

合同会議取りまとめ案に対する意見
(パブリックコメント要旨)

2024年10月26日
公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
本部運営委員会 委員長 山内 弘隆

労働力不足をはじめとする諸課題を要因として、物流の持続性が危ぶまれている。物流の2024年問題に対応し、持続可能な物流を実現すべく、国の主導のもと、すべての関係者が連携し、問題解決に取り組む必要がある。

今般成立した改正物流関連2法には、サプライチェーンに関わる企業や消費者であるすべての国民に対し、物流の持続性維持に向けた取り組みを求めている。また企業に対しては着実かつ実効性を伴う取り組みを求めるべく、規制措置も盛り込まれた。

改正2法の細則ともいえる政省令の公布・施行に向けたこの度の合同会議取りまとめ案は、トラックドライバーの労働環境改善と我が国全体の物流の効率化を目的としながら、物流の問題をより上位の視座で解決することを求めた画期的な方針であり、高く評価できる。

かかる認識のもと、下記の意見を申しあげる。

はじめに

(1) 2頁15行

- ・物流について正確に認識してもらうため新聞広告を出したところ表彰された。他にも物流関連の広告が表彰されていた。物流に注目されている状況がうかがえる。物流の現状を正確に伝達する、重要な機会となっている。
- ・社会全体、生活者の物流に対する意識が変わってきている。今までの物流には無理がある、物流を変えても良いと考える人が増えてきている。いかに物流改革を進めるか、重要な段階にあると思っている。

(2) 2頁26行

- ・企業が物流改革の重要性を認識し、行動を変えるかが重要だと考える。実効性を高めるために何をしなければならないのか検討すべきである。

1. 公布の日から1年以内に施行される規定関係

1) 基本方針について (3～8頁)

(1) 3頁26行

- ・「消費」という表現があるが、サプライチェーンを広くとらえるうえで「流通」の方が良いのではないか。
- ・静脈物流(3R)の観点も追記してはどうか。

(2) 3頁29行

- ・「その他関係者が連携を図り」との記載については、関係者の範囲として「サプライチェーン全体」という観点を明示すべきである。

(3) 4頁6行

- ・荷待ち・荷役等時間について、目標時間に加えるべき作業や範囲が明確になっていない。

業種業態や時間帯、取り扱う貨物により様々なケースが想定されるなか、各事業者が必要な取り組みを着実に実行できるよう、詳細の明示が必要である。また取り組み状況によっては、必要に応じてより実効的な目標数値を検討いただきたい。

- ・荷待ち・荷役等時間の把握には、各事業者の負担が伴う。負担軽減に向けた各種インフラ整備や、効率的なシステム導入の補助、各関係者への協力要請等を検討いただきたい。
- ・本取り組みが2040年の実現を目指すフィジカルインターネットにどうつながるのか等、将来的なビジョンを示していただきたい。

(4) 4頁10行

- ・「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合」の記載について、やむを得ない場合を具体的に明示していただきたい。
- ・業界特性に関わらず、最終的には同一の目標を掲げることを目指しつつ、移行期間については特殊事情を考慮していただきたい。

(5) 4頁13行

- ・積載効率をKPIとするうえで、必要に応じて全輸送を対象にモニタリングするための体制や人員、システムの整備に投資が必要となる。詳細の明示を求めるとともに、投資が必要となった際の補助を検討いただきたい。
- ・特殊車両申請の条件緩和等、事業者が取り組みやすい環境整備を検討いただきたい。
- ・従量契約をしている荷主の観点では、「全トラック輸送」や「全体の車両」という目標ではKPIとして分かりにくいと思われる。

(6) 5頁2行

- ・高速道路を利用して、トラックの自動運転による幹線輸送を実現するための会社を立ち上げた。実装化に向けて取り組んでいる。これをALL-JAPANで取り組みたい。賛同いただければ参加は可能である。

(7) 5頁4行

- ・パレットの標準化について、行政で定められた標準規格（11型）では効率が悪化するケースもある。標準規格を何通りか示したうえで共通化を図っていただきたい。
- ・受け渡し時のパレット所有権の移転等、円滑な運用の妨げとなる事項についても、合わせて環境整備と理解促進に取り組んでいただきたい。

(8) 5頁14行

- ・将来に向けたCO₂排出削減にむけ、GX指標等、より踏み込んだ表現としてはいかがか。

(9) 5頁26行

- ・本案には「積載率」と「積載効率」が記載されているが、意図して区別したものか。混乱を避けるため、表現を統一してはいかがか。
- ・積載率のみを取り上げると実車率を高める必要はないとの印象を与えかねず、何か工夫ができないか。たとえば、初出時に「積載率の向上等（実車率の向上やトラックの大型化等を含む）」と書くことで、「等」に実車率等も含まれることを明示できないか。

(10) 5頁31行

- ・「検品の効率化」に向けた施策としてペーパーレス、受領印押印不要、検品レス等が考えられるが、事前出荷情報のみをもって検品レスとすると梱包ミス、輸送時破損、納品後の紛失等の瑕疵があった際の責任の所在が不明となる。この問題についても検討をいただけないか。
- ・検品レスや貨物追跡に活用できるよう、物流における標準コード体系の整備をお願いしたい。

(11) 7頁32行

- ・高速道路料金負担をするのは荷主であるが、高速道路の使用可否は物流事業者としての判断になる。トラックドライバーではなく、「物流事業者に高速道路の利用を促すこと」

に変更していただきたい。

(12) 8頁9行

- ・大型連休等、SA・PAは車があふれ、トラックの駐車エリアに一般車両が駐車しているため、トラックは駐車できず、ドライバーは決められた時間の休憩がとれない。ドライバーが正しく休める環境整備の支援として、「トラック専用」というキーワードを盛り込んでいただきたい。

(13) 8頁13行

- ・トラックドライバーの賃金水準を高めるうえで、多重下請け構造の是正は必須である。国として是正に向けた政策検討と実行をお願いしたい。

2) 荷主・物流事業者等の判断基準等について(9～13頁)

(1) 9頁10行

- ・安全性については各社とも重要視している。「業界特性や安全性確保等の事情により有効でない場合」という記載があるが、具体的内容を明示していただきたい。
- ・特に決算期等、荷主企業が倉庫や荷役のキャパシティーを考慮せずに発注し倉庫現場が混乱するケースがよくある。このような事態が起こらないような取組例を盛り込んでいただきたい。

(2) 9頁24行

- ・現状、トラックが予定時刻より早く到着してしまった場合、迷惑が掛からない場所で待機しようとするが、待機が集中する場所ではごみ問題等が起こっている。市中や工業団地・物流団地等の周辺で、休憩・待機ができるトラックステーションの設置を検討いただきたい。
- ・事業者間でのデータ連携が重要であるが、多様な仕様が混在している。適切な環境整備をお願いしたい。

(3) 9頁25行

- ・対応策の例示として、「時間指定をしないこと」(午後であれば何時でも良い、等)の追加を検討いただきたい。

(4) 9頁32行

- ・トラックドライバーの作業負担軽減に向けた各種自動化機器の開発が進んでいる。各事業者が適切に導入できるような支援をお願いしたい。
- ・パレット納品による効率化が推奨されているが、①荷主側で統一規格になっていない、②規格外のパレット混ざるとトラックの積載率が低下する、③検品も煩雑になり受け側が非効率になり2時間以上になってしまうケースがある、等の課題がある。課題解決のため、パレットの統一規格化や標準仕様パレットの推奨が必要である。発荷主と着荷主の連携や、業界の枠を超えて実現可能な施策について取り組むことが必要である。
- ・パレットの共通化が課題である。原材料の受け入れにおいて、輸送効率化と品質面からパレットが統一化されていない。サプライチェーンでパレットを統一できると効率化ができるが、投資が必要であるため具体的な解決策に至っていない状況である。各社ともシステム開発に困っている。

(5) 10頁5行

- ・パレットを受け入れられないバースも存在する、バースの形状や施設の改修が必要となる。これには国の補助や援助が不可欠である。

(6) 10頁20行

- ・「その周辺の場所」について、コンビニエンスストア等の駐車場で待機や路上駐車を含むのか、注記を追加してはどうか。

(7) 10頁32行

- ・標準的運賃を使用しなくても正当な運賃が支払われているケースもあることから、「標

準的運賃を参考とする」程度の記載としてはいかがか。

(8)10頁36行

- ・商流が関係する等、構造的に各ステークホルダーが協力しなければならないものもある。取引先には中小企業も多く、製品出荷先も大小様々である。実効性を高められるような働きかけをお願いしたい。

(9)13頁26行

- ・「標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成すること」との記載があるが、雛形を示し、各社が利用を判断する形ではいかがか。

3) 荷主等の取組状況に関する調査・公表について (14頁)

(1)14頁7行

- ・物流事業者に定期的なアンケート調査を実施するとのことだが、様々な企業との取引がある業者もいるなか、当該荷主の物流効率化への取り組み状況全体を、物流事業者が正しく把握ことが困難なケースも想定される。公表にあたっては、荷主へ実態のヒアリング等も踏まえたうえで判断いただきたい。

4) 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について (15～16頁)

(1)15頁1行

- ・荷待ち・荷役時間の計測や算定については、荷主や物流事業者にとって過度な負担にならないように配慮してもらいたい。

(2)15頁7行

- ・荷待ち時間の計測の開始時間について、ドライバーが意図的に受付をしないケースや、荷主施設内の休息場やコンビニ、食堂等でドライバーの意志による食事休憩を取るケース等が考えられる。計測において荷主が不利になることもあるため、自主待機と本来待機の事例を増やし、荷主・事業者の考え方が一致できるようにしていただきたい。

(3)15頁23行

- ・荷役等時間について、運送会社側の必要性から行うものについては算定除外としないか。

(4)15頁27行

- ・「発荷主における荷積み、着荷主における荷卸し」としてはいかがか。ただし、本来ドライバーは発着荷主における荷積み・荷卸し業務を行うべきではなく(車上渡し原則)、将来的には標準貨物自動車運送約款等の内容変更をご検討いただきたい。

5) 物流に係る事業者等の責務について (17頁)

(1)17頁7行

- ・EC事業者や港湾等、関係事業者にも課題が多いと認識している。早急に取り組み方針を検討いただきたい。

2. 公布の日から2年以内に施行される規定関係に関するご意見、ご質問

1) 特定事業者の指定基準等について (18～19頁)

(1)18頁12行

- ・特定事業者の指定基準について、重量の計測が困難な際の具体的な換算方法を国から提示していただきたい。
- ・特定事業者の指定基準については、計測期間を明示していただきたい。
- ・特定事業者の該当企業は自己申告すべきなのか、国が指定するのかが不明であるため明示していただきたい。

- ・特定荷主の指定基準値を重量で評価している点について、基準が重量のみだとモーダルシフトを進めるモチベーションが低減してしまうのではないかと。
- ・特定荷主に該当する可能性を示す指標として、例えば業界ごとに「売上高がXXX円以上になると、荷量が9万トンを超える可能性があるため、チェックするように」というようなガイドがあると良いのではないかと。

2) 中長期計画・定期報告の記載事項について (20~23頁)

(1)20頁10行

- ・中長期計画・定期報告について、必要最低限の記載項目を盛り込んだフォーマットや例を展開いただきたい。
- ・中長期計画・定期報告の報告先を明示いただきたい。

(2)20頁19行

- ・各種指標について、運送委託先から数値を入手しないと抽出できない場合がある。契約形態等の理由で、運送委託先から提示を断られる指標がある可能性もあり、目標値の設定や実績報告はサンプリングにするなど、運用に幅を持たせることを検討いただきたい。
- ・「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」は把握困難となるケースが考えられる。例えば「1回の運送ごとの貨物重量の増加」や「月間出荷ボリューム(重量または容積)あたりトラック台数の削減」等、代替となる指標の設定を検討いただきたい。

(3)20頁24行

- ・記載内容ではないが、定期報告は、オンラインで作成・提出できるようにしていただきたい。

(3)23頁4行

- ・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いと認められる場合について、1回の受け渡し1時間以内の目標から除外することを明確化してはどうか。

3) 物流統括管理者(CLO)の業務内容について (24頁)

(1)24頁5行

- ・物流統括管理者の選任に関し、対象者の役職や兼任でも可能なのか等、詳細について明示いただきたい。
- ・物流の所管範囲は企業によって異なる。物流統括管理者の所管範囲については、ある程度の柔軟性を持たせることを検討いただきたい。
- ・在庫管理計画の作成は、事業形態や各会社固有の事情によってその手法や意思決定プロセスが異なり、営業部門、調達・生産部門、供給管理部門、物流部門などそれぞれの立場や機能毎に在庫の持ち方を立案し、最終的には全社的、総合的見地から決定されるべきもので、その計画の作成主体や在庫責任部門を、どの組織、管理者に持たせるかは各社固有の経営判断があっても然るべきと考える。したがってその役割を物流統括管理者に求めることは、結果として各社の経営の裁量を狭めことにつながるのではないかと。
- ・物流統括管理者とCLOの役割は異なるかと考える。CLOの設置を義務付ける貴重な機会である一方、記載の内容はCLOの役割を網羅したものではなく、CIOやCFOと比べて業務レベルのギャップが大きく、物流が軽視される可能性もある。本来CLOが担うべき役割も追記し整理してはどうか。

(2)24頁9行

- ・当初、工場への入出荷を行うトラックの滞留時間が2時間を超えるケースが多々あったが、経営層の指示のもと具体的な改善策を講じ、徹底指導した結果、現在ではほぼゼロとなった。これにより社内の業務量とコストは増加したが、それは自社で負担することとし

た。成功の要因は、経営者の積極的関与と思われる。

4) 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について (25頁)

(1)25頁7行

・評価の公平性をどう担保するのか、また過去の評価の取扱について明示いただきたい。

(2)26頁28行

・物流2024年問題における物流の効率化や労働時間短縮に向けた施策は、環境問題やエネルギー問題の解決に向けた施策と類似している。物流2024年問題側で補助金を設立できない場合でも、環境・エネルギー、脱炭素関連の補助金を活用できる可能性がある。国や行政においては、目的関数や視野を広げてフォロー策を検討することが重要である。

以 上