

※前回から追加したご意見等は赤字

合同会議におけるこれまでの議論等

これまでの経緯等

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 **第1回合同会議**を開催し、規制的措置の施行に向けた検討を開始
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換 ※今後も必要に応じて実施予定
(現時点では、荷主関係**53**団体、物流事業者関係7団体 等)
- 2024年8月26日 **第2回合同会議**を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- 2024年9月26日 **第3回合同会議**を開催し、取りまとめ案について審議



- 2025年4月（想定）
法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
- 2026年4月（想定）
法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等

これまでにいただいた主なご意見（基本方針①）

＜合同会議委員＞

- ・トラックがトンベースで9割の輸送を担っていることを示してはどうか。
- ・荷待ち時間等については思い切った目標設定。他方、複数箇所での積卸しを行う運送形態について、どの程度短縮できたかその後の実態調査をしてほしい。
- ・一荷主として運送全体の荷待ち荷役等時間の把握は困難ではないか。トレーサビリティの確保が課題ではないか。
- ・積載率の定義を明確にすべき。改善に向けてどのように積載率を計測すべきか。また、目標は幹線とラストマイルで分けて提示したほうがよいのではないか。
- ・積載率は現状重量ベースとなっているが、軽くて嵩張るものを運んでいて積載率が低いというケースもあるのではないか。そうした場合には、重量ベース以外のデータもとるべきではないか。
- ・広報活動や脱炭素化政策・国土政策との連携は大変重要であり、国として責任をもって取り組むべき。また、物流効率化が脱炭素化に寄与することを盛り込めないか。
- ・施設管理者について言及があるが、解説書等も作れるとよいのではないか。
- ・デジタル化の推進に関連して、デジタコによってきちんと実態を把握できるようにしていくべき。
- ・DXを推進すべき。
- ・物流情報の共有化を進めていくことが荷物の平準化等に貢献するのではないか。
- ・悪質な事業者に対しては、トラックGメンのみならず公正取引委員会等との連携も強化して対処すべき。
- ・政府の方針として、脱炭素化にも寄与する鉄道や海運へのモーダルシフトを推進することを記載すべきではないか。
- ・積載効率が実車率と通常の積載率のかけ算であることを踏まえると、積載効率の目標については、幹線とラストマイルの区分や、実車率と積載率に分けた提示などが必要なのではないか。
- ・データ標準化の例示として、商品、事業所等のコード体系を示すと分かりやすいのではないか。
- ・B to C 配送に限らず、農水産物の生産地やメーカーの工場から販売店までのB to B の配送においても、売場にいつでも欠品なく商品がそろっていることを当たり前とする風潮に疑問を呈する姿勢も今後必要になってくる。

これまでにいただいた主なご意見（基本方針②）

<合同会議委員>

- ・過剰包装問題などの他の社会課題について、消費者が能動的に物流問題に関わることで生じる新たな変化に期待。
- ・送料無料表示のやめ方については色々な方法があるだろう。事業者からの前向きな改善提案に期待。
- ・国は、物流に対する国民の理解と行動変容につながるように、事業者も巻き込んだ広報活動に力を入れていただきたい。
- ・待機場所がないことが現場の負担となっている。基本方針の中で待機場所の確保について触れるべきではないか。
- ・高速道路の利用による移動時間の短縮はトラックドライバーの拘束時間の削減に有効なので記載すべきではないか。
- ・「標準的運賃」について、適切に見直しを実施していくことについて記載すべきではないか。

<各種業界団体>

- ・荷待ち・荷役時間の削減目標について、1 運行当たりの荷待ち・荷役時間の合計が 2 時間以内なのか、一拠点当たりの限界が 2 時間以内なのか分かりづらい。
- ・1 運行 2 時間の目標は、複数箇所での荷積み・荷卸しをする場合は難しいのではないか。
- ・1 運行を前提に、2 時間以内はもとより、1 時間以内を目標とするのは非現実的であり、現実と乖離した目標設定では各社の改善が進まないのではないか。
- ・重量物などの場合、積卸し作業を急ぐと災害につながるおそれがあり、安全面の確保を前提とした効率化を理念とすべき。
- ・施設管理者が納品時間を決めている場合は荷主がコントロールできないということもある。施設管理者を含む物流に関わる事業者に対するガイドラインが必要ではないか。
- ・リードタイムの延長やそれによる店頭での欠品について、国民に許容してもらえるよう理解増進を図るべき。
- ・消費者だけでなく、B to Bでの再配達・返品の削減も記載すべき。
- ・「標準的運賃」と適正運賃料金の収受については、荷主が講ずべき事項として位置付けるべき。
- ・物流の改善については、長距離輸送や車両が集中する拠点、バラ輸送といった非効率な荷役等が行われている拠点に重点をおいて取り組むとともに、貨物の品目による特性を踏まえる必要があるのではないか。
- ・制度設計の際には、自主行動計画に記載された各業界の特殊事情を考慮した内容とすべきではないか。

これまでにいただいた主なご意見（判断基準等①）

＜合同会議委員＞

- ・現在発注が前日夕方に行われている商慣行があるため、それを前倒しする効果は大きいのではないか。
- ・適正なリードタイムの確保について、例えば高速道路の速度制限の引上げによりリードタイムの理論値が短くなるのではないかと現場の懸念もあり、実態に即したリードタイムとすべきではないか。
- ・共同配送は、運送事業者のみならず荷主間の協力も積載効率向上に寄与するのではないか。
- ・予約システムの導入に際して、解説書等で使い方をしっかり示してほしい。
- ・予約システム導入だけでは荷待ち時間の解消につながらない。予約がとれない荷物の輸送や販売を規制する、もしくは施設を別途設ける、増床する等の対応を義務づけることが必要ではないか。システム導入により実際に荷待ち時間が減ったかを判断基準とすべきではないか。
- ・予約システムについては、そのシステムを導入する主体は誰なのか、システムのガバナンスをどう考えるべきか整理すべき。
- ・事前出荷情報（ASN）を用いた検品レス化を進めるべきではないか。
- ・ペーパーレス、伝票レスを強調すべきではないか。
- ・伝票レス等に向けては物流の事業所コード等の前提を整備する必要があるのではないか。
- ・パレットの標準化は積載率の向上や共同配送の実現にもつながると思うが、全体像がみえてこない。
- ・判断基準はもう少し階層的に整理すべきではないか。目標と施策例は分けて記載すべきではないか。
- ・輸送需要の繁閑への配慮が必要であり、4月や12月は対象外とするなどの措置が有効ではないか。
- ・輸送温度が違う荷物についてはそれぞれ別に扱うのか、集約化するのか、整理が必要ではないか。
- ・商慣行を変革する交渉の場を用意すべきではないか。
- ・予約システムの導入については、運送事業者が納品ごとに異なるシステムを利用することの負担軽減が進むように統一や連携などを検討してもらいたい。
- ・「取り組むべき措置」を行う前提として、発着荷主間や荷主・物流事業者間の取引条件の見直しがあることを明示すべき。
- ・一つの指針で個々の業界の事情に全て対応するのは不可能であり、業界ごとに個別に対応すべき部分はどうしても出てくる。

これまでにいただいた主なご意見（判断基準等②）

＜合同会議委員＞

- ・トラック事業者が講ずべき措置として記載されている複数荷主の貨物の積合せや復荷の確保、配送の共同化については、荷主や連鎖化事業者が主体となる場合も考えられるため、関連箇所に記載すべきではないか。同様に、配送ルートを選定についても荷主や連鎖化事業者を含む記載とすべき。
- ・配車運行計画を最適化するシステムを導入することについても、荷主主導で取り組む場合もあるため荷主側にも記載すべきではないか。
- ・異常気象時の無理な運行については、優越的地位の濫用として取締りを一層強化すべき。
- ・積載率の向上を妨げる多頻度少量輸送をある程度規制していく必要があるのではないか。
- ・契約書に記載のない荷役については行う義務がないことを明示して、きちんと契約書を作成することも必要ではないか。
- ・食品物流に関しては、期限管理が非常に煩雑であるという問題があり、管理基準自体の緩和が重要ではないか。
- ・メニュープライシングについて記載した方がよいのではないか。

これまでにいただいた主なご意見（判断基準等③）

＜荷主関係団体＞

- ・現在でもリードタイムを十分とっている場合、積載率が100%に近い場合、荷待ち・荷役等時間が発生していない場合等、すでに効率化が達成されている場合の取扱いを解説書等に記載したほうがよい。
- ・貨物の形状等によっては、段積みが困難で積載率を上げられない場合、貨物が小さく個別配送が多い場合、鉄鋼や精密機器を扱うためパレット化になじまない場合がある。また、どうしても手荷役が必要な場面や安全面への配慮が必要で荷役時間が一定程度かかる場合もある。これらの業種特性に配慮してほしい。
- ・第一種荷主として積載率の把握・向上に取り組むことは可能だが、第二種荷主としての積載率の把握は困難。
- ・トラック予約システムは単に導入するだけではなく、前後の配送先も含めたスケジュール調整や利用率の向上など、有効に活用することが重要。
- ・時間調整のために予約システムを導入した場合も、運送会社と連携して使用してもらう必要がある。
- ・着荷主から早期の納入が求められる場合等があるため、着荷主側にも義務がかかっていることを分かりやすく見せてほしい。
- ・納品日時の調整は可能だが、場合によっては在庫置き場の確保が新たに必要。
- ・納品期限の緩和や年月表示化、事前出荷情報の提供も記載できないか。
- ・出荷側の伝票情報の統一やデジタル化、ドライバーの入構時間や出構時間のデジタル手法での把握ができると現場の改善につながるのではないか。
- ・パレットの種類が様々である場合、かえって非効率なケースがある。
- ・パレット化は、発荷主でのパレタイズ、着荷主での発注ロットの見直しなど双方の取組が重要。
- ・標準仕様のパレットの具体的なサイズ、費用負担のあり方を明記すべき。
- ・業界特殊性上、これ以上荷待ち時間等の短縮が難しいケースがあり、判断基準で配慮してほしい。
- ・中小企業にも判断基準に基づく努力義務がかかるため、それに留意した規定とする必要がある。
- ・判断基準について、具体的な事例を可能な限り多く記載してほしい。
- ・自主行動計画に盛り込んで取り組んでいることを引き続き行うことで法律上の努力義務が達成できていると言えるような枠組みにしていきたい。

これまでにいただいた主なご意見（判断基準等④）

＜荷主関係団体＞

- ・改正法の成立前から先行して努力してきた事業者が不利な扱いを受けることのないような制度設計が望まれる。
- ・着、発、サプライチェーン全体で物流をどのように合理化していくかが今後のテーマ。現在の案は、自拠点のチェック・報告が中心となっているが、着荷主の場合は取引先や物流事業者の協力も必要となることも踏まえるべきではないか。
- ・物流標準化の取組については、品目・分野別の特殊事情や現場課題に起因し、時間を要するケースがあることに配慮して進めるべき。
- ・荷役時間と荷役等時間の短縮という目的を実現するために、荷主事業者が直接トラックドライバーとコミュニケーションを取ると、その行為が偽装請負と認定されるリスクがあると懸念。判断基準の解説書においては、荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた、偽装請負とならない荷主とトラックドライバーとのコミュニケーション事例を示して欲しい。

これまでにいただいた主なご意見（判断基準等⑤）

<物流事業者関係団体>

- ・トラック予約システム等の導入でかえって事業者の負担が増えないよう、導入のみを基準とするのではなく、荷待ち時間が実際に削減できるかが重要。また、ドライバーの利便性向上のため、共通のアプリにまとめたり、ドライバー側の配送スケジュールを考慮した日時指定が行えるようにすべきである。
- ・荷主の取組によって波動の改善がなされるとよい。
- ・繁閑差の平準化が容易でない場合は、納入単位と回数の集約に取り組むことが効果的。
- ・納入時刻に遅れるとペナルティが発生する場合もあり、納入時刻に対して余裕を持って現場に入っている実態がある。
- ・荷主がパレットを使用した場合、例えばばら積みで2時間かかる作業が15分で終わる感覚であり、効率化に非常に有効。他方、パレットを使うかどうかは荷主の方で判断するものであり物流事業者側から要請できない実態がある。
- ・パレットの言及だけではなく、パレットに適合する包装資材の導入も必要ではないか。
- ・標準仕様パレットを積極的に使用して効率化することを荷主に提案するとともに、同業者とも連携して導入を促進することが重要。
- ・フォークリフトの導入やバースの拡充など設備投資が必須と見える記載は避けるべきではないか。
- ・バース等の確保については、貨物自動車関連事業者と荷主とで表現ぶりを変える必要は無い。実質的に求められる対応は同じ。
- ・ASNの事前提供は倉庫側の取組において重要な前提条件。容積、重量、寸法の情報が事前に入手できるとなるとよい。
- ・倉庫における効率化は、荷主側から、発注・受注時間の前倒しや入出庫情報の事前把握、物量波動の平準化、検品の適正化の協力をしてもらう必要性が高い。
- ・倉庫においては複数荷主からの寄託を受けているため、個々の荷主が対応するだけでなく、倉庫側で全体の調整が行えるとより効率化を達成できるのではないかと。具体的には入出庫日程や量の調整等が挙げられる。
- ・中小事業者におけるDXや物流効率化の取組の促進のためには、システムやデータの標準化とそのための支援が必要。
- ・車上渡し、軒先渡し等のルールが混在しており、事業者間の話し合いによる整理が必要。
- ・荷待ち・荷役等時間を計測するためには一定の費用と事務負担が生じ、荷主にこれらの時間の情報を提供する際の負担が大きい場合は、料金を頂く必要があると考えている。

これまでにいただいた主なご意見（荷主等の取組状況の調査・公表）

＜合同会議委員＞

- ・荷主と物流事業者の日頃の付き合いもあるので、双方の関係性を崩さずに、かつ、本音を引き出せるような方法にすべき。
- ・積載率、荷待ち時間等の現状や荷主が講じた施策の内容が把握できるようなものとするのが有効ではないか。
- ・調査公表について、進んでいる事業者も遅れている事業者もとあるが、遅れている事業者の公表は企業評価に響くので慎重に検討すべき。**ただし、問題があるものは積極的に公表や指導をして改善させるべき。**
- ・**積載率や荷待ち・荷役等時間の調査・公表をしっかりと実施して、産業全体としての進捗を見ていく必要があるのではないか。**

＜各種業界団体＞

- ・調査・公表については、アンケートに基づく場合、恣意的な結果とならないよう公平性を担保してほしい。
- ・公表される前には、その内容について、事前に抗弁する機会を設けてもらいたい。
- ・**好事例は積極的に事業者に共有すべき。また、点数の高い者・低い者も含め公表するとあるが、低い者の事業者名を公表する場合には、事実確認をしっかりと行った上で、荷主事業者と物流事業者の双方にとって公平・公正となるように運用すべき。**

これまでにいただいた主なご意見（荷待ち・荷役等時間の算定方法）

<合同会議委員>

- ・附帯業務の有料化という話がある。一方で、今回附帯業務も荷役等時間に入っているが、前提論としてドライバーにこうした業務を行わせることの是非について整理すべきではないか。
- ・荷待ち時間はドライバーの休憩時間として有効なケースもある。荷待ち時間に対して明確に対価が支払われているケースは、規制の対象外とすべきではないか。
- ・荷待ち時間は休憩時間としての側面もあると思うが、休めていないのに休憩時間として処理されている場合も多々あるので、厳格に考えるべきでないか。
- ・トラックドライバーが一日何分、荷待ち・荷役等をしているかを集計する方法を整理すべきではないか。

<荷主関係団体>

- ・一つの車両に複数荷主が混載した場合の荷待ち時間等の定義はどうなるのか。
- ・計測対象は主たる事業に限るのか。例えば機材の運搬は設置までがサービスとして入っており、その場合も荷役に含まれるのか。
- ・日用品の運搬、従業員のための弁当の搬入等の輸送もあり、何を荷待ち時間等の計測対象とするのか示してほしい。
- ・荷待ち時間の計測開始時間を指示時刻とするケースについては、トラック予約受付システムの導入が前提となるかと思うが、こうしたシステム等を活用しなくても特段問題が発生していない荷主事業者もいる。また、システムを導入しても輸送事業者が指定時刻に前後して到着する場合もあるので、指示時刻基準での計測は必ずしも適切とは言えないのではないか。

<物流事業者関係団体>

- ・時間指定がない場合や幅広い時間帯の指定（午前、午後等）の場合は荷待ち時間の起点はどう考えればよいのか。
- ・休憩時間と見なせるラインの区別についてはしっかりすべき。特段の作業をしていなくても、いつでもトラックを動かせるよう運転席で待機しているというのは休憩ではないのではないか。
- ・倉庫における荷待ち時間の起点については、到着し、かつ、受付を終了した時点とするべきではないか。

これまでにいただいた主なご意見（指定基準等①）

＜合同会議委員＞

- ・倉庫の保管量については、入出庫量を基準にすべきではないか。
- ・特定トラック事業者については、もう少し対象を広げていくべきではないか。
- ・荷主の特定化を図ってガイドラインを提示し、その後倉庫業者やトラック事業者を指定して、再委託も含めたガイドラインを提示していくべきではないか。
- ・特定事業者にならないような中小事業者にどうやって取り組ませるかが肝要ではないか。
- ・着荷主の重量把握に当たっては、発荷主側の出荷データ中の重量データを活用できるようにするなど、DXが有効ではないか。
- ・重量把握に際して、金額換算等に当たっての業種別の基準が国から示されると分かりやすいのではないか。

これまでにいただいた主なご意見（指定基準等②）

＜各種業界団体＞

- ・第一種荷主としての重量であればある程度把握可能だが、第二種荷主としての重量把握はより困難。
- ・第一種荷主が特定荷主であれば重量を把握しているだろうが、第二種荷主ごとに切り分けているかは不明。また、特定荷主でなければ把握もしていない可能性があるのでは。
- ・自社の拠点間において外部に輸送を委託した場合、第一種荷主として発側と着側のどちらも重量を算定することになるのか。ダブルカウントになるのではないか。
- ・発荷主側においても、容積勝ちの場合は重量を量る必要がないケースが多く、把握できていない。
- ・アイテム数が膨大であったり、重量ではなく個数・体積・金額などで取扱量を把握している物品があったりするため、国から簡易に重量換算する方法を示してほしい。
- ・本法において第一種荷主にあたる配送パターンについては、省エネ法における荷主に該当しトンキロベースで算定をしているため重量は把握可能であるが、運行契約を運送会社と締結していない第二種荷主については把握が難しい。
- ・重量の把握は難しく、なんらかのみなしの計測方法を示していただきたい。売上高で重量を推計しても良いのであれば比較的容易に算定が可能。
- ・商品マスタで重量のデータを全て取ることが可能であれば集計が可能かもしれないが、生鮮品等のように個数・体積などで取扱量を登録していてそもそも重量が登録されていないケースや、膨大なアイテム数がある中で単位がkgやg（グラム）、ミリリットル等バラバラの単位で登録されており、統一して集計することは非現実的。
- ・4トン車で運んできたら4トンと見なすなど、車両の積載量に基づく概算はありうるか。
- ・重量物を扱う業界では、従業員数名程度の零細事業者でも荷主としての貨物重量が10万トンを超えるケースがあり、こうした零細事業者が特定事業者該当すると、書類作成等の事務負担が大きい。従業員が一定数以下の事業者は特定事業者の措置を免除するなどできないか。
- ・特定事業者の指定の単位を明示すべき。
- ・取引形態・物流形態ごとに、だれが第一種荷主・第二種荷主になるのか、どの荷物が重量把握や努力義務・義務の対象となるか、図解やパンフレットでわかりやすく示してほしい。

これまでにいただいた主なご意見（中長期計画・定期報告の記載事項①）

＜合同会議委員＞

- ・中長期計画の作成提出を5年に1度としているが、毎年作成することとしてもよいのではないか。
- ・特定事業者以外でも自ら進んで報告したい事業者がいれば報告を受けてもよいのではないか。
- ・リードタイムの確保やASNの導入など事業者間の連携は必要。事業者間の協力についても報告項目に含めるべきではないか。
- ・ASN、伝票レス、標準パレットの活用等、具体的な整備項目がいつまでに実施されていればどのレベルにあるのか、という指標になるガイドライン等の作成が必要ではないか。
- ・法目的はドライバーの荷役等時間の短縮であるため、中長期計画については、（他の事業者でなく）ドライバーが実施する荷役等時間の削減について記載するよう、計画の作成の手引きなどで説明すべき。
- ・全数計測が困難なことは理解した上で、サンプリング等の手法を用いることについて客観性の担保、恣意性の排除は重要。
- ・「標準的運賃」では荷待ち・荷役料金の収受を掲げる一方、今回の法律ではサンプリングも許容することとなる。料金収受の土台としてきちんとした時間計測があると思うが、他の政策と整合が取れているのかという点は重要。
- ・荷待ち時間等の把握について、時間を把握することが目的ではなく、どのような問題が発生しているのかを荷主企業に把握・認識してもらって改善してもらふ趣旨であることから、全数計測にこだわる必要はないのではないか。
- ・サンプリング手法について、1年間の計測は厳しいのではないかと。特に繁忙期に計測を行うことは事業者にとって相当な負担増加につながる可能性が高いため、避けるべきではないか。

これまでにいただいた主なご意見（中長期計画・定期報告の記載事項②）

＜荷主関係団体＞

- ・取組の効果を定量的に見た場合、一方が良くなっているにもかかわらず他方が悪化していることもあることから、なぜそのようになっているのかも説明するような報告体系にしてほしい。
- ・トラックドライバーの負担をほとんど発生していない荷主については、報告の負担を軽減してほしい。
- ・荷待ち時間や荷役作業時間等は極めて短いにもかかわらず、取り扱う貨物が重厚長大であるために特定荷主として指定されるような事業者は、荷待ち時間等の計測の免除・簡素化や中長期計画の策定と定期報告の負担を軽減すべき。
- ・予約システムがあれば全施設全運行での計測も不可能ではないが、予約システム等を導入しているところは現時点では多くはない。また、荷待ちが生じていない拠点にシステムを導入することは合理的でなく、管理が必要な拠点を整理・特定することが必要。問題のある拠点の実態を把握し、改善につなげるというPDCAが回る仕組みにする必要がある。
- ・システムを入れていない拠点は入構・出構時に受付簿にて受付を行うため、アナログではあるが荷待ち時間等の把握は可能。一方、コストが非常に高い。
- ・全運行の荷待ち時間等を把握するとなるとトラックドライバーの協力が不可欠だが、ドライバーの個人スマホが使えないケースもあるため、新たな工程を増やすこととなりドライバーへの負荷も相当かかってしまうのではないか。
- ・10日間ほどの計測でも、どの拠点で荷待ち時間等がかかっているのかなど、ある程度の傾向は把握はできた。
- ・全運行の計測は負担面から現実的では無く、サンプリングでの実測を認めていただくとともに、サンプリング数のガイドも提示いただきたい。その際に、物流事業者から運転日報、デジタルタコグラフ等のデータを提供いただきサンプル把握することも手法の1つとして認めてほしい。
- ・寄託倉庫側からの情報提供を受けるのは難しい。寄託契約に荷待ち・荷役等時間の計測については入っていない。対話する機会があれば、こういった取組をされているかコミュニケーションを取ることが精一杯。
- ・寄託倉庫には、貨物管理・作業を委ねているので、貨物自動車関連事業者側で計測/把握/改善することが基本ではないか。特に専用スペースでない場合は、他社荷物との共有のため、自社のみで改善することは不可能であり、貨物自動車関連事業者側で計測、把握、改善することが望ましいと言わざるを得ない。
- ・荷待ち時間及び荷役等時間の短縮のために荷主が寄託先で行えるドライバーへの働き掛けやコミュニケーションの具体例について、偽装請負のリスクも踏まえ、整理する必要があるのではないか。

これまでにいただいた主なご意見（中長期計画・定期報告の記載事項③）

＜荷主関係団体＞

- ・業界によって標準的な荷役等時間が異なることから、業界特性に応じて報告が免除される時間を設定すべきではないか。
- ・荷待ち時間はほとんど発生していないが、重量が重い貨物を取り扱うため、効率をよくするためにやっではいるものの安全手順を守りながら荷役を行っており時間がかかってしまう。急いでやると事故がでてしまうのでやむを得ない部分。
- ・重量物を荷主側の職員がクレーン等で荷下ろしする場合など、ドライバーが荷役作業を行わないケースでは、荷役等作業時間の計測を免除していただきたい。
- ・重量物を扱う業界では、従業員数名程度の零細事業者でも荷主としての貨物重量が10万トンを超えるケースがあり、こうした零細事業者が特定事業者に該当すると、書類作成等の事務負担が大きい。従業員が一定数以下の事業者は特定事業者の措置を免除するなどできないか。
- ・まずは荷待ち・荷役時間が1時間を超えるような拠点を重点に取り組むことが必要ではないか。
- ・荷待ち時間と荷役等時間を分割せずに合算して計測し、計測開始時刻と計測完了時刻は、それぞれ入構時刻と出構時刻とするのが適当ではないか。
- ・全数計測はコストが高過ぎるため現実的には難しいと考えている。サンプル調査形式を基本とすべきではないか。また、業界の実態も確認した上で、国がガイドライン等で大まかな指針を示すべきではないか。
- ・実態把握はもちろん大事かと思うが、課題の大小様々な物流形態があり、現場と物流事業者にも負荷がかかるので、実態把握が目的とならないように配慮する必要がある。

＜物流事業者関係団体＞

- ・制度に習熟するまでは過度な算定を求めるべきではない。
- ・寄託倉庫についても荷主の自社施設と同様に計測をして、倉庫における荷待ち時間等の短縮に協力していただきたい。

これまでにいただいた主なご意見（物流統括管理者の業務内容）

＜合同会議委員＞

- ・物流統括管理者については、単なる物流部長ではないということをしっかりと示していくべきではないか。企業間で職位が異なると交渉が進まないのではないか。
- ・物流統括管理者の仕事量が増加するため、DXで業務効率化を図っていくべき。
- ・物流統括管理者の理想形がCLOということかもしれないが、両者は厳密にはイコールではないので使い分けを考えるべきではないか。
- ・CLOの業務内容について、社内の関係部門（物流・調達・販売等）の内訳に、開発・生産部門も明記してはどうか。また、調達先・販売先も社外の連携先として明記すべきではないか。
- ・在庫を管理することはリードタイムをコントロールすることであり、それによって積載効率が向上するものであることから、物流統括管理者の役割として在庫管理を記載してもよいのではないか。

＜各種業界団体＞

- ・特定第一種荷主又は特定第二種荷主の片方だけに指定された場合、指定された方の輸送だけについて業務を行うのか。
- ・ホールディングス会社の下では、別々の会社が物流部門（海運、陸上輸送等）と販売部門を所管している場合など、CLOをホールディングス会社から選出することがふさわしいケースもあるのではないか。
- ・伝票が絡むので経理部門との調整、3便体制を2便体制に変更し、発注の仕方が変わったためシステム関係部署も関わってくる、そう考えるとやはり全社的に意思決定ができる人が望ましいのだが、このままの規程だと法律上のCLOは定期報告書の責任者に閉じてしまうのではないか。
- ・CLOの人数については、複数人の選定が可能なのか。

これまでにいただいた主なご意見（物流改善の取組の評価・公表）

<合同会議委員>

- ・ベンチマーク指標の話があったが、先行して取り組んでいる業界のためにも絶対評価でやるべき。
- ・物流改善の取組が企業の社会的評価に反映されるような方策を追求すべき。
- ・SABC評価について、省エネ法は定量化できるからやりやすいが、今回の場合は非常に厳しいと思う。SはともかくBCは厳しい。
- ・物流効率化のためには、事業者の相互協力が必要であるが、相乗的な効果を評価に盛り込むべきではないか。
- ・公平性の担保に関して、「あるべき姿」に向けた客観的なステップ（取組段階）を提示してはじめて客観的な評価ができるものとするべき。

<各種業界団体>

- ・すでに十分取り組んでいる部分について更なる改善をすることは限界があるので、配慮が必要。
- ・物流改善は自社だけでなく物流業者や発・着の相手側など他社の協力が不可欠であるため、発・着の相手側の物流効率化に協力したかどうかを評価の観点に含めるべきであり、また、省エネ法の工場規制のように個社で改善できる取組の評価制度がなじむか疑問。
- ・業界単位どころか事業者単位でも輸送する貨物の内容により荷待ち・荷役時間が異なるため、省エネ法のようなベンチマークを設けることは難しいのではないか。
- ・現在でも荷待ち・荷役時間等の短縮に取り組んでいるが、安易にさらに短くすることは作業安全性に影響する可能性を懸念するため、安全作業を優先・確保した結果、評価が低くなるという評価方法にはならないよう工夫してほしい。
- ・評価に当たっては、自社の取組に影響を及ぼす取引先等の取組状況も含め総合的に勘案するべき。
- ・一定の評価・公表は必要と思うが、評価の公平性について配慮すべきではないか。状況を可視化し、公平・定量的に判断する手法がまだ十分ではないので、優良事例を公表する、優良事業所にインセンティブを付与する、本当に悪質なところを指導するなど、メリハリをつける段階からスタートしたほうがよいのではないか。
- ・倉庫業者の取組は荷主の協力を前提にしているので、その協力が得られなかった場合になかなか成果が上がらないことが考えられる。倉庫業者のみに過度な義務負担を課すことにならないよう配慮すべき。

これまでにいただいた主なご意見（その他）

<合同会議委員>

- ・すでに自主行動計画で進めている事業者たちをそのままプッシュできるようにすべき。
- ・地方の物流をどうするのかは考えていかなければいけない。生産地としてのみならず、消費地としての地方の物流をどう確保していくかは非常に重要。
- ・農産品等、遠隔地から大消費地に送るというビジネスモデルが崩壊する可能性もあるのではないか。
- ・設備投資やデジタル化、標準化、環境対策については、しっかりした財政措置をお願いしたい。
- ・多重構造について、今後別のところで議論されるのであれば、そこでしっかり基準を示してほしい。
- ・人口密集地では、貨物専用レーンなどが一部においては設けられているものの、その数やサイズ感が不足している。
- ・都内のタワーマンションでは配達方法について厳しいルールが設定されており輸送効率を下げている。デベロッパーの施設改善やドライバーへの過剰な負担の軽減を義務付けるなどの対策が必要ではないか。
- ・モーダルシフトについては、現行のダイヤや運行便数では更なる拡大が難しい。貨物シフトが進んでいないという課題に対する検討が必要。
- ・運行時間に関する規制について、ドライバーの都合で休憩が取れるようにするなど許容範囲を拡大すべきではないか。
- ・スマートウォッチと機械学習を活用したドライバーの動態把握技術が物流MaaSのプロジェクトで開発されている。荷役等時間の測定に当たってはこうした技術の導入を助成措置などを設けて推進していくべきではないか。
- ・各主体が思い描くDXはバラバラ。イメージがつきやすいDXの大きな絵を描いてほしい。目的を明示・共有していくことが重要。
- ・大企業と取引をする中小企業と、中小企業同士の取引が主な中小企業とでは今回の影響や認識が違うのか、分析が必要ではないか。
- ・中小企業が今回の法改正をどの程度認知していて、それに基づいて価格転嫁がどの程度できているかを理解した上で取組を進めていくべき。
- ・中小企業の自主投資には限界があるから、どのようにサポートしていくかは検討する必要がある。
- ・今回の法改正を契機として、各社ごとに個別のシステムを導入するのではなく、規格を統一化する、連携ができるようにするなど利用者の負担を軽減し、全体としてスムーズにしていけないか。

これまでにいただいた主なご意見（その他）

＜合同会議委員＞

- ・実態把握は確かに重要だが、農水産物・食品は他の産業とは事情が異なる面も多く、取組に対する負担も大きい可能性があるため、改善を要する物流に重点を置くという姿勢も重要である。
- ・卸売市場については、受け側と生産地側、市場の開設者が一緒になって時間を削減することに取り組むという姿勢を明確にする必要がある。
- ・解説資料を作成しても問合せは多く来るはずなので、窓口やAIチャット等の開設などの対応策の検討が必要ではないか。
- ・物流に必要な労働に適正な対価を支払うという趣旨で、業界団体において「標準的な契約書」を作成し、荷役等を誰がどのように負担すべきかについて明記する必要があるのではないか。

＜各種業界団体＞

- ・施策の打ち出し方については、代表的な大手企業が施策に取り組み、その姿勢を消費者や小売、卸、中小企業等に見せることで行動変容を促す必要があるのではないか。
- ・現場の敷地が狭い場合の待機場所や作業場の確保が課題となっており、自治体等からスペースを提供してもらえるとありがたい。また、車両待機や作業を受け入れてくれる業界間の連携や場所の整備を行ってほしい。
- ・個社では取り組めないような物流効率化に資するまちづくり、インフラ整備といった面的な整備の推進をお願いしたい。また、自動運転など先端技術の活用も進められているが、物流効率化に資する社会全体のシステムづくりを進めていただきたい。
- ・中小荷主を含めた物流効率化の機運醸成や好事例の横展開、荷待ち・荷役時間の短縮や物流効率化に向けたインセンティブ措置をお願いしたい。
- ・事業者の負担軽減や、設備投資の予見可能性を高める観点においても、早い段階で簡便な推計方法や、業界ごとの特性などを配慮した対策・取組の促進をお願いしたい。
- ・規制的措置の適用に際しては、立場の弱い中小荷主等に不利にならないように、また、過度なしわ寄せや事務負担が発生しないよう目配せをお願いしたい。
- ・自家用トラック利用の対策、トラックドライバーに対する荷主からのハラスメントの撲滅や多重下請構造の是正などに取り組んでいただきたい。