

「相互庸車プラン」 — 助け合いで支える輸送経済」

ムダをなくし、距離をつなぐ — 公平庸車ネットワーク

課題と対策

1. 公平性の定義と測定の難しさ

- **「同じ本数・同じ金額」**といっても、実際には待機時間・ヤード待ち事情による拘束時間などが異なります。
 - 結果的に「名目上は同条件」でも、実際の運行負担に偏りが生じ、どちらかが不満を感じる可能性があります。
→ 対策としては、「拘束時間加味」などの補正係数を設定する方法があります。
-

2. 原価構造の違いによる不均衡

- 委託側と受託側では、燃料費・人件費・車両減価償却・整備費・保険料などのコスト構造が異なるため、「同じ金額」での受け合いが必ずしも公平ではない可能性。
→ ICD 管理コスト/機能、港、ターミナルごとの基準運賃モデルを明確にする必要があります。
-

3. タイミング・需要変動リスク

- ある時期に「A 社が委託超過」「B 社が受託超過」といった偏りが出る場合、**帳尻合わせ(バランス調整)をどの期間で行うかが課題になります。

→ 月次・四半期単位での精算ルール、または「ポイント制」や「クレジット制」
**導入が有効です。

4. 契約・責任の所在

- 相互庸車の際、事故・遅延・積載損傷が発生した場合の責任分担が曖昧になりやすい。
 - 元請け責任、貨物保険、下請法対応など法的整理も必要です。
→ 共通契約書式(覚書)と保険・補償ルールの明文化が不可欠です。
-

5. 管理・記録の手間

- 双方の庸車実績・金額・走行距離・コンテナ本数などを公平にトレースできる仕組みが必要。
→ Excel やクラウド表計算では限界があり、共通のオンライン管理システム(例: マatchingプラットフォームやアプリ)が求められます。
-

6. 信頼関係と情報開示の問題

- コストや実績を相互に開示する必要があるため、情報共有に対する心理的・競争的抵抗感が生じやすい。
→ 中立的な**調整機関(事務局や協議会)**が必要。

→ 必要に応じて守秘義務契約を交わす。
-

7. 長期的なバランス維持

- 一時的な公平は保てても、**運行エリアや案件特性の変化**で中長期的に不均衡が生じることがあります。
→ 年次見直し制度や****動的バランス管理(AI マッチング等)****の導入が理想です。

=====

相互庸車協定モデル(案)

第1章 目的

本協定は、特定区間における輸送委託および受託(以下「庸車」という)に関し、関係各社間の取引を公平・透明かつ効率的に行うことを目的とする。

特に、同一条件下における**同数量・同金額での相互受け合い**を基本とし、不公平のない協働体制を確立する。

第2章 定義

1. 「委託」とは、自社車両以外の車両に運行を依頼すること。
2. 「受託」とは、他社からの輸送依頼を自社車両で引き受けること。
3. 「相互庸車」とは、委託・受託の関係を一定期間内で相殺・均衡させる取引形態をいう。
4. 「区間」とは、協定で指定した物流ルート(例: 特定 ICD～京浜港間など)を指す。

第3章 基本原則

1. 相互庸車の対象は、両社間で合意した**区間・コンテナサイズ・運賃基準**に限定する。
2. 基本ルールとして「**同台数・同金額・同期間**」での受け合いを原則とする。

3. ただし、運行距離・拘束時間・ヤード待機時間等に著しい差がある場合、**補正係数(例:ヤード・距離・時間補正 1.1～1.3 倍)**を適用できる。
-

第4章 運賃および精算

1. 運賃は、協議により定める「基準単価表」に基づき算定する。
 2. 月次または四半期ごとに委託・受託実績を照合し、差額が発生した場合は**相殺または清算**する。
 3. 精算単位は原則として輸送コンテナ本数ベースとする。
 4. 複数社間の相互庸車の場合、**中立的事務局**が集計・精算を行う。
-

第5章 管理・記録

1. 各社は、運行ごとに以下の情報を登録・報告する。
 - (1) 日時・区間・コンテナ船社/コンテナ番号
 - (2) ヤード・距離・運賃額(係数適用)
 - (3) 拘束時間・待機時間・実入り/空の別
 2. データはクラウド上で共有し、透明性を確保する。
 3. 不一致がある場合は双方の責任者が確認・修正する。
-

第6章 事故・トラブル対応

1. 輸送中の事故・破損・遅延等が発生した場合、**運行責任者の所属会社が一次対応**を行う。
 2. 保険の適用範囲、損害分担の基準は別途定める。
 3. 重大なトラブル発生時は、事務局を通じて関係各社へ速やかに報告する。
-

第7章 調整・見直し

1. 本協定の内容は、原則として**年1回見直し**を行う。

2. 不公平や運行環境の変化が生じた場合、関係各社の合意により随時修正できる。
 3. 中長期的な均衡を保つため、**「ポイント制」または「相互信用残高制度」**を導入することができる。
-

第8章 事務局

1. 相互庸車の運用を円滑に行うため、**共同事務局または監査役**を設置する。
 2. 事務局、監査役は、記録管理・データ集計・紛争調整・新規参加審査を担う。
-

第9章 その他

1. 本協定に定めのない事項または疑義が生じた場合は、関係各社協議により誠実に解決する。
 2. 本協定の有効期間は1年とし、満了時に自動更新とする。
-

関連する必要資料(例)

- ・【別紙1】運賃基準表
- ・【別紙2】補正係数一覧表
- ・【別紙3】データ登録フォーマット
- ・【別紙4】事故対応マニュアル
- ・【別紙5】相殺・ポイント算定式サンプル

項目	例・補足
区分	
内容	
備考	
目的	
公平・透明な相互庸車の実現	例: 特定ICD～京浜港間の庸車取引
定義	
委託・受託・相互庸車の用語定義	受託＝他社依頼の輸送、委託＝他社車両依頼
基本原則	
同コンテナ数・同金額・同期間での受け合い	ヤード待ち、距離・その他、拘束時間に応じ補正
補正係数1.0～1.3適用可	
運賃・精算	
基準単価表に基づき月次または四半期で精算	運賃単価＝¥20000/40ft など
差額は相殺・清算	
管理・記録	
日次運行データの共有・照合	コンテナ本数・距離・時間等を自動集計
クラウド管理推奨	
事故対応	
運行会社が一次対応、保険適用ルール明記	事故報告テンプレートに沿って通知
見直し	
年1回の協定見直しおよびポイント制度導入	公平性維持・データ監査
事務局	
中立的共同事務局がデータ管理・調整	ESCOTまたはCRU協議会等が運営可能
成果物	
CO ₂ 削減クレジット	期間削減量÷2で折半