

第3回企業取引研究会

議事要旨

【日時】

令和7年11月18日（火） 10:00～12:00（現地とオンラインのハイブリッド会議）

【出席】

- 委員出席者：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、中島委員、原委員、
松田委員、若林委員、渡邊委員、代理出席1名（加藤委員）
- 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 矢野教授
一般社団法人全国銀行協会
金融庁、農林水産省、経済産業省、国土交通省

①物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応

- ・ 運送事業者が着荷主と交渉するのは困難であり、附帯作業に伴う料金や運賃の適正取引が進まず、商慣習も変わっていない。契約書に荷卸し方法を明記し、運賃は拠点間距離のみで附帯作業は別料金とする契約が主流とならなければ現状は改善しない。着荷主側の事情で発生するコストを誰が負担するのかを明確化し、行動変容を促す方策が必要と考える。
- ・ 実運送事業者と着荷主間で附帯業務に係る取引が認められないことが根本的な問題である。契約範囲が不明確で、追加作業が商慣習として処理されてしまい、不適切な状況が生じているため、着荷主の問題行為の是正には着荷主側が附帯業務を明確化することが不可欠である。
- ・ 発荷主・着荷主・運送事業者の三者関係において、荷待ちや荷役の問題が生じており、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適用するだけでは、実態を十分に捉えられない難しさがある。
- ・ 実態は複雑であり、問題の原因が着荷主側だけにあるわけではなく、広大な工場敷地の中で着荷主自身も気づかずに問題が発生している場合もある。安全面は当然として、契約条項にどこまでの内容を盛り込めるかの線引きが重要。
- ・ 着荷主と実運送事業者の関係には直接の取引が存在しない点が課題である。両者の間には一定の関係が認められるものの、直接規制は難しいと考えるため、発荷主と着荷主の関係に着目し、実運送事業者へ附帯業務の代金が確実に支払われる仕組みが重要。
- ・ 政府方針として附帯作業は着荷主の業務であると明確化すれば、現場の実態改善につながる。現場ではドライバーが次の配送先へ急ぐため着荷主業務を肩代わりすることもあり、発荷主や元請運送事業者がその実態を把握できていない場合があるため、情報共有が不可欠である。また、着荷主側にも再委託の構造があり、着荷主が物流センターの運営を委託し、当該委託先が現場で判断し、荷待ちや追加作業を発生させるケースもある。責任の所在の明確化と実態の把握が必要と考える。
- ・ 発荷主と着荷主の契約が肝になる。今般の取適法において特定運送委託という類型が追

加された。ここでは、必ずしも運送契約ではない部品供給契約等にも物流取引の側面がある点に着目している。元々の契約が運送契約でない場合には、発荷主と着荷主との契約において、運送に関する条件が正確に記載されていないことが多々あり、明確にすることが非常に重要。そこで明確になった内容が、運送事業者と発荷主との契約条件にも反映されるとよい。

- ・ 商慣習により運送の範囲が不明確で曖昧であることや、着荷主のコスト意識が欠如していることにより、附帯作業が無償で追加され、非効率を招いている。運送業務と附帯作業の区分を明示し、有償部分を明確化することが重要。
- ・ 物流と商流が複雑に絡み合い、物流に係る附帯サービスの対価が商流に反映されていないことが最大の問題である。契約に荷待ちや作業時間の情報が含まれる場合もあるが、現場では予測不能な作業が多く、契約に全て明記するのは困難である。そのため、発生した附帯作業を後から請求できる実効的な仕組みが重要。他方で、着荷主に直接請求するとなると、直接支払いをするための口座を作る必要があるなどの実務的なハードルが発生することも考えられる。また契約に後発的な附帯作業の請求条項を組み込み、政府が契約ひな形を示すことも考えられる。
- ・ 運送事業者が直接着荷主に費用を請求する場合についても、商法上は運送品到着時に着荷主へ処分権と費用負担義務が帰属すると規定しており、受領時には運送貨支払義務も生じる。これらは任意規定であり契約で変更可能だが、商法上は運送事業者と着荷主間に権利関係が存在することを前提とした規律になっている。更に、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影響を持つことを認めた判例も存在しており、運送事業者が着荷主に費用請求をする可能性を考える手がかりになる。
- ・ 着荷主が運送事業者より強い構造があり、両者は契約関係にないが、着荷主による指示・監督のもとで運送事業者に行わせており、両者の関係を捉え、直接規制する可能性も考えられる。他方で、運送事業者が直接着荷主に交渉することが望めない可能性もあり、その仕組みが機能するかは課題もある。更に、運送事業者は契約当事者である発荷主側の立場で運送をしていることを踏まえると、着荷主と発荷主の力関係も影響している可能性があり、全体を整理した上で最も効果的な対応策を検討すべきと考える。
- ・ 発荷主と着荷主の契約内容が十分に整理されていない点が問題であり、まずは、契約上の運送役務の範囲を明確化し、発荷主及び着荷主が運送内容の範囲を把握する必要がある。
- ・ 例えば、着荷主が附帯作業や荷待ちを要請した場合は運送事業者が発荷主に連絡し、追加費用は発荷主から着荷主へ請求するというような円滑に支払う仕組みを整えることが考えられる。次善策として、元請運送事業者の契約に附帯業務の対価請求を組み込み、着荷主からの附帯業務等の要求に対応できる仕組みを整えることが考えられる。
- ・ 発荷主と着荷主の認識の違いが最大の問題であり、ニーズや課題を共有する力がこの分野の競争力につながる。契約関係がない場面でもルールを明確化し、運送業者からの意見に真摯に対応する仕組みが必要。ガイドライン等によりこのような考え方を広げ、待機時間の請求を着荷主に直接認識させ、適正な業務遂行の遵守義務を明示することが望ましい。
- ・ 荷待ち・荷役の現状については改正物流効率化法を契機に業界連携で改善が進んでおり、必ずしも着荷主が取引条件を主体的に決定しているとは言い切れない状況にある。着荷主への規制措置を講じる場合は、発荷主との対話促進や禁止行為の類型化や、分かりやすいガイドラインの策定等により予見可能性を高める必要がある。
- ・ 事務局資料 10 ページのように、実運送事業者と着荷主の間で具体的な契約が無いにも関わらず、着荷主側で附帯業務等の指示が行われている点が問題である。出発点は発荷主と着荷主の契約であり、この契約関係にアプローチするために理論的整理や既存ツールの活用が求められる。13 ページに掲載している特殊指定は、特定分野や業界に絞って問題行為に対応できる有効な手段となり得ると考える。

- ・ 運送事業者は発荷主の履行補助者と位置付けられ、着荷主から運送事業者への荷待ち・荷役等の要請を着荷主から発荷主への不当な経済上の利益の提供要請として対応することも可能ではないかと考えるが、十分ではない。発荷主から実運送事業者へ報酬が確実に届く仕組みが必要。標準貨物自動車運送約款にも着荷主からの現場での発注について料金収受を認めるような規定があると見受けられるところ、強い着荷主がドライバーに無償で作業をさせた場合は、両者に取引関係を認めて物流特殊指定の対象に含める余地があると考ええる。
- ・ 運送事業者の業務範囲が不明確である点が最大の課題であり、これを明確化することが実効性のある規制とする鍵である。契約内容が明確であれば、着荷主が引渡しを拒むと受領遅滞に陥り、その増加費用は着荷主が負担することが民法上のデフォルトルールとなっている。物流特殊指定や取適法により、運送事業者が発荷主へ請求し、発荷主が着荷主へ転嫁する仕組みも合理的とされる。
- ・ 特殊指定については、法定優越や優越ガイドラインとの関係整理が必要であり、大規模小売業告示のように、該当する行為であっても法定優越で処理されていることを踏まえると、特殊指定が実効性を持たない可能性があるため整理が必要である。また、附帯業務の範囲の明確化には賛同するが、現場レベルまで共有・浸透させることが不可欠と考える。
- ・ 優越的地位の濫用規制は取引の相手方への不利益行為を規制する枠組みであり、無理に適用範囲を拡大すると法規制の權威を損なう可能性がある。そのため、この規制の拡大による対応は慎重に検討すべきと考える。
- ・ 過度な規制を避け、改正物流効率化法の努力義務や報告義務、トラック G メンによる是正指導など既存政策との整合を図り、二重規制を防ぐ必要がある。また、発荷主と着荷主の情報共有も重要で、納品依頼書に附帯業務や到着時間を明記し、問題発生時に円滑に請求できる仕組みを整えるべき。
- ・ 働き方改革や物流 DX、グリーン物流など新たな課題対応が進み、発荷主・着荷主・運送事業者の協業が拡大している。大手企業では食品製造業など他分野における連携した共同配送が進み、地方にも広がっている。また、労災事故の多くが着荷主先で発生しており、安全安心に関する着荷主からの申し出も増えているというように、三者連携の重要性が高まっている。

②サプライチェーン全体での支払条件の適正化

- ・ 手形払が減少している一方で、完成品メーカーにおいて依然として 60 日超の支払期間が存在している。これにより支払サイトが長期化する問題が続いているため、規制の強化が必要と考える。
- ・ 資金繰りの正常化というためには、支払手段を「現金」に変えて、且つ一番上流のメーカーに、未締めの 20 日もしくは 15 日締めで支払っていただくことが必要である。その後の支払期間も 60 日とするのであれば、まずは取引の上流の事業者の支払サイトの短縮化が必須と考える。
- ・ 支払条件の適正化については取適法により適用対象取引は改善されたが、対象外取引では資金繰りのため支払期間を延ばす慣行が残り、サプライチェーン全体で偏在が生じており、支払サイト短縮もサプライチェーン全体で川上から順に取り組む必要がある。
- ・ 支払サイトと受取サイトの差分が資金繰りに直結する。金利上昇を考えると今後更に負担が増すことも想定されるため、早期に対応すべきである。サプライチェーン内で資金が滞りなく流れることが重要であり、交渉力の弱い事業者は取引依存度が高く、受注停止のリスクを抱えている。その結果、優越的地位を持つ側が支払サイトを長く設定し、受取サイトを短くする不均衡が生じているため、是正が必要。
- ・ 企業間信用の仕組みは中小企業にとって特に重要であり、支払までの期間に現金を手元に置けることが資金繰りに直結する。しかし、現状ではティアの上位ほど支払期間を延ばし、下位ほど企業間信用の恩恵が減少している。これは不公正な商慣習である。

- ・ 企業間信用は商品・サービス提供者が受領者に信用を供与する仕組みであり、合理的根拠があれば問題はないが、根拠なく長い支払サイトが設定される場合は無償の信用供与となり、法的な観点から問題がある。
- ・ 取適法対象外事業者にもガイドライン等を適用し、取適法と同様の条件を求めることが望ましい。
- ・ 取適法対象外取引においても受領日から 60 日以内の現金払又は同等効果の支払手段を導入する方向性には賛同。
- ・ 不当に長い支払サイトの設定については「不当」の基準を明確化する必要がある。
- ・ 「不当」とされる支払サイトの長期化には、合理的根拠がある場合もあり、取引費用が削減される場合や取引の性質上の一定の制約がかかることもある。例えば委託研究では提出した成果物の内容が適切かという審査期間が必要であり、その分支払が遅くなることもある。したがって、支払サイトが不当に長いのか、取引の性質上やむを得ないのかを区別し、取引実態との関係で合理性を検討する必要がある。
- ・ 売掛金は世界共通で存在し、後払自体は一般的だが、90 日や 120 日といった長期の支払サイトが「正常な商慣習」と言えるのかは疑問であり、独禁法上の問題とも関わる。
- ・ 支払条件の問題に何らかの形で対処する方向性には賛成ではあるが、具体的に「何日以内」といった日数を規定するのは契約自由の原則から難しいのではないかと考える。優越的地位の濫用規制には「正常な商慣習に照らして不当に」という文言もあるため、まず正常な商慣習とは何かを明確化することが重要であり、それによって優越的地位の濫用規制を効果的に活用できるようになるのではないかと考える。
- ・ 規制を検討する際には、実態面と手続面の両方を考慮すべき。法定優越による規制は個別認定が必要で手続が重く、課題が残る。ガイドラインへの記載で対応可能な部分もあるが、より効率的な仕組みとして特殊指定を導入すれば、形式的な基準で適用対象を決められることから、迅速な対応につながる可能性がある。
- ・ 国や自治体がサプライチェーンの最上位となる場合もあり、その場合、支払サイト短縮化の対象となるか検討の必要がある。さらに、政府による規制や執行と企業や業界団体の自主的な取組を両輪で進め、課題把握と実効性ある連携を図ることが重要と考える。
- ・ 製造業における自動車産業のように大手メーカーを中心としたサプライチェーンでは転嫁が可能だが、システムやソフトウェア分野のように提供者が中小規模の場合、顧客側の支払サイトが短縮されなければ次の段階でも短縮できない構造が存在する可能性がある。今後そのような実態が見えてきた場合には、追加的な検討が必要と考える。
- ・ EU のような規制導入も参考となり、インセンティブや優遇措置、低利融資制度の活用を組み合わせるべき。併せて、履行できない場合のペナルティも設けることで実効性を確保する必要があると考える。

(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。)