



2024年問題へのカウントダウン

トラックドライバーの時間外労働に上限が課せられる2024年4月1日に向けて、官民の動きが慌ただしくなってきた。国土交通省ではトラック荷主や元請けを取り締まる「トラックGメン」が発足。産業界を挙げての大規模な物流共同化や商慣行の見直しも加速している。これを機に、物流のあるべき姿をあらためて問い直す荷主が増えている。

「トラックGメン」が登場した

大先生事務所に入ってくるなり、編集長が汗だらけの顔で大先生に声を掛ける。

「今年の夏は特別暑い気がしますね。先生は大丈夫ですか？」

「傍に寄るな。汗がうつってしまっ」

「あつ、その冷たい物言いで、汗が引きました」

「それはよかった。なにも、こんな暑い日に来ることないのに……」

「はいはい、無駄話はそれくらいにして、検討会に入りましょう」

大先生と編集長の他愛のないやり取りに、呆れ顔で女性記者が割り込んだ。編集長が汗を拭きながらうなづく。

「そうそう、『トラックGメン』の辞令交付式が7月21日にあります」

「総勢162人体制だそうですね」

体力弟子の確認に女性記者がうなずいて続ける。

「トラックGメンというのは、長時間の待機や運賃・料金の不当な据え置きなど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いうのがねらいですよ」

「そう、ドライバー不足の大きな原因である長時間労働や低賃金を改善することに主眼を置いている。これまでのようにトラック業者からの訴えを待つのではなく、トラックGメンが定期的なヒアリングなどで積極的に情報収集し、適正な取引を妨げている疑いのある荷主や元請けに対して、貨物自動車運送事業法に基づき、働き掛けや要請を行い、実効性を確保するというものだ」

編集長が、偉そうな顔で解説する。女性記者が、そんなことわかっているという顔で続ける。

「そのために、令和5年度末までの期限措置だった貨物自動車運送事業法の『荷主対策の深度化』と『標準的な運賃の告示制度の導入』について期限を切らずに延長したんですよ」

- 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。

「そういうことだ。トラックGメンは人数が妥当なのかどうかわかりませんが、その活動には期待したいですね、先生」

興味なさそうな顔で聞いている大先生に、編集長がわざと振る。

「なーに、鳴り物入りで発足したんだから、何が何でも成果を出ささ」

「たしかに、それは言えます。あつ、ところで、物流への政府の力の入れ方に触発されたのか、最近、これまでは考えられなかったような動きが起こつてます」

「時代の変化を象徴するような動きか？」

「そうです。いくつか紹介しますが、きつと驚きますよ」

「編集長の驚きは他愛もないものが多い。世間では常識なのに、それを知らなかっただけだったとか……」

大先生の嫌味に、女性記者が「はいはい」と大きくうなずく。編集長がむっとした顔を見せるが、なんか自信ありげに説明を始める。

時代の変化を象徴する新たな動き

「まず、これから行きましようか。こういう動きはこれまでの世間の常識では間違いなくなかったです。『カーゴニュース』の7月27日号に紹介されています。この号は、トラック輸送特集なんです。ここで2024年問題への対応について荷主にアンケートを行った結果が紹介されてるんです」

「あつ、私も見ました。たしかに興味深い回

答がありましたね」

美人弟子の言葉に気をよくして、編集長が勢いよく続ける。

「トラックドライバーの残業時間規制が荷主の庫内業務にどのような影響を与えるかについて聞いているんですが、まず、影響を受けると回答した企業が85%を超えています。興味深いのは、その影響を受ける内容や対策なんです」

ここで編集長が息ついて、みんなを見る。「もったいぶってないで、早く話せば……」

大先生にせかされて、編集長が「それでは」と続ける。

「ここでは、掲載されている回答者の生の声を紹介しますね。えーと、まず、『これまで運転手を実施していた積込や荷卸を庫内作業者が実施することによる工数の増加』という声があります。どうですか？」

「ほー、そう来たか」

大先生が興味深そうな声を出す。

「これまで、あまり聞かなかった声ですよ。それも複数紹介されています。『トラックドライバーの荷役分離を進めるため、作業体制の強化が必要となる』という声や『2024年問題への対策として、荷役作業を倉庫作業員が行うことを検討中』とか、さらに『ドライバーがこれまで行っていた時間を要する作業を荷主側へ移行させるなどが発生しそう』といった声です」

「たしかに、これは新しい動きですね。これ

までは、荷積みや荷降ろしはドライバーがやって当たり前という感覚でしたから、実は、そもそも、それらは荷主側の仕事なんだぞという認識が確実に広まっているということですよ」

女性記者が、感心したような声を出す。編集長が満足そうに応じる。

「なー、確実に変わってきてるだろ」

「ドライバーに荷役作業をさせないというのはいいとして、積み降ろし時の待機を減らすことも喫緊の課題だけど、それについては何か言ってる？」

大先生の確認に、編集長がうなずく。

「はい、こういう声が紹介されています。『入庫仮置きスペースを拡大して車両の回転率を上げる。また、システムを改修し、パレット単位の検品へと簡素化する。ラベル貼り、積替、段落としなどの作業分担の変更を行う』という声や『バス予約システムの導入、トラック受付業務の自動化、検品や付帯作業の削減を進める』といった声もあります」

「なるほど、いいですね。まだ一部の取り組みかもしれませんが、確実に変わってきている兆候は見られます。さすが『カーゴニュース』、いい調査結果です」

女性記者が妙な褒め方をする。編集長が、苦笑しながら、別の資料を取り出す。

「ちょっと地味ですが、こういうのもあります。日経の7月26日の記事ですが、ドライバーの待ち時間を減らすために、日本鉄鋼連盟が、自動車メーカーなど鋼材の需要家側の業

界団体に対して、鋼材の納入時間を柔軟にするよう協力を呼び掛けることにしたという記事です」

「柔軟にということは、納入はいつでもいいよということですか？」

女性記者が、わざと突っ込む。

「いや、これまでは、需要家の工場に鋼材を納入する際、時間が厳密に指定される場合が多かったため、ドライバーは納品に遅れないよう、あらかじめ工場付近で待機せざるを得なかった。まあ、そうだな。よくある光景だ。そこで、午前中納品といったように幅を持たせることで、待機の削減につなげたいというねらいのようだ。地味だけど、評価できますよね」

「地味とかそういうことではなくて、現実的な対策には違いない。そもそも、厳密な時間指定などは全廃すべきだ。これは昔から言われている。あつ、そう言うと、新しい取り組みではなくて、新しいうか……」

「いえ、長年言われていたことがようやく現実のものになってきたということですね、新しいんです」

「それで、それ以外にも何かあるのか？」

日用品業界の物流大連合

大先生に問われ、編集長が「えーと、たしか何かあったな」と独り言をつぶやく。それを見て、女性記者が「これじゃないですか？」と新聞のコピーを見せる。

「あつ、そうそう、見てください、これ。7月20日の日経の一面トップ記事です。『日用品最大の物流大連合』という見出しが付いてますが、ライオンやユニ・チャームなど日用品メーカー9社と卸のPALTACが参加した10社の連合です。販売金額で日用品シェアの5割を超えるそうです。今後、P&Gや卸のあらたも参加するかもしれないということですから、たしかに、これまでに例のない大型の物流大連合になります」

「きっかけは、やはり2024年問題のようですね？」

女性記者の確認に、編集長がうなずく。

「記事によると、ドライバーの長時間労働の原因である配送の荷降ろしや待ち時間といった長年の課題の抜本的な解決が迫られていて、その見直しが大規模な合従連衡につながったとある」

「待機の要因の一つに検品があるということ、プラネットが開発した物流基盤システムを使ったASN（事前出荷情報）で検品時間を大幅に短縮するようです」

女性記者の補足にうなずき、大先生がつぶやく。

「それは出発点だな。検品の時間を減らすのはいいとして、そこから格納までの時間短縮も課題だし、せつかくの大連合なんだから、物流関係者が驚くような取り組みをしてもらいたい」

「そうですね。当然ですが、今後はメーカー

の共同配送も視野に入れていくそうです」

「まあ、メーカーと卸が連合を組むのは物流危機回避の王道だから、今後どう展開するか、興味深く見てみたい」

「はい、そのつもりでフォローしていきます」

持続可能な物流検討会を総括する

「ところで、編集長がしつこく追いかけてきた『持続可能な物流の実現に向けた検討会』の最終報告案が出たんだろ。それについては取り上げないのか？」

大先生がわざとらしく聞く。編集長が警戒気味に答える。

「それを言い出すと、先生に、またかという顔をされそうで遠慮してました……というか、実は、これまで検討した内容と大きく変わる部分はないのでスルーしました。ただ、これまでのこの手の検討会では、議論を重ねて結論を出しても、それで終わりというものが多かったんですが、この検討会では、実効性を付与したという点は評価できます」

女性記者がうなずき、補足する。

「そうですね。最終報告書案の『おわりに』というところに『荷主企業や物流事業者による自主行動計画の策定と着実な実施を進めるとともに、荷待ち・荷役時間の削減、多重下請構造の是正、適正な運賃収受や価格転嫁等に向けた規制措置について、次期通常国会での法制化を含めた枠組みを整備する』とあります」

「この検討会は、会議の様子動画で見られたので、それなりに話題を呼びましたね。ときどき、危なっかしい発言も出たりして、興味深かったです。総括すれば、事務局が頑張ったということじゃないですか……」

割を果たしたと言っているんじゃないか。実効性のある検討会ということで、これも新しい動きに入るかもしれない」

「いや、そういう先生の誉め言葉は素直に受け取れませんが、まあ、そういうことにおきましよう」

物流のあるべき姿への関心の高まり

「いや、先生の言いたいことを代弁しただけです」

そろそろ話題が尽きたのを察して、体力弟子が割り込んだ。

「面白がつてどうする。物流の担当者は大変だぞ」

「それはどうも。まあ、この検討会がベースになって、物流革新の政策パッケージや物流適正化ガイドラインが出てきたのだから、役

「新しい動きといえば、コンサル依頼にも、それらしい動きが見られます」

体力弟子の言葉に、編集長が身を乗り出して確認する。

「ほー、編集長からそんな前向きな言葉を聞くとは。これも新しい動きの一つか……」

「へー、そうですか、依頼内容に変化が出てきたということですか？」

「そうです。これまででは、物流現場改善系の依頼が多かったんですが、最近では、物流のあるべき姿を一緒に考えてほしいという依頼が何件か入ってきています」

「なるほど、あるべき姿ですか。たしかに転換期を象徴するような話ですね。やっぱり、ドライバー不足、ドライバーの残業規制、取引条件の変更など物流の前提条件が明らかに変わってきているからでしょうね。物流の持続性確保がねらいですね」

「はい、取引条件の是正など物流の制約条件が緩和されたり、ドライバー不足や労働時間規制など新たな制約が出てきたりということなどで、物流を抜本的に見直したいということだ



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