


# 合同会議におけるこれまでの議論等

# これまでの経緯等

- 2024年5月15日 改正物流法 公布
  - 2024年6月28日 **第1回合同会議**を開催し、規制的措置の施行に向けた検討を開始
    - <今後議論することとなった論点の整理>
      - ・ 荷主・物流事業者に対する規制的措置の実効性を確保するための制度設計のあり方
      - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための物流に関わる様々な関係者間の連携・協力のあり方
      - ・ 荷主・物流事業者の判断基準等における物流効率化に向けたデジタル技術の活用のあり方
      - ・ 荷主等の意識改革・行動変容を促すための物流改善の取組状況の調査・評価のあり方 等
  - 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換 ※今後も必要に応じて実施予定  
(現時点では、荷主関係46団体、物流事業者関係7団体 等)
  - 2024年8月26日(本日) **第2回合同会議**を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- 
- 2025年4月(想定) **法律の施行①**
    - 基本方針
    - 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
    - 判断基準に関する調査・公表 等
  - 2026年4月(想定) **法律の施行②**
    - 特定事業者の指定
    - 中長期計画の提出・定期報告
    - 物流統括管理者(CLO)の選任 等

# これまでにいただいた主なご意見（基本方針①）

## <合同会議委員>

- ・トラックがトンベースで9割の輸送を担っていることを示してはどうか。
- ・荷待ち時間等については思い切った目標設定。他方、複数箇所での積卸しを行う運送形態について、どの程度短縮できたかその後の実態調査をしてほしい。
- ・一荷主として運送全体の荷待ち荷役等時間の把握は困難ではないか。トレーサビリティの確保が課題ではないか。
- ・積載率の定義を明確にすべき。改善に向けてどのように積載率を計測すべきか。また、目標は幹線とラストマイルで分けて提示したほうがよいのではないか。
- ・積載率は現状重量ベースとなっているが、軽くて嵩張るものを運んでいて積載率が低いというケースもあるのではないか。そうした場合には、重量ベース以外のデータもとるべきではないか。
- ・広報活動や脱炭素化政策・国土政策との連携は大変重要であり、国として責任をもって取り組むべき。また、物流効率化が脱炭素化に寄与することを盛り込めないか。
- ・施設管理者について言及があるが、解説書等も作れるとよいのではないか。
- ・デジタル化の推進に関連して、デジタコによってきちんと実態を把握できるようにしていくべき。
- ・DXを推進すべき。
- ・物流情報の共有化を進めていくことが荷物の平準化等に貢献するのではないか。
- ・悪質な事業者に対しては、トラックGメンのみならず公正取引委員会等との連携も強化して対処すべき。

# これまでにいただいた主なご意見（基本方針②）

## <各種業界団体>

- ・荷待ち・荷役時間の削減目標について、1 運行当たりの荷待ち・荷役時間の合計が2 時間以内なのか、一拠点当たりの限界が2 時間以内なのか分かりづらい。
- ・1 運行2 時間の目標は、複数箇所では荷積み・荷卸しをする場合は難しいのではないか。
- ・1 運行を前提に、2 時間以内はもとより、1 時間以内を目標とするのは非現実的であり、現実と乖離した目標設定では各社の改善が進まないのではないか。
- ・重量物などの場合、積卸し作業を急ぐと災害につながるおそれがあり、安全面の確保を前提とした効率化を理念とすべき。
- ・施設管理者が納品時間を決めている場合は荷主がコントロールできないということもある。施設管理者を含む物流に関わる事業者に対するガイドラインが必要ではないか。
- ・リードタイムの延長やそれによる店頭での欠品について、国民に許容してもらえよう理解増進を図るべき。
- ・消費者だけでなく、B to Bでの再配達・返品削減も記載すべき。

# これまでにいただいた主なご意見（判断基準等①）

## <合同会議委員>

- ・現在発注が前日夕方に行われている商慣行があるため、それを前倒しする効果は大きいのではないか。
- ・適正なリードタイムの確保について、例えば高速道路の速度制限の引上げによりリードタイムの理論値が短くなるのではないかと現場の懸念もあり、実態に即したリードタイムとすべきではないか。
- ・共同配送は、運送事業者のみならず荷主間の協力も積載効率向上に寄与するのではないか。
- ・予約システムの導入に際して、解説書等で使い方をしっかり示してほしい。
- ・予約システム導入だけでは荷待ち時間の解消につながらない。予約がとれない荷物の輸送や販売を規制する、もしくは施設を別途設ける、増床する等の対応を義務づけることが必要ではないか。システム導入により実際に荷待ち時間が減ったかを判断基準とすべきではないか。
- ・予約システムについては、そのシステムを導入する主体は誰なのか、システムのガバナンスをどう考えるべきか整理すべき。
- ・事前出荷情報（ASN）を用いた検品レス化を進めるべきではないか。
- ・ペーパーレス、伝票レスを強調すべきではないか。
- ・伝票レス等に向けては物流の事業所コード等の前提を整備する必要があるのではないか。
- ・パレットの標準化は積載率の向上や共同配送の実現にもつながると思うが、全体像がみえてこない。
- ・判断基準はもう少し階層的に整理すべきではないか。目標と施策例は分けて記載すべきではないか。
- ・輸送需要の繁閑への配慮が必要であり、4月や12月は対象外とするなどの措置が有効ではないか。
- ・輸送温度が違う荷物についてはそれぞれ別に扱うのか、集約化するのか、整理が必要ではないか。
- ・商慣行を変革する交渉の場を用意すべきではないか。

# これまでにいただいた主なご意見（判断基準等②）

## <荷主関係団体>

- ・現在でもリードタイムを十分とっている場合、積載率が100%に近い場合、荷待ち・荷役等時間が発生していない場合等、すでに効率化が達成されている場合の取扱いを解説書等に記載したほうがよい。
- ・貨物の形状等によっては、段積みが困難で積載率を上げられない場合、貨物が小さく個別配送が多い場合、鉄鋼や精密機器を扱うためパレット化になじまない場合がある。また、どうしても手荷役が必要な場面や安全面への配慮が必要で荷役時間が一定程度かかる場合もある。これらの業種特性に配慮してほしい。
- ・第一種荷主として積載率の把握・向上に取り組むことは可能だが、第二種荷主としての積載率の把握は困難。
- ・トラック予約システムは単に導入するだけでなく、前後の配送先も含めたスケジュール調整や利用率の向上など、有効に活用することが重要。
- ・時間調整のために予約システムを導入した場合も、運送会社と連携して使用してもらう必要がある。
- ・着荷主から早期の納入が求められる場合等があるため、着荷主側にも義務がかかっていることを分かりやすく見せてほしい。
- ・納品日時の調整は可能だが、場合によっては在庫置き場の確保が新たに必要。
- ・納品期限の緩和や年月表示化、事前出荷情報の提供も記載できないか。
- ・出荷側の伝票情報の統一やデジタル化、ドライバーの入構時間や出構時間のデジタル手法での把握ができると現場の改善につながるのではないか。
- ・パレットの種類が様々である場合、かえって非効率なケースがある。
- ・パレット化は、発荷主でのパレタイズ、着荷主での発注ロットの見直しなど双方の取組が重要。
- ・標準仕様のパレットの具体的なサイズ、費用負担のあり方を明記すべき。
- ・業界特殊性上、これ以上荷待ち時間等の短縮が難しいケースがあり、判断基準で配慮してほしい。
- ・中小企業にも判断基準に基づく努力義務がかかるため、それに留意した規定とする必要がある。
- ・判断基準について、具体的な事例を可能な限り多く記載してほしい。
- ・自主行動計画に盛り込んで取り組んでいることを引き続き行うことで法律上の努力義務が達成できていると言えるような枠組みにしていきたい。

# これまでにいただいた主なご意見（判断基準等③）

## <物流事業者関係団体>

- ・トラック予約システム等の導入でかえって事業者の負担が増えないよう、導入のみを基準とするのではなく、荷待ち時間が実際に削減できるかが重要。
- ・荷主の取組によって波動の改善がなされるとよい。
- ・繁閑差の平準化が容易でない場合は、納入単位と回数の集約に取り組むことが効果的。
- ・納入時刻に遅れるとペナルティが発生する場合もあり、納入時刻に対して余裕を持って現場に入っている実態がある。
- ・荷主がパレットを使用した場合、例えばばら積みで2時間かかる作業が15分で終わる感覚であり、効率化に非常に有効。他方、パレットを使うかどうかは荷主の方で判断するものであり物流事業者側から要請できない実態がある。
- ・パレットの言及だけでなく、パレットに適合する包装資材の導入も必要ではないか。
- ・標準仕様パレットを積極的に使用して効率化することを荷主に提案するとともに、同業者とも連携して導入を促進することが重要。
- ・フォークリフトの導入やバースの拡充など設備投資が必須と見える記載は避けるべきではないか。
- ・バース等の確保については、貨物自動車関連事業者と荷主とで表現ぶりを変える必要は無い。実質的に求められる対応は同じ。
- ・ASNの事前提供は倉庫側の取組において重要な前提条件。容積、重量、寸法の情報が事前に入手できるとなるとよい。
- ・倉庫における効率化は、荷主側から、発注・受注時間の前倒しや入出庫情報の事前把握、物量波動の平準化、検品の適正化の協力をしてもらう必要性が高い。
- ・倉庫においては複数荷主からの寄託を受けているため、個々の荷主が対応するだけでなく、倉庫側で全体の調整が行えるとより効率化を達成できるのではないか。



# これまでにいただいた主なご意見（荷主等の取組状況の調査・公表）

## ＜合同会議委員＞

- ・荷主と物流事業者の日頃の付き合いもあるので、双方の関係性を崩さずに、かつ、本音を引き出せるような方法にすべき。
- ・積載率、荷待ち時間等の現状や荷主が講じた施策の内容が把握できるようなものとするのが有効ではないか。
- ・調査公表について、進んでいる事業者も遅れている事業者もとあるが、遅れている事業者の公表は企業評価に響くので慎重に検討すべき。

## ＜各種業界団体＞

- ・調査・公表については、アンケートに基づく場合、恣意的な結果とならないよう公平性を担保してほしい。
- ・公表される前には、その内容について、事前に抗弁する機会を設けてもらいたい。



# これまでにいただいた主なご意見（指定基準等）

## <合同会議委員>

- ・倉庫の保管量については、入出庫量を基準にすべきではないか。
- ・特定トラック事業者については、もう少し対象を広げていくべきではないか。
- ・荷主の特定化を図ってガイドラインを提示し、その後倉庫業者やトラック事業者を指定して、再委託も含めたガイドラインを提示していくべきではないか。
- ・特定事業者にならないような中小事業者にどうやって取り組ませるかが肝要ではないか。

## <各種業界団体>

- ・第一種荷主としての重量であればある程度把握可能だが、第二種荷主としての重量把握はより困難。
- ・第一種荷主が特定荷主であれば重量を把握しているだろうが、第二種荷主ごとに切り分けているかは不明。また、特定荷主でなければ把握もしていない可能性があるのでは。
- ・自社の拠点間において外部に輸送を委託した場合、第一種荷主として発側と着側のどちらも重量を算定することになるのか。ダブルカウントになるのではないか。
- ・発荷主側においても、容積勝ちの場合は重量を量る必要がないケースが多く、把握できていない。
- ・アイテム数が膨大であったり、重量ではなく個数・体積・金額などで取扱量を把握している物品があったりするため、国から簡易に重量換算する方法を示してほしい。
- ・4トン車で運んできたなら4トンと見なすなど、車両の積載量に基づく概算はありうるか。
- ・特定事業者の指定の単位を明示すべき。
- ・重量物を扱う業界では、従業員数名程度の零細事業者でも荷主としての貨物重量が10万トンを超えるケースがあり、こうした零細事業者が特定事業者に該当すると、書類作成等の事務負担が大きい。従業員が一定数以下の事業者は特定事業者の措置を免除するなどできないか。
- ・取引形態・物流形態ごとに、だれが第一種荷主・第二種荷主になるのか、どの荷物が重量把握や努力義務・義務の対象となるか、図解やパンフレットでわかりやすく示してほしい。

# これまでにいただいた主なご意見（中長期計画・定期報告の記載事項）

## <合同会議委員>

- ・中長期計画の作成提出を5年に1度としているが、毎年作成することとしてもよいのではないか。
- ・特定事業者以外でも自ら進んで報告したい事業者がいれば報告を受けてもよいのではないか。
- ・リードタイムの確保やASNの導入など事業者間の連携は必要。事業者間の協力についても報告項目に含めるべきではないか。
- ・ASN、伝票レス、標準パレットの活用等、具体的な整備項目がいつまでに実施されていればどのレベルにあるのか、という指標になるガイドライン等の作成が必要ではないか。

## <各種業界団体>

- ・取組の効果を定量的に見た場合、一方が良くなっても他方が悪化していることもあることから、なぜそのようになっているかも説明するような報告体系にしてほしい。
- ・トラックドライバーの負担をほとんど発生していない荷主については、報告の負担を軽減してほしい。
- ・荷待ち時間や荷役作業時間等は極めて短いにもかかわらず、取り扱う貨物が重厚長大であるために特定荷主として指定されるような事業者は、荷待ち時間等の計測の免除・簡素化や中長期計画の策定と定期報告の負担を軽減すべき。

# これまでにいただいた主なご意見（荷待ち・荷役等時間の算定方法）

## ＜合同会議委員＞

- ・附帯業務の有料化という話がある。一方で、今回附帯業務も荷役等時間に入っているが、前提論としてドライバーにこうした業務を行わせることの是非について整理すべきではないか。
- ・荷待ち時間はドライバーの休憩時間として有効なケースもある。荷待ち時間に対して明確に対価が支払われているケースは、規制の対象外とすべきではないか。
- ・荷待ち時間は休憩時間としての側面もあると思うが、休めていないのに休憩時間として処理されている場合も多々あるので、厳格に考えるべきでないか。
- ・トラックドライバーが一日何分、荷待ち・荷役等をしているかを集計する方法を整理すべきではないか。

## ＜荷主関係団体＞

- ・一つの車両に複数荷主が混載した場合の荷待ち時間等の定義はどうなるのか。
- ・計測対象は主たる事業に限るのか。例えば機材の運搬は設置までがサービスとして入っており、その場合も荷役に含まれるのか。
- ・日用品の運搬、従業員のための弁当の搬入等の輸送もあり、何を荷待ち時間等の計測対象とするのか示してほしい。

## ＜物流事業者関係団体＞

- ・時間指定がない場合や幅広い時間帯の指定（午前、午後等）の場合は荷待ち時間の起点はどう考えればよいか。
- ・休憩時間と見なせるラインの区別についてはしっかりすべき。特段の作業をしていなくても、いつでもトラックを動かせるよう運転席で待機しているというのは休憩ではないのではないか。

# これまでにいただいた主なご意見（物流統括管理者の業務内容）

## <合同会議委員>

- ・物流統括管理者については、単なる物流部長ではないということをしっかりと示していくべきではないか。企業間で職位が異なると交渉が進まないのではないか。
- ・物流統括管理者の仕事量が増加するため、DXで業務効率化を図っていくべき。

## <各種業界団体>

- ・特定第一種荷主又は特定第二種荷主の片方だけに指定された場合、指定された方の輸送だけについて業務を行うのか。
- ・ホールディングス会社の下では、別々の会社が物流部門（海運、陸上輸送等）と販売部門を所管している場合など、CLOをホールディングス会社から選出することがふさわしいケースもあるのではないか。
- ・伝票が絡むので経理部門との調整、3便体制を2便体制に変更し、発注の仕方が変わったためシステム関係部署も関わってくる、そう考えるとやはり全社的に意思決定ができる人が望ましいのだが、このままの規程だと法律上のCLOは定期報告書の責任者に閉じてしまうのではないか。
- ・CLOの人数については、複数人の選定が可能なのか。

# これまでにいただいた主なご意見（物流改善の取組の評価・公表）

## <合同会議委員>

- ・ベンチマーク指標の話があったが、先行して取り組んでいる業界のためにも絶対評価でやるべき。
- ・物流改善の取組が企業の社会的評価に反映されるような方策を追求すべき。
- ・SABC評価について、省エネ法は定量化できるからやりやすいが、今回の場合は非常に厳しいと思う。SはともかくBCは厳しい。
- ・物流効率化のためには、事業者の相互協力が必要であるが、相乗的な効果を評価に盛り込むべきではないか。

## <各種業界団体>

- ・すでに十分取り組んでいる部分について更なる改善をすることは限界があるので、配慮が必要。
- ・物流改善は自社だけでなく物流業者や発・着の相手側など他社の協力が不可欠であるため、発・着の相手側の物流効率化に協力したかどうかを評価の観点に含めるべきであり、また、省エネ法の工場規制のように個社で改善できる取組の評価制度がなじむか疑問。
- ・業界単位どころか事業者単位でも輸送する貨物の内容により荷待ち・荷役時間が異なるため、省エネ法のようなベンチマークを設けることは難しいのではないか。
- ・現在でも荷待ち・荷役時間等の短縮に取り組んでいるが、安易にさらに短くすることは作業安全性に影響する可能性を懸念するため、安全作業を優先・確保した結果、評価が低くなるという評価方法にはならないよう工夫してほしい。
- ・評価に当たっては、自社の取組に影響を及ぼす取引先等の取組状況も含め総合的に勘案すべき。

# これまでにいただいた主なご意見（その他）

## <合同会議委員>

- ・すでに自主行動計画で進めている事業者たちをそのままプッシュできるようにすべき。
- ・地方の物流をどうするのかは考えていかなければいけない。生産地としてのみならず、消費地としての地方の物流をどう確保していくかは非常に重要。
- ・農産品等、遠隔地から大消費地に送るというビジネスモデルが崩壊する可能性もあるのではないか。
- ・設備投資やデジタル化、標準化、環境対策については、しっかりした財政措置をお願いしたい。
- ・多重構造について、今後別のところで議論されるのであれば、そこでしっかり基準を示してほしい。
- ・人口密集地では、貨物専用レーンなどが一部においては設けられているものの、その数やサイズ感が不足している。
- ・都内のタワーマンションでは配達方法について厳しいルールが設定されており輸送効率を下げている。デベロッパーの施設改善やドライバーへの過剰な負担の軽減を義務付けるなどの対策が必要ではないか。
- ・モーダルシフトについては、現行のダイヤや運行便数では更なる拡大が難しい。貨物シフトが進んでいないという課題に対する検討が必要。
- ・運行時間に関する規制について、ドライバーの都合で休憩が取れるようにするなど許容範囲を拡大すべきではないか。

## <各種業界団体>

- ・施策の打ち出し方については、代表的な大手企業が施策に取り組み、その姿勢を消費者や小売、卸、中小企業等に見せることで行動変容を促す必要があるのではないか。
- ・現場の敷地が狭い場合の待機場所や作業場の確保が課題となっており、自治体等からスペースを提供してもらえるとありがたい。また、車両待機や作業を受け入れてくれる業界間の連携や場所の整備を行ってほしい。