

改正物流効率化法の施行に向けた追加論点

1. 特定事業者の指定基準値について

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

- ・ 中長期計画・定期報告の具体的な記載内容について**
- ・ 荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について**

1. 特定事業者の指定基準値について

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

- 中長期計画・定期報告の具体的な記載内容について
- 荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について

1. 特定事業者の指定基準等について① (改正法第37条・第45条・第55条・第64条関係)

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 上記の**指定基準**については、全体への寄与がより高いと認められる**大手の事業者が指定されるよう**、国が**政令で定める**ため、その**具体的な内容について検討が必要**。

<検討の視点>

- 特定事業者の指定基準については、類似の制度である省エネ法の指定基準も参考にしつつ、全体への寄与がより高いと認められる**大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定**してはどうか。具体的には、
 - ・ **荷主及び連鎖化事業者は、取扱貨物重量が多い順に、日本全体のトラック事業者により運送された貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その取扱貨物の重量が多いほど輸送回数が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すとともに、効率的な輸送をした際の効果が大きくなると考えられることから、「**取扱貨物重量**」を算定指標としている。
 - ・ **倉庫業者は、貨物の保管量が多い順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その貨物の保管量が多いほど運転者への負荷が多くなり、その結果として荷待ち時間等が発生する可能性が増すと考えられることから、「**貨物の保管量**」を算定指標としている。
 - ・ **貨物自動車運送事業者等は、保有車両台数が多い順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者**を指定の対象としてはどうか。
 - ※ その保有車両台数が多いほど多くの運送を行っており、その結果として1運送ごとの積載量の増加を行った際の効果が大きいと考えられることから、「**保有車両台数**」を算定指標としている。

(注) なお、改正トラック法では、一定規模以上の貨物自動車利用運送(＝下請け行為)を行う事業者を特別事業者として、健全化措置(＝下請け行為の適正化)に関して運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任を義務付けるところ、貨物自動車利用運送を行う重量が多い順に、日本全体の貨物自動車利用運送の重量の半分程度となる事業者を対象とすることを検討。

特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

○ 前頁の考え方に沿って指定基準を設定する場合の特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等は、下記のとおり。

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	<ul style="list-style-type: none"> ○特定第一種荷主（≒発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物 	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス－活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		<ul style="list-style-type: none"> 次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 <ul style="list-style-type: none"> ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物 	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

取扱貨物の重量把握が困難な荷主について

- 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定される。
- そのため、取扱貨物の重量算定方法については**手段を1つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択**することとしてはどうか。

(参考) 業界団体からの声

- 容積勝ちをしているケースが多いため、そもそも発荷主としても重量を計測していない。
- 本法において第一種荷主にあたる配送パターンについては、省エネ法における荷主に該当しトンキロベースで算定をしているため重量は把握可能であるが、運行契約を運送会社と締結していない第二種荷主については把握が難しい。
- 重量の把握は難しく、なんらかのみなしの計測方法を示していただきたい。売上高で重量を推計しても良いのであれば比較的容易に算定が可能。
- 4トントラックで運んできたら4トンと見なすなど、車両の積載量に基づく概算は考えられる。
- 商品マスタで重量のデータを全て取ることが可能であれば集計が可能かもしれないが、生鮮品等のように個数・体積などで取扱量を登録していてそもそも重量が登録されていないケースや、膨大なアイテム数がある中で単位がkgやg（グラム）、ミリリットル等バラバラの単位で登録されており、統一して集計することは非現実的。

1. 特定事業者の指定基準値について

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

- 中長期計画・定期報告の具体的な記載内容について
- 荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について

中長期計画・定期報告の記載事項について①

(中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係)
 (定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係)

<検討事項>

- 改正物効法では、一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告等**を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 中長期計画・定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」を両立する観点から、**具体的な記載事項の検討が必要**。

<検討の視点>

(中長期計画について)

- 事業者には課せられている努力義務ごとに、判断基準で示す取組事項を踏まえ、**中長期的に実施する措置とその具体的な措置内容を記載してもらう**こととしてはどうか。
- 毎年度提出してもらうことを基本としつつ、計画内容に変更がない限りは**5年に1度提出してもらう形**としてはどうか。

<具体的な記載事項>

- 判断基準で示す取組事項を踏まえ、「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」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、**①実施する措置、②具体的な措置の内容・目標等、③実施時期等、④参考事項**を記載することとしてはどうか。

【例】 運転者の荷役等時間の短縮に関する計画内容

区分	実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
(例) 特定第一種荷主	(例) ・標準仕様パレットの導入	(例) ・標準規格のパレットを○%導入し、1回当たりの荷役等時間の平均時間を○分以内とする。	(例) 2026年～2031年

中長期計画・定期報告の記載事項について②

(中長期計画：改正法第38条・第46条・第56条・第65条関係)
 (定期報告：改正法第39条・第48条・第57条・第67条関係)

<検討の視点>

(定期報告について)

- 判断基準に基づく各事業者の物流効率化に向けた取組の実施状況について、**簡易的なチェックリスト**を用いて報告してもらうこととしてはどうか。
- 荷主・連鎖化事業者等に自らが荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらう観点から、**荷待ち時間等の状況**について、「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」の双方に配慮しつつ、報告してもらうこととしてはどうか。

<具体的な記載事項>

- **①事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式を想定）、②関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述欄を想定）**を記載することとしてはどうか。
- また、荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者自身に荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらう観点から、**③荷待ち時間等の状況**について、以下の方法で記載することとしてはどうか。

【前提】

- ・「**取組の実効性の担保**」と「**業務負荷の軽減**」の双方の観点から**合理的な方法**とすることが求められる。

【具体的方法】

- ・荷主、連鎖化事業者及び倉庫業者は、**自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し、報告することとする。**
- ・他方、管理する全ての施設のすべての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、取組の実効性の担保を前提とした**サンプリング等の手法の実施**や、業務負荷の軽減のために**荷待ち時間等が一定時間以下の場合（30分未満等）の報告省略**を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、**デジタル技術の活用等により効率的な把握**を実施し、**より多くの施設における物流改善**につなげていくことが望ましい。

1. 特定事業者の指定基準値について

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

- ・ 中長期計画・定期報告の具体的な記載内容について
- ・ 荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について①

<検討の視点>

○ 荷主等自身に荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらう観点から、荷待ち時間等の状況について、「取組の実効性」と「事業者の負荷軽減」の双方に配慮し、下記のような形で報告することとしてはどうか。

①計測方法 : 対象となる各施設で1回の受渡しごとの「荷待ち時間等 (= 荷待ち時間 + 荷役等時間)」について、可能であれば荷待ち時間と荷役時間を分けて計測

②計測対象施設 : 特定荷主等自身が管理する施設

③報告方法 : 施設ごとに計測した荷待ち時間等の1か月間の平均時間を報告

(参考) 業界団体からの声①

- 予約システムがあれば全施設全運行での計測も不可能ではないが、予約システム等を導入しているところは現時点では多くはない。また、荷待ちが生じていない拠点にシステムを導入することは合理的でなく、管理が必要な拠点を整理・特定することが必要。問題のある拠点の実態を把握し、改善につなげるというPDCAが回る仕組みにする必要がある。
- システムを入れていない拠点は入構・出構時に受付簿にて受付を行うため、アナログではあるが荷待ち時間等の把握は可能。一方、コストが非常に高い。
- 全運行の荷待ち時間等を把握するとなるとトラックドライバーの協力が不可欠だが、ドライバーの個人スマホが使えないケースもあるため、新たな工程を増やすこととなりドライバーへの負荷も相当かかってしまうのではないか。
- 10日間ほどの計測でも、どの拠点で荷待ち時間等がかかっているのかなど、ある程度の傾向は把握はできた。
- 全運行の計測は負担面から現実的では無く、サンプリングでの実測を認めていただくとともに、サンプリング数のガイドも提示いただきたい。その際に、物流事業者から運転日報、デジタルタコグラフ等のデータを提供いただきサンプル把握することも手法の1つとして認めてほしい。

荷待ち時間等の状況の計測・報告方法について②

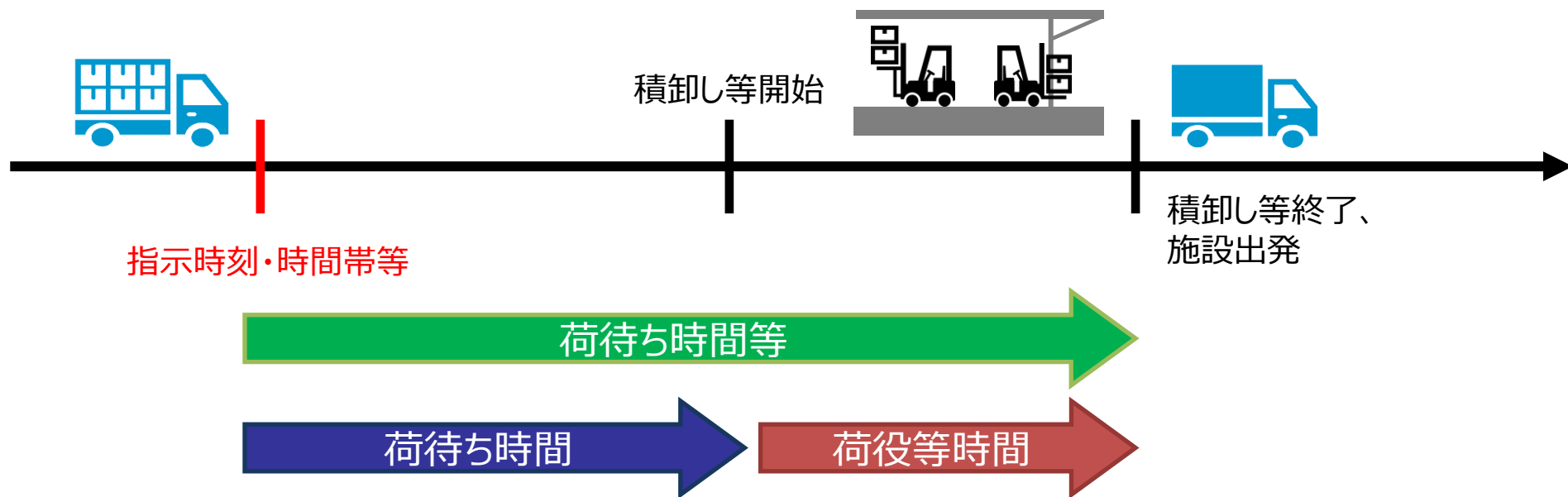
(参考) 業界団体からの声②

- 寄託倉庫側からの情報提供を受けるのは難しい。寄託契約に荷待ち・荷役等時間の計測については入っていない。対話する機会があれば、こういった取組をされているかコミュニケーションを取ることが精一杯。
- 寄託倉庫には、貨物管理・作業を委ねているので、貨物自動車関連事業者側で計測/把握/改善することが基本ではないか。特に専用スペースでない場合は、他社荷物との共有のため、自社のみで改善することは不可能であり、貨物自動車関連業者側で計測、把握、改善することが望ましいと言わざるを得ない。
- 荷待ち時間及び荷役等時間の短縮のために荷主が寄託先で行えるドライバーへの働き掛けやコミュニケーションの具体例について、偽装請負のリスクも踏まえ、整理する必要があるのではないか。
- 業界によって標準的な荷役等時間が異なることから、業界特性に応じて報告が免除される時間を設定すべきではないか。
- 荷待ち時間はほとんど発生していないが、重量が重い貨物を取り扱うため、効率をよくするためにやっちはいるものの安全手順を守りながら荷役を行っており時間がかかってしまう。急いでやると事故がでてしまうのでやむを得ない部分。
- 重量物を荷主側の職員がクレーン等で荷下ろしする場合など、ドライバーが荷役作業を行わないケースでは、荷役等作業時間の計測を免除していただきたい。
- 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。

荷待ち時間等の計測方法について①

- 荷待ち時間等（荷待ち時間＋荷役等時間）について、1回の受渡しごとに荷待ち時間と荷役等時間それぞれの実態把握に努めるため、可能な場合においては荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測することとし、難しい場合においては「荷待ち時間等」として「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに計測することとしてはどうか。

<荷待ち時間等の計測イメージ>

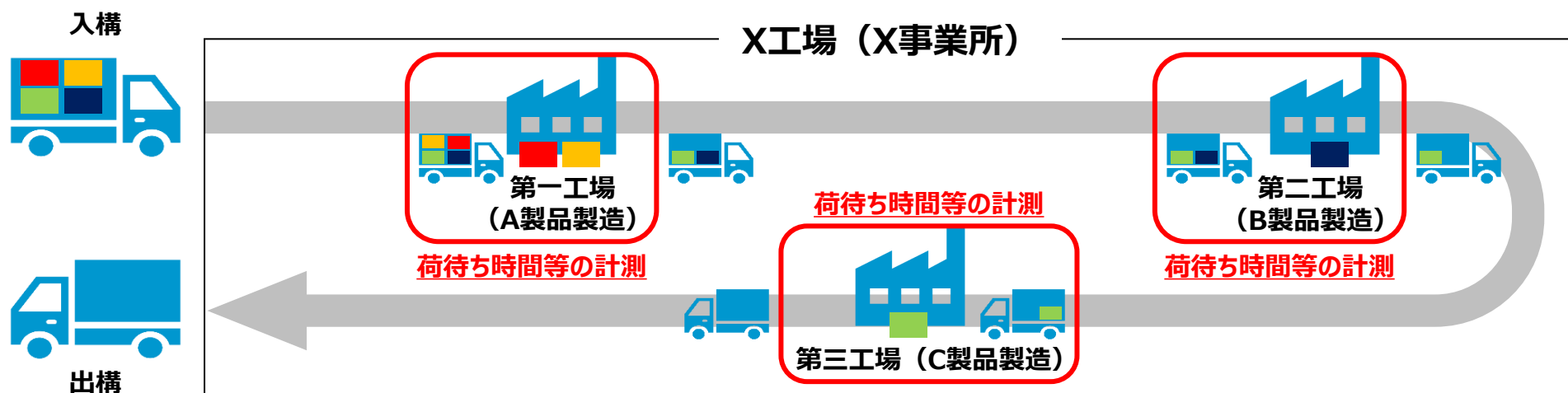


可能な場合は荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測
※難しい場合は荷待ち時間等として計測

荷待ち時間等の計測方法について②

- 1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、**1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を計測**することとしてはどうか。
- 他方、1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を「1回の受渡しに係る荷待ち時間等」として計測した場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性があるが、**1つの事業所内の複数の施設における荷待ち時間等をそれぞれ計測することが難しければ、事業所全体を1施設として計測することも可能**としてはどうか。

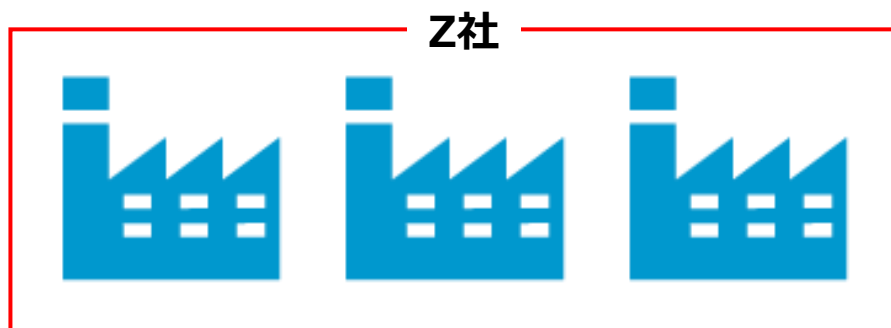
<1つの工場（事業所）内に3つの施設があり、各施設で貨物の受取を行うケース>



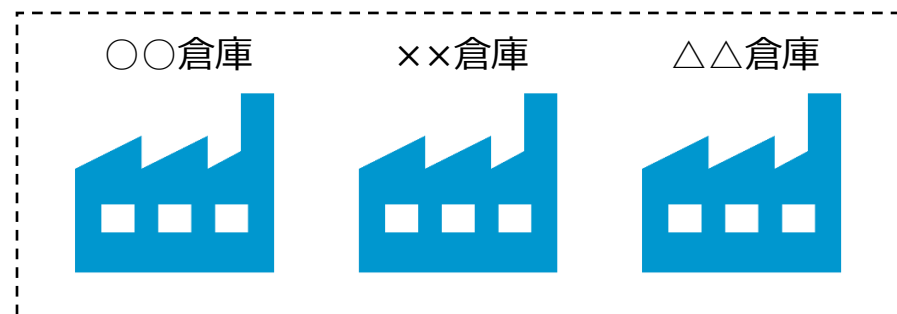
荷待ち時間等の計測対象施設等について①

- 改正物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等（連鎖化事業者の場合は荷待ち時間）については、
 - ① 荷主（又は連鎖化事業者）が管理する施設
 - ② 荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む。）と規定している。
- 荷主においては、②の施設についても荷待ち時間等の短縮の**努力義務が課されている**ため、当該施設における**荷待ち時間等の状況を把握した上でその改善につなげていくことが望ましい**。他方、②を全面的に荷待ち時間等の計測対象とすると、場合によっては倉庫業者等との寄託契約の変更が必要なケースがあり、当該契約変更ができない場合には当該施設における荷待ち時間等の報告ができず、定期報告の義務を履行できない。
- このため、①を荷待ち時間等の計測対象とした上で、②の施設の荷待ち時間等の改善に向けては、寄託契約を締結した者が管理する施設の名称を定期報告に記載し、**荷待ち時間等の短縮に向けて、寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか**記載することとしてはどうか。

<荷待ち時間等の計測対象施設イメージ>



Z社が管理する施設 (A) = **計測対象**



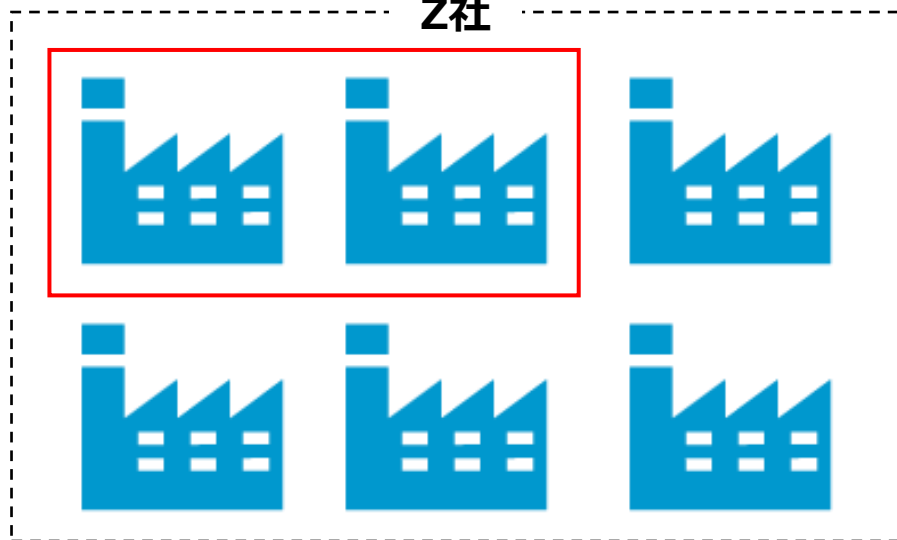
Z社の寄託先が管理する施設 (B) = Z社と寄託先の連携内容を記載

荷待ち時間等の計測対象施設等について②

- 特定荷主等自身が管理する全ての施設において荷待ち時間等を計測することは、費用や作業負担等の観点から、必ずしも合理的でないケースがあることが想定される。
- そのため、可能な場合は全施設全運行の荷待ち時間等を計測することとするが、**全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等**においては、取組の実効性の担保を前提とした**サンプリング等の手法を用いて報告**することとしてはどうか。

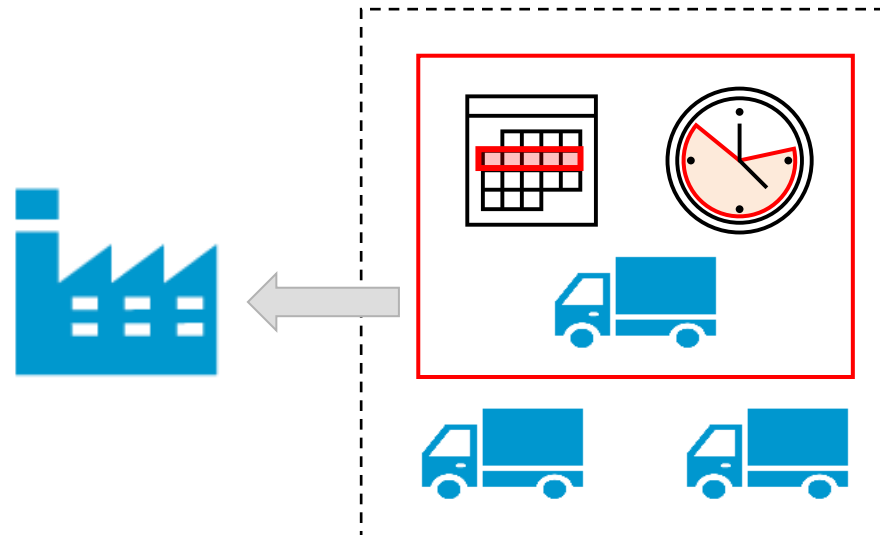
<計測対象とするサンプリング手法のイメージ>

Z社



Z社が管理する**全施設から**特定の手法（※）を用いて、**計測を行う施設**をサンプリングする。

※取扱貨物重量が大きい順に抽出した施設、一定数をカバーできるよう無作為抽出した施設、事業者判断でモデル的に改善すべきと判断する施設 等



施設に到来する**全運行から**特定の手法（※）を用いて、**計測を行う運行**をサンプリングする。

※取扱貨物重量が大きくなる期間順に抽出した期間の運行、一定数をカバーできるよう無作為抽出した期間の運行、事業者判断でモデル的に計測すべきと判断する期間の運行 等

荷待ち時間等の計測対象施設等について③

- 荷待ち時間等の計測対象施設として、**特定荷主等自らが管理する施設**とする方向性を示しているところ、当該施設数について、サプライチェーンの上流に位置する荷主企業（メーカー等）と下流に位置する荷主企業（小売業等）では大きく異なり、後者は非常に多いと考えられる。
- 当該特定荷主等（主に特定第二種荷主）の負荷軽減のため、**1回の受渡しに係る荷待ち時間等が平均30分未満または業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい施設**については、計測を免除することとしてはどうか。
- なお、当該運用については、**特定荷主の種類にかかわらず、全ての施設に適用**することで、1回の受渡しに係る荷待ち時間等を平均30分未満にまで短縮するメリットを設定し、もって荷待ち時間等の短縮のための取組を促すこととしてはどうか。

<報告する平均時間の算出方法>

$$\text{平均時間} = \frac{\text{1回の受渡しに係る荷待ち時間等の1か月間の合計時間（分）}}{\text{計測対象施設における受渡しの回数の1か月間の合計（回）}}$$

計測対象施設における荷待ち時間等の1か月の平均時間を報告

		1回目	2回目	3回目	4回目	5回目	6回目	7回目	8回目	9回目	平均値
A施設	荷待ち時間	30分	31分	25分	40分	29分	22分	26分	32分	21分	28分
	荷役等時間	30分	44分	35分	38分	42分	29分	34分	29分	39分	35分
	荷待ち時間等	60分	75分	60分	78分	71分	51分	60分	61分	60分	63分