

| 改正後 | 現 行 |
|--|---|
| <p>○ 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</p> <p style="text-align: right;">平成20年3月14日 <u>平成27年2月12日改訂</u></p> | <p>○ 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</p> <p style="text-align: right;">平成20年3月14日</p> |
| <p>第1章 トラック運送業における適正取引の必要性 (削除)</p> | <p>第1章 トラック運送業における適正取引の必要性 <u>1. トラック運送業の現状と課題</u> <u>1) 規制緩和後における競争環境の変化について</u> <u>(1)～(3) (略)</u></p> |
| <p>(削除)</p> <p><u>1. トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義</u> (1) (同右)</p> <p>(2) 中小企業の成長力底上げ ○ 我が国の経済成長を持続可能なものとするためには、成長の成果を中小企業にも浸透させ、中小企業の成長力の底上げが必要であり、下請事業者いじめが行われないよう、適正取引のルール化や望ましい取引形態について周知を図り、普及させていく必要がある。</p> <p>(3) 荷主とのパートナーシップの推進 ○ <u>トラック運送業が健全な事業運営を行いつつ、安全・環境対策の強化に対応していくためには、軽油価格を含めたコスト増を荷主、元請事業者、下請事業者がパートナーシップの下で適切に分担していくことが必要である。また、適正取引の推進にあたっては、書面化による契約内容の明確化や着荷主を含めた協力による手待ち時間の解消等も重要であり、そのためのルール等が不可欠である。</u></p> | <p><u>2) 軽油価格高騰、安全・環境対策等の経営を取り巻く環境変化と対応について</u> <u>(1)～(3) (略)</u></p> <p><u>2. トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義</u> (1) (略)</p> <p>(2) 中小企業の成長力底上げ ○ <u>平成19年2月の成長力底上げ戦略や6月の骨太の方針で示されたように、我が国の経済成長を持続可能なものとするためには、成長の成果を中小企業にも浸透させる、中小企業の成長力の底上げが必要であり、下請事業者いじめが行われないよう、適正取引のルール化や望ましい取引形態について周知を図り、普及させていく必要がある。</u></p> <p>(3) 荷主とのパートナーシップの推進 ○ <u>トラック運送業が軽油価格高騰問題に対処しつつ、安全・環境対策の強化に対応していくためには、それらに伴うコスト増を荷主、元請事業者、下請事業者がパートナーシップの下で適切に分担していく必要があり、そのためのルール等が不可欠である。</u></p> |

(4) 健全な競争環境の整備

○ トラック運送業において、適正取引を推進していく前提条件として、少なくとも「正直者が損をしない」よう健全な競争環境を整備する必要がある、そのためには、輸送の安全に加え、社会保険加入等の貨物自動車運送事業法以外の他法令についてもコンプライアンスを徹底することが必要である。

(5) 適正取引推進ガイドラインの活用

○ 「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)(以下、「物流特殊指定」という。)及び下請代金支払遅延等防止法(以下、「下請法」という。)の適用を受ける取引において法令を遵守し、適正な取引を行うことは当然のことであるが、規制緩和に伴い競争が激化する中で、トラック運送業における適正取引を推進するためには、さらに一歩進め、物流特殊指定及び下請法の適用を受ける取引のみならず、適用を受けない同規模事業者間等の取引においても本ガイドラインを積極的に活用し、業界全体で適正取引の推進が図られることが望ましい。

第2章 取引上の問題点と望ましい取引形態

この章において取り扱う取引は、物流特殊指定及び下請法のみならず、貨物自動車運送事業法に関することを含めたものにしている。

そのため、物流特殊指定及び下請法に係ることに限定される記載以外のものは、貨物の運送を依頼する者を「運送委託者」、その委託を受ける者を「運送受託者」とした。

1. 独占禁止法及び下請法が対象とする取引

(1)～(2) (同右)

2. 運賃の設定

(1) (同右)

(4) 健全な競争環境の整備

○ トラック運送業において、適正取引を推進していく前提条件として、少なくとも「正直者が損をしない」よう健全な競争環境を整備する必要がある、そのためには、輸送の安全に加え、社会保険加入等の貨物自動車運送事業法以外の他法令についてもコンプライアンスを徹底することが必要である。このため、本ガイドラインでは、適正取引に関するガイドラインに加え、健全な競争環境の整備のための国の施策についても、その方向性を示すこととする。

(5) (新設)

第2章 取引上の問題点と望ましい取引形態

この章において取り扱う取引は、「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)(以下、「物流特殊指定」という。)及び下請代金支払遅延等防止法(以下、「下請法」という。)のみならず、貨物自動車運送事業法に関することを含めたものにしている。

そのため、物流特殊指定及び下請法に係ることに限定される記載以外のものは、貨物の運送を依頼する者を「運送委託者」、その委託を受ける者を「運送受託者」とした。

1. 独占禁止法及び下請法が対象とする取引

(1)～(2) (略)

2. 運賃の設定

(1) (略)

○ 運送受託者は、燃料費の上昇が企業努力で吸収できる範囲を超えたため、エネルギーコストの上昇分運賃・料金に反映させたいと運送委託者に求めたにもかかわらず、運送委託者は、運送受託者と十分に協議することなく、一方的に従来通りの運賃・料金に据え置くこと。

(2) 関連法規の留意点

軽油価格高騰及び安全・環境対策の規制強化のコスト増が運送委託者に認められず、一方的に従来の運賃での運送が依頼されることがある。運送原価を考慮しない運賃設定は、運送受託者の利益を損ない、経営を圧迫するだけでなく、安全運行を阻害することにもなる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比して著しく低い代金の額を不当に定めることは、物流特殊指定第1項第3号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、独占禁止法（優越的地位の濫用）上問題となることがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、発注に際して下請代金の額を決定するときに、発注した内容と同種又は類似の役務の提供に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めることは、下請法第4条第1項第5号の「買ったたき」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

また、親事業者が、運送を委託するに当たって着時間指定や倉庫荷役等付帯業務を行わせる場合は、下請法第3条により交付を義務付けられた発注書面（以下、「3条書面」という。）にその旨記載し、これらの対価を含んだ下請代金の額を下請事業者との十分な協議の上で設定して発注する必要がある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、下請法上問題となることがある。

(新設)

(2) 関連法規の留意点

軽油価格高騰及び安全・環境対策の規制強化のコスト増が特定物流事業者（下請事業者）に認められず、一方的に従来の運賃での運送が依頼されることがある。運送原価を考慮しない運賃設定は、運送事業者の利益を損ない、経営を圧迫するだけでなく、安全運行を阻害することにもなる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比して著しく低い代金の額を不当に定めることは、物流特殊指定第1項第3号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、発注に際して下請代金の額を決定するときに、発注した内容と同種又は類似の役務の提供に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めることは、下請法第4条第1項第5号の「買ったたき」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

また、親事業者が、運送を委託するに当たって着時間指定や倉庫荷役等付帯業務を行わせる場合は、下請法第3条により交付を義務付けられた発注書面（以下、「3条書面」という。）にその旨記載し、これらの対価を含んだ下請代金の額を下請事業者との十分な協議の上で設定して発注する必要がある。

(同右)

(3) 求められる取引慣行
(同右)

- 運賃を決定する場合、運送受託者は自社の人件費・燃料費・修繕費・車両償却費等運送に係る原価を把握したうえで見積書を提示し、運送委託者と運送受託者は双方の十分な協議によって運賃設定することが求められる。
- エネルギーコスト（燃料費）等の値上がりや、環境対策等のための規制強化に伴うコスト増に対応するため、今後の経営動向などを踏まえ明確な算出根拠に基づいて、運送委託者、運送受託者が十分に協議を行い、合理的な運賃・料金を設定することが求められ、あらかじめ算定した手法等についても合意しておくことが求められる。
- 委託手数料を設定する場合には、運送委託者は運送受託者の輸送コスト等を十分に考慮したうえで、委託手数料を設定することが求められる。

(4) 望ましい取引事例
(同右)

(同右)

(同右)

<手待ち時間のデータを示し交渉をおこなった例>
全車両にGPSを導入し、手待ち時間の実態を把握し、データを示すことにより手待ち時間にかかる料金導入の協議を行うよう工夫している。

<積極的に交渉をおこなった例>

(以下略)

(3) 求められる取引慣行

○ 運送受託者が、運送を請け負うに当たり条件（発着時間の指定、倉庫荷役等の付帯業務等）が設定される場合、あらかじめ具体的な内容について合意を取り交わし書面化しておくことが求められる。

○ 運賃を決定する場合、トラック運送業者は自社の人件費・燃料費・修繕費・車両償却費等運送に係る原価を把握したうえで見積書を提示し、運送委託者と運送受託者は双方の十分な協議によって運賃設定することが求められる。

(新設)

(新設)

(4) 望ましい取引事例

<原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例> (略)

<3PLにおける原価把握の例> (略)

<燃料サーチャージ制運賃の導入例> (略)

(新設)

(新設)

運送委託者のコンプライアンス意識の高まりのなかで、新たに車両留置料や付帯作業料を見込んだ運賃の見積もりを運送委託者に積極的に提案し、理解を得られている。

3. 運賃(代金)の減額

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運賃引下げの合意が得られた運送受託者に対し、運賃引下げの合意日前に提供された運送役務についても新しい運賃をさかのぼって適用して代金を減額すること

○ 「協力金」、「協賛金」、「値引き」、「手数料」等の名目により、既に提供された運送役務の代金を減額すること

○ 運送中の荷物が汚破損したことを理由に、荷主等から損失の補償を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、代金から損害額を上回る一定額を差し引くこと

○ 運送受託者が有料道路を利用しなければ、到着できない到着時間等の運送条件が設定された場合、運送委託者が有料道路利用料金を負担しないことにより、代金を減額すること

(同右)

(2) (同右)

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者は十分に協議を行い、支払条件（下請法では、法定の下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した書面を下請事業者に対して交付することが義務付けられている。）や運賃・料金の適用、事故発生時の責任の所在と賠償内容など、あらかじめ具体的な内容について合意の上、書面を取り交わしておくことが求められる。

○ 運送受託者が有料道路を利用した場合、運送委託者が有料道路の利用料金を負担する条件について、運送委託者と運送受託者は事前に十分な協議を行い、利用条件、費用の負担条件等を書面により明らかにすることが求められる。

○ 運送委託者から一方的な運賃減額の要請があった場合には、運送受託者は輸送コスト等を十分に考慮したうえで、運送委託者に運賃交渉すること

3. 運賃(代金)の減額

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

○ 運賃引下げの合意が得られた運送受託者に対し、運賃引下げの合意日前に提供された運送役務についても新しい運賃をさかのぼって適用して代金を減額すること

○ 「協力金」、「協賛金」、「値引き」、「手数料」等の名目により、既に提供された運送役務の代金を減額すること

○ 運送中の荷物が汚破損したことを理由に、荷主等から損失の補償を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、代金から損害額を上回る一定額を差し引くこと

○ 運送受託者が高速道路を利用しなければ、到着できない到着時間等の運送条件が設定された場合、運送委託者が高速道路料金を負担しないことにより、代金を減額すること

(以下略)

(2) (略)

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者は十分に協議を行い、支払条件（下請法では、法定の下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した書面を下請事業者に対して交付することが義務付けられている。）や事故発生時の責任の所在と賠償内容など、あらかじめ具体的な内容について合意を取り交わしておくことが求められる。

○ 運送受託者が高速道路を利用した場合、運送委託者が高速道路の利用料金を負担する条件について、運送委託者と運送受託者は事前に十分な協議を行い、利用条件、費用の負担条件等を書面により明らかにすることが求められる。

(新設)

が求められる。また、その際には運送委託者は真摯に応じることが求められる。

○ 運送委託者と運送受託者双方の効率化や品質の高い作業等の提案、運賃・料金及びその適用方法について双方の行き違いが生じないように十分な協議を行うことが求められる。

(4) 望ましい取引事例

<運送コスト削減に向けたデータを開示することで適切な運賃水準を実現した例>

(同右)

<原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例>

原価計算を行い交渉した結果、適正価格で契約できた。

<運送委託者と運送受託者によるパートナーシップの例>

荷主の物流子会社が構築した共同配送システムを運送受託者が活用し、運送コストの把握が容易になり、システム構築した荷主の貨物だけでなく、他からも広く集荷することにより、輸送効率を飛躍的に向上させることに成功した。

定期的に運送委託者と作業品質向上の話し合いの場を設け、信頼関係を構築した結果、運賃の改善等につながった。

法令知識のない運送委託者の担当者の一存による一方的な運賃減額等については、運送委託者の管理職が知らないケースもあったため、管理職と交渉を行うようにした。

<有料道路の利用条件、利用料金の支払条件を书面化して適切な費用負担を実施した例>

運送委託者は、運送受託者が有料道路を利用した場合、利用費用を運送委託者が負担する条件を協議して、具体的に書面により明らかにした。具体的な利用条件として、通常ルートで指定された到着時間に到着できない

(新設)

(4) 望ましい取引事例

<運送コスト削減に向けたデータを開示することで適切な運賃水準を実現した例>

運送コストの削減要請があった際、配送ルート、積合せの見直しなどの自助努力とともに、配送量の増加がコストダウンに寄与すると試算し、運送委託者に配送量の引き上げを要請した。自社で対応できる範囲を明確にし、それ以上の運賃の引き下げは原価割れを引き起こすとの説明をし、提示した試算に基づいてコストダウンを行った。

(新設)

<運送委託者と運送受託者によるパートナーシップの例>

荷主の物流子会社が構築した共同配送システムを下請事業者が活用し、運送コストの把握が容易になり、システム構築した荷主の貨物だけでなく、他からも広く集荷することにより、輸送効率を飛躍的に向上させることに成功した。

(新設)

(新設)

<高速道路の利用条件、利用料金の支払条件を书面化して適切な費用負担を実施した例>

運送委託者は、運送受託者が高速道路を利用した場合、利用費用を運送委託者が負担する条件を協議して、具体的に書面により明らかにした。具体的な利用条件として、通常ルートで指定された到着時間に到着できない

ケース、運送委託者の指示によるケース等を明確にして、有料道路利用料金については実費負担をルール化した。

(同右)

<粘り強く交渉を行った例>

「協力値引き」という名目で運送代金総額の5%の協力金の要請が数年続いたが、要請のあった間、要請者に納得の説明を求めるなど、粘り強く交渉を行った結果、要請がなくなった。

(5) 消費税転嫁対策特別措置法に関する留意点

「消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法」(平成25年法律第41号。以下「消費税転嫁対策特別措置法」という。)は、消費税率の引上げに際し、消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保することを目的として制定され、平成25年10月1日に施行された。(本法律は平成29年3月31日まで適用される)

消費税転嫁対策特別措置法では、資本金等の額が3億円以下である事業者等(特定供給事業者(消費税転嫁対策特別措置法第2条第2項各号で規定される事業者をいう。))から継続して商品又は役務の供給を受ける法人事業者等(特定事業者(消費税転嫁対策特別措置法第2条第1項各号で規定される事業者をいう。))が、「減額、買いたたき」「商品購入、役務利用又は利益提供の要請」「本体価格での交渉の拒否」といった消費税の転嫁拒否等の行為や、公正取引委員会等に転嫁拒否の実態を訴えたことに対する報復行為(取引数量の削減、取引停止、その他不利益な取扱い)を行うことを禁じており、これらの行為を行った場合は同法に基づく公正取引委員会等による指導・助言、勧告・公表の措置の対象となる。

消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のため、事業者又は事業者団体が行う消費税の転嫁カルテル及び表示カルテルについて、消費税導入時と同様の独占禁止法の適用除外とする制度が設けられ、これに基づき、公益社団法人全日本トラック協会より、転嫁カルテル及び表示カルテルの届出がなされている。(公正取引委員会への事前届出)

4. 運送内容の変更

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

ケース、運送委託者の指示によるケース等を明確にして、高速道路利用料金については実費負担をルール化した。

(以下略)

(新設)

(5) (新設)

4. 運送内容の変更

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者の都合により、依頼した数量（積載量等）の変更がなされ、それに伴い運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、出発時間・到着時間が変更され、運送受託者に有料道路利用料金、運転者の人件費、車両留置料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、当初指定された出発地・到着地の急な変更がされ、運送受託者に人件費、燃料費等追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者、着荷主から運転者等に対し、直接運行の指示を行うこと

(2) 関連法規の留意点
(同右)

特定荷主（親事業者）は、特定物流事業者（下請事業者）が特定荷主（親事業者）の指定した場所まで発送したところ、①特定荷主（親事業者）の発注ミスにより物品を再び持ち帰ることになったにもかかわらず、当該運送に要した費用を支払わないこと、②発荷主・着荷主の庫内での作業など運送とは関係のない労務作業を必要な費用を支払わずに行わせること、③委託した物品の運送とともに、別の物品の運送を必要な費用を支払わずに行わせることなどがある。

(同右)

特定荷主（親事業者）が4 t 車1台での運送依頼をし、実際に積み込み場所に行った時、1台では運送できない貨物量であったにもかかわらず、一方的に見積時の運賃で運送を行わせることがある。

(同右)

運送受託者は、運行の安全の確保を義務付けられており、その業務を行わせるために運行管理者を選任しなければならない。しかし、運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことがある。

- 運送委託者の都合により、依頼した数量（積載量等）の変更がなされ、それに伴い運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、出発時間・到着時間が変更され、運送受託者に高速道路料金、運転者の人件費、車両チャージ等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、当初指定された出発地・到着地の急な変更がされ、運送受託者に人件費、燃料費等追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者から運転者等に対し、直接運行の指示を行うこと

(2) 関連法規の留意点
(略)

特定荷主（親事業者）は、特定物流事業者（下請事業者）が特定荷主（親事業者）の指定した場所まで発送したところ、①特定荷主（親事業者）の発注ミスにより物品を再び持ち帰ることになったにもかかわらず、当該運送に要した費用を支払わないこと、②運送とは関係のない労務作業を必要な費用を支払わずに行わせること、③委託した物品の運送とともに、別の物品の運送を必要な費用を支払わずに行わせることなどがある。

(以下略)

特定荷主（親事業者）が4 t 車1台での運送依頼をし、実際に積み込み場所に行った時、1台では運送できない貨物量であったにもかかわらず、一方的に見積時の運賃で運送を行わせることや、特定荷主（親事業者）が出発時間を指定したにもかかわらず、依頼者の都合で積み込み時間が遅れた場合に、その待ち時間について必要な費用を負担しないことがある。

(以下略)

トラック運送業者は、運行の安全の確保を義務付けられており、その業務を行わせるために運行管理者を選任しなければならない。しかし、運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことがある。

| | |
|---|--|
| <p>○ 貨物自動車運送事業法の留意点 トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第17条第3項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、<u>トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきである。</u>(同右)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 (同右)</p> <p>○ 速度超過等輸送の安全を阻害するおそれがある到着時間の設定をしないよう、運行条件については十分な協議をすることが求められる。</p> <p>○ <u>運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。</u></p> <p>(同右)</p> | <p>○ 貨物自動車運送事業法の留意点 トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第17条第3項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、事業者自らが運行の安全の確保を図るべきである。 (以下略)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 (略)</p> <p>○ <u>積込み時間を指定した時、運送委託者の都合で待ち時間が発生した場合は、待ち時間を踏まえた合理的な積算に基づき、運送委託者は適切な費用負担をすることが望ましい。また、速度超過等輸送の安全を阻害するおそれがある到着時間の設定をしないよう、運行条件については十分な協議をすることが求められる。</u></p> <p>(新設)</p> <p>(以下略)</p> |
| <p>5. 運賃の支払遅延 (同右)</p> <p>(同右)</p> <p><u>末端の職員まで、独占禁止法、下請法について、教育、試験を実施している。</u></p> | <p>5. 運賃の支払遅延 (略)</p> <p><社内監査制度の充実によりコンプライアンスを徹底している例> 一定周期で各営業所の監査を行い支払遅延等が発生していないか監査するとともに、独禁法物流特殊指定及び下請法の社員研修を行っている。</p> <p>(新設)</p> |
| <p>6. 運送に係る付帯作業の提供 (1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型 ○ 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（<u>発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検</u></p> | <p>6. 運送に係る付帯作業の提供 (1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型 ○ 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（<u>倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収等</u>）について、</p> |

取、ラベル貼り等)について、無償で実施させること(契約外の無償による付帯業務)

(同右)

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

運送委託者が運送受託者に対し、付帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う付帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者双方が付帯サービスは無償であるという意識を変えていくことが求められる。

○ 現場において運送委託者等から契約外作業の要請があった際には、運送受託者の担当者は管理職に報告し、双方の管理職同士で合意した上で当該要請について対応することが求められる。

○ 契約にあたっては、作業の範囲、役割分担、費用分担等明確にし、双方が契約内容を確認した上で書面にて行うことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

(4) 望ましい取引実例

<パートナーシップによる適切な役割分担を行った例>

運送委託者と協働して、現場における契約に基づかない付帯作業とリスク負担等について調査し、十分な協議を実施し、無償で提供してきた付帯作業についても、費用負担とリスク負担をそれぞれ書面化した。

定期的に運送委託者と話し合いの場を設け、無償で行っていた付帯作業について、運送委託者の直接的な利益になることを明示することにより、有償化または、運送委託者側で作業を行うこととなった。

現場において契約外作業の要請があった際には、現場で判断せず必ず会社に報告させ、双方の管理職同士で話し合いを行うことにより作業料金の発生承諾又は作業を運送委託者側で行うかを決定することとした。

運送委託者に作業基準書を作成してもらい、それに双方が従い作業を行っ

無償で実施させること(契約外の無償による付帯業務)

(略)

(3) 求められる取引慣行

○ 特定荷主と特定物流事業者との取引

特定荷主が特定物流事業者に対し、付帯業務を依頼する場合は、特定物流事業者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う付帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。

(新設)

(新設)

(新設)

(新設)

(4) 望ましい取引実例

<パートナーシップによる適切な役割分担を行った例>

荷主、元請事業者と協働して、現場における契約に基づかない付帯作業とリスク負担等について調査し、十分な協議を実施し、無償で提供してきた付帯作業についても、費用負担とリスク負担をそれぞれ書面化した。

(新設)

(新設)

(新設)

| | |
|---|--|
| <p><u>ていくことにより、事故が減少した。</u></p> <p><u><付帯作業のサービスレベルの向上を図った例></u> <u>無償で提供してきた付帯作業について、運転手も積極的に研修等で技能を身につける等スキル及びサービスレベルの向上を図ることにより料金収受へとつながった。</u></p> <p><u><コンプライアンスの高まりによる適切な役割分担を行った例></u> <u>運送委託者のコンプライアンスの高まりにより、付帯作業は作業料を払うか、運送委託者側が作業を行うか判断し、問題解決に向けて理解を示す状況もみられるため、新たに付帯作業を見込んだ運賃表を作成し、荷主との交渉を行った結果、交渉が成立した。</u></p> | <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> |
| <p>7. 購入・利用強制の禁止 (同右)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 運送取引において、運送委託者から商品購入やサービス利用の要請、目標値を提示した場合、運送受託者はそれを断れば運送取引に影響があるものとするため、要請を受け入れざるを得ないことがある。 そのため、運送委託者は商品購入やサービス利用の要請をしないことが望まれる。</p> <p>(4) 望ましい取引実例 <下請事業者に対する購入要請をやめた例> 荷主から元請事業者に任意の購入要請があった場合、下請事業者にも要請を行っていたが、そのような行為を一切取りやめた。</p> <p><u><運送委託者と運送受託者にメリットがある場合に限定した例></u> <u>運送委託者からの購入要請は、運送受託者に物品の運送を委託するに際し、当該運送が適切に行われるために合理的な必要性が認められる物品に限定した。また、運送受託者が当該要請を断ったとしても、何ら取引に影響しない仕組みとしている。</u></p> | <p>7. 購入・利用強制の禁止 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 運送取引において、運送委託者から商品購入やサービス利用の要請、目標値を提示した場合、運送受託者はそれを断れば運送取引に影響があるものとするため、要請を受け入れざるを得ないことがある。 そのため、運送委託者は商品購入やサービス利用の要請をしないことが望まれるが、そうした要請をする場合、相手方の意向に十分に配慮し、強制的な要請をしないことが求められる。</p> <p>(4) 望ましい取引実例 <下請事業者に対する購入要請をやめた例> 荷主から元請事業者に任意の購入要請があった場合、下請事業者にも要請を行っていたが、そのような行為を一切取りやめた。</p> <p>(新設)</p> |

| | |
|---|---|
| <p>8. 長期手形の交付 (同右)</p> <p>(4) 望ましい取引実例 <手形支払期日の統一と柔軟な対応例> どの会社に対しても、事務の合理化の観点から、手形支払期日を統一しており、<u>運送受託者</u>からの希望があれば双方協議のうえ、全部又は一部を現金決済している。</p> | <p>8. 長期手形の交付 (略)</p> <p>(4) 望ましい取引実例 <手形支払期日の統一と柔軟な対応例> どの会社に対しても、事務の合理化の観点から、手形支払期日を統一しており、<u>特定物流事業者(下請事業者)</u>からの希望があれば双方協議のうえ、全部又は一部を現金決済している。</p> |
| <p>9. 報復措置の禁止 (同右)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 法令違反の情報提供に対する報復措置は、個々の<u>運送受託者</u>の経営とトラック運送業全体の健全性を阻害する行為である。不適正取引が行われた場合には、公正取引委員会及び中小企業庁だけでなく、地方運輸局等に相談をすることが望まれる。</p> | <p>9. 報復措置の禁止 (1)～(2) (略)</p> <p>(3) 求められる取引慣行 法令違反の情報提供に対する報復措置は、個々の<u>事業者</u>の経営とトラック運送業全体の健全性を阻害する行為である。不適正取引が行われた場合には、公正取引委員会及び中小企業庁だけでなく、地方運輸局等に相談をすることが望まれる。</p> |
| <p>10. 書面の交付、作成、保存 (1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型 ○ 特にスポット取引において、運送委託者が運送受託者に対して、電話による口頭のみによる運送依頼を行うこと ○ 3条書面において、運賃、支払期日、支払方法等の記載の不備があること <u>○ 口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること</u> <u>○ 契約が書面化されていないので、責任の範囲が曖昧な状況となっていること</u> <u>○ 契約が書面化されていても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていないこと</u></p> <p>(2) 関連法規の留意点 トラック運送業の商慣行として、特にスポット取引の場合、電話による口頭のみによる運送依頼が日常的に実施されており、業界の取引慣行として根付いている。 また、契約書を締結しないまま、お互いの信頼関係のみで取引を行い、個々の運送業務についても発注書面を交付せず、口頭で発注しているケースや、</p> | <p>10. 書面の交付、作成、保存 (1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型 ○ 特にスポット取引において、運送委託者が運送受託者に対して、電話による口頭のみによる運送依頼を行うこと ○ 3条書面において、運賃、支払期日、支払方法等の記載の不備があること <u>(新設)</u> <u>(新設)</u> <u>(新設)</u></p> <p>(2) 関連法規の留意点 トラック運送業の商慣行として、特にスポット取引の場合、電話による口頭のみによる運送依頼が日常的に実施されており、業界の取引慣行として根付いている。 また、契約書を締結しないまま、お互いの信頼関係のみで取引を行い、個々の運送業務についても発注書面を交付せず、口頭で発注しているケースや、</p> |

基本契約書を締結している場合であっても、この契約書に記載されていないサービスを委託する場合に、その給付内容を記載した発注書を交付していないケースがある。

さらに、契約書において「別途定めるものとする。」と記載しているだけで、「運賃表」や「単価表」を作成せず、覚書等でも取り決めていないものや、個々の発注書面において運賃、支払期日、支払方法等の基本的事項を記載していないものが多く存在する。また、代金の額について、具体的な金額の記載が困難な場合であっても、算定方法を記載できるにもかかわらず、その算定方法を記載しないものもある。

(同右)

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

不要なトラブルを回避するためにも運送委託者と運送受託者の双方が協議して、運送内容及び支払条件等を書面化し、保存しておくことが求められる。

(4) 望ましい取引実例

<継続取引における運送契約例> (同右)

<事業拡大につながった例>

書面契約により契約内容を明確化することにより、運送以外の倉庫業務等も依頼され事業拡大につながった。

(同右)

(5) 書面化等適正取引の推進について

適正な取引の確保及び安全を阻害する行為の防止等に係る措置として、以下を実施。

1. 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正

(適正な取引の確保)

第九条の四一般貨物自動車運送事業者等は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び

基本契約書を締結している場合であっても、この契約書に記載されていないサービスを委託する場合に、その給付内容を記載した発注書を交付していないケースがある。

さらに、契約書において「別途定めるものとする。」と記載しているだけで、「運賃表」や「単価表」を作成せず、覚書等でも取り決めていないものや、個々の発注書面において運賃、支払期日、支払方法等の基本的事項を記載していないものが多く存在する。また、下請代金の額について、具体的な金額の記載が困難な場合であっても、算定方法を記載できるにもかかわらず、その算定方法を記載しないものもある。

(略)

(3) 求められる取引慣行

○ 特定荷主と特定物流事業者との取引

特定荷主は、不要なトラブルを回避するためにも運送委託者と運送受託者の双方が協議して、運送内容及び支払条件を書面化して特定物流事業者に交付することが求められる。

(4) 望ましい取引実例

<継続取引における運送契約例> (略)

(新規)

(略)

(5) (新設)

協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。

2. 「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）」 の制定

運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面により共有することをルール化。

(トラック運送業における書面化推進ガイドラインの概要)

○ 運送引受書等の発出について

(1) 貨物の運送を引き受けた貨物自動車運送事業者（以下、「運送受託者」という。）は、運送を委託した荷主等（以下、「運送委託者」という。）に対して、運送の実施前に運送引受書を交付し、トラブル防止等のため1年間保存に努める。

※積合せ及び引越、軽貨物、霊きゅう、廃棄物運送については除く。

(2) 運送引受書を交付する相手は、直接に委託をしてきた者であり、貨物利用運送事業者等を含む。

(3) 書面はFAXなどに加えて電子メール等の電磁的方法も可能。

※運送引受書をFAXや電子メールにより運送委託者に対して提出する場合には、実際に文書が交付されませんから、課税物件は存在しないこととなり、印紙税の課税原因は発生しない。

(4) 原則として書面化は、対象となる運送行為の実施前に必要事項を共有する趣旨のものです。あらかじめ様式や手続きを決めるなど運送行為前の書面化に向け、運送受託者及び運送委託者両者において連携して取り組むものとする。

(5) 運送受託者と直接契約関係がない荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者においても、不要なトラブルを回避するばかりでなく、業務の範囲、運送条件を明確化することにより、物流事業者と連携し、輸送品質の向上も期待できることから、運送状（委託書）を発出することが求められる。

必要記載事項

| | |
|--|-----------------|
| <p>①<u>運送委託者/受託者名、連絡先等</u> ②<u>委託日、受託日</u> ③<u>運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）</u> ④<u>運送品の概要、車種・台数</u> ⑤<u>運賃、燃料サーチャージ</u> ⑥<u>附帯業務内容</u> ⑦<u>有料道路利用料、附帯業務料その他</u> ⑧<u>支払方法、支払期日</u></p> <p>3. <u>標準貨物自動車運送約款の改正</u> (1) <u>荷主からの運送状の発出を原則化</u> (2) <u>附帯業務の内容を明確化等</u></p> <p>4. <u>荷主、元請事業者、利用運送事業者への通達・要請</u> <u>経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を要請</u></p> | |
| <p>11. <u>手待ち時間の改善</u> (1) <u>トラック運送業において問題となる具体的行為類型</u> ○ <u>運送委託者が、運送委託者の都合による手待ち時間の実態を把握しているにもかかわらず、計画的な発注や積込等の対策を講じないこと</u> ○ <u>運送委託者の都合により、出発時間・到着時間が変更され、運送受託者に、車両留置料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと</u> ○ <u>運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生課題を特定せず、対策を講じないこと</u> ○ <u>着荷主の都合により、荷卸し時間が変更され、運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと。</u></p> <p>(2) <u>関連法規の留意点</u> <u>特定荷主（親事業者）が出発時間を指定したにもかかわらず、特定荷主（親事業者）の都合で積み込み時間が遅れた場合に、その待ち時間について必要な費用を負担しないことがある。</u> ○ <u>物流特殊指定の留意点</u> <u>物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害するこ</u></p> | <p>11. (新設)</p> |

とは、物流特殊指定第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法等の適用対象となる取引を行う場合、親事業者がこのように必要な費用の負担をしない当初の運送依頼の内容変更は、下請法第4条第2項第4号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第17条第3項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきであるが、荷主との連携・協力も重要である。

運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことにより、輸送の安全を阻害する行為がみられた場合、最終的には「荷主への勧告」をおこなうこともあり得る。

(3) 求められる取引慣行

○ 積み込み時間を指定した時、運送委託者の都合で待ち時間が発生した場合は、待ち時間を踏まえた合理的な積算に基づき、運送委託者は適切な費用負担をすることが望ましい。

○ 運送受託者は、運送委託者に対し手待ち時間改善の申し入れを行うことが求められる。

また、申し入れを受けた運送委託者は、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、手待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

○ 運送委託者（発荷主）は、着荷主先での手待ち時間の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や取り卸及びブースの増設等への取組により、手待ち時間削減を行うとともに、車両が敷地内で待機できる措置を講ずることや着荷主先での窓口の設置依頼を行うことが求められる。

(4) 望ましい取引事例

<安全運行のためのシステム導入例>

運行管理・配車システムを構築することで、運送の依頼内容が変更になった場合、迅速に対応できるようになったうえ、無理な運行依頼に対しては、運送委託者に対し逆に無理のない提案ができるようになった。

<パートナーシップによる適切な役割分担を行った例>

運送委託者と連絡を密にとり、ドライバーの出庫時間の調整を行った。

運送委託者と話し合い、積み込み時間や納品時間を調整することにより、手待ち時間が短縮された。

物流施設のバースを大口と小口バースに分けてもらうことにより手待ち時間が短縮された。

手待ち時間の改善における着荷主の役割

サプライチェーン全体の最適化を進める上で、輸送の効率化は重要な課題であり、着荷主等においても、トラックの手待ち時間の改善を進めることは大きな意義があります。

○ 着荷主等においてもトラックの手待ち時間を調査し、実態を把握するとともに、手待ち時間が存在する施設、時間帯、状況等を特定し、分析することが望ましい。

○ 着荷主等は、運送受託者から手待ち時間改善の申し入れがあった場合には、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが望ましい。

○ 着荷主等、運送委託者、運送受託者は、定期的な会議を設ける等、手待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが望ましい。

○ 着荷主先でも、積み込み時間等の調整を行える一元的な窓口を設置することが望ましい。

※特に配送センターでは、長時間の手待ち時間（妥当と思われない要請）が発生する傾向にあるため、留意する必要がある。

(削除)

第3章 適正取引の推進のための今後の施策の方向性（略）

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

平成 20 年 3 月 14 日

平成 27 年 2 月 12 日改訂

国土交通省

目 次

| | | |
|------------|--------------------------------|----------|
| 第1章 | トラック運送業における適正取引の必要性 | 1 |
| 1. | トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義 | 1 |
| 第2章 | 取引上の問題点と望ましい取引形態 | 3 |
| 1. | 独占禁止法及び下請法が対象とする取引 | 3 |
| 2. | 運賃の設定 | 7 |
| 3. | 運賃（代金）の減額 | 11 |
| 4. | 運送内容の変更 | 16 |
| 5. | 運賃の支払遅延 | 20 |
| 6. | 運送に係る付帯作業の提供 | 23 |
| 7. | 購入・利用強制の禁止 | 26 |
| 8. | 長期手形の交付 | 28 |
| 9. | 報復措置の禁止 | 30 |
| 10. | 書面の交付、作成、保存 | 31 |
| 11. | 手待ち時間の改善 | 35 |

第1章 トラック運送業における適正取引の必要性

1. トラック運送業において適正取引推進ガイドラインを策定する意義

(1) 関係者間（垂直関係及び水平関係）における問題認識、ルール等の共有化

- 荷主・元請事業者・下請事業者の多層化が進行する垂直関係において、既に顕在化している不適正な取引を防止するためには、未然防止対策を含む適正取引のルールを関係者が遵守するとともに、望ましい取引形態についての知識を共有し、その導入促進を連携して図っていくことが重要である。
- 一方で、規制緩和に伴い競争が激化する中で、適正取引を推進していくためには、荷主・元請事業者の取引、元請・下請事業者の取引でもダンピング競争など不適正取引を誘発する行為について、その抑止に関するルールが元請事業者同士、下請事業者同士の水平関係においても遵守されるとともに、望ましい取引形態を業界全体で導入していくことについて自ら積極的に取り組むことが必要である。

(2) 中小企業の成長力底上げ

- 我が国の経済成長を持続可能なものとするためには、成長の成果を中小企業にも浸透させ、中小企業の成長力の底上げが必要であり、下請事業者いじめが行われないう、適正取引のルール化や望ましい取引形態について周知を図り、普及させていく必要がある。

(3) 荷主とのパートナーシップの推進

- トラック運送業が健全な事業運営を行いつつ、安全・環境対策の強化に対応していくためには、軽油価格を含めたコスト増を荷主、元請事業者、下請事業者がパートナーシップの下で適切に分担していくことが必要である。また、適正取引の推進にあたっては、書面化による契約内容の明確化や着荷主を含めた協力による手待ち時間の解消等も重要であり、そのためのルール等が不可欠である。

(4) 健全な競争環境の整備

- トラック運送業において、適正取引を推進していく前提条件として、少なくとも「正直者が損をしない」よう健全な競争環境を整備する必要がある、

そのためには、輸送の安全に加え、社会保険加入等の貨物自動車運送事業法以外の他法令についてもコンプライアンスを徹底することが必要である。

(5) 適正取引推進ガイドラインの活用

- 「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」(平成16年3月8日公正取引委員会告示第1号)(以下、「物流特殊指定」という。)及び下請代金支払遅延等防止法(以下、「下請法」という。)の適用を受ける取引において法令を遵守し、適正な取引を行うことは当然のことであるが、規制緩和に伴い競争が激化する中で、トラック運送業における適正取引を推進するためには、さらに一歩進め、物流特殊指定及び下請法の適用を受ける取引のみならず、適用を受けない同規模事業者間等の取引においても本ガイドラインを積極的に活用し、業界全体で適正取引の推進が図られることが望ましい。

第2章 取引上の問題点と望ましい取引形態

この章において取り扱う取引は、物流特殊指定及び下請法のみならず、貨物自動車運送事業法に関することを含めたものになっている。

そのため、物流特殊指定及び下請法に係ることに限定される記載以外のものは、貨物の運送を依頼する者を「運送委託者」、その委託を受ける者を「運送受託者」とした。

1. 独占禁止法及び下請法が対象とする取引

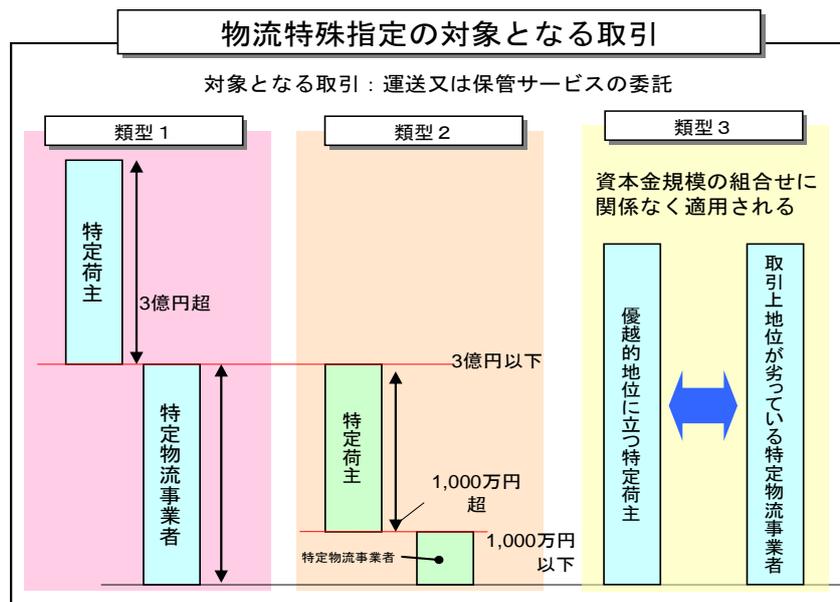
(1) 特定荷主と特定物流事業者との取引

荷主がユーザーとして運送業者等に委託を行う役務の委託取引については、物流特殊指定が適用される。対象となる取引については、規制される事業者の資本金の組合せ（類型1、2）のほか、優越的地位にある事業者との取引も対象（類型3）としている。

○ 物流特殊指定の対象となる取引

以下の①及び②の2つの条件を満たす取引が対象となる。

- ① 荷主から委託されている取引の内容が、運送サービス又は倉庫における保管サービスであること。
- ② 荷主と物流事業者の資本金額(出資金額)等が下図の関係にあること。



なお、物流特殊指定では、特定荷主と特定物流事業者の取引を対象とし、上記の取引対象に係る発注者を「特定荷主」、受注者を「特定物流事業者」とする。

○ 荷主の子会社の取扱いについて

荷主が、自社の物流子会社を通じて運送サービス又は倉庫における保管サービスを委託する場合には、物流子会社が荷主とみなされる（この場合の資本金額は、親会社である荷主の資本金額で判断される）。

一方、物流子会社であっても、親会社でない荷主等から運送業務を受注した場合には、物流特殊指定の特定荷主とならない。

○ 優越的地位について

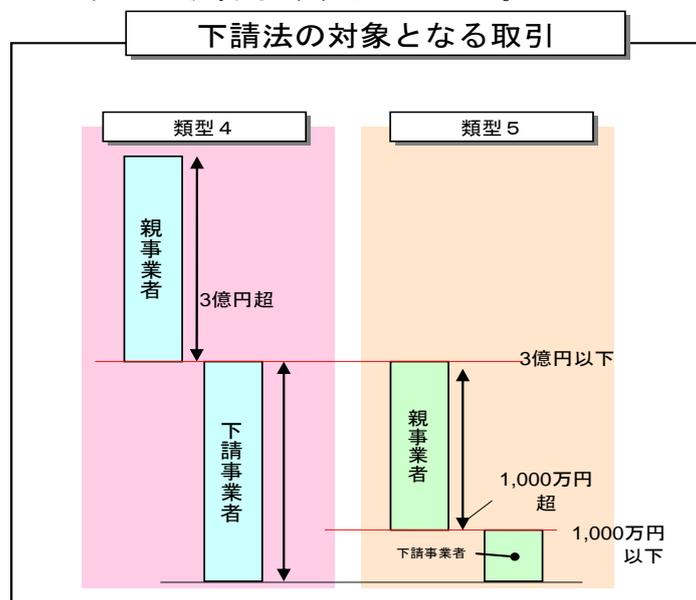
取引の一方の当事者（甲）が他方の当事者（乙）に対し取引上優越した地位にある場合とは、乙にとって甲との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障をきたすため、甲が乙にとって著しく不利益な要請等を行っても、乙がこれを受け入れざるを得ないような場合であり、その判断に当たっては、甲に対する取引依存度、甲の市場における地位、取引先変更の可能性、取引対象商品の需給関係等を総合的に考慮するとされている。

(2) 親事業者と下請事業者間の取引

下請法では、対象取引を親事業者及び下請事業者の資本金の額と取引の内容によって決めており（類型4及び類型5）、親事業者が受託した運送等の役務提供を下請事業者に再委託する場合を規制の対象としている。

また、いわゆるトンネル会社規制により、一定の要件を満たす場合は、親事業者の子会社等が行う役務提供委託取引についても、この子会社等を親事業者とみなすことで規制の対象としている。

さらに、下請法に規定された資本金の区分を満たさない場合であっても、独占禁止法に規定する優越的地位が認められる場合もあるところ、本ガイドラインではこうした取引も対象としている。



なお、下請法ではトラック運送事業者同士の取引を対象とし、発注者である元請事業者を「親事業者」、受注者を「下請事業者」とする。

○ トンネル会社の規制について

下請事業者に運送委託をすれば下請法の対象となる場合、資本金が3億円（又は千万円）以下の子会社（トンネル会社）等を設定し、この子会社が発注者となって運送委託を行う場合、下記の2つの要件を共に満たせば、その子会社等が親事業者とみなされ、下請法が適用される。

- ① 親会社から役員任免、業務の執行又は存立について支配を受けている場合（例えば、親会社の議決権が過半数の場合、常勤役員が過半数が親会社の関係者である場合又は実質的に役員任免が親会社に支配

されている場合)。

- ② 親会社からの下請取引の全部又は相当部分について再委託する場合
(例えば、親会社から受けた委託の額又は量の 50%以上を再委託している場合)。

2. 運賃の設定

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 個別の運送内容等を考慮せずに、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃より低い運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃より低い運賃に、一方的に設定すること
- 軽油価格の高騰、多頻度輸送、長距離輸送、手待ち時間の発生等輸送条件が変化したにもかかわらず、それらを一切考慮しないで、通常支払われる運賃より低い運賃に据え置くこと
- 特定の運送受託者を差別的に取り扱い、他の運送受託者より低い運賃を設定すること
- 同種の運送役務について、特定の地域又は顧客向けであることを理由に、通常支払われる運賃より低い運賃を設定すること
- 運送受託者は、燃料費の上昇が企業努力で吸収できる範囲を超えたため、エネルギーコストの上昇分を運賃・料金に反映させたいと運送委託者に求めたにもかかわらず、運送委託者は、運送受託者と十分に協議することなく、一方的に従来通りの運賃・料金に据え置くこと。

(2) 関連法規の留意点

軽油価格高騰及び安全・環境対策の規制強化のコスト増が運送委託者に認められず、一方的に従来の運賃での運送が依頼されることがある。運送原価を考慮しない運賃設定は、運送受託者の利益を損ない、経営を圧迫するだけでなく、安全運行を阻害することにもなる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比し著しく低い代金の額を不当に定めること

は、物流特殊指定第1項第3号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、独占禁止法（優越的地位の濫用）上問題となることがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、発注に際して下請代金の額を決定するときに、発注した内容と同種又は類似の役務の提供に対して通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めることは、下請法第4条第1項第5号の「買ったたき」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

また、親事業者が、運送を委託するに当たって着時間指定や倉庫荷役等付帯業務を行わせる場合は、下請法第3条により交付を義務付けられた発注書面（以下、「3条書面」という。）にその旨記載し、これらの対価を含んだ下請代金の額を下請事業者との十分な協議の上で設定して発注する必要がある。

さらに、燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、下請法上問題となることがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

貨物自動車運送事業法では、他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合、運賃・料金に対する事業改善命令や荷主勧告の発動要件となるおそれがある。

(3) 求められる取引慣行

- 運送受託者が、運送を請け負うに当たり条件（発着時間の指定、倉庫荷役等の付帯業務等）が設定される場合、あらかじめ具体的な内容について合意を取り交わし書面化しておくことが求められる。

- 運賃を決定する場合、運送受託者は自社の人件費・燃料費・修繕費・車両償却費等運送に係る原価を把握したうえで見積書を提示し、運送委託者と運送受託者は双方の十分な協議によって運賃設定することが求められる。
- エネルギーコスト（燃料費）等の値上がりや、環境対策等のための規制強化に伴うコスト増に対応するため、今後の経営動向などを踏まえた明確な算出根拠に基づいて、運送委託者、運送受託者が十分に協議を行い、合理的な運賃・料金を設定することが求められ、あらかじめ算定した手法等についても合意しておくことが求められる。
- 委託手数料を設定する場合には、運送委託者は運送受託者の輸送コスト等を十分に考慮したうえで、委託手数料を設定することが求められる。

（４）望ましい取引実例

＜原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例＞

運賃交渉にあたり、漠然と「経営が厳しい」と持ち込むのではなく、社内で比較的簡易に原価計算を行うことができる「原価計算マニュアル」を作成し、運送原価の上昇等の原価データ等を確認できる資料を提示して、運賃の協議を行うよう工夫している。

＜3PLにおける原価把握の例＞

運送、仕分け、梱包と一貫して物流を請け負う場合、それぞれの作業工程における原価の把握を行い、運賃等の見直し要請については、配送ルートの見直しや各作業工程の合理化の範囲を明確にする工夫を行っている。

＜燃料サーチャージ制運賃の導入例＞

荷主と協議のうえ、軽油の基準価格を設定し、
 [燃料サーチャージ額＝
 キロ程 (km) ÷ 燃費 (km/ℓ) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/ℓ)]
 を運賃とは別建てで上乗せしている。下請事業者に委託する場合にも、軽油上昇分を転嫁した運賃設定とする。

燃料サーチャージの計算にあたっては、次のように取組を実施した。

- ① 基準となる燃料価格、燃料価格の一定の変動幅とその算定上の上昇額及び使用車両の燃費を把握し、設定する。
- ② 運賃契約の体系に応じた燃料サーチャージの適用方法設定として、距離制貸切契約など、トラックの運賃契約の体系に対応した適用方法を決定する。
- ③ 燃料サーチャージの改定及び廃止として、燃料サーチャージの改定及び廃止する場合の条件を設定し、適用時に荷主企業に明示している。

<手待ち時間のデータを示し交渉をおこなった例>

全車両にGPSを導入し、手待ち時間の実態を把握し、データを示すことにより手待ち時間にかかる料金導入の協議を行うよう工夫している。

<積極的に交渉をおこなった例>

運送委託者のコンプライアンス意識の高まりのなかで、新たに車両留置料や付帯作業料を見込んだ運賃の見積もりを運送委託者に積極的に提案し、理解を得られている。

3. 運賃(代金)の減額

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運賃引下げの合意が得られた運送受託者に対し、運賃引下げの合意日前に提供された運送役務についても新しい運賃をさかのぼって適用して代金を減額すること
- 「協力金」、「協賛金」、「値引き」、「手数料」等の名目により、既に提供された運送役務の代金を減額すること
- 運送中の荷物が汚破損したことを理由に、荷主等から損失の補償を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、代金から損害額を上回る一定額を差し引くこと
- 運送受託者が有料道路を利用しなければ、到着できない到着時間等の運送条件が設定された場合、運送委託者が有料道路利用料金を負担しないことにより、代金を減額すること
- 運送条件の変更を理由に、当初決められた運賃算定の方法を変更することにより、代金を減額すること
- 手形払いから、現金払いへ変更する際に、自社の短期調達金利相当額を超える額を割引手数料として差し引くことにより代金を減額すること
- 無理な到着時間等の運送条件を設定することで、当該条件を遵守できなかったことを理由に、代金を減額すること
- 文書による合意なく振込手数料を差し引くことにより、代金を減額すること
- 消費税・地方消費税額相当分を支払わないことにより、代金を減額すること
- 1円以上の単位の切捨てにより、代金を減額すること
- 特定荷主が、取引先から製品等に係る代金を減額されたことを理由に、特定物流事業者に対する代金を減額すること
- 親事業者が、荷主等から代金を減額されたことを理由に、下請事業者に対する下請代金を減額すること

(2) 関連法規の留意点

親事業者が発注時に決定した下請代金を、下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず発注後に減額することがある。このとき、減額の名目、方法、金額の多少を問わず、また発注後いつの時点で減額しても、代金減額となる。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主があらかじめ定めた代金の額を、特定物流事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額することは、物流特殊指定第1項第2号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者があらかじめ定めた代金の額を、下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額した場合、下請法違反となる。また、下請事業者との合意があったとしても下請事業者の責に帰すべき理由がないにもかかわらず減額した場合、下請法第4条第1項第3号の「下請代金の代金減額」に該当し、下請法に違反する。

支払手段としてあらかじめ「手形払」と定めているのを一時的に現金で支払う場合において、手形払の場合の下請代金の額から短期の自社調達金利相当額を超える額を差し引くことも、下請法上の代金減額となる。

他に、親事業者が、自ら請け負った運送を下請事業者に再委託し、運送中の荷物が毀損したので荷主から損失の補填を求められていると称して、損害額の算定根拠を明らかにしないまま、下請代金から毀損額を上回る一定額を差し引くことも、下請法上の代金減額となる。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

貨物自動車運送事業法においては、他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合、運賃・料金に対する事業改善命令や荷主勧告の発動要件となるおそれがある。

(3) 求められる取引慣行

- 運送委託者と運送受託者は十分に協議を行い、支払条件（下請法では、法定の下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した書面を下請事業者に対して交付することが義務付けられている。）や運賃・料金の適用、事故発生時の責任の所在と賠償内容など、あらかじめ具体的な内容について合意の上、書面を取り交わしておくことが求められる。
- 運送受託者が有料道路を利用した場合、運送委託者が有料道路の利用料金を負担する条件について、運送委託者と運送受託者は事前に十分な協議を行い、利用条件、費用の負担条件等を書面により明らかにすることが求められる。
- 運送委託者から一方的な運賃減額の要請があった場合には、運送受託者は輸送コスト等を十分に考慮したうえで、運送委託者に運賃交渉することが求められる。また、その際には運送委託者は真摯に応じることが求められる。
- 運送委託者と運送受託者双方の効率化や品質の高い作業等の提案、運賃・料金及びその適用方法について双方の行き違いが生じないように十分な協議を行うことが求められる。

(4) 望ましい取引実例

<運送コスト削減に向けたデータを開示することで適切な運賃水準を実現した例>

運送コストの削減要請があった際、配送ルート、積合せの見直しなどの自助努力とともに、配送量の増加がコストダウンに寄与すると試算し、運送委託者に配送量の引き上げを要請した。自社で対応できる範囲を明確にし、それ以上の運賃の引き下げは原価割れを引き起こすとの説明をし、提示した試算に基づいてコストダウンを行った。

<原価計算に基づく運賃交渉をおこなった例>

原価計算を行い交渉した結果、適正価格で契約できた。

<運送委託者と運送受託者によるパートナーシップの例>

荷主の物流子会社が構築した共同配送システムを運送受託者が活用し、運送コストの把握が容易になり、システム構築した荷主の貨物だけでなく、他からも広く集荷することにより、輸送効率を飛躍的に向上させることに成功した。

定期的に運送委託者と作業品質向上の話し合いの場を設け、信頼関係を構築した結果、運賃の改善等につながった。

法令知識のない運送委託者の担当者の一存による一方的な運賃減額等については、運送委託者の管理職が知らないケースもあったため、管理職と交渉を行うようにした。

<有料道路の利用条件、利用料金の支払条件を書面化して適切な費用負担を実施した例>

運送委託者は、運送受託者が有料道路を利用した場合、利用費用を運送委託者が負担する条件を協議して、具体的に書面により明らかにした。具体的な利用条件として、通常ルートで指定された到着時間に到着できないケース、運送委託者の指示によるケース等を明確にして、有料道路利用料金については実費負担をルール化した。

<社内の現場におけるチェック体制の整備>

運送委託者においては、各支店の現場スタッフが運賃減額をしていないかどうか、契約書のチェック、注文書、入金状況等定期的な監査を実施した。

また、取引の適正化に向けて、本社に運送受託者からの相談窓口を設置し、代金減額等がなされないように対応した。

<粘り強く交渉を行った例>

「協力値引き」という名目で運送代金総額の5%の協力金の要請が数年続

いたが、要請のあった間、要請者に納得の説明を求めるなど、粘り強く交渉を行った結果、要請がなくなった。

(5) 消費税転嫁対策特別措置法に関する留意点

「消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のための消費税の転嫁を阻害する行為の是正等に関する特別措置法」(平成 25 年法律第 41 号。以下「消費税転嫁対策特別措置法」という。)は、消費税率の引上げに際し、消費税の円滑かつ適正な転嫁を確保することを目的として制定され、平成 25 年 10 月 1 日に施行された。(本法律は平成 29 年 3 月 31 日まで適用される)

消費税転嫁対策特別措置法では、資本金等の額が 3 億円以下である事業者等(特定供給事業者(消費税転嫁対策特別措置法第 2 条第 2 項各号で規定される事業者をいう。))から継続して商品又は役務の供給を受ける法人事業者等(特定事業者(消費税転嫁対策特別措置法第 2 条第 1 項各号で規定される事業者をいう。))が、「減額、買ったたき」「商品購入、役務利用又は利益提供の要請」「本体価格での交渉の拒否」といった消費税の転嫁拒否等の行為や、公正取引委員会等に転嫁拒否の実態を訴えたことに対する報復行為(取引数量の削減、取引停止、その他不利益な取扱い)を行うことを禁じており、これらの行為を行った場合は同法に基づく公正取引委員会等による指導・助言、勧告・公表の措置の対象となる。

消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保のため、事業者又は事業者団体が行う消費税の転嫁カルテル及び表示カルテルについて、消費税導入時と同様の独占禁止法の適用除外とする制度が設けられ、これに基づき、公益社団法人全日本トラック協会より、転嫁カルテル及び表示カルテルの届出がなされている。(公正取引委員会への事前届出)

4. 運送内容の変更

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者の都合により、依頼した数量^{*}（積載量等）の変更がなされ、それに伴い運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、出発時間・到着時間に変更され、運送受託者に有料道路利用料金、運転者の人件費、車両留置料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、当初指定された出発地・到着地の急な変更がされ、運送受託者に人件費、燃料費等追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者、着荷主から運転者等に対し、直接運行の指示を行うこと

(2) 関連法規の留意点

当初大量貨物を集約しての配送を前提に見積をさせながら、実際には少量遠距離運送で、しかも一方的に見積時の低い運賃単価で運送を依頼することがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が特定物流事業者の運送又は保管の内容と同種又は類似の内容の運送又は保管に対して通常支払われる対価に比し著しく低い代金の額を不当に定めることは、物流特殊指定第1項第3号に該当し、独占禁止法違反となるおそれがある。

^{*} 運送依頼する単位には、重量単位（t）、車単位（台）、体積単位（m³）等があり、個別の状況により判断する必要がある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、下請事業者の給付の内容と同種又は類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額を不当に定めることは、下請法第4条第1項第5号の「買いたたき」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

特定荷主（親事業者）は、特定物流事業者（下請事業者）が特定荷主（親事業者）の指定した場所まで運送したところ、①特定荷主（親事業者）の発注ミスにより物品を再び持ち帰ることになったにもかかわらず、当該運送に要した費用を支払わないこと、②発荷主・着荷主の庫内での作業など運送とは関係のない労務作業を必要な費用を支払わずに行わせること、③委託した物品の運送とともに、別の物品の運送を必要な費用を支払わずに行わせることなどがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、特定物流事業者の運送等の内容を変更させ、又は運送等を行った後に運送等をやり直しさせることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、発注後に費用を負担せず貨物量や配送ルートに変更を行うことは、下請法第4条第2項第4号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

特定荷主（親事業者）が4t車1台での運送依頼をし、実際に積み込み場所に行った時、1台では運送できない貨物量であったにもかかわらず、一方的に見積時の運賃で運送を行わせることがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法等の適用対象となる取引を行う場合、親事業者がこのように必要な費用の負担をしない当初の運送依頼の内容変更は、下請法第4条第2項第4号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

運送受託者は、運行の安全の確保を義務付けられており、その業務を行わせるために運行管理者を選任しなければならない。しかし、運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第17条第3項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきである。

運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことにより、輸送の安全を阻害する行為がみられた場合、最終的には「荷主への勧告」をおこなうこともあり得る。

(3) 求められる取引慣行

- 運送委託者は、見積時における見込み貨物量増減や配送ルート等が発注時に変更になったり、配送ルートを見直さなければならないような発着

地変更などがあつたりする場合は、運送受託者と十分な協議を行い、合理的な運賃の再設定、合理的な追加的費用の負担をすることが求められる。

- 速度超過等輸送の安全を阻害するおそれがある到着時間の設定をしないよう、運行条件については十分な協議をすることが求められる。
- 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

(4) 望ましい取引事例

<試行的な業務実施（トライアル）による見積の作成例>

貨物量の予測や配送ルート of 合理的な設定が困難な場合、事前に運送委託者と運送受託者が協議を行い、運賃の算定式を決めたうえで試行的な業務期間で必要な作業工数を積算し、適正な見積が出来る段階になって本契約を結ぶようにしている。

<安全運行のためのシステム導入例>

運行管理・配車システムを構築することで、運送の依頼内容が変更になった場合、迅速に対応できるようになったうえ、無理な運行依頼に対しては、運送委託者に対し逆に無理のない提案ができるようになった。

5. 運賃の支払遅延

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- あらかじめ定められた支払期日までに代金が支払われないこと
- 請求書が提出されないこと等を理由として支払が遅延すること
- 下請事業者の運送役務が提供された日から、60日以内に定められた支払期日までに代金が支払われないこと
- スポット取引とスポット取引以外の継続的取引の支払制度を同一としたために、運送役務が提供された後60日以内に支払われないこと
- 支払日が金融機関の休業日に当たるときに、下請事業者から事前に書面で同意を得ずに翌営業日に支払を順延すること
- 荷主からの代金未払を理由として、親事業者が支払を遅延すること

(2) 関係法規の留意点

あらかじめ定めた支払期日までに代金を全額支払わないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定物流事業者の責に帰すべき理由がないのに、代金をあらかじめ定めた支払期日の経過後なお支払わないことは、物流特殊指定第1項第1号により独占禁止法違反となるおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法においては、下請取引の性格から、支払期日を不当に遅く設定するおそれがあることから、下請事業者の利益を保護するために支払期日を定める義務が課せられている。具体的には、下請法第2条の2により、運送の役務が提供された日を起算日として、起算日から60日以内

の出来る限り短い期間内に支払期日を定めなければならないとされている。また、支払期日が定められない場合は運送が実際に提供された日が支払期日であり、その支払期日までに下請代金を全額支払わないことは、下請法第4条第1項第2号の「下請代金の支払遅延」に該当し、下請法に違反する。

また、下請代金をその支払期日までに支払わなかったときは、下請法第4条の2の「遅延利息の支払義務」により、役務提供日から起算し60日を経過した日から実際に支払をする日までの期間について、年率14.6%の遅延利息を支払わなければならない。この遅延利息は、当事者間で合意して決めた利率に優先して適用される。

なお、下請法の適用対象となる取引を行う場合において、一定期間の運送契約を行い、その運送が連続して提供される場合には、次の要件を満たせば、月単位で設定された締切り対象期間の末日に当該役務が提供されたものとする事ができる。この場合、締切り後60日（2か月）以内に下請代金を支払わなくてはならない（月末締め翌々月払い）。

- ① 支払いは月単位で設定される締切り対象期間の末日までに提供した役務に対して行われることがあらかじめ合意され、3条書面に明記されていること
- ② 3条書面において、当該期間の下請代金の額（算定方法も可）が明記されていること
- ③ 下請事業者が連続して提供する役務が同種であること

親事業者は、下請事業者と継続的に取引しているということだけでこれらの要件を満たさない場合や、要件を満たさないスポット取引では、役務が提供された日から60日以内に代金を支払わなければならない。

（3）求められる取引慣行

運送委託者と運送受託者の取引においては、出来る限り短い期間内に支

払期日を定めることが求められる。(下請法では、起算日から60日以内の出来る限り短い期間内に支払期日を定めなければならないとされている。)

(4) 望ましい取引実例

<継続取引もスポットも同様の条件にしている例>

経理上の煩雑さを排除するために全ての支払を月末締め翌月末払いにしている。

<社内監査制度の充実によりコンプライアンスを徹底している例>

一定周期で各営業所の監査を行い支払遅延等が発生していないか監査するとともに、独占禁止法物流特殊指定及び下請法の社員研修を行っている。

末端の職員まで、独占禁止法、下請法について、教育、試験を実施している。

6. 運送に係る付帯作業の提供

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、清掃、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による付帯業務）

(2) 関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第6号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

無償の労務提供を強要する行為は、下請法等の適用対象となる取引を行う場合、下請法第4条第2項第3号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

運送契約において、契約に定められていない役務を無償で要求することは、運転手の拘束時間の長時間化を招き、過労運転の原因となり、安全運行を阻害する行為になる。この結果、輸送の安全の確保を阻害することとなる場合には、貨物自動車運送事業法第22条の2に違反するおそれがある。

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

運送委託者が運送受託者に対し、付帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う付帯業務の役割分担と費用負担に関し、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者双方が付帯サービスは無償であるという意識を変えていくことが求められる。

○ 現場において運送委託者等から契約外作業の要請があった際には、運送受託者の担当者は管理職に報告し、双方の管理職同士で合意した上で当該要請について対応することが求められる。

○ 契約にあたっては、作業の範囲、役割分担、費用分担等明確にし、双方が契約内容を確認した上で書面にて行うことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

(4) 望ましい取引実例

<パートナーシップによる適切な役割分担を行った例>

運送委託者と協働して、現場における契約に基づかない付帯作業とリスク負担等について調査し、十分な協議を実施し、無償で提供してきた付帯作業についても、費用負担とリスク負担をそれぞれ書面化した。

定期的に運送委託者と話し合いの場を設け、無償で行っていた付帯作業について、運送委託者の直接的な利益になることを明示することにより、有償化または、運送委託者側で作業を行うこととなった。

現場において契約外作業の要請があった際には、現場で判断せず必ず会社に報告させ、双方の管理職同士で話し合いを行うことにより作業料金の発生の承諾又は作業を運送委託者側で行うかを決定することとした。

運送委託者に作業基準書を作成してもらい、それに双方が従い作業を行っていくことにより、事故が減少した。

<付帯作業のサービスレベルの向上を図った例>

無償で提供してきた付帯作業について、運転手も積極的に研修等で技能を身につける等スキル及びサービスレベルの向上を図ることにより料金収受へとつながった。

<コンプライアンスの高まりによる適切な役割分担を行った例>

運送委託者のコンプライアンスの高まりにより、付帯作業は作業料を払うか、運送委託者側が作業を行うか判断し、問題解決に向けて理解を示す状況もみられるため、新たに付帯作業を見込んだ運賃表を作成し、荷主との交渉を行った結果、交渉が成立した。

7. 購入・利用強制の禁止

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者が、運送受託者に対して自社・親会社・関係する会社の物品の購入を強制すること
- 運送委託者が、運送受託者に対して自社・親会社・関係する会社が行っている損害保険代理店での自賠償、任意保険等の加入、その他サービスの利用を強制すること

(2) 関連法規の留意点

指定する製品等を強制的に購入させたり、サービス等を強制的に利用させたりすることのほか、特定荷主（親事業者）が強制ではなく任意に購入要請を依頼したと認識していても、特定物流事業者（下請事業者）にとっては、その依頼を拒否できないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、正当な理由がある場合を除き、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、物流特殊指定第1項第4号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、親事業者が、自己の指定する物を強制して購入させ、又は役務を強制して利用させることは、下請法第4条第1項第6号の「購入・利用強制」に該当し、下請法に違反する。

(3) 求められる取引慣行

運送取引において、運送委託者から商品購入やサービス利用の要請、目
標値を提示した場合、運送受託者はそれを断れば運送取引に影響があるも
のと考えるため、要請を受け入れざるを得ないことがある。

そのため、運送委託者は商品購入やサービス利用の要請をしないことが
望まれる。

(4) 望ましい取引事例

<下請事業者に対する購入要請をやめた例>

荷主から元請事業者に任意の購入要請があった場合、下請事業者にも要
請を行っていたが、そのような行為を一切取りやめた。

<運送委託者と運送受託者にメリットがある場合に限定した例>

運送委託者からの購入要請は、運送受託者に物品の運送を委託するに際
し、当該運送が適切に行われるために合理的な必要性が認められる物品に
限定した。また、運送受託者が当該要請を断ったとしても、何ら取引に影
響しない仕組みとしている。

8. 長期手形の交付

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者が、運送受託者に対して、割引困難な手形を交付すること

(2) 関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が特定物流事業者に対して、代金の支払期日までに一般の金融機関（預金又は貯金の受入れ及び資金の融通を業とする者をいう。）による割引を受けることが困難であると認められる手形を交付することにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第5号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合には、下請代金の支払は金銭によることが原則である。一方、手形による支払も認められているが、下請事業者の資金繰りに多大な悪影響を与える著しく長い期間の手形など、割引困難な手形を交付することは、下請法4条第2項第2号の「割引困難な手形の交付」に該当し、下請法に違反する。

具体的には、手形期間は120日以内（繊維業は90日以内）とするよう指導されており、こうした点に留意が必要である。

(3) 求められる取引慣行

トラック運送業は中小事業者が大多数を占め、運送委託者が、短期手形や現金で支払うよう配慮することで、トラック運送業全体として資金調達コストが低減し、その分安全・環境対策に振り分けられる資金が多くなる。

(下請法の適用対象となる取引を行う場合、代金の支払いにおいては、現金払が望ましい。手形払の場合には、手形期間は120日以内としなければならない。)

(4) 望ましい取引実例

<手形支払期日の統一と柔軟な対応例>

どの会社に対しても、事務の合理化の観点から、手形支払期日を統一しており、運送受託者からの希望があれば双方協議のうえ、全部又は一部を現金決済している。

9. 報復措置の禁止

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送受託者が取引の不適正事例について、公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に、運送委託者が貨物量を減じたり、取引を停止したりすること
- 特定物流事業者が物流特殊指定に違反する行為に係る事項の要求を拒否したことを理由として、特定物流事業者に対して、貨物量を減じたり、取引を停止したりすること

(2) 関連法規の留意点

○ 物流特殊指定の留意点

公正取引委員会に知らせたことや物流特殊指定に違反する行為の要求に対する拒否を理由に不利益な取扱いをすることは、物流特殊指定第2項に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

公正取引委員会や中小企業庁に知らせたことを理由に不利益な取扱いをすることは、下請法第4条第1項第7号の「報復措置」に該当し、下請法に違反するおそれがある。

(3) 求められる取引慣行

法令違反の情報提供に対する報復措置は、個々の運送受託者の経営とトラック運送業全体の健全性を阻害する行為である。不適正取引が行われた場合には、公正取引委員会及び中小企業庁だけでなく、地方運輸局等に相談をすることが望まれる。

10. 書面の交付、作成、保存

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 特にスポット取引において、運送委託者が運送受託者に対して、電話による口頭のみによる運送依頼を行うこと
- 3条書面において、運賃、支払期日、支払方法等の記載の不備があること
- 口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること
- 契約が書面化されていないので、責任の範囲が曖昧な状況となっていること
- 契約が書面化されていても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面化されていないこと

(2) 関連法規の留意点

トラック運送業の商慣行として、特にスポット取引の場合、電話による口頭のみによる運送依頼が日常的に実施されており、業界の取引慣行として根付いている。

また、契約書を締結しないまま、お互いの信頼関係のみで取引を行い、個々の運送業務についても発注書面を交付せず、口頭で発注しているケースや、基本契約書を締結している場合であっても、この契約書に記載されていないサービスを委託する場合に、その給付内容を記載した発注書を交付していないケースがある。

さらに、契約書において「別途定めるものとする。」と記載しているだけで、「運賃表」や「単価表」を作成せず、覚書等でも取り決めていないものや、個々の発注書面において運賃、支払期日、支払方法等の基本的事項を記載していないものが多く存在する。また、代金の額について、具体的な金額の記載が困難な場合であっても、算定方法を記載できるにもかかわらず、その算定方法を記載しないものもある。

○下請法の留意点

下請法の適用対象となる取引を行う場合、下請代金の額、支払期日、物品等を受領する期日等の具体的記載事項をすべて記載した3条書面を交付しなければ、下請法第3条の「書面の交付義務」に違反する。

3条書面交付義務に違反した場合、行為者（担当者）個人が罰せられるほか、会社も50万円以下の罰金が科されることとなる。

なお、親事業者は、下請事業者に対し製造委託、修理委託、情報成果物作成委託又は役務提供委託をした場合は給付の内容、下請代金の額等について記載した書類（5条書類）を作成し2年間保存する義務がある。

（3）求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

不要なトラブルを回避するためにも運送委託者と運送受託者の双方が協議して、運送内容及び支払条件等を書面化し、保存しておくことが求められる。

（4）望ましい取引事例

<継続取引における運送契約例>

継続して一定期間取引がある運送契約の場合、運送契約書を交わし運送内容及び運賃を詳細に定めた。

<事業拡大につながった例>

書面契約により契約内容を明確化することにより、運送以外の倉庫業務等も依頼され事業拡大につながった。

<スポット取引における発注例>

スポット取引の場合に一定のフォーマットを定め、下請法上の具体的記載事項を網羅したもので運送依頼書ができるようにシステム化した。

＜作業指図書に3条書面の事項を記載している例＞

作業指図書に3条書面に記載すべき事項を示し、運送指図書に3条書面の機能を持たせている。

(5) 書面化等適正取引の推進について

適正な取引の確保及び安全を阻害する行為の防止等に係る措置として、以下を実施。

1. 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正

(適正な取引の確保)

第九条の四一般貨物自動車運送事業者等は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。

2. 「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）」の制定

運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主とトラック運送事業者の間で書面により共有することをルール化。

(トラック運送業における書面化推進ガイドラインの概要)

○運送引受書等の発出について

(1) 貨物の運送を引き受けた貨物自動車運送事業者（以下、「運送受託者」という。）は、運送を委託した荷主等（以下、「運送委託者」という。）に対して、運送の実施前に運送引受書を交付し、トラブル防止等のため1年間保存に努める。

※積合せ及び引越、軽貨物、霊きゅう、廃棄物運送については除く。

(2) 運送引受書を交付する相手は、直接に委託をしてきた者であり、貨物利用運送事業者等を含む。

(3) 書面はFAXなどに加えて電子メール等の電磁的方法も可能。

※運送引受書をFAXや電子メールにより運送委託者に対して提出する場合には、実際に文書が交付されないことから、課税物件は存在しないこと

となり、印紙税の課税原因は発生しない。

(4)原則として書面化は、対象となる運送行為の実施前に必要事項を共有する趣旨のものである。あらかじめ様式や手続きを決めるなど運送行為前の書面化に向け、運送受託者及び運送委託者両者において連携して取り組むものとする。

(5) 運送受託者と直接契約関係にない荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者においても、不要なトラブルを回避するばかりでなく、業務の範囲、運送条件を明確化することにより、物流事業者と連携し、輸送品質の向上も期待できることから、運送状（委託書）を発出することが求められる。

必要記載事項

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 運送委託者/受託者名、連絡先等② 委託日、受託日③ 運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）④ 運送品の概要、車種・台数⑤ 運賃、燃料サーチャージ⑥ 附帯業務内容⑦ 有料道路利用料、附帯業務料その他⑧ 支払方法、支払期日 |
|--|

3. 標準貨物自動車運送約款の改正

- (1) 荷主からの運送状の発出を原則化
- (2) 附帯業務の内容を明確化等

4. 荷主、元請事業者、利用運送事業者への通達・要請

経済団体、元請・利用運送事業者団体に対して、安全阻害行為の防止、書面化等への協力を要請

11. 手待ち時間の改善

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者が、運送委託者の都合による手待ち時間の実態を把握しているにもかかわらず、計画的な発注や積込等の対策を講じないこと
- 運送委託者の都合により、出発時間・到着時間が変更され、運送受託者に、車両留置料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生 of 課題を特定せず、対策を講じないこと
- 着荷主の都合により、荷卸し時間が変更され、運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと。

(2) 関連法規の留意点

特定荷主（親事業者）が出発時間を指定したにもかかわらず、特定荷主（親事業者）の都合で積み込み時間が遅れた場合に、その待ち時間について必要な費用を負担しないことがある。

○ 物流特殊指定の留意点

物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、必要な費用を負担せずに当初の運送依頼の内容を変更させ、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第7号に該当し、独占禁止法に違反するおそれがある。

○ 下請法の留意点

下請法等の適用対象となる取引を行う場合、親事業者がこのように必要な費用の負担をしない当初の運送依頼の内容変更は、下請法第4条第2項第4号の「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」に該当し、下請法

に違反するおそれがある。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

トラック運送業者は、貨物自動車運送事業法第17条第3項において、「輸送の安全の確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない」とされており、トラック運送事業者自らが運行の安全の確保を図るべきであるが、荷主との連携・協力も重要である。

運送委託者が自ら直接、運行に関する指示を行うことにより、輸送の安全を阻害する行為がみられた場合、最終的には「荷主への勧告」をおこなうこともあり得る。

(3) 求められる取引慣行

○ 積込み時間を指定した時、運送委託者の都合で待ち時間が発生した場合は、待ち時間を踏まえた合理的な積算に基づき、運送委託者は適切な費用負担をすることが望ましい。

○ 運送受託者は、運送委託者に対し手待ち時間改善の申し入れを行うことが求められる。

また、申し入れを受けた運送委託者は、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者の双方は、定期的な会議を設ける等、手待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが求められる。

○ 運送委託者（発荷主）は、着荷主先での手待ち時間の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や取り卸及びブースの増設等への取組により、手待ち時間削減を行うとともに、車両が敷地内で待機できる措置を講ずることや着荷主先での窓口の設置依頼を行うことが求められる。

(4) 望ましい取引実例

＜安全運行のためのシステム導入例＞

運行管理・配車システムを構築することで、運送の依頼内容が変更になった場合、迅速に対応できるようになったうえ、無理な運行依頼に対しては、運送委託者に対し逆に無理のない提案ができるようになった。

＜パートナーシップによる適切な役割分担を行った例＞

運送委託者と連絡を密にとり、ドライバーの出庫時間の調整を行った。

運送委託者と話し合い、積み込み時間や納品時間を調整することにより、手待ち時間が短縮された。

物流施設のバースを大口と小口バースに分けてもらうことにより手待ち時間が短縮された。

手待ち時間の改善における着荷主の役割

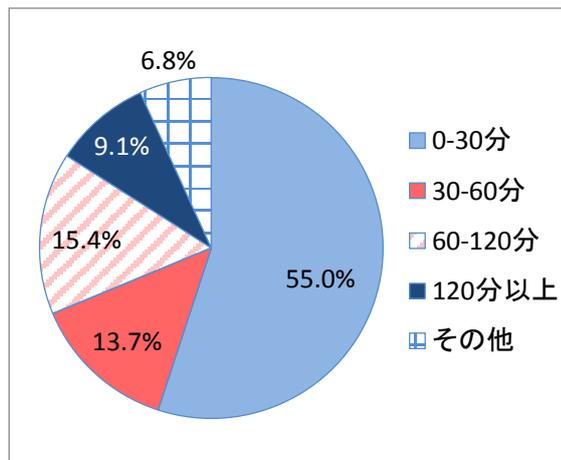
サプライチェーン全体の最適化を進める上で、輸送の効率化は重要な課題であり、着荷主等においても、トラックの手待ち時間の改善を進めることは大きな意義があります。

- 着荷主等においてもトラックの手待ち時間を調査し、実態を把握するとともに、手待ち時間が存在する施設、時間帯、状況等を特定し、分析することが望ましい。
- 着荷主等は、運送受託者から手待ち時間改善の申し入れがあった場合には、受付時間枠の設定や拡大を行い物流施設内の貨物の平準化を図ること及び貨物量に応じた物流施設の運営を目指すことが望ましい。
- 着荷主等、運送委託者、運送受託者は、定期的な会議を設ける等、手待ち時間の実態及びそれに係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討、実施することが望ましい。
- 着荷主先でも、積み込み時間等の調整を行える一元的な窓口を設置することが望ましい。

※特に配送センターでは、長時間の手待ち時間（妥当と思われない要請）が発生する傾向にあるため、留意する必要がある。

参 考

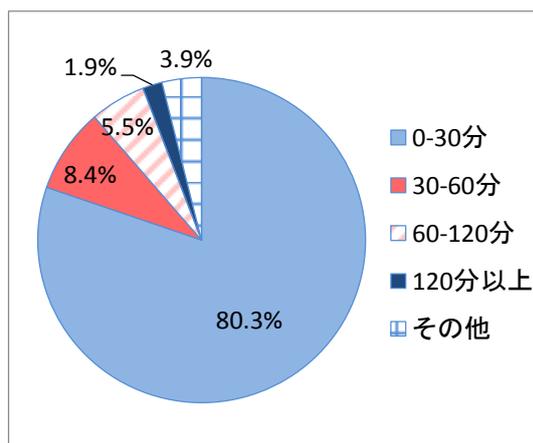
| (分) | 到着～荷役開始 | |
|---------|---------|--------|
| | 件数 | % |
| 0-30分 | 422 | 55.0% |
| 30-60分 | 105 | 13.7% |
| 60-120分 | 118 | 15.4% |
| 120分以上 | 70 | 9.1% |
| その他 | 52 | 6.8% |
| 合計 | 767 | 100.0% |



配達時に1時間以上手待ち時間があるが24.5%

到着～荷役開始までの手待ち時間 [集荷]

| (分) | 到着～荷役開始 | |
|---------|---------|--------|
| | 件数 | % |
| 0-30分 | 248 | 80.3% |
| 30-60分 | 26 | 8.4% |
| 60-120分 | 17 | 5.5% |
| 120分以上 | 6 | 1.9% |
| その他 | 12 | 3.9% |
| 合計 | 309 | 100.0% |



集荷時に1時間以上の手待ち時間があるが7.4%

主要産業の配送センターにおける手待ち時間

| | 到着～荷役開始 (手待ち時間) | | | | | | | |
|------|-----------------|-------|---------|-------|--------|-------|----|------|
| | 0-60分 | | 60-120分 | | 120分以上 | | - | |
| 主要産業 | 132 | 50.9% | 72 | 27.8% | 45 | 17.4% | 10 | 3.9% |
| 合計 | 132 | 50.9% | 72 | 27.8% | 45 | 17.4% | 10 | 3.9% |

荷主庭先実態調査報告 (日本路線トラック連盟) より

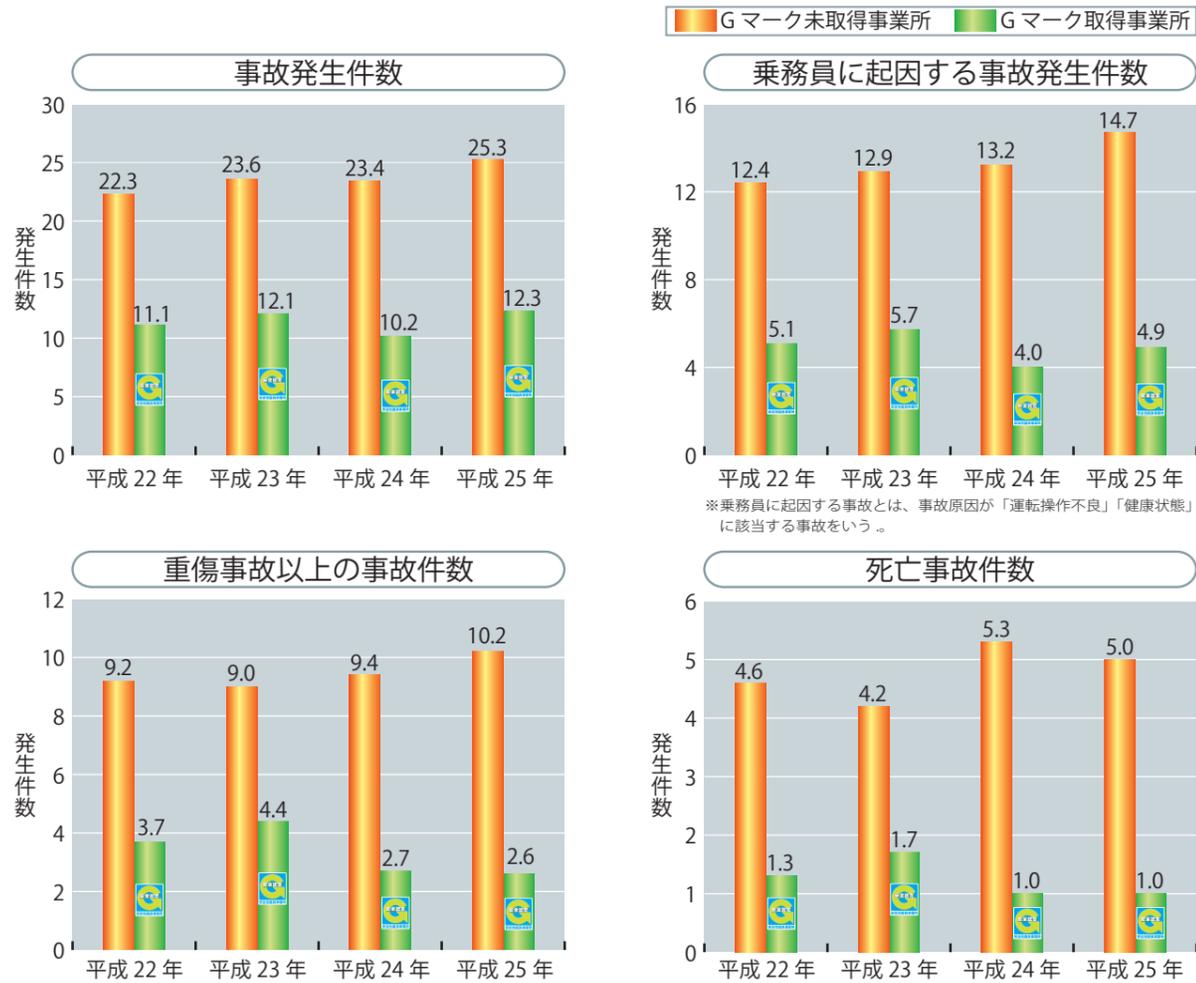
適正取引相談窓口（燃料サーチャージ制導入推進事務局）

トラック運送業における荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化及び燃料サーチャージの導入を推進するため、下記のとおり、国土交通本省及び地方運輸支局等にトラック運送事業者からの相談窓口を設置していますので、これらの相談に活用されるようお願いいたします。

| | 担当部局 | 担当部課、運輸支局担当部署 | 〒 | 住 所 | 電話番号 |
|----|------------------|--------------------|----------------|---------------------------|------------------------|
| 1 | 自動車局 | 貨物課 | 100-8918 | 東京都千代田区霞が関2-1-3 | 03-5253-8575 |
| 2 | 北海道運輸局 | 自動車交通部 貨物課 | 060-0042 | 札幌市中央区大通西10丁目 札幌第二合同庁舎 | 011-290-2743 |
| 3 | | 札幌運輸支局 輸送・監査担当 | 065-0028 | 札幌市東区北28条東1丁目1-1 | 011-731-7167 |
| 4 | | 函館運輸支局 輸送・監査担当 | 041-0824 | 函館市西桔梗町555-24 | 0138-49-8863 |
| 5 | | 室蘭運輸支局 輸送・監査担当 | 050-0081 | 室蘭市日の出町3丁目4-9 | 0143-44-3012 |
| 6 | | 帯広運輸支局 企画輸送・監査担当 | 080-2459 | 帯広市西19条北1丁目8-4 | 0155-33-3286 |
| 7 | | 釧路運輸支局 輸送・監査担当 | 084-0906 | 釧路市鳥取大通6丁目2-13 | 0154-51-2514 |
| 8 | | 北見運輸支局 企画輸送・監査担当 | 090-0836 | 北見市三輪23-2 | 0157-24-7631 |
| 9 | | 旭川運輸支局 輸送・監査担当 | 070-0902 | 旭川市春光町10-1 | 0166-51-5272 |
| 10 | | 東北運輸局 | 自動車交通部 貨物課 | 983-8537 | 仙台市宮城野区鉄砲町1番地 仙台第4合同庁舎 |
| 11 | 宮城運輸支局 輸送・監査部門 | | 983-8540 | 仙台市宮城野区扇町3丁目3-15 | 022-235-2515 |
| 12 | 福島運輸支局 輸送・監査部門 | | 960-8165 | 福島市吉倉字吉田54 | 024-546-0343 |
| 13 | 岩手運輸支局 輸送・監査部門 | | 020-0891 | 紫波郡矢巾町流通センター南2丁目8-5 | 019-638-2155 |
| 14 | 青森運輸支局 輸送・監査部門 | | 030-0843 | 青森市大字浜田字豊田139-13 | 017-739-1502 |
| 15 | 山形運輸支局 企画輸送・監査部門 | | 990-2161 | 山形市大字漆山字行段1422-1 | 023-686-4712 |
| 16 | 秋田運輸支局 企画輸送・監査部門 | | 010-0816 | 秋田市泉字登木74-3 | 018-863-5813 |
| 17 | 自動車交通部 貨物課 | | 231-8433 | 横浜市中区北仲通5-57 | 045-211-7248 |
| 18 | 東京運輸支局 輸送担当 | | 140-0011 | 品川区東大井1丁目12-17 | 03-3458-9233 |
| 19 | 神奈川運輸支局 輸送担当 | 224-0053 | 横浜市都筑区池辺町3540 | 045-939-6801 | |
| 20 | 関東運輸局 | 埼玉運輸支局 輸送・監査担当 | 331-0077 | さいたま市西区大字中釘2154-2 | 048-624-1032 |
| 21 | | 群馬運輸支局 企画輸送・監査担当 | 371-0007 | 前橋市上泉町399-1 | 027-263-4440 |
| 22 | | 千葉運輸支局 輸送・監査担当 | 261-0002 | 千葉市美浜区新港198 | 043-242-7335 |
| 23 | | 茨城運輸支局 輸送・監査担当 | 310-0844 | 水戸市住吉町353 | 029-247-5244 |
| 24 | | 栃木運輸支局 企画輸送・監査担当 | 321-0169 | 宇都宮市八千代1丁目14-8 | 028-658-7011 |
| 25 | | 山梨運輸支局 企画輸送・監査担当 | 406-0034 | 笛吹市石和町唐柏1000-9 | 055-261-0880 |
| 26 | | 自動車交通部 貨物課（※） | 950-8537 | 新潟市中央区美咲町1丁目2番1号 | 025-285-9154 |
| 27 | | 新潟運輸支局 輸送・監査部門 | 950-0961 | 新潟市中央区東出来島14-26 | 025-285-3124 |
| 28 | | 北陸信越運輸局 | 長野運輸支局 輸送・監査部門 | 381-8503 | 長野市西和田1丁目35番4号 |
| 29 | 石川運輸支局 輸送・監査部門 | | 921-8011 | 金沢市入江3丁目153 | 076-291-7853 |
| 30 | 富山運輸支局 輸送・監査部門 | | 930-0992 | 富山市新庄町馬場82 | 076-423-0893 |
| 31 | 自動車交通部 貨物課 | | 460-8528 | 名古屋市中区三の丸2丁目2-1 | 052-952-8037 |
| 32 | 中部運輸局 | 愛知運輸支局 輸送担当 | 454-8558 | 名古屋市中川区北江町1丁目1-2 | 052-351-5312 |
| 33 | | 静岡運輸支局 輸送・監査担当 | 422-8004 | 静岡市駿河区国吉田2丁目4-25 | 054-261-1191 |
| 34 | | 岐阜運輸支局 輸送・監査担当 | 501-6192 | 岐阜市日置江2648-1 | 058-279-3714 |
| 35 | | 三重運輸支局 輸送・監査担当 | 514-0303 | 津市雲出長常町六ノ割1190-9 | 059-234-8411 |
| 36 | | 福井運輸支局 輸送・監査担当 | 918-8023 | 福井市西谷1丁目1402 | 0776-34-1602 |
| 37 | | 自動車交通部 貨物課 | 540-8558 | 大阪市中央区大手前4丁目1-76 | 06-6949-6447 |
| 38 | | 大阪運輸支局 輸送部門 | 572-0846 | 寝屋川市高宮栄町12-1 | 072-822-6733 |
| 39 | 近畿運輸局 | 京都運輸支局 輸送・監査部門 | 612-8418 | 京都市伏見区竹田向代町37 | 075-681-9765 |
| 40 | | 奈良運輸支局 企画輸送・監査部門 | 639-1037 | 大和郡山市額田部北町981-2 | 0743-59-2151 |
| 41 | | 滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門 | 524-0104 | 守山市木浜町2298-5 | 077-585-7253 |
| 42 | | 和歌山運輸支局 輸送・監査部門 | 640-8404 | 和歌山市湊1106-4 | 073-422-2138 |
| 43 | | 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 | 658-0024 | 神戸市東灘区魚崎浜町34-2 | 078-453-1104 |
| 44 | 中国運輸局 | 自動車交通部 貨物課 | 730-8544 | 広島市中区上八丁堀6-30 | 082-228-3438 |
| 45 | | 広島運輸支局 輸送・監査担当 | 733-0036 | 広島市西区観音新町四丁目13-13-2 | 082-233-9167 |
| 46 | | 鳥取運輸支局 輸送・監査担当 | 680-0006 | 鳥取市丸山町224 | 0857-22-4120 |
| 47 | | 島根運輸支局 輸送・監査担当 | 690-0024 | 松江市馬場町43-3 | 0852-37-1311 |
| 48 | | 岡山運輸支局 輸送・監査担当 | 703-8245 | 岡山市中区藤原24-1 | 086-273-2113 |
| 49 | | 山口運輸支局 輸送・監査担当 | 753-0812 | 山口市宝町1-8 | 083-922-5336 |
| 50 | | 自動車交通部 貨物課 | 760-0068 | 高松市松島町1丁目17-33 高松第2地方合同庁舎 | 087-835-6365 |
| 51 | 四国運輸局 | 香川運輸支局 企画輸送・監査部門 | 761-8023 | 高松市鬼無町字佐藤20-1 | 087-882-1357 |
| 52 | | 徳島運輸支局 輸送・監査部門 | 771-1156 | 徳島市応神町応神産業団地1-1 | 088-641-4811 |
| 53 | | 愛媛運輸支局 輸送・監査部門 | 791-1113 | 松山市森松町1070 | 089-956-1563 |
| 54 | | 高知運輸支局 輸送・監査部門 | 781-5103 | 高知市大津乙1879-1 | 088-866-7311 |
| 55 | 九州運輸局 | 自動車交通部 貨物課 | 812-0013 | 福岡市博多区博多駅東2丁目11-1 | 092-472-2528 |
| 56 | | 福岡運輸支局 輸送部門 | 813-8577 | 福岡市東区千早3丁目10-40 | 092-673-1191 |
| 57 | | 佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門 | 849-0928 | 佐賀市若楠2丁目7-8 | 0952-30-7271 |
| 58 | | 長崎運輸支局 輸送・監査部門 | 851-0103 | 長崎市中里町1368 | 095-839-4747 |
| 59 | | 熊本運輸支局 輸送・監査部門 | 862-0901 | 熊本市東町4丁目14-35 | 096-369-3155 |
| 60 | | 大分運輸支局 輸送・監査部門 | 870-0906 | 大分市大州浜1丁目1-45 | 097-558-2107 |
| 61 | | 宮崎運輸支局 輸送・監査部門 | 880-0925 | 宮崎市大字本郷北方字鶴戸尾2735-3 | 0985-51-3952 |
| 62 | | 鹿児島運輸支局 輸送・監査部門 | 891-0131 | 鹿児島市谷山港2丁目4-1 | 099-261-9192 |
| 63 | | 沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課 | 900-0006 | 那覇市おもろまち2丁目1-1 | 098-866-1836 |
| 64 | 陸運事務所 輸送部門 | 901-2134 | 浦添市港川512-4 | 098-877-5140 | |

Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて、 事故の割合が半分以下

Gマーク取得状況別車両1万台あたり事故発生件数



※重傷事故とは、30日以上医師の治療を要する傷害等が発生した事故をいう（自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号）。

資料：自動車事故報告規則に基づく各年の事故報告書のデータを引用 出典：国土交通省 自動車局 貨物課

「安全性優良事業所」の認定事業所を知るには？

安全性優良事業所（Gマーク事業所）は、全日本トラック協会のホームページにて、事業所名、住所、電話番号を公表しています。また、平成27年からは、希望する認定事業所のホームページへのリンク及び主な輸送品目を掲載しています。

安全性優良事業所トップページ

<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>

安全性優良事業所（Gマーク事業所）都道府県別一覧表

http://www.jta.or.jp/tekiseika/teki_list/gmark/index.html



安全・安心な
Gマークの
安全性優良事業所を
ご利用下さい



「安全性優良事業所」認定のGマークは、厳正な審査により高評価を得た事業所のみ
に与えられる「安全性」の証です。
Gの由来は Good「よい」、Glory「繁栄」
の頭文字 G を取ったものです。



国土交通省が推進するGマーク認定制度！

「安全性優良事業所」は全日本トラック協会が認定する安全・安心な運送事業所です

安全性優良事業所とは



公益社団法人全日本トラック協会（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関）では、国土交通省の指導の下、利用者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするために、学識経験者、荷主団体、消費者団体等から構成される安全性評価委員会において、事業者の安全性を評価し、認定し、公表する「安全性優良事業所」（Gマーク）認定制度を平成15年7月からスタートさせました。

平成26年12月末現在、全国で21,125事業所（全事業所の25.3%）が安全性優良事業所に認定され、全事業用トラックの40.4%のトラックがGマークを付けて走っています。

3テーマ38項目の厳しい評価項目

1. 「安全性に対する法令の遵守状況」

適正化指導員による事業所の巡回指導結果、運輸安全マネジメントの取組状況を評価

2. 「事故や違反の状況」

事故や行政処分の状況を評価

3. 「安全性に対する取組の積極性」

安全対策会議の実施、運転者への教育などの取組を評価

上記3つのテーマに、計38の評価項目が設けられています。

100点満点中80点以上の評価など全ての認定要件をクリアした事業所だけが「安全性優良事業所」として認定されます。また、認定された後も2～4年ごとに更新審査があるため、認定事業所は安全性を維持し続ける必要があります。

認定事業所数の推移

運送事業所の4分の1以上が認定されています。



「安全性優良事業所認定制度」は産業界も注目しています

安全運送に関する荷主としての行動指針（抜粋）

一般社団法人日本経済団体連合会（平成15年10月21日策定）

- 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、毅然とした態度で臨む。
- 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蒙活動に努める。

参考 総合物流施策大綱（2013～2017）（抜粋）

（平成25年6月25日閣議決定）

2. 今後の物流施策の方向性と取組

(1) 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組

【荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善】

8) (中略) **安全性優良事業所 (Gマーク) の認定取得を促進する。**

利用者の皆様にとって、大切な荷物を安全に届けてもらいたいという思いは同じでしょうが、荷物を運んでもらう運送事業者の安全への取り組みというのは、なかなか目に見えて分からないのではないのでしょうか。

運送を依頼される際には、安全に対する一定の基準をクリアしたGマークの安全性優良事業所をご利用下さい。