

持続可能な物流に関する検討会（第 6 回）

議事要旨

日時：令和 5 年 2 月 17 日（金）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、北川委員、首藤委員、高岡委員、根本委員、二村委員、北條委員、矢野委員

（欠席：河野委員）

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、環境省地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室

[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）事業者等へのヒアリング

（2）業界団体ヒアリングの進め方・実態把握調査等について（事務局）

3. 意見交換

4. 閉 会

議事概要：

- 日清食品株式会社、及び一般社団法人全国物流ネットワーク協会より、資料 1-1、及び 1-2 に基づき、それぞれの現状と取組状況について説明。
- 経済産業省、及び国土交通省より資料 2-1 及び 2-2 に基づき、業界団体ヒアリングの進め方・実態把握調査等について説明。
- 説明を踏まえて、まず資料 1-1、1-2 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 2-1、2-2 の内容について、委員による討議を実施。

意見交換内容：

●北條委員

- ・ 取り扱う貨物の量で特定荷主を選ぶことになると思うが、「荷主」の定義を明確にしておく必要がある。省エネ法では当初、自らが所有権を持つ貨物を輸送事業者に運ばせるものと定義していたが、ECなどの進展により、所有権は無いが契約その他の取り決めにより輸送の方法等を実質的に決定している者が追加された経緯がある。同じような事を考えておく必要がある。
- ・ 物流管理統括者を設置するという考えは素晴らしいと思う。平澤課長からの2024年問題に関するアンケート調査の説明にもあったように、企業内では物流部門はある程度関心があるが、人事などでは低くなっている。こういう状況に対し、役員クラスを責任者につけるのは非常に良いことだと思う。英語でいうCLO（Chief Logistics Officer）に相当するものになると思う。
- ・ 判断基準を業種別で作る作業はなかなか大変な作業になると思うが、告示という法的位置づけのあるものにして頂きたい。ガイドラインで留まっては元の本阿弥になってしまうので、是非やって頂きたい。
- ・ 目標設定については、前回検討会でもコメントしたとおり、省エネ法はKGIがエネルギー使用原単位で、中長期的に原単位を平均1%削減するというわかりやすいものであった。今回の場合、数値目標を設定する場合には工夫・知恵が必要と考える。
- ・ 「荷積みに関わる付帯作業」と記載があるが、現場で見ていると荷積み・荷卸しに関わる付帯作業、いわゆる荷役作業は時間がかかるが、同様に検品も時間がかかっている。何らかの形で付帯作業の中に検品が含まれることを明記しておく必要があると考えている。最近だとASNを使ってトラック単位の検品をやっているという動きがある。これは多重下請け構造の話に繋がる。トラック単位でASNを使うと、どの業者のどのトラックが運んだということが「見える化」されるので、荷主に実運送事業者の企業名を明示するのも役立つ。また、GHGのScope3にも影響を与える部分である。これらのことを今回の制度で絡めていければと思う。
- ・ 多重下請けに関しては調査に期待している。ぜひここはメスを入れなければいけない。
- ・ 最後に質問だが、省エネ法では公表等の法的措置がある。過去に措置が講じられたことがあるか教えて頂きたい。

●二村委員

- ・ 資料2-1のP11「物流事業者に対する措置」について、「積載効率の向上」は物流事業者だけで出来る場合と出来ない場合がある（特積みでなければできない）ので、なかなか難しいのではないかな。
- ・ また、省エネ法において、物流事業者の判断基準では「連携」という言葉が出てくる。物流事業者と荷主の間で連携のもと、省エネに資する良い取組・対策をすれば評価しますというものがあるので、同じ様な視点を加えられればと思う。

●首藤委員

- ・ 「物流事業者に対する措置」について、一社内の生産性の向上とマクロレベルの生産性の向上にはズレがあるのではないかと考えている。例えば、特定事業者などの大規模な企業で生産性の向上を図ることはできるかと思うが、その結果、生産性が低い作業を下請に投げる事が起きているのではないかな。下請構造調査の後に検討されると認識しているが、いま重要なのはマクロレベルで物流生産性の向上をしていかなければならないということであるので、その視点を踏まえ、各社が取り組むだけでなく、全体の底上げを図れる措置にしていく必要があると考えている。

●北川委員

- ・ 物流事業者を盛り上げていく、支えていくための施策という意味では素晴らしいと考える。一方で、メーカー

サイドや小売りサイドからすると、今までプル型で、物流のことは考えずに効率化を図ってきたのが、プッシュ型に発想を変える必要性がある。そうすると在庫を持つリスクが発生したり、在庫の拠点を構える必要が出てきたりする。現状のプル型では、店舗の傍に在庫拠点は無い。そうすると欠品のリスクが上がってしまう。その部分のリスクに全く言及がされずに、物流の効率化の部分にだけ言及があると企業は困るのではないのか。片側の問題意識だけでなく、両方の目線で考えていく必要があると考える。

- ・発荷主、着荷主、物流事業者とそれぞれ分けて判断基準が書かれているが、三者が連携してやらないと達成できないこともある。個別で効率化の施策を出すとしても、物流事業者単体で動ける範囲は限定される。発荷主側も業界を通じて連携をしていくという発想が必要であるし、荷主と物流事業者も一緒になってやっていくという発想も必要である。この施策案を公開すると、各社は誰と何をすればいいのか？と混乱することが予想される。連携を具体的にどうしていくべきかという指針を考えていく必要があると考える。アンケートの中にそういった視点も入れて頂きたい。今は単体で調達物流と販売物流の両方の話があるが、一企業から見た物流であり、三者の視点を持って物流をどう考えるかという点を入れて頂ければと思う。

●小野塚委員

- ・荷主や物流事業者が自ら改善していく動機づけのために仕組みがあると認識しており、そのための非常に良い取組であり、一步踏み出したメッセージと考えている。
- ・しかし、どうしてもこの制度は個別最適、個別改善の話であり、これだけでは業界の垣根を超えた最適化にはなりにくいように思う。フィジカルインターネットや物流 DX の議論があったが、ゲームを変える、仕組みを変えるためには、今後の検討だと思うが別の手段が必要と考える。
- ・例えば、農産物に対しては、以前の検討会でも議論されたように、卸売市場に入るトラックはパレタイズをルール化するとか、パレタイズしていないトラックには手数料を掛けるなどした方が、より全体として効率化・標準化が進むのではないのか。本日あった特積みの話に関しても、使われない理由としては、時間が自由にならないということのほかに、値段が高いというのがあるかと思う。積み替え拠点が非効率だから、投資しないといけない。NX グループなどは投資をしてトラックターミナルを作っているが、公共のトラックターミナルは昔から変わっていない。本当に特積みを使えるようにするには、トラックターミナルもっと自動化をして、パレタイズしたものや通い箱できたものは効率的に積み替えられるとなれば、結果的にインセンティブが働く。これこそ物流 DX であり、フィジカルインターネットである。
- ・多重下請についても、なぜ多重なのか。下請の存在自体は賄いきれない分を依頼するという面で仕方ないと思うが、それが再委託、再々委託となると、それならば、最初から三次請け先に依頼すればよい。事業者数が多いために分からなくなっているのではないのか。それならば、世の中のトラック事業者がみんな配車システムを入れて、どこでどんなトラックが動いているかがクラウド上でわかる状況になれば、はるかに効率的に直接取引がしやすくなる。日本でも軽貨物においては、個人でアプリを入れて仕事をしている。中国もそう。中国では個人事業主が大半のため、長距離トラックもみんなアプリで仕事を取りに行くので、結果的に積載率が上がっている。そういったツールを入れたら補助金を出すという施策もありうると思う。結果、CO2 を自動で算定できる、待機時間を自動で算定できる、自動的に労働時間が計算できるなど、アプリやツールを入れることで結果的に直接発注がしやすくなるなどすると、業界の垣根を超えたフィジカルインターネットや物流 DX が進むと考えている。

●大島委員

- ・これから改善をしていく流れの中で、荷主にしっかりと管理をして頂くスキームは良いと思う。特に、物流管理統括者については、資料 2-2 で説明いただいたアンケートでも着荷主・発荷主の両方の顔を多くの事業者が持っていることが明らかになったので、発側と着側を統括者が一つの目で見ることによって改善に繋がると期待し

ている。

- ・細かい話で恐縮だが、判断基準の中で、荷積み・荷降ろしに係る附帯作業時間の削減と記載されているが、荷役作業時間そのものの削減と明記されていないので、「荷役時間及び附帯作業時間の削減」として頂きたい。また、先ほど北條委員がおっしゃったように、附帯作業時間の中には検品を含むなどを明らかにしておくにより分かりやすいと思う。
- ・再配達削減の PR は良い取組と思う。再配達は BtoC が中心だが、それに加え、我が国では BtoB の貨物が大半なので、BtoB にも目を向けて、例えば荷待ち時間削減 PR 月間などがその後に行われても良いのではと考える。そうしたことを通じて問題意識を持って頂くことが重要と考える。

●矢野委員

- ・荷主の特定という部分をどうするのが、悩ましい点と思う。省エネ法では3000万トンキロ以上としており、対象となる特定荷主は800社程度である。これをもっと拡大すべきではないかと思う。また、発荷主はトンキロを把握できると思うが、着荷主はトンキロを把握するのは難しいのではないか。着荷主は発荷主と同じ基準にするのか、それとも別の指標を設けるのかというのは論点と思う。また、輸送事業者は省エネ法ではトラックだと車両数が200台以上としているが、これだと物流子会社はなかなか対象になってこない。しかし実際はコントロールをしているとなると、このあたりの扱いも含め、「特定」の範囲をどうするのが重要。省エネ法と全く同じというわけにはいかないのではないかと、また省エネ法以上にカバー率は拡大していくべきと考える。
- ・判断基準の数値的目標は、お話にもでたが難しいと思う。省エネ法では原単位の1%削減という比較的明確なものがあるが、それに対応するような数値的目標をできれば設けたいが、如何に設けるのかが気になっている。
- ・また、発着荷主、輸送事業者の連携という面だが、省エネ法においても非化石エネルギー車両を導入する時の輸送事業者のコスト増に対し、荷主は協議に応じることという取り決めが検討されている。そういった形で、相手が協議をしたいといった時に、きちんと協議に応じるように、上手く連携を促していくのも必要と思う。
- ・定期報告書の任意開示の話が省エネ法で出てきているが、開示したいところは任意開示していくことをどんどんしていくべきと考える。

●高岡委員

- ・業界ごとにサプライチェーンの形態が異なるため、業界ごとに判断基準を考えていく必要がある。
- ・物流管理統括者として役員をあてる際、頻繁に人を変えるのではなく、物流管理統括者を長期で置くことは良い案だと思う。

●経済産業省 茂木商務・サービス審議官

- ・北條委員からご質問のあった、省エネ法で法的措置に至った例があるかという点だが、現在目標を達成していないとか、判断基準を著しく満たしていないといった事業者に対し、報告・聴取をしているケースは毎年3桁単位の例がある。一方、立ち入り検査や指導までいく例はかなり少ない。その上で、公表や命令まで行った例はないと把握している。
- ・参考として、省エネ法ができたのは1970年代だが、当初は、原単位という考えはなく判断基準だけがあった。その考え方は、企業の中にエネルギー管理という習慣づけをしてほしいという考え方であった。チェックリストを作成し、企業側に使って頂く事で企業にエネルギー管理という考えを浸透させるということが元々の判断基準の考え方である。原単位規制が加わったのは、1992年の地球環境サミットを踏まえて省エネ法を強化するとき、原単位という考えを一つの目安として追加した。あくまで目安なので、原単位そのもので1%

削減していないからアウトという事ではなく、判断基準の作業をしっかりと行ってほしいという考え方である。これを習慣づけるためにエネルギー管理士という制度を入れている。

→北條委員

今回も同様に最初は削減目標無しで実施するという考え方もありうるのではないか。

→経済産業省 中野物流企画室長

また、取組が進んでいる企業と進んでいない企業がある。同じ削減目標にすると、先に進んでいるところの方が苦しくなることもある。進み具合に合わせた原単位なども必要になるのではないかと考える。

日本の場合、特定企業が社会的責任の大きい大手企業が中心になっていることも、取組を進めて頂ける素地になっているのではないかと思う。

→北條委員

省エネは現在では小学生でも知っている一つの習慣になっているように、物流の生産性向上も同じようになると良い。例えば、宅配便の荷物は1回で受け取らないといけないなど。

●根本座長

- ・各企業が物流リソースの消費を抑えながら利潤最大化行動をすることが重要と考える。したがって、先ほど北川委員が指摘された、物流を効率化することで欠品リスクが発生するとか、企業の存続が危うくなるなど、利潤最大化と矛盾するのではないかと、という指摘は心配しなくてもよいのではないかと考える。
- ・現在、物流部門は会社の中でも発言力がないと言われているが、統括物流管理者を入れることで、実は物流は制約条件ではなく、その効率化が会社の利潤最大化に繋がる、会社の利益を上げるために重要な分野であるというのを根付かせるのが重要であると考えている。
- ・北條委員や矢野委員から指摘されたように、物流生産性は省エネと異なって基準を作るのはむずかしい。最近人手不足になっているので、ロボット等への代替をどう行っていくかという労働生産性に軸足を置いた物流生産性という意味合いが強い。ただ、労働生産性も実はややこしく、総合物流施策大綱では2025年までに労働生産性を20%上げようとしているが、そこでいう労働生産性は付加価値労働生産性である。すなわち物流事業者の売上から費用を引いた「付加価値」を20%上げようとしている。
- ・これまでの検討会でも、例えばダブル連結トラックで2倍の貨物を運んだとしても、運賃が半分になってしまったら意味がないのではないかと指摘があった。その通りなのだが、パレットを使うとか荷待ちをやめるといった、現場の物的な労働生産性の向上、1人の労働者の無駄な時間を減らそうということに取り組む方がわかりやすいし、物的労働生産性を高めない限りは、荷主から運賃上昇の納得感は得られない、すなわち付加価値労働生産性の向上は難しいのではないだろうか。つまり、物的労働生産性と付加価値労働生産性の両方を高めていくことが重要で、それを見据えて指標を考えていく必要があると考える。
- ・もう一点、多重下請について、今までの仮説では、一次受け、二次受け、三次受けと10%ずつ引かれていき、実運送を行う事業者が低運賃で長時間働くことになると考えていた。しかし、先日、公正取引委員会が公表したように、元請と下請の間でコストの価格への反映・適正化がされていないことが明らかになった。これにより多重ではなくても優越的な地位を濫用する者が存在すれば低運賃問題が発生することがわかった。多重性だけでなく、きちんと適正なコスト転嫁を監視するという意味で、公正取引委員会のような仕組みが有用であることが明らかになったと思う。また、公表された元請企業も公表後に運賃値上げを発表し、いい方向に動いていると思う。そういった「公正取引」という観点も勉強していく必要があると考える。

●北條委員

- ・ 連携の問題は大きいと思う。まずは会社の中で最適化するという領域（ロジスティクス）は今回の施策で進められるが、個別企業の垣根を超えた部分をどうやってサプライチェーンで繋げるかという部分をどうするか。いま、経産省・国交省・物流連・JILS で実施している「グリーン物流パートナーシップ会議」でCO₂削減の取組に対して表彰を行っているが、最近は生産性を上げることも表彰していくようになってきている。自主的な物流生産性改善活動を世間にアピールしていくのも一案ではないかと考える。

→根本座長

荷主と物流事業者、あるいは発荷主と着荷主でパートナーを組んで行った取組を評価して表彰するというのが考えられるということか。

→北條委員

グリーン物流パートナーシップでは年に1回、両省の大臣等が表彰するなどしている。

→根本座長

本法律で物流生産性が定義されれば、生産性向上に寄与した企業を表彰するのなどは良いと思う。

●経済産業省 中野物流企画室長

- ・ 議論の中で出たことを全て取り入れることはできないかもしれないが、三省で検討し、また業界団体のヒアリングの中から出てくる部分もあると思うので、まずは本素案で進めさせて頂いて、検討が進んだら随時共有させて頂ければと思う。
- ・ 参考とした省エネ法について、参考になる部分と違えなければいけない部分もある。参考になる部分として北條委員からご指摘頂いたように、省エネ法は当初貨物の所有権で荷主を定義していたのを、貨物をコントロールしている事業者を対象とするように発想を変えた。今回の場合も、法目的を考えると、所有権よりも、実際に物流をコントロールしている事業者をターゲットにしないと意味がないのはご指摘の通りと思う。業界団体へのヒアリングも通して、細かい部分を考えていければと思う。また、矢野委員から指摘されたように、着荷主はトンキロを把握できているのか、指標がトンキロで良いのかなども、現在進めているアンケート等やヒアリングを踏まえて、どうすべきかを考えていきたい。
- ・ 全体を通して委員の意見に共通している点として、発荷主、着荷主、物流事業者の三者が協力して効果が出るものなので、それぞれを捉えると個別最適になってしまうので連携が必要であるというのは、今回の措置の肝となる重要な論点であると思う。
- ・ 一方で、一般的に法律は個人や法人を特定するものであるもので、規制の場合は難しい部分もある。個人的な意見も含めて現在考えていることとして、確かに報告や勧告の対象は個人や法人になるものの、判断基準の作成にあたっては、例えば発荷主の判断基準に着荷主や物流事業者の意見を頂くというかたちで判断基準側で三者の連携を図ったものをつくるというのは案かと思う。そうすれば、やることは個別であっても、合算すると連携されている、うまくいく仕組みになるというのが、最低限考えられると思う。もう一つは、全部をこの制度でやろうとせず、現在の物流総合効率化法のように、二者以上が連携したときに支援したり、表彰するような、別の手段でカバーすることを考えても良いと思う。

●国土交通省 総合政策局 物流政策課長 平澤

- ・ 物流事業者の特定では、省エネ法では実運送が対象であるが、今回の素案ではあえて物流事業者と記載し、より広い範囲を想定している。例えば倉庫事業者はどうかかなど、議論していかなければならない。

- ・ また、小野塚委員からもあった配車システムなど、措置案の（３）物流標準化・効率化の話の中で、帰り荷確保に向けたマッチングの話や中継輸送のネットワークの形成に向けた支援なども、意見を踏まえて頂いた意見を最終取りまとめに向けて具体化していければと思う。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

- ・ 三者の連携について、規制的なものと、法律の外で表彰することの間に、判断基準の項目そのものに連携という要素を入れるのもあるのではないかと。先ほど茂木審議官からあった省エネ法の歴史のように、習慣付けしていく、数値だけでなく行動変容を促すような仕組みに可能性を感じたので、そのような要素も検討できればと思う。

●根本座長

- ・ 発荷主、着荷主、物流事業者にしても、物流の統括責任者を置いて、物流生産性を重視した経営をしていることを表明していけば、時間とともにサプライチェーンを構成するパートナーが変わっていくなかでも、物流に良い取組している企業だということをお互いに認識した中で、同グループ内の取引が増えて、良いエコシステムが徐々に形成されていくのではないかと。そういった面でも統括責任者を置く事は意味があると思う。

以上