

第61回 定例講演会「2024年問題の現状と課題」

開催日：2025年1月31日

会場：中日ホール&カンファレンスRoom2（WEB同時配信）

今回は、中部地方整備局建政部建設産業調整官の上原 茂樹 氏と中部運輸局自動車交通部貨物課課長の神戸 英至 氏にお越しいただき、「2024年問題の現状と課題」をテーマに建設・運輸行政それぞれの観点から、現状の問題点や課題への対応について、ご講演いただきました。以下は、その内容をまとめたものです。（文責事務局）

演題：建設産業を取り巻く最近の話題

講師：中部地方整備局建政部 建設産業調整官 上原 茂樹 氏



整備する担い手として活躍していただいていると同時に、災害が起これば最前線で道路や橋の復旧工事を行なう、地域の守り手としても活躍していただいています。インフラ以外にも、民間の建物を作るのも建設業者ですので、国民生活を支える大きな役割以外にも、各業界の皆様方の大切なパートナーだと思っていただきたいと思います。

ただ今ご紹介いただきました中部地方整備局の上原です。本日は、よろしくお願いします。

本日は「建設産業を取り巻く最近の話題」というテーマでお話しさせていただきますが、現在、建設業界というのは契約や仕事のやり方に変化が求められている産業となっています。ただ、建設業は受注産業なので変化をするためには、特に発注者の皆様の変化に対するご理解が非常に大切になってきます。本日は建設業の方も参加されていますが、それ以外の業種の方も多数参加されています。建設業以外の方についても今後、工事を発注する場合がありますので、その際は本日のお話を参考にして発注していただければと思います。

1. 建設産業を取り巻く現状

（1）建設産業の役割

建設産業は道路や橋といった地域のインフラを

（2）建設業の状況

図1の棒グラフは建設業の就業者数です。建設業の就業者は年々減ってきています。赤の折れ線グラフは全産業に占める建設業の就業者数の割合です。これも年々下がってきており、就業者数が

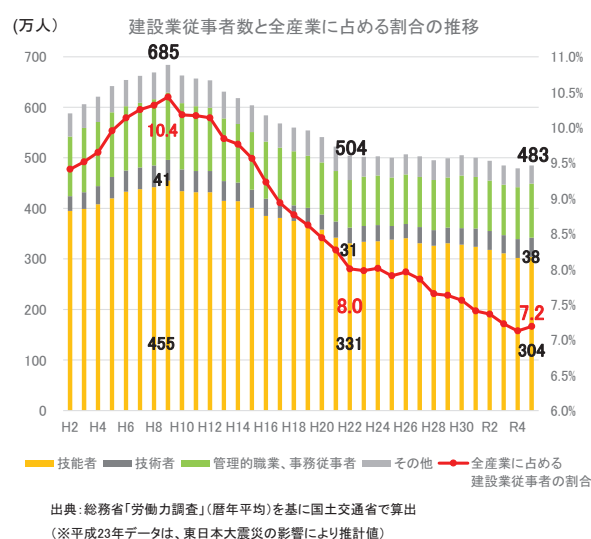
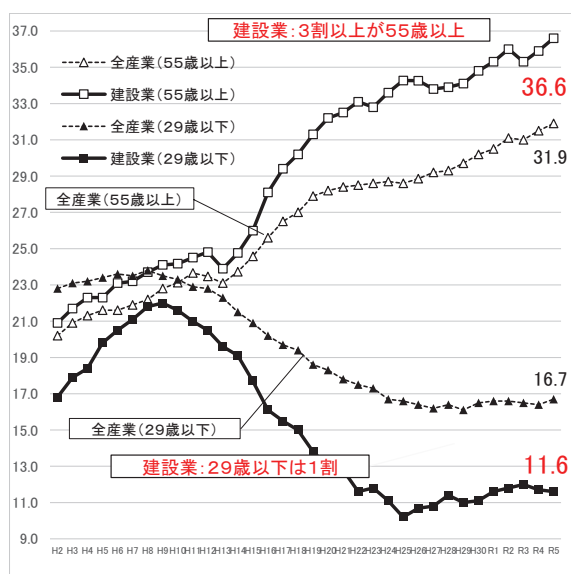


図1 技能者等の推移

減っているというより全産業に占める割合が下がっている、いわゆる建設業の人気のなくなってきたことが見受けられます。

図2の折れ線グラフは年齢構成を示しています。白の四角、一番上のグラフは建設業の55歳以上の割合を示しています。下の白三角は全産業の55歳以上の割合を示しています。建設業の方は割合が高くなっていて、建設業の高齢化が進んでいる状況です。



出典: 総務省「労働力調査」を基に国土交通省で算出

図2 建設業就業者の高齢化の進行

下の黒の四角は建設業の29歳以下の割合で、黒の三角は全産業の29歳以下の割合です。建設業の方は若者が入ってこないということで、建設業全体の中で若者の比率が下がってきている状況です。

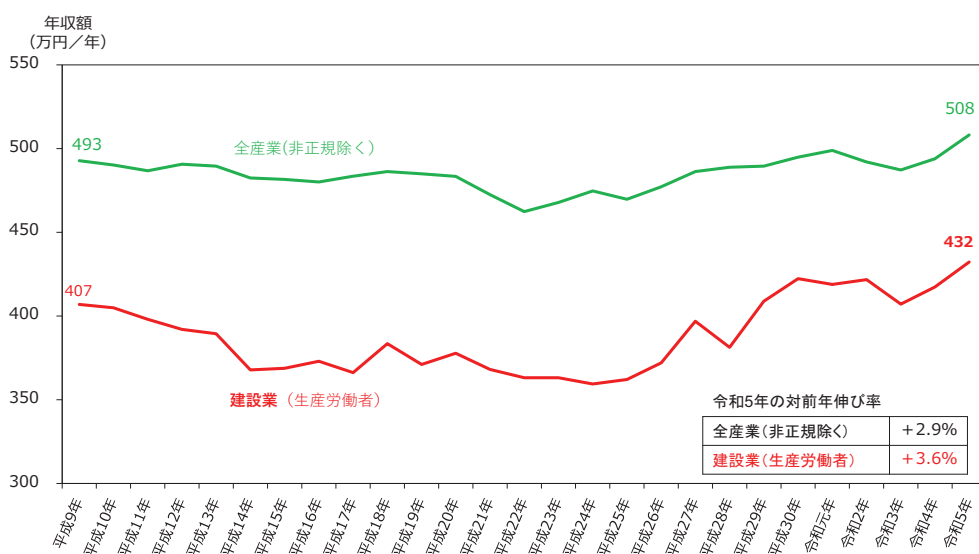
(3) 賃金の推移

図3は建設業と他の産業の賃金の比較です。緑線が全産業の年収、赤線が建設業の年収のグラフです。全産業に比べ建設業は賃金が低い状況が見受けられます。

(4) 建設業における働き方の現状

図4は建設業の出勤の状況や休みの取得状況を表したグラフです。

上の2つの折れ線グラフは年間の出勤日数、年間の労働時間数を表わしています。黄色の折れ線グラフが建設業ですが、他の産業と比較して出勤日数・労働時間が大きくなっています。下の棒グラフは建設業における休日の取得状況です。赤線で囲んだ緑の4週6休、週に1日か2日、休みが取れるかどうかという状況が、建設業では多くなっています。他の産業では週休2日が当たり前になっているところですが、建設業は週休2日までいっていないのが現状です。建設業の労働環境は、労働



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(10人以上の常用労働者を雇用する事業所)

※ 年収額＝所定内給与額×12+年間賞与その他特別給与額

・ 全産業(非正規除く)のうちH9～H16は、毎月勤労統計調査の全産業(パートタイム労働者除く)における対前年比から推計。

・ 建設業(生産労働者)とは、建設現場で直接建設作業に従事する労働者を指す。R2以降は、建設業の「建設・探掘従事者」、「生産工程従事者」、「輸送・機械運転従事者」を加重平均して推計。

図3 賃金の推移(建設業と他産業との比較)

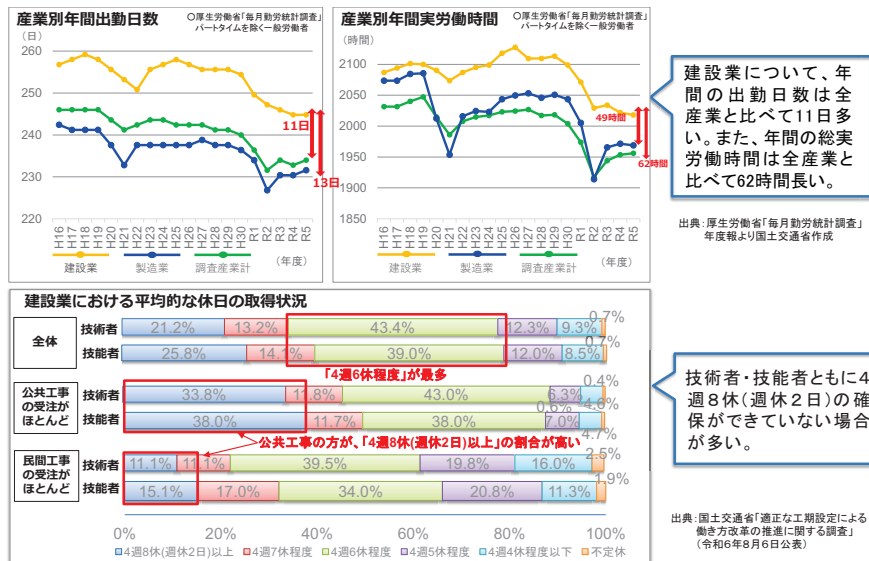


図4 建設業における働き方の現状

時間が他の産業に比べて長い割には賃金が低いという状況になっています。建設業で働く人の労働環境は非常に厳しい状況になっていることを、皆様にご理解いただきたいと思います。

(5) 主要建設資材の価格推移

図5のグラフの通り令和3年の後半から原材料の高騰によって建設資材も値段が上がり、現在は全体的に高止まりしているところで、工事原価に悪影響を及ぼしているというのが建設業の現状です。

2. 改正建設業法の概要

(1) 建設業法改正の背景と方向性

そういった厳しい建設業界をどうにかしなくてはいけないということで、建設業法の改正が行なわれました。建設業は賃金も低く、労働時間も長くなっているところで、担い手を確保しづらい状況になっています。また、労働基準法の残業規制が去年の4月から建設業に適用されました。今までは発注者の意向に沿って短い工期で工事を受注することもあったかもしれませんが、工期を守る

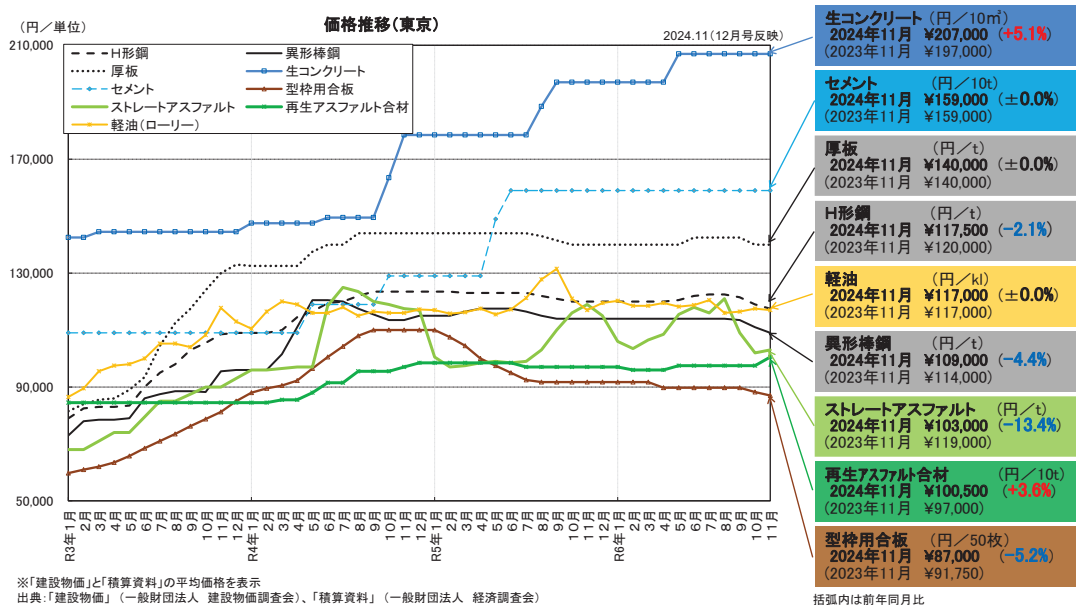


図5 主要建設資材の価格推移

ために残業や土曜日の出勤など無制限の残業によって短い工期を守るといこともしていたかと思いますが、残業規制が始まったので短い工期での受注が難しくなってきました。そういった背景があって建設業法が改正されました。

どのような方向性で改正したかですが、建設業が国民生活を支え地域を守るために活躍していただくためには、担い手をしっかり確保していかなければいけないと考えています。そのためには賃金を引き上げなければいけない、資材高騰を工事原価にスムーズに転嫁する必要がある、十分な工期を確保して労働時間を削減しなければいけない、労働環境を改善しなければいけない。このような方向性で建設業法を改正しようと考えたところです。

（２）建設業法改正の３つの柱

改正建設業法の柱は、大きく分けて３つあります。１つ目が労働者の処遇改善です。労働者の賃金をしっかり上げないと担い手確保が難しいので、労務費（賃金原資）の確保と行き渡りに向けて法改正をする。賃金確保に向けた新たなルールを建設業法に規定させていただきました。

どういう規定かといいますと、図６の一番上、

中央建設業審議会が労務費に関する基準を作成することになりました。

賃金の原資となる請負代金に関わる標準的な労務費を作るといことです。工事を受注するとき、忙しいときと暇なときで工事代金が上下する中で、工事契約の中で労務費が曖昧だったところがあるので、労務費の目安をわかりやすくする、そういった基準を国で作成することを法律上規定いたしました。

その中で、基準を作った上で、受注者が何をするかですが、工事を受注する際、見積りの作成に当たって、工事に必要な材料費とか労務費をしっかりと計算して見積りを作っていたいただきたい。その見積りを注文者に提出していただきたい。注文者は、その見積りの金額をまずは尊重していただきたい。見積りを尊重せず、工事原価を下回るような見積りに修正するよう指示することを、注文者に対して禁止させていただきました。労務費を受注者、注文者それぞれが中味をしっかりと見て、尊重していただきたい。

そういった中味を考慮しないで原価より低い見積りとか契約を禁止させていただきましたので、建設業者様におかれましてはしっかりと賃金を支払うための原資となる労務費を確保していただき

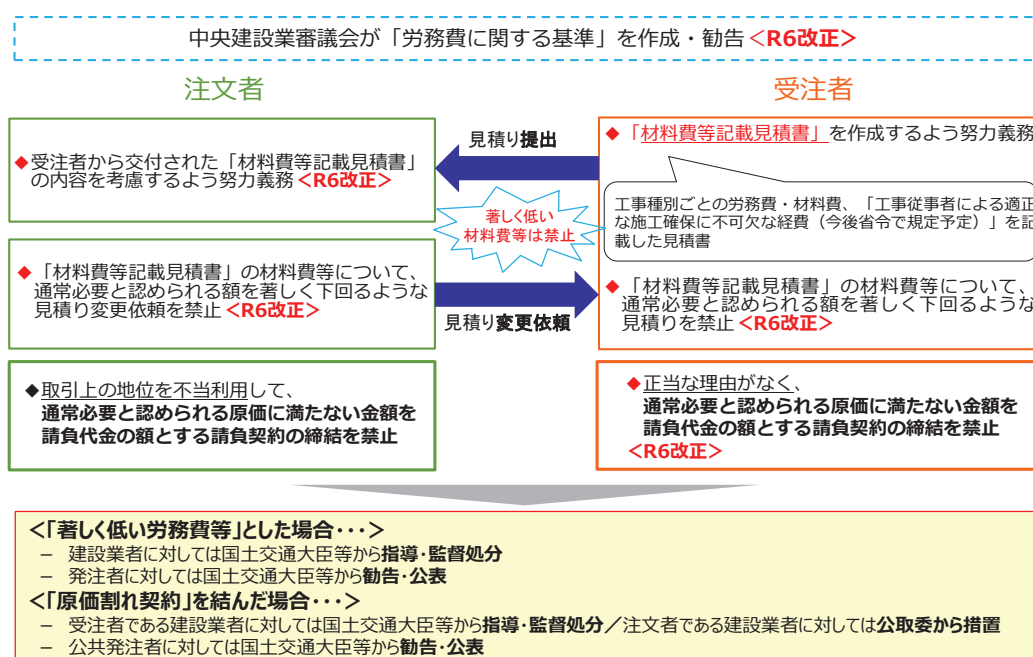


図６ 「著しく低い労務費等」と「不当に低い請負代金」の禁止

と思います。

そういった中で、建設業の工事は重層構造になっていますので特に下請け契約を結ぶ際には労務費だけではなく、労働環境を改善するため社会保険の原資となる法定福利費とか安全衛生費をしっかりと契約の中で確保していただきたい。そのため今回の法改正で、見積りを作るときにそういった必要経費については、しっかりと内訳を作って見積りを作成していただく努力義務を課させていただきました。今まではともすると必要経費はどんぶり勘定で計上していた可能性があります。今後は適切に法定福利費等も計算して、しっかりとした経費を見積もっていただきたい。見積もった上、見積書の中では内訳明示をしっかりとしていただきたいと思います。それによって発注者の方も、内訳を明示することで必要な経費について理解が進んでいくのではないかと思いますので、よろしくをお願いします。

契約に向けて協議をするに当たって、受発注者が納得いく形で契約を結んでいただく必要がありますので、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を参考にしながら協議をしていただきたいと思います。この指針は令和5年に公

正取引委員会が作ったもので、簡単にご紹介させていただきます。

図7は発注者が取るべき行動をまとめたものです。

例えば行動①ですが、経営トップが関与していただくということです。発注者の担当者はコスト増を回避したいという思惑が働きますので、受注者側の労務費とか経費の上昇を認めない傾向があると思いますので、そこを発注者側の経営陣が労務費の上昇を認めるということを社内・社外に公表する必要があるというのが、1つ目の行動として取り上げられているところです。行動③ですが、求める資料は公表資料を使うということで、受注者側に労務費の上昇根拠を求める場合は受注者側の内部資料などは求めないで、設計労務単価など公表されている資料に基づいて労務費の上昇を認めてあげてくださいということが、発注者側の取るべき行動となっているところです。

図8は受注者側の取るべき行動を記載しています。

受注者側は、設計労務単価など公表資料を使用しながら、発注者側に契約額の希望額をしっかりと提示することが受注者側の取るべき行動とされて

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。
★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 。

※内閣官房・公正取引委員会作成資料より抜粋

図7 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）

〔発注者として採るべき行動／求められる行動〕

受注者として採るべき行動／求められる行動	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：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：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。	★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。
★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に優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。	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。
★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。	

※内閣官房・公正取引委員会作成資料より抜粋

図8 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）

〔受注者として採るべき行動／求められる行動〕

います。右側の「今後の対応」ですが、公正取引委員会はこの指針に沿わない行為によって公正な競争を害することがあれば、独禁法に基づいて厳正に対応すると記載されていますので、建設業における価格交渉の際には発注者から指し値みたいな形でそのまま丸呑みしてしまう場合もあるかもしれませんが、そういった指し値をそのまま受け入れるのではなく、受発注者双方が価格転嫁指針を踏まえながら、しっかり交渉して、納得できる形での請負代金で締結していただきたいと考えています。

続きまして、改正建設業法の柱の2つ目です。資材高騰に伴う労務費のしわ寄せ防止ですが、見積りをしっかり作って、適切な請負代金で契約していただきたとお話しましたが、仮に当初契約で適切な代金で契約できたとしても、特に民間工事ですと契約後に代金の変更を認めてくれない状況が多々あると思います。そういった変更が認められない場合、先ほど言った資材高騰とか契約後に工事をする上でのさまざまなリスクがありますが、契約変更ができないので資材高騰のリスクがすべて受注者側の負担になってしまうことになります。そうしますと受注者側は、値上げ分を資材

業者に支払わなければならない。ただ、発注者側からお金をもらえないので、差額分を労務費といいますか社員の賃金にしわ寄せして、どうにか工事を行なうケースが多くなってくるという状況がありますので、そういった労務費へのしわ寄せを防止するために、民間工事でも契約変更をできるのが当たり前だということを、建設業法上明確化させていただきました。契約の中で変更契約の方法をしっかりと記載していただきたいと思います。

また、契約変更に向けてルールを今回新たに作りましたが、具体的には、契約後の資材高騰などリスクがありますので、そういったリスクについて受注者側が契約する前に把握できているとするならば、資材の高騰が予想されることを注文者に契約前に通知していただく、注文者側にそのリスクを認識してもらう。そういった通知を契約前にしていただきたい。ただ、受注者側も必ずしもそういったリスクを把握できないので、注文者側に通知しない場合もあると思いますが、受注者側からの通知のありなしにかかわらず、契約書には契約変更の方法をしっかりと記載していただきたい。その上で、契約を締結した後に資材高騰などのリスクが発生した場合には、契約の中味に沿っ

て変更協議に向けて受注者から申し出をしていた
だきたい。それに伴って注文者側も、申し出に基
づいて誠実な協議をしていただきたいという形で
法律改正しましたので、このような流れで資材高
騰の際に価格転嫁をスムーズにしていきたいと思います。

価格転嫁に向けたルールについてお話しした
が、法律でそういったことを規定させていただきました。

また、建設業法の法令遵守ガイドラインという
ものがありまして、法令を順守するためにこうい
ったことはやめてくださいというルールについて業
者の理解を深めるためのガイドラインを作ってい
るところです。今回の法改正に当たってガイドラ
インを改正しました。

図9の右側に例示がありますが、一番上の黄色
い三角のところ、契約書に請負代金の変更方法
が書いてあったとしても、変更を認めないという
契約書も存在しているようですので、変更を認め
ないような記載ぶりの契約書は建設業法違反であ
ると書かせていただいています。

変更協議ができるという契約書であったとして
も、注文者側が一方的に協議に応じない、結果的
に請負代金が原価に満たないものになった場合は
やはり建設業法違反だということを、今回のガイ

ドラインでお示しさせていただきました。法律を
守るために、受発注者双方が価格転嫁に向けた協
議をしっかりと行っていただきたいと思います。

続きまして、改正建設業法の柱の3つ目ですが、
働き方改革と生産性向上です。短い工期だと土曜
日の作業や残業など、労働時間が非常に長くなっ
てしまうところがありますので、労働時間を短く
し、週休2日を確保できるようにするために、受
発注者双方に短い工期での契約を禁止させてい
ただきました。プラスして、右側の生産性の向上と
いうところ、建設業者にはICTを活用して生
産性を上げていただきたいと思います。ICT
の活用を努力義務として法律上規定させていた
だきました。

その中で、短い工期は不可という話ですが、短
い工期は禁止されましたので、適切な工期を確保
する必要があります。それを確保するためには、
どういったことを考慮すべきなのかを記載させて
いただいたものが「工期に関する基準」です。
2024年の3月に基準を改正しまして、労働基準法
の残業規制の適用を踏まえた形で改正したところ
です。

具体的にどのような改正かは、残業規制を守る
ために、今までの土曜日の作業とか長時間労働が
当たり前のような工期設定は認められないという

建設業法令遵守ガイドラインの内容	R6.12改定箇所
1. 見積条件の提示等（法第20条第4項、第20条の2） 2. 書面による契約締結（法第18条、第19条第1項・第2項、第19条の3、第20条第1項及び第20条の2第4項） 3. 著しく短い工期（法第19条第2項、第19条の3、第19条の5） 4. 不当に低い請負代金（法第19条の3） 5. 原材料費等の高騰・納期遅延等の状況における適正な請負代金の設定及び適正な工期の確保（法第19条第2項、第19条の3、第19条の5） 6. 指値発注（法第18条、第19条第1項、第19条の3、第20条第4項） 7. 不当な使用資材等の購入強制（法第19条の4） 8. やり直し工事（法第18条、第19条第2項、第19条の3） 9. 赤伝処理（法第18条、第19条、第19条の3、第20条第4項） 10. 下請代金の支払（法第24条の3、第24条の6） 11. 長期手形（法第24条の6第3項） 12. 不利益取扱いの禁止（法第24条の5） 13. 帳簿の備付け・保存及び営業に関する図書の保存（法第40条の3）	
関係法令の解説	
14-1. 独占禁止法との関係について（建設業の下請取引に関する建設業法との関係） 14-2. 社会保険・労働保険等について（法定福利費の確保） 14-3. 労働災害防止対策について（実施者と経費の負担の明確化） 14-4. 建設工事で発生する建設副産物について 14-5. 下請中小企業振興法・振興基準との関係について	

建設業法に抵触するおそれのある行為や取引適正化において必要な行為の例
 工期又は請負代金の額に影響を及ぼす事象が発生するおそれがある と認めるときは、 <u>請負契約を締結する前に必要な情報を取引の相手 方に通知</u> することが必要。
 「価格等の変動又は変更に基づく工事内容の変更又は請負代金の額 の変更及びその額の算定方法に関する定め」の内容を契約書に記載 <u>しないこと</u> はもとより、記載している場合でもその内容が「変更し ない」あるいは「変更を認めない」のように、 <u>協議を前提としない 規定である場合には、建設業法第19条第1項に違反する。</u>
 建設工事に従事する者が <u>時間外労働の上限規制に抵触するような長 時間労働により施工することを前提とした短い期間を工期とする下 請契約を締結した場合、建設業法第19条の5に違反する。</u>
 下請負人が請負契約締結前に請負代金の額に影響を及ぼす事象に関 する情報の通知を行い、その後、その事象が発生し <u>変更の協議を申 し出たが、元請負人が自己の取引上の地位を不当に利用して一方的 に協議に応じなかった結果、通常必要と認められる額に比して著し く低い額となった場合には、建設業法第19条の3に違反する。</u>
元請・下請間だけでなく、 <u>取引全体の発注者・受注者が取引適正化に 向けた取り組みを行うことが重要</u> であり、「発注者・受注者間におけ る建設業法令遵守ガイドライン」を策定。（平成23年8月策定、令和 6年12月改定）

図9 建設業法令遵守ガイドライン

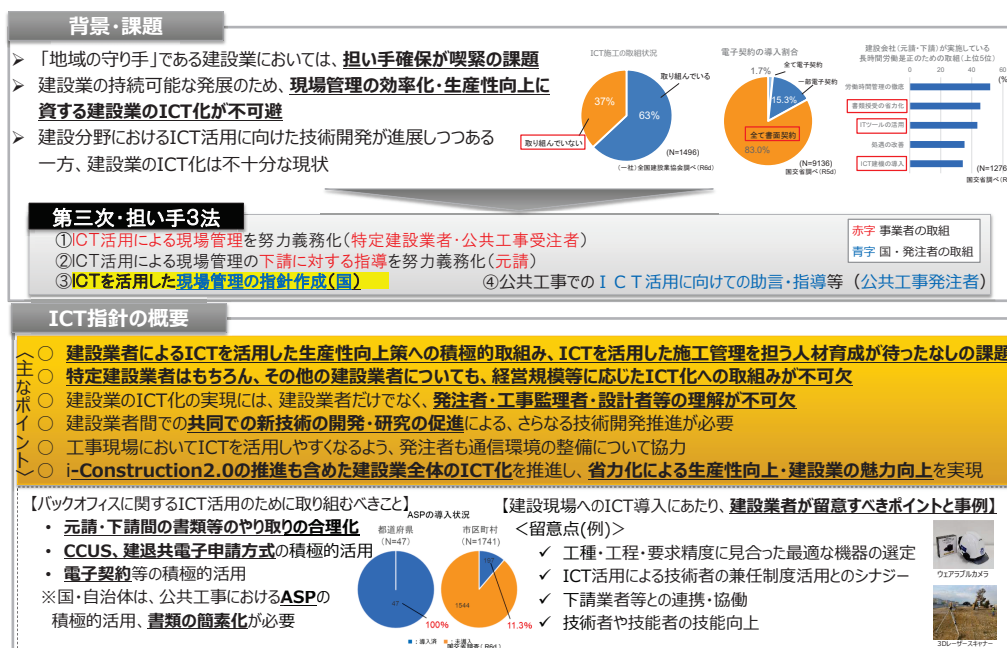


図10 情報通信技術を活用した建設工事の適正な施工を確保するための基本的な指針 (ICT指針)

話や、自然要因として日本の夏は猛暑なので、現場で働く労働者について、夏場は厳しい環境です。夏場の休暇とか休み時間をしっかり確保した形で工期設定をしてくださいよということを、改正したところです。そういった諸々を踏まえながら、受発注者双方が適切な工期の確保をさせていただきたいと思います。

続きまして、図10のICT指針についてです。

先ほど、ICTを使って生産性の向上をしてくださというお話をしましたが、建設業界はまだICTの活用ができていない状況です。現場管理とか、場合によっては技能者の作業もICTを活用した取り組みが始まっているところです。ぜひ建設業者の皆様におかれましては、ICTを活用してしっかり生産性を上げていただきたいと思います。価格競争をしている建設業者が多いと思いますが、労務費部分ではなく生産性を向上することによって効率や品質が向上すると思いますので、そういったところで受注競争をしていただきたいと思います。

改正建設業法は3回に分けて改正されるもので、建設Gメンの調査権限を、2024年9月に施行させていただきました。2回目は資材高騰の際の価格転嫁の協議のルールを、2024年12月に施行させて

いただきました。最後の3回目が2025年12月に著しく低い労務費での見積りの作成を禁止、原価を下回る契約の禁止を施行する予定です。

建設業法改正の話を書せていただきましたが、改正建設業法を実効性あるものとするために、今年から建設Gメンの立ち入りを行なうような形で進めています。具体的には、今回説明した新たなルール、例えば見積書とか契約における適正な労務費を計上しているかであったり、価格転嫁のために受発注者間でしっかり価格交渉を行なっているかであったり、先ほど話した工期に関する基準を踏まえて適切な工期を確保しているかというようなことを、中部地方整備局建設Gメンにおいて取り引き実態を確認させていただいています。そういった中で、法令違反があれば改善指導を行なっていきたくと思っています。なお、仮に建設業者の方で不適切な契約取引を強いられたようなことがあれば、中部地方整備局に駆け込みホットラインというものがあります。情報をお寄せいただければ建設Gメンの立ち入りの起点に活用させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

改正建設業法の説明は以上です。将来、このままでいくと技能を継承する若者の確保がしばらく

なってきます。そうすると建物の品質にも影響が出てくる可能性がありますので、今後は労働環境を改善するために、適切な請負代金の確保や適切な工期の確保をしっかりと守っていただきたいと思います。

3. 建設キャリアアップシステム (CCUS)

話は変わって、図11の建設キャリアアップシステムについてお話しいたします。

建設キャリアアップシステムですが、CCUS (Construction Career Up System) とも呼ばれています。中味は何か、建設業者はご存じかもしれませんが、技能者の現場履歴を蓄積して、その蓄積に基づいた経験に応じて適切な処遇をできるようにするためのものであり、今CCUSを普及させようとしているところです。また、技能者がどれくらい経験を積みどれくらいのお金がもらえるかというキャリアパスを示せるのがCCUSの目指すところです。若い人が建設業の仕事を目指していただくためには、建設業界もキャリアパスを示せるような業界になっていく必要があると思いますので、そういったことでCCUSの普及をさせていただいているところです。

CCUSがどれくらい普及しているかですが、技能者の登録は150万人を超えましたので、日本にいる技能者の半分以上にはCCUSへの登録が進んだのではないかとわれています。ただ、就業履歴の蓄積が進んでないところですので、そのために昨年、CCUSの利用拡大に向けた3か年計画を策定させていただいたところです。2024年度から3か年かけて、CCUSを活用している企業への評価を上げていく取り組みや、CCUSを利用して事務作業の効率化を図っていく取り組みを進めていきたい。そういったところでCCUSの利用拡大を図っていききたいと思います。

そういった中での動きとして2024年11月にスマホアプリ「建キャリア」の運用を開始いたしました。技能者用のものですが、登録された本人の情報や、CCUSを応援してくれる企業から提供される特典情報、また建設業退職金共済の本人の掛金状況が簡単に見られるスマホアプリの運用を開始しました。ぜひ技能者には活用していただきたいと思います。

4. その他

次は、その他の話をさせていただきます。

まずは、手形による下請代金の支払いです。こ

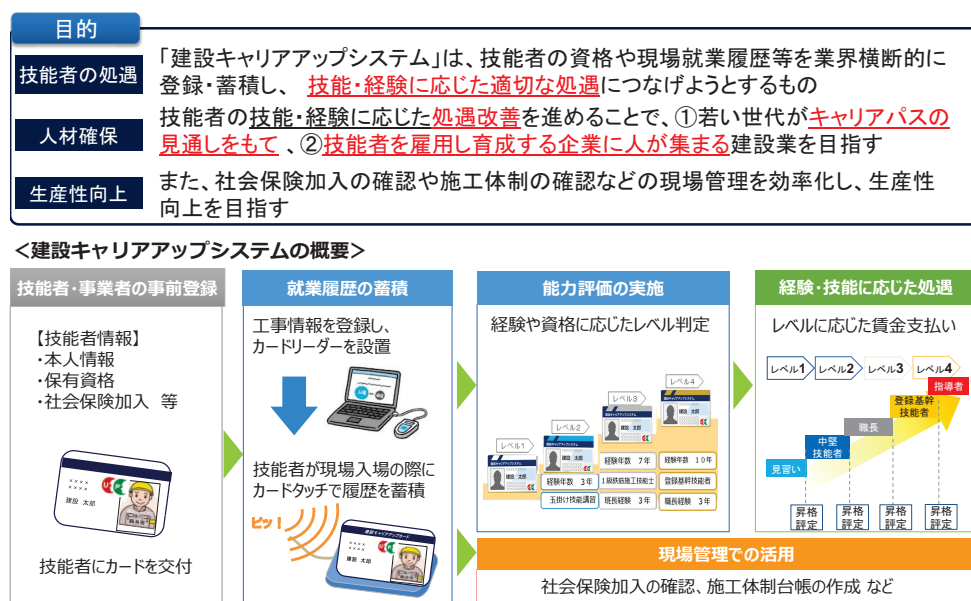


図11 建設キャリアアップシステムの目的

これは公正取引委員会の話と建設業法の話の両方ですが、ご存じのとおり公正取引委員会は、下請代金支払い遅延等防止法における手形期間の運用を見直したところです。それに伴って建設業法も、同じ見直しをさせていただいたところです。建設業法違反のおそれのある手形の期間は、今までは120日を超える場合が違反のおそれがあったものが、2024年11月より60日を超える手形サイトは建設業法違反のおそれがあるということになっておりますので、手形を発行する際にはご注意くださいければと思います。

続きまして、フリーランス・事業者間取引適正化法についてのお話です。フリーランス、いわゆる建設業でいうところの一人親方ですが、フリーランスとの取引において、契約書面による契約の締結や支払期限の制限が法律上義務化されましたので、今までも建設業法で義務化されていたのですが、今後はフリーランス法においても違反になります。2つの法律で違反になりますので、一人親方対策はしっかりやっていただきたいと思います。そういった中で、建設会社においては社会保険料の支払いとか残業規制を逃れるために、社員を一人親方として独立させる場合があります。ただ、そんな人も実は一人親方のような事業主としての働き方ではなく、本人が仕事を選べなかったり指揮命令権が会社にあったりという形で、実は労働者に該当するケースがあります。そういった場合に会社が労働基準法等に違反するおそれもありますし、労働者が社会保険に加入できないという形で労働者の本来の権利を害することもありますので、ぜひチェックリストを活用しながら、働いている人が一人親方なのか社員なのかを確認していただければと思います。

最後になりますが、建設業界はさまざまな課題がありますが、ぜひ皆様方の業界が足並みをそろえて課題解決のために取り組んでいただきたい。そういった課題解決に向けた取り組みによって、多くの若者が入っていただけるような業界になっていただきたいと思っています。

以上、駆け足になりましたけれども、私のお話

を終了させていただきます。

【質疑応答】

Q 1：法制度が変わったとか契約制度が変わったという発注者側へのアナウンスや説明は、どのような形式で展開されているのか。

A 1：商工会議所等を通じてご講演させていただいているところです。民間工事ですとマンションを発注する団体などもありますので、そういった所に足を運び、法改正とか適切な工期や請負代金というお話もさせていただいて、発注者の方に周知をさせていただいているところです。

演題：行政における物流対策とトラック・物流Gメンの対応

講師：中部運輸局自動車交通部貨物課 課長 神戸 英至 氏



ただ今ご紹介にあずかりました中部運輸局貨物課の神戸です。

日頃は運輸行政にご理解とご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。また、本日は講演会における説明の場に参加させていただきまして、大変感謝申し上げます。

さて、2024年4月から、運送事業、トラックのドライバーにも時間外労働の上限規制が適用されて、労働時間の短縮など「2024年問題」といわれるものへの取り組みがスタートしたところです。行政といたしましても「2024年問題」について、物流が滞ることがないように各種対策を進めているところです。

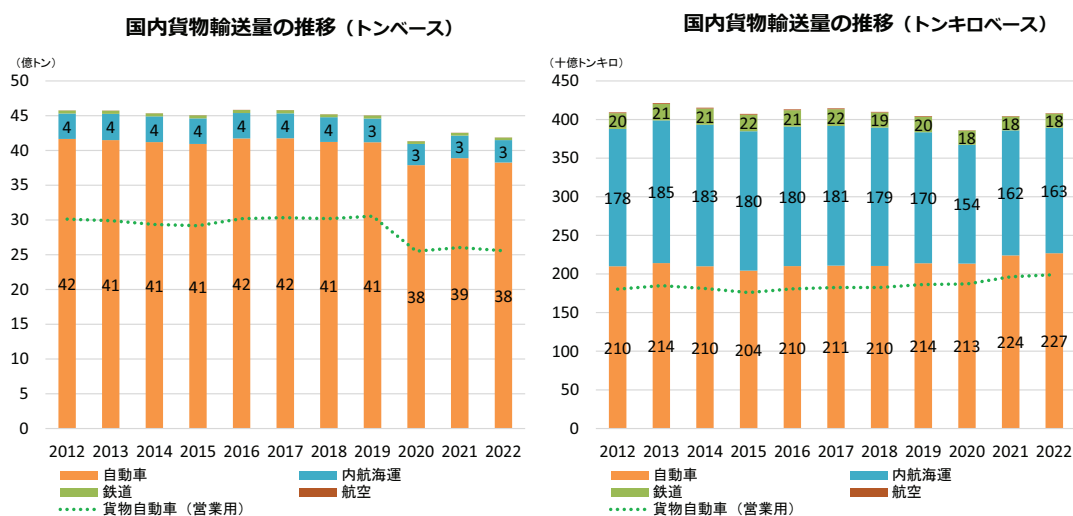
本日は、「行政における物流対策とトラック・物流Gメンの対応」と題しまして、トラック・物

流Gメンによる活動、それから、標準的な運賃が2024年3月に公表されているところですが、この辺りと物流関係の2法の改正も進めているところですので、この点についてご説明させていただければと思います。すでにご存じの情報も多いかと思いますが、再確認の意味合いを含めましてお聞きいただけますと大変助かります。

1. トラック業界の現状／政策パッケージ

図1の国内貨物輸送量の推移について、物別の国内輸送量をトンベースで見ますと、自動車が約9割を占めている状況です。このうち、営業ナンバーを点線で示させていただいています。いわゆる緑ナンバーといわれている営業用の自動車です。これが7割くらいを占めているといった状況です。一方で、トンキロベース、1トンの荷物を1キロ運ぶものとして積算するものになりますが、こちらについても自動車が約5割を占めている状況です。国内輸送において重要な役割を担っている状況です。

続きまして、トラック運送業の働き方をめぐる現状です。先ほど話のあった建設業界とよく似た



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海運輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

図1 国内貨物輸送量の推移

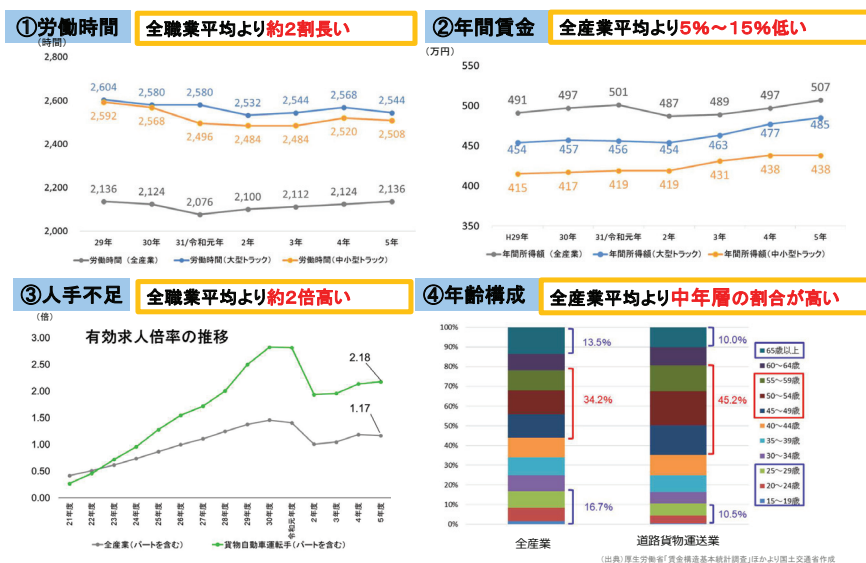


図2 トラック運送業の働き方をめぐる現状

ところがありますが、図2の労働時間につきましては、全産業平均（一番下のライン）に比べ、大型・中小型を含めて約2割長い状況です。

年間賃金についても、全産業に比べ5%から15%低い状況です。このような状況の中、人手不足も著しい状況でして、有効求人倍率も約2倍といった状況です。そして、年齢構成についても、全産業が左側に示させていただいた棒グラフですが、トラック事業者は中間層が非常に多い状況で、若年層のドライバーが集まってこないといった課題を抱えている状況です。

このような中、労働環境の改善に向けまして、トラック業界におきましても時間外労働の上限規制が適用されているところです。960時間の上限規制が2024年4月にスタートしたところで、加えましてトラックドライバーの労働時間改善基準告示で制約がある部分です。このあたりも1日当たり、1か月当たり抑えられてきているといった状況です。業界の構造的な課題に対処するために、働き方改革の適用を受けまして労働時間が短くなり、物が運べなくなる可能性を総称しまして「2024年問題」と言っているところです。

国といたしましても、これらの対策として2018年から、直近2024年5月に改正物流法の公布まで、さまざまな対策を行なっているところです。

2023年6月には関係閣僚会議を設置いたしまし

て、この中で議論いただいて物流革新に向けた政策パッケージを策定させていただいているところです。こちらは関係省庁や運送事業者、荷主事業者が連携して取り組む内容をまとめたものとなりまして、現在も国の物流対策の中心として進めているところです。7月にはトラックGメンの創設、2024年3月には標準的運賃の改正をしているところです。

図3、図4の政策パッケージですが、大きく分けて3つの柱で構成しています。

物流の効率化ということで、即効性のある設備投資、自動フォークリフトの導入ですとか自動倉庫、人員を削減するというような意味合いもありますが、自動倉庫の支援ですとか、それから物流の標準化ということで積み直しが発生しないようにパレットの標準化等々に取り組んでいます。

商慣行の見直しというところで、我々行政もこちらの部分で動きが多い状況でして、物流法の改正ということで規制措置の導入を狙っております。多重下請け構造の解消、契約の書面化、荷主に対して物流統括管理者の選任等、こういったものの改正が進んでいるところです。それから、後ほど説明させていただくトラックGメンに関する部分ですとか標準的運賃が盛り込まれ、特に力を入れて取り組みを進めているところです。

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み①

荷主企業、物流事業者、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

※第5回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

(1) 物流の効率化

【即効性ある設備投資の促進】

<自動フォークリフト>

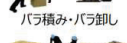


<自動倉庫>



【「物流標準化」の推進】

バラ積み・バラ卸し



パレットからパレットへの積み替え

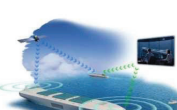


「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】



<自動運搬サービス支援道>



<自動運行船>

【ダブル連結トラックの導入促進】



<ダブル連結トラック>



図3 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み「物流の効率化」

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み②

(2) 商慣行の見直し

【物流法改正】 【トラック・物流Gメンによる指導】 【標準的運賃】の周知・徹底
(規制措置の導入)



【距離制運賃】				【時間制運賃】			
区間	距離	運賃	単位	区間	時間	運賃	単位
1区間	0.1	1.00	円	1区間	1時間	1.00	円
2区間	0.2	2.00	円	2区間	2時間	2.00	円
3区間	0.3	3.00	円	3区間	3時間	3.00	円
4区間	0.4	4.00	円	4区間	4時間	4.00	円
5区間	0.5	5.00	円	5区間	5時間	5.00	円
6区間	0.6	6.00	円	6区間	6時間	6.00	円
7区間	0.7	7.00	円	7区間	7時間	7.00	円
8区間	0.8	8.00	円	8区間	8時間	8.00	円
9区間	0.9	9.00	円	9区間	9時間	9.00	円
10区間	1.0	10.00	円	10区間	10時間	10.00	円

(3) 荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取組み】



【「送料無料」表示の見直し】

図4 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく取組み「商慣行の見直し／荷主・消費者の行動変容」

2. トラック・物流Gメン／標準的運賃

続きまして、トラックGメンについて触れさせていただきます。こちらは当初、荷主対策の深度化ということで荷主に対する働きかけや要請を進めるために、法律上制定されたものです。2018年に議員立法で制定され、当初は時限措置という形で「2024年問題」が開始するまでに改善のめどを立てようとして取り組んでいたところですが、途中、新型コロナウイルスの流行や原油価格の高騰を受けまして、なかなか取り組みが進められなかったという事情がありました。それを踏まえ2023年に、しばらくの間、取り組む必要がある

と、延長がなされたところです。

Gメンの体制ですが、当初から荷主対策に取り組んでいたのですが、「2024年問題」を前により取り組みを強力化する必要があるだろうということで、2023年7月に国の職員162名体制で設置されました。中部運輸局においても、運輸局と運輸支局ということで各県の出先機関があるのですが、そちらで14名ほど選任して、取り組みを進めている状況です。

国土交通省だけでは取り組みが進められない状況もありますので、関係省庁、中小企業庁、公取、厚労省とか、荷主を所管する省庁ということで経

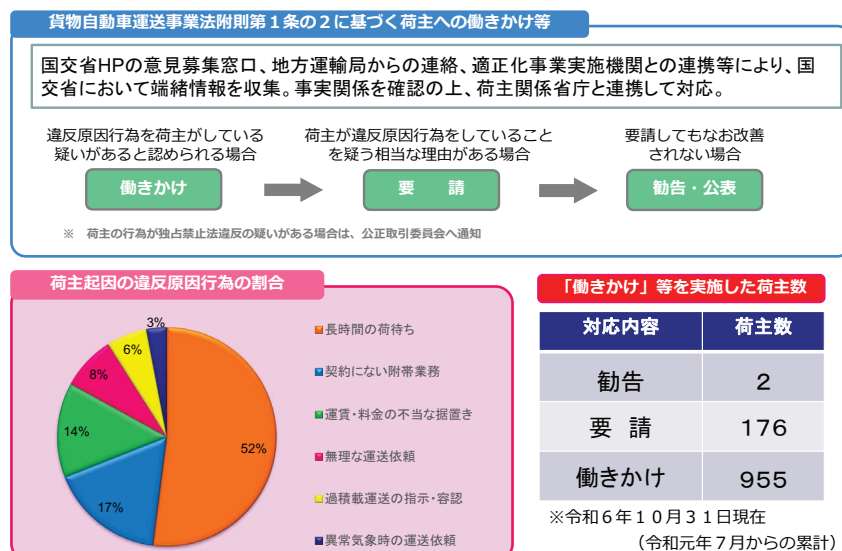


図5 働きかけ等の実施状況

産省、農水省とも連携して取り組みを進めています。

取り組み内容は大きく分けまして2つあります。トラック事業者に対してプッシュ型情報収集ということで、荷主に対する違反原因行為に関する情報を収集させていただきます。その情報を基に、法律に基づいて荷主に対して働きかけ、要請などを行なっているといった内容になっています。

こちらの取り組みにつきましては、2024年11月にさらに強化させていただいているところです。特に、物流の効率化を進めるためにはトラックだけではなくサプライチェーン全体の環境を配慮していく必要があるという指摘を受け、主に倉庫事業者からも情報を収集して取り組みに活かしているという状況です。

こちらの体制につきましては、当初162名だったものを、国の職員として29名追加させていただきました。加えて、トラック協会、業界団体にもご協力いただきまして、協会として166名の体制、総勢360名規模で対策を進めています。2024年11月からスタートしています。

働きかけ等を実際にどのようにやっているかという話ですが、荷主へのアプローチとしては3段階あります。働きかけ、要請、勧告・公表という形を取っています。その実施件数につきましては、図5の右下にあります。勧告が2件、要請が176

件、働きかけが955件。2024年10月までの積み上げ件数ですが、合計しまして1,100件以上、取り組みを進めており、国土交通省からプレス発表させていただいたところです。勧告2件となっておりますが、昨日付（1月30日）でさらに2件増加しています。大阪の利用運送、倉庫関係を行なっている大手事業ですが、こちらに荷待ちがあったということで1件、それから、東京にペットボトルを製造する大手メーカーがあるのですが、こちらに対して勧告・公表をさせていただいたという実績があります。

違反原因行為の類型につきましては、やはり一番多いのは長時間の荷待ちです。続いて、契約にない付帯業務、運賃・料金の不当な据置き。これらを主なターゲットとして取り組んでいる状況です。

続きまして、働きかけ、要請ということで、行政から荷主に対してのアプローチの詳細です。基本的には、文書による働きかけを行なっている状況です。内容といたしましては、関係者が法令を順守して事業を遂行できるように荷主側の配慮を求めるもの、加えて、荷主に対して違反原因行為をやめていただくように、自主的な社内点検を促すといった内容となっています。これが一段上の要請になりますと、働きかけの内容に加えまして、改善を主眼に対応している状況です。違反原因行

為といわれるものの改善に向けた計画の策定や、その計画に基づいた進捗状況、改善状況などを定期的に報告いただくといった内容を繰り返しまして改善まで結び付ける、フォローアップしていくといった対応を行なっています。それでもなお改善がなされない場合には、勧告・公表を行なっているといった状況です。

違反原因行為の詳細について触れさせていただきたいと思います。類型としましては以下の6類型です。

①恒常的に長い荷待ち時間

②無理な到着時間の設定

こちらは速度超過につながる可能性があるということで、対象としています。

③過積載になるような依頼

④運賃・料金の不当な据え置き

荷主に対して運送事業者が交渉に向かうことになるのですが、この交渉に応じないとか、交渉には応じるのですが、明確な理由もなく断わるといったケースを対象としています。

⑤契約にない附帯業務

契約があってトラックドライバーに附帯業務を行なっていただくことは可能なのですが、それが無いようなケース、たとえば棚入れ、仕分けに関するようなもの、ラベル貼り、検品を依頼するケー

スが多いと聞いています。

⑥異常気象時の運行指示

直近に置き換えると北陸地方を含めて雪の予報が出ていますが、こういった時期に異常気象が出ているにもかかわらず運行を指示するようなケースを対象としています。

次にトラックGメンの活動について具体例を紹介します。

図6の左上にありますのが、いわゆるプッシュ型情報収集といわれるもので、情報を基に電話にて運送事業等に連絡して、さらに深い情報を入手し、働きかけにつなげるといったものです。

荷主へのパトロールも実施しています。任意の地域を絞り、アポイントある場合もありますが、なしでお邪魔させていただき、普及啓発活動をさせていただき、荷待ちの状況を入手するために活動しているケースもあります。

トラックドライバーへのヒアリングは、運送事業者の管理部門の方からが多い状況です。一方で、実態を把握しているのはトラックドライバーですので、直接トラックドライバーに話しかけ、情報を入手するという活動も、トラックターミナル、のサービスエリア等で行なっています。以上がトラックGメンの活動についてです。

続いて、標準的運賃についてです。荷主とトラッ



図6 トラックGメンの活動（令和6年9月末時点）

ク事業者との交渉により、自由に運賃を設定することが可能な制度となっています。一方で、トラックドライバーは弱い立場にあります。その事情を踏まえ、荷主との交渉に臨むに当たって参考指標が必要ではないかというご指摘も受け、2020年4月から設定させていただいている状況です。昨今の物価上昇、燃料高騰を受け、2024年3月に一部改定を行なっています。

構成としては、距離制運賃ということで距離にしたがって車両のトン数のランクごとに適用するもの、時間制運賃として、4時間、8時間という区分があります。その区分により積載のトン数に沿った運賃を収受するといった構成になっています。

料金としては、待機時間、積込時間、取卸時間といったものが含まれており、我々が運送事業者に申し上げていますのは、しっかりとこの部分を分けて書面化して請求・契約してくださいということです。この活用状況ですが、全国トラック事業者の6割程度でご活用いただいている状況です。国としては、さらに拡大していきたいと考えています。

次に、標準的運賃見直しの部分で、主だったところを説明いたします。先ほどの運賃表、平均しまして8%ほど上げさせていただいております。

それから、燃料価格の高騰を受け、当初単価100円としていたものを120円に改定しています。燃料サーチャージに関しても、120円を超える場合に適用するといった内容になっています。

先ほど、Gメンの関係で荷待ち時間をターゲットとしているという話をしましたが、こちらについても改めて標準的運賃の中で単価を示しています。図7の記載は、4トンクラスの車両の30分当たりの単価となっていますが、30分ごとに請求し、荷主の方からお支払いいただくという形態を取っています。

左下に「多重下請け構造の是正」とありますが、手数料の部分が今まで非常に曖昧であったところがあり、おおむね10%で取っている事業者が多いという状況を受け、示しています。

積載率の向上を図るために、個建運賃を設定しています。車扱いのものを、荷物の形態にもよりますが、個数扱い、重量扱いにすることが可能です。車両価格について、数年前からおおむね3割から4割上がっている状況です。対象車両を追加し、原価を償っていただくといったような対応を行なっています。

図8の標準的運賃の活用状況ですが、全日本トラック協会が令和3年から5年にかけて調査されています。その結果、トラック事業者が運賃

● 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

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】
- 運賃表の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	積込・取卸料
1,760円	機械荷役の場合 2,180円
2,180円	手荷役の場合 2,100円

※金額は1台（4トン）の積込・取卸料の目安

- 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、裏運送事業者の商号・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】

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増）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車種の特種車両割増を追加【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】

図7 「標準的運賃」等の見直しのポイント

交渉を行なっているケースでは令和3年におきましては52%だったところが、令和5年には71%に上がってきている状況です。

図9の標準的運賃収受状況ですが、こちらも標準的運賃をベースといたしまして、10割を超えるようなケース、もしくは9割から8割を占めるケースについて対象としますが、令和3年にはおおむね収受できているというのが35%だったのが、令和5年におきましては50%に上がっているといった状況です。徐々に標準的運賃が浸透しつつある状況です。直近における人件費や物価の上昇を加味しているような状況ですので、今後とも荷主へ

の理解を深めてまいりたいと考えています。

標準的運賃に関して、その活用についてですが、2023年11月に内閣官房、公正取引委員会において、労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針が示されたところです。価格交渉に際しましては、公表資料を用いてくださいというようなことをうたっています。公表資料のひとつとして、先ほど説明した標準的な運賃が盛り込まれているところですので、運送事業者におきましては公表資料を活用いただくと共に発注者の荷主側におきましては、合理的な根拠があるものとして尊重いただきたいと考えています。以上が標準的運賃にな

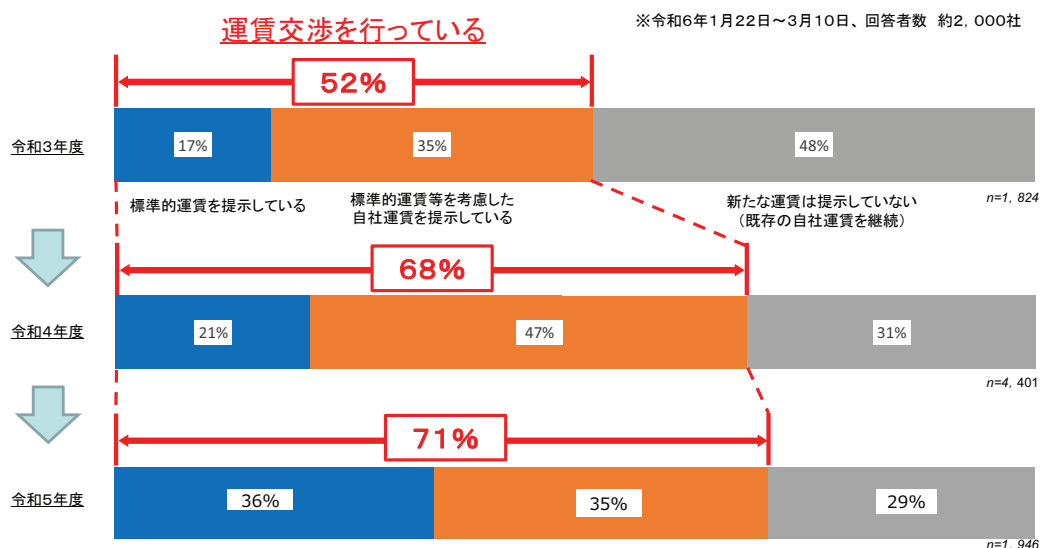


図8 標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

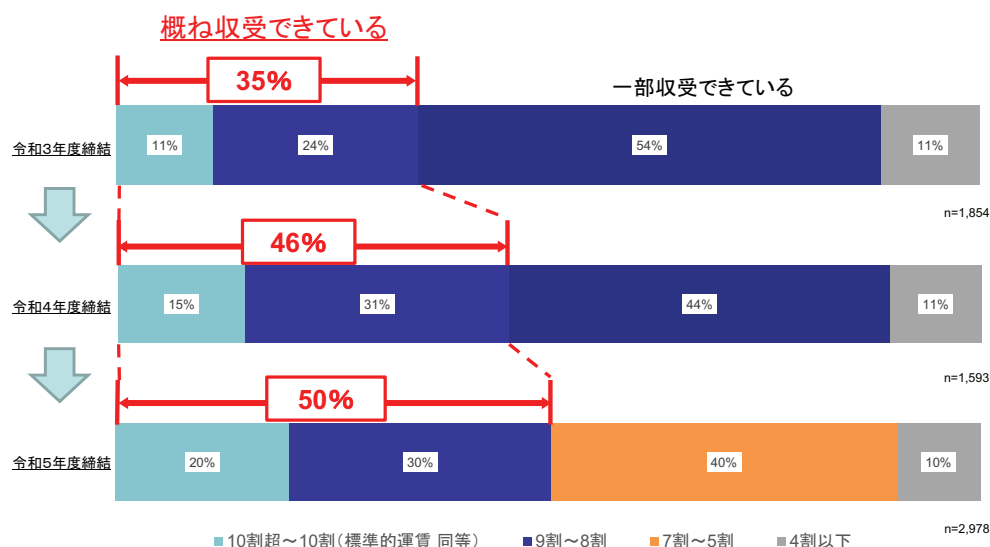


図9 標準的運賃に係る実態調査結果②～「標準的運賃」との乖離～

ります。

3. 物流関連 2 法の改正

続きまして、物流関連 2 法についてです。こちらは物流政策パッケージにも盛り込まれているところですが、物流の効率化、商慣習の見直し、荷主・消費者の行動変容につきまして、抜本的、総合的な対策が必要であろうということで2024年5月に公布されたところです。

流通業務総合効率化法にかかる部分に加えまして、貨物運送事業法に関する部分が改正されています。流通業務総合効率化法について先にご説明いたします。

荷主に関しましては、発荷主、着荷主両方が含まれるということです。本日、多数の企業がご参加いただいているところですが、皆さんにも影響してくるところです。

物流事業者につきましては、トラック、鉄道、港湾運送事業、航空、倉庫が対象となっていますが、こちらに物流効率化に取り組むために必要な措置につきまして、努力義務を課させていただきます。加えまして、取り組みを進めるに当たっての判断基準を示させていただく予定をしています。その判断基準に基づきまして、国が指導、助言、調査・公表をさせていただくというスキームとなっています。また、対象となる荷主、物流事業者、大きな事業者につきましては、特定事業者ということで指定をさせていただきまして、こちらの事業者に特に取り組みを進めていただくような形になります。中長期計画の策定、定期報告をお願いする形になります。更には、特定事業者の荷主に関しましては、物流統括管理者の選任が義務づけられる予定をしています。

貨物運送事業法につきましては、主にトラック事業者が対象となってくるものになりますが、一部荷主に対しても対象となる部分があります。その部分が、運送の契約時、書面化が4月から適用される予定がなされています。

それから、主に元請事業者が対象となりますが、

実運送体制管理簿、実際にどの運送事業が荷物を運んだかというものを整理していただくものですが、この作成が義務づけられる予定をしています。

一般のトラックは緑のナンバーが付いておりますが、軽自動車を活用する軽トラック事業者につきましては黒のナンバーが付いています。こちらは、e コマース市場の拡大に伴いまして車両の増加、事故の発生が非常に多く見受けられます。こういったことで、一般の緑事業者と同様のレベルの管理が必要であろうということで、このたび、管理者の選任、国への事故報告が義務づける予定をしています。

先ほどの流通業務総合効率化法に関しましては、今まさに施行に向けて作業を進めているところです。国交省、経産省、農水省3省の合同会議を開催していきまして、その取りまとめが2024年11月になされたところです。報告されていますのは、基本方針の部分、判断基準の部分、それから特定事業者に関する部分です。細かなところは割愛させていただきますが、トラック運送事業者の荷役の効率化に向け、その意義と目標が掲げられているところです。ターゲットといたしましては荷待ち時間・荷役時間の削減ということで、1運行当たり2時間以内に抑えるといった内容、それから、積載効率の向上ということで、50%の実現に向けて取り組みを進めていくという内容となっています。

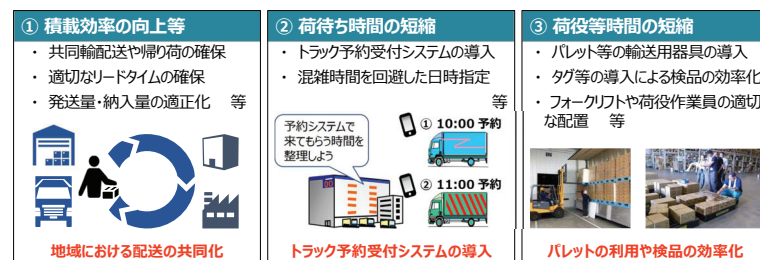
そのほか、国の役割ですとか地方公共団体の役割、それから荷主、物流事業者が講ずべき措置が盛り込まれています。物流事業者が取り組むべき措置が、図10になります。

主に、積載率の向上や荷待ち時間の短縮、荷役時間の短縮といった部分です。この部分につきましては細かい部分がありますので、判断基準の解説書という形で公表できるように作業が進められている状況です。

下段に特定事業者の指定基準について記載していますが、荷主に関しては、年間の貨物の取扱量が9万トン以上になる、日本全国で3,200社程度が指定されると予定しています。倉庫事業者につ

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。



特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度が高いと認められる**大手の事業者**が指定されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者	特定倉庫業者	特定貨物自動車運送事業者等
取扱貨物の重量 9万トン以上 （上位3,200社程度）	貨物の保管量 70万トン以上 （上位70社程度）	保有車両台数 150台以上 （上位790社程度）

○**物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等**から選任。

図10 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

いては、年間70万トン。トラック事業者に関しては、こちらはトン数ではなく台数ということになりますが、150台以上が対象となると予定しています。

荷主におきましては、物流統括管理者の指定が必要なため、荷主において物流効率化に向けて先導役を担っていただく方を想定しています。事業運営上の重要な決定に参画できるような方、役員という指定はしてないのですが、役員クラスで選任してくださいというようなことを想定している状況です。この方が先ほどの中長期計画、定期報告を社内指導していただき、提出いただくということで想定しています。

トラック運送事業にかかる規制措置は、荷主と元請事業者の間でしっかり契約の書面化をしていこうといった内容です。加えて、運送事業者間の契約に関しても義務化される予定をしています。

加えまして、実運送体制管理簿について、こちらは元請運送事業者に管理簿を作成していただくという想定で、下請に流した場合は一定の情報を提供いただいて、実運送事業者から元請に、誰が運んだのかということをしかり報告するといった内容となっています。この管理簿につきましては、自動的に荷主に提供されるものではなく荷主から情報が欲しいというようなことでしたら、元請事業者に開示の請求が可能という仕組みを取っ

ています。これにより、実運送の体制を明示していくという効果もあるのですが、運賃、手数料の算定の基礎にさせていただくことも想定している状況です。

補足的な説明になってしまいますが、実運送体制管理簿につきましては、すべての運送が対象になるわけではなく、1.5トン以上の契約が対象とってくる予定です。

それから、健全化措置という形で、元請事業者に対する努力義務化の規制ということになります。発注の適正化を目指して、年間の発注量が合計100万トンを超えるようなケース、全国の事業におきましては想定としましては150社強の事業者が対象になってくるということです。非常に影響力が大きいということで、対象化される予定です。

健全化措置の内容につきましては、元請事業者が下請に出す際に、その概算額をしっかりと計算していただく。その概算額が標準的な運賃で計算した運賃額を下回っているようなケースにおきましては、荷主の方にしっかりと交渉を行なっていただくといった内容です。多重下請構造改善のために、なるべく次数を減らしたいところですので、2次程度に抑えていただくことの努力義務化を想定している部分です。

法律施行の関係では、先ほど説明した物流効率

化法に関して、基本方針、努力義務、判断基準につきましては2025年4月から、特定事業者の指定、中長期計画の提出、物流統括管理者の選任が2026年、2027年以降に定期報告を開始していただくという想定をしています。

最後になりますが、今後、法施行、省令改正などを控えている状況で、関係者へ逐次情報提供、共有を図り、適切な運用につなげていきたいと思っています。

「2024年問題」が始まったところですが、2025年になってどうなるのかというようなお話もありますが、2025年を物流革新の元年と位置づけまして、サプライチェーンの全体最適を目指し、輸送力不足といったところ、それから、必要なタイミングで荷主が輸送できる体制を維持していきたいと考えているところです。ご理解とご協力を賜ればと考えていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

どうも、本日はありがとうございました。

【質疑応答】

Q 1：トラックGメンの活動について、令和元年から直近までで累計1,100件以上の働きかけなどになった事例があったとのことですが、それは多いのか、それとも少ないのかを、どう捉えていますか。数的なイメージ感、感覚的なものでも結構なので、教えていただきたい。

A 1：2024年10月までの実績として1,133件ということで、11月から12月にかけて、トラックGメンの集中月間ということで取り組みました。2023年度も取り組んでいるところなのですが、倍くらいの実績を重ねさせていただいています。多い少ないというのは感覚的なもので非常に難しい部分ですが、やはりこれだけ体制を拡充している状況にあり、トラック事業者からの期待も非常に大きい部分ですので、さらに取り組みを進めていき、実績を重ねていきたいと思っています。もし皆様のほうからそういった情報がありましたら、国交省の本省に目安箱を設置させていただきいますので、こ

ちらにぜひ情報提供いただければと思います。

Q 2：標準的運賃について、行政主体ではなく業界団体の自主ガイドラインのようなことはできなかったのでしょうか。それでは効果がないから、行政が主体となって標準を設けたのか、何か独禁法上の問題があるのかを教えていただきたい。

A 2：標準的運賃はどちらかというと業界からの要請が強い部分がありまして、2023年の夏頃から業界団体を交えて、しっかり議論させていただきながら策定したものです。形上は国土交通省が告示しているという状況ですが、中味はある程度、業界内の意向を反映させています。我々としては、業界として示していただくものを否定するものではなく、国としてもその辺りの価格転嫁をバックアップしていきたいと考えているところです。