

# 荷主と物流事業者との取引について(ポイント)

## 第1 調査内容

調査対象事業者	調査票発送数 (A)	回答者数 (B) (B/A)
荷主	10,000名	6,139名 (61.4%)
物流事業者	25,000名	7,008名 (28.0%)

※ 調査対象期間：平成25年8月1日～平成26年7月31日

書面調査における回答者のうち、物品の運送又は保管（以下「運送等」という。）に係る取引を行っているとは回答した荷主4,530名及び物流事業者4,620名からの、物品の運送等に係る年間取引高が多い取引先（上位3名。以下それぞれ「主要な物流事業者」、「主要な荷主」という。）との取引についての回答を基に調査結果を取りまとめている。

## 第2 調査結果①

### 1 書面交付及び支払方法の状況

#### 【荷主の主要な物流事業者に対する書面の交付状況】

書面の交付状況について回答した荷主4,478名のうち、多くが主要な物流事業者に物品の運送等の委託を行うに当たり、書面を交付していると回答している（81.1%）が、書面を交付していないと回答した荷主も一定数見受けられた（18.9%）。

#### 【荷主の主要な物流事業者に対する支払方法】

代金の支払方法について回答した荷主4,496名のうち789名（17.5%）が手形による支払を行っているとは回答し、120日を超えるサイトの手形で支払っている荷主も一定数見受けられた。

### 2 代金の支払遅延等の状況

#### (1) 行為類型別の状況

行為類型	不利益を受けた物流事業者数	荷主との取引について回答した物流事業者数に占める割合
代金の支払遅延	29名	0.6% (29/4,620)
代金の減額	188名	4.1% (188/4,620)
買ったとき	67名	1.5% (67/4,620)
物品等の購入・利用の強制	57名	1.2% (57/4,620)
経済上の利益の提供要請	27名	0.6% (27/4,620)
発注内容の変更	18名	0.4% (18/4,620)
合計(注)	306名	6.6% (306/4,620)

(注) 荷主から複数の行為類型に係る不利益を受けている物流事業者が存在するところ、行為類型ごとの物流事業者数の合計は386となるが、不利益を1つ以上受けた物流事業者数として合計すると306となる。

○ 主要な荷主から、物流事業者に責任がないなど荷主の都合による代金の支払遅延等の不利益を1つ以上受けたと回答した物流事業者  
・・・4,620名のうち306名（6.6%）

○ 物流事業者に責任がないのに、「代金の減額」を受けたと回答した物流事業者  
・・・4,620名のうち188名（4.1%）  
⇒他の行為類型に比べて特になくなっている

(2) 物流事業者が不利益を受け入れた理由  
前記(1)の物流事業者306名が延べ386事例において荷主による不利益を受け入れた理由

○ 「今後の取引数量、取引高等に影響があると自社が判断したため」とするもの・・・171事例（44.3%）  
○ 「荷主から今後の取引数量、取引高等への影響を示唆されたため」とするもの・・・84事例（21.8%）

物流事業者は、主要な荷主との取引の継続への影響を考慮して、やむを得ず不利益を受け入れていることも少なくなく、こうした荷主の行為は優越的地位の濫用規制上問題となり得る。

# 荷主と物流事業者との取引について(ポイント)

## 第2 調査結果②

### (3) 物流事業者の年間売上高との相関

前記(1)の物流事業者306名のうち、年間売上高について回答のあった282名について、主要な荷主との取引について回答のあった物流事業者4,620名のうち、年間売上高について回答のあった4,372名に占める割合を、年間売上高別にみると、年間売上高「1億円以下」の区分で最も割合が高くなっている。

物流事業者の年間売上高	1億円以下	1億円超10億円以下	10億円超30億円以下	30億円超	合計
物流事業者数(名)	862	2,443	656	411	4,372
代金の支払遅延等の不利益を受けた物流事業者数(名)	73	175	21	13	282
代金の支払遅延等の不利益を受けた物流事業者数の割合	8.5%	7.2%	3.2%	3.2%	6.5%
	73/862	175/2,443	21/656	13/411	282/4,372

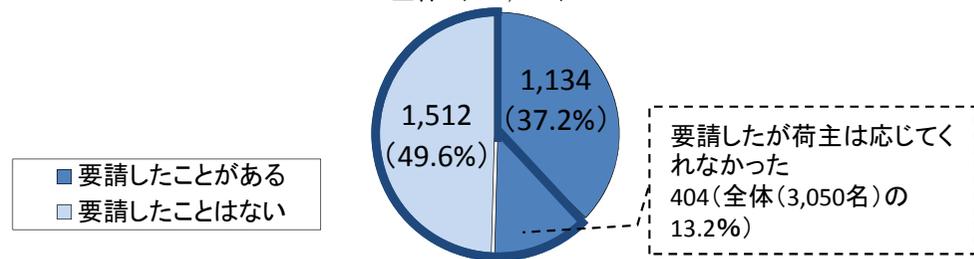
年間売上高が小さい物流事業者ほど不利益を受けたとの回答があった割合が高くなっている

### (4) 燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況

主要な荷主に対する燃料価格上昇に伴う代金の引上げ要請の有無について回答した物流事業者3,050名のうち、約半数が代金の引上げを要請していた(1,538名)。このうち、約7割の物流事業者から主要な荷主が代金の引上げ要請に応じてくれたとの回答があった(1,134名)。一方で、代金の引上げ要請に応じてくれなかったという回答も見受けられた(404名)。このことから、調査対象期間においては燃料価格が上昇傾向にあった(注)ことからすれば、主要な荷主に代金の引上げを要請したことはないと回答した物流事業者(1,512名)と代金の引上げを要請したが主要な荷主が応じてくれなかったと回答した物流事業者(404名)を合わせると、上記3,050名のうち約6割の物流事業者は燃料価格の上昇があっても代金の引上げが困難な状況にあったと思われる。

(注) 軽油の店頭現金価格(消費税込み)は1リットル当たり137.9円(平成25年8月5日時点)から147.4円(平成26年7月28日時点)に値上がりしている。(出典:資源エネルギー庁「給油所小売価格調査」)

全体 (N=3,050)



代金の引上げを要請しても、主要な荷主が一方的に代金を据え置いたり、交渉に一切応じようとしないといった荷主の行為は優越的地位の濫用規制上問題となり得る。

代金の支払遅延等の行為が、物流事業者間の取引において行われた場合には、優越的地位の濫用規制上問題となり得ることはもとより、下請法上も問題となり得る。

## 第3 公正取引委員会の対応

公正取引委員会は、違反行為の未然防止の観点から、本調査結果を公表するとともに、以下の対応を行うこととする。

- (1) ア 荷主及び物流事業者を対象とする講習会を実施し、本調査結果並びに優越的地位の濫用規制及び下請法の内容を説明する。
- イ 荷主及び物流事業者の関係事業者団体に対して、本調査結果を示すとともに、改めて優越的地位の濫用規制及び下請法の内容を傘下会員に周知徹底するなど、業界における取引の公正化に向けた自主的な取組を要請する。
- (2) 今後とも、物品の運送等の取引実態を注視し、優越的地位の濫用規制又は下請法上問題となるおそれのある行為の把握に努めるとともに、これらの法律に違反する行為に対しては、厳正に対処していく。