

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会  
～革新への一歩～「物流革新に向けた政策パッケージ・ガイドライン」  
行政動向解説セミナー 当日のご質問に対する講師回答

Q. 飲食チェーン運営会社です。自社工場・倉庫はなく委託しています。物流会社と適正な物流コストを推進すべく、飲食チェーン店(冷凍・チルド・ドライ)の標準的な物流査定項目又は考え方を教えて下さい。

A. 飲食チェーン店(冷凍・チルド・ドライ)に限定した標準的な物流査定項目や考え方はわかりかねますが、JILS の物流コスト調査の費目のうち、支払物流費に分類される項目は、ここで言う「物流査定項目」の参考になるものと思われます。

物流コスト調査(JILS):

<https://www1.logistics.or.jp/news/detail.html?itemid=924&dispmid=703>

Q. 小規模輸送業者は自分たちの生き残りの為に小ロットで採算が悪くとも受注をしていたのだと思います。今後の政策で企業を統廃合していくことが重要ではないかと思いますが如何でしょうか。

A. 物流はモノと言う実体が伴う活動のため、現在の日本国内の人口の分布状態などを考慮すれば、合理化を推進すると言っても限界があると思います(物流会社が経済原則に則って運べる範囲にしか人が住めない/働けないと言った政策を取れば話は別、ですが)。

このような社会像を前提にするならば、M&A による経営効率化は運送事業の持続可能性のための選択肢に成り得ると思います。

Q. 発荷主・着荷主双方の取組みについて触れている事について、ここではどちらが運送を手配しているかについては触れておりませんが、その点について違和感があります。発着、運送を手配(運賃を支払う)した方が積極的に改善すべきと考えますが、その点についての見解、今後の展望などを教えてください。

A. 第一義的には輸送を手配している発荷主の対応が求められますが、例えば配送先(着荷主)で起きている荷待ち時間や発荷主と着荷主の取引条件がなく、手配した運送事業者との運送契約にもない付帯作業などがドライバーの長時間労働に影響を与えている場合、着荷主の理解と協力が無い限り改善が進まないのが現実です。従って、発荷主と着荷主の双方で取引条件の改善を進めることが必要になると考えます。

Q.(メーカーの出荷における)待機の計測において、到着時間をスケジューリングしていますがそれより数時間早く到着する車両が少なくありません。この早期到着からの予定時間までの手待ちについてはどのようにとらえるべきでしょうか？また発荷主として削減のためにできることはありますか？

A.早期到着が、あくまで運送事業者側の事情であるならば、荷待ち時間にはならないと考えます。一方で、到着時間が指定されているものの、その時間に到着しても更に順番待ちが発生するようなケースでは、早めに到着して、その順番取りをせざるを得ないという状況ならば、結果的に荷待ち時間になると考えます。発荷主としては、着荷主との間で取り交わした到着時間が、本当に適切なのか、着荷主の都合で荷待ち時間が発生していないかを自社で依頼した運送事業者から聞き取るなどして把握し、荷待ち時間発生の場合には、着荷主と協議の上、適切な時間設定にするような対応が望まれます。

Q.フィジカルインターネットについては、今回の政策パッケージで具体的名称は掲出されていないが、フィジカルインターネットの具現化に向けては、どのように考えられているか。

A.フィジカルインターネット実現会議のHPをご覧ください。

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/physical\\_internet/index.html](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/index.html)

Q.東京港など港湾地区の荷待ち問題はどのようにお考えでしょうか。

A.大きな問題だと考えます。ただし港湾運送関係や行政、地方自治体等も含めた中でのセンシティブな問題でもありますので、それ以上の指摘が難しいこと、ご理解ください。

Q.運送業への影響がメインのご説明でしたが、物流業の中で倉庫業への影響はどのようにお考えですか？

A.倉庫業は、荷主の立場と運送事業者の立場の両方であるケースがある中、倉庫での荷待ち時間の削減、手荷役の削減、付帯作業の削減などなどドライバーの労働時間の短縮に向けた対応、協力を倉庫側でも求められるなどの影響が生じるのではないかと考えます。

Q.「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終取りまとめはパブリックコメントを経て決定されると思いますが、その結果として、内容が現在の案から骨抜きにされる可能性はないでしょうか？

Q.法規制の検討が進む中で、緩和された制度の揺り戻しのようなことが起きるのでしょうか。

A.あくまでも私の印象ですが、行政ではかなりの数の業界団体にヒアリングをして最終とりまとめの内容に反映させていること、また、6月2日に発表された「物流革新に向けた政策パッケージ(案)」(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)の政策パッケージの中に「中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含めて、確実に整備する」という趣旨の表現がある(p.1)ことから、パブリックコメントを経て最終とりまとめが骨抜きにされる可能性は低いと考えます。

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/dai2/siryou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf)

Q.ドライバーの実働時間はもっと多いのではと思いますが。

A.肌感覚でのご意見として承ります。仮に統計資料等での労働時間が現場感覚よりも短いとするならば、全産業平均等と比べての「差」の生じ方みるのが適当と考えます。今後は本当の実労働時間をきちんと把握することが運送事業者側でも、また荷主側でも必要だと考えます。

Q.物流管理統括責任者の設置義務の対象となる着荷主事業者は、どのような閾値で設定されるのでしょうか。

A.現時点では「大手事業者」とのアバウトな方針で、一定の輸配送を依頼している事業者ということになるかと考えますが、線引きが難しく、私でも現時点では回答できない状況です。

Q.混載便、宅配便等の軒下受け渡しも運賃から分離させるべき荷役項目に該当するのでしょうか？

A.荷物を渡す方法の選択肢が「車上渡し」と「軒下渡し」の2択だとすれば、軒下渡しには運賃から分離されて料金が発生する(付帯)業務が入ってくると思います。

Q.荷待ち・荷役作業の2時間ルールは、1 拠点あたりではなく、1 運行あたりだという理解で合ってますでしょうか？

Q.荷待ち荷役の二時間の内訳についても一度確認させてください。着荷主/初荷主の合算で二時間でしようか？片側二時間でこの場合は計四時間まで OK？どちらでしょうか？

A.1 運行あたり、となっています。(計測方法に関する議論はおそらくこれから進められると思われます)

Q.例えば荷待ち時間の改善を着荷主へお願いしても、改善されない場合、具体的な罰則はあるのですか？

A.政策パッケージ(案)の中で法制化が検討される可能性が高い規制的措置は省エネ法を模範としたものです。省エネ法は罰則などの法的措置がついた法律ですが、省エネ計画を立案し実行した上で、同法の KPI であるエネルギー使用原単位が中長期的(5 年間)に見て平均1%以上改善されておらず、その理由の正当性が求められる場合などに法的措置が講じられます。

つまり、問われるのは、他社からの依頼の有無ではなく、自社が自らの意思で作成した省エネ計画とそれに沿った省エネの実績です。上述の規制的措置も省エネ法と同様の運用がされるものと思われます。

Q.政策パッケージにおける規制的措置(罰則規定?)の法制度化はどのような内容になりそうですか？

A.わかりません。が、強いて言えば、①省エネ法の「判断の基準と目標」の内容に相当するもの、②KPIがトラックドライバーの待機時間と荷役時間(しかも、目標数値あり)になるものと思われること、です。

Q.これから決まるとは聞いていますが、物流管理統括者の選定が必要な企業のレベル案などは出ていたのでしょうか？

A.検討会では、レベル(裾切基準)を決める必要があることは議論になりましたが、具体的な基準については議論していません。

Q.パレット納品の推進のためには、着荷主さんの受益者負担が必要不可欠だと思います。今回の政策パッケージでその部分も進んで行くのでしょうか？

A.現在、国交省を中心に実施されているパレット標準化の検討において、費用負担の考え方等が示されるかもしれませんが、まだ確実なことはわかりません。基本的には発着荷主間での協議事項だとは考えます。

Q.発着荷主に共通する取り組み事項として 荷待ち・荷役作業時間等 2 時間ルールについて、共同配送の場合、複数荷主・複数納品先があり、発荷主としての把握はどのように行うべきか？

A.現時点ではわかりません。業界別のガイドラインが策定されつつと思いますが、例えば、加工食品製造業のように業界をあげて共同物流を実施している業界から、何らかの案が浮上してくるものと思われます。

Q.ガイドライン内で言及されている「物流業者」には運送業者だけではなく、倉庫業者や 3PL も含まれるということでしょうか？

A.含まれます。

Q.必要な事項をいつまでに実施するか、目安・目標はありますか。荷主側で自主的に計画を立てれば良いのでしょうか？

Q.荷主として、2024 年初の法改正で、何か物流改善提出など義務が発生する可能性もあるのでしょうか。

A.「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント(案)のスライド 5 をご参照ください。

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/dai2/siryou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf)

以上