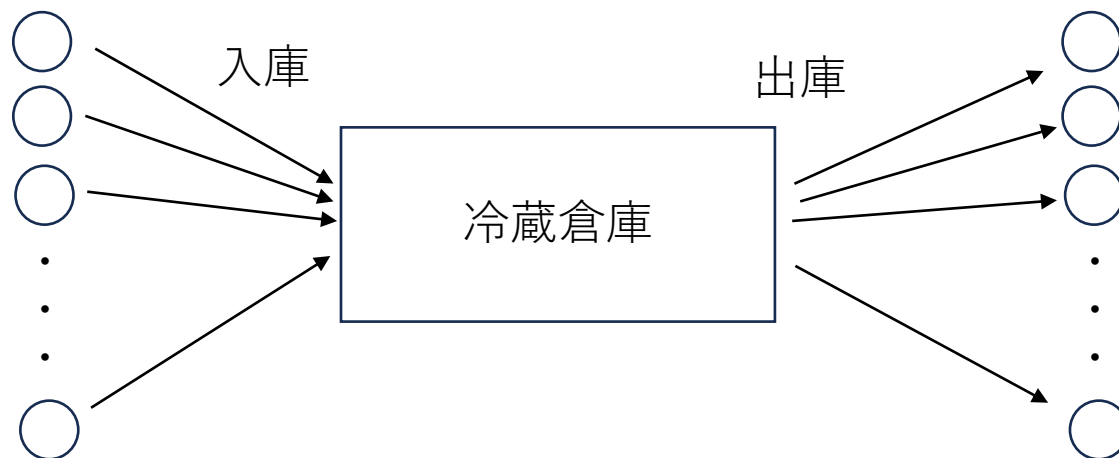


「改正物流効率化法に基づく基本方針、
判断基準、指定基準等について」に対する意見

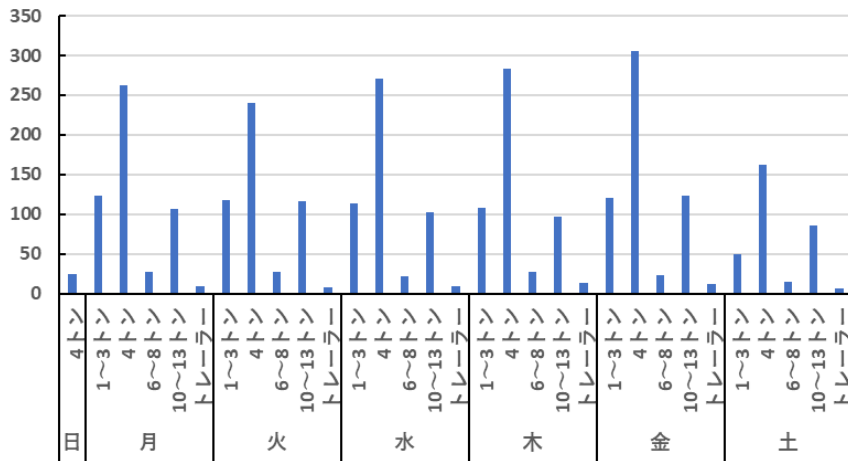
令和6年8月26日
(一社) 日本冷蔵倉庫協会

- **運送に於ける荷主と倉庫に於ける寄託者**（寄託者は、保管契約の当事者、運送に於ける荷主と一致することもあるが違うことは多い）との違いは、営業倉庫は、運送の荷主ではなく寄託者の入出庫等の指示に従うこと ⇒ **物流改善の取り組みには、運送の荷主ではなく寄託者の協力が必要** ⇒ 運送の荷主と寄託者が違う場合、運送情報の荷主、寄託者、倉庫との情報共有が重要
- **運送事業者との違い**は、庫前で貨物を受け渡し、庫内に保管し、入出庫すること ⇒ **トラックの荷台から荷捌き場までの荷役は運送・荷主の領域**（荷役時間の過半の部分）
- **自家用倉庫との違い**は、多数の寄託者である発荷主・着荷主の多対多の関係を媒介することが主 ⇒ **個々の寄託者が、全体の状況を把握し、制御することは難しい**



- 普通倉庫との違いは、受寄物は、温度管理を要する食材・食品が9割以上 ⇒ 消費・生産等に伴う各種の波動がある、多頻度小口の入出庫になる、温度管理のため入庫は速やかに・出庫準備は直前に
- 冷蔵倉庫の中でも、産地型（農産物、水産物）、港湾型（輸入貨物）、流通型（卸小売向け）と機能により多彩、幅がある。
 - 大都市圏の冷蔵倉庫は、波動、多頻度小口が強く、入出庫トラックの台数が多く、荷待ち時間が生じやすい。
 - 一方、地方等の冷蔵倉庫は荷待ち時間がほとんどない。

ある大都市圏に所在する事業所の月間取扱台数
繁忙期2023年12月の例：1日当たり100台



要望事項

• 基本方針等について

- 解説書等で、新法の対象と定義を法律の素人である物流関係者にわかりやすく説明していただきたい。例えば、「貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者」と言う表現ではなく、**物流を行うもの(貨物自動車運送業者、倉庫業等物流事業者及び自家物流運営者)、物流を行わせるもの(運送荷主、利用運送事業者、倉庫寄託者、発着荷主とその関与者)**
- 冷蔵倉庫の基本方針の目標の実施状況・その評価において、前述の特色を「業界特性その他の事情」として考慮していただきたい。
- 荷主等の判断基準には、運送の荷主と倉庫の寄託者が違う場合、荷主による倉庫の寄託者への適切な指示と倉庫との情報共有を含めて欲しい。

• 荷待ち・荷役時間の定義・計測

- 「入構・出構時間との把握」は自家用倉庫等の実態に基づいた記述と考えられる。営業冷蔵倉庫では、寄託者（荷主）による指定は日時ではなく、日、午前/午後の別ぐらいで指定される。**荷待ち時間の起点は、ドライバーの事務所での受付完了(書類照合、荷受け)、荷役終了は、バース作業の終了で把握される。受付がなければ倉庫側は車両の到着を認知できないし、トラックに接車バースの伝達もできない。**市販の予約受付システムでも同様。これを明確にされたい。
- 書類の整合を確保するため、貨物の受け渡しをする倉庫・輸送事業者には正しい情報が伝わるよう荷主が措置すべきことを判断基準に含めるべき。
- 目標の平均荷待ち・荷役時間1時間を超えない倉庫は、サンプル調査などで、恒常的な記録は不要とすべき。

• 荷待ち時間の管理

- そもそも荷待ち時間がほとんど生じない倉庫について管理は不要。その目安を作るため、実態調査をしてほしい。
- **トラックの到着の特色として、**
 - 臨港地区の冷蔵倉庫は特定の輸入貨物を保管しており、卸・小売り向け等の場合、複数の冷蔵倉庫を巡回して荷の積み合わせして配送するトラックが多く、**到着時刻を確知できない、**
 - 長距離トラックは、途中、道路事情等から到着時刻を確知できない、
 - 一日2回積みの2回目の到着時刻は確知できない
 - 他方、倉庫側も、すべてのトラックに希望通りの予約時刻を与えられない、先行のトラックの荷役時間により予約を待たせることもある

こと等から、冷蔵倉庫業界ではトラック予約システムの利用・効果が限定的であり、導入していないもの、導入を台数が少ない入庫のみに限っているもの等が大勢。予約システムを定着させたいならば、予約システム導入の前に施設側の顧客構成を含めた現状分析と導入計画の策定を判断基準に盛り込んでいただきたい。

- 以上から、**トラック予約システムの導入が義務であるかのごとき表現であるが、義務ではないことを明確にされたい。**

- 入出庫の波動と総量の管理
 - 特定日への集中等を避けるため、倉庫業者と寄託者（荷主）が入出庫日程・量を調整することが有効である。その前提として、寄託者に入出庫台数の実績等の混雑情報を提供することを検討中。
 - 荷主の判断基準に、倉庫側からの入出庫日程・量の調整の申し出、適切な入出荷日時の設定調整の申し出に応じることを含めていただきたい。
 - また、根本的な解決策として、入出庫トラックの台数を減らすため、リードタイム延長、納品日の集約、緊急入出庫の抑制などによる、積載率向上、ロットの拡大等の施策を荷主の判断基準の中で強調していただきたい。

• 荷役時間の縮減

- パレット化における冷蔵倉庫の物流環境への配慮と適切な費用負担を荷主等の判断基準に盛り込んでほしい。
 - パレット化は荷役時間を縮減し、ドライバーの負担を軽減するので推進すべき。（これは、荷主、運送側の領域）
 - ただし、施設・作業環境等への配慮とコスト、受益に応じた関係者の適切な負担が必要。公正な負担でなければ実現可能性はない。
 - 冷蔵倉庫の場合、施設は12型を前提で11型では保管効率が低下、積み替え機械への投資、低温用パレット、検品のためのラベル張りの位置等への配慮等と、これらを考慮した関係者の適切な費用分担が必要。
- パレット化だけでなくユニットロード化一般に取り組むべきであり、荷主等の判断基準に盛り込んでほしい。
 - 小売り等小口多品種が関わる出庫には、かご車や通い箱が使われる。判断基準に含めて、適切な費用負担の施策を適用すべき。
- このほか、荷主等の判断基準に以下を盛り込んでほしい。
 - 検品の簡易化
 - 寄託者から、ASNによる検品レス等、容積、個数などの物流情報の事前提供
 - 輸送手配の情報の共有
 - 賞味期限の年月表示化、日付管理の簡易化
 - 厳格な日付管理は出庫準備に時間を要し、ときに食品ロスを生んでいる。
 - ダメージ品の取り扱いの統一、適正化

- その他

- 中長期的な事業者の取り組みとトラックGメンの働きかけ
 - 事業者は改正物効法で求められる中長期計画、業界自主行動計画により、中長期的に物流改善に取り組む。トラックGメンの活動はこれを尊重すべき。
- 価格転嫁等についての行政の支援
 - 今後、ドライバーが行うべき運送の一環としての荷役の代行、一貫パレチゼーション等に伴う作業の料金化や適切な費用の負担が必要な場合、優越的地位の乱用が疑われる場合に、引き続き行政のご支援をお願いします。

- 要望の詳細版を添付

【詳細版】「改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について」に対する意見（案）

2024年8月26日

（一社）日本冷蔵倉庫協会

三省合同審議会の委員の先生方、三省の担当の方々におかれては、2024年問題はじめ物流の諸課題に精力的に取り組まれ、感謝申し上げます。表記について、当協会の確認したい点や意見を申し述べさせていただきます。

記

1. 荷待ち・荷役時間の目標について

① 目標設定において、「業界特性その他の事情」として、

- ・ 冷蔵倉庫の寄託物は原則として軒先渡しなので「荷役」の形態について荷主・運送側が決めること¹（トラックドライバーに荷台から荷捌き場への荷役を「行わせている」のは、基本的には運送業務の一環であるから、運送業者か荷主です。
- ・ 冷蔵倉庫のうち、特に、食品の消費地である大都市圏に位置し、流通の下流に携わる事業所や多数の出入庫を行う事業所は、多頻度小口の入出庫、各種の波動により、荷待ちが生じやすいこと²

¹ 冷蔵倉庫では、寄託物は軒先渡しが標準的な商慣行となっており、運送側（ドライバー）が荷台から倉庫の荷捌き場に寄託物を降ろし、運送・倉庫双方の検品等を経て、保管庫に倉庫側が移動し、保管します。荷待ち・荷役と一体として目標設定がされていますが、発生要因が異なり、「荷役」については運送、運送の荷主によるところがほとんどです。例えば、10tトラックでもばら積みで到着するケースが多いですが、この積載方法を決定するのは荷主、運送側であり、また、荷役はドライバーの手荷役であり、倉庫側でその効率を左右できません。そして、荷役に要する時間が長いと後続の車両の荷待ち時間も長くなります。

² 冷蔵倉庫のうち、需要の小さな地方に所在する事業所、原料を保管し出入庫頻度が少ない事業所は、ほとんど荷待ち時間が生じないのに対し、本文に挙げたような倉庫や、一日の発着車両が100台を超える事業所は、季節等の波動により、車両到着がドライバーの荷役も含めた荷役能力の限界に近づき、荷待ち

- ・ 冷蔵倉庫の寄託物は温度管理が必要であるので、出庫の準備は車両到着後が原則であること
等があります。
- ② 個別企業の目標の定め方はどのように考えていますか。「全トラック輸送のうち5割の運行で」という表現があることから、荷待ち・荷役時間2時間以内を「全出入庫の〇割」とするなどの定め方は認められますか。他方、「1運行の平均拘束時間」という表現があることから、荷待ち・荷役時間の「年間平均」を2時間以内とするなどの定め方は認められますか。双方を認めていただきたい。
- ③ (冷蔵倉庫事業者には、道路貨物運送業、貨物運送取扱業を兼業するものも多いので伺いますが)、目標として「積載率50%」とあるのは、空車時の走行も含めた「平均積載率」と考えてよろしいでしょうか。その場合、道路貨物運送業を行う者は分かるとしても、貨物運送取扱業を行うものは、車両の全運行を承知しないので、「平均積載率」を承知することができず、どのような目標を持てばいいのでしょうか。

2. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

① 実務上の「荷待ち時間」「荷役等時間」の定義

冷蔵倉庫の場合、運送の荷主ではなく倉庫の寄託者より到着時刻・時間帯ではなく、日、午前・午後の別という大雑把な指定がされることがほとんどです。また、倉庫側で車両の到着を認知できるのは、ドライバーが事務所で受付をしたときです（ほとんどの予約システム・バース管理システムは、受付の入力が待機時間の起算点です）。さらには、寄託者の出入庫オーダーと運送側・ドライバーの輸送オーダー（運送の荷主からのオーダー）を照合した後でなければ出入庫がで

が生じやすくなります。

この状況をもう少し敷衍しますと、イ. 単一荷主の自家用倉庫は、1対多（発荷主の場合）、多対1（着荷主）の関係により、直接の発着情報の把握と商取引に含めて発着調整が可能です。冷蔵倉庫の場合、多数の寄託者（発荷主）と多数の寄託者（着荷主）の間に位置し、運行の手配は行わないので発着の情報は寄託者経由の間接的なものであり、寄託者の出入庫オーダーに従うのが原則であるので発着調整も行い難いです。ロ. 冷蔵倉庫の出入庫のトラックは、未明・早朝の定時出庫等を除き、長距離の走行後の到着、複数箇所への巡回輸送の中での到着、午前の輸送後の到着等であるため、交通事情や先行施設の作業状況に到着時刻が左右されます。寄託者と倉庫との発着時刻の事前調整、予約システムによる時間枠の設定は一定の効果はありますが、一日の発着車両が100台を超える状況では困難であり、トラック側の運用にも制約となります（「納品時刻の緩和」などが要望される所以です）。これらは、2. ①にありますように、寄託者が細かな到着時刻・時間帯の指定をしない理由でもあります。

きません。³

このようなことから、省令で定める算定方法には、

・荷待ち時間の起算点として、倉庫の受付を完了したとき（書類の整合等が確認されたとき）

を含めていただきたい。

また、本来は行う必要のないこの照合作業は倉庫・運送双方ともに有償であることを盛り込んでいただきたい。

② 「荷待ち時間」「荷役時間」の計測

「荷待ち時間」は、受付完了から接車までの時間で概ね⁴計測でき、「荷役等時間」は、接車～荷役終了までの時間で概ね⁵計測できます。これらのデータの取得・管理は、大量の場合はバース管理システムによりますが、少量の場合は、帳簿付け、それに基づく手入力などで可能であり、全体を見た場合、その場合が多いです。また、入出庫頻度が少ない冷蔵倉庫では、そもそも待ち時間がほとんど生じないので、全数調査ではなく期日を限ったサンプル調査で十分です。

3. トラック予約受付システムについて

① 入出庫頻度が少ない冷蔵倉庫では、手入力によるバースの管理を行うものが多数で、トラック予約受付システムを導入しなくても、荷待ちは生じていません。不要な投資を行わないために、導入が義務でないことを明確にいただきたい。そのうえで、トラック予約受付システムを販売する業者の中には、あたかも政府による義務付けであるかのごとく説明をする者があるので、適切に指導していただきたい。

³ 冷蔵倉庫を含む営業倉庫事業者は寄託者の指示のみで入出庫業務を行い、寄託者と運送の荷主が同一人であるかどうかは確認しないし、異なっても関知しません。

⁴ 受付完了後、トラックは近隣で待機し、バースが空いたら倉庫側で呼び出す場合、ドライバーが他の倉庫に回ったり、別用で遠方に移動していたりするなど、接車までに時間を要することなどがあります。

⁵ ダメージ品などの異常が生じると、寄託者との連絡調整などで、通常の荷役に要する時間に比べて時間を要することがあります。

- ② トラック予約受付システムの料金体系の中には、事業所規模の大小に関わらず同一の料金とするものがありますが、中小企業の導入に障害となりますので、適切に指導していただきたい。

4. 一貫パレチゼーション等について

一貫パレチゼーションを含めてユニットロード化は、荷役時間を短縮し、物流施設の荷待ち時間を改善する上で効果は大きいと考えます。

- ① パレット化が可能であるのは、一般には、メーカーから卸までの流通の上中流ですが（令和6年6月、官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会、最終とりまとめ、p.6）、小売りも含めた下流について、かご車、通い箱等のユニットロード化が広く含まれることを判断基準で明示し、標準化、受益に応じた適正な費用分担などの施策等を適用すべきと考えます。⁶（ヒアリング事項②、④、⑤、パレット化と同列で盛り込んでいただきたい。）
- ② 冷蔵倉庫においてユニットロード化実現のためには、施設へのパレットの規格適合⁷、低温環境への配慮⁸、導入のための投資⁹、パレット化に伴う倉庫作業への配慮¹⁰等が必要となります。寄託者からの一貫パレチゼーションの申し出

⁶ 例えば、かご車は、積み重ねられないので、パレットや通い箱に比べて、倉庫内で広い保管スペースが必要となり、受益者の適切な負担が必要と考えます。

⁷ 冷蔵倉庫では、12型パレットの使用が7割で施設もそれを前提に設計されていますので、11型パレットを使用すると保管効率が低下します。これを避けるためには12型への積み替えを要します。末尾の参考の表のとおり、当協会の推計によると、2022年度、日本の営業冷蔵倉庫で約7百万枚の12型パレットが使用されており、これは（一社）日本パレット協会発表のプラスチックパレットの2022年度の生産量、約20百万枚の3分の1強に相当します。

⁸ 例えば、普通貨物ではウィング車が多く使われていますが、低温輸送等には適しません。また、パレットの材質も低温度下での強度や自動倉庫保管におけるたわみ等への配慮が必要ですが、これらは、パレット標準化最終とりまとめ（p.9）の「標準的なパレットの規格」では触れておりません。

⁹ 例えば、保管効率のため、天井高に合わせて平積みにする場合、包装の強度が確保されるとともに、サポーターという補強具の使用が必要となります。また、脚注5に示したように、積み替えが必要となる場合、パレットチェンジャーという機械への投資が必要となります。さらに、冷蔵倉庫ではすでに寄託物をパレットに載せて保管していることも多いので、二重投資とならないようパレットのレンタル業者による買取り等による活用などの措置が必要です。

¹⁰ 例えば、パレット化に伴いケースの面が見えにくくなりますが、はい組したときにラベル等を見えや

があった場合、上記のような条件が配慮され、また、必要な投資も考慮した適切な費用分担である必要があり、この旨、判断基準等で明確にしていきたい。

5. 特定日集中の回避と入出庫日程・数量の調整についての倉庫と寄託者（荷主）の協力
- 改正物流効率化法では荷主等にトラックが集中しないよう輸送手配をするよう努力義務を課していますが、全体の状況を把握しがたい個々の荷主の取り組みには限界があります。また、1. ①及び脚注2に述べたように、大都市圏の多数の入出庫を行う事業所は荷待ち時間が生じやすく、予約受付システム等の効果にも限界があります。そのため、入出庫の全体を把握できる倉庫側が、入出庫の平準化を積極的に図るため「特定日集中の回避と入出庫日程・数量の調整についての倉庫と寄託者（荷主）の協力」を判断基準に明記していきたい。

6. その他

- ① 共同輸送、発着時刻の調整は、1 運行の荷主が1 社で、発荷主1 対着荷主1、発荷主1 対着荷主多、発多荷主対1 着荷主の場合は容易なのに対して、1 運行の荷主が複数で、発荷主多対着荷主多の場合等は困難になるので、運行の荷主数・発着パターンに応じた取り組みの整理・提示が必要と考えます。
- ② 「荷役前後の搬出入の実施に必要なマニュアル」とはどのようなものを想定しているのでしょうか。
- ③ 荷主等の取り組み状況に関する調査・公表について
- この調査・公表は、特定事業者に対して勧告した場合の公表（第49条等）、今後検討されるランク評価等とどのような関係にあるのでしょうか。目的が類似しているように思われますが。
- ④ 中長期計画とトラックGメンの働きかけ等
- 今後、特定事業者は荷待ち・荷役時間の短縮に、目標をもって中長期的に取り組むこととなります。他方、トラックGメンの働きかけ等が行われる違反原因行為の最大多数は、「長時間の荷待ち」となっていますが、事業者が中長期的に改善を図る場合は、改正物流効率化法に基づく取り組みが優先されると考えてよろしいでしょうか。
- ⑤ 荷主の混雑時間の回避のため、冷蔵倉庫側から寄託者等に対して出入車両の実績情報等の情報提供を検討しております。
- ⑥ 当協会や会員事業者が作成している「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」と今回の「改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指導基準

すい位置に貼る必要があります。

等」との法的関係及び実務的关系を整理し明確にしていきたい。

- ⑦ すでに行政において適正な価格転嫁の指導がなされていますが、今後、ドライバーが行うべき運送の一環としての荷役の代行、一貫パレチゼーション等に伴う作業の料金化や適切な費用の負担が必要な場合、特に優越的地位の乱用が疑われる場合に、引き続き行政のご支援をお願いいたします。

以上

参考：冷蔵倉庫における使用パレットの枚数推計

	T11	T12	T11・T12以外
1000設備トンあたり使用枚数 1)	108	381	68
割合	19.4%	68.4%	12.1%
全体の使用枚数推計 2)	2,001,639	7,055,232	1,252,293

1) (社) 日本冷蔵倉庫協会「冷蔵倉庫実態調査」(2022年度の数字) から

2) 2022年営業冷蔵倉庫の総設備トン1850万トン(国交省) から推計

【要点】

- ② 判断基準について取り組めそうな事項、現時点で対応が難しい事項があるか
(その前提として、トラックドライバーに荷役等を行わせているかどうか)
- ◆ 冷蔵倉庫の寄託物は原則として軒先渡しなので「荷役」の形態について荷主・運送側が決めること。トラックドライバーに荷台から荷捌き場への荷役を「行わせている」のは、**基本的には運送業務の一環であるから、運送業者か荷主です。**
 - ◆ 特定日集中の回避と入出庫日程・数量の調整についての倉庫と寄託者(荷主)の協力
特に、大都市圏の多数の入出庫を行う事業所は荷待ち時間が生じやすく、予約受付システム等の効果にも限界があるので、平準化を積極的に図るため「特定日集中の回避と入出庫日程・数量の調整についての倉庫と寄託者(荷主)の協力」を判断基準に明記していただきたい。
- ③ 判断基準について留意すべき業界の特殊事情があるか
- ◆ 冷蔵倉庫のうち、食品の消費地である大都市圏に位置し、流通の下流に携わる事業所や多数の入出庫を行う事業所は、多頻度小口の入出庫、各種の波動により、荷待ちが生じやすいこと
 - ◆ 冷蔵倉庫の寄託物は温度管理が必要であるので、出庫の準備は車両到着後が原則であること。
- ④ 判断基準の「このほか」の事項について(盛り込むべきこと等)
- ◆ 一貫パレチゼーションを含めてユニットロード化は、荷役時間を短縮し、物流施設の荷待ち時間を改善する上で効果は大きいと考えます。
 - ◆ パレット化が可能であるのは、一般には、メーカーから卸までの流通の上中流ですが(令和6年6月、官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会、最終とりまとめ、p.6)、小売りも含めた下流について、かご車、通い箱等のユニットロード化が広く含まれることを判断基準で明示し、標準化、受益に応じた適正な費用分担などの施策等を適用すべきと

考えます。

- ◆ 冷蔵倉庫においてユニットロード化実現のためには、施設へのパレットの規格適合、低温環境への配慮、導入のための投資、パレット化に伴う倉庫作業への配慮等が必要となります。寄託者からの一貫パレチゼーションの申し出があった場合、上記のような条件が配慮され、また、必要な投資も考慮した適切な費用分担である必要があり、この旨、判断基準等で明確にしていきたい。

⑧ 「荷待ち時間」「荷役等時間」の算定方法について（※港湾・鉄道・航空は荷役等時間のみ）

- ◆ 冷蔵倉庫の場合、運送の荷主ではなく、倉庫の寄託者より、到着時刻・時間帯ではなく、日、午前・午後の別という大雑把な指定がされることがほとんどです。また、倉庫側で車両の到着を認知できるのは、ドライバーが事務所で受付をしたときです（ほとんどの予約システム・バース管理システムは、受付の入力が待機時間の起算点です。）。さらには、寄託者の出入庫オーダーと運送側・ドライバーの輸送オーダー（運送の荷主からのオーダー）を照合した後でなければ入出庫ができません。このようなことから、省令で定める算定方法には、荷待ち時間の起算点として、倉庫の受付を完了したとき（書類の整合等が確認されたとき）を含めていきたい。

また、本来は行う必要の無いこの照合作業は倉庫・運送双方ともに有償であることを盛り込んで頂きたい。

・「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分割して計測するために必要な事項は何か

- ◆ 「荷待ち時間」は、受付完了から接車までの時間で概ね計測でき、「荷役等時間」は、接車～荷役終了までの時間で概ね計測できます。これらのデータの取得・管理は、大量の場合はバース管理システムによりますが、少量の場合は、帳簿付け、それに基づく手入力などで可能であり、全体を見た場合、その場合が多いです。また、入出

庫頻度が少ない冷蔵倉庫では、そもそも待ち時間がほとんど生じないので、全数調査ではなく期日を限ったサンプル調査で十分です。