

「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の
特定の不公正な取引方法」改正案に関する公聴会
報告書

令和8年6月17日

目次

1.	案件の内容.....	2
2.	公聴会期日及び場所.....	2
3.	公聴会において意見を述べた者及び意見要旨（敬称略、公述順）.....	2
4.	公聴会出席者.....	6

1. 案件の内容

公正取引委員会では、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁の環境整備や支払条件の適正化、物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応などの「企業取引研究会報告書」において示された課題に対応し、取引環境を整備する観点から、優越的地位の濫用規制の在り方を中心に検討することを目的として、令和7年7月以降、「企業取引研究会」（座長：神田秀樹 東京大学名誉教授）を開催し、議論を重ねてきた。

企業取引研究会における議論を踏まえて、前記課題に対応するため、公正取引委員会は、「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」改正案を作成し、同改正案について、独占禁止法第71条の規定に基づき公聴会を実施した。

2. 公聴会期日及び場所

・期日

令和8年4月14日（火）13時00分

・場所

東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー11階 1101会議室

※ウェブ会議によるオンライン開催と併用

3. 公聴会において意見を述べた者及び意見要旨（敬称略、公述順）

○公述人（全国中小企業団体中央会常務理事） 及川 勝

- ・ 改正案に賛成。
- ・ 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の問題は、この措置によって確実に解消していくと考える。本改正は、物流特殊指定の中に特定着荷主に対する規定を取り込むことを通じて問題を解決しようというものであり、適正であると考えます。
- ・ 適用対象となる取引について、今回の改正案は、この定義に従業員基準を導入するものであり、適切であると考えます。
- ・ 物流事業者間における多重下請構造の下で、実運送事業者に支払われる運賃の低価格化と、多重構造の中の下層であればあるほど低価格という問題がみられ、その解消のために、着荷主と発荷主との間で文書による取引条件の明示を定着化すること

が必要。他方、発注時点では完全に明示が難しいという場合が多いと思われ、新たな役務が発生した場合には、そのことを着荷主から発荷主に追加役務として連絡をし、書面で補充をするような新たなモデルとなるひな形を、普及・定着をしていただきたいと考える。

- ・ 物流特殊指定の告示に併せ中小企業者に分かりやすく周知徹底をしていただきたい。

○公述人（SM物流研究会） 加藤 貴文

- ・ 物流現場における長時間荷待ちや無償の附帯作業等の是正を通じ、取引の適正化及び物流の持続可能性を確保するという内容であるため、我々SM物流研究会として賛成。
- ・ 着荷主の定義及び範囲の明確化について、実態を踏まえ、取引関係であることのみをもって一律に着荷主と整理することのないよう、実質的な物品の引渡しを考慮した「着荷主」の考え方について、ガイドライン等において示すことを要望する。
- ・ 物流現場における荷待ちは着荷主の都合のみに起因して発生するものではなく、発荷主側の出荷遅延、運送事業者側の到着遅延、天候や事故等の不可抗力など、複数の要因が重なって発生する場合が多い。荷待ちの発生原因を類型化した上で、着荷主都合による不当な荷待ちに該当する具体的なケースをガイドライン等において示すことを要望する。
- ・ 制度の円滑な運用及び物流現場における混乱防止の観点から、発荷主と運送事業者との間において、適切な運送契約が締結されるよう、行政による周知・啓発が行われることを要望する。

○公述人（全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長） 坂井 俊文

- ・ 告示案に賛成の立場で意見を申し上げたい。
- ・ 取適法が今年1月1日から施行され、関係省庁の連携による迅速な対応にも感謝を申し上げたい。今回の法改正により発荷主とトラック運送事業者間の取引関係が取適法の対象となったことにより、商習慣の適正化がより一層強力に進むことに期待をしているところ。
- ・ 一方で、中小企業庁の価格交渉促進月間におけるフォローアップ調査結果によると、

昨年9月の調査で、トラック運送業は、発注企業の業種別で30業種中30位、受注企業の業種別でも30業種中27位と、なかなか価格転嫁が進まない状況にある。

- ・ トラック運送事業者と着荷主の間には何ら取引上の契約関係は存在していないものの、契約にない荷待ちや荷役が半ば当然のように行われている商習慣が、トラック運送事業者に一方的に非効率を負わせているといっても過言ではない。また、取引契約の中で発荷主より着荷主の方がその取引の内容に関する決定権限を有している場合も多く、着荷主の意向でトラック運送事業者を変更することすらできる状況にある。こうした状況を改善し適正な取引環境を実現していくためには、物流における着荷主への一定の規制は必要不可欠であり、実効性あるものとなるよう強く望む。

○公述人（日本自動車工業会物流部会長） 永野 岳人

- ・ ドライバー不足に苦しむ荷主としては、ドライバー処遇改善につながる今回の改正案には賛成で、発荷主、着荷主、元請運送事業者、実運送会社、実際のドライバーと、関係者が幅広いため、まずはルールを正確に認識することが必要であり、対象取引の定義、違反事例など、説明内容の充実をお願いしたい。
- ・ 着荷主が運送事業者に対価を払って荷下ろしをしてもらうといった事例もあるため、改正案第3項第1号を「自己のための当該物品の運送の役務以外の役務その他の経済上の利益を、当該役務に見合う対価を支払うことなく提供させること。」と修正いただきたい。
- ・ また、例えば着荷主でのドライバー作業内容について発荷主と着荷主との間で明示的に確認する際、発荷主、着荷主、元請運送事業者、実運送会社、そして実際のドライバーと、幅広く確認していく必要があるため、それなりの手間が掛かることが想定され、我々自工会としても、関連業界と連携して効率的な確認に努め、特に実運送会社、実際のドライバーに負担が掛からないように留意したいと考えている。

○公述人（公益社団法人全日本トラック協会副会長（適正取引委員長）） 平島 竜二

- ・ 改正案に対し、トラック運送業界として賛成の立場から意見を述べさせていただく。
- ・ 取適法の施行により発荷主とトラック運送事業者の取引が取適法の対象になったことで、取引の適正化が期待される。国土交通省による荷主等への働き掛け等

に関わる違反原因行為の割合をみると、長時間の荷待ちが過半数を占め、契約のない附帯業務が21%と、契約内容・範囲が不明確な中で附帯業務が商慣習として処理されてしまうなど、不適切な状況が生じている。

- ・ また、トラックドライバーの1運行当たりの拘束時間の内訳は、荷待ち時間と荷役作業時間で3時間を超えており、このように長時間の荷待ちや契約のない附帯業務が、トラックドライバーの長時間労働につながっている。特に、トラック運送事業者と直接の契約関係にない着荷主において、無償での附帯業務や長時間の待機などを強いられることが多く存在する状況において、今回の着荷主に着目して着荷主が行わせる無償での附帯業務などを新たに物流特殊指定対象に追加することは、大いに評価することができる。実運送事業者に附帯業務の料金が確実に支払われる仕組みが重要になる中で、今回の改正により、着荷主の意識改革や商慣行の改善などがなされ、トラックドライバーの労働環境の改善、サプライチェーン全体の取引適正化が図られることが大いに期待される。
- ・ また、従業員基準の追加や手形支払の禁止など、取適法の改正内容を物流特殊指定に反映することについては、取適法と物流特殊指定の整合性が取れるものであり、改正案の内容に賛成。

○公述人（明治学院大学教授） 佐藤 吾郎

- ・ 告示案について賛成の立場からその理由を、規制方法及び規制内容の二つの点から申し述べさせていただく。
- ・ 物流取引のサプライチェーン全体での適切な価格転嫁を図ることを政策目的として、物流業界における商慣習、すなわち着荷主が荷下ろしの場面におい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、運送事業者を通じて発荷主に対して要請する行為の是正を図ることは、喫緊の課題であり、荷待ち・荷役等の附帯サービスに正当な対価が支払われないことによる非効率性を是正し、価格転嫁を促進し、さらには、賃上げ原資を確保し賃上げの動きを持続させることが、社会的に必要とされているところである。このような喫緊の課題を早急にかつ的確に解決するためには、新たな規制枠組みを構築するよりも、より早急に的確に対応できるという意味で既存の規制を活用することが望ましいと考えており、本告示案は、既存

の規制である物流特殊指定を改正するものである。一般的に、特殊指定は、特定分野に限定した形で、当該特定分野に特徴的な悪質性のある一定の行為を、より簡易な手続により迅速かつ効果的に規制し得る点に、規制方法としての特徴があり、喫緊の課題である物流業界の商慣習を是正する一つの規制方法として物流特殊指定の改正を行うことは、特殊指定の規制方法としての特徴を生かした上で規制の実効性を図ることができることから、非常に有効である。

- ・ 告示案は、規制内容として着荷主と発荷主の関係に着目し、特殊指定の規制対象を拡大し、規制対象を着荷主による発荷主に対する特定の行為、すなわち契約外の荷待ち等運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為を禁止するものである。着荷主と発荷主との関係に着目し、直接着荷主による行為に対する規制を行う手法は、着荷主を物流取引のサプライチェーンの一環を担う存在として捉え、サプライチェーン全体の適正化を図るために着荷主に焦点を当てた規制であるといえる。このような手法は、物流取引のサプライチェーン全体において着荷主が果たしている機能、すなわち発荷主と物品の販売等の取引関係にある着荷主は、運送業者の運送委託のうち、運送品の引渡しに関する到着希望時刻、荷役の有無等の取引条件を発荷主との間で主体的に決定していることを、ヒアリング等により取引実態を的確に把握した上で規制を行うものであり、従来の規制を補完し、物流業界において問題となる行為を包括的かつ効果的に規制することが可能となることから、高く評価できる。
- ・ 上述のように告示案は、既存の規制枠組みである物流特殊指定を基礎に規制対象を拡大し、着荷主が発荷主の利益を不当に害する行為を禁止することを内容としており、飽くまでも既存の規制枠組みを活用し、言わばピンポイントで規制を行う点に特徴がある。現行の物流特殊指定については、必ずしも十分に機能していなかった面もあることから、改正物流特殊指定の内容の周知の徹底及び執行の強化を強く望む。

4. 公聴会出席者

公述人（敬称略、五十音順）

- (1) 全国中小企業団体中央会常務理事 及川 勝

- (2) SM物流研究会 加藤 貴文
- (3) 全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長 坂井 俊文
- (4) 明治学院大学教授 佐藤 吾郎
- (5) 日本自動車工業会物流部会長 永野 岳人
- (6) 公益社団法人全日本トラック協会 副会長（適正取引委員長） 平島 竜二

公正取引委員会

- (1) 委員 泉水 文雄
- (2) 企業取引課長 柴山 豊樹