



# 〓荷主規制法〓施行へのカウントダウン

荷主に新たな規制の網をかける改正物流効率化法が4月に成立したのを受けて、行政が慌ただしく動いている。6月28日には経済産業省・国土交通省・農林水産省による「第1回三省合同会議」が開かれて、法規制の施行に向けた具体的な検討が始まった。続いて7月25日には、岸田首相出席の下、「第5回 物流革新に関する関係閣僚会議」が開催された。

## 第5回 関係閣僚会議が開催された

激しい夕立の中、編集長と女性記者が大先生事務所に顔を出した。早速、大先生が声を掛ける。

「おや、こんな雨なのに濡れてないな」

「はい、駅を出て、歩き始めたら急に雨が強くなったので、通り掛かったタクシーを拾いました。あっといいう間に着きました」

「こんな夕立の中わざわざ来ることないだろうに……」

「何おっしゃいます。こんな突然の夕立など予測できませんよ」

「たしかに、論理的な答えだ……」

「ムダ話はそれくらいにして、そろそろ始めましょう」

女性記者が先を促す。編集長が、「はいはい」と言っ、話し始める。

「えーと、7月25日ですが、第5回の『物流革新に関する関係閣僚会議』が開催されました。政府が何をやるうとして知っているかを知って

おくことは必要だと思いますので、ポイントを絞って取り上げたいと思います」

「おや、今日は、判断基準などを検討する三省合同会議を取り上げるのかと思ってた」

「はい、6月28日に第1回の合同会議が開かれたんですが、閣僚会議では、それを踏まえた報告がなされていますので、合同会議についてはこの閣僚会議の資料で紹介します」

「今回の閣僚会議のテーマは何ですか？」

「簡単に言うと、政策パッケージの進捗状況と今後の対応について報告を行い、この報告を踏まえて、今後の輸送力不足を補うために必要な施策について検討するということだ」

「政策パッケージでは、たしか、物流の効率化、商慣行の見直し、行動変容という三本柱が提示されましたが……」

「そう、今回の報告でも、その区分で報告されているけど、今日は、このうち法的規制と関係する商慣行の見直しについて取り上げる」

「そこで、三省合同会議が登場するのか？」

- 大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。
- 体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。
- 美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。
- 編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。
- 女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

大先生の確認に、編集長がうなずく。

「はい、商慣行の見直しについては『適正運賃収受や物流生産性向上のための法改正等』という項目があり、ここで、国交省、経産省、農水省の三省合同の会議が立ち上がったという報告がされています。そして、ここでは、論点として四つの柱が提示されていますので、まず、それを紹介します」

そう言うって、編集長が資料を手に解説を始める。

### 三省合同会議の論点整理

「その一つが、荷主や物流事業者に対する規制措置の実効性を確保するための制度設計のあり方です……」

「規制措置って言葉はなんか好きになれません」

女性記者がぼそつと言う。大先生が、即座に応じる。

「まあ、ドライバーの労働環境の改善はそれでしかないから、前向きに受け止めればいい」

女性記者がうなずくのを見て、編集長が続ける。

「そして、第2の柱ですが、ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方となってます」

「なんか具体的なイメージが湧かない表現だな。まあいいけど。先に行つて」

大先生がぼそつと言う。何を思ったか、女性記者が編集長から資料を取り上げる。

「第3の柱ですが、荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のある方となっています。デジタル技術の活用についての判断基準って何ですかね。そして、最後が、荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方です。意識改革などを促すための取り組みではなく、促すための物流改善の取り組みって、なんかわからないです」

女性記者が、疑問を交えて読み上げ、編集長に資料を返す。編集長が、「たしかに、わかりづらい表現ではある」と言つて、説明を続ける。

「その具体的な中身を見るとわかるかもしれませんが。まず、第1の規制措置の制度設計のところでは、『荷待ち・荷役等の時間や積載率に関する目標の設定』、『特定事業者に該当しない中小事業者に規制措置を遵守させるための方策』、『休憩時間と荷待ち時間と荷役時間の関係の整理』などがあげられています」

「中小事業者に遵守させる方策としてどんなものが出てくるかは興味深い。積載率の目標設定はそう簡単な話ではないな」

「はい、合同会議でもそのような意見が出ていました。そして、第2の関係者間の連携のあり方というところでは、『複数の荷主が協力して行う積載率向上等の取り組みについての判断基準の策定』、『荷待ち・荷役時間を把握

する際の運送関係者全体での連携方法』、『商慣行を変革するための関係事業者間の交渉の場の設定』などがあがっています」

「複数の荷主が共同で行う積載率の向上についても判断基準を設定するのか、どんなものが出てくるか、これもまた興味深い」

「そうですね。第3のデジタル技術の活用というところでは、『単なるシステムの導入ではなく実際に効率化につながるシステムの活用方法の提示』なんていうのがあります。それから『検品レス化や伝票レス化の前提となる事業所コードの整備』ですとか『デジタル技術を活用した物流現場の見える化の推進』などがあげられています」

「単なるシステムの導入ではなくつてというのはどういう意味なのか……」

「どういう意味でしょうね。それで、最後の調査や評価のあり方については、『先行して物流改善に取り組んでいる業界や事業者が損をしないような評価方法』とか『特定事業者以外であつて自ら進んで報告したい事業者から報告を受ける仕組み』というのがあります」

「損をしないってどういうことですか？」

女性記者が素朴な疑問を呈する。ここで体力弟子が口を挟んだ。

「たとえば、一律で何%削減せよという目標設定をすると、何もしてこなかった事業者は簡単に達成できるけど、先行してすでにかなり取り組みが進んでいる事業者の場合、その達成が難しいという場合もありますよね」

「なるほど、その場合、先行事業者が罰点を付けられたら堪らないですね。そこを考慮するということですか」

「まあ、この論点については次の会議を経てからでないと何とも言えないな。こういう論点が提示されているということで、どんな検討結果が出てくるか、待つしかない。具体的な展開があったら、また取り上げよう」

大先生は、この話は早く切り上げたいようだ。編集長がうなずいて話題を変える。

### フォローアップ調査結果を見る

「この報告資料の最後に『物流適正化ガイドライン』の遵守状況についてのフォローアップ調査の結果が示されているので、簡単に紹介します。怒らないで聞いてください」

「怒らないでって、どんな調査なんだ」

「はい、この調査は、今年の2月から3月にかけて行われたものです。まず、荷待ち・荷役に現在どれくらいの時間が掛かっているかを発着荷主に聞いたものです。それによると、『1時間以内』だと答えた割合が、発着主で71%、着荷主で85%です。ちなみに、『2時間以上』と答えたのは、発着主で6%、着荷主で2%です。この調査結果によると、長時間待機などが起こっているのは、ごく一部の荷主の現場ということになります」

編集長の説明に、みんな怪訝そうな顔をす。大先生が調査結果をのぞき込む。

「回答企業は、発着主で1193社、着荷

主で654社か。しかし、どういう聞き方をしたのか知らんけど、大体、荷主は、荷待ち時間などは把握できていないんだろ」

大先生の言葉を受け、女性記者が即答する。

「はい、つい最近まで、荷主はドライバーの荷待ちなどまったく気にしていなかったわけですから、これは、そもそも回答できない質問のはずですよ」

「これだと、たしかに荷待ち問題は一部の荷主に限ったことになる。まあ、現実には、荷待ち時間等の把握方法が決められて、実際に把握が始まると、まったく違った事態になるかもしれない。しかし、ガイドラインのフォローアップ調査で、この段階で荷待ち時間を取り上げるのは時期尚早だと思うけど……」

「たしかにそうですね。えーと、次の調査は、標準的運賃についてですが、全ト協の会員に対して運賃交渉をしているかという質問をしているんですが、令和5年度で、標準的運賃を提示して交渉しているとの回答が36%、標準的運賃を考慮して自社運賃を提示して交渉しているという事業者が35%です」

「合わせるのと7割以上の事業者が標準的運賃をベースに運賃交渉をしているというわけだ。それはそれで結構なことだけだ。そういえば、現行運賃と標準的運賃とを比較した調査結果みたいなものが前にあったな？」

「はい、今回もその結果が出ています。標準的運賃の10割以上収受できているとする事業者が20%、8割以上とする事業者が30%とな

っていて、回答した事業者の半分が標準的運賃の8割以上を収受しているという結果が示されています」

「へー、そうか、標準的運賃がそんなに普及しているとは、正直意外な感じがする。まあ、これについては結構なことだとしておこう」  
大先生の言葉に、みんながうなずき、別の話題に移った。

### 元請けの前向きな取り組み

「そうしておきましょう。それでは、話題を変えますが、このところ、運賃値上げに関する興味深い動きが出てきています」

編集長の言葉に、弟子たちがうなずく。

「まず、これは『カーゴニュース』7月9日号で紹介されましたが、キューソー流通システムの取り組みです」

編集長の言葉に美人弟子がすぐに応じる。  
「はい、それは見ました。協力運送会社への支払運賃を5%引き上げたという話ですね。これは第1ステップで今後も継続してやっていくというお話でしたね」

「そうです。全国の70社の協力会社を対象にしたものです。記事によると、運賃の引き上げはこれまでは個々の案件に対して行っていたが、今回は会社の方針として全協力会社を対象に行うというものです。これをメディアに公開することで、荷主に理解を求めるといふ考えのようです」

「なるほど、トラックを確保するために、全

協力会社の運賃を引き上げるので、理解してほしいということですね。そういう宣言っていままであまり聞いたことがなかったですね。元請けのあるべき姿です」

女性記者が感心したようにつぶやく。

「それと、キユーソー流通は共配便で有名ですが、それについて『適正な運賃をいただきたい荷主様の荷物を優先せざるをえない』とはつきり言っています」

「おっとー、出たな。昔、バブル経済時代、明らかにドライバーが足りなくなっただけ、トラック業者側が言ったのがそれだ。『トラック

が限られていて、すべての荷主の要請に応えることは不可能なので、優先順位を付けさせていただく』と言って、その判断基準として運賃やドライバーへの態度などを挙げていた」

大先生の言葉に女性記者が「そうか、たしかに、実際にそういう時代があったんですね。荷主の世界では、バブルが崩壊して、そういう経験が伝承されず、忘れ去られてしまったってことですね」と誰にもなく言う。

「そう、伝承されずに、運賃を叩きまくり、ドライバーをこき使ってきた。そのつけがいきなり一気に回ってきた。荷主は意識改革をして真剣に対応しないと、トラックを回してもらえなくなり、顧客に荷物が届かなくなる」

「先生、わざと荷主を脅してますね」  
「いや、助言をしてるだけだ」

ここで美人弟子が「同じような話が別の会社でも出ています」と言って、資料を手に話し始める。

「これは、ちょっと前の2月20日号の『カーゴニュース』に出ていた記事ですが、キリンググループロジスティクスのお話です。興味深いのは、24年4月からのドライバーの労働時間規制に伴って、輸送パートナー会社の運行回数が減少し、経営に影響が出るのを考慮して、大型車の運賃改定を実施しました。20年比で10・3%増にしたそうです」

「はい、その話は記憶にあります。運賃体系も変えたんですね」

編集長が確認する。

「そうです。これまで『距離制・重量個建て』運賃だったものを『車型車建て』運賃に改めました」

「重量個建てだと荷量が減ると運送業者側は収入減になってしまいますが、車建てだと荷量に関わらず収入が確保できます」

「はい、輸送力を確保したいという元請けとしての強い意志が感じられます」

「荷主から物流を任せられている元請けとしては、輸送力の確保が最重要課題ですから、今後そのような動きが広がっていくでしょうね。そのような元請けが増えることを期待します」

編集長がしみじみとした口調でそう言って、「それでは」と閉会を宣言する。

■



Illustration©ELPH-Kanda Kadan



## PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>