

- ① 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ② ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ③ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ④ **参考資料紹介**
 - ④-1 事前にいただいた問題意識等（詳細）
 - ④-2 **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
 - ④-3 トラック・物流Gメンの活動について
 - ④-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料





トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>モビリティDX促進のための新たなコミュニティ「モビリティDXプラットフォーム」を立ち上げました https://www.meti.go.jp/press/2024/10/20241031004/20241031004.html</p>	R6.10.31	経済産業省	
<p>パートナーシップ構築宣言のひな形を改正しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101002/20241101002.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>下請中小企業振興法に基づく「振興基準」を改正しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101001/20241101001.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「DXセレクション2025」の募集を開始しました https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101003/20241101003.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「DX銘柄2025」選定に向けたDX調査の項目を公表します https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241101004/20241101004.html</p>	R6.11.1	経済産業省	
<p>「労働者性に疑義がある方の労働基準法等違反相談窓口」を設置します https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_44487.html</p>	R6.10.25	厚生労働省	
<p>労働政策審議会（雇用環境・均等分科会）を開催 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/shingi-rousei_126989.html</p>	R6.11.8	厚生労働省	
<p>過労死等防止対策推進協議会を開催 https://www.mhlw.go.jp/stf/shingi/0000061675_224293.html</p>	R6.11.14	厚生労働省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>食料・農業・農村政策審議会企画部会（第112回）を開催 https://www.maff.go.jp/j/council/seisaku/kikaku/bukai/index.html</p>	R6.11.6	農林水産省	
<p>第2回フラッグシップ輸出産地の募集を開始します！ https://www.maff.go.jp/j/press/yusyutu_kokusai/s_keisei/241101.html</p>	R6.11.1	農林水産省	
<p>下請取引の適正化について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/nov/241115/nenmatuyousei.html</p>	R6.11.15	公正取引 委員会	
<p>第6回取引デジタルプラットフォーム官民協議会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_transaction/meeting_materials/review_meeting_003/039798.html</p>	R6.11.1	消費者庁	
<p>(パブコメ結果公表)公益通報者保護法別表第八号の法律を定める政令の一部を改正する政令案 https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/1040?CLASSNAME=PCM1040&Mode=1&id=235040011</p>	R6.10.30	消費者庁	
<p>高齢化やテクノロジーの進展等を見据えた消費者保護に関する官民共創ラウンドテーブル(第1回)を開催 https://www.caa.go.jp/policies/future/ppi</p>	R6.11.8	消費者庁	
<p>第6回公益通報者保護制度検討会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_partnerships/meeting_materials/review_meeting_004/039931.html</p>	R6.11.8	消費者庁	
<p>「令和6年度消費生活意識調査(第3回)」の結果について https://www.caa.go.jp/notice/entry/039947/</p>	R6.11.7	消費者庁	

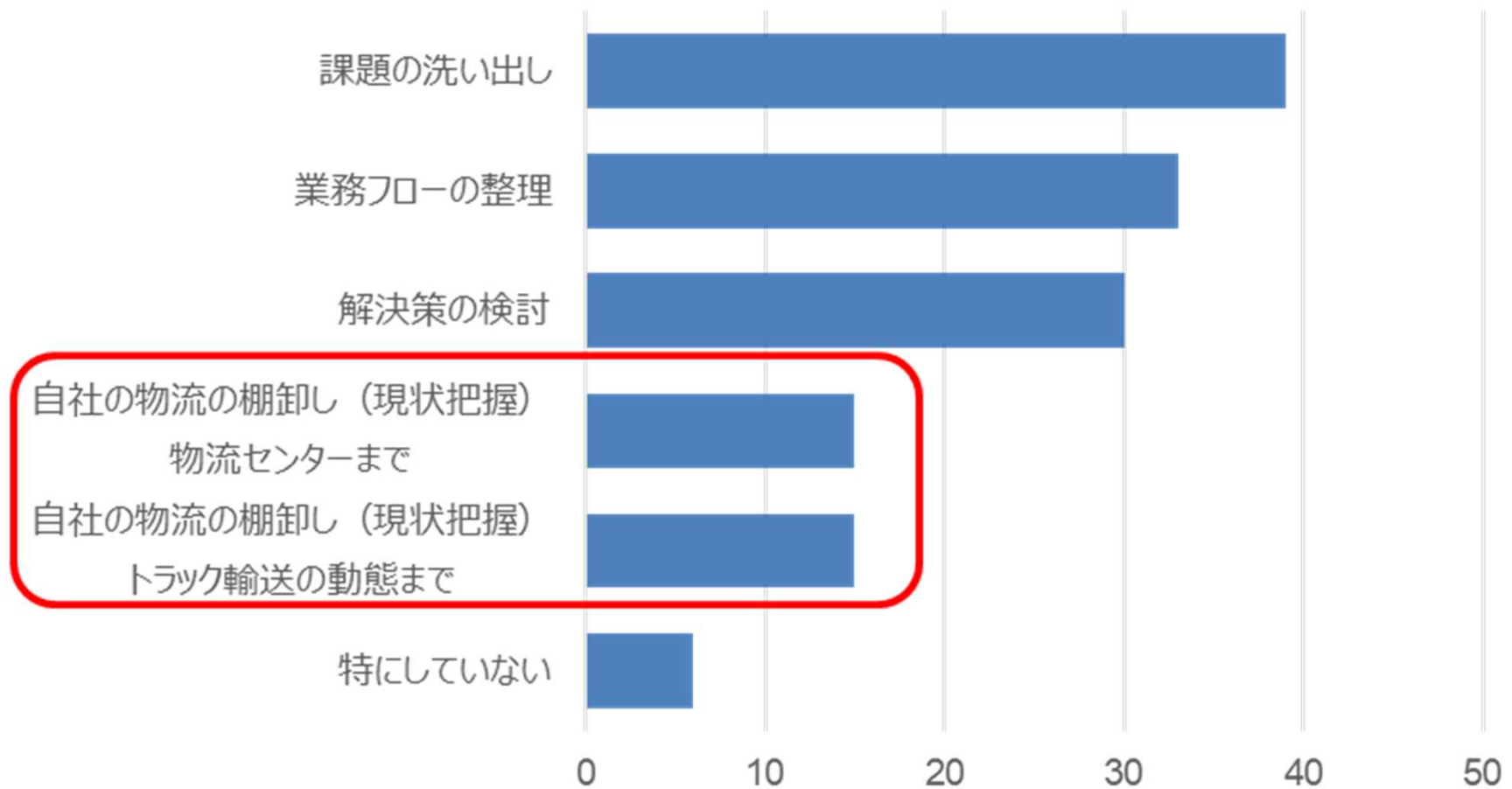
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>第4回デジタル社会における消費取引研究会を開催 https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_transaction/meeting_materials/review_meeting_004/039986.html</p>	R6.11.20	消費者庁	
<p>令和6年度革新的な省CO2実現のための部材や素材の社会実装・普及展開加速化事業の公募について https://www.env.go.jp/press/press_03962.html</p>	R6.11.7	環境省	
<p>自動車リサイクル専門委員会合同会議（第59回）の開催について https://www.env.go.jp/council/03recycle/yoshi03-03.html</p>	R6.11.14	環境省	
<p>令和6年度 使用済製品のリユースの促進に係る検討会(第1回)を開催 https://www.env.go.jp/recycle/circul/reuse/page_01601.html</p>	R6.11.19	環境省	
<p>「投資家とスタートアップ向け：Climate TechのGHGインパクト算定・評価に関する手引き」の公表について https://www.env.go.jp/press/press_04010.html</p>	R6.11.15	環境省	
<p>第1回「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn2_000020.html</p>	R6.10.30	国土交通省	
<p>第4回「官民物流標準化懇談会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html</p>	R6.11.5	国土交通省	
<p>第6回「モーダルシフト推進・標準化分科会」を開催 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html</p>	R6.10.30	国土交通省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>敦賀港・大阪港でターミナル管理システムの効果等を検証 https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000122.html</p>	R6.11.20	国土交通省	
<p>荷主業界と内航海運業界の連携強化を図ります！ ～令和6年度 第2回安定・効率輸送協議会を開催～ https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn3_000017.html</p>	R6.11.12	国土交通省	
<p>事業用自動車事故調査委員会の調査報告書を公 ～ドライバーの疲労が眠気・わき見を誘発！早めの休憩を。～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000670.html</p>	R6.11.1	国土交通省	
<p>トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充し、集中監視月間を実施 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000832.html</p>	R6.11.1	国土交通省	
<p>運行管理高度化ワーキンググループを開催 ～事業者遠隔点呼や業務前自動点呼など運行管理高度化を検討～ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html</p>	R6.11.6	国土交通省	
<p>「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会 議」（第4回）を開催 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000020.html</p>	R6.11.6	国土交通省	
<p>改正物流効率化法の荷主・物流事業者等に対する規制的措置の施行に向けた検討(第4回 3省合同会議を開催) https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_butsuryu201.html</p>	R6.11.11	国土交通省	
<p>新東名高速道路における自動運転トラックの要素技術検証を開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001853.html</p>	R6.11.5	国土交通省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和6年10月25日～11月20日

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
令和6年度「国際物流の多元化・強靱化に向けた実証調査」の公募を開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000835.html	R6.11.20	国土交通省	
「中央回廊に関する実証調査」の実証輸送参加事業者を選定 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000841.html	R6.11.19	国土交通省	
「水素を燃料とする荷役機械の導入促進に向けた検討会」の設置 https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000488.html	R6.11.18	国土交通省	
「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」第5回委員会の開催 https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_mn2_000006.html	R6.11.21	国土交通省	

バス予約システム導入にあたり行ったこと



R6.10.25(株)Hacobu主催WEBセミナー資料より

バス予約システム導入に係るトラック事業者の声

- **予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**
→ 枠の取り方が実績に基づいていない可能性。
- **到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**
→ 時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成
- **予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**
→ トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足
- **人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**
→ 発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。

構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減

トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に

調査背景・実施目的

（調査背景） 現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的） 『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
 （自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。）

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
 ※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
個社内で行える効率化サービス	ダイナミックプライシング	輸送管理システム	実績・動態管理システム	電子書面・契約システム（伝票電子化・EDI等）	検品レスサービス	バス予約システム	倉庫関連管理システム
	輸送・調達計画システム（ルート・モード最適化）		積付管理システム	バックオフィス業務自動化（RPA等）			

（参考）物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインより
 効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。

4.まとめ

例えば荷役時間の短縮には、検品方法見直し、事前の情報連携、荷姿変更など複数の方法があるが、それぞれアプローチ方法が異なる。サービス等の選択は、自社の課題解決方針に合致したものを選定する必要がある。

サービス導入目的 本調査で重点を置いた物流の2024年問題の取組事項「荷待ち・荷役の削減」、「積載効率の向上」に対応し、物流の効率化を図る

	課題領域	各テーマに対応するサービス小分類
物流企画	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">分析</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">可視化</div>	<ul style="list-style-type: none"> • 物流統合管理システム...p.100～p.118
物流管理	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">計画立案</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">計画に基づく指示・手配</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">実績管理</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">業務改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> • 伝票電子化システム...p.154～p.165 • 配送案件管理システム...p.88～p.99 • 共同輸送マッチングサービス...p.125～p.130 • 中継拠点マッチングサービス...p.131～p.136 • 積載率可視化システム...p.149～p.153
物流運用	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">作業指示</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;">作業遂行</div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; text-align: center;">現場改善</div>	<ul style="list-style-type: none"> • 倉庫運用管理システム（WES）...p.45～p.50 • 輸送管理システム（TMS）...p.68～p.87 • 求貨・求車マッチングサービス...p.119～p.124 • 積付管理システム...p.137～p.148 • 動態管理システム...p.57～p.67 • パース予約システム...p.24～p.38 • 車両ナンバー認証システム...p.51～p.56 • 画像検品システム...p.39～p.44

4.まとめ

課題領域に対応する各システムは、それぞれ異なる留意点をもち、導入企業それぞれの状況に鑑みたうえで、物流効率化サービスの検討・利用を進めていくことが必要である。

課題領域		本調査で確認された荷主・物流事業者・倉庫事業者が留意すべき主な例
物流企画	分析	<ul style="list-style-type: none"> 導入企業独自のカスタマイズを必要とする場合、開発期間が長くなり、導入決定から効果の発現までの時間が長期化。
	可視化	<ul style="list-style-type: none"> 関連会社やグループ会社間で連携をして広く改善を行うシステムを運用するには、当該協力会社においてもメリットがあることを明確にし、理解・協力を得て、システム導入を進めることが必要。（また、協力を得るための時間が長期化する可能性もあり）
物流管理	計画立案	<ul style="list-style-type: none"> 複数システムのデータを集約し、分析等を行うシステムの効果を高めるためには、各システムにおいて正しい運用がされており、生成されるデータの精度が高いことが前提条件として必要。
	計画に基づく指示・手配	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱っている荷の特徴（定貫品・不定貫品等）・物流特性（ラストワンマイル配送・幹線輸送等）に鑑みた実業務に沿ったシステムを導入しないと、導入効果が減少。
	実績管理	<ul style="list-style-type: none"> 既存システムとの連携可否等を考慮しないと、限定的な効果・余分な開発コストの発生につながる可能性あり。
	業務改善	<ul style="list-style-type: none"> スマホが普及していない、IT人材が不足している等、ITリソースに鑑みたシステム選定をしないと限定的な効果となる可能性あり。
物流運用	作業指示	<ul style="list-style-type: none"> 同一機能の複数システムを導入することとなり、現場担当者の業務が煩雑になる可能性があることの考慮が必要。
	作業遂行	<ul style="list-style-type: none"> システム導入の前提条件として、物流情報をデータとして準備しておく必要ある。（特に物流業務を外部委託している荷主は、荷のサイズ・重量等の情報を保有していない傾向）
	現場改善	<ul style="list-style-type: none"> システム導入の前提条件として、物流情報をデータとして準備しておく必要ある。（特に物流業務を外部委託している荷主は、荷のサイズ・重量等の情報を保有していない傾向）

システム導入に係る留意点

○ **自社の業務課題、実状調査、フロー整理は自社が責任を持つ**

→ベンダーは聞き取り綺麗に整理してくれるが、それで満足しない。
最後の腹決めは自社の責任。

○ **決裁権持つ人間をチームの責任者に**

→または決裁権を持つ人にももの言える人がトップに座ること。
そうしないと「ちやぶ台返し」や導入後の「こんなはずじゃなかった」に。

○ **面倒でも最初に広く関係者の意見を聞き、過程を共有する。**

→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



荷主事業者における物流担当者のご苦勞が少しでも報われるよう
トラックGメンは荷主、トラック事業者、システムベンダー等関係者の
「声」を聞き、それを伝えるべきところに「伝え」ていきます。

それがシステム投資効果向上の一助になれば幸いです。

トラック運送業における多重下請構造検討会

検討会の趣旨・目的

- トラック運送業においては、実運送事業者が**適正な運賃を収受できておらず、ドライバーの賃金も低い**という問題があり、**多重下請構造がその一因**となっているとの指摘がある。
- 現在、多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における下請構造**には、貨物利用運送事業法の規制がかかり運送契約の締結主体となる第一種貨物利用運送事業者や、同法の規制がかからず、かつ、運送契約の締結主体ともならない取次事業者等の多様な関係者が介在する場合があるが、必ずしもこれらの事業者の**実態が明らかでない**。
- これまで、平成26年に貨物利用運送事業の実態調査、令和4年度に下請構造に係る実態調査を行ってきたが、取次事業者等に関する**現状把握は十分とは言えない**状況。
- このため、本検討会において、取次事業者等へのヒアリング等を通じて**実態把握に努めるとともに、トラック運送業が下請構造となる背景・意義や課題を検証し、多重下請構造の是正等を通じた適正な運賃収受に向けて必要な対策を検討**する。

令和6年	8月	: 第1回検討会（全ト協提言報告）
	8月～11月	: 実態調査の実施（アンケート、ヒアリング）
	11月	: 第2回検討会（調査結果フィードバック）
	12月	: 第3回検討会（論点整理）
令和7年	2月～	: 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

トラック運送業の多重下請構造に介在する者

トラック運送業の多重下請構造に介在する者については、概ね下記の4分類に分けられる。

- ① 貨物利用運送事業法に基づく第1種貨物利用運送事業の登録を受け、利用運送事業を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結し、運送不能時等の損害賠償責任を負う者)
- ② 平成15年の改正前の貨物運送取扱事業法（平成元年法律第82号。）における「運送取次事業」を行っている者
(※現行法では規制の対象外) (= 荷主と運送契約を締結せず、取次が適切であれば運送不能時等の損害賠償責任を負わない者)
- ③ 貨物運送取扱事業法・現行の貨物利用運送事業法いずれにおいても規制対象外である、「媒介」を行っている者
(= 荷主と運送契約を締結せず、媒介以外の運送に関する責任を一切負わない者)
- ④ 運送契約に関与せず単に情報提供のみを行う者など、①～③以外で、トラック運送業の多重下請構造に介在する者

「運送取次」や「媒介」、「情報提供」といった形態で、運送責任を負わずに下請構造に介在する者がいる。これらに該当する者としては、実態上、

- 荷主・元請事業者から電話やFAX等で依頼を受け、下請事業者を自らの人的つながりや地縁、資本関係等を活用して探索する者
 - インターネットを通じて、人的つながりや地縁等を超えて、求荷・求車のマッチングを行う者や、マッチングの場のみを提供する者等
- が存在すると考えられる。

