



# 物流ニュース

NO. 132

2018年7月

## 標準運送約款改正の影響について

### 1. 標準運送約款改正の概要

国土交通省は、トラック運送事業における適正な運賃・料金の収受に向け、「標準貨物自動車運送約款等」の改正を行うとともに、貨物利用運送事業に関しても同様に、「標準貨物自動車利用運送約款」および「標準鉄道利用運送約款」の改正を行った（2017年11月4日施行）。

具体的な内容は以下の通りである。

- (1) 運送状等の記載事項として、「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」等の料金の具体例を規定
- (2) 料金として積込みまたは取卸しに対する対価を「積込料」および「取卸料」とし、荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定
- (3) 付帯業務の内容として「横持ち」等を明確化 等

こうした改正を行うことにより、運送の対価としての「運賃」および運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備することとしている。

### 2. 標準運送約款改正の目的と背景

この改正により、従来あいまいであった運送の対価である「運賃」と運送以外の役務などの対価である「料金」の区別を明確にし、これまで一部ではあたかも無料のサービスであるかのように誤解されてきた役務にも、対価が発生するのを荷主企業に知らしめることができる。

あるいは、無駄な待機時間の削減にも寄与することが期待される。例えば午前8時に荷主企業の倉庫への納入が求められる場合、遅配はご法度であることから、ドライバーは8時以前に倉庫に到着するのが一般的だ。しかし、他の納入事業者と時間帯が被るため、そこで待機時間が発生することも多々ある。待機している間に時間切れとなり、その日に納入できないといったケースも起こり得るといえる。こうしたことがドライバーの長時間労働をもたらす要因の一つとなっている。

「待機時間料」を新たに規定することにより、荷主企業になるべく荷待ち時間が発生しないよう促す効果が期待できる（もちろん、適正な待機時間料を収受できるように契約に盛り込まれなければ無意味であるが）。

ところで、そもそもなぜ「運賃」と「料金」の区別があいまいで、かつ「役務＝無料サービス」といった商慣行が一部に定着していたのだろうか。

いくつか理由があると思うが、第一に、運送事業者の立場が弱いことが挙げられる。サプライチェーン上における取引関係は、川上から川下へ下って行く（すなわち、消費者に近くなる）に従い、優位となるのが一般的だ。運送事業者は荷主企業から貨物の運

送業務を受託しているため、川上の荷主企業よりもさらに弱い立場に置かれており、荷主企業の要請に対して、なかなか“NO”とはいえないのが実態である。

第二に、大手事業者（元請け）と中小零細事業者（下請け）との関係が挙げられる。建設業界と同様、運送業界においても元請けと下請け（さらに二次下請けなど）の関係があり、当然ながら元請けの方が優位であることが多い。その結果、荷主企業から要請を受けた元請けが然るべき料金を上乘せせずに、下請けに業務を委託するようなケースも起こり得る。

第三に、1990年に実施された参入規制の緩和（貨物自動車運送事業法の施行）によって、貨物自動車運送事業者数が大幅に増加したことに伴い、業者間の競争が激化したことが挙げられる。事業者数（注：霊柩を除く）は、施行前の89年度末において37,618者であったが、ピーク時の2007年度末には1.6倍の58,725者まで増加した。その結果、運賃・料金の値引き合戦が発生し、そうした中で役務の料金を請求できない状況に陥ったものと推測される。

しかし、近年環境は大きく変化している。特筆すべきはトラックドライバー（以下、「ドライバー」）不足の深刻化だ。ドライバー不足の要因は、少子高齢化の進展に伴う若年労働力の確保難など様々であるが、「労働環境の悪さ」もその一つとして挙げられよう。すなわち、ドライバーは、時間当たり賃金が安い上に労働時間が長く、かつ手荷役が多いなどきつい職種の典型とされている。

標準運送約款改正の真の狙いは、運送事業者が適正な運賃・料金を収受できるようにするとともに、ドライバーの労働環境を改善すること（労働時間の短縮、手荷役等の解消、賃金の引き上げなど）にあると言っても過言ではあるまい。

### 3. 状況は改善されているか

国土交通省によると、標準貨物自動車運送約款の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数は、6月22日現在で57,008者中26,531件（46.5%）と、約半数の事業者が変更届を提出している。一方、利用運送事業者における変更届出件数は、3月31日現在で23,841者中わずか1,033件（4.3%）にとどまっている。

こうした中で、足元において必ずしもドラスチックな改善は進んでいないように思われる。

中小企業庁は、下請けなど中小企業の取引条件の改善に向けた取り組みの浸透状況や事業者間の取引状況を把握することを目的に「取引条件改善状況調査」を実施し、6月5日に調査結果を公表した。主な項目のうち、運輸・倉庫業に関する結果を以下に示す。

#### （1）残業時間の現状

「従業員1人当たりの残業時間のうち、最も長い1カ月の残業時間数」について、「45時間超」と回答した割合が最も高い業種は運輸・倉庫業（61.4%）であった。

#### （2）長時間労働につながる商慣行など

長時間労働につながる商慣行などについて、運輸・倉庫業では「待機時間」や「長時間労働が生活の維持」（原文のまま）を挙げた事業所が多い。

#### （3）取引上の課題

取引上の課題について、運輸・倉庫業では「コストが取引価格に転嫁できない」（69.1%）、「業界独自の商慣行」（51.1%）、「価格交渉に応じてくれない」（30.9%）が多く挙げられている。

(4) 製品・サービスの価格への転嫁

各種コストの上昇分を製品・サービスの価格に転嫁できているか否かに関して、運輸・倉庫業における回答を見ると、「おおむねまたは一部転嫁できた」事業所の割合は、「労務費」47%、「原材料価格」47%、「エネルギー価格」51%となっており、いずれについても約半数の事業所が製品・サービスの価格に転嫁できていないことが分かる。

4. 期待される標準運送約款改正の影響

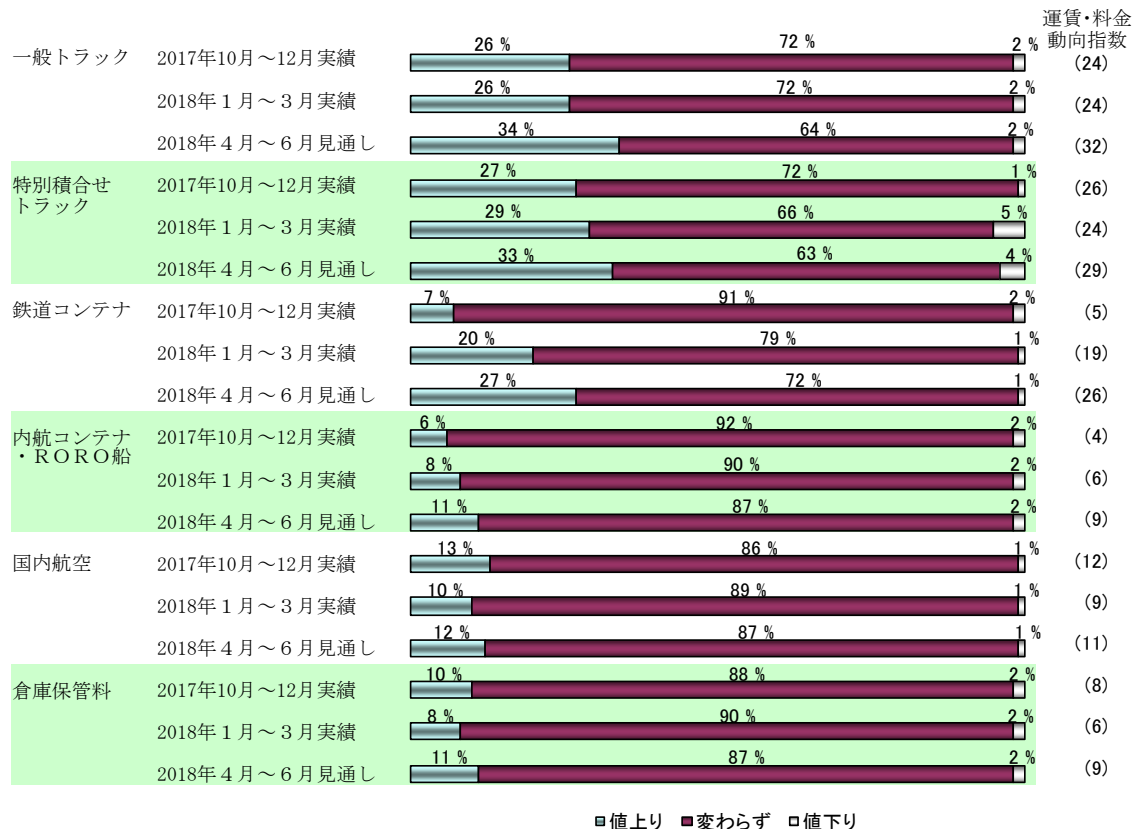
前述の通り、利用運送事業者を中心に、新約款をベースとした運賃・料金の変更届を提出した運送事業者数は全体ではまだ少ないものの、大手事業者の多くは変更届をすでに提出したようだ。その影響が運賃・料金の上昇という形で表れてきている。

日通総合研究所が四半期に一度、荷主企業 2,500 事業所に対して実施している「企業物流短期動向調査」(2018年3月調査)により、17年10~12月実績、18年1~3月実績および4~6月見通しにおける『運賃動向指数』の推移を見ると、一般トラックでプラス 24→プラス 24→プラス 32、特別積合せトラックではプラス 26→プラス 24→プラス 29 となっており、どちらも4~6月実績において大幅に上昇する見込みであることが分かる。

また鉄道コンテナでも、17年10~12月実績においてはプラス5にとどまっていたが、18年1~3月実績でプラス19、4~6月見通しではプラス26と急上昇している。実は、鉄道コンテナ『運賃動向指数』が2桁のプラスとなったことは過去に例がない。

上記の3輸送機関において、運賃・料金の一般的な改定期である4~6月に指数が大幅に上昇する見込みになっているのは、トラック運送事業者や鉄道利用運送事業者が、大手を中心として、約款に「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」等の料金を具体的に規定するとともに、運賃・料金の値上げ交渉を行っている結果だと考えられるのではないかと。

図 『運賃・料金動向指数』の推移



もともと、4～6月に運賃・料金の値上がりを予想している荷主企業は全体の3割前後にとどまっており、浸透度合いはまだみだである。しかし、大手事業者の動きに触発され、運賃・料金の値上げを求める運送事業者は今後増加していく可能性があると言えよう。

## **KEY WORD**

## **企業物流短期動向調査とは**

日通総合研究所は年に4回（3月、6月、9月、12月）、荷主企業（製造業、卸売業）2,500事業所に対してアンケート調査を実施し、「企業物流短期動向調査（日通総研短観）」としてとりまとめた結果を発表している。

本調査では、①国内向け出荷動向、②輸送機関別利用動向、③輸出入貨物の動向、④在庫量と営業倉庫利用の動向、⑤運賃・料金の動向、⑥売上高に対する物流コスト割合の動向について定点観測を行っている。

本稿で取り上げた『運賃・料金動向指数』は、運賃・料金が対前年同期比で「値上り」と回答した事業所割合から「値下り」と回答した事業所割合を引いて求めた数値である。ただし、この数値は運賃・料金に対する回答事業所の（定性的な）動向を集約したものであり、この結果がそのまま全体としての（定量的な）運賃・料金の上昇・下降を意味するものではない。

—株式会社日通総合研究所