

トラック運送業における多重下請構造検討会（第4回）

議事要旨

日時：令和7年6月17日 10時00分～12時00分

場所：経済産業省別館2階218各省庁共用会議室

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

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

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：

- ・当初、「専業水屋」とは何なのかという問題意識を持って実態把握を始めたが、実態はまだつかみ切れていないのではないか。一方で、多重取引構造の一因はトラック業界内の「積弊」にもあると明確に指摘した点は評価したい。
- ・利用運送事業と一口にいても事業者ごとにそれぞれ果たしている機能が違い、グラデーションがあるので、この機能について、責任の軽重を明確にして分けていくことが重要。
- ・トラック適正化二法の実効性を確保することは重要だ。特にマッチングサービスや共同物流については、これを捉えなおしていかに物流の平準化に結びつけるか、を今後考えるべきではないか。
- ・従来わかっていなかった多重取引構造が生じる原因を明らかにしたという意味で、今回のとりまとめは非常に意義が大きい。
- ・データマッチング実証実験は、運送の手配を取り仕切る利用運送事業者が荷主と一緒にあって、企業の枠を越えてマッチングを行っていくことがあり得るべき一つの姿ではないか、という提言であるならば、荷物情報のデータ化やデジタル化の促進など、誰がどのように推し進めるのか等の点も重要なので、より具体的な検討を進めるべき。
- ・取りまとめ文は、全体として「今後引き続き検討が必要」との記述が多く、これはトラック適正化二法の実効性をみたと再度検討する方向性かと思うが、特に委託次数を2回以内に制限する努力義務の規定について、努力義務では必ずしもうまく回らないこともあると思うので、今回の取りまとめを受け、多重取引構造がどのように変化、是正されたか、今後しっかり検証されるような仕組みを担保していただきたい。
- ・マッチングサービスにおける不当に低い対価での契約を防止するためのルールを検討すると書かれていますが、誰に義務付けるのか、取引の当事者の責任とするのか、マッチングサービスの提供者の責任とするのか、しっかり考えていかなければならない。
- ・下請事業者が上の事業者を超えて元請や荷主と直接取引しようとすることは業界のルール違反という商慣行に関しては、それが適切とは言えないことについて各取引階層への周知等のアドボカシー活動が大切。
- ・荷主の意識改革の加速化という点では、発荷主のみならず着荷主の取組も重要である。
- ・協同組合が運営するマッチングサービスは、委託次数の制限への理解は進んでいる一方で、これまで長距離輸送を担っていた中小事業者が、新たな改善基準告示により、中距

離・地場輸送に移行しており、そのしわ寄せとして、より零細な事業者がマッチングサービスを使って長距離輸送を引き受けている実態がまだある。そのため、多重取引構造の是正に取組まないマッチングサービスや専業水屋についても、今後、より一歩踏み込んだ規制を考えていく必要があるのではないかと。

- ・大手の荷主（特定荷主）に対しては、物流統括管理者（CLO）の選任が義務付けられることなどのきっかけもあり、荷主とトラック事業者間の商慣行の見直しに意欲的だが、中小零細の荷主はそうした意識がほとんどない。また、中小零細のトラック事業者でも、共同配送や輸送時間の短縮等の多重取引構造にならないような輸送の効率化の取組を進める方が多くいる一方で、そうした取組に関心のないトラック事業者もいる。こうした商慣行の見直しや輸送の効率化に関心のない荷主やトラック事業者に対して、取組を浸透させることが、結果として実運送事業者の運賃やドライバーの賃金の上昇に繋がるのではないかと。
- ・トラック適正化二法において、利用運送事業（自動車）以外の他モードの二種利用運送事業者についても、トラック事業者と運送契約を結ぶ場合は、元請の立場となるようだが、利用運送事業（外航海運）の場合は、着荷主に代わりドレイジ事業者と輸入した海上コンテナの運送契約を結ぶ荷主の立場であると考えており、一律で元請事業者とされると、若干戸惑うところがある。
- ・国内の荷主の倉庫から海外のコンテナヤードまで海上コンテナで国際複合一貫輸送する場合、国内のドレイジ輸送部分の運賃は、複合一貫輸送運賃を成す構成要素の一つだが、ここにトラック適正化二法による適正原価ができた場合、それを遵守すると海外の独禁当局からカルテルと見られることになるのではと懸念している。
- ・トラック適正化二法の利用運送事業者への適用は法律の条文が複雑で、条文をみてすぐに理解できるようなものではないので、今後利用運送事業に対する制度の適用について、わかりやすい説明資料をご提供いただきたい。
- ・検討会とりまとめについては、文面に、何度も「利用運送」という文言が出てくる。トラックの利用運送事業のことを念頭においている限りは、すんなりと内容が頭に入ってくるのでよいのだが、トラックの利用運送事業とトラック以外のモードの利用運送事業では、実運送との関係や事業実態が異なり、また、国際ルールが関わってくる等、事情が大きく異なる。今後、利用運送事業をめぐる制度一般について検討するような必要が生じる場合には、トラックだけではなく、他モードのことも念頭においていただきたい。

- ・通運事業において共同輸送は、独禁法との関係で、実務面で大変行いづらい部分がある。特に着側の共同輸送が行いづらく、マッチングのために運賃や料金の話を事業者が集まって話し合うことが独禁法に触れると考えている事業者が多くいる。
- ・この度の机上実験を踏まえて、異業種の荷主による共同輸配送やマッチングの実証を早急に進めて欲しい。AIによるマッチングに加え、出荷のタイミングやリードタイムなどを荷主側も調整すればうまくいくということは沢山あるのではないかと。
- ・トラック業界の商慣習の打破に取り組むことは、事業者自身、つまりはそこにいる働く方々にも痛みを伴うことになるため、労働者に対するケアも含めて検討いただきたい。
- ・共同物流の促進は重要な取組であり、特に首都圏のラストワンマイルについては、輸送力が低下している状況の中で、共同物流がかなり進んできており、長距離の特積みの幹線輸送についても、共同運行は進んできている。今後は貸切輸送についても複数荷主の荷物の積合わせによる共同物流を進めいきたい。
- ・多重下請けの改善や共同配送の調整を進めるためには、荷主と物流事業者が互いの事情を理解することも必要。また、人手も限られる中で効率的な積合せを行うためには、物流事業者の必要とする物流情報と荷主の商流情報を標準化・連携させることも重要。
- ・もともとトラック運送業の適正取引を進めるためには、契約内容の書面化が必要であり、口約束をやめて書面化を徹底しさえすれば、相当に問題が解決するのではないかと考えていたが、実際にはうまくいかなかった。しかし、特に今回の検討会が明らかにしたように、「商慣行の打破」という言葉を掘り下げていき、業界の取引上の問題が見える化し、古くからの商慣行を変えていけば、物流の効率化、さらには事業者の皆さま、そこで働く皆さまの待遇の改善に資すると信じている。

— 了 —