

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> 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> 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 協会会社の運賃は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収受、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>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)</p> <p>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></p> <p>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)</p> <p>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><荷主></p> <p>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)</p> <p>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