

2023.7.12

## 独占禁止法のグリーンガイドライン制定が運送業の2024年問題の解決の途を開くか

ーカルテル防止の「守り」のコンプライアンスから効率性創造の「攻め」の業務提携へー

### 1. 運送業の「2024年問題」解決のための業務提携の拡大と独占禁止法という障害

2023年6月19日、日本郵政グループとヤマトグループが共同で「持続可能な物流サービスの推進に向けた基本合意について」という表題で、ヤマトグループが集荷したメール便を郵便局が配達する旨のメール便事業の業務提携(以下「本業務提携」)を公表した。ヤマトグループのメール便事業への投資と情熱の歴史を回顧すれば、ヤマトグループにとって本業務提携は苦渋の決断であったと思われる。

ヤマトグループの決断の背景に、運送業への適用が猶予されていた働き方改革関連法が、2024年4月1日から適用され、トラック運転者の時間外労働の上限が年間960時間に刑事罰付きで強制されることにより、ドライバー1人当たりの労働時間の制限が強化されること、いわゆる「2024年問題」があったと報じられている。荷物が運べなくなる危機が眼前まで迫っており、まさに持続可能な物流サービスのためには、運送業界においては手段を選べない状況にある。

しかし、本業務提携は独占禁止法上どのように評価されるのであろうか。配達はメール便事業の根幹部分であるから、配達を統合する本業務提携は事業譲渡に近い性質を持つ。またメール便事業において、集荷から配達までを行うヤマトグループは、日本全国市場では日本郵政グループの最大かつ実質唯一の競争事業者であったと思われるため、競争に与える影響は小さくないと考えられる<sup>1</sup>。当然、両社とも公取委に事前相談するなどして独占禁止法に違反しないという確信を持って本業務提携を進めたと推察する。しかし、従来の独占禁止法の実務からすると、仮に競争制限効果がある場合は、ドライバーの労働環境を改善するという目的は、十分な正当化理由にはならなかったと思われる。

### 2. グリーンガイドラインの制定とクローズアップされた共同物流

日本郵政グループとヤマトグループは、本業務提携の主旨として、2024年問題(トラックドライバー不足など)の緩和への貢献とともに、環境問題(カーボンニュートラル)への貢献を挙げている。また、2023年3月31日に公取委は「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<sup>2</sup>、いわゆるグリーンガイドラインの制定を公表した。この時期の重なりは偶然であろうか。配達の重複解消という効率性向上が温室効果ガスの削減に資することは、その削減量を定量的に論証することに難しさはあると思われるが、少なくとも定性的には議論可能であろう。

グリーンガイドラインは、その名のとおり温室効果ガスの削減の取組に対する独占禁止法上のガイドラインとして注目されるが、業務提携一般について公取委の考え方を示した初めてのガイドラインとしても注目されている。そして、グリーンガイドラインは「基本的考え方」の中で、グリーン社会の実現に向けた事業者の取組は、独占禁止法上問題とならない場合が多いという考え方を示している。この表現は、公取委は温室効果ガスの削減の取組について積極的に企業を後押ししているように読める。

また、グリーンガイドラインは、競争制限効果がない行為(第1カテゴリー)、競争制限効果のみがある行為(第2カテゴリー)、そのどちらでもない競争制限効果と競争促進効果の両方が認められる行為(第3カテゴリー)という3カテゴリーを分類した上で、第3カテゴリーの適法性について、目的の合理性、手段の相当性を勘案しつつ、競争制限効果及び競争促進効果について総合考慮するとした。さらに、この第3カテゴリーを自主基準の設定と業務提携に大別し、業務提携の例の1つとして共同物流を挙げている。なお同ガイドラインで想定されている

<sup>1</sup> 筆者は本業務提携について公表されている情報以上の情報を持たない。そのため、筆者は本業務提携が競争制限効果を有する/有さないのいずれの見解も有さない。

<sup>2</sup> [https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/mar/230331\\_green.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2023/mar/230331_green.html)

のは荷主の共同物流である<sup>3</sup>。

公取委の相談事例集で荷主の共同物流は何回か登場していた<sup>4</sup>が、グリーンガイドラインでは改めて「共同物流は、物流の効率化をもたらすことが期待される場所、これにより温室効果ガスの排出量が削減される場合もあり、そのような場合にはグリーン社会の実現にも資するものと考えられる。」という表現(第1-3(2)イ(オ))とともに温室効果ガスの削減事例として収録され、クローズアップされたことにより、公取委が共同物流を積極的に推進しようとしているように読める。

### 3. グリーンガイドラインにおける荷主の共同物流の適法性判断の考慮要素

もっとも、グリーンガイドラインで挙げられている共同物流に関する独占禁止法上の考慮要素自体は以下のような内容であり、新しいものではない(第1-3(2)イ(オ))。

- 物流サービスの調達者(荷主)の主たる事業に付随するに過ぎず、製品の価格に影響を与えることが少ない。そのため共同生産や共同販売と比べると競争が実質的に制限される可能性は低い。
- しかし物流サービスの調達市場での共同物流に参加する調達者(荷主)の合計シェアが高い場合には調達市場の競争が実質的に制限される可能性がある。
- また荷主が販売する製品の価格の中で物流コストの割合が高い場合には荷主間で協調的な行動が助長されて製品の競争が実質的に制限されることがある。
- 製品の価格や数量を合意する場合は競争が実質的に制限される。そのため共同物流を通じて相互に販売製品の価格や数量が共有され、値上げを合意された場合はカルテルになる。

適法事例(想定例30)は小売業者3社の共同配達であるが、(a) 小売業者3社間で商品の価格や数量等については必要な情報遮断措置を講じる、(b) 商品の販売コストに占める共同物流コストの割合は極めて小さい、(c) 配達サービスの調達市場には様々な事業者が存在しており小売業者3社の合計市場シェアは10%程度であるという要素があり、明らかに適法という事例である。他方で違法事例(想定例31)は単なる価格カルテルの事例である。いずれもあまり参考にはならない。特に(c)は荷主が他にいくらでもいるという意味であり、満たされることが多い。

効率性を向上させる多くの共同物流は、この明らかに適法と明らかに違法の間に位置すると思われる。その際には下記のグリーンガイドラインと相談事例集から十分に読み取れない論点の解釈が問題となる。

### 4. グリーンガイドラインと相談事例集からは十分に読み取れない論点

#### (1) 物流サービスの質の競争停止は可能か

競争事業者間での共同配達が必ずしも進まなかった理由の一つとして、配達も競争の対象であるサービスの一つであったことが挙げられる。荷主において、配達で競争が行われていた場合、共同配達を行うことで、コストは下がる代わりに、サービスの一部については競争を停止することになる。それによって配達拠点やルートが統廃合も生じた場合にはサービスの一部停止は不可逆的なものとなるかもしれない。さらに下がったコストはドライバーの労働環境の改善に充てられて需要者である荷主に還元されないかもしれない。

このように、コストが下がるもののそれによってサービスの品質の低下がある場合は、まさに競争制限効果と競争促進効果の両方が認められるという第3カテゴリーの問題であるが、公取委がどのような考え方を有しているのかは必ずしも明らかではない。

配達サービスの過当競争がされていたものが適正水準に戻る場合も多いかもしれない。しかし独占禁止法は過当競争を適正水準に戻す競争事業者間の合意を当然に正当化するものではない。あるいは公取委はグリーンガイドラインの記述を見ると、製品の価格への影響しか見ていないのかもしれない。

<sup>3</sup> そのため、日本郵政グループとヤマトグループの本業務提携はグリーンガイドラインの共同物流の項目とは直接は関係がない。平成30年度相談事例集の事例番号8が競合する運送業者による拠点間の幹線の共同運送を取り上げており、ドライバーの労働環境の改善等を理由として挙げているが、共同事業としての規模が小さい事例であった。

<sup>4</sup> 例えば令和3年6月9日に公表された令和2年度相談事例集の事例番号6の「事務用機器メーカー15社が、各地に配送拠点を設置し、当該配送拠点から需要者の指定納品場所までの事務用機器の配送を共同で行うこと」がある。

## (2) 情報遮断措置は必要最低限のものになっているか

荷主の共同配達には、競争事業者間で実施する方が、つまり同種の荷物を、共通する顧客に運ぶ場合の方が、より効率的である可能性がある。そして、特定少数の同種荷主間の荷物の集約は、繰り返し行われることから、配達状況を学習するAIによって効率性を大きく改善する可能性を秘めている。

しかし、どのような顧客に、いつ、どのような製品を売っているかという情報自体、重要な営業情報である場合も多い。共同配達を行えば、これらの営業情報が共同配達に参加している荷主間でお互いに筒抜けになってしまう可能性がある。しかも、ライバルの動向を知った場合の荷主の対応は様々であり、ライバルの顧客に営業がかけやすくなって競争が促進されるかもしれないが、お互いに得意で注力している分野や顧客にはあまり手を出さないでおこうという自然な棲み分けが生じるという協調的行動が生じるかもしれない。だからこそ、今までは共同物流では情報遮断措置がある種のお約束のように付されていた<sup>5</sup>。

しかし、今までは当然のように提案されていた事業者間の情報遮断措置は、最適配達パターンの分析等においては障害となり得るなど効率性向上の阻害要因になりうる。また企業グループ内での情報遮断措置は人事配置においては大きな問題となりうるのもそれ自体が業務提携を躊躇わせる原因になり得る。例えば他社情報に接する業務を行う従業員は元の部署に戻れない等の措置が必要になると、内部人材を充てるのが難しくなるが、他方で完全な第三者に外部化すれば今度はコーポレートガバナンスが効かなくなる。

このように、抜本的な競争促進効果を得るための事業提携について、営業情報の情報交換を含む競争制限効果があると考えられている行為が不可避である場合に、公取委が情報遮断措置の必然性やどの程度の強度のものを要求するかについてどのような考え方を有しているのかは必ずしも明らかではない。必要最低限ではない情報遮断措置は業務提携の意味をも失わせかねない。

なお、公取委が2023年6月30日に公表した令和4年度相談事例集事例番号2では、運送業者Xが荷物のリアルタイム追跡サービスシステムを持っているところ、荷主から当該システムで運送業者Xの競争者の荷物も追跡してほしいと依頼されたため、運送業者Xは、主要な競争事業者に対し、共同追跡サービスへの参加を求めた事案である。この事案のポイントは、(a)共同追跡サービスの運営を運送業者X社と資本関係のないP社に委託し、(b)運送業者X及び各運送事業者は自社の運送状況等以外の情報を確認することができない、(c)各荷主は自らが依頼した荷物の運送状況以外の情報は確認することができない、(d)運賃等の情報はシステムに入力しない、というセンシティブ情報の逆流防止の措置を構築したことであり、公取委は独占禁止法上問題がないという判断をしている。これらは必要最低限の情報遮断措置を評価できるであろう。このように、効率性向上のイノベーションを荷主又は運送業者から提案し、その運用を資本関係のない第三者に委託して当該第三者に情報を集約することは情報遮断措置の一つの方策である。

## 5. 公取委は法執行のありかたを変えようとしているのか

荷主の共同配達には2024年問題の解決には有力な手段であり得たが、上記4.で述べたように、荷主が二の足を踏む要因はなおあった。また過去の公取委による公表事例は、共同化コストが低い、情報共有の遮断ありなどいけば適法であることのイージーケースであって、そのため、独占禁止法違反にならないためには過剰と思われる適法性の要素の積み上げが必要であり、「守り」のコンプライアンスとしての文脈で共同物流を考えなければならなかったようにも読めた。

しかし、日本郵政グループとヤマトグループの本業務提携の事例に戻ると、配達市場における実質的統合(片方は撤退)であり、競争への影響は小さくなかったと考えられる。その本業務提携の適法性は独占禁止法の今までの考え方で説明できるであろうか。

グリーンガイドラインは今までの公表されたガイドラインや事例を収集して整理したものであって新たな基準を策定したものではないと公取委は説明している。他方で、グリーン社会の実現に向けた取組については公取委が従来よりも寛容な姿勢で臨む可能性があるような印象もある<sup>6</sup>。公取委は個別事案について事業者からの相談

<sup>5</sup> 脚注4の事例のほか、平成16年度相談事例集事例番号4、平成27年度相談事例集事例番号6、平成28年度相談事例集事例番号7、令和3年度相談事例集事例番号4などがある。

<sup>6</sup> 高宮雄介「グリーンガイドラインの特徴及び実務的な観点からの若干の考察」(公正取引872号(2023)22頁)



CITY-YUWA  
PARTNERS

を積極的に受ける姿勢を鮮明に打ち出している。

さらにグリーンガイドラインの考え方では、温室効果ガスの削減に加えて、「同様に社会公共的に望ましい目的のために実施される「持続可能な開発目標(SDGs)」達成に向けた事業者等の取組についても、行為の性質を踏まえれば、本考え方が示す判断枠組み等を適用できる可能性が高い」とも述べている(はじめに-2)。日本郵政グループとヤマトグループの本業務提携の表題は「持続可能な物流サービスの推進に向けた基本合意について」であり、2024年問題の解決はまさに運送業界の持続可能性について正面から取り組むものであった。

そのため、今までの独占禁止法は、競争事業者間の情報交換や事業提携について、カルテルに該当しないようにという違反防止の「守り」のコンプライアンス一辺倒であったのが、今は、公取委に今までにない大胆な業務提携を積極的に提案・相談できる「攻め」の好機であると感じられる。とりわけ情報遮断措置の必要最低限性については、今までは議論することも憚られるように思われたが、温室効果ガスの削減や持続可能な物流のためには一定の情報交換が必要だという議論を正面から行うことができる可能性がある。これは2024年問題の発生を目のみにした運送業界において非常に大きな潮目だと考える。

## 6. 残された理論的な問題-効率化の時差

運送業界の効率化は荷主、運送業者、ドライバー、荷受人の全てに恩恵があり、そのために一定の過当競争を整序するところまで踏み込む競争者間や取引相手を含めた合意は、一時的に競争制限効果があっても、長期的には荷主や荷受人を含めて恩恵が受けられるものとも考えられる。とりわけ2024年問題で荷物が運べなくなるという致命的な事態を回避することは荷主にも荷受人にも大きな利益がある。

独占禁止法の従来理論では、後から効率性の恩恵が広い範囲に発生するということは競争の実質的制限に対する正当化理由にならないと考えられていた。しかし温室効果ガスの削減は必然的に利益が運送業界以外の需要者以外に拡散し、かつ、恩恵の発生に時差があるものである。グリーンガイドラインは、このような時差を持って効率性が幅広く生じる行為についての理論的問題を研究する端緒を開いたという評価もできるかもしれない。

以上

シティユーワ法律事務所

弁護士 松永 博彬 パートナー  
[hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com](mailto:hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com)