

持続可能な物流に関する検討会（第1回）

議事要旨

日時：令和4年9月2日（金）9時30分～11時25分

場所：オンライン会議（Teams）

出席委員：

大島委員、小野塚委員、北川委員、河野委員、高岡委員、根本委員、二村委員、北條委員、矢野委員（欠席：首藤委員）

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、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、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、一般社団法人日本鉄鋼連盟、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（欠席：一般社団法人日本経済団体連合会、一般社団法人日本電機工業会）

議題：

1. 開会
2. 議事
 - (1) 本検討会の趣旨について
 - (2) 物流を取り巻く現状と取組状況について
 - (3) 課題の整理及び今後の進め方について
3. 意見交換
4. 閉会

議事概要：

- 委員の互選により、本検討会の座長を根本委員が務めることとなった。
- 資料2にもとづき、国土交通省、経済産業省より物流を取り巻く現状と取組状況について説明。
- 事務局より、資料3・4に基づき、課題の整理及び今後の進め方について説明の後、委員による討議を実施。

意見交換内容：

●小野塚委員

- ・現在のトラック輸送に関する課題は、大きく3つに整理できるのではないかと。1つ目は着荷主を中心として、定時到着や即日出荷等様々なリクエストがあり、その結果、輸送効率が高まらなかったり、深夜に出さざるを得ず、高コストになっていたりする点。この点は、売上高物流費比率の上昇や、2024年問題をさらに周知でき

れば、実は着荷主にとっても商品代が上がるというデメリットがあるため、きちんと着荷主側の理解を得たり、場合によっては店着価格制ではなくて、送料を見える化する取組をしたりするといった解決の方向性があるのではないか。

- ・2つ目は、元請け・下請けの構造、その間に二次、三次サプライヤーがいるという複層構造だが、ここは海外の事例を見ると、デジタルマッチングが進んだ結果、中間構造がなくなっている例がある。総合物流施策大綱にある物流DXがきちんと進む、あるいはそこに対する後押しをきちんとすることができれば、これも解決していく可能性があると思う。
- ・3つ目は、積載率が低いという課題が示されている。なぜ積載率が低いかというと、チャーター便で、なおかつ積載率が低いまま動かしているからである。なので、例えば混載や特積、あるいはもっと共配を進めるべきだということだと思うが、いずれにせよ1社が1台のトラックを使うのではなく、なるべく複数の会社でトラックを使ってくださいというもの。ここに対してどう手を打っていくかは、悩ましいと思っている。

●北川委員

- ・サプライチェーンの上流にいる荷主は、サプライチェーン全体の計画を考えると、原料調達や生産面の制約についてはよく考えても、物流の制約についてほとんど考えることはない。
- ・一方で物流会社は、これまでは、言われたことは全部やりますというスタンスで何でも「できる」と答えてきた。できないことをキャパシティとしてきちんと管理し、できないという事実を伝えない限り、物流制約があることがサプライチェーンの上流である荷主に伝わらない。それができないことには2024年問題も浸透していかない。
- ・物流会社がキャパシティをデータでとらえ、それを荷主に伝えるということをやっていない。それをやらなくていいということになっているので、物流のデジタル化も進まないというのが実態ではないかと思う。
- ・荷主に物流制約を伝えることがとても重要だと思っている。問題を認識している会社では、物流制約を認識し、計画に組み込んでいる。また、物流制約を解消するために、物流の内製化を進めている企業もある。こういう取組をやっている会社とそうでない会社はちゃんと区別しながら、物流企業もキャパシティをきちんと提示するというDXをやらなくといけないし、荷主側もそれを受け取ったうえで、制約を認識しながらサプライチェーンの計画をやるようにしていかないと、この大きな5つの論点の中の様々なことが解決しないと思っている。

●北條委員

- ・大きく2点申し上げたい。一つ目は「物流を持続可能にする」とは一体どういうことなのか。二つ目は論点の①ときわめて近いが、「2024年問題のインパクトはどの程度か」ということ。
- ・まず後者からいうと、年間960時間、月80時間×12か月の上限というのは、掛け算で表すときわめて深刻なことがわかる。月80時間の残業は一般的な産業の過労死ライン。大きなものになる。ここが上限になるというのはどういうことなのか。
- ・また、上限とは関係ないが、ドライバーが運転に徹することができていない現状がある。ドライバーが運転に徹することができれば、輸送量はどのくらい増えるのかは数字で押さえておきたい。加えて、残業時間規制が始まると輸送量はどれくらい減るのか。さらに、それを経済価値に換算するとどのくらいになるか。数千億単位のオーダーなのか、兆単位なのか。こうした数字も大事だと思っている。
- ・もう一つの「物流を持続可能にする」について。当然、物流には様々な機能や輸送機関があるが、いま一番大事なのはトラックだと思っている。運びたいのにトラックドライバーが足りない。何故足りないのかだが、説明があったように労働環境が過酷であるゆえに人が集まらない。安い賃金と長い労働時間という状況。一説によると、日本のドライバーは米国のドライバーと比べて時間当たりの付加価値は半分という話もある。基本的には儲からない商売。全ト協の調査を見ると、利益が出ていない。小さな規模の会社は赤字状態のところが多

い。これは多重構造が原因の面もあり、小さくなるほど利益が出ていない。

- ・もう一つ重要なのは、先にドライバーが運転に徹したらという話をしたが、ドライバーは実は運転以外のことを様々やっている。荷役をやったり、検品に立ち会ったり、あるいはトラックをバースに着けるために待っていたりする。実はこれが非常に問題。国交省から運賃、料金を分離しましょうという話が出ているが、7年前の調査では荷役の料金を真荷主からちゃんともらっている事業者は26%で、残りは払われていないということだった。留め置き料金等でも真荷主からもらっている事業者は11%。他にも商慣行に関わる場所では、業務内容が文書化されていないことや、時短要請ができないといったことも、当時の調査で出ている。
- ・また、本日既に出ているが、発荷主、物流事業者、着荷主の三角形の構図がある。着荷主は、たぶん発荷主と物流事業者がどんな契約をしているかを知らないのではないか。着荷主が、悪意なく契約にない業務をお願いして、それをドライバーが受けてしまっている可能性もある。
- ・自動車貨物運送業の今日的な経営環境の中で、チャーター制（車建て契約）の妥当性はどうか。
- ・最後に、このような状況の出口を考えたとき、以下6つぐらいのポイントがあるのではないかと思う。

ねらいは、外部不経済の克服と職業としてのトラックドライバーの魅力向上。

- ① 運賃と料金の分離
- ② 時間距離併用運賃の検討（タクシーのような）
- ③ LCCのようなメニュープラン
- ④ 多重下請構造の解消（米国には法令がある）
- ⑤ 付帯業務などのドライバーの業務プロセスの標準化（車上渡しを含む）
- ⑥ トラック事業者の経営改善、経営改革

●大島委員

- ・まとめていただいた論点については、私も同じ課題認識を持っている。前提条件として共有しておく必要があるのは、規制緩和によって1990年に4万社あった運送事業者が現在6.2万社に増えた中で、貨物輸送量は現在横ばい、規制緩和以降でも1.2倍程度にしか増えていない。そのため仕事の取り合いが起き、物流業者にとっても産業界にとっても問題を引き起こしている。
- ・また、その運送事業者6万社のうち半分が車両10台以下の中小・零細事業。20台以下だと7割を占める。下請け構造の中で、実運送をそれらの中小零細事業者さんがやられていることからすると、運送事業者としてやるべきことは過去から言われているが、なかなか難しかった。かつ、供給過多の状況が続いていたので、様々な仕事をやらざるを得なかった。
- ・その中で、荷待ちの問題等様々言われているが、運送事業者は発荷主、着荷主の取引条件に基づいて仕事をしているといわれても過言ではない。先ほど話題に出たように、物流事業者がきちんと荷主に伝えるべきことを伝えられていない。
- ・ただ、伝えようにも実際の物流現場で、待ち時間のデータを取っていない、取れていないことも多々ある。その部分の指導も行っていく事は大事。
- ・荷主との取引条件を見直そうとした時に、各企業の物流担当や物流子会社は2024問題のことや、そもそもの物流の問題や非効率さを分かっているのだが、企業の中で、例えば調達や製造といった部門に対し、なかなか物流部門の意見が通らない。また、販売先に対して取引条件や納品条件を見直すときにも、営業担当が理解して動いてくれるように、企業の中で意思疎通なり必要性認識がなされることが重要と思う。
- ・物流事業者がきちんと問題を提案・提示をし、産業界・荷主にいかに具体的なことを伝えていくのかが重要だが、物流事業者にも荷主にも、過去数十年、荷物が運べなかったという事実・経験がない。それが起きようとしていることに対し、自分たちの問題だと捉えられていないところがある。それをどう、産業界・荷主に危機感・制約を伝えていくかが非常に重要な課題。

●河野委員

- ・短期的には、足元の燃料高騰や労働時間上限の待ったなしの対応。中長期的には、今回の検討に具体的に書かれてはいないが、カーボンニュートラルに向けた計画的なトランジションへの道筋を真面目に考えるべきと考えている。
- ・そうした前提のもと、3点お伝えしたい。1点目は物流業務そのものの見える化。日中は宅配便、夜間は大型トラックやコンテナトレーラーが全国で活動しているわけだが、大部分の消費者にとっては、その現場で発生している労働に対しての認識が薄く、便利な暮らしがこうした輸送業務で成り立っているという実態に無関心であることは問題。
- ・Eコマース等BtoCの取引においても、顧客囲い込みのキーワードである「送料無料」という表現があるが、これは消費者に誤解を与える言葉だと思う。「送料はどこが負担」という表示に改めるだけでも、社会に対する明確なアピールになるものではないか。人が介在して労働が発生し、燃料や梱包材が消費されているにもかかわらず、無料と表示されるのは、物流業界の労働をないがしろにするものと感じる。
- ・また、不在の場合の再配達にも、原則として費用は発生しない。確実な配達は望まれるが、みんなが「早く」を求めなくても良いのではないかと。そういうビジネス上の工夫も今後必要かと思う。
- ・2点目は、産業や生活を支える物流の費用対価。さまざまな施策の実行には相応の費用が必要だが、そこへのコミットメントが弱いのではないかと感じる。現在、生活物価が高騰し、食料品や日用品のメーカー各社では、企業努力のみでは対応できず商品価格への転嫁が進んでいる。電気料金にも燃料調整費という仕組みがあるが、サプライチェーンの中で、主役になりにくい物流事業者が、今後の省エネ化や効率化という展開に向けて、その財源をどこから獲得・調達するかという部分に、言及が弱いのではないかと。
- ・3点目は、荷主の意識を本気で変える施策があるのかということ。これまで国交省をはじめ各省庁が様々な施策を打ってきたが、大きな転換に至っていないのが現状。そこで、サプライチェーンの内部だけでなく、外部からの圧力として、私はGHG削減をうまく活用できないかと考えている。いま政府内にはカーボンニュートラル実現のためのGX（Green Transformation）実行会議が立ち上がっていて、足元では、カーボンプライシング等実効性のある施策が打ち出されようとしている。従来のトラック中心の陸上輸送においては、スコープ3の視点を反映した説明責任が今後求められるだろう。発荷主、着荷主にとっても、サプライチェーンを担う物流へのコミットメントは避けることができないような状況になる。そういった環境変化をうまく活用できないかと考えている。

●二村委員

- ・まず、荷主の5割が2024年問題を知らないという結果はなかなか衝撃だった。生活者にとってはともかく、荷主の皆さんにとっては、商品運べないというのは大問題のはず。さきほどお話にあったような、物流を考えないサプライチェーン計画はそろそろ考え直さないといけないということを、いかに伝えるか。やはりまずは定量化か。トラックで運べなくなる荷物がどれだけあるのか、または現在の労働リソースがどれだけ減るか数字で示し、ピンと来ていない方々に訴えることが必要だろう。
- ・商品が運ばれないことには最終的な消費者に届かないので、物流は必要不可欠なものである。ある意味では必要悪的な存在になっているのかもしれないが、その中でいかに無駄をなくすか。手荷役、無駄な待ち時間をいかに削減していくかに尽きると思う。
- ・また、今回の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の中では、2024年の人手不足のみがクローズアップされており、環境問題、GHG削減に関することがほとんど語られていない。2030年に向けて運輸で35%の削減は結構厳しいはずなので、ここは今回の対策と施策の中には必ず組み込んだ上で、持続可能ということを考えるべきと思う。

- ・ちなみに、輸送事業者に対してヒアリングしている中で、船舶事業者からは「荷主がどうにも動いてくれない」という意見が目立った。やはり、荷主をうまく動かしていくことは非常に重要だと思う。

●矢野委員

- ・資料2を見ると、改めて様々な施策を政府として実行してきたと思う。しかし、効果が表れないのは何故かといふ言いがたない。できることはやり尽くしている印象を受ける。
- ・資料2のp12で直近の積載率が上昇しているのは何故か、施策の効果が出たのか後ほどご教示いただきたい。
- ・資料2のp18に2024年問題の認知度が低いことが示されている。ここまで認知されていないということ自体問題だが、運輸・郵便業で2024年問題を認知していない事業者が4割というのは驚きである。資料に記載の調査は国で行っているわけではないので調査手法については不明ではあるが、今後検討会として、事業者に対するアンケート調査を実施する際には、物流危機に対してどう考えるかについての事業者の回答に対する判断が難しいと思われる。荷主企業か事業者かで意見は違ふし、荷主企業の中でも物流担当か否かで意見は異なるはず。
- ・物流担当者以外がどれだけ知っているかは重要である。そういった回答者の区分を整理しないと、危機感を煽る数字だけ独り歩きしてしまう。
- ・ドライバーの高齢化も問題である。ドライバーの求職者数のうち50歳以上が67%を占める。新規に雇用を進めたとしても、ドライバーを志望する年齢層は50代以上となっている。高齢化するしかない状況である。
- ・資料3について、労働時間規制による物流への影響という点において、先程農林水産省から説明があったように、農産物物流が厳しい局面を迎えている。既にいろんな問題が起きている。ロットが小さいと運べない、長距離だと運べない等、全国の生産地から全国の消費地に新鮮な農産物を届けられる体制が崩れかねない。これは消費者にとっても身近な問題であるため、重点的に訴えていくべきだと考える。
- ・先程からご指摘あるとおり、荷主企業が物流の実情をわかっていない。定量化して訴えるしかない。物流は定量化するのが苦手な業界であるが、どうにかして訴えていくことが重要であり、検討会としても定量化に関して検討をするべき。
- ・ホワイト物流は良い取組ではあるが、これをより実効性のある取組にするためにはどうすれば良いか考える必要がある。現状は各企業が宣言をしているが、例えば宣言企業に対する評価付けなどできないか。環境問題については、省エネ法改正に伴うベンチマーク及び事業者へのクラス分け制度の導入を検討している。それに近いものをホワイト物流で実施すべき。そこまでしないと、宣言だけでは不十分と考える。
- ・物流担当者や物流業界人にとっては、2024年問題は直近の問題であるため、環境問題よりも優先すべき問題として位置付けられていると考える。しかし環境問題であれば物流に関係ないステークホルダーや関係団体のトップにも訴えかけやすい。一方で物流効率化等は訴えにくい。環境問題をキーワードにすることで、上手に訴えていくことが必要。
- ・標準化については様々な議論がある。物流プロセスをいかに標準化するかは重要な議論の前提。日本の物流はあまりにも小ロットすぎる。ここを何とか変えるべきである。小ロットが本当にいいことなのか、過度なサービスではないか、という点を明確にし、サービスのコスト等の問題点について取り上げるべき。

●平澤課長（国土交通省 物流政策課）

- ・積載率が直近で上昇していることについて、2020年輸送統計の集計方法に変更があったことから、連続性がなくなっていると思われる。実態については分析が必要。数値として、積載率が4割以下の状況であって、改善すべき対象であることには変わりがないと考える。

●北川委員

- ・河野委員、二村委員のご発言に対してリアクションしたい。「送料無料」や、物流コストの転嫁については、もう運べないという制約を大手荷主（EC 企業等）に対して訴えようとしている物流事業者はいる。国としてそういう事業者を応援してあげなければいけない。
- ・頼まれたからといってすぐには運べないのが標準の状態であり、それでも早く輸送して欲しいのであれば、それに見合った運賃を支払う必要がある（特に高需要期）というカルチャーを、この2~3年で定着させていかないといけない。国としてもそれを援護すべき。
- ・GHGの削減は重要だと認識しているが、実は日本の株式市場では、環境対応をアピールしても株価に反映されない。むしろ取締役の女性比率や従業員に対する処遇の方が反映されやすい。環境対応している企業はアピールが上手ではないのも事実だが、環境対応をすると株価が上がるという状況を作らなければ、企業にとっての環境対応への優先度が下がる。そうなるとう物流事業者に対する環境対応要求も出ない。株価に対するモチベーションは民間も努力すべきだが、メディアからPRする等の施策が必要ではないか。
- ・近年の海運コストをはじめとする物流費の上昇で、企業の経営者が物流に注目するようになった。キャリアやNVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier；非船舶運航業者）の担当者が荷主の経営層に会えるようになったとの話も聞く。海運コストは直近では下がってきているが、現場から経営層までレポーティングのタイムラグがあることから、まだ経営層の物流への意識は高い状態。しかし半年後には物流コストの比率が減少してしまう恐れがある。せつかく意識が高い今こそ、2024年問題に伴う物流コストの上昇懸念を伝え、物流に対する経営層の意識を更に高めることが重要である。
- ・矢野委員が発言された輸送の小ロット化についてだが、我々コンサルティング企業は、従来プル型のサプライチェーン（需要に応じた小ロット輸送）が大事と言い続けてきた面がある。物流制約を考えたときにはプル・プッシュで両方のバランスを考慮してやるのが大事。消費者のニーズに全て対応することがサプライチェーンだという認識は変えないと、小ロットは永遠に終わらない。
- ・そういった様々な施策を（資料3の）5つの論点にマッピングさせると、施策に繋がってくると考える。

●根本座長

- ・送料無料について議論に参加させていただきたい。「送料無料」と表現されており、送料が見えなくなっていることが問題。そこをアピールし、物流費の可視化を進めるべきである。
- ・また、年会費を取っている事業者だけでなく、年会費も取っていない通常のEC事業者が「送料無料」化している。これも問題である。
- ・例えば越境ECで中国から直送される商品について、消費者は何日に配達されるか、は知らされるが、どういった輸送手段（船・国際宅配便等）で届くのか、はわからない。受け取り手が着荷主として責任を持つべきという議論があるが、どのように運ばれるか、を知り得ないのであれば、責任の取りようがない。

●小野塚委員

- ・根本座長の意見に同意する。見える化がポイントだが、見える化には二段階ある。社内では物流費用は計算できていて、物流費用を把握している。その上で企業戦略の一環として消費者には送料無料という見せ方をしている企業もある。一方、ほとんどの物流会社は、厳密に顧客別/輸送単位別の収益性やコスト構造を可視化できていない。さらにそういったデータを用いて、顧客との価格交渉をしている企業が少ない。まずは、顧客に物流費用を開示する前に社内の物流コスト構造を把握できるようにしないといけない。
- ・DXが進む中でデジタルツールを使えば、中堅、中小の物流企業でも、これまで捕捉できなかったデータを捕捉し、データを使った意思決定ができるようになるのではないか。総合物流政策大綱において物流のDXと言っている以上、デジタルツールを普及させて内部のコスト構造を踏まえた価格交渉等の意思決定ができるようにするのがファーストステップである。セカンドステップとしては、再配達コストや置き配コストがかかって

いる現状を、消費者含む着荷主に対して物流コストの可視化が出来ているとよい。

- ・ 正確にコストが分かる状態になれば、飛行機・宿泊と同じようなダイナミックプライシングが導入できる。クリスマスシーズン等の繁忙期については値段を上げる等が考えられる。物流は人流よりも組み合わせが複雑なため、現在ダイナミックプライシングの導入は滞っている。しかし、それが実現すれば平準化や標準化が進む。法律で担保するという話ではないのだが、新しい仕組みを入れていき、いち早く日本で成立すると結果的に平準化、標準化も進むだろう。
- ・ かつ、これが実現できれば、日本の国際競争力が高まり、今あるアセットを世界で最も効率的に使うことが可能になる。フィジカルインターネットに関してロードマップを最初に書いた国としてだけでなく、最初に実現した国になるのが望ましい。

●根本座長

- ・ プラスチック袋の有料化という成功体験を我々は持っている。物流についても消費者に努力義務を課す方向性を検討しても良いのではないか。

●北川委員

- ・ 原単位が商品であればダイナミックプライシングはできるが、物流会社は支店が原単位なので、ダイナミックプライシングができるレベルの原価計算はできていない。輸送・保管を管理の原単位として設定するよう、政府としても号令をかけると良いと思う。物流企業は現状そういった分野に投資するか迷っている状況である。政府からの後押しがあれば物流事業者の当該分野への投資が進み、結果としてダイナミックプライシングも普及し、日本の物流業界も大きく変わるのではないか。

●高岡委員

- ・ 物流の生産性を上げる(例えば、共同配送・積載率向上・物流 DX・パレット標準化等)ということを目的に各省庁が連携して長年取り組んでいる。しかし、中々効果が表れない現状だと理解している。
- ・ その原因は物流効率化のコストを誰が負担し、誰が恩恵を受けるのかという観点が抜け落ちていることにあると思う。サプライチェーン上にはさまざまなプレイヤーが存在する。着荷主・発荷主・消費者等存在するが、それぞれ異なるパワーを有している。今回論点とされているように元請け・下請けの物流事業者、着荷主、発荷主という構図でとらえるというのは、画期的と思う。
- ・ 現在はサプライチェーンのパワーは川下の消費者、小売が強い。彼ら川下のプレイヤーにどのように物流全体の生産性向上に協力いただくか、というのは本検討会の主要論点になると思う。
- ・ 例えば荷待ち時間。発荷主と着荷主で協力の度合いが違う。以前は発荷主側で物流事業者が待たされることが多かったが、今は着荷主側で物流事業者が待たされることの方が多い。2018年の省エネ法にて荷受け側が準荷主として定義されたが、着荷主の荷待ち時間の削減は努力義務にとどまっている。荷待ちが避けられないのであればその分の適正運賃を払うことが必要。
- ・ 先程、同様の議論が消費者を具体例として展開されていたが、消費者の手前の小売業者の段階でも非効率な事象が起きていることを可視化し、物流のコストアップになることが分かれば、改善の方向に進むのではないか。以上のように、「物流全体の生産性の向上」と、「どのプレイヤーにチャンネルパワーがあり、生産性の向上への寄与が大きいのか」を分けて議論することが大切である。
- ・ 価格は需給バランスで決まる。コロナ禍で海運や空運の運賃は上がったが、何故トラックは上がらないか。これは、トラック輸送が過当競争になっているからである。ラストワンマイルよりも幹線輸送が厳しいと理解している。この検討会の範囲外かもしれないが、より事業状況の厳しい幹線輸送で値上げが起きないのは、中小事業者が多いことが要因である。過去に保有台数5台以下の事業者認可を与えた結果、保有台数が10台か

ら 20 台の事業者等が多い現状となっている。

- ・そのため過当競争による値崩れが起こっている。中小事業者は環境対応コストや適切なコンプライアンス対応コストを十分にかけていないことも多く、自社の限界まで低い運賃で事業継続しようとする。本来必要とされるコストをかけていないことを背景に低価格を提示するため、全体の価格が上がらない。
- ・後継者難ゆえに事業の先行きに不安を感じている中小事業者も多い。そういった中小事業者の規模をまとめていく方向で過当競争を是正していくことが行政に求められる。その中で取引運賃と適正運賃のギャップが解消され、ひいてはドライバーの賃金向上にもつながるのではないか。

●根本座長

- ・確かに、法令を遵守しない輸送事業者が低い運賃を提示していることが、運賃適正化につながらないということもあるだろう。本検討会のスコープとして取り扱うかは事務局と検討する。

●二村委員

- ・「標準的な運賃」は法定運賃ではないが、基準・目安だと理解している。その後運賃の傾向がどうなったか、効果はあったか検証をすべきではないか。
- ・2024 年問題に対する問題意識は委員全員共有していると思う。労働時間が減るのは仕方がないため、労働者の供給を増やす施策が必要ではないか。現状女性ドライバーが少なく、ドライバーの高齢化が進んでいることがわかっている。
- ・個人的に聞いた話だが、ダンプカーは比較的女性ドライバーの参入が多いという現場の話がある。その理由は、荷待ち時間が少ないからだそうだ。もし車種別にある車種について女性の参入が増えているというようなデータがあれば見たいと思う。全車種一律に高齢者・女性の参入を促すのは難しいので、彼らが入りやすい車種を特定し、参入促進するのが良いのではないか。
- ・また、若者にもトラック業界に参入して欲しい。そのためには手荷役の廃止が重要である。冬など、寒い中で重い荷物を運ぶ手荷役が負担であるという現場の声を聴いた。こういったドライバーに負担のかかる手荷役等を廃止することが、労働力を呼び込むためにも必要だと考えており、これを施策等として打ち出したい。

●根本座長

- ・「標準的な運賃」導入後の運賃動向及び車種別のドライバー数を事務局で調査、資料準備いただきたい。

●北條委員

- ・二村委員のお話について補足する。ダンプカーに女性ドライバーが多い理由として荷待ち時間が少ないこともあると思うが、荷役がないことも理由に挙げられる。手荷役がないとの理由で女性ドライバーに好まれるのは、コンテナトレーラーも同様であると聞いたことがある。車種によるドライバーの男女比のような定量的なデータは見ることがないので、数値があると大変役に立つ。
- ・ドライバーを魅力的な職業にし、多くの労働者を呼び込むためには、十分な給料と適切な労働時間を実現することが必要。メニュープライシングをしていくことで、仕事した分だけ稼ぎになるようにしていく必要がある。
- ・また、企業にとって、物流が経営課題になっていないのではないか。先程、物流費の高騰によって経営者が物流コストを気にするようになったというお話もあったが、通常、経営者はあまり物流について感知しない。その理由は、経営者が見る ROA や ROE といった財務指標に物流が表れにくいから。
- ・経営指標に寄与できる物流関連の項目は 3 つある。一つは物流コスト比率。ただ昨今は物流コスト比率を下げられるような状況ではない。二つ目は物流不動産。自前ではなく外部から不動産を借りると、財務数値はよくなる。最後が在庫だが、サプライチェーンで在庫が一定と仮定すると、メーカーで減らすと卸で在庫が増える。

サプライチェーンに關与する複数のプレイヤー共通でゴールに向けて取り組む際に、在庫は全体で見べき共通指標になりにくい。

- ・先程 GHG 削減と株価上昇が連動していないという話もあったが、GHG 含む非財務指標の活用も必要である。GHG 排出量を下げるために過度なジャストインタイムを控えると、積載率が高まってトンキロ当たりの CO₂ が減るなどの事象が物流の世界では起こる。サプライチェーンで繋がる複数の企業が連携して取り組むための KGI の一つとして GHG の削減やドライバーの QOL といった非財務系の指標が設定し得る。例えば、ドライバーの QOL を発着荷主の連携で向上させるためのストーリー作りが重要ではないか。

●河野委員

- ・本検討会のミッションをどう設定するかについて話したい。他の検討会では、実行性に乏しい結論が出ることや、多論併記になったりすることがある。時間をかけているにも関わらず勿体ないと感じる。本検討会のタイトルに「実現」という言葉がある。実現という言葉から関係者の強い思いを感じる。消費者側にも本質を突き付けて、今後の取るべきアクションを選択すべき時期に来ていることを自覚してもらいたい。
- ・委員の皆様の見解のあるご意見は尊重する前提だが、ぜひ実のある、実現する帰結を見つけていくことがミッションだと自覚している。委員の皆様と協力してそのミッションの実現に向けて努力したい。

●根本座長

- ・今回の検討会は大変勉強になった。今後事務局とも相談のうえ、頂いたご指摘を踏まえて効率的・効果的に関係者ヒアリングを実施し、実のある施策提案に結び付けたい。

●中野課長

- ・本日の各委員の意見を集約すると、おおむね4つとなる。複数の委員の方からご意見いただいたのは、①物流制約の定量化ができないかというものだった。また、②環境の視点が弱いというコメントもあった。③物流コストの可視化は重要だというご指摘もいただいた。送料無料や当社負担等に関するご意見や、社内ですら物流コスト把握をしていないことについてのコメントもいただいた。社内の物流コストが把握できればそれを起点に様々な問題解決が可能であると考えます。④サプライチェーン下流側の事業者である着荷主、消費者にパワーがある一方で、彼らは物流に関する問題意識が薄いとのご指摘をいただいた。
- ・これまでに様々な取組を実施してきたものの状況が大きく改善していないのは、上記のような着手が難しい課題があるからだろうと理解した。ご指摘を受け、実行性のある施策については検討会でも考えていきたいと思う。また、3省協力して考えていきたい。

【問い合わせ先】

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

電話：03-3501-0092