

【補足資料1】物流改革を通じた成長戦略PT 提言「物流クライシスからの脱却 ～持続可能な物流の実現～」 要点抜粋

【PTの位置づけ】2018年度提言を実現するための「行動」を目的として設置。実現を目指す優先課題をピックアップし、実現のための深掘りを実施。 ★本編P.1

くわが国の物流の現状> ★本編P.4～P.8

- 輸送形態はトラック中心だが、深刻なドライバー不足。有効求人倍率・平均年齢ともに高い。2028年には28万人ものドライバーが不足するとの見通しも。
- 貨物総量は減少しているが、多頻度小口化のため件数は増加。
- 輸送と無関係な荷待ち時間等の無駄が多く、ドライバーの長時間労働・低所得の要因に。これではドライバーの担い手は減る一方。
- 2024年以降、「罰則付き時間外労働上限規定」が適用されるため、ドライバー1人当たりの時短の流れがドライバー不足を一層深刻化。

【視点1】限られた資源の有効活用と生産性向上

①既存の営業用トラックの生産性向上

★本編P.11～P16

i 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を作り、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(ハード)。また、共同配送の推進には、荷物同士の香り移り、保冷温度帯の微妙な差、鮮度やキズへのなどの問題に対するルールも必要のため「標準的な混載品質基準」も策定する(ソフト)。

ii 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。

iii 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・通過時間などのデータ、サプライチェーン全体の物流・商流情報、受発注・出荷データについて仕様を標準化する。

②自家用トラックの活用に係わる規制改革

★本編P.16～P19

i 安全の担保・法令順守に係わる条件統一、安全面や品質面を置き去りにした過度な運賃の値下げに関する懸念を払拭する

公平性の観点から、有償運送による輸送量が自家用トラック本業の輸送量を超過しない場合。安全性の観点から、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。万が一重大な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、国土交通省が監査を行うことと具体的な条件を定め、たうえで自家用トラックによる有償運送を認める。

ii デジタルを活用した有償運送許可申請、安全管理を行う

自家用トラックに急な空き時間や空きスペースが発生した場合に、フレキシブルに有償運送できるようにするため、スマートフォンやパソコンを活用し、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運送申請手続を導入する。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。

【視点2】あらたな労働力の確保

③大型免許を有する女性と外国人ドライバーの活用

★本編P.19～P.22

i 女性の声を取り入れ、女性が運転し易いトラックの標準形を示す

大型免許を有する女性は約15万人いるが、実際にドライバーとして就業している人は約2万人しかいない。長労働時間、重労働等以外に、大型トラックを運転することへの不安や苦労があるために、ドライバーとしての就業を避けているという声も多数聞く。大型免許を有しているがドライバーに就いていない女性の声を多数吸い上げ、「女性が運転し易い車両の標準形」を明示する。また、労働環境や職場環境の改善を図る。

ii 外国人ドライバーを「特定技能」の対象として認める、そのための標準的な教育項目を策定する

特定技能の対象国には「左側通行・右ハンドル」の国は少ないため「トラック車両の運転技術に関する教育」、運転だけでなく車種や荷種ごとに異なる積載・梱包など「荷扱いのスキルを身につけるための教育」、運行前の点検等「運行管理システムの教育」を行う。これらを漏れなく・均しく修得させるために「標準的な教育項目」を策定する。

【視点3】実現のための組織形成・人材育成

④国家戦略としての機関設立・人材育成 ★本編P.23～P.26

i 物流デジタル化・標準化団体の設立

物流改革は荷主にも関連するなど社会的な影響範囲が大きい。国家戦略として捉え、省庁横断的な観点から内閣官房・内閣府を中心に、国交省、経産省、農水省や、物流業界団体などから専門的な知識を持った者が集まって、実現可能性を高める体制を構築する。「産業標準化法」に基づく日本産業規格(JIS)などを参考にして、物流の標準化に必要な法律を制定する。

ii デジタル物流人材育成のために産官学が連携する

わが国の物流機能を輸送需要に追いつかせていくためには、データテクノロジーを活用して、物流産業を科学的・抜本的に再構築できる「デジタル物流人材」の育成も必要。このことを国家戦略として捉え、物流各社が競争を行う前段階にあたる大学教育の場を活用し、産官学が積極的に関与する。国：講座設置や調査研究費用の助成、企業・業界団体：データや実際の物流現場等を提供。

(土台・前提) 踏まえるべき3つのポイント：“物流を国家戦略として捉える”、“環境への配慮”、“ディーセント・ワークの実現” ★本編P.2～P.3