



トラック運送業の再委託問題

公正取引委員会が荷主や大手物流会社による下請けいじめの取り締まりを強化している。しかし、トラック運送業界の多重下請け構造を温存したままでは、抜本的解決は期待できない。同様の問題に直面していた米国政府は2012年に、いわゆる中抜き回避と輸送責任の明確化を目的として、運送事業者による再委託を禁止する法改正に踏み切っている。

公取が問題企業の社名を公表した

「このところ、やたら寒いですね」
事務所に入るなり、編集長が肩をすぼめて弟子たちに声を掛ける。
「でも、後ろの彼女は全然平気な顔してるぞ」

「はい、私、若いですから」
大先生の言葉に女性記者が元気に答える。編集長が無視して続ける。

「今年は、対面での賀詞交換会が多かったですね。先生は、いくつ出られました？」
「いくつって、おれはJILSだけだ」

「そうか、先生は、嫌われてるから招待が来ないんだ」
「編集長、たしかにそうかもしれませんが、そんなストレートに言っただめですよ」

女性記者のフォローに、大先生が呆れた顔で返す。
「はいはい、お気遣いありがとう。それで、今日は何について話すんだ？」

「まずは、昨年末の事件です。これは記録に残しておいた方がいいと思いますよ……」
「事件って、例の殺人事件か……」

「またまた、去年の12月28日の日経やその他各紙に載っていたでしょ、公正取引委員会が価格転嫁で問題ありという企業の名前を公表したじゃないですか……」

「あー、最近値上がりの著しい労務費や燃料費の上昇分を販売価格つまり運送業界でいえば運賃に転嫁できているかという価格転嫁状況について公取が調査したって話だな。その結果、問題ありと判断された13社が社名を公表されたんだった」

「そうです。13社のうち、不名誉なことですから取って名前は出ませんが、5社が貨物運送関係の会社でした」
女性記者が勢い込んで続ける。

「そうそう、へーと思ったんですが、独禁法では、①受注企業と発注企業の価格交渉の場で価格転嫁の必要性について協議しない、または②価格転嫁の要請があったのに拒否し、そ

- 大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。
- 体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。
- 美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。
- 編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。
- 女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

の理由を回答しない、のいずれかの場合で取引価格を据え置けば『優越的地位の乱用』に該当する恐れがあると明記されているんですね」

「そう、今回の社名公表はその①に該当するそうだ。調査によると、発注先側は『下請け側から価格交渉の申し出がなかった』と主張しているようですが、下請け側からは『取引を打ち切られることを恐れて申し出られなかった』という声があり、たとえ申し出がなくても、価格転嫁のためには発注者から積極的に交渉の場を設けるべしというのが公取の見解のようです」

「申し出がないことをいいことに何もしないのは許さんということだ」

「はい、下請け企業の価格転嫁は賃上げにつながるとして対策の強化を進める岸田政権の方針を受けて、大企業などが価格転嫁を積極的に進めるよう促す必要があるとして社名公表に踏み切ったようです」

「それと、さっきの①または②に該当する4030社に対して懸念事項を示した注意喚起文書を送付したそうです。この公取の思い切った措置をきっかけに価格転嫁が進むといいですね」

女性記者がしみじみと言う。編集長がうなずいて続ける。

「たしかに。下請けから申し出がないことをいいことに運賃を据え置いたままにすること、うことは独禁法に違反しかねないということ

だから、価格転嫁は進むかもしれない」

ここで、それまで黙って聞いていた美人弟子が口を開いた。

「価格転嫁が進むことを期待しますが、これをきっかけに、トラック運送業界の多重下請け構造自体にメスが入るといいですね」

女性記者が大きくうなずいて応じる。

「はい、私もそう思います。下請けが取引を停止されることを恐れて何も言えないなんて構造はあってはならないです」

アメリカでは再委託が禁止されている

「これを機会に、多重下請け構造にメスが入りますかね？」

編集長の投げ掛けに大先生が応じる。

「価格転嫁はある程度進むかもしれないけど、それが下請け構造にまで進むかは疑問だ。構造自体にメスが入ることはないだろうな。でも、このまま放置しておくことはできない。最近、物流の持続性の確保などとよく言われるけど、この多重下請け構造を残したままでは、その実現は難しい」

「たしかに、この構造がある限り、いくら荷主が運賃を上げたって、多重構造で中抜きされ、結果として実運送をしているドライバーの賃金は上がらないわけですから、ドライバー不足解消には至らないです」

編集長が腹立たしそうな顔で話すのを受けて、女性記者が続ける。

「ドライバー不足の影響を実質的に受けるの

はメーカーや流通業者など真荷主ですから、彼らはもつとこの問題に関与すべきですよ。自分の荷物が一体何次の下請けで運ばれているのか調べるべきです。自主的に再委託規制など掛けて然るべきだと思います」

大先生が大きくうなずく。

「たしかに、それももつともな意見だ。ただ、一部の荷主がそれをやっても構造を変えるまでには至らないことも事実だ。もちろん、荷主の担当者は自社の物流に責任を負っているので、輸送の末端まで管理下に置くことは当然だ」

「業界内では、物流には波動があるので、ピーク時対応として多重下請け構造は必要だという意見もあります……」

編集長がぼそつとつぶやくのを大先生が遮る。

「いや、それは違う。論理的におかしい。たしかに、ピーク時には保有車両では対応できないので、備車を使うという事は必然だ。ただ、それと多重下請けとは別の問題だ。備車された事業者が自分で運べば多重にはならない。それをさらに再委託してしまうから多重になってしまう。そこでは、ピーク時対応とは別の要因が働いている。中抜きとか……」

「言われてみれば、たしかにそうです」

「でも、物流の波動をなくすことができれば、多重下請けの可能性を減らすことにはなりませんね」

女性記者の確認に編集長が首を傾げて応じ

る。

「たしかに、それも否定しないけど、多重下請けは平常時にも当たり前に起こっていることも否定できない」

「いずれにしても、多重下請け構造に存在価値はないことはたしかだ。敢えて言わせてもらえば、行政が物流危機からの脱却に本気で取り組みなら、思い切った法規制を掛けるということがあってもいい。米国のように……」

大先生の言葉に編集長が食いついた。

「米国のようにとおっしゃいましたが、米国ではどんな規制が掛かっているんですか？」

編集長の問い掛けに体力弟子が「ここに紹介されています」と言って、ある報告書を机に置く。編集長と女性記者が興味深そうにのぞき込む。そこには『物流市場における競争環境や労働環境に関する調査』というタイトルが躍っている。

「これは、経産省から調査を受託したアクセンチュアというコンサル会社が、2021年3月に経産省に提出した報告書です。ここに米国の多重下請け構造を規制した内容が紹介されています」

「どういう規制ですか？」

「はい、『米国の輸送業務における関連法規』という項目にあるんですが、簡単に言うと、輸送事業と仲介事業とを同一の事業者がやることを禁止し、運送事業者として業務を受注した場合は当該業務の再委託を禁止するということです。当然、仲介業者間の取引も禁止す

す。考え方としては興味深いですよ」

「たしかに、すっきりしています。そのような法律ができた背景にはやっぱり多重下請け構造がもたらす弊害があったということですか？」

編集長の確認に、美人弟子が答える。

「はい、この報告書によると、米国では、多重下請け構造による中抜き問題と輸送における責任所在の不明瞭問題が課題として存在し、その改善のために法律を制定しようです。中抜き問題というのは、多重下請け構造によって複数回の中抜きが発生し、最終輸送事業者の利益が搾取される事態が発生していたということですよ」

「なるほど、日本もまったく同じですね」

「また、事故発生時の責任所在が不明瞭というのは、かつては輸送と仲介の事業が切り分けられていなかったため、輸送案件を再委託する場合には書面上の輸送会社と実際の輸送会社が一致せず、事故が発生した際に輸送責任の所在が不明瞭になる事態が発生したということですよ」

「なるほど。ところで、その報告書では、日本ではどういう対応を取るべきだとも提言しているんですか？」

編集長の確認に、今度は体力弟子が答える。

トラック運送事業者は再委託できない

「はい、短・中期と長期に分けて、また年間契約等に基づく定期輸送とスポット輸送に分けて取り組みの方向性を示しています。まず、

短・中期では、定期輸送の場合、元請け自身が輸送を行う場合にメリットを、下請けに委託した場合にはデメリットを受ける仕組みがあるといんじゃないかと言ってますが、その内容は具体的には示されていません」

「おもしろいけど、現実には難しい気がしますがね、そういう仕組みは……」

「たしかに。また、スポットでは、マッチングプラットフォームを利用することで中小規模の事業者が直接荷主から案件受注が可能な機会を増加させるべしと言ってます」

「それは、現実に日本でも出始めていますし、これから増えていくと思います。それで、長期的にはどんな対策を採れと……」

「はい、米国の例も参考にし、多重下請けによる中抜き、それによる事業者利益悪化という問題の根本的な解決を図るべしと言ったうえで、具体的な方向性が提示されています」

「米国と同じような方向性ですか？」

「はい、輸送業務と仲介業務との明確な切り分け、輸送業務を請負うトラック事業者は再委託の禁止などが提言されています」

体力弟子の説明に我が意を得たりという顔で編集長が同意を示す。

「それはいいと思います。是非、その方向でやってほしいです。ですよ、ね？」

突然、同意を求められた大先生が思わずうなずく。

「たしかに、法規制は多重下請け構造の解消の一つの有効な方法には違いない」

「ところで、こういう報告を受けた経産省はどう対応するんでしょうか？」

「多重下請け構造はトラック業界の問題だから、そこを管轄する国交省がどう動くかだけ、経産省としても放置しておくわけにはいかないだろうから、経産省なりの手を打ってくるんじゃないか」

「そうそう、経産省といえば、いま『持続可能な物流の実現に向けた検討会』というものを作って討議しています。あつ、先生はこの検討会に批判的だったんですよね？」

「批判的ではないけど、隔靴搔痒の感を免れ

ないと言ってるだけだ」

「そういうのを批判的というんです。まあ、それはいいとして、昨年12月に開催された第4回検討会で中間取りまとめの案が出されたんです。そこで多重下請け構造が取り上げられていました、たしか……」

より実効性のある措置の検討

ここで女性記者が「はいはい」と言っ、ノートを開き、解説を始める。

「政策の方向性ということで三つの柱が設定されています。①荷主企業や消費者の意識改革、②物流プロセスの課題、③物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備、の三つです。多重下請け構造については②の中で『契約条件の明確化、多重下請け構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討』という形で出てきます」

「そこである『措置』というのがどんなものなのか……」

編集長の言葉に体力弟子が応じる。

「政策の方向性のところに『類似の法令等を参考に、規制的措施等、より実効性のある措置も検討すべき』とありますから、そこに期待ですね」

大先生が「そうそう」と言っ、続ける。

「隔靴搔痒といったのはそのところだ。中間報告の案では、やるべきことが列挙されているけど、要は、政策として、具体的にどう実現していくのかという点が曖昧だというこ

とだ。まあ、中間報告の案ということだから、そのあたりは次の報告に期待というところだ。単なる検討会ではなく、『実現』に向けた検討会なんだからな」

「そうです。持続性確保という点で最大の課題はドライバー不足対策なんですから、それと直接かわる多重下請け構造の解消は早急に進めるべきだと思います」

「ほー、編集長は、やっぱり今年は芽えてる」
「またまた、そんなこと言ったって何も出ませんよ。まあ、この検討会については次回の検討会の報告が出たら、また取り上げたいと思います、それでは、今日はこれくらいで」

編集長が満足げな顔で閉会を宣言した。 **輝**



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

Illustration©ELPH-Kanda Kadan