

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)**
- ⑤ 参考資料紹介
 - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
 - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
 - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
 - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

経済産業省の物流政策について

令和6年10月

近畿経済産業局 産業部 流通・サービス産業課

1. 改正法の概要について

2. 合同会議取りまとめ案の内容について(抜粋)

「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足*が起これると試算されている。(物流の2024年問題)
- さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足*が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示(抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息时间	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算(NX総合研究所)

○全体

不足する輸送能力の割合(不足する営業用トラックの輸送トン数)
14.2%(4.0億トン)

○発荷主別(抜粋)

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
建設業、建材(製造業)	10.1%
自動車、電気・機械・精密・金属(製造業)	9.2%

○地域別(抜粋)

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 8月** 「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」を公表
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「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」の概要

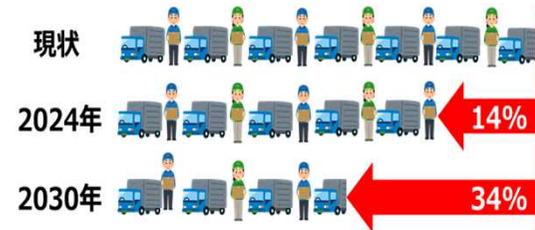
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 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、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2、3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制措置（物流効率化法）

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

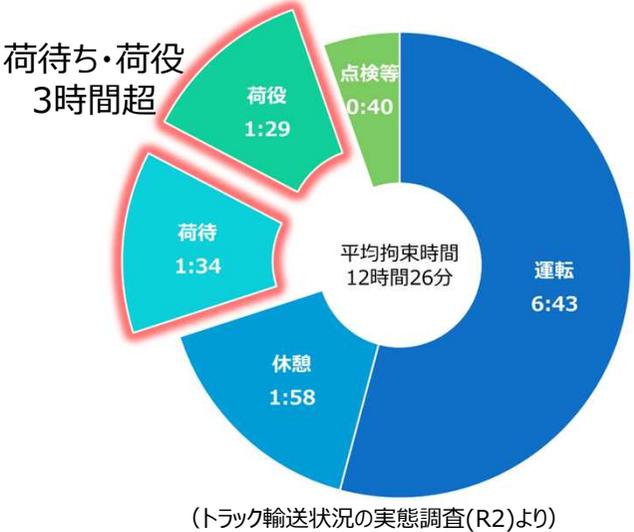
- **荷主***（発荷主、着荷主）・ **物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - * 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
 ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

↓
パレット導入

パレットの利用による荷役時間の短縮

(参考) 三省合同会議の実施について

- 物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための「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」（以下「改正法」という。）が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省及び農林水産省共同で、標記の合同会議を設置。

■ 建付け

- 交通政策審議会交通体系分科会物流部会、
 - 産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会、
 - 食料・農業農村政策審議会食料産業部会物流小委員会、
- の合同会議として実施。

■ 論点

- ①改正法に基づく基本方針の策定
- ②荷主・物流事業者等の判断基準の策定
- ③特定事業者（荷主・物流事業者等）の裾切り基準の設定
- ④特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- ⑤物流に係る評価制度に係る検討（評価項目や評価方法、その体制に係る検討の頭出し、検討に係るWGの設置の決定）
- ⑥その他（特別事業者（元請トラック事業者等）の裾切り基準の設定など）

■ スケジュール

後述

■ 構成員

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

根本 敏則	敬愛大学 特任教授
二村真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
小林 潔司	京都大学 経営管理大学院 特任教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
大串 葉子	同志社大学 大学院 教授
大島 弘明	流通経済大学 流通情報学部 教授
若林亜理砂	駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
小野塚征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
北川 寛樹	ポストコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
首藤 若菜	立教大学 経済学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
河野 康子	一般財団法人日本消費者協会 理事
飴野 仁子	関西大学 商学部 教授

<事務局>

国土交通省	物流・自動車局 物流政策課
経済産業省	商務・サービスグループ 物流企画室
農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

➤ 2024年4月26日 法案成立

➤ 2024年5月15日 法律公布

下位法令検討プロセス

➤ 2024年 6月28日 第1回合同会議（審議事項、考え方の整理）

➤ 2024年 7月以降（事務局にて業界ヒアリング）

➤ 2024年 8月26日 第2回合同会議（とりまとめ素案の提示）

➤ 2024年 9月26日 第3回合同会議 →パブリックコメント

➤ 2024年 11月上旬(P) 第4回合同会議

➤ 2024年冬頃目処 政省令等の案の作成

➤ 2025年初目途 政省令等の公布

➤ 2025年度～ 法律・政省令の施行①（努力義務・判断基準 等）
（2025年度中）各事業者による貨物重量の算定

➤ 2026年度～ 法律・政省令の施行②（特定事業者の措置
[特定事業者の指定、中長期計画の提出・物流統括管理者の選定 等]）

➤ 2027年度～ 法令に基づく定期報告の提出開始

1. 改正法の概要について

2. 合同会議取りまとめ案の内容について(抜粋)

基本方針について（改正法第33条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、**トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針を国が定める**ため、その**具体的な内容**※について検討を実施。

※基本方針に定めることとされている事項

- ① 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及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
- ② 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及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
- ③ 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及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集荷又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
- ⑤ その他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及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

<基本方針に定めるトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標として取りまとめ案において示された事項>

- **荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力**して、以下の事項を達成することを目標とする。
 - ・ 令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、**トラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現**すること。
 - ・ このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、この**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間が計2時間以内**となるよう**荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある**こと。また、これを踏まえ、**荷主は、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間**について、安全性の確保を前提に、**原則として目標時間を1時間以内と設定**しつつ、**業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮**すること。
 - ・ 令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の車両で積載効率50パーセントを目指し、**全体の車両で積載効率44パーセントへの増加を実現**すること。また、トラック輸送1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、**重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ることが望ましい**こと。
 - ・ これらの目標の達成に向けた取組を通じて、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第8条第1項に基づく**地球温暖化対策計画**（令和3年10月22日閣議決定）**に対策・施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献**すること。

荷主の判断基準等について① (改正法第43条※関係)

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

- 改正物効法では、荷主（発荷主・着荷主）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置については**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携**に取り組むこと。
 - ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、**納入単位・回数**の集約等に取り組むこと。
 - ・**社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**発送量・納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定等**により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること。なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ**実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う**こと。
 - ・**寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等**により、**倉庫業者の適切な作業時間を確保**するとともに、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること。

荷主の判断基準等について② (改正法第43条※関係)

<取りまとめ案において示された事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット、カゴ車等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、一貫パレチゼーション実現のため、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと。
- ・ バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・ 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- ・ バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・ 貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。

④ 前掲①～③の実効性確保に関する事項

- ・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・第一種荷主・第二種荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。
- ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。
- ・ 責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう配慮すること。
- ・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用に努めること。
- ・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせない等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- ・ トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- ・ 発荷主・着荷主間・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

連鎖化事業者の判断基準等について（改正法第62条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第46条

- 改正物効法では、**連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）**に対し、連鎖対象者（フランチャイズチェーンの「加盟者」）における物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定めること**としており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの間に適切なリードタイムを確保できるよう、**適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力**を行うこと。
 - ・トラック事業者の運行効率を向上させるため、年単位・月単位・週単位等の**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、**納入単位・回数**の集約等に取り組むこと。
 - ・**社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進**することにより、**適切なリードタイムの確保**や**納入量の適正化**を図ること。
 - ② 荷待ち時間の短縮
 - ・トラックが一時に集中して到着することがないように、**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の納品日時を分散**させること。
 - ③ 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・**責任者の設置や社内教育等の実施体制整備**を行うこと。
 - ・やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うなど、**連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう配慮**すること。
 - ・**荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、**デジタル技術の活用**に努めること。
 - ・物流情報標準ガイドラインへの準拠などの**物流データの標準化**に取り組むこと。
 - ・**関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正法第35条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、貨物自動車運送事業者等に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 積載率の向上等
 - ・ **複数の荷主の貨物の積合せ**を行うこと等により、**輸送網を集約**すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと。
 - ・ 求貨求車システム等を活用した**帰り荷（復荷）の確保**により、**実車率の向上**を図ること。
 - ・ 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと。
 - ・ 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**運送ごとの貨物の総量を増加**させること。
 - ② 上記①及び関係事業者（荷主、倉庫業者等）の取組の実効性確保に関する事項
 - ・ トラックドライバーの**荷待ち・荷役等時間を把握**し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に**情報提供**すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、**デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用**に努めること。
 - ・ 貨物の受渡しに当たっては、**寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握**すること。
 - ・ **関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用**すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に**遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行**に努めること。
 - ・ 取引先に対して、**標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入、リードタイムに応じた運賃設定などの提案**を行うこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと。
 - ・ テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など積載率の向上等に伴う**トラックドライバーの積卸し作業の負荷低減**を図ること。
 - ・ 積載率の向上等に当たっては、トラックの過積載など事業の正常な運営が阻害されないよう、**関係法令を遵守**すること。

貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正法第53条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第42条

- 改正物効法では、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定めること**としており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討を実施**。

<取りまとめ案において示された事項>

- 以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が**目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能**とする必要がある。
 - ① 荷待ち時間の短縮
 - ・ バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、**トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により到着時間を調整**すること。なお、トラック予約受付システムの導入に当たっては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ**実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う**こと。
 - ② 荷役等時間の短縮 ※港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される
 - ・ 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、**パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に協力を行う**こととし、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ 倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば、納品先単位に仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡し、荷役等の効率化を図ること。
 - ・ **検品を効率的に実施するための機器を導入**すること等により、**検品作業の時間を短縮**すること。
 - ・ **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**し、荷役作業が行える環境を整えること。
 - ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること。
 - ・ 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、**搬出入を迅速に行う**こと。
 - ③ 上記①及び②の実効性確保に関する事項
 - ・ トラックドライバーの**荷待ち・荷役等時間を把握**し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に**情報提供**すること。
 - ・ 寄託者である荷主に対し**物流改善の提案**を行うなど、**必要に応じた協力・連携**を行うこと。
 - ・ 無人搬送機、ピッキングロボット等の**自動化・機械化機器**すること。
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化を導入**に取り組むこと。
 - ・ **関係事業者間での連携**を図るとともに、**必要に応じて取引先に協力を求める**こと。また、取組や費用負担等について必要に応じて**契約内容の見直し**を行うこと。

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> 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、全体の50%をカ バーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化 事業者		<ul style="list-style-type: none"> 次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> 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い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。

重量の算定方法について

- 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定される。
- そのため、取扱貨物の重量算定方法については手段を1つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択することとする。

中長期計画・定期報告の記載事項について

（中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係）
（定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 中長期計画・定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における**「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」**を両立する観点から検討を実施。

<中長期計画について（取りまとめ案より）>

- 作成期間について、毎年度提出してもらうことを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは**5年に1度提出**することとする。
- 記載内容について、判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、①**実施する措置**、②**具体的な措置の内容・目標等**、③**実施時期等**、④参考事項を記載することとする。

<定期報告について（取りまとめ案より）>

- 記載内容について、①**事業者の判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式を想定）、②関連事業者との連携状況等の**判断基準と関連した取組に関する状況**（自由記述欄を想定）、③**荷待ち時間等の状況**を記載することとする。

（荷待ち時間等の状況について）

【前提】

- ・ 特定事業者**自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識**することができるよう、記載事項とする。
- ・ 「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」の双方の観点から合理的な方法とすることが求められる。

【具体的方法】

- ・ 荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者は、**自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し、報告**することとする。
- ・ 他方、管理する全ての施設のすべての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、**取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施**や、業務負荷の軽減のために**荷待ち時間等が一定時間以下である場合等の報告省略**を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、**より多くの施設における物流改善につなげていく**ことが望ましい。

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について（定期報告関係）

＜取りまとめ案において示された具体的方法＞

- ①計測方法：対象となる各施設で1回の受渡しごとの「荷待ち時間等（＝荷待ち時間＋荷役等時間）」について、原則荷待ち時間と荷役時間を分けて計測することとするが、**実態として切り分けられない場合は分けずに計測することも可能**とする
- ②対象施設：特定荷主等自身が管理する施設（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む）※
※：契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。
- ③サンプリング：**可能な場合は全施設全運行**について計測・報告することとするが、取組の実効性の担保を前提とした**サンプリング等の手法を用いて報告することを許容する**※1
- ④報告省略：**1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内**又は業界特性や環境を踏まえて**更なる短縮が難しい場合**については、**報告の省略を可能とする**※2
- ⑤報告方法：計測した荷待ち時間等の平均時間を施設ごとに報告

（※1） サンプリング等の手法については、①どの程度のサンプリングを許容するか、②どのように客観性の担保をするか、といった点から継続的に検討を行う必要があるが、以下の方向性が考えられるのではないかと。

- ・ 計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに、抽出の最低数値を示すこと。
- ・ 特定荷主等においては、示された最低数値以上の施設、期間、運行を自ら選定し、計測を実施し、報告することとする。
- ・ 最低値としては以下の方向性が考えられるのではないかと。

対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設

対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）

対象運行：全ての運行

（※2） 報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- ・ 荷待ち時間等が1時間以内である場合
- ※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合
- ・ 荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しく、例えば、以下に該当すると認められる場合
- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

上記（※1）及び（※2）の詳細については、制度施行までの間に引き続き検討

物流統括管理者（CLO）の業務内容について（改正法第47条・第66条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者（CLO）※の選任を義務付け**。
 - ※ 物流統括管理者は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進するため、貨物の運送に前後する調達、生産、保管、販売等の過程との調整を図りつつ、運送の効率化に向けた取組を進めていく必要があり、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として、自社における物資の流通全体を統括管理することが求められる。また、その立場としては、基本として、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任されることが必要である。
- 物流統括管理者が統括管理する業務のうち、下記③は**国が省令で定める**ため、その**具体的な内容について検討を実施**。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② ドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - ③ **その他ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務**

<取りまとめ案において示された事項>

- 物流統括管理者は、**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**であり、改正法に基づく義務等に対して**全社的な責任を持って対応する必要**があることから、前掲③については以下の業務を規定する必要がある。
 - ・ **定期報告の作成**
 - ・ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する**国からの報告徴収に対する当該報告の作成**
 - ・ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価**
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する**職員の意識向上に向けた社内研修等の実施**
 - ・ リードタイムの確保に資する**調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成**
- また、**フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進**のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら**商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要**があることから、以下の業務も規定する必要がある。
 - ・ **物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整**
- また、物流統括管理者は、**物流改善に向けた現状の把握や分析等に当たって、デジタル技術を効果的かつ効率的に活用し、業務を行うことが望ましい**。

御清聴いただきありがとうございました。

- 3省合同審議会の開催資料・議事録（経産省HP）

https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/index.html

- パブリックコメントURL（R6.9.27～10.26）

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&Mode=0&id=155240933>

- 本資料に関する問い合わせ先

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

☎ 03-3501-0092

✉ bzl-s-shosa-butstryukikaku@meti.go.jp