

【資料3】 「適正な取引の確保」に向けた取組 について

国土交通省 近畿運輸局
京都運輸支局 輸送・監査部門
令和3年12月

標準的な運賃について 適正な運賃収受の重要性について

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受

＝「運賃」：運送の対価 「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例：過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

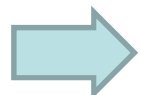
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

「標準的な運賃」「ホワイト物流推進運動」荷主周知文書

令和3年3月8日

荷主企業 殿

近畿運輸局自動車交通部
大阪労働局労働基準部
近畿経済産業局産業部

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について

トラック運送事業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べ、長時間労働、低賃金の状況であり、運転者不足が大きな課題となっています。

こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善、取引環境の適正化を図るため、平成30年12月に改正された貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、昨年4月24日付けで標準的な運賃の告示が行われました。

本制度は、令和6年度から年間960時間の時間外労働の上限規制が適用されることなどを踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業が安全を確保しながら、その機能を持続的に維持していくにあたり、法令を遵守して持続的に事業を行っていくため、標準的な運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたものであります。標準的な運賃の計算にあたっては、いわゆる元請事業者の備車費用等については考慮せず、実運送を行う場合に要する原価について計算を行いました。

荷主企業等におかれましては、事業に必要な物流を継続して確保するため、標準的な運賃の趣旨・目的をご理解いただきますようお願いいたします。

また、深刻化するトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代以上の運転者も働きやすい労働環境の実現に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を行っているところです。

荷主企業の皆様におかれましては、推進運動の趣旨と自主行動宣言の必須項目に同意していただくことで参加できますので、積極的に参加していただきますようお願いいたします。詳しくは下記ポータルサイトをご覧ください。

（「ホワイト物流推進運動」ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/>

（トラック運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト）

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>



新型コロナウイルスの脅威は、今も続いています。
2度の「緊急事態宣言」の発令や、さらには変異型ウイルスが広がりを見せるなど、依然として終息の見えない状況です。このような状況下でも、トラック輸送はわが国のライフラインの一つとして、国民生活と経済活動を支えるために走り続けています。
トラックドライバーもまた、エッセンシャルワーカーとしての誇りを胸に、昼も夜も、雨の日も雪の日も頑張っていますが、少子高齢化や厳しい労働環境により、慢性的に不足しています。
こうした状況を打開するため、国土交通省では貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月に「標準的な運賃」を告示しました。

「標準的な運賃」は、働き方改革に対応した労働環境を整えることでドライバー不足を解消し、継続して安定した輸送力を確保するために必要な運賃を国が示したものです。

トラックが、これからも暮らしと経済を守るためには
この「標準的な運賃」が必要です

コロナ禍の中で、荷主企業の皆さま大変な思いをされていると思いますが、どうぞトラックドライバーに少しだけ力を貸してください。
心からお願いいたします。



国土交通省 近畿運輸局 一般社団法人 近畿トラック協会

トラック協会の
配布数

大 阪	:2,184
京 都	:2,139
兵 庫	:1,101
奈 良	: 299
滋 賀	: 510
和歌山	: 489
合 計	:6,722

「標準的な運賃」に係る届出件数(令和3年11月末現在)

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
札幌	719	1516	47.4%
函館	219	268	81.7%
旭川	277	410	67.6%
室蘭	195	370	52.7%
釧路	138	276	50.0%
帯広	105	326	32.2%
北見	101	189	53.4%
小計(北海道)	1754	3355	52.3%
青森	288	796	36.2%
山形	205	364	56.3%
秋田	238	340	70.0%
福島	410	988	41.5%
宮城	650	1187	54.8%
岩手	369	582	63.4%
小計(東北)	2160	4257	50.7%
栃木	485	1085	44.7%
群馬	90	1148	7.8%
埼玉	475	3340	14.2%
茨城	192	2258	8.5%
千葉	203	2196	9.2%
東京	753	5012	15.0%
神奈川	443	2535	17.5%
山梨	139	504	27.6%
小計(関東)	2780	18078	15.4%

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
新潟	527	707	74.5%
長野	201	636	31.6%
富山	373	603	61.9%
石川	302	741	40.8%
小計(北陸信越)	1403	2687	52.2%
愛知	1386	2893	47.9%
静岡	995	1546	64.4%
岐阜	275	856	32.1%
三重	461	968	47.6%
福井	284	477	59.5%
小計(中部)	3401	6740	50.5%
滋賀	326	503	64.8%
京都	524	974	53.8%
大阪	1362	4402	30.9%
奈良	332	597	55.6%
和歌山	369	558	66.1%
兵庫	183	2210	8.3%
小計(近畿)	3096	9244	33.5%

支局	件数	事業者数 (重複除く) H31.3.31現在	割合
広島	1158	1509	76.7%
鳥取	185	302	61.3%
島根	283	375	75.5%
岡山	828	1148	72.1%
山口	507	627	80.9%
小計(中国)	2961	3961	74.8%
徳島	288	380	75.8%
香川	406	594	68.4%
愛媛	609	735	82.9%
高知	374	422	88.6%
小計(四国)	1677	2131	78.7%
福岡	784	2229	35.2%
佐賀	330	436	75.7%
熊本	593	688	86.2%
長崎	352	428	82.2%
大分	358	523	68.5%
宮崎	319	402	79.4%
鹿児島	593	1006	58.9%
小計(九州)	3329	5712	58.3%
陸運事務所	245	825	29.7%
小計(沖縄)	245	825	29.7%
合計	22806	56990	40.0%

※告示されてからの累計件数

「標準的な運賃」の普及に向けた取り組み

1. 荷主団体への周知

【トラック協議会構成員経済団体への周知】

- ・R3.1 各府県トラック協議会構成員経済団体へリーフレット、電子データ送付

【荷主への3局連名文書、近畿トラック協会作成リーフレット発出】

- ・R3.3.8 近畿トラック協会会員の荷主企業 6,722社

2. トラック協議会構成員経済団体から会員への周知

- ・(京都商工会議所) 京都府下の3支部で会員に配付
- ・(京都経営者協会) 大手企業会員向けに郵送により配付
- ・(京都府中小企業団体中央会) R3.3月 理事会の承認を得て会員に配付
- ・(京都倉庫協会) R3.3.10 会員月例会において席上配付

3. トラック協会の取り組み

【「標準的な運賃」普及セミナー】

- ・R2.10.12、R2.10.13 合計73名

【全日本トラック協会が作成した「標準的な運賃」の解説書及び説明会録画DVDを配付】

- ・(一社)京都府トラック協会 1,069社

【原価計算活用セミナー】

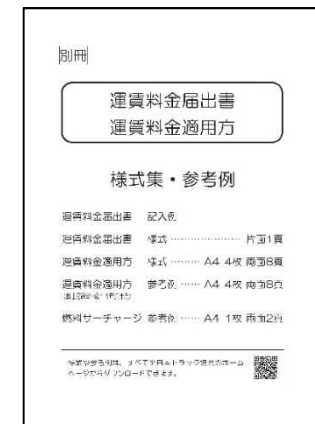
- ・R2.12.4、R2.12.5 46名 他 セミナーを録画し、協会HPで公開

【「標準的な運賃」活用セミナー】

- ・(基礎編)R3.10.6 30名26社 (応用編)R3.10.20 30名22社

【「標準的な運賃」の周知の取り組み(会員向け)】

- ・R3.6.7 全ト協が作成した「今すぐわかる標準的な運賃」冊子、届出書様式集、参考例を未届け事業者に送付
- ・R3.7.1 未届け事業者に対し、届出意思確認のファックスを送信し、届出意思のある事業者には連絡し、届出をサポート



4. 今後の取り組みの方向性

- ・Gマーク申請で来所した事業者、他の用事で来所した事業者に「標準的な運賃」届出方法等について説明
- ・未届け事業者に対し定期的に「標準的な運賃」の届出意思確認のファックスを送信

適正な運賃収受の重要性①

原油高騰の影響を考える。

- 原油は短期間で価格が変動し、運送コストの原価構造に急激な影響を与える。

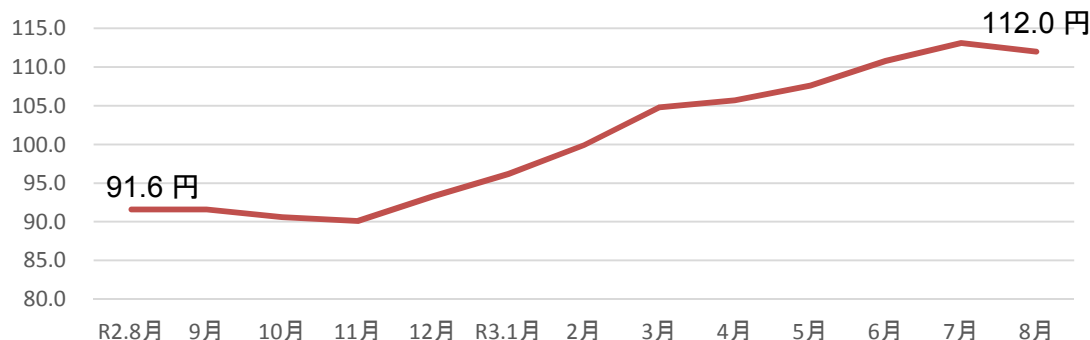
負担増は誰が負担しているか？

- 運送コストが上昇することによる負担増について、運賃にて適正に収受することが大切。

- 他律的な価格変動、物流効率化につながる取組についてのコスト増加は、**運送事業者のみで抱えるのではなく、運送委託者が負担する**ことが持続可能な物流につながる。

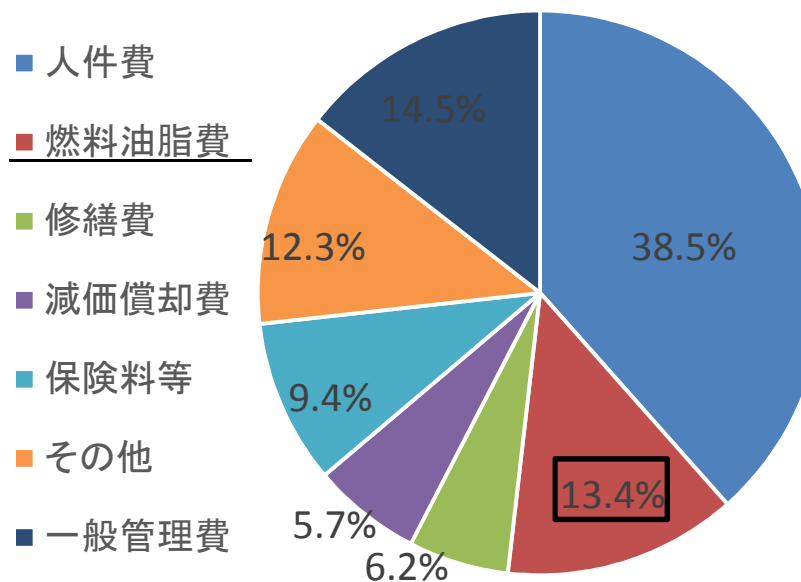
※上昇分を適正に負担しない場合、下請法、独禁法等の違反(かいたたき)となり得る。

軽油価格の推移(大口需要者向け軽油ローリー渡価格)



出典: 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

営業費用に占める燃料費の割合



出典: 全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

適正な運賃収受の重要性②

世界に見るドライバー不足

- 労働条件・労働環境が厳しく、給料まで安いというイメージが先行してしまうと、ドライバー不足に拍車をかけてしまう懸念がある。

年収1000万円超の求人広告も 英国のトラック運転手不足、悪化へ

10/1(金) 13:41 配信 1207

REUTERS ロイター

出典: Yahoo!ニュース

- イギリスでは、物流が、イギリス国民ではなく、EU圏内の出稼ぎ労働者によって支えられていたという社会構造がBrexitによって顕在化した。
- 適正な運賃が収受できない場合、物流を支えるトラックドライバーの給与を適正に払うことができないおそれがある。**適正な運賃が収受できない状況は、長期的にも物流全体に悪影響を与えることとなる。**
- 適正な運賃収受を基礎に、物流効率化等によるトラックドライバーの働き方改革も、魅力ある職場環境づくりに欠かせない。

国土交通省 中小企業庁

運送委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？

燃費、こつちも悪いんだよ

燃料費・人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえませんか？

燃料費 高騰!

有効求人倍率 トラック運送業

⚠ 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・料金を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・料金の見直しを協議していませんか。
- 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象に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

京都府トラック協会青年部会 ヒアリング結果について

京都運輸支局と京都府トラック協会青年部会との意見交換会

○トラック運送業界が抱える課題の認識を共有するために開催。

○令和2年9月～10月にかけて、青年部会所属事業者を対象に初回アンケート調査を実施し、アンケート結果に基づいて取り組むべき課題を確認。

○さらに、第2回として「トラック輸送の適正な取引環境改善のためのアンケート」を令和3年1月に実施。

○令和3年5月～7月にかけて、部会長会社、副部会長会社を個別に訪問し、取引慣行についてヒアリング。

【京都府トラック協会青年部会】

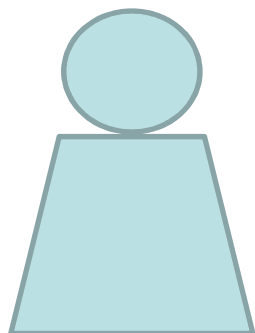
部会長会社 株式会社 トラスト

副部会長会社 株式会社 山城運送

副部会長会社 有限会社 タテロ

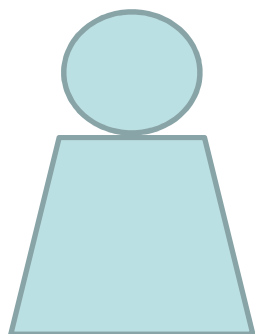
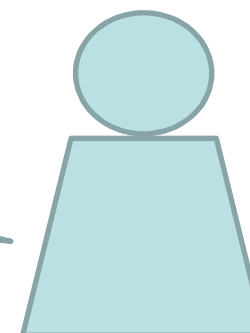
副部会長会社 株式会社 舞妓ロジスティクス

副部会長会社 グリーン物流サービス 株式会社



車両待機料金や積卸料金を別途収受できることは稀。
9割方は「込み込み運賃」になっている。

利用運送事業者が振り出した運送依頼は情報が薄い。電話で詳細を聞いても「元請に聞いてくれ」と丸投げ(たらい回し)される。



運送依頼書の標準化が進んでいけば、輸送品質や生産性はもっと向上すると思う。

1. 取引の書面化が不十分

○貨物の種類、発着の具体的な時間や場所、運賃料金の中身など基本的な契約条件が不明確なまま発注、受注することが罷り通っている。

→労働時間管理の上で障害となる余計な荷待ち時間が発生する原因となっている。

→運賃と峻別されるべき種々の料金が峻別されておらず、「込み込み」の金額になってしまっている。結果として高速道路代、待機料金、附帯作業料を請求できない。

○特に下請・孫請の契約となった場合に、不十分であることが多い。

2. 「書面化推進ガイドライン」の知名度不足

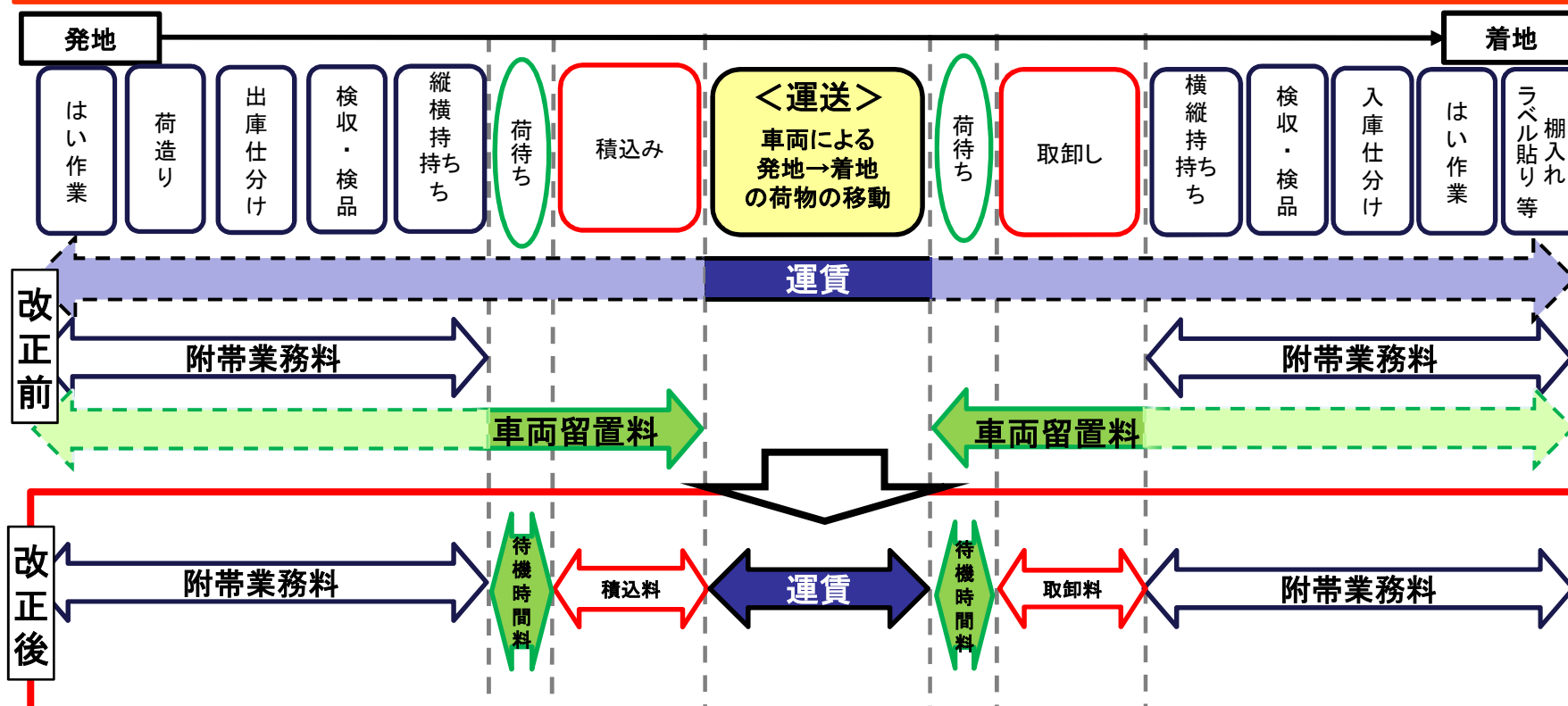
○青年部会の第2回アンケート結果によると、「適正な取引ができている」と回答している事業者が多い(11者中9者)が、一方で書面化推進ガイドラインの内容を「知らない」と回答している事業者が多数を占めている(11者中7者)。



◎労働時間改善、適正運賃収受に向けて、書面化推進ガイドラインの業界への浸透が必要！

標準運送約款の改正(運賃と料金の適正な収受)

- 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。
- 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。
 - 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」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
 - 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込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
 - 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。等



(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

スケジュール: 平成29年8月4日公布、11月4日施行

適正な取引を確保するための関係条文

貨物自動車運送事業法

(運送約款)

第十条 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次に掲げる基準によって、これをしなければならない。

一 荷主の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少なくとも運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

三 前号の運賃及び料金の收受に関する事項については、国土交通省令で定める特別の事情がある場合を除き、運送の役務の対価としての運賃と運送の役務以外の役務又は特別に生ずる費用に係る料金とを区分して收受する旨が明確に定められているものであること。

(荷主の責務)

第六十三条の二 荷主は、貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない。

貨物自動車運送事業輸送安全規則

(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等は、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、荷主の都合による集貨地点等における待機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。

適正な取引を確保するための関係条文

標準貨物自動車運送約款

(送り状等)

第八条 荷送人は、次の事項を記載した送り状を、一口ごとに交付しなければなりません。ただし、個人(事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。第三十条第二項において同じ。)が荷送人である場合であって、当店がその必要がないと認めたときは、この限りではありません。

一 貨物の品名、品質及び重量又は容積並びにその荷造りの種類及び個数

二 集貨先及び配達先又は発送地及び到達地(団地、アパートその他高層建築物にあつては、その名称及び電話番号を含む。)

三 運送の扱種別

四 運賃、料金(第三十二条に規定する積込料及び取卸料、第三十三条に規定する待機時間料、第六十条第一項に規定する附帯業務料等をいう。)、燃料サーチャージ、有料道路利用料、立替金その他の費用(以下「運賃、料金等」という。)の額その他その支払に関する事項

五 荷送人及び荷受人の氏名又は商号並びに住所及び電話番号

六 高価品については、貨物の種類及び価額

七 貨物の積込み又は取卸しを委託するときは、その旨

八 第六十条第一項に規定する附帯業務を委託するときは、その旨

九 運送保険に付することを委託するときは、その旨

十 その他その貨物の運送に関し必要な事項

2 荷送人は、送り状の交付に代えて、運送人の承諾を得て、送り状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができます。この場合においては、荷送人は、送り状を交付したものとみなします。

3 荷送人は、当店が第一項の送り状の交付の必要がないと認めたときは、当店に第一項各号に掲げる事項を通知しなければなりません。

(積込料又は取卸料)

第三十二条 当店は、貨物の積込み又は取卸しを引き受けた場合には、当店が別に定める料金又は実際に要した費用を収受します。

(待機時間料)

第三十三条 当店は、車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷送人又は荷受人の責により待機した時間(荷送人又は荷受人が貨物の積込み若しくは取卸し又は第六十条第一項に規定する附帯業務を行う場合における待機した時間を含む。)に応じて、当店が別に定める料金を収受します。

(附帯業務及び附帯業務料)

第六十条 当店は、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の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(以下「附帯業務」という。)を引き受けた場合には、当店が別に定める料金又は実際に要した費用を収受し、当店の責任においてこれを行います。

書面化推進ガイドライン及び 本省アンケートについて

「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」

○平成24年度の各地方における「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」の場で書面契約の必要性が確認され、平成26年1月22日に初版が制定された。

○運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等の重要事項について、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者とトラック運送事業者の間で書面により共有することをルール化（「書面化」）するべく制定され、書面化の趣旨、書面の記載要領等を明らかにしたもの。（詳細は次頁）

○初版制定後、全日本トラック協会において全国事業者を対象に平成26年11月～平成27年1月の期間で「トラック運送業における書面化に関するアンケート」調査を実施。

トラック運送業における書面化推進ガイドライン

目的

安全運行に向けて、運送契約に関して荷主等と貨物自動車運送事業者が書面化により共有すべき必要最低限の事項を明確にし、様式例を示す。また、実務に即して、可能な限り円滑、迅速に書面化を行う方法も提示する。

必要記載事項

- ① 貨物の品名、重量、個数等
- ② 運送日時・場所等
- ③ 運送の扱種別
- ④ 運賃、燃料サーチャージ、料金（積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用
- ⑤ 荷送人及び荷受人の連絡先等
- ⑥ 運送状の作成年月日等
- ⑦ 高価品については、貨物の種類及び価額
- ⑧ 積込み又は取卸し作業の委託の有無
- ⑨ 附帯業務の委託
- ⑩ 運送保険加入の委託の有無
- ⑪ 支払方法、支払期日

様式例（一部抜粋）

Ⅱ 附帯業務

附帯業務内容	
業務日時	
【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（品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物自動車運送に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務）であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料」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	有料道路利用料（税込）	円
積込料	円				
取卸料	円				
待機時間料	円	（見込み待機時間： 分、 分あたり単価： 円）			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	円	
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
	その他附帯業務（ ）	円			
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					

円滑性、迅速性の確保について

○継続的な運送契約に伴う書面について

車種・台数のみが日によって変わる場合には、その都度、車種・台数のみをメール・FAX等で交付すれば他の項目の書面化は不要。

○変更時の簡便な対応について

当初の書面に記載されていた事項の一部を変更する場合には、全ての事項を改めて書面化する必要なし。

○運賃、料金の記載について

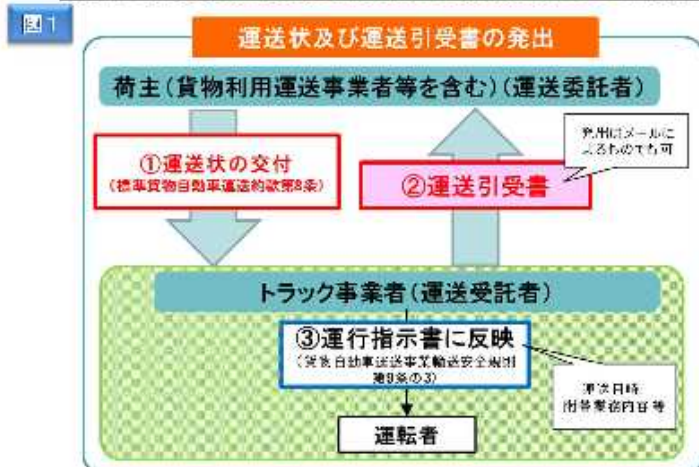
反復継続しての契約関係にある委託者、受託者間においては、実額の表記に代えて、算定方法を示す書面を添付する簡便な方法を取ることも可能。

トラック運送業における運送条件の書面化推進について

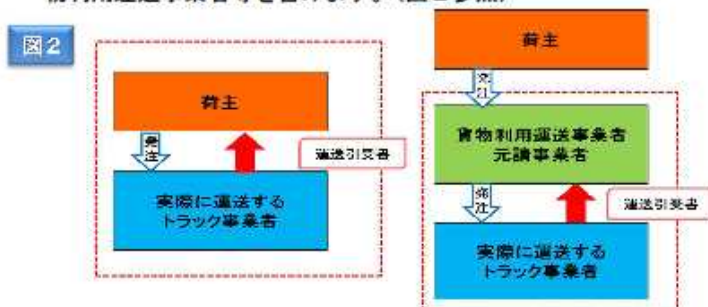
1. 運送状及び運送引受書の発出について

(1) 標準貨物自動車運送約款に基づき、貨物の運送を委託する荷主（以下「運送委託者」という。）は、運送状を作成し、貨物自動車運送事業者（以下「運送受託者」という。）は、運送委託者に対して、運送の実施前に運送引受書を交付します。運送受託者は、トラブル防止等のため1年間保存に努めて下さい。（図1参照）

※積合せ及び引越、軽貨物、置きゆう、廃棄物運送については除く。



(2) 運送引受書を交付する相手は、直接委託をしてきた者であり、貨物利用運送事業者等を含みます。（図2参照）



(3) 書面はFAXなどに加え、電子メール等の電磁的方法も可能です。

※運送引受書をFAXや電子メールにより運送委託者に対して提出する場合には、実際には文書が交付されないことから、課税物件は存在せず、印紙税の課税原因は発生しません。

(4) 原則として書面化は、対象となる運送行為の実施前に必要事項を共有する趣旨のものです。運送受託者及び運送委託者両者において、あらかじめ様式や手続きを決めるなど運送行為前の書面化に向け、運送受託者及び運送委託者両者において連携して取り組んで下さい。

(5) 運送受託者と直接契約関係のない荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者においても、不要なトラブルを回避するばかりでなく、業務の範囲、運送条件を明確化することにより、物流事業者と連携し、輸送品質の向上も期待できることから、運送状（委託書）を発出することが求められます。

2. 書面化による効果

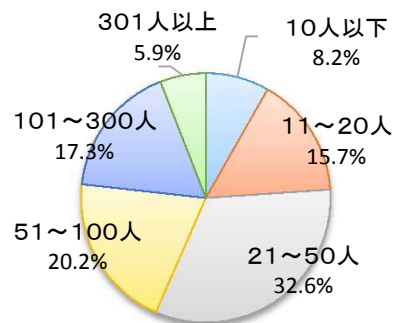
契約を書面化することにより、以下のような効果が期待できます。

- ① 事前に運送条件を確認することで、輸送形態や発着時間等が明確化され、過労運転等のコンプライアンス違反を防止することができる。
- ② 運送条件等を記録しておくことで、事故等が起こった際に事後的に契約内容を確認することができる。
- ③ 契約にない附帯業務の防止等、現場でのトラブルを回避することができる。
- ④ 事前に積込・取卸料や附帯業務料等を明確にすることで適正な運賃・料金を収受することができる。

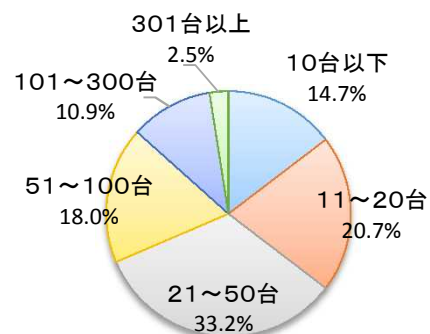
トラック運送業における書面化に関するアンケート結果(概要)

調査期間：
平成26年11月～平成27年1月
回答事業者数：1,069事業者

従業員数



保有車両数
(被牽引車は除く)



主な業種(輸送品目)別における書面化実施率について

継続的な貸切輸送

依頼主: 真荷主
書面化実施率5割以上

品目	5～7割	8～10割	合計
石油製品・液体薬品	12.7%	61.8%	74.5%
自動車・輸送用機器等	15.7%	58.8%	74.5%
加工食品・生菓子等	22.5%	52.0%	74.5%

依頼主: 利用
書面化実施率5割以上

品目	5～7割	8～10割	合計
石油製品・液体薬品	11.1%	70.4%	81.5%
自動車・輸送用機器等	16.4%	56.4%	72.8%
スーパー・コンビニ等	16.0%	56.0%	72.0%

実施率の高い品目

依頼主: 真荷主
書面化実施率2割以下

品目	0割	1～2割	合計
砂利・砂・石炭等	21.4%	7.1%	28.5%
衣料品・雑貨等	14.1%	14.1%	28.2%
機械工業品・機械部品	8.2%	16.4%	24.6%

依頼主: 利用
書面化実施率2割以下

品目	0割	1～2割	合計
砂利・砂・石炭等	20.0%	8.0%	28.0%
機械工業品・機械部品	3.4%	17.2%	20.6%
農林水産品	6.8%	13.6%	20.4%

実施率の低い品目

スポット輸送

依頼主: 真荷主
書面化実施率5割以上

品目	5～7割	8～10割	合計
加工食品・生菓子等	9.4%	62.5%	71.9%
紙・パルプ	23.8%	42.9%	66.7%
機械工業品・機械部品	10.8%	52.7%	63.5%

依頼主: 利用
書面化実施率5割以上

品目	5～7割	8～10割	合計
農林水産品	29.6%	29.6%	59.2%
自動車・輸送用機器等	25.4%	31.7%	57.1%
紙・パルプ	12.1%	42.4%	54.5%

実施率の高い品目

依頼主: 真荷主
書面化実施率2割以下

品目	0割	1～2割	合計
農林水産品	19.6%	19.6%	39.2%
衣料品・雑貨等	18.6%	11.6%	30.2%
飲料水	15.4%	11.5%	26.9%

依頼主: 利用
書面化実施率2割以下

品目	0割	1～2割	合計
衣料品・雑貨等	17.2%	20.3%	37.5%
加工食品・生菓子等	15.2%	21.2%	36.4%
飲料水	19.2%	15.4%	34.6%

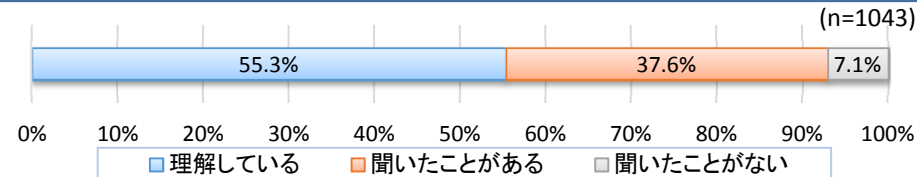
実施率の低い品目

※主な業種の継続的な貸切輸送、スポット輸送における依頼主別の書面化実施率(5割以上、2割以下)について、それぞれ3位まで掲載した。
※書面化実施率については、基本契約等で一部でも運送条件が書面化されている場合等を含む。

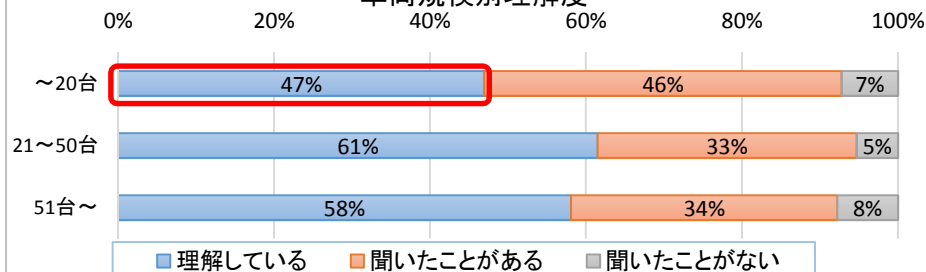
トラック運送業における書面化に関するアンケート結果(概要)

書面化推進ガイドラインの発出等、適正取引の確保等に向けた取組について

○国土交通省の書面化推進ガイドラインの発出など適正取引及び安全運行確保への取り組みについて、全体では約55%の事業者が「理解している」との回答だったが、20台以下の事業者でみると半数以下の47%であった。

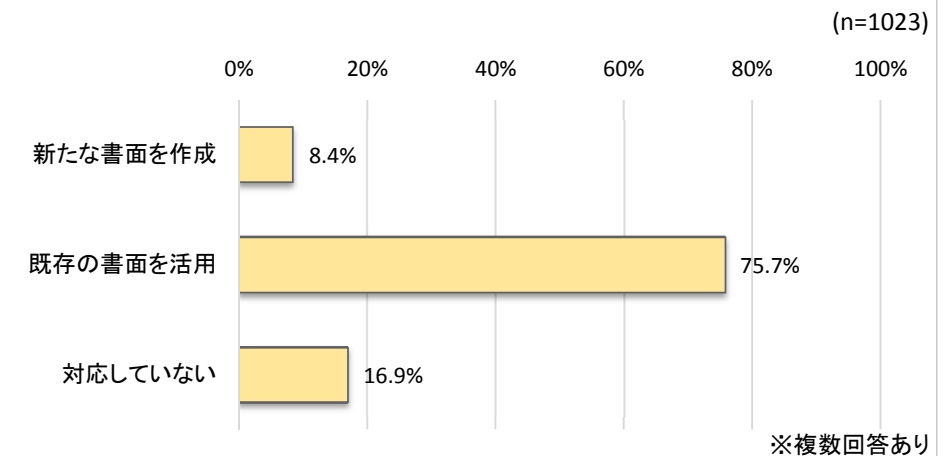


～車両規模別理解度～



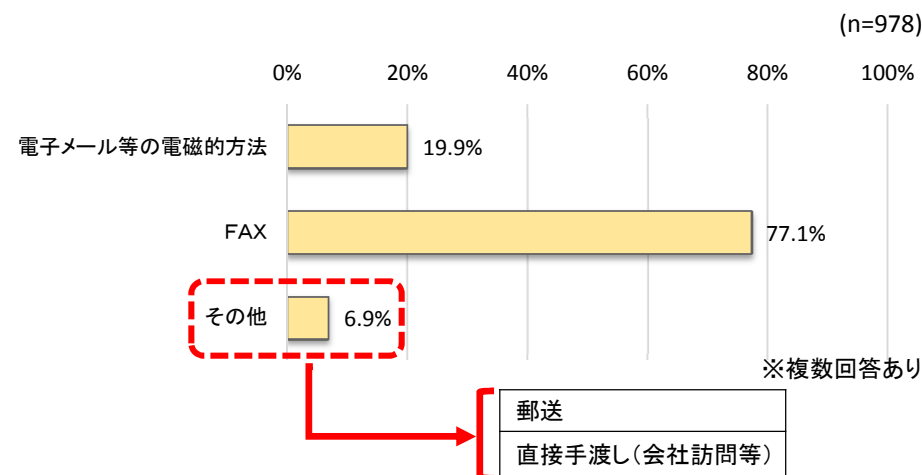
書面化への対応方法

○書面化への対応方法については、「既存の書面を活用」との回答が最も多く約76%、一方、「新たに書面の作成」との回答が約8%であった。



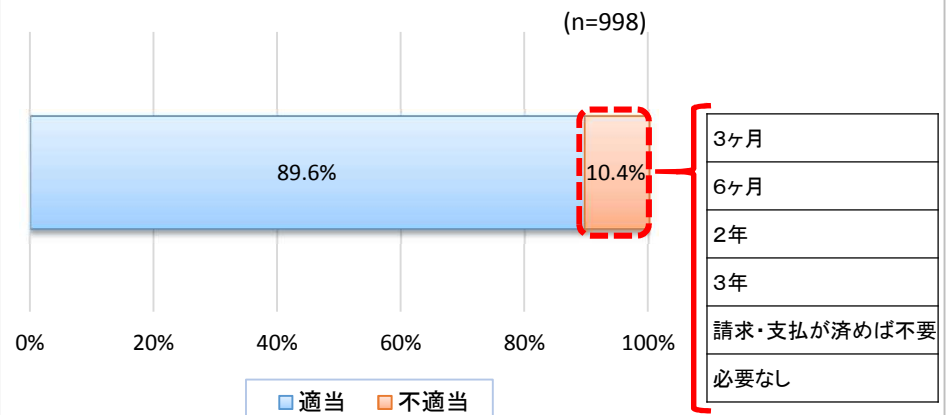
運送引受書の主な交付方法

○運送引受書の交付方法は「FAX」が最も多く約77%、「電子メール等の電磁的方法」は約20%だった。
○その他の方法としては、「郵送」や「直接手渡し」などがあった。



運送引受書の保存期間(1年間)について

○運送引受書の保存期間(1年間)について、「適当」が約90%だった。
○「不適當」(約10%)との回答者に適当と思われる期間を聞いたところ、「3か月」や「6か月」という意見があったが、一方で長いものでは「3年」などの意見もあった。また、「支払いが済めば不要」との意見もあった。

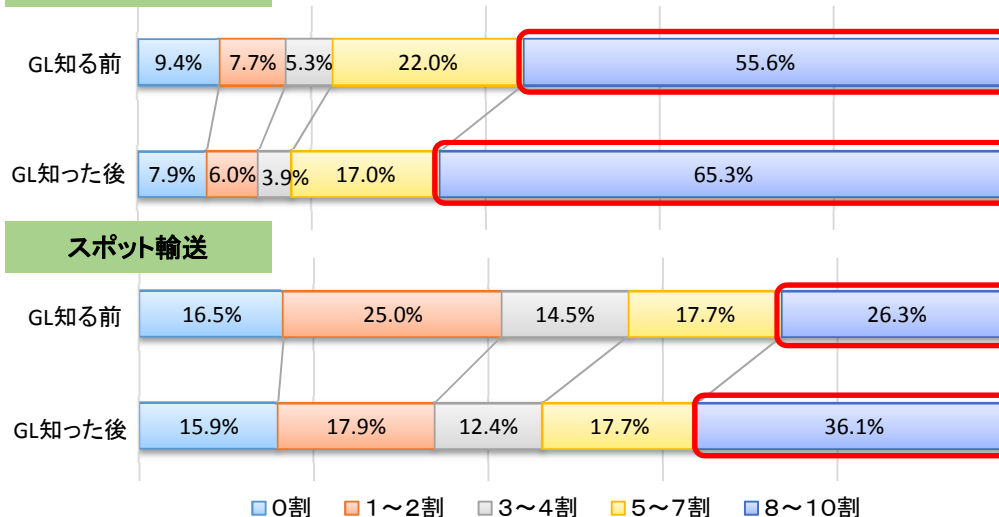


トラック運送業における書面化に関するアンケート結果(概要)

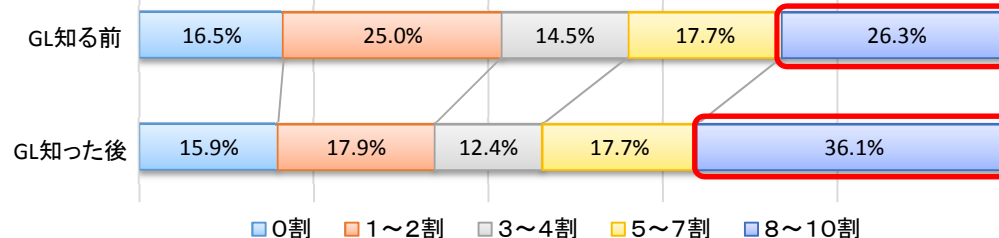
書面化推進ガイドラインを知る前、知った後の書面化実施率の推移、実施率が上がった場合の理由・取組等

○書面化の実施率について、書面化推進ガイドラインを知る前と知った後で比較したところ、実施率が8割以上については、「継続的な貸切輸送」、「スポット輸送」のいずれも約10%増加した。一方、実施率が2割以下については、「継続的な貸切輸送」で約3%、「スポット輸送」で約8%減少した。

継続的な貸切輸送



スポット輸送



実施率が上がった主な理由・取組

【荷主への対応】

- 荷主、協力会社への協力要請等、働きかけを行った。
- 継続荷主に対して優先的に依頼した。
- 契約書面の内容について荷主と協議し、見直しを行った。基本契約の見直しを行った。
- 荷主に輸送前に必ず発注書を頂くようお願いした。
- 取引先へのガイドラインの提示、依頼書様式の配布等を行った。

【自社の取組】

- 全事業所への書面化研修の実施など、従業員に対する書面化の周知徹底を図った。
- 取引開始時に契約書を交わすようにした。(スポットはFAXで対応)
- 電話連絡からFAXでのやりとりに変更した。
- 契約書がすぐに発行できるよう日頃から準備している。

書面化推進ガイドラインに定められている必要記載事項について書面化が困難な項目

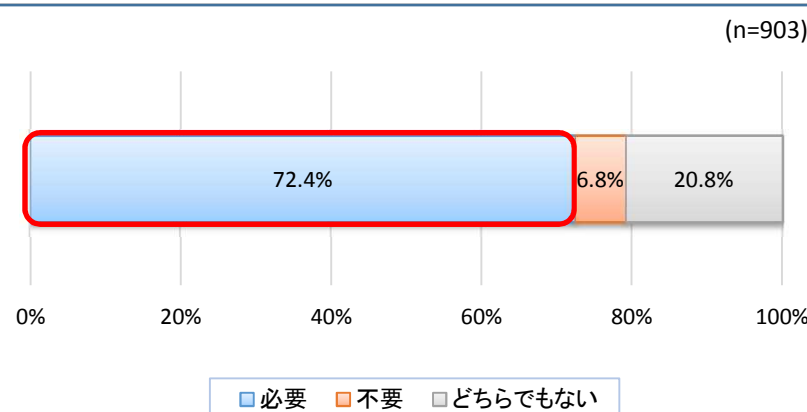
○必要記載事項の中で書面化が困難な項目としては、「運賃、燃料サーチャージ(896P(※))」が最も多く、次いで「有料道路利用料、附帯業務料等(652P)」、「附帯業務内容(535P)」の順位となった。

回答項目		ポイント	主な理由
1位	運賃、燃料サーチャージ	896P	- サーチャージは荷主が認めない。 - 受注時点では請求額が明確にならない。 - サーチャージの明記は荷主から契約解除される恐れがある。 - 運賃は社外秘のため。
2位	有料道路利用料、附帯業務料等、車両留置料その他	652P	- 荷主の理解が得られない。 - 荷主に費用の意識がない。 - 道路状況や手待ち時間等により都度変動するため契約時の記載は難しい。
3位	附帯業務内容	535P	- 荷主担当者から頼まれるとドライバーが断れない。 - 現場(荷卸先等)での業務内容が曖昧である。 - 事前に把握しきれない。
4位	運送日時 (積込開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)	415P	- 手待ち時間、荷主の作業進捗状況、附帯業務等のため時間通りにいかない。 - 荷物の量、積み込み場所、時間等、当日まで分からない。

トラック運送業における書面化に関するアンケート結果(概要)

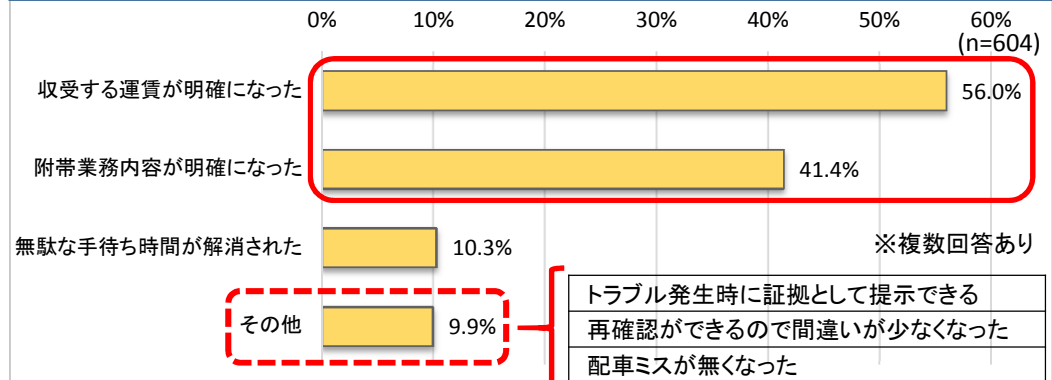
書面化の必要性

○書面化について、約72%の事業者が「必要」と回答した。



書面化によって改善されたこと

○書面化によって改善されたこととして、「収受運賃が明確になった(56%)」、「附帯業務内容が明確になった(約41%)」との順番となり、「その他」としては、「トラブル発生時に証拠として提示」、「間違いが少なくなった」、「配車ミスがなくなった」等の回答があった。



書面化により最も改善が見られた業種(輸送品目)

(n=141)

回答項目	回答数
1位 建設資材・住宅関連	24
2位 自動車、輸送用機器、家電、その他工業品	19
3位 機械工業品・機械部品	13

書面化推進ガイドラインの必要記載事項に追加すべき項目

主な回答
積み込み荷物について、リフト積みか手積み、クレーン積みかを明記
貨物事故発生時の責任の所在、責任範囲の明確化(2次災害の免責)
待ち時間や、それにより遅れた場合の費用など
待機時間に対する制限
交通状況による遅れについて荷主への補償をどうするか
運送品の貨物重量及び総重量
変更があった場合の作業に伴う適正な運賃価格
運行ルート変更時の割増し

書面化を更に推進させるために必要なこと

主な回答
【行政等からの指導、働きかけ等】
・行政から荷主等への指導が必要/荷主の監督省庁から荷主に対して指導すること
・国交省だけでなく、厚労省、経産省も共に動いてほしい
・荷主に対する理解促進。荷主へのアピールを積極的に行う
・荷主の理解と力関係の改善が必要
・他業界への説明・周知
・事業者への更なる周知。多くの事業者が書面化について理解していないと思う
・定期的なガイドラインセミナーの開催
【その他】
・真荷主・元請に対し運送事業法で厳しく取り締まる必要がある
・事業者の自覚とレベルアップ(荷主側に伝わっていない)
・荷主側が協力する姿勢がなければ項目にいくら車両留置料や附帯業務料があっても金額に反映できない
・弁護士等無料相談できる仕組みがあれば良いと思う

京都でのアンケート実施と 今後の協議会の進め方について

- ヒアリングで確認した取引慣行が京都の事業者全体にも当てはまるのか確認したい。
- 全国調査から5年余り経過した現在において、適正取引に関する取組がどれほど業界に浸透しているのか（あるいはしていないのか）を確認したい。
- 回答はWebフォームとFAX返信で受付する。
(アンケート案は別添のものをご覧ください。)

- 「適正な取引の確保」ができていない状況は、今後、標準的な運賃を収受していこうという流れにとり障害となりかねないので、商慣行を改善していくための取組を推進する必要がある。
- アンケート結果を協議会で議論し、商慣行改善のための周知用リーフレットを発出したい。

本協議会の今後の進め方

