

# 「新物流2法」施行に向けた課題

物流ニッポン新聞社 東京支局

田中 信也



# 物流ニッポンについて

トラック、鉄道貨物、海運、港湾運送、航空、倉庫、荷主、産業（物流機器・物流システム）など、多面的な視点で最新情報をいち早く届ける物流業界ナンバーワンにしてオンリーワンの専門紙。北海道から九州まで8つの拠点で、全国をカバーしているのも業界唯一で、多面的・客観的な切り口での正確な報道を展開

- 創刊：1968年4月1日 ●発行形態：週2回刊（火・金曜日）
- 体裁：ブラケット版、8～12ページ（特集号は増ページ）
- 購読料金：35,316円（6カ月、税込み）
- 本社：東京都港区赤坂3-9-16 TEL 03-6230-8050
- 支局：札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、福岡
- 加盟：日本専門新聞協会、第一国会記者会、国土交通省交通運輸記者会、経済産業省ペンクラブなど
- URL：<http://www.logistics.jp> ●X：@News\_Logi @News\_Logi\_WEB

# 本日のテーマ

- ① 「2024年問題」とは
- ② 「物流2法」から「新物流2法」へ
- ③ 物流効率化に対する荷主などへの規制措置（物流効率化法）
- ④ 多重下請け構造の是正（改正貨物自動車運送事業法）
- ⑤ 「標準的な運賃」の普及
- ⑥ 「トラックGメン」などの展開

## ①「2024年問題」とは

◎2018年12月8日

働き方改革関連法が成立

◎2019年4月1日

時間外労働の上限規制が大手一般職から段階的に適用（一般則：年間720時間以内）

◎2024年4月1日

5年間適用が猶予されたトラックを含む自動車運送事業で適用（特例則：年間960時間以内）



ドライバーの労働時間の削減で走行距離が短縮されモノが運べなくなる。ドライバーの賃金も減り、物流の担い手不足が加速するなどの問題の総称が **「2024年問題」**

ただ、「2024年問題」の根源は、1990年まで遡る

貨物自動車運送事業法 + 貨物利用運送事業法 = 「物流2法」

- ・ 事業参入：免許制→許可制

事業者数4万社から6万3千社に = バブル経済崩壊し、過当競争に

- ・ 荷主との直接契約から物流子会社を介しての契約→多重下請け構造が深化



トラック運送事業者の運賃水準が下落、ドライバーの労働条件も悪化

「他産業より労働時間が2割長く、賃金が1割安い」産業に！





上限規制適用まであと1年、「2024年問題」が叫ばれる

◎2023年3月31日

国土交通、農林水産、経済産業相などで構成の政府「物流関係閣僚会議」発足

◎6月2日

関係閣僚会議で「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定

(1) 商慣習の見直し (2) 物流の効率化 (3) 荷主・消費者の行動変容

◎6月14日

議員立法を改正：「荷主規制の強化」「標準的な運賃の導入」の事実上無期限延長

◎2023年10月6日

「物流革新に向けた緊急パッケージ」を関係閣僚会議で決定

◎12月26日

荷主・物流事業者の業界団体・事業者に求めていた自主行動計画の公表

◎2024年2月16日

関係閣僚会議が「2030年度に向けた中長期計画」（ドライバーの賃金10%アップの目標設定など）





- 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。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（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**について、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、**次期通常国会での法制化<sup>(※)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進<sup>(※)</sup>
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化<sup>(※)</sup>
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント

合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表
速やかに実施	・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

## ② 「物流2法」から「新物流2法」へ

2024年4月、時間外労働の上限規制がスタート

「24年度がゴールではなくスタート」が共通認識

政策パッケージで打ち出した「荷主・元請事業者への規制的措置」「業界の多重下請け構造の是正」むけ法整備に着手

◎4月26日 通常国会で、物流効率化法（物効法）と改正貨物自動車運送事業法が成立

物流2法からの大幅な政策転換 → 「新物流2法」（シン・物流2法）



参院本会議で賛成多数で可決

© 物流ニッポン新聞社(24年4月26日) rights reserved.



「新物流2法」では衆参両院で極めて異例の17項目にわたる付帯決議

例

- ・トラックGメン、厚労省、公取委などの連携で、悪質荷主に対し、積極的に勧告・公表
- ・標準的運賃を毎年見直し
- ・適正化事業実施機関（トラック協会）の指導員の権限を強化
  - ⇒ 「Gメン調査員」（8月から順次任命）
- ・「専業水屋」の実態把握・規制措置導入も含めた対策
  - ⇒ 国交省が8月に検討会を発足、実態調査を実施

など

### ③物流効率化に対する荷主などへの規制措置（物流効率化法）

物流効率化法の基本方針：「物流は国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラ」と初めて明言。その上で、荷主も物流を担う主体、と言及

➡ 発・着荷主・元請事業者への規制措置を規定

（基本理念）

第二条 物資の流通の効率化のための取組は、次に掲げる事項を基本理念として行われなければならない。

- 一 物資の流通は我が国における国民生活及び経済活動の基盤であることに鑑み、その担い手の確保に支障が生ずる状況にあっても、将来にわたって必要な物資が必要なときに確実に運送されることを旨とすること。
- 二 物資の流通は物資の生産及び製造の過程と密接に関連し、かつ、多様な主体により担われていることに鑑み、物資の生産又は製造を行う者、物資の流通の担い手その他の関係者が相互に連携を図ることにより、その取組の効果を一層高めることを旨とすること。
- 三 物資の流通の過程において二酸化炭素の排出等による環境への負荷が生じていることに鑑み、当該負荷の低減を図ることにより、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第百十七号）第二条の二に規定する脱炭素社会の実現に寄与することを旨とすること。

（国の責務）

第三条 国は、前条の基本理念にのっとり、物資の流通の効率化に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

▼物流効率化法の条文より抜粋

© 物流ニッポン新聞社 All rights reserved.

## (1)2025年4月施行（予定）

- ・ 発・着荷主、フランチャイズチェーン本部、物流事業者（トラック、鉄道、船舶、港湾運送、航空、倉庫）に対し、物流効率化のため取り組む措置の**努力義務**を課す。

国が**判断基準**を策定

## (2)2026年4月施行（予定）

- ・ (1)の事業者のうち、一定規模以上の特定事業者に対し、**中長期計画**の作成、定期報告を**義務付け**。計画の実施が不十分な場合、国が指導、助言、調査、公表を実施
- ・ 「特定荷主」に**物流統括管理者（C L O）**の選任を**義務付け**

※計画が不十分な場合の勧告・命令違反、C L Oの選任義務違反には最大100万円の罰則

法施行に向け、**国交、経産、農水省の合同会議が発足**（6月～）

●基本方針：国が定める運送・荷役の効率化に関する事項

- ・将来にわたり必要な物資が確実に運送されるよう、物流関係者が協力。輸送の効率化や共同輸配送、モーダルシフトなどを通じた脱炭素化社会実現

目標 = **1 運行あたりの荷待ち・荷役時間を計2時間以内**

**全トラック輸送の5割の車両で積載率50%**

**脱炭素物流の実現に貢献**

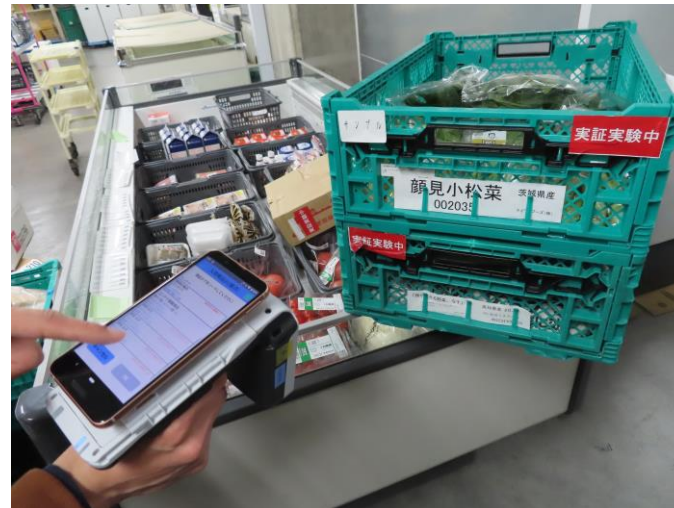
国交、経産、農水省合同会議の初会合（6月28日）



## ●判断基準：国が定める運送・荷役の効率化に関する事項

### (1)荷主

- ・積載率向上 = 適切なリードタイム確保、繁閑差の平準化、納品日の集約など
- ・荷待ち時間短縮 = 出荷・納品日時分散、トラック予約受付システムの導入など
- ・荷役時間の短縮 = 荷役効率化に貢献する機器・標準パレットの導入、商品識別タグなど効率的な検品の実施、フォークリフトの導入、荷役作業員の適切な配置など
- ・その他 = 物流データ標準化、標準的運賃を参考にトラック事業者と運送契約締結など



## (2)連鎖化事業者（F C本部など）

- ・積載率の向上 = 適切なリードタイム確保への協力、繁閑差平準化、納品日集約など
- ・荷待ち時間短縮 = 納品日時の分散
- ・物流データの標準化など

## (3)トラック事業者

- ・積載率の向上 = 共同輸配送など輸送網の集約、配車・運行計画の最適化のシステム導入、大型車両の導入など

## (4)倉庫業者など

- ・荷待ち時間の短縮 = 到着時間の調整、トラック予約受付システムの導入など
- ・荷役時間の短縮 = 荷主からの要請に基づく適正な価格転嫁に基づくパレットなどの用意、フォークリフトの導入、荷役作業員の適切な配置、貨物量に応じたバースなど荷さばき場の拡張など



# ●特定事業者の指定基準

## 基準値案

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	○特定第一種荷主（≡発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量  ○特定第二種荷主（≡着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス－活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

## ●物流統括管理者

◎要件 = 自社の物流全体を統括管理する者として、**基本的に役員・執行役員などの経営層から選任**

### ◎業務内容

- ・ 物流効率化の**中長期計画・定期報告の作成**
- ・ 貨物運送の業務全般の状況に関する報告の作成
- ・ 物流、調達、販売など**社内の関係部門の連携体制の構築**
- ・ 運送・荷役の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修などの実施
- ・ 物流効率化のための**取引先の物流統括管理者などとの連携・調整**

など

## ●中長期計画・提供の記載事項

### 荷主業界団体の意見

- ・荷待ち時間と荷役時間は分割せずに合算で計測すべき（経団連）
- ・時間計測の基準は、原則入退構時刻とすべき（経団連）
- ・計測は全数ではなくサンプリング調査とすべき（経団連）
- ・設備投資の観点から早い段階で簡便な推計方法を提示すべき（日商）
- ・拘束時間の抑制、荷役などの効率化、拘束時間の支払いが荷待ちの2時間ルールよりも重要と考える（全農）

➡荷主側の負担増加は理解できるが、骨抜きにされる可能性も

## ④多重下請け構造の是正（改正貨物自動車運送事業法）

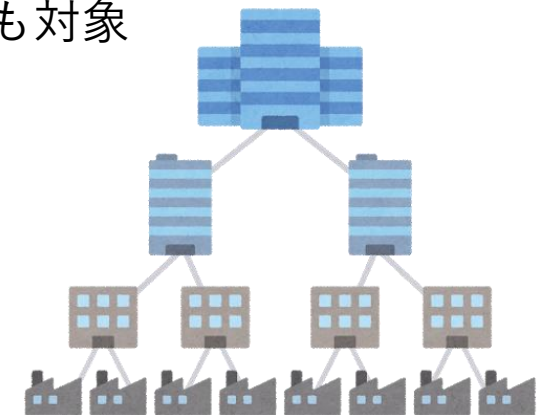
### ●2025年4月施行（予定）

(1)実運送事業者が適正な運賃を収受できるよう、運送契約の締結に際して、提供業務の内容や、対価（付帯業務、燃料サーチャージなどを含む）などについて記載した書面交付を義務付け

(2)元請事業者に実運送体制管理簿の作成を義務付け

(3)下請事業者への発注適正化への努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に適正化に関する管理規程と管理者の選任を義務付け

※書面交付の義務付けと下請事業者への発注適正化の努力義務は利用運送事業者も対象



## ●実運送体制管理簿

- ・ 必須記載事項 = 実運送事業者の名称、貨物の内容、運送区間、請負階層
- ・ 様式は自由

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	<b>実運送体制管理簿(記載例)</b>									
2										
3	積込日		運送区間	貨物の内容	実運送事業者の名称	請負階層	車番	ドライバー名	備考	
4	9月2日	(月)	〇〇工場—スーパー**	食料品10ト	〇〇ロジスティクス	—	11-11	〇〇〇〇		
5	9月2日	(月)	△△工場—**商事	食料品50箱	△△運輸	1次	11-12	△△△△		
6	9月3日	(火)	〇〇工場—△△倉庫	食料品40ケース	**運送	2次	11-13	****		
7	9月3日	(火)	△△倉庫—〇〇商店	食料品30箱	□□運送	3次	11-14	□□□□		
8	/	( )								
9	/	( )								
	/	( )								

## ⑤ 「標準的な運賃」の普及

●トラック運送業が法令を順守し、持続的に事業を行えるようにするための参考運賃（運賃表、待機時間料など）として国交相が20年4月に告示

● 「2024年問題」に対応するため、24年3月に新たな標準的な運賃を告示

- ・物価高などを踏まえ、運賃水準を平均8%引き上げ
- ・荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を新設（30分単位）
- ・「下請け手数料」を設定（各次10%）
- ・荷主、トラック事業者双方が運賃・料金を記載した電子書面を交付
- ・共同輸配送を念頭に「個建運賃」を設定
- ・リードタイムが短い運送に対する「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバーの負担を考慮した割増しの設定 など

●併せて、標準運送約款も改正し、運賃以外のサービス内容（荷待ち、荷役作業など）の明確化、契約時の書面交付などを新たに規定（24年6月～）

# しかし、標準的運賃の普及状況は道半ば

- ・ 標準的運賃に基づくトラック事業者による運賃変更届出数は60・1%（7月末現在）
- ・ 届出数の地域格差が大きい＝高知県90・7%、兵庫県30%（同）
- ・ 届け出済みでも実際の運賃に反映できたケースはかなり少ないとみられる
- ・ コンペ（競争入札制）を導入する荷主が出てきた。当然、標準的運賃に遠く及ばない水準で契約

**荷主・元請け、コンペ導入**

## 「時代に逆行」運送業者から悲鳴

### 運賃交渉の逃げ道？

2024年度に入り、コンペ（競争入札）制を導入する荷主や元請けが目立っている。2024年度問題「対策のための物流再編」を名目に、事実上の値下げ要請も受け取れる姿が見られる。「時代に逆行している」。「運賃交渉の逃げ道だ」「毎年コンペでは、人も車も安心して働けない」と悲鳴を上げる運送業者は少なくない。事業者に実態を聞いた。

**24年問題伴う再編名目に**

関東地方で下請けとして、運送事業者は「荷主が元請けではない。仕事を続けたいので、荷主の求むる運賃をコンペにするので、我々も死命に戦わなければならない」と訴えている。また、運賃は「24年問題に伴う物流再編だ」という。運送事業者は長年、この手前衛生用品の輸送を行っているが、コンペ導入は回が初めて。23年度には請けとの交渉で運賃値上を実現したが、コンペ制になったことで今年は見通しなくなった。

**「1000円下げて入札して」**

荷主自身が「事実上の値下げ要請」を認めているケースもある。荷主からは「内々に打診が、都内のある運送会社では、医療用機材の輸送業務で入札の要請があった。輸送用車両は南設備を入れ、アルミバンのエアサス仕様が参入コストは高く、容量は、荷主側は配車している。荷主自身は「事実上の値下げ要請」を認めている。荷主からは「内々に打診が、都内のある運送会社では、医療用機材の輸送業務で入札の要請があった。輸送用車両は南設備を入れ、アルミバンのエアサス仕様が参入コストは高く、容量は、荷主側は配車している。」

「1000円下げて入札して」という。荷主自身は「事実上の値下げ要請」を認めている。荷主からは「内々に打診が、都内のある運送会社では、医療用機材の輸送業務で入札の要請があった。輸送用車両は南設備を入れ、アルミバンのエアサス仕様が参入コストは高く、容量は、荷主側は配車している。」

「時代に逆行」運送業者から悲鳴

「運賃交渉の逃げ道？」

「2024年度に入り、コンペ（競争入札）制を導入する荷主や元請けが目立っている。2024年度問題「対策のための物流再編」を名目に、事実上の値下げ要請も受け取れる姿が見られる。「時代に逆行している」。「運賃交渉の逃げ道だ」「毎年コンペでは、人も車も安心して働けない」と悲鳴を上げる運送業者は少なくない。事業者に実態を聞いた。

「時代に逆行」運送業者から悲鳴

「運賃交渉の逃げ道？」

## ⑥ 「トラックGメン」などの展開

### ●トラックGメンとは

正式には「トラック荷主特別対策官」。トラック事業者ではなく、**実際に荷物を運ぶ実運送事業者の適正取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者の監視・指導体制を強化した「専門部隊」**

### ●体制

国交省の物流・自動車局、10エリアの地方運輸局、各都道府県などの運輸支局の職員162人



イメージ？



## ●何をするか

適正取引の違反が疑われる悪質な荷主・元請けに対し、法的措置を実施

法的措置は 「働きかけ」 → 「要請」 → 「勧告・公表」 の3段階

※19年7月から制度はあったが、Gメン創設で執行体制を強化

## ●悪質な違反とは

「長時間の荷待ち」「契約にない付帯業務（倉庫や売り場での荷役、商品の陳列、ラベル貼りなど）」「無理な配送依頼」「過積載運行の指示」など

## ●効果

- ・働きかけなどの法的措置を計811件実施（24年6月末現在）

Gメン創設前：月平均1.9件 → 創設後：同61.6件

- ・創設前は皆無だった「勧告・公表」を2件実施  
荷主＝王子マテリア、元請＝ヤマト運輸

● 課題

- ・ 人員が足りない
- ・ 地方のGメンにできることに限界
- ・ 荷主からの「身バレ」を恐れ、トラック事業者が情報提供してくれない

改善に向け

(1) 地方のGメンに対する権限を強化 (23年7月～)

- 「要請」の発出が可能に
- 発地と着地のGメンによる広域調査の実施検討 (中国運輸局など)

(2) 全国のトラック協会の職員を「Gメン調査員」に選任

物流ニッポン24年8月27日付



中国運輸局のトラックGメンとして、荷主を主体とした、荷主等パトロールを称する「アポなし訪問」

山口運輸支局のGメンによるパトロール

創設から年自に入ったトラックGメン(トラック荷主特別対策官)が、新たな動きを見せ始めている。中国運輸局が主導する中国、四国、九州、近畿の各運輸局が協力し合い、2024年末までに荷主対策に乗り出す計画。中国運輸局では更に、公正取引委員会とタッグを組み方向で調整中だ。このほか、消費者や税理士への啓発など、「2024年問題」対策に「これまでになく多面的な取り組みを進めていく」。

(安野孝明)

他運輸局連携 公取委ともタッグ

年内に着荷主対策

アポなし訪問1000カ所以上

を創設時から積極的に実施してきた。トラックドライバーの労働環境改善や適正運賃・料金収受の必要性を説き、違反原因への疑いがあればその場で指摘するという独自の手法で、訪問した拠点数は1年間で千カ所を超えている。

パトロールを重ねる中で、発荷主だけでなく着荷主への対策が重要と判断。中国地方や四国・九州の各地方は関西地方との荷物のやり取りが多いという全国中国運輸局ではこの動きと並行して公取委との連携も準備中で、田中氏も7月に入り公取委中国支所の担当

貨物振動調査のデータがあることから、近畿をのめた4運輸局連携による荷主対策を打ち出した。中国、四国、九州の各運輸局のGメンが一緒にやって関西地方の荷主をパトロールし、近運輸局のGメンが各地での活動をバックアップする。これまで中国運輸局では

パトロールの際、運送会社や発着地を明らかにし、疑いを持たないよう、今日はこのエリアを集中して回している。また説明していただくと、運送会社に不利益が生じないように配慮していただくと、3局が合同で訪問するのにも、訪れたGメンの担当地域から運送会社が特定されることがある。今後は違反原因

学生・税理士へ啓発

火曜リポコト

## 課題の改善に向け

(1) 地方のGメンに対する権限を強化（24年6月～）

→ 「要請」の判断も可能に

→ 荷主パトロール（身バレ対策）

→ 発地と着地のGメンによる広域調査の実施の検討

(2) 全国のトラック協会の職員を「Gメン調査員」に選任（24年8月～）

全都道府県と北海道の地区協会から108人以上を選任。トラックGメンと協力し、情報収集体制を強化



イメージ？

荷主・元請けの監視指導は、トラックGメンだけではない！

- 厚生労働省 = 全国の労働基準監督署の「荷主特別対策担当官」
- 中小企業庁 = 下請Gメン

などとの連携を強化。荷主やトラック事業者との合同ヒアリング実施

更に、政府与党が検討する下請法の改正で、

荷主によるトラック事業者への買いたたき行為を対象とすることを検討中

現在は、独占禁止法に基づく物流特殊指定に基づき監視してきたが、執行力が弱い

24年6月に初めて立ち入り検査を実施（約20年間で1件）

➡ 25年の通常国会で改正案提出へ

## ●最後に（荷主に求められること・求めたいこと）

- ・荷主は物流の傍観者ではなくメインプレーヤー
- ・着荷主も物流の改善に責任を負い、発荷主は顧客（着荷主）に対し協力を求める責務を負う
- ・標準的運賃は単なる参考運賃ではなく、業界基準。事業者との値上げ交渉に応じるべき
- ・値上げの要請にも応じない、値上げを求めた事業者の契約を打ち切るなど「安かろう悪かろう」な事業者への乗り換えは厳禁



続き

- ・安易な競争入札制は慎むべき。もし導入する場合は、SQDCM（安全、品質、納期、コスト、マネジメント）などの各視点での総合評価が必須
- ・トラックGメンは特別な権限が与えられた国の公的機関。情報提供を行った、あるいは行った可能性があるとして、詮索・牽制・注意・指導、契約の打ち切りは言語道断！



「新物流2法」の施行を契機に、持続可能かつ未来志向の物流を荷主、トラック事業者をはじめ物流に関わるすべての関係者で創り上げていくことが求められる

それには、ドライバー・物流業界、荷主・消費者、そして社会の「三方良し」の実現が必須



全ての関係者が真の幸福を追求するためのルール、それが「シン・物流2法」

ご清聴ありがとうございました