

持続可能な物流に向けて

物流を取り巻く環境

物流は、わが国の国民生活や経済を支える重要な社会インフラである。しかし現在、物流業界は担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など、様々な課題に直面している。このような中、2018年に成立した「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に基づき、2024年4月からトラックドライバーにもいよいよ時間外労働の上限規制(原則月45時間・年360時間、臨時的特別な事情がある場合でも年960時間)が適用される。これは、物流の現場を魅力ある職場とすることを目的としたものであるが、他方で、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることが想定され、何も対策を講じなければ物流の停滞が生じることも懸念される。いわゆる「2024年問題」である。

具体的には、2024年度には14%(トラックドライバー14万人相当)、2030年度

には34%(トラックドライバー34万人相当)の輸送力が不足すると推計され、今のようにモノが運べなくなる可能性があると考えられている。

このため、トラック運送業における「働き方改革」を進めつつ、取引環境の適正化や生産性向上などの取り組みをさらに加速して、輸送力の不足が生じないようにする必要があら

「物流革新に向けた政策パッケージ」の策定

2023年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「2024年問題」に対応し、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力してわが国の物流を支える環境を整備すべく、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容——の三つを柱とする抜本的・総合的な対策として、「物流革新に向けた政策

国土交通省物流・自動車局長

鶴田浩久

つるた ひろひさ



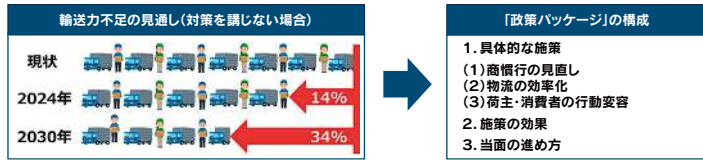
パッケージ」(以下、「政策パッケージ」)が取りまとめられた。

この中では、2024年通常国会での法制化も含め、数々の対策に中長期的に継続して取り組むための枠組みを確実に整備することとされている。また法制化に先立ち、経済産業省、農林水産省、国土交通省の3省共同で、発荷主事業者、着荷主事業者、物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を策定した。現在、荷主や物流業界団体に対して同ガイドラインを広く周知するとともに、業種・分野別の「自主行動計画」を2023年内をめどに作成・公表するよう要請している。このような取り組みを含め、政策パッケージの実現を可能なものから速やかに進めていく。加えて、2030年度に向けた政府の中長期計画を2023年内にも策定・公表することとしている。

(注)本誌8ページ参照

図表 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面



荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力してわが国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定

中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**2024年通常国会での法制化**も含め確実に整備
出所：「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」第2回会合(2023年6月2日開催)資料

政府・与党における検討状況

政府は2022年9月から、荷主を所管する農林水産省・経済産業省と、物流を所管する国土交通省が共同で、有識者による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催してきた。同検討会では、着荷主を含む荷主や一般消費者が共にそれぞれの立場で担うべき役割を再考するとともに、物流が直面している諸課題の解決に向けてより実効性のある取り組みが行えるよう、検討を重ねてきた。検討

に当たっては、物流事業者が提供価値に応じて適正な対価を收受するとともに、物流事業者、荷主、経済社会がいわゆる「三方よし」となることを目指した。2023年8月31日には、同検討会の最終取りまとめを公表しており、これに基づき、非効率な商慣行の是正等に向けて規制的措施を導入するなど、実効性のある取り組みを進めていく。

一方自民党では、物流調査会(会長・今村雅弘衆議院議員)が物流事業者だけでなく荷主事業者も含め幅広い事業者や業界団体にヒアリングを行い、議論と検討を重ね、2023年5月23日、「国民生活や経済を支える物流の革新に向けた提言」を取りまとめている。政策パッケージは、持続可能な物流の実現に向けた検討会や自民党物流調査会における議論を十分に踏まえて取りまとめたものとなっている。

「政策パッケージ」に基づく具体的な取り組み

2018年の貨物自動車運送事業法の改正(議員立法)により、国土交通大臣が「標準的な運賃」を定め、告示できる制度が創設されるとともに、荷主への「働きかけ」や「要請」などが行えるようになった。これらの制度は2023年度末までの時限措置とされていたが、2023年6月の通常国会において、同じく議員立法により、適用期限が「自分の間」へ延長された。これを受け、「標準的な運賃」については、政策パッケージに基づき、2023年内をめどに、コスト上昇分も含め

て適正に価格転嫁できるよう運賃水準を見直すとともに、荷待ち・荷役や附帯業務など輸送以外のサービスの対価についても標準的な水準を示すこととしている。

加えて、これらの制度の実効性を確保するため、2023年7月21日、本省ならびに各地方運輸局に、162人体制となる「トラックGメン」を設置した。これにより、トラック事業者へのプッシュ型の情報収集を開始し、情報収集力を強化するとともに、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度の執行力を強化することとしている。荷主側の事情による長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置きなどを是正すべく、関係省庁・産業界と緊密に連携しつつ、一層強力に取り組む。

さらに、政策パッケージに基づいて実効性ある取り組みを進めるべく、必要な予算の確保や法制化の検討を進めている。

「2024年問題」は早急に対処すべき喫緊の課題であるが、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、構造的な課題であると言える。この意味で、2024年は「終わり」ではなく「始まり」である。2030年の輸送力不足も見据え、中長期的な視点で持続可能な物流の実現に向けて取り組んでいく必要がある。国土交通省としては、これまで以上に関係省庁・産業界と緊密に連携し、政府一丸となった取り組みの中で、スピード感をもって「2024年問題」に対応していく。