

トラック運送事業者にとつての存在価値

標準貨物自動車運送約款が改正された。いままではあやふやな扱いだった「付帯業務」について、運賃と料金を、きちんと区別するよう求めている。しかし、改正約款自体には強制力がなく、荷主が交渉のテーブルにつくかどうかは疑問が残るところだ。運送事業者にとって約款とは、どういう意味を持つのだろうか。行政書士の鈴木隆広氏に改正約款について話を聞いた。

鈴木隆広行政書士に聞く

標準貨物自動車運送 事業者が契約を締結する約款とは、何だろう。事業者が契約を締結する際のもとなるものが。行政書士鈴木事務所の（横浜市都筑区）の送事業者にとって、ど鈴木隆広所長は「運送のような価値を持つもの」と疑問を投げかける。11月4日から改正された標準貨物自動車運送約款について、鈴木氏は次のように解説する。



鈴木氏（写真中）と事務所スタッフ

「荷送人が作成する運送状等に待機時間、積込料、取卸料等の料金の真体例を明記すべき」と指摘。運送の対価である運賃と運送以外の役務を「料金」として区別する。具体的には、運送を依頼する際の運送状などの記載事項に「待機時間料」「積込料」「取卸料」などの料金の真体例を規定する。荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、荷主の依頼に基づき積み込みや取り卸しに対する対価を「積込料」「取卸料」と規定する。付帯業務の内容に「横持ち」「縦持ち」「棚入れ」「ラベル貼り」「はい作業」を追加する。

タリフ復活はまず不可能か

鈴木氏は「元々、運賃と付帯業務料と重なり、留置料は別になっていて、留置された時間が『待機した時間』が『待機した時間』に変更された。今回、名称を変更することでクローズアップさせることが狙いである」と言えなくもありません」と指摘する。「日報にも待機時間を明記するようにしてほしい。だが、役所が荷待ち時間を把握して、どのように利用するかが問題です。現場の運用をどこまで熟考した上でのものか疑問を感じてしまいます」という。

「運送事業者が荷主と変更を依頼しても、『他の運送会社を使いましょう』と言われてしまえば、どうしてもありません。約款自体に強制力が伴わない以上、そこから先には進みません」という鈴木氏。「しかも、約款が改正されて、事業者は新約款を営業所に掲示して、運賃・料金の変更を行うか、（改正約款を使わない場合）認可申請を行って、旧約款を掲示しなければいけません」と指摘する。しかし、「ほとんどの運送事業者が『何もしない』という選択をするのではないかと指摘する鈴木氏。『ペナルティーを受けると何もしない運送事業者がほとんどでしょう』という。

「現場の同約款は現実の運送事業の現場とはかけ離れたものになってしまっています。過去にあった『タリフ』を復活させることは自由経済の中では難しいでしょう」ともいう。「宅配便や引越事業であれば、『不特定多数の顧客と個別契約書を結ぶのが難しい』ということで、約款の存在意義は理解できる。企業間取引の場合は、どのように適応されるのでしょうか。まだまだ書面化が進まない運送業界の中で、約款はどのような立場に立つのか」と疑問を投げかける。

「そもそも、荷待ち時間の記録は荷主側が実施すべき問題」という鈴木氏。「荷主が記録して、それを運送事業者に渡せば、運送事業者は堂々とその料金を請求できる。いまのままでは、余計な作業をするくらいなら、実際に荷待ちをしていても、記録しない方向にインセンティブが働くのではないかと。そんな日報で状況把握したところで、意味がないのではないかと」という。

「改正運送約款」が4日から施行

「料金設定は？」困惑する事業者

4日に施行された「改正運送約款」について、多くのトラック運送事業者が「自身と荷主の契約時の約款」として取り込むことに困惑している。困惑の要因は主に2点で、約款に新設された積込・取卸や待機時間についての料金決定の基準をどこに設定すればいいのかといった、価格付けの方法に関するものが一つ。もう一つは、その設定価格は既存荷主に受け入れられるのかという、実効性の担保にある。価格付けができず、「料金届け出のために手を付け始めたが、頭を痛めている」との声もある。これまでもうやむやになっていたトラック乗務員による作業や待ち時間への対価をいくらにするかが問題となっている。

設備機械などの輸送 日2万8000円の専属契約。残務料金は、標準約款に新設された代から取引が続く荷主との契約を思い浮かべながら話す。「午後5時を超えたら、4ト車で1時間当たり、2600円の残務料金をもらっている」

午前8時から午後5時までの8時間で、輸送業務があるとなかろうと収受している一定なのかはわからない

ただ、「残務料金の方が専属時間単価(3500円÷2万80000円÷8時間)よりも安い。なぜこうした設定なのかはわからない

積込料・取卸料などの料金を定めるため国交省が示した様式例

積込料	上乗	下乗
0円	0円	0円

取卸料	上乗	下乗
0円	0円	0円

積込料・取卸料などの料金を定めるため国交省が示した様式例

い」と話し、整合性ある残務料金の設定が時短促進の時世での今後の課題だという。また、「昼ごろには終わる日もあるため、積込や取卸料金を新たに設定してほしい」と言い出しにくい」とし、新約款に合わせた契約への変更は、収支上マイナスになることもあるという。新標準約款設定の大きな目的がトラック乗務員の待遇改善にあるとすれば、事業者にはむしろ触れたくない部分だ。新約款に新設された料金のベースが既にある、こうした事業者は例外で、多くはベースづくりに頭を痛める。

他社どうする

雑貨を輸送する兵庫県内の事業者もその一つ。事業者は、待機時間料の設定をするため原価の割り出しから着手したが、「待ち時間を人件費ベースで捉え、ただ安いドライバーをよこしてくれ」と言われかねない。同一労働同一賃金的な考えが一方にあり、一方でドライバーの給与が違っている現実もあるという。荷主との契約と、乗務員一人ひとりの処遇を重ねたとき、単純に人件費を待機時間料のベースにすることができないというわけだ。

食品スーパーへの配送が主力の同県内の事業者は、ベースをどこに置るか以前に、競合他社との足並みが気になる。手積み手下ろし作業を引き受けていてもその料金は収受できていない。事業者は、「ウチ独自で積込料な

どを決めても、最終的には得意先が同じ条件の内容を求めてくる。ウチを含めた9社で話し合いをしたものかどうか。ウチを含めた3社が言い出さない限り話が進まない」

一方、社内で昨年出た、あるアイデアをベースに積込料などを設定、届け出をする方針を打ち出した事業者もある。労働時間上の法令を守るため、乗務員の手取り額の減少を招いた同社。その穴を埋めるためのアイデアを募った。

月間の減収額は乗務員すべてを合わせると平均30万円。アイデアは、この30万円をプール金とする形で、敷地の交渉で「積み込み作業量」として会社が収受している。

事業者は、「国交省の積込料などの例示は、時間当たりの金額を算出するものだが、ウチはキログラム当たりのものを提示している」と話している。(西口訓生)