

「標準的な運賃」見直しで トラックドライバーの賃上げに期待

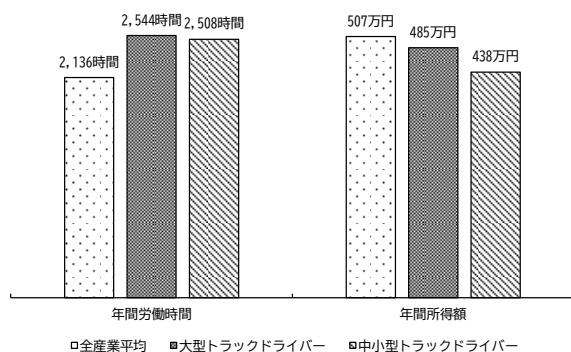
わたなべ とおる
渡邊 徹

交通経済研究所副主任研究員

1 「標準的な運賃」見直しに至る展開

「物流危機」や「物流の2024年問題」が取りざたされて久しいが、トラックドライバーは全産業平均と比較して年間労働時間が2割長く、年間所得額が1割少ない状況に変わりない（図1）。このことがドライバー不足の要因となっていることから、2023年6月と10月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が決定した政策パッケージにおいて、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」を見直すとともに、荷待ち・荷役料や燃料価格の高騰分、下請トラック事業者に運送を発注する際の手数料等を荷主企業等に適正に転嫁できるようにすることとされた。

図1 トラックドライバーの年間労働時間及び年間所得額（2023年）



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より筆者作成

これを受け、2023年8月、国土交通省に「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」が設置され、12月に見直しの方向性が提言された。その後、運輸審議会における審理の結果、2024年2月に標準的な運賃の見直しが適当である由答申がなされ、3月に新たな標準的な運賃として告示された。なお、標準的な運賃とともに告示された新たな標準運送約款は、6月から施行されることとなっている。

2 見直しの概要

標準的な運賃の見直しのポイントは、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等、の3点である（表1）。

3 見直しの意義

ドライバーの処遇改善のため、2024年4月から時間外労働の上限が罰則付きで適用される。また、2024年通常国会において、物流総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の改正案が審議されている。成立すれば、一定規模以上の貨物を取り扱う荷主・物流事業者は、物流効率化に資する措置（荷待ち・荷役時間の短縮、ドライバー一人あたりの輸送量の増加など）に関する中長期的な計画の作成や国への定期的な報告が

表1 標準的な運賃の見直しの概要

- ①荷主等への適正な転嫁
 - ・燃料価格等足下の物価高に起因する運送原価の上昇を反映した運賃表の改定(平均8%の運賃引き上げ)
 - ・荷待ち・荷役等の対価の改定(荷待ち・荷役料の加算・割増、高速料金収受の明文化)
- ②多重下請構造の是正等
 - ・下請トラック事業者に運送を発注する際の手数料(運賃の10%)の設定
- ③多様な運賃・料金設定等
 - ・共同輸配送等を念頭に置いた個建運賃(貨物1個あたりの運賃)の設定
 - ・リードタイムが短い運送や、高速道路の利用が認められない運送における運賃割増
 - ・運賃割増対象車種の追加(海上コンテナ輸送車等)

出所：筆者作成

義務付けられ、取り組みが不十分な場合は国による勧告・命令を受けるなど、荷主・物流事業者に物流効率化を促すための規制が導入される。これらの取り組みにより、ドライバーの長時間労働は是正されると考えられる。

物流効率化により、ドライバー一人あたりの輸送量が増加すれば、低賃金も是正されると考えられるが、総じてドライバーの給与体系は歩合給の割合が大きい。このため、時間外労働の上限規制や物流総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の改正による長時間労働の是正は給与の減少、ひいてはドライバーの離職の増加をもたらすことも考えられる。

標準的な運賃の見直しは、こうした懸念があることを踏まえて実施されたものである。今後、トラック事業者が賃上げに必要な原資を確保することにより、低賃金が是正され、長時間労働の是正と相まって労働力不足が解消し、持続可能な物流が実現することが期待される。

4 賃上げに向けた課題

ただし、標準的な運賃は、トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主企業との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として活用されることを目的とするものであり、強制力はない。したがって、ドライバーの賃上げを実現するためには、トラック事業者が標準的な運賃を活用し、適正な運賃・料金の収受に努めることが必要である。

国土交通省が2023年2~3月にトラック事業者及び荷主企業を対象として実施したアンケート調査の結果によると、標準的な運賃を認知しているトラック事業者は99%、標準的な運賃の金額や運送原価の計算方法まで認知しているのは84%に及んでいる。しかし、荷主企業や元請トラック事業者から契約を打ち切られる恐れがあることや、荷主企業の経営状況などを考慮し、運賃交渉を行ったのは69%にとどまっている。業界団体には、国土交通省と連携し、トラック事業者に対し、標準的な運賃の見直しの趣旨や活用方法を周知し、標準的な運賃の活用と適正な運賃・料金の収受を促すことが求められる。

また、荷主企業及び一般消費者の理解と協力も必要である。先のアンケート調査の結果によると、運賃交渉を行ったトラック事業者のうち、荷主企業から受け入れられたのは63%、2023年5月に実施された追加のアンケート調査の結果によると、標準的な運賃と同等以上の運賃で契約できたのは15%にとどまっている。このことは、トラック事業者における標準的な運賃の活用と適正な運賃・料金の収受に対する荷主企業、ひいては一般消費者の理解と協力が不十分であることを示唆している。業界団体や国土交通省などの関係主体には、適正な取引を阻害している疑いがある荷主企業等への働きかけや要請等を含め、荷主企業及び一般消費者の理解と協力を粘り強く促すことが求められる。