

企業取引研究会（第3回）議事録

- 1 日 時 令和6年10月7日（月）10:00～12:00
- 2 場 所 対面（PwC コンサルティング合同会社 大手町センタービル 2階 Training Room C）とオンラインの併用
- 3 出席者
 - 【委員】神田座長、及川委員、岡室委員、沖野委員、小畑委員、加藤委員、郷野委員、鈴木委員、高岡委員、滝澤委員、多田委員、中島委員、原委員、松田委員、若林委員、渡邊委員、渡部委員
 - 【公正取引委員会事務総局】向井官房審議官、亀井企業取引課長
企業取引課 大坪課長補佐
 - 【中小企業庁】山本事業環境部長、鮫島取引課長
取引課 川森課長補佐
 - 【オブザーバー】流通経済大学 流通情報学部 大学院 物流情報学研究科 矢野教授
金融庁、農林水産省、経済産業省、国土交通省
- 4 議 題 ○物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方
○執行に係る省庁間の連携の在り方

5 議事録

(1) 開会

○中小企業庁 鮫島課長

定刻となりましたので、第3回企業取引研究会を開催いたします。本日は、お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。私は、中小企業庁取引課の課長を務めております鮫島です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会に当たり、公正取引委員会の向井官房審議官から御挨拶させていただきます。

○公正取引委員会 向井官房審議官

皆様、おはようございます。公正取引委員会官房審議官の向井でございます。本日は御多忙の中、お集まりいただきましてありがとうございます。御存知のとおり、先週、新内閣が発足しております。物価の上昇を上回る賃上げの実現は、前政権から引き続き政府の最重要課題でございます。これを実現するためには、我が国のサプライチェーン全体で適正な価格転嫁を、商慣習として定着させていくことが重要です。そのような観点から、この研究会で御議論いただいております。

前回の第2回研究会では買ったとき規制の在り方と手形等の支払条件について、活発に御議論いただいたところでございます。本日の第3回研究会では、物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方、そして執行に係る省庁間の連携の在り方、この二つが議題となっております。物流につきましては、様々な報道がございますが、2024年問題もあり、社会問題になっております。物流業界の多重下請構造や荷主による長時間の荷待ち、そして無償での荷役

に対して、どのようなアプローチを採るべきか。また、物流問題については関係省庁との連携も重要と考えておりますので、この二つの論点について御議論いただきたいと考えております。皆様におかれましては、それぞれの議題につきまして、忌憚のない御議論を頂戴したいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

○中小企業庁 鮫島課長

ありがとうございました。続いて、中小企業庁事業環境部長の山本から御挨拶申し上げます。

○中小企業庁 山本事業環境部長

中小企業庁事業環境部長の山本でございます。本日は二つの議題がございます。一つ目はトラック運送業を含む物流に関連するものです。トラック運送業の価格転嫁の現状ですが、今年3月時点の中小企業庁の調査によれば、全く転嫁できなかった割合が19.7%であり、全業種の中で最も高い数値となっております。また、平均での価格転嫁率は32.3%となっておりますが、全業種の中で下から2番目という厳しい結果となっております。このような状況も踏まえながら、物流に関連して取引適正化の観点から何をすべきかということを、本日は御議論いただきたいと思います。

二つ目として、国土交通省を始め、公正取引委員会、経済産業省などの省庁間連携の在り方について御議論いただきます。中小企業庁から公正取引委員会に対する下請法に基づく措置請求は近年、数が少ない状況となっております。他方で、価格交渉促進月間における約30万社の中小企業に対する実態調査や、下請Gメンによる年1万件超のヒアリングなどを通じて、下請法の執行につながる関連情報は、豊富に蓄積されつつあります。私どもも、下請法の執行について、公正取引委員会との連携を強化しつつありますが、更に緊密な連携と執行強化に向けてしっかりと取り組んでまいる所存でございます。本日も御議論のほど、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○中小企業庁 鮫島課長

それでは恐縮ですが、報道関係の方々には御退室いただければと存じます。

○中小企業庁 鮫島課長

本日は流通経済大学流通情報学部大学院物流情報学研究科矢野裕司教授にオブザーバーとして御出席いただいております。よろしくお願い申し上げます。

それでは以後の議事につきましては、神田座長にお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

○神田座長

おはようございます。皆様方、本日もお忙しいところ御参加いただきまして、ありがとうございます。早速ですが、議事を進めたいと思います。本日は、まず事務局から物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方と執行に係る省庁間連携の在り方の二つのテーマについて御説明いただきます。その後、オブザーバーとしてお越しいただいております国土交通省の物流・自動車局貨物流通事業課の方から我が国の物流の革新に向けた取組の動向などについて御説明いただきます。その後、自由討議という順番で進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。それではまず資料1について、事務局の亀井課長から御説明をお願いいたします。

(2) 事務局説明

○公正取引委員会 亀井課長

資料 1 をお願いいたします。2 ページ目について、本日御議論いただきたいテーマを記載しております。前回下請法が改正されてから 20 年が経りましたが、平成 15 年の下請法改正では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した改正が行われております。一方で、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、下請法の対象とはせずに独占禁止法の物流特殊指定で対応することでこの 20 年間運用されてきました。しかしながら、近年のいわゆる 2024 年問題に端を発し、物流に関して社会問題化し、政府でも議論されており、今年の通常国会において、国土交通省から二つの法律を提出し、成案したところであり、この問題が根強く残っている状況でございます。こうした状況を踏まえて、これまでも御議論いただいております下請法や優越的地位の濫用規制の在り方については是非御意見を頂きたいというのが本日のテーマでございます。

3 ページ目をお願いいたします。物流の構造を御説明しますと、例えば完成品メーカーである着荷主が、部品メーカーである発荷主に対して物を発注するという関係がございます。イメージとしては、完成品メーカーが物を発注し、発注を受けた部品メーカーが部品を作り、完成品メーカーに届けるという取引を念頭に置いております。その際に、明示的な運送契約は結ばれていなくとも、物を運ぶという債務が発荷主に生じており、運送や役務の内容は着荷主・発荷主の間で決められています。それに基づいて発荷主の方々が運送事業者に運送業務を発注するという構造になっているのではないかと。その構造の中で発荷主や着荷主における長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要、物流事業者間における多重下請構造の問題、こういったものが指摘されております。

4 ページから 7 ページにかけては、国土交通省のデータを紹介しておりますので御参照ください。

8 ページには事業者から寄せられた声を記載しております。発注金額の問題として、運賃値上げの交渉をしたが拒否されたなど、運送業界の値決め交渉が非常に厳しい状況だと聞いております。また、発荷主側に規制がないことが問題であり、発荷主側も運送に要した時間に応じた運賃を設定するような規制が必要だというような声があります。

9 ページを御覧ください。荷待ち、荷役に関する事項です。運送事業者が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、「2 時間ぐらい待つことは普通だろう」と言われて、我慢しているという声がございます。また、荷役について、契約上は軒先渡し条件にもかかわらず、着荷主のところで仕分け作業をさせられ、さらに当該費用を負担してもらえないという声もございます。または、契約上は荷下ろしを着荷主側ですることになっているが、着荷主が忙しいときには着荷主側の従業員の代わりに運送事業者が作業することがあるという声もございます。

10 ページは前回の法改正の概要でございます。御紹介しましたように、前回は平成 15 年に下請法が改正され、役務提供委託が下請法の適用対象に追加されました。これにより、元請運送事業者から再委託する行為には下請法が適用されることとなりました。他方で、委託する事業者が自ら用いる役務を自家使用役務といいますが、これを下請法の対象とすると規制の外延が不明確になることから、発荷主から元請運送事業者への取引は下請法の対象外とされました。発荷主と着荷主の間で明示的に有償の運送契約を結ばれていないため、発荷主と元請運送事業者との委託取引は再委託ではなく、発荷主から初めて生じる契約として整理され、下請法の対象とせず独占禁止法に基づく物流特殊指定ということで対応してきました。

11 ページをお願いします。物流特殊指定として整理されておりますが、下請法と同じような行為が禁止されています。買ったたきのほか、荷待ち、荷役などの不当な経済上の利益の提供要請といった行為は現行法の物流特殊指定でも、発荷主が行ってはならないこととして規制されています。

12 ページをお願いします。下請法と物流特殊指定の執行状況を比較した表を記載しておりますが、荷主と物流事業者、また物流事業者間取引など、対象となる取引の類型が異なるため単純比較はできませんが、下請法の方が勧告件数や指導件数が多い現状にあります。独占禁止法を簡易迅速に補完するという役割からすると、下請法の方が執行しやすい状況かと思

われます。

他方で、当時下請法の対象とした元請運送事業者と下請運送事業者の間の取引についての執行状況を 13 ページに記載しております。当初は勧告件数も多少ありましたが、徐々に減少しており、下請法の執行件数も減少している状況です。

これらを踏まえまして、14 ページを御覧ください。まず、発荷主と物流事業者との関係について、当時は独占禁止法で対応するという点でしたが、今なおこの問題が根深いことを踏まえ、現行の制度で良いのかという点を是非御議論いただきたいと思っております。また、下請法の執行の在り方として、現状では件数が減少していますが、工夫の余地があるのではないかとこの点についても御議論いただきたいと思っております。もう一つは、着荷主のところで荷待ちや荷役が発生するという声があったが、物流事業者と着荷主の間には契約関係がないため、独占禁止法や下請法では規制できないという問題がございます。この問題をどう考えていくのかについても御意見賜りたいと思っております。

関連しまして、省庁間連携の在り方に関する議題についても説明させていただきます。下請法は独占禁止法の優越的地位の濫用を補完する法律であるため、下請法の違反行為があれば、公正取引委員会が勧告を行い、事業者が従えば、独占禁止法の対象にはならないという仕組みになっています。公正取引委員会が勧告を行うことが基本的な仕組みとなっておりますが、中小企業庁が調査を行い、勧告すべき案件があれば、公正取引委員会に対して措置請求をするという強い権限を持っております。これまでの運用としては、中小企業庁から措置請求がされた場合には、公正取引委員会は全ての案件で勧告を行っています。また、事業所管省庁も役割があり、中小企業庁の措置請求のために必要な調査権限がございます。こういった役割分担を踏まえて、下請法の執行に工夫ができないかという点も是非御議論いただきたいと思っております。

23、24 ページは中小企業庁と国土交通省の取組内容を紹介しています。

25 ページをお願いします。下請法の構造についてですが、それぞれの役所ごとに強みを持っております。公正取引委員会は独占禁止法と下請法を執行するという立場で、執行に関する知見やノウハウが豊富であると言えます。中小企業庁は下請法の執行を共同で行っており、ノウハウがございますが、それに加えまして、例えば下請 G メンや中小企業の取引の実態、こういったものに対するチャンネルが非常に多く、中小事業者の取引実態に関する知見が豊富であることが特徴的かと思います。もう一つ事業所管省庁ですが、所管する業界構造、受発注両方の事情や取引実態に精通しており、公正取引委員会が競争法を所管している一方で、事業法や設置法に基づいて、業界の健全な発展を実現する役割を担っています。例えば、物流 2024 年問題について国土交通省はこのような観点から取り組んでいると理解をしております。同じ事象について、それぞれ違った観点から十分取り組んでいるため、三つの役所が、それぞれの強みをいかしつつ連携を図ることで、より実効的な下請法の執行ができないかということがテーマでございます。

26 ページをお願いいたします。御議論いただきたい二つ目の点として、下請法違反に該当するような行為に関しては厳正に対処することが大前提ですが、公正取引委員会と中小企業庁だけで行うのではなく、三つの役所がそれぞれ連携する、その連携の在り方を工夫する必要があるのではないかと考えております。例えば、事業所管省庁には調査権限がございますが、軽微な違反があった場合に指導・助言を行う権限は規定されていないことや、下請事業者が公正取引委員会と中小企業庁に情報提供をした場合に親事業者は下請事業者に対して不利益な取扱いをしてはいけないという規定がございますが、同様の規定が事業所管省庁にはないということから、このような環境整備が必要ではないかと考えております。もう一つ議論いただきたい点として、独占禁止法と下請法は取引当事者間の不正な取引関係を正す役割を持っていますが、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です。取引構造が複雑化している昨今において、例えば物流の問題が典型例ですが、発荷主と再委託される事業者、または着荷主と運送事業者との関係など、取引関係がないようなケースに対しても、独占禁止法と下請法だけでなく、事業法の分野で適正な契約関係が締結されるよ

うに指導や誘導を行うことで、独占禁止法や下請法の適用ができるような事業環境を整備することができないかという問題意識を持っております。この点についても是非御意見を賜ればと思います。説明は以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは、本日オブザーバーとしてお越しいただいております国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課の松木補佐より、資料2の「我が国の物流の革新に向けた取組の動向」について御説明いただけるとのことです。よろしく願いいたします。

○国土交通省 松木課長補佐

ただいま御紹介にあずかりました、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課で課長補佐を務めております松木と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日は下請法に関連して特に物流が議題となっておりますので、国土交通省の中でも我々が所管するトラック運送業の観点から、昨今の取組について簡単に御紹介させていただければと思います。

早速中身に入らせていただきます。まず1ページ目をご覧ください。トラック運送事業を取り巻く環境について、まずは簡単に御説明いたします。トラック運送業ですが、こちらのグラフに示されているとおり、労働時間が長く、それにもかかわらず年間賃金は全産業平均よりも低いという、低賃金・長時間労働の業態です。その中で、人手不足が深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍となっている状況です。④に年齢構成について記載しておりますが、やはり若者が少ない状況です。また、運送業の中でも貨物運送業は荷役作業が伴い、荷物の出し入れなどのハードな作業があるため、高齢層も少ない状況です。旅客運送業では高齢者も多いですが、貨物運送業においては高齢層が少なく、中年層がドライバーの多くを占めている状況です。このような状況から、従前よりトラック運送業においては人手不足が深刻化してきております。

続いて2ページ目を御覧ください。物流2024年問題について御説明いたします。先ほど申し上げたとおり、元々運送業自体として人手不足が深刻でありましたが、トラック業界だけでなく、他の産業も含め働き方改革を進めることが、政府の方針となっております。具体的には、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制の適用や、「改善基準告示」による拘束時間や労働時間のルールの見直しが行われています。もともと人手不足であった中に、労働時間の上限規制が加わることで輸送力の不足が懸念されます。右下に簡単なイラストを付けておりますが、このまま何も対応しないと必要な輸送力が確保できず、貨物が運べなくなる可能性があります。ひいては経済に支障を及ぼしかねないため、何らかの対応が必要であると考え、政府として対応をさせていただいているところです。

そうした中で3ページ目ですが、昨年3月に関係閣僚会議が開催され、岸田前総理も出席される形で、政府全体として物流2024年問題に対する対応を進めてきております。その中で特に今年は、年表の2月に示されていますが、物流法案の改正が行われました。先ほどもお話ししましたが、トラック運送業や物流事業者だけで物流2024年問題に対応することは難しく、荷主も含めたサプライチェーン全体で改善を行う必要があります。そのため、国土交通省だけでなく、経済産業省、農林水産省といった荷主側の官庁と連携し、法改正やその他の政策をパッケージとして打ち出しているところです。

そちらの法律の中身について簡単に御紹介させていただければと思います。まず4ページ目を御覧ください。今回の法律には大きく2点ございます。まず一点目は、物流総合効率化法という法律の改正です。先ほど申し上げましたとおり、2024年問題に関しては物流事業者単体での改善が難しい状況です。例えば、荷待ち時間の短縮や荷役時間の短縮、あるいは積載率の向上といった点は、トラック事業者や運送事業者単体でも対応可能ですが、例えば荷待ち時間の短縮に関して予約システムを導入するのであれば、トラック事業者が単独で行

うのではなく、着荷主側や倉庫事業者と協力して導入するものです。このように、2024 年問題で生じる輸送力の不足に対応し、輸送を効率化していくためには、荷主と物流事業者が一緒になって取り組むことが求められています。そのため、荷主と物流事業者に対して物流効率化のために取り組むべき措置について、全ての事業者に努力義務を課し、どのような措置を採ればよいかについて国が判断基準を示すこととしました。判断基準として、例えば先ほど述べた予約システムの導入や、パレットを使った荷役作業の効率化が挙げられます。パレットとは、貨物をプラスチックの板に乗せ、その板にフォークリフトの刃を差し込んで機械で荷役を行うものであり、これによって作業時間が短縮されます。しかし、パレットには様々な大きさがあり、標準的なパレットを使用することや、パレット化されていない貨物をできるだけパレットに載せるようにする取組が必要です。また、積載率の向上に関しても、急な入出庫や運送の依頼が積載率を低下させる原因の一つです。こうした問題を解決するために、荷主と物流事業者が一体となって取り組むことを判断基準として示し、こうした判断基準に基づき国が指導、助言、調査、公表等を行います。さらに、一定規模以上の事業者、ざっくりと言えば大手事業者については、荷主・物流事業者の双方に対して中長期計画の作成や定期報告を求めます。各社が提出する計画に基づいて取組が不十分であれば、国が勧告や命令を行うこともあります。また、荷主側の問題として、物流を単なるコストとして捉えがちです。現場にとってはコストカットが至上命題であるため、結果的に運賃の値下げにつながりかねません。そのため、物流問題を経営課題として会社全体で捉えることが重要です。大手事業者には、物流統括管理者を設け、物流全体を経営課題として考えていただくことを求めています。これが物流総合効率化法の改正内容です。

次のページになりますが、もう一つは貨物自動車運送事業法、通称トラック法の改正についてです。物流業界全体の問題に加え、トラック運送業自体も課題を抱えています。まず、契約にない附帯業務、例えば、荷待ち、荷役、あるいは値付けのラベル貼りなどを行わされるケースがあります。そもそも、トラック運送業は中小企業が多いため、契約が書面化されていないことが多いのです。そこで、書面の交付を義務付けることで契約の明確化を図れないか。また、トラック運送業は多重下請構造になっているところ、現状では構成する具体的な事業者についての可視化がされていません。これを解決するために、誰が運んだかが分かるように運送体制管理簿の作成を義務付けてはどうか。さらに、下請事業者への発注についても、一定規模以上の事業者に対しては、下請に出す際のマニュアルの作成や、下請への発注を管理する管理者の選任を義務付けることで、下請発注の適正化を図れないか。これらの措置をトラック法の改正で行っています。また、資料には記載していませんが、多重下請構造については、現在国交省で検討会を立ち上げています。なぜ多重下請構造が発生するのか、また、実運送事業者と中間的な役割を果たす事業者の実態把握なども行っており、国交省としてはこの多重下請構造をできる限り是正するための取組を進めているところです。駆け足の説明となりましたが、私の説明は以上です。

(3) 自由討議

○神田座長

ありがとうございました。それでは、今いただきました御説明を踏まえて、御議論していただくこととなります。資料 1 で申し上げますと、御議論いただきたい事項は 14 ページ、26 ページです。それでは御議論いただく前に、本日御欠席されております海内委員と仁平委員から御意見をお預かりしておりますので、事務局から代読させていただきます。よろしくお願いたします。

○亀井課長

海内委員から、「運送業界においては多重下請構造の問題が指摘されているところ、実運送事業者が個人事業主になりがちであり、発注者の資本金額によっては下請法の適用対象と

ならない場合も多いと考えられる。そのような場合には、下請中小企業振興法の活用やフリーランス法の適用などを組み合わせて、立場の弱い個人事業主の保護も進めてはどうか。」という御意見をいただいております。

また、仁平委員からは、「物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方について、課題解決に向けて、発荷主とトラック運送事業者との取引を下請法の対象とすべきと考える。なお、現場の実態を踏まえれば、契約関係がなくとも資本関係や、実質的な力関係のある着荷主等も下請法の対象とすることも含め、適切な契約関係が結ばれる方策を検討すべきと考える。執行に係る省庁間の連携の在り方については、下請法、振興基準、各業法には、それぞれの目的と役割があり、それを有効に組み合わせて課題解決を進めることが必要である。所管省庁が業法等を活用して、しっかりと関与することが不可欠である。事業所管省庁の主務大臣等が下請法に違反する行為を指導・助言が行えるよう、権限を付与することは有効な手法だと考える。必要な法改正及びトラックGメンなどとの具体的な連携の在り方など、関係省庁と検討を進めていただきたい。その他、トラック運送業界では、価格交渉・価格転嫁の上昇とともに低位にある。その理由の一つは、労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針がまだまだ知られていないことにあるのではないかと。更なる周知と徹底をお願いしたい。現場からは、指針の対象範囲について、行政が発注者となる場合や、グループ会社内での受発注、外資系企業が受発注者となる場合なども含まれるとの認識が不足しているとの声が寄せられている。行政文書やQ&Aなどで明確なメッセージを発信していただきたい。」以上です。

○神田座長

ありがとうございました。それでは、皆様方から御質問御意見等をお出しいただきたいと思っております。前回同様、御発言いただく際のお願いでございますが、御発言の順番は私から御指名させていただきます。その後で御発言をいただきますが、その際は御所属とお名前を冒頭に御発言いただきますようお願いいたします。

本日は、ゲスト的なオブザーバーとして矢野先生にお越しいただいておりますので、最初に御発言をお願いいたします。

○流通経済大学 矢野教授

矢野でございます。まず、物流業界の現状を含めてお話をさせていただきます。これまでは荷主側が物流業者側に対して、「いつ、どこに、安い運賃で運べ」と要求するのが当たり前の状態でしたが、現状はドライバー不足を含め、従来の当たり前が大きく崩れつつある状況です。物流業界においては、様々な商慣行が複雑に絡み合うことにより、効率化が難しく、生産性が上がらないという問題を抱えています。残念ながら、20世紀あるいは昭和の物流が今まで続いており、ようやく物流改革が進みつつある段階だと思います。

物流における取引関係は非常に複雑です。先ほど御説明があったとおり、発荷主と物流事業者が契約し、そのとおりに運べば簡単ですが、実際には「いつ持ってこい」「どういう形で持ってこい」といった条件を提示しているのは着荷主側、つまり荷物を受け取る側です。その条件に従って物流事業者が運ばざるを得ない、あるいは様々な作業をせざるを得ないという状況になります。そういう意味では、本来の発荷主と着荷主が商品を買出し、商品を運ぶという関係に加えて、発荷主と物流事業者間での運送契約が複雑に絡み合い、さらに実際に運送しているのは、物流事業者の下請事業者という、非常に複雑な関係になっています。

そして、車上渡しという条件で荷物を持って行けば、相手方が荷物を下ろすはずですが、現実にはほとんどの場合、ドライバーが積み下ろしをせざるを得ない状況です。例えば、10トン車で手積み、手下ろしを行う場合には、積むだけでも、あるいは下ろすだけでも約2時間かかることがあります。ドライバーが無償でやっている場合が非常に多く、そうせざるを得ない状況が発生しています。さらに、積み下ろしだけではなく、倉庫の棚に荷物を入れる、先入れ先出しの順番を考えて入れることや、あるいはどこに持っていかを仕分けする作業、こういった附帯作業も実際にはドライバーが行っているという現状があります。これについて

て、費用を受け取っているかということ、残念ながらほとんど受け取っていない状況だと思います。実際に作業をしているのは実運送業者ですが、これが下請事業者であり、ひどい場合には6次、7次の下請事業者が実際に作業を行っています。そして、着荷主側に赴いた際に、言い方は悪いかもかもしれませんが、機嫌を損ねると良くないという事情もあり、言いなりになって作業しているのが現状です。さらに、多くの運送事業者が存在するため、特定の物流事業者が特定の品目に特化して仕事をもらっている場合が多く、極端に言えば、仕事を切られたらどうしようもなくなるという状況もあり、下請事業者からはなかなか意見を言えないという現実があります。

先ほど御説明がありましたが、物流センターに到着しても、下ろす場所がなく待っているということで、平均で荷待ち時間が1時間半となっていますが、これもやむを得ずやっているのが現状です。日本の場合、発荷主と着荷主、つまり商品を買う側と納品する側の関係において、基本的には店着価格制、つまり、商品価格の中に荷物を相手先に運ぶ価格も含まれているというのが一般的です。これが、契約に書いてあるかは微妙ですが、商品価格に取引先の所まで持っていく価格が含まれていると明記されている場合もあります。ただし、運送に係る具体的な価格が明記されているわけではありません。店着価格ということで、一般的には商品価格に納品作業が含まれていますが、例えば荷下ろしの作業がどこまで含まれているかについては明記されていません。現実には下請事業者がこれらの作業を行っているという状況です。実際に、発荷主と元請物流事業者との間で運送契約は締結されていますが、残念ながら、契約内容を細かく書いていない場合が多く、明確ではありません。ましてや、元請と下請事業者ですと、契約が書面化されていないこともあり、不明確なまま今までやってきたのが現状です。そういったしわ寄せが現場では発生しており、これが大きな問題になっています。

国土交通省が標準運賃を示しているところ、標準運賃の収受割合は少しずつ上昇していますが、標準運賃の8割程度の運賃が45%、逆に言えば、8割までに達していない運賃が55%あるということで、標準運賃を実際には得られていない事業者が非常に多いです。さらに、荷役や荷待ちの対価についても本来は標準運賃に項目として設定されていますが、これについても得られていません。加えて、高速道路料金も支払ってもらえないという問題があり、運送業者にとっては非常に厳しい状況です。最近特に燃料費が上昇しており、トラック事業者におけるコスト構成としては、人件費が4割程度、燃料費が1割強ですが、燃料費が相当上がっているにもかかわらず、燃油サーチャージとしてほとんど取れていないという問題があります。

国土交通省からも説明がありましたが、改正物流総合効率化法の中でも、いかに荷役や荷待ちを削減するかといった規制措置が導入される予定です。しかし、この規制措置が実際に効果を出すためには、発荷主だけでなく、着荷主も含めて意識を変えることが重要ですし、監視体制や執行を強化しないと、目指す効果が発揮されないと思います。

そういう意味では、今日御議論いただく独占禁止法や下請法と、トラックGメンなどの監視体制をいかに連動させていくかが非常に重要です。これらをうまく連携させることも含めて全体として監視体制を強化していくことが、物流の適正化に向けて重要と思っております。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。本日オンラインで御参加の多田先生が途中で御退席されるとお伺いしております。もし御発言があればお願いできますでしょうか。

○多田委員

次の予定の関係で退席させていただきますので、各論点について、まとめて考えるところを申し上げます。

まず一点目について、資料は10ページになります。事前の御説明でお伺いしたところで

はありますが、理屈を考えるとこのように独占禁止法に基づく物流特殊指定と下請法が混在せざるを得ないかと思えます。しかしながら物流というのは文字どおり、「物の流れ」であり、一つの物の流れの中に二つの法律が適用されると、実効的な規制ができないのではないかと考えます。

発荷主から元請事業者への運送業務の委託は、「自家使用役務」であることを強調した結果、先ほどお話がありましたように、これまで物流特殊指定の適用事例が少ないということであれば、見直しの余地があるように思います。法律というのは、ルールとして存在するのではなく、いかに実効的な規制ができるのかが重要だと思えます。資料 28 ページにあるように、発荷主と下請事業者間、着荷主と下請事業者間で生じる問題についても、契約当事者間の契約事項の中に含めることができれば、これを手掛かりに切れ目のない下請法による規制が実現できるのではないかと考えます。規制の外延が不明確ということであれば、運用基準などで明確化を図ることで解決が可能であると思えます。

もう一点、他省庁との連携については、資料 18 ページに記載のとおり、事業の所管省庁から中小企業庁を経て公正取引委員会へとつながるフローとなっています。先ほども、事業の所管省庁の指導、助言の活用という御意見がありました。私も同意見です。

以上になります。ありがとうございました。

○神田座長

ありがとうございました。岡室先生、お願いいたします。

○岡室委員

一橋大学の岡室です。14 ページに記載の「御議論いただきたい事項」のうち、2 番目の「直接の取引関係のない事業者間の課題に対してどのように解決策を講ずるか」という点について意見を申し上げます。

資料を読み、説明をお伺いし、私はそもそも取引関係のない事業者から荷物が届くことが常態化していることがおかしいと思えます。これはあり得ないことで、驚きました。基本的にミクロ経済の理解では、例えば私がコンビニやスーパーに物を買に行くことも、たった 1 回きりの購買ですが、取引になります。要するに 1 回の取引でも契約を作ることが大原則だと思えます。

元請運送事業者と着荷主の間に契約がないというのが根本的な問題であり、これを何とかしなければならぬというのが私の意見です。発荷主と着荷主の関係は、例えば部品メーカーと完成品メーカーの関係であり、部品メーカーは物作りの専門家であり、運送の専門家ではありません。運送事業を専門家に委託することは効率化にもつながり、適切だと思いますし、元請運送事業者が何らかの理由があって下請運送事業者に委託することがあってよいかもしれません。ただし、着荷主は自分の知らないところから、要するに契約がないところから物が届くことを受け入れるということが信じられません。したがって、まずは発荷主と着荷主の間の契約において、物の製造と運送については別々に契約条件を設け、場合によっては発荷主と着荷主の間に例えば甲乙丙として元請運送事業者を含むような契約を結ばないことには、おそらく根本的な解決にならないというのが私の意見の一つです。

また、多重下請問題についてですが、私はここに合理的な理由があるかどうかということを考えます。例えば、元請運送事業者は、あらゆる分野、あらゆる地域、あらゆる運送形態の専門家ではないかもしれません。例えば、ある種の商品の運送に関しては、別の事業者の方が適切かもしれない。あるいは地域、例えば東京から雪国へ運ぶなど、道路事情が悪い地域では、その地域の道路に詳しい事業者の方が適切かもしれません。ただし、そういった合理的な理由がないところで、多重下請が発生し、結局誰も責任を負わない体制が生じることは、経済合理性の点からなくすべきだと思えます。そういった点では今回の御提案にもありましたように、きちんと契約関係を作ることが重要です。これが私の二つ目の意見です。

もう一つ追加しますと、先ほど御説明がありましたように、着荷主に物が届いた際に、例

えば荷下ろし作業を誰が行うかが全く明確になっていないというお話がありました。正にこれこそが大問題です。この点において、例えば完成品メーカーが着荷主であり、検品作業や工場内の物の管理に関しては着荷主が専門家である場合、着荷主がこれらの作業を実施するのが適切です。しかし、運送事業者が物を運ぶだけでなく、物を下ろし、下ろした物を整理するといった行為を行うような場合は、契約内容に明記し、運送事業者が作業を行うことが効率的だと思います。したがって、業務効率化に向けて契約関係を明確にし、誰が何をするのかをあらかじめ契約で定めることが必要です。これが私の意見です。

もう1点だけ追加します。監督官庁において、規制や法律で様々定めるという話がありましたが、合理的であり基本的に良いと思います。例えば、貨物自動車運送事業において、運送契約の締結等に際して書面交付を義務付けるという話がありました。運送契約がある場合についての義務付けですが、先ほど申しましたように、関係者全てが契約関係を持つことが適切だと考えております。

○神田座長

ありがとうございました。沖野先生、お願いいたします。

○沖野委員

ありがとうございます。東京大学の沖野でございます。私は契約法を専門にしているため、その観点からお話をさせていただきます。

3 ページの図ですが、ここでは次のようなことが起こっているのではないかと考えられます。まず、発荷主と着荷主の間の(1)については、売買、あるいは製造物の供給ということもありますが、基本的には物の売買があり、その物の売買において、売主側の発荷主は着荷主に目的物を引き渡すという債務を負います。この引渡しについては、どういった形で引き渡すのかについて、発荷主が着荷主のところまで持っていくという「持参」という形もあれば、取りに行くという「取立て」という形もありますが、通常は「持参」だと思われれます。

そうしますと、(1)の売買というのは一つの契約ですが、その中に引渡し債務があり、発荷主である部品メーカーや卸売業者等の売主がそれを負っています。そして、その債務をどう履行するかについて、自分が持っていく代わりに(2)の他社に持って行かせるということを行っています。つまり、(2)の契約というのは、発荷主が着荷主に対して負っている引き渡し債務の履行を運送業者に委託しているということになります。したがって、(1)の契約から見ると、発荷主の債務の履行補助者として、運送事業者が出てくるという構造です。運送事業者が下請負という形になって着荷主のところへ持って行くというのは、発荷主の引渡し債務の履行を運送事業者が代行しているということになります。

このように考えた上で、二点申し上げたいと思います。一つは、売買と運送請負という別種の契約が(1)と(2)の間で締結されていますが、(1)における引渡し債務を前提に、(2)の契約で引渡し債務を履行してもらっているという構造があります。つまり、物の運送が2段階で行われているということです。その意味では、物の引渡しという、目的物を買主・着荷主の元へ届けるという債務を負っている者が、更に元請に運送を託しているということは、再委託と類似の構造として認めることも可能なのではないのでしょうか。下請法の射程を考える際に、法形式そのものとは異なりますが、実質的に同様の構造とみることができるのではないかと考えられます。特に、現実の問題の発生を踏まえてその射程を考えるときに、そうは考えられないだろうかというのが一つです。

もう一つは、元々の引渡し債務について、その履行補助者として運送事業者が関与しているということです。(2)の契約条件が(1)に規定されるという構造を持っています。従って、契約条件を明確にし、どこまでの債務を負っているのかについては、大元の(1)で決めておくことが非常に重要と考えます。もちろん(2)、(3)それぞれの段階でも決めておくことは大切ですが、(1)においてもどこまでの引渡し条件になっているのか、何があれば契約を履行したことになるのかを明確にすることが重要です。

さらにそのためにどうしたらよいのかということですが、一つは契約内容の明確化を図ることです。その明確化に当たっては、モデル条項やモデル契約を作成することも考えられます。例えば、売買契約であっても引渡しを巡る具体的な契約条件を明らかにすることや、その契約条件の詳細を示すことは、当事者間の交渉にとっても有用ではないかと思えます。もちろん(2)、(3)についても同様です。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。松田先生、お願いいたします。

○松田委員

どうもありがとうございます。御説明にもありましたとおり、物流というのは社会に必須の基盤インフラでありますので、そこでの人手不足や事業の非効率化があるというのは社会として対処すべき喫緊の課題であると認識しております。そこで、この問題について、独占禁止法や下請法、あるいはフリーランス法の観点からどのように手当てや下支えができるのかということかと理解しております。

スライド 14 ページで挙げていただいた点についてです。まず、従来は荷主と物流事業者間の問題は下請法の範囲外という整理であったということですが、今般このような社会問題となっていることから、やはり法制度を変えること、そしてそれによってこの問題に対処するということが十分に議論の射程に入れるべきではないかと思っております。その点に関しては、他の役務などにも際限なく広がり得るのではないかという御懸念があることも理解しております。

他方で、同様の立法事実が認められる取引類型が他にあるのであれば、それも実態を踏まえて同一に扱うことを検討すれば良いと思えます。理論的に同一とみられるものがあっても、社会実態に対応して法規制の必要が認められない事象であれば、それは従来どおりとするのも一つの整理として十分成り立つのではないかと考えております。

その他、直接の取引関係がない事業者間における下請法などの直接の適用についてですが、現状ではなかなか困難であるという御説明があり、これはおっしゃるとおりと感じております。まずは元請事業者が、ひいては発荷主側が、コストを適正に転嫁する環境を整備することが重要であると思えます。元請事業者がコストの転嫁を受け、それを更に発荷主側に転嫁するという流れを作る必要があります。そのためには、業界標準的な契約雛形の作成や、事業所管省庁との緊密な連携を通じて実効的にコスト転嫁を進めるべきだと思います。

その動きと連動して、下請法や独占禁止法の優越的地位の濫用規制における適用の考え方も整理してはどうかと考えております。つまり、発荷主側で適正にコストの転嫁を受けるような環境を整えば、着荷主側による無償の荷役や荷待ちなどの行為については、着荷主による発荷主への下請法違反行為と捉える余地が出てくると思えます。着荷主が発荷主側の履行補助者である物流事業者の負担によって、発荷主との契約には規定されていない無償のサービスを要求することは、不当な経済上の利益の提供要請などとして下請法で取締りが可能になるのではないかと思います。現状ではコストが適正に転嫁されていないため、不当に下請事業者側の経済的利益を害していないという反応があるかもしれませんが、転嫁が適正に進めばその問題も解決できるのではないかと考えております。

また、省庁間の連携については、是非、更に進めていくべきだと思います。連携に当たって障害となる事項がある場合は、法改正も含めて措置することを検討してはいかかかと考えております。各事業者がこのような問題を自分ごととして捉えるためには、ルールが変わったというだけでは十分ではありません。現場からの相談を受けていてもそう感じますが、細やかな監視と執行が非常に重要な役割を持つと思えます。行政リソースの問題がありますので、必要な省庁間の連携を是非進めていただきたいと思えます。定型的で簡易な執行に馴染むものについては、事業所管省庁に行政指導をお願いしても良いのではないかと思います。

執行において不透明さが生じないように考え方の明確化や、重要・複雑な事案の執行は公正取引委員会に集約するなど、必要な配慮も検討していただければと思います。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。高岡先生、お願いします。

○高岡委員

立教大学の高岡でございます。私は流通を専門としていまして、先ほどオブザーバーでお話された矢野先生と共に国土交通省の物流2法に基づく規制的措置を検討している委員会のメンバーでもございます。

先ほど沖野先生がおっしゃったように、着荷主と発荷主の間で運送契約が結ばれていないと、発荷主から元請運送事業者への委託は、現時点では再委託取引ではなく、自家使用役務の委託取引とされているため、下請法の適用対象外ということでしたが、このような整理は、実務の現場や流通研究者から見ても非常に違和感のある法体系になっているのではないかと思います。

流通は商流と物流に分けて考えます。商流というのは今回皆様がお話されている、発荷主と着荷主の間で、この製品を何個いくらで売買するという基本契約に基づいて、多くの場合、繰り返し発注されるものです。発注書と納品書でやり取りをして、商品が小売の店頭まで並んでいくというサプライチェーンができるわけですが、それを商流といいます。日々やり取りされる発注書の中にも納品場所と納品希望日が記載されていますし、発注書と納品書でやり取りされる日々の業務の大本になっている売買契約の中にも、運送契約の元となるような情報が記載されています。そのため、実態としては、着荷主から発荷主に運送契約の元となる情報が届き、それを基に発荷主が元請運送事業者と契約を結ぶため、再委託契約に近い形になっていると思います。

もう一点は、国土交通省の物流2法に基づく規制的措置の検討会と企業取引研究会の違いについてです。荷待ちや荷役をさせてはいけないという共通認識がありますが、企業取引研究会では無償でやらせてはならないということかと思えます。一方で、国土交通省の委員会では、ドライバー不足を背景に、ドライバーに運転以外の別の作業をやらせてはならないという考え方が基本にあります。これは、対価を支払ったとしても、荷役や荷待ちが長時間にわたることを避けるべきという考えです。

発荷主から元請運送事業者への運送委託を下請法の適用対象として追加していただけるのであれば、流通側やトラック事業者としてもありがたいことですが、無償で役務をさせている場合についても対象とすること、そして国土交通省との連携についてどう進めていくかについて、是非、議論をお願いいたします。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。渡邊委員、お願いします。

○渡邊委員

富士電子工業の渡邊です。よろしくお願いたします。製造業に携わる者として資料3ページについて追加の御説明をさせていただきます。製造業においては、実情は更に複雑です。そのことを踏まえた上で法改正を検討していただきたいと思えます。

例えば、加工業者をメーカーが使う場合、加工業者間で物流が行われています。したがって、下請運送事業者を使ったとしても、発荷主が自分で運んだとしても、物としては最終的に別メーカーや別の加工業者に運ばれている状態です。契約としては、最終的な着荷主が全て別々の加工業者に頼んでいるにもかかわらず、物自体はその請け負っている加工業者の間で動いているという実情があります。

さらに、元請運送事業者とは別に、例えば、あるお客様は、「物を何月何日にどういう形

で持ってこい」という指示を出すので、2回の輸送が起こる場合もあります。要するに、1回の宅配便で運べる物にもかかわらず、梱包用の不要なダンボールを持って帰るために人材を派遣しなければならない、そういうことをやってくれる業者にあえて頼んでいる、そのために工場を近隣に持っているなどの実情があります。

したがって、法改正を検討していただく必要があることは確かですが、現状では下請法の対象になっていないものが多くあるという実情を踏まえた上での検討が重要です。実情は非常に複雑であるということを十分に理解していただきたいと思います。同時に、その観点から様々な省庁が情報交換を行うことが大変重要ですので、これをお願いしたいと思います。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。滝澤先生お願いします。

○滝澤委員

ありがとうございます。下請法の在り方について何点か意見を申し上げたいと思います。先ほどの松田委員の御意見とも重なるところがありますが、まず、資料10ページの自家使用役務について、下請法の適用対象としてよいのではないかと考えております。

その理由は何点かあります。まず、平成15年の議論が現在も適用されているわけですが、確かに20年前の議論としては、法規制対象拡大への抵抗感があつたことは承知しております。しかし、例えば下請法の中でも製造委託などと比較して、自家使用役務を外すという理論的な理由があるかということ、心もとないところがあります。同じ役務の提供として、最近フリーランス法ができましたが、そちらでは自家使用役務は問題にしていけないので、そういう意味でも下請法の適用対象としてもよいのではないかと思います。

一方で、下請法は迅速に執行することに意味がありますので、対象を広げすぎると適正な執行が行いにくくなるということは確かにあります。そのため、どう切り分けるかということが課題となりますが、20年前の議論にとらわれて対象にしないということは望ましくありません。10ページにあるように、片方は物流特殊指定、片方は下請法と規制が分かれている上に、偏った規制になっています。実際に発荷主と着荷主のどちらに所有権があるかによって、下請法が適用されるかどうかが変わってしまうという問題も生じているので、政策的にも重要領域になっているということであれば、下請法において規制対象とすることには理由があると思います。

これに関連して、もし下請法の適用対象となれば書面交付義務などが課されます。最初に交付する書面を適切なものにすることが重要です。最初に適正な書面を交付すれば、以後はそれに倣っていくと考えられるからです。他省庁とアドボカシーで連携して、最初に良い形で書面を交付できるように詳細を詰めることが全体の適正化を進める上でも肝要なのではないかと考えております。これが2点目です。

3点目に、28ページの議論にもある取引関係がない場合の問題についてです。独占禁止法や下請法については、条文上、取引関係のある当事者間の問題のみを対象とするという限界があることは仕方がないと思います。しかし、下請法の条文には「役務提供委託」としか書かれておらず、契約関係があることが前提とはされていません。例えば、労働者性を見る場合には、支配関係や指示関係が認められれば労働者として労働法の規制対象と認められることもあります。同様に考える可能性もあるのではないのでしょうか。例えば、実際に契約関係がなくても、強い指示や管理の下で、様々な役務をやらせている場合、取引を擬制し、役務提供委託として、自家使用役務の問題はありますが、下請法の対象とすることも考えられます。優越的地位の濫用についても同様に整理し、積極的に対応するのであればガイドラインに記載することも検討できるのではないかと考えます。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。郷野委員お願いいたします。

○郷野委員

全国消団連の郷野です。御説明ありがとうございました。私からは 26 ページの 2 ポツ目についてコメントさせていただきたいと思います。

事業所管省庁が連携していくことが大切だと思います。物流に関しましても適正に取引が行われ、その結果、商品等の価格に転嫁されていくことは消費者としても理解いたします。しかしながら、この間の生活全てに関わる物価の高騰は消費者にとって非常に苦しいものです。価格構成がどうなっているのか、便乗した価格転嫁がなされていないかなどについてもしっかりと監督していただき、消費者に分かりやすく伝えていくことが必要だと思います。また、技術の発展、輸送の効率化など、適正な取引の結果、商品等の価格が下がるよう取り組んでほしいと思います。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは対面で御参加の加藤委員、お願いいたします。

○加藤委員

御指名ありがとうございます。日本商工会議所の加藤です。まず物流に関わる優越的地位の濫用規制の在り方についてです。荷役や荷待ちの問題ですが、契約にない無償の荷役や長時間の荷待ち等、荷主による差別的対応は早急に是正すべきです。今般改正された物流総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の施行に伴う荷主や元請運送事業者が担う責務や標準的運賃等について広く周知を図るとともに、実効性を担保するための施策を検討すべきです。特に荷役や荷待ちの効率化については、現場の人手不足や荷さばき場の狭さ等の制約もあります。荷さばき場については、地方部はともかく都市部では荷さばき場の拡大は物理的に現実的ではないため、共同の荷さばき場を設置するなど、まちづくりと連動した計画的な対応が求められます。規制強化だけでなく、物流業界の DX の推進や物流効率化に取り組む荷主に対する設備投資等への支援も引き続きよろしく願います。

次に、下請法の運用の在り方についてです。発荷主と元請運送事業者との取引において下請法の適用を行うことは、中小発荷主に対して更なるしわ寄せが生じる懸念があります。今、物流が大変だというお話もございますが、私どもは中小発荷主が今後相当弱い立場に立つのではないかと非常に心配しております。着荷主から発荷主への価格転嫁が進んでいない状況で、運送事業者から価格転嫁の要請があっても対応が困難だという声が中小発荷主から寄せられております。多重下請の構造的な問題として、消費者の低価格志向や利便性の追求が背景にあります。着荷主の行動変容が求められるケースも多いと認識しております。先ほどの図で言えば、ある意味で着荷主がサプライチェーンの頂点に立っている状態ですので、この行動変容が特に求められると思っております。

発荷主、着荷主のどちらに取引の主体があるのか、コストを負担すべき立場は誰であるのか、まずはサプライチェーン全体で、上流から取引適正化や価格転嫁、また代金の支払の早期化が進むような環境整備が必要だと考えます。ここにおいては、公正取引委員会、中小企業庁、国土交通省等の役割が非常に重要です。サプライチェーンの頂点にいる企業が価格転嫁を受け入れ、支払を早期化させることで必要な資金を早期に流すことが必要です。さもないと、中小発荷主など、下請取引の頂点にいる企業が資金繰りに窮することになります。仮に発荷主と元請運送事業者との取引を下請法の適用対象とするのであれば、発荷主は下請法の親事業者として事務負担や代金支払の早期化等に対応しなくてはなりません。先ほど申し上げたとおり、サプライチェーンの上流から代金決済の早期化に取り組むことに加え、事務負担の軽減、簡素化、価格転嫁、資金繰り支援などに万全の措置が必要であると考えます。また、実際の執行においても、よくよく取引の実態を精査し、一律に発荷主を取り締まることがないよう配慮も必要と考えます。

続いて下請法の卸・小売間取引についての適用拡大についてです。下請法は取引形態を限定し、違反行為類型を明確化することで、独占禁止法のような煩雑な手続を経ることなく比較的簡便に違反行為を取り締まれていると考えます。資料の3ページ、16ページ、28ページに、現状下請法の適用対象となっていない卸売業者、小売業者が記載されています。今後適用対象を卸売から小売間の取引に拡大するという趣旨でしょうか。念のため公正取引委員会としての方向性を確認させてください。流通業界における取引は多様化、複雑化が進んでおります。仮に適用対象を拡大するお考えであれば、どのような契約、取引形態が対象となるのかを明確化し、新たに適用対象となる業界団体等ともしっかりコミュニケーションを取り、十分な時間を掛けて議論していくことが必要です。

最後に、執行に係る省庁間の連携の在り方についてです。政府の監視機能と執行強化は必要不可欠であり、各事業所管省庁との間での連携や指導、助言権限等は是非とも強化していただきたいと思っております。また、今回のテーマかもしれませんが、知的財産の侵害事案については特許庁との連携が必要です。御紹介のあった「下請法事件連絡会議」や公正取引委員会の各省連携ポストの設置は有効な取組だと考えます。法改正等により一律に規制を行うことが困難な場合、省庁間で具体的取引の内容を共有し、精査して対処することも有効だと考えます。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それではオンラインで御参加の若林委員、関経連の中島委員に御発言いただければと思います。若林委員、お願いいたします。

○若林委員

御説明ありがとうございました。駒沢大学の若林と申します。これまで多くの委員の先生方がおっしゃっているように、私も、発荷主と元請運送事業者の関係に下請法を適用するというアイデアには賛成しております。発荷主と元請運送事業者の間に現在物流特殊指定が適用され、運送事業者同士の関係については下請法が適用されるという関係が、事業者から見ると、分かりにくいものになっており、荷主の方で特殊指定を意識する機会も少なくなっているのではないかと感じております。その意味でも、統一的に下請法として対象とすることに賛成いたします。

発荷主と元請運送事業者の間は、これまで自家使用という理由で下請法の対象外となっていたと思いますが、いわゆる典型例としてのビルの清掃業務などとは異なっており、発荷主と着荷主の間で実際の運送の問題についても規定され、その業務が運送事業者に委託されるということになるかと思っておりますので、実態を考えると下請と変わらないということはそのとおりかと思っております。しかし、これを対象とすると、他の先生もおっしゃっていましたが、他の外延はどこかということについては少し検討し明確化する必要があるのではないかと思います。例えば、企画旅行を行う旅行会社とバス会社の関係なども、これまでは下請法の対象外であったと思います。実態を考えるとどうなのかと思う部分もございまして、これだけではないと思いますので、この辺りの類似の取引について明確化する必要があると思います。

25ページの省庁間の連携についてですが、皆様の御意見と同様、進めていただきたいと思っております。関係として、中小企業庁が措置請求をし、事業所管省庁がそれに協力するために特に必要なときの調査等を行うことになっていると思いますが、それだと少し重いと思っておりますので、常時、何らかの情報交換をするプラットフォームや関係性の構築が必要なのではないかと思います。例えば、現在国土交通省において物流改善の評価・公表制度などを検討されているかと思っておりますが、その調査の結果、余り改善が進んでいない事業者についての情報を共有するなど、そのようなことができると思います。

また、情報共有にプラスして、仮に下請法の範囲が広がるのであれば、先ほど滝澤先生からも書面交付等に関する話がありましたが、改正貨物自動車運送事業法でも荷主や運送事業

者等に書面交付義務が課されたかと思しますので、その辺と協力したアドボカシーも考えられるのではないかと思います。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それではオンラインで御参加の関経連の中島委員、どうぞお願いいたします。

○中島委員

関経連の中島です。よろしくお願いいたします。構造的な賃上げのためには、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させることが重要であります。そのためには発注者は取引先と協議し、コストを明確化し、それを適切に価格に反映させるべきだと考えます。

特に物流分野に関しましては、荷主と物流事業者の荷役や荷待ちの問題等、是正すべき商慣習がある中、下請法の運用や優越的地位の濫用規制の在り方について検討する必要があると思います。しかし、現行の物流特殊指定にどのような問題があるのか、また仮に発荷主と元請運送事業者の取引について下請法の対象に含めるとして、それにより、物流特殊指定での問題が解決されるのか、その辺りの立法事実が不明確であるように思われます。

むしろ、物流特殊指定の方が資本金基準を満たさないとしても、荷主が物流事業者に対して取引上の地位が優越している場合には適用が可能とされており、下請法よりも適用範囲が広いように思われます。それにもかかわらず、物流特殊指定による指導件数は下請法と比べて大きく下回るようですが、物流特殊指定による指導を行うことにどのような支障があるのか検証が必要だと考えています。

一方で、事務局から指摘があったように、独占禁止法や下請法は当事者間で取引関係があることが前提となるものと理解しております。そうだとすれば、取引関係のない当事者から求められる附帯業務の問題について、当事者の自主的な対応を促すような柔軟な制度設計がベースになると考えます。その観点で言えば、現行の「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」では、運送委託者による運送受託者への無償の附帯業務を依頼することを禁止しております。法規制の強化だけでなく、まずは荷主がガイドラインを遵守してもらうための仕組み作りや、荷主と物流事業者の建設的な対話等の好事例の取組の紹介、また業界の運用基準の運用が現実的と考えます。

また、物流分野の価格転嫁を進めるには、着荷主、発荷主も含めた各ステークホルダーの取組が必要であり、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁に取り組む必要があります。荷役や荷待ちに関わるコストについては、書面等で契約を締結すること等、好事例を紹介し、適正な取引を促すことが不可欠と考えます。このような課題に対しては、企業の自助努力に向けた支援を示すことが重要となりますので、29 ページに記載されている国土交通省が提供している基本様式は、企業にとって参考になり、適切な価格転嫁に向けた足掛かりになると思います。

公正取引委員会、中小企業庁、国土交通省が連携を取り、企業に対して一体的かつ効率的に有効な情報を提供する環境整備が必要です。また、各関係省庁は取り組んでいる実態調査や指導実態をお互いに共有し、重複して違反を繰り返すような企業に対しては、各省庁が連携しながら厳正に対応するなど、横断的な仕組みを検討することも必要と考えます。私からは以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは対面で御参加の原先生お願いいたします。

○原委員

どうもありがとうございます。弁護士の原でございます。物流業界の問題について色々御教示いただきまして大変勉強になりました。その状況を踏まえて下請法の適用対象を広げる

という議論がされていますが、下請構造にあると捉えることができ、下請法の活用が期待できる取引類型に該当する場合に対象を広げることも考えられると思います。しかし、規制の範囲が広くなりすぎることがないように、特に前回の改正の際にもその点が懸念点であったと理解しておりますが、その点に配慮する必要があると思っています。

例えば、物流についての元請と下請という構造と捉えるのであれば、通常、物流業務は物を運ぶということですから、A地点からB地点まで運ぶことが当然前提になっていると思いますが、3ページの(1)の取引が売買契約の場合を考えますと、引渡し場所、つまりB地点、届ける場所についてははっきりしていると思いますが、どこから運ぶかについては必ずしも売買契約の時に決めていないと思いますし、着荷主にとってはどこから運ばれて来るかは気にしていないところもあります。物を作る側としては、倉庫から引渡し場所に直接運ぶこともあると思いますし、いったん工場に保管して工場から運ぶこともあると思います。様々な類型がある中で、本当に下請構造に入る場合がどのようなものかを慎重に検討する必要があります。

取引類型としてはそのような形ですが、下請法で対応しようとする、資本金要件との関係で親事業者、下請事業者該当しない場合もありますし、下請法はそもそも物流だけに特化した法律ではないため、引き続き物流特殊指定を活用する方向も検討する必要があると思います。

いずれにしても、物流に関する取引に関しては、国土交通省などの事業所管省庁の役割が非常に重要であると思っており、所管官庁の規制と下請法、優越的地位の濫用に関する規制をつなげる必要があります。その際に、例えばフランチャイズに関する取引に関しては、フランチャイズ・ガイドラインの中で、中小小売商業振興法における開示規制への言及があり、それに加えて独占禁止法の観点から注意すべき点を示していますが、そのような形で規制間の連携を図ることが大切だと思います。

最後に、直接契約関係にない当事者についてどのように規制を適用していくかという点についてですが、これは非常に悩ましい問題です。3ページの(4)、(5)の行為を問題とする際に、誰を行為者として、誰を被害者として捉えて法を適用するのかは、実際に法を適用する際に大変難しい問題になると思います。特に元請・下請構造が複層化している中で、行為者は、最終的な被害者に当たる事業者がどのような条件で取引をしているかを必ずしも知っているわけではありません。契約にない条件の取引を強要してはいけないということですが、その契約条件自体を知る機会がないというのが現状問題です。これは、各取引段階で取引条件が明示され、透明化されることによって解決するかもしれませんが、行為者を規制するに当たっては、その辺りも注意をする必要があると思います。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは続きまして、小畑委員どうぞよろしくお願いたします。

○小畑委員

御指名いただきましてありがとうございます。まず、物流のところですが、3ページの図で考えますと、先ほどから御議論ありますが、サプライチェーン全体でどうしていくかをしっかり考えていく必要があると思います。まずは、着荷主と発荷主の間の取引関係が適正化されることが大前提だと考えております。

その上で、本日のテーマであります発荷主と元請運送事業者、この関係に下請法を適用するように改正できるかどうかについては、法的な整理ができれば十分あり得る話だと考えております。ただし、現状、発荷主と元請運送事業者の関係においては、元請運送事業者の方が今や優勢な立場にあり、元請の条件で支払をしないと仕事を受けていただけないという現状もあります。それにもかかわらず、最終的な下請運送事業者において、指摘されているような事態があるとすれば、どこかでお金の流れが止まっている可能性があります。この多重

下請関係の中で目詰まりがあるのではないかという点も含めて、よく御検証いただければと思います。

一方で、省庁間の連携は是非進めていただきたいと思います。特に、物流総合効率化法の施行に向けて、荷主や運送事業者のガイドラインとなる解説書を国土交通省が策定していると認識しておりますが、その中でも独占禁止法や下請法の観点から事業者が何に注意すべきなのかを、分かりやすく解説していただけるとよいと考えております。

また、省庁間の連携については、物流とは余り関係ないかもしれませんが、色々な法律に基づいて、それぞれの事業所管省庁から同じような下請関係のアンケート調査が送られてくることがあります。これについても省庁間の連携を進めて、共通化できるところは共通化していただけると、回答する事業者にとって非常に便益が大きいと考えております。よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございます。それでは渡部委員、どうぞお願ひいたします。

○渡部委員

ありがとうございます。全国商工会連合会の渡部でございます。私ども商工会地域の中小企業・小規模事業者の運送事業者に現状をお聞きしたところ、燃料や人件費が非常に上がっている中で、価格がほとんど変わっておらず、利益を圧迫している、又は、標準的な運賃が国から示されているものの、守られていないのが実情であり、守られなくても行政処分がないため、かけ離れた料金を示されてしまう、あるいは運賃交渉をしたら別の事業者に乗り換えられてしまうなど、対応に苦慮しているという実態のお声が上がってきております。

本日の資料にありますとおり、物流特殊指定の執行状況を踏まえますと、執行面でのハードルの高さがネックになっているのではないかと考えます。立場の弱い中小運送事業者が負担を強いられている現状をしっかりと是正していくためには、発荷主と元請運送事業者との取引についても、簡易な手続、迅速な対応が可能となる下請法の対象とする整理が望ましいのではないかと考えます。

また、直接取引の関係にない事業者間における課題、荷待ちや荷役などについても早期の改善が必要です。実態調査やGメンの活用等で多くの情報を持っている中で、事業所管省庁が調査にとどまらず、指導や助言といった形で対応ができるようにするなど、執行面の強化をお願ひできればと考えます。

さらに、運送契約の書面交付や標準的運賃についても事業者十分に知られていないことが大きな課題です。発荷主、着荷主、運送事業者それぞれにしっかりと理解が行き届き、実効性の高いルールとなるように周知徹底し、有効な監視体制と執行をお願ひしたいと思ひます。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございます。それでは及川委員、お願ひいたします。

○及川委員

全国中央会の及川でございます。長年続いております、荷主と運送事業者との悪しき商慣習において、改善がなかなか進んでいないという実感を持っております。国土交通省では物流二法を含めて、新しい措置を講じていただき、大いに期待を申し上げますとともに、中小企業の環境を考えますと、最低賃金の前倒しによる加速化や、社会保障が適用される範囲が小規模事業者まで拡大されるという環境を考えると、価格交渉と価格転嫁に向けたもう一段の環境整備が是非必要だと考えております。

契約関係がないとして問題を起こしております荷主と運送事業者の関係については、サプライチェーンの関係者の顔が見えるような契約関係を再整理していただき、下請法に取り込

んでいただき、下請法に基づく執行を求めたいと思います。

物流分野は賃上げ、人材の確保・定着の面をみますと、下請法の対象になっている他の取引に比較して、不利な環境に置かれており、意欲ある事業者が成長を高めるための取組は困難な状況にあると言えます。働き方改革が他の業界に比較して劣後することにより、担い手不足、若手ドライバーの不足によって、既に一般消費者まで顕在化していると思われます。例えば、EC サイトなどで購入された商品の下取りやリサイクルのための引き取ってもらうことがあります。大手コンビニでは着払用の伝票の取扱いをしておらず、離れた営業所まで自ら車で持ち込まなければならないといった事態が発生しています。11 ページにありますような取引関係を下請法で措置していただくことが、全国中央会の要望であり、運送事業者である会員企業から寄せられた声です。なお、力の強いことが多い着荷主の範囲については、ショッピングセンターの施設管理者や卸市場の倉庫の管理者など、着荷主に準ずる現場の管理施設等、規制が及ぶよう柔軟な設計をお願い申し上げます。

面的な連携については、トラック G メンの果たす役割は大変大きいものであると日頃感じております。トラック G メンの権限を強化していただくことが価格転嫁の加速化に必要だと考えております。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。鈴木委員はいかがでしょう。

○鈴木委員

法律の話については、非常に細則のところまで議論していると感じており、大変勉強させていただきました。当然のこととして契約の書面化が、国土交通省が進めていると思いますが、全ての関係者に行き渡るようにしていただくことが大事です。また、最初に御意見があったと思いますが、雛形が非常に大事なので、よく作り込んでいただけるとよいと思います。そうすると、逆に、耐えられない事業者も出てくると思いますので、その辺りも含めて考えていただければと思います。

またお願いになりますが、この多重構造は数字が見えません。そこは是非とも行政や業界団体で把握してほしい。見えないと議論ができないのではないかと考えています。基本的には、多重構造の下の方には個人事業主が多くいると考えていますが、この多重構造の運送業者の企業のサイズや従業員数、企業数などのデータがあって、どういう形で全国に存在しているかなどがあって初めて、先ほど加工業の例も御紹介いただいたとおり、いろいろな類型があると思いますが、その辺りが見えないと、（原則としては今日御紹介いただいた方向性だとは思いますが、）難しいと感じています。

最後にコメントですが、基本的に日本のモデルは昭和モデルで回っています。それでは駄目なので、変えないといけない。その中でも多重下請構造は、基本的には薄い利益を分け合う仕組みとして成り立っていました。昭和は成長していたから成り立っていましたが、これからの成長しない社会では成り立ちません。このことをよく考えて、どちらの方向で進んでいくのか、先ほど国土交通省から説明のあった多重下請構造の解消は当たり前であり、経済合理性が本当にあるのかなのか。私も、個人事業主の方が苦しんでいることも知っていますが、同時に存在意義に悩んでいる方も多くいます。人口が減少していく社会の中で、いかに生産性を上げていく方向に日本全体でシフトしていくかを考え、どういう施策を打ち、それにどういう法律を当てはめていくのが大事ではないかと思います。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。本日御参加の委員の皆様全員から御意見をいただきました。本当にありがとうございました。それでは今までに御指摘いただきました点を踏まえて事務局からコメント等ございましたらお願いいたします。

○公正取引委員会 亀井課長

本日は活発な御議論ありがとうございました。幾つか明示的にいただいた御質問に回答いたします。

加藤委員から、事務局資料と関連して、小売と卸の間の取引にまで下請法の適用対象を拡大するののかという御質問をいただきましたが、例示として記載しております。着荷主と発荷主と記載していますが、通常受発注関係の物の製造委託や売買の取引関係の中に、物を持ってくるといふ債務がある場合に、その債務を発荷主が負っていて、それを誰かに再発注するという構造がある場合には、独占禁止法と下請法との整理を再検討する余地があるのではないか、という問題提起をさせていただきましたつもりでして、小売事業者、卸事業者に着目した規制を考えているわけではありませんので、誤解のないようお願いしたいと思います。

岡室委員からの御指摘は、契約関係のない運送業者が物を運んでくることが想像できないという点であると思いますが、3 ページ(1)の中で着荷主と発荷主の間に様々な契約関係があり、明示的又は黙示的であるかはともかく契約関係があつて、それに基づいて運送事業者が物を運んでくるといふことだと思えます。また、着荷主のところで、誰が荷役業務を行うのかという点について、得意な人が行うのが自然だという御指摘がありましたが、実際の現場では、得意か不得意かだけではなく、力関係で十分な対価が払われていないという問題が生じていることが、荷役や荷待ちの問題であり、これをどう手当てするかが論点となっているところ です。

高岡委員からは、国土交通省と、独占禁止法及び下請法の間で、荷待ち・荷役という同じ問題に光を当てているが、光の当て方が異なるという御指摘がありました。トラックの運転手の数が限られている中で、荷待ちや荷役の附帯業務をなくすことを国土交通省は目指していますが、我々は特に下請事業者に不当な経済上の負担を強いるこれらの業務を何とか正したいと考えています。同じ問題に対して、それぞれ道具は違いますが、解消しようとしている問題は一緒なので、そこを上手く連携できないかということをお話しさせていただきました。

滝澤委員からも御指摘がありましたが、物流特殊指定が下請法に変わった場合について、一つは書面交付義務の問題があると思いますが、今回、国土交通省でも書面交付義務を新しく義務付けるといふルール改正が行われているため、その内数に多くが含まれると考えております。書面について、新たに義務が課されるという点については、検証が必要ですが、今回の国土交通省が行った改正事項の範囲内で行われると考えています。

若林委員から御指摘いただいた、仮に物流が下請法の範囲に含まれるとして、それ以外の契約がどうなるか、という点についても整理する必要があります。旅行企画とバス会社の例を挙げいただきましたが、これは理屈と立法事実次第だと思います。物流については、社会問題となっており、法的な理屈が整理できるのであれば、再整理があり得るのではないかと、という問題提起を事務局からさせていただきました。また、執行当局間で常時情報交換できるプラットフォームが必要だといふ御指摘もありましたが、正にそういった問題意識で、現在、中小企業庁と公正取引委員会が「下請法事件連絡会議」といふプラットフォームを設けております。27 ページに御紹介しておりますが、このような取組を国土交通省にも入っていただく等、広げていくことが考えられます。

最後に、滝澤委員の御発言の御趣旨を確認させていただきたいのですが、取引関係にない当事者にも下請法を広げる可能性があるのではないかと、という御発言がありましたが、それは下請法に限らず独占禁止法についてもお考えでしょうか。

○滝澤委員

取引を擬制できるような場合では、ということですが、独占禁止法であっても理論的には同じだと思いますが、まずは下請法を念頭にお答えしました。

○公正取引委員会 亀井課長

下請法は独占禁止法の補完法であり、独占禁止法には「取引の相手方」と記載があり、取引関係にない人たちに何かルールを及ぼしていくことは難しいと考えてこの資料が作られています。そこについてもう少し柔軟にものを考えられるのではないかと御発言だったという認識です。

○滝澤委員

はい、可能性がある、という趣旨の発言でした。

○中小企業庁 鮫島課長

経団連からいただいた御意見のうち、調査について、共通化できるところは共通化してまいりたいと思います。また、鈴木委員から御指摘のあった物流事業者の多重下請の実態については、運送事業者が何段階になっているのか、なぜそうなっているのか、なぜ選ばれたのか等については、現在国土交通省で調査されており、公表される予定です。それも踏まえて、下請法を検討してまいります。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。今後、事務局において、本日いただきました御指摘を踏まえて、具体案を検討していただきます。なお、時間の関係で、追加でお気付きの点等ございましたら、遠慮なく事務局にお知らせいただけましたら大変ありがたく存じます。

私は商法を専門としており、運送については商法の中に規定があり、三つに分かれており、今回のテーマで言えば陸上運送、荷送人と荷受人に関する規定があり、いつから荷受人に義務が生じるか、という任意規定があります。このような授業を大学で40年以上続けてきたことを思い出し、非常に懐かしく思いました。

特に、具体例を実務の方にお伺いすると、非常に複雑です。渡邊委員からも御説明がありましたし、鈴木委員からもおっしゃっていただきましたが、高度成長した国ほど複雑になる傾向があり、日本も高度成長期の後30年を経験し、人口減少が避けられない中で、変えていかなければならないことは明らかです。様々なところで、変えていくスピードをもう少し速める必要があるのではないかと思います。前回の下請法の改正は2003年ですので、20年が経過したわけですが、この間の実態を踏まえて今回の対応策を皆様に御議論いただいているわけです。

事務局からも説明があったところですが、実際に今日の言葉で言えば、発荷主から元運送事業者への委託を下請法の対象にするということで、大体皆様方の御意見としては賛同いただいているかと思えます。細かな点は更に検討が必要ですが、これは加藤委員の御指摘でもありましたが、発荷主が中小企業である場合、発荷主から着荷主への必要なコスト転嫁が進むような環境作りが必要です。

法律論は様々ありますが、3ページの売買契約の例で言えば、売買契約があれば、作って売るものは届けなければならないので、届ける方法として運送契約を結びます。沖野委員がおっしゃったとおり、発荷主は契約に基づく債務を履行するために運送事業者を雇うわけですから、(2)を下請法の対象にすることは無理がなくやれる話で、滝澤先生を含めて御賛同いただけているのではないかと思います。

ただ、(1)自体は運送契約ではないので、そういった御注意もいただきまして、再委託という言い方ではなくなると思えます。独占禁止法や下請法は経済法ですから、経済実態で見る必要がありますが、適用するときのテクニックは契約という形式を使うということだと思います。物を運ぶ必要があるだけでなく、(1)の売買契約次第では、例えば届ける物が貴重品だったらガードマンを付ける必要があるかもしれないし、例えば綺麗にして運ぶ物であれば掃除をして運ぶかもしれない場合があると思うのですが、(1)に全部含まれているので、(1)がなければ(2)や(3)もないし、(4)や(5)もないわけです。(1)に黙示に含まれているのか、(1)の契約債務を履行するために(2)、(3)、(4)、(5)が生じると言うかはともかくと

して、経済実態としては、つながっている、(1)がなければ(2)以降もないわけですから、下請法が対象とするこれまでの他の類型と同じ構造になっていると思います。

物流特殊指定と下請法との違いは、亀井課長や加藤委員から御指摘がありました。例えば、第2回のテーマとの関係で言えば、物流特殊指定では、60日以内の支払という規定はなく、下請法の対象となる場合には60日以内の支払が求められるため、前回の延長で言えば、正面からの議論はしていませんが、おそらく(1)の早期支払を、優越的地位の濫用規制で対応する必要があると考えます。個人的には、この研究会の対象ではありませんが、独占禁止法のエンフォースメントをもう少し柔軟化した方が良いと思います。非常に重く、厳しいものがあるので、逆に執行が難しいという実態があるため、下請法の利点を生かして、中長期的には独占禁止法のエンフォースメントの柔軟化も課題になると思います。

各省連携については、皆様方御異論なく是非進めていただきたいということで、特に事業所管省庁の役割が大きいことは言うまでもないことです。人口減少や日本のマクロ環境の変化に遅れないように是非お願いしたいと思います。国土交通省も運送の例で言えば、調査権限をお持ちなので、中小企業庁が公正取引委員会に措置請求をしていく際に協力していただく形で連携を強化していただければというところは皆様御異論ないところかと思えます。

契約関係にない、取引関係がないという点は、私は滝澤先生がおっしゃったとおりであると思っておりますが、形式で捉えられる話ではないので、実態を見れば、契約がなくてもそれと同視できる場合もあり得ると思います。その辺りも各省連携の中で整理し、うまくいけば、独占禁止法や下請法の観点からも、契約関係又は取引関係が黙示にあると同視できる場合は出て来得ると思いますので、今後整理していただければと思います。この点も皆様方、おそらく御異論がないことかと思いました。

最後に、各省連携で言えば、国土交通省が政策を進めていくことで、更に独占禁止法や下請法とも連携することにより、独占禁止法や下請法で対応できる世界が広がると思います。鈴木委員が御指摘されたように、契約を締結すること、多重構造の問題は、DX化が進めば見える化が進み、変わってくると思います。日本の中小企業や個人事業者にとってDX化が課題ですので、それに合わせて変わっていくと思います。その中で、事業所管省庁、中小企業庁及び公正取引委員会での連携、そして独占禁止法や下請法の適用が進化していけば、そうなることによって、下請法の適用が進化し、昭和の時代から卒業できる日が早く来ることを祈りたいと思います。

本日も大変活発な御議論、また重要な、貴重な御指摘を多数いただきまして、誠にありがとうございました。以上で本日は閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。