



# 荷主と元請けに新たな法規制

今年2月13日、荷主とトラック運送の元請け事業者を規制する新たな法律が成立した。従来の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」の名称を「流通業務総合効率化法」に改め、一定規模以上の発荷主・着荷主には、物流改善計画の策定と所管省庁への定型的な報告、「物流統括管理者」の選任を義務付けた。

## 法制化が閣議決定された

まだ2月だというのに、上着を手にシャツの袖をまくった編集長が大先生事務所に入ってきた。

「いやー、なんですかねー、この気候は。今日なんか暑いくらいですよ」

「間違いなく異常気象ですね。今年の夏はどうなるんでしょうか。きつと、先生はずっと家に閉じ籠ったままですね……」

女性記者の言葉など聞いてなかったかのようになり、編集長が本題を切り出した。

「2月13日に、物流効率化に関する法案が閣議決定されました。今国会に提出され、成立が目指されています。いよいよ規制的措置が法制化されます」

「そんなことはわかっていたことだから、もう取り上げる必要はないんじゃないの？」

大先生が気乗りしなさそうに言う。編集長が「いえいえ、物流の歴史にとって重要なことですから、きちんと記録しておきましょう」と

と言って、資料を手取る。

「えーと、法制化は『流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律』と『貨物自動車運送事業法』の一部を改正するという形になりました」

さらに続けようとする編集長を遮って、女性記者が口を挟む。

「その流通業務なんちゃらっていう法律は、物流効率化法とか物効法とか言われるものですよね。もともとは、一定の要件を満たすトラックターミナルや卸売市場や倉庫など流通業務施設の整備などで支援措置を受けられるというものでしたが、その後、改正され、2社以上の会社が連携して行うモーダルシフトや輸配送の共同化なども支援対象になったという法律のようです。どうして新法ではなく、この法律の改正なんですか？」

女性記者に問われ、編集長が答えに窮する。大先生が「物流の効率化には違いはないからだが」と適当な返事をする。編集長が首を傾げながら続ける。

■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。

「この法律は『物資の流通の効率化に関する法律』と改称されるそうです」

「改正は、荷主・物流事業者に対する規制、トラック事業者の取引に関する規制、それと軽貨物運送事業者に対する規制の3本柱になっていますね」

美人弟子が、先を促すように相槌を打つ。

「そうですね、今日は、このうち、荷主・物流事業者に対する規制とトラック事業者の取引に関する規制について取り上げたいと思います」

「取り上げますと、一定規模以上の発荷主、着荷主、元請けなどを『特定事業者』と位置づけ、物流効率化のための計画作成と定期報告が義務づけられ、取り組みの実施状況が不十分な場合は勧告・命令が行われ、命令に従わなかった場合は罰金が科せられるということだろ？」

大先生がさつさと結論を言う。この話題は、これまでも触れてきているので、早く終わりにしたいようだ。編集長が、拍子抜けしたような顔で「まあ、そうですね」とうなずく。

「あつ、それに物流統括管理者の選任も義務付けられたな？」

「はい、計画作成やその実施報告に責任を負う立場です」

「役員クラスにしろというわけか？」

「えーと、『物流統括管理者は特定荷主が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者を充てなければならない』と規定していますから、まあ役員クラスというこ

とでしようね」

「そういえば、最近、この物流統括管理者をCLO (Chief Logistics Officer) とか呼ぶ向きもあるけど、この法律でいう物流統括管理者は計画の作成と報告に責任を負う立場であり、CLOとは無縁の存在だ。もちろん、将来のCLO候補になりうることは否定しないけど、イコールと見るのは誤りだ」

大先生の言葉に女性記者がうなずいて、続ける。

「たしかにそうですね。それにしても、物流効率化の計画作成や、その責任者の選任まで法律で義務付けるなんて、そこまでやるかという気がしないでもありません」

女性記者の言葉に、大先生がにと笑って、身を乗り出す。それを見て、編集長が危険を察したように身を引く。

### 荷主が目を背けてきた分野に法的規制

「いやいや、話は簡単だ。そこは国がやるしかないからだ。ドライバー不足が現実のものになり、このままでは日本の物流の持続性が危うくなり、経済や国民生活に悪影響を及ぼすという危機感を背景に国が乗り出してきたってことだ」

大先生の言葉に、編集長が安心したような顔で、大きくうなずく。

「たしかにそうですね。今回の法規制にしろ、Gメンの設置にしろ、また標準的運賃の告示にしろ、すべてドライバーの低賃金、過重労働を解消し、ドライバーの成り手を増やすことをねらいにしたものですからね」

「そう、ドライバーを増やすためには、労働時間を削減し、作業負担を減らすことが必要だ。そのためには、荷待ち・荷役作業にメスを入れる必要がある」

「ドライバーの負荷軽減という分野は、これまで誰も関心を持たなかった、というか無視してきた世界でした。荷主は、ドライバーを待たせることをまったく意に介さなかったし、積み下ろしや検品、棚入れなど本来荷主側でやるべき作業をドライバーに押し付けてきた。そういう荷主にとっては、それらをやめるなと思ってもよらないことですね」

「そういうことだ。ドライバーを抱えるトラック業者はこれを何とかしたいと思っても、相手が荷主なので何もできなかった。いま編集長が言ったように、ドライバーの負荷軽減はそれを強いている荷主に任せていたら埒が明かないという判断で国が登場した」

「これまで、荷主は物流コスト削減には取り組んできたけど、その取り組みの多くがドライバーに過大な負担を掛けることになり、それが結果として、ドライバー不足を引き起こす原因になったことは否めません」

「そう、これまでの荷主の取り組みは、ドライバーにまったく目配りをしないものだった。力関係で優位な立場にあるのをいいことに、自分の都合な部分をドライバーに押し付けてきたというのが実態だ。そこで、国が、その是

正のために法的規制を持ち出し、強引にやらせようということだ」

大先生と編集長の掛け合いに、もう頃合いだと思ったのか、女性記者が割り込んだ。

「わかりました。ドライバーの荷待ちや荷役作業をなくして、労働環境を改善するために法的規制を掛けるということですね。そうそう、運輸審議会に諮問されていた標準的運賃が2月29日に『適当』であると答申されました。3月に告示され、4月1日から施行されます。この標準的運賃を使ってドライバーの賃金を上げたいということですね。つまり、労働時間の削減と賃上げを現実のものとしてドライバーの成り手を増やそうというのがいまの国の動きだというわけですね」

「ところで、その標準的運賃だけど、運輸審議会の答申の中で、実効性を持たせるため、その活用状況について監視を強化し、適正な取引を阻害する疑いがある荷主等に対しては働き掛けや要請を行えと言ってます。そして、ドライバーの賃上げへの反映状況を定期的に評価しることも指摘しています」

編集長の言葉に大先生がうなずき、「さて、それでは、トラック事業者の取引に関する規制に移ろう」と先を促す。

「はい、トラック事業者の取引に関する規制ですが、ここでは、元請事業者に対して、実運送事業者の名称等を記載した実運送管理簿の作成を義務付けています。また、荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対して、運

送契約の締結に際して、提供する役務の内容やその対価などについて記載した書面による交付を義務付けています」

「それに、特定事業者になる元請事業者に対しては、下請け利用の管理規定の作成と責任者の選任も義務付けていますね」

体力弟子が確認するように口を挟む。編集長が「そうです」と答える。ここで、女性記者が素朴な質問をした。

「ところで、ここでいう特定事業者というのは、どれくらいの数になるんですか？あつ、それと今国会で成立したとして施行はいつ頃になるんですか？」

編集長が首を傾げながら答える。

「うーん、まだ決まっていはいないけど、業界紙などによると、荷主は3千社程度、特定物流事業者は、車両数200台以上の400社程度と大手倉庫業者100社程度になるんじゃないかと想定されている」

## 2030年度に向けた政府の中長期計画

「施行は来年以降だろうな。さて、それで、まだ何かあるのか？」

大先生が、法規制から話題を移すように先を促す。

「はい、もう一つあります。2月16日ですが、『物流革新に関する関係閣僚会議』が開かれ、『2030年度に向けた政府の中長期計画』なるものが出てきました」

「何もしなければ、30年度にトラック輸送力

が34%不足するという推計があったけど、それへの対応として何かやるということだ？」

大先生の言葉に、編集長が「まあ、そうですね。その内容は大きく五つに分かれています」と言っ、読み上げる。

- (1) 適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等
- (2) デジタル技術を活用した物流効率化
- (3) 多様な輸送モードの活用推進
- (4) 高速道路の利便性向上
- (5) 荷主・消費者の行動変容

「1番目はこれまで見てきた法規制の話です。2番目以降は、法規制とは関係ありませんが、これらを推進していくに当たって投資が必要な場合、支援のための予算措置が講じられているという点に特徴があります」

女性記者の説明を受け、編集長が続ける。

「1番目の対策はドライバーを増やすねらいがありますが、2番目と3番目はトラックの有効活用や代替輸送手段に関するものです。まず、2番目のデジタル技術のところのポイントが、荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保、自動運転やドローン物流等の加速という内容になっています」

「3番目はモーターシフトのほかに自動物流道路の構築が登場していますね」

美人弟子の言葉に編集長がうなずく。

「そうなんです。自動物流道路というのは、高速道路の中央分離帯や路肩などの道路空間を活用して自動輸送カーブを走らせるという構想です。10年で実現を目指すそうです」  
ここで編集長が息つく。すかさず女性記者が続ける。

「それから、4番目は、高速道路での大型トラックの法定速度を90キロに引き上げる、ダブル連結トラックの運行路線の拡充や駐車マスの整備などを進めるとあります。最後の行動変容は、再配達削減のためのポイント還元や送料無料表示などが取り上げられています」

「なるほど、それらやることで34%の輸送力の不足を補おうというわけだ」

大先生がぼそっとつぶやく。それを聞いて、編集長が「そうそう」と言っ、資料を繰る。「施策の効果というのが出てくるんです。えーと、30年度に不足する34%を、荷待ち・荷役の削減で7・5%、積載率向上で15・7%、モーターシフトで6・4%、再配達削減で3・0%、その他で2・0%、トータルすると34・6%になり、34%の不足分を解消できるという効果試算が出ています。これについては何ともコメントし難いです……」

「まあ、この計画は、そもそも34%の不足を解消するためのものなんだから、施策だけでなく、その効果を載せることは必要だ。ただ、効果算定をどうやったかは興味深いな」

「たしかにそうです」

### 本来のCLOの役割

「この計画についてはいいとして、一つ重要な対策が抜け落ちている。いま動いている物流の中には、実は本来やる必要のないものが少なからず含まれているということだ。これらを排除する取り組みがあつて然るべきだ」

「はい、物流そのものを小さくするという取り組みですね。たしかに、メーカーについてみると、工場から物流センター、さらに物流センターから問屋への輸送は、多くの場合、実需をベースに行われているわけではなく、生産や営業さらに顧客の都合で行われているこ

とは否定できません。その結果、輸送したものが売れ残って滞留したり、戻されたりというケースが多々あります。これらの輸送は明らかにムダで、省きたいところですよ」

編集長の言葉を聞き、女性記者が「はいはい」と言っ、つて応じる。

「前にここで検討した物流のあるべき姿ですね。『物流は実需をベースに動かせ。生産や営業、顧客の制約を排除せよ。それによって必要最小限の物流が実現する』ですよ。現状の物流とあるべき物流とのギャップがムダ。これを省けということ……」

「そして、そのようなあるべき姿の物流の実現を担うのがCLO本来の役割だつてことだ」  
大先生の言葉に編集長が大きくうなずき、話が続けようとするのを大先生が「疲れたから今日はもう終わりにしよう」と制した。

編集長がしぶしぶ「はい」とうなずいた。



### 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