

取りまとめに向けた論点整理

実態調査結果の振返り①

◇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の存在について

今後の方向性

- ⇒ 利用運送登録を受けずに電話等で取次を行う者については、今はあまり見かけないとの回答が多数であり、運送会社や荷主等に所属する傾向へ変化している可能性。
- ⇒ 今後の検討においては、法規制や専業・兼業の別等の分類に捉われず、各事業者等が多層構造の中で実質的に果たす役割に着目した議論を進めるべきか。

◇利用運送事業者について

今後の方向性

- ⇒ 同じ利用運送事業者であってもリスクの負い方や運送実現への関与度合い等が大きく異なることから、取引における実際上の役割に着目して議論すべきではないか。
- ⇒ 運送を依頼する運送事業者の候補が少なく、結果的に再委託を発生させる要因の一つになっているのではないか。
- ⇒ 下請構造の下位に介在する事業者は、付加価値の独自性が低い一方で、いわゆる手数料を運賃から差し引く傾向にあり、運送の実現に当たって果たす機能・役割の重要性等を鑑みると、下請構造の上位と同程度の金額を取るには見合わないのではないか。

実態調査結果の振返り②

◇トラック運送事業者が他の運送事業者を利用する場合／利用を受ける場合について

今後の方向性

- ⇒ 各請負階層ごとに無秩序に繰り返される商慣行が、多重下請構造となっている最大の要因であり、これらの商慣行を抜本的に是正すべきではないか。
- ⇒ 元請事業者が自ら責任をもって手配できる範囲を超えて運送を引き受けていることが多重下請構造が生じる発端となっているのではないか。
- ⇒ 元請事業者等の川上段階でのルール作り、与信チェックのあり方は、今後の重要論点か。
- ⇒ 法令遵守意識の低い事業者が安価で条件の悪い仕事を引き受けてしまうことも、一旦運送を受注せざるを得ない一因となっているのではないか。

実態調査結果の振返り③

◇トラック運送事業者が他の運送事業者を利用する際の手数料等について

今後の方向性

- ⇒ 利用 1 回あたりの手数料についてはある程度相場が形成されているものの、最終的に実運送事業者に対して支払われる運賃水準をコントロールする作用は働いていない。
- ⇒ 「5～10%」という相場の妥当性や、責任の軽重に関わらず当然のように相場通りの手数料を差し引く商慣行について、どのように考えるか。
- ⇒ 手数料を運賃とは別に上乗せして収受することについては、トラック運送事業に係る標準運送約款にも明記されているが、未だ浸透していない状況の改善が必要。

◇マッチングサービスの活用について

今後の方向性

- ⇒ 現状マッチングサービスは、求車側・求荷側ともに、主に単発での受発注ニーズの受け皿として機能しているのが実情。
- ⇒ 他方で、求車側・求荷側のいずれにも広範囲かつオープンなネットワークを持ち得る点に着目すると、今後、未知の事業者間での安定的・継続的な取引関係の発掘・構築にあたって、マッチングサービスがさらに貢献し得る余地があるのではないかと考える。

前回検討会で出た主なご意見

◆利用運送事業者の役割等について

- ・ 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。
- ・ 大手の下に中小企業がぶら下がり、大手利用運送事業者が下請を手配する構造は本当に望ましいのか。
- ・ 利用運送事業者が持つ運送依頼先が少ないことは多重下請構造を形成する一要因であり、そのままの状態で下請次数を制限しても対応できない可能性がある。利用運送事業者には、取引先のトラック事業者を増やし、標準的運賃や別建ての手数料などを荷主等に対してしっかり要求できる強い立場に立っ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。

◆運賃のあり方について

- ・ 多重下請構造の是正には、標準的運賃の実効性を強化するなど、ルールの徹底が必要ではないか。
- ・ トラック事業者同士で帰り荷の獲得を競っている実態を変えなければならない。
- ・ 帰り荷の運賃は安くて当たり前と考えるトラック事業者や荷主がいる。「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。
- ・ 原価の積み上げによる最低限の価格を大きく下回る運賃設定であれば、不当廉売にあたると言えるのではないか。
- ・ 著しく低い運賃で運送を引き受ける事業者は、労務費や輸送の安全のためのコストを適切に負担していないのではないか。

◆マッチングサービス・その他について

- ・ トラック運送業の商慣習を変えていくためには、もっとオープンかつ公正な評価システムがあるマッチングサービスの提供が必要ではないか。
- ・ プラットフォーマーが将来的に寡占になって力を持つ可能性や、マッチングサービス全体の健全化についても考える必要があるのではないか。
- ・ 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こと（業界の根深い商慣行）は、健全な競争といった意味でも問題ではないか。

- ◆ 前回までの議論を踏まえ、**次の3つの観点**から、多重構造の解消に向けた論点を整理。

1. 上流を起源とする規律ある取引環境の形成
2. 下流における浄化作用の強化
3. 上下流をつなぐ取引ルート of 拡大

- ◆ なお、上記を議論するに当たっては、**本年4月**に施行を予定している**改正物流法に基づく措置**が着実に実施されることを前提に検討する必要がある。

改正貨物自動車運送事業法の内容（健全化措置関係）

- (1) **元請事業者等**に対し、以下の**健全化措置(※)**を講ずることを**努力義務化**
- (2) 利用運送に係る貨物取扱量の合計量が一定規模以上の事業者に対し、**運送利用管理規程**の作成、**運送利用管理者**の選任を**義務付け**

【※健全化措置の内容】

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、利用運送の申し込みを行うこと
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対して価格交渉を申し出ること
- ③ 例えば、利用運送の総回数を2回までに制限する等の条件を付すること

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 本検討の主眼である実運送事業者における健全な事業運営、ドライバーにおける適正な賃金の収受を担保するためには、実運送の上流に位置し、あり方を左右する**利用運送行為及びその類似行為を行う者に対し、商慣行を抜本的に是正するに足る規制等の措置を課すことが必要**ではないか。
- ◎ その場合、**現行法令上の位置付け(※)に捉われず**、多重構造の中における立ち位置や、本来果たし得る役割に着目した内容とすべきではないか。
 (※) ①トラック運送事業者が行う利用運送、②利用運送事業者が行う利用運送、③現行規制対象外の取次等の3類型
- ◎ 特に、**荷主に対して一義的な運送責任を負い、優越的地位から多重構造全体を把握・統制し得る元請事業者等が、多重構造全体の健全化のために中心的な役割を担うことが適当**ではないか。
- ◎ 他方、**いわゆる手数料の多寡**については、これに対応する**付加価値に相当な幅がある実態**を踏まえると、**一律な規制にはなじまない**のではないかと（運賃については論点2で整理）。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
元請となる全ての者	- 多重構造の中で最も優越的な地位にある者として果たすべき役割等の明確化 - 実運送事業者における適正な運賃等の収受を担保するための措置
1次以降請けとなる全ての者	実運送事業者における適正な運賃等の収受を担保するための措置
多重構造に介在する全ての者	重層構造自体を縮減、抑制するための措置（例：次数制限）
トラック運送事業者以外の者	- 果たしている運送責任の重さ等に応じた法令上の分類、格付け等の整理 - 現在トラック運送事業者のみに課せられている、多重構造の改善を目的とした各種規制措置（書面交付義務、健全化措置実施義務等）を、利用運送事業者等にも適用拡大 - いわゆる手数料に関し、運賃と別建てでの請求を行うことについてのさらなる浸透・周知 ※トラック運送事業者については、標準運送約款の中で措置済み

論点2. 下流における浄化作用の強化

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 多重構造が成立し、また、多くの関係者が問題意識を持っているにも関わらず、改善されることなく存置され続けてきた背景には、下流において安価で条件の悪い仕事を引き受け、適正な競争を歪める者が存在することも関係している。
- ◎ このような遵法意識の低い者の市場からの退出を促すため、これまでも輸送の安全確保の観点を中心に、国による監査等事後チェック機能の強化を順次進めてきたところであるが、**適正な運賃水準の維持に対してより効果を発揮する手法のあり方についても検討を深めるべき**ではないか。
- ◎ その際には、非常に裾野が広く、BtoB取引が中心のため監視の目が届きにくいというトラック運送事業の特性も踏まえ、**措置の実効性を確保するための方策についてもあわせて検討が必要**か。
- ◎ また、トラック運送事業の許可を受けずに事業を経営する、**いわゆる違法白トラ問題**については、実行者のみならず、**荷主等の発注者側においても根本からの遵法意識の醸成を図ることが必要**ではないか。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
トラック運送事業者	- 悪質な事業者を市場から退出させるためのさらなる措置 - 上記措置を有効に機能させるための官民連携体制の構築 - ダンピングの取締り等に係る関係省庁との連携 - 標準的運賃のさらなる浸透・周知
多重構造に介在する全ての者	適正な事業運営が困難な水準での運賃による取引を減少させるための措置
荷主等、運送を依頼する者	違法白トラ行為及びその利用を防止するためのさらなる措置

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 今後、多重構造の解消を目指すにあたっては、荷主等の発注者側と実運送事業者とが、出来る限り多重構造を介さず安定的・継続的に取引し得る環境を整えていくことが必要ではないか。
- ◎ そのためには、一定以上規模の貨物と車両の双方を安定的に取り込むことで、輸送需要の波動を吸収しつつ、輸送能力や条件に応じた適切な受発注マッチングを行う仕組み等の整備促進や普及を図ることが必要ではないか。
 - (例) ・単一又は複数の荷主や元請け事業者の主導により運営される仕組み
 - ・中小運送事業者の事業協同組合と荷主等との提携により運営される仕組み
 - ・インターネット等を介してオープンな形態で運営されるマッチングサイト 等
- ◎ いずれの形態であっても適正競争の下で参加者が安心して取引できることが重要であり、そうした取引環境を提供できないマッチングサービス等が淘汰されていく仕組みの構築が必要ではないか。
- ◎ 最低限の業務上のルールを定める必要があるのではないか。
- ◎ こうした取組は、荷主・事業者間での共同輸配送や中継輸送の促進、積載効率の向上等につながり、荷主における中長期的なメリットの享受、物流全体の効率化にも資するのではないか。

マッチングを行う仕組みやサービス等が目指すべき方向性

- ・ 受注者による一定以上の再委託を禁止し、これを適切に管理できること
- ・ 不当に低い運賃での契約を防止するためのルールを有すること
- ・ 利用者のスクリーニングや評価、与信管理を適切に行うこと
- ・ ルールを逸脱する行為等を行った利用者に対して指導等を行うこと 等

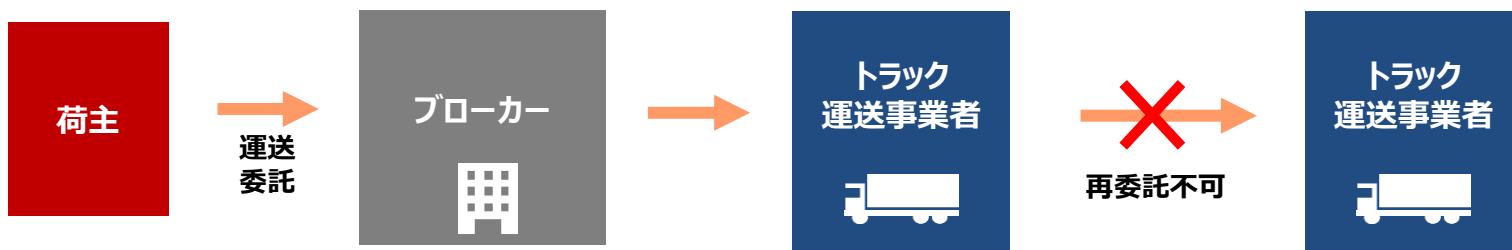
参考 1 アメリカにおける規制の紹介

規制の目的

貨物を仲介できる者を明確化し、適切な権限を持たずに仲介する行為を取り締まることを目的として、2012年に法制定（49 USC § 13901、§14916）

規制の概要

- ◆ 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。
- ◆ 荷送人と結ぶ輸送契約に、自らがもつ権限（ブローカー又はトラック運送事業者のいずれか）を明記しなければならないこととした。



規制による効果

- ◆ 適切な権限を持たない事業者による貨物の再委託が禁止されたため、小規模な運送会社であっても、他の運送事業者を介さずブローカーと直接取引を行うことが容易となった（※）。

（※）アメリカにおいて、小規模な運送事業者の大半はブローカー経由で仕事を受けており、ブローカーは入札用のオープンなウェブサイトに貨物情報を掲載している。

規制の目的

- ◆ 韓国の貨物自動車運輸事業では、周旋免許（※）を保有する一部の運送事業者（周旋兼業者）が、運送契約を結んだ貨物輸送を他の運送事業者に一括委託する事が多い状況だった。
（※）貨物運送契約を仲介・代理、または自己名義で他の運送を利用して貨物運送を行う事業
- ◆ このため、貨物自動車運輸事業法において、運送事業者は荷主と運送契約を結んだ貨物を他の運送事業者に委託又は代行させることを禁止するとともに、以下の規制を導入し、多重構造による不適切な取引の改善を図った。

規制の概要

- 1. 他者に委託できる段階を2段階（※）までに制限**（※）韓国では、日本の元請を1段階、1次委託先を2段階と呼称
⇒ 2段階（1次委託先）の事業者が更に委託する行為を禁止
- 2. 元請事業者が委託先事業者に出せる貨物量の割合を制限**
⇒ 荷主から受託した貨物のうち、一定比率の貨物を自ら輸送することを運送事業者に義務付け、他者に委託できる貨物量を制限（直接輸送業務制）
- 3. 元請事業者の管理責任（委託先事業者の運行安全確保）**
⇒ 1段階（元請）の事業者が2段階（1次委託先）の事業者の輸送能力を事前に確認し、当該事業者の運送の管理責任を負うとともに、国に対する輸送実績の申告を義務付け

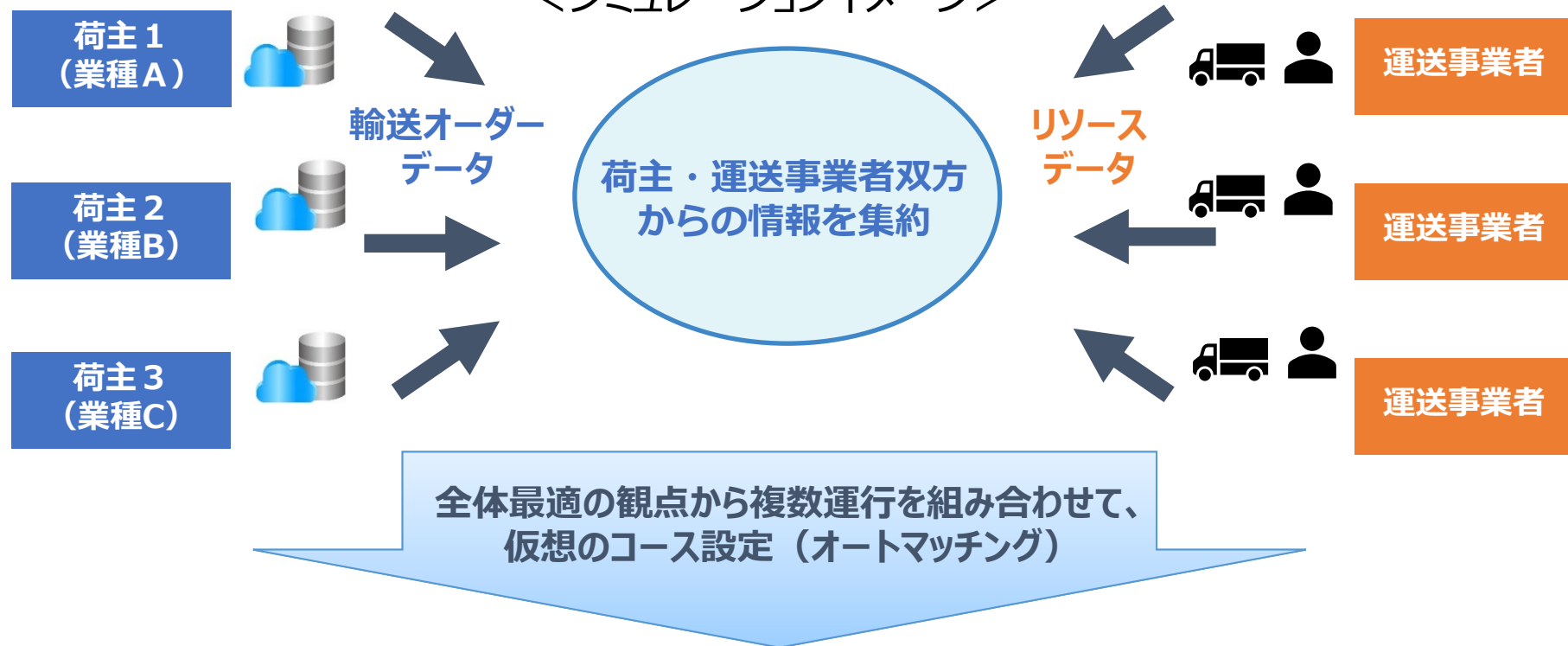


(※) 輸送実績（委託先事業者との契約内容（手数料等）含む）について、運送実績管理システムによる申告（毎月）

参考3 配送実績データを活用した荷主間提携の効果検証事業

論点3に関連し、共通のプラットフォームで業種が異なる（＝輸送需要の波動が異なる）複数荷主の運行を組み合わせ、複数運送事業者の資源と全体最適の観点からマッチングを行ったと仮定。その場合の効率化メリットについて、過去の配送実績データをもとに定量的に算出する試みを、国土交通省において今後実施予定（現在荷主企業と調整中）。

<シミュレーションイメージ>

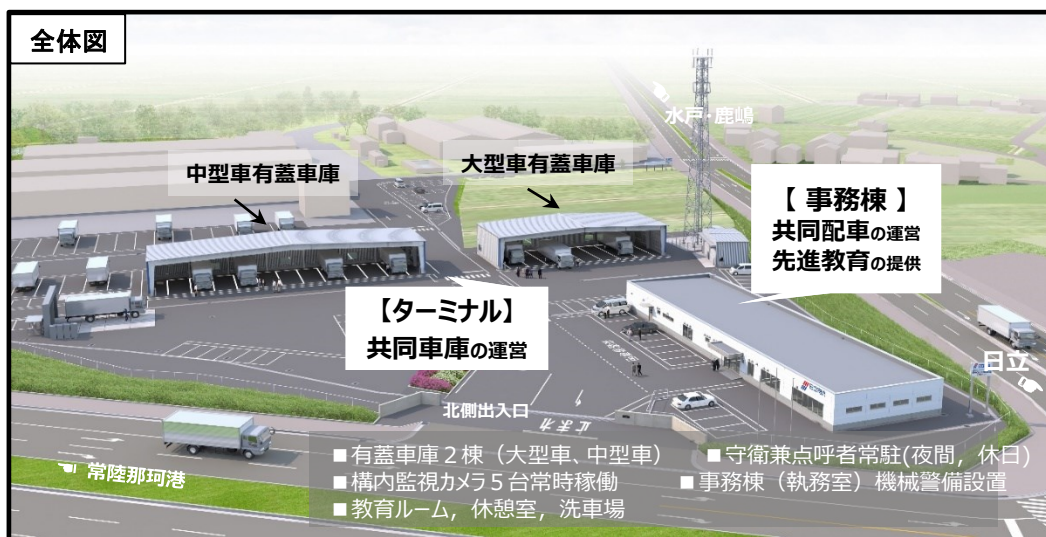


- ・ トラックの稼働率の向上（実車率・回転数）
- ・ 運送事業者の収益率の向上
- ・ 無駄な配車の削減 等

効率化効果を定量的に試算

- 中小トラック運送事業者約20社から成る協同組合とロジスティードが輸送リソース（貨物・車両情報等）をシェア、共同配車を実施。協同組合は元請けであるロジスティードを通じて様々な荷主からの運送依頼に対応でき、①多重構造の形成を防止、②輸送需要の波動の組み合わせで車両稼働を平準化等のメリットを享受。

共同ターミナル 協業機能紹介



※1：日運茨城事業協同組合（日運協）
1974年設立。所在地：茨城県那珂郡東海村
物流業界の社会的使命と法令遵守を深く自覚し、より高度な技術と車両を導入して、多様化する顧客ニーズに対応するとともに、物流品質の向上をめざす協同組合

協業の中身

LOGISTEED

ターミナルにおいて

- ☑ 共同車庫（外部車庫の提供）

事務棟において

- ☑ 共同配車（配車業務委託）

（日運協）配車担当が事務所に同床し情報共有。輸送システム「SSCV-Smart」を駆使して集車業務をアシスト

- ☑ 先進教育（場所等の提供）

VR（バーチャルリアリティー）や動画教材をもとにドライバー教育の質の向上

メリット

- ★ 共同車庫・車両・積荷の盗難リスク排除
- ★ 共同配車・事業基盤強化
- ★ 先進教育・実効性の高い教育で人財育成支援

輸送協力パートナーの
経費削減・安全向上・
コンプライアンス強化に
貢献します



参考5 マッチングサービスへのヒアリング（概要）

- ◆ マッチングサービスは、マッチングの方法により**2つの類型（コンサルティング型・掲示板型）**に分類可能。
- ◆ 各マッチングサービス事業者は、責任範囲・手数料等の設定や運賃への関与等についてヒアリングしたところ、以下のとおり。

回答項目	コンサルティング型	掲示板型
マッチングの方法	◆ 求荷求車の双方から<u>電話で詳細（日時・貨物量や必要な備品等）を聞いてマッチング</u>。 ◆ これまでのデータからマッチング可能と判断した場合は、<u>相手側が見つからない段階でもマッチングを約束</u>する場合がある。	◆ 案件を載せている求車側に求荷側が直接連絡し、<u>詳細については当事者間で確認・交渉</u>。 ◆ 求荷側が運送可能な日時等を載せ、求車側が連絡する場合もあるが、件数は少ない。
責任範囲	◆ <u>運送責任あり</u>（利用運送事業者としてマッチング）。	◆ <u>運送責任なし</u>。
手数料・利用料	◆ 定額や一定割合ではなく、<u>案件ごとに設定した額を収受</u>。場合によっては<u>マッチングサイト側が赤字</u>になることも。	◆ 月ごとに1万円程度の<u>定額の利用料を徴収</u>し、成立案件ごとの手数料は無し。 ◆ 成立した案件について<u>運賃の数%を収受</u>。
運賃への関与	◆ 求車側への運賃交渉や、過去の利用歴に基づく求荷側への提案等、<u>案件ごとに対応</u>。	◆ <u>運賃設定には介入しない</u>。 ◆ <u>標準的運賃との乖離状況を表示</u>。 ◆ 輸送時間が近づくにつれて自動的に運賃が上昇。
その他のサービス	◆ 輸送貨物への損害保険サービス（オプション） ◆ 運賃全額保証サービス（オプション）	
利用者のスクリーニング	◆ 一定のルール違反者（マッチングした案件を別のサイトに転用等）は強制退会。 ◆ <u>マッチング成立後の再委託を禁止していない</u>。	
利用者からの意見	◆ <u>スポット輸送（緊急案件）の依頼がほとんど</u>。 ◆ 顔見知りでない人とのやりとりとなるので<u>信頼性に不安</u>がある。十分な<u>与信チェックが困難</u>。 ◆ 事故時保険等のサービスを悪用する利用者がある（既に契約が成立している案件について、当該サービスを利用するためにあえてマッチングサイト上で成立したことにする等）。	

◆トラック運送事業者が行う利用運送

○ 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）（抄）

第2条

7 この法律において「貨物自動車利用運送」とは、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。

第4条

2 前条の許可（注：一般貨物自動車運送事業者の許可）の申請をする者は、次の各号のいずれかに該当する場合にあつては、前項第二号に掲げる事項のほか、事業計画にそれぞれ当該各号に掲げる事項を併せて記載しなければならない。

二 貨物自動車利用運送を行おうとする場合 業務の範囲その他国土交通省令で定める事項（※）

（※）①貨物自動車利用運送に係る営業所の名称及び位置、②業務の範囲、③貨物の保管施設の概要、④利用する運送を行う一般貨物自動車運送事業者等の概要（貨物自動車運送事業法施行規則第2条第3項）

◆利用運送事業者が行う利用運送

○ 貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）（抄）

第2条 この法律において「実運送」とは、船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者又は貨物自動車運送事業者（以下「実運送事業者」という。）の行う貨物の運送をいい、「利用運送」とは、運送事業者の行う運送（実運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。

7 この法律において「第一種貨物利用運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業であって、第二種貨物利用運送事業以外のものをいう。

8 この法律において「第二種貨物利用運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、船舶運航事業者、航空運送事業者又は鉄道運送事業者の行う運送に係る利用運送と当該利用運送に先行し及び後続する当該利用運送に係る貨物の集貨及び配達のためにする自動車による運送（貨物自動車運送事業者の行う運送に係る利用運送を含む。以下「貨物の集配」という。）とを一貫して行う事業をいう。

第4条 前条第一項の登録（注：第一種貨物利用運送事業の登録）を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

四 利用運送に係る運送機関の種類、利用運送の区域又は区間及び業務の範囲

2 前項の申請書には、事業の計画その他の国土交通省令で定める事項（※）を記載した書類を添付しなければならない。

（※）①事業の計画（利用する実運送事業者又は貨物利用運送事業者の概要 等）

②利用する実運送事業者又は貨物利用運送事業者との運送契約書 ③保管施設の面積、構造及び附属設備