

(2) 課題解決に向けた方策

前節では、物流業の労働構造と労働生産性に関する課題をみてきたが、本節では課題解決に向けた方策の検討を進めたい。

(商慣行ルール見直しによる荷主と物流事業者の持続的な関係構築)

前節で指摘したとおり、トラックドライバーが契約にない荷役作業や陳列作業等の付帯作業を指示されるケース、長時間の積み降ろし待ちなど、対価の発生しない労働時間が、物流業界の労働生産性を押し下げる一因となっている。

こうした課題への対応として、「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ²⁷」では、荷待ち・荷役時間の削減に向けた規制的措置等の導入、納品期限等の見直し、トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制強化といった、非効率な商慣行の見直しを図ることが決定されている（第1-4-17表）。

第1-4-17表 商慣行見直しに関する施策

■ 物流革新に向けた政策パッケージ（2023年6月2日）
①荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減
<ul style="list-style-type: none">▶ 待機時間、荷役時間の削減等によりドライバーの労働時間を削減▶ 納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量平準化により効率的な物流を実現▶ 事業者に対し、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況報告を求め、規制的措置を導入
②納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し
<ul style="list-style-type: none">▶ トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業などをもち、受発注後翌日納品といった短いリードタイムの見直し▶ 繁忙期を避けた発注や、大ロット化、パレチゼーション等の効率化を促すよう、需給に応じた価格変動といった物流コストの見える化を推進
③物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入
<ul style="list-style-type: none">▶ 多重下請構造にあるトラック事業者において、実運送事業者の適正な運賃確保による賃金水準の向上等のため、元請事業者が実運送事業者を把握できるよう、台帳作成に係る規制的措置を導入
④荷主・元請の監視強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための態勢強化（トラックGメン）
<ul style="list-style-type: none">▶ 「トラックGメン」を設置し、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化▶ 自家用自動車により自社貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守徹底を図る
⑤物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み
<ul style="list-style-type: none">▶ 適正な運賃・料金收受に関する周知や法令に基づく働きかけを実施、取引環境の適正化を推進▶ 運賃・料金が消費者向けの送料に転嫁・反映すべく、「送料無料」表示の見直し▶ 荷主企業を起因とした長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等の解消に向け、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入や、荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底
⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底
<ul style="list-style-type: none">▶ 荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等を含め、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、「標準運送約款」や「標準的な運賃」の所要の見直し▶ 「トラックGメン」により、「標準的な運賃」の活用状況について監視を強化
■ 物流革新緊急パッケージ（2023年10月6日）
①トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化
<ul style="list-style-type: none">▶ 荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施▶ 国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
②物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引上げ
<ul style="list-style-type: none">▶ 燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請けに発注する際の手数料の水準を提示して、引上げ
③適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
<ul style="list-style-type: none">▶ 大手荷主・物流事業者の荷待ち時間や荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等▶ 大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け▶ トラック事業における多重下請構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

(備考) 国土交通省（2023）「物流革新に向けた政策パッケージ」、 「物流革新緊急パッケージ」により作成。

²⁷ 2023年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。

人手不足問題が深刻化する物流企業の現状に鑑みれば、荷主企業は物流企業と強固なパートナーシップを結び、待機時間・付帯作業の削減や納品までのリードタイム延長など相互に利益となる関係を迫及していくべきである。トラックGメンという抑止力も活用しつつ、荷主と物流事業者が持続可能な関係を構築していくことが期待される。

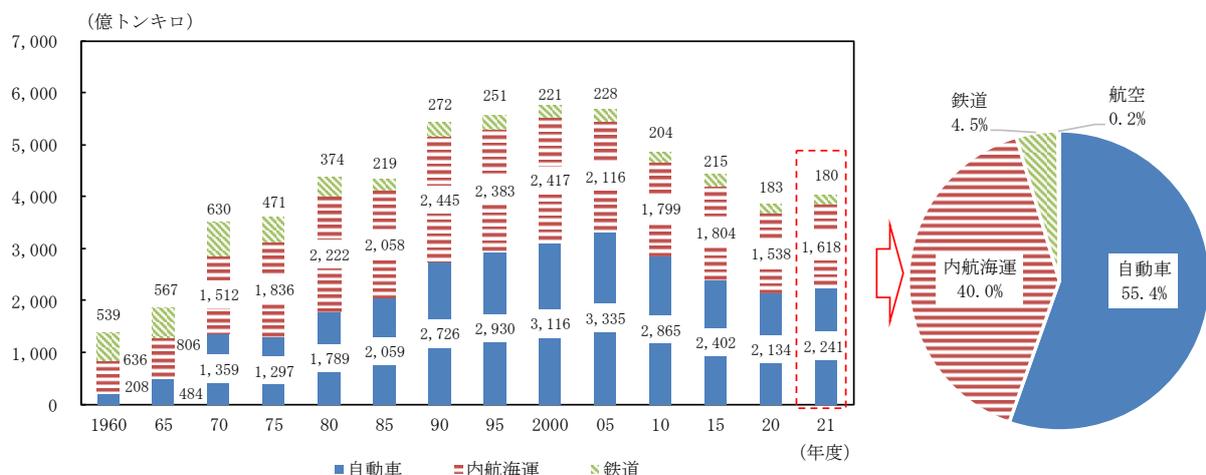
また、こうした商慣行の適正化は、長時間・非効率な労働環境の改善や、労働に見合った対価を収受できることによる収入向上につながり、物流業界での若年層の担い手確保に向けて重要となる。

（長距離トラック輸送を減らすモーダルシフトの推進）

2021年度の輸送機関別貨物輸送トンキロは、自動車が55.4%、内航海運が40.0%、鉄道が4.5%を占めている（第1-4-18図）。例えば製造業の輸出入に伴う輸送を想定し、工場と横浜港や大阪港といった主要港の間について、トラック輸送での日帰り運行（往復8時間）が可能な距離をみてみると、1日の輸送可能範囲は限定的であることが分かる（第1-4-19図）。こうした、1日の輸送可能範囲の間際である栃木県や静岡県、広島県などでは、中継輸送拠点の整備が進んでおり、1つの輸送工程を複数のドライバーで分担する中継輸送によって、ドライバーの拘束時間の短縮が期待されている。

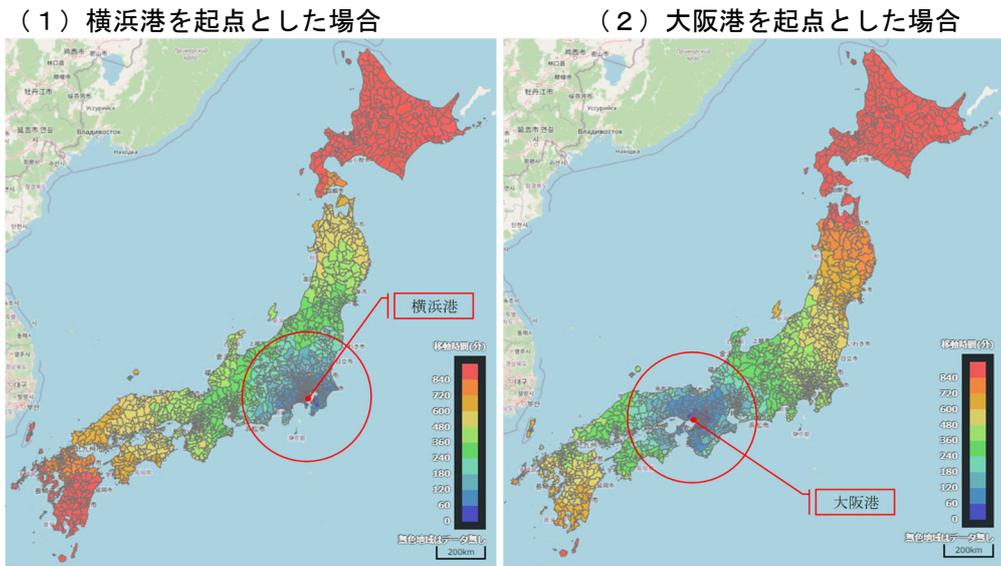
供給側のトラックドライバーの高齢化や就業者数の減少に鑑みると、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを推進し、トラック輸送への需要を抑制することも重要である（第1-4-20図）。これは同時にトラックドライバーの労働時間縮減と近距離の配送効率を高めていくことにも資すると考えられる。例えば鉄道を使った貨物輸送では、トラック輸送に比べ、大量輸送と定時輸送が可能となる。中長期的な視点を持ち、モーダルシフトを計画的に進めていくことが求められる。

第1-4-18図 輸送機関別貨物輸送トンキロの推移



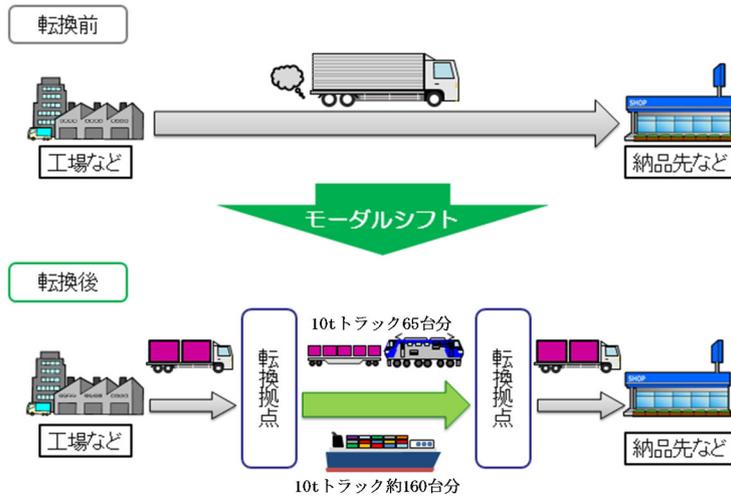
(備考) 1. 国土交通省「交通関係統計資料 交通関係基本データ 輸送機関別輸送量 貨物トンキロ」により作成。
2. トンキロは、輸送トン数×輸送距離（キロメートル）。

第1-4-19図 移動時間マップ



(備考) 1. 内閣府「REASAS - 地域経済分析システム」より作成。
2. 自動車(高速優先)で算出した移動時間。

第1-4-20図 鉄道・船舶貨物輸送のメリット



(備考) 1. 国土交通省HPにより作成。
2. 貨物列車26両分=10トントラック65台分、499総トン一般貨物船1隻=10トントラック約160台分。

(物流の生産性向上に向けたモノとデータの標準化、マッチングによる共同輸配送)

最後に、物流の効率性を高めるための取り組みについてみていく。上述のようにトラック輸送の積載率は平均約4割にとどまっており、この向上が課題となっている。トラック輸送の積載率向上や鉄道・船舶輸送との連携をスムーズにさせるためには、まず、標準仕様パレットの導入を含め貨物の規格の標準化を進めることが重要な取組となる。

加えて、配送伝票を始めとする物流分野のデータの標準化を進め、物流マッチングによる共同輸配送実現を進めることも重要な取り組みとなる。また、物流施設のトラック

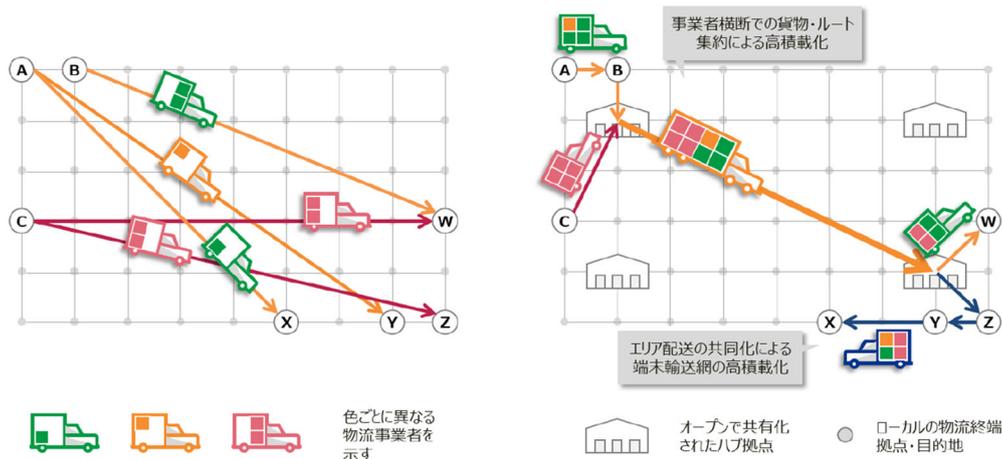
予約受付システムや、パレット管理の情報システムなどの導入も効率的な運行に資するものと考えられる。

こうした物流のデジタル化の推進により、これまで一部の荷主・物流事業者がそれぞれのシステムを通じて部分的に共有していた輸送情報や販売情報等の物流・商流データについて、サプライチェーンを構成する各事業者間での個社・業界の垣根を越えた収集・蓄積・共有・活用が容易となり、一層の連携の構築が可能となる。これらの、いわゆる「フィジカルインターネット」の形成によりトラック物流の効率化を図っていくことが、人手不足解消に向けた有効な方策となる（第1-4-21図）。

「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ」においても、こうした取組が進められることが記載されており、2023年11月の「デフレ完全脱却のための総合経済政策」において可能な施策の前倒しを行うこととされている²⁸。

限られたドライバー資源を有効に活用できるような物流ソフトインフラ整備を、可能な限り早急に、かつ着実に進めていく必要がある。

第1-4-21図 フィジカルインターネットのイメージ



- 従来は事業者ごとに車両が発着地点間を直接結ぶ（左図）
- フィジカルインターネット実現後の世界では、輸送リソースは共同利用（右図）
 - ・物流倉庫を共有し有効に活用
 - ・トラックも混載を進めて共同配送を実施
 - ・貨物はハブ間の幹線輸送と、ハブから先の端末輸送網を組み合わせ届けられ、いずれにおいても積載効率の向上が期待される。
- これらの実現のため、貨物等の規格化、物流・商流プラットフォーム上での情報共有とマッチングが必要

（備考）経済産業省「フィジカルインターネット実現会議（2022年3月）フィジカルインターネット・ロードマップ」により作成。

²⁸ 「デフレ完全脱却のための総合経済対策」において、物流の効率化については、物流DXの推進、物流標準化の推進、トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフト、農産品の流通網の強化など、物流革新の実現に向けた支援・調査を行うことなどが盛り込まれている。