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

平成 20 年 3 月 14 日

平成 27 年 2 月 12 日改訂

平成 29 年 8 月 4 日改訂

国 土 交 通 省

目　　次

はじめに

第１章　トラック運送業における適正取引推進の必要性 1
１．トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義.....1

第２章　取引上の問題点と望ましい取引形態 3
１．運賃の設定.....3
２．運賃（代金）の減額.....9
３．運送内容の変更.....15
４．運送に係る附帯業務の提供.....19
５．荷待ち時間の改善.....22
６．書面の交付、作成、保存.....27
７．運賃の支払遅延.....30
８．長期手形の交付.....33
９．購入・利用強制の禁止.....36
10．報復措置の禁止.....38

第３章　関連法規等 39
１．トラック運送業の適正取引の推進に関する法令等との関係性について.....39
２．独占禁止法及び下請法が対象とする取引.....40
３．荷主勧告制度.....43
４．自主行動計画について.....46
５．荷主にご協力いただきたい具体的取組例.....48

はじめに

○ トラック運送業は、国内貨物輸送の約４割を担っており、日本の生活・経済を支える重要な役割を果たしているが、低賃金・長時間労働などの厳しい労働環境により、近年、トラックドライバー（特に若年層）が不足しており、トラックドライバーの平均年齢も５０歳に達しようという状況にある。

○　このままでは近い将来、安全で良好なサービス品質により荷物を運ぶことが困難となり、人々の生活や経済活動にまで影響を及ぼすことになりかねない。そのような状況を避けるためには、トラックドライバーの賃金の上昇を前提とした取引条件の改善など、若い方がトラックドライバーに魅力を持てるような健全な労働環境に改善する必要がある。

○　これまでのトラック運送業においては、取引上、荷主の方々が強い立場にあることなどから、例えば「燃料価格の高騰などによるコスト負担」、「運送以外の附帯業務にかかる対価」などについて、運賃・料金の交渉を行いたくても、以後の取引を断られることをおそれ、「価格交渉がうまくできない取引慣行」が存在しており、適正な取引ができていない環境にあったところ。

○　荷主、トラック運送事業者が、お互いに必要な費用などについて平等な立場で運賃・料金交渉ができる適正な取引条件に改善するためには、両者が手をとりあい、一体となって取り組んでいくことが重要である。荷主においても、本ガイドラインを積極的に活用し、業界全体で適正取引に向けた取組が推進されることが望ましい。

第１章　トラック運送業における適正取引推進の必要性

１．トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義

（１）関係者間における問題認識、ルール等の共有化

○ 荷主、元請事業者からの請負取引が、複数の下請事業者にまで及ぶ下請多層構造が課題となっているトラック運送業界の取引慣行において、顕在化している不適正な取引を排除していくためには、未然防止対策を含む適正取引のルールを関係者が遵守するとともに、望ましい取引形態についての知識を共有し、荷主、元請・下請運送事業者らが連携して導入促進を図ることが重要である。

○ 一方で、規制緩和に伴い競争が激化する中で適正取引を推進していくためには、独占禁止法（「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」（平成１６年３月８日公正取引委員会告示第１号）（以下、「物流特殊指定」という。））及び下請代金支払遅延等防止法（以下、「下請法」という。）の法適用対象外となる取引においても、法令と同等のルールについて遵守されるとともに、望ましい取引形態を業界全体で導入し、荷主、元請・下請運送事業者らが連携して積極的に取り組むことが必要である。

（２）中小企業の成長力底上げ

○ 我が国の経済成長を持続可能なものとするためには、成長の成果を中小企業にも浸透させ、中小企業の成長力の底上げを図ることが必要であり、下請事業者いじめが行われないよう、適正取引のルール化や望ましい取引形態について周知を図り、普及させていく必要がある。

（３）荷主とのパートナーシップの推進

○ トラック運送業が健全な事業運営を行いつつ、安全・環境対策の強化に対応していくためには、軽油価格を含めたコスト増を荷主、元請事業者、下請事業者がパートナーシップの下で適切に分担していくことが必要である。また、適正取引の推進にあたっては、書面化による契約内容の明確化や着荷主を含めた協力による手待ち時間の解消等も重要であり、そのためのルール等が不可欠である。

（４）健全な競争環境の整備

○ トラック運送業において、適正取引を推進していく前提条件として、少な

くとも「正直者が損をしない」よう健全な競争環境を整備する必要があり、そのためには、輸送の安全に加え、社会保険加入等の貨物自動車運送事業法以外の他法令についてもコンプライアンスを徹底することが必要である。

第２章　取引上の問題点と望ましい取引形態

この章において取り扱う内容は、物流特殊指定及び下請法のみならず、貨物自動車運送事業法に関することを含めたものにしている。

そのため、物流特殊指定及び下請法に係ることに限定される記載以外のものは、貨物の運送を依頼する者を「運送委託者」、その委託を受ける者を「運送受託者」とした。

１．運賃の設定

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 個別の運送内容等を考慮せずに、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること

○ 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること

○ 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一切考慮しないで、通常支払われる運賃より低い運賃に据え置くこと

○ 特定の運送受託者を差別的に取り扱い、他の運送受託者より低い運賃を設定すること

○ 同種の運送役務について、特定の地域又は顧客向けであることを理由に、通常支払われる運賃より低い運賃を設定すること

○ 貨物の運送を委託している下請事業者に対し、下請事業者が燃料価格の高

騰や労務費の上昇を理由に単価の引上げを求めたにもかかわらず、一方的に従来どおりに単価を据え置くことにより、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を設定すること。

○ 貨物運送を委託している下請事業者に対し、従来の運送単価から一律に一定率で単価を一方的に引き下げることにより、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を設定すること。

○ 荷主から前年比○%の運送料金の引下げ要請があったことを理由として、下請事業者と協議することなく、一方的に前年から○%引き下げた単価により、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を設定すること。

（２）関連法規の留意点

軽油価格高騰及び安全・環境対策の規制強化のコスト増が運送委託者に認められず、一方的に従来の運賃での運送が依頼されることがある。運送原価を考慮しない運賃設定は、運送受託者の利益を損ない、経営を圧迫するだけではなく、安全運行を阻害することにもなる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い代金の額を不当に定めることは、物流特殊指定第１項第３号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、独占禁止法（優越的地位の濫用）上問題となることがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、発注に際して下請代金の額を決定するときに、発注した内容と同種又は類似の役務の提供に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めることは、下請法第４条第１項第５号の「買いたたき」に該当し、下請法に違反

するおそれがある。

また、親事業者が、運送を委託するに当たって着時間指定や倉庫荷役等附帯業務を行わせる場合は、下請法第３条により交付を義務付けられた発注書面（以下「３条書面」という。）にその旨記載し、これらの対価を含んだ下請代金の額を下請事業者との十分な協議の上で設定して発注する必要がある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、下請法上問題となることがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

貨物自動車運送事業法では、他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合、運賃・料金に対する事業改善命令や荷主勧告の発動要件となるおそれがある。

（３）求められる取引慣行

○ 運送受託者が、運送を請け負うに当たり条件（発着時間の指定、倉庫荷役等の附帯業務等）が設定される場合、あらかじめ具体的な内容について合意を取り交わし書面化しておくことが求められる。

○ 運賃を決定する場合、運送受託者は自社の人件費・燃料費・修繕費・車両償却費等運送に係る原価を把握したうえで見積書を提示し、運送委託者と運送受託者は双方の十分な協議によって運賃設定することが求められる。

なお、原価計算にあたっては、Ｐ８コラム掲載の＜「原価計算の活用に向けて」リーフレット＞の活用も有効である。

○ エネルギーコスト（燃料費）等の値上がりや、環境対策等のための規制強化に伴うコスト増に対応するため、今後の経営動向などを踏まえた明確な算出根拠に基づいて、運送委託者、運送受託者が十分に協議を行い、合理的な運賃・料金を設定することが求められ、あらかじめ算定した手法等についても合意しておくことが求められる。

○ 委託手数料を設定する場合には、運送委託者は運送受託者の輸送コスト等を十分に考慮したうえで、委託手数料を設定することが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例＞

運賃交渉にあたり、漠然と「経営が厳しい」と持ち込むのではなく、社内で比較的簡易に原価計算を行うことができる「原価計算マニュアル」を作成し、運送原価の上昇等の原価データ等を確認できる資料を提示して、運賃の協議を行うよう工夫している。

＜３ＰＬにおける原価把握の例＞

運送、仕分け、梱包と一貫して物流を請け負う場合、それぞれの作業工程においての原価の把握を行い、運賃等の見直し要請については、配送ルートの見直しや各作業工程の合理化の範囲を明確にする工夫を行っている。

＜燃料サーチャージ制運賃の導入例＞

荷主と協議のうえ、軽油の基準価格を設定し、

〔燃料サーチャージ額＝

キロ程（km）÷燃費（km/ℓ）×算出上の燃料価格上昇額（円/ℓ）〕

を運賃とは別建てで上乗せしている。下請事業者に委託する場合にも、軽油上昇分を転嫁した運賃設定とする。

燃料サーチャージの計算にあたっては、次のように取組を実施した。

① 基準となる燃料価格、燃料価格の一定の変動幅とその算定上の上昇額及び使用車両の燃費を把握し、設定する。

② 運賃契約の体系に応じた燃料サーチャージの適用方法設定として、距離制貸切契約など、トラックの運賃契約の体系に対応した適用方法を決定する。

③ 燃料サーチャージの改定及び廃止として、燃料サーチャージの改定及び廃止する場合の条件を設定し、適用時に荷主企業に明示している。

＜手待ち時間のデータを示し交渉をおこなった例＞

全車両にＧＰＳを導入し、荷待ち時間の実態を把握し、データを示すことにより手待ち時間にかかる料金導入の協議を行うよう工夫している。

＜積極的に交渉をおこなった例＞

運送委託者のコンプライアンス意識の高まりのなかで、新たに待機時間料や附帯業務料を見込んだ運賃の見積もりを運送委託者に積極的に提案し、理解を得られている。

運賃と料金の別建て収受について

通達により運賃及び料金を定義付けし、標準運送約款の改正により運賃及び料金の区別を明確化しており、貨物自動車運送事業者は運賃と料金を別建てで収受することとなっている（次頁図参照）。

運賃及び料金について

貨物運送事業における「運賃」とは、貨物の場所的移動に対する対価をいう。なお、貨物の積み付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業者が備えている積付用品による作業への対価を含むものとする。

貨物運送事業における「料金」とは、（１）及び（２）の通りとする。

（１）貨物運送事業者が受託する運送以外の役務に対する対価であって以下①～③に掲げるもの。

①積込料及び取卸料

貨物の発地又は着地において、荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う貨物の車両への積込み又は車両からの取卸し（貨物の積み付けであって、シート、ロープなど通常貨物運送事業者が備えている積付用品による作業を除く。）に対する対価

②待機時間料

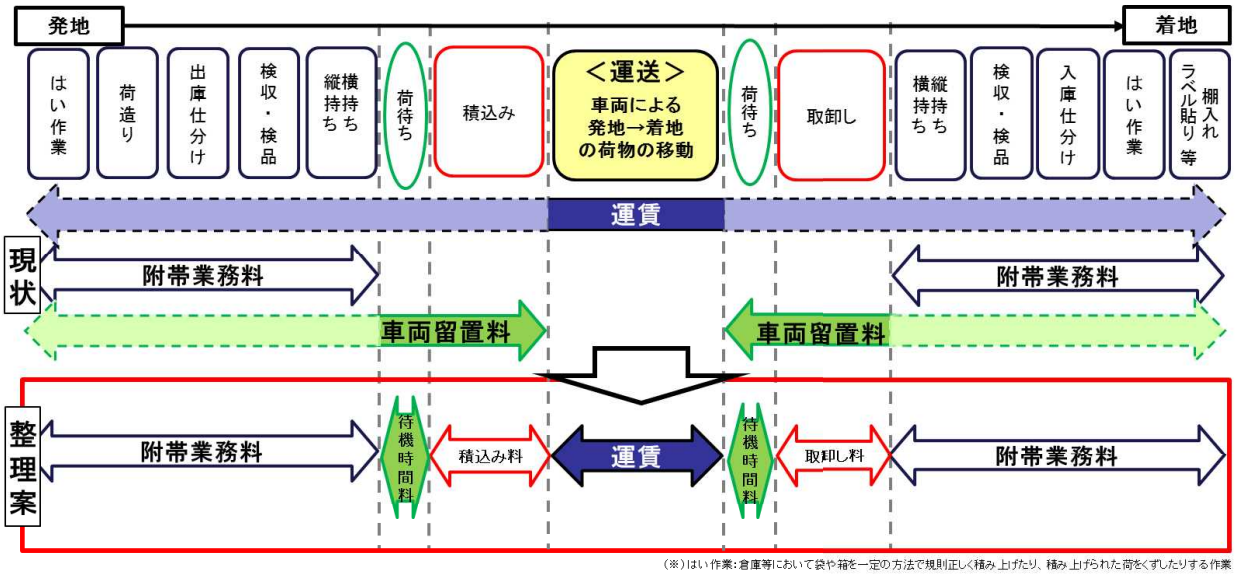
車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷送人又は荷受人の責により貨物運送事業者が待機した時間（荷送人又は荷受人が貨物の積込み若しくは取卸し又は附帯業務を行う場合における待機した時間を含む。）に対する対価

③附帯業務料

荷送人又は荷受人の依頼により、貨物運送事業者が行う品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務に対する対価

（２）深夜・早朝配送等の特別な費用が発生する輸送により増加する費用を賄うために収受するためのもの。

＜運賃と料金の別建て収受のイメージ＞



（※）はい作業：倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

荷主・元請け運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータの提示や明確な原価計算を行い、自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

＜「原価計算の活用に向けて」リーフレット＞

原価計算の実施を促進するため、原価計算を実施する必要性・効果や手順について整理し紹介。

http://www.mlit.go.jp/common/001185829.pdf

２．運賃（代金）の減額

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運賃引下げの合意が得られた運送受託者に対し、運賃引下げの合意日前に提供された運送役務についても新しい運賃をさかのぼって適用して代金を減額すること

○「協力金」、「協賛金」、「値引き」、「手数料」等の名目により、既に提供された運送役務の代金を減額すること

○ 運送中の荷物が汚破損したことを理由に、荷主等から損失の補償を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、代金から損害額を上回る一定額を差し引くこと

○ 運送受託者が有料道路を利用しなければ、到着できない到着時間等の運送条件が設定された場合、運送委託者が有料道路利用料金を負担しないことにより、代金を減額すること

○ 運送条件の変更を理由に、当初決められた運賃算定の方法を変更することにより、代金を減額すること

○ 手形払から、現金払へ変更する際に、自社の短期調達金利相当額を超える額を割引手数料として差し引くことにより代金を減額すること

○ 無理な到着時間等の運送条件を設定することで、当該条件を遵守できなかったことを理由に、代金を減額すること

○ 文書による合意なく振込手数料を差し引くことにより、代金を減額すること

○ 金融機関口座へ振り込む際の手数料を下請事業者に負担させることを書面で合意している場合に、金融機関に支払う実費を超えた額を代金から減額すること
○ 毎月の下請代金の額の一定率相当額を割戻金として親事業者が指定する金融機関口座に振り込ませること
○ 消費税・地方消費税額相当分を支払わないことにより、代金を減額すること
○ １円以上の単位の切捨てにより、代金を減額すること
○ 特定荷主が、取引先から製品等に係る代金を減額されたことを理由に、特定物流事業者に対する代金を減額すること
○ 親事業者が、荷主等から代金を減額されたことを理由に、下請事業者に対する下請代金を減額すること

（２）関連法規の留意点

親事業者が発注時に決定した下請代金を、下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず発注後に減額することがある。このとき、減額の名目、方法、金額の多少を問わず、また発注後いつの時点で減額しても、代金減額となる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主があらかじめ定めた代金の額を、特定物流事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額することは、物流特殊指定第１項第２号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者があらかじめ定めた代金の額を、下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額した場合、下請法違反となる。また、下請事業者との合意があったとしても下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額した場合、下請法第４条第１項第３号の「下請代金の代金減額」に該当し、下

請法に違反する。

支払手段としてあらかじめ「手形払」と定めているのを一時的に現金で支払う場合において、手形払の場合の下請代金の額から短期の自社調達金利相当額を超える額を差し引くことも、下請法上の代金減額となる。

他に、親事業者が、自ら請け負った運送を下請事業者に再委託し、運送中の荷物が毀損したので荷主から損失の補填を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、下請代金から毀損額を上回る一定額を差し引くことも、下請法上の代金減額となる。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

貨物自動車運送事業法においては、他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合、運賃・料金に対する事業改善命令や荷主勧告の発動要件となるおそれがある。

○ 消費税転嫁対策特別措置法に関する留意点

「消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法」（平成 25 年法律第 41 号。以下「消費税転嫁対策特別措置法」という。）は、消費税率の引上げに際し、消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保することを目的として制定され、平成 25 年 10 月 1 日に施行された。

消費税転嫁対策特別措置法では、資本金等の額が３億円以下である事業者等（特定供給事業者（消費税転嫁対策特別措置法第２条第２項各号で規定される事業者をいう。））から継続して商品又は役務の供給を受ける法人事業者等（特定事業者（消費税転嫁対策特別措置法第２条第１項各号で規定される事業者をいう。））が、「減額、買いたたき」「商品購入、役務利用又は利益提供の要請」「本体価格での交渉の拒否」といった消費税の転嫁拒否等の行為や、公正取引委員会等に転嫁拒否の実態を訴えたことに対する報復行為（取引数量の削減、取引停止、その他不利益な取扱い）を行うことを禁じており、これらの行為を行った場合は同法に基づく公正取引委員会等による指導・助言、勧告・公表の措置の対象となる。

消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のため、事業者又は事業者団体が行う消費税の転嫁カルテル及び表示カルテルについて、消費税導入時と同様

の独占禁止法の適用除外とする制度が設けられ、これに基づき、公益社団法人全日本トラック協会より、転嫁カルテル及び表示カルテルの届出がなされている。（公正取引委員会への事前届出）

（３）求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者は十分に協議を行い、支払条件（下請法では、法定の下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した書面を下請事業者に対して交付することが義務付けられている。）や運賃・料金の適用、事故発生時の責任の所在と賠償内容など、あらかじめ具体的な内容について合意の上、書面を取り交わしておくことが求められる。

○ 運送受託者が有料道路を利用した場合、運送委託者が有料道路の利用料金を負担する条件について、運送委託者と運送受託者は事前に十分な協議を行い、利用条件、費用の負担条件等を書面により明らかにすることが求められる。

○ 運送委託者から一方的な運賃減額の要請があった場合には、運送受託者は輸送コスト等を十分に考慮したうえで、運送委託者に運賃交渉することが求められる。また、その際には運送委託者は真摯に応じることが求められる。

○ 運送委託者と運送受託者双方の効率化や品質の高い作業等の提案、運賃・料金及びその適用方法について双方の行き違いが生じないように十分な協議を行うことが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜運送コスト削減に向けたデータを開示することで適切な運賃水準を実現した例＞

運送コストの削減要請があった際、配送ルート、積合せの見直しなどの自助努力とともに、配送量の増加がコストダウンに寄与すると試算し、運送委託者に配送量の引き上げを要請した。自社で対応できる範囲を明確にし、それ以上の運賃の引き下げは原価割れを引き起こすとの説明をし、提示した試算に基づいてコストダウンを行った。

＜原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例＞

原価計算を行い交渉した結果、適正価格で契約できた。

＜運送委託者と運送受託者によるパートナーシップの例＞

荷主の物流子会社が構築した共同配送システムを運送受託者が活用し、運送コストの把握が容易になり、システム構築した荷主の貨物だけでなく、他からも広く集貨することにより、輸送効率を飛躍的に向上させることに成功した。

定期的に運送委託者と作業品質向上の話し合いの場を設け、信頼関係を構築した結果、運賃の改善等につながった。

法令知識のない運送委託者の担当者の一存による一方的な運賃減額等については、運送委託者の管理職が知らないケースもあったため、管理職と交渉を行うようにした。

＜有料道路の利用条件、利用料金の支払条件を書面化して適切な費用負担を実施した例＞

運送委託者は、運送受託者が有料道路を利用した場合、利用費用を運送委託者が負担する条件を協議して、具体的に書面により明らかにした。具体的な利用条件として、通常ルートで指定された到着時間に到着できないケース、運送委託者の指示によるケース等を明確にして、有料道路利用料金については実費負担をルール化した。

＜社内の現場におけるチェック体制の整備＞

運送委託者においては、各支店の現場スタッフが運賃減額をしていないかどうか、契約書のチェック、注文書、入金状況等定期的な監査を実施した。

また、取引の適正化に向けて、本社に運送受託者からの相談窓口を設置し、代金減額等がなされないように対応した。

＜粘り強く交渉を行った例＞

「協力値引き」という名目で運送代金総額の 5%の協力金の要請が数年続いたが、要請のあった間、要請者に納得の説明を求めるなど、粘り強く交渉を行った結果、要請がなくなった。

３．運送内容の変更

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送委託者の都合により、依頼した数量※（積載量等）の変更がなされ、それに伴い運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと

○ 運送委託者の都合により、出発時間・到着時間が変更され、運送受託者に有料道路利用料金、運転者の人件費、待機時間料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと

○ 運送委託者の都合により、当初指定された出発地・到着地の急な変更がされ、運送受託者に人件費、燃料費等追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと

○ 運送受託者に対して、発注元からの発注が取り消されたことを理由として発注を取り消したにもかかわらず、運送受託者が要した費用を負担しないこと

○ 運送委託者、着荷主から運転者等に対し、直接運行の指示を行うこと

※ 運送依頼する単位には、重量単位（t）、車単位（台）、体積単位（㎥）等があり、個別の状況により判断する必要がある。

（２）関連法規の留意点

当初大量貨物を集約しての配送を前提に見積をさせながら、実際には少量遠距離運送で、しかも一方的に見積時の低い運賃単価で運送を依頼することがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比し著しく低い代金の額を不当に定めることは、物流特殊指定第１項第３号に該当し、独占禁止法違反となるおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めることは、下請法第４条第１項第５号の「買いたたき」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

特定荷主（親事業者）は、特定物流事業者（下請事業者）が特定荷主（親事業者）の指定した場所まで運送したところ、①特定荷主（親事業者）の発注ミスにより物品を再び持ち帰ることになったにもかかわらず、当該運送に要した費用を支払わないこと、②発荷主・着荷主の庫内での作業など運送とは関係のない労務作業を必要な費用を支払わずに行わせること、③委託した物品の運送とともに、別の物品の運送を必要な費用を支払わずに行わせることなどがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送等の内容を変更させ、又は運送等を行った後に運送等をやり直しさせることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第１項第７号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、発注後に費用を負担せず貨物量や配送ルートに変更を行うことは、下請法第４条第２項第４号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

特定荷主（親事業者）が４ｔ 車１台での運送依頼をし、実際に積み込み場所に行った時、１台では運送できない貨物量であったにもかかわらず、一方的に見積時の運賃で運送を行わせることがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第１項第７号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法等の適用対象となる取引を行う場合、親事業者がこのように必要な費用の負担をしない当初の運送依頼の内容変更は、下請法第４条第２項第４号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

運送受託者は、運行の安全の確保を義務付けられており、その業務を行わせるために運行管理者を選任しなければならない。しかし、運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第１７条第３項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきである。

運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことにより、輸送の

安全を阻害する行為がみられた場合、最終的には「荷主への勧告」をおこなうこともあり得る。

（３）求められる取引慣行

○ 運送委託者は、見積時における見込み貨物量増減や配送ルート等が発注時に変更になったり、配送ルートを見直さなければならないような発着地変更などがあったりする場合は、運送受託者と十分な協議を行い、合理的な運賃の再設定、合理的な追加的費用の負担をすることが求められる。

○ 速度超過等輸送の安全を阻害するおそれがある到着時間の設定をしないよう、運行条件については十分な協議をすることが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜試行的な業務実施（トライアル）による見積の作成例＞

貨物量の予測や配送ルートの合理的な設定が困難な場合、事前に運送委託者と運送受託者が協議を行い、運賃の算定式を決めたうえで試行的な業務期間で必要な作業工数を積算し、適正な見積が出来る段階になって本契約を結ぶようにしている。

＜安全運行のためのシステム導入例＞

運行管理・配車システムを構築することで、運送の依頼内容が変更になった場合、迅速に対応できるようになったうえ、無理な運行依頼に対しては、運送委託者に対し逆に無理のない提案ができるようになった。

４．運送に係る附帯業務の提供

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による附帯業務）

○ 運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること

（２）関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第１項第６号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

無償の労務提供を強要する行為は、下請法等の適用対象となる取引を行う場合、下請法第４条第２項第３号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

運送契約において、契約に定められていない役務を無償で要求することは、運転手の拘束時間の長時間化を招き、過労運転の原因となり、安全運行を阻害する行為になる。この結果、輸送の安全の確保を阻害することとなる場合には、貨物自動車運送事業法第２２条の２に違反するおそれがある。

（３）求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

運送委託者が運送受託者に対し、附帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う附帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者双方が附帯サービスは無償であるという意識を変えていくことが求められる。

○ 現場において運送委託者等から契約外作業の要請があった際には、運送受託者の担当者は管理職に報告し、双方の管理職同士で合意した上で当該要請について対応することが求められる。

○ 契約にあたっては、作業の範囲、役割分担、費用分担等明確にし、双方が契約内容を確認した上で書面にて行うことが求められる。

○運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜パートナーシップによる適切な役割分担を行った例＞

運送委託者と協働して、現場における契約に基づかない附帯業務とリスク負担等について調査し、十分な協議を実施し、無償で提供してきた附帯業務についても、費用負担とリスク負担をそれぞれ書面化した。

定期的に運送委託者と話し合いの場を設け、無償で行っていた附帯業務について、運送委託者の直接的な利益になることを明示することにより、有償化または、運送委託者側で作業を行うこととなった。

現場において契約外作業の要請があった際には、現場で判断せず必ず会社に報告させ、双方の管理職同士で話し合いを行うことにより作業料金の発生の承諾又は作業を運送委託者側で行うかを決定することとした。

運送委託者に作業基準書を作成してもらい、それに双方が従い作業を行っていくことにより、事故が減少した。

＜附帯業務のサービスレベルの向上を図った例＞

無償で提供してきた附帯業務について、運転手も積極的に研修等で技能を身につける等スキル及びサービスレベルの向上を図ることにより料金収受へとつながった。

＜コンプライアンスの高まりによる適切な役割分担を行った例＞

運送委託者のコンプライアンスの高まりにより、附帯業務は作業料を払うか、運送委託者側が作業を行うか判断し、問題解決に向けて理解を示す状況もみられるため、新たに附帯業務を見込んだ運賃表を作成し、荷主との交渉を行った結果、交渉が成立した。

５．荷待ち時間の改善

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送委託者が、運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握しているにもかかわらず、計画的な発注や積込等の対策を講じないこと
○ 運送委託者の都合により、出発時刻・到着時刻が変更され、運送受託者に、待機時間料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
○ 運送委託者の都合により、運送受託者が長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待ち時間について必要な費用を負担しないこと
○ 運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生の課題を特定せず、対策を講じないこと
○ 着荷主の都合により、荷卸し時刻が変更され、運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと。

（２）関連法規の留意点

特定荷主（親事業者）が出発時刻を指定したにもかかわらず、特定荷主（親事業者）の都合で積み込み時間が遅れた場合に、その待ち時間について必要な費用を負担しないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第１項第７号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法等の適用対象となる取引を行う場合、親事業者がこのように必要な費用の負担をしない当初の運送依頼の内容変更は、下請法第４条第２項第４号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第１７条第３項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきであるが、荷主との連携・協力も重要である。

運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことにより、輸送の安全を阻害する行為がみられた場合、最終的には「荷主への勧告」をおこなうこともあり得る。

（３）求められる取引慣行

○契約時に、見込まれる荷待ち時間を確認の上、待機時間料を設定しておくことが望ましい。

○実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や待機時間料の引上げについて、運送委託者と協議することが望ましい。

※荷待ち時間の記録について

トラックドライバーが車両総重量８トン以上又は最大積載量５トン以上のトラックに乗務した際に、これまでは貨物の積載状況の記録を求め

ていたが、平成２９年７月１日からは、新たに荷主の都合により３０分以上の荷待ち時間が発生した場合に、ドライバー毎に以下の項目についても、記録することを義務づけた。（貨物自動車運送事業輸送安全規則第８条）

・集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）
・集貨地点等への到着の日時を荷主から指定された場合にあっては、当該日時
・集貨地点等に到着した日時
・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
・集貨地点等で、貨物の荷造り、仕分その他の貨物自動車運送事業に附帯する業務（以下「附帯業務」という。）を実施した場合にあっては、附帯業務の開始及び終了の日時
・集貨地点等から出発した日時

○積込み時間を指定した時、運送委託者の都合で待ち時間が発生した場合は、待ち時間を踏まえた合理的な積算に基づき、運送委託者は適切な費用負担をすることが望ましい。

○運送受託者は、運送委託者に対し荷待ち時間改善の申し入れを行うことが求められる。

また、申し入れを受けた運送委託者は、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが求められる。

○運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、荷待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

○運送委託者（発荷主）は、着荷主先での荷待ち時間の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や取り卸及びブースの増設等への取組により、荷待ち時間削減を行うとともに、車両が敷地内で待機できる措置を講ずることや着荷主先での窓口の設置依頼を行うことが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜安全運行のためのシステム導入例＞

運行管理・配車システムを構築することで、運送の依頼内容が変更になった場合、迅速に対応できるようになったうえ、無理な運行依頼に対しては、運送委託者に対し逆に無理のない提案ができるようになった。

＜予約システムの活用例＞

従来は先着受付順のため運送委託者の倉庫へ入庫待ちをする必要があったが、受付予約システムの導入により入庫時間の事前予約が可能となったため荷待ち時間が大幅に改善した。

＜パートナーシップによる適切な役割分担を行った例＞

運送委託者と連絡を密にとり、ドライバーの出庫時間の調整を行った。

運送委託者と話し合い、積み込み時間や納品時間を調整することにより、荷待ち時間が短縮された。

物流施設のバースを大口と小口バースに分けてもらうことにより荷待ち時間が短縮された。

荷待ち時間の改善における着荷主の役割

サプライチェーン全体の最適化を進める上で、輸送の効率化は重要な課題であり、着荷主等においても、トラックの荷待ち時間の改善を進めることは大きな意義があります。

○　着荷主等においてもトラックの荷待ち時間を調査し、実態を把握するとともに、長時間の荷待ち時間が発生している施設、時間帯、状況等を特定し、分析・改善することが望ましい。

○　着荷主等は、運送受託者から荷待ち時間改善の申し入れがあった場合には、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが望ましい。

○　着荷主等、運送委託者、運送受託者は、定期的な会議を設ける等、荷待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが望ましい。

○　着荷主先でも、積み込み時間等の調整を行える一元的な窓口を設置することが望ましい。

※特に配送センターでは、長時間の荷待ち時間（妥当と思われない要請）が発生する傾向にあるため、留意する必要がある。

６．書面の交付、作成、保存

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 特にスポット取引において、運送委託者が運送受託者に対して、電話による口頭のみによる運送依頼を行うこと
○ ３条書面において、運賃、支払期日、支払方法等の記載の不備があること
○ 口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること
○ 契約が書面化されていないので、責任の範囲が曖昧な状況となっていること
○ 契約が書面化されていても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていないこと

（２）関連法規の留意点

トラック運送業の商慣行として、特にスポット取引の場合、電話による口頭のみの運送依頼が日常的に実施されており、業界の取引慣行として根付いている。

また、契約書を締結しないまま、お互いの信頼関係のみで取引を行い、個々の運送業務についても発注書面を交付せず、口頭で発注しているケースや、基本契約書を締結している場合であっても、この契約書に記載されていないサービスを委託する場合に、その給付内容を記載した発注書を交付していないケースがある。

さらに、契約書において「別途定めるものとする。」と記載しているだけで、「運賃表」や「単価表」を作成せず、覚書等でも取り決めていないものや、個々の発注書面において運賃、支払期日、支払方法等の基本的事項を記載していないものが多く存在する。また、代金の額について、具体的な金額の記載が困難な場合であっても、算定方法を記載できるにもかかわらず、その算定方法を記載しないものもある。

〇下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した３条書面を交付しなければ、下請法第３条の「書面の交付義務」に違反する。

３条書面交付義務に違反した場合、行為者（担当者）個人が罰せられるほか、会社も５０万円以下の罰金が科されることとなる。

なお、親事業者は、下請事業者に対し製造委託、修理委託、情報成果物作成委託又は役務提供委託をした場合は給付の内容、下請代金の額等について記載した書類（５条書類）を作成し２年間保存する義務がある。

（３）求められる取引慣行

〇 運送委託者と運送受託者との取引

不要なトラブルを回避するためにも運送委託者と運送受託者の双方が協議して、運送内容及び支払条件等を書面化し、保存しておくことが求められる。

また、契約後も定期的に実態を把握し契約内容と比較し、契約内容と実態が乖離している場合はそのデータをもって運送委託者と協議することが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜継続取引における運送契約例＞

継続して一定期間取引がある運送契約の場合、運送契約書を交わし運送内容及び運賃を詳細に定めた。

＜事業拡大につながった例＞

書面契約により契約内容を明確化することにより、運送以外の倉庫業務等も依頼され事業拡大につながった。

＜スポット取引における発注例＞

スポット取引の場合に一定のフォーマットを定め、下請法上の具体的記載事項を網羅したもので運送依頼書ができるようにシステム化した。

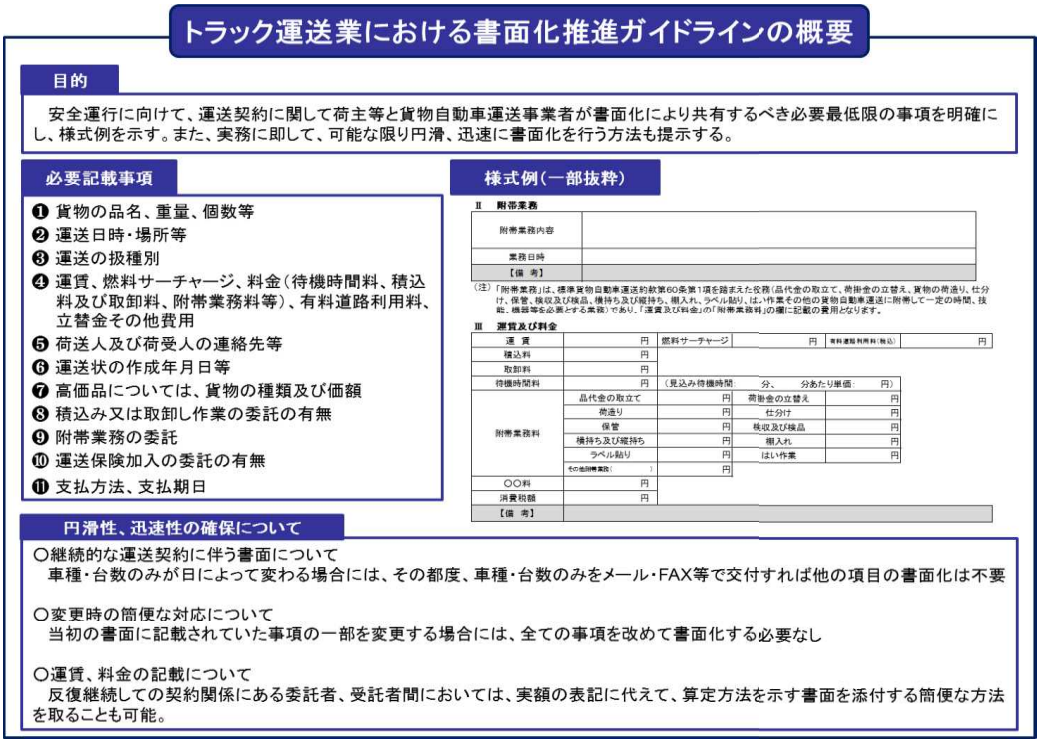
＜作業指図書に３条書面の事項を記載している例＞

作業指図書に３条書面に記載すべき事項を示し、運送指図書に３条書面の機能を持たせている。

（５）書面化等適正取引の推進について

適正な取引及び安全運行を確保する観点から、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年１月 22 日）」を制定（平成 29 年８月改訂）。

運送契約に際して、運送業務や附帯業務の内容、運賃・料金等の重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面により共有することをルール化。



トラック運送業における書面化推進ガイドラインの概要

目的

安全運行に向けて、運送契約に関して荷主等と貨物自動車運送事業者が書面化により共有するべき必要最低限の事項を明確にし、様式例を示す。また、実務に即して、可能な限り円滑、迅速に書面化を行う方法も提示する。

必要記載事項

❶ 貨物の品名、重量、個数等
❷ 運送日時・場所等
❸ 運送の扱種別
❹ 運賃、燃料サーチャージ、料金（待機時間料、積込料及び取卸料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他費用
❺ 荷送人及び荷受人の連絡先等
❻ 運送状の作成年月日等
❼ 高価品については、貨物の種類及び価額
❽ 積込み又は取卸し作業の委託の有無
❾ 附帯業務の委託
❿ 運送保険加入の委託の有無
⓫ 支払方法、支払期日

様式例（一部抜粋）

Ⅱ 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【備 考】	

（注）「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務（品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物自動車運送に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務）であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料」の欄に記載の費用となります。

Ⅲ 運賃及び料金

運 賃	円	燃料サーチャージ	円	有料道路利用料（税込）	円
積込料	円				
取卸料	円				
待機時間料	円	（見込み待機時間： 分、 分あたり単価： 円）			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	円	
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
	その他附帯業務（ ）	円			
○○料	円				
消費税額	円				
【備 考】					

円滑性、迅速性の確保について

○継続的な運送契約に伴う書面について
車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度、車種・台数のみをメール・FAX等で交付すれば他の項目の書面化は不要

○変更時の簡便な対応について
当初の書面に記載されていた事項の一部を変更する場合には、全ての事項を改めて書面化する必要なし

○運賃、料金の記載について
反復継続しての契約関係にある委託者、受託者間においては、実額の表記に代えて、算定方法を示す書面を添付する簡便な方法を取ることも可能。

７．運賃の支払遅延

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ あらかじめ定められた支払期日までに代金が支払われないこと
○ 下請事業者との間で支払期日が定められていない場合に、その給付の受領日に下請代金を支払わないこと
○ 請求書が提出されないこと等を理由として支払が遅延すること
○ 下請事業者の運送役務が提供された日から、６０日以内に定められた支払期日までに代金が支払われないこと
○ スポット取引とスポット取引以外の継続的取引の支払制度を同一としたために、運送役務が提供された後６０日以内に支払われないこと
○ 支払日が金融機関の休業日に当たるときに、下請事業者から事前に書面で同意を得ずに翌営業日に支払を順延すること
○ 手形払に係る経費の削減等を図るため、下請代金を従来の手形払の満期相当日に現金で支払う方法に変更したことから、下請事業者から役務の提供を受けた日から６０日を超えて下請代金を支払うこと
○ 下請事業者からの請求書の提出が遅れたことを理由に、下請事業者が役務を提供したにもかかわらず、あらかじめ定められた支払期日を超えて下請代金を支払うこと
○ 荷主からの代金未払を理由として、親事業者が支払を遅延すること

（２）関係法規の留意点

あらかじめ定めた支払期日までに代金を全額支払わないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、代金をあらかじめ定めた支払期日の経過後なお支払わないことは、物流特殊指定第１項第１号により独占禁止法違反となるおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法においては、下請取引の性格から、支払期日を不当に遅く設定するおそれがあることから、下請事業者の利益を保護するために支払期日を定める義務が課せられている。具体的には、下請法第２条の２により、運送の役務が提供された日を起算日として、起算日から６０日以内の出来る限り短い期間内に支払期日を定めなければならないとされている。また、支払期日が定められない場合は運送が実際に提供された日が支払期日であり、その支払期日までに下請代金を全額支払わないことは、下請法第４条第１項第２号の「下請代金の支払遅延」に該当し、下請法に違反する。

また、下請代金をその支払期日までに支払わなかったときは、下請法第４条の２の「遅延利息の支払義務」により、役務提供日から起算し６０日を経過した日から実際に支払をする日までの期間について、年率１４．６％の遅延利息を支払わなければならない。この遅延利息は、当事者間で合意して決めた利率に優先して適用される。

なお、下請法の適用対象となる取引を行う場合において、一定期間の運送契約を行い、その運送が連続して提供される場合には、次の要件を満たせば、月単位で設定された締切り対象期間の末日に当該役務が提供されたものとすることができる。この場合、締切り後６０日（２か月）以内に下請代金を支払わなくてはならない（月末締めの翌々月払）。

① 支払は月単位で設定される締切り対象期間の末日までに提供した役務に対して行われることがあらかじめ合意され、３条書面に明記されていること

② ３条書面において、当該期間の下請代金の額（算定方法も可）が明記されていること

③ 下請事業者が連続して提供する役務が同種であること

親事業者は、下請事業者と継続的に取引しているということだけでこれらの要件を満たさない場合や、要件を満たさないスポット取引では、役務が提供された日から６０日以内に代金を支払わなければならない。

（３）求められる取引慣行

運送委託者と運送受託者の取引においては、出来る限り短い期間内に支払期日を定めることが求められる。（下請法では、起算日から６０日以内の出来る限り短い期間内に支払期日を定めなければならないとされている。）

（４）望ましい取引実例

＜継続取引もスポットも同様の条件にしている例＞

経理上の煩雑さを排除するために全ての支払を月末締め翌月末払にしている。

＜社内監査制度の充実によりコンプライアンスを徹底している例＞

一定周期で各営業所の監査を行い支払遅延等が発生していないか監査するとともに、独禁法物流特殊指定及び下請法の社員研修を行っている。

末端の職員まで、独占禁止法、下請法について、教育、試験を実施している。

８．長期手形の交付

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送委託者が、運送受託者に対して、割引困難な手形を交付すること

（２）関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が特定物流事業者に対して、代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付することにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第１項第５号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合には、下請代金の支払は現金によることが原則である。

一方、手形による支払も認められているが、その現金化にかかる割引料等のコストについて、これを勘案した下請代金の額を決定することが重要である。また、下請事業者の資金繰りに多大な悪影響を与える著しく長い期間の手形など、割引困難な手形を交付することは、下請法４条第２項第２号の「割引困難な手形の交付」に該当し、下請法に違反する。

具体的には、手形期間は１２０日以内（繊維業は９０日以内）とするものの、段階的に短縮に努め、将来的には６０日以内とするよう努めることとされており、こうした点に留意が必要である。

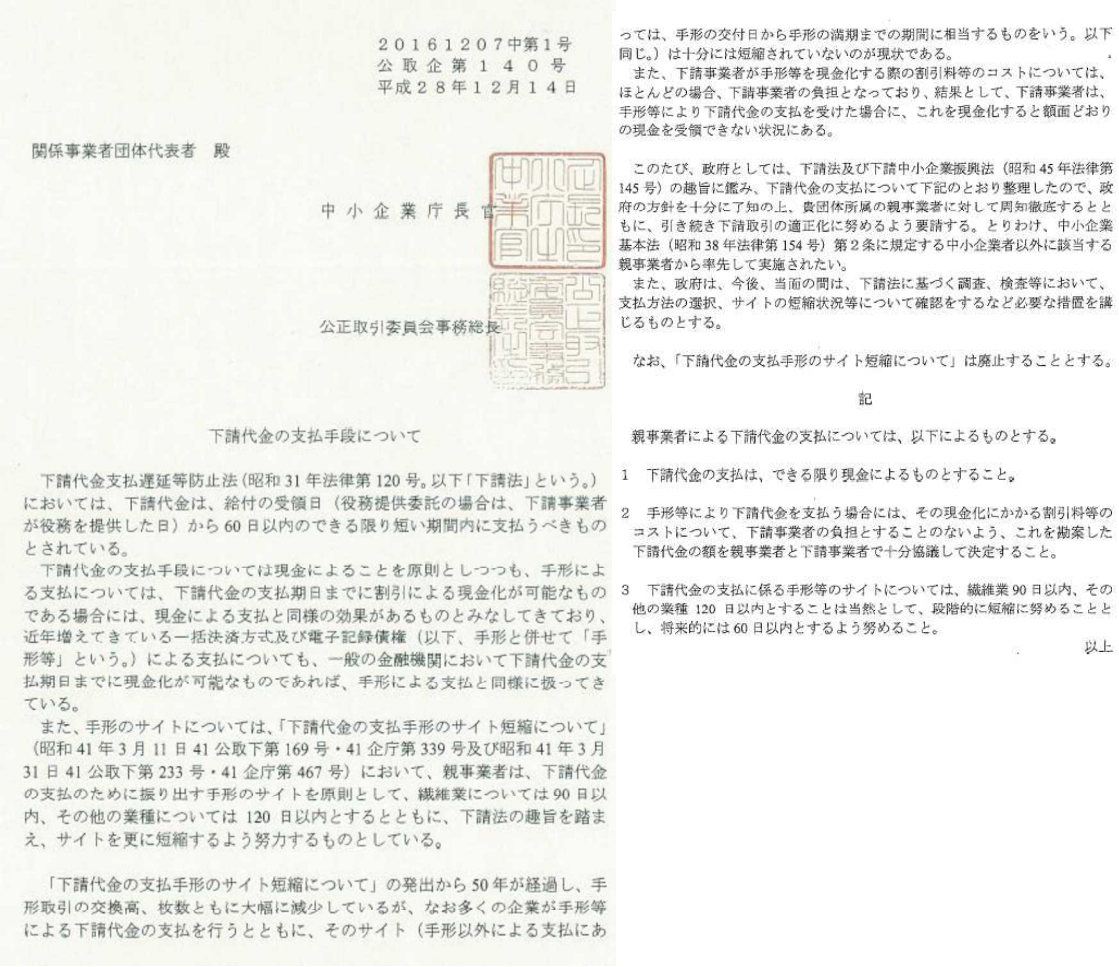
（３）求められる取引慣行

トラック運送業は中小事業者が大多数を占め、運送委託者が、短期手形

や現金で支払うよう配慮することで、トラック運送業全体として資金調達コストが低減し、その分安全・環境対策に振り分けられる資金が多くなる。

下請代金の支払については、原則、現金払としている。また、手形により行う場合においては、サイトについて原則１２０日以内とし、段階的に短縮に努め、将来的には６０日以内とするよう努めている。

【通達】下請代金の支払手段について



２０１６１２０７中第１号
公取企第１４０号
平成２８年１２月１４日

関係事業者団体代表者　殿

中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長

下請代金の支払手段について

下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号。以下「下請法」という。）においては、下請代金は、給付の受領日（役務提供委託の場合は、下請事業者が役務を提供した日）から60日以内のできる限り短い期間内に支払うべきものとされている。

下請代金の支払手段については現金によることを原則としつつも、手形による支払については、下請代金の支払期日までに割引による現金化が可能なものである場合には、現金による支払と同様の効果があるものとみなしてきており、近年増えてきている一括決済方式及び電子記録債権（以下、手形と併せて「手形等」という。）による支払についても、一般の金融機関において下請代金の支払期日までに現金化が可能なものであれば、手形による支払と同様に扱ってきている。

また、手形のサイトについては、「下請代金の支払手形のサイト短縮について」（昭和41年3月11日41公取下第169号・41企庁第339号及び昭和41年3月31日41公取下第233号・41企庁第467号）において、親事業者は、下請代金の支払のために振り出す手形のサイトを原則として、繊維業については90日以内、その他の業種については120日以内とするとともに、下請法の趣旨を踏まえ、サイトを更に短縮するよう努力するものとしている。

「下請代金の支払手形のサイト短縮について」の発出から50年が経過し、手形取引の交換高、枚数ともに大幅に減少しているが、なお多くの企業が手形等による下請代金の支払を行うとともに、そのサイト（手形以外による支払にあっては、手形の交付日から手形の満期までの期間に相当するものをいう。以下同じ。）は十分には短縮されていないのが現状である。

また、下請事業者が手形等を現金化する際の割引料等のコストについては、ほとんどの場合、下請事業者の負担となっており、結果として、下請事業者は、手形等により下請代金の支払を受けた場合に、これを現金化すると額面どおりの現金を受領できない状況にある。

このたび、政府としては、下請法及び下請中小企業振興法（昭和45年法律第145号）の趣旨に鑑み、下請代金の支払について下記のとおり整理したので、政府の方針を十分に了知の上、貴団体所属の親事業者に対して周知徹底するとともに、引き続き下請取引の適正化に努めるよう要請する。とりわけ、中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条に規定する中小企業者以外に該当する親事業者から率先して実施されたい。

また、政府は、今後、当面の間は、下請法に基づく調査、検査等において、支払方法の選択、サイトの短縮状況等について確認をするなど必要な措置を講じるものとする。

なお、「下請代金の支払手形のサイト短縮について」は廃止することとする。

記

親事業者による下請代金の支払については、以下によるものとする。

1　下請代金の支払は、できる限り現金によるものとすること。

2　手形等により下請代金を支払う場合には、その現金化にかかる割引料等のコストについて、下請事業者の負担とすることのないよう、これを勘案した下請代金の額を親事業者と下請事業者で十分協議して決定すること。

3　下請代金の支払に係る手形等のサイトについては、繊維業90日以内、その他の業種120日以内とすることは当然として、段階的に短縮に努めることとし、将来的には60日以内とするよう努めること。

以上

（４）望ましい取引実例

＜中小企業庁、公正取引委員会からの通達「下請代金の支払手段について」を徹底している例＞

手形等により下請代金を支払う場合には、その現金化にかかる割引料等

のコストについて、下請事業者の負担させないよう、これを勘案した下請代金の額を下請事業者で十分協議して決定している。

９．購入・利用強制の禁止

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送委託者が、運送受託者に対して自社・親会社・関係する会社の物品の購入を強制すること
○ 運送委託者に対して、発注担当者を通じて、運送委託者が必要としていないにもかかわらず、自動車の購入を要請し、購入させること
○ 運送委託者が、運送受託者に対して自社・親会社・関係する会社が行っている損害保険代理店での自賠責、任意保険等の加入、その他サービスの利用を強制すること

（２）関連法規の留意点

指定する製品等を強制的に購入させたり、サービス等を強制的に利用させたりすることのほか、特定荷主（親事業者）が強制ではなく任意に購入要請を依頼したと認識していても、特定物流事業者（下請事業者）にとっては、その依頼を拒否できないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、物流特殊指定第１項第４号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、下請法第４条第１項第６号の「購入・利用強制」に該当し、下請法に違反する。

（３）求められる取引慣行

運送取引において、運送委託者から商品購入やサービス利用の要請、目標値を提示した場合、運送受託者はそれを断れば運送取引に影響があるものと考えるため、要請を受け入れざるを得ないことがある。

そのため、運送委託者は商品購入やサービス利用の要請をしないことが望まれる。

（４）望ましい取引実例

＜下請事業者に対する購入要請をやめた例＞

荷主から元請事業者に任意の購入要請があった場合、下請事業者にも要請を行っていたが、そのような行為を一切取りやめた。

＜運送委託者と運送受託者にメリットがある場合に限定した例＞

運送委託者からの購入要請は、運送受託者に物品の運送を委託するに際し、当該運送が適切に行われるために合理的な必要性が認められる物品に限定した。また、運送受託者が当該要請を断ったとしても、何ら取引に影響しない仕組みとしている。

10. 報復措置の禁止

（１）トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運送受託者が取引の不適正事例について、公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に、運送委託者が貨物量を減じたり、取引を停止したりすること

○ 特定物流事業者が物流特殊指定に違反する行為に係る事項の要求を拒否したことを理由として、特定物流事業者に対して、貨物量を減じたり、取引を停止したりすること

（２）関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

公正取引委員会に知らせたことや物流特殊指定に違反する行為の要求に対する拒否を理由に不利益な取扱いをすることは、物流特殊指定第２項に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に不利益な取扱いをすることは、下請法第４条第１項第７号の「報復措置」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

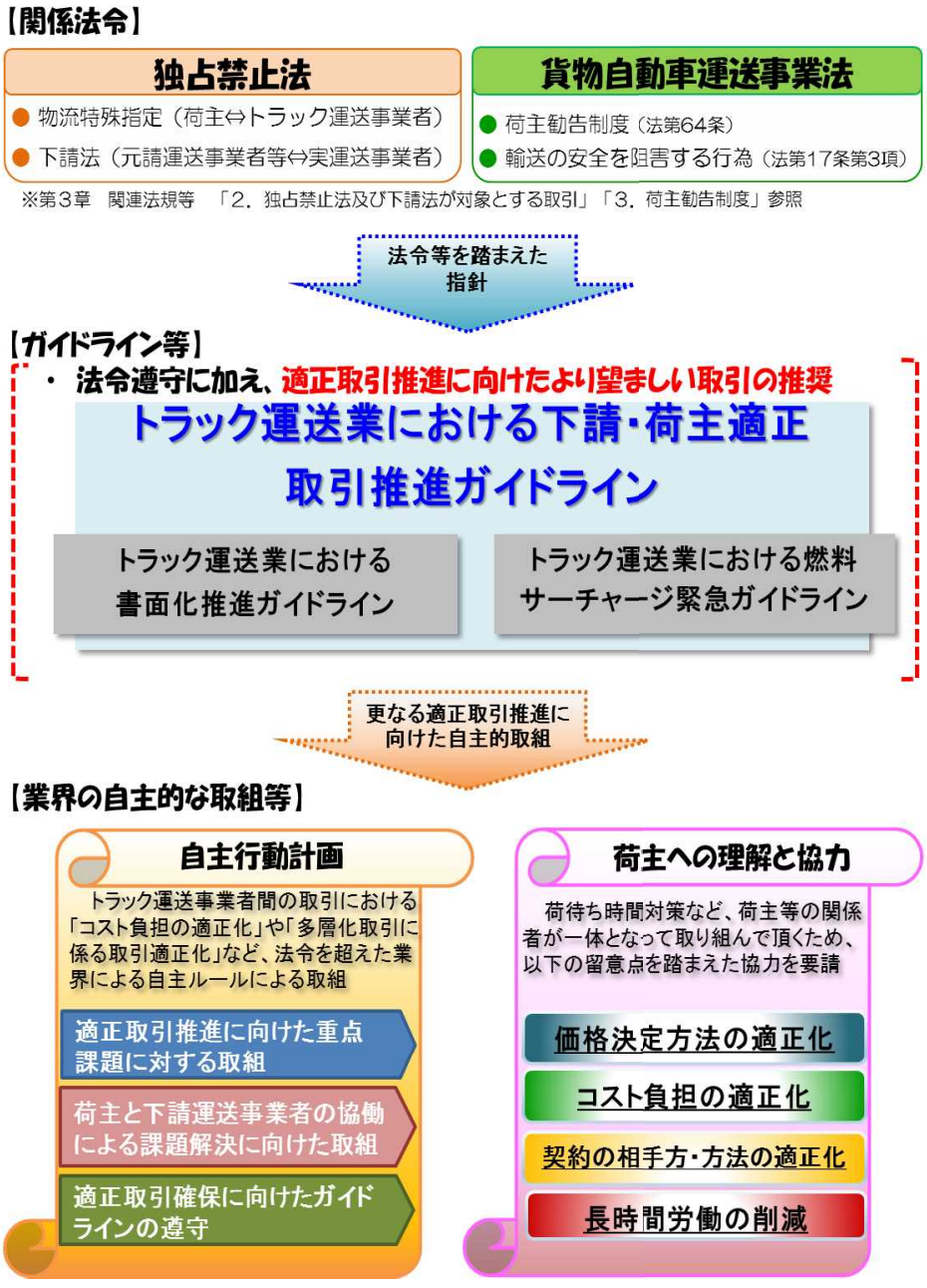
（３）求められる取引慣行

法令違反の情報提供に対する報復措置は、個々の運送受託者の経営とトラック運送業全体の健全性を阻害する行為である。不適正取引が行われた場合には、公正取引委員会及び中小企業庁だけでなく、地方運輸局等に相談をすることが望まれる。

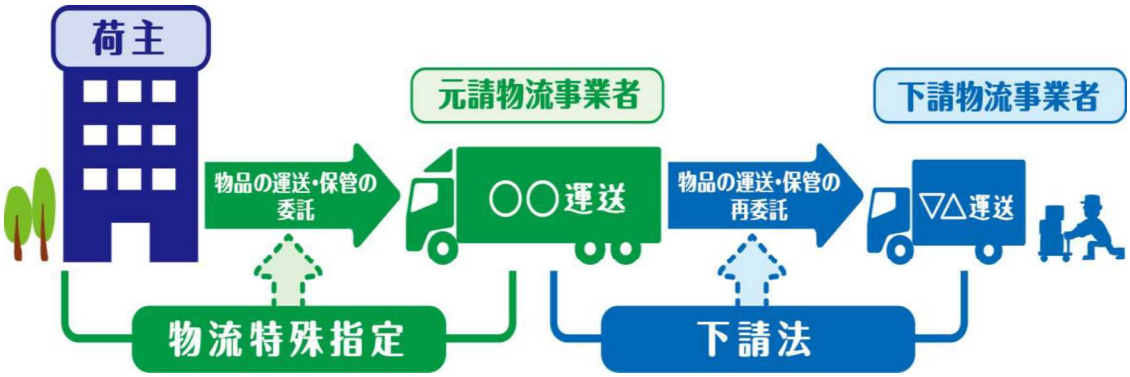
第３章　関係法規等

１．トラック運送業の適正取引の推進に関する法令等と本ガイドラインとの関係性について

トラック運送業における適正取引の推進を図るには、荷主・トラック事業者の双方が関係法令等を遵守することに加え、例えば、下請法適用外の取引についても同様のルールを課すことや、下請次数制限などの「業界の自主的な取組」について、率先して取り組んで行くことが求められる。



２．独占禁止法及び下請法が対象とする取引



（１）特定荷主と特定物流事業者との取引

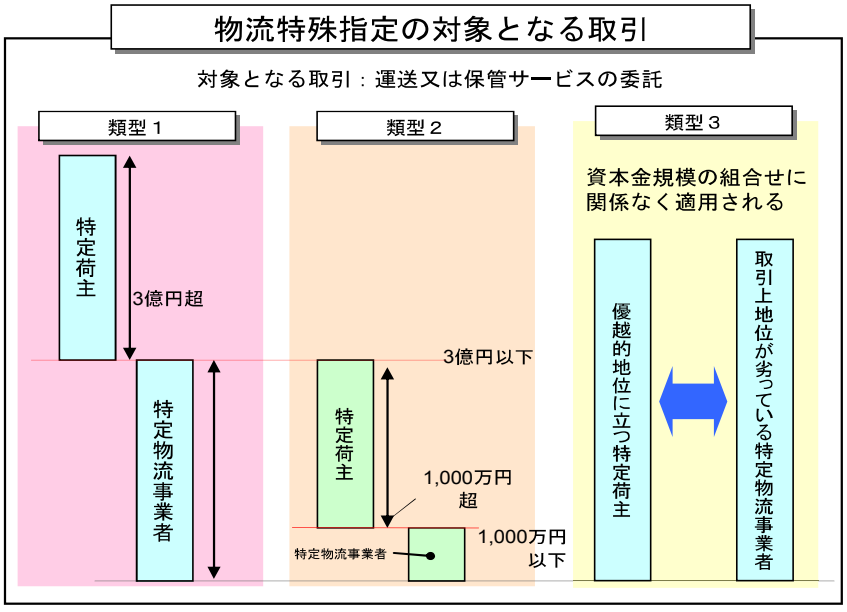
荷主がユーザーとして運送業者等に委託を行う役務の委託取引については、物流特殊指定が適用される。対象となる取引については、規制される事業者の資本金の組合せ（類型１、２）のほか、優越的地位にある事業者との取引も対象（類型３）としている。

○ 物流特殊指定の対象となる取引

以下の①及び②の２つの条件を満たす取引が対象となる。

① 荷主から委託されている取引の内容が、運送サービス又は倉庫における保管サービスであること。

② 荷主と物流事業者の資本金額（出資金額）等が下図の関係にあること。



なお、物流特殊指定では、特定荷主と特定物流事業者の取引を対象とし、上記の取引対象に係る発注者を「特定荷主」、受注者を「特定物流事業者」とする。

○ 荷主の子会社の取扱いについて

荷主が、自社の物流子会社を通じて運送サービス又は倉庫における保管サービスを委託する場合には、物流子会社が荷主とみなされる（この場合の資本金額は、親会社である荷主の資本金額で判断される）。

一方、物流子会社であっても、親会社でない荷主等から運送業務を受注した場合には、物流特殊指定の特定荷主とならない。

○ 優越的地位について

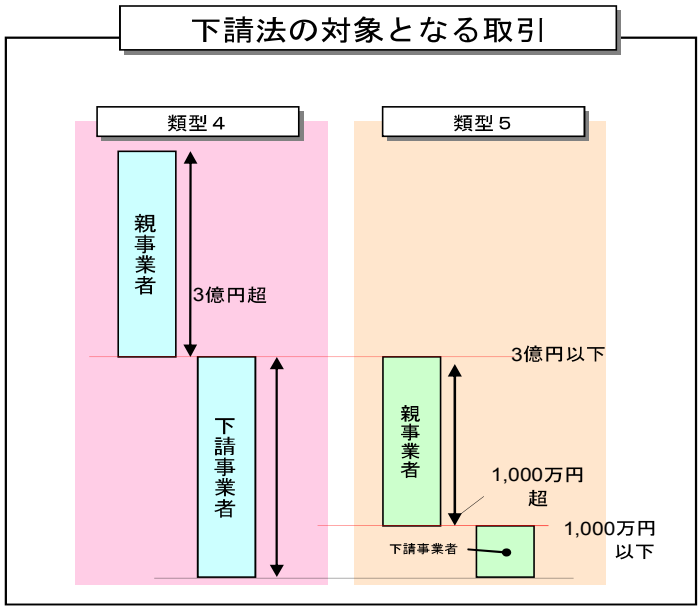
取引の一方の当事者（甲）が他方の当事者（乙）に対し取引上優越した地位にある場合とは、乙にとって甲との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障をきたすため、甲が乙にとって著しく不利益な要請等を行っても、乙がこれを受け入れざるを得ないような場合であり、その判断に当たっては、甲に対する取引依存度、甲の市場における地位、取引先変更の可能性、取引対象商品の需給関係等を総合的に考慮するとされている。

（２）親事業者と下請事業者間の取引

下請法では、対象取引を親事業者及び下請事業者の資本金の額と取引の内容によって決めており（類型４及び類型５）、親事業者が受託した運送等の役務提供を下請事業者に再委託する場合を規制の対象としている。

また、いわゆるトンネル会社規制により、一定の要件を満たす場合は、親事業者の子会社等が行う役務提供委託取引についても、この子会社等を親事業者とみなすことで規制の対象としている。

さらに、下請法に規定された資本金の区分を満たさない場合であっても、独占禁止法に規定する優越的地位が認められる場合もあるところ、本ガイドラインではこうした取引も対象としている。



なお、下請法ではトラック運送事業者同士の取引を対象とし、発注者である元請事業者を「親事業者」、受注者を「下請事業者」とする。

○ トンネル会社の規制について

下請事業者に運送委託をすれば下請法の対象となる場合、資本金が 3 億円（又は千万円）以下の子会社（トンネル会社）等を設立し、この子会社が発注者となって運送委託を行う場合、下記の２つの要件を共に満たせば、その子会社等が親事業者とみなされ、下請法が適用される。

① 親会社から役員の任免、業務の執行又は存立について支配を受けている場合（例えば、親会社の議決権が過半数の場合、常勤役員の過半数が親会社の関係者である場合又は実質的に役員の任免が親会社に支配されている場合）。

② 親会社からの下請取引の全部又は相当部分について再委託する場合（例えば、親会社から受けた委託の額又は量の 50%以上を再委託している場合。）。

（３）参考

①物流特殊指定のパンフレット

http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/buttokupanfu.pdf

②下請法のパンフレット

http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/sitaukepamph.pdf

③物流特殊指定や下請法の内容を説明した動画

http://www.jftc.go.jp/houdou/douga.html

３．荷主勧告制度

○　荷主勧告は、トラック事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が荷主に対し違反行為の再発防止のための措置を執るべきことを勧告するもの（貨物自動車運送事業法第６４条）で、勧告を行った場合には荷主名を公表することとしている。

○　これまでは、荷主関与の判断基準が不明確なため勧告の発動実績がないなど、必ずしも制度が有効に機能していなかったところであるが、荷主の主体的な関与の具体例を示すことにより、勧告の判断基準を明確化するとともに、荷主の関与の蓋然性が高いと考えられる違反行為については行政処分の有無にかかわらず早期に荷主を特定し協力要請を行うなどの新たな制度の運用を平成２９年７月１日から実施している。

◆荷主が事業者に対する優越的な地位や継続的な取引等を利用して次のような行為を行ったことが事業者の法令違反行為につながった場合には、当該荷主に対して勧告を行う。

（荷主の主体的な関与の具体例）

➢　非合理的な到着時刻の設定

（例）発着時刻や積込み取卸し時間、距離・運行経路等を勘案した結果、荷主の指示・意向により設定された到着時刻が、事業者の法令違反行為によらなければ間に合わない時刻である場合。

➢　やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

（例）予想し得ない交通渋滞の発生等やむを得ない事情による運送の遅延に関し理由の如何を問わないペナルティが設定されていた場合。

➢　積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼

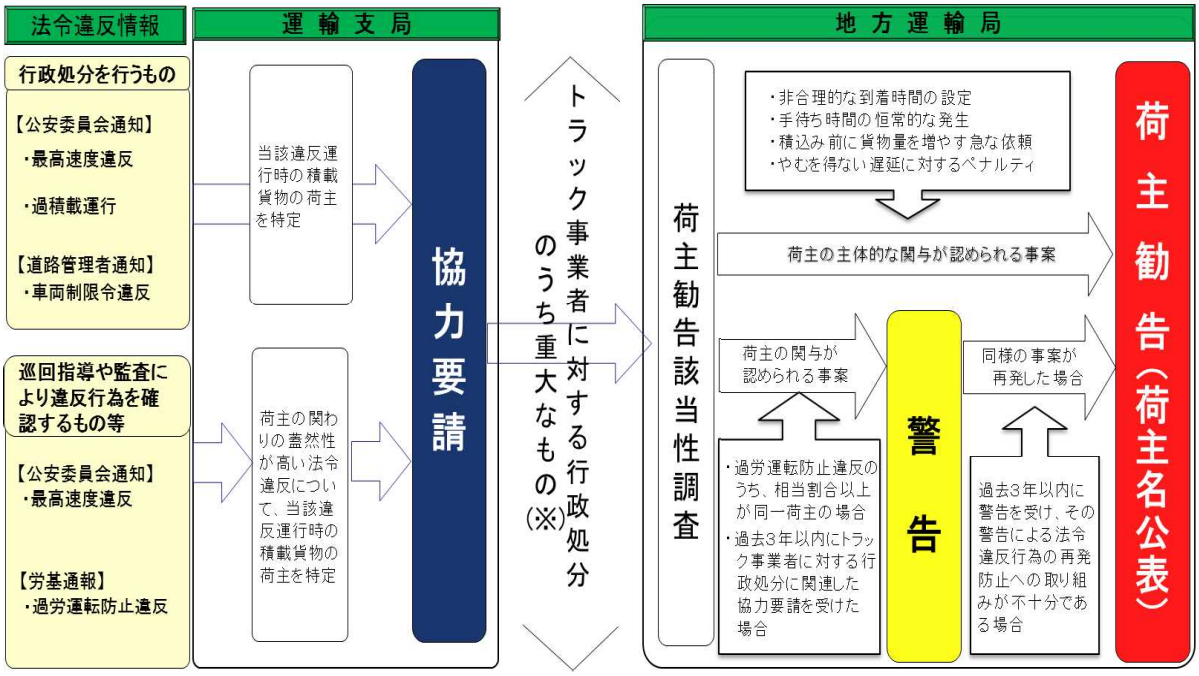
（例）過積載運行の原因が、積込み直前に荷主から貨物量を増やすよう急に指示され、過積載となることを認識しつつ荷主から取引解消を示唆されるなど断り切れなかったことによるものである場合。

➢　荷待ち時間の恒常的な発生

（例）過労運転防止違反の原因が、荷主の管理に係る荷捌き場における荷待ち時間の恒常的な発生によるものであることが「荷待ち時間記録」等により確認され、かつ、事業者から荷主に対し改善を要請しているにもかかわらず、社会通念上行われるべき改善措置が取られていない場合。

➢　その他の事業者の法令違反行為の原因となる行為

上記（例）のほか、事業者の法令違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められる場合。



※行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、 過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

改善基準告示について

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されている。トラック運転者の労働時間が告示で定められた基準内に抑えられるよう、運送受託者及び運送委託者双方の配慮が必要である。

●拘束時間（労働時間と休憩時間）

○　**１日当たり１３時間以内**とすることとし、**延長する場合でも１６時間まで**とすること

※　１５時間を超える回数は１週間に２回まで

○　**１ヶ月当たり２９３時間以内**とすること

※　労使協定の締結により、１年間の合計３５１６時間（２９３時間×１２ヶ月）を限度に、１年のうち６ヶ月までは１か月間の拘束時間を３２０時間まで延長可

●休息期間

○　勤務終了後、**８時間以上**とすること

※　トラック運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所の休息時間より長くなるよう努めること

●運転時間

○　２日を平均して**１日当たり９時間を超えない**こと

※　１週間の運転時間は、２週間ごとの平均で４４時間を超えないこと

●連続運転時間

○　**４時間を超えない**こと

※　４時間以内又は４時間経過直後に運転を中断し、３０分以上（１回１０分以上で分割可）の休憩等を確保すること

●休日労働の限度

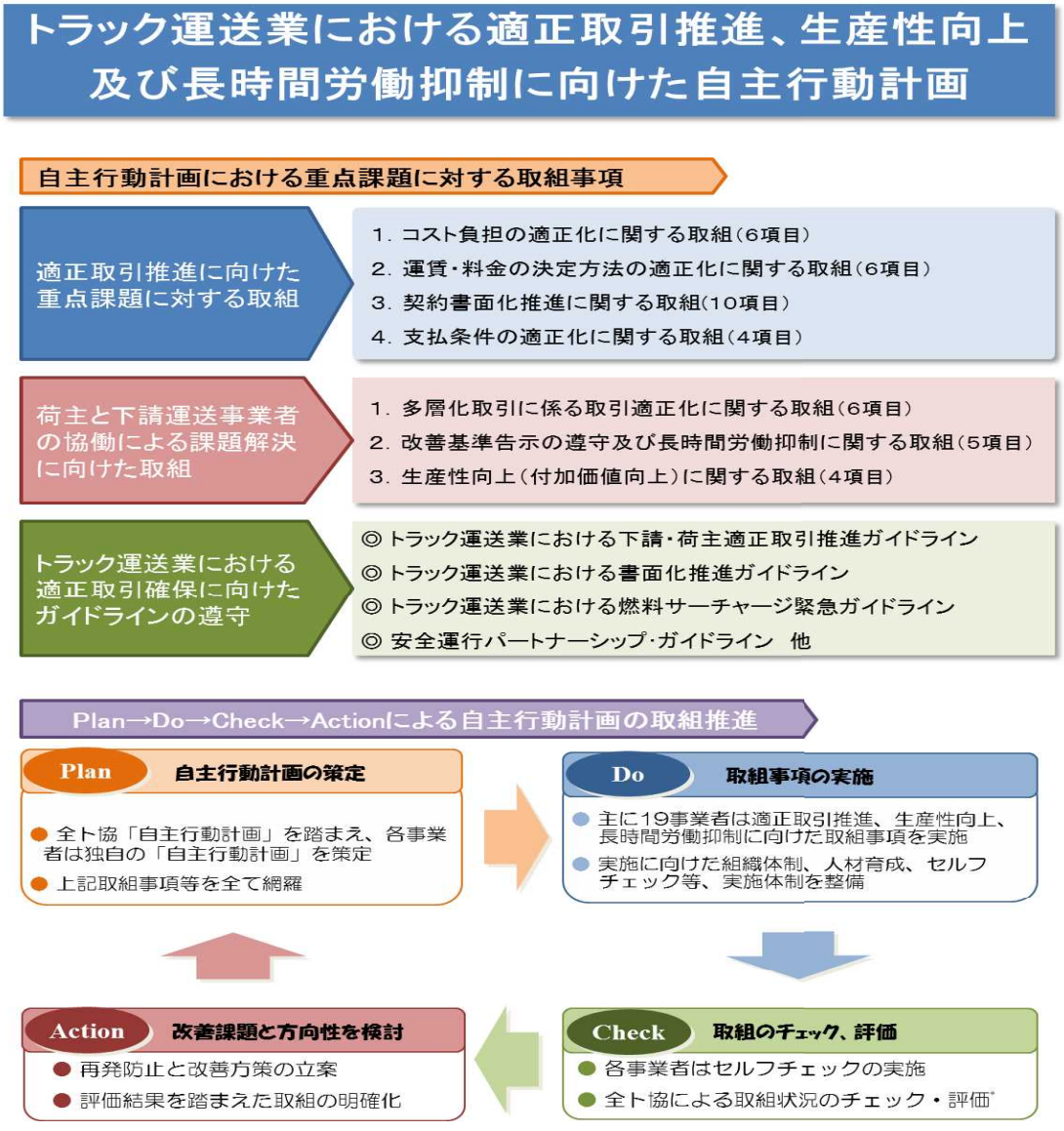
○**休日労働は２週間に１回**まで

（参考）改善基準のポイント
http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf

４．自主行動計画について

全日本トラック協会物流ネットワーク委員会においては、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組みを進めることを目的に、平成２９年３月、「トラック運送業の適正取引推進等に向けた自主行動計画」策定。

今後、トラック運送業界において、本計画の取組事項が標準的なルールとなることが適正取引推進の観点から望まれる。



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

○ 作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルールの明確化及び燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルールの設定**

○ 運送、取引条件については、**十分な協議**を実施　　等

2．運賃・料金の決定方法の適正化

○ 下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定　等

3．契約書の面化推進

○ 下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施**。　等

4．支払い条件の適正化

○ 運賃・料金の支払については、**可能な限り現金払**。また、手形サイトは**将来的に60日を目標として改善**に努める　等

○ 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

○ **適正取引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**

○ **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事業者に対して**運送依頼をすることを禁止**

○ **高速道路料金等の実費**について、下請事業者から実運送事業者に対し**支払いが確実になされているか確認**　等

2．改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する主な取組事項

○ **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**

○ **改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合、**発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働改善**に向けた取組を実施　**等**

3．生産性向上（付加価値向上）に関する主な取組事項

○ **発着荷主及び下請事業者と連携し、附帯作業時間、荷待ち時間等の課題を整理し、業務改善を実施　等**

○ 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

1．下請ガイドラインの遵守

○ 取引適正化の推進のために、国土交通省、公正取引委員会が策定した各種ガイドライン等を参考に、行動マニュアル、取引・契約に関する社内ルール等の見直し、整備

５．荷主にご協力いただきたい具体的取組例

○荷主にご協力いただきたい具体的取組例

○発荷主（トラック運送事業者の契約相手）に協力いただきたい取組例

価格決定方法の適正化（P3参照）
- 一律○%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

コスト負担の適正化（P3、19、22参照）
- 仕分け・検品・陳列等の附帯業務や荷待ち待機等、運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化

契約の相手方・方法の適正化（P27及び次ページ別紙参照）
- 契約相手となるトラック運送事業者について、運行管理者・整備管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等、法令遵守状況の確認
- 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについて明記

長時間労働の削減（P22参照）
- 荷待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック運送事業者との面談等による課題の具体的な把握等）　等
- トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、着荷主・発荷主・トラック運送事業者が一体となって課題に取り組むための協議の機会を定期的に設ける等、協力体制の確立

○着荷主（トラック運送事業者と契約関係にない荷主）に協力いただきたい取組例

コスト負担の適正化（P3、19、22参照）
- 着荷主においても、契約にない仕分け・検品・陳列等の附帯作業を無償で行わせないこと
- 着荷主の都合による荷待ち待機に関する費用について、発荷主・着荷主との間の契約において明確化
- 着荷主においても、自社の都合によりトラック運送事業者を長時間待機させない。やむを得ず待機させる場合にお いてはその分の人件費が発生することから、発荷主との間の契約における適切な費用負担について配慮すること
- 過度な小口多頻度輸送は、人手不足に直面しているトラック運送事業者にとって大きな負担となることから、ロットをまとめるなど、可能な範囲内で効率的な運送依頼について配慮すること

長時間労働の削減（P22参照）
- 荷待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック運送事業者との面談等による課題の具体的な把握等）　等
- トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、着荷主・発荷主・トラック運送事業者が一体となって課題に取り組むための協議の機会を定期的に設ける等、協力体制の確立

【参照ページ】 P3:「1. 運賃の設定」、P19:「4. 運送に係る附帯作業の提供」、
P22:「5. 荷待ち時間の改善」、P27:「6. 書面の交付、作成、保存」

【別紙】運送契約時コンプライアンスチェックシート

運送事業者名:	（営業所名:	）
住所: 〒	保有車両数: 台	
営業所総従業員数: 人	うち運転者数: 人	

安全性優良事業所「G」マーク認定の有無: 有り ・ 無し

（認定年: 、更新回数 回）

※（公社）全日本トラック協会が実施する貨物自動車運送事業安全性評価事業による認定制度

◎安全性優良事業所「G」マーク認定「有り」の事業者については、以下の1～4の項目についてコンプライアンスを満たしているとみなせるため確認不要

1. 運行管理者の選任の有無 （貨物自動車運送事業法第18条、安全規則第18、19条）	確認欄
・ 配置車両数に応じた必要な人員数の運行管理者が選任され、正しく届出されているか	□
◎運行管理者の配置人数: 保有車両数29両まで1人、以降30両毎に＋1人の専任が必要。	
※添付書類: 運行管理者選任届出証（写）	
2. 整備管理者の選任の有無 （貨物自動車運送事業法第50条）	
・ 整備管理者が選任され、正しく届出されているか	□
◎選任人数について定めはないが、原則選任が必要。	
※添付書類: 整備管理者選任届出証（写）	
3. 最低保有台数（原則5台）の確保 （貨物自動車運送事業法第6条第1項）	
・ 自社車両を5台以上有しているか	□
※添付書類: 車両台帳（写）	
4. 労働保険加入状況 （関係法令: 労働者災害補償保険法第3、6条、 雇用保険法第5、7条）	
・ 労働基準監督署に適用事業所として正しく届出されているか	□
・ 保険料を適切に労働基準監督署に納付しているか	□
※添付書類: 労働保険概算・確定保険料申告書（写）、領収済通知書（写）	
5. 社会保険加入状況 （関係法令: 健康険法第3条、 厚生年金保険法第6条）	
・ 健康保険について、年金事務所（協会けんぽ）又は健康保険組合（組合健保）に適用事業所として正しく届出されているか	□
・ 厚生年金保険について、年金事務所に適用事業者として正しく届出されているか	□
※添付書類: 健康保険・厚生年金保険新規届出書（写）	

【参考】相談窓口

＜トラック運送適正取引相談窓口＞

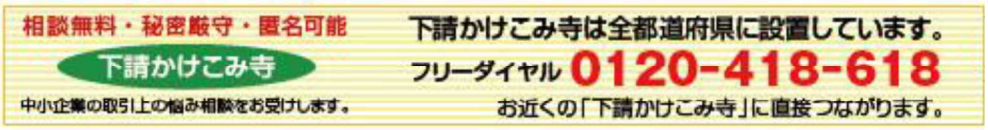
	担　当　部　局	担当部課、運輸支局担当部署		電話番号
1	自　動　車　局	貨物課		03－5253－8575
2	北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011－290－2743
3		札幌運輸支局	輸送・監査担当	011－731－7167
4		函館運輸支局	輸送・監査担当	0138－49－8863
5		室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143－44－3012
6		帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155－33－3286
7		釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154－51－2514
8		北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157－24－7631
9		旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166－51－5272
10	東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022－791－7531
11		宮城運輸支局	輸送・監査部門	022－235－2515
12		福島運輸支局	輸送・監査部門	024－546－0343
13		岩手運輸支局	輸送・監査部門	019－638－2155
14		青森運輸支局	輸送・監査部門	017－739－1502
15		山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023－686－4712
16		秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018－863－5813
17	関東運輸局	自動車交通部	貨物課	045－211－7248
18		東京運輸支局	輸送担当	03－3458－9233
19		神奈川運輸支局	輸送担当	045－939－6801
20		埼玉運輸支局	輸送担当	048－624－1835
21		群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027－263－4440
22		千葉運輸支局	輸送担当	043－242－7335
23		茨城運輸支局	輸送担当	029－247－5244
24		栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028－658－7011
25		山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055－261－0880
26	北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課	025－285－9154
27		新潟運輸支局	輸送・監査部門	025－285－3124
28		長野運輸支局	輸送・監査部門	026－243－4642
29		石川運輸支局	輸送・監査部門	076－291－7853
30		富山運輸支局	輸送・監査部門	076－423－0893

31	中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052－952－8037
32		愛知運輸支局	輸送担当	052－351－5312
33		静岡運輸支局	輸送・監査担当	054－261－1191
34		岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058－279－3714
35		三重運輸支局	輸送・監査担当	059－234－8411
36		福井運輸支局	輸送・監査担当	0776－34－1602
37	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06－6949－6447
38		大阪運輸支局	輸送部門	072－822－6733
39		京都運輸支局	輸送・監査部門	075－681－9765
40		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743－59－2151
41		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077－585－7253
42		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073－422－2138
43	神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078－453－1104
44	中国運輸局	自動車交通部	貨物課	082－228－3438
45		広島運輸支局	輸送・監査担当	082－233－9167
46		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857－22－4120
47		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852－37－1311
48		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086－286－8122
49		山口運輸支局	輸送・監査担当	083－922－5336
50	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087－835－6365
51		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087－882－1357
52		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088－641－4811
53		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089－956－1563
54		高知運輸支局	輸送・監査部門	088－866－7311
55	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092－472－2528
56		福岡運輸支局	輸送部門	092－673－1191
57		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952－30－7271
58		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095－839－4747
59		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096－369－3155
60		大分運輸支局	輸送・監査部門	097－558－2107
61		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985－51－3952
62		鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099－261－9192
63	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098－866－1836
64		陸運事務所	輸送部門	098－877－5140

＜下請かけこみ寺＞

●中小企業の取引に関する様々な悩みへの相談対応のため、無料相談窓口を全都道府県に設置。弁護士の無料相談、講習会事業も行っている。

http://www.zenkyo.or.jp/kakekomi/



＜下請法・その他関連政策について＞

●下請取引の公正化や下請事業者の利益保護に関する法律や下請中小企業政策全般についての質問窓口

中小企業庁	事業環境部 取引課	03-3501-1669(直通)
北海道経済産業局	産業部 中小企業課	011-709-1783(直通)
東北経済産業局	産業部 中小企業課	022-221-4922(直通)
関東経済産業局	産業部 中小企業課	048-600-0325(直通)
中部経済産業局	産業部 中小企業課	052-589-0170(直通)
近畿経済産業局	産業部 中小企業課	06-6966-6037(直通)
中国経済産業局	産業部 中小企業課	082-224-5661(直通)
四国経済産業局	産業部 中小企業課	087-811-8529(直通)
九州経済産業局	産業部 中小企業課	092-482-5450(直通)
沖縄総合事務局	経済産業部 中小企業課	098-866-1755(直通)

●下請法・独占禁止法についての質問・相談窓口

公正取引委員会	取引部 企業取引課	03-3581-3375(直通)
北海道事務所	下請課	011-231-6300(代表)
東北事務所	下請課	022-225-8420(直通)
中部事務所	下請課	052-961-9424(直通)
近畿中国四国事務所	下請課	06-6941-2176(直通)
近畿中国四国事務所	中国支所 下請課	082-228-1501(代表)
近畿中国四国事務所	四国支所 下請課	087-812-5760(直通)
九州事務所	下請課	092-431-6032(直通)
沖縄総合事務局	総務部 公正取引室	098-866-0049(直通)