

# 取引適正化に向けた政府の取組

2024年10月16日  
経済産業省 自動車課

# 政府における取引適正化に向けた近年の取組①

- 価格交渉・転嫁や型取引、手形取引などの適正化を図り、下請取引が円滑に実施されるよう、基準改正や周知活動、実態調査等の等の各種取組を実施してきたところ。

## 基準改正・要請等

### 価格交渉・価格転嫁関係

- ① **労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針の策定（2023年11月 内閣官房・公正取引委員会）**
  - ✓ 労務費転嫁に関する経営トップの関与、発注者側からの定期的な協議の実施など、1 2の行動指針を明記
- ② **下請振興法に基づく振興基準の改正（2024年3月 中小企業庁）**
  - ✓ 労務費指針に沿った行動を適切にとること、原材料費やエネルギーコストの適切なコスト増加分の全額転嫁を旨指すことを明記
- ③ **下請法に関する運用基準の改正（2024年5月 公正取引委員会）**
  - ✓ 労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコスト上昇を取引価格に反映しない取引が「買ったたき」に該当し得ることを明確化（価格への反映の必要性について明示的に協議することなく据え置いた場合など）

### 型取引関係

- ④ **金型等の無償保管防止に関する要請（2023年12月 公正取引委員会・中小企業庁）**
  - ✓ 下請法に基づく勧告を踏まえ、自動車業界含む関係団体に対して金型等の無償保管防止に関する要請文を发出

### 手形取引関係

- ⑤ **手形等に関する指導基準の変更（2024年4月 公正取引委員会）**
  - ✓ 手形交付日から満期までの期間を120日（繊維業は90日）以内から60日以内とする旨の変更（11月1日施行）

# 政府における取引適正化に向けた近年の取組②

- 価格交渉・転嫁や型取引、手形取引などの適正化を図り、下請取引が円滑に実施されるよう、基準改正や周知活動、実態調査等の等の各種取組を実施してきたところ。

## 説明会等

### ① 価格交渉促進月間（毎年3月・9月 中小企業庁）

- ✓ 経済産業大臣からのメッセージの発信、価格交渉に関する講習会の開催

### ② 労務費転嫁指針に関する説明会（2023年12月～ 内閣官房・公取委・中企庁）

- ✓ 労務費転嫁指針に関する全国8カ所のブロック説明会や業界団体向け説明会の実施

価格転嫁を実現し、サプライチェーン全体の成長へ。

2024年3月価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果

- 価格交渉の状況  
交渉が行われた 59.4%
- 価格転嫁の状況  
一律でも価格転嫁ができた 67.2%

発注側が受注側からの価格交渉に応じるのはもちろんのこと、発注側から自ら積極的に声がけし、協議を行うことも重要です。

3月と9月は価格交渉促進月間

中小企業の取引上の悩み相談を相談員や弁護士が受け付けます。  
下請かけこみ券 ☎0120-418-618

売上を伸ばし、従業員を守るために  
ここから始める価格交渉

会社の収益改善、そして従業員の雇用や賃上げのために、販売価格を適正に見直すことは有効な手段の一つです。当資料は、皆さまが適正な価格の提示し、価格転嫁のための交渉を円滑に行うことができるよう、活用できるツールや情報をまとめたものです。

中小企業庁

## 実態調査

### ① 価格交渉促進月間フォローアップ調査（促進月間終了後 中小企業庁）

- ✓ 下請事業者に対する価格交渉・転嫁状況に関するアンケートの実施
- ✓ 業界全体や、上記アンケートで一定数以上の回答があった事業者の価格交渉・転嫁状況の公表、状況の良くない事業者に対する下請振興法に基づく指導・助言

### ② 価格転嫁の取組状況に関する特別調査（2023年12月結果公表 公正取引委員会）

- ✓ 11万社への書面調査や当該調査結果を踏まえた立入調査等の実施
- ✓ 不適切行為が認められた約8千社に対する注意喚起文書の送付。特に影響が大きい事業者は個別調査を経て公表

# 新しい資本主義の実現に向けた価格転嫁の重要性

- 直近の政府の取組でも、特に価格転嫁対策は重点的に実施してきたところ。賃金上昇の好循環の確立等のため、引き続き、価格転嫁対策を徹底することは政府としての重要課題。

## 経済財政運営と改革の基本方針2024（骨太方針）【抜粋】

### 第1章 成長型の新たな経済ステージへの移行

#### 1. デフレ完全脱却の実現に向けて

（略）重層的な取引構造となっている業種を含め、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁が行われるよう、官民双方で取組を更に強化するとともに、企業の稼ぐ力を強化することによって、来年以降、物価上昇を上回る賃上げを定着させていく。

賃上げについては、労務費の転嫁円滑化に加え、商慣行の思い切った見直しを含め、業種・事業分野の実態に応じた価格転嫁対策に取り組むほか、医療・福祉分野等におけるきめ細かい賃上げ支援や最低賃金の引上げを実行する。

## 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版【抜粋】

### Ⅱ. 人への投資に向けた中小・小規模企業等で働く労働者の賃上げ定着

#### 1. 価格転嫁の商習慣化の徹底と中小・小規模企業の省力化投資の加速

##### （1）労務費等の価格転嫁の推進

大企業における高い賃上げの動きが中小企業・小規模企業に広がっていくためには、労務費の価格転嫁が鍵の一つである。（略）民間の調査会社によると、（略）価格転嫁が全くできないと回答した企業も比率が減少しているとはいうものの（15.9%→12.7%）、残っており、転嫁対策の更なる徹底が必要である。中小・小規模企業の取引適正化のため、価格転嫁の基本的な法律である下請代金法の制度改革も含め検討を進める。

# 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」のポイント

- 価格転嫁の難しい**労務費**に関する「**発注者、受注者それぞれが採るべき行動**」の指針を、**内閣官房・公正取引委員会**が2023年11月に**策定・公表**。
- **受注者が価格交渉し易いよう、労務費、原材料費、エネルギーコストを分けて交渉**するための**価格交渉の様式例**を添付。

## 〈価格交渉 様式例〉

・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29日内閣官房・公正取引委員会）別添

価格交渉の申込み様式（例）

御見積書

（発注者） 御中

〇年〇月〇日

（受注者）

下記のとおり、御見積もり申し上げます。

見積日 年 月 日  
有効期限 年 月 日

商品名（例：業務名、品番、件名）

合計金額 円

原材料価格、エネルギーコスト、労務費など、各コスト要素に分けて、それぞれ単価、小計等を作成

内訳

1 原材料価格（素材費、部品購入費等）

（例）	単価	数量	金額	（備考）旧単価（円） / 単価上昇率（%）
材料・品番				
小計	円			

2 エネルギーコスト（電気代、ガス代、ガソリン代等）

（例）	単価	総使用量	貴社向け売上比率	金額	（備考）単価上昇率（%）
電気代					
小計	円				

3 労務費（定期昇給、ベースアップ、法定福利費等）

（例1）	改定前の労務費総額	労務費の上昇額 ※改定前の支払い実績（定期昇給、ベースアップ、法定福利費等）に最低賃金・春季労使交渉妥結額等の上昇率を乗じて算出	貴社向け売上比率	金額
	円	円	%	円

（例2）	現在の労務費単価	人数	労務費の上昇率 ※最低賃金・春季労使交渉妥結額等の上昇率	金額
	円/人・日	人・日	%	円
小計	円			

4 その他

（例）設備償却費、保管料、輸送費等

小計 円

## 【発注者が採るべき行動】（ポイント）

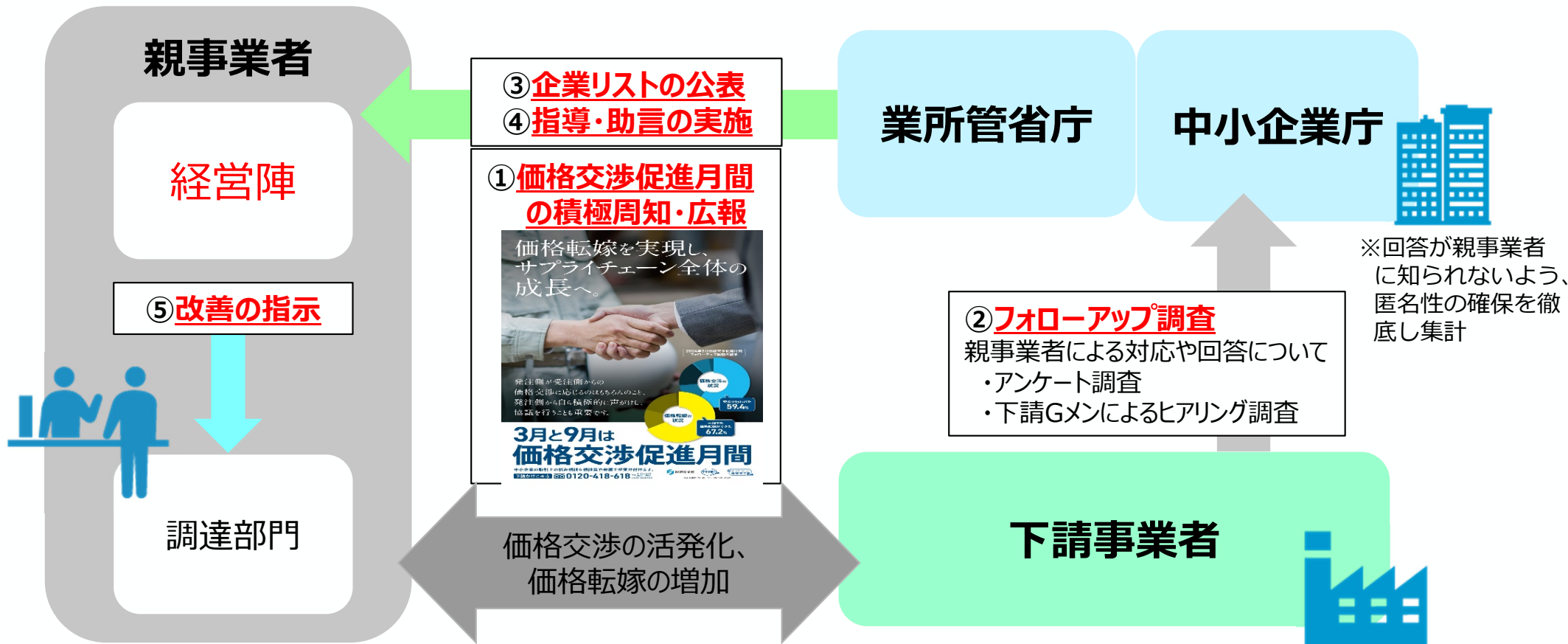
- ① 転嫁を受け入れる取引方針を、**経営トップまで上げて決定。その方針を社内外に示す。**
- ② 受注者から求めがなくとも、**定期的な協議の場を設ける。** 受注者から協議の求めがあればこれに応じる。
- ③ **公表資料**（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）**に基づく根拠資料を、合理的なものとして尊重。**

## 【受注者が採るべき行動】（ポイント）

- ① **価格転嫁サポート窓口や下請かけこみ寺**、商工会・商工会議所等の窓口にご相談するなど、**積極的に情報収集して交渉**する。その際に、**添付の「価格交渉 様式例」も活用**する。
- ② 根拠資料として、**最低賃金上昇率などの公表資料**を用いる。

# 「価格交渉促進月間」における取組

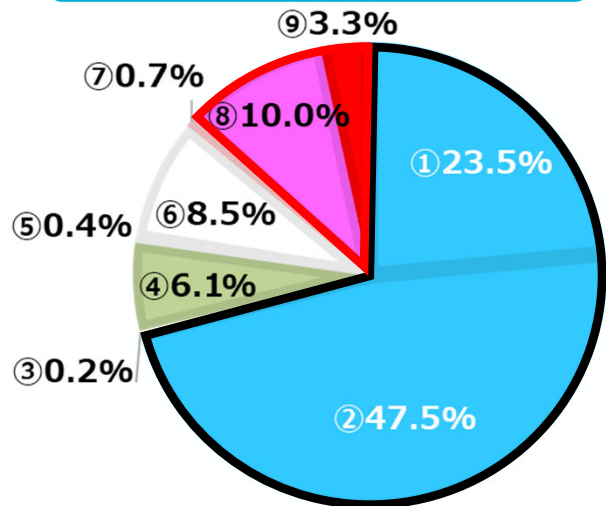
- 中小企業の賃上げ実現の鍵となる価格交渉、価格転嫁を経済界全体で促すため、毎年3月と9月を「価格交渉促進月間」と設定し、経済界に周知・依頼（①）。
- ⇒ 成果を確認するため、各「月間」の終了後、**価格交渉、価格転嫁**それぞれの実施状況について、中小企業に対して「**①アンケート調査（30万社）**、**②下請Gメンによるヒアリング**」を実施し、結果を取りまとめ。
- ⇒ 業界ごとの取組状況や、社名公表等により経営陣にも関与させ、取引方針の改善に繋げて来た。



# 自動車業界における現状 ～価格交渉促進月間（2024年3月）の結果～

- 多くの事業者が価格交渉を実施し（7割）、高割合で転嫁できているケースも多い（4割）。他方、価格交渉・価格転嫁が実施されないケースも一定数存在。
- 更なる適正化を図るためにも、転嫁対策をサプライチェーンの最深部まで浸透させることが重要。

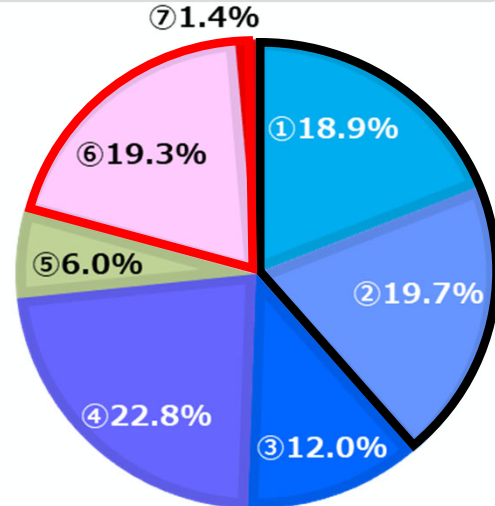
## 価格交渉の状況



- ①発注側企業から交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
- ②受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
- ③～⑦（略）
- ⑧コストが上昇したが、発注側企業から申し入れがなく、**発注減少や取引停止を恐れ**、受注企業から交渉を申し出なかった。
- ⑨コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から**交渉を申し出たが、応じてもらえなかった**。

交渉が行われた（①+②）：71.0%（全産業平均：59.4%）  
 交渉が行われなかった（⑧+⑨）：13.3%（全産業平均：10.0%）

## 価格転嫁の状況



- ①10割
- ②9割、8割、7割
- ③6割、5割、4割
- ④3割、2割、1割
- ⑤コストが上昇せず、価格転嫁不要
- ⑥0割
- ⑦マイナス

高割合（7割以上）で転嫁：38.6%（全産業平均：34.9%）  
 全くできない等（0割以下）：20.7%（全産業平均：19.9%）

## 価格交渉・価格転嫁における自動車業界の順位

		前回	今回
価格交渉		6位（18位）※	20位
価格転嫁	全体	17位	11位
	原材料費	6位	5位
	エネルギー費	5位	3位
	労務費	24位	22位

## 10社以上回答のあった自動車関連企業の「アイウエ」の割合

	ア	イ	ウ	エ
価格交渉	66.7% (38.7%)	27.8% (54.8%)	5.5% (6.5%)	0% (0%)
価格転嫁	5.5% (9.7%)	91.7% (80.6%)	2.8% (9.7%)	0% (0%)

※今回、価格交渉の算出方法を一部変更。（ ）は新方式で算出した場合の前回順位

※括弧内は前回のデータ

## <参考> 発注企業側の好事例

- 受注側のアンケート回答企業からの具体的な声や、発注企業へのヒアリングにより、**発注企業側の好事例**も情報収集。
- **取引方針の改善の参考として、周知していく。**

1. 以前は、発注企業の**特定の部門（製造部品）**だけで定期的に価格交渉していたが、昨年度より、**その他の部門（運輸部門）**においても、価格交渉の窓口を設置され、実際に交渉が始まった。ドライバー不足問題から、特に**労務費**においては、**要望額以上の値上げ回答額が提示された。**
2. 発注企業から**価格交渉を申出てほしい旨の連絡**があり、**記入例やフォーマットも送付**して貰えた。また、「**他の受注企業からは価格値上げの交渉が入っているが、御社からは未だ来てないが、大丈夫か？**」と、フォローも受けた。
3. **労務費に関する価格協議**は、まずは受注企業の**希望する取引価格を提示**して貰い、その**根拠資料の提示が難しい場合に、受注企業も答えやすい「シンプルな試算式」**を送付した。
4. 発注企業から、全ての取引先を対象に**レターを送付**。送付後、その**到着状況を確認し、電話やメール、会議、商談等の場で「対話」**を続け、状況をモニタリング。**価格交渉に積極的に応じる姿勢**を伝えている。

ご参考：取引適正化に向けた発注企業の取り組み例（令和6年3月11日：中小企業庁）

[https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/download/tenka\\_torihiki\\_tekiseika/ordering\\_company.pdf](https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/download/tenka_torihiki_tekiseika/ordering_company.pdf)



# 金型取引の適正化に向けた取組状況

## 1. 2019年12月、「型取引の適正化推進協議会」(※)、報告書取りまとめ

(※) 学者、中小企業、自動車等の発注者業界団体、鋳造等の下請業界団体が参画。中企庁・製造産業局が事務局。

→ 2021年7月、下請振興法に基づく「**振興基準**」へ反映

※ 報告書に掲げられている内容に基づき型取引を行うこと、**型・治具の無償保管要請を行わないことを徹底**すること、等を規定。

→ 2023年3月、下請Gメンヒアリングの結果に基づき、型取引の適正化について、各業種の課題を明確化し、業界に対し**自主行動計画の改定・徹底**を指示。

## 2. 「型」を作成・利用する各業界において、取引適正化に向けた取組を実施。

→ 報告書・振興基準の改定を受け、自主行動計画の改定。業界ごとに、取組状況のフォローアップ

# <参考>「型取引の適正化推進協議会」報告書（ポイント）

課題	現状	対処方針
論点①： 型の所有、取引条件	取引条件に対する指示が口頭等で曖昧	各項目に係る取引条件の明確化と書面化の徹底
論点②： 型代金・型相当費の 支払い	量産開始まで型代金・型相当費が支払われず、支払も24回分割払で資金繰りが苦しい	型の製造も委託する契約形態では、完成品の引き渡し時点で一括払い、資金繰りに課題のある発注側企業には更なる前倒し
論点③： 型の廃棄・保管	廃棄の取り決めが不明確で、廃棄の判断がされない。保管メンテナンス等の費用は受注側負担	型の製造も委託する契約形態では、発注側が、廃棄の取り決めを定め、取り決めに基づき廃棄。保管料は発注側負担。
論点④： 廃棄年数・保管費用項目等の実効的目安	産業実態に則した具体性のある目安の策定(自動車、産業機械、電機・電子・情報産業)	<b>型の廃棄・返却の目安</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>量産期から補給期への移行の明確化</li> <li>廃棄・保管に関する定期的な協議・連絡</li> <li>廃棄を前提に協議する型の経過年数の明確化 (自動車：量産終了後15年、産業機械：量産終了後10-15年、電機・電子：最終生産後3年)</li> </ul> <b>型保管費用項目の目安</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地建物費等項目を明確化</li> </ul>
論点⑤： 型の技術・ノウハウ	発注側企業から、一方的に型、図面データ等の提供を要請され、第三者に譲渡等	<ul style="list-style-type: none"> <li>秘密保持契約を含めた取決めの書面化（意図せざる図面やデータの流出防止）</li> <li>型の製作技術・ノウハウに対する対価の支払い</li> </ul>

※型の所有実態、型に対する制限、要請等の内容を踏まえて、取引を3類型に整理

取引類型A：型についても取引（請負等）を行う場合

取引類型B：取引の対象は部品であるものの、型についても部品に付随する取引として型相当費の支払いや製作・保管の指示等を行う場合

取引類型C：その他

# 自動車業界で生じた下請法違反事案と政府からの要請

取引適正化に向けて官民一体となった取組が進められている一方、近年、自動車・自動車部品メーカーにおける下請法の勧告事案も発生。

こうした事態も踏まえ、公取委・中企庁から自工会に対して法令遵守に向けた対応を要請。

## 近年の自動車産業における勧告事案

### 1. 下請代金の減額の禁止

原価低減を目的として、下請事業者の責めに帰すべき理由がないのに、「割戻金」を差し引くことにより、下請代金を減額。

### 2. 返品禁止

品質検査を行っていないにもかかわらず、製品に瑕疵があるとして、下請事業者の責めに帰すべき理由がないのに、当該製品を返品。

### 3. 不当な経済上の利益の提供要請の禁止

#### ① 金型等の無償保管

製品の発注を長期間行わないにもかかわらず、貸与していた自社所有の金型等を無償で保管させた。

#### ② 「手数料」の提供

算出根拠及び用途を明確にせず、何らの給付等を提供することなく、「手数料」として金銭を提供させた。

## 自工会に対する要請（本年3月14日）



### 【要請内容】

- 会員に対する下請法違反行為事例等の周知
- 違反行為の未然防止に向けた取組を促す
- 原価低減要請の在り方等、今後の価格転嫁に係る法令遵守の在り方の検討



業界全体の取引適正化を一層推進

# 企業取引研究会（公正取引委員会 + 中小企業庁）

## 1 開催の趣旨

- (1) 我が国がデフレから完全に脱却し、経済の好循環を実現するためには、構造的な賃上げが必要であり、そのためには構造的な賃上げ原資の確保が必要であるところ、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の整備**が重要である。  
(中略)
- (3) 他方で、サプライチェーンの取引段階を遡り、2次、3次と階層が深くなるにつれて価格転嫁が滞っていることなどを踏まえると、適切な価格転嫁を我が国の新たな商慣習としてサプライチェーン全体で定着させていくに当たり、**取引環境の整備として解決されるべき課題がまだ残っている**と考えられる。
- (4) また、**下請法の主要な改正が行われてから約20年が経過**しており、現在の経済実態への対応や、今後想定される**「物価や賃金が構造的に上がっていく経済社会」における取引環境の整備についても検討する必要**がある。
- (5) このため、**適切な価格転嫁を我が国の新たな商慣習としてサプライチェーン全体で定着させていくための取引環境を整備する観点から、優越的地位の濫用規制の在り方について、下請法を中心に検討**することを目的として、関係有識者からなる「企業取引研究会」を開催する。

次回以降、「円滑な価格転嫁のための取引環境の整備」に係る、個別の課題と解決の方向性についての御議論をお願いしたい。例えば以下のような論点が考えられるのではないか。

## ○ 適切な価格転嫁の環境整備に関する課題（買ったたき規制の在り方）

近年のようなコスト上昇局面において、価格への反映の必要性を明示的に協議せずに価格を据え置くなど、一方的に受注者（下請事業者）の経営を圧迫するような価格を設定する行為について、より適切な価格転嫁に関する環境整備の観点から、どのように考えるべきか。【関係条項：下請法第4条第1項第5号（買ったたきの禁止）、優越GL第4の3（5）ア（取引の対価の一方的決定）】

## ○ 支払条件に関する課題（約束手形、ファクタリング等）

支払手段として約束手形等を用いることにより、発注者（親事業者）が受注者（下請事業者）に資金繰りに係る負担を求める商慣習について、どのように考えるべきか。

このほか、ファクタリングの利用や民法上は発注者負担が原則とされている振込手数料を受注者に負担させる商慣習など、支払条件に関する商慣習について、どのように考えるか。【関係条項：下請法第2条の2（下請代金の支払期日）、第4条第1項第2号（支払遅延の禁止）、第4条第2項第2号（割引困難な手形の交付の禁止）、民法第485条（弁済の費用）】

## ○ 物流に係る優越的地位の濫用規制の在り方

平成15年に行われた下請法改正（平成16年施行）により、運送事業者間の運送業務の委託については下請法の対象とされ、一方、荷主から運送事業者に対する運送業務の委託については、下請法の対象ではなく、「物流特殊指定」（平成16年施行）により対応することとされた。

他方、近年、物流に関しては、物流の「2024年問題」に端を発し、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、今般、一定の法整備（改正物流総合効率化法、改正貨物自動車運送事業法）も行われたところ。こうした状況を踏まえ、現行の優越的地位の濫用規制の在り方についてどのように考えるべきか。

【関係条項：下請法第2条第4項（役務提供委託）、物流特殊指定】

## ○ 執行に係る省庁間の連携体制の在り方

国土交通省におけるトラックGメンの創設など、事業所管省庁においても取引適正化の取組が進められている。サプライチェーン全体の取引環境の整備や取引の公正化を図る上では、下請法の執行においても、各事業所管省庁と連携し、面的な執行を図っていくべきではないか。そのためにどのような対応が考えられるか。【関係条項：下請法第9条第3項】

## ○ 「下請」という用語の見直し

下請法における「下請」という用語は、発注者（親事業者）と受注者（下請事業者）が対等な関係ではないという語感を与えるとの指摘がある。また、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっているといった時代の変化を踏まえ、適切な用語を検討すべきではないか。【関係条項：下請法】

## ○ その他

- \* 下請法は資本金という外形的な基準により対象となる事業者を規定しているところ、適用を逃れるために親事業者が減資をする、下請事業者に増資を求めるなどの事例が指摘されている。このような指摘を踏まえ、下請法の適用基準についてどのように考えるか。【関係条項：下請法第2条第7項（定義）、第7条（勧告）】
- \* 型の無償保管や知的財産の無償提供を求める行為について、下請法や優越的地位の濫用に係る考え方を整理する必要があるのではないか。【関係条項：下請法第4条第1項第5項（買ったたきの禁止）、第4条第2項第3号（不当な経済上の利益の提供要請の禁止）、優越G L第4の2（3）（その他経済上の利益の提供の要請）】
- \* 命令や罰則の導入等、下請法の実効性確保が必要との指摘についてどのように考えるか。【関係条項：下請法第10条（罰則）】

# 取引適正化に向けた自動車業界に対する期待

※自工会・部工会共催セミナー（8/21）資料より

- ✓ 自動車産業のサプライチェーンは、多くの事業者によって形成され、その構造は極めて重層的なものとなっている。自動車の安定生産は、これらの事業者の円滑な事業活動が確保されて初めて成り立つもの。
- ✓ 「取引」は事業活動にとって切り離せないものであり、自動車の安定生産を確保する上で、事業活動の改善に資する取引適正化に向けた取組は避けては通れないもの。
- ✓ 自動車業界は大変革期にあり、サプライチェーンの一層の強靱化が更なる発展のためには不可欠。また、我が国の基幹産業である自動車産業が取引適正化をどのように図るかは、世論・他産業からの注目も高く、自動車産業の取組が日本産業全体での取組をリードすることにもつながる。
- ✓ 日本自動車工業会及び日本自動車部品工業会としての取組にとどまらず、会員各社における取引適正化に向けた一つ一つの取組が、取引先のみならず、自動車産業、ひいては日本産業全体の発展につながることを意識し、これまで以上に積極的に取り組んでいただくことを期待したい。