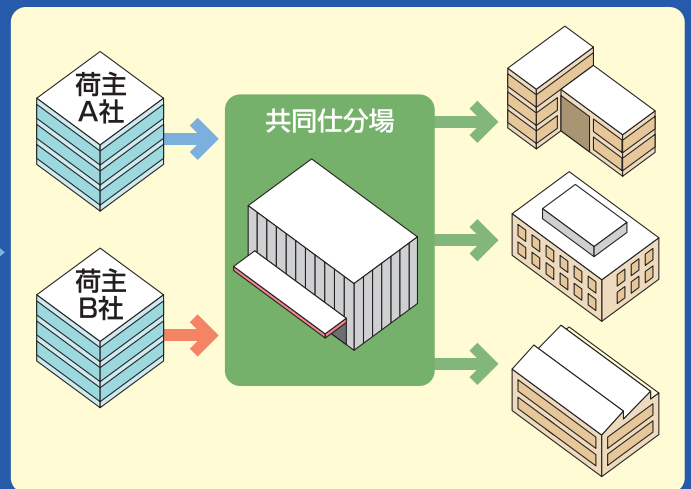
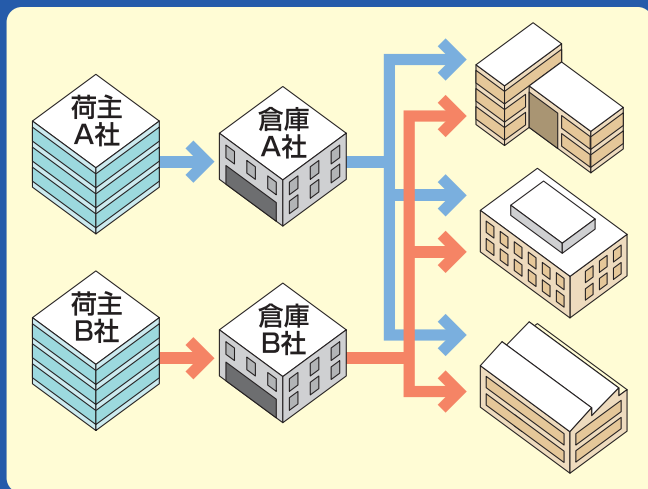


トラック輸送の 適正取引推進に向けて

荷主

パートナーシップ

物流事業者



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、安全・安心で効率的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（適正取引を推進するために経済団体・トラック事業者団体・行政機関で組織し中部運輸局に設置された会議）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優良取引事例や、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、更なる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、トラック輸送の効率化に努めていただければ幸いです。

内 容

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	1
1. 優良取引事例の紹介	
①在庫管理・配送業務のアウトソーシング(3PL)	2
②流通過程における加工業務の一括受注	3
③同一エリアへの積み合わせ運行	4
④出荷情報の共有化による納品管理	5
⑤デジタルタコメーターを活用した省エネルギー・安全運行	6
2. 安全輸送・環境問題への取組みとコスト	7
「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	8
3. 独占禁止法(物流特殊指定)・下請法のポイント	
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	9
相談窓口等のご案内	裏表紙

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、それぞれ知恵をしまり、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

※この宣言は、トラック輸送の適正な取引を推進するために中部運輸局に設置された「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」の第3回会議において採択されたものです。

1 | トラック輸送の適正取引推進に向けて 優良取引事例の紹介

1 在庫管理・配送業務のアウトソーシング(3PL)

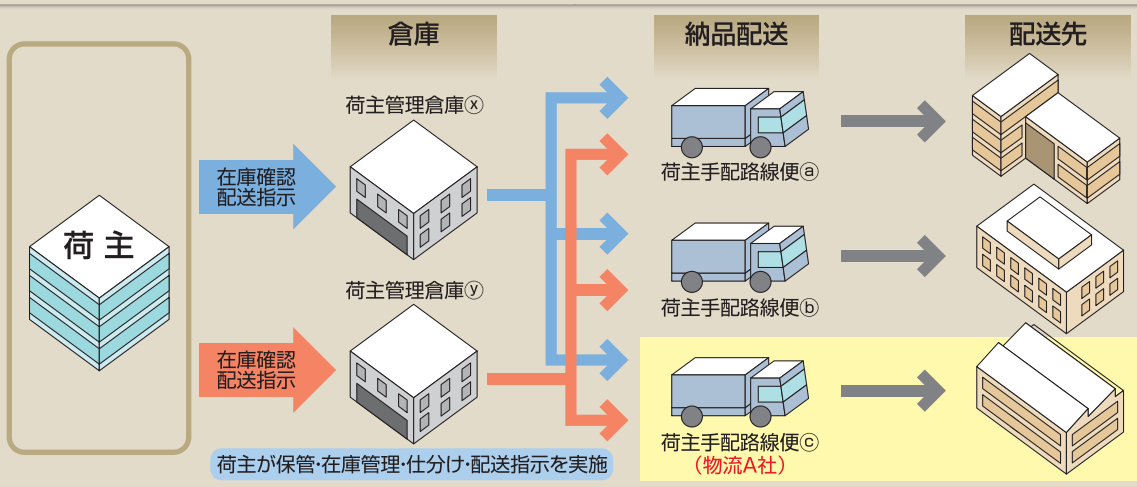
改善前 荷主が倉庫を確保し、自ら物流管理(在庫管理・仕分け・配送手配等)を行っていた。

改善後 物流A社の提案を受けて、同社の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。

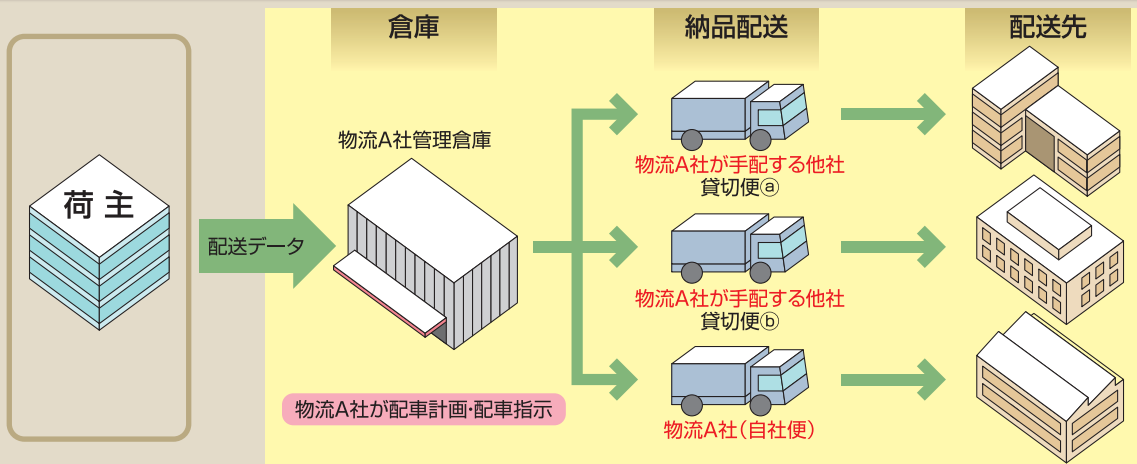
効果 荷主は、物流関連業務を外部化することで、コア業務である製造に集中。
物流業務の一括外部化により、物流関連経費の削減を達成。

ポイント

- 物流A社の「物流情報システム」の導入により、効率的な商品在庫・配送等管理システムが構築された。
- また、物流A社によるコンサルティングにより、荷主は物流の効率化・経費削減が達成できた。
- 物流A社は、荷主に代わり配車・物流管理を行うことで業務拡大ができ、また、荷主とこれまで取引のあるトラック事業者においても、継続して配送業務を受託維持している。
- 加えて、システムの構築によって、輸送(出荷)の定時制が確保され、運行効率が向上している。
- 当該ケースでは、荷主から物流同業他社への口添えサポートもあり、物流同業他社の理解が得られたことが成功要因となっている。



物流A社が荷主に、システム導入・物流効率化策を提案
運送に加えて、配送手配・在庫保管業務も受託



2 流通過程における加工業務の一括受注

改善前

名古屋港にある荷主一時保管倉庫から、荷主の別倉庫・流通加工場まで、転送業務のみを受託していた。

改善後

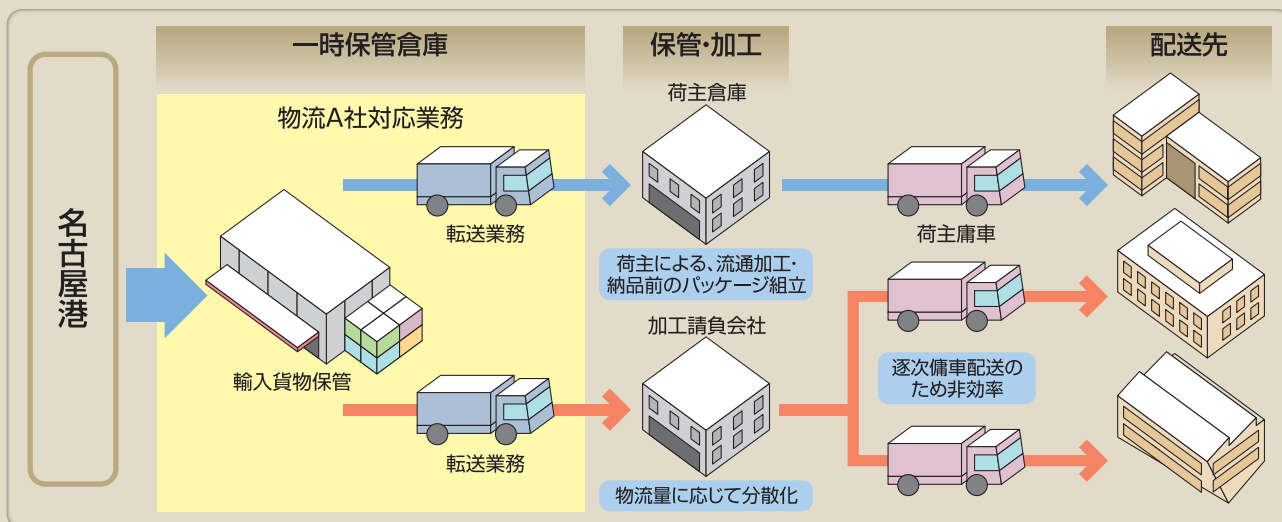
荷主の流通加工、納品配送を、一括管理する提案を行い、保管・流通加工・納品配送・在庫管理業務を一括受注した。

効果

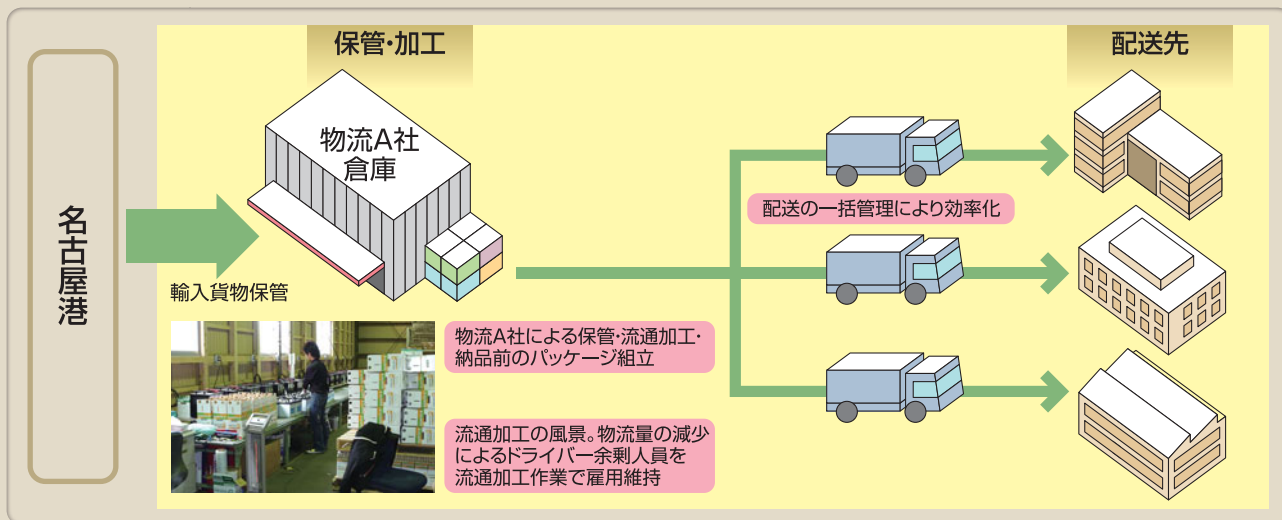
荷主は、流通加工・物流業務のアウトソーシング化により、コア業務である生産・販売に集中し、物流関連経費のコスト削減。物流事業者は、受託業務の拡大を達成。

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、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。
- 荷主側は、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は、ドライバー教育にも展開。
- 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。



物流A社から荷主への提案により、保管・流通加工・配送・在庫管理の一貫対応をアウトソーシング化



3 同一エリアへの積合せ運行

改善前

荷主X・Yが、それぞれ別の物流A・B社により、同一地区を配送していた。

改善後

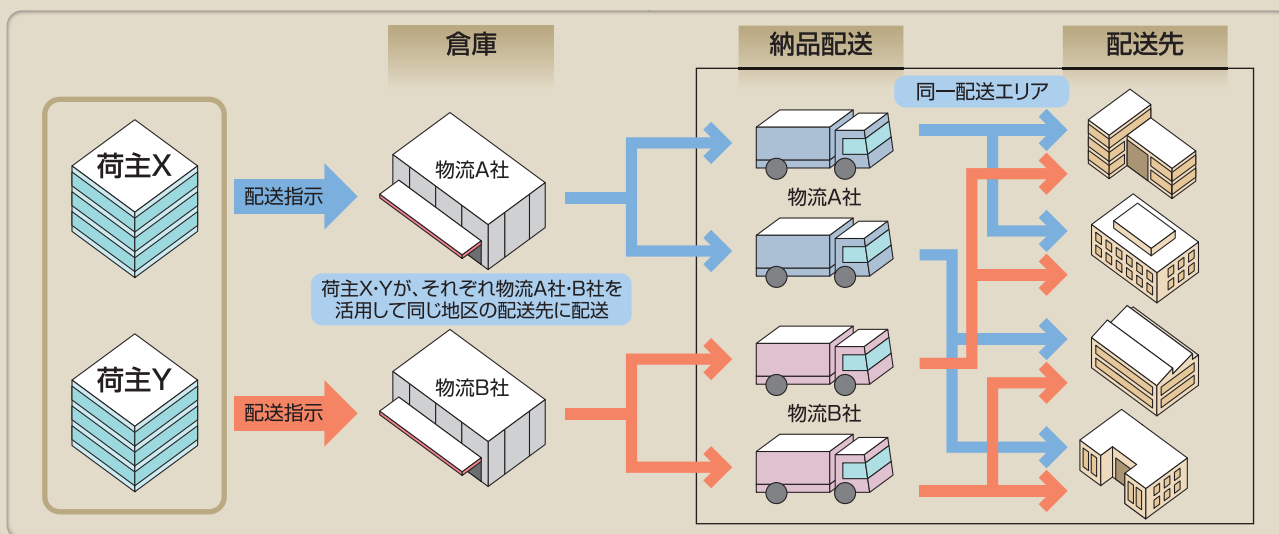
荷主Yは、系列子会社(物流B社)の事業縮小を模索しており、物流A社が、物流B社のトラック・ドライバーの一部を引き継ぎ、すべての事業を受託した。

効果

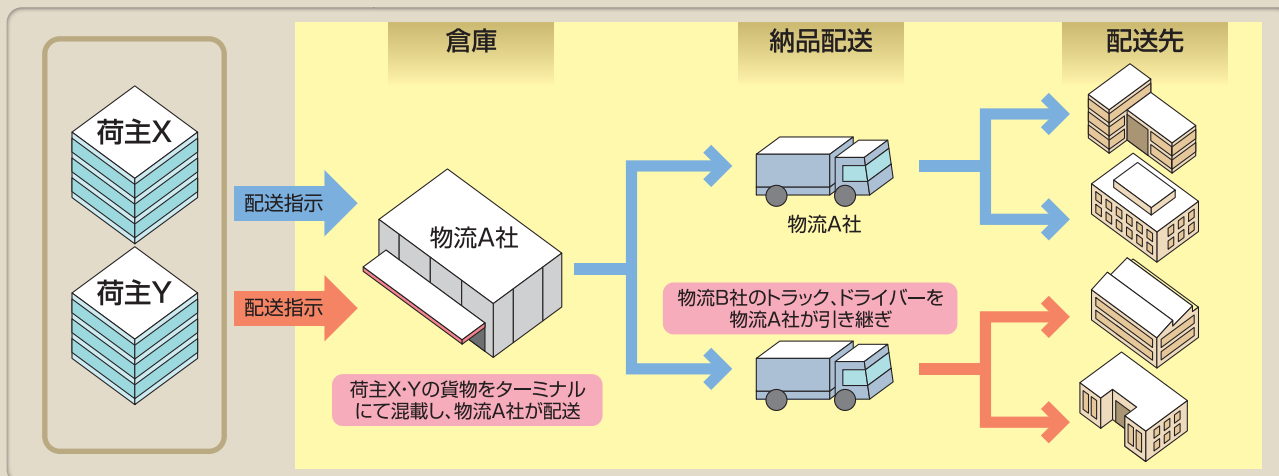
荷主Yは、系列子会社(物流B社)の事業圧縮を達成。
物流A社では、積み合わせ運行による事業効率化・事業拡大を達成。

ポイント

- 物流A社は、荷主Xだけでなく、荷主Yの受託を模索しており、機会を見つけて荷主Yにアプローチしていた。
- 荷主Xには、積み合わせ運行による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う。
- 配送先には、荷主X・Yから要請をしてもらった。
- 問題点として、荷主Xの物流管理と荷主Y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。



物流A社がシステム導入・物流効率化策を提案
運送に加え、配送手配・在庫保管業務も受託



4 出荷情報の共有化による納品管理

改善前

製造メーカーである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

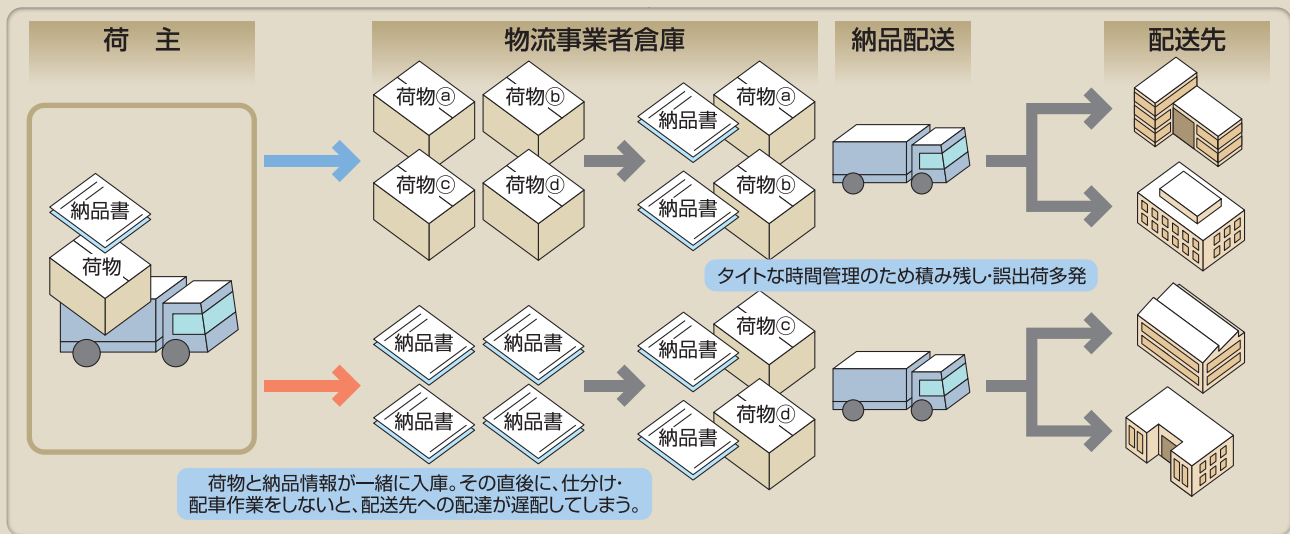
情報システムの導入により、配送指示情報を事前入手し、配車計画を構築する。併せてバーコードによる荷物管理を行う。

効果

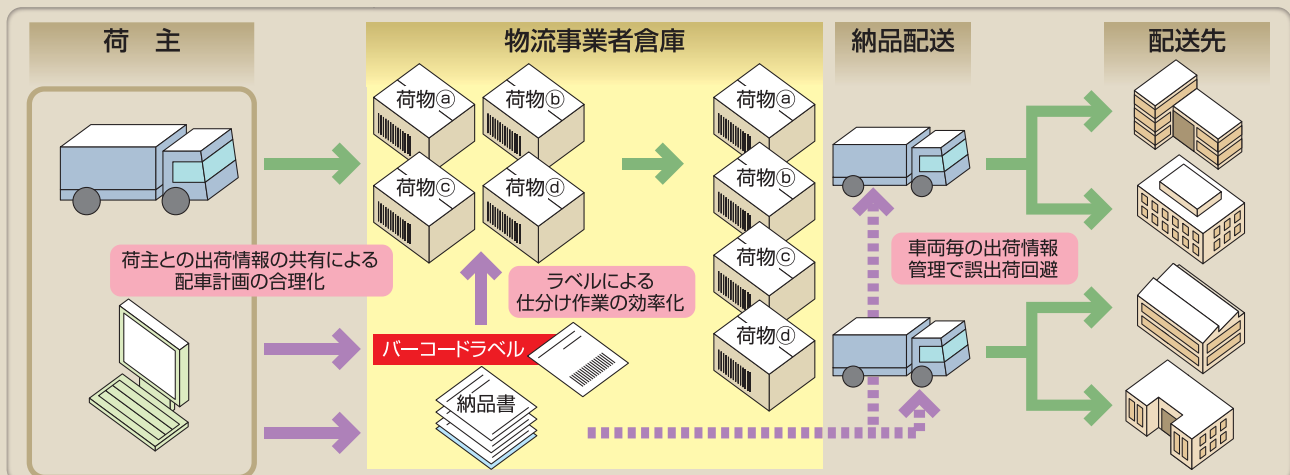
積み残し・誤出荷が激減。物流品質の向上により、荷主からの納品配送業務も拡大。配車計画は、これまで積載荷姿を職人のカンに頼って配車していたが、情報システムの導入により、積載仕分け効率の向上と、車両台数の削減が図られた。バーコードラベルの貼付で、仕分け作業が明確・簡便になり、パート作業で対応可能。人員確保がしやすくなり、トータルの人件費削減が可能となった。

ポイント

- 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。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



5 デジタルタコメーターを活用した省エネルギー・安全運行

改善前

当該物流事業者は、従前より省エネルギー運転=安全運転という理念を掲げ、ドライバーの安全運転教育を実施。

改善後

既存製品ではできなかった「アクセルむら」等の管理が可能なデジタルタコメーターをメーカーと共同開発し、さらなる燃費の「見える化」を進めた。

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。
デジタルタコメーターの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んだ。
また、集荷車両到着予測の情報発信により、発荷主の受け入れ準備の効率化が進んだ。

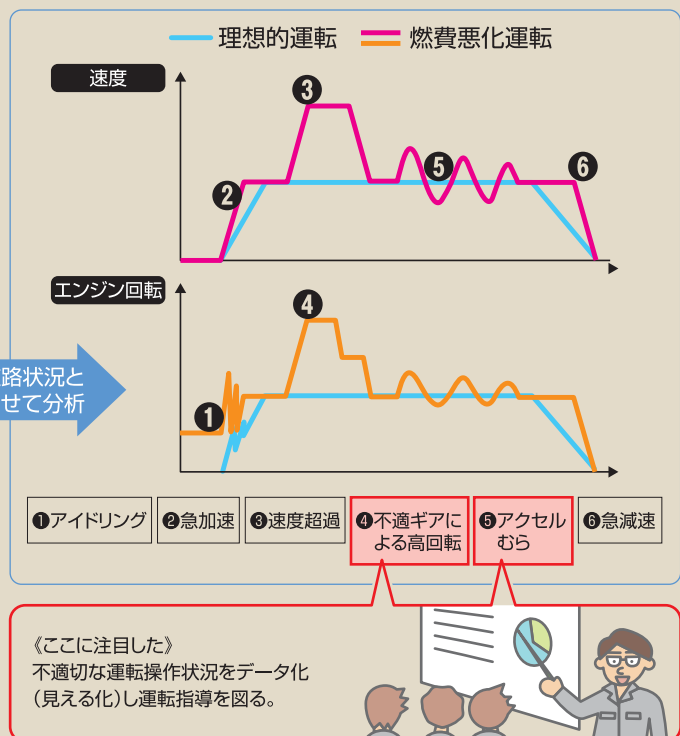
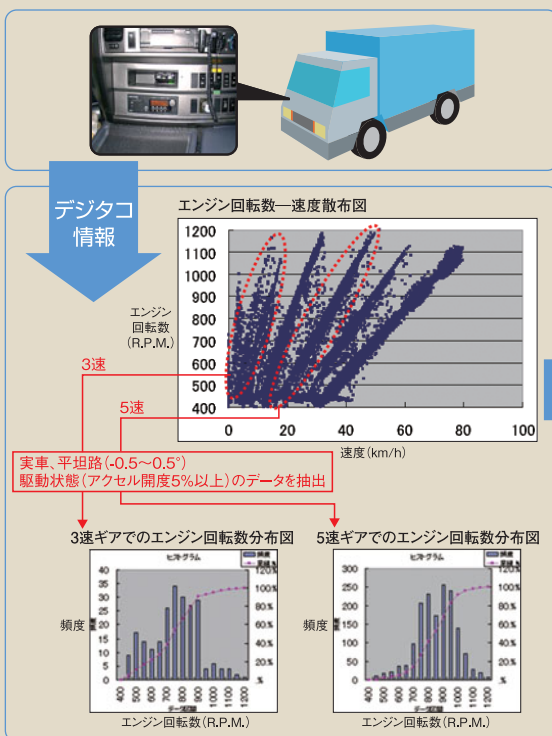
ポイント

- 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、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、メーカーにおいても今のところ製品化は予定していない。製品化に向けて業界全体として導入を促したいシステムである。

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、実車or空車条件毎に、駆動時のエンジン回転数・ギア段数、道路勾配等のデータを検出。高回転走行、速度変動状況がチェックできるシステム。

従来のデジタルタコメーターでは、下図の①アイドリング、②急加速、③速度超過、⑥急減速状況は確認できるが、エンジン高回転やアクセルむらの要因(運転操作or道路状況(主に下り勾配))は確認できなかった。本システムは、道路状況データの検出により、運転操作による「④不適切なギアによる高回転」、「⑤アクセルむら」を「見える化」し、ドライバーの運転技術の向上を目指すものである。



2 | トラック輸送の適正取引推進に向けて 安全輸送・環境問題への取組みとコスト

ライフラインとしての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、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。

安全・安心輸送の維持向上や、環境規制に対する適切な対応を推進していくためには、**一定のコストが不可欠**であることについて、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(<http://www.mlit.go.jp/common/000021502.pdf>)

HPアドレス: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→安全運行パートナーシップガイドライン

安全輸送対策

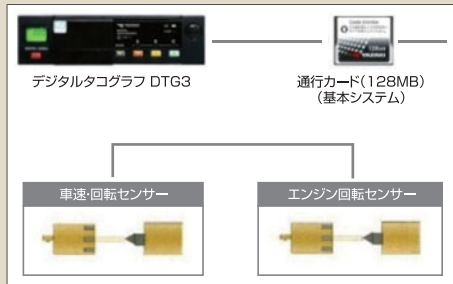
トラック事業者は、様々な安全機器を導入し安全輸送の向上に努めています。

※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し、運転傾向を自動的に評価分析。正確な運行管理や効果的な安全指導が可能。

費用 ソフト：50万～250万円(1万円/月)
車載機：17万～25万円/台(1千円/台/月)
※()は月額保守料



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。追突の危険が生じた場合は運転者に警告してブレーキ制御を行い、追突被害を軽減。

費用 装置：55万円

●先行車両に近づく場合



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で感知。一定以上の加速度を「事故」と認識し、データや映像を記録。

費用 ソフト：41万円
車載機：5.5万円/台



その他安全機器等

- ・バックアイカメラ：18万円/台
- ・アルコールチェッカー：35万円(ソフト&機器)
- ・スピードリミッター 新たな取付け：約20万円
新車オプション：8万円
- ・社内安全教育：時価(目に見えない費用)

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

▼これまでの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の導入 14,100,000円/台

平成16年 新短期排ガス規制適合車の導入 15,200,000円/台

平成17年 新長期排ガス規制適合車の導入 16,300,000円/台



110万円UP

110万円UP

※平成22年ポスト新長期排ガス規制適合車(燃焼装置+尿素混合装置)は200万円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

Gマーク認証制度は、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・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

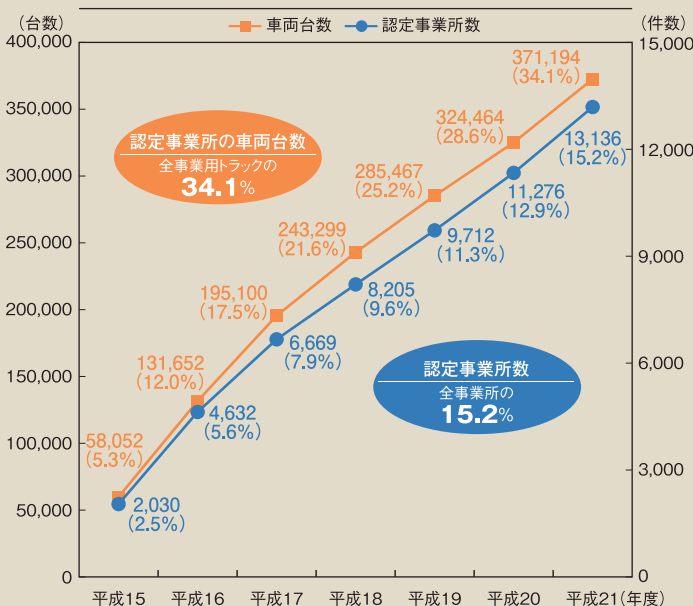
1 評価項目(3テーマ38項目)

- ①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
 - ②事故や違反の状況
 - ・重大事故、行政処分状況
 - ③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
(項目毎に最低基準点有り)



- 2 貨物自動車運送事業法に基づく認可申請、届出、報告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。

■Gマーク認証事業所数及び認証事業所の車両台数の推移



「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 | トラック輸送の適正取引推進に向けて 独占禁止法(物流特殊指定)・下請法のポイント

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

「独占禁止法(物流特殊指定)」や「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」により、不公正な取引方法は規制されています。

国土交通省HPでは、問題取引となりう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。詳しくは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。

※トラック運送業下請・適正取引推進ガイドライン(<http://www.mlit.go.jp/common/000017296.pdf>)

HPアドレス:国交省HP→(政策クイックリンク)自動車交通→トラック輸送適正取引推進相談窓口パナー→下請・適正取引推進ガイドライン

問題となりうる取引類型と望ましい取引形態(主な事例)

項目	買ったとき	代金減額	運送内容の変更	その他
問題となりうる行為類型例	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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不払い ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 積載量の追加に対する追加費用の不払い ● 出発・到着時間の変更に対する所要の高速料金等の不払い ● 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不払い ● 荷主等から運転手に対する運行等の直接指示 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃の支払遅延 ● 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 ● 公正取引委員会等に不公正な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(下請法上の規制)
望ましい取引慣行と実例	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

相談窓口等のご案内

どうぞお気軽にご質問、
ご相談ください。

取引上の悩みに応じます！

「下請かけこみ寺」

ご相談ください!!

「下請かけこみ寺」には、現在、中小企業の皆様から多くの相談が寄せられています。たとえば…

- 困った時 1** 契約書に支払い方法等が書いていないのですが、どうしたらよいのでしょうか？
- 困った時 2** 原材料価格が倍以上になったのに取引先が価格転嫁を全く認めてくれませんか！
- 困った時 3** 代金の支払いをめぐってごじれしています。裁判を起こそうか迷っています。
- 困った時 4** 代金の支払い時に、領引きを要求されて困っています！
- 困った時 5** 仕事の遅延と見返りに、取引先が取り扱っている商品を購入するよう求められ困っています。

「下請かけこみ寺」事業は、国の委託事業です。取引に関する中小企業の皆様のお悩みにも相談員が親身になってお話を聴きます。裁判外紛争解決手続(ADR)も整備しています。相談の費用は無料です。

困った時は、ご相談ください。ご相談いただいた方の秘密は厳守します。

トラックだって、悩んでいる。

取引上のトラブルはどこへ相談したらいいの？

環境を守るために、どうすればいいんだろう。

安全教育にもっと取り組んでいきたい。

輸送に対するコストが見合わない。

労働条件や安全衛生についての悩みを聞いてほしい。

ドライバーの人手が足りないよ。

下請かけこみ寺

- (財)全国中小企業取引振興協会〈本部〉 Tel.03-5541-6655
- (財)あいち産業振興機構 Tel.052-715-3069
- (財)しずおか産業創造機構 Tel.054-273-4433
- (財)岐阜県産業経済振興センター Tel.058-277-1092
- (財)三重県産業支援センター Tel.059-228-7283
- (財)ふくい産業支援センター Tel.0776-67-7426

「物流特殊指定・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 Tel.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 下請課 Tel.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)

「下請法に関するご相談窓口」

- 〈中小企業庁〉
- 中部経済産業局 産業部中小企業課 Tel.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 Tel.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 Tel.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 Tel.052-952-8037
- 愛知運輸支局 輸送担当 Tel.052-351-5312
- 静岡運輸支局 輸送・監査担当 Tel.054-261-1191
- 岐阜運輸支局 輸送・監査担当 Tel.058-279-3714
- 三重運輸支局 輸送・監査担当 Tel.059-234-8411
- 福井運輸支局 輸送・監査担当 Tel.0776-34-1602

中部運輸局自動車交通部貨物課では、
トラック事業に関する各種相談や取組みを、
ホームページにて情報発信しています。

不明な点やご相談があれば、
お気軽にお問い合わせください。

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(中部トラック輸送適正取引推進PS会議)

〒460-8528
名古屋市中区三の丸2-2-1 合同庁舎第1号館
国土交通省中部運輸局自動車交通部貨物課

Tel : 052-952-8037
Fax : 052-961-0816