

トラック輸送における多重下請構造について の実態把握調査に係る調査結果

令和5年4月27日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査

- トラック業界における多重下請構造の是正や契約条件の明確化を図るため、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ため、①トラック事業者向けアンケート、②荷主、実運送事業者、利用運送事業者ヒアリング を実施した。

①トラック事業者向けアンケート

<概要>

全日本トラック協会を通じ、会員企業に対し、アンケートを実施（4,401回答）。

<調査項目>

○荷主や元請事業者等との関係性

- ・何次請けか
- ・下請として受託する理由
- ・下請階層ごとの運賃の收受状況 等

○下請事業者との関係

- ・実運送事業者に下請する際、自らが收受した運賃の何%で発注するか
- ・下請に出す理由
- ・トラックを持たない事業者への発注の有無とその理由 等

○発注手段や契約の書面化等の状況

- ・発注の電子化状況
- ・契約書面がない荷役の有無やフォークリフトの使用 等

②荷主、実運送事業者、利用運送事業者ヒアリング

<概要>

荷主、実運送事業者、利用運送事業者に対し、ヒアリングを実施（14事業者）。

<ヒアリング項目>

○荷主向け

- ・実際に運送する事業者の把握の有無や把握している場合はその方法
- ・当該運送事業者が何次請けかの把握状況
- ・多重下請構造によるトラブルの有無 等

○実運送事業者向け

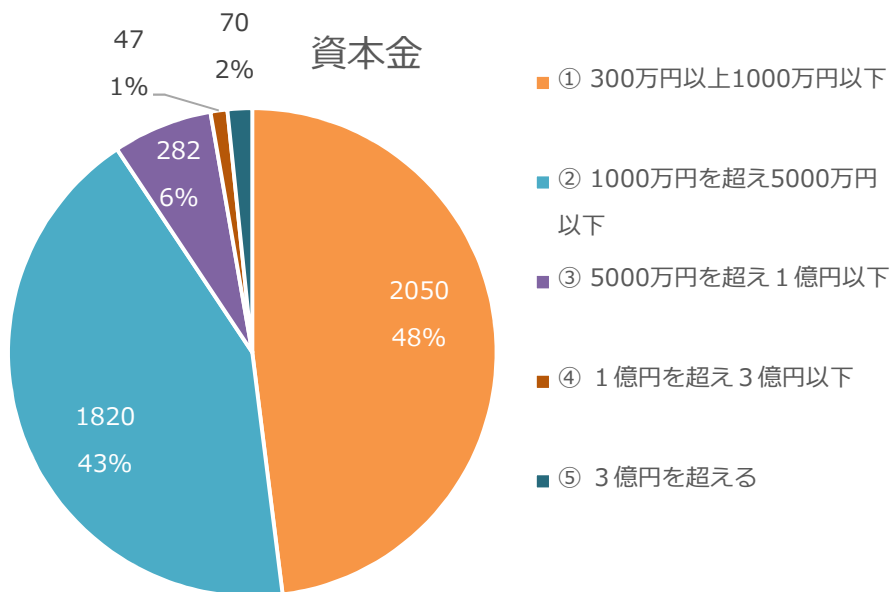
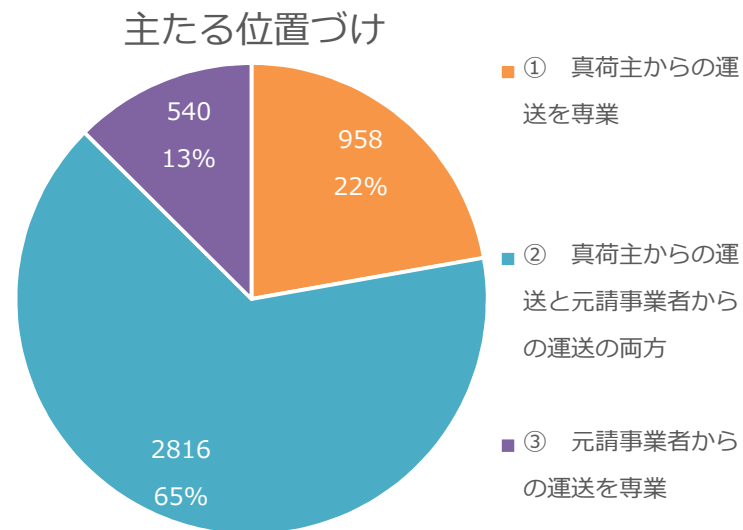
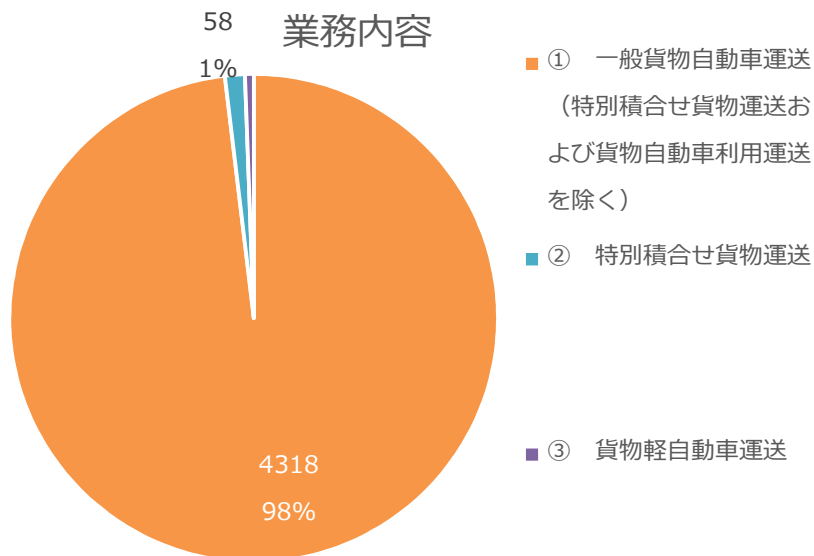
- ・真荷主・元請事業者との関係性
- ・下請に出す理由や下請事業者との関係性 等

○利用運送事業者向け

- ・真荷主・元請事業者との関係性
- ・実運送事業者との関係性 等

①トラック事業者向けアンケート (1) 回答事業者の属性

実施期間：令和5年2月7日～令和5年4月7日 回答者：4,401名



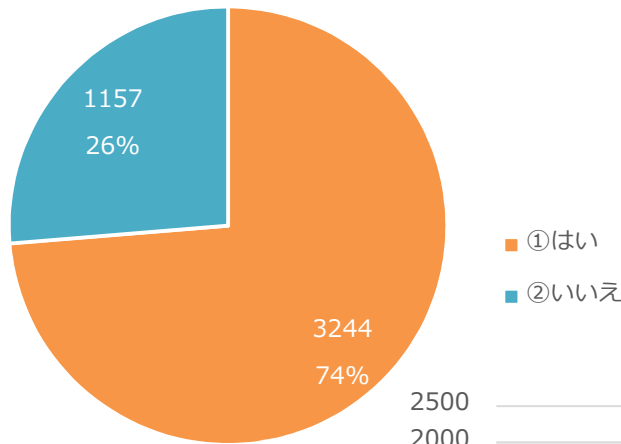
<参考> 一般トラック事業者の資本金別規模 (令和2年時点)

資本金	事業者数構成比
～1,000万円	66.2%
～5,000万円	27.6%
～3億円	2.3%
3億円～	0.3%

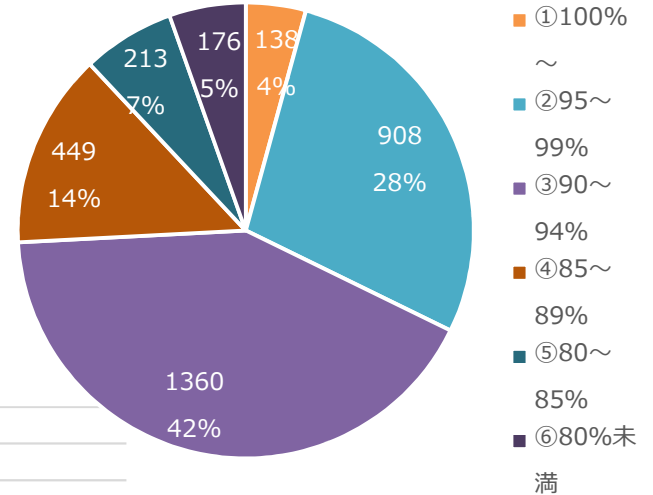
①トラック事業者向けアンケート (2) 下請の利用状況

- 7割の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答し、下請金額は受託金額のおおむね90%以上で委託している。
- 下請のトラック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」という回答が多い。

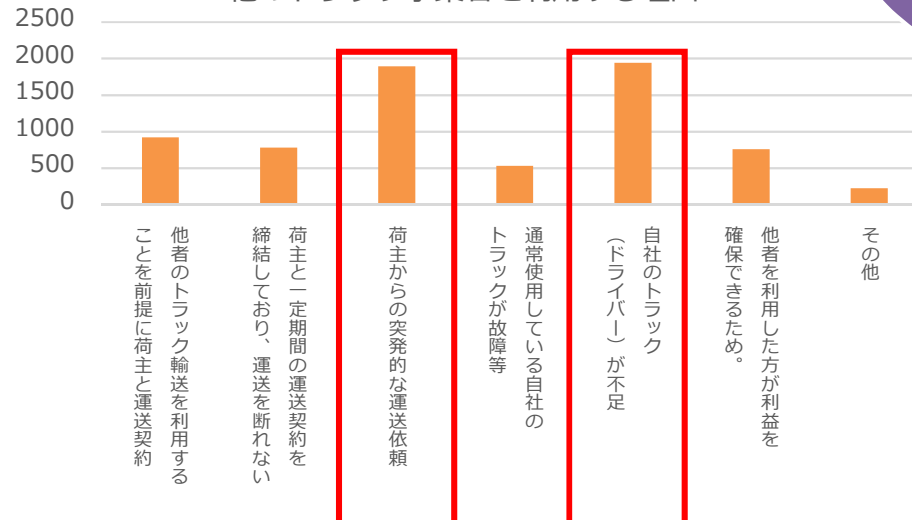
他のトラック事業者の利用



下請金額の割合



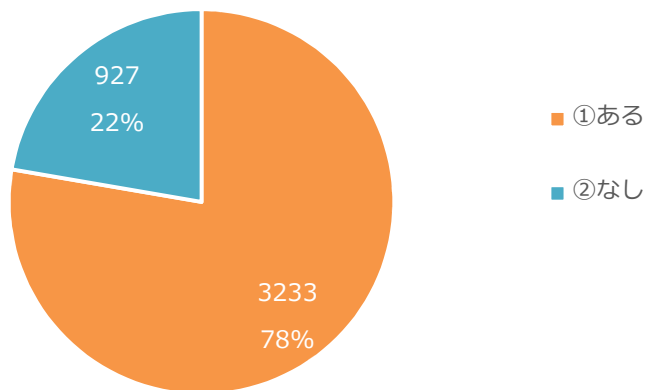
他のトラック事業者を利用する理由



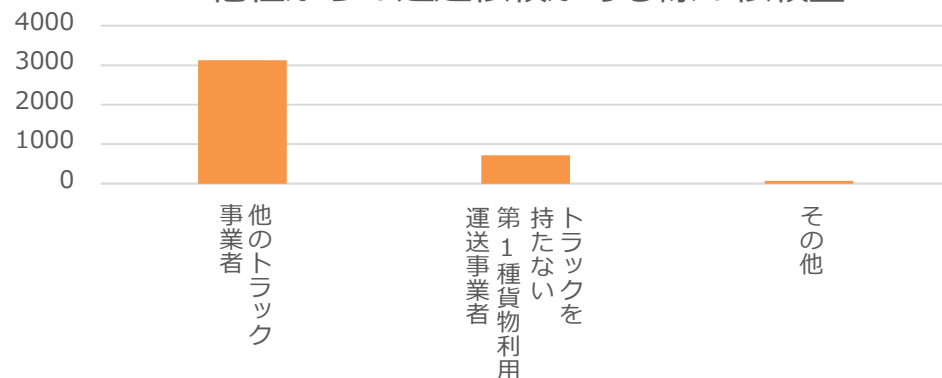
①トラック事業者向けアンケート (3) 下請事業者の受注状況

- 「他のトラック事業者からの依頼を受けるケースがあるか」という問では、「ある」と回答した事業者が8割を占める。
- 「ある」と回答した事業者のうち、約半数の事業者が更に他の事業者へ委託している。

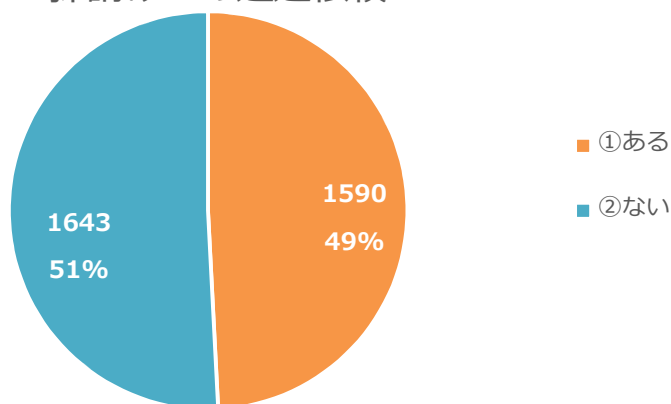
他社からの運送依頼への対応状況



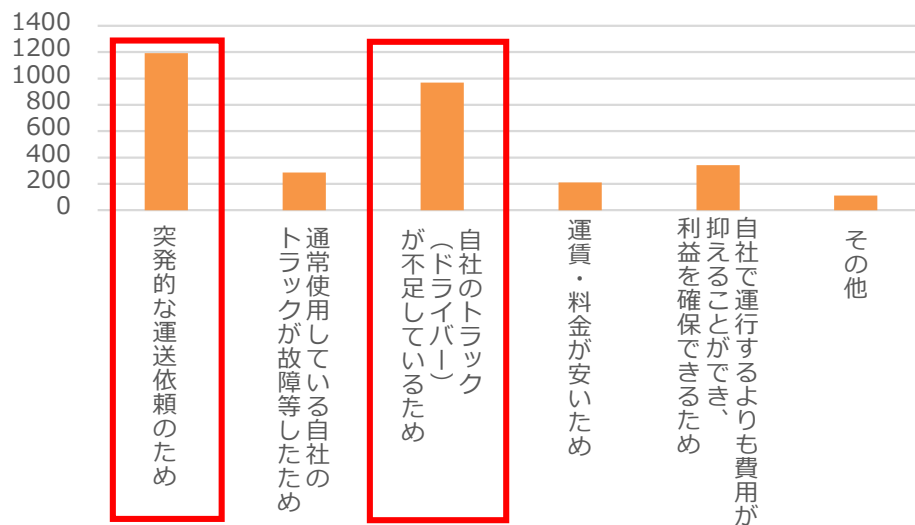
他社からの運送依頼がある際の依頼主



孫請けへの運送依頼



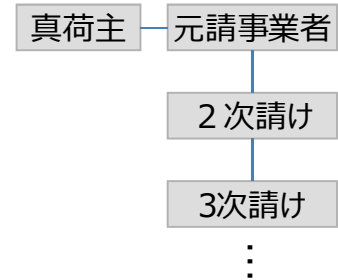
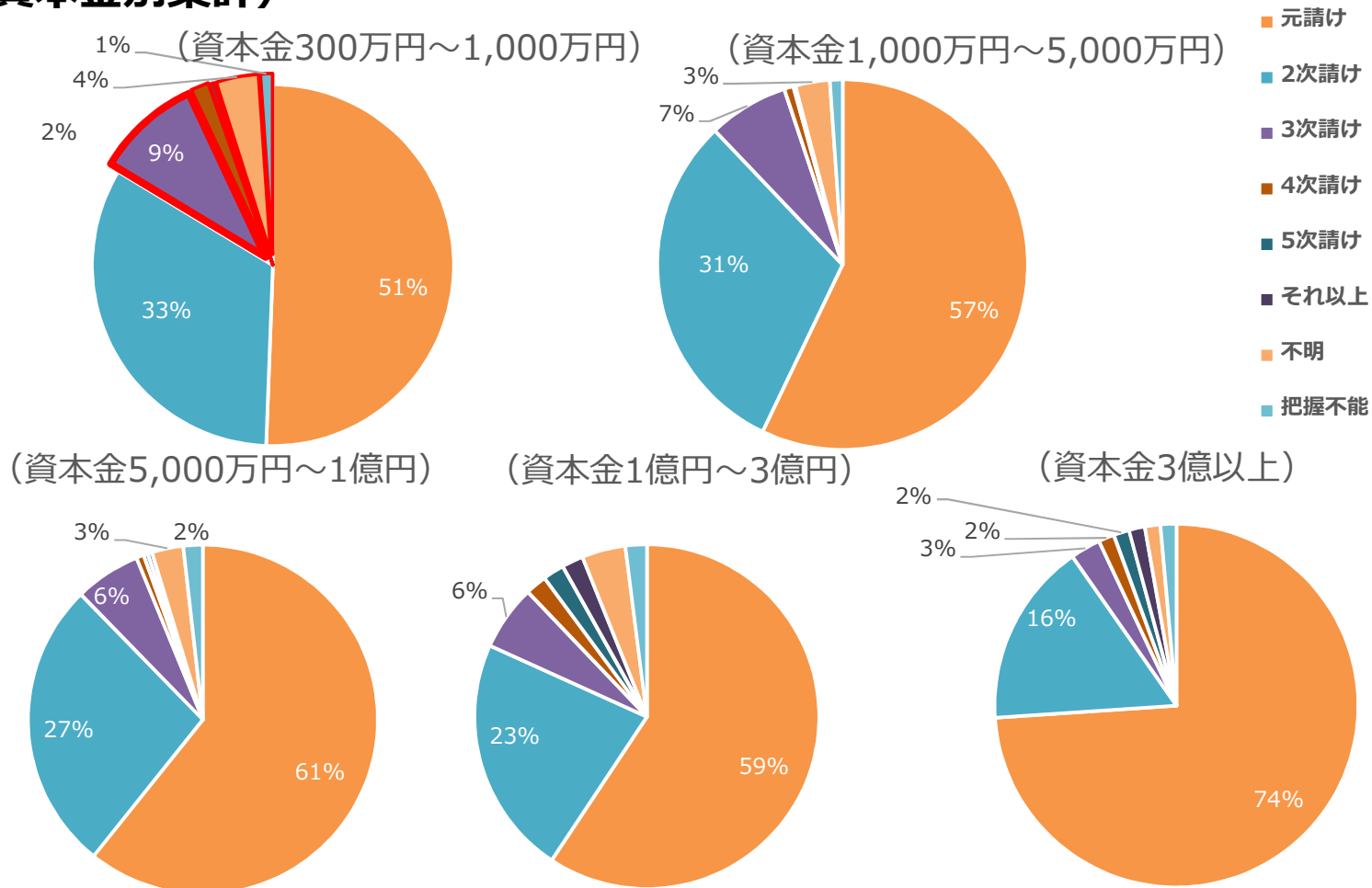
孫請けへの運送依頼する理由



①トラック事業者向けアンケート (4) 下請構造

- 中小零細事業者ほど3次請け以上となっている割合が多くなる傾向（資本金1,000万円以下で約15%）。
- 事業者数ベースで見ると、より多くの事業者が3次請け以上になっている可能性。

(資本金別集計)



※アンケート結果について、契約件数が同一と仮定して加重平均し、算出したもの。
 ※元請け等と回答した事業者でも、再委託をしている可能性もあるため、実運送をしている事業者で見ると、より下請の割合が高まる可能性。

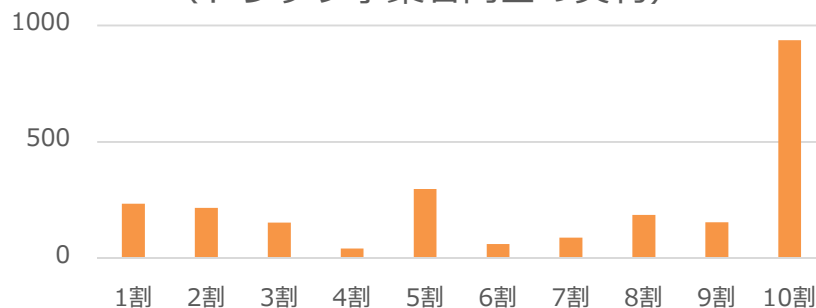
①トラック事業者向けアンケート (5) 契約の書面化の状況

- 契約の書面化の観点では、真荷主との契約、トラック事業者同士の契約の両方で、ほとんどの契約が書面化されているという回答。
- しかしながら、書面化されている内容として、運送日時や運賃・料金は書面化されている割合が高いものの、付帯業務料金や燃料サーチャージについては、書面化されていない割合が高い。

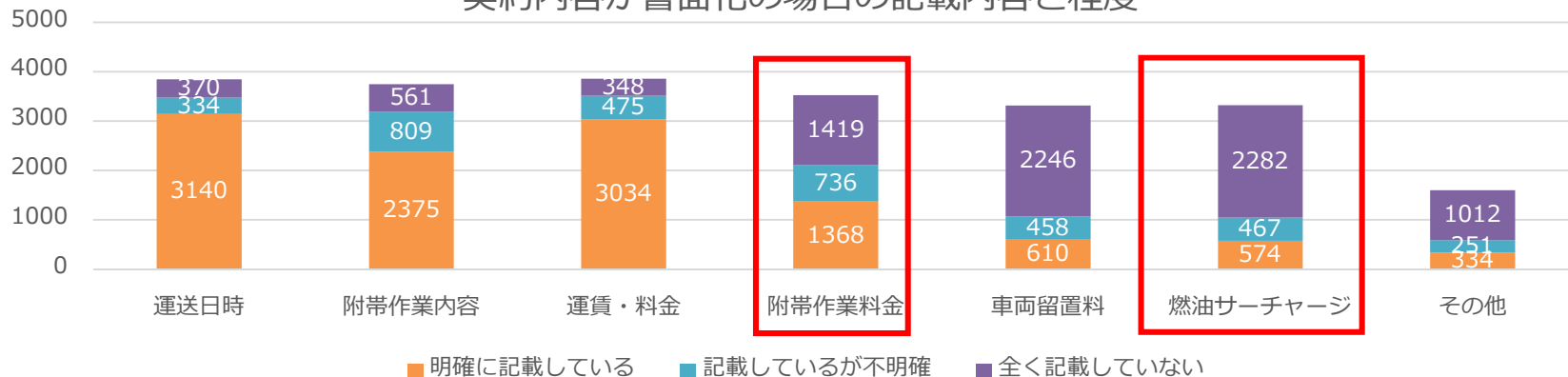
契約内容の書面化割合
(真荷主との契約)



契約内容の書面化割合
(トラック事業者同士の契約)



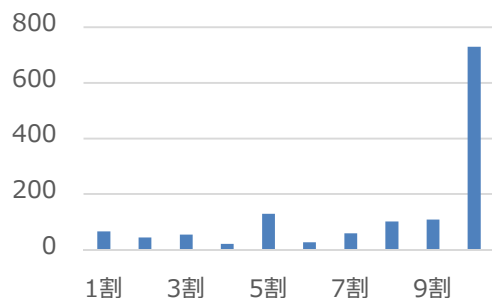
契約内容が書面化の場合の記載内容と程度



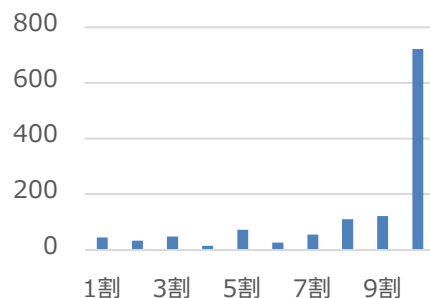
①トラック事業者向けアンケート (6) 契約の書面化の状況

● トラック事業者間の契約では、資本金が少ないほど書面化されていないと回答する事業者が多い

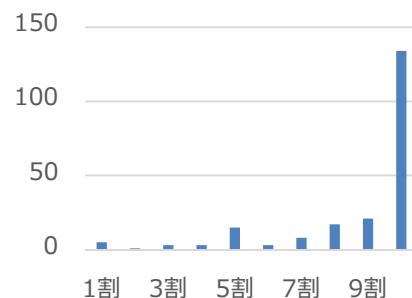
契約内容の書面化の割合
(3)真荷主との契約
(資本金300万円～1,000万円)



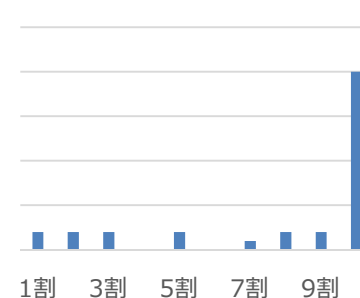
契約内容の書面化の割合
(3)真荷主との契約
(資本金1,000万円～5,000万円)



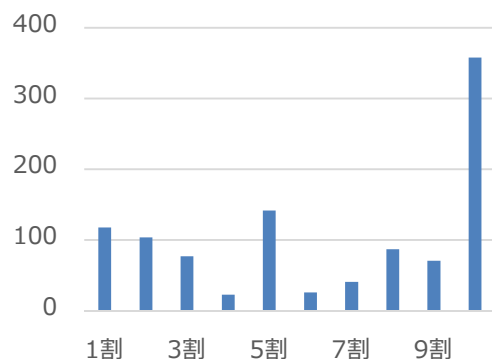
契約内容の書面化の割合
(3)真荷主との契約
(資本金5,000万円～1億円)



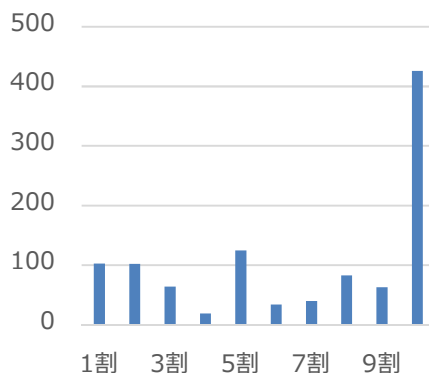
契約内容の書面化の割合
(3)真荷主との契約
(資本金1億円～3億円)



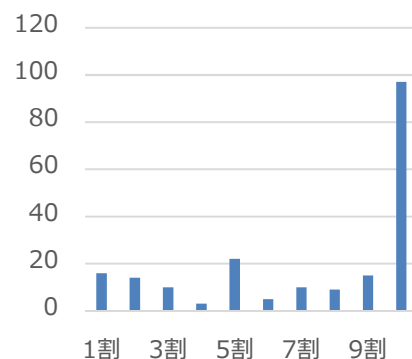
契約内容の書面化の割合
(3)トラック事業者同士の契約
(資本金300万円～1,000万円)



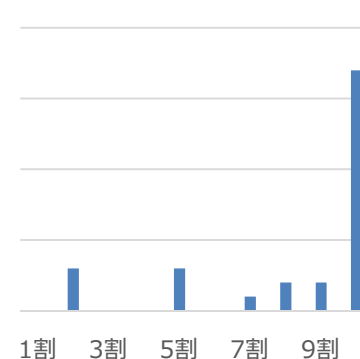
契約内容の書面化の割合
(3)トラック事業者同士の契約
(資本金1,000万円～5,000万円)



契約内容の書面化の割合
(3)トラック事業者同士の契約
(資本金5,000万円～1億円)



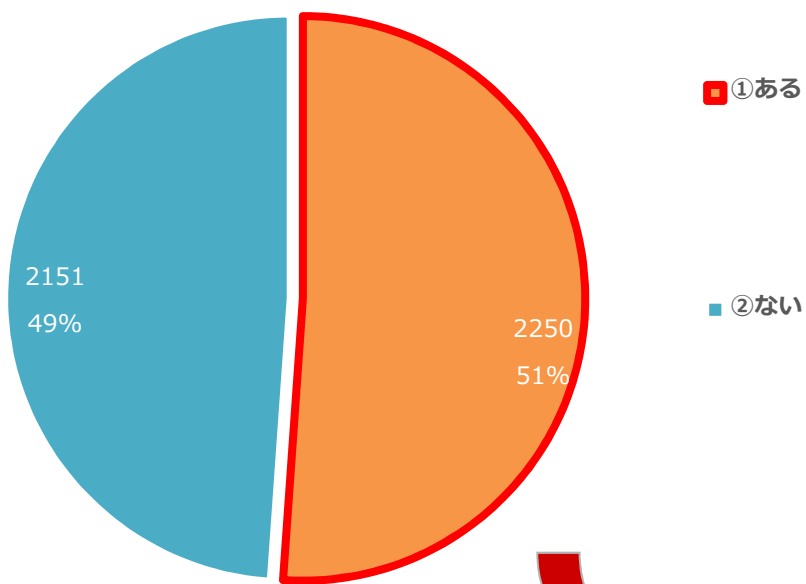
契約内容の書面化の割合
(3)トラック事業者同士の契約
(資本金1億円～3億円)



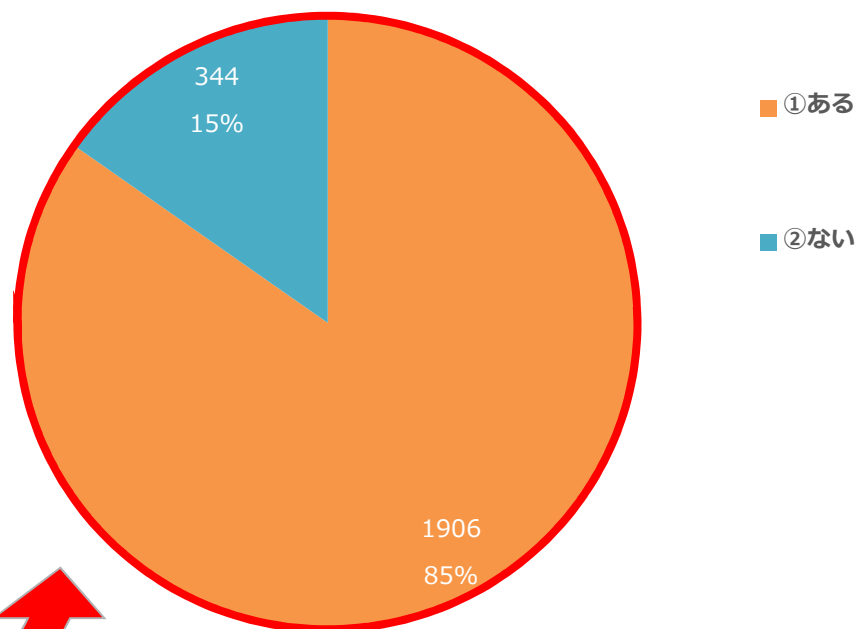
①トラック事業者向けアンケート (7) 附帯業務の状況

- 約半数の事業者が、契約書に記載のない附帯業務があったと回答。
- さらに、フォークリフトでの荷役が多く行われている状況。

契約書に記載のない附帯業務の有無



フォークリフトでの荷役の有無



②荷主、実運送事業者、利用運送事業者ヒアリングの結果

- ヒアリングにおいては、以下のような意見があった。

<多重下請について>

- ・下請は、あるとしても基本的に3次下請までというのが肌感覚。(実運送事業者)
- ・下請が連なると、細かい作業指示が通らなくなり、トラブルが発生することがある。(荷主事業者)
- ・荷主の視点では、輸送の品質を鑑みて、どの事業者が運んでいるのかという点は把握しておきたい。(荷主事業者)
- ・積載率を高めるため、帰り荷の確保に努めようとすると、実運送をしない利用運送事業者に委託することになり、そこで必然的に下請構造が発生することになる。(利用運送事業者)
- ・実運送まで100%把握するように努めているが、実運送をしない利用運送事業者に依頼すると、それ以降の把握が難しい。(利用運送事業者)
- ・一つの運行には、主たる下請事業者の他、単発の庸車もあるので、それらも把握するととなると作業コストが高い。(実運送事業者)
- ・実運送事業者の情報については、事業者やトラックの情報だけでなく、荷待ち時間等も報告してもらい、荷主との価格交渉等に活用している。(実運送事業者)

<契約内容の書面化について>

- ・単発の案件が主体で、書面での契約はしていないが、発注書と請書を取り交わし、元請事業者には、再委託先の事業者の情報を共有している。(利用運送事業者)
- ・定期的な運送契約については書面されている。一方突発的な単発の案件について都度書面化することは難しい。(実運送事業者)
- ・基本的な事項を定めた契約書はあるが、個々の依頼についてはFAXやメール。(実運送事業者)
- ・納品時間等の運行に関する指示はFAXでやり取りすることが多い。(実運送事業者)
- ・以前作成した契約書をずっと使っている場合が多い。附帯作業についての記載がないものもあり、運賃交渉でも附帯作業分をもらえないことがある。(実運送事業者)
- ・単発の案件では契約書を作成していない。(実運送事業者)

トラック運送事業者に対する措置

- 多重下請構造が、実運送事業者の適正な運賃・料金の収受を妨げていると考えられることから、取引環境を改善するためには、運送体制の可視化が必要。また、荷主が運送体制を把握していないことで、運送契約の責任の所在が不明確になる可能性がある。
- 建設業法を参考に、元請運送事業者に対し、「運送体制台帳（下請運送事業者リスト）」の作成を義務付けること等が考えられる。

	【参考】建設業法	新規措置案
トラック運送事業者に対する措置	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定建設事業者（ゼネコン等）は、発注者から直接建設工事を請け負った際、その工事の下請契約の請負代金の額が一定以上の場合、下請負人の名称や工事の内容等について記載した施工体制台帳を作成し、工事現場ごとに備え置かなければならない。 ● 特定建設事業者は、発注者から請求があった際は、施工体制台帳を発注者の閲覧に供さなければならない。 ● 下請負人は、請け負った建設工事を他の建設業を営む者に請け負わせた時は、特定建設事業者に、当該他の建設業を営む者の名称を通知しなければならない（再下請通知）。 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 元請運送事業者は、荷主から運送を請け負った際、その運送契約に係る運賃及び料金の額が一定以上の場合、その運送を行う下請運送事業者の名称や運送の内容等について記載した運送体制台帳を作成しなければならない。 ● 元請運送事業者は、荷主から請求があった際は、運送体制台帳を荷主の閲覧に供さなければならない。 ● 下請運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の運送事業者に請け負わせた場合、当該他の運送事業者の名称を、元請事業者に通知しなければならない（再下請通知）。 <p style="text-align: right;">等</p>

トラック運送事業者に対する措置

- 事業者同士の契約については、書面化がなされている一方、附帯業務やその料金、燃料サーチャージについては書面化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難。
- 内航海運業法を参考に、契約内容を書面で交付することを義務付けることが考えられる。

【参考】内航海運事業法

新規措置案

トラック運送事業者に対する措置

- 内航海運事業者は、契約を締結した際に、相手方に対し契約内容を書面で交付する。
※電子送付可。
※契約が標準約款による場合、災害等で送付が困難な場合を除く。

- 貨物自動車運送事業者は、契約を締結した際に、相手方に対し契約内容を書面で交付する。
※電子送付可。
※契約が標準約款による場合、災害等で送付が困難な場合を除く。

記載事項（イメージ）

- ① 貨物の品名、重量、個数等
- ② 運賃、燃料サーチャージ、料金（積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用
- ③ 荷送人及び荷受人の連絡先等
- ④ 積込み又は取卸し作業の委託の有無
- ⑤ 附帯業務の委託
- ⑥ 支払方法、支払期日

（参考）国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

(参考) 多重下請でのトラブルを通じた物流プロセス改善

- 運送事業においては、物流波動への対応等のため、多重下請での運送が発生することがある。元請け事業者は、必ずしも実運送事業者を把握しているとは限らず、下請関係のどこかで発生した問題が、輸配送計画全体に影響を及ぼすおそれがある。
- また、連絡系統が多層化するため、状況確認や情報伝達に時間を要することになるほか、契約条件等に関する発/着荷主と物流事業者との認識ギャップの一因になっている場合も存在。
- 荷主企業においても「自社の商品がどのように運ばれているか」を意識して物流網を構築することが重要。

下請企業の撤退を契機に輸送契約の見直しを行った事例（メーカーA社）

