

## 持続可能な物流の実現に向けた検討会（第4回）

### 議事要旨

日時：令和4年12月13日（火）9:30～12:00

場所：経済産業省別館312省庁共用会議室及びオンライン会議の併用形式

出席委員：

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

オブザーバー（オンライン参加）：

[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、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

議題：

1. 開 会
2. 議 事
  - (1) 事業者へのヒアリング（関係事業者）
  - (2) 中間取りまとめ骨子案について（事務局）
3. 意見交換
4. 閉 会

議事概要：

- 株式会社バローホールディングス、アスクル株式会社、佐川急便株式会社、ヤマト運輸株式会社及び三井住友信託銀行株式会社より、資料1-1、1-2、1-3、1-4及び1-5に基づき、それぞれの取組状況について説明。
- 事務局より、資料2に基づき、中間取りまとめの骨子案について説明。
- 説明を踏まえて、まず資料1-1～1-5に関する委員から事業者への質疑応答を実施。その後、資料2の内容に、委員による討議を実施。

意見交換内容：

●北條委員

- ・ 2点質問したい。まず、政策の方向性の中に「より実効性のある措置を検討すべき」とあるが、具体的に措置の対象者を想定しているか。もう一点は、「経営者層の意識改革を促す措置」とは、具体的にどのようなことを考えているか。「ホワイト物流」は、言ってみれば意識改革の一種であると思うが、ホワイト物流を強化するような想定か。

●経済産業省 中野物流企画室長

- ・ まず、「より実効性のある措置」の対象者について、この委員会全体での議論などを踏まえて、着荷主の物流への改善努力が重要である。一方、現状、着荷主に対しては物流改善の取組を義務付ける法律はない。よって、発荷主や物流事業者も当然対象として想定しているが、特に着荷主に対して、ガイドラインだけでは不十分であればという前提での措置を念頭に置いている。
- ・ また、「経営者の意識改革」について、実効性のある措置が法律で義務化されることになれば、法律・コンプライアンスの観点で、意識改革がなされるのではと思う。あるいは、類似の法令を参考にすることも考えており、例えば工場等の省エネ規制にあるような、統括的な管理者を置くという手法も考えられる。

●北條委員

- ・ 非財務指標がいま経営上重要な課題になっているので、ESGに関わる部分として進めるチャンスであると思う。

●大島委員

- ・ 「物流プロセスの課題について」に全体のフロー図がある。本来、物流事業者が作業する場合、発荷主の依頼に基づく契約・書面化が求められているが、今のところ十分でない。それによって言われていない作業が発生したり、待ち時間が発生したりしている。ただ、その大元には、発荷主と着荷主の間の取引条件がある。この取引条件については、きちんと分けて整理したほうが良い。運送事業者の側も、それに基づいて契約の書面化を行わなければいけない。  
それを明らかにするためには、現場データの見える化が大切である。荷主云々ではなく、運送事業者自身が荷待ちや荷役時間の実態を、きちんと把握して、状況を示すべきと思う。

●小野塚委員

- ・ 本日、事業者の皆様からご説明頂いたような事例は、「何をやったら（物流）コストがかかるか」をきちんと把握できた好例だと思う。きちんと可視化していこうということは本日の資料にもあるし、前回検討会で説明があったように、物流コストの可視化についてはガイドラインもあまりないので、やはり、この点に取り組むのは重要だと思う。
- ・ ただし、大きな会社は良いが、中小の事業者が自分たちのコストを可視化できるかといった時、発荷主としても着荷主としても物流事業者としても、圧倒的多数の中堅・中小事業者が本当にできるかという、義務付けても難しいのではないかと思う。
- ・ そのため、例えば、運賃にタリフがあるように、あらゆる作業に明示的にタリフを付けるようなことはできないだろうか。例えば、パレットに積まずに納品されてきたら庫内作業料として1,000円取らなければならないとか、トラックを1時間待たせたらいくらとか。レジ袋のように、取らないほうがおかしいという明確な方向性を出すのも一つではないかと思う。
- ・ 併せて、日本におけるフィジカルインターネットといったことを考えたとき、実は車建てによる配送は非効率

で、もっと特積みが増えたほうが良いとなった際には、個建てでのタリフを出す、その結果として共同配送がどんどん進んでいくというような誘導もできるとなおいと思っている。

#### ●河野委員

- ・すべてのステークホルダーにとっての共通の危機は、「モノが運べない・届かない」ことに尽きると思う。それを本検討会の趣旨・目的に明確に記載して欲しい。それは消費者にも響く言葉であると思う。
- ・2点目は、消費者にもできることがあるということが今回良く分かった。世の中の物流を利用した利便提供の中に、過度な競争が働いた結果としての当日配達、送料無料などがある。それによって、社会に誤解を与えている部分があるのではないかと思う。コンビニの24時間営業のように見直されようとしているという話もあるが、社会で既成概念化されてしまったサービスに対してしっかりコメントしていくべきである。その際、消費者に響くのは、本当なら料金をきちんと払うということだが、昨今の物価高もあり厳しいところもあるので、その要素もいれつつ、SDGs やカーボンニュートラルなどの社会課題の解決の観点から消費者にコミットメントしてもらえることを明らかにするべきである。

#### ●首藤委員

- ・「標準的な運賃」が告示されたのは相当効果的だったと聞いている。もちろん、標準運賃の金額を輸送事業者が収受できているわけではないが、運賃交渉には役立っているという。パレットではない場合はいくらとか、細かい駆け引きに使われていると聞いている。
- ・ただ、着荷主から輸送事業者、特に下請事業者が付帯料金をどう収受するかは課題として残っているので、そういった課題に踏み込んだ提案をしていきたい。

#### ●高岡委員

- ・今回きちんと、発荷主と着荷主の関係や、物流と商流の線を切り分けて整理し図示されているのは、画期的だと思う。先ほどから様々な取組に関するアイデアは出ているが、物流事業者にとっては、やはりモノを運んでいる現場で起きたことに対して、その場で文句を言うことは難しい。基本的には商流の着荷主と発荷主の間、発荷主と輸送事業者の間で、しっかりとした契約が結ばれるべきである。
- ・ガイドラインや実効性のある措置というと厳しく感じられるかもしれないが、結果的にサプライチェーン皆で協力してモノを運んでいるわけで、今まで故意でないにしても気付かずにサプライチェーンに負荷をかけていた着荷主が、自社の生産性や物流負荷について見直してもらうための良い機会ではないかと思う。

#### ●矢野委員

- ・全体の方向性に異存はない。
- ・物流情報のデータ化は当然重要だが、どうしても個別企業の議論になりがち。その中で、社会経済的な課題、省エネや労働時間を糸口にして、基盤を政府が作り、中小企業を含めて取り組める仕組みを作ることは重要だと思う。
- ・また、根本的には輸送ロットを大きくするということが重要だと思う。
- ・標準化と効率化の議論は当然必要だが、その際、ハードやソフトはもちろんだが、プロセスの標準化が非常に重要。例えば、標準化されたサービス以外に対しては追加料金を取るなどといったあたりを明確にすることも必要なのではないか。

#### ●根本座長

- ・発荷主・着荷主・物流事業者の取引関係・モノの流れを示している図は、様々な議論をするに当たり、関係者

の間でどのように費用が掛かっているのかということ、見える化をすれば win-win な関係ができるのだということを示す上で分かりやすいものであり、この図を活用しつつ取りまとめしていくのは良いと思う。

●根本座長

- ・骨子については、本日いただいたご意見を反映することを前提に決定させていただき、次回中間取りまとめ案を事務局より提示いただいて、それを基に議論するということでよろしいか。(委員よりご了承。)

以上