

荷主の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する判断の基準となるべき事項を定める命令案及び連鎖化事業者の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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案についての意見・情報の募集に対する意見¹

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「荷主の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する判断の基準となるべき事項を定める命令案」及び「連鎖化事業者の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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案」に対して、下記の意見を申し上げる。

1. 「荷主の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する判断の基準となるべき事項を定める命令案(仮称)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)運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則(第1条関係)」について
 - ・ 例えば、工場の出荷業務自体を物流事業者へ委託している場合も発注者として荷主が求められているという理解で良いか(解説書で定義づけしてほしい)。そうでない場合、以下項目の通り、物流業者への業務委託の範囲の話であっても荷主に求められているかのような記載もあるので「その事業の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮した上で」は「その事業の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮、且つ荷主・物流業者間の業務委託契約内容に準じた上で」とすべきではないか。
 - ・ 「その事業の特性」を「業界特性等に基づく事業の特性」と修正すべきではないか。
 - 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
 - ・ 運行経路の最適化が何を指すかが読み取れないため、修正を検討してもらえないか。

¹ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=550004022&Mode=0>

² <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283302>

- ・ 荷役可能車両数を超えるトラックが到着しないよう配慮が求められる。荷待ち防止には、到着時刻の事前通知や交通データ連携などの具体的な指針が必要である。例として、IoTやAIを活用した予測モデルの推奨を文言に追加してはどうか。
- ・ 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。

4)「2. 概要(3)運転者の荷待ち時間の短縮(第3条関係)」について

- ・ 重量増加を図る際には、運転者の安全性を確保するため、適切な訓練や車両の改良(例:自動リフト搭載車両の導入)を明確に規定すべきではないか。
- ・ (i)(ii)の②の”到着時刻表示装置の導入”とあるが、導入ありきに感じられてしまう。基本的に到着時刻で混みあって納入業者を待たせる事はなく、混み合う事が想定される時期があれば、その時に相手方と調整をするなどして混雑を緩和する対応ができるような場合は、この限りではないという理解で良いか。導入が義務のように捉えられかねないので、「～導入を行うなど、到着時刻を必要に応じて適切に管理する」といった表現の方が適切ではないか。また、荷主が積み込み・荷下ろしをしている時間は、荷待ち時間に含まれるという認識で良いか、等、解説書の中でクリアにしてもらいたい。

5)「2. 概要(5)実効性の確保(第5条関係)」について

- ・ 実効性を担保する各施策の実施状況をどのように確認するのか(具体的な手段、荷主企業側の責務等について言及する必要性)、具体的な手法を明示してはどうか。
- ・ ①の「…効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること」の「研修」について、「教育」とした方が良いのではないか。
- ・ 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連携の関係性の重要性を明示すべきではないか。
- ・ 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内容を盛り込むべきではないか。
- ・ 物流効率化のための分析や効率化のための活動を行うにあたり、データのマスタ化が課題になることが多いため、各業界のプレイヤーが率先してデータのオープン化を行い、各事業者が無償で有効活用できるような環境構築に協力・配慮することを明示すべき
- ・ 「以下に掲げる措置を講ずるものとする」の冒頭に、「発荷主・着荷主間での連携を図り、」を追記すべきではないか。
- ・ 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. 「連鎖化事業者の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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案(仮称)について」³

1) 「1. 背景」について

- ・ 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)運転者の運送の効率化の実施の原則(第1条)

- ・ 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

³ <https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000283303>

ど、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべき。

3)「2. 概要(2)運転者の荷待ち時間の短縮(第2条)」について

- ・ これは多くの連鎖対象者(納品メーカー)が望んでいることで、指定時間帯に納品に行けば荷待ちせずに納品出来るのであれば第一種荷主として、その時間帯に納品できる対策をとることができる。
- ・ 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

4)「2. 概要(3)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(第3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
- ・ 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。

5)「2. 概要(4)実効性の確保(第4条)」について

- ・ 実効性を担保する各施策の実施状況をどのように確認するのか。具体的な手段、荷主企業側の責務等について言及すべき。
- ・ 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をいった関係性を明示すべき。
- ・ 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内容を盛り込むべき
- ・ 物流効率化のための分析や効率化のための活動を行うにあたり、データのマスタ化が課題になることが多いため、各業界のプレイヤーが率先してデータのオープン化を行い、各事業者が無償で有効活用できるような環境構築に協力・配慮することを明示すべき。
- ・ 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ことになるのでそのようなことはしないよう規制をかける必要があるのではないか。

6)「その他、命令案(仮称)、省令案(仮称)全般について」

- ・ 多重下請構造が効率化効果を低減させ、配送に関するコスト増加の要因となることから、階層を少なくするための検討も行うべき。

以上