

論点の整理

参考資料2

- ◆ 前回までの議論を踏まえ、**次の3つの観点**から、多重構造の解消に向けた論点を整理。

1. 上流を起源とする規律ある取引環境の形成
2. 下流における浄化作用の強化
3. 上下流をつなぐ取引ルート of 拡大

- ◆ なお、上記を議論するに当たっては、**本年4月**に施行を予定している**改正物流法に基づく措置**が着実に実施されることを前提に検討する必要がある。

改正貨物自動車運送事業法の内容（健全化措置関係）

- (1) **元請事業者等**に対し、以下の**健全化措置(※)**を講ずることを**努力義務化**
- (2) 利用運送に係る貨物取扱量の合計量が一定規模以上の事業者に対し、**運送利用管理規程**の作成、**運送利用管理者**の選任を**義務付け**

【※健全化措置の内容】

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、利用運送の申し込みを行うこと
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対して価格交渉を申し出ること
- ③ 例えば、利用運送の総回数を2回までに制限する等の条件を付すること

論点1. 上流を起源とする規律ある取引環境の形成

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 本検討の主眼である実運送事業者における健全な事業運営、ドライバーにおける適正な賃金の收受を担保するためには、実運送の上流に位置し、あり方を左右する**利用運送行為及びその類似行為を行う者に対し、商慣行を抜本的に是正するに足る規制等の措置を課すことが必要**ではないか。
- ◎ その場合、**現行法令上の位置付け(※)に捉われず**、多重構造の中における立ち位置や、本来果たし得る役割に着目した内容とすべきではないか。
(※) ①トラック運送事業者が行う利用運送、②利用運送事業者が行う利用運送、③現行規制対象外の取次等の3類型
- ◎ 特に、**荷主に対して一義的な運送責任を負い、優越的地位から多重構造全体を把握・統制し得る元請事業者等が、多重構造全体の健全化のために中心的な役割を担うことが適当**ではないか。
- ◎ 他方、**いわゆる手数料の多寡**については、これに対応する**付加価値に相当な幅がある実態**を踏まえると、**一律な規制にはなじまない**のではないかと(運賃については論点2で整理)。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
元請となる全ての者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多重構造の中で最も優越的な地位にある者として果たすべき役割等の明確化 ・ 実運送事業者における適正な運賃等の收受を担保するための措置
1次以降請けとなる全ての者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実運送事業者における適正な運賃等の收受を担保するための措置
多重構造に介在する全ての者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重層構造自体を縮減、抑制するための措置(例: 次数制限)
トラック運送事業者以外の者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 果たしている運送責任の重さ等に応じた法令上の分類、格付け等の整理 ・ 現在トラック運送事業者のみに課せられている、多重構造の改善を目的とした各種規制的措施(書面交付義務、健全化措置実施義務等)を、利用運送事業者等にも適用拡大 ・ いわゆる手数料に関し、運賃と別建てでの請求を行うことについてのさらなる浸透・周知 ※トラック運送事業者については、標準運送約款の中で措置済み

論点2. 下流における浄化作用の強化

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 多重構造が成立し、また、多くの関係者が問題意識を持っているにも関わらず、改善されることなく存置され続けてきた背景には、下流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関係している。
- ◎ このような遵法意識の低い者の市場からの退出を促すため、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が、**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についても検討を深めるべき**ではないか。
- ◎ その際には、非常に裾野が広く、BtoB取引が中心のため監視の目が届きにくいというトラック運送事業の特性も踏まえ、**措置の実効性を確保するための方策についてもあわせて検討が必要**か。
- ◎ また、トラック運送事業の許可を受けずに事業を経営する、**いわゆる違法白トラ問題**については、実行者のみならず、**荷主等の発注者側においても根本からの遵法意識の醸成を図ることが必要**ではないか。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
トラック運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 悪質な事業者を市場から退出させるためのさらなる措置 • 上記措置を有効に機能させるための官民連携体制の構築 • ダンプの取締り等に係る関係省庁との連携 • 標準的運賃のさらなる浸透・周知
多重構造に介在する全ての者	<ul style="list-style-type: none"> • 適正な事業運営が困難な水準での運賃による取引を減少させるための措置
荷主等、運送を依頼する者	<ul style="list-style-type: none"> • 違法白トラ行為及びその利用を防止するためのさらなる措置

論点3. 上下流をつなぐ取引ルートへの拡大

前回までの議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 今後、多重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ではないか。
- ◎ そのためには、一定以上規模の貨物と車両の双方を安定的に取り込むことで、輸送需要の波動を吸収しつつ、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促進や普及を図ることが必要ではないか。
 (例) ・単一又は複数の荷主や元請け事業者の主導により運営される仕組み
 ・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
 ・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マッチングサイト 等
- ◎ 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、そ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ていく仕組みの構築が必要ではないか。
- ◎ 最低限の業務上のルールを定める必要があるのではないか。
- ◎ こうした取組は、荷主・事業者間での共同輸配送や中継輸送の促進、積載効率の向上等につながり、荷主における中長期的なメリットの享受、物流全体の効率化にも資するのではないか。

マッチングを行う仕組みやサービス等が目指すべき方向性

- ・ 受注者による一定以上の再委託を禁止し、これを適切に管理できること
- ・ 不当に低い運賃での契約を防止するためのルールを有すること
- ・ 利用者のスクリーニングや評価、与信管理を適切に行うこと
- ・ ルールを逸脱する行為等を行った利用者に対して指導等を行うこと 等