

# 「持続可能な物流実現に向けた検討会」最終とりまとめ（案） に対する意見

2023年7月12日  
東京商工会議所

## 基本認識

- 物流業はエッセンシャル産業であり、特に日本の物流業は、これまでの関係者の不断の努力により、世界的に高水準が維持される社会インフラである。
- 日本の物流業が 2024 年問題を乗り越え、持続可能性を高めていくため、政府の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においては、物流の実態に即した検討がなされた。検討会の最終とりまとめには、荷主・物流事業者・関連する業界団体と有識者の意見が集約されているものとして高く評価するとともに、当所として国の施策を後押しするために本意見書を提出する。

## I. 最終取りまとめの各項目に対する意見

本検討会で取りまとめられた内容について以下の点につき、当所としての意見を述べる。

原文	東商意見
(6 ページ 2 行～4 行) 荷主企業・物流事業者による物流改善の取組・実施状況が、消費者や市場からの評価につながるように、物流改善の取組等についてランク評価を行う等、取組を進めるインセンティブとなる仕組みを創設すること。	<b>【事業者の物流に係る取組を評価する仕組みの創設】</b> 物流に係る事業者の取組内容を評価する仕組みや税制面での優遇措置等のインセンティブ付与は、より実効性のある取組に向けた意欲醸成につながることを期待できる。 ただし、物流効率化の取組の評価については、従前から積極的に取り組んできた企業もあるため、2024 年問題を契機とした取組だけでなく、従前からの取組成果も含めた評価にすることが必要である。
(6 ページ 13 行～16 行) 一定規模以上の貨物の引渡し又は受取を行う荷主企業が経営者層を中核として物流改善に取り組むため、役員クラスで物流を統括・管理する責任者を任命し、当該管理責任者を中心として、後述する中長期計画の策定等の取組を推進する措置について、その要件等の具体的な検討を進めること。	<b>【役員クラスの物流管理責任者の任命】</b> 物流効率化の取組は、物流担当者のみで解決できないとの意見が多くの企業から聞かれる。役員クラスの物流管理責任者を任命することにより、社内的には営業・調達・生産部門等部署横断で、また取引先等の社外的にも、物流改善の促進が期待される。

<p>(6 ページ 17 行～18 行)</p> <p>サプライチェーンの全体最適化の視座から物流を捉えることができる高度物流人材を育成・確保することが必要であり、そのために産学官で連携した取組を支援すること。</p>	<p><b>【荷主事業者における高度物流人材の育成支援】</b></p> <p>物流担当者が設置されていない事業者もあり、とりわけ荷主事業者における物流に対する重要度の認識は高くないとの声がある。このような現状を鑑みた取組の支援ならびに高度物流人材の育成に向けて必要なスキルセットや将来像の明確化が重要である。</p>
<p>(6 ページ 38 行～39 行、7 ページ 1 行～2 行)</p> <p>再配達削減や置き配の推進、梱包簡素化の受容等、物流改善において消費者に求められる役割を整理した上で分かりやすく示し、1 回で荷物を受け取ることや、注文の際の余裕を持った配達日設定（輸送モードの設定も含む。）や、配達日の分散に対してインセンティブを付与するなど、消費者の行動変容につながる施策を実施すること</p>	<p><b>【消費者の意識改革に資する施策】</b></p> <p>物流の効率化に対する消費者の意識はまだ不十分であり、効果的な施策が必要である。左記事項は消費者の意識改革、行動変容に向けて試験的に取り組まれ、一定の成果を上げているものであり、BtoC 物流における再配達削減にも効果的と考える。</p> <p>加えて、消費者の物流に対する理解醸成に向けては、物流サービスは無料と誤認を与えるような表記（「送料無料」などの表示等）の見直し、適正な表記の推奨などが必要である。</p>
<p>(7 ページ 21 行～24 行)</p> <p>物流に係る広報について、様々な民間事業者等と連携するための方策や社会的な運動に発展させていくための戦略や進め方等を調査した上で、より広く荷主企業や消費者に対して、物流が果たしている役割の重要性やその危機的状況、持続可能な物流の実現のために各々が取り組むべき事項を伝えることができるよう広報を強化すること。</p>	<p><b>【物流に係る広報の強化】</b></p> <p>物流の危機的状況に対する広報の強化は重要であり、政府による分かり易い情報発信（課題と対策等）や、各業界団体を通じた啓もう活動（セミナーの開催等の経営者層の教育も含む）等を推進されたい。</p>

<p>(8 ページ 17 行～20 行)</p> <p>待機時間、荷役時間の削減等を通じて労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じて、総輸送需要を抑制して効率的な輸送を実現するために、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業の現場における分業の実態を踏まえ、それぞれの事業者が連携・協働して、待機時間・荷役時間等の状況を把握し、改善を図るための取組を実施すること。</p>	<p><b>【待機時間・荷役時間等の状況の把握・削減】</b></p> <p>まずは現状把握をすることが必要であり、荷主事業者において待機時間・荷役時間等を計測し、改善につなげる取組の実施が求められる。政府においては、荷主事業者が物流の2024年問題に対応するため、待機時間・荷役時間を計測、削減する上で有効な設備投資に対して重点的に支援していくことが必要である。</p> <p>さらに、待機時間・荷役時間等の状況の把握、改善への取組について、違反行為の防止、適正な企業間連携の推進に向けた監視(トラックGメン等)も必要と考える。</p>
<p>(8 ページ 24 行～25 行)</p> <p>一定規模以上の貨物を取扱う物流事業者に対して、中長期計画の作成及び定期報告を行うことを義務付ける</p>	<p><b>【一定規模以上の荷主・物流事業者の中長期計画の作成及び定期報告】</b></p> <p>中長期計画の作成においては、ひな形や記載見本を設け、記載要領を明示し、事業者が記載すべき内容が明確に分かるなど、事業者にとって過度な負担とならないことが必要である。</p> <p>とりわけ、中長期計画の作成の対象とならない下請け等の中小・小規模事業者においてデータ収集等の業務負担がかかることのないようなものが望まれる。</p> <p><b>【中長期計画の作成及び定期報告の対象とする企業規模】</b></p> <p>対象となる企業が早期に物流改善に向けた取組を計画・実行できるよう、対象企業の定義を早急かつ明確に示すことが求められる。</p>

<p>(10 ページ2行～4行)</p> <p>発荷主、着荷主、物流事業者が連携して実施すべき事項もあり、相手方が協議を求めた際に協議に応じるような連携促進の仕組みを検討するべきなど、企業間の連携を促す仕組みの重要性について意見があった。</p>	<p><b>【企業間の連携の在り方】</b></p> <p>パートナーシップ構築宣言やホワイト物流の活用をはじめ、事業者間の連携促進に向けたより実効的な施策（例えば、納品リードタイムの適切な確保など商慣習の是正に資する施策等）が必要である。</p> <p>また、企業間の問題にとどまらず、業界全体の改革に向けて、業界団体が主導した物流改善に資するプロジェクト（事業者全体の取組指針や行動計画の作成など）の実施を促進されたい。</p>
<p>(11 ページ13行～15行／12 ページ15行～17行)</p> <p>基準となる商品価格を設定し、物流サービスに応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組等、商取引における物流コストの見える化を促進する施策を推進する／標準的な運賃について、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発生する際の手数料等を含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図るべきである。</p>	<p><b>【物流コストの可視化、標準的な運賃の見直し】</b></p> <p>物流サービスに応じた価格設定をすることにより、当日・翌日配送についての特急料金や、附帯作業などの追加的なサービス提供に対する料金を区別することができ、発注の大口化や納品リードタイムの延長などの取組を行うインセンティブが働くと考える。</p> <p>標準的な運賃について、延長にとどまらず、見直しやその他の費用についての価格転嫁について言及したことで、サービスの実態に沿った適切な料金収受が期待される。</p>
<p>(12 ページ26行～27行)</p> <p>トラック業界は零細事業者が多く、事業承継をしたくても困難な場合もあることから、事業承継を円滑に進めるための支援を検討すべきである。</p>	<p><b>【トラック業界の実態を鑑みた事業承継の支援】</b></p> <p>小規模な物流事業者では高齢の経営者兼ドライバーも多く、事業承継は喫緊の課題である。小規模な物流事業者が事業承継を円滑に進めるための支援は重要であり、検討を進められたい。</p>

<p>(15 ページ2行～4行)</p> <p>一貫パレチゼーションによるパレット積替に係る作業の削減や、共有パレットの紛失防止等の運用ルールの設定など、パレットや大型コンテナの標準化等について推進方策を検討すべきである。</p>	<p><b>【パレット等の標準化】</b></p> <p>パレットの種類は業界・事業者によって多種多様であり、工場等の事業所に合わせた規格を導入している企業もある。また、パレットの使用に際しては、所有者に返却されないケースがある等、課題も指摘されている。標準化にあたっては標準パレット及び関連資材の導入に向けた支援策や、パレットの共同利用、共同回収の運用などの循環利用の体制強化が必要である。</p>
<p>(16 ページ28行～31行)</p> <p>個人事業主である軽貨物のドライバーが車両の法定点検や故障等の際営業できなくなるとの意見を踏まえた、他の事業者が所有する車両を使用するための新しい仕組みについて要望があったことを踏まえ、政府において、安全や損害賠償の支払に必要な措置を講じた上で、個人事業主間で車両の共同使用を認める新たな制度について検討すべきである。</p>	<p><b>【個人事業主に配慮したトラックの共同使用】</b></p> <p>個人事業主の物流事業者は資金や車両が乏しいところ、売上確保・拡大が期待できる制度であり、検討を進められたい。</p>
<p>(16 ページ33行～35行)</p> <p>物流業界の働き方改革や担い手確保を図るため、荷積み・荷卸しの負担軽減に資するテールゲートリフター等の設備の導入やフォークリフトの免許取得に対する支援について検討すべきである。</p>	<p><b>【ドライバーのダイバーシティ推進に資する支援策】</b></p> <p>ドライバーについては、年間所得額は全産業平均と比較して、1割(大型)～2割(中小型)低く、年齢は50代以上が67%と高齢化している。設備投資や能力開発によるドライバーの生産性向上が必要であり、検討を進めることが重要である。また、設備を活用した体力面で無理のない業務は女性や障がい者の活躍促進といったダイバーシティ推進にもつながるものとする。</p>
<p>(16 ページ36行～40行)</p> <p>交通安全の観点から現在80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の</p>	<p><b>【物流生産性向上に資する制度見直し】</b></p> <p>高速道路の最高速度の引き上げは、物流事業者からの要望もあり、安全装備を装着した車両の増加など最新技術の普及状況や交通事故の発生状況等により安全性を確認した</p>

<p>安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、引き上げる方向で検討すべきである。</p> <p>トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金の実現について検討すべきである。</p>	<p>上で、実施すべきである。</p> <p>また、高速道路料金の割引措置の継続については、必要に応じたより効果的な割引条件への見直しを検討されたい。</p>
---	---

### <荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインについて>

「持続可能な物流実現に向けた検討会」の最終取りまとめとは別に策定されている「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に対して以下のとおり意見する。

原文	東商意見
<p>(1 ページ1. 発荷主事業者・荷主事業者に共通する取組事項(1) 実施が必要な事項)</p> <p>①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握</p> <p>荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等(荷積み・荷卸し・附帯業務)にかかる時間を把握する。</p> <p>②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール 荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める</p>	<p><b>【荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握、2時間以内ルール】</b></p> <p>荷待ち・荷役作業等にかかる時間の把握に取組むことが重要であり、具体的な数値目標が分かりやすく示されたことを評価したい。</p> <p>物流の2024年問題に向けては、荷待ち・荷役時間の測定、短縮のために必要な設備投資を促進することが必要である。</p> <p>また、当該時間を2時間以内で遂行できない事業者においては、改善計画や自主行動計画のもと、計画に沿った実施状況を判断して、時間の猶予を認めるなど、柔軟に対応されたい。</p>

<p>(2 ページ目)</p> <p>④物流の改善提案と協力 発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。</p>	<p><b>【物流の改善提案と協力】</b></p> <p>事業者間の連携強化・物流効率化に向けては、すべての当事者が改善提案でき、真摯に協議するとともに、協議の結果、効率化して得られた成果等については、連携事業者間で適正に分配されることが重要である。</p>
<p>(7 ページ目 3. 着荷主事業者としての取組事項 (1) 実施が必要な事項)</p> <p>①納品リードタイムの確保 発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する(引取り物流)等により、物流負荷の軽減に取り組む。</p>	<p><b>【納品リードタイムの確保】</b></p> <p>発荷主事業者からはリードタイムに係る商慣習の是正を求める声が多く、一方、着荷主事業者からは適正な在庫量と倉庫の確保等課題が指摘されている。物流生産性向上と持続可能な物流の実現に向けて計画的な納品は重要であり、AIによる発注予測やIOTを活用した在庫管理等の設備投資を支援されたい。</p>

## **II. 持続可能な物流の実現に向けた要望**

最終とりまとめに盛り込まれた「物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備」をはじめ、各項目の実現に向けては物流に係る設備投資促進が極めて重要である。あわせて、持続可能な物流の実現に向けては以下の施策が必要と考える。

### **1. 物流生産性向上に資する投資促進**

2024年におこりうる物流クライシスの防止策として、まずは現状をしっかりと把握することが重要であり、特に荷主事業者が荷待ち時間、荷役作業等にかかる時間を測定、把握するためのシステム等の導入促進が必要である。加えて、納品(パース)予約システム、求貨・求車サービス等のデジタル化やパレットの導入、荷役設備(フォークリフトの導入等)、倉庫設備など、事業者が2024年4月までに導入、活用できる設備投資への重点的な支援が求められる。

### **2. 物流に係る制度の見直しによる効率化の推進**

物流事業者のさらなる生産性向上に向けては以下のような現状の制度を見直し、

ドライバー業務の効率化・スピードアップを促進されたい。

- ・高速道路のトラックの最高速度について、現状 80 キロメートル毎時とされている速度規制を、先進安全装備の普及状況や交通事故の発生状況等を鑑みて引き上げることが必要である。
- ・警察庁が「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について」として駐車規制の見直しを全国の警察に通達したように、交通の安全と円滑な集荷・配送のための交通実態に応じた駐車規制の見直しに沿った取組の推進を求めたい。
- ・2024 年に予定されている高速道路の深夜割引制度の改定について、施行後にその効果、課題を検証し、必要に応じより効果的な割引条件への見直しを検討されたい。

### **3. 商慣習の是正に向けたパートナーシップ構築宣言等の推進と実効性向上**

原材料費の高騰等に対応する価格転嫁や納品リードタイムの確保を含む、荷主・物流事業者の相互協力と連携強化に向けたパートナーシップ構築宣言やホワイト物流推進運動促進、各企業の取組の見える化及び共存共栄関係の構築が求められる。

また、登録企業を対象とした物流生産性向上に資する設備投資等の助成加算措置等を設けるなど、実効性向上を推進されたい。

### **4. 円滑な輸配送に向けたインフラ整備の促進**

都市部においては、交通渋滞や配送車両の駐車問題等が深刻である。円滑な物流動線の実現等に向けて大規模商業施設、商店街等での共同荷さばき集配事業の導入や荷捌きスペースの確保のための共同荷捌き駐車場の整備の促進が必要である。用地確保の難しい都市部においては、資金面はもとより調査、交渉、近隣地域への説明等への行政による積極的な関与が重要と考える。

また、トラックドライバーの労働時間の削減に資する中継輸送の拠点や、重要物流道路などのインフラ整備を推進すべきである。

### **5. 物流 DX の推進**

持続可能な物流の実現に向けては、業務の自動化をはじめとした物流 DX の推進が求められる。

政府は、フィジカルインターネットを 2040 年までに実現することを目標とし、実現に向けたロードマップを策定している。持続的な物流の実現に向けて極めて重要な取組であり、着実に推進していくことが必要である。

高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行、ドローンの活用など配送における自動化について、関連する法案の整備も含めた行政主導の推進が求められる。

さらに、配車管理のデジタル化、物流サービス事業者とのマッチング等、受発注を含む運送に係る手続きの電子化については、業界の垣根を超えたデータ連携、オープンプラットフォームの活用の普及促進と拡大を図り、好事例などの積極的な情報発信も期待されている。民間で取組が進む量子コンピュータの活用による混載等積載率の向上や配送ルート最適化といった新技術の普及も重要である。

以上