



「物流の2024年問題」開幕前夜

2024年問題の本番が目前に迫り、行政の動きが熱を帯びてきた。岸田文雄首相が昨年6月に発表した「物流革新に向けた政策パッケージ」と、同10月発表の「物流革新緊急パッケージ」を受け、荷主・元請けへの締め付けが日に日に強まっている。山積する課題を目前にして、物流担当者の意気はむしろ上がっているようだ。

初めての勧告・社名公表が出た

「1月下旬にちよつと驚きのニュースが出ましたね」

大先生事務所に顔を出した編集長がなぜか楽しそうに大先生に話し掛けた。

「おや、こんな寒い中来たのに元気がいいだな。さてはタクシーを使ったな」

大先生の言葉に女性記者が「当たりです」と笑顔でうなづく。

「ところで、二つって何だ？ 一つはトラックGメンがらみで某社が勧告・社名公表された話だろ？」

「そうです。元請けとしてヤマト運輸が、荷主として王子マテリアが勧告を受け、社名公表されました」

「おっと、名前を出したか……」

「テレビのニュースや新聞等で大々的に報じられてますから、周知の事実です」

「トラックGメンによる昨年11月と12月の集中監視月間の成果です。それ以外に『要請』

が164件、『働きかけ』が47件あったそうです」

女性記者が補足する。すぐに編集長が続ける。今日は、二人の息が合っている。

「要請のうち82件が荷主、77件が元請けです。そして、働きかけは荷主が26件、元請けが19件です。これら働きかけや要請等の月当たりの件数を見ると、大幅に増えています。トラックGメン発足前が月1・8件だったのに対してトラックGメン発足後は57件となり、集中監視月間では107件となっています。トラックGメンが頑張っているということですね」

「トラックGメンはトラック業者を守る存在だから結構なことだ。今回はヤマト運輸を訴えた下請け業者が多かったということなんだろうけど、他にも訴えられて然るべき元請けはいくらでもいるだろうな。ただ、要請を受けた後、きちつと対策を講じなかったヤマト運輸の対応にも問題ありだ」

大先生の言葉に女性記者が続ける。

「そうですね。ネットでも、この記事に関し

- 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。

て、もつと悪い奴はいくらでもいるなんてコメントが多数出ています。ところで、この勧告は貨物自動車運送事業法に基づくものなんですよ？」

「そう、2018年に議員立法で貨物自動車運送事業法の改正が行われ、2024年3月までの期限措置として『荷主対策の深度化』と『標準的な運賃の告示制度の導入』が創設された。昨年、当分の間の延長が決まったけど、そのうちの荷主対策の深度化に基づくものだ」

「その法律で勧告が出たのは初めてだそうですが、そもそも働きかけとか要請というのはどういうものですか？」

女性記者の素朴な疑問に、編集長が鞆から資料を出し、講義を始める。

「まず、『働きかけ』だけど、トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合、荷主の理解を得るために荷主に対して行われるものだ。荷主への疑いに相当な理由がある場合には『要請』が出される。そして、要請してもなお改善されない場合には『勧告・社名公表』となるわけだ。今回の2社はこれに該当する」

「なるほど、それで、その違反原因行為というのは具体的にどんなものですか？」

「それは、今回のヤマト運輸への勧告の違反原因行為の内容を見ればわかる。すべて網羅されていると言っている。ですよ？」

編集長が大先生に確認する。大先生が「ま

あ、下請け業者にやってはいけないことを強いたってことだ」とぼそつと言う。女性記者が興味深そうに編集長を見る。

「そのとおりです。えーと、ヤマト運輸の違反原因行為としては、長時間の荷待ち、契約のない附帯業務、運賃・料金の不当な据置き、過積載運行の指示、天候不良時の無理な運送依頼などが指摘されている。ヤマト運輸は22年に『要請』を受けていたけど、その後も多数の訴えが寄せられ、改善が見られないとして『勧告』を受けたということだ。ちなみに、王子マテリアは長時間の荷待ちが指摘されている」

「えー、いまだにそんなことしてるんですか。過積載とか天候不良時の運送とか元請けがそんなことさせるなんて考えられないですね。2024年を機にこれまでのやり方を一切断ち切る覚悟が必要です」

女性記者の言葉に、大先生が「おっしゃるとおり」と拍手する。ちゃかされたと思っただのか、女性記者が「そんなの非現実的な意見だと笑ってます？」と大先生をにらむ。

「いやいや、これまでのやり方を一切断ち切れというのはそのとおりだ。それを非現実的だという輩がいたら、この業界から退場すべきだ。そういう輩がいつまでも実運送のドライバーに過大な負荷を掛けたり、下請けいじめのようなことをやってると、この業界は将来立ち行かなくなる」

女性記者が「そうですよね」と神妙な顔で相槌を打つ。大先生が続ける。

「これまで、この業界では、そういう悪しき慣習が定着していたことはたしかで、下請け業者は切られるのを恐れて声を上げられなかった。ただ、トラックGメンの登場などで訴えやすい環境になってきたことは間違いない」

「その意味でも、明らかに時代が変わってきたってことですよ」

外国人ドライバー活用の動き

編集長の言葉に、大先生が「それぞれ」と言って、続ける。大先生が乗ってきた。

「時代が変わったっていうけど、どう変わるうとしているかだ。いま、政府が、元請けや荷主に自主行動計画を出せ、その進捗をチェックすると言ってるけど、それは、そもそもドライバー不足の解消にねらいがある。低賃金と過酷な労働がドライバーの成り手を減らしていることは明らかなので、ドライバーの賃金を上げ、過重労働を解消し、ドライバーの成り手を増やそうというのが、いま国がやるうとしていくことだ」

「たしかに、ドライバーの労働時間を短縮するため、長時間待機を減らし、荷役などの作業から解放しようとしています。また、標準的運賃はドライバーの賃金を上げる原資を確保するのがねらいです」

「そう、だから、それに反するような行為を元請けはもちろん荷主もやってはいけないということだ。やれやれ、話し疲れた」

大先生がそう言って、からだを椅子の背に

預ける。それを見て、編集長が女性記者をたしなめる。

「お疲れ様です。おまえが先生に妙な言いかけをつけるからだぞ」

「えっ、言いがかりなんかつけてませんよ。大体、編集長が妙な相槌を打つからですよ」

編集長がさらに言い返そうとするのを大先生が止める。

「おいおい、やめろつて。いつも言ってるだろ、痴話げんかは会社でやってくれ」

大先生の言葉を無視して、編集長が、何か思い出したように続ける。

「そういえば、せっかく、これまでのやり方を一新しようと思き始めたところに、私は水を差すことだと思うんですが、トラックドライバーに外国人労働者を活用しようという動きが現実になろうとしています」

「人手不足が深刻な業種で働く資格として設けられた『特定技能』にトラック、タクシー、バスといった自動車運送業を追加する方向にあるようです」

美人弟子が補足するのを聞いて、大先生がぼそつと言う。

「たしか、昨年政府が出した物流政策パッケージにもそのような記述があったな」

「そうでしたっけ？」

大先生の言葉に、編集長が首を傾げる。体力弟子が立ち上がり、机から資料を持ってきて、ページを繰る。

「あつ、これですね。多様な人材の活用とい

う項目に『外国人材の活用に向けて調整を進める』とあります」

編集長が「そうなんですか」と不満そうに言つて、続ける。

「でも、これはどうなんでしょうね。せっかくドライバーの賃上げや労働環境の改善の動きが本格化し始めているのに、安く使える外国人労働者を入れると、その動きにブレーキを掛けることになりませんか？」

大先生が「その心配もわかるけど」と言つて、座り直して答える。

「おそらく、外国人を入れても、ドライバー不足の抜本的な解決策にはならないさ。また、荷主の動きにも何ら影響は与えないと思う。外人ドライバーについては、業界から要望が出ていた話だと思うけど、業界としては、ドライバーが誰であろうと、ドライバーの賃上げ、労働環境の改善について今後も精力的に取り組むべきだ」

「そうですね。それでは、しばらく様子を見ることにします」

「そうか、さっき言つた二つの話題のうち二つ目の話は外国人ドライバーのことか？」

「はあー、先生には軽くないなされましたけど、実はそうです」

「なるほど、それじゃ、今日はこれでおしまいな。やれ、よかった」

物流担当者にはやり甲斐のある時代

「いえいえ、まだ時間がありますので、特に

テーマはありませんけど、ちょっと雑談させてください」

女性記者の言葉に、大先生が「いつも雑談してるようなもんだけどな」とぼそつと言う。

「先生、何かおっしゃいました？」

「いや、別に。それでは雑談とやらをしよう」

「はい。実は最近、荷主さん回りなどをしていて感じたんですが、最近、荷主の担当者さんたちが元気になったような気がします」

女性記者の言葉に編集長が「それぞれ」と言つて、うなづく。

「おれもそう感じる。国からいろいろ言われて大変ですなんて言いながら、結構前のめりで話をしてくれる。印象としては、結構やる気になつてるなという感じだ」

編集長の言葉に、大先生が続ける。大先生がまた乗ってきたようだ。

「それは、きっと、政府が物流政策パッケージや物流適正化ガイドラインなどを出して、自主行動計画を作れとか法制化して進捗をチェックするぞという動きをしているけど、それが物流担当者の後押しをしてきているからだな。物流担当者としてはいろいろ動きやすくなったはずだ」

「きっとそうです。たしかに、これまでよりも明らかに社内で物流の話が通りやすくなつたと言ってる人が多いです。担当役員やトップに、国がこういうことを言ってますと持ちかけると関心を持って話を聞いてくれるよう

になったというこのようです」

「そうか、物流担当者が元気に動き出したか。たしかにやることいっぱいあるもんな。他社との共同化をはじめ製配販が連携してトラックの有効活用の手立てを採ったり、長時間待機やドライバーの作業軽減についても荷主が乗り出していかなくてはならないし、ドライバーの残業規制や改善基準告示の改正に対応するために物流ネットワークの見直しも避けられない。物流コストを下げるため必要最小限の物流に絞り込んでいかなくてはならないし、作業者不足に対応するため省人化の取り組みも

欠かせない。それにDX化とか、これからやることいっぱいあるな。うーん、大変だ……」

「先生、しらーっとおっしゃいましたが、ずいぶん課題を並べましたね」

「まあ、大変だけど、過去の物流の延長線上で決まりきった仕事をするよりはよほどやり甲斐があるはずだ」

法制化の準備が進んでいる

「はい、ところで、いま物流政策パッケージがらみで法制化の準備が進んでいるようですが、その内容について新聞などで取り上げられています」

「でも、これまでの流れからすると、中身は決まっているんじゃないの。一定規模以上の事業者に対し物流改善に向けた中長期計画の策定を求め、その進捗に関する定期報告を義務化し、達成が不十分なら法的措置を取れるようにするということだろ。その対象となる企業をどの規模以上にするかが一つの関心事ではあるけど……」

「そうですね。さらに、元請けに対して、実運送事業者の名称、下請次数（1次下請け、2次下請けなど）、貨物の内容や運送区間などを記載した『実運送体制管理簿』（仮称）を荷主に提供することを義務付けるようです。そうそう、それに物流管理統括者の選任も義務付けられます」

「そういえば、そういうのがあったな」

「何をおっしゃってるんですか。先生は、前

に、物流管理統括者の設置は意外と効くかもしれんぞと言っていましたよ」

「そうだったけ？ まあ、たしかに、改善計画の進捗を定期的に報告し、その進捗が不十分な場合法的措置を受けるわけだから、それに責任を負う物流管理統括者がかうかしてられない。法的措置など食らったら、その人の責任だからな。責任が明確になっていれば、その責任者は本気で取り組む。つまり、物流の改善計画は確実に進む。その意味で、効くぞと言ったのかも……」

「他社との連携でも、その役員クラスの統括者同士で話し合えばいいわけですから、結構進むかもしれませんね。うん、なんか面白くなってきました。さて、それでは雑談はこれくらいにして、お開きとしましょうか」

大先生が「やっと終わったか」と言っただけで、椅子からゆっくりと立ち上がった。

座



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>

Illustration©ELPH-Kanda Kadan