

トラック運送業における多重下請構造検討会（第3回）

議事要旨

日時：令和7年2月5日 10時00分～11時30分

場所：合同庁舎3号館11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労働時間特別対策室、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

取りまとめに向けた論点整理について

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：

- ・基本的な方向性は賛同する。下請を使わざるを得ないケースは当然あると思うが、それが多層である必要はなく、何らかの方法で多層化が防止されるような仕組みが必要。例

えば、自治体が発注する公共工事の契約において、受注者の建設業者の労働者に労務費単価の最低額以上で支払うことを契約条件にすることを義務付ける仕組みがあれば、最低限の賃金が払えないため再委託に歯止めがかかる。そのため、請負次数の制限を、労働者の賃金確保で担保するというやり方もあるのではないかな。

- ・何らかの運賃水準を定めて守らせることは、競争法上の観点からは難しいのではないかな。一方で、関係者の意識を変えるための呼びかけだけでは多重構造の是正は難しいため、次数制限は考えてもいいのではないかな。次数制限により、マッチングサイトの活用や利用運送事業者の取引先拡大が促されるのではないかな。
- ・多重構造に介在する者へ何らかの措置を取る際、利用者に対する責任内容や、トラック法や利用運送事業法の法規制の対象か否かを問わずに対応すべきではないかな。
- ・改正物流法で新たに規定された「健全化措置」は、あくまで事業者間の契約で規律するもので、違反しても行政処分などないということを確認したい。また、次数制限のような規制を課す場合、下請けでなくて傭車、つまり車と運転者を借りて運送したとの抗弁を封じる必要があるなど、規制が有効に機能するようにしないといけないのではないかな。加えて、次数制限の具体的内容は不明だが、トラック事業の場合は委託側にも何らかの措置が必要か必要ではないかな。
- ・適正化事業により、以前に比べ問題のある事業者は相当減ってきている。そのため、継続的に指導してもなかなか対応しない事業者に対しては、退出やマッチングサイトへの参加を難しくするなどといった措置も含めてより厳しく対応することが重要ではないかな。
- ・現在、適正化事業は安全面での観点が中心だが、対象を拡大し、運賃や取引関係の観点も含めることは当然考えられる。また対象は、委託事業者だけでなく、元請事業者なども含めることが重要だ。
- ・白トラ行為を知りつつ使っている利用者側にも規制をかけるというのは賛成だ。
- ・退出事業者の労働者をどう保護していくか、というのも一つの論点になるのではないかな。
- ・白トラ対策として、官公需において白トラを使ってはいけないと政府全体で決めるといったようなことも考えられるのではないかな。あるいは、スチュワードシップ・コードのような、金融機関による発注者への監視などの手法も併せて、総合的に検討すべきではないかな。
- ・物流の需要変動が非常に大きいことが多重構造の原因ではないかな。そのため、物流の平

準化は非常に重要であり、スポット輸送だけでなく複数の荷主同士の連携をマッチングさせる仕組みとして、マッチングサービスを活用すべきではないか。コンサルティング型のマッチングサービスが一部担っているかもしれないが、こうしたことをうまくマッチングさせていくことが非常に重要だ。

- ・ 中小物流事業者は自社で営業部門を持たない企業が多く、そうした問題を抱えているために多重構造になっている部分も多いのではないかと。そのため、中小物流事業者の受注部門を一括に引き受けた共同受注機構のような仕組みがあれば、多重構造の是正に繋がるのではないかと。
- ・ スポット輸送のマッチングサービスが、プラットフォームによって運営されることについては懸念がある。労働分野では、特にヨーロッパでは、プラットフォームにどのように労働規制や労働者保護の規制をかけていくのか、ということについて、真剣な議論が行われている。もはやAIが判断しながら、労働者を効率的に働かせるようなシステムは出現してきているが、それが労働環境の改善には必ずしもつながらないという指摘がある。むしろ、賃金を見ると最安値に寄せられていっている。これはトラック運賃でも同じようなことが起きる可能性はある。
- ・ マッチングがうまくいくことで、多重構造がなくなり中抜きがなくなることで、大手事業者と中小事業者が直接取引できるようになることは、非常にプラスの効果があるが、元々中抜きされていた運賃が、実運送事業者のものになるとは限らない。例えば労働関係では、大企業のプラットフォームと個人事業主が直接取引している状況が生まれているが、そうした個人事業主が非常に高い報酬を得ているかといえ、そういったことはなく、むしろ労働環境に非常に大きな問題があることが指摘されている。労働の関係では、マッチングプラットフォームをいかにルール化していくのか、ということが非常に重要な課題として議論されている。そのため、こうした課題を同時に考えていく必要があるのではないかと。
- ・ 物流におけるプラットフォームはB to Bであり、運送事業者は複数のプラットフォームを使っているため、さきほどのB to Cのプラットフォームと全く同じ状況になるかという疑問であり、あまり過度に慎重になる必要はないのではないかと。一方で、プラットフォーム側は、違法な運送を促進しないように、何らかの規制や制限をかけるということには賛成だ。
- ・ 現実のマッチングサイト上では、マッチングした輸送案件をさらに転売するといったこ

とが行われており、多層構造の温床になっている部分がある。

- ・ 大手物流事業者と連携した協同組合を活用した共同輸配送、共同配車について紹介があったが、大手事業者だからできる取組ではないか。中小零細事業者は、協同組合に加入してWebKITなどのマッチングサービスを利用しているのが現状であり、大手の取組とは別に考えていく必要があるのではないか。

—— 了 ——