

トラック運送業における多重下請構造検討会（第2回）

議事要旨

日時：令和6年11月28日 10時00分～12時00分

場所：合同庁舎3号館8階特別会議室

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
多重下請構造の実態調査の結果等について
3. 閉会

議事概要：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課から資料を説明し、委員、オブザーバーによる討議を実施

意見交換内容：

- ・多重下請構造は是正しないといけないが、利用運送事業者アンケートを各項目ごとに見るとそれほど問題はないように見えてしまう。
- ・利用運送事業者の手数料率が10%以上の事業者が20%もあり、こうした事業者の実態を明らかにするためにも、ここを焦点にして集計するのが良いのではないか。

- ・利用運送事業者の運送依頼先が少ないので、請負次数が垂直的に伸びており、どんどん請負次数が増加する構造になっている。
- ・利用運送事業者は荷主と元請の仲介を行う者が多いため、それ以外の立場にある利用運送事業者の対トラック事業者の取引企業数について調査する必要があるのではないか。
- ・利用運送事業者が手数料を収受する際、運賃から差し引く場合と別建てで収受する場合で、実運送事業者が収受する運賃額がどれほど違うのか、という観点も意識いただきたい。
- ・実際にトラック事業者から聞いた話で、トラブル発生時の代償を半分も利用運送事業者に負担してもらえないという話をよく聞くので、利用運送事業者はトラブルの事後対応や、トラブルを防止する対応を取っているのか。そのため、利用運送事業の役割や責任を明確にし、その責任に応じた規制をかけるべきではないか。
- ・東京一極集中や人口減少により、ますます帰り荷が行き荷より少なくなる状況のため、帰り荷の獲得をトラック事業者同士で競争すること自体を変えないと多重下請構造の是正は実現しない。そのためには、例えば運賃のあり方を、運送1回あたりではなく、年間契約とするとか、根本的な見直しが必要ではないか。
- ・今回の調査結果から、多重下請構造は、必然的に生じるものではなく、長年の根深い商慣行が要因と感じる。かつては電話で荷物情報のやりとりをするしかなく、その時にできた割と狭く依存度の高い人間関係が続いたため、依頼を断れず、運びきれない仕事量でも一旦は断らない、といった商慣行となっているのではないか。また、(多くの収入を得るために)元請と直接契約しようとしても、業界の仁義に悖るので出来ないというのは、健全な競争という意味でも問題があるのではないか。
- ・このような業界の商慣習を変えていくためには、もっとオープンなマッチングサイトに活躍してもらう余地があるのではないか。
- ・他業界のマッチングサービスでは、評価の高い事業者と取引をしたいニーズがあるため、評価システムをうまく機能させていく必要があるのではないか。
- ・多重下請構造の是正は、呼びかけるだけでは改善できず、下請次数の制限について根本的に考え直し、業界構造を適正化するきっかけにすべきではないか。急に下請次数の制限をすれば物流が崩壊するなどの意見もみられるが、時間をかけてゆっくり移行していくやり方もあるのではないか。そうすれば、マッチングサービスの必要性もますます高まっていくと考えられる。
- ・手数料を運賃に上乗せして請求している事業者は聞いたことがない。こうした結果になるのは、回答者がいわゆる適正事業者だけであり、法令遵守していない不適切な事業者も含めて調査をしないと実態は掴めないのではないか。

- ・多重下請構造是正には、下請次数を2次までに制限し、10%の下請手数料の別途收受、標準的運賃の実効性を強化して、ルールの徹底をしっかりと行うことが必要ではないか。荷主・元請に対しては、下請次数の管理や標準的運賃を遵守させるように規制をかけ、マッチングサービスに対しては、取引の場所だけを提供して放置するのではなく、発注側と受注側が対等に取引できる何らかの仕組みづくりが必要ではないか。
- ・元々の商慣習として、帰り荷の運賃は安い運賃でも引き受けるトラック事業者がいるし、帰り荷だから安い運賃で走るのが当然という荷主もいる。ドライバーの賃上げのためにも「帰り荷」という言葉をこの世の中から無くさないといけない。
- ・今回の調査結果を踏まえれば、下請次数を2次までに制限するとした場合、利用運送事業者の取引先の数が少ないと対応できないこともあるため、大規模化等により紹介可能なトラック事業者を増やした上で、荷主等に対して標準的運賃や別建ての手数料などをしっかり收受できる強い立場に立つてもらうことにより多重下請構造を是正していくことも考えられる。
- ・地方の中小トラック事業者からは、「荷主と直接交渉をした末に運賃値上げを獲得したのに、東京に本社がある大手利用運送事業者が、より安い運賃で運びますよと、全国の荷主に営業をかけていて、中小トラック事業者でも直接荷主と取引をしていたのに、我々は結局誰かの下に入らないと運ぶことすらできないのか。」という声を聞く。大手利用運送事業者が下請を全部手配することによる効率性自体は確かにあるが、大手の規模を背景に中小の仕事を奪い、大手の下に中小が全部ぶら下がるという構造が本当に望ましいのか疑問だ。
- ・中小の仕事を奪うようなケースの運賃は、原価を大きく下回るような運賃の設定なら、不当廉売にあたるといえるが、事業者ごとに原価がそれぞれ違うので、どういう場合に不当廉売にあたるのかの価格水準を検討するのは難しい。ただし、難しいとはいっても、実態的には原価の積み上げによる最低限のレベルというものはあるのではないか。
- ・大手利用運送事業者に仕事を奪われた中小事業者は、地元荷主との主たる運送取引が無くなり、全て帰り荷の運賃水準になってしまうため、標準的運賃による下支えを法的に措置する必要がある。
- ・マッチングサービスが寡占になったらどうなるか、ということも将来のこととしては考えておくべきではないか。どのような手数料が適切かや、マッチングサービス全体の健全化についても、先々を見据えて何らかの手だてを考える必要があるのではないか。
- ・トラック運送業界に古くからある商慣習について直すべきところは積極的に直し、取引の公正化を図っていかなくてはならない。
- ・元の運賃から半分以上カットされた水準となっても運送を引き受けてしまう事業者はど

のように事業継続しているのか。経済的規制は逃げ道が出来やすいため、安全性の確保や労働環境の改善といった社会的な規制をしっかりとかけることによって、多重下請構造是正をしていくべきではないか。

- ・ 多重下請構造是正に向けて規制的措置を導入するといっても様々なハードルや手法があると考えられるので、次回の論点整理の際には、あり得るべき選択肢もしくは方向性を滲み出しつつ、なるべく決め打ちをせずに御議論をいただきたい。

— 了 —