

パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

参考資料 1

平成28年9月7日現在

○41都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品10件、農産物6件、紙・パルプ4件、建設資材3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、その他15件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
北海道	○	○	○	鮮魚	○
青森	○	○	○	農産物	○
岩手	○	○	—	木工製品	○
宮城	○	○	—	計器	○
秋田	○	○	—	パルプ・紙	○
山形	○	○	○	農産物	○
福島	○	○	○	農産物	○
茨城	○	○	—	コンクリート製品	○
栃木	○	○	—	食料品	○
群馬	○	○	—	農産物	○
埼玉	△	△	—		未定
千葉	○	○	—	食料品	○
東京	○	○	○	紙	○
神奈川	○	○	○	水道管	○
山梨	○	○	△	食料品	未定
新潟	○	○	—	米菓	○
長野	○	○	—	食料品	未定
富山	○	○	○	紙・パルプ	○
石川	○	○	—	建設資材	○
愛知	○	○	—	建設資材	11月2日
静岡	○	○	○	フィルム・シート	○
	○	○	—	鮮魚	
岐阜	○	○	○	食料品	○
三重	○	○	—	食料品	○

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
福井	○	○	—	繊維製品	○
大阪	○	○	○	食料品	○
京都	○	○	○	鋼材	○
兵庫	○	○	—	機械製品	○
滋賀	○	○	△	飲料	○
奈良	○	○	△	飲料	○
和歌山	○	○	○	建設資材	○
広島	○	○	○	部品(エンジン、トランスミッション)	○
鳥取	○	○	○	乳製品	○
島根	○	○	○	業務用厨房機器	○
岡山	○	○	—	飲料	10月下旬
山口	○	○	○	繊維製品	○
徳島	○	○	○	紙	○
香川	○	○	○	食料品	未定
愛媛	○	○	○	農産物	○
高知	○	○	○	食料品	未定
福岡	○	○	○	ゴム製品	9月12日
佐賀	○	○	—	食料品	9月20日
長崎	○	○	○	食料品	9月16日
熊本					未定
大分	○	○	—	卵	9月23日
宮崎	○	○	○	農産物	○
鹿児島	○	○	—	鶏肉	9月13日
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨	○

○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

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

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、**H28.8**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、不適正な行為を改め、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)

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. ヒアリング対象について

- ・トラック運送業の取引実態を明らかにするため、
 - 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
 - ② 地域を代表する荷主企業双方に対してヒアリングを実施予定（合計26社程度）
- ・これに加え、中企庁が実施する製造業のヒアリングにも、トラック運送業への影響や業種のばらつきも考慮しながら適宜同席する。

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中心に、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。

- 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）

なお、ヒアリングの実施にあたっては、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に質問の設定を工夫する。

3. スケジュール

- ～6月中旬：対象企業の選定・調整
- 7月中：ヒアリング開始
- 8月上旬：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> 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) 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> 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> 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