

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収受する運賃・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収受される受託料・手数料等を誰がどのように決定し、どの程度の金額が収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）

第二十二条 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）

第五十六条の二 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。

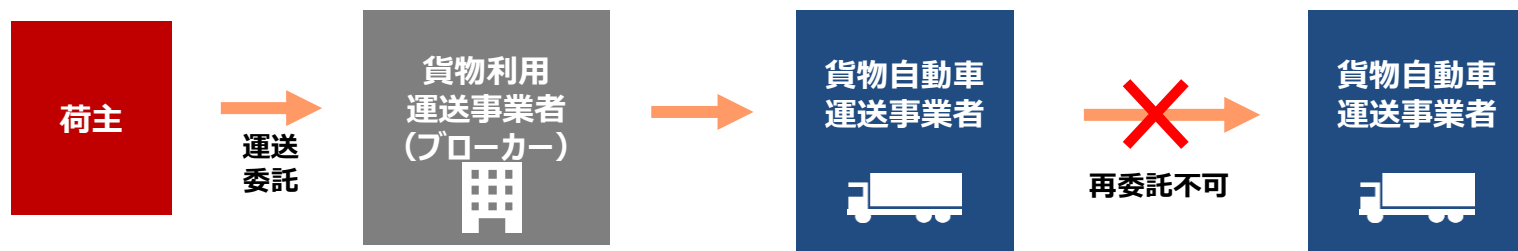
<一括下請負を禁止する理由>

- ・ 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>

