

# 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

平成25年1月30日

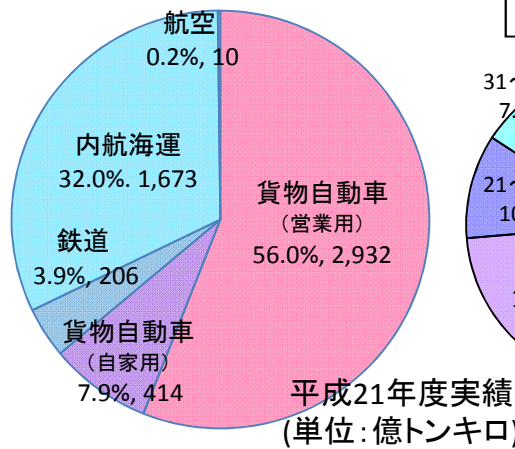
トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

北陸信越運輸局自動車交通部貨物課

# トラック業界の現状

## 国内貨物輸送量

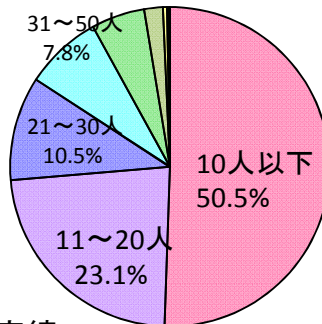
トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



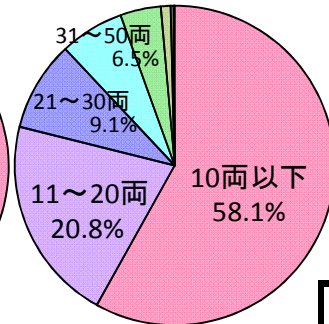
## トラック事業者の規模

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。

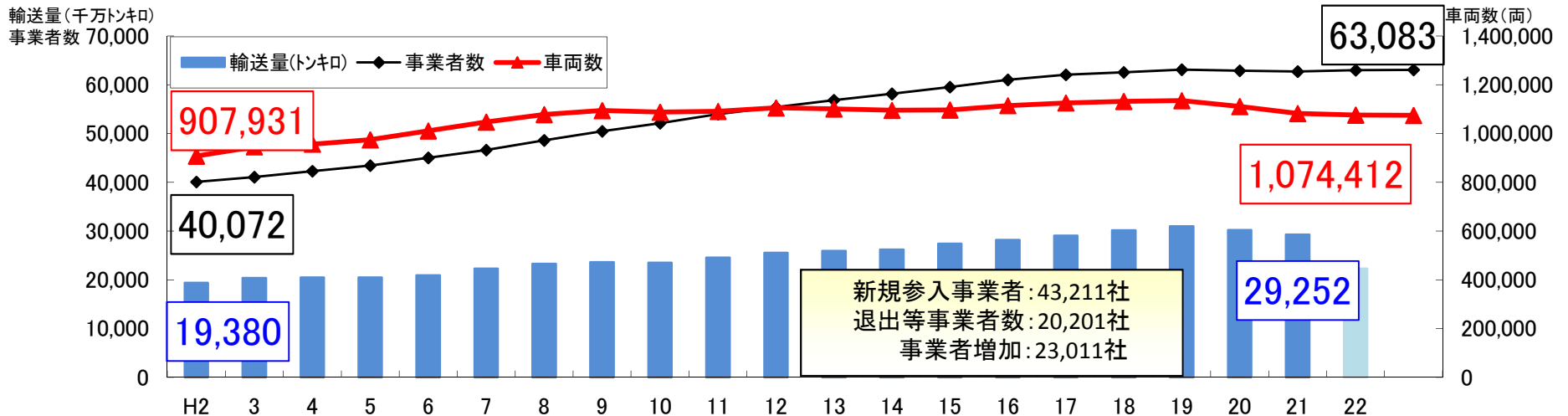
### 従業員数別



### 車両数別



## 事業者数・輸送量・車両数 (貨物軽自動車運送事業を除く)

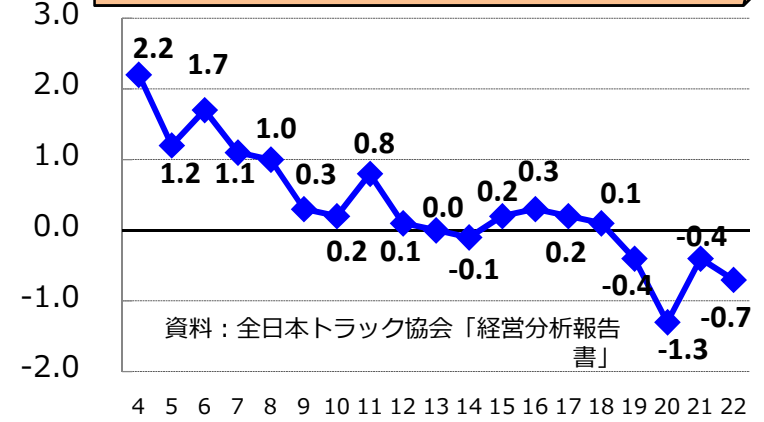


事業者数	売上高	総従業員数	車両数
63,083者	122,437億円	115万人	107万両

(事業者数、車両数：平成23年度 国土交通省調べ  
売上高、総従業員数、輸送量(トンキロ)：平成22年度 国土交通省調べ)

## 営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっており、苦しい状況が続いている。



※平成22年度の輸送トンキロは、統計手法の変更があったほか、北海道運輸局と東北運輸局の数値(平成23年3月分)を除く。

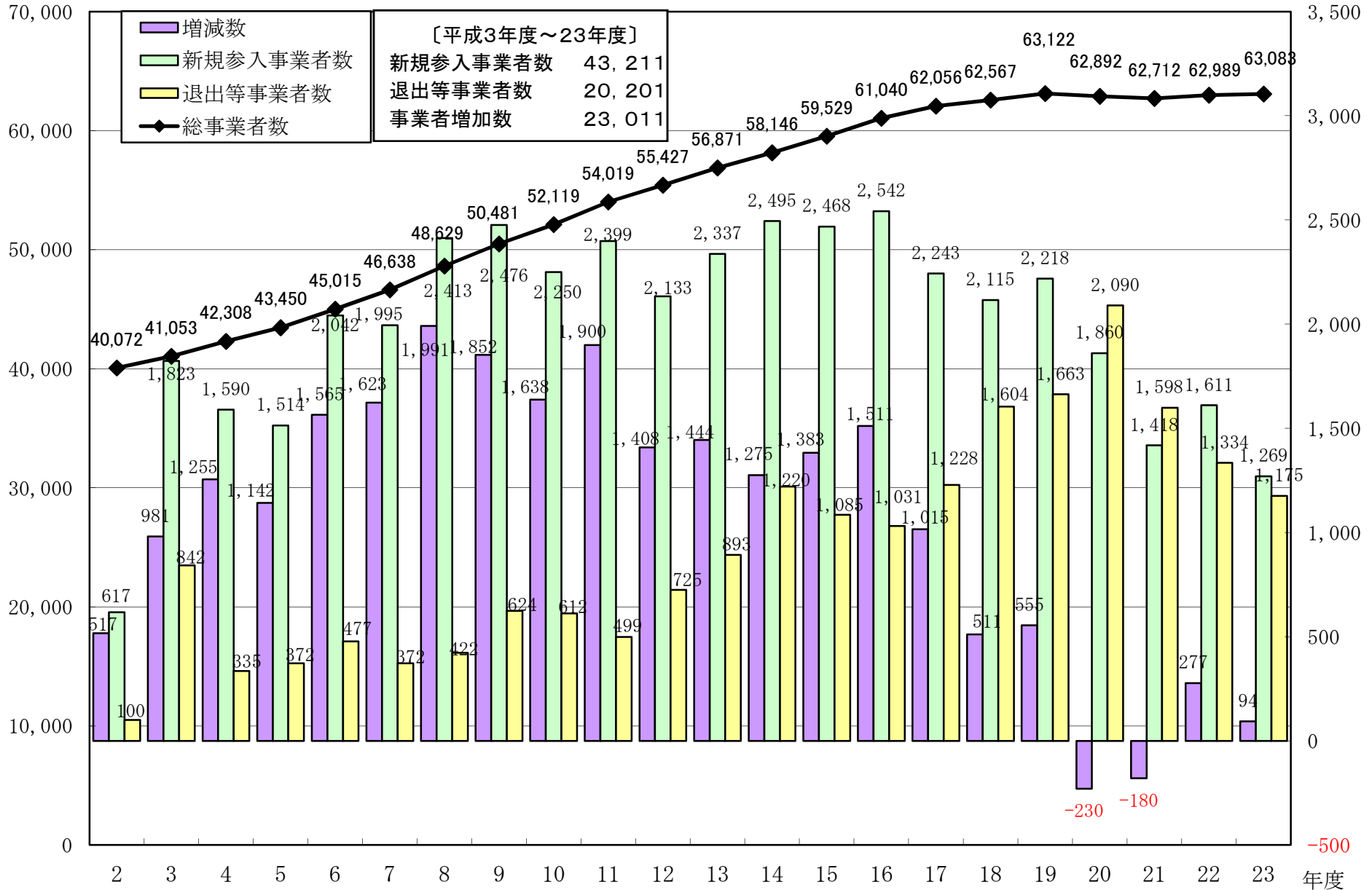
# トラック事業者数の推移

総事業者数

単位 (者)

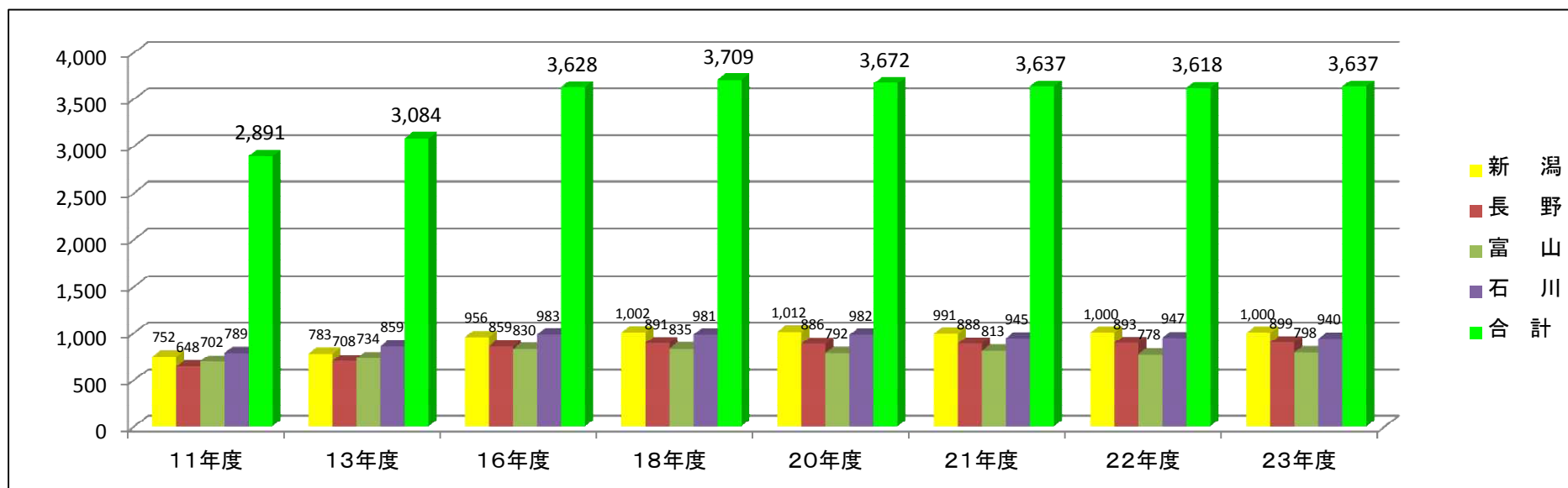
増減等事業者数

単位 (者)



注)退出等事業者数には、合併、譲渡により消滅した者を含む。  
貨物自動車運送事業法は、平成2年12月1日より施行。

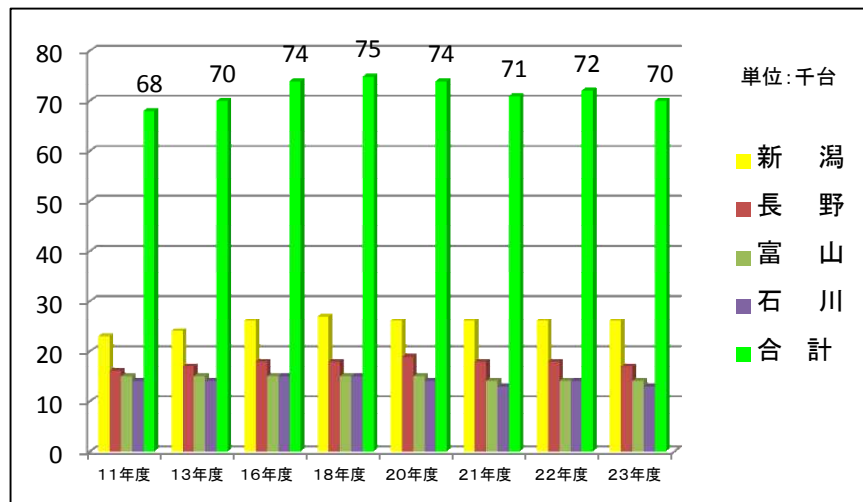
## 北陸信越運輸局管内のトラック事業者数の推移



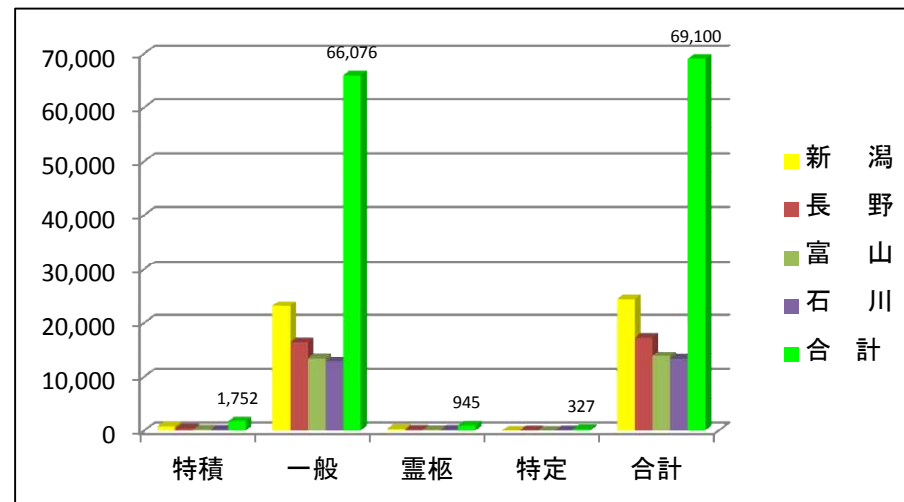
年度	11年度	13年度	16年度	18年度	20年度	21年度	22年度	23年度
新潟	752	783	956	1,002	1,012	991	1,000	1,000
長野	648	708	859	891	886	888	893	899
富山	702	734	830	835	792	813	778	798
石川	789	859	983	981	982	945	947	940
合計	2,891	3,084	3,628	3,709	3,672	3,637	3,618	3,637

注)事業者数には、管外に本社があり、管内に営業所を有する事業者を含む

## 北陸信越運輸局管内の車両数の推移



## 業種別車両数(平成24年3月31日現在)



単位:千台

年度	11年度	13年度	16年度	18年度	20年度	21年度	22年度	23年度
新潟	23	24	26	27	26	26	26	26
長野	16	17	18	18	19	18	18	17
富山	15	15	15	15	15	14	14	14
石川	14	14	15	15	14	13	14	13
合計	68	70	74	75	74	71	72	70

年度	特積	一般	霊柩	特定	合計
新潟	806	23,323	370	41	24,540
長野	468	16,517	222	108	17,315
富山	255	13,399	165	53	13,872
石川	223	12,837	188	125	13,373
合計	1,752	66,076	945	327	69,100

注)事業者数には、管外に本社があり、管内に営業所を有する事業者を含む

# トラック産業の将来ビジョンに関する検討会

## <目的>

今後のトラック産業をいかに持続的かつ収益力のある成長産業として発展させていくのかという観点から、官民の関係者により幅広く議論を行い、トラック産業のあるべき姿の実現に向けた検討を行う。

## 本省

第1回 (平成22年3月2日)

第2回 (平成22年4月19日)

第3回 (平成22年5月19日)

第4回 (平成22年7月7日)

### 中間整理

ワーキンググループの設置  
・パートナーシップの深化

最低車両台数・適正運賃收受  
ワーキング・グループ

第1回WG (H22.10.13)

第7回WG (H24.10.15)  
・報告書のとりまとめ

(10月25日公表)

第5回 (平成24年12月25日)

# トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

## <背景>

軽油価格高騰対策

下請・荷主適正取引推進

安全対策の推進

## <目的>

独占禁止法及び下請法の違法行為の未然防止や燃料サーチャージ制の導入を含め、広く荷主、元請事業者、下請事業者の協働による適正取引の推進を図る。

## 本省

- 第1回 (平成20年5月28日)
  - ガイドライン等に関連する施策の取組状況
  - パートナーシップ普及のための今後の促進策等
- 第2回 (平成20年11月17日)
  - トラック輸送適正取引推進に関する取組状況
  - 燃料サーチャージ制導入等の事例紹介
- 第3回 (平成21年3月18日)
  - トラック運送事業の現状
  - トラック輸送適正取引に関する相談事例とその対応
- 第4回 (平成21年6月17日)
  - トラック産業将来ビジョンについて
  - 荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた取組み
  - 輸送ドライバーの過労運転に潜む問題点
- 第5回 (平成23年6月15日)
  - 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励行状況等の確認
  - 優越的地位の濫用ガイドライン
- 第6回 (平成24年8月6日)
  - トラック産業における取引実態調査
  - トラック運送取引に係る課題解決に向けた検討
    - ・長時間にわたる手待ち時間の発生
    - ・契約に基づかない付帯作業の要求
    - ・契約書面の不交付
    - ・一方的な運賃減額
    - ・協賛金の要請
- 第7回 (平成25年3月に開催予定)

取りまとめ報告

取りまとめ報告

## 北陸信越運輸局

- 第1回 (平成20年6月27日)
  - ガイドライン等に関連する施策の取組状況
  - パートナーシップ普及のための今後の促進策等
- 第2回 (平成21年3月2日)
  - トラック運送適正取引に関する取組状況
  - 燃料サーチャージの導入事例紹介
  - パートナーシップに関連する施策の取組状況
- 第3回 (平成22年1月18日)
  - 景況感について
  - 行政動向について
  - 荷主との協力関係による輸送の効率化に関する事例等調査の結果について
- 第4回 (平成23年2月14日)
  - 景況感について
  - 行政動向について
  - 荷主との協力関係による輸送の効率化に関する事例等調査の結果について
- 第5回 (平成24年1月31日)
  - 景況感について
  - トラック産業における取引実態調査等について
  - 適正取引に関する事業者ヒアリングについて
- 第6回 (平成25年1月30日)

個別テーマに関する事業者ヒアリング

運送契約の書面化の推進調査(事業者ヒアリング)

# トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議に係る課題検討について

第4回の会議結果や将来ビジョン検討会の中間整理等を踏まえ、下記5つのトラック運送取引に係る個別課題を抽出し、平成23年度に各地方において事業者ヒアリング等を実施し、パートナーシップ会議の議題として取り上げ、課題解決に向けた検討を行った。

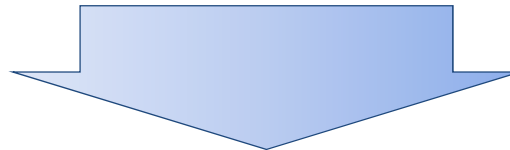
## <個別課題>

- 長時間にわたる手待ち時間の発生
- 契約に基づかない付帯作業の要求
- 契約書面の不交付
- 一方的な運賃減額
- 協賛金等の要請

## 地域別議題一覧

議 題	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
長時間にわたる手待ち時間の発生			○		○	○				
契約に基づかない付帯作業の要求	○	○	○				○	○		
契約書面の不交付	○	○			○			○	○	
一方的な運賃減額				○			○		○	○
協賛金等の要請				○					○	○

会議開催日	H24.1.23	H24.2.23	H23.12.5	H24.1.31	H23.12.1	H23.10.12	H23.11.22	H24.2.3	H23.11.29	H23.11.16
-------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	-----------	---------	-----------	-----------



地方パートナーシップ会議の検討結果を踏まえ、本省パートナーシップ会議において、個別課題に関する具体的な改善方策等の検討を行い、結果をとりまとめ、荷主・元請事業者・下請事業者に対して広報・啓発を実施。

トラック運送取引に係る以下の個別課題について、平成24年8月のパートナーシップ会議で改善方策の検討を実施。

長時間にわたる  
手待ち時間発生

契約に基づかない  
附帯作業の要求

契約書面の不交付

一方的な運賃減額

協賛金の要請

## 【要因】

道路等の混雑問題、時間厳守への固執、悪しき慣習の固定化、中小トラック事業者の増加、運賃ルールの形骸化

## 書面契約の必要性 ← 地方パートナーシップ会議の場で説明された具体課題

- ①口頭による運送依頼の取引慣行化により、「運賃」「支払期日」「支払方法」等基本事項が不明確になっている。
- ②契約書がないので、責任の範囲が曖昧な状況となっている。
- ③契約が書面化されても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていない事例が多い。
- ④口頭契約先の荷主の仕事では、手待ち時間の発生、附帯作業の要求が多い。
- ⑤個建て方式の契約で、1個の荷物の大きさを決めてなかったため、5個の荷物を1個に束ね1個分の荷物の運賃に減額された。
- ⑥体裁だけ整えただけの契約書が多く、詳細な条件が明記されていないため、最低限の必要項目を網羅した契約書のひな形的なものを作成してはどうか。

## 書面契約の推進が急務

### 書面契約推進に係る各種調査

■国土交通省及び全日本トラック協会において以下の調査を実施中。

1. 運送契約に係る実態及び課題調査
2. 運送契約の書面化に係る優良事例調査
3. 荷主、元請、利用運送事業者からの発注実態調査

平成24年度内のパートナーシップ会議において、義務化及び具体運用を決定

## 荷主との交渉力の向上について

- 荷主との交渉力の向上として、以下の取組を併行して実施。
- ・原価意識向上のための基礎セミナー
  - ・燃料サーチャージ導入促進セミナー
  - ・適正取引相談窓口の周知徹底
  - ・トラック輸送適正取引推進ガイドラインの周知徹底
  - ・下請代金法講習会(中小企業庁)
  - ・トラック輸送適正取引推進ガイドライン説明会(中小企業庁)



# 【本省】第6回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議（議事録 二抜粋二）

## ＜委員からの意見＞

- 国主導または業界主導で、書面契約や付帯作業等についてお互いが、合意ができるように進めてほしい。
- 今後、本省パートナーシップ会議の方向性は、契約の書面化、契約書面の交付の方向で、検討を進めては…。
- 書面契約の促進については、今回のパートナーシップ会議の中の最大の議論項目である。トラック協会の調査等から、書面契約の促進という必要性が、色んな角度からもでてきている。

## ＜本省からの回答＞

- 契約の促進についての記載項目が、共通的にルール化していくべき項目なのか、契約の重要な要素というのはどういうものなのか、契約の際の各種ルール化とか、義務付けとは具体的にどういうことなのか、等と言った点について今年度後半以降、更に各種調査を実施して、具体的に詰めていくということが必要である。私どもの方で少し整理し、本日までご参加の皆様と各地方局にお願いをしながら、年度内を目途に、ルール化、義務付け化ということができるように取り組んでいきたい。
- もう一つ、改善事例を事務局から発表させていただいたが、改善事例というのは、まさに（実施し成功）できている人の事例を報告されたもので、ガイドラインに優良事例を付け加えていくという取り組みも大切と考えているので、これも今年度後半、お見えの方及びブロック会議に協力いただいて、優良事例をもう少しさらに深掘して、ガイドラインの改定を目指して参りたいと考える。

（文責：事務局）

各運輸局にヒアリング調査を指示

- 運送契約書面化に係る実態及び課題調査について、各局毎12社以上かつ車両規模及び受発注別別に2社以上

## 《北陸信越運輸局において、管内の運送事業者に対してヒアリング調査を実施》

- ① 10両以下 …… 3社（受委託兼務：2社、主に委託：1社）
  - ② 11～50両 …… 4社（受委託兼務：2社、主に受託：2社）
  - ③ 51両以上 …… 4社（受委託兼務：2社、主に受託：2社）
- 合計11社

## ＜調査項目＞

1. 書面契約の義務化に対する是非、課題、要望（※現状及び想定されるメリット／デメリットなど）
2. 「発注書／引受書」（原案：別添1）の記載項目についての意見（過不足等）
3. 実際に使用している「発注書／引受書」と原案との記載項目相違及びその意見
4. 実在するスポット取引類型について（詳細に記載）
5. スポット取引の現状（手法（口頭・書面）、受発注のタイミング、書面契約に至った経緯等）
6. 引受書の送達タイミング（ドライバーへの点呼前に必ず行えるようにすることで問題ないか）
7. 付帯作業料金と有料道路利用料について（事前の書面化に対する意見）
8. 車両留置料について（事前の書面化に対する課題、対応策）
9. 書面契約を行う上でのコスト削減策
10. 不測の事態（自然災害、不可抗力による事象発生）への対応方法が記載されているか。

当局におけるヒアリングの結果等については、別添資料2「運送契約について（ヒアリング調査結果）」のとおり。