

第1回 中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 議 事 次 第

1. 日 時

平成20年7月11日（金）午後2時から

2. 場 所

名古屋市中区三の丸2丁目2番1号 名古屋合同庁舎第1号館
国土交通省中部運輸局 11階運輸会議室

3. 議 事

(1) 開 会

(2) 委員紹介

(3) 挨拶 中田 中部運輸局長

(4) 会議規約

(5) 議長選出

(6) 議 事 項 目

- 1 ガイドライン等に関連する施策の取組状況
- 2 パートナーシップ普及のための今後の促進策等
- 3 その他

(7) 閉 会

中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 委員名簿

	機関代表者	組 織 名	役 職	委員名
1	学識経験者	中部大学	教授	大島 俊一
2	マスコミ関係	(株)中日新聞社	社会部部长	臼田 信行
3	経済団体・荷主	(社)中部経済連合会	常務理事	大野 睦彦
4		名古屋商工会議所	企画振興部長	成田 多喜夫
5		トヨタ自動車(株)	調達部資材物流室長	木村 省二
6		愛知県経済農業協同組合連合会	経営企画部部长	権田 博康
7		(社)中部産業連盟	副会長総合事業本部長	竹内 弘之
8	消費者団体	愛知県女性団体連盟	会長	加藤 愛子
9	労働組合	全日本運輸産業労働組合愛知県連合会	執行委員長	森田 和秀
10	事業者団体	中部トラック協会	専務理事	伊藤 隆之
11		日本路線トラック連盟東海地区連盟	会長	山口 嘉彦
12	トラック運送事業者	名鉄運輸(株)	業務部部长	小野 英男
13		西濃運輸(株)	取締役	大塚 委利
14		郵船航空ロジテック(株)	中部輸配送課長	杉山 真
15		名海運輸作業(株)	取締役輸送部長	山本 敦
16		トヨタ輸送(株)	取締役	手塚 俊雄
17		岡村運送(株)	代表取締役社長	岡村 正治
18	行政機関	中部経済産業局	産業部長	阿部 聡
19		愛知労働局	労働基準部長	天野 敬
20		中部運輸局	自動車交通部長	藤原 威一郎

「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」規約（案）

（名称）

第1条 本会議は、「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」（以下、「会議」という。）と称する。

（目的）

第2条 本会議は、荷主、元請事業者、下請事業者の協働により、トラック運送業における適正取引を推進するため、望ましい取引形態の普及、問題となる取引形態の防止等を図ることを目的とする。

（組織）

第3条 会議は、学識経験者、経済団体、荷主企業、貨物運送事業者団体、貨物運送事業者、行政機関等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 会議には、委員の互選により議長を置く。
3. 議長は、議事その他の会務を統括する。
4. 議長に事故あるときは、議長があらかじめ指名した委員がその職務を代行する。

（会議及び活動事項）

第4条 会議は目的達成のため荷主との協働による次の活動を行う。

- （1）適正取引の推進に関する事
- （2）安全運行の確保に関する事
- （3）輸送効率の改善等生産性の向上に関する事
- （4）燃料サーチャージ制の導入等健全な運賃水準確保に関する事
- （5）その他

（会議）

第5条 会議は、必要に応じて議長が召集する。

2. 議長は必要に応じ、会議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。

（ワーキンググループ）

第6条 会議には、第4条（会議及び活動事項）に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ（以下、「WG」という。）を置くことができる。

2. WGは、議長が指名した委員により構成する。
3. WGには、WG委員の互選による座長を置く。

（事務局）

第7条 会議の運営に関する事務は、国土交通省中部運輸局自動車交通部貨物課及び中部トラック協会が共同で行うものとする。

（その他）

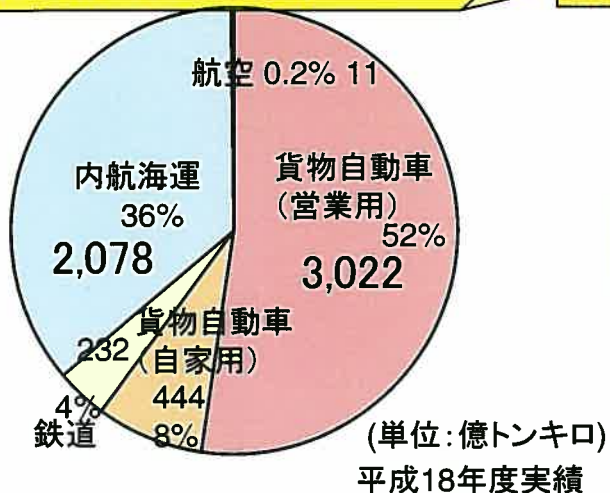
第8条 この規約に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

（附 則） この規約は、平成20年 月 日から施行する。

トラック事業の現状と課題(1)

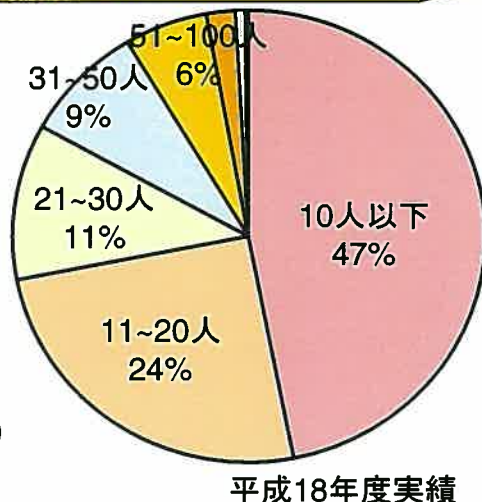
国内貨物輸送量

トラック輸送はわが国物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



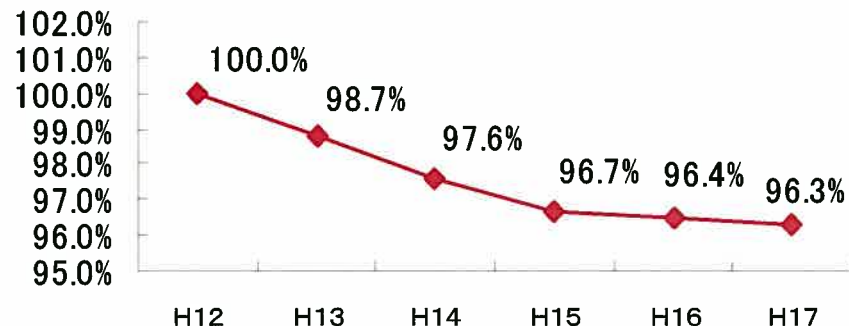
トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。



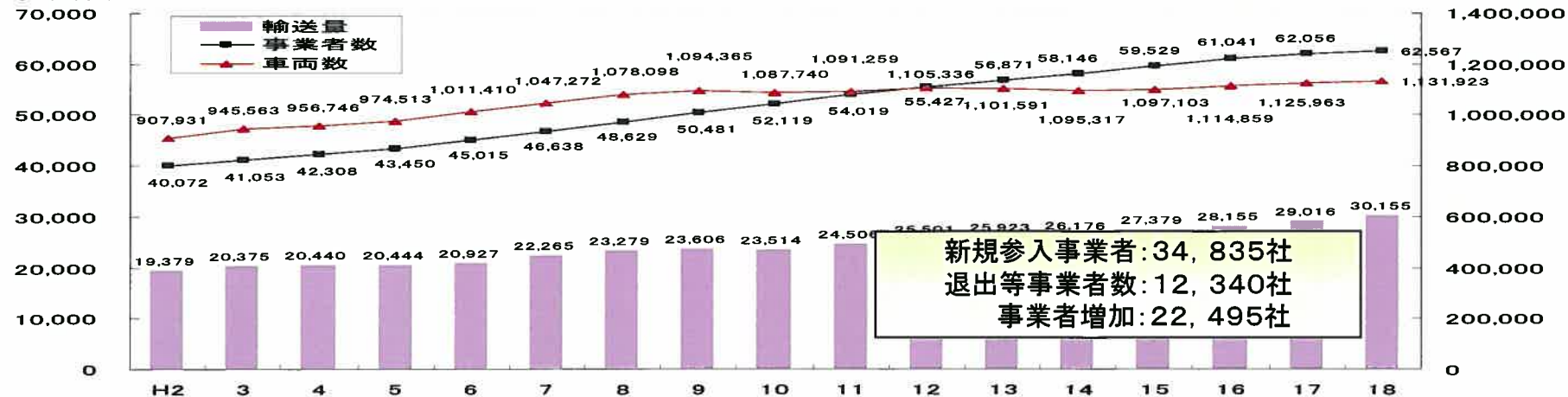
運賃の低下

日本銀行
「企業向けサービス価格指数」より試算



事業者数・輸送量・車両数

輸送量(千万トンキロ)
事業者数
車両数



(事業者数、車両数：平成18年度
売上高、総従業員数：平成17年度 国土交通省調べ
有効求人倍率(貨物自動車運転者)：平成18年度 厚生労働省調べ)

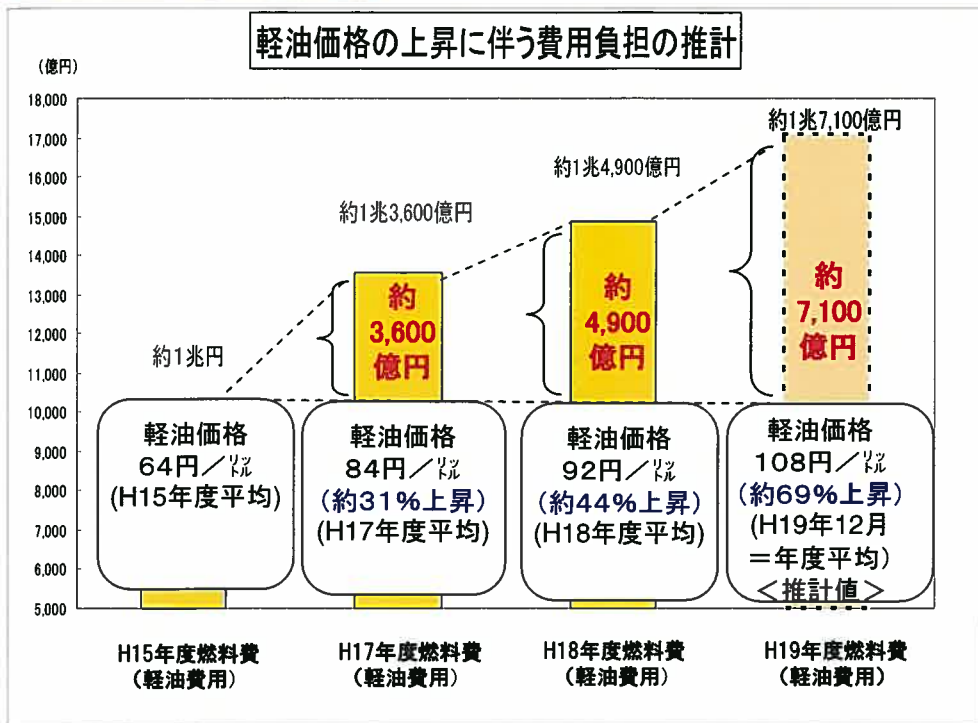
事業者数	売上高	総従業員数	車両数	有効求人倍率
62,567事業者	136,046億円	127万人	113万両	1.01倍

新規参入事業者: 34, 835社
退出等事業者数: 12, 340社
事業者増加: 22, 495社

トラック事業の現状と課題(2)

平成15年度に比べ、軽油価格が約44円/ℓ上昇(約69%上昇)し、業界全体で約7,100億円の費用負担増が発生

トラック業界の現状



軽油価格1円/ℓ上昇あたりの業界負担費用は約160億円

事業者の価格転嫁状況等

転嫁が全くできていない事業者 **58.4%**(H20.1)

転嫁できている事業者 **40.3%**(H20.1)

{ ほぼ転嫁できている : **1.5%**
 一部転嫁できている : **38.8%**

出典: 社団法人全日本トラック協会
「軽油価格の影響と運賃転嫁に関する調査結果(平成20年1月)」

トラック事業者への支援

1. 軽油価格高騰に対応した運賃設定を図るための環境整備

- 一 経済団体等に対する適正取引 推進のための緊急協力要請
- 一 下請・荷主適正取引の推進(ガイドラインの作成)

2. トラック事業に対する予算・税制上の支援措置

運輸事業振興助成交付金

- 一 軽油引取税(暫定税率)収入の一定額に相当する額を都道府県が地方トラック協会に補助金として交付
(10年延長)

税制特例

- 一 中小企業投資促進税制等(特別償却(30%)又は税額控除(7%))
【所得税・法人税】 (2年延長)
- 一 大型(総重量3.5t超)ディーゼルトラック・バスに係る自動車取得税(税率3%→1~2%に軽減) (2年延長)

国庫補助

- 一 CNGトラック、ハイブリッドトラック: 通常車両価格との差額の1/2補助
- 一 エコドライブ管理システム(EMS)、省エネ輸送関連機器(蓄熱式暖房マット等)の導入支援

高速道路料金の引下げ

・高速道路に導入されている深夜割引の割引率を3割から4割に拡充する対策を措置(平成19年度補正予算:67.3億円 平成20年度:235億円)

・抜本的な高速道路料金の引下げ等既存の高速道路ネットワークの有効活用や機能強化を図るための措置を実施(平成20年度予算:1,517億円の内数)

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について

トラック運送業の現状と課題

規制緩和後の競争激化

<新規参入の増加>

- 事業者数 4万社→6万2千社
- 新規参入の9割が保有車両数5台の零細事業者



<運賃の低下>

- 規制緩和後、運賃は一貫して低下
- 消費者余剰(規制緩和によるメリット)は3.5兆円

不適正な取引の広がり

<独占禁止法(物流特殊指定)・下請法の適用>

- 平成16年4月～
- 荷主、元請、下請の取引について優越的地位の濫用を防止する措置の適用

<不適正取引の実態>

- 荷主、元請から下請までの多層化の進行(5、6次取引など)
- 法令違反の顕在化(勧告:10件、警告:サービス業の40%)

注)独占禁止法(物流特殊指定)は荷主と運送業者間、
下請法は運送業者間の取引を対象とする。



トラック運送業における適正取引推進ガイドライン策定の意義

関係者間における問題認識、
ルール等の共有化

中小企業の成長力
底上げ

荷主との
パートナーシップ
の推進

取引上の問題点と望ましい取引形態

項目	買ったとき	代金減額	運送内容の変更	その他
<p>問題となる 行為類型例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ ○荷主等が自らの目標額、予算額等を基準として一方的に運賃設定 ○燃料費の上昇等輸送条件の変化にかかわらず低い運賃に据置き ○特定の事業者を差別的に取扱い、低い運賃設定 	<ul style="list-style-type: none"> ○「協力金」「協賛金」等の名目による減額 ○運送中の破損を理由に損害額以上に減額 ○荷主等による高速料金の未払い ○無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額 ○荷主等が取引先から製品の代金を減額されたことを理由に運賃を減額 	<ul style="list-style-type: none"> ○積載量の追加に対する追加費用の未支払い ○出発・到着時間の変更に対する、所要の高速料金等の未払い ○運送とは関係のない労務作業に従事させたにもかかわらず費用を未払い ○荷主等から運転手に対する運行等の直接指示 	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃の支払遅延(60日を超える遅延) ○荷主等が自社の物品の購入、関連会社の損害保険への加入等を強制 ○公正取引委員会に不適正取引を知らせたことを理由に取引を停止 ○契約を書面化せず、携帯電話による口頭のみで運送依頼
<p>望ましい 取引慣行 と 事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化 ○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 ○比較的簡易に算出できる「原価計算マニュアル」を作成し、運賃協議に活用 ○燃料サーチャージ制を導入し燃料費について原価計算を徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ○支払条件、事故発生時の責任の所在・賠償内容等についてあらかじめ協議・合意 ○高速料金の利用条件、負担条件について書面により明確化 ○配送量の増加など運送コスト削減に向けたデータを運送業者が開示し、コストダウン ○現場における契約書等のチェックなど定期監査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○荷主の都合で生じた待ち時間に対する適切な費用負担 ○試行的な業務実施(トライアル)による、見積りの適正化 ○運行管理・配車システムの構築による運送内容の変更に対する迅速な対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○全ての支払いを月末締め翌月払いとする ○スポット取引について一定のフォーマットを決め運送依頼書が作成しやすいようシステム化

燃料サーチャージ及び適正取引推進ガイドライン 協力要請先一覧

地方運輸局等要請(193団体)

	北海道運輸局(5)	東北運輸局(16)	関東運輸局(25)	北陸信越運輸局(39)	中部運輸局(12)
経済連合会	北海道	東北		北陸	中部
商工会議所連合会	北海道	青森、宮城、秋田 山形、岩手、福島	関東、山梨、群馬、埼玉、栃木、 神奈川、千葉、茨城	新潟、長野、富山、石川	愛知、静岡、岐阜、三重、福井
商工会議所		盛岡			
商工会連合会				新潟、長野、富山、石川	
経営者協会			東京、山梨、群馬、埼玉、栃木、 神奈川、千葉、茨城	新潟、長野、富山、石川	
中小企業団体中央会				新潟、長野、富山、石川	
その他	北海道旅客鉄道㈱ ホクレン農業協同組合連合会 北海道漁業協同組合連合会	全国農業協同組合連合会青森県本部 全国農業協同組合連合会宮城県本部 全国農業協同組合連合会秋田県本部 全国農業協同組合連合会山形県本部 全国農業協同組合連合会岩手県本部 全国農業協同組合連合会福島県本部 秋田県農業協同組合中央会 福島県鶏卵販売(農協)	全国農業協同組合連合会東京都本部 全国農業協同組合連合会神奈川県本部 全国農業協同組合連合会埼玉県本部 全国農業協同組合連合会茨城県本部 全国農業協同組合連合会栃木県本部 全国農業協同組合連合会群馬県本部 全国農業協同組合連合会山梨県本部 山梨県農業協同組合中央会	全国農業協同組合連合会新潟県本部 全国農業協同組合連合会長野県本部 全国農業協同組合連合会富山県本部 全国農業協同組合連合会石川県本部 新潟県花卉球根(農協) 新潟県菓子工業組合 新潟県蒲鉾水産加工業(協) 新潟県漁業協同組合連合会 新潟県餅工業(協) 新潟県青果(協) (社)長野県食品工業会 (社)長野県缶詰協会 長野県食糧業(協) 富山県かまぼこ水産加工業(協) 富山県水産加工業協同組合連合会 富山県青果物商協同組合連合会 富山県西部青果食品(協) 富山県漁業協同組合連合会 石川県漁業(協) (社)石川県食品協会 石川県酒販協同組合連合会 石川県水産物商業協同組合連合会	中部国際空港㈱ 愛知県経済農業協同組合連合会 静岡県経済農業協同組合連合会 全国農業協同組合連合会三重県本部 岐阜県農業協同組合中央会 福井県経済農業協同組合連合会

	近畿運輸局(29)	中国運輸局(19)	四国運輸局(15)	九州運輸局(28)	沖縄総合事務局(5)
経済連合会	関西	中国	四国	九州	
商工会議所連合会	近畿、大阪、兵庫 京都、奈良、滋賀	中国地方、山口 岡山、鳥取、島根	四国、香川、愛媛、高知、徳島	九州、福岡、佐賀、長崎 熊本、大分、宮崎、鹿児島	沖縄
商工会議所	大和高田、奈良 和歌山、生駒、橿原			鹿児島	
商工会連合会		広島	香川、高知、徳島、愛媛	宮崎	沖縄
経営者協会	京都、兵庫、和歌山				沖縄
中小企業団体中央会		広島		宮崎、熊本	沖縄
その他	滋賀経済産業協会 日本化学繊維協会大阪事務所 西日本旅客鉄道㈱ 関西国際空港㈱ 全国農業協同組合連合会大阪府本部 全国農業協同組合連合会京都府本部 全国農業協同組合連合会兵庫県本部 全国農業協同組合連合会奈良県本部 全国農業協同組合連合会滋賀県本部 全国農業協同組合連合会和歌山県本部 (社)大阪府食品産業協会 (社)鉄骨建設業協会 (社)日本新聞協会 大阪卸商連合会	全国共済農業協同組合連合会広島県本部 全国農業協同組合連合会広島県本部 全国農業協同組合連合会鳥取県本部 全国農業協同組合連合会岡山県本部 全国農業協同組合連合会山口県本部 広島市(農協) 広島県農業協同組合中央会 広島県酒販協同組合連合会 広島県小売酒販組合 広島経済同友会	四国旅客鉄道㈱ 全国農業協同組合連合会徳島県本部 全国農業協同組合連合会愛媛県本部 香川県(農協) 高知県園芸農業協同組合連合会	九州旅客鉄道㈱ 全国農業協同組合連合会福岡県本部 佐賀県(農協) 鹿児島県経済農業協同組合連合会 宮崎県農業協同組合中央会 (社)宮崎県建設業協会 宮崎県生コンクリート工業組合 熊本県農協青果物輸送改善協議会 熊本県果実農業協同組合連合会 熊本県漁業協同組合連合会 熊本県木材協会連合会 (社)熊本県建設業協会 熊本県生コンクリート工業組合 長崎県金属工業(協) 長崎県農業協同組合中央会	沖縄県(農協)

燃料サーチャージ制導入に関する荷主団体等への協力要請状況

国土交通審議官、自動車交通局長、地方運輸局長はじめ、国土交通省幹部が経済・荷主団体等に対して、国土交通大臣から各団体の長宛ての文書により協力要請を実施。
(日本経団連、日本商工会議所、中央の荷主団体65、地方の荷主団体193)

頂いた主なご意見

- 当業界は物流がなくては成り立たない分野なので協力する。他の輸送機関でサーチャージを導入しているところもあり、トラックにおけるサーチャージ制の導入についても、手法も含め、会員に理解を求めていきたい。
- トラック事業は零細事業者が多いことから、国が積極的に関与することに意味がある。我々もオイルショックの際、行政指導で類似の価格転嫁策を採用したこともあり、サーチャージ制についての理解はある。
- 当業界では高い輸送品質が求められており、一定のコスト負担が必要であることは会員各社も理解。
- 当業界においても、物価スライド制の導入を要望しており、トラックのこうした取り組みと連携していきたい。
- トラック運送業の窮状は理解したが、当業界も原油価格の高騰のほか、他の原材料価格等の値上げにより大変厳しい経営状況である。
- こうした契約は民民の個々の取引に委ねられるべきとの意見も予想されることから、慎重に対応したい。
- 趣旨は理解したが、実際の導入となると問題が多い。40以上の協力会社との間でそれぞれ個別に契約を改定することとなると、事務経費だけでも膨大。

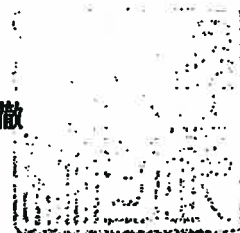


中運自貨第 516 号
愛労発基第 477 号
平成 19 年 11 月 7 日

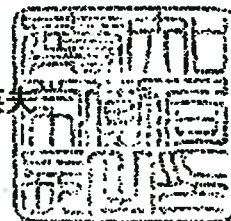
社団法人中部経済連合会

会長 川口 文夫 殿

中部運輸局長 中田 徹



愛知労働局長 尾澤 英大



貨物自動車運送事業における労働条件の改善及び安全輸送確保等
のための協力要請について

平素より、運輸行政及び労働行政に対しご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、貨物自動車運送事業（トラック事業）は、国内の貨物輸送量の 9 割を担い、国民の生活や国内の産業を支える基幹的な事業であります。交通安全を削減することが重要な課題であり、トラック運転者の長時間労働の改善が求められているところです。

そのため、貨物自動車運送事業者につきましては、運輸関係法令及び労働基準関係法令の遵守のみならず、運送事業の特殊な労働形態等を背景として自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上等を目的とした「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年 2 月 9 日労働省告示第 7 号。以下、「改善基準告示」といいます。）及び過労運転防止を目的として「改善基準告示」と同内容の基準を定めた「事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成 13 年 8 月 20 日国土交通省告示第 1365 号）を遵守することとされております。

しかしながら、貨物自動車運送事業においては、依然として長時間労働の実態がみられるところであり、その背景の一つとして、集荷・配達・運転時間等の条件が厳しい場合があることなどが指摘されております。

このような状況の下、トラック運転者の過労運転・過重労働を防止し、労働時間等の労働条件を改善するためには荷主の皆様のご理解、ご協力が不可欠であり、発注条件等

の面で十分な配慮をしていただくことや、安全運行パートナーシップ・ガイドラインに沿った運行体制の確立等が重要であると考えております。

貴職におかれましては、このような趣旨についてご理解とご協力を賜り、貴団体傘下の会員各社に対し、運送の契約に当たっては特に下記の事項について格別のご理解、ご配慮をいただきますよう、ご指導方よろしくお願い申し上げます。

記

- 1、トラック運転者の労働時間については、労働基準法に規定されているほか、拘束時間や運転時間について、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等を遵守することが必要であること。(資料1)

- 2、運送の発注を行うに当たっては、次の事項に配慮していただくこと。
 - (1) 貨物自動車運送事業者が安全な運行計画を立てることができるように、発注条件をあらかじめ明確にした計画的な発注を行うとともに、急な発注条件の変更に際しては、適正な運行の確保が可能であること、過積載でないこと等を確認すること。
 - (2) 適切な運行時間を考慮した配送時刻を設定すること。
 - (3) 手待ち時間を少なくすることができるよう、積込み、荷受け・荷卸しの時間帯の設定等について考慮すること。

- 3、貨物自動車運送事業者の選定に当たっては、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の遵守、労働保険、社会保険に加入しているなど、法令の遵守に努める事業者であることを考慮すること。
(安全性優良事業者 (G マーク) を認定。資料2)

- 4、安全運行パートナーシップ・ガイドラインに沿って、貨物自動車運送事業者と協働して安全な運行体制の確保に努めていただくこと。(資料3)

- 5、原油価格の高騰や、安全運行の確保のための費用の増加に対して、合理化・効率化など運輸業界による費用吸収の自助努力は限界にあり、社会的なコスト分担について配慮した適正な運賃を設定すること。

資料

- 1 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(抜粋)
- 2 安全性優良事業者 (G マーク) を認定
- 3 安全運行パートナーシップ・ガイドライン (概要)

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容(抜粋)

区分	内容	
拘束時間 (※1参照)	1ヶ月 293時間以内 (毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可。)	
最大拘束時間	1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週2回まで)	
休息期間 (※2参照)	1日の休息期間は、継続8時間以上 (運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるように努めること。)	
運転時間	1日の運転時間は、2日平均で9時間以内 1週間の運転時間は、2週間ごとの平均で44時間以内	
連続運転時間	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩等を確保することにより、運転を中断しなければならない。 (1回につき10分以上、かつ、合計30分以上とすることも可。)	
特例	(1) 分割休息期間	業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割付与可。 この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上。
	(2) 2人乗務	1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可(ただし、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。
	(3) 隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、2暦日における拘束時間が21時間を超えず、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

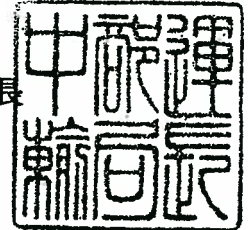
※1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までをいい、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間(例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積み始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。)及び休憩時間を合計したものです。

※2 「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。

中運自貨第 869 号
平成20年3月26日

社団法人中部経済連合会
会長 川口 文夫 殿

中部運輸局長



トラック運送業における適正取引の推進に関する協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

また、昨年末には、軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請について、ご協力をいただき、誠に有り難うございました。

さて、トラック運送業については、荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化を図るため、平成16年度から下請代金支払遅延等防止法及び独占禁止法物流特殊指定が適用されています。

また、こうした法律による規制に加えて、政府でとりまとめられた「成長力底上げ戦略」及び「経済財政改革の基本方針2007」等において、業種ごとに適正取引を推進するためにガイドラインを策定することが決定されました。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

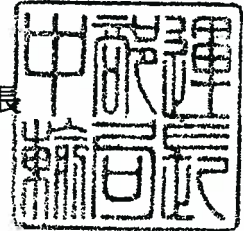
つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、適正取引の推進について、貴団体傘下の会員各社に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。



中運自貨第 870 号
平成20年3月25日

愛知県商工会議所連合会
会長 岡田 邦彦 殿

中部運輸局長



トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入に関する
協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

また、昨年末には、軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請について、ご協力をいただき、誠に有り難うございました。

さて、政府の「年度末に向けた中小企業対策について」（平成20年2月20日関係閣僚申合せ）を踏まえ、国土交通省は公正取引委員会と連名で3月4日「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」をとりまとめたところです。

当該緊急措置においては、トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進するため、政府が緊急ガイドラインを作成・周知することとされております。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

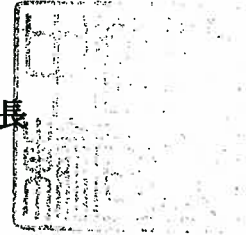
つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、燃料サーチャージ制の導入について、貴団体傘下の会員各社に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。



中運自貨第129号
平成20年6月10日

愛知県経済農業協同組合連合会
代表理事理事長 岩間 夷久夫 殿

中部運輸局長



トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入に関する
協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

さて、昨今の原油高騰により、平成15年度まで1リットル64円程度で安定していた軽油価格は、平成15年度に比べ約7割上昇しており、トラック産業に与える影響は大変深刻なものとなっております。

このことから、昨年末には、経済団体等に対し、軽油価格高騰化における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請を実施させていただきました。

また、政府の「年度末に向けた中小企業対策について」（平成20年2月20日関係閣僚申合せ）を踏まえ、国土交通省は公正取引委員会と連名で3月4日に「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」をとりまとめたところです。

当該緊急措置においては、トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進するため、政府が緊急ガイドラインを作成・周知することとされております。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

また、さらに過日、経済団体等に対し、燃料サーチャージ制の導入に関する協力要請をさせていただいたところです。

つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、燃料サーチャージ制の導入について、貴団体傘下の会員各社・関連団体等に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。



中運自貨第130号
平成20年6月10日

愛知県経済農業協同組合連合会
代表理事理事長 岩間 夷久夫 殿

中部運輸局長



トラック運送業における適正取引の推進に関する協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

さて、昨今の原油高騰により、平成15年度まで1リットル64円程度で安定していた軽油価格は、平成15年度に比べ約7割上昇しており、トラック産業に与える影響は大変深刻なものとなっております。

このことから、昨年末には、経済団体等に対し、軽油価格高騰化における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請を実施させていただきました。

トラック運送業については、荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化を図るため、平成16年度から下請代金支払遅延等防止法及び独占禁止法物流特殊指定が適用されています。

また、こうした法律による規制に加えて、政府でとりまとめられた「成長力底上げ戦略」及び「経済財政改革の基本方針2007」等において、業種ごとに適正取引を推進するためにガイドラインを策定することが決定されました。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

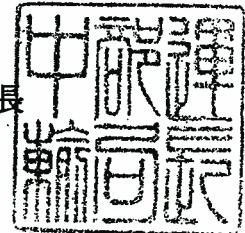
また、さらに過日、経済団体等に対し、適正取引の推進に関する協力要請をさせていただいたところです。

つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、適正取引の推進について、貴団体傘下の会員各社・関連団体等に対して周知いたたくよう、協力方要請いたします。

中運自貨第 869 号
平成20年3月25日

愛知県商工会議所連合会
会長 岡田 邦彦 殿

中部運輸局長



トラック運送業における適正取引の推進に関する協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

また、昨年末には、軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請について、ご協力をいただき、誠に有り難うございました。

さて、トラック運送業については、荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化を図るため、平成16年度から下請代金支払遅延等防止法及び独占禁止法物流特殊指定が適用されています。

また、こうした法律による規制に加えて、政府でとりまとめられた「成長力底上げ戦略」及び「経済財政改革の基本方針2007」等において、業種ごとに適正取引を推進するためにガイドラインを策定することが決定されました。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

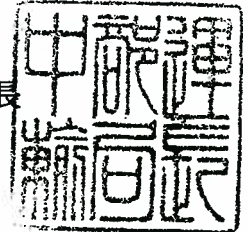
つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、適正取引の推進について、貴団体傘下の会員各社に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。



中運自貨第 870 号
平成20年3月26日

社団法人中部経済連合会
会長 川口 文夫 殿

中部運輸局長



トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入に関する
協力要請について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より、運輸行政の推進にご理解とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

また、昨年末には、軽油価格高騰下における下請・荷主適正取引の推進のための緊急協力要請について、ご協力をいただき、誠に有り難うございました。

さて、政府の「年度末に向けた中小企業対策について」（平成20年2月20日関係閣僚申合せ）を踏まえ、国土交通省は公正取引委員会と連名で3月4日「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」をとりまとめたところです。

当該緊急措置においては、トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進するため、政府が緊急ガイドラインを作成・周知することとされております。

今般、これを踏まえて、公正取引委員会と協議の上、別添の「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」を策定いたしました。

つきましては、本ガイドラインの趣旨等をご理解いただくとともに、燃料サーチャージ制の導入について、貴団体傘下の会員各社に対して周知いただくよう、協力方要請いたします。

トラック運送事業に関する相談窓口

- 燃料サーチャージ制導入 のための
- 下請・荷主適正取引推進

トラック輸送

適正取引相談ホットライン

平成20年6月23日（月）より受付開始



ナビダイヤル®

全国共通

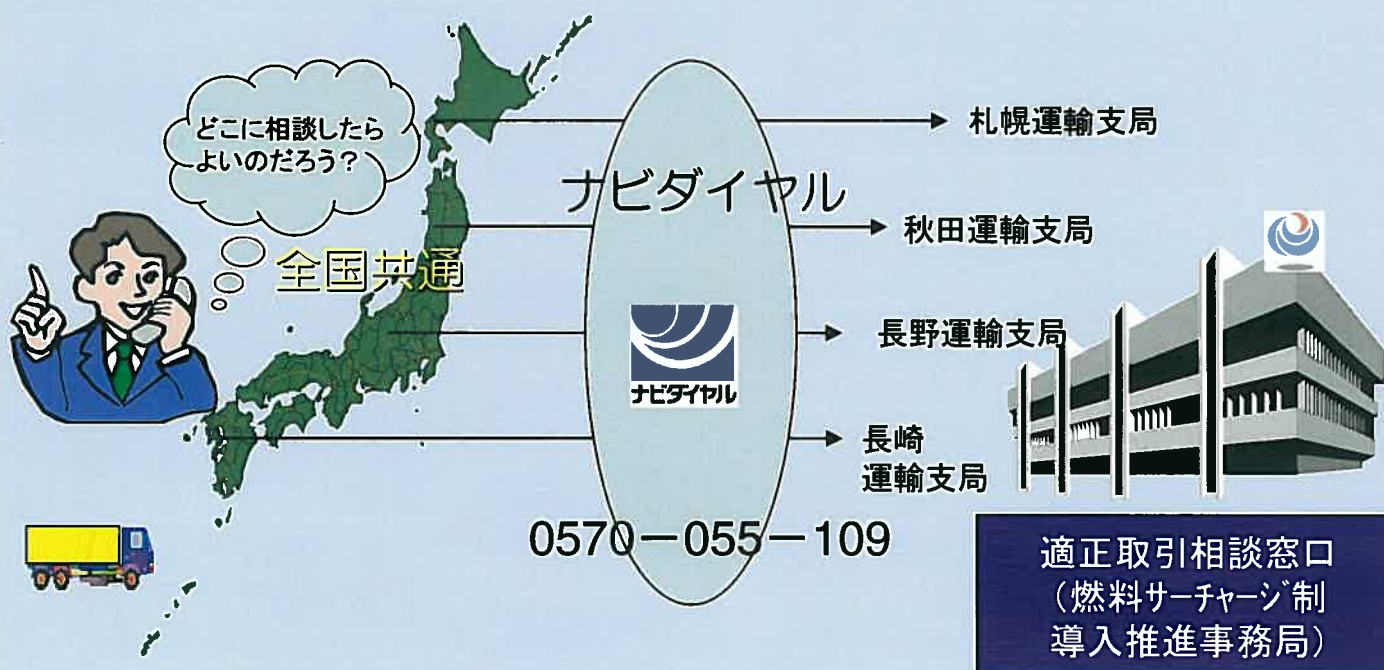
ゴーゴー トラック

0570-055-109

受付時間／10:00～12:00 13:30～17:00(土日・祝日・閉庁日を除く)

相談窓口は、国土交通本省のほか、地方運輸局、運輸支局等に設置しています。

この番号におかけいただくと、全国どこからでも、最寄の運輸支局等につながります。



「適正取引相談ホットライン」で受け付ける 相談について

国土交通省は、平成20年3月14日、「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」及び「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」を行政通達として発出したしました。

このガイドラインは、国土交通省自動車交通局ホームページに掲載しております。

【国土交通省自動車交通局ホームページ】

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/index.html>

※国土交通省トップページ(<http://www.mlit.go.jp/>)⇒組織別情報⇒自動車交通局HP
(トラック輸送適正取引相談窓口)

相談窓口では、このガイドラインによるトラック運送事業者からの疑問、相談にお答えいたします。

○燃料サーチャージ制導入にあたっての相談

- ・トラック業界における燃料サーチャージ制とはどういうものですか。
- ・燃料サーチャージを導入するにあたっての具体的な算出方法を教えてください。
- ・燃料サーチャージ制を導入した場合、運賃料金の届出は必要ですか。等

○トラック運送業における適正取引についての相談

- ・運送委託者から、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、一方的に設定された。
- ・「協力金」、「協賛金」、「値引き」等の名目により、あらかじめ定められた運賃を減額された。
- ・あらかじめ定められた支払期日までに運賃が支払われなかった。
- ・運送委託者から自社の物品やサービスを購入、利用するよう強制された。等

適正取引相談窓口(燃料サーチャージ制導入推進事務局)



全国
共通

ゴーゴー トラック
TEL 0570-055-109

受付時間／10:00～12:00 13:30～17:00(土日・祝日・閉庁日を除く)
ナビダイヤルの通話料は、発信者の負担となります。ご了承ください。

相談窓口は、国土交通省自動車交通局貨物課、地方運輸局自動車交通部貨物課、運輸支局輸送・監査部門などに設置しています。

なお、それぞれの一般電話でも相談を受付いたします。詳細は、ガイドライン付属の相談窓口一覧表をご覧ください。

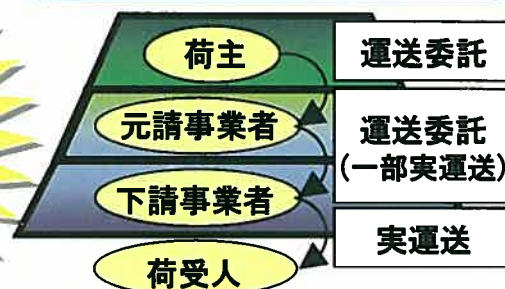
安全運行パートナーシップ・ガイドラインについて

トラック事業者への安全規制

- ・点呼等による運行管理の徹底
- ・運転者の労働時間規制の遵守
- ・スピードリミッター等の安全機器の装着義務化
- ・監査・処分の厳格化
- ・道交法に基づく過積載防止の強化
- ・運輸安全マネジメント

実運送事業者に安全確保の第一義的責任があるものの、安全確保には荷主・元請事業者の理解と協力が不可欠

業界を取り巻く構造



荷主の行動がトラック事業者の安全を阻害する主なケース

1. 積み込み前に運送する貨物量を増やすよう急な依頼

2. 安全運行確保への荷主の無配慮

3. 恒常的な手待ち時間の発生

4. 到着時間の遅れに対するペナルティの付与

5. 安全の確保が困難な無理な運行依頼

安全運行パートナーシップの必要性

安全運行の確保には、荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組が不可欠

期待される効果

- 安全運行の確保
- 交通事故の削減
- 輸送品質の向上

トラック事業者の安全を阻害する上記のケース1~5を踏まえ、発荷主、着荷主、元請事業者、実運送事業者が安全運行確保という共通認識を持ち、信頼関係を基軸にして互いの実態を理解し、取組むべき事項についてガイドラインを策定

安全運行パートナーシップの取組例

急な積荷の増加には適切な運行計画の確保と過積載の有無を確認

計画的な配車要請、積みみブースの増設等による手待ち時間の削減

安全運行を確保するためのマニュアル化を行い、関係者が共有化

やむを得ない到着時間の遅れに対してペナルティを緩和

予定時間に出発できない、到着時間の遅れが見込まれる場合には、到着時間の再設定、ルート変更等を検討

安全運行パートナーシップ・ガイドラインの概要(抄)

1. 荷主側で、運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があった場合、適正な運行計画が確保され、過積載運行にならないよう、関係者が協力して取組む。

- ・荷主側で運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があり、出発時間の遅延等が見込まれる場合には、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、到着時間の変更、運行ルートの変更等の措置を講じ、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主側の依頼で急遽貨物量が増加し、過積載運行が見込まれる場合に、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、積載量の大きい別車両に変更する、必要台数を準備する等の措置を講じ、適正な積載量による運行を確保する。

2. 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行う。また、到着時間の遅延に対するペナルティ付与にあたっては柔軟に対応する。

- ・実運送事業者が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、荷主・元請事業者に対して、到着時間への遅延理由、遅延の見込み時間、道路状況等、ルール化された事項について報告・連絡し、荷主・元請事業者は標準運行管理時間表に基づいた到着時間の再設定、ルート変更等を行う。
- ・到着時間に遅延した場合において、一律にペナルティを付与せず、遅延理由等を分析し、柔軟に対応する。

3. 荷主・元請事業者は、実運送事業者に対して安全運行が確保できない可能性が高い運行依頼は行わない。なお、無理な運行が予見される場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保する。

- ・安全運行が確保できない無理な運送依頼を受けた実運送事業者は、その旨を荷主・元請事業者に連絡し、荷主・元請事業者は、到着時間の再設定、経路選択の適正化等について検討し、安全運行が確保できるよう善処策を講じた上で、実運送事業者に運行依頼する。

4. 荷主・元請事業者は、積込・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保するための措置を講ずるとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。

- ・貨物の積込みが時間通りに実施されず、予定通りに出発できない場合には、荷主・元請事業者は実運送事業者からの申出を踏まえ、荷主等は運行標準時間表を活用して到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主・元請事業者は、実運送事業者の手待ち時間等の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や積込及びブースの増設等への取組により、手待ち時間削減を行うとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。

5. 安全運行の確保に向け、協力して安全推進活動に取組むとともに、安全運行パートナーシップ・ルールとして各種課題について具体的な改善方策を取入れてルール化する。

- ・荷主・元請事業者は、安全推進活動として、実運送事業者の運行管理状況を把握するとともに、実運送事業者と協力してヒューマンエラーによる事故防止対策に向けた取組を行う。また、安全運行パートナーシップ・ルールとして、各種課題について具体的な改善方策を取入れてルール化する。

6. 安全運行パートナーシップを確立するため、基本方針・目標の共有化、人材の育成・確保と実施体制の整備等を行う。

- ・荷主・元請事業者と実運送事業者の間で基本方針・目標を共有化し、担当する人材の育成・確保、関係者間の実施体制の整備を行う。
- ・安全運行パートナーシップを形骸化させないための継続的な取組、貨物運送に関係する法令遵守に向けた取組等を行う。

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について

1. 背景

軽油価格高騰対策

➤「軽油価格高騰に対処するためのトラック運送業に対する緊急措置」

(国土交通省・公正取引委員会平成20年3月4日)

- 燃料サーチャージの導入促進→ガイドラインの策定、経済・荷主団体への要請
- 荷主、元請事業者、下請事業者、行政等の協働によるパートナーシップ会議を設置

下請・荷主適正取引推進

➤「成長力底上げ戦略」(平成19年2月)・「基本方針2007(骨太の方針)」(平成19年6月)

- 下請適正取引適正化を通じた中小企業の底上げを図るため、業種ごとに下請適正取引等の適正化のためのガイドラインを策定・普及
- 「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)

安全対策の推進

➤「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」(平成19年5月)

- 荷主からの急な貨物依頼、遅延に対するペナルティー等安全上問題となる取引に対する対策

生産性向上

➤「業種別生産性向上プログラム」(平成20年5月)

- パートナーシップ会議を活用し、適正取引の推進及び輸送効率の向上を実施

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議について

2. 活動内容

(1) 望ましい取引形態(ベストプラクティス)の普及

- ① ベストプラクティス集(※)の作成・普及 (※)必要に応じ「選考委員会」を設置
- ② 安全対策リーディングモデル創出事業(国庫補助案件の選考)
- ③ 表彰制度等新たな普及促進策の検討(Gマーク制度との連携を含む) 等

(2) 問題となる取引形態の整理

- ① 独占禁止法(物流特殊指定)及び下請法違反事例等の検証・整理
- ② 下請・荷主適正取引推進ガイドラインの拡充等未然防止対策の検討 等

(3) その他

情報交換(ガイドライン等のフォローアップ) 等

3. メンバー

○学識経験者、経済団体、荷主企業、トラック運送業(関係団体、事業者)、消費者、行政等

4. スケジュール

- 5月28日 第1回パートナーシップ全国会議の開催
(各地方運輸局、各地方運輸支局等においても順次開催)
- 8~9月(予定) 第2回パートナーシップ全国会議の開催

年に2~3回のペースで開催予定

荷主等のパートナーシップ普及のための今後の促進策について(試案)

パートナーシップ憲章等の策定

- ◇ パートナーシップの考え方を整理したパートナーシップ憲章(燃料サーチャージ、安全確保の取組など)を策定。
- ◇ シンボルマーク・ロゴマーク、キャッチフレーズの策定。

パートナーシップ会議参加企業の公募

- ◇ 地方運輸局を通じ、全国の荷主、元請、下請に対し、同憲章に合致する具体的なパートナーシップ展開に取り組んでいく意欲を有している企業を募集し、会員として登録。
(HP等における事業者名の公表、シンボルマーク・ロゴマークの使用許可などを実施。)
- ◇ 荷主等の協働によるパートナーシップに関心を持つ会員企業に対しオープン形式の会議を開催。

ベストプラクティスの普及

- ◇ 会員の取組の中から毎年ベストプラクティスを選定。
- ◇ ベストプラクティスの選定を受けた会員を見学・視察。
- ◇ 本省及び地方運輸局において作成するベストプラクティス集に、原則として企業名等を掲載。

表彰制度の検討

- ◇ ベストプラクティスの中で特に先進的、意欲的な取組みに対する表彰制度を検討。

トップランナーに対する経済的な支援

- ◇ 安全運行に特に効果があると考えられる会員の取組について、リーディングモデル創出事業として国庫補助。
(平成20年度予算措置済) ※ 全日本トラック協会と共同実施
- ◇ 安全対策以外においても、燃料サーチャージ制の導入、輸送効率の向上、その他下請・荷主適正取引の推進等に特に効果があると考えられる会員の取組をパートナーシップモデル事業として支援することを検討。

関連するガイドラインのフォローアップの実施

- ◇ 「安全運行パートナーシップ」、「燃料サーチャージ制」、「下請・荷主適正取引推進」の関連するガイドラインのフォローアップを行い、HP等を通じ、情報を共有。

「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」における「宣言」の提案

平成 20 年 7 月 11 日

パートナーシップ会議事務局

1 会議が目指すもの

トラック事業者と荷主、トラック事業者間のパートナーシップの確立による適正取引の推進を図ること。

2 パートナーシップ（Partnership）とは

- ・ 友好的な協力関係、相互理解、尊重
- ・ 長期的な視野に立ち、信頼関係に基づいて、安全や、品質などについての共通認識を持ち、互いに対する責任を感じながら、協働すること

3 パートナーシップの必要性

- ・ トラック輸送の役割 社会的地位の向上 企業の社会的責任
- ・ 重層構造による取引
- ・ 適正取引の推進へ寄与

4 宣言の必要性

- ・ パートナーシップの確立に関する共通認識の共有

5 宣言の内容

- ・ 現状の認識
- ・ トラック輸送の役割
- ・ 適正取引の推進の意義
- ・ 法令遵守、社会的責任などの共通認識

6 宣言の採択

- ・ 第 1 回 骨子の提案
- ・ 第 2 回 提案
- ・ 第 3 回 採択

7 宣言の活用

- ・ 適正取引の理念をトラック事業者、荷主、行政等の関係者に普及。

以上

宣言提案にあたっての考え方

平成 20 年 7 月 11 日
パートナーシップ会議事務局

1 この会議が目指すパートナーシップとは

短期的な利益追求を目的とした契約による短期的な関係でなく、荷主と元請け、元請けと下請け、荷主と元請けと下請けなど、資本金の大きい者と小さい者、優越的地位にある者とそうでない者が、継続的な取引を行うことを前提に、長期的な視野に立ち、信頼関係に基づいて、安全や、品質などについての共通認識を持ち、互いに対する責任を感じながら、共同すること。また、その結果、安全性を高めたり、品質を高めたり、イメージを向上させるなどの効果をねらったり、社会貢献を目指したりするなどして、評価を高めようとする。

2. 安全運行パートナーシップ（ガイドラインの序論より抜粋）

貨物運送事業者は、安全運行を行う主体的な役割を担うが、荷主は貨物運送事業者に無理な運行を強要しない、さらには、安全運行が可能となるよう積極的に協力する社会的責任（CSR）を有すると言ふべきである。したがって、荷主と貨物運送事業者は、安全運行確保という共通認識を持ち、信頼関係を基軸にして互いの実態を理解し、円滑なコミュニケーションを基盤にした協働、すなわち「安全運行パートナーシップ」が必要である。

・・このような協働が円滑に機能すれば、(略)荷主側も顧客に高品質のサービスを提供するために不可欠となっている「安全かつ確実な輸送形態」を確保することが出来る。また、コンプライアンスに対する国民の目が大変厳しくなっている中、様々な安全に配慮する荷主として、自らの企業イメージを向上させることも可能となる。

さらに、消費者は、事故という形での社会的な「歪み」を減少させながら(略)このような「良い連鎖」を関係者の協力によって、何としても実現させなければならない。

3. 独占禁止法第一条目的

この法律は、私的独占、不当な取引制限及び不公正な取引方法を禁止し、事業支配力の角の集中を防止して、結合、協定等の方法による生産、販売、価格、技術等の不当な制限その他一切の事業活動の不当な拘束をはいじょすることにより、公正且つ自由な競争を促進し、事業者の相違を發揮させ、事業活動を盛んにし、雇用及び国民実所得の水準を高め、以て一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の民主的で健全な発達を促進することを目的とする。

4. 独占禁止法第 19 条不公正な取引方法

事業者は不公正な取引方法を用いてはならない。

5. 独占禁止法第2条第9項「不公正な取引方法」

第2号 不当な対価をもって取引すること。

第5号 自己の取引上の地位を不当に利用して相手方と取引すること。

6. 優越的地位の濫用行為（解説より）

「取引上優越した地位を利用したものかどうか」、「不当に不利益なものかどうか」を個別に認定する必要がある。

7. 下請代金支払遅延防止法の趣旨（解説より）

適用対象を明確にするとともに、優越的地位の濫用行為及び違反行為の排除措置の内容を具体的に法定するなど独占禁止法に比較して簡易な手続きを規定し、迅速且つ効果的に下請け事業者の保護を図ろうとするもの

また、下請け取引の公正化及び下請事業者の利益保護を図るという目的から中小企業関係法としての性格を併せ有しており、中小企業政策の重要な柱となっている

8. 下請代金遅延防止法第1条目的

この法律は、下請代金の支払い遅延等を防止することによって、親事業者の下請け事業者に対する取引を公正ならしめるとともに下請け事業者の利益を保護し、もって国民経済の健全な発達に寄与することを目的とする。

以上