

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 課題を踏まえた政策の方向性について

令和5年4月27日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



## 中小トラック事業者が抱える課題

- 働き方改革へ対応が難しい(時間外労働年960時間上限規制、改善基準告示の遵守)。
- 下請としての事業が多く、適正な運賃・料金の収受が進まない。
- 燃料価格高騰分の価格転嫁が進まない。
- ドライバーに十分な賃金が払えない(全産業平均並みの単価による賃金の支給)
- ドライバーを確保できない(若年層の確保、他産業への流出)。



- ◆荷待ち時間や荷役作業のない労働環境の改善
- ◆実運送を担う運送事業者が「標準的な運賃」の考え方に基づき算出した運賃を収受
- ◆「標準的な運賃」で定められている基準価格を基本とした「燃料サーチャージ」の導入

# 適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画

- 平成29年3月に、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を策定。
- 自主行動計画の目的は、適正取引推進、生産性向上、長時間労働抑制の実現。
- 取組事業者は全ト協物流ネットワーク委員会を構成する19事業者。
- 全ト協は、19事業者における進捗状況を把握するため、毎年フォローアップ調査を実施している。

## 自主行動計画における重点課題に対する取組事項

### 適正取引推進に向けた重点課題に対する取組

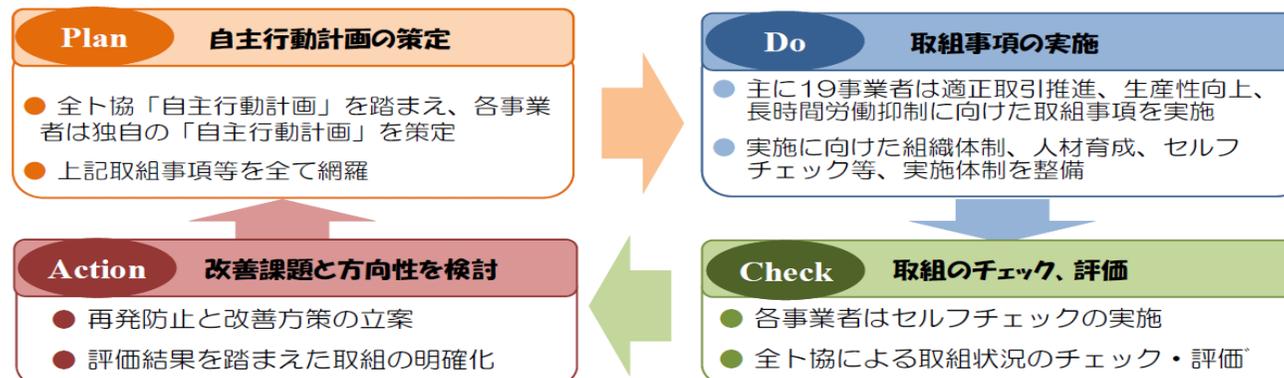
1. コスト負担の適正化に関する取組(7項目)
2. 運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組(6項目)
3. 契約書面化推進に関する取組(10項目)
4. 支払条件の適正化に関する取組(5項目)

### 荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組

1. 多層化取引に係る取引適正化に関する取組(6項目)
2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組(5項目)
3. 生産性向上(付加価値向上)に関する取組(4項目)
4. 自然現象による災害等への対応に関する取組(2項目)
5. 取引上の問題を申し出しやすい環境整備に関する取組(2項目)

### トラック運送業における適正取引確保に向けたガイドラインの遵守

- ◎ 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書面化推進ガイドライン
- ◎ 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
- ◎ 安全運行パートナーシップ・ガイドライン 他



# 自主行動計画における重点課題に対する主な取組事項

## 【適正取引推進に向けた重点課題に対する取組】

### 1. コスト負担の適正化に関する取組事項

- 下請運送事業者との取引における**附帯作業料、車両留置料、燃料上昇分、高速道路料金等、その他のコスト負担について費用負担を明確にし、書面化**を実施する。
- 下請運送事業者が適正運賃・料金を收受できるよう、荷主に対して必要コスト負担について**申入れ**、運送・取引条件の見直し提案などの**協議**を実施する。

### 2. 運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組事項

- 下請運送事業者とは、運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について**十分な協議**を実施する。
- 燃料サーチャージ、高速道路料金、フェリー利用料金等については、実運送事業者が收受すべきものであるため、自社が運送を委託した**下請運送事業者から実運送事業者への支払いが確実になされているか**を、書面化等で取り決めを行っているか等により**確認**する。

### 3. 契約書面化推進に関する取組事項

- 下請運送事業者との契約書面化率を把握し、契約書面化率の向上を図る。下請運送事業者とは少なくとも基本契約書を締結するなど、**原則100%の書面化**を実施する。
- 荷主との契約書面化率を把握し、契約書面化を高めるよう、契約書面化を荷主に対して申入れする。
- 実態と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

### 4. 支払い条件の適正化に関する取組事項

- 下請運送事業者への運賃・料金の代金支払いについては、**可能な限り現金払い**とするために、現金化比率の改善に努める。
- 下請代金の支払いにかかる**手形等のサイト**については、**60日以内**とするよう努める。

## 【荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組事項】

### 1. 多層化取引に係る取引適正化に関する取組事項

- 「元請責任」として、現場における運送・取引条件が変更となった場合の運賃・料金の変更協議、必要コストの負担、改善基準告示の遵守に向けた協力等、元請事業者として求められる方策に取り組む。
- 下請運送事業者の選定に当たり、安全性優良事業所(Gマーク)の認定取得等の安全性、貨物自動車運送事業法、下請法、労働基準法、改善基準告示等の関係法令の遵守状況、社会保険の加入状況、交通事故発生件数等について把握し、評価のうえ、取引先を選定する。
- 適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、**原則、2次下請までに制限**する。(荷主→元請→1次下請→2次下請)
- 改善基準告示違反の可能性**があることを理由に、**自社運行せず**に下請運送事業者に対して**運送依頼**することを**禁止**する。

### 2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組事項

- 荷主からの運送依頼**を受ける時点で、**改善基準告示を遵守できるかどうか確認**するとともに、改善基準告示の遵守に向けた措置を講じる。
- 改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合には、**下請運送事業者と原因分析、改善策の検討**を行い、その結果を踏まえ**発着荷主との協議**を実施する。

### 3. 生産性向上(付加価値向上)に関する取組事項

- 実運送事業者における運送時間、附帯作業時間、待機時間等を分析し、業務における問題・課題を明らかにするなどして、**生産性向上に向けた改善活動**を継続して実施する。
- 運送・取引条件を決定する権限のある荷主を特定し、生産性向上に向けた役割分担を明確にしなが、**パートナーシップを基盤に改善活動**に取り組む。

# 物流プロセスの課題(非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性)の解決について①

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討(抄)

既存の制度を参考に、それぞれの事業者に対して、計画的な物流改善を促す措置について検討すべきである。参考となる既存法令としては、例えば、法律に基づく義務をかけつつも、事業者の事業特性に応じた対応や自主性を尊重した取組を促すことができるという観点から、省エネ法における中長期計画の作成及び定期報告に係る規定が考えられるのではないか。

## ○荷主に対する措置

- ・営業用トラックは積載効率において自家用トラックと明確な差があることから、荷主が利用するトラックの**自営転換を促す措置**を検討いただきたい。
- ・**十分なリードタイムを確保**することで、積載率を向上させる措置を検討いただきたい。

## ○物流事業者に対する措置

- ・車両を保有しない**利用運送事業者、物流子会社等への措置**が必要である。
- ・EC物流において**軽貨物事業者(個人事業主)を束ねているトラック運送事業者の実態把握**が必要である。

# 物流プロセスの課題(非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性)の解決について②

## ②契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討(抄)

荷主保護や実運送者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等の観点から、既存の法令を参考に、必要な措置を検討すべき。参考となる既存の法令としては、多重下請構造の是正については、一律に一括下請を禁止することや下請に係る施工台帳を作成等を求めることを定めた建設業法の例があるが、トラック業界においては、業務の繁閑の差が激しく、全ての輸送業務を自ら実施することができず、一部の輸送業務を下請事業者に委託せざるを得ない場合もあるという業界の特性も配慮する必要がある。契約条件の明確化については、契約の書面交付を求める内航海運業法や建設業法の例がある。

### ○契約条件の明確化

- ・受発注における書面の交付や電子データのやりとりは、**契約関係のない着荷主**が入る中で実効性のある施策が現実的に可能か。
- ・**運賃**や事業者が負担している有料道路利用料や契約にない**付帯業務・荷役作業などの料金等を確実に収受できる実効性の伴う措置を検討**いただきたい。

### ○多重下請構造の是正

- ・業務の繁閑差や突発的な運送依頼に対応するため、他社に業務委託をせざるを得ない実態がある中でどのようなことができるか。
- ・**実運送を担う事業者が「標準的な運賃」の考え方に基づき算出した運賃と料金を収受**できる仕組みが必要である。
- ・建設業法を例とした台帳の作成については、建設業との違いを踏まえて検討し、事業者の意見を聞きながら**事業者にとって過度な負担とならないよう実効性のある仕組み**とすべきである。

- 令和5年3月、荷主業界紙(19紙)に物流の2024年問題への問題提起と運送事業者とのパートナーシップ構築に関し、意見広告を掲載

## 「物流の2024年問題」って何?

何も対策を行わなかった場合

2030年には営業用トラックの輸送量のうち**約35%**が運べなくなることも…<sup>※2</sup>

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示<sup>※1</sup>が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

このようなことが起きるかもしれません。

### ●トラック運送事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。



### ●荷主

- 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。
- 荷物が運んでもらえなくなるかもしれない。



### ●消費者

- 当日、翌日配達 of 宅配サービスが受けられないかもしれない。
- 水産物、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。



2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

<sup>※1</sup> 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」は、トラックドライバーの拘束時間、休息時間、運転時間等の基準などについて定めています。  
<sup>※2</sup> 国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回検討会資料 株式会社 NX 総合研究所の試算によれば、ドライバーの減少の影響も加味した2030年度の物流需給ギャップについて輸送能力の34.1%が不足する可能性があると考えられています。



公益社団法人  
全日本トラック協会

都道府県トラック協会

# 荷主企業や消費者への周知

- 一般消費者向けに、Yahoo!JAPANページのニュース面を中心に、バナー広告を掲載。



令和5年1月～3月で8.5億回表示



令和5年5月(予定)以降に掲載開始予定

# 持続可能な物流の実現に向けて

- ・「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」ではなく、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いく。

- ・荷主と連携したトラック予約システムの活用
- ・パレット等、輸送用機器の導入
- ・十分なリードタイムの確保  
(定時出荷による荷待ちの削減、満載となるよう積荷の集約)

## ドライバーの働き方改革

商慣習の是正

荷主の理解を求める

### 労働環境の改善

荷待ち時間の解消  
手荷役の解消(パレット化)など

### 標準的な運賃の必要性

ドライバーの待遇改善  
安全対策、法令遵守など

事業者自らも  
「安全」「法令遵守」の徹底

令和6年3月までに、全ての事業者の働き方改革実現を目標に

全てはドライバー不足解消  
業界の健全な存続のため

ドライバーの賃金を  
全産業平均並に

地域の経済と暮らしを守る