

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	我が国の物流を支えるための法整備 －流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車 運送事業法の一部を改正する法律案－
著者 / 所属	大谷 知久 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	466号
刊行日	2024-4-26
頁	3-16
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20240426.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

我が国の物流を支えるための法整備

— 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案 —

大谷 知久

(国土交通委員会調査室)

1. 法律案提出の背景

- (1) トラック運送業の現状
- (2) トラック運送業の働き方改革
- (3) 物流の2024年問題
- (4) 物流革新に向けた政策パッケージ
- (5) 物流革新緊急パッケージ
- (6) 法律案の提出

2. 法律案の概要

- (1) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の改正
- (2) 貨物自動車運送事業法の改正
- (3) 施行日

3. 想定される主な論点

1. 法律案提出の背景

(1) トラック運送業の現状

令和4年の全産業平均における年間労働時間は2,124時間、年間所得は497万円である一方、トラック運送業では、大型トラックドライバーが2,568時間で477万円、中小トラックドライバーが2,520時間で438万円となっており¹、他産業に比較して長時間労働、低賃金とされている。背景には、長い荷待ち時間に加え、荷主の立場が強く、運送事業者からの価格交渉が難しいこと、荷主から頼まれれば断れず、契約にない運送以外の荷役作業（積卸

¹ 国土交通省「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」フォローアップ会合(第2回)(令5.8.3)資料1「施策の進捗状況(KPI)」4頁<<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001622815.pdf>>
(以下、URLの最終アクセスの日付はいずれも令和6年4月11日)

し等)や附帯業務(仕分け・ラベル貼り等)を強いられ、長時間拘束される²ことといった要因があるとされる。その結果、トラック運送に携わろうとする若者等は減少し、担い手不足が深刻な状況となっている。

(2) トラック運送業の働き方改革

長時間労働の是正や多様で柔軟な働き方の実現を目指し、平成30年6月には、「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」(平成30年法律第71号)が成立した。同法により、トラックドライバーについては令和6年4月から、時間外労働が年960時間以内に制限されることとなった。

令和元年12月には、厚生労働省の労働政策審議会労働条件分科会に「自動車運転者労働時間等専門委員会」が設置され、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準である「改善基準告示」の改正に向けた検討が進められた。

令和4年3月、同専門委員会は改善基準告示の見直しの方向性として、バス・タクシー運転者について、1日の拘束時間(使用者に拘束されている時間。労働時間及び休憩時間をいう。)を原則13時間以内とすること(最長15時間まで延長可)、1日の休息时间(勤務間インターバル)を最低9時間とすること(基本は11時間以上)を主な内容とする中間とりまとめを公表し、4年9月には、トラック運転者についても同様の基準とすることとされた。改善基準告示は上記の内容で4年12月に改正され、自動車運転者に係る時間外労働の上限規制適用の猶予期間が終了する6年4月から適用されることとなった³。

(3) 物流の2024年問題

物流業界は、働き方改革を進める一方、担い手不足と長時間労働が常態化している中で、令和6(2024)年度からトラック運転者に時間外労働の上限規制が適用されることに伴い、物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面しているとされている。対策を講じなければ2024年度で輸送力は約14%、2030年度には約34%不足するとの推計もあり⁴、働きやすい労働環境を実現し、担い手を確保するとともに、運転者の作業効率を向上させることが喫緊の課題となっている。

(4) 物流革新に向けた政策パッケージ

こうした背景から、令和5年3月、政府は、我が国の社会経済の変化に迅速に対応し、荷主企業、物流事業者(運送業・倉庫業等)及び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ついて、政府一体となって総合的な検討を行うべく「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置した。同年6月、同会議は「物流革新に向けた政策

² 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令5.6.2我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定) <https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/20231226_1.pdf> 2頁

³ 厚生労働省「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」 <https://www.mhlw.go.jp/content/2023_Pamphlet_T.pdf>

⁴ 国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会最終取りまとめ」(令5.8.31) 4頁 <<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001626756.pdf>>

パッケージ」(以下「政策パッケージ」という。)を取りまとめた⁵。

政策パッケージでは、①荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し(規制措置の導入等)、②物流の効率化(DX・GXの推進、中継輸送を含む物流拠点の整備・機能強化、ダブル連結トラック⁶の導入促進等)、③荷主・消費者の意識改革・行動変容(再配達削減等)に係る施策が示されるとともに、荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等に向けた規制措置について、令和6年常会での法制化も含め、枠組みを整備するとされた。

あわせて、軽トラックを利用した運送事業(貨物軽自動車運送事業)における事故件数が近年増加傾向にあることから、軽トラック事業の適正運営や安全確保の必要性が示された。

(5) 物流革新緊急パッケージ

政府は、令和5年6月に策定した政策パッケージについて、2024年が間近に迫る中、よりスピード感をもって実行するため、緊急的に取り組むべき対策を同年10月、「物流革新緊急パッケージ」(以下「緊急パッケージ」という。)として取りまとめた。

緊急パッケージでは、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直しに関する施策が示された。

①物流の効率化の取組としては、物流施設の自動化・機械化や運転者の労働負担の軽減(テールゲートリフター⁷の導入強化等)等に取り組み、即効性のある設備投資や物流DXを推進すること、また、鉄道や内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増するなどモダリティシフトを推進することとされた。②荷主・消費者の行動変容の取組としては、ポイント還元を通じ、コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時の指定など、消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施し、再配達率の半減を目指すなどとされた。③商慣行の見直しの取組としては、令和5年11月～12月の2か月間をトラックGメン⁸による「集中監視月間」とし、関係省庁と連携して、悪質な荷主に対する「要請」「勧告・公表」を含む指導體制の強化等が示された。また、「標準的な運賃⁹」について、現下の物価動向を反映するとともに、荷待ち・荷役の対価等を新たに加算する見直しを図ることとされた。さらに、適正な運賃収受や賃上げを図るため、荷待ち・荷役時間の短縮や多重下請構造の

⁵ 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令5.6.2我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)〈https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/20231226_1.pdf〉

⁶ 大型トラックにトレーラーをつなげ、1台で2台分の輸送を可能とした車両のこと。

⁷ トラックの荷台後部に装着された積卸し用の昇降装置のこと。

⁸ トラック運送業界の不適正な商慣行を是正するため、令和5年7月に創設された。物流業界の適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者の監視を強化し、必要に応じて働きかけ・要請・勧告等を行うこととしている。6年1月には、要請後も長時間の荷待ち状態が改善されない荷主(1件)と過積載運行の指示等を行った元請(1件)に対し勧告を行い、その旨を公表した。

⁹ トラック事業者が自社の適正な運賃を算出するとともに、荷主との賃金交渉に当たっての参考指標とするため、国土交通省が定めるものであり、トラック事業の適正な原価に適正な利潤を加えたものを基準としている。令和6年3月、運賃(平均8%増)・燃料費の引上げ、荷役作業ごとの対価の設定、多重下請構造是正のための下請手数料の設定、共同輸配送等を念頭にした個別運賃や速達の場合の割増料金の設定等を内容とする改正を行った。

是正等に係る規制措置の導入に向け、ここでも令和6年常会での法制化に取り組んでいくことが示された。

（6）法律案の提出

以上のような背景から、物流の効率化及び労働環境の整備を図り、持続可能な物流を実現するため、大手の荷主企業、トラック運送事業者等に対し、荷待ち・荷役時間の短縮等に向けた中長期計画の作成や取組状況の定期報告等を義務付けるとともに、荷主においては物流統括管理者の選任を義務付けること、多重下請構造是正に向け、元請事業者に対し、下請状況等を明らかにする実運送体制管理簿の作成を義務付けること等を主な内容とする「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」（閣法第19号）が、令和6年2月13日、内閣から国会に提出された。

2. 法律案の概要

（1）流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の改正

ア 題名の改正

題名については、従来の「流通業務」よりも「物資の流通（物流）」という用語の方が一般的とされることから、「物資の流通の効率化に関する法律」に改めることとしている。

イ 基本理念に係る規定の新設

持続可能な物流を実現するためには、ドライバーの作業効率の向上等が不可欠である。そのため、改正後の物資の流通の効率化に関する法律（以下「新物効法」という。）では、物流効率化のための取組の指針となる基本理念に係る規定を新設することとしている。同法第2条において、物流効率化のための取組は、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（第1号）、物資の生産者、物流の担い手等の関係者が連携を図ることにより、取組の効果を一層高めること（第2号）、脱炭素社会の実現に寄与すること（第3号）を基本理念として行わなければならないこととしている。

ウ 国の責務

国の責務を明確化することにより、物流の効率化に向けた取組を進めるため、新物効法第3条では、国は、物流の効率化に関する総合的な施策を策定、実施する責務を有する旨を明記している。また、同第31条において、国は、運送・荷役（貨物の積み込み・積み卸し等）等の効率化や貨物自動車への物資の過度な集中の是正（モーダルシフト）に関する情報収集・分析等を行う（第1項）とともに、運転者への負荷の低減に資する施策（再配達削減等）について、広報活動等を通じて国民の理解と協力を求める（第2項）よう努力義務を課すこととしている。

エ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務の追加

現行法第20条の2第1項第1号において、流通業務総合効率化事業を推進するため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構¹⁰が行う業務の一つとして、同事業の実施

¹⁰ 整備新幹線を始めとする鉄道や内航海運など、安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークを整備することにより、国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立を図り、人々の生活向上と持続

に必要な資金の貸付けを行うことが定められている。

新物効法第23条第1項第1号では、同機構が行う業務に、資金の出資を追加することとしている。貸付け（返済義務あり）のほか、返済義務のない出資を可能とすることで、物流拠点整備や物流DX・GX等に資する事業を後押しする狙いがあるとされる。

オ 定義（抜粋）

新物効法第30条第1項で規定している定義のうち、貨物自動車運送事業者等、第一種荷主及び第二種荷主については図表のとおりである。

図表 貨物自動車運送事業者等、第一種荷主及び第二種荷主の定義

貨物自動車運送事業者等 (第6号)	<ul style="list-style-type: none">・貨物自動車運送事業者¹¹（一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物軽自動車運送事業者）・特定第二種貨物利用運送事業者（※）
第一種荷主（第8号）	<ul style="list-style-type: none">・最初に貨物自動車運送事業者と運送契約を締結する者をいう。貨物を送る荷主（発荷主）が運送契約を締結する場合、発荷主が第一種荷主となる。
第二種荷主（第9号）	<ul style="list-style-type: none">・自ら運送を委託したのではない貨物を運転者から受け取る荷主（着荷主）をいう。発荷主が運送契約を締結する場合、貨物を受け取る着荷主が第二種荷主となる。

（出所）筆者作成

※特定第二種貨物利用運送事業者について

貨物利用運送事業者とは、自社で運送を行わず、他の自動車・船舶・航空・鉄道運送事業者を利用して、有償で貨物の運送を行う事業者をいう。

第二種貨物利用運送事業者とは、貨物利用運送事業者のうち、船舶・航空・鉄道運送事業者を利用する場合に、併せて自動車運送事業者を利用し、荷主からの集貨、そこから船舶等の発地となる港・空港・貨物駅までの運送及び着地となる港・空港・貨物駅から目的地までのラストワンマイルの運送までを一貫して請け負う者をいう（第一種貨物利用運送事業者とは、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。）。第二種貨物利用運送事業者のうち、自ら貨物の集配を行うことが認められた者を特定第二種貨物利用運送事業者といい（現行の貨物自動車運送事業法第37条第3項）、貨物自動車運送事業者と同様、実運送を行う。

カ 基本方針

可能な経済社会の発展に寄与することを目的に、平成15年10月に設立された。

¹¹ 貨物自動車運送事業には一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業があり、特定貨物自動車運送事業とは、「特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業」をいい、貨物軽自動車運送事業とは、「他人の需要に応じ、有償で、自動車（3輪以上の軽自動車及び2輪の自動車（バイク））を使用して貨物を運送する事業」をいう。一般貨物自動車運送事業とは、「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のもの」をいう（現行法第2条第1項～第4項）。

運転者の負荷を低減し、働きやすい労働環境を実現するためには、運転者の作業効率を向上させることが重要である。そのため、新物効法第33条第1項において、主務大臣（国土交通大臣・経済産業大臣・農林水産大臣）は、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針を定めることとしている。同方針では、①意義・目標、②施策に関する事項、③貨物自動車運送事業者・荷主等が講ずべき措置に関する事項、④配達等に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に対する国民の理解の増進に関する事項、⑤その他運転者の運送・荷役等の効率化の推進に関する必要事項が定められる（同条第2項）。

キ 貨物自動車運送事業者等に係る措置

物流の効率化を図る方策の一つとして、運転者1人当たりの1回の運送ごとの積載率（トラックの最大積載重量に対する実際に積載した貨物重量の比率）を向上することが求められている。そのため、新物効法第34条では、貨物自動車運送事業者等に対し、雇用する運転者の負荷の低減に資するよう、積載率の向上を図るため、輸送網の集約や配送の共同化等の措置を講ずるよう努力義務を課すこととしている¹²。

また、年度の輸送能力が一定以上の貨物自動車運送事業者等を、特に積載率の向上が必要な者として国土交通大臣が指定する制度を設けることとし（新物効法第37条第1項）、指定を受けた事業者を「特定貨物自動車運送事業者等」ということとしている（新物効法第37条第2項）。

一定規模以上の運送事業者が行う取組は、物流業界全体への影響・効果も大きいと見込まれることから、特定貨物自動車運送事業者等は、積載率の向上に資する措置を講ずるための中長期計画を作成し、定期的に国土交通大臣に提出することを義務付けることとし（新物効法第38条）、実効性の担保を図っている。

加えて、新物効法第39条では、特定貨物自動車運送事業者等に対し、積載率向上のために行った措置の状況について、毎年度、国土交通大臣に報告することを義務付けることとしている。

さらに、当該措置の状況が、著しく不十分であると判断される場合、国土交通大臣は、特定貨物自動車運送事業者等に対し、必要な措置をとるよう「勧告」を行い、なおもそれに従わない場合は、その旨を公表するとともに、従わなければ罰則を受ける「命令」を行うことができることとしている（同第40条第1項～第3項）。

ク 荷主に係る措置

荷主は、貨物の受渡しの日時、場所等を指示する立場にあり、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載率の向上に大きな影響を持つこととなる。しかしながら現状は、運転者に対し、運送以外の荷役作業（積卸し等）や附帯業務（荷造り・仕分け・ラベル貼り等）を行わせたり、短いリードタイム（所要期間）での運送を強いたりする等の行為が行わ

¹² 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業者等が取り組む積載率向上のための措置の指針となるよう、当該措置に関する貨物自動車運送事業者等の判断基準となるべき事項を定めることとしている（新物効法第35条第1項）。その内容については、実施すべき措置の具体例等を示すことが想定される。

れているとされる¹³。

こうした状況を踏まえ、新物効法第42条では、物流の効率化に向け、全ての荷主が取り組むべき措置について定めている。

新物効法第42条第1項では、第一種荷主（発荷主等）に対し、積載率向上のため適切なリードタイムを設定すること¹⁴（第1号）、貨物の受渡日時を指定する際には、管理する施設等にトラックが同時に集中しないようにすること（第2号）、管理する施設等で運転者に荷役等を行わせる場合はパレット¹⁵等、作業の効率化に資する機器を使用させるなど、荷役等の省力化を図る措置（第3号）を講ずるよう努めなければならないこととしている¹⁶。

新物効法第42条第4項では、第二種荷主（着荷主等）に対し、貨物の受渡日時を指示する際には、管理する施設等にトラックが同時に集中しないようにすること（第1号）、第一種荷主から適正なリードタイムの設定のため協議の申出があった場合、これに応じて協力すること（第2号）及び管理する施設等で運転者に貨物の品質・数量の検品等を行わせる場合は、作業を省力化するための措置（第3号）を講ずるよう努めなければならないこととしている。

また、運送を委託した貨物又は運転者から受け渡した貨物等の年度の重量が一定以上の荷主を、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載率向上に特に寄与する必要がある者として、荷主の事業を所管する大臣（以下「荷主事業所管大臣¹⁷」という。）が指定する制度を設けることとし（新物効法第45条第1項、第5項）、指定を受けた荷主をそれぞれ「特定第一種荷主」及び「特定第二種荷主」ということとしている（両者を総称して「特定荷主」という。）。

一定規模以上の荷主が行う取組は、物流業界全体への影響・効果も大きいと見込まれることから、特定荷主に対し、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載率の向上を図る措置を講ずるための中長期計画を作成し、定期的に荷主事業所管大臣に提出することを義務付けることとし（新物効法第46条）、実効性の担保を図っている。

加えて、新物効法第48条では、特定荷主に対し、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載率向上のために行った措置の状況について、毎年度、荷主事業所管大臣に報告することを義務付けることとしている。

さらに、当該取組が、新物効法第43条の基準に照らして著しく不十分であると判断さ

¹³ 前掲脚注2

¹⁴ 納品のリードタイムを1日と指定していたところを1週間に延長した場合、その間に集荷された貨物も搭載することができ、積載率の向上が図られる。

¹⁵ 荷物を単位数量にまとめて載せる台のこと。フォークリフトで荷物をまとめて移動や積卸し等の作業を行うことができ、手作業よりも効率的で作業負担が軽減できる。ただし、寸法が不統一であると、フォークリフトに合わず共同利用ができない、コンテナ内のスペースを効率よく利用できないケースがあるとされる。

¹⁶ 荷主事業所管大臣は、荷主が取り組む荷待ち・荷役時間の短縮等の措置の指針となるよう、当該措置に関する荷主の判断基準となるべき事項を定めることとしている（新物効法第43条第1項）。その内容は、パレットの活用、トラックの受取予約システムの構築等といった実施すべき措置の具体例等を示すことが想定されている。

¹⁷ 自動車・小売業等であれば経済産業大臣、食品製造業等であれば農林水産大臣、酒・たばこ業等であれば財務大臣、建設業・造船業等であれば国土交通大臣などが想定される。

れる場合、荷主事業所管大臣は、特定荷主に対し、必要な措置をとるよう「勧告」を行い、なおもそれに従わない場合は、その旨を公表するとともに、従わなければ罰則を受ける「命令」を行うことができることとしている（同第49条第1項～第3項）。

一方、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載率の向上を効果的に促進するためには、荷主企業における貨物運送部門のみならず、調達・生産・保管・販売部門等との調整が必要である。そのため、新物効法第47条第1項及び第3項では、特定荷主に対し、自社における物流全体を統括管理する者として「物流統括管理者」の選任及び荷主事業所管大臣への届出を義務付けることとしている。

物流統括管理者の役割として、①中長期計画（新物効法第46条）の作成、②運転者の負荷を低減する（運転者の荷待ち時間の短縮、積載率の向上等）ために実施する事業の運営方針の作成、③物資輸送における貨物自動車への過度の集中を是正するために実施する事業（モーダルシフト）の運営方針の作成、④②③に係る事業の管理体制の整備に関する業務等を、統括管理することが定められている（同第47条第1項第1号～第3号）。

物流統括管理者は、各部門を統括する立場にある者である必要があることから、新物効法第47条第2項において、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者を充てなければならないこととしており、役員等の経営者層に当たる者が想定されている。これにより、当該荷主企業の貨物運送部門のみでは困難であった、他部門との調整等の円滑化や、組織全体を視野に入れた効率化の進展が期待される。

なお、倉庫業者等の貨物自動車関連事業者や連鎖化事業者（フランチャイズ本部）についても同様に、物流の効率化に資する取組の努力義務が課され、このうち一定規模以上の事業者は中長期計画の作成、国土交通大臣又は連鎖化事業所管大臣への取組状況の報告等の義務を、連鎖化事業者については、これらに加え中長期計画の作成等を統括管理する「物流統括管理者」を選任する義務を負うこととしている（新物効法第52条～第59条、同第61条～第69条）。

ケ 罰則（主なもの）

特定貨物自動車運送事業者等、特定荷主、特定倉庫業者及び特定連鎖化事業者が、努力義務とされた運転者の荷待ち時間等の短縮、積載率の向上に資する取組を行うよう命令されたにもかかわらず、これに従わなかった場合、また、特定荷主等が、物流統括管理者の選任義務に違反した場合、100万円以下の罰金に処することとしている（新物効法第75条第1号、第2号）。

特定貨物自動車運送事業者等及び特定荷主等の指定に係る要件を満たすにもかかわらず、その届出をせず、又は虚偽の届出をした者、中長期計画を提出しなかった者、毎年度の物流効率化に資する取組状況の報告をせず、又は虚偽の報告をした者などは、50万円以下の罰金に処することとしている（新物効法第76条第1号～第4号）。

（2）貨物自動車運送事業法の改正

ア 書面の交付

荷主から貨物自動車運送事業者に運送を委託する際、口頭のみで合意をし、契約書面

の作成、交付が行われていない事例が存在するとともに、書面化されたとしても、附帯業務の内容やその料金、必要な燃料費等については書面化されていない事例が存在するとされている¹⁸。例えば、附帯業務の実施、料金等の扱いが不明確であることによって、実運送事業者が業務量に見合った適正な運賃・料金を収受できていないという問題があるほか、着荷主先で、運送契約に含まれない附帯業務を強いられた場合であっても、トラック運転者は運送契約に含まれているのか否かを判別できず、断ることができないという問題があるとされる。

適正な運賃の収受は、運転者の収入確保、事業者の持続的な経営等を図る上で非常に重要であることから、本法律案による改正後の貨物自動車運送事業法（以下「新貨物事業法」という。）第12条第1項では、真荷主¹⁹及び一般貨物自動車運送事業者は、運送契約を締結する際、①運送の役務の内容及びその対価、②契約に附帯業務が含まれる場合はその内容及び対価等について記載した書面を相互に交付しなければならないこととしている。

なお、書面に代えて、契約の相手方の承諾を得てメール等の電磁的方法を使用することもできることとしている（新貨物事業法第12条第3項）。

イ 下請運送事業者の運営に係る健全化措置

貨物自動車運送事業においては、多重下請構造が深刻化しており、下請となる者が多くなればなるほど、マージンが引かれることから受注額は減少し、実運送を担う事業者の運賃が削られている現状があるとされる。トラック運転者の所得額が全産業と比較して低いことには、こうした商慣行が影響しているとされている。

こうした背景から、下請に出す行為（以下「下請行為」という。）を適正に行うため、新貨物事業法第24条第1項では、荷主から運送を委託された一般貨物自動車運送事業者は、引き受けた貨物の運送を下請に出す場合、下請運送事業者に係る運送事業の健全な運営の確保に資するための措置（以下「健全化措置」という。）を講ずるよう努めなければならないこととしている。

具体的な内容としては、①下請の貨物自動車運送事業者が行う運送費用の概算額をあらかじめ把握し、その額を勘案して委託の申込みをすること、②荷主から提示された運賃等が①の概算額を下回る場合は、荷主に対し交渉を申し出ること、③下請事業者に対し、全体として2次下請けまでに制限するなどの条件を付すこと等が定められている（新貨物事業法第24条第1項第1号～第4号）。

新貨物事業法第12条で真荷主と一般貨物自動車運送事業者が運送契約を締結する際の書面の相互の交付が義務付けられるところ、同第24条第2項では、一般貨物自動車運送事業者に対し、自ら引き受けた貨物運送を下請（再下請）に出す際は、①運送の役務の内容及びその対価、②契約に附帯業務が含まれる場合はその内容及び対価等について記

¹⁸ 経済産業省・国土交通省・農林水産省「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果」（令5.4.27）7頁<<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001603960.pdf>>

¹⁹ 自らの事業に関して貨物自動車運送事業者と運送契約を締結して運送を委託する者で、貨物自動車運送事業者以外のものをいう。貨物運送において最初に一般貨物自動車運送事業者と運送契約を締結する荷主が該当。

載した書面を相手方に交付しなければならないこととしている。

なお、書面に代えて、契約の相手方の承諾を得てメール等の電磁的方法を使用することもできることとしている（新貨物事業法第24条第3項）。

ウ 特別一般貨物自動車運送事業者

下請に出す輸送重量が多い運送事業者が多重下請構造の是正のために行う取組は、物流業界全体への影響・効果も大きいと見込まれることから、新貨物事業法第24条の2第1項では、下請行為を行う一般貨物自動車運送事業者のうち、下請に出す輸送重量が一定以上の者を「特別一般貨物自動車運送事業者」と位置付け、健全化措置の実施に関する規程（運送利用管理規程）を定め、遅滞なく国土交通大臣に届け出ることを義務付けることとしている。運送利用管理規程には、①健全化措置を実施するための事業の運営方針、②健全化措置の内容、③健全化措置等の管理体制、④運送利用管理者（後述）の選任に関する事項を定めることとしている（新貨物事業法第24条の2第2項）。

下請行為の適正化を図るための措置は、運送会社における事業方針にも関わる事項であることから、新貨物事業法第24条の3第1項及び第3項において、健全化措置の実施及びその管理体制を確保するため、特別一般貨物自動車運送事業者に対し、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者の中から「運送利用管理者」を1人選任するとともに、その者の氏名・役職を遅滞なく国土交通大臣に届け出ることを義務付けることとしている。

運送利用管理者が行う職務として、新貨物事業法第24条の3第2項では、①健全化措置を実施するための事業の運営方針の決定、②健全化措置の実施及びその管理体制の整備、③実運送体制管理簿（後述）を作成する場合の作成事務の監督について定めることとしている。

エ 実運送体制管理簿の作成等

貨物自動車運送事業においては、多くの事業者が、下請の貨物自動車運送事業者を利用しているとされる²⁰。多重下請になるほど、実運送事業者の収受する金額が減少する現状があるところ、どの運送事業者が実運送を行っているのか、下請構造の状況が把握できなければ、真荷主や元請運送事業者も適正な運賃が行き渡っているのか判断できず、加えて、作業指示も届きにくい等の問題があるとされる。

このことから、運送体制の明確化を図るため、新貨物事業法第24条の5第1項では、一般貨物自動車運送事業者は、真荷主から一定重量以上の貨物運送を引き受け、下請を利用した場合、真荷主から委託された運送ごとに、①実運送事業者の名称等、②実運送を行う貨物の内容及び区間、③実運送事業者の請負階層等を記載した「実運送体制管理簿」を作成し、1年間営業所に備え置かなければならないこととしている。

元請事業者が実運送体制管理簿を作成するには、最終的に実運送事業者の情報が元請事業者に伝達される必要があることから、

①元請事業者は、下請事業者に対し、元請事業者の連絡先や真荷主の名称等（元請連絡

²⁰ 前掲脚注18 4頁

- 事項)を通知すること(新貨物事業法第24条の5第3項)、
- ②下請事業者が更に運送を下請に出した場合は、再下請事業者に対し、元請連絡事項や当該再下請事業者が何次下請に該当するか等を通知すること(同第4項)、
 - ③実運送事業者は、元請事業者に対し、実運送体制管理簿への掲載に必要な情報(実運送事業者の名称等、実運送を行う貨物の内容及び区間、実運送事業者の請負階層等)を通知すること(同第5項)
- が義務付けられることとしている。

オ 貨物軽自動車運送事業者

軽自動車等を使用して運送を行う貨物軽自動車運送事業においては、死亡・重傷事故の件数がここ6年で倍増している²¹。

一方、現行法において、一般貨物自動車運送事業者については適用されている①国土交通大臣による輸送の安全に係る命令(現行法の貨物自動車運送事業法第23条)、②事故報告(一定の重大事故を起こした際、国土交通大臣に事故の概要等を報告する義務)(同第24条)、③国土交通大臣による①②に係る措置の公表(同第24条の2)等の規定が、貨物軽自動車運送事業者には適用されていない。

また、貨物軽自動車運送事業者の実態として、適切な運行管理の実施や拘束時間の規制等が必ずしも遵守されていない等の状況があるとされ²²、運行の安全に係る知識の習得機会の確保が課題とされる。

こうした背景から、新貨物事業法第36条第2項では、貨物軽自動車運送事業者についても、国土交通大臣による輸送の安全に係る命令及び事故報告の義務並びにこれらが実施された場合の公表、輸送の安全(過労運転防止措置、過積載運送の防止等)に係る義務等に加え、前述の契約書面の交付(同第12条)、元請連絡事項の通知義務(同第24条の5第4項)の規定を準用することとしている。

あわせて、新貨物事業法第36条の2第1項では、貨物軽自動車運送事業者に対し、貨物軽自動車運送事業を行うための届出をした後、速やかに、営業所ごとに、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、以下に該当する者のうちから、貨物軽自動車安全管理者1人を選任しなければならないこととしている。

- ①貨物軽自動車安全管理者講習を選任の日前2年以内に修了した者(同第36条の2第1項第1号)
- ②貨物軽自動車安全管理者講習を修了し、かつ貨物軽自動車安全管理者定期講習(後述)を選任日前2年以内に修了した者(同第2号)
- ③当該貨物軽自動車運送事業者が一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営む場合において、運行管理者(運行の安全、従業員への指導・監督等を行う者)として選任されている者(同第3号)

ただし、貨物軽自動車安全管理者の選任が義務付けられるのは、4輪以上の軽自動車

²¹ 国土交通省貨物軽自動車運送事業適正化協議会(第3回)(令5.12.26)資料1 2頁

²² 国土交通省「貨物軽自動車運送事業の実態調査結果」<<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001715726.pdf>>

を使用する事業者とし、バイク便事業者等には適用されない。

また、選任後も貨物軽自動車運送事業者は、2年以内において国土交通省令で定める期間ごとに、貨物軽自動車安全管理者に対して、貨物軽自動車安全管理者定期講習を受けさせなければならないこととしている（新貨物事業法第36条の2第3項）。

カ 罰則（主なもの）

新貨物事業法第24条の2の規定による運送利用管理規程の届出義務に違反した者（同管理規程によらずに事業を行った場合を含む。）、同第24条の3の規定による運送利用管理者の選任及び届出義務に違反した者、同第36条の2第1項及び第2項の規定による貨物軽自動車安全管理者の選任及び届出義務に違反した者等は、100万円以下の罰金に処することとしている（同第75条第6号～第8号）。

（3）施行日

本法律案は、原則、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしている（附則第1条柱書）。国による基本方針（新物効法第33条第1項）や判断基準（同第35条第1項、第43条第1項）の策定等に一定の期間が必要であること、事業者への十分な周知期間を確保する必要があることが理由とされる。

新物効法第23条第1項第1号の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う業務に出資を追加する規定は、公布の日から1月を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしている（附則第1条第2号）。

新物効法第38条及び第39条等の特定貨物自動車運送事業者等、特定荷主、特定倉庫業者及び特定連鎖化事業者の中長期計画の作成、関係大臣への定期報告等に関する規定は、公布の日から2年を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとしている（附則第1条第5号）。

3. 想定される主な論点

（1）法改正のタイミング

2024年問題に対応し、持続可能な物流を実現するため、新貨物事業法では、実運送体制管理簿の作成義務や附帯業務等を含めた業務内容・対価等の記載された書面の交付義務等の規定を設け、新物効法では、物流の効率化（荷待ち時間等の短縮、積載率の向上等）に資する取組の中長期計画の作成等の規定を設けることとしている。しかしながら、これらの規定は施行までに期間があり²³、直ちに実行されるわけではない。政府としては、政策パッケージや緊急パッケージを定めるなどの措置を講じているものの、既に2024年度に入り時間外労働規制の適用が開始され、対策を講じなければ2024年度で輸送力は約14%不足すると試算されているにもかかわらず、施行が先送りになってしまうことが適切であるの

²³ 実運送体制管理簿の作成義務や附帯業務等を含めた業務内容・対価等の記載された書面の交付義務等の規定の施行は、公布の日から1年を超えない範囲内で政令で定める日、物流の効率化に資する取組の中長期計画の作成等の規定の施行は、公布の日から2年を超えない範囲内で政令で定める日とされている（附則第1条柱書、第5号）。

か。2024年度に合わせた施行となるよう、先行して法改正を行うことができなかったのだろうかと考える。

（２）特定事業者の基準

新物効法では、一定規模以上の貨物自動車運送事業者や荷主等に対し、特定事業者として、物流の効率化のための中長期計画の作成や国土交通大臣に対する取組状況の報告等を義務付け、取組が不十分である場合には勧告・命令の処分を行うこととしている。各種の義務を負う特定事業者に該当するか否かの基準について、貨物量全体の約半分を担う事業者が規制の対象となる旨の報道²⁴はあるものの、必ずしも明確ではない。仮に本法律案が成立した場合、該当する事業者の準備を促すためにも、国はどの程度の規模とするのかを早期に明らかにすることが必要であると考えられる。

また、仮に貨物量全体の約半分を担う事業者を対象とする場合、当該基準によって、業界全体に法律の効果が行き渡るのかについても不断の検証が求められる。

（３）中長期計画の作成等に係る支援

本法律案が成立した場合、物流の効率化に向けた中長期計画の作成等が、対象となる事業者にとって過度な負担とならないよう、また、法施行に合わせて計画が完成、実行されるよう、国はガイドラインを策定するなど、対策を講ずることが必要であると考えられる。

（４）消費者の行動変容

先の政策パッケージ等において、荷主・消費者の行動変容の必要性について提言がなされた。これを受け、新物効法では荷主に対する各種の規制措置が盛り込まれているところであるが、消費者に関する明確な規定は見当たらない。近年、電子商取引市場の拡大に伴い、宅配便の取扱実績が激増している²⁵ことから、最終的な着荷主ともいえる消費者について、法規制は難しいとしても、例えば、理念規定として消費者の行動変容に関する条項を設けるなど、消費者のあるべき姿を示す必要があるのではないか²⁶。

（５）物流効率化の検証方法

国は、物流事業者による荷待ち時間や荷役時間の短縮等に係る取組の効果をどのように把握するのかが課題となる。事業者が提供する情報のみを基に評価をすることの妥当性や、国による外部の視点に立った検証の実施について検討すべきではないか。

物流事業者も、どの程度の効果が出たのかを把握し、国がどのような評価をしているのかが分からなければ、その後の方針を立てる上で支障が出ると思われる。国と事業者は互

²⁴ 『毎日新聞』（令6.2.14）

²⁵ 国土交通省「令和4年度宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」〈<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001625915.pdf>〉

²⁶ 消費者に関する規定として、「食品ロスの削減の推進に関する法律」（令和元年法律第19号）第6条「消費者は、食品ロスの削減の重要性についての理解と関心を深めるとともに、食品の購入又は調理の方法を改善すること等により食品ロスの削減について自主的に取り組むよう努めるものとする。」の例がある。

いに連携を強化し、物流効率化に係る状況把握や検証方法、情報交換等に係るスキームを確立する必要があると考える。

(6) 健全化措置の実効性の担保

多重下請構造是正のため、新貨物事業法では、元請事業者に対し、健全化措置を講ずるよう努力義務を課すこととしている。同法では、元請事業者が下請に出す場合、最終的に下請階層が3次以下とならないよう条件を付すことが例として挙げられているが、努力義務であるため、実効性の担保がなければ形骸化してしまう。規定を設けるだけで終わらず、実効性を確保し、真に多重下請構造の弊害を是正するための方策が求められる。

(7) 貨物軽自動車運送事業者に対する規制の周知

新貨物事業法では、貨物軽自動車運送事業者に対し、事故報告や貨物軽自動車安全管理者選任の義務化など、安全に関する規制を課すこととしている。本法律案が成立した場合、個人事業主が多いとされる貨物軽自動車運送事業者について、全ての事業者に新制度が周知徹底されるとともに、国による実効性確保のための対応が必要であろう。

あわせて、国は、これまでも義務化されていたアルコールチェックや運転者の体調管理、車両点検等の実施に対する監督を強化し、更なる安全性の確保を図る必要がある。

(8) 貨物軽自動車安全管理者の要件と講習内容の充実

一般貨物自動車運送事業者には、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、運行管理者を選任する義務がある。運行管理者は、運行管理者試験の合格又は一定の実務経験等のあることが条件となっている（現行の貨物自動車運送事業法第19条第1項）が、新貨物事業法で貨物軽自動車運送事業者に義務付けられる貨物軽自動車安全管理者は、貨物軽自動車安全管理者講習の修了のみで選任が可能となる（新貨物事業法第36条の2第1項第1号、第2号）。両管理者の要件のバランスは適切か、貨物軽自動車安全管理者講習の内容が運行管理者の知識と同等に引き上げられる内容となるのか、さらに、バイク便事業者には貨物軽自動車安全管理者の選任義務が課されないことの妥当性などが課題となる。

本法律案には、施行から5年後、施行の状況等を勘案しつつ検討を加え、必要な措置を講ずる旨の規定が設けられている（附則第8条）。持続可能な物流を実現するため、国は、現場でどのような効果が生まれたか、あるいは期待どおりに機能していない点がないかなど、業界と連携し、今後も実態把握や必要に応じた制度の改善に努めることが求められる。

(おおたに ともひさ)