

物流業における公正取引規制の概括

The Summary of the fair trade regulation in logistics business



野尻俊明：流通経済大学 法学部 教授

略 歴

昭和48年3月 流通経済大学経済学部卒業
昭和54年3月 日本大学法学研究科博士後期課程（単位取得）
昭和54年4月 (株)日通総合研究所 入社
平成元年4月 流通経済大学社会学部助教授
平成14年11月～平成20年11月 流通経済大学学長
現在 流通経済大学法学部教授

1. はじめに

平成2（1990）年の物流二法による物流業の規制緩和は、20年の年月を経て大きな曲がり角に立ち至っている。従前の縦割りの事業規制法の桎梏から解放されて、物流事業者の自由な競争、創造により事業の活性化が図られ、物流サービス利用者の利便が向上するというシナリオはもろくも崩れ、事業者からは自由競争による弱肉強食の冷徹な論理の帰結への怨嗟の声が聞こえる。

わが国の物流事業規制緩和政策を評価する際、その視点は多様であり多面的である必要がある。しかし、「経済的規制の緩和、社会的規制の強化」をキャッチフレーズに実施された政策の大前提は、市場における事業者間の競争は「公正であるべし」であった。規制緩和政策実施以降、果たして「公正な競争」は市場で実現されているのか？という疑念が大きく広がり、この視点からの評価が改めて問われている。

ところで、規制緩和以後の政策（ポスト規制緩和政策）の必要性について、筆者は様々

な形で提言等を行ってきた^(註1)が、残念ながら公正、自由な競争を促進する制度的環境は、正確いえば規制の実効力（執行力）は、依然として不備と言わざるを得ない。さらに、事業者のコンプライアンス（法令遵守）についても大きな問題を抱えている。

本稿は、現在の物流事業（特に、貨物自動車運送事業）に係る公正取引の維持、促進のための制度を概観し、問題点の指摘を行うことを目的としている。

なお、近年では安全、環境といった社会的規制の強化が進められ、コンプライアンスの観点から大変重要なものとなっている。しかし、本稿では紙幅の関係から、事業法、独占禁止法を中心とした公正競争、公正取引に係わる法規制を念頭に論を進めていくこととする。

2. 事業法による規制

戦後の昭和20年代後半に整備されたわが国の運輸事業法制は、陸、海、空の輸送機関ごとの縦割りの事業法が基盤となっていた。

貨物自動車運送事業（トラック事業）につ

いては、規制緩和以前においては基本的には事業法である道路運送法の枠内で公正競争の確保が図られていた。すなわち、昭和26年の道路運送法において、その目的規定（第1条）に「道路運送業の適正な運営、公正競争の確保及び運送秩序の確立」することが宣言され、また独占禁止法による一般的な競争政策との関係では、同法第21条（連絡運輸等に関する）に適用除外規定が置かれていた。こうした法制は通運事業法等においてもほぼ同様であった。

しかし、物流二法によってこうした枠組みは大きな変更がもたらされた。貨物自動車運送事業法の目的規定（第1条）から「公正競争の確保」の文言が消去され、また独占禁止法の適用除外規定（第16条）は残ったものの、その内容は大幅に縮減された（なお、現行法では同規定は削除されている）。このことは、規制緩和政策を公正競争の視点から評価すれば、従前の事業法による規制から独占禁止法による一般的な競争政策にその重点が移転したといえる。この背景には、市場において公正な競争が確保、維持されれば、利用者の利便や事業の健全な発展につながるという理念があること、前述のとおりである。

なお、貨物自動車運送事業法においても、不当な競争が行われている場合には「事業改善の命令」（第26条）が発動できる規定が置かれている。この規定の基本的な趣旨は利用者の保護にあるが、同時に事業者の適正な業務の運営を確保することが目的とされており、利用者の利便に反するような事業者の不当な競争を禁じているものとの解釈も可能で

ある。さらに、トラック事業の特性（中小・零細事業者が大部分）に鑑みて、運賃・料金のダンピングや輸送の安全を阻害する行為を強要する荷主に対する勧告制度（第64条）も規定されている。おそらく、運送事業法の中に利用者（荷主）への規制をも包含する制度は国際的にみても稀有なものであり、公正取引の実現には荷主の役割も重要であることを示している。

但し、上記の二つの条項は制定以来一度も発動されていない。規定の不明確さ、通達等の未整備により発動基準が明確になっていないことが大きな原因であろうが、物流業とりわけ貨物自動車運送事業法における「公正取引」に係る規制の内容が、不分明の感は否めない。

そこで、国土交通省は平成20年3月に「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を公表した。これは規制緩和後の急激なトラック運送事業を取り巻く変化、とりわけ新規参入の増加による市場競争の激化、運賃の低下、トラック業界内での多層化の進行、不適切な取引の顕在化に着目して、関係者間（垂直関係及び水平関係）における問題認識、ルール等の共有化を図り、市場において健全な競争環境が整備されるよう措置したものである。すなわち、トラック運送業においてはトラック事業者相互間（元請・下請関係）及びトラック事業者と荷主との取引の中で公正な取引が実現される必要があり、関係者間で問題点、課題を共通に認識し、市場における健全な競争環境の整備を図ろうとする意図がある。

同ガイドラインは貨物自動車運送事業法のほか、後述する独占禁止法、下請法及び独占禁止法特殊指定の諸規定の中から、トラック運送業において問題となる行為類型を具体的に提示して留意点を指摘するとともに、「求められる取引慣行」と「望ましい取引事例」を掲げて、公正取引の実現を誘引しようというものである。ちなみに、同ガイドラインで取り上げられている行為類家は、「運賃の設定」、「運賃（代金）の減額」、「運送内容の変更」、「運賃の支払い遅延」、「運送に係る付帯作業の提供」、「購入・利用強制の禁止」、「長期手形の交付」、「報復措置の禁止」、「書面の交付、作成、保存」である。

貨物自動車運送事業における公正取引の確保については、当面同ガイドラインの遵守、積極的履行がポイントとなる。

3. 下請法による規制

市場における公正競争の維持、促進を目的として昭和22年に制定された独占禁止法は、昭和28年の改正に際して「不公正な取引方法の禁止」規定（第19条）を追加、同時に不公正な取引方法の「一般指定」を告示した。これは同条の違法の要件である「公正競争阻害性」を行為類型に分けて明らかにしようとしたものであるが、その行為類型の一つに「取引上の優越的地位の濫用」がある。

この規定は、現実に適用しようとする種々の問題があり、結果として有効に機能させられないという欠陥があった。そこで、独占禁止法を補完する法律として下請取引の特殊性に着目して昭和31年に制定、施行された

のが「下請代金支払遅延等防止法」（いわゆる「下請法」）である。

下請法は、親事業者の下請事業者に対する取引の公正化と下請事業者の利益保護を目的（第1条）とするものであるが、当初は物品の製造委託と修理委託が規制の対象であったものが、平成15年の改正（施行は翌16年）により、適用範囲が広がり運送業を含む役務提供委託と情報成果物作成委託が規制の対象とされた。

下請法は親事業者（発注者）に書面の交付義務（第3条）と書類の作成・保存義務（第5条）を課して、取引関係の明確化を図るとともに、親事業者の遵守事項の明確化（第4条）を行い、下請事業者（受注者）の保護を図ろうとするものである。また、取引の当事者である親事業者と下請事業者を資本金規模で区分することにより、規制の明確化を図っている。

ところで、中小零細規模の事業者が大多数を占めるトラック運送業においては、対荷主、対同業者（元請）との取引について従来からしばしば優越的地位の濫用問題が指摘されていたところから、下請法による取引の公正化の促進が期待されていた。しかし同改正法施行から今日までの間に20件の勧告が行われ、また下請法違反の未然防止に一定の効果を果たしながらも、その効力は限定的であるといえよう。

上記のように、下請法は資本金規模により規制の対象となる取引を明確にしているが、これは同時に規制の対象とならない取引が存在し、それが大きなウエイトを占めること、

また規制の対象は親事業者と下請事業者の関係にあること、すなわち同業者間の取引に限定されることなど、同法の物流取引における射程範囲は必ずしも大きなものではない。

特に、物流業においては取引の相手方である荷主は他業種であるので、下請法の規制は及ばないことになる。この欠陥を埋めるために物流事業者と荷主の間の取引の公正化を図る目的で策定されたのが、次に述べる独占禁止法の特殊指定である。

4. 特殊指定による規制

独占禁止法は、上記した不公正な取引方法の「一般指定」のほか、特定の事業分野で特定の行為を不公正な取引方法として公正取引委員会が告示で指定する「特殊指定」がある。

「特殊指定」は時代により指定業種に変遷があるが、現在では次の3業種で指定の告示が行われている。すなわち、①新聞業における特定の不公正な取引方法（「新聞特殊指定」）、②大規模小売業者による納入業者との取引における特定の不公正な取引方法（「大規模小売業告示」）、そして③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」）である。

本稿の検討の対象である「物流特殊指定」は、平成16年の改正下請法の施行にあわせて公正取引委員会が告示したものである。上記したように、荷主は「業として」役務（貨物運送）の提供を行っているだけでなく、また役務の提供の全部または一部を委託しているものでないのが改正下請法の対象とならないため、荷主と物流事業者の取引における荷主

の優越的地位の濫用行為を効果的に規制する観点から措置されたものである。

「物流特殊指定」は、「特定荷主」と「特定物流事業者」という文言を用いて規制の対象となる荷主および物流事業者を定義しているが、基本的な枠組みは改正下請法と同様となっている。すなわち、資本金規模（資本の額又は出資の総額）で規制の対象範囲を確定し、規制される取引の行為類型を羅列（下請法の行為類型のうち物流業で行われる可能性がある9類型）して具体的に明示している。

近年においては、規制緩和以降の急激な物流（トラック）事業者の急増の影響もあり、物流市場では荷主が相対的に強い力を持ち、物流事業者への強要に相当するような事例が報告されていた。物流市場の公正取引の実現には荷主の果たす役割は極めて大きく、本特殊指定への期待は大きなものがある。

但し、「特殊指定」は独占禁止法の手続に従って行われるものであり、この点下請事業者の保護の視点からターゲットを絞って迅速な対応が可能な下請法とは大きな差異がある。「特殊指定」の有効性を発揮するには、ひとえに所管官庁である公正取引委員会の運用にかかっている。なお、公正取引委員会においては同特殊指定告示後に「荷主と物流事業者との取引に関する実態調査」を行い、結果を公表（平成18年3月1日）している。さらに、審査局内に「優越的地位濫用事件タスクホース」を設置（平成21年11月18日）して、濫用行為の抑止、是正に努めているが、すでに物流取引について荷主への「注意」も発動されている。

下請法と特殊指定が連動して、物流市場の公正取引が一層促進することが望まれる。^(註2)

5. むすびにかえて

市場における自由な競争の前提が関係各事業者のコンプライアンス（法令遵守）にあり、その結果公正な取引が実現され、競争のメリットが生じる。そのためには、競争当事者が同一のルール（関係法令）に従って取引を行わない限り、取引の公正化は実現不可能であろう。また、ルールそのものにも大きな問題があることをも指摘しておかねばならない。できるだけ簡単なルールをプレーヤー全員が必ず守ることこそ肝要であるが、現実にはルールの複雑化が進行しており、ルールを守ろうにも守れない事業者が存在していることにも、目を向ける必要がある。

物流業における公正取引の実現は思いのほか難問であるが、是非とも成し遂げねばならない。

(註1)

拙稿「物流基本政策確立のための提言」運輸省広報誌『Transport』（1996年12月号）参照。

(註2)

拙稿「トラック運送事業の適正取引について」『運輸と経済』No.742（2009年4月号）参照。