

第5回紙加工品(衛生用品分野)物流研究会 ～我が国の物流の革新に向けた取組について～

2024年6月21日

国土交通省物流・自動車局
貨物流通事業課

1. 物流革新に向けた政策パッケージ
2. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
3. 改正物流法の概要
4. アクションプランの振り返り

1. 物流革新に向けた政策パッケージ

2. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み

3. 改正物流法の概要

4. アクションプランの振り返り

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
6月 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）
11月 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

（１）商慣行の見直し

- ・**荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ・物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ・**トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ・「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ・**軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

（３）荷主・消費者の行動変容

- ・荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ・**再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減**」に向けた対策含む）
- ・物流に係る**広報**の推進 等

「業界・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途に公表する。」

「物流革新に向けた緊急パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、ガイドラインに従った取組を強く要請するとともに、業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ。

荷主・物流業界において、1月末時点で100以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表※

＜自主行動計画作成済の団体＞
日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加



物流の適正化・生産性向上に向けた R5.6.2
荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
 - ・物流管理統括者の選定
 - ・荷待ち・荷役作業等時間
 - ・物流の改善提案と協力
 - 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
 - ・運送契約の書面化 等
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・予約受付システムの導入
 - ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
 - ・パレット等の活用
 - ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
 - ・検品の効率化・検品水準の適正化
 - ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
 - ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・出荷情報等の事前提供
 - ・発送量の適正化 等
 - ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- ・納品リードタイムの確保
- (2) 実施することが推奨される事項
- ・発注の適正化
 - ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

- (1) 実施が必要な事項
- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |
- (2) 実施することが推奨される事項
- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

各業界における自主行動計画の記載の例

鉄鋼業界（日本鉄鋼連盟）

- ・ 着荷主側であるユーザー団体や、発荷主側であるサプライヤー団体、輸送事業者との間で連携が必要な事項の洗い出し等を行った上で、連携して問題解決を図る。

石油業界（石油連盟）

- ・ 燃料油の納入先であるガソリンスタンドとの間における計画配送等の事前通知を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力
- ・ バーター取引や出荷基地の共同利用等といった共同輸配送の推進等による積載率の向上

自動車業界（日本自動車工業会）

- ・ 「生産部品（調達）物流：引取物流化等の推進」、「完成車物流：完成車メーカー間の共同物流化等の推進」、「補給部品物流：共同物流に向けた部品販社との連携拡大等の推進」のそれぞれについて、各物流の特性を踏まえ、共同物流を軸とした取組みを推進

スーパーマーケット業界

- （オール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・日本スーパーマーケット協会）
- ・ 賞味期間180日以上の上記の加工食品の小売店舗への納品限度について、原則「1 / 2 残し」を推進
- ・ 「事前出荷情報メッセージ」を利用した検品レス化により、検品作業時間を削減

（チェーンストア協会）

- ・ 店舗における荷待ち・荷役作業等時間についての業界独自の目標として「1時間以内ルール」を設定。

農業・食品業界

（JA全農）

- ・ 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、標準仕様パレットの活用。

（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会）

- ・ 納品リードタイムを延長することで効率的な配送計画を実現。加工食品の小売店舗への納品限度について、原則1 / 2ルール。

（食品物流未来推進会議（SBM））

- ・ 他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など共同輸配送を推進し、積載率を向上。

（日本加工食品卸協会）

- ・ 「事前出荷情報」データをあらかじめ送信することにより、検品レスを実現。電子システム（EDI）による受発注を推進し、作業を効率化。

紙・紙加工業界における自主行動計画の例（日本家庭紙工業会①）

2023年12月25日
経済産業省製造産業局素材産業課御中
日本家庭紙工業会

日本家庭紙工業会物流2024年問題自主行動計画について

- ①日本家庭紙工業会について
弊会是国内に家庭紙用の抄紙機を保有し、家庭紙の原紙及び製品を生産する企業約40社で構成された任意団体であります。会員企業の9割超が中小の家庭紙メーカーで構成されていることが特徴です。
- ②自主行動計画作成にあたり
貴省の要請により、また家庭紙業界として物流問題に対応するため、自主行動計画を作成致しました。しかしながら小規模な会員企業も多く、ガイドラインにある内容への対応が難しいこともあり、出来得る範囲での自主行動計画となりました。
- ③貴省へお願い
弊会は発荷事業者としての自主行動計画を作成いたしました。顧客であり着荷事業者である流通等の協力も不可欠となっております。是非貴省からも家庭紙の流通等への協力要請をお願い致します。

日本家庭紙工業会物流2024年問題自主行動計画

家庭紙業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画
会員企業（発荷主事業者）としての取組事項
◆物流業務の効率化・合理化
①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握 会員企業は、発荷主事業者としての出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・付帯作業）にかかる時間を把握するよう努める。
②荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール 会員企業は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とするよう努める。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間となった、あるいは既に2時間以内となっている会員企業はさらなる時間短縮に努める。 また会員企業は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を完遂することができるよう、必要な配慮をする。
③物流管理統括者の選定 会員企業は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）の選任を検討する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた責任者として、販売部門、調達部門等の他部門と交渉・調整を行う。

④物流改善提案と協力 会員企業は、取引先との商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善に努める。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、付帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも合理化案の提案に努める。
⑤予約システム等の導入 会員企業は、トラックの予約受付システム等により、待機時間削減が期待できる場合は導入を検討し、荷待ち時間の短縮に努める。
⑥パレット等の活用 パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等の削減に努める。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、パレット等の活用を検討する。
⑦入出荷業務の効率化に資する機材等の配置 会員企業は、指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等を確保するよう努める。また入出荷業務の効率化や付帯業務の軽減を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。
⑧検品の効率化・検品水準の適正化 会員企業は、着荷主と協議のうえ検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間の削減に努める。
⑨物流システムや資機材（パレット等）の標準化 物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じる。パレットの活用に当たり、業界標準のパレットサイズを提案するとともに、パレット活用以外の有効な手段の検討も行う。 物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他のデータとの連携ができるように留意する。
⑩輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮 会員企業は、トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転手の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等に取り組む。
⑪共同輸配送の推進等による積載率の向上 会員企業は、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率の向上を図る。
⑫出荷に合わせた生産・荷造り等 会員企業は、出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等により、荷役時間の短縮に努める。
⑬運送を配慮した出荷予定時刻の設定 会員企業は、トラック運転手が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう物流業者と協議のうえ、出荷予定時刻の設定に努める。

紙・紙加工業界における自主行動計画の例（日本家庭紙工業会②）

⑭出荷情報等の事前提供

会員企業は、貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷事業者の準備期間を確保するため、出荷情報等の提供を可能な限り出荷の前日以前に行う。

⑮物流コストの可視化

会員企業は、着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービスの水準を出来るだけ明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組実施を着荷主に提案し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

⑯会員企業の施設改善

会員企業は、荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要な改善の実施に努める。

⑰混雑時を避けた出荷

会員企業は、道路が渋滞する時間帯や混雑時間を避け、物流業者と協議のうえ、出荷時間を分散させるよう努める。

◆運送契約の書面化・運送契約の適正化

①運送契約の書面化

会員企業は、物流事業者との運送契約は書面、又はメール等の電磁的方法を原則とする。

②荷役作業等に係る対価

会員企業は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を物流業者と協議のうえ、対価として支払う。

③燃料費等の上昇分の価格への反映

会員企業は、物流事業者から燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には双方で協議のうえ、適切と合意したコスト上昇分の運賃・料金に適切に転嫁する。

④下請取引の適正化

会員企業は、運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、①から③までについて対応することを求めるとともに、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する。

⑤物流事業者との協議

会員企業は、運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者と協議の場を設ける。

⑥高速道路の利用

会員企業は、トラック運転手の拘束時間を削減するため、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じる。

⑦運送契約の相手方の選定

会員企業は、契約する物流事業者を選定する際に、関係法令の遵守状況を考慮するとともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

◆輸送・荷役作業等の安全の確保

①荷役作業時の安全対策

会員企業は、荷役作業を委託する場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業環境を整えるよう努める。

②異常気象時等の運行の中止・中断等

会員企業は、台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

以上

1. 物流革新に向けた政策パッケージ

2. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み

3. 改正物流法の概要

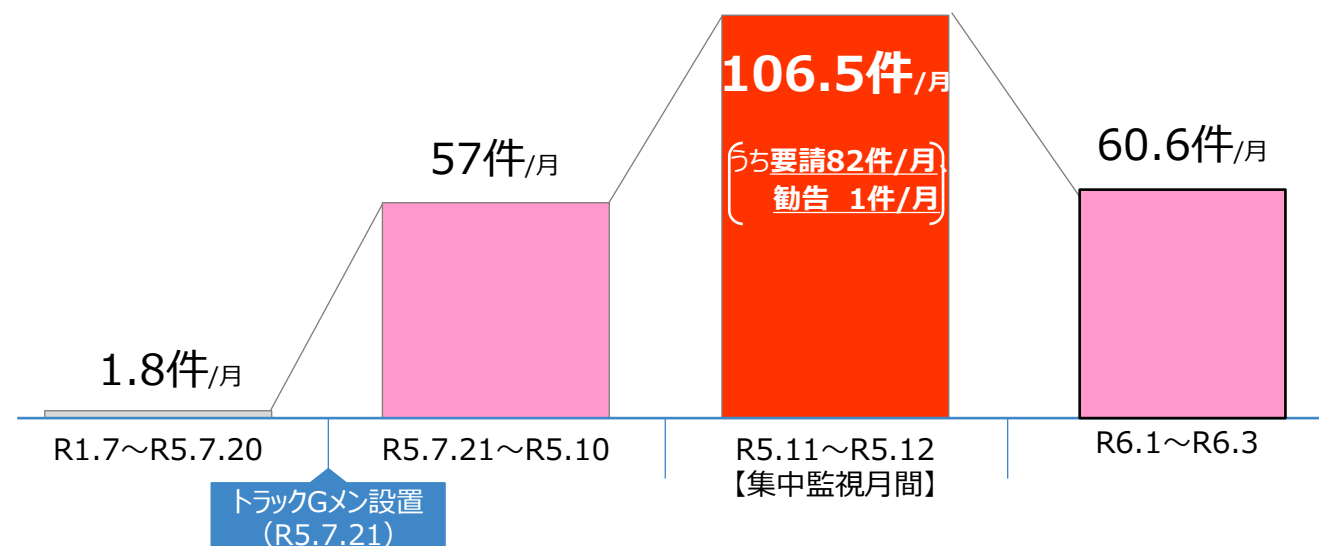
4. アクションプランの振り返り

トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働きかけ」（47件）、「要請」（164件）による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件（荷主1、元請1件）
- 要請 : 174件（荷主88、元請81、その他5）
- 働きかけ : 478件（荷主310、元請158、その他10）
⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（53%）
- 契約になかった附帯業務（15%）
- 運賃・料金の不当な据置き（13%）
- 無理な運送依頼（8%）
- 過積載運行の要求（7%）
- 異常気象時の運行指示（4%）

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は
更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

トラックGメンの活動(令和6年3月末時点)

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)

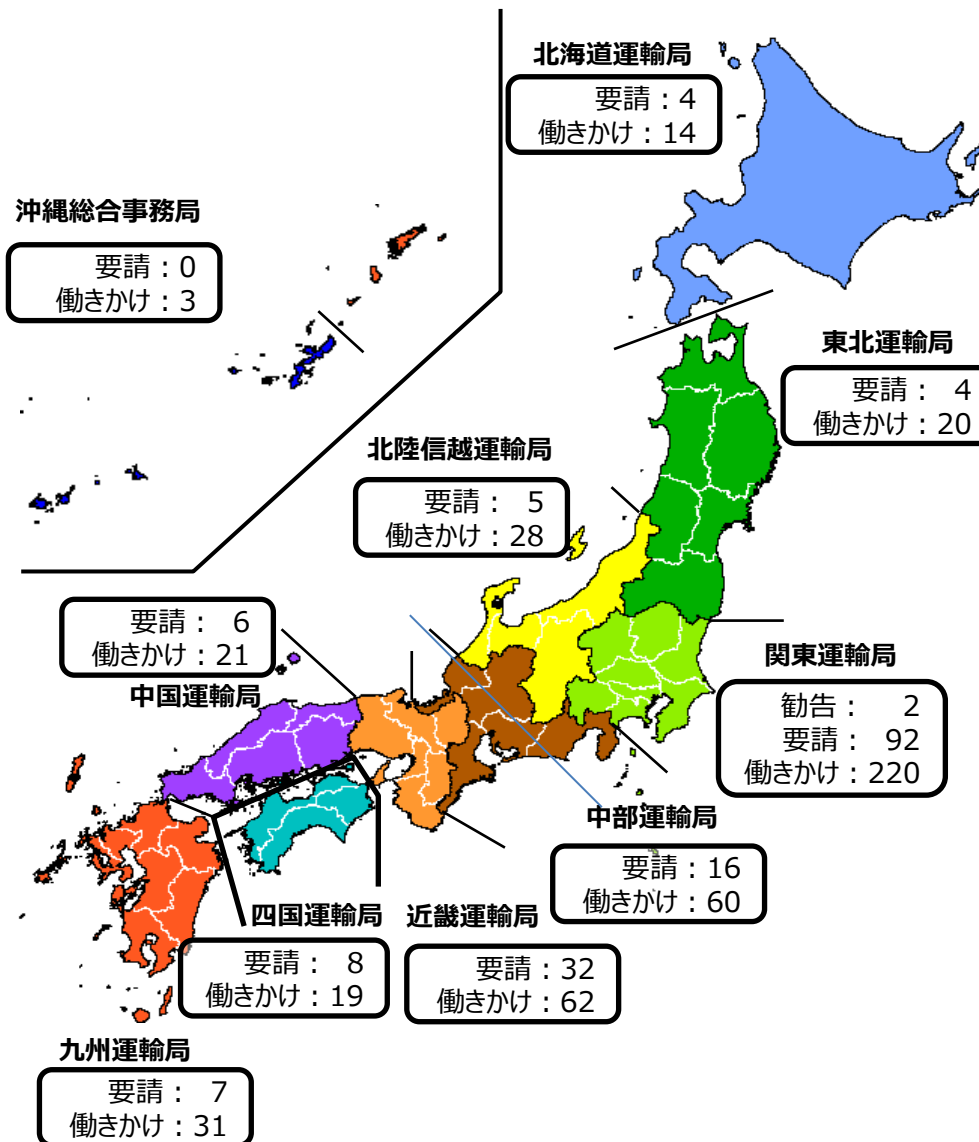
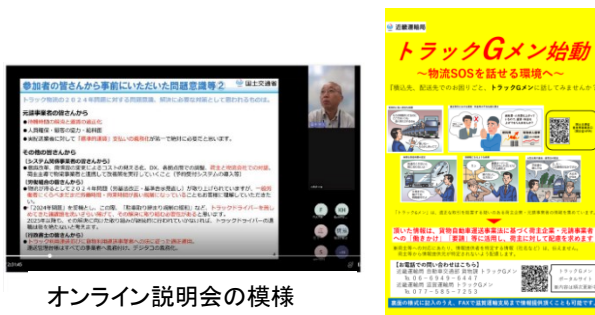


〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 ※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施

荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布(全国)



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

「標準的運賃」等の見直し①（R6.3.22国交大臣告示）

1. 荷主等への適正な転嫁

＜運賃水準の引上げ幅を提示＞

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ【運賃】
- 算定根拠となる原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

＜荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示＞

- 現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

待機時間料



1,760円/30分（4tクラス中型車）

積込料・取卸料



2,180円/30分（4tクラス中型車）機械荷役の場合

2,100円/30分（4tクラス中型車）手荷役の場合

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

＜「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等＞

- 「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】

＜契約条件の明確化＞

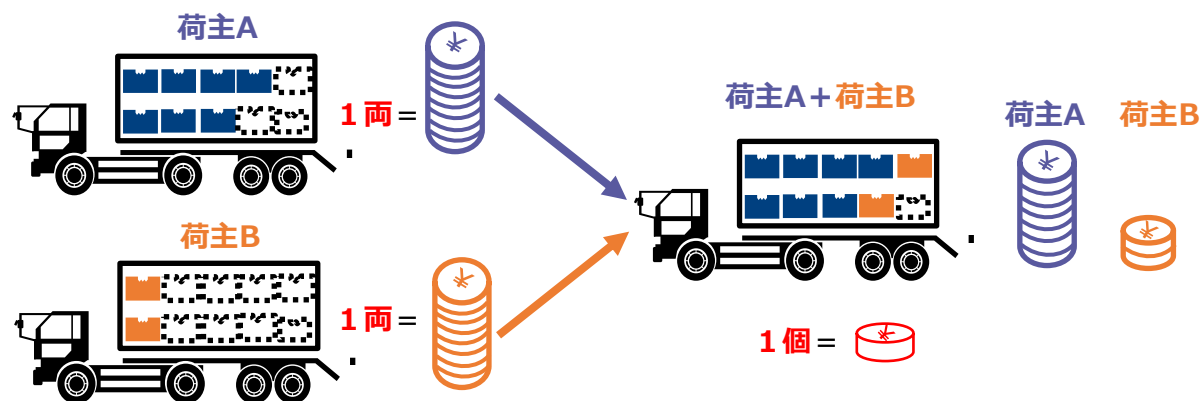
- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付することを明記【約款】

「標準的運賃」等の見直し② (R6.3.22国交大臣告示)

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

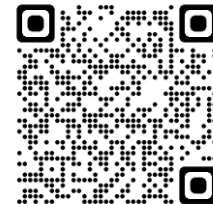
- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割引) や、有料道路を利用しないことによるドライバーの 運転の長時間化を考慮した割増を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等 5 車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】



国土交通省:「標準的な運賃」について

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針①

本指針 の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の**発注者・受注者の双方の立場からの行動指針**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨を明記**。

発注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：本社（経営トップ）の関与

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること**、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示すこと**、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告し**、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること**。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重すること。** → **根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記**

★行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。**

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと**。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。**

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること。**

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針②

受注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：相談窓口の活用

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、**6頁の様式**を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

→ 根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

★行動①：定期的なコミュニケーション

定期的にコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

今後の対応

- 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、**本指針の周知活動**を実施する。
- 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**していく。

また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する**情報を提供できるフォームを設置**し、第三者に情報提供者が特定されない形で、**各種調査において活用**していく。

1. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
2. 物流革新に向けた政策パッケージ
3. 改正物流法の概要
4. アクションプランの振り返り

改正物流法の概要（R6.5.15公布）

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

- ①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。
- 地方適正化事業実施機関**は、**悪質な荷主等の情報**を**国土交通大臣に通知**（＝トラックGメンと地方実施機関の連携強化）。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習**受講、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

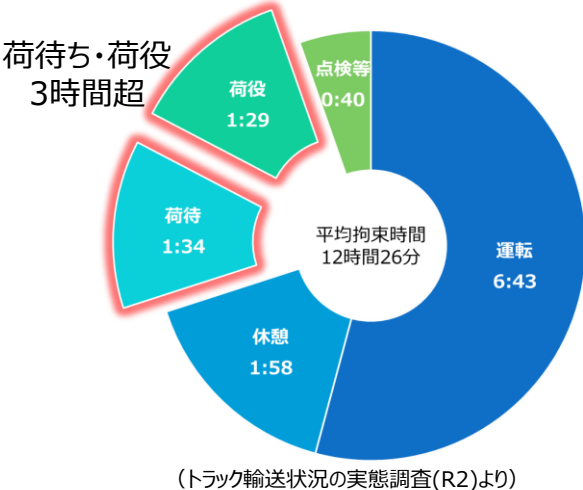
- **荷主***（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 * 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
 ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】―― 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 ――― 【荷主等が取り組むべき措置の例】――



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入

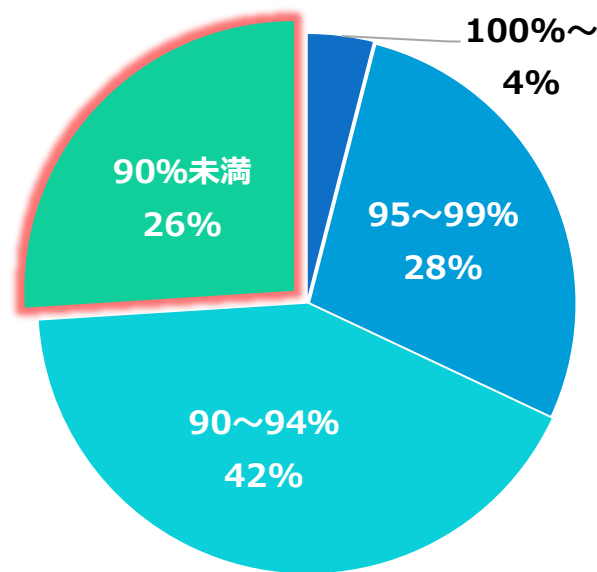
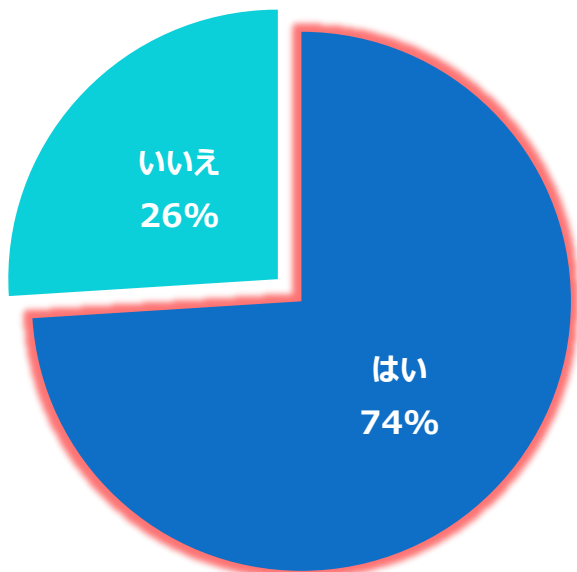
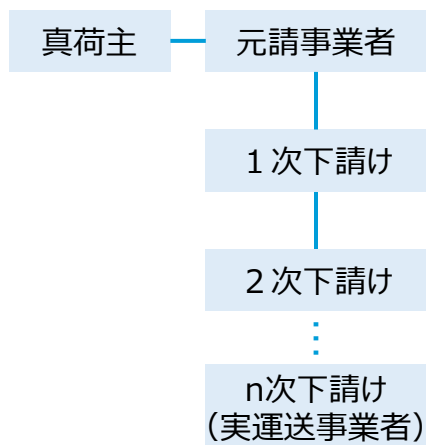


パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

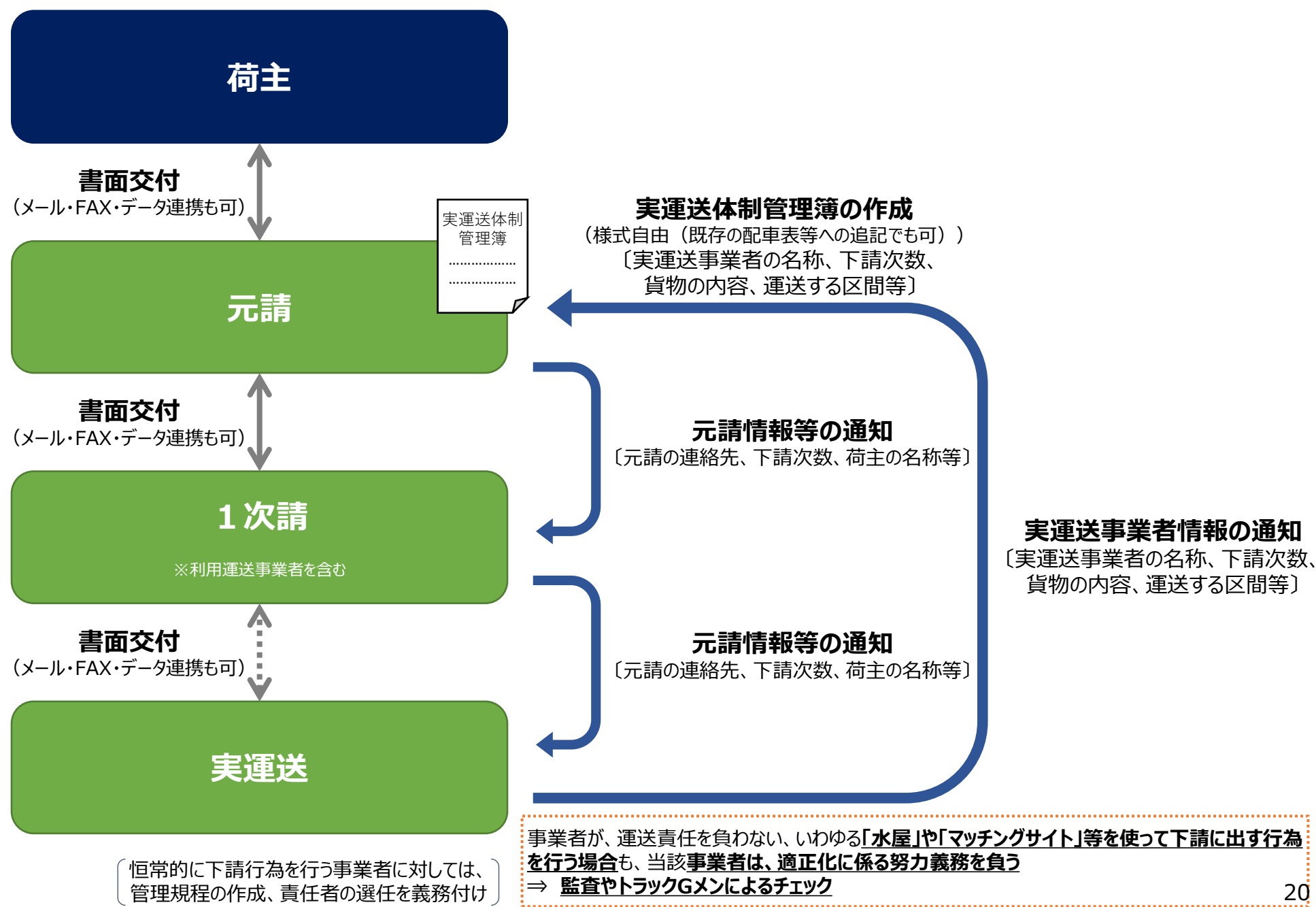
- 元請トラック事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結等**に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

----- 【多重下請構造のイメージ】 ----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 ----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

トラック事業者に対する規制的措施



実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※): 法律上、実運送体制管理簿として
記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

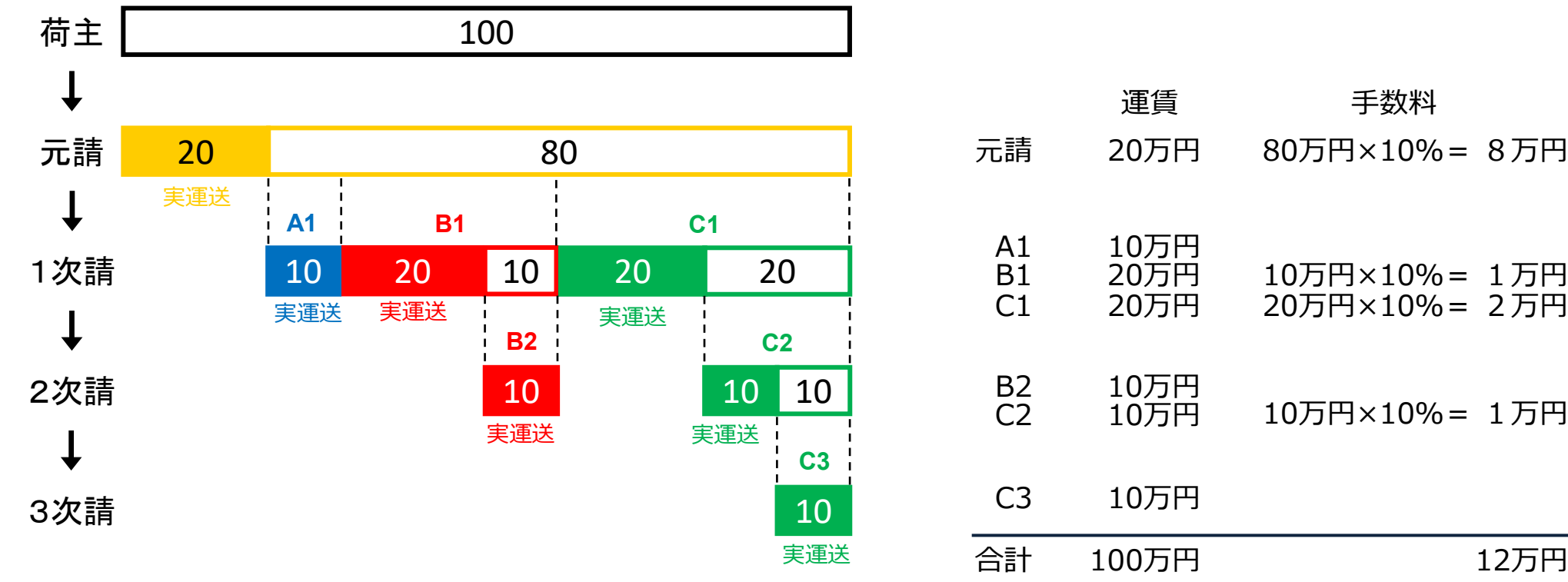
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

トラック運送業における運賃及び下請け手数料收受の流れ（イメージ）

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。（※）
（※）運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が収受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）
（運賃、料金等の收受方法）
第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を収受します。
2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。
3 （略）

1. 改正貨物自動車運送事業法に基づく取組み
2. 物流革新に向けた政策パッケージ
3. 物流法案の概要
4. アクションプランの振り返り

紙加工品(衛生用品分野)における物流の生産性向上 及びトラックドライバーの長時間労働改善に向けたアクションプラン(令和4年4月)

アクションプランの概要

【民間の取組み】

- ・ 衛生用品分野におけるパレットサイズは**T11型 (1,100mm×1,100mm)** とする
- ・ T11型を活用する上で積載効率の低下を最大限抑えるため、**外装サイズの最適化 (DFL : Design For Logistics) を進める**

【行政の支援】

- ・ 物流総合効率化法の枠組みに基づく支援、表彰制度の活用、周知PR

【推進体制】

- ・ 行政の旗振りの下、関係者によるフォローアップを行い、取組を推進する

工程表

【 紙加工品 (衛生用品分野) 物流研究会 構成員 】

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
T11型パレット によるパレタイズ の導入	荷量の多い品目(SKU) のパレタイズの検討・導入		その他の品目(SKU) のパレタイズの検討・導入	
	SKU:Stock keeping Unit(在庫管理上の最小の品目数を数える単位)			
DFLの促進	DFLを踏まえた外装サイズの見直し			
推進体制	行政の旗振り・構成員の参画によるフォローアップ・検討体制			

<学識経験者>

矢野 裕児 流通経済大学 教授

<メーカー>

花王株式会社、大王製紙株式会社、白十字株式会社、P&Gジャパン合同会社、ユニ・チャームプロダクツ株式会社、株式会社リブドゥコーポレーション、王子ネピア株式会社、一般社団法人日本衛生材料工業連合会

<卸売業>

株式会社あらた、株式会社PALTAC、全国化粧品日用品卸連合会

<パレットレンタル事業者>

日本パレットレンタル株式会社、ユーピーアール株式会社

<物流事業者>

ダイオーロジスティクス株式会社、TRANCOM株式会社、白十字物流株式会社、王子物流株式会社、公益社団法人全日本トラック協会

<行政機関>

厚生労働省(労働条件政策課・監督課)、経済産業省(物流企画室)、国土交通省(物流政策課・貨物流通事業課・貨物流通経営戦略室)

※順不同、敬称略
※下線は座長



2024年度以降においては、その他の品目について順次パレタイズを実施するとともに、引き続き、DFLの観点からT11型パレットへの積み付け時における積載効率を考慮した外装サイズの見直しを進める

背景

- 紙加工品の衛生用品分野（紙おむつ・生理用品）は、重量が軽く、容積が大きいいわゆる容積勝ちの商品であることから、積載率確保のため未だ手積み手降ろしなどの手荷役が多い。
- この手荷役がドライバーの長時間労働の一因となっており、この分野における手荷役の改善（＝パレット化）が急務。
- このため、サプライチェーン関係者を構成員※とする検討会を立ち上げ、パレット化に向けた検討を開始。

※メーカー、卸、レンタルパレット会社、運送事業者、関係省庁



（手荷役の様子）

パレタイズ実証実験（令和3年度）

- 紙おむつ・生理用品ともに荷量の多い商品を実験対象とし、課題である積載率を確保するため対象商品の積付け効率が最も良いパレットサイズ（1050mm×1250mm×100mm）を採用。
- 
- 積付け効率の良いパレットを採用したことで課題である積載率は確保できた一方、倉庫やパレタイザーなど既存の物流設備のほとんどが「T11」パレットサイズを前提にしたものであったため、保管の際に「T11」パレットに積替える作業等が発生（延べ約380分）。

結論

既存の物流設備を活用できるT11型（1100mm×1100mm）をパレットサイズの標準としつつ、積載率の低下を最大限抑えるため外装サイズのデザイン・フォー・ロジスティクスを推進する。