



「物流危機」の解決に向け 国の監視体制が一層強化

ー トラックGメンと、物流・自動車局の発足 ー

2023年の運輸業界を振り返ると、「物流の2024年問題」への対応に明け暮れた年でした。そうしたなか、2つの大きな進展がありました。それは、国土交通省における「トラックGメン」の発足と「物流・自動車局」の設立です。そこで今回は、これら2つの施策が今後の運輸業界にどのようなインパクトを与えるかという点について解説します。

「トラックGメン」の発足で国の監視体制がより一層厳しく

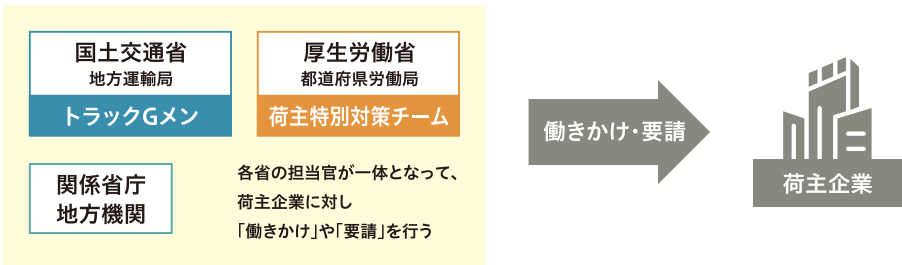
国土交通省は昨年7月21日、トラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請け事業者の監視を強化するため、全国162名の調査員で構成される「トラックGメン」を創設しました。同機関では、「長時間の荷待ちはないか」「契約にない附帯業務を行わせていないか」「適正な運賃・料金が支払われているか」などを監視するとともに、下請法や物流特殊指定、独占禁止法に違反する行為についても、荷主企業や元請け事業者に対し徹底した調査およびヒアリングを行います。

このトラックGメンに先行して、22年12月に厚生労働省でもトラックドライバーの長時間労働の是正を目的とした「荷主特別対策チーム」が編成されていたことをご存じの方も多いでしょう。トラックGメンの発足をもって、双方の密接な連携により、①荷主情報提供の運用強化②貨物自動車運送事業法にもとづく「働きかけ」の連携強化③標準的な運賃の周知強化など、より強力な体制が確立しました(右ページ参照)。

ちなみに、国土交通省からの報告によると、トラックGメン発足当日から9月30日までのおよそ70日間で、貨物自動車運送事業法にもとづく是正の「働きかけ」が120件、「要請」が5件出されたとのこと。なお、改善および是正が見られなかった荷主・元請け運送事業者に対しては「勧告・公表」が実施されるだけでなく、「改正貨物運送事業法」の標準的な運賃の告示制度※1に則り、公正取引委員会との連携によりさらに厳しい措置がとられます。

以上のような実効性を重視した国の施策は、裏を返せば問題の核心が荷主・元請け事業者との間の長年の商慣習や取引条件に起因し、運送事業者の自助努力では解決が困難なことに対処したものと思われます。いずれにしても今後は、国の監視の目がますます厳しくなることは確かであり、一方では、「働き方改革関連法」への対応をはじめとする運送事業者の支援を基本に、より本格的な物流改革が進展していくと予測します。

【図表】トラックGメンと荷主特別対策チーム、関係省庁地方機関が連携して監視



物流行政とトラック行政を一本化、多重下請構造にメスを入れる

2024年問題ならびに物流危機への国の対応強化は、国土交通省が昨年10月1日付けで行った組織改正にも反映されています。この改正では、従来の「自動車局」の名称を「物流・自動車局」に変更し、同局の傘下に「物流政策課」と「貨物流通事業課」の2つの課が設置されました。

ここで注目したいのは、トラック運送業を所管する貨物流通事業課に、倉庫業や利用運送業、トラックターミナルなどを所管する「貨物流通経営戦略室」が配置された点です。これは物流行政とトラック行政を一体化することで、物流分野全体の課題解決をより効果的に行う方針と考えられます。

組織改正にあたり、物流・自動車局長の鶴田浩久氏は「目下、荷主と元請け運送事業者に対して規制的措施を実施するための法案を作成中。24年1月の通常国会に提出する」と表明しました※2。運送業は2次請け、3次請けと下がるにつれ、受託金額が

安くなっていくことから、物流・自動車局では、この多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げ、中小・零細の運送事業者の経営を圧迫する要因としています。こうしたことを踏まえ、取引環境の改善措置として、元請け運送事業者に対し下請運送事業者の名称や運送内容について記載した「運送体制台帳」(下請運送事業者リスト)の作成を義務づけ、運送体制の可視化と監視の強化を進めていく構えです。

一方の元請け運送事業者側も、運賃の適正化の問題をはじめ、ドライバー確保に苦慮する下請会社を使いづらい環境にあります。これに対し輸送力の安定化でさらなる事業力強化を目指す中堅運送会社では、備率比率の減少が進んでおり、積極的なM&Aで中小の運送会社を吸収しながら、自社車両の拡大とドライバーの増員に取り組む活動も見受けられます。

※2 2023年12月時点

24年以降のトラック輸送業界の動向は？

- M&Aに対抗する中小運送会社では、同業者間の連携・協業ネットワークの構築が進む
- 輸送の効率化とコスト削減の取り組みをベースに、適正な運賃収受への要請が高まる
- ドライバーが安心して働ける職場環境づくりと待遇改善により、真の働き方改革を推進

トラック輸送業界は厳しい経営環境にありながらも、事業者数はこの10年ほぼ横ばいで推移し、22年3月末は過去最多の63,251社※3を記録しました。競争激化のなか、今後は淘汰される事業者が数多く出ることが懸念されますが、2024年問題への対応を契機に、経営の健全化を焦点とした業界再編が大きく進むことでしょう。

※3 豊橋運送4,762社含む。

※1 2024年3月までの時限措置とされていた「標準的な運賃の告示制度」は、23年6月14日に可決・成立した改正貨物自動車運送事業法により当面の間継続。

角井 亮一 (かくい りょういち)
株式会社 イー・ロジック 取締役会長兼チーフコンサルタント。上智大学経済学部を3年で単位取得修了し、渡米。ゴールデンゲート大学からマーケティング専攻でMBA取得。2000年、株式会社 イー・ロジック設立。著書に「アマゾンと物流大戦争」「すごい物流戦略(日本語/ベトナム語)」などアマゾンや物流関連の書籍を多数出版。

