

第4回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

平成28年7月22日（金）13時30分～
於） 富山県トラック会館 役員室

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. パイロット事業の実施について
2. 今後の取り組みについて
3. その他

III. 閉会

【 配 付 資 料 】

・議事次第 ・委員名簿 ・配席図

資料1 パイロット事業の対象集団の概要

資料2 トラック運転者労働条件改善事業（パイロット事業）の概要

資料3 今後の協議会運営の基本的な考え方（案）

資料4 リーフレットの周知のお願い（荷主に対する改善基準告示等の周知）（案）

資料5 改善基準告示遵守に向けた実態調査（案）

（参考資料）

1. トラック運送事業の輸送秩序確立に関する協力について（お願い）
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の拡充について
3. 第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会

第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏 名	所属・役職	備考
学識経験者	千々 岩 力	高岡法科大学 大学長	
経済団体等	新 庄 幹 夫	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	
	佐 藤 登	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	欠席
	増 川 茂 則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	
	梶 原 真 美	富山県消費者協会 事務局長	
荷主企業等	林 清 淳	株式会社不二越 営業管理部物流管理センター長	欠席
	西 田 真 一	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス推進部供給企画室長	
	広 瀬 政 明	三協立山 株式会社 総合販売推進部総合販売推進課長	
	塚 田 宏 之	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部調査役	
	小 森 誠 一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	
貨物運送 事業者 ・団体等	小 杉 紘 平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (魚津運輸株式会社 取締役会長)	
	勝 山 功	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (三和運輸株式会社 取締役相談役)	随行 浦野 征一郎 専務取締役
	荒 木 一 義	株式会社荒木運輸 代表取締役社長	
	稲 土 英 博	一般社団法人富山県トラック協会 専務理事	
労働組合等	高 柳 幸 司	全日本運輸産業労働組合富山県連合会 執行委員 長	随行 三浦 功 運輸労連書記長
行政機関	山 崎 英 生	厚生労働省富山労働局長	代理 紀伊 洋一 労働基準部長
	江 角 直 樹	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 齋藤 芳久 自動車交通部長

(順不同、敬称略)

パイロット事業対象集団報告様式

(富山県地方協議会)

区 分	名 称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	中越パルプ工業株式会社	富山県高岡市米島282	紙・パルプ	××-××-××	〇〇 〇〇
元請運送業者	中越ロジスティクス(株)伏木事務所	富山県高岡市伏木1丁目1-2	紙・パルプ・他	××-××-△△	△△ △△
下請運送業者	港運輸株式会社	富山県高岡市能町1063-1	紙・パルプ・他	××-××-□□	□□ □□
着荷主	中越パッケージ(株)千葉工場	千葉県香取郡神崎町武田20-10	紙加工業	××-××-▽▽	▽▽ ▽▽
選定理由等	長距離輸送において際だって拘束時間が長いという実態調査結果を踏まえ、地方協議会の検討で長距離輸送の形態を持ち、富山県内で影響力のある荷主を含む集団の中から選定することが適当であるとの結論に至ったため。				

※1 「名称」、「所在地」、「主な荷の種類」欄について決まり次第速やかに報告すること。それ以外の項目については追って報告することで差し支えない。

※2 「運送事業者」については、下記記入例を参考に元請、下請(1次、2次等)ごとに記載すること。

※3 「主な荷の種類」については、具体的名称でなくとも積み荷としての特性がわかる様に記載すること。

(記入例)

区 分	名 称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	(株)〇〇	〇〇	精密機械部品製造業	××-××-××	総務部長〇〇
元請運送業者	(有)△△ Aセンター	△△	倉庫業(ただし一部自社配送あり)	××-××-△△	業務課長△△
下請運送業者	B貨物	□□	精密部品	××-××-□□	次長□□
着荷主	▽▽ (株) C工場	▽▽	〇〇製品製造業	××-××-▽▽	工場長▽▽
選定理由等	(例1) 実態調査結果を踏まえ、地方協議会で検討した結果、本県の主要産業である〇〇の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定したため。 (例2) 〇〇方面への輸送において際だって拘束時間が長い実態が見られるため、当該輸送形態を持つ集団を対象とした。				

トラック運転者労働条件改善事業（パイロット事業）実施計画書（抜粋）

平成28年6月

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（パイロット事業）として、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を含めた検討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、安全衛生の確保・向上等を図ることとする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業（パイロット事業）として、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を含めた検討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。

（1）対象集団の決定

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、1集団当たり4事業場以上で構成される集団とし、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

下記（7）①の検討会の運営を統括し、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) 検討会（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６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

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) 検討会（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検討会ごとに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検討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、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「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回検討会（詳細は下記（7））で検討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回検討会（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、各検討会を開催する前に1回以上行い、対象集団の概要、下記（7）の検討会の進め方、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) 検討会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①検討会の設置及び開催

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検討会を設置し、下記(i)～(iii)の内容を基にした検討会を年3回開催する。

- (i) 第1回検討会では、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回検討会では、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主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回検討会では事業の結果報告、取組事例、今後の課題等を議論し、検討会ごとの報告書を取りまとめる。

なお、検討会の設置に向けて、主に各集団の荷主の理解を深めることを目的に、事前説明のための個別訪問を行うこととする。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、検討会を構成する全ての事業場を第1回と第2回の検討会の間に1回、第2回と第3回の検討会の間に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、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、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回検討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こと。
- (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、本検討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（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回検討会において検討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、検討会ごとに取りまとめ、結果を検討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。

(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、検討会、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。

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。

ここで作成した報告書については、平成29年3月25日までに厚生労働省（労働基準局監督課）に、報告書100部、概要版500部を納入する。また、都道府県労働局労働基準部監督課にも配布する（各都道府県労働局（47局）にそれぞれ報告書5部、概要版200部）。併せて、成果物に係る電子データ（使用ソフトについては事前に厚生労働省と調整を行う。）をCD等に記録し、厚生労働省本省に2部提出する。

報告書に係る著作権等一切の権利は厚生労働省に帰属する。

4 事務局の設置

検討会の日程調整や資料作成等のため、事務局を設置する。

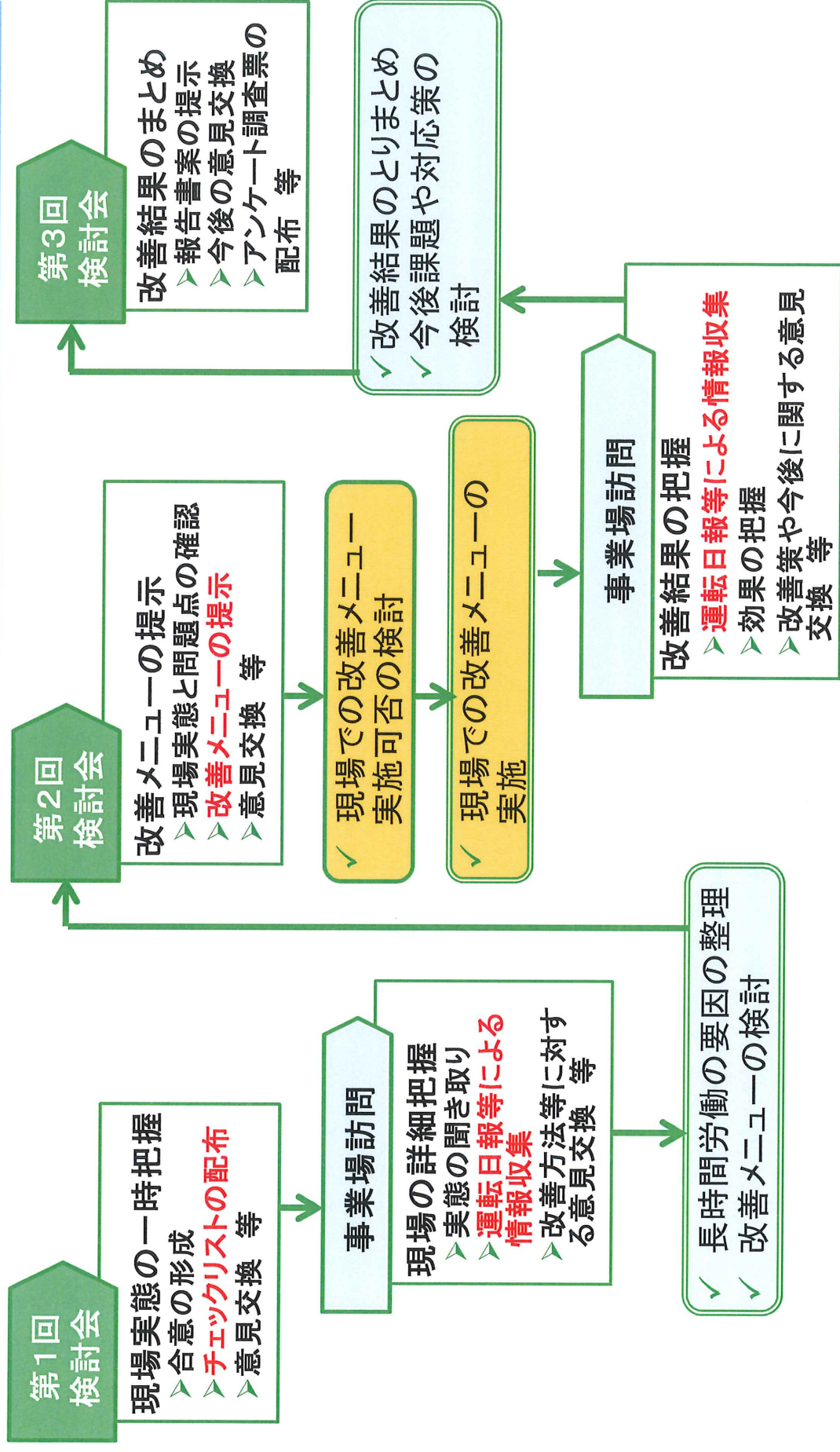
事務局は、株式会社日通総合研究所（東京都港区東新橋一丁目9番3号）とする。

5 スケジュール

作業項目	年月	平成 28 年										平成 29 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検討会（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検討会（2 回目）								○						
⑧個別訪問の分析（2 回目）														
⑨アンケートの作成														
⑩検討会（3 回目）													○	
⑪報告書等作成														
アドバイザー														
①打合せ会議			○				○				○			
②検討会（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検討会（2 回目）								○						
⑥個別訪問（2 回目）														
⑦検討会（3 回目）													○	
事務局														
①打合せ会議・検討会の案内通知 作成・発送														
②打合せ会議・検討会の資料作成														
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検討会（1 回目）の日程調整・ 資料作成														
⑦検討会（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検討会（2 回目）の日程調整・ 資料作成														
⑬検討会（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検討会（3 回目）の日程調整・ 資料作成														
⑰検討会（3 回目）													○	
⑱報告書等作成の補助														

パイロット事業の進め方とスケジュール感

5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月



H 2 8 . 7 . 2 2

今後の協議会運営の基本的な考え方

○目的について

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の目的は、2点

①長時間労働の抑制

②適正運賃の收受をはじめとする取引環境の改善

今後は、②の観点も考慮に入れながら検討を進める必要がある。

○地方における議論、独自の取組

地方協議会の運営について、中央協議会と同様の会議を行うだけでなく、地域の環境・特性を踏まえ、具体的な成果に結びつく取組として何が必要かを考える。

パイロット事業の実施事例は、今後のガイドライン策定の材料になることに加え、地方独自の問題を議論するにあたっての情報源とする。

加えて、長時間労働の抑制及び取引環境改善のための議論に必要と思われる取組を検討する。（例：地方独自の調査、荷主へのヒアリング、地方あるいは業界独自の悪習慣の洗い出し、地方での運賃・原価に関する調査、荷主に対するPR、他事業者の講演などあらゆる方法）

○メンバーの追加、分科会の設置

地域事情、課題に応じた議論のため、必要性があれば、協議会のメンバーの追加や分科会等の設置を検討。

○スケジュール案（中央及び地方協議会の関係）

平成28年29年度は、地方協議会の開催後に中央協議会を開催する流れが基本。各地方の実情を踏まえた地方協議会での議論を踏まえつつ、中央協議会の議論を進めることを想定。

平成30年度は、中央の後に地方を開催する流れ。それまでの成果をまとめ中央でガイドラインの策定を進め、それを基に必要に応じて地方独自のガイドラインを作成するケースも考慮。

トトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方(案)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成28年度	第4回中央協議会 開催	第4回地方協議会 開催	第5回中央協議会 開催	第5回地方協議会 開催	第5回中央協議会 開催	第5回地方協議会 開催	第5回中央協議会 開催	第5回地方協議会 開催	第5回中央協議会 開催	第5回地方協議会 開催	第5回中央協議会 開催	第5回地方協議会 開催
平成29年度	第6回中央協議会 開催	第6回地方協議会 開催	第7回中央協議会 開催	第7回地方協議会 開催	第7回中央協議会 開催	第7回地方協議会 開催	第7回中央協議会 開催	第7回地方協議会 開催	第7回中央協議会 開催	第7回地方協議会 開催	第7回中央協議会 開催	第7回地方協議会 開催
平成30年度	第8回中央協議会 開催	第8回地方協議会 開催	第9回中央協議会 開催	第9回地方協議会 開催	第9回中央協議会 開催	第9回地方協議会 開催	第9回中央協議会 開催	第9回地方協議会 開催	第9回中央協議会 開催	第9回地方協議会 開催	第9回中央協議会 開催	第9回地方協議会 開催

荷主企業 各位

平成28年〇月〇日
富 山 労 働 局
北陸信越運輸局富山運輸支局
(一社) 富山県トラック協会

リーフレットの周知のお願い
～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～

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送業は我が国の国民生活及び経済活動を支える重要な産業ですが、長時間の荷待ち時間や契約にない附帯作業の要請等により、トラックドライバーの労働環境は厳しいものとなっており、人材確保の難しさにつながっています。

このような状況を踏まえ、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会は連携して、経済産業省や農林水産省の協力も得ながら、トラック業界の長時間労働の抑制に向けて、検討・対策を進めているところです。

また富山県においても、富山労働局、北陸信越運輸局富山運輸支局及び(一社)富山県トラック協会の3者が事務局として、学識経験者、荷主、トラック運送事業者及び行政機関などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会」(以下、富山県地方協議会という。)を設置し、関係者が一体となって、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしております。

トラック運送事業者には守るべき労働時間のルール「改善基準告示」がありますが、それを知らなかったという荷主企業の声も聞かれます。また、荷主の指示等を背景に、この告示に違反する過労運転等が見られる場合に、国土交通省が荷主名を公表する「荷主勧告制度」もありますが、その認知度もあまり高くないのが実情です。トラックドライバーの長時間労働の改善を行うには、荷主の皆様の協力が不可欠であり、その前提として、トラック運送に係る法令等の理解を深めていただくことが肝要です。

このため、富山県地方協議会より、トラックドライバーの長時間労働改善に向けた取組の一環として、荷主の皆様に向けた「改善基準告示」及び「荷主勧告制度」に関するリーフレットをお送りいたしますので、何卒趣旨をご理解いただき、社内周知等にご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

【お問い合わせ先】

富山労働局労働基準部 監督課

TEL 076-432-2730

北陸信越運輸局 富山運輸支局 輸送・監査部門

TEL 076-423-0893

(案)

協議会ご出席の荷主企業の皆様へ

本通知は「富山地方協議会」の取組の一環として発出したいと考えていることから、協議会委員である荷主企業の皆様に対しては送付しない予定ですが、協議会委員の皆様にも同通知の趣旨を御理解いただき、各企業における周知に御協力をお願いします。

(案)

富山県商工会連合会
(一社) 富山県労働基準協会
陸上貨物運送事業労働災害防止協会富山県支部
建設業労働災害防止協会富山県支部
荷主関係団体 各位

御中(単名各通)

平成 28 年〇月〇日
富 山 労 働 局
北陸信越運輸局富山運輸支局
(一社) 富山県トラック協会

リーフレットの周知のお願い

～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～

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送業は我が国の国民生活及び経済活動を支える重要な産業ですが、長時間の荷待ち時間や契約にない附帯作業の要請等により、トラックドライバーの労働環境は厳しいものとなっており、人材確保の難しさにつながっています。

このような状況を踏まえ、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会は連携して、経済産業省や農林水産省の協力も得ながら、トラック業界の長時間労働の抑制に向けて、検討・対策を進めているところです。

また富山県においても、富山労働局、北陸信越運輸局富山運輸支局及び(一社)富山県トラック協会の3者が事務局として、学識経験者、荷主、トラック運送事業者及び行政機関などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会」(以下「富山県地方協議会」という)を設置し、関係者が一体となって、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしております。

トラック運送事業者には守るべき労働時間のルール「改善基準告示」がありますが、それを知らなかったという荷主企業の声も聞かれます。また、荷主の指示等を背景に、この告示に違反する過労運転等が見られる場合に、国土交通省が荷主名を公表する「荷主勧告制度」もありますが、その認知度もあまり高くないのが実情です。トラックドライバーの長時間労働の改善を行うには、荷主の皆様の協力が不可欠であり、その前提として、トラック運送に係る法令等の理解を深めていただくことが肝要です。

(案)

このため、富山県地方協議会より、トラックドライバーの長時間労働改善に向けた取組の一環として、荷主の皆様に向けた「改善基準告示」及び「荷主勧告制度」に関するリーフレットをお送りいたしますので、貴団体の広報誌への掲載、開催行事での配布等、積極的な周知にご配慮をいただければ誠に幸いに存じます。

ご多用のところ恐縮ではございますが、何卒趣旨をご理解いただき、各団体・社内での周知等ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

【お問い合わせ先】

富山労働局労働基準部 監督課

TEL 076-432-2730

北陸信越運輸局 富山運輸支局 輸送・監査部門

TEL 076-423-0893

協議会ご出席の経済団体の皆様

本通知は「富山地方協議会」の取組の一環として発出したいと考えていることから、通知先に協議会委員である富山県経営者協会、富山県商工会議所連合会及び富山県中小企業団体中央会は含めなかったものです。

つきましては、協議会委員の皆様にも同通知の趣旨を御理解いただき、各団体における周知に御協力をお願いします。

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)	・ 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)	・ 継続 8 時間以上
運転時間	・ 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	・ 4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

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

勧告	
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。	
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)
違反事業者名	株式会社〇〇〇〇
違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日
積載品	〇〇〇〇
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の使用停止 (〇台・〇〇日間) する行政処分を行ったところである。	
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。	
(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)	
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)	
平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号)	
〇〇〇〇株式会社 御中	
〇〇運輸局長 印	

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。



改善基準告示遵守に向けた実態調査(案)

資料 5

調査の目的等

- 昨年9月実施のトラック輸送実態調査結果において、トラック運転者の労働時間のルール(改善基準告示)が、守られていない実態が多数あった。
- 1運行の拘束時間が16時間を超える運行が25%、休息期間8時間未満の運行が38.1%。全国を上回る。
- 長距離運行で高い割合。基準を遵守するために何が必要か、実態をさらに分析する必要がある。

調査対象・方法

(一社)富山県トラック協会会員事業者 約20社に、同協会職員がヒアリングを行う。

調査内容

- ・固定的、定期的な運行で、「拘束時間の超過」「休息期間の不足」等、改善基準が守れない事例についてヒアリング
- ・守れない原因
- ・基準を守る運行にするために変更すべき点
- ・それ(改善)に必要な措置、課題など

※改善のために何が問題となるのか等、本音を聞き出す

【上記の運行事例の基礎データも収集】

- ・運送区間、方面
- ・輸送品類
- ・高速道路利用
- ・積込み、荷卸し時間等
- ・手待ち時間
- ・荷役時間
- ・拘束時間
- ・休息期間
- など

とりまとめイメージ

- ・事例を集める
- ・分類、整理する(方面、原因、改善策など)
- ・適正な運行モデル等を例示する
- ・会社名は明らかにしない

調査結果の活用例

- ・協議会の議論の材料
- ・トラック事業者の指導に活用
- ・荷主(団体)へ協力要請する際のポイント
- ・富山版ガイドラインの検討材料
- ・パイロット事業の発掘

調査スケジュール

平成28年7月 ヒアリング調査票等を確定

8～10月 ヒアリング調査実施

11月～ 調査結果とりまとめ、協議会に報告

平成 28 年 7 月 11 日

荷主団体各位

北陸信越運輸局富山運輸支局長

富山県警察本部長

富山労働局長

トラック運送事業の輸送秩序確立に関する協力について（お願い）

平素は、運輸・警察・労働行政に格別の御理解と御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、トラック輸送は、国内貨物輸送量（トン数）の 90%以上を占め、産業活動や国民生活に欠くことのできない基幹産業である一方、ひとたびトラックによる交通事故が発生すると重大な結果を生じさせる恐れが極めて高く、その防止はトラック運送事業及び荷主等の関係する企業の社会的責任となっています。

トラックによる交通事故の原因には、運転者の長時間労働による過労運転、ブレーキ性能の低下等を招く過積載や速度超過等が挙げられ、この防止にはトラック運送事業者のみならず、荷主の御理解と御協力が不可欠です。

特に長時間労働については、トラック運送事業においては、全産業に比べ総労働時間が長く、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難であることから、長時間労働の

抑制に向けた環境整備を進める必要があります。

また、近年、トラック運送事業に係る規制緩和に伴い価格競争が激化した結果、運転者の賃金低下、さらには労働力不足が生じ、このことが長時間労働を助長させているとの指摘もあり、この悪循環を是正するためには、運賃・料金の適正化が喫緊の課題となっています。

このため、トラック運送事業の輸送秩序確立のために別紙の各事項について御理解をいただくとともに、貴団体発行の機関誌（紙）への掲載等による広報、会合等における貴団体傘下の事業場への周知につきまして、特段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

なお、7月21日（木）から7月30日（土）の間、「さわやかに 夏を走ろう 北陸路」をスローガンに、北陸三県統一「夏の交通安全県民運動」が実施されます。

貴団体におかれましては、この趣旨を十分御理解の上、交通事故の防止に一層の御尽力を賜りますよう、併せてお願い申し上げます。

1 長時間労働による過労運転の防止について

運転者の長時間労働は、疲労の蓄積をもたらす健康障害や、過労運転につながる要因となり、重大な交通事故を招く原因となります。

このため、トラック運送事業者には、労働基準法のほか、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（労働省告示）、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（国土交通省告示）により以下の遵守が求められています。

項 目	告示の内容	
拘束時間の限度 (労働時間+休憩時間)	1 ヶ月	原則 293 時間
	1 日	原則 13 時間
休息期間	継続 8 時間以上	
運転時間の限度	2 日平均 1 日当たり	9 時間
	2 週平均 1 週当たり	44 時間
連続運転時間の 限度	4 時間以内 運転 4 時間以内に 30 分以上の休憩等、又は、運転 4 時間以内に 1 回 10 分以上、計 30 分以上の分割休憩等を付与すること	
休日労働の限度	2 週間に 1 回	

一方、国においては、平成 27 年から学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関（厚生労働省、国土交通省）などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央と都道府県単位に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、長時間労働の抑制とその定着に取り組んでおります。

このため、荷主におかれても、計画的・合理的な発注、適正な運行時間を見込んだ輸送時間の確保、荷受け・荷卸時の手待ち時間の短縮等に努めることにより、運転者の長時間労働による過労運転の防止に御協力ください。

また、到着時刻の指定等荷の発注に際しては、トラック運送事業者が安全運行できるよう、ゆとりのある輸送時間の確保について御協力をお願いします。

2 過積載運行等の防止について

トラックの過積載運行は、ブレーキ性能の低下や、衝突時の衝撃力の増大、バランスを崩しやすい状態等から重大事故を招くこととなる悪質かつ危険な違反行為です。また、過積載車両による運行は環境への悪影響や道路損壊につながるなど社会的影響が大きく、こうした状況はトラック運送事業の信頼性を損ない、ひいてはその経営基盤を揺るがすこととなります。

このような過積載運行等の違反行為を行った者に対しては「許可の取り消し」等の厳正な処分により対処していますが、荷主との取引関係をも視野に入れた環境整備も必要であり、道路交通法では、荷主等に対する「警察署長の過積載再発防止命令」措置等も規定されているところです。

違反行為の防止に当たっては、トラック運送事業者の更なる自覚を求めることが重要ですが、一方で荷主の皆様の御理解と御協力が不可欠と考えており、十分な御配慮をお願いします。

3 トラックの運賃・料金について

費用負担のない荷役作業や輸送原価を下回る低運賃での運送依頼は、運送事業者にとって無理な運行を行わせることとなり、運転者の安全管理及び安全運行等をおろそかにさせ、交通事故等の災害を誘発させる行為につながりかねません。

交通事故、労働災害防止のためにも適正な運賃料金での運送依頼を行うよう御理解をお願いします。

なお、国においては、従来より「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」、「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」等を活用して、適正取引の推進を図ってきたところです。

また、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議において、トラック運送事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向けて書面化を推進しており、平成26年1月に、貨物自動車運送事業輸送安全規則及び標準貨物自動車運送約款の改正、ガイドラインの策定を行ったところであります。

トラック運送事業の安定的な輸送を確保し、我が国の経済成長を持続可能なものとするためにも適正取引の推進についてご協力をお願いします。

4 その他

（1） 白ナンバーの自家用トラック利用の排除について

白ナンバーの自家用トラックで他人の貨物を有償で運送することは、法律で禁止されております。

貨物の運送依頼については、厳しい運行管理と車両管理の下、安全、確実に効率的な輸送を事業の基本としている許可運送事業者を御利用ください。

（2） 駐車違反の防止について

平成18年の道路交通法の一部改正により放置駐車違反については、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置き、短時間の違反であっても取締りが行われております。

1台1台の駐車時間は短時間でも、そのような駐車が横行すれば、交通の大きな妨げとなるほか交通事故の原因にもなります。

また、放置違反金納付命令を繰り返し受けた常習者には、公安委員会から一定期間の車両使用制限命令が行われることになっております。

荷主の皆様には、トラックが駐車できる駐車場を確保するなど、トラック運送事業者が駐車違反を発生させないよう御配慮をお願いします。

(3) 労働災害の防止について

トラック運送事業における労働災害は、交通事故のほか、荷主先での荷役作業中に多く発生しています。

このため、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」(厚生労働省)に基づき、荷主におかれても、荷役災害防止に取り組んでいただくようお願いします。

(取組み例)

- ・ トラック運送事業者との安全衛生協議組織の設置
- ・ 荷役作業場所の床の凹凸や照度の改善
- ・ 安全な通路の確保
- ・ 安全帯取付け設備の設置

平成28年6月3日

【照会先】

労働基準局 監督課

課長 荒木 祥一

中央労働基準監察監督官 湯川 渉

(代表電話)03(5253)1111(内線5427)

(直通電話)03(3595)3203

労働基準局 労働条件政策課

課長 村山 誠

課長補佐 米田 隆史

(代表電話)03(5253)1111(内線5350)

(直通電話)03(3502)1599

報道関係者各位

中小企業における労働条件の確保・改善に関する公正取引委員会・経済産業省との 通報制度等について

～通報制度の対象事案を拡充しました～

下請取引の適正化は、下請事業者の経営の安定・健全性を確保する上で重要であるほか、労働者の労働条件の確保・改善にも資するものであることから、厚生労働省においては、平成20年12月2日より、公正取引委員会・経済産業省との通報制度等を実施しています。

今般、平成28年6月2日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」において、「長時間労働の背景として、親事業者の下請代金法・独占禁止法違反が疑われる場合に、中小企業庁や公正取引委員会に通報する制度を構築し、下請などの取引条件にも踏み込んで長時間労働を是正する仕組みを構築する」とされました。

このため、厚生労働省においては、

- 労働基準監督機関において、事業場に対する監督指導を実施した結果、労働基準法第24条(賃金支払)違反や同法第32条(労働時間)違反等の労働基準関係法令違反が認められ、当該違反の背景に親事業者による下請法第4条の違反行為に該当する行為又は特定荷主による物流特殊指定に該当する独占禁止法第19条の違反行為に該当する行為(いわゆる「下請たつき」に当たる行為)が存在しているおそれのある事案を把握した場合、下請事業者又は特定物流事業者の意向を踏まえつつ、かつ、秘密保持に万全を期した上で、公正取引委員会又は経済産業省に当該事案を通報するものとする(参考1)

などを主な内容とする通報制度(別添1)を実施することとし、本日、別添2のとおり、厚生労働省労働基準局長から都道府県労働局長あて通達しました。

厚生労働省では、上記通報制度的な実施により公正取引委員会及び経済産業省と連携し、引き続き、中小企業で働く労働者の労働条件の確保・改善を図ってまいります。

なお、これらに加え、厚生労働省では、今年度、(1)トラック運送業について取引慣行の見直しを通じた手待ち時間の削減等のモデル的取組(参考2)を実施するとともに、(2)IT産業における重層下請構造の下での発注の在り方と長時間労働の一体的改善に向けた取組(参考3)を実施するなど、取引の在り方や業界慣行に踏み込んだ取組を業界や関係省庁と連携して行うこととしています。

また、あわせて、今後、各都道府県に設置されている中小企業支援センターにおいて、雇用・労働関係の助成金の周知広報を行うなど、更なる連携の強化を図ることとしています。

別添1(PDF:550KB)

別添2(PDF:162KB)

参考1(PDF:203KB)

参考2(PDF:275KB)

参考3(PDF:262KB)

公正取引委員会・経済産業省との通報制度等の概要

1 通報制度等の概要

(1) 通報制度

労働基準監督機関において、事業場に対する監督指導を実施した結果、労働基準法第 24 条（賃金支払）違反や同法第 32 条（労働時間）違反等の労働基準関係法令違反が認められ、当該違反の背景に親事業者による下請法第 4 条の違反行為に該当する行為又は特定荷主による物流特殊指定に該当する独占禁止法第 19 条の違反行為に該当する行為（いわゆる「下請たたき」に当たる行為）が存在しているおそれのある事案を把握した場合
⇒公正取引委員会又は経済産業省に通報する

(2) 相談窓口の教示等

労働基準監督機関において、下請法又は物流特殊指定に関するパンフレットを配布する等により、相談窓口を教示する

2 通報事案

労働基準監督機関において、事業場に対する監督指導を実施した結果、労働基準法第 23 条、第 24 条、第 32 条、第 35 条、第 37 条又は最低賃金法第 4 条違反が認められ（軽微な法違反を除く。）、当該違反の背景に親事業者による下請法第 4 条の違反行為に該当する行為又は特定荷主による物流特殊指定に該当する独占禁止法第 19 条の違反行為に該当する行為が存在しているおそれのある事案（下請事業者又は特定物流事業者の意向を確認した場合に限る。）

3 通報の方法・時期

労働基準監督署は事案を把握した都道府県労働局へ報告し、都道府県労働局は速やかに厚生労働省へ報告する。

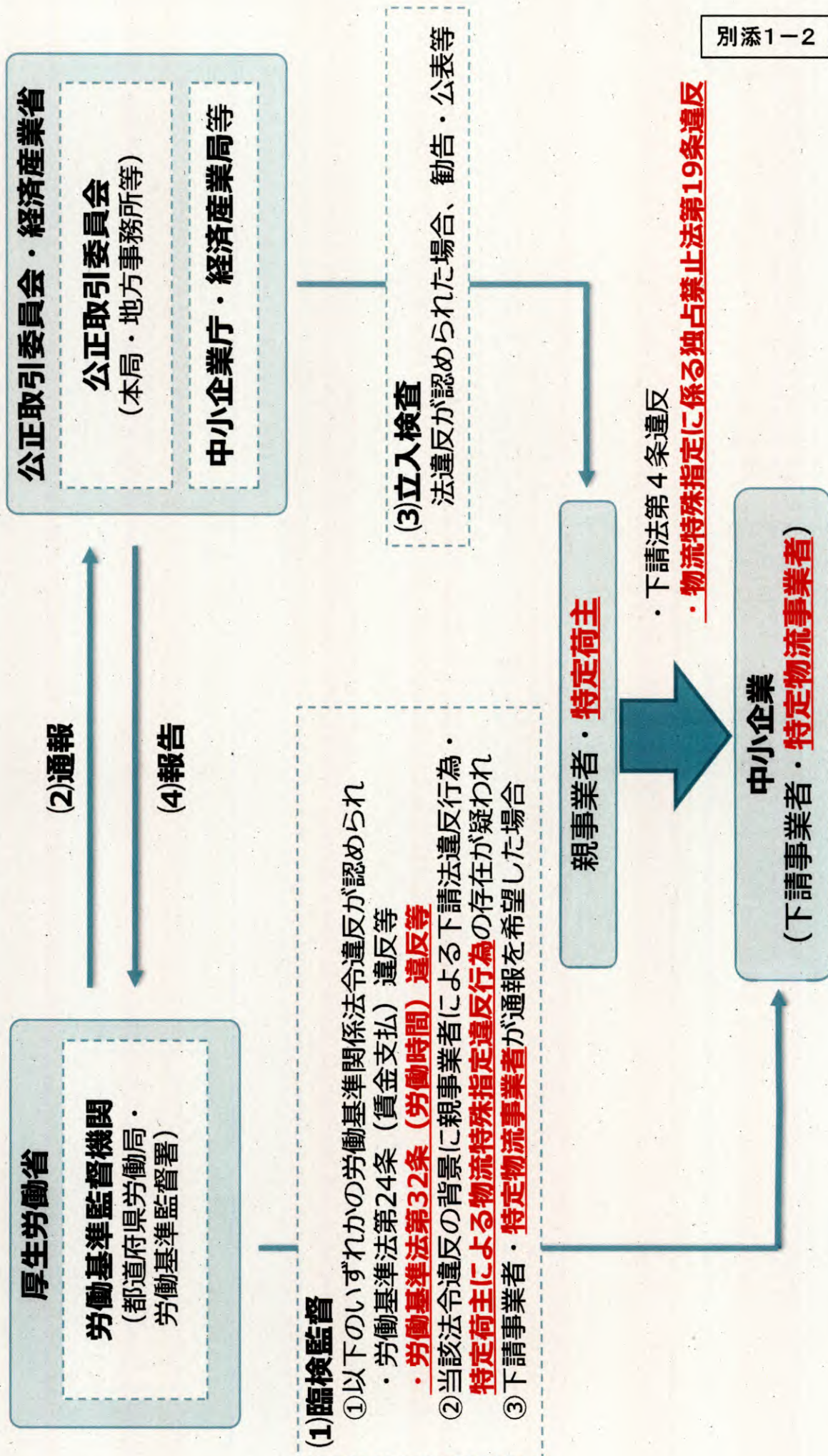
厚生労働省本省において、公正取引委員会又は経済産業省あて速やかに通報する。

4 その他

厚生労働省においては、通報事案に係る情報管理を適切に行い、秘密保持に万全を期することとする。

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の拡充について

※太字・下線部を拡充



基 発 第 1202001 号
平成 20 年 12 月 2 日
改 正 基 発 0603 第 2 号
平成 28 年 6 月 3 日

都道府県労働局長 殿

厚生労働省労働基準局長
(公 印 省 略)

中小企業における労働条件の確保・改善に関する公正取引委員会
・経済産業省との通報制度等について

下請取引の適正化は、下請事業者の経営の安定・健全性を確保する上で重要であるほか、労働者の労働条件の確保・改善にも資するものであることから、平成 20 年 12 月 2 日より、公正取引委員会・経済産業省との通報制度等を実施している。

今般、平成 28 年 6 月 2 日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」において、「長時間労働の背景として、親事業者の下請代金法・独占禁止法違反が疑われる場合に、中小企業庁や公正取引委員会に通報する制度を構築し、下請などの取引条件にも踏み込んで長時間労働を是正する仕組みを構築する」とされたことを踏まえ、通報制度の対象事案を拡充することとしたので、この的確な実施に遺憾なきを期されたい。

なお、本件については、公正取引委員会、経済産業省と協議済みであることを申し添える。

記

1 通報制度等の概要

(1) 通報制度

労働基準監督機関において、事業場に対する監督指導を実施した結果、労働基準法第 24 条違反や同法第 32 条違反等の労働基準関係法令違反が認められ、当該違反の背景に下記ア又はイに該当する行為（いわゆる「下請たたき」に当たる行為）が存在しているおそれのある事案を把握した場合、下請事業者又は特定物流事業者（以下「下請事業者等」という。）の意向を踏まえつつ、かつ、秘密保持に万全を期した上で、公正取引委員会又は経済産業省に当該事案を通報するものとする。

ア 親事業者による下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という。）第 4 条の違反行為

イ 荷主による「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公正な取引方法」（以下「物流特殊指定」という。）に該当する私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下「独占禁止法」という。）第 19 条の違反行為

なお、通報事案を把握し、これを通報する場合、下請事業者等において、下請法第 4 条違反又は物流特殊指定に該当する独占禁止法第 19 条違反の改善が図られるまで労働基準関係法令違反の是正が猶予されるとの誤解が生じないように、下請事業

者等に対して十分に説明することとする。

(2) 相談窓口の教示等

下請事業者等が通報を希望せず、公正取引委員会又は経済産業省への取次ぎを求める場合、労働基準監督機関においては、下請法又は物流特殊指定に関するパンフレット等を配布するなどにより、下請法に関しては公正取引委員会又は経済産業省へ、物流特殊指定に関しては公正取引委員会へ直接相談等を行うよう教示することとする。

また、事業場に対する監督指導において、労働基準関係法令違反が認められない場合であっても、下請事業者等の意向等を踏まえ、必要に応じ下請法又は物流特殊指定に関するパンフレット等を配布するなどにより、相談窓口の教示等に努めるものとする。

2 通報事案

労働基準監督機関において、事業場に対する監督指導を実施した結果、労働基準法第23条、第24条、第32条、第35条、第37条又は最低賃金法第4条違反が認められ、当該違反の背景に親事業者による下請法第4条の違反行為に該当する行為又は特定荷主による物流特殊指定に該当する独占禁止法第19条の違反行為に該当する行為が存在しているおそれのある事案とするものとする。

3 通報の方法・時期

上記2の通報事案については、本省から公正取引委員会又は経済産業省あて通報することとするので、違反事業場の所在地を管轄する労働基準監督署は、事案を把握した都度、都道府県労働局（以下「局」という。）へ報告し、局においては、速やかに本省へ報告すること。

本省においては、通報事案を公正取引委員会又は経済産業省に速やかに通報することとする。

4 通報事案の処理

公正取引委員会又は経済産業省に対し通報した事案については、公正取引委員会又は経済産業省との的確な連携を図る観点から、その処理状況等について一定期間ごとに本省に対し報告されることとなっていること。

○労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）

（金品の返還）

第 23 条 使用者は、労働者の死亡又は退職の場合において、権利者の請求があった場合においては、7 日以内に賃金を支払い、積立金、保証金、貯蓄金その他名称の如何を問わず、労働者の権利に属する金品を返還しなければならない。

2 前項の賃金又は金品に関して争がある場合においては、使用者は、異議のない部分を、同項の期間中に支払い、又は返還しなければならない。

（賃金の支払）

第 24 条 賃金は、通貨で、直接労働者に、その全額を支払わなければならない。ただし、法令若しくは労働協約に別段の定めがある場合又は厚生労働省令で定める賃金について確実な支払の方法で厚生労働省令で定めるものによる場合においては、通貨以外のもので支払い、また、法令に別段の定めがある場合又は当該事業場の労働者の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がないときは労働者の過半数を代表する者との書面による協定がある場合においては、賃金の一部を控除して支払うことができる。

2 賃金は、毎月一回以上、一定の期日を定めて支払わなければならない。ただし、臨時に支払われる賃金、賞与その他これに準ずるもので厚生労働省令で定める賃金（第 89 条において「臨時の賃金等」という。）については、この限りでない。

（労働時間）

第 32 条 使用者は、労働者に、休憩時間を除き 1 週間について 40 時間を超えて、労働させてはならない。

2 使用者は、1 週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き 1 日について 8 時間を超えて、労働させてはならない。

（休日）

第 35 条 使用者は、労働者に対して、毎週少くとも一回の休日を与えなければならない。

2 前項の規定は、四週間を通じ四日以上の日を与える使用者については適用しない。

(時間外、休日及び深夜の割増賃金)

第 37 条 使用者が、第 33 条又は前条第 1 項の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させた場合においては、その時間又はその日の労働については、通常の労働時間又は労働日の賃金の計算額の 2 割 5 分以上 5 割以下の範囲内でそれぞれ政令で定める率以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。ただし、当該延長して労働させた時間が 1 箇月について 60 時間を超えた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の 5 割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

2 前項の政令は、労働者の福祉、時間外又は休日の労働の動向その他の事情を考慮して定めるものとする。

3 使用者が、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がないときは労働者の過半数を代表する者との書面による協定により、第 1 項ただし書の規定により割増賃金を支払うべき労働者に対して、当該割増賃金の支払に代えて、通常の労働時間の賃金が支払われる休暇(第 39 条の規定による有給休暇を除く。)を厚生労働省令で定めるところにより与えることを定めた場合において、当該労働者が当該休暇を取得したときは、当該労働者の同項ただし書に規定する時間を超えた時間の労働のうち当該取得した休暇に対応するものとして厚生労働省令で定める時間の労働については、同項ただし書の規定による割増賃金を支払うことを要しない。

4 使用者が、午後 10 時から午前 5 時まで(厚生労働大臣が必要であると認める場合においては、その定める地域又は期間については午後 11 時から午前 6 時まで)の間において労働させた場合においては、その時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の 2 割 5 分以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

5 第 1 項及び前項の割増賃金の基礎となる賃金には、家族手当、通勤手当その他厚生労働省令で定める賃金は算入しない。

○最低賃金法（昭和 34 年法律第 137 号）

（最低賃金の効力）

第 4 条 使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない。

2 最低賃金の適用を受ける労働者と使用者との間の労働契約で最低賃金額に達しない賃金を定めるものは、その部分については無効とする。この場合において、無効となった部分は、最低賃金と同様の定をしたものとみなす。

3 次に掲げる賃金は、前二項に規定する賃金に算入しない。

一 1 月をこえない期間ごとに支払われる賃金以外の賃金で厚生労働省令で定めるもの

二 通常の労働時間又は労働日の賃金以外の賃金で厚生労働省令で定めるもの

三 当該最低賃金において算入しないことを定める賃金

4 第 1 項及び第 2 項の規定は、労働者がその都合により所定労働時間若しくは所定労働日の労働をしなかった場合又は使用者が正当な理由により労働者に所定労働時間若しくは所定労働日の労働をさせなかった場合において、労働しなかった時間又は日に対応する限度で賃金を支払わないことを妨げるものではない。

○下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）

（親事業者の遵守事項）

第 4 条 親事業者は、下請事業者に対し製造委託等をした場合は、次の各号（役務提供委託をした場合にあっては、第 1 号及び第 4 号を除く。）に掲げる行為をしてはならない。

一 下請事業者の責に帰すべき理由がないのに、下請事業者の給付の受領を拒むこと。

二 下請代金をその支払期日の経過後なお支払わないこと。

三 下請事業者の責に帰すべき理由がないのに、下請代金の額を減ずること。

四 下請事業者の責に帰すべき理由がないのに、下請事業者の給付を受領した後、下請事業者にその給付に係る物を引き取らせること。

五 下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めること。

六 下請事業者の給付の内容を均質にし又はその改善を図るため必要がある場合その他正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させること。

七 親事業者が第 1 号若しくは第 2 号に掲げる行為をしている場合若しくは第 3 号から前号までに掲げる行為をした場合又は親事業者について次項各号の 1 に該当する事実があると認められる場合に下請事業者が公正取引委員会又は中小企業庁長官に対しその事実を知らせたことを理由として、取引の数量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

2 親事業者は、下請事業者に対し製造委託等をした場合は、次の各号（役務提供委託をした場合にあっては、第 1 号を除く。）に掲げる行為をすることによって、下請事業者の利益を不当に害してはならない。

一 自己に対する給付に必要な半製品、部品、附属品又は原材料（以下「原材料等」という。）を自己から購入させた場合に、下請事業者の責めに帰すべき理由がないのに、当該原材料等を用いる給付に対する下請代金の支払期日より早い時期に、支払うべき下請代金の額から当該原材料等の対価の全部若しくは一部を控除し、又は当該原材料等の対価の全部若しくは一部を支払わせること。

二 下請代金の支払につき、当該下請代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付すること。

三 自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。

四 下請事業者の責めに帰すべき理由がないのに、下請事業者の給付の内容

を変更させ、又は下請事業者の給付を受領した後に（役務提供委託の場合は、下請事業者がその委託を受けた役務の提供をした後に）給付をやり直させること。

○私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）

（定義）

第 2 条 この法律において「事業者」とは、商業、工業、金融業その他の事業を行う者をいう。事業者の利益のためにする行為を行う役員、従業員、代理人その他の者は、次項又は第三章の規定の適用については、これを事業者とみなす。

2～8 （略）

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

一から五 （略）

六 前各号に掲げるもののほか、次のいずれかに該当する行為であつて、公正な競争を阻害するおそれがあるもののうち、公正取引委員会が指定するもの

イ 不当に他の事業者を差別的に取り扱うこと。

ロ 不当な対価をもつて取引すること。

ハ 不当に競争者の顧客を自己と取引するように誘引し、又は強制すること。

ニ 相手方の事業活動を不当に拘束する条件をもつて取引すること。

ホ 自己の取引上の地位を不当に利用して相手方と取引すること。

ヘ 自己又は自己が株主若しくは役員である会社と国内において競争関係にある他の事業者とその取引の相手方との取引を不当に妨害し、又は当該事業者が会社である場合において、その会社の株主若しくは役員をその会社の不利益となる行為をするように、不当に誘引し、唆し、若しくは強制すること。

（不公正な取引方法の禁止）

第 19 条

事業者は、不公正な取引方法を用いてはならない。

○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公正な取引方法
(平成 16 年公正取引委員会告示第 1 号)

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）
第 2 条第 9 項の規定に基づき、特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合
の特定の不公正な取引方法を次のように指定する。

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公正な取引方法

- 1 特定荷主が、特定物流事業者に対し運送委託又は保管委託をした場合に、
次の各号のいずれかに掲げる行為をすること。
 - 一 特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、代金をあらかじめ定め
た支払期日の経過後なお支払わないこと。
 - 二 特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、あらかじめ定めた代金
の額を減じること。
 - 三 特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は
保管に対し通常支払われる対価に比し著しく低い代金の額を不当に定める
こと。
 - 四 正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、
又は役務を強制して利用させること。
 - 五 代金の支払につき、当該代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又
は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受ける
ことが困難であると認められる手形を交付することにより、特定物流事業
者の利益を不当に害すること。
 - 六 自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、
特定物流事業者の利益を不当に害すること。
 - 七 特定物流事業者の運送若しくは保管の内容を変更させ、又は運送若しく
は保管を行った後に運送若しくは保管をやり直させることにより、特定物
流事業者の利益を不当に害すること。
 - 八 特定物流事業者が前各号に掲げる事項の要求を拒否したことを理由とし
て、特定物流事業者に対して、取引の量を減じ、取引を停止し、その他不
利益な取扱いをすること。
- 2 特定荷主が前項に掲げる行為をしていた場合に、特定物流事業者が公正取
引委員会に対しその事実を知らせ、又は知らせようとしたことを理由として、
取引の量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

備考

- 1 この告示において「特定荷主」とは、次の各号のいずれかに該当する事業者をいう（下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）第2条第4項に規定する役務提供委託に該当する場合を除く。）。
 - 一 資本金の額又は出資の総額が3億円を超える事業者であって、個人又は資本金の額若しくは出資の総額が3億円以下の事業者に対し物品の運送又は保管を委託するもの
 - 二 資本金の額又は出資の総額が1000万円を超え3億円以下の事業者であって、個人又は資本金の額若しくは出資の総額が1000万円以下の事業者に対し物品の運送又は保管を委託するもの
 - 三 前2号に掲げるもののほか、物品の運送又は保管を委託する事業者であって、受託する事業者に対し取引上優越した地位にあるもの
- 2 この告示において「特定物流事業者」とは、次の各号のいずれかに該当する事業者をいう。
 - 一 個人又は資本金の額若しくは出資の総額が3億円以下（資本金の額又は出資の総額が3億円を超える事業者の子会社を除く。）の事業者であって、前項第1号に規定する特定荷主から継続的に物品の運送又は保管を受託するもの
 - 二 個人又は資本金の額若しくは出資の総額が1000万円以下（資本金の額又は出資の総額が1000万円を超える事業者の子会社を除く。）の事業者であって、前項第2号に規定する特定荷主から継続的に物品の運送又は保管を受託するもの
 - 三 前2号に掲げるもののほか、前項第3号に規定する特定荷主から継続的に物品の運送又は保管を受託する事業者であって、当該特定荷主に対し取引上の地位が劣っているもの
- 3 事業者がその子会社に対し継続的に物品の運送又は保管を委託し、子会社がその運送委託に係る運送の行為又はその保管委託に係る保管の行為について再委託をする場合において、再委託を受ける事業者が、運送又は保管を委託する当該事業者から直接運送委託又は保管委託を受けるものとすれば前項各号のいずれかに該当することとなる事業者であるときは、この告示の適用については、再委託をする事業者は特定荷主と、再委託を受ける事業者は特定物流事業者とみなす。
- 4 この告示において「代金」とは、事業者が他の事業者に対し物品の運送又は保管を委託した場合に受託した事業者の運送又は保管に対し支払うべき運賃又は料金をいう。
- 5 この告示において「子会社」とは、会社がその総株主（総社員を含む。以

下この項において同じ。)の議決権(株主総会において決議をすることができる事項の全部につき議決権を行使することができない株式についての議決権を除き、会社法(平成17年法律第86号)第879条第3項の規定により議決権を有するものとみなされる株式についての議決権を含む。以下この項において同じ。)の過半数を有する他の会社をいう。この場合において、会社及びその1若しくは2以上の子会社又は当該会社の1若しくは2以上の子会社がその総株主の議決権の過半数を有する他の会社は、当該会社の子会社とみなす。

第1回 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

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

【配布資料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 トラック運送業の適正運賃・料金検討会について（案）

資料2 運賃関係のこれまでの議論について

資料3 独占禁止法の規制概要について

資料4 議論の方向性について

資料5 トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

参考資料1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取り組み

参考資料2 トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業

参考資料3 トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

委員名簿

(順不同・敬称略)

(委 員)

藤井	聡	京都大学大学院工学研究科教授
野尻	俊明	流通経済大学学長
柳澤	宏輝	弁護士
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
川上	泰司	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）
加藤	進	国土交通省自動車局貨物課長

(オブザーバー)

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
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

(案)
「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」について

(名称)

第1条 本検討会は、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」（以下、「検討会」という。）と称する。

(目的)

第2条 本検討会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下、「協議会」という。）」における取引環境改善に向けた議論に資するものとして、適正運賃・料金収受に向けた方策等を検討し、協議会に対し助言等を行うことを目的とする。

(組織)

第3条 検討会は、学識経験者、行政機関等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

2. 検討会には、委員の互選により座長を置く。
3. 座長は、議事その他の会務を統括する。

(検討会及び活動事項)

第4条 検討会は目的達成のため次の活動を行う。

- (1) 協議会における議論の前段階としての適正運賃・料金収受に係る論点整理及び議論の方向性等に関する協議会への助言
- (2) 「トラック運送業の生産性向上協議会」における運賃・料金に係る調査への助言
- (3) その他

(検討会)

第5条 検討会は、必要に応じて座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、検討会に委員以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。
3. 検討会は原則として非公開とする。

(事務局)

第6条 検討会の運営に関する事務は、国土交通省自動車局貨物課が行うものとする。

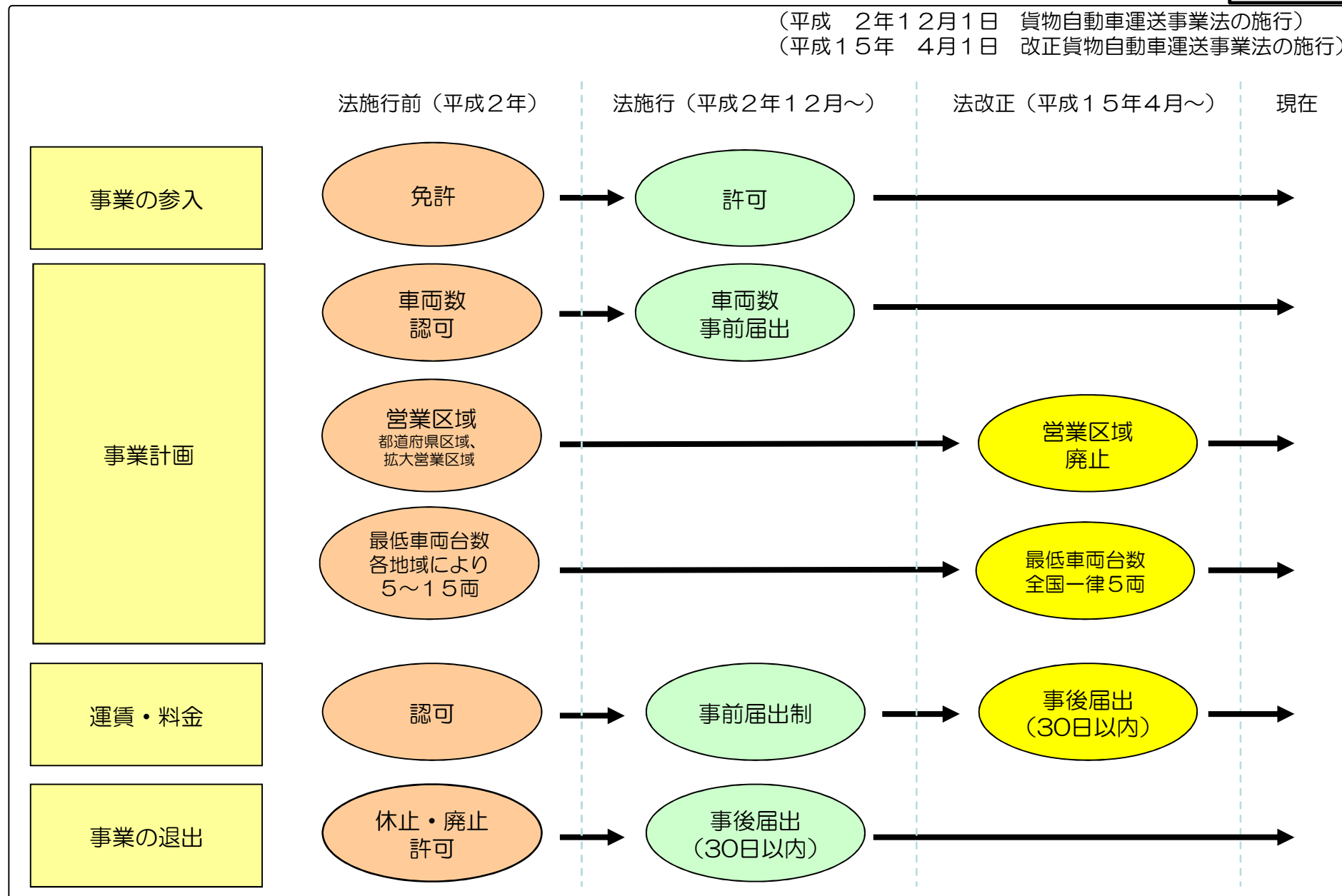
(その他)

第7条 これに定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成〇〇年〇〇月〇〇日から施行する。

トラック事業に関する事業規制の推移

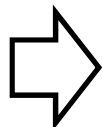
(平成 2年12月1日 貨物自動車運送事業法の施行)
 (平成15年 4月1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)



	トラック(一般)	貸切バス	乗合バス	タクシー
参入規制	許可	許可	許可	許可
運賃規制	事後届出	事前届出 (上限・下限審査あり)	事前届出 (上限審査あり)	認可 (上限・下限審査あり)

制度変更に関する考え方

認可制



事前届出制

(平成2年)

○運賃・料金は、利用者の利益及び事業の健全な発達を阻害するおそれがあるかどうか確認する必要がある。

○一方、荷主ニーズの多様化等に伴い、運賃も多様化している現状にある。

○荷主ニーズの的確な対応を促進する観点から、運賃設定の仕方、その水準については、事業者の創意工夫を尊重することが必要。

○不当な競争を引き起こすおそれのある運賃に対して、変更命令により是正する措置を講じることとし、その確実かつ的確な執行を図るため事前に把握することとする。

事前届出制



事後届出制

(平成15年)

○運賃・料金の設定は事業者が創意工夫を活かした事業運営を行う上で最も重要な手段の一つであり、これに事業抑制的な規制を設けることは事業の活性化を妨げるおそれもある。

○運賃・料金の設定は、荷主との相対取引によるものがほとんどであり、事前届出制は新たな取引契約を機動的に行うにあたって障害となる場合もみられる。

○事前規制は極力縮減するとの考え方に基づき、事前届出制を廃止する。

最低車両台数・適正運賃収受WGの概要

- 「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」(H22.3～H24.12)の中間整理(H22.7)において、「適正運賃収受に向けた取り組み等」が規制緩和以後の課題と位置づけられたことを受けて設置。
- 平成22年10月から計7回開催され、平成24年10月に報告書がとりまとめられた。

WGメンバー

- | | |
|----------|--|
| 座長：野尻 俊明 | 流通経済大学 教授 |
| 委員：齊藤 実 | 神奈川大学 教授 |
| 徳田 賢二 | 専修大学 教授 |
| 秋池 玲子 | ボストンコンサルティンググループ
パートナー&マネージングディレクター |
| 森田 富士夫 | 物流ジャーナリスト |
| 佐藤 正弥 | (一社)経団連産業政策本部主幹
ほか |

WGにおける運賃に関する規制強化についての議論内容と検討結果

WGにおける主な意見

- ① 標準運賃等
 - 国において、標準運賃(法第63条)を提示して欲しい。
 - 最低運賃を提示してほしい。
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 荷主との関係で値下げ競争が横行しており、原価を示しての運賃交渉が難しい。
 - 原価を示して交渉すると、荷主から別の事業者の運賃を示され、受け入れざるを得ない。

論 点

- ① 標準運賃等
 - 法第63条の標準運賃・料金提示の法定要件(※)に該当しているのか？
 - 過去の認可運賃も遵守されていなかったところ、**拘束力のない標準運賃に実効性があるのか？**
 - 実勢運賃にネガティブな影響**をどう考えるべきか？
 - 運賃体系、設定の考え方、原価等の多様化**の実態を踏まえ、標準的な運賃・原価を示すことは困難ではないか。
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 原価計算実施割合が3割と低い。原価計算の励行を進める必要がある。
 - 契約の書面化を推進する必要がある。
 - 独禁法・下請法等、適正取引に係る法令知識の普及を一層進めるべき。

検 討 結 果

- ① 標準運賃等
 - 法定要件を満たさず、**標準運賃を発動する状況にない。**
- ② 事業者の交渉力向上対策
 - 原価計算セミナー等を通じて原価計算の普及・浸透を図るとともに**、原価を上回る収入を得るための交渉方法等についても啓発を行う。
 - 運賃等を契約書面の記載事項とすることを含め、**契約の書面化を推進する。**
 - 法令試験科目への独禁法・下請法等の追加を機に、**改めて適正取引に係る法令知識や「適正取引ガイドライン」への習熟を図る。**

※法定要件 特定の地域(原則、運輸局管轄範囲内)において、①需給の不均衡等により運賃・料金が著しく高騰又は下落するおそれがあること。
②事業改善命令等では適正化が期待しえない等、特に必要があると認められること。

独占禁止法の規制概要について

- 独占禁止法においては、公正かつ自由な競争を促進するため、①事業者による不当な取引制限等や、②事業者団体による競争制限的な行為等を禁止している。
- 加えて、政策決定にあたっては、「行政指導に関する独占禁止法上の考え方」(平成6年6月30日公正取引委員会(平成22年1月1日改正))を踏まえる必要がある。
- 「①事業者による不当な取引制限」には、例えば以下のような行為が該当する。

カルテル

事業者が相互に連絡を取り合い、本来、各事業者が自主的に定めるべき商品の価格や販売・生産数量などを共同で取り決めるなどして、競争を実質的に制限する行為は「カルテル」(不当な取引制限)として禁止されている。

※紳士協定、口頭の約束等どんな形で申合せが行われたかは問わない。

入札談合

国や地方公共団体などの公共工事や物品の公共調達に関する入札の際、入札に参加する事業者たちが事前に相談して、受注事業者や受注金額などを決めてしまう「入札談合」も不当な取引制限のひとつとして禁止されている。

- 独占禁止法においては、公正かつ自由な競争を促進するため、**事業者団体による競争制限的な行為等を禁止**している。
- 違法状況にあるかどうかは個別判断となるが、例えば以下のような行為は、公正取引委員会が示した指針において、禁止行為として明示されている。

① 競争を実質的に制限する行為

1) 価格制限行為

※価格制限行為における「価格」は、料金、手数料、金利等その名称や形態の如何を問わず、商品又は役務の対価であるものを指す。

i. 最低販売価格の決定

ii. 標準価格等の決定

違反の具体例: X事業者団体が構成事業者全員に出席を求めた「説明会」において、3種類の類似した標準料金表を配布し、そのいずれかに準じて小売価格の引上げを図るよう説明し、出席者の了承を得た。

iii. 共通の価格算定方法の設定: **具体的な数値、係数等を用いて構成事業者**に**価格に関する共通の具体的な目安を与える価格算定方式を設定**すること。

2) 価格制限行為への協力要請等

i. 価格制限行為への協力の要請、強要等(従わない事業者への不利益の付与を含む。)

ii. 価格制限行為の監視のための情報活動: 価格制限行為に構成事業者が従っているかを監視するため、取引価格、取引先等構成事業者の事業活動の内容について情報収集等を行い、又は構成事業者間の情報交換を促進すること。

② 一部の情報活動

事業者団体の情報活動(情報収集・提供活動)のうち、これを通じて、競争関係にある事業者間において、現在又は将来の事業活動に係る**価格等重要な競争手段の具体的内容**に関して、相互間での予測を可能にするような効果を生ぜしめるような情報活動

【原則として違反とならない行為の例】

需要者、構成事業者等への情報提供のため、価格に係る過去の事実に関する概括的な情報を任意に収集し、客観的に統計処理し、価格の高低の分布や動向を正しく示し、かつ、個々の構成事業者の価格を明示することなく、概括的に、需要者を含めて提供すること。

③ 一部の経営指導

経営指導の形をとっていても、事業者の現在又は将来の事業活動に係る**価格等重要な競争手段の具体的内容について目安を与えるような指導**

【違反となるおそれのなる行為の例】

構成事業者が供給する商品又は役務に係る**平均原価、統一的な利潤・利幅の基準等**を示す方法により、**原価計算又は積算の指導を行うこと**。

【原則として違反とならない行為の例】

原価計算や積算について、標準的な項目を掲げた一般的な方法を作成し、これに基づいて原価計算や積算の方法に関する一般的な指導又は教育を行うこと(事業者間に価格・積算金額の共通の目安を与えないもの)。

ほか

※なお、事業者団体の行為については、たとえそれが行政機関の行政指導により誘発されたものであっても、独禁法の適用が妨げられるものではない。

○行政機関が行う「行政指導」(※)に関しては、その内容によっては公正かつ自由な競争を制限・阻害し、独占禁止法違反となる可能性があることから、公正取引委員会によって、「**行政指導に関する独占禁止法上の考え方**」(平成6年6月30日公正取引委員会(平成22年1月1日改正))が示され、独占禁止法との関係で問題を生じさせるおそれのある行政指導が例示されている。

○なお、**事業者又は事業者団体の行為については、たとえそれが行政機関の行政指導により誘発された行為であっても、独占禁止法の適用は妨げられず、指導に従った事業者又は事業者団体が直接法的責任を問われることとなる。**

※「行政指導」:行政機関がその任務又は所掌の範囲内において一定の行政目的を実現するため特定の者に一定の作為又は不作為を求める指導、勧告、助言その他の行為であって、処分に該当しないもの。

価格に関する行政指導

例えば以下のような行政指導は、独占禁止法との関係で問題を生じさせるおそれがある。

- (1) 価格の引上げ又は引下げについて、その額・率(幅)等目安となる具体的な数字を示して指導すること
- (2) 価格が低下している状況等において、安値販売、安値受注又は価格の引き下げの自粛を指導すること
- (3) 構成事業者の個々の取引における価格等通常事業者の営業上の秘密とされている事項について事業者団体を通じて報告を求めること
- (4) 価格について事前届出制が採られている場合に、目安となる具体的な数字を示して届出事項について指導したり、事業者間又は事業者団体で調整をさせたりすること

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。

荷主、元請から下請までの取引の**多層化の進行に伴い、事業者同士の不適正な取引が顕在化**。これを受け、これまでさまざまな取り組みを進めてきており、具体的には次の通り。

1. 下請・荷主適正取引推進

- 適正取引を推進するため、下請との取引等の不適正な行為類型、望ましい取引慣行・実例を記載した
→「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の策定（平成20年3月14日）
- 手待ち時間の改善等について追記
→「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」の改訂（平成27年2月12日）

2. 軽油価格高騰対策

- 燃料費の高騰分を運賃とは別の料金として収受できるよう、導入の考え方、貸切運賃における距離制・時間制のサーチャージ導入の算出方法や具体例を記載した
→「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の策定（平成20年3月14日）
- 例示等を追記
→「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」の改訂（平成24年5月16日）

3. 書面化の推進

- 運送業務、附帯業務、運賃、料金等の重要事項を、書面により共有することをルール化するため
→「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定（平成26年1月22日）

4. 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正（平成26年4月1日施行）

貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、適正な取引の確保に向けたトラック事業者の努力義務を明記

（適正な取引の確保）

第九条の四 一般貨物自動車運送事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。

5. 標準貨物自動車運送約款の改正（平成26年4月1日施行）

適正取引推進のため、以下の改正を実施

○荷主からの運送状の発出を原則化（第八条）

○車両留置料の規定を新たに追加（第三十三条の二）

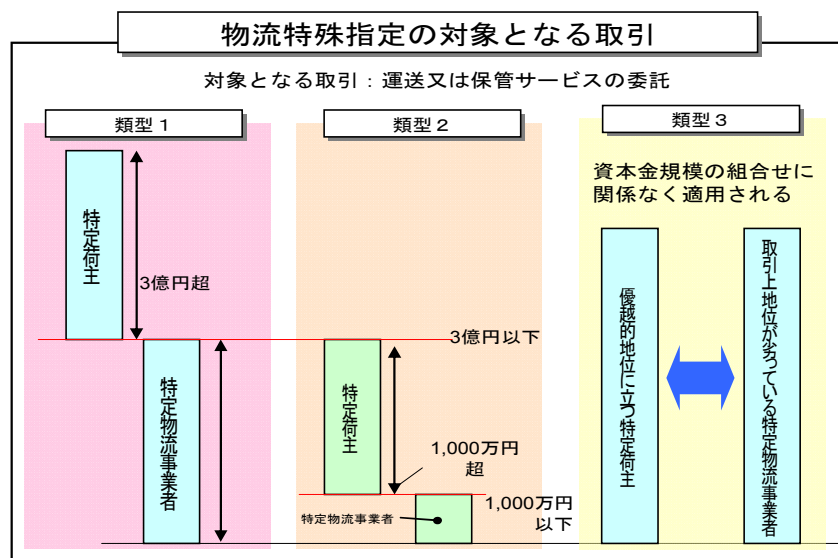
○附帯業務の内容を「貨物自動車運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務」と明確化（第六十条）

トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

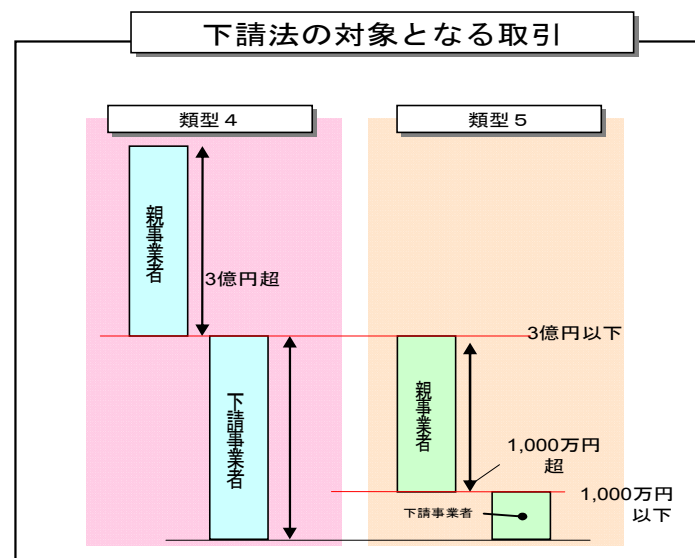
1. 下請・荷主の適正取引に向けて

適正取引を推進するため、荷主と運送事業者の取引(独禁法に基づく物流特殊指定)及び元請と下請の取引(下請法)について、不適正な行為類型の例及び望ましい取引慣行と実例を示した「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」(平成20年3月策定、平成27年2月改訂)を作成し、普及促進を行ってきた。

○荷主と運送事業の取引←物流特殊指定(※)



○元請と下請の取引←下請法が適用



【例】

**不適正な
行為類型例**

○個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ

○無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額

**望ましい
取引慣行
と 実例**

○トラック運送業者が原価に基づく見積書を提示し、荷主等との十分な協議により運賃設定

○あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化

(※)物流特殊指定…荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するため、独禁法上禁止される不公正な取引方法を公正取引委員会が予め指定しているもの。

トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

2. サーチャージ制度の導入に向けて

燃料費の高騰分を運賃とは別建ての料金として収受できるよう、燃料サーチャージの設定方法や具体の導入例を記した、「トラック運送における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成20年3月策定、平成24年5月改訂）を作成し、普及促進を行ってきた。

【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

- (1) 基準となる燃料価格を設定する(B)
- (2) 予め、軽油価格帯、上昇額を設定する。併せて、燃料サーチャージ改定及び廃止の条件を設定する(A)(C)(D)
- (3) 自社の車両の燃費を把握する
- (4) 燃料上昇額(サーチャージ)の額を算出する

【例】燃料サーチャージ額＝走行距離(km)÷燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)

$$1750円 = 150km \div 3km/L \times 35円/L$$

燃料サーチャージ価格変動表(例)

改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ算 出上の価格(C)	算出上の燃料価格 上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65～75円未満		70円	5円
75～85円未満		80円	15円
85～95円未満		90円	25円
95～105円未満		100円	35円
105～115円未満		110円	45円
115～125円未満		120円	55円

3. 書面化の推進

安全運行の確保、責任の明確化等の観点から、輸送に際して予め把握すべき事項を契約時に書面で確認できるよう、書面化に必要な事項や記載例を記した「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」（平成26年1月策定）を作成し、普及促進を行ってきた。

【必要記載事項】

※必要最低限の項目としており、業務上必要な記載項目と併せて記載しても差し支えない。

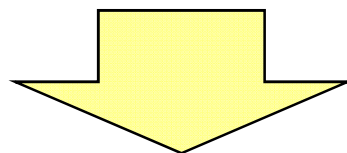
1. 運送委託者／受託者名、連絡先
2. 委託日、受託日
3. 運送日時
 - ・積込み開始日時、場所
 - ・取卸し終了日時、場所
4. 運送品の概要・車種、台数
5. 運賃、燃料サーチャージ
6. 附帯業務内容
7. 有料道路利用料、附帯業務料、その他
8. 支払方法、支払期日

書面化の推進により期待される効果

- ①安全運行の確保
- ②責任の明確化
- ③コンプライアンスの高まり
- ④手待ち時間や契約に基づかない附帯業務の解消
- ⑤附帯業務等の位置づけの明確化

取引条件改善に向けた課題

- 平成28年2月に実施した取引条件の改善に関する調査結果では、附帯作業費の未払い等**不適正な行為が多く見られる**実態が明らかとなった。
- 燃料サーチャージ制度の導入率は、平成27年度末現在で**事業者割合で8%、車両数割合で40%**に留まっている。
- 平成28年2月に実施した取引条件の改善に関する調査結果では、**書面化できていない取引があると回答した事業者は74.3%**にのぼった。



適正運賃・料金収受に向けた取り組みを一層浸透させるために、どのような方策が有効か？

- トラック運送業を含めたサービス業の生産性向上及び中小企業の取引条件の改善は、GDP600兆円の達成に向け、重要な課題
- 国土交通省においては、政府全体の取組み^(※)と連携しながら、トラック運送業の生産性向上、労働条件改善に向け、以下の取組みを推進

(※) サービス業の生産性向上協議会（平成27年度設置）
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（平成27年度設置）

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>：国土交通省及び厚生労働省の取組み

- 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28年度は、
 - (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・料金収受に向けた議論の深化を実施予定

②<トラック運送業の生産性向上協議会について>：政府全体の取組み

- サービス業のうち、特に生産性向上が求められる5産業（トラック運送業、小売業、飲食業、宿泊業及び介護業）については、平成27年度、「サービス業の生産性向上協議会」を設置して議論を開始。
- このうち、トラック運送業に関する「トラック運送業の生産性向上協議会」は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」と合同開催。
- 「取引環境改善」「労働条件改善」の2つの視点に加え、IoT等先端技術を用いた生産性向上の方策についても検討を実施**。

	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

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

※第3回協議会時点

(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 労働・人材政策本部長
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）
三浦 文雄	（公社）全日本トラック協会 副会長（労働安全・衛生委員長）
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	内閣府大臣官房審議官（経済財政運営担当）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長
野村 栄悟	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
坂巻 健太	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府大臣官房審議官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業【予算額:3.3億円】



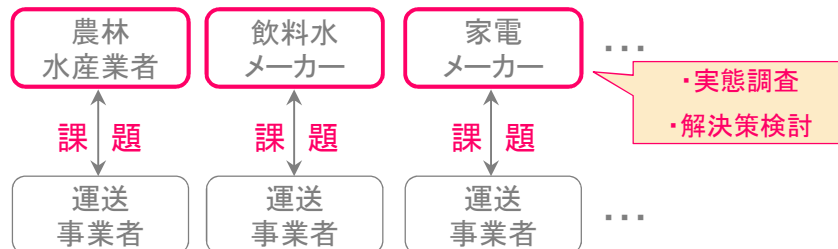
国土交通省

参考資料2

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。

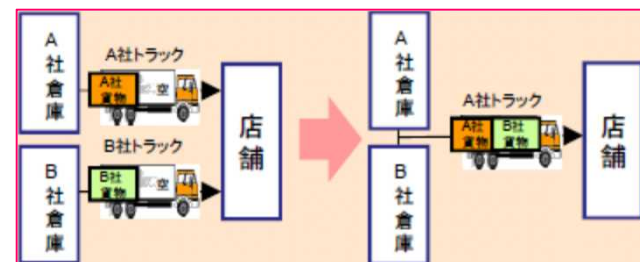


2. 事業の共同化による積載率向上の事例調査

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。

共同化の例



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。

【運賃の適正収受の必要性】



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集め、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。

ETC2.0
デジタコ

車両の速度、燃料消費量、
運送距離・時間、待ち時間等

運行管理
運賃計算 等

情報を吸い上げ、効果的に活用

調査の概要

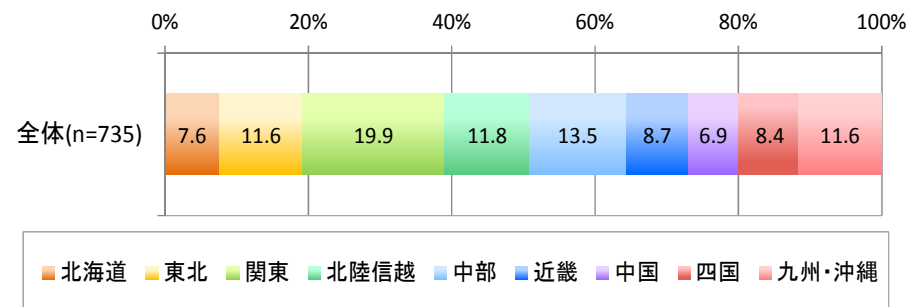
対象者数： トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

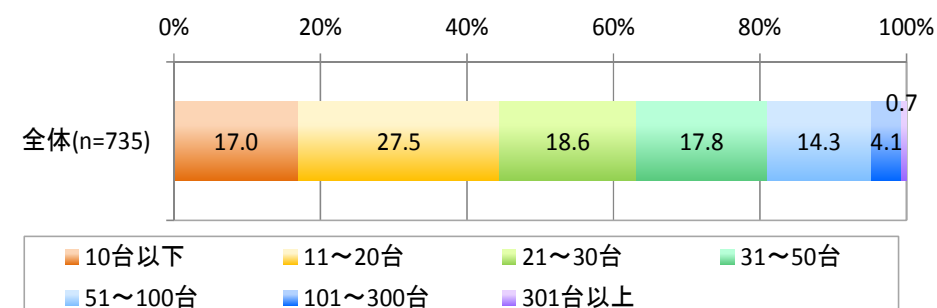
質問事項： ①適正な運賃が収受できているか
②付帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか 等

回答者の属性

地 域



車両台数



下請の状況

○回答者735者のうち、80%（589者）は何らかの業務を下請に降ろしている。

不適切な行為の実態

	＜ 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% （4頁参照）
○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% （5頁参照）
○適正運賃・料金の収受ができていない	70. 5% （3頁参照）
○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% （4頁参照）
○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% （4頁参照）
○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・料金の収受状況

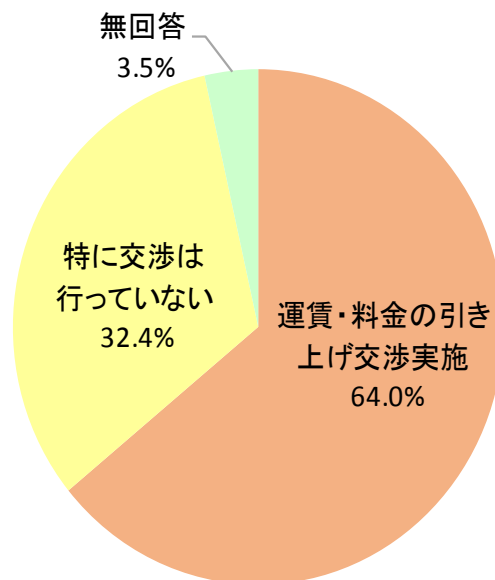
適正運賃・料金を100%収受できている（25%）

○適正な運賃・料金を収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。

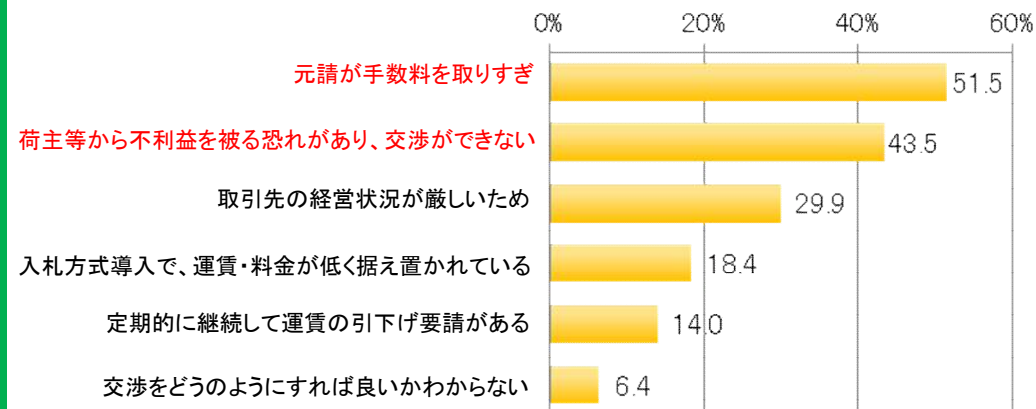
一部でも収受できていない（75%）

- 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。
- 収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。

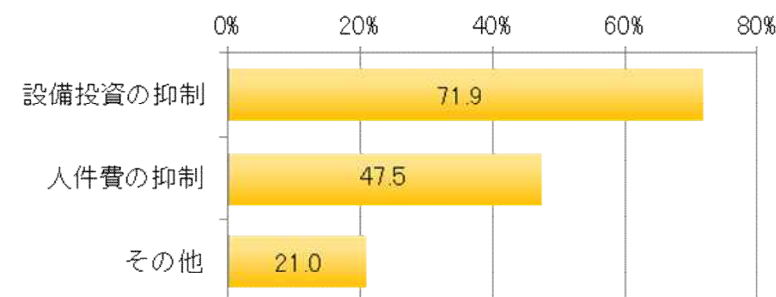
適正な運賃・料金収受が収受できている事業者の取組



運賃・料金が収受できない理由



収受できない場合の対応

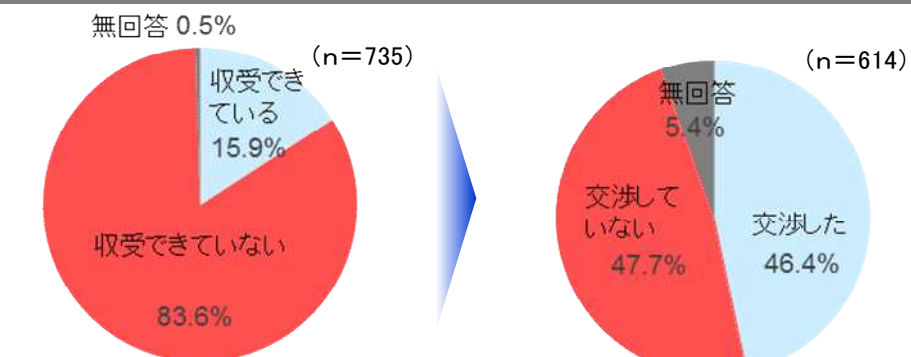


トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果

自社で実運送を担っている取引

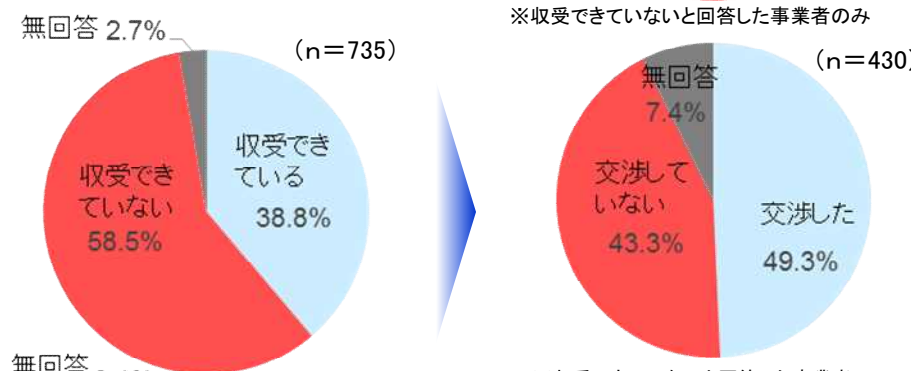
- 待機料金について83.6%、附帯作業費について58.5%、高速料金について43.3%の事業者が収受できていないと回答。
- いずれの場合も4割を超える事業者が料金の支払いについて、「荷主・元請には交渉していない」と回答。

待機料金



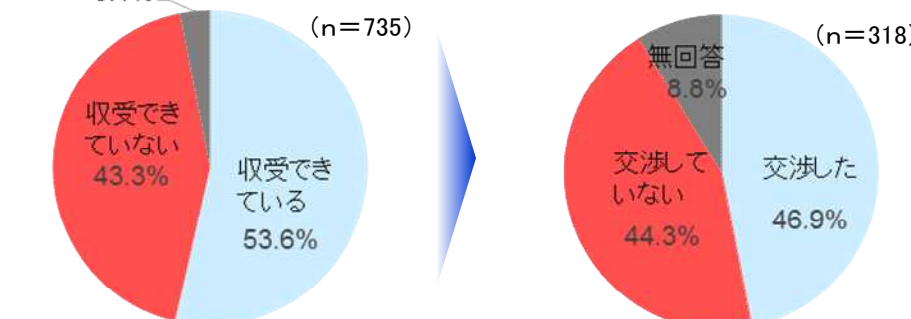
※収受できていないと回答した事業者のみ

附帯作業費



※収受できていないと回答した事業者のみ

高速料金

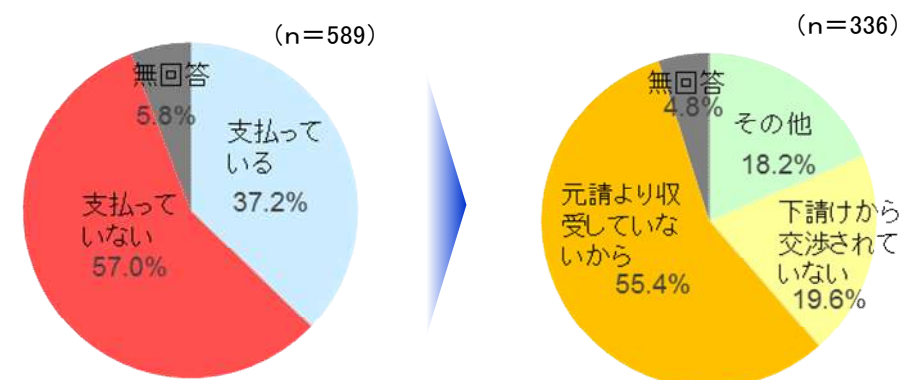


※収受できていないと回答した事業者のみ

下請けとの取引

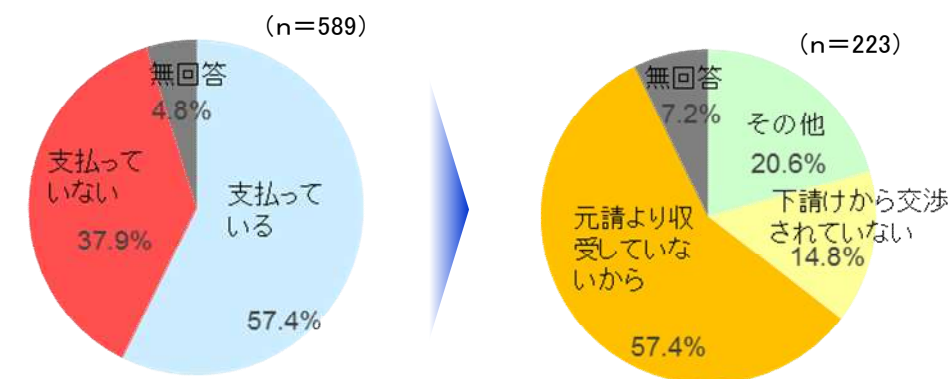
- 附帯作業費について、下請けに支払っていない事業者が約6割。
- そのうち約6割は、「元請より収受していないから」と回答。「下請から交渉されていない」と回答する事業者も多数。

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

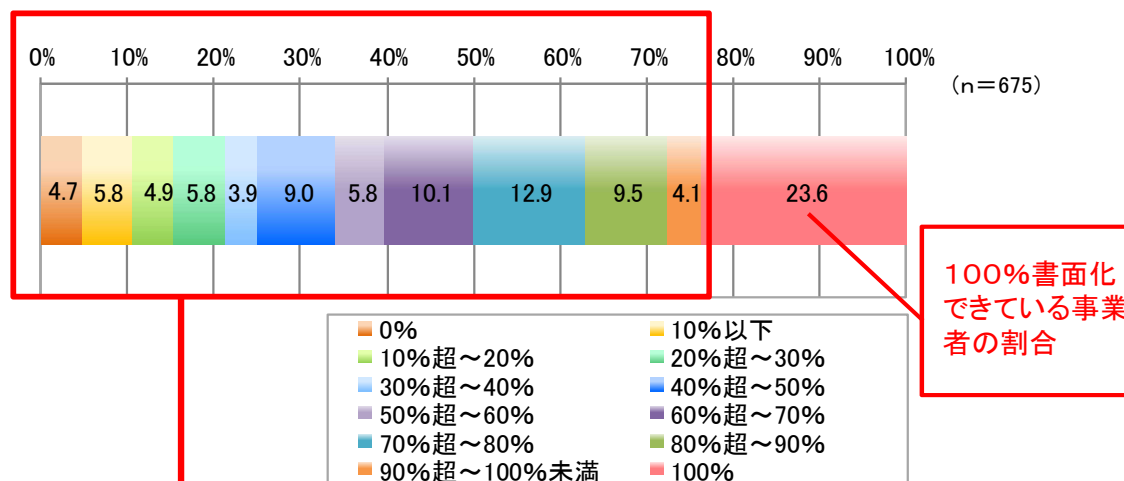
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

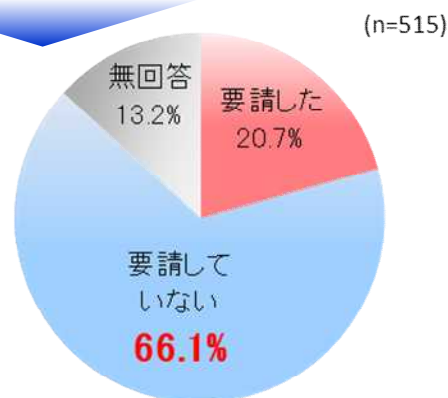
○そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

書面化の比率（書面化実施取引数 / 全取引数）

76.4%



書面化要請の有無

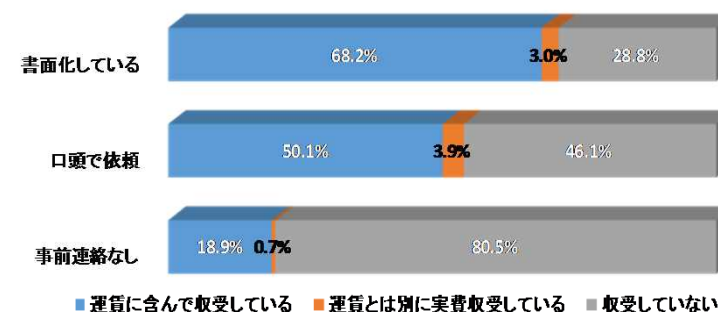


要請していない理由

- 荷主の理解が得にくい
- 取引相手の担当部署の責任者が嫌がるため
- 長年の取引上の慣例から、そのままの状態
- スポット取引で継続的な荷主でないため
- 運行内容がさまざまなため、様式の統一が困難

参考

○書面化している事業者ほど、荷役料金を収受できている割合が高い



※ トラック輸送状況の実態調査結果（平成27年 国土交通省）概要 抜粋

○真荷主からみて1番目～3番目での受注が多い。

○運賃額に対する比率で手数料を収受しているものが多い。

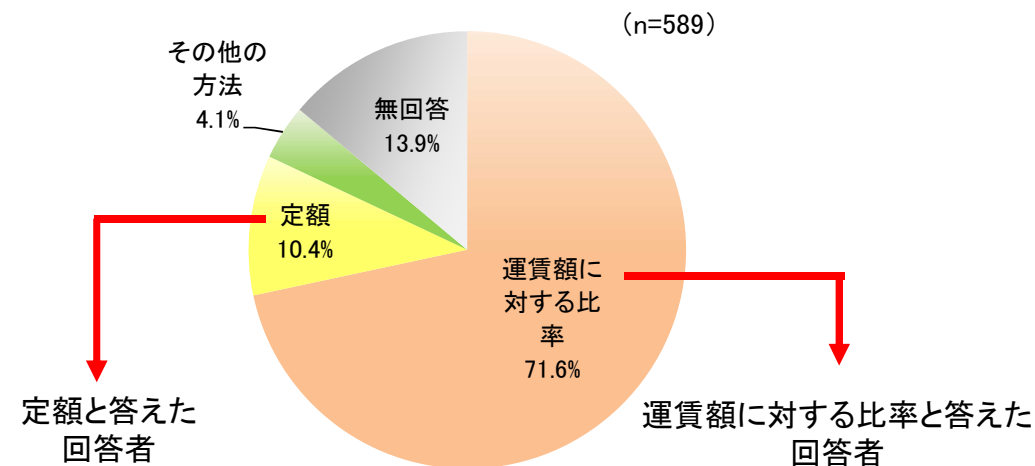
○手数料の比率は、1取引あたり「運賃額の5%～8%」が最も多い。(43.5%)

○運賃の10%超の手数料を取る事業者も存在する。(17.1%)

○定額では、1取引あたり「1,000円～2,000円」「2,000円～3,000円」が多い。

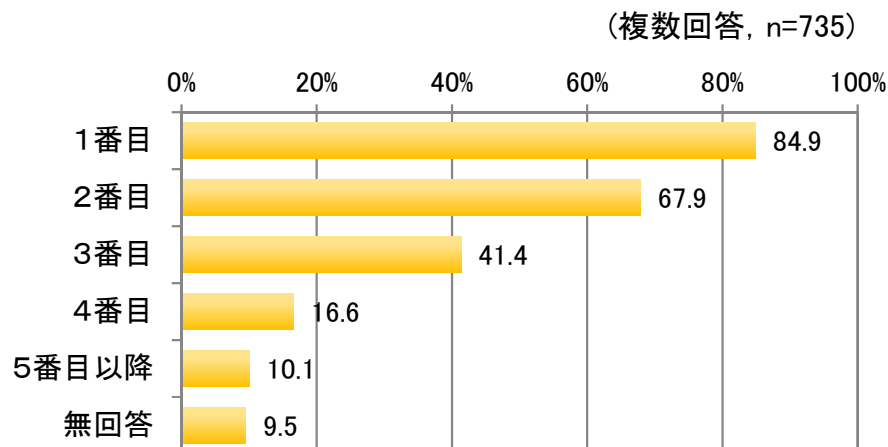
発注者の立場

下請事業者からの手数料の収受方法

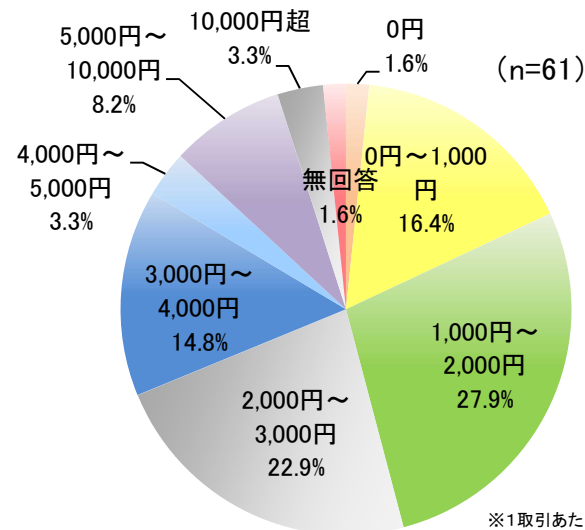


受注者の立場

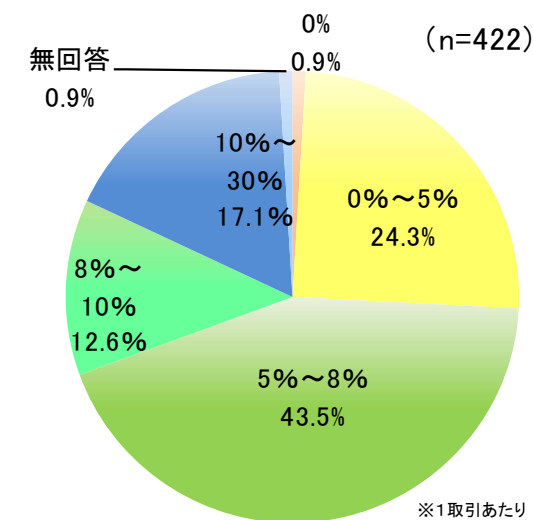
真荷主から見た受注の立場



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

< 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