

これまでに頂いた主なご意見

令和5年6月16日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

委員からの主なご意見

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

① 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の取組の主体について

- ・取り扱う貨物の量で特定荷主を選ぶことになると思うが、「荷主」の定義を明確にしておく必要がある。省エネ法では当初、自らが所有権を持つ貨物を輸送事業者に運ばせるものと定義していたが、ECなどの進展により、所有権は無いが契約その他の取り決めにより輸送の方法等を実質的に決定している者が追加された経緯がある。同じような事を考えておく必要がある。（北條委員）
- ・荷主の特定について、省エネ法では3000万トンキロ以上としており、対象となる特定荷主は800社程度である。これをもっと拡大すべきではないかと思う。（矢野委員）
- ・発荷主はトンキロを把握できると思うが、着荷主はトンキロを把握するのは難しいのではないか。着荷主は発荷主と同じ基準にするのか、それとも別の指標を設けるのかというのは論点。（矢野委員）
- ・輸送事業者は省エネ法ではトラックだと車両数が200台以上としているが、これだと物流子会社はなかなか対象になってこない。しかし実際はコントロールをしているとなると、このあたりの扱いも含め、「特定」の範囲をどうするのかは重要。（矢野委員）
- ・特定荷主を定めて、その特定荷主を規制することでサプライチェーンのルールを確立していけるということ改めて伝えたい。（根本座長）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

② 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の目標について

- ・過去の省エネ法と同様に、最初は削減目標無しで実施するという考え方もありうるのではないか。
（北條委員）
- ・パレットを使うとか荷待ちをやめるといった、現場の物的な労働生産性の向上、1人の労働者の無駄な時間を減らそうということに取り組む方がわかりやすいし、物的労働生産性を高めない限りは、荷主から運賃上昇の納得感は得られない、すなわち付加価値労働生産性の向上は難しいのではないだろうか。つまり、物的労働生産性と付加価値労働生産性の両方を高めていくことが重要で、それを見据えて指標を考えていく必要があると考える。（根本座長）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・判断基準を業種別で作る作業はなかなか大変な作業になると思うが、告示という法的位置づけのあるものにして頂きたい。（北條委員）
- ・「荷積みに関わる附帯作業」と記載があるが、現場で見ていると荷積み・荷卸しに関わる附帯作業、いわゆる荷役作業は時間がかかるが、同様に検品も時間がかかっている。何らかの形で附帯作業の中に検品が含まれることを明記しておく必要があると考えている。（北條委員）
- ・判断基準の中で、荷積み・荷降ろしに係る附帯作業時間の削減と記載されているが、荷役作業時間そのものの削減と明記されていないので、「荷役時間及び附帯作業時間の削減」として頂きたい。（大島委員）
- ・業界ごとにサプライチェーンの形態が異なるため、業界ごとに判断基準を考えていく必要がある。（高岡委員）
- ・「物流事業者に対する措置」について、「積載効率の向上」は物流事業者だけで出来る場合と出来ない場合がある（特積みでなければできない）ので、なかなか難しいのではないかと。（二村委員）
- ・「物流事業者に対する措置」について、一社内の生産性の向上とマクロレベルの生産性の向上にはズレがあるのではないかと。いま重要なのはマクロレベルで物流生産性の向上をしていかなければならないということであるので、その視点を踏まえ、各社が取り組むだけでなく、全体の底上げを図れる措置にしていく必要があると考えている。（首藤委員）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・パレットで来たか来ていないかで手数料を変えても良いのではないか。また、計測するのは難しいが、積載率が一定以上低ければ入れません等の措置もありうるのではないか。（小野塚委員）
- ・市場に持ち込む際、パレットで持ち込むのか、手積み・手卸しなのかで、区別してインセンティブをつけられないか。（根本座長）
- ・運賃を上げるには、多重下請構造があるにせよ、原資を確保するためにしっかり運送事業者側から主張していく必要があると思う。（大島委員）
- ・誰が運んだかについて、見えるようにしていく必要がある。適正な運送業者を選ぶ仕組みも必要である。（首藤委員）
- ・多重下請について、発荷主や元請けは、実運送するのが誰かわからないのは問題である。発荷主、元請は当然実運送業者の名前をわかっておく必要があるし、場合によっては着荷主に伝える必要がある。着荷主は実運送事業者を支払われる運賃はわからなくても良いが、誰が行くことを知らせておくことは、ドライバーに対する配慮（リスペクト）が生まれる。（根本座長）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

④「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

- ・発荷主、着荷主、物流事業者とそれぞれ分けて判断基準が書かれているが、三者が連携してやらないと達成できないこともある。個別で効率化の施策を出すとしても、物流事業者単体で動ける範囲は限定される。発荷主側も業界を通じて連携をしていくという発想が必要であるし、荷主と物流事業者も一緒になってやっていくという発想も必要である。連携を具体的にどうしていくべきかという指針を考えていく必要があると考える。（北川委員）

- ・省エネ法において、物流事業者の判断基準では「連携」という言葉が出てくる。物流事業者と荷主の間で連携のもと、省エネに資する良い取組・対策をすれば評価しますというものがあるので、同じ様な視点を加えられればと思う。（二村委員）

- ・発着荷主、輸送事業者の連携という面だが、省エネ法においても非化石エネルギー車両を導入する時の輸送事業者のコスト増に対し、荷主は協議に応じることという取り決めが検討されている。そういった形で、相手が協議をしたいといった時に、きちんと協議に応じるように、上手く連携を促していくのも必要と思う。（矢野委員）

- ・個別企業の垣根を超えた部分をどうやってサプライチェーンで繋げるかという部分をどうするか。いま、経産省・国交省・物流連・JILSで実施している「グリーン物流パートナーシップ会議」でCO2削減の取組に対して表彰を行っているが、最近は生産性を上げることも表彰していくようになってきている。自主的な物流生産性改善活動を世間にアピールしていくのも一案ではないかと考える。（北條委員）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

④「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

・物流について全体像を考えると、消費者に近い川下の部分は10%～15%程度の話である。川下の方の個社最適はみんな考えているが、全体最適を考える必要がある。（北川委員）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

⑤「（２）経営者層の意識改革を促す措置」として物流管理統括者の導入案について

- ・着荷主・発荷主の両方の顔を多くの事業者が持っていることが明らかになったので、発側と着側を統括者が一つの目で見ることで改善に繋がると期待している。（大島委員）
- ・物流管理統括者として役員をあてる際、頻繁に人を変えるのではなく、物流管理統括者を長期で置くことは良い案だと思う。（高岡委員）
- ・現在、物流部門は会社の中でも発言力がないと言われているが、物流統括管理者を入れることで、実は物流は制約条件ではなく、その効率化が会社の利潤最大化に繋がる、会社の利益を上げるために重要な分野であるというのを根付かせるのが重要であると考える。（根本座長）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・多重下請について、先日、公正取引委員会が公表したように、元請と下請の間でコストの価格への反映・適正化がされておらず、多重ではなくても優越的な地位を濫用する者が存在すれば低運賃問題が発生することがわかった。多重性だけでなく、きちんと適正なコスト転嫁を監視するという意味で、公正取引委員会のような仕組みは有用であり、公表された元請企業も公表後に運賃値上げを発表し、いい方向に動いている。そういった「公正取引」という観点も勉強していく必要があると考える。

（根本座長）

- ・メーカーサイドや小売サイドからすると、今までプル型で、物流のことは考えずに効率化を図ってきたのが、プッシュ型に発想を変える必要性がある。そうなると在庫を持つリスクが発生したり、在庫の拠点を構える必要が出てきたりする。現状のプル型では、店舗の傍に在庫拠点はないため、欠品のリスクが上がってしまう。その部分のリスクに全く言及がされずに、物流の効率化の部分にだけ言及があると企業は困るのではないか。片側の問題意識だけでなく、両方の目線で考えていく必要があると考える。

（北川委員）

- ・「在庫を持つ」ことがリードタイムの短縮に繋がるという話において、これまで「クイックレスポンス」や「サプライチェーンマネジメント」を何十年もやってきて、在庫をなるべく持たないことがよしとされていた。これまでは注文すれば運ばれて来ていたが、注文しても来ないのであれば、在庫をある程度ユーザーに持って頂くという、これまでの流れからは逆回転になるが、「在庫量とリードタイムの関係」について、報告書に記載した方が良くと考える。（高岡委員）

これまでに頂いた主なご意見（委員）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

- ・この制度は個別最適、個別改善の話であり、これだけでは業界の垣根を超えた最適化にはなりにくいように思う。フィジカルインターネットや物流DXの議論があったが、ゲームを変える、仕組みを変えるためには、例えばトラックターミナルの自動化や配車システム等の導入への補助金といった別の手段が必要。（小野塚委員）
- ・再配達削減のPRは良い取組と思う。再配達はBtoCが中心だが、それに加え、我が国ではBtoBの貨物が大半なので、BtoBにも目を向けて、例えば荷待ち時間削減PR月間などがその後に行われても良いのではないか。（大島委員）

業界団体等からの主なご意見

※分かりやすさの観点から一部修正している。

※各意見のクレジットとして、日本産業分類における大分類
（検討会で発表いただいた場合は団体名）を示している。

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

①「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の取組の主体について

- ・トラックドライバーの負担軽減に関して、納品先の数は中小企業が多く裾野が広い。また、手荷役などの負担が多い小ロット品での納入が多く、受け入れ現場の課題も多い。特定荷主のみに規制をかけることは効果が少なく、中小企業を含めた受け入れ現場の改善を促す政策を盛り込むべきである。（日本化学工業協会）
- ・中小企業が規制対象から外れると効果が落ちてしまうのではないか。（製造業）
- ・物流生産性向上の取組は（一部ではなく）、あまねく対象にするべきと考える。（製造業）
- ・一定規模より小さい着荷主事業者の物流プロセスに問題がある。（製造業）
- ・省エネ法では「特定荷主」とは、貨物輸送量が3,000万トンキロ以上の荷主のことになるが、同様の基準とした場合、代理店や卸商の多くは該当しないことになる。（日本製紙連合会）
- ・大手と取引する中小企業について、大手のコンプラ対応のために中小企業に対してエビデンスが求められることがある。納入先に機微な情報を求めることになると負荷が高いという懸念がある。（経済団体）
- ・着荷主事業者をどう定義するかがポイントになる。場所貸しをメインで行っている主体は物流に関わる面が薄く、荷物の動きをオペレーションするのは難しいのではないかと思う。（卸売業、小売業）
- ・小売のセンターは卸売業者や物流事業者が運営を委託されていることから、着荷主は受託事業者ということになるが、納品回数、リードタイム、発注ロットなどは小売が決定している。荷物の受渡しを行っている者以外にも物流負荷の原因発生はあり、そこに届かない仕組みでは効果が出ないのではないか。（卸売業、小売業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

①「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の取組の主体について

- ・着荷主事業者をどう定義するかがポイントになる。場所貸しをメインで行っている主体は物流に関わる面が薄く、荷物の動きをオペレーションするのは難しいのではないかと思います。（卸売業、小売業）
- ・小売のセンターは卸売業者や物流事業者が運営を委託されていることから、着荷主は受託事業者ということになるが、納品回数、リードタイム、発注ロットなどは小売が決定している。荷物の受渡しを行っている者以外にも物流負荷の原因発生はあり、そこに届かない仕組みでは効果が出ないのではないかと。（卸売業、小売業）
- ・業界ごとにサプライチェーンの形態に特性があり、その着荷主になる事業者にも業態や規模あるいは法令規制による特性があると思われる。特定着荷主事業者の定義にあたっては、こうした特性を踏まえた検討をお願いしたい。（製造業）
- ・一定規模以上の物流事業者に中長期計画の作成・提出と報告義務を設けるとしているが、生産性向上の措置のほとんどは、「荷主の了解が必要」であり、独自にできるものは自動化ぐらいしかない。（運輸業、郵便業）
- ・物流事業者に効率化の提案を求めるとすれば、①荷主に対して、物流事業者の提案に対する協力を求めるとともに、②荷主の生産性の向上（コスト削減の取組）の成果を物流事業者との共有を求める。（運輸業、郵便業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

①「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の取組の主体について

- ・当社は発荷主・着荷主両方の側面があるが、全国14か所にあるプロセスセンターも輸送もすべて外部委託している。委託会社はどう位置付けられるのか。（宿泊業、飲食サービス業）
- ・当社は工場を多く持っており、OEMもある。また、製造を子会社が行っているため、当社自体の取扱量は多くない。規模の定義を明確にしていきたい。（製造業）
- ・当社は子会社の物流会社に一括して運送を依頼している。物流改善には荷主と元請が一緒に取り組む必要があるため、グループ会社全体でまとめて対象にしてほしい。（製造業）
- ・輸送重量「3000万トンキロ以上」では対象範囲が狭く、当事者が少なすぎるため、対象範囲を広げる必要がある。また、着荷主での立場でトンキロを把握するのは困難である。（日本加工食品卸協会）
- ・調達物流では規模の小さな事業者が多くいて、そこも取り込みながら効率化・改善を目指さなくてはいいけない。（食品物流未来推進会議）
- ・食品物流の川下では、中型車（4t車）以下が多用されており、幹線輸送等で使われる10t以上に比べて、輸送トンキロは小さいもののドライバーを多用する。特定荷主の基準としてトンキロを用いる場合、こういった食品物流の配送がカバーされづらくなり、工夫が必要ではないか。（日本冷蔵倉庫協会）
- ・省エネ法に関する荷主判断基準制度等、他制度との整合性を考慮した検討をお願いしたい。（石油連盟）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

① 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の取組の主体について

- ・物流事業者と契約関係にない着荷主が、全ての受け取り荷物についてトンキロ単位で輸送量を把握するのは困難。（製造業）
- ・特定着荷主事業者を輸送量（トンキロベース）で判断する場合、例えば、トラックで少量高頻度で輸送する場合と大型構造物を低頻度で輸送する場合では、後者の方が物流への負荷が小さいことが反映できず、後者の輸送方法が多い業界にとって必要以上に厳しい規制になるのではないか。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

②「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の目標について

- ・既に物流効率化には従前から取り組んできており、やり尽くし感がある。先行して物流合理化を進めた業界・企業が不利な取扱いを受けることのない妥当性のある 制度設計の検討をお願いしたい。
（製造業）
- ・生産性の相対的な向上だけではなく、物流における効率性・生産性の維持に関しても評価を行っていくべき。（製造業）
- ・これまで、取組を進めてきている会社が不利にならないようにしたい。（日本製紙連合会）
- ・物流効率化にはやり尽くし感。これ以上行うということだと、ドライバーの数を増やすか、コスト負担を増やすかというところまで来ている。（製造業）
- ・すでに企業間において施策の実行度合いに格差があるので、以前から施策に取り組んでいる企業に対し、「改善が進んでいない」「改革度合いが低い」と言われるのは不公平感がある。（卸売業、小売業）
- ・既に物流効率化の取組を進めているが、判断基準における改善の基準を取組を進めたところから改善するようにとされると厳しい。（卸売業、小売業）
- ・判断基準は改善したかではなく、できているか否かで判断すべき。でないと、既に取り組んでいる事業者が評価されないこととなる。（製造業）
- ・先行して物流改善に取り組んでいる事業者は今以上の打ち手がなくなってしまう懸念あり。（卸売業、小売業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

②「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の目標について

- ・現段階では、定量的目標に関するアイデアが見当たらず、目標設定は困難と思料。目標を設定するのであれば、着荷主・輸送事業者等への施策も含め総合的に勘案し、現実性のあるものを考えるしかないのではないか。（製造業）
- ・定量的に評価できる省エネ法に対し、物流は数字や率で表せないものが多く、また拠点によって取り組むべきものが異なり、どのようにまとめるべきか難しい。（農業、林業）
- ・着荷主としてどのようにトンキロを把握するかは難しい。ミルクラン形式で集荷する場合など。（卸売業、小売業）
- ・物流生産性向上の判断基準のイメージが示されているが、そもそも挙げられている指標を正確に把握・管理できている会社は多くないのではないか。（日本化学工業協会）
- ・着荷主に対する物流生産性向上の判断基準として、発荷主と同様の定量的な効果を示してもらいたい。（製造業）
- ・達成状況をどう評価するのは難しい問題だが、会社の評価につながるようなものにしないと経営陣が本気にならない。（製造業）
- ・当社は物流事業者やフォワーダーとのやり取りがメインであるが、どのようにこの判断基準や新規制度が業界の生産性向上と繋がるのかのイメージがわきにくい。（運輸業、郵便業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

②「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の目標について

- ・商品特性上、輸送量の把握をトンキロで行うことは困難だろうと考えている。（農業、林業）
- ・物流は委託していることが多く、本当に実績を把握しようとすると、計画策定時、報告時それぞれ委託先にヒアリングを行うことが前提となってしまう、物流業者に負担がかかってしまう。（製造業）
- ・既にある程度物流の改善が進んでいるところと、これから着手するところでは、改善の余地が異なるため、配慮をお願いしたい。（製造業）
- ・中小企業においては、荷の数量を把握できていない。（製造業）
- ・製品の特性上欠品が起こらないような配慮や緊急での出荷を求められる場合もある等業界特有の事情があることはご留意いただきたい。（製造業）
- ・省エネ法のように明確な目標設定のイメージが持てないが、発着荷主、物流事業者が共有できる目標が望ましい。また、省エネ法の「原単位」に相当する指標が必要であり、課題解決策実行により得た定量効果を客観的に評価する必要がある。（日本加工食品卸協会）
- ・何（本当に効果のある内容）を目標にするのか、どう取り組むのかが非常に重要。業界特性が様々ある中で、管理指標・KPIをどのような形にすれば実効性を出せるのか考える必要がある。また、具体的にどこまで集計するか等含め、フォローアップや進捗管理体制はどうするのか。進捗管理の見える化が鍵。（食品物流未来推進会議）
- ・物流における効率性・生産性に関して、これまでの改善の取組と、その維持に関しても評価を頂くことをお願いしたい。（鉄鋼連盟）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・荷物や輸送モードの特性・これまでの取組・着荷主との関係性等を含めて個々の業界特性を良く考えたきめ細やかな制度設計とするべき。（製造業）
- ・自然災害時、国と連携して生活に必要な重要物資の安定供給に取り組む際には長時間労働にならざるを得ない。（製造業）
- ・業界固有の特性が異なる。判断基準の設定の仕方次第では実効性に疑問が残る。量的な指標をどう設定するかは難しい問題。（製造業）
- ・業種（製品）ごとに特性が異なる。同業種内でも品種によって事情が異なるなかで、どのように判断基準を提示するのか。（日本製紙連合会）
- ・消費者は着荷主であるが、取組を促すことは難しい。BtoCにおける輸送においては横並びで共通ルールがあったほうが良いのではないか。（卸売業、小売業）
- ・パレット化等も既に進めているが、標準化ありきで進めることに懸念を持っている。「物流を効率化する」という目的を満たしているのであれば、必ずしも標準のものを使う必要はないと思われる。（製造業）
- ・バース予約システムの導入を計画に入れたとしても様々なシステムが乱立するとかえって運送業者が困る結果になる。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・附帯作業は、発荷主の同意を得てトラックドライバーに行ってもらっているものは対象外と考えるべき。（製造業）
- ・附帯作業の削減について、着荷先と協議しているが、個別事情（設備・要員等：特に中小企業）によりあまり進展していない。特にアッセンブリ産業では、トラックドライバーに荷卸し作業や倉庫内作業（例えば、製品の開梱、ロット番号順の棚積み作業）を指示することが常態化しているのではないかと。例えば、着荷主側でリフトマンを配置して車上渡しを徹底いただく等の義務化が必要である。（日本化学工業協会）
- ・特殊車両については、車両設備を使った附帯作業もあり、ドライバーが対応せざるを得ないなど、取り組めることが限られている。また、物流改善には発荷主だけでなく着荷主の協力も必要。（製造業）
- ・荷主は物流事業者における人手不足などの事情に配慮すべき。（運輸業、倉庫業）
- ・下記項目を荷主の講ずる措置として入れるべきではないか。（運輸業、倉庫業）
 - 物流事業者の効率化に関する提案の考慮と成果のシェア
 - 入出荷ロットの大口化、物流の平準化のための措置
 - 入荷情報の前日までの提供、平準化のためバース予約時
 - 出庫における前日までのオーダーカットとその徹底（当日出庫に際して割増料金収受）
 - 荷卸し、荷積みに関するものなど料金の適正収受、特に料金の明確化（有償化）
 - 返品・廃棄削減、業務簡素化に資する措置

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・多重下請構造の是正は、物流事業者への判断基準イメージへ加えるべき。（製造業）
- ・「労働時間削減に資する措置」とあるが、働き方改革法により総労働時間は削減され、人手不足の下で労働規制以上の時間の削減を企業は考えづらい。物流の持続可能性の観点からは、いわゆる3K労働の改善ととらえるべき。深夜労働の是正なども含めて「作業環境の改善」などとすべきではないか。（運輸業、郵便業）
- ・取り組む措置は着荷主の企業の受入規模でも異なるし、受入先が加工するところなのか、販売するところなのかによっても全く違う。（宿泊業、飲食サービス業）
- ・中小の発荷主に対して過剰な要求がいくと対応できないこともあるかもしれない。（農業、林業）
- ・リードタイムを調整することは可能だが、延ばすと自らの在庫が増えてしまう。これまではコロナの影響で在庫の保管料は安くなっていたが、今後はそうはいかず懸念している。（複合サービス事業）
- ・附帯作業について、ここから先の作業は着側がやる、といったルールをつくってほしい。（製造業）
- ・冷蔵品のリードタイムは商品の特性上調整ができない。（製造業）
- ・市場や小規模事業者への納品はどうしても小ロットとなってしまう傾向。（製造業）
- ・ロットについては各社ルール化していることが多いが、附帯作業、待機、運賃・料金の分離などはまだ進んでいない。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・荷受け時の業務フローの①商品名確認、②賞味期限確認、③数量確認のうち、①商品名確認は J A N で読み取り可能であり、③数量確認は自動計量器で確認できるので自動化できるが、②賞味期限確認が効率化できないことがネック。一部のメーカーが行う A S N の横展開や賞味期限情報を R F I D や Q R で伝達してくれれば劇的に変わると認識。そのようなことを業界として取り組みたいが、意識はまだまだ低い。（卸売業、小売業）
- ・そもそも商品が重量勝ちしてしまうため、業界内で共同輸送はあまりメリットがないので行われていないと思う。（製造業）
- ・附帯作業については車上渡しで先方が下すということが基本だと思う。（製造業）
- ・ケースの凹み等の荷受けの厳しい基準は差替えるための再配送を招き物流負担が発生するため、そのよ
そのような基準は緩和されるべき。（製造業）
- ・冷蔵庫のパレットと物流で用いるパレットが異なり、積替えすることが大きな問題。（製造業）
- ・業界の中で連携して共同配送に取り組めるとよいと思う。ただし、業界の中だけで、主体的に帰り荷を確保することは難しいと感じるため、他業種とのマッチングの仕組みもあるとよい。（農業、林業）
- ・バース予約システムを入れて、それで満足してしまっているというケースは多い。また、システム自体にも各社で差異があるのも問題。（製造業）
- ・パレット化について、業界特性上洗浄が必要なことが多く簡単に使いまわすことはできない。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・食品物流の細かさが危機（破綻）の要因。納品・発注回数へのフォーカスは効果的と思う。また、繁忙期と閑散期の待ち時間をどう平準化するかも検討すべきである。（食品物流未来推進会議）
- ・荷待ち時間削減に関して、総入庫量、入庫相手数などにもよるが、トラック予約受付システム等により改善している例が多い。ただし、望む時間枠がとれないことによるドライバーの不満、長距離便等で到着が遅れた場合の処理など、運用上の課題がある。（日本冷蔵倉庫協会）
- ・荷主は社内物流ではパレット化を進めているが、納品先への輸送ではバラ積みになる場合が多い。また、納品先のパレットと統一されていないため、パレットからパレットへの積替作業が発生する場合があり真のパレット化とは言えない場合も多い。また、荷主の生産性向上の目標として「積載効率の向上」が挙げられているが、輸送に際してのパレット化を阻害する要因となりかねないので注意が必要。（全国通運連盟）
- ・鉄道は特定の優等列車や平日の列車の積載率が高くなっている。リードタイムの緩和により一般列車や休日の輸送力を有効に活用することができる。（運輸業、郵便業）
- ・発・着荷主事業者が取り組むべき措置として、貨物鉄道へのモーダルシフトを位置付けてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・賞味期限が短い食品については、リードタイム改善のため多く仕入れるとその分在庫管理が困難になり結果的に食品ロスが発生する懸念がある。（宿泊業、飲食サービス業）
- ・小売店舗にバックヤードがないところが多いため、リードタイムを延ばすのが難しい。（卸売業、小売業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

③「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」の判断基準の取組事項について

- ・リードタイム延長については、自動車各社の物量、荷の特性を考えると、必ずしも延長が効率UPに直接寄与するとは思えない。よって、リードタイムを延長に偏った措置は必ずしも必要ないと考える。（日本自動車工業会）
- ・パレット化へのネックは搬送ラインのモジュールサイズが標準化されていないこと。また、現在の外装サイズでは積付け効率が悪いので、サイズ変更を行う必要がある。（製造業）
- ・ショッピングセンターなどのテナント店舗は守衛が来るまで中に入れず、受入時刻を遅らせたいとの要望も来ている。このため、車両1台で輸送可能な量であるにも拘わらず、店舗開店時間に間に合わせるため複数台で配送を行う必要が生じている。（宿泊業、飲食サービス業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

④「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

- ・規制は1社1社が対象となるが、判断基準の内容の中には1社ではできず、相手との連携でないとできないことが多い。対になってやるべき。相手側がやらなかったことによってうまく行かなかったことは咎められないような工夫が必要では。（卸売業、小売業）
- ・メーカー、卸、小売の三者が互いにそれぞれの状況を理解する場が不足していると感じる。互いに理解する場を設けることで、全体最適の改善策が見つかるのではないか。（卸売業、小売業）
- ・発荷主・着荷主・物流事業者、各々に対する措置だけではなく、三位一体となった取組が進むような政策をお願いしたい。（日本製紙連合会）
- ・発荷主、着荷主、物流事業者が三方一両得になるためには、これらが協力して取り組むことが重要だが、検討素案のスキームでは分断し、個々で計画作成、実行となってしまうのではないか。（農業、林業）
- ・判断基準をつくるとことも含めて業界団体やステークホルダーのお互いの立場を理解し、ぶつかりあう部分を国が間に入りながら、状況を共有する場を作らないといけないかもしれない。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

④ 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

- ・実態として、着荷主からの納入時の時間指定が多いにもかかわらず、納入先で他の納入車両と競合や、待機が発生している。着荷主への働きかけが必要。（製造業）
- ・製品の配達は着側の環境によるところが大きく、着側が同じ物差しを持って取組まないと解決しない。
- ・物流事業者はどちらの荷主にも気を遣うことから、現場改善にもの申す立場としては弱い。個社ごとの対応では限界がある。また、物流事業者の規模によって抱えている問題が異なっている。そのため、着荷主が標準化や効率的な販売物流に協力することを法制度化（義務化）する必要がある。（日本化学工業協会）
- ・着荷主側の措置を設けることには、かなり抵抗があると思う。発荷主から提案を受けなければ対応のしようがない。（製造業）
- ・リードタイムなどはメーカー・卸間だけでは解決しない。製・配・販が連携して物流改善に取り組まないといけない。（製造業）
- ・附帯作業は卸の要望でやっているが、費用負担は発荷主。どの作業をどこに請求すべきなのか国に示してもらいたい。（製造業）
- ・物流改善は着荷主と発荷主の連携が必須だが、そういいながらダイヤモンドサイドがわざわざ物流波動の大きくなるプロモーションをやってしまったたりするのが現状。輸送量の変動が大きいものについて、ダイヤモンドのあり方を考えていかなければならない。（宿泊業、飲食サービス業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

④ 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

- ・計画策定に当たっては着荷主の理解・協力が必要だが難しい。特に問屋はすべての資材を特定の時間にもってこいなどというが、スペースのキャパシティもあり、結局は下せず、荷下し待ち時間が発生する。また、納品回数の削減には1回あたりのロット増が必要だが、納品先の置き場確保、設備投資が必要になってしまう。（製造業）
- ・商業上のパワーバランスの規制が必要。例えば附帯作業の改善については着荷主の協力を得なければならないが、パワーバランスが阻害要因になっている。（製造業）
- ・小売が過度な要求を卸にしてそれが製造業者に遡及する構造がある。（製造業）
- ・製・配・販の一气通貫した物流改善の方策を国が示してほしい。（製造業）
- ・この業界は中間流通がなく、それぞれのメーカーが卸の機能を内包している。リードタイムの話ひとつとっても、メーカー単独で小売と交渉しなくてはならない状況がある。（製造業）
- ・着荷主側に協力を求める必要があるが、製造会社にとっての着荷主である卸売業者のみの問題ではなく、その先の最終消費者に起因した問題もあると思う。（製造業）
- ・食品物流の課題解決には、製・配・販の全体最適を追求することが重要である。（日本スーパーマーケット協会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

④ 「（１）待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」における荷主・物流事業者の連携について

- ・物流問題の解決はサプライチェーン全体の協力・連携によって実現するものであり、個社の規制では全体最適よりも個別最適が優先されることが懸念される。（日本加工食品卸協会）
- ・個別に効率化施策を立案しても全体最適につながらない恐れがあるため、業界別に発荷主・着荷主・運送事業者が目指す姿を合意したうえで、物流生産性向上に係る目標やその実践的な効率化施策を計画するような枠組みとするべきではないか。発荷主・着荷主・物流事業者における協議の場を持ち、課題解決に資する仕組みの構築を優先するべきではないか。（全国農業協同組合連合会）
- ・青果卸売市場流通においては、発荷主、物流事業者、着荷主、顧客、開設者など、テーマごとに全体最適の解決策を検討する体制整備が効果的と考える。（全国中央市場青果卸売協会）
- ・発・着荷主両方の側面から取り組んでいく必要がある。（食品物流未来推進会議）
- ・物流に関する生産性向上への取組を、行政からサプライチェーン全体に対して要請していくことは意義のあることだと考える。荷物や輸送モードの特性・これまでの取組・着荷主との関係性等を含めて個々の業界特性を良く踏まえたきめ細やかな制度設計が必要であり、そのためには官民での密な意見交換・知恵出しが重要。（鉄鋼連盟）
- ・倉庫事業者の計画作成に当たっては、荷主の協力が得られるようなシステムを組み込んでいただきたい。（日本倉庫協会）
- ・荷主が物流事業者を選定する際に、新技術の導入等による物流生産性を向上させた物流事業者が選ばれるような仕組みを構築するとともに、新技術の導入等によるコスト上昇分について、運賃に反映させることで荷主にもコストを負担するような枠組みを設けるべき。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑤「（２）経営者層の意識改革を促す措置」として物流管理統括者の導入案について

- ・役員クラスが物流課題について意識を高めることは、企業での物流関係者のステイタスを上げる意味でも賛成である。（日本化学工業協会）
- ・役員クラスを物流管理統括者に選任して経営者にも物流の課題を意識させるのは重要なアクションだと思う。（宿泊業、飲食サービス業）
- ・経営者層に物流を意識してもらう必要あると考えており、意識改革を促してほしいと考えている。その観点で物流の管理統括者の導入案はありがたい話。（卸売業、小売業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・制度の複雑化や情報収集の困難さ等について、省エネ法における判断基準と同様の課題が発生してこないかを心配している。（製造業）
- ・既に省エネ法が措置されているが、生産性向上と重複する部分が大きく、二重規制になることを懸念している。（製造業）
- ・提出等に関する負担軽減をお願いしたい。（卸売業、小売業）
- ・報告方法は出来る限り簡潔にしていただきたい。（日本製紙連合会）
- ・省エネ法において既に毎年計画を提出しているが、結局また同じことをやるということだと二度手間になるため、効率的にできるように検討してほしい。（製造業）
- ・企業の取組を推進させるために計画及び実施状況を政府に報告させるのは、企業にとって相当の負担になることは考慮いただきたい。（卸売業、小売業）
- ・個々の事業者の取組の進捗管理をする体制をしっかり整備する必要。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・中長期計画の作成・提出において、輸送データ（輸送距離や輸送量・積載率など）が必要になるが、中小企業の物流事業者からもデータを提出いただくことになり、負担を増やすことになる。結果的に走行距離、燃料使用量等のデータの報告は望めないため、算出方法を検討いただきたい。（日本化学工業協会）
- ・輸送量の把握は、新たにやらなければならないためコストになる。（卸売業、小売業）
- ・措置案について、この取組が物流事業者の労働環境改善につながっていくことが見せられると良い。そこが分かるようにしないと事業者は何でやるのかという話になる。取組があるべき姿へどうつながるのを見やすくできると良い。（経済団体）
- ・省エネ法は脱炭素（E）が重要な観点だが、今回の法律では社会課題（S）を目指していくというような発信をしていただきたい。役員のガバナンスの観点も重要。ESGを目指していくということを発信していただけるとよいのではと思う。省エネ法との差別化にもなる。（製造業）
- ・物流効率化に取り組んだ事業者が成長できるような後押しをお願いしたい。（卸売業、小売業）
- ・建材・住宅設備の物流効率化については、「2030年までのアクションプラン」を受けて、初めてサプライチェーンの業界が参加し、今後措置の具体化を図ろうとしているところであり、現時点での規制的措置の導入は時期尚早で混乱を招くことが懸念される。寧ろ、サプライチェーンという枠組みでの取組を促進するインセンティブの強化や誘導的措置が現実的で適当と考えられる。（建材・住宅設備産業協会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・業種特性上、需要の発生タイミングを予測しづらいため、どうしても短納期の依頼となりがちであり、注文後の翌日の朝一で自社に届き、そのまま納品先に輸送するようなケースが多い。制度の導入により従来朝一に届いていた製品が、昼過ぎ等に届くようになると、あらかじめ自社で一定の在庫を確保する必要がある等負担が増加することが見込まれる。どのような負担があるのかについて懸念している。（卸売業、小売業）
- ・ルール化する場合はインセンティブとセットにしてもらいたい。（宿泊業、飲食サービス業）
- ・物流に関しては、経費・タリフの積み上げということを求められているのだと思うが、現状は最終製品の値段は小売で売れる値段の設定となっている。設備投資などのコストは最終製品の価格が上がらないと、分配できない。（製造業）
- ・検討されている毎年度の報告の中身は簡素な方が有難い。（複合サービス事業）
- ・規制をかける等がないとガイドラインと変わらない。規制をかけチェックしていくことを検討いただいているのはありがたい。（食品物流未来推進会議）
- ・省エネと生産性向上は重複する部分が大きく、省エネ法との二重規制にならないように留意が必要。（鉄鋼連盟）
- ・航空業界としては、普段の業務において物流事業者やフォワーダーとのやり取りがメインであるため、これら荷主への措置がどのように生産性の向上に資するのかイメージが湧きにくい。（運輸業、郵便業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・商社等、発荷主、着荷主、物流事業者以外の事業者が、物流事業者の業務に影響を与えることもあるので、そのような者についても、物流の生産性向上についての理解・協力を求めるべき（運輸業、郵便業）
- ・荷待ち削減のための提案をして、荷主から契約先を変更された場合の補償はあるのか。（運輸業、郵便業）
- ・利用運送事業者は、多くの場合貨物集配輸送を他社に委託し、自らは車両運行体制を管理しておらず、かつ、荷主としての実質的権原も有していないことから、そういった業種特性を考慮した制度設計にして頂きたい。（運輸業、郵便業）
- ・受発注における書面の交付や電子データのやり取りは、契約関係のない着荷主が入る中で実効性のある施策が現実的に可能か。（全日本トラック協会）
- ・運賃や事業者が負担している有料道路利用料や契約にない附帯業務・荷役作業などの料金等を確実に収受できる実効性の伴う措置を検討いただきたい。（全日本トラック協会）
- ・業務の繁閑差や突発的な運送依頼に対応するため、他社に業務委託せざるをえない実態がある中でどのようなことができるか。（全日本トラック協会）
- ・実運送を担う事業者が「標準的な運賃」の考え方にに基づき算出した運賃と料金を収受できる仕組みが必要。（全日本トラック協会）
- ・運行管理台帳の作成については、事業者の意見を聞きながら事業者にとって過大な負担とならないよう実効性のある仕組みとすべき。（全日本トラック協会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

1. 「検討素案」について

⑥その他（検討素案における留意事項）

- ・建設現場は基本的に時間を決めて荷物を持ってきてもらう。荷下ろしも機械化されており荷役時間は短い。荷役は軽い安全資材等を除きほとんど行われていない。（建設業）
- ・建設資材の荷姿上パレット化できるところは限られている。（建設業）
- ・大型部材を運ぶ際に特車申請が必要となる場合があり、通行可能時間帯の関係で夜間に運んで待機しているというのがある。（建設業）
- ・船員はドライバー等と異なり各員が別の業務を抱えており、業務形態も様々であるため、荷主による船員の労働時間把握は困難。（運輸業、郵便業）
- ・荷役について、基本は港湾運送事業者が行うが、ケミカル船においては船員がそのまま荷役も担当する。その作業は多岐にわたり作業が4、5時間にも及ぶことがある。本来船員の仕事ではなく慣行としてやっていることなので船員の業務でなくす方向にしてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・省エネ等の観点から先行して物流合理化に取り組んできた事業者が不利な取扱いを受けることのない妥当性のある制度設計をお願いしたい。また、実効性のある政策措置とするためにも、個々の業界特性を踏まえたきめ細やかな制度設計の検討をお願いしたい。（石油連盟）
- ・制度設計にあたっては、先行して物流合理化を進めた業界・企業が不利な取扱いを受けることのない、現実に即した妥当性のあるものになるようお願いしたい。（日本自動車工業会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

① 支援措置関連

- ・コストに関して、パレット化の推進などは、企業の負担は甚大である。政府としては、罰則規定の導入だけではなく、補助金制度導入や動機付けとなる表彰制度等の積極的な支援策を是非検討いただきたい。（日本化学工業協会）
- ・一貫パレチゼーションによる費用増となる部分は物流総合効率化法などでの補助金対応の対象とするなどが望まれる。（日本化学工業協会）
- ・トラックバースシステム導入に際しては費用分担等事業者間での協議が必要。補助金も必要。
- ・パレット納品を進めていくうえで、フォークリフトを運転する人確保するのが大変という問題がある。（製造業）
- ・中小企業へのIT等の導入支援は必要になるだろう。（製造業）
- ・調達物流のコスト負担は着荷主にないため、改善を行うためにはデータ整備が必要であり、そのためのコスト負担が必要。（製造業）
- ・効率化・デジタル化や地球環境対策のための補助・税制。（運輸業、郵便業）
- ・物流生産性向上の取組を実施するにあたっての補助等の支援やインセンティブの仕組みづくり。（日清食品株式会社）
- ・運行管理等のデジタル化を推進してほしい。（ヤマト運輸株式会社）
- ・デジタコ導入支援・ドライバーの労働時間等の状況把握に向けた支援を望む。（株式会社traevo）
- ・検品レス実現のための支援をお願いしたい。（運輸業、倉庫業）
- ・庫内業務の効率化のための環境整備をお願いしたい。（運輸業、倉庫業）
- ・GXの取組に対する支援をお願いしたい。（運輸業、倉庫業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

① 支援措置関連

- ・長期的には、物流業務の省力化機器・装置開発の音頭取りと、費用調達（官産学連携）を検討いただきたい。（日本化学工業協会）
- ・関係者連携による物流効率化の実証実験など誘導政策。（運輸業、郵便業）
- ・荷主・物流事業者間のデータ標準化の促進。（トランコム株式会社）
- ・トラック待機場所がないため、付近のパーキングエリア、食堂等の駐車場、幹線道路の路肩で待機している。荷受時間前の待機場所の確保（工場周辺での休養設備）の充実を望む。（日本化学工業協会）
- ・長距離輸送部分については、スイッチ輸送実施のための中継エリアの整備をお願いしたい。（日本化学工業協会）
- ・輸入貨物の国内転送に伴う環境整備（例；40ftコンテナの鉄道輸送化（トンネルの拡張等））をお願いしたい。（日本化学工業協会）
- ・港湾インフラ整備における支援（船舶大型化への対応・計画水深の確保等）（製造業、近海郵船株式会社）
- ・再配達の削減に当たって、置き配ボックスを増やしていくべき。（卸売業、小売業）
- ・トラックの受け皿となるフレーターの導入のためにリースへの財政投融資等の支援が必要（運輸業、郵便業）
- ・庫内作業について、人がいなくて働き手がいない。解決するにはマテハン機器などへの大規模な投資が必要。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

① 支援措置関連

- ・バス予約システムは、中小企業では初期費用が大きいいため導入が進んでいない。（運輸業、郵便業）
- ・長距離輸送において、ダブル連結トラックの導入が進められているが、駐停車できる場所が少ないとの声が多い。進められているとは思いますが、高速道路におけるSA・PAの駐車枠の増設が求められている。（運輸業、郵便業）
- ・高速道路のSA・PAの取り合いのようになるため、拡充をお願いしたい。有料でも良いので専用スペースがあれば活用したい。（運輸業、郵便業）
- ・他社との連携による中継輸送の取組はあまり進んでいないのではないかと。パートナー企業の選定や車両の管理、貨物の確保など、中小企業のみでの解決は難しいと思われるため、環境整備をお願いしたい。（運輸業、郵便業）
- ・海運を活用したモーダルシフトを推進するためには、トレーラヘッドとシャシーを整備する必要があるが、高額な車両購入に対する補助制度の創設をお願いしたい。（運輸業、郵便業）
- ・トラック等が待機できる休憩所の設置について、関係各所に働きかけてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・航空運送では、トラック予約システム等のシステムは、個別のフォワーダーが導入しない場合もある。導入に際しても、空港管理者やオーナーとの調整が必要。（運輸業、郵便業）
- ・国際貨物では、空港上屋やコンテナターミナルの前面道路や、周辺道路での車両待機が物流生産性を制約するので、主要国際空港・港湾、及びその周辺等において、道路容量や車両待機場の確保等の地域整備や、搬出入車両予約システムの導入等について支援してほしい。（運輸業、郵便業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

① 支援措置関連

- ・現場にバラバラの部品を持ち込むかわりに別の場所に集約してアSEMBルするということを試している。輸送効率化になるがアSEMBルには場所や人を確保する必要がある。またそういった倉庫を公で整備することはできないか。（建設業）
- ・船舶も活用するということであれば、RORO船等も利用していただければと思うが、RORO船においてはバースが不足している。加えて、後背地にシャーシがあると助かる。（運輸業、郵便業）
- ・モーダルシフトにより船舶の活用が増加するのであれば、港の入港料を安くしてもらえると助かる。（運輸業、郵便業）
- ・長距離フェリーを活用した効率的な物流を推進するためには、トレーラーヘッドとシャーシを整備する必要があるが、トラックに比べ、トレーラーヘッドとシャーシの購入費は約3、4割高い。車両購入について、補助制度の創設をお願いしたい。（日本長距離フェリー協会）
- ・冬期の路面凍結の影響により道路状況が非常に悪くなり、車両故障の原因にもなることから道路整備の拡充・充実をお願いしたい。（運輸業、郵便業）
- ・高速道路料金の見直しや公的な施設としてのハブセンターの設置を要望する。（運輸業、郵便業）
- ・情報の種類やその収集・把握の方法によっては、物流事業者及び荷主事業者に大きな負担（情報収集・集計作業、システム改修等）が発生して対応が難しくなる可能性もある。どのような情報、どのような収集・把握方法であれば各業界の物流事業者及び荷主事業者が対応可能か必要に応じた支援策を含め丁寧な検討をお願いしたい。（石油連盟）
- ・所有者不明のパレットを使用しているが、流失等により常に足りない状態であるため、閉じたパレット循環体系をつくる必要がある。（卸売業、小売業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

②制度措置関連

- ・パレット化については必須だが、費用負担の仕組みづくりがポイント。（製造業）
- ・着荷主側で紛失、転用されたパレットの補充が発荷主の負担になっている。ハード面（パレットサイズ等）、ソフト面（プラットフォーム、コード等）の標準化、着荷主による転用を防止することの制度化を早期に国で行っていただきたい。（日本化学工業協会）
- ・レンタルパレットを回収できる仕組みの構築が必要。（松浦通運株式会社）
- ・道路インフラの整備による「車両総重量規制の緩和」等の規制緩和。（製造業、松浦通運株式会社）
- ・特殊車両通行許可制度に関する審査の更なる早期化。（製造業）
- ・輸送重量を緩和してもらわないと、輸送効率を高めていくことは難しい。（製造業）
- ・カーボンニュートラルへの対応を考えれば、今の輸送機材では立ち行かない。トレーラーの長さ・重さについて規制緩和が必要。（製造業、松浦通運株式会社）
- ・高速道路における大型トラックの速度制限緩和。（全国物流ネットワーク協会）
- ・中小規模の事業者への納品時には駐車禁止違反にならざるを得ないところが多い。（製造業）
- ・拠点間の車両の配置転換を容易にしてほしい。（CBcloud株式会社）
- ・車両の共同使用を可能にし、車両の故障時に収入が皆無になることを避けられるようにしてほしい。（CBcloud株式会社）
- ・配送効率の向上のため高速道路の割引等ご支援いただきたい。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

②制度措置関連

- ・現状でも、トラック法や労働基準法に違反して運送を行っている事業者は存在するため、荷主がそのような事業者を利用しないためにも、行政による監査・監督や適正化事業実施機関による巡回指導等の強化が必要。（運輸業、郵便業）
- ・紙・パルプ貨物のように、実重量に対して容積が大きくなるものもあるため、そのようなものについて、標準運賃において、実重量ベースの運賃と、容積ベースの運賃を比較して高い方の運賃が適用されるようにしてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・現在でもタンクローリーは平均90%を超える高い積載率を維持しているが、軽油やA重油等の比重の高い石油製品では重量規制の関係から積載量を調整せざるを得ない。そのため、他の業界関係者からも要望が出ている点であるが、主要道路インフラの整備強化、車両総重量規制の緩和等、更なる生産性向上に向けた環境整備の検討をお願いしたい。（石油連盟）
- ・今後、BEV化進展に伴い自動車重量の増加が見込まれ、成り行きではキャリアカー（車両積載車）の積載台数を下げざるを得ないため、車両総重量規制の緩和を検討いただきたい。また、現在、2輪車はミラー付きでの輸送が義務化されているが、積載率向上の妨げになっているため規制の見直しを検討いただきたい。（日本自動車工業会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

③その他

- ・物流への意識向上や物流ベンチャーが増えたこともあって業界内でも業界間でも標準が乱立しつつあり、混乱し始めている。製品情報・物流情報の標準化ガイドラインの実行性を高める施策（物流標準ラベルを含む）が必要である。（日本化学工業協会）
- ・物流情報のデジタル化について、物流情報標準ガイドラインがあるが、電子帳簿保存法のように時期を決めた法律のような強制力がなければ進まないと思われる。（日本化学工業協会）
- ・発荷主も着荷主も様々なレベルで理解が必要なため、eラーニングのコンテンツ等を官庁や業界団体主導で用意して欲しい。物流会社が置かれている状況を理解してもらうためにも有効ではないか。（製造業）
- ・トラックドライバーの賃金改善は輸送会社がしっかりと図っていくべき。（製造業）
- ・営業用トラック輸送においては、高速道路の利用を基本とした料金設定を推奨してはどうか。（製造業）
- ・多重下請構造も元請事業者が3次、4次の実態を分かっていない状況もある。アンケートしている最中と聞か、物流事業者の実態を把握する仕掛けを作ってほしい。（製造業）
- ・見える化を行うのは結局物流事業者。物流事業者の指導をしっかりとやってほしい。（製造業）
- ・ドライバーは車両効率化を優先することから、朝一集中になっている。また、納品受付が1か所などが理由で多くの車両が順番取り等で早着となり荷待ち時間の延長の要因となっている。トラックの輸送分業（集荷⇒幹線⇒配送）等で荷役の分散化ができないか。（日本化学工業協会）
- ・人手の確保として、外国人労働者の参入を特殊車両に関してお願いしたい。（製造業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

③その他

- ・モーダルシフトについても検討しているが、鉄道については、コンテナサイズが合わない、重くて線路を傷めるという理由で断念した。船舶については、船会社に人員が足りないと言われた。（農業、林業）
- ・物流を見える化するシステムが必要と考えている。（複合サービス事業）
- ・動物検疫をヤードで受けられるようになったら、港湾内の倉庫を通さずに済む。また、検疫関係は原本主義で電子化されていないことも効率化を阻害。（製造業）
- ・着荷主側の設備の構造上、荷役作業を効率化しづらい。（卸売業、小売業）
- ・物流に対する意識の薄い事業者の公表が進むことで、ドライバーに対する無理な要求も少なくなっていくのではないかと。（運輸業、郵便業）
- ・特積事業者は、貸し切りのトラックと異なり、複数個所での荷下ろしが求められるので、優先して荷積み、荷下ろしができるようにしてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・営業用トラックは積載効率において自家用トラックと明確な差があることから、荷主が利用するトラックの営自転換を促してほしい。（全日本トラック協会）
- ・十分なリードタイムを確保することで、積載率を向上させる措置を検討いただきたい。（全日本トラック協会）
- ・車両を保有しない利用運送事業者、物流子会社等への措置が必要である。（全日本トラック協会）
- ・E C 物流において軽貨物事業者（個人事業主）を束ねているトラック運送事業者の実態把握が必要である。（全日本トラック協会）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

③その他

- ・運賃については、現状、物価や燃料高騰しているため1.5倍くらいの規制にしてもらわないと2024年問題に対応できない。（運輸業、郵便業）
- ・荷主に運賃の値上げ交渉をしているが、他の貨物事業者に仕事を取られることも心配している。（運輸業、郵便業）
- ・政府も「下限運賃」と呼ぶか、これは最低レベルで収受すべき運賃であることを周知すべき。（運輸業、郵便業）
- ・着荷主で取り卸し作業をさせられる。他の事業者が同作業を行っているので、作業をさせないように訴えると仕事を切られてしまう。組合のように共同して訴えることが出来ればよい。（運輸業、郵便業）
- ・予約した時間が2、3時間遅れることもある。待機時間中、荷主の敷地内で待機できれば良いが、待機料金を請求されるのを嫌がり、敷地内で待機させてくれない。（運輸業、郵便業）
- ・人手不足のためか、整備工場での整備・点検について、待ち時間や予約が取りにくいなど、時間・手間を要している。（運輸業、郵便業）
- ・配送日を遅らせるなど大手から取り組んでもらうと、中小が交渉する場合も理解が得られやすい。（運輸業、郵便業）
- ・荷主（特に着荷主）へ2024年問題をはじめ物流が抱える問題をアピールしてほしい。（運輸業、郵便業）
- ・他事業者の先進的な取組など紹介してほしい。（運輸業、郵便業）

これまでに頂いた主なご意見（業界団体等）

2. 物流標準化・効率化の推進に向けた環境整備について

③その他

- ・水屋による中抜きが横行していると思う。そうすると適切な運賃で受けることがますます難しくなる。（運輸業、郵便業）
- ・物流にはコストがかかるので「送料無料」という表現を何とかして貰いたい。（運輸業、郵便業）
- ・2024年以降も現状のまま運行し、発見されるまで何もしない事業者もあるのではないか。（運輸業、郵便業）
- ・下請が荷主企業に何も言えないことに関して、他の中小事業者がどのように対応しているか分かるようにしてくれると助かる。（運輸業、郵便業）
- ・労働時間規制は、全国一律ではなく地域に応じて柔軟に適用すべきである。（運輸業、郵便業）
- ・25mダブル連結トラック活用拡大のために環境整備を進めていただきたい。①高速SA/PA駐車マスの確保、予約システムの導入（安全面、迷惑回避の観点）、②自然災害等でのインフラ不全時を考慮した特認道路の拡大と特認手続きの簡素化。（日本自動車工業会）

第1回～第4回までの主なご意見（再掲）

第1回～第4回までの主なご意見（再掲）

（１）物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解 関係

<委員>

- ・消費者も物流エコシステムの参画者として意識する必要がある。
- ・グローバル企業はESG評価に敏感だと思う。ビジネスの環境変化も利用すべき。
- ・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ができないか。
- ・物流危機の解決に向けて、問題意識のない消費者に対して、配達の遅れ、送料の上昇、商品が運べなくなるなどの生活へ影響が発生するというとき、「送料の上昇」をリスクとして消費者に伝えることが、持続可能な物流の実現寄与するのかという点は考える必要がある。
- ・物流に対しては、対価が必要であるにも関わらず送料無料という見方がなされている。送料は間違いなく発生しており、適正な価格を誰がどのように負担するのかといった議論が、持続可能な物流の実現に向けて非常に重要である。
- ・大部分の消費者にとって、物流は目に見えない活動なので、日々の生活が物流業界で働く人々によって成立していることが認識されていない。

第1回～第4回までの主なご意見（再掲）

（２）物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性） 関係

＜委員＞

- ・ガイドラインがこれだけあるにも関わらず物流の問題が解決しないというのは、ガイドラインを守ったらメリットがある、守らなければデメリットを被るという点がはっきりしない点に問題があると思う。
- ・荷役削減や荷待時間削減はガイドライン程度のものしかないことからすると、この部分でもう少し強い強制力が必要なのではないか。
- ・発荷主についてはある程度ルール化されてきているが、着荷主についてはまだまだ不十分だと認識している。
- ・法律やガイドラインについて整理していただき、これまでに様々な対策がとられてきたことは理解した。強制力の有無などにより効力が出ている施策と出していない施策があるのだろう。自覚がない着荷主等を動かすためには対策が必要だと思う。
- ・多重下請構造についても、何らかの手を打たなければならないと思う。
- ・効率化が運賃上昇につながるのかは重要。その意味で、多重下請構造の是正に対してガイドラインがないという点はなんらかの検討をすべき。
- ・ガイドライン等の内容について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにすべき。
- ・規制的措置も必要。インセンティブとの両輪で考えるべき。
- ・トラック事業者の経営改善・経営改革を進めるべき。

＜ヒアリング対象事業者＞

- ・リードタイムの延長によって、モーダルシフトや余裕を持った納品が可能になり、ドライバーの負担軽減につながるため、荷主企業の理解が必要。
- ・自主荷役等の付帯作業により、トラックドライバーの負担や輸送の非効率が生まれているため、商慣習の見直しが必要。

第1回～第4回までの主なご意見（再掲）

（３）物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進 関係

<委員>

- ・現実的な施策は、一人当たりの輸送時間及び輸送量を増加させるもの。待機時間の削減や荷役の削減、モーダルシフトの促進が打ち手として考えられる。
- ・デジタルマッチング等物流DXを進めていくべき。
- ・積載効率の向上を図るべき。
- ・在庫の削減によって輸送に負担がかかってきたが、今後はロットの大きさや混載、リードタイムの問題を含めて議論する必要。国の政策として、輸送を助けるような拠点ネットワークを作っていくべき。
- ・ほとんどの物流事業者は、顧客別・輸送単位別の収益性やコスト構造を可視化していない。それらを把握した上で価格交渉ができればよいし、ダイナミックプライシングにつながれば平準化も進むのではないか。

<ヒアリング対象事業者>

- ・パレットの使用及び管理に関して、発荷主・着荷主の協力が必要。