

トラック運送業界にとって積年の課題である適正運賃収受の実現に向け、国土交通省は、「運賃」以外の対価を「料金」として明確化し、別建てで収受できるように標準貨物自動車運送約款などを改正した。別建て収受の方向性を導き出し、約款改正を決めた、トラック運送業の適正運賃・料金検討会で座長を務めた京都大学大学院の藤井聡教授(49)と国交省の奥田哲也自動車局長(56)に、改正の経緯と適正運賃・料金収受を更に進めるための課題を聞いた。

——新標準貨物自動車運送約款では、運賃と料金の区別を明確化している。  
 ———新約款の効果と課題は、

トラック事業での深刻なドライバー不足は、配送先などでの長時間の荷待ちや、契約に含まれない付帯作業も要因の一つと言えらる。現場で荷主から要請される(ドライバーは)なかなか断りにくいものだが、荷主側は自らの商習慣から、あまり意識せずに依頼しているケースが多い。  
 トラック業界を持続可能なものとしていくには、荷待ち時間の削減や荷役作業の合理化に加え、適正な対価を収受することが不可欠だ。そのためには、運送の対価である「運賃」と、運送以外の役務の対価として

# 新運送約款を周知

「料金」を、別建てで収受できる環境が必要——と考えた。

## 国交省自動車局長 奥田 哲也氏



おくだ・てつや 1961年9月、福岡県生まれ。84年東京大学法学部卒業、運輸省(現国土交通省)入省。航空局航空ネットワーク部長、大臣官房総括審議官、鉄道局長など歴任。2017年7月から現職。

# 適正運賃収受へ対策 創論

一方、新約款の周知を図り、その趣旨を理解してもらうことがトラック事業者、荷主双方の共通課題。各都道府県トラック協会の主催による「生産性向上セミナー」や新約款に関する

説明会が各地で開かれていて、事業者は知っていても、約款改正の効果を上げるには荷主の理解が極めて重要なので、17年9月から経済産業、農林水産の両省の協力の下、関係荷主団体・企業一斉に押し、依頼書と趣旨を説明するリーフレットを送付するなど周知活動

に取り組んでおり、今後もしも引き続き荷主側に働き掛けたい。12月15日時点で、新約款に基づいて改定した運賃・料金の届け出件数は3割程度なので、活動を一段強化したい。

——トラック業界には「運賃本体を見直すべき」との声も根強い。運賃の在り方に関して

は、運賃と料金の別建て収受のほかにも、「目安となる運賃を定めるべき」「原価計算に基づく運賃設定を徹底すべき」といった声が多い。

他方、トラック事業では、車両の購入・維持やドライバーの確保、燃料、保険などに掛かる様々な費用が欠かせない。これらの費用を

## 荷主にコスト水準PR

まかなえないことには事業が成り立たず、その原資となるのが運賃・料金だということも荷主にしっかり認識してもらい必要がある。12月に開催した運賃・料金検討会では、こうした観点に基づき、トラック運送事業のコスト構成、主要な費用の標準的な水準のイメージ、これらを尊重することの必要性について、事業者と荷主の共通認識を醸成するための環境整備に向けて検討を開始した。

——こういった手法で進めていくのか。  
 誰でも分かりやすく、荷主にもアピールできるよう、トラック事業者のコスト構成や標準的なコスト水準を示した手引き(マニュアル)を策定したい。行政が適正な運賃の額を示すことはできないが、「運賃とはこういうものだ」「こういうコストが掛かる」ということをしっかりと荷主側に伝える必要があると思う。「運賃はこのくらいは必要」と理解してもらえれば環境もぐんぐん変わっていく。  
 (田中信也)

# 脱「ブラック荷主」

標準貨物自動車運送約款を改正した経緯は。まず、トラック業界が悲鳴を上げているという認識があった。物流法の施行により参入規制が緩和された結果、事業者数が増え、業界構造が多層化し、過当競争に陥った。適正運賃收受に向けて話を持っていくと荷主が逃げてしまうという状況の中、改善するには料金制度を改めるしかなかった。これは、規制緩和による弊害への対策とも言える。

顧客の要求が高度化・多様化する中、デフレ圧力による強力的な値下げに加えて大量発注もかかり、物流現場はブラック化。最低運賃制度が無いため、値下げ圧

力の防波堤が存在せず、賃金が安い上に、処理しなればならない仕事は多い。それに歯止めを掛けるのが、約款を改正した目的だ。

——最低運賃制度を望む声は多い。

現在の運賃表自体が四半世紀以上前のもので、今とは単価も違う。国は以前のように運賃を定めることにはないので、運賃は運送事業者と荷主が決めることになるが、それが一つの問題にもなっている。

そのため、運賃の中身に ついての考え方も標準化する ことが必要。個別単価には基準となる指標が無く、荷主の強い状態が長らく続いている。デフレの中、運

トラック運送業界にとって積年の課題である適正運賃收受の実現に向け、国土交通省は、「運賃」以外の対価を「料金」として明確化し、別建てで收受できるように標準貨物自動車運送約款などを改正した。別建て收受の方向性を導き出し、約款改正を決めた、トラック運送業の適正運賃・料金検討会で座長を務めた京都大学大学院の藤井聡教授(49)と国交省の奥田哲也自動車局長(56)に、改正の経緯と適正運賃・料金收受を更に進めるための課題を聞いた。

京都大学大学院教授

藤井 聡氏



ふじい・さとし 1968年10月、奈良県生まれ。93年京都大学大学院修士課程修了。現在、内閣官房参与(防災減災ニューディール担当)、国土交通省「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」座長などを務める。2009年4月から現職。

## 適正運賃收受へ対策

## 創論

賃料金は低水準で推移し、賃金の低下をもたらして人手不足を加速させている。その流れを止めるための第一歩が、運賃と料金の峻別。運賃項目のマニュアル化も必要だ。

——マニュアル化だけで問題を解決できるか。解決するケースもあると思われるが、自由競争がダンピングの温床になっていく。これを排除するためにかつて認可運賃制度があった。ダンピングしても事業を行えているのは、社会保険料の違法なカットや安全対策費の抑制などが要因

と想像される。コンプライアンス(法令順守)に違反していないか指導し、違反している不良・不適合事業者には退出を促さなければならぬ。そうしないと、マニュアルをつくっても意味は薄れる。

——退出を促す方法は、一番に考えられるのが、貨物自動車運送適正化事業による厳罰化も重要だ。実施機関の活用だ。チェック内容を更に充実させる一方、国が適正化事業実施機関をチェックして的確に不良・不適合事業者を検出し、指導していく。更に、国交省が適正に運用しているかどうか、有識者が監督することでチェック機能を強化する。ポイント数の見直し

## 適正化事業 充実させる

一方で、参入規制を設けるのは難しい。提出した約款が適正に守られていないければ退出してもらおうことを、厳格に実行するのの一つの方法だろう。

それが荷主の教育にもつながる。不良・不適合事業者を使う荷主(ブラック荷主)とは取引しない——という状況を運送事業者側がつくれば、ブラック荷主は物流サービスマンを利用できず、態度も改まる。ブラック荷主を直接排除することはできないものの、構造的に減少させる状況を創出しなければならぬ。

——それは運送業界だけでは成し得ない。日本経済団体連合会(経団連)や財界との協力は不可欠。ブラック荷主がいるから運送業界は弱体化している。適正な荷主企業に適切なサービスマンを提供するのが運送業界の王道。そのような状況になるよう制度設計を進め、「適正な運賃・料金をもらえないと運べない」売り手市場に持っていくかなければならぬ。(落合源二)