

令和6年 1月 19日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

## 公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

## 記

## 1 公述しようとする事案

事案番号	令6第6001号
事案の種類	一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示

## 2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	かとう あきよ
氏名	加藤 光世
(郵便番号)	
住所	
職業	会社員
年令	39歳

## 3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

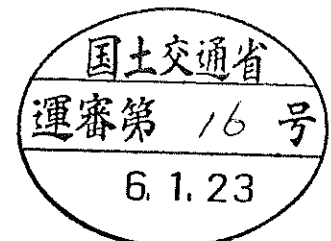
賛成 ・ (反対)

## 4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

--

## 5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



令和6年1月19日

## 公 述 書

**【公述希望人氏名】** 加藤 光世（かとう あきよ）

**【事案に対する賛否】** 反対

**【公述詳細】**

運送業で働く者として、今回の標準的運賃の設定は大変意義があり、運送業にとって大きな1歩になると実感しています。ありがとうございます。

しかしながら、私はこの告示には反対の立場です。なぜなら告示をするために必要な要素が明記されていないからです。必要な要素は3つあります。

詳しく述べていきます。

### ① 「標準化」の定義

広辞苑（第7版）によると、「標準」とは「判断のよりどころ」「比較の基準」とあります。「標準的な運賃」として告示するのであれば、この運賃が【誰に対して支払われるべき】運賃の標準で【上限、下限どちらの運賃として標準的なのか】を明確にする必要があります。

【公述希望人氏名】 加藤 光世（かとう あきよ）

告示した運賃が上限の標準値であれば、運賃は告示額より上げることが難しくなりますし、パワーバランス上、弱者である運送会社が荷主・元請け企業に交渉を行う際も非常に不利になります。

告示される標準的運賃が運送業の【どの階層の運送会社に支払われるべきもの】で、告示運賃が【必要最低限の金額なのか、これ以上收受してはいけない金額なのか】ということが明確ではないのです。明確にしないことが資本主義経済にとってメリットがある、という理論が成り立つかもしれませんが、1990年施行の物流2法という資本主義経済に特化した規制緩和を行った結果が今です。運賃は過当競争にさらされ、ドライバー人件費は真っ先に削られるコストと考えられ、異業種との年収差が年々開いています。このままでは「モノが運べなくなる」時代になるのにも関わらず、現状のままを網羅するのは非常にリスクが高いです。締める部分は締めていいと考えています。

後述しますが、運送業は多重下請け構造も問題視されています。標準的運賃を收受する運送会社が上流であれば、実運送会社が收受できる運賃は現状とほぼ変わらないでしょう。いわゆる「中抜き」業者が増えるだけになります。

以上より標準的、ということであれば【誰に対する運賃】で【最高値なのか最低値なのか】を明確にして告示する必要があると考えます。

【公述希望人氏名】 加藤 光世（かとう あきよ）

## ② 多重下請構造への対策

前述した多重下請け構造は現状の運送業にとって非常に問題となっています。荷主企業から実運送会社までの間に何社も企業が入り込み、実運賃の利益が奪われています。多重下請け構造が「悪」なのではなく、見境のない手数料收受が「悪」であり、実運送会社への運賃保証がなされていないことが「悪」なのです。

運賃を標準的に告示するのであれば、現状の最大改善点でもある多重下請け構造における手数料の標準化も必要になります。

【付帯業務料】のⅦに記載のある「利用運送手数料」は「運賃の10%を当該運賃とは別に收受」する、とされていますがこの記載のままていくと荷主企業から実運送会社までの間に10社の企業が入り込んだ場合、荷主企業は運賃とは別に【運賃と同額の手数料】を手数料として実質負担しなければなりません。現実的ではない、ということがよくわかると思います。

つまり、利用運送手数料の標準化を定めるのであれば荷主企業からの支払い法定下限値、利用運送会社側の收受法定下限値、双方を定める必要があります。

【公述希望人氏名】 加藤 光世（かとう あきよ）

③ 標準的運賃告示後の PDCA サイクル設定

告示後の PDCA についての明記がない点も反対理由の 1 つです。今回の告示以降、情勢の変化で人件費や車両費、燃料費が大幅に変わる可能性があります。告示後の見直しが何年ごと、何回ずつ実施するのかという部分の明記がありません。

告示したらそれだけで終わり、ということでは持続可能な運送業の実現は難しいと思われまます。

今後、労働人口が減っていくことによって人件費の大幅上昇を伴う運賃交渉を行う際の根拠となる告示運賃が時勢と乖離していれば交渉の根拠として採用ができないのです。

告示した後、定期的に時勢に合わせて改定をしていくサイクルを確立していただくことで運送業の拠り所となる標準運賃となっていくはずでです。

以上 3 点が、告示に必要な要素です。

運送業はあらゆる産業の軸であり、経済の基盤であり、国の根幹です。労働人口も多く、沢山のドライバー、配車係が現場で汗を流しています。彼らの仕事が別の産業の現場につながり、国の力になっていくことを私はよく知っています。だからこそ、運賃という運送業の唯一の収入源をしっかりと確立していきたい、業界の中で働く人たちが運送業で働くことができよかつた、という産業にしたいのです。

【公述希望人氏名】 加藤 光世（かとう あきよ）

標準的運賃の告示はその第一歩。

だからこそ、告示には現場力を上げるサポートをしているよ、という根拠が必要になると考えています。

告示内容をより強固なものにするためにも具体的な明記が必要です。

上記の明記がなされてこそ、意味のある標準的運賃になるはずですよ。

ぜひご検討いただけますと幸いです。