

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が 最終取りまとめを公表

わたなべ とおる
渡邊 徹

交通経済研究所副主任研究員

1 間近に迫る「物流の2024年問題」

2024年4月から、トラックドライバーにも時間外労働の上限規制が罰則付きで適用される。これまでのように、ドライバーの長時間労働を前提とした運送は成り立たなくなることから、モノが運べなくなる「物流危機」の懸念が再び強まっている。このため、経済産業省、国土交通省及び農林水産省は2022年9月に「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置し、有識者、関係団体及び関係省庁が検討を重ね、2023年2月に中間取りまとめを公表したの続き、8月に最終取りまとめを公表した。

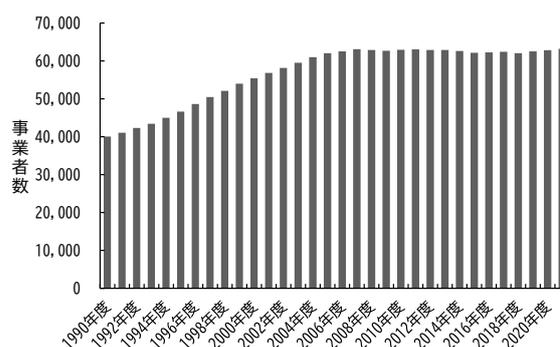
本稿では、物流業界の現状と最終取りまとめをレビューした上で、持続可能な物流の実現に向けた若干の検討を試みたい。

2 物流業界の現状

1990年の物流二法施行に端を発するトラック運送業界における一連の規制緩和は、主として中小企業の新規参入によるトラック運送事業者数の急増をもたらした(図1)。この結果、競争の激化に起因する運賃の低下以外にも、トラック事業者と荷主企業との力関係の歪みや、トラック業界における多重下請構造の進展が生じ、ドライバーは長時間労働・低賃金を余儀なくさ

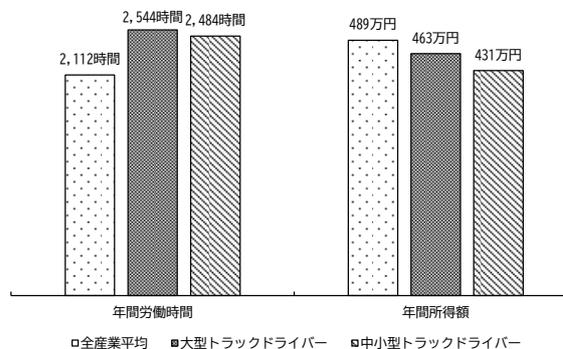
れている(図2)。

図1 規制緩和後のトラック運送事業者数の推移



出所：国土交通省統計より筆者作成

図2 トラックドライバーの年間労働時間及び年間所得額(2021年)



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より筆者作成

2024年4月から時間外労働の上限が規制されることにより、長時間労働が解消されると期待されているが、ドライバーの給与体系は歩合給の割合が大きいことが多い。このため、時間外労働の削減が給与の減少に直結し、かえって離職者を増加させることも懸念されており、生産性の向上が求められている。

3 最終取りまとめのポイント

(1) 荷主企業や消費者の意識改革

生産性の向上により、持続可能な物流を実現するため、最終取りまとめでは大きく三つの政策が示されている。

一つ目は「荷主企業や消費者の意識改革」だ。インターネット通販などでの「送料無料」にみられるように、物流費は商品販売価格に含まれることが多いことや、主として発荷主が物流事業者と運送契約を締結するため、着荷主は契約当事者でないことなどから、荷主企業や消費者が物流業界の現状を理解する機会は限られる。このことが、荷主企業の都合による長時間の荷待ちや契約にない附帯作業の指示、宅配便の再配達などを招き、生産性を低下させている。

そこで、荷主企業の物流改善に向けた取り組みを評価する仕組みの創設や、荷主企業における物流責任者の任命、消費者の行動変容を促す方策の実施などに取り組むとしている。

(2) 物流プロセスの課題の解決

二つ目は「物流プロセスの課題の解決」だ。物流プロセスには元請けの物流事業者、下請けの物流事業者、発荷主企業、着荷主企業、消費者と、多様な主体がかかわっており、生産性の向上には社会全体で取り組む必要がある。また、トラック業界における元請事業者を頂点とする多層的な取引構造が、実際に運送を行う下請事業者に過大な負荷を課す要因となっている。

そこで、各主体の連携・協働を通じた待機時間や荷役時間、納品回数の削減、トラック業界における多重下請構造の是正、契約条件や物流費の見える化、標準的な運賃の周知・浸透などに取り組むとしている。

(3) 物流標準化・効率化

三つ目は「物流標準化・効率化」だ。生産性の向上により、労働力不足を解消するとともに、我が国全体のCO₂排出量の約8%は貨物輸送によるものであることから、カーボンニュートラルにも対応する必要がある。

そこで、デジタル技術を活用した共同輸配送や帰り荷の確保、官民連携による物流標準化の推進、モーダルシフト推進のための環境整備、車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備などに取り組むとしている。

4 持続可能な物流は実現できるか？

最終取りまとめで示された取り組みの多くは、我が国物流政策の基本である総合物流施策大綱でも示されている。しかし、荷主企業を対象とする具体的な取り組みや、多重下請構造の是正に踏み込んだのは画期的だ。トラック事業者と荷主企業との間の歪んだ力関係や、トラック業界における多重下請構造にメスを入れない限り、長時間労働・低賃金、ひいては労働力不足は解消され得ない。

労働力不足を解消する上でもう一つ重要であるのは、持続可能な物流の実現に向けてトラック業界が協調できるかだ。目先の利益にとらわれ、上限を超えて時間外労働をさせたり、標準的な運賃を下回る運賃で運送を引き受けたりする事業者が一部にでも存在する限り、長時間労働・低賃金は解消され得ない。トラック業界には、長時間労働・低賃金からの脱却に向けた長期的観点と強い意志が求められている。