

## 会議の目的

- 中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

## 今後の取組

### ○価格転嫁等の状況や課題を調査

- ①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。
  - ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
  - ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施  
(国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)



- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

### ○大企業へのヒアリング

- ・上記調査結果を踏まえ、H28.4～5に大企業に対するヒアリングを実施(自動車産業、建設業)。
- ・H28.5にヒアリング結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告。
- ・ヒアリング対象に**トラック事業者等**を追加、**H28.8**にヒアリング結果を取りまとめ。



調査及びヒアリングの結果を踏まえ、大企業や元請企業に対して、不適正な行為を改め、取引条件の改善に協力してもらえるよう、働きかけを実施。

## 会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣

厚生労働副大臣

経済産業副大臣

国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官

内閣官房副長官補

内閣府政策統括官

中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長

警察庁、総務省、財務省、

厚生労働省、農林水産省、

環境省、

国土交通省(総合政策局長)

【第190回国会における安倍内閣総理大臣施政方針演説  
＜平成28年1月22日＞】抜粋

（世界経済の新しい成長軌道への挑戦）

・・・経済が成長すれば、労働コストは上がる。公害も発生します。「より安く」を追い求める、デフレ型の経済成長には、自ずと限界があります。

そのリスクが顕在化する前に、世界が目指すべき、新しい成長軌道を創らねばなりません。

イノベーションによって新しい付加価値を生み出し、持続的な成長を確保する。「より安く」ではなく、「より良い」に挑戦する、イノベーション型の経済成長へと転換しなければなりません。

＜中略＞

（GDP600兆円）

この春も、企業収益の拡大を賃金の上昇へとつなげる。昨年を上回る賃上げを目指すことで、政府と経済界の認識が一致しました。原材料コストの価格への転嫁など、下請企業の取引条件の改善に官民で取り組みながら、最低賃金についても、1000円を目指し、年率3%を目途に引き上げます。

## 【経済財政運営と改革の基本方針(骨太の方針)2016<平成28年6月2日>】抜粋

### 第2章 成長と分配の好循環の実現

#### 2. 成長戦略の加速等

##### (4) 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

##### ② 中堅・中小企業・小規模事業者支援

政労使合意の浸透を図るとともに、大企業へのヒアリングの実施、下請法等の運用強化、下請取引ガイドラインの充実・普及により、「良い品質」に見合った「適正な価格」を支払う取引慣行を定着させること等を通じ、下請等中小企業の取引条件の改善を図る。

## 【日本再興戦略2016<平成28年6月2日>】抜粋

### 第2 具体的施策

#### I 新たな有望成長市場の創出、ローカル・アベノミクスの深化等

##### 7. 中堅・中小企業・小規模事業者の革新

##### (2) 新たに講ずべき具体的施策

##### i) 中堅企業・中小企業・小規模事業者の「稼ぐ力」の確立

##### ⑤ 下請事業者の取引条件の改善

全国の中小企業・小規模事業者への好循環の拡大を実現するためには、政労使合意の浸透を図り、「良い品質」に見合った「適正な価格」を支払う取引慣行を我が国産業に定着させることが重要である。そのため、信義則に反する行為には厳正に対処するなど、下請取引の現場の実態を踏まえた実効性のある対策の強化が不可欠である。下請事業者が、取引停止などの影響を恐れて不適正な取引条件であっても言い出すことが難しい実態を踏まえながら、大企業の調達方針や取組方針に関するヒアリング、下請法等の運用の強化、取引上の問題事例やベストプラクティスを掲載した下請ガイドラインの更なる周知徹底、交渉ノウハウを普及するための下請かけこみ寺の機能拡充等によって、大企業の取引の適正化と中小企業の交渉力強化を同時に進め、中小企業の取引条件の改善を図る。また、継続的に取引実態を把握していくとともに、適正な取引慣行の定着に向けた広報を行う。

# 「未来への投資を実現する経済対策」について【H28.8.2閣議決定】

【機密性2】

## 第2章 取り組む施策

### Ⅲ. 英国のEU離脱に伴う不安定性などのリスクへの対応並びに中小企業・小規模事業者及び地方の支援

#### (2) 中小企業・小規模事業者の経営力強化・生産性向上支援

- ③ 下請等取引について、これまでの調査等で明らかになった手形支払や金型保管等の取引慣行における課題の改善につながるよう、下請法の運用基準における違反事例の充実を始め、独占禁止法その他の関連法規の運用を強化するとともに、業種別下請ガイドラインの充実・改善を行う。これらの施策を通じ、下請け企業等の中小企業の取引条件の改善を図る。

## 第3章 各項目の主な具体的措置

### Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備

#### (3) リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

- ・ リニア中央新幹線、整備新幹線、高規格幹線道路等の広域的な高速交通ネットワークの整備・活用（ETC2.0の利用者に対する高速道路料金の大口・多頻度割引等を含む）（国土交通省）

#### (5) 生産性向上へ向けた取組の加速

- ・ トラック運送業の生産性向上の促進（国土交通省）

### Ⅲ. 英国のEU離脱に伴う不安定性などのリスクへの対応並びに中小企業・小規模事業者及び地方の支援

#### (2) 中小企業・小規模事業者の経営力強化・生産性向上支援

- ・ 下請法の運用基準における違反事例の充実を始めとする関連法規の運用強化（公正取引委員会、経済産業省、事業所管省庁）

## 1. ヒアリング対象について

- ・トラック運送業の取引実態を明らかにするため、
  - ① 中企庁大企業調査の対象者をもとにした地域を代表するトラック事業者
  - ② 地域を代表する荷主企業双方に対してヒアリングを実施予定（合計26社程度）
- ・これに加え、中企庁が実施する製造業のヒアリングにも、トラック運送業への影響や業種のばらつきも考慮しながら適宜同席する。

## 2. 主な質問項目

トラック運送業者に対しては下請事業者との関係を中心に、荷主企業に対してはトラック運送業者との関係を中心に、次の内容を聴取。

- ① 事業概要
- ② 取引状況（書面化の有無、契約内容等）
- ③ 取引内容（運賃・料金状況等）
- ④ 制度等の認識（政労使合意等の認識状況等）

なお、ヒアリングの実施にあたっては、単に法令遵守状況にとどまらず、取引の実態やその背景についても明らかにできるように質問の設定を工夫する。

## 3. スケジュール

- ～6月中旬：対象企業の選定・調整
- 7月中：ヒアリング開始
- 8月上旬：とりまとめ

## トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について

平成 28 年 8 月 19 日

国土交通省

### (1) ヒアリングの対象

トラック運送事業者 16 社及び荷主企業 10 社の物流担当責任者等を対象として、経済産業省、中小企業庁、公正取引委員会、厚生労働省及び国土交通省のチームでヒアリングを行った。

### (2) ヒアリングで確認された実態・課題と今後の対応の方向性 別紙参照

#### ① 政労使合意の認識及び政労使合意の趣旨の浸透

政労使合意の趣旨の浸透に向け、広く周知・情報共有に取り組んでいる好事例が見られた一方で、「合意を知らなかった」という回答も数件あった。

→ 他省庁・業界団体とも連携して、荷主企業を含め、政労使合意の趣旨のより一層の浸透を図ることが必要。

#### ② 各種ガイドライン等の荷主企業・元請事業者への浸透

トラック運送事業者における浸透は概ね図られている一方で、特に荷主企業において、各種ガイドライン等の浸透が十分に図られていない実態が明らかとなった。

→ 荷主企業・元請事業者からの協力を得やすい環境づくりのため、「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」や、ドライバーの労働時間を定めた「改善基準告示」について、そのポイントを示したビラ等も活用しつつ、他省庁と連携で、荷主企業・元請事業者（現場の担当者レベルまで）への浸透を図ることが必要。

#### ③ 荷待ち時間及び附帯作業の改善

➤ 時間管理システムや荷役作業員の手配等による荷待ち時間や附帯作業の削減や、発荷主・着荷主・運送事業者の三者協議の場の設定等の取組みを行っている好事例が見られた。

➤ 一方、トラック運送事業者側からは、「特に着荷主側で荷待ち時間が発生するが、費用負担をしてもらえない」、「一部の業種（食品関係、ドラッグストア）では附帯作業が多い」との回答があった。

→ 他省庁と連携して好事例の横展開を図る等により、荷主企業

(特に着荷主)に荷待ち時間・附帯作業改善への協力の必要性を認識してもらうとともに、荷主企業と運送事業者が協議する機運を醸成。

- ・ 加えて、物流特殊指定の調査の拡充への協力等公正取引委員会との連携強化を図る。

#### ④ 適正な運賃・料金収受に向けた改善及び荷主企業と交渉しやすい環境づくり

- 運賃値上げ・給与改善の取組には、一定の進捗が見られた。
    - ・ 近年の燃料費高騰を踏まえ、荷主企業とトラック運送事業者間及びトラック運送事業者間のそれぞれで、運賃値上げやサーチャージ導入に進捗がみられたほか、燃料費下落後も「人手不足による人件費上昇への対応」として値上げした運賃水準を維持できている事例も複数あることが明らかとなった。
    - ・ また、トラック運転者の給与改善に向けた取組みも行われていることが確認された。
  - 他方、トラック運送事業者からは、荷主企業からの「必要な経費は運賃に含まれていると認識している」との回答とは異なり、「荷待ち料金、附帯料金等のコストを負担してもらえていない」との声も聞かれた。
    - ・ これに関して、荷主企業からは、「トラック運転者不足であり、運賃・料金について交渉されれば、基本的には応じている」との回答があった一方で、トラック運送事業者側は、「(他社との競合もあり)交渉できるかが問題」と感じており、荷主企業と交渉しやすい雰囲気づくりが課題であることが確認された。
  - 原価計算の意義が再確認された。
    - ・ トラック運送事業者は、そのほとんどが原価計算に基づいて「安全コストを含んだ運賃を収受できている」と回答しており、そのうちすべての事業者が、「下請事業者に対し、安全コストを含んだ運賃を支払っている」と回答している。
    - ・ 他方で、荷主企業からは、「取引関係にある(中小を含む)トラック運送事業者からは、原価計算に基づいた交渉をされていない」、トラック運送事業者からは、「下請事業者には原価計算ができていないところが多い」といった声があった。
- ・ 価格交渉ハンドブックの作成・普及等により、特に中小トラック運送事業者における原価計算の実施とそれに基づく交渉

の浸透を図ることが必要。

- ・ 加えて、独占禁止法・下請法との関係で問題となり得る行為の例等を示したビラの作成・展開等により、トラック運送事業者が荷主企業・元請事業者に対して必要なコスト負担を交渉しやすい環境を整えることが必要。

⑤ 下請多重構造

- 荷主企業・トラック運送事業者ともに、「下請けは2次までしか認めていない」との回答が複数ある一方、トラック運送事業者からは「季節変動などに対応するため、5次・6次の下請けも必要になるのではないか」との意見もあった。
  - 一方、「再委託先の下請事業者の契約内容や、何次請けまで発展しているかまでは把握していない」という回答も多数あった。
- 下請けの実態を把握するための工夫や、円滑な物流の確保に留意しつつ、下請多重構造の改善に向けた業界の自主的取組みを促すことについて、検討が必要。

以上



# トラック運送業の大企業ヒアリングの実施

平成 28 年 8 月

1. 実施社数 : 26 社(トラック運送事業者 16 社、荷主企業 10 社)

## 2. 実施概要

項目	好事例	課題事例
1. 政労使合意の認識、趣旨の浸透	<p>&lt;トラック運送事業&gt;  <b>政労使合意の趣旨を理解し、社内周知を実施。</b></p> <p>① 社内用 HP に掲載するなど、全職員に周知。(トラック)                  ② 社内研修会等で下請法や政府の動き等について説明。(トラック)</p> <p>&lt;荷主&gt;  <b>政労使合意の趣旨を踏まえた対応及び社内周知を実施。</b></p> <p>① 運賃の値上げを行った。(荷主)                  ② 社内研修等で広く職員に周知。事業者と定期的に会議を実施し、情報共有等実施。(荷主)</p>	<p>&lt;トラック運送事業&gt;  <b>政労使合意を知らなかった。</b></p> <p>&lt;荷主&gt;  <b>政労使合意を知らなかった。</b></p>
2. 各種ガイドライン等の荷主・元請への浸透	<p>&lt;トラック運送事業&gt;  <b>改善基準告示、荷主勧告制度、トラック輸送における下請ガイドラインを遵守する体制を構築。</b></p> <p>① 全社員対象としていた社内研修会等を定期的また年間複数回開催し、周知している。(トラック)                  ② 下請事業者を集めて協議会を開始し、周知。(トラック)</p> <p>&lt;荷主&gt;  <b>改善基準告示、荷主勧告制度、トラック輸送における下請ガイドラインを遵守する体制を構築。</b></p> <p>① 職員に、研修、eラーニング等で周知している。(荷主)</p>	<p>&lt;荷主&gt;  <b>社内への周知が不十分。</b></p>
3. 荷待ち時間及び附帯作業	<p>&lt;トラック運送事業&gt;  <b>無駄な待ち時間の削減を荷主に対して要望。</b></p> <p>① 発荷主を通し、着荷主へ待ち時間を短くするよう要望。(トラック)</p>	

	<p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>待ち時間、付随作業削減に向けて協力。</b></p> <p>① 時間管理システムを導入し、工場への入構から荷積み出発までの時間を可視化。遠方向けトラックを優先する取り組みを実施。(荷主)</p> <p>② 発荷主、運送事業者、着荷主の3社で協議する場を設けている。(荷主)</p> <p>③ 荷役は自社のリフトマンが対応し、トラックへの積み込みも自社で行う。運転手に作業はさせていない。(荷主)</p>	<p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>待ち時間・付随作業削減への取り組みが不十分。</b></p> <p>① 着荷主が受け入れの体勢を整えておらず、長時間の荷待ちが発生する。(荷主)</p> <p>② 食品関係の着荷主における待ち時間が長い。(トラック)</p> <p>③ 付随作業は食品、ドラッグストアで多く発生。(トラック)</p>
<p><b>4. 運賃・料金</b></p>	<p><b>&lt;トラック運送事業&gt;</b>  <b>燃料費高騰、人件費増加等を踏まえ、下請事業者に対し運賃値上げを実施。</b></p> <p>① 燃料費高騰時には運賃値上げまたはサーチャージ導入を実施。(トラック)</p> <p>② 協会会社の運賃は1度上げたら下げず、たとえば燃料費が下落しても、差分については人件費上昇に当ててもらっている。(トラック)</p> <p>③ 高速料金代、付随作業等が発生した場合は、すべて支払っている。(トラック)</p> <p>④ ドライバーの給与体系の見直しを行うなど、給与増額に向けた取り組みを実施。(トラック)</p> <p><b>原価計算に基づき安全コストを含んだ運賃を荷主から収受、下請事業者に支払を実現している。</b></p> <p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>燃料費高騰、人件費増加を踏まえ、トラック運送事業者に対し運賃値上げを実施。</b></p> <p>① 燃料費高騰時には運賃値上げまたはサーチャージ導入を実施し、燃料費が下落しても、人件費上昇への対応として値下げ要請はしていない。(荷主)</p> <p>② 高速道路料金、付随作業等、最初から発生することがわかっているものについては、契約に盛り込む。後から発生したものについても、請求してもらっており、すべて支払っている。(荷主)</p>	<p><b>&lt;トラック運送事業&gt;</b>  <b>元請事業者の荷主に対する発言力、交渉力が弱い。</b></p> <p>① 高速料金等が発生したと言えば料金を貰えるかもしれないが、言えるかどうか(言い出せない)が問題。(トラック)</p> <p>② 特に着荷主に対する発言力は弱い。発荷主に言っても着荷主に伝わることは少なく、場合によっては運送会社を変えるよう発荷主に圧力がかかることもある。(トラック)</p> <p><b>特に下請事業者において原価計算できていない。</b></p> <p>① 下請事業者には原価計算ができてないところが多い。どう原価計算を行い、どう運賃交渉していけばいいかわからない。(トラック)</p> <p>② 原価計算に基づく交渉はされていない。(荷主)</p> <p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>運賃・料金の値上げの必要性を十分に認識していない。</b></p> <p>① 安全コスト等必要な経費は、運賃に含まれていると思っている。(荷主)</p> <p>② 特に着荷主において、荷待ちにかかるコスト負担の必要性について認識されていない。(トラック)</p> <p>③ 元請けは物流子会社で、任せているので下請事業者については把握していない。(荷主)</p>
<p><b>5. 下請多重構造</b></p>	<p><b>&lt;トラック運送事業&gt;</b>  <b>品質保持のため下請の次数を制限。</b></p> <p>① 2次下請までしか認めていない。どうしても必要な時は、直接協定を結ぶ。(トラック)</p>	<p><b>&lt;トラック運送事業&gt;</b>  <b>下請運送事業者間の取引は把握していない。</b></p> <p>① 季節等の波動に対応するため、5次6次の下請事業者が必要になるのではないかと</p>

	<p>② 2次下請までにしないと、業務に責任が持てない。(トラック)</p>	<p>ラック)          ② 下請事業者を活用せざるを得ない場合でも、2次下請程度までしか把握していない。(トラック)          または、実運送事業者は把握しているが、何次請けかまではわからない。(トラック)          ③ 下請事業者間の取引内容は承知していない。(トラック)</p>
	<p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>品質保持のため下請の次数を制限。</b>          ① 品質保持のため、2次下請までしか認めていない。(荷主)          ② 元請け、下請とコンプライアンス研修をしている。(荷主)</p>	<p><b>&lt;荷主&gt;</b>  <b>実運送者は分かるが、何次請の運送事業者かはわからない。</b>          ① 下請事業者に依頼されている場合、把握していない、または、2次下請程度までしか把握していない。(荷主)          ② 実運送者は分かるが、契約内容については把握していない。(荷主)</p>

以上

# 取引条件改善等に向けた今後の政府の取組について

2016.8.19

## 《関係法令等》

## 《今後の取組》

### 下請等取引条件改善策

#### 【規制法】

○下請法  
(下請取引)



- ①下請法の運用基準に、金型保管や合理性なき原価低減要請等に該当する違反事例を追加する。【公取、中企】
- ②金型保管等、大企業ヒアリングで明らかになった課題について、下請法違反事件の調査、立入検査において重点的に確認する。【中企、公取】

○独占禁止法  
(あらゆる取引)



- ①下請法対象外の取引にかかる金型保管や原価低減要請等の問題事案に対処するため、中企庁作成の事例集への追記、独禁法違反可能性の明記等を行う。【公取、中企】
- ②優越的地位の濫用行為の抑止・早期是正のため、物流特殊指定の調査を拡充するなど独占禁止法の運用を強化する。【公取、国交】

○建設業法  
(建設工事の請負)



- ①建設業法令遵守ガイドラインで下請取引の適正化を促すとともに、法定福利費の内訳を明示した見積書の活用を関係団体に要請する。【国交】

#### 【振興法、ガイドライン、その他】

○下請振興法  
(下請取引)



- ①金型保管、手形支払、原価低減要請等の課題を含む振興基準の見直しを行う。【中企】

○業種別ガイドライン  
(下請取引等)



- ①下請ガイドラインの業種追加の検討、充実・改善を行う。【中企、業所管省】
- ②金型、原価低減要請等にかかる記述を充実する。【中企】

○その他



- ①手形支払について、現金払いを基本としつつ、割引手数料等の親事業者の負担、十分な協議を慫慂する方策を検討するとともに、制度的な手当の在り方を検討する。【中企、公取】
- ②追加での下請中小企業、大企業ヒアリングを実施するとともに、業界単位の取組を検討する。【業所管省、中企、公取】
- ③トラック運送業について、年内を目途に、事例集やハンドブックの作成とその周知を図る。【国交】

### 最低賃金引き上げ対策

○最低賃金法



- ①地方の中小企業等の声を吸い上げつつ、政府が行うべき事、厚労省の実施するもの、関係府省に依頼するもの、政府がリーチできない課題を整理・仕分けて報告する。【厚労省】

第7回下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上内閣官房副長官の発言概要（トラック運送業部分）

1. 会議の主眼は、中小企業が取引条件の改善を実感できるところまで、やり抜くことにある。各府省におかれては、引き続きこの気構えをもって取り組んでもらいたい。
2. 各府省での今後の対策については、いずれも、年内のできるだけ早い段階で具体化できるよう取り組んでほしい。
3. 国土交通省においては、中小のトラック運送業者の問題については、運賃水準の適正性が確保されるべきこと、さらに、その水準が不十分な場合には、安全にも支障が及ぶ問題であることを念頭において、荷主所管の各府省とも連携しながら、責任をもって対応してもらいたい。

とりわけ、重大事故の未然防止など安全確保の観点からは、事例集やハンドブックの作成とその周知にとどまらず、法令違反とは言えないが適切とも言えないような事案に対して、荷主や親事業者に対して注意や警告を行う制度の実効性ある運用について早急に検討して欲しい。