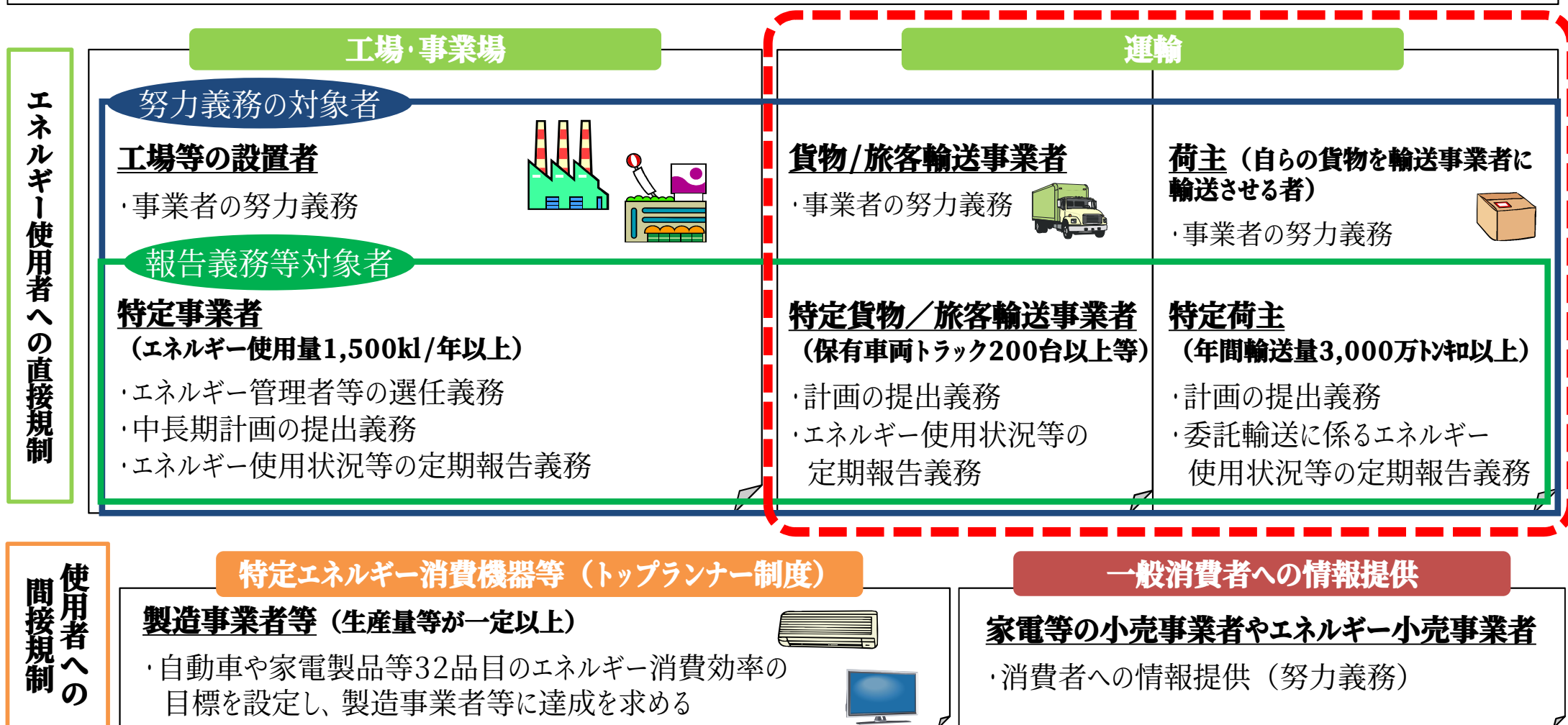


エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）の概要

- 省エネ法では、工場等の設置者、輸送事業者・荷主に対し、省エネ取組の目安となる判断基準（設備管理の基準やエネルギー消費効率改善の年1%改善目標等）を示すとともに、一定規模以上の事業者にはエネルギーの使用状況等を報告させ、取組が不十分な場合には指導・助言や合理化計画の作成指示等を行うこととしている。



※建築物に関する規定は、平成29年度より建築物省エネ法に移行

省エネ法における荷主制度の背景と概要

- 平成18年の省エネ法改正において、運輸分野の省エネルギー対策として、輸送事業者とともに荷主に対し、省エネ取組について義務づけ。

義務対象者

自らの事業活動に伴う貨物輸送量が**3,000万トンキロ以上の者を特定荷主として指定**。

判断基準

荷主が省エネの取組を実施するにあたって、具体的に措置すべき事項を判断基準として公表。

- ・ 省エネ取組方針の策定と効果の把握（方針の策定、社内体制の構築、定期的確認等）
- ・ 輸送効率向上措置等（荷姿の標準化、距離の短縮、モーダルシフト）
- ・ 目標の設定と計画的な取組の実施（中長期的に見た年間低減目標（1％）等）

義務内容

I. **中長期計画の策定**（年1回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出）
合理化の目標達成のために計画を作成する。

II. **定期の報告**（年1回、主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出）

- ・ 輸送に係るエネルギーの使用量
- ・ エネルギー消費原単位：委託輸送に係るエネルギー使用量÷売上高や物流量
- ・ 省エネ措置の実施状況

等

平成30年度改正省エネ法における荷主の定義変更・準荷主の位置づけ

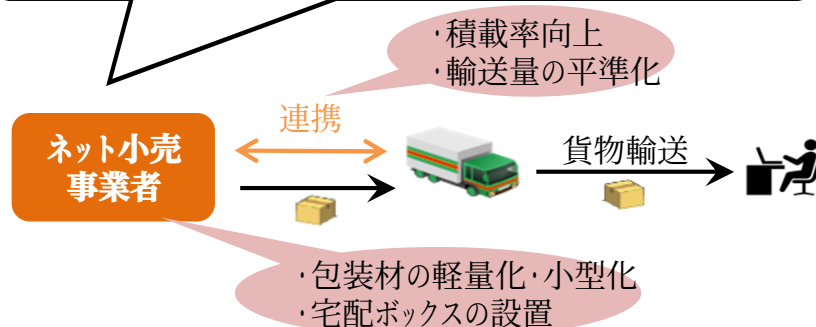
- 平成30年度の省エネ法改正において、貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義することで、貨物の所有権はないものの輸送方法等を決定するネット小売事業者も省エネ法の荷主規制の対象とした。
- また、貨物輸送事業者との契約関係はないものの、貨物の受取又は引渡しを行う日時及び場所の指示を行うことができる事業者を準荷主と位置づけ、努力義務を規定した。

荷主の定義変更

荷主 = 輸送の方法等を決定する事業者

- ・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義。
- ・貨物の所有権のないネット小売事業者も省エネ法の対象へ。
※貨物輸送事業者との契約がなく、輸送の方法等を決定していないモール事業者やC to Cの仲介事業者は対象外。

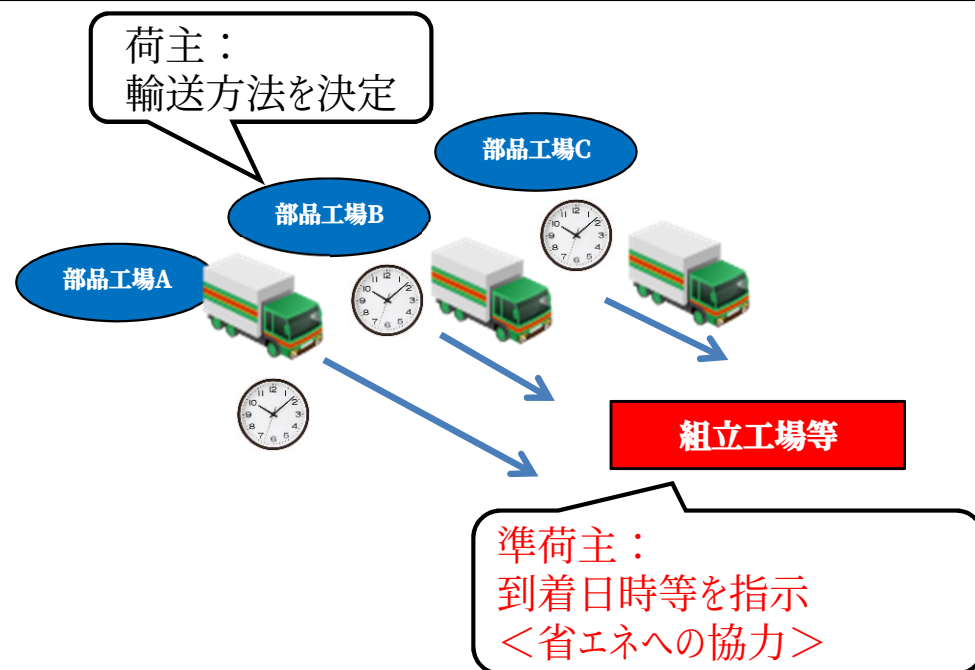
契約等で輸送の方法等を決定する事業者 ⇒ 荷主○



準荷主の位置づけ

準荷主 = 到着日時等を指示できる荷受側の事業者

- ・貨物の到着時刻等を指示できる**荷受側の事業者を準荷主と位置づけ**、努力を求める。（努力義務）



令和4年度改正省エネ法を踏まえた荷主関連の対応

- 非化石エネルギーへの転換に関する措置の新設を踏まえ、その適切かつ有効な実施を図るための荷主に対する判断の基準を新たに設けることが必要である。
- 貨物輸送部門における非化石エネルギーへの転換にあたっては、荷主と貨物輸送事業者が、一体となって取り組むことが重要。別途、国土交通省主導で検討される貨物輸送事業者に対する非化石エネルギーへの転換に関する判断の基準と連携して検討を進める。

✓ エネルギー使用の合理化の判断基準は荷主と貨物輸送事業者の取組が一体となっている

荷主	貨物輸送事業者
モーダルシフト	
・活用の決定	・車両やインフラの整備。 ・促進（利用可能な貨物選別、周知）。
ルート・手段	
・貨物の主な輸送ルート（拠点経由と直送を使い分けて、貨物輸送距離全体を短縮するように発注）。	・効率的な輸送経路を事前に計画する。 ・GPS等の機器の導入や、道路交通情報等を踏まえた、混雑回避等を行う。
大型車両の導入	
・車両の大型化等の手段により、貨物輸送事業者に対して便数を削減するように発注する。	・輸送量に応じて大型化を推進する。
積み合わせ・混載	
・輸送単位が小さい場合は積み合わせ等の実施するように発注。 ・同梱やまとめ送りを促進、他の荷主と共同輸配送を実施。	・輸送物品の特性を把握し、効率的な輸送単位の決定を行う。 ・他の輸送事業者と連携して、共同配送など実施する。
エコドライブ	
・取組（機器の導入や教育）に協力	・輸送手段毎の運転法の実施やシステムの活用、教育等。

出所 荷主部分：貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準
 貨物輸送事業者部分：貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要（平成30年法律第96号）

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用（令和6年4月）を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化（欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等）

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで（令和6年3月）の時限措置】

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**」の制度を導入

荷主対策の深度化

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

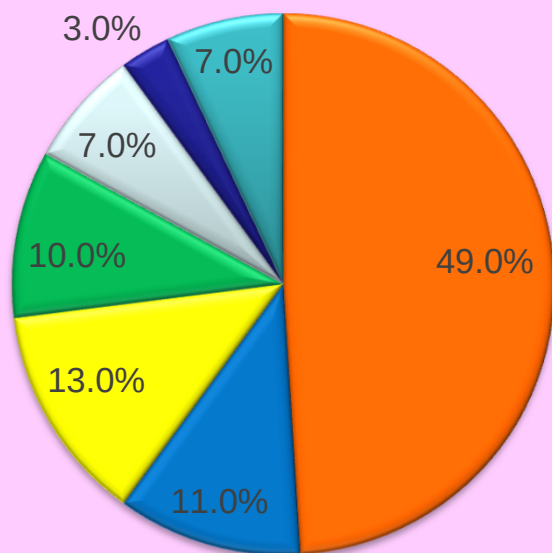
要 請

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



- 長時間の荷待ち
- 過積載
- 依頼になかった附帯業務
- 拘束時間超過
- 無理な配送依頼
- 異常気象
- その他

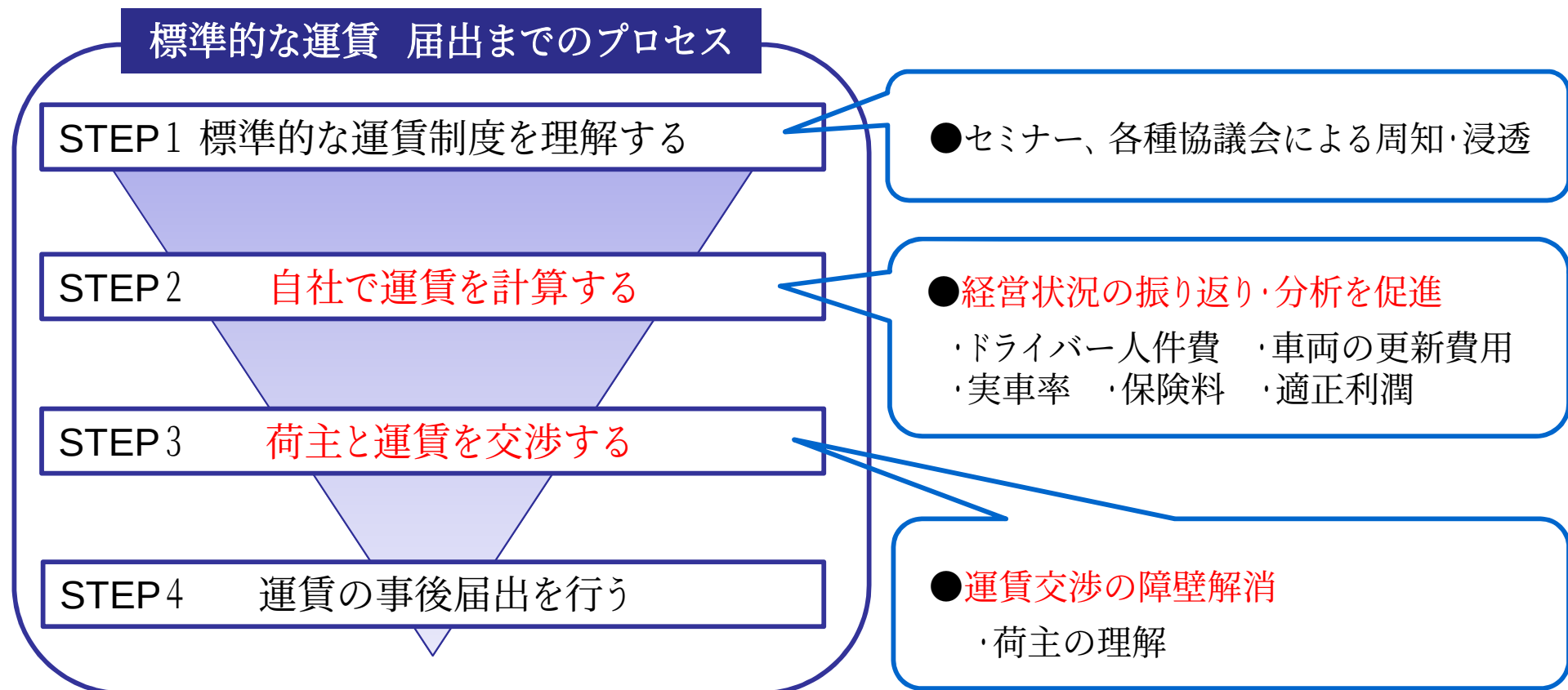
「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	1
働きかけ	6 2

※令和4年8月24日現在

標準的な運賃

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援**することを目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。



※標準的な運賃の届出率 49.2%（令和4年7月末時点）

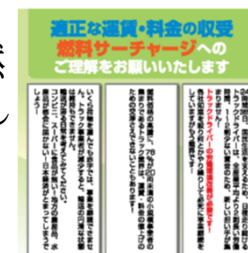
燃料価格の上昇に対する国土交通省の対応（トラック関係）

①荷主への周知・広報の強化

「燃料費を含む適正な運賃の収受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。

具体的には、以下の対応を実施。（R4.8.31現在）

- 荷主関係団体（約1,000団体）あて要請文書を発出（R3.11.10）
- 荷主企業（約45,000社）あて要請文書を全ト協と連名で発出（R4.1.21）
- 運輸支局長等による荷主団体、荷主企業への訪問（123回）
- 各県の取引改善協議会やホワイト物流セミナー等を通じた周知（133回）



※荷主企業を訪問し、要請文書を手交する運輸支局長

※荷主向け
パンフレット

②相談窓口の設置

トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置するとともに、国土交通省目安箱（web）にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記。

- R4.8.31現在、計32件の相談に対応

※燃料サーチャージに関する相談・意見・質問等：25件、運賃交渉に関する相談・意見等：6件、燃料価格に関する意見：1件

③荷主働きかけ等の法的措置

燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独禁法の違反（買いたたき）等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

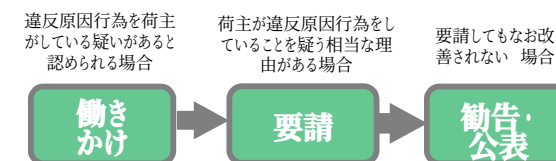
- R4.8.31現在、上記の相談に基づき、7件の働きかけを実施

※運賃・料金や運送条件に関する運送事業者との交渉に応じるよう働きかけ：7件（東北、関東、中部、中国、九州運輸局管内）

- R4.8.31現在、中小企業庁と連携し、下請中小企業振興法に基づき助言（注意喚起）を実施

※元請運送事業者に対して下請事業者との価格転嫁や価格交渉を適正に行うよう助言

<貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー>



※ 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

燃料価格上昇を踏まえた荷主への周知

国自貨第69号
令和3年11月10日

荷主関係団体 御中

国土交通省自動車局貨物課長

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の燃料価格上昇によって貨物自動車運送事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。こうした燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、貨物自動車運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

また、今般の燃料価格上昇は、適正な運賃収受の重要性について認識を新たにすることはありますが、そもそも、「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効率化に必要な設備導入に要する経費などを含め、適正な運賃を収受することが物流の持続可能性を確保するうえで重要です。

つきましては、荷主（運送委託者）と貨物自動車運送事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. 貨物自動車運送事業者と協議の上、**燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。**
2. 貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、**運賃・料金を不当に据え置くことは、**私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に違反するおそれがあるとともに、**貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象**となること。

運送委託者の方へのお知らせ



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 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・料金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。**



要注意! チェックポイント

- ☒ 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。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]
右記までご連絡ください。

価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」（令和3年12月27日）に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分が適切に転嫁されるよう、政府として取組を進めている。

独占禁止法、下請代金法の対応（公正取引委員会、中小企業庁）

【独占禁止法関係】

- 荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用について調査を実施。独占禁止法上の問題につながるおそれのある荷主641名に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付して、注意喚起を実施（R4.5）
- 優越的地位の濫用に関して、対象業種を追加（道路貨物運送業を含む22業種）し、緊急調査を実施（R4.6 受注者向け）。今後、発注者向け調査や、コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案への立入調査を実施。

【下請代金法関係】

- 労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引は、下請代金法上の「買ったたき」に該当するおそれがあることを明確化（R4.1公取委「運用基準」改正）
- コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、重点立入業種として、道路貨物運送業を含む4業種を選定（R4.5）

下請振興法の対応（中小企業庁、事業所管省庁）

- 毎年9月及び3月を「価格交渉促進月間」として設定し、業界への働きかけ、アンケート及び下請Gメンによるフォローアップ調査を実施。
- 調査に基づき、価格交渉・転嫁の状況の良くない親事業者に対して、下請振興法に基づく助言（注意喚起）を実施（R4.4）。
- 下請振興法に基づく「振興基準」を改正し、親事業者に求められる取組として、コストが上昇した下請事業者から申出があった場合、遅滞なく協議を行うこと、下請事業者の賃上げが可能となるよう十分に協議して取引対価を決定すること等を追加（R4.7）。今後、改正した振興基準は、業界団体の自主行動計画の改定や、個社への指導・助言に活用。

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

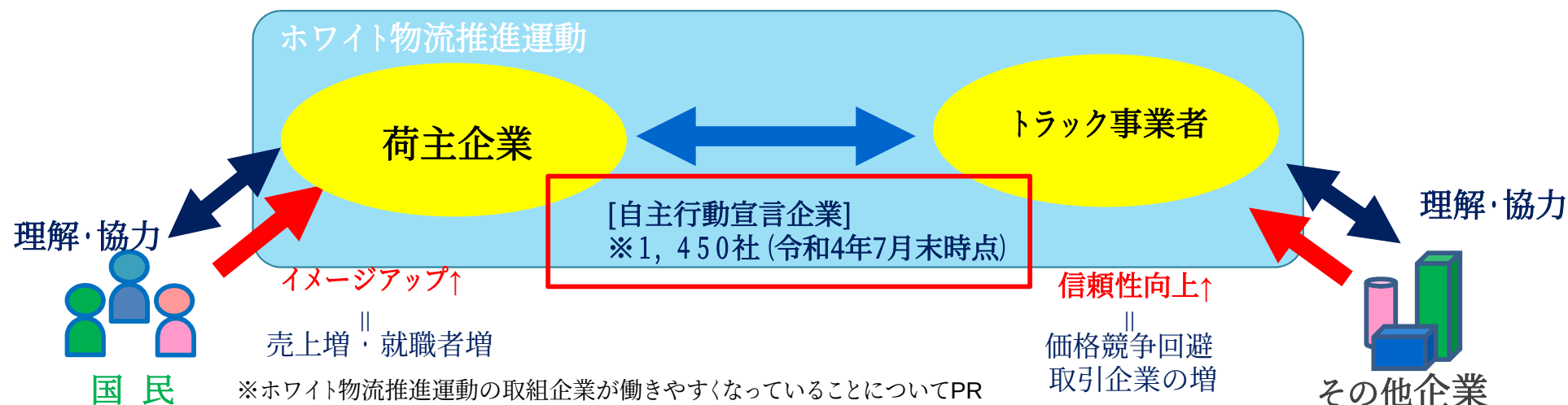
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取組。

※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組を強力に推進。

〔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



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

- | | |
|-------------------|----------------|
| A. 運送内容の見直し | } (宣言が多い上位3項目) |
| B. 運送契約の方法 | |
| C. 運送契約の相手方の選定 | |
| D. 安全の確保 | |
| ・物流の改善提案と協力 | |
| ・異常気象時等の運行の中止・中断等 | |
| ・パレット等の活用 | |