



補足資料 2

実現に向けた2018年度提言の深掘り

(2018年度提言との比較)

2020年6月
経済同友会
物流改革を通じた成長戦略PT

1. 実現に向けた2018年度提言の深掘り「物流デジタル化・標準化団体の設立」

- ・営業用トラックの積載効率は未だに40%程度と低く、自社だけの効率化に止まらず、他社と連携した共同配送が欠かせない。
- ・ジャストインタイム納品などの商慣行は、荷待ちのための無駄な待機や、余裕を見込んだ無駄な体制を組まざるを得ず、商慣行の見直しが必要。

2018年度の提言

- 物流効率化に取り組むために、サプライチェーンの川上～川下までをつなぐ仕組みである「物流プラットフォーム」を構築し、規格の統一を図るべき旨を提言した。
(梱包や荷姿、RFIDの規格等)
- 経済成長に資する国家プロジェクトと位置づけ、国の推進体制を強化し、省庁横断的な司令塔となる組織を推進主体として設置すべき旨を提言した。

2019年度の提言

- トラックへの「積込み」と「荷降し」は非常に時間を要するが、パレットを使用することで作業が楽になり、かかる時間も削減できるため、生産性向上と労働環境の改善を図ることができる。また、一部の事業者は共同配送の取り組みを進めているが、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、パレットを作っているため、共同配送を一層進展させる上で障壁となっている。そこで、**「標準的なパレット・ダンボール」の規格を策定**することを提言。
- 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、鮮度やキズへなどの問題に対するルールも必要。デジタル化の進展により、基準となる尺度の設定や測定による可視化が図れるようになったため、**「標準的な混載品質基準」を策定**することを提言。
- 「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により、ドライバーの配車に非効率が生じたり、トラックの待機行列が発生している。そこで、**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」を取引における標準的なサービスレベルとするよう商慣行をあらため**、環境への配慮やディーセント・ワークの実現に資する取組みを行うことを提言。
- 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いため、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**することを提言。

2. 実現に向けた2018年度提言の深掘り「自家用トラックによる有償運送の更なる規制緩和」

- ・道路運送法において、自家用トラックによる有償運送は原則として禁じられているが、自家用トラックの生産性は、営業用と比較すると圧倒的に低いため、自家用トラックの余裕時間を有効活用すべき。

2018年度の提言

●人手不足などにより、輸配送手段の確保が困難となっている地域に限定し、安全運転支援システムを搭載した車両等を導入する場合、自家用トラックによる有償貨物運送を認めるべき旨を提言した。

2019年度の提言

●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ことを提言。

●自家用トラックに、本業の都合による急な空き時間が発生したり、車両に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ことを提言（年末の宅配便繁忙期間等は自家用有償運送が認められているが、有償運送許可申請書に必要事項を記入し、車検証の写しを添付して、運輸局・運輸支局に申請するため時間を要している）。

●有償運送申請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とを提言。（年齢や運転歴などドライバーの属性に応じた留意点、交通事故発生リスクの高い道路・時間帯・天候などの情報、パンクや灯火類など車両の故障頻度に係わる情報などのデータを活用）

3. 実現に向けた2018年度提言の深掘り「外国人トラックドライバーの解禁」

- ・外国人ドライバーの活用は、運転免許制度や業法上の問題ではなく、在留資格が付与されないために実現できない。
- ・トラック運送事業は、人手不足を補うために策定された新たな在留資格である「特定技能」の適用業種から漏れている。

2018年度の提言

- 安全運転支援システムを搭載した車両へ乗務するなどにより、安全が担保できる場合に限っては、トラックドライバーを対象にして、外国人に在留資格を与えるべき旨を提言した。

2019年度の提言

- 特定技能の対象15か国中、母国のルールが日本と同じ「左側通行・右ハンドル」である国は8か国しかないため「トラック車両の運転技術に関する教育」を行うことを提言。
- 運転だけではなく、車種や荷種ごとに異なる積載・梱包など、必要な「荷扱いのスキルを身につけるための教育」や、運行前の車両点検、点呼、乗務記録・運行記録計の記載など「運行管理システムの教育」も行う。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」を策定することを提言。
- 一部の技能実習制度で問題となっているように、外国人を安価な労働力として使うのではなく、日本人と同様の処遇（賃金水準、評価、昇進など）を行い、共生する環境を整備することを提言。また、経営者が前向きでも現場が外国人との協働に後ろ向きというケースは十分に想定できるため、外国人を受け入れる目的と意義を社員に浸透させる必要もある。更に、気づく、察する、忖度する、目でものを言う、といったやり方では外国人には伝わらないため「日本人管理職の教育」も必要であることを提言。

4. 2019年度、あらたに提言する点「大型自動車免許を有する女性の活用」「デジタル物流人材の育成」

大型自動車免許を有する女性の活用

●大型自動車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、重労働など以外に、大型トラックを運転することへの不安や苦勞があるために、ドライバーとしての就業を避けているという声を多数聞く。

大型自動車免許を有す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」を明示することや、労働環境や職場環境の改善を図ることを提言。

デジタル物流人材の育成

●足元の課題である、ドライバーの増加や能力向上を図ること、それを実現するための標準化などは大変重要だが、一方で、生産年齢人口が減少し続けていくことを踏まえると、それだけに頼ることは難しい。

わが国の物流機能を輸送需要に追い付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・抜本的に再構築していくことができる人材の育成も必要。物流事業者が有するデータ、ノウハウ、実験フィールドなどを提供すれば有効だが、現実的には競合同士が協調するのは難しく、わが国に「デジタル物流人材」はほとんどいない。

そのため、**「デジタル物流人材」の育成を国家戦略として捉え、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していくことを提言。国は大学における講座の設置や調査研究に係わる費用の助成を行い、企業や業界団体はデータや実際の物流現場の提供などを協調して行う。**