

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。

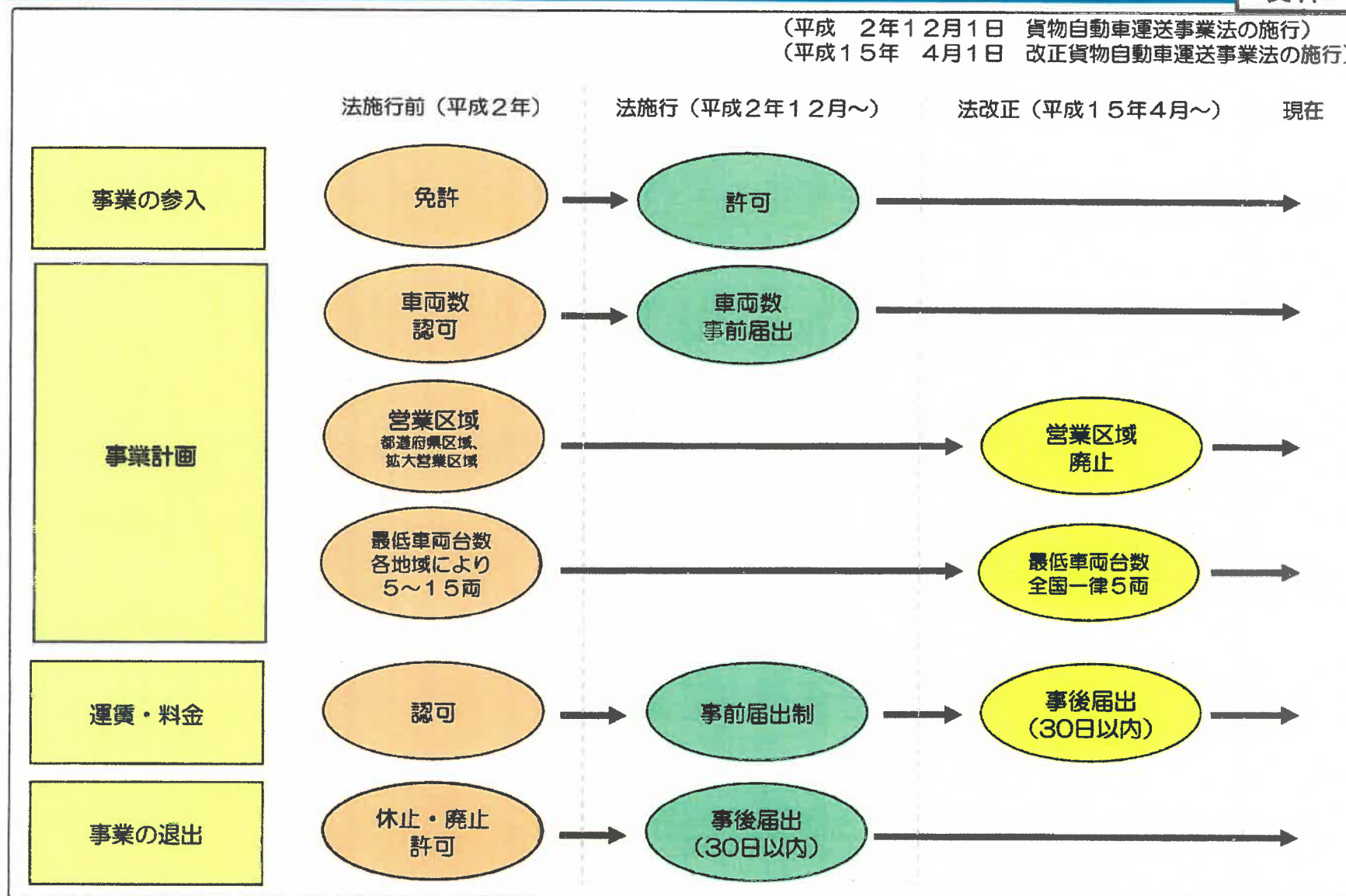
(その他)

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)



参入規制及び運賃規制の比較

	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。

適正運賃収受に関する「最低車両台数・適正運賃収受WG」における議論

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 ポスト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決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。

独占禁止法の規制概要について(行政指導関係)

○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ような仕組みが必要。

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。

トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

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

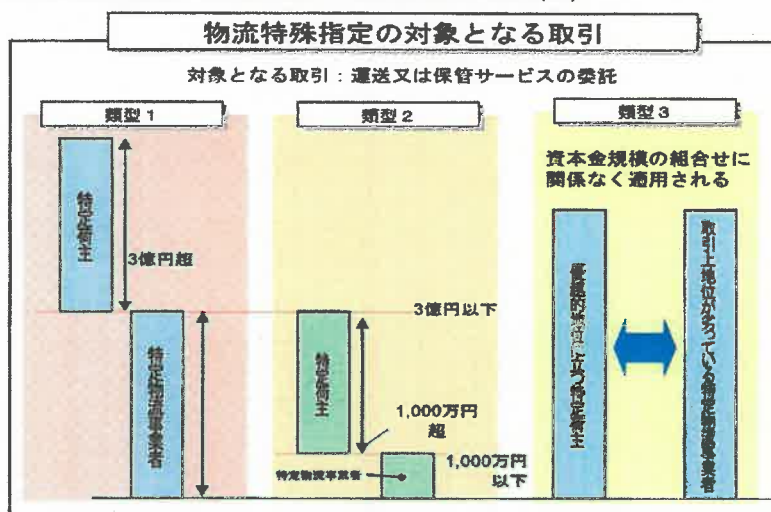
- 荷主からの運送状の発出を原則化（第八条）
- 車両留置料の規定を新たに追加（第三十三条の二）
- 附帯業務の内容を「貨物自動車運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務」と明確化（第六十条）

トラック運送業の適正取引に係る取り組みについて

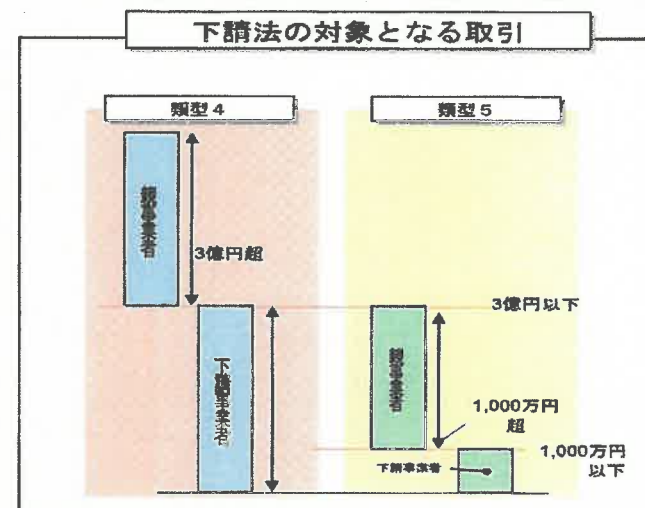
1. 下請・荷主の適正取引に向けて

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。

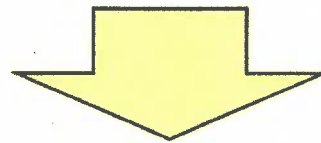
1. 運送委託者／受託者名、連絡先
2. 委託日、受託日
3. 運送日時
 - ・積込み開始日時、場所
 - ・取卸し終了日時、場所
4. 運送品の概要・車種、台数
5. 運賃、燃料サーチャージ
6. 附帯業務内容
7. 有料道路利用料、附帯業務料、その他
8. 支払方法、支払期日

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？

トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組み



国土交通省

参考資料1

- 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。

トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ



	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】



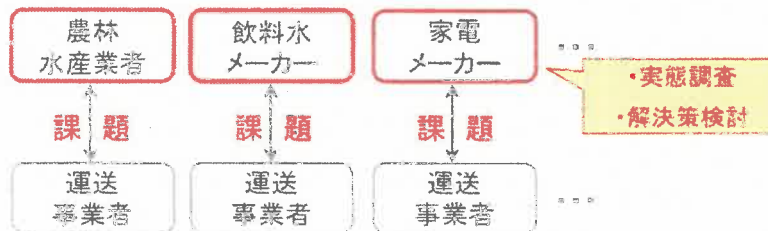
国土交通省

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

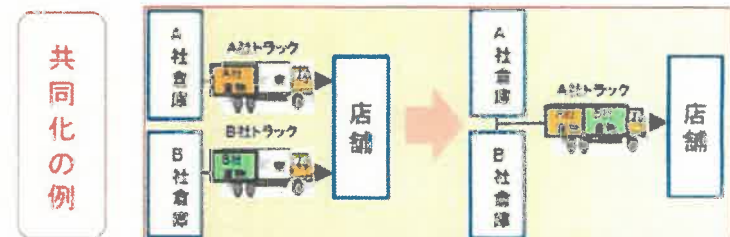
- 荷主業界ごとに、商慣習、商慣行、物流面での課題等について調査し、主に荷主サイドでどのような効率化や生産性向上の可能性があるか検討。
- 個別の荷主分野ごとにコンサルを実施し、モデル事例の創出も検討。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。



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。



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。

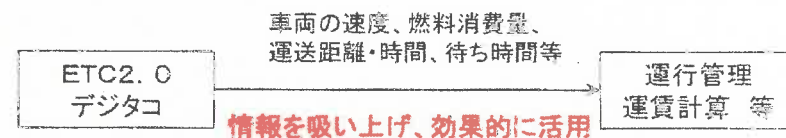
【運賃の適正収受の必要性】



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・把握を実施。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。



調査の概要

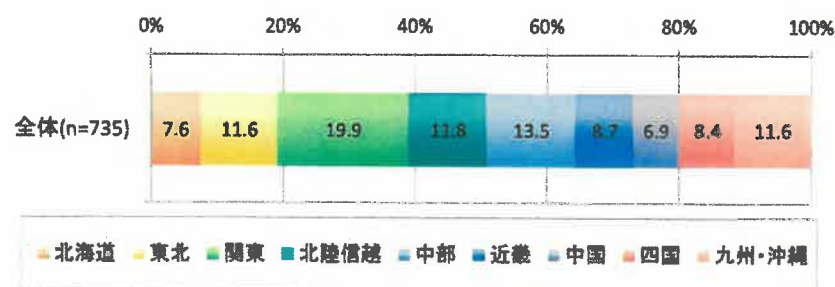
対象者数：トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間：平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

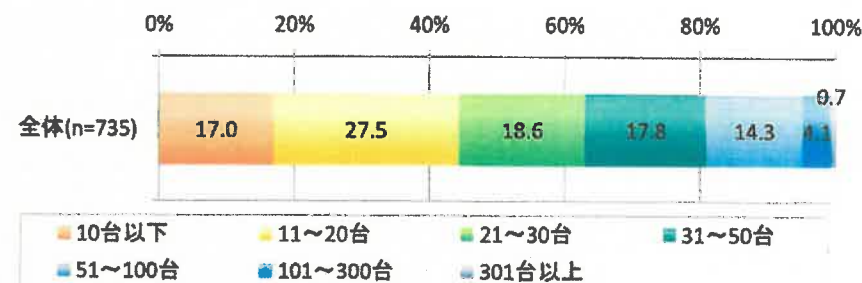
質問事項：①適正な運賃が収受できているか
②付帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか 等

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

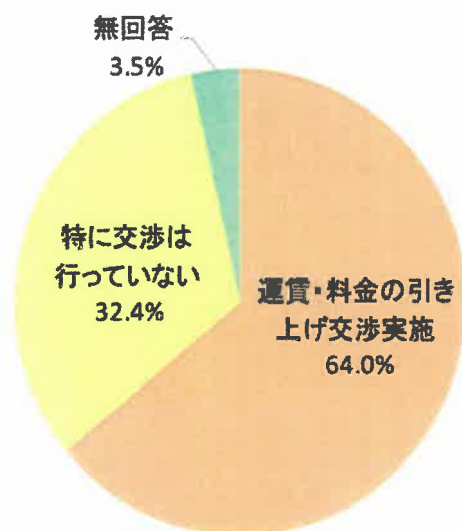
適正運賃・料金を100%收受できている（25%）

- 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。

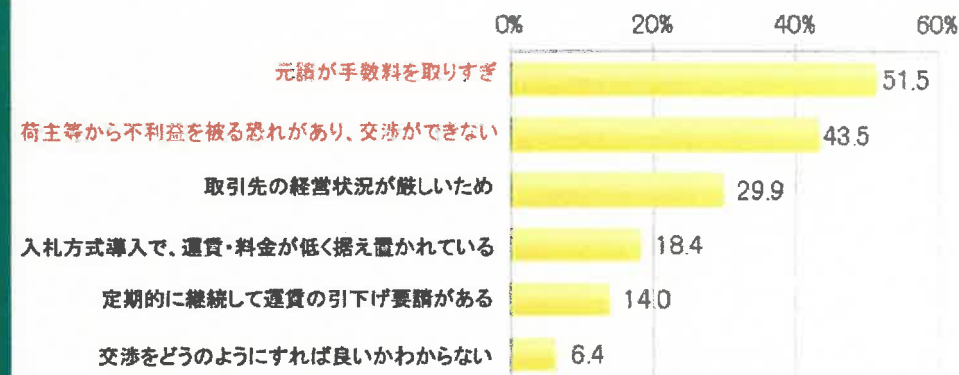
一部でも收受できていない（75%）

- 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。

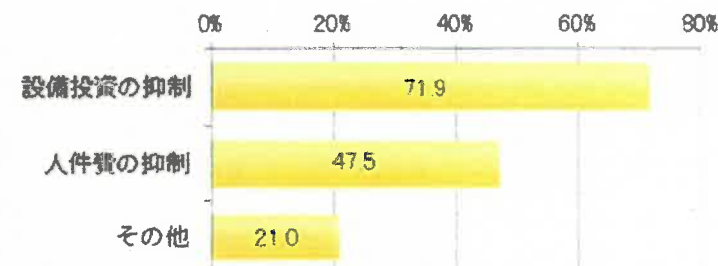
適正な運賃・料金收受が收受できている事業者の取組



運賃・料金が收受できない理由



收受できない場合の対応

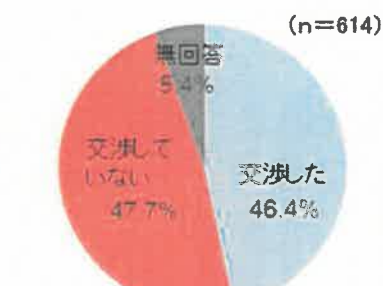
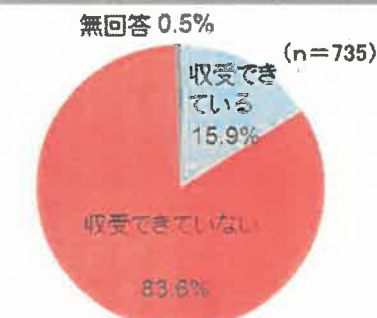


自社で実運送を担っている取引

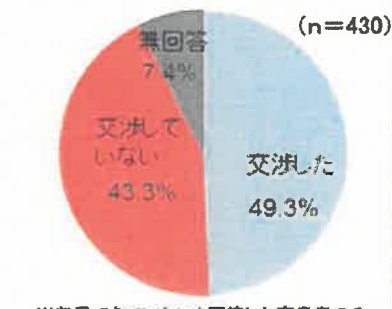
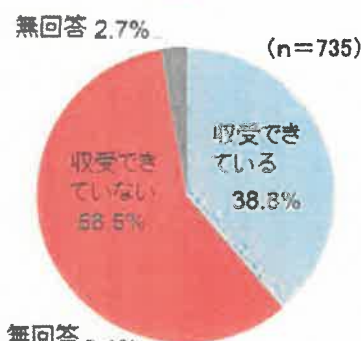
○待機料金について83.6%、附帯作業費について58.5%、高速料金について43.3%の事業者が収受できていないと回答。

○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。

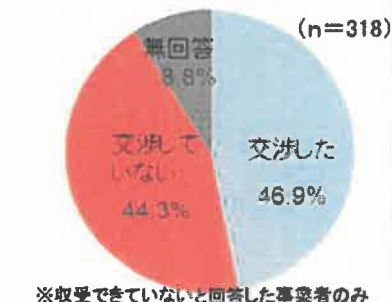
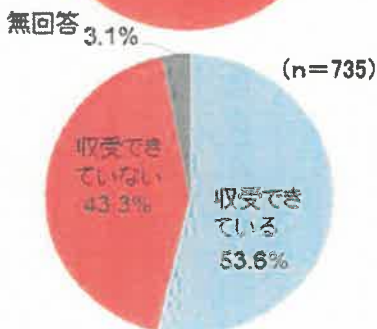
待機料金



附帯作業費



高速料金

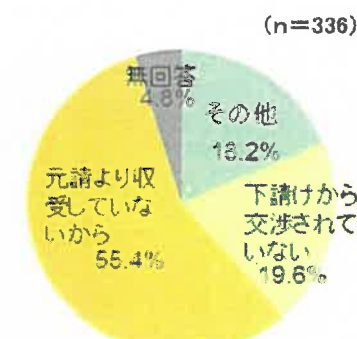
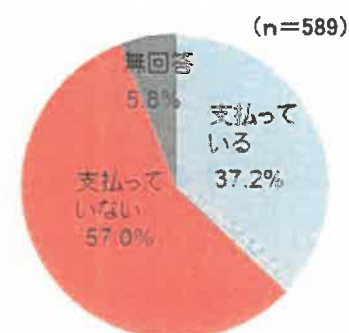


下請けとの取引

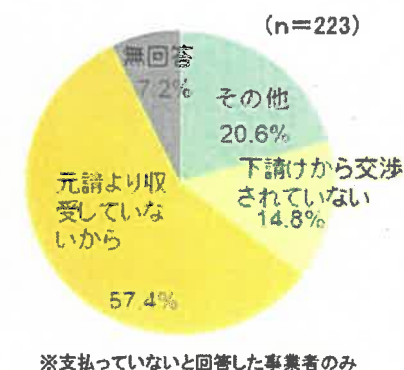
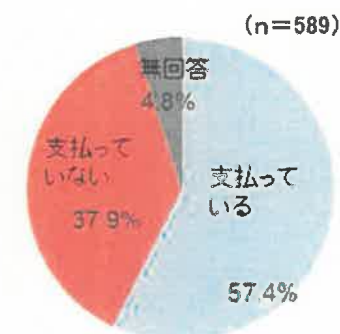
○附帯作業費について、下請けに支払っていない事業者が約6割。

○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



高速料金



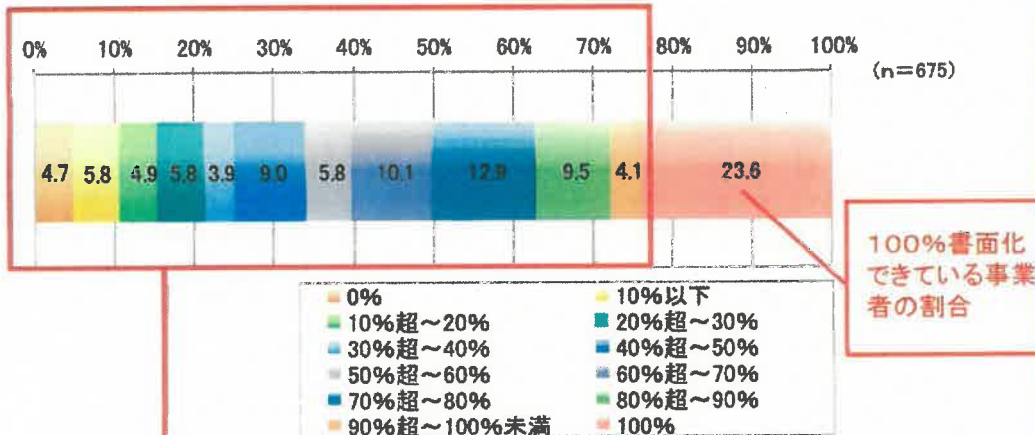
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

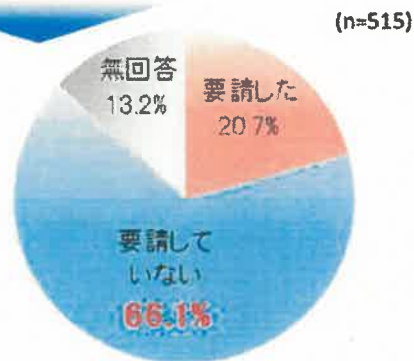
○そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

書面化の比率（書面化実施取引数／全取引数）

76.4%



書面化要請の有無

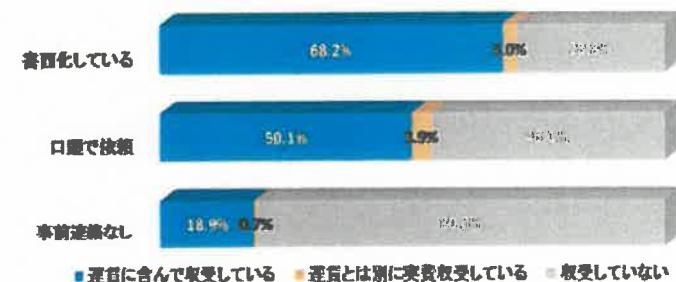


要請していない理由

- 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

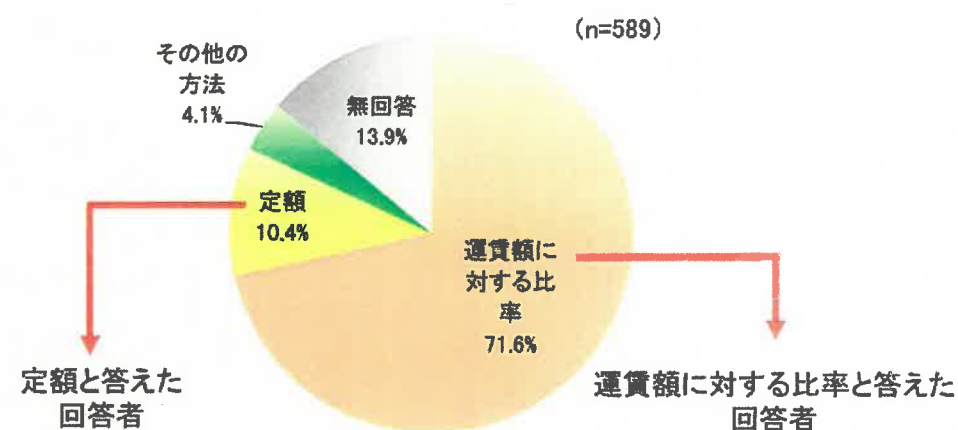


※ トラック輸送状況の実態調査結果(平成27年 国土交通省)概要 抜粋

- 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。

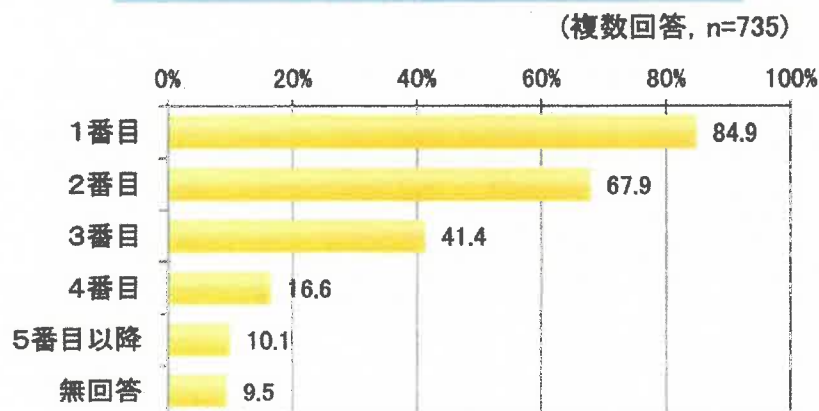
発注者の立場

下請事業者からの手数料の収受方法

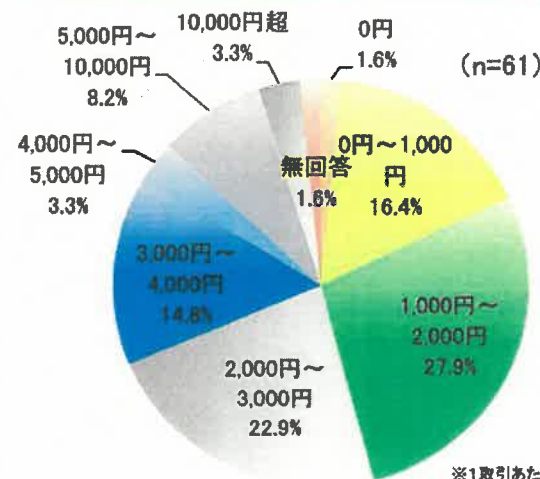


受注者の立場

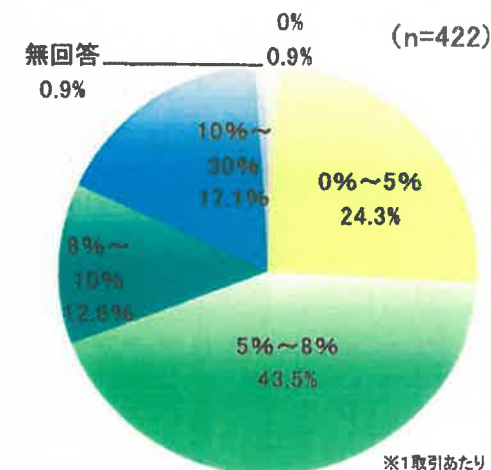
真荷主から見た受注の立場



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