資料1

適正取引等に向けた取組について

1．契約外の付帯作業について

2．トラック産業将来ビジョンについて

3．パートナーシップ会議開催状況

平成２２年９月２８日
国土交通省関東運輸局

1，契約外の付帯作業について

運送に附帯する作業に関するアンケート結果

回答　　１２２社

Q1　貴社の事業規模についてお答え下さい。

資本金

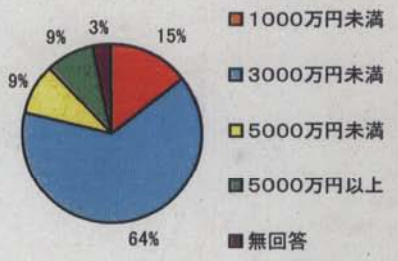
１０００万円未満	３０００万円未満	５０００万円未満	５０００万円以上	無回答
18	78	11	11	4

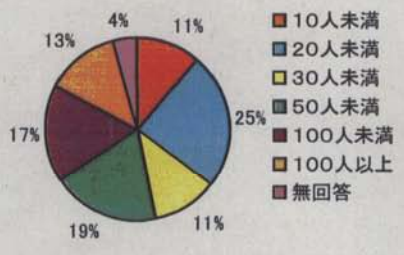
従業員数

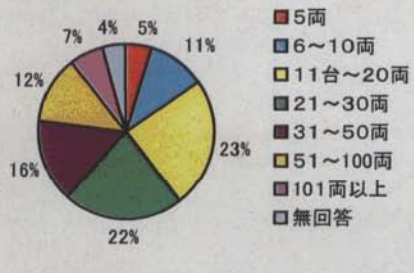
１０人未満	２０人未満	３０人未満	５０人未満	１００人未満
14	29	14	23	21
１００人以上	無回答			
16	5			

車両数

5両	6～１０両	１１台～２０両	２１～３０両	３１～５０両
6	13	29	27	19
５１～100両	101両以上	無回答		
15	8	5		

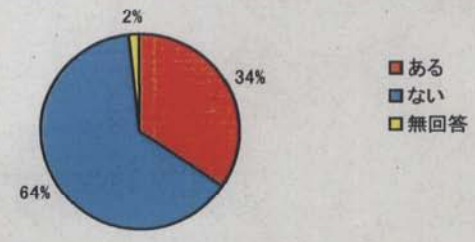






Q2　荷主との直接契約において契約外の附帯作業を求められたことがありますか？

ある	ない	無回答
42	78	2

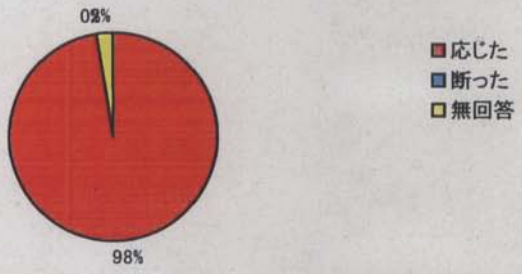


Q3　Q2における作業の具体的な内容（複数回答）

作業	件数
1．構内作業（ピッキング、棚入れ、仕分け等）	19
2．フォークリフト、クレーン等による荷役作業	7
3．輸送物の設置作業（機械、家電等）	5
4．配送先以外への配送、追加配送	3
5．廃棄物等の引き取り	3
6．梱包、開封作業	3
7．配送先での商品陳列	3
8．事務作業（伝票整理等）	3
9．その他	9

Q4　Q2で「ある」と答えた方　その求めには応じましたか？

応じた	断った	無回答
41	0	1

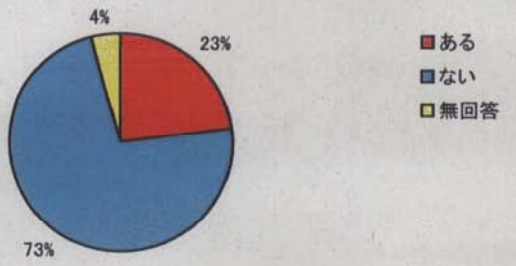


Q5、Q4において応じた理由（複数回答）

理由	件数
1．やらないと仕事を切られる。仕事を確保するためやむなく	12
2．慣習だから。それが当たり前だから,他社もしているから。	10
3．他社に仕事をとられないため、他社との差別化を図るため	7
4．自ら作業をすることにより、拘束時間等を短縮するため。業務の効率化のため	6
5．料金を頂くほどの作業では無いため	2
6．その他	4

Q6　元請け運送事業者との契約において契約外の附帯作業を求められたことがありますか？

ある	ない	無回答
28	89	5

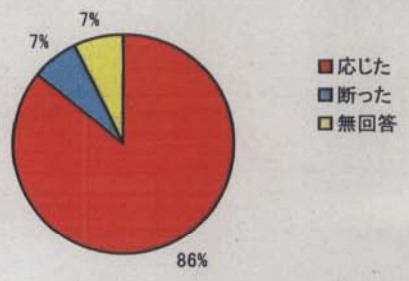


Q7　Q6における作業の具体的内容（複数回答）

作業	件数
1．構内作業（ピッキング、棚入れ、仕分け等）	16
2．フォークリフト、クレーン等による荷役作業	4
3．事務作業（伝票整理等）	2
4．その他	7

Q8　Q6で「ある」と答えた方　その求めには応じましたか？

応じた	断った	無回答
24	2	2

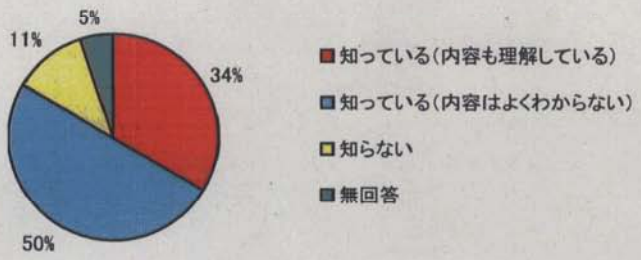


Q9、Q8で応じた理由（複数回答）

理由	件数
1．やらないと仕事を切られる。仕事を確保するためやむなく	14
2．他社に仕事をとられないため、他社との差別化を図るため	3
3．慣習だから。それが当たり前だから	2
4．自ら作業をすることにより、拘束時間等を短縮するため。業務の効率化のため	2
5．その他	4

Q10「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」をご存じですか。

知っている（内容も理解している）	知っている（内容はよくわからない）	知らない	無回答
41	61	14	6



自由意見等

1. 荷主との打ち合わせ時にガイドラインについて話題にしている。

2. 生き残るために他社との差別化を狙い、過剰サービスが次第にエスカレートしていった。附帯作業はサービスの一環ではないという意識を植え付ける必要がある。

3. 附帯作業を当然視する傾向があるが、契約のなかで収めて料金として収受すべきである。当社としては、契約外の作業中のトラブル、事故、補償問題等で何度も苦労していることから、その対応に努力し、荷主の理解が得られない場合は、仕事を受けないこととしている。荷主との力関係の問題があるが、業界関係者が全体で対策を進めるべきである。

4. 契約をしっかり交わしている場合は問題ないが、口頭での契約の場合、ルーズになりがちであり、度を超えた作業はするべきではない。

5. 作業内容について荷主と話し合うべきことは、「無理なく出来る仕事か。」「時間はどれくらいかかる仕事か。」「安全上の問題はないか。」「資格を必要とするか。」「コスト負担について。」である。

6. 以前から行っていることなので、双方が当たり前に感じている。変えるタイミングが難しい。

7. 荷主を含めてコンプライアンスの意識を高めるとともに、トラック業界の地位の向上を図る必要がある。

8. 大手元請け事業者に附帯作業の強要が多い。現場の実態をトップは把握していない。

7. 運送に係る付帯作業の提供

1 起こりやすい問題

契約で定められていない付帯作業の要請

運送委託者が、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収等）について、無償で実施させること（契約外の無償による付帯作業）は、問題となる行為です。

付帯作業例①：ピッキング

ポイント：役務提供のメリット、デメリットを説明

Point 1 運送受託者が「経済上の利益」を提供することは、受注拡大等の営業促進につながり、提供しない場合に比べて直接の利益になるなど、自由な意思により提供する場合には「運送受託者の利益を不当に害する」ものではありません。

Point 2 運送受託者が「経済上の利益」を提供することが、運送受託者にとって直接の利益となる（提供することによる利益が不利益を上回る等）ことを運送委託者が明確にしない場合、「運送受託者の利益を不当に害する」ものとして問題となります。

付帯作業例②：仕分け作業

ポイント：不当な経済上の利益の提供要請

下記のいずれかに該当する場合には、法令違反となるおそれがあります。

Point 1 購買・外注担当者等で、運送等にかかる取引に影響を及ぼす者が役務・労働力等の提供を要請すること

Point 2 目標量を定めて、役務・労働力等の提供を要請すること

Point 3 要請に応じなければ不利益な取扱いをする旨示唆して、役務・労働力等の提供を要請すること

Point 4 提供意思がないと表明しても、又はその表明がなくとも明らかに提供する意思がないと認められるにもかかわらず、重ねて役務・労働力等の提供を要請すること

2 求められる取引慣行

付帯作業の費用負担に関する明確な取り決め

運送委託者が、運送受託者に対して付帯作業を依頼する場合、運送受託者にとって直接の利益となることを明確にしたうえで、十分な協議を行い、運送行為に伴う付帯作業の役割分担、費用負担、リスク負担等に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められます。

ポイント：必要工数を踏まえた十分な協議を行うこと

付帯作業の費用負担は、必要工数等を踏まえ、十分な協議を行い、契約により明確な取り決めを行うことが必要です。

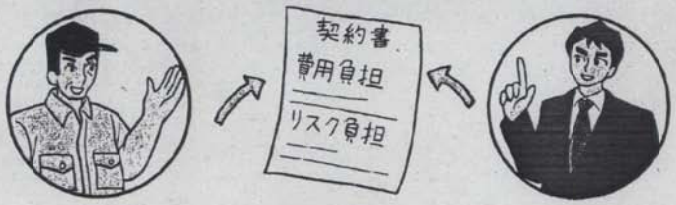
3 望ましい取引事例

パートナーシップによる適切な役割分担を行った例

運送委託者が運送受託者と協働して、契約に基づかない付帯作業とリスク負担等について調査し、十分な協議を行い、運送受託者が無償で提供してきた付帯作業について、費用負担とリスク負担をそれぞれ書面化した。

ポイント：付帯作業の費用とリスク負担割合の明確化

倉庫内作業等の付帯的な役務を提供する場合、費用負担や当該作業に伴う荷物の汚破損等のリスク負担についても、事前に話し合いを行い、明確な取り決めを行うことが必要です。



トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理（案）

★トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。
★本検討会では我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理。

＜経済社会環境の変化＞

経済のグローバル化等による経済社会環境の変化

- グローバル化の進展等に伴う商品等の最終消費価格の下落と国内企業のコスト抑制等により、トラック産業は国内需要の頭打ち、運賃・料金の下落等構造的な変化。
- 製造業の海外進出等の国際分業体制の中、トラック輸送についてもサプライチェーン全体の中での役割を発揮するといった視点が期待。

少子・高齢化、人口減少社会の到来

- トラック産業の平均年齢は、全産業平均に比べ高く、若年労働者の確保のために魅力ある職場作りが必要。

環境・安全対策

- 低公害・低燃費車への車両更新等の様々な努力が払われ、経営の負担となってきてきたが、2020年までの温室効果ガス25%削減目標等を踏まえ、さらなる環境対策の継続が必要。
- トラックによる交通・死亡事故件数は着実に減少しているが、引き続き交通事故・飲酒運転等の防止に向けた取組が必要。

技術の開発・活用

- 安全対策、環境対策、輸送の高度化・効率化のため、技術開発の成果を輸送現場に生かすことが重要。
- トラック事業の労働集約的特質等を踏まえれば、省力化・効率化による生産性向上等に資する実用的な技術の活用・改良が期待。

＜規制緩和後の変化＞

- 規制緩和以後、市場の活性化、新たなサービスの展開、物流コストの低減等は図られた。
- 需給調整の面から見れば、需要減少に対応し、車両数等の供給が減少するなど、相応の市場メカニズムは働いていると思慮。
- 他方、増大する小規模事業者においては、過当競争の激化とこれに伴う運賃・料金の下落等により、大変厳しい経営を余儀なくされており、安全・労働面での対応が不十分な事業者が増大。
- また、小規模事業者の大幅な増加による過当競争の激化により、法令違反等を前提としたような運賃・料金設定を惹起。

＜需給調整＞
・規制緩和された平成2年度と比較して、
事業者数、輸送トンキロ…1．6倍、車両台数、輸送トン数…1．2倍（平成20年度）
→1台当たりの輸送トンキロは増加、1台当たりの輸送トン数、1社当たりの輸送トンキロは横ばい。
・この間、実働1日あたりの輸送トン数、実働率、実車率はいずれもほぼ横ばいで推移。
＜小規模事業者の増加＞
・車両数10両以下の事業者数…42．2%（平成2年度）→56．5%（平成20年度）
＜運賃・料金＞
・規制緩和後のピーク時の平成4年度と比較して、平成20年度はマイナス5．6%。
＜不適正事業者の増大＞
・社会保険未加入事業者…9．0%（平成9年度）→25．6%（平成20年度）。
・過労運転防止に係る措置の不適正…4．8%（平成9年度）→14．2%（平成20年度）

＜目標とすべきあるべき姿＞

生産性の向上・付加価値化の推進

＜生産性の向上＞
- 環境、安全等に要する社会的責務を果たしつつ、持続的な成長を図っていくためには、「生産性の向上」を図っていくことが重要。

＜トラック運送事業者の役割の拡大＞
- 物流を構成するサプライチェーンの中での役割を踏まえた付加価値化が必要。
（3PL等による付加価値化、運送自体に付加価値を付ける方法 等）

＜小規模事業者等の生産性の向上＞
- 事業の効率化による生産性の向上が必要（マーケティング能力の向上等による直荷主の確保、省力化技術の導入、事業協同組合等の活用、共同化・協業化の推進 等）。

⇒ 中小企業庁、中小企業基盤整備機構と連携した生産性向上、新分野開拓の推進

アジア等への海外進出

- アジア各国の経済発展に伴うトラック需要の増大、日系企業の進出等を踏まえ、意欲的な事業者においては、アジアを中心とした海外進出に取り組むことが考えられる。
- 高水準で安定性のある実運送サービスの海外における展開は、海外進出日系企業のニーズにも合致し、我が国の海外進出企業の成長を支える役割も担う。

⇒ ＪＥＴＲＯ、中小企業基盤整備機構と連携した海外進出の支援

持続的な環境対策・安全の確保の実現

- 荷主、消費者から、環境・安全面の品質により選択される市場を構築することが重要。
（Gマーク・グリーン経営認証のアピール、車両の大型化と実車率の向上）

⇒ 関係者間において検討（環境対策（ＣＮＧ車等の導入促進、排出量の見える化）等）

引越・宅配サービスの展開

- 引越サービスについては、価格競争が激化する中、苦情も増加していることから、サービスの「見える化」を図ることが必要。

⇒ 優良引越事業所の評価制度の構築

- 宅配サービスについては、多様化する消費者のニーズを踏まえ、新たなマーケットが開発・創出できる可能性がある事業分野と思慮。

＜規制緩和後の克服すべき課題＞

＜経済的な環境整備の視点＞
- トラック運送事業者のほか、荷主等の関係者が、トラック産業に係る適切な経済環境を創出することが必要。

⇒ ワーキンググループの設置（新規参入時の最低車両台数・適正運賃収受の取組）

＜社会的な環境整備の視点＞
- 荷主、元請、下請事業者等の関係者の役割・責務を明確化し、適切な関係創出が必要。

⇒パートナーシップの深化

- 社会保険未加入等、「正直者が損をしない」体制の整備のため、関係行政機関と連携強化。

⇒ 許可基準に満たない５両割れ事業者への適用厳格化、運行管理者の設置義務化 等

２２．９．２８

ビジョン検討会に関する業界団体との勉強会について（主な意見等）

＜トラック産業ビジョン（中間整理）関係＞

○ ビジョンの中間整理は、よくまとめていると思うが、総論にあるようにトラック事業者の経営状況は厳しく、営業利益率・経常利益率が赤字になっているなかで、現実にはビジョンの実現は難しく、絵に描いた餅にならないよう願う。

○ トラック事業者は、厳しい経営環境の中で、山積する様々な諸課題に対応しながら事業を行っているが、検討会においては、特に、実運送が生き残っていくために必要な施策を中心に検討してもらいたい。

○ サプライチェーンにも川上と川下がある。サプライチェーンのしわ寄せが実運送事業者にきており、中小実運送事業者がサプライチェーン全体の中で自らの役割を位置づけて付加価値を高めるのは難題である。

＜運賃関係＞

○ 労働時間に応じた賃金をドライバーに支払う必要があるが、実態は、運送原価を大幅に下回る運賃が荷主側から提示されている。

○ 運賃認可制について、守れない認可運賃は必要ないという考え方もあるが、過去に、運賃改定が行われた場合、新たな運賃は取れなくても、運賃の底上げに効果があった。現在は何もないので、目安としての基準運賃・モデル運賃は必要である。

○ 運賃料金だけでなく、割増等、その適用方についても、荷主との運賃交渉に役立っていた。

○ 人材を確保するためにも、一定水準の賃金が払える運賃が必要である。今の若い人は、以前のようにトラックの運転がしたくて業界に入ってくるというケースはない。

○ ビジョン検討委員会のなかで運賃をやってくれるということで非常に注目している。

＜最低車両台数関係＞

○ 一般的に考えて、安全マネジメントの導入など会社として適正な事業運営をするには、10台や２０台の規模ではまず無理である。

○ ５両未満であっても同じ許可事業者（既得権）であり認めざるを得ないという意見と基準は守るべきという意見に分かれている。

＜人材確保関係＞

○ 魅力ある職場について、２５才以下にアンケートを取ったところ、①海外出張があるところ、②特別なライセンスを必要とするところ、③女性が活躍できるような明

るい職場、という回答が多かった。逆に長時間労働、給与が低い会社は敬遠される傾向にある。

○ 普通免許では乗れる車両が限られてしまう。また、中型免許が直ぐにとれないため、若い人が入ってこない。

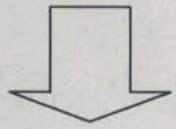
○ このままいけば、ドライバー不足になるのは確実である。

＜適正取引関係＞

○ 配達先（着荷主）で、契約外の荷役作業、陳列作業等をやらされるため、荷主にその旨を伝えているが、荷主は配達先（着荷主）と交渉できる立場になく、作業料金も自己負担になっている。

○ 契約外の荷役作業は当たり前になっている。その結果、荷物損傷による賠償責任を負わされ、商品の卸価格でなく、販売価格で弁償させられるケースもある。

○ 附帯作業の影響で路上駐車及び駐車違反が発生している事例もある。



運送に附帯する作業に関するアンケートの実施

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の開催状況

【国土交通省本省】 第1回平成20年5月28日、第2回11月17日、第3回3月18日、第4回平成21年6月17日に開催

北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
第1回 20. 7. 31 第2回 20. 12. 24 第3回 22. 2. 25	第1回 20. 7. 18 第2回 21. 3. 26 第3回 22. 2. 23	第1回 20. 7. 28 第2回 21. 3. 25 第3回 21. 9. 11 第4回 22. 3. 29 第5回 22. 9. 28	第1回 20. 6. 27 第2回 21. 3. 2 第3回 22. 1. 18	第1回 20. 7. 11 第2回 21. 2. 17 第3回 21. 3. 18 第4回 21. 12. 4 第5回 22. 5. 27	第1回 20. 7. 9 第2回 20. 9. 24 第3回 22. 2. 10	第1回 20. 7. 7 第2回 21. 9. 29		第1回 20. 6. 20 第2回 21. 6. 19	第1回 20. 8. 22 第2回 21. 3. 10 第3回 21. 11. 16
	山形 21. 7. 23 21. 12. 11 秋田 21. 11. 17 青森 22. 1. 26 福島 22. 3. 17 岩手 22. 3. 24	山梨 20. 9. 17 21. 6. 24 茨城 20. 10. 9 21. 7. 22 埼玉 20. 10. 14 21. 6. 23 栃木 20. 10. 20 21. 9. 8 群馬 20. 10. 29 神奈川 20. 10. 31 21. 9. 25 千葉 20. 11. 5 22. 2. 9	石川 20. 12. 17 22. 2. 17	岐阜 21. 1. 14 福井 21. 3. 9 22. 3. 1 三重 21. 3. 12 22. 3. 8 事業者 懇談会 20. 11. 19 荷主 懇談会 21. 2. 5	京都 20. 8. 26 滋賀 20. 9. 1 兵庫 20. 9. 11 奈良 20. 9. 29 和歌山 20. 10. 15	鳥取 22. 3. 12 島根 22. 3. 9 岡山 22. 3. 2 山口 22. 1. 14	愛媛 20. 7. 31 22. 3. 25 高知 20. 8. 22 22. 3. 12 徳島 20. 9. 3 22. 3. 10 香川 20. 9. 10 22. 3. 25	鹿児島 21. 7. 29 佐賀 21. 7. 31 宮崎 21. 9. 7	