



温故知新 編 第153回

# 2025年は法令順守が大きなテーマに

第4回の三省合同会議が開催され、それを経て改正物流効率化法施行に当たっての基本方針や努力義務、判断基準等のとりまとめが公表された。内容に大きく変化はなかったため、一同の議論は荷主と物流業者との不正な取引関係に移る。編集長の「2025年は法令順守が大きなテーマになる」との主張に全員が賛同し、独占禁止法、下請法、物流特殊指定へと話が展開していく。

## 改正物流法施行の準備が整った

「ようやく冬らしくなってきましたね」  
師走のある日、編集長が寒そうな顔で大先生事務所に顔を出した。

「あれ、今日は一人か？」

「いえ、彼女は酒のつまみを買ってから行くと言って別行動です。私は酒を買ってきました。忘年会でもやろうと思ってます……」

そう言っ、紙袋を机に置く。弟子たちが立ち上がって、準備を始める。そこに、女性記者が顔を出した。「お待たせしました」と言っ、弟子たちと準備に掛かる。

「忘年会か、それでは今日は物流の話はなしということだ」

「えっ、それでは、何の話をするんですか？」  
「そうだな、大リーグの話なんぞはどうだ」  
「だめですよ、そもそも大谷選手の試合をずっと見ていたのは、引き籠り状態の先生くらいですから。それに今日も半分仕事です。物流の話もしましょう」

「はいはい、準備ができましたよ。こちらに座ってください」

女性記者の言葉に、二人とも素直にうなずいて席に着く。こうして、ささやかな忘年会が始まった。他愛もない話が尽きた頃、編集長がビールを片手に物流の話を持ち出した。

「ところで、先生、2024年11月11日に第4回の三省合同会議が開催され、それを経て11月27日に『合同会議取りまとめ』が公表されました。25年1月に公布される改正物流効率化法の施行に向けた準備ができました」

「なんです、編集長。突然そんな話を持ち出して。先生はもう酔っぱらってますから、暴言しか出てきませんよ」

「なーに、そのテーマでは暴言なんか出てこない。これまでの検討結果を若干修正した程度で、特に目新しいものはないはずだ」

大先生の言葉に編集長がうなずく。  
「たしかにそうですが、これまでの検討結果のまとめとして、内容をさらっと見ておきたいと思えます。おさらいということ……」

- 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。

「編集長に任せる。好きなようにやってくれ」  
「はい、それでは、まず目標ですが、令和10年度までに以下の目標を目指すとして、①5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減（1人当たり年間12.5時間の短縮）、②5割の車両で、積載効率50%を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）という2点が上げられています」

「それはこれまでどおりだな。それで？」  
「これもこれまで通りですが、①積載効率の向上、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮という3点について努力義務を課すとしています」

「積載効率の向上については、共同配送や帰り荷の確保、適切なリードタイムの確保、発分量・納入量の適正化に取り組みむことを荷主や物流事業者に推奨しています」

体力弟子の補足にうなずいて、編集長が続ける。

「そして、荷待ち時間の短縮については、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等を荷主に推奨し、荷役時間等の短縮については、パレット等の輸送用器具の導入やタグ等の導入による検品の効率化、フォークリフトや荷役作業員の適切な配置などを荷主に推奨しています」

「うん、要するに、積載効率の向上、荷待ち時間の短縮、荷役時間の短縮という3点について努力義務としたわけだ。トラックの有効活用とドライバーの労働環境の改善をやるうと

いう趣旨で結構なことだ。それで、今後のスケジュールは？」

「えーと、25年4月に施行されるのが、基本方針、荷主・物流事業者等の努力義務と判断基準です。そして、26年4月に施行されるのが、特定事業者の指定、中長期計画の提出・定期報告、物流統括管理者の選任です」

### 各事業者に求められる法令順守

「まあ、特に変わったところはないな。それはそうと、編集長は、目に入らなかったのか、目に入らなかったのかわからないけど、物流統括管理者には相変わらず（CLO）という表記が付いているな」

「CLOについては、国は頑なに固執していますが、パブコメでも、CLOと物流統括管理者は役割が違うのでCLO表記はしない方がいいという意見もあれば、物流統括管理者の業務内容ではCLOの役割に足り得ないので、本来CLOが担うべき役割を追記すべしという意見もありました。いずれにしろ、改正物効法で規定している物流統括管理者はCLOではないという認識は同じですが……」

「それに対して国側はどう言ってる？」

「えーとですね、『調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者との水平連携や垂直連携の推進が求められるCLOとしての役割を果たすことを期待している』と回答して

いますが、結局、物流の域を出ていません」

「調達、生産、販売等という言葉が出てきていますが、それらの活動を対象とするのではなく、それらにおける物流を統合すると言っています。連携も物流の効率化のためで、要するに物流なんですね。CLOは需要に合わせて調達せよ、生産せよ、物流せよという供給活動全般を需要に同期化させる役割を担うという点がすっぱり抜け落ちていきます」

美人弟子の言葉に、大先生がうなずいて続ける。

「要するに、CLOとは何かということを正確に理解していないので、社内他部門や社外事業者との調整役を担うからCLOだ、などという的外れな位置づけをしようということだ。これでは、CLO本来の役割は見失われてしまう。もったいないことだ。JILSをはじめ各研修機関には、本来のCLOの役割を徹底して教育してもらいたいものだ」

「そういえば、厚生労働省が、菓の供給不安が続く中で、その対策の一つとして『安定供給責任者』の設置を義務付ける法案を25年の通常国会に提出するようですが、この安定供給責任者は原料調達から生産計画、在庫管理などを統括管理する役割を担うそうですね」

美人弟子の言葉に、編集長が「たしかにそうですね。需要動向に合わせて供給活動をするでしょうから、まさにロジスティクスであり、その責任者はCLOです」と応じる。

「その業務遂行は課題山積だろうけど、CLOであることに違いはない。まさに製品がないことによる供給不安とドライバー不足による物流不安との認識の違いだ。製品の過不足を管理するのがCLOで、物流不安を解消するのが物流統括管理者の仕事だ。さて、この話はこれくらいにして別の話にしよう」

編集長が「はい」とうなずいて、なぜか姿勢を正して話し出す。

「この『とりまとめ』を改めて読んでみて、最初の『基本方針』の最後の項目が25年以降の大きなテーマになるように感じました」

「基本方針の最後の項目って何だったけ？」

「はい、ちょっと長いけど、読みますね。えーと、『トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっては、トラック事業者の法令順守が大前提である』と始まるんですが……」

「大が付く前提ですね……」

女性記者が妙なコメントを挟む。話を遮られた編集長が、むっとした顔で「そう、大前提だ」と言いつつ続ける。

「その後、『国は、トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主・元請トラック事業者等に対して、トラック・物流Gメンによる是正指導等を徹底するとともに、独占禁止法又は下請法に違反するおそれがある場合も含め、悪質な荷主・トラック事業者に対する処分の厳格化を図ること』と続きます」

「そういうえば、『トラックGメン』が『トラッ

ク・物流Gメン』に名称変更したんですね？」  
女性記者が思い付きの確認をする。編集長が洪々説明をする。

「11月1日に名称変更した。要は、トラック事業者に対し違反原因行為をしている疑いのある悪質な荷主についての情報をトラック事業者からだけでなく、倉庫事業者からも収集を行うと情報収集範囲を広げたからだ」

「たしかGメンの体制についても拡充したんだよね？」

大先生の確認に編集長がノートを開く。

「はい、現行のGメンは162人ですが、地方運輸局の物流を担当する部署の職員29人と全国のトラック協会が新たに設ける『Gメン調査員』166人を追加し、総勢360人弱の体制となりました。倉庫業の業界団体でも情報収集窓口を設置するそうですから、情報収集力は明らかに高まります」

「悪質荷主はうかうかしてられないな」

「はい、そうそう、それと関連しますが、11月19日の日経新聞に、公正取引委員会がイトーキに対して独禁法違反で警告を出す方針を固めたという記事が出ていました」

### 荷主の優越的地位乱用を規制

「警告というのには、独禁法違反の疑いがあるとして、企業名を公表し、その行為の取りやめや再発防止を求める行政指導ですね」

体力弟子の解説にうなずいて編集長が続ける。

「記事によると、委託先の数十社の運送会社のドライバーが繁忙期に契約で定めた時間を超えて働いた分の料金や、自社の物流拠点での荷積みなど契約外の附帯作業についての料金を支払っていなかったということですよ。公取委は、このような行為が物流特殊指定における『不当な経済上の利益の提供要請』にあたる恐れがあると判断したそうです」

ここで女性記者が割り込み、まともな意見を言う。

「でも、いまでも無償でそういう作業をドライバーに強いている荷主は多いですよ。悪しき慣習をいまだに引きずっている。たしかに、編集長が言うように、法令順守は25年以降の大きなテーマになりそうです。Gメン体制も強化されたし、荷主はうかうかしてられません」

「そうだな、ちなみに、その記事が出た日にイトーキのホームページに『現在、当社が当該取引に関連して公正取引委員会の調査を受けていることは事実であり、当社といたしましては、調査に全面的かつ真摯に対応しております』というコメントを出している」

編集長の言葉にうなずいて、体力弟子が続ける。

「物流特殊指定による警告というのはこれまでも2件しかなく、警告より厳しい『排除措置命令』というのは一度も出てないそうです」

「そうなんです。でも、これから結構出そうなのがします。荷主は、少なくとも物流特殊

指定にある禁止行為については知っておくべきですね」

「ちょっといいですか。物流特殊指定って前は聞いたことありますけど、それって何でしたっけ？私だけでなく、意外と知らない人が多い気がします……」

女性記者の言葉に、編集長が「しよがないな。それでは解説するか……」と言って、ノートを手に説明を始める。

「そもそも、問題となるのは優越的地位の濫用だ。これについては独禁法で取り締まることはできるけど、その違反行為をやめさせる排

除命令を出すにはかなりの時間が掛かり、迅速な法執行はできないという課題がある。そこで、この独禁法を補完する法律として下請

法（下請代金支払遅延等防止法）が登場した。この法律は、資本金額で規定しているけど、発注側の大企業を親事業者、受注側の中小企業を下請事業者と呼んで、下請事業者に対する親事業者の不当な取り扱いを規制するものだ」

「その下請法では、元請事業者とトラック事業者との取引のように、本業とする業務を委託する場合には適用されるけど、運送業務を本業としない荷主とトラック事業者間の取引では適用外となっていたんだよな」

### 「物流特殊指定」九つの禁止行為

大先生の確認に編集長がうなずく。

「そうですね。そこで、2003年の下請法の改正時に、それまでの製造委託、修理委託、情報成果物作成委託という規制対象業務に『役務提供委託』というものが新たに加わったのを機会に、下請法の適用外だった荷主と物流事業者との取引についても適用されるようになったわけです。それが『物流特殊指定』と呼ばれ、下請法同様に荷主と物流事業者との取引において減額や買いたたきという行為を禁止したわけです。それが04年です」

「なるほど、荷主による優越的地位の濫用が問題となっている物流業界に焦点を当てて、独占禁止法の適用を効果的に進めることを目的としているわけだ。ところで、物流特殊指

定では、具体的な禁止行為が規定されているんだよな」

「そうですね。不正な取引方法として九つの禁止行為があります。具体的に列挙しますね。①代金の支払い遅延、②代金の減額③買いたたき、④物の購入強制・役務の利用強制、⑤割引困難な手形の交付、⑥不当な経済上の利益の提供要請、⑦不当な給付内容の変更及びやり直し、⑧要求拒否に対する報復措置、⑨情報提供に対する報復措置です」

「なるほど、物流におけるこれまでの悪しき慣習はほとんど入ってしまうな。たしかに、25年以降、たびたび話題になりそうだな」

「そうですね。荷主は、これまであまり考えたことがなかった法令順守をベースにして物流事業者との付き合いを考えるべきです」

編集長がそう言って、ビールを飲み干す。宴会はまだまだ続きそうだ。



### 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>

