

# 中間取りまとめに向けた 論点整理

2022年11月11日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

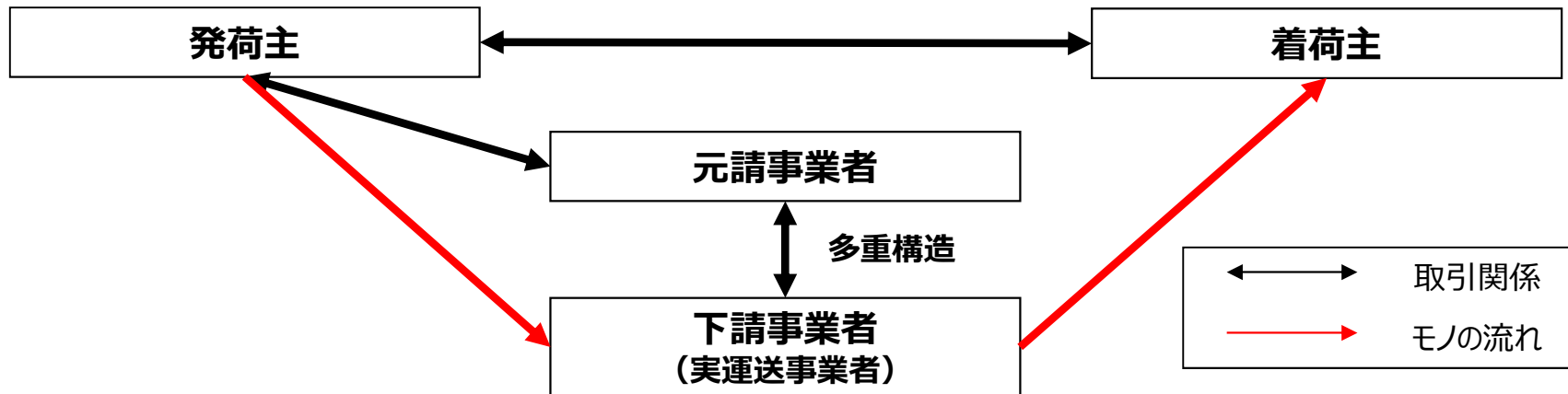
# 当検討会において議論すべき論点

①労働時間規制による物流への影響

②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分

③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化

(発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主)



④着荷主の協力の重要性

⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

# ① 労働時間規制による物流への影響

- 改善基準告示の見直し案では、トラックドライバーの1年間の拘束時間の上限は3,300時間（例外：3,400時間）とされている。
- 荷待ち時間等の削減等の物流効率化に取り組まなかった場合、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算されている。

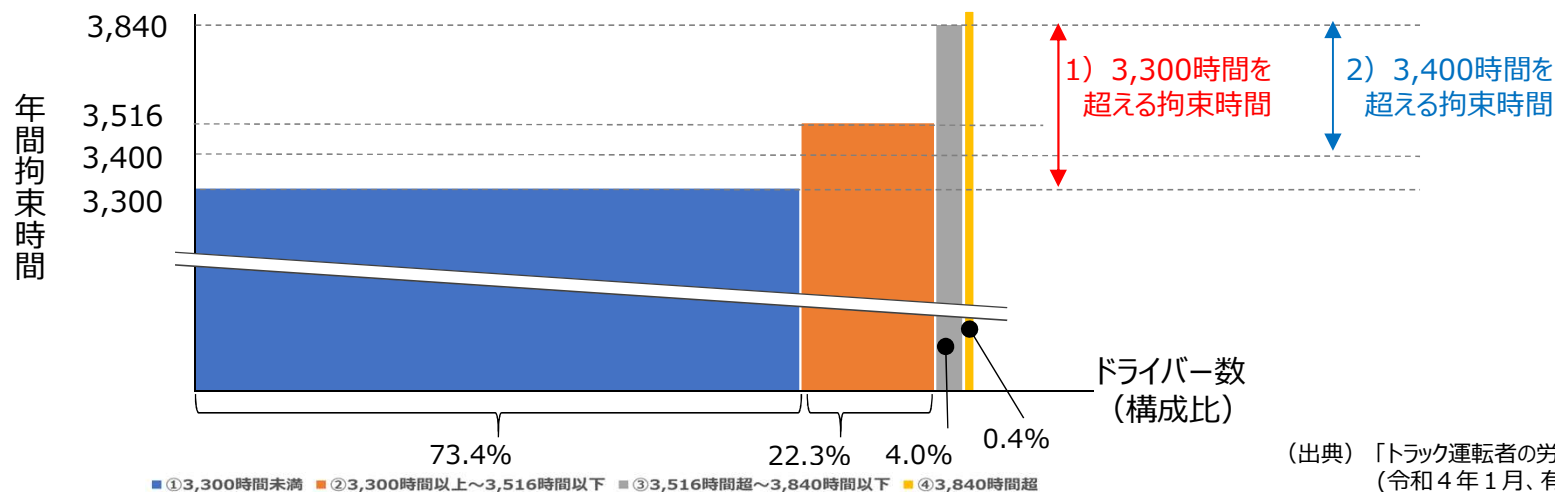
## ■ 不足する輸送能力（NX総合研究所発表資料）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	<b>14.2%</b>	<b>4.0億トン</b>

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

※本試算には、荷待ち時間や荷役時間の削減等による効果を含んでいない。

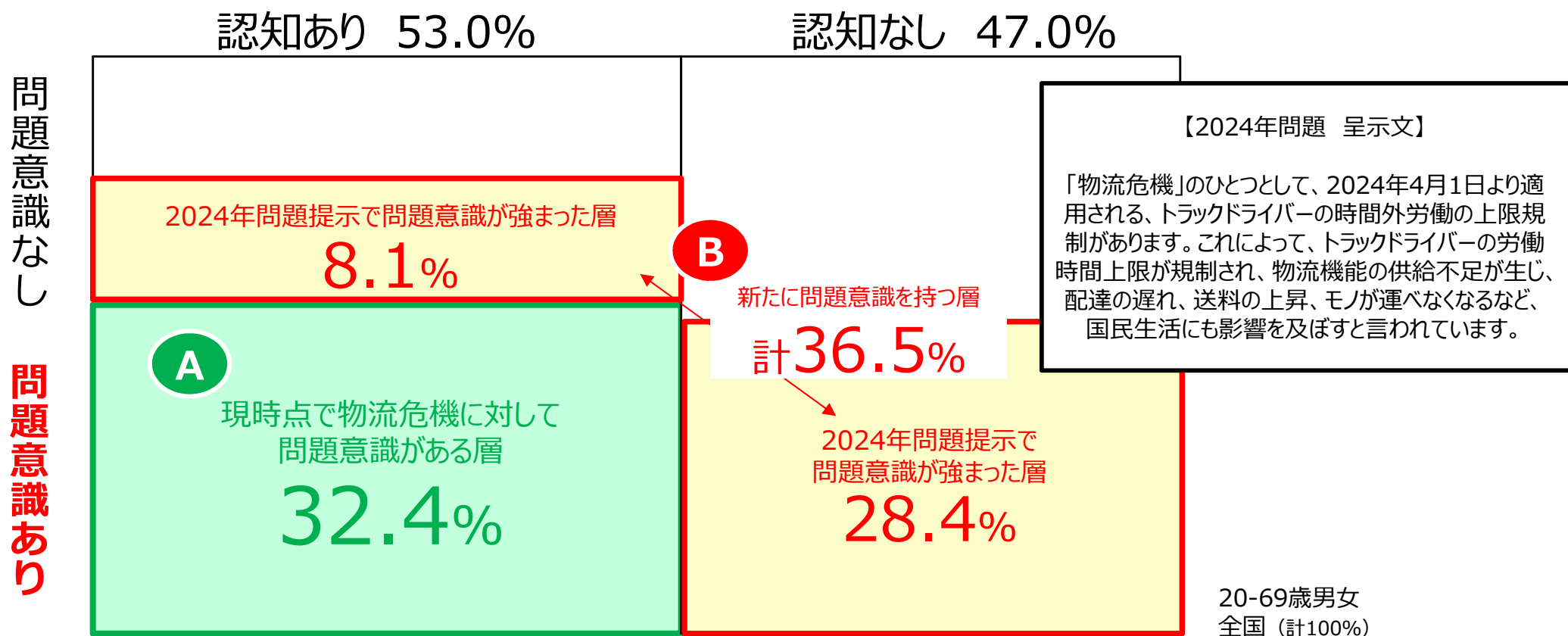
## （参考）トラックドライバーの1年間の拘束時間（2019年度）



（出典）「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」（令和4年1月、有限責任監査法人トーマツ）

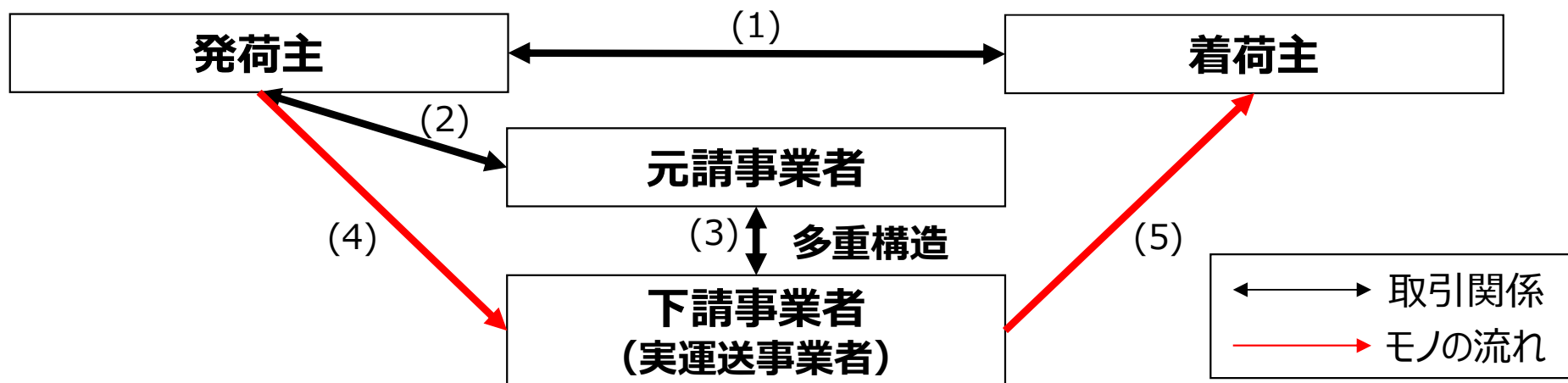
## ② 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分

- 「物流が危機的な状況に陥りつつある」ことを見聞きしたことがある人は、全体の53.0%。そのうち、現状、物流危機に対して問題意識を持っているのは全体の32.4%の人(A)。
- 「2024年問題」を提示後にはさらに全体の36.5%の人が物流危機に対して問題意識を持つ(B)。
- 一方で、残りの31.1%の人は単純な文章提示ではなく伝え方の工夫が必要。



### ③～④ 物流プロセスにおける課題について

- 物流プロセスにおいては、取引関係とモノの流れが一致していない。
- このため、実運送で発生する課題を解決するためには、実運送における対策の実効性担保と合わせて、実運送の課題を取引関係に反映できるようにすることが重要ではないか。



対象	類型	輸送に係る課題
(1) 発荷主-着荷主	受発注	・納品時間（リードタイム）、受注 $\times$ 時間による無理な配送依頼 ・受発注の波動による需要偏在 ・(5) で発生した事由の処理
(2) 発荷主-元請事業者	運送契約	・取引適正化（運賃・料金等） ・(4)(5)で発生した事由の処理
(3) 元請事業者-下請事業者	下請契約	・取引適正化（運賃・料金等） ・(4)(5)で発生した事由の処理
(4) 発荷主-下請事業者	荷積み	・長時間の荷積み待ち ・契約にない附帯作業
(5) 下請事業者-着荷主	輸送、荷卸し	・取引関係にない着荷主の指示 ・長時間の荷卸し待ち ・契約にない附帯作業

※ここでいう「元請け」とは、「貨物利用運送事業者が行う一種貨物利用運送事業又は第二種貨物利用運送事業」または「貨物自動車運送事業者が行う貨物自動車利用運送」を指し、直接の契約関係に入らない取次事業者は含まない。

## ⑤ 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

### <委員からの主な発言>

- デジタルマッチング等の物流DXを進めていくべき。
- 積載効率の向上を図るべき。
- トラック事業者の経営改善、経営改革を進めるべき。
- サプライチェーンの内部だけでなく、外部からの圧力として、GHG削減をうまく活用できないか。
- ホワイト物流について、例えば宣言企業に対する評価付けなどできないか。
- これまで、在庫は必要悪との発想で（在庫を極限まで減らすことで）輸送に負担がかかってきたが、今後は輸送だけでなく、TC(Transfer Center)、DC(Distribution Center)のバランス、輸送ロットや混載、リードタイムの問題を含めて議論をしていかなければいけない。国の政策として、輸送をうまく助けるような拠点ネットワークを作っていくべき。
- 後継者難ゆえに事業の先行きに不安を感じている中小事業者も多い。そういった中小事業者の規模をまとめていく方向で過当競争を是正していくことが行政に求められるのではないか。

等

# 物流に関する法令等の整理（全体像）①

- 貨物自動車運送事業法をはじめ、事業、労働、環境等様々な観点で、物流に関連する制度が設けられている。

## ■ 法令等の例（注 網羅的ではない）

法令等	法目的	対象（◎業として規制、○義務付け・指導等、▲努力義務）			
		発荷主	着荷主	元請け (利用運送)	実運送 事業者等
貨物自動車運送事業法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全の確保</li> <li>・貨物自動車運送事業の健全な発達</li> </ul>	○（荷主）※1, 3	○（荷主）※1, 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎（運送事業者）</li> <li>○（荷主）※1, 3</li> </ul>	◎
内航海運業法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全の確保</li> <li>・内航海運業の健全な発達</li> </ul>	○	○	-	◎
倉庫業法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・倉庫業の適正な運営を確保</li> <li>・倉庫の利用者の利益を保護</li> </ul>	-	-	-	◎
貨物利用運送事業法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物利用運送事業の健全な発達</li> <li>・貨物の流通の分野における利用者の需要の高度化及び多様化に対応した貨物の運送サービスの円滑な提供を確保し、もって利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与</li> </ul>	-	-	◎	-
自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (改善基準告示)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善</li> </ul>	※2	※2	※2	○

※1（国交省）荷主が違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合、貨物自動車運送事業法に基づく働きかけ等を実施

※2（厚労省）発着荷主に対し、労働基準監督署による要請を実施

※3 次頁参照

# 物流に関する法令等の整理（全体像）②

- 貨物自動車運送事業法をはじめ、事業、労働、環境等様々な観点で、物流に関連する制度が設けられている。

## ■ 法令等の例（注 網羅的ではない）

法令等	法目的	対象（◎業として規制、○義務付け・指導等、▲努力義務）			
		発荷主	着荷主	元請け (利用運送)	実運送 事業者等
独占禁止法 (物流特殊指定)	・公正かつ自由な競争の促進	○（特定荷主）※3	-	-	-
下請代金支払遅延等防止法	・親事業者の下請事業者に対する取引の公正化 ・下請事業者の利益を保護	-	-	○	-
下請中小企業振興法	・下請事業者の自主的事業運営 ・下請中小企業の振興	-	-	○※指導	○※指導
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 (物流総合効率化法)	・流通業務の総合化及び効率化の促進	-	-	-	-
エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）	・エネルギーの使用の合理化 ・電気の需要の平準化等	○（特定荷主） ○※指導（荷主） ※3	▲（準荷主）	-	○ (特定貨物輸送事業者) ○※指導 (貨物輸送事業者)

※3 荷主の定義は以下のとおり法律により異なっている。また、この、上記の表では発荷主が運送を委託する契約を前提としている。

- 「貨物自動車運送事業法」における荷主勧告等の対象となる荷主には、「真荷主及び下請事業者に対する元請事業者に加え、いわゆる着荷主（荷受人のことをいう。）も含める」とことされている。
- 「独占禁止法（物流特殊指定）」における特定荷主は、「資本金の額又は出資の総額が三億円を超える事業者であって、個人又は資本金の額若しくは出資の総額が三億円以下の事業者に対し物品の運送又は保管を委託するもの」、「資本金の額又は出資の総額が千万円を超え三億円以下の事業者であって、個人又は資本金の額若しくは出資の総額が千万円以下の事業者に対し物品の運送又は保管を委託するもの」、「前二号に掲げるもののほか、物品の運送又は保管を委託する事業者であって、受託する事業者に対し取引上優越した地位にあるもの」とされている。
- 「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」において、「荷主」、「準荷主」、「特定荷主」について、それぞれ、「荷主」とは、「自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。次号において同じ。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が同号に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く。）」又は「自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者として経済産業省令で定める要件に該当する者」と、「準荷主」とは、「自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して、貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者（荷主を除く。）であって、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の経済産業省令で定める事項についての指示を行うことができるもの」と、「特定荷主」とは、「荷主（中略）であって、貨物の輸送量が政令で定める量以上であるもの」とされている。



# これまでの物流に関する方針等の整理（全体像）

- 法律・ガイドライン等において、物流効率化等に向けて取り組むべき事項が示されている。

	A. 輸送の効率化・脱炭素化に資するもの	B. 労働時間の削減に資するもの	C. 運賃の適正収受に資するもの	D. ドライバーの確保に資するもの	E. 消費者や経営者層の意識改革に資するもの
① 法律・告示 ※ 指導等を伴うもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ法（荷主の判断基準）</li> <li>省エネ法（貨物輸送事業者の判断基準）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働基準法</li> <li>改善基準告示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物自動車運送事業法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物自動車運送事業法</li> <li>貨物自動車運送事業安全規則</li> </ul>	
② ガイドライン・アクションプラン等	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流総合効率化法（流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針）※ 認定基準</li> <li>省エネ法（準荷主ガイドライン）※ 努力義務</li> <li>フィジカルインターネット・ロードマップ</li> <li>中継輸送 実施の手引き</li> <li>物流情報標準ガイドライン</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ホワイト物流」推進運動</li> <li>省エネ法（準荷主ガイドライン）※ 努力義務</li> <li>取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準貨物自動車運送約款</li> <li>一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示</li> <li>燃料サーチャージ緊急ガイドライン</li> <li>下請け・荷主適正取引推進ガイドライン</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転者職場環境良好度認証制度</li> <li>トラガール促進プロジェクト</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ホワイト物流」推進運動</li> <li>置き配の現状と実施に向けたポイント</li> <li>フィジカルインターネット・ロードマップ</li> </ul>
③ 検討会の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民物流標準化懇談会</li> <li>パレット標準化推進分科会</li> <li>共同物流等の促進に向けた研究会</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民物流標準化懇談会</li> <li>パレット標準化推進分科会</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック運送業の適正運賃・料金検討会</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック産業の将来ビジョンに関する検討会</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	

## 過去のガイドライン等の整理について

以下の（１）、（２）を満たすものであって、具体的な方向性等を取りまとめたものを対象に整理し、課題・テーマごとに整理

（１）トラック輸送の効率向上、輸送事業者の経営改善、ドライバーの労働環境改善による定着や、新規就労の増加に資するもの

注：無人化技術を前提とした取組は除外（例：自動運転、ロボットやドローンによる配送）、業種ごとに別々の取りまとめを行っているものは除外

（２）過去10年以内に取組まれたもの 注：事業終了年度が過去10年以内のものを含む



# 過去の取組・ガイドラインの整理（課題テーマ別での区分）

- 分析対象の取組・ガイドラインにおいて取り組むべきとされている課題テーマを、以下の分類定義に基づいて整理した。

## A. 輸送の効率化・脱炭素化に資するもの

- A1. 納品回数の減少
- A2. 空荷運行の抑制
- A3. リソースの共同利用
- A4. 納品リードタイムの延長
- A5. ハード・ソフトの標準化・効率化
- A6. 物流コスト可視化（発・着荷主間）
- A7. 中継輸送の推進
- A8. モーダルシフトの推進

## B. 労働時間の削減に資するもの

- B1. 待機時間の削減
- B2. 荷役所要時間の短縮
- B3. 残業時間・拘束時間の上限設定

## C. 運賃の適正収受に資するもの

- C1. 運賃・料金の明確化
- C2. 価格設計
- C3. 契約条件の明確化
- C4. 荷主との交渉
- C5. 多重下請構造の是正

## D. ドライバーの確保に資するもの

- D1. 安全衛生管理の向上
- D2. 多様な人材の活躍促進

## E. 消費者や経営者層の意識改革に資するもの

- E1. 消費者における意識醸成
- E2. 経営者層の意識改革

# 取組内容の整理（A.輸送の効率化・脱炭素化に資するもの）

		A.輸送の効率化・脱炭素化に資するもの							
		A1. 納品回数減	A2. 空荷運行 抑制	A3. リソースの 共同利用	A4. 納品リード タイムの延長	A5. ハード・ソフトの標 準化・効率化	A6. 物流コスト可視化 (発・着荷主間)	A7. 中継輸送の 推進	A8. モーダルシフトの 推進
①法律・告示	省エネ法（貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準）	○	○	○	○	○			○
	省エネ法（貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準）		○	○					○
②ガイドライン・ アクションプラン等	省エネ法（準荷主ガイドライン） ※努力義務	○			○	○			
	物流総合効率化法（流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針） ※認定基準		○	○	○	○	○	○	○
	「ホワイト物流」推進運動	○			○	○			○
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン					○			○
	トラック運送における生産性向上方策に関する手引き		○	○				○	
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン	○	○	○	○	○		○	○
	中継輸送 実施の手引き			○				○	
	スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドライン			○		○		○	
	フィジカルインターネット・ロードマップ (※)：関連するアクションプランにおける記載項目			○	○ (※)	○	○ (※)		○
	物流情報標準ガイドライン			○		○			
	加工食品分野における物流標準化アクションプラン					○			
	青果物流通標準化ガイドライン骨子			○		○			
紙加工品（衛生用品分野）における物流の生産性向上及び長時間労働改善に向けたアクションプラン					○				
③検討会の実施	共同物流等の促進に向けた研究会		○	○	○	○		○	○
	共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会			○					
	官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会					○			
	今後の鉄道物流のあり方に関する検討会					○			○

# 取組内容の整理（B.労働時間の削減に資するもの）

		B.労働時間の削減に資するもの		
		B1. 待機時間削減	B2. 荷役時間の短縮	B3. 残業時間・拘束時間の上限設定
①法律・告示	労働基準法			○
	改善基準告示			○
②ガイドライン・アクションプラン等	省エネ法（準荷主ガイドライン） ※努力義務	○	○	
	物流総合効率化法（流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針） ※認定基準		○	
	「ホワイト物流」推進運動	○	○	
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン	○	○	○
	トラック運送における生産性向上方策に関する手引き	○	○	
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン	○	○	
	スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドライン	○	○	
	物流情報標準ガイドライン	○		
	加工食品分野における物流標準化アクションプラン		○	
	青果物流標準化ガイドライン骨子	○	○	
紙加工品（衛生用品分野）における物流の生産性向上及び長時間労働改善に向けたアクションプラン		○		
③検討会の実施	共同物流等の促進に向けた研究会		○	
	官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会		○	

# 取組内容の整理（C.運賃の適正収受に資するもの）

		C. 運賃の適正収受に資するもの				
		C1. 運賃・料金の 明確化	C2. 価格設計	C3. 契約条件の明確化	C4. 荷主との 交渉力強化	C5. 多重下請の是正
①法律・告示	貨物自動車運送事業法		○	○	○	
②ガイドライン・ アクションプラン等	標準貨物自動車運送約款	○	○	○		
	物流総合効率化法（流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針）※認定基準			○		
	標準的な運賃の告示	○	○	○	○	
	「ホワイト物流」推進運動		○	○		
	書面化推進ガイドライン			○	○	
	下請け・荷主適正取引推進ガイドライン	○	○	○	○	
	トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン		○	○	○	
	燃料サーチャージ緊急ガイドライン	○	○		○	
	トラック産業の健全化に向けた取組ロードマップ	○	○	○	○	
	トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック		○	○	○	
	取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン			○	○	
③検討会の実施	トラック運送業の適正運賃・料金検討会		○	○		

# 取組内容の整理（D.ドライバーの確保に資するもの・E.消費者や経営者層の意識改革に資するもの）

		D. ドライバーの確保に資するもの	
		D1.安全衛生管理の向上	D2.多様な人材の活躍促進
①法律・告示	貨物自動車運送事業法	○	
	貨物自動車運送事業安全規則	○	
②ガイドライン・アクションプラン等	「ホワイト物流」推進運動	○	○
	トラック産業の健全化に向けた取組ロードマップ	○	
	国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン	○	
	陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策	○	
	陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン	○	
	トラガール促進プロジェクト	○	○
	運転者職場環境良好度認証制度	○	○
③検討会の実施	女性ドライバーが運転しやすいトラックのあり方取りまとめ	○	○
	自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会	○	○
	トラック産業の将来ビジョンに関する検討会	○	

		E.消費者や経営者層の意識改革に資するもの	
		E1. 消費者における意識醸成	E2. 経営者層の意識改革
①法律・告示	—		
②ガイドライン・アクションプラン等	「ホワイト物流」推進運動	○	○
	フィジカルインターネット・ロードマップ		○
	置き配の現状と実施に向けたポイント	○	
③検討会の実施	—		