

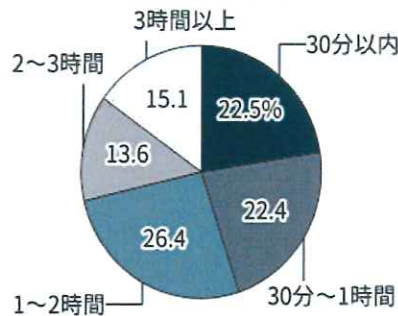
トラック運賃、待ち時間も加算 国交省が運賃表改訂

2020/5/18 11:30 | 日本経済新聞 電子版

国土交通省は4月末、トラック輸送の標準的運賃表（タリフ）を告示した。走行距離に応じた運賃基準を定めたほか、運転手の待ち時間を時間料金として換算する具体的な基準を定めた。現場からはトラック運転手の待遇改善への期待の声も上がる。ただ、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で景況感は急速に悪化している。新タリフを後ろ盾に運送会社が値上げを求められるかどうかは未知数だ。

国交省によるタリフの公表は旧運輸時代の1999年の公示以来21年ぶり。新タリフの注目点は大きく二つだ。運賃を走行距離のほか、地域、車の大きさごとに基準を設定した。さらに、運送サービスの対価である運賃とは別に、運転手の荷待ち時間に対して時間料金を定めた。

長時間待機が横行している



(出所)全日本トラック協会

荷待ちは荷主からの荷物の積み込みや、納品先で商品を積み下ろす際に生じる。新タリフでは、運賃とは別に荷待ちの時間に応じた料金が荷主負担となる。待ち時間が30分を超えた場合に料金が発生、30分ごとに加算される。車の大きさによって異なり、例えば10トン車は30分ごとに1870円かかる。

荷主負担と定められているが、実際には「予想外の長い待ち時間が生じるのは、納品先での積み下ろし時が大半だ」。こう指摘するのは食品物流の茨城乳配（水戸市）の吉川国之社長だ。一般的に運送会社が運送契約を結ぶのは荷物の出し手である「発荷主」。だが、荷待ち時間が発生するのは、直接の契約を結んでいない納品先だという。

特に長時間の荷待ちが生じるのは納品先の物流拠点だ。物流拠点の荷さばき専用のスペース「バース」にトラックを付けるタイミングで長時間の待機が発生するという。「バースが少ない拠点では、3～4時間の待ち時間が発生することもある」（茨城乳配・吉川社長）。

国交省によると、1運行あたりの平均待ち時間は1時間45分。30分以上の待ち時間が発生した輸送品目のうち、最も件数が多いのは加工食品、次いで建設用金属などの建材、紙・パルプと続く。都内で食品を扱うある運送会社は、レトルトカレーなど常温の加工食品を荷主のメーカーから小売りの物流拠点に運ぶ。運送会社の幹部は「納品先の小売りの発言力が強すぎて、発荷主の食品メーカーに待遇改善を訴えても無意味」と話す。

新タリフでは運賃についても細かく基準を示した。10トン車で東京～大阪間（550キロ）を算出すると17万円弱になる。現在の相場は、大口荷主向けの東京発大阪行き長期契約運賃（片道）が8万～9万5千円程度。タリフの基準は相場の約2倍だが、国交省は「全産業平均より2割も安い運転手の賃金を是正するにはこの水準になる」（自動車局貨物課）と説明する。

この数年、運送会社はトラック運転手の待遇改善策の柱として、荷主に物流費の値上げを求めてきた。ヤマト運輸の大幅値上げから順次、中小の運送会社まで値上げの動きは波及してきた。福山通運の小丸成洋社長は「発荷主の理解は相当進んでいる」と語る。

とはいえ、新型コロナの影響で足元の市況は急速に悪化してきた。貨物輸送の仲介サイトを運営するトラボックス（東京・渋谷）によると、4月の東京～大阪間の片道スポット（随時契約）運賃は、10トン車が平均6万6250円と前年比で13%安となり、荷物の確保を優先する動きが出ていることがうかがわれる。運転手の待遇改善は急務だが、「荷主も苦しいこの折りに値上げに理解が得られるのか」との声ももれる。（内山倫子）



ウメモト インフォメーション



2020 年 5 月 19 日

担当者: 岩崎

ドバイ原油 3%上昇

前週末比 2カ月ぶり水準

原油価格が2カ月ぶりの高値を付けた。アジア指標となる中東産ドバイ

原油のスポット価格は18日、1バレル33・10ドル前後と前週末から3%強上がった。新型コロナウイルスの発生地である中国で経済活動の再開が進み、4月の工業生産が4カ月ぶりに前年同月比でプラス

になった。産業用燃料など石油需要の回復が意識された。

ニューヨーク市場のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）先物も一段と上昇し、決済期限の近い期近物が約2カ月ぶりに30ドル台を付けた。米国各州の移動制限の緩和でガソリンの

消費が復調。5月第2週時点の原油在庫が約4カ月ぶりに減少に転じ、需給緩和に対する過度な懸念が薄れた。

WTIは1カ月前にマインナス価格を付けた期近物の取引最終日が19日に迫る。原油先物を組み入れた上場投資信託（ETF）などが価格急落を警戒して持ち高を期先物に移行させており、期近の6月物は売買高が細っている。

2020 年 5 月 18 日

担当者: 榎野

グリセリン海外市況上昇

BDF副生品供給滞る

グリセリンの海外市況が上昇している。原油の大幅安と新型コロナウイルスの流行を受けて、欧州を中心にバイオディーゼル燃料(BDF)の需要が激減。主産地東南アジアでも感染拡大により稼働が低下し、BDF副生グリセリンの供給が滞っているようだ。不安定な供給は続くと思われるが、経済活動の停滞

によりグリセリンの需要も細る懸念があることから、市況は方向性のみえにくい展開になっている。グリセリンの海外市況は昨年、パーム油、ナタネ油、大豆油など原料価格の下落や東南アジアなどにおけるBDF増産による副生増を受け下げ基調で推移。国内では局方グレードを中心にサブラ

イヤー再編が進んで供給が締まり、工業向けなどの一部ユーザーが海外品への移行や国産品配合率の変更などを進めていた。海外品の流入増で国産品価格は押し下げられるかにみられていたが、新型コロナウイルスの流行で状況が一変した。また、原油が大幅安となったことで欧州を中心にBDFの需要が低下。東南アジアでも感染拡大にともなう活動制限などが敷かれ、BDFの減産を余儀なくされたこともあり副生品の供給が滞ってきているようだ。

こうしたなか、東南アジア価格は数週間で7〜8%上昇した。東南アジアでは新型コロナウイルスの影響でパームなどの原料供給が不安定になるとの予想からグリセリンの供給減も懸念されている。しかし、現在堅調な需要も世界各国で消費活動の減退影響が反映されていくとみられており「供給減が先か、需要縮小が先になるのかまったく見通しが読めない(市場関係者)」。