



○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

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（協議会）

○トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることが目的

トラック運送業の適正運賃・料金検討会

○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

○「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

共同開催

経済の好循環実現に向けた政労使会議

・「経済の好循環の継続に向けた政労使の取組」
(平成26年12月16日政労使合意)

・価格転嫁や支援・協力についての取組策およびサービス業の生産性向上に向けた取組策
(平成27年4月2日政労使決定)

トラック運送業の生産性向上協議会【協議会と共同開催】

○製造業等の専門家からの助言の機会を通じて、当該業種の生産性向上に向けて課題解決を図る活動を展開する。



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

○中小・小規模事業者が賃上げを行いやすい環境を作る観点から、下請等中小企業の取引実態を把握し、取引条件改善に必要な検討を行う

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。

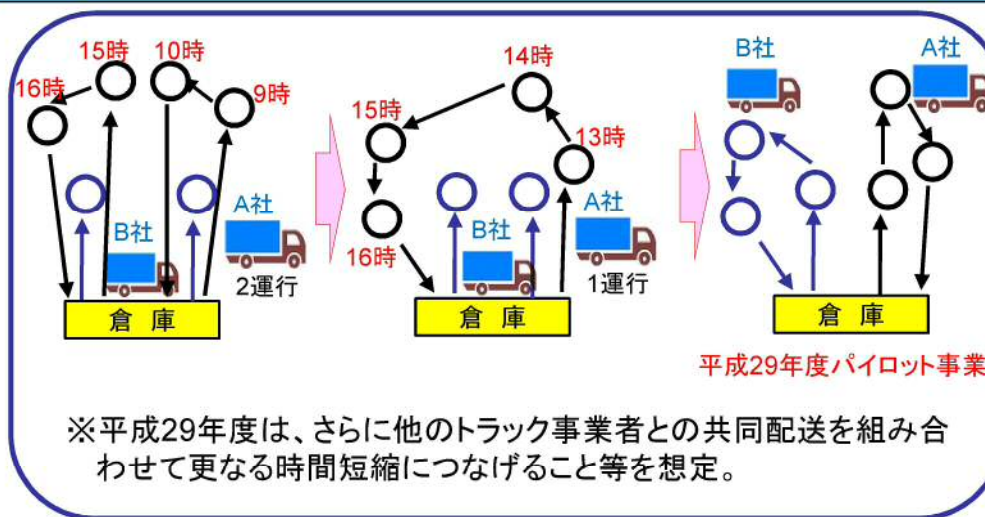
※H28.9.7現在、実施集団の確定 41件（内、実験に向けて始動 40件）

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			
ガイドライン 策定・普及			
長時間労働 改善の普及			

（例）実証実験イメージ ※H28、29年度を同一の集団で行う場合



○ 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 日本機械輸出組合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。

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

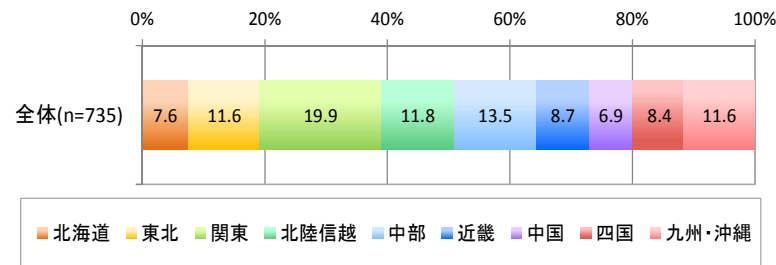
対象者数： トラック運送事業者 1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
 有効回答数：735者（回収率58.8%）

調査期間： 平成28年2月1日（月）～2月19日（金）

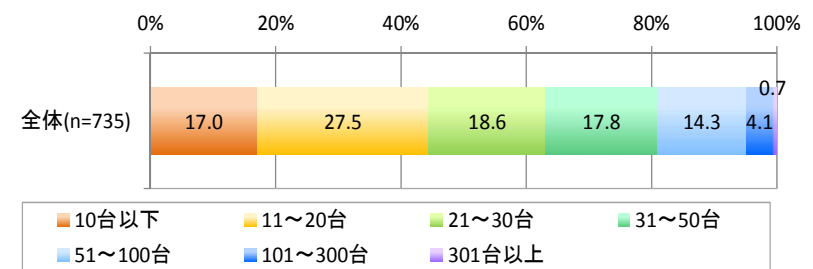
- 質問事項： ①適正な運賃が収受できているか
 ②付帯作業費、待機料金などの収受状況
 ③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
 ④書面化できているか 等

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。

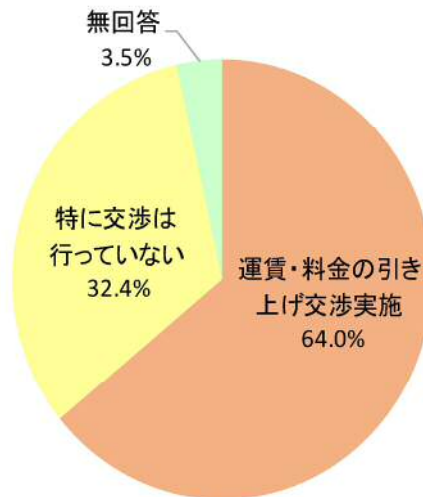
一部でも收受できていない（75%）

○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。

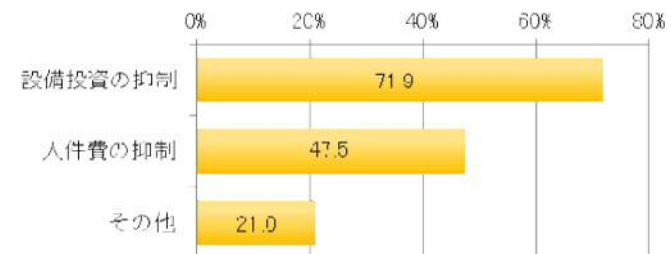
適正な運賃・料金收受が收受できている事業者の取組



運賃・料金が收受できない理由

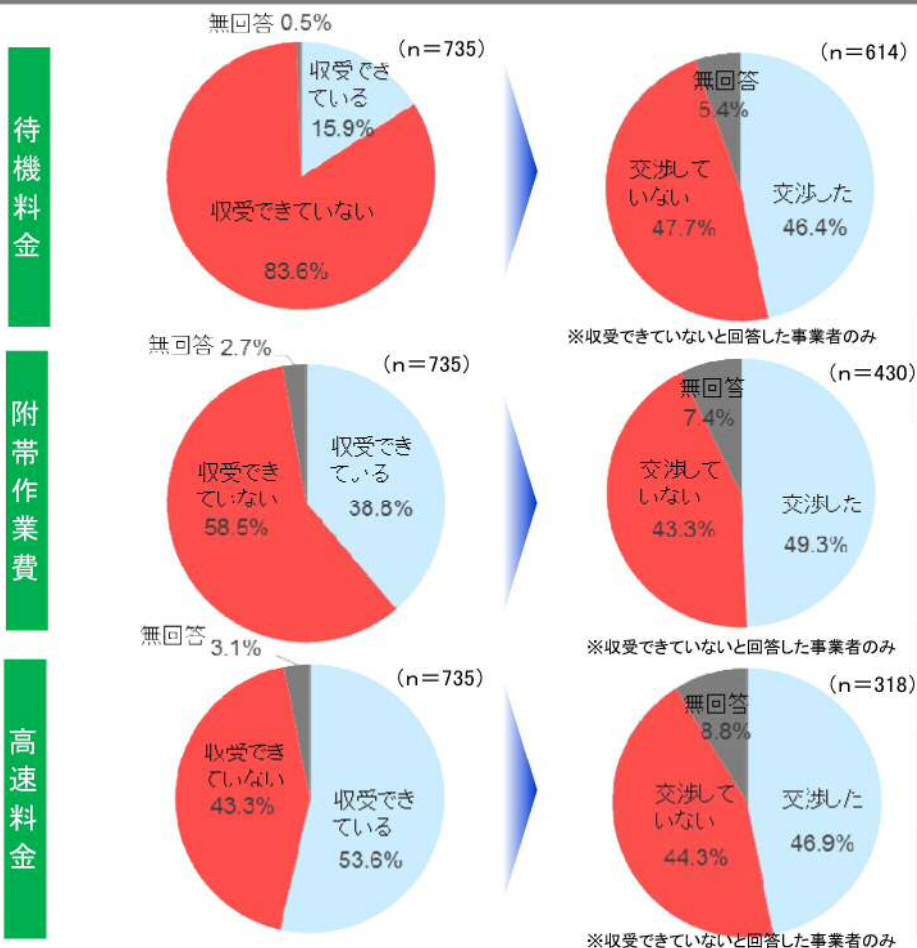


收受できない場合の対応



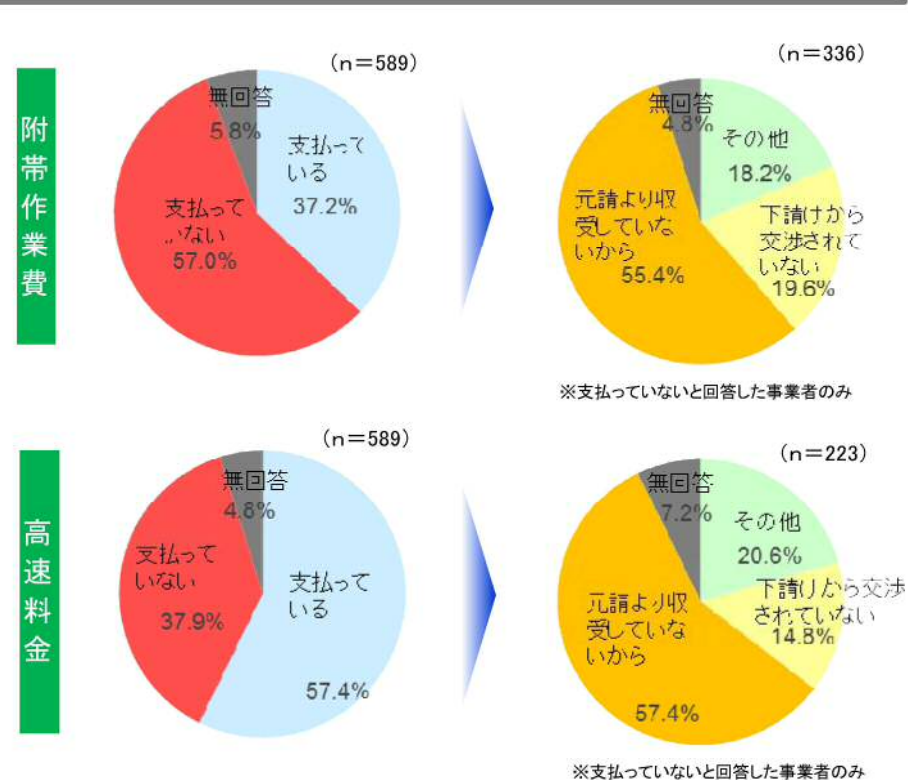
自社で実運送を担っている取引

- 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%の事業者が收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、「元請より收受していないから」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。



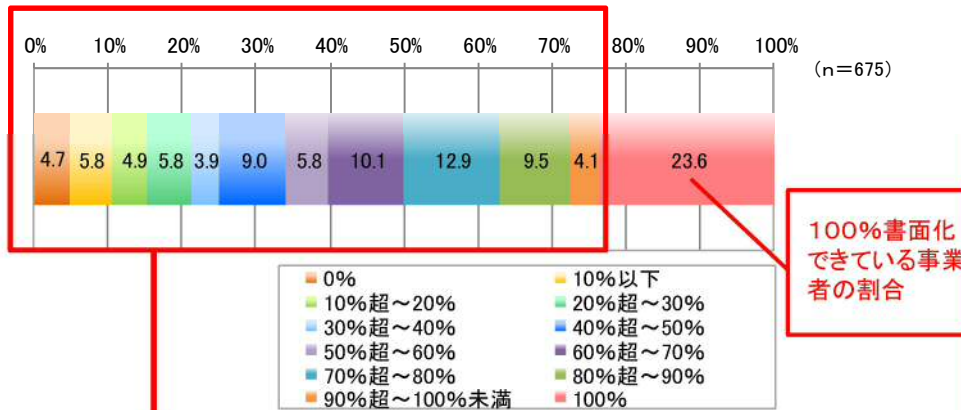
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「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%。

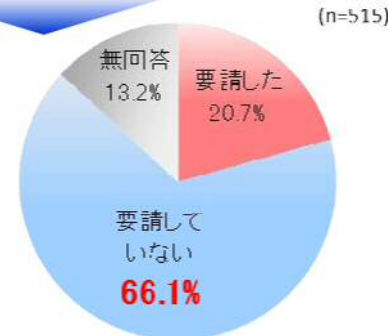
書面化の比率（書面化実施取引数 / 全取引数）

76.4%



100%書面化
できている事業
者の割合

書面化要請の有無

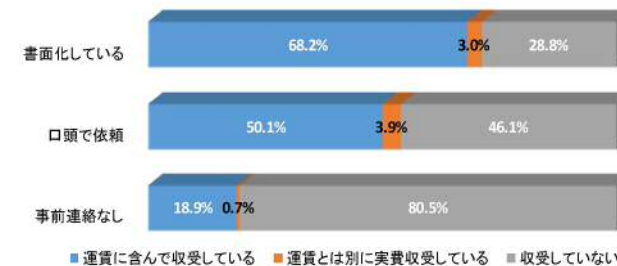


要請していない理由

- 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

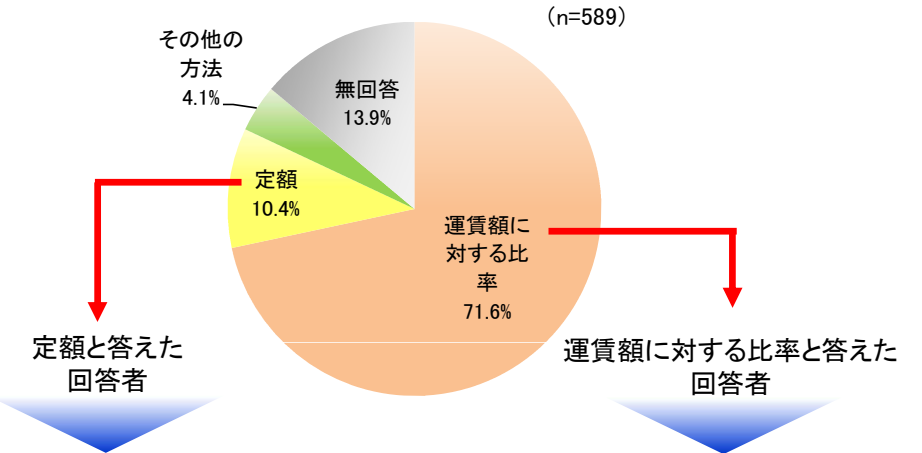


※ トラック輸送状況の実態調査結果(平成27年 国土交通省)概要 抜粋

- 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。

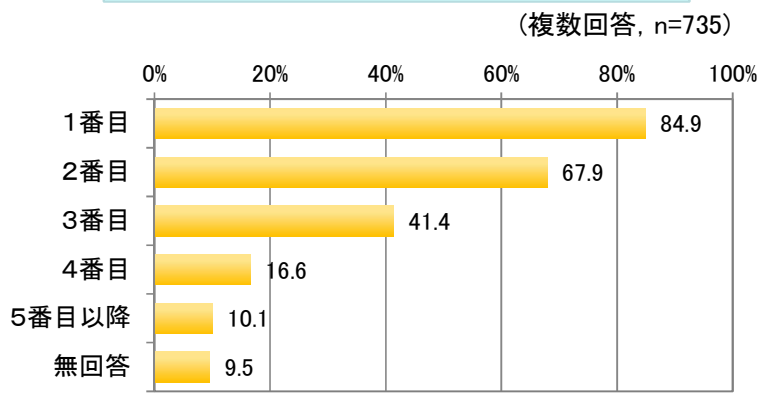
発注者の立場

下請事業者からの手数料の收受方法

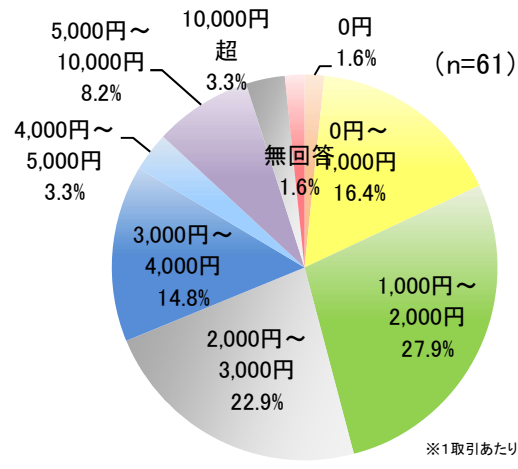


受注者の立場

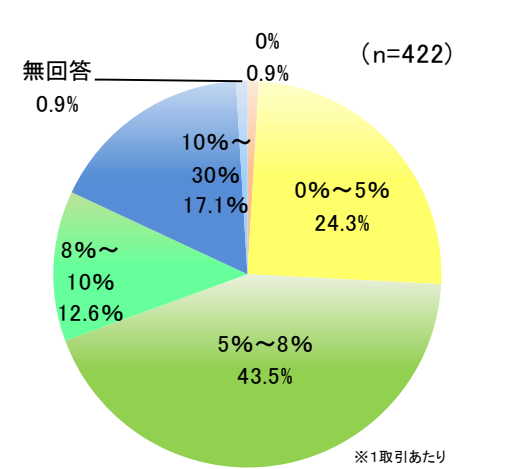
真荷主から見た受注の立場



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・料金の收受に関して >

- 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・料金收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・料金收受のため、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

大企業ヒアリング トラック運送業の対象企業

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（26社）

8月 ：ヒアリング実施結果をとりまとめ

トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について

平成 28 年 8 月 19 日

国土交通省

(1) ヒアリングの対象

トラック運送事業者 16 社及び荷主企業 10 社の物流担当責任者等を対象として、経済産業省、中小企業庁、公正取引委員会、厚生労働省及び国土交通省のチームでヒアリングを行った。

(2) ヒアリングで確認された実態・課題と今後の対応の方向性 別紙参照

① 政労使合意の認識及び政労使合意の趣旨の浸透

政労使合意の趣旨の浸透に向け、広く周知・情報共有に取り組んでいる好事例が見られた一方で、「合意を知らなかった」という回答も数件あった。

→ 他省庁・業界団体とも連携して、荷主企業を含め、政労使合意の趣旨のより一層の浸透を図ることが必要。

② 各種ガイドライン等の荷主企業・元請事業者への浸透

トラック運送事業者における浸透は概ね図られている一方で、特に荷主企業において、各種ガイドライン等の浸透が十分に図られていない実態が明らかとなった。

→ 荷主企業・元請事業者からの協力を得やすい環境づくりのため、「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」や、ドライバーの労働時間を定めた「改善基準告示」について、そのポイントを示したビラ等も活用しつつ、他省庁と連携で、荷主企業・元請事業者（現場の担当者レベルまで）への浸透を図ることが必要。

③ 荷待ち時間及び附帯作業の改善

➤ 時間管理システムや荷役作業員の手配等による荷待ち時間や附帯作業の削減や、発荷主・着荷主・運送事業者の三者協議の場の設定等の取組みを行っている好事例が見られた。

➤ 一方、トラック運送事業者側からは、「特に着荷主側で荷待ち時間が発生するが、費用負担をしてもらえない」、「一部の業種（食品関係、ドラッグストア）では附帯作業が多い」との回答があった。

→ 他省庁と連携して好事例の横展開を図る等により、荷主企業

(特に着荷主)に荷待ち時間・附帯作業改善への協力の必要性を認識してもらうとともに、荷主企業と運送事業者が協議する機運を醸成。

- ・ 加えて、物流特殊指定の調査の拡充への協力等公正取引委員会との連携強化を図る。

④ 適正な運賃・料金収受に向けた改善及び荷主企業と交渉しやすい環境づくり

- 運賃値上げ・給与改善の取組には、一定の進捗が見られた。
 - ・ 近年の燃料費高騰を踏まえ、荷主企業とトラック運送事業者間及びトラック運送事業者間のそれぞれで、運賃値上げやサーチャージ導入に進捗がみられたほか、燃料費下落後も「人手不足による人件費上昇への対応」として値上げした運賃水準を維持できている事例も複数あることが明らかとなった。
 - ・ また、トラック運転者の給与改善に向けた取組みも行われていることが確認された。
 - 他方、トラック運送事業者からは、荷主企業からの「必要な経費は運賃に含まれていると認識している」との回答とは異なり、「荷待ち料金、附帯料金等のコストを負担してもらえていない」との声も聞かれた。
 - ・ これに関して、荷主企業からは、「トラック運転者不足であり、運賃・料金について交渉されれば、基本的には応じている」との回答があった一方で、トラック運送事業者側は、「(他社との競合もあり)交渉できるかが問題」と感じており、荷主企業と交渉しやすい雰囲気づくりが課題であることが確認された。
 - 原価計算の意義が再確認された。
 - ・ トラック運送事業者は、そのほとんどが原価計算に基づいて「安全コストを含んだ運賃を収受できている」と回答しており、そのうちすべての事業者が、「下請事業者に対し、安全コストを含んだ運賃を支払っている」と回答している。
 - ・ 他方で、荷主企業からは、「取引関係にある(中小を含む)トラック運送事業者からは、原価計算に基づいた交渉をされていない」、トラック運送事業者からは、「下請事業者には原価計算ができていないところが多い」といった声があった。
- ・ 価格交渉ハンドブックの作成・普及等により、特に中小トラック運送事業者における原価計算の実施とそれに基づく交渉

の浸透を図ることが必要。

- ・ 加えて、独占禁止法・下請法との関係で問題となり得る行為の例等を示したビラの作成・展開等により、トラック運送事業者が荷主企業・元請事業者に対して必要なコスト負担を交渉しやすい環境を整えることが必要。

⑤ 下請多重構造

- 荷主企業・トラック運送事業者ともに、「下請けは2次までしか認めていない」との回答が複数ある一方、トラック運送事業者からは「季節波動などに対応するため、5次・6次の下請けも必要になるのではないか」との意見もあった。
 - 一方、「再委託先の下請事業者の契約内容や、何次請けまで発展しているかまでは把握していない」という回答も多数あった。
- 下請けの実態を把握するための工夫や、円滑な物流の確保に留意しつつ、下請多重構造の改善に向けた業界の自主的取組みを促すことについて、検討が必要。

以上

トラック運送業の大企業ヒアリングの実施

平成 28 年 8 月

1. 実施社数 : 26 社(トラック運送事業者 16 社、荷主企業 10 社)

2. 実施概要

項目	好事例	課題事例
1. 政労使合意の認識、趣旨の浸透	<p><トラック運送事業> 政労使合意の趣旨を理解し、社内周知を実施。</p> <p>① 社内用 HP に掲載するなど、全職員に周知。(トラック) ② 社内研修会等で下請法や政府の動き等について説明。(トラック)</p> <p><荷主> 政労使合意の趣旨を踏まえた対応及び社内周知を実施。</p> <p>① 運賃の値上げを行った。(荷主) ② 社内研修等で広く職員に周知。事業者と定期的に会議を実施し、情報共有等実施。(荷主)</p>	<p><トラック運送事業> 政労使合意を知らなかった。</p> <p><荷主> 政労使合意を知らなかった。</p>
2. 各種ガイドライン等の荷主・元請への浸透	<p><トラック運送事業> 改善基準告示、荷主勧告制度、トラック輸送における下請ガイドラインを遵守する体制を構築。</p> <p>① 全社員対象としていた社内研修会等を定期的また年間複数回開催し、周知している。(トラック) ② 下請事業者を集めて協議会を開始し、周知。(トラック)</p> <p><荷主> 改善基準告示、荷主勧告制度、トラック輸送における下請ガイドラインを遵守する体制を構築。</p> <p>① 職員に、研修、eラーニング等で周知している。(荷主)</p>	<p><荷主> 社内への周知が不十分。</p>
3. 荷待ち時間及び附帯作業	<p><トラック運送事業> 無駄な待ち時間の削減を荷主に対して要望。</p> <p>① 発荷主を通し、着荷主へ待ち時間を短くするよう要望。(トラック)</p>	

	<p><荷主> 荷待ち時間、附带作業削減に向けて協力。</p> <p>① 時間管理システムを導入し、工場への入構から荷積み出発までの時間を可視化。遠方向けトラックを優先する取り組みを実施。(荷主)</p> <p>② 発荷主、運送事業者、着荷主の3社で協議する場を設けている。(荷主)</p> <p>③ 荷役は自社のリフトマンが対応し、トラックへの積み込みも自社で行う。運転手に作業はさせていない。(荷主)</p>	<p><荷主> 荷待ち時間・附带作業削減への取り組みが不十分。</p> <p>① 着荷主が受け入れの体勢を整えておらず、長時間の荷待ちが発生する。(荷主)</p> <p>② 食品関係の着荷主における待ち時間が長い。(トラック)</p> <p>③ 附带作業は食品、ドラッグストアで多く発生。(トラック)</p>
<p>4. 運賃・料金</p>	<p><トラック運送事業> 燃料費高騰、人件費増加等を踏まえ、下請事業者に対し運賃値上げを実施。</p> <p>① 燃料費高騰時には運賃値上げまたはサーチャージ導入を実施。(トラック)</p> <p>② 協力会社の運賃は1度上げたら下げず、たとえば燃料費が下落しても、差分については人件費上昇に当ててもらっている。(トラック)</p> <p>③ 高速料金代、附带作業等が発生した場合は、すべて支払っている。(トラック)</p> <p>④ ドライバーの給与体系の見直しを行うなど、給与増額に向けた取り組みを実施。(トラック)</p> <p>原価計算に基づき安全コストを含んだ運賃を荷主から收受、下請事業者に支払を実現している。</p> <p><荷主> 燃料費高騰、人件費増加を踏まえ、トラック運送事業者に対し運賃値上げを実施。</p> <p>① 燃料費高騰時には運賃値上げまたはサーチャージ導入を実施し、燃料費が下落しても、人件費上昇への対応として値下げ要請はしていない。(荷主)</p> <p>② 高速道路料金、附带作業等、最初から発生することがわかっているものについては、契約に盛り込む。後から発生したものについても、請求してもらっており、すべて支払っている。(荷主)</p>	<p><トラック運送事業> 元請事業者の荷主に対する発言力、交渉力が弱い。</p> <p>① 高速料金等が発生したと言えば料金を貰えるかもしれないが、言えるかどうか(言い出せない)が問題。(トラック)</p> <p>② 特に着荷主に対する発言力は弱い。発荷主に言っても着荷主に伝わることは少なく、場合によっては運送会社を変えるよう発荷主に圧力がかかることもある。(トラック)</p> <p>特に下請事業者において原価計算できていない。</p> <p>① 下請事業者には原価計算ができてないところが多い。どう原価計算を行い、どう運賃交渉していけばいいかわからない。(トラック)</p> <p>② 原価計算に基づく交渉はされていない。(荷主)</p> <p><荷主> 運賃・料金の値上げの必要性を十分に認識していない。</p> <p>① 安全コスト等必要な経費は、運賃に含まれていると思っている。(荷主)</p> <p>② 特に着荷主において、荷待ちにかかるコスト負担の必要性について認識されていない。(トラック)</p> <p>③ 元請けは物流子会社で、任せているので下請事業者については把握していない。(荷主)</p>
<p>5. 下請多重構造</p>	<p><トラック運送事業> 品質保持のため下請の次数を制限。</p> <p>① 2次下請までしか認めていない。どうしても必要な時は、直接協定を結ぶ。(トラック)</p>	<p><トラック運送事業> 下請運送事業者間の取引は把握していない。</p> <p>① 季節等の波動に対応するため、5次6次の下請事業者が必要になるのではないかと</p>

	<p>② 2次下請までにしないと、業務に責任が持てない。(トラック)</p> <p><荷主> 品質保持のため下請の次数を制限。</p> <p>① 品質保持のため、2次下請までしか認めていない。(荷主) ② 元請け、下請とコンプライアンス研修をしている。(荷主)</p>	<p>ラック)</p> <p>② 下請事業者を活用せざるを得ない場合でも、2次下請程度までしか把握していない。(トラック) または、実運送事業者は把握しているが、何次請けかまではわからない。(トラック)</p> <p>③ 下請事業者間の取引内容は承知していない。(トラック)</p> <p><荷主> 実運送者は分かるが、何次請の運送事業者かはわからない。</p> <p>① 下請事業者に依頼されている場合、把握していない、または、2次下請程度までしか把握していない。(荷主) ② 実運送者は分かるが、契約内容については把握していない。(荷主)</p>
--	--	--

以上

取引条件改善等に向けた今後の政府の取組について

2016.8.19

《関係法令等》

《今後の取組》

下請等取引条件改善策

【規制法】

○下請法

(下請取引)

- ①下請法の運用基準に、金型保管や合理性なき原価低減要請等に該当する違反事例を追加する。【公取、中企】
- ②金型保管等、大企業ヒアリングで明らかになった課題について、下請法違反事件の調査、立入検査において重点的に確認する。【中企、公取】

○独占禁止法

(あらゆる取引)

- ①下請法対象外の取引にかかる金型保管や原価低減要請等の問題事案に対処するため、中企庁作成の事例集への追記、独禁法違反可能性の明記等を行う。【公取、中企】
- ②優越的地位の濫用行為の抑止・早期是正のため、物流特殊指定の調査を拡充するなど独占禁止法の運用を強化する。【公取、国交】

○建設業法

(建設工事の請負)

- ①建設業法令遵守ガイドラインで下請取引の適正化を促すとともに、法定福利費の内訳を明示した見積書の活用を関係団体に要請する。【国交】

振興法、ガイドライン、その他

○下請振興法

(下請取引)

- ①金型保管、手形支払、原価低減要請等の課題を含む振興基準の見直しを行う。【中企】

○業種別ガイドライン

(下請取引等)

- ①下請ガイドラインの業種追加の検討、充実・改善を行う。【中企、業所管省】
- ②金型、原価低減要請等にかかる記述を充実する。【中企】

○その他

- ①手形支払について、現金払いを基本としつつ、割引手数料等の親事業者の負担、十分な協議を総務する方策を検討するとともに、制度的な手当の在り方を検討する。【中企、公取】
- ②追加での下請中小企業、大企業ヒアリングを実施するとともに、業界単位の取組を検討する。【業所管省、中企、公取】
- ③トラック運送業について、年内を自途に、事例集やハンドブックの作成とその周知を図る。【国交】

最低賃金引き上げ対策

○最低賃金法

- ①地方の中小企業等の声を吸い上げつつ、政府が行うべき事、厚労省の実施するもの、関係府省に依頼するもの、政府がリーチできない課題を整理・仕分けて報告する。【厚労省】

- 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