



# 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」

経済産業省、国土交通省、農林水産省の3省が事務局を務め、昨年9月に始まった「持続可能な物流を実現に向けた検討会」の「中間とりまとめ」が今年2月に発表された。荷主企業に物流の効率化を義務化する内容で、とりわけ着荷主の協力の重要性が指摘されている。大手マスコミは一斉にこれを取り上げた。さて、大先生一同の反応は？

## 物流効率化を義務化する

大先生の事務所に入ってくるなり、編集長が「面白くなってきましたね」と誰にともなく声を掛ける。

「面白いって何が？」

大先生が、何のこっちゃという顔でぶつきらぼうに聞き返す。

「何がって、この前ここで取り上げた『持続可能な物流の実現に向けた検討会』ですよ」

「1月に開催された第5回検討会ですか。中間取りまとめが報告されましたね」

体力弟子が応じる。

「そうです。1月17日に開催されたんですが、その日の夜のNHKニュースと翌日の日経の記事です。面白いというのは……」

「物流効率化を義務化するって話ですね」

「はい、NHKニュースでは、『荷主側に物流の改善計画を策定するよう法律で規定』、『計画から大きく逸脱した場合、国が勧告を行うなども検討する』とテロップで出てました」

「うーん、おれは、検討会を生で見たけど、そんなこと言ってたかなー。熱心に聞いてなかったということか……」

「居眠りしてたんじゃないですか。日経でも、翌日の記事で『効率物流、荷主に義務』という見出しで、『国土交通省などは17日、物流業界の労働環境の改善を議論する有識者会議で、今後の制度改正に向けた中間案を示した』という書き出しで、『荷主らに物流プロセスの効率化を義務づけることが柱で、関係者の意識改革を促す。ドライバー不足が深刻化する2024年問題に対応するため、関連法の改正を検討する』と報じてます」

「そうなるよ、たしかに一歩踏み込んだ感がありますね」

美人弟子の言葉を受け、編集長が満足げな顔で勢いよく続ける。

「はい、この前、先生は、検討会のそれまでの議論を隔靴搔痒という言葉で評価し、政策として、具体的にどう実現していくのか曖昧だとおっしゃってましたが、ちょっと踏み込ん

■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。

できたことはたしかです」

「ところで、そこでのいう物流プロセスというのは具体的にどんな内容が指摘されているんですか？」

それまで黙って聞いていた女性記者が興味深そうに聞く。編集長がうなずき、「それでは、ちよつと説明してやるか」と言つて、資料を取り出す。

「まず、いま話題にしている『持続可能な物流の実現に向けた検討会』というのは、国土交通省、農林水産省、経済産業省の3省が、有識者、関係団体、関係省庁をメンバーとして立ち上げたものだ……」

女性記者が、そんなことは知つてるといふ顔で編集長を見る。女性記者の視線など気にせず、編集長が続ける。

「要するに、ものが運ばなくなる事態が起きかねない危機的状況に物流は置かれていふという認識で、物流が直面している諸課題の解決に向けた取り組みを進め、持続可能な物流につなげるという考え方に立つて設置された検討会というわけだ。立ち上がったのが昨年9月だ」

「はい、よくわかりました。それで物流プロセスというのは？」

### 検討会の問題意識

「まあ、慌てるな。この検討会では、検討すべき項目が三つに区分されている。①荷主企業や消費者の意識改革について、②物流プロ

セスの課題、③物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備、というものだ。なぜ、これらが検討対象に取り上げられたのかという問題意識についてまず説明してやる」

編集長が一人乗っている。女性記者が「適当に、かいつまんで……」と言ふのを大先生が制する。

「いやいや、もしかしたら、この検討会が、後で振り返つたら、物流危機克服に一石を投じたということになるかもしれないし、NHKのニュースや日経の記事を確認する意味でも、ここはきちんと聞いた方がいいぞ」

「あつ、先生は、今日は聞いてるだけでいいから楽できるとか思つてませんか？」

女性記者が突っ込む。大先生が「鋭い読みだ。まあ、それは置いて、編集長も乗つてることだし、ここは聞いてみよう」と楽しそうに言う。編集長が勢いよく続ける。

「はい、まず、荷主企業や消費者の意識改革という点ですが、物流の危機的状況に対する理解が不十分と指摘しています」

「そうですね、荷主企業ではずいぶん理解が進んでいると思いますが……」

女性記者が座り直して、早速、疑問を呈する。女性記者も乗つてきたようだ。

「それについては、荷主の物流部門においては物流課題に対する危機意識があつたとしても、経営者層を含む企業全体としての認識につながっていないと指摘している」

「意識改革についてはいいから、先に行こ

う」

大先生が先を促す。編集長が「先生は、この部分は気に入らないようですね。それでは、次の物流プロセスに行きましょう」と言つて続ける。

「物流プロセスの課題としては、非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性などがあげられています。ここでは、要は、物流のあり方は発荷主と着荷主の間で決定されるため、物流事業者は関与できない中で、ドライバーに待機や付帯作業などを無償で強いている。このような悪しき商慣習は是正すべきであると指摘しています」

「まあ、たしかにそうだけど、ここは発荷主と着荷主間できつと解決すべきだ。それまでは、物流事業者としては、待機や付帯作業の料金を遠慮なく請求することだ」

大先生が切り捨てるように言う。慌てて、編集長が続ける。

「はい、それで、とくに着荷主は、事実上、物流のあり方を決定する立場にあり、着荷主の協力が重要だと指摘しています」

「協力ですか……」

女性記者が呆れたような顔をする。編集長が「言いたいことはわかる。その後こう言つている」と続ける。

「ここで省エネ法を引き合いに出し、『現行制度は主に発荷主企業を対象にしたものが多く、着荷主企業の物流改善を主目的にしたものは存在しない』と指摘している。なんか、意味

深なもの言いですよね」

体力弟子が、うなずいて、応じる。

「たしかに、省エネ法が、エネルギーの使用の合理化に係る計画策定を義務付けているのは発荷主です。物流を持続可能にするための新たな制度は着荷主も対象にするぞという思いがあるように読めますね」

「はい、物流需要の起点である着荷主企業の協力が非常に重要であると強調していますから、そういうことだと思います」

「なるほど、協力せざるを得ない状況になるわけですね。ところで、トラック業界の多層構造については何と言ってるんですか？」

女性記者の確認に編集長が「はいはい」と言って説明する。

「これについては、荷主が適正な運賃を払っても、途中で利ザヤが抜かれ、実運送事業者が十分な運賃を收受できていないこと、また実運送事業者が誰だかわからず、輸送契約の責任の所在が不明確になるという問題を指摘している」

「それは、これまで何度も言われてきたことですが、それで、この問題に対してはどうするって言ってるんですか？」

女性記者がちよっと苛立ち気味に確認する。編集長が苦笑しながら、「まあ、慌てなさんな。いまは問題意識を解説しているわけで、どうするかは次のテーマだ」とかわす。

「次に、物流標準化・効率化ですが、あつ、そうそう、ここで『トラックの積載率は4割

未満となっております』という文章が出てくるんですが、これは積載効率の間違いですよ？」

「統計では、積載率は6割を越えますから、特別な意図がない限り、積載効率の間違いだと思います」

体力弟子の答えにうなずいて、編集長が続ける。

「はい、ここでは、物流DXを推進して効率化を図るためには、その前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が極めて重要だと指摘しています。また、中継輸送やモーダルシフトの導入、担い手不足解消のための取り組みや、車両のEV化、省エネ施設導入等脱炭素化に向けた取り組みが必ずやだとも指摘しています」

「うーん、なんか、これまでの話は、すでに周知のことですね。それでどうするかという肝心要の話に行きましょう」

女性記者が、なぜか編集長を責め立てる。責められるいわれはないのに、編集長が辛抱強く対応する。

### 計画的な物流改善を促す措置を講ずる

「それでは、政策の方向性について物流プロセスに絞って話を進める。まずは、待機時間や荷役時間の削減、納品回数の減少などを通じて総輸送需要を抑制するために、既存の制度を参考に、関係する事業者計画的な物流改善を促す措置について検討するとある。そして、参考となる既存法令としては、省エネ

法における長期計画の作成及び定期報告が考えられるとしている」

「なるほど、法的措置を講ずる方向性だということですね。多層構造については？」

「多重下請け構造については、『多重下請けの現状や契約と実際の業務内容の関係を調査した上で、荷主保護や実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等の観点から、既存の法令を参考に必要な措置を検討すべき』と言っている」

「方向性はいいですけど、ここで気になるのは、それに関連する文章で『トラック業界においては、業務の繁閑の差が激しく、すべての輸送業務を自ら実施することができず、一部の輸送業務を下請事業者に委託せざるを得ない場合もあるという業界の特性も配慮する必要があります』と言ってる点です。この指摘は論点がずれてる気がします。備車が必要だという点はわかりますが、問題は、それが多重になっているところですよ」

美人弟子の指摘に編集長がうなずく。

「たしかに、繁忙期に下請けに委託せざるを得ない場合があるというのはわかりますが、それと多重下請け構造とは関係ないです。この辺は整理して論理を展開してもらわないといけませんね」

編集長の言葉が終わるのを待って、女性記者が大先生に向き直った。

「中間取りまとめの概要を見ましたけど、注目は法的措置だけですね。ただ、その実施



には時間が掛かるだろうし、先生はどう思いますか？ 黙って聞いてるだけではだめですよ」

「いや、法的措置にまで至ったのは一つの成果だと思う。その是非について、これから賛否両論が出てくるだろうけど、法案提出まで行けるか、またいつになるのか興味深い」

「なんか、冷めてますねー……そうか、先生は、そもそも、当事者たちが動かざるを得ない事態になれば勝手に動くから心配ないさつていうお考えでしたね」

編集長の言葉に、大先生が苦笑して答える。

「まあ、実務者の立場に立てば、実際にものが運べないという事態が出始めれば、迅速に動き出すはずだ。必然的に、物流が全社課題になるし、発荷主と着荷主は否応なく連携して課題解決に動き出す。物流サービスに関わる課題はあつという間に解決する。結局、こういう形で物流危機は解決されていくんじゃないかと思う」

### 運べない事態がすべてを解決する

「まあ、顧客に届けられないという事態になれば、一気に動くでしょうね。多重下請けも否応なしに是正されるかもしれません」

「そう、多重下請けの最大の問題は、実運送事業者が適正な運賃をもらえないことだけけど、ドライバー不足が起これば、必然的に運賃は上がっていく。それと、2024年問題で市場から撤退させられる事業者も出るだろうから、多層は解消されていくだろうな」

「たしかに、低い賃金を嫌って他社に移っていくドライバーも出るでしょうから、運送業として成り立たなくなる事業者も出てきますね」

「そう、敢えて言えば、運べない事態の到来が運べない事態を解消するということだ」

「なるほど、妙な説得力があります。ただ、そうはいっても、この検討会の中間報告は意味がないということではないですよね」

「もちろん、行政としてできることはどんどんやればいい」

大先生の言葉を聞いて、編集長が「あつ、そ

れで思い出した」と言つて、鞆からコピーを取り出す。

「これは『運輸新聞』の1月31日号です。ここに1月27日の国交省自動車局長の記者会見を伝えた記事があるんですが、局長の興味深い発言が載っています。えーと、『多重構造が減ったほうが良いのは確か。どう実現するか、考えはあるが、まだ時期尚早。もうしばらくすれば申し上げられると思う』とこう発言しているようです」

「へー、それはたしかに興味深いです」

美人弟子の感想にみんながうなずく。

「でしよー、どんな考えなのか、期待を持って待ちましよう。さて、それにしても、なぜだか、今日は疲れました……」

その言葉を聞いて、女性記者が「お疲れさまでした」と楽しそうに声を掛けた。

■



### 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>