

第3回企業取引研究会 議事要旨

【日時】

令和6年10月7日（月）10:00～12:00（現地とオンラインのハイブリット会議）

【出席】

○委員出席者：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

○事務局：公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部 企業取引課
中小企業庁 事業環境部 取引課

○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

①物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方

<物流分野において下請法の適用対象取引を拡大すべきという意見>

- ・ 発荷主から元請運送事業者への委託を下請法の適用対象とすることについて、法的な整理ができれば十分に可能である。法律論としては、着荷主と発荷主との間に部品等の発注だけでなく、その部品等を運ぶ契約も含まれており、発荷主はその債務の履行のために運送事業者への物の運送を委託する、という関係があることに着目すれば、発荷主と運送事業者との間にも下請法を適用できる。
- ・ 従来、荷主と物流事業者間の問題は下請法の範囲外とされてきたが、現在の社会問題を踏まえて、法制度の変更や新たな規制の導入を検討する必要がある。同様の立法事実がほかにもある場合、それも同列に扱えばよいし、仮に法理論上同列と考えられる事実であっても、社会実態に照らし、法規制の必要性が認められなければ従来どおりとすればよいのではないか。
- ・ 現在、荷主と元請運送事業者との取引には、物流特殊指定が適用されるが、事業者にとって分かりにくく、荷主が物流特殊指定を意識する機会が少ないと感じるため、統一的に下請法として対象とすることが望ましい。なお、今回の適用対象の拡大に際しては、他の業務も同様に検討し、考え方を明確化する必要がある。
- ・ 法改正を行っていただきたいが、実情を理解した上での法改正が求められる。

<サプライチェーン全体での取引適正化が重要であるという意見>

- ・ まずは着荷主と発荷主との間の取引適正化が必要である。
- ・ 発荷主と元請運送事業者との間の取引において、下請法の適用が中小企業である発荷主事業者に負担を強いる可能性がある。着荷主と発荷主との間の取引での価格転嫁が進んでいない中で、運送事業者から発荷主に対して価格転嫁の要請があっても対応が困難になりかねない。多重下請の構造的課題として、消費者の低価格志向や利便性の追求が背景にあり、サプライチェーンの頂点にいる着荷主に、価格転嫁や支払期日の短縮化等、行動変容が求められる。
- ・ 契約関係がないことが問題を引き起こしているため、サプライチェーンの関係者の顔が見えるように契約関係を再構築し、下請法に取り込むことで、下請法に基づく執行を求

めたい。

<下請法の適用対象の拡大に慎重な意見>

- ・ 運送取引について、下請法の適用対象を広げることは問題ないとするが、規制の範囲が広くなりすぎないように配慮する必要がある。平成 15 年の下請法改正でも懸念されていた点であり、慎重に検討すべきである。物流業務における元請・下請構造を導入する場合、物を運ぶことは前提であるものの、どこから運ぶかは着荷主・発荷主間の契約では定められていないことが多いため、下請構造に該当するかどうかを慎重に判断する必要がある。
- ・ 物流特殊指定では、下請法と同様の禁止行為が課されているので、事業者に過度な負担を求めることにはならないだろう。下請法の対象取引では、60 日以内の支払が義務付けられるところ、下請法の対象外となる着荷主と発荷主の間の取引でも早期の支払が実現するよう、独占禁止法の優越的地位の濫用の中での手当ても必要だろう。

<多重下請構造等、物流取引適正化全般についての意見>

- ・ 発荷主、着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者の契約が複雑に絡んでいる。実運送事業者が積み下ろし等の附帯作業を行っていることが多く、さらに、これらの作業に対して適切な対価が支払われていない現状がある。我が国の消費財取引では、店着価格制、つまり、納品先に商品を運ぶための費用が商品価格に含まれていることが一般的である。しかし、附帯作業の代金は明記されておらず、事実上、実運送事業者が負担する形になってしまっていることが多い。契約が曖昧になっていることのしわ寄せが実運送事業者に及んでいるといえる。物流事業者の運賃は、標準的な運賃の 8 割に達していないことが多く、特に燃料費や人件費の上昇がコストに反映されていない。
- ・ 行政が多重構造や対象企業の規模、従業員数、分布などのデータを収集し、実態に即した議論を進める必要がある。
- ・ 物価の高騰が生活に大きな影響を与えているため、価格構成や適正な価格転嫁について監督し、消費者に分かりやすく伝えることが必要である。
- ・ 運送業界においては、多重下請構造の問題点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。

②執行に係る省庁間の連携の在り方

<省庁間の連携に関する意見>

- ・ 省庁間の連携を強化し、具体的な指導・助言を共有することで、規制の実効性を高めることが必要である。
- ・ 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ることで課題解決を進めることが必要である。事業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が下請法に違反する行為を指導・助言が行えるよう権限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。
- ・ 省庁間の連携については、公正取引委員会、中小企業庁と事業所管省庁が常時情報交換するプラットフォームの構築が必要なのではないか。
- ・ 執行の不透明さが生じないように、考え方の明確化や重要・複雑な事案の処理は、公正取引委員会に集約するなどの配慮が求められる。
- ・ 荷役・荷待ち業務に対する規制趣旨については、本研究会で議論する独占禁止法や下請法と国土交通省の所管する物流 2 法との間に相違があるが、規制対象とする行為については共通する部分も多いことから、国土交通省との連携を強化し、関係者間での話し合い

が必要である。

- ・ 運送契約の書面交付や標準的な運賃について、事業者十分に知られていないことが課題である。発荷主、着荷主、運送事業者それぞれにルールを周知徹底し、実効性の高いルール、有効な執行体制となるようにすることが必要である。
- ・ 発荷主や着荷主の意識を変えると同時に、監視体制を強化することが必要である。規制的措置の効果を最大化するためには、実効的かつ全体的な監視と執行が重要である。独占禁止法や下請法の執行とトラックGメンなどの監視体制を連動させ、物流の適正化を進めることが重要である。

<契約関係のない当事者間の問題への対応についての意見>

- ・ 着荷主と発荷主の間の契約において、契約条件を明確にし、発荷主の引渡し債務の範囲を明示することが重要。契約条件の明確化のために、モデル条項やモデル契約を作成し、具体的な契約条件を示すことが有用である。
- ・ 貨物自動車運送事業法における運送契約の締結時に書面交付を義務付ける点については、関係者間で契約を締結し、契約関係を明確にすることが適切である。
- ・ 取引関係がない場合でも、実態を見て、契約がある場合と同視できるケースもあるだろう。各省連携の中で整理してみたらよいのではないか。
- ・ 改正貨物自動車運送事業法と関連して、国土交通省と連携し、書面交付義務化に関するアドボカシーを強化することも考えられるのではないか。
- ・ 荷役・荷待ちの問題の解決については、好事例の紹介で、事業者による自主的な適正取引を促すことが不可欠である。

(文責：企業取引研究会事務局 速報のため事後修正の可能性あり。)