

第1回トラック運送業における多重下請構造検討会

議事次第

令和6年8月23日（金）10時00分～12時00分
中央合同庁舎2号館1階低層棟共用会議室1

1. 開 会

2. 議 題

- （1）本検討会開催の背景・目的について
- （2）「多重下請構造のあり方検討会」の提言について（全日本トラック協会）
- （3）実態調査の進め方（案）について

3. 閉 会

<配布資料>

- 資料1：本検討会開催の背景・目的
- 資料2：全日本トラック協会提出資料
- 資料3：実態調査の進め方（案）

「トラック運送業における多重下請構造検討会」委員名簿

(令和6年8月23日現在・順不同・敬称略)

<委 員>

野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院教授

<オブザーバー>

平島 竜二	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
若林 陽介	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
馬場崎 靖	公益社団法人 全国通運連盟 理事長
鈴木 庸夫	一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会 専務理事
山本 博之	一般社団法人 航空貨物運送協会 専務理事
大倉健二郎	日本内航運送取扱業海運組合 事務局長
坂井 俊文	全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
亀井 明紀	公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部企業取引課長
澁谷 秀行	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長
丸田 聡	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 物流生産性向上推進室長
平林 孝之	経済産業省 商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室長
鮫島 大幸	中小企業庁 事業環境部取引課長

<事務局>

国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課

「トラック運送業における多重下請構造検討会（第1回）」出席者名簿

（順不同・敬称略）

<委員>

野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院教授

<オブザーバー>

平島 竜二	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
若林 陽介	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
馬場崎 靖	公益社団法人 全国通運連盟 理事長
早川 恭三	一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会 業務部長※
山本 博之	一般社団法人 航空貨物運送協会 専務理事
大倉健二郎	日本内航運送取扱業海運組合 事務局長
坂井 俊文	全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
亀井 明紀	公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部企業取引課長
澁谷 秀行	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長
丸田 聡	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 物流生産性向上推進室長
大西 智代	経済産業省 商務・サービスグループ消費・流通政策課総括補佐※
鮫島 大幸	中小企業庁 事業環境部取引課長

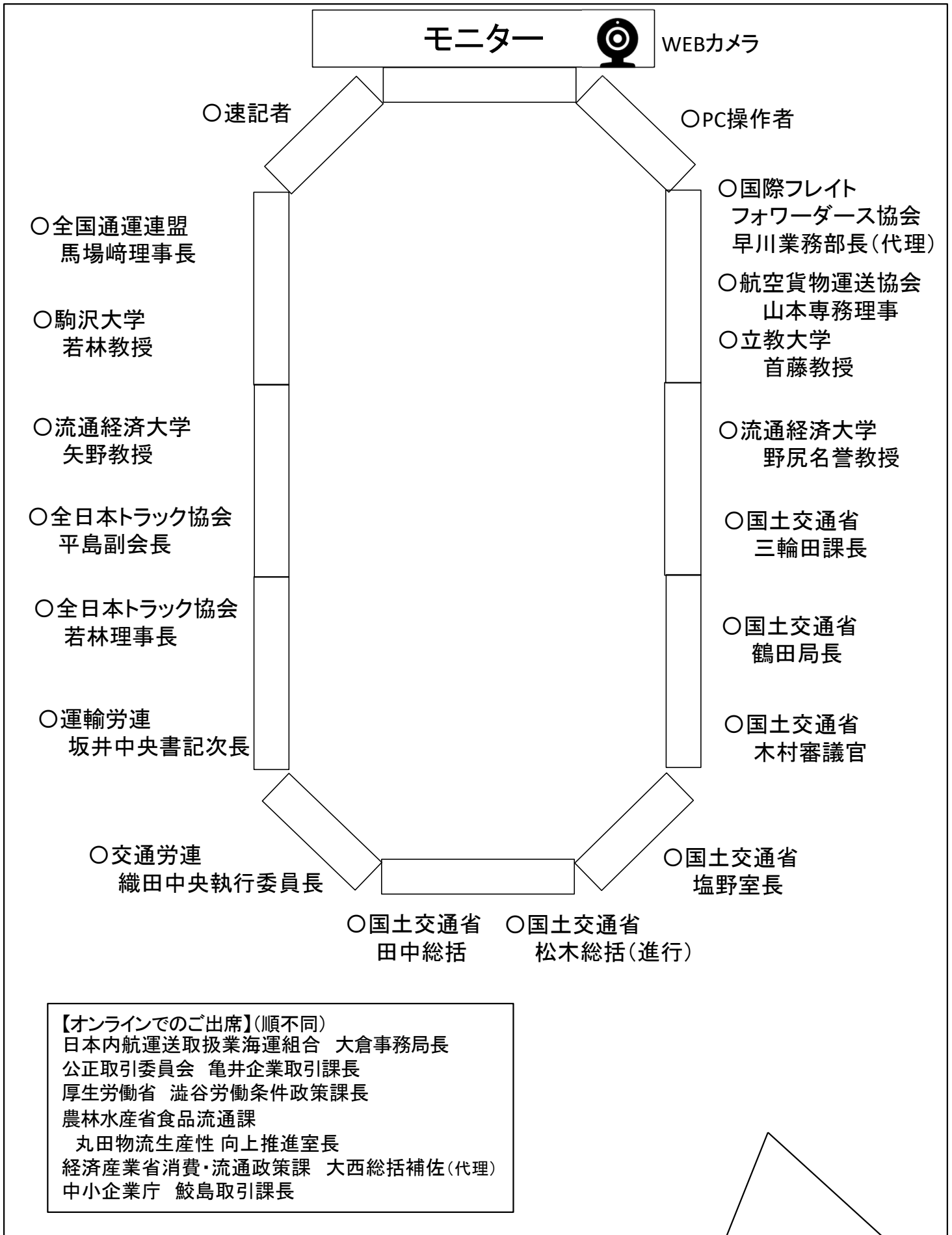
<国土交通省>

鶴田 浩久	物流・自動車局長
木村 大	官房審議官（物流・自動車局）
三輪田 優子	貨物流通事業課長
塩野 進	貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室長
松木 拓	貨物流通事業課 課長補佐（総括）
田中 聖也	貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室 課長補佐（総括）

※代理出席

第1回トラック運送業における多重下請構造検討会配席図

令和6年8月23日(金)10:00~12:00
於:中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室1

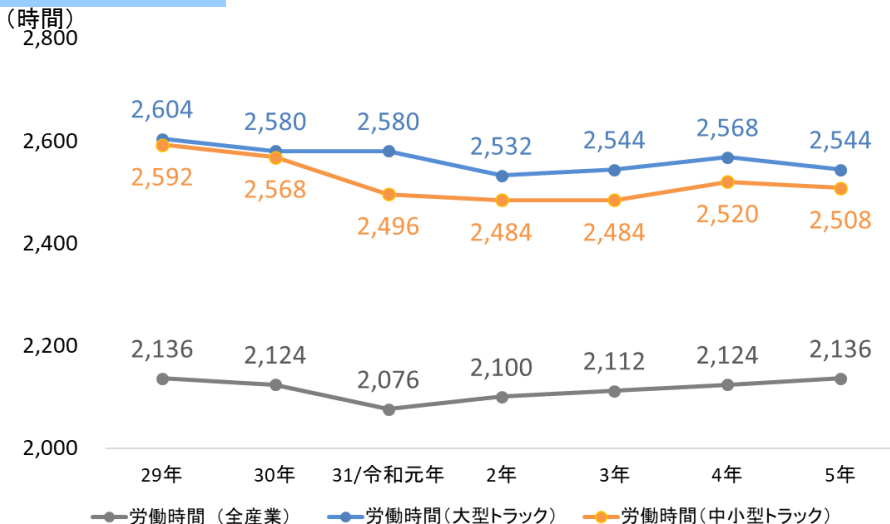


本検討会開催の背景・目的

1.トラック運送事業の働き方をめぐる現状

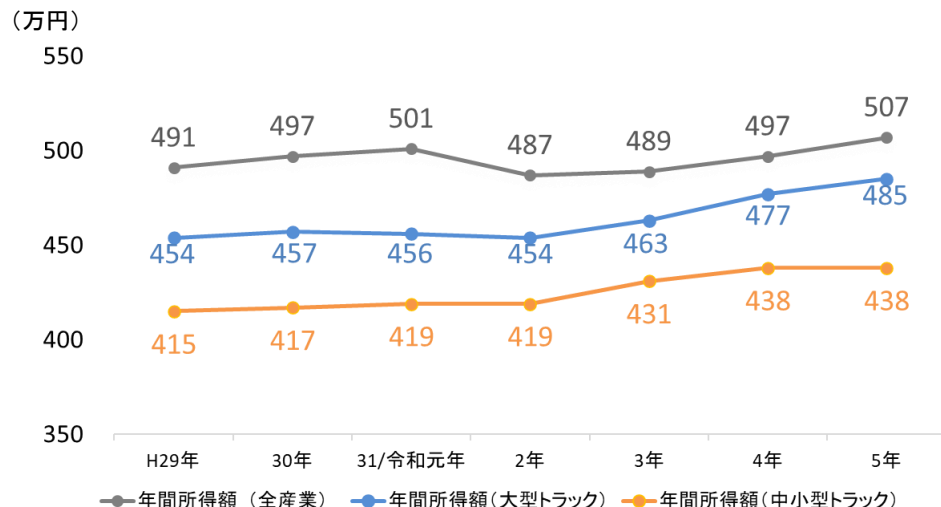
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



②年間賃金

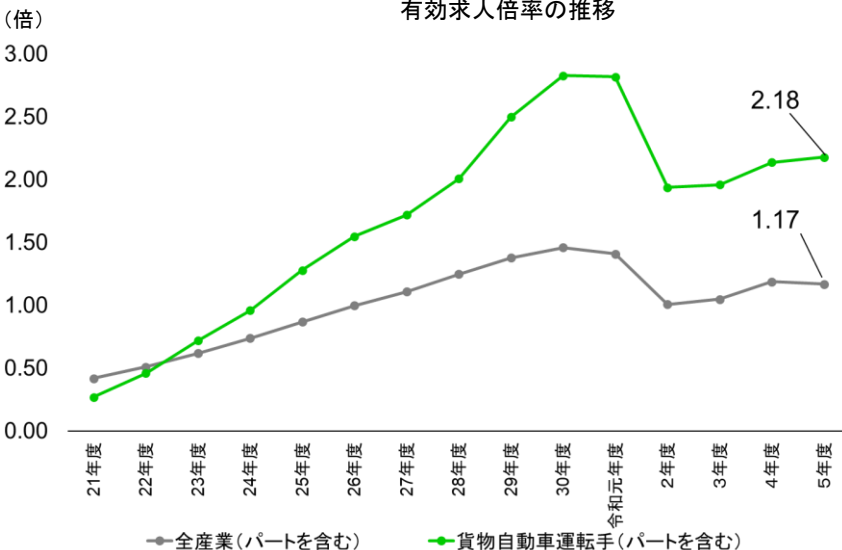
全産業平均より5%～15%低い。



③人手不足

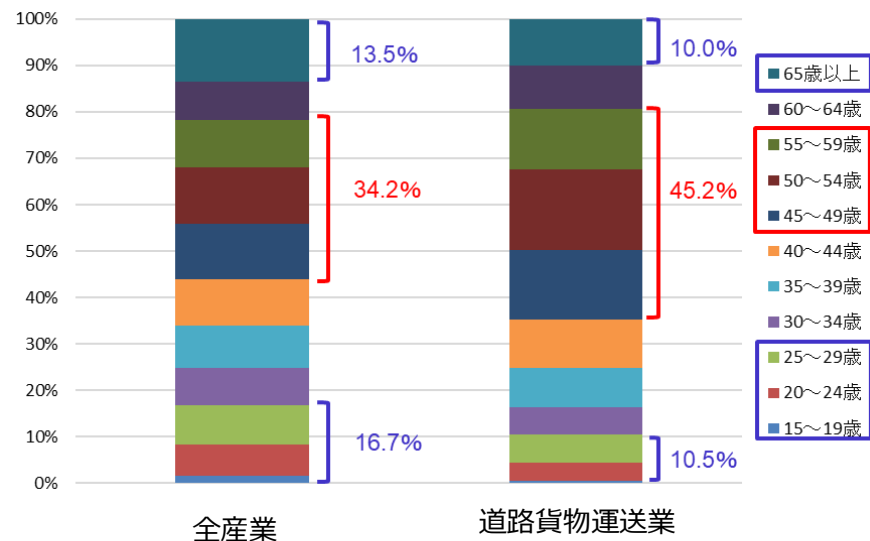
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。
中年層の割合が高い。



2-1. 物流関連2法の改正(R6.5.15公布)

- 実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等の観点から、多重下請構造の是正や契約条件の明確化を図るため、貨物自動車運送事業法を改正し、
 - (1) 荷主企業や元請事業者が実運送事業者を把握できるようにするための実運送体制管理簿の作成等を元請事業者に対し義務付けるとともに、
 - (2) 運送契約締結時の契約内容の書面交付を義務付け 等を措置

改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***¹(発荷主・着荷主)、②**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*¹元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のもの(特定事業者)に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価(附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。)等について記載した**書面による交付**等を義務付け*²。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***³を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

*²⁻³ 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

令和6年度に行われた貨物流通事業法等の改正に際して、衆議院と参議院の両方において、実運送事業者における適正な運賃收受を実現するため、多重下請構造についての実態把握を行い、規制措置の導入も含め必要な対策を講じる旨の附帯決議がなされた。

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（抄）

令和6年度 第213回国会

○衆議院国土交通委員会

六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃收受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「專業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

○参議院国土交通委員会

六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃收受を実現するため、実運送を行わず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者（いわゆる「專業水屋」）についても実態を把握し、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討するなど、規制措置の導入も含め必要な対策を講ずること。

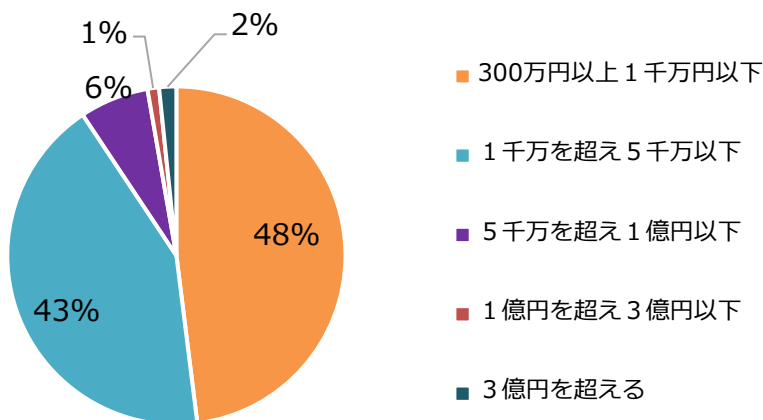
3-1. 運送事業者における多重下請構造についての実態調査①

- 令和5年2月に発表された「持続可能な物流の実現に向けた検討会（※）」の中間とりまとめに基づき、同年2月～4月、多重下請構造の実態把握を目的とした**トラック事業者に対するアンケート調査を実施**

- 回答者数は4,401者であり、回答者の約9割が資本金5,000万円以下の中小企業

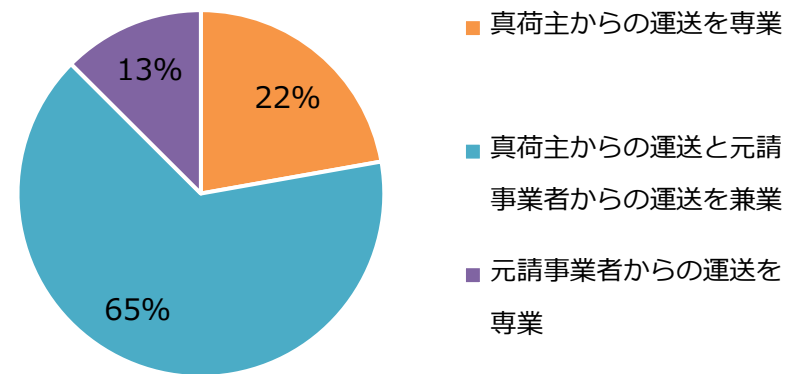
（※）物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることを目的とし、令和4年9月～令和5年8月にかけて、国土交通省、農林水産省、経済産業省の三省合同で開催。

回答事業者の資本金



(n = 4,269)

主な業務

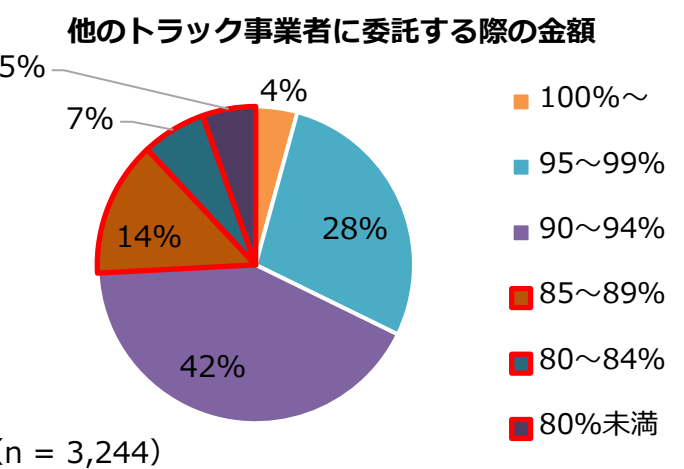
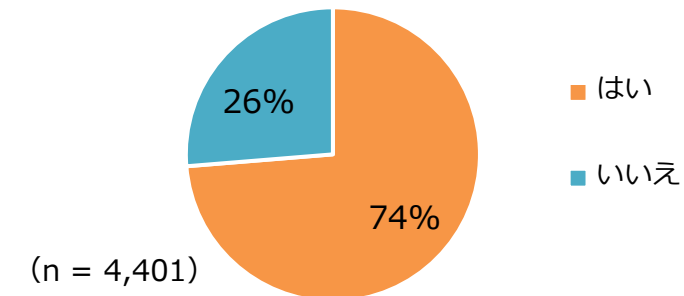


(n = 4,314)

他のトラック事業者を利用する場合(発注側への質問)

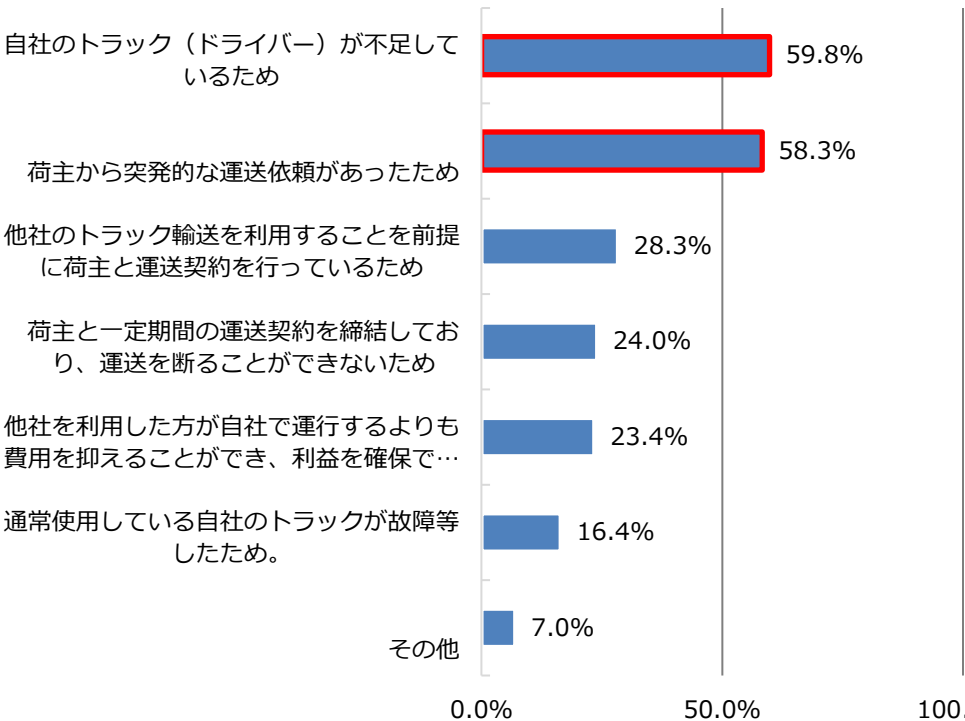
- 7割超の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答し、下請に出す際は約3割が請負金額の90%未満で委託している。
- 下請のトラック事業者を利用する理由として、「自社のトラックドライバーが不足」、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多かったほか、「他者のトラックを利用することが前提となっているため」、「他者を利用した方が費用を抑えることができるため」との回答も一定数見られた。

他のトラック事業者を利用して運送することがあるか
(貨物自動車運送事業法の利用運送)



他のトラック事業者を利用して運送する理由

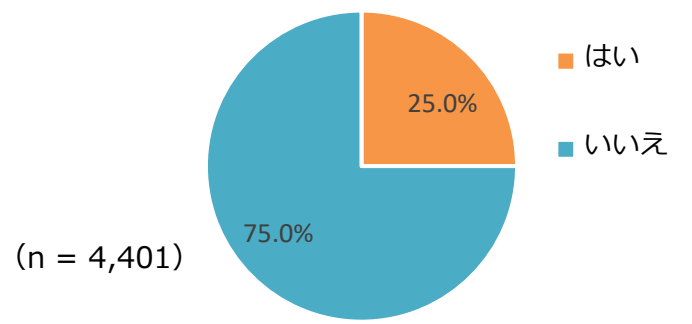
(n = 3,244、複数回答)



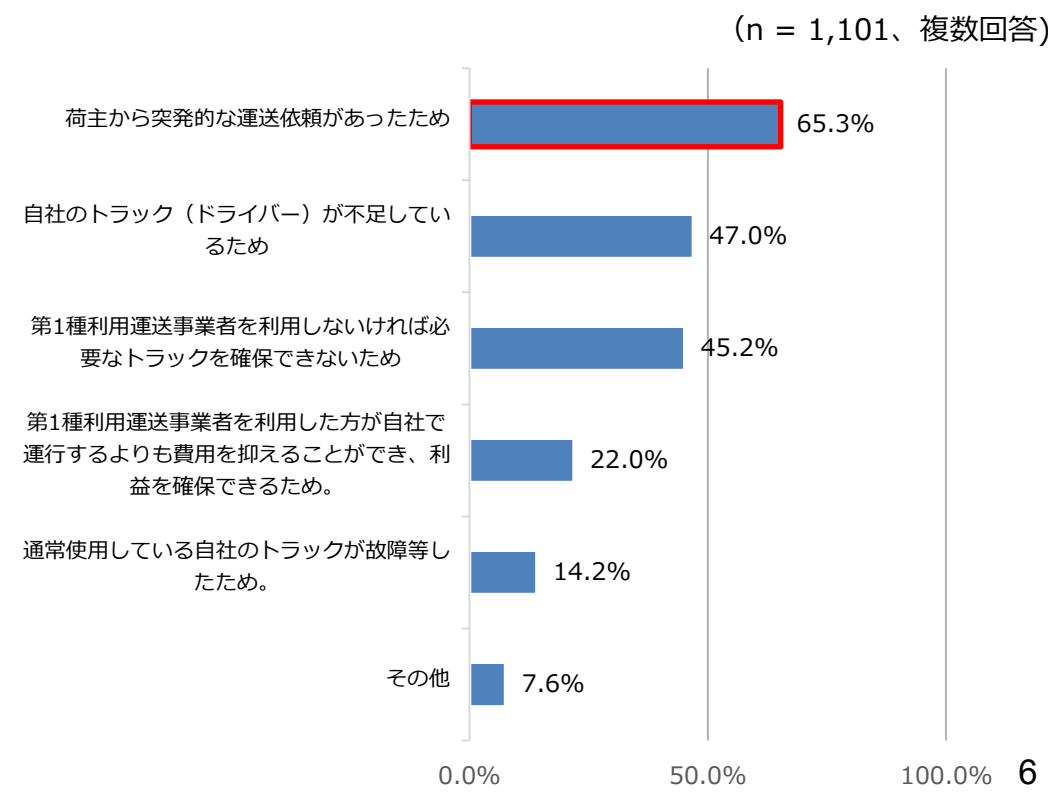
トラックを持たない利用運送事業者を利用する場合（発注側への質問）

- トラックを持たない第1種利用運送事業者を利用して運送することがある事業者の割合は25%であり、その理由としては「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多く、「利用しなければ必要なトラックを確保できないため」、「他者を利用した方が費用を抑えることができるため」との回答も一定数見られた。
- 第1種利用運送事業者を利用する際は、約3割が請負金額の90%未満で委託している。

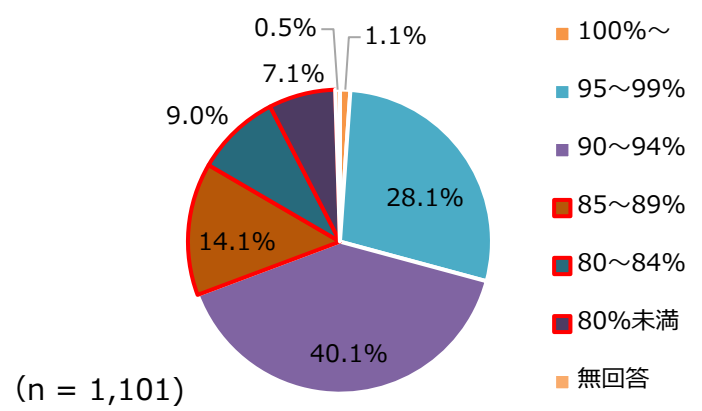
第1種利用運送事業者を利用して運送することがあるか



第1種利用運送事業者を利用して運送する理由



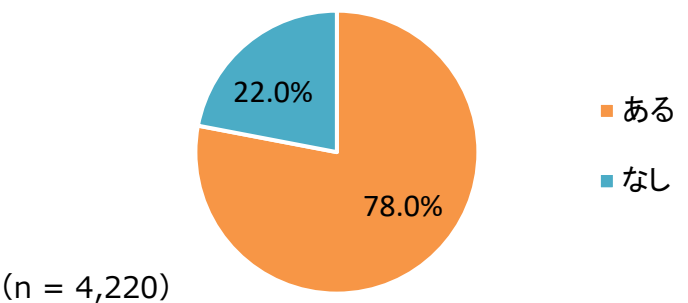
第1種利用運送事業者を利用する際の下請金額



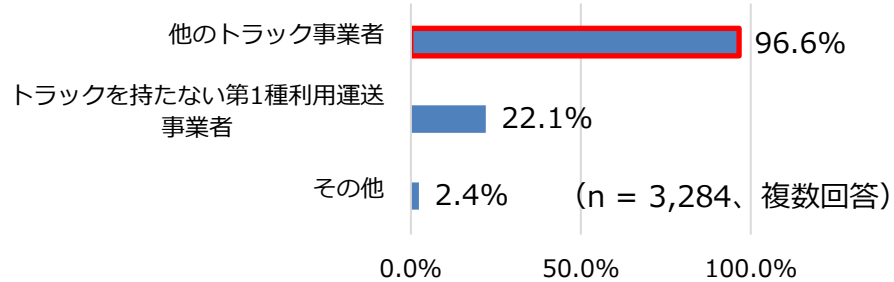
他社から運送依頼を受ける場合（受注側への質問）

- 8割の事業者が、他社からの運送依頼を受けることがあると回答しており、その場合の運送依頼主は「他のトラック事業者」が多い。
- 下請として受託する理由としては「仲間の事業者を助けるため」が最も多く、次に「荷主に直接営業することが困難なため」との回答が多かった。
- トラックを持たない第1種利用運送事業者から受託する場合の運賃水準は、約5割が元請の90%未満であり、約15%は「不明」と回答。

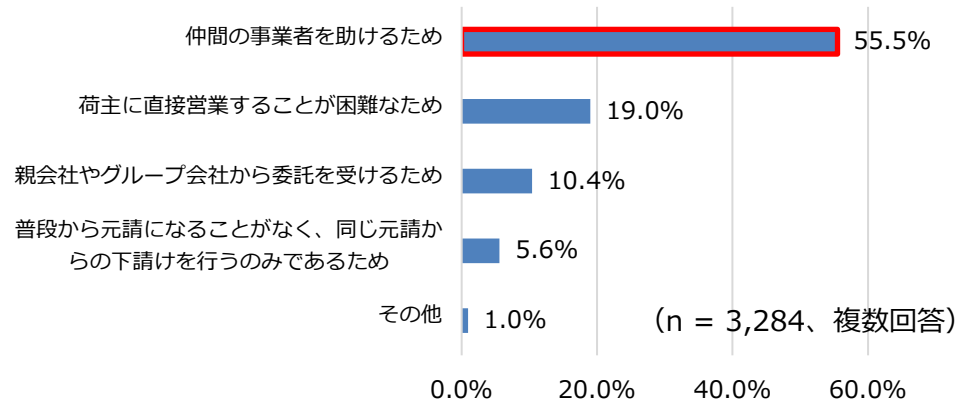
他社からの運送依頼を引き受けることがあるか



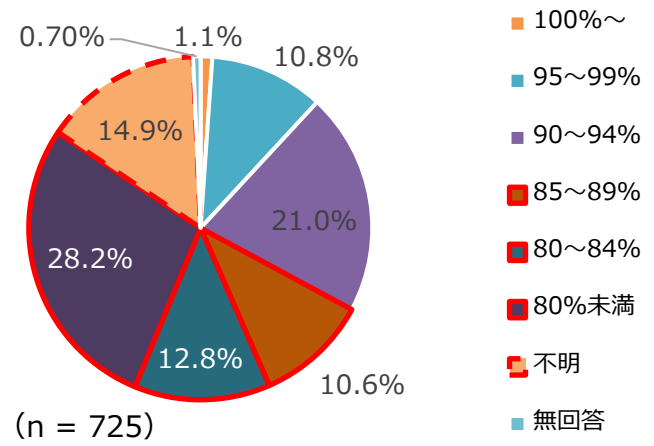
その場合の運送依頼主



下請として受託する理由



第1種利用運送事業者から受託する際の運賃水準



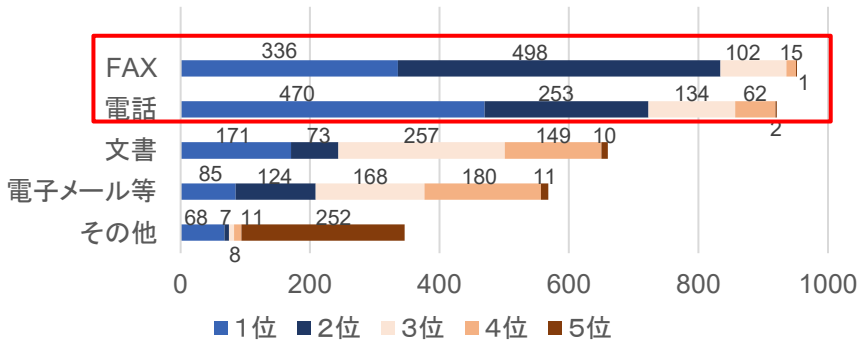
利用運送事業者(自動車)と実運送事業者の取引関係や輸送の安全確保等の実態を把握し、トラック輸送における適正な取引や安全運行の確保を図るために必要な情報を収集することを目的に、実態調査を実施

- ・実施時期:平成26年8月～10月
- ・調査方法:アンケート形式(郵送)
- ・回答事業者数:第一種貨物利用運送事業(自動車)を営む1,379事業者 (実運送との兼業事業者を含む)

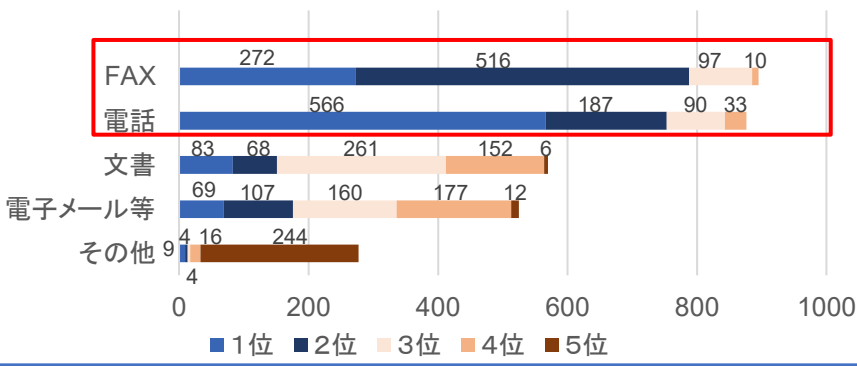
1. 発注手段(継続取引、スポット取引)

※無回答を除いて集計

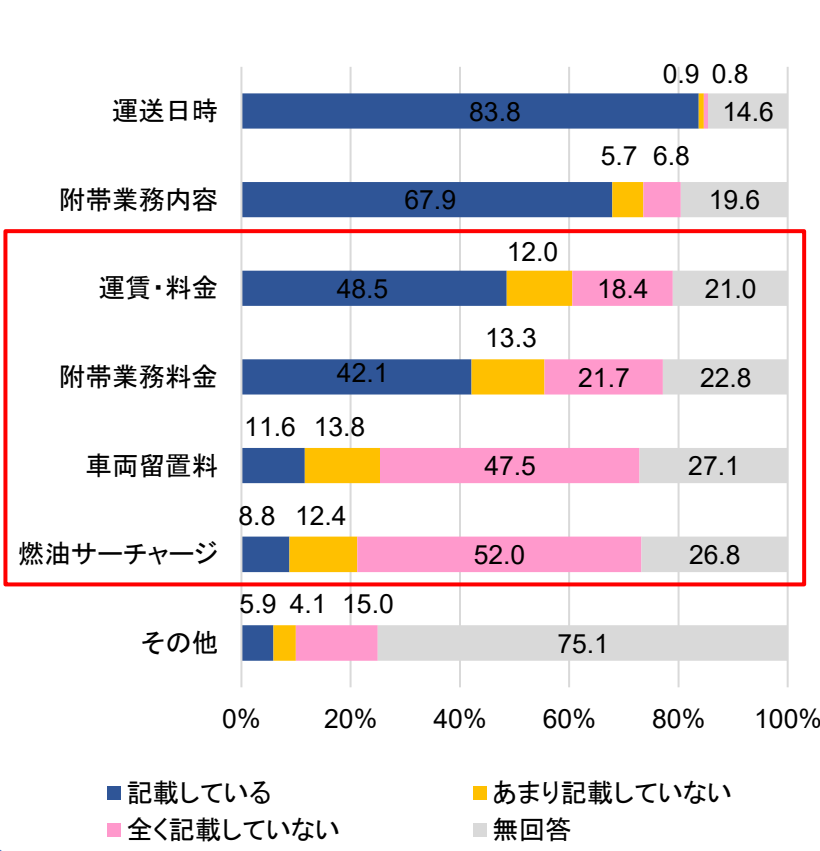
発注する手段(順位の回答数)【継続取引】



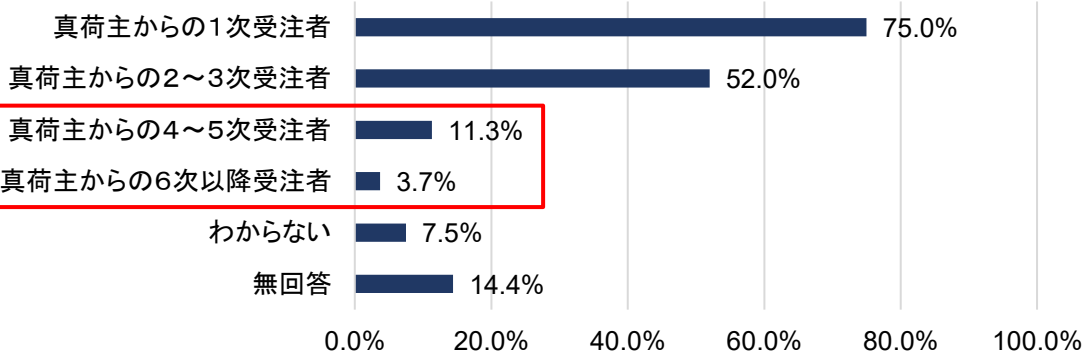
発注する手段(順位の回答数)【スポット取引】



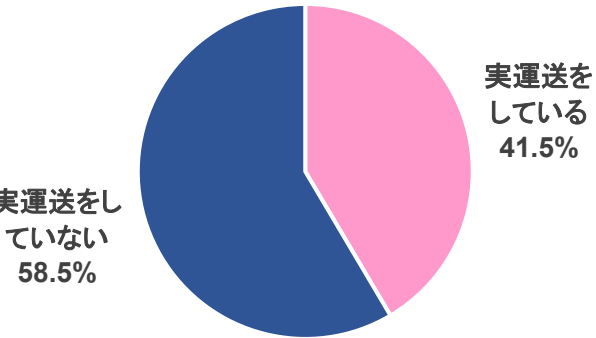
2. 書面による発注を行っている場合の記載事項



3. 真荷主から見た場合の立場(複数回答)

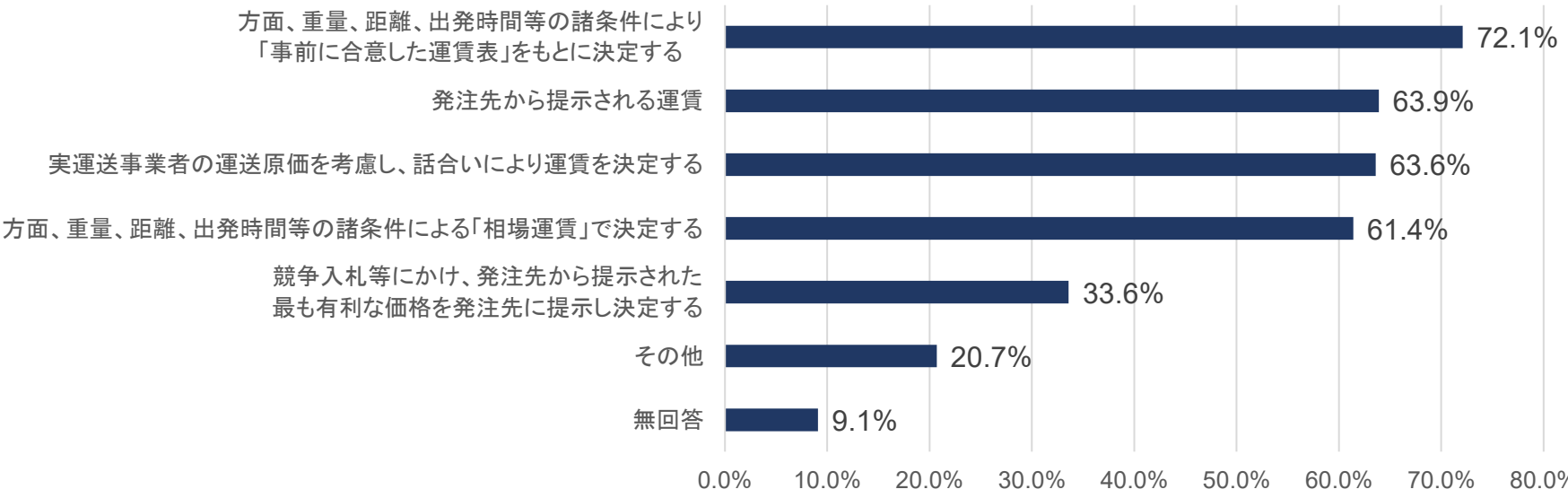


4. 実運送実施の有無



※実運送のある事業者とは、営業用トラックの保有車両数に記載のある事業者のことである。

5. 受注先から受け取る運賃の決定方法



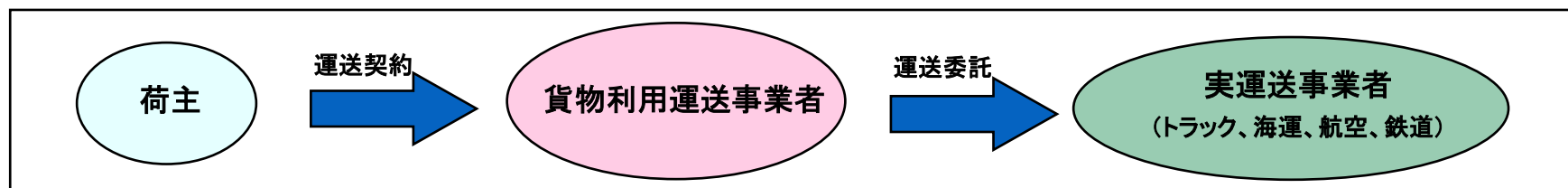
5-1. 多重下請構造に介在する者の現状・分類

トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- ① 貨物利用運送事業法に基づく第1種貨物利用運送事業の登録を受け、利用運送事業を行っている者
(＝荷主と運送契約を締結し、運送不能時等の損害賠償責任を負う者)
- ② 平成15年の改正前の貨物運送取扱事業法(平成元年法律第82号。)における「運送取次事業」を行っている者(※現行法では規制の対象外)
(＝荷主と運送契約を締結せず、取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない者)
- ③ 貨物運送取扱事業法・現行の貨物利用運送事業法いずれにおいても規制対象外である、「媒介」を行っている者
(＝荷主と運送契約を締結せず、媒介以外の運送に関する責任を一切負わない者)
- ④ 運送契約に関与せず単に情報提供のみを行う者など、①～③以外で、トラック運送業の多重下請構造に介在する者

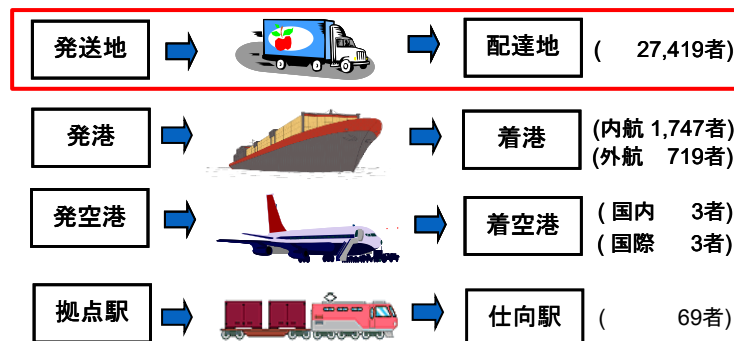
貨物利用運送事業とは、貨物利用運送事業法に基づき、実運送事業者の行う運送を利用して貨物の運送を行う事業であり、集荷から配達までの複合一貫運送サービスを行うか否かにより、第一種貨物利用運送事業又は第二種貨物利用運送事業に分類される。
 貨物利用運送事業者が、荷主の様々な輸送ニーズに対応した物流のコーディネートを行うことにより、個々の実運送事業者は、自ら営業活動することなく貨物を得られる。

(利用運送の概念)



●第一種貨物利用運送事業（登録事業）

利用する運送機関：トラック、海運、航空、鉄道

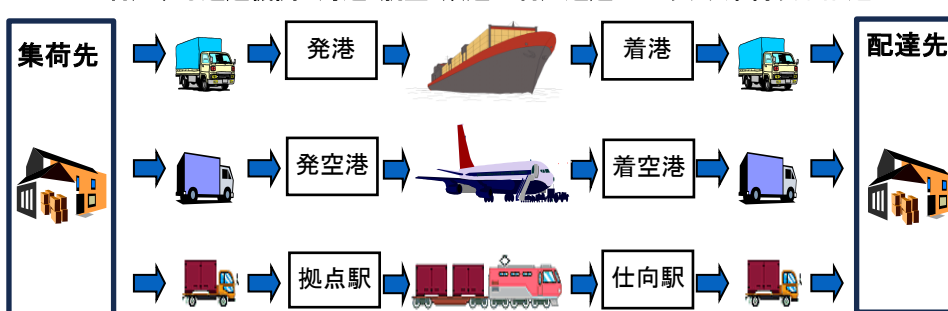


令和4年度末時点事業者数

単一モードの利用運送を提供

●第二種貨物利用運送事業（許可事業）

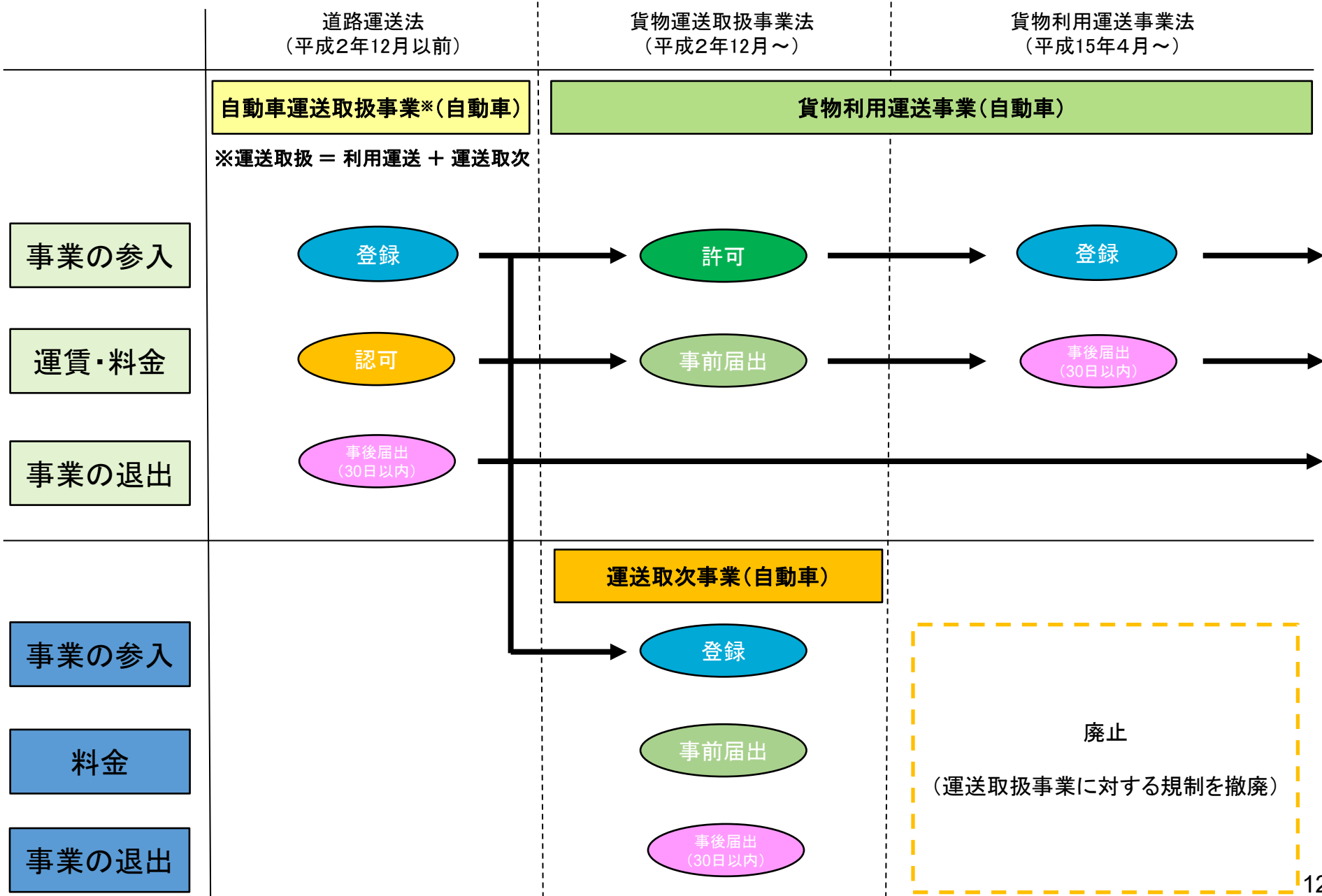
利用する運送機関：海運・航空・鉄道の利用運送＋トラック集荷及び配達



(内航海運 987者、外航海運 504者、国内航空 63者、国際航空 138者、鉄道 1,118者)
 令和4年度末時点事業者数

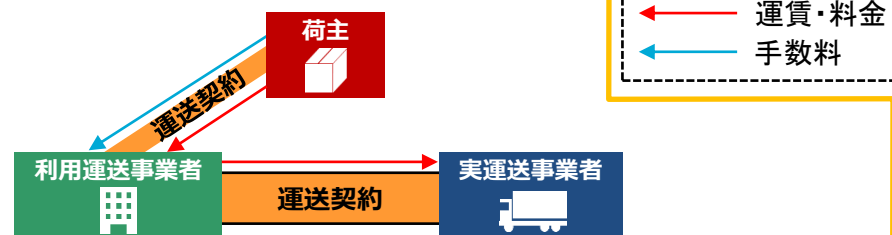
集荷→幹線輸送→配達までの複合一貫運送を提供

5-3. 貨物利用運送事業及び運送取次事業に関する事業規制の推移



利用運送事業

- ・ 荷主と運送契約を結び、実運送事業者を利用する事業。
- ・ 荷主に対して運送不能時等の損害賠償責任を負う。



運送取次事業

- ・ 荷主と取次契約(≠運送契約)を結び、荷主と実運送事業者との運送契約を取次ぐ事業。
- ・ 荷主に対して取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない。

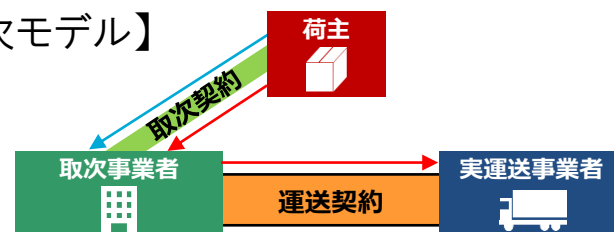
✓ 「取次(狭義)」

荷主に代わって自分の名において実運送事業者と運送契約を締結すること。

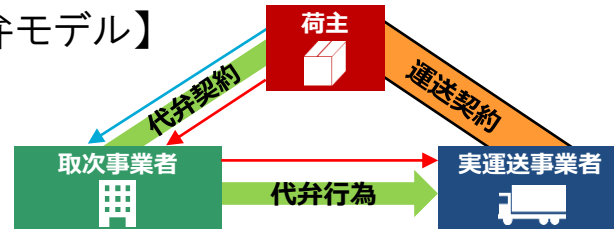
✓ 「代弁」

荷主の名において(荷主の使用者として)実運送事業者と運送契約を締結すること。

【取次モデル】



【代弁モデル】

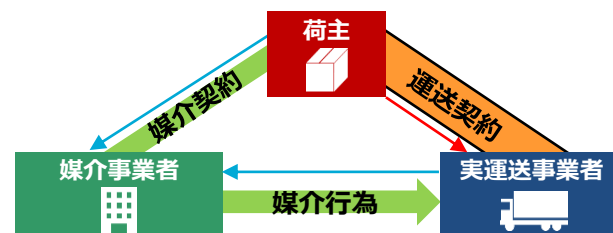


※貨物運送取扱事業法による規制の適用対象外の契約類型

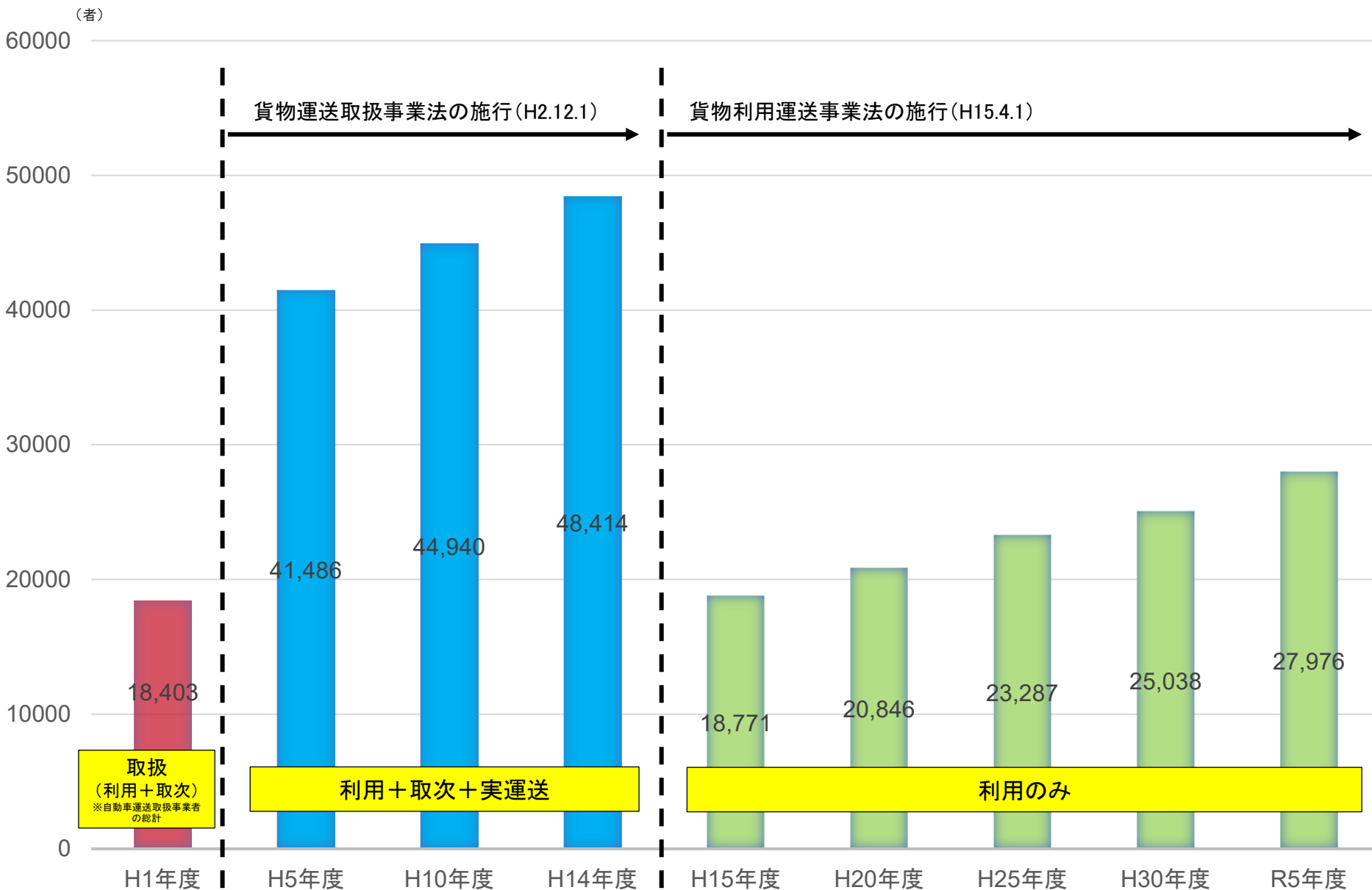
※ 媒介(仲立)

荷主または運送事業者の委託に基づき、荷主と運送業者との間の運送契約の締結に尽力すること。

(仲立業者は、荷主と運送業者との間の運送契約の成立の有無についてのみ当事者に対し責任を負う)



5-5. 第一種貨物利用運送事業者(自動車)数



※運送取次事業者(自動車)数:37,638者(H12年度末時点)

物流・自動車局貨物流通事業課調べ

(当時の推定では、運送取次事業者(自動車)の約9割はトラック事業者の兼業であり、また、同じく9割以上は利用運送事業者との兼業)

5-6. 下請構造に介在する者の業務イメージについて

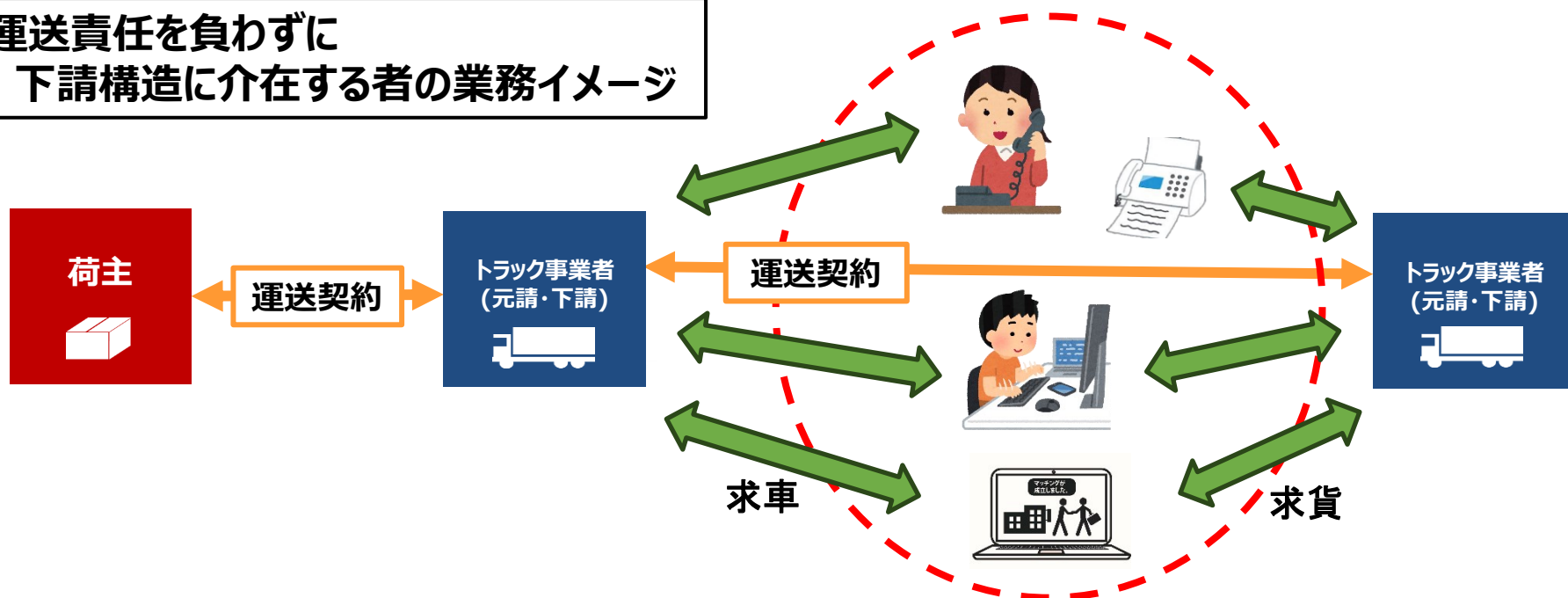
前述のように、「運送取次」や「媒介」、「情報提供」といった形態で、運送責任を負わずに下請構造に介在する者がいる。

これらに該当する者としては、実態上、

- ・ 荷主・元請事業者から電話やFAX等で依頼を受け、下請事業者を自らの人的つながりや地縁、資本関係等を活用して探索する者
- ・ インターネットを通じて、人的つながりや地縁等を超えて、求荷・求車のマッチングを行う者や、マッチングの場のみを提供する者

等が存在すると考えられる。

運送責任を負わずに 下請構造に介在する者の業務イメージ



- トラック運送業においては、実運送事業者が適正な運賃を収受できておらず、ドライバーの賃金も低いという問題があり、多重下請構造がその一因となっているとの指摘がある。
- 現在、多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、トラック運送業における下請構造には、貨物利用運送事業法の規制がかかり運送契約の締結主体となる第一種貨物利用運送事業者や、同法の規制がかからず、かつ、運送契約の締結主体ともならない取次事業者等の多様な関係者が介在する場があるが、必ずしもこれらの事業者の実態が明らかでない。
- これまで、平成26年に貨物利用運送事業の実態調査、令和4年度に下請構造に係る実態調査を行ってきたが、取次事業者等に関する現状把握は十分とは言えない状況。
- このため、本検討会において、取次事業者等へのヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業が下請構造となる背景・意義や課題を検証し、多重下請構造の是正等を通じた適正な運賃収受に向けて必要な対策を検討する。

●多重下請構造のあり方検討会の概要

実運送事業者における適正な運賃の確保によるドライバーの賃金水準向上の実現に向け、多重下請構造や利用運送事業者の実態を把握するとともに、実運送事業者の意見を集約し、多重下請構造の是正に向けた方策や利用運送事業者のあり方等について検討するため、坂本会長の諮問機関として本検討会を設置。
なお、本検討会でとりまとめた本提言は、坂本会長に答申するとともに、国土交通省における各種施策に反映いただけるよう要請。

●多重下請構造のあり方に関する提言

1. 下請の制限について

- 一般貨物自動車運送事業者並びに利用運送事業者における利用運送は、自主行動計画を取りまとめた大手運送事業者だけでなく、中小運送事業者を含めたトラック業界全体として2次下請までと制限すべき。

2. 運賃・手数料について

(1) 元請運送事業者（一般貨物自動車運送事業者・物流子会社）

- 下請を利用する場合、荷主から標準的な運賃に加えて、告示で定める利用運送手数料10%を収受するための交渉を積極的に行うべき。
- 標準的な運賃を確保し、実運送事業者に適正な運賃を支払うべき。

(2) 水屋（利用運送専業事業者・取次事業者）

- 元請運送事業者と同様に、依頼元である運送事業者等から、運賃とは別に利用運送手数料を確保し、実運送事業者に適正な運賃を支払うべき。
- 国土交通省等が適切な事業の実施をチェックする仕組みを設けるべき。

(3) 求貨求車システム等マッチングサイト

- 標準的な運賃を大幅に下回り採算のとれない水準の運賃は、運営会社等が低運賃の取引を防ぐため、自社のサイト等に載せないよう自ら厳しく規制すべき。
- 実運送事業者が収受する運賃の低下を防止するため、求貨求車システム等で得た情報を他の事業者に再委託をする行為は、やむを得ない場合を除き、運営会社等が厳しく制限すべき。
- 国土交通省等から低運賃の取引を放置する悪質な運営会社等に対しては改善の要請を行うべき。
- 著しく低い運賃を掲示している掲示板の利用者（元請運送事業者や利用運送事業者等）をトラックGメンによる監視や監査による是正指導等の対象とすべき。

(4) その他

- 燃料サーチャージや料金については、元請運送事業者は荷主から収受するとともに、実運送事業者にその全額を支払うべき。

3. 帰り荷について

- 帰り荷は低運賃で良いという悪しき習慣が残っている限り、業界全体の運賃は低いままである。「帰り荷＝低い運賃」の考え方を一掃すべき。
- 標準的な運賃は、帰り荷がない場合でも採算がとれる水準となっているが、往路及び復路の貨物が同一荷主の物である場合は、往復割引の設定をするなど、荷主の理解を得るべき。

4. 規制的な措置について

- 国土交通省はすべての元請運送事業者に実運送体制管理簿の作成について丁寧に指導すべき。
- 国土交通省は、管理簿作成の効果を検証し、必要に応じて見直しを行うなど、多重下請構造の是正に繋がる仕組みとなるようにすべき。

5. 利用運送専業事業者のトラック協会への入会について

- 協会の会合等の場が利用運送専業事業者の営業活動として利用される実態があることから、各都道府県トラック協会において、利用運送専業事業者を入会させないとするルールが必要。

6. 周知・徹底について

- 1～4について、国土交通省等において指針やガイドラインを作成し、全ての運送事業者、利用運送事業者、マッチングサイト運営事業者等に取り組んでもらうよう周知徹底をお願いしたい。
- 多重下請構造の解消のためには、荷主から元請運送事業者に対して下請の制限をかけることに一定の効果が見込まれることから、物流効率化法の改正事項である「荷主が取り組むべき事項」として位置づけるべき。
- 一定期間が経過しても多重下請構造に改善が認められない場合は、多重下請構造を規制するため、厳正に対処すべき。

多重下請構造のあり方に関する提言

令和6年3月

公益社団法人全日本トラック協会
多重下請構造のあり方検討会
(坂本会長諮問検討会)

目 次

第1章 多重下請構造のあり方検討会の概要

1. 目的
2. 検討事項
3. 構成員

第2章 多重下請構造のあり方に関する提言

1. 下請の制限について
2. 運賃・手数料について
 - (1)元請運送事業者(一般貨物自動車運送事業者・物流子会社)
 - (2)水屋(利用運送専業事業者・取次事業者)
 - (3)求貨求車システム等マッチングサイト
 - (4)その他
3. 帰り荷について
4. 規制的な措置について
5. 利用運送専業事業者のトラック協会への入会について
6. 周知・徹底について

(別紙) 検討会の開催状況

第1章 多重下請構造のあり方検討会の概要

1. 目的

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議(令和5年6月2日)」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、具体的な施策として (1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容があげられ、特に(1)商慣行の見直しの「③物流産業における多重下請構造の是正」の中で、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者が実運送事業者を把握できるよう管理簿の作成を義務付けるなど、物流産業における多重下請構造の是正に向け、規制措置を法制化することが明記された。令和6年2月13日に関連法案が閣議決定され、国会に提出された。

多重下請構造については、これまでも問題提起がなされてきたが、その実態を把握できておらず、問題解決に向けた対策が見出せていないのが現状である。

こうした現状を踏まえ、実運送事業者における適正な運賃の確保によるドライバーの賃金水準向上の実現に向け、多重下請構造や利用運送事業者の実態を把握するとともに、実運送事業者の意見を集約し、多重下請構造の是正に向けた方策や利用運送事業者のあり方等について検討するため、坂本会長の諮問機関として本検討会を設置した。

なお、本検討会でとりまとめた提言は、坂本会長に答申するとともに、国土交通省における各種施策に反映いただけるよう要請を行うこととする。

2. 検討事項

- (1) 多重下請構造や利用運送事業者の実態を把握
- (2) 多層取引における制限のあり方
- (3) 多層取引における手数料のあり方
- (4) 多重下請構造の是正に向けた方策や利用運送事業者のあり方 等

3. 構成員

本検討会の委員は、以下のとおり

多重下請構造のあり方検討会 委員名簿

(順不同・敬称略 ◎:委員長)

都道府県	氏 名	会 社 名	役 職
◎ 京都府	平島 竜二	株式会社岸貝物流	代表取締役
秋田県	畠山 亨	株式会社八森運輸	代表取締役社長
東京都	笠原 史久	株式会社NTSロジ	代表取締役社長
滋賀県	松田 直樹	株式会社松田商事	代表取締役
京都府	宮本 昌季	株式会社エムズトランスポート	代表取締役
大阪府	坂中 亮善	エスエーサービス株式会社	代表取締役
熊本県	永井 雄大郎	株式会社永井運送	専務取締役

第2章 多重下請構造のあり方に関する提言

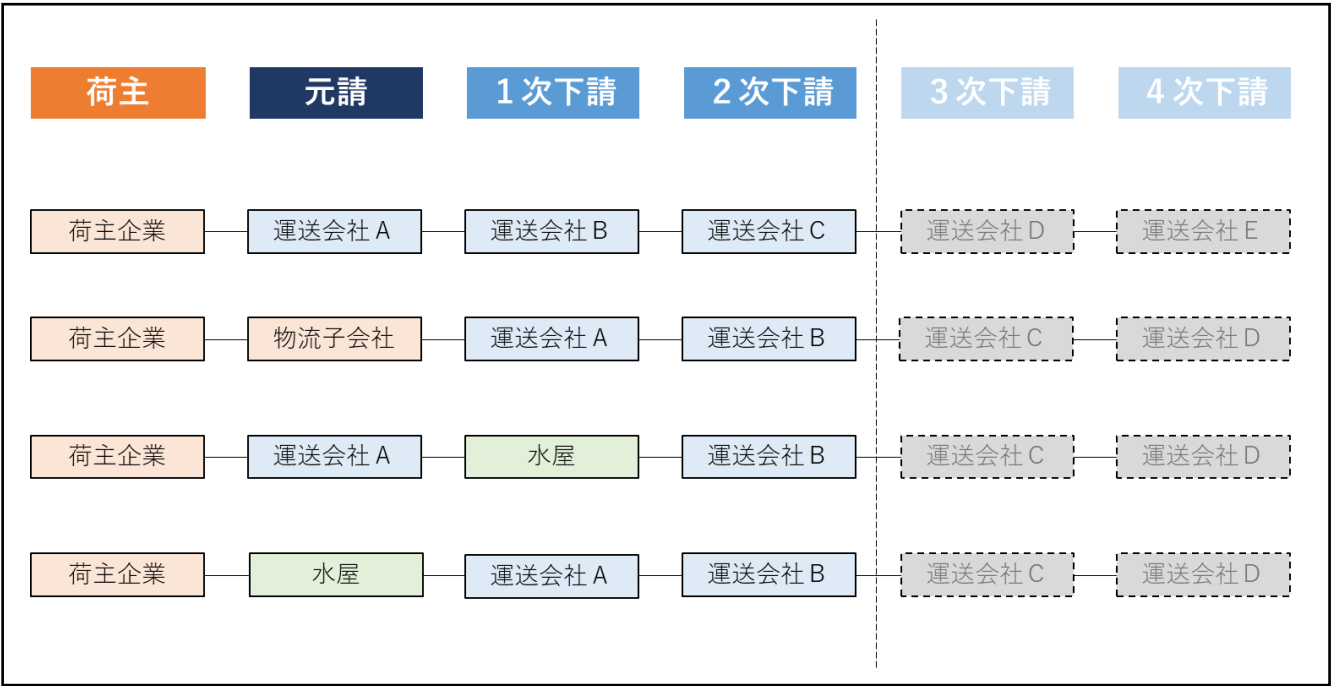
1. 下請の制限について

トラック運送業界の大きな課題である多重下請構造は、実運送事業者に支払われる運賃の低下につながることから、一般貨物自動車運送事業者並びに利用運送事業者における利用運送は、自主行動計画¹を取りまとめた大手運送事業者だけでなく、中小運送事業者を含めたトラック運送業界全体として2次下請までと制限すべきである(図1)。実運送事業者を2次下請までとすることで、多重下請構造の解消を図るだけでなく、荷主や元請が実運送事業者の実態を容易に把握することができる。

下請の制限により利用運送事業者や取次事業者(水屋)は、元請とならない限り、直接協力会社(2次下請)までの依頼となる。

- 例) 運送事業者が、
- ①元請の場合は、直接協力会社(1次下請)の下請け(2次下請)まで
 - ②1次下請の場合は、直接協力会社(2次下請)まで

図1 下請の考え方



¹ トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画(令和5年10月27日一部改定)にて、2次下請までに制限するとしている。

2. 運賃・手数料について

標準的な運賃は、実運送事業者が収受すべきものであるが、令和4年度の国土交通省の調査では、全体の2割しか希望額を収受できていないことが明らかになっており、下請の立場にある事業者の運賃は更に低い水準に抑えられている実態がある。下請に対する不当な運賃・料金の据え置きは、荷主対策の深度化に基づくトラックGメンによる要請や勧告の対象となるほか、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処されるおそれがあることから、以下①～③に掲げる元請運送事業者等は、実運送事業者が収受する運賃に配慮すべきである。

(1) 元請運送事業者(一般貨物自動車運送事業者・物流子会社)

実運送事業者が、低運賃で運行する事態を回避するため、元請運送事業者は、下請を利用する場合、荷主から標準的な運賃に加えて、告示で定める利用運送手数料10%を収受するための、交渉を積極的に行うべきである。なお、元請運送事業者は、荷主から利用運送手数料の収受が難しい場合であっても、標準的な運賃の水準を確保し、実運送事業者に適正な運賃を支払うべきである。

(2) 水屋(利用運送専業事業者・取次事業者)

いわゆる水屋は、全てではないものの、輸送に関しての無責任さ、明確な運行指示のない単なる横流しを行う実態があるため、何らかの規制をすべきである。多くの車両情報を持つ水屋が、実運送事業者の採算を度外視した車両の確保を行うことについては問題がある。従って水屋は、元請運送事業者と同様に依頼元である運送事業者等から運賃とは別に利用運送手数料を確保し、実運送事業者に適正な運賃を支払うべきである。なお、依頼元から利用運送手数料を収受できない場合であっても、標準的な運賃の水準を確保し、実運送事業者に適正な運賃を支払うべきである。また、水屋に対し、国土交通省等が適切な事業の実施をチェックする仕組みを設けるべきである。

なお、貨物自動車運送事業法による利用運送(1次下請以降の一般貨物自動車運送事業者における利用運送)においても、同様に、実運送事業者に適正な運賃を支払うべきである。

(3) 求貨求車システム等マッチングサイト

標準的な運賃を大幅に下回り採算のとれない水準の運賃は、運営会社等が低運賃の取引を防ぐため、自社のサイト等に載せないよう自ら厳しく規制すべきである。また実運送事業者が収受する運賃の低下を防止するため、求貨求車システム等で得た情報を他の事業者に再委託をする行為は、やむを得ない場合を除き、運営会社等が厳しく制限すべきである。

マッチングサイトを単なる「掲示板」とし、運営会社等が掲載内容に関与せず、野放しとなっているものも散見され、運賃相場を引き下げる温床となっている。このため、国土交通省等から運営会社等に対して、掲示板に標準的な運賃と乖離した低い運賃が掲示されることがないように、利用者に警告を行う機能を設けるなど適切な対策を講じるよう促すとともに、例えば低運賃の取引を放置するなど悪質な運営会社等に対しては改善の要請を行うべきである。また、著しく低い運賃を掲示している掲示板の利用者(元請運送事業者や利用運送事業者等)をトラックGメンによる監視や監査による是正指導等の対象とすべきである。

(4)その他

当然のことながら、燃料サーチャージや料金（荷待ち料金、荷役料金、有料道路利用料など）については、元請運送事業者は荷主から収受するとともに、実運送事業者にその全額を支払うべきである。

3. 帰り荷について

帰り荷という考え方は、運送事業者、荷主にとって当たり前の考え方となっており、帰り荷は低運賃で良いという悪しき習慣が残っている限り、業界全体の運賃は低いままである。「帰り荷＝低い運賃」の考え方を一掃すべきである。

また、標準的な運賃は、帰り荷がない場合でも採算がとれる水準となっているが、往路及び復路の貨物が同一荷主の物である場合は、往復割引の設定をするなど、荷主の理解を得るべきである。

4. 規制的な措置について

多重下請構造の是正に向けた規制的な措置として、元請において、実運送体制管理簿を作成することが示されたが、取引条件の変動が多く、運賃等の情報開示が難しい運送取引において、その都度、管理簿を作成することは中小事業者には負担が大きいと考えられる。

一方で、貨物自動車運送事業法の改正により、実運送体制管理簿の作成は義務となるが、国土交通省はすべての元請運送事業者に作成するよう丁寧な指導をするとともに、管理簿作成の効果を検証し、必要に応じて見直しを行うなど多重下請構造の是正に繋がる仕組みとすべきである。

5. 利用運送専門事業者のトラック協会への入会について

現在、車両を保有しない利用運送専門事業者のトラック協会への入会は、都道府県トラック協会ごとの判断に委ねられており、54協会（北海道7地区協会含む）のうち30協会が入会可とされている。協会の会合等の場が利用運送専門事業者の営業活動として利用される実態があることから、各都道府県トラック協会において、利用運送専門事業者を入会させないとするルールが必要である。

6. 周知・徹底について

上記1～4については、国において指針やガイドラインを作成し、全ての運送事業者、利用運送事業者、マッチングサイト運営事業者等に取り組んでもらうよう周知徹底をお願いしたい。さらに、多重下請構造の解消のためには、荷主から元請運送事業者に対して下請の制限をかけることに一定の効果が見込まれることから、物流効率化法²の改正事項である「荷主が取り組むべき事項」として位置づけるべきである。

また、一定期間が経過しても多重下請構造に改善が認められない場合は、多重下請構造を規制するため、厳正に対処すべきである。

² 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）

図2 利用運送と水屋の概要

	水 屋		
	貨物自動車運送事業法の 利用運送	車両を持たない 利用運送事業	取次業
主な 事業形態 や代表例	トラック運送事業者間 の下請運送依頼	(第1種) 第2種以外の単一モードの利用運送 (第2種) 船舶、航空、鉄道、トラックを利用する一貫輸送	求貨求車システム (WebKIT・ローカルネット等) マッチングサイト 電話による取次業者
参入規制	有り (貨物自動車運送事業の事業計画変更認可申請が必要)	有り (第1種：登録制 第2種：許可制)	無し (現在、法律上取次業というものは存在しない)
車両の 保有有無	持っている	持っていない	持っていない
運行管理	行っている	行っていない	行っていない
運賃・料金 規制	届出制	届出制	無し
行政処分	有り	有り	無し
運送責任	有り 自らが荷主と運送契約を締結し、運送責任を負う	有り 自らが荷主と運送契約を締結し、運送責任を負う	無し 利用にあたって利用契約や利用登録を行う
利益の 取り方	荷主から引受けた運賃と下請への支払運賃の差額が利益となる	荷主から引受けた運賃と下請への支払運賃の差額が利益となる	運賃とは別に手数料や登録料等を収受

(別紙) 検討会の開催状況

開催日	議事
第1回 令和5年10月26日(木)	(1) 多重下請構造のあり方検討会の設置について (2) 委員長選任 (3) 多重下請構造や利用運送事業者の現状について
第2回 令和5年11月30日(木)	(1) 第1回多重下請構造のあり方検討会の主な意見について (2) 利用運送事業について (3) 多重下請構造の見直しに向けた検討状況について 国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課 (4) WebKITについて 日本貨物運送協同組合連合会
第3回 令和5年12月11日(月)	(1) 第2回多重下請構造のあり方検討会の主な意見について (2) 取りまとめの方向性について
第4回 令和6年1月16日(火)	(1) 第3回多重下請構造のあり方検討会の主な意見について (2) 求荷求車マッチングサービスについて 日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会 トランコム株式会社 (3) 多重下請構造等への対応について 国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課 (4) 取りまとめについて
第5回 令和6年2月15日(木)	(1) 第4回多重下請構造のあり方検討会の主な意見について (2) 求荷求車マッチングサービスについて トラボックス株式会社 (3) 多重下請構造等への対応について 国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課 (4) 取りまとめについて
第6回 令和6年2月29日(木)	(1) 提言(案)について

京都府トラック協会 物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果(抜粋)

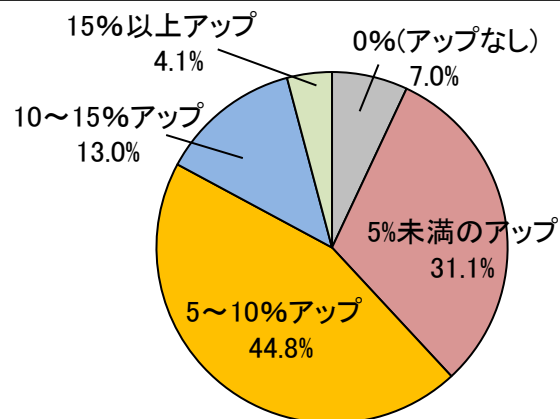
<調査概要>

○調査時期 令和6年4月実施

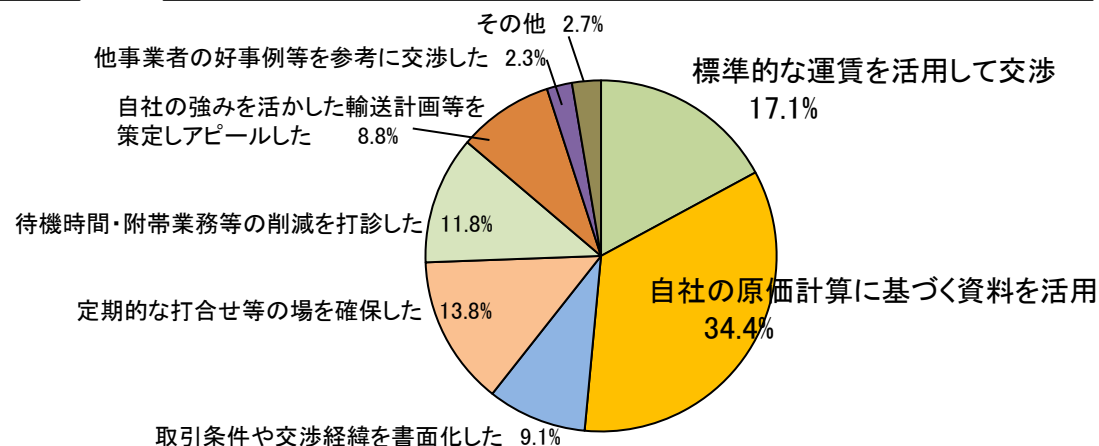
○調査対象者 1,094社(京都府トラック協会会員事業者)

○回答数 411社(回収率37.8%)

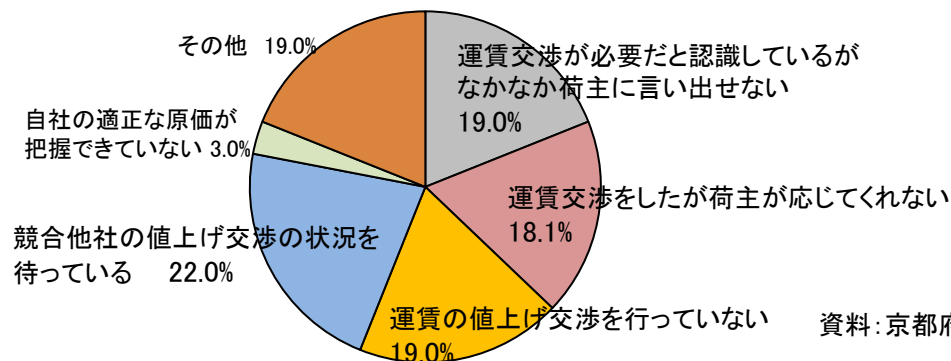
①荷主等と運賃交渉を行って現行運賃から何%アップしたか



②荷主等と運賃交渉した際の資料等について



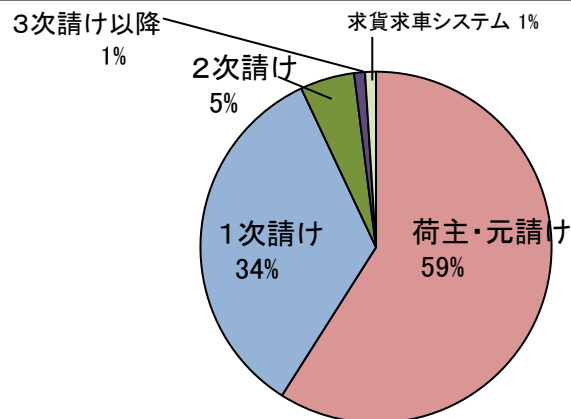
③適正運賃を収受できない事情について



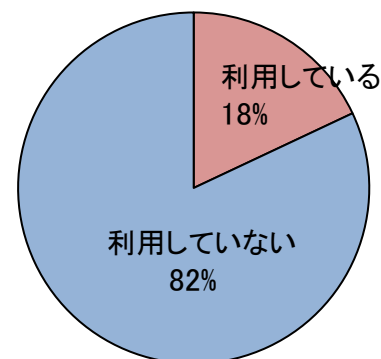
資料: 京都府トラック協会 物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果から全日本トラック協会が作成

京都府トラック協会 物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果(抜粋)

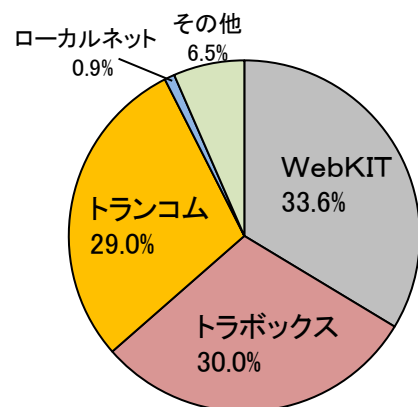
④輸送依頼者について



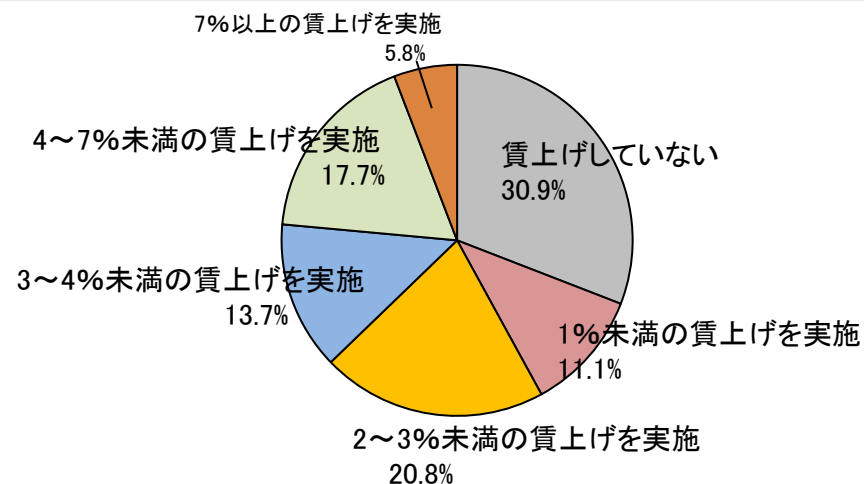
⑤求貨求車システム等マッチングサイトの利用について



⑥利用している求貨求車システム等のマッチングサイトについて



⑦ドライバーに係る給与状況について



資料: 京都府トラック協会 物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果から全日本トラック協会が作成

多重下請構造の是正に向けた一層の取り組みの促進について

公正取引委員会・中小企業庁の「企業取引研究会」において、2次・3次と階層が深くなるにつれて価格転嫁が滞っていることや、物流の多重下請構造について言及されていることから、関係省庁一丸となって多重下請構造の是正に向けた取り組みを一層促進していただきたい。

＜公正取引委員会・中小企業庁「第1回企業取引研究会」(R6.7.22)資料より抜粋＞

(資料1:企業取引研究会の開催について・P1)

1 開催の趣旨

(3)(略)公正取引委員会が令和5年度に実施した特別調査の結果、サプライチェーンの取引段階を遡り、**2次、3次と階層が深くなるにつれて価格転嫁が滞っている**ことなどを踏まえると、適切な価格転嫁を我が国の新たな商慣習としてサプライチェーン全体で定着させていくに当たり、取引環境の整備として解決されるべき課題がいまだ残っていると考えられる。

(資料3:円滑な価格転嫁のための取引環境の整備について・P20)

今後主に御議論いただきたい事項

○物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方

(略)近年、物流に関しては、物流の「2024年問題」に端を発し、**多重下請構造に起因する問題**や荷主により長時間の荷待ちや無償での荷役を求められることが社会問題化し、今般、一定の法整備(改正物流総合効率化法、改正貨物自動車運送事業法)も行われたところ。こうした状況を踏まえ、現行の優越的地位の濫用規制の在り方についてどのように考えるべきか。

実態調査の進め方(案)

1. 実態調査の視点

調査の視点

- 前述のとおり、トラック運送業における下請構造には多様な者が介在しているが、関係各事業法における位置付けや、各々が実態上果たしている機能・役割は様々であり、運送行為の起点である発荷主等が支出する運賃・料金及び最終的に実運送を行うトラック事業者が収受する運賃・料金の決定に、これらの者がどのように関与し、影響を及ぼしているかについては、現在、俯瞰的な把握が出来ていない状況。
- 本来、運賃・料金は、運送に係る責任の程度や運送の実現にあたり果たす機能・役割の重要性・困難さ等に応じて収受されるべきものである。
- 仮に、これらに見合わない形での収受（例：不当な「中抜き」、過剰な手数料収受等）や、標準的運賃を大幅に下回る運賃を前提とした取引が行われるケースが横行し、これにより最終的な運送を担う実運送トラック事業者の健全な事業運営に支障が生じているとすれば、何らかの対策を講じることが必要である。
- このため、改めて実態調査を行い、下請構造に介在する者の関与のあり方や運賃・料金の決定に及ぼす影響等について整理、分析を行い、必要な対応策について検討を行うこととする。

※附帯決議でも同旨の指摘がなされている。

2. 実態調査の進め方

- 多重下請構造に介在する多様な者を捉えるため、(1)法規制や取引の態様に応じたカテゴリー別の調査のほか、(2)個別事例のヒアリング調査を通じて、川上（元請事業者）から川下（実運送）までの縦すじでの典型的な取引実態の把握を行うこととしてはどうか。
- 調査に当たっては、取引先への配慮等から詳細な情報が得られにくいケースも想定されるため、収集した情報の取扱いには十分留意のうえ実施することとする。

(1) 法規制や取引態様に応じたカテゴリー別調査

① 第一種利用運送事業の登録（以下「利用運送登録」という。）を受けている事業者

→ 登録を受けている全事業者を対象にアンケート調査を実施

② 利用運送登録を受けていない、マッチングサイトを運営する事業者について

→ 代表的な大手のマッチングサイト複数社を対象にヒアリング調査を実施

③ 利用運送登録を受けていない、電話等で取次を行う事業者について

→ 国交省ではまとまった情報を把握していないため、下記(2)のヒアリング調査の中で、可能な限り多様なパターンを捕捉

(2) 個別事例の調査（縦すじ事例調査）

→ 業界団体及び大手元請事業者等から協力を得て、紹介を受けた事業者を起点に、可能な限り多様なパターンを捕捉できるようヒアリング調査を実施

2-3. 実態調査における主な調査項目について

- 取次事業者等が実運送事業者の收受する運賃・料金に対して与える影響を調べるためには、多層構造の各段階において收受される受託料・手数料等を誰がどのように決定し、どの程度の金額が收受されているかについて把握する必要がある。
- また、あわせて、直近上下の関係者との契約形態や関係性、依頼先の選定方法等についても把握することが有益である。
- このような観点から、以下のような項目を調査してはどうか。

受託料・手数料等について

- ✓ 受託料・手数料の設定根拠
 - ✓ 手数料の対価となる付加価値の内容
 - ✓ 依頼元・取次先への受託料・手数料等の明示状況
- 等

契約関係について

- ✓ 直近上下の事業者との関係性
 - ✓ 依頼先の選定方法
 - ✓ 契約形態
 - ✓ 請負回数
- 等

その他

- ✓ 取次等を開始した時期、経緯
 - ✓ 取次件数(年単位を想定)
 - ✓ 運送を行うことができなかった場合の対応
- 等

2-4. 今後のスケジュール(案)

令和6年

8月 : 第1回検討会（全ト協提言報告）

8月～11月 : 実態調査の実施（アンケート、ヒアリング）

11月 : 第2回検討会（調査結果フィードバック）

12月 : 第3回検討会（論点整理）

令和7年

2月～ : 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

参考資料

貨物自動車運送事業法の概要

総論

貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、貨物自動車運送に関するこの法律及びこの法律に基づく措置の遵守等を図るための民間団体等による自主的な活動を促進することにより、輸送の安全を確保するとともに、貨物自動車運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

概要

(1) 運送事業の種類

貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業(62,154者) (許可制)

・不特定の荷主の需要に応じ、有償で、トラックを使用して貨物を運送する事業

特別積合せ貨物運送(280者)

・多数の顧客から貨物を集め、起点及び終点の営業所等において必要な仕分けを行った上で、これらの貨物を積み合わせて定期的に運送(宅配便等)

貨物自動車利用運送

・貨物自動車運送事業者が、他事業者の行う実運送を利用して行う貨物の運送

特定貨物自動車運送事業(483者) (許可制)

・特定の荷主の需要に応じ、有償で、トラックを使用して貨物を運送する事業

貨物軽自動車運送事業(154,299者) (届出制)

・軽トラックを使用して行う貨物自動車運送事業

(2) 適正化事業

違法行為を行う事業者に対する指導や事業者の遵法意識の啓発等を民間団体が自主的に行う事業を適正化事業として法律に位置付け、これを促進

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関 (全日本トラック協会)

地方実施機関に対し、全国的な調整、指導員研修を実施

- ①適正化事業の基本的指針の策定
- ②地方実施機関に対する指導・連絡調整
- ③適正化指導員に対する研修
- ④遵法意識醸成のための啓発・広報 等

連携

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関 (都道府県トラック協会)

トラック事業者に対する巡回指導などの現場活動を実施

- ①適正化指導員による事業者に対する指導
- ②遵法意識醸成のための啓発・広報
- ③苦情の処理
- ④悪質事業者の通報など行政に対する協力 等

全国で約400名の指導員

他法令における一括下請けの禁止

自己が請け負った業務を一括して他人に請け負わせる行為について、

- ・ **発注者の信頼に反し、業務の責任を不明確にすること**
- ・ 中間において利潤をとられることで**請負代金の増高や業務の質の低下を招くおそれがあること**等を理由として禁止している法律がある。

【一括下請けを禁止している法律の例】

○建設業法（昭和24年法律第100号）（抄）

（一括下請負の禁止）

第二十二條 建設業者は、その請け負った建設工事を、いかなる方法をもつてするかを問わず、一括して他人に請け負わせてはならない。

2 建設業を営む者は、建設業者から当該建設業者の請け負った建設工事を一括して請け負ってはならない。

<一括下請負を禁止する理由>

- ・ 注文者の信頼に反し、施工の責任の所在を不明確にし、ひいては工事の適切な施工を妨げるため。
- ・ 中間において利潤をとられる場合が多く請負代金の増高又は工事の質の低下を招くことも予想されるため。
- ・ 商業ブローカー的不良建設業者の輩出を招き、健全な建設業の発展が阻害される懸念があるため。

○測量法（昭和24年法律第188号）（抄）

（一括下請負の禁止）

第五十六條の二 測量業者は、いかなる方法をもつてするかを問わず、その請け負った測量を一括して他人に請け負わせ、又は他の測量業者から当該他の測量業者の請け負った測量を一括して請け負ってはならない。

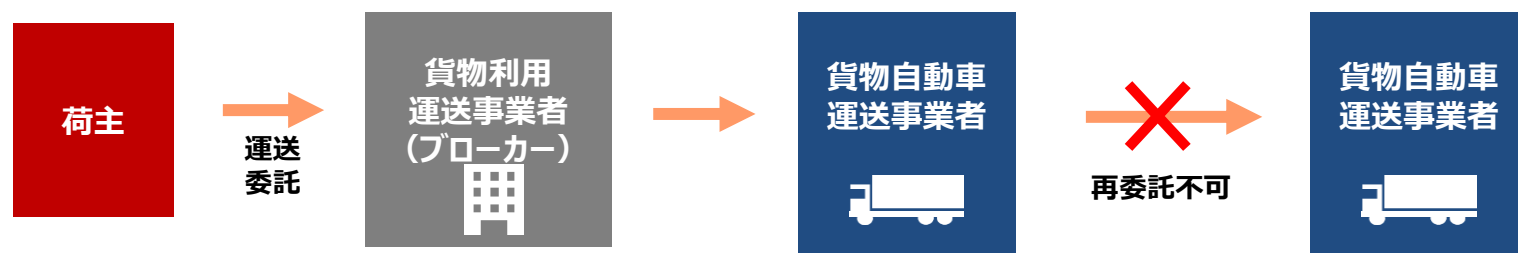
<一括下請負を禁止する理由>

- ・ 測量は、測量業者の固有の技術に負うところが大きいので、一括下請負を許容することは、特定の測量業者の技術を期待している注文者を裏切ることになりやすいため。
- ・ 測量においては精度が重要であるところ、その精度は、仕事の結果からは容易に判断できないので、仕事の過程がその結果に増して重要である関係上、一括下請負は、実際上の測量実施の責任の所在を不明瞭にするおそれがあるため。
- ・ 中間で利潤をとるため、請負代金の割高又は測量の質の低下を招くおそれが大きいため。

アメリカにおける下請規制の事例

- ・アメリカでは2012年の法制定により、ブローカー（利用運送）業務と輸送業務を切り分け、ブローカーライセンスを取得せずに荷物の仲介業務を行うことは禁止された。
- ・運送事業者が仲介業務を行う場合、当該事業者はブローカー機能、運送事業機能を持つ事業を個別に登録する必要がある。
- ・また、受注時に自身の立場（ブローカー or 運送事業者）を明示する義務があり、運送事業者として業務を受注した場合、当該業務をブローカーとして再委託することはできない。

<アメリカ>



<日本>

