

# 生産性向上に向けた物流改革



2021年3月17日  
政策部長 小木曾 稔

# 会員アンケート(本年2月)から抽出した主な課題

## 課題①

バックオフィス業務のアナログ対応

行政手続き、民間契約取引業務、  
運行管理業務等での  
『対面・書面・押印原則』の見直し

## 課題②

物流需要変動への  
対応の不十分性

ラストワンマイル配送円滑化のための  
多様なリソース活用  
(自家用有償運送、貨客混載等)

## 課題③

サプライチェーン  
の非効率性

- ①物流標準の推進(各種文書様式・業務・データ形式等がバラバラ)
- ②交通情報、気象情報、標準運賃等のオープンデータのさらなる促進
- ③物流APIのさらなる促進
- ④複数の企業が協働・連携したデータ基盤の整備

# 規制・制度改革の要望事項

要望事項①  
物流のDX

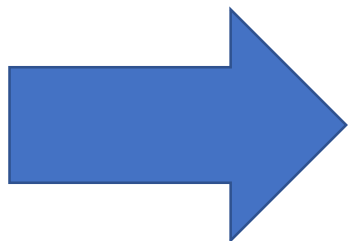
点呼の『対面原則』の撤廃/性能規定化  
AIを活用した点呼の自動化・無人化※  
※『デジタル技術を活用した規制の合理化の実証事業』と位置づけて実証し、省令改正等の制度化

要望事項②  
ラストワンマイル  
配送の円滑化

自家用有償運送の活用

要望事項③  
サプライチェーン  
の最適化

物流標準化、物流・商流データ基盤構築、  
オープンデータの推進  
⇒デジタル庁の『データ戦略』と連携し  
ながら、内容の明確化と工程表の策定



次期『総合物流施策大綱』の実現



# (参考) 次期『総合物流施策大綱』の概要

## 我が国が直面する課題と今後の物流施策

参考資料2



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

### ① 物流DXや物流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 (簡素で滑らかな物流)

- 1) 物流デジタル化の強力な推進  
手続書面の電子化の徹底、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、非対面点呼の促進 等
- 2) 労働力不足や非接触・非対面型物流に資する自動化・機械化の取組の推進  
物流施設へのロボット等の導入支援、隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進 等
- 3) 物流標準化の取組の加速  
加工食品分野における標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等
- 4) 物流・産業データ基盤の構築  
物流・産業データ基盤の構築と社会実装の推進、港湾関連データ基盤の整備、物流MaaSの推進 等
- 5) 高度物流人材の育成・確保  
物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化・発信、学習機会の提供 等

### ② 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くしてしなやかな物流)

- 1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築  
災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等
- 2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築  
重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大 等
- 3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築(カーボンニュートラルの実現等)  
モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各種送モード等の脱炭素化・脱化石化の促進 等

### ③ 労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- 1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備  
勤慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、「ホワイト物流」推進運動の推進、ダブル連結トラック等の活用支援 等
- 2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進  
船員の確保・育成、働き方改革の推進、荷主等との取引環境の改善 等
- 3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進  
共同輸送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配達円滑化の推進 等
- 4) 農林水産物・畜産等の流通合理化  
ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進 等
- 5) 遠隔地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保  
貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等
- 6) 新たな労働力の確保に向けた対策  
女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等
- 7) 物流に関する広報の強化  
物流危機の現状や持続可能な物流の確保の重要性に関する社会の共通認識を高めるための広報活動の強化

## トラック会社でのドライバーへの点呼業務の制度の現状

現行の法令では、運行管理者がドライバーに対して対面での実施が原則。IT機器による点呼は、あくまで但し書きで優良営業所のみ例外として可。

『運行上やむをえない場合は電話その他の方法』が認められているが、本来安全確保のため対面点呼があるはずでありながらそもそもなぜそれでいいのか不明確。電話以外の方法の外延も不明確。

資格を有した専門家が行う一般用医薬品ネット販売や不動産IT重説では、説明方法など遵守すべきルールが定められている以外に、実施できる対象範囲を限定していることはない。

## トラック会社でのドライバーへの点呼業務の制度の課題

実施できる対象が限定されているため、運行管理者の業務負担軽減は限定的。対面書面押印などアナログ原則見直しという政府の方針がある中で、IT機器による点呼を実施できる範囲を限定する合理的な理由が乏しい。(対面で求めていた要素を因数分解してIT機器を活用した場合の安全性担保ルールを作成することで足りる)

I T 機器を活用した場合の実施方法をルール化したうえで、法令上、I T 機器活用を対面と同等のものとして並列に位置づける(対面原則の撤廃/性能規定化)

対面規制により要求していた安全性確保等のための事項を因数分解 当該事項を技術中立/手段中立の考え方で遵守させることをルールとするべき(性能規定化)。

一般用医薬品のネット販売解禁、不動産I T重説の解禁時のルール設定のときの議論やルール内容が参考になる。

I T 点呼について広く解禁して対面と同等の方法と位置付けるべき。その際、対面と非対面の方法につきイコールフットイングであることが不可欠。

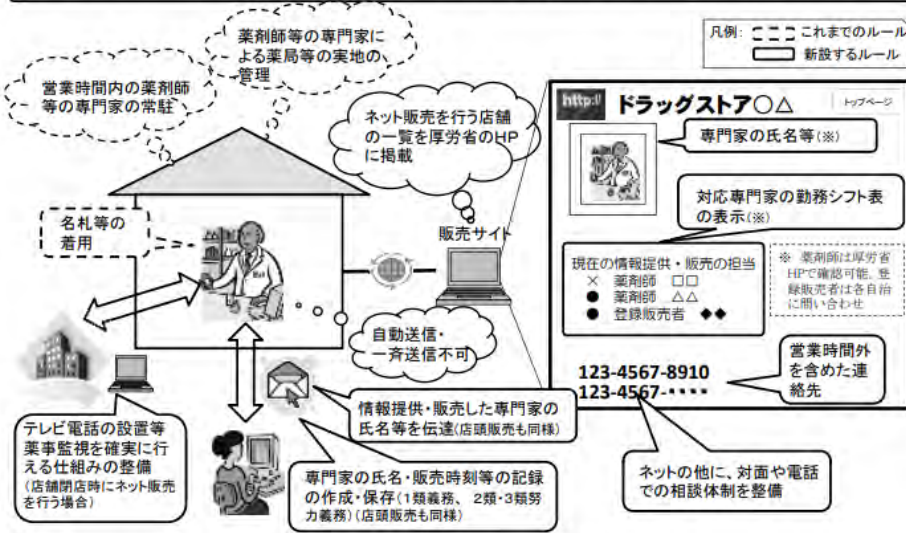
上記のルール化を行う以前においても、コロナ禍の緊急対応として認めることの要否も検討が必要。



# (参考) 一般用医薬品のネット販売のルール

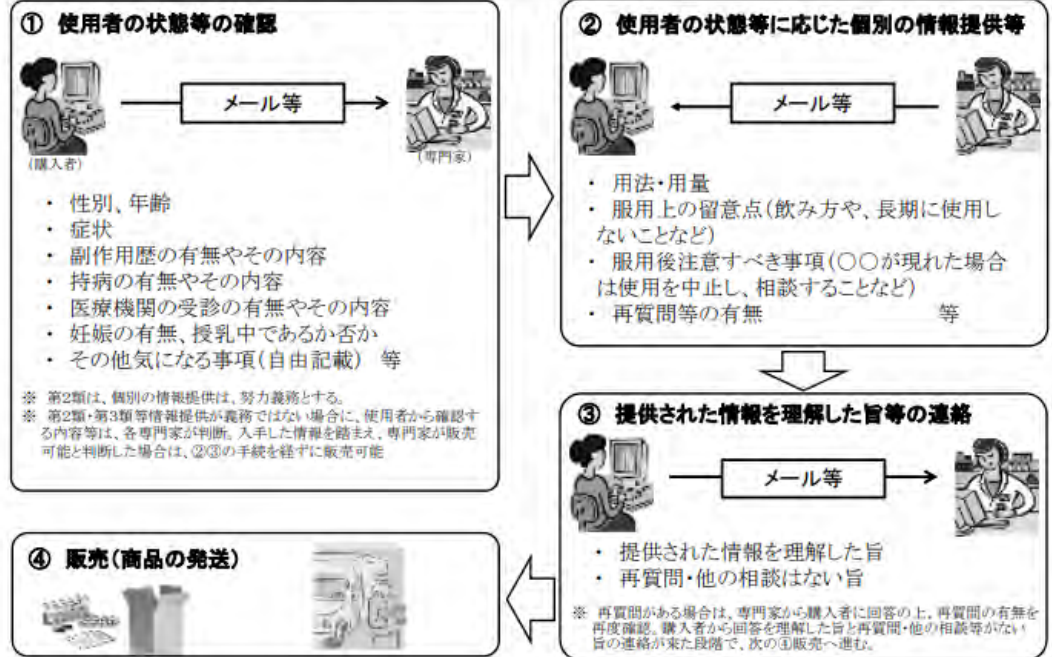
## 一般用医薬品のネット販売のルールの概要② (専門家の関与)

○ 一般用医薬品の販売は、注文を受けた薬局・薬店で、必要な資質・知識を持った専門家が行う。



対面規制の内実を、使用者の状態確認、個別の情報提供、購入者が理解しているかの確認などといった形で因数分解して、対象事業者・薬局店舗を限定せずルール化している。

## 一般用医薬品のネット販売のルールの概要③



(出典)  
厚生労働省作成資料  
『新しい制度の概要』より抜粋

## (参考) 不動産取引におけるITを使った重要事項説明のルール

**重要事項説明に必要な要素を下記の通り因数分解して検討し、『対面でなくとも、少なくともテレビ会議等であれば、重要事項説明に必要な要素を満たすことが可能であると考えられる。』と結論付けたうえで、対象事業者・営業所を限定せずにルール化している。**

取引主任者により重要事項説明が行われ、取引主任者証が提示されること

重要事項説明を受ける者が買主・借主等になるうとする本人であること

取引主任者が、取引の判断に必要な事項を重要事項説明の相手方に伝達すること

(1) 宅建業法第35条第1項に定める取引物件に関する私法上の権利関係、法令上の制限、取引条件等の事項及び同項に定めるもの以外で、取引の動機、目的、買主の知識等を踏まえ、契約の判断に必要な事項についての伝達をすること

(2) 重要事項説明に必要な図面等の資料の内容が、取引の相手方において視認できること

取引主任者と重要事項説明を受ける者とのやり取りに十分な双方向性があること

(1) 取引主任者が、重要事項説明の際に相手方が実際に説明を聞き、資料を見ていることや、説明内容について説明を受ける者に誤解の無いことを確認し、適切に説明できること

(2) 取引の相手方に図表等を示して説明する場合、又は、相手方から図表について質問がある場合に、取引主任者と相手方が説明内容と資料間の関係について誤認や齟齬を生じないように、取引主任者が適切に説明できること

(3) 消費者等の取引の相手方が、疑問点を取引主任者に対して提起し、これに対して、取引主任者が回答できること

(4) 重要事項説明の結果、当事者間に取引内容の認識に齟齬があることが判明した場合には、適宜、重要事項説明書の訂正等が行えること

重要事項説明書に記名押印をし、交付すること

(出典)

国土交通省主催『ITを活用した重要事項説明等のあり方に係る検討会』最終とりまとめ(平成27年1月)より抜粋して作成



AIを活用した点呼の自動化・無人化の制度化  
(『デジタル技術を活用した規制の合理化のために必要な実証事業』として位置づけして実証し、省令改正等による制度化)

次期総合物流施策大綱の記述にあるとおり、非対面だけでなく『無人化』まで想定したAI搭載機器の認定制度(点呼の高度化)構築を『デジタル技術を活用した規制の合理化のために必要な実証事業』として実施して、省令改正等による『制度化』をすべき。

上記制度化に向けた工程表を早急に作成すべき。

この措置は、バス・タクシー分野でも横展開が可能。

なお、今後のDX促進のためには、『対面書面押印原則撤廃』の次のステップとして、『自動化・無人化対応の規制改革』という手法を、物流を含めてすべての分野において展開すべき。  
(自動運行管理や無人での各種検査・監査・調査・管理の可能性等)

# (参考) 次期総合物流施策大綱の関連部分抜粋

## 非対面点呼の推進

### 3. 今後取り組むべき施策

提言①：物流DXや物流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（簡素で滑らかな物流の実現）

#### (1) 物流デジタル化の強力な推進

##### デジタル化を前提とした規制緩和や手続の特例の検討

デジタル化の推進により、特殊車両が即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな通行制度により、特殊車両の通行手続の迅速化を図るほか、事業用自動車の運転者に対して乗務の前後に実施する点呼について、AI等を搭載した点呼機器の認定制度を構築し、認定を受けた機器を使用した場合は、非対面の点呼が行えるようにするなど、デジタル化に資する取組について規制緩和や手続の特例を検討する。

# (参考) 非対面点呼に関する国交省の取組方針

## ④ 自動車運送事業の運行管理(点呼)の高度化

【拡充】

【予算額: 24百万円】

- 事業用自動車の運転者に対して乗務の前後に実施する点呼について、働き方改革や感染症対応の観点から、IT機器を活用した非対面での点呼の実施を促進する。
- AI等を搭載する点呼機器について、対面点呼よりも高い水準での安全性を確保できること等を要件とする認定制度を構築することにより、その導入を促進し、点呼の高度化を図る。

### 【現行制度】

運行管理者が運転者に対し、原則対面により点呼を行うことを義務付け。

- (点呼業務の内容) ・運転者の疾病・疲労状態の確認  
・運行の安全確保のために必要な指示 等

### 【課題】

- ・運行管理者の業務負担を軽減する観点から、運転者の疾病・疲労状態を把握可能な機器導入の促進が必要。
- ・感染症対応の観点から、非対面による点呼の促進が急務。

対面点呼  
の実施



### 【対応】

AI等を搭載する点呼機器を活用することにより、運行の安全性を対面点呼よりも高い水準で確保する。

運行管理者による判断や指示に比べ高い水準での安全性を担保するため、点呼機器の認定制度の構築に向けた実証調査を行う。

### AI搭載点呼機器の例



#### 【主な機能】

- ・顔や音声の識別機能による運転者の本人確認
- ・血圧計や非接触式体温計との連携による運転者の体調確認
- ・点呼完了後の車両の鍵の受け渡し



# (参考) デジタル技術を活用した規制の合理化のために必要な実証事業

『デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針』別紙(抄) (2020年12月25日閣議決定)

## (4) デジタル化促進のための行政手続・規制の高度化における重要施策の推進

現状

(略) デジタル化を踏まえた規制の見直しも進められているが、主に足元の個別規制の緩和にとどまっております、デジタル技術を活用して規制を合理化するといった検討は十分には進められていない。

見直しの方向性

デジタル庁は、内閣府規制改革推進室とも連携して、重点計画において、デジタル化促進のために見直すべき行政手続・規制を指定し、当該行政手続・規制の見直しにおけるデジタル社会の形成に特に必要な施策を示す。

( ) 行政手続の完全デジタル化の推進

(略)

( ) デジタル技術を活用した規制の合理化

・(略)

・また、デジタル庁と各府省は、デジタル技術を活用した規制の合理化のために必要な実証事業を実施し、その検証結果を、内閣府規制改革推進室に提供することなどを通じて規制の合理化につなげる。

現在、以下の規制の精緻化について、経済産業省が実証予算を確保し、事業者及び業所管府省と実証事業を行っているところ。

・モビリティ分野：国が自動車メーカーに対して行っている型式指定監査について、検査データを遠隔から常時確認・分析するシステムの構築することができれば、制度を見直す。

・金融分野：事業者間で疑わしい取引の届出のデータおよびその候補データを共有できるようにすることで、事業者単体のみならず共有事業者間におけるマネー・ローンダリング対策に資する情報として活用できるようになり、関連する規制の精緻化と、共有した情報をAIを活用した基盤にて利活用することにより、社会全体で効率的かつ実効的なマネー・ローンダリング対策の実現を目指す。

・建築分野：建築物の外壁の調査について、赤外線装置を搭載したドローンを用いて、従来の方法と同等ないしそれ以上の精度で問題箇所を検出する性能を確認できれば、規制をドローン活用でも代替可能とするよう見直す。

# 要望事項

## 自家用有償運送の活用に向けた措置

中長期的な経済動向、社会構造の変化、ニューノーマルシフトへの流れ、コロナ下での対応等を踏まえると、自家用有償運送の活用としては、まずは以下の事項を『できる限り早期』に実施することが必要不可欠。

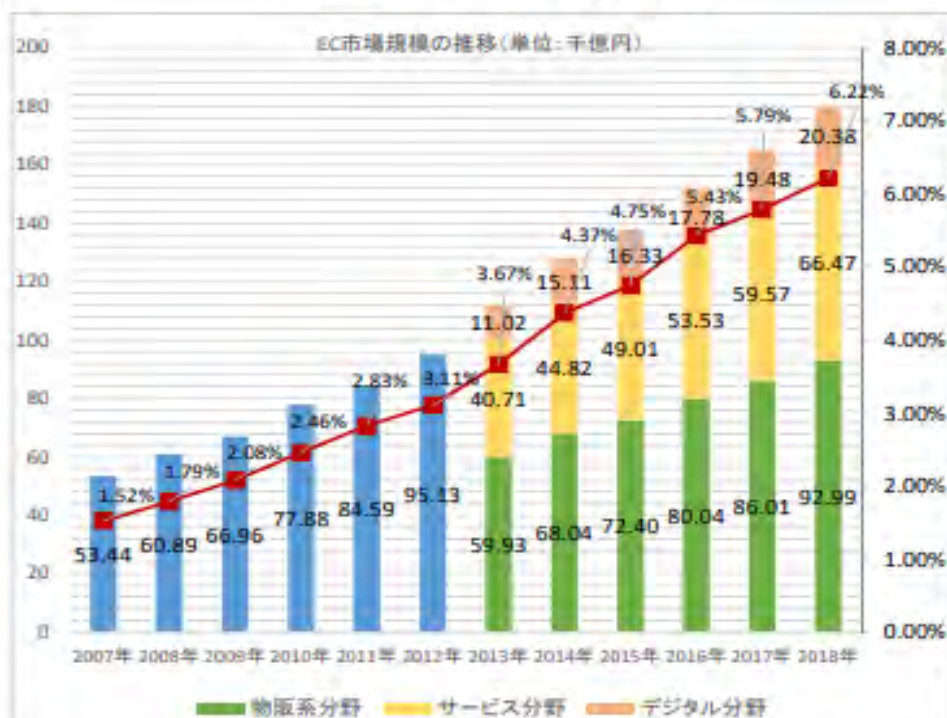
規制改革会議での国土交通省の回答等や規制改革会議の中間とりまとめの方針に従って、繁忙期通達改正を確実に実施すること。前回の国交省の回答以降の検討状況が不明。昨年12月23日公表の次期総合物流施策大綱の方向性では、見直しを明記。

# (参考) 事情変化 ; 物流量の動向① 近年の傾向

## 電子商取引(EC)市場の成長と宅配便の増加

- 電子商取引(EC)市場は、2018年には全体で18.0兆円規模、物販系分野で9.3兆円規模まで拡大。
- EC市場規模の拡大に伴い、宅配便の取扱件数は5年間で約6.7億個(+18%)増加。

【EC市場規模の推移】



出典: 経済産業省「電子商取引実態調査」  
注: 分野別規模は2013年度分から調査開始

【宅配便取扱実績の推移】



出典: 国土交通省「平成30年度宅配便等取扱個数の調査」  
注: 2007年度から郵便事業(株)の取扱個数も計上している。



## (参考)事情変化；物流量の動向② コロナの影響

宅配便については、通販需要等の拡大により、取扱量の増加傾向がみられた。

### 宅配便取扱個数

		個数(千個)	対前年比
ヤマト運輸	宅急便・宅急便コンパクト	149,438	+15.4%
	ネコポス	20,791	+49.4%
日本郵便	ゆうパック	96,578	+29.1%
	ゆうパケット	49,610	+48.0%

※ヤマト運輸は2020年6月、日本郵便は2020年5月の数値

(出典)国土交通省ほか主催の『2020年代の総合物流施策大綱に関する有識者検討会』第1回(2020年7月16日)参考資料1より抜粋して作成

# (参考) 次期総合物流施策大綱の関連部分抜粋

## 自家用有償運送関連

### 3. 今後取り組むべき施策

提言②：時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流の実現）

#### （3）労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

##### 季節変動を踏まえた自家用有償運送の安全面を配慮した活用の検討

近年の EC 市場の普及などにより消費者ニーズは多様化し、従前の季節変動にも変化が見られていることから、繁忙期における自家用車の活用について、より実態に即したものとなるよう制度の見直しを図る。なお、制度の見直しにあたっては、輸送の安全の確保やドライバーの適切な労務管理、荷主保護が十分に担保されるよう留意する。

# 要望事項

物流標準化、物流・商流データ基盤構築、オープンデータの推進について、デジタル庁の『データ戦略』と協働・連携しながら、物流分野の内容の明確化と工程表の策定

会員企業のアンケート調査結果では、各種文書のデータ化と標準化、オープンデータの促進、物流APIの推進、複数の企業が協働・連携したデータ基盤の必要性等の指摘があった。

次期の『総合物流施策大綱』には、『物流標準化』と『物流・商流データ基盤構築』が記述される見込みだが、その内容の深堀り・明確化はまだこれから。

一方、デジタル庁発足を見据え策定がされる政府のデータ戦略では、『データ連携基盤としての分野ごとのプラットフォームのあり方の整理』、『オープンデータの推進』等の記述があるが、物流分野との関係は必ずしも明確でない。



# 政府のデータ戦略

## データ戦略タスクフォース第一次とりまとめの概要

データ戦略の  
アーキテクチャ

- 戦略・政策
- 組織 { 行政  
民間 }
- ルール { データ  
ガバナンス  
連携  
ルール }
- 連携基盤  
(ツール)
- データ
- 利活用環境
- インフラ

**ビジョン** 現実空間とサイバー空間が高度に融合したシステム（デジタルツイン）により、新たな価値を創出する人間中心の社会

○ 理念：信頼（トラスト）と公益性の確保を通じて、データを安心して効率的に使える仕組みを構築する

○ データ活用の原則 自分で決められる、勝手に使われない つながる いつでもどこでもすぐ使える 安心して使える みんなで創る

○ 社会実装・業務改革

データがつながることで「新たな価値を創出」

行政 ————— 民間

組織・ビジネス いかなる価値を誰に対して生み出すか、国民・行政・産業界のユーザー視点から  
での取組 ニーズ分析を行い、デジタルツインの視点でビジネスプロセスをゼロベースで見直す

ワンストップ、ワンズオンリー **重点的に取組むべき分野** データ流通、官民データ活用

○ 喫緊に取組むこと

**トラストの枠組みの整備** IDの認証やトラストサービスの評価などトラストアンカーの機能整備の他、誰が(主体・意思)、何を(事実・情報)、いつ(時刻)というトラストの要素について、これらが主張されたとおりのものであること(真正性)、改ざんされていないこと(完全性)の確保・証明が必要である。以下のように整理し、各々の論点を整理(論点例:本人確認レベル、発行した自然人、組織、機器の確認方法)

- 主体・意思: 意思表示の証明(意思表明が本人によってなされたものであること等の証明)
- 事実・情報: 発行元証明(発行した自然人、組織、機器が信頼できるか等の証明)
- 存在・時刻: 存在証明(何らかの情報がある時点において存在し、それ以降は改ざんされていないことの証明)

→ 整理した論点について、関係省庁で解決の方向性を検討開始

**プラットフォーム**

**分野横断で検討すべき共通項目**

- 共通アーキテクチャの整備 (スマートシティ/フレックスアーキテクチャ)
- データ連携の共通ルールの整備<sup>\*1</sup>
- 主要データ標準、データ品質管理フレームワークの策定
- 分野間データ連携基盤でのツール開発 (データカタログ検索、データ交換、データ連携契約機能) (分野間連携のための民間促進団体DATA-EXによるポータルサイト運営)

**分野ごとに検討すべき項目**

→ 重点的に取組むべき分野の関係省庁を中心に、官民共同での検討の場を設け、プラットフォームの在り方についてデジタル庁(仮称) 完了までに整理 (健康・医療、教育、防災、農業、インフラ、スマートシティ等)

- 関係者のニーズ分析：データを中核とした新たな価値創出のための分析
- アーキテクチャの策定：スマートシティ/フレックスアーキテクチャを参照
- ルールの具体化、ツール開発 (データカタログ、メタデータ、APIの整備等)

**データ整備**

**ベース・レジストリ整備の推進 (ベース・レジストリ・ロードマップの策定)** → 重点整備対象候補のデータホルダーの関係省庁にて、2021年6月末までに課題整理と解決の方向性を検討

- ベース・レジストリ<sup>\*2</sup>の選定
  - 選定基準<sup>\*2</sup>
  - 重点整備対象候補<sup>\*3</sup>
- ベース・レジストリの推進方法
  - 優先順位に従い段階的に導入
  - 成功事例をつくり効果や課題を明確化

**アクション**

- ベース・レジストリの指定 (内閣府例庁室: 2021年3月末)
- データ整備：先行プロジェクトの実施 (住所や法人情報等)
- 主要データ標準の整備、データ品質管理フレームワークによる評価 (内閣府例庁室: 2021年3月末)

**その他基盤データの整備の推進**

- 特定分野などで社会の基盤として扱われるデータの整備を促進

**オープンデータの推進**

- オープンデータ基本指針の改定による機械判読性の強化

**包括的なデータマネジメントの推進**

- 主要データ標準、データ品質管理フレームワーク等の活用

○ 引き続き検討すべき事項

<国際連携><人材><デジタル庁(仮称)の役割>

データ利活用の環境整備(データ流通市場の活性化等) デジタルインフラの整備・拡充 国際連携 人材 データ整備方針等へのデータ戦略の反映

---

# Appendix

---

## 新経済連盟が要望してきたアナログ原則撤廃リスト



# 当団体提案のアナログ原則撤廃リスト一覽

撤廃すべき アナログ原則	項目名	淵源となる法令
対面原則	オンライン診療の全面解禁・恒久化	医師法
	オンライン服薬指導の全面解禁・恒久化	薬機法
	薬局医薬品及び要指導医薬品のオンライン販売の解禁	薬機法
	オンライン教育の全面解禁・恒久化	学校教育法
	不動産取引のオンラインでの重要事項説明の全面解禁	宅建業法
	バス・タクシー事業者及びトラック事業者による乗務員へのIT点呼の全面解禁	道路運送法、貨物自動車運送事業法
	インターネット投票の解禁	公職選挙法
書面原則	以下の書面交付の原則電子化対応 民法の受取証書・債権証書、高齢者医療確保法の領収書、貸金業法の受取証書、金融商品取引契約及びそのクーリングオフ、旅行契約、建設請負契約、下請会社に対する受発注書面、不動産特定共同事業契約、投資信託契約の約款、不動産取引での重要事項説明書面等、定期借地契約、定期建物賃貸借契約、マンション管理業務委託契約、特定継続役務提供等における契約前後の契約等書面、派遣労働者への就業条件明示書面、労働条件通知書面 など	民法、金融商品取引法、高齢者医療確保法、貸金業法、旅行業法、建設業法、下請法、不動産特定共同事業法、投資信託及び投資法人に関する法律、宅地建物取引業法、借地借家法、マンション管理法、特定商取引法、労働者派遣法、労働基準法

先般通常国会で成立した割賦販売法改正での説明事項伝達方法のデジタルファースト化の規定(改正割賦販売法第30条第1項から第3項までなど。書面交付の希望があった場合のみ個別対応という規定)等の横展開

# 当団体提案のアナログ原則撤廃リスト一覧

撤廃すべき アナログ原則	項目名	淵源となる法令
書面原則	選挙活動でのメール活用解禁	公職選挙法
	デジタル教科書の規制緩和等（各教科等の授業時数の2分の1未満という規制の撤廃・緩和、単体発行の解禁、無償措置化等）	学校教育法
	インターネット請願の導入	請願法
押印原則 (特定方式の電子署名のみの利用強制の結果、押印対応が継続)	処方箋の記名押印/署名義務における電子署名要件の柔軟化	医師法、歯科医師法、薬剤師法
	民間と地方自治体の契約における電子署名要件の緩和・拡大	地方自治法
	建設工事の請負契約を電子契約で行う場合の電子署名要件の緩和・拡大	建設業法
常駐・専任配置原則	「土」業の事務所2か所禁止規制の撤廃	社会保険労務士法、行政書士法、税理士法等
	建設工事の監理技術者が「オンライン監理」で複数の工事現場の業務を兼務することの解禁	建設業法
	食品衛生責任者の「オンライン管理」による無人店舗の実現	食品衛生法
	薬剤師・登録販売者が、処方薬、薬局医薬品、要指導医薬品、一般用医薬品について、薬局・店舗外からオンラインで情報提供・指導し管理することの解禁	薬機法
	労働者派遣事業におけるマッチング等業務を派遣元事業所で実施しなければならない規制の撤廃	労働者派遣法

---

# 要望事項 の補足資料

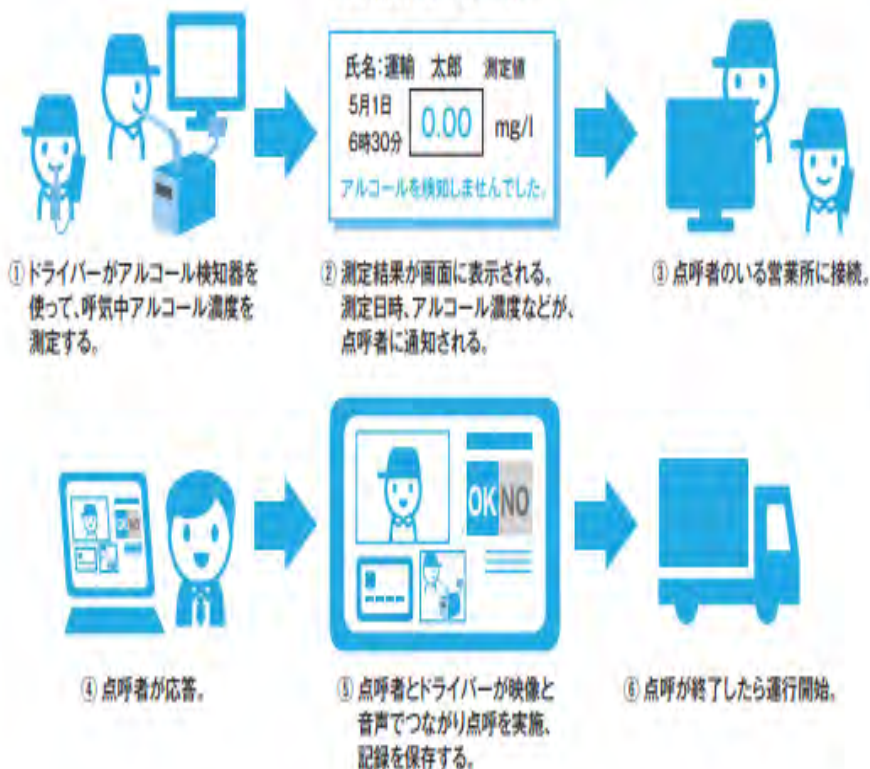


# トラック事業者のIT点呼の現行ルール

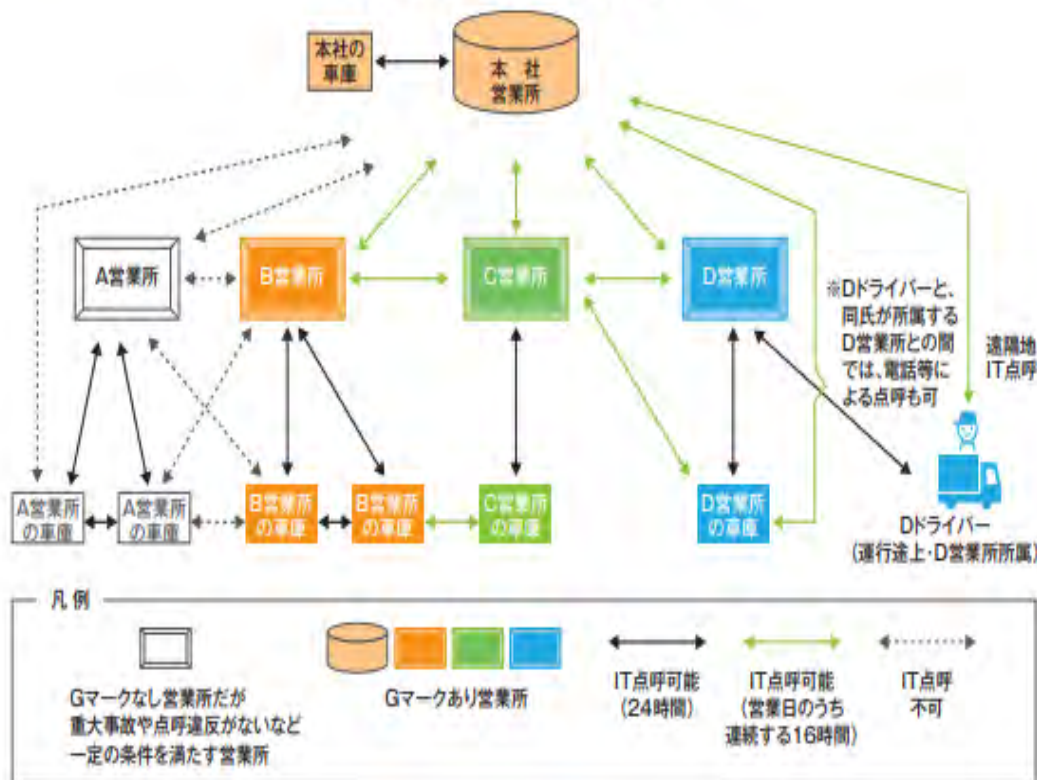
- IT点呼は、IT機器（TV 電話や PC カメラ、スマートフォン、タブレット、アルコール検知器等）の画面を通して点呼者とドライバーが「擬似対面」で行う点呼です。
- ドライバーが使用するアルコール検知器、点呼システムには、事務所設置型と遠隔地でも使えるモバイル（携帯）型があります。

- IT点呼を実施するには、点呼者の所属営業所と運転者の所属営業所が共にGマーク（安全性優良事業所認定）等、一定の条件を満たすことが必要となります。開始後にGマークを取り消されたり、一定の条件に適合しない状態になれば、IT点呼はできなくなります。
- IT点呼はGマークのインセンティブなので、国土交通省が認定した機器により実施することなど、その他の細かい導入条件も確認して下さい。

## IT点呼のイメージ



## IT点呼を実施できるパターン



(出典)国土交通省自動車局作成資料

『中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック』より抜粋 23

# (参考)バス・タクシー事業者のIT点呼の現行ルール

以下の要件にあてはまる優良な営業所であれば、届出により、営業所と当該営業所の車庫間においてIT機器（※）を用いた点呼を行うことができることとします。

- ・ 開設してから3年を経過していること
- ・ 過去3年間自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと
- ・ 過去3年間行政処分又は警告を受けていないこと



(※) 営業所で管理する機器であってそのカメラ、モニター等によって運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの

(出典)平成30年3月30日国土交通省自動車局安全政策課リリース資料

『IT機器を用いた点呼の適用範囲を拡大!! ~バス・タクシー事業でもIT点呼が実施可能となります~』より抜粋

## 貨物自動車運送事業輸送安全規則

(点呼等)

第7条 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該貨物自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

- 一 酒気帯びの有無
- 二 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
- 三 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認

2 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対し、対面により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあつては第17条第4号の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該貨物自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

3 5 (略)



## 旅客自動車運送事業運輸規則

### (点呼等)

第24条 旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。次項において同じ。）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。ただし、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、旅客自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該旅客自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

一 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認

二 酒気帯びの有無

三 疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無

2 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対して対面により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況について報告を求め、並びに酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。この場合において、当該運転者が他の運転者と交替した場合にあつては、当該運転者が交替した運転者に対して行つた第50条第1項第8号の規定による通告についても報告を求めなければならない。ただし、輸送の安全及び旅客の利便の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、旅客自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該旅客自動車運送事業者は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

3 5 (略)

---

# 要望事項 の補足資料

# データ戦略における分野間データ連携基盤イメージ 他のDBとして物流に言及あり

- あらゆるデータが安全にAIで解析可能なレベルで利用するためのデータ連携基盤を構築
- ① オープン性 : 誰もがデータを提供でき、かつ欲しいデータを探して入手できるオープンなデータ流通環境
- ② 官民連携 : 官だけでなく、民だけでもない、官民が連携して構築
- ③ 包括性 : あらゆる分野のデータ基盤を連携。国境を越えた連携も想定

Society 5.0実現に向けたデータ連携



図 4 分野間データ連携基盤イメージ<sup>33</sup>

(出典)デジタルガバメント閣僚会議2020年12月21日決定『データ戦略タスクフォース第1次とりまとめ』より抜粋



# S I P における物流・商流データ基盤の研究開発





# 物流MaaSに関する政府方針

## 物流MaaS勉強会 とりまとめ

<p>物流業界を取り巻く現状と課題</p>	<p>＜①環境規制強化への対応＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物自動車はCO2排出量が運輸部門の4割を占める（全体の6.5%）</li> <li>燃費は改善傾向にある一方で、積載率は低下傾向にあることから、輸送効率等（トンキロ当たりのエネルギー消費量）は悪化傾向</li> </ul>	<p>＜②慢性的な需要過多・人手不足＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内の貨物輸送量は横ばいも、小口化・高単一多様化に伴い貨物1件当たり貨物量・積載率は低下傾向、トラックドライバー数は増減傾向にあり人手不足は深刻な状況</li> <li>一人のドライバーがより多くの積荷を運搬できる様にする取組と運送事業者間の働きやすさの向上をバランスよく進めていく事が不可欠に</li> </ul>	<p>＜③物流のICT化・デジタル化＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流分野（ここでは輸配送に重点）におけるICT化は、大手荷主の自家物流や大手運送事業者での個別最適化が進捗</li> <li>中小事業者でも日卸・用途に応じ、運行管理システム導入が進捗も、デジタル等との標準化/連携等の実現現場も見られ、運行管理システム間でのデータ連携は進捗</li> </ul>	<p>＜④商用分野でのCASE対応＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100年に一度とされる大変革期において、CASE活用は商用車分野で先行するとみられる一方、国内商用車メーカーの研究開発投資には限界あり</li> <li>OEM各社は海外勢も含んだ合従連横により乗り切ることに加え、効率的投資のための価値領域の拡大が必須に</li> </ul>
-----------------------	--	---	---	--

荷主・運送事業者・車両の物流・商流データ連携と部分的な物流機能の自動化の合わせ技で最適物流を実現し、社会課題の解決および物流の付加価値向上を目指す



荷主・運送事業者等のプレイヤーが進める物流効率化に対し、商用車OEMは共に“共通の物流MaaS実現像”を描きながら、デジタル技術を活用し、共同輸送や混載配送・輸配送ルート最適化等を共同で実現していく事が必要

<p>阻害要因</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>OEMごとに車両からの情報がバラバラで、複数OEM車両の一元的な運行管理ができていない</li> <li>積り荷が保証されず実稼率が上がらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラックごとの作業状況・積み荷情報や乗降・積み降卸状況をリアルタイムに把握できていない</li> <li>各サービス間のデータ連携がなく、商流サービス間の連携を要する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>統括管理を加えたルート設計や様々な電力制御等、電動車両に適した運用方法が分からない</li> <li>充電駅での配送状況や需要変動の把握ができていない</li> </ul>
<p>商用車業界としての取組の方向性</p>	<p>① <b>トラックデータ連携の仕組みを確立</b></p> <p>他の物流効率化システムとの連携を見据え、日本版FMS標準及びコネクタを活用し、複数OEMのトラック車両データを収集し、運行管理可能な仕組みを確立。安全や災害対応情報等協調領域のユースケースにおける実装や将来の幹線輸送システム（運行管理・車両マッチング等）に向けた検討を促進。</p>	<p>② <b>見える化・混載による輸配送効率化</b></p> <p>トラック位置情報と積載の積荷情報を収集し、荷台空きスペース情報を可視化。複数荷主・運送事業者による混載の取組を推進することで、ドライバーの働きやすさ向上と平均積載率改善（トンキロ当たり燃料消費量削減）をともに実現。潜在的な共同輸配送ニーズ発掘・マッチングにつなげる。</p>	<p>③ <b>電動商用車活用・エネマネ検証</b></p> <p>支線物流における電動商用車活用を見据え、電動車の特性（航続距離、充電時間、静音性等）を踏まえたオペレーションとエネルギー管理の最適化手法を検証（電動MaaS）。商用車の電動化の経済性の検証及びその向上による電動車の普及拡大につなげる。</p>

---

# 物流の生産性向上に関する会員企業アンケート (本年2月実施)



# アンケート結果抜粋

## 【質問】物流にかかわる一連の業務のなかで、対面や書面で行われている手続きや、押印が必要な手続きには何がありますか？

- 輸送業務依頼書・定期便マニュアル・請求書・契約書・事業計画・各種国土交通省に届ける書面・定期便廃止通知書、配送依頼書・送り状。
- ラストワンマイルを担っている営業所では、庫内での検品等に使用する各種作業リストや商品貼付札、ドライバーさんとやり取りするための運転日報や運行表等。
- 着払い金の受け取り等、対面での業務。
- 押印について、契約書の締結、棚卸帳票や連絡文書、稟議決裁等の承認印として頻繁に使用。
- 稟議書回付や契約書の締結。庫内業務のモバイル化によるペーパーレスの推進、また端末の使用による都度登録とステータスのリアルタイム反映。店舗やお客様とのやり取りも電話での対応が大半なので、ウェブでの動態可視化やウェブ手続きの促進を行うべき。
- 一般的な受取確認の押印（もしくはサイン）
- 対面での手続きとして、倉庫・配送各社との契約締結および変更に関する覚書等。書面での手続きは、ルーティング業務が主であり作業指示、請求書発行等。押印が必要な手続きは上記対面での手続きに必要な場合に押印。

## 【質問】上記質問について、デジタル化をすることでどのような効果（定量的and/or定性的）が見込まれますか？

- 管理部門で集約が出来、紙での保管が無くなる、出力時間の削減。
- 手間と時間の短縮。
- お客様の利便性向上に繋がることはもちろん、庫内業務及び内勤業務全体の作業において、全体の %をなくすことを目的としている。これにより企業活動の根幹をなすコア業務へ人員を配置し、結果的に組織全体としての生産性を従来の 倍に伸ばしていきたい。

# アンケート結果抜粋

**【質問】行政または他事業者のデータに関して、API開放を希望するデータはありますか？それはどのようなデータ、または領域ですか？**

○商品情報

○API開放は既に進んでいる部分がある認識ですが、**各社の送り状の共通化（桁数・個口概念の統一化）**及び、既に民間で一部実施されている幹線のリソースと受注のマッチングサービスなどはさらに統合化できれば、不足する輸送力の確保や共同配送の促進が期待される。

○**荷物問合せのシステムは各社ばらばら**のため統合されるとユーザーとしては便利。**それをAPI開放**することで不在配達を減らすことができるサービスなどが新たに生まれる可能性。

○ここ数年で**物流に関するAPI**が増えてきていることは認識しているが、**積極的に業務システムに組み込めてはいない**。

○物流サービスの受け手側として有益な情報は「**交通情報（渋滞・規制）**」「**気象情報（海上の情報も含む）**」

○**国交省の告示**について、**トラック運送業に係る標準的な運賃**など改定情報。

# アンケート結果抜粋

**【質問】物流をとりまく社会的なニーズや課題（例：コロナ、SDGs対応、労働力不足）を踏まえ、今後（自社に限らず、物流事業者や世の中として）取り組むべきと思うものはありますか？**

○物流センターの自動化、自動化投資に対する政府支援。

○お客様の納期を厳守する姿勢が転じて厳しい労働に繋がっている面もありますので、お客様への理解を得ていくことも物流を取り巻く課題解決（特に労働力不足）の1つになるかと思う。それらとデジタルの力をどのように融合していくかを考えないといけない。

○物流業界での従業者が減少、道交法の改正などで配送運賃の値上げが進む中、倉庫シェア・共同配送など倉庫運営の効率化を推進すべく検討段階に入っている。上記課題に取り組むべく、企業間物流アライアンスを構築し新たなビジネスモデルの創出に取り組む時期が来ている。

○3PL事業

○物量平準化により、必要以上の車両を使用しないこと。出荷量の波動を抑えるためにグループ間の販売部門と連携し、休日の配送料を平日と差別化することで曜日波動の抑制や品質の安定化に取り組んでいる。

○環境にやさしい梱包材への改善提案によるCO2削減や、商品梱包の圧縮による輸送量削減に向けた提案を実施していく。

○労働環境の整備を目的として、物流センターでの食堂拡充や、倉庫内の大型ファンや空調服の配備についても取り組みを進めている。

○コロナ禍でエッセンシャルワーカーとして改めてクローズアップされているドライバーの方々の負担を軽減することも、非常に重要な課題であると認識。具体的にはスワップボディコンテナによる荷役分離を行い、積み込みや降し作業を無くしたり、中継地点でのコンテナ差し替えにより、従来宿泊を伴う行程であった運行を日帰りにする等の取り組みを始めている。

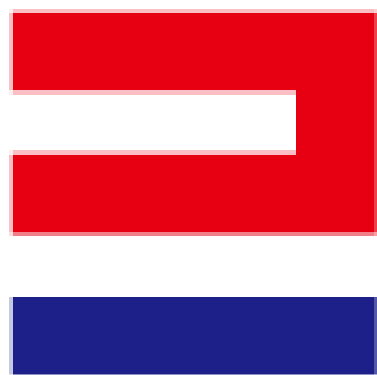
○グリーン物流、SDGsへの取り組み

# アンケート結果抜粋

【質問】自社でデジタル化や取り組みを行うにあたり、法制度上その他の障壁や支障などがありますか（ありましたか）？それはどのような内容ですか？

- 昨今の需要構造の変化に対応したラストワンマイル物流のために各種リソース(自家用車やタクシー等)を活用できるような的確な対応
- 各種DXへの取り組みやロボティクスへの取り組みへの助成金に対して、実際に補助を受ける場合に、社内のPJ推進以外に関係省庁への進捗報告や提出物の量が多く、相当な負担になる。頻度・方法を変えることで、より良い助成制度となるようにすべき。





新經濟連盟

Japan Association of New Economy