

# 下請法改正で期待される トラック運送事業における価格転嫁

わたなべ とおる  
渡邊 徹

敬愛大学情報マネジメント学部准教授  
前交通経済研究所副主任研究員

## ■定着しない価格転嫁

我が国では、1990年代半ばから長らくデフレの時代が続いていたが、2022年頃からインフレの時代に転換し、価格転嫁に対する社会の受容性も高まりつつある。しかし、トラック運送事業においては価格転嫁が定着していない。毎年3月と9月の「価格交渉促進月間」に合わせ、中小企業庁が中小企業等を対象として実施しているアンケート調査の結果をみると、いわゆる「物流の2024年問題」がクローズアップされたこともあり、運賃交渉を行ったトラック事業者の割合、運送費用の上昇分の価格転嫁率とも増加傾向にあるものの、依然としてトラック事業の価格転嫁率は調査対象業種中最低だ。

こうしたトラック事業の厳しい取引環境が労働条件の悪化とドライバー不足を招いていることから、発注者と受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」を実現するため、政府は今国会で下請法の改正を目指している（2025年3月24日現在）。

## ■現行法の課題

トラック事業においては、1990年の需給調整規制廃止に端を発する一連の規制緩和により、中小企業を中心として多数の事業者が新規参入した。この結果、荷主に対するトラック事業者の立場がますます弱まり、あらかじめ定めた運賃を不当に減額する、通常より著しく低い運賃

を不当に定める（いわゆる「買いたたき」）など、独占禁止法が規制している優越的地位の濫用が疑われる行為に及ぶ荷主が少なくない。

このため、公正取引委員会は荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた調査を継続的に実施するとともに、優越的地位の濫用につながる恐れのある荷主に対し、注意喚起文書を送付するなどしている。また、独占禁止法に基づく審査の結果、買いたたきなどの違反行為を認定した場合、その排除に必要な措置や課徴金の納付などを命ずることができる。しかし、通常個別の認定に相当の期間を要する。

下請取引については、独占禁止法の補完法である下請法が取引の公正化と下請事業者の利益の保護を図っている。下請取引において違反行為が認められると、公正取引委員会による勧告・指導の対象となるが、下請法は独占禁止法と比較して迅速かつ効果的に規制することが可能だ。しかし、一般に運送契約は発荷主と元請運送事業者との間で締結されることから、元請運送事業者は発荷主の下請とはみなされず、両者の取引は下請法の適用対象とならない（図1）。したがって、現行法では荷主による優越的地位の濫用に迅速に対応することができていないとの指摘がある。

## ■下請法改正の経緯と法案の概要

そこで、2024年6月、自民党の中小企業・小規模事業者政策調査会と競争政策調査会は、発

図1 現行の独占禁止法と下請法の適用対象



出所：公正取引委員会（2019）「物流特殊指定 知っておきたい「物流分野の取引ルール」」より筆者作成

図2 下請法改正後のイメージ



出所：公正取引委員会・中小企業庁（2025）「下請法・下請振興法改正法案の概要」より筆者作成

荷主と元請運送事業者との取引も下請法の適用対象とすることを検討すべきと岸田首相（当時）に申し入れた。また、政府も同月に閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針 2024」などにおいて下請法改正の検討を掲げた。これを受け、翌月から産学の有識者による「企業取引研究会」が開催され、発荷主と元請運送事業者との取引を新たに下請法の適用対象とすべきとする報告書が12月に取りまとめられた。こうして、2025年3月に下請法等改正法案が閣議決定された。

下請法等改正法案のポイントのうち、トラック事業と特にかかわりが深いのは次の3点だ。

1点目は、発荷主と元請運送事業者との取引を下請法の適用対象に追加したことだ（図2）。

2点目は、運賃交渉を求めたにもかかわらず応じない、あるいは運賃交渉において必要な説明又は情報の提供をせず、一方的に運賃を決定することを違反行為に追加したことだ。

3点目は、関係機関の連携を一層強化するため、公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、新たに事業所管省庁の大臣（トラック事業については、国土交通大臣）に委託事業者に対する指導・助言権限を付与するとともに、関係機関相互の情報共有を図るとしたことだ。

これらの対応により、価格転嫁が定着するこ

とが期待されている。

### ■下請法改正で価格転嫁は定着するか？

しかし、下請法が改正されたとしても、これまでのように発荷主に<sup>そんたく</sup>付度してトラック事業者が運賃交渉を行わないのでは、価格転嫁の定着は期待できない。折からのドライバー不足と時間外労働の上限規制に起因する需給のひっ迫や、2024年に導入された荷主規制などにより、トラック事業者と荷主の関係は正常化しつつある。また、昨今の物価上昇を踏まえた「標準的な運賃」の引き上げなど、価格転嫁に向けた環境も整いつつある。今般の法改正を契機として、荷主と対等な関係にあることをトラック事業者が再認識し、主体的に価格転嫁に取り組むことが重要だ。

一方、我々消費者を含む着荷主の意識改革も重要だ。発荷主が買ったたきなどに及ぶ背景には、通信販売における「送料無料」に代表される着荷主の値下げ要求があると考えられる。そのしわ寄せとして、トラック事業が厳しい取引環境に直面し、物流危機が懸念される状況に至っていることを、消費者を含む着荷主が理解し、価格転嫁を受容するなど、持続可能な物流の実現に向けて協力することが不可欠だ。