

## セッション⑥ 「物流の 2024 年問題」や気候変動への対応

### 共同輸配送プラットフォームで実現する 持続可能なロジスティクス



Sustainable Shared Transport 株式会社

代表取締役社長

高野 茂幸氏

セッション 6 では、Sustainable Shared Transport 株式会社（以下、SST） 代表取締役社長 高野 茂幸 氏が「持続可能なサプライチェーンを支援する共同輸配送プラットフォームについて」と題して BtoB の分野でも取り組みが進められている共同輸配送について講演。続いて、富士通株式会社 EVP 古濱 淑子と企業や業界の垣根を超えた物流をテーマに対談しました。

### 物流関連法の改正、2024 年問題、環境対策 物流業界を取り巻く現在の状況は

初めに高野氏が登壇し、物流業界を取り巻く現在の状況と共同輸配送の取り組みについて説明しました。

これから、物流に関連する 3 つ法律が変わります。そのうちの一つ「改正物効法」は、荷主となり得る全ての企業とその商流に規制が課せられる改正です。

物流通効率化法 改正物効法	貨物自動車運送事業法 改正運送事業法	働き方改革関連法 時間外労働規制
ポイント	ポイント	ポイント
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ まだ施行前（2024年5月15日公布）</li> <li>✓ 国交省・経産省・農水省の3省合同会議によって、規制など方針検討中</li> <li>✓ 2025年度、2026年度の2期に分かれて法律が施行される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ まだ施行前（2024年5月15日公布）</li> <li>✓ 2025年度に施行予定</li> <li>✓ 多重下請けに関する是正</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 既に施行済み（2024年4月1日施行）</li> <li>✓ 罰則や規制が既に適用</li> <li>✓ 改正物効法の施行に伴って必要となる対応のひとつに含まれる</li> </ul>

2025 年度、2026 年度に改正が予定されている物流に関する 3 つの法律

物効法の改正、その中で示された CLO（チーフロジスティクスオフィサー）の役割、物流 2024 年問題、そして環境問題という現在の物流業界を取り巻く諸問題を俯瞰して、各企業がどのような状況に置かれているのかを説明します。

改正物効法は、2024 年の 5 月公布されました。具体的にどのようなことが新たに課せられるのかはこれから決まってきます。現在、国土交通省だけではなく、経済産業省、農林水産省も参画して法律の中身を詰めています。

改正物効法に関するスケジュール（2024年9月26日時点）		SST Sustainable Shared Transport
➤ 2024年2月13日	法案の閣議決定	
➤ 2024年3～4月	法案審議（国土交通委員会へ委託）	2024年4月1日
➤ 2024年4月26日	法案成立	働き方改革関連法の施行 トラックドライバーの時間外労働規制
➤ 2024年5月15日	法律公布	
国交省・経産省・農水省 3 省合同会議の立上げ （改正物効法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について）		
➤ 2025年度～	法律の施行①（努力義務・判断基準 等） 各事業者による貨物重量の算定	
➤ 2026年度～	法律の施行②（特定事業者の措置） 特定事業者の指定、中長期計画の提出、物流統括責任者の選定 等	
➤ 2027年度～	法令に基づく定期報告の提出開始	

2027 年度までの改正物効法に関するスケジュール

2025 年度から努力義務が課せられ、2026 年度からは CLO の選任、中期計画の提出、定期報告の義務が課せられる予定です。CLO の選任、荷待ち時間を最大 2 時間以内にすることなどが、わかりやすい義務

として課せられます。CLO には、物流効率化の計画を策定して提出すること、ドライバーの負担等を軽減する方針と具体的な管理体制を整備することが求められます。ドライバーの運送荷役等の効率化のために必要な業務の実施、荷待ち時間を 2 時間以内にできるよう荷主企業と交渉することも求められます。

**SST** Sustainable Shared Transport

**物流統括責任者/CLO の業務内容 (2024年8月26日時点)**

- ① 物流効率化に向けた **中長期計画の策定**
- ② ドライバーの負荷低減と、輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための **事業運営方針の作成と事業管理体制の整備**
- ③ その他、**ドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務**

※その他業務は、今後の3省合同会議の検討事項として、以下の項目が上がっている

  1. 定期報告の作成
  2. 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
  3. 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、社内の関係部門（物流・調達・販売等）間の連携体制の構築
  4. トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施、及び評価
  5. トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
  6. フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進  
商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化への対応

Confidential

### CLO が果たすべき業務内容

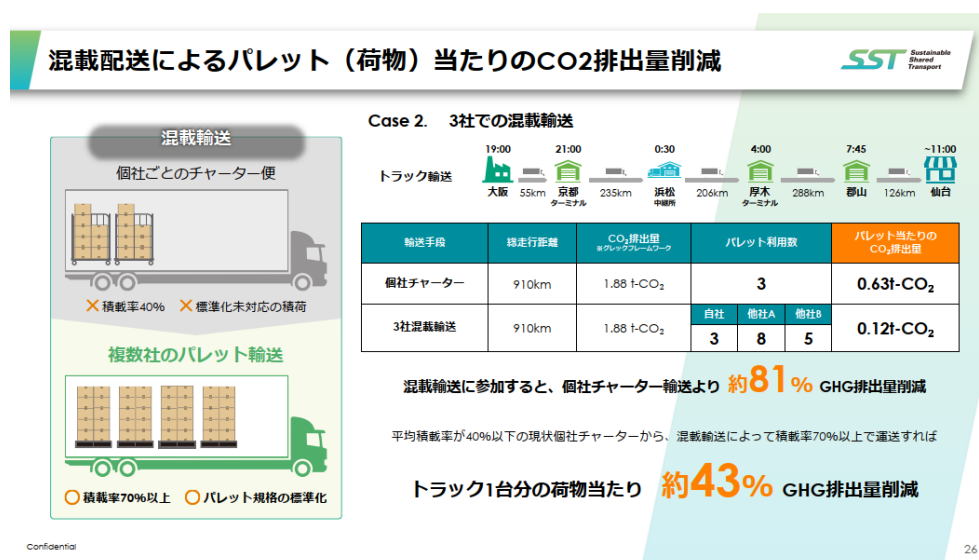
物流 2024 年問題は、ドライバーの年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されることによって発生する諸問題の総称です。超過勤務の上限は設定されることで、どのような影響があるのでしょうか。これまでなら東京・大阪間の約 500 キロの距離を 1 人で担当し、行って 1 日休んで夜に帰ってくるという非常にハードな仕事をこなすドライバーがたくさんいました。これが、年間の労働時間から逆算すると、簡単にはできなくなります。平日の年間労働日数で同様が続けてしまうと超過勤務時間の上限を超えてしまうのです。結果的に東京・大阪間を 1 人のドライバーで担当することが難しくなりました。ドライバーを交代し、短い労働時間としなくてはならないのです。物流は 40～50%以上が人件費なので、これまで 1 人で担当していた仕事を 2 人にするコストが 1.5 倍以上になります。荷主様にとっても現実的ではありません。どうするか。それが、SST が取り組んでいる「共同輸配送」です。

### 共同輸配送を実現することで 約 40%の CO2 排出削減を実現

物流セクターの環境問題も大切です。産業全体で言うと、物流業界の CO2 排出量は 20%程度ですが、物流工程で発生する CO2 は非常に減らしにくいのです。他の産業に比べ減らし方が難しく、技術的にも遅れているのが実態です。

物流の CO2 排出量削減で効果的なのは、モーダルシフトです。例えば、トラックをやめて鉄道にすることが非常にシンプルです。鉄道にすることで、単純に距離あたりの CO2 排出量は 85%も低減できます。しかし、残念ながら JR 貨物の線路にはそれほど余裕がありません。民間と同じ線路を使っていますので、そんなにプラスで運べないのです。

そこで、共同輸配送です。例えば、何台かチャーターでトラックを用意し、最後の 1 台には 3 パレットしか荷物が無い場合、3 パレット以外を共同輸配送とするだけで CO2 排出量は約 8 割も減らせます。国土交通省も 40%以上の積載率を 7 割ぐらいまで改善できたら、それだけでも 4 割以上も CO2 排出量を低減できるとしています。

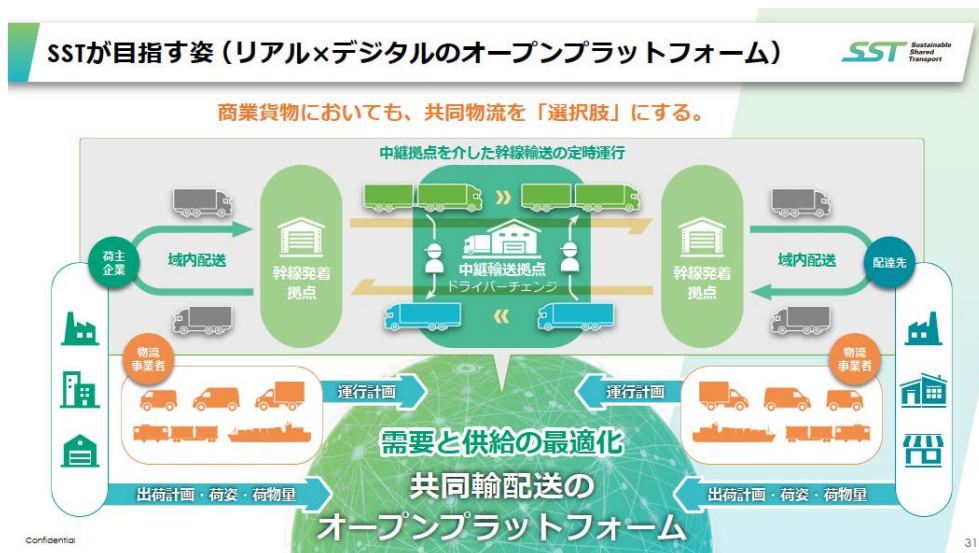


パレットによる混載配送をすれば、トラック 1 台分の荷物あたり約 40%の CO2 排出削減を実現

SST が取り組むのは、商業貨物における共同輸配送を 1 つの選択肢として利用していただけるようにすることです。これまでは、荷主企業から配達先までを中小事業者が 2 トンや 4 トンのトラックで運んでいました。それを繰り返すと積載効率も悪くなります。積み合わせができる新幹線の駅のような幹線発着拠点を作り、拠点間はダブル連結トラックなど太く走らせるのが得意な事業者に定時にしかも荷物を「座席予約制」で運んでもらいます。拠点までの域内配送で小さく細かく早く集荷・配送する業務は地方の中小事業者に願いし、棲み分けを行うことで効率的な物流を実践します。それを支えるのが富士通のデジタルプラットフォームです。共通のオープンなプラットフォームで、データ形式は物流情報標準ガイドラインを使います。そして、隣の荷主の荷物データが見えないように、アクセス権限のコントロールも徹底します。

これまで物流と商流のデータ連携ができてないところが問題でしたので、物流と商流のデータがリアルタイムで繋がり、商流で受発注したデータがそのまま物流の納品のデータも一気通貫に繋がると、納品された荷物に対

して検品の必要がなくなり、グロスな検品で大丈夫になります。



SST が目指しているリアル×デジタルのオープンプラットフォーム

SST では今、毎日トラック 16 台ぐらい走らせ、実際にパレットの荷物をお預かりし、実サービスとしてスタートさせています。2025 年 3 月にはこれを 40 線便ぐらいにまで増やしていきたいと計画しており、JR 貨物やフェリーも使いながら、北海道への共同輸配送も実現させていきたいと考えています。

## 業界と業界の間に課題がある 企業を超えた取り組みが不可欠

高野氏の講演に続いては、富士通株式会社 EVP 古濱 淑子が登壇。業界の垣根を超えた物流の標準化・効率化をテーマに高野氏と対談しました。

**古濱：** 物流事業者だけでなく荷主となり企業を含めて、物流の効率化に対して、何らかのアクションが必要なきにきているのですね。





高野氏と富士通株式会社 EVP 古濱 淑子

**高野氏：**物流事業者が「人手不足で大変ですから明日から値上げしてください」というのは簡単ですが、それでは抜本的な解決にはなりません。荷主の皆様にも、まず関心を持っていただくことがスタートラインです。多くの企業には物流部門があり、責任者もいらっしゃると思いますが、当社の事業のサプライチェーンは大丈夫なのか、3 年先や 5 年先を見据えたときどのくらいの物流費用で調達や配送ができるのだろうかといったことが、今後は経営課題としてなってくると考えています。そういったことを視野にアクションを取っていただく必要があるでしょう。

**古濱：**富士通のサステナビリティ担当役員の山西もここにいます。富士通のロジスティックスに関する取り組みについて簡単に説明をお願いします。

**山西：**富士通でも共同輸配送を試し始めています。共同輸配送をやるとサプライチェーン全体のカーボンニュートラルにも近づいていき、働き方改革にもつながり、コストダウンにもなります。財務と非財務と両方に効果があるという認識で、今後も進めないといけないテーマだと考えています」

(富士通株式会社 チーフ・サステナビリティ&サプライチェーン・オフィサー 山西 高志)

**古濱：**S S T に共同輸配送を依頼すると、実際にどの程度の CO2 排出量の削減効果が期待できるのでしょうか。

**高野氏：**どれくらい減らせるかは、一概には言えないのですが、効率の悪いところであれば半減できると思っています。物流の CO2 排出量を下げる方法は大きく分けて 3 つあると思っています。1 つめは、運ぶ手段は

CO2 を排出しない方法に変えること、2 つめは CO2 を排出しない水素のようなエネルギーに変えることです。ただ、この 2 つは難しく、モーダルシフトはチャレンジですが、そんなにキャパシティはありません。そこで 3 つめの選択肢として、物流の効率を上げる共同輸配送が注目されているのです。

**古濱：**各企業が共同輸配送をやるときにも、一気にサプライチェーン全体を見直すというのではなく、ステップ・バイ・ステップで取り組んでいけると思います。ただ、ハードルが高い取り組みに感じる部分もあるとは思いますが、どうすればいいのでしょうか。

**高野氏：**貸切チャーターの運び方を否定するつもりはありません。ただ、これからは荷主と物流事業者が一体となって、さまざまな選択肢から自分たちのサプライチェーンに合った物流の方法を選んでいく時代になってきています。その意味で、今の物流事業者が集まって新しいリソースを生み出していく取り組みとして、共同輸配送をご提案しています。

**古濱：**リアルとデジタルがうまく融合するところが鍵だと考えています。共同輸配送が進んでいけば、どのような世界が実現されると思いますか。

**高野氏：**法律改正でも「荷待ちを 2 時間以内にしろ」というルールができそうですが、それは実際に 5 時間ぐらい待たされているドライバーが多くいるからです。なぜ起こるのか。商流取引の EDI データと物流データが繋がっていないからです。そのため商流で 1 度完結した後に物流に FAX を流すということが平気で日常的に行われているのが今の実態です。商流データと物流データがわずかずつでも繋がるようになると実作業面での無駄が少なくなります。日本では、その改善余地が大きいと考えており、それができる商流物流一体型のプラットフォームを用意していきます。

**古濱：**富士通でも「Fujitsu Uvance」を立ち上げ、社会課題を解決していこうとしています。業界と業界の間に課題感があります。今回の物流問題も、荷主、物流業者、その先のユーザー企業との間に課題があり、そこを埋めていくことは一企業だけではできません。業界の壁を越えて、交わりあって作っていく具現化の 1 つのステップと思っています。「Fujitsu Uvance」というシステム作るだけでは動かなく、共感をいただいて一緒にビジネスを進めて初めて変わっていく世界だと思います。

#### **参加者の声：**

物流の 2024 年問題は Nwes にもなっていますので知っていたつもりでした。Sustainable Shared Transport の高野社長より「インパクトの大きさを持ち帰ってほしい」というメッセージからスタートしました。物流総合効率化法が 2025 年は努力義務、2026 年には義務となるが、荷主である企業も物流統括責任者の配置など対応を求められることは知りませんでした。また直近では、ドライバー勤務時間見直しによる影

響が、早くも 2025 年の年明けから発生するだろうということでした。

業界としてもこの状況にだた手をこまねているわけではなく、複数の会社荷物を取り扱う共同物流や、地域と地域の間の中継基地局(ハブ)を置くことによる効率化でドライバー不足の解消とあわせて Co2 削減も目指し動いているとのことでした。

物流により企業だけではなく私たち個人の生活が成り立っているため、自分ごととして向き合うべき課題であると再認識したセッションでした。

**広報委員 FITEC 株式会社 星さゆり**