

# クローズアップ輸送業界2024年

## 第12回 荷主企業との運賃交渉と 「標準的な運賃」の活用の仕方



小山 雅敬 (こやま まさのり)

大阪大学卒、都市銀行、シンクタンク、損害保険会社勤務後、株式会社 コヤマ経営設立。運送業コンサル歴30年以上、指導企業数3千社超、講演・執筆多数。著書に『運送業経営相談室(日本法令)』『実例に基づくトラック運送業の賃金制度改革(日本法令)』。資格 中小企業診断士、日本物流学会正会員など

各メディアを通じ、世間でも認識されはじめてきた「輸送業界の2024年問題」。来年4月から「時間外労働の上限規制[表]」をはじめ、労働時間に関する内容が見直される予定です。2024年問題への対応として運賃アップは不可欠であり、今回はそのベースとなる荷主企業との運賃交渉について解説します。

【表】「時間外労働の上限規制」の施行日と罰則

法令等の改正	施行日		罰 則
	大企業	中小企業※2	
【自動車運転業務】 時間外労働の上限規制 年960時間の適用※1	2024年4月1日		6カ月以下の懲役 または 30万円以下の罰金

※1 対象：四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者(営業用および自家用のトラック、バス、タクシー等の運転者)

※2 運輸業の場合、資本金の額または出資の総額が3億円以下、または常時使用する労働者数が300人以下

### 交渉は口頭説明から文書提出の流れで

## 燃

料費や人件費など、さまざまな運送コストの上昇が続いています。そのような中、公正取引委員会や経済産業省から“価格転嫁に後ろ向き”と判断された荷主企業の社名が公表されるなど、最近は運送業の価格交渉を取り巻く環境が劇的に変化しています。

2024年問題を目前にして、今年度は本格的に荷主企業と運賃交渉を行うべき時期です。運賃・料金の改定に関する交渉は以下の順序で進めていきます。いきなり文書を提出するのではなく、口頭による窮状の説明から始めるべきでしょう。

### 荷主企業との交渉の順序

- ①口頭による運賃改定のお願ひ
- ②正式に「運賃改定のお願ひ」文書の提出
- ③話し合いによる交渉成立

そして「運賃改定の願ひ」文書の書き方は、次の2通りあります。

#### ●【原価計算の金額を提示する方法】

実態の運送原価を算出し、現行の収受運賃との格差を提示して是正を依頼

#### ●【主要コストの上昇率を提示する方法】

燃料・車両・タイヤなど主要コストの(前回運賃取り決め時からの)上昇率を算出し、各コストの構成割合を掛けて現行運賃の必要上昇率を提示

原則的には実態の運送原価を算出する方法が望ましいのですが、荷主企業によってはコストの上昇率を明示して、それに見合う分だけ運賃を上げる方が分かりやすいという場合もあります。荷主企業に応じて使い分けると良いでしょう。なお実態原価を算出する際の人件費は、「ドライバーを募集して採用できる賃金水準」を基準にして計上してください。

### 「標準的な運賃」は比較参考値として提示

## 次

国土交通省が定めた「標準的な運賃」の活用についてです。まずこの運賃は下記を前提として算出されています。

- ・実車率50%で計算
- ・人件費に全業種平均値を使用
- ・車両を5年で償却し買い替える計算 など

しかし標準的な運賃は、実勢運賃との開きがかなり大きいので、この数値への引き上げを交渉しても成功確率は低いでしょう。「標準的な運賃」に基づく運賃計算は、国が推奨する運賃(本来収受すべき運賃)として提示するにとどめ、将来に向けて段階的に格差の是正を求める方が交渉はスムーズに進みます。