

物流業者への押しつけを防げ

燃料費の負担

燃料価格が高騰する中で、トラック運送など物流事業者に負担を強いる動きが目立っている。燃料費を取引価格に適切に転嫁できるよう、政府は監視を強めてもらいたい。公正取引委員会は、荷主と物流

事業者との間で不公平な取引がないかどうかについて調べた結果を公表した。優越的な地位を乱用した値上げ拒否など、独占禁止法違反の恐れがある荷主が641社に上ったという。運賃を著しく低い水準に抑える「買いたたき」が疑われた19社に

は、立ち入り調査を行った。

物流の根幹を担うトラック運送業界は、6万社超がひしめいている。99%が中小企業で、価格交渉力は弱い。そこにつけこむ悪質な行為は容認できない。

調査によると、ある物流事業者は値上げ交渉を拒まれ、40～50年間、運賃を据え置かれたままだった。積み込みのために10時間以上待機したのに、対価を払ってもらえない例もあったという。

インターネット通販の普及で宅配の取扱量は増加が続き、コロナ禍による「巣ごもり需要」で拍車がかかった。社会基盤としての物流の重要性は増している。

だが、トラック運転手の賃金は全産業の平均より1～2割低いという。労働時間も長い。燃料価格高騰のしわ寄せが、働き手に及ぶことは避けねばならない。

人手不足も深刻で、若年層の就業希望者は減っている。賃金の引き上げが進まないままでは、物流が滞る事態に陥りかねない。

国土交通省は2008年から、

航空運賃と同様に燃料価格の変動に応じて運賃が増減する「燃料サーチャージ」制の導入を推奨しているが、採用例は少ない。

荷主は製造業から小売・卸売業まで多岐にわたり、国交省の要請だけでは効果が限られる。物流を所管する国交省と各省庁が連携し、制度の周知徹底と荷主への働きかけを強化すべきである。

物流コストの上昇を抑制するために効率化も重要だ。政府は、伝票を電子化するデジタル化の推進や、物流施設へのロボット導入などを後押ししてほしい。

長年、日本では「サービスはタダ」との考えから、物流への対価が低く抑えられ、宅配分野では「配送無料」のサービスが広がった。消費者も含む利用者側が、物流コストの負担について認識を改めることが望まれる。

適正な価格転嫁によって働く人の待遇を改善することが、経済の好循環につながるはずだ。