

「トラック適正取引(優良取引等)手引き」 作成提案

トラック事業者と荷主とのパートナーシップモデル事業調査について

調査事業の目的

トラック業では、荷主・元請事業者・下請事業者の多層化が進行しており、きわめて激しい競争状況にさらされており、両者の取引関係においては、買ったたき、代金減額、不当な経済上の利益の提供等不公正な取引実態がある。

こうした状況を改善するために、トラック事業者及び荷主が協働して、輸送の効率化、輸送コストの削減等に取り組んでいる事例を発掘し、トラック事業者と荷主とのパートナーシップのモデルケースを業界関係者(トラック業界及び荷主業界)に対し広く紹介するためのトラック運送業における適正取引推進を目的とした情報発信ツールの作成を行う

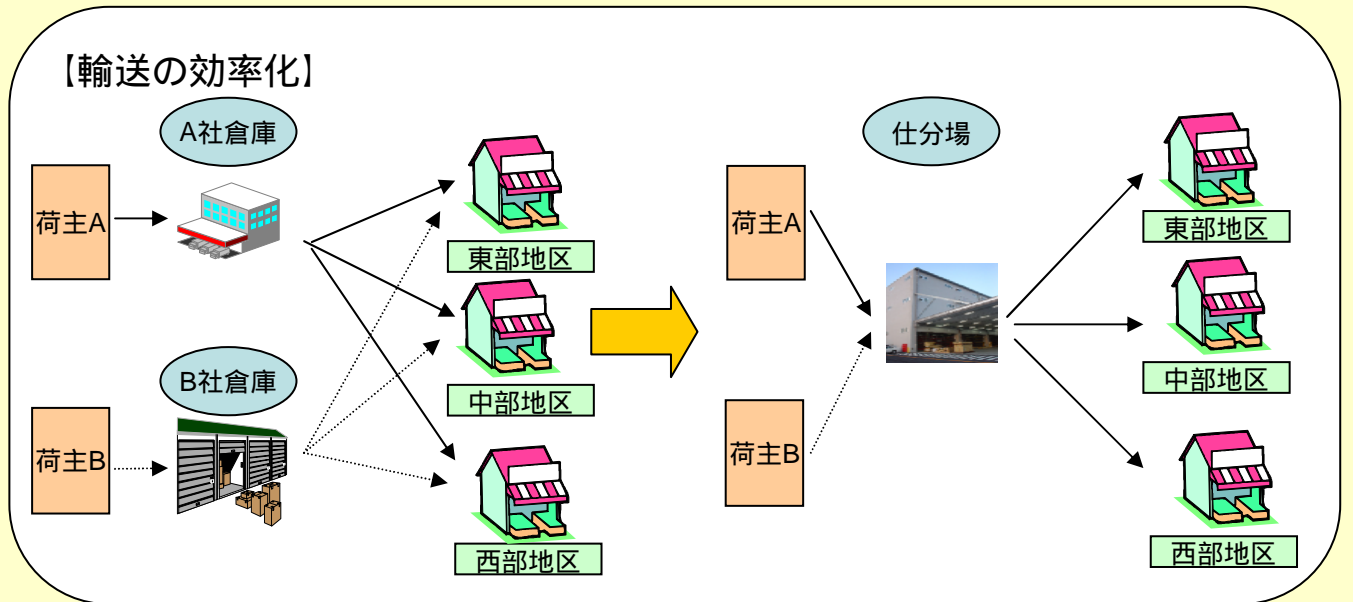
調査の進め方

中部運輸局管内の平成20年度、21年度における「荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業」の中から、荷主との適切な取引関係を構築しながら、物流効率化を推進している事例を取り上げ、ヒアリング調査を行う。

ヒアリング調査の結果

ヒアリングの結果、物流のアウトソーシング(3PL)対応 積合せ運行による物流の効率化 バーコード導入による納品物流管理 付加価値業務の受託による荷主との取引確保 デジタコを活用した省燃費運行(安全運行)に取り組んでいる事例をモデル事業として選定し、報告書に取りまとめ情報発信ツールを作成する。

トラック適正取引推進の手引き



中部トラック輸送適正取引推進
パートナーシップ会議
(協力 中部トラック協会)

はじめに

この冊子は、トラック輸送の適正取引を推進し最適な輸送サービスの実現を図るため、中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議において作成した手引きです。

荷主とトラック事業者が協同で物流効率化に取り組んだベストプラクティス(優良事例)や、平成16年の下請法改正のポイントなど、適正取引に関して有効と思われる情報をまとめました。

この冊子で取り上げた優良取引事例等を参考に、荷主とトラック事業者とのパートナーシップの強化や適正取引の推進、輸送の効率化に努めていただければ幸いです。

< 掲載内容 >

安全宣言 2009	・・・P2
1. 優良取引事例(ベストプラクティス)	
物流のアウトソーシング(3PL)対応	・・・P3
積み合わせ運行による物流の効率化	・・・P4
バーコード導入による納品物流管理	・・・P5
付加価値業務の受託による荷主との取引確保	・・・P6
デジタコを活用した省燃費運行(安全運行)	・・・P7
2. 安全輸送・環境問題への取組	・・・P8
3. 下請法等のポイント	・・・P10
4. 相談窓口等のご案内	・・・P11

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ 中部宣言 2009

私たちは、「創意と工夫に生きる中部」において、この地域の着実な発展のため、荷主サイドと貨物自動車運送事業サイドが相互に信頼と責任を享受し、パートナーシップの輪を広げることを宣言します。

- 一、私たちは、荷主サイド、貨物自動車運送事業サイド、及びそれぞれの協力会社、最前線の物流に関わる当事者が互いに理解・信頼し、それぞれの課題の改善と克服に向けて提案し、協議をすることにより、同じ価値観や目的を持ち、共に最適なトラック輸送サービスの実現に向けて努力します。
- 二、私たちは、コンプライアンスを遵守し、適正取引の推進や安全・安心なトラック輸送サービスの構築から得られる付加価値をさらに高め、社会全体に行き渡るよう、それぞれ知恵をしばり、話し合います。
- 三、私たちは、様々な観点から荷主サイドと貨物自動車運送事業サイドの優れた取組事例を紹介し、パートナーシップの確立に向けて研究と交流を促進します。

平成21年3月18日

中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

[1] この宣言は、トラック輸送の適正な取引を推進するため中部運輸局に設置した「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」（平成20年7月11日設置）の第3回（平成21年3月18日開催）において採択されたものです。

1. 優良取引事例 (ベストプラクティス)

物流のアウトソーシング (3PL) 対応

【改善前】

荷主が倉庫を確保し、在庫管理・配送手配を自ら行っていた。

【改善後】

物流A社の提案を受けて、物流システムを導入し、在庫管理から配送業務を全てアウトソーシング化。

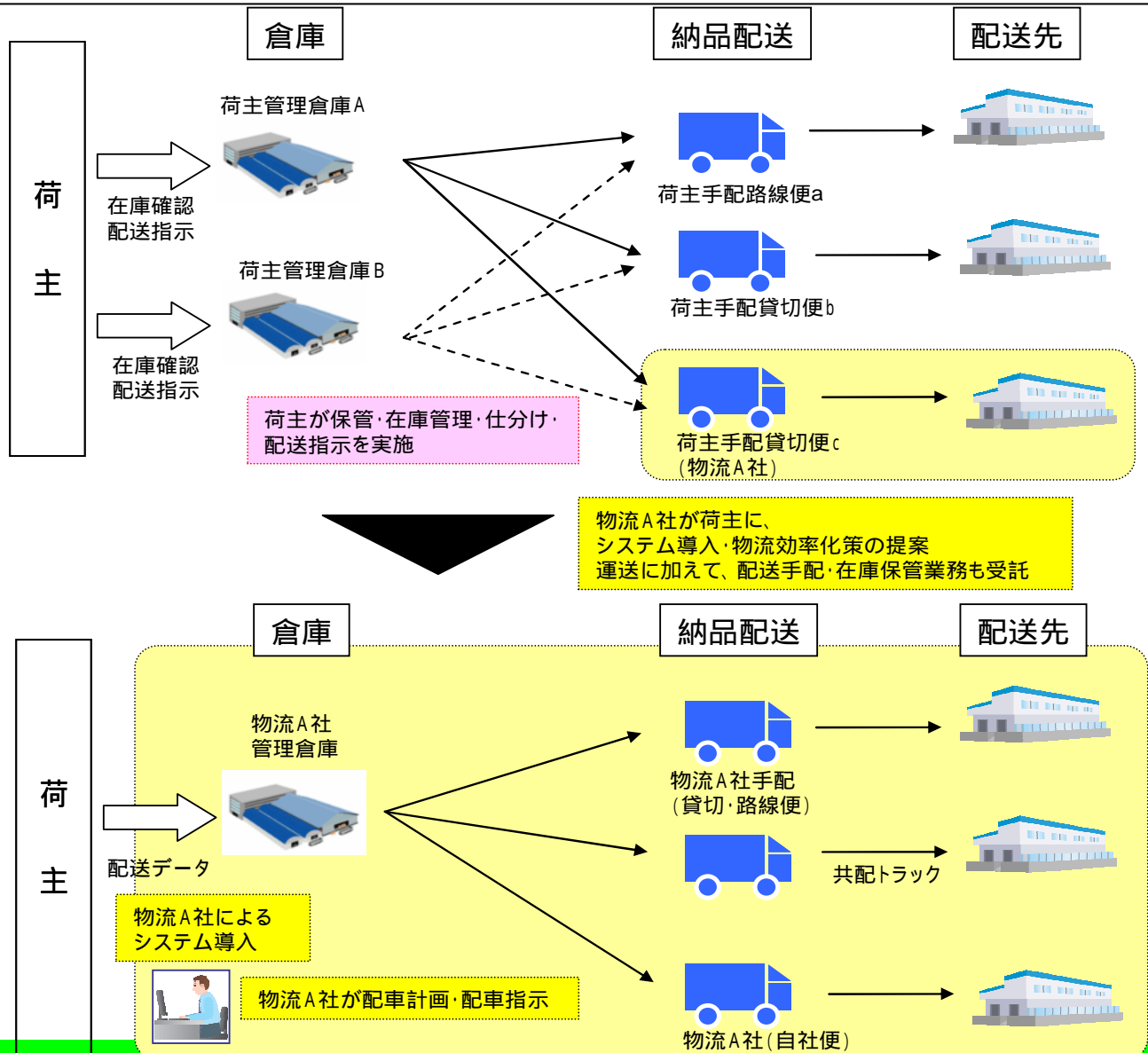
【効果】

荷主は、物流関連業務を外部化することで、コア業務の製造に集中。
物流業務の一括外部化により、物流関連経費の削減を達成。

【ポイント】

物流A社の強みである「情報システム」の提案・導入により、効率的な商品在庫・配送等管理システムを構築。物流A社からの物流面でのコンサルティングも提案・実施。

従来の仕組みを変えずに、単なるダンピングでの参入であれば、同業他社の理解は得られない。今回の提案は、A社が荷主の物流部門への参入し、配車・物流管理を行うことで、既存事業者にとって、輸送(出荷)の定時制が確保され、また、荷主から既存トラック事業者他社への口添えサポートがあって、理解が得られたことが成功の一要因にある。



積合せ運行による物流の効率化

【改善前】

荷主A・Bが、それぞれ別の物流事業者a・bにより、同一地区を配送していた。

【改善後】

荷主Bは、系列子会社(物流b)の事業縮小を模索しており、物流事業者aが、b社のトラック・ドライバーの一部を引き継ぎ、すべての事業を受託した。

【効果】

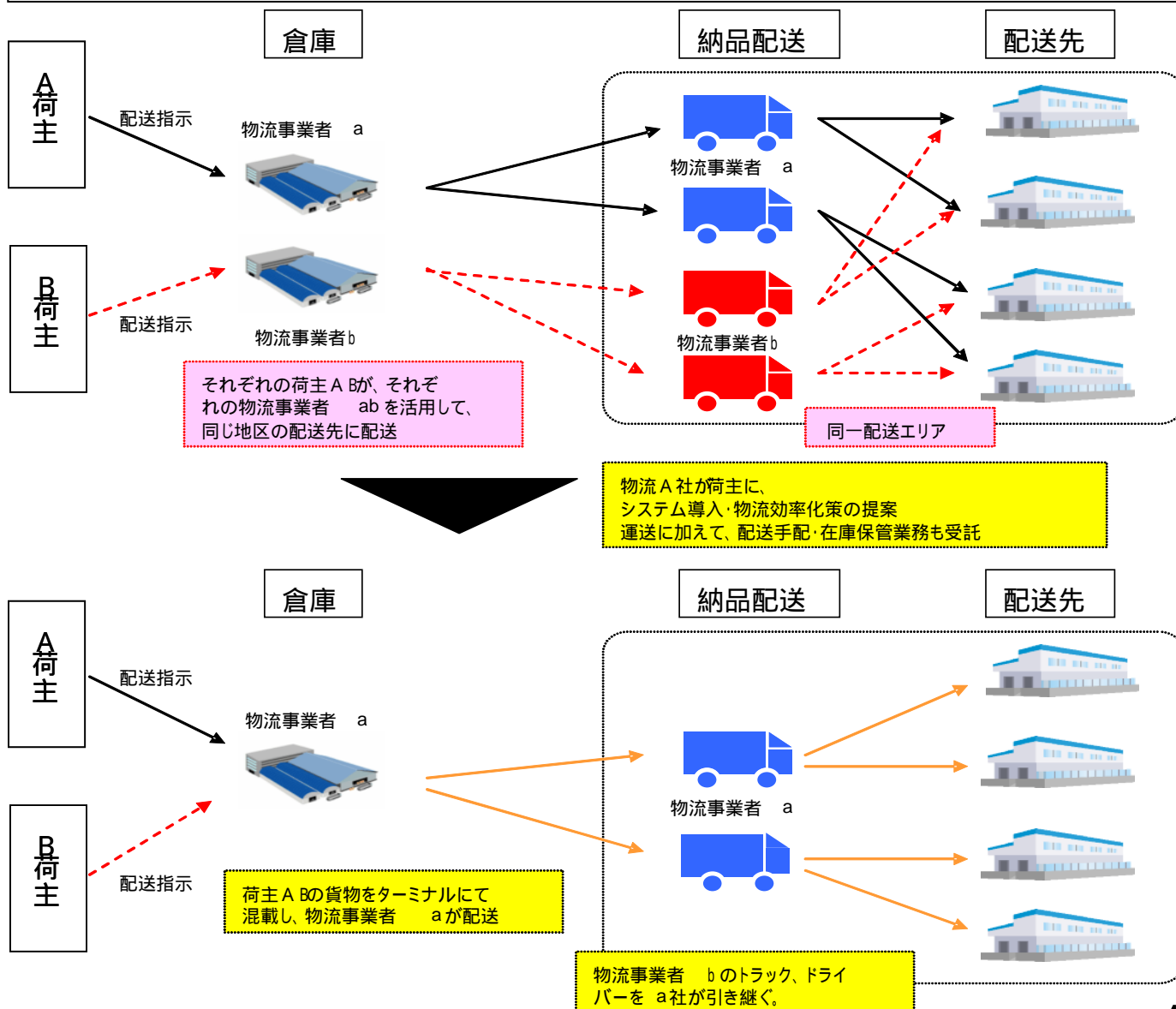
荷主Bは、系列子会社(物流b)の事業圧縮を達成する。
 物流事業者aでは、積み合わせ運行による、事業効率化・事業拡大が達成できた。

【ポイント】

物流事業者aは、荷主Aだけでなく、荷主Bの受託を模索しており、機会を見つけて、荷主Bにアプローチしていた。

荷主Aには、積み合わせ運行による物流効率化が、物流コストの軽減に繋がることを理解してもらった。配送先には、荷主A・Bから要請をもらった。

問題点としては、荷主Aの物流管理と荷主Bの物流管理方法が異なるため、伝票処理方法・利用書類が異なる。また、単に貨物を運ぶだけではなく、修理品・販売促進グッズ、営業部門の伝票などの配送業務が加わるなどしたため、従前と比べ配送業務が煩雑になっている。



出荷情報の共有化による納品物流管理

【改善前】

製造メーカーの荷主から、配送先への納品配送を一括受注していたが、配送指示情報が直前まで変動していた。(荷物と納品書が同時)

【改善後】

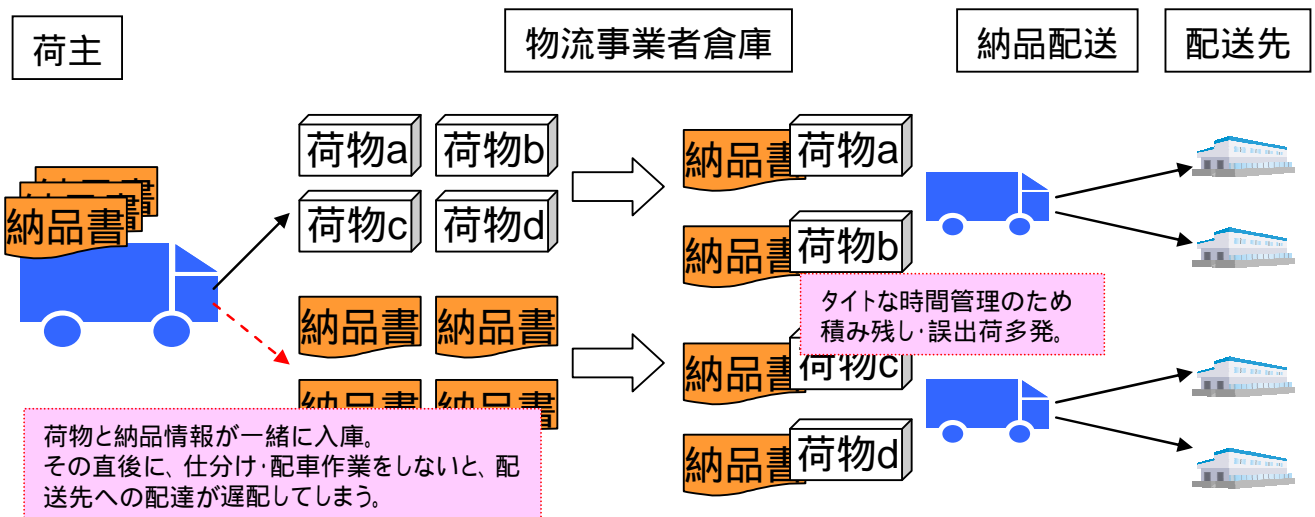
情報システムの導入により、配送指示情報を事前入手し、配車計画を構築する。併せてバーコードによる荷物管理を行う。

【効果】

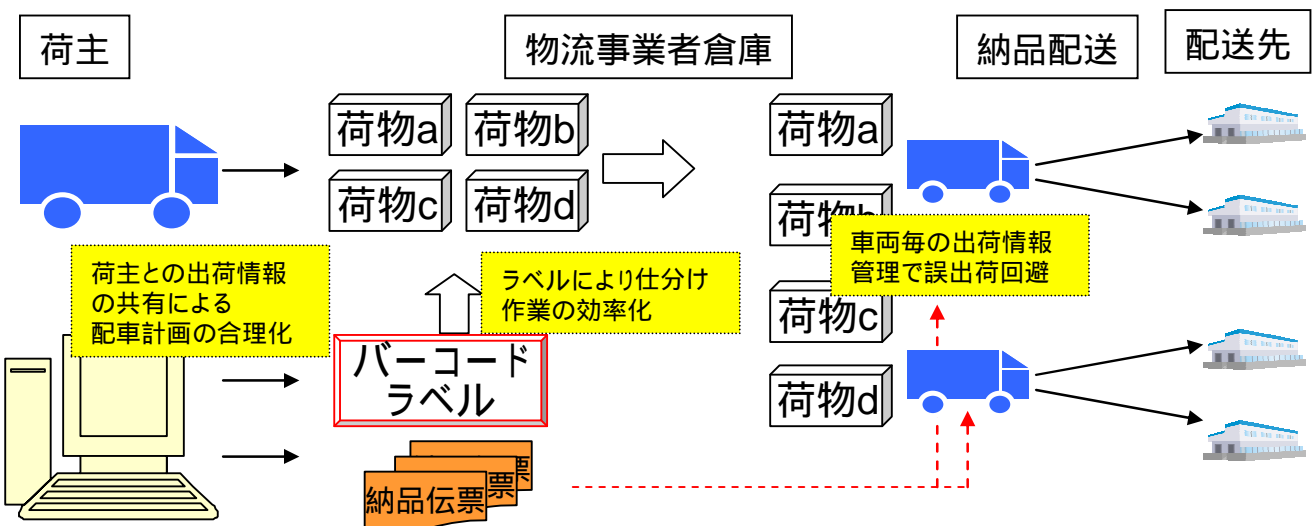
積み残し・誤出荷が激減。物流品質の向上により、荷主からの納品配送業務も拡大。配車計画は、これまで積載荷姿を職人のカンに頼って配車していたが、システムによる事前の情報で、積載仕分け効率が向上し、車両台数の削減が図られた。バーコードラベルの貼付により、仕分け作業の荷物情報が明確になり、パート作業で対応可能。人員確保がしやすくなり、トータルの人件費削減が可能となる。

【ポイント】

苦労した点としては、アナログの状況しか経験していないスタッフにおいて、システムに対する戸惑いがあり、浸透するのに時間等を要したこと、また、バーコードラベルに組み込む情報や見やすさなど、設計に試行錯誤した。



情報システム(バーコード・配車支援システム)の導入



付加価値業務の受託による荷主との取引確保

【改善前】

荷主Aの海外生産商品を名古屋港で一時保管。荷主の倉庫・流通加工場まで、転送業務のみを受託していた。

【改善後】

荷主Aの流通加工、納品配送に対して、一括管理する提案を行い、保管・流通加工・納品配送・在庫管理業務を一括受注した。

【効果】

荷主Aは、流通加工・物流業務のアウトソーシング化により、生産・販売に特化し、物流関連経費のコスト削減。物流事業者は、受託業務の拡大を達成。

【ポイント】

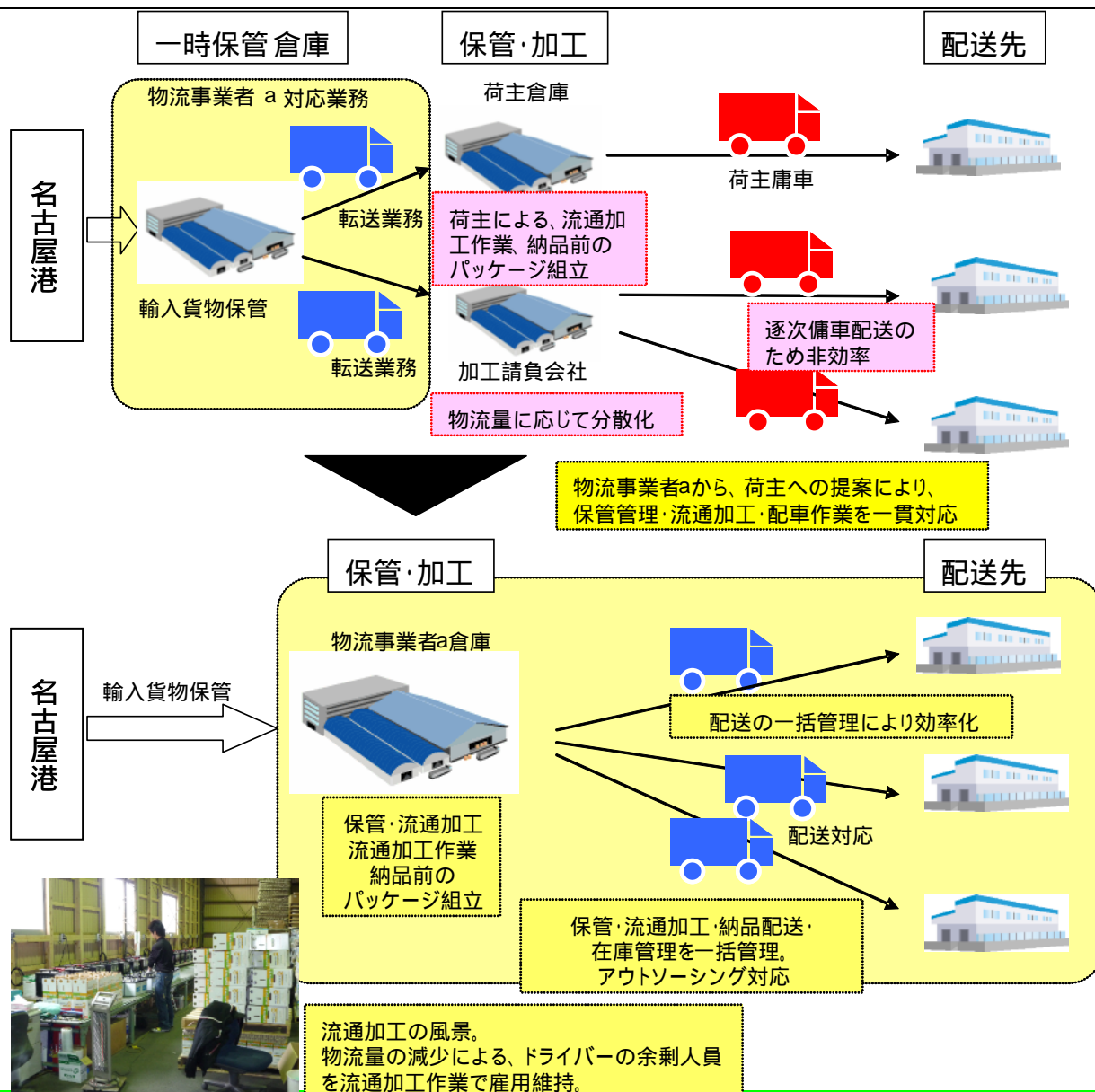
物流量の減少によるドライバーの余剰人員を流通加工部分の取り込むことで、ドライバー等の雇用を維持。

荷主との取引が確保でき、荷主の業績拡大にあわせて、自らの業務拡大を見通す。

荷主側も、安ければよいという認識から、物流品質・コンプライアンス等に対する理解が向上。

適正価格の理解も高まり、燃料サーチャージ問題も受け入れられた。

物流パートナーとしての安心感、品質の確保に向けた取組が、ドライバー教育にも展開しており、ドライバーの意識向上につながっている。なじめないドライバーはやめていくが、残ったドライバーのレベルは高まっている。



デジタコを活用した省燃費運行(安全運行)

【改善前】

当該物流事業者は、省エネルギー運転 = 安全運転という理念と掲げていた。
ドライバーの安全運転教育を実施。

【改善後】

デジタルタコメーターの導入で、燃費の「見える化」を進め、既存製品ではできなかった「アクセルむら」等の管理を、デジタコメーカーと共同開発した。

【効果】

ドライバーの運転技術の向上(安全運転の向上)、省エネによる物流経費の削減を達成。

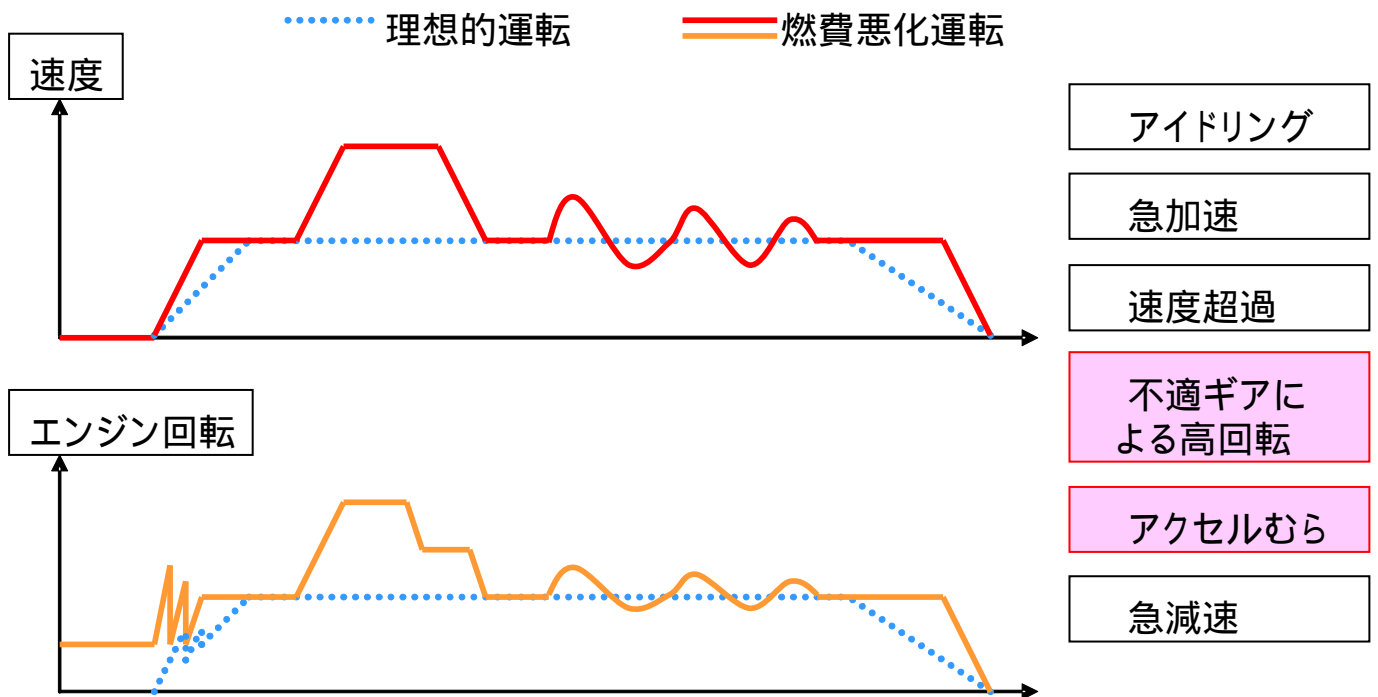
【ポイント】

ドライバーの運転技術の「見える化」による意識の向上が進む。
デジタルタコメーター搭載は、車両位置情報管理の目的もあり、これによる荷主への位置情報提供による物流サービスの向上も行う。
なお、当該システムは、社会実験として導入したシステムであり、製品化されていない。メーカーにおいても製品化は今のところ予定していないため、新たな導入の見通しが立っていない。当該システムが、業界全体に広まれば、メーカー側も製品化する可能性が高まるため、業界全体として導入を促したいシステムである。

物流事業者の理念



省エネルギー運転 = 安全運転



開発システムの内容

道路勾配、駆動or制動、自動車専用道路に該当するか否かの検出機能を持つ車載機から、駆動時のみのエンジン回転数の分布、道路勾配、実車or空車の必要トルク等の異なる条件ごと、またギア段ごとのデータを検出し、高回転走行、速度変動状況をチェックできるシステム。

デジタコ搭載による**その他の狙い**

- ・車両位置情報により、着荷主からの到着問い合わせ対応業務の効率化が進む
- ・車両位置情報により、集荷車両到着予測の情報発信から、発荷主の受け入れ準備の効率化が進む。

2. 安全輸送・環境問題への取組

ライフラインとして責任を担う営業用トラックは、景気の後退、軽油の高騰、高額な高速道路料金等、非常に厳しい経営環境の中で、安全・環境規制などに懸命に取り組んでいます。

特に「安全」はトラック運送事業者の使命であり、以下のような様々な安全機器等を導入し安全・安心輸送を維持しています。また、環境問題についても社会的要請に適切に対応していく必要があります。これら取組を推進するためには、一定のコストが不可欠であり、荷主とトラック事業者とが相互に理解しあう関係が必要です。

「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」:

国交省HP (政策クイックリンク)自動車交通 (主な施策)自動車交通関係事業 トラック安全施策

安全輸送対策

トラック事業者は、様々な安全機器を導入し安全輸送の向上に努めています。

以下の【費用】は一例であり、機種によって様々な価格があります。

デジタル式タコグラフ

・運転速度、時間、走行距離等を電磁的に記録するほか、運転傾向を自動的に評価、分析

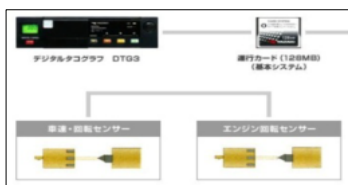
・記録結果等の活用により、正確な運行管理や効果的、効率的な安全指導が可能

【費用】

ソフト: 50万円から250万円(1万円)

車載機: 17万円から25万円/台(1千円/台)

()は月額保守料



ドライブレコーダー

・速度やハンドル、ブレーキの踏み具合をセンサーが感知し一定以上の加速度が加わると「事故」と認識し、事故についてのデータや映像を記録するもの。



・記録結果から事故原因の解明や運転者の安全意識の向上、安全教育が可能

【費用】

ソフト: 4.1万円

車載機: 5.5万円/台

衝突被害軽減ブレーキ

・レーダーを利用して先行車を監視し追突の危険が生じた場合運転者に警告しブレーキ制御を行い追突被害を軽減するもの。

先行車両に近づく場合

ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。

ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

【費用】

装置: 5.5万円

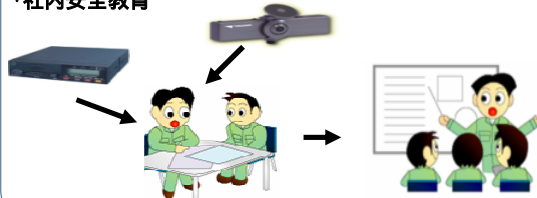
その他安全機器等

・バックアイカメラ: 18万円/台
デジタル運行記録計 ドライブレコーダー

・アルコールチェッカー: 3.5万円
(ソフト&機器)

・スピードリミッター: 使用過程車への取付 約20万円
新車オプション設定 8万円

・社内安全教育



環境対策

物流業界関係者は、大気汚染問題や地球温暖化問題の改善等を図るため、環境規制に適合した車両を導入しています。

排ガス規制適合車

・これまで排出ガス規制への対応(10t車)

平成11年長期排ガス規制適合車 14,100,000円/台

平成16年新短期排ガス規制適合車 15,200,000円/台

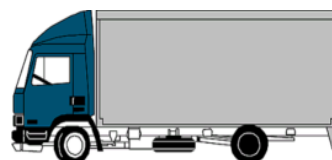
平成17年新長期排ガス規制適合車 16,300,000円/台

ポスト新長期排ガス規制適合車(燃烧装置+尿素混合装置)

は200万UP

110万UP

110万UP



「安全・安心・信頼」のしるし 安全性優良事業所(Gマーク)認証制度

この制度は、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価、認定し、公表する制度です。こうした認証制度を活用して、荷主・元請事業者との適正取引ができるよう、貴事業者のブランド・イメージ向上に役立ててください。

実施団体：全国貨物自動車運送適正化事業実施機関
(社)全日本トラック協会

認定事業所数(H22.3.17現在)：13,136事業所(全事業所の15.2%)

Gマーク認定要件

1. 評価項目

(3テーマ38項目)

安全性に対する法令遵守
状況

・地方実施機関の巡回
指導結果

・安全マネジメントの
取組状況

事故や違反の状況

・重大事故、行政処分
の状況

安全性に対する取組
の積極性

・申請者の自己申告事項
100点満点中80点以上

(上記項目ごとに

最低基準点有り)

安全・安心・信頼のしるし



2. 法に基づく認定
申請、届出、報告事
項等が適正になされ
ていること。

3. 社会保険等の加入が
適正になされていること。

「安全性優良事業所の認定制度」は、産業界も注目！！！！

(社)日本経済団体連合会「安全運送に関する荷主としての行動指針」

(平成15年10月21日策定)より抜粋

1. 法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。
2. 運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用する。
3. 法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然として態度で臨む。
4. 運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓発活動につとめる。

3. 下請法等のポイント

トラック運送業における下請・適正取引推進ガイドライン

「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適正な取引方法」(平成16年3月8日公正取引委員会告示第1号(物流特殊指定))、及び「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」等により、規定される問題となる取引については、禁止されています。

物流特殊指定・下請法の対象となる取引形態と、これら問題取引に対して物流関係者が取るべき役割分担について、下記に示しています。

国土交通省HPでは、問題取引となる具体的な行為例とその対処方法を解説した「**トラック運送業における下請・適正取引推進ガイドライン**」をまとめています。このガイドラインを参考にしながら、適正取引の推進を行ってください。

ガイドライン: [国交省ホームページ](#) (政策クイックリンク) [自動車交通](#) [トラック輸送適正取引相談窓口](#)

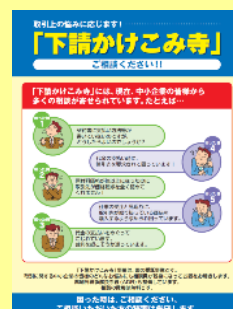
取引上の問題点と望ましい取引形態

項目	買ったとき	代金減額	運送内容の変更	その他
問題となる行為類型例	<p>個別の運送内容を考慮しない一律一定率の引下げ 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 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 特定の事業者を差別的に取扱い、低い運賃設定</p>	<p>「協力金」「協賛金」等の名目による減額 運送中の破損を理由に損害額以上に減額 荷主等による高速料金の未払い 無理な到着時間を設定し、遅延を理由に減額 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</p>	<p>積載量の追加に対する追加費用の未支払い 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 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 荷主等から運転手に対する運行等の直接指示</p>	<p>運賃の支払遅延(60日を超える遅延) 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 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 契約を書面化せず、電話による口頭のみで運送依頼</p>
望ましい取引慣行と事例	<p>あらかじめ輸送条件の具体的内容を合意・書面化 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 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 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</p>	<p>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 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 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 現場における契約書等のチェックなど定期監査の実施</p>	<p>荷主の都合で生じた待ち時間に対する適切な費用負担 試行的な業務実施(トライアル)による、見積りの適正化 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</p>	<p>全ての支払いを月末締め翌月払いとする 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</p>

4. 相談窓口等

「下請かけこみ寺」 本部:(財)全国中小企業取引振興協会

	03 - 5541 - 6655
(財)あいち産業振興機構	052 - 715 - 3069
(財)しずおか産業創造機構	054 - 273 - 4433
(財)岐阜県産業経済振興センター	058 - 277 - 1092
(財)三重県産業支援センター	059 - 228 - 7283
(財)ふくい産業支援センター	0776 - 67 - 7426



「下請法に関するご相談窓口」

公正取引委員会

- ・中部事務所 下請課 052 - 961 - 9424
(管轄区域:富山県、石川県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)
- ・近畿中国四国事務所 取引課 06 - 6941 - 2176
(管轄区域:福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)

中小企業庁

- ・中部経済産業局 産業部中小企業課 052 - 951 - 2748
(管轄区域:富山県、石川県、岐阜県、愛知県、三重県)
- ・関東経済産業局 産業部中小企業課 048 - 600 - 0325
(管轄区域:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県)
- ・近畿経済産業局 産業部中小企業課 06 - 6966 - 6023
(管轄区域:福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)

「中部運輸局適正取引相談窓口」

- ・中部運輸局自動車交通部貨物課 052 - 952 - 8037
- ・愛知運輸支局 輸送担当 052 - 351 - 5312
- ・静岡運輸支局 輸送・監査担当 054 - 261 - 1191
- ・岐阜運輸支局 輸送・監査担当 058 - 279 - 3714
- ・三重運輸支局 輸送・監査担当 059 - 234 - 8411
- ・福井運輸支局 輸送・監査担当 0776 - 34 - 1602



国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課では、トラック事業や貨物利用運送事業の許認可、低公害車の普及促進に関する業務を担当しています。

トラック事業に関する各種相談や取組について、ホームページにて情報発信しています。

トラック輸送適正取引に関するホームページ

(国土交通省中部運輸局ホームページ<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/>
自動車交通部 貨物課)

< 問い合わせ窓口 >

国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課
〒4660 - 8528
名古屋市中区三の丸2 - 2 - 1 合同庁舎第1号館
tel:052 - 952 - 8037