



根本敏則 敬愛大学 経済学部 教授／

「持続可能な物流の実現に向けた検討会」座長

発荷主から着荷主まで

運賃の見える化が改革の第一歩

1953年、青森生まれ。東京工業大学工学部卒業、同大学大学院修了。一橋大学大学院商学研究科教授などを経て2017年から現職。一橋大学名誉教授。国土交通省「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 物流小委員会」委員長、同省「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」座長なども務める。

労働生産性の改善や多重下請構造など、二〇二四年問題は、長年物流業界が抱えてきた課題を改めて浮き彫りにした。問題の抜本的な解決策はあるのか。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の座長を務める根本敏則教授に話を聞いた。

多重下請構造を 変えることが重要

——トラックドライバーの働き方に関わる二〇二四年問題への危機意識をどう見ておられますか。

根本 物流事業者は早くから「これは大変だ」と気が付いていたんですけど、荷主ではよくわかっていなかった方も多かったように思います。「改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）」とは何だ」というような感じでした。しかし、マスコミで取り上げられるようになって、最近荷主の方も「何か対策を考えなきゃいけない」と、勉強を始めるようになって、状況が変わって

きました。

——今回の規制は物流事業者にどのような影響を及ぼすのでしょうか。

根本 二四年問題は意外とややこしくって、「二四年四月から年間の時間外労働時間として九六〇時間を厳格に守ってください」というのが取り沙汰されるケースが多いんですが、それ以外にも改善基準告示では、「労働時間と休憩時間を合計した『拘束時間』を三三〇〇時間にするとか、「勤務終了後の『休憩時間』はまとめて九時間取ってほしい」とかが含まれています。これまでよりも厳しい規制が適用されるようになっていきます。トラック事業の中で、特に長距離輸送をしているドライバーに大きな影響があるということもわかってきました。

——具体的にはどういうことでしょうか。

根本 典型的な事例としては、九州・北海道・東北といった遠隔地から、野菜・魚を運ぶ貸切便タイプのドライバーです。例えば、

九州から関東向けの現在の輸送では、集荷日から三日目（翌々日）に市場での販売を行っています。しかし、一日の運転時間九時間、拘束時間一三時間を守ると、四日目の市場での販売となり、リードタイムが一日延びることになります。

——抜本的な解決策はありますか。

根本 物流を持続可能にするためには物的労働生産性の改善と、付加価値労働生産性の二つが重要です。物的労働生産性では、大きなトラックを導入するとか、鉄道、フェリーを使うとか。要するにドライバー一人当たりの輸送量を大きくする、少ない労働力でたくさん運べるようにするということです。とくにフェリーは、旅客も乗せるから航行スピードも速く、物流の手段としても期待できます。一昨年、横須賀と新門司の間に新しい航路が出来ましたけど、横須賀を夜二四時に出て、新門司に翌日二二時頃に着くんです。宅配便に関しては、東京から

見て、北海道・九州は翌々日配達圏で一日リードタイムが長いので、こうしたフェリーを活用できます。

——付加価値労働生産性とはどういう意味ですか。

根本 問題は一人のドライバーがたくさん運べるようになったとして、それで運賃が上がるとか、賃金が多く払えるようになるかという点、必ずしもそうはならないことなんです。そこで、付加価値労働生産性に踏み込まざるを得ない。その際、物流業界の多重下請構造を変えることが重要になってきます。発荷主が元請物流事業者と契約して運賃を決めるわけですが、それが一次下請、二次、三次と降りていって、それぞれが一〇%程度の手数料を取ることで、実運行事業者が受け取る運賃は安くなってしまいます。売り上げが少なければ、ドライバーの賃金も上げられません。

——なぜそうした悪弊がまかり通っているんですか。

根本 多重下請構造には、荷主

にとって「特定の元請事業者との契約で済む」、元請事業者にとって「最小限の車両・ドライバーで需要変動に対応できる」などのメリットがあります。ただ、運賃が上がらない中で、「下請事業者の受け取る運賃はさらに低くなる」「収入減を補うため労働時間超過で事故のリスクが高まる」などの問題が生じました。アメリカでは、一二年に運送契約を結んだ物流事業者の再委託を禁止しているんです。背景にあるのは、「多重下請状態で事故が発生し、輸送責任を明確にする必要があったから」と言われています。日本ですぐに多重下請を禁止するのは難しいとは思いますが、下請との関係の明確化など工夫の余地はありますね。

決め手はデジタル タコグラフの活用

——改善基準告示は順守されるのでしょうか。

根本 僕が一番気になっているのは、改善基準告示で、「休息時

間を九時間取りなさい」となっても、それを守らせることができるのかということなんです。それができないと規則を守っている正直者の物流事業者が割を食う。今までも過積載とか労働時間違反をするとか、法令順守をしない物流事業者が存在していました。そのような事業者は安い運賃を提示しやすいわけで、運賃が高くなならない一因にもなっていた。荷主の中にも「まともに運賃を払ってくれない」とか、「高速道路の料金を見てください」とか、悪い荷主もいました。これからは人手不足で物流事業者は、そういう悪い荷主とは付き合わなくなるでしょうから、自然淘汰されると思うんです。しかし、物流事業者がきつかり労働時間を守っているかどうかはすぐにはわかりにくいんですね。

——なるほど、いかに法令を守っているか見極めるのが大事になると。

根本 一番の決め手はデジタルタコグラフです。日本ではまだ義

務化されていませんが、ヨーロッパやアメリカは義務化されていて運転時間データが改ざんできないようになっていて。ヨーロッパはいろんな国のトラックが行き来していますから、外国から来たトラックが本国で事故を起こされても困るといって、デジタルタコグラフのデータをダウンロードして、ちゃんと労働時間規則を守っているかどうか、路上で取り締まることができるようになっていく。日本はアナログタコグラフとか、手書きの運転日報なのでいくらでもごまかせる。改ざんできないようにしないと、せっかく改善基準告示で厳しい規制を設けても、意味がありません。デジタルタコグラフを義務化して、運転日報もデジタル化して、「最低限のルールを守って競争しましょう」というようにした方がいいと考えています。

——ヨーロッパでは取り締まりに罰則やペナルティーはあるんでしょうか。

根本 もちろんあります。国に

よって違いますが、イギリスやアメリカは雇用者だけでなく違反を犯したドライバーにも罰則規定がある。安全運転を心がけないとドライバーも責任が問われるわけです。日本は雇用者に罰則規定はあるけれどドライバーにはない。あるいは荷主に対する規制になりませんが、ポルトガルとスペインは、ドライバーによる荷役が禁止されています。もし、荷主が荷役をやってほしければ、ドライバーと荷物の積み降ろしに関して契約をして、ドライバーが納得すればやってもらえます。

——スーパー、コンビニ、ドラッグストアなどの小売業は、二四年問題の危機感が薄く、しかも今ご指摘の荷役を物流事業者にやらせるといったことも常態化しています。

根本 「物的労働生産性をいかに高めるか」という話をしましたが、それには、ドライバーの一日の労働時間のうち、運転以外の余計な作業に費やされる時間を減らすことも重要です。発荷主と元請

事業者で運送契約を結ぶわけですが、必ずしも着荷主は契約の中身を知らない。二次、三次の下請事業者も十分知られているわけではない。そういった中で配送に来た下請事業者は、着荷主から「ちょっと待って」とか、「これを棚に運んで」とか言われる。「断ると元請から仕事が回ってこない」という恐れもあって、ついつい従ってしまふ。このように着荷主がわがままを言える仕組みになっています。

ドライバーと運送事業主が結託しやすい環境

——具体的にどのような改革が必要だとお考えですか。

根本 運賃を「見える化」するのが、いいかなと思っています。先進的な発荷主・着荷主の契約の中には、たくさん買ったら一個当たりの値段を安くするボリュームディスカウントが行われている。要するに、間接的ですが運賃が見えるようになっていくわけです。通常は一個買おうが、一ケース買



おうが値段は一緒です。それと多
重下請構造であったとしても書面
で業務内容を確認できるようにし
ておけば、下請業者も付帯作業の
有無を確認できます。

——なるほど。

根本 もう一つ、ネット通販の
販売促進として「送料無料」がよ
く使われますが、送料は商品の値
段に含まれているわけで、送料無
料はあり得ない。この場合でも、
送料を見えるようにして、「一緒
に複数の商品を頼んだら送料が安
くなる」とか、「配達までのリー

ドタイムが長くてもいいなら、ポ
イントを差し上げます」とかの
サービスを付与したら、消費者も
そちらの方を選ぶようになるので
はないでしょうか。

——それは今回の検討会でも話
し合われているんですか。

根本 議論してます。しかし、
ネット通販の人たちとか、流通業
の人たちは、店着価格制度で利益
を出している面があるから「見え
ない方」が都合がいい。運賃が明
らかならと、利益が出しにくく
なるということもあるみたいで、
結構抵抗があります。

結構抵抗があります。

——経済産業省では、ガ
イドラインでは埒が明かな
いので、何らかの規制をか
けて罰則を設けようという
意向があるようです。

根本 その点も議論はし
ています。今まで通りじゃ
同じことの繰り返しになる
ということとはみんな思っ
ていますから、規制強化の方
向には行くと思います。

——規制の縛りが強くな

ることでドライバー不足が深刻に
なり、モノが届かなくなるとい
うことはありませんか。

根本 マスコミはすぐそういう
ことを言いますが、今までのよう
な安い値段で届けられなくなるだ
けであって、賃金を高くすればド
ライバーは集まります。したがっ
て、運賃も高くなります。欲しが
る消費者がいる限り、消費者はそ
の運賃を負担するので、モノは必
ず運べます。この半年、エネルギー
価格上昇を始めとしたコストの価
格への転嫁が徐々に受け入れられ
るようになってきました。ドライ
バー賃金の上昇、運賃の上昇、そ
れによる若干の消費者物価の上昇
も当然受け入れざるをえません。

受け入れてもらえるはずですよ。
——確かに今までが安過ぎたと
いうこともありますし。

根本 僕が一番心配しているの
は、物流事業者は中小企業が多く、
経営者とドライバーが結託しやす
いことです。ドライバーは残業代
が欲しいから長く働きたい。経営
者は仕事をこなすために、一人の

ドライバーに長く働いてほしい。
両者の利害が一致しているところ
で、規制を守れ、といってもそれ
は無理ではないかと思うのです。
ですから、先ほど言ったようにデ
ジタコで厳密に労働時間を管理し
て、それによって追加的に必要と
なるドライバーの賃金を賄うた
め、運賃を上げ、それを荷主が受
け入れる必要がありますし、荷主
は価格転嫁していくことになりま
す。

——お話を伺うと色々課題もあ
るようですが、今後どう変えてい
くべきとお考えですか。

根本 利害関係者が多く大変で
すが、二四年問題で物流に興味や
関心を持つ人が増えたことは非常
にいいことです。発荷主、着荷主、
物流事業者、そして一般消費者が、
物流が自分たちの生活を支えてい
ることを理解して、少しでも物流
の改革に何らかの形で貢献しても
らえればありがたいですし、この
検討会もその期待に応えられる答
申が出せればいいなと思っていま
す。(編集部)