

建設業における取組状況等

平成28年2月5日

下請取引等実態調査(毎年7~9月実施)

目的: 建設工事における元請負人と下請負人との間の下請取引の適正化を図るため、下請取引等の実態を把握し、建設業法令違反行為を行っている建設業者に対して指導を行う

◇調査対象 : 全国の建設業者 約14,000業者
 (大臣許可 約1,600業者、知事許可 約12,400業者)
 : 回収業者11,953業者【回収率85.0%】

◇調査内容 :

- ・ 下請負人との見積方法の状況
- ・ 下請契約の締結方法の状況
- ・ 下請代金の支払期間・方法の状況
- ・ 元請負人による下請負人へのしわ寄せの状況
- ・ 発注者(施主)による元請負人へのしわ寄せの状況
- ・ 社会保険等への加入状況
- ・ 技能労働者への賃金支払状況
- ・ 消費税の転嫁に関する状況



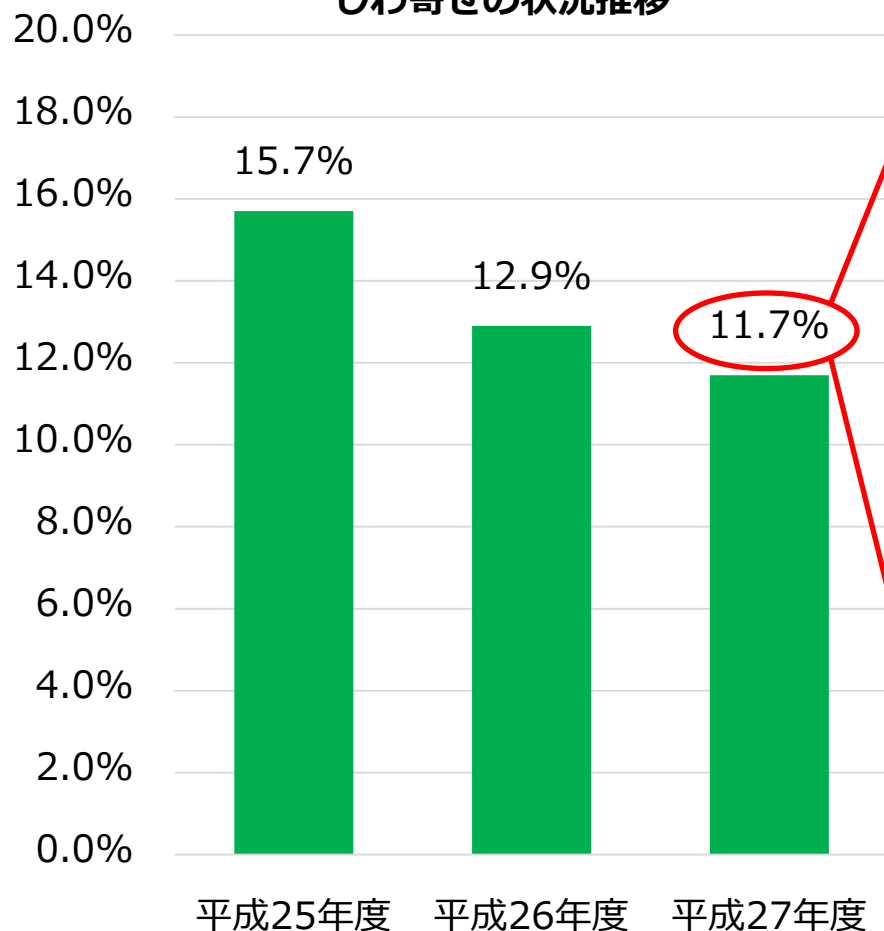
○法令違反業者に対する指導
 ○立入検査の実施、是正勧告、改善状況の報告

建設工事における下請取引の適正化の促進

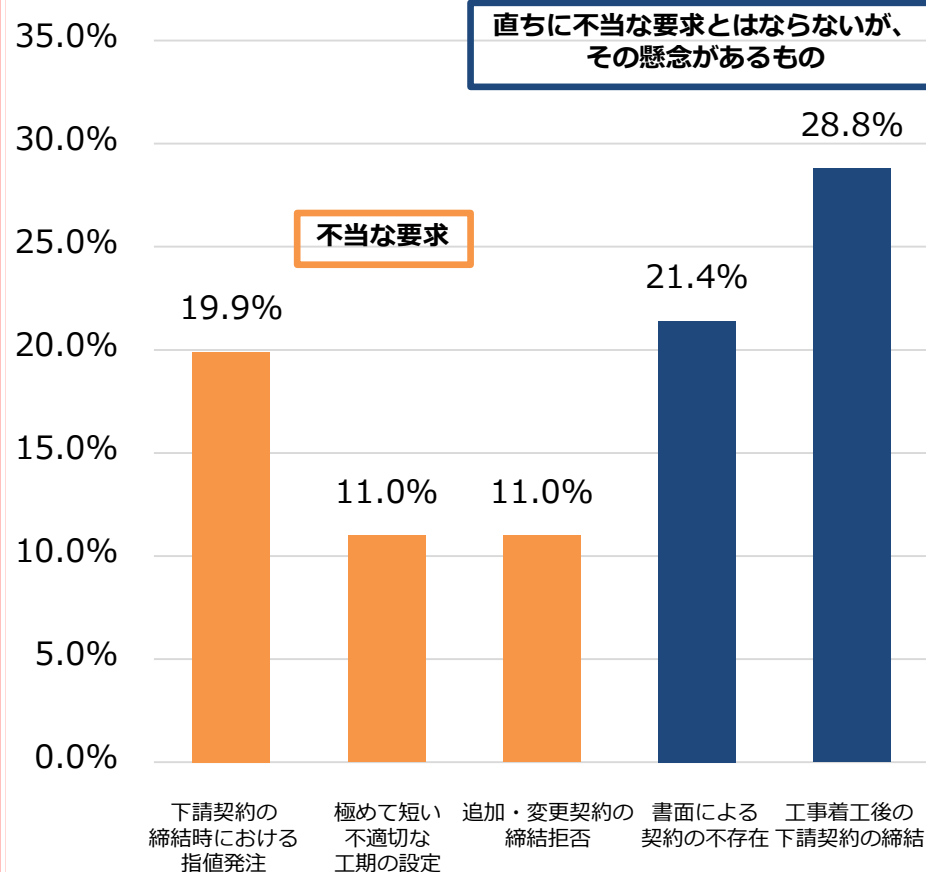
元請負人による下請負人へのしわ寄せ

元請負人から「不当なしわ寄せを受けたことがある」と回答した建設業者の割合は11.7%（平成27年度）であり、不当なしわ寄せの内容のうち、最も多かったのは、下請契約の締結時における指値発注」。

元請負人による下請負人へのしわ寄せの状況推移



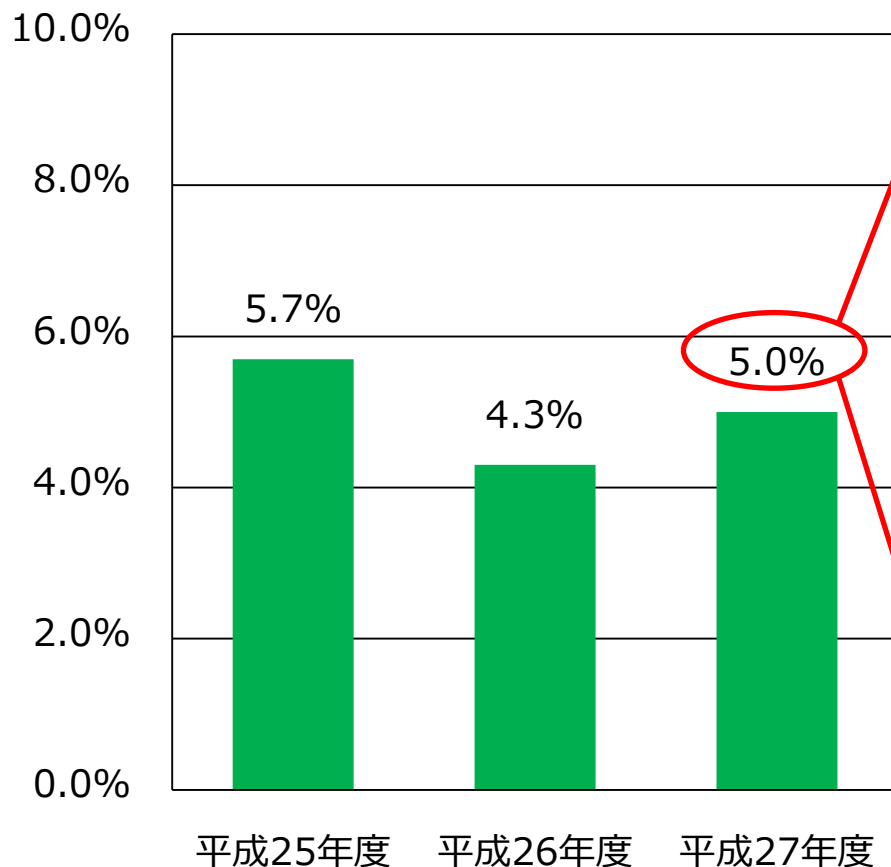
しわ寄せの内容 (主なもの・13項目から複数回答)



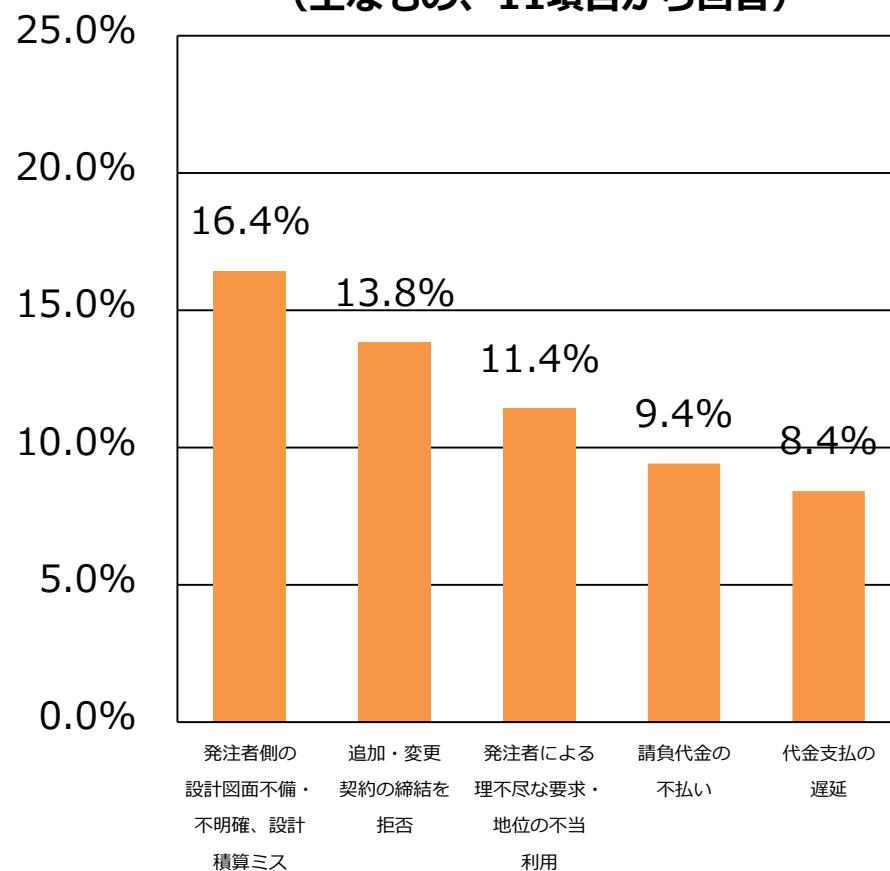
発注者(施主)による元請負人へのしわ寄せ

発注者から「不当なしわ寄せを受けたことがある」と回答した建設業者の割合は5.0%（平成27年度）であり、不当なしわ寄せの内容のうち、最も多かったのは、「発注者側の設計図書不備・不明確、設計積算ミス」。

発注者（施主）による
元請負人へのしわ寄せの状況



しわ寄せの内容
(主なもの、11項目から回答)



1. 実態調査等を踏まえた是正指導

①立入検査の実施（平成19年4月から強化）

下請取引等実態調査等に寄せられた情報に基づく立入検査等を実施
立入検査回数：H22年度：1,053回、H23年度：1,085回、H24年度：1,041回、
H25年度：917回、H26年度：877回

②勧告

立入検査等を踏まえて勧告を実施
勧告の件数：H22年度：426件、H23年度：365件
H24年度：310件、H25年度：270件、H26年度：223件

2. 法令遵守の推進

①建設業法令遵守推進本部（平成19年4月 設置）

建設工事における公正な競争基盤の整備を進めるため、各地方整備局等に設置 平成27年度体制：約230名（併任含む）

③建設業法令遵守ガイドライン

（平成19年6月策定、平成20年9月、平成24年7月、平成26年10月に改訂）

元請下請関係について法令違反行為に該当する一定の行為（事例）を明確にすることにより、法律の不知による法令違反行為を防ぎ、健全な競争を促進

⑤発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン

（平成23年8月策定）

発注者と受注者との間で行われる請負契約の締結やその履行に関し、法律の不知等による法令違反行為の防止、発注者と受注者との対等な関係の構築及び公正・透明な取引の実現を促進

②駆け込みホットライン（平成19年4月 開設）

建設業法違反通報窓口として開設
通報件数：H22年度：1,551件、H23年度：1,501件、H24年度：1,711件、
H25年度：1,687件、H26年度：1,613件

④「建設業取引適正化推進月間」〔毎年11月〕

（平成22年11月創設）

建設業取引の適正化をより一層推進するため、国土交通省及び都道府県が連携し、集中的な取組を実施

具体的取組：立入検査（必要に応じ合同）の実施、建設業者等を対象とした講習会等の開催 等

3. トラブルの処理、相談体制

①「中央建設工事紛争審査会」（昭和31年 設置）

建設工事の請負契約に関する紛争の解決を図るため本省に設置
平成26年度取扱件数
：あっせん 9件、調停 59件、仲裁 16件、計 84件

②「建設業取引適正化センター」（平成21年7月 開設）

建設業の取引におけるトラブルを迅速に解決するため、弁護士や土木・建築の学識経験者等による適切なアドバイス等を実施する窓口を設置
H22年度：1,510件、H23年度：1,516件、H24年度：1,676件、H25年度：1,445件、
H26年度：1,280件

技能労働者の処遇改善等に向けた取組

適切な賃金水準の確保

○ 公共工事労務単価の適切な設定

【単価設定のポイント】

- ・ 最近の労働市場の実勢価格を適切・迅速に反映
(本年2月1日から適用)
- ・ 社会保険への加入徹底の観点から、必要な法定福利費相当額を反映

【全職種平均】

<全 国> (17,704円)

平成27年2月比; +4.9% (平成24年度比; +34.7%)

<被災三県> (19,457円)

平成27年2月比; +7.8% (平成24年度比; +50.3%)

※被災三県における単価の引き上げ措置 (継続)

○ 建設業者団体、公共・民間発注者に対する要請

→ 技能労働者の適切な賃金水準の確保等を繰り返し要請。

重層下請構造の改善

○ 重層下請構造の改善に向けた調査

→ 下請構造の実態や重層化しやすい工種の傾向等、重層下請構造の実態を把握。

○ 基本問題小委員会での議論

→ 本年1月より建設業の構造的な課題について議論。6月目処に中間とりまとめ。

社会保険等未加入対策

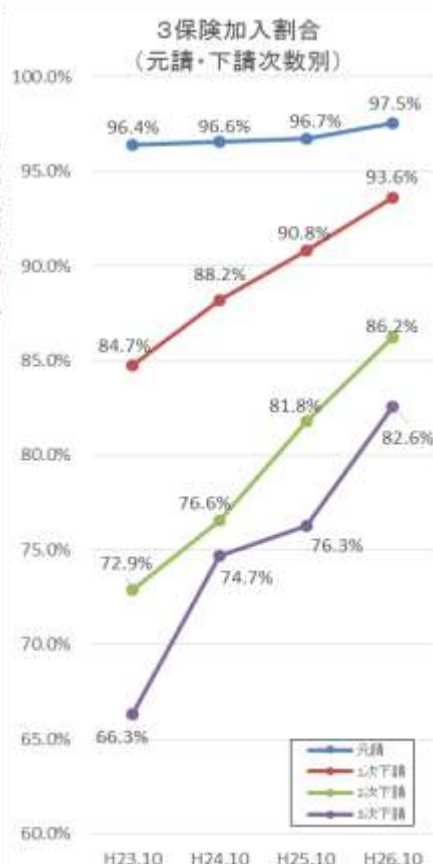
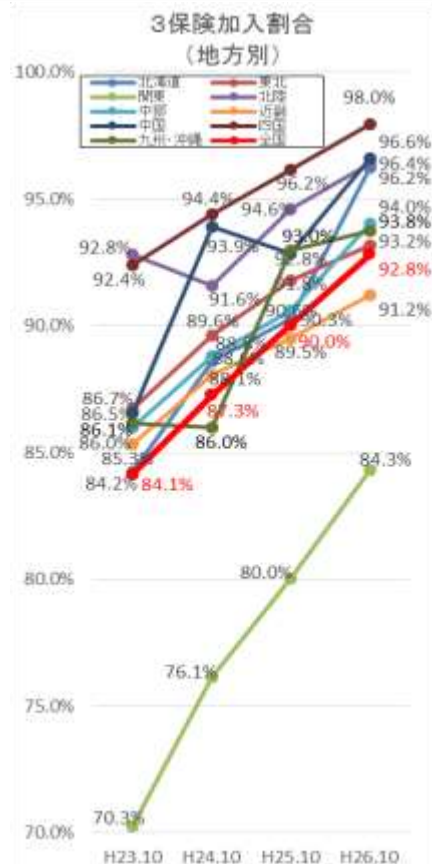
○ 直轄工事における対策

→ 全ての直轄工事で一次下請企業を社会保険等加入企業に限定する措置を試行等。

○ 法定福利費の確保に向けた取組の推進

→ 法定福利費を内訳明示した見積書の活用を発注者を含む関係団体と申し合わせるとともに、強力に要請等。

社会保険加入状況の推移 (企業別)



【参考】トラック産業の現状と課題

トラック産業の現状・課題

【現状】・トラック産業は、国内貨物輸送の4割強を担う、重要な産業。(従業員数約180万人、事業者約6万)

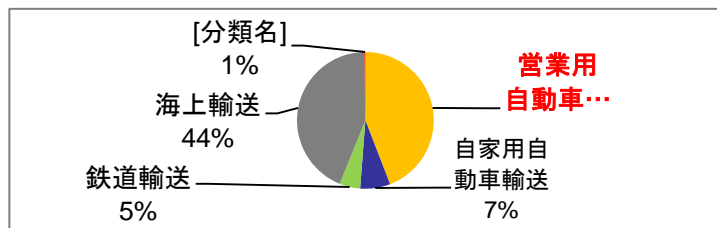
- ・平成2年の規制緩和後、事業者数は1.6倍に増大。
- ・トラック運送業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)。

【課題】・荷主に比べ立場が弱く、①適正な運賃収受が困難 ②荷待ち時間の負担を強いられる、などの課題有り。

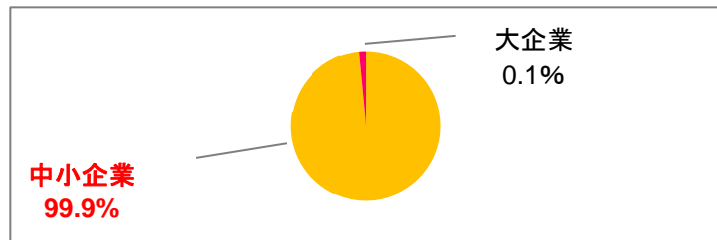
- ・長時間労働・低賃金であるため、ドライバー不足が懸念される。

現状

■貨物輸送量の比較(単位:十億トンキロ)

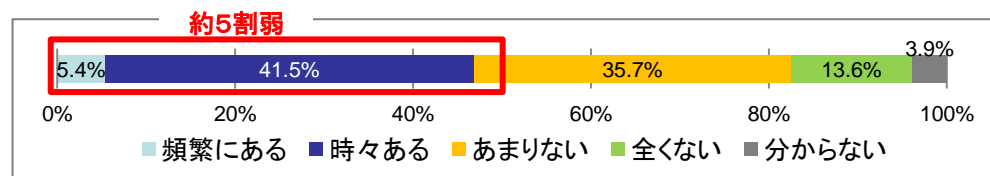


■貨物運送事業者における中小事業者の割合



課題

■運送原価を無視した受注の有無



■1運行当たりの手待ち時間の発生状況

- ・1時間以上の手待ち時間がある割合 : **64.3%**
- ・2時間以上の手待ち時間がある割合 : **40.2%**
- ・3時間以上の手待ち時間がある割合 : **20.7%**

■トラック業界の労働環境

	道路貨物運送業	全産業
所得額	386 万円	469 万円
労働時間	2592 時間	2124 時間



トラック産業の目標

荷主等と連携した長時間労働対策や、各種ガイドラインの普及等を通じ、**労働時間の削減**や**適正な運賃収受**に向けた取組を進める

(「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」においてもその趣旨について合意)

【参考】トラック運送業の個別事例調査についての手法

調査の手法

○Web調査

2～3週間の期間で実施(2月上旬～中旬)

2月中にとりまとめ、3月の「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」で調査結果を公表予定

調査対象

○対象者数

1,400～1,500者(全日本トラック協会の景況感調査(四半期に1回Web調査を実施)の対象事業者)

調査目的

- ① 問題となる行為類型の把握
- ② 効果的な対策の検討に資する情報の収集

質問項目

- ① 今まで取引をした立場(真荷主から見て何番目に受注する立場か)とその割合
 - ② 適正な運賃収受ができているか
 - ③ 書面化ができているか
 - ④ 取引相手から不適正な行為がなされたことがあるか
 - ⑤ 不適正な行為がなされた場合はその相手方の態様
 - ⑥ 取引条件の改善に向けて、運賃の引き上げ等取引相手から得た協力や支援があるか
- 等 約30項目

調査執行体制

全日本トラック協会に協力依頼を行い実施

【参考】貸切バス事業者の現状と課題

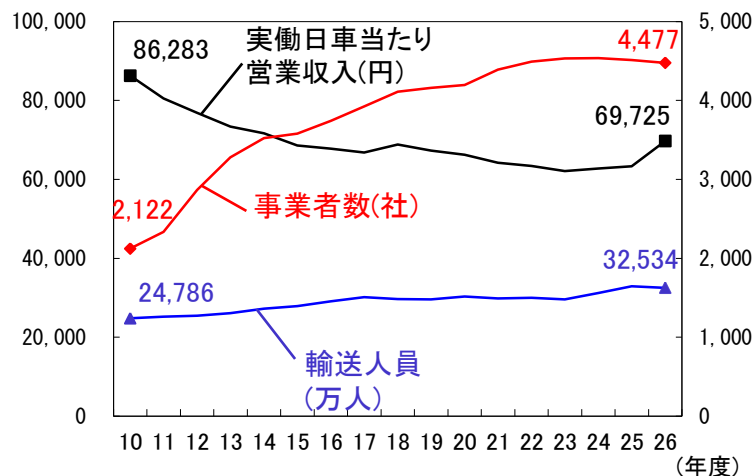
バス事業者の現状・課題

○現状：貸切バス事業者は、ほとんどが中小事業者。平成12年の規制緩和以降、事業者数は倍増。一方で、事業者数の増加に比べて、輸送人員(需要)が微増であるため、1日1車当たりの営業収入は減少。旅行業者等の発注者に比べ立場が弱い。

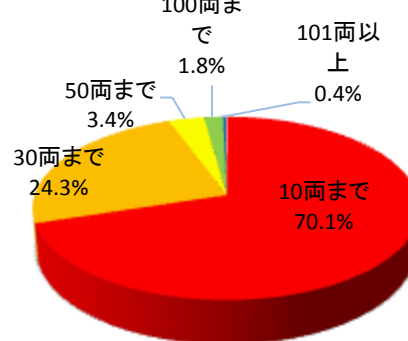
○課題：(1)書面取引の徹底。

(2)他の業種に比べて、貸切バスの運転者の給与は低く、ドライバー不足が懸念される。

現状



保有車両台数別の貸切バス事業者構成



課題

■ 書面取引の徹底

・平成24年4月の関越道高速ツアーバス事故を受けて、貸切バス事業者書と旅行業者等の発注者の間において、書面取引を義務付け

■ 貸切バス運転者の給与水準

・貸切バス運転者の給与は、全職種の給与に比べて低い水準にある。

年間所得額	全職種(26年)	469万円
	貸切バス運転者(24年度)	384万円

貸切バス事業の目標

書面取引の徹底等により運賃・料金の適正收受を進め、貸切バス運転者の処遇改善とそれを通じた貸切バスの安全性向上を図る。

【参考】旅行業者と貸切バス事業者の取引の個別事例調査

調査の手法

- Web調査(旅行業者)、調査用紙をFAXにて送付(貸切バス事業者)
 - ・2～3週間の期間で実施(2月中)
 - ・2月末から3月初めにかけて回収、分析を行い、3月の「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」で調査結果を公表予定。

調査対象

- 対象者数
 - ・旅行業者数 150～200社(格安ツアーを取り扱っている事業者)
 - ・貸切バス事業者数 280者(各都道府県6者(保有車両数の規模別、バス協会の加盟・非加盟別))

調査目的

- ①旅行業者と貸切バス事業者との取引内容の明確化・実態把握
- ②効果的な対策の検討に資する情報の収集

主な調査項目

- 旅行業者と貸切バス事業者との契約の文書化の実態
- 運賃その他旅行業者と貸切バス事業者との間でやりとりされる金銭に係る契約の実態
- 旅行業者と貸切バス事業者で連携した安全運行に関する取組みの実態

調査対象

- 旅行業者・・・日本旅行業協会、全国旅行業協会等に協力依頼を行い、実施。
- 貸切バス事業者・・・日本バス協会に協力依頼を行い、実施。(非加盟事業者は地方運輸局で実施)