

物流の2024年問題で求められる荷主の変容

独占禁止法部

* 目 次

物流の2024年問題で求められる荷主 の変容	254	四 政府や国会の動き	267
一 はじめに	254	1 政府の取組	267
二 トラック運送事業者が置かれる 状況	256	2 物流関連2法の法改正	270
1 物流の2024年問題の背景	256	五 物流の2024年問題において荷主 に求められる変容	272
2 是正すべき商慣行の背景	257	六 終わりに	275
三 独占禁止法分野における法適用 関係及び公取委の取組	258		
1 独占禁止法及び下請法の適 用関係	258		
2 公取委による調査等	264		
3 價格転嫁円滑化	266		

一 はじめに

『物流の2024年問題』とは、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）」（2018年6月成立、2019年4月から順次施行）（以下「働き方改革関連法」という。）によって、令和6年（西暦2024年）4月1日から、自動車運転業務の年間時間外労働時間が960時間の上限とされ、かつ、厚労省がトラックドライバーの労働時間等を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）も改正され、同じく令和6年4月1日からトラックドライバーの拘束時間は、原則年3,300時間以内（労使協定締結の場合は年3,400時間以内）とされるという規制の適用により、輸送能力が不足し、物流の停滞が懸念される問題をいう。

物流の2024年問題に具体的な手当をしない場合、2024年度は2019年度と比べて14.2%（4億トン相当）の輸送力が不足し、2030年度はドライバー不足の進行もあって、さらに34.1%（9億トン相当）の輸送能力が不足すると試算されている¹。

この問題について政府の検討会で提案された対応策は、次のとおりである。第一に、2023年3月に設置された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」（内閣官房）では、同年6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッケージ」という。）が取りまとめられ、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的かつ総合的な対策が策定された。第二に、2022年9月から開催されていた「持続可能な物流の実現に向けた検討会」（国交省・厚労省・経産省）では、2023年8月31日に「最終取りまとめ」が公表され、そこでは取り組むべき対応策として、①荷主企業者や消費者の意識改革、②物流プロセス

の課題の解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）、③物流標準化、効率化（省力化、省エネ化、脱炭素化）の推進に向けた環境整備が挙げられた。政策パッケージでも最終取りまとめでも、トラック運送事業者だけで物流の2024年問題を解決することは難しいとされ、荷主の変容が求められている。

本稿では、主に独占禁止法上の視点からトラック運送事業者が置かれる状況を概論したうえで、荷主とトラック運送事業者の関係及びトラック運送事業者間における下請構造の関係という垂直的な関係について「私の独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）」（以下「独占禁止法」という。）及び「下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）」（以下「下請法」という。）の法適用関係並びに公正取引委員会（以下「公取委」という。）の調査報告や法執行を紹介し、また、政府取組みや物流関連2法の法改正を参照しながら、独占禁止法の関係での荷主が求められる変容を検討する。ただし、本稿執筆時（脱稿・令和6年11月19日、校正・令和7年5月20日）において、下請法改正の検討及び手続が進んでいるものの、執筆期間の制約から、下請法改正の詳細な検討は、本稿の対象外とさせていただく。

なお、「物流」とは、本来はトラック運送事業者の輸送業務のみを指すわけではなく、様々な定義がある。例えば、歴史的経緯から「有形商品の消費・利用・還元のために、供給主体と需要主体との間にある空間、時間のギャップを架橋する機能であって、商品とその品揃えの利用可能性を提供するサービス・システムである。輸送・保管・包装・荷役・流通加工といった物理的な活動がその実態化を担い、管理を含む情報活動がそのシステム化を担うものである」²とされる。しかし、本稿では、物流の2024年問題と独占禁止法を論じる関係で、トラック運送事業者に限定して論じる。

二 トラック運送事業者が置かれる状況

1 物流の2024年問題の背景

(一) 事業者保護の必要性

トラック運送事業業界では、平成元年（西暦1989年）12月19日成立、平成2年（西暦1990年）12月1日施行の「貨物自動車運送事業法」及び「貨物運送取扱事業法」（後者の現在の法律名は「貨物利用運送事業法」）により、それまで免許制であった貨物自動車運送事業が許可制に変更されるなど大幅な規制緩和がなされ、トラック運送業の参入が急増した。これにより中小の運送業者が急増し、トラック運送業の中小企業率は2019年では99.9%にも及ぶ状態になっている³。

その結果、トラック運送事業者間の過当競争状態となり、中小の運送事業者は、荷主や元請運送事業者との間の交渉力が乏しく運賃が上がりづらい環境となった。運賃が上がりづらいがために、元請運送事業者も、トラックドライバーへの賃金の原資となる売上を確保するためには取扱量は増やさなければならなくなり、また、EC（eコマース）取引の発展などによる通販需要等の拡大⁴があって、トラックドライバーの長時間労働が横行することになる。業務負荷が高い業界であるとの印象も相まって人材確保は容易ではなく、若者を中心とした担い手不足も常態化していくこととなった。

(二) トラックドライバーの長時間労働の是正についての猶予

他方、国は、労働環境を改善するべく「働き方改革関連法」を平成30年（西暦2018年）に成立、平成31年（西暦2019年）から順次施行したことは冒頭で述べたとおりであるが、トラック運送事業者を含む自動車運転業務など一部の業種は、業務内容の特性や取引慣行上の課

題から長時間労働になりやすい業種であることから長時間労働の是正には時間がかかると判断され、5年の間は適用が猶予されていた。

(三) 小括

この猶予期間が経過した令和6年（西暦2024年）4月1日が到来したことにより、トラックドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足するという物流の2024年問題が生じるに至った。

2 是正すべき商慣行の背景

下記の要因もあいまって、是正すべき各種の商慣行が発生していくこととなった。

(一) 適正な運賃収受がなされていないという問題

発注者である荷主が優位な立場になりやすく、継続的に取引しているなどという構造に加え、上記のとおりトラック運送事業者の過当競争状態となったことを要因として、適正な運賃の収受がなされていないという問題がある。

(二) 契約にない附帯作業並びに長時間の荷待ち及び荷役の問題

さらに、輸送というサービスそれ自体では同業者と差別化を図ることが難しいことからして、附帯するサービスが価値となりやすい。

そのような状況から、契約内容になっていないはずの荷積み、荷卸し（以下「荷役」⁵という。）を中心とした「附帯作業」が求められることが常態化する。また、荷主都合によるトラックドライバーの長時間の荷待ち及び荷役が生じている。

(三) 多重下請構造の存在

トラック運送業界では、業界の特性として、輸送需要の繁忙・閑散期の差が激しく、また、荷主からの突発的な依頼に対応する必要が生じることなどがある。これについて一運送事業者が自らすべての

輸送業務を実施することができずに一部の輸送業務を下請事業者に委託せざるを得ない場合もある。

このような業界の特性からして、下請構造が生じやすい。荷主や元請事業者が何次請けか必ずしも把握していない3次以上の多重下請構造も確認される。

多重下請関係が存在する場合、下請事業者に委託するたびに、元請事業者が收受した運賃から利ざやが引かれることとなり、荷主企業と元請事業者との間で標準的な運賃の水準の対価が支払われていたとしても、実際に輸送業務を担う運送事業者（以下「実運送事業者」⁶という。）が十分な運賃を收受することが困難になり、下請けの下流にいくほど、運賃もその交渉力も弱くなっていく傾向にあることも指摘される。このように、多重下請構造の存在は、トラック運送事業者の適正な運賃收受に影響する⁷。

三 独占禁止法分野における法適用関係及び公取委の取組

このようなトラック運送事業については、独占禁止法上の優越的地位の濫用規制上、かねてからの注力業種とされ、各種規制が設けられるほか公取委による調査も積極的になされてきた。以下ではこれらを概論する。

1 独占禁止法及び下請法の適用関係

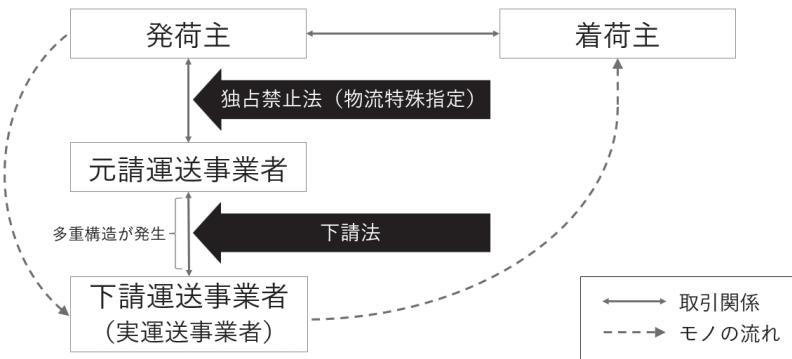
(一) 物流取引におけるプレイヤー

物流における取引には多数のプレイヤーが存在する。本稿ですでに登場したプレイヤーが独占禁止法上の典型的な事業者として想定されるが、これらを改めて列挙する。

荷主としては、荷物を送ることを依頼する「発荷主」のみならず、荷物の到着先である「着荷主」が想定される。また、運送事業者間に

おいても「元請事業者」から業務委託を受ける下請事業者がおり、かつ、その構造は、多重下請構造であると指摘される。その中で、実際に運送事業を担う事業者を「実運送事業者」⁸といったりする。

これら列举した典型的な事業者について、まずは独占禁止法及び下請法の適用関係を図示すると、次のとおりとなる⁹。



(「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回資料4及び公取委における「企業取引研究会」第3回資料を参考に筆者が加工)

(二) 独占禁止法の適用関係

公取委の優越的地位の濫用に関するガイドラインでは、次のように整理される。「事業者がどのような条件で取引するかについては、基本的に、取引当事者間の自主的な判断に委ねられるものである。」「しかし、自己の取引上の地位が相手方に優越している一方の当事者が、取引の相手方に対し、その地位を利用して、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることは、当該取引の相手方の自由かつ自主的な判断による取引を阻害するとともに、当該取引の相手方はその競争者との関係において競争上不利となる一方で、行為者はその競争者との関係において競争上有利となるおそれがあるものである。このよう

な行為は、公正な競争を阻害するおそれがあることから、不公正な取引方法の一つである優越的地位の濫用として独占禁止法により規制される」¹⁰。

そして、トラック運送事業者との関係で適用されうる独占禁止法上の優越的地位の濫用規制には、次の2つの類型がある。

①法定類型としての独占禁止法2条9項5号に基づくものと、②同法2条9項6号によって公取委によって指定された「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」(平成16年3月8日公取委告示第1号)に基づくもの(以下「物流特殊指定」という。)である。

(1) 法執行

各要件を見る前に各法執行がどうなっているのかを見ると、①法定類型は課徴金の対象(確約制度の利用も可能)であるのに対し、②物流特殊指定が適用される場合は課徴金が課されない。②物流特殊指定は、重要であるために特別な類型として制定されたはずであるのに、法執行の点では①法定類型より②物流特殊指定のほうが緩やかという逆転現象が生じている。このことから、物流特殊指定は注意喚起の道具またはガイドラインのような意味合いであるとの指摘がされている¹¹。ただし、令和6年6月に物流特殊指定の初の執行事案が生じたと報道されており、公取委が法執行の必要性や緊急性から物流特殊指定を優先させて適用しうる状況となっている。また、本稿執筆時点(令和6年11月15日)で開催されている企業取引研究会にて下請法に物流事業が組み込まれることが議論されており、適用関係は流動的である。

(2) 要件

法定類型の要件は（i）「自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して」（優越的地位にあること）、（ii）「正常な商慣習に照らして不当に」（不当性）、（iii）独占禁止法2条9項5号イないしハに規定される行為（不利益行為）と整理される。法文の文言は抽象度が高く、実務上は、公取委の公表する「優越的地位に関する独占禁止法の考え方」（以下「優越的地位濫用ガイドライン」という。）¹²が重要である。さらには、物流取引は、「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」（以下「役務委託ガイドライン」という。）¹³によって具体的な解釈が明らかにされている。とはいっても、役務委託ガイドラインでさえ、優越的地位にあることについては、「受託者にとって委託者との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障を来すため、委託者が受託者にとって著しく不利益な要請等を行っても、受託者がこれを受け入れざるを得ないような場合であり、その判断に当たっては、受託者の委託者に対する取引依存度、委託者の市場における地位、受託者にとっての取引先変更の可能性、その他委託者と取引することの必要性を示す具体的な事実（取引当事者間の事業規模の格差、取引の対象となる役務の需給関係等）を総合的に考慮する。」とされ、その判断は容易ではない。

他方で、物流特殊指定の要件は法定類型に比して明確である。まず、（a）優越的地位該当性（法定類型の要件（i））を荷主と物流事業者双方の資本金の金額という基準で定めている。荷主と物流事業者との間では、運送業務を委託するものとされるということで、荷主が優位な立場にあることが多く、一定規模の荷主とこれに対する一定規模の物流業者との間において、荷主が優越的地位にあ

るとみなしているのである¹⁴。さらに、(b) 行為の具体化・類型化が図られている。代金の支払遅延、代金の減額、買いたたき、物の購入強制・役務の利用強制、割引困難な手形の交付、不当な経済上の利益の提供要請、不当な給付内容の変更及びやり直し、要求拒否に対する報復措置、情報提供に対する報復措置が規定されている。

独占禁止法上、法定類型と物流特殊指定のどちらが優先適用されるかについては、役務委託ガイドラインでは物流特殊指定が優先適用されるように解釈することができる¹⁵一方、優越的地位濫用ガイドラインでは法定類型と特殊指定いずれも適用可能であるが課徴金納付を命じられる法定類型を優先適用するとされ¹⁶、公取委による運用についての整理の必要がある¹⁷。加えて、物流特殊指定の適用事例が生じ、さらには企業取引研究会にて下請法の改正に物流を加えることが議論されており、改正に合わせてこれらについて整理されることが望まれる¹⁸。

(三) 下請法の適用関係

物流取引では下請法も適用の対象となりうる。元請事業者が下請事業者に委託する場合は「役務提供委託」となり、さらに「資本金要件」を満たす場合は同法の適用がある。これに対して、荷主から委託を受けた元請事業者との間の取引は、同法の役務提供委託に該当しないため下請法は適用されない。

下請法は、①優越的地位の認定を容易にするため、適用対象となる親事業者及び下請事業者の範囲を資本金要件によって図り、②取引類型を限定列挙する。

同法では、親事業者に対して、書面の交付（いわゆる「3条書面」）、

書類の作成・保存（いわゆる「5条書類」）、支払期日の規定、遅延利息の支払義務が課されるほか、各種具体的な禁止行為が規定される。

下請法について、近時、公取委によって下請法運用指針が改正されたことについては、後述する価格転嫁円滑化のところで述べる。

物流特殊指定と下請法との適用関係でいうと、上記図示したように、発荷主と元請運送事業者との間には独占禁止法（物流特殊指定）が適用され、元請運送事業者と下請事業者との間には下請法が適用される。なお、物流特殊指定と下請法との規定内容を比較すると、物流取引の性質に照らし、下請法において禁止されている受領拒否及び返品は、物流特殊指定では禁止行為とされていない。また、下請法における親事業者の3条書面の交付義務（下請法3条1項）、支払期日を定める義務（同法2条の2第1項）、書類の作成・保存義務（同法5条）、遅延利息の支払義務（同法4条の2、下請代金支払遅延等防止法第4条の2の規定による遅延利息の率を定める規則）と同様の義務を定める規定はない¹⁹。

今後の実務に重要な影響を与えるものとして、本稿執筆時点において、公取委において企業取引研究会が開催され、下請法改正の議論がなされた。その中では、①適切な価格転嫁に関する環境整備の観点から買いたたき規制をどう考えるかが議論の対象となっていることに加え、②荷主から運送事業者に対する運送業務の委託について、物流の2024年問題を端に発した多重下請構造に起因する問題や荷主により長時間の荷待ちや無償での荷役を求められることが社会問題化していることや物流関連2法の改正といった状況を踏まえ、物流における優越的地位の濫用規制の在り方や、下請法の執行における各省庁連携の在り方をどう考えるかも議論の対象となった。本稿

校正時（令和7年5月20日）までの状況としては、令和7年3月11日に「下請代金支払等防止法および下請中小企業振興法の一部を改正する法律案」が閣議決定され、令和7年5月16日に、同法律が参議院本会議において可決、成立した。下請法の対象取引に、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引が追加される等の改正がなされる。

2 公取委による調査等

公取委は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、物流特殊指定を指定して、その遵守状況及び荷主と物流事業者との取引状況を把握するため、荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた調査を平成15年度以降、継続的に行っている。また、公取委の審査局内に設置された「優越的地位濫用事件タスクフォース」（以下「優越タスク」という。）では、優越的地位の濫用行為にかかる全国から寄せられる情報及び自ら収集した情報に基づき、一元的に優越的地位の濫用行為の類型に特化した調査を行うことで事例蓄積や処理方法の向上を図り、これらを積極的に活用し、優越的地位の濫用事案を効率的に処理できるようにし、上記調査で物流事業者から寄せられた荷主の行為に関する情報も活用して荷主と物流事業者の取引に関する優越的地位の濫用事案を処理している。

荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた調査の直近2年度をみると、令和5年6月1日公表「令和4年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」では、荷主3万名及び物流事業者4万名に書面調査をし、書面調査等の結果を踏まえ、コスト上昇分の協議を経ない取引価格の据置き等が疑われる事案について、荷主101名に対する立入調査を実施した。さら

に、書面調査及び立入調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主777名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付した。問題につながるおそれのある回答を行為類型別にみると、多い方から順番で、買いたたきが246件（26.8%）、代金の支払遅延が212件（23.1%）、代金の減額が203件（22.1%）不当な給付内容の変更及びやり直しが138件（15.0%）、不当な経済上の利益の提供要請が76件（8.3%）であった。また、令和6年6月6日公表「令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」では、荷主3万名及び物流事業者4万名に書面調査をするという数自体は変わっていないものの、書面調査等の結果を踏まえ、コスト上昇分の協議を経ない取引価格の据置き等が疑われる事案について、荷主121名に対する立入調査を実施するというように、立入調査の数は増えた。さらに、公取委は、書面調査及び立入調査の結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主573名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付した。問題につながるおそれのある回答を行為類型別にみると、多い方から順番で、買いたたきが239件（34.8%）、代金の減額が142件（20.7%）、代金の支払遅延が117件（17.0%）、不当な給付内容の変更及びやり直しが106件（15.4%）、不当な経済上の利益の提供要請が45件（6.6%）であった。いずれも、買いたたきが一番多く（なお、令和3年度は買いたたきが3.5%）、買いたたきは近年の公取委においても問題行為として注力されていることがわかる。

優越タスクの直近2年度では、令和4年度には注意が55件のうち14件が物流取引（25.4%）であり、令和5年度には注意が17件のうち2件が物流取引（11.7%）であった。上記調査等の結果を踏まえ、労務費等の

コスト上昇分の協議を経ない取引価格の据置き等が疑われる事案について、令和4年度では荷主101名に対し立入調査が実施され書面調査及び立入調査の結果を踏まえて、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主777名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書が送付された。令和5年度には、荷主と物流事業者との取引に関する優越的地位の濫用事案について、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件の注意が行われた²⁰。

公取委は、令和5年度には道路貨物運送業を重点立入業種に選定し（令和5年5月30日報道）、重点的な立入調査を実施していく旨が公表されており、物流の2024年問題が大きな課題とされている中、トラック運送事業業界への調査への重要性は増大していくことが想定される。

3 価格転嫁円滑化

物流事業に限られた話ではないものの、公取委は、近時の原材料費、エネルギーコスト、そして労務費の上昇分を適切に転嫁するため、令和3年12月27日の「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」（内閣官房、消費者庁、厚労省、経産省、国交省、公取委）の下に、優越的地位の濫用や、下請法の買いたたきの取り締まりを強化している²¹。

(一) 各ガイドライン

令和4年1月26日には下請法の運用基準を改正し、価格転嫁について、明示的な協議や理由の説明なく従来の価格を据え置くことは買いたたきに該当するおそれがあることを追加した。

令和5年11月29日には「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（以下「労務費ガイドライン」という。）を出し、その中では発注者側から協議の場を設けることが含まれていることなど、その

踏み込んだ内容は衝撃を与えるものであった。

令和6年5月27日には、上記下請法の運用基準を改正し、労務費ガイドラインを踏まえつつ、買いたたきにおける「通常支払われる対価」について、労務費をはじめとする下請事業者の給付に係るコストが上昇している状況で、その上昇の状況が経済の実態が反映されていると考えられる公表資料から把握できる場合において、据え置かれた下請代金の額を、下請法4条1項5号でいう「通常支払われる対価に比し著しく低い下請代金の額」にあたるものとして例示した。

(二) 調査

調査の面では、令和4年に緊急調査を、令和5年及び令和6年に特別調査をしている。令和5年度の調査では、結果を公表し、事業者名も公表されるにとどまらず、その後のフォローアップ調査まで公表されている。このような公表には制裁的効果もあることから、比例原則との関係でその運用が適切であるかについて疑問が呈されている²²。

四 政府や国会の動き

1 政府の取組

物流の2024問題に対しては、国交省や厚労省、経産省や公取委などの省庁横断的な検討・取組がなされている。各種検討会で示された問題や取組については、独占禁止法上の問題も多分に含むため、政府の取組や検討結果、ガイドラインを把握しておく必要がある。概要は次のとおりである²³。

国交省と厚労省は、平成27年（西暦2015年）5月には、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置し、中央と37都道府

県に協議会を設置し、関係者で検討や取組を推進した。

平成30年（西暦2018年）12月には、トラックドライバーの労働条件の改善等を図り、トラック運送事業における働き方改革を進める観点から、貨物自動車運送事業法の一部を改正し、①「荷主対策の深度化」（国土交通大臣が、トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為を行っている疑いのある荷主に対して、理解を得るために働きかけ、疑いに相当な理由があれば要請し、改善されなければ公表をすることができる制度）、及び、②「標準的な運賃」（トラック運送事業者がドライバーの労働条件の改善を要請しトラック運送事業者の健全な事業運営を確保し物流機能の維持向上を図るため、トラック運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として国土交通大臣が定めることのできるもの。令和2年（西暦2020年）4月に初めて告示され（令和2年国土交通省告示第575号）、全国を10ブロックに分けて運賃表を示している。表や計算方法に則って自社運賃を算出して荷主との交渉に用いられることが想定されている。）という2つの制度が、令和6年（西暦2024年）4月までの間の时限措置として創設された。

①の荷主対策の深度化については、後述する「トラックGメン」が独占禁止法違反の端緒となりうる活動をも担っている。②の標準的な運賃は、後述する令和5年11月29日の「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（公取委）における、「★発注者としての行動③」としての、発注者が尊重すべき受注者の労務費上昇の説明・根拠資料としての「公表資料」の一例として掲げられているものである。加えて、これら制度は、トラックドライバーの労働環境改善及びトラック運送事業者の経営環境の改善への取組は未だ道半ばであるとの現状が踏まえられ、令和5年6月に貨物自動車運送事業者法が改正され、「当分の間」、

すなわち、将来法改正がされるまで延長されることとなった。

令和2年2月から令和5年5月頃まではコロナ禍における各種行動制限がなされたが、令和4年9月から令和5年8月までの間には、上記一にて述べた「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置され、検討が進められた。

また、令和5年6月2日に政策パッケージが取りまとめられたことは上記一のとおりであるが、同日には、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（国交省、経産省、農水省）が策定され、荷主や物流事業者に、業種・分野別の「自主行動計画」を令和5年中を目途に作成公表することを要請し、その結果、令和6年1月末時点で100以上の団体・事業者が自主行動計画を作成した。令和5年7月には全国162名体制の「トラックGメン」を発足し、上記「荷主の深度化」に関して従来は国交省のウェブサイト上の目安箱に寄せられた情報に基づく活動であったものが、トラックGメンによるトラック事業者へのプッシュ型の情報収集や荷主企業へのパトロールを行うようになった。収集した情報を活用して違反原因行為を行っている疑いのある荷主や元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を実施し、令和5年10月末時点で10件の要請と251件の働きかけ、令和5年11月・12月の集中監視月間では、164件の要請と47件の働きかけを実施し、令和6年1月には荷主等2社に対し、初の勧告を実施しその旨公表した²⁴。（トラックGメンから摘発された独禁法違反事案は本稿執筆時点でもまだ公表された事案はないが、悪質性が高い場合は、独禁法違反事案として公取委と連携して取り扱われることになろう。）なお、令和6年11月1日の国交省の発表によると、トラックGメンは「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充されることとなり、

倉庫業者の情報収集も行うことになった²⁵。

また、令和5年8月に「標準的運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」において検討会を立ち上げ、標準的な運賃及び標準運送約款の見直しに係る論点整理と方向性について議論を行った結果、令和6年3月に新たな「標準的な運賃」を告示した。

令和5年10月6日には、政策パッケージに記載される施策のうち緊急的に取り組む事項をまとめたものとして、「物流革新緊急パッケージ」が決定され²⁶、令和5年12月には、令和5年度補正予算が成立し、物流革新緊急パッケージ関係についても財政的な裏付けとしての編成がなされた。令和6年2月16日には、政策パッケージに基づき2030年度までに政府として取り組む事項をまとめた「2030年度に向けた政府の中長期計画」が決定され、そこでは2030年度時点で何も対策を講じない場合に想定される34%の輸送能力不足を補うことを目指し、毎年度フォローアップを行うとともに我が国の経済社会や物流を取り巻く状況の変化等を考慮しつつ、次期「総合物流施策大綱」の公表のタイミングで2024年度にトラックドライバーの賃金を10%引き上げることなどを目指すことが明記された。

2 物流関連2法の法改正

重要な法改正としては、政策パッケージ等を受けて、令和6年4月26日に成立、同年5月15日に公布された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」(令和6年法律第23号)によって、①「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下「流通業務総合効率化法」という。ただし、本改正で法律名が変わり「物資の流通の効率化に関する法律」に変更される。以下では改正後の同法を「物流効率化法」という。)と、②「貨物自動車運送事業法」が改正された。施行日は公布日から1年以内の政令

で定める日となっている（一部例外がある^{27。}）。

優越的地位の濫用事案摘発の端緒になりえる改正であるため、次において概論する。

（一）流通業務総合効率化法から物流効率化法へ（①）

物流効率化法では、荷主や物流事業者（トラック運送事業者に限られない。）に対する規制的措置が新設された。

荷待ち及び荷役時間の長時間化等の背景には、パレット不使用による非効率な荷役²⁸や、極めて短い納品期間（リードタイム）の設定による積載率が低い運送、依頼になかった附帯業務など、トラック運送事業者のみでは解決できない問題があり、発荷主及び着荷主や物流事業者（トラック運送事業者のみならず、鉄道・港湾運送・航空運送事業者、倉庫業者）がそれぞれの立場からトラックドライバーへの負荷の低減に資する取組を行う必要があるとされる。このため、荷主や上記物流事業者に対し、トラックドライバーの荷待ち時間及び荷役時間の短縮、積載率の向上²⁹等の努力義務が課された。また、国が、この判断基準を策定し、判断基準に基づき事業者に対し指導、助言、調査及び公表ができることとした。

一定規模以上の事業者には、特定事業者と指定停止、物流効率化のための取組に関する計画の作成や実施状況の報告等が義務付けられる。取組状況が不十分な場合は勧告・公表・措置命令の対象となる。

また、一定規模以上の荷主に対しては、当該計画の作成等の業務を統括管理する者（CLO:Chief Logistics Officerとも呼ばれる。）の選任を義務付けている^{30。}

（二）貨物自動車運送事業法（②）

貨物自動車運送事業法では、多重下請構造のは正等を図り、実運

送事業者の適正運賃収受を進めるため、トラック運送事業者間での規制を新設した。

まず、元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成が義務付けられる。

また、荷主、トラック運送事業者及び利用運送事業者（荷主の需要に応じ、有償で、利用運送（実運送事業者の行う運送を利用して貨物を運送すること）を行う事業）は、運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ³¹等を含む。）等について記載した書面による交付等が義務付けられる。

さらに、トラック運送事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の運送の利用（下請けに出す行為をいう。）の適正化について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する管理規程の作成、責任者の選任が義務付けられる。

軽トラック運送事業者に対しては、必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講³²、国土交通大臣への事故報告を義務付けるとともに、国交省による公表対象に軽トラック運送事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加する。

改正前からの規定ではあるが、国土交通大臣が貨物自動車運送事業法の違反原因行為が独占禁止法の不公正な取引方法に該当すると疑うに足りる事実を把握したときは、公取委にその事実を通知するものとされている（同法附則1条の2第7項）。上記改正に基づき、国交省と公取委とでより一層の連携が図られることになろう。

五 物流の2024年問題において荷主に求められる変容

物流取引は、物流の2024年問題以前から公取委の注力分野であったが、

公取委による企業取引研究会のみならず寄稿文や相談事例にも「物流の2024年問題」が登場し、公取委による物流取引への法執行が活発化することが当然予想される。上記四の2の物流関連2法の法改正及び国交省と公取委との連携がなされれば、優越的地位の濫用違反事案の発見の端緒が増えることにもなる。

また、本稿執筆時点では公取委の正式公表はまだであるが、令和6年6月12日、物流特殊指定に基づく荷主企業に対する公取委の立入検査が行われた（当該荷主企業親会社の適時開示及び民間報道による）。当該事案は、公取委が物流特殊指定に違反するということでの行政処分を見据えた正式審査に着手する初めての案件となる³³。対象行為が長期化していたとの報道もあり、物流の2024年問題などに起因する物流業界の慣行是正のためには、公取委による法執行着手に積極的な姿勢がうかがわれる。

これまでに述べた状況下で、荷主における改善への取組の必要性は高いが、取り組むべき事項は、大きくは二つの方向性があると考えられる。

第一には、端的に、運賃の見直しである。ただし、運賃を一律に上げるべきということではなく、運賃が「通常支払われる」価格となっているか否かの判断に基づく見直しである。国交省は、トラック運送事業界を持続可能な魅力あるものとするためには、トラックドライバーの収入を上げることが必要で、その原資となる運賃確保が不可欠との認識を示す³⁴し、公取委は、令和5年度特別調査では、製造業、流通業と比べて労務費の割合が高い道路貨物運送業の価格転嫁の状況は、かんばしくないものであったと評する³⁵。このように、買いたたきについての法執行リスクが高まっていることが顕著であることを踏まえたうえで、とくに「標準的な運賃」は、運賃についての客観的妥当性の一つの重要な指標であるところ、現状では、実際に受け取る運賃との乖離の声も聞かれ、そのような場合に

は運賃見直しの必要性も高まると思われる。

第二には、契約書に記載のない附帯作業や長時間の荷待ち・荷役を把握し、これらを解消すること、または、有償化することが挙げられる。ただし、これらは、実運送事業者と着荷主との間で起きがちであるところ、とくに多重下請構造が生じている場合における把握は、発荷主には難しい場合もある。貨物自動車運送事業者法における元請運送事業者に義務付けられた実運送体制管理簿や運送契約の締結等に際する書面交付等によって、発荷主も附帯作業を把握しやすくなるものの、現行の物流特殊指定や下請法からの文言解釈からは、サプライチェーン全体を捉えての法執行を直ちに導くことは困難である³⁷。ただし、荷主としては、令和4年12月22日公取委公表のセブン・イレブン・ジャパン事件において「サプライチェーンの中で行われる下請法又は独占禁止法違反事件について、上流又は下流での行為に原因がある場合においては、上流又は下流での行為に対しても下請法又は独占禁止法上の問題の有無の確認などの監視を行い、サプライチェーン全体での公正かつ自由な競争環境の確保に努めることとする」旨明言され、また、昨今の労務費ガイドラインにもサプライチェーン全体に注意が払われていることなどからして、荷主として把握すべきは直接の取引にとどまらないことに留意する必要がある。企業取引研究会や、2024年8月23日より開催されている「トラック運送業における多重下請構造検討会」（国交省）³⁸の検討状況をフォローすることも必要であるが、荷主は、法改正を待たずに、各種ガイドライン³⁹を参照した取組や、実態把握のためにトラック運送事業者との間での明示的な協議の場を持つことが必要である。

変容に着手する荷主も増えはじめ、物流の2024年問題に対しての荷主による共同の取組が相談事例として、本稿執筆時点で2件発表されている⁴⁰。

民間報道でも、共同輸送⁴¹をはじめとした荷主等による共同の取組がなされている。荷主としては、このような取組も参照されるべきであろう。

六 終わりに

物流の2024年問題によって我が国の輸送能力は従前のものを維持することが困難な状況に追い込まれているといえ、過去にない運賃の値上げについての厳しい環境が物流事業者を取り巻いている。実際に2024年がスタートしてからは、荷主の取組について前向きな報道もされだし、2024年10月30日報道ではまだ輸送力は落ちていないとのことであった⁴²。

しかし、トラックドライバーの担い手の減少が今後も予測されることなどからして、物流業界を魅力あるものへと変容させ、持続可能な物流を社会で構築するためには物流当事者による取組が一刻を争う課題である。その中で、荷主は根幹的な役割を担っており、荷主の変容はかつてない程に求められている。

(梁瀬 峰史)

(注1) 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第3回資料1（株式会社NX総合研究所資料）。

(注2) 秋川卓也・大下剛「はじめて学ぶ物流」107頁（有斐閣、初版、2023）。

同書108頁には、他の文献による定義が列挙されている。

(注3) 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第1回資料2のスライド6頁

(注4) 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第1回資料2のスライド4頁

(注5) 「荷役」とは、「物流過程における物資の積卸し、運搬、積付け、ピッキング、仕分け、荷揃えなどの作業及びこれに付随する作業。マテリアルハンドリングともいう」（日本規格協会編〔2022〕23頁）などと定義される。なお、トラックドライバーの1運航の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計3時間にも及ぶと推計されているとこ

ろ、これを2時間以内とするルールが「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（国交省、経産省、農水省）で示されている。荷役についての問題を大別した場合、①荷役がそもそも契約内容になっているかという問題と、②荷役が荷主（主に着荷主）都合で長時間化しトラックドライバーが拘束されるという問題があり、これらが併存することも想定される。

(注6) 持続可能な物流の実現に向けた検討会「中間とりまとめ」6頁

(注7) 発荷主から着荷主までの荷物の流れとともに「物流業界における是正すべき商慣行」を列挙するものとして、企業取引研究会第3回【資料1】スライド4頁。

(注8) 貨物利用運送事業法に「実運送事業者」が定義づけられている（第2条1項）が、これは、「船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者又は貨物自動車運送事業者」をいい、本稿における実運送事業者とは異なるものである。

(注9) 物流取引に対する独占禁止法による規制の概要及び下請法による規制の概要並びにこれらの法適用の順位については、岡野純司「トラック運送業における優越的地位の濫用の問題」法律時報96巻2号25頁(2024.2)に詳述される。

(注10) 公取委「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」

(平成22年11月30日、改正平成29年6月16日)

(注11) 白石忠志「独占禁止法」508頁(有斐閣、第4版、2023)

(注12) 注10に同じ。

(注13) 平成10年3月17日公取委、改正平成29年6月16日。なお、公取委は、我が国の流通・取引慣行について、「流通・取引慣行に関する独占禁止法上の指針」(平成三年七月十一日公正取引委員会事務局。以下「流通・取引慣行ガイドライン」という。)を作成・公表しているが、これは主として商品の取引について独占禁止法上の考え方を示したものであり、役務の取引についても基本的には同様に妥当するが、事業者間の役務の委託についてそのまま適用することができない場合も見られるということなどから役務委託ガイドラインが作成された。

(注14) 酒井紀子「優越的地位の濫用の法理と実務」183頁(民事法研究会、2023年1月26日)

(注15) 役務委託ガイドラインでは「荷主がユーザーとして運送業者等に委託を行う役務の委託取引」には物流特殊指定が適用されると記載され、その一方で、「これら以外の役務の委託取引については、この指針に示された考え方により独占禁止法第二条第九項第五号（優越的地位の濫用）（以下、特に記載のない限り、「不公正な取引方法」という。）が適用される。」とある。

(注16) 該当箇所では「(注2) 独占禁止法第2条第9項第5号（筆者注：優越的地位の濫用の法定類型）に該当する優越的地位の濫用に対しては、同号の規定のみを適用すれば足りるので、当該行為に独占禁止法第2条第9項第6号（筆者注：物流特殊指定を含む特殊指定）の規定により指定する優越的地位の濫用の規定が適用されることはない。」とされる。

(注17) 岡野純司「トラック運送業における優越的地位の濫用の問題」法律時報96巻2号25頁（2024.2）

(注18) 注17と同じ。

(注19) 内田清人ら編「下請法の法律相談」13頁（青林書院、初版、2023）（執筆者：鈴木和生）。なお、同書では、下請法と物流特殊指定の適用関係が明確でないケースも取りあげられている。

(注20) 公取委は、「下請法の運用状況」も公表しているが荷主との関係ではないため、本稿では割愛している。

(注21) 公取委ウェブサイトでは『「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する公正取引委員会の取組』というページで各種取組が発表され、日々更新されている。

https://www.jftc.go.jp/partnership_package/

(注22) 多田敏明「コスト高騰・賃上げへの独禁法・下請法の対応」ジュリスト1600号15頁（2024.4）

(注23) 国土交通省物流・自動車局 貨物流通事業課「我が国の物流の革新に向けた取組の動向について」公正取引884号41頁（公正取引協会・2024.6）

(注24) https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html

(注25) https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000832.html

(注26) 「政策パッケージ」で取り上げられたものの「物流革新緊急パッケージ」では取り上げられていないものは、①「高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ」、②「ダブル連結トラックの導入促進」、③「貨物集

配中の車両に係る駐車規制の見直し」、④「地域物流等における共同輸配送の促進」、⑤「荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設」である。

(注27) 令和6年6月1日より施行されているものとして、物流効率化法に基づく、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う流通業務総合効率化事務に係る「出資」の業務追加(改正附則第1条第2号関係)がある。また、同年8月1日より施行されているものとして、貨物自動車運送事業法に基づく、地方実施機関による荷主の違反原因行為の国土交通大臣への通知(改正附則第1条第3号関係)がある。以上につき
https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000786.html
さらに、同年11月1日より施行されているものとして、貨物自動車運送事業法に基づく、登録貨物軽自動車安全管理者講習機関の登録に係る手続(改正附則第1条第3号関係)がある。当該施行につき

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000662.html

(注28) パレットを使用し、フォークリフトで積卸できれば、積卸の大幅な時間短縮できるとされる。

(注29) 2022年度までの貨物自動車の積載率は、40%以下の低い水準で推移している(国土交通省総合政策局情報制作本部「自動車輸送統計年報」)。2020年までの積載率につき物流検討会第1回資料2。直近で公表されている2022年度の積載率は、39.7%（小数点以下第4位以下切捨）(計算式：同年報の「1. 貨物輸送量」の「営業用」の輸送トンキロ計199,149,006千トンキロ / 能力トンキロ計501,009,065千トンキロ)

(注30) 令和6年8月26日時点で、経産省、国交省、農水省は改正物流効率化法に関する3省合同会議を開催し、その中で、一定規模以上の企業を対象とし、物流効率化に向けた具体的な中期計画の作成と定期報告などを義務化する「特定事業者」の基準案が提示された(資料2-2)。

(注31) 燃料サーチャージとは、燃料圧覚の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度である。国土交通省では、公取委と協議のうえで「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成20年3月14日作成、平成24年5月16日改訂)を公表している。

(注32) 「登録貨物軽自動車安全管理者講習機関の登録に係る手続」の施行日は令和6年11月11日となった(令和6年8月30日・国土交通省報道発表)。

(注33) 公益財団法人公正取引協会による「最近の独禁法・下請法・景表法関連ニュース」https://www.koutori-kyokai.or.jp/pages/80/detail=1/b_id=316/r_id=1737/

ほかに公取委が、物流特殊指定の規定に違反するおそれがあることから2社に警告した案件が存在する（公取委警告平成21年4月15日〔ユナイテッド株式会社及びリリカラ株式会社の件〕

<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/286894/www.jftc.go.jp/pressrelease/09.april/090415.pdf>

(注34) 持続可能な物流の実現に向けた検討会第1回資料2スライド10

(注35) 公正取引886号50頁。トラック運送事業の営業費用の内訳につきその約4割が人件費であることにつき、持続可能な物流の実現に向けた検討会第1回資料2の10頁。

(注36) 取引価格の客観的妥当性について、雨宮慶「調達取引の価格交渉における独禁法・下請法の留意点—労務費ガイドラインをふまえて」（ビジネス法務2024年7月号43頁）

(注37) 企業取引研究会第3回【資料1】スライド14頁

(注38) 当該検討会第1回では、トラック運送事業者側から実質的には荷主の変容を求める要望といえるものも提出されていることにも留意が必要である。

すなわち、公益社団法人全日本トラック協会からは、元請事業者が荷主に交渉して欲しいもの等として、①下請を利用する場合、元請事業者は、荷主から標準的運賃に加えて告示で定める利用運送手数料10%を收受するための交渉を積極的に行うべき、②元請事業者は荷主から燃料サーチャージや料金（荷待・荷役料金、有料道路利用料など）を收受し、実運送事業者にその全額を支払うべき、③帰り荷は安くて良いという考えを一掃したうえで、標準的な運賃に加え往路復路が同一荷主であれば往復割引の設定などで荷主の理解を得るべき、④元請運送事業者に対して下請の制限をかけることに一定の効果が見込まれるから、物流効率化法の改正事項である「荷主が取り組むべき事項」として位置づけるべきといった意見が出された。

(注39) とくに、「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」や「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向

けたガイドライン」が考えられる。

(注40) このような、事業者間による共同の取組は、不当な取引制限（独占禁止法2条6項、3条）との関係で問題となりうる。

物流の2024年問題の解消を目的に掲げた共同の取組としては、①令和5年度・事例4（加工食品メーカー4社が、物流の2024年問題の解消に向けて、小売業者に対する商品の配送において物流事業者が納品場所で行っている商品の開梱、値札付け作業、店頭での商品陳列等の附帯作業の見直しに取り組むことを共同で宣言する行為について、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例）、②令和4年度・事例1（小売業者4社が、物流の2024が年問題の解消に向けて、卸売業者に対する商品の発注において、(1) 納品期限に係る商慣習を見直し「2分の1ルール」を採用すること、(2) 定番商品について納品を希望する日の前日の正午までに発注するようにすること、(3) 特売品等について発注から納品を希望する日までの期間を6営業日以上設けること及び(4) 発注に係るデータの形式を標準化された規格で行うことにより取り組むことを共同で宣言する行為について、独占禁止法上問題となるものではないと回答した事例）。なお、両取組とも、「共同で宣言する行為」との名のとおり、事業者自らホームページなどで公表している。

なお、②は、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第8回にて、当該事業者自らが発表したものである（資料1-1）。

これに関連するものとして、公取委から令和6年9月13日発表された「フードサプライチェーンにおける商慣行に関する実態調査に係るWebアンケートの実施及び積極的な情報提供のお願いについて」では、小売事業者は正すべき商慣行について調査がなされることになったところ、小売事業者は、物流との関係では着荷主となりやすく、当該調査における想定される問題行為の一つとして「3分の1ルール（納品期限が迫っていること等）を理由に不当に受領拒否等を行うこと」が掲げられ、トラック運送事業者がこのルールに従うことがリードタイムの確保上支障となっている。当該調査は物流業界からも注目される調査である。

(注41) 共同輸送については、荷主の取組のみならず、主たる事業に付随する業務として物流業務を行う事業者間における共同の取組であれば、相談事例に数多く存在する。

事例としては、①令和3年度・事例4（化学製品メーカーによる共同配送）、②令和2年度・事例6（事務用機器メーカー15社による共同配送）、③平成30年度・事例9（競合する出版物卸売業者による物流業務の共同化）、④平成29年度・事例8（競合する家電製品メーカーによる配送の共同化のための情報共有）、⑤平成28年度・事例7（競合するメーカーによる配送の共同化）、⑥平成27年度・事例6（競合する食料品メーカー間の配送の共同化）、⑦平成16年度・事例4（医療用医薬品の物流部門に係る業務提携）である。

上記事例のうち②、③、⑤、⑥は、公取委が、持続可能な物流の実現に向けた検討会11回で紹介したもので、上記事例のほか、平成17年度・事例9も公取委が紹介した事例である。また、「グリーン社会の実現に向けた事業者等の活動に関する独占禁止法上の考え方」（令和5年3月31日、改訂令和6年4月24日）にも「共同物流」の項目がある。

他方で、物流事業者間における共同輸送が取り上げられたものは、平成30年度事例8の1件である。

浜崎章洋「ロジスティクスの基礎知識」178頁（改訂第2版、海洋プレス社、2020年3月1日）では、共同輸送については、メリットとして①物流コストの削減、②物流の効率化、③環境負荷軽減の三つが挙げられ、最近では④ドライバー不足への対策でも注目されているとされるほか、「東ね効果」（複数の荷主の貨物や作業を東ねることによるスケールメリット）、「ならし効果」（物量の増減（波動）を複数社の貨物で平準化できる）、「段取り効果」（共同配送を行うために荷主各社が運用ルールを厳守することで、現場での効率や作業性が高まる）というメリットが挙げられる。

（注42）2024年10月30日の株式会社日本経済新聞の報道によると、同年4月から6月について、運転手に残業規制が適用された4月以降も、長距離トラックの輸送力が落ちていない（4～6月の1日あたりの貨物輸送量を試算したところ、前年同期比で0.1%減にとどまっていた。5年前の19年同期比でも0.6%減。監修：野村総合研究所）という。この要因は、大型車へのシフト、また、大型車による共同輸送により、トラック1台あたりの積載量が増えたためであろうと推察されている。

積載量の向上については荷主の協力が不可欠であると思われ、これまでになされた報道を勘案すると、大手荷主企業を中心とした取組が功を

奏している部分があるようにも思われる。

しかし、運転手の人手不足は依然として続き、貨物自動車運転手の新規求人倍率は4～6月平均で2.98倍と前年同期から0.14ポイント上昇し、運賃相場も上がり、地方ではトラック確保が難しい状況が生まれているようであるうえ、トラック運送事業者の倒産の報道も続いているなど楽観的な見通しはできず、輸送力維持に向けての厳しい状況は続いていると評価せざるをえない。