

トラック運送業における多重下請構造検討会（第1回）

議事要旨

日時：令和6年8月23日 10時00分～12時00分

場所：合同庁舎2号館1階低層棟共用会議室 1

出席委員：

野尻委員、矢野委員、首藤委員、若林委員

オブザーバー：

[行政] 公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課、厚生労働省労働基準局労働条件政策課、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、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、中小企業庁事業環境部取引課

[事業者団体・組合] 公益社団法人全日本トラック協会、公益社団法人全国通運連盟、一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会、一般社団法人航空貨物運送協会、日本内航運送取扱業海運組合、全日本運輸産業労働組合連合会、全国交通運輸労働組合総連合

議題：

1. 開会

2. 議事

(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

議事概要：

- 本検討会の座長を野尻委員が務めることとなった。
- 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課から資料1及び資料3、公益社団法人全日本トラック協会から資料2を説明し、委員、オブザーバーによる討議を実施

意見交換内容：

（議題1について）

- ・トラック業界では荷主と物流事業者の間での旧態依然とした取引が今なお成立する要因を考えていくべき。
- ・多重構造は、運賃の話だけでなく、労働時間の長時間化や生産性・効率化を妨げる要因にも繋がるのではないかと。多重構造が発生する要因を分析いただきたい。
- ・トラック運送業の中には様々な業態があるが、実態調査を行っていく上で（宅配便には個人事業主が下請を受けていることなどを踏まえ）分類していく必要がある。
- ・自社の輸送能力以上の仕事を受けるとするのは、貨物利用運送事業者のコーディネーターにミスマッチがあるのではないかと。このミスマッチをヒアリングで洗い出すことができれば良いと思う。
- ・p8の書面記載事項について、運賃・料金といった基本的な事項でさえ記載が50%程度となっており、契約内容が不透明である点も多重構造を捉えづらくしているのではないかと。
- ・p13の運送取次事業のうち取次モデルの場合、運賃は取次事業者と実運送事業者で決めている。また、標準的運賃が示される以前は、運賃を決める基準はほぼなかった。
- ・可能であれば、現在の国内輸送貨物のうち、利用運送事業や運送取次事業、あるいは媒介によって運ばれているそれぞれの貨物量が分かるとよい。
- ・元請事業者等は、自ら運ばないことによりドライバーの労働時間等に責任を負わず、また、そもそも低い運賃でも仕事を取ることで運賃の絶対額が低くなっているのではないかと。運賃の値上げ交渉をすると大手の元請事業者の仕事が奪われることがあるほか、下請事業者の中には下請構造から脱しないと運賃が上がらないという話も伺う。下請構造が適正な運賃収受を阻害する要因になっていると考えている。そのため、手数料について調査いただくと共に、運賃の実額はどの程度が適正なのかについても調べていただきたい。
- ・法令遵守が困難な条件（改善基準告示の遵守が不可能な到着時間等）で下請に発注する事業者もいるのではないかと。そうした発注が今の実運送のドライバーの実態を生み出しているのではないかと。また、発注元の利用運送事業者や取次事業者は、こうした実態に対する責任を負わなくてよいのか。

(議題2について)

- ・ 下請から元請に対する手数料の交渉の有無について、実態は網羅的にはわからないが、手数料を交渉することはある。標準的運賃から〇%と決めて、あらかじめ明確にしておくことで透明性が高い取引が可能となる。
- ・ トラック協会の提言において2次下請までとした根拠は、3次以上をメインで受けている事業者の適正化実施機関の評価を見ていると法令遵守がなかなかできていない事業者が多いという状況を踏まえて決めたところ。また、手数料10%の根拠は、アンケート調査結果の平均値による。
- ・ 求貨求車のマッチングサイトの利用割合がアンケート結果では18%となっているが、トラック協会では、運賃下落の原因にもなるため利用の推奨まではしていない。取引の簡素化やDXに繋がることは理解している一方、荷姿は千差万別であり、特殊輸送などにおいては、アナログ的に伝えなくてはならない内容もある。

(議題3について)

- ・ 日本のトラック運送業の取引慣行だが、なぜ、荷主から自社の実運送で運びきれぬ仕事以上に受けるのかが分からない。荷主としては、元請が手数料を抜いて下請に出している実態を理解した上で、それでも依頼するのが疑問であり、手数料が抜かれている価値がそこにならなければ、元請を使わずに実運送と直接取引をする意識となるのではないか。
- ・ 荷主の立場が強くトラックの立場が弱い力関係において、季節変動で実運送の能力以上の物量の発注があった場合に、一度仕事を断ると次から自社に仕事が回ってこないという事態になるため、発注を受けた上で、下請に流すということにならざるを得ないのが実態。手数料を得て収益を上げようとしているわけではないと思う。
- ・ 荷主に迷惑をかけないように、運びきれぬ仕事を何とか探して下請に出す、というのは元請事業者の仕事であるはずなのに、下請事業者も同じようにさらに下請に出す動きをしていることに違和感がある。
- ・ 多くのトラック事業者は、一般貨物運送と利用運送の両方の資格を持っている。そのため、自社で実運送を消化できる以上に仕事を受けることについて、違法な行為という意識はなく、荷主の運送需要を出来る限り引き受けて、荷主の役に立ちたいという意識があるのではないか。
- ・ かつてトラック事業者を対象に調査をしたことがあるが、自社の運送行為の法律上の根拠については、あまり意識していなかった。実運送なのか、利用運送なのか、取次なのかの区別を特段していない。おそらくそうした法的な意識よりも、まず荷物を確実に運

ぶという意識が先にあるのだろう。その背景に、貨物運送というのは、荷物の種類や季節などによって荷物量の変動が大きく、常に仕事を請けておかないと運ぶ荷物がなくなるリスクを感じているのではないか。

- ・多重下請の理由に、運び手の不足と仕事の依頼の突発性がよく挙げられるが、その改善策を考える上では、より細かく分析する必要がある。
- ・荷主も含め業界全体が貨物量の平準化やリードタイムを長くする方向に向けて動いており、荷主も含めて平準化を進めていくと下請構造が少し変化していくのではないか。
- ・道路運送法でトラック事業が規制されていた免許制の時代は、他の事業者からトラックとドライバーを借りて自らの事業免許の範囲内で当該トラックを運行させる「傭車」が行われ、当局も黙認していた。そして、しばしば貸手である事業者は自らの事業免許の範囲外の事業者からトラックとドライバーを貸し出す「傭車」を行っていた。この点、トラック業界内でも道路運送法による自動車運送取扱事業に当たる「下請」とは区別されていた。これを物流二法施行に際し、また、当時労働者派遣事業法が実施されたこともあり、「傭車」も「下請」と整理し、それまでの「傭車」を借り入れて運送を行うためには、貨物運送取扱事業法の許可を取り、かつ、運転者に対する運行管理等は貸手事業者が行うように指導・誘導していった、当然ことながら貸手の事業許可の範囲で運送は行われなければならない。ただし、業界内では今でも「傭車」という言葉が存在し、実際には行われている。多重下請構造の実態を把握するためには、「下請」に加え「傭車」も実態調査する必要があるのではないか。
- ・物流二法施行以降、バブル崩壊もあり、事業許可の要件の1つであった最低車両数基準の車両数割れの事業者が多く生じた。そうした事業者が実運送時代の営業能力を活かしてブローカーに転じている可能性が高いため、そういう者の実態を把握するというのも、調査する意義があるのではないか。
- ・トラック業界の中には、重量品をはじめとする特殊車両輸送など輸送品目ごとに業態が異なるが、多重下請になっている業態とそうでない業態があるのではないか。

— 了 —