



国交省「標準的な運賃」の現実味

国土交通省は昨年12月15日、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」による提言を公表した。20年に創設した「標準的運賃」制度の内容を見直し、平均約8%の運賃引き上げ、各種割増料金の加算、元請けが運送業務を再委託する場合には、運賃とは別に運賃の10%を「下請け手数料」として荷主から収受することなどを求めている。

◆メーカー物流のあるべき姿

大先生事務所に顔を出した編集長が、新年の挨拶もそこそこに大先生に話し掛けた。

「元旦の能登半島地震には驚きましたね。知り合いの物流業者さんに安否確認の連絡をしましたが、それなりに被害を受けているようでした。早く立ち直ってほしいです」

編集長の言葉に、みんなが大きくうなずく。編集長が気を取り直すように、「ところで」と言っ続ける。

「新年の挨拶を兼ねて、何社かの荷主さんに取材に行きました。どこも物流を取り巻く環境が変わってきているためか、新たな物流のあるべき姿を求めているようでした」

「おや、新年からおかしなこと言うな。物流のあるべき姿というのは昔も今もこれらからも変わらない。環境変化とは関係ない。たしかに、ドライバー不足やドライバーの残業規制などで日帰り圏が狭まったり、荷待ちの削減、積み降ろしや付帯作業の荷主側への移行など

これまでにない新たな対応が求められていることはたしかだけど……」

「あつ、そうでした。たしかに、環境変化は物流のやり方に関係する話で、あるべき姿とは関係なかったです」

ここで、女性記者が恐る恐る聞く。「前にお聞きしたことがあると思うんですが、物流のあるべき姿というのは……」

「物流部門自身がコントロールできる範囲を最大限拡大することだ。それが最もローコストな物流になる」

女性記者の確認に大先生が即答する。編集長がうなずいて続ける。

「そう、一言で言えば、オーダーレスの物流ですよ。顧客からの注文は受けない、物流センター在庫は管轄する営業側からの指図を受けない、そして、生産は販売計画などベースにしない。すべて顧客への出荷情報をベースに動かすということ。要するに、顧客の制約、営業の制約、作り方の制約を受けないで物流をやるといことだ」

■大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。

■体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。

■美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。

■編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。

■女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

「そうか、物流を縛っているすべての制約を取り払った姿があるべき姿ということですね。顧客の注文を受けないというのは、加工食品業界のガイドラインにあった『先行在庫方式』がそれにあたりますね。メーカーの在庫を問屋側に預けておいて、問屋側は発注の代わりに在庫の使用状況を毎日メーカーに連絡する。それを受けて、メーカーが自分の判断で問屋に預けてある在庫を補充する」

女性記者が、一人納得してうなずき、突然、思い出したように続ける。

「そうか、それができるようになれば、工場から顧客への直送の範囲が拡大しますね。そして、リードタイムが延びれば、中継方式を取ることで、遠距離の顧客への工場直送も可能になります」

「メーカーにとつては、最も望ましい物流ができることになる。さっきも言ったように、問屋への在庫補充も自社の物流センター在庫の補充も生産計画も出荷情報をベースにするということだ。そうなると、様々な制約から解放されるので、物流部門は自分のコントロールで物流ができることになる。2024年という節目の年にあたって、荷主はこのあるべき姿を目指すべきですね」

編集長の言葉を聞き、また女性記者がつぶやくように確認する。

「そういうえば、過去に、そのようなことに実際に取り組んだ企業がありましたね?」

編集長が「はいはい」とうなずき、答える。

「おれもいま、それを言おうとしていた。キッコーマンの『KOLS』だ。キッコーマン・オーダーレス・システム。まさにオーダーレスだ。先生は、このKOLSを高く評価されて、メーカー物流のあるべき姿として講演などでよく紹介されていましたね」

「それって、いつ頃のことなんですか?」
女性記者の確認に、大先生が思い出すように話す。

「えーと、KOLSが登場したのは2000年前後の頃だ。キッコーマンでは、90年代半ば頃からバブル期に傷んだ物流の見直しに徹底的に取り組み、その到達点として行き着いたのがKOLSだった。まさに、さっき出た、先行在庫方式、デポへの在庫補充、出荷に合わせた生産計画策定を三本柱として実践していた」

「へー、すごいですね。そのシステムはいまでも動いているんですか?」

女性記者の確認に、大先生が「うーん、その後ご無沙汰なので、どうなっているかわからん」と答える。編集長が「今度、取材に行ってみます」と言って、話題を変える。

◆そもそも標準的な運賃とは何?◆

「ところで、またまた国が頑張りましたね。昨年の12月15日に『標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会』の提言が公表されました。非常に面白い内容です」

「たしかに、興味深い提言ですね。これまで

の常識を打ち破る内容です」

体力弟子が、そう言って、机から資料を持ってくる。編集長も鞆から資料を取り出し、説明を始める。

「この検討会は、昨年の8月から3回行われました。検討会のメンバーは、学識経験者、国交省、経産省、農水省、それに各種団体の人たちが参加しています」

「その検討会は、たしか、昨年6月に出された『物流革新に向けた政策パッケージ』を受けて作られたんだったな」

大先生に問われ、編集長が「そうです」と言って、鞆からまた資料を取り出す。

「その政策パッケージでは、標準的な運賃について、『トラック法(貨物自動車運送事業法)に基づく標準的な運賃について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、標準運送約款や標準的な運賃について所要の見直しを図る』と言っています。これを受けて設けられた検討会です」

編集長の言葉を受け、女性記者が続ける。

「その政策パッケージでは、さらに、『新たに設置するトラックGメンにより標準的な運賃の活用状況について監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく働き掛け」

要請等を行うことにより、標準的な運賃制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する」とあります。荷主は、標準的な運賃なんて非現実的だなんて高をくくってなんかいられません」

女性記者の言葉に、大先生がうなずく。

「たしかに、おれも実務の世界では、標準的な運賃はまだ非現実的な存在だと思っていた。ただ、標準的な運賃検討会提言の別添資料にある国交省の調査結果を見ると、すでに定着し始めているって印象を受けるな」

「そうなんです。私もちょっと驚きました。えーと、これこれ……」

そう言って、編集長が資料を手に説明を始める。

「ここでは『標準的運賃』と称されているので、その言葉を使いますが、その標準的運賃と実際の契約額との乖離状況という令和4年度の調査結果が紹介されています。国交省調査ですから物流事業者に対する調査です。これによると、現在契約している運賃が標準的運賃と比べるとどのような水準にあるかという回答が15%ありました」

「満額以上が15%あったとすると、もう非現実的な運賃などと言ってはられない」

大先生の言葉に、編集長がなぜか得意げな顔をする。

「そして、標準的運賃の80〜90%の水準にあるという回答が31%ですから、トータルする

と46%の回答が標準的運賃の80%以上の水準だということですよ」

編集長の言葉に、みんなが顔を見合わせる。編集長がどや顔で説明を続ける。

「もちろん、それ以下だという回答が半分以上あります。物流業者によって格差がありますが、この調査結果を見ると、標準的運賃はすでに現実的な存在になっていると言えますね」

ここで女性記者が素朴な疑問を発した。

「ところで、標準的運賃というのは、そもそもどういうものでしたっけ？」

「おっと、そうきたか。これは、令和2年4月に告示されたんだけど、そもそも、実運送を担うトラック事業者が法令を遵守して健全な事業経営を行っていく際の参考指標として公示されたものだ」

「ただ、単なる参考指標というより、運賃値上げにあたって、この標準的運賃をそのまま使ってもいいということのようだよ。よく荷主が運賃値上げの根拠を示せと言うけど、この標準的運賃の算定に使われている資料そのものが根拠資料になるということだな？」

大先生の確認に、編集長が「はい、この提言の中にもそのような記述があります」と答える。女性記者がうなずいて続ける。

「なるほど、自社のドライバーの実際賃金をベースに計算などせずに、うちはドライバーの賃金を全産業並みにしたいので、これを使っていますといえればいいわけだ。荷主もそれを受

け入れざるを得ないってことですね」

「まあ、そういうことだ。荷主が、それを理由なくはねつけると、適正な取引を阻害する疑いのある荷主と判断されてしまう」

編集長の言葉にうなずいて、大先生が確認する。

「ところで、その提言は興味深いと言ったけど、それはどんな点だ？」

◆これまでの常識を否定する提言内容

大先生の確認に、編集長が答える。

「はい、私が興味を持った点を紹介します。あつ、そうそう、恐らくこれまでの常識からすると驚くかもしれませんが、この提言でも『現行の商慣行を前提とすることなく』と明記していますので、そのつもりで聞いてください」

「現行の商慣行を前提に、その実現可能性を評価するなどということだ。要するに、高を括ってはいかんぞということだな」

「はい、まず、運賃額ですが、車種によって異なりますが、平均で約8%の値上げを示しています。それから、待機ですが、30分以上の待機が発生した場合、30分ごとの待機料が示されています。車種により異なりますが、4トントクラスの中型車の場合、30分ごとに1760円が加算されます。そして、積み降ろしなどの荷役料ですが、中型車の場合、30分ごとに手荷役が2100円、機械荷役が2180円加算されます。これらの数値は、公共工事

設計労務単価表を参考に設定されています」
「また、荷待ちや荷役に掛かる時間が合計で2時間を超えた場合は、割増率を5割とするとも言ってますね」

体力弟子の補足に、大先生が「ドライバーに1時間作業させると4千円以上取られるということだ。荷主が自分で作業した方が安いな」と応じる。美人弟子が続ける。

「有料道路利用料については、標準的運賃は有料道路の利用を前提に時間計算がなされているので、もし有料道路を利用しない場合は、一般道を走行した場合の平均走行速度で

時間を再計算して、その分の割増率を設定するということですよ」

「なるほど、配慮が行き届いている……」
大先生がほそとつぶやく。

◆運賃とは別に「下請け手数料」

「配慮といえば、これもそうです。荷主から委託された輸送を下請け業者に出す場合、運賃とは別に運賃の10%を下請け手数料として設定し、荷主から收受せよというものです」

「そうですね。この標準的運賃は、そもそも実運送事業者が收受すべき運賃だからな」

「はい、たとえば、元請けが下請けに再委託する際、荷主から收受した運賃から手数料を差し引いてしまつたら、実運送事業者が適正な運賃を收受できません。そこで、下請け手数料を別途に設定し、それを荷主に請求せよということですよ」

「その場合、その手数料は、再委託ごとに掛かるということだな。たとえば、3次下請けが実運送業者だったら、3回分の手数料を荷主に請求せよということになる」

「そうです。そうすると、さすがに荷主も納得できないですよ。当然、そんなに下請けを使うなどということになる。結果として、多重下請け構造が是正されていくところ、にねらいがあるようですよ」

「なるほど、たしかに、いま指摘されたことだけでも、これまでの業界常識を超える提言だ。この提言がどう動きますかわからない

けど、運送業者は荷主交渉でこれを持ち出すだろうから、値上げ幅に差はあったとしても、運賃・料金の上昇は避けられない。いよいよ、荷主は本腰を入れた対応を迫られる」

「はい。ですから、2024年という節目の年に、荷主は、物流のあるべき姿の構築に取り組み、輸送を必要最小限に絞り込むべきだということになるわけです」

「なるほど、編集長はそこまで読んで、あるべき姿を持ち出したわけか。さすが編集長だ。読みが深い」

大先生の言葉につられ、みんなが拍手する。編集長が、満更でもなさそうな顔で「それは、今日はこれで」と閉会を宣言する。

輝



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

Illustration©ELPH-Kanda Kadan