

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
の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案に関する¹
パブリックコメント募集に対する意見

2024年12月26日
公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会

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、規制的措置も盛り込まれた。

今般、2024年12月2日～2025年1月5日にて意見・情報募集が実施されている「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の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案」に対して、下記の意見を申し上げる。

1. 命令などの案

1)別紙1について²

(1)「1. 背景」について

- ・ 運転者負担の軽減の観点で、積載方法(パレットや搬送什器の活用など)による積込負荷の低減も観点の一つとして入れ込むべきではないか。
- ・ KPIとして運送ごとの重量だけでなく、体積の観点を入れる、ロードファクターを組み込むなど、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべきではないか。

(2)「2. 概要(1)運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加のための措置の実施の原則(第1条関係)」について

- ・ 「その運送する貨物の特性」を「業界特性等に基づく運送する貨物の特性」と修正すべきではないか。
- ・ KPIとして運送ごとの重量だけでなく、体積の観点を入れる、ロードファクターを組み込むなど、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべきではないか。

(3)「2. 概要(2)運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加(第2条関係)」について

- ・ 複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することなどの輸送網集約と共有のためのガイドラインの整備及びシステム構築事例などを公開してもらえないか。
- ・ 表現が、到着時刻表示装置の導入が義務のように感じてしまうため、修正を検討してもらえないか。

(4)「2. 概要(3)実効性の確保(第3条関係)」について

- ・ 「運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに貨物自動車運送役務の

¹ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155240942&Mode=0>

² <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283383>

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(以下単に「効率化」という。)のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。運転者の荷待ち・荷役等時間や取組の効果を適切に把握すること。また、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協力・情報提供すること。なお、運転者の荷待ち・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等により効率的に行うよう努めること。」と修正を検討してもらえないか。

- ・ データの標準化について、サプライチェーンのプレイヤー間(上流～下流)、同業他社間におけるデータの連携といった関係性を明示すべきではないか。
- ・ データの標準化について、商品の荷姿・サイズ・重量・荷扱や、搬送什器に関する具体的な項目のデータ標準化およびデータの共有といった具体的な内容を盛り込むべきではないか。
- ・ 実行性を検証する名目で、荷主が運送事業者に待ち時間の報告、積載量の報告を求めるようになると、運送事業者の負担が増える可能性がある。そのようなことがないよう規制をかける必要があるのではないか。

2)別紙2について³

(1)「1. 背景」について

- ・ 運転者負担の軽減の観点で、積載方法(パレットや搬送什器の活用など)による積込負荷の低減も観点の一つとして入れ込むべきではないか。

(2)「2. 概要(1)運転者の荷待ち時間等の短縮のための措置の実施の原則(第1条関係)」について

- ・ 「その取り扱う貨物の特性」を「業界特性等に基づき取り扱う貨物の特性」と修正すべきではないか。

(3)「2. 概要(2)運転者の荷待ち時間の短縮(第2条)」について

- ・ 表現が、到着時刻表示装置の導入が義務のように感じてしまうため、修正を検討してもらえないか

(4)「2. 概要(3)運転者の荷役等時間の短縮(第3条関係)」について

- ・ 多品種少量品の物流効率化の観点でパレットに限らず、効率化に資する搬送什器(ロールボックスパレットなど)も項目に盛り込むべきではないか。

(5)「2. 概要(4)実効性の確保(第4条関係)」について

- ・ 「運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、運転者の荷役等時間)及び効率化のために実施した取組及びそ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等により効率的に行うよう努めること。また、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協力・情報提供すること。」と修正を検討してもらえないか。
- ・ データの標準化について、サプライチェーンのプレイヤー間(上流～下流)、同業他社間におけるデータの連携といった関係性を明示すべきではないか。
- ・ データの標準化について、商品の荷姿・サイズ・重量・荷扱や、搬送什器に関する具体的な項目のデータ標準化およびデータの共有といった具体的な内容を盛り込むべきではないか。
- ・ 実行性を検証する名目で荷主が運送事業者に待ち時間の報告、積載量の報告を求めるよ

³ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283384>

うになると、運送事業者の負担が増える可能性がある。そのようなことはしないよう規制をかける必要があると思う。

3)別紙3について⁴

(1)「1. 背景」について

- ・ 運転者負担の軽減の観点で、積載方法(パレットや搬送什器の活用など)による積込負荷の低減も観点の一つとして入れ込むべきではないか。

(2)「2. 概要(2)「荷待ち時間」の算定方法等(規則第5条(新設)関係)」について

- ・ 決定された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯又は運転者が指示若しくは伝達された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯の開始時刻よりも前に集貨場所等に到着した場合にあっては、これらの時刻又は時間帯の開始時刻から荷役等を開始した時刻までの時間のくんだり、「これらの」から、決定された貨物の時刻もしくは「前に集貨場所に到着」両方にかかると思うが、その上で(荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く。)となった時、運転者の意思で前もって到着した時は、荷主・集貨場所管理者の都合以外の事情とも見做せ、矛盾するのではないか。
- ・ ②の表現がわかりにくく感じる。特に、受け渡し時刻より前に来た場合にその時間を含むのかどうかわかりにくく、合同会議取りまとめにあるような表現にした方がわかりやすいのではないか。
- ・ 「(荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間、あるいは業務から完全に離れることができる時間を除く。)」と修正してはどうか。

4)別紙4について⁵

(1)「2. 概要」別紙、方針案(仮称)内、「第一」に記載の内容について

- ・ 負荷軽減の取組に協力する事業者として、製造業やその上流の調達物流に関連する事業者も含む形とし、効率化や負荷軽減に資するための情報・データの標準化・共有に関して、事業者の枠組みを超えて取り組むことを明示的こうたうべきではないか。

(2)「2. 概要」別紙、方針案(仮称)内、「第二」に記載の内容について

- ・ 国が実施すべき内容として、課題解決を行うための各事業者に対する規制緩和を積極的に行うものとし、取り組みがより率先して行われるように必要な情報提供や援助を含めて効果的になるように努める旨を明示すべきではないか。
- ・ 国の支援範囲として、輸配送のみならず、庫内物流や物流事業の事務作業に関する領域まで範囲を広げるものとし、産業全体が効率化・高品質化するように情報提供・援助だけでなく、許認可関連を含めた規制緩和にいたるまで、事業者の取組が阻害されないように最大限努めるものとするを明記すべきではないか。

(3)「2. 概要」別紙、方針案(仮称)内、「第三」に記載の内容について

- ・ 「その輸送する貨物、取り扱う貨物又は事業の特性」を「その輸送する貨物、取り扱う貨物又は業界特性等の事業の特性」と修正すべきではないか。

(4)「2. 概要」別紙、方針案(仮称)内、「第四」に記載の内容について

- ・ 配達日時指定に関連して、各事業者が届け先に対して動態管理等の技術を活用し、集配日時をリアルタイムで情報連携できるような仕組みも必要であるため、それらの取組に

⁴ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283385>

⁵ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283386>

関する検討を進めること、国としてそれらの取組に関する援助・情報提供を積極的に行うことを明記すべきではないか。

- ・ 配送リソースの効率化の観点で、国は、各事業者による共同配送やその実現に必要な取組みに関する投資を奨励するとともに、その投資に関する援助・支援・情報提供を努めていく旨を明記すべきではないか。

(5)「2. 概要」別紙、方針案(仮称)内、「第五」の「2. 運転者の運送及び荷役等の効率化の前提となる事項」に記載の内容について

- ・ (1)において「それぞれの立場から」という表現は具体性に欠けるため、各主体の具体的な役割や責任が明示されていない。このため「国は政策策定、地方公共団体は地域ごとの施策実施、関係事業者は技術導入やインフラ整備を担当する」と具体化してはどうか。
- ・ (1)において「推進する必要がある」と結論付けているが、具体的な課題やデータに基づく裏付けがないため、説得力に欠ける。このため「過去の調査データに基づき」や「近年の事故率や健康問題の増加を踏まえ」など、客観的な背景を付け加えてはどうか。
- ・ 国は物流ネットワークや物流リソース・物流事業の最適化に資する情報収集・調査・分析・最適化のためのDX投資やコンサルティングなどの有識者支援、研究開発や人材育成に関連する取組みについて、必要とされる情報提供や支援を積極的に努める旨を明記すべきではないか。

以上