

荷主と物流事業者との取引について

平成27年3月

公正取引委員会事務総局

荷主と物流事業者との取引について

(目次)

第1	調査の趣旨・方法等	1
1	調査の趣旨	1
2	調査方法	2
(1)	書面調査	2
(2)	ヒアリング	2
3	調査対象期間等	2
第2	調査結果	3
1	回答のあった荷主及び物流事業者の概要	3
(1)	荷主の概要	3
(2)	物流事業者の概要	5
2	荷主と物流事業者との取引	8
(1)	書面の交付状況	8
(2)	代金の支払方法	8
(3)	代金の支払遅延	10
(4)	代金の減額	11
(5)	買ったたき	13
(6)	物品等の購入・利用の強制	15
(7)	経済上の利益の提供要請	18
(8)	発注内容の変更	20
(9)	燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況	22
第3	調査結果の評価及び公正取引委員会の対応	24
1	荷主及び物流事業者の概要	24
2	荷主と物流事業者との取引の状況	24
(1)	書面交付及び支払方法の状況	24
(2)	代金の支払遅延等の状況	24
(3)	燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況	27
3	公正取引委員会の対応	28

第1 調査の趣旨・方法等

1 調査の趣旨

公正取引委員会は、独占禁止法上の優越的地位の濫用規制に基づき、事業者に不当に不利益を与える行為に対して厳正かつ効果的に対処するとともに、違反行為の未然防止に係る取組を行っている。

荷主と物流事業者との取引については、平成16年4月以降、優越的地位の濫用規制の一つとして独占禁止法に基づき指定した「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」（物流特殊指定）を通じ、より積極的に取組を進めてきている。

近年、物流事業者が、燃料価格が上昇傾向にあった際にも、荷主から運賃を一方的に従来どおりに据え置かれるなど厳しい取引環境に置かれているといわれている。こうした実情を踏まえ、荷主と物流事業者との取引において、荷主による優越的地位の濫用規制上問題となり得る行為が行われていないかについて、調査を実施することとした²。

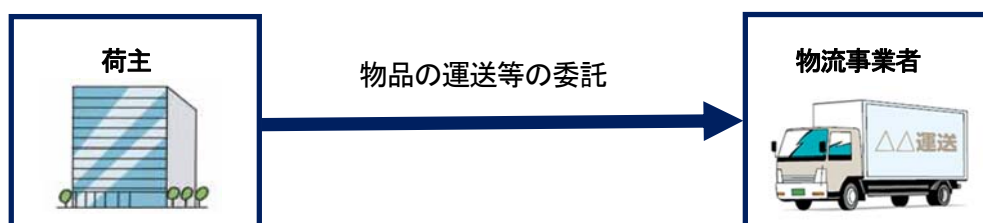
¹ 調査対象期間（平成25年8月1日から平成26年7月31日）において、軽油の店頭現金価格（消費税込み）は1リットル当たり137.9円（平成25年8月5日時点）から147.4円（平成26年7月28日時点）に値上がりしている。平成26年8月以降は下落に転じ、平成27年2月23日時点で117.9円となっている。（出典：資源エネルギー庁「給油所小売価格調査」）

² 荷主と物流事業者との取引については、平成18年3月に「荷主と物流事業者との取引に関する実態調査報告書」を公表している。

2 調査方法

(1) 書面調査

本調査では、荷主と物流事業者との間の物品の運送又は保管（以下「運送等」という。）に係る継続的³な取引を対象とした。



物流事業者に物品の運送等を委託していると思われる荷主10,000名、荷主から物品の運送等の委託を受けていると思われる物流事業者25,000名を対象として、調査票を送付し、書面調査を実施した。調査票の発送数及び回答者数は、下表のとおりである。

調査対象事業者	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%)

本調査では、書面調査における回答者のうち、物品の運送等に係る取引を行っていると回答した荷主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。

(2) ヒアリング

書面調査に回答した物流事業者のうち、主要な荷主から受けた行為について具体的に回答した25名を対象にヒアリングを実施した。

3 調査対象期間等

- (1) 調査票発送日：平成26年7月31日
- (2) 回答期限：平成26年9月5日
- (3) 調査対象期間：平成25年8月1日から平成26年7月31日

³ 単発（スポット）取引は本調査の対象外とした。

第2 調査結果

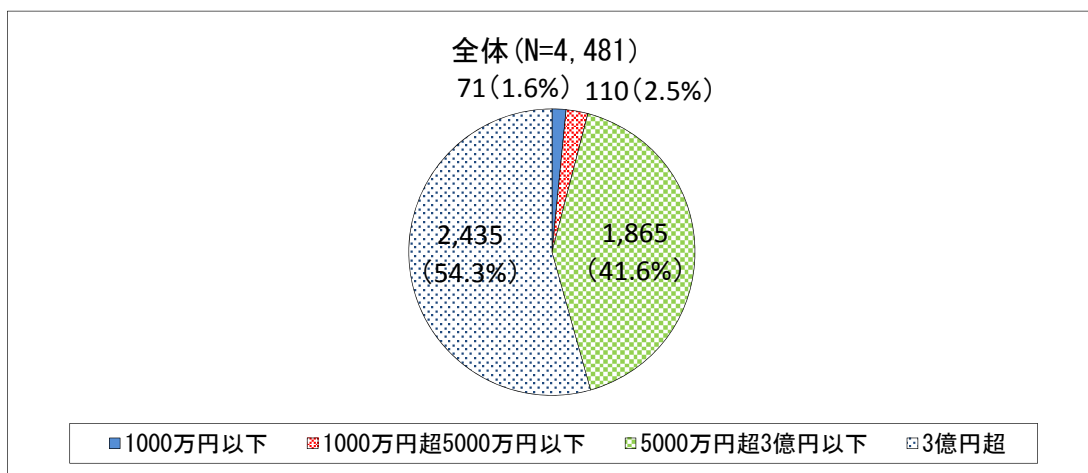
1 回答のあった荷主及び物流事業者の概要

(1) 荷主の概要

ア 資本金の額

物流事業者に物品の運送等を委託していると回答した荷主4,530名のうち、資本金の額について回答のあった4,481名をみると、「1000万円以下」が71名（1.6%）,「1000万円超5000万円以下」が110名（2.5%）,「5000万円超3億円以下」が1,865名（41.6%）,「3億円超」が2,435名（54.3%）であった。

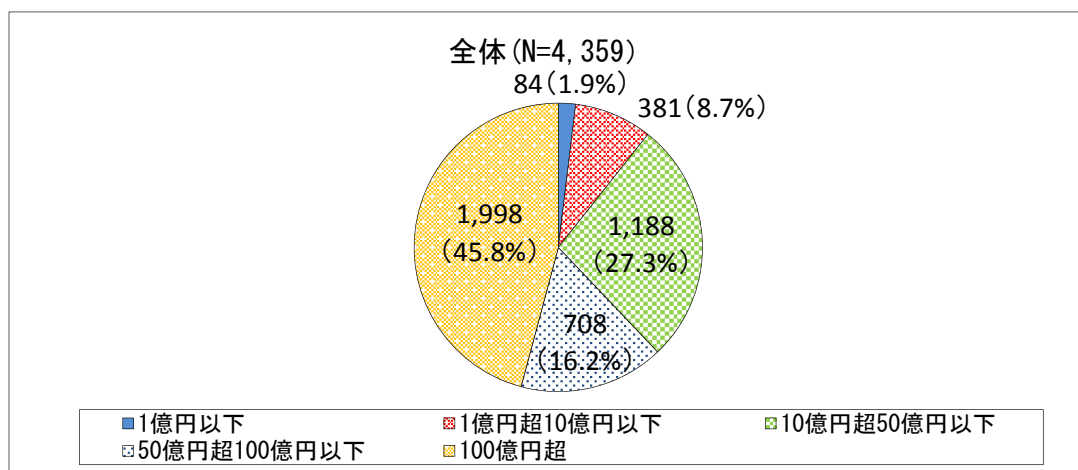
図1 資本金の額



イ 年間売上高

物流事業者に物品の運送等を委託していると回答した荷主4,530名のうち、年間売上高について回答のあった4,359名をみると、「1億円以下」が84名（1.9%）,「1億円超10億円以下」が381名（8.7%）,「10億円超50億円以下」が1,188名（27.3%）,「50億円超100億円以下」が708名（16.2%）,「100億円超」が1,998名（45.8%）であった。

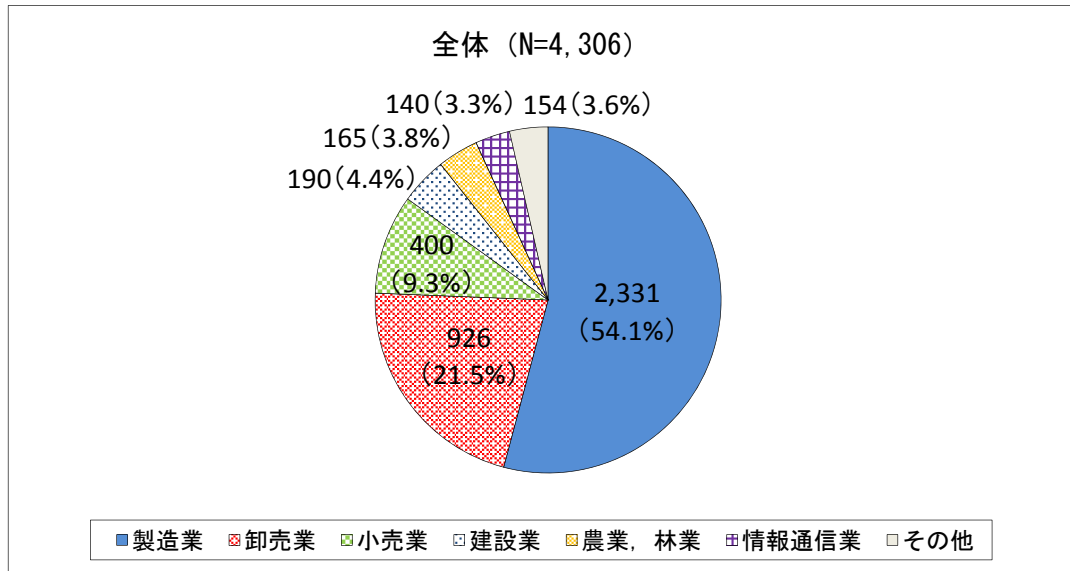
図2 年間売上高



ウ 業種

物流事業者に物品の運送等を委託していると回答した荷主4,530名のうち、業種について回答のあった4,306名をみると、「製造業」が2,331名(54.1%)、「卸売業」が926名(21.5%)、「小売業」が400名(9.3%)、「建設業」が190名(4.4%)、「農業、林業」が165名(3.8%)、「情報通信業」が140名(3.3%)、その他が154名(3.6%)であった。

図3 業種（日本標準産業分類による。）

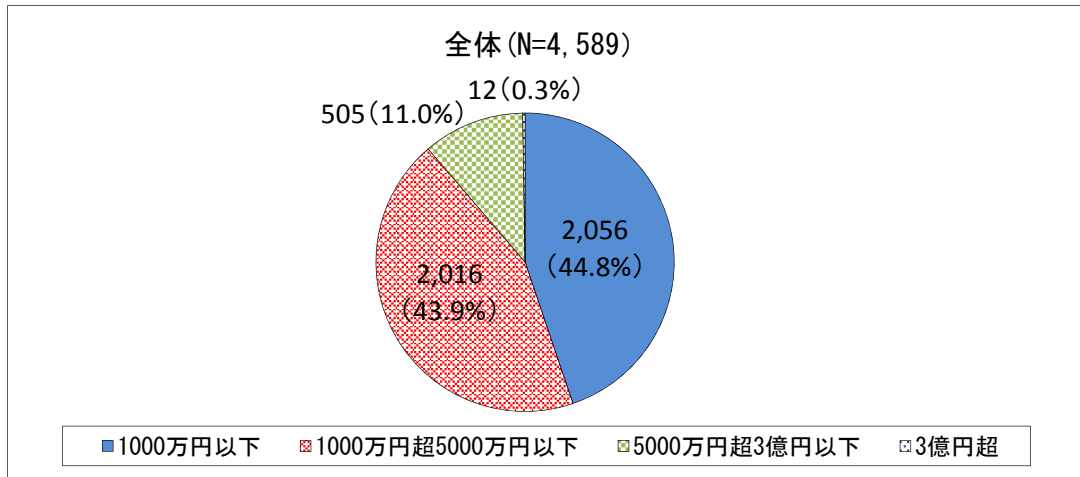


(2) 物流事業者の概要

ア 資本金の額

荷主から物品の運送等の委託を受けていると回答した物流事業者4,620名のうち、資本金の額について回答のあった4,589名をみると、「1000万円以下」が2,056名(44.8%),「1000万円超5000万円以下」が2,016名(43.9%),「5000万円超3億円以下」が505名(11.0%),「3億円超」が12名(0.3%)であった。

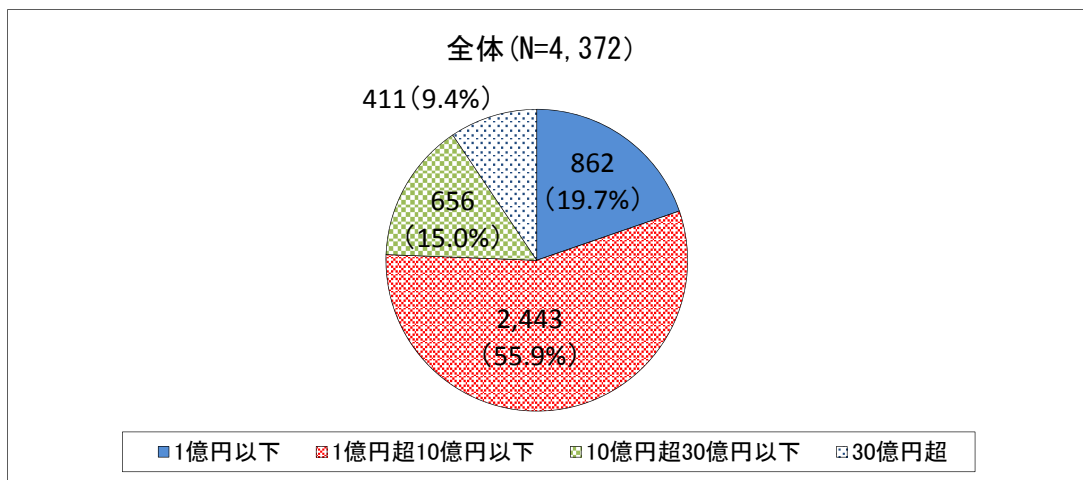
図4 資本金の額



イ 年間売上高

荷主から物品の運送等の委託を受けていると回答した物流事業者4,620名のうち、年間売上高について回答のあった4,372名をみると、「1億円以下」が862名(19.7%),「1億円超10億円以下」が2,443名(55.9%),「10億円超30億円以下」が656名(15.0%),「30億円超」が411名(9.4%)であった。

図5 年間売上高



ウ 取引のある主要な荷主の業種

荷主から物品の運送等の委託を受けていると回答した物流事業者4,620名が取引している主要な荷主は延べ10,613名であるところ、そのうち当該荷主の業種について物流事業者から回答のあった8,006名の業種の内訳は図6-1のとおりであり、製造業に属する荷主が4,154名(51.9%)と最も多く、次いで卸売業に属する荷主が2,280名(28.5%)、建設業に属する荷主が333名(4.2%)の順となっている。

図6-1 取引のある主要な荷主の業種（業種は日本標準産業分類による。）

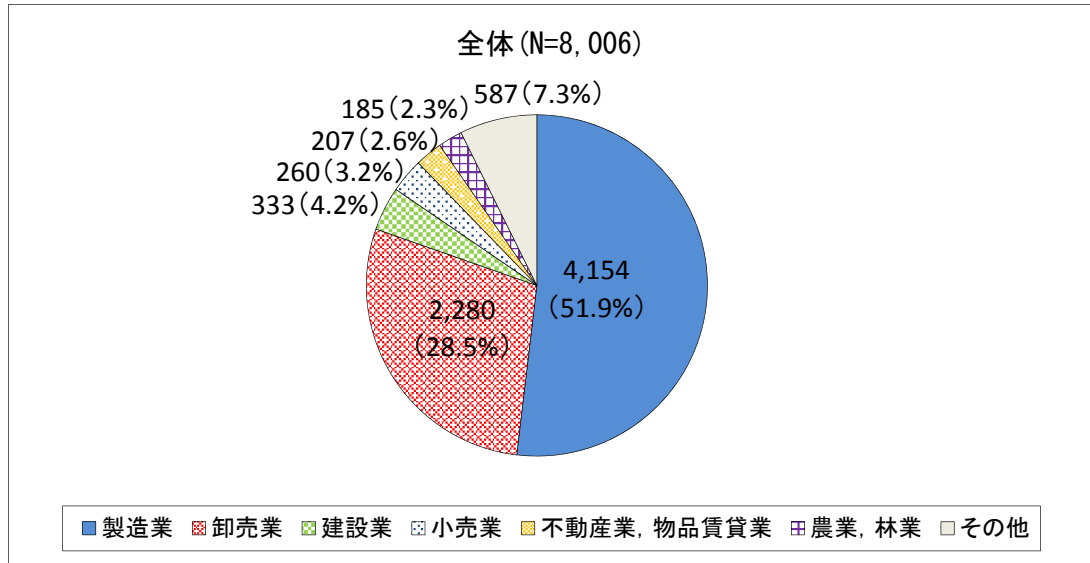


図6-2 取引のある主要な荷主の業種（製造業の内訳）

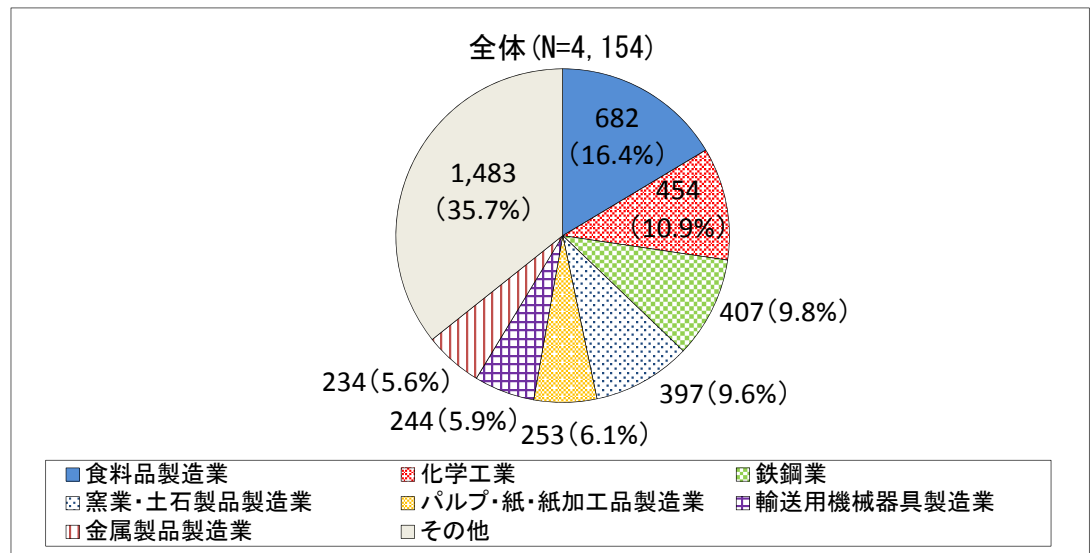
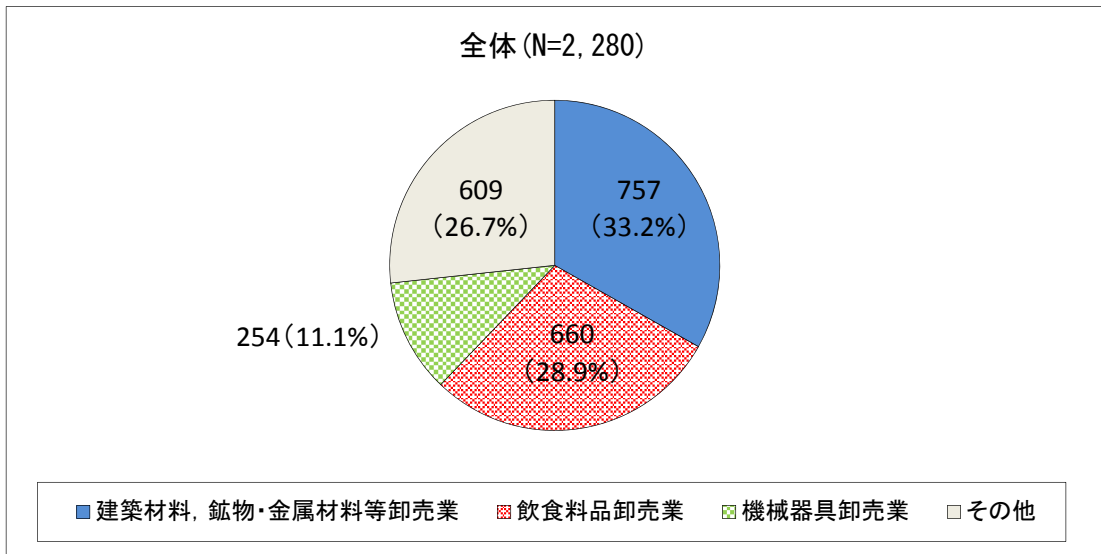


図6-3 取引のある主要な荷主の業種（卸売業の内訳）

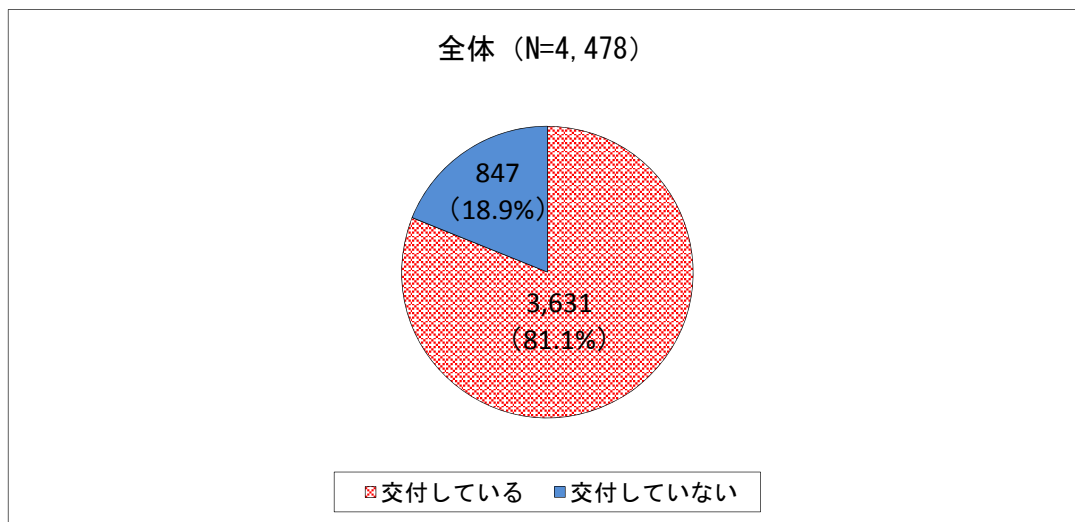


2 荷主と物流事業者との取引

(1) 書面の交付状況

荷主に対し、物品の運送等を委託するに当たり、主要な物流事業者に取引条件等が記載された書面（電磁的方法によるものも含む。）を交付しているかを聞いたところ、回答のあった4,478名のうち、「交付している」が3,631名（81.1%）（このうち、主要な物流事業者全てに交付しているとの回答は3,220名（88.7%））、「交付していない」との回答が847名（18.9%）であった。

図7 書面の交付状況

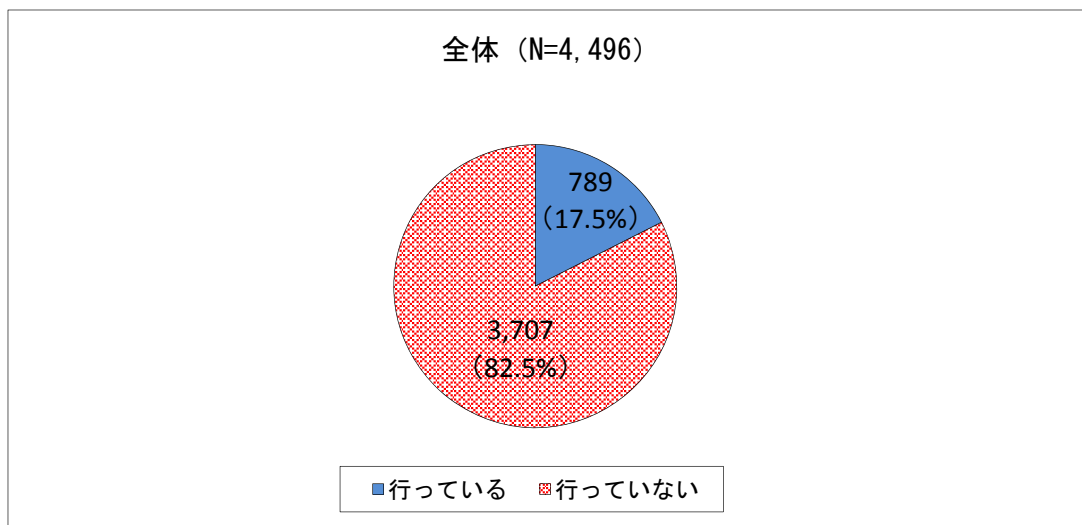


(2) 代金の支払方法

ア 手形による支払の有無

荷主に対し、主要な物流事業者に手形による支払を行っているかを聞いたところ、回答のあった4,496名のうち、「行っている」が789名（17.5%）、「行っていない」が3,707名（82.5%）であった。

図8 手形による支払の有無



イ 手形サイト

前記アで「行っている」と回答した789名に対し、手形サイトを聞いたところ、回答は表1のとおりであった。

表1 手形サイト（複数回答可）

手形サイト	荷主数
90日以内	248名
91日～120日	487名
121日～150日	93名
150日超	9名
無回答	58名

(3) 代金の支払遅延

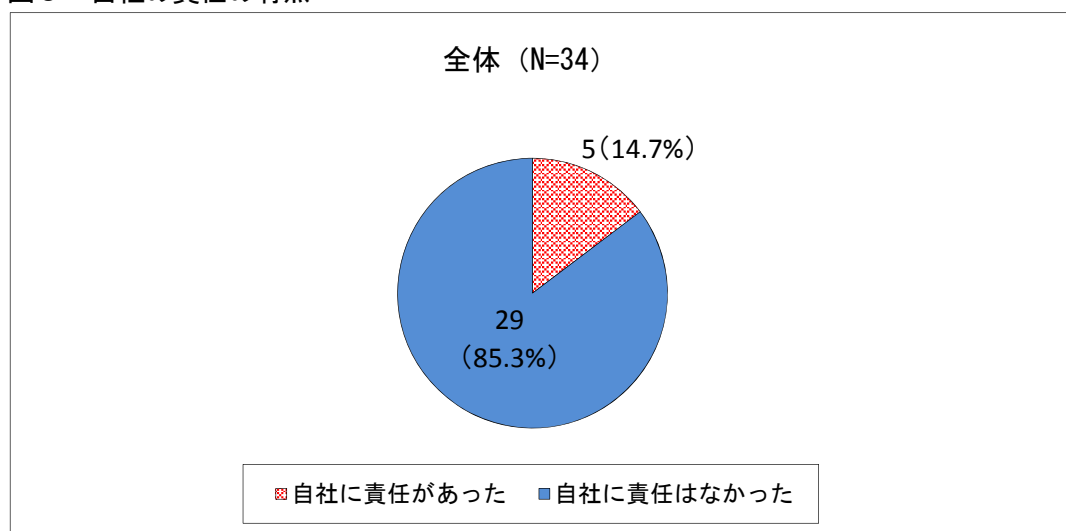
ア 代金の支払遅延の有無

物流事業者に対し、主要な荷主からの代金の支払遅延について聞いたところ、回答のあった4,091名のうち、「支払期日までに代金を受け取れなかったことがある」が36名（0.9%）であった。

イ 自社の責任の有無

前記アで「支払期日までに代金を受け取れなかったことがある」と回答した36名に対し、当該支払遅延が自社に責任がある場合であったかを聞いたところ、回答のあった34名のうち、「自社に責任があった」との回答が5名、「自社に責任はなかった」との回答が29名であった。

図9 自社の責任の有無



ウ 代金の支払遅延を受け入れた理由

前記イで「自社に責任はなかった」と回答した29名に対し、代金の支払遅延を受け入れた理由を聞いたところ、8名が「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」、2名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して代金の支払遅延を受け入れていた。

エ 代金の支払遅延に係る具体的な事例

○ 当社は荷主との間で、支払期日を契約書で定めているところ、当該荷主の顧客からの入金が遅れているという理由で、これまでに何度か支払期日までに代金が支払われないことがあった。

(4) 代金の減額

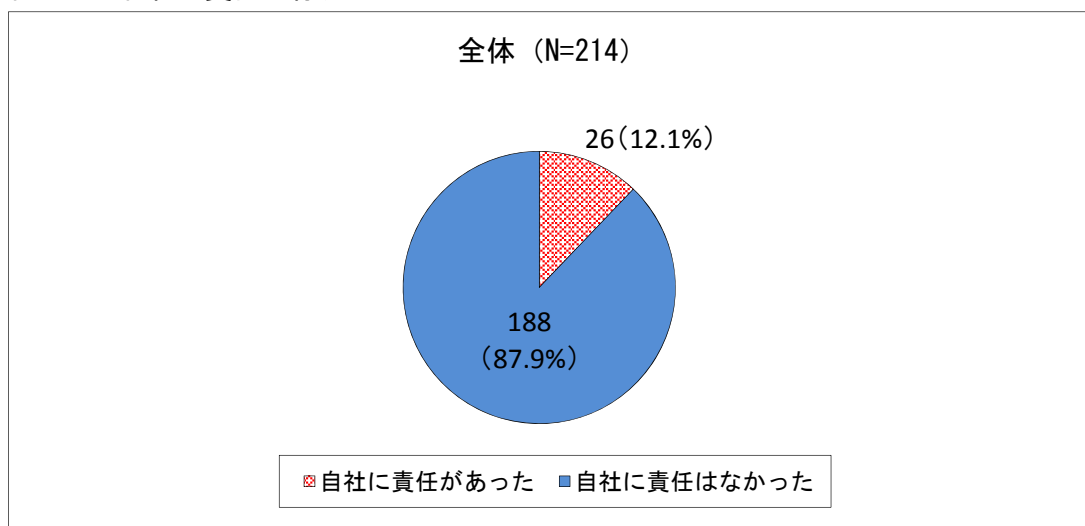
ア 代金の減額の有無

物流事業者に対し、主要な荷主からの代金の減額について聞いたところ、回答のあった4,023名のうち、「代金の減額を受けたことがある」が248名（6.2%）であった。

イ 自社の責任の有無

前記アで「代金の減額を受けたことがある」と回答した248名に対し、当該減額が自社に責任がある場合であったかを聞いたところ、回答のあった214名のうち、「自社に責任があった」との回答が26名、「自社に責任はなかった」との回答が188名であった。

図10 自社の責任の有無



ウ 代金の減額を受け入れた理由

前記イで「自社に責任はなかった」と回答した188名に対し、代金の減額を受け入れた理由を聞いたところ、94名が「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」、46名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して代金の減額を受け入っていた。

エ 代金の減額に係る具体的な事例

- 当社は荷主から、荷主の経営が厳しいことを理由に値引きを要請されたことがある。また、当該荷主からは、同業他社も値引きに応じており、値引きに応じないと仕事を出さないといったようなことを言われた。当社としては値引きに応じれば年間数百万円もの売上げが減ることになり大変困ったが、当該荷主との取引は当社にとって大きいこともあり値引きに応じざるを得なかった。
- 当社は荷主の製品を工場から指定された倉庫に運送している。倉庫からの出荷段階で製品の破損が見つかった場合、当社に問題があったのか、倉庫側に問題があったの

か定かでないにもかかわらず、当社が破損させたとして一方的に運賃から減額される。

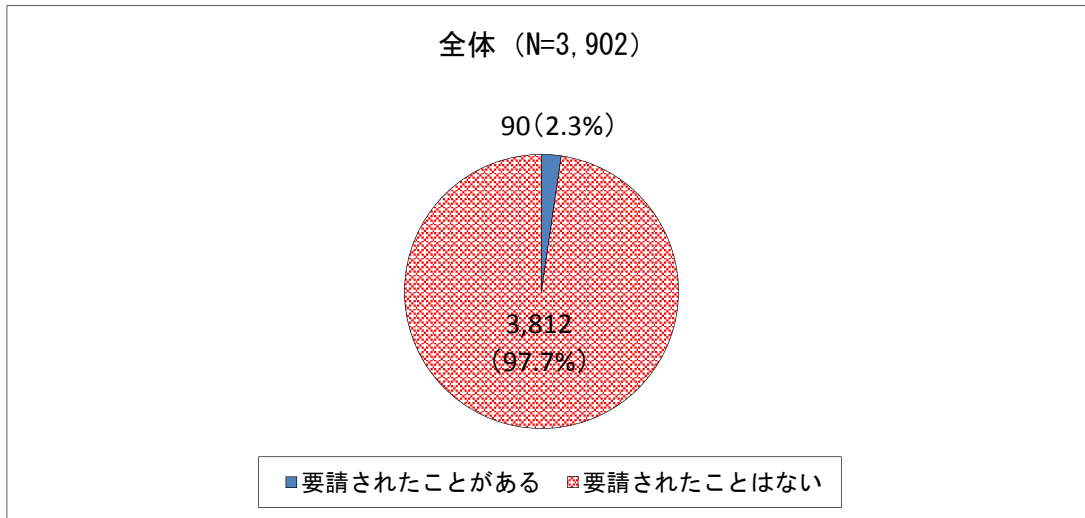
こうした問題はあらかじめ破損に関する責任範囲や賠償相当額の算出方法等を書面等で定めていないためと思われる。以前から、当社は荷主に対して、こうした項目を定めた契約書を作成したいとお願いしているが、「他の運送業者とも同じ条件で取引している。」と言われ、対応してもらえない。

(5) 買ったとき

ア 買ったときの要請の有無

物流事業者に対し、主要な荷主から通常の代金⁴を著しく下回ると考えられる価格で取引するよう要請されたことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,902名のうち、「要請されたことがある」が90名(2.3%)、「要請されたことはない」が3,812名(97.7%)であった。

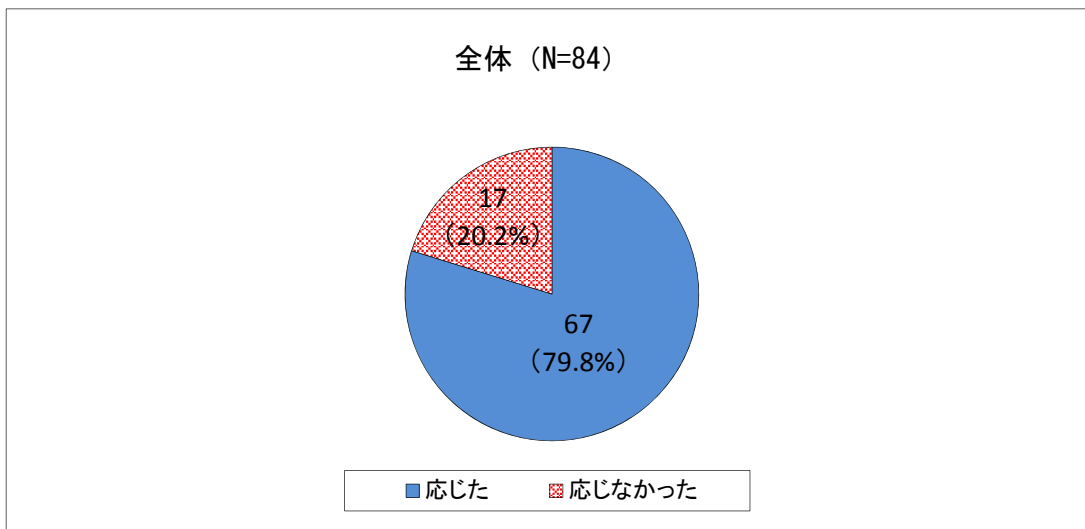
図11 買ったときの要請の有無



イ 買ったときの要請への対応

前記アで「要請されたことがある」と回答した90名に対し、当該要請にどのように対応したかを聞いたところ、回答のあった84名のうち、「応じた」が67名、「応じなかった」が17名であった。

図12 買ったときの要請への対応



⁴ 同種又は類似の役務の提供について実際に行われている取引の価格(市価)をいう。

ウ 買ったたきの要請を受け入れた理由

前記イで「応じた」と回答した67名に対し、要請を受け入れた理由を聞いたところ、24名が「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」、20名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して荷主からの買ったたきの要請に応じていた。

エ 買ったたきに係る具体的な事例

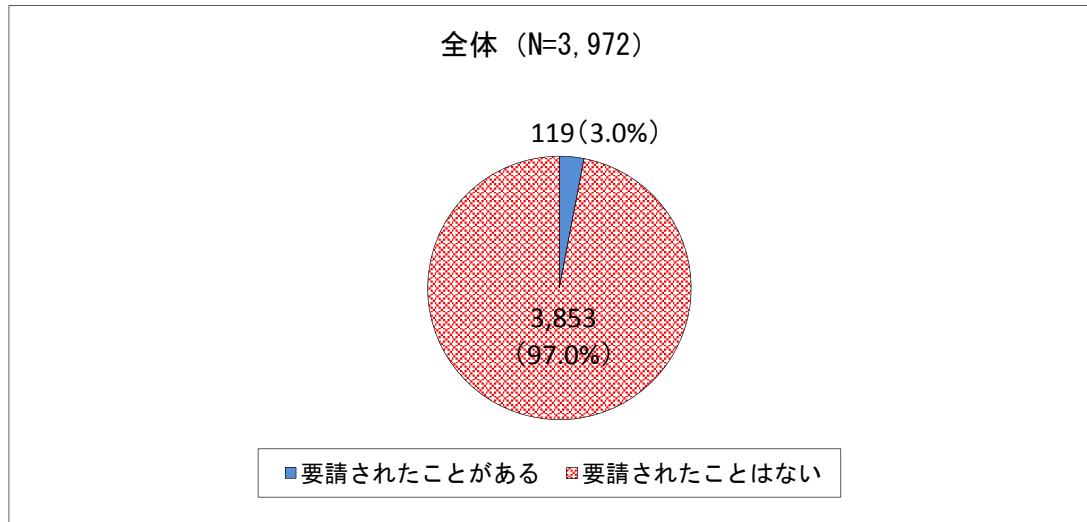
- 数年前に荷主から、円高による業績不振を理由に運賃の引下げ要請があり、「円高の期間に限定する」ということであったため仕方なく応じていたものの、後に円安になったため、元の運賃に戻してほしいとお願いしたが、「一度引き下げた運賃は戻さない。」と言われ交渉ができなかった。

(6) 物品等の購入・利用の強制

ア 物品等の購入・利用要請の有無

物流事業者に対し、主要な荷主から当該荷主が指定する物品等の購入・利用を要請されたことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,972名のうち、「要請されたことがある」が119名(3.0%)、「要請されたことはない」が3,853名(97.0%)であった。

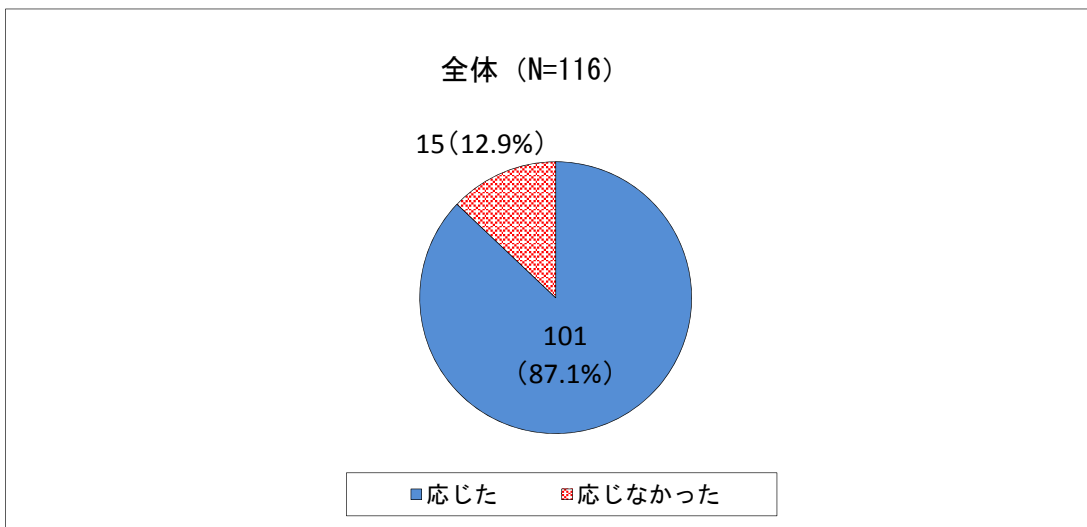
図13 物品等の購入・利用要請の有無



イ 物品等の購入・利用要請への対応

前記アで「要請されたことがある」と回答した119名に対し、当該要請にどのように対応したかを聞いたところ、回答のあった116名のうち、「応じた」が101名、「応じなかった」が15名であった。

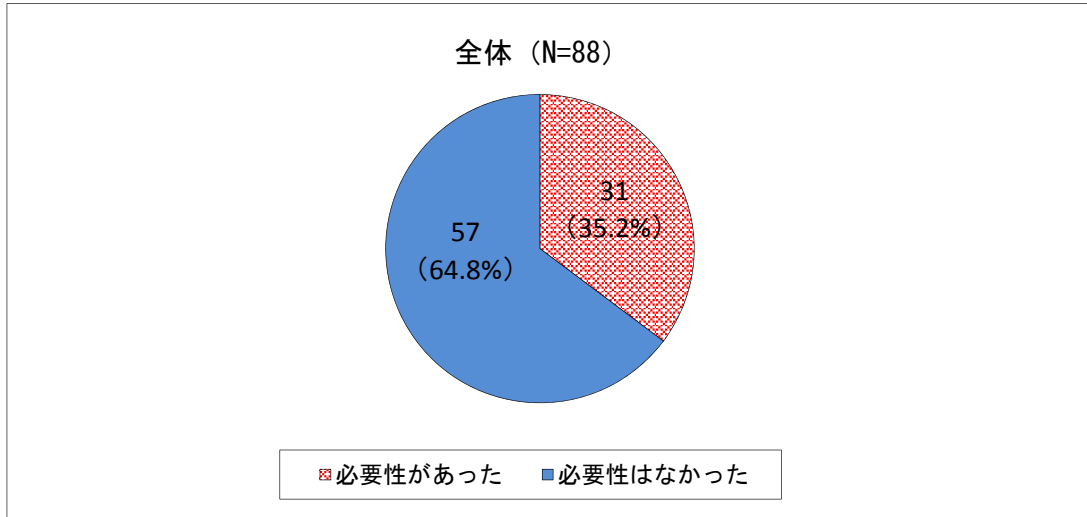
図14 物品等の購入・利用要請への対応



ウ 物品等の購入・利用要請に係る物品等の必要性

前記イで「応じた」と回答した101名に対し、要請に係る物品等が、例えば、主要な荷主から業務を適切に行うために必要な性能を有する保冷輸送容器の購入を求められるなど合理的な必要性があるものであったかを聞いたところ、回答のあった88名のうち、「必要性があった」が31名、「必要性はなかった」が57名であった。

図15 物品等の購入・利用要請に係る物品等の必要性



エ 物品等の購入・利用要請を受け入れた理由

前記ウで「必要性はなかった」と回答した57名に対し、要請を受け入れた理由を聞いたところ、19名が「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」、3名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して荷主からの物品等の購入・利用要請にに応じていた。

オ 購入・利用要請に係る物品等の内容

前記ウで「必要性はなかった」と回答した57名に対し、購入・利用に係る物品等の内容を聞いたところ、回答は表2のとおりであった。

表2 購入・利用要請に係る物品等の内容（複数回答可）

購入・利用要請に係る物品等の内容	物流事業者数
食品（飲料を含む。）	32名
イベント等のチケット	8名
タイヤ、燃料等の運送等に関連した商品	7名
保険やリース等のサービス	5名
無回答	10名

カ 物品等の購入・利用要請に係る具体的な事例

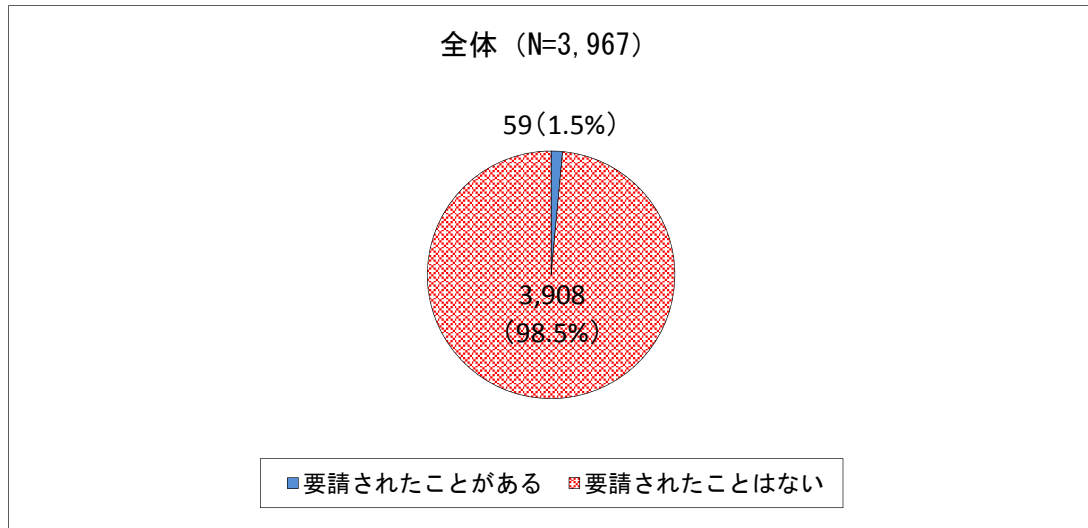
- 当社は、荷主から、20年以上に渡り、年2回の頻度で缶ビールの購入を要請されている。缶ビールは、当該荷主が顧客から購入を要請されたものの一部と思われるが、当社は売上高の大半を当該荷主に依存しており重要な取引先であるため、当該荷主からの要請を断ることができない。

(7) 経済上の利益の提供要請

ア 経済上の利益の提供要請の有無

物流事業者に対し、主要な荷主から金銭の提供又は従業員等の派遣など役務の提供を要請されたことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,967名のうち、「要請されたことがある」が59名(1.5%),「要請されたことはない」が3,908名(98.5%)であった。

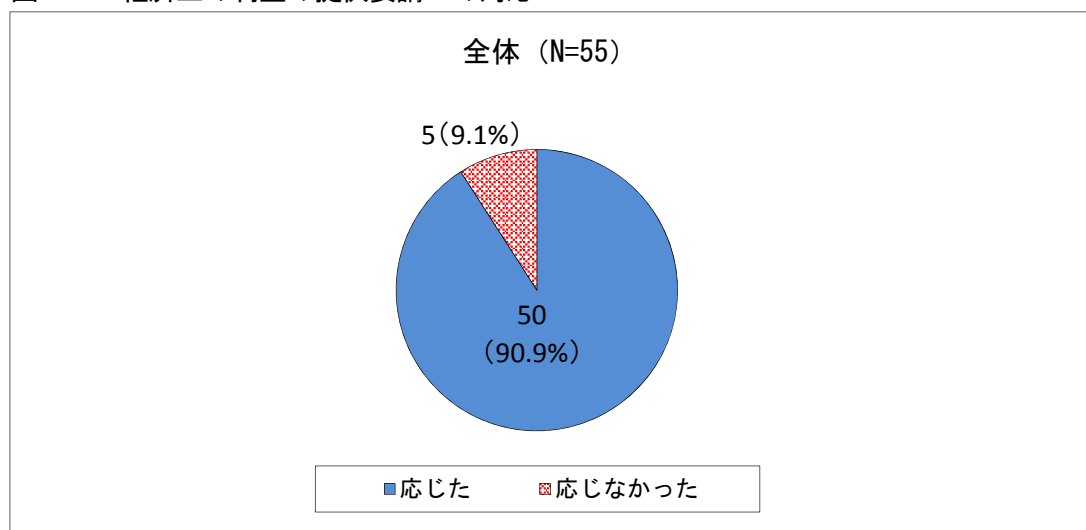
図16 経済上の利益の提供要請の有無



イ 経済上の利益の提供要請への対応

前記アで「要請されたことがある」と回答した59名に対し、当該要請にどのように対応したかを聞いたところ、回答のあった55名のうち、「応じた」が50名、「応じなかった」が5名であった。

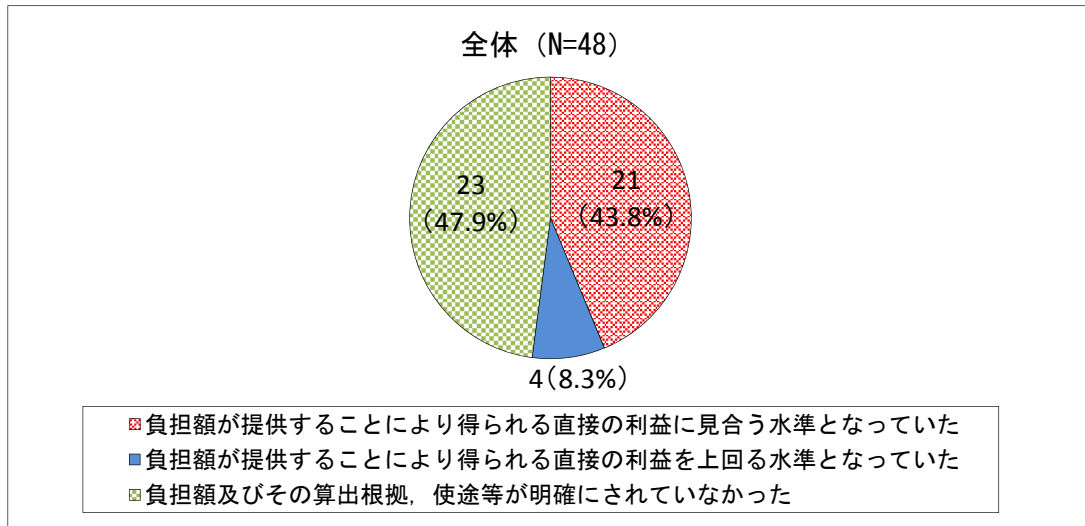
図17 経済上の利益の提供要請への対応



ウ 負担額と直接の利益の比較

前記イで「応じた」と回答した50名に対し、負担額について聞いたところ、回答のあった48名のうち、「負担額が提供することにより得られる直接の利益に見合う水準となっていた」が21名（43.8%）、「負担額が提供することにより得られる直接の利益を上回る水準となっていた」が4名（8.3%）、「負担額及びその算出根拠、用途等が明確にされていなかった」が23名（47.9%）であった。

図18 負担額と直接の利益の比較



エ 経済上の利益の提供要請を受け入れた理由

前記ウで「負担額が提供することにより得られる直接の利益を上回る水準となっていた」又は「負担額及びその算出根拠、用途等が明確にされていなかった」と回答した27名に対し、要請を受け入れた理由を聞いたところ、15名が「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」、8名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して荷主からの経済上の利益の提供要請に応じていた。

オ 経済上の利益の提供要請に係る具体的な事例

- 荷主の商品を当社の倉庫から出庫する際に、無償でラップを巻いて出庫するように要請されている。当該荷主の商品は毎日出庫することになっているところ、ラップを巻く作業の負担は大きく、また、本来、ラップを巻く作業は当社と荷主との契約にないものであるが、今後の取引への影響を考えると断ることができない。

(8) 発注内容の変更

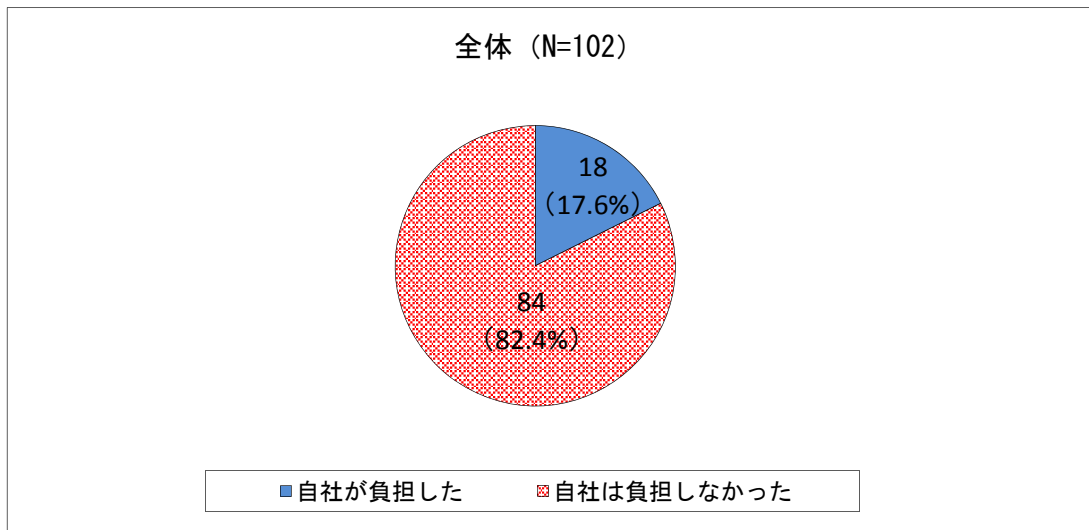
ア 発注内容の変更の有無

物流事業者に対し、主要な荷主の都合により発注内容を変更（取消し、追加、やり直し等）されたことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,869名のうち、「発注の内容を変更されたことがある」は106名（2.7%）であった。

イ 発注内容の変更に伴う費用の負担の有無

前記アで「発注の内容を変更されたことがある」と回答した106名に対し、当該発注内容の変更に伴う費用を自社が負担したかを聞いたところ、回答のあった102名のうち、「自社が負担した」が18名、「自社は負担しなかった」が84名であった。

図19 発注内容の変更に伴う費用の負担の有無



ウ 発注内容の変更を受け入れた理由

前記イで「自社が負担した」と回答した18名に対し、発注内容の変更を受け入れた理由を聞いたところ、11名が「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」、5名が「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」と回答するなど、今後の取引数量、取引高等への影響を懸念して発注内容の変更を受け入れている。

エ 発注内容の変更に係る具体的な事例

- 当社は、建設機械のレンタル業者である荷主から建設現場への建設機械の運送の発注を運送の前日又は当日に受けてトラックを手配している。発注を受けた後に、突然キャンセルされたり、一方的に運送時間を変更されることがある。キャンセルや運送時間の変更は、建設現場での工事が遅れているため当社が運送する予定の建設機械はまだ必要がないというような荷主側の都合によるものであるが、荷主からキャンセルや変更に係る費用をもらうことなく、キャンセルや変更を受け入れている。

当該荷主から発注を受けると、当該荷主のためにトラックを確保しているため別の

仕事に来て断ることがある。キャンセルになるのであれば別の仕事ができてもいい。また、当該荷主からキャンセル料金ももらえないとなると二重の損害を受けることとなる。当社としては、契約書でキャンセルや変更がなされた場合の料金を定めておきたいのだが、何度か交渉したものの結局荷主の理解を得られなかった。

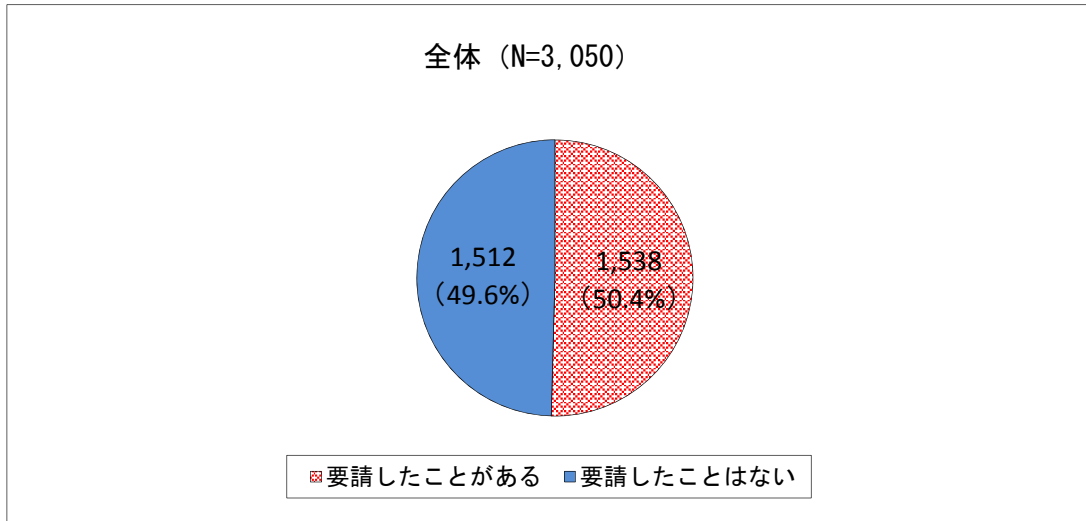
- 当社が保管する荷主の商品を毎日出庫することになっており、当該荷主から出庫のオーダーを受けてから出庫のために商品を組み合わせる等の作業が発生する。当該作業が終了してから、荷主の都合で組み合わせる商品が追加されたり、突然出庫をキャンセルされたりすることが頻繁にある。当社は当該荷主との間で、こうしたキャンセルや追加作業等に係る料金をあらかじめ取り決めているが、当該荷主は「そのくらいいいじゃない。」と言って費用を負担してもらえない。当社としても取引量の多い荷主からの依頼を断って今後の取引に響くと困るため、追加やキャンセルを受け入れざるを得ない。

(9) 燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況

ア 燃料価格上昇に伴う代金の引上げ要請の有無

調査対象期間（平成25年8月1日から平成26年7月31日）において燃料価格が上昇傾向にあったことから、物流事業者に対し、燃料価格の上昇を理由として、主要な荷主に代金の引上げを要請したことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,050名のうち、「要請したことがある」が1,538名（50.4%）、「要請したことはない」が1,512名（49.6%）であった。

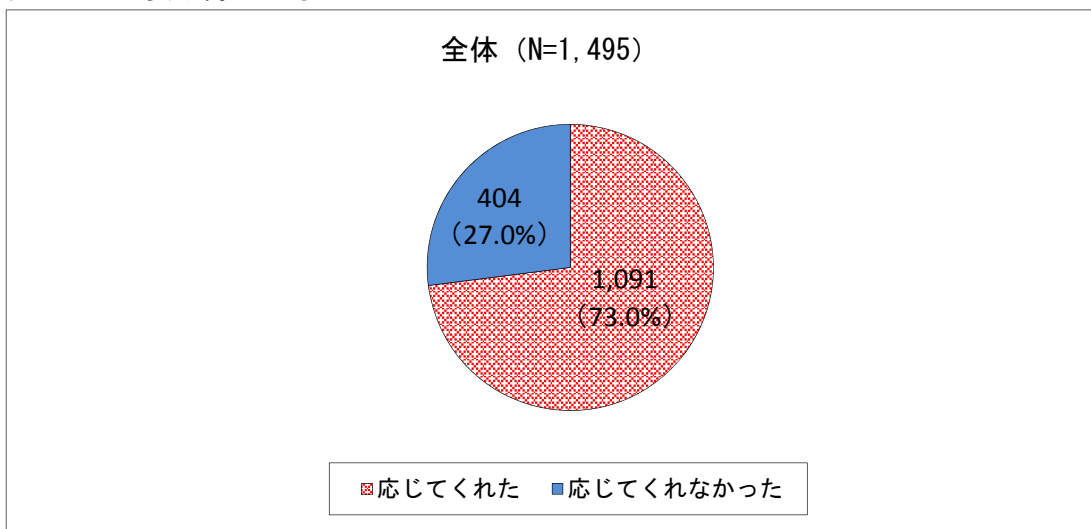
図20 燃料価格上昇に伴う代金の引上げ要請の有無



イ 主要な荷主の対応

前記アで「要請したことがある」と回答した1,538名に対し、主要な荷主は当該要請にどのように対応したかを聞いたところ、回答のあった1,495名のうち、「応じてくれた」が1,091名（73.0%）、「応じてくれなかった」が404名（27.0%）であった。

図21 主要な荷主の対応



ウ 代金の引上げに応じてくれなかった荷主の対応

前記イで「応じてくれなかった」と回答した404名に対し、代金の引上げに応じてくれなかった荷主の対応を聞いたところ、125名が「荷主は交渉に応じたが、一方的に従来どおりに代金の額を据え置いた」、31名が「荷主は交渉に一切応じなかった」と回答した。

エ 燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況に係る具体的な事例

○ 燃料価格の上昇により、当社は荷主に運賃の引上げを要請したが、「運送屋は1社じゃないから。」と言われて交渉ができなかった。

当社は、燃料費がかさんでいるため、資金不足の状態が続いている。再度運賃の引上げをお願いしたいのだが、仕事を減らされるのが怖くてお願いできない。

○ 荷主に燃料価格上昇に係る費用の転嫁をお願いしたとしても応じてくれないことが分かっているため、そもそもお願いしていない。

第3 調査結果の評価及び公正取引委員会の対応

1 荷主及び物流事業者の概要

回答のあった荷主のうち、約半数が資本金3億円超（54.3%）、年間売上高100億円超（45.8%）の比較的大規模な事業者である一方、回答のあった物流事業者のほとんどが資本金5,000万円以下（88.7%）、年間売上高10億円以下（75.6%）の比較的小規模な事業者であった（図1、2、4及び5）。

2 荷主と物流事業者との取引の状況

(1) 書面交付及び支払方法の状況

荷主と物流事業者との取引における書面の交付状況については、多くの荷主は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%）（図7）。

また、代金の支払方法について、荷主のうち約2割が主要な物流事業者に対し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（表1）。

(2) 代金の支払遅延等の状況

ア 行為類型別の状況

荷主と物品の運送等に係る取引を行っているとは回答した物流事業者4,620名のうち、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は306名であり、その割合は全体の6.6%であった（表3）。

また、行為類型別にみると、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が188名であり、その割合は全体の4.1%と他の行為類型に比べて特に高くなっている（表3）。

表3 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)
買ったたき	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 ⁵	306名	6.6% (306/4,620)

⁵ 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。

イ 物流事業者が不利益を受け入れた理由

前記アで、主要な荷主から、代金の支払遅延等の不利益を1つ以上受けたとの回答のあった物流事業者306名に対し、延べ386の事例について、荷主による当該行為を受け入れた理由を聞いたところ、「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」とするものが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」とするものが84事例（21.8%）であった。

このように、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ものである。

ウ 主要な荷主の業種

前記アの物流事業者306名に対して代金の支払遅延等の不利益を与えた主要な荷主は延べ446名であるところ、そのうち当該荷主の業種について物流事業者から回答のあった382名の業種の内訳は表4のとおりであり、製造業に属する荷主が180名（47.1%）と最も多く、次いで卸売業に属する荷主が96名（25.1%）、建設業に属する荷主が32名（8.4%）の順となっている。

表4 主要な荷主の業種（業種は日本標準産業分類による。）

主要な荷主の業種	荷主数
製造業	180名 (47.1%)
食料品製造業	26名 (6.8%)
窯業・土石製品製造業	22名 (5.8%)
金属製品製造業	17名 (4.5%)
化学工業	14名 (3.7%)
パルプ・紙・紙加工品製造業	12名 (3.1%)
輸送用機械器具製造業	11名 (2.9%)
その他	78名 (20.4%)
卸売業	96名 (25.1%)
飲食品卸売業	33名 (8.6%)
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	31名 (8.1%)
機械器具卸売業	11名 (2.9%)
その他	21名 (5.5%)
建設業	32名 (8.4%)
不動産業、物品賃貸業	24名 (6.3%)
小売業	18名 (4.7%)
農業、林業	16名 (4.2%)
その他	16名 (4.2%)
合計	382名 (100.0%)

また、主要な荷主の業種ごとの総数に占める代金の支払遅延等の不利益を与えた主要な荷主数の割合は表5のとおりであり、不動産、物品賃貸業に属する荷主が11.6%と最も多く、次いで建設業に属する荷主が9.6%、農業、林業に属する荷主が8.6%の順となっている。

表5 主要な荷主の業種ごとの総数に占める不利益を与えた主要な荷主数の割合

主要な荷主の業種	主要な荷主の業種の総数	不利益を与えた主要な荷主数	主要な荷主の業種の総数に占める割合
不動産業、物品賃貸業	207名	24名	11.6% (24/207)
建設業	333名	32名	9.6% (32/333)
農業、林業	185名	16名	8.6% (16/185)
小売業	260名	18名	6.9% (18/260)
製造業	4,154名	180名	4.3% (180/4,154)
窯業・土石製品製造業	200名	22名	11.0% (22/200)
金属製品製造業	234名	17名	7.3% (17/234)
パルプ・紙・紙加工品製造業	253名	12名	4.7% (12/253)
輸送用機械器具製造業	244名	11名	4.5% (11/244)
食料品製造業	682名	26名	3.8% (26/682)
化学工業	454名	14名	3.1% (14/454)
その他	2,087名	78名	3.7% (78/2,087)
卸売業	2,280名	96名	4.2% (96/2,280)
飲食料品卸売業	660名	33名	5.0% (33/660)
機械器具卸売業	254名	11名	4.3% (11/254)
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	757名	31名	4.1% (31/757)
その他	609名	21名	3.4% (21/609)
その他	587名	16名	2.7% (16/587)
合計	8,006名	382名	4.8% (382/8,006)

エ 物流事業者の年間売上高との相関

前記アの物流事業者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、表6のとおりである。年間売上高「1億円以下」の区分で最も割合が高くなっており、年間売上高が小さい物流事業者ほど、代金の支払遅延等の不利益を受けたとの回答があった割合が高くなるという傾向がみられた。

表6 物流事業者の年間売上高との相関

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

(3) 燃料価格上昇に伴う代金の引上げの状況

調査対象期間(平成25年8月1日から平成26年7月31日)において燃料価格が上昇傾向にあったことから、物流事業者に対し、燃料価格の上昇を理由として、主要な荷主に代金の引上げを要請したことがあるかを聞いたところ、回答のあった3,050名のうち、約半数が代金の引上げを要請していた(50.4%) (図20)。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一定数見受けられた(27.0%) (図21)。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と代金の引上げ要請を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を合わせた上記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。また、代金の引上げを要請したことがあると回答した物流事業者のうち約1割の物流事業者は、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かったと回答しており、このような荷主の行為は、優越的地位の濫用規制上問題となり得るものである。

3 公正取引委員会の対応

本調査の結果、物品の運送等に係る一部の取引において、荷主による優越的地位の濫用規制上問題となり得る行為が行われていることが明らかとなった。公正取引委員会としては、荷主により物流事業者に不当に不利益を与えるような行為が行われることがないよう注視する必要がある。これらの行為は、荷主と物流事業者との間で、あらかじめ取引条件等を定めていなかったり、荷主から物流事業者に対し、取引条件等が記載された書面が交付されていなかったことに起因しているとも考えられることから、物品の運送等の取引に当たっては、取引条件等の明確化や書面の交付が望まれる。

また、燃料価格上昇に伴う代金の引上げ交渉においても、荷主による優越的地位の濫用規制上問題となり得る行為が行われていることが明らかとなった。特に、燃料価格が上昇しても、「仕事を減らされるのが怖くてお願いできない」、「燃料価格上昇に係る費用の転嫁をお願いしたとしても応じてくれないことが分かっているため、そもそもお願いしていない」というように、荷主に対して、燃料価格の上昇を理由として代金の引上げを要請すること自体が難しいとする回答もみられるなど、物流事業者が厳しい取引環境に置かれていることがうかがわれる。公正取引委員会としては、物流事業者から荷主に対して代金の引上げ要請があっても、荷主が一方的に代金を据え置いたり、取引に影響が生じる旨を示唆するなど代金の引上げ要請自体をさせないようにする行為は優越的地位の濫用規制上問題となり得る行為であることを周知していく必要がある。

さらに、こうした行為が、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、下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という。）上問題となり得ることに留意する必要がある。

このため、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、荷主及び物流事業者が物品の運送等の委託取引における問題点の解消に向けた自主的な取組を行えるよう、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) 公正取引委員会は、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。