



温故知新 編 第135回

# 「物流革新政策パッケージ」を読む

6月2日、岸田総理は首相官邸で開催した「第2回 我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」で「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定した。同日、経済産業省・国土交通省・農林水産省は連名で「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を発表した。国を挙げた物流政策が大きく動き出した。

## 岸田政権の物流政策パッケージが登場

「6月初めに興味深い出来事が二つありましたね」

大先生の事務所に入るなり、編集長が誰にもなく声を掛ける。

「関係閣僚会議の開催ですか？」

体力弟子が応じる。編集長が「もう一つは何かわかりますか？」と重ねて聞く。誰も答えのないのを見て、満足そうな顔で編集長が答えようとすると大先生が遮った。

「公取の調査結果のことか……」

「なーんだ、先生はご存じだったんですか」

編集長ががっかりしたような声を出す。大先生が呆れた顔で、「それで、今日はその二つの話をするのか」と聞く。

「はい、これはどうしても記録に残しておきたいものですから。もつとも、先生は興味ないかもしれませんが……」

「そんなことはない。政府が本腰入れて物流を何とかしようとしているようだから、結構なことだ」

「その会議は、3月31日に設置・開催された我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」で、6月2日に第2回の会合がもたれ、「物流革新に向けた政策パッケージ」なるものの案が議論されたんですね？」

女性記者が確認する。編集長がうなずく。「そう、第1回の会合で、岸田総理から緊急に取り組むべき対策を取りまとめるよう指示があり、今回、政策パッケージとして取りまとめられたものだ。この内容はちょっと興味深いので紹介したいと思います」

「えーと、具体的な施策としては、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容の三つに区分されています。このうち、特に商慣行の見直し部分は興味深いです」

女性記者が「ですなー」とうなずいて、「商慣行の見直しについては、六つの項目が列挙されています」と言いつつ、読み上げる。

- 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。

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し

③ 物流産業における多重下請構造の是正

④ トラックGメン（仮称）の設置等

⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

「こう見ると、結構、具体的な内容が並んでいますね」

美人弟子が感想を述べる。女性記者がうなずいて、説明を続ける。今日は、女性記者が進行役になりそうだ。

「はい、それでは、それぞれ見ていきたいと思えます……」

「えっ、1個ずつ見るのか?」  
主導権を奪われた編集長がいちゃもんを付ける。女性記者が動ぜず一蹴する。

「当然です。政府が物流についての政策を提示したわけですから、きちっと知っておくべきです」

「はいはい、たしかにそうだ。最初の物流負荷の軽減は、待機時間、荷役時間の削減だな、ポイントは……」

「そうです。それにより、ドライバーの労働時間の削減をねらっています。それと納品回数削減や物流の平準化も進めるべしとして

います」

「政府としては、荷主や物流事業者に対し、そのための計画作成や実施状況の報告を求め、取り組みが不十分な事業者に対して警告、命令などを行う規制的措施を導入するということだな」

「そうです。来年度の通常国会でその制度を創設する考えです。荷主も物流事業者もどうかしてられません。そうそう、企業の進捗状況を評価し、ランク付けするという案も出されています」

「どういうランク付けかはわからないけど、うちはAランクだけど、ライバルの会社はBランクだなんていうのが話題に上るかも……」

### 取り組みガイドラインも提示された

ここで美人弟子が口を挟んだ。

「この政策パッケージと合わせて、荷主や物流事業者が取り組むべき事項をまとめた『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』なるものも提示されていますね」

「そこでは、『荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転以外の荷役作業をさせてはならない』として、まず、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とするという『2時間以内ルール』を提示しています。現在平均で3時間くらいだそうで、1時間の短縮をねらっていますが、現在2時間以内の場合は、さらに1

時間以内にせよということのようです」

体力弟子の説明に、女性記者が、興味深そうな顔で応じる。

「その実施計画を策定し、進捗状況の報告を求められるわけですね。編集長、やっぱりこの動きはこれまでの物流の歴史にはなかったことです。だから、きちんと取り上げないと……」

「わかったから先に行こう」

大先生が先を促す。女性記者が続ける。

「2番目の納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直しですが、これは、例の3分の1ルールの見直しと翌日納品など短いリードタイムについて早急に見直すべしということですね」

「ところで、物流コスト込みの取引価格の見直しについてはどう言ってるんだ? この店着価格制度が日本の物流をダメにした元凶と言われているけど……」

大先生の言葉の途中に、編集長が「それぞれ」と言いつつ続ける。

「店着価格制度の見直しというのは、届けていくからではなく、たとえば工場出荷段階でいくらかという価格設定にして、それ以降の物流は、買う側で行うという制度にするということですね。費用は買う側で負担するので、物流は売り手側でやってくれということもありですよ」

「いや、売り手側では、絶対に物流はやらないう方がいい。力関係が働いて、運賃負担が競争手段になったりしたら、いまと変わらなくなってしまうかもしれない」

「たしかに、それは考えられます。本来、買  
う側の費用負担となると、物流費ができるだ  
け小さくなるような買い方をするでしょうか  
ら、物流は一気に効率化しますけど、届ける  
物流から取りに行く物流への大転換が必要に  
なる。結構ハードルは高いですね」

「ハードルが高いからか、それについては本  
文では特に触れていません。メニュープライシ  
ングの導入だとか物流コストの見える化とい  
言葉が出てくるだけです」

女性記者の言葉に、大先生が「物流コスト  
の見える化ねー。まあいい。先に行こう」と  
言う。

「3番目が、これまで何度か取り上げてきた  
多重下請け構造の是正です。元請け事業者は  
特段の事情なく多重下請けが発生しないよう  
にせよということと下請け台帳の作成が求め  
られています。これも今年度中に実施せよと  
いうことです」

「それに関する注釈で、全ト協の自主行動計  
画では、『全ての取引について、原則、2次下  
請までに制限する』と明記しているんですか  
ら、その方向で進めてもらいたいですね。そ  
れを監視するのが、次のトラックGメンですか  
ね」

そう言って、編集長が大先生を見る。

「Gメンか……本来、警察官以外で捜査、摘  
発を行う役人の総称だよな。国交省に置かれ  
るわけか。荷主や元請けの監視を担うんだら  
うけど、果たしてどうなるか……」

「はい、適正な取引を阻害する疑いのある荷  
主や元請け事業者の監視を強化するとありま  
す。まあ、期待しましょう」

女性記者の言葉に、みんながうなずく。

「そして、次が、担い手の賃金水準向上です。  
これは大事ですよ。ここでは、その原資と  
なる運賃を適正に収受できるよう取引環境の  
適正化を強力に推進するとあり、その措置の  
具体的な内容については今年中に成案を得る  
とあります」

「その一環でしょうけど、2024年3月ま  
での時限措置とされていた『標準的な運賃』  
と『荷主対策の深度化』について当分の間延  
長することに決まりましたね」

編集長の言葉に、女性記者がうなずく。

「はい、その標準的な運賃制度ですが、国  
としては、その実効性を確保し、適正な運賃  
収受につなげたいという思いが強いです。  
トラックGメンにより、その活用状況について  
監視し、指導・助言を行い、適正な取引を阻  
害する疑いがある荷主に対して働きかけ、要  
請等を行うと記されています。以上が、政策  
パッケージの『商慣行の見直し』部分です」  
女性記者が、自分の役割は終わったという  
意思表示か、椅子の背にからだを預ける。そ  
れを見て、編集長が身を乗り出して続ける。

### 公取が荷主777社に注意喚起文書

「政策パッケージは、そのあと、『物流の効  
率化』、『荷主・消費者の行動変容』という項

目が続きます。これについてはまた別の機会  
にということで、ここでは、適正な取引を阻  
害する疑いのある荷主に関する公正取引委員  
会の調査結果が出されたので、それを見てみ  
たいと思いますが、いいですか？」

大先生が「呆れた荷主もいるもんだって話  
だろ。お手柔らかにどうぞ」と応じる。

「6月1日に、公正取引委員会が『令和4  
年度における荷主と物流事業者との取引に関  
する調査結果』を公表しました。調査は去年  
11月から今年の1月にかけて行われたもので  
す。荷主、物流事業者それぞれから1万8千  
件前後の回答がありました」

編集長が一息入るのを見て、女性記者が  
突然割り込んだ。

「荷主と物流事業者との運送や保管にかかわ  
る継続的な取引を対象として、労務費や原材  
料価格、エネルギーコストなどコスト上昇分が  
適正に転嫁できているかどうかを調査したん  
ですよ」

「だから、それを話そうとしているんだよ。  
えーと、結果を言いますと、荷主101社に  
対して立ち入り検査をしたそうですが、結果  
として、荷主777社に対して具体的な懸念  
事項を明示した注意喚起文書を送付しました」  
「その懸念事項で一番多かったのが、物流事  
業者と十分な協議を行わずに運賃を据え置く  
などした『買ったたき』だったそうです」

女性記者の話に編集長が素直にうなずく。  
「そう、その買ったたきの具体的な事例が

示されているんです。呆れた話です。えーと、一つは、令和元年以降、運賃について、物流事業者から引き上げの要請がなかったことから、コスト上昇分の反映の必要性について価格交渉の場において明示的に協議することなく据え置いたというものです」

「その手の話は前の調査にも出ていたな。いつまで続くのか。要は、物流事業者が言い出さなくても、荷主側から持ち出して協議しなければだめだということだ」

大先生の言葉にうなずき、編集長が続ける。「次の事例としては、物流事業者との運賃値

上げ交渉に依らず、30年ほど前に定めた運賃表に基づく内容で毎年契約更新をして運賃を据え置いていたというものです。また、物流事業者がコスト上昇分について運賃の引き上げを求めたにもかかわらず、自己の予算を理由に、協議することなく一方的に運賃を据え置いたというものもあります」

「国の方針でもあり、もはやコスト上昇分を運賃に反映させないとだめだということですよね」

### 呆れた荷主が存在

体力弟子の言葉に女性記者が大きくうなずく。編集長が「これこれ」と言っ続けて続ける。

「こういうものもあります。大型トラックでなければ積載困難な量の貨物の運送を委託したにもかかわらず、中型トラックの運賃を一方的に適用したというものです。強制的な値引きです」

「まったく、呆れてものも言えません」  
女性記者が口を尖らせる。

「似たような例はまだあるぞ。代金の減額の例として、自社の売り上げ低迷を理由に一方的に運賃を減額したのだ、運賃のうち1万円未満の端数を切り捨てて支払ったというのがあります」

「えー、情けない。そんな荷主がいるんですか。まあ、いずれにしろ、いまは物流事業者から価格転嫁の要求があったら応じなければだめという状況だということです。これはト

ラック業界内の下請け関係においても同じですね」

「そういうことだ。ところで、先生、国がここまで物流に力を入れるなんて、かつてなかった事態じゃないですか？」

編集長が改めて大先生に聞く。

「たしかに、これまで国から提言やガイドブックの類が多く出されてきたけど、それらはすべて出されて終わりだった。今回の政策パッケージやガイドラインは法的規制が伴ったり、監視体制が作られたりするので、その実効性の確保に期待できるかもしれない」

「そうですね。今後どう展開していくのかフォローしていきたいと思います」

こうして、物流の歴史の新たな1ページとなるかもしれない検討会が終わった。

■



### 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