

## 第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日時:平成28年8月29日(月)10時30分～

場所:三重県津市新町1丁目6-28

プラザ洞津 3階 紅葉の間

### 議事次第

#### 1. 開会

#### 2. 挨拶(中部運輸局自動車交通部長)

#### 3. 議題

(1)平成28年度パイロット事業について【資料1-1、資料1-2】

(2)第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会について【資料2】

(3)平成28年度の協議会の進め方について【資料3】

(4)その他【参考資料1、参考資料2】

#### 4. 挨拶(三重労働局長)

#### 5. 閉会

-----  
議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1-1 平成28年度パイロット事業について

資料1-2 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県地方協議会」における  
パイロット事業実施計画書

資料2 第1回トラック運送事業の適正運賃・料金検討会

資料3 トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会の今後の進め方

参考資料1 荷主の皆様へご存じですか？トラックドライバーの労働時間のルールを

参考資料2 「トラック輸送業の物流環境改善セミナーin 中部」を開催します！！

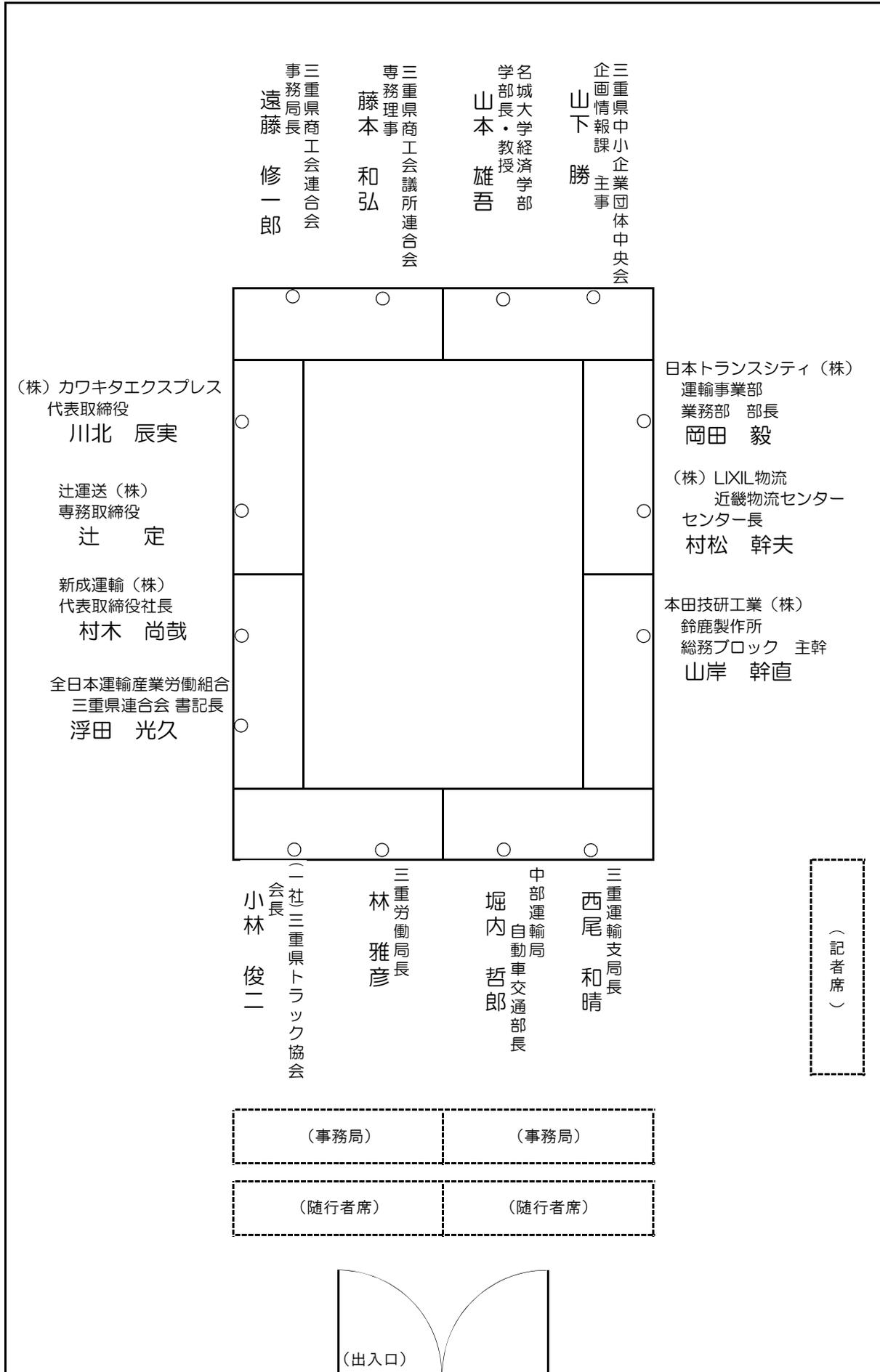
トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿  
 ～ 第4回協議会 出席者名簿 ～

平成28年8月29日  
 (順不同・敬称略)

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	学部長・教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	藤本 和弘	
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	別所 浩己	企画情報課 主事 山下 勝
4		三重県商工会連合会	事務局長	遠藤 修一郎	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部 部長	岡田 毅	
6		株式会社LIXIL物流 近畿物流センター	センター長	村松 幹夫	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務室長	吉山 慎一	総務ブロック 主幹 山岸 幹直
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	浮田 光久	
10	トラック運送 事業者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	専務取締役	辻 定	
12		新成運輸株式会社	代表取締役社長	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	林 雅彦	
14		中部運輸局	局 長	鈴木 昭久	自動車交通部長 堀内 哲郎
15		三重運輸支局	支局長	西尾 和晴	

# 第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

平成28年8月29日(月) プラザ洞津 3階紅葉の間



## 平成 28 年度 ハ°ロツト事業について

- 2月 9日(火) 非公式、運送事業者ヒヤリング(輸送品目:冷凍・冷蔵水産品、水産加工品)  
↓ (三重運輸支局・トラック協会)
- 3月 3日(木) ハ°ロツト事業の公募等打合せ  
H27年度 第3回協議会打合せ  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)  
協議会座長 名城大学 山本教授との打合せ 3/8  
H27年度 第3回協議会 3/15
- 3月28日(月) ハ°ロツト事業参加希望事業者の公募  
↓ (対象:トラック協会会員事業者)  
〆切 4月11日(月) \*応募事業者なし
- 
- 4月27日(水) ハ°ロツト事業選定事業者等協議①  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)
- 5月26日(木) ハ°ロツト事業選定事業者等協議②  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)
- 6月 9日(木) ハ°ロツト事業への参加依頼((有)青山商店荷役)  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)  
\*荷主の応諾を条件に了承。
- 6月14日(火) ハ°ロツト事業への参加依頼((株)おやつかハ°ニー)  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)
- 7月13日(水) ハ°ロツト事業への参加を再度依頼((株)おやつかハ°ニー)  
↓ (三重運輸支局・三重労働局・トラック協会)  
\*H28年度は運送事業者、H29年度荷主中心で了承
- 7月20日(水) トラック協会、全国専務理事業務連絡会議でハ°ロツト事業の各県別  
↓ 実施主体(財源分担)が示される。  
1道、1都、2府、16県(中部:静岡・岐阜)・・・厚生労働省  
15県(中部:三重・福井・愛知)・・・国土交通省  
12県・・・全ト協
- 8月 4日(木) 中部運輸局 ハ°ロツト事業実施落札コンサル業者決定  
(株)運輸・物流研究室 東京都

## 会社概要



### 柔軟な発想でつくるおやつ文化。

「ラーメンをそのまま食べる」という発想から生まれた「ベビースターラーメン」。  
味や価格だけでなく、発想のおもしろさで多くのちびっ子達に支持されてきました。  
「おやつカンパニー」は、いつもちびっ子達の視点から、  
たっぷり満足感があり、遊びゴコロ溢れる、たのしい"おやつ"を提供し、  
「たっぷり、たのしい」おやつづくりに努めています。  
社内の至る所、エントランスから会議室、そしてユニホームまで、遊びゴコロ  
あふれる演出で夢のある環境を実現。  
オリジナリティあふれるおやつ文化の創造に努めていきたいと考えています。

「夢」の創造  
「おやつ」と  
たっぷりたのしい

社名	株式会社おやつカンパニー
本社	〒515-2592 三重県津市一志町田尻420番地
設立	1948年(昭和23年)9月3日
代表者	代表取締役社長 松田好旦
資本金	6,425百万円
決算期	7月31日(年1回)
売上高	19,500百万円(2015年7月)
事業内容	菓子・食品製造販売
主要製品	スナック菓子・カップラーメン
従業員数	380名
登録	ISO9001認証取得(2000年2月18日取得、その後2000年版、2008年版に移行)
主要取引銀行	三重銀行、三菱東京UFJ銀行、三井住友銀行、みずほ銀行



We ♥ BABY-STAR



三重県協議会パイロット事業対象集団の概要(荷主)

名称	株式会社おやつカンパニー	
本社	三重県津市一志町田尻420 (近鉄大阪線「川台高岡」、JR名松線「一志」駅下車 徒歩10分)	
設立	1948年(昭和23年)9月3日	
代表者	代表取締役社長 松田 好旦	
担当者	物流購買部部长 川口 謙次	連絡先 059-293-2235
支店	東京支店(江東区富岡)、大阪支店(中央区)	
営業所	北海道営業所(札幌市西区)、東北営業所(仙台市泉区)、神奈川営業所(横浜市緑区)、名古屋営業所(中村区)、中国四国営業所(岡山市北区)、九州営業所(福岡市博多区)	
工場	三重県津市3拠点(久居工場、森工場、井関工場)	
倉庫	県内8カ所(大伸運輸倉庫、上野運送倉庫等)	
資本金	6,425百万円	
売上高	19,500百万円(2015年7月)	
従業員数	380名	
事業内容	菓子・食品製造販売	主要製品 スナック菓子(ベビースターラーメン)・カップラーメン
運送会社	有限会社青山商店荷役、株式会社日硝ハイウェイ、西濃運輸株式会社ほか(各拠点の運送会社)	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内8カ所あるストックポイント(倉庫)を3カ所程度に集約し、業務の効率化を図る予定</li> <li>・来年4月に、集約のための倉庫を津市内に新設予定(10月頃に着工予定)</li> <li>・2014年5月に米投資ファンド「カーライル・グループ」と業務・資本提携を結んだ</li> <li>・ネットワークを活用し、海外展開を加速中(台湾、タイ、シンガポール、メキシコ)</li> <li>・本年10月に台湾工場が竣工するため、担当者である川口部長はその準備等のため不在となることが多くなる</li> <li>・生産性の向上、物流の効率化、コスト削減、所定外労働時間の削減等</li> </ul>	
課題		

アオヤマ  
運送会社 有限会社 青山商店荷役  
安心・確実・全国ネット

乗種 運送・引越し

このページの情報は、2014年09月17日の時点のものです。

TEL:059-256-1337

〒514-1255 三重県津市庄田町2256-2

※お問い合わせの際は「みえけんなびを見た」とお伝えください。

## MENU

[店舗TOP](#)

[お知らせ](#)

[クーポン](#)

[ご案内](#)

[お問い合わせ](#)

## 店舗案内



〒514-1255  
三重県津市庄田町2256-2

[TEL] 059-256-1337

[営業] ~

[定休日] 土、日

[詳細・地図を見る](#)

## 携帯サイト

QRコードを携帯で読み取って「運送会社 有限会社 青山商店荷役」の携帯サイトにアクセス!



スマートフォンをご利用の方は、以下のQRコードを読み取ってください。



## ローカルネットワークシステムで、お客様の架け橋として万全の体制を整えています。

我が社は、荷主様の代務者であることを自覚し、リフト作業から手積み手卸しに至まで、お客様の架け橋として万全の体制を整えております。社員みんなが助け合いアウトホームで安全かつ確実な全国輸送ができるよう日々、努力しています。

★ローカルネットワークシステムとは、全国の優良中小運輸事業(約2,000社)がオンラインネットを結び、求荷・求車の情報交換を行い、システムにとどまることなく、効率的輸送の活用により、お客様のニーズにお応えする為、信頼と協力に基づくヒューマンネットで構築した共同輸送システムです。

### ● 会社概要

商号) 有限会社 青山商店荷役  
代表) 青山 修二  
本社) 三重県津市庄田町2256番地の2  
若林倉庫) 三重県津市庄田町2256番地の2  
若林工場) 同上  
資本金) 金1,750万  
取引銀行) 三重銀行久居支店、百五銀行久居支店、三重信用金庫久居支店、第三銀行久居支店  
加盟団体) (社)三重県トラック協会、三重県交通共済協同組合、日本ローカルネットワーク連合会

### ● 会社沿革

昭和56年12月 資本金650万円にて設立  
松田食品(株)現社名(株)おやつカンパニー(株)を荷主として特定貨物自動車運送事業の経営を開始  
昭和60年06月 一般貨物自動車運送事業の経営免許取得、一般貨物自動車運送事業経営を開始  
昭和60年07月 資本金1,750万円の増資  
昭和62年02月 若林工場・倉庫開設。自動車内装品の加工開始。  
昭和63年06月 一般貨物自動車運送事業の営業区域を中京圏に拡大。  
平成07年06月 日本ローカルネットワーク連合会(協)三重中央への加入。  
平成10年07月 若林工場・倉庫隣へ611?駐車場開設。  
平成11年06月 一般貨物自動車運送事業の営業区域を中京圏に拡大。  
平成12年10月 若林に第2工場・倉庫を開設(131坪)  
平成16年01月 求荷求車情報ネットワークKITに加入。



三重県協議会パイロット事業対象集団の概要(運送事業者)

名称	有限会社 青山商店 荷役	
本社	三重県津市庄田町字大部1915 (近鉄大阪線「川合高岡」、JR名松線「一志」駅下車 徒歩10分)	
事業許可	1985年(昭和60年)6月10日	
代表者	代表取締役社長 青山 修二	
担当者	代表取締役専務 青山 好一	連絡先 059-256-1337
事業種別	一般貨物自動車運送事業、第1種利用運送事業	
車両数	22両	
資本金	1,750万円	
従業員数	30名	
事業内容	運輸・倉庫業	
主な取引先	株式会社おやつカンパニー、東海森紙業株式会社、大建工業株式会社 など	
運送実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おやつカンパニーの商品の工場と倉庫間の輸送、並びに倉庫から配送先への輸送を行っている</li> <li>・また、商品の一部を自社倉庫で保管・管理し、配送先への出荷を行っている</li> <li>・輸送する商品が軽量であり、輸送の効率化からトラックいっぱい積載する必要はある</li> <li>・そのため、パレットを使わず手積み手下ろしの作業となるため荷役作業時間が長時間化している</li> <li>・また、積み下ろし場所が常時2～4カ所あるため、荷役作業が半日かかることもある</li> <li>・このため、長距離輸送となる埼玉や神奈川県など関東時間が長くなっている</li> <li>・荷役に対する書面化は行われておらず、その対価も収受していない</li> <li>・高速道路の利用や積み込支援の人員投入ができると良いが、荷主側コストの制約があり難しい状況</li> <li>・荷役作業をリフト荷役にしたいが、積載量の減少とパレット回収の手間とコストがかかるため実現できていない状況</li> </ul>	
荷主の取組姿勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主担当者は、どうしたら輸送を効率的に行い、時間問題を解決できるか考えてくれている</li> <li>・以前に、東北の運送会社が労働時間の関係で処分を受け、対策として積み込み場所の集約を図り、時間短縮に繋がっている</li> <li>・三重においても、今後1～1年半の間に、現在6カ所ある積み込み場所を3カ所に減らす計画があると聞いている</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役作業時間短縮のため、現状の積載量を減少することなく、リフト等による積み下ろしが可能なパレットや梱包方法の導入を検討</li> </ul>	

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
三重県地方協議会」におけるパイロット事業

実施計画書

平成28年8月

株式会社 運輸・物流研究室

## 1. 事業実施内容

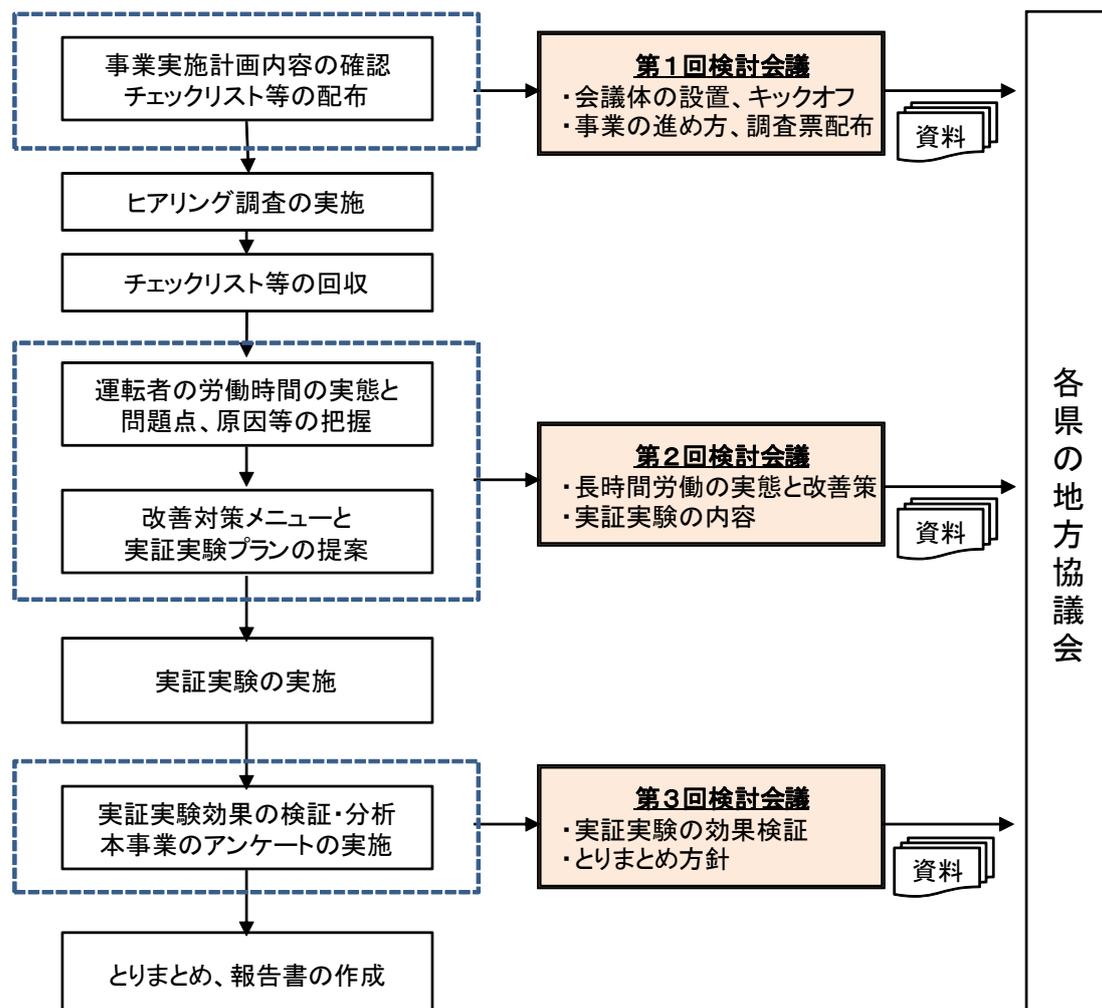
### (1) パイロット事業の主旨・目的

トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にある。このため長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があることから、今般、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会（以下、「地方協議会」という。）が各都県に設置された。

本パイロット事業は、トラック運送業の労働環境整備のため、地方協議会がこれまでの議論等を踏まえて選定した発着荷主及び運送事業者による集団（以下「対象集団」という）に対して、実態調査を行い、長時間労働問題に対する解決手段等を検討するとともに、長時間労働の抑制を目標とする実証実験を行うものである。そして、本パイロット事業の結果を、地方協議会での議論の材料とすることを目的とする。

### (2) 事業の実施フロー

図表 1 事業の実施フロー



### (3) 実施項目

#### ① 検討会議の開催

対象集団と事務局による検討会議を開催する（3回）。

##### 1) 対象集団

発荷主、運送事業者（元請・下請）、着荷主を構成員とする集団

a. 発荷主：(株) おやつカンパニー（津市一志町）

物流購買部部长 川口謙次 様

b. 実運送の物流事業者：(有) 青山商店荷役（津市庄田町）

代表取締役専務 青山好一 様

c. 着荷主：なし

##### 2) 事務局

三重県トラック協会事務局、運輸・物流研究室

##### 3) 検討会議

###### ■ 第1回検討会議

設置した会議体の構成員（荷主、運送事業者、事務局）の顔合わせ（キックオフ）を行う。事業計画の進め方の確認等のフェーズあわせを行うほか、トラック運転者の長時間労働の実態や問題点などについて意見交換を行う。またチェックリスト等の調査票を配布し、記入を依頼する。

###### ■ 第2回検討会議

チェックリスト等の帳票調査、ヒアリング調査を踏まえ、運転者の労働時間の実態と問題点の把握、荷物の発注方法等の改善対策メニューと実証実験プランについて提案する。

###### ■ 第3回検討会議

実証実験の結果（ビフォー・アフター等の比較による効果検証）、分析について検討する。また、本事業に係るアンケート票を配布し、回答記入を依頼する。

#### ② チェックリスト等帳票調査の実施

対象集団に対して帳票形式による調査を実施する。これによりトラック運転者の労働実態、荷主等からの受発注の現状、労働時間短縮の隘路等の概要を把握する。

調査票は発荷主、着荷主、元請運送、下請運送の別に、それぞれ対応した項目とし、最近の状況を把握する。

#### ③ ヒアリング調査の実施

帳票調査を補完するため、発荷主、着荷主、元請運送、下請運送のそれぞれに対して、問題点とその背景・要因、改善の見込み、対策などについて、個別にヒアリング調査を実施する。

図表2 チェックリスト項目とヒアリング項目（例）

内容	項目	帳票調査				ヒアリング
		発荷	着荷	元請け	実運下請	
a) 改善基準告示について  1日の拘束時間、1カ月の拘束時間、休息期間、運転時間（2日平均での1日当たりの運転時間、2週間平均での1週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守できているか（把握しているか）	・改善基準告示の存在を知っているか	●	●			
	・個別の内容ごとに認知しているか	●	●	●	●	
	・守れているか（委託先が守れていると思うか）	●	●	●	●	
	・（特に今回の荷主の業務では）告示のどの分野が守りづくなっているか			●	●	○
b-c) 労働時間や拘束時間について  b.特に、荷待ち時間の頻度や時間  c.特に、荷待ち時間が長くなっている原因	・当該荷主業務を受け持つ運転者の就労状況、タイムチャート（始業から点呼・運転時間、手待ち時間、荷役時間、休憩時間、終業まで） 拘束時間、休息期間、連続運転時間、労働時間と所定外労働時間などの状況、輸送距離、高速道路利用状況（運転日報を活用）				●	○
	・労働時間が長くなる要因、告示を守れない要因	●	●	●	●	○
	・（今回の荷主の業務に関して）労働時間問題の発生分野とその具体的な状況			●	●	○
	・荷役、附帯作業（有無を含む）等の具体的な内容と方法、荷役、附帯作業等別の作業（誰が行っているか）、荷役、附帯作業等の所要時間、（長い場合）その原因	●	●	●	●	○
	・上記作業に掛かる契約書面化の状況、料金収受の状況	●	●	●	●	○
d) 発注方法の改善により運転者の労働時間等が改善されると思われる事項	・a-cに係る問題について、荷主にどのような協力を仰げば遵守・短縮できると考えるか	●		●	●	○
	・a-cに係る問題について、どうすれば、トラック事業者の業務を効率化させられると考えるか	●	●	●		○
その他	・物流施設（駐車スペース、接車バス、仕分けスペース）	●	●			○
	・物流施設への1日あたりの出入り台数（発着）	●	●			
	・当該荷主に提供している車両台数（車種別）			●	●	
	・タコグラフの装備状況				●	
	・車両手配までの流れ	●		●	●	○
	・輸送条件、出荷・到着時刻に関する条件	●	●	●	●	○
	・燃料サーチャージの支払（収受）状況	●		●	●	
	・これまでに労働環境改善のためにトラック側から改善申し入れを受けたことがあるか、改善の取組を行ったことがあるか	●	●			
	・荷主勧告制度を知っているか	●	●	●	●	

#### ④運転者の労働時間の実態と問題点、原因等の把握

チェックリスト等の帳票調査、ヒアリング調査により、対象集団に係る実運送事業者の運転者の労働時間の実態を分析し、長時間労働がどの程度常態化しているのかを判断する。

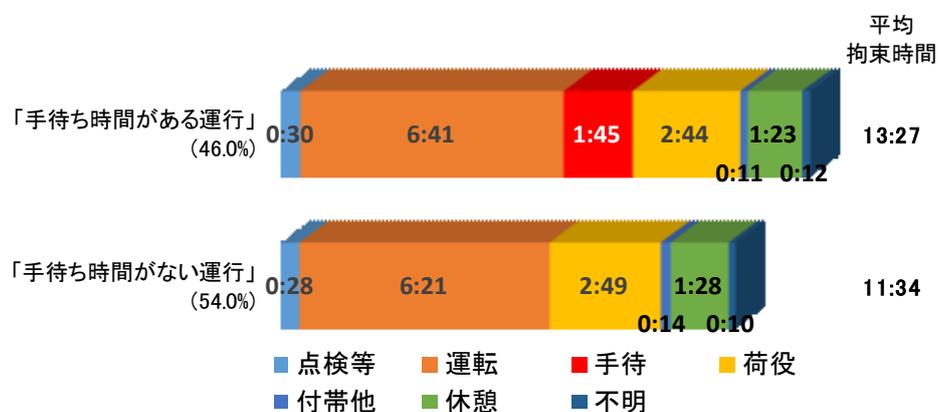
また、長時間となる業務分野（待ち時間、荷役時間、運転時間等）を特定し、その原因を把握する。

##### 【問題点と原因把握のポイント】

「トラック輸送状況の実態調査(全体版)」(国交省、2015年9月調査)をみると、以下の点が注目される。

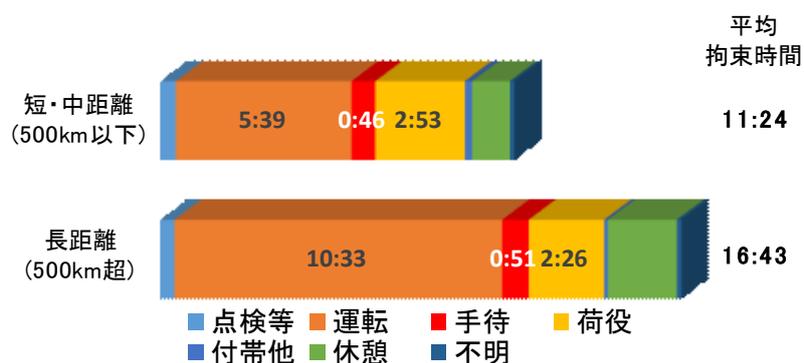
##### ■労働時間が長い（原則時間を守れない）

～ 手待ちの発生している運行では、拘束時間が13時間（原則時間）を超えている。  
手待ち時間を削減できないか？



##### ■最大拘束時間を守れない（改善基準告示に違反してしまう）

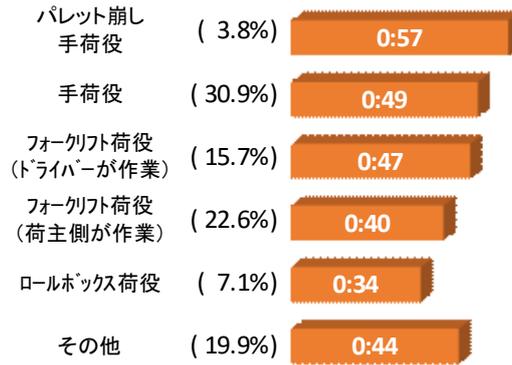
～ 500km超の長距離輸送では、拘束時間が16時間（最大時間）を超えている。  
中継輸送、マルチモーダル等の長距離輸送対策を採り入れられないか？



##### ■非効率な荷役による作業時間の長時間化、重労働

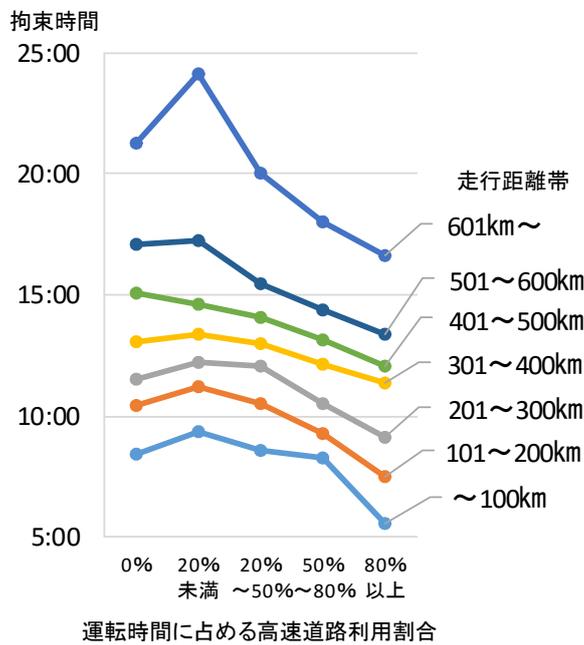
～ 手荷役の比率が高い（30.9%）。

出荷の際はパレット積載でも、トラックに積むときはパレット崩しで手荷役となる場合もある。荷姿を標準化・パレタイズ化することで効率を高められないか？



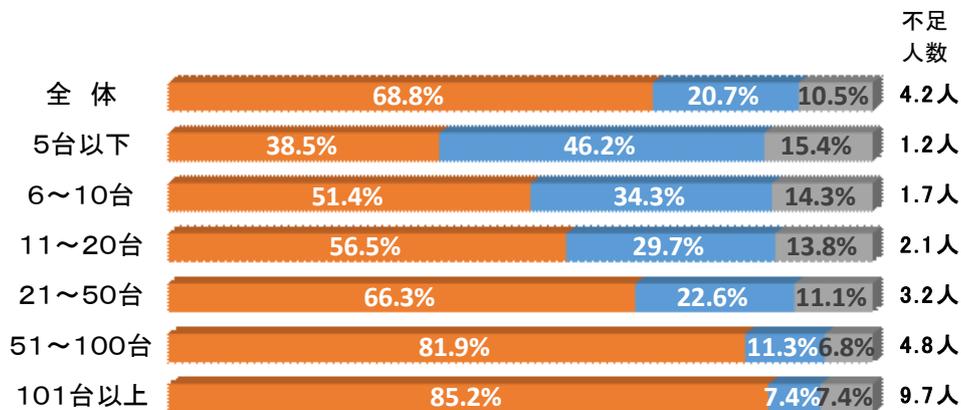
■長距離輸送では高速道路を利用できないことによる運転時間の長時間化

～ 高速道路利用率が高いほど拘束時間は短い。高速道路を適切に利用したい。



■運転者不足による労働時間の長時間化

～ 職業イメージの向上、雇用対策、賃金対策、ワークシェアリング対策が必要。



■ 不足している ■ 不足していない ■ わからない・どちらともいえない

## ⑤改善メニューと実証実験プランの提案

### 1)課題の整理と改善対策の検討

三重県の集団について、問題点と原因等の把握を行い、問題の改善対策や代替方法等を検討する。

図表3 課題と改善策（例）

解決すべき課題（例）	改善策メニュー（例）
手待ち時間の短縮、 解消	・発注方法の工夫(車両到着時刻をずらして発注指示する等)
	・フォーク荷役による時間短縮
	・積み込み開始時間の予測の精度向上
	・車両留置料(待ち時間)の有料化
	・車両到着時刻の適切な設定(着荷主)
	・運送契約の書面化
長距離輸送における 拘束時間短縮	・高速道路の適切な利用／高速料金の適正收受
	・フェリー、RORO船の利用
	・JR貨物の利用
	・同一事業者内でのリレー輸送の導入
	・他社とのシェイクハンド輸送の導入
荷役時間の短縮	・パレタイズ化によるフォーク作業の切り替え
	・ユニットロード化、コンテナ化
	・荷役手順の再検討
人手不足の 緩和・解消	・他産業に見劣りしない賃金水準の実現
	・3Kイメージの払拭
	・業界地位の向上
	・ワークシェアリング(1人あたりの仕事を短時間化し複数人で分業する)
	・適正運賃の收受

### 2)実証実験プランの検討

課題解決に有効と考えられる改善策について「取り組みが可能か」「現場での実験が可能か」「機材は必要か」等の条件を踏まえて絞り込み、実証実験のプランを検討・計画する。とくに、パレット等の機材が必要なプランは、それらについて本事業で予算化されていないため、別途借り受けの可否を含め検討を行う必要がある。

## ⑥実証実験の実施

実証実験を行う日程を決め、1週間程度の実験を行う。

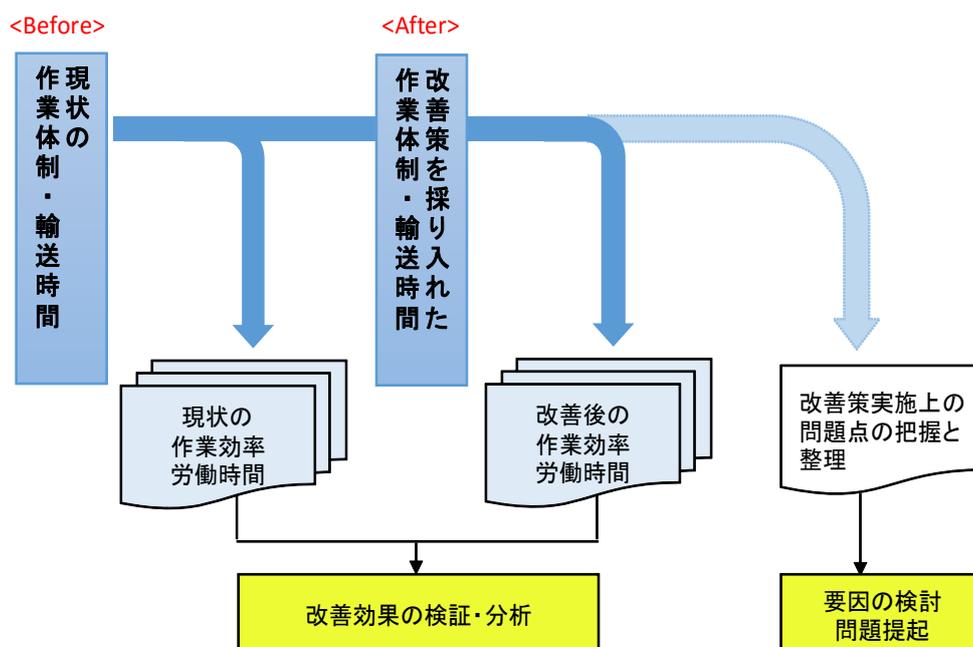
コンサルタントが実証実験のデータ収集用の帳票を作成する。荷主及び事業者は実験期間中にデータを計測し、帳票に記録する。

帳票回収後、このデータをもとにコンサルタントが個別にヒアリングを実施する。

### ⑦実証実験による効果の検証・分析

Before（現状の作業効率、待ち時間・労働時間等の実態）と After（改善策実施後の作業効率、待ち時間・労働時間等の実態）を比較分析することで、改善策の効果を検証する。改善策を取り組むに当たって生じた問題や気付きについても意見集約する。また、明らかな効果が得られないことも想定されるが、その場合はその要因を検討する。

図表 4 実証実験の流れ



### ⑧アンケートの実施

第3回検討会にあわせて、アンケート票を作成・配布し、回答記入を依頼する。内容としては、荷主（発・着）、運送事業者（元請、下請）それぞれの立場から、

- ・本事業の実施結果に対する意見や感想
- ・労働時間の削減や改善基準告示の遵守に係る効果
- ・取引環境改善への期待

などの確認・把握とする。アンケートの分析結果は報告書に含める。

### ⑨とりまとめ、報告書の作成

実証実験終了後、その実施状況について、具体的に記述した報告書を各県のパイロット事業ごとに作成する。作成に当たっては、数値、写真、図等も用い、Before と After が客観的に具体的にわかるようにまとめる。

さらに、他地域、他県の概要版と合わせた全国の事例集に組み込むことができるよう、概要版（1集団あたりA4・2～4頁程度）を作成する。

なお、報告書の作成にあたって、公とすることを前提に、記載内容についてあらかじめ各事業者等関係者の承諾を得る（企業名は匿名とする場合もある）。

## 2. 事業実施スケジュール

	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
① 計画の提案、フェーズ合わせ	←→							
<第4回協議会>	●---●							
② 第1回検討会議 (チェックリスト等の配布)		●						
③ 対象集団ヒアリング (チェックリスト回収)		○	←→					
④ 長時間労働に係る 課題の整理と改善メニューの検討			←→					
⑤ 第2回検討会議 実験のための現場訪問				●				
<第5回協議会>				○	●---●			
⑥ 実証実験の実施				←→				
⑦ 対象集団ヒアリング				○				
⑧ 効果検証・分析					←→	→		
⑨ 第3回検討会議							●	
⑩ アンケートの実施							←→	
<第6回協議会>							●---●	
⑪ とりまとめ、報告書の作成							←→	→

●: 検討会議      ○: ヒアリング

注) 第4回、第5回、第6回協議会について

当社コンサルタントは地方協議会への情報提供を行います。

# 第1回 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

平成28年7月13日(水) 14時00分～16時00分  
於) 中央合同庁舎3号館 4階 特別会議室

## 【議事次第】

### I. 開会

### II. 議題

1. トラック運送業の適正運賃・料金検討会について
2. 運賃関係のこれまでの議論について
3. 独占禁止法の概要・ポイントについて
4. 議論の方向性について
5. トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて
6. その他

### III. 閉会

## 【配布資料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 トラック運送業の適正運賃・料金検討会について(案)

資料2 運賃関係のこれまでの議論について

資料3 独占禁止法の規制概要について

資料4 議論の方向性について

資料5 トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

参考資料1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取り組み

参考資料2 トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業

参考資料3 トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

委員名簿

(順不同・敬称略)

(委員)

藤井 聡	京都大学大学院工学研究科教授
野尻 俊明	流通経済大学学長
柳澤 宏輝	弁護士
藤枝 茂	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
正田 聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
川上 泰司	国土交通省総合政策局官房参事官 (物流産業)
加藤 進	国土交通省自動車局貨物課長

(オブザーバー)

上田 正尚	(一社) 日本経済団体連合会 産業政策本部長
栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
坂本 克己	(公社) 全日本トラック協会 副会長
馬渡 雅敏	(公社) 全日本トラック協会 副会長

(案)  
「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」について

(名称)

第1条 本検討会は、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」（以下、「検討会」という。）と称する。

(目的)

第2条 本検討会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下、「協議会」という。）」における取引環境改善に向けた議論に資するものとして、適正運賃・料金收受に向けた方策等を検討し、協議会に対し助言等を行うことを目的とする。

(組織)

第3条 検討会は、学識経験者、行政機関等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 検討会には、委員の互選により座長を置く。
3. 座長は、議事その他の会務を統括する。

(検討会及び活動事項)

第4条 検討会は目的達成のため次の活動を行う。

- (1) 協議会における議論の前段階としての適正運賃・料金收受に係る論点整理及び議論の方向性等に関する協議会への助言
- (2) 「トラック運送業の生産性向上協議会」における運賃・料金に係る調査への助言
- (3) その他

(検討会)

第5条 検討会は、必要に応じて座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、検討会に委員以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。
3. 検討会は原則として非公開とする。

(事務局)

第6条 検討会の運営に関する事務は、国土交通省自動車局貨物課が行うものとする。

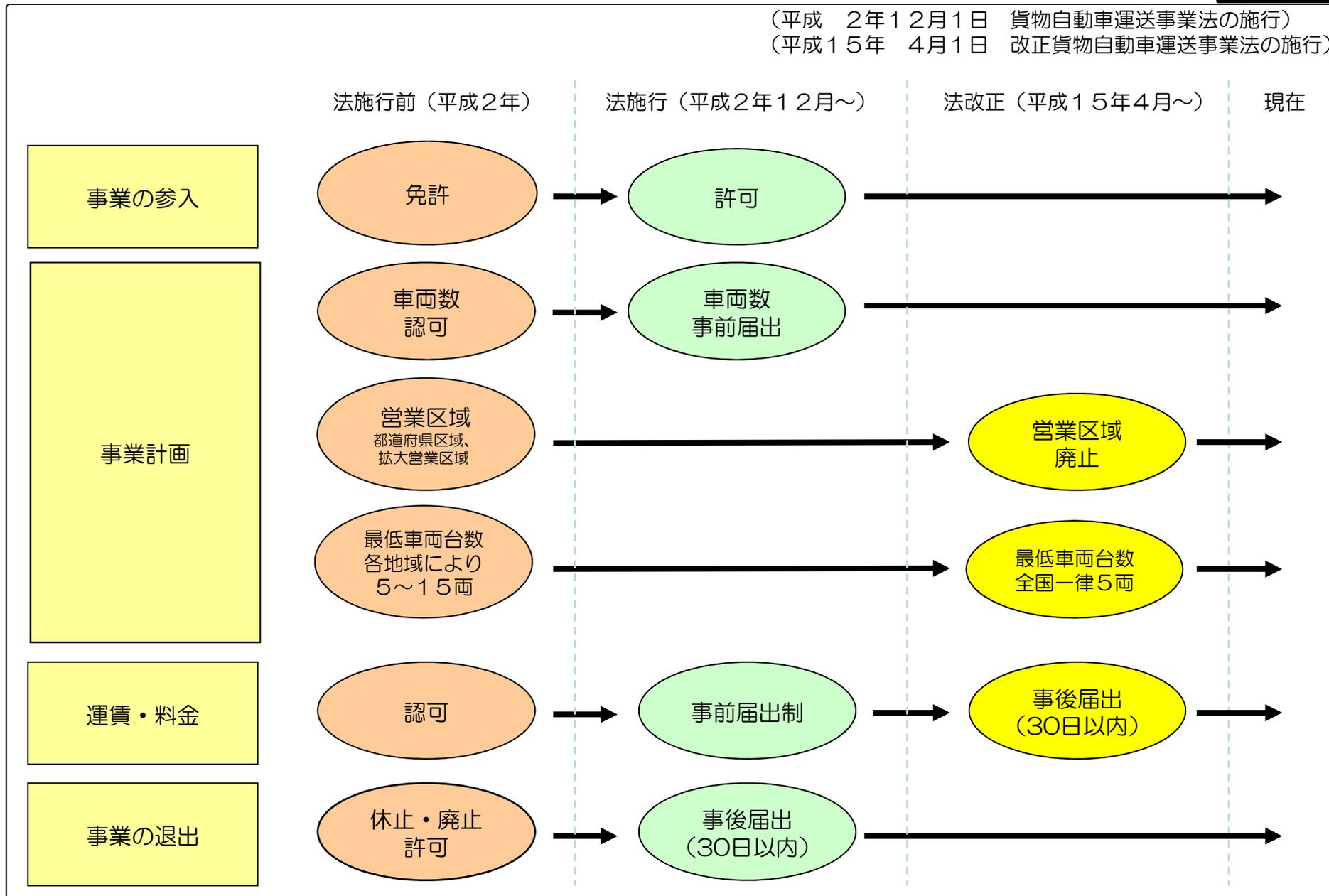
(その他)

第7条 これに定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成〇〇年〇〇月〇〇日から施行する。

# トラック事業に関する事業規制の推移

(平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法の施行)  
 (平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)



# 参入規制及び運賃規制の比較

	トラック(一般)	貸切バス	乗合バス	タクシー
参入規制	許可	許可	許可	許可
運賃規制	事後届出	事前届出 (上限・下限審査あり)	事前届出 (上限審査あり)	認可 (上限・下限審査あり)

## 制度変更に関する考え方

認可制



事前届出制

(平成2年)

事前届出制



事後届出制

(平成15年)

○運賃・料金は、利用者の利益及び事業の健全な発達を阻害するおそれがあるかどうか確認する必要がある。

○一方、荷主ニーズの多様化等に伴い、運賃も多様化している現状にある。

○荷主ニーズの的確な対応を促進する観点から、運賃設定の仕方、その水準については、事業者の創意工夫を尊重することが必要。

○不当な競争を引き起こすおそれのある運賃に対して、変更命令により是正する措置を講じることとし、その確実かつ的確な執行を図るため事前に把握することとする。

○運賃・料金の設定は事業者が創意工夫を活かした事業運営を行う上で最も重要な手段の一つであり、これに事業抑制的な規制を設けることは事業の活性化を妨げるおそれもある。

○運賃・料金の設定は、荷主との相対取引によるものがほとんどであり、事前届出制は新たな取引契約を機動的に行うにあたって障害となる場合もみられる。

○事前規制は極力縮減するとの考え方に基づき、事前届出制を廃止する。

# 適正運賃収受に関する「最低車両台数・適正運賃収受WG」における議論

## 最低車両台数・適正運賃収受WGの概要

- 「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」(H22.3～H24.12)の中間整理(H22.7)において、「適正運賃収受に向けた取り組み等」が規制緩和以後の課題と位置づけられたことを受けて設置。
- 平成22年10月から計7回開催され、平成24年10月に報告書がとりまとめられた。

## WGメンバー

- 座長：野尻 俊明 流通経済大学 教授  
 委員：齊藤 実 神奈川大学 教授  
 徳田 賢二 専修大学 教授  
 秋池 玲子 ポストンコンサルティンググループ  
 パートナー&マネージングディレクター  
 森田 富士夫 物流ジャーナリスト  
 佐藤 正弥 (一社)経団連産業政策本部主幹  
 ほか

## WGにおける運賃に関する規制強化についての議論内容と検討結果

### WGにおける主な意見

- ① 標準運賃等
  - 国において、標準運賃(法第63条)を提示して欲しい。
  - 最低運賃を提示してほしい。
- ② 事業者の交渉力向上対策
  - 荷主との関係で値下げ競争が横行しており、原価を示しての運賃交渉が難しい。
  - 原価を示して交渉すると、荷主から別の事業者の運賃を示され、受け入れざるを得ない。

### 論 点

- ① 標準運賃等
  - 法第63条の標準運賃・料金提示の法定要件(※)に該当しているのか？
  - 過去の認可運賃も遵守されていなかったところ、**拘束力のない標準運賃に実効性があるのか？**
  - 実勢運賃にネガティブな影響**をどう考えるべきか？
  - 運賃体系、設定の考え方、原価等の多様化**の実態を踏まえ、標準的な運賃・原価を示すことは困難ではないか。
- ② 事業者の交渉力向上対策
  - 原価計算実施割合が3割と低い。原価計算の励行を進める必要がある。
  - 契約の書面化を推進する必要がある。
  - 独禁法・下請法等、適正取引に係る法令知識の普及を一層進めるべき。

### 検 討 結 果

- ① 標準運賃等
  - 法定要件を満たさず、**標準運賃を発動する状況にない。**
- ② 事業者の交渉力向上対策
  - 原価計算セミナー等を通じて原価計算の普及・浸透を図るとともに**、原価を上回る収入を得るための交渉方法等についても啓発を行う。
  - 運賃等を契約書面の記載事項とすることを含め、**契約の書面化を推進する。**
  - 法令試験科目への独禁法・下請法等の追加を機に、**改めて適正取引に係る法令知識や「適正取引ガイドライン」への習熟を図る。**

※法定要件 特定の地域(原則、運輸局管轄範囲内)において、①需給の不均衡等により運賃・料金が著しく高騰又は下落するおそれがあること。  
 ②事業改善命令等では適正化が期待しえない等、特に必要があると認められること。

# 独占禁止法の規制概要について

- 独占禁止法においては、公正かつ自由な競争を促進するため、①事業者による不当な取引制限等や、②事業者団体による競争制限的な行為等を禁止している。
- 加えて、政策決定にあたっては、「行政指導に関する独占禁止法上の考え方」(平成6年6月30日公正取引委員会(平成22年1月1日改正))を踏まえる必要がある。
- 「①事業者による不当な取引制限」には、例えば以下のような行為が該当する。

## カルテル

事業者が相互に連絡を取り合い、本来、各事業者が自主的に定めるべき商品の価格や販売・生産数量などを共同で取り決めるなどして、競争を実質的に制限する行為は「カルテル」(不当な取引制限)として禁止されている。

※紳士協定、口頭の約束等どんな形で申合せが行われたかは問わない。

## 入札談合

国や地方公共団体などの公共工事や物品の公共調達に関する入札の際、入札に参加する事業者たちが事前に相談して、受注事業者や受注金額などを決めてしまう「入札談合」も不当な取引制限のひとつとして禁止されている。

- 独占禁止法においては、公正かつ自由な競争を促進するため、**事業者団体による競争制限的な行為等を禁止**している。
- 違法状況にあるかどうかは個別判断となるが、例えば以下のような行為は、公正取引委員会が示した指針において、禁止行為として明示されている。

## ① 競争を実質的に制限する行為

### 1) 価格制限行為

※価格制限行為における「価格」は、料金、手数料、金利等その名称や形態の如何を問わず、商品又は役務の対価であるものを指す。

#### i. 最低販売価格の決定

#### ii. 標準価格等の決定

違反の具体例: X事業者団体が構成事業者全員に出席を求めた「説明会」において、3種類の類似した標準料金表を配布し、そのいずれかに準じて小売価格の引上げを図るよう説明し、出席者の了承を得た。

#### iii. 共通の価格算定方法の設定: **具体的な数値、係数等を用いて構成事業者**に価格に関する**共通の具体的な目安を与える価格算定方式を設定**すること。

### 2) 価格制限行為への協力要請等

#### i. 価格制限行為への協力の要請、強要等(従わない事業者への不利益の付与を含む。)

#### ii. 価格制限行為の監視のための情報活動: 価格制限行為に構成事業者が従っているかを監視するため、取引価格、取引先等構成事業者の事業活動の内容について情報収集等を行い、又は構成事業者間の情報交換を促進すること。

# 独占禁止法の規制概要について(事業者団体に対する規制)

## ② 一部の情報活動

事業者団体の情報活動(情報収集・提供活動)のうち、これを通じて、競争関係にある事業者間において、現在又は将来の事業活動に係る**価格等重要な競争手段の具体的内容**に関して、**相互間での予測を可能にするような効果を生ぜしめるような情報活動**

【原則として違反とならない行為の例】

需要者、構成事業者等への情報提供のため、価格に係る過去の事実に関する概括的な情報を任意に収集し、客観的に統計処理し、価格の高低の分布や動向を正しく示し、かつ、個々の構成事業者の価格を明示することなく、概括的に、需要者を含めて提供すること。

## ③ 一部の経営指導

経営指導の形をとっていても、事業者の現在又は将来の事業活動に係る**価格等重要な競争手段の具体的内容について目安を与えるような指導**

【違反となるおそれのなる行為の例】

構成事業者が供給する商品又は役務に係る**平均原価、統一的な利潤・利幅の基準等を示す方法により、原価計算又は積算の指導を行うこと。**

【原則として違反とならない行為の例】

原価計算や積算について、標準的な項目を掲げた一般的な方法を作成し、これに基づいて原価計算や積算の方法に関する一般的な指導又は教育を行うこと(事業者間に価格・積算金額の共通の目安を与えないもの)。

ほか

※なお、事業者団体の行為については、たとえそれが行政機関の行政指導により誘発されたものであっても、独禁法の適用が妨げられるものではない。

# 独占禁止法の規制概要について（行政指導関係）

○行政機関が行う「行政指導」(※)に関しては、その内容によっては公正かつ自由な競争を制限・阻害し、独占禁止法違反となる可能性があることから、公正取引委員会によって、「**行政指導に関する独占禁止法上の考え方**」(平成6年6月30日公正取引委員会(平成22年1月1日改正))が示され、独占禁止法との関係で問題を生じさせるおそれのある行政指導が例示されている。

○なお、**事業者又は事業者団体の行為については、たとえそれが行政機関の行政指導により誘発された行為であっても、独占禁止法の適用は妨げられず、指導に従った事業者又は事業者団体が直接法的責任を問われることとなる。**

※「行政指導」:行政機関がその任務又は所掌の範囲内において一定の行政目的を実現するため特定の者に一定の作為又は不作為を求める指導、勧告、助言その他の行為であって、処分に該当しないもの。

## 価格に関する行政指導

例えば以下のような行政指導は、独占禁止法との関係で問題を生じさせるおそれがある。

- (1) 価格の引上げ又は引下げについて、その額・率(幅)等目安となる具体的な数字を示して指導すること
- (2) 価格が低下している状況等において、安値販売、安値受注又は価格の引き下げの自粛を指導すること
- (3) 構成事業者の個々の取引における価格等通常事業者の営業上の秘密とされている事項について事業者団体を通じて報告を求めること
- (4) 価格について事前届出制が採られている場合に、目安となる具体的な数字を示して届出事項について指導したり、事業者間又は事業者団体で調整をさせたりすること

## ①目安となる運賃を定めて欲しい

- 荷主等との運賃交渉の目安となる「標準運賃」「最低運賃」等を国から示して欲しい。

## ②原価計算に基づく受注を徹底すべき

- 原価割れで運送を引き受ける事業者が存在する限り、①の目安があっても無意味。
- ①の目安運賃があると、高値で取れている運賃がそこに張り付き、企業努力が無意味となる。
- 各事業者における原価計算の実施と、それに基づく受注を徹底するべき。

## ③運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

- 待機料金、附帯作業費、高速料金等を、**運賃とは別途の料金**として、適切に荷主等に負担してもらえるような仕組みが必要。

## 今後の進め方について

1. 運賃制度そのものに関しては、「よく聞かれる意見」の①②のとおり、トラック運送事業者の中でも意見の隔たりがある。

→以下の流れで議論を進めてはどうか。

- 1) アンケート等を通じて幅広い事業者（各地ト協、青年部、各種調査の協力者 他）の意見を聞く
- 2) 業界としてのご意見を踏まえつつ、独占禁止法との関係等も整理しながら、方向性を決定

2. 「よく聞かれる意見」の③に関しては、運送以外の料金については、「運賃に含めず、別のコストとして適切に反映して欲しい」ということでトラック運送事業者の立場が一致している。

→運送以外に係るコストを適切に収受するための方策について、**早急に検討を進める**こととしてはどうか。

3. このほか、荷主との取引関係だけでなく下請多層構造等、運賃・料金が適正に収受できない原因について、更に分析・検討すべきではないか。

荷主、元請から下請までの取引の**多層化の進行に伴い、事業者同士の不適正な取引が顕在化**。これを受け、これまでさまざまな取り組みを進めてきており、具体的には次の通り。

## 1. 下請・荷主適正取引推進

- 適正取引を推進するため、下請との取引等の不適正な行為類型、望ましい取引慣行・実例を記載した  
→「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」の策定(平成20年3月14日)
- 手待ち時間の改善等について追記  
→「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」の改訂(平成27年2月12日)

## 2. 軽油価格高騰対策

- 燃料費の高騰分を運賃とは別の料金として收受できるよう、導入の考え方、貸切運賃における距離制・時間制のサーチャージ導入の算出方法や具体例を記載した  
→「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」の策定(平成20年3月14日)
- 例示等を追記  
→「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」の改訂(平成24年5月16日)

## 3. 書面化の推進

- 運送業務、附帯業務、運賃、料金等の重要事項を、書面により共有することをルール化するため  
→「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定(平成26年1月22日)

## 4. 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正（平成26年4月1日施行）

貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、適正な取引の確保に向けたトラック事業者の努力義務を明記

（適正な取引の確保）

第九条の四 一般貨物自動車運送事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。

## 5. 標準貨物自動車運送約款の改正（平成26年4月1日施行）

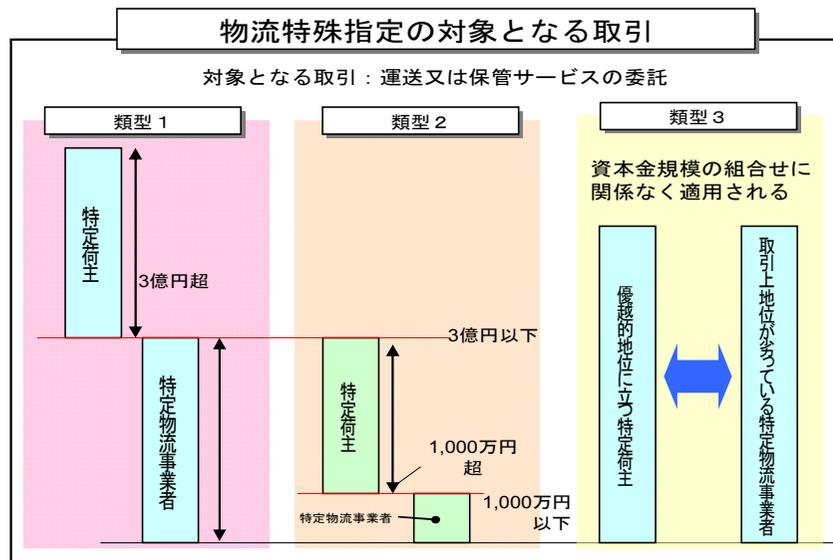
適正取引推進のため、以下の改正を実施

- 荷主からの運送状の発出を原則化（第八条）
- 車両留置料の規定を新たに追加（第三十三条の二）
- 附帯業務の内容を「貨物自動車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」と明確化（第六十条）

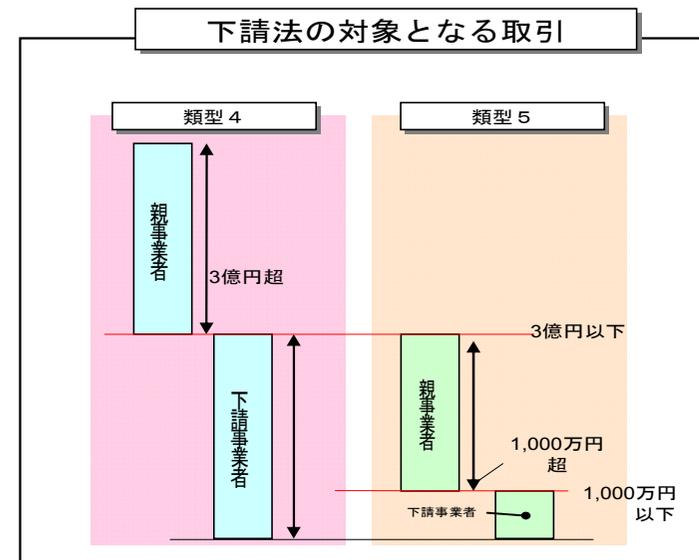
## 1. 下請・荷主の適正取引に向けて

適正取引を推進するため、荷主と運送事業者の取引(独禁法に基づく物流特殊指定)及び元請と下請の取引(下請法)について、不適正な行為類型の例及び望ましい取引慣行と実例を示した「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月策定、平成27年2月改訂)を作成し、普及促進を行ってきた。

### ○荷主と運送事業の取引←物流特殊指定(※)



### ○元請と下請の取引←下請法が適用



【例】

### 不適正な 行為類型例

○個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ

○無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額

### 望ましい 取引慣行 と 実例

○トラック運送業者が原価に基づく見積書を提示し、荷主等との十分な協議により運賃設定

○あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化

(※)物流特殊指定…荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するため、独禁法上禁止される不公正な取引方法を公正取引委員会が予め指定しているもの。

# トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

## 2. サーチャージ制度の導入に向けて

燃料費の高騰分を運賃とは別建ての料金として收受できるよう、燃料サーチャージの設定方法や具体の導入例を記した、「トラック運送における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成20年3月策定、平成24年5月改訂）を作成し、普及促進を行ってきた。

### 【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

- (1) 基準となる燃料価格を設定する(B)
- (2) 予め、軽油価格帯、上昇額を設定する。併せて、燃料サーチャージ改定及び廃止の条件を設定する(A)(C)(D)
- (3) 自社の車両の燃費を把握する
- (4) 燃料上昇額(サーチャージ)の額を算出する

【例】燃料サーチャージ額＝走行距離(km)÷燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

$$1750円 = 150km \div 3km/L \times 35円/L$$

燃料サーチャージ価格変動表(例)

改定する価格帯(A)	基準価格(B)	燃料サーチャージ算出上の価格(C)	算出上の燃料価格上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65～75円未満		70円	5円
75～85円未満		80円	15円
85～95円未満		90円	25円
95～105円未満		100円	35円
105～115円未満		110円	45円
115～125円未満		120円	55円

## 3. 書面化の推進

安全運行の確保、責任の明確化等の観点から、輸送に際して予め把握すべき事項を契約時に書面で確認できるよう、書面化に必要な事項や記載例を記した「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月策定）を作成し、普及促進を行ってきた。

### 【必要記載事項】

※必要最低限の項目としており、業務上必要な記載項目と併せて記載しても差し支えない。

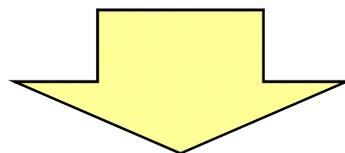
1. 運送委託者／受託者名、連絡先
2. 委託日、受託日
3. 運送日時
  - ・積込み開始日時、場所
  - ・取卸し終了日時、場所
4. 運送品の概要・車種、台数
5. 運賃、燃料サーチャージ
6. 附帯業務内容
7. 有料道路利用料、附帯業務料、その他
8. 支払方法、支払期日

### 書面化の推進により期待される効果

- ①安全運行の確保
- ②責任の明確化
- ③コンプライアンスの高まり
- ④手待ち時間や契約に基づかない附帯業務の解消
- ⑤附帯業務等の位置づけの明確化

## 取引条件改善に向けた課題

- 平成28年2月に実施した取引条件の改善に関する調査結果では、**附帯作業費の未払い等不適正な行為が多く見られる実態**が明らかとなった。
- 燃料サーチャージ制度の導入率は、平成27年度末現在で**事業者割合で8%、車両数割合で40%**に留まっている。
- 平成28年2月に実施した取引条件の改善に関する調査結果では、**書面化できていない取引があると回答した事業者は74.3%**にのぼった。



適正運賃・料金収受に向けた取り組みを一層浸透させるために、どのような方策が有効か？

- トラック運送業を含めたサービス業の生産性向上及び中小企業の取引条件の改善は、GDP600兆円の達成に向け、重要な課題
- 国土交通省においては、政府全体の取組み<sup>(※)</sup>と連携しながら、トラック運送業の生産性向上、労働条件改善に向け、以下の取組みを推進

(※) サービス業の生産性向上協議会（平成27年度設置）  
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（平成27年度設置）

## ①<トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について>：国土交通省及び厚生労働省の取組み

- 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、**厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成**される協議会を**中央及び全都道府県に設置**。
- 労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、**検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施**。
- 平成28年度は、
  - (1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び
  - (2)適正運賃・料金収受に向けた議論の深化を実施予定

## ②<トラック運送業の生産性向上協議会について>：政府全体の取組み

- サービス業のうち、特に生産性向上が求められる5産業（トラック運送業、小売業、飲食業、宿泊業及び介護業）については、平成27年度、「サービス業の生産性向上協議会」を設置して議論を開始。
- このうち、トラック運送業に関する「トラック運送業の生産性向上協議会」は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」と合同開催。
- 「取引環境改善」「労働条件改善」の2つの視点に加え、IoT等先端技術を用いた生産性向上の方策についても検討を実施**。

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等			
②長時間労働等の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業		
④ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤取引環境・長時間労働改善の普及・定着				普及・定着の促進 助成事業の実施

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

※第3回協議会時点

(順不同・敬称略)

野尻 俊明	流通経済大学学長（座長）
齊藤 実	神奈川大学経済学部教授
松島 茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
上田 正尚	（一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍	（一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
小林 治彦	日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信	全国中小企業団体中央会 労働・人材政策本部長
橋爪 茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
一柳 尚成	トヨタ自動車（株）物流管理部長
鈴木 賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
坂本 克己	（公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長）
三浦 文雄	（公社）全日本トラック協会 副会長（労働安全・衛生委員長）
山本 慎二	日本通運（株）業務部長
平川 則男	日本労働組合総連合会 総合政策局長
村上 陽子	日本労働組合総連合会 総合労働局長
難波 淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
新原 浩朗	内閣府大臣官房審議官（経済財政運営担当）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長
野村 栄悟	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
安藤 保彦	中小企業庁事業環境部取引課長
藤井 直樹	国土交通省自動車局長
坂巻 健太	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

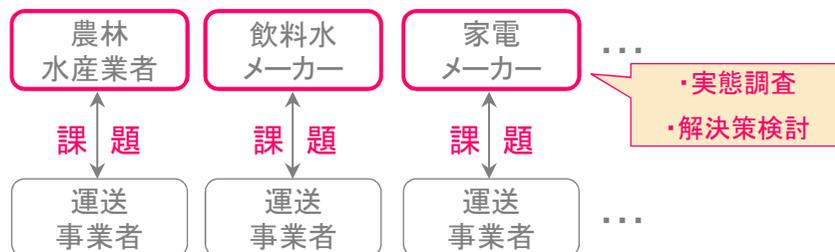
※新原浩朗内閣府大臣官房審議官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ



## 1. 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討

### 概要

- 荷主業界ごとに、商慣習、商慣行、物流面での課題等について調査し、主に荷主サイドでどのような効率化や生産性向上の可能性があるか検討。
- 個別の荷主分野ごとにコンサルを実施し、モデル事例の創出も検討。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

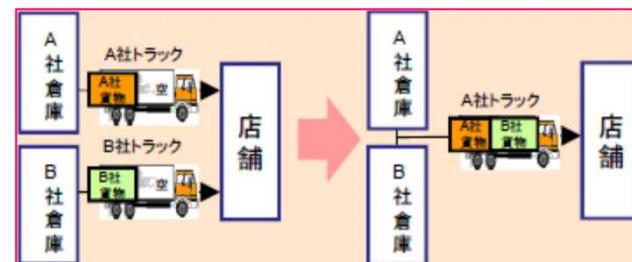


## 2. 事業の共同化による積載率向上の事例調査

### 概要

- 共同輸送や貨物・車両のマッチング等の共同化等による積載率向上の有望事例を調査。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

### 共同化の例



自社でそれぞれ行っていた運送を、貨物を混載して共同化

## 3. 原価計算の在り方の調査・検討

### 概要

- 既存の原価計算システム等の使用実態について調査を実施し、適切な原価計算の在り方について検討。
- 必要に応じてモデルとなる原価計算システム・シートを作成し、普及促進。

【運賃の適正收受の必要性】



## 4. ITの活用可能性に係る調査

### 概要

- ETC2.0やデジタコから取れる各種データを活用し、運行管理等の容易化や業務運営の効率化の実現について調査・検討。
- ETC2.0やデジタコから、車両の動態情報、ドライバーの作業状況、燃費等に関するデータを集め、待ち時間等の実態、車両・ドライバーの稼働状況等の分析・把握を実証的に実施。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

ETC2.0  
デジタコ

車両の速度、燃料消費量、  
運送距離・時間、待ち時間等

運行管理  
運賃計算 等

情報を吸い上げ、効果的に活用

## 調査の概要

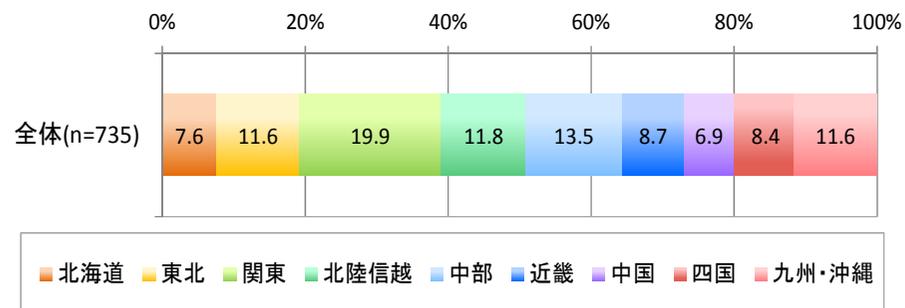
対象者数： トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）  
 有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

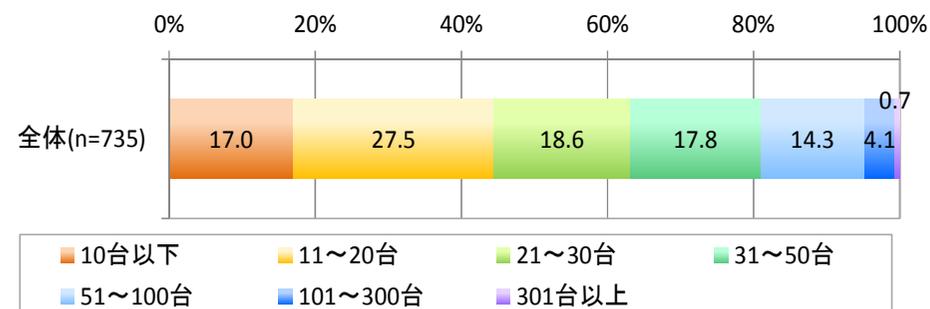
- 質問事項： ①適正な運賃が収受できているか  
 ②付帯作業費、待機料金などの収受状況  
 ③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか  
 ④書面化できているか 等

## 回答者の属性

### 地域



### 車両台数



### 下請の状況

○回答者735者のうち、80%（589者）は何らかの業務を下請に降ろしている。

## 不適切な行為の実態

	左記の行為をされたことがある と回答した事業者の割合
○荷主都合による荷待ち待機をさせられたが、費用の支払いがない	83.6% (4頁参照)
○燃料高騰分の費用を収受できていない	78.9%
○運送契約の書面化ができていない	74.3% (5頁参照)
○適正運賃・料金の収受ができていない	70.5% (3頁参照)
○検品や商品の仕分け等の附帯作業をさせられたが、費用の支払いがない	58.5% (4頁参照)
○無理な到着時間の設定	45.2%
○高速道路利用を前提とした時間指定がされているが、高速道路料金の支払いがない	43.3% (4頁参照)
○原価を考慮せずに一方的に運賃を決定された	26.7%
○契約後に運送費を値引されたり、契約にない付加的な運送を強いられた	13.7%
○運送費の支払遅延	11.4%
○取引相手や関係会社の物品の購入強制	9.8%
○理不尽な損害賠償の負担	9.5%
○無理な要求を断った事による取引停止	5.7%

## 適正運賃・料金の收受状況

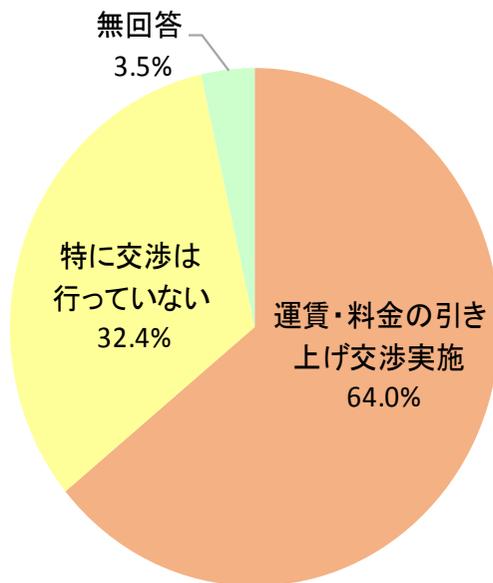
適正運賃・料金を100%收受できている（25%）

○適正な運賃・料金を收受できている事業者のうち約6割の事業者が取引先に運賃・料金の引き上げ交渉を実施していた。

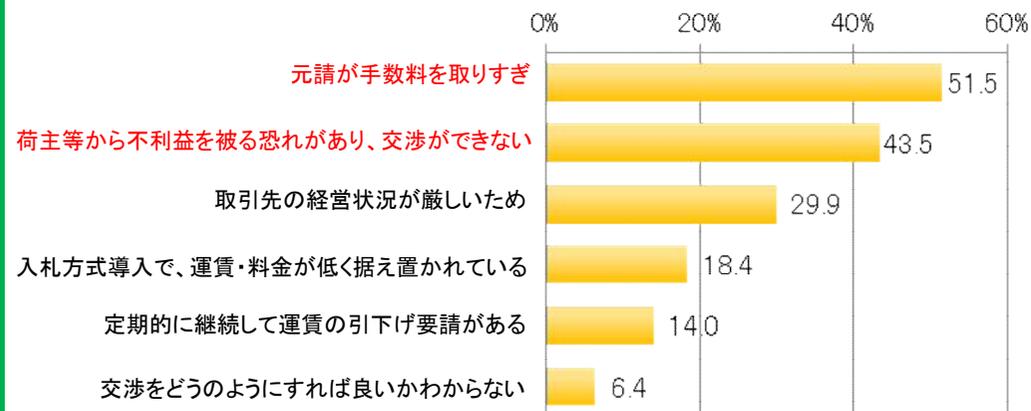
一部でも收受できていない（75%）

- 約5割の事業者が「元請トラック事業者が仲介手数料を取りすぎている」と回答。
- 約4割の事業者が「荷主等から不利益を被る恐れがあり、運賃・料金の引き上げ交渉ができないため」と回答。
- 收受できない場合には、設備投資（車両の買い換え等）や人件費の抑制により対応。

## 適正な運賃・料金收受が收受できている事業者の取組



## 運賃・料金が收受できない理由



## 收受できない場合の対応



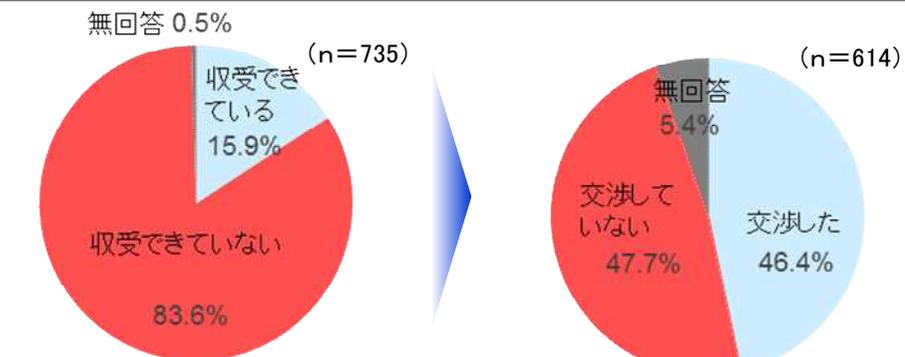
## 自社で実運送を担っている取引

## 下請けとの取引

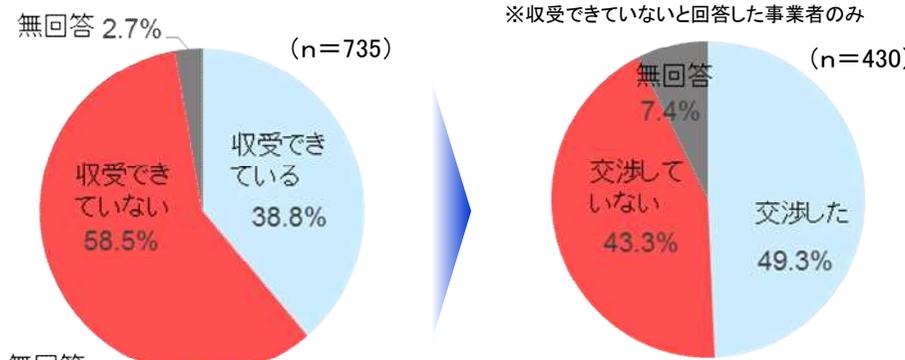
○待機料金について83.6%、附帯作業費について58.5%、高速料金について43.3%の事業者が収受できていないと回答。  
 ○いずれの場合も4割を超える事業者が料金の支払いについて、「荷主・元請には交渉していない」と回答。

○附帯作業費について、下請けに支払っていない事業者が約6割。  
 ○そのうち約6割は、「元請より収受していないから」と回答。「下請から交渉されていない」と回答する事業者も多数。

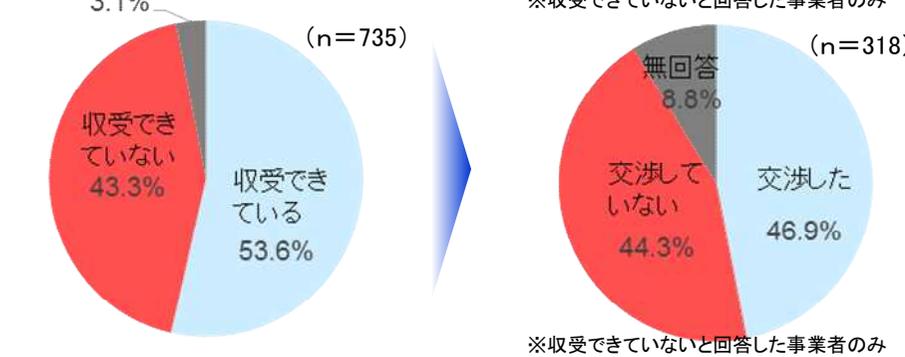
### 待機料金



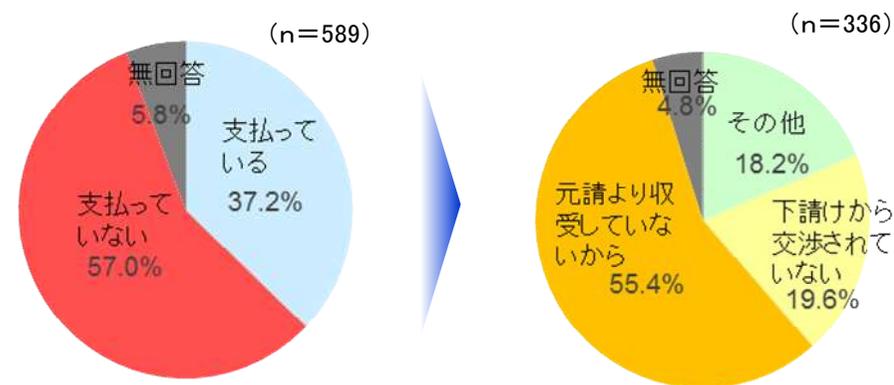
### 附帯作業費



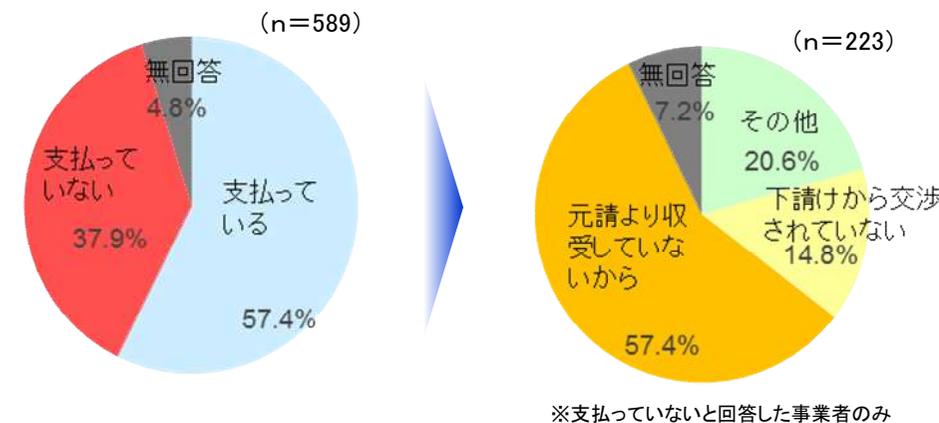
### 高速料金



### 附帯作業費



### 高速料金

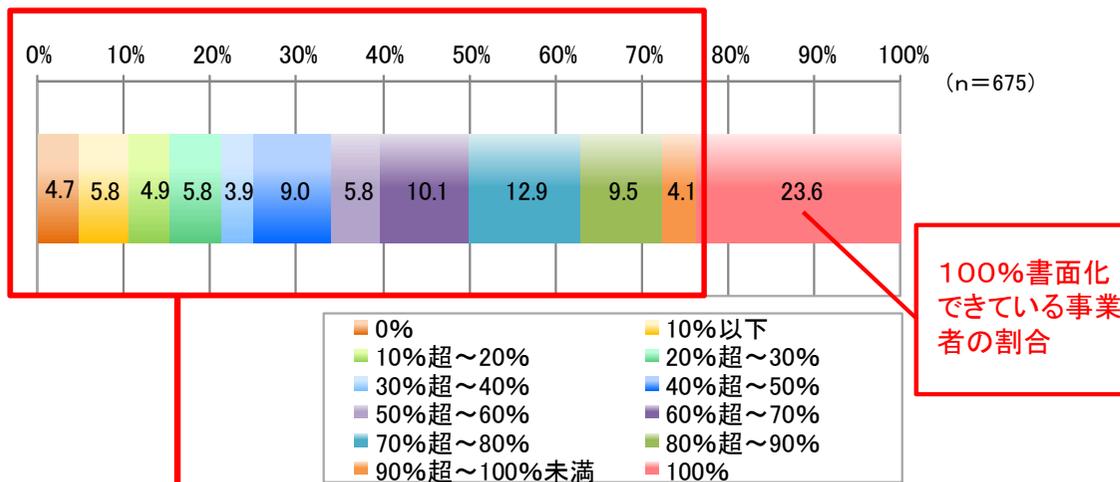


## 書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

- 「書面化ができていない取引がある」と回答した事業者は76.4%。
- そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

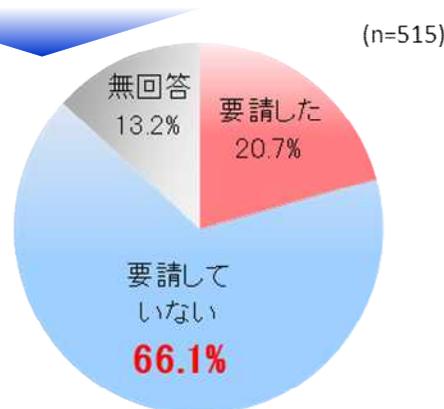
### 書面化の比率（書面化実施取引数 / 全取引数）

**76.4%**



100%書面化  
できている事業  
者の割合

### 書面化要請の有無

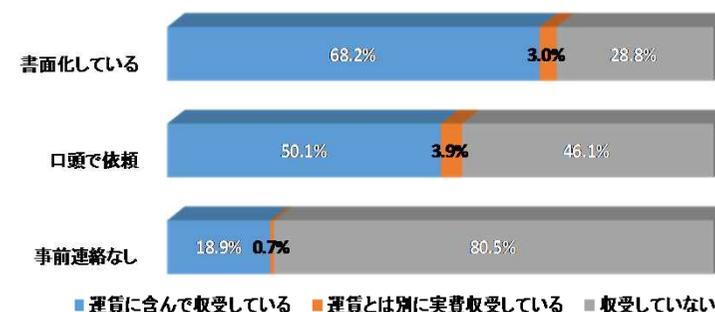


### 要請していない理由

- 荷主の理解が得にくい
- 取引相手の担当部署の責任者が嫌がるため
- 長年の取引上の慣例から、そのままの状態
- スポット取引で継続的な荷主でないため
- 運行内容がさまざまのため、様式の統一が困難

### 参考

○書面化している事業者ほど、荷役料金を収受できている割合が高い

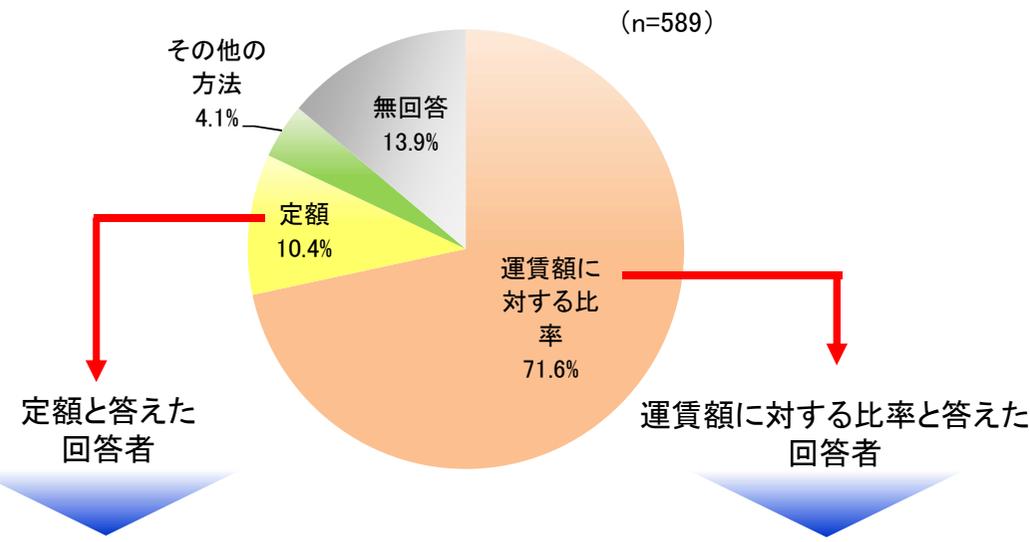


※ トラック輸送状況の実態調査結果（平成27年 国土交通省）概要 抜粋

- 真荷主からみて1番目～3番目での受注が多い。
- 運賃額に対する比率で手数料を収受しているものが多い。
- 手数料の比率は、1取引あたり「運賃額の5%～8%」が最も多い。(43.5%)
- 運賃の10%超の手数料を取る事業者も存在する。(17.1%)
- 定額では、1取引あたり「1,000円～2,000円」「2,000円～3,000円」が多い。

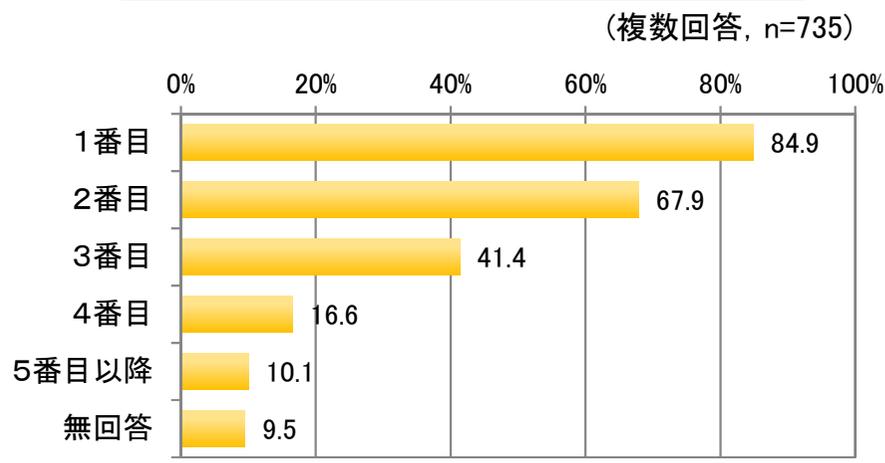
## 発注者の立場

### 下請事業者からの手数料の收受方法

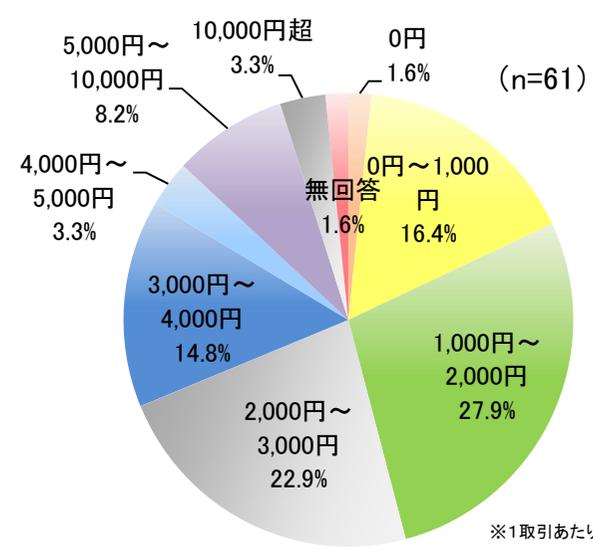


## 受注者の立場

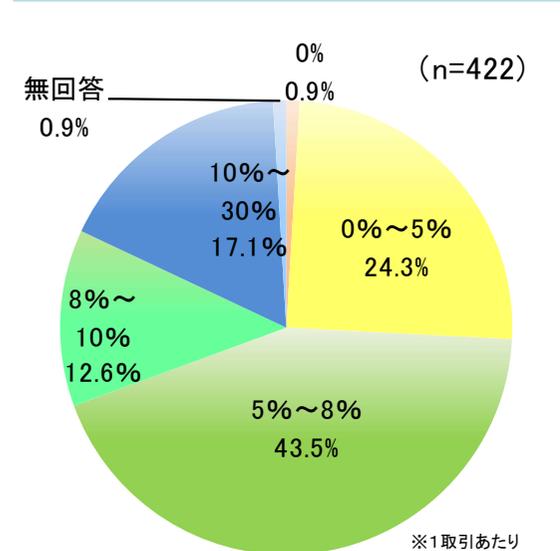
### 真荷主から見た受注の立場



### 取扱手数料の金額(円)



### 取扱手数料の割合(%)



※1取引あたり

※1取引あたり

## 取引条件改善に向けた課題

### < 適正な運賃・料金の収受に関して >

- 取引相手である**荷主・元請と交渉を行うことが重要**
- 交渉しても**荷主・元請から不利益を被らない環境を作ることが重要**
- 多層構造により仲介手数料が数次に渡り取られており、**適正な運賃・料金収受の妨げの一因になっている**

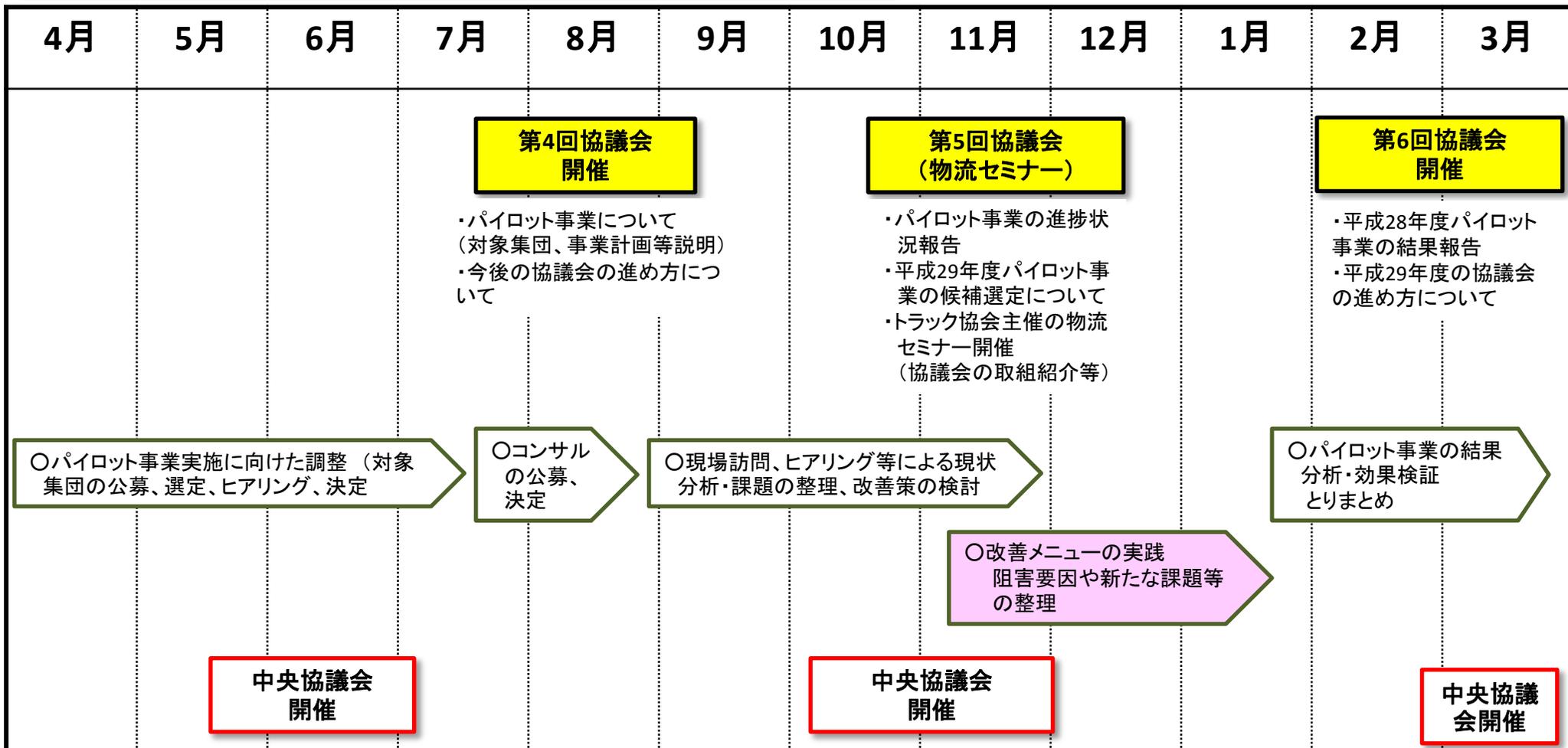
### < 契約の書面化に関して >

- 適正な運賃・料金収受のため、**荷主・元請へ契約書面化を要請することが重要**
- 契約書面化を導入できる環境を作ることが重要**

## 平成28年度における協議会・パイロット事業の進め方

- ・平成28年度パイロット事業の実施(手待ち時間や非効率な荷役作業等による長時間労働の解消)
- ・平成29年度パイロット事業の対象候補の選定について検討
- ・トラック協会主催の物流セミナーにおいて、物流現場における実態調査結果の概要や課題などを情報発信

## 作業スケジュール



# 荷主の皆様へ ご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



## ● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内)</li> <li>・1か月 293 時間以内</li> </ul>
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続 8 時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で、1日あたり 9 時間以内</li> <li>・2週間平均で、1週間あたり 44 時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4 時間以内</li> </ul>

## 過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



## ● 荷主勧告制度の概要

### 違反行為

荷主からの  
労働時間等の  
ルールを無視した  
指示・強要  
過労運転防止違反  
最高速度違反  
過積載運行 等

荷主の主體的な関与が  
認められる場合

### 荷主勧告

荷主名及び  
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

### 国土交通省から荷主勧告書が発出されます

勸告	
<p>貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所要の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。</p>	
違反事実	
違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)
② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇
③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日
④ 積載品	〇〇〇〇
<p>なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇日間) する行政処分を行ったところである。</p> <p>ついでには、今般、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を是正し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。</p> <p style="text-align: center;">(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)</p> <p>なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。 (問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通部〇〇 〇〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)</p> <p style="text-align: right;">平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号)</p> <p>〇〇〇〇株式会社 御中</p> <p style="text-align: right;">〇〇運輸局長 印</p>	

# 荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

## ① 非合理的な到着時間の設定



## ② 手待ち時間の恒常的な発生



## ③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定



## ④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼



# 過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。



# トラック運送業の物流環境改善セミナー in中部

## 参加ご案内

日頃より運輸行政にご理解・ご協力賜り誠にありがとうございます。

トラック運送事業においては、総労働時間が長く、手待ち時間などの実態がある為、ドライバーが不足する事態をまねいており、昨年度より各都道府県に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置して、実態調査、課題の抽出、改善方策等について協議しております。

中部各県で行われた同協議会において、荷主及びトラック事業者への各課題に対する周知の必要性が指摘されており、荷主・事業者皆様と物流現場の課題と問題点を共有すべく、「トラック運送業の物流環境改善セミナー in中部」を開催することとなりましたのでご案内します。

つきましては、ご多忙のこととは存じますが、皆様の当セミナーへのご参加をお待ちしております。

### 1. 開催予定日

平成28年9月20日（火） 14:00～16:30（開場13:30）

### 2. 主催 中部運輸局

### 3. 会場:長良川国際会議場 4F 大会議室（岐阜市長良福光2695-2）

### 4. 参加対象者

トラック運送事業者及び荷主企業（入場無料・先着200名）

### 5. プログラム

1. 物流の商慣行について（仮）（朝日大学 准教授 土井 義夫 氏）
2. 物流現場における課題と改善点の見える化事業及びトラック輸送状況の実態調査結果の概要報告（仮）（中部運輸局 自動車交通部 貨物課）
3. 物流環境改善事例の報告（アイカ工業(株)物流部長 安川 浩保 氏）

### 6. お申し込み

次ページの参加申込書を、中部運輸局自動車交通部貨物課（FAX：052-961-0816）までご送信ください。（申込〆切平成28年9月12日（月））

連絡先:中部運輸局自動車交通部貨物課  
FAX：052-961-0816（TEL：052-952-8037）  
申込〆切平成28年9月12日（月）

# トラック運送業の物流環境改善セミナー in中部

## 参加申込書

貴社名		所属 支部	
住所			
電話番号			
FAX番号			
業種(該当に○)	荷主企業	トラック運送事業者	

参加者氏名	所属部署等	ご役職

## 長良川国際会議場のご案内

岐阜北警察署  
fu Kita Police Station

**長良川国際会議場**  
Nagaragawa Convention Center

長良川  
Nagara River

忠節橋  
Chusetsu Bridge

金華橋  
Kinka Bridge

長良橋  
Nagara Bridge

鶴飼い大橋  
Ukai Bridge

岐阜城  
Gifu Castle

井ノ口トンネル  
Inoguchi Tunnel

岩戸トンネル  
Iwado Tunnel

東海北陸道  
Tohoku-Hokuriku Expressway

156

名鉄各務原線  
Meitetsu Kakamigahara Line

名鉄岐阜駅  
Meitetsu Gifu St.

JR高山線  
JR Takayama Line

至高山  
To Takayama

至美濃加茂

市民会館  
Auditorium

岐阜市役所  
Gifu City Hall

市文化センター  
City Culture Center

JR岐阜駅  
JR Gifu St.

駐車場名	駐車台数	料金
長良川駐車場	20台	無料
長良川国際会議場岐阜都 ホテル共同駐車場	189台	30分 100円
岐阜メモリアルセンター 南駐車場	普通車 269台	普通車 3時間まで 100円 以降 30分毎 100円加算

〒502-0817  
岐阜県岐阜市長良福光2695-2  
長良川国際会議場 4F大会議場  
TEL: 054-250-8777  
URL: <http://www.g-ncc.jp>