

# ○労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(R5.11)

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要  
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

## 本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・**独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記**

## 発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は**公表資料**とすること】※
- 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

## 受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：**根拠とする資料**】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

## 発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：**交渉記録の作成**、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。

# ○標準的な運賃について(令和2年国土交通省告示)

「標準的な運賃」は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

## 基本的な策定方針

- ◆**運賃表の基本** ⇒ 車両を貸し切る運送を前提に、**(1) 距離制、(2) 時間制**の運賃表を設定
- ◆**車種等の違い** ⇒ **車格別(2t,4t,10t,20t)にドライバンのトラックを基準**として算出
- ◆**地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック別で運賃表を策定
- ◆**運賃と料金の考え方** ⇒ 料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等)については、**運賃と別に収受**

重要!

**運賃(運送役務の対価) + 料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料等) + 実費(高速道路料金、フェリー料金等)**

◆令和6年3月、運賃水準の引上げ幅の提示や、荷待ち・荷役等の対価に係る標準的水準、下請け発注時の手数料設定等の方針を反映した改正を実施。

## 適正な原価・利潤の確保

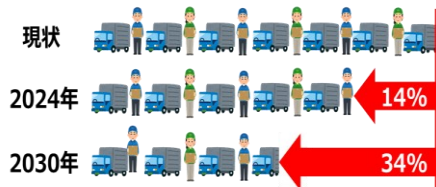
- ◆**元請け・下請けの関係** ⇒ 元請け事業者の備車費用・管理料等は含まず、**実運送にかかる原価等を基準**に算出(=利用運送に係る費用は含まれていない。)
- ◆**車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等ができるよう償却年数は5年**で設定
- ◆**人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間あたりの単価を基準**
- ◆**帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出
- ◆**利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定

# ● 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案

## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。



○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

## 法案の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

### 【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**\*1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

\*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】  
＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○**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**を義務付け。

○**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、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け\*2。

○他の事業者の**運送の利用**（＝下請けに出す行為）の**適正化**について努力義務\*3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**を義務付け。

\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①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**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加