

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について**
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ 参考資料紹介
 - ⑥-1 事前にいただいた問題意識等
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化事例紹介

貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

(令和6年11月26日パブコメ終了)

背景

○213 回国会において成立、令和6年5月15日に公布された物流2法が改正され、うち貨物自動車運送事業法第4条で規定された以下について国交省令に委任された事項について施行規則（省令）等の改正を行う必要がある。

（貨物自動車運送事業法第4条で新たに規定された事項）

- ・運送契約締結時等の書面交付義務
- ・下請事業者の健全な事業運営の確保に資する取組を行う努力義務
- ・当該取組に関する運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務（一定規模以上の事業者に限る。）
- ・実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成・保存義務等

○当該規定については、改正法の公布後 1 年を超えない範囲内において、政令で定める日から施行するとされたところ。

改正概要

（1）貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案

＜運送契約締結時等の書面交付義務関係＞

①運送契約に係る書面への記載事項等（新設）

（書面に記載すべき事項）

- ・契約の当事者の指名又は名称及び住所
- ・有料道路の通行に係る料金・燃料サーチャージ
- ・特別に生ずる費用に掛かる料金
- ・運賃及び料金の支払いの方法
- ・書面を交付した年月日

（交付義務の例外事由）

- ・災害その他緊急やむを得ない場合

（保存期間）

- ・当該書面の写しを書面の交付日から 1 年間保存しなければならない

(令和6年11月26日パブコメ終了)

②書面の交付に代えることができる電磁的方法 (新設)

電子情報処理組織を使用する方法のほか、電磁的記録媒体に記録する方法等

③電磁的方法により書面に記載すべき事項を提供しようとする場合における書面交付の相手方の承諾を得る方法 (新設)

相手方の承諾を得るための情報通信の技術を利用する方法は、電子情報処理組織を使用する方法のほか、承諾をする旨を記録した電磁的記録媒体を交付する方法とする。

<運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務関係>

④運送利用管理規程の作成及び運送利用管理者の選任を行う貨物自動車運送事業者の行う貨物自動車利用運送の規模 (新設)

前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上であること。

⑤運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出 (新設)

(運送利用管理規程の作成の届出の期限)

貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで

⑥運送利用管理規程の作成及び変更並びに運送利用管理者の選任及び解任の届出の受理に係る権限の委任 (第42条関係) →地方運輸局長に委任

<実運送体制管理簿の作成・保存義務関係>

⑦実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限等 (新設)

・実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量は、1.5 トン以上とする。

・実運送体制管理簿の作成は、貨物の運送が完了した後、遅滞なく、行うものとする。

⑧実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合 (新設)

・真荷主と元請事業者との間において、「元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う」旨の契約が締結されている場合→貨物の運送ごとに作成することを要しない。

・貨物の運送ごとに作成しない場合の実運送体制管理簿には、一般の記載事項に加えて、当該契約の期間を記載する。

(令和6年11月17日パブコメ終了)

- ・元請事業者は、当該実運送体制管理簿に記載した貨物の運送が完了した日から、当該契約が満了する日までの期間又は1年間のいずれか長い期間、これを営業所に備え置く。

⑨電磁的記録に記録された事項を表示する方法（新設）

- ・当該事項を紙面又は出力装置の映像面に表示する方法とする。

<その他>

⑩その他所要の改正

- ・改正法施行に伴う条ズレの手当や準用規定の整備等所要の改正を行う。

(2) 国土交通省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則（e-文書法施行規則）の一部改正

(1)①の書面の保存に関する規定を別表第一に追加することで、**当該規定に基づく保存を電磁的に行うことができることとする。**

(3) その他関係省令の一部改正

今後のスケジュール（予定）

公布：令和7年1月

施行：改正法の施行の日（令和7年4月）

トラック事業者に対する規制措置

荷主

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

元請

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

1次請

※利用運送事業者を含む

書面交付

(メール・FAX・データ連携も可)

実運送

実運送体制管理簿の作成

(様式自由 (既存の配車表等への追記でも可))

[運送する区間、貨物の内容、実運送事業者の名称、階層 (下請次数)等]

実運送体制
管理簿
.....
.....

元請情報等の通知

[元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等]

元請情報等の通知

[元請の連絡先、下請次数、荷主の名称等]

実運送事業者情報の通知

[実運送事業者の名称、下請次数、
貨物の内容、運送する区間等]

恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って
下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫エ	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫エ	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

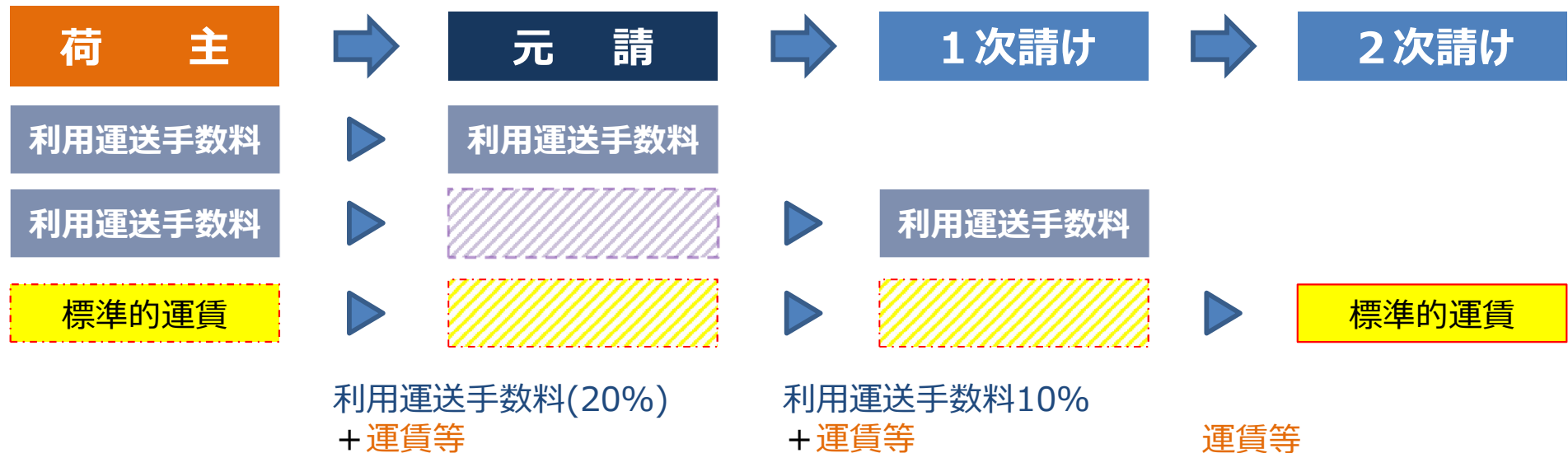
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。54

利用運送手数料について

利用運送手数料

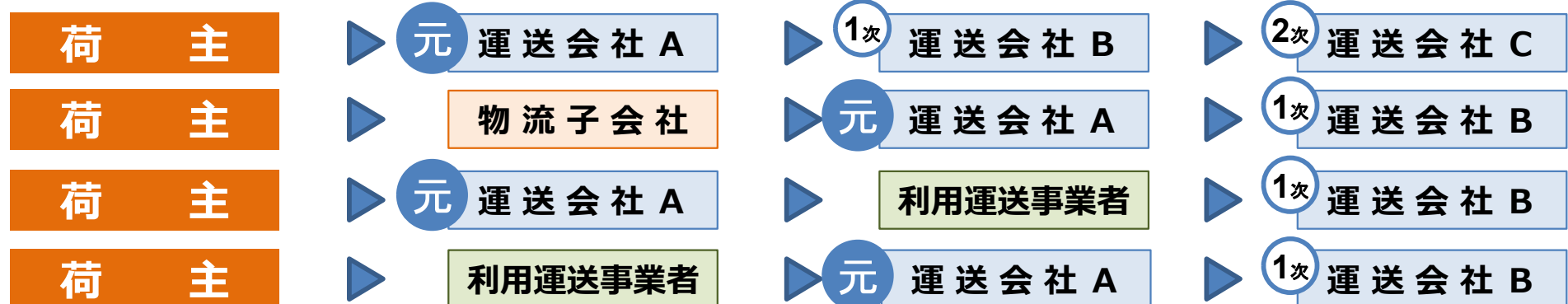
※以下はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

- ・運賃の10%を**運賃と別に収受**
 - ・実運送事業者の**手配までに要した回数**について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



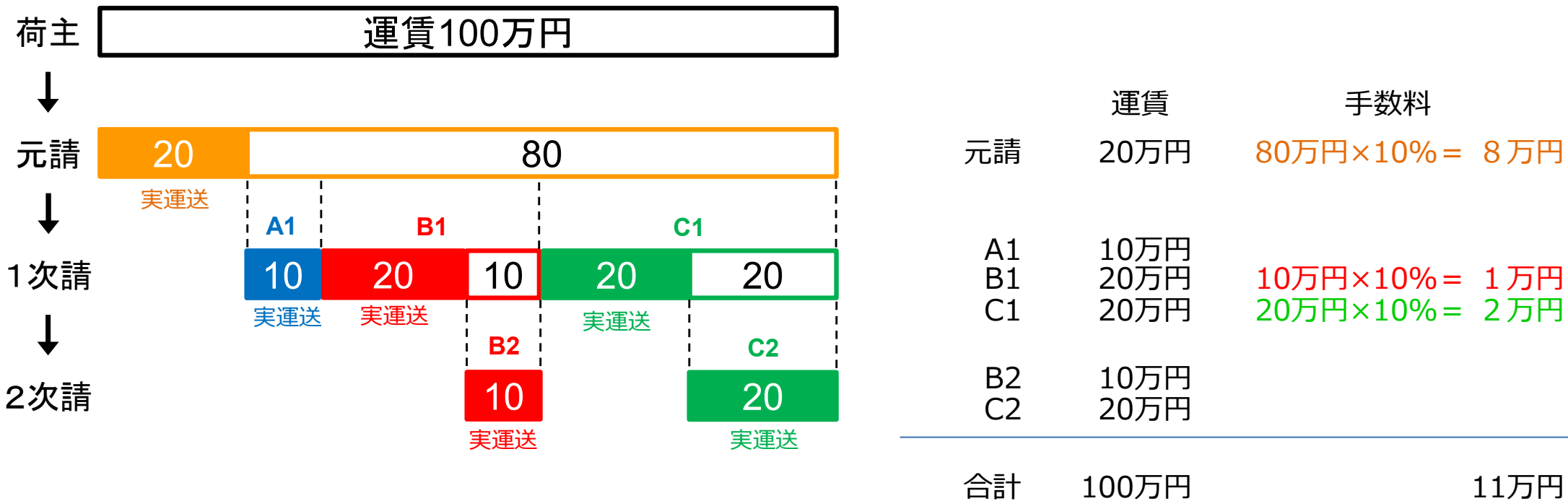
下請構成の例 (元)

は元請事業者、荷主に対して運送手数料が請求でき、実運送体制管理簿作成の義務を負う)



※上記物流子会社、利用運送事業者は、一般貨物運送事業の許可がない場合を想定。一般貨物運送事業者の場合は元請になる。

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。(※)
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が收受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

(※) 運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

（運賃、料金等の收受方法）

第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を收受します。

2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。

3 (略)

トラック運送業における多重下請構造検討会

検討会の趣旨・目的

- トラック運送業においては、実運送事業者が**適正な運賃を収受できておらず、ドライバーの賃金も低い**という問題があり、**多重下請構造がその一因**となっているとの指摘がある。
- 現在、多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における下請構造**には、貨物利用運送事業法の規制がかかり運送契約の締結主体となる第一種貨物利用運送事業者や、同法の規制がかからず、かつ、運送契約の締結主体ともならない取次事業者等の多様な関係者が介在する場合があるが、必ずしもこれらの事業者の**実態が明らかでない**。
- これまで、平成26年に貨物利用運送事業の実態調査、令和4年度に下請構造に係る実態調査を行ってきたが、取次事業者等に関する**現状把握は十分とは言えない**状況。
- このため、本検討会において、取次事業者等へのヒアリング等を通じて**実態把握に努めるとともに、トラック運送業が下請構造となる背景・意義や課題を検証し、多重下請構造の是正等を通じた適正な運賃収受に向けて必要な対策を検討**する。

令和6年 8月	:	第1回検討会（全ト協提言報告）
8月～11月	:	実態調査の実施（アンケート、ヒアリング）
11月	:	第2回検討会（調査結果フィードバック）
12月	:	第3回検討会（論点整理）
令和7年 2月～	:	第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

トラック運送業の多重下請構造に介在する者

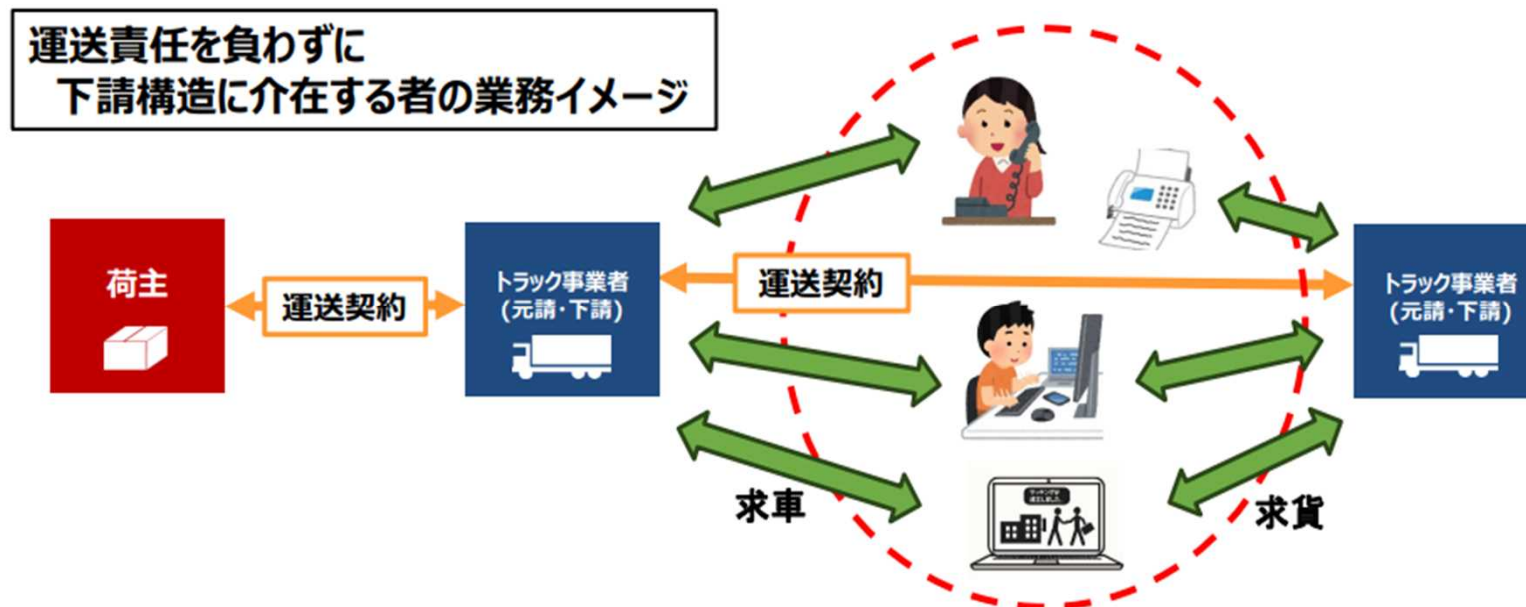
トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- ① **貨物利用運送事業法に基づく第1種貨物利用運送事業の登録を受け、利用運送事業を行っている者**
 (= 荷主と運送契約を締結し、運送不能時等の損害賠償責任を負う者)
- ② **平成15年の改正前の貨物運送取扱事業法（平成元年法律第82号。）における「運送取次事業」を行っている者**
 (※現行法では規制の対象外) (= 荷主と運送契約を締結せず、取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない者)
- ③ **貨物運送取扱事業法・現行の貨物利用運送事業法いずれにおいても規制対象外である、「媒介」を行っている者**
 (= 荷主と運送契約を締結せず、媒介以外の運送に関する責任を一切負わない者)
- ④ **運送契約に関与せず単に情報提供のみを行う者など、①～③以外で、トラック運送業の多重下請構造に介在する者**

「運送取次」や「媒介」、「情報提供」といった形態で、運送責任を負わずに下請構造に介在する者がいる。これらに該当する者としては、実態上、

- 荷主・元請事業者から電話やFAX等で依頼を受け、下請事業者を自らの人的つながりや地縁、資本関係等を活用して探索する者
- インターネットを通じて、人的つながりや地縁等を超えて、求荷・求車のマッチングを行う者や、マッチングの場のみを提供する者等

が存在すると考えられる。



第一種貨物利用運送事業（自動車）者へのアンケート、事業者へのヒアリング調査結果のまとめ及び今後の方向性（たたき台）

◇利用運送事業者について

- 荷主と元請の間で利用運送を行う事業者が最多であり、**三次～五次など低次の下請次数に位置する事業者の割合は小さい。**
- **専業事業者は兼業事業者に比して少なく、従業員数10名以下の小規模な事業者が多い。**
- **日常的に運送を依頼するトラック事業者の数が5社以内の事業者が過半数を占めている。**
- 下請構造の下位で介在する事業者が提供している付加価値は独自性が低い。
- 運送の実現にリスクを負いながら求車側・求荷側双方にコンサルティングを行う事業者もいれば、単に取次・仲介等を行うのみで一定割合の費用を受け取る事業者も存在。
- 手数料を別建てで収受する事業者は、いわゆる手数料を運賃から差し引く事業者と比較して、求車側（荷主等）との交渉力が高い。
- 荷主と元請との間に介在する事業者の過半数が運賃と別建てでいわゆる手数料を請求している一方、より**下位の下請次数では運賃から差し引く事業者が70%以上**となっている。

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。**

◇マッチングサービスの活用について

- マッチングサービスが活用される主な場面は、以下のとおり。
 - ① 帰路のトラックの空きを埋めるため、帰り荷を見つけない時 <求荷>
 - ② 通常受けられる依頼より、さらに好条件の取引を見つけない時 <求荷>
 - ③ 未知の地域へのスポット運送等において、運んでくれる事業者を見つけない時 <求車>
- お互いの信頼性が確認された場合には、中長期的な関係構築につながったケースもある。

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・構築にあたっては、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られる。

◇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

- 電話等で取次を行う者は、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。

今後の方向性

- ⇒ 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と考えられる。

◇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

- **他の運送事業者を利用する主な理由は、以下のとおり。**
 - ①荷主・元請事業者等との関係を維持する観点から、自社で運ぶか否かを問わず、一旦受注することが通例となっているため（必ずしも繁忙期に限られない。）
 - ②未知の地域への運送受注時等において、ツテを頼って帰り荷の紹介等をしてもらうため
 - ③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するため
 - ④利ザヤを稼ぎたいため
- ①～④から生じた依頼ルートは、初回紹介時のみならずその後も固定化することが慣習化。
- **ほとんどの場合において、多重下請構造の全体像を誰も把握していない。**
- 元請事業者が再委託の制限等に係るルールを設けている場合には、下請事業者側から断りやすく、質の担保にもつながりやすい。
- 自己又は他己評価によって信頼性を確認し得ることが、依頼先選定時の重要なポイント。
- トラブル発生時の責任範囲は、ケースによって異なる。

今後の方向性

- ⇒ **各請負階層ごとに無秩序に繰り返される上記商慣行が、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。**