

○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、政府全体の取り組み(※)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、以下の取り組みを推進

(※)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)

<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り組み

○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り組みを平成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

(2)適正運賃・料金収受に向けた議論の深化 →
を実施予定

<トラック運送業の適正運賃・料金検討会>
: 国土交通省及び厚生労働省の取り組み

<トラック運送業の生産性向上協議会について> : 政府全体の取り組み

○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・労働時間改善協議会の今後の進め方

	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回地方協議会 開催			第5回地方協議会 開催			第6回地方協議会 開催	
	パイロット事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
			トラック運送業の適 正運賃・料金検討会 開催			第4回中央協議 会開催		トラック運送業の適 正運賃・料金検討会 開催		第5回中央協議会 開催		第6回中央 協議会開催
平成29年度		第7回地方協議会 開催				第8回地方協議会 開催					第9回地方協議会 開催	
	パイロット事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
			第7回中央協議会開催				第8回中央協議会開催				第9回中央協議会開催	
平成30年度			第10回地方協議会 開催				第11回地方協議会 開催				第12回地方協議会 開催	
		第10回中央協議会開催				第11回中央協議会開催					第12回中央協議会開催	
	ガイドラインの策定											普及・定着 の促進

トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取組

1. 事業の目的・概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な課題について、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団（以下「対象集団」という）がパイロット事業（実証実験）を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論（ガイドラインの策定を含む）に活用。

2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果（都道府県別の集計分）やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実践、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

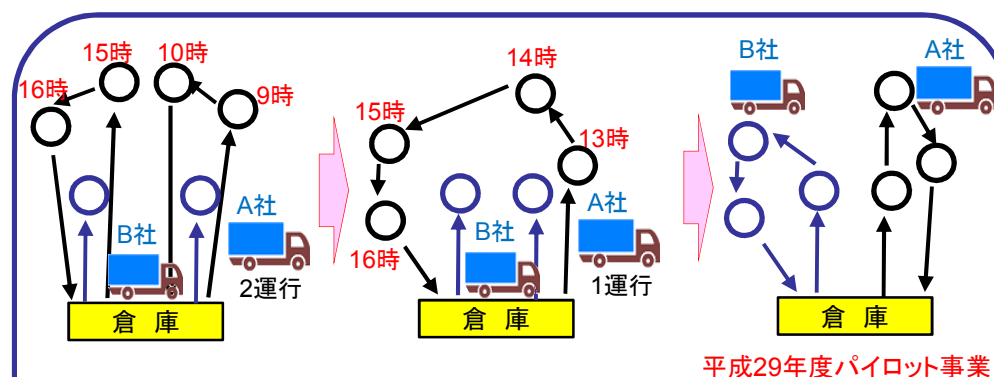
※H28.7.13現在、実施集団の確定 31件（内、実験に向けて始動 18件）

平成29年度パイロットの事業実施の意義

- トラック事業者が抱える課題は事業者間での共通点も多いが、扱う品目や荷主との関係性にもより、適応できる改善策は様々。
- パイロット事業で、多くのバリエーションを明示的に示し、横展開を図る。

ロードマップ			
	H28	H29	H30～
実証実験 対策具体化		実証実験	
ガイドライン 策定・普及			ガイドラインの 策定・普及
長時間労働 改善の普及			普及・定着促進

（例）実証実験イメージ



※平成29年度は、さらに他のトラック事業者との共同配送を組み合わせることで更なる時間短縮につなげることを想定。

○ 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためのポイント

<運転時間>

- ① 長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ② 走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

<手待ち時間>

- ③ 走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④ 集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

<荷役作業時間>

- ⑤ 荷役作業にかかる時間は適正か。
- ⑥ 荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向(パレット崩し、手荷役)。
- ⑦ 事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少なくない。



パイロット事業を実施する際の着眼点

<運転時間>

- ① 中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮することは可能か。
- ② 高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用できるよう、荷主と相談する。

<手待ち時間>

- ③ 手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
- ④ 着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など)。

<荷役作業時間>

- ⑤ 荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。
- ⑥ パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
- ⑦ 荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。

※品目や地域性などの特性を加味する

トラック運送業の適正運賃・料金検討会

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、今般、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。第1回の会合を7月13日に開催。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

- ・ 藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授
- ・ 野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・ 柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・ 加藤 進 国土交通省自動車局貨物課長
- ・ 川上 泰司 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・ 藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・ 正田 聡 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長

オブザーバー

【事業者】

- ・ 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

【荷主】

- ・ 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- ・ 栗原 博 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・ 黒川 毅 日本機械輸出組国際貿易円滑化委員会委員長

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。

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。

独占禁止法の規制概要について(事業者団体に対する規制)

- 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。

独占禁止法の規制概要について(事業者団体に対する規制)

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、

独占禁止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

会議の目的

- 中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、取引条件の改善を図っていく。

今後の取組

○価格転嫁等の状況や課題を調査

- ①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。
- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
 - ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施
(国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)



- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

- ・上記調査結果を踏まえ、H28.4～5に大企業に対するヒアリングを実施(自動車産業、建設業)。
- ・H28.5にヒアリング結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告。
- ・ヒアリング対象にトラック事業者等を追加、H28.7中下旬を目途にヒアリング結果を取りまとめ。



調査及びヒアリングの結果を踏まえ、大企業や元請企業に対して、不適切な行為を改め、取引条件の改善に協力してもらえるよう、働きかけを実施。

会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣

厚生労働副大臣

経済産業副大臣

国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官

内閣官房副長官補

内閣府政策統括官

中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長

警察庁、総務省、財務省、

厚生労働省、農林水産省、

環境省、

国土交通省(総合政策局長)

調査の概要

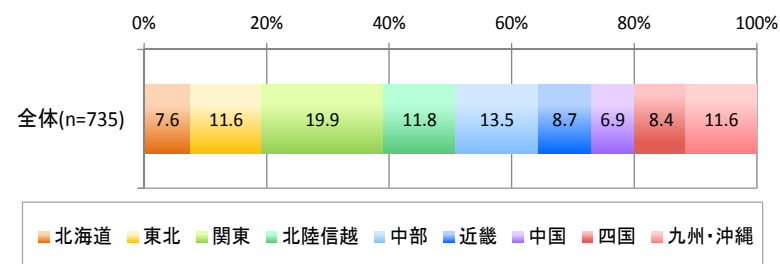
対象者数： トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

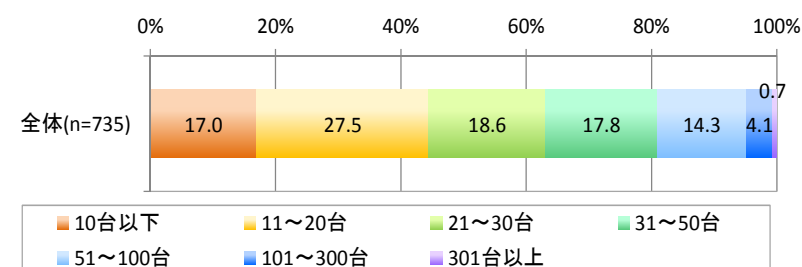
質問事項： ①適正な運賃が収受できているか
②付帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか 等

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%
○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%
○適正運賃・料金の収受ができていない	70. 5%
○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%
○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%
○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。

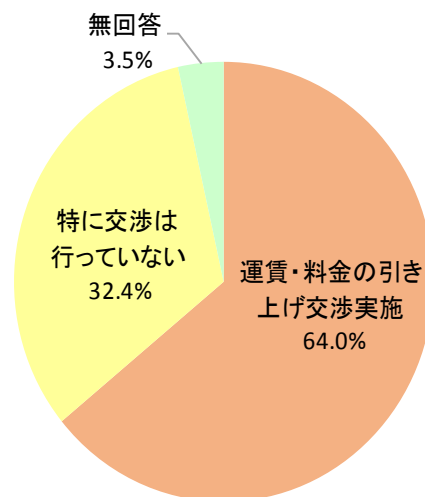
一部でも収受できていない（75%）

○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。

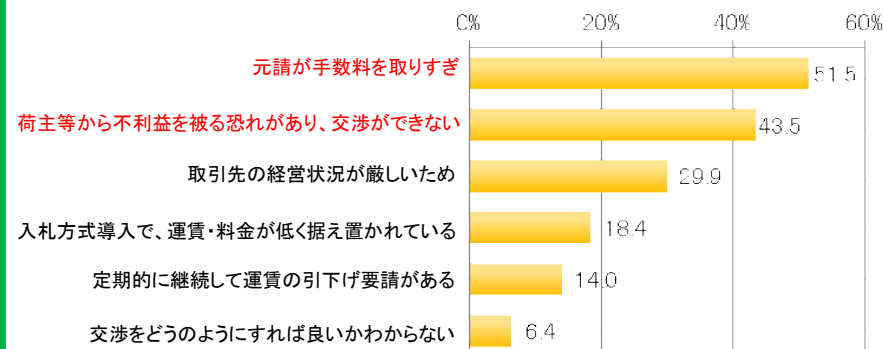
○約4割の事業者が「荷主等から不利益を被る恐れがあり、運賃・料金の引き上げ交渉ができないため」と回答。

○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。

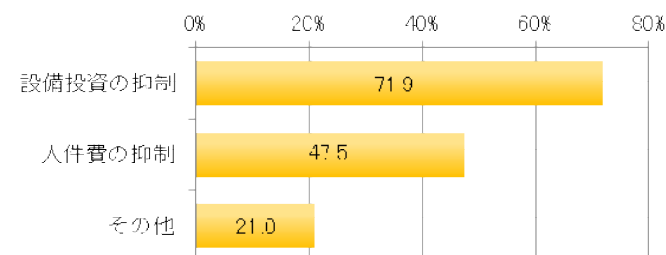
適正な運賃・料金収受が収受できている事業者の取組



運賃・料金が収受できない理由



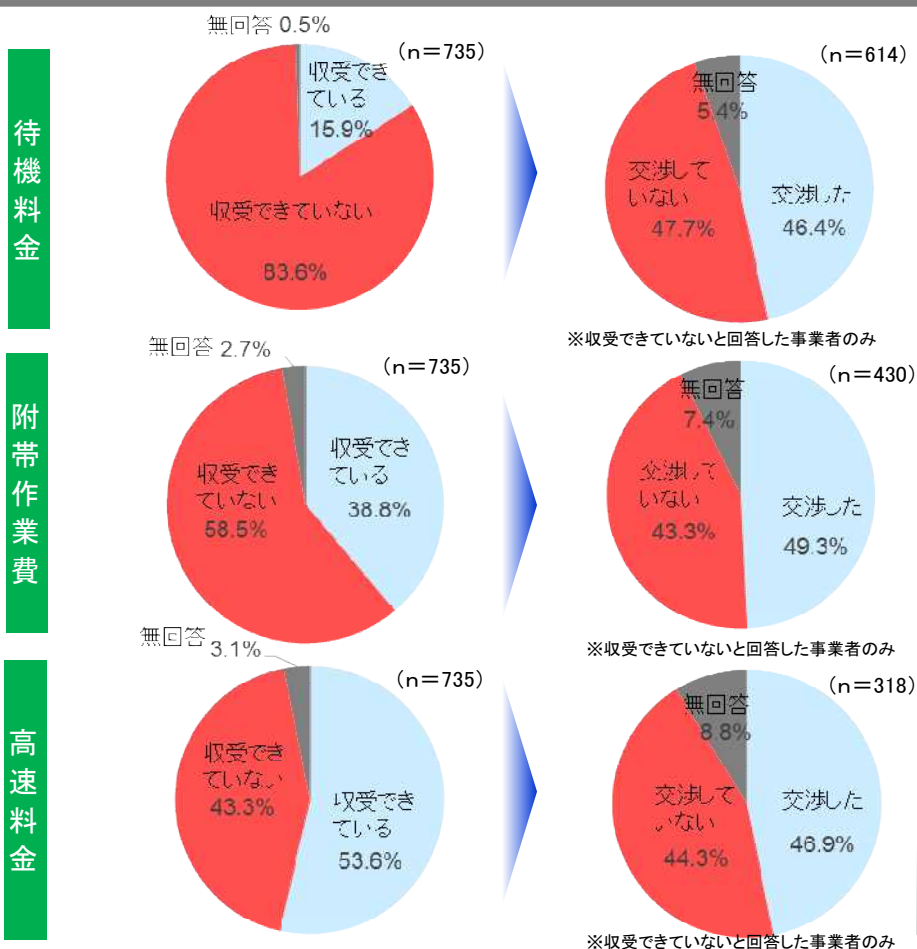
収受できない場合の対応



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。

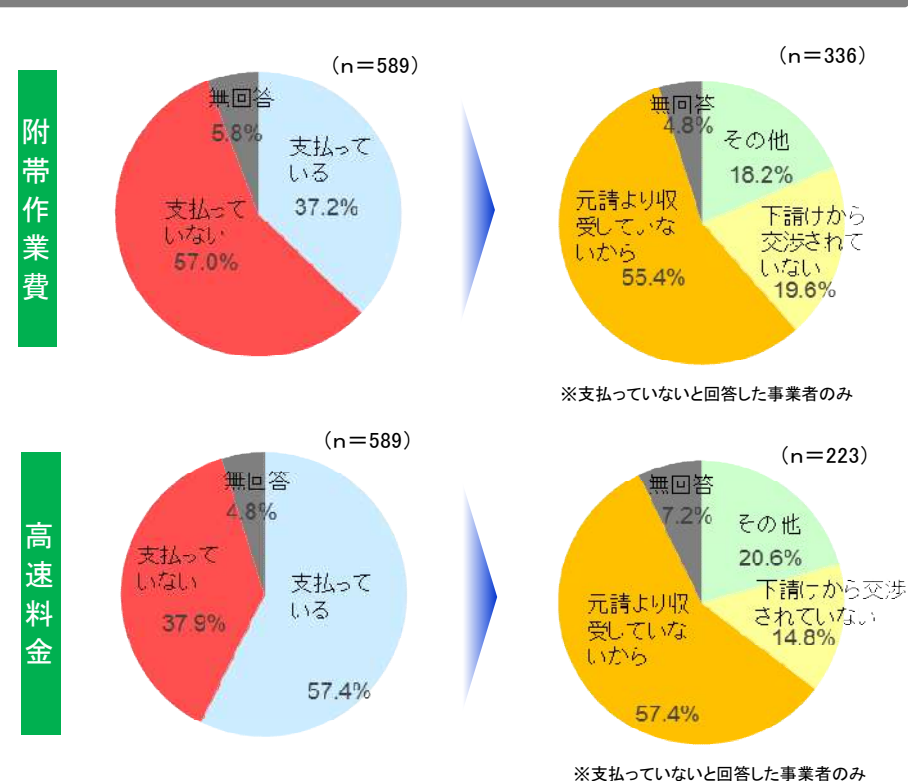
○いずれの場合も4割を超える事業者が料金の支払いについて、「荷主・元請には交渉していない」と回答。



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。



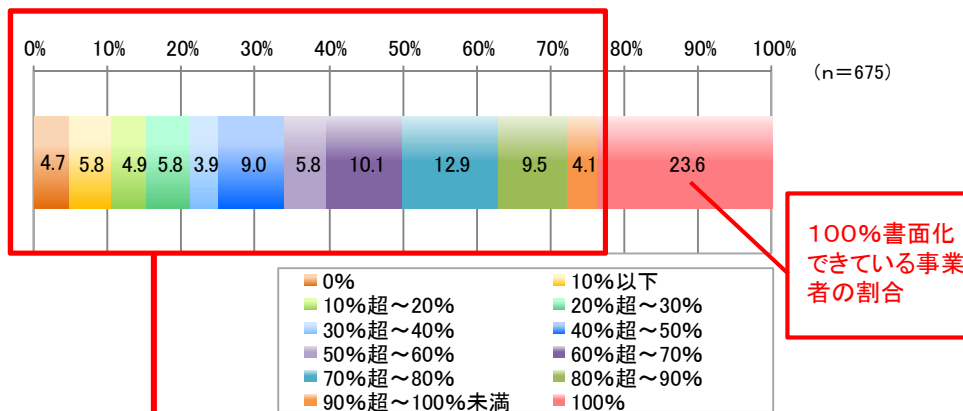
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

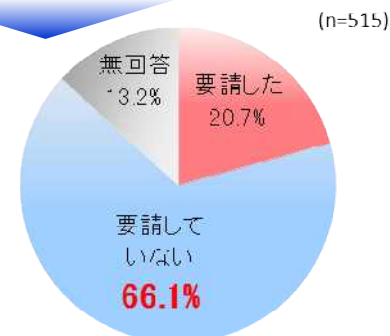
○そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

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

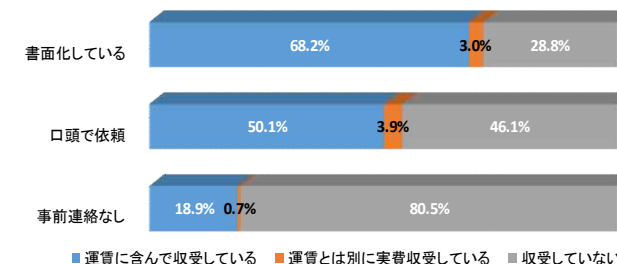


要請していない理由

- 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

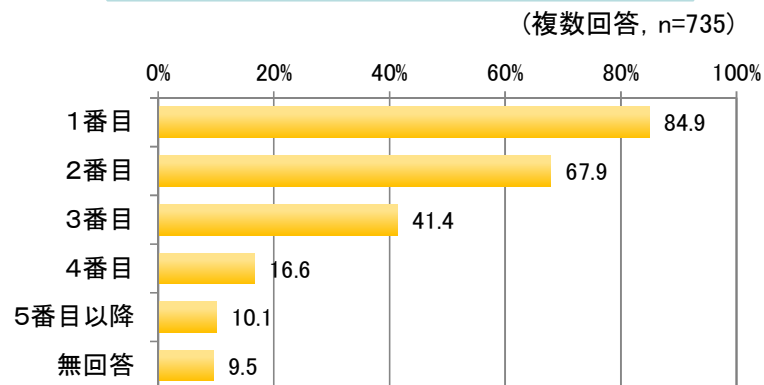


※ トラック輸送状況の実態調査結果（平成27年 国土交通省）概要 抜粋

- 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。

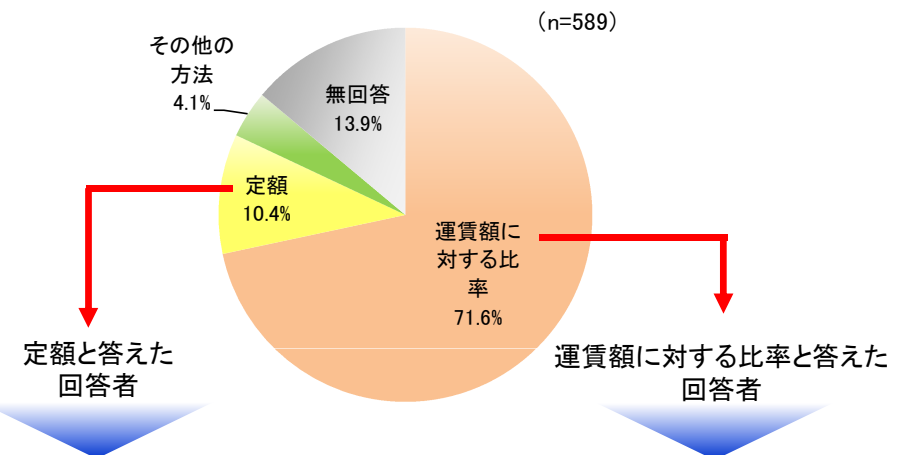
受注者の立場

真荷主から見た受注の立場

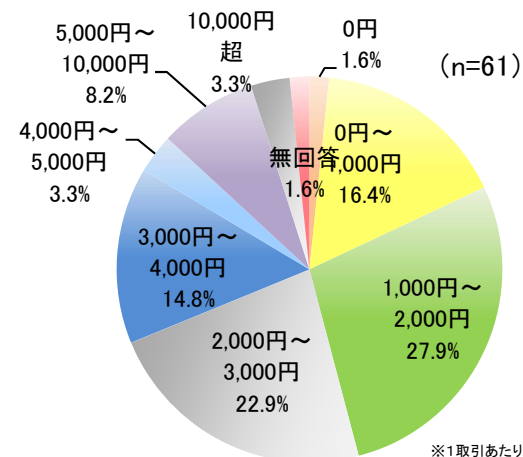


発注者の立場

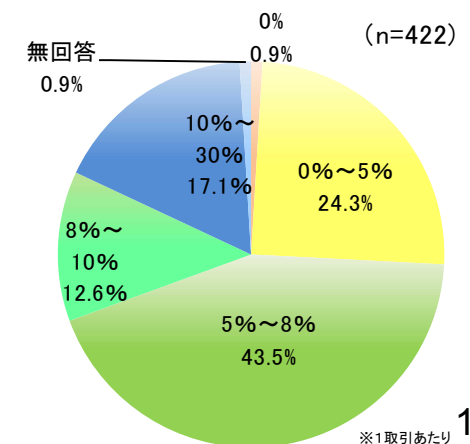
下請事業者からの手数料の収受方法



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

1. ヒアリング対象

- (1) 中企庁大企業調査の対象者をもとにした地域を代表するトラック事業者（16社）
- (2) 地域を代表する荷主企業（10社）

2. 主な質問項目

トラック運送業者に対しては下請事業者との関係を、荷主企業に対してはトラック運送業者との関係を中心に、次の内容を聴取。なお、単に法令遵守状況にとどまらず、取引の実態やその背景についても明らかにできるよう質問。

- ① 事業概要
- ② 取引状況（書面化の有無、契約内容等）
- ③ 取引内容（運賃・料金状況等）
- ④ 制度等の認識（政労使合意等の認識状況等）

3. スケジュール

6月～ ：対象企業のヒアリング実施
 H28.7.31現在、26社中25社がヒアリング済

8月以降 ：ヒアリング実施結果のとりまとめ