

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ④ トラック法改正関係、多重化検討会について
- ⑤ トラック・物流Gメンの活動について（四国合同パトロール等）
- ⑥ **参考資料紹介**
 - ⑥-1 **事前にいただいた問題意識等**
 - ⑥-2 トラック輸送の原価計算・標準的運賃・運賃交渉
関係資料
 - ⑥-3 中小物流事業者における物流業務のデジタル化
事例紹介

事前にいただいた問題意識等①

●商慣行の見直し

トラック運送事業者の皆さんから

- ・業界全体が内容を周知し遵守することを前提としなければ守れない。
- ・荷主の物流に対する意識改革が必要、現場とのギャップがかなりある。
- ・荷待ち時間の削減と場内での滞在時間の分析が必要
- ・第三四半期頃から急速な行政機関の実態の伴う行動とその活動報告がマスコミなども通じて見え始めた。実態把握をしっかりとしながら粛々と進めることが必要。荷主の中には抜け道を模索しているものもいる。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・基本はこうですよと気長な説明が必要。普通は誰も守りたい、元気に働きたい
- ・乗務員自身の考え方(社会人としての常識を持ち合わせる)の変革
- ・着荷主は運送事業者との直接契約がない。発荷主が責任を持って着荷主に働きかけることが最も重要。
- ・商慣行の見直しは一方的な運送事業者からの押し付けだけでは難しい面もあると思う。日本独自、業界独自のルールが必要と考える。しかし基本になるルールを物流効率化の法案の中ではっきりさせることが重要であり、それとの相違点を明らかにして運送契約を締結するようにしたい。
- ・旅客にはできて、貨物ではできない理由が分からない。

発荷主事業者の皆さんから

- ・運賃アップに見合う製品価格。企業における物流部以外の理解。
- ・着荷主の理解 発注時間が変わらないと川下にも大きく影響する。
- ・荷主、物流業者共に課題点を共有し相互理解が必要
- ・パレット輸送化、受注締め時間変更、納品条件緩和（指定時間、棚入れ、2階上げ廃止など）、ドライバーの時間管理、荷待ち荷下ろし時間の低減

事前にいただいた問題意識等②

●商慣行の見直し（続き）

発荷主事業者の皆さんから(続き)

- ・荷待ち、附帯作業の廃止。着荷主側に規制を掛ける必要もあるのでは。
- ・着荷主側の発注タイミング（同日での細かい発注の抑止、纏め出荷）、指定納期の緩和。
- ・荷下ろししてもらおうのが当然という顧客が依然として多く営業サイドもなぜできないんだという声が多い。顧客からのクレームという扱い。納品先からも以前はやってもらっていた、〇〇運送はやってくれるという意見が多く中々理解が得られない。
- ・負担は少ないが稼げないでも問題になるのでは。
- ・青果物関連の荷下ろし条件は付帯条件が多く荷受け側の改善協力が必要。青果物の荷下ろしの商慣行（戸別配送）の見直し。・荷下ろし場所が傾斜地や荷下ろし方法が脚立を使っの作業等の改善。
- ・小規模事業者の着荷主の理解および資金的余裕がないと進まない。荷受け場所拡張費用の助成など。

着荷主事業者の皆さんから

- ・ばら積みの習慣は、配送企業が積載率を高めたいためやめようとしな場合もある。それは依頼元（着荷主）に関係ないので、そこを依頼元が悪いように言われなようにしてほしい。
- ・ドライバーによる積み込み、荷下ろしは関東では厳密に契約に含まれているが関西は曖昧な気がする。

その他の皆さんから

- ・小規模事業者が多いのでM&Aなども積極的に推進するべき。県議会の物流問題特別委員会でそういった意見も出た（地方自治体）。
- ・着荷主に対する物流問題改善に向けての商慣習改善へのアクションはどのようなことが行われているか。また着荷主の認識がどの程度変わってきているのか（公益法人）。
- ・二人乗務に消極的な実運送事業者の意識改革の促進。一人乗務に比べて特急運送が可能。1台あたり2人×2班体制の稼働ができるのでは（行政書士）？

事前にいただいた問題意識等③

●改正物流法について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・特定倉庫業者への規制内容・影響

発荷主事業者の皆さんから

- ・特定荷主に対する具体的な規制措置の内容、物流統括管理者のあるべき姿をもう少し詰めて具現化していただきたい。
- ・それぞれの年度における施行内容
- ・特に特定荷主に求められる、物流統括責任者（CLO）の選任、中長期計画の提出、定期報告の実施といった点について。
- ・物流2法改正による発荷主の対応

●ドライバーの労働環境改善

発荷主事業者の皆さんから

- ・トラックドライバーの労働環境を改善、物流の最適化、これらを総合的に実施し、荷主として運送会社を守る意識を持つ事。

着荷主事業者の皆さんから

- ・ドライバーの待遇を良くする事で成り手を確保する必要がある。

事前にいただいた問題意識等④

● 運賃改定・製品価格転嫁

トラック運送事業者の皆さんから

- ・適正運賃を収受しドライバーに適正給与を支給し、しっかりとした乗務員教育を行う事が必要

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・最上流の真の荷主のコスト負担を伴った理解が必要

発荷主事業者の皆さんから

- ・運賃アップに見合う製品価格
- ・使用している運送会社の運賃の妥当性。運送会社の適正な価格はどれ程なのか気になる。
- ・時代に即した標準的運賃はあるのか。
- ・運賃については運送会社からの値上げ要請は色々と来ているが、**上げ幅の根拠がもう少し明確にならないと経営陣への説明に苦慮する**。「標準的な運賃」をそのまま提示してくる業者もいるが、**実際にその金額でOKを出せる荷主は大手の一部に限ると思う**。

その他の皆さんから

- ・たくさん問題が絡み合っていると認識しているが、**いま一番必要なのは運賃のアップ（公益法人）**。
- ・**季節割増し運賃の新設**。いまだとブラックフライデー、ボーナス、お歳暮、クリスマス、年末年始商戦と納期厳守が立て込むので、**繁忙期割増しを標準運賃に新たに加えてほしい（行政書士）**。
- ・また**特車割増しも8ナンバーで括るなど範囲の拡大（行政書士）**。
- ・**Gマーク等認証事業者**に手当的な恩典を与えてほしい。あるいは、**一定の取扱量ごとに認証事業者の利用義務付けなどでも構いません（行政書士）**。

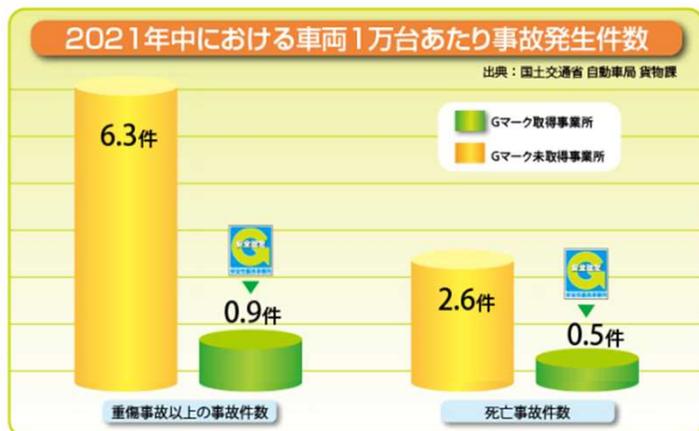
安全性優良事業所とは

全国貨物自動車適正化事業実施機関((公社)全日本トラック協会)に安全性を評価・認定された事業所。

評価制度は2003年度に発足。最新の認定事業所数は**29,044**(令和5年12月15日現在)になります。



Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて、**事故の割合が半分以下**になっています



それは**3テーマ30**項目以上の厳しい評価基準を**クリア**した**事業所**だけが**認定**されるからです

1 「安全性に対する法令の遵守状況」

適正化指導員による事業所の巡回指導結果、運輸安全マネジメントの取組状況の評価

2 「事故や違反の状況」

事故や行政処分などの状況の評価

3 「安全性に対する取組の積極性」

安全対策会議の実施、運転者への教育などの取組を評価

上記3つのテーマに、計30以上の評価項目が設けられています。

100点中80点以上の評価など全ての認定要件をクリアした事業所だけが「安全性優良事業所」として認定されます。また、認定された後も2~4年ごとに更新審査があるため、認定事業所は安全性を維持し続ける必要があります。

Gマークは安全な輸送のための取り組みが認められた事業所の目印です



Gマーク認定事業所は、2023年3月現在**28,521**事業所で約3割の事業所が取得しています。また、認定事業所の車両台数は**746,075**台で全営業用トラック(緑ナンバーのトラック)の約5割になります。

Gマークの事業所申請から認定までの流れ



安全運送に関する荷主としての行動指針 (抜粋)

一般社団法人日本経済団体連合会 (平成15年10月21日策定)

- 1 法令を遵守し、運送事業者に対して、過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求はしない。
- 2 運送事業者の選定にあたっては、ISO9001基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用する。
- 3 法令違反を繰り返す運送事業者に対しては、取引の停止などを含め、毅然とした態度で臨む。
- 4 運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努める。

長期認定取得事業所制度の開始(令和5年度より)

6回目更新を迎える事業所は、20箇年もの長きにわたり、安全運行の実績を積み上げられた「長期認定取得事業所」と認定され、通常のステッカーにかえて、**ゴールドステッカー**が交付されます。



【Gマークゴールドステッカー】

ゴールドステッカーに有効期限の表示はなく、長年使用可能。

長年の安全運行の実績を表象するものであり、安全運行への取組みは継続が必要。

そのため、認定の有効期間は4年間。認定継続を希望の場合は、4年毎の更新申請が必要となる。

事前にいただいた問題意識等⑤

●トラックGメンについて

トラック運送事業者の皆さんから

- ・エリア担当のトラックGメンの方への連絡方法が知りたい。

発荷主事業者の皆さんから

- ・Gメンの具体的な活動は知りたい。どうやることで先様の意識を変えられるか参考にしたい。
- ・事例は国土交通省でみたが全国的にどんな動きがあるのか、罰則ももっと厳しくしたほうが良いと思うのだがどのような対応なのか。

●物流効率化（モーダルシフト）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流のDX化をして、物流情報（荷量、引き取り、納入情報のデジタル化＋早期開示化）を見える化して、物流効率向上（積載効率向上）できるプラットフォームが必要だと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・鉄道・船舶輸送の活用。
- ・CO2削減の側面でも検討したいが、コンテナ1つの貸し切りというところがコスト的に難しい。

●物流効率化（標準化）

発荷主事業者の皆さんから

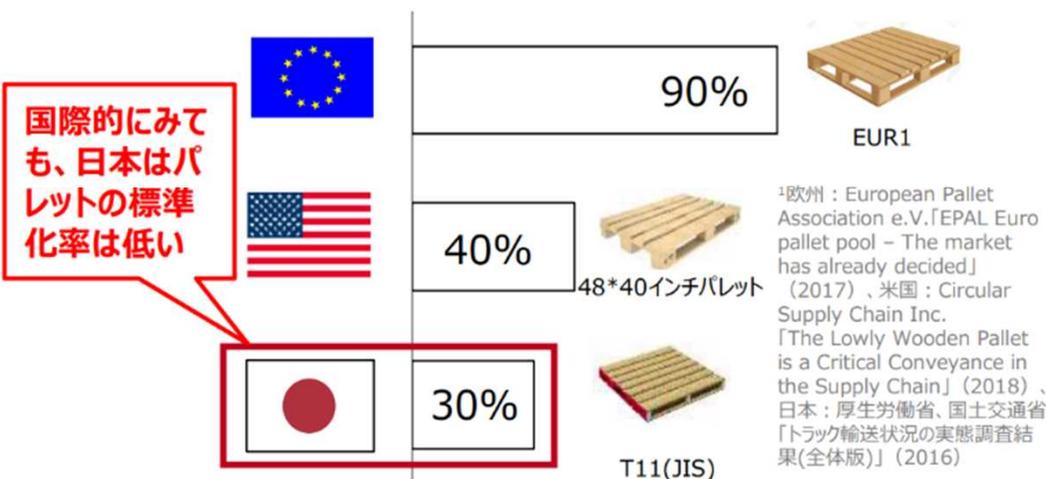
- ・パレット輸送化。
- ・流出パレット費用の補助金化。
- ・ドライバー拘束時間の短縮⇒パレット一貫輸送。
- ・共通のプラットフォーム、業界、業種ごとのルールの一貫化。

主なパレット規格と課題

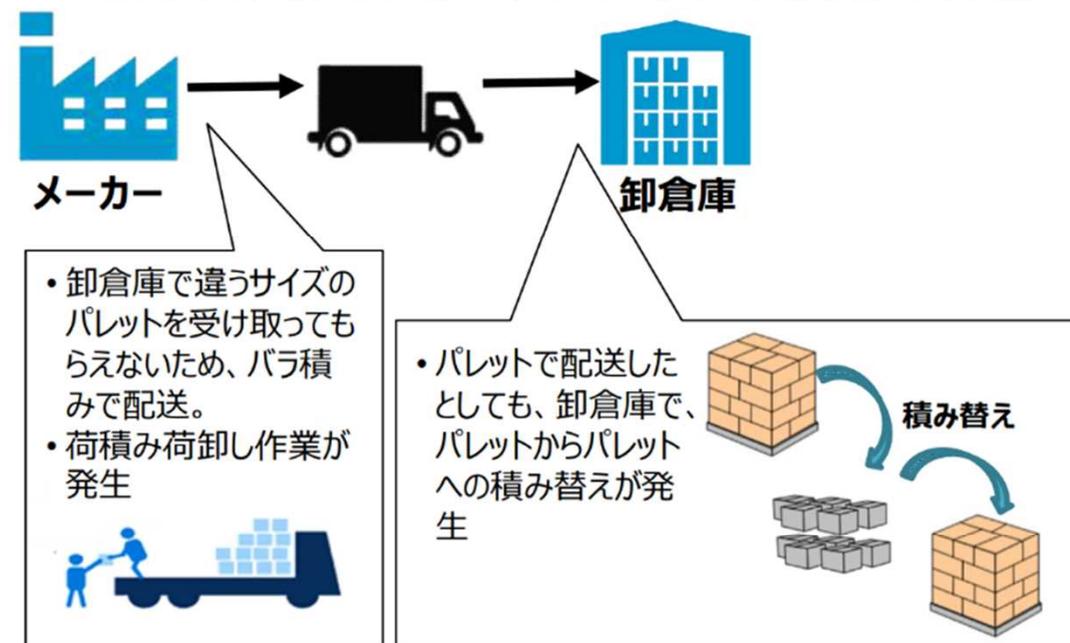
日本では、様々なパレットが存在

長さ	幅	通称	特徴	海外
1000	800			中国
1100	900	9型	酒類業界で主に使用され、「ビールパレット」と呼ばれている。	
1100	1100	11型	JIS/APSF*規格	台湾、韓国
1200	800		「ユーロパレット」と呼ばれている。海外との輸出入が多い企業や外資系の企業が多く使っている傾向？	ヨーロッパ、中国
1200	1000	12型	APSF規格* 自動車業界、薬品業界、冷凍倉庫業界などで使用	中国、台湾
1219	1016			アメリカ
1300	1100	13型	袋物、製パン、家電などで使用	
1400	1100	14型	袋物（米・化学等）、家電などで使用	

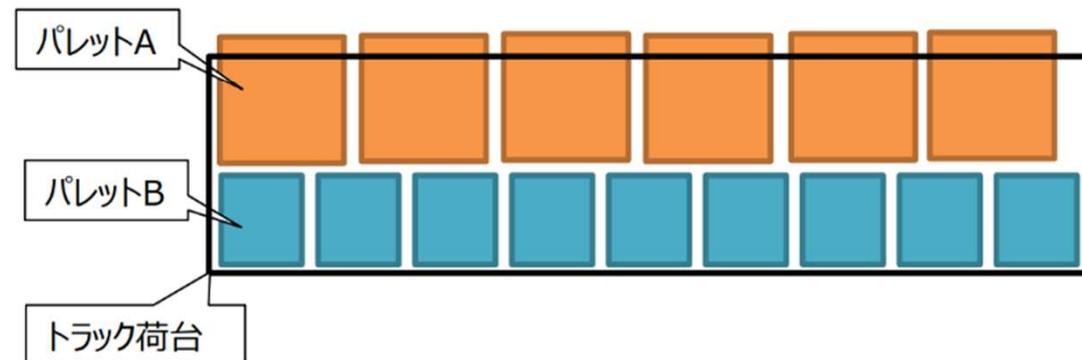
パレット輸送に占める標準パレットの使用率¹



標準化されていないことで、積み替え等が発生



標準化が無ければ、効率的な合積みができない



令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度	
発着荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標 }} 2030年度以降も検討すべき事項
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾					
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化		★			
	(4)使用後の所有者等への適切な返却					
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施					
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施					
発荷主	(8)外装サイズの検討・実施					
運送事業者、倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	★				
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化					
レンタルパレット事業者、パレット製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力	★				
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施				★	
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討		★	共同プラットフォームの社会実装	★	
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売					
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給					
行政	パレット標準化に係る推進策			標準仕様パレットの追加調達に係る推進策	★	
	共同プラットフォームに向けた推進策			共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策	★	
	標準仕様パレットに係る情報発信					

Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	↑ 倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	↑ 9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	↑ 倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	↑ 約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	↓ 16%減	一人当たり年間315時間以下

事前にいただいた問題意識等⑥

●物流効率化（物流DX）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流のDX化をして、物流情報（荷量、引き取り、納入情報のデジタル化＋早期開示化）を見える化して、物流効率向上（積載効率向上）できるプラットフォームが必要だと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・物流DXを推進する企業への国、行政からの後押し（補助金・投資額の法人税控除等）。
- ・業務のDX化が注目を浴びていますが、運送業務におけるDX化事例があれば教えてください。
- ・対応できない運送会社もあり、どの程度を目安として取組めばよいのか。

●物流効率化（その他）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・日報から拾った正しい点呼に運転手が行った点呼を一つずつ手書きで合しており、手間がかかるので、デジタルだし、ボタン1つで合否が出るか。点呼は1つ目は本社で行う点呼、2つ目は携帯アルコールチェックを運転手に持たせている点呼、3つ目は漏れを防ぐため全てを手書きの点呼用紙。今はこの3つを正しい点呼か一つずつ合してチェックしている。

発荷主事業者の皆さんから

- ・車の自動運転技術の進歩。
- ・荷役作業、荷待時間、納品リードタイム、輸配送の合理化による運賃・費用の低減⇒大量輸送、共同化省人化。

その他の皆さんから

- ・荷主、元請け事業者に、荷主の下に出入りする実運送事業者で共同配送を促す策が必要**（行政書士）**