

# 事業者団体提出資料

## ○労務賃金改善等推進要綱(2013年7月18日)(抄)

### 第1 適切な労務賃金の支払いの要請

日建連会員企業は、公共工事設計労務単価が適用される公共工事について、次の措置を行うものとする。

- ① 一次下請への見積り依頼時に公共工事設計労務単価を交付し、その引上げの趣旨にかなう適切な契約を締結する。
- ② 技能労働者に対し、社会保険料等の個人負担分を含め、公共工事設計労務単価の引上げの趣旨にかなう適切な賃金が支払われるよう、一次下請に要請する。また、直接の契約関係がない二次以下の下請企業に対しても、一次下請等を介して、公共工事設計労務単価の引上げの趣旨にかなう適切な賃金が支払われるよう要請する。

## ○労務費見積り尊重宣言(2018年9月18日)(抄)

日建連会員企業は、建設技能者の賃金を全産業労働者平均レベルに近づけていくため、一次下請企業への見積り依頼に際して、内訳明示が進んできている法定福利費に加えて労務賃金改善の趣旨に叶う適切な労務費(労務賃金)を内訳明示した見積書の提出要請を徹底し、当該見積りを確認した上でこれを尊重する。

## ○技能労働者の賃金水準の引上げに向けた取組に関する決議(2021年4月19日)(抄)

### 1. 概ね2%以上の賃金上昇を目指す趣旨に適う下請契約の締結

日建連会員企業は、「労務費見積り尊重宣言(2018年12月21日決定)」の今年度の運用について、一次下請への見積り依頼に際して、概ね2%以上の賃金上昇の趣旨に適う適切な労務費を内訳明示した見積書の提出要請を徹底し、当該見積りを確認した上でこれを尊重するものとすること。

## 1. 業界の特徴とこれまでの取組について

(1) 私たちは、ITという重要な社会インフラを提供する最先端の業界である一方、多くは多重下請け構造にある業種です。

したがって、従来から適正取引の実現のため様々な取組を行って参りました。

(2) 具体的には、2017年から業界としての「適正取引推進のための自主行動計画」を策定するとともに、その達成度合いについて、毎年「フォローアップ」を実施してきております。

### 一般社団法人 情報サービス産業協会(JISA)について

当会は、情報関連技術の開発促進、情報化の基盤整備などを通じ、情報サービス産業の健全な発展と我が国の情報化の促進を目的として、1984年に発足した情報サービス産業の全国団体です。

我が国の主要なシステムインテグレータ、シンクタンク、ソフトウェア開発会社を中心に会員を構成しており、会員数は553社(法人会員484・団体会員32・賛助会員37)、売上高総額は我が国の情報サービス産業全体(約27兆円)の約4割を占めています。

## 2. 2021年度「フォローアップ」結果

(1) 発注側から「不合理な下請代金低減要請を行わない」ことを徹底している比率は、  
**ほぼ100%**

	同じ事業者が発注側に立つ場合						同じ事業者が受注側に立つ場合					
	2019年		2020年		2021年		2019年		2020年		2021年	
実施済	78	94%	66	99%	61	<b>97%</b>	63	94%	41	93%	29	<b>94%</b>
実施中	4	5%	0	0%	0	0%	3	4%	0	0%	0	0%
未実施	1	1%	1	1%	2	3%	1	1%	3	7%	2	6%

(2) 受注側で労務費が上昇した場合には、発注者との間で「取引対価の見直しの協議を行う」ことが、かなり徹底されてきた

	同じ事業者が発注側に立つ場合						同じ事業者が受注側に立つ場合					
	2019年		2020年		2021年		2019年		2020年		2021年	
実施済	78	94%	67	96%	59	<b>95%</b>	66	88%	64	93%	45	<b>83%</b>
実施中	3	4%	3	4%	2	3%	5	7%	5	7%	6	11%
未実施	2	2%	0	0%	1	2%	4	5%	0	0%	3	6%

# トラック運送業界の適正な取引に向けた 取り組み

令和3年12月27日

公益社団法人全日本トラック協会



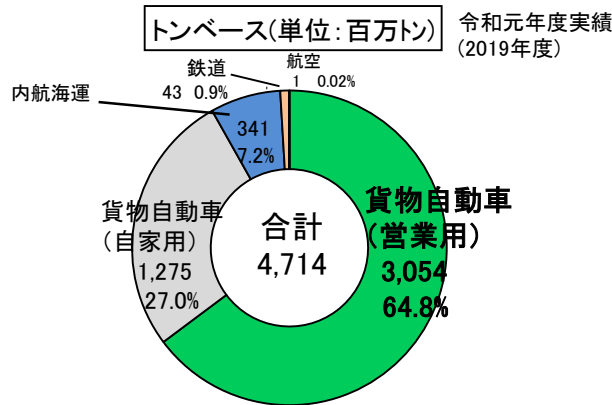
公益社団法人  
全日本トラック協会  
Japan Trucking Association



# トラック運送業界の現状

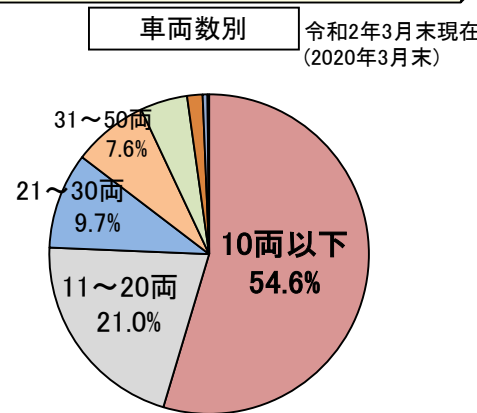
## 国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約43億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



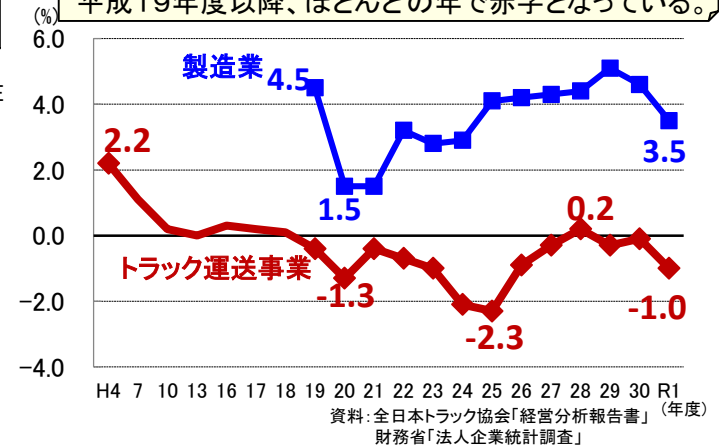
## トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占め、全体の99%以上が中小事業者である。

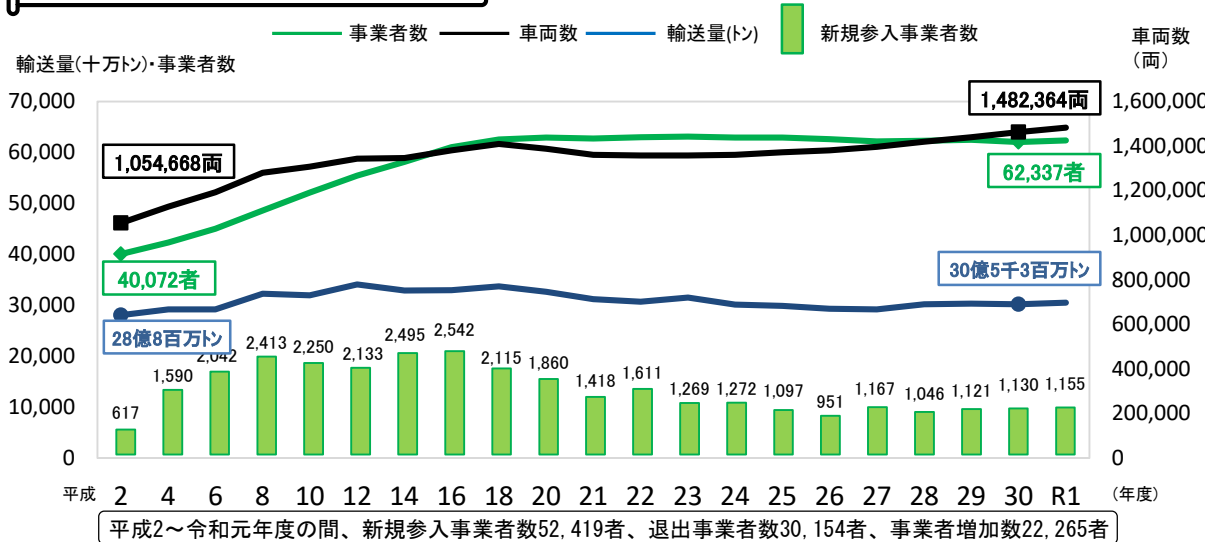


## 営業利益率の推移

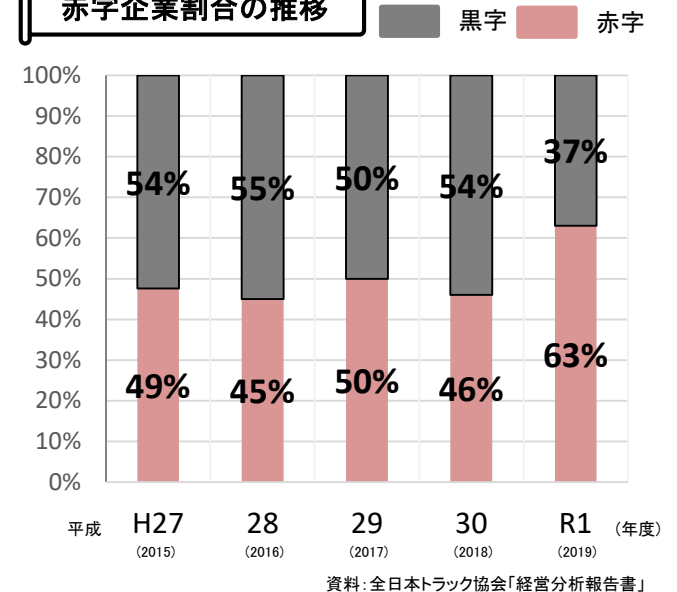
製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。



## 事業者数・車両数・輸送量の推移



## 赤字企業割合の推移



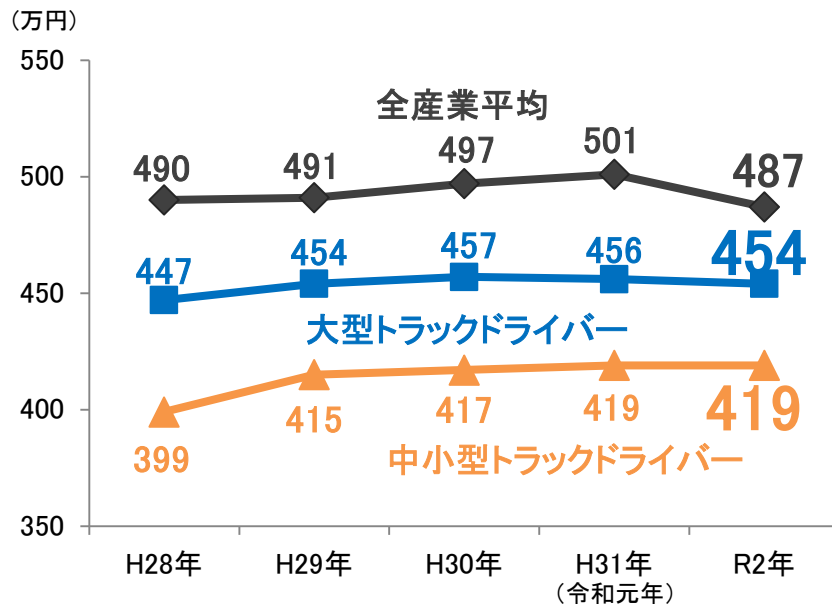
※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料 国土交通省

# トラックドライバーの賃金・労働時間について

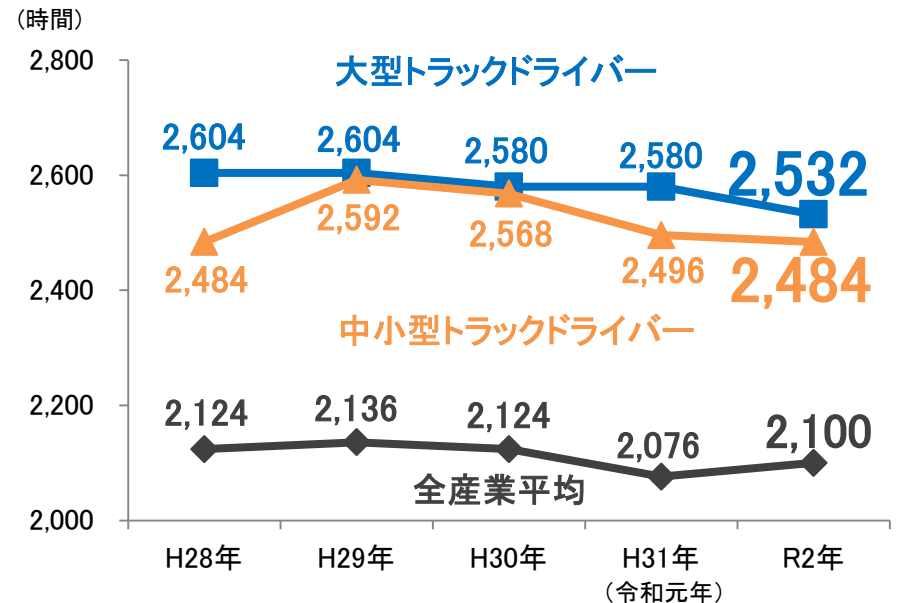
## 【年間所得額の推移】

トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。



## 【年間労働時間の推移】

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で432時間(月36時間)、中小型トラック運転者で384時間(月32時間)と約2割長い。



トラックドライバーの賃金を全産業平均にするためには、「標準的な運賃」の收受が必要

# 軽油価格の推移と業界への影響

- 軽油価格が1円上昇するとトラック業界全体で年間約150億円の負担増。
- この1年間で30円以上上昇しており、特に燃料使用量の多い長距離輸送の影響が甚大。
- 業界の99%以上が中小・零細事業者であるため、荷主に対し燃料高騰分の転嫁をお願いしても収受できないケースが多い。





# 燃料価格高騰への対応

- 11月9日に齊藤国土交通大臣あてに燃料高騰分の価格転嫁のための対策の実施、燃料税制対策の実施、燃料費負担の軽減に資する補助支援制度創設などを盛り込んだ要望書を提出。
- 同12月2日には、トラック、タクシー、バス3団体で自民党、公明党の各国会議員を対象に「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」を開催。3団体のほか、日本商工会議所、全国商工会連合会、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、石油連盟、全国石油商業組合連合会、日本労働組合総連合の関係・関連団体が出席。下記5項目の決議を採択。
- ・燃料高騰分の価格転嫁のための対策の実施
  - ・軽油引取税、ガソリン税、石油ガス税等燃料税制対策の実施
  - ・燃料費負担の軽減に資する補助支援制度の創設
  - ・供給量の増加によるエネルギー価格低廉化方策の実施
  - ・高速道路料金の更なる割引の拡充



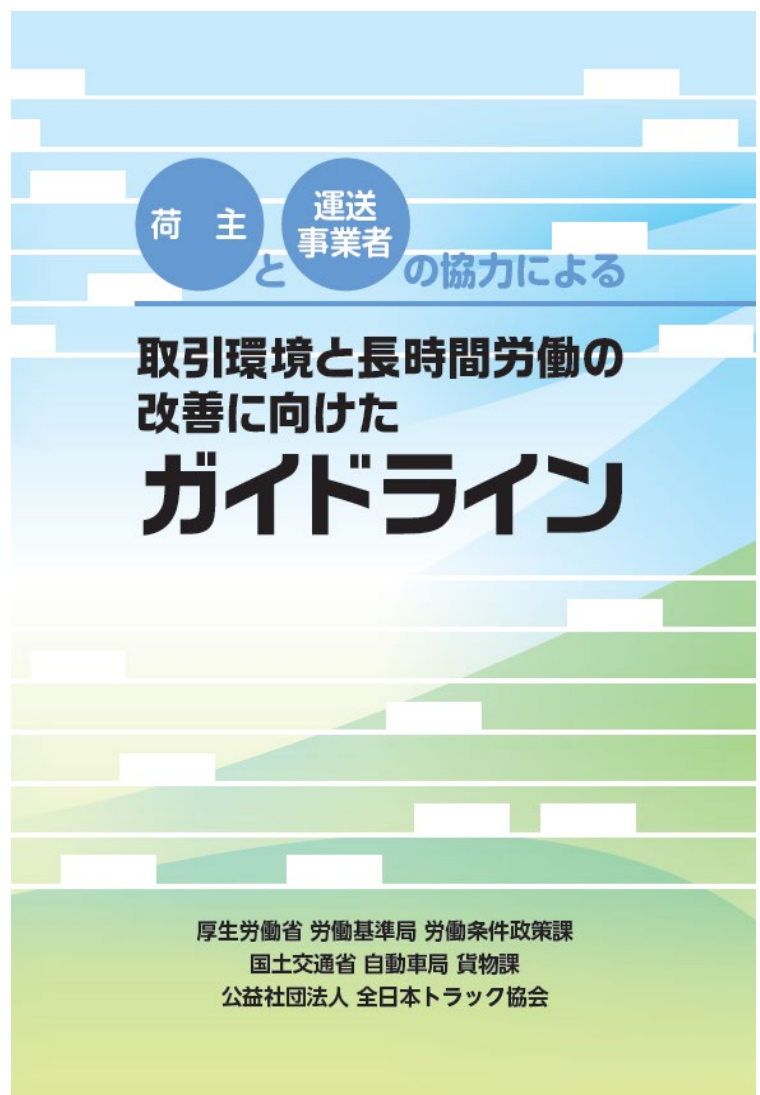
齊藤国土交通大臣宛に要望書を提出(11月9日)



自民党(上)、公明党(下)の国会議員を対象に燃料価格高騰経営危機突破総決起大会を開催(12月2日)

# 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの策定

- 平成30年11月、厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会で荷主とトラック運送事業者の協力による長時間労働改善等に向けた取組みを紹介した「取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」を策定。
- セミナー等を通じて、荷主企業、トラック運送事業者へ周知。



# 適正な運賃・料金及び燃料サーチャージの収受に向けて

- 令和2年12月に「標準的な運賃」の内容の周知と理解・協力を求めるため全国の荷主企業約4万社にリーフレットを送付。さらに、燃料価格の高騰を受け、令和4年1月に再度「標準的な運賃」及び「燃料サーチャージ制」の理解・協力を求める文書、リーフレットを送付予定。
- WEBサイトに、荷主や一般消費者向けに、燃料価格上昇分を別建てで収受する「燃料サーチャージ制」について理解を求めるバナー広告を掲載予定。

**適正な運賃・料金及び燃料サーチャージのご理解をお願いいたします**

燃料価格の高騰に、76%が20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえもできないこともあります！

いくら荷物運んでも赤字では、事業を継続できません。トラック事業者も、輸送の円滑な状態は維持できません。コンビニ、スーパーに食品が無い！地方の農産品、水産品が都会に届かない！日本経済がとまってしまうでしょう！

24時間労働が当たり前で、手ごたえがつかない。24時間労働が当たり前で、手ごたえがつかない。24時間労働が当たり前で、手ごたえがつかない。

**令和2年4月**  
**トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました**

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して**持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示**を行いました

2023年4月から月60円増徴金率引き上げへの対応

**国内輸送の92%を担うトラック輸送は、いま最も各社の事業継続につながる問題です**

国土交通省 JTA 全日本トラック協会

**トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします**

国土交通省 JTA 全日本トラック協会

**燃料価格が1円上がると**  
**トラック業界全体で約150億円負担が増えます！**

**体で負担が増えます！**  
**賃・料金に**

JTA 全日本トラック協会

国民の暮らしや我が国の産業活動を支える公共的サービスの担い手であるトラック運送事業者は、原油価格の高騰により、軽油価格が大幅に高騰を続けており、トラック運送事業者の経営を極めて厳しくしています。

軽油価格(円) Dバス/原油価格(ドル)

年	軽油価格(円)	Dバス/原油価格(ドル)
10年	79.73円	80
11年	85	85
12年	90	90
13年	95	95
14年	100	100
15年	105	105
16年	110	110
17年	115	115
18年	120	120
19年	125	125
20年	128.22円	128

ライフラインのトラックが今、非常事態

軽油価格が1円上がると約150億円の負担増。この1年間で、約4,300億円も負担が増えています！

JTA 全日本トラック協会

「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」への理解・協力を求めるリーフレット

WEBサイトに掲載予定のバナー広告

# 警備業における 適正取引 の推進



これって違法!?  
～適正取引のポイント～

一般社団法人 全国警備業協会

## ■ 不適切な事例の改善

- 1 書面の作成・交付・保存  
発注内容は書面化されているか
- 2 代金の支払遅延  
支払期限は守られているか
- 3 代金の減額  
警備料金支払い時に減額されていないか
- 4 買いたたき  
著しく低い警備料金を一方的に設定されていないか
- 5 購入・利用強制  
自社商品の購入等を強制されていないか
- 6 不当な経済上の利益の提供要請  
契約外の作業等を無償提供していないか
- 7 不当な給付内容の変更 及び不当なやり直し  
発注者の都合を理由とした警備業務のキャンセルを  
されていないか

(平成30年6月配布開始)

## ■ 自主行動計画の改訂状況（追加の取組等）

- 1 令和元年6月 ・ 適正な警備料金を確保するための価格交渉力の向上  
・ 発注者の需要に的確に対応するための人材確保と定着化  
・ 働き方改革に対応するための長時間労働の是正
- 2 令和2年9月 ・ 自主行動計画活用 of のさらなる推進  
・ 見積関係書類記載例活用 of のさらなる推進  
・ 労働環境の整備、長時間労働の是正  
・ 感染症対応等の社会情勢の変化への対応
- 3 令和3年10月 ・ 適正料金から得られた原資の活用による好循環  
・ 感染症の流行や風水害等への対応  
・ 取引条件等の改善につながった好事例の参照  
・ 見積関係書類記載例活用 of のさらなる推進  
・ 受注者から協議の申し出やすい環境整備  
・ 下請代金の受領手段（手形以外の手段となるよう調整）

## ■ 警備業界の課題

警備業界（警備員）の現金給与額（所定内給与額）

月額 22万3,800円

1 145業種中135番目（出典：令和2年賃金構造基本統計調査）