

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

平成29年8月10日(木) 13時30分～15時00分
於:長野労働基準監督署会議室(長野労働総合庁舎1階会議室)

議 事 次 第

1. 開 会

北陸信越運輸局長野運輸支局長 挨拶

長野労働局労働基準部長 挨拶

2. 議 題

- 1) 平成28年度パイロット事業報告書について
- 2) 平成29年度パイロット事業の実施計画等について
- 3) 適正な運賃・料金の收受等の取引環境改善の取組みについて
- 4) その他

3. 閉 会

以 上

[配布資料]

○議事次第、委員名簿、出席者名簿、席次表

資料1 トラック運転者労働条件改善事業

資料2 長野県パイロット事業(株式会社日通総合研究所)

資料3 適正な取引条件への改善について(北陸信越運輸局貨物課)

○価格交渉ノウハウ・ハンドブック、運送委託者向けリーフレット

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

委 員 名 簿

○ 小 山 健	信州大学 名誉教授
水 本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 執行役員 生産本部副本部長
山 崎 邦 雄	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
石 田 茂 雄	厚生労働省 長野労働局長
江 角 直 樹	国土交通省 北陸信越運輸局長

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

出席者名簿

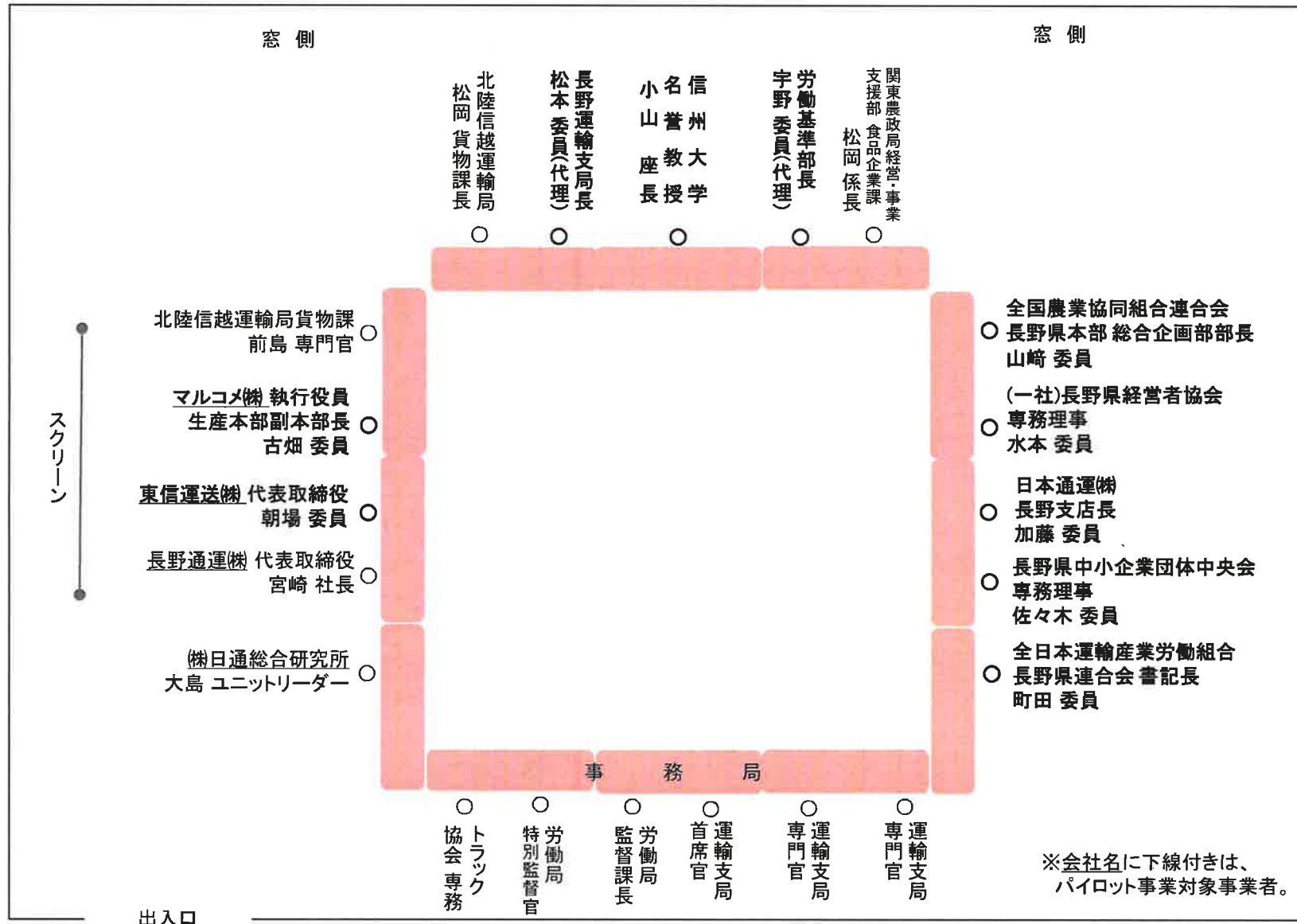
○ 小 山 健	信州大学 名誉教授
水 本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 執行役員 生産本部副部長
山 崎 邦 雄	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
宇 野 浩 一 (石田 委員代理)	厚生労働省 長野労働局 労働基準部長
松 本 昭 弘 (江角 委員代理)	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長
宮 崎 秀 夫	長野通運株式会社 代表取締役社長
大 島 弘 明	株式会社日通総合研究所 Unit Leader
(オブザーバー)	
松 岡 祥 浩	農林水産省 関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課 流通・企業係長
松 岡 豊	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課長
前 島 克 至	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 専門官

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会 席次表

平成29年8月10日(木)13時30分～15時00分 於:長野労働基準監督署会議室(長野労働総合庁舎1階会議室)



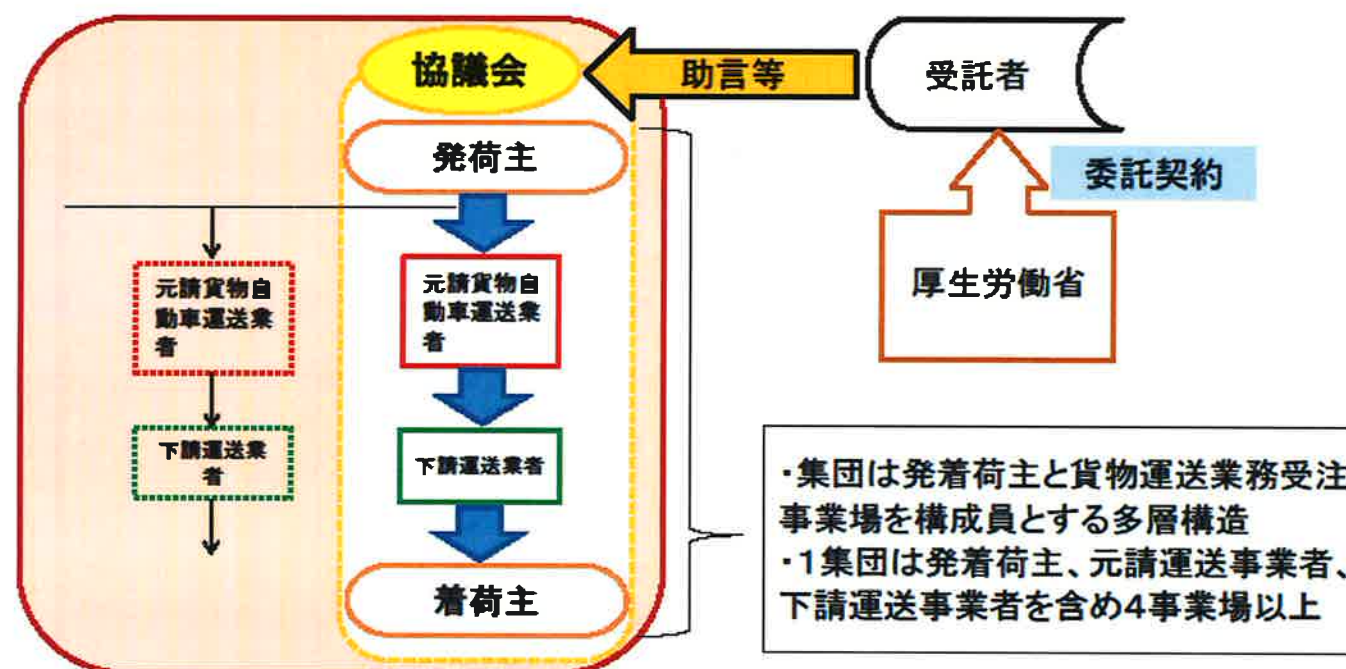
トラック運転者労働条件改善事業

○事業委託者 厚生労働省

○委託期間

○事業受託者 株式会社日通総合研究所 平成29年4月27日から平成30年3月25日まで

<参考> 多重的な請負構造を有している集団イメージ図



着荷主:会社概要(会社ホームページより抜粋)

○商 号 株式会社キューソー流通システム

○創 立 1966年(昭和41年)2月1日

○代表者 代表取締役社長 西尾 秀明

○本 社 東京都調布市調布ヶ丘3-50-1

○資本金 40億6,311万円

○従業員数 当社645名(2016年11月30日現在)

○事業内容 倉庫業、各種瓶缶詰類その他一般物品の包装、荷造ならびに配送等の引受業務、貨物利用運送事業、運送取次事業、物自動車運送事業、通関業、自動車および物流に係わる車両機器、備品の販売ならびにリース業 など

○拠点一覧

東日本

東日本支社	〒306-0313 茨城県猿島郡五霞町元栗橋 358-2
石狩営業所	〒061-3241 北海道石狩市新港西 2-797-1
石狩第二営業所	〒061-3271 北海道小樽市銭函 5-61-1
帯広営業所	〒082-0039 北海道河西郡芽室町西九条 6-1-1
札幌営業所	〒006-0001 北海道札幌市手稲区西宮の沢 1 条 1-2-1
階上営業所	〒039-1208 青森県三戸郡階上町角柄折字新沼館 9-159
北上営業所	〒024-0051 岩手県北上市相去町大松沢 1-54
仙台泉営業所	〒981-3206 宮城県仙台市泉区明通 3-4-1
宮城川崎営業所	〒989-1503 宮城県柴田郡川崎町大字川内字北川原山 228-5
山形営業所	〒999-3511 山形県西村山郡河北町谷地字真木 130-16
本宮営業所	〒969-1175 福島県本宮市本宮字名郷 12-5
福島センター	〒960-0101 福島県福島市瀬上町字南中川原 12-1
五霞営業所	〒306-0315 茨城県猿島郡五霞町小手指 1800
五霞第二営業所	〒306-0313 茨城県猿島郡五霞町元栗橋 358-2

栗橋営業所

〒306-0313 茨城県猿島郡五霞町元栗橋 403-2

栗橋第二営業所	〒306-0313 茨城県猿島郡五霞町元栗橋 403-8
筑波営業所	〒303-0044 茨城県常総市菅生町 390-1
館林センター	〒374-0014 群馬県館林市赤生田本町 3831-1
行田営業所	〒361-0026 埼玉県行田市大字野字築道下 1698-26
東松山営業所	〒355-0067 埼玉県東松山市坂東山 3
松戸営業所	〒271-0064 千葉県松戸市上本郷字沼尻 729

中日本

中日本支社	〒183-0034 東京都府中市住吉町 5-13-1
富士見営業所	〒354-0004 埼玉県富士見市大字下南畑 5549
川島センター	〒350-0168 埼玉県比企郡川島町かわじま 1-1-1
日高センター	〒350-1203 埼玉県日高市旭ヶ丘 995
西府営業所	〒183-0034 東京都府中市住吉町 5-13-1
富士吉田営業所	〒403-0006 山梨県富士吉田市新屋 1660-1
川崎営業所	〒210-0869 神奈川県川崎市川崎区東扇島 6-11
厚木営業所	〒243-0024 神奈川県厚木市長沼 354-1
東扇島営業所	〒210-0869 神奈川県川崎市川崎区東扇島 22-1
中井営業所	〒259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 797
中井第二営業所	〒259-0157 神奈川県足柄上郡中井町境 824-1
挙母営業所	〒471-0032 愛知県豊田市日南町 2-1
半田センター	〒470-2395 愛知県知多郡武豊町字川脇 34-1
小牧営業所	〒480-0135 愛知県丹羽郡大口町御供所 2-201
春日井営業所	〒480-0304 愛知県春日井市神屋町字地福 1218-11
豊明センター	〒470-1101 愛知県豊明市沓掛町小所 189

西日本

西日本支社	〒658-0023 兵庫県神戸市東灘区深江浜町 28
伊丹営業所	〒664-0854 兵庫県伊丹市南町 4-7-1
伊丹第二営業所	〒664-0844 兵庫県伊丹市口酒井 3-1-15
伊丹第三営業所	〒664-0844 兵庫県伊丹市口酒井 3-3-18
神戸営業所	〒658-0023 兵庫県神戸市東灘区深江浜町 28
神戸第二営業所	〒658-0023 兵庫県神戸市東灘区深江浜町 65
舞洲営業所	〒554-0041 大阪府大阪市此花区北港白津 1-7-52
泉佐野営業所	〒598-0061 大阪府泉佐野市住吉町 6-1-3
枚方営業所	〒573-0137 大阪府枚方市春日北町 2-9-12

枚方第二営業所	〒573-0094 大阪府枚方市南中振 3-2-27
西舞鶴センター	〒624-0906 京都府舞鶴市倉谷大縄 1350-2
滋賀センター	〒527-0127 滋賀県東近江市南清水町 644-3
西条営業所	〒739-0036 広島県東広島市西条町大字田口字樋ノ掛 846-13
竹原営業所	〒725-0024 広島県竹原市港町 2-1-1
丸亀営業所	〒763-0062 香川県丸亀市蓬萊町 28-14
鳥栖営業所	〒841-0016 佐賀県鳥栖市田代外町 701
鳥栖第二営業所	〒841-0023 佐賀県鳥栖市姫方町池の上 664
江島営業所	〒841-0073 佐賀県鳥栖市江島町熊本 1705-1
基山営業所	〒841-0202 佐賀県三養基郡基山町大字長野 285-1
福岡営業所	〒813-0062 福岡県福岡市東区松島 3-18-15

専用物流事業

(チェーン向け物流センターの運営など)得意先の物流を包括的に請負う)

鹿沼センター	〒322-0014 栃木県鹿沼市さつき町 12-10 元氣寿司(株)鹿沼センター内
松戸第二センター	〒271-0064 千葉県松戸市上本郷字沼尻 729
川越物流センター	〒350-1155 埼玉県川越市下赤坂 593-1 3F
川越センター	〒350-0838 埼玉県川越市宮元町 23-1 川越食品流通センターB 棟 1F
所沢物流センター	〒359-0026 埼玉県所沢市大字牛沼字西保戸窪 489-3
昭島センター	〒196-0021 東京都昭島市武蔵野 2-10-23 国分 西東京総合センター内
川崎湾岸センター	〒210-0869 神奈川県川崎市川崎区東扇島 88 (株)松岡東京湾岸物流センター 5F
春日井物流センター	〒480-0303 愛知県春日井市明知町西之洞 1189-19
宇多津センター	〒769-0203 香川県綾歌郡宇多津町浜三番丁 33-2
鳥栖第三センター	〒841-0048 佐賀県鳥栖市藤木町字若桜 5-11
福岡第二センター	〒813-0062 福岡県福岡市東区松島 5-8-8

(事務局案)

トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会
パイロット事業対象集団構成 (平成29年度検討会) 名簿

[発荷主]

マルコメ株式会社

(執行役員 生産本部副本部長 古畑 一彦 *)

[元請運送事業者]

長野通運株式会社

(代表取締役社長 宮崎 秀夫)

[下請運送事業者]

東信運送株式会社

(代表取締役 朝場 宏男 *)

[着荷主]

株式会社キューソー流通システム

東日本支社

(栗橋営業所 所長 小松崎 哲也)

[アドバイザー]

株式会社日通総合研究所

(Unit Leader 大島 弘明)

* 印は長野県地方協議会委員

[順不同、敬称略]

厚生労働省委託調査：トラック運転者労働条件改善事業

長野県パイロット事業
トラック運転者の労働条件改善に向けた取り組みについて
－ 本年度の進め方等 －

平成 29 年 8 月 10 日

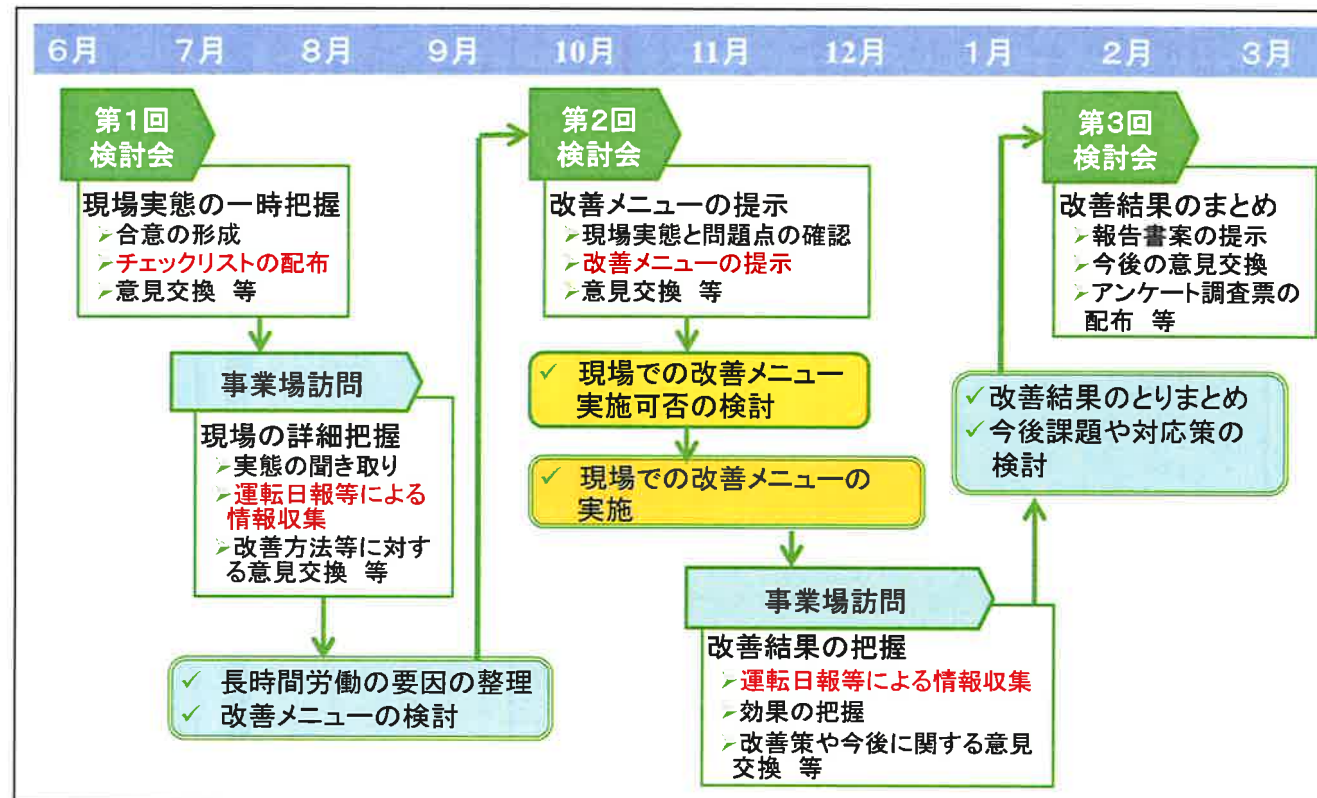
株式会社 日通総合研究所

■本パイロット事業の対象

●本パイロット事業の対象は、発荷主の長野のマルコメ(株)の倉庫（長野通運(株)の川中島倉庫）から、着荷主の(株)キューソー流通システムの栗橋営業所（栗橋 DC）までの輸送とする。当該輸送の元請け運送事業者は長野通運(株)、下請運送事業者は東信運送(株)である。

■本パイロット事業の進め方とスケジュール案

●本パイロット事業は、別添の実施計画書（抜粋）に基づき、以下のスケジュールをベースに進めるが、既に対象事業者各社により当該輸送に関する検討プロジェクトが構築されているため、このプロジェクトの進め方やスケジュールと協調しながら取り組むものとする。



■着荷主側への挨拶を兼ねた事業所訪問時の荷受け作業の状況

- ・平成 29 年 7 月 3 日（月）午前 8 時 30 分～午前 11 時 30 分に、着荷主の㈱キューソー流通システムの栗橋営業所（栗橋 DC）を訪問し、本パイロット事業協力へのご挨拶とともに、当日のマルコメ㈱の貨物の荷受け作業を視察した。
- ・当日のマルコメ㈱の分の入庫車両は 12 台で、年間を通じて平均的な台数とのこと。なお、繁忙期は 20 台以上になる。
- ・荷受け作業は、午前 9 時から開始。荷受け作業は、栗橋 DC に到着次第受付し、その受け付け順の荷受けとなる。ただし、後述の集積品を積載している車両（当日は入庫車両 12 台中 1 台）は、優先的な荷卸しとなる。
- ・別表のとおり、入庫車両の受付時間は、早い車両では前日午後 8 時、最も遅い車両で当日午前 7 時であった。
- ・今回のパイロット事業対象の東信運送㈱の車両は、受付時間が午前 4 時 15 分で、荷卸し作業の開始が 10 時 45 分頃であった。
- ・荷卸し作業は、パレット単位で、栗橋 DC 側の作業員によりフォーク作業で、大型車 10 トン車 1 台の所要時間は 15 分程度である。
- ・ドライバーは、自らの車両の荷卸し作業の前の車両の分について、荷卸しされたパレット単位の貨物に入庫ラベルを貼付する作業等を手伝っている。
- ・一部、パレット単位に満たない貨物は、パレットに積み合せた状態での荷受け（集積品）となり、この貨物は、パレットで荷卸し後、商品毎に仕分ける作業もドライバーが担当する。この作業は、基本的に当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約 1 時間程度で終わらせることができている。
- ・今後、東信運送㈱の担当ドライバーの運転日報等により、実際の拘束時間等の確認作業を進めるが、当日の東信運送㈱の担当ドライバーは、受付時間から荷卸し開始時間まで約 6 時間 30 分の間がある。ドライバー相互での作業協力をしており、午前 9 時から作業を手伝ったとしても、4 時間以上の手待ち時間が発生しているとみられる。
- ・この手待ち時間を分割休息の一部とするような運行計画を組むことができない限り、1 日の拘束時間の中に占める手待ち時間が大きいものとなるため、更なる検証を行い、対応策等の検討を進めていくこととする。
- ・なお、昨年度の取り組み結果として、荷主のマルコメ㈱からの在庫補充分の出荷データを 1 日早く出してもらうことにより、午後の積込み作業開始までに発生していた手待ち時間が削減でき、積込み作業も朝から可能となるとのこと。そこで、在庫補充分の貨物の担当車両（全体の台数の 1～2 割程度の制限が必要）については、正午前までに栗橋 DC に到着すれば、荷受け作業は概ね可能とのことである。ただし、その際の手待ち時間の発生の有無については、今後の検証が必要となる。

入庫受付用紙

マルコメ様 専用用紙

7月 3 日 (月)

※必ず記入して下さい。記入漏れは荷受いたしません。
※集積を積んでいる車は、集積の所に○を記入して下さい。

順番	荷主	集積	積地	運送会社	車番	ドライバー名	携帯番号	受付時間	車種	車両	PL・バラ
例	マルコメ	○	長野	野口	777	野口	090-1111-1111	7:00	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
1	マルコメ		長野 長野通運					20:00	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
2	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
3	マルコメ							23:50	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
4	マルコメ							23:55	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
5	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
6	マルコメ							3:25	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
7	マルコメ							3:10	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
8	マルコメ							4:05	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
9	マルコメ							4:15	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
10	マルコメ							4:35	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
11	マルコメ	○						6:30	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
12	マルコメ							7:00	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
13	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
14	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
15	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
16	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
17	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
18	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
19	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
20	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ

車種⇒ウイング=W 箱車(冷凍車含む)=ハコ トレーラー=T

車両⇒納品車両の重量に丸をつけてください。また、つけられない場合は記入してください。

※入庫ラベルは商品の右下に貼ってください

栗橋 DC における荷受け作業の状況①



栗橋 DC における荷受け作業の状況②



庫内での集積品の商品毎の仕分け作業



入庫ラベルの貼付作業



荷受け作業場所と入庫口



栗橋 DC の外観

以上

トラック運転者労働条件改善事業 実施計画書（抜粋）

平成29年4月11日
株式会社日通総合研究所

1 事業の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保及び改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業として、発着荷主、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者（1次、2次下請等を含む）を含めた協議会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、過重労働による健康障害を防止し、安全衛生の確保・向上等を図ることを目的とする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業として、具体的に以下を行う。

（1）対象集団の決定

発着荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者といった多重的な請負構造を有している集団を1集団とし、厚生労働省から提供された事業場の情報に基づき20集団を決定する。

なお、4事業場以上で構成される集団毎に協議会を設置する。必ずしもすべての請負関係にある貨物自動車運送業者を対象とはしない。

（2）自動車運行統括管理チーフアドバイザーの選任

本事業全体の統括・管理を行うため、下記（3）の自動車運行管理チーフアドバイザーの中から自動車運行統括管理チーフアドバイザー（以下「統括チーフアドバイザー」という。）を1名選任する。

（3）自動車運行管理チーフアドバイザーの選任

5集団毎に下記（7）①の協議会の運営を統括し、その管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行うため、自動車運行管理チーフアドバイザー（以下「チーフアドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を行う。

①チーフアドバイザーの業務

（i）年間スケジュールの作成

トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定する。なお、スケジ

ュールを決める際には事前に厚生労働省と協議を行う。

（ii）自己診断チェックリストの作成・実施・分析（詳細は下記（5））

（iii）打合せ会議（詳細は下記（6））

（iv）協議会（詳細は下記（7））

（v）アドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、自動車運行管理アドバイザーと適宜協議・相談を行いながら事業を運営する。

（vi）事業場訪問結果の分析（詳細は下記（7））

（vii）アンケートの実施（詳細は下記（8））

（viii）報告書の作成（詳細は下記（10））

②チーフアドバイザーの選任

チーフアドバイザーは、運送業界の経営、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から5名（5集団に対して最低1名以上との要件を満たす）選任する。なお、チーフアドバイザーの選任に当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ることとする。

（4）自動車運行管理アドバイザーの選任

発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷の発注方法等の改善点等の指導・助言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を実施する。

①アドバイザーの業務

（i）自己診断チェックリストの回収・分析（詳細は下記（5））

（ii）打合せ会議（詳細は下記（6））

（iii）協議会（詳細は下記（7））

（iv）チーフアドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、適宜チーフアドバイザーと協議・相談を行いながら事業を運営する。

（v）事業場訪問及び訪問結果の取りまとめ・分析（詳細は下記（7））

②アドバイザーの選任

アドバイザーは、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から選任する。アドバイザーを選任するに当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ることとする。

なお、アドバイザーは、チーフアドバイザーを含め協議会ごとに2名選任する。

（５）自己診断チェックリストの作成・実施・分析

①目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが協議会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、発着荷主等からの受注の現状、労働時間短縮の隘路等を把握することを目的とする。チーフアドバイザーが自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）として「発着主企業用」、「着荷主企業用」、「元請運送事業者用」、「実運送事業者用」をそれぞれ作成する。

②項目

チェックリストの項目は、下記を原則として検討、作成する。なお、チェックリストの対象期間は直近１年間とし、チェックリストの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行うこととする。

- （ⅰ）１日の拘束時間、１か月の拘束時間、休息期間、運転時間（２日平均での１日当たりの運転時間、２週間平均での１週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうかについて。
- （ⅱ）労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間について。
- （ⅲ）労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因について。
- （ⅳ）発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項について

③実施方法

- （ⅰ）このチェックリストは、チーフアドバイザーが第１回協議会（詳細は下記（７））で協議会を構成する事業主に配布するとともに、アドバイザーの１回目の事業場訪問（詳細は下記（７））までにチェックリストを記入するよう依頼する。
- （ⅱ）アドバイザーは１回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収する。
- （ⅲ）チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や、抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第２回協議会（詳細は下記（７））の検討資料として活用する。

（６）チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記（１）により選定した集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を、各協議会を開催する前に１回以上行い、対象集団の概要、下記（７）の協議会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について検討、確認する。

（７）協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①協議会の設置及び開催

上記（１）により選定した集団ごとに、発着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者、担当するチーフアドバイザー及びアドバイザーが参加する協議会を設置し、下記（ⅰ）

～（ⅲ）の内容を基にした協議会を年３回開催する。

- （ⅰ）第１回協議会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、上記（５）のチェックリストを配付する。
- （ⅱ）第２回協議会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記（５）のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行う。また、チェックリストの分析結果を参加事業場に周知する。
- （ⅲ）第３回協議会では事業の結果報告、取組事例、今後の課題等を議論し、協議会ごとの報告書を取りまとめる。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、協議会を構成する全ての事業場を第１回と第２回の協議会の間に１回、第２回と第３回の協議会の間に１回の計２回訪問する。なお、訪問の際は下記（ⅰ）及び（ⅱ）に従って指導・助言を行う。

- （ⅰ）１回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言を行う。
また、発着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記（５）のチェックリストを回収する。
- （ⅱ）２回目の事業場訪問では、第１回・第２回協議会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行う。
- （ⅲ）その他必要と認められる場合には、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行う。
- （ⅳ）チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への１回目及び２回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針等について検討し、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行う。

（８）事業目標の検証に向けたアンケートの実施

- （ⅰ）本事業終了時に、本協議会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するために、チーフアドバイザーがアンケート（発着主企業用、着荷主企業用、元請運送事業者用、実運送事業者用）を作成し、第３回協議会において協議会に参加する全事業場に配付・回収し、アドバイザーと協力の上その結果を分析する。
- （ⅱ）アンケートの項目を決める際には、前年度のアンケートを参考とし、事前に厚生労働省と協議を行う。

(iii) アンケートの集計・分析結果については、協議会ごとに取りまとめ、結果を協議会に参加する全事業場に送付する。

(9) 実施状況の情報提供等

厚生労働省の指示により、年度途中における本事業実施状況について、厚生労働省及び関係都道府県労働局労働基準部監督課等への情報提供および、会議等での報告等必要な協力を行う。また、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」（以下、「地方協議会」という。）との連携を十分に図り、地方協議会での議論・意見等を踏まえて本事業を実施するため、上記（７）「協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等」に当たっては、協議会や事業場訪問に都道府県労働局労働基準部監督課等の地方協議会の関係行政機関等を同席・同行させる等により、参加事業場に対して、地方協議会の議論・意見等も踏まえた改善策の検討・提案等を行い、かつ、その実施を積極的に促すものとする。そのため、本事業の実施に当たっては関係都道府県労働局労働基準部監督課と十分に連携を図って実施する。

(10) 報告書の作成

上記（１）から（８）までの実施状況について具体的に記述した報告書を作成する。なお、この報告書には、協議会、個別指導及びチェックリストなどを通じて収集した改善策の取組事例及びアンケートの集計・分析結果を盛り込むものとする。

また、当該報告書の概要版（１協議会についてＡ４・２～４頁程度）を作成する。なお、概要版の作成に当たっては、公することを前提に、記載内容についてあらかじめ各事業者等関係者の承諾を得ることとする。

3 成果物（報告書）の作成・提出

上記２の実施状況について具体的に記述した報告書をそれぞれ作成する。

4 事務局の設置

協議会の日程調整や資料作成等のため、事務局を設置する。

事務局は、株式会社日通総合研究所（東京都港区東新橋一丁目９番３号）とする。

5 スケジュール

作業項目	年月	平成 29 年												平成 30 年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
チーフアドバイザー																
①年間スケジュール作成																
②チェックリスト作成																
③打合せ会議				○				○					○			
④協議会（１回目）				○												
⑤アドバイザーと協議・相談																
⑥個別訪問の分析（１回目）																
⑦協議会（２回目）										○						
⑧個別訪問の分析（２回目）																
⑨アンケートの作成																
⑩協議会（３回目）															○	
⑪報告書等作成																
アドバイザー																
①打合せ会議				○				○						○		
②協議会（１回目）				○												
③チーフアドバイザーと協議・相談																
④個別訪問（１回目）																
⑤協議会（２回目）										○						
⑥個別訪問（２回目）																
⑦協議会（３回目）															○	
3 事務局																
①打合せ会議・協議会の案内通知作成・発送																
②打合せ会議・協議会の資料作成																
③チェックリスト年間スケジュール作成補助																
④打合せ会議調整																
⑤打合せ会議出席				○				○						○		
⑥協議会（１回目）の日程調整・資料作成																
⑦協議会（１回目）				○												
⑧チェックリストの発送																
⑨個別訪問日程調整（１回目）																
⑩チェックリストの取りまとめ																
⑪個別訪問の中間分析補助																
⑫協議会（２回目）の日程調整・資料作成																
⑬協議会（２回目）											○					
⑭個別訪問日程調整（２回目）																
⑮個別訪問の分析補助																
⑯協議会（３回目）の日程調整・資料作成																
⑰協議会（３回目）																○
⑱報告書等作成の補助																

適正な取引条件への改善について

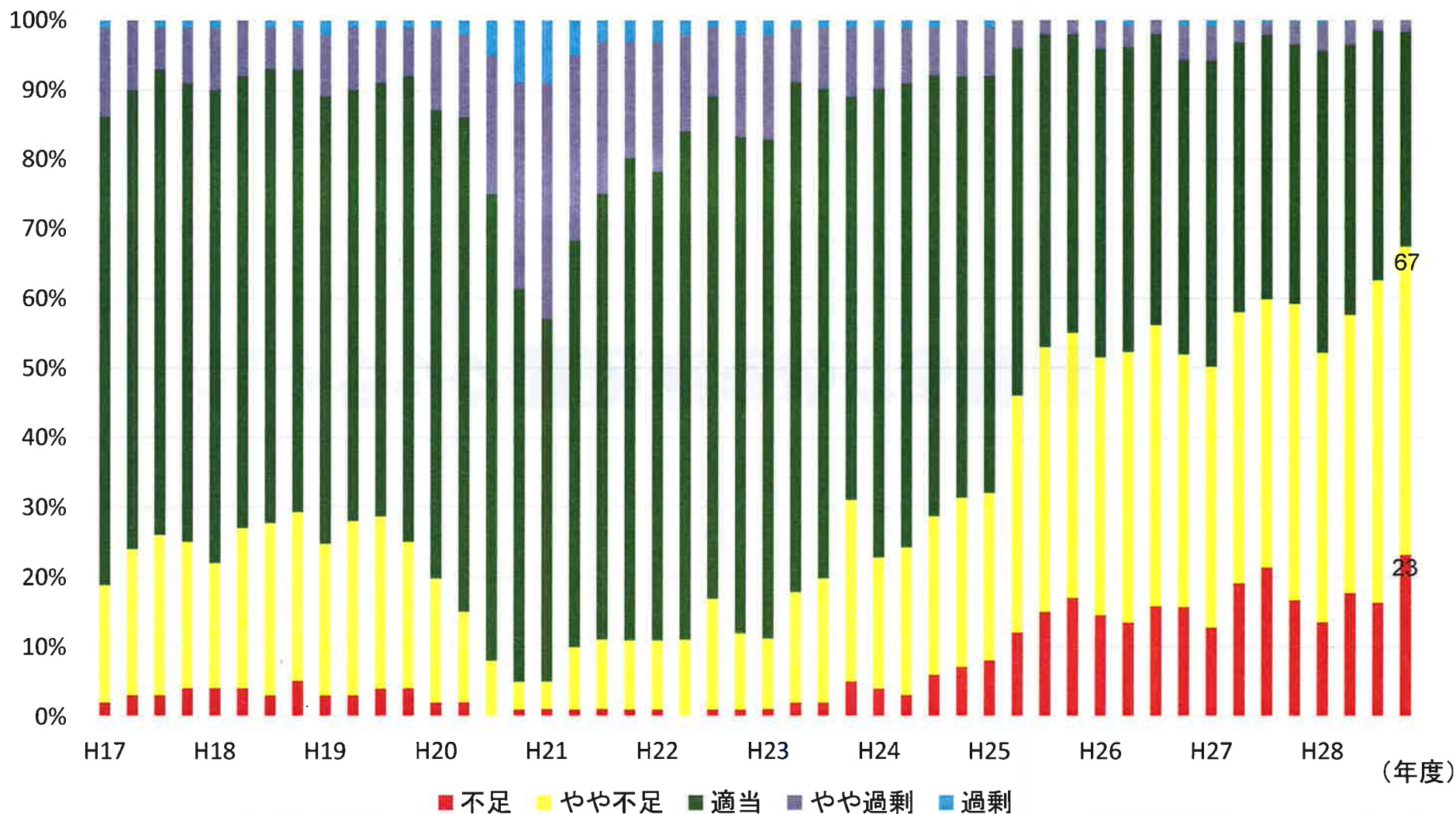
北陸信越運輸局貨物課

平成 29年 8月10日

- 1. トラック運送業をめぐる課題・・・・・・・・・・・・・・P.2
- 2. 取引環境改善に向けた取組について・・・・・・・・・・P.6
 - 2-1. 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(P. 6)
 - 2-2. トラック運送業の適正運賃・料金検討会について(P. 27)
- 3. 長時間労働是正に向けた取組について・・・・・・・・・・P.30
 - 3-1. トラック輸送における取引環境・
労働時間改善協議会について(P. 30)
- 4. 多様な人材確保に向けた取組について・・・・・・・・・・P.35
 - 4-1. 中継輸送について(P. 35)
- 5. その他(参考資料)・・・・・・・・・・・・・・P.38
 - 5-1. 下請法運用基準改正におけるトラック運送業関連
違反事例の追記(P. 38)
 - 5-2. パイロット事業取組事例等(P. 42)

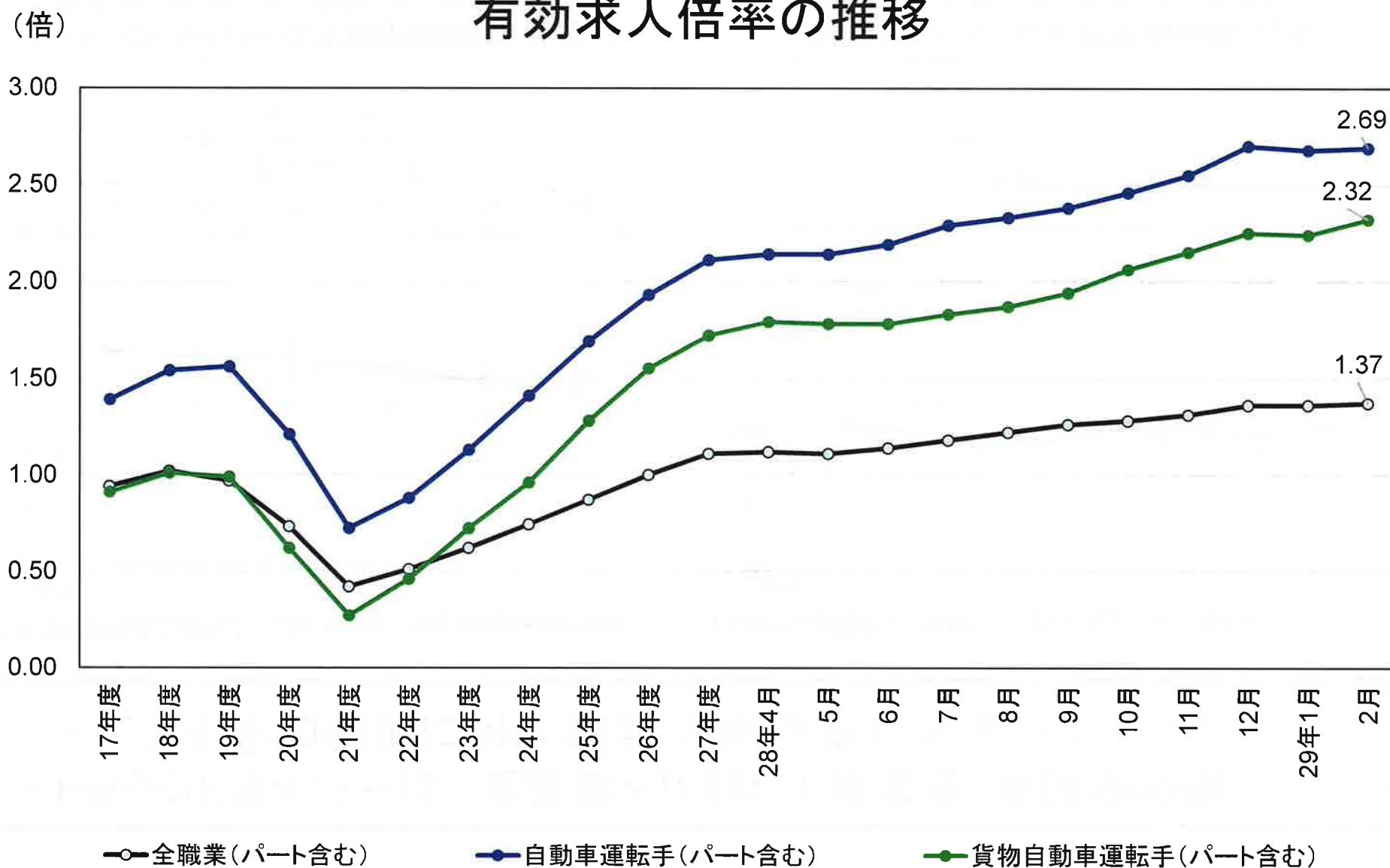
1.トラック運送業をめぐる課題

人手の過不足感の推移



全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」より

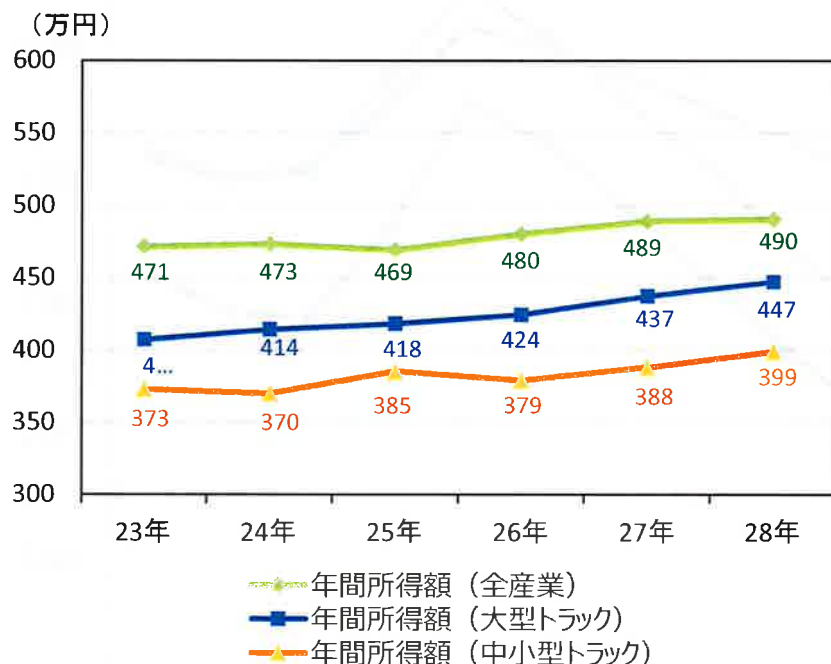
有効求人倍率の推移



厚生労働省「職業安定業務統計」より

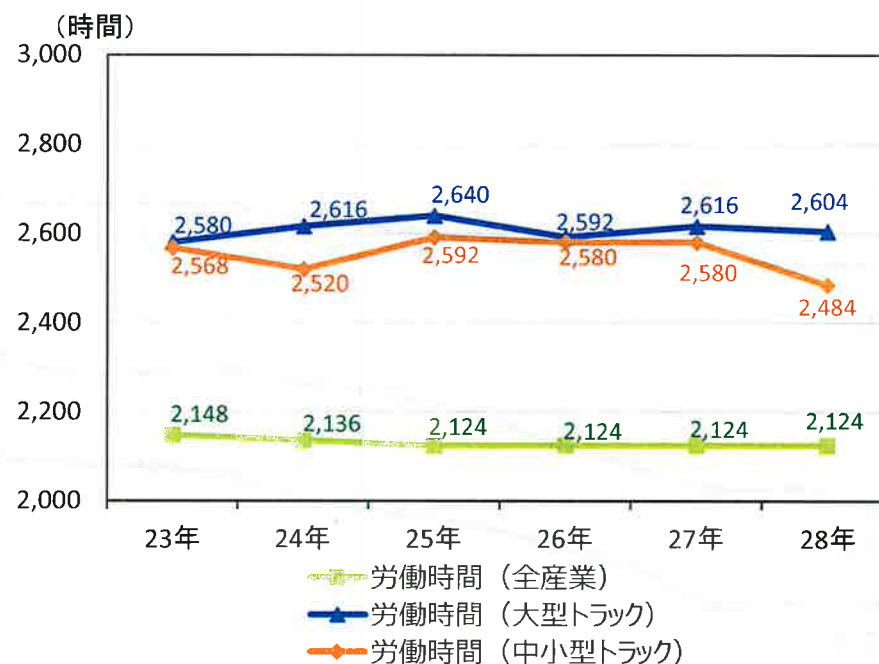
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
→人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

2. 取引条件改善に向けた取組について

2-1. 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

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

- ①上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施。
- ・H28.4～5 自動車産業、建設業
 - ・H28.7～8 トラック事業者及び荷主企業

- ▼
- ②各々、第6回、第7回の本会議において報告。



調査及びヒアリングの結果を踏まえ、価格交渉ハンドブック等の作成、業種別ガイドラインの改訂及び運送業の自主行動計画の策定を検討。併せて、荷主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)

(平成27年12月発足)

【第193回国会における安倍内閣総理大臣施政方針演説 <平成29年1月20日>】抜粋

(中小・小規模事業者への好循環)

景気回復の風を、更に、全国津々浦々、中小・小規模事業者の皆さんにお届けする。

先月、五十年ぶりに、下請代金の支払いについて通達を見直しました。これまで下請事業者の資金繰りを苦しめてきた手形払いの慣行を断ち切り、現金払いを原則とします。近年の下請けいじめの実態を踏まえ、下請法の運用基準を十三年ぶりに抜本改定しました。今後、厳格に運用し、下請取引の条件改善を進めます。

【(骨太方針)経済財政運営と改革の基本方針2017 <平成29年6月9日>】抜粋

(長時間労働の是正)

労働基準法を改正し、いわゆる36協定でも超えることができない、罰則付きの時間外労働の限度を具体的に定める法改正を行う。

・・・法改正の施行に向け、取引条件改善など業種ごとの取組を推進する。自動車運送事業については、関係府省庁横断的な検討の場を設け、行動計画を策定・実施する。特にトラック運送業においては、ガイドラインの策定、生産性向上に向けた措置、荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

・・・取引関係の弱い中小企業等は、発注業者からの短期要請や、顧客からの要求に応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され（平成29年3月28日）、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後に、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
 - ①十分な猶予期間の設定 ②段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日決定）
原則	≪労働基準法で法定≫ （１）１日８時間・１週間４０時間 （２）３６協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 （３） <u>災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> （労基法３３条）	≪同左≫
↓ ３６協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ （１）・原則、月４５時間 かつ 年３６０時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年６か月まで）（特別条項） （２）・ <u>自動車の運転業務は、（１）の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ （１）・原則、月４５時間 かつ 年３６０時間 ・ <u>特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定</u> ① 年７２０時間（月平均６０時間） ② 年７２０時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定 a. ２～６ヶ月の平均でいずれも８０時間以内 b. 単月１００時間未満 c. 原則（月４５時間）を上回る月は年６回を上限 （２）自動車の運転業務の取り扱い ・施行後５年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ <u>施行後５年以降 年９６０時間</u> （月平均８０時間） ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント１

ポイント２

ポイント３

※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

取引関係の弱い中小企業等は、発注企業からの短納期要請や、顧客からの要求などに応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、IT の活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。

特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

調査の概要

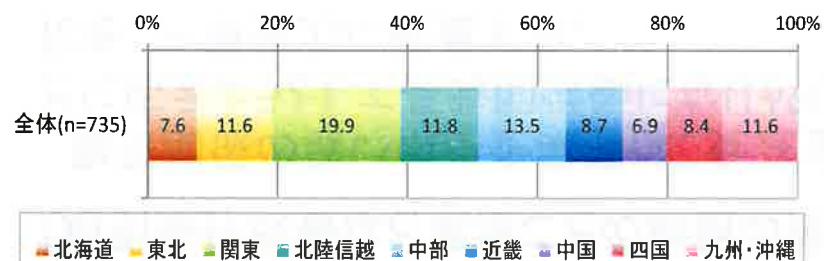
対象者数： トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

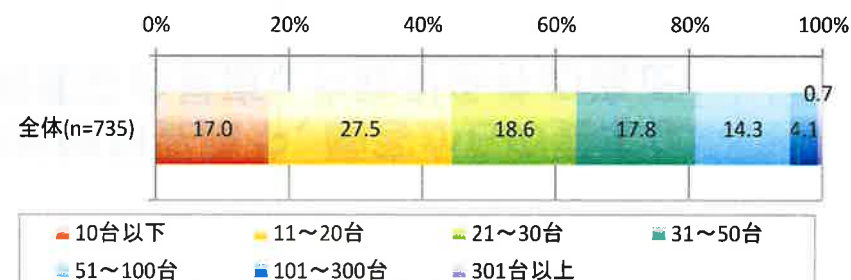
- 質問事項： ①適正な運賃が収受できているか
②付帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか 等

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。

適正運賃・料金の收受状況

適正運賃・料金を100%收受できている（25%）

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

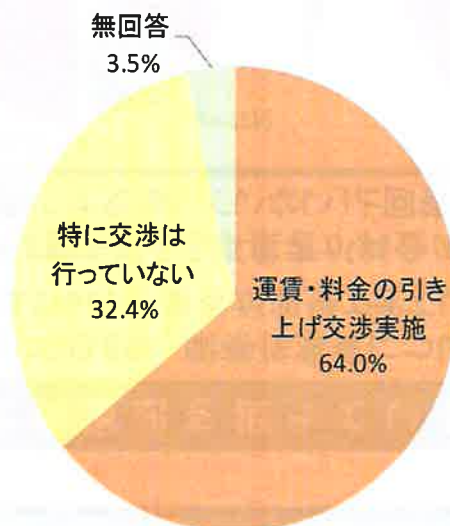
一部でも收受できていない（75%）

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

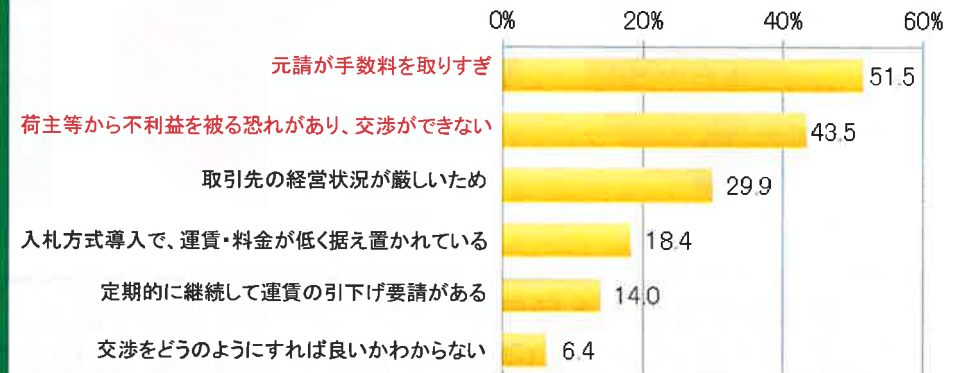
○約4割の事業者が「荷主等から不利益を被る恐れがあり、運賃・料金の引き上げ交渉ができないため」と回答。

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

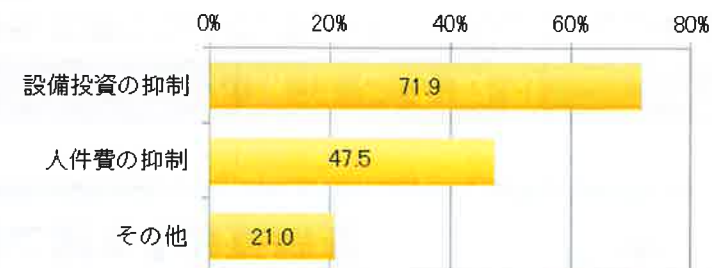
適正な運賃・料金收受が收受できている事業者の取組



運賃・料金が收受できない理由



收受できない場合の対応

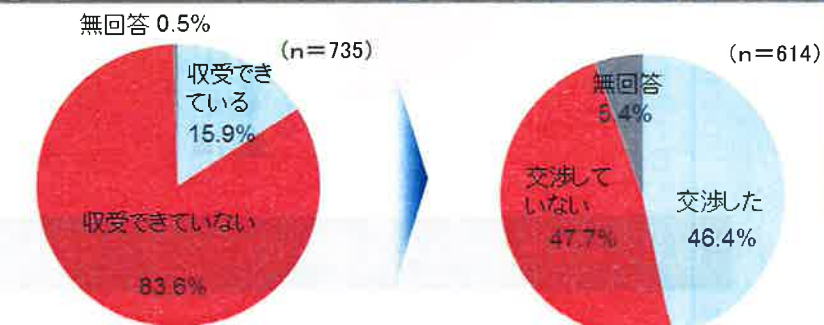


自社で実運送を担っている取引

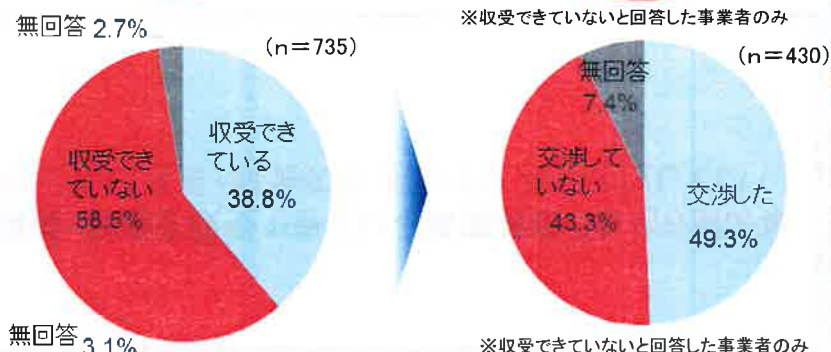
○待機料金について83.6%、附带作業費について58.5%、高速料金について43.3%の事業者が収受できていないと回答。

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

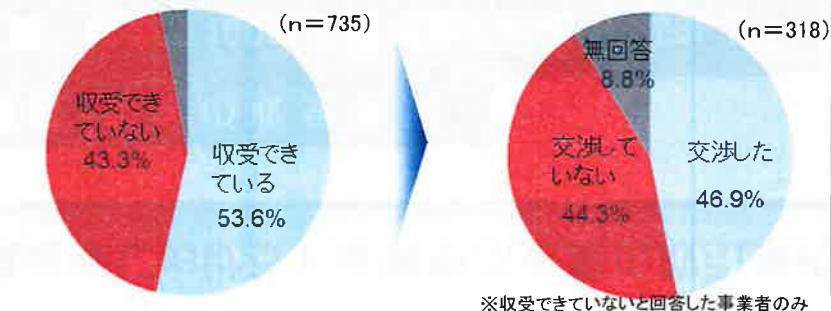
待機料金



附带作業費



高速料金

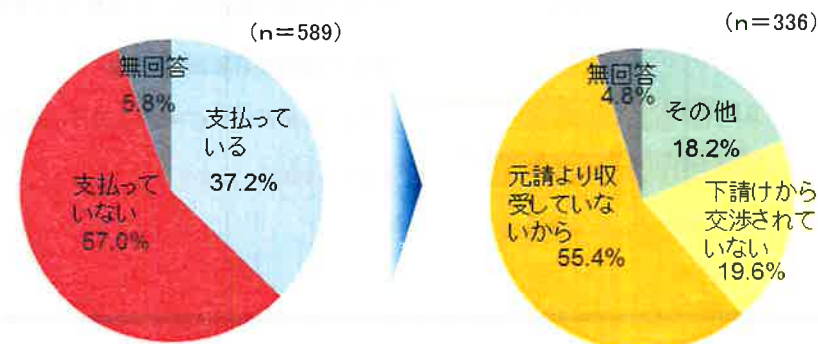


下請けとの取引

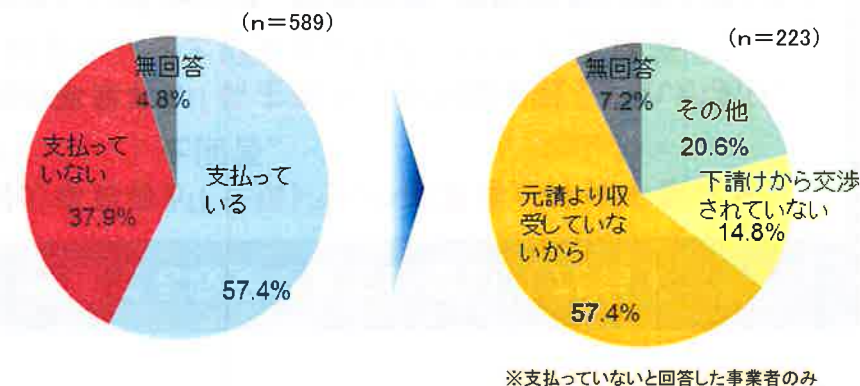
○附带作業費について、下請けに支払っていない事業者が約6割。

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

附带作業費



高速料金



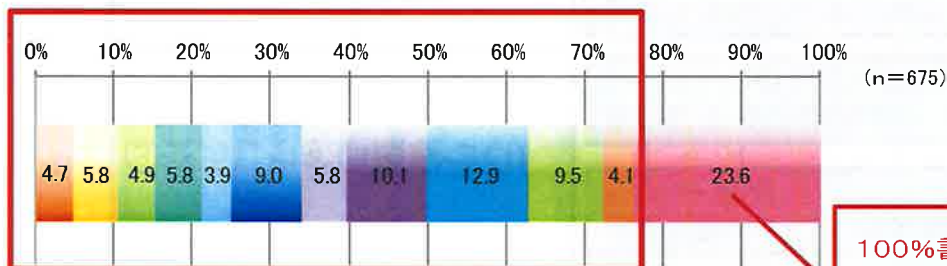
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「書面化ができていない取引がある」と回答した事業者は76.4%。

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

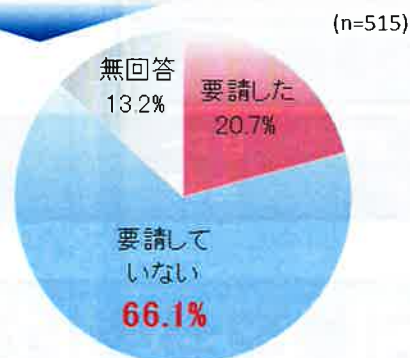
書面化の比率（書面化実施取引数／全取引数）

76.4%



100%書面化
できている事業
者の割合

書面化要請の有無

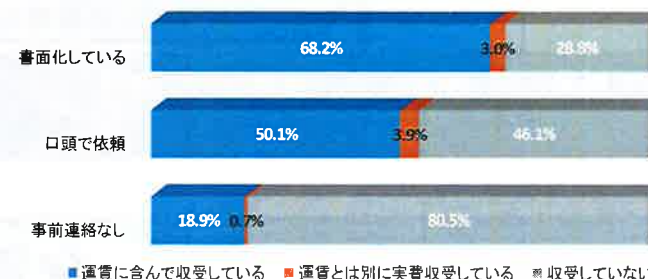


要請していない理由

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

トラック運送の取引条件改善に向けた取り組み

		29年 ～1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月～
①自主行動計画		自主行動計画策定			大手19事業者において 各社の自主行動計画策定				
②荷主への働きかけ		業種別ガイドラインへの 反映 等			各都道府県の協議会等において周知・浸透				
		不適切事例集の周知							
③交渉しやすい環境づくり		価格交渉ハンドブックの周知・ セミナー開催			各都道府県の協議会や業界団体による セミナー等において周知・浸透				
		原価計算 普及促進 リーフレットの作成・周知							
④法令の運用	独禁法	物流特殊指定調査の拡充 (荷主調査・トラック事業者調査)			調査結果に応じて事件処理				
	業種別 ガイドライン	トラック事業に係るガイドラインの改訂						改訂ガイドライン の普及促進	
	輸送安全規則 改正	改正に向けた調整			パブリック コメント	省令 改正作業	公布・ 周知期間	施行	
	荷主勧告	運用に向けた 検討・調整	パブリック コメント	通達改正作業・地方局との調整			本格運用開始		
⑤トラック輸送における取引 環境・労働時間改善協議会		パイロット事業(1年目) 実施・結果とりまとめ				協議会	パイロット事業(2年目)		
⑥運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討 (運賃・料金別立て方策等)				標準運送約款の 改正・パブコメ		必要な措置の 実施・浸透	

「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の策定について

- 平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官より、全日本トラック協会の大手運送事業者に対し、「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定を要請。
- 平成29年3月9日(木) 全日本トラック協会理事会において「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を承認。

自主行動計画の概要

I. 計画の概要

【1. 計画の目的】

個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進させること

【2. 計画を実践する事業者】

全日本トラック協会物流ネットワーク委員会を構成する大手運送事業者19者が実施。

【3. 計画が対象とする取引範囲】

下請法規制対象外の取引についても適用。

【4. 計画取組上の留意点】

本計画に基づき、**平成29年6月末までに各社独自の自主行動計画を策定。**

II. 適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

【1. コスト負担の適正化】

① 作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルール**の明確化及び**燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルール**の設定

② 運送、取引条件については、**十分な協議**を実施 等

【2. 運賃・料金の決定方法の適正化】

下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定 等

【3. 契約書の書面化推進】

下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施。** 等

【4. 支払条件の適正化】

運賃・料金の支払いについては、**可能な限り現金払**。また、手形サイトは**将来的に60日を目標として改善**に努める 等

Ⅲ. 荷主と下請事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

【1. 多層化取引に係る取引適正化】

- ① 適正取引や安全義務の観点から、全ての取引について、**原則、2次下請(※)までに制限**
 - ② **改善基準告示違反**の可能性があることを理由に、自社運行せずに下請事業者に対して**運送依頼をすることを禁止**
 - ③ **高速道路料金等の実費**について、下請事業者から実運送事業者に対し**支払いが確実になされているか確認** 等
- (※) 例：荷主⇒元請⇒1次下請⇒2次下請

【2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制】

- ① **荷主からの運送依頼**を受ける時点で、**改善基準告示を遵守できるかどうか確認**
- ② **改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合、**発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働改善**に向けた取組を実施 等

【3. 生産性向上（付加価値向上）】

発着荷主及び下請事業者と連携し、附帯作業時間、荷待ち時間等の課題を整理し、**業務改善**を実施 等

Ⅳ. 下請ガイドラインの遵守

・取引適正化の推進のために、国土交通省、公正取引委員会が策定した各種ガイドライン等を参考に、行動マニュアル、取引・契約に関する社内ルール等の見直し、整備

Ⅴ. 推進体制の整備

【1. 組織体制の整備】 本計画を推進するための責任部署の設置、担当者の配置 等

【2. 人材育成】 本計画の実効性の確保に向け、研修会等を実施

【3. フォローアップ(FU)】

- ① 各社のセルフ・FU：本計画取組事業者は、フィードバック手法等について検討を行い、ルールを整備し、確実に実施
- ② 全日本トラック協会によるFU：中企庁・経産省が定める業種横断的なフォローアップ指針を踏まえ実施 等

【4. 普及啓発】 **19事業者以外**の**大手運送事業者**についても、**本計画を率先して実践**するよう、関係者へ働きかけ

○ 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員名簿(19事業者)

【北海道】札幌自動車運輸(株)	【新潟県】新潟運輸(株)	【静岡県】近物レックス(株)	【広島県】福山通運(株)
【山形県】第一貨物(株)	【長野県】信越定期自動車(株)	【愛知県】名鉄運輸(株)	【香川県】三豊運送(株)
【東京都】日通トランスポート(株)	【富山県】トナミ運輸(株)	【京都府】佐川急便(株)	【福岡県】(株)博運社
【東京都】ヤマト運輸(株)	【岐阜県】西濃運輸(株)	【大阪府】センコー(株)	【全 国】日本通運(株)
【新潟県】中越運送(株)	【岐阜県】(株)エスラインギフ	【岡山県】岡山県貨物運送(株)	

- トラック運送業における取引条件の改善に当たっては、荷主への理解と協力が必要不可欠。
- このため、根本国土交通大臣政務官から関係省庁に対し、以下の「具体的な取組」を踏まえた取り組みを進めていただくよう荷主企業に対する働きかけを要請。

【関係省庁への協力要請】

- 12月1日(木)15:20～ 於:農林水産省 国土交通省根本大臣政務官より、農林水産省細田大臣政務官に対し要請
- 12月6日(火)10:00～ 於:経済産業省 //
- 経済産業省松村副大臣に対し要請

「具体的な取組例」

○ 価格決定方法の適正化

- ・ 一律○%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- ・ トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

○ コスト負担の適正化

- ・ 仕分け・検品等の附帯作業や荷待ち待機等、運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化
- ・ 着荷主側の荷待ち待機に関する費用について、発荷主と着荷主との間で契約上明確化

○ 契約の相手方・方法の適正化

- ・ 運行管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等の法令を遵守しない事業者との取引の禁止
- ・ 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについても明記

○ 長時間労働の削減

- ・ 待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック事業者との面談等による課題の具体的な把握等）
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、発荷主が中心となって着荷主及びトラック事業者との間で定期的に協議する等、荷主とトラック事業者の協力体制の確立

荷主企業に対する働きかけの要請後の具体的な取組①

○ 業種別下請ガイドラインへの反映

○ 自動車産業適正取引ガイドライン（平成29年1月改訂）（抜粋）

3. 自動車産業において問題視されやすい具体的行為類型についての整理

（3）配送費用の負担

（オ）荷主の立場からの適正取引の取組

近年、長時間・低賃金という労働環境からドライバー不足が深刻化しているが、適正な運賃水準が確保されなければ物流を担う人材の確保が困難となるほか、安全にも支障が及びかねないことから、自動車産業としても自らの産業の発展や社会的責務の観点から適正取引を推進していくことが一層求められている。

また、荷主として運送業者等に委託を行う取引については独占禁止法の物流特殊指定が適用される場合があるとともに、貨物自動車運送事業法においても、過積載や過労運転など同法違反行為が主として荷主の行為に起因して発生した場合には、荷主に対して再発防止措置を勧告する場合がある。また、荷待ち時間の削減等については、着荷主の立場からの協力も必要となる場合がある。

こうしたことから、自動車産業においても、「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」に記されているとおり、荷主の立場から問題となる行為に関して、関係法規等に留意しながら、適正取引に向けて取組を進めていくことが望ましい。

<参考資料一覧：国土交通省ホームページで公開>

- ・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：問題となり得る行為と望ましい取引事例
- ・トラック運送業における書面化推進ガイドライン：契約書の記載事項や様式例等
- ・荷主勧告制度について
- ・運送契約時コンプライアンスチェックシート：契約時のチェックシート例

※以下の業種別ガイドラインにおいて、同様の改訂を実施。

○素形材産業、産業機械・航空機等、繊維産業、情報通信機器産業、建材・住宅設備産業、鉄鋼産業、化学産業、紙・紙加工産業

荷主企業に対する働きかけの要請後の具体的な取組②

○ 業種別下請ガイドラインを有しない小売業については、経済産業省より、以下の9団体に対し協力要請文書を発出。

【ご協力いただきたい具体的な取組例】

価格決定方法の適正化

- ・ 一律〇%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- ・ トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

コスト負担の適正化

- ・ 仕分け・検品・陳列等の附帯業務や荷待ち待機等、**運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化**
- ・ **着荷主においても、契約にない仕分け・検品・陳列等の附帯作業を無償で行わせないこと**
- ・ **着荷主の都合による荷待ち待機**に関する費用について、発荷主・着荷主との間の契約において明確化
- ・ **着荷主においても**、自社の都合によりトラック運送事業者を長時間待機させない。やむを得ず待機させる場合においてはその分の人件費が発生することから、**発荷主との間の契約における適切な費用負担**について配慮すること
- ・ 過度な小口多頻度輸送は、人手不足に直面しているトラック運送事業者にとって大きな負担となることから、ロットをまとめるなど、**可能な範囲内で効率的な運送依頼**について配慮すること

契約の相手方・方法の適正化

- ・ 契約相手となるトラック運送事業者について、運行管理者・整備管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等、法令遵守状況の確認
- ・ 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについて明記

長時間労働の削減

- ・ 荷待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック運送事業者との面談等による課題の具体的な把握等）等
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、着荷主・発荷主・トラック運送事業者が一体となって課題に取り組むための協議の機会を定期的に設ける等、協力体制の確立

【発出先団体名】

○日本スーパーマーケット協会、日本ショッピングセンター協会、日本百貨店協会、日本チェーンストア協会、日本フランチャイズチェーン協会、日本ボランタリーチェーン協会、日本専門店協会、新日本スーパーマーケット協会、日本チェーンドラッグストア協会

トラック運送業向けの「価格交渉ハンドブック」作成・セミナー開催について 国土交通省

①価格交渉ハンドブック・リーフレットの作成・周知



②トラック運送における生産性向上セミナーの開催

トラック運送業の取引条件の改善及び生産性向上に向け、全国9ブロックにおいて、取引上問題となる行為や望ましい取引のあり方、共同輸配送等の生産性向上方策等について紹介するセミナーを2月から3月にかけて開催。

<プログラム>

1. 取引条件の改善と生産性向上方策に向けた政府の取組について
2. 価格交渉について（価格交渉ハンドブック等の紹介）
3. トラック運送の生産性向上方策（好事例の横展開）
4. 講演：先進事例に関する荷主講演等

<参加人数>

札幌：79名（うち荷主14名）	大阪：139名（うち荷主60名）
仙台：67名（うち荷主12名）	広島：60名（うち荷主8名）
東京：249名（うち荷主86名）	高松：34名（うち荷主7名）
新潟：107名（うち荷主17名）	福岡：141名（うち荷主23名）
名古屋：147名（うち荷主42名）	

以上、合計1,023名が参加（うち荷主269名）

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令)を行う。

○ 改正の概要

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

- ・集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(2) 適正な取引の確保(輸送安全規則第9条の4関係)

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

○ 今後のスケジュール

公布:平成29年5月31日(水)

施行:平成29年7月1日(土)

＜義務付け対象＞ 車両総重量8トン以上 又は 最大積載量5トン以上

中型トラック（8トン以上）



大型トラック（11トン以上）



＜義務付け対象外＞

車両総重量8トン未満
又は
最大積載量5トン未満

小型トラック

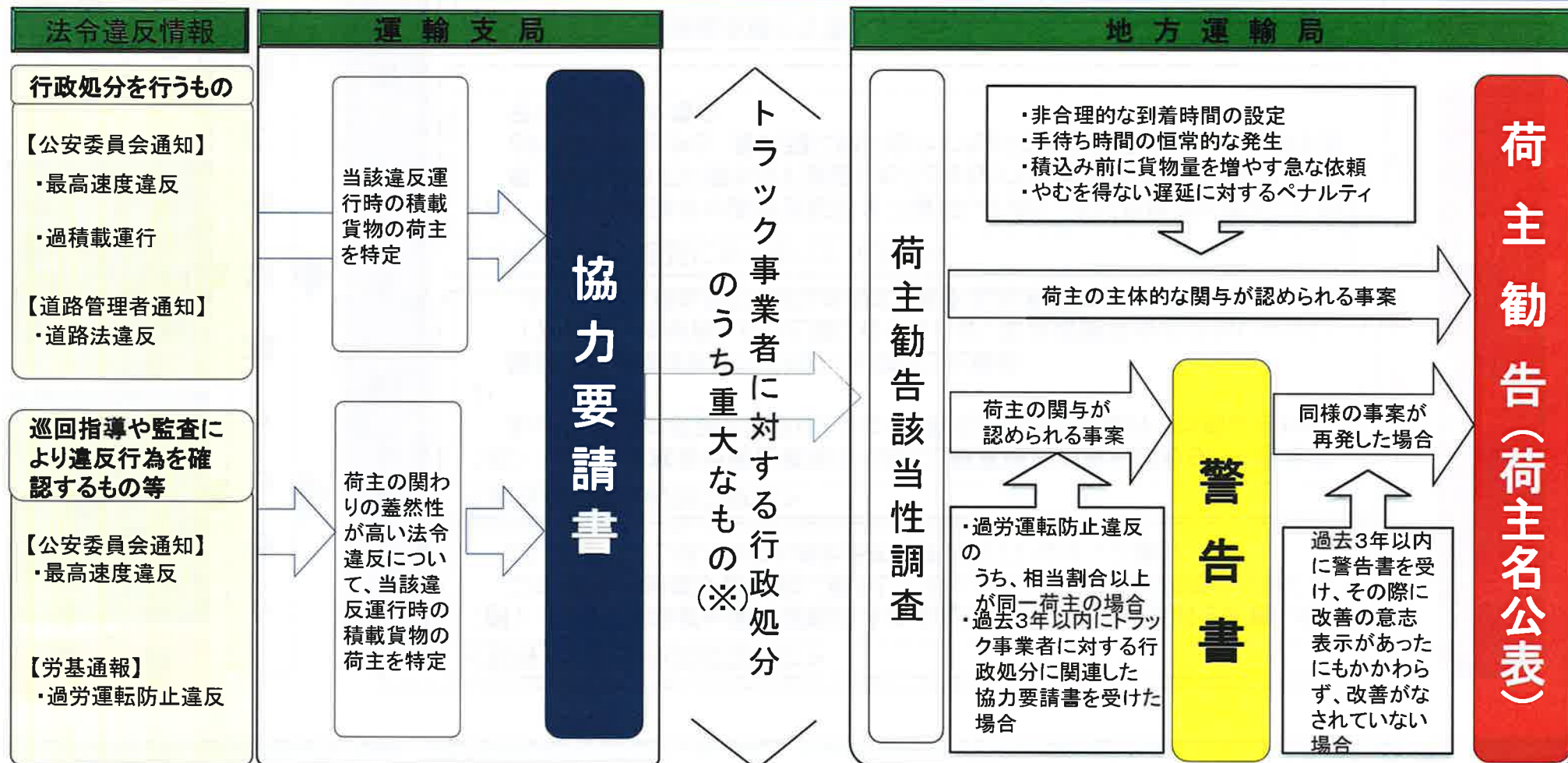


〈現行の問題点〉

- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であり、荷主の関与の有無についての判断が困難。(荷主勧告は、これまで発動実績がない。)
- 行政処分が前提となっており時間を要していたため、荷主へ早期に働きかけることができない。

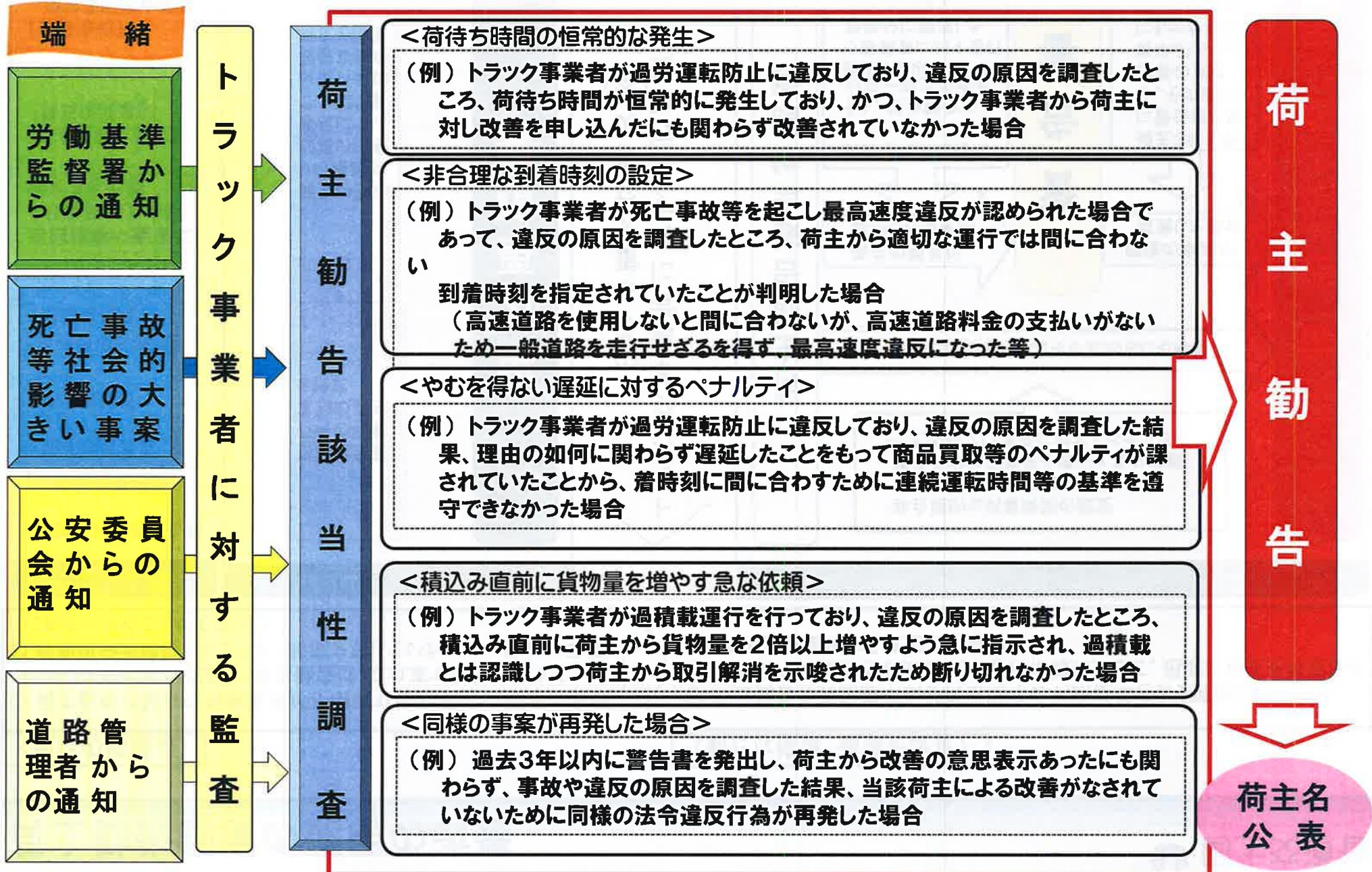
〈新たな措置: 通達を改正〉

- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



(※) 行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

荷主勧告に該当すると想定される事案



貨物自動車運送事業法

(荷主への勧告)

第六十四条 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者若しくは特定貨物自動車運送事業者(以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。)が第十七条第一項から第三項まで(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定に違反したことにより第二十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による命令をする場合又は一般貨物自動車運送事業者等が第三十三条第一号(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)に該当したことにより第三十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による処分をする場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適切な措置を執るべきことを勧告することができる。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告をするときは、あらかじめ、当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聴かなければならない。

2. 取引条件改善に向けた取組について

2-2. トラック運送業の適正運賃・ 料金検討会について

○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、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第4回の会合を平成29年4月26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（座長）
- ・ 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

【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

【トラック運送業】

- ・ 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

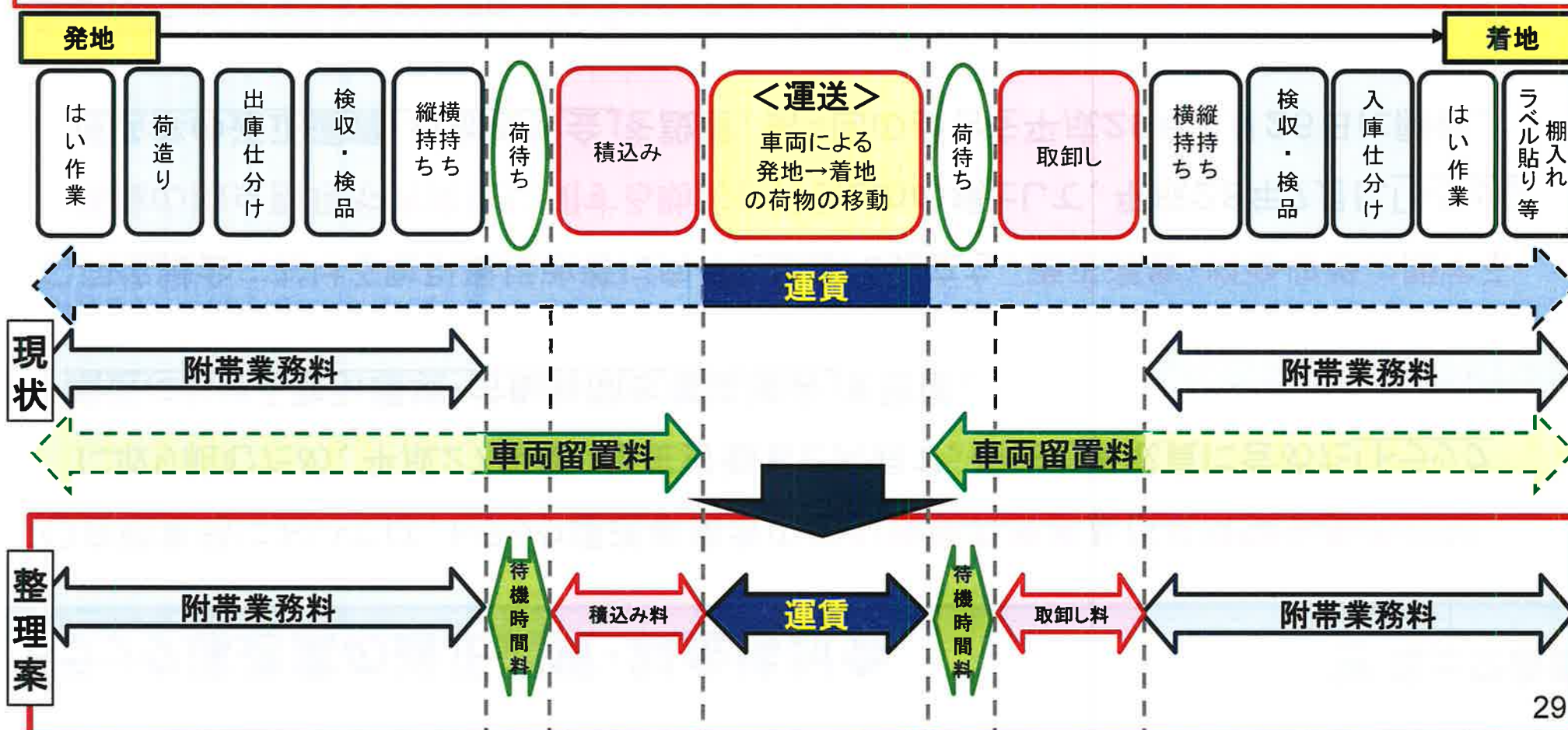
○運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出する。

○適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正する。

①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積み込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定する。

②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積み込み又は取卸しに対する対価を「積み込み料」及び「取卸し料」とそれぞれ規定する。

③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加する。等



3. 長時間労働是正に向けた取組について

3-1. トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善協議会について

- 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。
- 労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。
- 平成29年度は、平成28年度に引き続き(1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び (2)適正運賃・料金収受に向けた検討を行っているところ。
- 「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】

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
 高岡 美佳 立教大学経営学部教授

【労働組合】

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

【行政】

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
 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
 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）

【荷主】

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
 五十嵐克也 日本商工会議所 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

【トラック運送業】

坂本 克己 （公社）全日本トラック協会 副会長
 千原 武美 （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
 村瀬 毅 日本通運（株） 業務部長

※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

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

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

発荷主における改善事例

茨城県にある食品スーパーでは、運送事業者、取引先が一堂に会する場を定期的に設け、現場の問題点について対等に議論を実施している。

その中で、運送事業者からの問題提起により、食品スーパー側では次のような改善を実施。

改善前：回収容器が乱雑に積まれており、ドライバーに不要な整理作業が発生。

改善後：店舗側で、回収容器を予め整理することで、ドライバーの作業時間を短縮。

店舗での不要な作業が発生



回収容器の整理 + 回収容器の積み込み

約1時間以上

短縮

不要な作業の削減



回収容器の積み込みのみ

約15分

トラック1両あたりの容器積み込みにかかる時間

**「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における
平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施結果**

資料1

○47都道府県において計48事業を実施。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2件、その他12件となっており、全国で様々な荷種を扱った。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	紙・パルプ
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	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
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
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

4. 多様な人材確保に向けた取組について

4-1. 中継輸送について

「中継輸送」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【実施に当たっての課題】

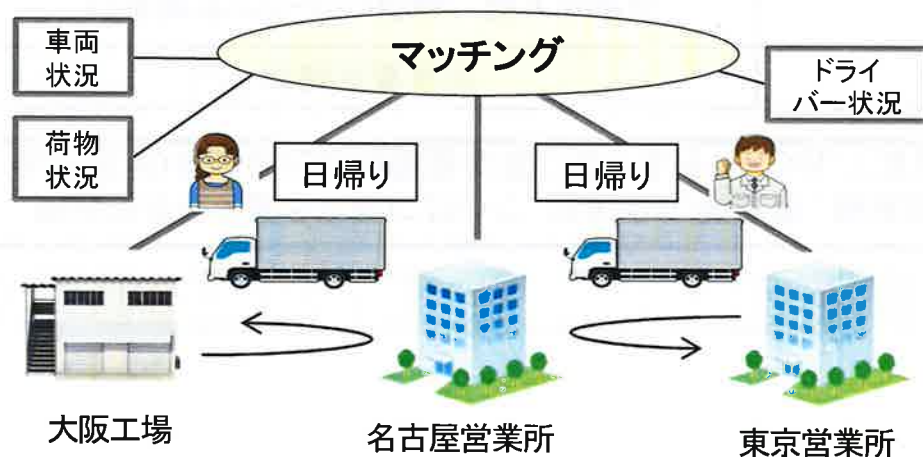
○平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施

○モデル事業を通じて、中継輸送の実施に当たっての具体的な課題が明らかに

- ・中継輸送を行うトラック事業者同士のマッチングの場が十分でないこと
- ・トラック事業者同士が交わす協定書の項目が明確でないこと

等

【中継輸送のイメージ】



【普及・実用化に向けた取組】

手引書の作成

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

手引書(抜粋)

■大まかに運行図を作ってみる

ここまで決まった段階で、一度、大まかに運行図を作ってみよう。以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用する事ができる。

【運行図 (イメージ)】



等

周知・支援等

○各都道府県等のトラック事業の協同組合に対し、中継輸送のマッチング機能を担うよう働きかける

○上記の手引書について、ホームページや説明会等を通じて、トラック事業者の利用を促していく

計画策定経費補助（物流総合効率化法）

物流効率化を図る取組において、協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく流通事業総合効率化事業の計画（総合効率化計画）の策定のための調査事業に要する経費に対して支援を行う。

補助対象経費	補助率
計画策定のための調査に要する費用 （協議会開催等の事務費、データの収集・分析の費用、アンケートの実施費用、等）	定額 （上限額200万円）

※補助率等補助制度についてはH28年度のもの

【流通業務総合効率化事業の要件】

- 2以上の者（法人格が別の者）が連携すること。
- 流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施すること。
- 輸送の合理化により流通業務を効率化すること。
- 物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うものであること。

〈中継輸送での総合効率化について（中継輸送を伴う総合効率化計画の例）〉

帰り荷の確保による輸送の省力化

【従来の輸送】

帰り便における帰り荷の確保がうまく行かず、空車率が高まってしまうケースが常態化。空車回送分の輸送力のムダとCO₂等の環境負荷が発生してしまっている。

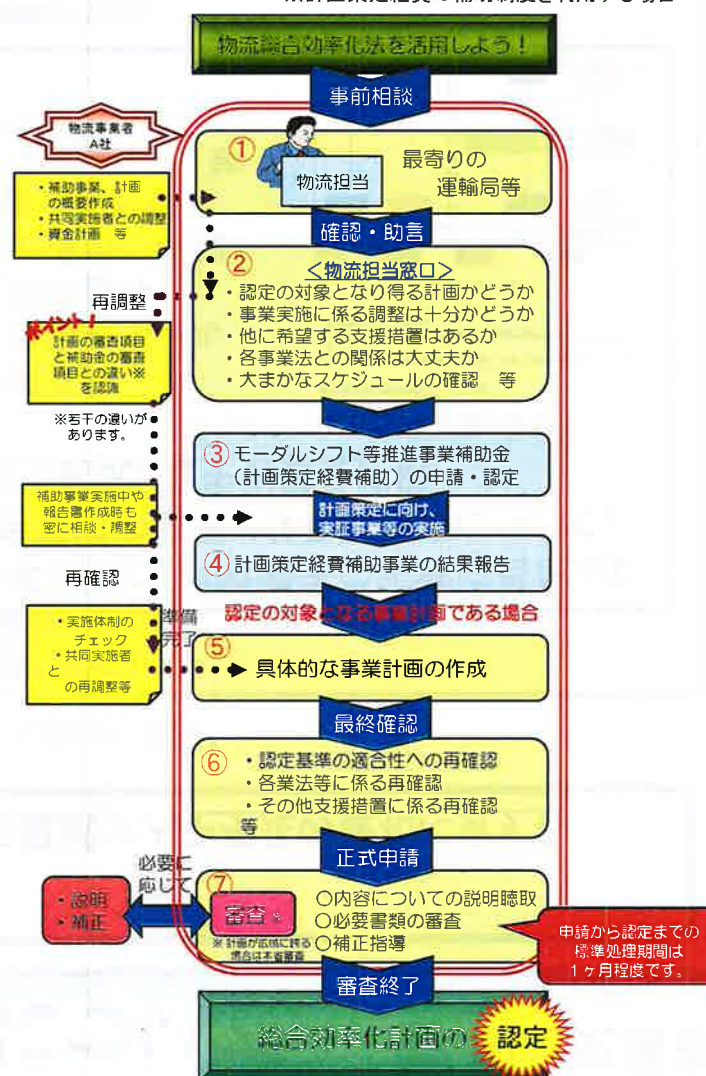


【中継輸送による積載率向上】

中継輸送を行う2事業者について、それぞれ定量的な貨物がある事業者同士がペアリングされることで、帰り荷についても安定的に確保され、結果、空車回送がなくなり、効率的な物流が実現。

（参考）物流総合効率法の認定までの流れ

※計画策定経費の補助制度を利用する場合



5. その他(参考資料)

5-1. 下請法運用基準改正におけるトラック 運送業関連違反事例の追記

○ 以下の事例は、下請代金支払遅延等防止法(下請法)に関する運用基準において、下請法違反事例として位置付けられている。

2 支払遅延

2-9 請求書が提出されないことを理由とした支払遅延(新設)	親事業者は、貨物の運送を下請事業者に委託しているところ、下請事業者からの請求書の提出が遅れたことを理由に、下請事業者が役務を提供したにもかかわらず、あらかじめ定められた支払期日を超えて下請代金を支払っていた。
2-10 手形払から期日現金払に変更することによる支払遅延(新設)	親事業者は、貨物の運送を下請事業者に委託しているところ、手形払に係る経費の削減等を図るため、下請代金を従来の手形払の満期相当日に現金で支払う方法に変更したことから、下請事業者から役務の提供を受けた日から60日を超えて下請代金を支払っていた。

3 下請代金の減額

3-16 新単価の遡及適用による減額(2)	親事業者は、下請事業者に対して運送委託を行っており、運賃については、発注書面に記載した単価表によって定めているところ、発注書面に記載している単価表を改定し、当初の単価で計算された下請代金と新単価で計算された下請代金との差額を翌月の下請代金の支払から一括して差し引いた。
3-18 積荷の量が減少したことを理由とした減額	親事業者は、一定期間に運ぶ荷物の量にかかわらず一定額の代金を支払う契約を運送事業者と結んでいるところ、運ぶべき荷物が減少したため、実際の支払については荷物の量に応じた方式に基づいて算定することとし、当初の下請代金の額を下回る額を支払った。
3-20 1円以上の切捨てによる減額(新設)	親事業者は、貨物運送等を委託している下請事業者に対し、下請代金の支払時に1,000円未満の端数を切り捨てて支払うことにより、下請代金の額を減じた。
3-21 取引先の都合を理由とした減額(2)	親事業者は、自ら請け負った運送を下請事業者に再委託し、運送中の荷物が毀損したので荷主から損失の補償を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、下請代金から毀損額を上回る一定額を差し引いた。

下請法の運用基準の改正について②

5 買いたたき

5-8 多頻度小口納入による 買いたたき	親事業者は、従来、週一回であった配送を毎日に変更するよう下請事業者に申し入れた。下請事業者は、配送頻度が大幅に増加し、これに伴って1回当たりの配送量が小口化した場合は、運送費等の費用がかさむため従来の配送頻度の場合の下請単価より高い単価になるとしてこの単価で見積書を提出した。しかし、親事業者は、下請事業者と十分な協議をすることなく、一方的に、通常の特価相当と認められる下請事業者の見積価格を大幅に下回る単価で下請代金の額を定めた。
5-14 下請代金を据え置くことによる 買いたたき (1)	親事業者は、下請事業者との年間運送契約において荷物の積み下ろし作業は親事業者が行うものとしていたが、これを下請事業者が行うこととし、変更を通知したところ、下請事業者は、こうした作業を行うためには従来の運送料金では対応できないとして下請代金の改定を求める見積書を提出したにもかかわらず、親事業者は下請事業者と十分な協議をすることなく、従来どおりに価格を据え置くことにより、通常の特価を大幅に下回る下請代金の額を定めた。
5-14 下請代金を据え置くことによる 買いたたき (2) (新設)	親事業者は、貨物の運送を委託している下請事業者に対し、下請事業者が燃料価格の高騰や労務費の上昇を理由に単価の引上げを求めたにもかかわらず、一方的に従来どおりに単価を据え置くことにより、通常の特価を大幅に下回る下請代金の額を定めた。
5-15 一律一定率の単価引下げによる 買いたたき (1) (新設)	親事業者は、貨物運送を委託している下請事業者に対し、従来の運送単価から一律に一定率で単価を一方的に引き下げることにより、通常の特価を大幅に下回る下請代金の額を定めた。
5-16 取引先の都合を理由とした 買いたたき	親事業者は、荷主から前年比〇%の運送料金の引下げ要請があったことを理由として、下請事業者と協議することなく、一方的に前年から〇%引き下げた単価により、通常の特価を大幅に下回る下請代金の額を定めた。
5-17 その他の買いたたき (2)	親事業者は、下請事業者と年間運送契約を結んでおり、双方に異議のない場合は自動更新されることとなっていたところ、年度末の契約の更新の直前に、人件費、燃料費等について大幅な変更がないのに、翌年度の契約書であるとして前年に比べて大幅に単価を引き下げた運送契約書を下請事業者に送付し、下請事業者と十分な協議をすることなく、一方的に通常の特価を大幅に下回る下請代金の額を定めた。

6 購入・利用強制

6-7 取引先製品の購入強制 (新設)	親事業者は、貨物運送等を委託している下請事業者に対して、発注担当者を通じて、下請事業者が必要としていないにもかかわらず、自社の取引先からの購入要請があった自動車の購入を要請し、購入させた。
------------------------	--

7 不当な経済上の利益の提供要請

7-10 従業員の派遣要請	大規模小売業者である親事業者は、自らが貨物自動車運送事業を営み、顧客から商品の配送を請け負っているところ、荷物の配送を委託している下請事業者に対して、店舗の営業の手伝いのために従業員を派遣させた。
7-11 労務の提供要請 (1) (新設)	親事業者は、貨物運送を委託している下請事業者に対し、当該下請事業者 ^{に委託した取引とは関係のない} 貨物の積み下ろし作業をさせた。

8 不当な給付内容の変更及び不当なやり直し

8-9 取引先の都合を理由とした発注取消し (新設)	親事業者は、貨物の運送を委託していた下請事業者に対して、発注元からの発注が取り消されたことを理由として発注を取り消したにもかかわらず、下請事業者が要した費用を負担しなかった。
8-10 その他の発注内容の変更・取消し (2) (新設)	親事業者は、貨物の運送を下請事業者 ^{に委託しているところ} 、下請事業者が指定された時刻に親事業者の物流センターに到着したものの、親事業者が貨物の積み込み準備を終えていなかったために下請事業者が長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待ち時間について必要な費用を負担しなかった。

5. その他(参考資料)

5-2. パイロット事業取組事例等

発荷主との連携事例

①愛媛県にある青果物(みかん)メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しから1箇所の着地での荷卸しとなるよう配車計画の見直しを実施した。

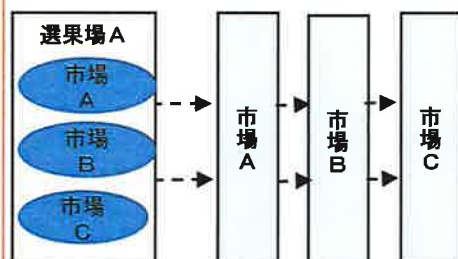
②熊本県にある青果物メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しの一部を外部委託となるよう配車計画の見直しを実施した。

事業概要

- ①複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減
- ②複数卸しから数カ所を外部委託による拘束時間の削減

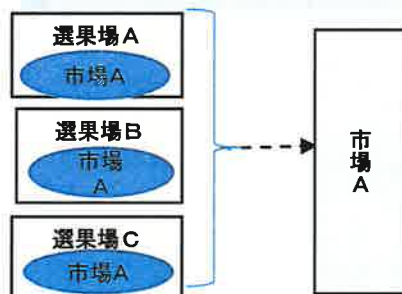
手待ち時間の発生要因

現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、荷待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

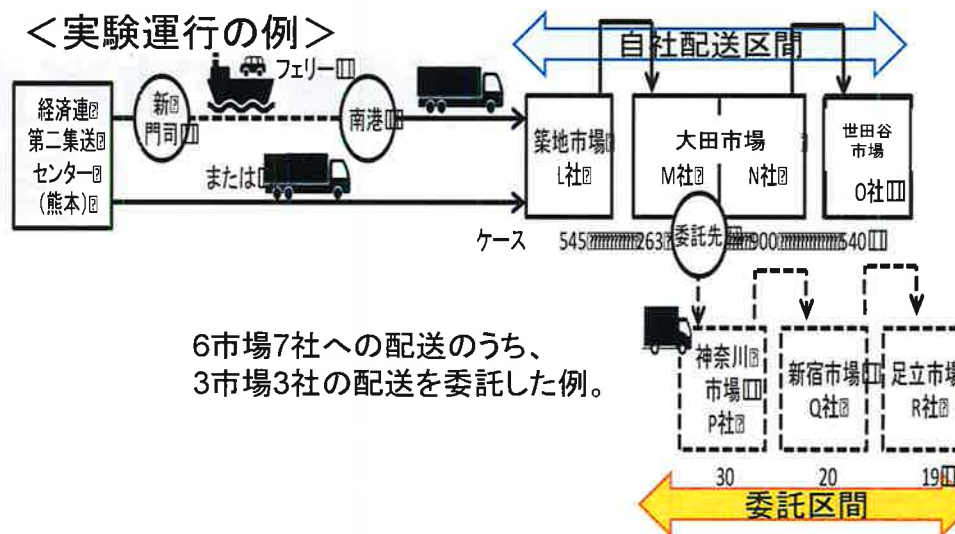


改善への取り組み

発地側にて卸し先が1箇所となるように配車計画を見直し、着側でかかる時間を短縮。



＜実験運行の例＞



結果

- ①運行時間の短縮

約15時間10分

▲約2時間20分

拘束時間の短縮

→ 約12時間50分

- ②運行時間の短縮(1泊2日)

約28時間33分

▲約1時間50分

→ 約26時間43分

発荷主との連携事例

長崎県に工場がある食品製造業者では、パン等の食品を長崎県と佐賀県の工場で積込み、宮崎県の着荷主のところに運送し、そこで空容器を長崎県の工場に返却する一連の輸送を運送事業者へ委託しているが、走行距離の長さや荷役作業・附帯事務の多さから拘束時間の長時間化が課題となっていた。

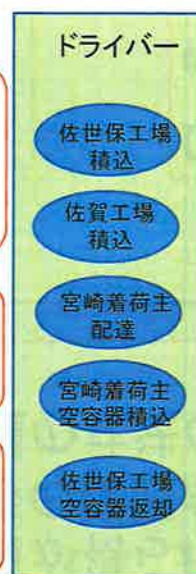
このため、積込担当のドライバーを集荷先に配置することで荷役と運送とを分離するとともに、高速道路利用可能な区間は全区間で高速道路を利用することにより、拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要

3箇所ある積込箇所全てで
ドライバーが積込作業を
実施

空容器を当日夜間に
ドライバーが返却

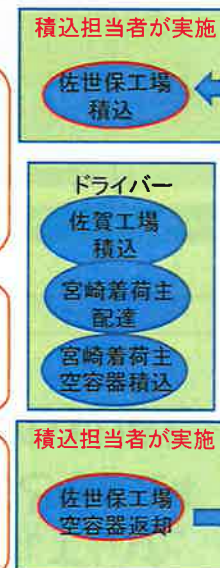
高速道路利用が可能な箇所
の一部で一般道を利用



車庫から最寄りの積込箇所(佐
世保工場)は別の積込担当者を
配置し、荷役と運送を分離

空容器を翌日朝に
積込担当者が返却

利用可能な全区間
高速道路を利用



結果

15時間40分



拘束時間の短縮



13時間30分

▲2時間10分

(うち高速道路利用分▲44分)

発荷主との連携事例

和歌山県にある鋼橋、鉄骨の製造メーカーでは、荷種(建設部材)の寸法が過大であることにより高速道路の通行許可が得られず、一般道路でも夜間の通行に限定されていたことから、拘束時間の長期化等の課題があった。このため、高速道路、一般道路ともに24時間通行が可能となるよう荷種の寸法の見直しを行い、運行経路及び運行時間の見直しを実施した。

事業概要

➤ 荷種の寸法の見直し

【設計変更前の寸法(例)】

幅 3100mm

高さ 4150mm(車両への積付後の寸法)

- ・高速道路の通行許可を得られない
(→ 24時間走行できない)
- ・一般道路(時間帯:21時~6時)に限定

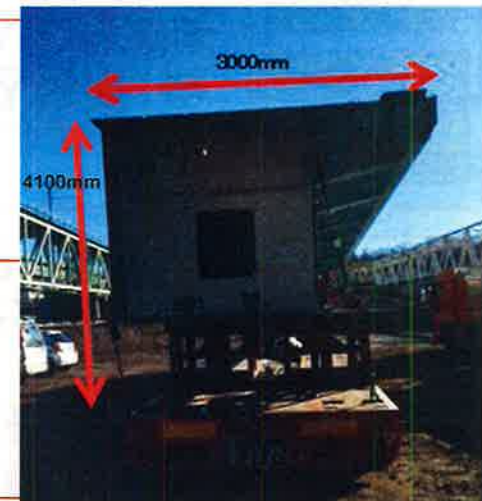
【設計変更】

幅 3000mm以内(▲100mm)

高さ 4100mm以内(▲50mm)

高速道路、一般道路ともに24時間通行可能となった

設計変更した建設部材の実際の積載状況



結果

➤ 運行時間の短縮

2泊3日

拘束時間の短縮

▲19時間

1泊2日

発荷主との連携事例

岩手県にある合板メーカーでは、運送事業者への配送先決定連絡が遅く、また荷積みまでの手待ち時間の発生等の課題があった。このため、配送先連絡時間の前倒し及びドライバーの出勤時刻の後倒しによる効果を検証した。

事業概要

➤ 運行依頼の前倒し(A社)

<現状と課題>

運行当日に配送先の決定連絡があるため、運行計画が立てづらい

<対策と効果>

運行前日の16時までに配送先の決定連絡を行うことで、運行前日の積み置きが可能になるなど計画的な運行が可能に

➤ 出勤時間の後倒し(B社、C社)

<現状と課題>

在庫不足が慢性化し、製品完成まで荷積みができない状況のため、荷積みまでの荷待ち時間が発生

<対策と効果>

出勤後すぐに荷積みを開始できるよう、ドライバーの出勤時間を後倒しすることにより、荷待ち時間を削減

結果

➤ 運行依頼の前倒し

14.2時間



▲2.6時間



12.4時間

➤ 出勤時間の後倒し

13.6時間



▲1.2時間



12.4時間

拘束時間の短縮

着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要



結果

➤ 手待ち時間の削減

4時間



▲3時間7分



53分

拘束時間の短縮

➤ 荷役時間の削減

2時間



▲1時間33分



27分

パイロット事業の取組課題と取組内容(1)

取組課題	取組内容
①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減	○ストックポイントの設定、倉庫の集約、集荷・配送外部委託の活用など、発荷主側又は着荷主側での集荷・荷卸しの箇所数の削減 (山形、静岡、奈良、愛媛、福岡、熊本) ○集荷と長距離輸送・配達の分離、積込みと配送の分離(佐賀、長崎) ○荷主の協力の下、貨物のサイズを特殊車両通行の許可が不要なものに変更し運行時間や経路を改善(和歌山) ○高速道路の利用区間の変更・拡大(岐阜、三重、鳥取、長崎) ○運送の一部を別車両やフェリーに切り替え(大分、宮崎、鹿児島)
②入出荷情報の事前提供による運行の効率化	○運送業者に対する出荷情報の事前提供等によるトラックの運行計画の最適化 (青森、岩手、長野、滋賀、広島、岡山、香川、徳島) ○発荷主から着荷主へのFAXによる積荷明細の確実な連絡や荷主企業内の出荷伝票の電子化など連絡体制の改善(北海道、茨城)
③荷待ち時間の削減	○出荷日の見直しにより数量を事前に把握、運送業者に提供することによる荷待ち時間の削減(福島、京都、宮崎) ○着荷主側の倉庫の受入能力に応じて発荷主側が1日当たりの出荷台数を抑制することにより、着荷主側倉庫への在庫量を調整(東京) ○小ロットの商品の優先受付・優先検品を先に行うなど着荷主側の運用を改善(沖縄) ○パソコンを使用した予約システムの活用や先着順ではなく事前に入庫時間を指定する制度の導入(秋田、山梨、鹿児島)

パイロット事業の取組課題と取組内容(2)

取組課題	取組内容
④荷役作業の効率化	○あらかじめトラックの車高に合わせた荷姿とすることや荷積み倉庫を集約するなど倉庫作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○バラ積みのパレット化や空きスペースを活用したボックスパレットの導入などパレットの活用(群馬、山梨、静岡、鳥取、鹿児島) ○面単位又はパレット単位での発注方式への変更(高知) ○手作業による積込・荷卸しの補助員の配置等、マンパワーの拡大(埼玉、三重、香川、佐賀、長崎)
⑤附帯作業の改善(検品、ピッキング等)	○荷主と運送事業者の両方で重複していた検品作業を廃止するなど、発荷主側倉庫の作業のオペレーション変更(千葉) ○ピッキング作業の導線や担当分野の見直し、台車ピッキングからパレットピッキングへの変更、商品の配置換えなど倉庫内の整理等による作業の効率化(青森、栃木、神奈川、千葉、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○梱包から積込みまで全行程を見直し、梱包作業場所を変更(福井)
⑥施設面の改善	○荷積み専用バースの運用の改善やスペースの設置などによる作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○倉庫内の保管スペースを見直し、荷役スペースを増加(富山、福井、奈良、島根、岡山)
⑦その他	○復路の貨物を確保することによる運行日数の延長、休憩場所を変更し早期の帰社による自宅での休息に切り替え等により休息期間を確保(北海道、宮城、鳥取) ○GPS運行管理システムの活用や、車両の入場時間・積込開始・終了時間のデータ調査により「見える化」を行い、荷主と実態を共有(茨城、愛知、広島、高知)

契約の内容を書面化

できていますか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請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

- ☒ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
- ☒ 契約書を保存していますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。



附帯業務に対して料金を支払っていますか？

附帯業務は
させられるのに、
お金もらえないん
だよな…



附帯業務の例

- 横持ち** 積み下ろし場所から貨物を移動させる。
- ラベル貼り** 貨物に値札等のラベルを貼る。
- は分け** 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 棚入れ** 倉庫内の棚に貨物を入れる。



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・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

- ☒ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか
- ☒ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。



一方的に**低い運賃・料金**で 運送委託等を行っていませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・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

- ☒ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ☒ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。

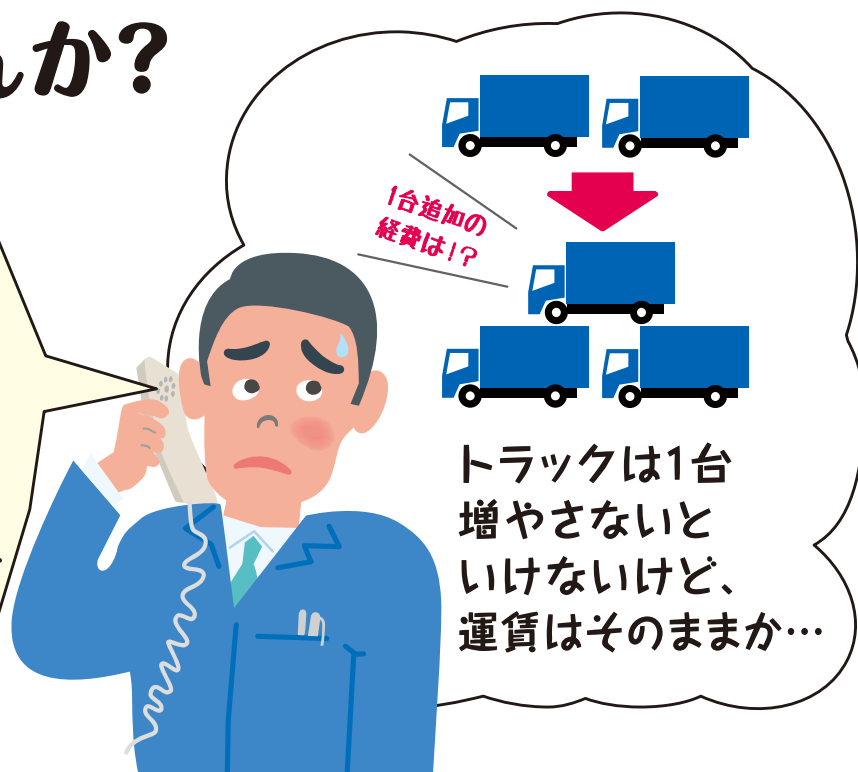


こんな取引を目指しませんか？

- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。



追加運賃・料金の負担を 拒んでいませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・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

- ☒ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
- ☒ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。



労働時間を守れない運送を強要していませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。



要注意! チェックポイント

- ☒ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
- ☒ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令遵守を阻害していませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送を依頼する場合は、運送委託者が費用を負担することを前提に有料道路利用等について協議する。



荷待ち時間への対策を 放置していませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。



要注意! チェックポイント

- ☒ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
- ☒ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送事業者と共有し、対策を講じる。
【例】 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用を負担する。



有料道路の利用料金を負担していますか？

荷物の引渡しが遅くなったけど、
今からでも絶対に間に合わせてね!!

高速使わないと間に合わないけど...

そう言ってもいつも高速代払って
くれないんだよな...



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・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

- ☒ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容・運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。



燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・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

- ☒ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☒ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。



国土交通省 適正取引相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局	貨物課		03-5253-8575				
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631	神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272		自動車交通部	貨物課	082-228-3438
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-286-8122
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-835-6365
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
関東運輸局	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1835	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440		福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
	自動車交通部	貨物課	025-285-9154		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124		鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
北陸信越運輸局	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893				
	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
中部運輸局	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312				
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191				
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714				
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411				
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602				

トラック運送事業者のための

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



国土交通省



I章

このハンドブックの使い方

- はじめに 1
- 1. このハンドブックの内容 2
- 2. このハンドブックのねらい 2

II章

こんな取引条件に要注意!!

- 1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか? 3
- 2. 附帯業務の料金を運送委託者に負担してもらえていますか? 4
- 3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか? 5
- 4. 契約の内容を書面化できていますか? 6
- 5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらえていますか? 7
- 6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できていますか? 8
- 7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか? 9
- 8. 荷待ち時間への対策を講じてもらえていますか?10

III章

受注者のための価格交渉ノウハウ

- 1. 取引条件を明確にしましょう 11~14
- 2. 価格根拠を上手に伝えましょう 15~16
- 3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう 17~21

IV章

困った!! そんな時の相談先

- 1. 取引上の悩みについての相談先① 22
- 2. 取引上の悩みについての相談先② 23
- 3. 下請法・その他関連政策についての相談先 24
- 4. 関連法規 25~26

I章 このハンドブックの使い方

はじめに

ト ラック運送業は、国内貨物輸送の約4割を担う、日本の生活・経済を支える重要な役割を果たしています。

しかしながら、低賃金・長時間労働など「**労働環境の悪化**」により、近年、トラックドライバーになる方(特に若い方)が減ってきています。

また、全ドライバーの平均年齢も約50歳に達しようとしています。

このままでは、ドライバーが段々減っていき、近い将来、これまでのように安全で良好なサービス品質により荷物を運ぶことができなくなり、ひいては生活・経済にまで影響を及ぼしかねません。

そんな大変な状況を避けるためには、トラックドライバーの「**賃金の上昇を前提**」とした労働環境の改善など、若い方達がトラックドライバーとして働きたいと思える魅力ある「**健全な労働環境**」に改善する必要があります。

これまでのトラック運送業では、取引上、荷主が強い立場にあることから、例えば「燃油の高騰などによるコスト負担」、「運送以外の附帯業務にかかる対価」などについて、運賃・料金等の交渉をしたくても以後の取引を断られることをおそれ、「運賃・料金交渉がうまくできない商慣行」が存在し、適正な取引ができていませんでした。

お互いが必要な費用などについて平等な立場で運賃交渉ができる「**適正な取引条件**」に改善するためには、荷主とトラック運送事業者とが手を取りあい、一体となって取り組んでいくことがとても重要です。

このハンドブックは、荷主とトラック運送事業者の皆様が適正な取引を行うための「手引き」としてお役立て頂き、「**健全な労働環境**」に改善するためのものです。

荷主とトラック運送事業者が共に永く発展し続けていける、そんな取引を目指しましょう。

現在

国内貨物輸送の
約4割

今はみんなに貢献できているけど
近頃、なり手が減っているな...

このままの状況が続いていくと...

高齢化と人手不足で業界全体が大変だ!

早く届けて!

他業種

若い人も他業種へ...

だから、
業界全体で環境を変えていきましょう!!

一方的

ではなく

トラック運送業で良かった!

このような環境を目指して!!

今日も誰かの役に立っている
やりがいある仕事に誇りを持って!

1 このハンドブックの内容

本ハンドブックでは、以下の内容を記載しております。ぜひ、貴社に必要な内容について目を通し、適正な取引条件の改善に向けた一助としてご活用ください。

章の名称	内容
Ⅱ こんな取引条件に要注意!!	実際の取引において、具体的に問題となり得る行為と望ましい取引のあり方を記載。
Ⅲ 受注者のための 価格交渉ノウハウ	価格交渉を成功させるためのポイントを記載。
Ⅳ 困った!! そんな時の相談先	荷主や元請運送事業者との取引に関する疑問・悩み等について相談可能な機関を掲載。

2 このハンドブックのねらい

【契約前の価格交渉の事前準備として活用】

交渉に際し、運送事業者の皆さんが本ハンドブックをご覧になることによって、運送委託者にとって、どのような取引行為が法令違反のおそれとなるのか、それを踏まえ、どのように交渉を進めれば効果的なのかなどについてご理解いただき、ご活用ください。



本ハンドブックは、様々なケースを想定しているため、内容は汎用的なものとなっております。貴社の状況に応じて必要な内容をご活用ください。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

本章では、実際の取引において具体的問題となり得る取引行為と望ましい取引のあり方をご紹介します。まず、①～⑧のそれぞれについて① **チェックポイント**を活用して、自社の取引に改善すべき点がないか確認しましょう。

その上で、② **こんな取引を目指しませんか?**を確認し、その実現に向けて、第Ⅲ章の**受注者のための価格交渉ノウハウ**を参考にしてください。

1 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか?

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに**通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めること**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 運賃・料金の設定に際して、運送委託者に十分に協議に応じてもらっていますか。
- ☐ 運送委託者の事情による運賃・料金の引き下げ要請を受けていませんか。



② こんな取引を目指しませんか?

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

2

附帯業務の料金を運送委託者に負担してもらえていますか？

- 運送委託者が運送事業者の運転者等に**契約にはない役務を無償で提供させること**は下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

① チェックポイント

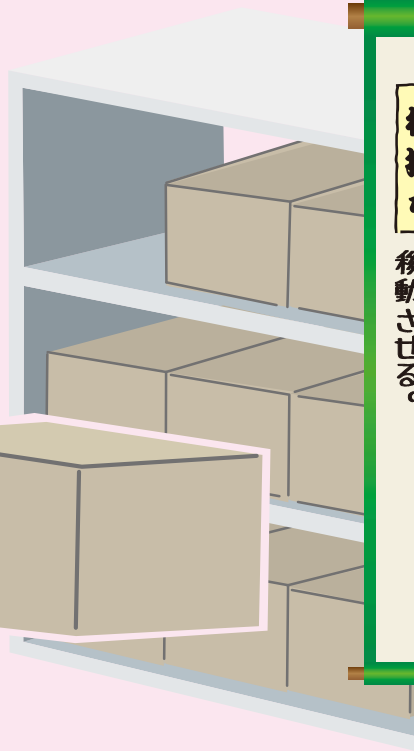
- ☐ 契約にない附帯業務を無償で提供させられていませんか。
- ☐ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を収受できていますか。

要注意!

附帯業務は
させられるのに、
お金もらえないん
だよな…



運送事業者



附帯業務の例

- 横持ち** 積み下ろし場所から貨物を移動させる。
- ラベル貼り** 貨物に値札等のラベルを貼る。
- 仕分け** 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 梱入れ** 倉庫内の棚に貨物を入れる。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章を
ご参照ください。

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

3 有料道路の利用料金を負担させられていませんか?

- 運送委託者が**有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むこと**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

要注意!

① チェックポイント

- ☐ 有料道路の利用を前提とした運送依頼にもかかわらず、有料道路利用料金を自社で負担させられていませんか。

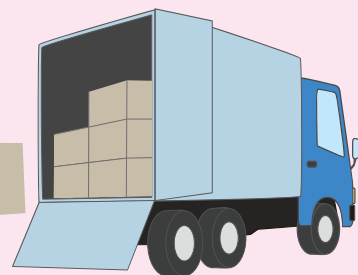
荷物の引渡しが遅くなったけど、今からでも絶対に間に合わせてね!!

高速使わないと間に合わないけど...

そうやっていつも高速代払ってくれないんだよな...

運送委託者

運送事業者



② こんな取引を目指しませんか?

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容や運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

4 契約の内容を書面化できていますか？

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、**運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化**しています。
- **運送事業者が再委託する場合に、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。**

要注意!

① チェックポイント

- ☐ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
- ☐ 契約書は保存していますか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章を
ご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

5 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらえていますか？

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

要注意!

① チェックポイント

- ☐ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒まれていませんか。
- ☐ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒まれていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を請求する。

6

燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できていますか？

- 運送委託者が運送事業者から**燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。**

要注意！

① チェックポイント

- ☐ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒まれていませんか。
- ☐ 燃料サーチャージの導入要請を行ったにもかかわらず、協議を拒まれていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

7 労働時間を守れない運送を強要されていませんか？

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼を受けていませんか。
- ☐ 運送委託者の都合で出発時間を遅延させられるなど、法令遵守を阻害されていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送依頼を受ける場合は、運送委託者が費用を負担することを前提に有料道路利用等について協議する。

8 荷待ち時間への対策を講じてもらえていますか？

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれ得ます。

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間で負担を強いられている実態を運送委託者に伝えていますか。
- ☐ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)を負担させられていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送委託者と共有し、対策を講じる。
例 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用は運送委託者に負担してもらえるよう協議する。

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

本章では、望ましい取引を行うための価格交渉ノウハウをご紹介します。適正取引の実現に向け、価格交渉における様々な場面で受注者側はどのような対応を講じるのがよいか、参考にしてください。

1 取引条件を明確にしましょう

荷主・元請運送事業者と運送事業者間のトラブルを回避するためには、その取引条件を明確にすることが重要です。まず、**取引条件に関するルールを定めた上で、価格設定方法等について両者間で合意をとることが望めます。**

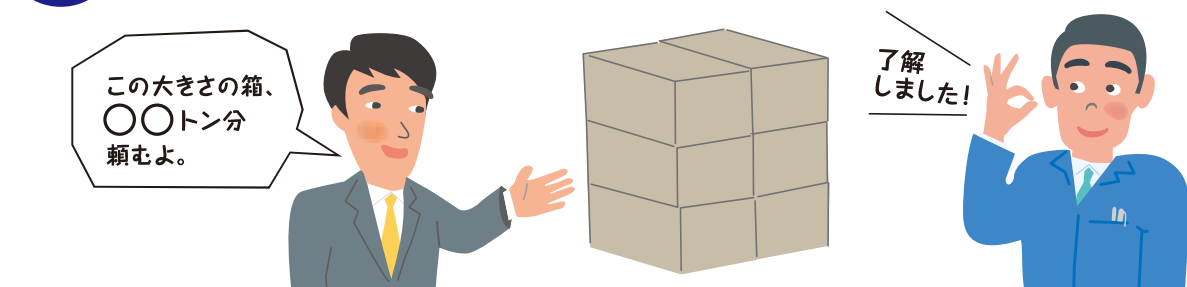
A 業務内容について

業務内容・責任の範囲を明確にして、契約を結びましょう。

ポイント1 運送業務と附帯業務の区別を明確にする。



ポイント2 運送する物の形態や重量について、あらかじめ確認をしておく。



ポイント3 附帯業務が発生する際は、その業務内容を明確にする。



B | 運賃・料金設定について

運賃・料金を荷主・元請運送事業者と運送事業者の双方の合意に基づいて、明確に設定しましょう。
また、定期的に協議の場を設け、適宜見直すようにしましょう。

ポイント 1

運賃と料金の区別を明確にする。



ポイント 2

運賃に関して、燃料費や人件費などを考慮し合理的な範囲で設定する。



ポイント 3

有料道路利用料金や附帯業務を行うために生じる費用など運送にかかる追加費用の額やその費用分担について、あらかじめ明確に設定する。



Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

ポイント 4

荷主・元請運送事業者の都合による貨物量の増減の場合には、荷主と十分に協議し、合理的な運賃・料金を設定する。



ポイント 5

キャンセルや不十分な荷造りによる荷物の汚破損（外装異常）が生じた場合、契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の費用負担について、契約時にあらかじめ明確にしておく。



チェックポイント

- ✓ 荷待ち時間については、契約時に見込まれる荷待ち時間を確認の上、車両留置料を設定しましょう。
- ✓ 実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や車両留置料の引上げについて荷主と協議しましょう。



荷待ち時間

C | その他

突発的な事態が起きた際に、どのような対応をとるのかなど、事前に荷主・元請運送事業者と運送事業者間で話し合いをしておくようにしましょう。

ポイント

突発的な燃料費の高騰に際しては、その上昇分を見込んだ運賃・料金の再設定について協議する。
また、燃料サーチャージ制度の導入について、荷主・元請運送事業者に対し、導入の必要性等を十分に説明の上提案する。



2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

A 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

① 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。

※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP

<http://www.jta.or.jp/>

② 附帯業務など運送以外の取引条件について、契約後に齟齬が生じないよう詳細に提示しましょう。

③ 附帯業務や荷待ちにかかる時間費用については、附帯業務の内容や想定される荷待ち時間数を明示した上で、運賃とは別に提示しましょう。(契約見直し交渉にあたって必要となります。)

契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の取り決めをしておきましょう。



B | 燃料費・人件費等の高騰分に対して

- 1 燃料費・人件費等の上昇分については、公的機関等から公表されているデータなどを用いて、必要な金額の合理性を明らかにした上で提示しましょう。

燃料費の参考資料 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/

人件費の参考資料(有効求人倍率) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>

- 2 外的要因によるコスト増加について、企業努力で対応可能な範囲を荷主・元請運送事業者に示し、その範囲を超えるものについては、運賃・料金に反映されるよう荷主・元請運送事業者と協議しましょう。

- 3 燃料費については、燃料サーチャージの意義や必要性を荷主に伝えた上で、燃料サーチャージの導入を荷主・元請運送事業者と協議することも有効です。

燃料サーチャージのご参考 国土交通省「燃料サーチャージ制の導入促進」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html



C | その他

- 1 当初合意した多頻度・小口輸送への対応が、ドライバー不足などにより困難になった場合や現場の負担が大きくなった場合には、発注量の引き上げなどの改善案を提示した上で、それに見合う運賃料金の再設定を協議しましょう。

3 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう

取引条件の改善に向けて発注者と取り決めたルールを着実に実行するためには、書面に取り決めを残すことが重要となります。

A | 書面化すべき事項

契約内容を書面化する際に、業務上必要最小限の項目として、次の8項目が挙げられます。これらの項目に追加して、業務上必要な記載項目を記載してください。

- ① 荷主・元請運送事業者／受託者、連絡先
- ② 委託日／受託日
- ③ 運送日時、場所
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃・燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料金、附帯業務料金、車両留置料^(※)
- ⑧ 支払方法・期日

できるだけ詳細に
契約書を作成しよう!



(※) 荷待ち時間に対する料金

上記の各種事項を決定した際は、「日時」「場所」「担当者」「方法(対面・電話など)」を記録しておきましょう。あるいは、見積書や契約書に記載しておくトラブルが発生した際に役立ちます。

記録を作成する際には、正確な事実を記載することが重要です。記録を残す際には、可能な限り記憶が鮮明な交渉当日に作成し、荷主・元請運送事業者と共有しましょう。

また、電子メールなどを活用して記録を残すことも有効です。取引先に対して、「間違いがあるとご迷惑をかけるのでご確認ください」と伝え、改めて記録内容を電子メールなどで確認することも、相互認識の共有という点で有用と考えられます。

B | 契約書面の例

この章では必要な項目を盛り込んだ発注書や運送引受書の例を掲示いたしますので、契約書類を作成する際に、ご参照ください。

また、より詳細な内容は、国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」に詳しく記載されておりますので、以下のWEBサイトよりご確認ください。

国土交通省 トラック事業関連施策

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

例1 下請法3条書面(発注書)の書式例

◎下請法で定められている必要最低限の記載事項を含む様式です。

〇〇運輸株式会社 御中		東京都千代田区〇〇 03(〇〇〇〇)〇〇〇〇	
注文年月日 平成25年1月23日	委託内容 (運送品の概要) 食用ナタネ油 (車種) 4t車 (台数) 1両 (附帯業務) ・●●商店所有パレットへの積み付けおよびフォークリフトによる倉庫への搬入	委託期間(日) 平成25年1月24日 (積み開始日時) 平成25年1月24日(9時) (取卸し終了日時) 平成25年1月24日(17時) (附帯業務日時) 平成25年1月24日(17時～18時)	
場所 (積み先) 〇〇食品A株式会社工場 (取卸し先) ☐ 商店	代金(円) 運賃: 50000円 燃料サーチャージ: 2000円 有料道路使用料: 10000円 附帯業務料: 3000円 消費税額: 2750円	支払期日 平成25年2月28日	支払方法 銀行振込
上記のとおり運送を受託します。		平成25年1月23日 〇〇運輸株式会社 東京都千代田区〇〇 03(〇〇〇〇)〇〇〇〇	受託時に上記の委託事項を確認のうえ 応諾。

例2 運送状を活用して運送引受書を作成する基本様式

◎通常確認が必要となる事項を網羅した運送引受書の様式です。

A. 委託時記載事項 委託者においてⅠ～Ⅲを示して、受託者に運送を依頼

		委託日：平成 年 月 日	
運送委託者	名称	電 話	
		FAX、E-mail	
	住所	【責任者・担当者名】	

Ⅰ 運送業務

積込み開始日時	平成 年 月 日 (時)	積込み先	
【住 所】		【連絡先(電話、担当者)】	
取卸し終了日時	平成 年 月 日 (時)	取卸し先	
【住 所】		【連絡先(電話、担当者)】	

運送品の概要	
車種	台数 両

Ⅱ 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	平成 年 月 日 (時) ～ 平成 年 月 日 (時)
【備 考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(例：貨物の荷造り、仕分け等)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料等」の欄に記載の費用となります。

Ⅲ 運賃及び料金

運 賃	円	燃料サーチャージ	円
有料道路使用料(税込)	円	附帯業務料等	円
〇〇料	円	車両留置料	円
消費税額	円		
【備 考】			

支払日	平成 年 月 日	【毎月 日締め切り、翌月 日払い】	支払方法	
-----	----------	-------------------	------	--

(注)・「運賃」及び「燃料サーチャージ」は、受託者が設定しているものによります。

・「有料道路使用料(税込)」は、通行予定の有料道路の利用料を記載します。

・「車両留置料」は、委託者の都合で貨物の発地又は着地に到着後、留置された時間分について、受託者が設定しているものによります。

・「消費税額」は、法定の税率によります。

・上記のとおり運送を委託します。なお、運賃及び料金に変更が生じる等、本状に記載のない事項が発生した場合は、支払時に双方で決定し精算することとします。

委託者(荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者)

B. 受託時記載事項 上記を応諾の上、受託者において記載

運送受託者名	名称	電 話	
		FAX、E-mail	
	住所	【責任者・担当者名】	
【車両番号】		【運転者名】	
【備 考】			

・上記のとおり運送を受託します。

平成 年 月 日 運送受託者(貨物自動車運送事業者)

(注1)グレーは、当事者間での必要に応じて記載する任意記載項目欄です。

(注2)運送委託者において発出された運送状にB欄を追記して運送引受書が作成発出される例であるが、運送状については、運送委託者が提出する旨、標準貨物自動車運送約款第8条で規定されています。

(注3)この運送引受書は、国土交通省「トラック運送業における書面化ガイドライン」に基づき発行される書面です。運送委託者がこの書面と相違した運送を強要した場合は、貨物自動車運送事業法第64条に基づく荷主勧告、社名公表が行われる場合があります。

例3 メールを活用した書面化の例

◎書面ではなくメールを活用することもできます。

委託者→受託者メール送信

差出人：xxxxxx@mlit.go.jp
送信日時：2017年5月30日木曜日 10:57
宛先：xxxxxx@co.jp
件名：【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

〇〇運輸(株)御中

下記のとおりお願いいたします。
積込：5/31 〇時（〇〇食工業 A工場）
取卸：5/31 17時（△△商店）

附帯業務：
17時～〇時△△商店所有パレットへの積みつけ、フォークリフトでの倉庫搬入

運賃50,000円、燃料サーチャージ1,800円、附帯業務料3,000円、消費税2,740円

支払い：H29.6.30 銀行振込

〇〇食品(株) 〇〇課 国土 花子
〒111-1111
東京都〇〇区
TEL:03-1111-1111
FAX:03-2222-2222
E-MAIL:xxxxxx@mlit.go.jp

受託者→委託者メール送信

差出人：xxxxxx@co.jp
送信日時：2017年5月30日木曜日 11:57
宛先：xxxxxx@mlit.go.jp
件名：RE:【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

〇〇食品(株) 国土さま

メールにて依頼のありました下記の件了解いたしました。
よろしくお願い致します。

〇〇運輸(株)
総務課 運輸 太郎
〒222-2222
東京都〇〇区〇〇
Tel:03-3333-3333
Fax:03-4444-4444

-----Original Message-----

差出人：xxxxxx@mlit.go.jp
送信日時：2017年5月30日木曜日 10:57
宛先：xxxxxx@co.jp
件名：【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

〇〇運輸(株)御中

下記のとおりお願いいたします。
積込：5/31 〇時（〇〇食工業 A工場）
取卸：5/31 17時（△△商店）

附帯業務：
17時～〇時△△商店所有パレットへの積みつけ、フォークリフトでの倉庫搬入

運賃50,000円、燃料サーチャージ1,800円、附帯業務料3,000円、消費税2,740円

支払い：H29.6.30 銀行振込

〇〇食品(株) 〇〇課 国土 花子
〒111-1111
東京都〇〇区
TEL:03-1111-1111
FAX:03-2222-2222
E-MAIL:xxxxxx@mlit.go.jp



契約内容をメールで書面化すれば、
過去の取引で作成した様式の使い
回しができて大変便利!

参考 | 契約が書面化されていないことによるトラブル例

契約の内容を口頭での確認のみで済ませると、次のようなトラブルが生じる可能性があります。

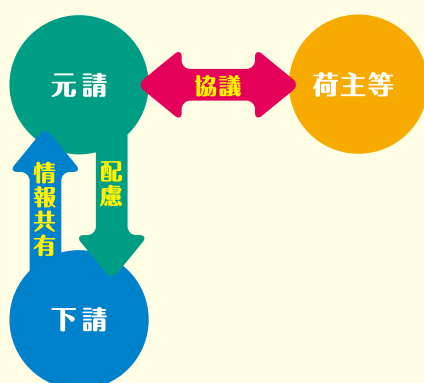
トラブル内容	具体例
・ 支払いの遅延	当初の支払期日を守ってもらえず、だんだん支払いが遅れるようになった。
・ 代金の減額	運送委託者の都合による運送延着が発生したが、責任の範囲を規定していなかったため、ペナルティとして運賃・料金の減額を請求された。 個建て方式の運賃を設定していたが、1個の荷物の大きさを決めていなかったため、5個の荷物を束ねて1個分の運賃に減額された。
・ 不当な利益提供要請	事前に知らされていなかった手待ち時間や附帯作業が発生したが、無償での実施を要求された。



コラム | 下請運送事業者に配慮した望ましい取引

荷主と価格交渉を行うためには、元請運送事業者と下請運送事業者が協力して、荷主と協議することが重要です。元請運送事業者、下請運送事業者それぞれが、以下のことに留意して、取引の適正化を目指しましょう。

- ① 元請運送事業者は、荷主等との契約の際、「労働時間のルールが守れるか」、「安全コストを適切に負担できるレベルの運賃水準となっているか」などを確認し、下請運送事業者に配慮した契約を心がけましょう。
- ② 下請運送事業者は、荷待ち時間や附帯業務の実態など、元請運送事業者が荷主等と協議を行う際に、必要となる情報を共有・提供しましょう。



WIN-WINの
関係を構築して
いきましょう！



よろしく
お願いします！

IV章 困った!! そんな時の相談先

本章では、価格交渉や取引等において、事業者の皆様をサポートし、相談に対応できる連絡先をまとめています。必要があれば、ご連絡ください。

1 取引上の悩みについての相談先①

トラック運送業における荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化及び燃料サーチャージの導入を推進するため、国土交通本省及び地方運輸支局等にトラック運送事業者からの相談窓口を設置しています。

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局	貨物課		03-5253-8575				
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631	神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272		自動車交通部	貨物課	082-228-3438
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-286-8122
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-835-6365
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
関東運輸局	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1835	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440		福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課	025-285-9154		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124		鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893				
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312				
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191				
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714				
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411				
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602				

Ⅳ章 困った!! そんな時の相談先

2 取引上の悩みについての相談先②

「下請かけこみ寺」では、①全国の中小企業から寄せられた企業間取引に関する様々な相談等に対して相談員が無料で親身になって対応するとともに、必要に応じて弁護士の無料相談も行っています。また、②紛争の早期解決に向けて裁判外紛争解決手続(ADR)を無料で実施しています。

実施体制は、公益財団法人全国中小企業取引振興協会が「下請けかけこみ寺本部」として、全ての事業の管理・運営を行い、47の各都道府県下請企業振興協会が地域の拠点として、中小企業の皆様方との接点となる役目を果たしています。

下請かけこみ寺相談用フリーダイヤル(通話料無料)



0120-418-618

3 下請法・その他関連政策についての相談先

下請取引の公正化や下請事業者の利益保護に関する法律について確認したい場合、及び、下請中小企業政策全般について聞きたい場合は、中小企業庁事業環境部取引課、もしくは各地の経済産業局までお問い合わせください。また、下請法・独占禁止法については、公正取引委員会経済取引局取引部企業取引課、もしくは各地の事務所でもご相談やご質問を受け付けております。

中小企業庁	事業環境部 取引課	03-3501-1669(直通)
北海道経済産業局	産業部 中小企業課	011-709-1783(直通)
東北経済産業局	産業部 中小企業課	022-221-4922(直通)
関東経済産業局	産業部 中小企業課	048-600-0325(直通)
中部経済産業局	産業部 中小企業課	052-589-0170(直通)
近畿経済産業局	産業部 中小企業課	06-6966-6037(直通)
中国経済産業局	産業部 中小企業課	082-224-5661(直通)
四国経済産業局	産業部 中小企業課	087-811-8529(直通)
九州経済産業局	産業部 中小企業課	092-482-5450(直通)
沖縄総合事務局	経済産業部 中小企業課	098-866-1755(直通)

公正取引委員会	取引部 企業取引課	03-3581-3375(直通)
北海道事務所	下請課	011-231-6300(代表)
東北事務所	下請課	022-225-8420(直通)
中部事務所	下請課	052-961-9424(直通)
近畿中国四国事務所	下請課	06-6941-2176(直通)
近畿中国四国事務所	中国支所 下請課	082-228-1501(代表)
近畿中国四国事務所	四国支所 下請課	087-812-5760(直通)
九州事務所	下請課	092-431-6032(直通)
沖縄総合事務局	総務部 公正取引室	098-866-0049(直通)

この他、一部の企業では、取引先からの法令違反や企業倫理違反、またはそれらの疑いのある行為などを発見した場合に相談・通報を受ける窓口を設置しています。

取引先から、前述のような行為があった場合には、そのような窓口で相談することも有効な手段ですので、確認してみてください。

Ⅳ章 困った!! そんな時の相談先

4 関連法規

A | トラック運送業に関する適正取引推進ガイドライン

国土交通省では、荷主・元請運送事業者と下請運送事業者の皆様との間の適正取引を推進すべく「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」(以下、適正取引推進ガイドライン)」を策定しています。適正取引推進ガイドラインには、実際の取引において問題となりうる取引事例と望ましい取引のあり方や関連法規がわかりやすく、具体的に記載されています。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

B | 荷主勧告制度

トラック運送事業者が行った過労運転防止違反等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。なお、勧告を受けた荷主については、その名称が公表されます。(貨物自動車運送事業法第64条)

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

C 独占禁止法(物流特殊指定)・下請法

物品の運送又は保管を委託する取引のうち、荷主(いわゆる真荷主。以下同じ。)と物流事業者との取引については物流特殊指定(正式名称:特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法)が、物流事業者間の再委託取引については下請法(正式名称:下請代金支払遅延等防止法)が適用されます。



荷主 (特定荷主)	物流事業者 (特定物流事業者)
a 資本金3億円超	資本金3億円以下(個人事業者を含む。) (資本金3億円超の事業者の子会社を除く。)
b 資本金1千万円超 3億円以下	資本金1千万円以下(個人事業者を含む。) (資本金1千万円超の事業者の子会社を除く。)
c 取引上の地位が 優越している荷主	取引上の地位が 劣っている物流事業者

※Cにおける取引上の地位の優劣の判断に際しては、荷主と物流事業者の関係ごとに、取引依存度、荷主の市場における地位、取引先変更の可能性等を総合的に考慮します。

元請物流事業者と下請物流事業者の資本金が以下のいずれかの関係にある場合は、下請法が適用されます。

親事業者 (元請物流事業者)	下請事業者 (下請物流事業者)
資本金3億円超	資本金3億円以下 (個人事業者を含む。)
資本金1千万円超 3億円以下	資本金1千万円以下 (個人事業者を含む。)

物流特殊指定や下請法では、「減額」や「買いたたき」、「購入・利用強制」などを禁止しています。また、下請法では、親事業者に、「書面の交付義務」、「書類作成・保存義務」等の義務を課しています。

物流特殊指定(独占禁止法)や下請法に違反する行為が認められた場合には、命令・勧告等の措置が採られることとなります。

参考 下請法のパンフレット

<http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/sitaukepamph.pdf>

参考 物流特殊指定のパンフレット

<http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/buttokupanfu.pdf>

参考 下請法や物流特殊指定の内容を説明した動画もあります。

<https://www.youtube.com/c/JFTCchannel>

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

MEMO

トラック運送事業者のための

価格交渉

ノウハウ・ハンドブック



国土交通省