

第 4 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会

平成 28 年 9 月 7 日（水）10 時 00 分～12 時 00 分
於） 中央合同庁舎 3 号館 10 階共用会議室

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 運賃・料金について
3. 貨物自動車運送事業における生産性向上について
4. 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関係の
取組について
5. その他

III. 閉会

【 配 布 資 料 】

議事次第、委員名簿、配席図

資料 1 パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況 【国土交通省】

パイロット事業（実証実験）の実例 【厚生労働省】

資料 2 トラック運送業の適正運賃・料金検討会 【国土交通省】

資料 3 貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業～経過報告～
【野村総研】

資料 4 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について
【国土交通省】

参考資料 1 荷主連携による物流高度化ガイドライン 【経済産業省】

参考資料 2 労働基準監督機関と公正取引委員会・経済産業省への通報制度について
業務改善助成金・キャリアアップ助成金の拡充のご案内
【厚生労働省】

参考資料 3 パンフレット 【国土交通省】 【中小企業庁】

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

(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 事務局次長
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）
千原 武美	（公社）全日本トラック協会 副会長（物流政策委員長）
馬渡 雅敏	（公社）全日本トラック協会 副会長（基本問題検討小委員会委員長）
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	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長
正田 聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
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
川上 泰司	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

資料1

平成28年9月7日現在

○41都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品10件、農産物6件、紙・パルプ4件、建設資材3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、その他15件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
北海道	○	○	○	鮮魚	○
青森	○	○	○	農産物	○
岩手	○	○	－	木工製品	○
宮城	○	○	－	計器	○
秋田	○	○	－	パルプ・紙	○
山形	○	○	○	農産物	○
福島	○	○	○	農産物	○
茨城	○	○	－	コンクリート製品	○
栃木	○	○	－	食料品	○
群馬	○	○	－	農産物	○
埼玉	△	△	－		未定
千葉	○	○	－	食料品	○
東京	○	○	○	紙	○
神奈川	○	○	○	水道管	○
山梨	○	○	△	食料品	未定
新潟	○	○	－	米菓	○
長野	○	○	－	食料品	未定
富山	○	○	○	紙・パルプ	○
石川	○	○	－	建設資材	○
愛知	○	○	－	建設資材	11月2日
静岡	○	○	○	フィルム・シート	○
	○	○	－	鮮魚	
岐阜	○	○	○	食料品	○
三重	○	○	－	食料品	○

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
福井	○	○	－	繊維製品	○
大阪	○	○	○	食料品	○
京都	○	○	○	鋼材	○
兵庫	○	○	－	機械製品	○
滋賀	○	○	△	飲料	○
奈良	○	○	△	飲料	○
和歌山	○	○	○	建設資材	○
広島	○	○	○	部品（エンジン、トランスミッション）	○
鳥取	○	○	○	乳製品	○
島根	○	○	○	業務用厨房機器	○
岡山	○	○	－	飲料	10月下旬
山口	○	○	○	繊維製品	○
徳島	○	○	○	紙	○
香川	○	○	○	食料品	未定
愛媛	○	○	○	農産物	○
高知	○	○	○	食料品	未定
福岡	○	○	○	ゴム製品	9月12日
佐賀	○	○	－	食料品	9月20日
長崎	○	○	○	食料品	9月16日
熊本					未定
大分	○	○	－	卵	9月23日
宮崎	○	○	○	農産物	○
鹿児島	○	○	－	鶏肉	9月13日
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨	○

パイロット事業(実証実験)における取組課題

取組課題

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減



関係者が協力して課題の改善策を検討、パイロット事業の実施

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、今般、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第1回の会合を7月13日に開催。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

- ・藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授
- ・野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・加藤 進 国土交通省自動車局貨物課長
- ・川上 泰司 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・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

オブザーバー

【事業者】

- ・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

【荷主】

- ・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

1

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

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ようような仕組みが必要。

3

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、運送以外のコストについては、「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。

4

第1回「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

議事概要

1. 日 時

平成28年7月13日（水） 14：00～16：00

2. 場 所

中央合同庁舎3号館4階 特別会議室

3. 議事概要

- (1) 本検討会の設置の趣旨・目的を事務局より説明し、各委員の了承を得た。
- (2) 次に、事務局より本検討会の座長を藤井委員にお願いしたい旨提案を行い、各委員の了承を得た。
- (3) 次に、議題2「運賃関係のこれまでの議論について」、議題3「独占禁止法の概要・ポイントについて」、議題4「議論の方向性について」について一括して事務局より説明を行い、議論の方向性等について意見交換を行った。
- (4) 次に、議題5「トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて」について事務局より説明を行い、今後の取り組み等について意見交換を行った。
- (5) 各委員及び各オブザーバーからは、以下のような発言があった。

【独占禁止法等との関係について】

- 事業者団体が価格決定あるいは維持のプロセスに介入することは、独禁法上に抵触するため避けるべきである。

トラック産業を持続させるための価格構造や決定方法をどうするか、とりわけ働いている方の労働条件や賃金を担保していく観点からの運賃・料金のあり方というところに集約して議論を進めないと良い成果が得られないのではないか。

- 運賃・料金そのものについて一定の基準を示すということに関して、事業者団体が関与すること、また、行政機関が法律の認可制等のない現状のもとで指導するということは、独禁法・競争法の観点からは大変難しい。

他方で、運賃以外の料金を収受できていないというのは、あるべき対価を

受け取れていないということであり、下請けの関係であれば下請法、あるいは独禁法の優越的地位の濫用の問題となってくる。より適正に運賃以外の料金が取れるような仕組みをつくっていくことが方向性として考えられる。

- 法律は様々な矛盾を含んで存在している。例えば、独占禁止法等の競争法と、産業育成を促す産業法は法的に対極的な関係にあるし、独占禁止法を遵守し過ぎようとする最低賃金法で定められた最低賃金が確保できない場合もある。現場でのトラックの実態的な運用については、全ての法律をチェックしながら運用していくという観点が必要である。

競争法を見ながら議論を深めていくことは当然であるが、それ以外の法規制もそれと同程度、あるいは場合によってはそれ以上に深く斟酌しながら、適正な運用を図ることが必要である。

- 独禁法上、行政がモデル的な運賃を示すことは難しいとの話であるが、過去の実績として運賃の幅のようなものを示すことはできないのか。

- 独禁法の行政指針によれば、額、率や幅などの目安となる具体的な数字を示すような行政指導は難しい。

- 過去の運賃の実績等を示すことに関しては、統計処理が済んだ一般的な情報提供は問題ないが、これを事業者団体が行うことは独禁法上問題が生じる可能性がある。マスコミや業界紙等がこれくらいの運賃が適用されています、といった情報提供をすることは単なる事実の公表であり問題はないが、これを事業者団体が行うことについては、客観性があるものなのか、事業者を誘導する意図がないか等の観点に照らすと、難しいと思われる。

- タクシーには上限・下限運賃が示され、審査されているが、これを参考とはできないか。

- タクシー運賃には法制度が存在している。根拠法があるかどうかの問題と考える。

【議論の方向性について】

- 独占禁止法について多数の議論があったが、独占禁止法は多様な法律の一

つであるという認識の下、公益を最大化する議論の展開が必要であることが確認された。また、賃金、料金の在り方に集約して議論するとしても、あらゆる要素が関連していることから、それらをすべて見据えることが不可欠であることも確認された。

- タクシーは安全の確保や環境対応などから、台数規制、運賃規制が行われている。トラックも同様に、最低でも安全に係るコストは転嫁できるようにしなければならない。法規制が難しいことは承知しているが、ガイドライン等で示すことはできないか。手待ち時間や荷卸し・荷揚げといった附帯作業について、適正なコストがもらえる仕組みがほしい。
- 公平に競争できる環境が必要である。一方で社会保険に入っていない事業者、ルールを守らない事業者がいるなかで、公平に競争できるような環境を整えてほしい。法令遵守のチェックをできる仕組みを考えてほしい。
- アンケートについては、事業者の規模や扱う品目によっても多種多様な状況があるため、是非事業者の生の声を聞いていただきたい。
- 業界の多様な意見を把握することは大事である。独禁法だけでなく、最賃法といった法律もある。賃金が安くなっている構造の把握が必要である。
- 平成15年4月の法改正で運賃や料金の条文が削除され、運賃と料金の区分がわかりにくくなっている。運賃と料金がどういうものか、をはっきりさせる必要がある。現状では、料金は運賃に入っているという荷主もいる。
- 運賃以外の料金の収受ができていないということであれば、その実態を把握する必要があるのではないか。

【適正取引に係る取り組みについて】

- 荷主の立場から申し上げると、現状のトラック不足、ドライバー不足は大きな課題と認識している。荷主の業種によっては、現状ではトラックを確保することが困難となっており、適正な運賃・料金を支払わないとトラックを確保できない、と認識している。

参考資料3では、適正な運賃・料金を払ってもらえないという声も多数上が

っているとの話であるが、適正な運賃・料金を払っていない荷主の業種や規模を精査すべきではないか。

○ 輸出の世界では航空貨物でも海上貨物でも様々なサーチャージがあり、言われたとおりに支払っている。トラックでサーチャージが取れていない理由が良くわからないが、国内の物流のみの荷主には浸透していない、ということだろうか。

○ 荷主も様々であろうし、トラック業界の多層構造にも問題があると思われる。参考資料3の3頁では「荷主等から不利益を被る恐れがあり、交渉できない」が4割、4頁の下請けとの取引について「下請けから交渉されていない」が2割ある。必ずしも一方的な問題でもないのではないか。

これまでに下請ガイドラインが作られているが、ガイドラインがどのように機能しているのか、効果の検証も必要ではないか。

○ 取り組みや施策が全てうまくいっていない訳でもないと思う。うまくいっている取り組みをベストプラクティスとして横展開するのもあると思う。

○ 荷主にも発荷主と着荷主があり、その関係性を考慮する必要がある。サプライチェーン全体における各主体の関係性を踏まえたうえで、議論すべきではないか。

また、トラック業界における労働力不足の改善に向けて、例えば附帯作業の多さが、女性がドライバー職を敬遠する要因になるとの指摘もある。そういった視野を広げた形で附帯作業の削減や書面化推進を訴えていくほうが、業界のみならず一般の方々の理解も得られやすいのではないか。

○ 問題の構造の明確化が必要である。アンケートやヒアリングで問題点を明確化し、その結果からどのように改善していくかを検討することが必要である。そのため、実態を把握するためのアンケートの実施についても工夫して行っていただきたい。

以 上
(文責：事務局)

会議の目的

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

今後の取組

○価格転嫁等の状況や課題を調査

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

- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

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



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

会議のメンバー

内閣官房副長官
内閣府副大臣
厚生労働副大臣
経済産業副大臣
国土交通大臣政務官
内閣総理大臣補佐官
内閣官房副長官補
内閣府政策統括官
中小企業庁長官
公正取引委員会事務総長
警察庁、総務省、財務省、
厚生労働省、農林水産省、
環境省、
国土交通省(総合政策局長)

取引条件の改善関連の主な政府方針①

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

(世界経済の新しい成長軌道への挑戦)

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

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

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

＜中略＞

(GDP600兆円)

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

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

第2章 成長と分配の好循環の実現

2. 成長戦略の加速等

(4) 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

② 中堅・中小企業・小規模事業者支援

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

【日本再興戦略2016<平成28年6月2日>】抜粋

第2 具体的施策

1 新たな有望成長市場の創出、ローカル・アベノミクスの深化等

7. 中堅・中小企業・小規模事業者の革新

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) 中堅企業・中小企業・小規模事業者の「稼ぐ力」の確立

⑤ 下請事業者の取引条件の改善

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

3

「未来への投資を実現する経済対策」について【H28.8.2閣議決定】

【機密性2】

第2章 取り組む施策

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

(2) 中小企業・小規模事業者の経営力強化・生産性向上支援

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

第3章 各項目の主な具体的措置

Ⅱ. 21世紀型のインフラ整備

(3) リニア中央新幹線や整備新幹線等の整備加速

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

(5) 生産性向上へ向けた取組の加速

・トラック運送業の生産性向上の促進（国土交通省）

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

(2) 中小企業・小規模事業者の経営力強化・生産性向上支援

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

4

調査の概要

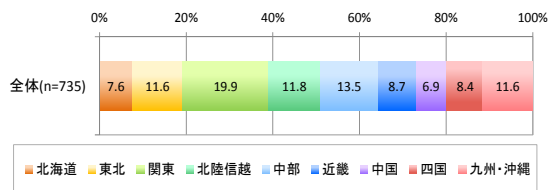
対象者数：トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間：平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

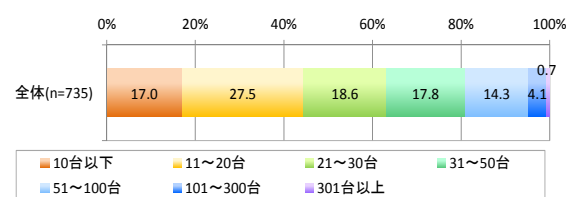
- 質問事項：①適正な運賃が収受できているか
②付帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか 等

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

不適切な行為の実態	
○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%
○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%
○適正運賃・料金の収受ができていない	70.5%
○検品や商品の仕分け等の付帯作業をさせられたが、費用の支払いがない	58.5%
○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%
○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%

＜ 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 ＞

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。

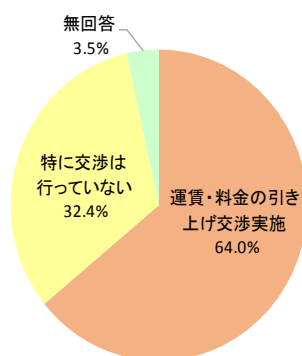
一部でも收受できていない（75%）

○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。

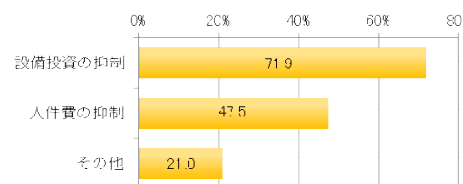
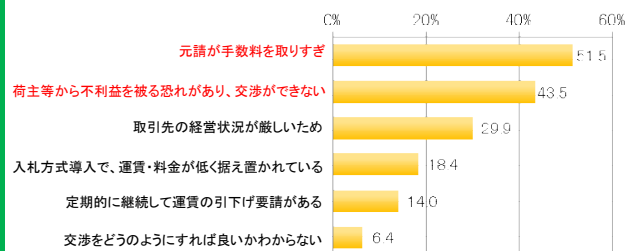
○收受できない場合には、設備投資（車両の買い換え等）や人件費の抑制により対応。

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



7

自社で実運送を担っている取引

○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%の事業者が收受できていないと回答。

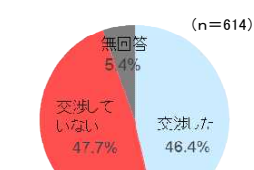
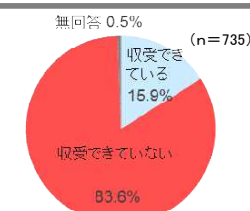
○いずれの場合も4割を超える事業者が料金の支払いについて、「荷主・元請には交渉していない」と回答。

下請けとの取引

○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。

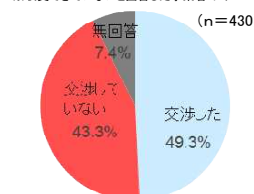
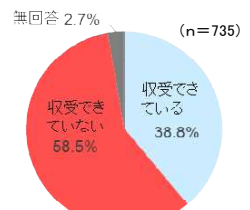
○そのうち約6割は、「元請より收受していないから」と回答。「下請けから交渉されていない」と回答する事業者も多数。

待機料金



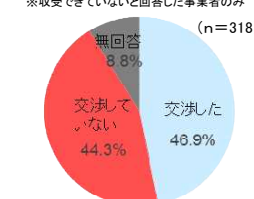
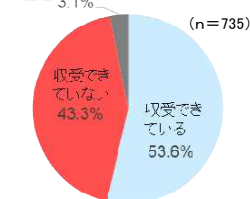
※收受できていないと回答した事業者のみ

附帯作業費



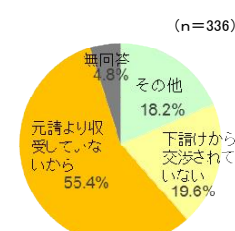
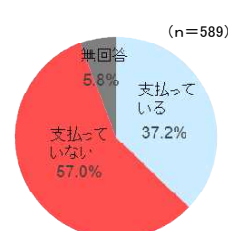
※收受できていないと回答した事業者のみ

高速料金



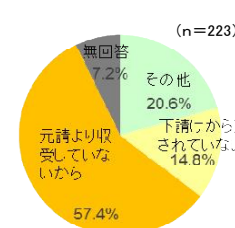
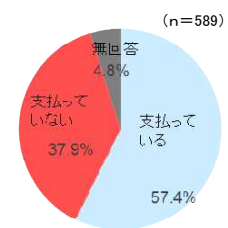
※收受できていないと回答した事業者のみ

附帯作業費



※支払っていないと回答した事業者のみ

高速料金



※支払っていないと回答した事業者のみ

8

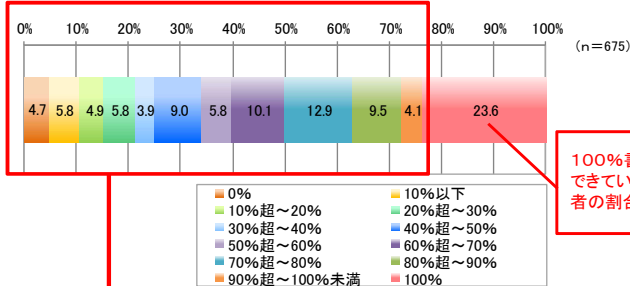
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

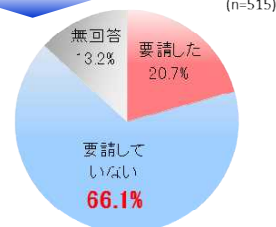
○そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

書面化の比率（書面化実施取引数／全取引数）

76.4%



書面化要請の有無

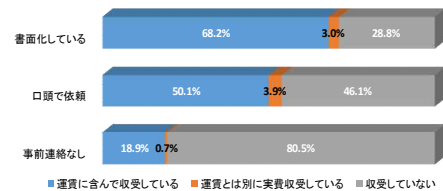


要請していない理由

- 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なため、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。

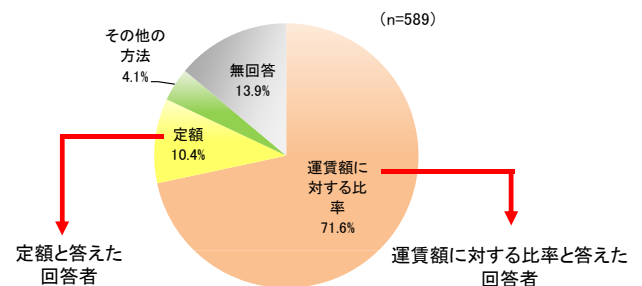
○手数料の比率は、1取引あたり「運賃額の5%～8%」が最も多い。(43.5%)

○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

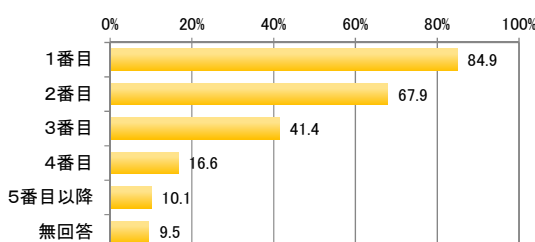
下請事業者からの手数料の収受方法



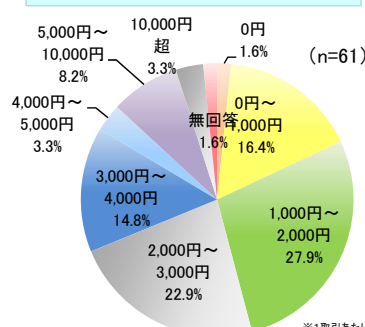
受注者の立場

真荷主から見た受注の立場

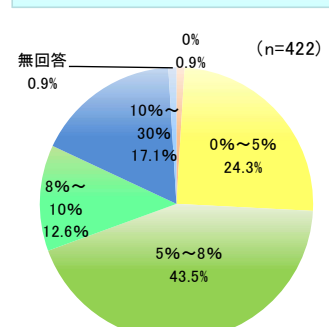
(複数回答, n=735)



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**

11

大企業ヒアリング トラック運送業の対象企業

1. ヒアリング対象について

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

2. 主な質問項目

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

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

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

3. スケジュール

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

12

トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について

平成 28 年 8 月 19 日

国土交通省

(1) ヒアリングの対象

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

(2) ヒアリングで確認された実態・課題と今後の対応の方向性^{別紙参照}

① 政労使合意の認識及び政労使合意の趣旨の浸透

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

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

② 各種ガイドライン等の荷主企業・元請事業者への浸透

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

→荷主企業・元請事業者からの協力を得やすい環境づくりのため、
「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライ
ン」や、ドライバーの労働時間を定めた「改善基準告示」につ
いて、そのポイントを示したビラ等も活用しつつ、他省庁と連
携で、荷主企業・元請事業者（現場の担当者レベルまで）への
浸透を図ることが必要。

③ 荷待ち時間及び附帯作業の改善

- 時間管理システムや荷役作業員の手配等による荷待ち時間や
附帯作業の削減や、発荷主・着荷主・運送事業者の三者協議の
場の設定等の取組みを行っている好事例が見られた。
- 一方、トラック運送事業者側からは、「特に着荷主側で荷待ち
時間が発生するが、費用負担をしてもらえない」、「一部の業種
（食品関係、ドラッグストア）では附帯作業が多い」との回答があ
った。

→・他省庁と連携して好事例の横展開を図る等により、荷主企業

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

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

④ 適正な運賃・料金収受に向けた改善及び荷主企業と交渉しやすい環境づくり

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

の浸透を図ることが必要。

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

⑤ 下請多重構造

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

以上

トラック運送業の大企業ヒアリングの実施

平成 28 年 8 月

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

2. 実施概要

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

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

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

以上

取引条件改善等に向けた今後の政府の取組について

2016.8.19

《関係法令等》

《今後の取組》

下請等取引条件改善策

【規制法】

○下請法
(下請取引)



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

○独占禁止法
(あらゆる取引)



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

○建設業法
(建設工事の請負)



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

【振興法、ガイドライン、その他】

○下請振興法
(下請取引)



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

○業種別ガイドライン
(下請取引等)



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

○その他



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

最低賃金引き上げ対策

○最低賃金法



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