

「取適法」施行で加速する労務費転嫁

車体整備業界に求められる価格交渉への意識改革

労務費の価格転嫁を推進させる取適法への改正

事業者間における価格転嫁及び取引の適正化を図るための「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」が昨年5月16日に成立、同23日に公布。この改正により、法律名が「下請代金支払遅延等防止法（下請法）」から「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律

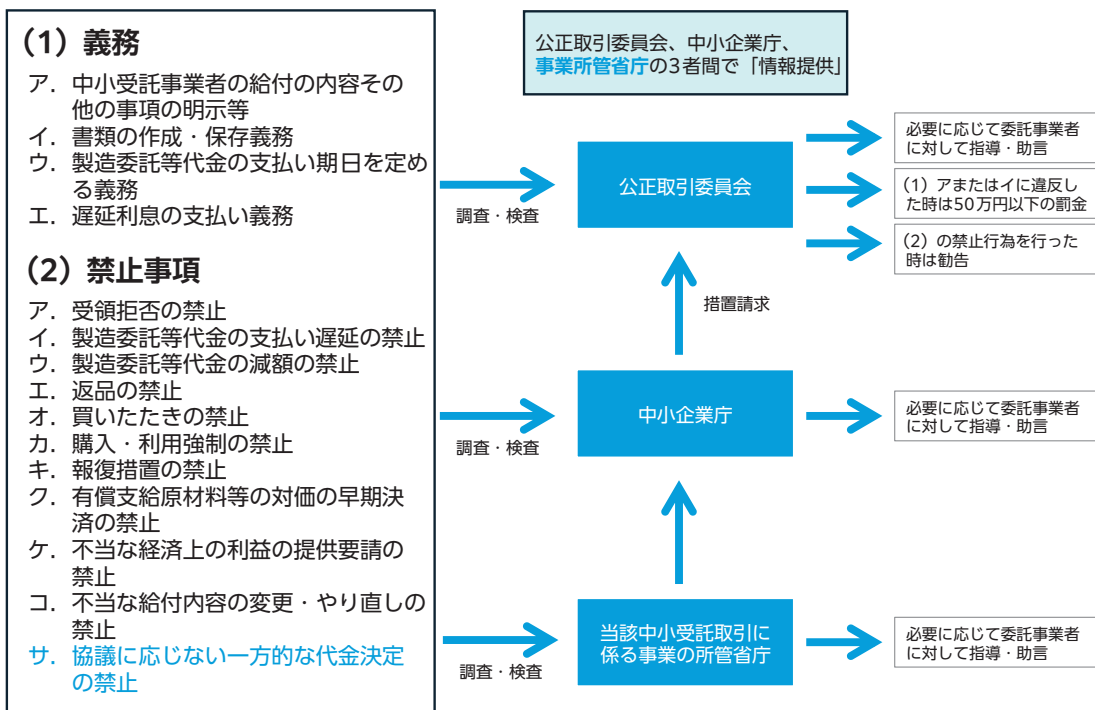
（取適法）」に改められ、今年1月1日から施行された。

改正の背景には近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇があり、2023年11月29日に内閣官房と公正取引委員会が「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（労務費転嫁指針）」を策定するなど政府主導により中小企業の構造的な価格転嫁が推進されている。そして、それを阻害する恐れがある従来の商慣習の適正化を図り、価格転嫁をさらに進め

ていくことを目的に、このたびの法改正が行われた。

主な改正内容には、用語の見直し、適用基準への従業員基準の追加、対象取引への特定運送委託の追加、協議に応じない一方的な代金決定の禁止など禁止事項の追加、事業所管省庁に権限を与える面的執行の強化、などが挙げられる。特に、協議に応じない一方的な代金決定の禁止は、委託事業者に対して強く言えない中小受託事業者にとって労務費の価格転嫁を推進する上で

図1 委託事業者の義務、禁止事項、調査、勧告等



対等なパートナーとしての取引関係が 業界全体の賃上げと人材確保につながる



(写真左から)

公正取引委員会事務総局 経済取引局取引部
執行連携担当企画官

武田雅弘 氏

同 企業取引課 課長

柴山豊樹 氏

経済産業省
中小企業庁 取引課 取引調査室室長

杉山春男 氏

同 課長補佐

三牧義也 氏

——まず初めに下請法改正に至った背景をうかがいたい

日本はデフレ状態が続き、金利や賃金が上がらない状態が30年以上続いてきた。だが、コロナ禍以降の需要の高まりや、2022年2月から始まったロシアのウクライナ侵攻などにより物価の高騰がこれまで以上に顕著になり、その物価高に対応するためには賃上げが必須となっていた。

そのためは、従来から続いていた受注者に対してしわ寄せが来るような商慣習を見直す必要があった。これによりサプライチェーン全体が賃上げができるようにすることを目的に法改正を行った。

——昨年12月22日付の「自動車ディーラー及び車体整備事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査の結果について」の詳細と、今後の適正取引のあり方について

この調査は、特定の業種・業界における違反行為を集中的に調査し、迅速

に指導などを行う新たな取り組みの一端として、昨年4月以降に実施されたものである。

今回、公正取引委員会と中小企業庁がディーラーと車体整備事業者の分野に対して横断的に調査を行ったのは、ディーラーとの取引に関して修理委託を請ける車体整備事業者からこういった被害を受けているなどの情報が実際に多数寄せられていたことがきっかけとなり、調査に乗り出した。

そもそも広義の意味で修理委託の取引は、どの業界においても通常の業務として認知されている。しかし、車体整備業界の取引構造は特有の複雑さを抱えており、カーオーナーから修理依頼を受けたディーラーが、車体整備事業者に業務を再委託する。さらに、ここに損害保険会社が介在することでより問題が複雑化してゆく。修理代金の交渉に損害保険会社のアジャスターが関与するものの、契約上の当事者はあくまでディーラーと車体整備事業者であり、このねじれが下請法が禁じる様々な違反行為の温床となっていたと推察される。

——今回の集中調査の報告の中で、主な違反行為の傾向と改善のための取り組みが示されていた。詳細を教えてください

主な違反行為の傾向として「書面の不交付・記載不備」、「支払遅延」、「買いたたき」、「不当な経済上の利益の提供要請」の4つに分けられることが明らかになった。

中でも書面の不交付・記載不備においては、損害保険会社と車体整備事業者が修理代金を算定し、協定が締結されるまで代金が確定しないという業界固有の商慣習が問題であることが判明した。これでは、請け負った作業が最終的にいくらになるのか分からないまま仕事を進めなければならず、車体整備事業者にとっては極めて不利な条件となっていた。

このような商慣習が横行していることを受け、発注時に代金の額を定めることが困難な場合において、具体的な金額を定めることとなる算定方法を記載するように指導した。例としては、「代金＝工賃（レーバート×作業