

規制改革推進会議 投資等WG 資料

提言「物流クライシスからの脱却～持続可能な物流の実現～」について

公益社団法人経済同友会
物流改革を通じた成長戦略P T

最初に：基本的な考え方

- 物流は日本の経済社会を支える基盤となる大変重要なインフラである。豊かで、安心・安全を満たした「持続可能な社会」を実現するためには、その基盤となる「持続可能な物流」の実現という観点に立って、ドライバー不足を補い、社会的要請に応えていかなければならない。
- もちろん、現在テストが行われている隊列走行の実用化、完全自動運転や大量輸送が可能なドローンなど将来的な技術革新の進展により、調査にあるようにドライバーは28万人も不足しないかもしれない。しかしながら、それを期待して、現在の足元の課題に対する取り組みに後れを取るわけにはいかない。
- 「新たな労働力の確保」に取り組むことは当然だが、それだけではなく「限られた資源の有効活用と生産性向上」という視点からも取り組む必要がある。
具体的には「既存の営業用トラックの生産性向上」「有償貨物運送許可の利用促進」等である。

最初に：本提言の前提として

- 自家用トラックを利用した運送は、運行管理を問われず、且つ、労働時間や拘束時間の縛りが無いため、運送事業者が不利になる。公平で公正な競争条件が、各事業者の創意工夫を生み、国民の利便性向上、日本経済の活性化につながる。不公平・不公正な競争条件は認めるべきでない。
- 一般貨物自動車運送事業は許可制（貨物軽自動車運送事業は届出制）ではあるが、新規事業者の参入は制限されていない。有償貨物運送をするのであれば、本来は運送事業者として開業すべき。
- 空いている資産・時間等を活用するシェアリングサービスは、有効に利用されれば経済社会に有益であるが、利用の仕方を誤り、無秩序・無制限に認められると経済社会に不利益をもたらすことが考えられる。
- 自家用トラックによる配送を行うならば、「安全面」「品質面」の担保、および上記のように公平・公正の観点から、実運送事業者の管理のもとで行うことを前提にしなければならない（利用運送事業者では駄目）。

運送業が守らなければならない法令等

- ① 道路交通法
- ② 貨物自動車運送事業法
- ③ 労働基準法 ⇒ 労働時間
- ④ 改善基準告示 ⇒ 拘束時間（他職種にはない）
- ⑤ 車両制限令

参考：運送業が守らなければならない法令等

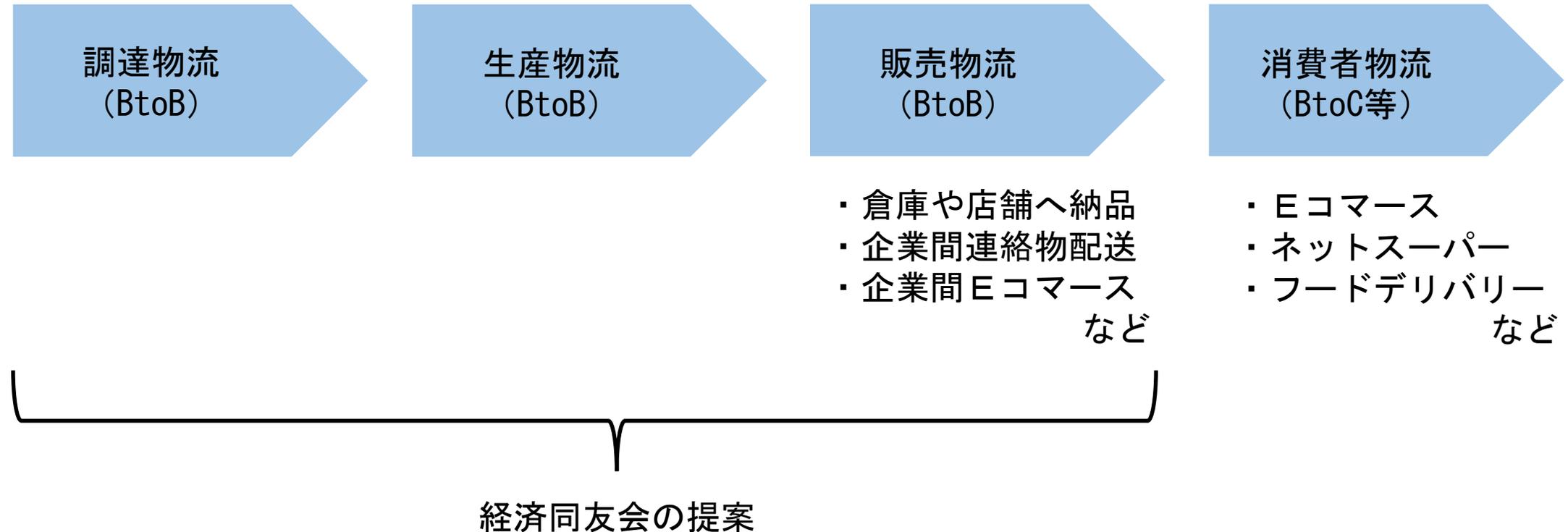
改善基準

拘束時間 (始業から終業までの時間)	- 1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) - 1か月 293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	- 継続8時間以上
運転時間	- 2日平均で、1日あたり9時間以内 - 2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	- 4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

出典：国土交通省「トラック運送業の現状等について」

1. 提言の範囲

- BtoC「消費者物流」とは異なり、特に、経済活動に直接影響を与えるBtoBの物流が滞ると、わが国の経済社会活動に非常に大きな悪影響を及ぼすため、経済同友会では「調達～生産～販売に係わる物流」を提案範囲とした。
(期せずして、コロナ禍でも生活必需品の欠品で経済社会への悪影響が顕在化した。)



2. 物流業界全体の状況（概要）

- 深刻なトラックドライバー不足により、農産品業界や加工食品業界等の一部では、トラック運送事業者から配送を辞退されるケースも生じている。
- トラックドライバーは長時間労働・低所得と待遇が悪く、担い手が減る一方であるため、現在、国土交通省・経済産業省・農林水産省が、荷主企業や物流事業者等とともに「ホワイト物流」推進運動に取り組み、物流改善を進めている。

① 輸送総量は減少するものの、件数は増加し、小口多頻度化

② 深刻なドライバー不足、将来的にも不足幅が拡大

③ 無駄な荷待ち時間、重労働の手荷役、荷主企業における低物流費

④ 長時間労働・低所得化、有効求人倍率は高まり、高齢化

⑥ 国交省、経産省、農水省が、ホワイト物流推進運動にて、荷主・物流企業と物流改善に着手

⑤ 農産品、加工食品業界等ではすでにトラックが見つけれず、輸送できない荷主も

3. 既存の営業用トラックの生産性向上 提案概要

- トラックドライバーを取り巻く労働環境は厳しい。重労働、長労働時間、低所得が深刻な担い手の不足をもたらし、負のスパイラルに陥っている。生産性の向上が、正のスパイラルへ導く鍵となる。
- 現状では、営業用トラックの積載効率は未だに40%程度と低く、また、非稼働時間も長い。物流標準化・デジタル化を実現し、生産性の向上を通じて、輸送力を引き上げていかなければならない。

既存の営業用トラックの生産性向上

●共同配送実現のためハードとソフトを標準化する

荷主が個社ごとに商品個装に合わせてダンボール・パレットを作るため、共同配送の障壁となっている。そこで「標準的なパレット・ダンボール」の規格を策定することが望ましい（ハード）。また、荷物同士の香り移り、保冷温度帯の微妙な差、鮮度やキズなどの問題に対するルールも必要なため「標準的な混載品質基準」も策定することが望ましい（ソフト）。

●翌々日納品・検品レスを標準的な商慣行にする

「翌日納品」や「納品時の都度検品」など、行き過ぎた水準の商慣行が配車の非効率やトラックの待機行列を生んでいる。デジタルを活用した商材管理を行い「翌々日納品」を、事前出荷情報を活用した「検品レス」を標準的な取引基準とするよう商慣行をあらためることが望ましい。

●共同配送や翌々日納品・検品レスを実現するため、デジタル化の更なる推進とデータの仕様を標準化する

混載を実現するための荷種・荷量・積載状況・運行ルート・通過時間等のデータ、サプライチェーン全体の物流・商流情報、受発注・出荷等、データについて仕様を標準化することが望ましい。

4. 有償貨物運送許可の利用促進 提案概要

- 限られた資源を有効活用する観点から「自家用トラック」についても活用が期待される。すでに、繁忙期の自家用自動車有償運送は認められているが、有償貨物運送許可の利用促進のための環境整備が図られることが望ましい。
- 但し、自家用トラックの活用には、「信頼される物流（安全面、品質面）」「健全な物流（働き方、法令順守の公平性）」「効率的な物流（共同配送、商慣行、標準化）」でなければならず、一定の要件を満たすべきである。

有償貨物運送許可の利用促進 （約634万台の自家用トラックのうち、41万台程度が貨物輸送に適する車両と推定）

●デジタルを活用した有償貨物運送許可申請、安全管理を行う

急な空き時間や空きスペースが発生した際に、フレキシブルに有償運送できるようにするため、スマートフォンやPCを利用し、空いている日・時間をタイムリーに選択・申請できるような有償貨物運送申請手続を導入することが望ましい。手続を行う一連の動作の中に、安全面や働き方の健全さを確認する仕組（画面）を導入し、運送事業者が有するデータを活用したOne to Oneの安全管理を行う。このような仕組みを物流事業者各社が単独で構築するのではなく、1つの「標準的なアプリケーション」を構築することが望ましい。

●安全の担保・法令順守に係わる条件統一

運転を誤ると重大事故につながりかねないことや、営業用トラックと異なり、自家用トラックは業法や改善基準等の適用外であることを踏まえ、無条件に有償貨物運送を認めるのではなく、一定の条件を満たす場合に限って、有償貨物運送許可の条件を緩和することが望ましい。
繁閑に応じて生じる空きを活用や、自社と他社で納品ルートが重複する場合等における活用を想定する。

●必要とされる一定の条件

- ①有償運送による輸送量が自社貨物の輸送量を超過しない場合
- ②実運送事業者の管理下において自家用トラックを活用する場合
- ③重大事故の発生可能性が予見された場合・発生してしまった場合に、国土交通省が自家用トラックを有する事業者に監査を行うこと など、信頼・健全・効率を鼎立でき、営業用トラックの懸念も解消できる条件を検討すべきである。

