

# 「物流の2024年問題」等への対応について

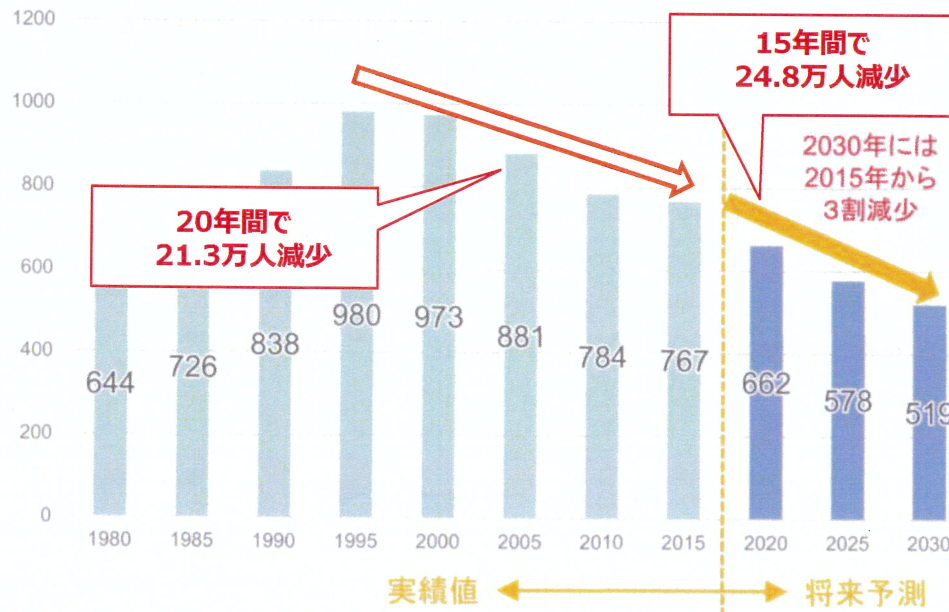
令和5年3月

経済産業省・国土交通省・農林水産省

# 物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

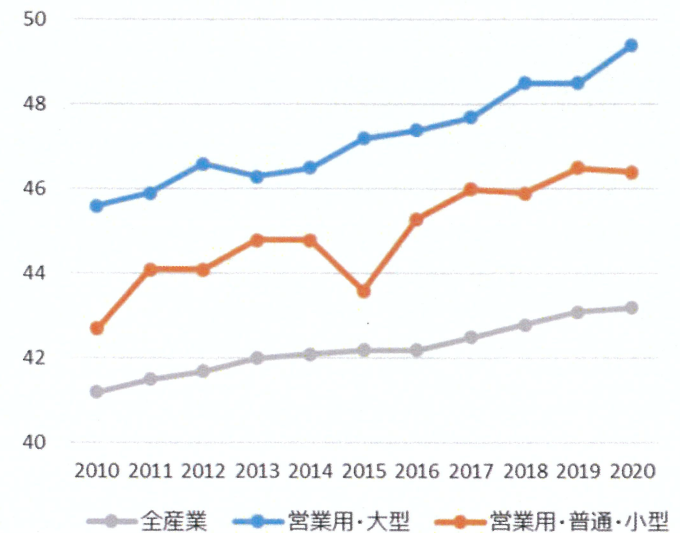
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

## 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

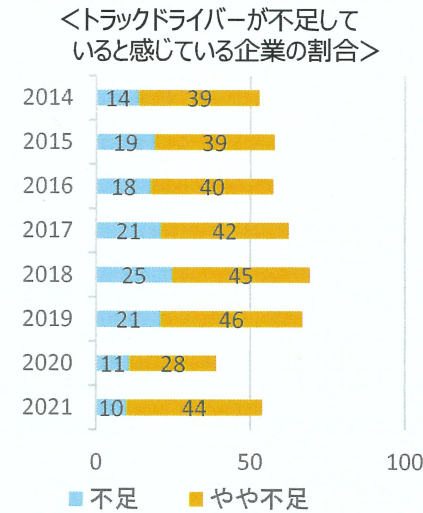
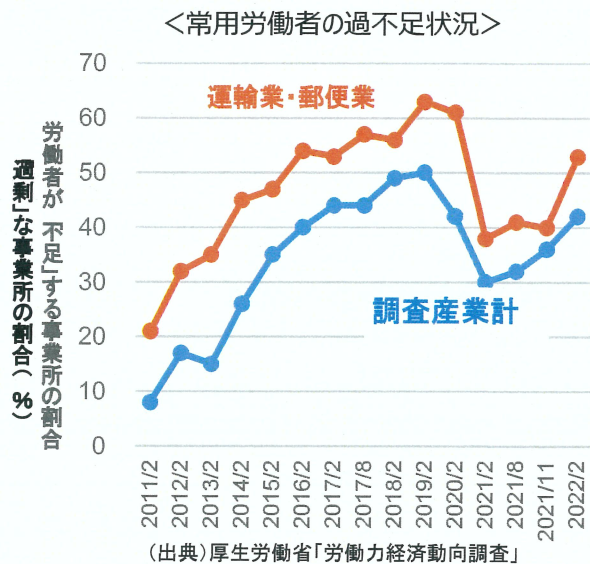


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成  
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

# 物流の現状：トラックドライバーの働き方を巡る状況

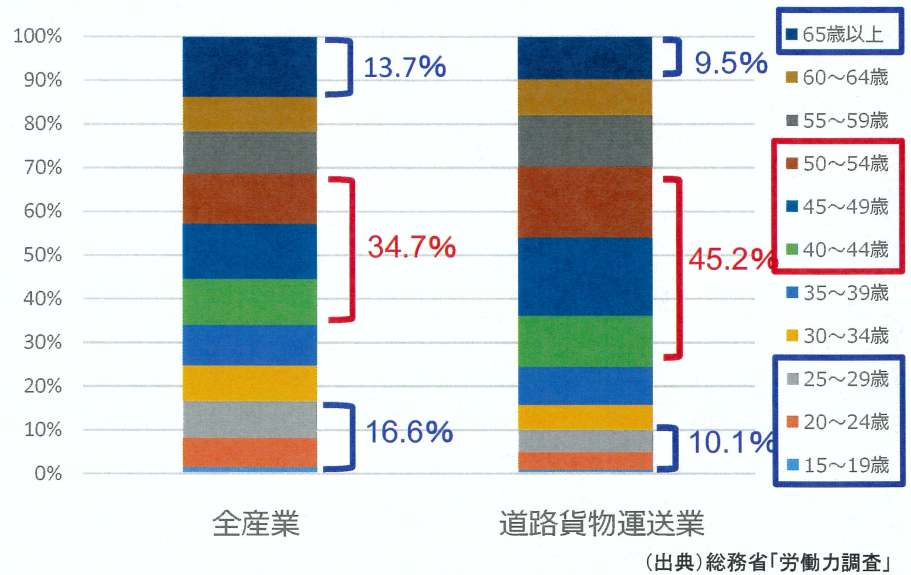
- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

## 人手不足

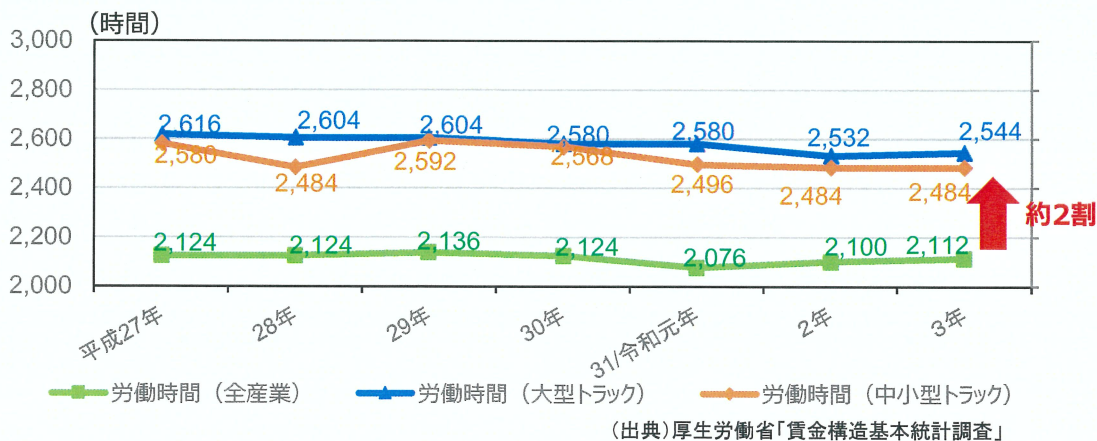


(出典)全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」  
※各年の第2四半期(7月～9月)の数値を掲載

## 年齢構成



## 労働時間



## (参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

※参考URL  
<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

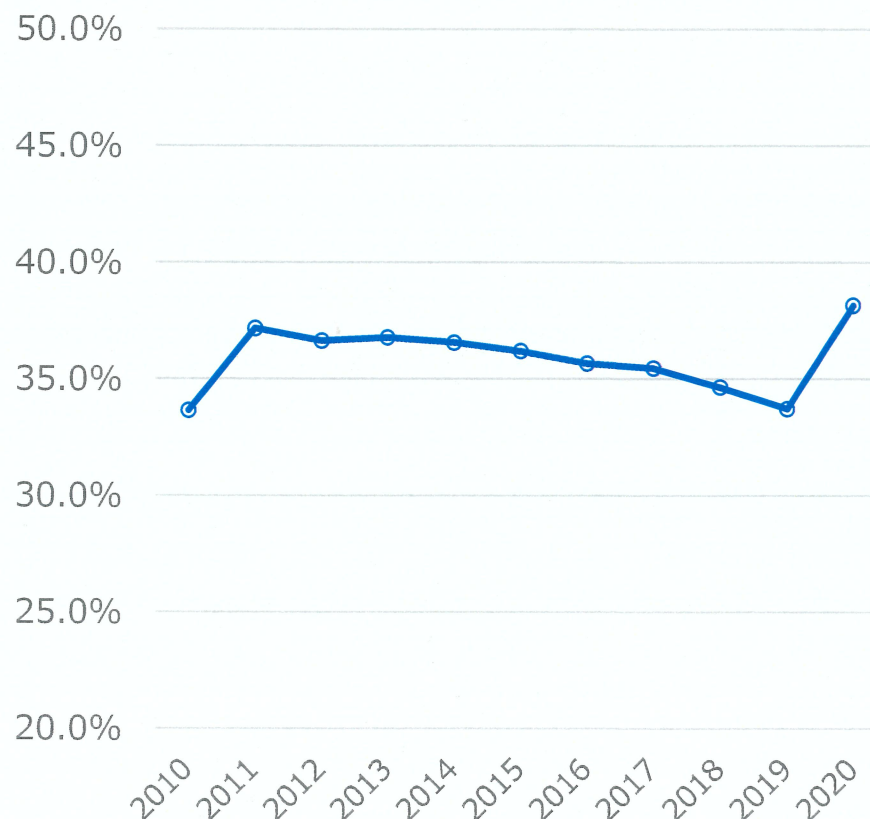
# 物流の現状：直近の物流の変化①

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口多頻度化が急速に進行している。
- 2010年以降、積載率は40%以下の低い水準で推移している。

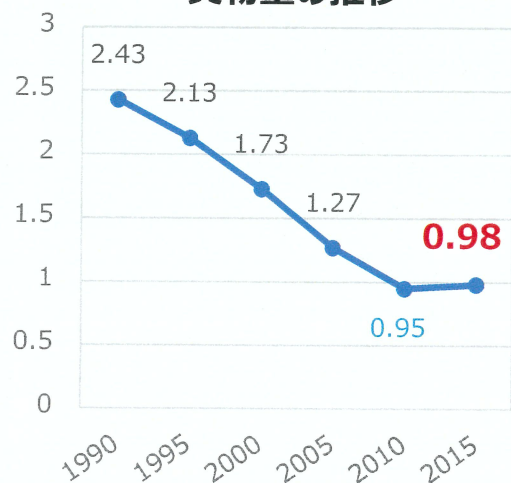
## 小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	<b>0.98トン/件</b>
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	<b>22,608千件</b>

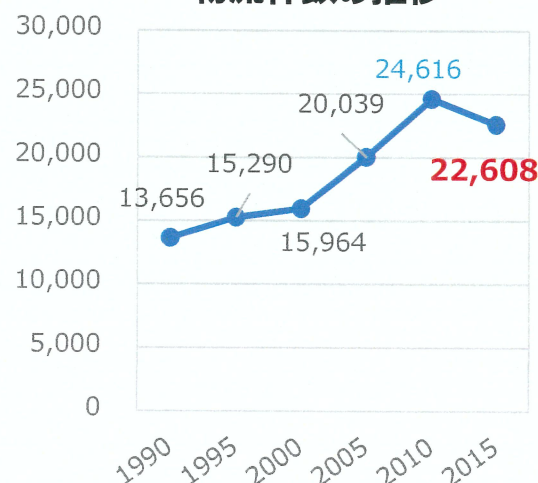
## 貨物自動車の積載率の推移



### 貨物一件あたりの貨物量の推移



### 物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査 (物流センサス)」

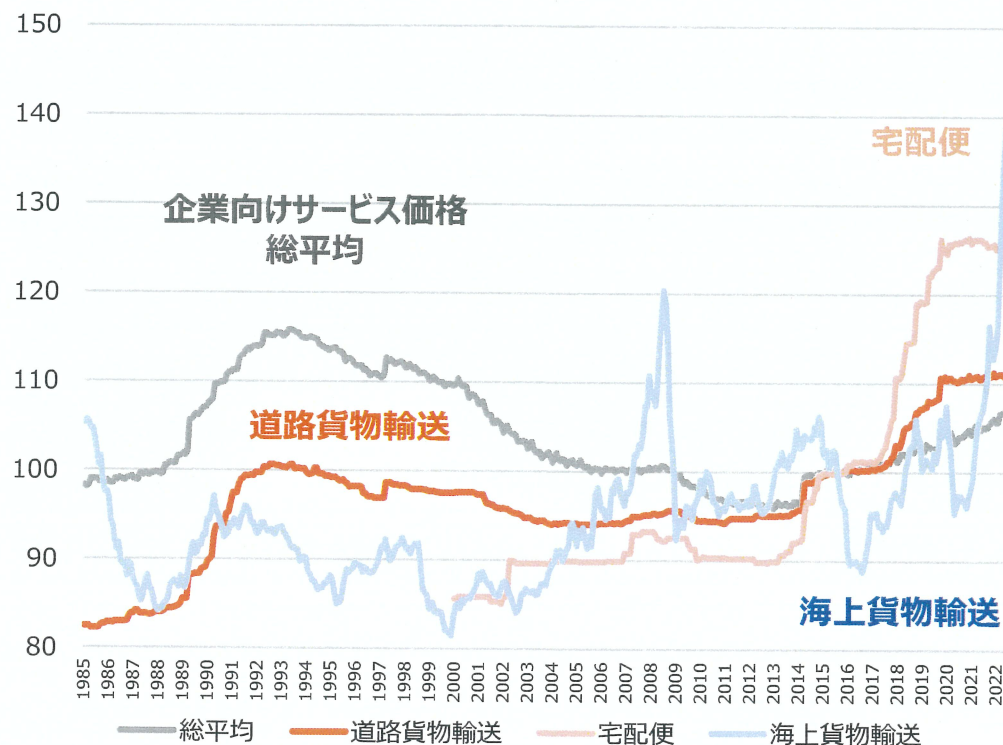
(注)

- 1 「自動車輸送統計年報 (国土交通省総合政策局情報政策本部)」より作成。
- 2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
- 3 2020年分調査から調査方法及び集計方法を一部変更したため、変更前後の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されない。

# 物流の現状：直近の物流の変化②

- 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。

道路貨物輸送・海上貨物輸送のサービス価格指数の推移



売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	令和3年度
売上高物流コスト比率 (全業種) (※1)	6.13%	4.63% <0.76倍>	<b>5.70%</b>
名目国内総生産 (GDP) (※2)	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	<b>541.8兆円</b>

売上高物流コスト比率の推移（全産業） (※1)

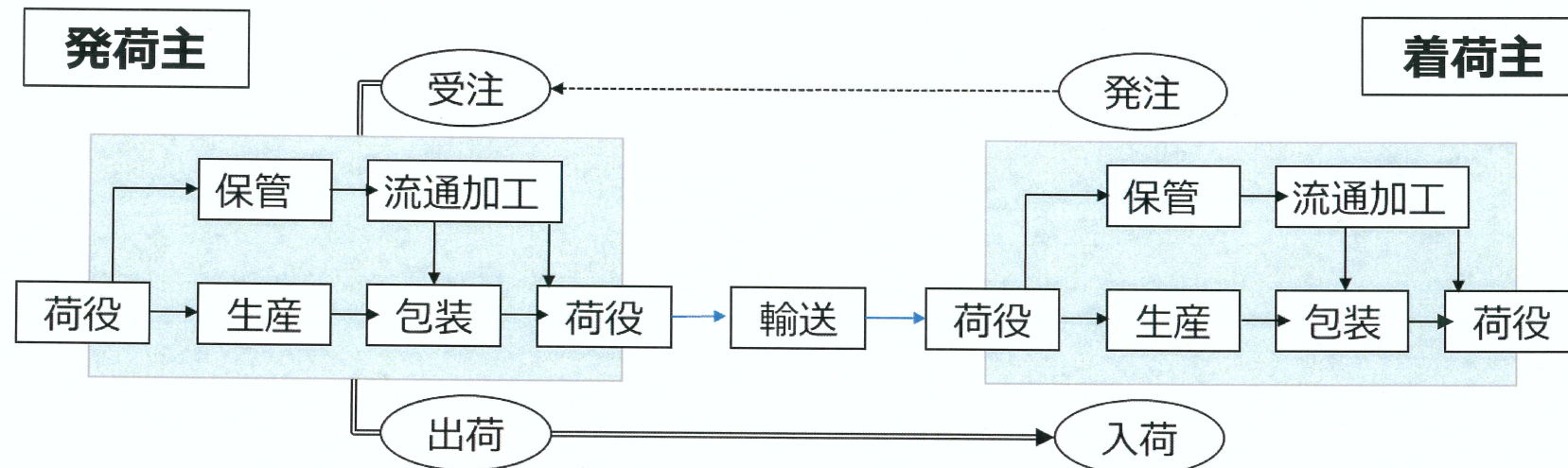


(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数（2015年基準）」より経済産業省作成

※1 (出典) JILS「物流コスト調査報告書」  
 ※2 (出典) 内閣府「国民経済計算(GDP統計)」

# 物流の現状：物流効率化における荷主の取組の重要性

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち



(写真) トラック運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト

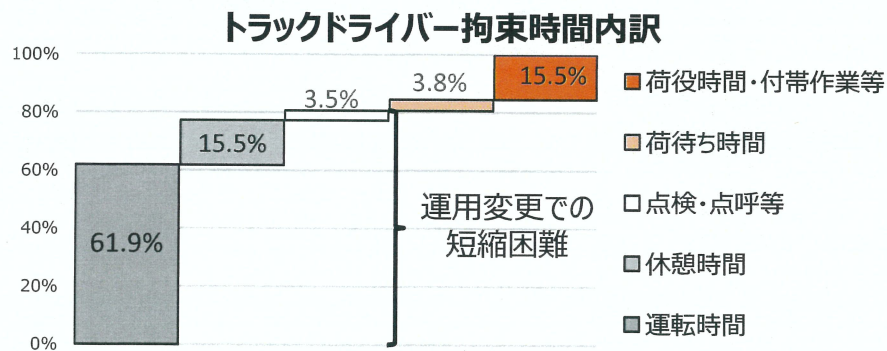
# 【参考】荷主による物流効率化に向けた課題と対策の例

- 物流効率化は、物流事業者のみでは実現不可能。荷主事業者の理解・協力が不可欠。

## ■ 課題

### ○ 荷待ち時間・荷卸し時間の削減

- トラックドライバーの拘束時間のうち、運転時間・休憩時間等は運用変更のみでの短縮は難しいため、荷待ち時間・荷卸し時間の削減に取り組むことが必要。
- 荷待ち時間・荷卸し時間の削減は、荷主が事業所の混雑状況等といった物流の状況を把握し、発注方法等を改善することにより可能となる。



(出典)「令和2年度トラック輸送状況の実態調査結果」より作成

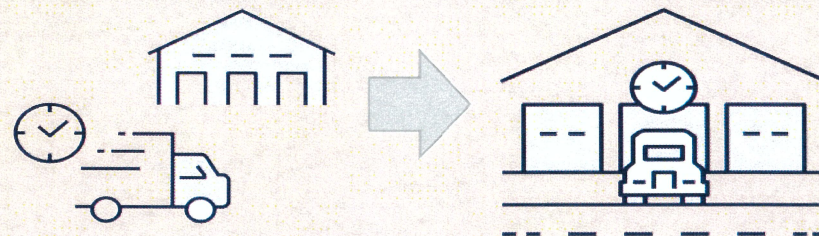
### ○ 不透明な物流コスト

- 発荷主・着荷主間の商取引において、商品価格と物流費を一体とする商慣習（店着価格制）が存在し、注文者である着荷主側に物流効率化のインセンティブが働かない。

## ■ 対応策

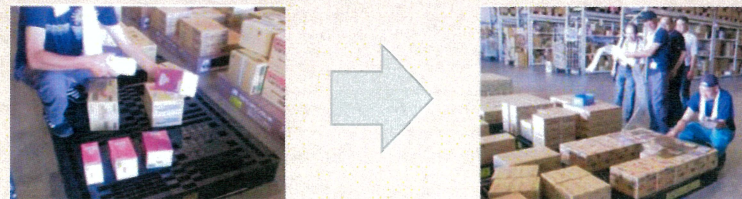
### ○ 納品期限の緩和・バース予約システムの導入

- ① 事前に到着時間を予約
- ② 待ち時間なしで荷積み・荷卸し



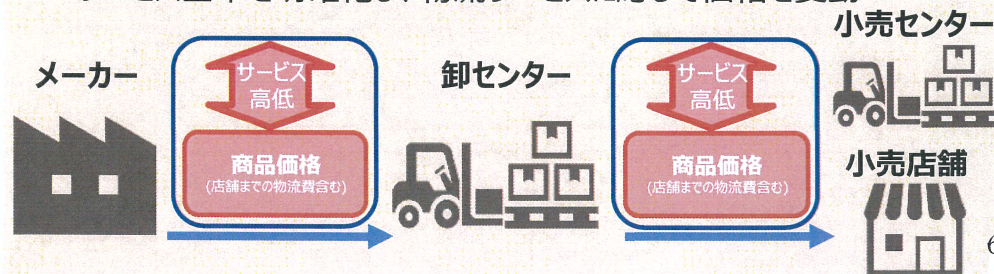
### ○ 検品の省力化

- 検品時間を短くし、荷卸し時間を削減
- | 通常の検品                           | ユニット検品             |
|---------------------------------|--------------------|
| 商品の「バーコード」をスキャンし、「賞味期限」と「数量」を入力 | リスト上のパレットをチェックするだけ |



### ○ 物流コストの見える化

- サービス基準を明確化し、物流サービスに応じて価格を変動



# 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制(年960時間)が適用。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%(4.0億トン)の輸送能力不足※が起こると試算されている。(物流の2024年問題)
- さらに、2030年には、34.1%(9.4億トン)の輸送能力不足※が懸念される。

※株式会社NX総合研究所試算(2022年11月11日)

## トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降(原則)
改善基準告示(抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

## 「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)

○全体

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)
<b>14.2%(4.0億トン)</b>

○発荷主別(抜粋)

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	<b>32.5%</b>
紙・パルプ(製造業)	<b>12.1%</b>
建設業、建材(製造業)	<b>10.1%</b>
自動車、電気・機械・精密、金属(製造業)	<b>9.2%</b>

○地域別(抜粋)

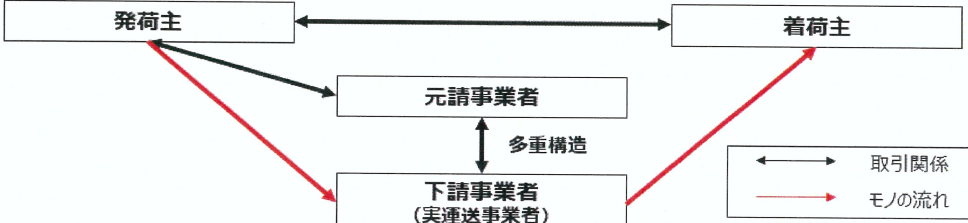
地域	不足する輸送能力の割合
中国	<b>20.0%</b>
九州	<b>19.1%</b>
関東	<b>15.6%</b>
中部	<b>13.7%</b>



# 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2022年9月から開催。**（事務局：経産省・国交省・農水省）。

## ■ 論点

- ①労働時間規制による物流への影響
- ②物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
- ③非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化  
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）  

- ④着荷主の協力の重要性
- ⑤物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

## ■ スケジュール（想定）

2022年9月2日に第1回を開催。

2023年2月を目途に中間取りまとめを行い、業界ヒアリング等を踏まえ、2023年5～6月に最終取りまとめを行う。

## <委員>

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

## <事務局>

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室  
国土交通省 総合政策局 物流政策課  
国土交通省 自動車局 貨物課  
農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

## <オブザーバー>

荷主・物流事業者団体（25団体）等

# 【参考】「持続可能な物流の実現に向けた検討会」構成員

## ■ 委員

- (座長) 根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授
- ・ 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
- ・ 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

## ■ 事務局

- ・ 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
- ・ 国土交通省 総合政策局 物流政策課
- ・ 国土交通省 自動車局 貨物課
- ・ 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

## ■ 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（25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

# 持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間取りまとめ（抜粋）

## 3. 課題を踏まえた政策の方向性について

- 物流が抱える諸課題の解決のために、政府においては、事業者が取り組むべき事項について、多くのガイドライン等を策定してきているものの依然解決されておらず、2024年を前に諸課題が先鋭化・鮮明化している状況となっている。
- ガイドライン等についてインセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにするとともに、類似の法令等を参考に、規制措置等、より実効性のある措置も検討すべき。
- 物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、物流事業者の構造改革・生産性向上を図り、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の「三方良し」を目指す。

### （1）荷主企業や消費者の意識改革について（略）

### （2）物流プロセスの課題の解決に向けて

- ①待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置の検討
- ②契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討
- ③物流コスト可視化の検討
- ④貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃に係る延長等所要の対応の検討
- ⑤トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

### （3）物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備（略）

## 業界団体ヒアリングの趣旨・目的

- 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中間取りまとめにおいて、「経営者層の意識改革を促す措置」「待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」「契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置」について、既存法令を参考に検討すべきであるとしている。
- 別分野の既存法令として、エネルギー政策の観点からの規制（エネルギー使用の合理化等に関する法律。以下「省エネ法」）では、荷主や輸送事業者に対して計画の作成や取組の報告を求める手法が法体系として確立しているため、その手法を参考として例示しつつ、物流政策の新規立法措置を行うことを念頭に検討する。検討材料として考えられるものを例示し、業界団体等へのヒアリング等を通じて、最終取りまとめ（令和5年夏頃）までに具体化していく。
- 現在、本検討会のオブザーバー団体に対して本資料を展開し、事務局において業界団体への個別ヒアリングを行った上で、必要に応じて、本検討会においてもご発表いただき、議論を行う。

### 【資料構成】

- ① 発荷主に対する措置
- ② 着荷主に対する措置
- ③ 物流事業者に対する措置

# 発荷主事業者に対する措置（1）

- 「待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」に関し、省エネ法を参考として、引き渡す貨物の量が一定規模以上の発荷主事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。

	【参考】省エネ法（荷主）	新規措置案
<b>発荷主事業者に対する措置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、荷主の省エネの判断基準を提示 ※エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする</li> <li>② 政府は、特定荷主（輸送量が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定荷主による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定荷主による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定荷主に対する政府の勧告・命令</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、発荷主事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示</li> <li>② 政府は、特定発荷主事業者（輸送量が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定発荷主事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定発荷主事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定発荷主事業者に対する政府の勧告・命令</li> </ul>

## 発荷主事業者に対する措置（２）

- 「経営者層の意識改革を促す措置」について、省エネ法のエネルギー管理統括者（工場等を対象）を参考として、発荷主事業者に物流管理統括者（役員クラス）の選任を義務づけることが考えられる。これにより、発荷主事業者の経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る。

	【参考】省エネ法（工場等）	新規措置案
発荷主事業者に対する措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 特定事業者は、中長期的な計画の作成事務、エネルギーの使用の合理化に関し、エネルギーを消費する設備の維持、エネルギーの使用の方法の改善及び監視その他経済産業省令で定める業務を統括管理する者（エネルギー管理統括者）を選任</li> <li>② エネルギー管理統括者は、特定事業者が行う事業の実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員）</li> <li>③ 特定事業者は、エネルギー管理統括者の選任又は解任について経済産業大臣に届け出なければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 特定発荷主事業者は、中長期的な計画の作成事務、物流生産性向上に関し、物流管理統括者を選任</li> <li>② 物流管理統括者は、事業実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員）</li> <li>③ 物流管理統括者の選任・解任について、発荷主事業所管大臣に届出。</li> </ul>

# 発荷主事業者に対する物流生産性向上の判断基準のイメージ

- 発荷主事業者の判断基準については、大臣告示として作成・公表。
- 発荷主事業者の業種ごとに取り組むことが可能な内容が異なるため、取り組むべき内容については、業種別基準の作成を可能とするなど、業種固有の事情に配慮する必要がある。

## 記載事項（イメージ）

1. 取組方針の作成及びその効果等の把握
  - (1) 取組方針の策定
  - (2) 社内体制の構築
  - (3) 物流に関する実態把握
2. 物流生産性向上の目標及び計画的に取り組むべき措置
  - (1) 目標の設定
  - (2) 輸送の効率化に資する措置
    - ① 納品回数の削減
    - ② 積載効率の向上（輸送ロットの拡大等）
    - ③ 商取引における物流コストの可視化 等
  - (3) 労働時間の削減に資する措置（物流供給の確保に資する措置）
    - ① 荷積みに係る待機時間の削減（バース予約システムの導入等）
    - ② 荷積みに係る附带作業時間の削減（標準パレットの活用等）
  - (4) 運賃の適正収受に資する措置
    - ① 運送契約における運賃・料金の明確化
    - ② 運送契約における契約条件（附带作業等）の明確化

# 着荷主事業者に対する措置（1）

- 「待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」に関し、省エネ法を参考として、受け取る貨物の量が一定規模以上の着荷主事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。

	【参考】省エネ法（荷主）	新規措置案
着荷主事業者に対する措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、荷主の省エネの判断基準を提示 ※エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とする</li> <li>② 政府は、特定荷主（輸送量が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定荷主による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定荷主による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定荷主に対する政府の勧告・命令</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、着荷主事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示</li> <li>② 政府は、特定着荷主事業者（輸送量が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定着荷主事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定着荷主事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定着荷主事業者に対する政府の勧告・命令</li> </ul>



## 着荷主事業者に対する措置（２）

- 「経営者層の意識改革を促す措置」について、省エネ法のエネルギー管理統括者（工場等を対象）を参考として、着荷主事業者に物流管理統括者（役員クラス）の選任を義務づけることが考えられる。これにより、着荷主事業者の経営者層を含めた物流生産性向上の意識醸成を図る。

	【参考】省エネ法（工場等）	新規措置案
着荷主事業者に対する措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 特定事業者は、中長期的な計画の作成事務、エネルギーの使用の合理化に関し、エネルギーを消費する設備の維持、エネルギーの使用の方法の改善及び監視その他経済産業省令で定める業務を統括管理する者（エネルギー管理統括者）を選任</li> <li>② エネルギー管理統括者は、特定事業者が行う事業の実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員）</li> <li>③ 特定事業者は、エネルギー管理統括者の選任又は解任について経済産業大臣に届け出なければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 特定着荷主事業者は、中長期的な計画の作成事務、物流生産性向上に関し、物流管理統括者を選任</li> <li>② 物流管理統括者は、事業実施を統括管理する者をもって充てなければならない。（＝役員）</li> <li>③ 物流管理統括者の選任・解任について、着荷主事業所管大臣に届出。</li> </ul>

# 着荷主事業者に対する物流生産性向上の判断基準のイメージ

- 着荷主事業者の判断基準については、大臣告示として作成・公表。
- 着荷主事業者の業種ごとに取り組むことが可能な内容が異なるため、取り組むべき内容については、業種別基準の作成を可能とするなど、業種固有の事情に配慮する必要がある。

## 記載事項（イメージ）

1. 取組方針の作成及びその効果等の把握
  - (1) 取組方針の策定
  - (2) 社内体制の構築
  - (3) 物流に関する実態把握
2. 物流生産性向上の目標及び計画的に取り組むべき措置
  - (1) 目標の設定
  - (2) 輸送の効率化に資する措置
    - ① 納品リードタイムの延長
    - ② 積載効率の向上（発注ロットの拡大等）
    - ③ 商取引における物流コストの可視化 等
  - (3) 労働時間の削減に資する措置（物流供給の確保に資する措置）
    - ① 荷降ろしに係る待機時間の削減（バース予約システムの導入等）
    - ② 荷降ろしに係る付随作業時間の削減（標準パレットの活用等）
  - (4) 運賃の適正収受に資する措置
    - ① 運送契約における運賃・料金の明確化
    - ② 運送契約における契約条件（付随作業等）の明確化

# 物流事業者に対する措置

- 「待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等物流の平準化を図る措置」に関し、省エネ法を参考として、一定規模以上の物流事業者に対して中長期計画の作成・提出と報告義務を設けることが考えられる。
- 「契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置」については、多重下請の現状を調査した上で検討する。

	【参考】省エネ法（貨物輸送事業者）	新規措置案
物流事業者に対する措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、貨物輸送事業者の省エネの判断基準を提示</li> <li>② 政府は、特定貨物輸送事業者（輸送能力が一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定貨物輸送事業者による省エネの中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定貨物輸送事業者による省エネの取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定貨物輸送事業者に対する政府の勧告・命令</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 政府は、物流事業者の物流生産性向上（物流負荷軽減）の判断基準を提示</li> <li>② 政府は、特定物流事業者（一定規模以上）を指定</li> <li>③ 特定物流事業者による物流生産性向上の中長期計画の作成と政府への提出義務（定期）</li> <li>④ 特定物流事業者による物流生産性向上の取組状況の政府への報告義務（毎年度）</li> <li>⑤ 取組が判断基準に照らして著しく不十分な特定物流事業者に対する政府の勧告・命令</li> </ul>