

第4回トラック運送業における多重下請構造検討会

議事次第

令和7年6月17日（火）10時00分～12時00分
経済産業省別館2階218各省庁共用会議室

1. 開 会

2. 議 題

トラック運送業における多重下請構造検討会とりまとめ（案）

3. 閉 会

<配布資料>

資料：トラック運送業における多重下請構造検討会とりまとめ（案）

「トラック運送業における多重下請構造検討会」委員名簿

(令和7年6月17日現在・順不同・敬称略)

<委 員>

野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院教授

<オブザーバー>

平島 竜二	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
若林 陽介	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
馬場崎 靖	公益社団法人 全国通運連盟 理事長
鈴木 庸夫	一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会 専務理事
山本 博之	一般社団法人 航空貨物運送協会 専務理事
大倉健二郎	日本内航運送取扱業海運組合 事務局長
坂井 俊文	全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
亀井 明紀	公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部企業取引課長
澁谷 秀行	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長
丸田 聡	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長
平林 孝之	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長
鮫島 大幸	中小企業庁 事業環境部取引課長

<事務局>

国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課

「トラック運送業における多重下請構造検討会（第４回）」出席者名簿

（順不同・敬称略）

<委 員>

野尻 俊明	流通経済大学 名誉教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院教授

<オブザーバー>

平島 竜二	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
若林 陽介	公益社団法人 全日本トラック協会 理事長
馬場崎 靖	公益社団法人 全国通運連盟 理事長
鈴木 庸夫	一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会 専務理事
山本 博之	一般社団法人 航空貨物運送協会 専務理事
大倉健二郎	日本内航運送取扱業海運組合 事務局長
坂井 俊文	全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
亀井 明紀	公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部企業取引課長
澁谷 秀行	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長
加地 榛名	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 課長補佐
平林 孝之	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長
鮫島 大幸	中小企業庁 事業環境部取引課長

<国土交通省>

鶴田 浩久	物流・自動車局長
木村 大	官房審議官（物流・自動車局）
三輪田 優子	貨物流通事業課長
塩野 進	貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室長
松木 拓	貨物流通事業課 課長補佐（総括）
田中 聖也	貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室 課長補佐（総括）

第4回トラック運送業における多重下請構造検討会配席図

令和7年6月17日(火)10:00~12:00
於:経済産業省別館2階218各省庁共用会議室

○国際フレイト
フォワードース協会
鈴木専務理事

○全国通運連盟
馬場崎理事長

○駒澤大学
若林教授

○流通経済大学
矢野教授

○流通経済大学
野尻名誉教授

○立教大学
首藤教授

○全日本トラック協会
平島副会長

○全日本トラック協会
若林理事長

○公正取引委員会 亀井企業取引課長					○航空貨物運送協会 山本専務理事
○中小企業庁 鮫島取引課長					○運輸労連 坂井中央書記次長
○経済産業省 平林物流企画室長					○交通労連 織田中央執行委員長
○農林水産省 加地物流生産性 向上推進室課長補佐					○速記者

○国土交通省
篠塚推進官
(進行)

○国土交通省
田中総括

○国土交通省
塩野室長

○国土交通省
木村審議官

○国土交通省
鶴田局長

○国土交通省
三輪田課長

○国土交通省
松木総括

○厚生労働省
澁谷労働条件政策課長

【オンラインでのご出席】
日本内航運送取扱業海運組合 大倉事務局長

トラック運送業における多重下請構造検討会 とりまとめ

令和7年6月

トラック運送業における多重下請構造検討会

目次

1. 本検討会の開催の背景	1
1- (1) トラック運送業を取り巻く現状	1
1- (2) 多重取引構造の是正に関するこれまでの取組	2
1- (3) 本検討会設置の背景	2
1- (4) 平成 14 年の法改正について	3
2. 多重取引構造に関する実態調査の結果	4
2- (1) トラック運送事業者に対するアンケート (R 5 実施)	4
2- (2) 第一種貨物利用運送事業者に対するアンケート	6
2- (3) マッチングサービス事業者に対するヒアリング	8
2- (4) トラック運送事業者等に対するヒアリング	9
2- (5) 実態調査結果のまとめ	12
3. 多重取引構造の是正に向けた今後の政策の方向性	13
3- (1) 川上を起点とする規律ある取引環境の形成	13
3- (2) 川下における浄化作用の強化	15
3- (3) 川上と川下をつなぐ取引ルート of 拡大	16
3- (4) 荷主側の意識改革の加速化	17
4. おわりに	18
5. 参考	19
5- (1) 諸外国における規制	19
5- (2) データマッチング実証実験	21

1. 本検討会の開催の背景

1-（1）トラック運送業を取り巻く現状

物流は我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、その中でもトラック運送業は、トンキロベースで全体の輸送量の約半分を担っている。その一方で、そうした物流を支えるエッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの待遇は、労働時間が全職業平均と比べて約2割長いにもかかわらず年間の収入は全産業平均より約1割低いという、長時間労働・低賃金の状況に置かれている。このような背景からトラックドライバーの有効求人倍率が2倍を超えた状態で推移するなど、恒常的な人手不足の状態にあることに加えて、「働き方改革関連法」に基づき、令和6年4月からはドライバーの時間外労働の上限規制（年 960 時間）及び改正基準告示が適用され、ドライバーの労働可能時間が短縮されたこと等により、2030（令和12）年度には輸送能力が34%不足するという試算もなされている。

このような状況を踏まえると、輸送能力不足の解消に向けて、賃上げなど労働環境の改善を通じたドライバーの担い手確保が喫緊の課題となっている。長時間労働・低賃金となっているドライバーの労働環境を改善するためには、適正運賃の収受と荷主への対策が必要であるが、こうした点については、昨年の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和6年法律第23号）」（以下「改正物流法」という。）において、荷主に対して荷待ち時間・荷役時間の削減や積載効率の向上等を求める規制を新設したほか、荷主等への是正指導を行うトラック・物流Gメンの体制拡充を行うとともに、令和7年に改正された中小受託取引適正化法（旧下請法）において、荷主とトラック運送事業者間の契約もこの法律の対象とするなど、様々な措置を講じてきた。

他方で、トラック運送業自体に内在している問題として、トラック運送事業者等が他の事業者へ運送の再委託を繰り返す多重取引構造が常態化しており、途中に介在する者による手数料の中抜きによって、実運送事業者に対して十分な運賃が支払われず、ドライバーに対する適正な給与の支払いを妨げる一因となっているとも指摘されている。

したがって、ドライバーの賃上げを促進し、人手不足を解消するためには、要因の一つである多重取引構造を是正し、実運送事業者が適正運賃を収受できる環境を構築していく必要がある。

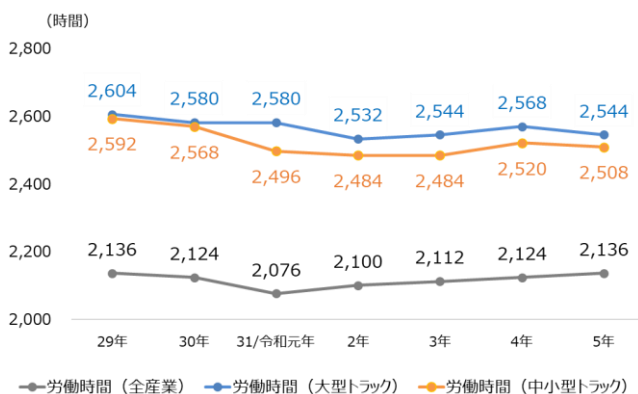


図1 トラック運送業における労働時間の推移

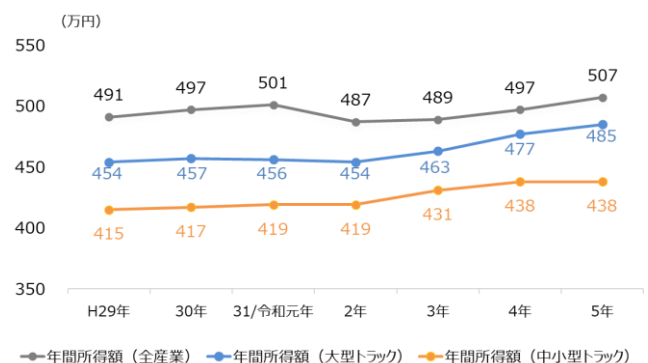


図2 トラック運送業における年間所得の推移

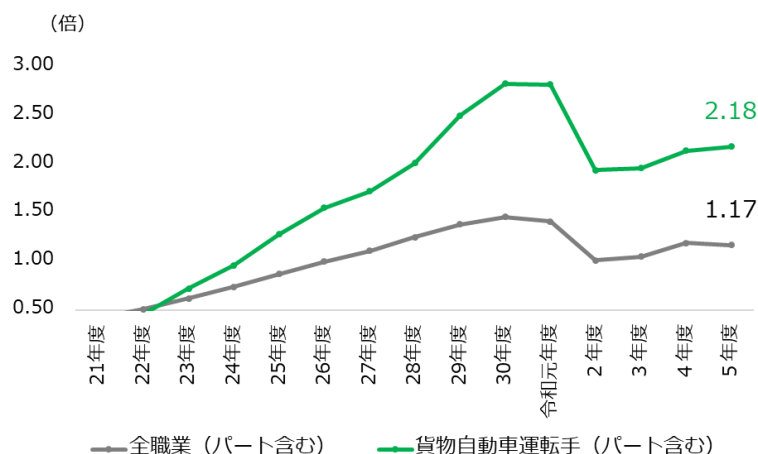


図3 トラックドライバーの有効求人倍率の推移

1－（2）多重取引構造の是正に関するこれまでの取組

トラック運送業における多重取引構造の是正については、令和5年6月の関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」や、同年10月に同じく関係閣僚会議で決定された「物流革新緊急パッケージ」においても言及されている。これらを受けて、令和6年5月には、事業者間の委託状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成や、契約時の（電子）書面の交付を義務付ける規定を盛り込んだ改正物流法が公布された。

この改正物流法では、元請事業者に対して、実運送体制管理簿の作成義務や、再委託を行う際の受託事業者における健全な運営の確保に必要な措置の実施に係る努力義務（健全化措置）を課すことなどにより、多重取引構造の可視化を通じて段階的に多重取引構造の是正を図ることとしている。さらに、トラック運送事業からの運送依頼を受託する利用運送事業者に対しても再委託を行う行為の適正化に係る努力義務を課しており、これらの規制に違反していると認められる場合には、荷主や元請事業者と同様にトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となった。

1－（3）本検討会設置の背景

このように、国土交通省においては、深刻な人手不足に対応すべく、ドライバーの賃上げの原資となる適正な運賃を実運送事業者が収受できるよう、多重取引構造の是正について取組を進めてきた。

他方で、これらの取組は、主としてトラック運送事業者間の関係性に主眼を置いたものであり、利用運送事業者や取次事業者等の多重取引構造に介在するトラック運送事業者以外の者も含めた構造全体を明らかにした上で等しく是正を図っていく趣旨ではなかったため、令和6年の改正物流法における審議の中でも、衆参両議院において、「実運送を行わない、いわゆる『専業水屋』についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じる」旨の附帯決議がなされた。

また、全日本トラック協会が令和6年3月に取りまとめた「多重下請構造のあり方に関する提言」においても、トラック運送事業者のみならず、利用運送事業者や取次事業者等を含め、2次下請までに制限すべきとされている。

しかし、現状は「専業水屋」が指し示している対象の範囲が曖昧である、利用運送事業者や取次事業者等について事業実態が必ずしも明らかではないといった状況であり、特に、法の規制がかかっていない取次事業者等に関しては、これまでに詳細な調査が行われておらず、現状が十分には把握されていなかった。

こうした経緯も踏まえ、多重取引構造の実態を把握するとともに、その更なる是正に必要な対策を検討するため、国土交通省、学識経験者及び関係団体等によって構成される「トラック運送業における多重下請構造検討会」（以下「検討会」という。）を令和6年8月に設置した。

1－（４）平成14年の法改正について

このような多重取引構造に介在する者に関する規制については、これまで、規制緩和の方向で制度改正が行われてきた。従前は、利用運送や運送の取次については、道路運送法において「自動車運送取扱事業」として規制されていたが、平成元年に貨物運送取扱事業法（現・貨物利用運送事業法）が制定され、これらの事業については同法により規制されることとなった。

さらに、平成14年には、鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成14年法律第77号）により貨物運送取扱事業法（現・貨物利用運送事業法）が改正され、情報通信技術を活用した多様かつ高度な物流サービスの展開を背景として、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの創出や迅速な事業展開が可能となるよう、参入規制や運賃規制等の緩和等を行うとともに、輸送の安全等に関する社会的規制や、公正な競争及び利用者保護の確保のための事後チェック制度について充実強化が図られた。

具体的には、第一種貨物利用運送事業について許可制を登録制とし、運賃及び料金について事前規制を廃止するとともに、利用者保護の要請が低いとされた運送取次事業の規制の廃止等が行われた。

この規制緩和により、利用運送事業については、

- 他の荷主の貨物との混載等による荷主の運賃負担の軽減や効果的な集荷の実施
- 最適な輸送モードや運送事業者の選択による効率的かつ効果的な運送の実現
- 運送依頼に係る契約締結や貨物の引渡し、各種書類作成等の関連コストの節減

といった、物流に関するノウハウ等を活用した経済的意義の発現が期待され、複数段階の利用運送（いわゆる「利用の利用」）についても、こうした経済的効果により、実運送事業者の採算を確保しつつトータルの物流コストを低減させることが可能であるとして、直ちに禁止又は制限すべきであるとはいえないとされていた。

また、利用運送事業に比べて荷主に対する責任の内容や実運送事業に対する影響度が限定されているとされていた運送取次事業についても、当時、インターネットを利用した各種サービスが急速に発達しつつあったことを背景として、市場の自律に委ねることにより、取引条件の柔軟な設定や迅速な契約締結がされることを期待し、運賃・料金の事前届出制等が廃止された。

今後の政策を検討するに当たっては、こうしたこれまでの制度改正の経緯を認識した上で、単なる時代の逆行ではなく、現在恒常化している多重取引構造全体の実態や、インターネット上の新たなサービス形態の普及等の取引環境を取り巻く状況変化を踏まえる必要がある。

2. 多重取引構造に関する実態調査の結果

トラック運送業の多重取引構造については、その存在は広く知られている一方で、例えば委託次数がどのくらいなのか、どういった者が介在しているのかといった実態については明らかでない部分も多かった。

この点、トラック運送事業者については、令和5年2月の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間とりまとめに基づいてアンケート調査を行い、他の運送事業者に委託を行う理由等について調査を行った。

さらに、多重取引構造には、トラック運送事業者のみならず、利用運送事業者等の多様な主体が介在しており、多重取引構造の是正に当たっては、それらの者も含めた多重取引構造全体の実態を明らかにする必要がある。このため、利用運送事業者に対するアンケート、マッチングサービス事業者等に対するヒアリングを実施するとともに、統計的な調査結果だけでは汲み取ることが難しい個々の事例についての背景要因や詳細な実態について深掘りするため、対面又はオンラインで関係者への聞き取り調査も実施した。

2-（1）トラック運送事業者に対するアンケート（R5実施）

国土交通省では、令和5年2月にとりまとめられた「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間とりまとめにおいて、「トラック業界の多重下請の現状や契約と実際の業務内容の関係を調査」することが求められたことから、同年2月から4月にかけて、多重取引構造の実態把握を目的としたトラック運送事業者に対するアンケート調査を実施している。

【調査概要】

調査対象者：全日本トラック協会の会員事業者であるトラック運送事業者 51,657 者

調査期間：令和5年2月～令和5年4月

回答者数：4,401 者（回答率 8.5%）

回答者の属性：資本金 5,000 万円以下の中小企業 約9割

荷主からの運送依頼のみを引き受けている事業者 約2割

荷主と元請事業者両方からの運送依頼を引き受けている事業者 6割超

元請事業者からの運送依頼のみを引き受けている事業者 約1割

このアンケートによれば、運送の委託関係において、トラック運送事業者が他のトラック運送事業者や利用運送事業者との関係でそれぞれ発注側・受注側に立つ割合や、その理由は以下のとおりであった。

① 他のトラック運送事業者を利用する場合（発注側）

回答した事業者のうち7割超が、他のトラック運送事業者を利用して運送することがあると回答し、さらに、委託に出す際は約3割が請負金額の90%未満で委託していた。

また、他のトラック運送事業者を利用する理由として、「自社のトラックドライバーが不足」、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多かったほか（約6割）、「他者のトラックを利用することが前提となっているため」、「他者を利用した方が費用を抑えることができるため」との回答も一定数見られた。

② 利用運送事業者を利用する場合（発注側）

第一種貨物利用運送事業者を利用して運送することがある事業者の割合は25%であり、その理由としては、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多く、「利用しなければ必要なトラックを確保できないため」、「他者を利用した方が費用を抑えることができるため」との回答も一定数見られた。第一種貨物利用運送事業者を利用する際も、①の他の

トラック運送事業者を利用して運送する場合と同じく、約3割が請負金額の90%未満で委託していた。

③ 他者から運送依頼を受ける場合（受注側）

他社からの運送依頼を受けることがあると回答した事業者の割合は約8割であり、運送依頼主は「他のトラック事業者」との回答が多数であった。他者からの運送依頼を受託する理由は、「仲間の事業者を助けるため」が最も多く（5割超）、次に「荷主に直接営業することが困難なため」との回答が多かった（約2割）。なお、トラックを持たない第一種貨物利用運送事業者から受託する場合の運賃水準は、約5割が元請の請負金額の90%未満であり、約15%は「不明」（元請の請負金額は分からない）と回答していた。

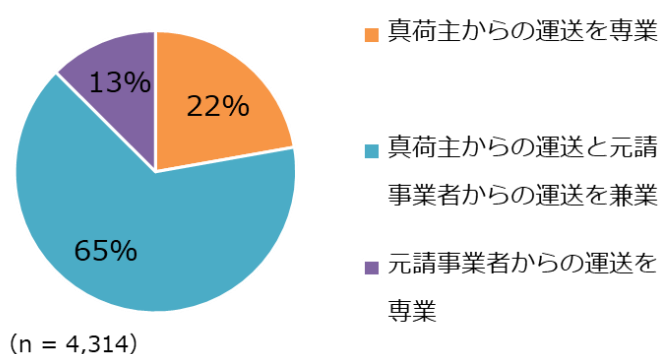


図4 回答事業者の主な業務

他のトラック事業者を利用して運送することがあるか（貨物自動車運送事業法の利用運送）

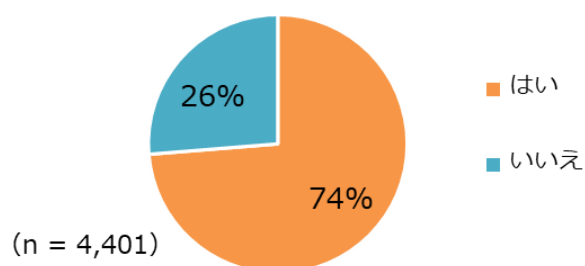


図5 再委託の有無

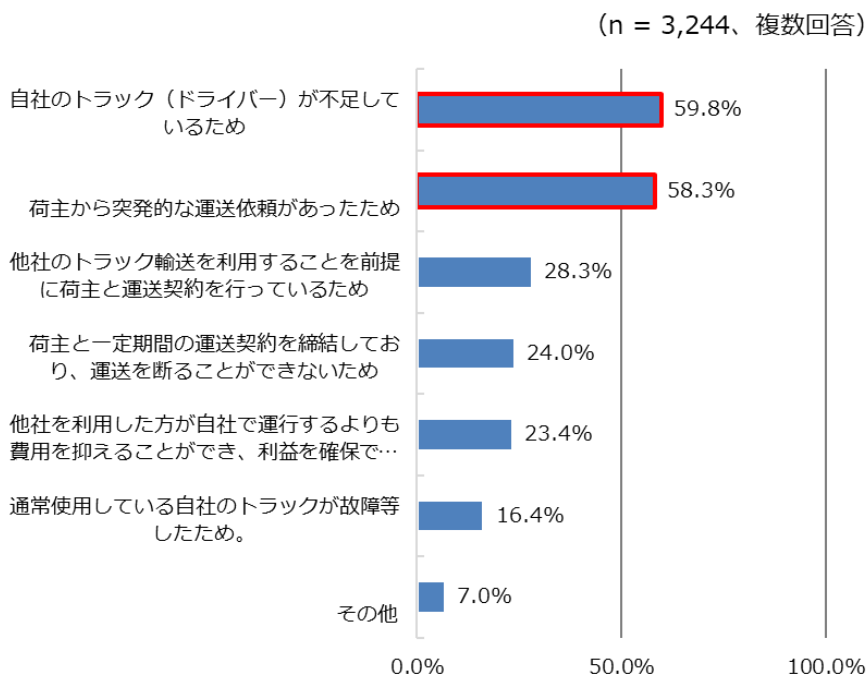


図6 他のトラック運送事業者を利用して運送する理由

2－（２） 第一種貨物利用運送事業者に対するアンケート

利用運送事業者は、法律上、他の運送事業者の行う運送を利用する者と定義されており、多重取引構造に介在し得る。また、国土交通大臣の登録を受けているため所在地等が把握出来ている。このため、第一種貨物利用運送事業者のうち、自動車運送を利用する者として登録を受けている全事業者に対してアンケート調査を実施した。

【調査概要】

調査対象者：第一種貨物利用運送事業（自動車）者 27,976 者

調査方法：WEB アンケート

調査期間：令和6年9月30日～令和6年10月31日

回答者数：1,094 者（回答率 3.91%）

回答者の属性：資本金 5,000 万円以下の中小企業 約 8 割

第一種貨物利用運送事業と他の事業を兼業している事業者 約 7 割

（そのうち、貨物自動車運送事業と兼業している事業者は 2 割弱）

荷主と元請事業者の仲介を行っている事業者 7 割強

本アンケート結果は、回答数の少なさや、アンケートに際し多重取引構造に対する課題認識を伝達した上で回答をいただいたこと等を踏まえると、第一種貨物利用運送事業の実態を均等に網羅しているものではなく、調査に対して比較的協力的な層の回答から成っていることに留意する必要がある。

また、利用運送事業者は、荷主と実運送事業者それぞれと運送契約を結ぶ。利用運送事業者が荷主から収受する運賃と実運送事業者に支払う運賃との差が差益となり得るが、この中から利用運送事業者固有の経費・利潤を賄うこととなる。本アンケートでは、この差益について、いわゆる「手数料」と呼称しており、取次事業者が収受する手数料とは異なる。

- 回答者の半分以上が、日ごろから付き合いのあるトラック運送事業者は「5 者以下」と回答しており、利用運送事業者における委託先の選択肢が少ない状況。その結果、利用運送事業者から委託を受けたトラック運送事業者では運びきれず、他の運送事業者へさらに再委託を行っている可能性が高くなっていると考えられる。
このため、運送委託先候補となるトラック運送事業者数が少ないことは、多重取引構造が形成される一因になっているものと考えられる。
- 手数料の収受方法については、求貨側に支払う運賃から差し引く事業者の割合が一番高く（約 5 割）、運賃と別建てで求車側（荷物を運んでほしい側）に請求している事業者の割合は 3 割に留まる。また、手数料の額は運賃の 5%～10%程度としている事業者が約 6 割を占め、依頼先へ手数料を明示していない事業者は 6 割を超える。
この結果からは、運賃と手数料の別建てはあまり浸透しておらず、本来運送側に支払われるはずであった運賃から手数料が差し引かれている傾向にあると言える。また、手数料の割合についても、明確な理由に基づくものというよりは、単にこれまでの商慣行等をもとに設定している場合が多いと考えられる。
一方、運送依頼を受ける側は、手数料を明示されていない場合、本来自分がもらえるはずだった運賃水準をそもそも把握できていないと考えられる。
- 自らが介在することで生み出される付加価値について、H14年の法改正当時、利用運送事業者に期待されていた「物流のワンストップサービス」を挙げた事業者の割

合は、事業者の規模とともに小さくなっていく傾向がみられる。本アンケートの回答者のうち約6割が従業員数20人未満の事業者であることとあわせて考えると、第一種貨物利用運送事業者全体として、付加価値の高い「物流のワンストップサービス」については、期待された役割を十分に果たせていない状況にあると言える。一方で、ワンストップサービスと比較して付加価値は低いと考えられるものの、同じく法改正当時には、実運送事業者が自ら荷主に営業を行う場合以上の集荷能力も利用運送事業者に対して期待されていたところ、「営業力・交渉力の強化」や「仕事の紹介・提供」を自ら提供する付加価値として挙げた事業者は、従業員10名以下の事業者において、約半数に上っている。

- その他、付加価値について、
 - ・ トラブル、事故対応、運賃交渉、様々な課題を当社に丸投げ出来ることにより、荷主の業務が格段に楽になる
 - ・ 効率の良い仕事を組み合わせる提案を荷主側にする
- といった、運送契約を締結し運送責任を負っているが故の付加価値を挙げる事業者も一部見られた。

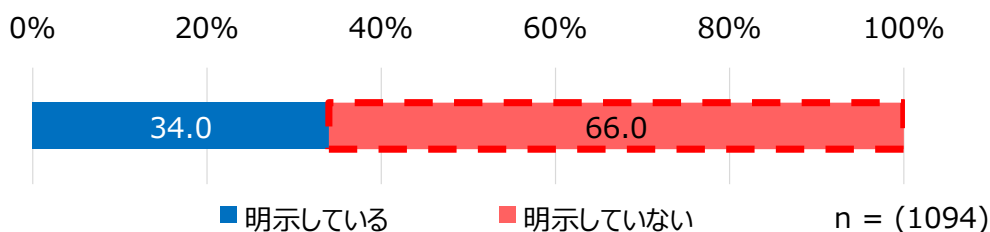


図7 依頼先への取扱手数料の明示有無

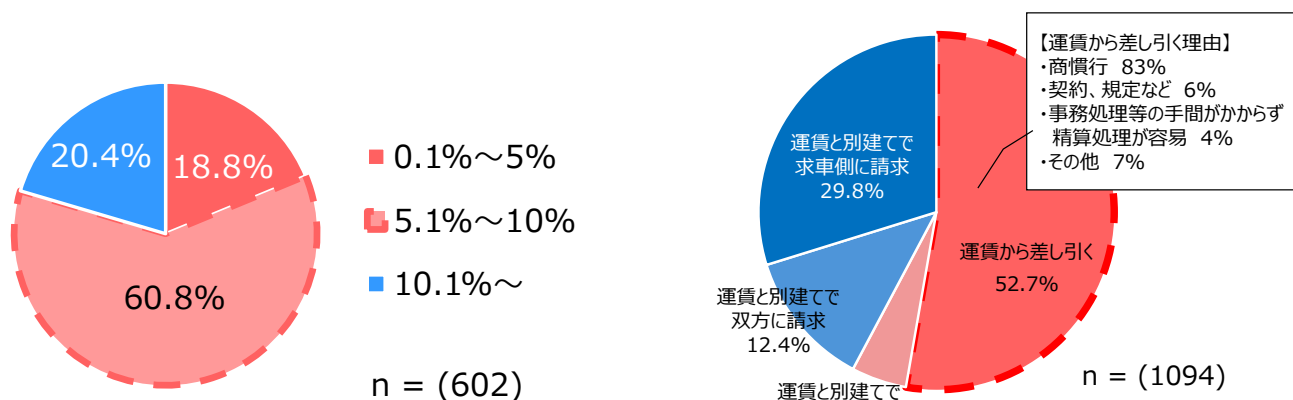


図8 運賃に対する手数料の割合

図9 手数料の収受方法

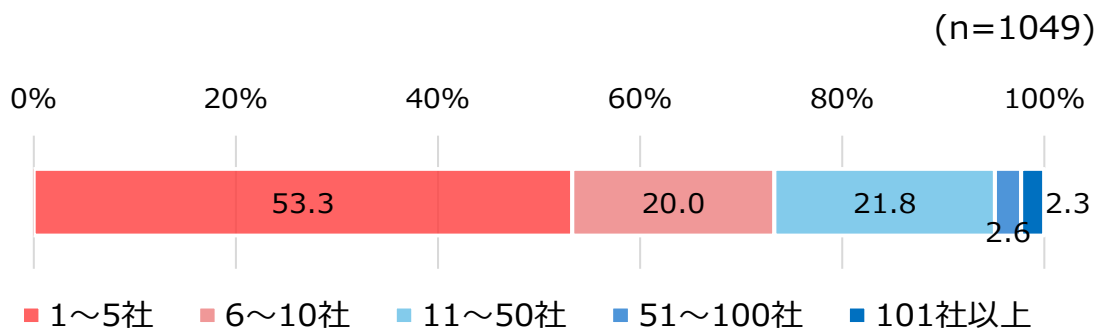


図 10 日頃からつながりのあるトラック事業者数別の割合

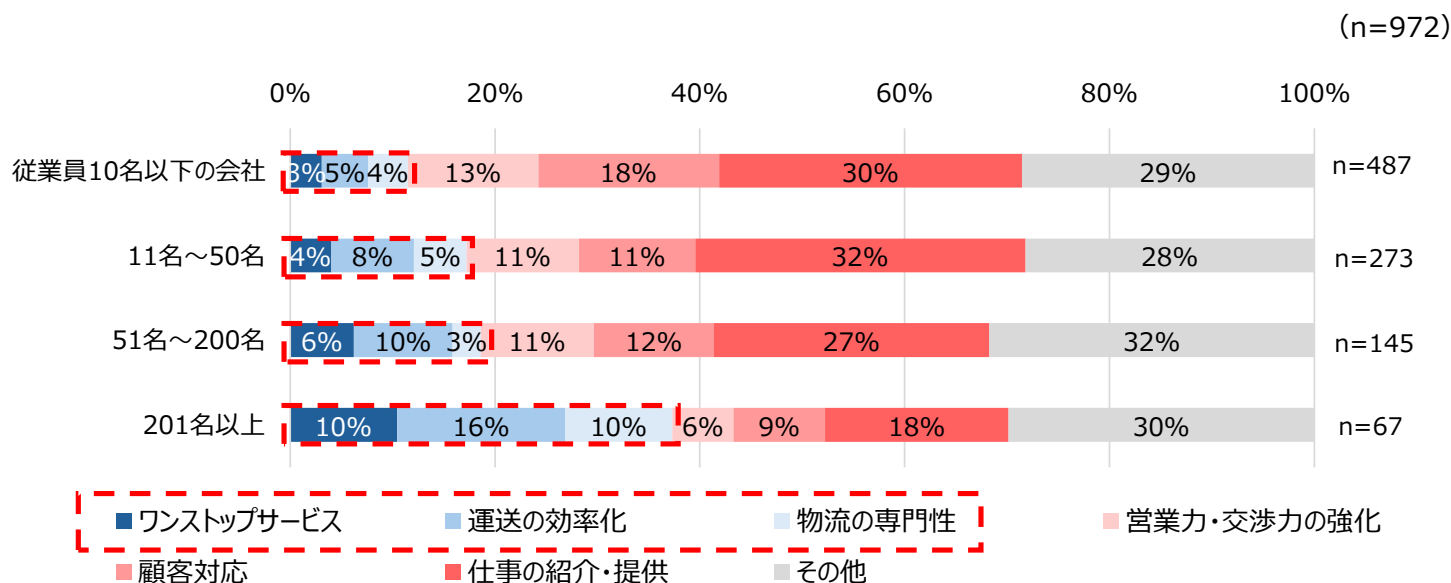


図 11 自らが提供する付加価値（規模別）

2-（3）マッチングサービス事業者に対するヒアリング

近年、ICT技術の発達等により、求車側と求荷側の情報をシステム上でマッチングさせるサービスが広まってきており、多くのトラック運送事業者がこうしたサービスを利用している。

このとき、一般にマッチングサービスと言われる中には、

- ① 電話等を通じて求荷側・求車側の双方のニーズを聞いた上でマッチングを行うコンサルティング型（エージェント型、営業代行型ともいう。）
- ② ウェブサイトに求荷・求車情報を掲載するのみで、そこから先は当事者同士の交渉を基本とする掲示板型

の主に二種類があり、コンサルティング型のサービスは貨物利用運送事業の登録を受け、運送責任を負って運賃交渉にも関与する一方、掲示板型のサービスは貨物利用運送事業の登録を受けず、運送責任も負わずに運賃設定にも介入しないなど、形態が大きく異なっている。

いずれの場合であっても、手数料を収受しつつ、多重取引構造に介在することになることから、今回、多くのトラック運送事業者が利用している代表的なマッチングサービス事業者を対象に、個別のヒアリング調査を実施した。

【調査概要】

調査対象者：大手のマッチングサービス事業者 5者

調査方法：事前に調査項目表を送付し、対面で約60分～90分程度のヒアリング

調査期間：令和6年9月

コンサルティング型・掲示板型のそれぞれについて、手数料の実態や成立する運賃への関与等についてヒアリングしたところ、以下のとおりであった。

表 1 マッチングサービスの類型ごとの特徴

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</u>（日時・貨物量や必要な備品等）<u>を聞いてマッチングを行う。</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收受。</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%を收受。</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。

2-（4）トラック運送事業者等に対するヒアリング

多重取引構造はこれまで、関係者の間では当たり前の存在として語られ、実際の労苦に見合う適正な対価の收受を阻む要因の一つとして問題視もされてきたが、その実態や全体像が明らかにされることはなかった。これは、多重取引構造に介在する者が特定の法的類型には収まらず、様々な者が混在することや、多重取引構造が形成される過程自体が各関係者の商売ノウハウそのものであること、また、契約関係等に係る記録を作成・整理する文化がない業界慣習等、様々な理由によるものと考えられる。このような多重取引構造の実態に少しでも近づくため、前述の調査に加え、元請となる運送事業者等の協力を得て、当該事業者等が委託する運送事業者等をたどり、背景要因や実務の詳細等についてヒアリングする形で取引実態を把握しようと試みた。

【調査概要】

調査対象者：トラック運送事業者 24 者

利用運送事業専業事業者 4 者

調査方法：事前に調査項目表を送付し対面・オンラインで約 60 分～90 分程度のヒアリング

調査期間：令和 6 年 9 月～11 月

調査対象者の属性：全国各地の事業者であり、紹介元の手元請事業者を除きいずれも中小企業

1. 他の運送事業者を利用する側の視点

トラック運送事業者が他の運送事業者を利用する場合について、利用を行う理由や依頼の内容、利用の際に設けているルール等について聞いたところ、以下のとおりであった。

＜他の運送事業者を利用する理由＞

- 大手元請事業者の再委託先として定期輸送を行っており、自社を含め 1 次請けの会社では運びきれないため、さらに再委託を行っている。
- 繁忙期には自社で運びきれず他の運送事業者に依頼するが、依頼先が見つかりづらく多重化しやすい。相手が困っている時はこちらが手伝う持ちつ持たれつの関係。
- 元請から指定された運送設備を用意できない場合は協力会社を使う。
- 特殊な設備を必要としない一般的な貨物は誰でも運べるため多重化しやすい。
- 遠方へ運送した後の帰り荷を探す際に、その土地に知り合いの事業者がいなかったため、地元で付き合いのある事業者を経由して探してもらう。
- 荷主や元請からの運送依頼は一度断ると仕事が来なくなるため、自社では運びきれない量と分かっているにもかかわらず他社に依頼する前提で引き受ける。依頼は絶対に断らない。
- 依頼先は元値を知らないの、例えば引き受けた運賃の 5～6 割で再委託を行うなど、好条件の運送依頼は再委託することで利ザヤを稼ぐ。

＜他の運送事業者に依頼する仕事内容＞

- 割の良くない案件ばかり再委託を行うと自社の評判が悪くなり引き受けてもらえなくなるため、割の悪い案件は自社で走る。
- 他社から引き受けた貨物のうち、自社の利益にならない案件は他の運送事業者に流すことがある。厳しい条件の仕事は多重化しやすい。

＜利用に関して設けているルール・方針＞

- 他の運送事業者を利用するものの、多重取引構造になると輸送の質が落ちるため 2 次請けで留めるようにしている。
- 付き合いのある運送事業者や、ツテをたどって紹介してもらった信頼できる運送事業者のみに依頼する。

＜他の運送事業者に依頼した後の事業者の把握＞

- 実運送事業者は把握しているが、当該事業者と自社の間に何社が介在しているかなどの請負次数は把握していない。（回答多数）
- ほとんどの場合において、請負次数をはじめ多重取引構造の全体像を誰も把握できていないなど、構造が可視化されていない。

<トラブル発生時の対応>

- 伝票処理やトラブル対応（代替車両の手配等）を行っている。
- 事故が起こった際は荷主に報告をし、リカバリーは事故を起こした実運送事業者にお願いする。

➤

<いわゆる「手数料」の例>

- 他の運送事業者に案件を紹介する際は、運賃の5～10%ほどを手数料として運賃から差し引いている。（回答多数）
- 手数料は運賃に関わらず1件当たり2千円とっている。
- 他の運送事業者に依頼する際は15%の手数料をとっているが、運賃から差し引くのではなく上乗せして払ってもらう。（利用運送専業事業者）
- 好条件の運送依頼は再委託を行って利ザヤを稼ぐ。（例：依頼先は元値を知らないで、引き受けた運賃の5～6割で再委託を行う。）（再掲）

<いわゆる「手数料」設定の考え方>

- 手数料の割合についてはどの事業者も大体同じなので、それに倣っている。
- トラブル対応（ドライバーの体調不良時や車両故障時の代替事業者の探索）や伝票処理等の手間があるので、5～10%の手数料は妥当だと思っている。
- 委託先の運送会社も、経験上どの程度手数料を取られているか推測できるもの。相場を超えた手数料をとれば取引関係から駆逐されていくので、著しく高い割合で取ることとはしない。

2. 再委託の運送を打診される／請け負う側の視点

トラック運送事業者が他のトラック運送事業者や利用運送事業者からの依頼を受ける場合について、運送依頼を受ける場合のルールや再委託先としての運送を請け負う理由等について聞いたところ、以下のとおりであった。

<運送依頼を受ける場合のルール・方針>

- 荷主や元請からの運送依頼は一度断ると仕事が来なくなるため、自社では運びきれない量と分かっているても他社に依頼する前提で貨物を引き受ける。依頼は絶対に断らない。（再掲）
- 元請事業者から再委託を禁止されているため他の運送事業者は利用しない。このように再委託を契約上禁止されている場合には、運びきれない量の依頼が来た場合に断りやすい。
- 飛び込みで運送依頼が来ることもあるが、顔見知りではない事業者からの依頼は受けない。
- 手数料を差し引かれる前の元値がいくらかについては慣習で聞けない。

<元請ではなく再委託先として運送を行う理由>

- そもそも自社が何次請けなのか把握できていない。
- 手数料を抜かれているのは分かっており、できれば元請や荷主と直接契約したいが、それをやると業界のルール違反になるためできない。（回答多数）
- 知り合いの運送事業者から紹介された貨物を月に数回スポット輸送で運んでいるが、最初に依頼が回ってきた事業者の取引ルートがそのまま固定化されている。

3. 「専業水屋」について

従来、多重取引構造が形成される原因の一つとして、自ら実運送は行わず電話等で取次等のみを行う、いわゆる「専業水屋」と呼ばれる者の存在が指摘されていた。こうした者の存在について、今回のヒアリングでは、

- マッチングサイトが出てきたことにより、電話等で取次のみを行う者は現在あまり見かけない。運送会社や荷主等に属して利用運送業務を行っているのではない。
- 昔から付き合いがある取次事業者は、元々は実運送を行っており、現在も実運送の許可と利用運送の登録の両方を受けている。

といった意見が得られた。

4. マッチングサイトの利用について

また、今回のヒアリングでは、多重取引構造を構成する一形態として、マッチングサイトの利用についても意見が得られた。

ここでは、マッチングサイトについては、2－(3)でも記載したとおり、掲載されている情報は単発の運送依頼が大半であり、求荷側も、知り合いのいない地域からの帰り荷確保のために利用するといった単発での運送を探す際の利用が多いとの傾向が把握された。他方で、サイト上でのマッチングをきっかけに中長期的な取引関係の構築に至ったケースもあったほか、マッチングサイトには、知り合いの運送事業者から引き受ける案件と運送内容はほとんど同じである一方で、提示されている運賃がより高額となっており割が良い案件が掲載されているといった意見もあった。

2－(5) 実態調査結果のまとめ

多重取引構造が生じる直接の原因は、運送事業者が自ら受託した運送をさらに他の運送事業者へ委託することが繰り返されるためと考えられる。そもそも他の運送事業者を利用する原因については、一般に言われているように繁忙期等における需要波動に対応するためという側面も確かにあるものの、むしろ、再委託の繰り返しは繁忙期に限らず恒常的に行われている。その根底にある主な動機として、荷主・元請事業者等との関係を維持するためであり、自ら運ぶか否かを問わず一旦受注することが商慣行化していることが分かった。また、他の運送事業者を利用する側としては、自社内業務の効率化等の観点から条件の合わない仕事をアウトソーシングできる、受託側との情報の非対称性に乘じて利ザヤを稼ぐといった、受託側に比して強い立場を利用してメリットを享受している実態もあった。

他方で、輸送サービスの質を担保する等の観点から、委託先に対して再委託の次数を制限する場合には、実際に多重取引構造の形成が抑制されている場合もあり、元請事業者等の委託を行う側が商慣行の是正に取り組むことが有効であることも分かった。

また、本来、利用運送行為は荷主等と運送契約を締結し、運送責任を負い、他の荷主の貨物との混載等による荷主の運賃負担の軽減とトラック運送事業者の収受運賃の増大や効果的な集荷の実施等に取り組んだ上で、他の運送事業者へ運送を委託することを期待されている業態であり、取次等とは異なる取引形態である。しかしながら、多くの事業者において、他の運送事業者を利用する際に、収受した運賃の5～10%を手数料的に収受することが当然となっており、本来負っている運送責任を十分に果たしていると言いがたい事例も見られるなど、利用運送行為と言いながら実態は取次等を行っているに過ぎない傾向があるといったことも明らかとなった。こうした状況は、いわゆる「専業水屋」がトラック運送事業者の配車係となるなど他の運送事業者に取り込まれていったことも

相まって、トラック運送事業者か利用運送事業者かの如何を問わず見受けられ、法律上の類型と取引実態の傾向は必ずしも関連していなかった。さらに言えば、トラック運送事業者は実態上、非常に多くの場合において、自らが実際に実運送を行う者として運送に関与しているとはいえず、トラック運送事業許可の一環として利用運送を行うほか、利用運送事業法に基づく利用運送事業の登録を受けた者として利用運送を行っている場合もあり、これらは当事者間でも明確に意識されることなく混然一体として行われているなど、両者の境目が曖昧となった運用が行われているのが実情である。

加えて、いわゆる「専門水屋」に代わり台頭してきているマッチングサービスは、ICT技術等を活用し、広範かつ効率的なマッチングを行うことにより、商慣行を変え多重取引構造を抑制するポテンシャルを秘めている一方で、取引の相手方の信頼性が不確かであるなど、運送事業者のニーズに応えきれていない状況であるため、結果として主にスポット輸送での活用に限られているものと考えられる。

3. 多重取引構造の是正に向けた今後の政策の方向性

3-（1）川上を起点とする規律ある取引環境の形成

①元請事業者を中心とする多重取引構造の抑制と健全化

多重取引構造が形成される要因については、荷主や元請事業者等との力関係を背景に、自らが運送可能か否かにかかわらず、一旦運送を受託することが当然となっているといった、トラック運送を取り巻く根深い商慣行が存在していることが今回の実態調査でも明らかとなった。こうした商慣行は、立場の弱い側から変革していくことは困難であり、取引における力関係の実態を鑑みれば、自らの責任において荷主から運送を引き受け、その後の委託連鎖の最も川上の優位な立場として、多重取引構造全体を把握・統制し得る元請事業者が、当該構造全体の健全化のために中心的な役割を果たすことが適当と考えられる。

この点については、今回の実態調査の中でも、元請事業者等が定めたルールの中で再委託を禁止されている場合には、運びきれない量の依頼が来た場合であっても断りやすいとの意見があったほか、実際に、大手元請事業者において原則2次請けまでとの制限を設けることを協力会社に対して要請している例も見受けられた。

また、同様の趣旨から、第1回検討会において紹介された全日本トラック協会「多重下請構造のあり方検討会」の提言の中でも、次のとおり取りまとめられている。

「トラック運送業界の大きな課題である多重下請構造は、実運送事業者に支払われる運賃の低下につながることから、一般トラック運送事業者並びに利用運送事業者における利用運送は、自主行動計画を取りまとめた大手運送事業者だけでなく、中小運送事業者を含めたトラック運送業界全体として2次下請までと制限すべきである。実運送事業者を2次下請までとすることで、多重下請構造の解消を図るだけでなく、荷主や元請が実運送事業者の実態を容易に把握することができる。」

これらのことから、元請事業者に対しては、多重取引構造を是正し、運送取引の適正化を図るために果たすべき役割等を明確化するとともに、重層構造自体を縮減、抑制するための一定の措置を義務付けることが適当であると考えられる。また、その際には、全日本トラック協会の意見も踏まえつつ、実効性ある形での措置導入を目指す必要がある一方で、トラック運送事業の事業特性（需要の季節変動や、帰り荷の確保が困難な場合があるほか、需要のピーク時に合わせて車両やドライバー等の資産を常時保有することは合理的でないこと等）も踏まえたうえで、最も望ましい方策を見出すべきである。

なお、令和7年の第217回通常国会において、議員立法として「貨物自動車運送事

業法の一部を改正する法律」及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」(以下「トラック適正化二法」という。)が成立したところであり、この中で、トラック運送事業者及び利用運送事業者は、元請事業者として運送を引き受ける場合には、再委託の回数を2回以内に制限するよう措置を講ずる努力義務が課せられることが定められた。国土交通省としては、まずは本法律に即した対応を進めたうえで、施行後における多重取引構造の改善状況を注視し、必要に応じて更なる措置の導入を検討すべきである。

②元請けと実運送事業者の間で介在する全ての者による利用運送の適正化

多重取引構造を可視化するために昨年の改正物流法で新たに導入された契約内容の書面化や実運送体制管理簿の作成義務等は、実際に運送を行うトラック運送事業者が一義的に責任を負うべきであるという考えのもと、トラック運送事業者にのみ適用されることとなっている。他方で、これは見方を変え、現在の規制的措置は、他者の運送を利用するという同じ行為に対して事業法ごとに別の規制が課されている状態とも言える。さらに、多重取引構造を是正する主目的であるドライバーの賃上げ、そしてそのための原資となる適正運賃の収受という観点から考えると、トラック運送事業者であるか、利用運送事業者であるかは問わず、荷主と実運送事業者の間に介在する全ての者によって手数料の中抜きが繰り返されることが問題なのである。

このため、現状の事業法上の整理にとらわれず、実際に行っている行為や担っている運送責任の重さに応じて、法令上のカテゴリーを再整理することについても引き続き検討が必要である。

トラック適正化二法では、昨年の改正物流法においてトラック運送事業者に新たに課した上述の規制について、利用運送事業者も対象に加える旨の改正を行っているため、まずはこれらの法改正による効果を検証したうえで、運送契約に基づかず仲介等その他の介在を行う者も含め、必要な措置を検討すべきである。

③利用運送事業者が介在する意義の見える化・再整理

利用運送事業者は他者の運送を利用することを前提に荷主等から運送依頼を引き受けていることから、実運送事業者が適正な運賃を収受するためには、利用運送事業者が、実運送にかかるコストを十分に認識した上で運送依頼を引き受けることが重要である。

その際、利用運送事業とは、本来、運送依頼を一度請け負った後、自らの責任で、実運送を行う事業者を手配する事業であり、利用運送事業者は、どのような実運送事業者を手配するかによって自らのいわゆる「手数料」相当額を総合的に調整する者であるはずである。中でも、物流子会社のような、荷主企業から分社化して設立された会社は、まさに当該荷主に係る物流のトータルコーディネートを任されている立場であり、自らのネットワークを用いて、請け負った運送について責任をもってコーディネートを完遂させることが期待されている。

しかしながら、現在の第一種貨物利用運送事業者(自動車)(以下③において単に「利用運送事業者」という。)には、単に案件を他の運送事業者に委託し、その内容や付加価値の軽重に関わらず一定の割合で手数料相当額を収受する者も含まれており、これは、本来、利用運送事業に期待されるものではない。

このように、利用運送事業者の中でも、その提供している付加価値は事業者によって異なるが、現状ではすべて「利用運送事業者」として一括りとなっており、荷主等の立場から見ると、どの事業者が高い付加価値を提供しているのか判断しづらい状態となっている。

加えて、今般の実態結果により明らかになったとおり、トラック運送事業者であっても、自ら運送することを前提とせずに運送を受託し、他の運送事業者に委託することで

手数料相当額を収受する者も多数存在しており、外形的に分かりづらい状況に拍車をかけている。

この点、運送の実現に関して果たしている役割に応じて利用運送事業者を分類し、事業者の役割を明示することで、付加価値の高い提案やコンサルティング等を行う利用運送事業者は通常よりも高い運賃を収受しやすくなり、一方で提供する付加価値が高いとは言えない利用運送事業者等は相応の手数料相当額の収受にとどまる方向につながるものと考えられる。他方、上述のとおり、生み出している付加価値は事業者によって様々であるため、手数料額そのものについて一律の規制を行うことは実態にそぐわないものとも考えられる。

なお、利用運送事業者でありながら、運送契約を締結せずに仲介・取次のみを行う事業者については、今回の実態調査で判明したように、個々の運送条件等に関わらず商慣行として一定の割合で手数料を収受しており、上述のとおり、本来求められる、実運送にかかるコストへの意識が低い傾向にあると言える。こうした手数料の収受が繰り返されることにより、実運送事業者における適正な運賃収受が妨げられる状況になっているとも考えられることから、登録事業者の実態も踏まえ、あるべき規制のあり方について、検討すべきである。

3－（２）川下における浄化作用の強化

多重取引構造が成立し、また、多くの関係者が問題意識を持っているにもかかわらず、改善されることなく存置され続けてきた背景には、運送を委託する側のみならず、実際に運送を行う側（川下側）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一因となっている。仮に多重取引構造の是正のため何らかの規制を導入したとしても、そうした規制を遵守しない事業者が跋扈してしまえば、規制の効果は大きく減じられることとなる。このため、このような遵法意識の低い者については、速やかに市場から退出させる必要がある。

こうした法令を遵守できない事業者に対しては、これまでも、輸送の安全確保の観点を中心に、国による監査等の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。しかしながら、行政の人員体制は厳しい行財政事情の中で限られており、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を検討することが必要となる。

このとき、トラック運送業は多様な貨物を多様な形態で運送しており、非常に裾野が広く、B to B 取引が中心のため行政の監視の目が届きにくいとの事業特性を踏まえると、個々の取引ごとの実勢運賃等をすべからず監視することを目指すよりも、例えば、継続的な取引の結果として現れる事業実績をモニタリングする等の何らかの簡素な手法や方式によって、効率的かつ効果的に措置の実効性を確保することを目指すべきである。加えて、多重取引構造はトラックドライバーへの賃上げを阻害する要因の一つと考えられているため、収受された運賃を基にドライバーの賃金が適切に支払われているかを確認することも重要である。

これらの点に関し、トラック適正化二法は、一般貨物自動車運送事業等の許可について5年毎の更新制を導入し、事業許可の更新に当たっては、5年間で収受した運賃及び料金が、新たに定める適正原価を継続して下回っていないか確認を行い、下回っている場合は事業許可の更新をしないこととするため、安価で条件の悪い仕事を引き受ける事業者の退出を促す効果が期待される。また、この適正原価については全産業平均の賃金を基に算定されることとされており、適正原価に基づき収受された運賃が賃金として支払われるよう、運送事業者は、労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施することとされている。

さらに前述の論点に加えて、トラック運送事業者に対する規制を強化したとしても、ト

トラック運送事業の許可を受けずに有償で運送を行う、いわゆる違法白トラックが跋扈してしまつては、同様に、規制の効果が大きく減じられることとなる。現行制度においても違法白トラックの運行は、貨物自動車運送事業法及び道路運送法において禁止されており、これに違反した運行者に対しては罰則の適用も規定されている。また、これをほう助等した荷主等に対しては、刑法の規定が適用され、最近でも罰金刑等に処せられたケースが見受けられるところである。

しかしながら、実際には立証が難しく、刑罰が確定するまでには相当な時間を要するのが実情であるため、これより手前の段階で、一定の情報や根拠をもとに違法白トラックを抑止するための何らかの対策が講じられることが望ましい。また、違法白トラックの検挙にあたっては、まず何よりも現場からの情報提供が重要となることから、今後効果的な抑止を図っていくためには、トラック運送業界の協力による官民が連携した取組みが不可欠である。

さらに、実際に検挙された事例では、違法白トラックの運行者だけではなく、荷主等も認識又は関与していたケースが多いという事実を踏まえると、そもそも荷主等が運送依頼を行う段階で未然防止を図るための取組みも必要である。

この点についても、トラック適正化二法において、違法白トラックの利用を明示的に禁止する規定を新設し、違法白トラックを利用した荷主等にも罰則を課すこととしたほか、荷主等が違法白トラック行為を強制している疑いがあると認めるときは、国土交通大臣から要請や勧告ができるとする規定も新設している。これにより、荷主等の発注者側における遵法意識の醸成と、違法白トラックの取締りを強化していくことが期待される。

このように、トラック適正化二法には、多重取引構造対策の観点からの、事業環境の適正化に資する十分な規定が盛り込まれていることから、トラック適正化二法の着実な施行を図ることが必要である。

3－（3）川上と川下をつなぐ取引ルート拡大

多重取引構造が形成される要因の1つとして、運送の委託を行う事業者が普段から取引を行っている委託先が限られている結果、実際に運送が可能な事業者にとどり着くまで委託を繰り返してしまうことが考えられる。実際に、アンケート結果からも分かるように、利用運送事業者が普段から取引を行う相手方が1～5者の割合が過半数を超えており、荷主と実運送事業者の直接のマッチングが効率的に行われているとはいいがたい状況にある。

この点、現在でも ICT 技術等を活用して多数の荷主や運送事業者を相手方に持つことにより、効率的にマッチングを行うサービス事業者が存在している。他方で、こうしたマッチングサービスはスポット輸送で運送事業者を探す際に用いられることが多く、定期的な輸送には十分に活用されていない状況にある。今後、多重取引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、出来る限り多重取引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となる。

また、スポット輸送が生じる理由としては、輸送需要に繁閑差があり、元請事業者が閑散期に必要な車両数のみを保有することにより、繁忙期には自社のみでは運送できないことも考えられる。他方で、トラック適正化二法の成立による適正原価制度の導入により、繁閑のスポット需要等のバッファの役割を果たしていた事業者においても、繁忙期の運賃が従前より大幅に適正化されることが想定され、トラック事業全体としてスポット輸送のように需要が高い時期のみに再委託に調整弁として出すことが元請け等の自社の合理化に繋がらなくなる可能性も考えられる。

したがって、多重取引構造の形成を抑制するマッチングサービスについては、一定以上規模の貨物と車両の双方を年間を通じて安定的に取り込むことで、輸送需要の波動を委託元の自社も含めて吸収しつつ、輸送能力や条件に応じた適切な受発注マッチングを行

う仕組み等の整備が求められる。また、こうした取組は、発荷主のみならず着荷主も含めた荷主・トラック運送事業者間での出荷・輸送の季節波動の平準化や、共同輸配送、中継輸送の促進、積載効率の向上等につながり、荷主にも中長期的なメリットが生じ、物流全体の効率化にも資すると考えられる。

実際に、複数荷主の運送を組み合わせ、運送側も複数事業者のリソースをかけあわせて運ぶことで運送に必要なトラック台数が少なくなるという試算結果もあり、荷主側にとっても運賃の総額を抑えられるというメリットがある。しかし、このように効率的なマッチングを行うためには、その前提として、各荷主の運送計画や実績が詳細にデータ化されていることが重要であり、これがなされていないと、適確なマッチングは困難となる。このため、マッチングによる効果を最大限に発揮するためには、荷主側においても、単に元請事業者等に運送を丸投げするのではなく、令和8年4月の特定荷主に対する物流統括管理者専任の義務づけ等も視野に入れて、生産から販売までの全体の物流を見渡した上で、より効率的な運送を行えるよう、データの整備・標準化を行うなど、輸送の効率化を主体的に推進することが重要である。

また、こうしたマッチングは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ものが想起されるが、輸送ニーズによっては必ずしも全国規模のネットワークが必要となるわけではなく、例えば、単一又は複数の荷主や元請事業者の主導により運営される仕組みや、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等も考えられる。

現在でもトラック運送事業者の協同組合は多数存在し、組合に加入することによって燃料等の共同購入や保険料の割引等により各種コストを削減できるというメリットがある。しかし、これに留まらず、運送事業者間の協業化により共同受注を行うとともに、ドライバー・車両といったリソースの共有を図ることは、ドライバー不足への対応の観点からも有用であるため、既存の組合においても、事業協同組合という枠組みをより有効に機能させることについて積極的に検討することが望ましい。

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、具体的には、トラック適正化二法の成立も踏まえつつ、受注者による一定以上の再委託の禁止や、不当に低い運賃での契約を防止するためのルール整備、利用者のスクリーニングや評価、与信管理を行うとともに、ルールを逸脱した利用者に対して是正や排除を行うといったことが求められる。また、こ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、望ましいマッチングサービスが市場で選択される環境を整備する必要がある。

3－（４）荷主側の意識改革の加速化

大規模な荷主である特定荷主に対する物流統括管理者の専任等の義務付けが令和8年4月から始まる予定である。義務付けを控えて、荷主側としても、自社のみならず、社会全体のサプライチェーンの効率化に向けたマネジメントへの意識を高めていく機運が高まってきている。

このような中で、荷主とトラック事業者が協力してトラック物流の持続可能性を永続的に確保していくためには、荷主側においても、利用運送事業者のみに頼らない実運送事業者の顔が見える契約を原則とすることや、多重取引構造を前提としない輸送計画の作成、輸送の発注等、これまでの発注サイド側のみの一方向的な意向の押しつけではないトラック事業者との協業の姿勢や、トラック適正化二法の成立も踏まえた対応や意識変革の加速化が併せて必要となると考える。

具体的には、発荷主のみならず着荷主も含めた荷主側においても、荷待ち・荷役時間の削減も含めたトラック輸送に係る適正コストの負担は当然のこととして、発注時の委託次数の制限や、出荷の平準化、同業他社との運送発注等の共同化や混載輸送の受入れ等を

行うことによる積載率の向上、出荷時期の繁閑の平準化等を通じて、結果としての物流コストの効率化のメリットを享受することが期待出来る。

その実現のためには、現在検討が開始されている次期物流施策大綱において、物流統括管理者の専任等の荷主に対する義務付けに向けた施策と併せて検討を深めることが重要である。

4. おわりに

トラック運送業においては、長年多重取引構造が形成されていると言われ続けてきたものの、その発生原因については、繁忙期での運送や長距離輸送における地場運送の手配により生じるものとして、あたかも必要悪として語られてきた側面がある。しかしながら、今般の実態調査で光が当てられたとおり、多重取引構造が形成される大きな要因は、長年に亘って積み重ねられてきた商慣行であった。

他方で、物流 2024 年問題への対応から生じた一連の社会の動きは、昨年の改正物流法、本年5月に成立した「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」（令和7年法律第41号）、そしてトラック適正化二法など、様々な制度改革として結実してきており、多重取引構造を取り巻く環境は着実に変化している。長年業界に染みついた商慣行を打破する千載一遇の機会が到来していると言っても過言ではない。

物流に停滞を生じさせないためにも、まずはこの機会を捉え、改正された各法令を着実に施行し、施行後の状況についてもフォローアップを行うとともに、これらの法令でもなお対象となっていないマッチング・取次等のあり方については、効率的・効果的なマッチングが多重取引構造の是正を促進する可能性があることを念頭に、更なる活用の可能性を見据えた上で、さらに検討を深めるべきである。

また、多重取引構造にまつわる商慣行は、必ずしも、荷主等に起因して直接的に生じたものではなく、トラック運送業界の中で蓄積されてきたものであり、その「積弊」を正すことはトラック運送事業者自身にも痛みをもたらさう。しかしながら、そうした実態に目をつぶっていても、状況は何ら改善しない。着荷主も含めた荷主との商慣行のみならず、トラック運送事業者間の商慣行にも光を当ててこそ、トラック運送における取引の適正化を実現できるのであり、トラック適正化二法をはじめとしたこれまでの制度改革を踏まえたトラック運送業界自らの自戒や取組も必要となる。今こそ、官民を挙げて健全な競争環境を実現するときである。

5. 参考

5-（1）諸外国における規制

①アメリカにおける規制

アメリカにおいても、多重取引構造による運賃の中抜きや事故発生時の輸送責任の所在が不明瞭であることが問題視されていたところ、2012年の法制定により、貨物の運送業務と仲介（ブローカー）業務を切り分けることで、適切なライセンスを持たず仲介行為を行うことが禁止された。

一つの事業者が運送業務と仲介業務の両方のライセンスを取得することはできるが、受注する際に自身の立場（運送事業者、ブローカー）を明示する必要があり、運送事業者として受注した場合には、ブローカーとして他者へ再委託をすることはできないこととなっている。

アメリカの運輸省（United States Department of Transportation）によれば、この規制により、小規模な運送事業者であっても他の運送事業者を介さずに直接ブローカーと取引を行うことが容易となったとのことである。

アメリカにおける規制の例

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は貨物情報を掲載している。

②韓国における規制

韓国においては、もともと運送事業者による再委託が禁止されており、自らが引き受けた貨物を再委託するためには、貨物自動車運送幹旋事業の許可を得なければならなかった。2013年より貨物運送先進化制度が導入され、下記の義務が課されることとなった。

(ア) 実績申告制

- 運送事業者及び運送幹旋事業者は、運送又は幹旋実績を管理し、これを国土交通部長官に申告しなければならない。

(イ) 直接運送義務

- 荷主と運送契約を締結した貨物の一定割合以上（年間運送契約貨物の100分の50以上）を直接運送しなければならない。
- 他の運送事業者等から貨物運送を委託された運送事業者は、原則として、直接貨物を運送しなければならない。

(ウ) 最小運送義務

- 運送事業者は、国土交通省令で定める基準（原則年間市場平均運送売上高の100分の20）以上の貨物を運送しなければならない。

韓国における規制の例

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

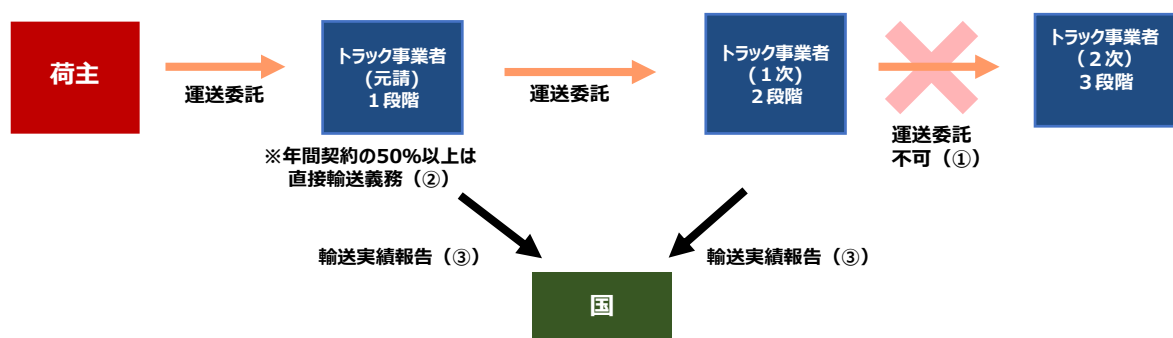
⇒ 2段階（1次委託先）の事業者が更に委託する行為を禁止

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（直接輸送義務）

③. 輸送実績の報告義務

⇒ 国に対して、運送実績及び幹旋実績の申告を義務付け

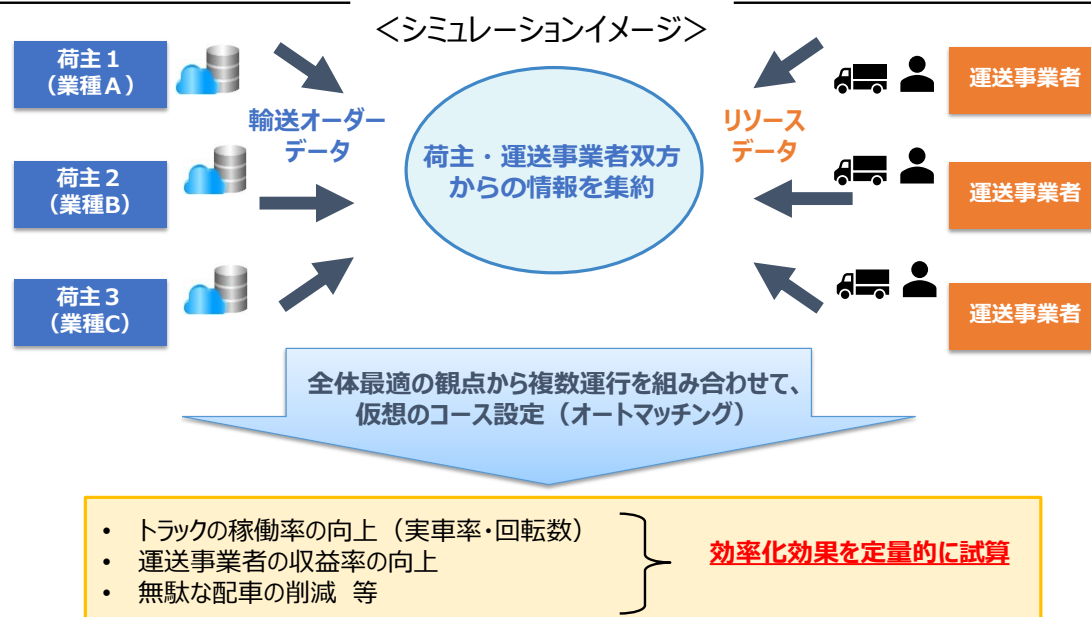


5－（２）データマッチング実証実験

令和7年2月に行った第3回本検討会において、「今後実施予定」として紹介した、過去の配送実績データを活用した荷主間提携の効果検証事業について、同年3月から開始し、以下のとおり結果を得た。

配送実績データを活用した荷主間提携の効果検証事業

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、複数運送事業者のリソース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実施。



（ア）実験概要

荷主6者から6か月分の運送実績データを収集し、欠損値等について補完をしたうえで、効率よく運べるように個社の中で運送を組み直した場合と、6者横断で運行を組み合わせた場合を比較し、必要なトラックの延台数やトラックの稼働率、実車率等の観点から、複数荷主の荷物を積み合わせるることによる効果を検証した。なお、データ数をなるべく多く確保するため、今回は関東地方における地場の運送を分析の対象とした。

運送の組合せによる効果の測定指標

配車表の自動化の効果を定量的に把握するため
経営指標（コスト削減・改善余地）を示す指標を設定

測定指標	コスト	効率性	
	トラック延台数	稼働率※	実車率※
定義	一定期間内のトラック稼働回数	車両が稼働した時間※1／ 24時間※2 ※1 空車の時間を含み、出庫・帰庫は除く ※2 出庫～帰庫の時間	車両が荷物を運んだ時間／ 車両が稼働した時間
用途	季節変動や集中・分散度を把握 →集約による便数削減	非稼働時間を把握 →稼働効率の改善による 台数の削減	空車の削減 →積載効率の改善による 収益性の向上

※株式会社シマント作成の資料を国土交通省にて一部編集

（イ）実験結果

個社ごとに運送計画を組み直した場合と比べて、6者の荷主間で運送を組み合わせた場合は、

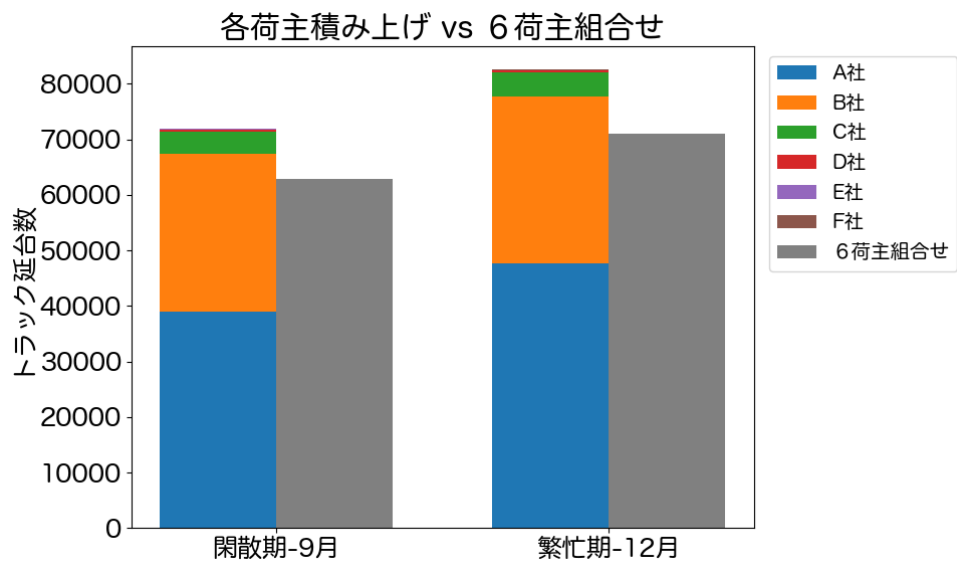
- 必要なトラックの延べ台数約13～14%の削減が期待できる。
- 削減できたトラックの延べ台数を1台あたり約7万7千円（※1）として運賃に換算すると、6者合計で、閑散期で7億円、繁忙期で約9億円を削減可能との試算結果が出た。
- 12時間当たりの運行数（※2）は、組合せ前は大半の荷主が1～1.5運行であったところ、組合せ後は平均して2.6運行へと改善がみられた。
- 一方で、稼働率（トラックが動いている時間／出庫から帰庫までの時間）や、実車率（貨物を載せて走っている時間／トラックが動いている時間）については、組合せ前と後で、荷主によって値が改善する場合もあれば低下する場合もあった。

各荷主の運送実績データをまとめると、トラックの出発時刻は6時台と14時台、到着時刻は7時台と15時台に集中しており、それぞれピークタイムがあることが分かった。

（※1）12時間貸切の場合。関東運輸局管内の標準的運賃に基づく。

（※2）ある拠点から他の拠点までの移動を1運行とカウントする。

▼ トラック延台数の比較



※株式会社シマント作成の資料を国土交通省にて一部編集

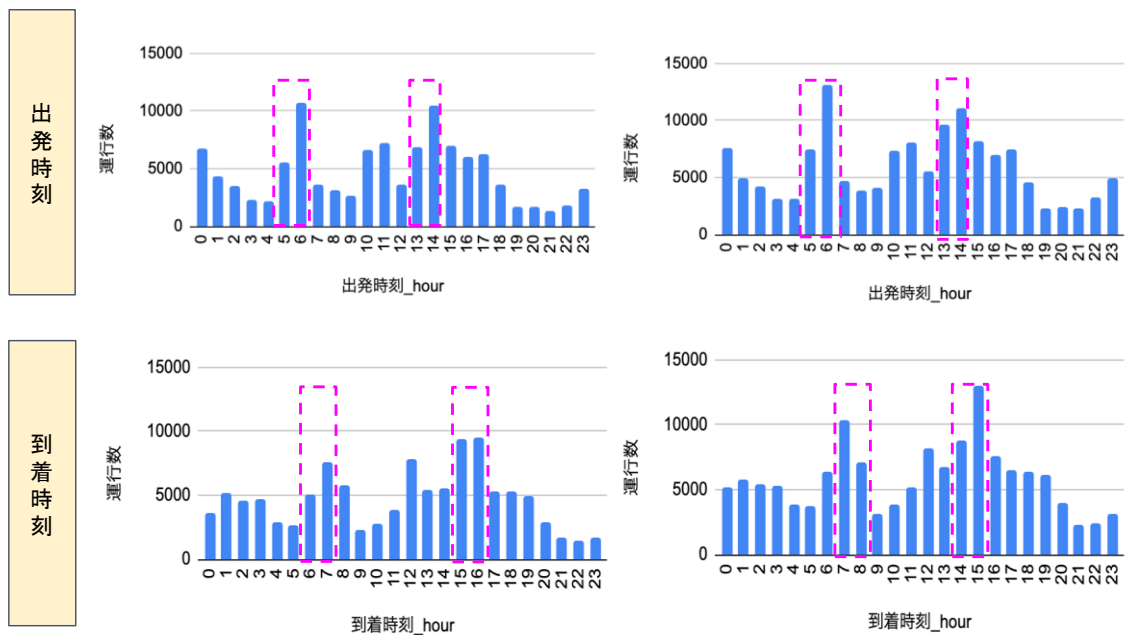
▼ トラック台数・稼働率・実車率一覧

※シマントが試算した稼働率、実車率

	荷主	年月	トラック延台数	平均稼働率	平均実車率	1便当り運行数
荷主単独	A社	閑散期	38,951	43.2%	66.6%	2.9
荷主単独	A社	繁忙期	47,693	38.0%	67.5%	2.9
荷主単独	B社	閑散期	28,454	10.8%	81.6%	1.4
荷主単独	B社	繁忙期	29,956	13.5%	82.7%	1.5
荷主単独	C社	閑散期	4,040	21.0%	83.8%	1.1
荷主単独	C社	繁忙期	4,369	20.7%	76.2%	1.1
荷主単独	D社	閑散期	334	7.6%	61.0%	1.0
荷主単独	D社	繁忙期	353	7.0%	43.4%	1.0
荷主単独	E社	閑散期	123	11.7%	56.6%	1.0
荷主単独	E社	繁忙期	118	8.4%	41.4%	1.0
荷主単独	F社	閑散期	81	4.1%	47.2%	1.1
荷主単独	F社	繁忙期	103	5.3%	46.7%	1.1
荷主協働	荷主協働	閑散期	62,813	26.0%	63.1%	2.5
荷主協働	荷主協働	繁忙期	70,979	28.2%	65.6%	2.7

※株式会社シマントの資料を国土交通省にて一部編集

▼ 出発地・到着地の集中時間が待ち時間を伸長



※株式会社シメント作成の資料を国土交通省にて一部編集

(ウ) 実験結果の考察

- 複数荷主の運送を組み合わせることで必要なトラック台数の総量が削減されるということは、トラック運送事業者にとってはより少ないドライバーで効率的に運送でき、削減できた分のドライバーが他の荷主の貨物を運送することで、総収入も増えるというメリットがある。また、荷主にとっても支払う運賃の総額を抑えられるというメリットがあることが判明した。
- 稼働率や実車率について、荷主によっては組合せの効果があまり得られなかったことの一因として、各荷主から提供された配送実績のデータの精度が高くなかったことが挙げられる。例えば、実際は10時～11時に行われた運送であっても、配送実績のデータ上で「午前中に配送」という情報しか書かれていないと、他の運送と組み合わせることが難しくなってしまう。このため、複数荷主間における運送の組合せを効率的に行うためには、まず、荷主側において、運送計画の詳細なデータを整備することが重要である。
- トラックの出発時刻・到着時刻にピークタイムがあると、物流センター等で待機時間が発生してしまうことや、ピークタイム以外の時間における組合せがしづらくなるというデメリットがある。そのため、特に大規模な荷主においては、数時間だけでも貨物の出荷・受取り時間をずらすオフピーク化を行うことによって、運送の組合せの効果をさらに高めることが期待できる。なお、トラック運送事業者側から「この時間帯であれば組合せがしやすい」といった時間の提案を行うことも考えられる。

今回の実験から、限られたドライバーで効率的に貨物を運送するためには、荷主側における運送計画・運送実績データの整備が重要であることが分かった。これまでは、元請事業者に運送を丸投げして、自らの貨物がどのように運送が行われたかを知らないという荷主も多かったが、効率的な運送が自らの運送コストの削減にもつながることを認識し、輸送の効率化を主体的に推進していくことが求められる。