トラック運送業における
適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制
に向けた自主行動計画

平成２９年３月９日

令和６年６月２１日（一部改定）

公益社団法人全日本トラック協会

目　　次

Ⅰ　計画概要 1
１．本計画の目的 1
２．本計画を実施する事業者 2
３．本計画が対象とする取引範囲 2
４．本計画取組上の留意点 2
（１）本計画の段階的取組 2
（２）本計画取組事業者における自主行動計画の策定 2
（３）荷主に対する運送・取引条件改善の申入れ 3
Ⅱ．適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項 4
１．コスト負担の適正化に関する取組事項 4
２．運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組事項 6
３．契約書面化推進に関する取組事項 7
４．支払条件の適正化に関する取組事項 8
Ⅲ．荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組事項 11
１．多層化取引に係る取引適正化に関する取組事項 11
２．改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組事項 12
３．生産性向上（付加価値向上）に関する取組事項 13
４．自然現象による災害等への対応に関する取組事項 14
５．取引上の問題を申し出しやすい環境整備に関する取組事項 15
Ⅳ．トラック運送業における適正取引確保に向けたガイドラインの遵守 ... 16
Ⅴ．本計画の推進体制の整備 17
１．組織体制の整備 17
２．人材育成 17
（１）研修資料の整備 17
（２）研修の実施 18
３．本計画のフォローアップ 19
（１）セルフ・フォローアップ 19
（２）全ト協によるフォローアップ 19
４．本計画の見直し 19
付属資料１　本計画取組事業者 20
付属資料２　用語解説 21
付属資料３　トラック運送業における取引適正化法令の概要 22
付属資料４　独占禁止法「優越的地位の濫用」の概要 23
付属資料５　本計画の「徹底プラン」 24

Ⅰ　計画概要

１．本計画の目的

トラック運送業界では、「独占禁止法[1]（優越的地位の濫用[2]）」、「下請法[3]」、さらに国土交通省が策定した「適正取引確保に向けた各種ガイドライン[4]」を踏まえ、着実に適正取引を推進してきたところであるが、昨今の不適正取引を撲滅させる機運の一層の高まりを受け、個々の事業者における適正取引に向けた取組を現場レベルで確実に浸透・定着させ、不適正取引をゼロにするための実践が求められている。さらに、荷主[5]とトラック運送事業者が協同した取組を実践することで、トラック運送における生産性向上、付加価値向上、さらには長時間労働抑制によるワークライフバランスの実現、人材不足への的確な対応等が強く求められている。

また、官邸に設置された「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」では各業種における自主行動計画策定が審議され、平成 28 年 11 月、根本国土交通大臣政務官より公益社団法人全日本トラック協会（以下、「全ト協」という。）に対し、「自主行動計画」策定の要請がなされたところである[6]。それを受け、国土交通省と全ト協は「トラック輸送の取引実態に関する調査」を同年 12 月に実施するなど、適正取引の実態を把握し、トラック運送業における適正取引推進上の問題・課題の整理も実施した。

そこで、個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進することを目的に、今般事業者が実践する「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（以下、「本計画」という。）を策定することとなった。

1　私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律

2　優越的地位の濫用とは自己の取引上の地位が相手方に優越している一方の当事者が、取引の相手方に対し、その地位を利用して、正常な商慣習に照らし不当に不利益を与える行為。この行為は、独占禁止法により不公正な取引方法の一類型として禁止されている。（参照：付属資料 3 及び付属資料 4）

3　下請代金支払遅延等防止法

4　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（令和 4 年 12 月 26 日改定）、トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 29 年 8 月 4 日改定）、運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン（平成 24 年 5 月 16 日改定）

5　「荷主」とは、計画取組事業者の受注元となる「運送委託者」である。貨物の所有、発荷主・着荷主を問わず、計画取組事業者が運送契約を締結する相手方となる荷主、契約条件（運送・取引条件）を決定する権限を有する荷主である。なお、物流子会社は含まない。（付属資料 2 用語解説に記載）

6　参照：付属資料 1

以上の考え方のもと、トラック運送業における取引環境の一層の改善、運転者等の賃上げができる環境整備等に向け、コスト負担の適正化、運賃・料金決定方法の適正化、支払条件の改善等の重点課題を柱として、取引適正化、荷主とトラック運送事業者の協働による課題解決に向けた取組について、本計画を策定し、実践するものである。

２．本計画を実施する事業者

本計画は、全ト協が承認し、物流ネットワーク委員会を構成する事業者を中心に 21 事業者（以下「本計画取組事業者[6]」という。）が実施する。

なお、グループ会社が多数ある場合には、本計画の実施対象となる主体（法人）を予め明らかにした上でグループとして取組むものとする。

また、全ト協及び本計画取組事業者は、下請運送事業者との取引条件の改善に向け本計画取組事業者以外の大手トラック運送事業者も本計画を率先して実施するよう、関係者に働きかけていくこととする。

３．本計画が対象とする取引範囲

中小事業者が多いトラック運送業では、取引が多層化する傾向があるため、下請法規制対象の取引のみを計画の対象としても、取組の成果は限定的となる。

トラック運送業では、運送事業者同士の取引のうち、下請法規制対象以外の取引適正化が急務であり、極めて重要な課題となっていることから、トラック運送業における自主行動計画においては、下請法規制対象以外の取引を含めるものとする。

４．本計画取組上の留意点

（１）本計画の段階的取組

本計画は具体的な「取組内容」を示しているが、どのくらいの期間で、どのような取組を実施するかについては、各事業者の実態を踏まえ判断するものである。

そのため、本計画に示す「取組内容」については、各社の取組進捗状況を踏まえ、中期的な計画の中で段階的に取組む事項もあるが、可能な限り早期に実施するものとする。

（２）本計画取組事業者における自主行動計画の策定

本計画を踏まえ、本計画取組事業者は、各者における取組実態、取組の進捗状

[6] 本計画取組事業者は付属資料 1 に名簿掲載

況等を踏まえ、各取組事項について開始時期、取組期間、行動計画の責任部署、実施部署等の詳細を記載した、各事業者独自の自主行動計画（実施計画）を策定するものとする。

（３）荷主に対する運送・取引条件改善の申入れ

本計画取組事業者は、発注者の立場として単独で適正取引推進に向けた取組を実施できる取引だけでなく、荷主取引における契約条件（運送・取引条件）が改善されなければ、下請運送事業者[7]との取引が改善できない取引もある。下請運送事業者との適正取引推進にあたっては、荷主取引が適正化されることが極めて重要であるため、独占禁止法の優越的地位の濫用及び物流特殊指定の理解を深め、荷主に対して適正取引に向けた運送・取引条件の改善の申入れをする。

[7] 「下請運送事業者」とは、本計画取組事業者が運送業務の発注先となる運送受託者をいい、「傭車先」「協力会社」と同義である。なお、下請法規制対象の取引及び、独占禁止法（優越的地位の濫用）の規制対象の取引の対象となる下請運送事業者とする。下請運送事業者は実運送を実施するかどうか問わない。下請法における「下請事業者」と同義ではない。（付属資料２用語解説に記載）

Ⅱ．適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

１．コスト負担の適正化に関する取組事項

トラック運送業では、運転者人件費、車両費、燃料価格等のコスト増分及び安全・環境対策の規制強化に係るコスト増加分等が、荷主から原価として認められず、原価を考慮しない一方的な運賃・料金が決定され、運送依頼されることがある。これら原価を考慮しない運賃・料金の設定は、実運送事業者の利益を損ない、経営圧迫するだけでなく、安全運行の阻害要因にもつながっている。

さらに、貨物の積込み・取卸し作業等に係る附帯作業料、待機時間料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金等の実費、延長料金に係る割増料も、実運送事業者は収受できず、赤字取引（原価割れ）を余儀なくされている場合がある。

こうした背景から運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境整備として平成２９年１１月４日に「標準貨物自動車運送約款」が改正された。

上記を踏まえ、コスト負担の適正化に向けて、以下の取組を実施する。なお、以下の取組の実施のためには、荷主の理解・協力の下、荷主と元請事業者との間のコスト負担の適正化が不可欠であることから、以下の取組と並行して、荷主との協議を適切に実施する。特に、労務費の転嫁にあたっては、「労務費の適切な転嫁のため価格交渉に関する指針」[8]に基づき、「発注者として採るべき行動／求められる行動」及び「受注者として採るべき行動／求められる行動」に留意して行動する。

＜取組内容＞

1-1 附帯作業料のコスト負担：下請運送事業者との取引における運送以外の附帯業務については、附帯業務内容、平均所要時間、作業リスク、必要な技術水準等を明らかにした上で、適正な附帯作業料金の負担ルール、時間単価等を設定し、書面化する。

1-2 待機時間料のコスト負担：主に貨物の積込み・取卸し作業の前後における待機時間については、長時間化しても費用収受できない事例が多い。そのた

8 「労務費の適切な転嫁のため価格交渉に関する指針」令和 5 年 11 月 29 日（以下、「労務費の指針」とする。）

め、原価割れを余儀なくされる赤字取引が多発している。例えば、待機時間料が発生しないことにより、発着荷主[9]の改善意識が働かず、改善活動が遅々として進まない状況があり、運転者の長時間労働の要因となっている。そこで、生産性向上、運転者の長時間労働抑制に向けて、下請運送事業者との取引では、荷主都合により発生する待機時間については、費用負担ルールを明確化するよう見直しを実施する。これらを踏まえ、平均待機時間、時間単価等のコスト負担に関するルール化と書面化を実施する。

1-3 燃料上昇分のコスト負担：燃料価格が上昇すると、燃料上昇コストの増加分により営業利益が圧迫され、赤字に陥る事業者が増加する。下請運送事業者は燃料コスト上昇分を賄うための自助努力を徹底するものの、経営努力には限界があり十分に対応できない状況に至る。そこで、「運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を踏まえ、下請運送事業者との取引における燃料コスト増分に関する転嫁ルールを検討し、適切なコスト増加分の全額転嫁を目指す。

1-4 高速道路料金等のコスト負担：下請運送事業者との取引において、高速道路利用料金、フェリー料金、駐車場利用料金等の実費分を収受できない事例が多い。荷主はそれら実費を運賃に含めて設定しているとされていても、実質的にコスト負担されていない場合が多い。高速道路利用料金等は実費であるため、運賃とは別に、実費として別建てで支払いするようルール化し、書面化を実施する。

1-5 その他のコスト負担：上記以外にも、運転者人件費の上昇、時間制運賃等における時間延長に係る割増料、運送・取引条件が変化することによる追加コストの発生など、多様なケースがある。運送・取引条件の変化により下請運送事業者に追加コストの負担が生じた場合には、適切なコスト増加分の全額転嫁を目指す。

1-6 やむを得ず、急な運送の依頼や運送内容の変更などを行う場合には、下請運送事業者が支払うこととなる残業代等の増大コストを負担するものとする。

[9] 「発着荷主」とは、貨物を所有し、積込みする「発荷主」及び、運送された貨物を取卸し、受取る「着荷主」の双方をいう。運送委託するか否かは問わない。

1-7 本計画取組事業者は荷主に対して、必要コスト負担について申入れを実施し、下請運送事業者が適正運賃・料金を収受できるよう、ドライバー等の賃金に必要な原資を含む原価等を考慮した申入れ、運送・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

２．運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組事項

トラック運送業では、荷主の競争力の維持・強化に向けて、不断の原価低減努力を重ねるとともに、中小事業者が多い実運送事業者が持続的な事業継続・発展を行うためにも、一定の利益率を確保することが必要である。

運賃・料金の決定にあたっては、下請法運用基準[10]、下請振興基準[11]、労務費の適切な転嫁のため価格交渉に関する指針を踏まえ、運送・取引条件の変化による原価の変動を考慮し、荷主の理解を得ながら、下請運送事業者と十分な協議を実施する。

上記を踏まえ、運賃・料金の決定方法の適正化について、以下の取組を実施する。

＜取組内容＞

2-1 下請運送事業者とは運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を実施する。この場合、合理的な算定方式（標準的な運賃を含む[12]）に基づくほか、実運送事業者の適正な利益及びドライバーの適正な賃金にも留意するものとする。

2-2 荷主取引における運賃・料金の水準が低いことを理由に、下請運送事業者の原価を考慮しない運賃・料金を設定しない。

2-3 下請運送事業者と十分に協議を行い、その協議の経過及び決定の考え方について明確な書面を作成し、双方で保存するものとする。協議においては、取引停止の示唆、客観的な合理性を欠く協議、十分な手続きを欠く協議を行わないこと。

---

10 下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準

11 下請中小企業振興法に基づく振興基準

12 「労務費の指針」（令和 5 年 11 月 29 日）において、「発注者として採るべき行動／求められる行動」における説明・資料を求める場合の公表資料例として記載

2-4 運賃・料金の設定では、附帯作業料、待機時間料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金等の内訳を明確にしないままに運賃を設定しない。運賃及び料金・実費の内訳を明確にして設定する。

2-5 下請運送事業者と十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定を実施するために、荷主との協議を十分に実施する。法令遵守できる運送・取引条件、標準的な運賃[13]を活用した運賃・料金の設定など、運送・取引条件を中心に荷主と十分な協議を実施する。

2-6 燃料サーチャージ、高速道路料金、フェリー利用料金等については、実運送事業者が収受すべきものであるため、自社が運送を委託した下請運送事業者から実運送事業者への支払が確実になされているかを、書面化等で取り決めを行っているか等により確認する。

３．契約書面化推進に関する取組事項

トラック運送において安全確保は極めて重要な課題であり、運転時間、拘束時間などと密接な関係を有するものである。荷主との契約においては、必要コスト負担の観点のみならず、安全確保の観点からも、契約書面化は重要課題となっている。

荷主と運送事業者の取引においても、運送事業者同士の取引においても、必要事項を記載した契約書面により、安全運行の徹底、適正運賃・料金の収受を確実に実施する必要がある。

上記を踏まえ、契約書面化推進について、以下の取組を実施する。

＜取組内容＞

3-1 下請運送事業者との取引では、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日)」に即して、書面化を実施する。また下請運送事業者からは運送引受書を受理する。なお下請運送事業者が運送引受書を発出しない場合には、運送引受書を発出するよう改善を促す。

3-2 下請運送事業者との契約書面化率を把握し、契約書面化率の向上を図る。下請運送事業者とは少なくとも基本契約書を締結するなど、原則 100%の書面化を実施する。

---

13 「労務費の指針」（令和 5 年 11 月 29 日）において、「受注者として採るべき行動／求められる行動」における発注者との価格交渉で根拠を示す場合の公表資料例として記載

3-3 契約書面化に応じない下請運送事業者には発注しない。

3-4 下請運送事業者と契約書面化がされている場合でも、実際の運送・取引条件と契約書面上のそれが相違している場合、実態と整合した契約条件に見直し、改めて契約書面化する。

3-5 下請運送事業者との書面化にあたっては、契約内容について協議なく一方的に契約書面を交付、返送を指示しない。運賃･料金を含む運送・取引条件については、曖昧な契約とならないよう、下請運送事業者と予め十分な協議を実施した上で、書面等による明示、交付を徹底する。

3-6 事故等による下請運送事業者による損害賠償については、業務及び責任の範囲を明らかにした上で、損害賠償ルールを具体的に協議・合意し、実運送事業者に必要額以上の負担をさせてはならない。

3-7 キャンセル、中途解約する場合、下請運送事業者の損害額を考慮し、必要な費用の支払を前提としたキャンセル、中途解約ルールを設定し、書面化する。

3-8 荷主との取引では、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日)」に即して、書面化を実施する。また荷主に対して運送引受書を発出する。

3-9 荷主との契約書面化率を把握し、契約書面化率を高めるよう、契約書面化を荷主に対して申入れする。

3-10 荷主との契約書面については、実態と書面に記した運送・取引条件が相違する場合には、実態に整合した運送・取引条件に見直しするよう申入れする。

４．支払条件の適正化に関する取組事項

運賃・料金の設定だけでなく、支払方法も下請運送事業者の事業活動に大きな影響を与える。したがって、支払方法について今般の基準や関連通達の改正を踏まえ下請運送事業者と十分に協議し、下請運送事業者の資金繰りに配慮したものとするよう改善に努める。

上記を踏まえ、支払条件の適正化について、以下の取組を実施する。

＜取組内容＞

4-1 下請運送事業者の資金繰りについて関心を持つことに努め、下請運送事業者への運賃･料金の代金支払いについてはできる限り速やかに行うとともに可能な限り現金払いとする。また、当該受領をした日から起算して６０日以内において定める支払期日までに、下請代金を支払うことを徹底する。

4-2 支払方法について、約束手形での決済は現金取引と比べて支払サイトが約２倍長いなど、立場の弱い下請事業者に対して資金繰りを負担させる性質が強いため、サイトが短い決済手段（現金振込）へ切り替えるか、少なくとも電子的決済手段（電子記録債権等）への切り替えを推進する。[14]

4-3 手形等（一括決済方式[15]及び電子記録債権を含む。以下同じ。）で代金支払いする際、手形の現金化にかかる割引料のコストについて、下請運送事業者の負担とすることがないよう、割引料を考慮して、運賃・料金の代金額を十分な協議を踏まえ決定する。協議の際に、手形等の現金化にかかる割引料等のコストを具体的に検討できるよう、支払期日に現金で支払う場合の下請代金の額並びに手形等で支払う場合の下請代金の額及び当該手形等の現金化にかかる割引料等のコストを示す。

4-4 下請代金の支払に係る手形等のサイトについては、令和８年の約束手形の利用廃止に向けた取組を推進[16]しつつ、60 日以内とする。[17]

4-5 約束手形は、できる限り利用しないよう努めるものとする。また、約束手形の利用を廃止するに当たっては、できる限りサイトのない支払手段（現金払）による支払いに切り替えるよう努めるものとし、令和８年には約束手形の利用の０％を達成する。そのための段取りとして、全ト協は、委員会等において、主要な会員企業の経営陣に直接働きかける等の取組を行う。

4-6 下請代金の適正な支払いに関する取組を進めるにあたっては、荷主との取引での支払条件が改善されない結果、下請運送事業者への支払方法の改善が

14「約束手形をはじめとする支払条件の改善に向けた検討会報告書」（令和 3 年 3 月）

15 元請運送事業者、下請運送事業者及び金融機関の間の約定に基づき、下請運送事業者が下請代金の全部又は一部に相当する下請代金債権を担保とし又は譲渡して金融機関から当該下請代金の額に相当する金銭の貸付け又は支払を受けることができることとし、元請運送事業者が当該下請代金債権の額に相当する金銭を当該金融機関に支払うこととする方式。

16 「成長戦略実行計画」令和 3 年 6 月 18 日

17 「手形等のサイトの短縮への対応について」令和 6 年 4 月 30 日

進まない事象がある場合、率先して荷主との支払条件の見直し（荷主に対して手形サイト是正の申入れを実施し、さらに支払いにおける現金化比率を高めるよう要請する。）などを実施する。

4-7 約束手形の利用廃止に向けて、以下に掲げる業種をまたぐ課題への対応を含めて取組を進める。

①支払方法の改善は、単一の企業又は業界で取り組むものではなく、サプライチェーン全体で取組を進めることが重要であることに留意し、異業種間取引や下請法対象外取引においても支払いはできる限り現金によるものとする。

②契約期間が長期でかつ金額が大きく、発注者からの支払時期と下請企業への支払時期が異なる取引について、前払比率や期中払い比率をできる限り高めるよう努める。

③約束手形の利用廃止に向けて、できる限り現金払いに切り替えることを前提としつつ、支払側としてだけでなく受取側としても、例えばネットバンキングや電子記録債権といった手形の代替手段が取れるよう検討を行う。

④手形の利用廃止に向けて取り組む過程で、発注者からの支払時期と下請企業への支払時期のずれに起因する資金繰りの問題に対応するため、下請企業に対して一方的なコストダウンの要求等をしない。

Ⅲ．荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

１．多層化取引に係る取引適正化に関する取組事項

トラック運送業では、荷主から実運送事業者の間に複数の事業者が入り、取引が多層化することがある。そのため、元請事業者[18]は下請運送事業者の運行実態を把握せず、運行時間管理、作業安全の確保等については実運送事業者任せになり、その結果、下請運送事業者は作業安全が確保できず、労災事故への発展、改善基準告示[19]違反、さらに必要コストを運賃・料金に転嫁できないなど、安全対策、長時間労働、適正運賃・料金の未収受など、問題を抱える場合が多い。このため、下請運送事業者における作業安全の確保、改善基準告示の遵守、適正なコスト負担など、取組むべき課題が多い実態がある。

上記を踏まえ、多層化取引に係る取引適正化に向けて、以下の取組事項を実施する。

＜取組内容＞

5-1「元請責任」として、原則全ての事業所で「安全性優良事業所（Ｇマーク）」の認定を取得した上で、現場における作業安全の確保、現場における追加の附帯作業の発生等、運送・取引条件が変更となった場合の運賃・料金の変更協議、必要コストの負担、改善基準告示の遵守に向けた協力等、法令遵守事項のみならず、元請事業者として求められる方策に取組む。

5-2 下請運送事業者における作業安全の確保、改善基準告示の遵守、長時間労働抑制、必要コストの負担など、荷主との運送・取引条件に即して必要に応じて改善を申入れする。

5-3 下請運送事業者の選定にあたり、原則「安全性優良事業所（Ｇマーク）」の認定を取得しているなど、安全性、法令遵守等を基準とするとともに、Ｇマーク認定を取得していない場合には、貨物自動車運送事業法、下請法、労働基準法、改善基準告示等の関係法令の遵守状況、社会保険の加入状況、交通事故発生件数等について把握し、評価のうえ、取引先を選定する。なお、継続的に、下請運送事業者におけるＧマークの継続認定の有無、安全対策、社会保険の加入状況、交通事故発生件数等についても、１年に１回以上定期的

---

18 「元請事業者」とは、荷主より直接運送を委託されたトラック運送事業者であり、物流子会社を含むが、車両を保有しない利用運送事業者は含まない。（付属資料２用語解説に記載）

19 労働大臣「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」

に評価する。なお、自社取引において法令違反行為、交通事故等があった場合、下請運送事業者から速やかに報告させるとともに、当該原因を踏まえ改善を要請する。一定期限内に改善が見られなければ、取引を解消する。

5-4 適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2 次下請までに制限する。なお、2 次下請は荷主からみて 3 つの事業者が取引に関与している状況をいう。（例：荷主→元請→1 次下請→2 次下請）

5-5 改善基準告示違反の可能性があることを理由に、自社運行せずに下請運送事業者に対して運送依頼をすることを禁止する。

5-6 燃料サーチャージ、高速道路料金、フェリー利用料金等については、実運送事業者が収受すべきものであるため、自社が運送を委託した下請運送事業者から実運送事業者への支払が確実になされているかを、書面化等で取り決めを行っているか等により確認する。（再掲）

２．改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組事項

トラック運転者が遵守する改善基準告示について、実運送事業者は自ら管理・遵守することに第一義的責任を負っているが、運送依頼（配車指示）を受ける時点で改善基準告示を遵守できない恐れがあるなど、附帯作業時間、待機時間等を含めた運送時間が拘束時間内に収まるかどうか、改善基準告示に配慮した発注内容となっているか、確認する必要がある。

また、運送依頼（配車指示）に際しては、実運送事業者の運転者における拘束時間の開始から終了（時間積込み場所への到着時間、積込み開始予定時間、出発予定時間、到着予定時間、取卸し完了時間等）までの時間に配慮した発注を行う必要がある。

また、トラック運転者は総じて労働時間が長く、過労運転、労災事故の発生にもつながり、リスクが高い職業であるが、一方で賃金単価が低く、魅力的な労働条件が提示できないなど、運転者確保が困難な原因となっている。

上記を踏まえ、本計画では改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に向けて、以下の取組事項を実施する。

＜取組内容＞

6-1 荷主からの運送依頼を受ける時点で、改善基準告示を遵守できるかどうか確認するとともに、改善基準告示の遵守に向けた措置を講ずる。また、下請運送事業者への配車指示後、待機時間及び附帯作業時間等の長時間化、事故・天

候等に起因する渋滞により、改善基準告示が遵守できないと見込まれる場合には、発着荷主と協議し、速やかに必要な措置を講じる。

6-2 改善基準告示を遵守できない運送など、下請運送事業者が法令違反をしないと実施できない運送については、発着荷主に対して改善を要請する。

6-3 下請運送事業者における改善基準告示の遵守状況について、その運行実態を把握するとともに、改善基準告示遵守への措置を講じる。

6-4 改善基準告示を遵守できない事例が確認された場合には、下請運送事業者と原因分析、改善策の検討を行い、その結果を踏まえ、法令違反の状態があることを荷主に対して速やかに報告するとともに、附帯作業時間、待機時間、運行時間の縮減に向けて、受発注プロセス及び配車依頼プロセスの改善、運行形態の見直し、ツーマン運行、高速道路利用への変更等とそれに伴う適切なコスト分についても、発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働抑制に向けて取組む。

6-5 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に向けて、発着荷主及び下請運送事業者と定期的な会合、勉強会、研修会等を開催するなどして、パートナーシップを形成するとともに、業務上の問題、課題を整理し、互いに連携し、業務改善を継続して実施する。

6-6 荷主との取引に起因して、下請運送事業者が労働基準関連法令に違反するようなこと（労使協定の限度を超える時間外労働や休日労働などによる長時間労働、これらに伴う割増賃金の未払いなど）のないよう、十分に配慮する。

6-7 自社の働き方改革の実施によって、下請運送事業者の働き方改革を阻害し、不利益となるような取引や要請は行わないものとする。また、下請運送事業者の、人員、業務量の状況を可能な限り把握することに努める。

３．生産性向上（付加価値向上）に関する取組事項

本計画取組事業者は、生産性向上、コスト削減に向けた取組を徹底し、より効率的な運送を実現するため、不断の努力を行っているが、本計画取組事業者が単独で実施可能な生産性向上への取組には限界がある。運送業務の非効率性は、発着荷主及び元請事業者が設定する取引条件に起因するため、生産性向上に向けた取組に際しては、発着荷主及び元請事業者等による協力が不可欠である。

上記の考え方を踏まえ、荷主と下請運送事業者の協働による生産性向上（付加

価値向上）に向けて、以下の取組を実施する。

＜取組内容＞

7-1 実運送事業者における運送時間、附帯作業時間、待機時間等を分析し、業務における問題・課題を明らかにするなどして、生産性向上に向けた改善活動を継続して実施する。

7-2 生産性向上に向けて、発着荷主及び下請運送事業者と定期的な会合、勉強会、研修会等を開催するなどして、パートナーシップを形成するとともに、業務上の問題、課題を整理し、発着荷主、元請事業者、協力会社、実運送事業者等と連携し、業務改善を実施する。業務上の問題、課題の整理においては、実運送事業者の必要な対価の受取状況を確認するものとする。

7-3 生産性向上に向けて、業務効率性、生産性向上に向けて業績評価に関する指標（KPI[20]）を設定するなどして、業務実態を「見える化」し、生産性向上に向けた仕組作りを行う。

7-4 運送・取引条件を決定する権限のある荷主を特定し、生産性向上に向けた役割分担を明確にしながら、パートナーシップを基盤に改善活動に取組む。

7-5 パートナーシップ構築宣言を行い、積極的に取引適正化に向け取り組んでいくこととする。令和６年６月現在、本計画取組事業者２１社中、パートナーシップ構築宣言を実施したのは１３社（６２%）。また、本計画取組事業者のうち、資本金が３億円を超える企業は１３社で、この中でパートナーシップ構築宣言を実施したのは９社（６９%）となっている。

４．自然現象による災害等への対応に関する取組事項

近年、大規模災害が頻発していることを踏まえ、サプライチェーン維持の観点から、元請運送事業者と下請運送事業者が連携して事前対策及び事後対策として、以下の取組を実施する。

＜取組事項＞

8-1 自然災害による災害等（以下「天災等」という。）の緊急事態の発生に伴い、サプライチェーンが寸断されることのないよう、下請運送事業者と連携して

20 KPI とは、Key Performance Indicators の略で、重要業績評価指標を意味する。生産性向上に向けた目標達成状況を計測するための指標である。トラック運送業では積載率、実車率、実働率、車両１台当たり利益率等、各種指標が業務実態に即して設定される。

事業継続計画（BCP[18]）の策定や事業継続マネジメント（BCM[19]）の実施に努めるものとする。

8-2　天災等による下請運送事業者の被害状況を確認しつつ、下請運送事業者に取引上一方的な負担を押し付けることがないよう十分に留意する。また、天災等によって影響を受けた下請運送事業者が、事業活動を維持し、又は再開する場合には、できる限り、その復旧を支援するとともに従来の取引関係を継続し、あるいは優先的に発注を行うよう配慮する。

５．取引上の問題を申し出しやすい環境整備に関する取組事項

下請運送事業者は、取引上の問題があっても、取引への影響を考慮して言い出すことが出来ない場合も多い。こうした実情を踏まえ、取引上の問題を申し出しやすい環境整備について以下の取組を実施する。

＜取組内容＞

9-1　下請運送事業者が取引条件について不満や問題を抱えていないか、自ら聞き取るなど、申し出しやすい環境の整備に努めるものとし、価格交渉促進月間の機会を捉える等により、少なくとも年に１回以上の協議を行うものとする。

9-2　価格交渉促進月間の趣旨に鑑み、下請運送事業者から価格交渉を求められた場合には、定期的な協議以外の時期であっても、労務費、原材料費、エネルギー価格等の上昇分の価格協議に遅滞なく応じることとする。

9-3　担当部署とは異なる第三者的立場の相談窓口を設置し、匿名性を確保しつつ、窓口情報を定期的に下請運送事業者に通知する等により、申告しやすい環境を整備するよう努めるものとする。

Ⅳ．トラック運送業における適正取引確保に向けたガイドラインの遵守

本計画取組事業者は、上記「Ⅱ．適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項」及び「Ⅲ．荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組事項」に掲げた事項に取組むとともに、取引適正化の推進のために、国土交通省等が策定した以下のガイドライン等を参考に、社内及びグループ会社における行動マニュアル、取引・契約ルールを見直し、整備する。

○国土交通省「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（令和 5 年 6 月 2 日）

（なお、2030 年度にはトラックの輸送力が 34%不足するとの試算もあることから、持続可能な物流を維持するため、モーダルシフトの推進については、より一層取り組んでいくものとする。）

○国土交通省「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」（令和 4 年 12 月 26 日改定）

○国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」（平成 29 年 8 月 4 日改定）

○国土交通省「運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成 24 年 5 月 16 日改定）

○国土交通省「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」（平成 19 年 5 月）

○公正取引委員会「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」（平成 22 年 11 月 30 日）

○内閣官房「成長戦略実行計画」（令和 3 年 6 月 18 日）

○内閣官房・公正取引委員会「労務費の適切な転嫁のため価格交渉に関する指針」（令和 5 年 11 月 29 日）

○中小企業庁「約束手形をはじめとする支払条件の改善に向けた検討会報告書」（令和 3 年 3 月）

○中小企業庁・公正取引委員会「手形等のサイトの短縮への対応について」（令和 6 年 4 月 30 日）

Ⅴ．本計画の推進体制の整備

１．組織体制の整備

本計画取組事業者は、本計画の実効性を確保するために、推進体制を以下の通り整備する。

＜取組内容＞

○業務規程、業務マニュアル、社内ルール等の作成

運用基準、振興基準、下請代金の支払手段に関する通達、適正取引ガイドラインの見直し等を踏まえて、セルフチェックを実施し、その結果を踏まえ、業務規程、業務マニュアル、社内ルールの整備、見直しを実施する。

なお以下の冊子を参考に社内体制整備に向けた取組を推進する。

中小企業庁「下請取引コンプライアンス・プログラムで競争力をつける！～社内体制整備のすすめ～」（平成 23 年 5 月）

○責任部署の設置

本計画の推進について、会社全体を統括（またはグループ会社統括）する責任部署を設置する。責任部署は全社、全グループ会社を統括する役割を担い、確実に推進することができる部署を責任部署として定める。

○各事業所（支店等）における責任者、担当者の配置

各事業所（支店等）において、本計画を推進するための責任者、担当者を配置する。

○通報制度の整備

自主規制に違反するような内容についての通報制度を創設し、窓口を適切な場所に設置する。また通報制度は、通報者が取引中止に追い込まれるというような不利益を回避できるような仕組とする。

２．人材育成

本計画取組事業者は、本計画の実効性の確保に向けて、教育を徹底し、人材育成を実行する。以下の取組を継続・強化し、適正取引推進等について社内に周知・徹底を図る。

（１）研修資料の整備

本計画取組事業者は、業務特性を踏まえた研修資料を整備する。法令改正、ガイドライン等の改正、本計画の内容及び各事業者の社内ルール等の改正内容を、教育資料に反映する。

＜取組内容＞

適正取引に関する各種法令、ガイドライン及び本計画について、理解と実践を促すために、以下のような研修資料を制作する。また既存の研修資料も活用する。

＜研修資料（例）＞

・映写スライド
・ｅラーニング
・パンフレット・読本

＜既存の研修資料（例）＞

・全ト協「トラック運送業における契約書面化の基礎知識」
・全ト協「トラック事業者のための労働法のポイント」
・公正取引委員会「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」ガイドブック
・公正取引委員会「独占禁止法に基づく「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」ガイドブック
・中小企業庁「中小企業・小規模事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」
・中小企業庁「価格交渉事例集」
・国土交通省「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」
・京都府トラック協会「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドブック」

（２）研修の実施

本計画を推進するために、関係スタッフ、運送・取引条件の決定権限を持つ責任者及び担当者等、役職別、業務分野別に求められる理解と知識について、期待水準に即したきめ細かな研修内容を企画し、研修会、勉強会等を開催する。

＜取組内容＞

○各事業所における責任者、契約担当、現場担当者向けに研修資料を整備し、新入社員研修や転入者等への導入研修、職位別研修の際に、適正取引推進に関する社内セミナーを開催する。

○独占禁止法（優越的地位の濫用、物流特殊指定）、下請法、労働基準法、改善基準告示等をテーマとしたｅラーニングやセミナー講座を開催し、関係スタッフが受講し、理解と知識を得る。
○運賃・料金、附帯作業等の運送・取引条件を決める権限のある者に対して、「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」等の適正取引に関する事項に関する研修会、勉強会を計画的に繰返し実施する。
○教育効果を測定するため、知識と理解の達成度を確認するためのチェックテストを取入れ、知識等が確実に定着しているかどうか、定期的に測定する。

３．本計画のフォローアップ

（１）セルフ・フォローアップ

本計画取組事業者は、本計画の進捗管理に際して、全社、支社、支店、事業所等の単位でセルフ・フォローアップの手順、点検・評価手法、実施体制、次年度へのフィードバック手法等について検討を行い、取組ルールを整備し、確実に実施する。

＜取組内容＞
○全社、支社、支店、事業所等の単位でのセルフチェック体制の整備
○日常的なモニタリング手法の浸透
○定期的な業務監査の実施
○問題行為の有無に関する相互チェック体制の整備（単独チェックの排除）

（２）全ト協によるフォローアップ

全ト協は、中小企業庁／経済産業省が定める業種横断的なフォローアップ指針を踏まえ、フォローアップを実施する。

本計画取組事業者に対して本計画の進捗状況について毎年度９月上旬を目途に報告を求め、９月下旬までに各者の取組成果を集約するとともに、フォローアップ結果をあわせて、報告書を取りまとめるものとする。

４．本計画の見直し

本計画は、計画期間内に見直しの必要が生じた場合には、各事項に係る改廃を実施するものとする。

以上

付属資料１　本計画取組事業者

	都道府県	事業者名	住所
1	北海道	松岡満運輸株式会社	北海道札幌市白石区流通センター５―１－５
2	山　形	第一貨物株式会社	山形県山形市諏訪町２－１－２０
3	東　京	ＮＸトランスポート株式会社	東京都千代田区神田和泉町２
4	東　京	ヤマト運輸株式会社	東京都中央区銀座２－１６－１０
5	新　潟	中越運送株式会社	新潟県新潟市中央区美咲町１－２３－２６
6	新　潟	新潟運輸株式会社	新潟県新潟市中央区女池北１－１－１
7	長　野	信越定期自動車株式会社	長野県長野市東和田８３２
8	富　山	トナミ運輸株式会社	富山県高岡市昭和町３－２－１２
9	岐　阜	西濃運輸株式会社	岐阜県大垣市田口町１
10	岐　阜	株式会社エスラインギフ	岐阜県羽島郡岐南町平成４－６８
11	静　岡	株式会社ハマキョウレックス	静岡県浜松市南区寺脇町１７０１－１
12	静　岡	近物レックス株式会社	静岡県駿東郡清水町伏見字向田３５１
13	愛　知	名鉄運輸株式会社	愛知県名古屋市東区葵２－１２－８
14	京　都	佐川急便株式会社	東京都江東区新砂２－２－８
15	大　阪	センコー株式会社	大阪府八尾市泉町２－５８
16	岡　山	岡山県貨物運送株式会社	岡山市北区清心町４－３１
17	広　島	福山通運株式会社	福山市東深津町４－２０－１
18	愛　媛	宇和島自動車運送株式会社	愛媛県宇和島市鶴島町４－２０
19	福　岡	久留米運送株式会社	福岡県久留米市東櫛原町３５３
20	全　国	日本郵便株式会社	東京都千代田区大手町２―３―１
21	全　国	日本通運株式会社	東京都千代田区神田和泉町２

（令和６年６月現在）

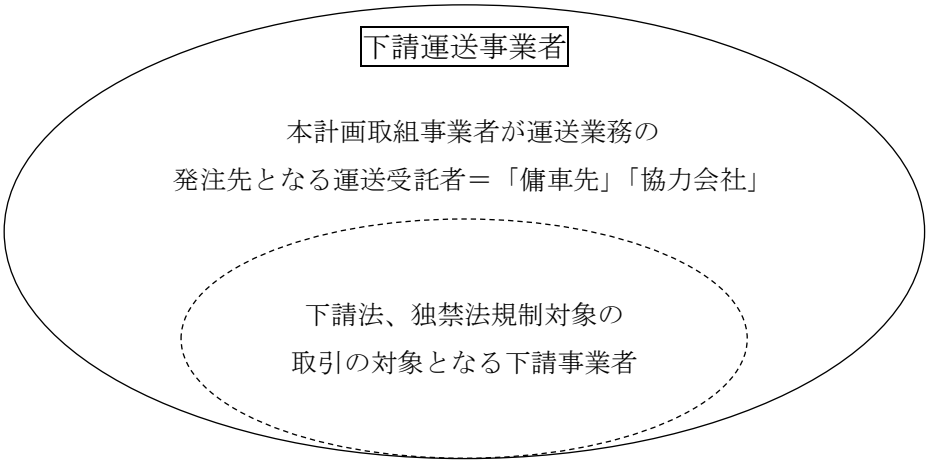
付属資料２　用語解説

○「荷主」とは、本計画取組事業者の受注元となる「運送委託者」である。貨物の所有、発着荷主を問わず、本計画取組事業者が運送契約を締結する相手方となる荷主、契約条件（運送・取引条件）を決定する権限を有する荷主である。なお、物流子会社は含まない。上記「運送委託者」とは、運送業務を発注する荷主、元請事業者、利用運送事業者等をいう。

○「発着荷主」とは、貨物を所有し、積込みする「発荷主」及び、運送された貨物を取卸し、受取る「着荷主」の双方をいう。運送委託するか否かは問わない。

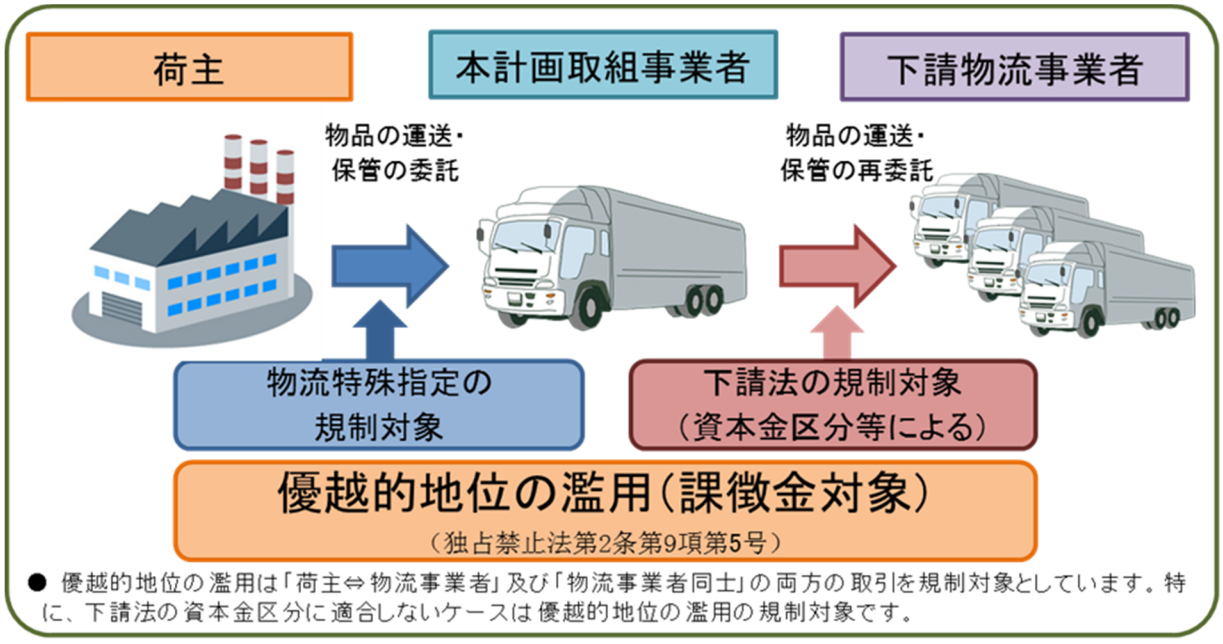
○「元請事業者」とは、荷主より直接運送を委託されたトラック運送事業者であり、物流子会社を含むが、車両を保有しない利用運送事業者は含まない。

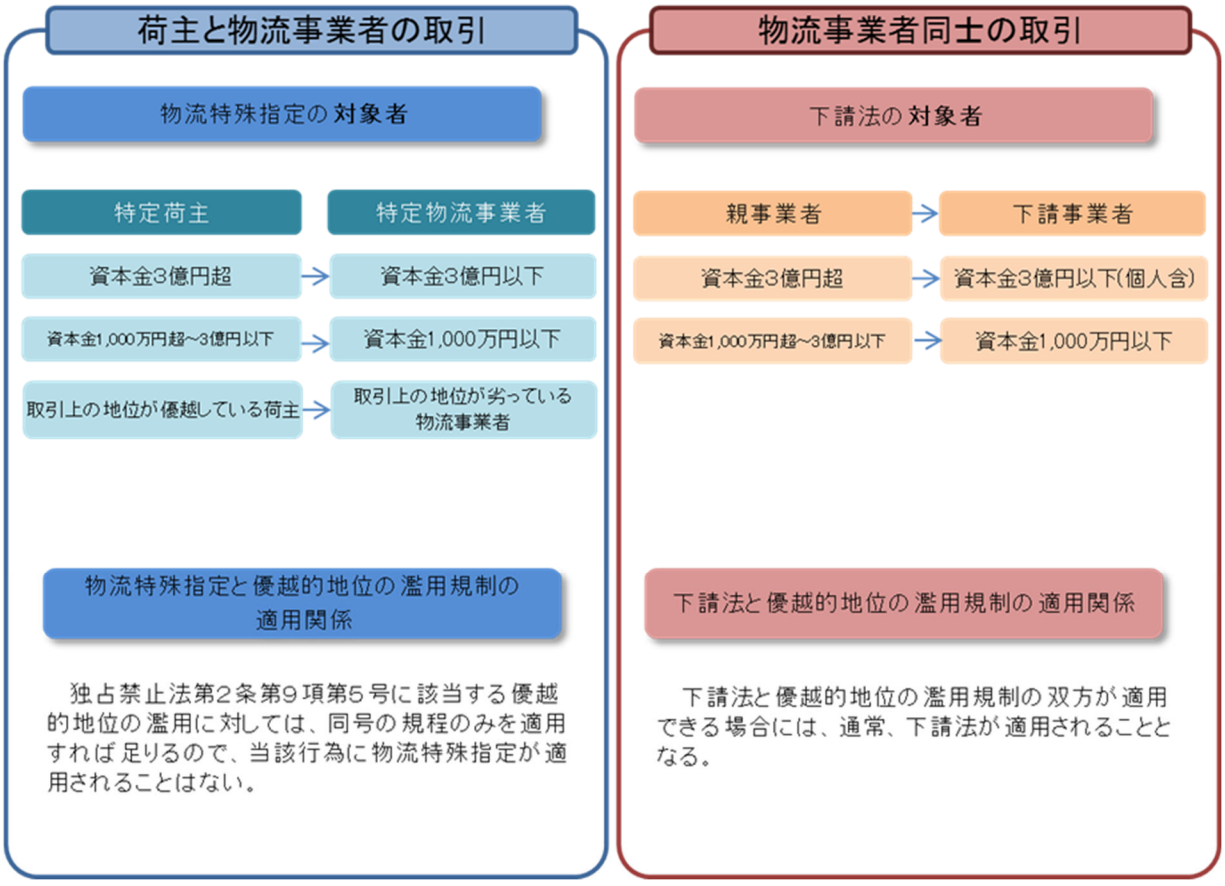
○本計画における「下請運送事業者」とは、本計画取組事業者が運送業務の発注先となる運送受託者をいい、「傭車先」「協力会社」と同義である。



付属資料３　トラック運送業における取引適正化法令の概要

公正な競争環境を確保するため、「不公正な取引」規制のために、トラック運送業に適用される規制法令は、以下の通りである。





付属資料４　独占禁止法「優越的地位の濫用」の概要

運送委託者が、自己の取引上の地位が運送受託者に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、次のいずれかに該当する行為をすること。（独占禁止法第２条第９項第５号（優越的地位の濫用））

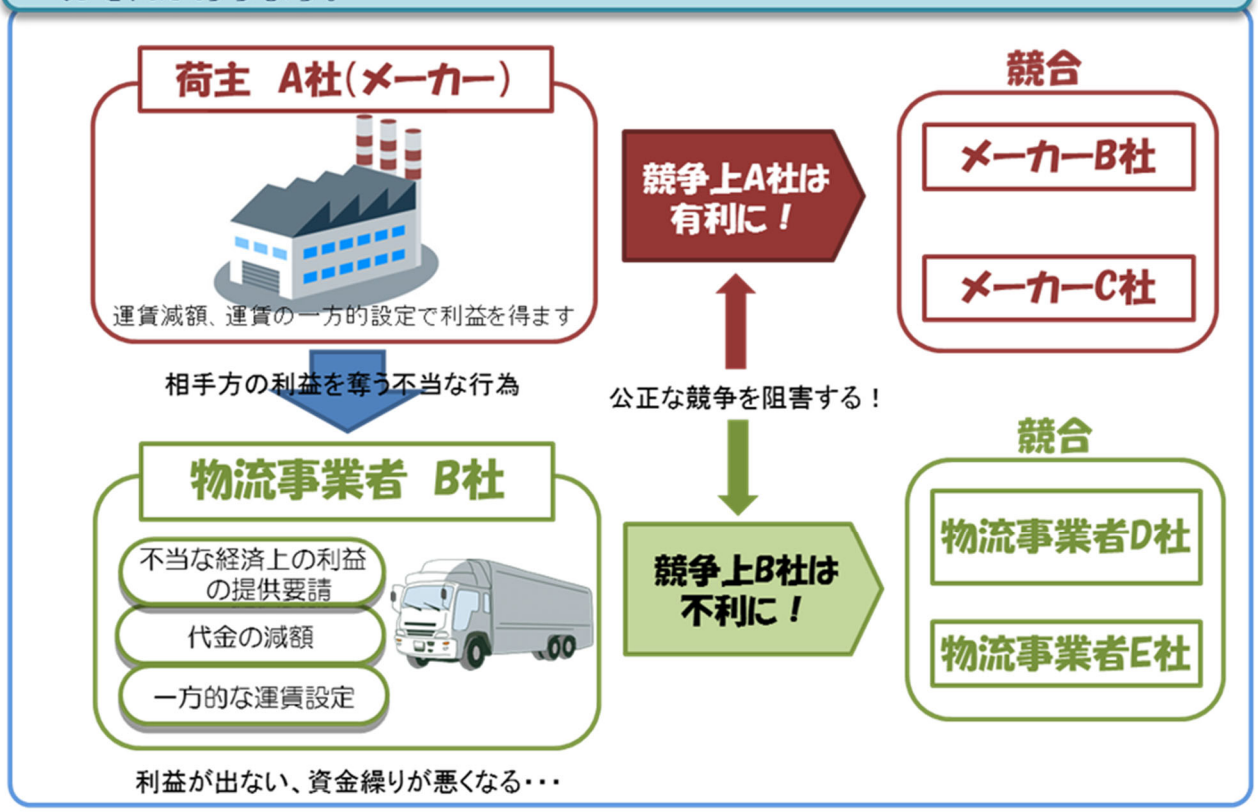
イ 継続して取引する運送受託者（新たに継続して取引しようとする運送受託者を含む。ロにおいて同じ。）に対して、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務を購入させること。

ロ 継続して取引する運送受託者に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。

ハ 運送受託者に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

優越的地位の濫用による企業間競争への悪影響

- 自己の取引上の地位が物流事業者B社に優越している荷主A社(メーカー)が、その地位を利用して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることは、当該取引の相手方の自由かつ自主的な判断による取引を阻害します。
- 運送受託者は、同じ物流事業者との関係において競争上不利となる一方で、荷主A社（メーカー）は他のメーカー企業との関係において競争上有利となるおそれがあります。



付属資料５　本計画の「徹底プラン」

中小企業庁が 2023 年度に行った下請Ｇメンのヒアリングでは、自主行動計画に記載されているものの、その取り組みに問題のある事例が確認されたことから、自主行動計画の記載事項の更なる徹底、遵守の強化を図るため、以下の事項の徹底に取り組む。

その際、「Ｖ．本計画の推進体制の整備」の各項の＜取組内容＞を踏まえ、社内一丸で取り組むとともに、発着荷主や下請運送事業者への周知にも取り組むものとする。

１．価格交渉

(1) 指摘事項

人件費、燃料費等のコスト上昇により、下請事業者から価格交渉の申し出があったときは、定期的な協議のほか、遅滞なく協議に応じること。

その際、荷主にも働きかけつつ、価格転嫁が進むよう、業界全体の取引慣行の改善に留意すること。

(2) 対応方針・実施方針

①　絶対に実施しない事項

下請運送事業者からの申し出について、協議に応じないこと。

荷主が委託価格を引き上げないことを理由に、協議に応じないこと。

協議において、委託価格の引き上げの申し出に対して取引停止を言及すること。

②　可能な限り実施する事項

下請運送事業者からの申し出について、荷主からの委託価格の引き上げを要すると判断される場合は、荷主に働き掛けるものとする。

下請運送事業者が価格等取引条件について問題や不満を抱えていないか、適宜・随時自ら聞き取るものとする。

２．仕様変更・契約条件

(1) 指摘事項

親事業者は、キャンセルが発生した場合の費用負担について契約条件として書面等で明示すること。

また、キャンセルするときは、下請運送事業者に損失を与えないよう十分に配慮し、発生費用は親事業者が負担すること。

(2) 対応方針・実施方針

① 絶対に実施しない事項

自らの所有車両の稼働を念頭に、下請運送事業者への運送依頼を一方的にキャンセルすること。

② 可能な限り実施する事項

荷主都合・元請事業者都合のキャンセルについて、運送・取引条件として契約書面化するものとする。

下請運送事業者の責めに帰すべき理由がないのに、下請運送事業者への給付の内容を変更させることにより、下請運送事業者の利益を不当に害しないものとする。

３．附帯業務・待機時間

(1) 指摘事項

附帯業務の費用、待機時間の費用等の契約条件について、親事業者は、あいまいな契約とならぬよう、下請事業者と十分協議を行った上、書面等により明示すること。

その際、荷主と元請事業者との間のコスト負担が不可欠であることから、荷主との協議を適切に行うこと。

(2) 対応方針・実施方針

① 絶対に実施しない事項

附帯業務、待機時間等運送以外の役務等の料金があいまいな契約は締結しないこと。

② 可能な限り実施する事項

附帯業務、待機時間等運送以外の役務等について、荷主に適切な負担を十分協議するものとする。

発着荷主に対して、契約で定めていない業務を実運送事業者に依頼しないよう必要に応じて働きかけるものとする。

附帯業務、待機時間等運送以外の役務等の個別の精算に際して、過度な証明を求めないものとする。

４．検査基準

(1) 指摘事項

貨物の損傷事故等の損害賠償は、業務及び責任の範囲を明らかにした上で、ルールを具体的に協議し、実運送事業者に必要以上に負担をさせないこと。

また、荷主に働きかけ、適正なコスト負担に取り組むこと。

(2) 対応方針・実施方針

①　絶対に実施しない事項

貨物の軽微な汚れやキズを理由に、一方的に下請運送事業者に買い取りを求めること。

②　可能な限り実施する事項

ダンボール等の包装材・緩衝材のみの破損・汚れは貨物の破損として取り扱わないことを、必要に応じ荷主に働きかけるものとする。

５．働き方改革

(1) 指摘事項

元請事業者は、下請事業者が働き方改革に取り組めるよう、配慮に努めること。

(2) 対応方針・実施方針

①　絶対に実施しない事項

下請運送事業者からの働き方改革に係る高速道路料金負担の申し出について、適切な料金負担をしないこと。

６．過積載

(1) 指摘事項

過積載が行われないよう、荷主、元請事業者が適切な対応を講ずるべき。

(2) 対応方針・実施方針

①　絶対に実施しない事項

下請運送事業者に、最大積載量を超えた積載を行わざるを得ない運送を依頼すること。

②　可能な限り実施する事項

最大積載量を超えた積載を行わざるを得ない運送依頼については、荷主に改善措置を申し入れるものとする。