

物流危機は回避できるか？

—政府が「物流革新緊急パッケージ」を決定—

わたなべ とおる
渡邊 徹

交通経済研究所副主任研究員

1 「物流の2024年問題」と政策の動き

我が国の物流は、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など、さまざまな課題に直面している。このうち、担い手不足をめぐっては、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が罰則付きで適用されることとなっており、これまでのようなドライバーの長時間労働を前提とした生産性の低い運送を改善しなければ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。

そこで、荷主企業、物流事業者及び消費者が一体的に我が国の物流を支える環境の整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府が総合的な検討を行うため、2023年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置された。関係閣僚会議は、6月に「物流革新に向けた政策パッケージ（案）」（以下「政策パッケージ」）を決定したが、時間外労働の上限規制が迫る中、早期に具体的な成果を得るため、10月に「物流革新緊急パッケージ（案）」（以下「緊急パッケージ」）を決定した。

本稿では、二つのパッケージをレビューした上で若干の検討を試みたい。

2 「物流革新に向けた政策パッケージ」

「政策パッケージ」では、時間外労働の上限

規制が適用されるまでに荷主企業と物流事業者、あるいは物流事業者間の商慣行の見直し、物流の効率化、また荷主企業や消費者の行動変容に係る具体的成果を得るため、緊急に実施すべき抜本的・総合的な施策が示された（表1）。

表1 「政策パッケージ」で示された主な施策

- (1) 商慣行の見直し
 - ・物流負荷の軽減や多重下請構造の是正に向けた2024年通常国会での法制化
 - ・納品期限や物流コスト込みの取引価格等の見直し
 - ・荷主企業や元請事業者の監視体制の強化
 - ・適正な運賃の収受・価格転嫁の円滑化等
 - ・「標準的な運賃」の拡充・徹底
- (2) 物流の効率化
 - ・即効性のある設備投資の促進
 - ・物流GX・DX・標準化の推進
 - ・道路・港湾等の物流拠点に係る機能強化・物流ネットワークの形成支援
 - ・高速道路における大型トラックの速度規制の引き上げ・料金の見直し
- (3) 荷主企業・消費者の行動変容
 - ・荷主企業の経営者層や消費者の意識改革・行動変容の促進
 - ・物流改善を評価・公表する仕組みの創設
 - ・宅配便の再配達削減

出所：「政策パッケージ」より筆者作成

何ら施策を実施しなければ、2024 年度にトラックドライバー14 万人相当の輸送力が不足する可能性があるところ、これらの施策を実施することにより 14.3 万人相当の輸送力が改善すると試算されている。

3 「物流革新緊急パッケージ」

「緊急パッケージ」では、2024 年問題への対応として可及的速やかに実施すべき施策とともに、2030 年度の輸送力不足解消に向け、前倒しで実施すべき施策が示された（表 2）。

表 2 「緊急パッケージ」で示された主な施策

(1) 物流の効率化

- ・即効性のある設備投資・物流 DX の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・トラックドライバーの労働負担の軽減・担い手の多様化の推進
- ・物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- ・標準仕様のパレットの導入や物流データの標準化・連携の促進
- ・物流 GX の推進（物流拠点の脱炭素化、車両の EV 化等）
- ・高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

(2) 荷主企業・消費者の行動変容

- ・宅配便の再配達率半減に向けた取り組み
- ・政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

(3) 商慣行の見直し

- ・荷主企業や元請事業者の監視体制の強化
- ・荷待ちや荷役等の対価・手数料の水準の提示による「標準的な運賃」の引き上げ
- ・適正な運賃の収受・賃上げ等に向けた 2024 年通常国会での法制化

出所：「緊急パッケージ」より筆者作成

4 物流危機の回避に向けて

我が国の物流はさまざまな課題に直面しているが、2024 年問題への対応が目下最重要課題であることは論をまたない。物流危機を回避するためには、歩合給の割合が大きいトラックドライバーの給与体系にあって、時間外労働が削減されても、少なくとも現在と同等の賃金水準、望むらくは全産業平均並みの賃金水準を実現することにより生産性を向上させ、担い手の確保・多様化を実現する必要がある。

しかし、国土交通省が 2023 年 2～3 月に実施した「標準的な運賃」に係るアンケート調査の結果をみると、運賃交渉を実施するトラック事業者が増加傾向にあることもあり、運賃値上げに応ずる荷主企業は増加傾向にあるものの、約 4 割にとどまっている。アンケートに回答した荷主企業は、いずれも「ホワイト物流」推進運動に賛同しており、生産性の向上に対する理解があるはずであるにもかかわらず、運賃値上げに応ずる荷主企業が半数にも満たないことは、市場では運賃の引き上げは容易でないことを示唆している。

そこで、「緊急パッケージ」で示された荷主企業や元請事業者の監視体制の強化、荷待ちや荷役等の対価・下請事業者に発注する際の手数料の水準の提示による「標準的な運賃」の引き上げ、適正な運賃の収受・賃上げ等に向けた法制化（荷待ちや荷役時間の短縮に向けた大手荷主企業・物流事業者に対する自主行動計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令、大手荷主企業に対する物流経営責任者選任の義務付け、実運送体制管理簿の作成による下請状況の明確化と多重下請構造の是正、契約時における書面交付の義務付けなど）、あるいは特定最低賃金を活用したトラックドライバーの最低賃金の引き上げといった政府の介入が望まれる。