

# 第13回港運労政懇話会

## 議事次第

〔令和4年10月14日（金）  
15:30～17:00〕

1. 持続可能な物流の実現に向けた検討会【資料】
2. 夜間荷役の実態について【資料】
3. その他



## 取引環境適正化に向けた取組②

### 2019年4月 「ホワイト物流」推進運動 開始

・荷主企業や物流事業者が、物流の改善に向けた方針や取り組む事項について「自主行動宣言」を実施。「自主行動宣言」はウェブサイト上でも公表。2022年6月末時点で1,429社が自主行動宣言を提出。

### 2019年6月 乗務記録の記載対象に「積み込み・積卸し作業、附帯業務」を追加（安全規則）

・車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックについて、荷役作業等の実施時間を乗務記録に記載することで、荷役作業等の実態を把握し、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを一層促進。（記載内容に関する荷主の確認の有無についても記載対象）

### 2021年12月 パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ

（2）貨物自動車運送事業法、内航海運業法に基づく対応の強化【国土交通省】  
・トラック運送業について、燃料サーチャージの導入等を通じて燃料価格上昇分が適切に運賃に反映されるよう、荷主企業等に協力を求めるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）に基づく標準的な運賃の導入を促す。国土交通省本省、地方運輸局等に相談窓口を設置する。荷主への働きかけ、要請、勧告・公表など同法に基づく法的対応を強化する。  
・内航海運業について、荷主企業等に燃料価格上昇分の運賃への反映について協力を求めるとともに、相談窓口を設置し、来年4月から施行される改正後の内航海運業法（昭和27年法律第151号）に基づき、対応が不適切な荷主への勧告・公表を実施する。

18

## 価格転嫁円滑化に向けた法執行の強化

- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」（令和3年12月27日）に基づき、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分が適切に転嫁されるよう、政府として取組を進めている。

### 独占禁止法、下請代金法の対応（公正取引委員会、中小企業庁）

#### 【独占禁止法関係】

- 荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用について調査を実施。独占禁止法上の問題につながるおそれのある荷主641名に対して、具体的な懸念事項を明示した文書を送付して、注意喚起を実施（R4.5）
- 優越的地位の濫用に関して、対象業種を追加（道路貨物運送業を含む22業種）し、緊急調査を実施（R4.6 受注者向け）。今後、発注者向け調査や、コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案への立入調査を実施。

#### 【下請代金法関係】

- 労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を取引価格に反映しない取引は、下請代金法上の「買ったたき」に該当するおそれがあることを明確化（R4.1公取委「運用基準」改正）
- コスト上昇分の転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、重点立入業種として、道路貨物運送業を含む4業種を選定（R4.5）

### 下請振興法の対応（中小企業庁、事業所管省庁）

- 毎年9月及び3月を「価格交渉促進月間」として設定し、業界への働きかけ、アンケート及び下請Gメンによるフォローアップ調査を実施。
- 調査に基づき、価格交渉・転嫁の状況の良くない親事業者に対して、下請振興法に基づく助言（注意喚起）を実施（R4.4）。
- 下請振興法に基づく「振興基準」を改正し、親事業者に求められる取組として、コストが上昇した下請事業者から申出があった場合、遅滞なく協議を行うこと、下請事業者の賃上げが可能となるよう十分に協議して取引対価を決定すること等を追加（R4.7）。今後、改正した振興基準は、業界団体の自主行動計画の改定や、個社への指導・助言に活用。

19

## 荷主・物流事業者の連携等による物流効率化・省エネ化等の取組

- 物流の効率化や省エネ対策の観点からも、荷主と物流事業者が連携しながら取組を進めていくことが不可欠であり、振興・規制・表彰等の施策が実施されている。

### 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）

#### 2016年10月改正：

・支援の対象となる流通業務総合効率化事業について一定の規模及び機能を有する流通業務施設を中核とする事業から、二以上の者が連携して行うことを前提とする多様な取組へと対象を拡大。これにより、施設整備を伴わない、モーダルシフトや地域内での共同配送等の多様な取組を支援の対象とした。

### エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）

#### 2018年12月改正：

・「荷主」の定義を見直し、貨物の所有権に関わらず、契約等で輸送の方法等（日時、場所、輸送モード）を決定する者を対象とした。  
・荷受企業など、到着日時等を指示する事業者についても、「準荷主」として省エネへの協力を求める努力義務を導入。

#### 2023年4月改正：

・2050年カーボンニュートラル等を踏まえ、非化石エネルギーへの転換に係る措置を導入。

### 「物流パートナーシップ優良事業」表彰

#### 2022年：

「グリーン物流優良事業者表彰」から「物流パートナーシップ優良事業」に改称し、「物流DXや標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」、「労働力不足対策の推進と物流構造改革の推進」、「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」に資する取組を幅広く評価（12月表彰予定）。

16

## 取引環境適正化に向けた取組①

- 国土交通省を中心に、トラック運送事業の取引環境適正化や安全確保に向けた制度創設や要請活動を実施してきた。

### 2017年7月 乗務記録の記載対象に「荷主都合30分以上の荷待ち」を追加 (貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下「安全規則」）)

・車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックについて、荷待ち時間を乗務記録に記載することで、荷待ち時間等の実態を把握し、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組を促進。

### 2017年11月 運賃・料金の収受ルール改正（標準貨物自動車運送約款）

- ①「運賃」（運送の対価）と「料金」（附帯業務、積み込み・積卸し、荷待ち時間の対価）の区別の明確化
- ②「待機時間料」（荷主都合による荷待ち時間の対価）の規定 等

### 2018年11月 荷主と運送事業者による取引環境長時間労働の改善に向けたガイドライン

・輸送品目別ガイドライン（「加工食品、飲料・酒」「建設資材」「家庭紙」「洋紙・板紙」）の策定（2020年5月～）

### 2018年12月 貨物自動車運送事業法の改正

#### ①違反原因行為の疑いがある荷主に対する働きかけ（2019年7月）

・国土交通省が、トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）をしている疑いのある荷主に対して、荷主所管省庁等と連携して「働きかけ」を実施。

#### ②「標準的な運賃」の告示（2020年4月）

・トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃を告示。 等

17

# フィジカルインターネット・ロードマップ

項目	年度	～2025	2026～2030	2031～2035	2036～2040
	現状	準備期	離陸期	加速期	完成期
ガバナンス	事業者ごとや業界ごとに様々なルールが相互に調整されずに存在	物流スポット市場の発達 2024年 トラックドライバーの 時間外労働上限規制	計画的な物流調整/利益・費用のシェアリングルールの確立 業界内・地域内	業界間・地域間・国際間	<b>フィジカルインターネット ゴールイメージ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 効率性 (世界で最も効率的な物流)           <ul style="list-style-type: none"> <li>リソースの最大限の活用による、究極の物流効率化</li> <li>カーボンニュートラル (2050)</li> <li>廃棄ロス・ゼロ</li> <li>消費地生産の拡大</li> </ul> </li> <li>② 強靭性 (止まらない物流)           <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点・輸送手段・経路・保管の選択肢の多様化</li> <li>企業間・地域間の密接な協力・連携</li> <li>迅速な情報収集・共有</li> </ul> </li> <li>③ 良質な雇用の確保 (成長産業としての物流)           <ul style="list-style-type: none"> <li>物流に従事する労働者の適正な労働環境</li> <li>物流関連機器・サービス等の新産業創造・雇用創出</li> <li>中小事業者が物流の「規模の経済」を享受し成長</li> <li>ビジネスモデルの国際展開</li> </ul> </li> <li>④ ユニバーサル・サービス (社会インフラとしての物流)           <ul style="list-style-type: none"> <li>開放的・中立的なデータプラットフォーム</li> <li>買い物弱者の解消</li> <li>地域間格差の解消</li> </ul> </li> </ul>
物流・商流データプラットフォーム (PF)	各種PFの萌芽。複数のPF間の相互接続性・業務連携性の確保が課題。	各種PFビジネスの発達 SIPスマート物流サービス	PF間の自律調整 SC可視化、サービス展開 例) 地域物流	各種PFとの連携	
水平連携 標準化・シェアリング	各種要素の非統一に起因し、物流現場の負担が発生。モノ・データ・業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要。	SIPスマート物流サービス物流標準ガイドラインの活用 例) 業務プロセス、GS1を始めとするコード体系	物流EDI標準の普及 パレットの標準化 PICコンテナの標準化	企業・業種の壁を越えた物流機能・データのシェアリング 業界内・地域内	
垂直統合 BtoBtoCのSCM	ロジスティクス・SCMを経営戦略としていない。物流を外外部化してしまっており、物流とのデータ連携ができておらず、物流の制約を踏まえた全体最適を実現できず。	標準化・商慣行是正等 (業種別アクションプラン) 例) 加工食品、スーパーマーケット等、百貨店、建材・住宅設備	パレチベーションの徹底	デマンドウェブ (BtoB/BtoC) 消費者情報・需要予測を起点に、製造拠点の配置も含め、サプライチェーン全体を最適化。 トラックなどの輸送機器や倉庫などの物流拠点のみならず、製造拠点の一部もシェア。	
物流拠点 自動化・機械化	自動化機器の普及促進と、業務プロセス革新による生産性向上が課題。	SCM/ロジスティクスを 基軸とする経営戦略への転換 基幹系システムの刷新/DX	物流DX実現に向けた集中投資期間	完全自動化の実現	
輸送機器 自動化・機械化	実証段階であり、本格的な導入・サービス化には至っていない。他方、ドライバーの人手不足問題は深刻化	ロボットフレンドリーな環境構築・各種標準化	装置産業化の進展	2030年度 物流ロボット市場規模 1,509.9億円 (2020年度の約8倍) 出典: 三菱総合研究所	

## 【参考】異業種混載による共同輸配送

**事業者**

- アサヒ飲料株式会社
- 日清食品株式会社
- 日本通運株式会社

**事業概要**

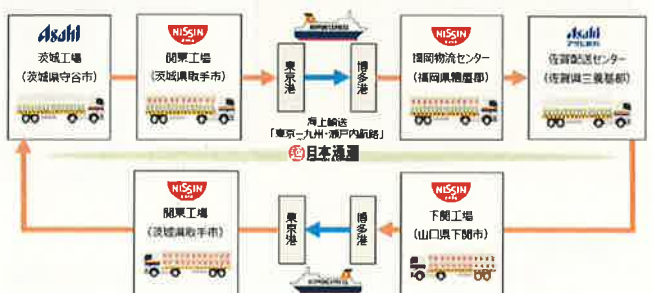
- ・重量物であるアサヒ飲料社の製品の上部空きスペースに軽量物である日清食品社の製品を混載するスキームを構築。
- ・輸送機材に低床ウイングトレーラーを採用することで積載率向上を図ると共に、往復運航とすることで実車率向上に寄与。
- ・ビールパレットの規格に合わせた段差緩和資材を使用することで、複数品種同士でも水平を保つオペレーションを実現。

**実施前**


- 関東→九州間の各社それぞれの車両を日本通運が手配。
- アサヒ飲料は重量物のため、上部に空きスペースがあり、積載率向上に課題を抱えていた。
- 日清食品は軽量物のため、荷台の容積一杯に貨物を積んでも、積載可能重量に余裕があるという課題を抱えていた。

**実施後**


★往路：重軽混載による関東～九州の共同運航  
★復路：山口県～関東の日清社の運航



概要図  
<低床ウイングトレーラー積込後>



<特殊資材により段差が緩和され、複数品種の積み込みでも水平が保たれる>



<パレットサイズの違い>

T12パレット (上段)	1,200mm × 1,000mm	日清食品社製品
ビールパレット (下段)	1,100mm × 900mm	アサヒ飲料社製品

**特徴**

- ◆ パレットサイズの異なる2社の貨物を、低床トレーラーに最大限積載するパターンを考案
- ◆ 最大積載重量等の法的制約を遵守し、デッドスペースが最小となる積載方法を確立
- ◆ 1段目上部に段差緩和資材を使用することで、複数品種でも水平を保つ手法を考案
- ◆ 低床トレーラーを使用することで、日清社製品をバラ積みからパレット積みへ積載可能に

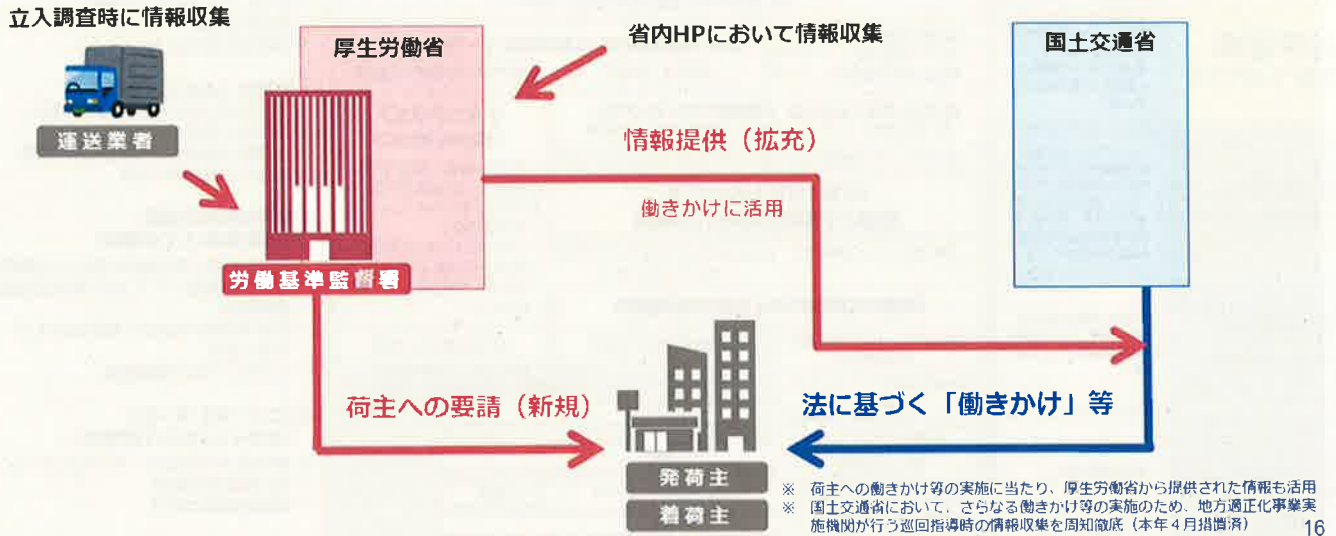
**効果**

- ◆ CO<sub>2</sub>削減量：0.4t-CO<sub>2</sub>/年 削減
- ◆ トラック台数削減効果：20%
- ◆ 往復運航による実車率：30%向上
- ◆ バラ積みからパレット積みへの変更に伴う生産性：30%向上

# 労働基準監督署による荷主への要請について（トラック）

## 労働基準監督署による要請（新規）

- ▶ **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**  
 （要請の内容）長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。  
 運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- ▶ 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用 ⇒ **国土交通省にも情報提供**



（出典）第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会 厚生労働省資料

## 中長期の方向性：フィジカルインターネット実現会議

- 経済産業省及び国土交通省の連携により、我が国で2040年までにフィジカルインターネットを実現すべく、**フィジカルインターネット実現会議を開催**。
- 令和3年10月以降全6回程度開催し、令和4年3月に「フィジカルインターネット・ロードマップ」を策定・公表（政府レベルのロードマップとしては世界初）

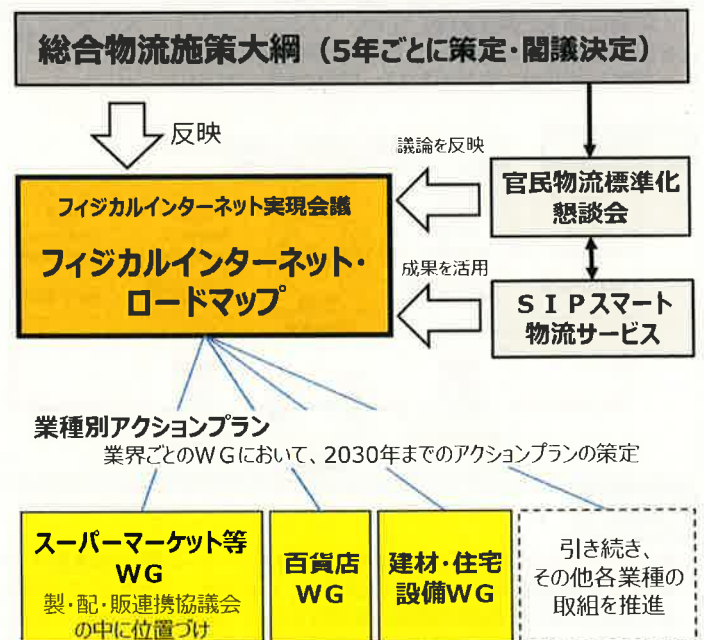
### フィジカルインターネット実現会議

<構成委員> ※敬称略・五十音順

浅野 耕児	一般財団法人流通システム開発センター ソリューション第二部 部長
荒木 勉	上智大学 名誉教授
伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
小野塚 征志	株式会社ローランド・ベルガー パートナー
加藤 弘貴	公益財団法人流通経済研究所 専務理事
河合 亜矢子	学習院大学 経済学部 教授
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
土屋 知省	一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 理事長
西岡 靖之	法政大学 デザイン工学部 教授
西成 活裕	東京大学 先端科学技術研究センター 教授
橋本 雅隆	明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
原島 藤壽	公益社団法人全日本トラック協会 副委員長
藤野 直明	株式会社野村総合研究所 産業ITイノベーション事業本部 主席研究員
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
堀内 保潔	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部長
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部長
村上 富美	株式会社日経B P 日経ビジネス編集部 シニアエディター
吉本 一穂	早稲田大学 創造理工学部 教授

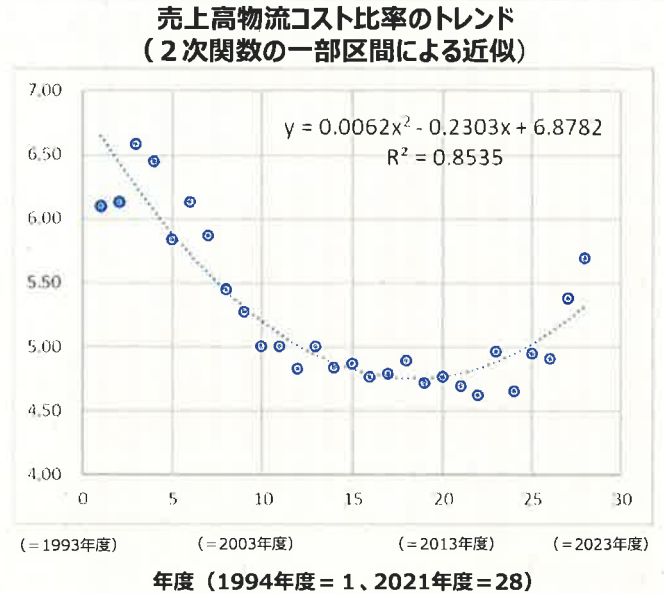
<事務局>  
 経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室  
 国土交通省 総合政策局 物流政策課

### 検討・実施体制



# 輸送の現状：物流費の変化

- 道路貨物輸送のサービス価格は、2010年代後半にバブル期の水準を超え、過去最高（物流コストインフレ）。特に、宅配便の価格の急騰が顕著。上下の振れ幅の大きな海上貨物輸送（外航海運の影響が大きい）に比して、短期的な価格変化ののち、固定化していく傾向。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向にあり、JILSの物流コスト調査では、2021年度は5.7%と過去20年の同調査で最大となった。



(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

出典：日本ロジスティクスシステム協会資料（※物流コスト調査報告書を元に作成） 10

## 【参考】貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」（議員立法）

### 貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

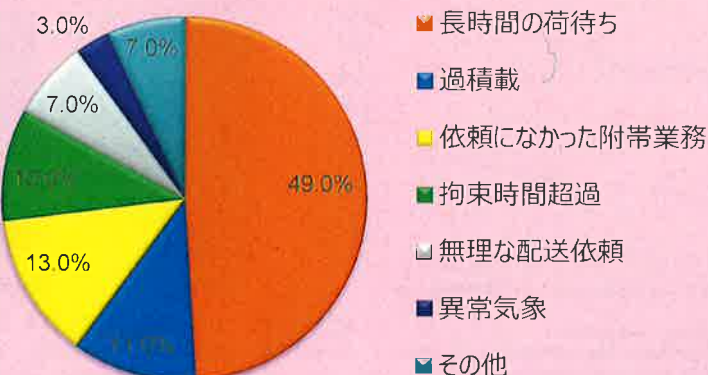
要請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

### 荷主起因の違反原因行為の割合



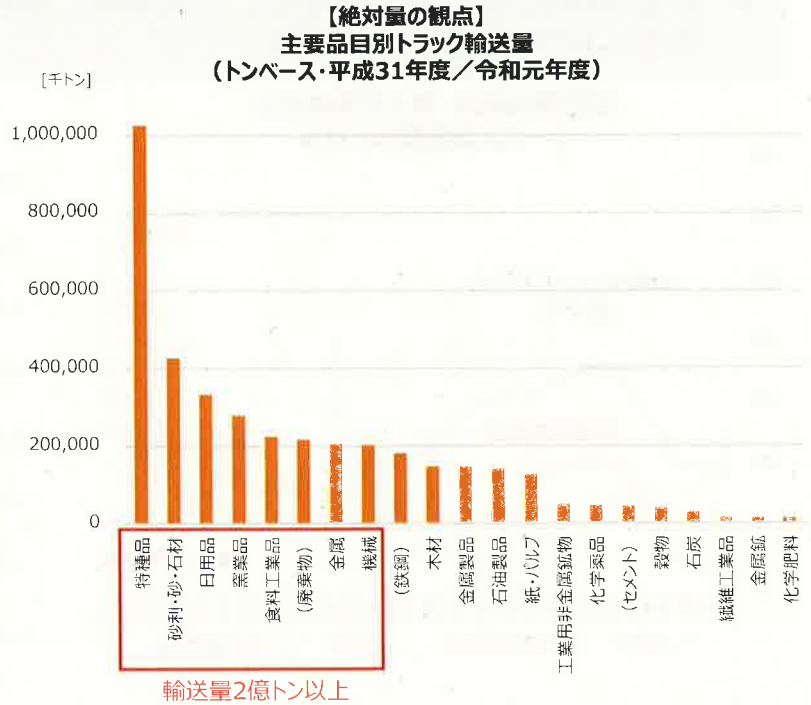
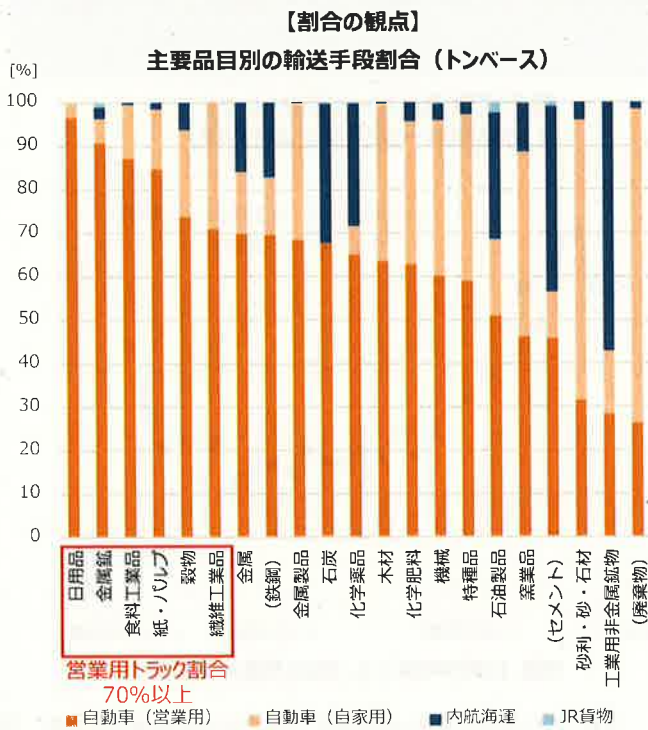
### 「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

# 輸送の現状：業界別でのトラック輸送概況

- 輸送手段に占める営業用トラックの活用割合が特に多いのは日用品、金属鉱、食料工業品等。石油製品や窯業品など、自家輸送や内航海運を主な輸送手段とする品目も存在する。



※「数字でみる物流2021年度」より経済産業省作成

# 輸送の現状：担い手の推移

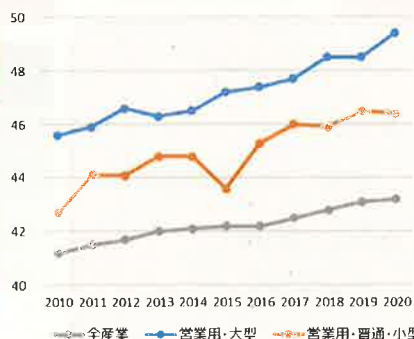
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。

道路貨物運送業の  
運転従事者数の推移



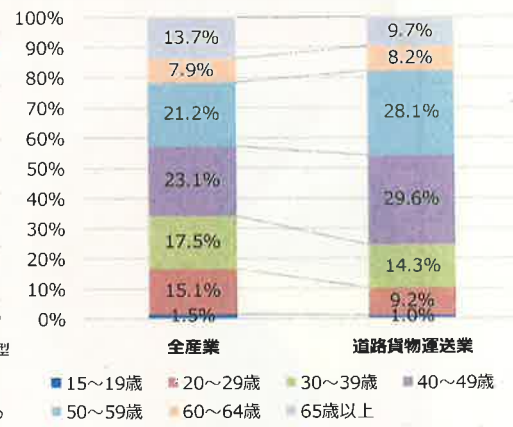
（出典）日本ロジスティクスシステム協会（JILS）「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの  
平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

就業者の年齢構成（2021年）



（出典）「労働力調査」より経済産業省作成



# 「物流の2024年問題」：企業の認知度

- 企業のアンケート調査の結果によれば、「2024年問題」の認知度は産業全体で5割程度。
- 発生すると考えられる課題としては、「人材不足」や「対応コスト」が挙げられている。

あなたは物流業界における「2024年問題」についてご存知ですか。  
ご存知の場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください。（単一回答）

	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1000	9.0	25.2	15.3	50.5
製造業	687	8.3	25.6	14.8	51.2
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	50.0
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	40.2
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	54.4

あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください。（複数回答）

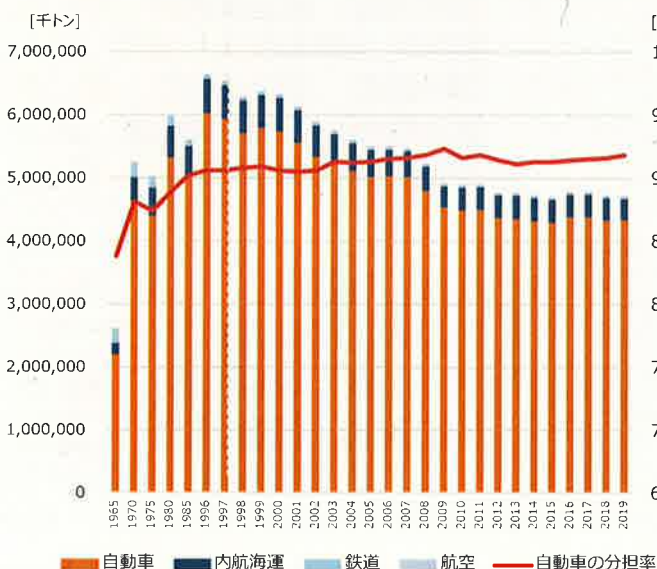
	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全体	1000	23.0	19.4	7.4	9.1	9.7	30.7	36.9	0.9	31.8
製造業	687	22.9	18.5	5.8	7.6	8.6	28.8	38.9	1.0	32.0
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6	12.5	4.2	10.4	8.3	35.4	25.0	0.0	35.4
運輸業、郵便業	107	23.4	23.4	15.9	18.7	20.6	48.6	36.4	1.9	26.2
卸売業、小売業	158	25.9	22.8	9.5	8.9	7.6	25.3	32.3	0.0	33.5

（出典）パーソルホールディングス株式会社「差し迫る物流業界の「2024年問題」実態調査」（2022年） 6

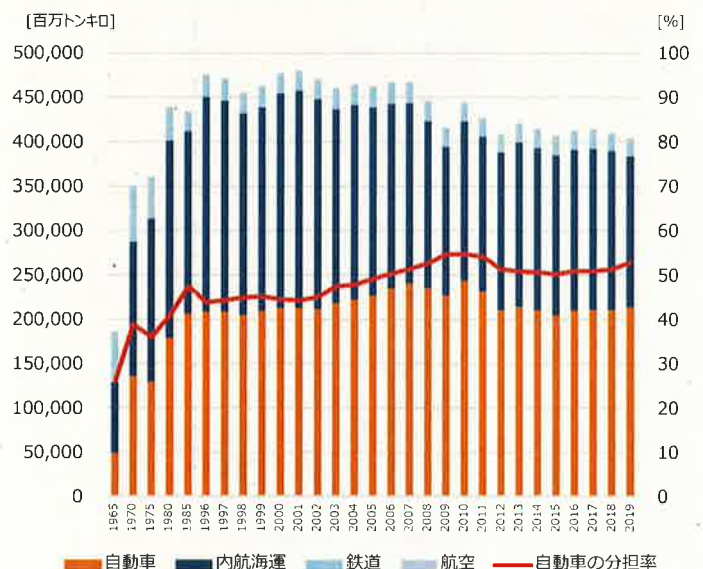
## 輸送の現状：国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は輸送重量（トンベース）、輸送距離×輸送重量（トンキロベース）いずれも、中長期で見ると減少し、10年程度横ばいとなっている。この中で、自動車（トラック等）が主要な輸送手段として活用されてきた。
- コロナ禍における生産減を背景に、2020年の輸送総量は低下。他方で、ECの伸びを背景に、宅配便の個数及び小型トラックによる輸送は急増した。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



※「数字でみる物流2021年度」より経済産業省作成

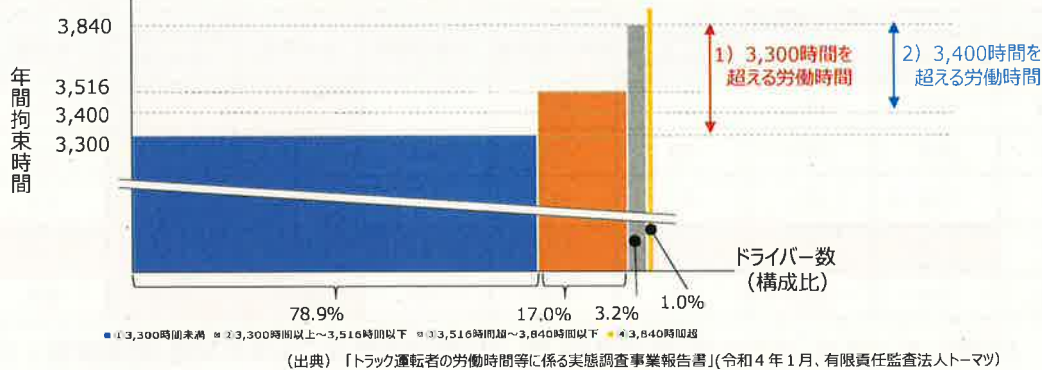
# 「物流の2024年問題」：影響試算

- 改善基準告示の見直し案では、トラックドライバーの1年間の拘束時間の上限は3,300時間(例外：3,400時間)とされている。
- 荷待ち時間等の削減等の物流効率化に取り組まなかった場合、コロナ前の2019年比で最大14.3% (4.1億トン) の輸送能力不足が起こると試算されている。

## ■ 不足する輸送能力 (第2回検討会 NX総研発表資料)

	1年間の拘束時間の上限	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2020年度データ	3,300時間	12.7%	3.2億トン
	3,400時間	5.8%	1.5億トン
2019年度データ	3,300時間	14.3%	4.1億トン
	3,400時間	5.6%	1.6億トン

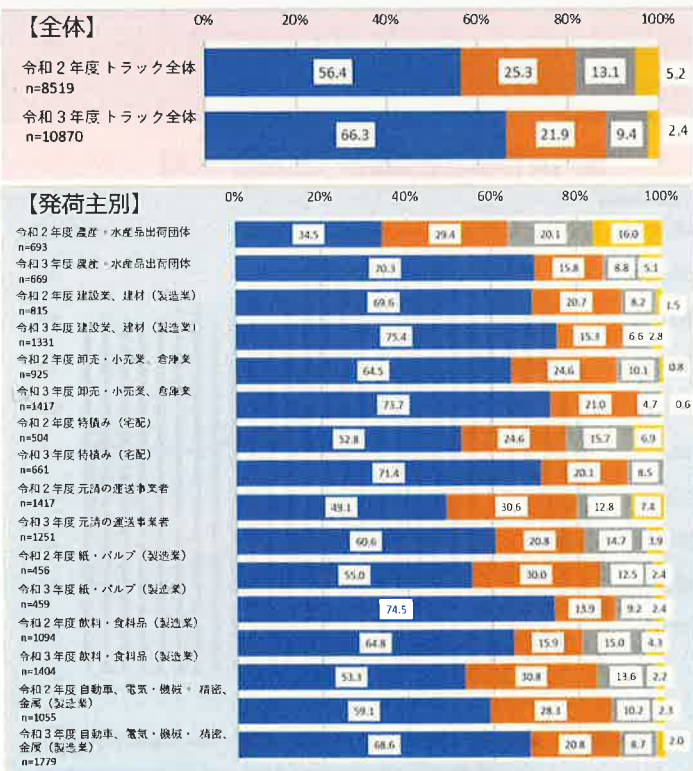
## (参考) トラックドライバーの1年間の拘束時間 (2020年度)



4

## 【参考】繁忙期におけるトラックドライバーの拘束時間

- 繁忙期の1か月の拘束時間が275時間 (年3,300時間) を超えるドライバーのいる事業者は約3割。特に、大型トラック、トレーラーによる長距離運行で拘束時間が長くなる傾向。



5

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会（オブザーバー一覧） （2022年10月6日時点）

## <オブザーバー>

### ○行政

公正取引委員会 経済取引局 取引部 企業取引課  
厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課  
資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー課

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室  
国土交通省 鉄道局 総務課 貨物鉄道政策室  
国土交通省 海事局 内航課  
国土交通省 港湾局 計画課 企画室

### ○業界団体

石油化学工業協会  
石油連盟  
一般社団法人全国スーパーマーケット協会  
一般社団法人全国清涼飲料連合会  
全国農業協同組合連合会  
全日本交通運輸産業労働組合協議会  
公益社団法人全日本トラック協会  
公益社団法人鉄道貨物協会  
一般社団法人日本化学工業協会  
一般社団法人日本加工食品卸協会  
一般社団法人日本経済団体連合会  
日本小売業協会  
一般社団法人日本自動車工業会  
日本商工会議所

一般社団法人日本スーパーマーケット協会  
日本製紙連合会  
一般社団法人日本倉庫協会  
日本チェーンストア協会  
公益社団法人日本通信販売協会  
一般社団法人日本鉄鋼連盟  
一般社団法人日本電機工業会  
日本内航海運組合総連合会  
一般社団法人日本物流団体連合会  
一般社団法人日本マテリアルフロー研究センター  
一般社団法人日本冷蔵倉庫協会

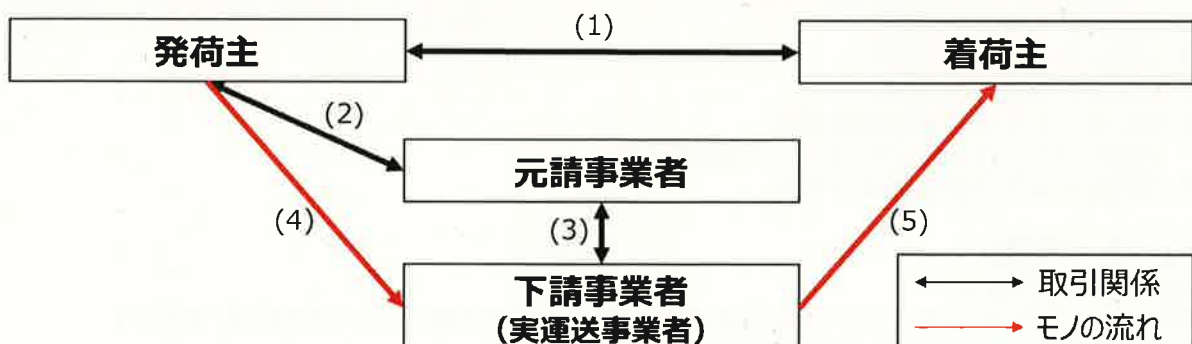
※荷主業界団体・物流業界団体のうち参加希望のあった団体を随時追加する。

2

## 経済産業省における物流政策

- 物流業界は構造的な人手不足・高齢化の渦中。働き方改革関連法により、時間外労働時間の上限規制が導入（2024年4月）され、労働時間の削減が急務。
  - 物流は、荷主（メーカー、小売等）の商取引の派生需要であり、繁閑の偏りや輸送条件を改善し、物流効率化・労働時間削減を図るためには荷主事業者における取組が必要。しかし、物流事業者の立場は弱く、価格交渉・価格転嫁が機能しておらず、直接の取引先ではない着荷主からの契約外業務等も発生している状況。
- ⇒ 個々の企業にとっての改善インセンティブが生まれにくい産業構造（下図）。
- 物流の機能不全は生産・生活等への影響として、産業全体に波及。安定的なサプライチェーンの維持のために、経済産業省としても物流機能の維持・向上に向けた実効的手段が必要。

### 商流・物流における取引関係



3

# 経済産業省における物流政策について

令和4年10月14日

商務・サービスグループ

物流企画室

## 持続可能な物流の実現に向けた検討会（概要）

- 人口減少に伴う労働力不足による需給バランスのギャップに加え、2024年から施行されるトラックドライバーの時間外労働時間規制（物流の「2024年問題」）、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするための検討会を9月2日から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。
- トラック輸送等に係る総労働時間の削減（総輸送時間・距離の削減）、1日当たり労働時間の削減（運転外業務・輸送距離の削減）、運賃・料金の適正収受など、**物流課題の現状把握及び実効的な対策について検討する。**

### ■ 構成員

大島 弘明 株式会社N X総合研究所 取締役  
小野塚征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー  
北川 寛樹 アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター  
河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事  
首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授  
高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授  
根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授  
二村真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授  
北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事  
矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授

### 【オブザーバー】

関係行政機関・荷主関係団体・物流関係団体

※関係業界が多岐に渡るため、順次参加を受け付ける。  
※オブザーバーからは検討会の内容に関し意見を受け付けるとともに、必要に応じ発表やヒアリングの機会を設定。

### ■ スケジュール（予定）

2022年9月2日に第1回を開催。  
月1回程度開催し、2022年12月～23年1月を目途に喫緊に取り組むべき方策について中間取りまとめを行う。  
その後も継続的に議論を行い、2023年に取りまとめを行う。

## 夜間（船内）荷役※の実態について

（※夜間荷役とは本調査では20時から翌朝6時までとする）

### 調査概要

調査対象：94港

（指定港のうち、京浜港を東京港、川崎港、横浜港と区別し、両津港を除いた港湾）

調査方法：事業者又は地区港運協会からの聴き取りによる

調査時点：令和4年9月30日時点

### 結果

～24時までの間の時間で実施	：16港
～翌6時までの間の時間で実施	：39港
夜間荷役を実施しているが、何時まで実施しているか不明	：4港
夜間荷役を実施していない	：26港
夜間荷役を実施しているか否か不明	：9港

