

# 規制導入で「物流の2024年問題」解決なるか？

わたなべ とおる  
渡邊 徹

交通経済研究所副主任研究員

## 1 荷主・物流事業者に対する規制が導入

いわゆる「物流の2024年問題」を解決するため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」は2023年6月と10月に政策パッケージを決定した。この中で、物流負荷の軽減や多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容などに向けた荷主・物流事業者に対する規制について、2024年通常国会での法制化を含めて具体化することとされた。これを受け、2024年2月13日に物流総合効率化法及び貨物自動車運送事業法の改正案が閣議決定された。

## 2 今回の法改正の概要

物流総合効率化法の改正により、法律の名称が流通業務総合効率化法に変更されるとともに、荷主・物流事業者に対する規制が導入される(表1)。また、貨物自動車運送事業法の改正により、トラック事業者・軽トラック事業者に対する規制が導入される。

表1 法案の概要

### (1) 流通業務総合効率化法

①荷主・物流事業者に対し、物流効率化(荷待ち・荷役時間の短縮やトラックドライバー一人あたりの輸送量の増加)に資する措置を講ずる努力義務を課す。国は、物

流効率化の基準を定めるとともに、荷主・物流事業者に対し、必要に応じて指導・助言を行う。

- ②一定規模以上の貨物を取り扱う荷主・物流事業者に対し、物流効率化に資する措置に関する中長期的な計画の作成や国への定期的な報告を義務付け、取り組みが不十分な場合は国が勧告・命令を行う。
- ③一定規模以上の貨物を取り扱う荷主に対し、上記計画の作成等の業務を統括管理する物流統括管理者の選任を義務付ける。

### (2) 貨物自動車運送事業法

- ①元請トラック事業者に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した実運送体制管理簿の作成を義務付ける。
- ②荷主・物流事業者に対し、運送契約を締結する際、役務の内容・対価等を記載した書面の交付を義務付ける。
- ③トラック事業者に対し、下請トラック事業者の健全な運営に資する措置(運送に要する費用を勘案した下請発注、荷主との運賃・料金交渉等)を講ずる努力義務を課す。
- ④軽トラック事業者に対し、運行の安全の確保に関する業務を行う安全管理者の選任を義務付ける。

出所：筆者作成

(1) ①の物流効率化の基準は、法改正後、別途省令により定められるが、法改正後3年で2019年度比、(i) 荷待ち・荷役時間を一人あたり年間125時間(17%)削減、(ii) 輸送能力16%増加、がKPI(重要業績評価指標)とされている。②及び③の対象となる事業者の規模の基準も、法改正後、別途政令により定められるが、国内貨物の半数程度が対象事業者による取り扱いとなる水準が想定されている。また、(1)②及び③並びに(2)④については、不作為の場合罰金に処され、(2)①~③についても、不作為の場合行政処分又は行政指導がなされる。

### 3 今回の法改正の画期性

物流総合効率化法による許可等の特例や資金調達の円滑化などを通じた流通業務の効率化に資する事業(輸送網の集約やモーダルシフト、輸配送の共同化等)の促進、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の策定、「ホワイト物流」推進運動などのキャンペーンの展開、トラック事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」の告示、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定など、これまで国は、物流効率化や多重下請構造の是正、運送契約の書面化などに向けた取り組みについては、原則として荷主・物流事業者の自主的な取り組みに委ねてきた。

一方、今回の法改正では、荷主・物流事業者に対し、物流効率化に向けた取り組みを罰則付きで義務付けるなど、直接的な関与に踏み込んでおり、極めて画期的である。豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラである物流を決して途切れさせないため、2024年問題を何としても解決するという国の覚悟がうかがわれる。

### 4 2024年問題への対応は道半ば

しかし、今回の法改正により、直ちに物流の2024年問題が解決するとは考えられない。流通業務総合効率化法では、一定規模以上の荷主・物流事業者については、物流効率化に特に寄与する必要があるとして、罰則付きで取り組みが義務付けられているが、一定規模に満たない荷主・物流事業者については、努力義務にとどめられている。すなわち、国内貨物の半数程度を取り扱う荷主・物流事業者については、自主的な取り組みに委ねられており、物流効率化が進展するか不透明である。

また、2024年問題の解決には、物流効率化とともに、トラックドライバーの確保が有用であるが、今回の法改正がドライバーの確保に結び付くかも不透明である。ドライバー不足の原因は、長時間労働と低賃金である。このうち、長時間労働については、荷主・物流事業者における物流効率化に向けた取り組みにより、是正されると考えられる。低賃金についても、多重下請構造の是正や運送契約の書面化により、是正されると考えられるが、総じてドライバーの給与体系は歩合給の割合が大きい。したがって、物流効率化による労働時間の短縮が給与の減少、ひいてはドライバーの離職の増加をもたらすことも考えられる。もっとも、物流効率化による生産性の向上が給与の増加をもたらすことも考えられるが、給与の増加については、2023年12月に「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」が提言した運賃水準の引き上げ、長時間の荷待ち・荷役作業時の料金割増、下請発注時の手数料の設定などが待たれる。

今回の法改正は、2024年問題の解決に向けた一歩に過ぎない。今後の推移を見守りつつ、さらなる対応を講ずる必要がある。