（昭和20年１月15日第三種郵便物認可）

since 1920

運輸新聞

E-mail inquiry@unyu.co.jp URL http://www.unyu.co.jp

発行所・運輸新聞株式会社
東京都荒川区西日暮里3-6-10
佐々木ビル3F 〒116-0013
TEL03-5685-0035
関西支社 大阪市中央区瓦町1-3-2
〒541-0048 TEL06-6209-3261
発行人・野口香織
火・金 発行（祝日を除く）
3,600円／月（送料・税込）

2020年
12月1日（火）
第17353号

“物流の未来と人の明日に”
T-11型 レンタルパレット JPR APP アジアパレットプール
パレットプールシステムは・・・
JPR 日本パレットレンタル株式会社

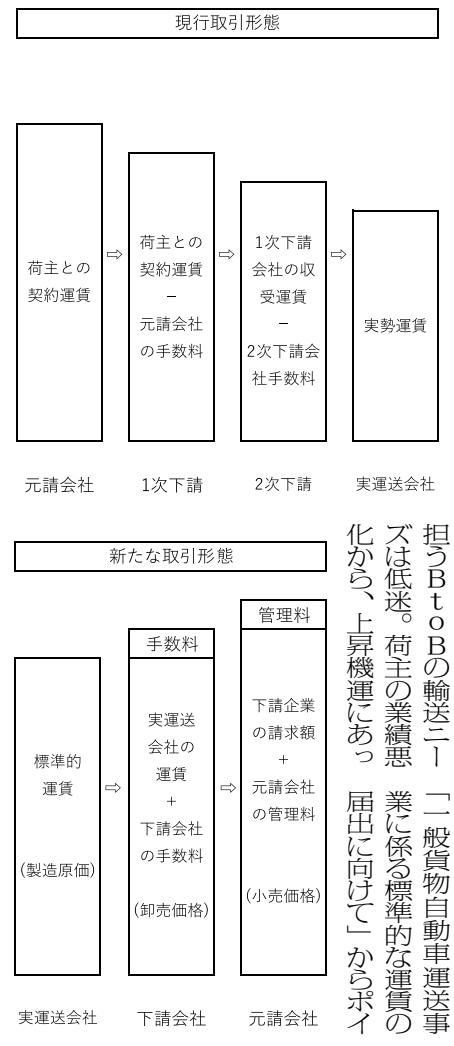
［標準的な運賃］土台に

運賃はCP法（原価加算）転換を

コロナ禍の4月に「標準的な運賃」が告示されたが、経済活動の低迷で運賃は下落傾向に転じている。標準的な運賃をトラック業界のSDGs（持続可能な開発目標）のツールとして生かしていくには、現行の手数料が差し引かれて実運送会社に仕事が回る取引形態を、標準的な運賃を製造業でいう原価に見立てた「コストプラス法（CP法、原価加算法）」への転換が必要ではないだろうか。

□960時間を見据え

標準的な運賃の告示制度は、改正貨物自動車運送事業法の中で定められた。2024（令和6）年度から罰則付きで施行される時間外労働時間年間960時間を見据え、多くのトラック事業者が担うBtoBの輸送ニーズは低迷。荷主の業績悪化から、上昇機運にあった運賃が低下に転じ、標準的な運賃に逆風が吹いている。



□告示運賃は高くない

標準的な運賃に対し、「こんな高い運賃を荷主は承諾してくれない」と、ため息をつく事業者がいた。本当に高いのかと、国土交通省監修で全日本トラック協会がまとめた「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて」からポイントを探ってみると、

運賃原価のベースになっているのは、事業者が再生産できるよう、「新車のバン車」を導入して5年で償却、人件費は全産業平均の単価を使い、「平均労働時間は全産業平均並みの約2086時間（トラックは2600時間）」としている点。中小事業者は、中古トラックを購入しているケースや、償却年数も8年程度で行っているため、自社とのかい離から高いと感じるようだ。

しかし、既に時間外労働の上限規制を適用している「大企業」に分類される物流企業では、ドライバーの労働時間やトラックの償却年数など、標準的な運賃の基礎数字と大きな開きはない。大手物流企業が自社車両を運行させたり、中小物流企業であっても直荷主を持っていれば、標準的な運賃に近い運賃を収受しているところが多く、決して高いとはいえない。

□SDGsのために

「現行の取引形態」（図参照）のように、元請会社が標準的な運賃に近い運賃を収受しても、1次下請けで10％、2次下請けでも10％の手数料が抜かれ、実運送会社が収受する運賃は2割程度低くなる。4～5次以上で実運送するケースや、1～2次の会社が20％以上手数料を取るケースもあり、これが低賃金・長時間労働をせざるを得ない状況を生んでいる。

標準的な運賃を生かすには、「新たな取引形態」（図）のように、マーケティング理論でいう、製品を製造から販売するまでにかかったコストに、一定の利益を上乗せして価格を設定するCP法へ転換する必要がある。

実運送会社が収受する標準的な運賃は、製造業でいう「製造原価」にあたる。トラックを調達する下請け会社は、自社の手数料を乗せ、元請会社に販売する「卸売」の考え方が求められる。元請会社は、物流センターへの投資・運営費、運送部門の協力会社の管理料などを含めた総費用に対して価格を設定する「目標利益法」で荷主と物流費の契約をする。

標準的な運賃で実運送の原価の目安があることから、元請会社は荷主に物流費の積算ベースを示すことができる。サプライチェーンの管理料を乗せて荷主に「小売価格」で売る取引形態に転換すれば標準的な運賃は生きてくる。

これまで仲介手数料で稼いでいた会社は当然抵抗するだろう。しかし、トラック業界自身が商慣習を変えて原資を確保していかなければ若年労働力は確保できず、高齢ドライバーがリタイアすれば、自社の経営は維持できなくなる。

農水産物等輸出拡大実行計画案

産地決め大ロット化 集荷拠点整備し実験へ

2025年に2兆円、2030年に5兆円の目標を設定している農水産物・食品の輸出拡大実行戦略の骨子案が関係閣僚会議で報告された。今後、大ロットの輸出を可能にする拠点の整備、コールドチェーンの拠点整備方策を検討していく。

実行戦略では、海外で評価され輸出拡大余地の大きい品目を重点品目として選定し、品目別の輸出目標を設定することにしている。

一方、輸出先国のニーズがあっても大規模・効率的にできないためコストが高くなるという課題が残されている。先進的に輸出に取り組んでいる事業者からは「現地消費者が買える価格を設定し、それに合わせて輸送などを工夫すべきだが、今は真逆になっている」（小売店）、「青果物などニーズはあるが量を確保できないため価格が高くなり、購買層が限定されている」（百貨店）などの声がある。このため、具体的に産地を特定し、産地ごとの輸出目標をやそれを実現するための課題と対策を明確にし、大ロットで競争力のある生産を実現していく。

大ロット・効率的な輸出を後押しするため、港湾や空港の利活用方法、輸出のための集荷拠点（物流拠点）の整備、海外でのコールドチェーンの拠点の確保方策を検討していく。

具体的には、十分な量が集まらずロットが小さく荷姿がバラバラであることを解決するため、生産者による出荷単位の大ロット化、外装の標準化、物流総合効率化法の枠組みを活用した輸送網の集約・輸配送共同化に取り組む。

輸出用の加工ができない、適切な温度管理ができないなど、対応できる物流施設が少ない課題を解決するため、港湾施設や拠点空港（成田空港など）での物流機能を強化する。このために、まず冷凍・冷蔵コンテナを用いた輸送の実証実験、あるいは地方空港からの輸出に向けた実証実験の実施を予定している。

トラ用自家用トラック活用

同友会が改めて提案

国土交通省 詳しく聞き調整する

経済同友会の物流改革を通じた成長戦略プロジェクトチーム（PT）は、限られた資源を有効活用するため、6月に自家用トラックの活用（有償貨物運送許可の利用促進）などについて提言した。

同PT委員長を務める山内雅喜ヤマトホールディングス会長は、今月6日に開催された政府の規制改革推進会議投資等ワーキンググループ（WG）に出席し、一定の条件を満たす場合に限って、急な空き時間や空きスペースが発生した場合に、フレキシブルに有償運送できる標準的なアプリケーションを構築することを改めて提案した。

同WGには、日本IT団体連盟も出席し、個人が自家用車を利用してラストワンマイルの配送ができるよう、荷主やマッチング仲介者の責任の明確化、配送者の乗車時間の限定など必要なルールを設定した上で、届出制にすることを提案した。

自家用自動車による有償貨物運送許可は、現在年末年始や夏期に限り、貨物自動車運送事業者が運行・労務管理を行うことを前提に、白ナンバーの活用を例外的に認めている。

国土交通省の祓川直也自動車局長は「足りない部分を補うものとして、白ナンバーを使うことは重要」としつつ、「経済同友会もIT連盟も運行管理が大事だと言っており、実際に事故を起こして監査すると運行管理が問題となっているケースが多い」と指摘。その上で、「実際にやりたい企業に詳しく話を聞いて、どうしたらできるのかを調整していく」意向を示した。

軽油タンク設置助成で追加公募

全ト協

全日本トラック協会は、自家用燃料供給施設の整備を支援するため、12月1日から同28日までを期間に追加募集を行う。予算枠に残枠が発生したため。

指定数量（1000㍗）以上の軽油専用タンクの設置を伴う自家用燃料供給施設の新設・増設、または増設を伴う代替を行い、今年度2月末までに市町村から危険物取扱所の完成検査済証の交付を受け、支払いが完了していることが要件。

ただし、年度内1施設限りで、過去（2008年度以降）に助成金を受けた場合は対象外。

助成金額は、軽油タンクの新設100万円、増設または増設を伴う代替は30万円。予算額は3000万円。

職場認証制度申請受付を10日間延長

日本海事協会

働きやすい職場認証制度について、認証実施団体の日本海事協会は、12月15日までとしていた「一つ星」の申請受付期間を同25日まで延長する。

申請を検討中の多くの事業者が延長を要望しているため。

電子申請は25日17時まで、郵送は25日必着。

なお、認証事業者の公表は来年5月20日を予定している。

国際郵便の小型包装物の大きさ変更

日本郵便

日本郵便は、来年1月1日から国際郵便の小型包装物の大きさを変更する。

巻物体の規定をなくし、それ以外の形状のものは、大きさの最小限を長さ14㌢㍍から14・8㌢㍍へ、幅は9㌢㍍から10・5㌢㍍にする。

万国郵便条約の施行規則が改正されるのに伴うもので、対象には国際eパケット郵便物、国際eパケットライト郵便物、航空優先大量郵便物および航空非優先大量郵便物を含む。

螢

菅首相は所信表明演説で「2050年温室効果ガス排出量実質ゼロ」、いわゆるカーボンニュートラルを実現すると宣言した。米国もバイデン大統領に決定すれば、パリ協定に復帰し先進諸国の脱炭素社会へ向けた歩みが加速する◆日本は現在エネルギーの8割以上を石炭や天然ガスや石油などの化石燃料に頼っており、国際社会から非難を受けている。化石燃料の割合を2050年に向けて半分以下に抑えなければならない。まず原子力発電は安全性が立証されたものから再稼働に移行し、運転寿命の延長や場合によっては新規発電所の建設も必要になるだろう◆次に再生可能エネルギーの太陽光、風力は最大限伸ばす政策をとるだろうが、再エネでの目玉は水力ではないかと考えている。わが国土は網の目のように河川が流れているのに水のエネルギーが100％活用されていない。ある調査によれば、治水や利水の利用目的を柔軟に変えられるよう規制改革をすれば、既存の多目的ダムで930㌔㍗の増強が可能であり、3万㌔㍗未満の中小水力発電の導入ポテンシャル1430万㌔㍗を考慮すると既存水力発電設備4650万㌔㍗を1・5倍にまで嵩上げが可能だ。光や風だけでなく水の活用にもっと注目してほしい。 YT（20・12・1）