

2023年 1月11日

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 中間とりまとめ骨子（案）」 に対する意見

一般社団法人全国スーパーマーケット協会
日本小売業協会
一般社団法人日本スーパーマーケット協会
日本チェーンストア協会

いわゆる「物流 2024 年問題」を回避し、持続可能な物流を実現するためには、物流にかかわるすべての事業者と消費者がその問題を理解し、解決に向けて協力していくことが必要だと考えます。

小売事業者は、その事業活動の多くを物流に拠っていることから、より強い自覚と協力が求められているものと認識しています。こうした認識を前提としつつ、「持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ骨子（案）」には、小売事業者として、直ちに納得することができない内容が含まれていることから、意見を提出します。

記

1. 「2. 現状と課題について（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」について

荷主企業の理解は、昨今の物流コスト上昇を受け、否応なく進んでいると認識しています。あたかも荷主企業全体がそうであるかの指摘は不適切です。

2. 「2. 現状と課題について（3）物流プロセスの課題」について

「サプライチェーンのパワーは川下の小売が強い。」とあり、これは、第1回検討会での委員発言を踏まえたものと考えますが、当該委員は、続けて「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。」と発言しています。ところが、その後の検討会において、小売業者の段階での非効率な事象が可視化されたデータなり資料なりは一切提示されていません。

また、わが国におけるサプライチェーンは、小売を川下とする消費財流通に係るものだけではなく、製造業や建設業を中心に形成されているものもあってもかかわらず、これらについては何ら触れられていません。

様々なサプライチェーンを俯瞰して、どこに、どのような問題が、どの程度存在するのかを把握し、可視化することなくして、適切に問題解決が図られるとは考えられ

ません。

例えば、トラック運転手の拘束時間を短縮するために荷待ち時間や荷役時間を短縮することが必要なのであれば、発荷主側、着荷主側のいずれをも含め、どのような業界において、こうした時間がどの程度創出されているのか、まさに可視化することにより、国としても優先的に対処すべきところが明らかになるし、また、関係業界においても適切な取り組みが促進されるのではないのでしょうか。

3. 「3. 課題を踏まえた政策の方向性について」について

二つ目の○印に「規制的措置等、より実効性のある措置も検討」とあり、第4回検討会において、措置の対象として小売事業者が想定されている旨、事務局から説明がありました。

項番2. で述べた通り、様々なサプライチェーンを俯瞰して、どこに、どのような問題が、どの程度存在するのかを把握し、可視化することが先立つべきであり、それなくして小売事業者を措置の対象と想定することには納得できません。

また、検討会でも触れられましたが、小売事業者を含む着荷主は、2018年の省エネ法改正により同法上「準荷主」と位置付けられ、省エネへの協力の努力義務が課されました。それを受けて、あるいはそれ以前から、物流の効率化に取り組んでいる小売事業者は多くあり、例えば、自らホワイト物流宣言を行って、又は製・配・販連携協議会に参加するなどして、それぞれが取り組みを進めています。法改正から4年、まず行うべきは、小売事業者に限らず、準荷主がどのような努力を行ってきたかを検証することです。その検証の結果、引き続きの努力を求めるのか、あるいは努力義務では足りないとして規制的措置等を検討すべきか、という議論に進むことが適切です。いずれにせよ、項番2. で述べたような詳細な実態把握をベースに、各準荷主業界に求める物流合理化措置の内容や程度の目標を定め、たうえで施策手段が決められるべきであり、これらを省いた一足飛びの規制的措置等の検討には、強い疑問を呈します。

4. まとめ

「ものが運べなくなる」という事態の発生を防ぐため、小売業界としても努力を続けることが必要であることを十分認識しています。しかしながら、国の政策の対象となることについては、その選定と措置内容に係る十分な実態把握に基づく根拠と必要性が示されなければ、到底、納得できません。本意見を踏まえて、あらためて検討会での議論がなされますことを強く要望します。