

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

1. 基本方針について

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

3. 特定事業者の指定基準等について

4. その他

- ・ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容について
- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

1. 基本方針について

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

3. 特定事業者の指定基準等について

4. その他

- ・ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容について
- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

基本方針について（改正法第33条関係）

＜検討事項＞

- 改正物効法では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、**ドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針を国が定める**ため、その**具体的な内容について検討が必要**。

＜基本方針に定める事項＞

- ① 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
- ② 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
- ③ 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、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が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集荷又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
- ⑤ その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

①貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項について

<検討の視点>

- トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義については、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラであり、その担い手の確保に支障が生ずる状況にあっても、将来にわたって必要な物資が必要なときに確実に運送される必要があること
 - ・ 物流は、物資の生産や製造の過程と密接に関連し、かつ、荷主企業、物流事業者（トラック、倉庫、鉄道、内航海運、港湾運送、航空運送、貨物利用運送）、施設管理者、消費者などの多様な主体により担われていることに鑑み、物資の生産や製造を行う者、物資の流通の担い手その他の関係者が連携を図り、その取組の効果を一層高める必要があること
 - ・ 物流の過程において二酸化炭素の排出等による環境への負荷が生じていることに鑑み、その負荷の低減を図ることにより、脱炭素化社会の実現に寄与することが求められていること
 - ・ これらの課題の解決に向けた取組を進めるに当たって、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けてドライバーの運送・荷役等の効率化を推進することは極めて重要であり、何も対策を講じなければ、深刻な輸送力不足に陥るおそれもある中で大きな意義を持つものであること
- こうした意義を踏まえ、ドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標については、荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力して、以下の事項を達成することを目標としてはどうか。
 - ・ 荷待ち・荷役等時間の短縮については、令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、ドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現すること。
このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、1運行あたりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要があり、荷主は1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間について、原則として目標時間を1時間以内と設定しつつ、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮すること
 - ・ 積載率の向上については、令和10年度までに、全トラック輸送のうち5割の車両で積載率50パーセントを目指し、全体の車両で積載率44パーセントへの増加を実現すること

②貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項について

<検討の視点>

- トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するドライバーの運送・荷役等の効率化に関する施策に関する基本的な事項については、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ 国及び地方公共団体は、自らが荷主となる場合は、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置を講ずるよう努めること
 - ・ 国及び地方公共団体は、自らが港湾管理者、空港管理者、卸売市場開設者である場合や、荷主に対して行政財産の使用許可等を根拠に施設の一部を使用させている場合等といった施設管理者となる場合は、その施設の管理に関し、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資する措置を講ずるよう努めること
 - ・ 国は、ドライバーの運転・荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化、物流標準化等に取り組む事業者を支援するため、調査・助言等の必要な措置を講ずるよう努めるとともに、これらの措置に関する十分な情報の提供を行うこと
 - ・ 国は、輸送される物資のトラックへの過度の集中の是正に資するモーダルシフト等に取り組む事業者を支援するため、調査・助言等の必要な措置を講ずるよう努めるとともに、これらの措置に関する十分な情報の提供を行うこと
 - ・ 国は、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう、トラック以外の大量輸送機関による貨物輸送の促進に向けた技術開発、自動運転トラックやドローン物流等の実用化を推進し、これらの成果の普及等に努めること
 - ・ 国は、物流統括管理者（CLO）として物流改善の取組を推進できる人材の確保・育成を支援するため、CLOの役割の普及・啓発などの必要な措置を講ずるよう努めるとともに、これらの人材を支える高度物流人材の確保・育成に取り組むこと
 - ・ 国は、物流が果たしている役割の重要性を物流事業者だけでなく社会全体の共通認識として位置付けるため、広報活動等を通じて、物流の危機的状況や物流に携わる労働者の社会的価値等について、国民の理解を深めるよう努めること
 - ・ 国は、脱炭素化政策、国土政策等と十分に連携しつつ、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な措置を効果的に講ずることができるよう努めること

③貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、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が講ずべき措置に関する基本的な事項について

<検討の視点>

- トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、**貨物自動車運送事業者等、荷主**（発荷主・着荷主）**及び貨物自動車関連事業者**（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）が講ずべき措置に関する基本的な事項については、以下の事項を盛り込んでどうか。

（荷主が講ずべき措置）

- ① 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化により、トラックの積載率の向上等を図ること
- ② 適切な貨物の入出荷日時の設定、トラック予約受付システムの導入等により、ドライバーの荷待ち時間を短縮すること
- ③ パレット等の導入、検品の効率化、バース等の荷捌き場所の確保等により、ドライバーの荷役等時間を短縮すること
- ④ ①～③の実効性確保のため、責任者の設置等の実施体制整備、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと

（連鎖化事業者が講ずべき措置）

- ① 適切なリードタイムの確保により、トラックの積載率の向上等を図ること
- ② 適切な貨物の入出荷日時の設定等により、ドライバーの荷待ち時間を短縮すること
- ③ ①～②の実効性確保のため、責任者の設置等の実施体制整備、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと

（貨物自動車運送事業者等が講ずべき措置）

- ① 輸送網の集約、配送の共同化、帰り荷の確保等により、トラックの積載率の向上等を図ること
- ② 関係事業者が行うドライバーの運転・荷役等の効率化のための取組に協力すること
- ③ 積載率の向上等に伴うドライバーの負荷の軽減に取り組むこと
- ④ ①～③の実効性確保のため、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと

（貨物自動車関連事業者が講ずべき措置） ※港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される

- ① 適切な貨物の入出荷時間の調整、トラック予約受付システムの導入等により、ドライバーの荷待ち時間を短縮すること
- ② 検品の効率化、バース等の荷捌き場所の確保等により、ドライバーの荷役等時間を短縮すること
- ③ ①～②の実効性確保のため、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと

④集荷又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項について

<検討の視点>

- 集荷・配達に係るドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項については、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ 集荷・配達に係るドライバーの負荷の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配送日時を指定したり、多様な受取方法を活用したりするなど、配送サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠であること
 - ・ 国は、「再配達削減PR月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配送時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニ・ガソリンスタンドでの受取り、マンションや民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること
 - ・ 国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路上を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組み、集荷・配達に係るドライバーへの負荷の低減を図ること
 - ・ EC・通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、物流負荷の低い多様な受取方法の選択や配送日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すこと
 - ・ 消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と集荷・配達に携わるドライバーに対する社会的な理解の醸成のため、商取引において物流サービスが無償で提供されていると誤解を招かないよう「送料無料」等の表現は見直しが求められており、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たすこと

⑤ その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項について

<検討の視点>

- その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資する**ドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関し必要な事項**については、以下の事項を盛り込んでいただく。

(物流に関わる多様な主体の役割)

- ・ 消費者である**国民一人一人**は、**物流事業者の負担となる短いリードタイムの是正**のために小売店等の販売事業者が行った取組の結果として、**商品売場で品揃えに影響が及ぶ場合があることについて理解を深める**ことが求められること
- ・ **国**は、地方支分部局と連携しながら、**荷主、物流事業者等に対する規制措置の執行に万全を期す**こと
- ・ **地方公共団体**は、**過疎地域等のドライバー不足や貨物量減少等**を踏まえ、積載率の向上等に資する**共同輸配送等の取組の実施やその拠点づくり**に向けて、**地域の関係者の合意形成に積極的に関与・参加**することが望ましいこと
- ・ 港湾管理者、空港管理者、卸売市場、ショッピングセンター等の**施設管理者**や、商社やEC事業者、プラットフォーム等の**運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者**も含め、**経済界全体**で、**トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資する措置を講ずる**よう努める必要があること
- ・ **元請トラック事業者及び貨物利用運送事業者**は、ドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組について**発荷主から協力を求められたときは、その求めに応ずる**よう努める必要があること
- ・ **レンタルパレット事業者**は、荷役作業の効率化に資する「**標準仕様パレット**」の利用拡大に向けた**発信**を継続するとともに、契約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、**パレットの紛失防止対策**を適切に実施することが求められること
- ・ **レンタルパレット製造事業者**は、**標準規格のパレットの製造・販売、レンタルパレット市場への投入を拡大**するとともに、**安定的に供給可能な生産体制整備**等を実施することが求められること

(ドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項)

- ・ **ドライバーの労働環境の改善**に向けて、**SA・PAや道の駅等において休憩環境の整備を進める**とともに、**ドライバーの日帰り運行を可能とする中継輸送拠点の整備**を推進する必要があること
- ・ **ドライバーの適正な労働時間と適正な賃金の両立**に向けて、**契約内容の明確化**とともに「**標準的運賃**」の更なる浸透を図るなど、官民一体となって**賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備**を進めること
- ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっても、**トラック事業者の法令遵守が大前提**であり、**国**は、トラック事業者の**法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主・元請トラック事業者等に対して、トラックGメンによる是正指導等を徹底**するとともに、**悪質なトラック事業者に対する処分の厳格化**を図ること

1. 基本方針について

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

3. 特定事業者の指定基準等について

4. その他

- ・ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容について
- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

荷主の判断基準等について（改正法第43条※関係）

＜検討事項＞

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第38条

- 改正物効法では、荷主（発荷主・着荷主）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置については**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、**取組事例等を記した判断基準の解説書の作成**も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討が必要**。

＜検討の視点＞

- 荷主の判断基準等では、**基本方針に定められた目標の達成**のため、**業界特性その他の事情を踏まえて取り組む**こととした上で、以下の事項を取組の例として示してはどうか。
（積載率の向上等）
 - ・ トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**適切なリードタイムを確保**すること
 - ・ トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じて**発送量・納入量を適正化**すること
 - ・ 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進**すること
（荷待ち時間の短縮）
 - ・ トラックが一時に集中して到着することがないよう、混雑時間の回避等により**貨物の出荷・納品日時を分散**させること
 - ・ **トラック予約受付システム**を導入すること
（荷役等時間の短縮）
 - ・ パレット等の**荷役の効率化に資する輸送用器具**を導入すること
 - ・ **「標準仕様パレット」**を導入すること
 - ・ バーコード等の商品を識別するタグを導入することにより、**検品を効率的に実施**すること
 - ・ **バース等の荷捌き場**について、**貨物の物量に応じて適正に確保**すること
 - ・ **フォークリフトの導入**や**荷役作業員の適切な配置**等により積卸し作業の効率化を図ること
 - ・ 貨物の出荷を行う際には、**出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- このほか、基本方針に基づき、これらの**実効性確保**に資するよう、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ **責任者の設置等の実施体制整備**を行うとともに、**荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること
 - ・ **レンタルパレット**を使用する場合は、**関係事業者との間で適正な費用分担等**を徹底すること
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと
 - ・ 貨物の運送を委託する際は、**モーダルシフト等による輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正**に努めること
 - ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせない等、**ドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮**すること
 - ・ トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、**正当な対価の目安として物流効率化にも資する「標準的運賃」を参考とする**こと
 - ・ **関係事業者との連携**を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める**こと

連鎖化事業者の判断基準等について（改正法第62条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第46条

- 改正物効法では、**連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）**に対し、**連鎖対象者（フランチャイズチェーンの「加盟者」）**における物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討が必要**。

<検討の視点>

- 連鎖化事業者の判断基準等では、**基本方針に定められた目標の達成**のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこととした上で、以下の事項を取組の例として示してはどうか。
（積載率の向上等）
 - ・ 商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの間に適切なリードタイムを確保できるよう、**適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力を行うこと**
 - ・ トラック事業者の運行効率を向上させるため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じて**納入量を適正化**すること
 - ・ 適切なリードタイムの確保や納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門(物流・調達・販売 等)の連携を促進**すること
（荷待ち時間の短縮）
 - ・ トラックが一時に集中して到着することがないよう、混雑時間の回避等により**貨物の納品日時を分散**させること
- このほか、基本方針に基づき、これらの**実効性確保**に資するよう、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ **責任者の設置等の実施体制整備**を行うとともに、**荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握**すること
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと
 - ・ **関係事業者との連携**を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める**こと

貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正法第35条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、貨物自動車運送事業者等に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討が必要**。

<検討の視点>

- 貨物自動車運送事業者等の判断基準等では、**基本方針に定められた目標の達成**のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこととした上で、以下の事項を取組の例として示してはどうか。
(積載率の向上等)
 - ・ **複数の荷主の貨物の積合せにより輸送網を集約**すること
 - ・ **過疎地域などドライバーが不足している地域において配送を共同化**すること
 - ・ 求貨求車システム等を活用した帰り荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
 - ・ **配車・運行計画の最適化に資するシステム**を導入すること
 - ・ 運送ごとの貨物の総量の増加のため、**輸送量に応じた大型車両の導入**を行うこと
- このほか、基本方針に基づき、関係事業者が行う**ドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組への協力**、積載率の向上等に伴う**ドライバーの負担の軽減**に資するとともに、これらの**実効性確保**のため、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ ドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、**荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供**すること
 - ・ 関係事業者（荷主、倉庫業者等）が**トラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用**すること
 - ・ 取引先に対して、**共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定などの提案**を行うこと
 - ・ 関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める**こと
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと
 - ・ テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など**積載率の向上等に伴うドライバーの積卸し作業の負担低減**を図ること
 - ・ 積載率の向上等に当たっては、**トラックの過積載**など事業の正常な運営が阻害されないよう、**関係法令を遵守**すること

貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正法第53条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制的措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第42条

- 改正物効法では、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について**国が省令で判断基準を定める**こととしており、また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要であるため、それらの**具体的な内容について検討が必要**。

<検討の視点>

- 貨物自動車関連事業者等の判断基準では、**基本方針に定められた目標の達成**のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこととした上で、以下の事項を取組の例として示してはどうか。
（荷待ち時間の短縮）
 - ・ **バス等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、到着時間を調整**すること
 - ・ **トラック予約受付システムを導入**すること
（荷役等時間の短縮） ※港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課される
 - ・ **荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレット等を用意する旨の申し出があった場合には、適正な価格転嫁の下、その申し出に応じる**こと
 - ・ **検品を効率的に実施するための機器を導入**すること
 - ・ **バス等の荷捌き場について、貨物の物量に応じた拡張や雨天時等に対応した施設整備**を行うこと
 - ・ **フォークリフトの導入や荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図る**こと
 - ・ **荷役前後の搬出入の迅速な実施に関するマニュアルを作成**すること
- このほか、基本方針に基づき、これらの**実効性確保**に資するよう、以下の事項を盛り込んでどうか。
 - ・ ドライバーの**荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供**すること
 - ・ 無人搬送機、ピッキングロボット等の**自動化・機械化機器を導入**すること
 - ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など**物流データの標準化**に取り組むこと
 - ・ **関係事業者との連携**を図るとともに、必要に応じて**取引先に対して協力を求める**こと

荷主等の取組状況に関する調査・公表について（改正法第71条※関係）

<検討事項>

※特定事業者に対する規制措置の施行前（公布後2年以内に施行）は、第49条

- 改正物効法では、荷主等の判断基準に関して、国が調査・公表を行うこととされているため、その具体的な内容について検討が必要。

<検討の視点>

- ドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組の実施状況について荷主等を対象とした網羅的な調査を行うことは、事業者数の多さや業種の多様性を考慮すると困難であるため、これらの荷主等との間で貨物のやりとりを行っている物流事業者（トラック、倉庫など）を対象として、定期的なアンケート調査を実施することとしてはどうか。
- 上記の定期的なアンケート調査の実施に当たっては、物流事業者からの回答に基づいて主要な荷主等を抽出した上で、当該荷主等の取組状況について荷待ち・荷役等時間の短縮、積載率の向上等に関する項目別に回答を点数化し、点数の高い者・低い者も含め公表することとしてはどうか。
- その際、中小企業庁が実施している、下請取引に関する「価格交渉促進月間」のフォローアップ調査では、300万社以上の中小企業のうち30万社に対してアンケート票を送付しサンプリング調査を行い、発注側企業の価格交渉・価格転嫁の状況について回答を求めた上で、受注側中小企業10社以上から回答があった主要な発注側企業の状況について点数化・公表していることを参考にしているかどうか。
- さらに、アンケート調査の結果、荷主等において長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、無理な運送依頼等が常態化しているなど悪質な事例を補足した場合には、トラックGメンに情報共有し働きかけや要請等につなげていくことも考えられないか。

1. 基本方針について

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

3. 特定事業者の指定基準等について

4. その他

- ・ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容について
- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

特定事業者の指定基準等について（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。

中長期計画・定期報告の記載事項について（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。

（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。

1. 基本方針について

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

3. 特定事業者の指定基準等について

4. その他

- ・ 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容について
- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について（改正法第30条関係）

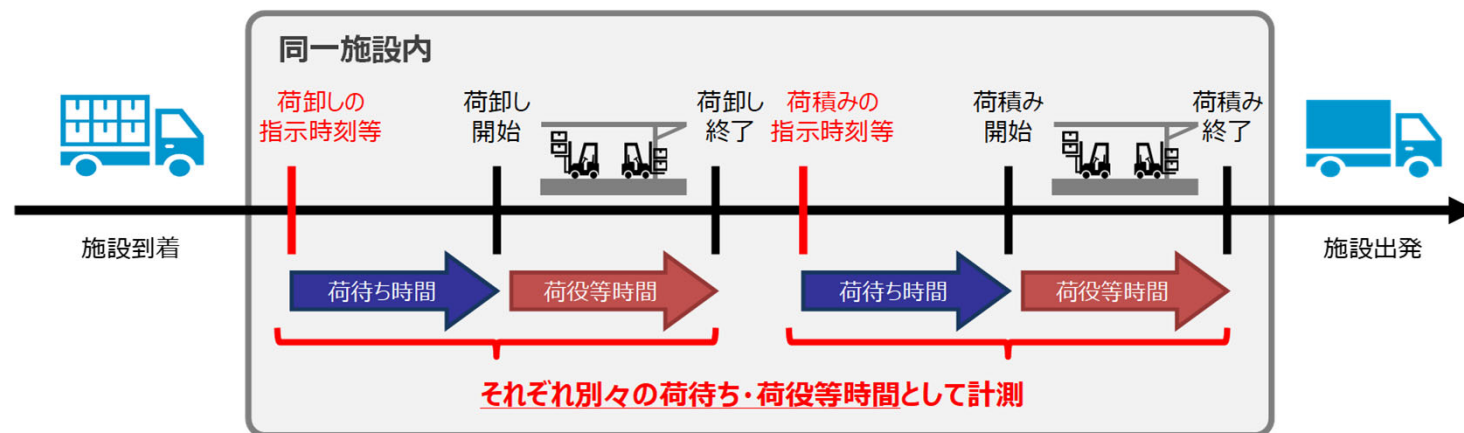
<検討事項>

- 改正物効法では、荷主・物流事業者等が物流効率化のために取り組むべき措置の実施状況の評価の前提となる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法を国が省令で定めるため、その具体的な内容について検討が必要。

<検討の視点>

- 「荷待ち時間」の算定方法は、以下のようにしてはどうか。
 - ・ ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等が指示した到着時刻・時間帯（指示時刻等）以前に到着した場合は、指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
 - ・ ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等の指示時刻等よりも後に到着した場合（ドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合を除く）は、貨物自動車の到着時刻から荷役等の開始時刻まで
- また、「荷役等時間」の算定方法は、ドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替えなど、トラック事業に附帯する業務の開始時間から終了時間までとしてどうか。
- なお、帰り荷の積込みを行うケースや輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に計測することとしてはどうか。

<1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行うケース>



物流統括管理者（CLO）の業務内容について（改正法第47条・第66条関係）

<検討事項>

- 改正物効法では、特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には**物流統括管理者（CLO）の選任を義務付け**。
- 物流統括管理者が統括管理する業務のうち、**下記③は国が省令で定める**ため、その**具体的な内容について検討が必要**。
 - ① **中長期計画の作成**
 - ② **ドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備**
 - ③ **その他ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務**

<検討の視点>

- 物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**であり、改正法に基づく義務等に対して**全社的な責任を持って対応する必要**があることから、以下の業務を規定してはどうか。
 - ・ **定期報告の作成**
 - ・ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する**国からの報告徴収に対する当該報告の作成**
 - ・ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**社内の関係部門（物流・調達・販売 等）間の連携体制の構築**
 - ・ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成**
- また、**フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進**のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら**商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要**があることから、以下の業務も規定してはどうか。
 - ・ **物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のための関係事業者との調整**

荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

<検討事項>

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえると、**荷主企業・物流事業者による物流改善の取組や実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設**に向けて、**改正物効法の枠組みとあわせて具体化する必要があるため、その具体的な内容について検討が必要。**

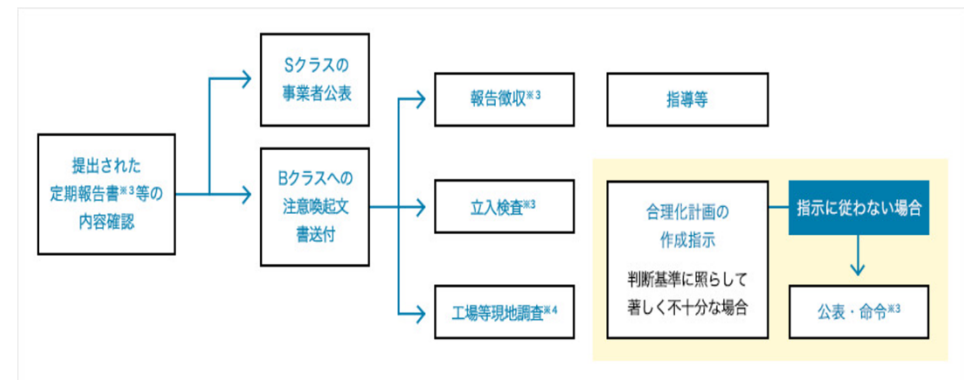
<検討の視点>

- 省エネ法の工場規制では、**事業者クラス分け評価制度**が存在し、省エネ法の**定期報告書等を提出した特定事業者をS・A・B・Cの4段階へクラス分けし、クラスに応じたメリハリのある対応を実施するもの**となっている。

【省エネ法の工場規制における事業者クラス分け評価制度の概要】

Sクラス 省エネが優良な事業者 (目標達成事業者)	Aクラス 省エネの更なる努力が 期待される事業者 (目標未達成事業者)	Bクラス 省エネが停滞している事業者 (目標未達成事業者)	Cクラス 注意を要する事業者 (目標未達成事業者)
【水準】 ※1 ①努力目標達成 または、 ※2 ②ベンチマーク目標達成	【水準】 Bクラスよりは省エネ水準 は高いが、Sクラスの水 準には達しない事業者	【水準】 ※1 ①努力目標未達成かつ直近 2年連続で原単位が対前 年度年比増加 または、 ②5年間平均原単位が5% 超増加	【水準】 Bクラスの事業者の中で特 に判断基準遵守状況が不 十分
【対応】 優良事業者として、経産 省HPで事業者名や連続 達成年数を表示。	【対応】 省エネ支援策等に関する 情報をメールで発信し、努 力目標達成を推進。	【対応】 注意喚起文書を送付し、現 地調査等を重点的に実施。	【対応】 省エネ法第6条に基づく指 導を実施。

行政によるチェック



※1 努力目標：5年間平均原単位を年1%以上低減すること。

※2 ベンチマーク目標：ベンチマーク制度の対象業種・分野において、事業者が中長期的に目指すべき水準。

※3 定期報告書、中長期計画書の提出遅延を行った事業者は、Sクラス事業の公表・優遇措置の対象外として取り扱うことがあります。

(出所) 経済産業省資源エネルギー庁「省エネポータルサイト」から抜粋

- 上記の制度を参考に、**改正物効法でも類似の評価制度を創設し、荷主・物流事業者等が提出した定期報告書等の内容を確認の上、判断基準に基づく取組の実施状況について優良な事業者、更なる努力が期待される事業者、停滞している事業者、注意を要する事業者のランク評価等による見える化を行い、消費者や市場からの評価につなげてはどうか。**