

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

パイロット事業（実証実験）の実施例

- パイロット事業（実証実験）は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下の実施例のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

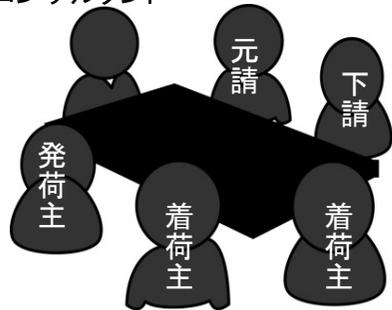
現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。（打合せや事業場の訪問を複数回実施。）

<参加集団の例>

- 発荷主（農協）
- 元請運送事業者
- 下請運送事業者
- 着荷主（青果市場）

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題の例>

- 手待ち時間関係
 - すべての農家の荷が揃うタイミングがわからず、手待ち時間が発生
 - 出発時間によって運行ルートを変えており、拘束時間が長くなることもある
- 荷役作業関係
 - 積み込み箇所数が多い（6箇所）
 - 農産品の仕分けが徹底されていない
- 拘束時間関係
 - 勤務時間が実態に即していない

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験の例>

- 手待ち時間の縮減
 - 発荷主が農家からの出荷情報を収集し、それを活用する
- 荷役作業工程の見直し
 - 仕分け作業の徹底（色分けして見間違いをなくすなど）
- 運転時間等の見直し
 - 出荷時間に合わせて、ドライバーの出勤時間を後ろ倒す

実験結果検証

6～8月

9～11月頃

12月以降

○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

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。

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と。
- 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。

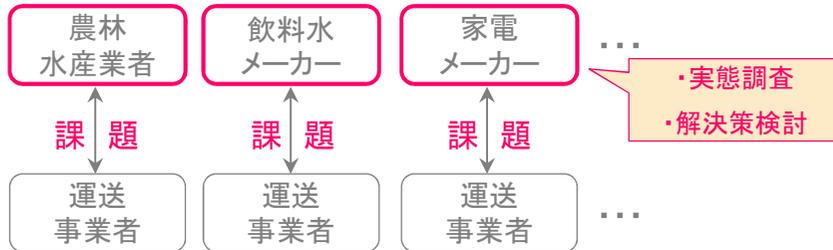
- 輸出の世界では航空貨物でも海上貨物でも様々なサーチャージがあり、言われたとおりに支払っている。トラックでサーチャージが取れていない理由が良くわからないが、国内の物流のみの荷主には浸透していない、ということだろうか。
- 荷主も様々であろうし、トラック業界の多層構造にも問題があると思われる。参考資料3の3頁では「荷主等から不利益を被る恐れがあり、交渉できない」が4割、4頁の下請けとの取引について「下請けから交渉されていない」が2割ある。必ずしも一方的な問題でもないのではないか。
これまでに下請ガイドラインが作られているが、ガイドラインがどのように機能しているのか、効果の検証も必要ではないか。
- 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)

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。

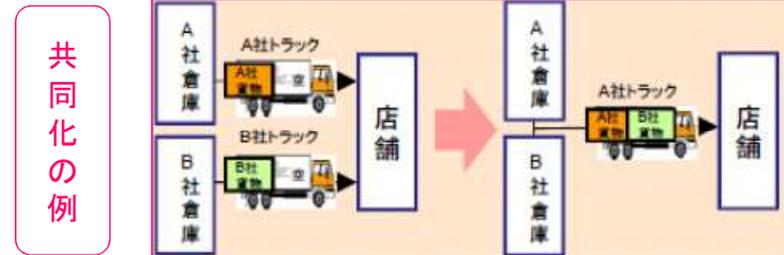


14

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。



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。

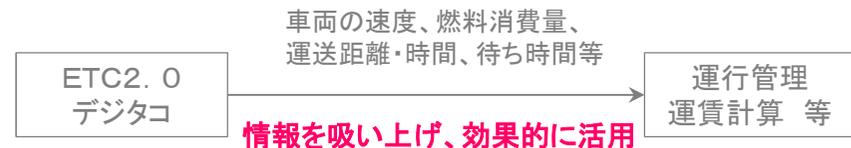
【運賃の適正收受の必要性】



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収集し、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。



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

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 ～

2016年09月07日

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部

〒100-0005
東京都千代田区丸の内1-6-5 丸の内北口ビル

目次

1. 調査内容・方法

P3

2. 経過報告

P14

3. 今後のスケジュール

P22

1. 調査内容・方法

2. 経過報告

3. 今後のスケジュール

1. 調査内容・方法 背景・目的

貨物自動車運送事業の業界全体の生産性向上のために複合的かつ総合的に調査を実施

背景

- ◆ 貨物自動車運送業は、労働生産性の低い業種としてテコ入れが必要
- ◆ ドライバー不足が顕著となり、中でも若手ドライバーの減少が著しい
- ◆ トラック単位のロードファクタの非効率が進行
- ◆ 手待ち時間など運送行為以外に時間を要することが生産性の低い一因
- ◆ 第一種大型免許保有者は減少傾向にあり、免許保有者の高齢化が進展

目的

- 本調査事業では、貨物自動車運送業の業界全体の生産性向上を目的に、荷主業界毎の特性、事業共同化の実態・必要性、コスト算出の考え方、IoTの活用可能性といった観点から複合的かつ総合的に調査・検討を実施し、貨物自動車運送業への周知を図り、貨物自動車運送業の生産性向上を促進するための方策を検討する。

1. 調査内容・方法 概要

貨物自動車運送業の生産性向上の考え方

本調査事業では、調査項目毎にどの生産指標が改善可能か、常に意識して実施

■ 目標(KPI)

- 貨物自動車運送業の労働生産性を考えると以下のように考えられる。

$$\frac{\text{①収入} - \text{②費用} (= \text{付加価値額})}{\text{③労働時間} \text{or} \text{④投入時間} \times \text{⑤人数}} \quad \doteq \quad \text{労働生産性}$$

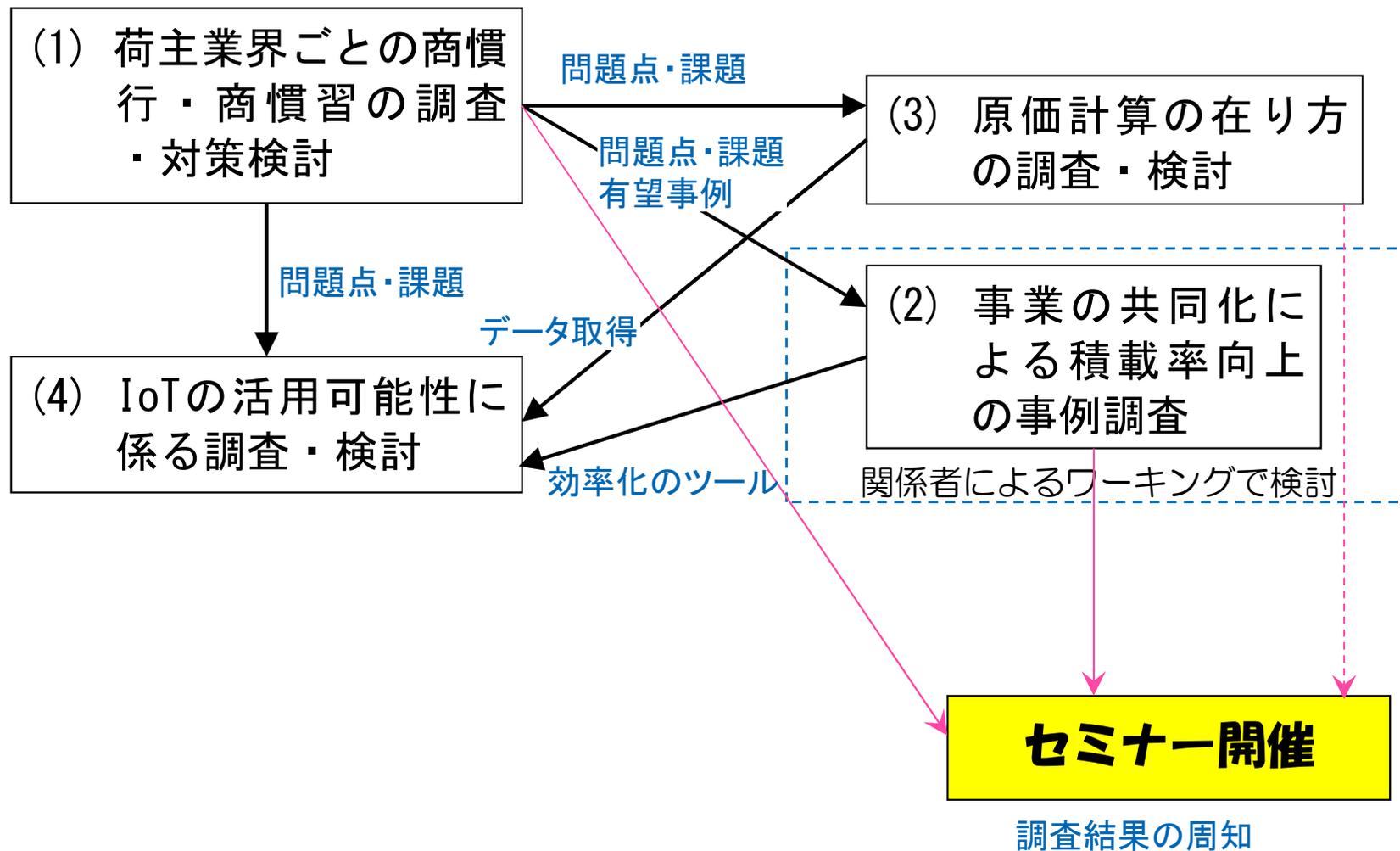
- 労働生産性を向上させるには、①収入を上げ、②費用や③労働時間、④投入時間、⑤人数を下げるのが基本となる。

調査項目 生産性指標	1) 荷主業界ごとの商慣行・ 商慣習の調査・対策検討	2) 事業の共同化による積載 率向上の事例調査	3) 原価計算の在り方の調 査・検討	4) IoTの活用可能性に係る 調査・検討
収入の 向上	○業界毎の慣習や慣行から取 れていない収入を検討、有 望事例の把握	○共同化等の施策での収入増 の検討(一方では収入のなく なる事業者も)	○適正な原価計算システムを 構築することで適正な運賃 を提示可能となる	△費用情報や運賃情報が加味 されると不採算な輸送が見 つかる可能性あり
費用の 削減	○業界毎の慣習や慣行の把握 から無駄な費用の削減を検 討、有望事例の把握	○共同化等の施策での費用減 の検討	△原価計算システムから個社 の経費の分析利用可能か検 討	△燃料やメンテ等の費用情報 や運賃情報が加味されると 不採算な輸送が見つかる可 能性あり
労働時間or投 入時間の削減	○効率化による生産性向上を 検討	○効率化による生産性向上を 検討	△運賃以外の活用方法として 検討	○実態把握に活用。課題箇所 の把握から対策検討を実施
人数の 削減	○効率化の結果人数自体の削 減も検討	△効率化の結果人数自体の削 減も検討	△運賃以外の活用方法として 検討	△効率化の結果人数自体の削 減も検討
その他	○業界の標準化 ○特積みの地方ネットワーク効 率化検討	○IoTの活用状況の把握と横 展開	△個社や業界として生産性の 状況把握に活用可能か検討	△標準化、規制など業界として の取り組みの検討

注) 表中の○は今年度に検討が可能なもの、△は今年度の検討は困難であるが、中期的に検討可能なもの。

1. 調査内容・方法 調査フロー

1)荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 と 2)事業の共同化による積載率向上の事例調査 を先行し、他の調査や全国9都市でのセミナー開催に反映



1. 調査内容・方法 調査の枠組み

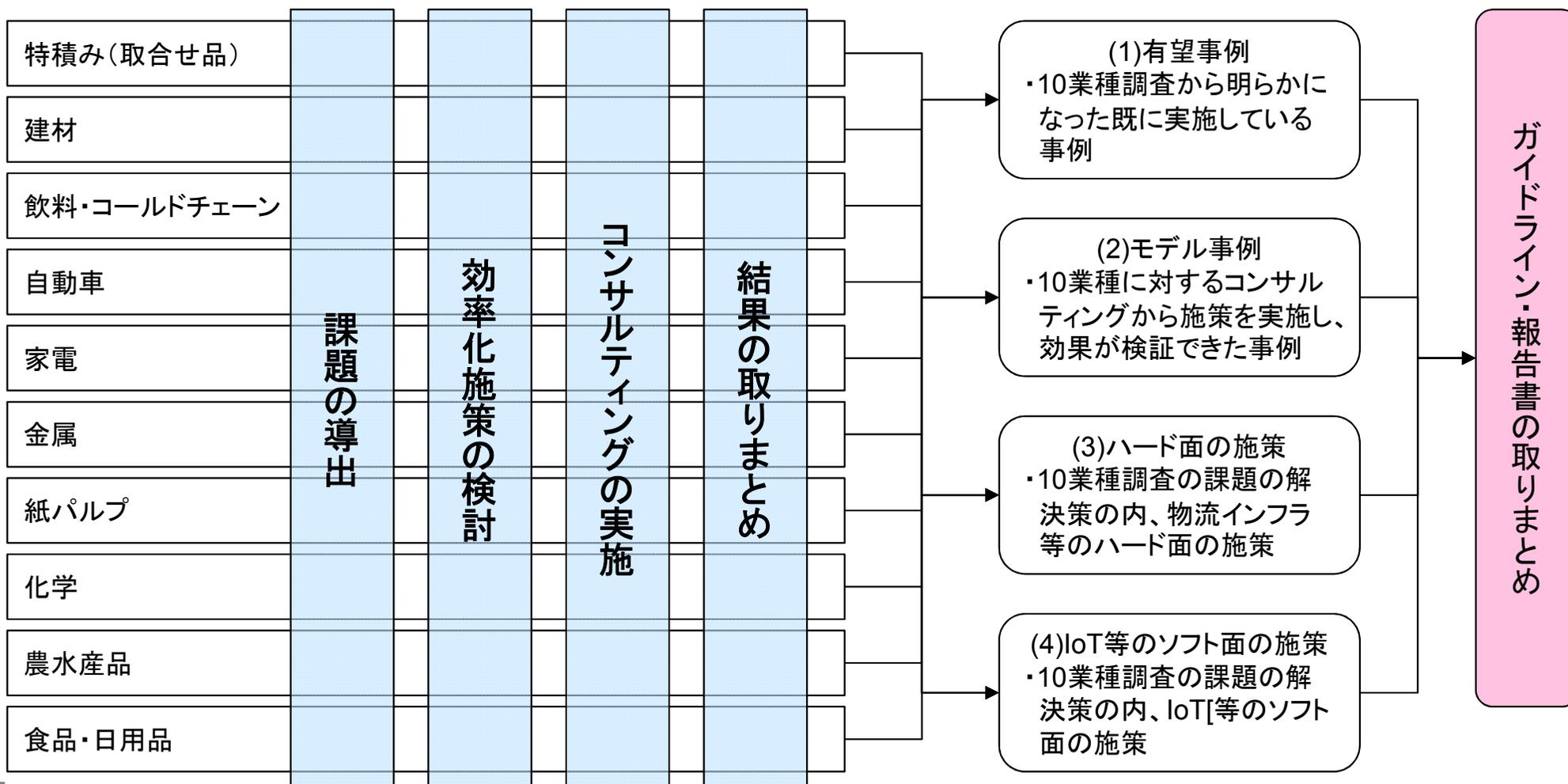
10業種の調査結果から (1) 有望事例、(2) モデル事例、(3) ハード面の施策、(4) IoT等のソフト面の施策を導出し、事業者向けのガイドラインと報告書を策定

- 「1) 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討」では、10業種を選定し、主に既存文献調査やヒアリング調査から明らかにする。

10業種別の調査からコンサルティング

Output

21



1. 調査内容・方法－1)荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討

輸送トン数に加え課題の大きさと生産性向上の可能性から、特積み(取合せ品)、建材、飲料・コールドチェーン、自動車、家電、金属、紙パルプ、農産品、化学、食品・日用品

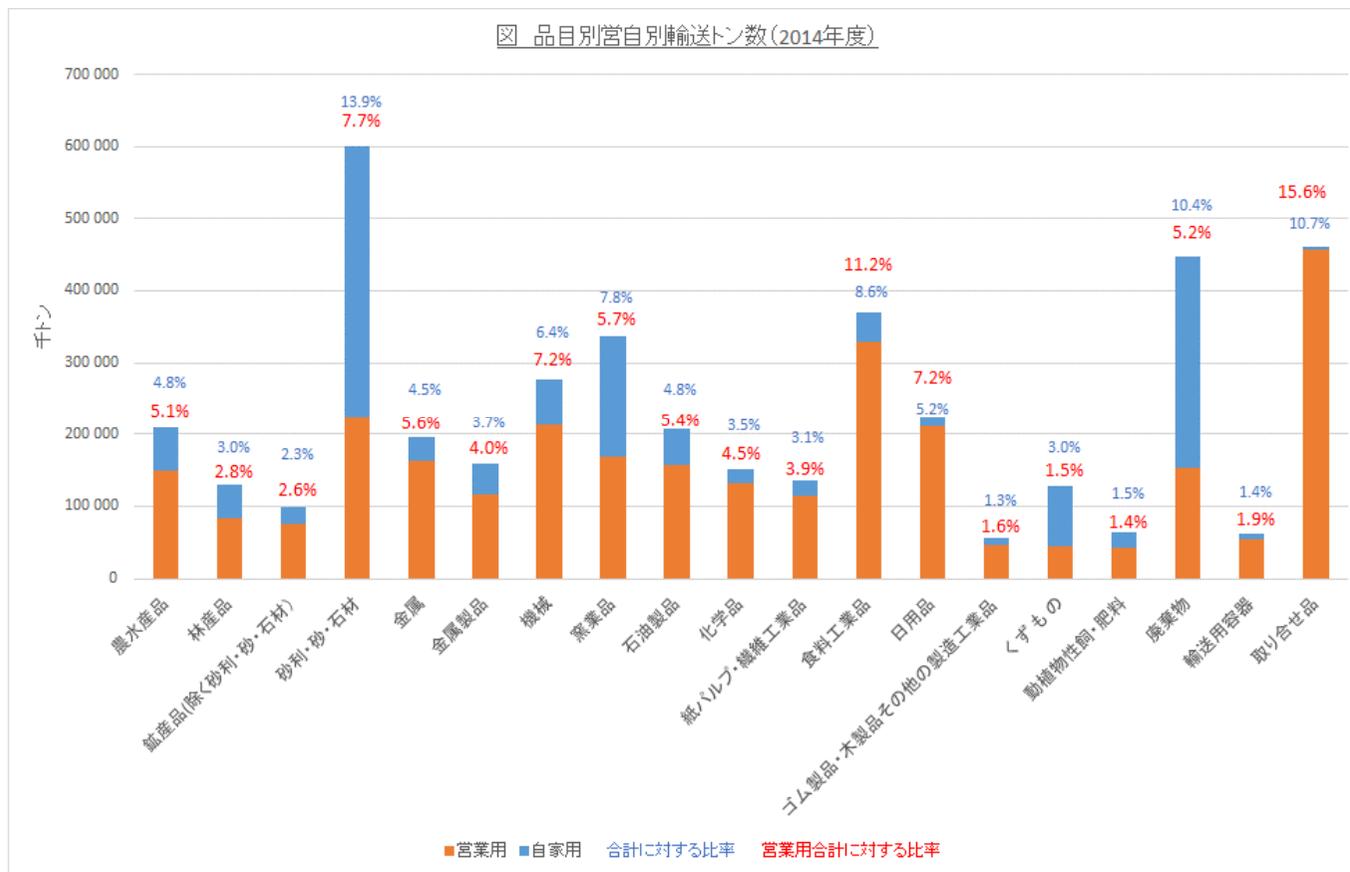
■ 取扱量の多い業界(右グラフより)

- 取り合わせ品(特積み、宅配)
- 砂利・砂(セメント、鉄骨)(建設現場)
- 食料工業品(食品、飲料、コールドチェーン)
- 機械(自動車、家電)
- 日用品(CVS、GMS、ドラッグストア)
- 金属(鉄鋼、非鉄)
- 窯業品(カーボン、ガラス)
- 石油製品(ガソリンスタンド、工場)
- 農水産品(中央市場、JA)
- 化学(プラ系、合成樹脂)

22

対象とする10業種

特積み (取合せ品)	建材	飲料・ コールド チェーン	自動車	家電
金属	紙パル プ	化学	農産品	食品・ 日用品



出所) 国土交通省「自動車輸送統計調査年報」より作成。

1. 調査内容・方法－2)事業の共同化による積載率向上の事例調査

調査・検討方法

■ 具体的手法の調査及び事例の調査

- デスクトップ調査と10の荷主業界ごとの調査から有望事例を選定し、貨物課やワーキングの協議の上、先行事例20程度を抽出する。
- 先行事例へのヒアリングから共同化などの物流効率化の手法を調査・検討する。ガイドラインの構成を検討した上で、施策に対してそれぞれ1つ以上の事例を収集する。手法としてアンケートも想定されるが、荷主連携で多主体と施策を実施するには多くの問題点や課題が発生し、これをクリアして実現していることから、ヒアリングを以て調査を実施することを想定している。
- ヒアリング項目としては以下を想定している。

ヒアリング項目案

1. 取組に至る背景	3. 取組の概要	4. 取組の進行時の様子
2. 取組の目的(KPI)	1) 取組内容	1) 取組を進めるにあたって問題点や課題
1) 目的や狙い	・場所、関係者、対象となる物流業務 等	2) 問題点や課題の解決方法
2) 向上目指した指標	2) 取組に活用したツール	
3) 取組後の指標の変化	・IT、荷役機器 等	5. 今後の発展や課題
	3) 成功要因(失敗要因)	

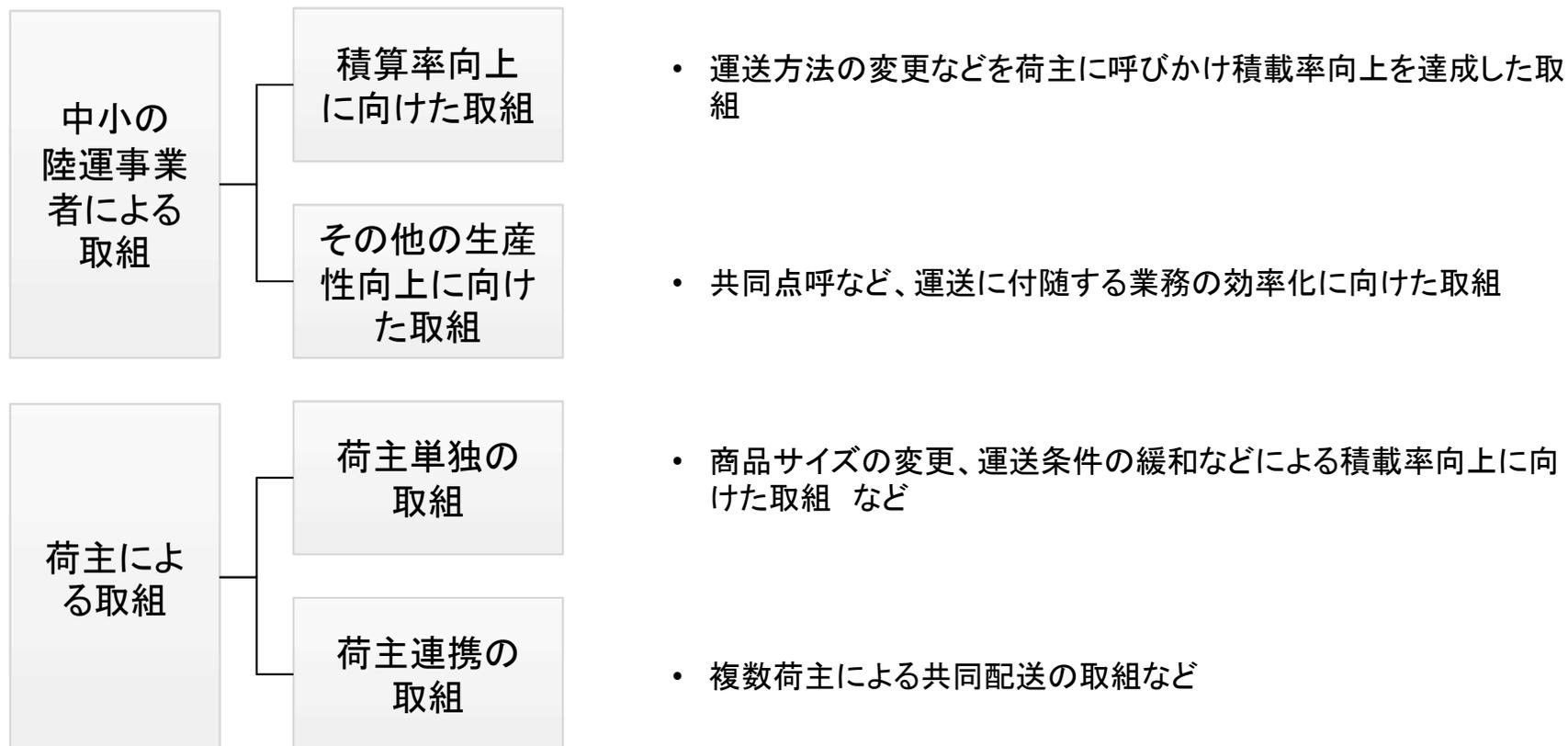
■ 荷主を含めたワーキングにおける議論・意見聴取

- 計4回を想定
- 1回:ガイドラインの主旨と内容、収集事例 2回:陸運向けガイドラインの内容
3回:ガイドラインの途中経過報告 4回:ラップアップと次年度以降の取組み検討

1. 調査内容・方法－2)事業の共同化による積載率向上の事例調査

調査対象の考え方

- 中小の陸運事業者、荷主の取組という大きく2つの主体の取組を調査する。
 - 本調査結果は、事業の中で実施するセミナーで紹介することを想定しており、主な参加者となる中小の陸運事業者を受け入れられるべく、自社と同程度の規模の陸運事業者の取組を紹介する。
 - 一方で、陸運事業者単体での取り組みでは、限界があるという意見も寄せられており、荷主企業による積載率向上に向けた取組なども調査対象とする。



調査・分析方法

■ 貨物自動車運送事業者に対するアンケート

- 郵送、あるいはWEB調査、サンプル数1,200程度。
- 運賃の推移、原価計算の実態、原価計算が浸透しない要因、望まれる解決方向性などを把握。

■ 事業者へのヒアリング調査

- アンケート調査の結果を踏まえたヒアリング調査、15社程度。
- 原価計算が浸透しない理由について把握する。

■ 原価計算促進の方向性の検討

- 上記を踏まえ、原価計算促進のための方策を検討する。
- これまでのヒアリングでは以下のような複数の要因があげられており、これらへの対策を、既存方策(セミナーの開催、相談窓口の設置など)の強化、新規方策の立案を含めて検討する。
 - ・ 原価計算をしても荷主が応じない、交渉の仕方が分からない。
 - ・ 原価計算を行うための負担が大きい
 - ・ 計算方法が分からない、PCが十分に使いこなせない 等

1. 調査内容・方法－4) IoTの活用可能性に係る調査・検討

デジタコおよびETC2.0車載器から取得するデータでIoTの活用可能性を検討

<事業の目的>

- トラック業界において、IoTを活用した生産性の向上に資する基礎データを収集し、中長期的なIoTに求められる機能を検討する。

<定量化の観点>

- 手待ち時間など生産性の向上の阻害する時間の定量化
 - ・ 手待ち時間(待ち時間比率、工程上の待ち時間発生箇所、待ち時間の時間帯別発生比率)
 - ・ 稼働率(実車/空車 比率)
- ドライバの労働時間の観点からの業務時間の定量化
 - ・ 作業工程の時間帯別比率
 - ・ 一日あたり平均稼働時間

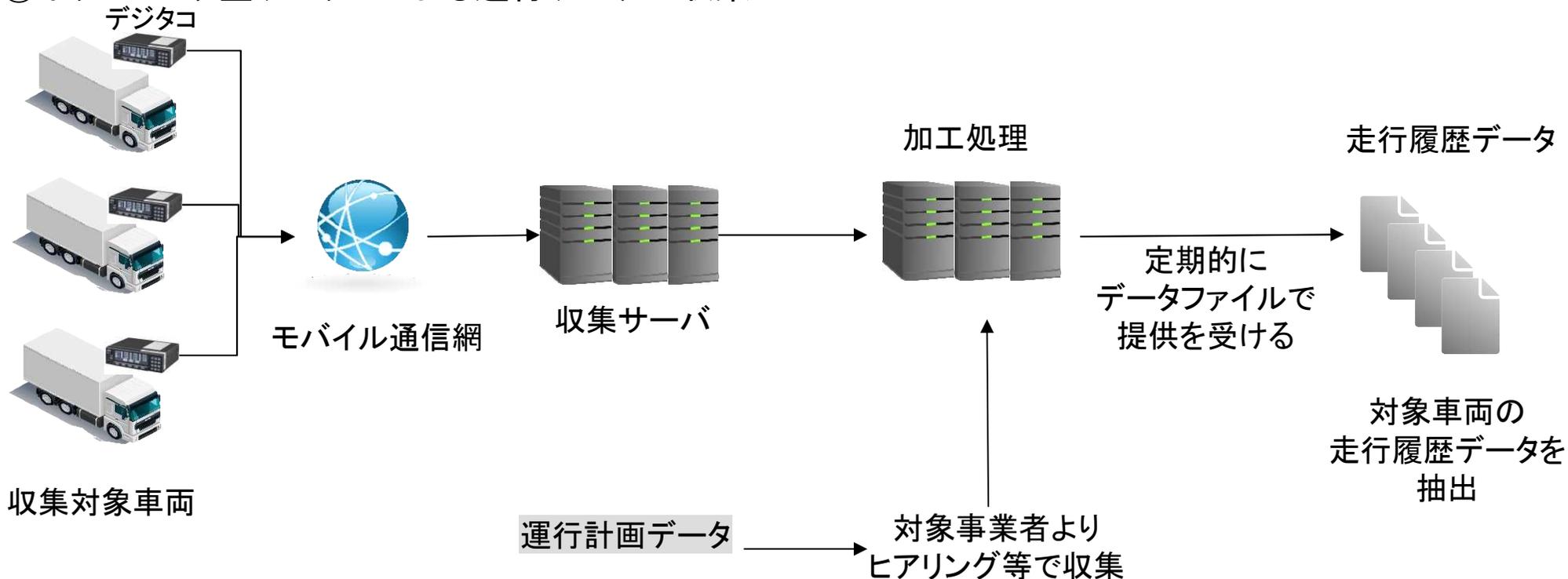
<IoTの機能の観点>

- 既存のETC2.0車載器及び提供サービスの機能とその有用性
- 貨物自動車運送業の生産性向上に資するETC2.0車載器及び提供サービスに求められる機能

1. 調査内容・方法－4) IoTの活用可能性に係る調査・検討

IoT(デジタコ)によるデータ収集方法

■ ①ネットワーク型デジタコによる運行データの収集



- ネットワーク型デジタコで運行管理を行っている運送事業者の車両の走行履歴データを取得する。
- 対象車両の運行計画データを収集し、収集できた運行計画データと走行履歴データをつきあわせ、計画と実際の予実の違いを検出できるようにする。

1. 調査内容・方法

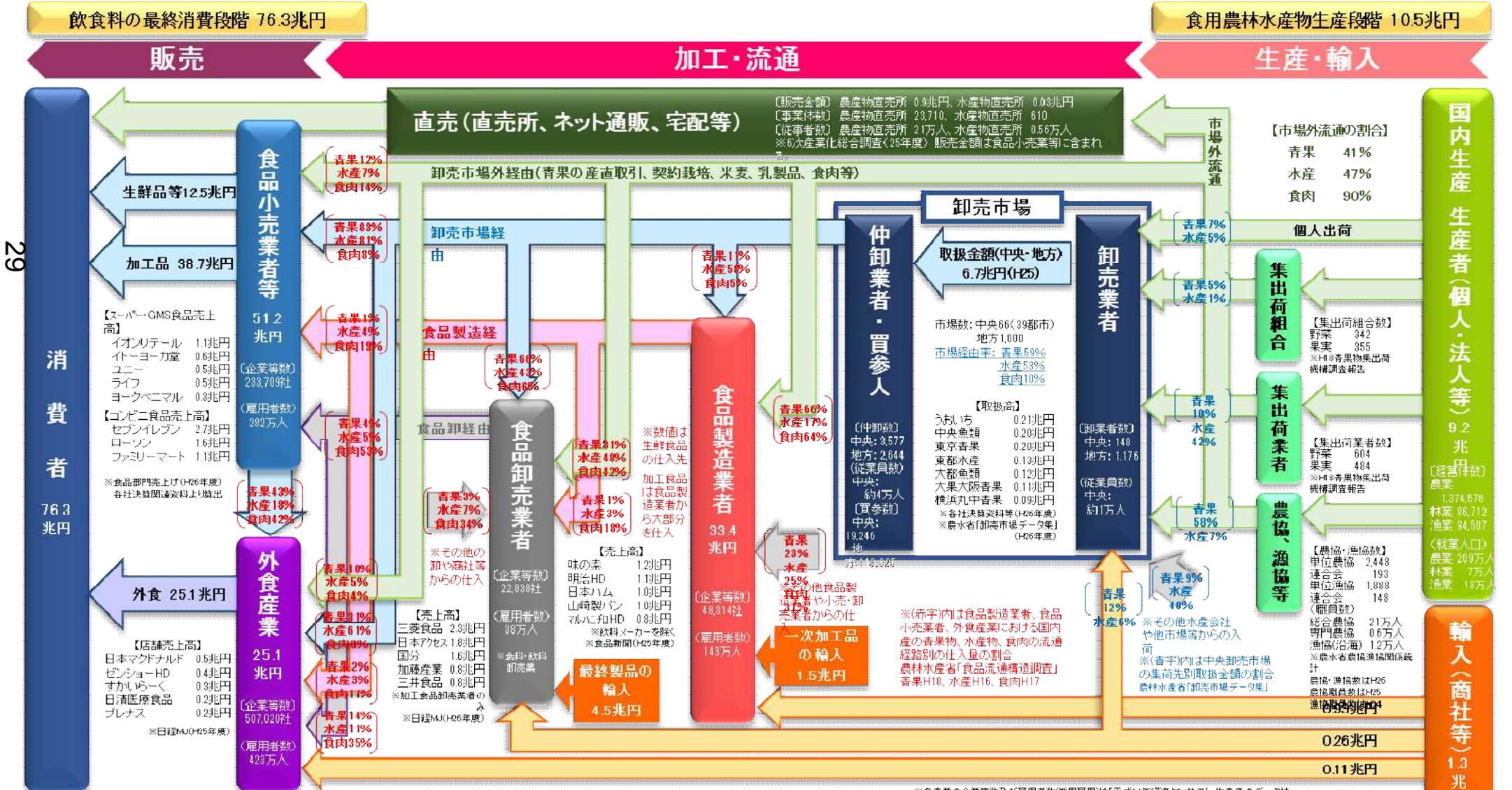
2. 経過報告

3. 今後のスケジュール

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

農林水産品の国内生産は9.2兆円、海外産品は1.3兆であり、
農林水産物・食品の流通構造の扇のかなめとなっている卸売市場には約6.7兆円が流通

本資料の国内生産等の額は平成23年産業関連表から農林水産省が算出。
(参考)平成25年の農業総産出額は8.5兆円、水産物総生産額は1.4兆円。花き等の非食用農産物を除く合計は約9.9兆円。



※各産業の企業数及び雇用者数(常用雇用)は「平成24年経済センサス」、生産者のデータは、
農林業は「2015年農林業センサス」、漁業は「2013年漁業センサス」、林業就業人口は「平成22年国勢調査」。

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

農産品の物流には、大きく青果物という貨物特性に起因する特徴と流通構造に起因する特徴が存在する

青果物の貨物特性に起因する業界特性

流通構造に起因する業界特性

30

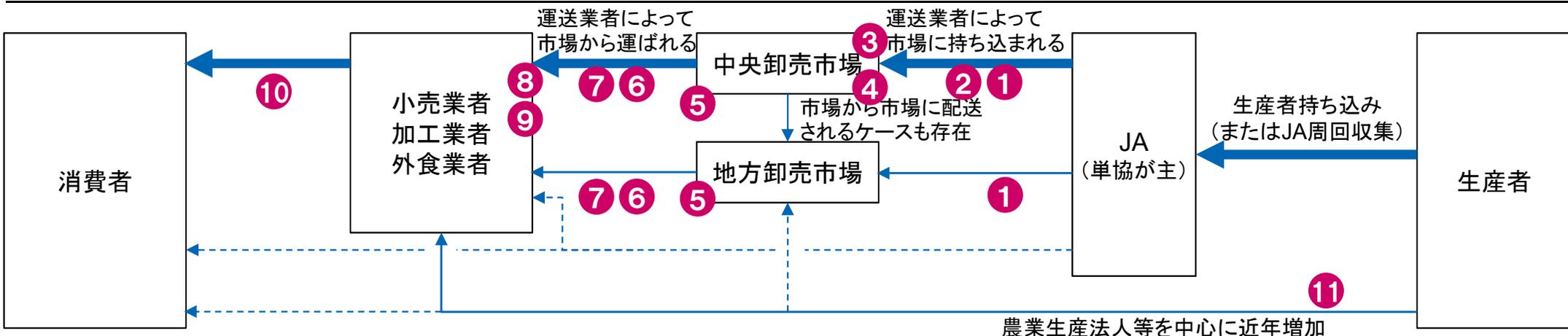
特徴	概要
1	<p>生産量が安定しないため、積載率が高まらず、非効率的な配送となりやすい</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ じゃがいもやたまねぎなど保存の効く作物を除けば、基本的に当日の収穫分が出荷されており、天候等の条件により、出荷量が予定数量に達しないことがある ■ 小売業者からの発注を受け、仲卸業者は商品を集めるものの、当日の出荷量が少なく、1つの卸売市場だけでは発注量分を集荷できないことがある
2	<p>生産規模の小ささ、及び、消費者ニーズへの対応等を理由に、小ロット配送が求められる</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産地側を見れば、農家から単協に商品が集荷されているものの、もともとの生産規模が小さいため、十分なロットになりにくい ■ 消費地側を見れば、消費者ニーズへの対応により、小売業者は多品種(多規格)小ロットで発注する傾向にあり、規格毎の仕分けなどの手間が生じている
3	<p>農産品は傷みやすいため、冷蔵配送や迅速かつ丁寧な配送が求められる</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鮮度維持のために、農産品の運送には冷蔵車両が求められ、冷却された空気を循環させるため、上部数十センチは開けなければならず、積載率が低下する。 ■ また、農産品は個々の貯蔵限界に応じた適切な保管が求められる。

特徴	概要
1	<p>多段階の流通構造のため、積み替えが複数発生し、情報管理も複雑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 収穫時、JA単協通過時、卸売市場通過時、そして、小売や外食等での積み替え作業が発生している ■ 小規模な事業者も関わっているため、ITの導入など、情報管理の高度化が進んでいない
2	<p>時間的な制約が存在し、特定の時間に集中して業務負荷が発生しやすい</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 農家およびJAの出荷時間は、収穫の時間が日の出ているタイミングに限られる。 ■ 小売店のセンターは、朝の開店までに店頭で青果物を並べる必要があり、センターに深夜1~2時を納品が必要になる ■ そのため、卸売市場では、各産地から発送された農産品がそれぞれに集まるのに対応しながら、小売業者のセンターへ時間内に納品するための作業に追われることとなる
3	<p>生産地と消費地が地理的に離れており、長距離輸送が求められる</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都市圏人口増が進んでおり、生産地と消費地の地理的な不一致が進展し、より遠方への輸送が求められている。 ■ 長距離輸送の際は、特に帰り荷の確保が必要となる。帰り荷が確保されるまで、ドライバーが都市部の卸売市場に留まるケースもあり、滞留時間が発生してしまう。

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

農産品の輸送概要は以下の図のとおり。各輸送の段階で、農産品や流通構造の特性を背景に、配車から荷捌き業務、待ち時間といった問題が発生している

農産品トラック輸送概要



問題	背景
① 配車が困難(量・輸送先)	出荷量が不安定(出荷当日に決定)、また、輸送先が直前まで決まらない
② 10トン車での手積み・手降ろしの発生(主に長距離輸送)	パレットによる積載率の低下、また、パレットが回収できないリスクを踏まえ、手積み・手降ろしで対応。それぞれ3時間程度かかることもある
③ 卸売市場到着から荷下ろしまでの待ち時間	センター納品の時間に合わせ、22時～0時頃は、卸売市場がひどく混雑する。場合によっては、到着から荷下ろし完了まで3～4時間かかることもある
④ 帰り荷の集荷の待ち時間	長距離輸送の場合は帰り荷を必要とするが、到着した際には帰り荷が決まっていない場合もある
⑤ ピックアップから積み込みまでの広範囲を担当	ダンボールにバーコードがない等、アナログ情報に頼らざるを得ない状況
⑥ 配車が困難(量の変動)	特売など、突発的な発注量の増加にも当日に対応する必要がある

問題	背景
⑦ 遅延リスクの存在	市場に農産品が集まらない場合、少し待つようにとの指示が、30分待機するというのに繋がる場合がある。一方で1～2時締切の小売センターに遅延すると個店配送などが求められる
⑧ 小売センター到着から荷下ろしまでの待ち時間	納品時刻(1～2時頃)には、トラックが集中し、ひどく混雑する。1～2時間かかることもあり、繁忙期(8月お盆)には3～4時間待たされる場合もある
⑨ 積み下ろしから仕分けまでドライバーが担当	指定場所への荷下ろしが業界ルールであり、場合によっては店舗別仕分けが発生
⑩ 搬入作業のばらつき	搬入口のあるなし、駐車禁止のあるなしなど店舗によっての作業が異なる
⑪ 物流業者とのマッチングが難しい	一部、小ロット対応が求められる先に、誰が運んでいるかが分からないため、小ロット対応可能な物流業者となかなかマッチングしない

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

①配車が困難

出荷量が出荷当日に決定、また、配送先が直前まできまらないため、配車が困難である

収穫・選果
の問題点

数量(車両サイズ・台数)が決まらない

- 天候不良などによって、当日の収穫量が増減する

方面が決まらない

- 卸売市場毎に農産品の売値が変動する。
- 生産者・JAは高値で売りたいため、直前まで出荷先を決めきれない(近郊への輸送の場合)。

時間が決まらない

- 生産者の収穫量によって作業時間が変動する。
- 方面が決まらなければ出発時間も決まらない。

<出荷当日に出荷量・出荷先が変動>

- 上記の収穫・選果の状況を背景に、運送会社は当日まで正確な配車ができない。
- 現在は、長年の経験や生産者・JA担当者との「天気悪いから明日の出荷量は少ないかもしれない」などといった会話から出荷量を予測して、配車を決めている。【勘と経験による見込み配車】
- また、当日の出荷量が準備していた車両の積載数量に比べ少なかった場合、積載率がおちてしまい、その逆の場合は、急遽備車を依頼する等といった対応が必要になる。【当日に急遽手配】

配車が困難

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

②10トン車での手積み・手降ろしの発生

積載率の低下、また、パレットが回収できないリスクがあるため、手積み・手卸ろしで対応

積載率を向上させたい

- パレット積みをすることで、行きも帰りも積載率が低下してしまう
- 特に長距離輸送の場合、事業者は、少しでも積載率を向上させたい

パレットが回収できない

- 卸売市場で荷降ろしした後、パレットの回収ができないケースが多い
- 事業者は戻ってこないモノに投資を行いたくない

33

- 上記を背景に、運送会社は(特に長距離輸送の場合に)手積み・手降ろしを実施。
- 10トントラック数台分の商品を手積み・手卸することもあり、時間と労力が必要。



写真は10トン車へのレタスのバラ積み1200ケース分の様子。1ケース7~10kg程度のダンボールを手積み・手卸している。

レタスではないが、ヒアリングによると手積み・手降ろしに**3時間程度**を要することがある。

【出所】

<http://blogs.yahoo.co.jp/doublearch88/61547103.html>

手積み
手降ろし
の発生

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

⑦遅延リスクの存在

各地域から集まる青果物が揃う時間が正確ではないため、思い通りの時間に出発できない

産地A

- 天候が悪く作業に遅れが発生
- 想定していた数量も揃えられなかった
- 卸売市場までの距離600KM

産地B

- 天候が良く想定よりも多い収穫
- 作業に時間がかかり遅い時間に出発
- 卸売市場までの距離300KM

産地C

- 想定通りの天候で、通常通りの選果作業も終了
- ただし、卸売市場の価格差を見極めるために、出発時間が決められずにいる

卸売市場(荷受け卸・仲卸)

- 必要数量を揃えるために多方面に連絡



- 連絡を受けてから、卸売市場への輸送手配



- ピーク時間に卸売市場に到着すると混雑に巻き込まれ、荷下ろしに通常以上の時間が必要

小売センターへの遅延リスク

- 納品時間帯に少し遅れても引き取ってもらえないことがある。
- センターの納品時間に間に合わなかった場合、店舗配送を求められ、急遽、車両を手配し、翌朝に複数店舗に配送することとなる。

34

2. 経過報告 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討 農産品

問題が発生している要因を整理すると、生産面や消費面といった業界横断で解決に取り組むべき領域が多く、貨物自動車事業者のみの取り組みでは解決が困難

ヒアリングから示唆される物流の問題点

35 JA集荷場から卸売市場	出荷量が不安定(出荷当日に決定)、また、配送先が直前まできまらないため、配車が困難
	手積み・手降ろしが行われ、労力を要する(主に長距離輸送)
	卸売市場が混雑し、待ち時間が発生する
	長距離輸送の場合、帰り荷が決まっていないこともあり、輸送後荷に待ち時間が発生する
	パレットの循環構造がない(回収が困難)
卸売市場から小売センター	配送量が突発に変動するなど、配車が困難である
	ピックアップから積み込みまでドライバーが担当し、労力を要する
	集荷が間に合わない際に遅延リスクが生じる
	小売センターが混雑し、待ち時間が生じる
	市場にコールドチェーンが整備されておらず、早めの出荷が求められる
	積み下ろしから仕分けまでドライバーが担当し、労力を要する
小売センターから小売店舗	小売店舗が搬入に対応した構造になっておらず、人員や労力を要する
	店舗配送時の共同配送を認めてくれない小売業者が存在
産地直送	消費者ニーズにより、小ロット配送が生じる

要因となる問題点

産業的に天候に左右されて出荷量の変動
生産情報が属人的に管理されている
農家(生産者)の規模が小さい
収穫に工数がかかる
・バーコードによる識別がない ・ダンボール等の荷姿の統一規格がない
パレットがかさばる・パレットの循環構造がない
長距離輸送である
出荷(収穫)・納品時間が決まっている
卸売市場の設備等が不十分である ・(場内の交通整備ができていない) ・流入量にみあった広さでない ・市場にコールドチェーンが整備されておらず、早めの出荷が求められる
センター内ではかご車であり、その積載量が制限される
小売業者は発注量分を店舗に並べたい
発注予測が属人的である
仲卸業者等との情報ネットワークが弱い
小売店舗毎に構造やオペレーションが異なる

1. 調査内容・方法

2. 経過報告

3. 今後のスケジュール

3. 今後のスケジュール

ベースとなる1)を早期に終了させ、2)や4)に可能な範囲で反映させる

タスク	2016年								2017年		
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1) 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討											
1-1 調査											
1-2 コンサルティング											
2) 事業の共同化による積載率向上の事例調査											
2-1 事例選定											
2-2 ヒアリングなど調査											
2-3 ガイドラインとりまとめ											
3) 原価計算の在り方の調査・検討											
3-1 実態調査											
3-2 課題抽出施策方針											
4) IoTの活用可能性に係る調査・検討											
4-1 事前準備											
4-2 実証データ取得											
4-3 結果のとりまとめ											

37

NRI

未来創発

Dream up the future.

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)

39



- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

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



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

会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣

厚生労働副大臣

経済産業副大臣

国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官

内閣官房副長官補

内閣府政策統括官

中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長

警察庁、総務省、財務省、

厚生労働省、農林水産省、

環境省、

国土交通省(総合政策局長)

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

（世界経済の新しい成長軌道への挑戦）

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

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

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

＜中略＞

（GDP600兆円）

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

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

第2章 成長と分配の好循環の実現

2. 成長戦略の加速等

(4) 地方創生、中堅・中小企業・小規模事業者支援

② 中堅・中小企業・小規模事業者支援

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

【日本再興戦略2016<平成28年6月2日>】抜粋

六 第2 具体的施策

I 新たな有望成長市場の創出、ローカル・アベノミクスの深化等

7. 中堅・中小企業・小規模事業者の革新

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) 中堅企業・中小企業・小規模事業者の「稼ぐ力」の確立

⑤ 下請事業者の取引条件の改善

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

「未来への投資を実現する経済対策」について【H28.8.2閣議決定】

【機密性2】

第2章 取り組む施策

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

(2) 中小企業・小規模事業者の経営力強化・生産性向上支援

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

42

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ること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）

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%）

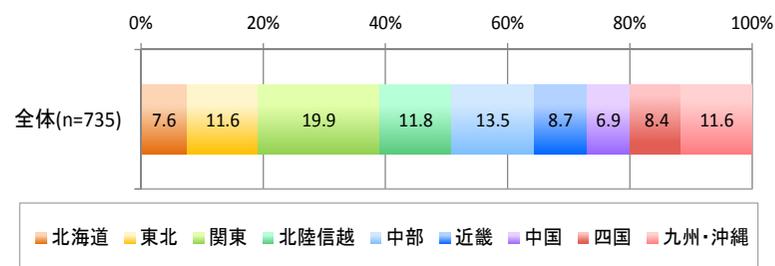
調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

- 質問事項： ①適正な運賃が收受できているか
 ②付帯作業費、待機料金などの收受状況
 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

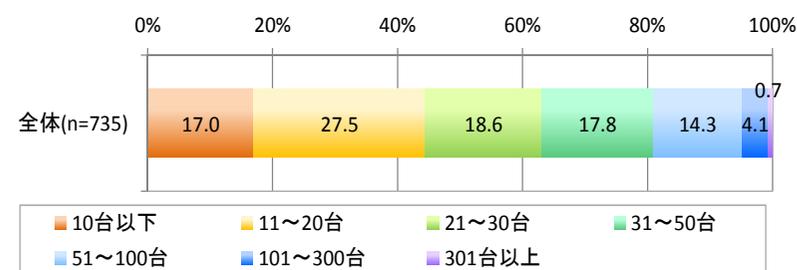
43

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%
○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附帯作業をさせられたが、費用の 支払いがない	58.5%
44 ○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%

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%）

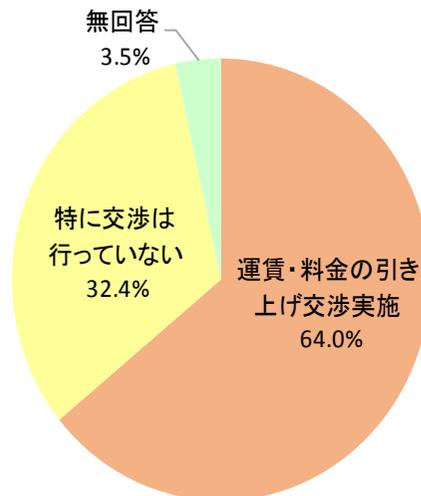
○約5割の事業者が「**元請トラック事業者が仲介手数料を取りすぎている**」と回答。

○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。

45

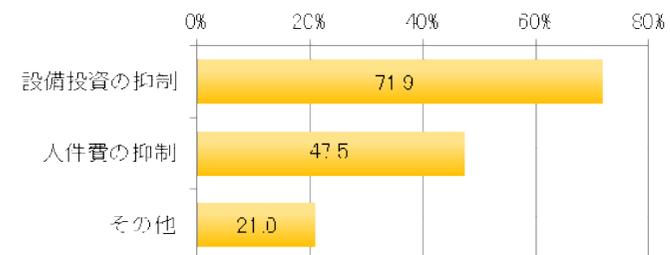
適正な運賃・料金收受が收受できている事業者の取組



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

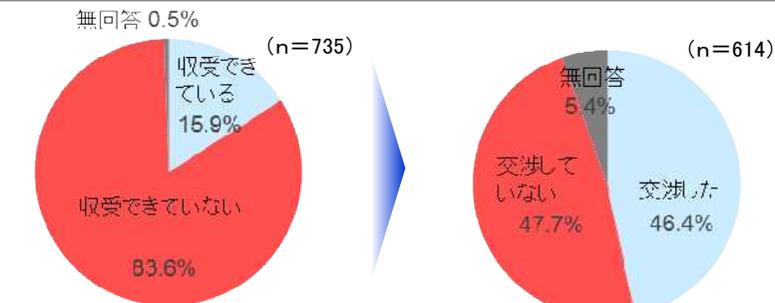
- 待機料金について83.6%、附帯作業費について58.5%、高速料金について43.3%の事業者が收受できていないと回答。
- いずれの場合も4割を超える事業者が料金の支払いについて、「荷主・元請には交渉していない」と回答。

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。「下請から交渉されていない」と回答する事業者も多数。

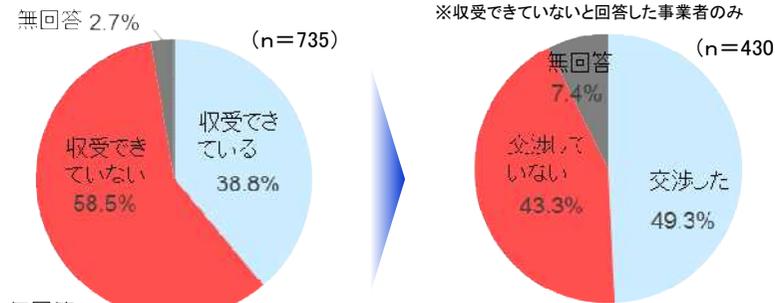
46

待機料金



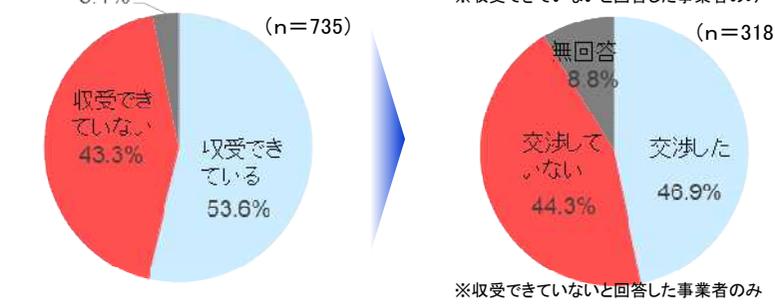
※收受できていないと回答した事業者のみ

附帯作業費



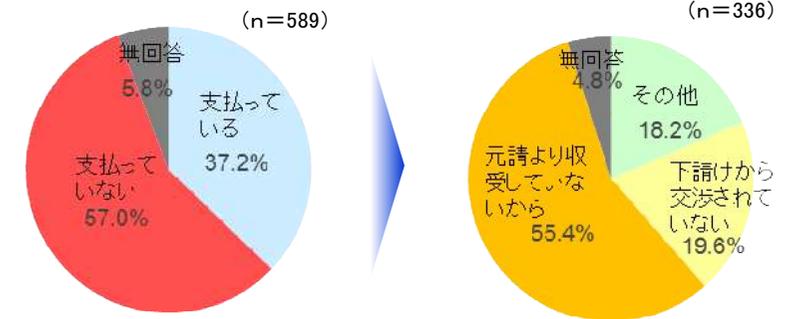
※收受できていないと回答した事業者のみ

高速料金



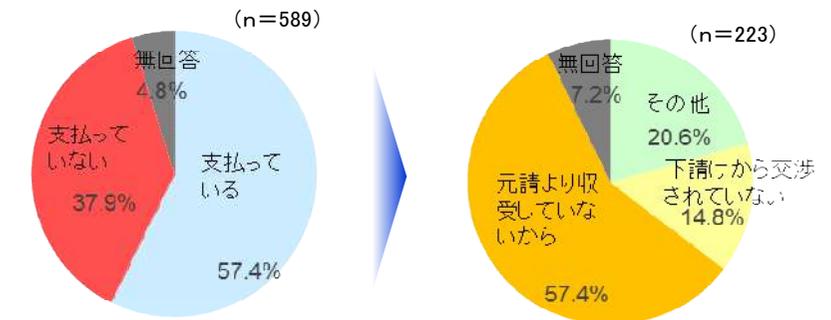
※收受できていないと回答した事業者のみ

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

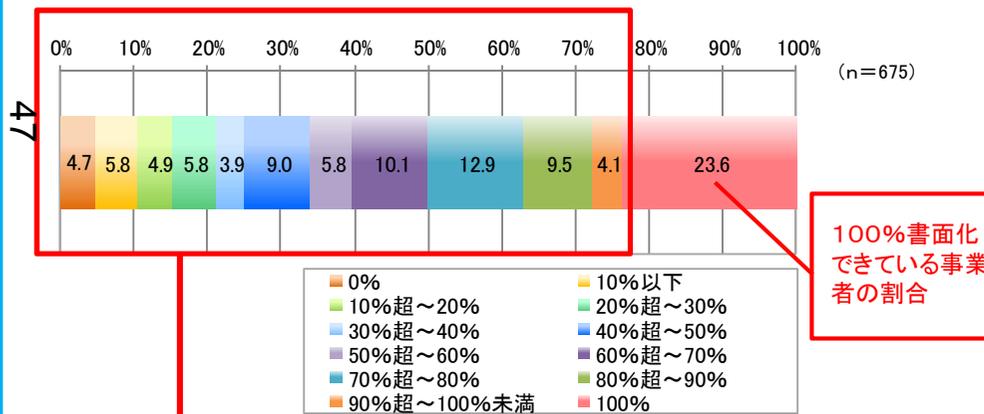
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

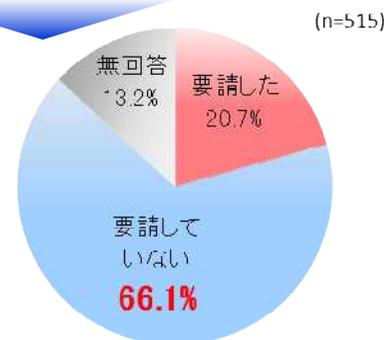
書面化の比率（書面化実施取引数 / 全取引数）

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

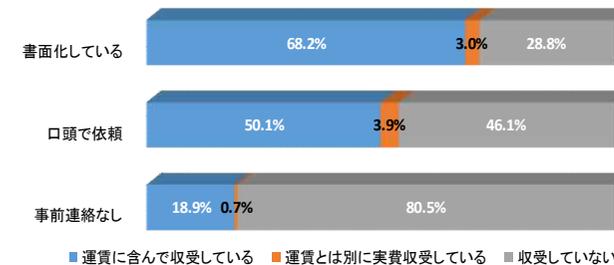


要請していない理由

- 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

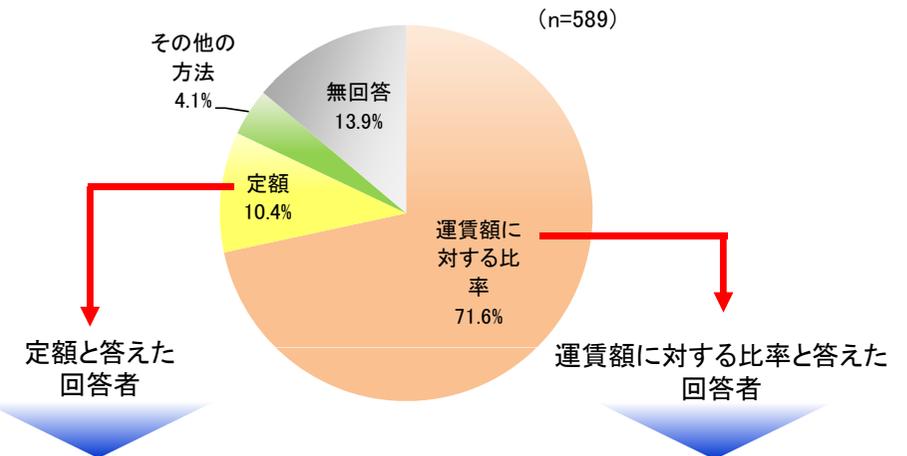


※ トラック輸送状況の実態調査結果(平成27年 国土交通省)概要 抜粋

- 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。

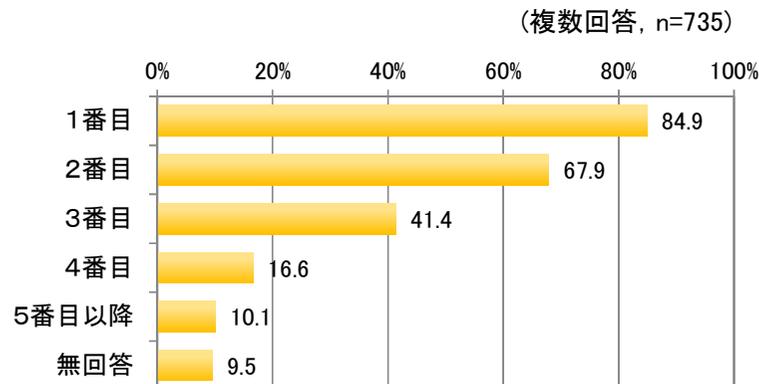
発注者の立場

下請事業者からの手数料の收受方法

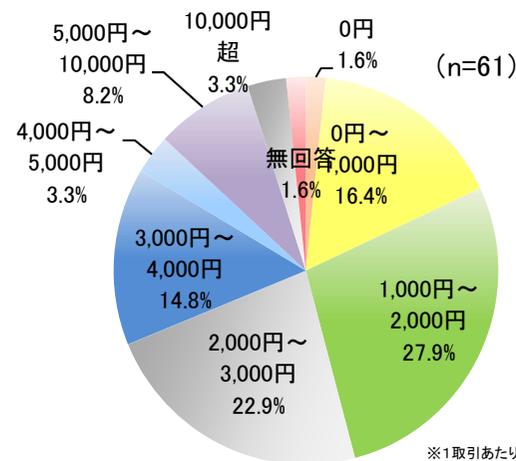


受注者の立場

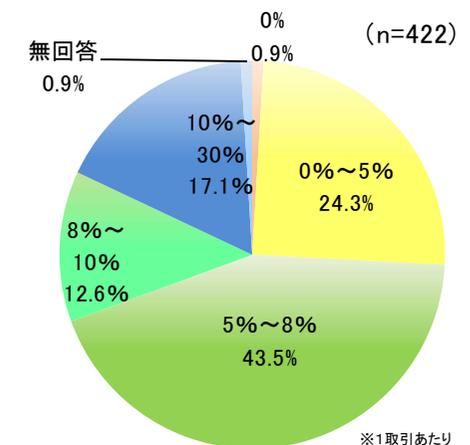
真荷主から見た受注の立場



取扱手数料の金額(円)



取扱手数料の割合(%)



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

49

< 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

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。

50

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

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

3. スケジュール

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

トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について

平成 28 年 8 月 19 日
国土交通省

(1) ヒアリングの対象

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

(2) ヒアリングで確認された実態・課題と今後の対応の方向性^{別紙参照}

① 政労使合意の認識及び政労使合意の趣旨の浸透

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

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

② 各種ガイドライン等の荷主企業・元請事業者への浸透

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

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

③ 荷待ち時間及び附帯作業の改善

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

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

→・他省庁と連携して好事例の横展開を図る等により、荷主企業

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

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

④ 適正な運賃・料金収受に向けた改善及び荷主企業と交渉しやすい環境づくり

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

の浸透を図ることが必要。

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

⑤ 下請多重構造

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

以上

トラック運送業の大企業ヒアリングの実施

平成 28 年 8 月

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

2. 実施概要

項目	好事例	課題事例
1. 政労使合意の認識、趣旨の浸透	<p><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。</p> <p>① 社内用 HP に掲載するなど、全職員に周知。(トラック) ② 社内研修会等で下請法や政府の動き等について説明。(トラック)</p> <p><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。</p> <p>① 運賃の値上げを行った。(荷主) ② 社内研修等で広く職員に周知。事業者と定期的に会議を実施し、情報共有等実施。(荷主)</p>	<p><トラック運送事業> 政労使合意を知らなかった。</p> <p><荷主> 政労使合意を知らなかった。</p>
2. 各種ガイドライン等の荷主・元請への浸透	<p><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。</p> <p>① 全社員対象としていた社内研修会等を定期的また年間複数回開催し、周知している。(トラック) ② 下請事業者を集めて協議会を開始し、周知。(トラック)</p> <p><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。</p> <p>① 職員に、研修、eラーニング等で周知している。(荷主)</p>	<p><荷主> 社内への周知が不十分。</p>
3. 荷待ち時間及び附帯作業	<p><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。</p> <p>① 発荷主を通し、着荷主へ待ち時間を短くするよう要望。(トラック)</p>	

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

	<p>② 2次下請までにしないと、業務に責任が持てない。(トラック)</p> <p><荷主> 品質保持のため下請の次数を制限。</p> <p>① 品質保持のため、2次下請までしか認めていない。(荷主)</p> <p>② 元請け、下請とコンプライアンス研修をしている。(荷主)</p>	<p>ラック)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>③ 下請事業者間の取引内容は承知していない。(トラック)</p> <p><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。</p> <p>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)</p> <p>② 実運送者は分かるが、契約内容については把握していない。(荷主)</p>
--	--	--

以上

取引条件改善等に向けた今後の政府の取組について

2016.8.19

《関係法令等》

《今後の取組》

下請等取引条件改善策

【規制法】

○下請法
(下請取引)



①下請法の運用基準に、金型保管や合理性なき原価低減要請等に該当する違反事例を追加する。【公取、中企】

②金型保管等、大企業ヒアリングで明らかになった課題について、下請法違反事件の調査、立入検査において重点的に確認する。【中企、公取】

○独占禁止法
(あらゆる取引)



①下請法対象外の取引にかかる金型保管や原価低減要請等の問題事案に対処するため、中企庁作成の事例集への追記、独禁法違反可能性の明記等を行う。【公取、中企】

②優越的地位の濫用行為の抑止・早期是正のため、物流特殊指定の調査を拡充するなど独占禁止法の運用を強化する。【公取、国交】

○建設業法
(建設工事の請負)



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

【振興法、ガイドライン、その他】

○下請振興法
(下請取引)



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

○業種別ガイドライン
(下請取引等)



①下請ガイドラインの業種追加の検討、充実・改善を行う。【中企、業所管省】

②金型、原価低減要請等にかかる記述を充実する。【中企】

○その他



①手形支払について、現金払いを基本としつつ、割引手数料等の親事業者の負担、十分な協議を慫慂する方策を検討するとともに、制度的な手当の在り方を検討する。【中企、公取】

②追加での下請中小企業、大企業ヒアリングを実施するとともに、業界単位の取組を検討する。【業所管省、中企、公取】

③トラック運送業について、年内を目途に、事例集やハンドブックの作成とその周知を図る。【国交】

最低賃金引き上げ対策

○最低賃金法



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

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

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

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

荷主連携による物流高度化ガイドライン

～わが国の持続可能な物流に向けて～

2016年9月7日

経済産業省

商務流通保安グループ物流企画室

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

誰もが想定できない社会の到来

■ 背景認識

- 物流人材/人手不足
- 地球環境問題への対応（CO2削減）
- 貨物輸送の少量多頻度化などを背景に、物流コストの上昇圧力が増大する

我が国のサプライチェーンが中長期的に持続可能な形で発展するよう、物流を取り巻く環境の改善を図っていくことが重要である。

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

物流も従来の取組みでなく、「連携」がキー

■ 対策としては

- 物流事業者における人材/人手確保、効率化などの取組だけでなく、
- 荷主企業も、物流効率化、平準化、物流慣行の改善に取り組むこと、
- それも物流部門単独では無く、自社の他部門と連携したり、発荷主同士が連携したり、発荷主と着荷主が連携して取り組むこと

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

難易度が高い「荷主連携」を中心にガイド

- 『荷主連携による物流高度化ガイドライン』を策定し、荷主の側からできる物流高度化の具体的手法、事例を提示することにより、荷主側の連携取組を支援する。

荷主にフォーカスし、オムニバスのにとりまとめ

先行事例を保有する企業の委員からなる検討会で討議

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

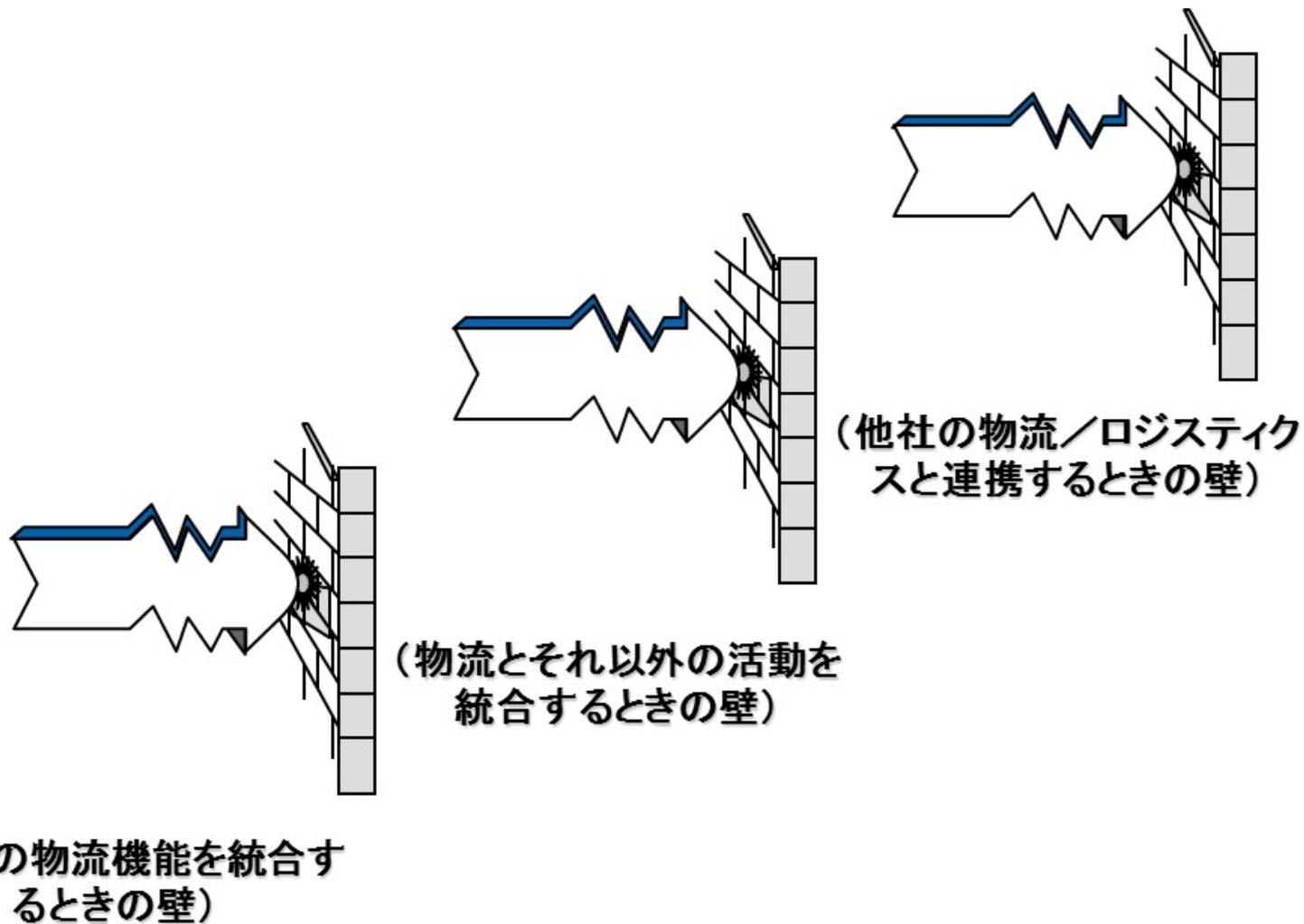
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

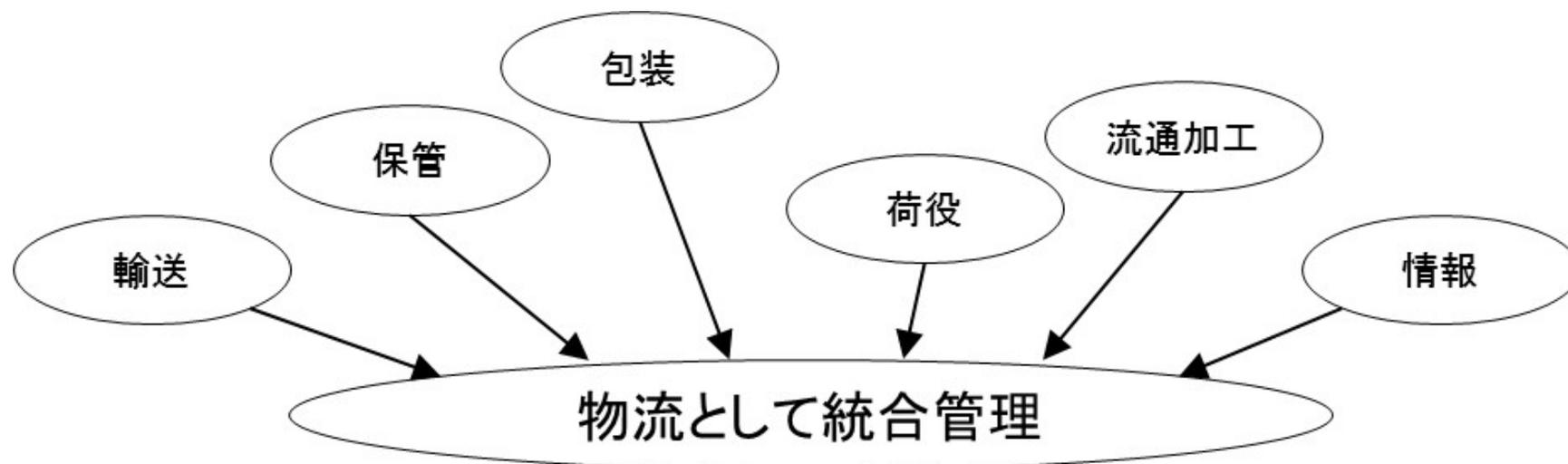
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

連携を促進する壁は大きい



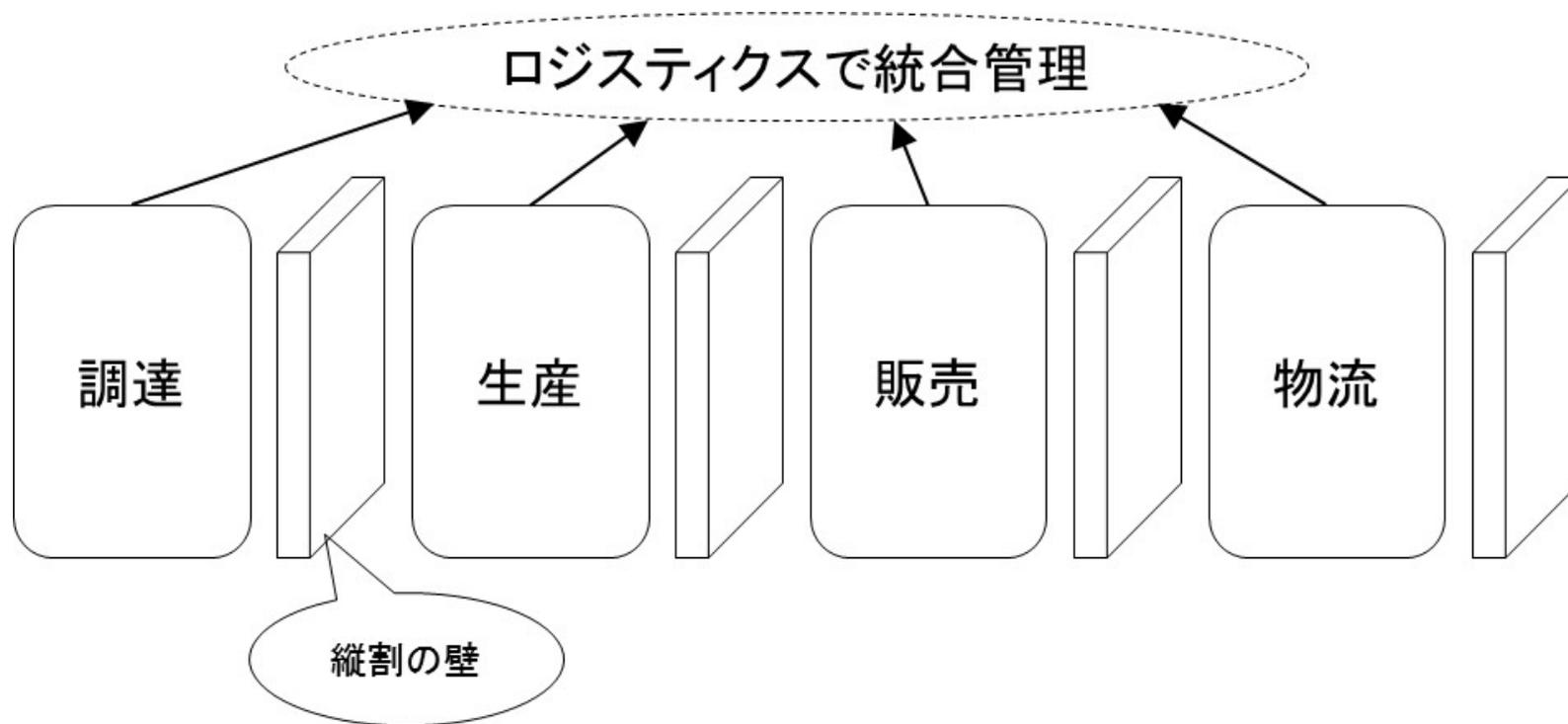
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

従来の物流の総合管理



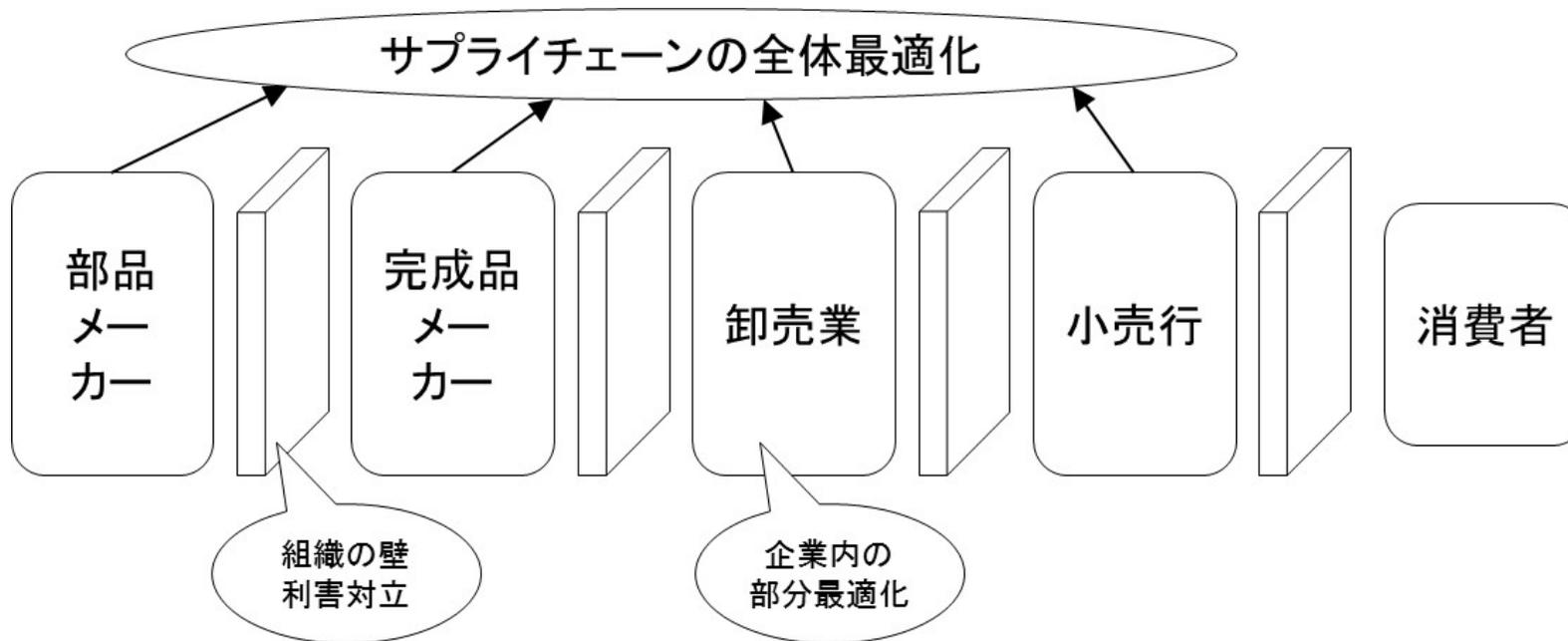
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

ロジスティクスの観点の壁



2. 総論: 連携を促進するための方策のポイント

SCMの観点からの壁



2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

連携を促進するためのキーワード

- 企業との連携には「Win-Win」が重要
- 「常識(思い込み)を疑え」・「ものさしが異なる」
- 上流・下流、同業種・異業種との出会いの場
- コストや品質だけでは、乗り切れない
- 被害者である前に、加害者になっていないか？

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

3. 各論:とりあげた施策

難易度の高い施策であるが、先行事例は存在

(1) 複数の物流機能の統合

- 1) センター集約による物流ネットワークの見直し
- 2) 静脈物流への対応

(2) 物流とそれ以外の機能を統合

- 1) 商品設計や包装の見直し
- 2) VMIによる在庫削減・SCM高度化

(3) 他社の物流/ロジスティクスと連携

- 1) モーダルシフトの共同推進
- 2) 片荷に対応した共同輸送の推進
- 3) 低公害車を活用した共同輸送
- 4) 同業者との倉庫・配送の共同化
- 5) メーカーと量販店の連携による在庫・配送拠点の共同化
- 6) 取引・物流条件の見直し
- 7) 車両待機時間の是正

(4) 組織・人員の強化

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

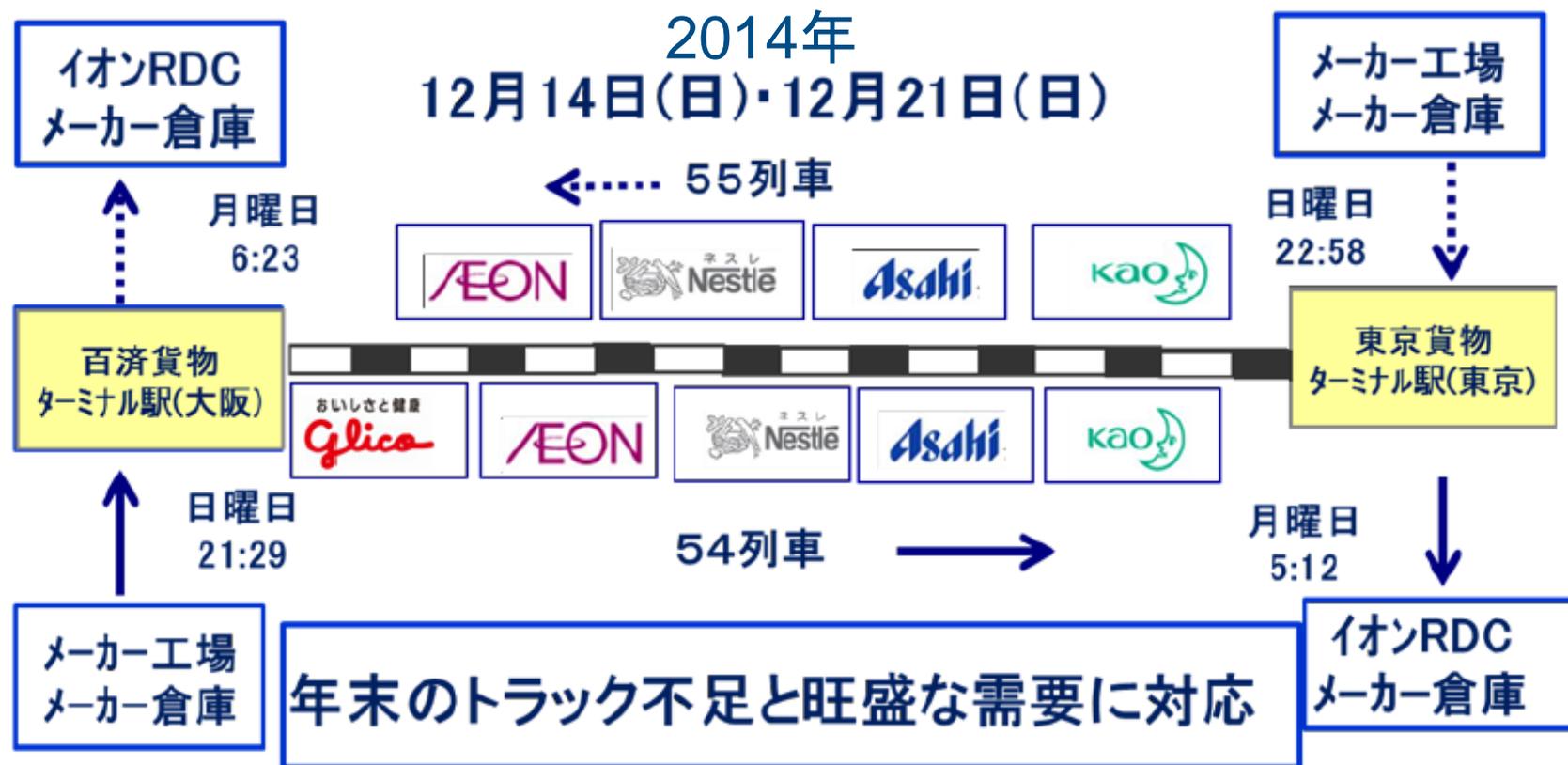
4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

モーダルシフトの共同推進

貨物マッチングの場、専用列車の運行

■ 鉄道輸送研究会(イオン)



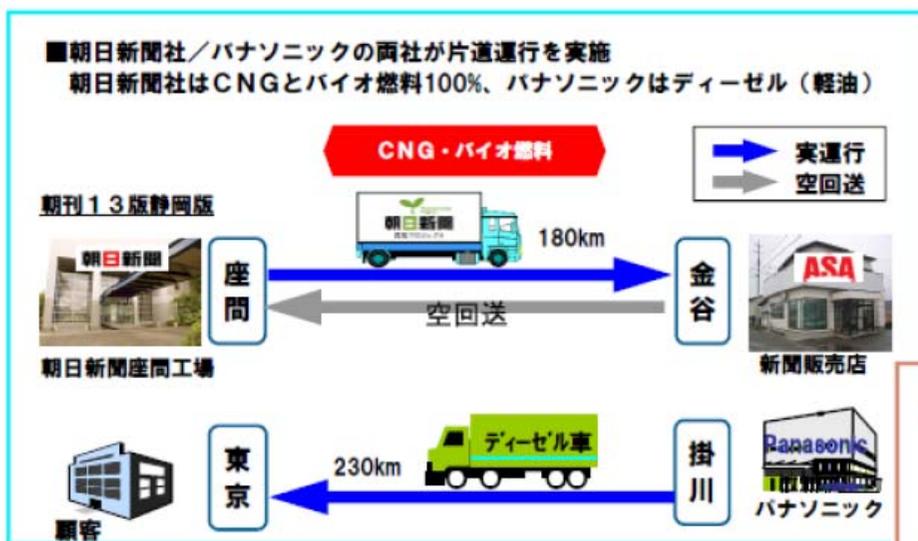
73

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

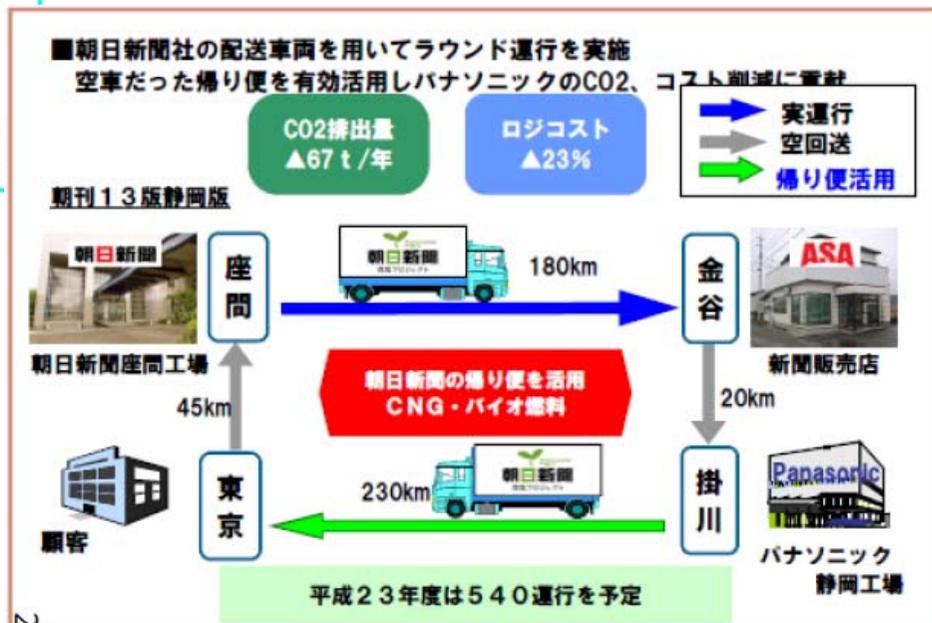
低公害車を活用した共同輸送

利用時間のズレ、課題にこまめに対応

■ きっかけはバイオ燃料



- a) 荷室サイズのギャップ
- b) 出荷時刻と新聞配送終了時刻のギャップ
- c) 要件で求められている配送車両の装備ギャップ
- d) 住宅建材の積込を既存方式とするため配送車両のギャップ
- e) 保有車両の制約による配車車格のギャップ



4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

取引・物流条件の見直し

6社での共同輸送実施のタイミングで見直し(1/2)

- 味の素(株)、カゴメ(株)、日清オイリオグループ(株)、日清フーズ(株)、ハウス食品グループ本社(株)、(株)Mizkanの共同化
- F-Lineという情報システムの導入⇒統一の仕組み

76



4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

取引・物流条件の見直し

6社での共同輸送実施のタイミングで見直し(2/2)

取引・納品条件の見直し

- ✓ 納品書の統一
- ✓ 最小受注単位を20ケース以上
- ✓ 受注時間を11時までの翌日配送
- ✓ 出荷指図の占め13時、出荷は14時半まで
- ✓ 定曜日配送
- ✓ 一貫パレチゼーション(T11使用)

4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

車両待機時間と付帯作業問題の是正 顧客向けにキャンペーンを展開

- 「手待ち時間がある運行」は全体の46.0%で、手待ち時間の平均は1時間45分(国交省調査より)
- 着荷主のもとで、
 - 長時間待機
 - 書面がない付帯作業の実施が発生！
- 実態を把握し、顧客向けにキャンペーンを展開し、待機時間の削減や時間指定の解除による配車の柔軟化を実現

御静聴有り難うございました。

報告書掲載先URL:

http://www.logistics.or.jp/jils_news/2016/04/

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

厚生労働省

(労働基準監督署)

(2)通報

経済産業省
公正取引委員会

(1)臨検監督

- ①以下のいずれかの労働基準関係法令違反が認められ
 - ・労働基準法第24条(賃金支払)違反、最低賃金法第4条等
 - ・労働基準法第32条(労働時間)違反等(※)
- ②当該法令違反の背景に親事業者による下請法違反行為又は特定荷主による物流特殊指定違反行為(※)の存在が疑われ
- ③下請事業者・特定物流事業者が通報を希望した場合

(※) 平成28年6月3日より実施

(3)立入検査

下請法第4条違反、物流特殊指定に係る独占禁止法第19条違反が認められた場合、勧告・公表等

中小企業

(下請事業者・特定物流事業者)

親事業者・特定荷主

- ・下請法第4条違反
- ・物流特殊指定に係る独占禁止法第19条違反

業務改善助成金の拡充のご案内

業務改善助成金は中小企業・小規模事業者の生産性向上を支援し、事業場内で最も低い賃金（事業場内最低賃金）の引上げを図るための制度です。

生産性向上のための設備投資（機械設備、POSシステム等の導入）などを行い、事業場内最低賃金を一定額以上引き上げた場合、その設備投資などにかかった費用の一部を助成します。

制度が次のように拡充されます。

※平成28年度第二次補正予算等に基づく措置

制度の拡充 I

事業場内最低賃金の引上げ額	助成率	助成の上限額	助成対象事業場
30円以上	7/10 ^(※1) (常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は3/4 ^(※1))	50万円	事業場内最低賃金が750円未満の事業場
40円以上	(※1)生産性要件を満たした場合には3/4(4/5)	70万円	事業場内最低賃金が800円未満の事業場
60円以上	1/2 (常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は3/4)	100万円	事業場内最低賃金が1000円未満の事業場

<ご注意いただきたい事項>

- ① 過去に業務改善助成金を受給したことのある事業場であっても、助成対象となります。
- ② 「人材育成・教育訓練費」「経営コンサルティング経費」も助成対象となります。

ここでいう「生産性」とは、企業の決算書類から算出した、労働者1人当たりの付加価値をいいます。助成金の支給申請時の直近の決算書類に基づく生産性と、その3年度前の決算書類に基づく生産性を比較し、伸び率が一定水準を超えている場合等に、加算して支給されます。

※ 賃金引上げを地域別最低賃金の発効日以後に行う場合は、改定後の地域別最低賃金額を上回る事業場内最低賃金を基礎として、上の表に定められた額以上の引上げを行う必要があります。

※ 助成金の支給は第二次補正予算成立が条件となりますが、申請は第二次補正予算成立前であっても可能です。

お問い合わせ先

全国47都道府県に設置している「最低賃金総合相談支援センター」に、お気軽にお問い合わせ下さい。
ただし、8月中は、厚生労働省労働基準局賃金課 03-5253-1111（内線5531、5533）にお問い合わせ下さい。

各都道府県の「最低賃金総合相談支援センター」の所在地及び電話番号は、厚生労働省ホームページで確認できます。
※厚生労働省ホームページの検索画面又は検索エンジンから「最低賃金 相談」で検索してください。

最低賃金 相談

検索

申請先

業務改善助成金の申請・支給の窓口は、都道府県労働局です。
申請する事業場が所在する地域の労働局にお尋ねください。
【担当部署】各労働局雇用環境・均等部（室）

制度の拡充Ⅱ

さらに大幅な事業場内最低賃金の引上げを行う事業場に対する助成措置として、以下のコースも新設します。

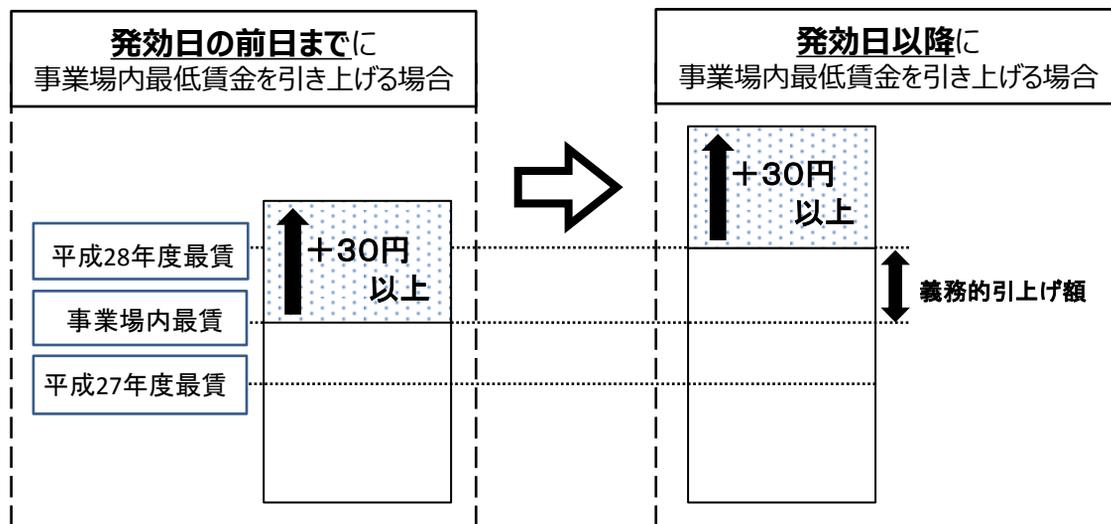
事業場内最低賃金の引上げ額	助成率	助成の上限額	助成対象事業場
90円以上	7/10 ^(※1) (常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は3/4 ^(※1))	150万円	事業場内最低賃金が800円以上1000円未満の事業場
120円以上	(※1)生産性要件を満たした場合には3/4(4/5)	200万円	

※「制度の拡充Ⅰ」の の<ご留意いただきたい事項>については「制度の拡充Ⅱ」にも同様に適用されます。

支給の要件

- ① 事業場内最低賃金が適用される労働者（雇入れ後6月を経過していること）の賃金を引き上げる計画を作成し、申請後に賃金引上げを行うこと。
※ 引き上げ後の賃金額が、事業場内最低賃金になることが必要です。
- ② 生産性向上のための設備・器具の導入などを行うこと。
※ 単なる経費削減のための経費、職場環境を改善するための経費、パソコン、営業車輛など、社会通念上当然に必要となる経費は対象外となります。
- ③ 事業場内最低賃金が改定後の地域別最低賃金額を下回る場合は、①の賃金引上げは、その発効日の前日までにすること。
賃金引上げを地域別最低賃金の発効日以後に行う場合は、改定後の地域別最低賃金額を上回る事業場内最低賃金を基礎として、前頁の表及び上の表に定められた額以上の引上げを行うこと。

※発効日は都道府県により異なりますので、ご注意ください。



※ 事業場内最低賃金の引上げ額が30円以上の場合の例。

キャリアアップ助成金（賃金規定等改定）の見直し

内容

すべてまたは一部の有期契約労働者等の基本給の賃金規定等を改定し、2%以上増額した場合に助成

H27年度

- 人数に応じた助成

【助成額】

全賃金規定等改定
1人当たり 3万円(大企業2万円)
雇用形態又は職種別の賃金規定等改定
1人当たり 1.5万円(大企業1万円)

83



H28年度

- 10人までを定額助成(3区分)とし、11人以上は人数に応じた助成とする。

【助成額】

区分	全賃金規定等改定		雇用形態・職種別賃金規定等改定	
	中小企業	大企業	中小企業	大企業
1人～3人	10万円	7.5万円	5万円	3.5万円
4人～6人	20万円	15万円	10万円	7.5万円
7人～10人	30万円	20万円	15万円	10万円
11人～100人	33万円～ 300万円 (3万円×人数)	22万円～ 200万円 (2万円×人数)	16.5万円 ～150万円 (1.5万円×人数)	11万円～ 100万円 (1万円×人数)

※1 「職務評価」の手法の活用により実施した場合

1 事業所当たり20万円(大企業15万円)加算

※2 1年度1事業所当たり100人まで

※3 <拡充予定> 中小企業において3%以上増額した場合、

全ての賃金規定等改定:1人当たり14,250円(※18,000円)を加算、

雇用形態別・職種別等の賃金規定等改定:1人当たり7,600円(※9,600円)を加算

(※ 生産性の向上が認められる場合)

※2 1年度1事業所当たり100人まで

平成27年度地域別最低賃金額と平成28年度答申の比較

都道府県名	H27年度最低賃金額【円】	H28年度答申額【円】	引上げ額【円】	発効予定年月日
北海道	764	786	+ 22	平成28年10月1日
青森	695	716	+ 21	平成28年10月20日
岩手	695	716	+ 21	平成28年10月5日
宮城	726	748	+ 22	平成28年10月5日
秋田	695	716	+ 21	平成28年10月6日
山形	696	717	+ 21	平成28年10月6日
福島	705	726	+ 21	平成28年10月1日
茨城	747	771	+ 24	平成28年10月1日
栃木	751	775	+ 24	平成28年10月1日
群馬	737	759	+ 22	平成28年10月5日
埼玉	820	845	+ 25	平成28年10月1日
千葉	817	842	+ 25	平成28年10月1日
東京	907	932	+ 25	平成28年10月1日
神奈川	905	930	+ 25	平成28年10月1日
新潟	731	753	+ 22	平成28年10月1日
富山	746	770	+ 24	平成28年10月1日
石川	735	757	+ 22	平成28年10月1日
福井	732	754	+ 22	平成28年10月1日
山梨	737	759	+ 22	平成28年10月1日
長野	746	770	+ 24	平成28年10月1日
岐阜	754	776	+ 22	平成28年10月1日
静岡	783	807	+ 24	平成28年10月5日
愛知	820	845	+ 25	平成28年10月1日
三重	771	795	+ 24	平成28年10月1日

都道府県名	H27年度最低賃金額【円】	H28年度答申額【円】	引上げ額【円】	発効予定年月日
滋賀	764	788	+ 24	平成28年10月6日
京都	807	831	+ 24	平成28年10月2日
大阪	858	883	+ 25	平成28年10月1日
兵庫	794	819	+ 25	平成28年10月1日
奈良	740	762	+ 22	平成28年10月6日
和歌山	731	753	+ 22	平成28年10月1日
鳥取	693	715	+ 22	平成28年10月12日
島根	696	718	+ 22	平成28年10月1日
岡山	735	757	+ 22	平成28年10月1日
広島	769	793	+ 24	平成28年10月1日
山口	731	753	+ 22	平成28年10月1日
徳島	695	716	+ 21	平成28年10月1日
香川	719	742	+ 23	平成28年10月1日
愛媛	696	717	+ 21	平成28年10月1日
高知	693	715	+ 22	平成28年10月13日
福岡	743	765	+ 22	平成28年10月1日
佐賀	694	715	+ 21	平成28年10月2日
長崎	694	715	+ 21	平成28年10月6日
熊本	694	715	+ 21	平成28年10月1日
大分	694	715	+ 21	平成28年10月1日
宮崎	693	714	+ 21	平成28年10月1日
鹿児島	694	715	+ 21	平成28年10月1日
沖縄	693	714	+ 21	平成28年10月1日
全国加重平均	798	823	+ 25	-

※1 「発効予定年月日」欄の日付は、都道府県において異議申し立てがなかった場合のもの。

※2 地域別最低賃金額が750円未満のもの。 地域別最低賃金額が750円以上800円未満のもの。

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"> ・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) ・1か月 293 時間以内
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"> ・継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり 9 時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4 時間以内

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、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。



中小企業庁からのお知らせ

合理的な理由なく、価格低減を要請していませんか?

年間5%減額でヨロシク頼むよ。

見積書 -5%

⚠ 法令違反となる可能性があります!

発注者が、自社の予算単価・価格のみを基準として、通常支払われる対価に比べ著しく低い取引価格を不当に定めることは、下請法や独占禁止法に違反するおそれがあります。

(要注意!) チェックポイント

- ☑ 発注者の事情のみをもって対面の引き下げを要請していませんか。
- ☑ 不況時や為替変動時に協力依頼と称して大幅な価格低減を要求していませんか。
- ☑ 品質が異なる安価な海外製品を引き合いに、取引価格を引き下げしていませんか。

こんな取引を目指しませんか?

- 品番毎にコスト削減のポテンシャルを評価した上で、合理的な根拠に基づいて価格を設定する。
- 発注者の協力(大量発注や品質の緩和、工程見直し等)により、受注者のコストダウンを図り、その効果を双方の寄与度によって価格に反映させる。
- 一定期間後に元の取引条件に戻すことを前提とした一時的な価格引下げについては、前提を明確に書面に記載し、適時に取引条件に戻す。
- 発注者は、製品の取引価格設定の根拠(品質、仕様、発注量など)を確認した上で、社内の予算承認を得る。

(本件に関する問い合わせ先) 中小企業庁 下請かけこみ寺 ☎ 0120-418-618

中小企業・小規模事業者のための

価格交渉

ノウハウ・ハンドブック

取引条件の改善に向けて
法令違反となる取引行為や
必要な価格交渉ノウハウを掲載

中小企業庁