

## 企業取引研究会（第3回）議事録

- 1 日 時 令和7年11月18日（火） 10:00～12:00
- 2 場 所 対面（経産省本館17階第一共用会議室）とオンラインの併用
- 3 出席者

【委員】神田座長、海内委員、魚住委員、及川委員、岡室委員、加毛委員、郷野委員、鈴木委員、高岡委員、滝澤委員、多田委員、小島様（加藤委員代理）

中島委員、原委員、松田委員、若林委員、渡邊委員

【公正取引委員会事務総局】向井官房審議官、柴山企業取引課長、

企業取引課 片木課長補佐、田中課長補佐、渡邊課長補佐

【中小企業庁】坂本事業環境部長、小高取引課長

【オブザーバー】流通経済大学流通情報学部 矢野教授

一般社団法人全国銀行協会 内田 事務局長兼事務・決済システム部長

金融庁、農林水産省、経済産業省、国土交通省

- 4 議 題 ○物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応について  
○サプライチェーン全体での支払条件の適正化について

### 5 議事録

#### (1) 開会、注意事項説明

○公正取引委員会 柴山課長

それでは、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。公正取引委員会企業取引課長の柴山です。本日もどうぞよろしくお願ひいたします。まず開催にあたりまして、公正取引委員会官房審議官の向井から御挨拶をさせていただきます。

○公正取引委員会 向井審議官

皆さん、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、どうもありがとうございます。ちょうど先週から、取適法の動画がトレインチャンネルで流れておりまして、かなり認知も高まってきているかと思っております。来年の1月1日施行に向けて、大きな改正ということもなっておりまして、現在、周知広報活動に努めているところでございます。

そして、この法律が適用されますと、サプライチェーンの全体の中の一部が、適用対象となるわけですが、その対象にならないところに、歪みが生じるのではないかとということで、前回の企業取引研究会ではいろいろ指摘がなされたということでございます。

そして、今日の第3回の研究会ですが、「物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応」、「サプライチェーン全体での支払条件の適正化」の2つについて御議論いただければと思っております。

特に物流につきましては、今回、特定運送委託というものが取適法の対象となったわけですが、着荷主の行動については、規制が及んでいないということですので、これに対してどのように対処していくのかという問題があります。

そして、取適法において支払期日は受領してから60日以内に設定をする必要があります、手形も廃止になるということですので、支払サイトはかなり短くなるということになります。一方で、その歪みがサプライチェーンの前後で生じるのではないかという問題意識もございしますので、この問題に対してどう対処するのかということについて、重要な論点ということでございまして、御議論いただきたいと思っております。

それでは、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いただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○公正取引委員会 柴山課長

ありがとうございます。続きまして、中小企業庁事業環境部長の坂本から御挨拶をさせていただきます。

○中小企業庁 坂本部長

皆様、おはようございます。中小企業庁事業環境部長の坂本でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。本日は議題にあります「物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応」と「サプライチェーン全体での支払条件の適正化」につきまして、私どもの方で活動している取引Gメンのヒアリングでは、物流に関して、「過去からの慣習として積み込みや荷卸しなどの附帯業務があるが、その分の運賃は貰っていない」という声がありました。また、支払条件につきましては、「月末締めで120日を超えるサイトでの現金払であって、支払条件の改善を申し入れたけれども、自社との取引は取適法の適用を受けないと返答された」という声が寄せられております。また、価格交渉促進月間のフォローアップ調査の中でも、振込手数料につきまして、受注者側の負担になっている割合が相当あるというような実態が確認されております。

特に先ほど向井審議官からもありましたように、サプライチェーンの中間に位置する事業者の方からは、取適法の対象内外の取引において板挟みになってしまうため、取適法の対象外の取引についてもサイト短縮の対応をしてほしいといったような声も伺っております。そういった意味で、サプライチェーン全体での支払条件の適正化は非常に重要なテーマだと思っております。

中小企業庁といたしましても、この今回の取適法の施行を機に、支払サイトの適正化を進めていくにあたりまして、環境整備として、支払サイトの適正化に対応するための政府系金融機関における資金繰り支援といったようなものも、今回、拡充の方向で、進めているところでございます。本日もどうぞよろしくお願ひいたします。

○公正取引委員会 柴山課長

ありがとうございます。本日は、オブザーバーとして新たに2名の方に御出席いただいております。1人目は、流通経済大学流通情報学部 矢野裕児教授です。矢野教授、よろしくお願ひいたします。

○流通経済大学 矢野教授

よろしくお願ひいたします。

○公正取引委員会 柴山課長

ありがとうございます。2人目は、一般社団法人全国銀行協会 事務局長兼事務・決済システム部長 内田浩示様です。内田様には、議題2から御参加いただきます。

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

願います。

## (2) 事務局説明 (①物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応について)

○神田座長

座長の神田です。よろしくお願いいたします。

まず、オブザーバーである国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課から、資料3の御説明をいただきます。その後、事務局から、資料2の御説明をいただきます。最後に、本日オブザーバーとして新たに御参加いただきました、流通経済大学流通情報学部 矢野教授から、資料4について御説明いただきます。その後、皆様方から御意見をいただく流れで進めたいと思います。

それでは、オブザーバーである国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課の宮浦補佐より、資料3に基づき、御説明いただきます。

○国土交通省 宮浦補佐

国土交通省の物流・自動車局貨物流通事業課で補佐をしております宮浦と申します。本日はよろしくお願いいたします。

本日は物流に関する商慣習がテーマというところで、国土交通省の方から、物流に関する直近の法改正の動向と、今回着荷主が論点となっているというところで、そういった観点で、国土交通省の関係する法律等の中でこういった取扱いしているのか、そういった2点についての御説明をさせていただければと思います。資料3を御覧ください。

まず1点目として、法改正の動向でございます。1ページ目をよろしくお願いいたします。大きな法改正が、直近2つございます。まず1点目です。私どもは改正物流法と呼んでおりますが、令和6年に国会で成立を致しました。背景としましては、上のところに書いてありますとおり、御案内のような2024年問題、上限規制等々がトラックドライバーにかかるというところで、輸送力不足が問題となる中で、いかにその物流を維持していくかという観点で、この法改正を行ったというものでございます。改正法の概要として、大きく3点ございます。

1つ目が、荷主・物流事業者に対する規制措置というところで、これは発荷主、着荷主両方ですけれども、物流事業者の皆様に対して、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課すというところですので、これに加えて、下のところがございますように、一定の規模の事業者に関しては、中長期計画、定期報告等の対応を義務付けるというところがございます。

2つ目のトラック事業者の取引に関する規制措置としましては、トラック運送業界で問題となっております多重取引構造を見える化し、把握するという観点から、契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等々の義務付けを行ったというところがございます。

3つ目は、軽トラック事業者に対する規制措置ということで、ちょっと今回の論点とは少し外れるところですので、詳細は割愛させていただきます。

次のページをお願いいたします。先ほど申し上げた改正内容のうち、1つ目の荷主・物流事業者に対する規制措置というところで、その基本方針を定めました。そういった中で、物流事業者に取組を進めていただくというところを記載しておりまして、これは、今年の4月から施行をしているところがございます。基本方針のポイントとしては、詳細を割愛させていただきますが、効率化に向けての意義であるとか、効率化に向けた施策、あるいは講ずべき措置といったところを、位置付けているところがございます。

次のページをお願いいたします。荷主や物流事業者等が、物流効率化に取り組むための努力義務で、これをどのように対応するかというところの判断基準、解説書の方を、国の方で定めているというものでございます。具体的には、例えば、積載効率を向上させるために、その発送量、納入量の適正化や、運送計画の最適化をするであるとか、その荷待ち時間の短縮というところで、トラック予約受付システムの導入を行うであるとか、あるいはその荷役等

の時間短縮というところで、パレット等の機器の導入といったところを具体的にお示しすることによって、事業者の皆様の対応を促すというような取組をしているというところがございます。それに基づいて、その後荷主の取組状況の調査、公表も行っているところがございます。

次のページをお願いいたします。今申し上げた部分が、今年（2025年）の4月施行でございまして、このスライドに関する部分が、来年（2026年）の4月1日から、施行されるということになっています。上の箱にございますような、一定規模の事業者を指定して、効率化に関する中長期計画と定期報告を義務付けるというところを措置しております。それから、右一番下のところがございますように、物流統括管理者、CLOを設置するというところも、対象となる事業者については、対応を求めていくというところがございます。具体的には、下に書いてあるような業務を行っていただくことを想定しております。

次のスライドをお願いします。5 ページ目にお示しているのが、トラック事業者に対する規制措置でございます。先ほど申し上げたように、多重取引構造の商慣習は、トラックの物流業界において伝統的に存在しています。

それを是正するという観点から、まず1つは、その運送契約の締結に際して書面交付を義務付けるというのがございます。そもそも、あまり書面に残っていないような契約もございましたので、書面交付を義務付けるというところがございます。また、2つ目のところで、実運送体制管理簿の作成を義務付けるということですが、これはそもそも元請事業者が、自らの委託先がどういった事業者に再委託しているかをそもそも把握できてないというような問題意識がございます。まずは、実運送体制管理簿の作成を義務付けることによって、多重取引構造を把握し、見える化するという目的で義務付けをさせていただきます。更に3つ目のところで、委託先の事業者に対する発注の適正化、具体的には運賃等の対価を決める際に委託先の事業者の取り分も考慮した上で発注をするといったような努力義務を課して、しっかりとした配慮を行っていただくというような措置を講じてございます。

次のページをお願いいたします。スケジュールでございまして、先ほど申し上げたように、今年の4月から、荷主に対する努力義務とトラック事業者に対する義務が適用されております。来年の4月1日から、特定事業者にかかる中長期計画や定期報告、CLOに関する義務が変わってくるというところがございます。その後、中長期計画の提出や定期報告の提出が順次行われることとなります。

次のページをお願いします。2点目の直近の法改正としましては、こちらのいわゆるトラック適正化二法と言われるものがございます。こちらは、今年の通常国会において議員立法で成立をいたしました。具体的な内容としましては、スライドの、左側の貨物自動車運送事業法の一部改正というところを見ていただければと思います。まず1点目として、トラック運送事業は、今までは1度許可を取ればずっと事業を続けられていたわけですけれども、5年ごとの更新制を導入するというところにいたしております。それから、2点目の適正原価を下回る運賃及び料金の制限ということで、トラック事業者が自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託する際には、国土交通大臣が今後定める適正原価を下回らないようにするという義務がかかってくることとなります。3点目としまして、委託次数の制限というところでは、これは先ほどの多重取引構造にも、関わってきますが、トラック事業者が元請けとして運送を引き受ける場合に、再委託の回数を2回以内に制限するよう努力義務を課すということになります。4つ目が「白トラ」です。いわゆる、許可や届出なく有償で運送行為を行う、いわゆる白トラの利用を荷主に対して禁止をするといったもので、荷主等に対しては是正指導も実施することによって、トラックドライバーの適切な賃金の確保と、トラック運送業界の質の向上、あるいは悪質な事業者の退出を促すということで、このような法律を措置したというところがございます。

8 ページ目、次のスライドをお願いできればと思います。施行に向けたスケジュールでございまして、上でございます、貨物自動車運送事業法のところを見ていただければと思います。委託次数の制限、違法な白トラ等々に係る部分については、公布から1年以内に施行という

ことで、来年の4月施行となっております。一方で許可更新制度の導入や適正原価の遵守義務の導入は規制的な措置としても大きな内容となっておりますので、公布から3年以内に施行をするという予定でございます。実際には許可の申請、審査が始まるのは更に2年の経過措置を経て、5年後というところがスケジュールとなっております。施行に向けた準備を進めているところでございます。以上が駆け足になりましたが、直近の法改正というところでございます。

次のスライドをお願いします。今回2つ目として着荷主に関する対応状況を簡単に御紹介させていただければと思います。

9ページ目へお願いします。これは、制度の御紹介ですけれども、私どもはトラック・物流Gメンというものを全国的に360人規模で組織しており、公正取引委員会や中小企業庁といった関係省庁とも連携させていただいております。悪質な荷主や元請事業者、具体的には荷待ちをさせたり、契約にない附帯業務をさせたりするような事業者に対して、トラック法に基づく働きかけや要請を実施しているところでございます。これまで右の図にあるとおり、約2000件の法的措置を行っているというところでございます。

次のページをお願いします。着荷主の都合で生じた荷待ち・荷役等に関して、どのような費用負担を行うかの考え方について記載しております。先ほど申し上げた物流効率化法に基づく荷主の判断基準の解説書の中で記載しております。着荷主の責任による荷待ち時間や、あるいは契約にない附帯行為にかかる対価・作業範囲については、運送契約や、発荷主と着荷主間の契約において、適切に整理することが必要というところではある種、事前に契約上で整理いただくというところが我々としては望ましいような考え方のもとで、現状は整理をしまして、各種周知とか、質問を受けた際には説明をしているところでございます。

最後のページを御覧いただければと思います。これは御参考にはなりますが、標準貨物自動車運送約款の中において、運賃・料金の収受については、これは運送業界の慣習をそのまま書き込んでいるというような理解ではありますけれども、原則、荷送人から収受するというところでございます。一方第33条の第3項にありますとおり、第1項の規定にかかわらず、その荷受人から収受することもあるというところになっております。ここはまさに運送事業者と荷主間あるいは、着荷主と発荷主の取り決めの中で、荷受人から収受することもあるというところで、このような書き方を標準貨物自動車運送約款の中でもしているところでございます。以上駆け足になりましたけれども、国土交通省からの説明とさせていただきます。

#### ○神田座長

ありがとうございます。続いて、資料2に基づき、事務局から物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応について御説明いただきます。

#### ○公正取引委員会 柴山課長

それでは資料2を御覧ください。議題1の物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応について御説明いたします。

3ページでございます。これまでの課題の整理ですけれども、発荷主・着荷主が運送事業者に対して、自己の都合による長時間の荷待ちや契約外の荷役等を強要し、運送事業者がこれに応じた適切な費用を収受できないということが問題として存在しております。今回の下請法の改正によりまして、発荷主と運送事業者間の取引が新たに取適法の規制対象となったということでございます。

次の4ページですけれども、物流特殊指定や取適法では、発荷主や着荷主からの契約外の荷待ち・荷役等の要請につきましては運送事業者と、発注者つまり発荷主とか元請運送事業者ですけれども、その関係においては、不当な給付内容の変更・やり直しですとか、不当な経済上の利益提供要請として迅速に対処が可能となったということでございます。これによって、契約外の荷待ち・荷役等に対して運送事業者の保護は、一定程度は図られていると考

えております。

次のページ、これは御紹介ですけれども、執行連携の強化ということで、取適法では、事業所管省庁においても、指導・助言が可能となったということでございます。公正取引委員会としては、事業所管省庁と取適法による執行連携を強化しております。この取適法の施行前からですけれども、物流の分野においては国土交通省と連携して、新たな取組として、荷主事業者などの営業所、物流拠点に対する合同荷主パトロールですとか、高速道路のサービスエリア等におけるトラックドライバーに対する聴取り、ヒアリングをしているところでございます。

それから6ページ、着荷主の問題の整理というところです。運送事業者と着荷主との間には、直接の契約関係がないということで、荷下ろしの場面で、着荷主が実運送事業者に対して要請することで、契約外の荷待ち・荷役等が発生しているということでございます。現在の規制の枠組みでは、この運送品の引渡しに関して取引条件を主体的に決定して、その決定内容にない荷待ち・荷役等を要請する着荷主の行為に対して、実効的に対処することが難しいという状況です。

次のページが、着荷主による契約外の荷待ち・荷役等について、運送事業者の方にヒアリングを行い、その内容をまとめたものです。多くの運送事業者が、着荷主による契約外の荷待ち・荷役等を経験しているということでした。

また、そうした要請があった場合に、運送事業者がどうしているかということ、運送契約の当事者である発荷主あるいは元請運送事業者に、要請に応じるか否かを事前又は事後に確認しているという声もありました。発荷主又は元請運送事業者から要請に応じるよう指示があった場合には、実運送事業者から、元請運送事業者、そこから発荷主、着荷主という流れで費用について交渉するということでした。実運送事業者にとって、着荷主というのは、自らの運送契約の当事者ではないということでありまして、荷待ち・荷役等の対価について、着荷主と実運送事業者が直接交渉することはあまり想定されていないということでした。

9ページは、着荷主規制の必要性についてです。着荷主は運送契約の当事者ではないものの、物流取引のサプライチェーンの一環をなしており、この物流取引全体の公正化を図るためには、着荷主が直接の契約関係にない実運送事業者に対し契約外の荷待ち・荷役等を提供させる行為についても、対応する必要性が指摘されているところでございます。去年の企業取引研究会の報告書や、今年の企業取引研究会における第1回の議論、それから取適法の運用基準案に対するパブリックコメントにおいて、発荷主だけに責任を負わせるのは現実的ではないというコメントもいただいているところです。

最後ですけれども、御議論いただきたい事項ということで、10ページを御覧ください。ここに「着荷主の特性」とありますが、「運送品の引渡し」に関して、例えば、到着希望時刻や荷役の有無などの取引条件を発荷主との間で主体的に決定しているということや、実運送事業者が着荷主に運送品を引き渡す場面において、実際に実運送事業者に対して荷待ち・荷役等を要請しているという状況があります。こうした、着荷主が、荷下ろしの場面において運送事業者に対して、発荷主と取り決めた取引条件にない契約外の荷待ち・荷役等を要請し得ることから、その手当の必要性が高く、問題行為を是正するために、どの取引関係に着目し、いかなる取組を講ずるべきかということを議題として提起させていただいております。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。続いて、流通経済大学流通情報学部の矢野教授より、資料4に基づき、御説明いただきます。

○矢野教授

流通経済大学の矢野でございます。それでは資料4に基づき、お話をさせていただきます。まずは2ページ目です。これは、先ほどから出ている発荷主、着荷主、そして元請事業者、

実運送事業者の関係です。このように物流の場合には、非常に関係者が多いということが問題になりますし、特に今回は実運送事業者と着荷主の緑で示しているところが問題になるということになります。

続きまして3ページです。着荷主の立場がどうなっているかといいますと、例えば、納入時刻、リードタイム、頻度、ロット等の物流条件について決定するのは、基本的に着荷主です。そういう意味では、この物流の条件を決めて、物流事業者にとって厳しい条件を提示するのは着荷主であることが多いといえます。そして物流現場での業務内容についても、着荷主が指示することが多いという実態があります。実際に荷待ち、荷役等の附帯業務が発生するわけですが、この発生が着荷主の状況により決まるということになります。先ほど国土交通省から説明がありましたが、改正物流効率化法においても、荷待ち時間、荷役時間の短縮というのが要請されているわけですが、発荷主と物流事業者だけでは対応が難しいということで、今回着荷主に着目した改正になっています。これらからも、着荷主のところが重要になるというのが現実だと思います。

続きまして、4ページですが、ドライバーの拘束時間については2024年問題ということでもいろいろ話題になりました。実際にこの間どのように変化したかを示しております。これは2020年度と2024年度を比較したものです。いわゆる「1運行あたりのドライバーの拘束時間」が一番右に書いてあるのですが、2020年度は12時間26分であったのに対して、2024年度は11時間46分ということで、40分短縮されています。これだけで言えば非常に成果が出たということになります。ただ、この内訳を見ていただきますと、実際に減ったのは運転時間で、荷待ち時間、荷役時間が減っていないということが分かります。当初目指していた荷待ち時間・荷役時間の短縮については、残念ながら成果が得られてないというのが現状だということになります。逆に、運転時間はあまり短縮されないと思っていたのですが、長距離走が減少傾向であり、高速道路利用率が高まっているということもあったのかと思います。更には、リードタイムというところで、翌日到着から翌々日到着への流れも一定程度見受けられるようになりました。そのため、以前に比べると、物流事業者が計画的に運行できるようになったということも影響しているのだと思います。

次に5ページですが、これは実際のデータです。こちらで示しているのはある小売業の物流センターの事例です。よく荷待ち時間が問題だと言われるのですが、実際にどういう形で荷待ち時間が発生するかというと、例えばこの物流センターでは、7時から荷役を受け付けるという状態になっています。それに対して、運送事業者は早いと4時ぐらいから待機しているようです。ただ、この待機時間については、荷待ち時間とは別勘定ということになります。実際は7時に貨物車が物流センターに入るように要請される場合も多いようですが、そうすると当然多くの車両が入ってきて、バースの数が足りないということで処理しきれず、累積し溜まっていくという状態になります。その結果、10時、11時まで荷待ちが発生するというのが現状として存在するということになります。最近では、いわゆる予約バースシステムという形で、運転手が到着時間を予約するという仕組みを入れている場合もあります。この場合、一部効果が出る場合もあるのですが、実際に運用してみるとはっきりとことが決まっていないうちに予約してしまうなどの問題が発生していることもあります。そういう意味では、確かにシステムは一定程度効果が出る場合もあるのですが、まだ万能とは言えない状態だというふうに思います。いずれにせよ、このような荷待ち時間が発生する大きな要因として、もちろん荷物の積み下ろしができる場所が少ないということもあるのですが、朝一番といった特定の時間に集中してしまうために荷待ち時間が発生してしまうということかと思っています。

次のページが6ページです。これは若干データが古いですが、手荷役の実態ということで、積み下ろしを手でやるという場合です。品目によってずいぶん差異はありますが、多くの品目で手荷役が行われています。ただ、最近は手荷役をすると、運転手の方があそこの物流センターに行きたくないとか、そういうような話も結構出てきますので、前に比べるとパレットを利用する比率が相当高まってきていることは間違いありません。ただ、パレットも完全に

導入できないということもあります。特に10t車ですと、積むのに2時間、下ろすのに2時間かかるということで非常に負担になっているといえます。これに対して、手荷役をさせる代わりにドライバーにお金を払うかということですが、現実問題、ほとんど払ってない場合が多いと思います。同時に、パレットを使うと積載率が落ちることがあり、手荷役であれば多く運べて金額が変わらないので、良いのではないかと考えてきたところもあるかと思ます。

次に7ページですが、車上渡しや附帯作業について整理しております。例えば「車上渡し」というのは、ドライバーは積み下ろしをしないというのが基本的な意味です。しかし、何が車上渡しで、何が附帯作業かというのは企業によって随分違うということがありますので、その意味の再定義をする必要があります。

それから、8ページです。最近では、発荷主からの車上渡しの要請に対して、着荷主が一部要請に応じるという場合も少しずつ増えてきていることは間違いのないと思います。ただ、特に中小企業などですと、それだけの人員がないということでもなかなか難しい場合もあります。それから、下の方の事例なのですが、日本自動車工業会の自主行動計画では、自動車業界の商慣習として、今まで運転者が出荷元で貨物を引取り、車上に積み、納品先で車上から貨物を降ろすところまでが業務範囲になっていました。今までこれが当たり前になっていたの、基本的にはこれを崩すつもりはないということをガイドラインで書いているということです。よって、なかなか車上渡しを希望していても応じてもらえないという現状でした。ただ、その下にはもちろん車上渡しではなく積み降ろしがあり、それについては一応対価を明らかにして支払うことになっているということです。こういう形で、業界ごとのいろいろな調整も今一部進んでいるのかと思います。

それから附帯作業の実態ですが、いろいろなところで附帯業務の内容について議論されています。少しサンプル数が少なくて申し訳ないのですが、これは紙パルプの業界での附帯作業はどういうものがあるかというものをアンケートしたものです。積み込み作業、それから、宵積みというのは、朝一番に運ぶために前の日の夜に積み込む作業です。あるいは荷造り作業や仕分け作業、横持ち作業だとか、検品作業、ラベル貼り、パレット、クレーン作業、はい作業等といった、非常に多様な作業が実際にドライバーに求められていることが多いということです。所要時間が下に書いてありますが、通常、平均で50分ぐらいかかっているという状態です。このように、附帯作業が様々な場面で発生していることが分かります。

これに対して、今度は10ページですが、契約書面の記載事項についてです。もちろん入っているものはありますが、グラフの5番目の29.6%という数字は契約書面等で明確にされていない場合です。また、そもそも契約書がないという回答もございます。これらは物流事業者の立場からの回答ではありますが、現状、契約は曖昧なことが多くなっています。更には、下の方で附帯作業料金の収受状況ということですが、半分が全く収受できていないという回答になっています。このように、附帯作業については、もともと何を附帯作業とするかが明確になってないところもあります。また、実際には、どこまでが業務の範囲かがきちんと決まっておらず、料金を収受できていないといった問題を抱えているということになります。11ページにも書きましたが、着荷主側で何が行われているか、荷待ち・荷役の附帯作業の実態がどうなっているかというのは、実際には発荷主あるいは元請事業者があまり把握してない場合が多く、無償で行っている場合が非常に多いということです。これは相当の力関係の問題、やはり実運送事業者が立場的に弱いというところで、附帯作業の要請を拒否すると仕事が回ってこないという懸念が強いことから対価を要求できない状況です。

それから12ページは、発荷主・着荷主間のところですが。現状、発荷主と着荷主の契約において業務範囲が明確になってない場合が非常に多く、荷役・荷待ちも附帯作業についてきちんと明記されていない場合が多いというのが実態です。日本の、特に消費財を中心とした店着価格制においては、商品価格の中に運賃が含まれているという状況が一般的です。この場合の運賃というのは、本当に明確な運ぶ部分だけの運賃かということ、そうでもなく、いろいろ混ざった状態でやるのが当たり前になっている場合が多いです。また、そのことを契約書に

書かない場合が多いので、ますます明確になっていないという状況です。

そして、13 ページは発荷主と元請け、元請けと実運送事業者間の問題です。やはり業務範囲が明確でないということです。そして、附帯業務がきちんと明記されていないというところですが、これもやはり力関係として、どうしても実運送事業者の立場が弱い状況です。

14 ページを御覧ください。この青いところが、契約において業務範囲が明確になっていない場合が多い関係のところ。また、緑の部分は、対価を要求できてない場合が多い関係のところ。つまり、非常に幾つかの段階を含むので、それぞれにおいて明確になっていない、対価を支払っていないというところが連動して、この緑の部分の問題が生じており、それが大きくなっているということです。以上です。

○神田座長

ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明がありました内容に関し御質問されたい方がいらっしゃいましたらお知らせください。御質問いただいた後に自由討議に移らせて頂きます。では、岡室委員をお願いします。

○岡室委員

矢野先生、先ほどは御説明いただきありがとうございました。岡室と申します。基本的なことでは恐縮ですが、手荷役の話の中で、パレットを使うことで手荷役がなくなると理解しました。パレットは、自動的に積み下ろしを行うための道具という認識でよろしいでしょうか。

○矢野教授

パレットには、木製とプラスチック製の2種類があります。フォークリフトを使って積み下ろしができるため、一般に段ボールの運搬など手作業で行う作業を全てフォークリフトでパレットに差し込んで作業します。これにより基本的には人手をほとんど使わなくて済みます。また、通常手荷役で2時間かかる作業が、パレットを使うことで10分から15分程度に短縮できるということもあります。

○岡室委員

ただ、実運送事業者が車で積むときに、パレットを使って、積込む作業が発生するわけですよ。それはドライバーの作業にならないということで理解しました。

○矢野教授

基本的にはそうです。実際にはドライバーが事業所に行って、フォークリフトを借りて荷下ろしすることも考えられますが、それは非常にまずい状態です。基本的には、発荷主側でも着荷主側でも、荷主側がフォークリフトで荷下ろしをするのが基本原則です。

○岡室委員

分かりました。ありがとうございます。

○神田座長

他に御質問ある方はいらっしゃいますか。滝澤委員をお願いします。

○滝澤委員

御説明いただきありがとうございました。国土交通省の宮浦様の御説明に質問があります。9 ページの是正指導の取組についてです。ここで勧告、働きかけ、要請とありますが、その内容を教えていただきたく思いますでしょうか。具体的には、そういう行為をやめてくださいと言うだけなのか、行わせた行為に対する対価を支払ってくださいというところまで言ってい

るのかというのをお聞きしたいということです。つまり、後者のように金銭負担が生じることが遵守のインセンティブになると思いましたので質問させていただきます。よろしく願います。

○国土交通省 宮浦補佐

国土交通省でございます。ありがとうございます。段階に応じて、勧告、働きかけ、要請をするというところで、グラデーションがあるのですけれども、仰っていたお金を返してくださいというところまでは行いません。基本的には、違反原因行為についてはその慣行をやめるようにお願いをするというのが、基本的な是正指導の内容でございます。

○神田座長

よろしいでしょうか。御質問が他にあればお受けします。高岡委員、どうぞ。

○高岡委員

ありがとうございます。国土交通省や矢野先生にではなく、事務局に伺いたいです。今の滝澤委員の質問とも少し関連するのですが、国土交通省等の国の方針として、荷待ち・荷役時間の合計を2時間以内に収めたいということを既に公表されていると思います。今回のこの研究会では、対価が支払われているかどうかということが主要な論点になるのかと存じます。そこで、例えば3時間の荷待ち・荷役をさせた場合でもその対価が支払われていれば問題がないという整理なのか、2時間以内に収めたいという国の方針があるので、それをベースとしつつ、2時間以内の分でも当然そこに対価が支払われなければいけないため、何かできないかを検討することが論点になってくるという理解でよろしいでしょうか。

○公正取引委員会 柴山課長

後者のように考えております。

○神田座長

他はよろしいでしょうか。時間もありますので、自由討議に入らせていただきます。

### (3) 自由討議 (①物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応について)

○神田座長

御議論に入ってください前に、本日御欠席されております、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。

○公正取引委員会 柴山課長

『物流業界の加盟組合からは、運送事業者が対等な立場で着荷主と交渉することが極めて難しい状況にあるなかで、本来収受しなければならない附帯作業に伴う料金や、運賃に関して適正取引が進んでいない状況であり、商慣習が変わっていないという声があがっている。運送契約書に「荷下ろし方法」を具体的に明記して、運賃（拠点から拠点までの距離）には附帯作業は含まれておらず、別途料金が加算される運送契約が主流とならなければ、附帯作業を無償で行うという現状の商慣習は変わらない。着荷主側の事情で発生しているコストをどこが負担するのかを明確にし、問題解決に向けた行動変容を促すような方策を検討すべきと考える。』という御意見を頂戴しております。

○神田座長

ありがとうございました。御発言いただく際のお願いを申し上げます。御発言を希望される方は、挙手いただきますようお願いいたします。オンラインにて御参加の方は、挙手ボタ

ンにてお知らせ願います。発言の順番は、こちらから指名させていただきますので、指名後に御発言をお願いします。それでは、いかがでしょうか。

○多田委員

御指名ありがとうございます。御説明を伺っていて、1番の問題だと感じたのは、着荷主と実運送事業者の間には契約がないにもかかわらず、実際には着荷主が様々な要請をしているということです。先ほどの国土交通省の御説明では、滝澤委員の御質問とも関連しますが、具体的な法律がない中で、可能な限りの対応をいただいていることを伺いました。その上で、実際に契約関係がないという、実態との「ずれ」をどのようにして修正するかを考える必要があるかと思えます。

国土交通省の資料11ページで、費用負担の考え方をお示しいただいております。着荷主と発荷主の契約が問題解決に向けた議論の出発点となると思えますので、この契約関係に対するアプローチが考えられます。その場合には、理論的な整理とともに、利用可能なツールについても思いを致す必要がありますが、事務局の資料13ページで、特殊指定について御説明をいただいています。1つの方策として、特殊指定を制定することができれば、法的な根拠を持って、この問題に対処できるのではないかと思います。特殊指定は、特定の事業分野における業界特殊な問題を対象とするものですが、問題の所在については、業界関係者も既に理解しているものと思えます。具体的には、待ち時間あるいは荷役についての話がありましたが、問題となっている行為も明確であり、ピンポイントで問題に対応するための手段として特殊指定が使えるのではないかと考えました。以上です。

○神田座長

はい。どうもありがとうございました、それでは松田委員。

○松田委員

はい。御説明どうもありがとうございます。私は、今回の論点との関係で、2点、コメント申し上げたいと考えております。

1点目は、今回、御説明いただいた中にも示されていましたが、この問題の根本と言いますか、1つの原因としては、やはり商慣習というものが、それによって、運送の範囲が曖昧になっているという点にあると思えます。曖昧であれば、ついでにこれもやっているとことになってしまっていて、コスト意識も生まれず、非効率になるという悪循環が生じているのではないかと考えております。今回、取適法の運用基準などのパブリックコメントの際にも、運送の業務と附随作業の切り分けについても御質問があったと思えます。少なくとも取適法や独禁法の世界では、そのあたりをどのように区分して、無償と有償の境界をきちんと示していくかということがまず重要なのかなと考えております。

もう1つコメントとしましては、その上で何ができるかというところでございます。昨年の研究会の際にも少し申し上げたのですが、少なくとも現状でも、着荷主のところから実際に持ってくるドライバーの方は、発荷主の履行補助者と位置付けられると思えます。履行補助者から役務を無償で提供させているということが、着荷主から発荷主に対する不当な経済上の利益の提供要請になるという切り口は、十分に現行法においても対応できるのではないかと考えております。しかし、それだけでは十分ではないという気もしています。発荷主が取適法を遵守し、ドライバーの方に対してきちんと報酬が支払われている場合は良いですが、そうではない場合もあり得るので、発荷主から実運送事業者にきちんと報酬が届くような仕組みにする必要があります。そうしますと、やはり実運送事業者の不利益と捉えるのが最も実効的なのかなと思えます。今回の国土交通省の資料の最後でも標準貨物自動車運送約款を引用していただきましたけれども、直接その場で要請された業務に対して運賃料金を収受することを認めるような規定もあるように見受けられました。ですので、その場で口頭での発注、すなわち強い発荷主がトラックドライバーの方にその場で発注して無償で業務

させたということで、端的にそこに取引関係を認め、物流特殊指定に含めていくということもあるのかと思いました。以上です。

○神田座長

はい。ありがとうございます。それでは滝澤委員、お願いします。

○滝澤委員

ありがとうございます。今、2名の委員が仰ったことについて、付け加えるような形で、コメントさせていただきます。

御説明にありましたところで、まず一番気になりますのが、契約がきちんとされていないということです。契約書面等により運送内容を明確に規定して、発荷主側はもちろんですけれども、着荷主側も、どこまでが契約上の運送役務であるかを把握できるようにする、これにより当事者が附帯役務を追加的に依頼したらそれを具体的に認識して行動できるようにする、というのが最初の一步ではないでしょうか。そうしないと、荷役・荷待ちがどの程度生じているのか、把握すらできないのではないかと思います。

それ以上に何ができるかという話ですけれども、まず荷役・荷待ちを無くすという方向で国土交通省が注力されていると理解しました。一方で、どうしても荷役・荷待ちが発生している実態があります。そうであれば、それらが生じた際に、実運送事業者に対して円滑に対価を支払うための仕組み、何らかの形で附帯役務をチェックして、発荷主に対して実運送事業者が、さらに着荷主に対して発荷主が、その分の費用をきちんと請求して迅速に支払われる仕組みが必要だと思います。

また、先ほど質問させていただいた趣旨のとおりですけれども、着荷主に金銭負担が生じるとなると、そのような要請をやめるインセンティブにもなるように思います。

次に、先ほどから、特殊指定というお話が出ています。特殊指定に関しては、まず独禁法規制全体の枠組みに立ち返って整理しつつ、その必要性を考えるべきだと思います。もし有効に規制を及ぼすために必要だということになるのであれば、特殊指定の位置付けを最初にきちんとした方がいいと考えます。今の優越的地位濫用ガイドラインは、注2において、第2条9項5号に該当する優越的地位濫用に対しては同号を一元的に適用するので、同6号により指定される特殊指定などは適用されない、という書き方になっています。この点をまず整理することで、特殊指定の必要性について検討できるようになると思います。

また、現在物流については、取適法の特定運送委託に加えて、物流特殊指定や国土交通省の規制もあって、全体としてパッチワーク的で非常に分かりにくくなっています。そこで、今回さらに分かりにくい規制を積み重ねる形にならないように気をつける必要があるだろうと思います。その上で、特殊指定を設けるのであれば、矢野先生の資料の14ページですけれども、どこで問題が生じているのかというのを実態に即してきちんと把握し、それを踏まえて行う必要があります。先ほど御説明いただいた内容には、いろいろな複雑な背景構造があると理解しました。第一に、荷主、特に着荷主が実運送事業者よりも立場が強いという構造を背景として問題が生じているのであれば、この着荷主と実運送事業者との間を直接規制するのも1つ考えられる方法だと思います。着荷主と実運送事業者との間には確かに契約関係はないのですけれども、当該運送役務は、着荷主と発荷主との間の大元の契約に基づいており、着荷主は、運送取引の内容について把握できないわけではないという状況です。また、荷受人としての権利義務も生じます。そして、実際にも着荷主の指示監督のもとで実運送事業者に事実上附帯役務を行わせたりするわけです。そのため、全く無関係ということにはならないだろうと思います。

一方で、気になりましたのが、運送事業者が着荷主に直接費用を請求していない、という公正取引委員会からの御説明です。したがって、運送事業者と着荷主という直接の規制が実際に機能し得るのかというのは気になるところです。

第二に、着荷主と発荷主の間にも構造的問題がありそうです。運送事業者というのは、発

荷主と着荷主との間の取引を前提として、履行補助者として運送役務を提供しているということがあります。サプライチェーンを念頭に置くと、サプライチェーンの上方に存在する着荷主が下方に位置する発荷主よりも取引上の立場が強い可能性が高いと思います。この着荷主の発荷主に対する交渉力の強さが、発荷主の履行を補助する運送事業者にも<sup>しわよ</sup>皺寄せとなって影響しているという可能性がある、これを問題にすることも考えられるように思いました。

いずれにしても、いろんなところを整理してから、何が一番実効的かを考えるべきだというコメントになります。

#### ○神田座長

どうもありがとうございました。それでは、魚住委員をお願いします。

#### ○魚住委員

ありがとうございます。皆様の御説明にもありましたように、実態としてはかなり複雑にプレイヤーが絡み合っているということが言えるかと思います。その中で、着荷主側だけに問題の原因があるわけではないと思います。例えば、広大な敷地の工場の中で、着荷主自身も気がついていないところで附帯業務が発生しているというケースもあるというふうには思っております。

その中で安全に関わるものはもちろんですけれども、どこまで細かい条項まで契約に盛り込むべきか、というところの線引きは難しく、御検討いただきたいと考えてございます。過度な規制にならないようにというところは、これまでも繰り返し意見を出させていただいておりますけれども、やはり改正物流効率化法による、荷主に対する努力義務や報告義務、あるいはトラックGメンによる是正指導など、既存の政策との整合を図っていただいて、二重、三重の規制にならないようお願いしたいと考えてございます。

また、発荷主と着荷主の情報共有は必要であると考えております。例えば納品依頼書の中で附帯作業や到着時間指定を明記していくというところも一案かと考えておまして、運送会社の方で何か問題が発生した時に、きちんと発荷主が円滑に請求できる仕組みを整えていくことが必要だと考えております。

また、それに関連しますけれども、契約上の責任の明確化というところも重要だと思っております。例えば発荷主と運送事業者の契約の中で、着荷主が荷待ちのような附帯作業を要請した場合には、運送事業者は直ちにそれを発荷主に連絡をして要請された附帯作業は行わないで荷物を持って帰る等です。また、追加費用は発荷主から着荷主にしっかり請求をして、運送事業者が負担しないというようなことを、あらかじめ決めておくということも考えられます。また、発荷主と着荷主の契約においても荷待ちや急な発注変更等に伴う追加費用を事前に合意して設定しておくということは、努力義務としても必要になっているのではないかと考えております。

また、政府方針としてこのような事項の明確化をしていただくということも、有効かと思えます。本来、附帯作業というのは着荷主側の業務であるということが政府の方針で明確化されれば、そうした実態の変化が生まれてくるのではないかと考えております。現場では、ドライバーが次の配送先に早く行きたいということで、着荷主側の業務を肩代わりするというようなことも発生しているのだと思いますが、発荷主や元請運送事業者がそういった実態が発生しているということ把握できていないこともあろうかと思っておりますので、そのあたりの情報の周知といいますか、共有といったところも必要になってくるかなと思います。

また最後ですけれども、着荷主側でも委託構造があるのではないかと思っています。着荷主が物流センターとか運営の作業を別の会社に委託をされていて、その現場において追加の作業が発生するということが起こっているのではないかと思っています。そのあたりの責任が誰にあるのか、あるいは実態がどうなっているのかの明確化を図っていただきたいと考えております。以上でございます。

○神田座長

はい。どうもありがとうございました。それでは原委員どうぞ。

○原委員

ありがとうございます。既に各委員の皆様も指摘されたところで、重複することもあるかと思うのですけれども、私の方でも、着荷主と発荷主との間での契約が肝になると考えております。

今回、取適法で、特定運送委託が入りました。特定運送委託では、必ずしも物流契約ではない、例えば部品供給契約などに物流が含まれているというのをある意味、元請けと捉えて、再委託構造を見いだすという形で改正がされておりますけれども、元々の契約が物流契約ではない時に、物流に関する条件があまり明確に記載されていないことは多々あるのではないかと思います。物流が含まれるのであれば、物流契約のように具体的な条件が明記されて、どのような作業が入るのか、追加作業がある場合の料金がいくらかなどが明確になっていることが非常に重要と思っております。そこで明確になった条件が、再委託するときに、同じ条件で伝わっていくことにより、実際にものを運ぶ人と着荷主との間で同じ条件設定になっているということが確保できると思っております。

実際の作業においては、その場で想定外の作業が発生したり、荷待ち時間が発生したりするということもあるかと思っております。その場での追加の作業に対応できるということも効率的な物流という観点から必要になることもあるかと思っております。追加の作業ができないということではなく、作業はできるけれども、その時にきちんと条件が明示されて、対価として支払が行われるという仕組みを確保するのが重要と思っております。その場合に、実運送事業者と発荷主、発荷主と着荷主と契約関係を遡って支払が発生するのがいいのか、その場で着荷主と実運送事業者の間で新たに契約が成立することで支払が行われるのがいいかは検討を要しますが、着荷主が大きな会社であるとする、直接支払をするにはアカウントを作る必要があるなど、実務的なハードルがあるかもしれません。直接請求が難しい時には契約関係を遡って支払うということができるといいなと思っております。

では、それを具体的にどう実現するのがいいかですが、独禁法の優越的地位の濫用規制とか物流特殊指定というのは、やはり適用される範囲が限定されてしまうということがありますが、先ほどの国土交通省の御説明スライドの11ページでは、発荷主と着荷主との契約関係に着目するようですので、そこで御対応いただくのが、まず望ましいのかなと思っております。それで足りない、手が届かないところがあれば、そこをピンポイントで物流特殊指定や優越的地位の濫用規制などで対応することを考えることができるのではないかと思います。以上です。

○神田座長

はい。どうもありがとうございました。それでは高岡委員。

○高岡委員

以前もこの研究会で申し上げたと思うのですが、物流と商流というのは、取引の中ですごく複雑に絡み合っています。その中で、物流に関わる附帯サービスの対価をどう支払うかということが論点だと思うのですが、それが商流にうまく反映されていないのが、一番の問題だと考えています。矢野先生の資料の最後のページの図を基に考えると、今、発荷主と元請運送事業者、あるいは元請運送事業者と実運送事業者の間の取引は取適法の適用対象です。赤い線のところが物流で、実運送事業者と着荷主の間では、契約外の荷待ち・荷役その他の附帯作業が発生しているという実態があるのだと思いますが、その発荷主と着荷主との間の契約、あるいは発荷主と元請運送事業者との間の契約には、多少なりとも荷待ちや荷役時間に関する条項は入っています。

ただし、着荷主に荷物を届ける際、必ず毎日同じ荷待ち・荷役時間になるとは限りません。例えばスーパーに納品に行った時に、バックヤードにあるパレットを整理して帰ってほしいと10分ぐらいの作業かと思って着荷主はドライバーに頼むのですが、実は1時間かかったとか、重い荷物を届けた際に新しいものを倉庫の手前を出して奥に納品してくれといった附帯作業が発生したり等、そういったものをいちいち契約に明記するのはほとんど不可能に近いです。

よって、私も原委員と同じ意見で、生じてしまった附帯作業分の請求を後から行う場合にどのように実効性を持たせるかという問題になってくるのかなと思います。そう考えると、発荷主と元請運送事業者との運送契約の中で、今でも後日請求はしていると思うのですが、それでも支払われていない分についてどのように整理するか。あるいは、一番の問題は、実運送事業者と元請運送事業者、元請運送事業者と発荷主の間では、こんな附帯作業が今日は発生してしまい余分に2時間かかりましたと連絡がされていても、発荷主と着荷主の間ではそんなこと知らない、というようになっていることが結構あるということかもしれません。そうであれば、発荷主と着荷主との商流上の契約において後から生じた附帯作業の分を確実に請求できるような仕組みや、契約のひな形等を提供するなど国・政府側がサポートするのが重要なのではないかなと考えます。以上です。

○神田座長

はい、どうもありがとうございました。それでは、及川委員、どうぞお願いいたします。

○及川委員

働き方改革の取組が進んでいます。また、物流、DXですとか、グリーン物流という言葉もございます。こういった新たな課題に対応することによりまして、近年、発荷主、着荷主、運送事業者の間での協業が進んでいます。全国展開している大手事業者などでは、運送業だけではなく、食品製造業ですとか、他分野でもタグを組んで、システム化された共同配送というのが行われています。各地で業種、業界を超えたネットワーク組織というのも組成されています。また、運送事業者の労災作業事故の多くは着荷主の所で起こっています。こういったことから、着荷主が、安全安心についての申出を運送事業者にすることも、たびたび聞かれるところですね。要するに、着荷主と運送事業者が一体となって課題を解決する場面は大変最近増えておりまして、着荷主の果たす役割は、大変大きくなっていると感じられます。また、共同運送というのは、相談事例が多いと感じるところですけども、こういった取組は大企業だけではなく、地方にも進んでいます。デジタル化、環境負荷の低減、安全安心、あるいは資源循環や特にコールド・チェーンの物流などでは、発荷主、着荷主、それから運送事業者、3社での相互連携が図られていることが、大変多くなっており、取引関係にある場面が増えていると感じています。

他方で、運送事業者にとっての顧客というのは発荷主と着荷主ですので、契約書がないような業務をやっている運送事業者にとっては、着荷主が一番つながりにくい状況にあります。運送事業者の意向が確認されない、あるいは把握できないということで、運送事業者に対する、過度な要求が深刻な結果をもたらしているということが受け止められない着荷主がいることも現状であると理解をしています。着荷主、発荷主、運送事業者それぞれの立場によって、荷物の扱いですとか、取引について大きな認識の違いがあるということが最大の問題ではないかと感じております。お互いのニーズあるいは課題を共有して対応する力が、今後のこの分野の企業の競争力になると思います。三角形の面作りが進むように、取引関係や契約関係がないと言われる着荷主と運送事業者との間のルールを、はっきりさせていくことが求められていると感じています。具体的に、運送事業者から着荷主に対して説明や意見を求めた場合は真摯に対応するということをはっきりさせていくことだと思います。国土交通省の方で解説書がありますので、いろんな分野の人たちが読めるように、指針レベルのガイドラインに広げることによって、こういった考え方や理解が進むことを期待しています。待機時

間についての相当額の請求というのは、やはり、直接着荷主に知ってもらう道があったら、好ましいと思っております。着荷主の適正な業務の遂行を促す遵守義務がもっと明示されると大変ありがたいと考えております。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。日商の小島様、どうぞお願いいたします。

○小島氏

日本商工会議所の小島と申します。本日、加藤の代理で出席しております。よろしくお願ひいたします。商工会議所としても、これまで取引適正化を推進すべく、会員企業へのパートナーシップ構築宣言の推奨などに取り組んでまいりました。下請法改正などの制度整備も進みまして、私どもも周知活動には取り組んでおりますけれども、サプライチェーン全体での取引適正化に向けては先ほどの御説明のとおり、まだまだ課題が山積していると感じております。足元では、公正取引委員会、中小企業庁が連携されて、金型無償保管についての勧告など、悪しき商慣習の是正に向けた御尽力をいただき、大変感謝を申し上げます。議題 2 点について、それぞれコメントをさせていただきます。

荷待ち、荷役の現状につきましては、先ほど国土交通省からの御説明のとおり、改正物効法などを契機に、各業界ではメーカー、卸売事業者、小売事業者などの連携によりまして、荷待ち時間の短縮、荷役作業の効率化などが進められ、実際に成果も出てきていると伺っております。事務局資料の 7 ページ以降にあるような、悪質な事例については、もちろん厳に取り締まるべきと考えてございますが、一方で着荷主の方からは、発荷主と運送事業者との運送契約について、着荷主が把握をできていない、発荷主へパレット導入を呼び掛けているが、導入コスト等の制約から発荷主側がパレット導入に踏み切れていないといったような声が聞かれております。事務局資料 6 ページにあるような、着荷主が取引条件を主体的に決定しているとは必ずしも言い切れない状況があると考えられます。そこで、今後、着荷主に対して規制的措置を講じていくということであれば、発荷主と着荷主間の対話を促進するという観点から、禁止行為に関する業界ごとの類型化、あるいは現場に浸透を図るための分かりやすいガイドラインを策定するなど、着荷主の予見可能性を高める施策をしていただきたいと思います。

また、支払条件の適正化についても申し上げます。取適法の対象取引につきましては、今回の法改正によりまして、支払条件の適正化がおおむね措置されていると考えます。ただし、取適法対象外の事業者においては、経営者あるいは資金繰りを担う経理担当者は、企業規模にかかわらず、入金を早く、出金を遅くということで、支払期間を伸ばすことで、資金繰りを確保し、経営を安定させようとしています。よって現状では事務局資料 26 ページにあるような、支払条件が偏在をするサプライチェーンといったものが発生してしまいます。そこで、取適法対象外の事業者に対しましては、優越ガイドライン等により、取適法対象企業と同様の支払条件とすることで、サプライチェーンにいる全ての事業者を網羅するということが望ましいと考えます。その際、実効性のある措置をどう講ずるかが課題かと思えます。参考資料にありました、EU 各国のように支払条件に関して規制をするということで環境整備することも必要と考えます。その上で、優越ガイドライン等で取り締まるだけではなく、取適法対象外の事業者が取引適正化を行った場合のインセンティブについても、工夫の余地があると考えております。実際、支払条件の適正化を行おうとすると、規模や財務内容にかかわらず、事業者の大半がおのずと資金繰りがタイトになります。そこで、対象か非対象かにかかわらず、全ての事業者に対して、パートナーシップ構築宣言のような仕組みを活用して、支払条件の適正化に取り組むという場合の、事業規模に応じた税制・補助金等の優遇措置、また、手元資金では適正化が困難な事業者には、政府系の金融機関、信用保証協会を活用した民間金融機関からの低利融資制度が利用できるといった措置を希望いたします。もちろん優遇措置だけではなく、宣言を履行できない場合のペナルティを同時に措置していくことも有効で

はあると考えてございます。長くなりましたが、以上でございます。

○神田座長

はい、ありがとうございます。今日の2つ目のテーマについての御意見もいただきましてしまったのですが、1つ目のテーマについて、予定の時間を大幅に超過しておりますので、現在御発言希望の方にはもちろん御発言いただきたいのですが、可能であれば手短かにしていただくとありがたく存じます。

対面御参加の中では岡室委員、その後、オンラインで御参加の4人の委員の方々に御意見をいただきたいと思います。岡室委員、どうぞ。

○岡室委員

岡室です。先ほど高岡委員もおっしゃったように、根本的な悩みどころは物流と商流が分かれている点にあると感じています。両者は複雑に絡み合っているものの、事務局資料の10ページにもあるように、発荷主と着荷主間に取引関係、商流の関係があります。また、発荷主から元請運送事業者、更に下の実運送事業者へと続く商流が存在します。問題は、物流関係がある実運送事業者と着荷主の間に、荷待ちや荷役などの附帯サービスに関する取引、つまり物流に関わる追加的サービスの市場があると私は理解していますが、これが取引として認められていないことに根本的な問題があると考えています。これに関連して、多重取引や多重委託構造も存在すると理解しています。先ほど、発荷主と着荷主の商流に注目して対応するというのもあるとお話がありましたが、そもそも、矢野先生も最後のページでお示しになったように、様々な契約がある中で、業務範囲が明確でないことが多く、実運送事業者が着荷主の依頼で追加作業を行う場合、不明確な商慣習が根付いているのが現状です。着荷主側もこれを商慣習として認識しており、不適切という認識ができていない場合もあります。では、これをどう解決するかは難しい問題ですが、私は従来から附帯サービスも含めて取引とできればベストだと考えてきました。これは難しいことですが、先ほど国土交通省の説明にあったように運送約款の中で着荷主から運賃等を収受する部分があるとの話もありますので、これをベースに取引とみなし、その間において適切な取引が行われるルール作りを行うことが理想だと思います。もしそれが難しい場合、次善策としては、物流サービスの元請運送事業者が肝心のプレイヤーだと考えています。元請運送事業者と発荷主の契約をしっかりさせれば、多重構造を通じた実運送事業者との取引において、着荷主からの要求に対する適切な対価請求などを契約に盛り込むことで問題解消が可能です。これはもしかすると先ほど高岡委員のお話に近いかもしれませんが、私もそのように考える次第でございます。

○神田座長

はい、どうもありがとうございます。それではオンラインで御参加の渡邊委員、どうぞお願いいたします。

○渡邊委員

今回の着荷主に着目した視点は大変ありがたく思っております。私も製造業に関わっていますが、この問題は、着荷主側が附帯業務についてきちんと明確にしない限り、是正は難しいと考えています。例えば、大手の自動車メーカーのような値段を決めている側の事業者は、着荷主側が実運送事業者にどんな要望を出しているかを実際には御存知ありません。ですから、発注者が附帯業務の種類、それに対して何が附帯業務として認められ、またそれを何時間とカウントするのかといったことを明確にするルールにしていけないと是正されたいと思います。また、着荷主が必ずしも発注者でない場合もあります。例えば、Tier1が発注者でTier2が着荷主であるようなケースもありえます。そうした場合、着荷主からの要望を運送事業者が発荷主に伝えるのはほぼ不可能です。ですので、製造業のように複雑な取引構造を持つ場合においては、まずは着荷主に関わる業務内容を明確にするルールを作ることに

是正は望めないと考えています。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは加毛委員からどうぞお願いします。

○加毛委員

ありがとうございます。東京大学の加毛と申します。時間が限られておりますので、なるべく手短かに申し上げます。

滝澤委員から御発言のあった、着荷主に対して金銭的負担を課すことより規制の実効性を高めるという点についてなのですが、矢野先生が御報告で指摘されたように、契約に基づく業務範囲が不明確であることが最も重要な問題であると思います。そのことを前提として、私が申し上げたいのは、業務範囲が明確であった場合に、私法上、いかなる規律が妥当するのかという点です。

まず、発荷主が着荷主に費用を請求する場合についてです。発荷主と着荷主の契約においてそれぞれの債務の内容が明確である場合、発荷主の債務に含まれない荷待ちや荷役作業を運送事業者が行わず、そのために、着荷主が運送品を引き取らないのであれば、それは、着荷主が発荷主との関係において受領遅滞に陥るものと評価できます。そして、着荷主の受領遅滞によって債務履行費用が増加すれば、その増加分は着荷主が負担するということが、民法413条2項に定められています。もし物流特殊指定や取適法によって、運送事業者が増加費用を発荷主に請求することが実質的に保障されるなら、発荷主は運送事業者に対して費用を支払ったうえで、受領遅滞に陥った着荷主に当該費用を請求するというのが、民法が想定する規律であると思われます。民法413条2項は任意規定であるので、当事者がそれとは異なる合意をすることは可能です。しかし、私法上、合理的であると考えられている規律の内容を確認しておくことは、当事者の別段の合意の合理性を評価するうえでも重要であるように思われます。

次に、運送事業者が着荷主に費用を請求する場合についてです。本日の研究会では、運送事業者と着荷主の間に契約関係が存在しないことが何度か指摘されましたが、運送営業について、商法は、運送品が到着した段階で、荷受人（着荷主）に運送契約上の権利義務が段階的に帰属することを規定しています。商法580条は、荷送人（発荷主）が運送人に対して運送品の処分権を有するところ、その行使によって費用が生じた場合には、運送人が荷送人に費用を請求できると定めています。そして、商法581条1項に基づき、運送品が到着地に到着すれば、荷受人が運送品処分権を取得することになり、その行使によって生じた費用の支払義務を負うということになります。さらに商法581条3項は、荷受人が運送品を受け取ったときは、運送人に対して運送賃等を支払う義務を負うことを規定しています。これらの商法の規定も任意規定なので、約款や契約等で別段の定めをすることは可能です。しかし、商法において、運送営業に関し、いかなるルールが合理的であるとして定められているのかを確認することは重要であると考えます。特に、私法上、運送事業者と着荷主の間に何らの法律関係がないという立場がとられているわけではなく、むしろ一定の法律関係が存在することを前提とした規律が設けられていることに留意すべきように思います。

以上のほか、判例法理として平成10年4月30日の最高裁判決が存在することも重要です。この判決は、発荷主と運送事業者間の契約条項が着荷主の権利行使に対して効力を有する場合があることを認めた判決であり、運送事業者が着荷主に費用請求をする可能性を考える上でも、一つの手がかりとなるのではないかと思います。

発言が長くなり失礼しました。

○神田座長

どうもありがとうございました。それでは、次に若林委員どうぞお願いいたします。

○若林委員

はい。ありがとうございました。私も手短かに三点だけ、重なる部分もあるかと思いますが、お話しさせていただきます。やはり問題となるのは、着荷主と実運送事業者との関係であるというのは皆さんおっしゃるとおりであると思いますが、明確に直接の取引がないということが問題となると思います。確かに、全く無関係ではありませんし、私法上、関係があるというのはおっしゃるとおりだとは思いますが、独占禁止法第2条9項6号ホに基づく特殊指定は、もともと自由で自主的な判断に基づく取引が行われるということを確認するという趣旨だと考えますと、やはり直接的な取引がない中で、ダイレクトに規制するというのは、少し難しいところがあるのかなというふうに思っております。だとすると、やはり発荷主と着荷主の関係に着目するということになるのかなとは思いますが、その場合には、やはり実運送事業者の方に、きちんと附帯業務等の代金が、支払われるような仕組みというのは確かに大事だなと思っております。

それから、特殊指定の問題ですけれども、先ほど滝澤委員がおっしゃったように、法定優越との関係を整理する必要があるかなと思います。大規模小売業告示も、21年改正後は、大規模小売店による行為も全て法定優越で処理されているということと考えますと、せっかく特殊指定をしても、それが使われないというのでは、意味がないということになるかと思っておりますので、そこをどう考えるかは整理が必要かなと思っております。

それから、業務の明確化が必要という点も賛成でございます。ただ、明確化というのは、現場にまで、共有されて意味があると思っておりますので、先の問題として、これをいかに浸透させていくかということを考えることも必要かなと思っております。以上です。

○神田座長

はい。どうもありがとうございました。それでは関経連の中島委員、どうぞお願いいたします。

○中島委員

関西経済連合会の中島です。手短かに1点申し上げます。発荷主・着荷主・運送業事業者という3者の関係性にそもそも着荷主による荷待ち・荷役の問題は根ざしております。単純に取引の相手方に限定して優越的地位の濫用規制を当てはめるだけでは、実態を十分に捉えきれない点に難しさがあると考えております。また、優越的地位の濫用規制は、取引の相手方に対する不利益行為を規制するという法体系であり、この枠組みを無理に拡張すると適用範囲がなし崩し的に拡大する余地を生み、結果として法規制への権威を損なう可能性があると思っております。そのため、優越的地位の濫用規制の拡大による対応は、慎重さが求められるというふうに考えております。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。鈴木委員からコメントをお預かりしているとのことですので、事務局からお願いいたします。

○公正取引委員会 柴山課長

御紹介いたします。以前からお伝えしているように、上から下まで基本は同じ形式の契約とすることが、まず全てのベースです。その契約には何をいつ、どこまでの責任で受け渡しをするかということ、目立つ行為には超過料金が発生することなども入れておくべきです。既に他の委員の方からのコメントにもあったように、このような契約のひな形をしっかり作成して、ひな形を広くサプライチェーンの上から下まで使うように指導をかけていくようにしていくのが良いと思います。

○神田座長

どうもありがとうございました。今日、1つ目のテーマが予定より30分以上が超過しております。大変申し訳ないですが、皆様方から大変貴重な御指摘、御意見たくさんいただきました。ありがとうございました。まだ言い足りないという方もいらっしゃるかと思うのですが、事後でも結構ですので、是非事務局までお寄せいただければと思います。これまでいただいた多様な御指摘、御意見について、事務局の方からもコメントがあればお願いいたします。

○公正取引委員会 柴山課長

時間がないので、一言だけですけれども、本当に貴重な御意見ありがとうございました。

いただいた御意見踏まえまして、事務局の方でどういった対応案というのがいいのかというのを考えていきたいと思っております。ありがとうございました。

○神田座長

どうもありがとうございました。私からも一言だけですが、今年の企業取引研究会の話でもあります。元々は受託というか運送委託に着目せざるを得ないというところでスタートしていたわけですけれども、今回、多くの方々、そして国土交通省の考え方もそうだと思うのですが、発荷主と着荷主間のところの取引が基本になるので、そのあたりを優越的地位の濫用や取適法のフレームワークで整理できないかということが、1つ大きなテーマだと思いますので、今日、皆様からいただいた貴重な御指摘を踏まえて、事務局で検討をしていただければと思います。

#### (4) 事務局説明 (②サプライチェーン全体での支払条件の適正化について)

○神田座長

それでは大変申し訳ないですが、2つ目のテーマはあまり時間がありません。多少の延長をお願いすることにならざるを得ないかと思っておりますが、2つ目のテーマを取り上げます。本日は、一般社団法人全国銀行協会の内田様をゲストとして迎えております。資料5について御説明をいただきます。その後、事務局から、資料2のサプライチェーン全体での支払条件の適正化についての説明をしていただきます。それでは、内田様、よろしくお願いたします。

○全国銀行協会 内田様

全国銀行協会の内田と申します。それでは、資料に沿って、私の方から金融機関における手形・小切手の電子化に関する取組状況等について、簡潔に御説明申しあげたいと思っております。

まず1ページを御覧ください。政府方針を踏まえ金融業界では自主行動計画を定めており、2026年度末までに電子交換所における手形・小切手の交換枚数をゼロにすることを最終目標としております。

次に2ページを御覧ください。足元の手形・小切手の交換枚数ですが、2024年に電子交換所において交換された手形・小切手の枚数は全体で1,967万枚となっており、2026年度末までに交換枚数をゼロにするためには、年間約984万枚を削減する必要があります。

次の3ページを御覧いただければと思います。この状況の中、2025年3月に、自主行動計画で定めておりました中間的な評価を実施しております。そこでは、一定の成果は見られるものの、これまでの取組だけでは目標の達成は困難と評価し、抜本的な取組を行う必要があるとしました。

次の4ページですが、この抜本的な取組において、下側左にありますとおり、当協会では、2027年の年度初から電子交換所における手形・小切手の交換を廃止することを決定いたしました。これらも踏まえて、本年度は、手形・小切手の削減に向けた取組施策等の状況のフォロー、でんさいネットと連携した周知・広報を強化する取組等を実施することとしておりま

す。

5 ページを御覧ください。ここでは抜本的な取組等による金融機関の手形・小切手の交換方法の変化を示しております。電子交換所における交換を廃止することで、アフターの図にありますとおり、手形・小切手の取扱いを継続しようとする金融機関は郵送等により個別に交換する必要が出てきます。

次の6ページをご覧ください。本年6月に、金融機関に取組施策についてアンケートを実施しております。表の赤枠で囲っておりますとおり、特に既存先への手形用紙・小切手用紙の発行停止につきましては、公表済みと公表予定の金融機関の数を合わせると約9割となっており、ほぼ全ての金融機関で取組が進捗していることが確認できております。

7 ページを御覧ください。こちらは先ほど申し上げました既存先への手形・小切手用紙の発行停止の取組に関しまして、業態別で金融機関数と交換枚数を取りまとめた表となっております。発行停止予定と回答している金融機関は交換枚数ベースでは95%ということになり、また、実際に公表済みの金融機関は、2025年6月時点で340金融機関、交換枚数ベースは84%という結果となっております。

8 ページをご覧ください。こちらのページ以降は、周知・広報活動についての説明になりますが、当協会は、でんさいネットと共同主催で事業者向けに週1回の頻度でオンラインセミナーを開催しております。4月から10月までに約9,000人が参加しており、電子化対応のサポートを行っております。

最後の9ページでございます。本年度はでんさいネットと共同で周知・広報活動を実施しており、新たにチラシや動画を作成してウェブ広告や交通広告、新聞雑誌広告を実施しているほか、特設サイトも開設して利用者への周知を行っております。右側の図にありますとおり、特設サイトでは2027年3月31日までのカウントダウンを行っており、ここでは504日となっておりますが、現在、残り498日と500日を切っている状況でございます。

当協会では引き続き関係者と協力しながら、目標達成に向けて邁進していく所存でございます。以上、簡単な御説明ではございますが、私から以上となります。御清聴ありがとうございます。

#### ○神田座長

ありがとうございます。続いて、資料2に基づき、事務局からサプライチェーン全体での支払条件の適正化について御説明いただきます。

#### ○公正取引委員会 柴山課長

それでは、議題2でございますけれども、手短かに御説明したいと思います。

16 ページです。これは支払条件の適正化に関する近年の取組ということで、令和3年の成長戦略実行計画から下請法の改正や通達の部分を含めて御紹介しているページです。

次に17 ページです。取適法では、支払期日に関して具体的基準が示されておまして、実効的に対処が可能であるというところですが、取適法の対象外取引については、独禁法の優越的地位の濫用規制というのはございますけれども、支払期日に関する具体的基準というのはないということで、未然防止の観点からは、必ずしも十分ではないと書いております。

18 ページでございますけれども、サプライチェーン全体での支払条件の適正化ということで、具体的基準が取適法の対象外取引では存在しないということで、サプライチェーンの一部の事業者には、資金繰りの負担が偏っているという状況がございます。受発注関係が固定化されて不利益を押し付けられやすい構造にあるサプライチェーンの全体において、支払状況の適正化を図るために、不当に長く支払サイトを設定するような行為について、優越的地位の濫用にかかる考え方を整理して、取適法対象外取引においても、実効的な取組を検討する必要があると考えております。

それから、19 ページから、支払状況に関するアンケート調査の結果をまとめております。

20 ページで示している、全て現金で払っているというのが9割であるということですよ

か、21 ページで示している、受領日から支払期日までを 60 日に設定している事業者は約 9 割であるとか、22 ページですけれども、支払サイトの決定方法につきましては、発注者の基準により決めるというのが約 5 割ということをごさいます。また、その場合に、支払期日までの期間が長期化する傾向があると書いております。

23 ページですけれども、ティア別に見たものですが、支払期日までの期間において、ティアが深いほど、60 日超に設定される事業者が多い傾向にあるということです。

24 ページですけれども、支払サイトを短縮するために、望む施策として、自社が受け取る手形の廃止やサイト短縮を挙げる事業者が約 3 割いるということをごさいます。

25 ページですけれども、下請法の運用状況における「措置件数の業種別内訳」の上位 5 業種を挙げています。そこでは、他の業種に比べて、支払期日までの期間が長くなっているという事の御紹介でございます。

最後 26 ページでございすけれども、御議論いただきたい事項ということで、矢印のところでございますが、取適法の対象取引の延長線上にあるサプライチェーン全体において、支払期日が適切に設定されるような環境整備に向けて、優越的地位の濫用の観点から、例えば、支払期日に関する具体的な基準を定めるという方策が考えられますが、どのような対象に対して、どのような取組を講ずるべきかということで、論点として挙げさせていただいています。以上になります。

○神田座長

ありがとうございました。

議事進行として、御質問を求める時間が取れませんので、いきなり御意見をお出しただいて、その中でもし御質問があればしていただくということをお願いしたいと思います。

#### (5) 自由討議 (②サプライチェーン全体での支払条件の適正化について)

○神田座長

それでは、先ほど事務局から御説明がありました、サプライチェーン全体での支払条件の適正化について、自由討議とさせていただきます。

御議論に入ってください前に、本日御欠席されております、仁平委員、渡辺努委員から、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。

○公正取引委員会 柴山課長

はい。まず、仁平委員からでございます。これまでの議論で発言したことと重複するが、取適法の範囲に含まれていない取引も含めて商慣習の改善を進めていかないと取引の適正化は浸透しない。支払サイトの短縮についても、サプライチェーンの川上から順番に全体で進めていく必要がある。2026 年 1 月の取適法の施行を足掛かりとして、どの取引先とも適正に取引をしなければならないという商慣習をひろげていくことが大事である。という御意見をいただいております。

続きまして、渡辺努委員からの御意見を御紹介いたします。tier 別の支払期日までの期間に関する調査結果についてということで、23 ページに掲載されているティア別の支払期日までの期間に関する調査結果はとても貴重で、多くの示唆を含んでいると思えました。特に、深層になるにつれて支払期日までの期間が長くなる傾向に関心を持ちました。なぜこういう傾向があるのかをさらに深堀りできると良いと思います。1つの仮説は「企業は、受け取る資金は早く受け取り、支払う資金は遅らせたい、と考える」というのがあります。確かに、そうであれば 23 ページに示した結果が説明できます。しかし、もしそうであったとすると、行政がサイトを短くするよう無理やり指示することは、「受け取る資金は早く、支払う資金は遅く」という企業経営者の意思に反してしまうので、過剰介入になってしまうかもしれま

せん。その辺りは慎重に考えるべきポイントと思います。

もう1点でございますけれども、支払期日までの期間を短縮することのメリットについて、支払期日までの期間を短くすることがどういうメリットを持つかについても理解を深める必要があると思います。仮に支払期日までの期間が長かったとしても、確実に回収できるのであれば、経営者としては何の心配もなく、実害はありません。しかし、現実には、確実に回収できるという保証はなく、期日までの期間が長くなればなるほど、回収不能になる確率が高まる（回収に関する不確実性が高まる）のだらうと思います。そして、この不確実性の高まりは実害を伴います。例えば、不確実性が高まるにつれて、経営者は、回収不能になるかもと気を揉んだり、回収不能に備えた準備をしたりするため、本業に割ける時間と労力が削がれます。こういう実害が大きいと、ひいては、日本経済全体の成長も損なわれると考えられます。という御意見をいただきました。

○神田座長

はい、どうもありがとうございました。それでは皆様方から御意見お聞きできればありがたいと思います。それでは、魚住委員どうぞ。

○魚住委員

ありがとうございます。支払条件の適正化が企業にとっての資金繰りに直結をしまいらいますので、運転資金について与信の問題もございまして、苦勞される企業や業界が出てくるかと思っております。是非、サプライチェーンを構成する関係企業にヒアリングをしていただき、取引の実態をしっかりと把握いただいた上で、慎重な検討をいただきたいというふうに考えてございます。その上で、18 ページ目で質問ですが、上の枠の2つ目で、「不当に長く支払サイトを設定するような行為」というところの「不当」というのが、何が不当に当たるのか、そういったところは明確にしていく必要があると考えております。

また、同じページにサプライチェーンの図があり、製造業という例になっておりますが、この一番左側のサプライチェーンの一番上位にくるところが、例えば国や自治体がこれに該当するというケースもあるのではないかと考えてございます。この優越的地位の濫用として規制の対象となりうるのかどうかということも、支払条件の短縮化の範疇に入ってくるかもしれないと思っております。そういったところも御検討いただければと思います。

また、こういった政府による規制や執行の部分と、企業や業界団体の自主的な取組を両論で回していくということが必要かと思っておりますので、課題の把握と実行面の連携もお願いしたいと考えております。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。それでは松田委員、お願いいたします。

○松田委員

ありがとうございます。今回の事務局の御提案にありますように、サプライチェーンにおいて取適法対象外のところにも、受領日から60日以内の現金払、あるいは経済的に同等の効果を持つ支払手段にするということの方向性については賛同いたします。

他方で、このように取適法の対象を広げてしまうことによって、中小企業に対して支払サイトの短縮を求める場面も出てこようかと思っております。その際に、サプライチェーンで今回図示していただいているように、製造業、例えば自動車産業のように、すぐ大きなメーカーさんを想定すると、サプライチェーン内でこの転嫁をすれば良いというような気もしますが、システムやソフトウェアのように、実際に提供する主体のプロバイダー側が、中小規模という場合もあり得ると思っております。その際には、顧客との関係で支払サイトを短縮してもらわないと、更に次も短縮できないという構造の分野もあるのかもしれないと思います。今

回の話の次のことかもしれませんが、もしそういうことが実態上見えてきましたら、また御検討いただけるとありがたいと思いました。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。では岡室委員、お願いいたします。

○岡室委員

資料 23 ページの完成品メーカーの中で 60 日超の支払期間が 1 割弱あるとなっています。これが原因で、下流の支払サイトも長くなる問題があると理解しています。このところ、きちんと規制する必要があるかと思えます。

また、企業にとっては企業間信用というのがあり、売買契約の際に、支払うまでの期間があり、その間、現金が手元にあります。特に中小企業において、そういった企業間信用はより重要な仕組みとなっているという話があります。今は逆になっていて、つまり上流で長期の支払期日を設定しているので、ティアが下がるほど企業間信用による資金調達の可能性が減っていきます。これを不公正な商慣習として、優越的地位の濫用規制の中でもきちんと規制していくことが望ましいと思えますし、企業間信用という点からしても必要だと考えております。

○神田座長

ありがとうございました。それでは高岡委員、お願いいたします。

○高岡委員

私もこの部分に何らかの規制をかけることについては賛成でございます。今現在、日本は金利が低い状態ですが、今後金利が上がっていくことを考えると、支払サイトと受取サイトの差分を負担している資金繰りの金利が上がっていくということになりますので、今のうちにきちんと整備すべきではないかと思えます。

18 ページの取適法対象外事業者等の声について、おそらくこのサプライチェーン上で滞りなく資金が流れることが重要で、むしろ目詰まりが起こってしまう人たちというのは、ここで転注の可能性を考えて交渉ができず、取引上の地位が弱く、おそらく取引依存度が高く、そこから受注ができなくなると大変だと考える方々だと思えますので、ある意味、優越している地位の方から、支払サイトが長い状態になっているのではないかと思いますので、是非整備をお願いしたいと感じました。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。多田委員、お願いいたします。

○多田委員

簡潔に申し上げます。前回の委員会でも申し上げた点と関係しますが、この問題を議論する際には、規制の実体面と手続面の両方を見る必要があると思えます。

26 ページの下方では、取適法適用対象外の取引が図示されていますが、実体的な規制の部分については、法定優越となるかと思えます。法定優越に関する具体的な記述の規定がないということであれば、ガイドラインに書き込むことによって、取適法と規制がそろおうと思えます。

それでも残る問題として、資料 17 ページに事件の件数がありましたが、やはり法定優越による対応では個別の認定が必要となるため、手続が重くなるという課題があると思えます。

そのため何ができるかということですが、理論的課題を整理した上で、特殊指定による対処を考えるのであれば、形式的、外形的な基準により適用対象が決まりますので、手続的な時間の短縮につながるものと思えます。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。原委員、お願いいたします。

○原委員

ありがとうございます。私から1点のみでございます。方向性として、この問題に何らかの形で対処するという点については、賛成しております。

26 ページに、優越的地位の濫用の観点から支払期日に関する具体的な基準を定めるという案が提案されていますが、契約自由の原則もありますので、具体的な支払期日が何日以内というところまでは、なかなか規制が難しいと思っております。優越的地位の濫用というのは、正常な商慣習に照らして不当にという条文がありますので、正常な商慣習とは何かということとを明らかにすることによって、優越的地位の濫用を効果的に使える形にな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加毛委員、どうぞお願いいたします。

○加毛委員

ありがとうございます。先ほど岡室委員が企業間信用についてお話をされましたが、我が国において約束手形は企業間信用の手段として広く用いられてきました。商品・サービスの提供者がその購入者に対して信用を供与することについて合理的な根拠が存在するのであれば問題はありませんが、合理的な根拠がないにもかかわらず、長期の支払サイトが設定されているとすると、それは無償で信用供与が行われていることとなりますので、法的観点からも問題があると思います。

先ほど魚住委員が資料 18 ページの「不当」が何を意味するのかについて言及されましたが、支払サイトの合理性を基礎づける根拠には幾つかのものがあるのだらうと思います。取引費用の削減に役立つということもあるでしょうし、取引の性質に基づいて代金の支払時期に一定の制約がかかる場合もあるのだらうと思います。

例えば、研究者が研究委託を受ける場合、研究者は研究成果を論文にして委託元に提出するわけですが、委託元では、提出された論文が委託した内容に適合しているか否かを審査する必要があります。その審査にかかる期間次第では、論文の提出から報酬の支払いまで一定の期間を要する場合もあるように思われます。

この点に関して、資料 25 ページの実態調査において、長期の支払サイトが設定されている理由が問題となります。合理的な理由がなく不当に長いということなのか、そうではなく、取引の性質上、成果物の受領から代金支払まで一定期間がかかるためなのか、そのあたりを把握しておく必要があるように思います。これも魚住委員がおっしゃられたことであると思いますが、取引の実態との関係で支払サイトの長さの合理性があるのかを検討する必要があるように思われます。以上です。

○神田座長

どうもありがとうございました。追加での御意見等は事務局の方まで、メールその他お電話でも結構ですので、是非お寄せいただきたいと思っております。

この問題、難問だと思ひまして、売掛金のように物を買った人が後払するというのはどこの国でもあると思ひます。ただ、それが 90 日、120 日も後で払うというのは、果たして正常な商慣習、独禁法について問題視しなくていいのかという問いがまずあると思ひます。

もう 1 つは、後払であっても、それを金融機関に持っていけばすぐ現金にはなるわけで、問題はそのコストです。もちろん、現金にしてくれる金融機関がなければいけません。

2 つ目は、売掛金は現金化ができるわけなのですが、そのコストをどちらが負担するとかという問題があり、そこで交渉の上適正に決められていれば、問題ないわけです。そういったあたりが絡んでくるのでなかなか難問で、今御指摘があったように、実態を踏まえて検討していただく必要があると思います。

## (6) 閉会

○神田座長

非常に本質的で、貴重な御指摘をいただいたかと思しますので、難問であるわけですが、本日の御指摘、あるいは、今後御意見もいただけると思しますので、それを踏まえて事務局の方でさらに詰めていただければと思います。

今日の点を含めて追加で御意見がございましたら、是非事務局に御連絡いただけるとありがたく存じます。事務局におかれましては、本日皆様からいただきました御意見・御指摘を踏まえ、さらに検討を進めていただければと存じます。

次回の第4回企業取引研究会では、これまでの研究会での議論を踏まえ、事務局において対応案の取りまとめを御提示いただくことを予定しております。それについて御報告いただき、皆様方に御議論をいただきたいと考えております。取りまとめに向けて、詰めの作業を事務局で行っていただきますので、そのプロセスでまた皆様にも個別に御相談することもあるかと思いますが、御意見をいただければありがたく存じます。

それでは、本日は延長してしまいまして大変申し訳ございませんが、これもちまして、企業取引研究会を閉会いたします。本日は、御多忙のところ、活発な御意見を頂戴し、また、熱心に御検討いただきましたことに厚く御礼を申し上げます。誠にありがとうございました。