持続可能な物流の実現に向けた検討会(第11回) 議事要旨

日時:令和5年6月16日(金)10:00~12:00

場所:経済産業省本館17階国際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、根本座長、二村委員、北條委員、矢野委員 (欠席:河野委員)

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、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]

一般社団法人航空貨物運送協会、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、公益社団法人全国通運連盟、全国農業協同組合連合会、一般社団法人全国物流ネットワーク協会、公益社団法人全日本トラック協会、定期航空協会、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、一般社団法人日本港運協会、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、一般社団法人日本長距離フェリー協会、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、一般社団法人日本百貨店協会、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、一般社団法人日本陸送協会、一般社団法人日本旅客船協会、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会

(欠席:全日本交通運輸産業労働組合協議会、ビール酒造組合)

議題:

- 1. 開 会
- 2. 議事
 - (1)公正取引委員会より発表
 - (2) 最終取りまとめ(案) について(事務局)
- 3. 意見交換
- 4. 閉 会

議事概要:

※質疑応答については、質問と回答の対応関係を明確化するため記載順を変更している。

■開会

●経済産業省 中野物流企画室長

・「一般社団法人日本港運協会 | 様と「一般社団法人日本陸送協会 | 様について、今回よりオブザーバー団体とし

て参加いただいている。

- ・「参考資料1」として、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」・「物流革新に向けた政策パッケージ」について、掲載している。6月2日に第2回関係閣僚会議が実施され、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定された。参考資料1の3ページでは政策パッケージのポイントについても掲載している。本検討会でご提言をいただいた規制的措置の導入等も内容に含まれており、黄色ハイライトでお示ししているので、見ていただきたい。
- ・また、「参考資料2」として、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」について、掲載している。こちらは前回の検討会において、委員の皆様からもご意見をいただき、6月2日にセットされたもの。本ガイドラインの遵守を荷主事業者、物流事業者の皆様に対して促していく。ガイドラインの内容については、概ね前回の検討会でご議論いただいたものだが、1点特に目立った変更点は、1ページの荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルールのところである。前回の検討会では、「荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。」とし、ご審議をいただいたが、色々とご意見をいただき、「その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める(※)」という文言を追記いたした。前回お示しした案よりも更に野心的なものとしセットしている点が特に大きな違いである。
- ・また、「参考資料3」として、第6回検討会で事務局からご提示した「業界団体へのヒアリング事項」について 再掲しているので、必要に応じご参照してほしい。
- ・最後に、検討会や事務局で行った業界団体等へのヒアリングにおいていただいたご意見については、「参考資料4」にまとめており、前回のものからアップデートをしている。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

- ・公正取引委員会のご発表に入る前に前回の検討会での発言に関し補足説明させていただく。公正取引委員会にはこれまで真摯にご対応いただいている。前回の検討会で「事務的に相談をしている」と申し上げたのは、その時点ではラストマイルについて相談をしていた。前回ご議論のあった川上の共同経営については国交省としてはその時点では課題と認識していなかった。前回のご議論を踏まえ、相談にも伺っており、引き続き前向きな議論をさせていただきたい。
- ▶ 公正取引委員会より資料1に基づき説明。

(質疑応答)

●北條委員

・本日配布された資料の共同物流などに関わる事例集を拝見すると、独占禁止法上問題が無い事例の記載はあるが、問題があった事例の記載がない。問題があった事例は事例集には載せないのか。

●公正取引委員会 天田調整課長

・問題があったケースに対する事例もある。どうして問題が有ると判断されたのかという理由も記載されている。

●北條委員

・3ページの事例8において、「単位当たりの輸送コストに占める共同輸送区間における輸送コストの割合が5% 未満と低く」との記載があり、割合が少ないから問題が無いとのことだが、具体的に何%を超えたら問題あり といえるような判断基準はあるのか。

●公正取引委員会 天田調整課長

・具体的に何%超えたから独占禁止法上問題があるということではない。仮に、単位当たりの輸送コストに占める共同輸送区間における輸送コストの割合が高まってくると、参加している事業者同士のコストの共通化がされるようになるが、その場合は、他の競争企業がどれほど存在するかという競争圧力の確認や、川下市場の状況を確認する。川下企業に競争力があり、価格交渉力が強い場合は、川上企業が支配力を行使しにくいこともある。よって、輸送コストの割合だけで独占禁止法上問題があるかを判断するわけではない。

●北條委員

・共同物流を計画している企業の全体の物流を見たうえで、相対的に見て独占禁止法上問題があるかを判断して いる認識で良いか。

●公正取引委員会 天田調整課長

・その通りである。独占禁止法上問題があるかを判断する際に関連資料を事業者側から提出いただくが、当該資料を確認したうえで、単位当たりの輸送コストに占める共同輸送区間における輸送コストが高いと判断した場合は、次のステップで競合他社とのシェアのデータなどを出していただいている。事業者側とはいくつかのステップを踏むようなコミュニケーションを経て、最終的な判断をしている。

●小野塚委員

・共同輸送に関して一般相談をされたときに、問題有りと無しの割合はどれくらいなのか。

●公正取引委員会 天田調整課長

・明確な割合データは手元にない。年間の一般相談の受付数は 2,000 件を超える。一般相談では、熟度が低い一般論的な相談を中心に受け付けている。具体的な話を基にした独占禁止法上問題が有るか否かの相談は少ない と思われる。

●小野塚委員

・それでは、一般相談の受付 2,000 件の中で共同物流の相談は何件くらいか。

●公正取引委員会 天田調整課長

・明確な数値データを持ち合わせていないが、共同物流の相談事例は複数件挙がってきているが、公開するにあ たっては、相談者の了解が必要となる。相談者の了解が得られなければ公開が出来ない。

●根本座長

・北條委員の質問に絡めて伺いたい。3ページの事例 6 において、「15 社間の事務用機器 A に関する費用の共通 化割合は僅少である」と記載があるが、共通化割合が 100%になっていたとしても、商品自体において競争関 係が保たれていれば問題はないのか。

- ●公正取引委員会 天田調整課長
- ・問題ないと判断できる場合もある。

●根本座長

・政府の政策パッケージや本検討会の最終とりまとめ案にも、「送料無料」という表示には問題が有るのではないかと記載している。「送料無料」は、消費者に誤った認識をさせる為、社会的に望ましくない物流上の問題が 生じるが、公正取引委員会から対象の事業者に指導をすることは可能か。

●公正取引委員会 天田調整課長

・対消費者に対してとなると消費者庁の管轄になると思われる。独占禁止法の切り口で考えた例だと、EC モールの出品者に対して、EC モール事業者側が送料無料を無理強いし、取引関係を利用して不利益を強要する場合は、優越的地位の濫用にあたる可能性があるので公正取引委員会が関わることがあるかもしれない。

▶ 事務局より資料2に基づき説明。

(質疑応答)

●北條委員

- ・6ページの②に記載されている「一定規模以上の貨物の引渡し又は受取を行う荷主企業」とは、省エネ法における裾切基準を意識して記載していると思われるが、この一定規模以上の定義についての議論は行政側で行っていくのか。
- ・6ページの13行目~16行目に「貨物の引渡し又は受取を行う荷主企業が経営者層を中核として物流改善に取り組むため、物流に関する管理責任者を任命し、当該管理責任者を中心として、後述する中長期計画の策定等の取組を推進する」と記載されている。この文章だと、管理責任者は、必ずしも経営者層ではなくても良いと読み取れる。これまでの議論の中では、管理責任者は経営者層であるべきと話し合ったと思うが、認識に相違ないか。
- ・6ページの17行目~18行目に「サプライチェーンの全体最適化の視点から物流を捉え」と記載されているが、「視点」ではなく「視座」という記載の方が良いのではないか。高いところから俯瞰するという意味合いを持たせると「視座」の方が適切なのではないか。
- ・17ページの14行目の表において、「効果」のところに「ポイント」と記載されているが、「ポイント」の定義は何か。

●経済産業省 中野物流企画室長

- ・「一定規模以上」の定義の決め方は、最終とりまとめが完成した後、規制的措置を導入に向けて検討を進めていく際に、まずは規制的措置そのものに関して国会で議論することになる。「一定規模以上」の定義はその後の検討になる為、今の段階ではどう決めるかを明確にお伝えすることが出来ない。ただし、一般的な進め方として言えば、法律が出来た後に「一定規模以上」の定義を決める政令等が出る。また、政令を出す際には、改めて審議会を開き、関係者・有識者からの意見を集めて取り決めることが想定される。全部を行政の中だけで取り決めることは無いと思われる。
- ・「経営者層」が「管理責任者」となるような記載の仕方を再考する。

・「視点」の記載は、ご指摘の通り「視座」に変える。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・17 ページの 14 行目の表に記載の「ポイント」は、4 ページの 12 行目の表に記載されている「2024 年度に不足する輸送能力の割合」である 14.2%を基に、本数字の 1 %を 1 ポイントとしている。わかりやすいように記載の仕方を見直すことを検討する。

●小野塚委員

- ・17ページの14行目の表において2点ほどコメントがある。
- ①北條委員にも指摘されていたことだが、「ポイント」の記載は、2024年に不足する輸送能力を補うものと記載されているものの、2ページに記載されている14.2%と連動していることが分かりにくい為、表現を見直した方が良い。
- ②この表を素直に見ていると、「この表に記載されていることだけをやれば良い」と読み手に誤った認識をさせてしまう恐れがある。2025 年度には、本表のことを達成するだけでは破綻する。これがスタートラインだということを意識させる必要があると思われる。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

・17 ページの 14 行目の表に記載されていることがスタートラインであるというご指摘は、同様の認識を持っている。政府の取りまとめの際にも、2030 年までを見据えた中長期計画を作ろうと検討している。

●首藤委員

・16 ページの 6) に記載されているトラックの最高速度上限規制の緩和についてだが、個人的には慎重派である。上限規制を緩和させ生産性を向上させるという観点があることは承知しているが、労災の発生件数が多い為、改善基準告示がなされているというこれまでの経過がある。実際にトラックドライバーへのヒアリングを行うと、時速が上がる程、疲労の蓄積が増すという話も聞いている。もちろん、上限速度を上げて欲しいという声も聞く。最終とりまとめ案から文章を削除して欲しいわけではないが、慎重な意見もあるということを認識いただきたい。

●根本座長

・両方の意見があると思う。最終とりまとめ案の記載は変えないが、首藤委員の意見は議事要旨に残させていた だく。

●矢野委員

- ・2024年問題によって、労働時間が短くなり、収入が減るというドライバーの危機感に答えるためのメッセージが必要ではないか。このままだとドライバーの収入が減るということがクローズアップされすぎてしまう。12ページの⑤に「年間所得が低下する可能性がある」と記載されている。年間所得が低下することが無いように運賃を上げていくというメッセージが弱いと思われる。
- ・個人事業主である軽貨物ドライバーについて 16 ページの 4) に唐突に出てくる。個人事業主の軽貨物ドライバーは、自身が改善基準告示の基準を適用されることを知らないことが多い。改善基準告示の基準が適用され、それを守ることが必要であるということを意識させる必要がある。労働時間が長いということが様々なメディ

アでも出ている。個人事業主だとしても改善していかなければならないことを意識させるべきである。

・16ページの5)において、「女性や高齢者といった多様な人材の活用」との記載があるが、「活用」ではなく「活躍」という表現に見直したほうが良いのではないか。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

・「年間所得が低下する可能性がある」ではなく、「年間所得が低下しないように」と表現できるように見直す。

●国土交通省 小熊貨物課長

・軽貨物のドライバーについて、改善基準告示は「労働者」に適用されるため、個人事業主である場合は対象外であるが、当該告示を踏まえて国交省が定めた安全基準において、個人事業主に対しても労働時間の規制がかかっている。政府の政策パッケージには、軽貨物の事業に対する適正運営や安全確保に触れている部分があるので、それを参考に、最終とりまとめ案についても軽貨物に関する記載を再考したい。

●国土交通省 堀内自動車局長

・軽貨物に関する検討会を今年から始めている。EC モールの運営事業者や大手元請事業者等と協力をし、初めて、個人のドライバーに対する安全確保に向けた、何らかの措置を検討していこうとしている。個人のドライバーに対するフォローがこれまでできていなかったので、しっかり対応していこうとしている。政策パッケージにも盛り込み、本最終とりまとめ案にも入れ込んでいきたいと思う。どのように記載するかは検討させていただく。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・「女性や高齢者といった多様な人材の活用」の表現は見直す。

●北川委員

・最終とりまとめ案では、「調達」、「販売」、「着荷主」に対してこうしたほうが良いとの提示や、着荷主と発荷主は協力しましょうと記載されていることは非常に良いことである。一方で、実際に改善を試みたときに、最終とりまとめ案において記載されている施策をどこが主体となって取り組むのかが分かりづらくなっているのではないか。どの主体が各施策において動くべきかを書くのはどうか。

●経済産業省 中野物流企画室長

・ご指摘いただいた内容はガイドラインの方に記載している。「発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項」、「発荷主事業者としての取組事項」「着荷主事業者としての取組事項」「物流事業者の取組事項」として、 それぞれブレイクダウンされた具体的な内容が入っている。最終とりまとめ案では、各主体が対応すべき事項 をマクロ的な観点でまとめている。

●根本座長

・詳細はガイドラインを見ながら、関係者が連携して、17ページの14行目の表の事項を達成していくということが分かるように記載を改めるようにしていただきたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・ご指摘の通り記載を改めることを検討する。

●小野塚委員

・再配達の削減について、ガイドラインに記載されていないので、最終とりまとめ案とリンクしないのではない か。

●経済産業省 中野物流企画室長

・ガイドラインでは消費者向けのことについては触れていない。

●根本座長

・消費者も着荷主であると捉えることもできる。ネット通販だと重要な登場人物である為、ガイドラインにも記載をしても良いのではないか。

●経済産業省 中野物流企画室長

・規制的な措置を実施する際の判断基準の参考になるようなものとしてガイドラインは示しているが、消費者に対して規制するわけにはいかないので、ガイドライン上に消費者関連は記載していない。消費者対策については別のカテゴリーで考える必要がある。

●根本座長

・再配達削減のガイドラインを別途作成するときに最終とりまとめ案と紐づければよいのではないか。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・再配達については4月にPR月間があった。最終とりまとめ案に記載の目標に向けて、実施していければと思う。その旨を最終とりまとめ案にも記載するように検討する。

●経済産業省 中野物流企画室長

・17 ページの 14 行目の表に記載されている「荷待ち・荷役の削減」、「積載率向上」、「モーダルシフト」については、ガイドラインを実行することで、効果を出せる。そういった旨を記載するよう再考する。

●二村委員

・15ページの④に記載されている「31ft コンテナではなく、40ft コンテナを JR 貨物が運用できるようにし」と 記載されているが、40ft コンテナは現在運用が全くできないのか。運用出来るのであれば、記載の仕方を変え たほうが良い。また、「31ft コンテナではなく」との記載は、31ft コンテナの運用を辞めてしまうような誤っ た認識をさせてしまう可能性がある為、表現は変えたほうが良いのではないか。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・40ft コンテナの運用については、調整中なので、適切な表現を考える。また、31ft コンテナの運用を辞めると 誤認識させる表現になっていることについても、記載の仕方を見直す。

●根本座長

・JR 貨物より、31ft コンテナを使ってインターモーダル輸送を行いたいという荷主からの要望もあるとの話があった。誤解の無いように記載いただきたい。

●大島委員

・更なるモーダルシフトの推進に向けて、17ページにおいてモーダルシフトの効果の割合が少ないのは、実現の難しさを示している。一方で、長距離ドライバーの確保が難しいのであれば、あるいはカーボンニュートラルの観点からもモーダルシフトは重要な施策であろうと考えている。最終取りまとめ案にも記載がある様に、31ft コンテナや 40ft コンテナへの標準化の話もあるが、足元では 12ft コンテナを利用し、使えるものは使っていくというニュアンスを入れていただいた方が良いと考えている。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・既存のコンテナ等の利用に関して、追記を検討させていただく。

●高岡委員

・13 ページ (3) 以前の記載は企業努力に関する記載となっており、以降の記載は政府も関与しつつ支援するというような記載となっている。(3) の中にも、すぐできるものとそうでないものがある。検討会の終了後は全部並列になって実施されてしまう形になるため、統括的に見る人がいなくなってしまう。そのため、(3) の最後に、「ロードマップについて、誰かが統括してみていく必要がある」といったようなニュアンスの表現を記載するのが良いのではないかと考えている。

●根本座長

・例えば官民物流標準化懇談会は進捗を確認する場である。当該会議等を利用し、都度対応ではなく継続的に確認できる仕組みを設置するのが良いのではないか。

●根本座長

・8 ページの一番下に、デジタル式運行記録計を追記いただいたが、「将来的な義務付け」という記載の中の「将来的」の部分を削除できないかと考えている。2024 年 4 月から 3,300 時間の拘束時間を全ての事業者が守るはずという前提で議論してきているため、デジタル式運行記録計を出来るだけ早く導入し、労働時間を守っていただけるようにしたい。その際に「将来的に」という記載により 5 年先の導入でも良いなどと誤解されるのは良くないので不要ではないかと考えている。

●二村委員

・「視野に入れつつ」と入っているので、「将来的に」を除いても良いのではないかと考える。

●国土交通省 堀内自動車局長

・検討会の意見として検討させていただく。

(検討会におけるまとめ)

●矢野委員

・このような形で濃密な議論が出来たのは今まで無かったため、非常に良い機会だったと考えている。内容に関

しても幅広く、実際に起きている問題の背景も含めて、ターゲットを見据えた上で、取りまとめが出来ていると考えている。今回の最終取りまとめ案が今後どのように政策等に結びつき、事業者の行動に結びついていくのかが楽しみであり、意義深い検討会であったと考えている。

●北條委員

- ・数値目標である荷役・荷待ち時間については2時間以内ルールがあり、2時間を達成すると次に1時間以内を目指す形になる。これをドライバーの立場で考えれば、一人で何か所も回るいわゆる配送を想定すると、一か所2時間でも四か所回ると8時間になる。こういう時間の把握方法に対してどう取り組んでいくのかが重要であると考えている。
- ・最終取りまとめを受けて、関係する企業が今後どう取り組むべきかというセミナーを、JILS で 6 月と 10 月に 一回ずつ実施し、広報活動を行っていく予定だ。興味があればご参加いただきたい。

●二村委員

- ・検討会の様な形でどれだけ議論をしても、外部に情報が出ていかないと世の中は動いていかない中で、最近は 報道等でも取り上げていただく機会が増え、優良企業の事例をマスコミ目線で評価していただき良い傾向であ ると考えている。一方で取組が遅れている企業については、今後取組が必要となり焦る部分かと思うため、そ ういった企業を救っていきたいと考えている。
- ・現場で想定以上の問題が起きていることもあるため、相談窓口を設置していただければと考えている。
- ・持続可能という観点で労働規則の話を中心に扱ってきたが、カーボンニュートラルに関しても物流の問題として取り組んでいかないといけないと考えている。

●高岡委員

- ・過去の物流関係の検討会は、国交省主体で進めていたことが多かったと思うが、今回農水省や経産省が参加したことでレベルの高い議論及び取りまとめに繋がったと考えている。
- ・物流は単体で捕えるものではなく、商流とセットでサプライチェーンとして捉えるべきものである。誰かがリードタイムや荷待ち時間等について考える必要があり、その際には商流の観点も含めるという点に着目した最終取りまとめ案になっているかと思う。具体的には着荷主を含めて、商流も含めたロジの設計が可能な経営者 (物流管理統括者)の設置を記載した点は画期的と考えている。
- ・一方で、まずは大企業に取り組んでいただき、中小企業はそこに追い付いていただくという形になるかと思う ので、このガイドラインを大企業が守ってくれているのかを見ていきたいと考えている。また、政府としても 手助けをしていただきたいと考えている。

●首藤委員

・非常に濃密な検討会であり勉強になった。この最終取りまとめ案は非常に画期的であり、今後の活用に非常に期待していると共に、実行性のあるようにして欲しい。まずは大企業が取り組み、次に中小企業の流れかとは思うが、実運送を担っている事業者の所で労働時間が減っていくことを確認していきたいと考えている。また、労働時間の削減や生産性向上も大事だが、一番は賃金の向上つまり運賃の向上だと考えており、それを含めて若い年代の人が入ってくる業界に出来るかどうか、期待をもって見ていきたいと考えている。

●北川委員

- ・今回の取りまとめにより、各会社が何を示さなければならないのかが分かるようになった点は非常に大きいと 考えている。今後は設計、製造、調達の各部門が何を考えるべきかを整理し、提供していければと考えている。
- ・個社単位で動く話とフィジカルインターネットの様に全体で動く話があり、誰かがプレイヤーとして握っていかないとバラバラになってしまう。周りのプレイヤーを巻き込みながら実現させていければと考えている。

●小野塚委員

- ・重要なポイントを網羅的に、目先だけでなく将来を含めて取りまとめていただいたと考えている。特に目先に 関してはガイドラインという形で取り組むべき事項を具体的に記述したのは非常に良いと思う。
- ・物流業界は調べないとわからない、または調べてもわからないという事が多くある。つまりブラックボックスになっているのが問題である。そのような現状に対してガイドラインには物流の見える化が重要であると記載してある。また、見える化することにより、今後の取組を考えやすくなるということを踏まえると、企業だけではなく、物流行政としても見える化を進めることが大事である。物流業界の実態をデジタコ等の利用により統計的に把握できるようになれば、本当に取り組むべき課題がどこにあるのかがデジタルにわかる。総合物流施策大綱では物流 DX の推進を掲げたが、物流行政も DX を進めるべきだ。物流行政 DX を実現するためには、デジタル化を進めることが欠かせないと思う。
- ・物流を本当の意味で持続可能にしていくためには、改善ではなく改革が必要と考えている。日本は、世界に先駆けて高齢化が進む「高齢化先進国」だ。その日本において、実現された最も効率的な物流プラットフォームは、新幹線と同様、世界に輸出することが可能ではないか。対処療法ではなく、未来を照らすものにすると良いのではないかと考えている。

●大島委員

- ・これまでは色々な業界の協力が無く、物流の改善は、物流事業者が実施すべきことであるとされていたために 現場の物流効率化が進まず、結果としてドライバーの労働条件の改善が出来ず、ドライバーの確保が出来ない という形になっていた。しかし、トライアングルの図からもわかる様に、現場を改善していくためには荷主の 協力が不可欠であり、最終取りまとめ案においてはその点が明確に記載されていると考えている。
- ・広報の強化について言及していただいているが、政策パッケージやガイドラインを如何に周知していくのか、 PR の強化を行い、2024年問題を正しく理解をしていただくことが重要になってくると考えている。
- ・2024 年において不足する 14.2%を克服していく取組の中で大きい割合を示す荷役・荷待ち時間削減 PR 月間 のような取組をどこかでやっていただきたいと考えている。

●根本座長

・それでは、今回提示された最終取りまとめ案については、本日いただいたご意見を反映し、字句修正等を行った上でパブリックコメントをかけさせていただく。その後パブリックコメントを受け、修正したものを最終版とするという形で進めていく。内容の確認については基本的に座長に一任していただければと考えているが、よろしいか。(委員よりご了承。)

(事務局よりご挨拶)

- ●経済産業省 茂木商務・サービス審議官
- ・検討会にご協力いただき誠にありがとうございました。検討会を始めた昨年9月から現在までで産業界の意識が変わってきていると感じている。経産省の中でも物流の問題を物流だけの問題ではなく、経営者の問題であ

るという風潮になってきている。これを基に各産業界への働きかけも強いものになっており、産業界自体も認識が大きく変わってきていると感じている。各業界が経営課題そのものであるという認識のもとに、色々な取組を始めようとしている。この動きをこの検討会が率先してリードしてきたと考えている。

- ・先日政策パッケージをまとめ、また規制的措置を掲げながら、経産省はガイドラインを出し、業界の皆様と共 有しながら具体的なアクションを実行していただき、その支援を実施していきたいと考えている。
- ・中長期の課題の解決に向けて新しいデジタルサービスも参入してくると想定されるため、現場に合わせて色々な商慣行を変えていく必要があると考えており、また新しいサービスを取り入れ、新しい産業を作っていくことを視野に入れながら、経産省として進めていきたいと考えている。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

- ・10 か月全 11 回に渡り熱心なご議論ありがとうございました。委員同士、事業者との間での議論を踏まえ非常に勉強になった。本検討会の前半からの蓄積があったため、6月2日に政策パッケージをまとめることができ、経産省や農水省とも団結力が強まった。また、昨今は国会や報道でも 2024 年問題を大きく取り上げ、質が高い報道をしていただいている。
- ・内容についても、最終とりまとめ案に「ピンチをチャンスに」や「価値を価格に」、「三方よし」といったこと を洗練した形で盛り込んでいただいている。
- ・今後に向けて大切なのは、2024 年問題は何かということである。2024 年問題は 2024 年で終わりではなく、 2024 年から始まって深刻化し続ける構造問題であることを伝えていくことだと考えている。

●国土交通省 堀内自動車局長

・これまでのトラック業界やトラック行政の環境として、主体は常にトラック事業者やトラックドライバーであり、荷主は常に客体であった。今回、各省庁及び委員の皆様の議論を通じて、荷主を主語主体とした密な議論ができたと感じている。貨物自動車運送事業法の延長がこの1か月で実現された。最終取りまとめにある「トラック G メン」や軽貨物、テジタコについても、業界の方と話し合い実現に向けて取り組んで行きたいと考えている。

●農林水産省 高橋総括審議官(新事業・食品産業)

- ・現在農林水産省では、食料・農業・農村基本法の見直しに取り組んでいるところ、食料安全保障の考えの中で 不測時だけでなく平時からの安定供給の確保・向上として、普段の生活から国民一人一人に食料を届けられる 様にするという考え方がある。その中においてラストワンマイルに限らず、産地から消費地に到達するまでの 幹線輸送が問題なく実施されることが重要であるという議論が行われた。このように農水省内で物流に関する 議論が行われたのは、初めてで本検討会の影響も大きいと考えている。
- ・農水産物は他産業以上に物流問題の影響が大きく、荷役・荷待ちが多い、長距離輸送が多いといった特徴がある。今後も市場関係者や生産者の方々と話し合いながら、物流の改善等に取り組んで行きたいと考えている。

(根本座長よりご挨拶)

●根本座長

- ・委員の皆様は最終とりまとめを一緒に作った以上は、内容に責任を持っていただき、しっかり説明していただ きたい。
- ・また、検討会の事務局を担当いただいた関係省庁の皆様に感謝したい。