

2024年5月31日
(一社) ロシア NIS 貿易会

【周知】「労務費転嫁指針の対応」及び 「トラック運送事業の新しい標準的運賃」

「労務費転嫁指針の対応」及び「トラック運送事業の新しい標準的運賃」につきまして、経済産業省より、下記の周知依頼がございましたのでご連絡いたします。

※本件についてご不明点等ございましたら、
関係機関へ直接お問い合わせいただきますようお願いいたします。

=====

我が国の物流を支えるトラック運送事業については、「2024年問題」も踏まえ、ドライバーの賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境の整備が急務となっております。このため国土交通省は、本年3月にコスト上昇分を踏まえて標準的な運賃を8%引き上げるとともに、荷役の対価や下請手数料等の加算項目を追加した新たな標準的運賃を告示しました。標準的な運賃について、荷主・物流事業者の双方に向けての周知・浸透が必要となっております。

また、今般の物価上昇を乗り越える構造的な賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要ですが、その一環として、昨年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」が策定されました。

貴会におかれましては、トラック運送事業者との取引に当たり、本労務費転嫁の指針に記載された項目を踏まえて適切に対応するよう、傘下会員に対して改めて周知するようお願いするとともに、トラック運送事業の新しい「標準的運賃」についてご理解いただき、別添リーフレットをご活用いただきながら周知にご協力いただきますようお願いいたします。

■ 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka/romuhitenka-1.pdf>

■ 国土交通省ウェブサイト：標準的な運賃リーフレットの掲載ページ

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000118.html

経済産業省関係団体 御中

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」への対応について

転嫁対策の推進につきましては、日頃から格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

国土交通省では、物流産業を持続的に成長させるため、本年3月にコスト上昇分を踏まえて標準的な運賃を8%引き上げるとともに、荷役の対価や下請手数料等の加算項目を追加した新たな標準的運賃を告示し、荷主・物流事業者の双方に向けての周知・浸透が必要です。

また、第213回通常国会において、実運送体制管理簿による運送体制の可視化、契約の書面化による契約条件の明確化など、賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境を整備するための「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」が成立したところです。

今般の物価上昇を乗り越える構造的な賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要ですが、その一環として、昨年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（以下「本指針」という。）が策定されました。

本指針については、策定以降、経済産業省から関係団体の皆様宛に、国土交通省から（公社）全日本トラック協会宛に周知依頼をしました。また、本年1月22日に行われた政労使の意見交換において、岸田総理より、中小企業・小規模企業における賃上げに向け、産業界における本指針に定めた「12の行動指針」に沿った行動の徹底について発言があったところです。

【政労使の意見交換（令和6年1月22日）参考URL】

<内閣官房 HP>

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/seiroushi/dai1/gijisidai.html

<首相官邸 HP>

https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202401/22seiroushi.html

本指針では、公正取引委員会による「令和5年度独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」の結果として、労務費のコストに占める割合（以下「労務費率」という。）が高い業種として「道路貨物運送業」及び「自動車整備業」が該当しており、特に、道路貨物運送業においては、

- ・ 発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げを要請していない割合が23.5%

- ・ 発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げを要請したもののうち、労務費を含めたコスト上昇を理由としたものの割合が 72.1%
- ・ 労務費の転嫁率（転嫁の要請に対して引き上げられた金額の割合）が 10%未満である割合が 35.5%

とされています。

今般、労務費上昇分の価格転嫁交渉における根拠資料となる標準的な運賃を平均 8%引き上げるとともに、荷役の対価等の加算項目を追加したところ、貴会におかれては、道路貨物運送事業者との取引に当たり、本指針に記載された以下の項目を踏まえて適切に対応するよう、傘下会員に対して改めて周知するようお願いいたします。

【発注者として採るべき行動／求められる行動】

- ・ ①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。
- ・ 受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて 1年に1回や半年に1回など定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。特に長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては転嫁について協議が必要であることに留意が必要である。
- ・ 労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率、トラック運送業の標準的な運賃など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。
- ・ 労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に在ることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。
- ・ 受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。
- ・ 受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること。

【発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動】

- ・ 定期的にコミュニケーションをとること。
- ・ 価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

なお、同様の内容について、別紙のとおり、（公社）全日本トラック協会にも周知を依頼しておりますので、参考までに送付いたします。

別添資料①：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

別添資料②：トラック輸送の新たな標準的運賃リーフレット

事務連絡
令和6年5月29日

公益社団法人 全日本トラック協会 御中

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」への対応について

転嫁対策の推進につきましては、日頃から格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

国土交通省では、物流産業を持続的に成長させるため、本年3月にコスト上昇分を踏まえて標準的な運賃を8%引き上げるとともに、荷役の対価や下請手数料等の加算項目を追加した新たな標準的運賃を告示し、荷主・物流事業者の双方に向けての周知・浸透が必要です。

また、第213回通常国会において、実運送体制管理簿による運送体制の可視化、契約の書面化による契約条件の明確化など、賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境を整備するための「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」が成立したところです。

今般の物価上昇を乗り越える構造的な賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の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重要ですが、その一環として、昨年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（以下「本指針」という。）が策定されました。

本指針については、策定以降、国土交通省から貴会宛に同年12月27日付事務連絡（以下「12月事務連絡」といいます。）により周知依頼をしました。また、本年1月22日に行われた政労使の意見交換において、岸田総理より、中小企業・小規模企業における賃上げに向け、産業界における本指針に定めた「12の行動指針」に沿った行動の徹底について発言があったところです。

【政労使の意見交換（令和6年1月22日）参考URL】

<内閣官房 HP>

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/seiroushi/dai1/gijisida.html

<首相官邸 HP>

https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202401/22seiroushi.html

12月事務連絡に記載のとおり、本指針では、公正取引委員会による「令和5年度独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」の結果として、

- ・ 労務費のコストに占める割合（以下「労務费率」という。）が高い業種として「道路貨物運送業」及び「自動車整備業」が該当しており、

- ・当該業種の受注者が価格転嫁できていない発注者の上位3業種の一つとして「道路貨物運送業」、「運輸に付帯するサービス業」及び「倉庫業」が挙げられているところですが（指針p22～24参照）、

特に、道路貨物運送業においては、

- ・発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げを要請していない割合が23.5%
- ・発注者に対するコストの上昇を理由とした取引価格の引上げを要請したもののうち、労務費を含めたコスト上昇を理由としたものの割合が72.1%
- ・労務費の転嫁率（転嫁の要請に対して引き上げられた金額の割合）が10%未満である割合が35.5%

とされています。

今般、労務費上昇分の価格転嫁交渉における根拠資料となる標準的な運賃を平均8%引き上げるとともに、荷役の対価等の加算項目を追加したところ、貴会におかれては、取引にあたり、本指針に記載された以下の項目を踏まえて適切に対応するよう、傘下会員に対して改めて周知するようお願いいたします。

【受注者として採るべき行動／求められる行動】

- ・労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。
- ・発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率、トラック運送業の標準的な運賃などの公表資料を用いること。
- ・労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。
- ・発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

【発注者として採るべき行動／求められる行動】

- ・①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で社内外に示すこと、③その後の取組状況を定期的に経営トップに報告し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。
- ・受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること。特に長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引においては転嫁について協議が必要であることに留意が必要である。

- ・ 労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率、トラック運送業の標準的な運賃など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。
- ・ 労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。
- ・ 受注者から労務費の上昇を理由に取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと。
- ・ 受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること。

【発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動】

- ・ 定期的にコミュニケーションをとること。
- ・ 価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

なお、同様の内容について、別紙1及び別紙2のとおり、農林水産省関係団体及び経済産業省関係団体にも周知を依頼しておりますので、参考までに送付いたします。

別添資料①：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

別添資料②：12月事務連絡

別添資料③：トラック輸送の新たな標準的運賃リーフレット

荷主の皆様



トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



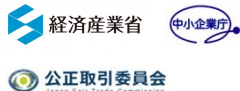
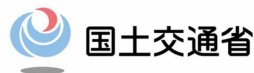
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくをお願いいたします

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会は、発注者と受注者それぞれが採るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



トラック運送事業者の皆様



令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

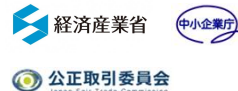
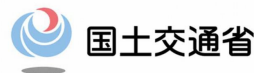
標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引き上がり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集を掲載しています。



新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。
新運賃適用の際にご参照ください。



準備中
国土交通省HP

標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240

II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

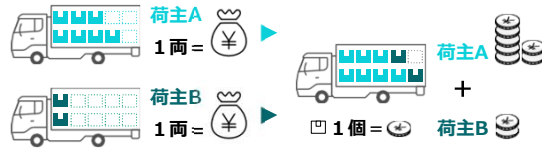
単位：円

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	23,380	27,980	36,050	46,100
4時間制	23,630	27,980	36,050	46,100

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 速達割増等

リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定

▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割

▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・トレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車	石油製品輸送車 大型車又はトレーラーの3割 化成品輸送車 大型車又はトレーラーの4割 高圧ガス輸送車 大型車又はトレーラーの5割以上

V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附带業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として收受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分 ※30分を超える場合	合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合） 2,100円/30分（手荷役の場合）	
附带業務料	運賃とは別に実費として收受	

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に收受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして荷主から收受）

VIII. 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は
国土交通省HPに
掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に收受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましょう。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましょう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じてくれない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。[全国のトラックGメンに情報をお寄せください。](#)
- ・ 「点検整備の未実施」「最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い」「社会保険への未加入」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン
ウェブサイト

「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の收受へ
ご協力をよろしくお願いたします

荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください*。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃收受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会）