

第2回  
トラック産業の健全化・活性化に向けた  
有識者懇談会資料

平成26年5月20日

国土交通省自動車局貨物課

# 資 料 目 次

I . トラック産業の活性化に向けて.....	2
II . トラック産業の健全化に向けて.....	6

# I . トラック産業の活性化に向けて

# トラックドライバーの確保・育成に向けた対策について

## 課題

1. 過去の調査検討において、「業界のイメージアップ」「分かりやすいキャリアアップの提示」「ドライバーの労働に対する報奨制度」「教育・研修の充実・徹底」「多様な労働力の活用」等の必要性を打ち出している。
2. 大型ドライバーの長時間業務の改善や健全化対策とあわせ、若者採用、女性・外国人等の活用などを探る必要がある。

## 1. 企業ビジョンの確立

対策	強化していく取組内容（案）
企業価値の向上	・ ESやCSを主眼とした企業価値の向上
社員教育の充実	・ ビジョンを踏まえた社員教育の充実

## 2. キャリアアップ、教育システム等の具体的発信

魅力的なキャリアプランの提示	・ <u>単純業務ではないドライバー業務の地位向上及びドライバーのキャリアアップに資する制度の創設等について検討</u>
社員満足度を向上させる育成システムの付与	・ 教育の充実や機会の付与（チーム制・リーダー制の導入、資格取得のサポート）

## 3. 若者へのアピールの強化

新たな媒体（SNS等）を用いた啓発・情報発信	・ 丁寧な採用活動（求人票の工夫、インターン、ブログ）の充実、対話型リクルート活動 ・ コンテンツの充実（創造的な業務であることをPR） ・ 学校側の理解の増進（中高生をターゲットとした出前講座の積極開催）
学校等と連携した活動	
中型免許問題への積極的対応	

## 4. 多様な勤務形態の実現

女性の活用促進に資する支援	・ <u>女性ならではの能力を活かせる業務（宅配や引越し市場等）の魅力等のアピール</u>
ESを高め、新たな就業を促す労働環境の整備	・ 働きやすい職場環境の整備 ・ 各種助成制度の周知 ・ 多様な勤務形態の導入に向けた課題調査

## ドライバースキルの「見える化」について

### 「見える化」のねらい

- ・一般的に、「単純労働」と見なされがちなドライバー業務について、その社会的地位の向上を図ることで、業務の専門性・多様性をアピールし、新たな就業を促せないか。 ➡ **トラックマスターズ**
- ・既存のドライバーについても、自身のキャリアアップにつながる具体的な目標を示すことで、その定着率向上を図れないか。 ➡ **トラックスーパーバイザー**

### トラックマスターズのイメージ(例)

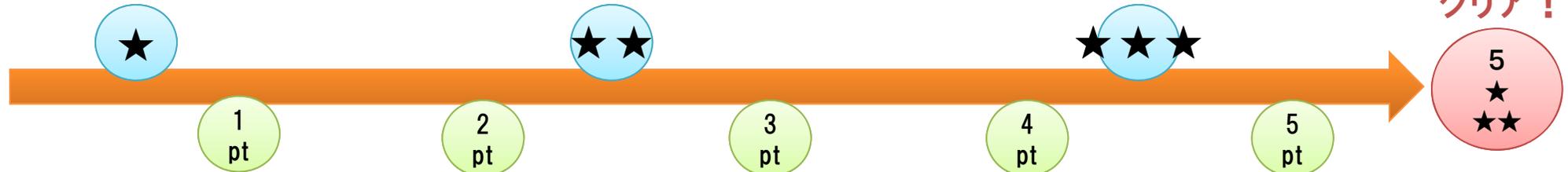
対象・・・意欲や向上心のある若手ドライバー

内容・・・一定レベルに達するとポイントや★を付与し、ステッカー(P)を配布。全てクリアすると「トラックマスター」に認定。

ドライバーは、車両等に保有ポイントをPR可。事業者は、自社ドライバーの達成状況を営業PRに利用可。

安全・エコ

デジタコの点数、エコ運転の知識、一定距離走行時の使用燃費 等



荷役・接遇

F L ・玉掛け技能、貨物の種別に応じた取扱、荷主の要求水準達成度合い、営業力、マナー 等

### トラックスーパーバイザーのイメージ(例)

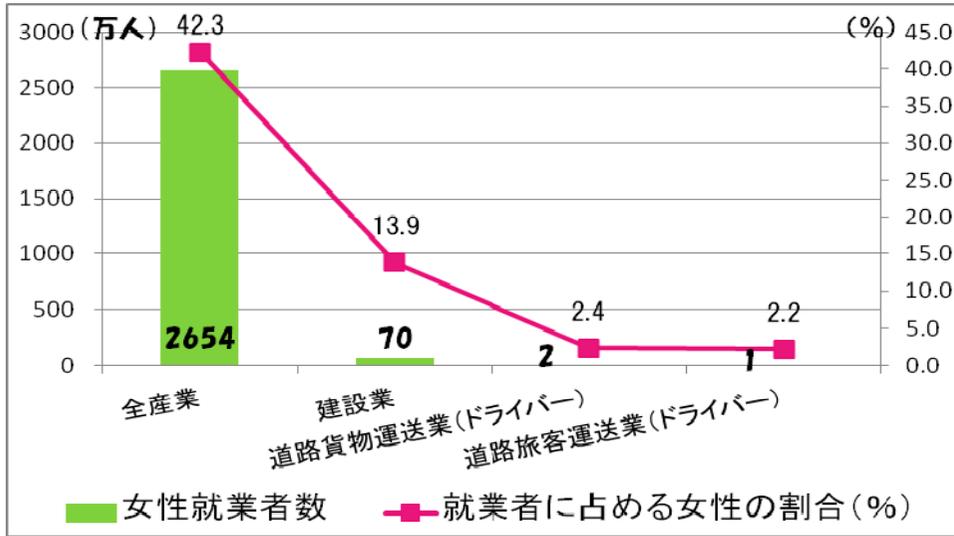
対象・・・営業所等の幹部となりうる熟練ドライバー

内容・・・一定レベル以上の運転技能、運行管理者資格者証の保持等に加え、マネジメント能力(労務運行管理の知識等)や経営参画力(財務諸表の読解等)について試験を実施し、合格者に「トラックスーパーバイザー」資格を付与。

効果・・・トラックスーパーバイザーの資格を取得した者が経営層に入ること、個社単位では、適切な幹部登用が手軽に可能。業界単位では、経営者全体の意識の底上げを実現。

# 女性トラックドライバー（トラジョ）の入職促進に向けて

【自動車業界における女性の進出状況】



総務省「労働力調査」(平成24年)

【女性の免許保有者数とトラジョ数の状況】

免許保有女性 (大/中/普)	約3,500万 (人)
トラジョ数 (大/中/普)	約23,700 (人)

免許保有者のうち、職業ドライバーは **0.1%**  
※男性は1.9%



警察庁「運転免許統計」(平成25年) 及び厚労省「賃金構造基本統計調査」(平成25年)より国交省作成

## 【中小企業における女性従業員の活躍の阻害要因】

※運輸業の回答で上位にあがった3要因

1. 女性が就ける職種が限られている
2. 家事や育児の負担を考慮する必要がある
3. 残業、出張、転勤をさせにくい

日本政策金融公庫総合研究所「中小企業の女性雇用に関する実態調査」(平成24年)

## 【トラジョ採用についての経営者の認識】

- 女性は、安全運転の面で不安
- 荷役を一人前にこなせないのではないか
- 休憩室等新たなコストが必要になる
- 結婚、出産等ですぐにやめてしまうのではないか

国交省ヒアリングによる

## 【現状を踏まえた論点整理】

### 1. 潜在的トラジョ志望者の顕在化

- 女性になじみやすい運送貨物
- 志望者へのアプローチ方法
- 旧態イメージの克服

### 2. 経営者側の意識改革

- 経営者にとってのインセンティブ
- 就業継続を可能とする環境づくり
- 初期投資の軽減

## Ⅱ．トラック産業の健全化に向けて

## 第1回会議の議論について(健全化関係)

### 適正取引について

- 適正運賃の収受、書面化の促進について、今後いかに書面化を推進、定着させていくかがポイントになる。
- 日本国内の高い物流コストや、物流の国際競争力にも大きく影響している荷主の商慣行にまで踏み込まないと、元請と下請の構造的な関係は改善されない。
- 追加的なサービスや待ち時間については、それに見合う料金を収受できる関係が荷主との間で構築できるように誘導していく方策を考えていかなければならない。
- 実運送を行う事業者には規制がかかる一方、利用運送事業者には規制がかからないというのはアンバランスである。

### 不適正事業者の排除について

- 規制緩和以降、参入事業者数の増大により過当競争の状態にあり、公正な競争環境になっていないのがトラック事業の特徴である。
- 速報制度に基づく適正化事業実施機関の速報件数を踏まえ、今後監査体制をどのように機能化させていくかが1つのポイントになる。

# トラック運送業における書面化等定着のための取組について

## 書面化定着状況等の実態調査

書面化定着の進展を図るため、省令等施行後の実態を適切に把握・分析し、書面化定着を図る。



## 調査項目例

- 書面化実施率
  - ・未実施の運送形態
  - 運送品目、受注形態、車両規模 等
- 国交省が提示した書面化の内容
  - ・ガイドラインのメリット 等
- 書面化の効果 等

## トラック協会の取組について

- トラック運送業における基本契約、「書面化推進ガイドライン」による運送引受書交付に関する「契約書面作成実務ハンドブック」を作成してホームページに掲載する等により、十分な周知及び浸透を図る。
- 上記ハンドブックを活用した基本契約の締結、運送条件等に係る重要事項の書面化についてのセミナーを全国で実施する。



実態調査、セミナーでの事業者の状況等の結果を踏まえ、書面化定着等を加速させる取組を検討。

# トラック運送業における適正な運賃・料金收受の推進について

## 背景

貨物自動車運送事業においては、荷主のニーズに応えることを重視するあまり、過剰な輸送サービスを提供する傾向があり、結果的に安全を阻害する要因となっている事例も指摘されている。

適正な取引の確保及び安全阻害の防止のため、書面化等の取組を施行するに当たり、適正な運賃・料金の收受を支援するため、全日本トラック協会及び地方トラック協会において、下記の取組を推進するよう通達を发出。

## トラック協会の取組(支援)の強化について

トラック協会が、セミナーなどで、会員事業者を集め、以下で公表された過去の価格等の説明及び質疑応答を行うこと、また、原価意識に基づいた経営の徹底を呼びかけること。

○価格(運賃・料金)を公表することについて

トラック協会が、任意に収集した偏りのない一定のサンプル事業者の過去の実勢運賃額、料金額について、規模別又は地域別単位に集計し、年度毎に「最大値」、「平均値」及び「最小値」を公表すること。

○原価の公表について

トラック協会が、任意に収集した偏りのない一定のサンプル事業者の過去の実勢原価について、1台あたりないし1kmあたり等の原価を規模別又は地域別単位に集計し、年度毎に「最大値」、「平均値」及び「最小値」を公表すること。

(個別取引における価格等の具体的な情報が会員事業者間で共有されることとなる場合を除く。)

## トラック協会の取組(支援)によりWIN-WINの関係の構築を推進

荷主、トラック事業者双方が運賃等の情報を共有し、協議することにより適正価格での契約の締結の促進。

コンプライアンスの高まり。

手待ち時間や契約に基づかない附帯業務の解消。

附帯業務等の位置づけの明確化。等

原価意識の向上による経営の健全化、効率化により双方にメリット。

# 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について

## 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の概要

項目	買ったとき	代金減額	運送内容の変更	その他
<b>問題となる行為類型例</b>  ※独禁法又は下請法に違反するおそれがある行為	<ul style="list-style-type: none"> <li>○個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ</li> <li>○荷主等が自らの目標額、予算額等を基準として一方的に運賃設定</li> <li>○燃料費の上昇等輸送条件の変化にかかわらず低い運賃に据置き</li> <li>○特定の事業者を差別的に取扱い、低い運賃設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「協力金」「協賛金」等の名目による減額</li> <li>○運送中の破損を理由に損害額以上に減額</li> <li>○荷主等による高速料金の未払い</li> <li>○無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額</li> <li>○荷主等が取引先から製品の代金を減額されたことを理由に運賃を減額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○積載量の追加に対する追加費用の未支払い</li> <li>○出発・到着時間の変更に対する、所要の高速料金等の未払い</li> <li>○運送とは関係のない労務作業に従事させたにもかかわらず費用を未払い</li> <li>○荷主等から運転手に対する運行等の直接指示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運賃の支払遅延(60日を超える遅延)</li> <li>○荷主等が自社の物品の購入、関連会社の損害保険への加入等を強制</li> <li>○公正取引委員会に不適正取引を知らせたことを理由に取引を停止</li> <li>○契約を書面化せず、携帯電話による口頭のみで運送依頼</li> </ul>
<b>望ましい取引慣行と事例</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化</li> <li>○トラック運送業者が原価に基づく見積書を提示し、荷主等との十分な協議により運賃設定</li> <li>○比較的簡易に算出できる「原価計算マニュアル」を作成し、運賃協議に活用</li> <li>○燃料サーチャージ制を導入し燃料費について原価計算を徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○支払条件、事故発生時の責任の所在・賠償内容等についてあらかじめ協議・合意</li> <li>○高速料金の利用条件、負担条件について書面により明確化</li> <li>○配送量の増加など運送コスト削減に向けたデータを運送業者が開示し、コストダウン</li> <li>○現場における契約書等のチェックなど定期監査の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷主の都合で生じた待ち時間に対する適切な費用負担</li> <li>○試行的な業務実施(トライアル)による、見積りの適正化</li> <li>○運行管理・配車システムの構築による運送内容の変更に対する迅速な対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○全ての支払いを月末締め翌月払いとする</li> <li>○スポット取引について一定のフォーマットを決め運送依頼書が作成しやすいようシステム化</li> </ul>

**荷主・元請・下請事業者間における問題意識等の共有が重要**

### ガイドライン改定の方向性(案)について

- 商習慣によるトラック事業者への待機時間のおしつけ等の問題となる行為類型例、望ましい取引慣行を追加
- 書面化推進ガイドライン等を踏まえた適正な取引の確保等について追加

等