



第 3 回企業取引研究会

- ① 物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方
- ② 執行に係る省庁間の連携の在り方

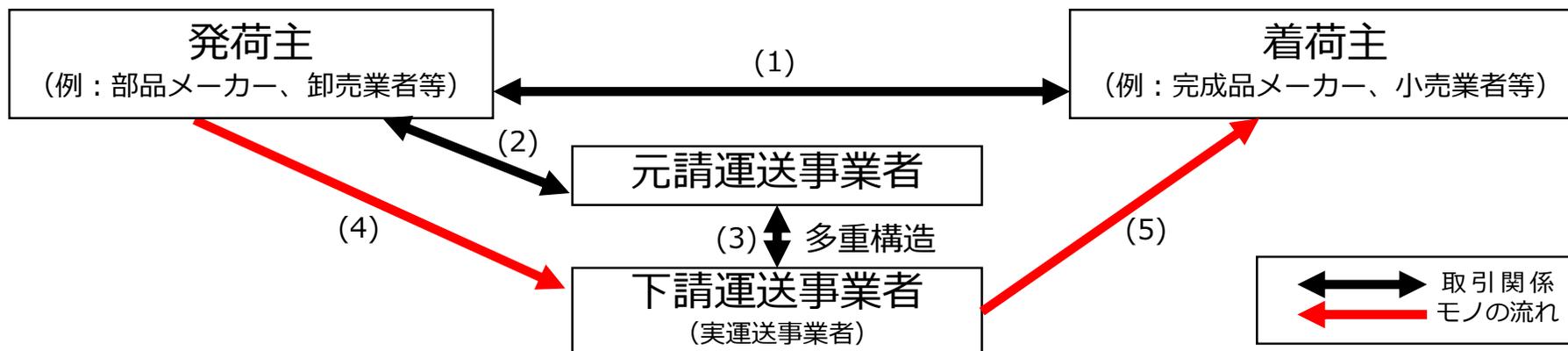
令和 6 年 1 0 月 7 日
公正取引委員会
中小企業庁

物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方

- 平成15年に行われた下請代金支払遅延等防止法改正（平成16年施行）により、運送事業者間の運送業務の委託については下請法の対象とされ、一方、荷主から運送事業者に対する運送業務の委託については、下請法の対象ではなく、「物流特殊指定」（平成16年施行）により対応することとし、約20年間運用されてきた。
- しかし、近年、物流に関しては、物流の「2024年問題」に端を発し、**多重下請構造に起因する問題や荷主により長時間の荷待ちや無償での荷役を求められることが社会問題化**し、今般、国土交通省において一定の法整備（改正物流総合効率化法、改正貨物自動車運送事業法）も行われたところ。
- こうした状況を踏まえ、**下請法の運用の在り方や現行の優越的地位の濫用規制の在り方（物流特殊指定・下請法）**についてどのように考えるべきか。
【関係条項：下請法第2条第4項（役務提供委託）、物流特殊指定】

物流業界の構造と課題①

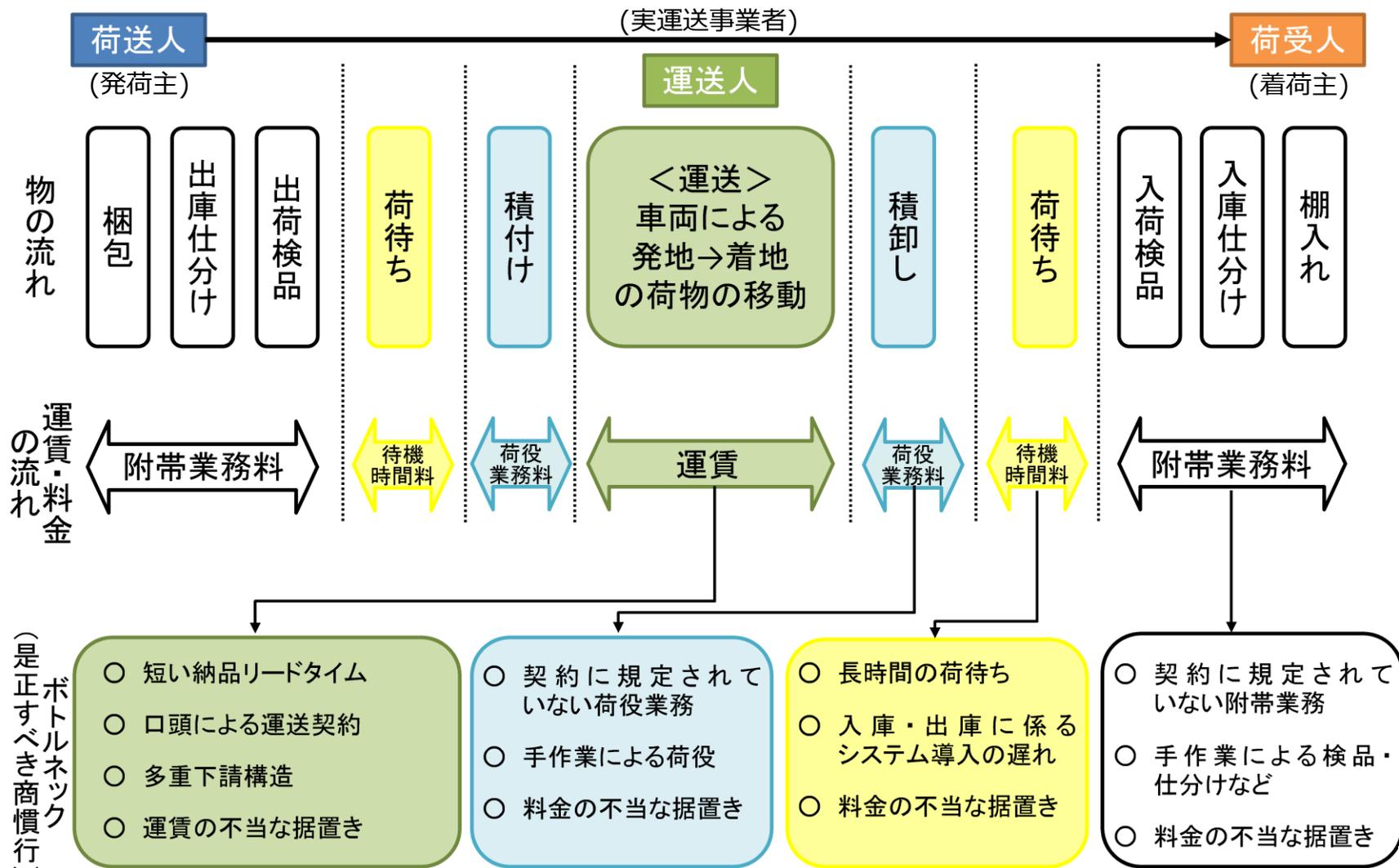
- 運送役務の内容は着荷主と発荷主との間で定められ、その内容に基づき発荷主が運送事業者に運送業務を発注するという構造。
- そのような中で、以下の問題が指摘されている。
 - 発荷主や着荷主における、長時間の荷待ち、契約にない附帯作業の強要（荷役等）
 - 物流事業者間における多重下請構造。実運送事業者に渡る運賃の低価格化。



対象	契約関係の有無	主な課題等
(1)発荷主－着荷主	有	・(5)で発生した事由の処理
(2)発荷主－元請事業者	有	・ 取引適正化（運賃・料金等） ・(4)(5)で発生した事由の処理
(3)元請事業者－下請事業者	有	・ 取引適正化（運賃・料金等） ・(4)(5)で発生した事由の処理
(4)発荷主－下請事業者	無	・ 長時間の荷積み、荷待ち ・ 契約にない附帯作業
(5)下請事業者－着荷主	無	・ 長時間の荷卸し、荷待ち ・ 契約にない附帯作業

持続可能な物流の実現に向けた検討会（経済産業省・国土交通省・農林水産省）第3回検討会（令和4年11月11日）資料4（中間取りまとめに向けた論点の整理）を基に企業取引研究会事務局において作成。

物流における是正すべき商慣行

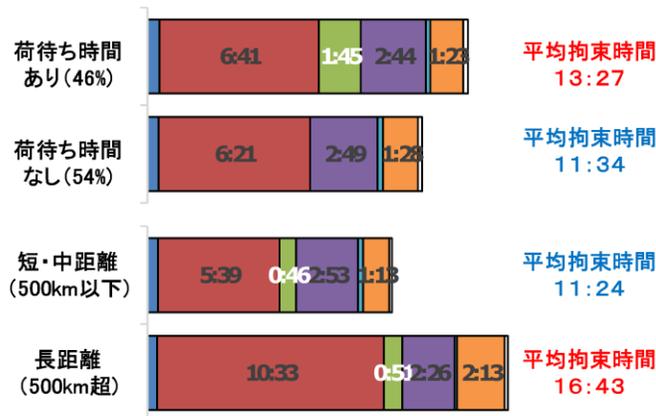


※国土交通省作成資料

長時間の荷待ち及び荷役等の状況①

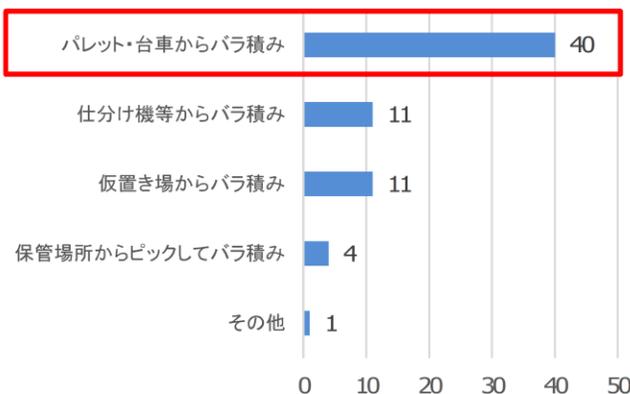
- 手待ち時間が発生する運行で、手待ち時間は平均1時間45分発生、約3割は2時間超。
- 荷役時間は、手積み手降ろし(手荷役)により時間を要しているものと推察される。

1運行あたりの拘束時間の内訳

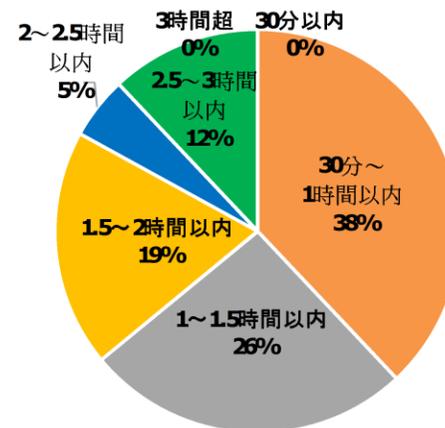


■点検等 ■運転 ■手待 ■荷役 ■付帯他 ■休憩 □不明

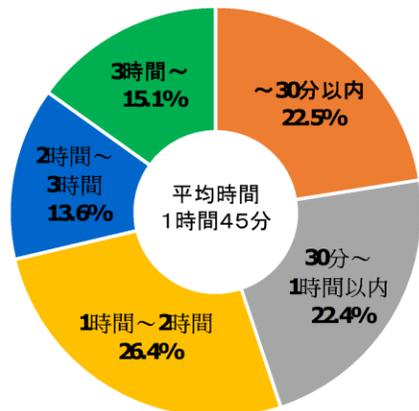
荷積み場所での作業内容



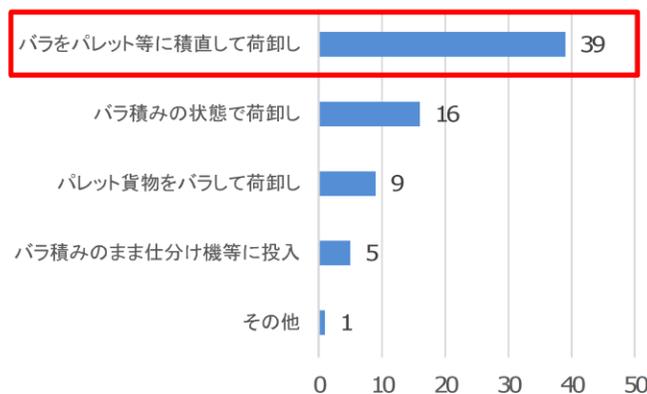
荷積み時間



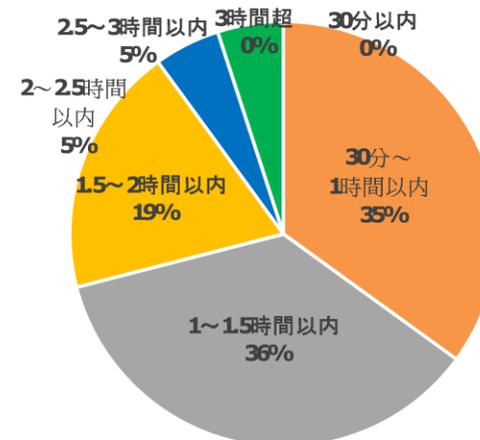
1運行あたりの手待ち時間の分布



荷卸し場所での作業内容



荷卸し時間



長時間の荷待ち及び荷役等の状況②

「荷主都合」による荷待ち時間の発生状況（荷役作業1回あたり）

発着荷主別 (延べ発生回数: 729回)		平均 時間	H27 調査
発荷主	(41.4%)	1:06	1:11
着荷主	(58.6%)	1:07	1:03

国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」のトラックドライバー調査（調査期間：令和3年1月～3月）から抜粋

荷役時間の発生状況（荷役作業1回あたり）

発着荷主別 (延べ発生回数: 4,285回)		平均値	H27 調査
発荷主	(33.8%)	1:03	0:51
着荷主	(66.2%)	0:57	0:42

国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」のトラックドライバー調査（調査期間：令和3年1月～3月）から抜粋

多重下請構造の状況

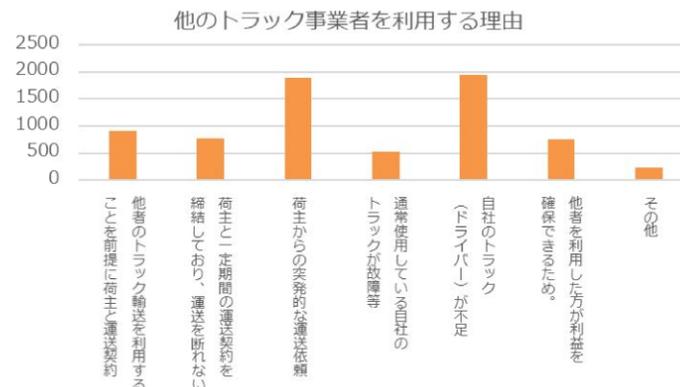
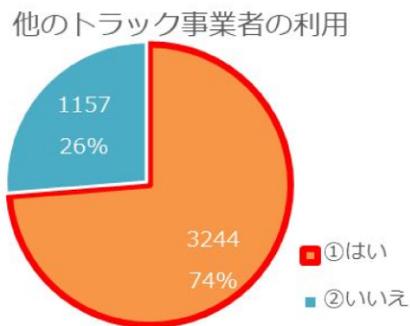
- 7割の事業者が、下請けのトラック事業者を利用しており、多重下請構造が生じている。
- 25%以上の事業者が受託金額から10%以上の手数料を差し引いて下請に出している。

⇒実運送トラック事業者における適正な対価の収受が困難

<イメージ>

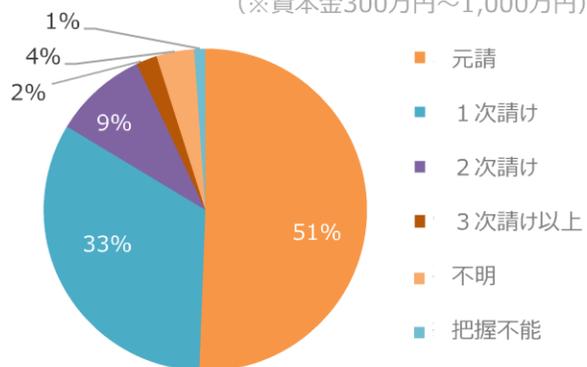


<他のトラック事業者を利用する事業者の割合とその理由>

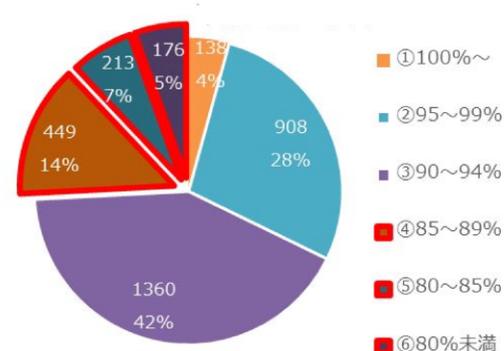


<自社の下請構造の把握状況>

(※資本金300万円～1,000万円)



<下請金額の割合>



国土交通省作成資料（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象とするアンケート調査結果より）

【荷主－元請運送事業者間の取引に係るもの①】

（発注金額に関する事項）

- 発荷主に対して、人件費を含む諸物価高騰のため、運賃値上げの交渉をしたが、拒否されたため、下請からの運賃値上げの要請にも応じられていない状況。
- 現在、発荷主から支払われている運賃が「標準的な運賃」からかけ離れた額であるため、何度も交渉を重ね、わずかな額を値上げしてもらったが、新たな人材や協力会社も確保できない水準である。
- 構造的に、当社のような下請事業者は競合も多く価格が厳しくなるが、そもそも、発荷主からの発注額を上げないことには改善できないと思う。
- 発荷主側に規制がないのが問題。ドライバーの労働が、時間で規制がかけられているので、発荷主側も運送に要した時間（ドライバーを拘束した時間）に応じた運賃を設定するような規制をかける必要がある。
- 燃料価格や車両価格が上昇しているにもかかわらず、大手元請運送事業者が発荷主から受け取る運賃が以前からずっと変わっていないため、下請運送事業者への委託料も変わらない。

【荷主－元請運送事業者間の取引に係るもの②】

（荷待ち、荷役に関する事項）

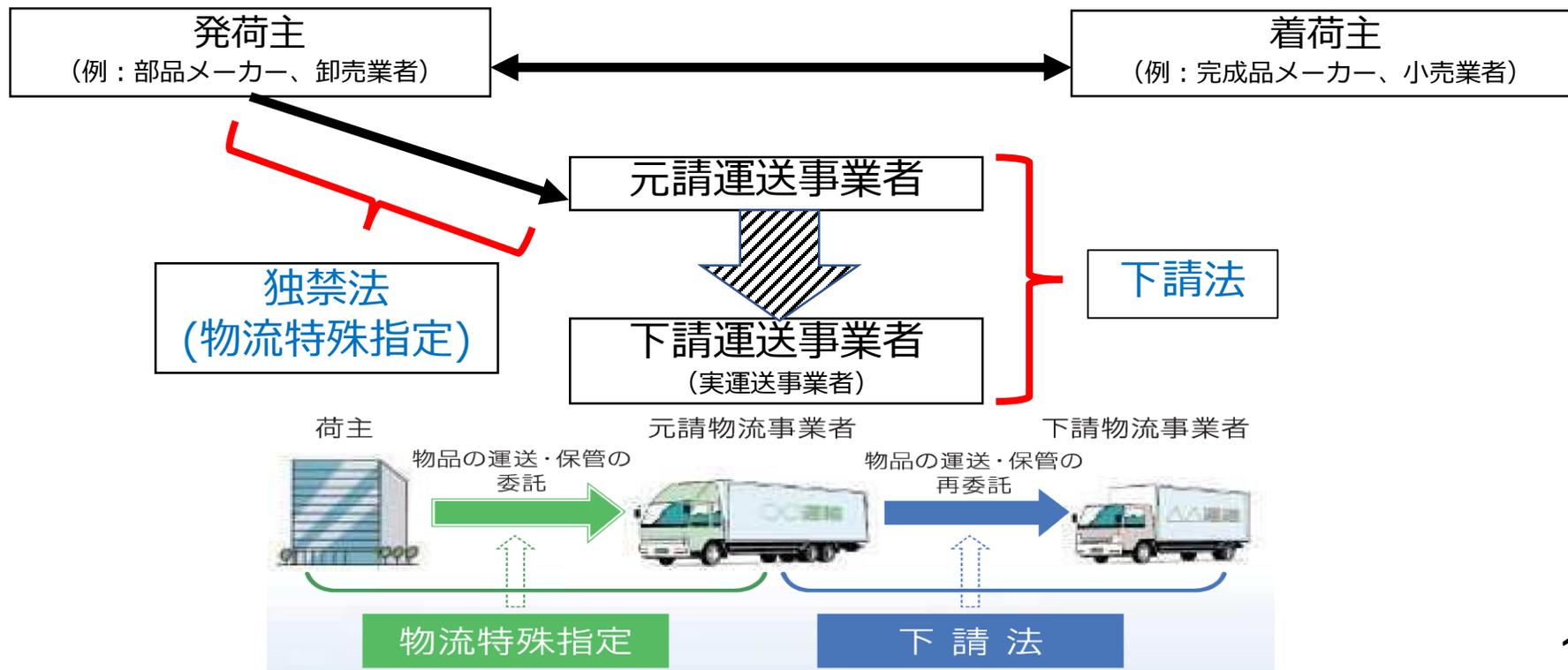
- 発荷主に対して、荷待ち時間の待機料金を請求しようと交渉したところ、「1時間ぐらいで言わないで、2時間ぐらい待つのは普通でしょ。」と言われ、契約を切られる可能性があったため、それ以上の交渉はできなかった。
- 契約上は軒先渡し条件にもかかわらず、着荷主のセンターで店舗別に仕分ける作業をさせられ、費用を負担してもらえない。
- 荷下ろしは着荷主側でしてもらうこととしているが、着荷主が多忙なタイミングだとお付き合いの範囲で代わりに作業することがある。
- 荷役・荷待ちの問題は確かに今でも生じている。パレットの規格がバラバラなので、規格を統一するなどの足元の環境を整備しないと解決しないと思う。荷待ちの際の費用はまだまだ負担してもらえない場合の方が多いう状況。

【運送事業者間の取引に係るもの】

- 2019年以来、価格交渉はしていない。価格交渉をしても取引先は上げる気がないと考えられる節がある。取引先（元請運送事業者）は、荷主に価格アップを強く言えないので、自分たちにも反映されない。
- 取引先（元請運送事業者）から取引価格の○%アップを一方的に決められたが、元々の価格設定が低いためコスト上昇分に追いついていない。

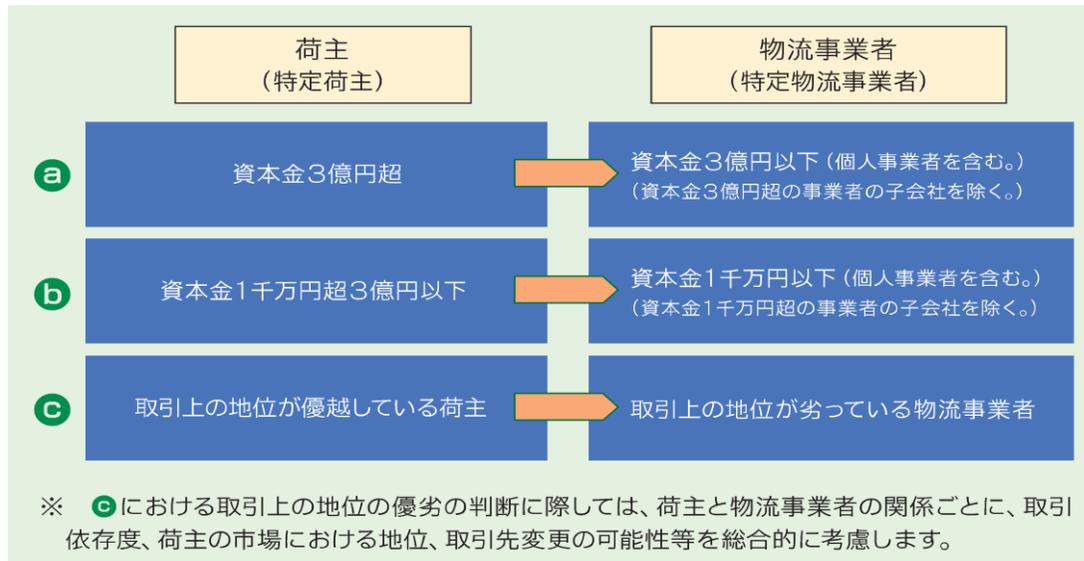
現行の法制度①（独禁法（物流特殊指定）、下請法）

- 平成15年に下請法が改正され（平成16年4月施行）、「役務提供委託」が下請法の適用対象に追加された。これにより、元請運送事業者による再委託取引が下請法の適用対象となった。
- 他方、委託する事業者が自ら用いる役務（自家使用役務）に係る委託取引を下請法の適用対象とすると、およそあらゆる委託取引が対象となり、規制の外延が不明確になることから、平成15年改正においては適用対象とされなかった。
- 着荷主と発荷主の間には通常、有償の運送契約等は結ばれないことから、発荷主から元請運送事業者への委託は再委託取引ではなく、自家使用役務の委託取引とされ、下請法の適用対象とはされなかったが、上流の取引が公正化されない限り取引の全体的な公正化は困難との問題意識の下、独禁法に基づく「物流特殊指定」を制定することで対応することとされた（禁止行為は下請法とほぼ同じ）。



【参考】物流特殊指定の禁止行為等

○適用対象となる取引



○禁止行為

- ①代金の支払遅延(物流特殊指定(以下同じ)第1項第1号)
- ②代金の減額(第1項第2号)
- ③**買ったたき(第1項第3号)**
- ④物の購入強制・役務の利用強制(第1項第4号)
- ⑤割引困難な手形の交付(第1項第5号)
- ⑥**不当な経済上の利益の提供要請(第1項第6号)**
- ⑦**不当な給付内容の変更及びやり直し(第1項第7号)**
- ⑧要求拒否に対する報復措置(第1項第8号)
- ⑨情報提供に対する報復措置(第2項)

③ 買ったたき(物流特殊指定第1項第3号)

特定荷主は、同種又は類似の内容の運送又は保管に対し通常支払われる対価に比べて著しく低い代金の額を不当に定めてはいけません。

具体例①

荷主の予算を基準にして…



荷主は、物流事業者と十分に協議することなく、自社の予算を基準にして一方的に代金の額を決定した。

⇒ 実運送事業者に渡る運賃の低価格化に関連

⑥ 不当な経済上の利益の提供要請(物流特殊指定第1項第6号)

特定荷主は、自己のために、お金やサービス、その他の経済上の利益を提供させることにより、特定物流事業者の利益を不当に害してはいけません。

具体例②

荷主の倉庫に元々あった荷物まで…



荷主は、物流事業者に対し、自社の倉庫に保管してある荷物の仕分け作業や梱包作業を無償で行わせた。

⇒ 契約にない附帯作業の強要(荷役等)に関連

⑦ 不当な給付内容の変更及びやり直し

⇒ 荷主による長時間の荷待ちに関連

現行の法制度②（執行状況）

- 下請法と物流特殊指定の執行状況は下記のとおり。
 - 対象となる取引の類型が異なるため単純比較できないものの、下請法の方が執行件数が多い状況。
 - 下請法に基づく勧告で多いのが「減額」。物流分野を下請法の対象とした当初は勧告件数も多かったが、直近5年間では1件にとどまる。

<物流分野における下請法及び独占禁止法の執行状況>

下請法			独占禁止法（物流特殊指定等）	
非公表 企業名 案件	指導 (令和5年度)	482件	注意 (令和5年度)	17件
公表 企業名 案件	勧告 (平成16年以降)	24件	警告 (平成16年以降)	2件
			排除措置命令 (平成16年以降)	0件

出典：公正取引委員会「下請法の運用状況及び中小事業者等の取引公正化に向けた取組」、「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況」ほか

【参考】物流分野における下請法に係る勧告の状況

<勧告件数の推移>

時期	件数（違反行為類型）	主な勧告対象事業者
平成16年度～ 平成20年度	15件（下請代金の減額の禁止（14件）、購入・利用強制の禁止（1件））	福山通運(株)（平成17年）、 三菱電機ロジスティクス(株)（平成20年）、 フットワークエクスプレス(株)（平成21年）等
平成21年度～ 平成25年度	8件（下請代金の減額の禁止）	センコー(株)（平成23年）、 郵船ロジスティクス(株)（平成23年）、 王子運送(株)（平成23年）
平成26年度～ 現在	1件（購入・利用強制の禁止）	ダイオーロジスティクス(株)（令和6年）
合計	24件	

<最近の勧告事例>

勧告対象事業者	概要	関係法条
ダイオーロジスティクス(株) (R6.2.21)	ダイオーロジスティクス(株)は、下請事業者に委託する貨物の運送と直接関係がないにもかかわらず、自社が提供する貨物の運送の利用を余儀なくさせていた。	第4条第1項第6号 (購入・利用強制の禁止)

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）、下請法の執行の在り方について、見直すべき点はあるか。例えば、以下の点について、どのように考えるか。
 - 下請法と独禁法（物流特殊指定）の関係
 - 下請法の執行の在り方（特に事業所管省庁である国土交通省の役割）

 - 直接の取引関係にない事業者間の課題（着荷主における荷待ち、荷役の費用負担、多重下請構造におけるサプライチェーン全体の価格転嫁の問題）を解決するために、講ずべき施策として、どのようなものが考えられるか。
 - 独禁法（優越的地位の濫用）・下請法と事業法の有機的な連携
- ※28頁参照

【参考】「物流の2024年問題」の概要

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、**令和6年4月より、年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用**される。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、**拘束時間等が強化**される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「**2024年問題**」に直面している。

<主な改正内容>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 284時間、年3,300時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足する可能性

その後も対応を行わなかった場合

2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性

国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 第23回物流小委員会（令和5年7月20日）資料1「物流の2024年問題について」から抜粋。

執行に係る省庁間の連携の在り方

○ 下請法の執行における各省連携の在り方について

- 現行下請法にも、公正取引委員会、中小企業庁及び事業所管省庁が連携して調査を行い、下請法違反行為があった場合には公正取引委員会の勧告につなげる規定がある。（下請法第9条第1項～第3項）
- 下請法の執行において、更なる各省連携の方策はあるか。

○ 独禁法（優越的地位の濫用）・下請法と事業法との有機的な制度間連携について

- 独禁法（優越的地位の濫用）・下請法と事業法が、それぞれの特徴を活かし有機的に連携することで、独禁法（優越的地位の濫用）・下請法単独では届かない課題についても有効な処方があるのではないか。

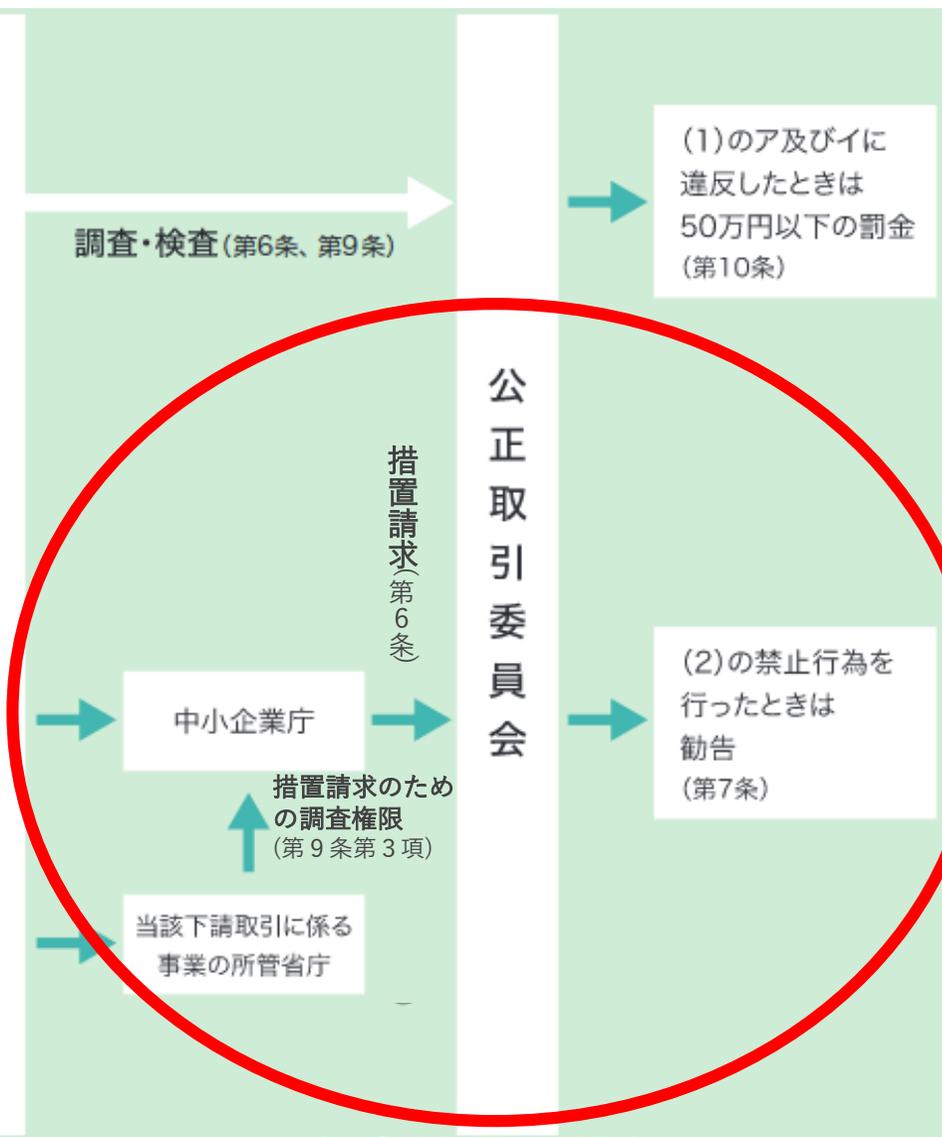
下請法の執行における各省連携の在り方について（下請法の仕組み）

(1) 義務

- ア 書面の交付義務（第3条）
- イ 書類作成・保存義務（第5条）
- ウ 下請代金の支払期日を定める義務（第2条の2）
- エ 遅延利息の支払義務（第4条の2）

(2) 禁止行為

- ア 受領拒否の禁止（第4条第1項第1号）
- イ 下請代金の支払遅延の禁止（第4条第1項第2号）
- ウ 下請代金の減額の禁止（第4条第1項第3号）
- エ 返品 of 禁止（第4条第1項第4号）
- オ 買ったたきの禁止（第4条第1項第5号）
- カ 物の購入強制・役務の利用強制の禁止（第4条第1項第6号）
- キ 報復措置の禁止（第4条第1項第7号）
- ク 有償支給原材料等の対価の早期決済の禁止（第4条第2項第1号）
- ケ 割引困難な手形の交付の禁止（第4条第2項第2号）
- コ 不当な経済上の利益の提供要請の禁止（第4条第2項第3号）
- サ 不当な給付内容の変更・やり直しの禁止（第4条第2項第4号）



各省連携の枠組み

下請法の執行状況①

[単位：件]

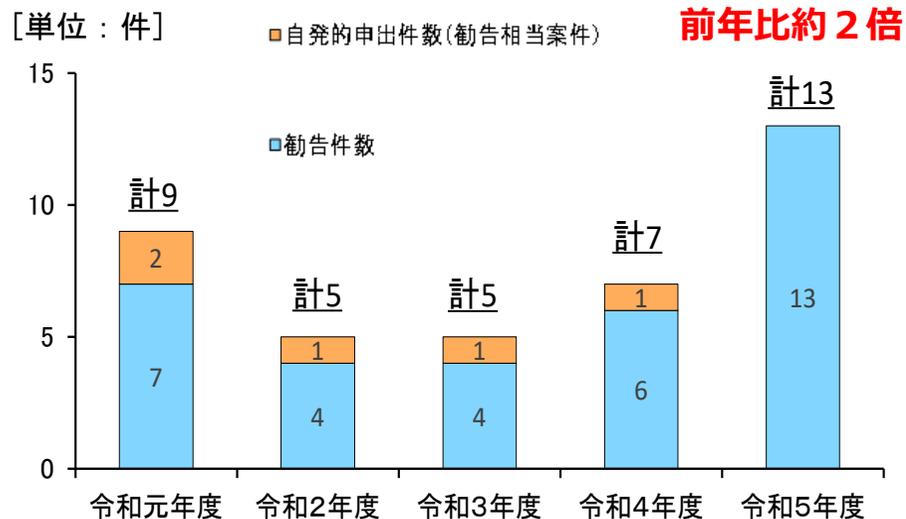
年度	新規着手件数(注1)				処 理 件 数				
	定期調査	申告	中小企業庁 長官からの 措置請求	計	措 置			不 問	計
					勧告	指 導(注2)	小 計		
令和5年度	8,120	112	0	8,232	13	8,268	8,281	47	8,328
製造委託等	5,244	62	0	5,306	12	5,329	5,341	21	5,362
役務委託等	2,876	50	0	2,926	1	2,939	2,940	26	2,966
令和4年度	8,188	79	0	8,267	6	8,665	8,671	86	8,757
製造委託等	5,063	44	0	5,107	6	5,305	5,311	53	5,364
役務委託等	3,125	35	0	3,160	0	3,360	3,360	33	3,393
令和3年度	8,369	94	1	8,464	4	7,922	7,926	174	8,100
製造委託等	5,384	61	1	5,446	3	5,146	5,149	113	5,262
役務委託等	2,985	33	0	3,018	1	2,776	2,777	61	2,838

(注1) 新規着手件数には、消費税転嫁対策特別措置法に基づく調査において得られた端緒を含む。

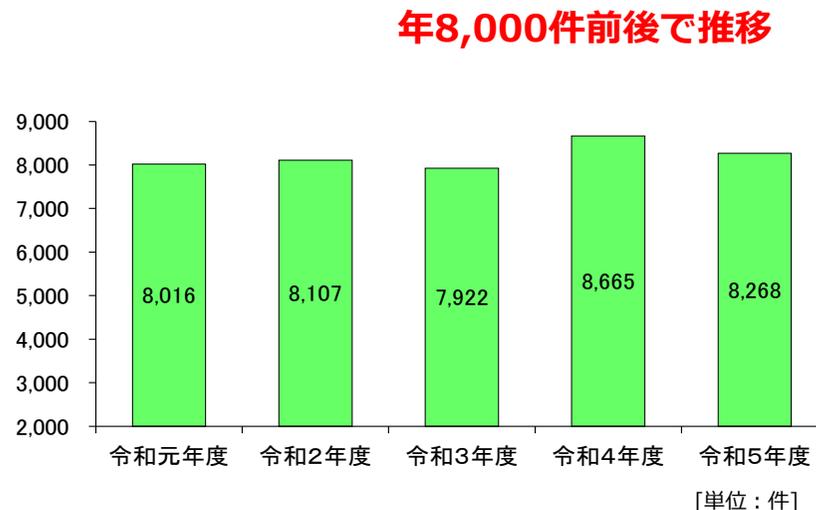
(注2) 指導件数には違反のおそれのある行為に対する指導件数を含む。

下請法の執行状況②

勧告件数及び自発的申出件数（勧告相当案件）の推移

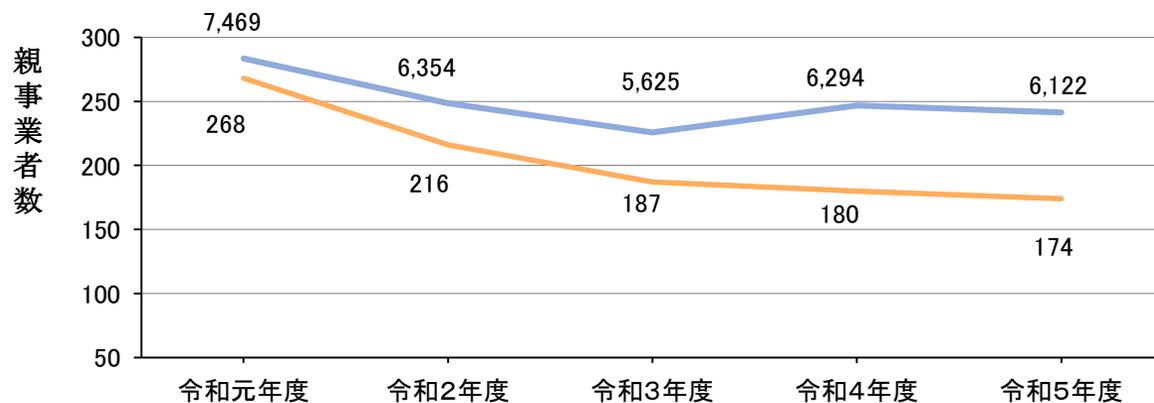


指導件数の推移



原状回復を行った親事業者数・原状回復を受けた下請事業者数の推移

[単位：名]



[単位：名]



(参考) 最近の下請法に基づく勧告事案 (令和6年1月~7月) ①

勧告対象事業者	違反行為類型	概要
(株)メタルテック (R6.1.23)	減額	「屑費」を下請代金の額から減じていた。
王子ネピア(株) (R6.2.15)	不当な給付内容の変更及び不当なやり直し	下請事業者が必要な資材等を確保して納品の意思表示を行っているにもかかわらず、発注の一部を取り消すことにより、下請事業者は、既に手配していた、資材の仕入代金等を負担していた。
ダイオーロジスティクス(株) (R6.2.21)	購入・利用強制の禁止	自社が提供する貨物の運送が、本件下請事業者に委託する貨物の運送と直接関係がないにもかかわらず、自社が提供する貨物の運送の利用を余儀なくさせていた。
サンデン(株) (R6.2.28)	不当な経済上の利益の提供要請	自社が所有する金型等を貸与していたところ、当該金型等を用いて製造する部品又は附属品の発注を長期間行わないにもかかわらず、下請事業者に対し、無償で保管させていた。
日産自動車(株) (R6.3.7)	減額	「割戻金」を下請代金の額から減じていた。
コストコホールセール ジャパン(株) (R6.3.12)	①減額 ②返品	①「クーポンサポート」又は「オープニングサポート」の額を下請代金の額から差し引き又は支払わせていた。 ②下請事業者から商品を受領した後、当該商品に係る品質検査を行っていないにもかかわらず、当該商品に瑕疵があることを理由として、当該商品を引き取らせていた。
(株)ビッグモーター及び(株) ビーエムハナデン (R6.3.15)	①買ったたき ②購入・利用強制の禁止 ③不当な経済上の利益の提供要請	①下請事業者に対し、コーティング加工の発注単価の引下げを要請し、従来単価から引き下げた単価を設定した。 ②下請事業者に対し、当該事業者が車両のクリーニング作業中に車内に水をかけたとして、当該事業者の給付の内容と直接関係がないにもかかわらず、当該車両の購入を要請し、購入させるなどしていた。 ③環境整備点検対策として、店舗の仕上げ小屋の掃除などを無償で行わせるなどしていた。
(株)G i o (R6.3.19)	減額	「値引」と称して下請代金の額から減じていた。
ニデックテクノモータ(株) (R6.3.25)	不当な経済上の利益の提供要請	自社が所有する金型等を貸与していたところ、次回以降の具体的な発注時期を示せない状態になっていたにもかかわらず、下請事業者に対し、無償で保管させていた。

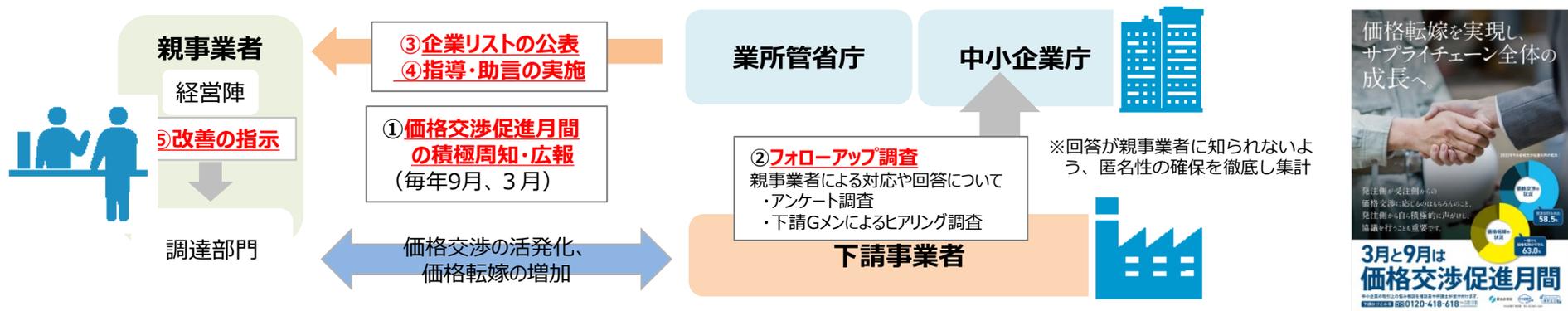
(参考) 最近の下請法に基づく勧告事案 (令和6年1月~7月) ②

勧告対象事業者	違反行為類型	概要
生活協同組合コープさっぽろ (R6.5.22)	減額	「月次リベート」、「システム利用料」などを下請代金の額から減じていた。
三井食品工業(株) (R6.6.14)	減額	「物流協力金」、「物流費」などを下請代金の額から減じていた。
大阪シーリング印刷(株) (R6.6.19)	不当な給付内容の変更及び不当なやり直しの禁止	下請事業者が作成したデザインについて、給付の受領後に実施する受入検査において問題がないとしたにもかかわらず、その後に自社の顧客である食品製造業者等からやり直しの依頼があったことを理由として、デザインのやり直しを無償で行わせていた。
(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント (R6.7.5)	①返品 ②不当な経済上の利益の提供要請	①下請事業者から製品を受領した後、当該製品に係る品質検査を行っていないにもかかわらず、当該製品に瑕疵があることを理由として、当該製品を引き取らせていた。 ②下請事業者に貸与している金型等を用いて製造する製品の発注を長期間行わないにもかかわらず、下請事業者に対し、無償で保管させていた。

中小企業庁による取引適正化に向けた取組

1 「価格交渉促進月間（3月・9月）」における価格交渉・価格転嫁の要請、実態調査、指導

- ・経済界全体で価格交渉・価格転嫁ができるよう、毎年3月・9月を「価格交渉促進月間」と設定し、積極的な交渉・転嫁を周知（①）。実際に交渉・転嫁できたか、**約30万社の中小企業から実態調査**（②）。結果に基づき、
 - ✓ **価格転嫁率等の業種別ランキングの公表**、各業界への周知
 - ✓ **発注側事業者ごとの交渉・転嫁の取組状況**を纏めた「企業リスト」を公表（延べ約**770社**）（③）
 - ✓ 評価が芳しくない発注側事業者に対し、**事業所管大臣名で指導・助言**（延べ約**120社**）（④）



2 下請Gメンによる取引実態の把握、取引慣行の是正

- ・下請Gメン（取引調査員）を中小企業庁と各地方経済産業局に配置（2017年～。 現在**330名**体制）
- ・全国の幅広い業種の中小企業から、**取引実態（価格設定方法、支払条件等）をヒアリング（年1万件超）**
- ・問題ある**取引習慣や、業界・個社の優良事例/問題事例**を収集、分析、類型化し、以下の通り活用。
 - ✓ 業界団体等への働きかけ、業所管省庁による業種別の下請ガイドラインや、業界団体による**取引適正化に関する自主行動計画**の策定・改訂への働きかけ
 - ✓ 下請**振興法に基づく「振興基準」**の改正、個別企業への指導・助言
 - ✓ 下請**代金法に基づく取り締まりの端緒情報**等として活用

3 下請かけこみ寺での相談、助言

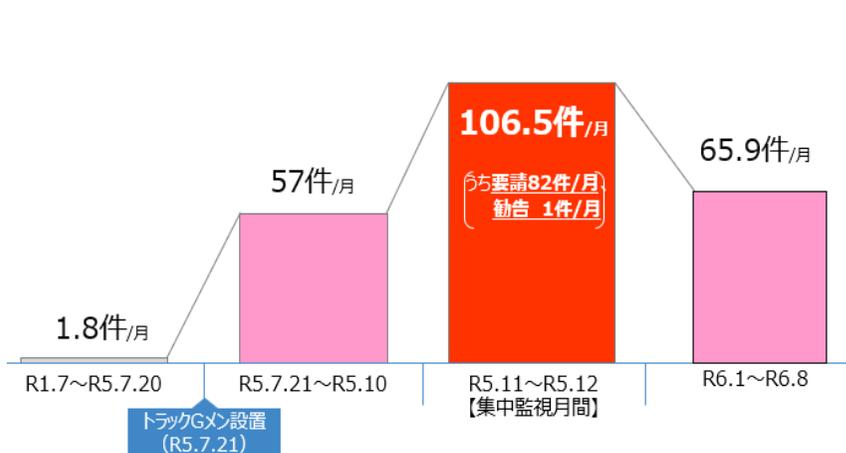
- ・全国47都道府県に「下請かけこみ寺」を設置し、**相談員が中小企業からの企業間取引に係る各種相談を受付け（年間1万件超）**。 助言や裁判外紛争解決（ADR）を実施。

国土交通省における取組（トラックGメンの活動）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働きかけ」（47件）、「要請」（164件）による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。
- 国のトラックGメンに加え、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(都道府県トラック協会)にGメン調査員を設置し、情報収集体制を強化。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1)
- 要請 : 175件 (荷主89、元請81、その他5)
- 働きかけ : 825件 (荷主548、元請255、その他22)

⇒ 計1,002件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (52%)
- 契約にない附带業務 (17%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の指示・容認 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (3%)

○ 公正取引委員会

下請法の執行における権限

- ・ 調査及び検査（下請法第9条第1項）
- ・ 下請法違反行為に関する指導・助言
- ・ **勧告（下請法第7条各項）**

⇒独禁法・下請法の執行に関する知見が豊富

○ 中小企業庁

下請法の執行における権限

- ・ 調査及び検査（下請法第9条第2項）
- ・ 下請法違反行為に関する指導・助言
- ・ **公正取引委員会に対する措置請求（下請法第6条）**

⇒中小事業者の取引実態に関する知見が豊富

○ 事業所管省庁

下請法の執行における権限

- ・ **中小企業庁長官の措置請求に協力するために特に必要があるときの調査及び検査（下請法第9条第3項）**

⇒所管する業界構造・取引実態に精通

⇒設置法・事業法に基づき業界の健全な発展を実現する役割

- 下請法違反に該当する行為に対しては、勧告や措置請求等によって厳正に対処していくことが必要。
公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携の在り方として、各省庁の特徴を活かし、更なる下請法の執行にどのような取組が必要か。また、現行の事業所管省庁の調査権限（第9条第3項）で十分か。
 - 事業所管省庁の指導・助言権限
 - 事業所管省庁に情報提供を行った者の保護

- 独禁法（優越的地位の濫用）や下請法は、取引関係がある当事者との間での適用。
そのため、取引関係がない当事者間の問題には規律を及ぼすことが困難。
取引構造が複雑化する昨今において、事業所管省庁の有する制度と連携することにより、更なる取組を行う余地はないか。

【参考】下請法における各省連携の取組の例（下請法事件連絡会議等）

- 公正取引委員会と中小企業庁は、下請法の厳正な執行に向けて「下請法事件連絡会議」を試行的に設置・運用を開始。
- 下請法において勧告を行った場合、経済産業省と連携し、同様の行為が行われていないか、事業者に対し自主点検・注意喚起を促す取組を進めている（アドボカシー）。

下請法の審査ノウハウの共有

- ・ 公正取引委員会・中小企業庁が審査を行う上で収集する情報や、審査ノウハウなどを共有する仕組み

端緒情報の関係機関での共有

- ・ 下請Gメン（中小企業庁）などが、不合理な取引実態に関する端緒情報を収集
- ・ 下請法違反のおそれがある事例について、端緒情報の段階から相互に共有・事実確認を行う仕組み

各省連携体制の整備

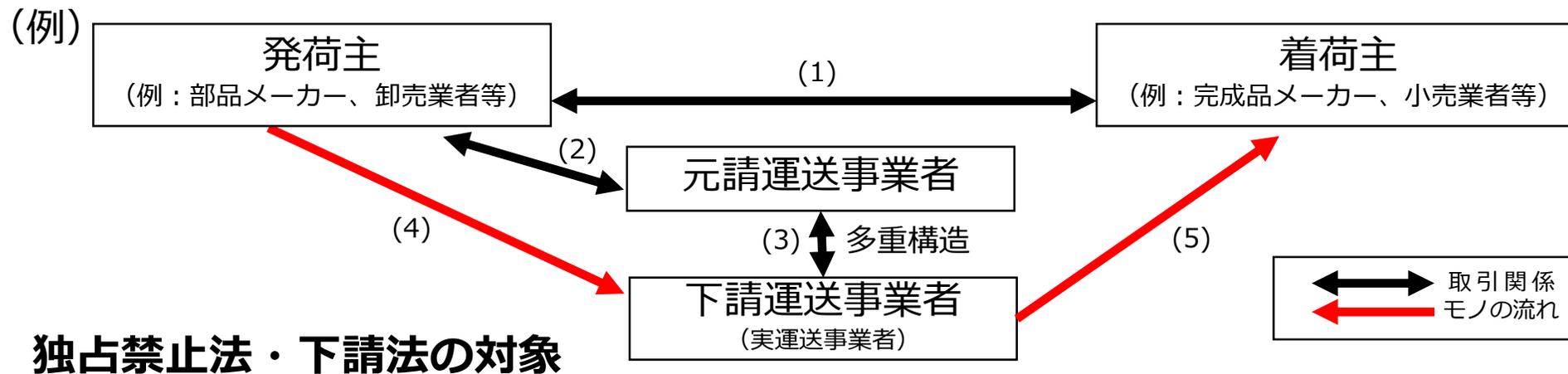
- ・ 公正取引委員会に各省が連携して下請法の執行に取り組むスキームの企画や調整等を行う「各省連携」を担当するポストを令和7年度機構・定員要求にて要求中

アドボカシー

- ・ 公正取引委員会による勧告事案が生じた場合には、関係業界団体や業界全体への周知啓発（周知文の発出、研修会の実施、自主点検の実施要請等）などを行う。

【参考】独占禁止法・下請法と事業法の制度間連携の追求

- 事業所管省庁における政策ツールによって適正な契約関係が締結されるような環境を整備しつつ、その契約内容が不公正である場合には独占禁止法・下請法の適用が検討できるような連携は考えられないか。



- ▶ 取引関係がある当事者間を対象
- ▶ 上記(4)(5)のように直接的な取引関係がない当事者の問題については、独占禁止法・下請法によって解決することが困難

事業所管省庁との連携

- ▶ 事業所管省庁において、(4)や(5)で生じる問題（契約にない荷役、荷待ち等）についても、(1)(2)(3)の契約事項として含まれるよう業界に対し働きかけ
- ▶ その結果、契約の内容になった場合に、取引の実態が不公正な取引であるとき、下請法によって対応することが可能となるのではないか。

【参考】国土交通省 令和6年3月改正 標準貨物自動車運送約款に準拠した運送申込書/運送引受書（例）

（別添）

※令和6年3月改正標準貨物自動車運送約款/標準貨物自動車運送約款準拠

運送申込書／運送引受書

※申込者は、太線内をご記入願います。

		申込日： 年 月 日		
申込者	社名又は氏名 (担当者名)	電話： — —	FAX： — —	
	住所	E-mail：	緊急連絡先： — —	
	標準貨物自動車運送約款（令和6年3月22日最終改正）の確認 <input type="checkbox"/> 済			
集貨/発送地及び担当者	社名又は氏名 (担当者名)	電話： — —	FAX： — —	
	住所	E-mail：	緊急連絡先： — —	
配達/到着地及び担当者	社名又は氏名 (担当者名)	電話： — —	FAX： — —	
	住所	E-mail：	緊急連絡先： — —	
運送を引受ける者	社名又は氏名	住所		
	事業許可	年 月 日 第 号		
	引受営業所	営業所名 (担当者名)	電話： — —	FAX： — —
		住所	E-mail：	緊急連絡先： — —
車両番号				
利用運送により運送を受託した者	社名又は氏名	住所		
	事業許可	年 月 日 第 号		
	引受営業所	営業所名 (担当者名)	電話： — —	FAX： — —
		住所	E-mail：	緊急連絡先： — —
車両番号				

貨物の情報								
運送の扱い種別								
品名		品質		重量又は容積		個数		
集貨又は発送希望日時	月 日 ()	配達又は到着希望日時	月 日 ()	荷姿		合計		
高価品の場合				種類：	価額：	kg/m ³		
運賃及び料金の支払方法		<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 () 支払期日： 年 月 日		特約条項				
附帯業務の内容 <input type="checkbox"/> 積込み 作業内容 () 予定作業時間 () <input type="checkbox"/> 取卸し 作業内容 () 予定作業時間 () <input type="checkbox"/> 品代金の取立て <input type="checkbox"/> 荷掛金の立替え <input type="checkbox"/> 貨物の荷造り <input type="checkbox"/> 仕分 <input type="checkbox"/> 保管 <input type="checkbox"/> 検収及び検品 <input type="checkbox"/> 横持ち及び縦持ち <input type="checkbox"/> 棚入れ <input type="checkbox"/> ラベル貼り <input type="checkbox"/> はい作業 予定作業時間 ()								
		【走行距離】					【走行時間】	
		総実車	km				総実車	分
運賃及び料金								
運賃			円					
燃料サーチャージ（基準額120円・調達額）		円	円（走行距離（km）× 燃費（km/L）× 算出上の燃料価格上昇額（円/L））					
利用運送手数料（運賃の %）		円	有料道路利用料（税込）		円			
待機時間料		円	（見込み待機時間： 分、 30分あたり単価 円）					
附帯業務料	積込料	円	取卸料	円				
	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円				
	荷造り	円	仕分け	円				
	保管	円	検収及び検品	円				
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円				
	ラベル貼り	円	はい作業	円				
	その他附帯業務 ()	円						
附帯業務料 計		円						
運送保険料（税込）	円	〇〇料	円					
合計請求額		円	（内消費税額 円）					

・上記のとおり運送を引受けます。
令和 年 月 日

運送引受者
（貨物自動車運送事業者）