

神奈川SDGsパートナーミーティング 発表資料

物流問題とサステナブル経営

株式会社商工組合中央金庫

2023年12月14日



人を思う。未来を思う。

商工中金

PURPOSE

企業の未来を支えていく。
日本を変化につよくする。

MISSION

安心と豊かさを生み出すパートナーとして、
ともに考え、ともに創り、ともに変わりつづける。

- 全国約75,000社の企業と取引を持つ**中小企業専門金融機関**
- **長期的視点**で、経済的価値だけでなく社会的価値や働き手の幸せも、**お客さまと伴走しながら創出**することを目指している

安心と豊かさを生み出すパートナー

全国展開

環境変化に強い融資ポートフォリオ

- 地域、業種、融資規模の分散

株主構成

マーケットに左右されない経営体制

- 非上場、株主資格制限

事業性評価

お客さまの経営課題の解決を通じた
企業価値向上への貢献

- 財務構造改革、経営改善支援、成長投資に対する支援
- 地域金融機関との連携協業体制
- 全国・海外ネットワークを活かしたソリューション提供
- セーフティネット機能の発揮



組織の独自性と
企業のニーズが
マッチ

お客さま



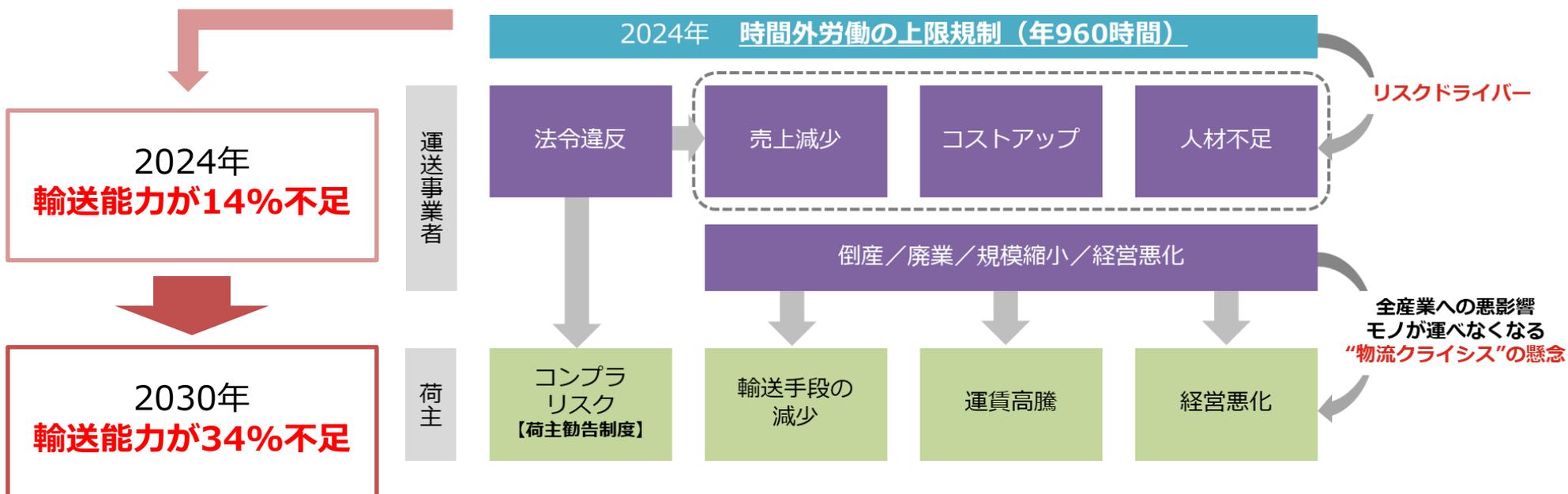
事業や経営環境を理解し、
長期的視点で伴走できる
金融機関との取引を重視

1. 物流の2024年問題とSDG s
2. これから起こる経営環境の変化
3. 持続可能な経営のために企業が取り組むべきこと
4. 物流に関する商工中金のサポートについて

- 2024年4月より、トラックドライバーの残業時間が**年間上限960時間に制限**されることで、**ドライバー不足感の加速、運送事業者の経営悪化、物流費の高騰**など**産業全体への様々な影響**が懸念されている。
- 運輸業界はもともと過酷な労働環境と人手不足が問題視されており、**日本として持続可能な物流システムを維持するため**に、来年以降様々な規制・改革が行われる予定。

8 働きがいも経済成長も
9 産業と技術革新の基盤をつくろう

SDGsの目標にある「8.働きがい」「9.産業の基盤」と特に関連する



※政府試算

働き方改革【残業時間の制限等】

物流政策パッケージ【R5.6/R5.10公表】 **※荷主企業への規制強化**

荷主企業

大手企業による輸送能力の囲い込み
が始まり、
中小荷主は**運賃の大幅アップ**、
条件面の大幅な変更
(時間・頻度・附帯業務等)
に対応しなければ
物流の利用が制限される



運送企業

デジタル化によって法令遵守と
従業員の賃金向上（ドライバー確保）
ができる企業と
課題山積で法令遵守できず、
経営が悪化していく企業の
二極化が進んでいく



ほぼ全ての産業でこれまでにない大きな変化が起こる
特に中小企業は、対策に動かなければ淘汰・倒産の波に吞まれるリスクが大きい
いま、それぞれの企業が持続可能性を大きく問われる局面に来ている

対話

荷主企業

- 運送委託先の話当真に受け止めるだけでなく、荷主企業として委託先の負担を減らす方策を考える。
- × 権限のない現場担当者に対応を任せる
- × 「うちも苦しい」と交渉を拒絶

再構築

- 具体的な改善に向け「慣習の見直し」「契約の見直し（サーチャージ・適正対価）」等を行う。
- 受発注や配車管理など、双方のシステム化が必要な領域は優先して対応する。
- × 委託側に過度な投資負担を要請

運送企業

- 根拠を示しながら状況を説明し、合理的に改善要望を伝える。
- × 根拠や基準を示さない“お願い”（苦しいからとりあえず5%上げて欲しいなど）
- 荷主企業と連携体制を取るための情報基盤を整える（脱アナログ管理）。
- 多重下請けを抑制し、庸車先ともフェアな取引を行う。
- 荷主の事業や利益がプラスになるような改善提案を積極的に行う。
- × 荷主任せの改善・自社の利益だけを優先

荷主企業と運送企業はお互いが“ビジネスパートナー”という認識を持ち、
双方がWin-Winとなるよう歩み寄ることがスタート

- 専門性を持ったプレイヤーと相互に補完し合う連携体制を構築することで、真に事業者役に役立つサポート／サービスの実現を目指しています。
- お客さまとの対話をベースに、商工中金が適切なサポートのフロント／ハブとなることで、**経営課題を踏まえた一気通貫の伴走支援を実現**します。

信頼に基づく経営対話
踏み込んだリスクテイク



参考：商工中金の具体的なサポートメニュー

■ ハイレベルソリューション

高度な物流体制構築を目指す企業さま向け

- 地域における業界再編や、先進的かつ効率的な物流ビジネスの浸透を牽引する事業者の成長支援を行います。

自動化

拠点再編

大型投資

他社連携

■ 伴走型ソリューション

経営改善を含む持続可能な戦略構築を目指す企業さま向け

- 事業者の課題の特定や全社方針の策定を支援し、最適なソリューションの導入を後押しします。

経営戦略

事業計画

経営改善

全社DX

■ 特定課題ソリューション

特定の業務・テーマの課題解決を目指す企業さま向け

- 特定課題に対して幅広くソリューションを提示し、スピーディーな解決を支援します。

人材採用

業務DX

機器導入

労務管理

■ 荷主企業さま向けソリューション

- 自社物流の再構築やアウトソーシング、法令対応等、物流網維持に向けた取り組みをサポートします。

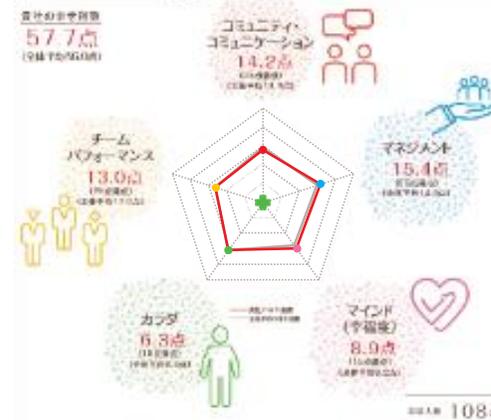
物流可視化

アウトソーシング

発注業務効率化



- R5.4.13 物流問題を解決していくための4者連携体制をプレスリリース



- 従業員の“幸せ”を可視化する「幸せデザインサーベイ」（当金庫独自サービス）

最後に ~みなさまと共有したいこと~

- ✓ SDGs はコストではなく“未来への投資”
- ✓ 良い未来を創ることが会社の成長にも繋がるため、全ての企業が取り組むべきテーマである
- ✓ 不確実性の高い時代だからこそ、長期目線で課題を捉えて企業の行動を決めることが肝要
- ✓ いま、日本企業の持続可能性に関連する大きな課題は「物流」であり、一社一社が目を向けて真剣に取り組んでいく必要がある
- ✓ 長期視点で経営しやすい中小企業こそ、日本のSDGsを牽引し未来を創る主役になるべき存在
- ✓ 商工中金はみなさまのパートナーとして、ともに未来を創っていきます

“SPEED”の視点



➢ 商工中金の組織・職員の取り組みの基本的な視点として“SPEED”の視点を設定し、具体的な目的と行動を定めています

物流の2024年問題について

トラック事業者

- ・従来通りの輸送を継続するためには、**ドライバーの増員が必要だが確保できない。**
- ・長距離輸送に対応できない。
- ・受託する仕事減らすと、**運送収入が減少する。**
- ・ドライバーの**賃金UP**に対応できない。

トラックドライバー

- ・業務量、時間外労働が減少し、月々の**給料が下がる。**
- ・労働時間が短くても一定の収入が得られる**他産業へ流出**しかねない。

2024年問題

- ・時間外労働960時間上限規制
- ・改善基準告示の見直し
- ・月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率50%への引き上げ（2023年4月）

荷主

- ・時間外労働の上限規制により自社の荷物が**指定した日時に届かない**かもしれない。

★荷主や一般消費者の**コストや時間**への**問題意識が弱い**のでは？

一般消費者

- ・当日、翌日配達**の宅配サービスが受けられない**かもしれない。
- ・水産物、青果物など**新鮮なものが手に入らない**かもしれない。

★「**送料無料**」ではなく、**ドライバーの大きな苦勞のもとに物流が維持**され、一定の**コストがかかっている**ことの理解が必要。

💡「2024年問題」に向けて必要な取り組み

【荷主がトラック事業者と連携して取り組むべきこと】（例）

- ◆**荷待ち時間の削減**（予約システムの導入、出荷・受入れ体制の見直し）
- ◆**荷役作業、附帯作業の削減等労働環境の改善**（パレット化、情報共有化による検品レス等）
- ◆**リードタイムの延長**（長距離輸送は中1日を空け、満載での効率的な輸送）
- ◆**輸送の効率化**（モーダルシフトの活用、中継輸送の導入、積み下ろし場所の集約等）

【トラック事業者が荷主に交渉し実現すべきこと】（例）

- ◆**「標準的な運賃」の適用**（働き方改革に取り組んでも、事業継続可能な運賃を収受）
- ◆**運送以外に発生する料金の収受**（燃料サーチャージや附帯作業料金、高速道路利用料など）
- ◆**ドライバーの待遇改善**（全産業平均並みの単価による賃金の支給）

- ・令和5年10月6日「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において、「物流革新緊急パッケージ」が発表された。(首相官邸ホームページより)

#新しい資本主義 #成長戦略 #分配戦略

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

更新日: 令和5年10月6日 | 総理の一日

ツイート

シェアする

印刷する



会議のまとめを行う岸田総理1

最新情報

官邸からのメッセージ

総理の一日

総理の演説・記者会見など

内閣官房長官記者会見

総理の指示・談話など

内閣官房長官談話など

タグ一覧

すべて見る

#ALPS処理水

#新しい資本主義

#外交・安全保障

#災害対応

#ウクライナ情勢

#経済対策

関連ページ

Action to Zero led by Japan and US
#新しい資本主義 #成長戦略 #G3
#外交・安全保障 #協定動向
#COP

**第19回JNB新進
輩出全国フォー**
#新しい資本主義 #成長戦略

**ビエト・バラバス
キENTER総経**
#新しい資本主義 #成長戦略
#社会技術・イノベーション

**マーク・カーニーG
FANZ共同議長**
#新しい資本主義 #成長戦略
#協定動向 #G3

**共同通信加盟社編集
局長会議 岸田総理**
#新しい資本主義 #成長戦略
#経済安全保障 #経済対策

関連動画

+

令和5年10月6日、岸田総理は、総理大臣官邸で第3回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議を開催しました。

会議では、物流革新緊急パッケージ（案）について議論されました。

総理は、本日の議論を踏まえ、次のように述べました。

「物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される2024年問題が喫緊の課題です。

先日の座談会では、2024年問題などへの対応や持続可能な物流に向けた、物流を支える事業者の取組や課題について話を伺い、緊急的に取り組むべき対策を具体化するよう指示したところです。

本日、「物流革新緊急パッケージ」として、再配達率の半減に向けて荷主や消費者の行動変容を促すポイント還元事業の実施、鉄道と内航船の輸送量を今後10年程度で倍増し、トラック輸送からのモーダルシフトを進めるためのコンテナ大型化等への支援、物流効率化を図るシステムの導入や施設の自動化、機械化等への支援など、即効性の高い取組を経済対策に盛り込み、速やかに実行に移してまいります。

また、エッセンシャルワーカーであるドライバーの働き方の改善に向けて、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃について、現下の物価動向を反映するとともに、荷待ち・荷役の対応を新たに追加する見直しを回り、年内に引上げ幅を公表いたします。

その上で、構造的な対策として、賃上げ原資の確保に向けて、多垂下請構造の是正のための運送体制の可視化や、契約明確化のための契約の電子化・書面化等を義務づけるなど、適正な運賃収受を図る措置を導入するとともに、荷主も含め、物流に関わる事業者が荷待ち時間削減等の取組を義務づける措置の導入に向け、次期通常国会での法制化に取り組んでまいります。

関係大臣におかれては、11月からの集中監視月間で集中的な取組を行うとともに、物流2024年問題という変化を力に変え、我が国の物流の革新に向けて、政府一丸となって、精力的に取り組んでいただくようお願いいたします。」

関連リンク

> 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 (内閣官房HP)

ツイート

シェアする

印刷する

10月6日 テレビ朝日系 「物流革新緊急パッケージ」発表報道



物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・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

○現下の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」の引き上げ（年内に対応予定）

○適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ち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け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



参考資料
サステナブル経営支援メニュー

サステナブル経営を支援する「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」とは

- ポジティブインパクトファイナンスは、**お客さまのサステナブル経営（ESG・SDGsの取組）への伴走支援型融資**です
- サステナブル経営とは、**環境・社会・(地域)経済のサステナビリティ（持続可能性）へのインパクトを創出しながら、企業価値・収益性・事業の安定性を高めていく取組み**です
- インパクト評価書は、お客さまのサステナブル経営における「現状」-「将来ありたい姿」-「実現に向けた取組内容」を表現するものです



Point!

- ✓ 経営者の想いや外部環境を踏まえた、将来ありたい姿を表現する
- ✓ 環境・社会・地域経済へのインパクトを通じて企業価値を高める（両立させる）目標項目を考える
- ✓ KPIは達成できそうな目標でなく、将来ありたい姿から逆算して考える（あるいは将来ありたい姿をそのままKPIとする）

ポジティブインパクトファイナンス支援事例

- 商工中金では、企業の環境・社会・経済への前向きな取り組みを評価・サポートする「ポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）」に対応しています。
- 導入された中小企業のみなさまのお取組みを動画でご紹介しておりますので、ぜひ一度ご視聴ください。

商工中金公式
YouTube:
PIF解説動画(2:33)



宮城県
白石倉庫



#1 地域に貢献する企業が利益を生み出す
—東北最大級の老舗倉庫企業が取り組む
ポジティブ・インパクトとは—

YouTube(6:26)

愛知県
榊原工業



#2 強い信念のもと先手を打つ
—鑄造関連メーカーが挑戦する
環境への取組みとは—

YouTube(5:22)

高知県
道水中谷水産



#3 持続可能な水産業の未来を
—水産資源を守り、価値を
函館・道水グループ

YouTube(5:26)

大阪府
三進金属工業



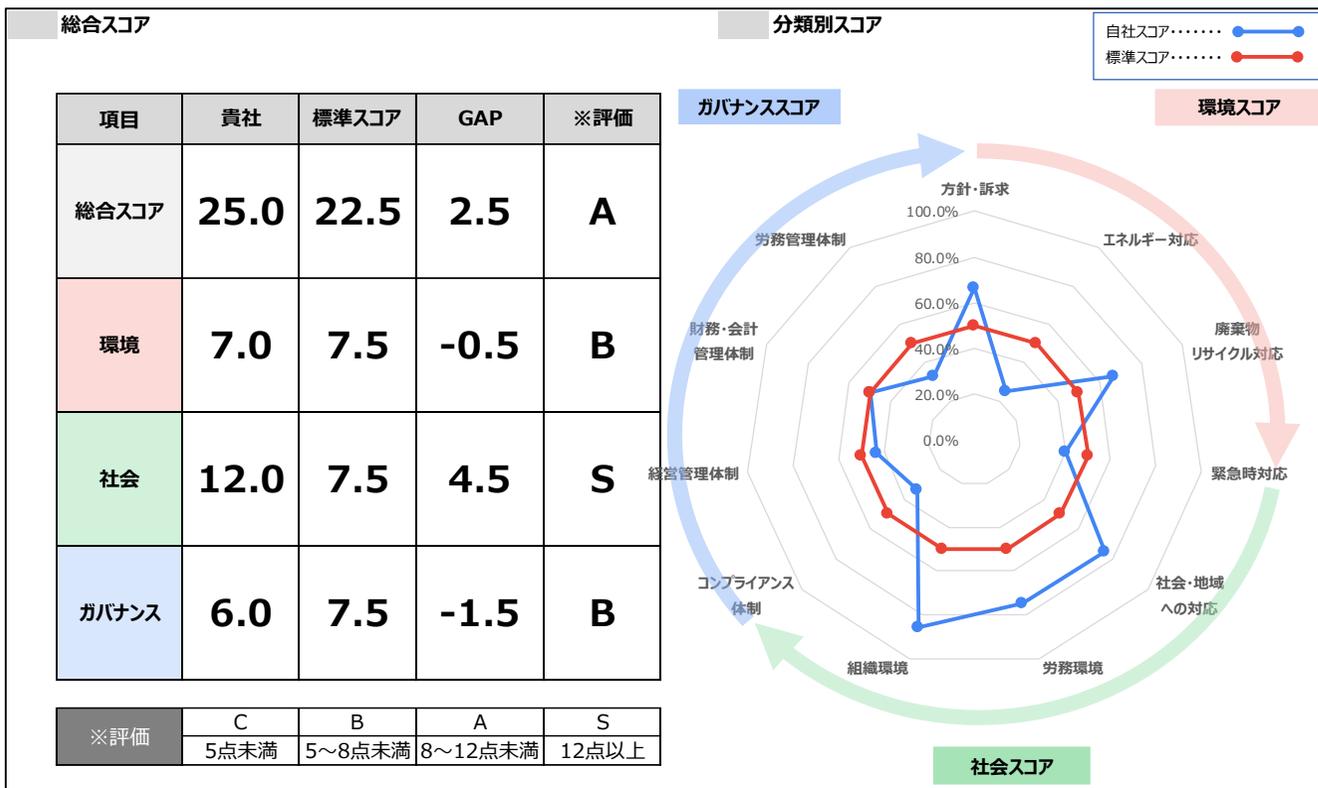
企業の持続可能性をともに高める
商工中金のPIF

YouTube(5:19)

ESGの観点で、現状を“見える化”しませんか？

- ✓ ESG診断は、商工中金と(株)船井総合研究所が連携し共同開発した、ESGの取組み状況を「見える化」し課題を抽出するための無料診断ツールです。
- ✓ 全45問・○×回答の診断ですので、気軽に取り組むことができます。また、診断結果は、お客様の入力後すぐに確認でき、自社のスコアと平均スコアとの比較により、課題の優先順位付けがしやすい仕様としております。

—診断結果レポート—



—設問テーマ—

環境 (E)

- 方針・訴求
- エネルギー対応
- 廃棄物・リサイクル対応
- 緊急時対応

社会 (S)

- 社会・地域への対応
- 労務環境
- 組織環境

ガバナンス (G)

- コンプライアンス体制
- 経営管理体制
- 財務・会計管理体制
- 労務管理体制

- ✓「幸せデザインサーベイ」は、**従業員のみなさまに回答していただいた幸せに関する質問をベースに、会社全体の「幸せ」を可視化する**、商工中金独自のサーベイ（調査）です。
- ✓可視化された課題に対し、改善のための様々なサポートをさせていただくことで、**従業員のみなさまがより「働く幸せ」を感じることが**できる「**幸せ経営**」を目指そうというコンセプトです。

Step 1：幸せ指数の測定

従業員の皆さまに、「幸せデザインサーベイ」をWEBで受けていただきます。100の質問があり、所要時間は15分程度です。

Step 2：データの分析

最先端の分析ツールを活用し、サーベイの結果を分析。貴社の現状を明らかにし、幸せ経営を実施するための秘密を探ります。

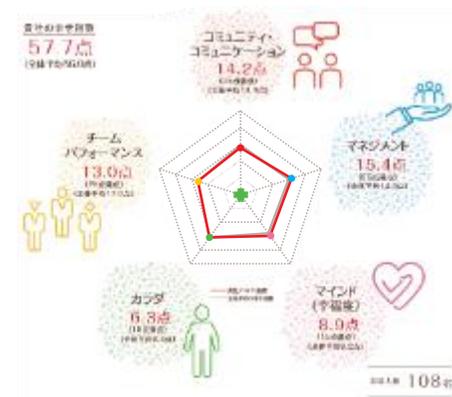
Step 4：幸せ経営のスタート

幸せデザインサーベイの結果に基づいて、貴社に合った取組みを始めましょう。どんなことに取組むか、一緒に考えます。

Step 3：結果のお届け

サーベイに基づいた貴社の幸せ指数や、詳細なデータ、幸せ経営のためのネクストアクションをお届けします。

会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド(幸福度)」の5つの要素で示し、総合点を幸せ指数としています。



2020年8月に本サービスをスタートし、23年10月末時点で**約900社**にご導入いただいております。

脱炭素経営支援の流れ

共感・対話

- ✓ お客さまとの対話
- ✓ 中小企業組合向けセミナー

CO2排出量の可視化支援

- ✓ 商工中金 × **boost** technologies
- ✓ 導入企業向け勉強会

CO2削減目標・計画の策定支援と削減ソリューション

- ✓ 目標・計画策定支援
- ✓ SBT申請支援
- ✓ ビジネスマッチング

資金調達

- ✓ ポジティブインパクトファイナンス
- ✓ 資金用途特定型サステナブルファイナンス

企業の経営課題（ヒト・モノ・カネ・情報）を補完する一貫した伴走サポート

サプライチェーン対応

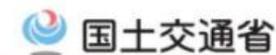
- 上場企業と直接取引があり、CO2排出量可視化や削減を明確に求められているケース
- 取引先から、アンケート等何かしらの形で脱炭素にかかる取組みを確認されたケース

ブランディング

- 気候変動対策をビジネスチャンスと捉え、自社の取組を対外PRしたい企業
- 自社の商品・サービスが環境負荷の軽いものとして、顧客や消費者へPRしたい企業

参考資料（物流業界情報）

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

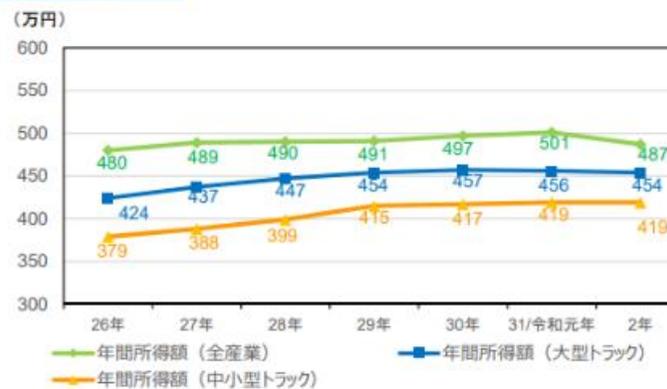


第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
「【資料1】国土交通省提出資料」p.1より
<https://www.mlit.go.jp/common/001465689.pdf>

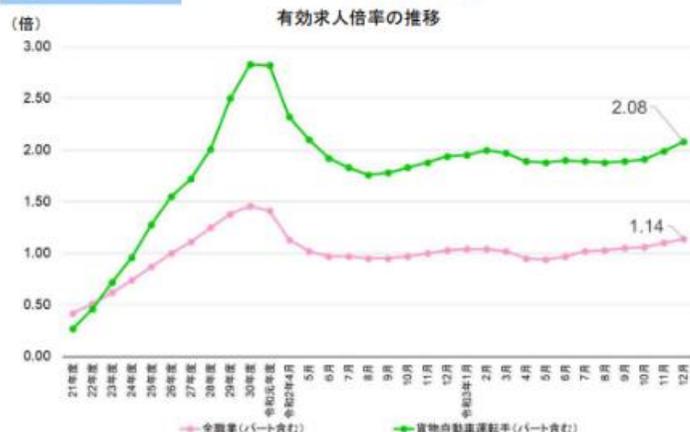
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。

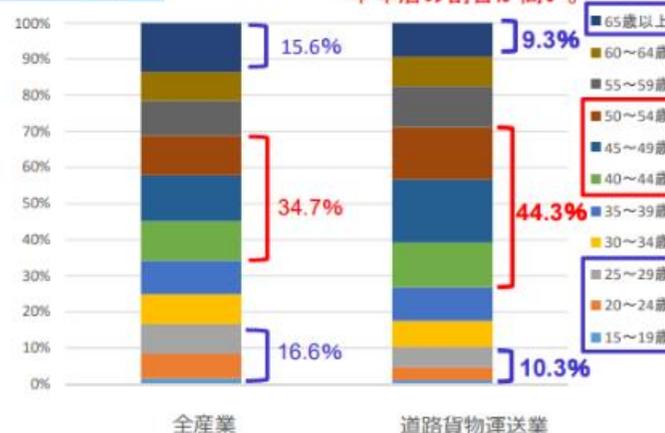


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



1



【参考】荷待ち等時間の削減の効果

- 物流効率化に取り組まなかった場合、2024年度に最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算。
- この輸送能力不足を補うためには、全ての荷待ち時間を56分、又は、全ての荷役時間を36分短縮することが必要。

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○2024年度

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）

14.2%（4.0億トン）

○2030年度

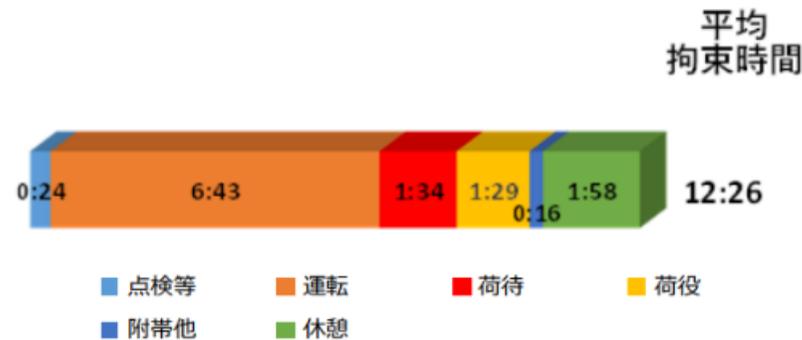
不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）

34.1%（9.4億トン）

（参考）輸送能力を1億トン補うには

荷待ち時間を14分短縮（94分→81分）
または 荷役時間を9分短縮（89分→80分）

1運行の平均拘束時間とその内訳 （荷待ち時間がある運行）



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

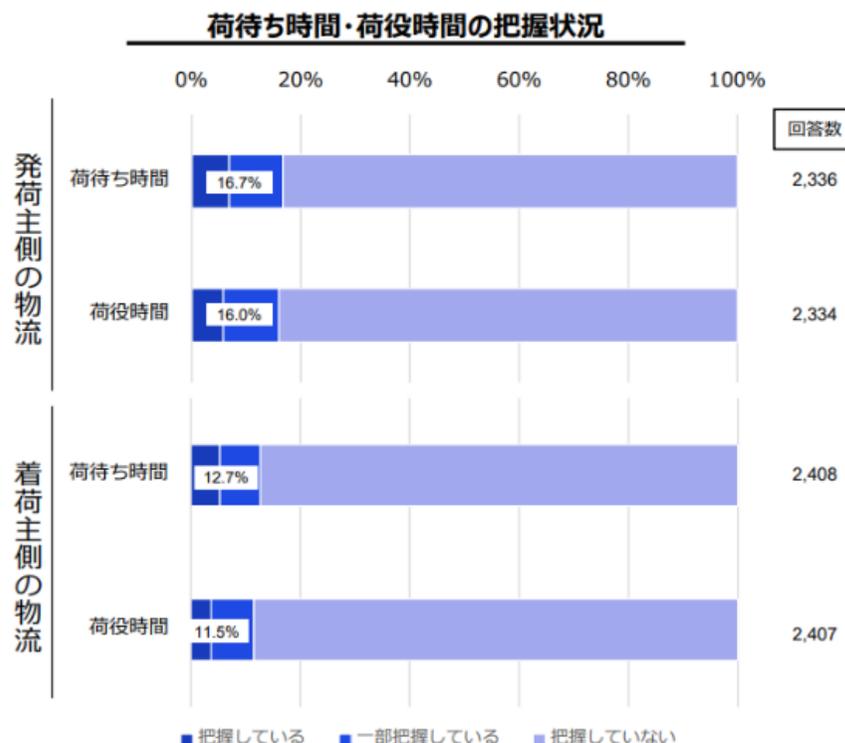
出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会（第10回）資料3
物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）
p.10より

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf



【参考】荷主事業者における荷待ち時間・荷役時間の把握状況

- 荷待ち時間・荷役時間については、発着荷主ともに、10～20%の荷主事業者が把握している。



各指標を現在把握できている理由（抜粋）

- 荷待ち時間
 - ・ 入荷予約システムを一部センターで導入しており、受付から接車の時間を待機時間として把握できる。
 - ・ 待機があった場合、運送会社より請求がある。
- 荷役時間
 - ・ 契約上荷役については自社で行うため、ドライバーには委託していない。
 - ・ 必要に応じて、各社より提供してもらっている。

将来的な把握が困難な理由（抜粋）

- ・ 入荷拠点への入退場時刻の記録をお願いしているが、荷待ち時間と荷役時間の区分けは困難である。
- ・ 就業時間外(始業時刻以前の車両到着等)に関しては把握できない。

出典：経済産業省による令和4年度アンケート調査結果

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会（第10回）資料3

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）p.10より

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf



業種別のランキング（コスト上昇分に対する価格転嫁状況）【コスト要素別】

【労務費】

順位	業種
1位	化学
2位	建設
3位	情報サービス・ソフトウェア
4位	食品製造
5位	石油製品・石炭製品製造
6位	金属
7位	建材・住宅設備
8位	機械製造
9位	広告
10位	卸売
11位	紙・紙加工
12位	放送コンテンツ
13位	電機・情報通信機器
14位	小売
15位	鉱業・採石・砂利採取
16位	電気・ガス・熱供給・水道
17位	繊維
18位	廃棄物処理
19位	不動産・物品賃貸
20位	印刷
21位	飲食サービス
22位	造船
23位	製菓
24位	金融・保険
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

【原材料費】

順位	業種
1位	化学
2位	機械製造
3位	金属
4位	自動車・自動車部品
5位	電機・情報通信機器
6位	食品製造
7位	石油製品・石炭製品製造
8位	紙・紙加工
9位	広告
10位	建材・住宅設備
11位	卸売
12位	繊維
13位	飲食サービス
14位	印刷
15位	造船
16位	建設
17位	小売
18位	鉱業・採石・砂利採取
19位	電気・ガス・熱供給・水道
20位	不動産・物品賃貸
21位	金融・保険
22位	製菓
23位	情報サービス・ソフトウェア
24位	廃棄物処理
25位	通信
26位	放送コンテンツ
27位	トラック運送

【エネルギーコスト】

順位	業種
1位	化学
2位	石油製品・石炭製品製造
3位	建設
4位	金属
5位	食品製造
6位	卸売
7位	広告
8位	建材・住宅設備
9位	鉱業・採石・砂利採取
10位	機械製造
11位	紙・紙加工
12位	電機・情報通信機器
13位	繊維
14位	小売
15位	製菓
16位	造船
17位	不動産・物品賃貸
18位	電気・ガス・熱供給・水道
19位	印刷
20位	飲食サービス
21位	廃棄物処理
22位	情報サービス・ソフトウェア
23位	金融・保険
24位	放送コンテンツ
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

中小企業庁「価格交渉促進月間（2022年3月）フォローアップ調査の結果について」（令和4年6月22日）p.8より

URL:

<https://www.meti.go.jp/press/2022/06/20220622002/20220622002-a.pdf>

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。

※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

8

n = 22017

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント (案) 令和5年6月2日 資料1 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
 - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 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(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- 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(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- 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(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
合計 :			14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での 法制化 も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 標準運送約款 」「 標準的な運賃 」の改正等 ・ 再配達率「半減」 に向けた対策 ・ 2024年度に向けた 業界・分野別の自主行動計画 の作成・公表 ・ 2030年度に向けた 政府の中長期計画 の策定・公表
速やかに実施	・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした ガイドライン の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ**全体のフォローアップ

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

令和5年6月2日

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryuu.pdf

■ 着荷主を含む荷主企業の取るべき対応を明確化⇒運送・荷主双方の対話が重要になる

- 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間2時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力
等々

運送事業者がすべきこと

- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適正収受や労働環境改善
等々

双方がすべきこと

双方で話し合いが必要

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
- ◆ 物流業務の効率化・合理化
- ◆ 運送契約の書面化
- ◆ 運送の対価「運賃」と、その他役務等の対価「料金」の別建て契約
- ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映（サーチャージ）
等々