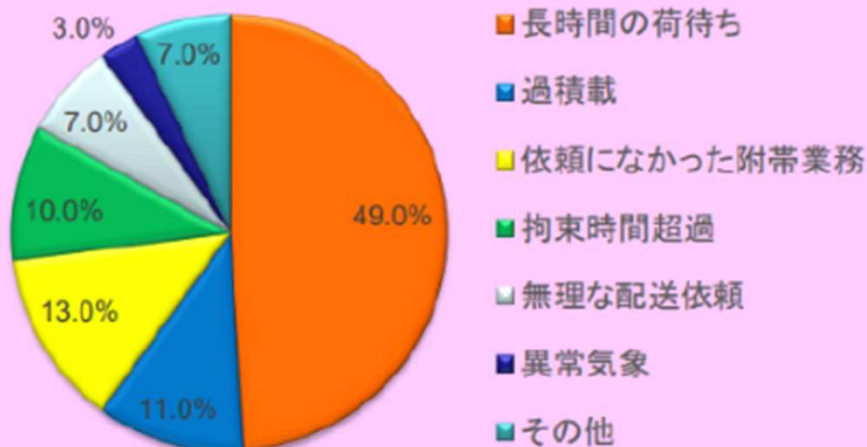
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

#### 荷主起因の違反原因行為の割合



#### 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

### 公正取引委員会では荷主と物流事業者との取引に関する調査を実施

■ 2022年5月25日に公正取引委員会が「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果」を発表した。

- 書面調査(荷主30,000名(回収数11,481名)、物流事業者40,000名(回収数18,685名))を実施。その結果を踏まえ、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について、**荷主19名に対する立入調査を実施**。これらの結果を踏まえ、**荷主641名に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付**。

注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し	351件	47.6%
代金の支払遅延	161件	21.8%
代金の減額	92件	12.5%
不当な経済上の利益の提供要請	44件	6.0%
割引困難手形の交付	38件	5.2%
買ったたき	26件	3.5%
報復措置	21件	2.8%
その他	4件	0.5%
合計	737件	100%

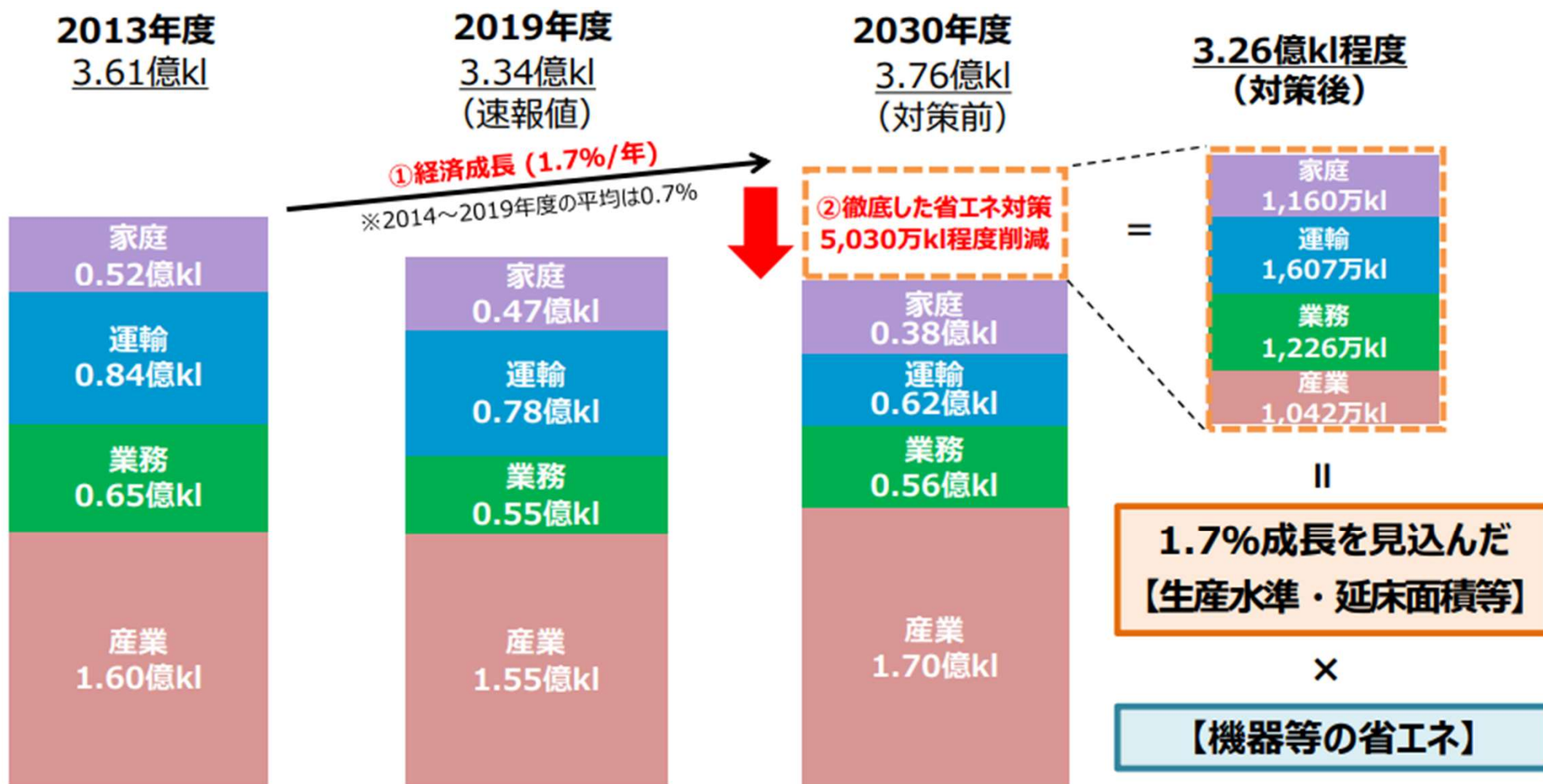
注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名	荷主数	割合	
	280名	43.7%	
製造業	食料品製造業	35名	5.5%
	生産用機械器具製造業	31名	4.8%
	化学工業	30名	4.7%
	金属製品製造業	20名	3.1%
	電気機械器具製造業	15名	2.3%
	輸送用機械器具製造業	15名	2.3%
	その他	134名	20.9%
卸売業、小売業		220名	34.3%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	60名	9.4%
	機械器具卸売業	46名	7.2%
	その他の卸売業	30名	4.7%
	飲食料品卸売業	27名	4.2%
	その他	57名	8.9%
その他		141名	22.0%
	協同組合	68名	10.6%
	総合工事業	21名	3.3%
	その他	52名	8.1%
合計	641名	100%	

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

### 長期エネルギー需給見通し（エネルギーミックス）における省エネ目標

- エネルギーミックスは、1.7%の経済成長を前提として想定した2030年度の最終エネルギー需要に対し、徹底した省エネ対策を実施することで、そこから5030万kl程度の削減を見込んでいる。
  - ◆ CO2は1.88億t削減に相当(2013年度比▲15.2%)、温対計画全体では、3.08億tの削減(同▲25%)

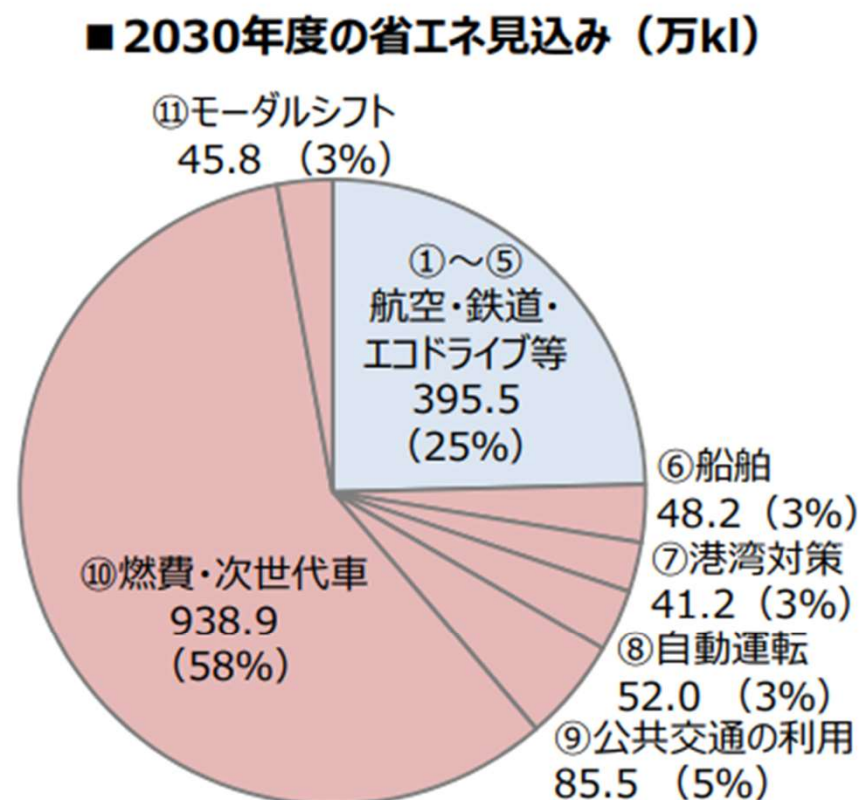
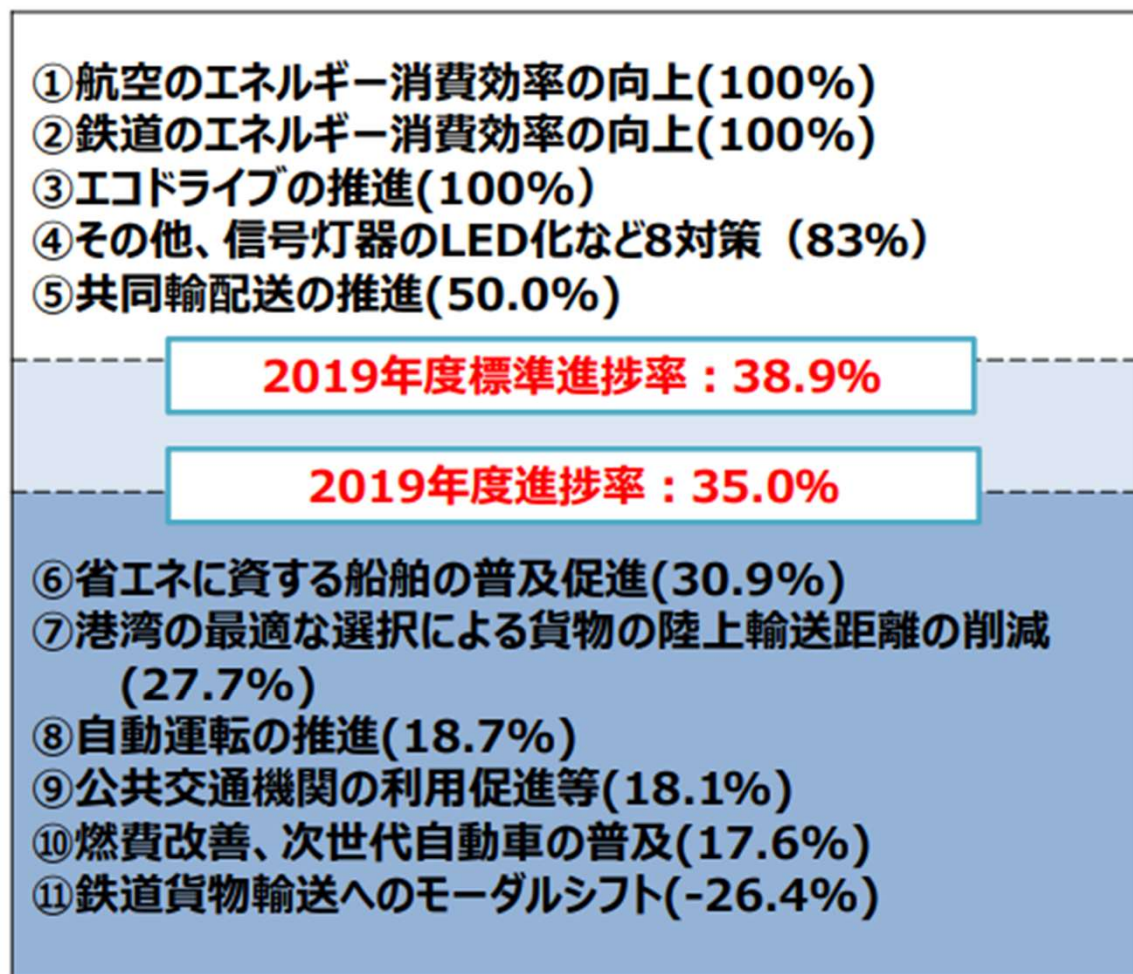




## 2.トラック輸送を取り巻く政策

運輸部門は18の対策により▲1,607万kl (CO<sub>2</sub>▲0.46億t) 【2019年度進捗率：35.0%】

- 運輸部門は、航空や鉄道等の効率改善に係る進捗が良い対策が多い一方で、対策の6割を占める次世代自動車の普及の加速化が必要。



※%は、運輸部門全体の省エネ見込みに占める割合

※1 進捗が100%を超える対策は100%を上限として進捗を整理

※2 一部対策は2018年度の実績値



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 地球温暖化対策計画の改定（令和3年10月22日閣議決定） 運輸では▲35%

### ■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度に46%削減目標※等の実現に向け、計画を改定

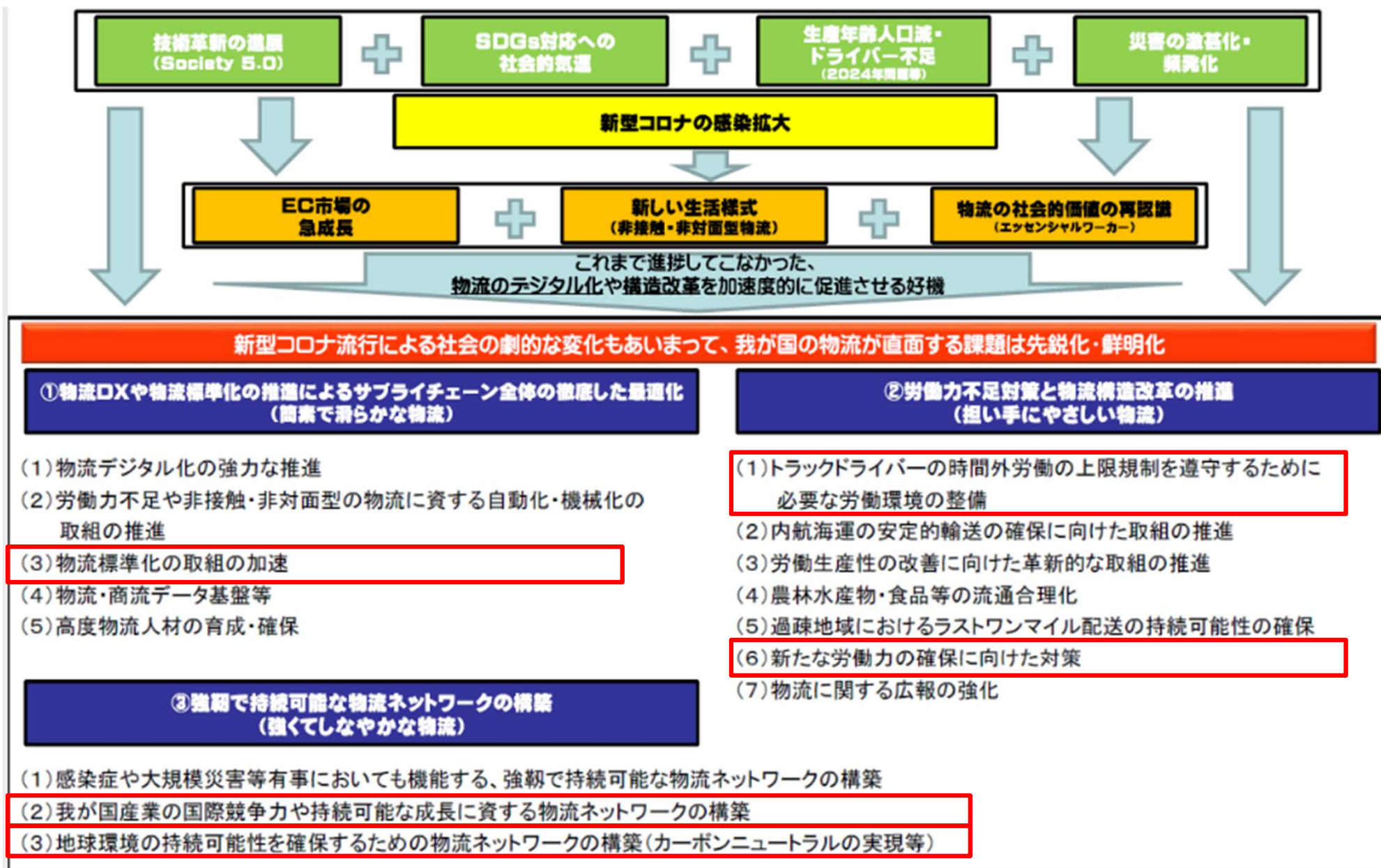
※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

### ■ 運輸部門では2030年度に35%削減が目標となっている。

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO <sub>2</sub> )		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO <sub>2</sub>		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO <sub>2</sub> 、メタン、N <sub>2</sub> O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO <sub>2</sub> )
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO <sub>2</sub> 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要





## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 総合物流施策大綱：ポイント（1）

### 1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

#### (3)物流標準化の取組の加速

加工食品分野における標準化推進体制の整備と  
周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等

■モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進

**伝票の標準化**

○ 荷主等の事業者ごとの伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、読取り、読取し、読取し、読取しに要する時間が増加し、業務効率低下

伝票標準化、伝票読取の効率化

**包装の標準化**

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど効率低下

積載効率の向上、積載効率の向上、保管効率の向上

**受取伝票データの標準化**

○ 物流事業者と荷主との間で商品データが標準化された状態で共有されていないことから納品時の誤り発生等が課題にあり、業務効率低下

伝票データの標準化、伝票データの標準化

**パレットの標準化**

○ 様々なパレットサイズにより、積積作業の発生や積載効率が低下するなど効率低下

積積作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

■加工食品分野をプロトタイプとした業種分野ごとの標準化の推進

加工食品分野

●●分野  
▲▲分野  
■■分野

<主なKPI>  
・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数  
【3件(2021年度～2025年度)】

### 2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

#### (1)トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減  
ダブル連結トラック等の活用支援 等

■トラックドライバーの働き方改革等の推進

**改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等**

**【改正の概要】**

1. 規制の適正化
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
3. 荷主対策の深度化
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的な事業環境を実現  
⇒コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるとの働きかけを実施

**「標準貨物自動車運送約款」の改正**

⇒運賃と料金の区別を明確化し、「送料・積積料」等を料金として規定、積積作業の内容を明確化

**国民運動の展開**

⇒国民運動として、荷主・一般国民向けに輸送の効率化等を呼びかけ

**荷待ち件数が多い荷種の商慣習の見直し**

⇒輸送品目別にガイドラインを作成し、リードタイム延長など商慣習の改善を促進

■ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月～)  
(21mから最大で25mへの緩和)

■デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約  
⇒トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減

<トラック予約受付システム>

<主なKPI>  
・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標  
【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 総合物流施策大綱：ポイント（2）

### 2:労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

#### (6)新たな労働力の確保に向けた対策

女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化等

##### ■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

【中継輸送による日帰り運行の実現】



##### ■ 船員の働き方改革

##### ■ トラックドライバー等への外国人の活用に関する議論

##### ■ 物流DXの推進によるオペレーションの定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

<主なKPI>

・トラック運転に従事する若年層の割合

【トラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合を全産業の割合まで引き上げる。（2025年度）】

### 3:強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

#### (2)我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援等

##### ■ 重要物流道路ネットワーク



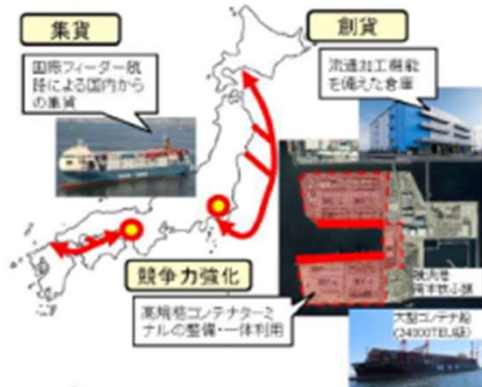
##### ■ 農林水産物・食品の輸出拡大



卸売市場の  
コールド  
チェーン対応

輸出環境整備イメージ

##### ■ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進



##### ■ 物流事業者の海外展開支援

- ・日本式コールドチェーン物流サービスを基にした国際標準の普及
- ・規制・インフラ等の改善に向けた働きかけ
- ・官民ファンドの活用



##### ⇨ 国際基幹航路の維持・増加

<主なKPI>

・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便) (2019年7月)

→京浜港 週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU以上(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便) (2023年度)

・アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積【2025年度までに2020年度比27%増】



## 2.トラック輸送を取り巻く政策

# 総合物流施策大綱：ポイント（3）

### 3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

#### (3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

#### ■ モーダルシフトのさらなる推進



#### ■ 航空分野における脱炭素化



#### ■ 次世代自動車等の普及促進



#### ■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



#### ■ 倉庫の低炭素化の推進



#### ■ カーボンニュートラルポートの形成



#### <主なKPI>

- 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))  
【毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%】
- モーダルシフトに関する指標  
①鉄道による貨物輸送トンキロ【184億トンキロ(2019年度)→209億トンキロ(2025年度)】 ②海運による貨物輸送トンキロ【358億トンキロ(2019年度)→389億トンキロ(2025年度)】

## 1. わが国のトラック輸送の現在地

## 2. トラック輸送を取り巻く政策

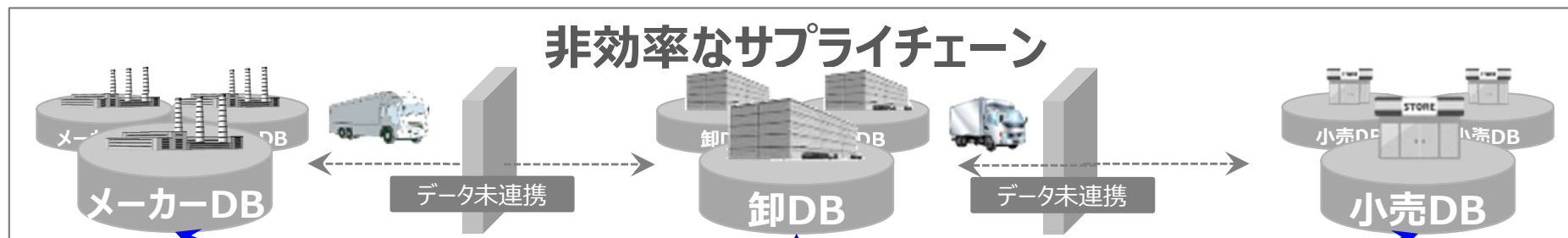
## 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## SIPスマート物流サービスの研究開発概要

課題



研究開発

**物流・商流  
データ基盤の構築**

サプライチェーンの上流から下流までを繋いだ高度なデータ連携による物流効率化。

プロトタイプモデル実装  
要素基礎技術開発

データの標準化

研究開発項目 (B)

データ連携    データ連携    データ連携

研究開発項目 (A)

「SIPスマート物流サービス」  
物流・商流データ基盤

省力化・自動化に  
資する自動データ  
収集技術の開発

- 荷台情報等
- 作業情報等
- 重量・採寸情報等

目標

生産性向上

作業生産性  
向上

トラック  
積載率向上

在庫量削減

トレーシング  
強化

目指す世界





### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 実証実験を踏まえて標準化内容を洗練化し、スマート物流サービス参画のメリットを明確化

#### ■ 標準化のステップ

1. プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準の素案を作成
  - 物流XML/EDI標準をベースに素案を作成
  - グローバルユニークとなるコード体系を適用
2. 各標準について、PoC事業者から意見を聴取
  - プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準について意見交換を実施
  - 各PoCの実施を踏まえて洗練化
3. 標準化案について、物流情報標準化検討委員会にて審議
4. 意見公募の実施

#### ■ 対象となる標準

- 社会実装の際には、SIPスマート物流サービスに参画する全ての事業者・関係者は、標準化内容（物流XML/EDI標準を含む）に準拠することにより、物流革新の実現を目指す。本件で定める標準化内容は、以下のとおり。なお、標準化対象において個人情報には取り扱わないことを原則とする。

物流業務プロセス標準  
(物流業務プロセスの標準化)

運送計画や集荷、入在庫、配達といった物流プロセスの流れやルールを定義する。PoC事業者が物流革新の実証実験を行った新プロセスを反映したプロセスとする。

物流メッセージ標準  
(物流標準メッセージレイアウト)

運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメッセージを定義する。社会実装においてデータ基盤を利用する際のデータ表現となる。

物流共有マスタ標準  
(物流共有マスタ標準)

SIPスマート物流サービスの物流・商流データ基盤において、各々の業界PF(業界ごとの利用モデル)が共通で利用できるマスタを定義する。

#### ■ 重視する標準

- グローバルにユニークとなるコード体系を優先（メッセージも参考に）

- UN/CEFACT
- ISO
- GS1

- 物流分野における国内標準を優先

- 物流XML/EDI標準(日本物流団体連合会)

- 商取引における国内標準を重視

- 流通BMS(流通BMS協議会)



### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 情報システムに関する課題を物流情報標準ガイドラインに準拠することで解決（物流事業者）

#### 解決すべき課題

#### 主体別の効果

情報システム未導入

初期投資のための投資余力がない

#### 運送事業者・倉庫事業者

Before	システム構築のための初期投資は金銭的負荷が大きい。
After	将来的には物流情報標準ガイドラインに準拠したシステムは汎用的になるため、より低価格になると想定される。

ランニングコストが嵩む

#### 運送事業者・倉庫事業者

Before	各荷送人・荷受人別に対応が必要であることから、ランニングコストも大きく、投資を決めきれない。
After	物流情報標準ガイドラインに沿った事業者が増えることで、物流情報標準ガイドラインに準拠するシステムを1つ構築するだけでよくなり、ランニングコストが軽減される。

情報システム導入済み

データ項目、コードの整合性がとれない

人件費含むランニングコストが嵩む

#### 物流サービス提供者(SP)・運送事業者・倉庫事業者

Before	用語の突合や項目の過不足などを調整し、各荷送人・荷受人に最適なシステム構築を都度行う必要がある。時間的・金銭的コストが大きい。
After	物流情報標準ガイドラインに沿った事業者が増えることで、それら個別調整の必要な部分が減少し、個社最適なシステム構築が不要となる。

効果が見えない/少ない

#### 物流サービス提供者(SP)・運送事業者・倉庫事業者

Before	システム未導入企業の介在やシステム未導入フローの発生により、効果が低減する。また、各社のフォーマットが異なるためにデータを活用したサービス等の提供ができない。
After	データの統一化が図られ、共同輸送や共同保管等、物流業務の効率化に資する施策を開始することが可能となる。

### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 情報システムに関する課題を物流情報標準ガイドラインに準拠することで解決（荷主）

#### 解決すべき課題

#### 主体別の効果

情報システム未導入

初期投資のための投資余力がない

ランニングコストが嵩む

荷送人・荷受人

Before

システムに対応できない物流事業者・倉庫事業者とは電子メールやFAXでやり取りを行っており、人的負荷が高い。

After

システム構築を促すことで、荷送人・荷受人ともに負荷軽減となる。その際、物流情報標準ガイドラインに準拠したシステムを推奨することが物流事業者等の負荷軽減にもつながり、システム導入の推進につながる。

情報システム導入済み

人件費含むランニングコストが嵩む

効果が見えない/少ない

荷送人・荷受人

Before

トラブル発生時の対応は、都度物流事業者等に個別対応を依頼することとなる。

After

物流情報標準ガイドラインに沿った対応は物流事業者等の負荷も低く、迅速な対応につながり、システム関連のコストも下がる。

荷送人・荷受人

Before

荷送人・荷受人は個社最適なシステムの利用を物流事業者・倉庫業者に要求してきた。物流業界全体の担い手減少が想定される今後、システム構築・維持の金銭的負荷やデータ項目入力の負荷が高い荷送人・荷受人は、物流の担い手確保が難しくなる可能性がある。

After

物流事業者等は物流情報標準ガイドライン対応のシステムを構築しており、それらに準拠している事業者を優先的に対応しうる。また、SPの提供する共同輸送や共同保管等の応用的なサービスの活用も可能となり、物流業務の最適化につながる。

### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：日帰りネットワークの形成（中継輸送）

#### ■ 取組の背景

- ドライバー不足、特に長距離輸送の担い手がいない
- 石化業界の小口化に対応した新たなネットワークが必要

#### ■ 取組の内容

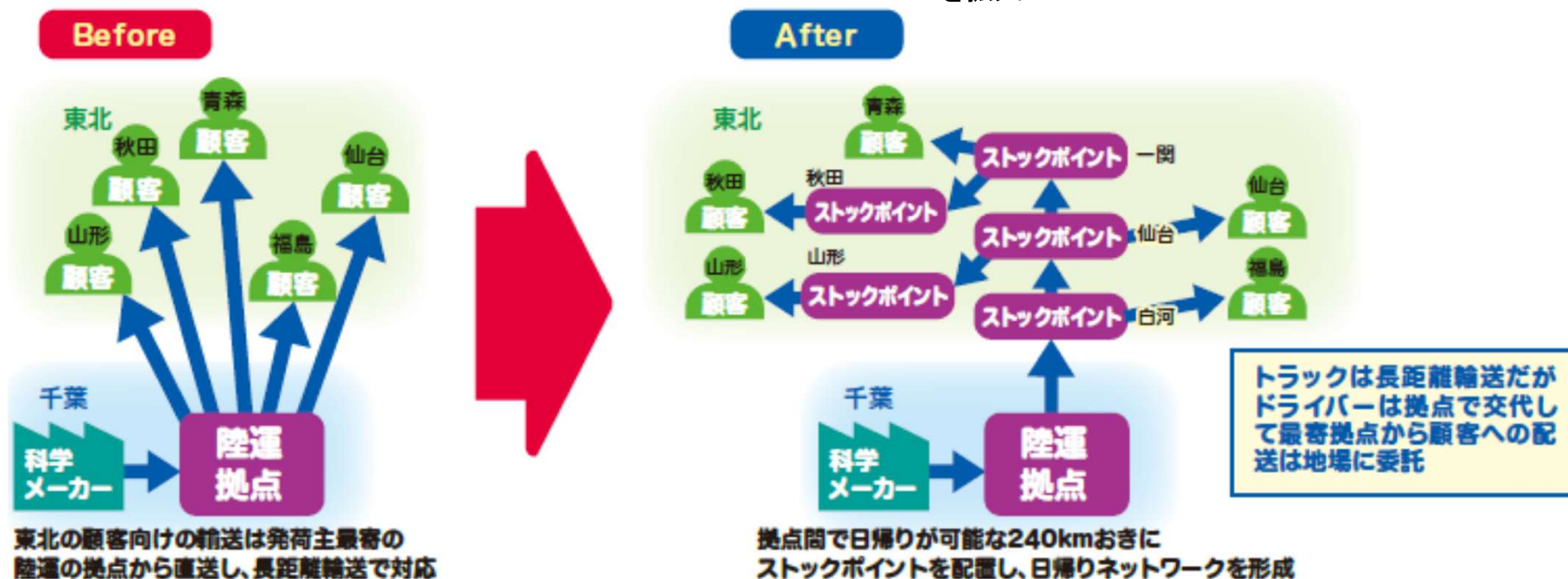
- 貨物は長距離輸送でも、ドライバーは日帰りとなるネットワークを形成

#### ■ 取組の成果

- ストックポイントの在庫品についてリードタイムが減少
- 1社から6社まで対象メーカーが拡大することで納品車両が減少⇒積載率向上

#### ■ 主な課題と対策

- 長距離輸送が今後課題になることから大手メーカーを巻き込む
- 長距離ドライバーが不要なネットワークを設計
- ネットワークが形成されると他の荷主の営業をかけて貨物量を拡大



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)



### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：店舗との連携によるドライバーの負担軽減

#### ■ 取組の背景

- 店舗での回収容器の整理作業やその後のセンターでの仕分けが負担

#### ■ 取組の内容

- センターでの効率的な降ろしと仕分けのために店舗で容器整理を改善

#### ■ 取組の成果

- 4t車のセンターにおける容器整理時間が約50%削減
- 作業時間を30～45分短縮

#### ■ 主な課題と対策

- 荷主との問題意識の共有と連携の仕組み作り
- 取組の作業手順の周知

**Before**

店舗での回収容器の積み方が乱雑で整理作業に時間がかかっていた。



センターでの回収容器の降ろしと仕分けが負担!

4t車の容器整理時間&降ろし待ち時間が1車両1時間以上の負担

**After**

店舗での容器整理が改善し、配送作業と荷待ち時間が削減された。



4t車のセンター容器整理時間が約50%削減(30~45分の作業時間短縮)



### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：ラウンド輸送による積載率の向上

#### ■ 取組の背景

- 印刷センターから販売店への新聞紙輸送は片荷となるため、実車率が上がらない

#### ■ 取組の内容

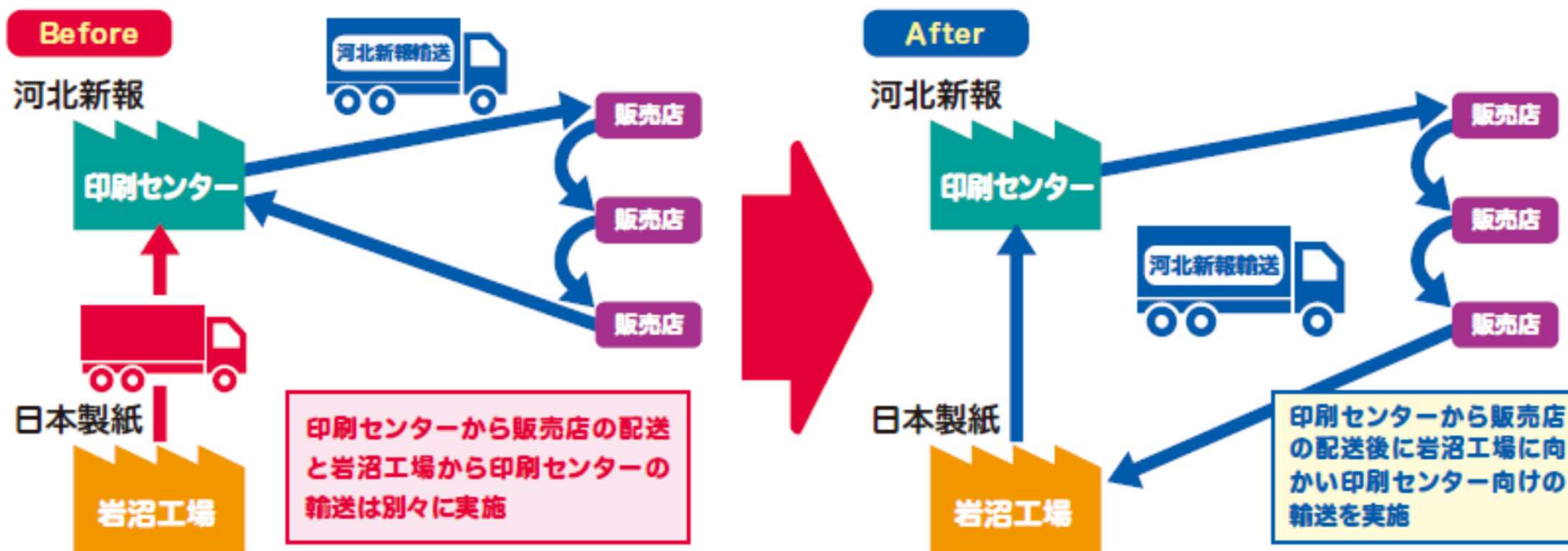
- 着荷主のトラックを活用することで実車率の向上を図る「ラウンド輸送」

#### ■ 取組の成果

- ラウンド輸送に使用する車両の実車率が53%から91%に向上
- 新聞用紙の安定供給体制の強化やエコ輸送が実現

#### ■ 主な課題と対策

- 異なる納品先への輸送について、納品条件の調整が必要
- 巻取紙を積載するために車両を改良
- 巻取紙の荷役のために荷役機器のアタッチメントを開発
- 少量からスタートして拡大



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)

### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：持続可能な食品物流のプラットフォームの構築（F-LINE）

#### ■ 取組の背景

- 商品単価が相対的に低い食品物流において求められる積載率の向上

#### ■ 取組の内容

- F-LINE (Food Logistics Intelligent Network)という理念の共有によるプラットフォーム形成

#### ■ 取組の成果

- 荷口集約効果(大型車構成比)...約41%から52%へ上昇
- 荷口集約効果(平均積載効率)...約79%から86%へ上昇
- 荷口集約効果(配送件数)...約16%減

#### ■ 取組の成果(つづき)

- CO2削減量...約47トン減
- CO2削減比率...約16%減
- 6社のF-LINE伝票の統一化

#### ■ 主な課題と対策

- 業界におけるサプライチェーン全体の発展
- 物流の共同化において、間接コスト(横待ち費用など)を抑制した、膨大な物量への対応



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)

### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：農産品の共同配送

#### ■ 取組の背景

- 農産物の小ロット化に対応するため積載率向上が求められる
- 取組の内容
- 複数の農家で構成される九州内の生産者と協業し、首都圏4流通団体向け共同輸送を実現

#### ■ 取組の成果(つづき)

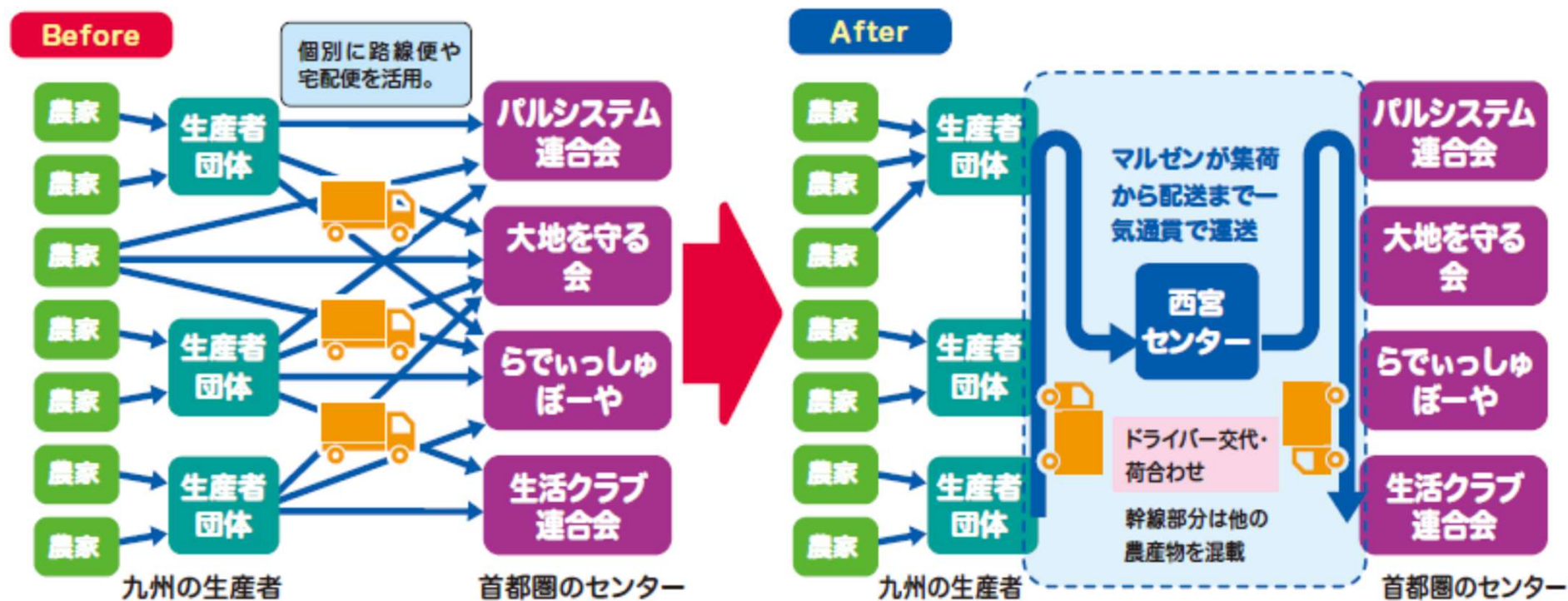
- ドライバーの交代で最大3時間30分の時短
- クレームが激減し対応時間が減少

#### ■ 取組の成果(つづき)

- 産地こだわり商品を翌々日セリに間に合わせてかつ法令順守を達成

#### ■ 主な課題と対策

- 各生産者からの出荷小ロットでも成り立つような仕組みを構築
- ドライバーの労務規定を遵守と生鮮食品の品質維持の両立のため中継地点を設定
- 首都圏の4流通団体の重複しがちな納品時間を調整



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)



### 3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

## 萌芽事例：荷主とトラック運送事業者による共通KPIの活用

#### ■ 取組の背景

- 労働力不足への対応と、見える化の必要性

#### ■ 取組の内容

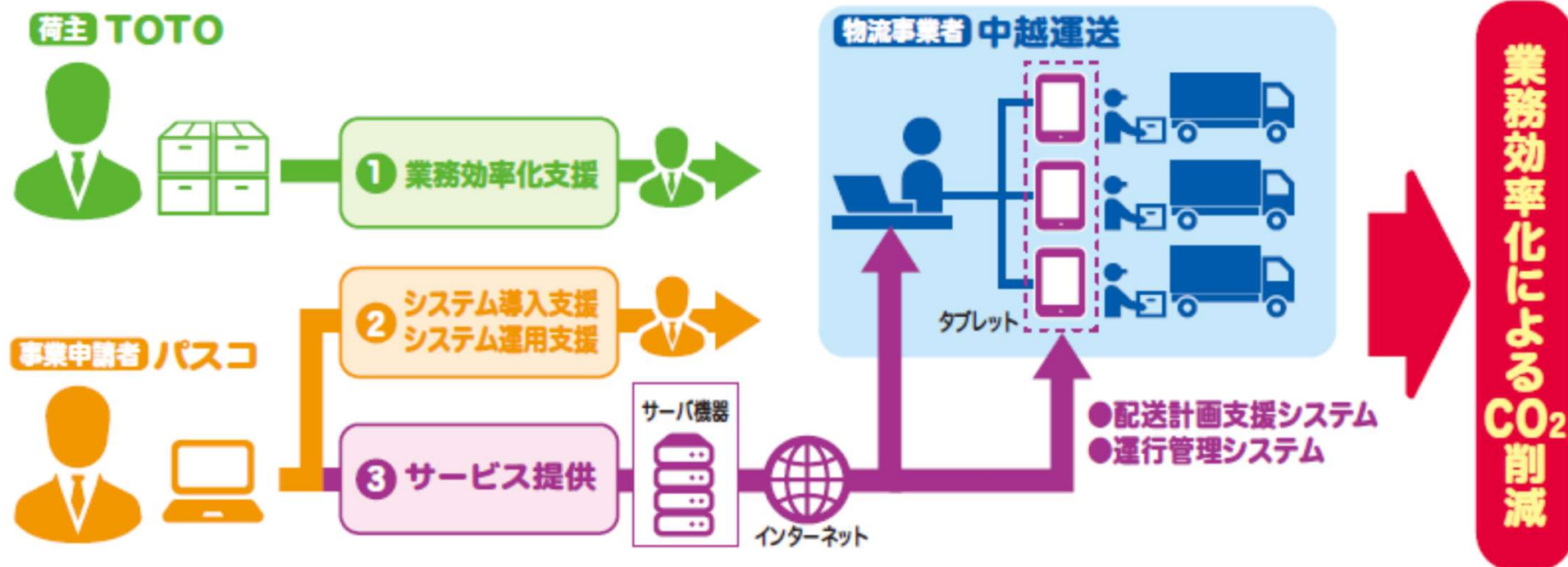
- 情報システムを導入し、業務の効率化、見える化を実現
- トラック運送事業者の生産性向上に三者が一体となって取り組むスキームを構築

#### ■ 取組の成果(つづき)

- 積載率が4%~10%向上
- 省エネルギー化:CO2排出量を5~11%削減

#### ■ 主な課題と対策

- KPIの共有と周知徹底
- 異なる荷主の輸送申込みを瞬時に取り込む変換ツールの開発



出所)トラック運送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)



## **1. わが国のトラック輸送の現在地**

## **2. トラック輸送を取り巻く政策**

## **3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽**

## **4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性**

#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

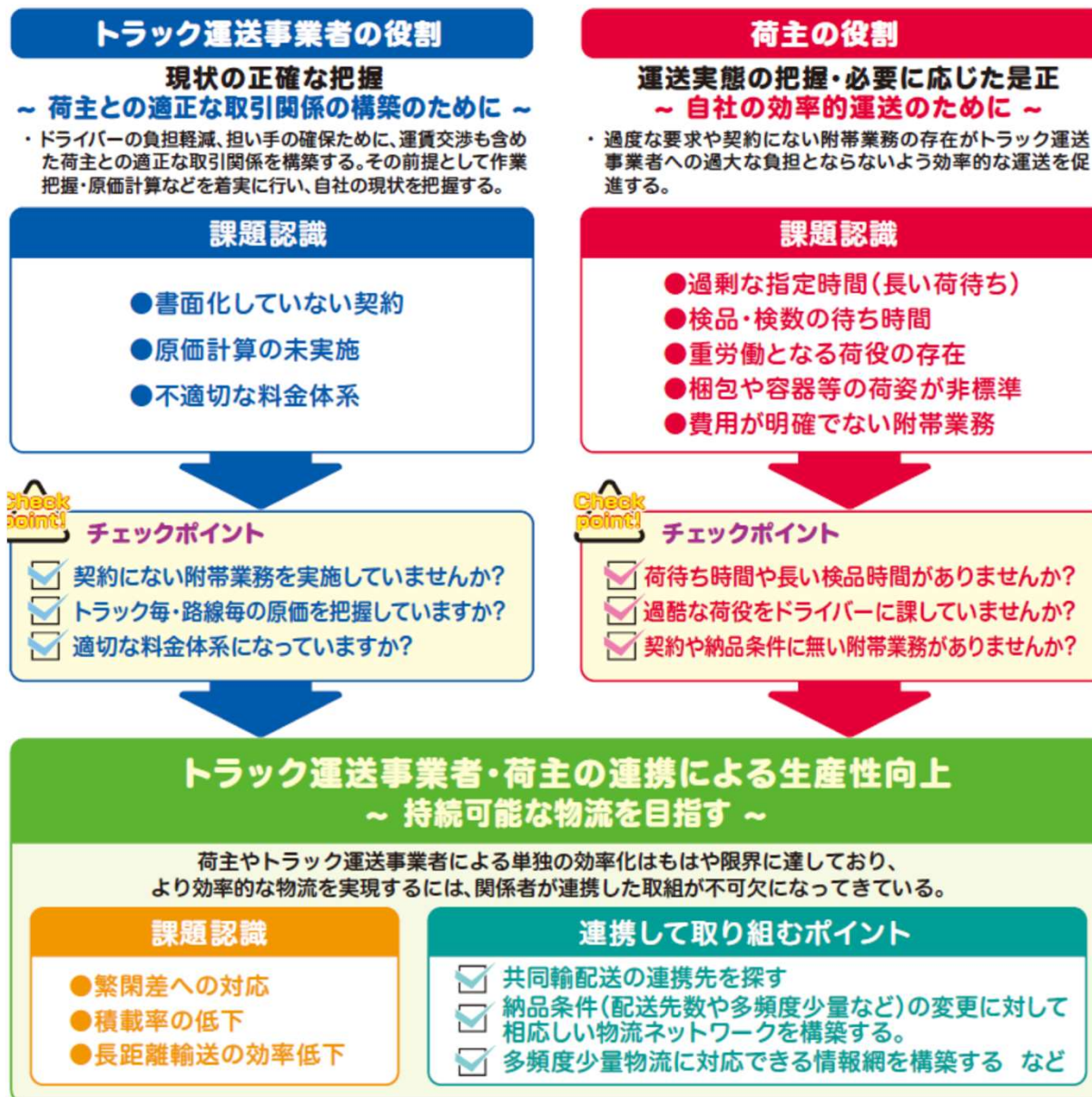
### 今後も持続可能なトラック輸送を達成するには荷主とトラック運送事業者との協働が必要

#### ■ コンプライアンスの達成

- 契約内容の書面化
- 一方的に低い運賃・料金で運送委託等
- 附帯業務に対して料金の支払い
- 有料道路の料金の負担
- 追加運賃・料金の負担
- 燃料費・人件費の料上昇分の負担
- 荷待ち時間への対策の放置
- 労働時間を守れない運送を強要

#### ■ トラック輸送の生産性向上

- トラックの実働率の向上
- トラックの時間当たり実車率の向上
- トラックの距離当たり実車率の向上
- トラックの積載率の向上
- その他



#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（1）

#### ■ 契約内容の書面化できていますか？

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合には、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
  - ✓ 契約書を保存していますか。

#### ■ 一方的に低い運賃・料金で運送委託等を行っていませんか？

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
  - ✓ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。

#### ■ 有料道路の料金を負担していますか？

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。

#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（2）

#### ■ 附帯業務に対して料金を支払っていますか？

- 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか。
  - ✓ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。

#### ■ 追加運賃・料金の負担を拒んでいませんか？

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
  - ✓ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。

#### ■ 燃料費・人件費の料上昇分の負担を拒んでいませんか？

- 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。
  - ✓ 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。



#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（3）

#### ■ 荷待ち時間への対策を放置していませんか？

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告の対象となる恐れがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
  - ✓ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
  - ✓ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用（人件費等）の負担を拒んでいませんか。

#### ■ 労働時間を守れない運送を強要していませんか？

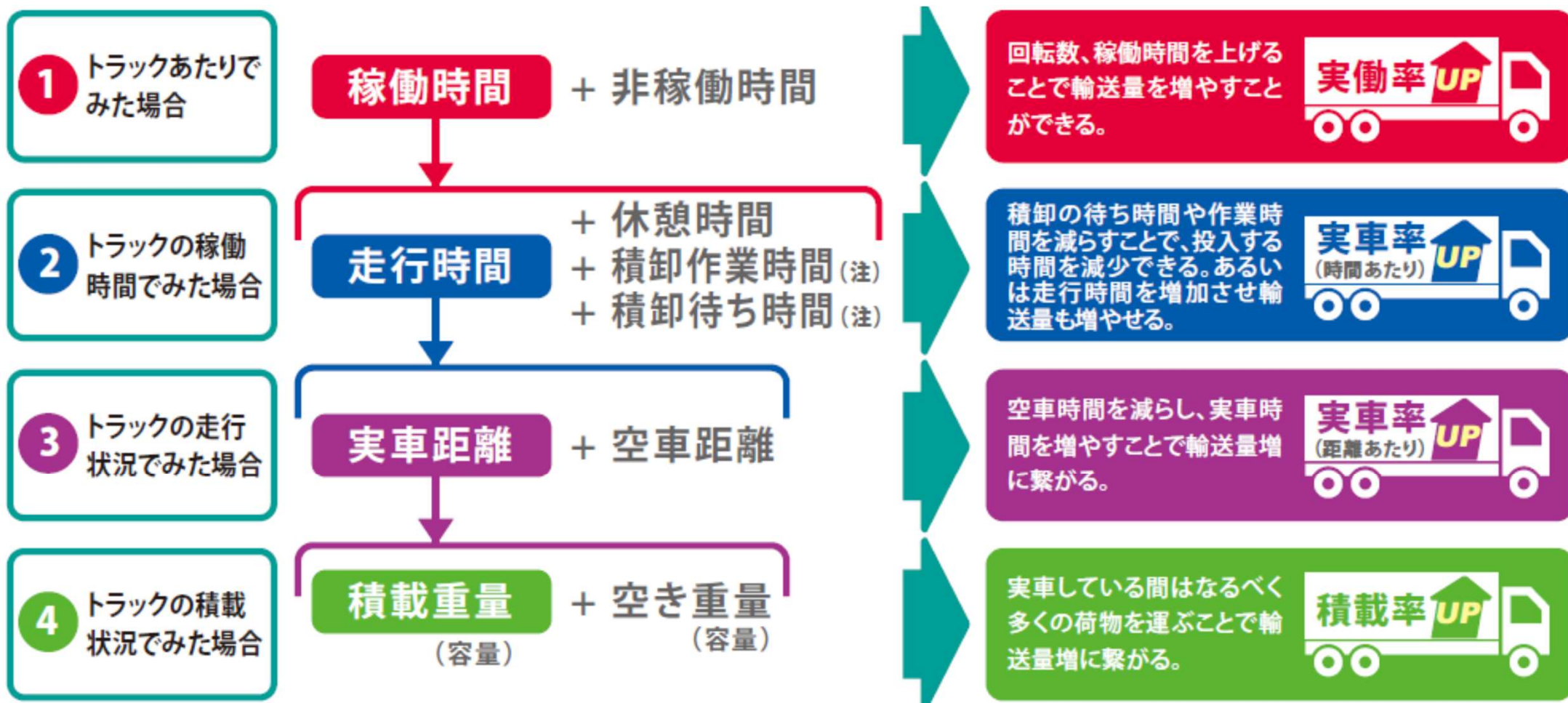
- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには荷主勧告の対象となるおそれがあります。
  - ✓ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
  - ✓ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令順守を阻害していませんか。

#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 貨物減少時代の取組としてトラック輸送の生産性向上が必要

- 貨物が減少する中、トラック輸送の効率化が必須となり、実働率、時間当たりの実車率、距離当たりの実車率、積載率を向上させることが、大命題であり荷主とトラック事業者による一体的な取組が必要である。

#### トラック輸送の生産性向上のKPI



## 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

# トラック輸送の生産性向上に向けたアクションのステップ

### ■ ボトルネックの可視化

- 問題解決には企業単位でなく、サプライチェーン全体での可視化を実施する。特に時間などの定量的なKPIを計測することで問題の大きさを分かり易く説明可能とする。
- DXをフル活用し、可能であればリアルタイムで人・もの(燃料消費)・金・情報の可視化を実現し、持続可能なロジスティクスや物流を目指す。

### ■ ボトルネック改善施策の検討

- 判明したボトルネックに対して改善施策を検討する。KPIを計測することで、より効果が得られる施策を検討する。

### ■ 関係者との調整

- 施策を実施するために関係者との調整を実施する。この時に現状と、施策実施後のKPIを示すことで施策を必要性を説明する。

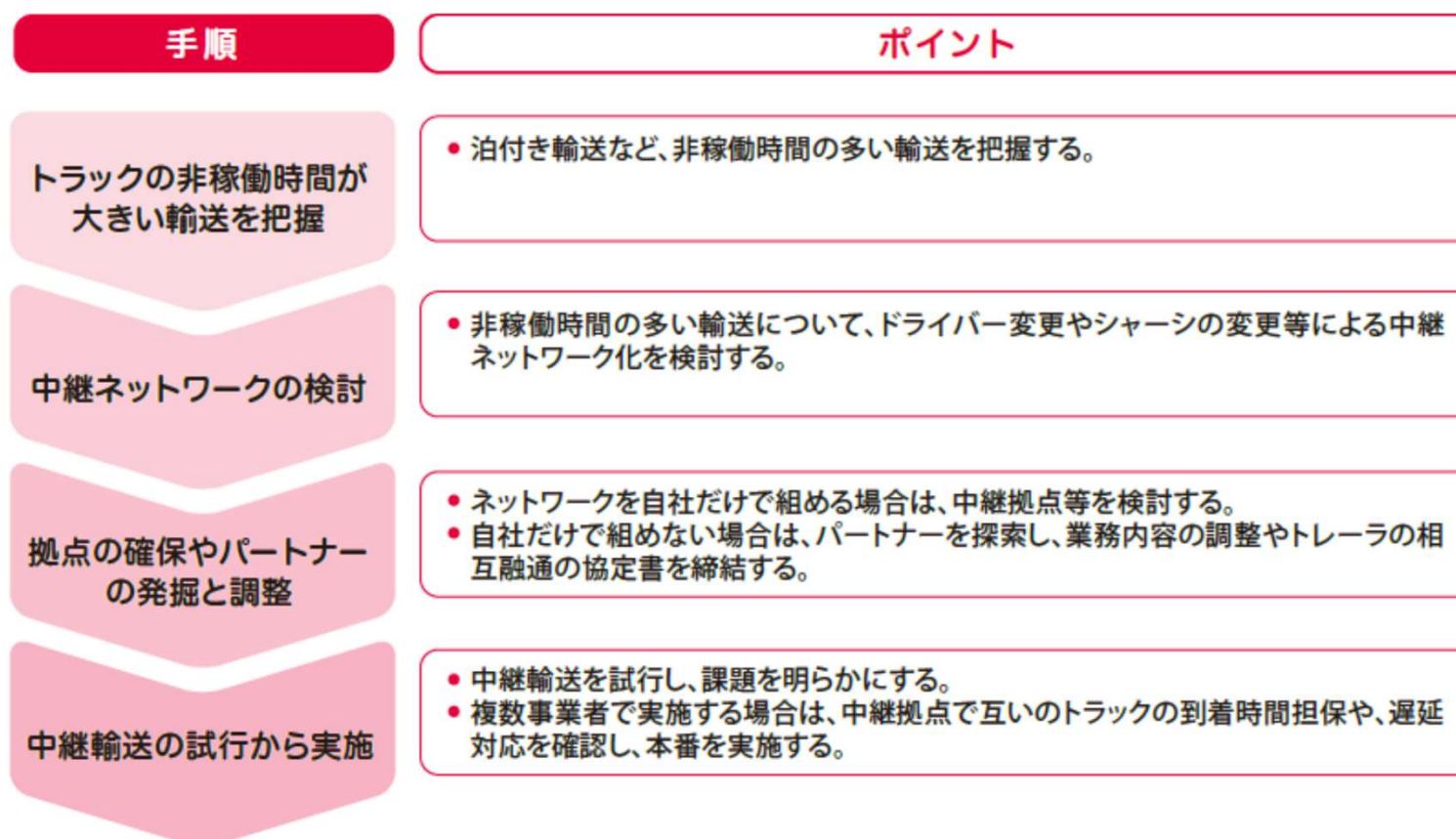
### ■ 施策の実証・実装(PDCAサイクル)

- 施策の難易度に応じて、範囲限定や関係者限定で実証を実施し、その上でPDCAを検討した上で本格実装することで、リスクを最小限に実現していく。

#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 実働率の向上：中継輸送の実施によるコンプライアンスの達成

- 特に長距離輸送を中心とした労働時間の問題を解決するためには、中継ネットワークを形成することで、トラックドライバーの負担軽減（日帰り圏での勤務）、長距離トラックドライバーの不足の緩和、トラックの実働率の向上（積載率や実車率〈距離あたり〉）の向上にも寄与）を図る。

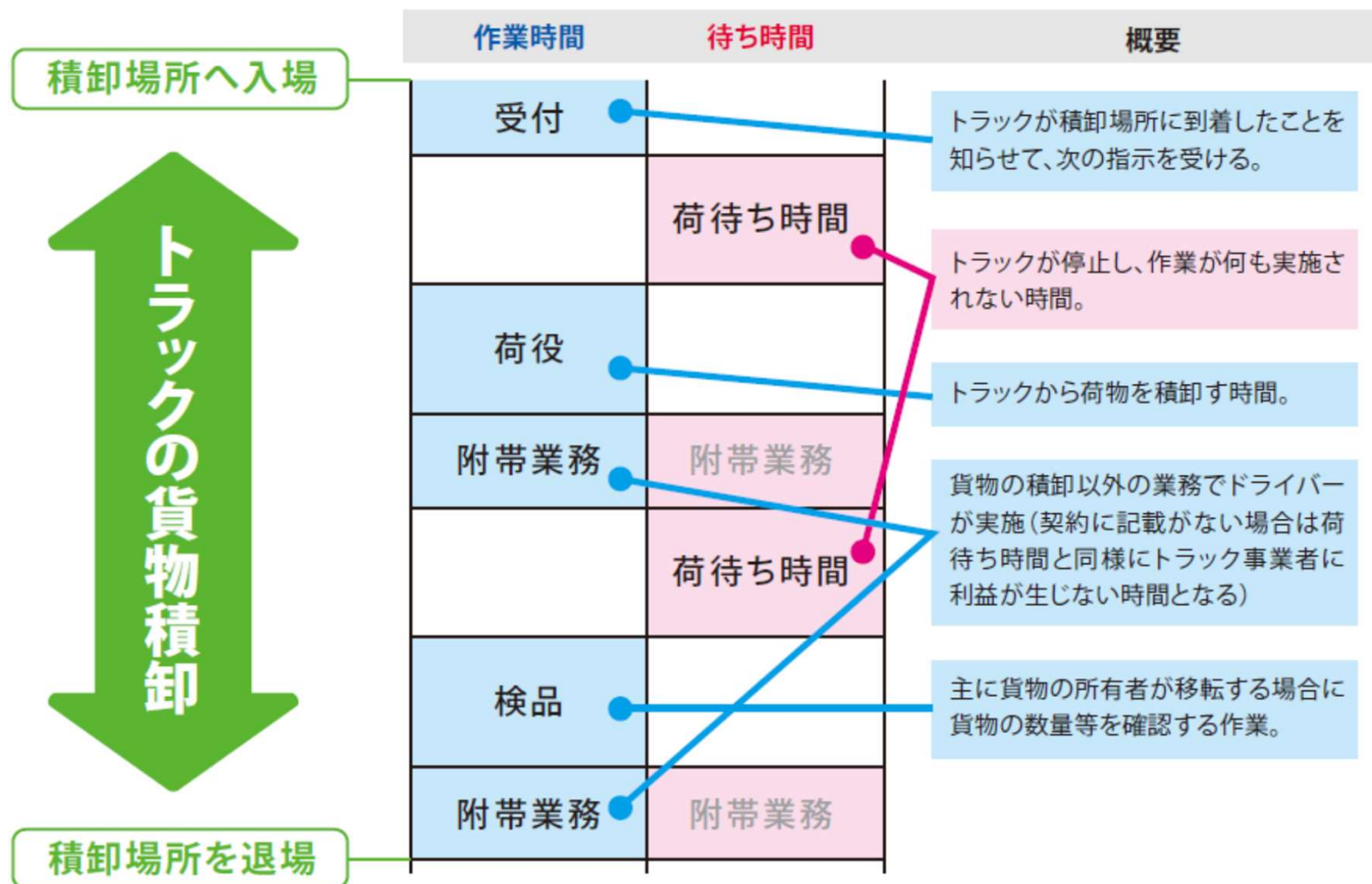




#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 距離当たり実車率の向上：トラックの貨物積卸の時間削減

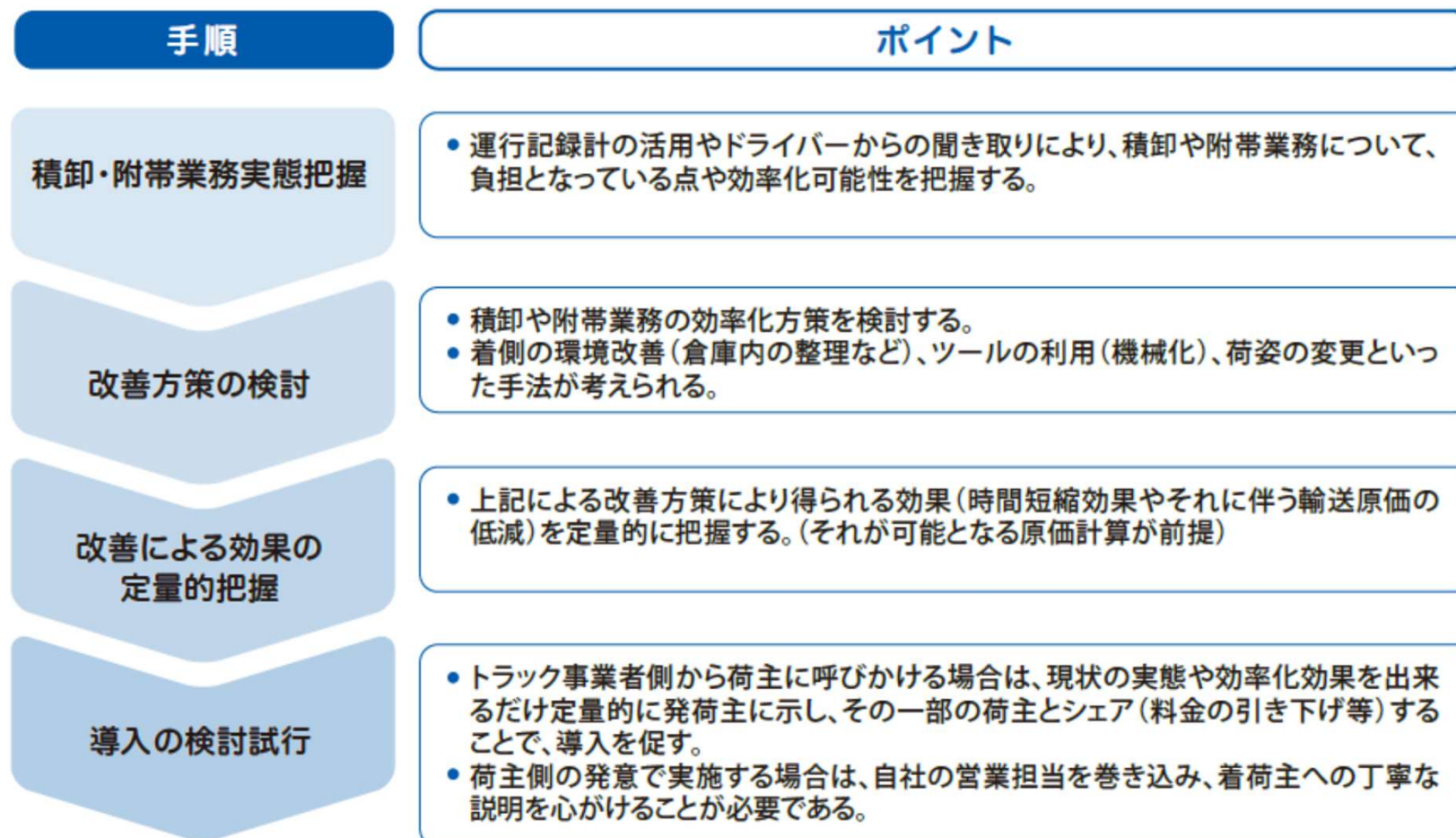
- 距離当たり実車率の向上には、本来業務である「運送」に集中可能となるようにトラックの貨物積卸で生じる時間の短縮が有効である。



#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 距離当たり実車率の向上：積卸・附帯業務の時間削減

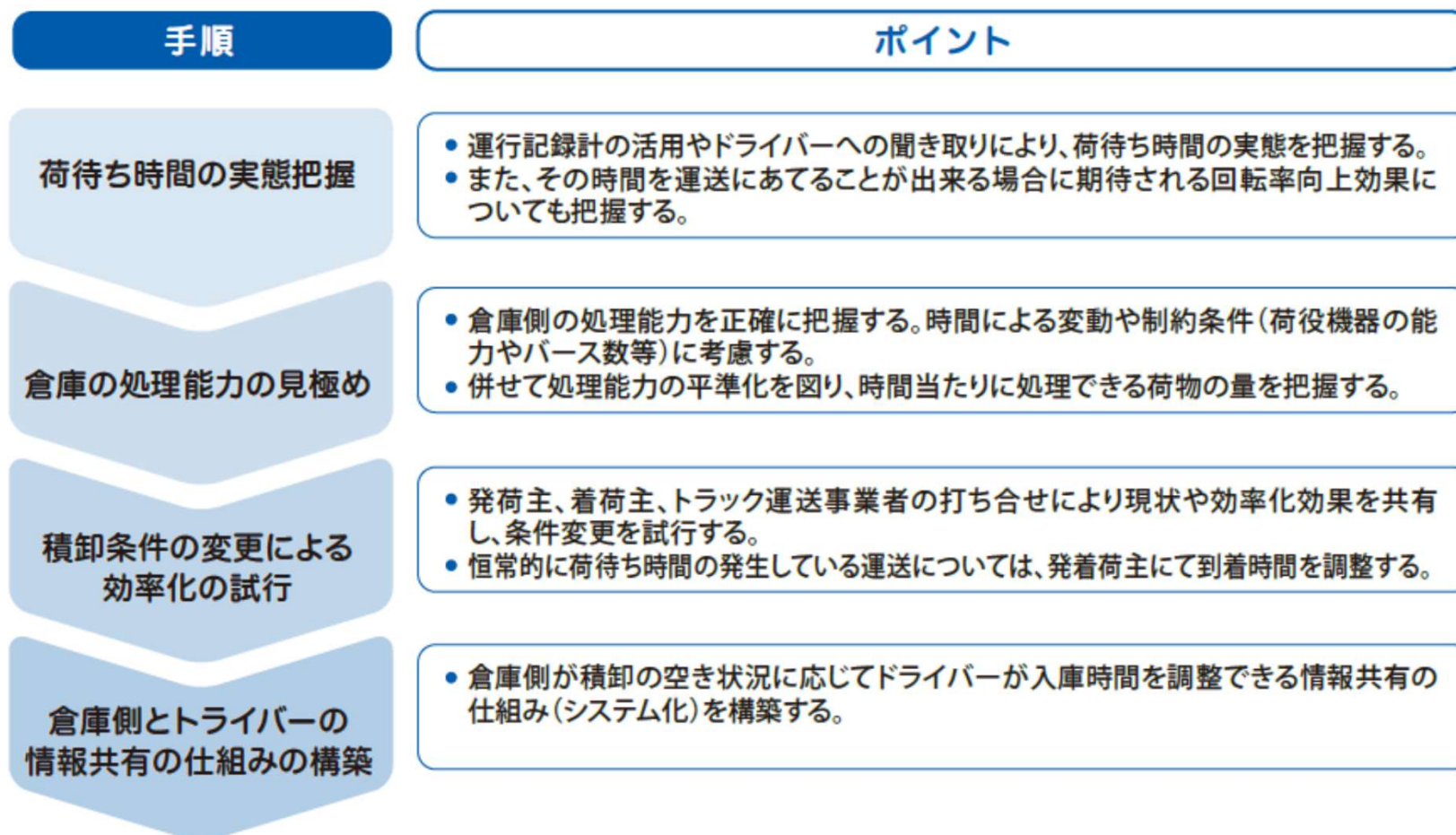
- 荷役、検品、附帯業務等を効率化し、本来業務である運送に注力することで、積卸や附帯業務により生じるトラックドライバーの負担軽減や、トラックの実車率（時間あたり）の向上が可能となる。



#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 距離当たり実車率の向上：荷待ち時間の削減

- 本来業務である運送に注力可能となるように、価値を生み出さない荷待ち時間の削減で、長時間の荷待ち時間により生じるドライバーの負担の軽減や、荷待ち時間が読めないことによる非効率な配車の改善を図る。

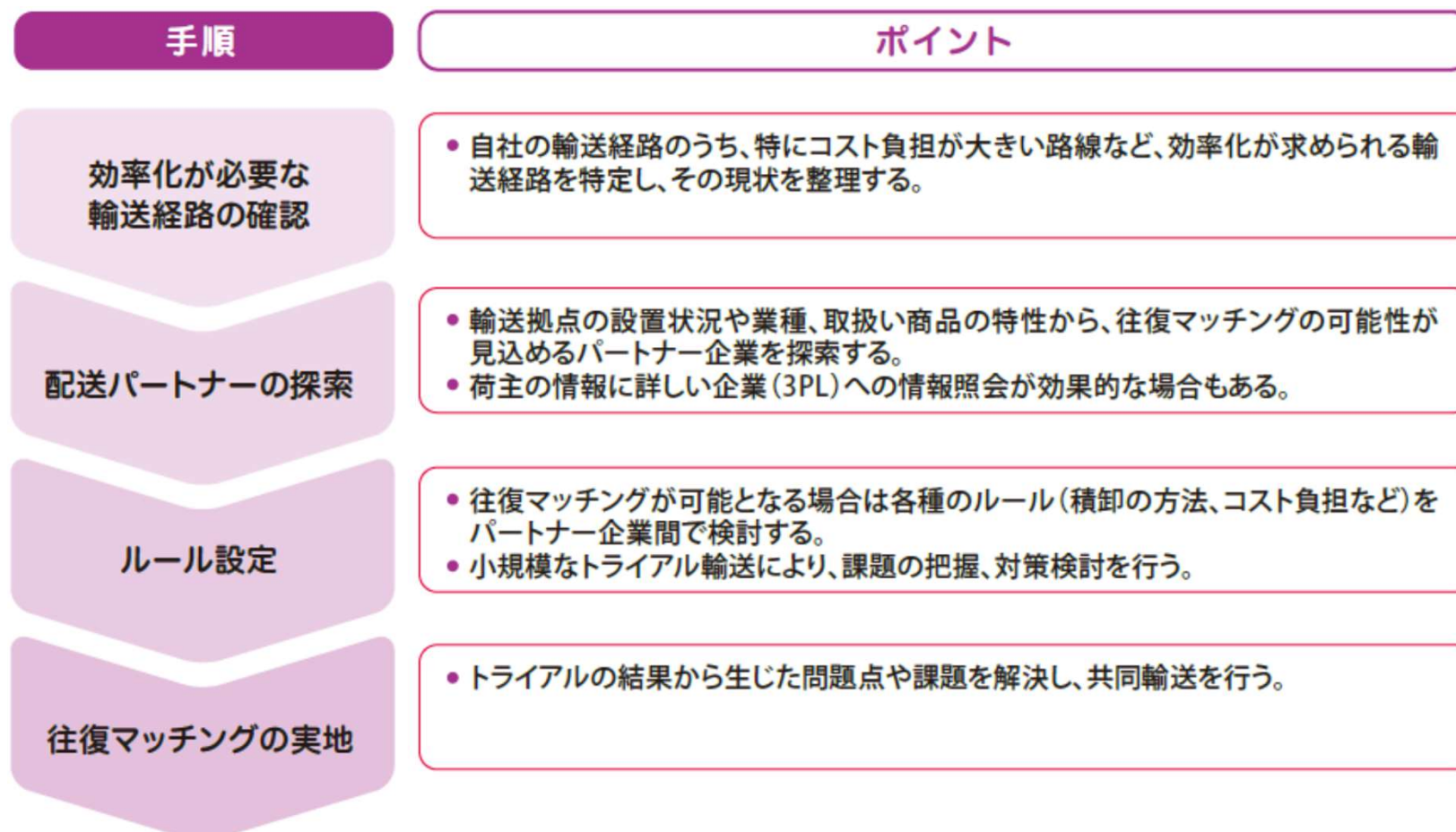




#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 時間当たり実車率の向上：トラックの貨物積卸時の時間削減

- 帰り荷がない場合に、往復マッチングなどを活用して輸送コストの低減や、実車率（距離あたり）の向上を図る。

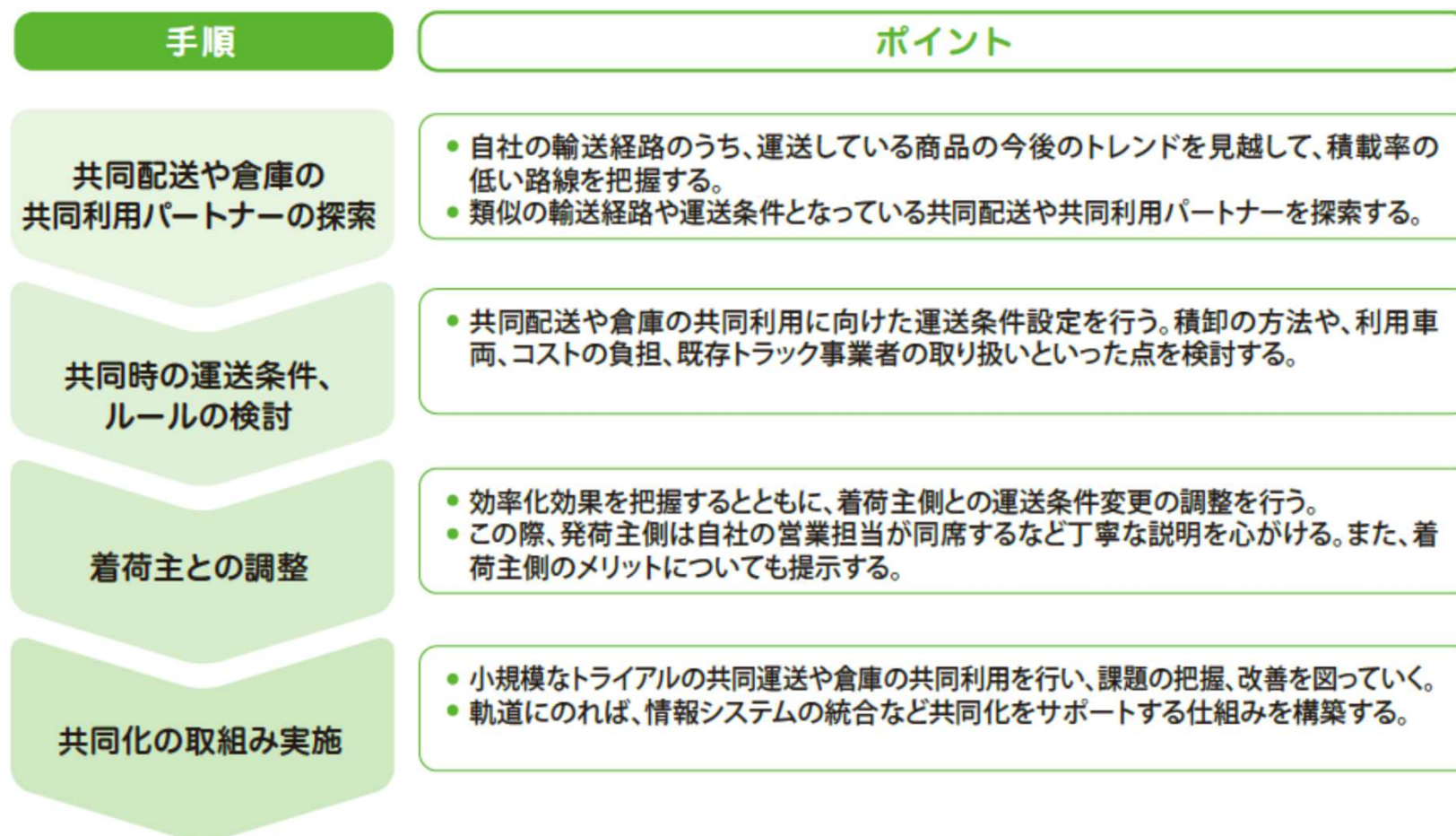




#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### 積載率の向上：共同輸送の推進、受注条件の見直し 等

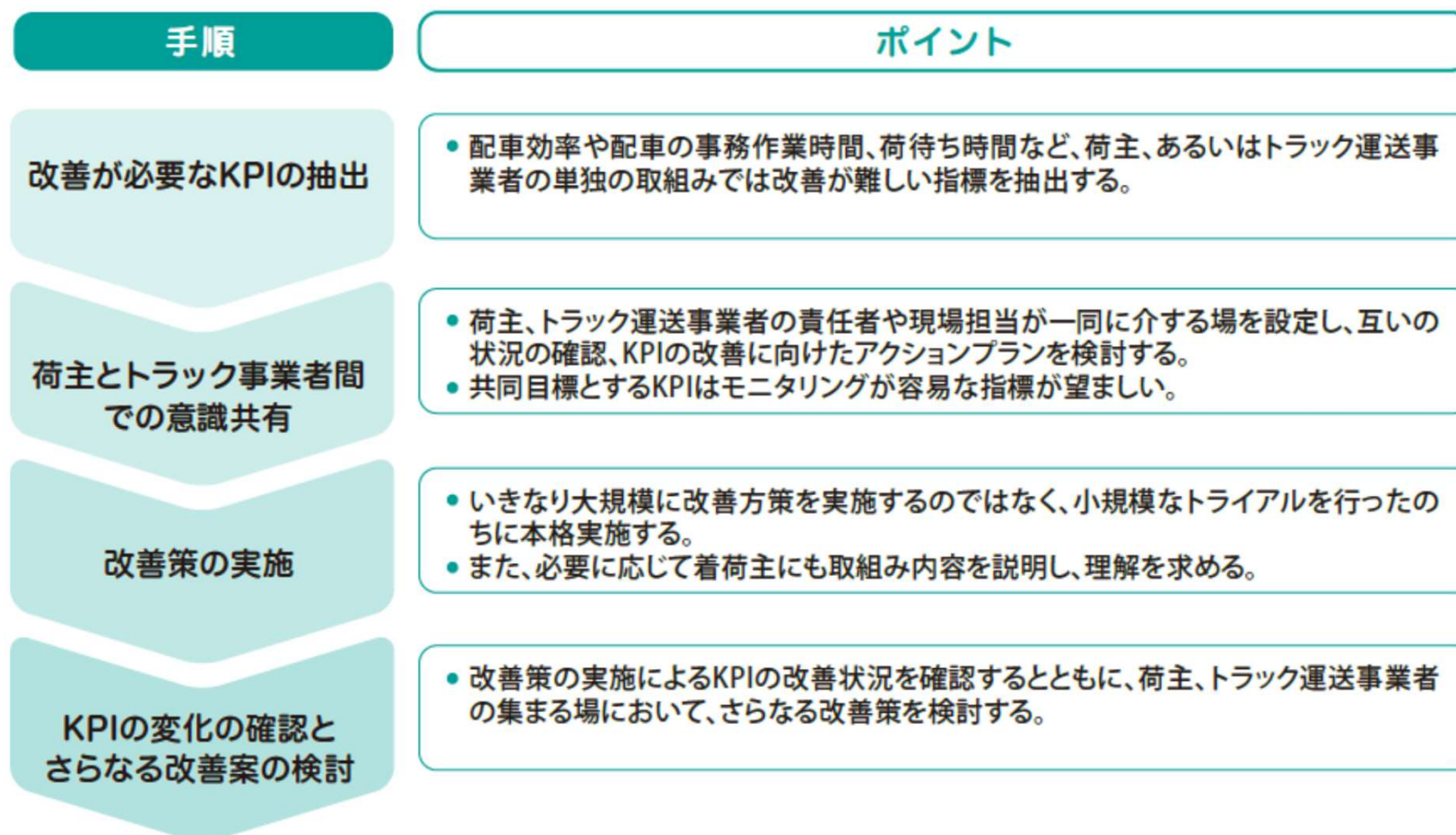
- 多頻度少量の運送ニーズの拡大や人口減少に伴う積載率の低下に対して、複数荷主の共同配送や、物流拠点の共同化、配送先へ納品時間の設定や、発注単位のルール化、商品の積み合わせなどを実施し、空き容量、空き重量の削減による積載率の向上や、多品種少量商品の配送の効率化を図る。



#### 4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

### その他：指標（KPI）設定し、モニタリング、PDCAの実施 等

- 荷主とトラック運送事業者の相互の協力が不可欠であり、明確な指標（KPI）を設定し、モニタリングすることで、現状の共有やPDCAの実施し、荷主とトラック運送事業者が運送状況について確認し、改善を図ることで、荷主とトラック運送事業者の認識のずれや、事業の改善に向けた道筋の共有が可能となる。



## 様々な調査結果やガイドラインを参考にアクションを起こしましょう！

### ■トラック運送業の生産性向上に向けて

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000031.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000031.html)

- トラック運送における生産性向上方策に関する手引き
- 原価計算の活用に向けて
- 10業種の業種ごとの調査結果報告書

### ■標準貨物自動車運送約款等の改正について

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr4\\_000020.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html)

### ■トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000041.html)

### ■トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000011.html)

### ■トラック輸送適正取引推進相談窓口

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000004.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html)

### ■「SIPスマート物流サービス」では「物流情報標準ガイドライン」を定義し、現在、Ver.2.0を発行。

<https://www.pari.go.jp/sip/research/standard%202110.html>

A graphic consisting of two curved, swoosh-like shapes. The top swoosh is a gradient from blue to red, and the bottom swoosh is a solid blue. They are positioned around the text 'Share the Next Values!'.

***Share the Next Values!***

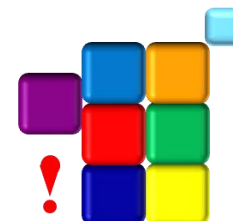
連絡先：[t-morikawa@nri.co.jp](mailto:t-morikawa@nri.co.jp)



# トラック運送事業者に係る国土交通省の取組について ～持続可能なトラック輸送の確保に向けて～

令和4年12月5日

九州運輸局 大分運輸支局



九州運輸局

## 1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

## 2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「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」

## 1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「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」

# 1. 貨物自動車運送事業法の改正【概要】

## 平成30年12月「貨物自動車運送事業法」改正

緊急に労働条件を改善する必要があること等に鑑み、以下の措置を講じた。

### 1 規制の適正化

- ・欠格期間の延長
- ・許可の際の基準の明確化
- ・約款の認可基準の明確化

### 2 事業者が遵守すべき事項の明確化

- ・事業用自動車の定期的な点検・設備の実施等
- ・車庫の整備・管理
- ・健康保険等により納付義務を負う保険料等の納付

### 3. 荷主対策の深度化

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正

- ・荷主の配慮義務の新設
- ・荷主勧告制度（既存）の拡充
- ・国土交通大臣による荷主への働きかけ



### 4. 「標準的な運賃」の告示制度導入

- ・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」の告示制度を導入
- ・トラック事業者が告示を参考に設定した運賃の届出を促すことで、荷主との運賃交渉の促進を図る。

#### 貨物自動車運送事業法 附則第1条の3第1項

令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」



# 1-1① 「標準的な運賃」 導入の背景

## ◆平成29年 8月 「標準貨物自動車運送約款」 改正

コストの  
明確化

- ・運送料金として含まれていた「**運賃**」と「**料金**」（運送以外の役務）を区別  
→荷主は、運送状に区別して記載する必要
- 運送会社は、運送付帯業務・積込み・取卸し・荷待ち時間などのサービスを料金として請求できる
- ・利用者にとっても、料金が明確になり運賃総額の比較がやりやすく

## ◆平成30年12月 「標準的な運賃」の告示制度 導入

- ・**事業規模の小さなトラック運送事業者が個別に原価計算を行うことは難しい。交渉力も弱い。**
- ・結果として、必要なコストに見合った対価が収受できず、法令遵守しながらの持続的運営が困難
- ・**トラックドライバーの処遇改善を実現するには、運賃を上げることが必要**

働き方改革に対応した労働環境（賃金・労働時間等）を整え、  
トラックドライバー不足を解消（安定した輸送力を確保）し、  
トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行っていくために必要な  
**参考となる運賃を国が示す**

<国土交通省>

- ・**全国のトラック事業者の原価データの集計**
- ・**適正な原価等の算出**に係る作業 等
- ・策定案を**運輸審議会へ諮問** → **答申**

「標準的な運賃」 =

$$\begin{array}{|c|c|c|c|c|c|c|}
 \hline
 \text{原価} & & & & \text{利潤} & & \\
 \hline
 \text{変動費} & + & \text{固定費} & + & & + & \text{割増料・諸料金 別途収受} \\
 \hline
 \end{array}$$

令和2年4月  
「標準的な運賃」  
告示

「標準的な運賃」 =



+

割増料  
・諸料金  
別途收受

## 「標準的な運賃」の 適正な原価・利潤の確保の考え方

- ・原価調査結果を基に、年間・車両1両あたりの原価計算を行った
- ・元請け・下請けの関係：実運送にかかるとる原価等を基準に算出
- ・帰り荷の取扱い：実車率50%の前提で算出

### ▼年間・車両1両あたりの原価計算

適正な原価	変動費	運行費 (燃料費・タイヤ費等)	⇒ 実勢原価を使用 ※100円/L	「適正な原価」 + 「適正な利潤」	
		ドライバー人件費 (時間外労働分)	⇒ ドライバーの労働条件改善のため、 <u>全産業平均の時間(2,086時間)</u> あたりの単価を基準		
	固定費	ドライバー人件費 (所定内労働、福利費等)			(固定費合計) ÷ 年間労働時間 (約 2,086 H)
		車両費	⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた、 適正な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		(各変動費) 1kmあたり の変動費を算出
		間接費 (一般管理費等)	⇒ トラック運送事業の平均値を使用		割り戻し
		その他費用 (任意保険料、関係諸税、借入金利息)	⇒ 実勢原価を使用		「1時間あたり 固定費」
適正な利潤	自己資本に対する適正な利潤 (1台/年あたり)	⇒ 固定費・変動費に対し、 利益率が約2.7%となるよう計算	「1キロあたり 変動費」		

1運行あたりの「標準的な運賃」

## 距離制運賃表 九州

I 距離制運賃表 (単位：円)

車種別 キロ程	小型車 2tクラス	中型車 4tクラス	大型車 10tクラス	トレーラー 20tクラス
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890(137.4%)	16,160(135.9%)	20,870(115.0%)	26,230(98.3%)
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980(120.0%)	23,340(118.7%)	30,650(102.3%)	38,980(90.1%)
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070(112.5%)	30,520(111.3%)	40,430(97.4%)	51,720(87.1%)
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660(119.2%)	39,350(117.5%)	52,260(102.9%)	67,110(91.3%)
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250(123.9%)	48,180(121.8%)	64,090(106.7%)	82,500(93.7%)
200kmを超えて500kmまで 20kmを増すごとに加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50kmを増すごとに 加算する金額	7,560	8,750	11,650	15,140

※赤字の数値は、  
平成11年公示運賃（上限と下限  
の中間額）に対する比率

## 時間制運賃表（九州部分抜粋）

### II 時間制運賃表

種別		車別 局別	小型車 2tクラス	中型車 4tクラス	大型車 10tクラス	トレーラー 20tクラス
基礎額	8時間制	九州	30,890	36,980	48,060	60,680
	4時間制	九州	18,530	22,190	28,840	36,410
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	九州	280	340	510	710
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに（4時間制の場合であつて、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。）	九州	2,840	2,980	3,190	3,770

#### 基礎走行距離

車両の走行速度の実態等を勘案し上限設定

- ・ 8時間制：小型車100km、小型車以外は130km
- ・ 4時間制：小型車50km、小型車以外は60km

#### ○加算額について

**基礎走行キロを超過した場合**

1 kmあたり変動費×10km×利益率

**基礎作業時間を超過した場合**

1時間あたり基準外人件費に利益率を加算



## Ⅲ 運賃割増率

- 【特殊車両割増】 冷蔵車・冷凍車 **2割**
- 【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る **2割**
- 【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 **2割**

## Ⅳ 待機時間料

	小型車	中型車	大型車	トレーラー
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

## Ⅴ 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金收受

Ⅵ 実費 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費收受

「標準的な運賃」の設計にあたり、適正な原価の算定では、燃料費は軽油単価の変動幅が大きいため、その変動分は燃料サーチャージにより收受することを前提として、**全国一律100円/L**を基準としている。

Ⅶ **燃料サーチャージ** 別に定めるところにより收受

Ⅷ その他 この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

# 1-1⑥最近の価格交渉・転嫁の状況

## 燃料高騰による価格転嫁状況(実運送事業者の回答)

➤ 荷主等との価格交渉の結果『**価格改定等を行った**』と回答した実運送事業者は・・・**47%**

「運賃等の改定」・・・24.7%、「燃料サーチャージの導入」・・・16.3%

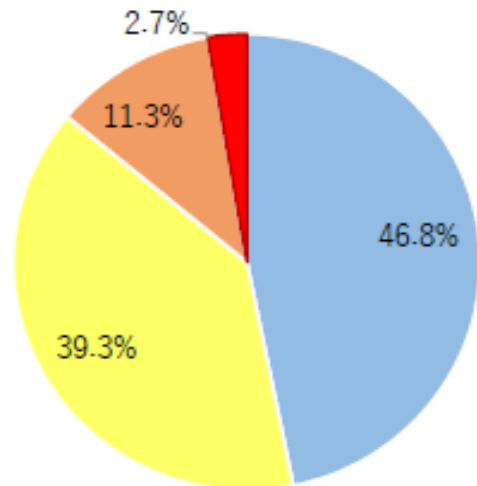
「運賃、燃料サーチャージ以外の名目で燃料費相当分を受け取ることにした」・・・5.9%

➤ 「**荷主等と価格交渉したが、改定に至らなかった**」と回答した実運送事業者は・・・**11.3%**

「価格交渉に応じてもらえなかった」と回答した実運送事業者・・・2.7%

【集計期間：R4.1月～2月、有効回答数：運送事業者984社】

【実運送→荷主・元請】



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

### 価格交渉しなかった主な理由

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

### 価格交渉したが、改定に至らなかった主な理由

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

### 国土交通省の取組

- ① 荷主等への周知・広報  
(トラック協会)
- ② 適正取引相談窓口
- ③ 交渉に応じてもらえなかったと回答した者への追加調査
- ④ 公正取引委員会、中小企業庁による価格転嫁対策

## 平成30年12月「貨物自動車運送事業法」改正

緊急に労働条件を改善する必要があること等に鑑み、以下の措置を講じた。

### 1 規制の適正化

- ・欠格期間の延長
- ・許可の際の基準の明確化
- ・約款の認可基準の明確化

### 2 事業者が遵守すべき事項の明確化

- ・事業用自動車の定期的な点検・設備の実施等
- ・車庫の整備・管理
- ・健康保険等により納付義務を負う保険料等の納付

### 3. 荷主対策の深度化

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正

- ・荷主の配慮義務の新設
- ・荷主勧告制度（既存）の拡充
- ・国土交通大臣による荷主への働きかけ



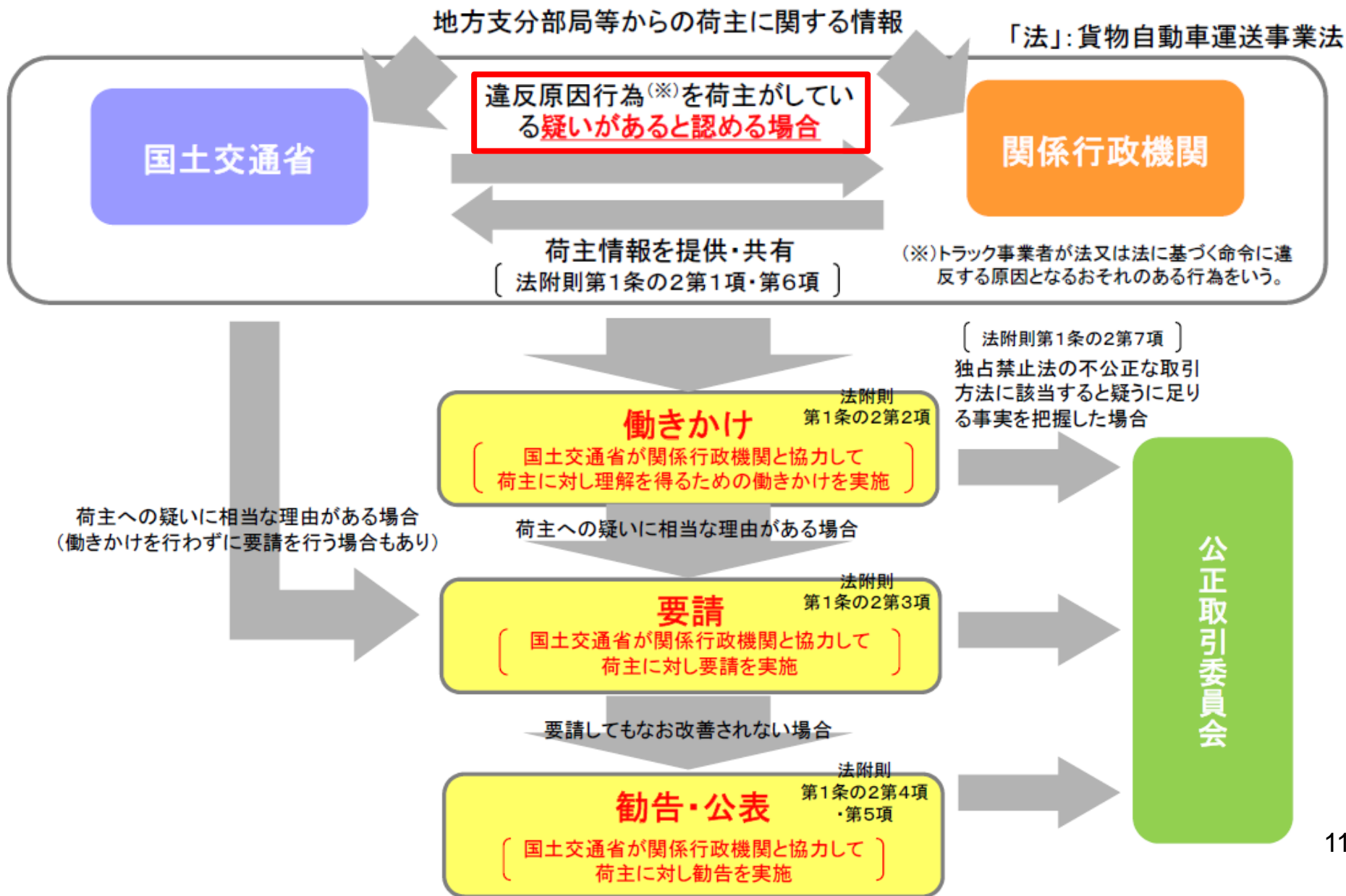
### 4. 「標準的な運賃」の告示制度導入

- ・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」の告示制度を導入
- ・トラック事業者が告示を参考に設定した運賃の届出を促すことで、荷主との運賃交渉の促進を図る。

#### 貨物自動車運送事業法 附則第1条の3第1項

令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」

# 1-2①荷主勧告制度の拡充





## 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

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

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

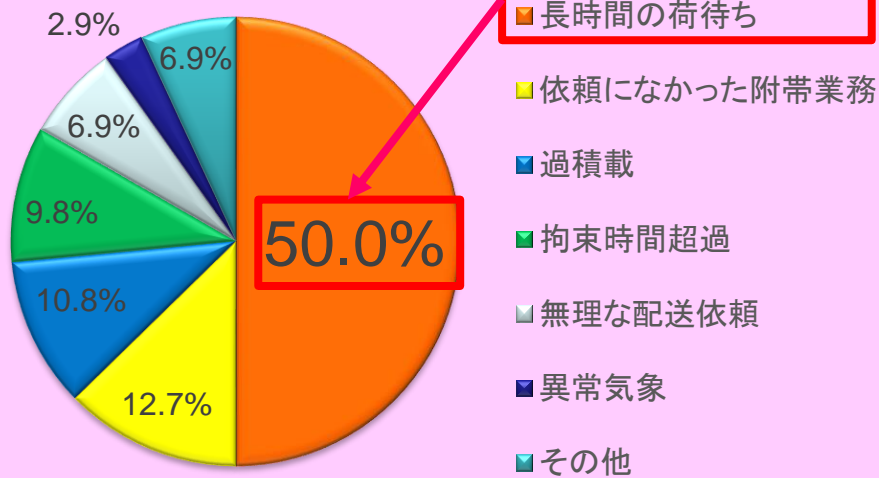
要 請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

## 荷主起因の違反原因行為の割合



## 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	64

※令和4年9月30日現在

## 2. 「ホワイト物流」推進運動

### 1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

## 2. 「ホワイト物流」推進運動

3. 「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」

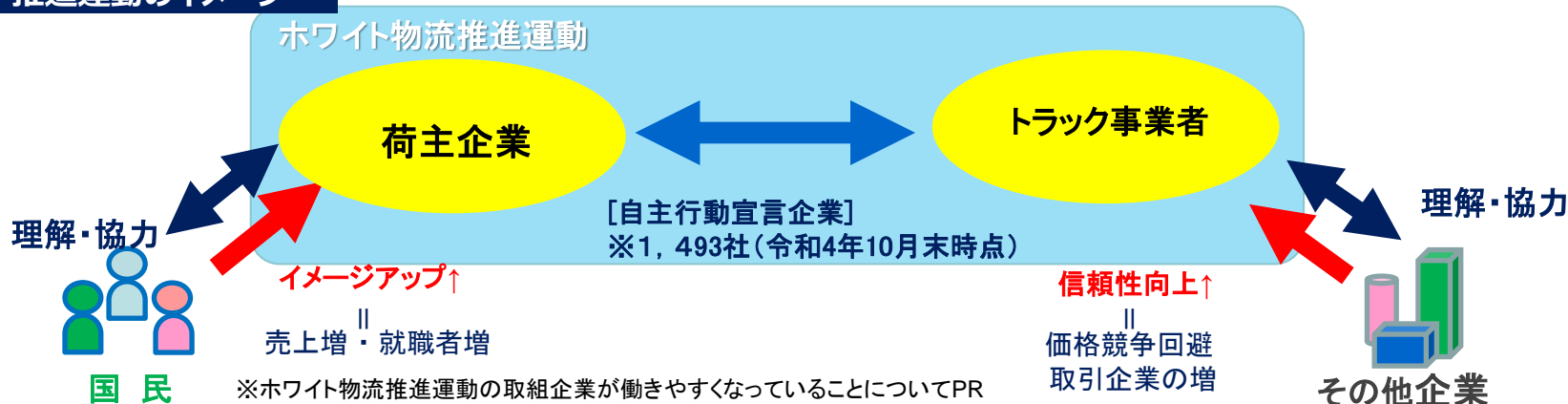
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

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

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

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

## 推進運動のイメージ



## 『自主行動宣言』内容

### 【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

### 【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

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

## 2②自主行動宣言の提出状況

全国の賛同企業数  
(令和4年8月31日時点)

# 1457社

業態別	企業・組合 ・団体数
農業, 林業	4
漁業	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	1
建設業	12
製造業	389
電気・ガス・熱供給・水道業	1
情報通信業	47
運輸業, 郵便業	785
卸売業, 小売業	119
金融業, 保険業	4
不動産業, 物品賃貸業	4
学術研究, 専門・技術サービス業	4
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	2
教育, 学習支援業	4
医療, 福祉	7
複合サービス事業	18
サービス業(他に分類されないもの)	33
公務(他に分類されるものを除く)	0
分類不能の産業	22
合計	1,457



大分県内の賛同企業数  
(令和4年8月31日時点)

# 11社

会社名	
Amkor Technology Japan, Inc.	株式会社鶴見物流
大分キャノン株式会社	東九州デイルーフーツ株式会社
大分キャノンマテリアル株式会社	東九総合運輸株式会社
ダイハツ九州株式会社	株式会社中津急行
株式会社鶴見	株式会社ヤクシン運輸
株式会社鶴見運送	

賛同企業情報

賛同宣言

必須項目

推奨項目

公表は任意

代表者の役職・氏名

## 「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
			〇〇都	製造業	

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

(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、……………

(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、……………

(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、……………

No.	分類番号	取組項目	取組内容
1			
2		推奨項目リストにある取組項目を記入します	推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。
3	推奨項目に付す分類番号を記入します	推奨項目を非公表とする場合は、その旨を自主行動宣言を提出する際の電子メールの本文にご記載下さい。	
:			
PR欄			希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。

## 留意点等

- ・自主行動宣言の提出、変更は随時可能です。
- ・このため、まずは取組可能な内容から宣言し、その後、取組を充実させる等、段階的に取組を深度化していくことでも構いません。
- ・推奨項目については、試験的に取り組む場合、実施する方向で検討を進める場合等でもご記載していただいて構いません。



# 2④自主行動宣言のメリット

## ホワイト物流推進運度は「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**  
強靱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、強靱かつ持続可能にする



**13. 気候変動に具体的な対策を**  
気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

## 取引企業等との関係性向上

自主行動宣言を行った企業は、「物流ひいては日本経済が直面する課題解決に取り組む企業」となり、企業のCSR活動として 非常に重要な意義をもちます。

企業がCSRを果たすことで、取引企業等との関係性も向上することが期待されます。逆に取引しない企業は、物流社会全体で取り組む課題に無関心という表明になりかねず、将来的にサプライチェーンから外されたり、株主や地域の支援を得ることができなくなったりする可能性も懸念されます。

## 企業のブランディングに効果的

自主行動宣言を行った企業は、社会に対して責任を果たす企業として認識され、企業イメージの向上やブランディングにも 非常に効果的です。

こうした社会貢献的な取り組みを積極的に行い、高い企業イメージ、高いブランドイメージをもつ企業は、フェアトレード的に消費者や取引企業からも選ばれるようになり、優秀な人材の採用にも有利になることが期待されます。

## ビジネスチャンスにつながる

自主行動宣言を行った企業は、物流効率化などの課題を解決するための新しい取り組みを検討・実施しております。

こうした取り組みは、自主行動宣言を行った企業間での新規事業の創造や他業種との協働など、新しいビジネスチャンスにつながることを期待されます。

トラック事業者様に加え、荷主企業様の積極的な運動へのご参加をお願いします！

## 1. 貨物運送事業法の改正

1 - 1 トラック輸送における「標準的な運賃」の告示

1 - 2 「荷主勧告制度」の拡充

## 2. 「ホワイト物流」推進運動

**3. 「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」**

## ガイドライン策定の経緯

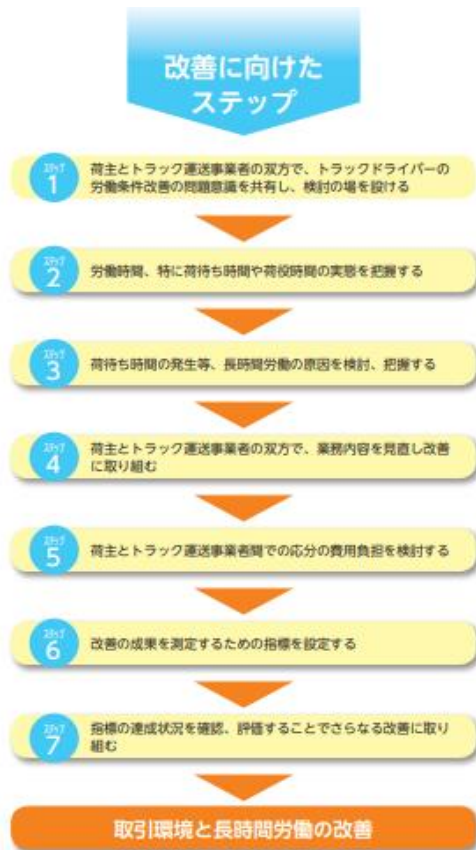
- 厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人 全日本トラック協会が事務局となって「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会において、平成28、29年度の2ヶ年にわたり、全国47都道府県においてトラックドライバーの労働時間短縮を目指すパイロット事業を実施し、ガイドラインをとりまとめ。

## ガイドラインの構成

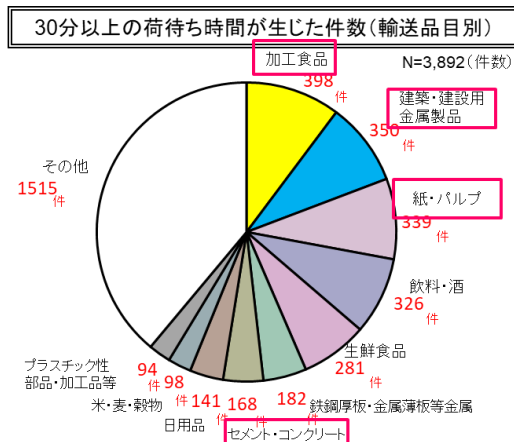
荷主と運送事業者の協力による

# 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課  
国土交通省 自動車局 貨物課  
公益社団法人 全日本トラック協会



## 品目別ガイドライン



# 3 ②品目別各ガイドラインの概要

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

**トラック事業者だけでなく、荷主企業にとっても効率化のヒントがあるため、是非ご一読ください！**



トラック事業を将来にわたり持続可能なものとするためには、  
荷主とトラック事業者の「**共創**」の取組が必要です！！

引き続きご理解・ご協力をお願いします。



令和4年12月5日（月）

荷主とトラック事業者の共創セミナー

改善基準告示の改正内容の周知のための資料

# トラック運送事業にかかる労働行政の動きについて （改善善基準告示）の改正内容

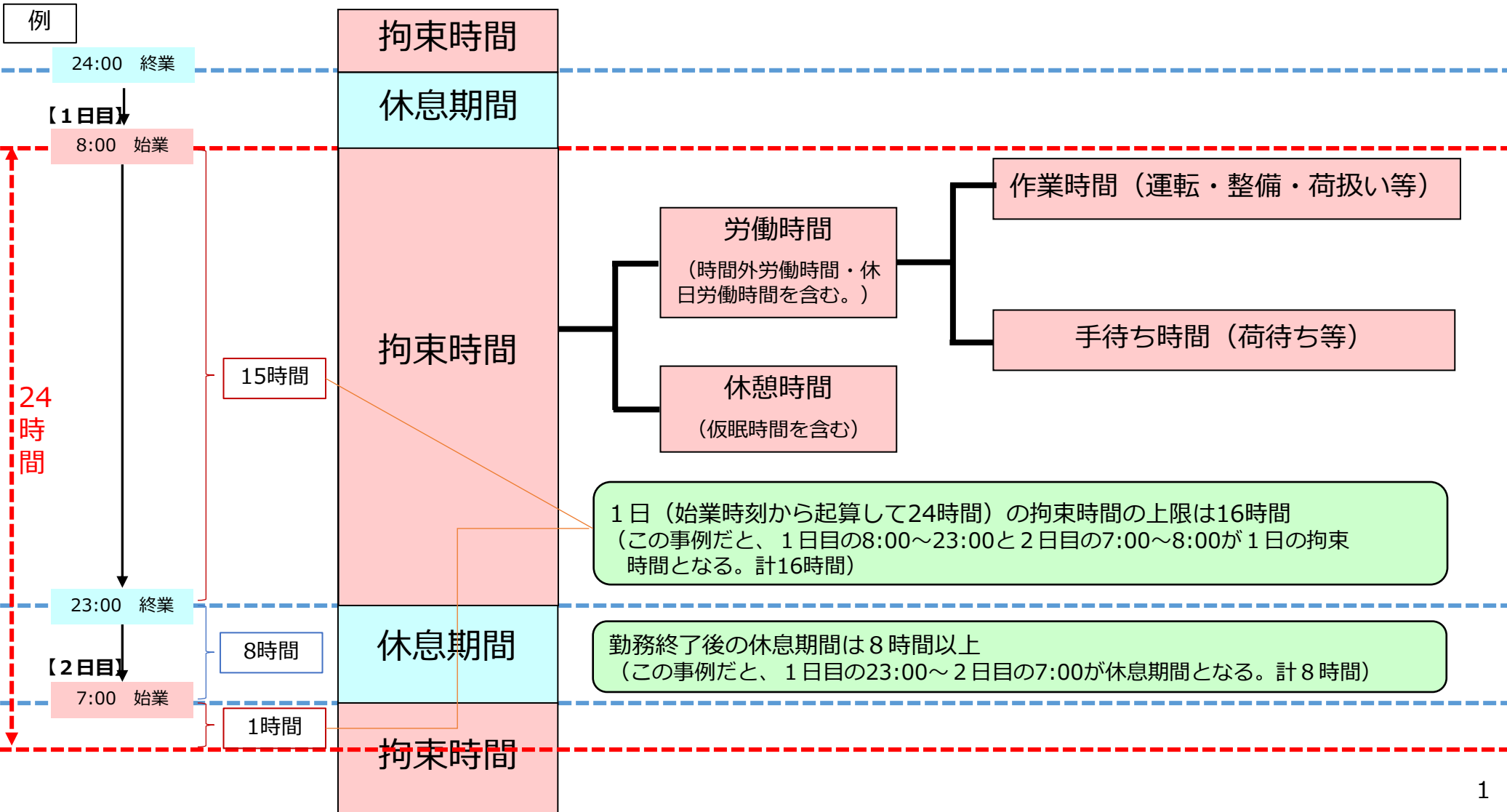
厚生労働省 大分労働局 監督課

監督課長 池辺雅文

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

# 拘束時間と休息期間について

- ▶ 拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。
- ▶ 休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。



# 脳・心臓疾患の業種別・職種別支給決定件数

令和3年度の脳・心臓疾患の支給決定件数に占める道路貨物運送業の割合は32.5%、貨物自動車運転者の割合は30.8%であり、業種別・職種別でそれぞれ最も高かった。  
(厚生労働省調べ)

【令和3年度】 (2021年度)

○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>32.5%</b> (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	100% (172件)

【令和2年度】 (2020年度)

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>28.3%</b> (55件)
道路旅客運送業	1.0% (2件)
全業種	100% (194件)

【平成21年度】 (2009年度)

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	<b>22.1%</b> (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

+4.2

-1.0

+6.2

-5.4

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>30.8%</b> (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	100% (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>27.3%</b> (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	100% (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	<b>22.1%</b> (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	100% (293件)

+3.5

-1.5

+5.2

-4.2

# 脳・心臓疾患の労災認定基準

- ▶ 脳・心臓疾患の労災認定基準においては、「発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間～6か月間に、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合」、業務と発症との関連性が強いと評価される。

1

長期間の過重業務の評価にあたり、労働時間と労働時間以外の負荷要因を総合評価して労災認定することを明確化しました

【改正前】

発症前1か月におおむね100時間または発症前2か月間ないし6か月間にわたって、1か月あたり80時間を超える時間外労働が認められる場合について業務と発症との関係が強いと評価できることを示していました。

【改正後】

上記の時間に至らなかった場合も、これに近い時間外労働を行った場合には、「**労働時間以外の負荷要因**」の状況も十分に考慮し、業務と発症との関係が強いと評価できることを明確にしました。

労働時間

発症前1か月間に100時間  
または  
2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働の水準には至らないが**これに近い**時間外労働

+

一定の**労働時間以外の負荷要因**

業務と発症との関連が強いと評価

2

長期間の過重業務、短期間の過重業務の労働時間以外の負荷要因を見直しました

労働時間以外の負荷要因の見直しを行い、**赤字**の項目を新たに追加しました。

労働時間以外の負荷要因

勤務時間の不規則性

拘束時間の長い勤務

**休日のない連続勤務**

**勤務間インターバルが短い勤務**

※「勤務間インターバル」とは、終業から次の勤務の始業までをいいます

不規則な勤務・交替制勤務・深夜勤務

事業場外における移動を伴う業務

出張の多い業務

**その他事業場外における移動を伴う業務**

**心理的負荷を伴う業務**

※改正前の「精神的緊張を伴う業務」の内容を拡充しました

**身体的負荷を伴う業務**

作業環境

※長期間の過重業務では付加的に評価

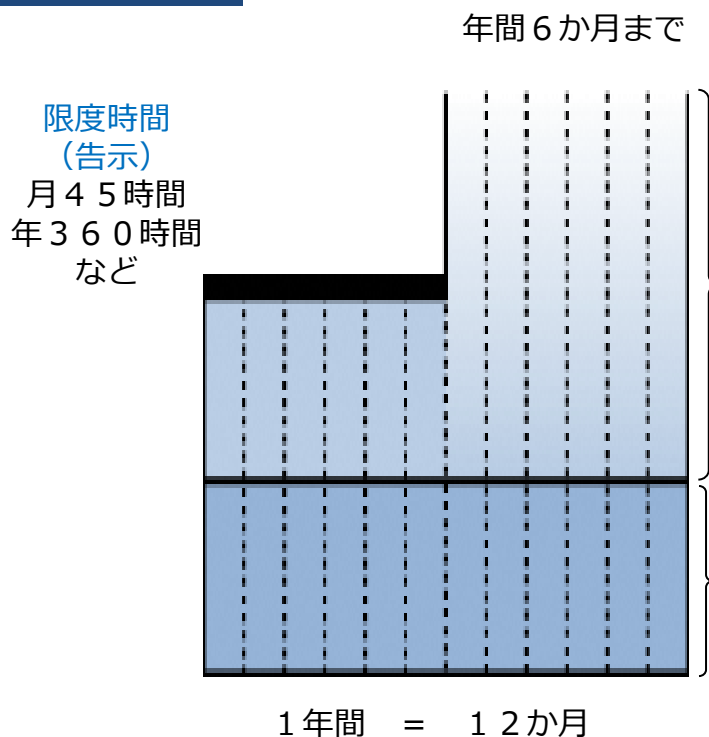
温度環境

騒音

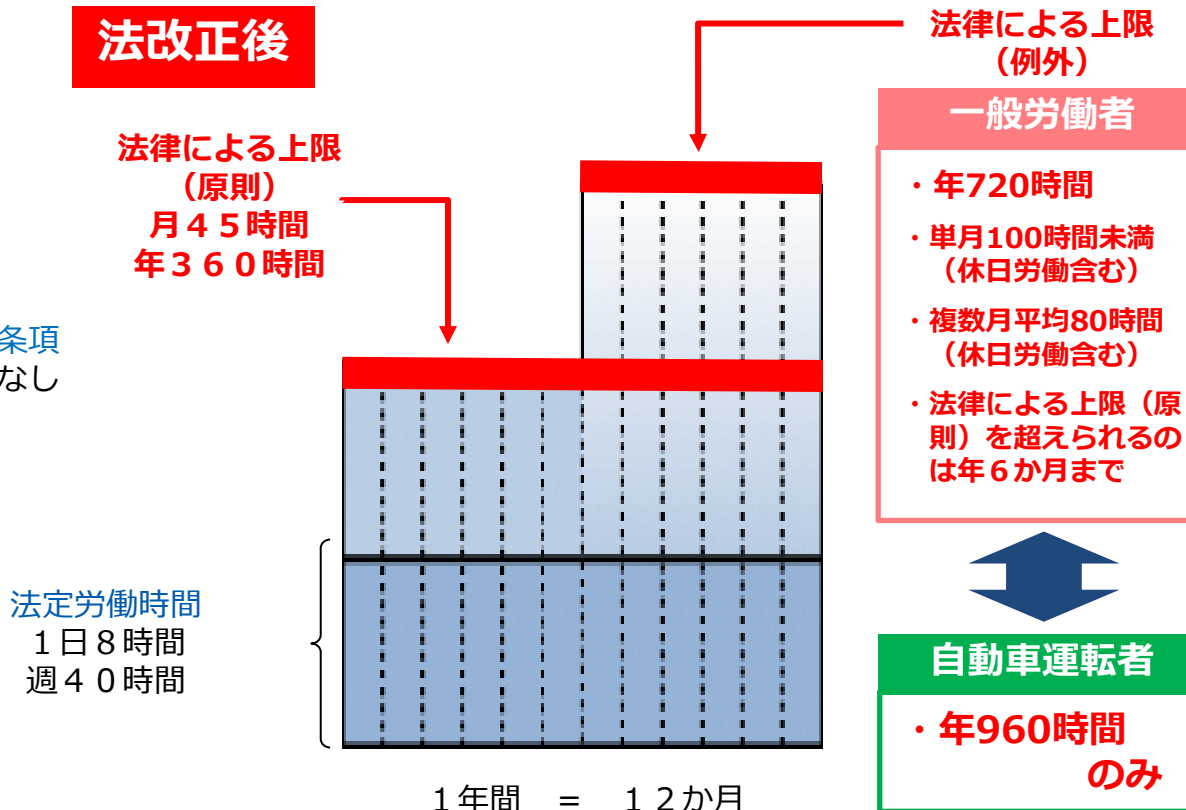
# 時間外労働の上限規制について

- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

## 法改正前



## 法改正後





# 1か月の拘束時間

## 現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

## 見直し後

### 【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

### 【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、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ものとする。

### 【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間

1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間

(2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間

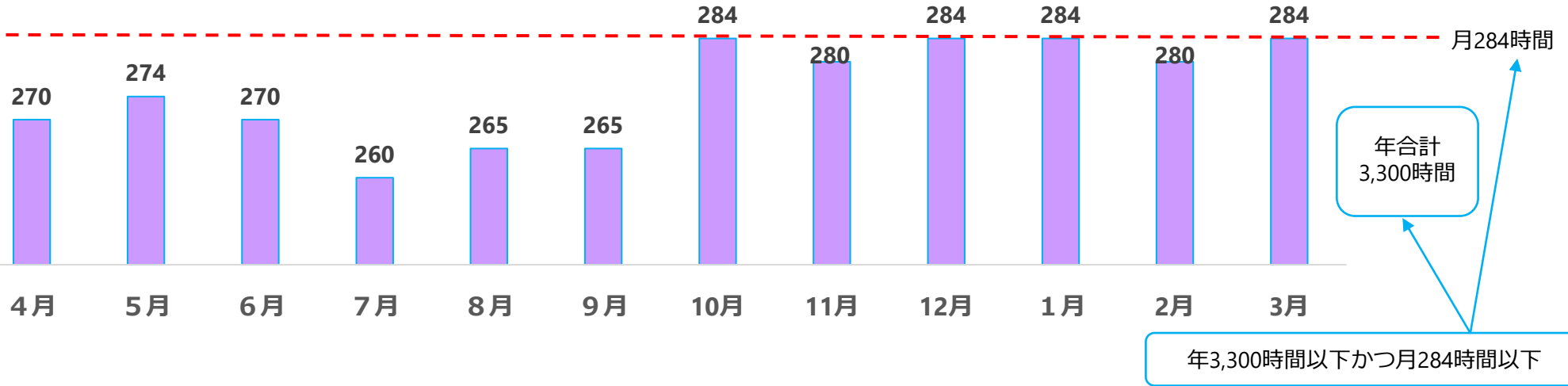
3,300時間 ÷ 12か月 = 275時間

275時間 - 195時間 = 80時間

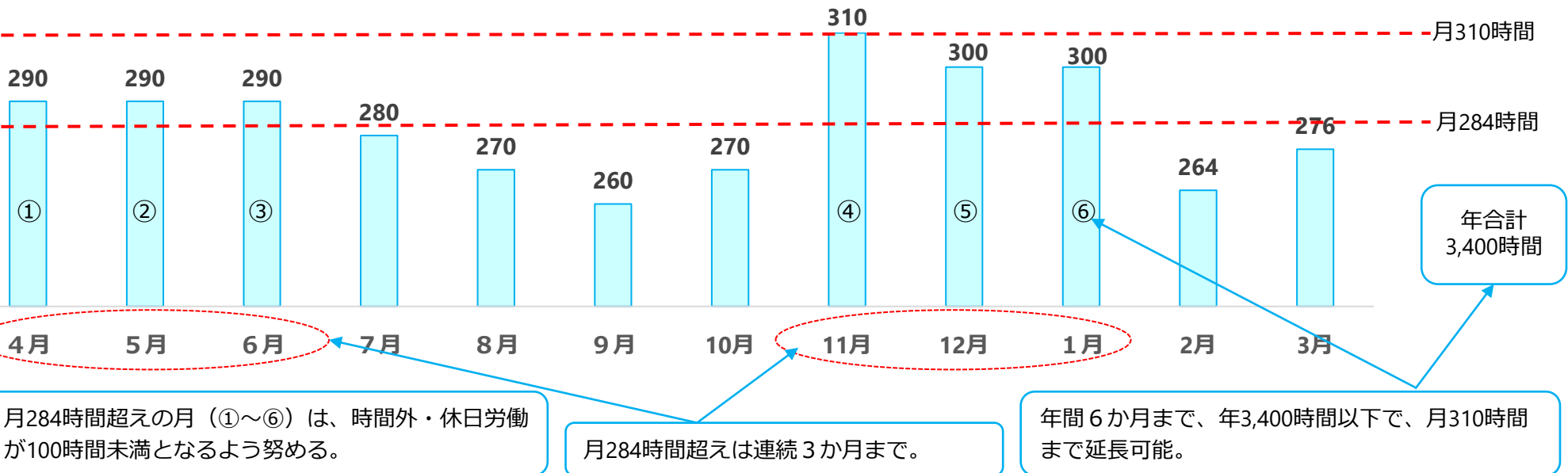
※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

# 見直しの内容（1か月の拘束時間）

## 【例1】（1か月の拘束時間の原則）



## 【例2】（1か月の拘束時間の例外） ※労使協定の締結が必要



# 1日の拘束時間

## 現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。  
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

## 案

### 【原則】

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。

### 【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。  
（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

# 1日の休息期間

## 現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

## 案

### 【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

### 【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送(※1)であり、かつ、一の運行(※2)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、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする(※3)。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

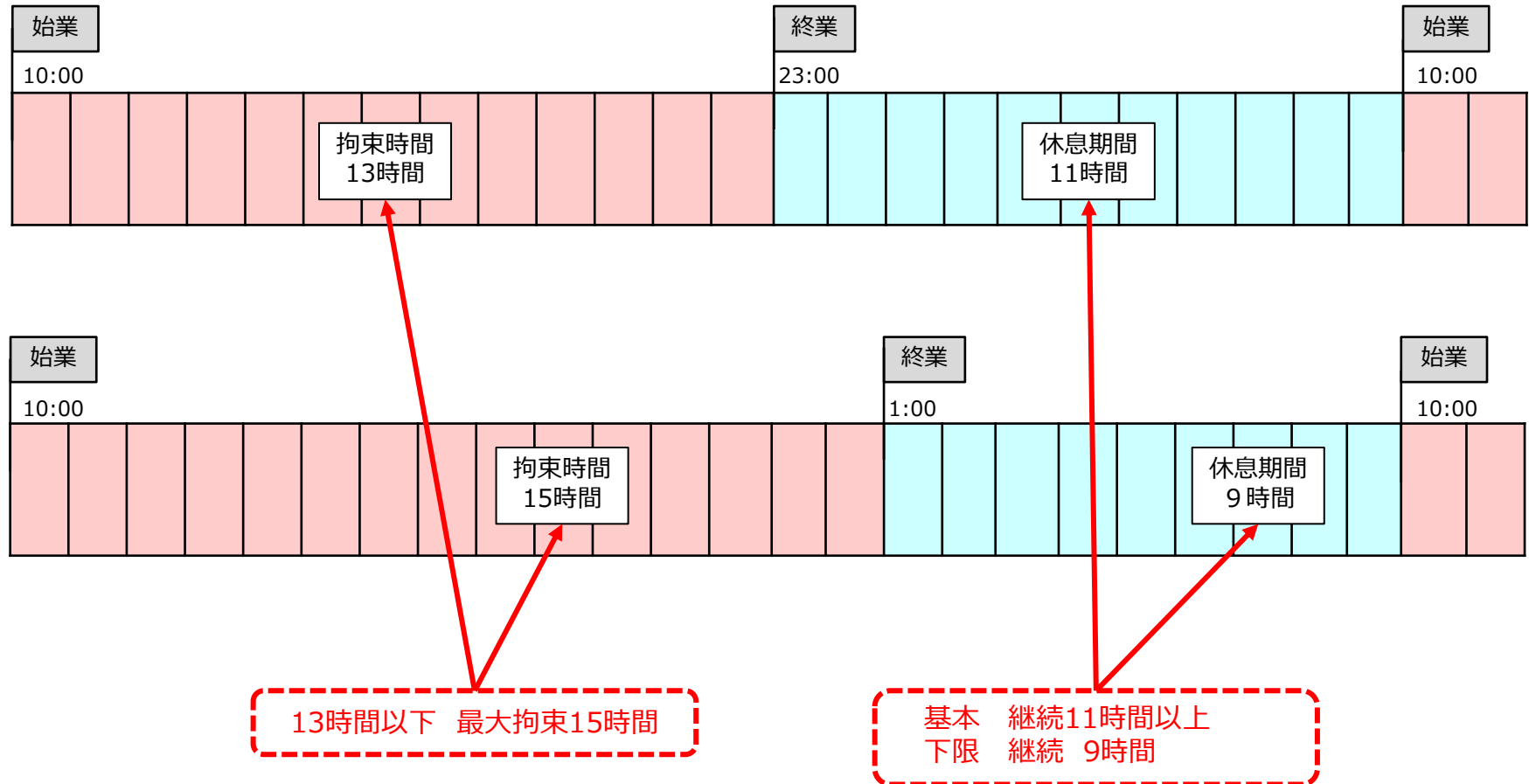
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

# 見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の原則）

【例】1日の拘束時間・休息期間の原則（見直し後）

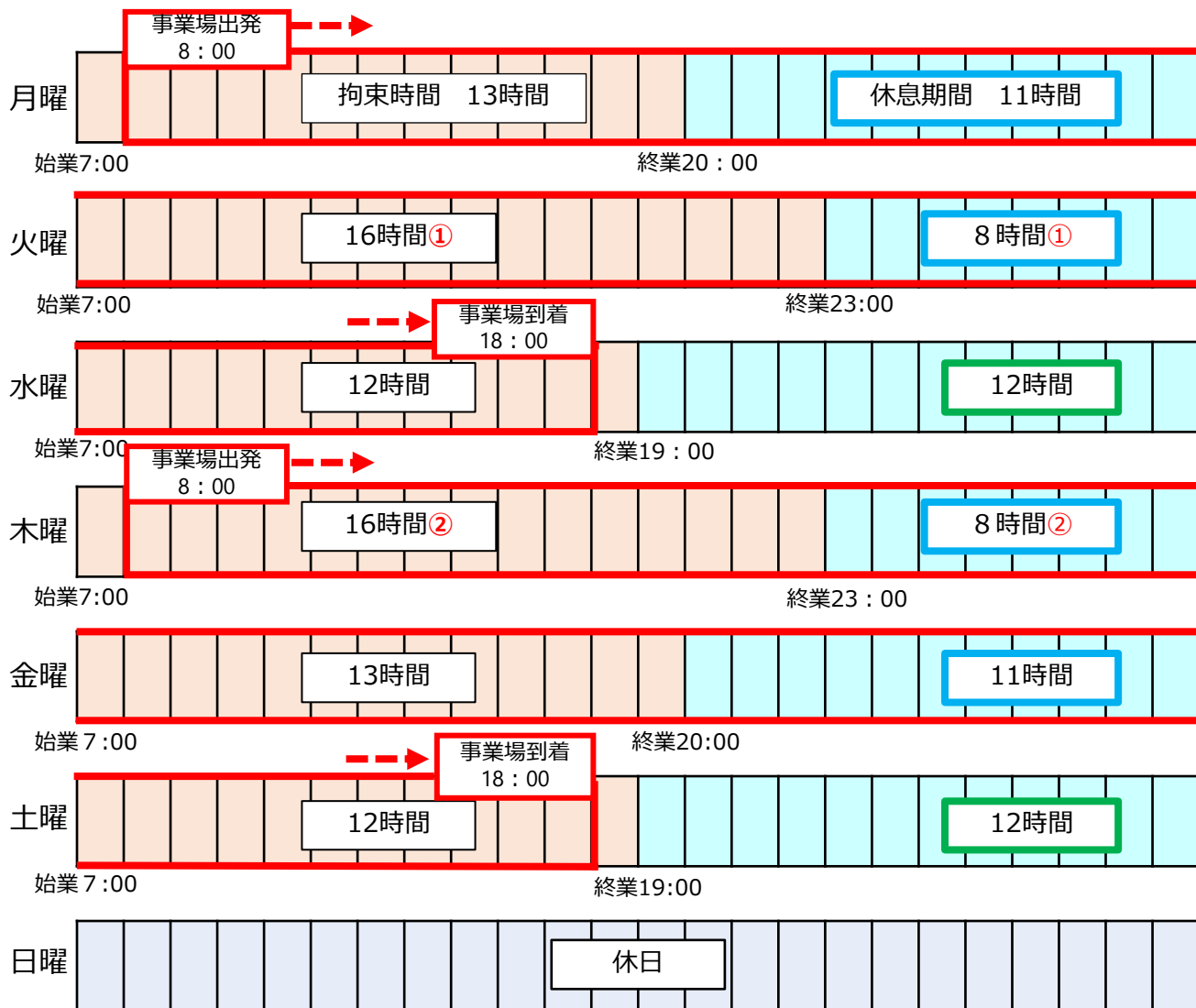




# 見直しの内容（1日の拘束時間・休息期間の例外）

## 【例】1日の拘束時間・休息期間の例外（見直し後）

1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、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は、当該1週間について2回に限り、最大拘束時間は16時間とし、休息期間は継続8時間以上。



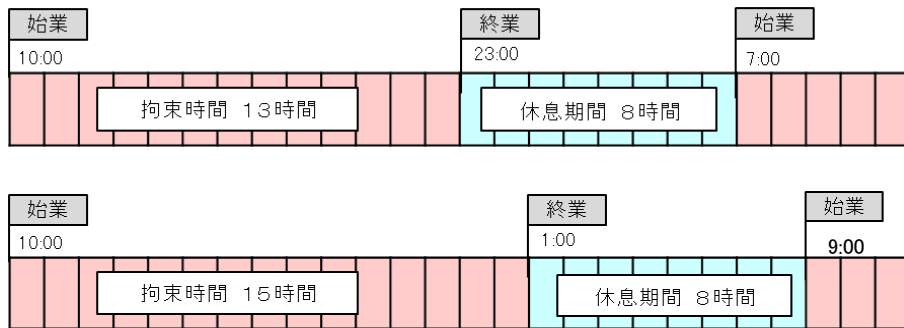
- 1週間における運行  がすべて長距離貨物運送（走行距離450km以上）
- 一の運行中における休息期間  が、住所地以外の場所
- 一の運行終了後の休息期間  は継続12時間以上

# 見直しの内容（休息期間の考え方）

## 改正前

○継続8時間以上の休息期間

【例】

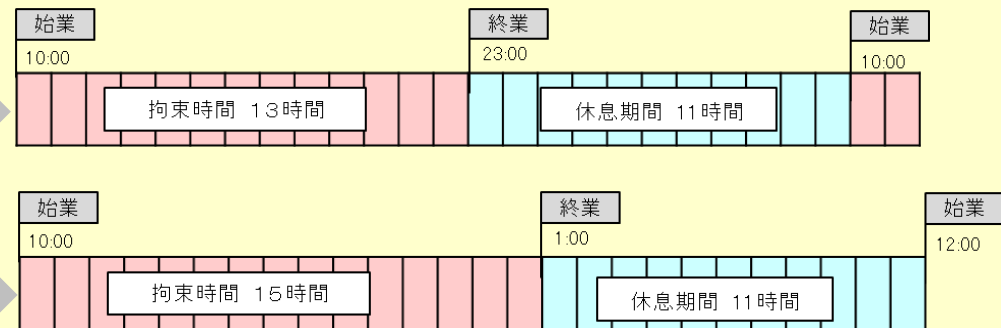


## 見直し後

○継続11時間以上の休息期間を  
与えるよう努めることを **基本**

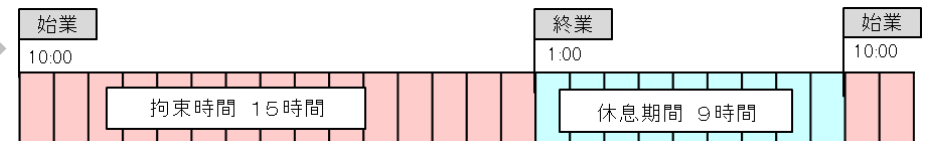
○継続9時間を下回らない

### 基本



※上記のような勤務  
になるよう自主的  
改善の努力が必要

※「基本」である11時間以上の休息期間が確保されるよう、労使の自主的な改善に向けた努力が必要とされる。



# 運転時間、連続運転時間

## 現行

### 《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

### 《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

## 見直し後

### 《運転時間》

- ▶ 現行どおり

### 《連続運転時間》

#### 【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、

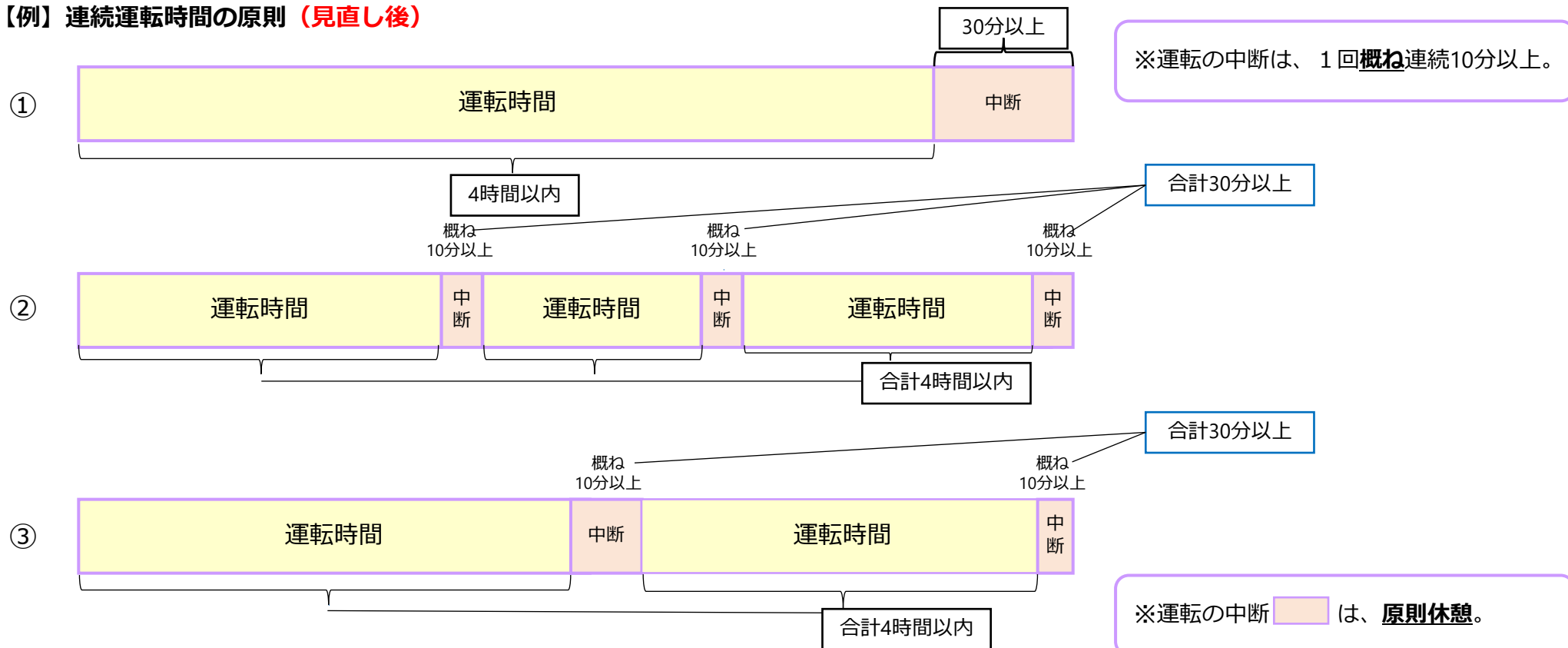
例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

#### 【例外】

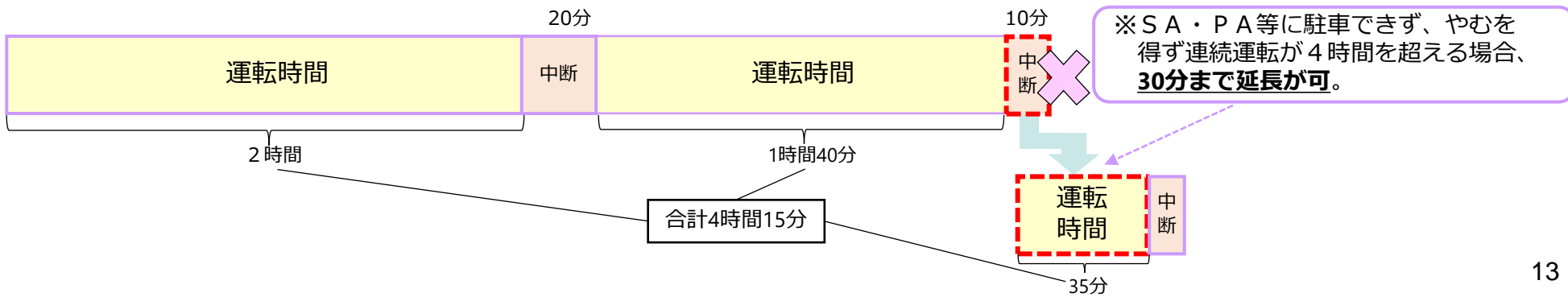
- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

# 見直しの内容（連続運転時間）

## 【例】連続運転時間の原則（見直し後）



## 【例】連続運転時間の例外（見直し後）



# 例外的な取扱い

## 新設

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。  
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合



# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

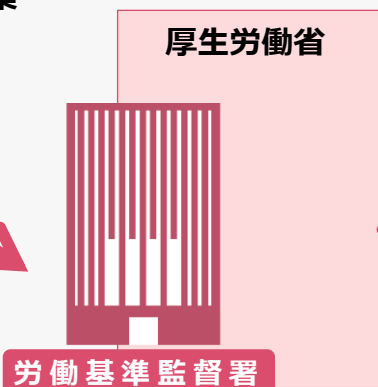
## 労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **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に努めること。  
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、**省内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**

### 立入調査時に情報収集



運送業者



### 省内HPにおいて情報収集

情報提供（拡充）

働きかけに活用

国土交通省

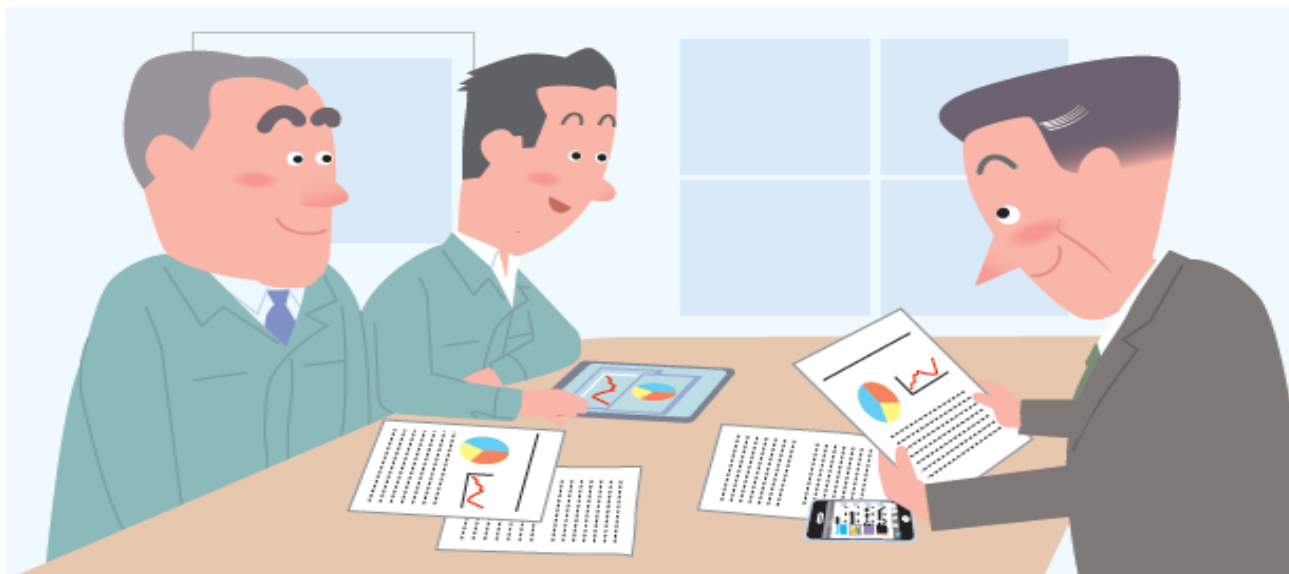
荷主への要請（新規）



法に基づく「働きかけ」等

※ 荷主への働きかけ等の実施に当たり、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（本年4月措置済）

# 中小企業の取引条件改善への取組について ～価格交渉促進月間とパートナーシップ構築宣言～



令和4年12月

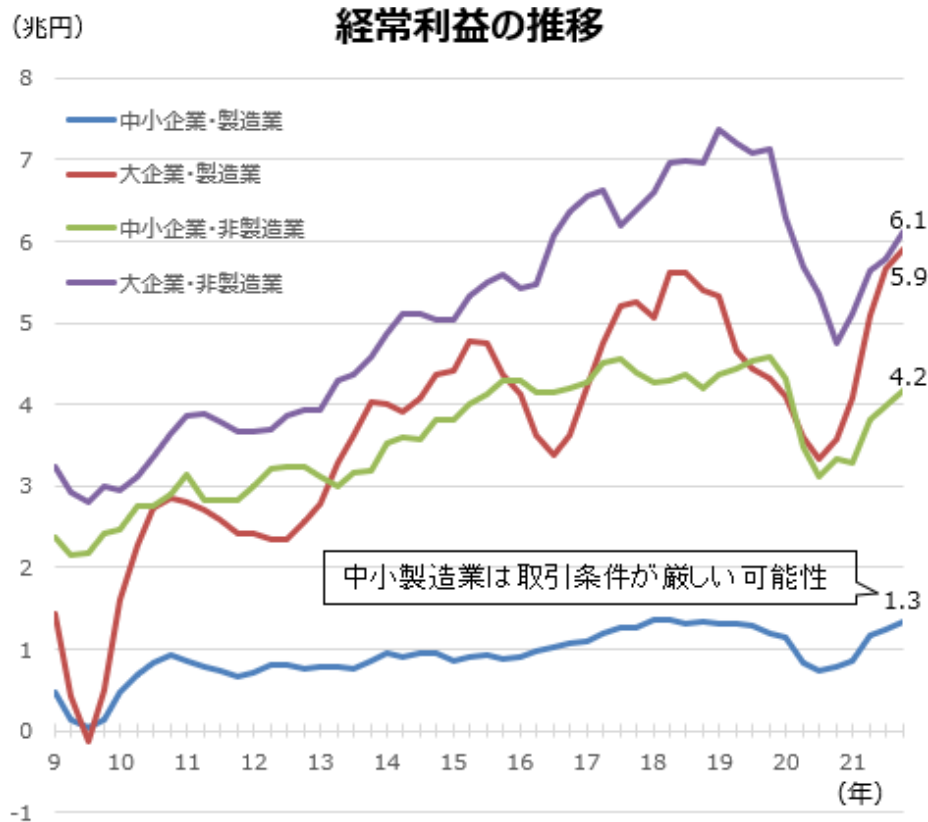
経済産業省九州経済産業局

産業部取引適正化推進室

# 1. 「経済の好循環」を実現するためには中小企業との取引条件の改善が必要

エネルギー価格・原材料価格の高騰への対応だけでなく、中小企業の賃上げといった分配の原資を確保する上でも、取引適正化は重要。

リーマン・ショック以降、中小企業、なかでも中小製造業は低迷しており、中小製造業は取引条件が厳しい可能性。



経済の好循環の継続に向けた政労使の取組について (抜粋)  
(平成26年12月16日)

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/seirousi/26torikumi.pdf>

- 経済界は、賃金の引上げに向けた最大限の努力を図るとともに、**取引企業の仕入れ価格の上昇等を踏まえた価格転嫁や支援・協力について総合的に取り組むものとする。**
- 平成26年12月16日付本取りまとめ（「経済の好循環の継続に向けた政労使の取組について」）については、**継続的にフォローアップ**を行っていくこととする。

岸田内閣総理大臣方針演説 (抜粋)

(第207回国会における所信表明演説、令和3年12月6日)

- 下請けGメン倍増による下請け取引の適正化**や、大企業と中小企業の共存共栄のためのパートナーシップ構築宣言推進により、賃上げに向けた環境を整えます。

(第208回国会における施政方針演説、令和4年1月17日)

- 賃上げ税制の拡充、公的価格の引き上げに加え、**中小企業が原材料費の高騰で苦しむ中、適正な価格転嫁を行えるよう、環境整備を進めます。**

資料：財務省「法人企業統計調査季報」

(注) 資本金10億円以上の企業を大企業、資本金1000万円以上1億円未満の企業を中小企業とする。後方四半期移動平均で算出。

## 2. 経済産業省の下請取引適正化に向けた取り組み

### 「未来志向型の取引慣行に向けて」（世耕プラン：2016年9月）

#### 3つの基本方針

- (1) 親事業者による不適正な行為に対して厳正に対処し、**公正な取引環境を実現**する。
- (2) **親事業者・下請事業者双方の「適正取引」や「付加価値向上」**につながる望ましい取引慣行等を普及・定着させる。
- (3) **サプライチェーン全体にわたる取引環境の改善や賃上げできる環境の整備**に向けた取組を図る。

#### 重点5課題

本来は親事業者が負担すべき費用等を下請事業者に押しつけることがないよう、徹底する。

##### 価格決定方法の適正化

一律〇%減の原価低減を要請される、  
労務費上昇分が考慮されない、等

##### コスト負担の適正化

量産終了後に長期間に渡って無償で  
金型の保管を押しつけられる、等

##### 支払条件の改善

手形等で支払いを受ける比率が高い、  
割引コストを負担せざるを得ない、等

##### 働き方改革のしわ寄せ防止

短納期発注・急な仕様変更にもかかわらず  
適正なコストが負担されない、等

##### 知的財産・ノウハウの保護

親事業者が自社のノウハウを無断で使って  
内製化してしまった、等

#### 業種横断的なルール of 明確化・厳格な運用（横軸）

ルール	内容
下請代金支払遅延等防止法	➤ 取引内容と資本金規模によって親事業者と下請事業者を定義づけ、親事業者の義務と禁止行為を規定。
下請中小企業振興法 「振興基準」	➤ 下請中小企業の振興のため、「 <b>振興基準</b> 」で親事業者と下請事業者の望ましい取引慣行等を具体的に提示。

#### 業種別の自主行動計画の策定等（縦軸）

- (1) 産業界に対し「**自主行動計画**」の策定と着実な実行を要請するとともに、毎年、策定団体自らフォローアップ調査を行う。  
(現在19業種52団体策定)
- (2) 国が定める業種別**下請ガイドライン**の策定・改訂。(現在19業種策定)

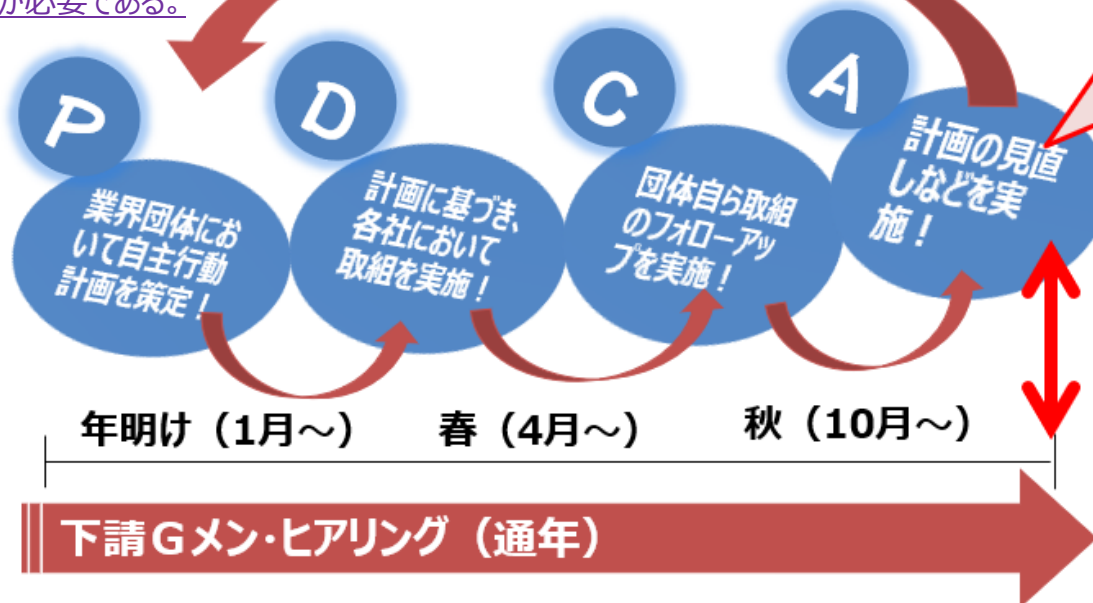
### 3. 下請ヒアリング ※下請中小企業振興法第26条

・「未来志向型の取引慣行に向けて（世耕プラン）」に基づき、地域の中小企業の取引適正化に繋げることを目的に、平成29年1月から「下請Gメン」によるヒアリングを実施。令和3年度からは、下請ガイドラインや自主行動計画を策定している業界業種別に調査（月別）スケジュールを策定。これに従い、中企庁及び各局は、計画的にヒアリング（事業計画ヒアリング）を実施中。

・令和4年度、「下請Gメン」を倍増（全国248名←120名）し、下請ヒアリングを全国1万件実施予定。

・「下請Gメン」は、親事業者と下請事業者の望ましい取引関係を示した下請振興法「振興基準」のうち、重点5課題（価格決定方法の適正化、コスト負担の適正化、支払条件の改善、働き方改革のしわ寄せ防止、知財・ノウハウの保護）を主に聴取して、中企庁に報告。中企庁は、個々の取引における問題点（悪事例）を業種別に整理し、下請ガイドラインや自主行動計画の改善に繋げて、業種・業界全体のサプライチェーン取引適正化を進めているほか、今後は、下請振興法の指導・助言、下請代金法の執行に繋げることにしている。

※自主行動計画は策定して終わりではなく、PDCAサイクルを回し、サプライチェーン全体での浸透を図っていくことが重要である。また、下請中小企業の取引条件改善に向けて、既存業種だけではなく、他の業種にも自主行動計画の取組を広げていくことが必要である。



取引条件改善に向けた取組を通じて把握した取引実態等を踏まえ、令和4年7月に下請中小企業振興法に基づく「振興基準」を改正。

これらを踏まえ、自主行動計画の改定を要請。

#### <追記を要請した主な項目>

- ① 約束手形の利用廃止を目指した業界としての具体的段取り
- ② パートナーシップ構築宣言を実施すること、又は会員企業に実施を促すための取組の具体化
- ③ 価格交渉促進月間に合わせて、コスト上昇分の価格交渉に応じるとともに、価格転嫁に積極的に応じること



## 4. 価格交渉促進月間について 実施事項

- 依然として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。
- 最低賃金の改定を含む労務費や原材料費等の上昇などが下請価格に適切に反映されることを促すため、年12ヶ月のうち価格交渉頻度が高い3月と9月を「価格交渉促進月間」に設定し、価格交渉の浸透と定着を図る。

### 実施事項

#### 1. 受注側企業への状況調査

- 価格交渉促進月間終了後に、受注側企業に対して、①アンケート調査（15万社）、②下請Gメンによる重点的なヒアリング（2千社程度）を実施。

→状況の良くない発注側企業に対しては、下請振興法に基づく「指導・助言」を実施。

#### 2. 発注側企業への周知

- 上記調査結果について、①先進的な取組、グッドプラクティスの公表、②アンケートの回答を集計し、公表、③下請代金法に違反する事案は、公取と連携して対処すること等を、発注側企業へ幅広く周知。

#### 3. 広報

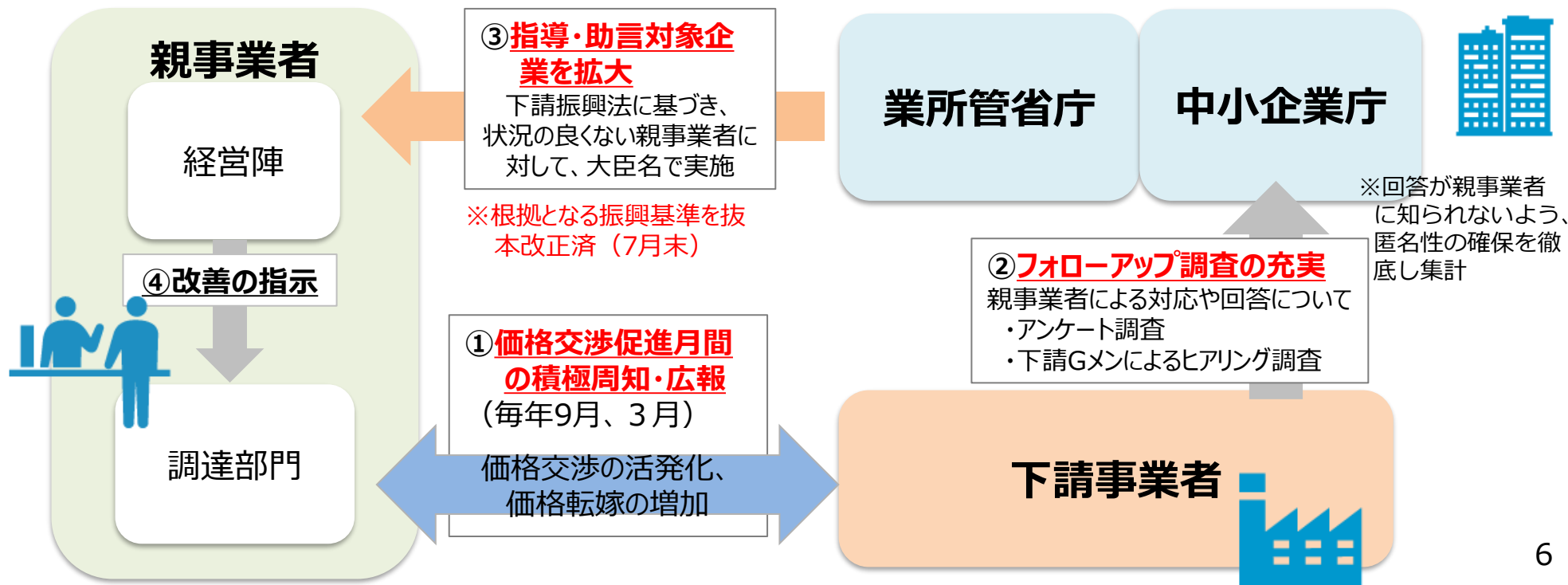
- 新聞広告や団体を通じた周知等を実施。

#### 4. 講習・研修・相談等

- 受注側企業の価格交渉者向けの価格交渉についてのセミナーや講習会等をオンライン形式で実施。

## 4. 価格交渉促進月間について 改善サイクルの強化

- 毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。  
※大企業の取引先中心に年2回・計30万社へアンケート票を送付→ 数年で大企業取引先にリーチできる予定。
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、評価が芳しくない親事業者に対し、本年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。指導・助言を受けた経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示する例も。
- 今回は、積極広報・周知により実効性を向上し、フォローアップ調査を充実させるとともに、7月に抜本改正した下請振興基準を活用し、指導・助言の対象企業を拡大する。
- 実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。

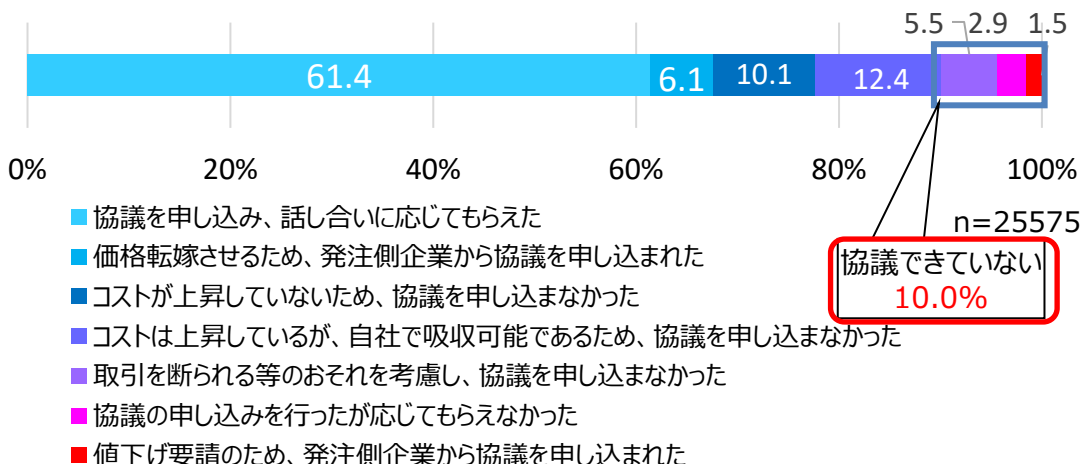


# 4. 価格交渉促進月間（2022年3月） 実施結果

- 下請へのしわ寄せを解消し、賃上げ原資を確保するためにも、取引先への価格転嫁は切実な課題。
- 経産省の調査では、1割が全く価格交渉できておらず、2割が全く価格転嫁できていない。

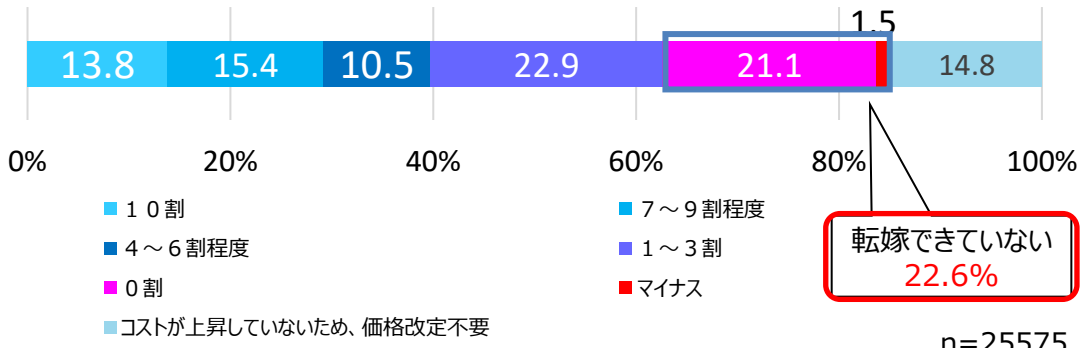
## 1. 発注側企業との価格交渉の実施状況

1割程度の事業者では、全く協議ができていない。



## 2. 価格転嫁を実現できた割合

2割程度の事業者では、全く価格転嫁できていない。



## 3. 業種別の実施状況（スコアリングの結果）

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

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。

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

※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

## 5. 「パートナーシップ構築宣言」とは

- 「パートナーシップ構築宣言」は、事業者が、サプライチェーン全体の付加価値向上、大企業と中小企業の共存共栄を目指し、「発注者」の立場から、「代表権のある者の名前」で宣言するもの。
  - (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、グリーン調達への支援等)
  - (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型取引の適正化、③現金払の原則の徹底、④知財・ノウハウの保護、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。

### 1. 宣言のイメージ

労務費・原料価格の上昇等

下請け・受注者

価格転嫁の要望等

宣言!

親会社・発注者

望ましい取引慣行

製造業だけでなく、**多様な業種**に宣言いただけるものです。  
部品製造委託等に限らず、社内の**ITシステム運用**や**清掃・メンテナンス業務委託**、**備品調達**等も含めた、幅広い委託・調達の場面が想定されます。

### 2. 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議

- ✓ 【共同議長】経産大臣、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、日商、連合
- ✓ 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日に開催。

# 5. 「パートナーシップ構築宣言」 公表する意義

- 宣言は、(公財)全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイトに掲載・公表されます。
- 宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の「ロゴマーク」を使用することができ、名刺などに記載することで取組をPRできます。

## ■「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

大企業と中小企業が共に成長できる持続可能な関係を構築するために！

### 「パートナーシップ構築宣言」

ポータルサイト



「パートナーシップ構築宣言」ロゴマーク



登録企業リスト

現在の登録数

16086 社

「パートナーシップ構築宣言」の

概要

登録方法

「パートナーシップ構築宣言」の

登録

【URL】 <https://www.biz-partnership.jp>



## ■ 宣言企業に対する支援

### ロゴマークの使用

宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の「ロゴマーク」を使用することができます。



※「宣言」の取組を実践することで、**「SDGs」に掲げる5つの目標**に取り組んでいることとなります。

- 3. すべての人に健康と福祉を
- 8. 働きがいも経済成長も
- 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
- 10. 人や国の不平等をなくそう
- 17. パートナーシップで目標を達成しよう





# 5. 「パートナーシップ構築宣言」 公表する意義

- 資本金10億円以上・従業員数1,000人以上の企業は、**賃上げ促進税制**を活用することができます。
- いくつかの**補助金で加点**を受けることができます。

## ■ 賃上げ促進税制

継続雇用者の**賃金**を引き上げた場合、増加分の**15%**以上を法人税額等から控除。

(適用期間：2022年 4月～2024年3月)

### 【適用要件】

- 通常要件：継続雇用者給与等支給額が、前事業年度より**3%以上**増えていること

※ 資本金10億円以上かつ従業員数1,000人以上の企業については、上記の要件に加え、**マルチステークホルダー方針を公表していることが必要**

- 上乗せ要件①：継続雇用者給与等支給額が、前事業年度より**4%以上**増えていること
- 上乗せ要件②：教育訓練費の額が、前事業年度より**20%以上**増えていること

### 【税額控除】

控除対象雇用者給与等支給増加額の**15%**を法人税額又は所得税額から控除

税額控除率を**10%上乗せ**

税額控除率を**5%上乗せ**

マルチステークホルダー方針の中で、**パートナーシップ構築宣言を公表していることが必要**

## ■ 補助金における加点措置

### ① モーダルシフト等推進事業費補助金

【9月2日～9月30日】

➔ **モーダルシフト等の物流効率化**を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく**総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費**」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施する**モーダルシフト及び幹線輸送の集約化の初年度の運行経費**」を支援\*。

※ただし、パートナーシップ構築宣言において**グリーン化の取組を宣言していること**

### ② 事業再構築補助金の一部【第7次 7月1日～9月30日】

➔ **新分野展開、業態転換、事業・業種転換、事業再編**又はこれらの取組を通じた規模の拡大等、思い切った**事業再構築に意欲を有する中堅・中小企業等**を支援。

### ③ コンテンツ海外展開促進・基盤強化支援事業

(withコロナ時代におけるエンタメビジネスを行う事業)

➔ **収益チャネルの多様化や顧客体験価値の向上を行うコンテンツに関するイベントの実施に関する費用等**を支援。

## 5. 「パートナーシップ構築宣言」公表する意義

- コーポレートガバナンス・コードでは、サステナビリティを巡る課題として、「取引先との公正・適正な取引」が新たに位置づけられた。
- また、コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針においては、取締役会の役割として、「パートナーシップ構築宣言」の宣言状況・実行状況を監督することが新たに位置づけられた。

### ■コーポレートガバナンス・コード

(東京証券取引所 令和3年6月改訂) 抜粋

【原則2-3. 社会・環境問題をはじめとするサステナビリティを巡る課題】上場会社は、社会・環境問題をはじめとするサステナビリティを巡る課題について、適切な対応を行うべきである。

補充原則2-3① 取締役会は、気候変動などの地球環境問題への配慮、人権の尊重、従業員の健康・労働環境への配慮や公正・適切な処遇、取引先との公正・適正な取引、自然災害等への危機管理など、サステナビリティを巡る課題への対応は、リスクの減少のみならず収益機会にもつながる重要な経営課題であると認識し、中長期的な企業価値の向上の観点から、これらの課題に積極的・能動的に取り組むよう検討を深めるべきである。

### ■コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針 (CGSガイドライン)

(平成29年3月策定・平成30年9月、R4年7月改訂)

※2022年7月19日改訂CGSガイドライン抜粋

取引先との公正・適正な取引については、監督の具体的な方法の一つとして、「パートナーシップ構築宣言」を行っているかどうかについての状況や、宣言している場合にはその実行状況について取締役会が監督することが有益である。

## 6. パートナーシップ構築宣言に関するHP・お問合せ先

### ■「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

<https://www.biz-partnership.jp>

### ■日本商工会議所HP：「パートナーシップ構築宣言」に関する案内ページ（概要説明）

➔プロモーションビデオや「月間石垣」別冊（パートナーシップ構築宣言の特集記事）も掲載しています。

<https://www.jcci.or.jp/partnership/>

取引先と共存共栄関係を築こうと考える経営者の皆様へ

パートナーシップ構築宣言は  
2020年6月に創設されました。

詳しくは Webへ

https://www.jcci.or.jp/partnership/

大企業と中小企業が  
共に成長  
するために!

取引先との  
持続可能な関係  
を築くために!

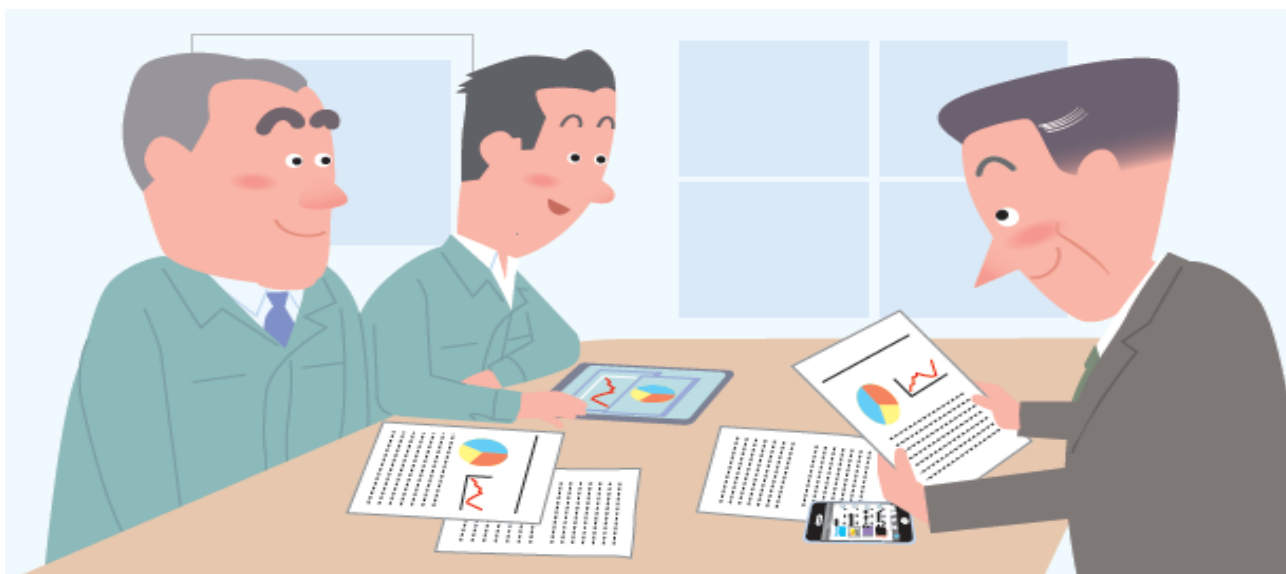
※「パートナーシップ構築宣言」についてのお問合せ先

中小企業庁 事業環境部 企画課

【TEL】03-3501-1765

【MAIL】s-chuki-kikaku@meti.go.jp

# 參考資料





# (参考1) 下請中小企業振興法「振興基準」

※重点5課題

※赤字は、令和4年7月29日付け改正の主な新規事項（抜粋）

- 下請中小企業振興法「振興基準」とは、下請中小企業振興法第3条により経済産業大臣が定める「下請事業者及び親事業者のよるべき一般的な基準」であり、親事業者と下請事業者の望ましい取引関係等を具体的に提示したもの。

## 第1. 下請事業者の生産性向上及び製品等の品質の改善

- 親事業者は、生産性向上等の努力を行う下請事業者に、必要な協力（下請事業者との面談、工場訪問、サプライチェーン全体での連携等）をするよう努める。

## 第2. 発注分野の明確化及び発注方法の改善

- 下請事業者に対して、設計図や仕様書等の内容を明確にした上で発注を行う。
- 発注内容が曖昧な契約とならないよう、契約条件について書面等による明示、交付を徹底する。

## 第3 2. 情報化への積極的対応

- 下請事業者は、情報化に係る責任者の配備及び企業内システムの改善、中小企業共通EDIなどによる電子受発注、電子的な決済等を行うよう努める。

## 第4 1. 対価の決定方法の改善

- 取引対価は、合理的な算定方法に基づき、下請事業者の適正な利益を含み、**下請事業者の賃上げ等**、労働条件の改善が進むよう**十分協議して決定する**。
- 価格交渉促進月間等の機会を捉え、**年1回以上の協議を行う**。コストが上昇した場合等において、**下請事業者から申出があったときは遅滞なく協議に応じる**。
- 長期にわたる取引では、前払い比率及び期中払い比率を高めるよう努める。

## 第4 4. 下請代金の支払方法改善

- 下請代金の支払いは、可能な限り現金で行う。
- 現金化にかかる割引料等のコストを下請事業者に負担させることがないよう、下請代金の額を十分に協議して決定する。
- 手形等のサイトは60日以内とするよう努める。

## 第4 5. 型又は治具に係る取引条件改善

- 型製作相当費の一括払いや前払いに努める。
- 不要な型を廃棄し、廃番となったものは、下請事業者に廃棄指示を行う。

## 第4 6. 「働き方改革」への対応

- 親事業者は、下請事業者の不利益となるような取引や要請を行わないこと。
- やむを得ず短納期発注又は急な仕様変更などを行う場合には、親事業者が適正なコストを負担する。

## 第7 3. 威圧的交渉の禁止

- 親事業者は、下請事業者に対し、取引価格に関する協議等を行うに当たって、**下請事業者に精神的又は身体的な威圧を加える等、不当な取扱いをしない**。

## 第8 5. 知的財産の取扱い

- 下請事業者は、自らが権利を有する知的財産について、知的財産権の取得、秘密保持契約による営業秘密化等により、管理保護に努める。
- 親事業者は、下請事業者に損失を与えることのないよう十分に配慮して、契約上知り得た下請事業者の知的財産権等を取り扱う。

## 第8 6. フリーランスとの取引

- 親事業者は、フリーランスとの取引においても、発注時の取引条件を明確にする書面等の交付を行うなど、「フリーランスとして安心して働ける環境を整備するためのガイドライン(令和3年3月26日)」を踏まえた適切な取引を行う。

## 第8 7. 業種別ガイドライン、自主行動計画の策定・遵守

- 親事業者及び下請事業者は、事業所管省庁が策定した業種別ガイドラインを遵守するよう努める。
- 事業者団体等は、「自主行動計画」を策定し、フォローアップの結果を踏まえて定期的に改定するよう努める。

## 第8 8. パートナースhip構築宣言の実施

- 親事業者は、パートナースhip構築宣言を行い、定期的に宣言内容の見直しを行うよう努める。



# (参考2) 下請ガイドライン策定業種、自主行動計画策定団体 (令和4年10月時点)

- 下請ガイドラインは現在19業種策定、  
自主行動計画は現在19業種52団体策定。

<自主行動計画策定団体> ※詳細は中小企業庁HPより



<下請ガイドライン策定業種> ※詳細は中小企業庁HPより



業種		ガイドライン名称
製造	素形材	素形材産業取引ガイドライン
製造	自動車	自動車産業適正取引ガイドライン
製造	産業機械・航空機等	産業機械・航空機等における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
製造	繊維	繊維産業における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
製造	電気・情報通信機器	情報通信機器産業における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
情報	情報サービス・ソフトウェア	情報サービス・ソフトウェア産業における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
サービス	広告業	広告業界における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
建設	建設業	建設業法令遵守ガイドライン
製造	建材・住宅設備産業	建材・住宅設備産業取引ガイドライン
運輸	トラック運送業	トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン 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
情報	放送コンテンツ	放送コンテンツの製作取引適正化に関するガイドライン
製造	金属産業 (旧鉄鋼)	金属産業取引適正化ガイドライン
製造	化学産業	化学産業適正取引ガイドライン
製造	紙・紙加工業	紙・紙加工産業取引ガイドライン
製造	印刷業	印刷業における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
情報	アニメーション制作業	アニメーション制作業界における下請適正取引等の推進のためのガイドライン
食品	食品製造業	食品製造業者・小売業者間における適正取引推進ガイドライン (令和3年12月策定) 食品製造業・小売業の適正取引推進ガイドライン～豆腐・油揚げ製造業～ 食品製造業・小売業の適正取引推進ガイドライン～牛乳・乳製品～
水産	水産物・水産加工品	水産物・水産加工品の適正取引推進ガイドライン
水産	養殖業	養殖業に係る適正取引推進ガイドライン

業種		団体名
自動車		日本自動車工業会 日本自動車部品工業会
素形材 (8団体連名)		日本金型工業会/日本金属熱処理工業会/日本金属プレス工業協会/日本ダイカスト協会/日本鍛造協会/日本鋳造協会/日本鋳鍛鋼会/日本粉末冶金工業会
機械製造業		日本建設機械工業会 日本工作機械工業会 日本ロボット工業会 日本分析機器工業会 日本産業機械工業会 日本半導体製造装置協会 日本計量機器工業連合会
航空宇宙工業		日本航空宇宙工業会
繊維 (2団体連名)		日本繊維産業連盟/繊維産業流通構造改革推進協議会
紙・紙加工業		日本製紙連合会 全国段ボール工業組合連合会
電機・情報通信機器		電子情報技術産業協会 (JEITA) ビジネス機械・情報システム産業協会 情報通信ネットワーク産業協会 日本電機工業会 カメラ映像機器工業会
情報サービス・ソフトウェア		情報サービス産業協会
流通業	スーパー、コンビニ、ドラッグストア等の小売業	日本スーパーマーケット協会 全国スーパーマーケット協会 日本フランチャイズチェーン協会 日本チェーンドラッグストア協会 日本ボランティアチェーン協会 日本DIY・ホームセンター協会
建材・住宅設備		日本建材・住宅設備産業協会
金属産業		日本電線工業会 日本鉄鋼連盟 日本アルミニウム協会 日本伸銅協会
化学産業 (6団体連名)		日本化学工業協会/塩ビ工業・環境協会/化成品工業協会/石油化学工業協会/日本ゴム工業会/日本プラスチック工業連盟
警備業※警察庁より要請		全国警備業協会
放送コンテンツ業※総務省より要請		放送コンテンツ適正取引推進協議会
トラック運送業※国交省より要請		全日本トラック協会
建設業※国交省より要請		日本建設業連合会
金融業		全国銀行協会※約束手形の利用の廃止関係
商社		日本貿易会※約束手形の利用の廃止関係
印刷業		日本印刷産業連合会 (令和4年3月策定)



# (参考3) 下請Gメンヒアリング等で把握した事例

- 令和4年3月取引問題小委員会にて、自主行動計画策定業種を中心に、特徴的に見られる取引上の問題と課題を集計分析した資料を提出。
- 「価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果にて、業界別のランキングや下請Gメンヒアリングによる生声を掲載。



【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例、（）内は親事業者の業種

## ①【価格決定方法の適正化】

- 原材料の高騰については親事業者も認識があり、また親事業者から社会保険費用や燃料費の上昇について情報共有され、価格に反映してもらっている。（金属産業）
- ▲複数の自動車メーカーは見積価格に対し、厳しい価格の「ターゲット価格」を示してくる。ターゲット価格に近づくように仕様や部品を替えるように毎回指示される。（自動車）
- ▲2021年秋から現在まで、原材料費の上昇分の価格転嫁交渉を行っているが、値上げの幅・時期ともに回答をもらえていない。大手スーパーに価格決定権を握られており、これほどの原料高にもかかわらず価格改定の動きが鈍い。（小売業）
- ▲一般貨物運送は距離・重量別運賃が決まっており、労務費及びガソリン代等コストの反映は不十分。価格表改定には時間を要し、柔軟なコスト負担の対応が難しい。（トラック運送）
- ▲数年前の価格のまま改定できておらず、労務費上昇分を反映できずに困っている。取引先には、文書で価格協議について打診したが返事は無く、協議できずそのまま契約が自動更新した。強い交渉をすると、転注されてしまう可能性もあるため、仕方なく現在の価格で取引を続けている。（警備業）
- ▲コロナ禍以降は飲食業界も厳しく、価格改定を半年前から案内しているが許可がもらえない。無理にお願いしきれないだろうという立場を利用して、はぐらかされている。（飲食サービス）

## ②【支払条件の改善】

- ここ数年で大手企業は現金支払いに変更となってきている。小規模会社では手形も若干残っている。（化学産業）
- ▲支払条件の変更(手形→現金100%)の際、条件として利息以上の値下げ要請があった。不本意であったが、現金への変更を重視し要請を受け入れざるをえなかった。（建設機械産業）
- ▲数年前に手形から電債に変更となったが、サイトが120日を超えるものとなっている。（計量機器・分析機器産業）
- ▲システム開発は3ヶ月～半年を要し、契約期間は納品終了まで。支払いは納品後で、途中で工程を分割した受注・支払い契約はない。（情報サービス・ソフトウェア産業）

## ③【型取引の適正化】

- 親事業者からの要請で、抜型の保管、廃棄、返却についての契約を締結。契約の概要は、1年以上未稼働の抜型は1型当りの月額保管料を親事業者が支払い、廃棄または返却をする場合は親事業者への確認と、廃棄、返却に係る費用は親事業者が支払うこと。（紙・紙加工品製造業）
- ▲金型代は製品の量産開始月からの24回均等払い。（自動車）
- ▲型保管のために外部倉庫を借りており月額の倉庫代は十万円を超える。全て当社負担である。廃棄申請をしても回答が得られず、長期間保管をせざるを得ない。（自動車）

## ④【知財・ノウハウの保護】 ※（）内は下請事業者業種/系列最上位業種

- 親事業者の製品の梱包材を受託製造。同梱包材を競合他社に模倣されたくないとの親事業者の意向で特許の共同出願を行っている。その費用は、全額親事業者の負担である。（バルブ・紙・紙加工品製造業/その他の製造業）
- ▲工場見学の際、ビデオ撮影されたこともある。申し入れを断ると取引停止を匂わされる。（プラスチック製品製造業/電機・電子・情報通信機器産業）
- ▲親事業者からCADデザインデータ数十点の無償提供の要請を受け、当社からやむを得ず提出した。（生産用機械器具製造業/紙・紙加工品産業）
- ▲見積書を提出したが受注に至らなかった。その際に要求され無償で提供した設計図が当社の名前を消して他社に渡されていた。（金属製品製造業/建設業）

## ⑤【働き方改革に伴うしわ寄せ防止】

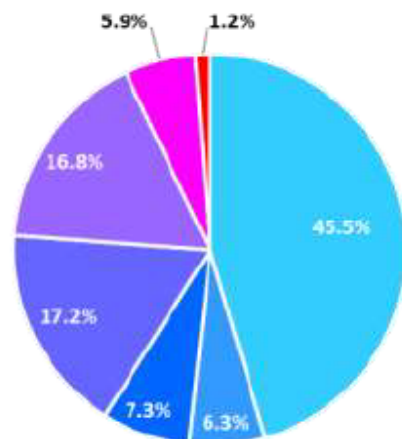
- 働き方改革が始まってから休日や夜間の作業を求められることが少なくなり、時間管理が楽になった。（産業機械）
- ▲親事業者が自らの業務効率化のためEDIを導入しているが、仕様を業界で統一しようという考えがなく各社独自のシステムのため、運用が負担である。（電機・電子・情報通信機器産業）

# (参考4) 下請Gメンによる生声 トラック運送

## トラック運送

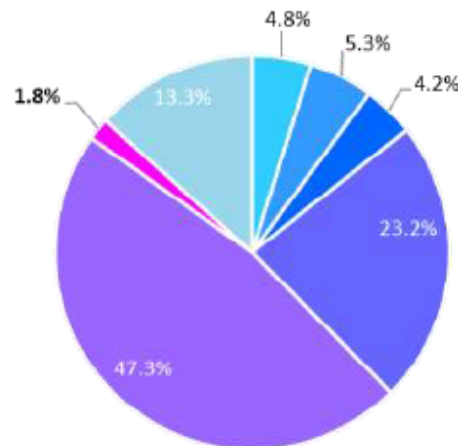
【凡例】 ○：よい事例、▲：問題のある事例

直近6ヶ月間の価格交渉の協議



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

直近6ヶ月間の価格に転嫁できた割合



- A：10割
- B：9割～7割程度
- C：6割～4割程度
- D：3割～1割程度
- E：0割（費用が上昇している中、価格が据え置かれている場合等）
- F：マイナス（費用が上昇したにもかかわらず、逆に減額された場合等）
- G：価格改定は行われていない（費用が上昇していないため）

n=495

## <下請Gメンヒアリング等による生声>

- 親事業者から基本価格の見直し（値上げ提案）があった。1月から交渉し、3月から最新の燃料代・労務費等の転嫁した価格を適応することで合意した。自社の要望以上の合意結果となった。
- 運輸燃料代について、2021年9月の交渉に続き、3月末に第2弾の増分交渉を行った。今回も数週間です承された。
- 物流会社の段ボールケースの製造を受託している。2月の大手紙メーカーの一斉値上げで、発注元に値上げ要請。大きい企業ほど、交渉のテーブルに着いてくれた。全体として10%程度上げてもらい、これまでにないアップ率になった。
- ▲運輸燃料代の高騰をうけて価格転嫁を交渉したが、2021年秋はゼロ回答。再挑戦したが、現在まで無回答が続いている。
- ▲エネルギーコスト（燃料）の上昇分を中心に、年に4回運送料金を見積り、価格交渉を行っているが、毎回断られ先行きが見えない。
- ▲建材関係の運送を受託しているが、全国規模で運賃基準が一律であり、個別交渉は非常に難しく、要請しても交渉が進まない。
- ▲料金増をしなければ経営上も厳しいが、以前、交渉を申し入れた際、他社に対応できていると転注・発注減を匂わされ、交渉の申入れ自体を躊躇している。
- ▲燃料価格高騰が激しいため、燃料サーチャージ制導入を依頼したが、断られた。これによって、従業員の賃金引き上げはできない状況になっている。年に1回の価格交渉はあるが、荷主と物流会社の力関係で交渉しても要求どおりには認めて貰えない。

# (参考5) パートナーシップ構築宣言 登録の流れ

- 宣言の登録はポータルサイト上で行います。ポータルサイトからひな型をダウンロードして宣言文を作成し、完成した宣言文をPDF形式でポータルサイト上アップロードし、必須項目を入力して登録します。
- 登録後、3日程度でポータルサイト上に宣言文が公表されます。(宣言文に不備がある場合は事務局からご連絡します。)

## ① ページ上部のメニューから「登録」をクリック

「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

HOME 登録企業リスト 概要・登録方法 **登録** 情報コーナー FAQ・お問合せ

①

大企業と中小企業が共に成長できる持続可能な関係を構築するために！

### 「パートナーシップ構築宣言」

ポータルサイト

パートナーシップ構築宣言

## ② ひな形をダウンロードし、宣言文を作成 (宣言文の作成は次ページ以降をご参照ください。)

## ③ 企業名や業種等、必須項目を入力

「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト

HOME 登録企業リスト 概要・登録方法 **登録** 情報コーナー FAQ・お問合せ

HOME > 登録

②

以下の項目を入力の上、「パートナーシップ構築宣言」をPDFでアップロードしてください。

パートナーシップ構築宣言 ひな形

パートナーシップ構築宣言 記載見本

パートナーシップ構築宣言 記載要領

③

企業名	必須	<input type="text"/>
※法人格と社名の間は空けないでください。 例：株式会社パートナーシップ構築宣言		
企業名(ふりがな)	必須	<input type="text"/>
※法人格は入力しないでください。 例：ぱーとなーしつぷこうちくせんげん (全角「ひらがな」のみ)		
法人番号	必須	<input type="text"/>
※詳細は 国税庁HP をご覧ください。 例：1234567890123 (13桁の半角数字) ※個人事業主の方は「個人事業主」にチェックを入れてください。 <input type="checkbox"/> 個人事業主		
主な業種	必須	<input type="text"/>
(売上が最も高い、本宣言内容に最も関係が深いなど、主な事業内容として最も近いものを1つ選		

【宣言文をアップロードされる前に確認をお願いします】

- 「ひな形」の『②型管理などのコスト負担』について 必須

「ひな形」の“2.「振興基準」の遵守”の2番目『②型管理などのコスト負担』について、型(主に製造業における金型等)を活用した取引を行っていない場合には、この項目を削除してください。

型管理の有無について確認しました

## ④ 作成した宣言文をPDF化し、アップロード

## ⑤ 入力内容の確認→「登録する」をクリックして登録完了

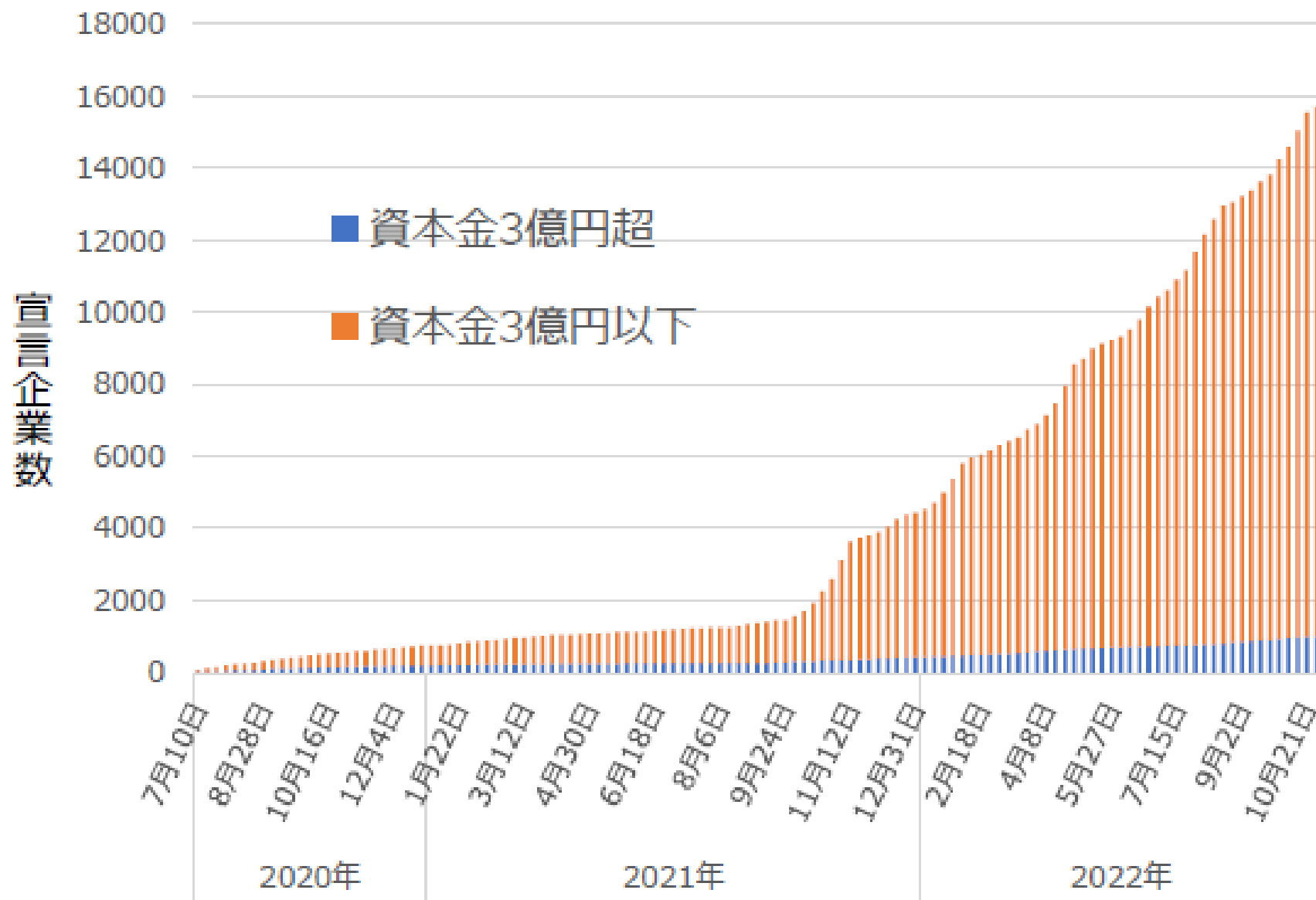
### ■ 「パートナーシップ構築宣言」のアップロード 必須

ファイルを選択 選択されていません

※アップロード可能なファイルはPDFのみです。  
※作成された宣言文中に、タイトル「パートナーシップ宣言」の後に赤字で例示されている「のひな形」の文字、文中に、※赤字で記載されている説明文、3. その他(任意記載)欄に赤字で記載されている(例)文、以上の説明・例示箇所(いずれも赤字記載)が残っていないかご確認の上、アップロードしてください。

⑤ 入力内容の確認

# (参考6) パートナーシップ構築宣言 宣言数の推移





# (参考7) パートナーシップ構築宣言 宣言の作成 ひな形①

当社は、サプライチェーンの取引先の皆様や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築するため、以下の項目に重点的に取り組むことを宣言します。

## 1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を超えた新たな連携

直接の取引先を通じてその先の取引先に働きかける（「Tier N」から「Tier N+1」へ）ことにより、サプライチェーン全体での付加価値向上に取り組むとともに、既存の取引関係や企業規模等を超えた連携により、取引先との共存共栄の構築を目指します。その際、災害時等の事業継続や働き方改革の観点から、取引先のテレワーク導入やBCP（事業継続計画）策定の助言等の支援も進めます。

（個別項目）

- a. 企業間の連携（オープンイノベーション、M&A等の事業承継支援 等）
- b. IT実装支援（共通EDIの構築、データの相互利用、IT人材の育成支援 等）
- c. 専門人材マッチング
- d. グリーン化の取組（脱・低炭素化技術の共同開発、生産工程等の脱・低炭素化、グリーン調達 等）

## 2. 「振興基準」の遵守

親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）を遵守し、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積極的に取り組みます。

### ① 価格決定方法

不合理な原価低減要請を行いません。取引対価の決定に当たっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には協議に応じ、労務費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、十分に協議します。取引対価の決定を含め契約に当たっては、親事業者は契約条件の書面等による明示・交付を行います。

### ② 型管理などのコスト負担

契約のひな形を参考に型取引を行い、不要な型の廃棄を促進するとともに、下請事業者に対して型の無償保管要請を行いません。

定型部分  
（原則引用）

取組状況に応じ  
1つ以上選択し、  
内容を記載

定型部分（引用）

タイトル・項目は  
定型（引用）※  
内容はひな形を元に  
作成  
※型取引を行っていない  
場合は②不要

## (参考7) パートナースhip構築宣言 宣言の作成 ひな型②

### ③手形などの支払条件

下請代金は可能な限り現金で支払います。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、また、支払サイトを60日以内とするよう努めます。

### ④知的財産・ノウハウ

知的財産取引に関するガイドラインや契約書のひな形に基づいて取引を行い、片務的な秘密保持契約の締結、取引上の立場を利用したノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めません。

### ⑤働き方改革等に伴うしわ寄せ

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を行いません。災害時等においては、下請事業者が取引上一方的な負担を押し付けないように、また、事業再開時等には、できる限り取引関係の継続等に配慮します。

### 3. その他（任意記載）

（例）取引先満足度調査の実施、事業活動を通じて得られた利益やコストダウン等の成果配分を取引先との間で“50/50（フィフティ・フィフティ）”とする、「ホワイト物流」に関する「自主行動宣言」を表明済み 等

（例）約束手形の利用の廃止に向けて、大企業間取引も含め、現金払いや電子記録債権への移行に取り組みます。

〇年〇月〇日

企業名 役職・氏名（代表権を有する者）

### （備考）

- ・本宣言は、（公財）全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイトに掲載されます。
- ・主務大臣から「振興基準」に基づき指導又は助言が行われた場合など、本宣言が履行されていないと認められる場合には、本宣言の掲載が取りやめになることがあります。

タイトル・項目は  
定型（引用）  
内容はひな形を元に  
作成

任意

代表者名で署名



詳細はポータルサイト上の記載要領をご覧ください。  
ご不明点は担当にお問い合わせください。



# 「日本の物流コスト ～2021年度物流コスト調査より～」



Hub & Spoke

2020

2030

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会  
Japan Institute of Logistics Systems



Pipeline

# 目次

- I. 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会のご紹介（資料のみ）
  
- II. 日本の物流コスト～2021年度物流コスト調査より～

## 1-1. 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 (略称JILS) とは

### 1) ロジスティクスの定義：

経済活動において、物資流通の円滑化を実現するため、調達、生産、販売、回収を同期化するとともに、輸送、保管、包装、荷役、流通加工、情報等を総合的にマネジメントする機能のこと（定款3条）

### 2) JILSの目的：

生産性を高めるとともに外部不経済の克服等社会との調和を図り、もって我が国産業の発展と国民生活の向上及び国際社会への貢献に寄与すること（定款3条）

### 3) JILSの活動：

調査、研究、企画の立案、推進、人材の育成、指導等

### 4) 設立：

1992年6月10日／2010年8月2日「社団法人」から「公益社団法人」に

### 5) 会員：

製造業、流通業、物流業、ソリューション企業、学識経験者、公共団体等

法人会員：944社、個人会員：55名 2022年3月31日現在

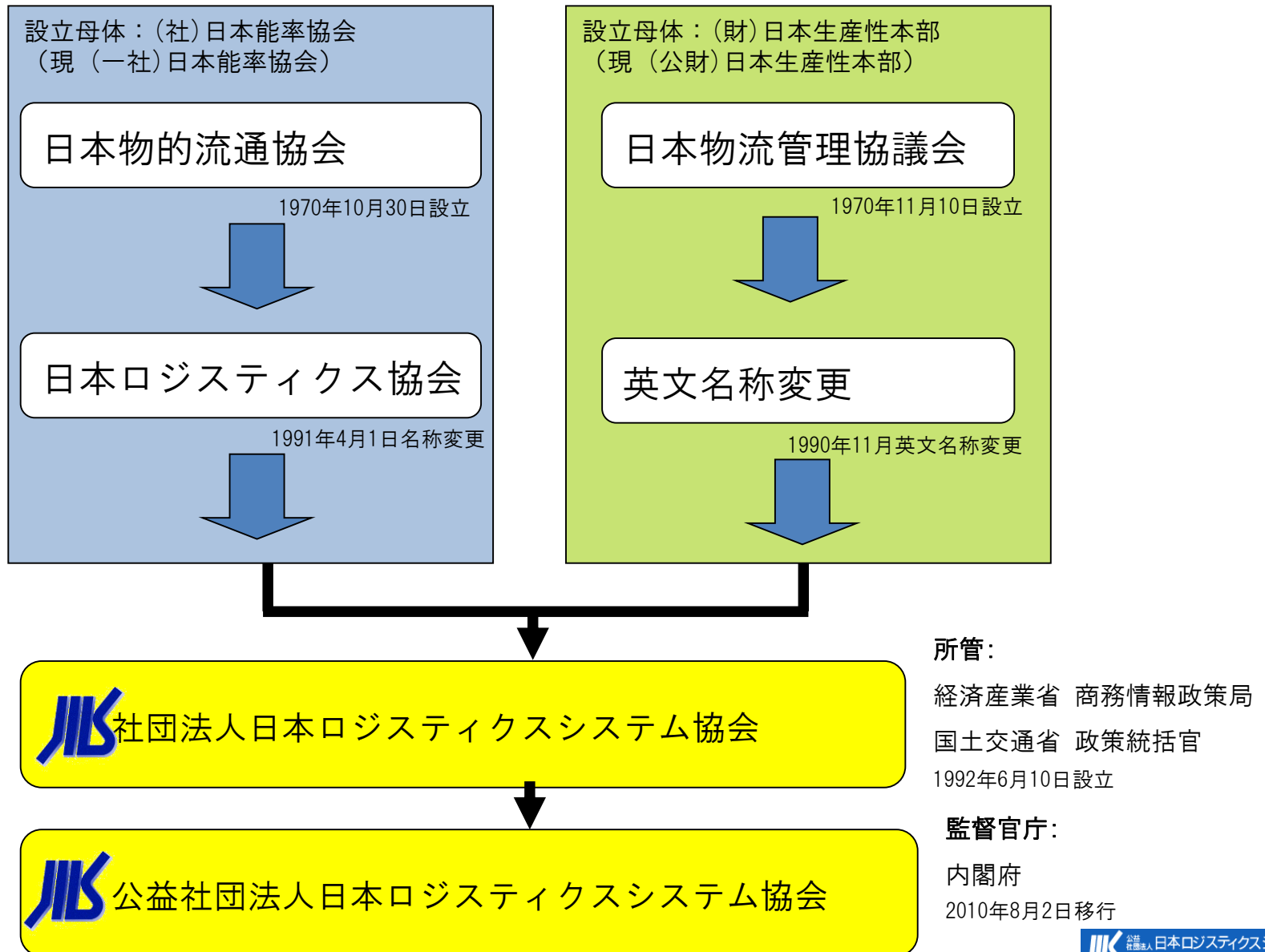
### 6) 会費：会員 入会金 10,000円（入会初年度のみ）、年会費（1口） 120,000円

個人 入会金 10,000円（入会初年度のみ）、年会費（1口） 30,000円

### 7) 組織：常勤役職員28名<全員プロパー>／拠点：東京、大阪、名古屋



## 1-2. 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）の設立



## 組織図

### ●役員構成

(2022年 7月 1日現在)

会長：大橋 徹二  
 (コマツ 取締役会長)

- ・専務理事：寺田 大泉
- ・理事：北條 英

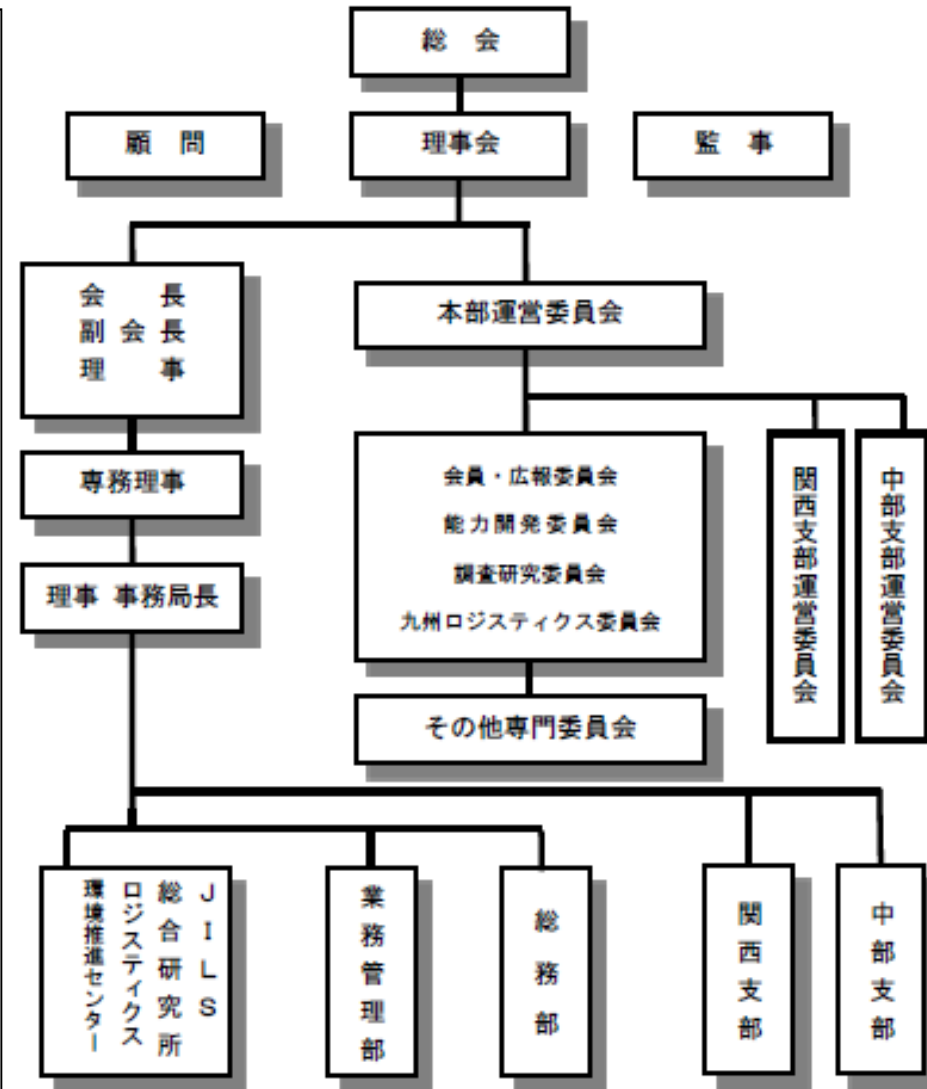
役員：17名 (+ 監事2名)

常勤役職員数：28名

### ●組織

7委員会 (常設委員会) による事業運営

- ・本部運営委員会
- ・関西支部運営委員会
- ・中部支部運営委員会
- ・会員・広報委員会
- ・能力開発委員会
- ・調査研究委員会
- ・九州ロジスティクス委員会



## JILS役員名簿

会 長	(非常勤)	大橋 徹二	コマツ 取締役会長
副 会 長	(非常勤)	渡邊 健二	NIPPON EXPRESSホールディングス 株式会社 代表取締役会長
副 会 長	(非常勤)	三枝 富博	株式会社 イトーヨーカ堂 取締役会長
副 会 長	(非常勤)	山内 弘隆	一橋大学 名誉教授
専務理事	(常勤)	寺田 大泉	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会
理 事	(非常勤)	内山田竹志	トヨタ自動車 株式会社 代表取締役会長
理 事	(非常勤)	遠藤 信博	日本電気 株式会社 取締役会長
理 事	(非常勤)	掬川 正純	ライオン 株式会社 代表取締役 社長執行役員
理 事	(非常勤)	下代 博	株式会社 ダイフク 代表取締役社長 社長執行役員
理 事	(非常勤)	田村 修二	日本貨物鉄道 株式会社 代表取締役会長 兼 会長執行役員
理 事	(非常勤)	中谷 康夫	株式会社 日立物流 取締役 代表執行役会長 (CEO)
理 事	(非常勤)	中村 正己	一般社団法人 日本能率協会 会長
理 事	(非常勤)	橋本 英二	日本製鉄 株式会社 代表取締役社長
理 事	(非常勤)	藤倉 正夫	三菱倉庫 株式会社 取締役社長 兼 社長執行役員
理 事	(常勤)	北條 英	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所 所長
理 事	(非常勤)	前田 和敬	公益財団法人 日本生産性本部 理事長 代表理事
理 事	(非常勤)	渡邊 一衛	成蹊大学 名誉教授
監 事	(非常勤)	廣島 秀敏	株式会社 NX総合研究所 代表取締役社長
監 事	(非常勤)	中村 雅浩	税理士 中村コンサルティングオフィス 所長

## 2. 日本ロジスティクスシステム協会の活動内容

### (1) 活動の目的と特徴

ロジスティクスシステムとは、

「物資流通の円滑化を実現するため、調達・生産・販売と連動して、輸送・保管・包装等を総合的に管理する機能」のこと。

協会の活動

ロジスティクスシステムに関する調査研究、普及振興、人材養成など

協会の特徴

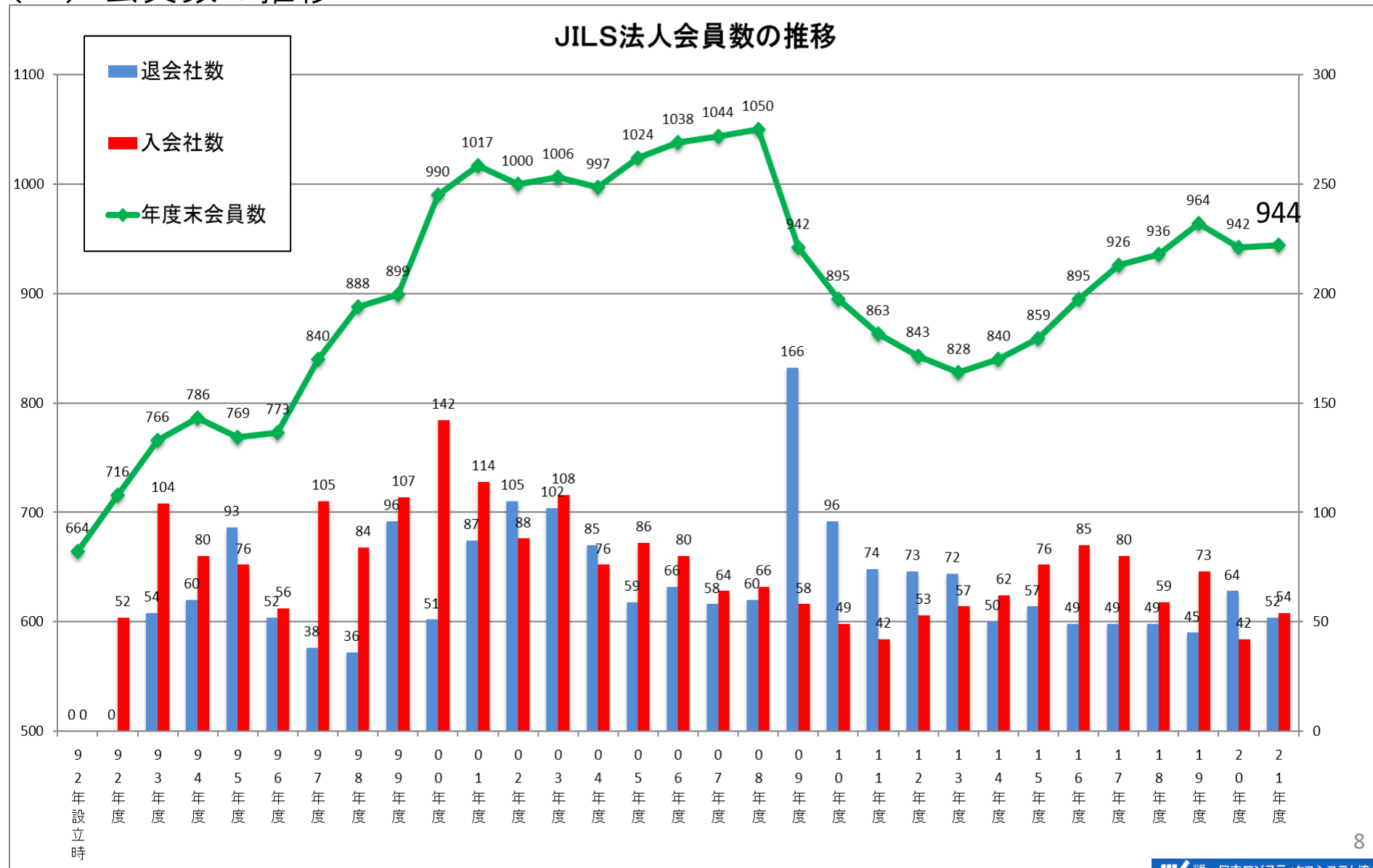
- **ロジスティクスシステムのナショナルセンター**
- **ロジスティクスを巡る業際的な交流活動**
- **荷主企業、物流企業、学識経験者が一堂に会し、対等に議論**

我が国産業の発展、国民生活の向上、国際社会への貢献

生産性の向上  
外部不経済の克服

## (2) 会員数の推移

・会員数:法人会員944社(2022年3月31日現在)

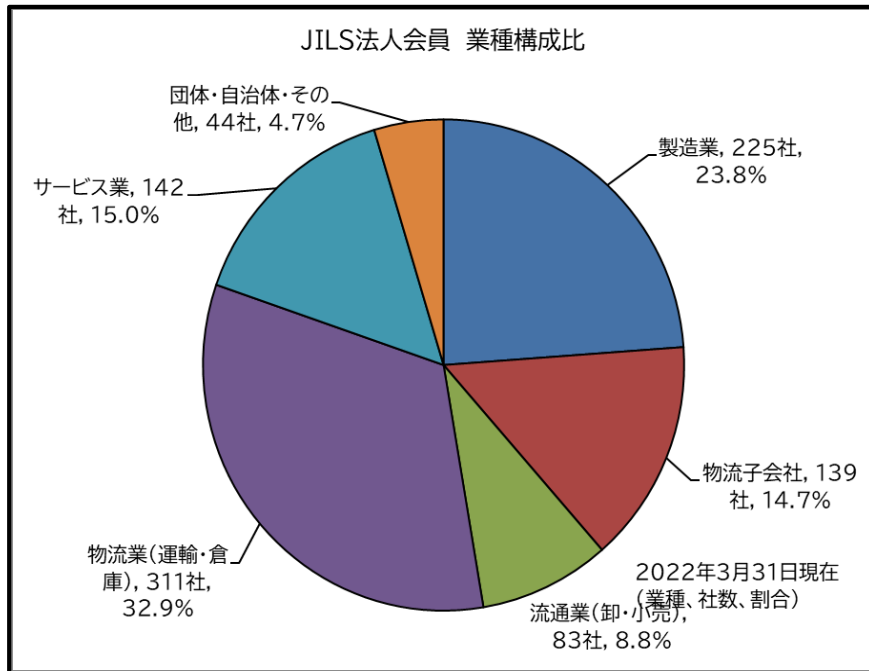




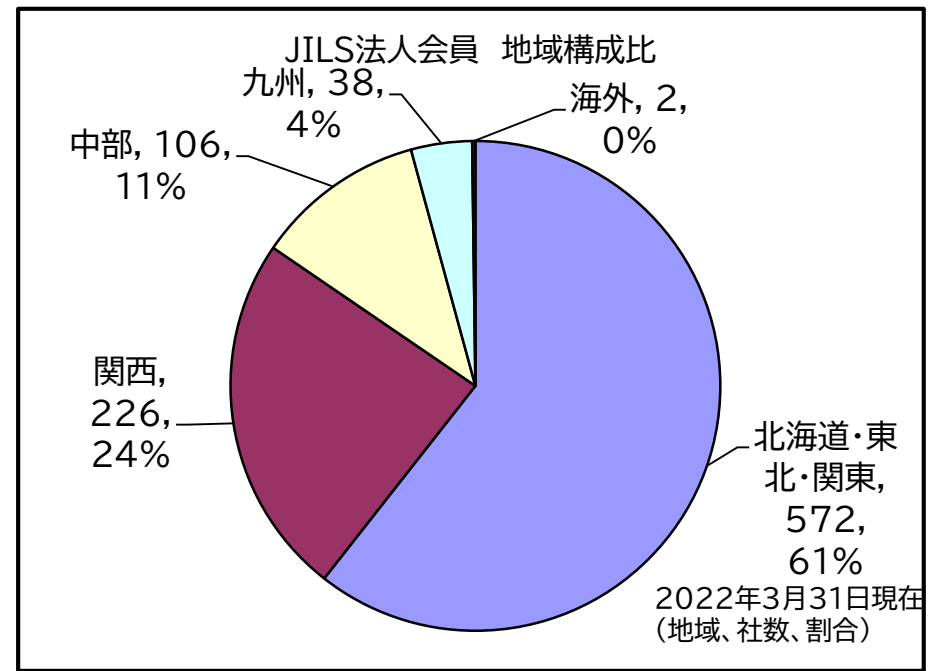
### (3) 会員構成

・会員数:法人会員944社(2022年3月31日現在)

#### 1) 会員の業種構成



#### 2) 会員の地域別構成



## (4) 事業活動：課題解決のための事業展開（ソリューションサイクル）

JILSは、産学官の連携により、社会的課題の解決・全体最適を目指し活動している

### 現状把握・分析

調査

- ・ 物流コスト
- ・ 総合課題調査
- ・ 物流システム機器生産出荷統計
- ・ SDGs調査
- ・ 経営指標調査

### 解決策の考案

研究

- ・ DX研究
- ・ SC毎の研究
- ・ 脱炭素研究
- ・ HRM研究
- ・ 物流子会社懇話会
- ・ 物流改善推進

### 普及

普及

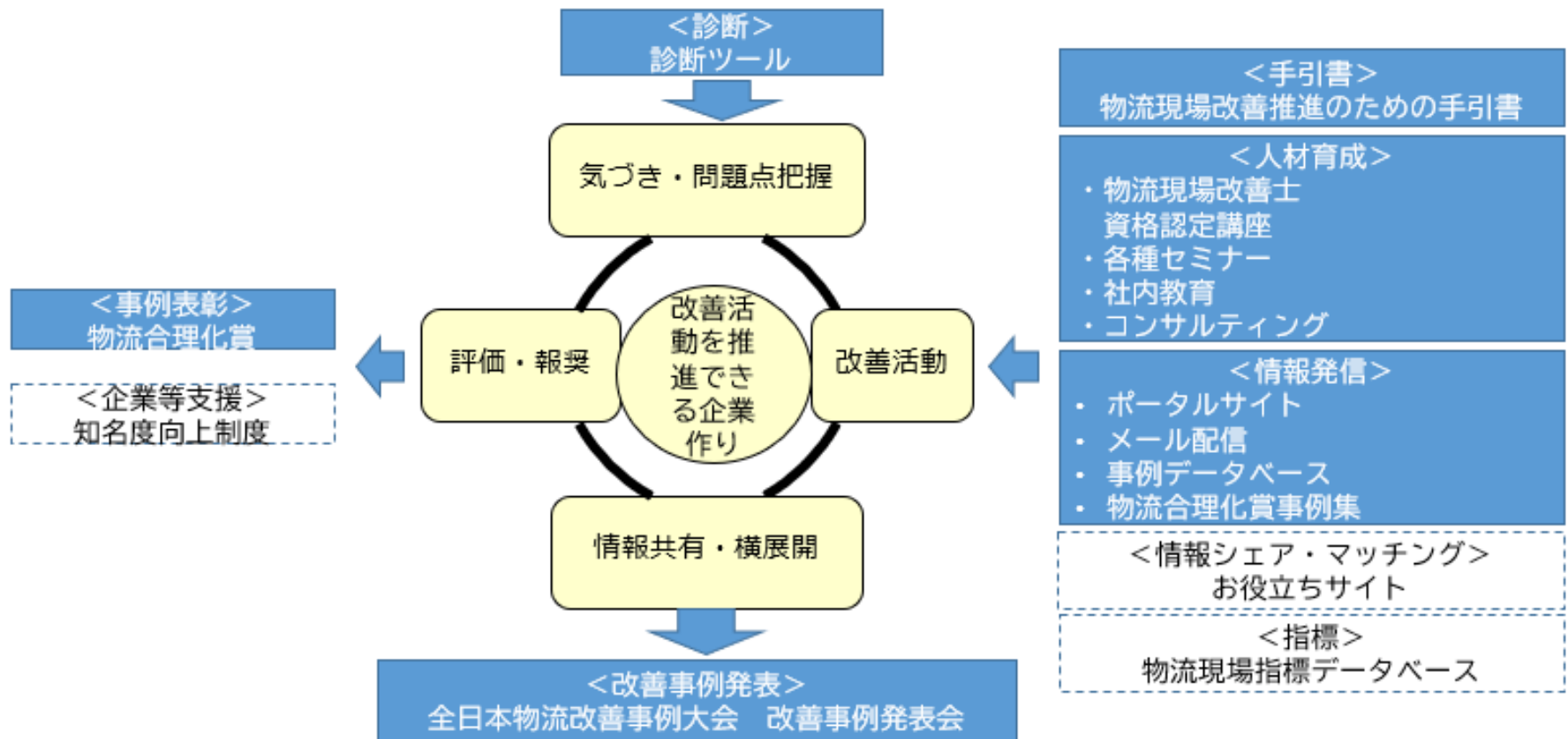
- ・ 強調月間
- ・ 改善事例大会
- ・ 表彰制度
- ・ 展示会、フェア
- ・ 大学生への啓発活動
- ・ HP、メルマガ、機関誌
- ・ 関西大会

### 教育・育成

指導

- ・ 講座、コース、セミナー
- ・ 企業別研修
- ・ コンサルティング

# 解決策の考案：物流現場改善推進



# ロジスティクス普及事業



ロジスティクス強調月間 **2022**

**9**月

# ロジスティクス 強調月間2022

全社的にロジスティクス革新を推進しましょう!

## ロジスティクス全国大会2022

9月15日(木) 【会場】東京ビッグサイト 東展示棟(東京都江東区)

9月21日(水)・22日(木) 【会場】ベルサール神田(東京都千代田区)

【お問い合わせ】公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所  
 〒105-0022 東京都港区海岸1-15-1 スズエベディウム3階  
 E-mail: fukyu@logistics.or.jp

参加料(DAY1:9月21日(水), DAY2:9月22日(木)) (税込)

	1日参加 DAY1, DAY2どちらの会場も	両日参加
JILS会員 (1名あたり)	¥22,000	¥37,400
JILS会員外 (1名あたり)	¥33,000	¥56,100

## 中部ロジスティクス講演会 2022

9月28日(水) ※会場参加、オンライン参加選択形式での開催

【会場】名古屋サンスカイルーム Aホール(名古屋市中区)

【オンライン】Zoomウェビナー

【お問い合わせ】公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 中部支部  
 〒460-0008 名古屋市中区栄1-22-16 ミナミ栄ビル407号  
 TEL.052-228-2225 FAX.03-3436-3190(本部共通)

参加料 (税込)

JILS会員 (1名あたり)	¥8,800
JILS会員外 (1名あたり)	¥16,500

## 関西物流改善事例発表会 2022

物流改善の第一歩を踏み出そう

9月7日(水) ※会場参加、オンライン参加選択形式での開催

【会場】ホテルマイステイズ新大阪 コンファレンスセンター(大阪市淀川区)

【オンライン】Zoomウェビナー

【お問い合わせ】公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 関西支部  
 〒530-0001 大阪市北区梅田3-4-5 毎日新聞ビル11階  
 TEL.06-4797-2070 FAX.06-4797-2071

参加料 (税込)

JILS会員 (1名あたり)	¥16,500
JILS会員外 (1名あたり)	¥25,300

## 九州ロジスティクス講演会 2022

2024年問題に向けたロジスティクス改革

9月27日(火) ※会場参加、オンライン参加選択形式での開催

【会場】リファレンス駅東ビル 5F [V-1講演会場] (福岡市博多区)

【オンライン】Zoomウェビナー

【お問い合わせ】公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 関西支部  
 〒530-0001 大阪市北区梅田3-4-5 毎日新聞ビル11階  
 TEL.06-4797-2070 FAX.06-4797-2071

参加料 (税込)

JILS会員 (1名あたり)	¥8,800
JILS会員外 (1名あたり)	¥16,500

# 人材育成事業：資格認定講座

エグゼクティブのための専門講座

**ロジスティクス  
経営士資格認定講座**

会期：2022年10月4日(火)～2023年 3月24日(金)

2022年度 **第21期**  
1日集中・オンライン開催

**ロジスティクスを  
経営の視点からデザイン**

**本講座の特徴**

経営の視点からロジスティクスを捉え、改革を推進する  
**CLO(チーフ・ロジスティクス・オフィサー)**を育成します。

実務経験豊富な委員、講師による講義や指導。実践的なケーススタディへの取り組みを通じて、製造業、流通業の物流・ロジスティクス関連部門の責任者や物流企業の経営幹部に求められる、戦略的洞察力、財務分析力、戦略立案力、課題解決力の強化を図ります。

【集合+オンライン】開催について  
 集合を中心の開催となりますが、一部の講義はオンライン(※)によるリアルタイム(ライブ)での講義となります。  
 ※ライブ講義への参加(Zoom)を目的とした受講となります。ご参加に際しては受講申込書に添付の「Zoom」のIDとパスワードを必ずご確認ください。

**30th** 共に創る  
持続可能な社会

JILS 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会  
 JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS  
 後援：経済産業省・国土交通省

Certified Logistics Master Course

**物流技術管理士  
資格認定講座**

2022/9/7(水)～2023/3/17(金)

第149期  
【オンライン  
集合】開催

30th  
Meta/Logistics  
共に創る持続可能な社会

**本講座の特徴**

● 最新事例や最新のロジスティクス事例の活用を通して、本コースの魅力を伝えます。

● 最新事例を基に講師の経験や知見の下、専門知識のみならず実際の応用についても学ぶことができます。

● 最新事例に、最新の事例のノウハウを駆使する現場を講師が、現場視察を伝えます。

● クラスターを軸とした個人・法人・業界やグループを軸とした、実践的な課題解決です。

● 講師が、10年以上の現場経験に基づいて、現場で培った「現場」での経験や知見を伝えます。

● グループ対決は積極的に実施します。同じ業界で知りあひの異なるグループ間で連携して、企業や業界の課題を克服し、課題解決のノウハウを共有し、新しいビジネスモデルの創出を図ります。

【オンライン+集合】開催の特色

● 講師が、10年以上の現場経験に基づいて、現場で培った「現場」での経験や知見を伝えます。

● グループ対決は積極的に実施します。同じ業界で知りあひの異なるグループ間で連携して、企業や業界の課題を克服し、課題解決のノウハウを共有し、新しいビジネスモデルの創出を図ります。

【お問い合わせ先】  
 〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 日本ロジスティクスシステム協会  
 電話：03-5561-1111(受付時間：平日9:00～17:00) 03-5561-1112(受付時間：平日9:00～17:00)  
 Eメール：info@jils.or.jp

JILS 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会  
 JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS  
 後援：経済産業省・国土交通省

30th 共に創る  
持続可能な社会

後援：経済産業省・国土交通省

JILS 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会  
 JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS

**オンライン  
開講 Global  
Logistics**

**第44期 国際物流管理士  
資格認定講座**

● 本講座ではこのような人材を育てます

- 国際物流の基本から法規制や最新動向まで理解し、海外でのサプライチェーンの構築、改善が得意な人材
- 顧客に対して国際物流を含めた企画提案ができる人材
- 将来の海外駐在要員としてグローバル視点を身につけてマネジメントができる人材

● ぜひ、貴社内の下記に該当する部署にも  
本パンフレットをご回収ください

【製造業】  
 国際物流部・グローバル企画部・海外営業推進  
 SCM部 等

【物流事業者】  
 国際事業推進部・グローバル統括部・海外オペレーション部・運賃係数部 等

**International Logistics Master Course**

第44期(2022年度)開催日程

◆第44期はオンライン開催です

●第1单元：9月14日(水)・15日(木)	●第5单元：10月20日(水)・21日(木)
●第2单元：9月15日(木)・27日(火)・28日(水)	●第6单元：11月8日(火)・9日(水)
●第3单元：10月15日(水)・7日(木)	●第7单元：11月24日(木)・25日(金)
●第4单元：10月19日(水)	●第8单元：12月8日(水)・9日(木)
●現地見学：10月21日(金)	●第9单元：1月12日(水)・13日(木)
	●第10单元：2月7日(火)・8日(水)
	●認定証授与式：3月10日(金)

受講料：100,000円(税込)  
 オンライン受講料は別途見積り(2022年6月24日現在) ※税

資料請求先  
 オンライン受講料請求先  
 事務局(お申込) <https://www.1.logistics.or.jp/education/lin.html>

第13期  
【オンライン+現地  
Zoom+現地】

**物流現場改善士  
資格認定講座**

2022 6.7 - 2022 10.26  
 tue wed

物流現場改善を徹底的に学び、実践力を身につけて、現場で活用するための実践力を身に付けます。

● グループディスカッション、演習を多く取り入れ、理論・知識を  
 実務で活用するための実践力を身に付けます。

● 実際の企業の物流現場をモデルにしたケーススタディへ取り組みます。

● 講座の成果として受講者の担当現場の改善実行計画が完成します。

※本講座ではワード、エクセル、パワーポイントならびにe-mailを使用します。

JILS 公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会  
 JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS



# 人材育成事業：セミナー

物流現場管理の基礎、物流現場の改善手法等をわかりやすく解説  
よくわかり、すぐできるカイゼンのカンどころ

## 「物流現場改善の進め方」

### 荷主物流担当者のための 物流アウトソーシング&マネジメント 「再」強化セミナー

～手段から、目的の実現へ!～

◆ 本セミナーの狙い ◆

- \* 協力会社と委託業務の“遂行レベル”を管理する力の向上
- \* “改めて”物流全体を鳥瞰した問題発見力の向上
- \* “問題解決のための”物流改革の企画検討・実践力の向上



## 営業で勝つために効くセミナー

—「旬」のニーズ、「真」のニーズをキャッチアップする提案営業の基本—

# 展示会事業



会期 2023.9.13 Wed → 9.15 Fri 10:00 - 17:00

会場 東京ビッグサイト（東京国際展示場）西展示棟



## 開催概要

名称



目的

内外の最新物流機器・システム・情報等のソフトとハードを一堂に結集し、  
交易振興・技術の向上・情報の提供・人的交流等を促進することを目的とする。

会期

2023年9月13日(水)～15日(金)の3日間 10:00～17:00

会場

▶ [東京ビッグサイト（東京国際展示場）西展示棟](#) □

ロジスティクス・物流の社会や産業界における重要性、  
仕事としての魅力等を**学生**に伝える。



## JILS会員制度

**JILSは目的に賛同する会員によって組織・運営されております。**

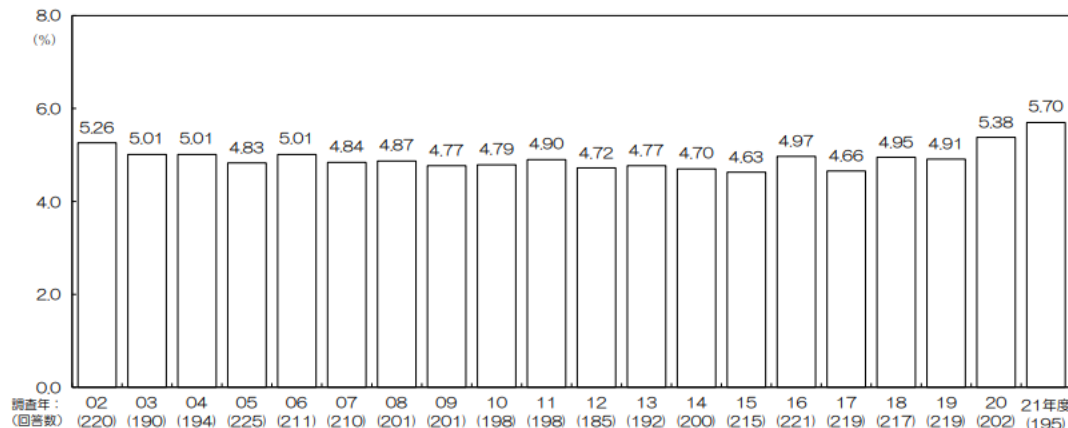
**会員には様々な特典が用意されておりますので是非この機会に、ご入会いただけますようご案内申しあげます。**

- ・ 入会金 1 万円**
- ・ 年会費 1 2 万円**

**( 年度途中のご入会の場合は、月割計算いたします。 )**

# 調査事業：売上高物流コスト調査

図表2-1 売上高物流コスト比率の推移（全業種）



図表2-1は、売上高物流コスト比率の推移（全業種）を示したものである。2021年度調査（有効回答195社）の売上高物流コスト比率は5.70%（全業種平均）となった。前年度からの増加幅は0.32ポイントである。

近年、物流事業者からの値上げ要請などを理由に売上高物流コスト比率が上昇傾向となっていたが、2020年度調査においては前年度から0.47ポイント上昇し、5.38%となり14年ぶりの5%台を記録した。さらに、2021年度調査においても上昇が続き、過去20年の調査において最も高い売上高物流コスト比率となった。

急激な上昇の要因としては、近年続いている、労働力不足などによるトラック運賃の値上げや荷役費の値上げなどが背景にあると考えられる。なお、今回の調査対象期間は、新型コロナウイルスの流行が拡大した時期とも重なるため、コロナ禍による物流コストへの影響についても調査をおこなった。



## ◆そもそも物流コストとは

### 物流コストの定義

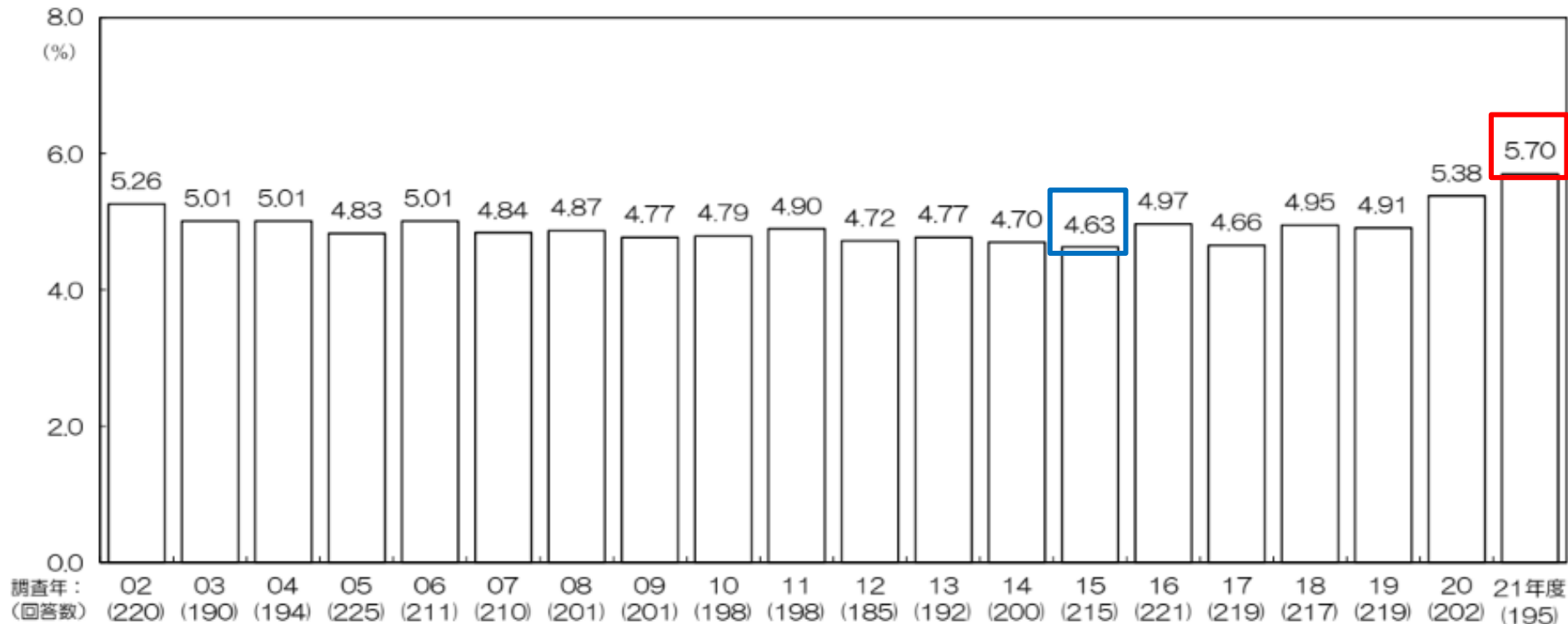
- 物流コストとは、物流に起因して（関連して）消費される経済価値である。
- 物財の供給者から需要者へ至る実物的（physical）な流れに要するコストのことであって、具体的には、包装、荷役、輸送、保管及び情報処理の諸活動に要するコストを指している。このような物流コストは、商流コストと並んで、物財の時間的、空間的な価値の創造に貢献するコストを表している。
- 当報告書においては、荷主企業（子会社を含む）を対象としたアンケートをベースに調査したものをミクロ物流コスト（企業物流コスト）、国民経済的観点から、我が国全体の物流コストを、マクロ統計から推計したものをマクロ物流コストと呼び区別している。

### 売上高物流コスト比率とは

- 物流コストと売上高物流コスト比率とは、各企業の物流コスト金額を売上高で除した値である。
- 当調査では、回答企業の売上高物流コスト比率を相加平均し、それを日本における全産業の物流コストの指標として分析した。以降、今年度調査の傾向を示す。

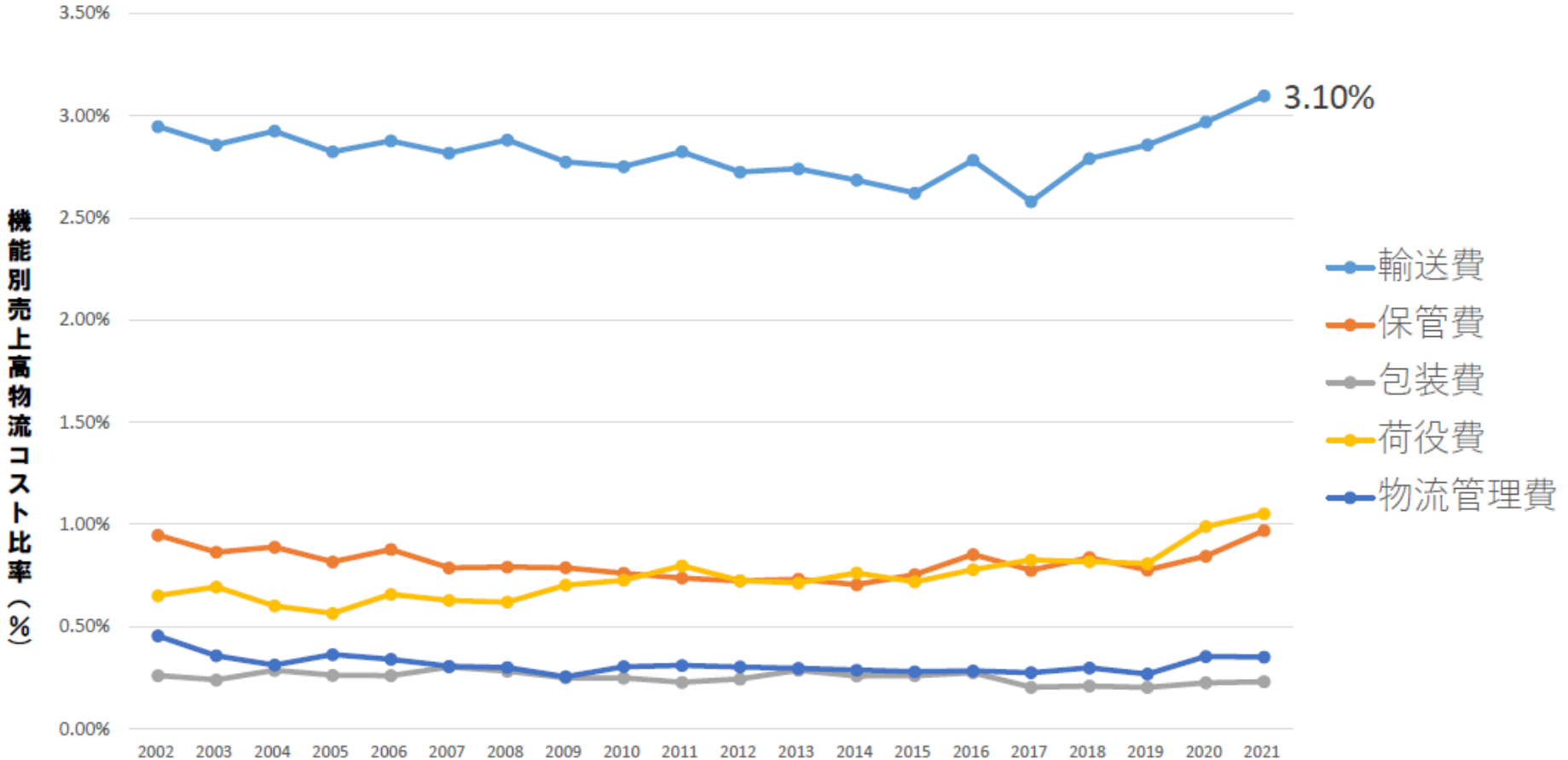
## 売上高物流コスト（マイクロ物流コスト）比率の推移

- ・売上高物流コスト比率の推移(全業種)を示したものである。2021年度調査(有効回答202社)の**売上高物流コスト比率は5.70%**(全業種平均)となった。前年度からの**増加幅は0.32ポイント**である。
- ・近年、物流事業者からの値上げ要請などを理由に売上高物流コスト比率が上昇傾向となっていたが、2020年度調査においては前年度から0.47ポイント上昇し、5.38%と14年ぶりの5%を記録した。さらに、2021年度調査においても上昇が続き、過去**20年間の調査において最も高い売上高物流コスト比率**となった。

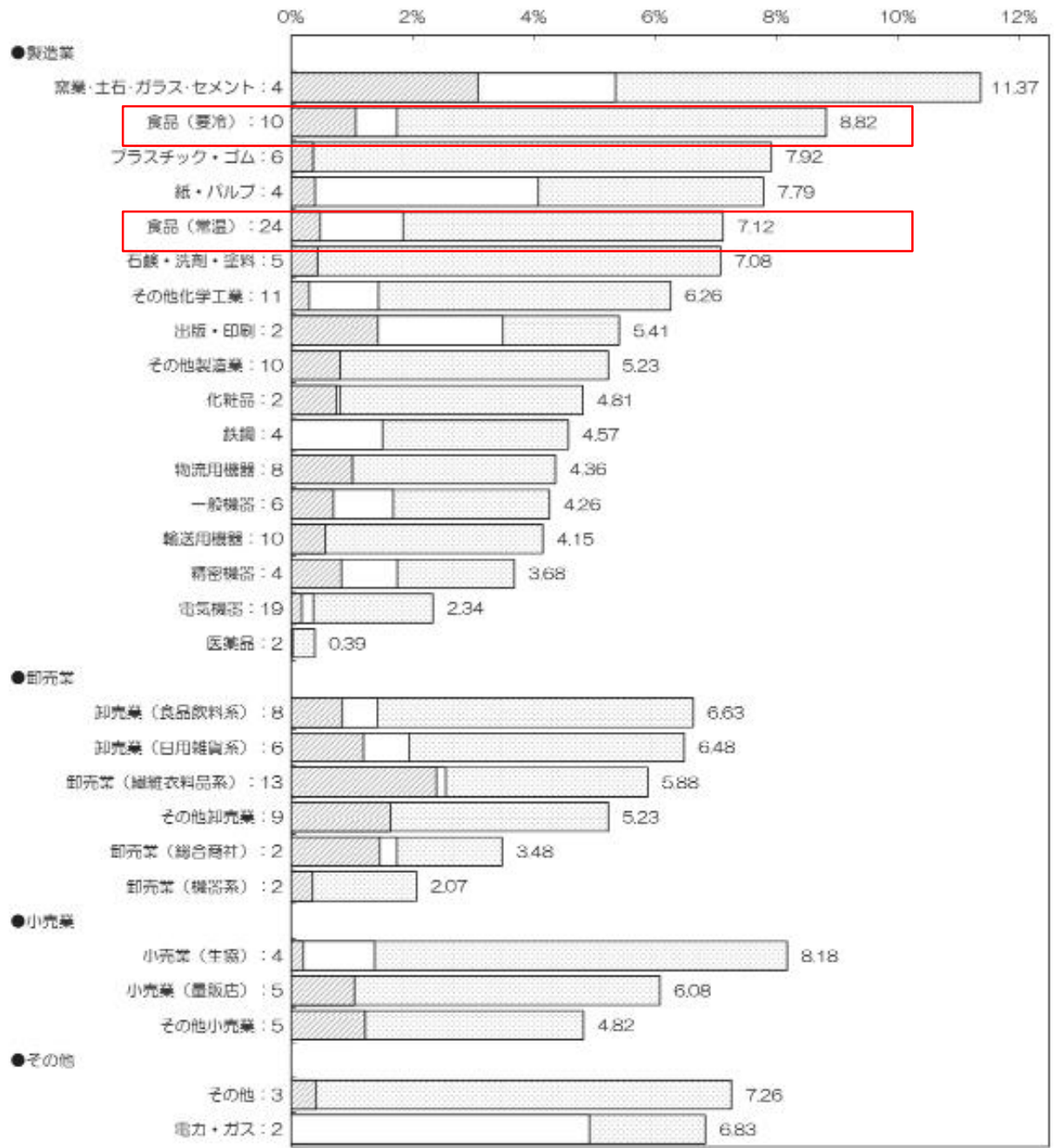


## ◆物流機能別売上高物流コスト比率の推移

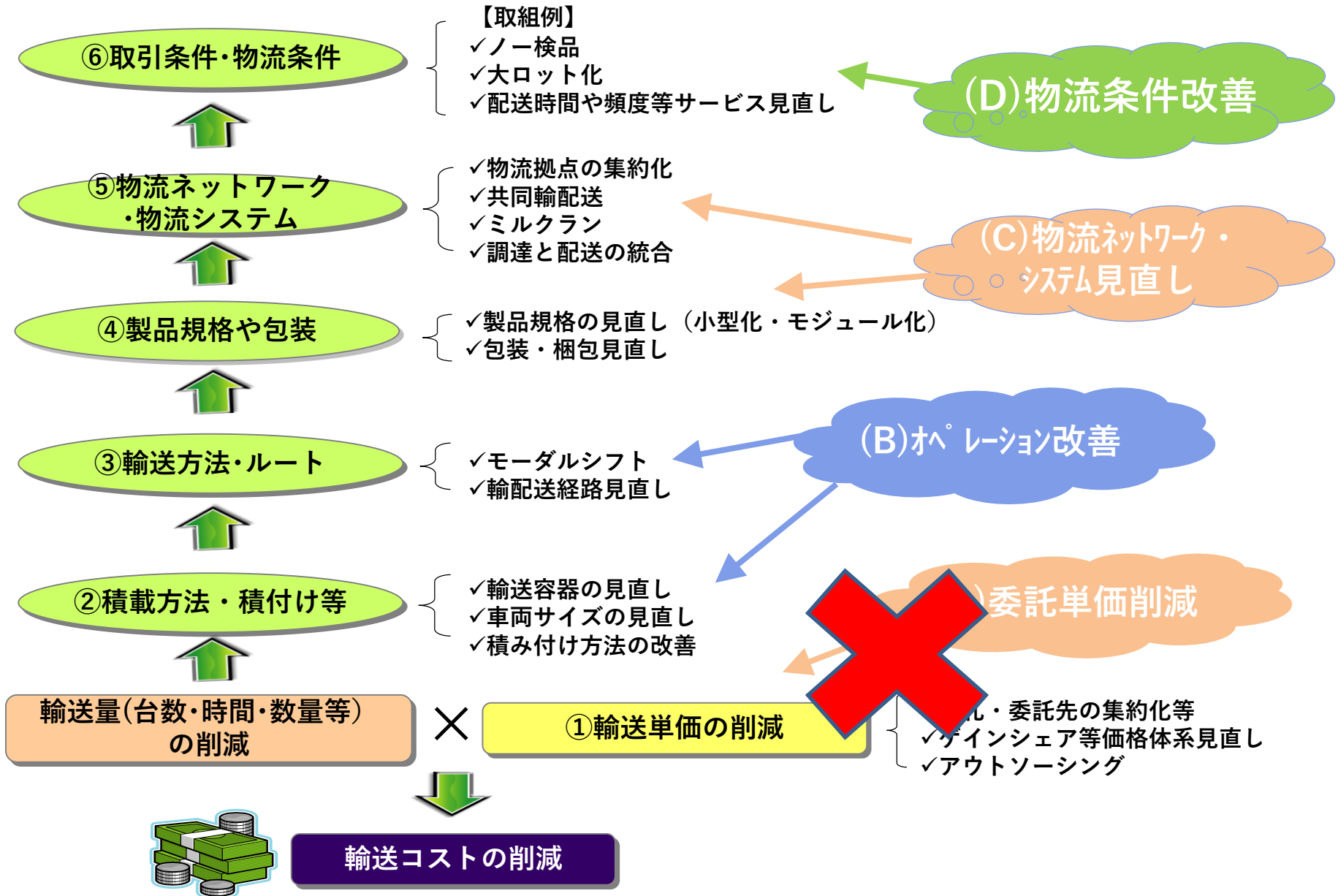
- 物流機能別の売上高コスト比率の中では**輸送が大きなシェア**を占めている。
- 2021年度調査では、売上高輸送コスト比率は3.10%、物流コスト全体(5.70%)の過半の**54.35%**。
- **輸送コスト比率は長期的には減少傾向**が続いていたが、**17年度以降は5年連続で増加**。
- 2019年度から2021年度にかけては、**輸送費・保管費・荷役費の増加が顕著**である。



# ◆売上高物流コスト比率(業種別)



# 荷主が輸配送で改善できること



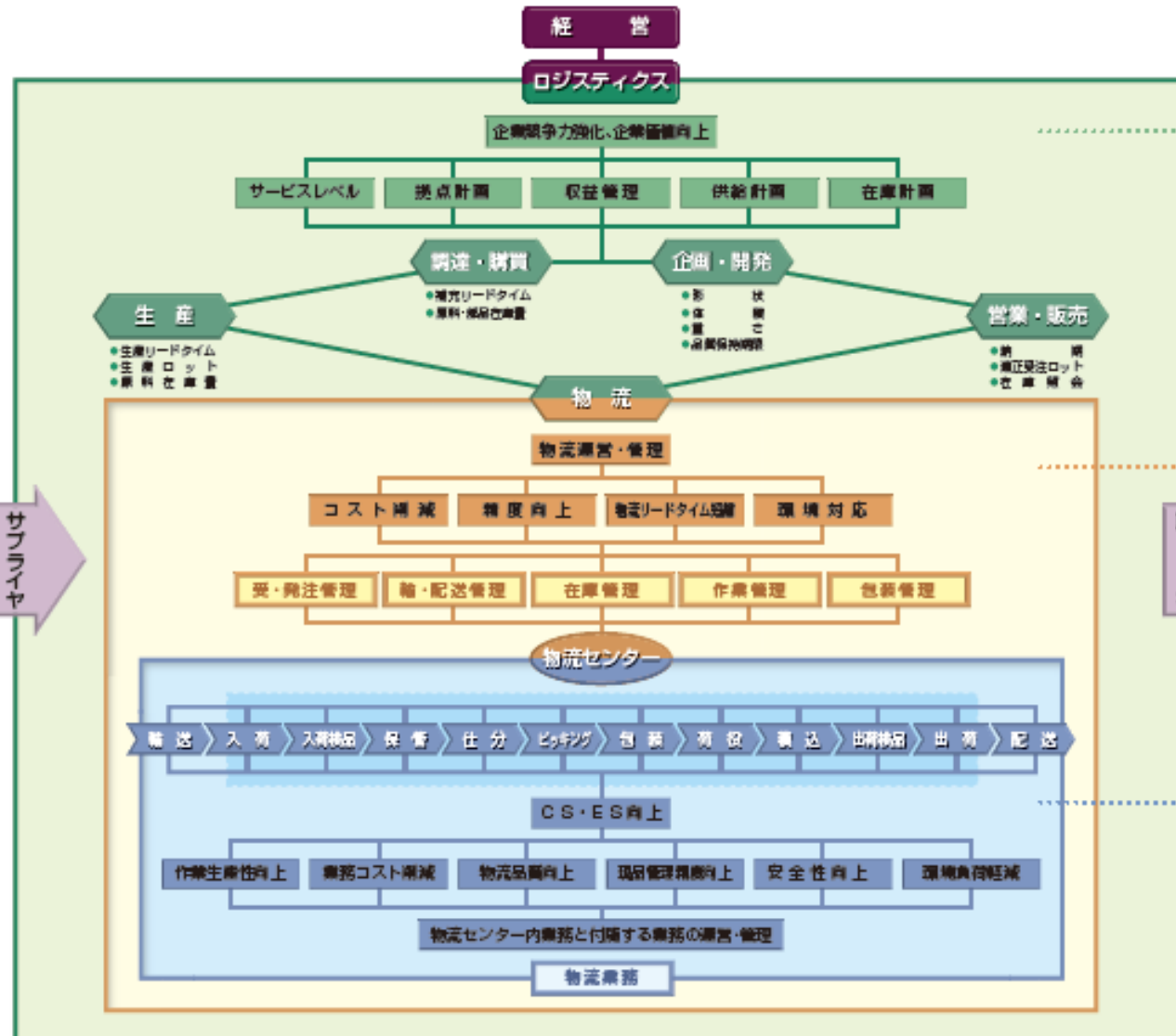


# 参考：領域区分

## 領域区分

「ロジスティクス」「物流」「物流業務」の3領域に区分して、「ロジスティクス」を構成する1つの業務を「物流」とし、「物流」のなかで物流センター内業務と付随する業務を「物流業務」としています。

本子引書では「物流業務」(下図、青色部分)の改善を「物流現場改善」と位置づけています。



### 【領域の区分】

ロジスティクス	
対象範囲	企画・開発、生産、物流、営業、販売を統合した範囲が対象
対象業務	企画・開発、調達・購買、生産、物流、営業・販売
関係部門	部門横断的(協力会社連携)
役割	サービスレベル、調達計画、収益管理、供給計画、在庫計画 など

物流	
対象範囲	複数の物流業務および工程を統合した範囲が対象
対象業務	受・発注管理、輸・配送管理、在庫管理、作業管理、包装管理
関係部門	物流部門
役割	コスト削減、精度向上、物流リードタイム短縮、環境対応 など

物流業務	
対象範囲	ひとつの作業所(現場)で完結する、小集団が対象
対象業務	輸送、入荷、検品、保管、仕分、ピッキング、包装、荷役、積付、出荷、配送
関係部門	物流センター
役割	作業生産性向上、業務コスト削減、物流品質向上、現場管理精度向上、安全性向上、環境負荷軽減 など



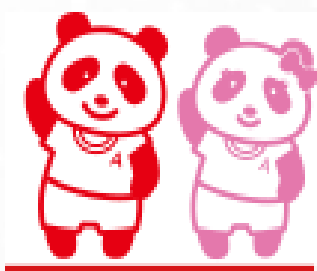
**ご清聴ありがとうございました。**

**お問い合わせ：**  
**公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会**  
**事務局長 須山 泰木**  
e-mail:suyama@logistics.or.jp

Eat Well, Live Well.



# 「持続可能な加工食品物流」への取り組み



AjiPanda

荷主とトラック事業者の共創セミナー(大分)

2022年12月5日(月)

味の素株式会社

食品事業本部 物流企画部

堀尾 仁

Eat Well, Live Well.



## 本日、お話しすること

1. 会社紹介
2. 加工食品物流を取り巻く状況 3つの“危機”
3. 持続可能な加工食品物流を目指して  
～わたしたちの活動の振り返りとこれから～
4. 当社内における取組、部内運営



AJINOMOTO.

# 1. 会社紹介



AjiPanda



Eat Well, Live Well.



うま味成分の発見から始まった味の素グループは  
世界No.1アミノ酸メーカーとして、さまざまな事業を行っています。



調味料・食品

100年以上に渡って築かれたブランド力、マーケティング力、研究開発力を強みに、生活者の多様なニーズを捉え、これに応えることで価値創造を実現しています。



冷凍食品

グローバルな製品開発・生産・販売体制、マーケティング力、ブランド力を強みに、現地の生活者の嗜好に合うおいしさと栄養改善に貢献する製品・サービスを提供しています。



ヘルスケア等

先端バイオ・ファイン技術を活かしたアミノ酸の生産力、レギュレーション対応力、サービス提供力を強みに、多様で特徴ある素材・原薬・技術を世界中の医薬や化粧品・トイレタリー企業などに提供しています。





# 1. 会社紹介



## アミノ酸をベースにした事業展開



### プラットフォーム技術

分析

品質保証

酵素改変

微生物育種

単離・精製

化学合成

製造  
スケールアップ

造粒・加工

■氏名 堀尾 仁(ほりお じん)

■社歴 1985年4月入社

- ・人事労務系業務 計11年
  - ・医薬事業 9年間
  - ・調味料需給管理 4年間
  - ・経営企画 4年間
- を経て

2014年 物流企画部長

2019年 上席理事 物流企画部長

および F-LINE株式会社 非常勤取締役

(現在に至る)

2014年から加工食品メーカー6社が連携して進めている「F-LINEプロジェクト」に参画。製配販課題解決を目指すメーカー8社による「SBM会議」の立ち上げとその後の運営にも携わり、持続可能な加工食品物流プラットフォームの構築を推進している。



## 2.加工食品物流を取り巻く状況 3つの“危機”



### 運べなくなる危機！

物流をとりまく危機的環境＋嫌われる加工食品物流＋2024年問題

#### 嫌われる加工食品物流

3

- ①納品先での長時間待機(全産業中ワースト1)  
例)30分で済む下ろし時間に7時間待ち！
- ②ドライバーの運転以外の作業が多い(附帯作業)  
例)積み/下し、積替、フォークリフト運転
- ③厳しく、複雑な日付管理・納品期限管理  
例)ロット逆転防止のための多頻度検品
- ④短いリードタイム(受注翌日配送、夜間作業)
- ⑤非効率で、非合理的な悪しき商慣行  
例)納品場所での棚入れ、ドライバー作業を見込んだ納品先合理化
- ⑥小ロット多品種多頻度納品

～潤沢に人がいた時代はできていたが……

#### ドライバー不足(物流従事者不足)

- ・2027年には需要の27%が不足  
(全産業比で賃金が2割安く、労働時間が2割長い)  
・同等で荷物量は伸長

1

#### SDGS、環境問題(CO2)

#### 災害の激甚化・多頻度化

- ・大雨洪水、台風、大雪、地震

#### 行政の監督強化・法令順守の厳格化

#### 働き方改革 ⇒2024年問題

2

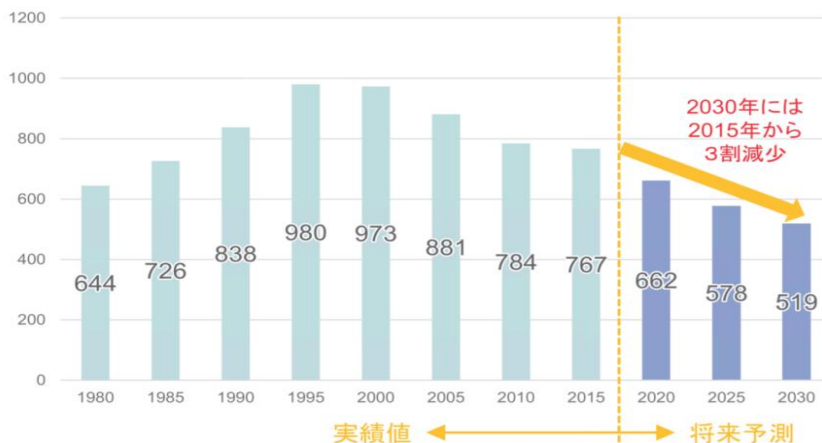
#### コロナ=新しい生活様式

- ・非接触、非対面など

# 1つめの“危機” = 人が減る

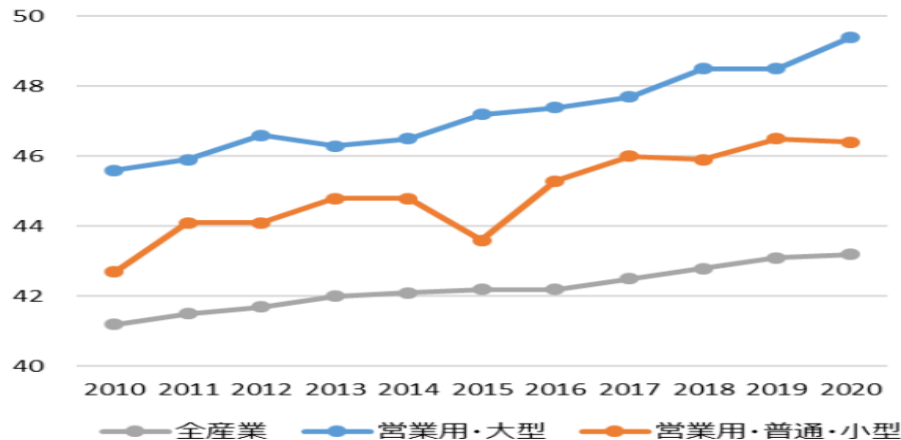


道路貨物運送業の運転従事者数（千人）の推移



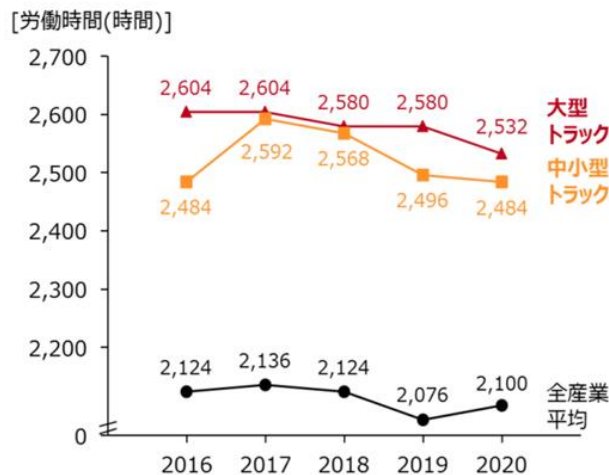
(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年1月

トラックドライバーの平均年齢の推移

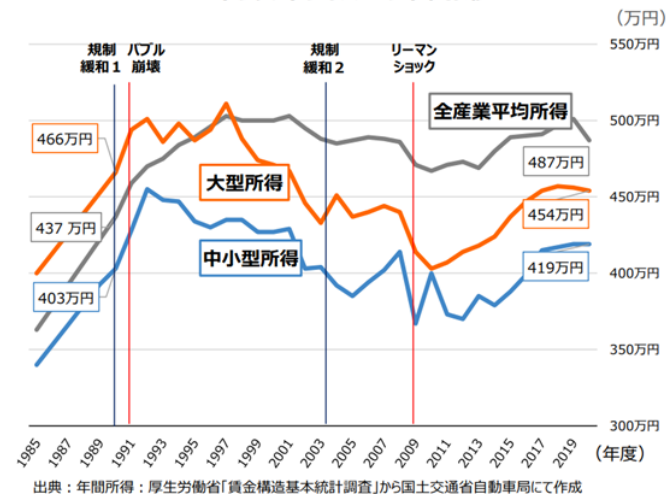


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成

トラックドライバーの年間労働時間



トラックドライバーの年収推移



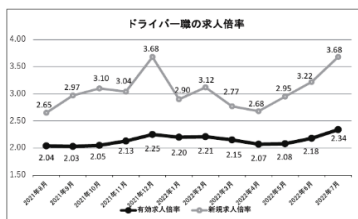
出典：年間所得：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成

7月の有効求人倍率

## ドライバー職は2.34倍

長期横ばいから上昇傾向へ

厚生労働省が発表した2022年7月のトラックドライバーを含む自動車運転職の有効求人倍率（常用、パート含む）は2.34倍となった。前月比で0.16ptの上昇、前年同月比では0.27ptの上昇。新型コロナウイルスの感染拡大による荷動き低迷の影響から労働需給が緩み、2020年3月から3ヵ月連続で3倍割れとなり、6月から9月まで4ヵ月連続で2倍の水準を割り込む水準まで落ち込んだが、同年10月以降は22ヵ月連続で2倍台前半の水準が続くが、ここに至り上昇傾向が強まってきた。また、新規求人倍率は3.68倍となり、前月比で0.46ptの上昇、前年同月比では0.92ptの上昇だった。



なお、全業種の7月の有効求人倍率は1.29倍で前月から0.02ptの上昇。新規求人倍率は2.40倍となり、前月比で0.16ptの上昇となった。

# 2つめの“危機” = 働く時間が減る



## 「働き方改革関連法」の自動車運転業務への適用

### <ルールの内容は？>

実はこれは特別扱い  
他職種は**720**時間上限  
いずれはドライバーも！

2024年度からトラックドライバーの時間外労働の上限が 年間**960**時間（月間80時間）に！  
（今までは、月間100時間上限⇒▲20時間の影響）⇒超過すると罰則規定

### <結局どうなるのか>

（いろいろな前提を置いて試算すると）

ポイント① 1日の拘束時間が**11時間30分**を超えない！

ポイント② 納品先までの距離が**150 km**を超えない！

#### ■心配事

- ・いつも待機時間でだいたい1時間、荷下ろしに2時間かかっている
- ・札幌～帯広で181 km、福岡～大分で174 km……



**今、一番怖いのは、2024年度末（2025年3月）に、ドライバーがみんな  
上限オーバーしていて車はあるのに、商品を配送することができなくなること**





## ① 納品先での長時間待機（全産業中ワースト1）

例）30分で済む下ろし時間に7時間待ち！

## ② ドライバーの運転以外の作業が多い（附帯作業）

例）積み/下し、積み替え、仕分け、フォークリフト運転

## ③ 厳しく、複雑な日付管理・納品期限（鮮度）管理

例）ロット逆転防止のための多頻度検品  
「1/3ルール、1/2ルール」

## ④ 短いリードタイム（受注翌日納品、夜間作業前提フロー）

## ⑤ 非効率で、非合理的な悪しき商慣行

例）納品場所での棚入れ、ドライバー作業を見込んだ納品先合理化

## ⑥ 小ロット多品種多頻度納品

潤沢に人がいた時代はできていたが……

## 3つの“危機”をまとめると・・・



1つめの危機+2つめの危機+3つめの危機で、

これまで **100人** でやってきた仕事を



これからは **50人** でやれるように  
業務を組み立て直さなければならない



AJINOMOTO.

# 3.わたしたちの活動の振り返り(概要)



「持続可能な加工食品物流を構築」するために＝製品をお客様に確実にお届けするために

最初は

「配送業者を選ばれる荷主に」

味の素(株)内の物流改革

1社だけでは無理

物流費管理の高度化  
モーダルシフト  
高積載率維持

次に

「食品物流を選ばれる職種に」

水平連携(＝メーカー連携)

- ・F-LINEプロジェクト、SBM会議
- ・F-LINE株式会社設立

メーカーだけでは無理

共同輸・配送  
共同物流会社の設立

垂直連携(＝製・配・販)

- ・日食協、各小売団体との連携

食品業界だけでは無理

製配販課題解決に向けた取り組み

今では

商慣習の見直し含め  
「日本の物流を進化」  
させなければならない

斜め連携(＝行政当局、業界団体)

- ・国土交通省 : 総合物流施策大綱  
(国の物流中期計画に参画)
- ・経済産業省 : フィジカルインターネット実現会議  
(業態別分科会に参画)
- ・農林水産省 : 日食協他と一緒に定期的意見交換
- ・国家プロジェクト : 内閣府主導「SIP」  
(SIP=戦略的イノベーション創造プログラムの  
スマート物流サービスに参画)

標準化本格化

# 味の素(株)内の物流改革 物流費管理の高度化



10年前

ブラックボックスの中の物流費

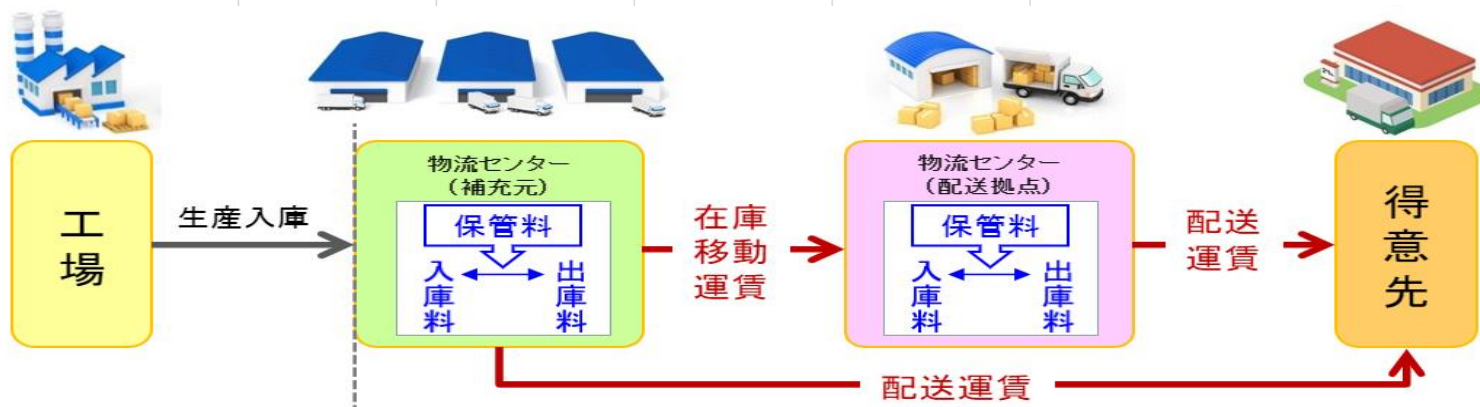


5年前

STEP1 : 物流費の見える化

物流費を、4つの構成要素(在庫移動、配送、保管料、荷役料)と  
3つの要因(数量差、単価差、施策取組等)  
のマトリクスで事業部別に管理し、  
打ち手の効果検証と軌道修正(新たな打ち手)を月次で実施

	数量差	単価差	施策取組等
在庫移動			
配送移動			
保管料			
荷役料			





今、取り組んでいること

## STEP2 : 物流費管理のさらなる高度化

構成要素ごとにコスト実態に見合った価格算定式に組み直し  
「改善施策」の効果が反映できる新しい料金体系導入を検討中(通称「Fタリフ」)

例) 荷役料

現行: 100円/個

◇時間かけて40個を手積み、手下ろしても4,000円

◇パレットに載せてフォークリフトで下すと10分で完了

それでも4,000円

⇒これを何とかしたい

国交省も標準タリフ(料金表)の導入を図っている

※コストアップにつながらない方法でなんとか導入できないか  
今夏、食品事業本部内にプロジェクトを立ち上げて2023年度予算から  
段階的に導入すべく検討中

⇒ 改善活動のモチベーションにつなげる  
F-LINEプロジェクト各社への普及も視野に

「どんぶり勘定」  
「ひと山いくら」  
からの脱却



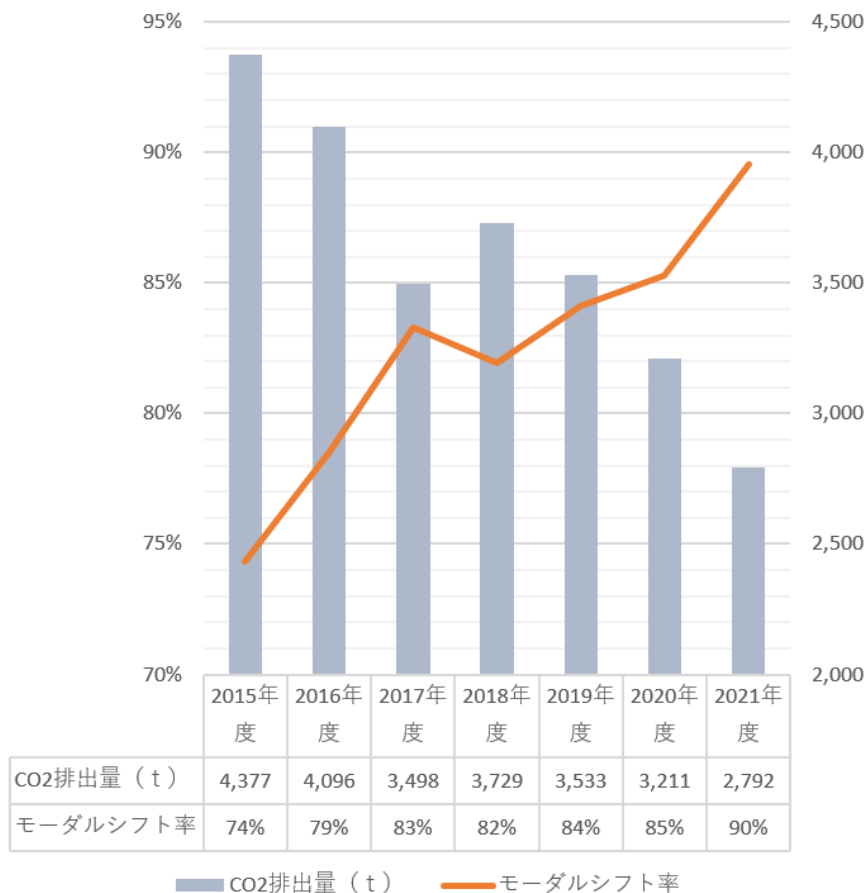
# 味の素(株)内の物流改革 モーダルシフトと積載率



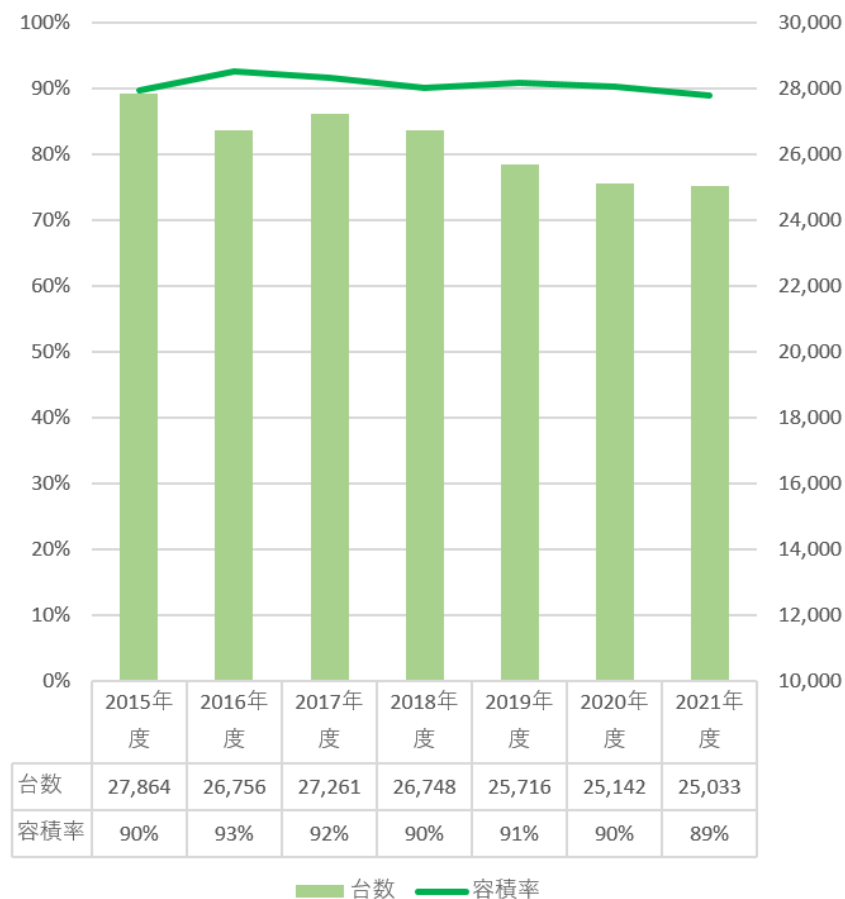
500km以上の長距離輸送におけるトラック輸送が占める割合は1割！この6年で6割減！

世の中平均40%と言われる積載率を90%前後で維持かつトラック台数を減らしてきている

モーダルシフト率とCO2排出量



積載率とトラック台数推移



# 水平連携 F-LINEプロジェクトとSBM会議



水平連携

垂直連携  
斜め連携

**ソフトのプラットフォーム**

2016年5月  
《SBM会議(食品物流未来推進会議)》

F-LINE参加企業6社+ **kikkoman** おいしい味噌をつくりたい。 **kewpie** 愛は食卓にある。

**8社による製配販課題解決の討議**

手待ち時間、附带作業、納品方法など共通課題討議

**ハードのプラットフォーム**

2015年2月  
《F-LINEプロジェクト》

Eat Well, Live Well.  
**Ajinomoto** **KAGOME** **Oijio** 日清フーズ株式会社 **House** **mizkan**

**6社による持続可能な物流体制の構築**  
(3テーマ)

- ①共同配送(2016年4月北海道、2019年1月九州)
- ②共同幹線輸送(2016年4月 北海道向け)
- ③製配販課題(業界全体の問題)

2018年5月  
「**持続可能な加工食品物流検討会**」発足  
持続可能な加工食品物流を目指し**製配販課題解決**  
ためのプラットフォーム構築  
製配販3層+行政(国交省・経産省・農水省)


2018年6月  
「**加工食品における生産性向上及びトラック  
ドライバーの労働時間改善に関する懇談会**」  
加工食品業界団体+行政(国交省・経産省・農水省・厚労省)

- 味の素物流
- ハウス物流サービス
- カゴメ物流サービス

現F-LINE  
九州F-LINE

日清フーズ

日清オイリオ

2019年4月 **F-LINE(株)設立** 

- ・物流企画立案機能統合
- ・物流資産共有
- ・3社の物流子会社統合

**全国展開**

出資比率:味の素社45%、ハウス食品社26%、カゴメ社22%  
日清フーズ社4%、日清オイリオ社3%

総合物流施策大綱(2017~2020)『物流の生産性向上』  
民間+各省庁の連携による施策の推進

# 水平連携 F-LINEプロジェクト



スタートは各社経営TOPの物流に対する  
問題意識  
「日用品、菓子、酒類・協働・連携が進ん  
でいるが**加工食品物流は遅れている？**」

従来のメーカー個社の物流では  
顕在化してきた**物流課題対応には「限界」**

2013年末  
**トラック手配できない事態発生**

2014年3月  
**増税前でトラック手配できない事態発生**

2014年春  
各社物流部門担当部長クラスの  
事務局会議で討議開始

加工食品物流の課題を共有化し解決に向  
けた議論の場「**食品物流プラットフォーム**」  
を創ろう

2015年2月2日「食品物流プラットフォーム構築」プレスリリー  
ス



～食品物流の諸課題に対し、食品メーカー協働での検討を開始～  
国内食品メーカー6社、「食品企業物流プラットフォーム」の構築に合意

味の素株式会社（社長：伊藤雅俊 本社：東京都中央区）、カゴメ株式会社（社長：寺田直行 本社：愛知県名古屋）、株式会社 Mizkan（社長：結城幸一 本社：愛知県半田市）、日清オイリオグループ株式会社（社長：今村隆郎 本社：東京都中央区）、日清フーズ株式会社（社長：岩崎浩一 本社：東京都千代田区）、ハウス食品グループ本社株式会社（社長：浦上博史 本社：東京都千代田区）（以上五十音順）の食品メーカー6社は、より効率的で安定した物流力の確保と食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求するため、理念を共有する多くの食品メーカーが参画できる「食品企業物流プラットフォーム（名称：F-LINE※1）」の構築に合意しました。

※1：Food Logistics Intelligent Network

**F-LINE®**  
**Future Logistics Intelligent Network**

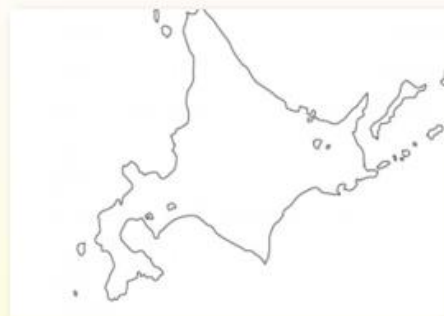
「**競争は商品で、物流は共同で**」の基本理念のもと

- ・ **共同配送**の設計と実施（北海道・九州）
- ・ **共同幹線輸送**の設計と実施（北海道・関西）
- ・ **5社出資による物流会社(F-LINE株)の設立**
- ・ **製配販物流課題の協議、解決策の実践**

# 水平連携 F-LINEプロジェクト



## 2016年～ 北海道エリアで何をしたか？



### ■ 共同配送の実施

積載率 88%(+11%)  
 配車台数 ▲18%  
 Co2排出 ▲15%

### ■ 幹線輸送共同化実施

積込拠点の車両滞在時間 ▲45%  
 受入センターの車両滞在時間 ▲50%



### ■ 納品伝票統一化



### ■ 納品課題の改善活動

F-LINE者提起の納品先課題に対して荷主と納品先との協議を実施し改善策検討

Ex 検品後の格納作業  
 配送先別仕分要請  
 ラベル張り要請  
 長時間の待機

## 2018年～ 九州エリアで何をしたか？



### 九州エリアにおける在庫拠点の設立及び共同配送の開始



初めての6社在庫集約保管実施  
 保管能力120万ケース  
 延べ床面積12000坪  
 省人化のための最新マテハン導入

### F-LINE株式会社 福岡第一営業所

- ・2018年10月竣工
- ・2019年1月～共同配送一部開始
- ・2019年5月～6社在庫集約完了、完全共同配送開始



# 水平連携の拡大 S B M会議



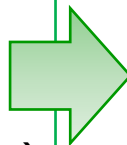
当社が参加する各種物流課題協議会については個社ではなくS B M 8社の意見として参加

**2016年**  
**SBM(食品物流未来推進)会議設立**

・F-LINE 6社の活動を他メーカーと共有  
・**製配販物流課題**の解決へ向けメーカーとして協議する場



- ① **賞味期限年月表示化推進**  
→ 取り組み状況情報交換 (当社完了・他社一部出荷開始)
- ② **外装表示標準化推進**  
→ 味の素社ガイドライン公開 (各社対応開始)
- ③ **フォークリフト作業安全確保**  
→ 日食協への協力依頼
- ④ **附带作業定義付け**  
→ 出荷から納品完了までの附带作業定義実施
- ⑤ **リードタイム延長協議**  
→ 課題および解決へ向けた協議



**総合物流施策大綱**

- 製・配・販 3層 + 物流事業者  
+ 行政(国交・経産・農水) + 業界団体  
+ 有識者 + コンサルティング

**製配販  
連携協議会**

**ロジスティクス  
最適化  
加工食品小WG**

**スマート物流  
構築推進検討会**

**日食協物流問題  
研究会  
納品LT延長問題WT**



# 現在取り組み中のテーマまとめ一覧



■ 行政の動き(ホワイト物流、総合物流施策大綱、フィジカルインターネット実現ロードマップ)を踏まえ、当社は目指すべき姿をあらためて設定し、取り組みを再整理し、組織目標化

大目標: 持続可能な加工食品物流の構築

日雑業界含め日本全体へ

ドライバー不足の解消

さらなる物流の効率化

中目標: スマート物流<データプラットフォーム構築>





【強くてしなやかな物流】  
～止めない物流～

- 物流費マネジメントの高度化・デジタル化  
・「ひと山いくら」からの脱却  
「見える物流費」へ  
・物流費タリフの抜本的改定へ  
⇒改善結果が反映される料金体系へ
- 安定した物流オペレーション  
・BCP対応と当社製品の確実で高品質な配送実現

【担い手にやさしい物流】  
～足元課題の解決～

- 納品リードタイム延長
- 長時間待機撲滅
- 附带作業撲滅・安全対策
- ASN検品レス
- 納品期限の緩和  
1/3⇒1/2ルールへ

【簡素で滑らかな物流】  
～標準化推進～

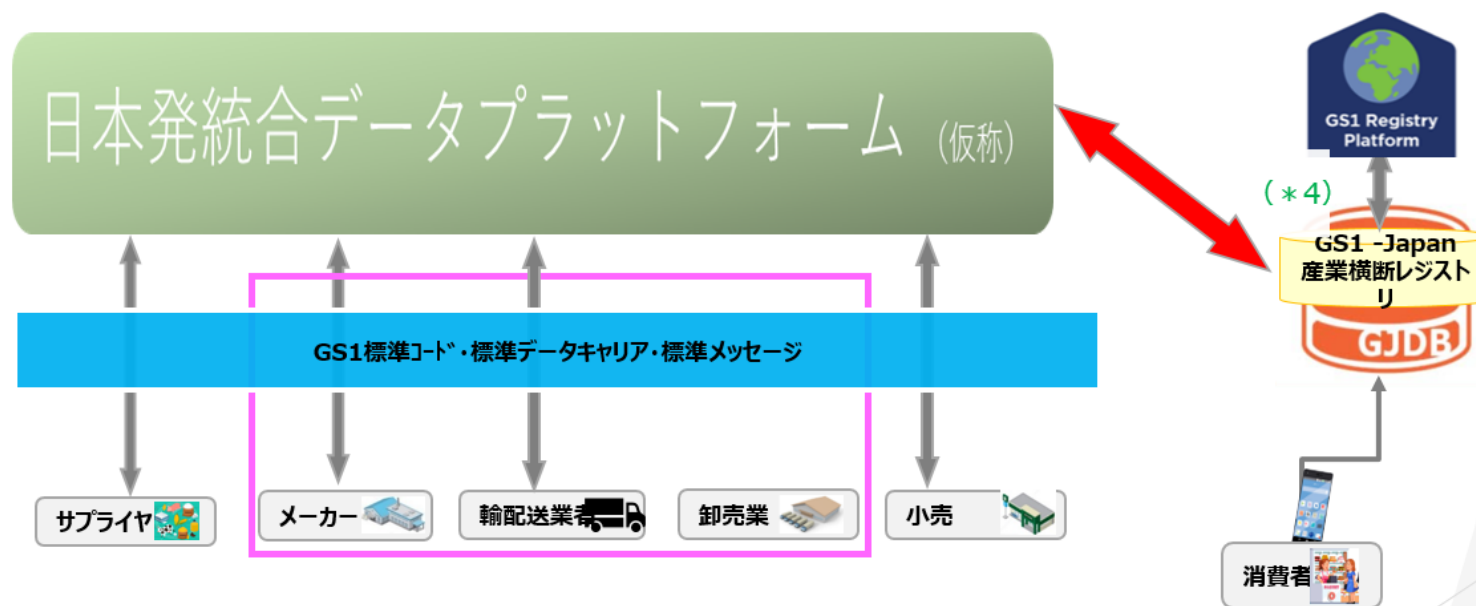
- 納品伝票電子化  
伝票エコシステム構築 
- 外装サイズ標準化  
外装課題解決プロジェクト  
2021年10月始動 
- コード体系標準化  
GS1標準コード導入 
- 外装表示の標準化  
味の素社策定  
「外装表示ガイド  
ライン」の普及浸透 

# 参考：「データプラットフォーム」のイメージ



## ■実現のための基盤 ～業務のデジタル化と共有プラットフォームの構築～

GS1 (\*1) 標準のコード、データキャリア（バーコード／QR／RFID (\*2) 等）、標準メッセージを活用して業務のデジタル化を行い、SCM共有のプラットフォーム (\*3) を社会インフラの位置付けで構築する。



(\*1)GS1：流通コードの管理及び流通標準に関する国際機関。GS1-Japanはその日本地域組織。

(\*2)RFID：電波を用いてICタグの情報を非接触で読み書きする自動認識技術。

(\*3)プラットフォーム：データファイル交換だけではなくプラットフォーム上のデータベースを更新して、何らかの同期方法で該当データに関係のある各社が自社システムを更新する運用方法。

(\*4)GS1-Japan産業横断レジストリー：GS1 Japanと(株)ジャパン・インフォレックスおよび(株)プラネットが構築した業界横断的な商品情報のレジストリー。



AJINOMOTO.

# 担い手にやさしい物流～足元課題の解決～



## 【担い手にやさしい物流】 ～足元課題の解決～

○ 納品リードタイム延長



- ・2019年2月に活動開始、現在物量ベースで約70%が「N+2」
- ・100%「N+2」を目指し  
2020年秋より「製(メーカー)ー配(卸売業)」間での検討本格化  
受注締め時間の後ろ倒しとセットで議論。実証実験進行中。
- ・2022年より「製ー配ー販(小売業)」三層による議論スタート  
⇒後述 FSP会議

○ 長時間待機撲滅

○ 附帯作業撲滅・  
安全対策



- ・これまでも、酷い納品先には個別に改善要請・検討を実施
- ・「2024年問題待ったなし！」の中で、2023年度より、要検討先を明確にして、レベルアップした活動を一齐に開始。  
現在、詳細の詰め検討の最中

○ ASN検品レス



- ・九州エリアにて車建て検品レス等の可能性検討中

○ 納品期限の緩和

1/3⇒1/2ルールへ



(活動内容については後述)



【簡素で滑らかな物流】  
～標準化推進～

○納品伝票電子化  
伝票エコシステム構築



- ・まず、「紙・手・鉛筆」を無くすために伝票電子化
- ・次に、同じ狙いでそれぞれシステム導入した各納品先での「個別最適乱立」を避けるべく、汎用性の高い「**納品伝票電子化エコシステム**」構築を目指して検討中。  
(TSUNAGUTE社、WingArc1st社ほか)
- ※「**加工食品分野における標準化アクションプランフォローアップ会議**」  
(国交省主催)と連動して推進中。
- ⇒他領域システム(予約受付システムなど)へも拡げていきたい

○外装サイズ標準化  
外装課題解決プロジェクト  
2021年10月始動



**外装サイズ標準化協議会発足** 2020年7月30日

商品段ボール箱の標準化による積載率、輸送効率、保管効率の向上等に繋げていく  
(製造) 味の素、キューピー (卸売) 日本加工食品卸協会 (小売) CGC、セブン&アイHD  
(物流) F-LINE、キューソー (関連) 日本包装技術協会、日通総研、流通経済大  
(行政) 国土交通省、経済産業省、農林水産省  
⇒2021年4月「**加工食品分野における外装サイズ標準化ガイドライン**」制定  
(日本包装技術協会ホームページに掲載)

このガイドラインをもとに各社ごとに検討開始  
＜当社事例＞2021年10月に外装課題解決プロジェクト始動(次頁参照)

○コード体系標準化  
GS1標準コード導入



○外装表示の標準化  
味の素社策定  
「外装表示ガイド  
ライン」の普及浸透



- ・「間違えない」「探させない」味の素ガイドライン策定、公開

＜改定前＞



＜改定後＞



《ガイドライン概要》  
商品右上に物流情報を集約化する事  
物流コードは黒地に白抜き表示

外装表示ルール策定を検討している**企業様と共有化**していただくことで**加工食品外装を標準化**していきたい

# 【社内】外装課題解決プロジェクト(2021年10月立ち上げ)



食品事業本部長

事務局 物流企画部・食品統括部

## DFLテーマ取り組み (Design For Logistics)

対象品目	取組項目	メリット
段ボール箱 一斗缶	<ul style="list-style-type: none"> <li>外装サイズ種類の集約化、平面積載率90%以上の達成</li> <li>貨物高さ制限追求</li> <li>箱重量上限設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パレット積載率向上</li> <li>輸送効率向上</li> <li>荷役作業効率化</li> <li>保管スペース有効活用</li> <li>共同配送促進</li> </ul>
オトール PPバンド シュリンク 天面ミシン目	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷崩れ対象削減</li> <li>物流倉庫自動化不適合及び荷扱い難外装の削減</li> <li>プラごみ削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>破損数削減</li> <li>自動化⇒省人化</li> <li>CO2及び廃棄物削減</li> <li>女性、高齢者対応(働き方改革)</li> </ul>

包装設計のプロセスや商品改訂等の時に必ずDFL観点が検討される仕組みづくりや社内ドキュメント(包材設計ガイドライン)などの整備

## GS1コード取り組み

対象品目	取組項目	メリット
全製品	GS1Japanガイドラインに準拠した「GS1QR」コードの外装印字	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限データに伴う発着荷主検品作業効率化</li> <li>データプラットフォームの構築による製配販データ連携の実現</li> </ul>

関連各事業部、研究所包材開発部門、生産部門、情報システム部門、物流企画部

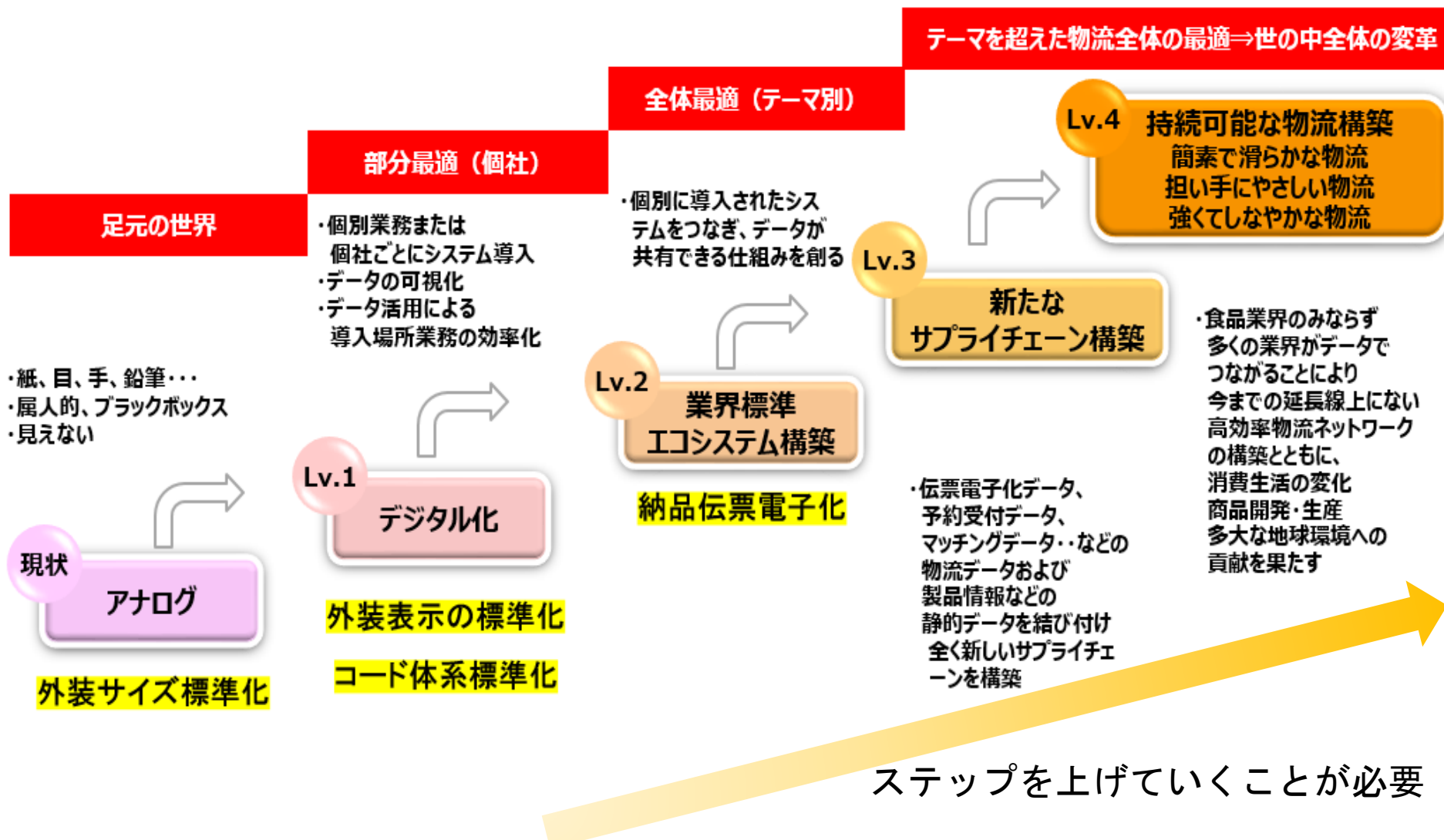




# 実現に向けたステップ



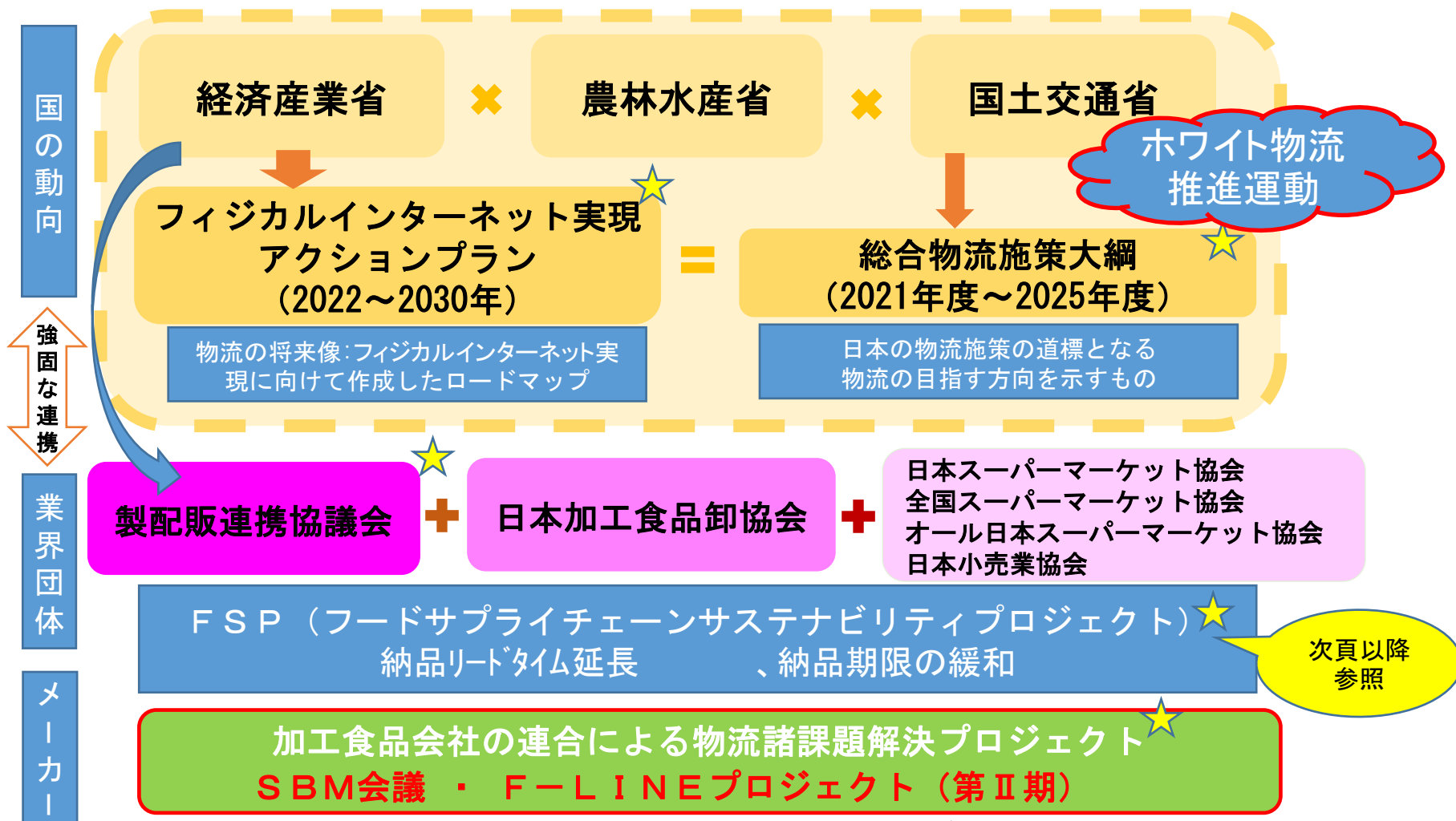
## 持続可能な加工食品物流構築実現にむけたステップ



# 現在の活動全体図（連携図）



## 各事業団体、官公庁との課題解決プロジェクトの推進



★ 検討メンバーとして参画中



## F S P (フードサプライチェーンサステナビリティプロジェクト)

### 販 (小売業)

- 一般社団法人 日本スーパーマーケット協会 (JSA)
- 一般社団法人 全国スーパーマーケット協会 (NSAJ)
- オール日本スーパーマーケット協会 (AJS)

### 配 (卸売業)

- 一般社団法人 日本加工食品卸協会 (NSK)

### 製 (製造業)

食品物流未来推進会議 (SBM)

味の素、カゴメ、キッコーマン食品、キューピー、日清オイリオ、日清製粉ウェルナ、ハウス、ミツカン

# FSPで取り組んでいる課題



「持続可能な加工食品物流」の構築を進める上で、製配販各層が取り組むべき施策

## 【販（小売業）】

- 小売⇒卸間での**定番発注締時間の前倒し**
- 特売、新商品の適正リードタイム日数確保と計画数量化・追加の抑制
- 賞味期間180日以上の商品について、**納入期限を賞味期間2分の1残しへの統一化**

2022年9月29日  
農水大臣メッセージ：  
食品製造流通事業者の  
皆様へ「期限内食品はす  
べて消費者へ」でも公示

## 【配（卸売業）】

- メーカー発注の原則EDI化、緊急対応等、負荷業務の抑制
- リードタイム延長に伴う需要予測精度向上に努める
- リードタイム延長による一定の在庫増加リスクへの柔軟な対応

## 【製（製造業：メーカー）】

- リードタイム延長を前提とした受注締め時間の後倒しの取組み**（第1ステップ：13時受注）
- リードタイム延長実施と合わせた、柔軟な緊急対応の許容

2022年9月29日にフードディストリビューションにて  
パネルディスカッション実施  
当日利用資料は、日本加工食品卸協会HPに掲載あります！

## 【参考】農林水産大臣メッセージ（2022年9月29日）



### 〔大臣名メッセージ〕

食品製造流通事業者の皆様へ

#### 期限内食品はすべて消費者へ

食品原材料価格が高騰する中、コストの削減と値上げ幅の緩和を図っていくためには、期限内食品を消費者に売り切っていくこと、またあわせて、それでも発生する期限内食品を生活困窮者に寄附していくことが社会全体で強く求められています。これらはいずれも食品ロスの削減にも貢献するものであります。

これを進めるためには、「期限内食品はすべて消費者に届ける」との思いの下、川上から川下までの関係者が、共に取り組んでいくことが不可欠です。社会経済環境が厳しい中、食品の安定供給を担う農林水産大臣として、改めて、納品期限の緩和をはじめとする以下の取組を徹底し、また、拡大していただくようお願い申し上げます。

#### （食品小売・卸売事業者の皆様へ）

- ① 納品業者に対して厳しい納品期限を求めていますか。未だに3分の1ルールをとっている場合は直ぐに緩和してください。

#### （食品製造事業者の皆様へ）

- ② 賞味期限の安全係数を過度に低く設定していませんか。安全係数は0.8以上を目安としてください。
- ③ 賞味期限が3カ月を超えるものを「年月日」の表示にしていませんか。「年月」の大括り表示にしてください。

#### （全ての食品製造流通事業者の皆様へ）

- ④ 期限内であるにもかかわらず消費者への販売に至らない食品は、フードバンクや子ども食堂に寄附してください。提供に要する費用は損金算入もできます。
- ⑤ 有価証券報告書・統合報告書において、フードバンクへの寄附等食品ロス削減に関するそれぞれの取組を世の中に向けて発信してください。

令和4年9月29日  
農林水産大臣 野村哲郎





# 4. 当社内における取組、部内運営



## 物流企画部 組織・マネジメントポリシー

物流企画部 42名

スタッフG 9名

- ・部内総括
- ・各種プロジェクト窓口
- ・業界標準化対応

物流基盤G 15名

- ・国内食品 物流費、ネットワーク管理
- ・AEO、貿易管理
- ・物流品質、環境(廃棄)

物流G 17名

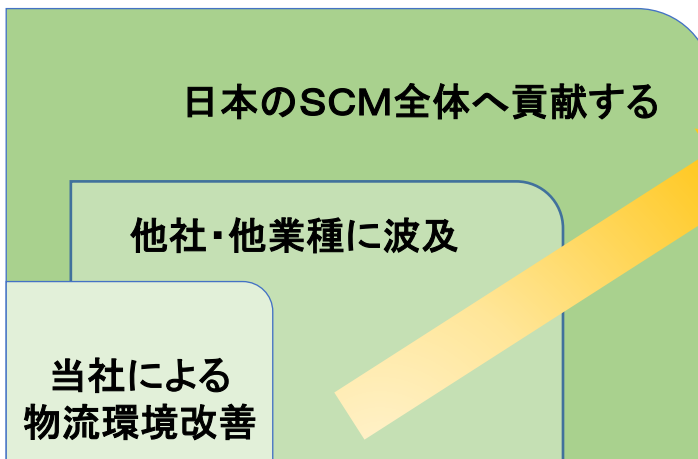
- ・国内食品 受注管理
- ・イオンRDC寄託在庫管理

**ミッション**：持続可能な加工食品物流の構築

**ビジョン**：働きやすい物流環境・スマート物流の構築  
 「簡素で滑らかな物流」「担い手にやさしい物流」  
 「強くてしなやかな物流」実現（総合物流施策大綱から引用）

### 【提供価値】

- ・ 確実に運ぶ
- ・ 確実に届ける
- ・ 労働環境改善



### 【顧客】

生活者・お取引先様・物流従事者

企業価値の向上  
ASVの実現

ASVとは、

Ajinomoto Group  
Shared  
Value の略

創業以来私たちが掲げている「事業を通じて社会課題を解決し、社会と価値を共創する」という理念

## SDGsとの結びつけ



### ■トレードオフをトレードオンにするチャレンジ

持続可能な加工食品物流の構築において、下記取り組みに加え、様々な物流効率化を推進することで、新たな価値が創出され、これらがサステナビリティ活動の推進を実現することとなる。

SDGs17のゴール	項目	重点取り組み
	栄養改善の 取り組み	お客様に商品をお届けすること 持続可能な加工食品物流の構築
  	CO2削減	モーダルシフト率90%超への挑戦 中距離モーダルシフト可能性追求 積載率向上の取り組み 共同配送エリアの拡大
  	プラスチック 廃棄物削減	伝票電子化実装拡大とエコシステム構築 ペーパーレスFAX 外装課題解決プロジェクト推進
  	フードロス削減	納品期限の緩和の一律実施  (製配販連携協議会、FSPでの活動)
	働き甲斐	ASVの実践 ビジョン達成に向けた部内取り組みの再構築と 業界全体視点からの価値連鎖の理解と貢献

# 国の施策との結びつけ



## 【国土交通省の施策内容】

### 1. 物流DXや物流標準化の推進による SC全体の最適化（簡素で滑らかな物流）

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足な非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の推進等
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等



- 納品伝票エコシステム**実装⇒業界標準エコシステム構築
- 入荷予約受付システム**自社工場等への導入を推進  
貿易プラットフォーム活用の可能性検討
- 外装課題解決PJ**で外装サイズ・表示標準化実装検討を開始  
全体最適実現に向け、**業界標準エコシステム構築**を推進

### 2. 労働力不足対策と物流構造改革の推進 （担い手にやさしい物流）

- (1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備
- (2) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (3) 農林水産物・食品等の流通合理化



- 納品リードタイム延長：**日食協と連携し、小売りの巻き込み**  
長時間待機の解消・附帯作業の撲滅：F-LINE社と連携
- トラック積載率：**2021年上期：89%達成**（生産・在庫移動）
- 「1/3ルール」見直し（3層へ働きかけ）、**小口多頻度配送見直し**

### 3. 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 （強くてしなやかな物流）

- (1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する強靱で持続可能な物流NW構築
- (2) 地球環境の持続可能性を確保する物流NW構築（カーボンニュートラル実現等）
- (3) 高度物流人材の育成・確保



- 止めない物流体制**と施策（受注補完体制・在宅・BCP訓練）  
F-LINEプロジェクトで**荷主としての判断の標準化**
- モーダルシフト率90%への挑戦**  
船舶/NVとの良好な関係構築による適正な経路とコストによる安定輸送の実践
- F-LINE社との人事交流**による高度物流人材育成  
AEO維持管理のための社内教育内容充実化

# 物流企画部の取り組み

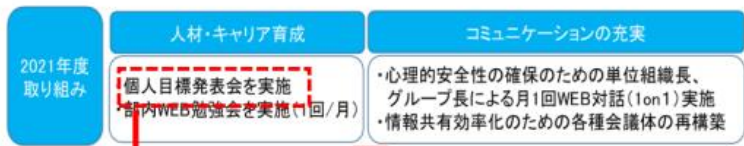


## ビジョン達成に向けた部内取組みの再構築

個人目標発表会を人財・キャリア育成の場として位置づけ。合わせて部内コミュニケーションも充実化

### ■ビジョン実現のための働く現場での取組み (2021年度レビュー)

2020年度 エンゲージメントサーベイ (ES) における課題  
**『リーダーシップ』『キャリア・スキルへの不安』『コミュニケーションの不足』**  
 ⇒部内の課題の共有化と対策、進捗状況の随時確認実施



### 【個人目標発表会の実施ポイント】

- ・各人がOE視点で顧客と顧客の求める価値を定義し、目標設定
- ・発表会を自身の頭の再整理と他人への理解という点で活用
- ・専門性が異なるメンバーでも理解できるよう、フォーマットを統一
- ・年1回、各グループ単位で実施
- ・部門長とグループ長は全て参加。他グループのメンバーは任意参加

所属員同士が業務の繋がりを深く理解。また、自主的に相互理解を進めるような諸活動も自律的に催されている。

## 業界全体視点からの価値連鎖の理解と貢献

ミッション：持続可能な加工食品物流の構築

ビジョン：働きやすい物流環境・スマート物流の構築  
 「簡素で滑らかな物流」「担い手にやさしい物流」  
 「強くてしなやかな物流」実現 (総合物流施策大綱)

ミッション/ビジョン、業界全体への価値連鎖も理解

- 【提供価値】
- ・労働環境改善
- ・確実に運ぶ
- ・確実に届ける

当社による物流環境改善

日本のSCM全体へ貢献する

他社・他業種に波及

企業価値の向上  
ASVの実現

【顧客】  
物流従事者・事業者・取引先・生活者

①国/業界団体等との連携見える化

②国の動向と連動した当社の施策見える化

③業界全体への価値連鎖理解



各所属員が全体像も理解した上で目標を策定

これら取組みを通じて、部門の持続的可能なエンゲージメントのスコア改善にも成功



# 参考資料：物流企画部教育体系



研修区分	年次 (目安)	役職	物企部 1 年目	同 2 ~ 4 年目	同 5 年目以降
			入門	基礎	上級
研修・教育ツール	ロジスティクススキル 担当業務スキル	基幹職・一般職・シニア ※業務内容により選択	①日本生産性本部通信教育 「ロジスティクス管理3級コース」 ②JAVADAロジスティクス管理3級試験  ※各業務内容に応じて研修参加・資格取得		①日本生産性本部通信教育 「ロジスティクス管理2級コース」 ②JAVADAロジスティクス管理2級試験 JILS「物流技術管理士資格認定講座」
	DXスキル	基幹職	DX初級	DX中級 ※業務内容により選択	DX上級 ※業務内容により選択
		一般職・シニア	(基本業務の習得)	DX初級	DX中級 ※業務内容により選択
	ビジネススキル 共通スキル	基幹職・一般職・シニア	グロービス学び放題 (基礎コースは「DX初級」で必須) 人事部 (自己啓発支援・スキルアップ研修・キャリア研修など)		
	法務コンプライアンス系 社内学習 (栄養知識・人権等) 系	基幹職・一般職・シニア	AJI-learning必須 (事務局にて受講チェック)		
	その他研修・部内勉強会	基幹職・一般職・シニア	転入者研修 チームサイト掲載の動画 物流・ロジスティクス関連外部セミナー (オンライン含む) 情報をスタッフより案内 受講希望者は上司の判断で適宜受講可		
物流関連・社内資格	基幹職・一般職・シニア	上司と相談の上、受講・資格取得			

スキル評価	成果評価	キャリア
マルチスキルチェックシート・スキルマップ	個人目標	キャリアデザイン・OJT



# ま と め



目標は、「持続可能な加工食品物流構築を目指す」

鍵は、**タテ・ヨコ・ナナメ連携**  
(**垂直・水平・斜め**)

業界

- 同業他社、異業種他社
- サプライチェーン全体(メーカー、卸、小売り)
- 行政当局、業界団体

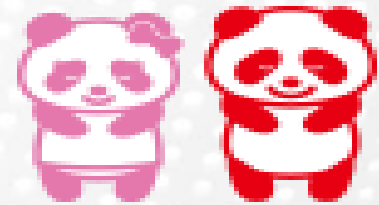
社内

- 経営TOP層の理解と後押し
- 事業部門、営業部門との共有、共感
- コーポレート部門の理解(社内外広報、人事、経企、財務、生産戦略など)

部内

- 実務で起こっている課題をいかに上長につなげるか、上長はそれをいかに
- 仕事の背景・基盤が異なっている者(荷主、出資者、業界)同士の共通軸の模索
- 結果、全部の仕事がつながっている⇒縦横斜め“縦横無尽”なコミュニケーションライン

Eat Well, Live Well.



AjiPanda

Thank you.