

●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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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

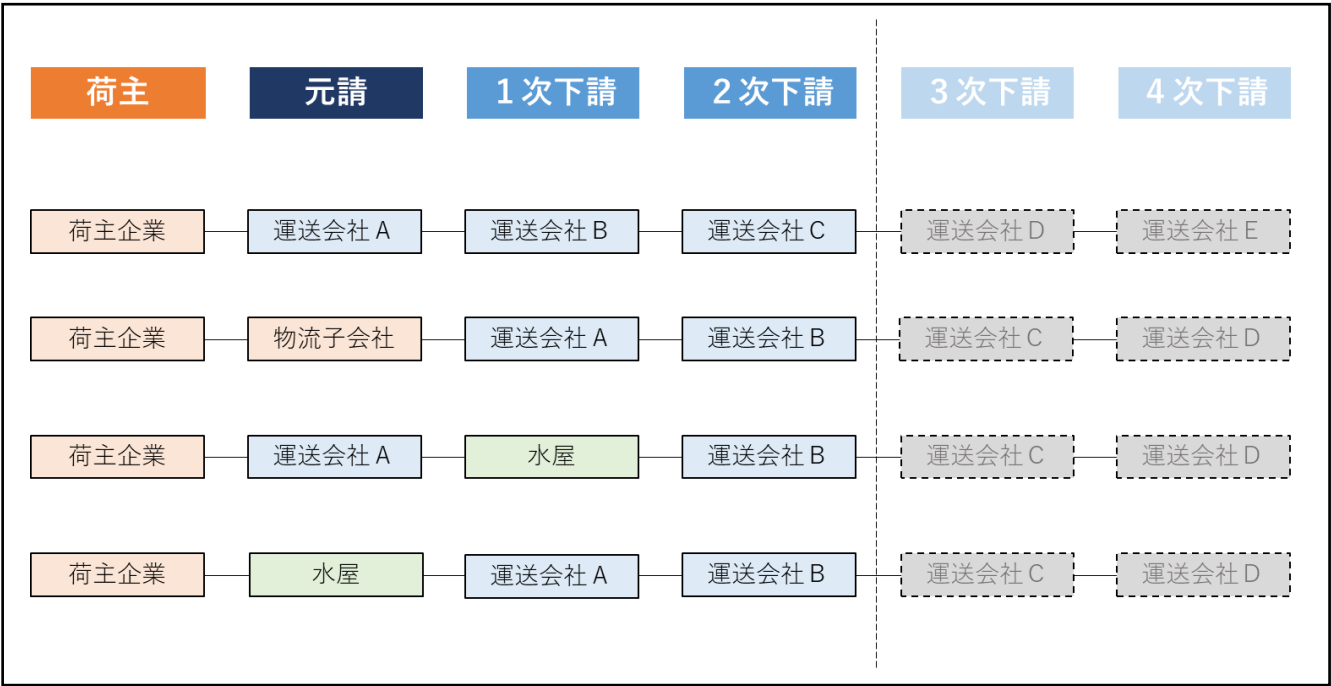
1. 下請の制限について

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協会で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)

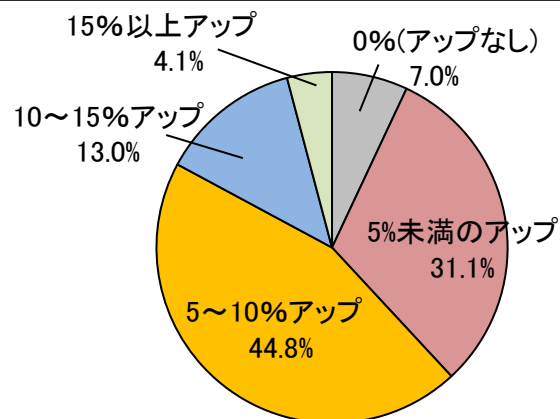
<調査概要>

○調査時期 令和6年4月実施

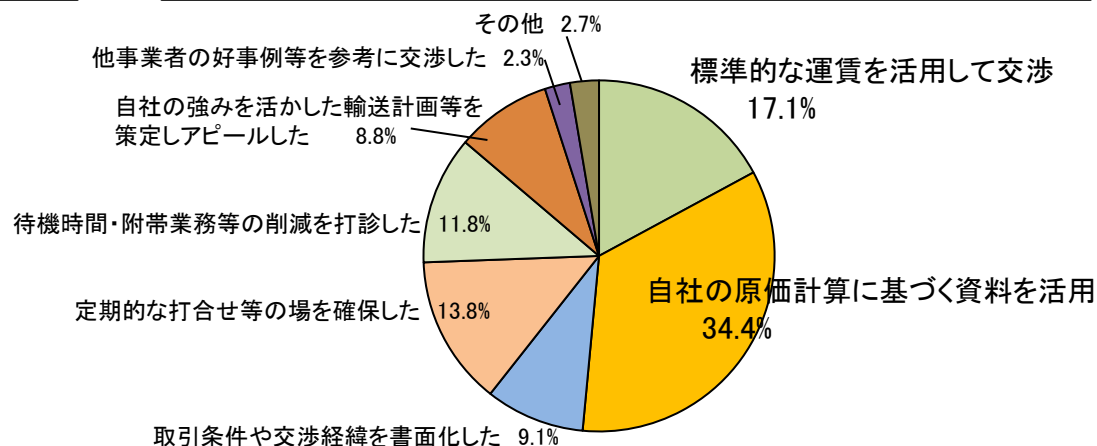
○調査対象者 1,094社(京都府トラック協会会員事業者)

○回答数 411社(回収率37.8%)

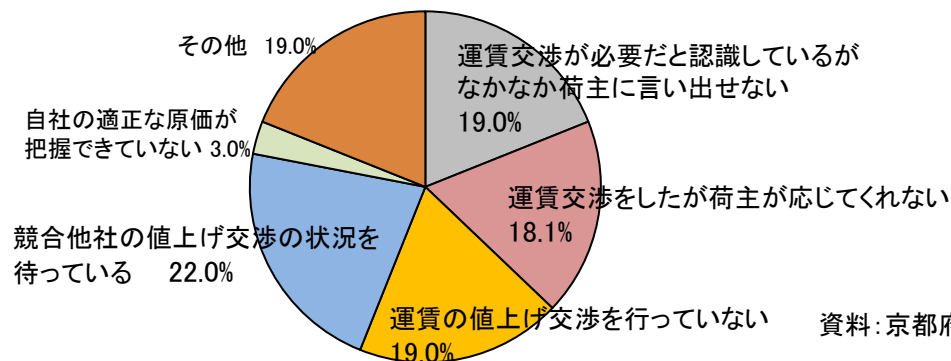
①荷主等と運賃交渉を行って現行運賃から何%アップしたか



②荷主等と運賃交渉した際の資料等について



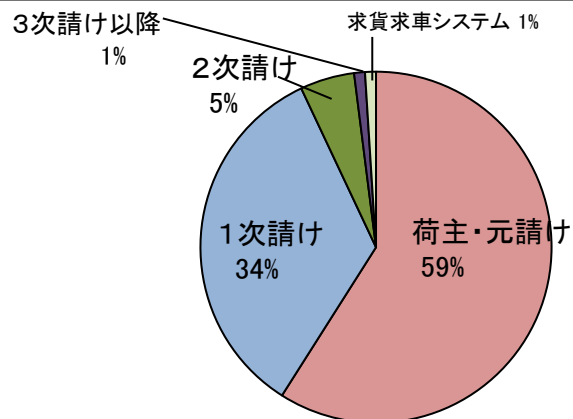
③適正運賃を収受できない事情について



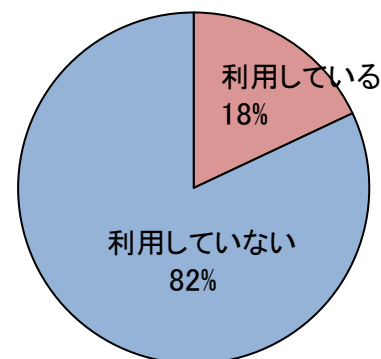
資料: 京都府トラック協会 物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果から全日本トラック協会が作成

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)

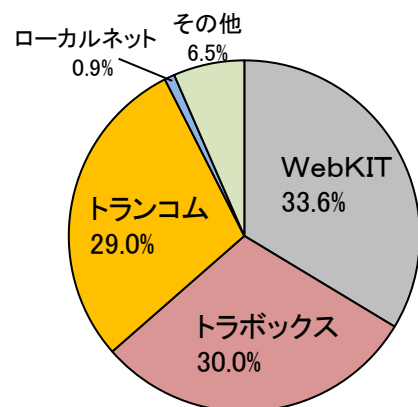
④輸送依頼者について



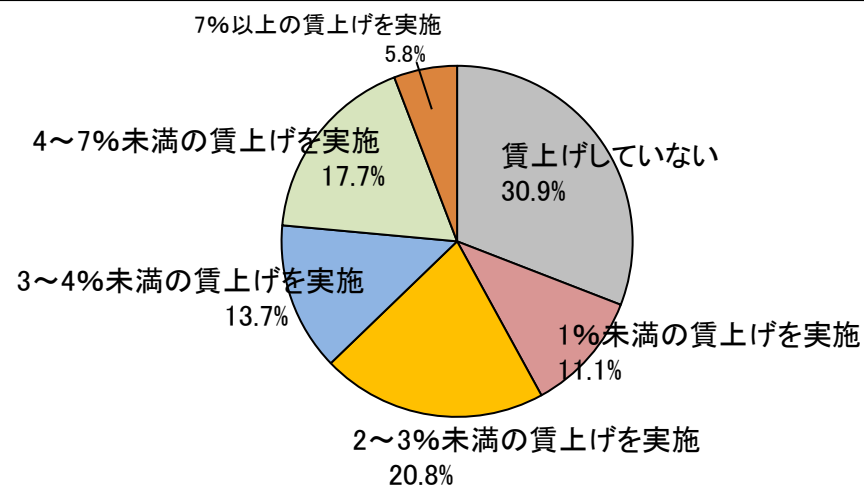
⑤求貨求車システム等マッチングサイトの利用について



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。