

令和 6 年 8 月 26 日（月）

交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・
産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・
食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会
第 2 回 合同会議

議事録

午後 1 時 00 分 開会

○林田課長補佐 定刻となりましたので、ただいまより第 2 回交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会合同会議を開催いたします。

御多忙のところ、御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は対面とオンライン参加のハイブリッド開催とし、オブザーバーの方はオンラインにて参加いただいています。また、事前に傍聴登録いただいた方に対して YouTube での同時中継を行っております。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。

事前に事務局から資料を配付させていただいておりますが、不足がある場合には事務局までお申し出ください。

委員の御紹介は、参考資料 2 の合同会議委員名簿をもって代えさせていただきます。

なお、本日、小林委員、高岡委員が御欠席されております。

次に、事務的な御報告になりますが、本日は交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会、総員 7 名中 6 名、産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会、5 名中 4 名、食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会、5 名中 5 名に御出席いただいております。交通政策審議会令第 8 条第 1 項、産業構造審議会令第 9 条第 1 項、食料・農業・農村政策審議会令第 8 条第 1 項による定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

また、日本経済団体連合会、堀内様は 13 時 40 分頃までの参加となっております。

それでは、以降の進行について、根本座長、よろしくお願いいたします。

○根本座長 かしこまりました。本日もよろしくお願いいたします。

それでは、議題 1 の「合同会議におけるこれまでの議論など」について、及び、議題 2 の「取りまとめ素案及び追加論点について」、事務局より御説明をお願いいたします。なお、発表内容への御質問については、後ほど予定している意見交換時にまとめて頂戴したいと思います。

○紺野物流政策課長 それでは、物流政策課の紺野より御説明申し上げます。

資料 1 の 1 ページを御覧ください。改正物流効率化法に関するこれまでの経緯などをまとめたものです。2025 年 4 月と 2026 年 4 月の荷主・物流事業者等に対する規制的措置の施行に向けて、本年 6 月 28 日に第 1 回合同会議を開催した後、7 月以降、事務局にて各種業界団体と意見交換を実施してまいりました。これまでに荷主・物流事業者など約 50 団体と意見交換を行いましたが、今後も必要に応じて実施してまいります。

また、本日 8 月 26 日の第 2 回合同会議では、取りまとめ素案の提示や業界団体の皆様からのヒアリングなどを実施いたします。

続きまして、2 ページを御覧ください。改正物流効率化に基づく基本方針に関して委員の皆様からいただいた御意見を記載しております。第 1 回合同会議では、6 ポツ目の物流効率化が脱炭素化に寄与することを盛り込むべき、また、8 ポツ目のデジタル化を推進すべきといった

御意見をいただいております。

続きまして、3ページを御覧ください。こちらは各種業界団体との意見交換の際にいただいた御意見を記載したものです。5ポツ目の施設管理者を含む物流に関わる事業者のガイドラインが必要、7ポツ目のB to Bでの再配達・返品削減も記載すべきといった御意見をいただいております。

続きまして、4ページを御覧ください。荷主・物流事業者に課される努力義務の判断基準に関して委員の皆様からいただいた御意見です。5ポツ目の予約システムについて実際に荷待ち時間が減ることを検討すべき、また、7ポツ目の事前出荷情報を用いた検品レス化を進めるべきといった御意見をいただいております。

また、5ページは、荷主団体からいただいた御意見になります。2ポツ目のパレット化になじまない貨物を取り扱っているなどの業界特性に配慮してほしい、8ポツ目の納品期限の緩和や年月表示化、事前出荷情報の提供を記載すべきといった御意見をいただいております。

続きまして、6ページは、物流事業者関係団体からいただいた御意見です。1ポツ目のトラック予約システムについては荷待ち時間が実際削減できるかが重要、7ポツ目の標準仕様パレットを使用することを荷主に提案することなどが重要、最後のポツの倉庫においては複数荷主から委託を受けているため倉庫側で全体の調整が行えるとより効率化が達成できるといった御意見をいただいております。

続きまして、7ページは、荷主等の取組の調査・公表に関する御意見です。3ポツ目の取組が遅れている事業者の公表は企業評価に響くので慎重に検討すべきといった御意見をいただいております。

続きまして、8ページは、特定事業者の指定基準に関する御意見です。1ポツ目の倉庫保管量については入出庫量を基準にすべきといった御意見をいただいております。

続きまして、9ページは、特定事業者に義務づけられる中長期計画・定期報告の記載事項に関する御意見です。3ポツ目の事業者間の協力についても報告対象に含めるべきといった御意見をいただいております。

続きまして、10ページは、荷待ち・荷役時間の算定方法に関する御意見です。3ポツ目の荷待ち時間は休憩時間としての側面もあると思うが、休めていないのに休憩時間として処理されている場合も多々あるので、厳格に考えるべきではないかといった御意見をいただいております。

続きまして、11ページは、物流統括管理者の業務内容に関する御意見です。1ポツ目の物流統括管理者については単なる物流部長ではないということをしっかりと示していくべきではないかといった御意見をいただいております。

続きまして、12ページは、物流改善の取組の評価・公表に関する御意見です。1ポツ目の先行して取り組んでいる業界のために絶対評価とすべきといった御意見をいただいております。

続きまして、13ページは、その他の項目に関する御意見です。2ポツ目の生産地としてのみならず、消費地としての地方の物流を確保していくか、それから、最後から2つ目のポツの施策の打ち出し方について、代表的な大手企業が施策に取り組み、その姿勢を消費者や小売、卸、

中小企業等に見せることで行動変容を促す必要があるといった御意見をいただいております。

資料１の御説明は以上となります。

続きまして、資料２－１の本合同会議の取りまとめ素案について御説明いたします。なお、表紙でお示ししていますとおり、本資料は、第１回合同会議資料を基に、合同会議の委員の皆様と業界団体の御意見を反映して、現時点でのたたき台として策定したものであり、今後の検討に応じた変更が予定されている旨を御承知おきください。

それでは、２ページを御覧ください。「Ⅰ はじめに」では、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するための「持続可能な物流の実現に向けた検討会」や政府の関係閣僚会議における検討、そして、これらの検討を踏まえた改正物流法の国会提出・成立、公布までの経緯等をまとめております。

次の３ページを御覧ください。ここから15ページまでは、公布の日から１年以内に施行される規定関係、すなわち、来年４月の施行を想定した内容について記載しているパートになります。

まず、改正物効法の基本方針に関する①から⑤の事項について、それぞれ順に御説明いたします。

（１）のトラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義については、今回の法改正で追加された改正物効法の基本理念に沿って記載をしております。

続きまして、４ページですが、こうした意義を踏まえた目標については、荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力して達成すべき、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載率の向上等に関する目標を記載しております。このうち４ポツ目については、第１回合同会議の議論を踏まえて、物流効率化を通じて脱炭素化にも貢献する点を追記しております。

次に、（２）トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する施策に関する基本的な事項については、第１回合同会議で提示した内容からの変更点として、５ページの４、５行目、官民連携による物流標準化の推進を記載してございます。

続いて、（３）トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項については、荷主、トラック事業者、倉庫等の関連事業者ごとに講ずべき措置を記載しております。

６ページを御覧ください。（４）集荷・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項についてです。ここでは、業界団体との意見交換などを踏まえ、①の１ポツ目後段のB to B物流における再配達・返品削減に向けた事業者の理解と実践や、②の「送料無料」表示の見直しに関する国による消費者や事業者の理解醸成の取組を追記しております。

続きまして、７ページを御覧ください。（５）その他トラック運送サービスの持続可能な提

供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関し必要な事項については、①物流に関わる多様な主体の役割と、②トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項をそれぞれ記載しております。このうち、②の3ポツ目のトラック事業者の法令遵守については、第1回合同会議の議論を踏まえ、トラックGメンによる是正指導等のみならず、独占禁止法や下請法に違反した場合の処分の厳格化について追記してございます。

8ページを御覧ください。ここからは、荷主・物流事業者等の判断基準についてです。まず、（1）の荷主の判断基準等では、①積載率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮、④これらの実効性に関する事項について、それぞれ取組の例を盛り込んでおります。これらについて、第1回合同会議の議論や業界団体との意見交換などを踏まえ、①の1ポツ目で荷主間の連携や、②の1ポツ目でトラック予約受付システムについて、単なるシステムの導入だけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間短縮につながるような効果的な活用を行うことといった記載を追記しております。

続きまして、9ページを御覧ください。（2）連鎖化事業者の判断基準等についてです。フランチャイズチェーンの本部などの連鎖化事業者の判断基準には、①積載率の向上と②荷待ち時間の短縮のほか、10ページに移って、③これらの実効性確保に関する事項があります。このうち、③については、荷主の判断基準にも同様の記載がありますが、第1回合同会議の議論等を踏まえ、3ポツ目で荷待ち時間状況把握等にデジタル技術を活用することを追記しております。

続いて、（3）貨物自動車運送事業者等の判断基準等については、②の積載率の向上と関係事業者の取組の実効性確保に関する事項として、第1回合同会議の議論を踏まえ、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たって、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用にも努めることといった記載を追記しております。

続きまして、11ページを御覧ください。（4）貨物自動車関連事業者の判断基準等についてです。倉庫等の貨物自動車関連事業者判断基準等のうち、①荷待ち時間の短縮、②荷役等時間の短縮、③これらの実効性確保に関する事項の3点があります。このうち③については、業界団体等の意見を踏まえ、2ポツ目の寄託者である荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力連携を行うことといった記載を追記しております。

続きまして、12ページを御覧ください。荷主等の取組状況に関する調査・公表についてです。改正物効法では、国はトラック運送サービスの持続的な提供の確保に資するトラックドライバーの運送及び役務等の効率化のために必要があると認めるときは、荷主等の判断基準に関して調査を行い、その結果の公表を行うこととされております。この調査・公表については、物流事業者からのアンケート調査の回答に基づいて、主要な荷主を抽出した上で、点数の高い者、低い者も含めて公表する方針ですが、第1回合同会議の議論等を踏まえ、調査結果の公表に当たっては、荷主等からも取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握するといった記載を追記しております。

続きまして、13ページを御覧ください。荷主・物流事業者等の物流効率化の取組の実施状況の評価の前提となる荷待ち時間と荷役等時間の算定方法についてです。（1）、（2）に記載

のとおり、算定することを検討していますが、32行目に記載している休憩時間の考え方については、第1回合同会議の議論を踏まえ、実質的に休憩が取れていない場合は計算から除外しないといった記載を追記しております。

続きまして、14ページを飛ばして15ページを御覧ください。物流に係る事業者等の責務についてです。改正物効法32条では、物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業者及び物資の流通に関する施設を管理する者は、その事業の実施またはその施設の管理に関し、これらに伴う運転者の負荷の低減その他の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する措置を講ずるよう努めることとされております。第1回合同会議で、施設管理者等を含む物流に係る事業者に対するガイドラインが必要との御意見をいただいたことを踏まえ、これらの関係者に係る取組方針や事例などを示すことについて検討を行う必要があるといった記載をここに盛り込んでおります。

続きまして、16ページを御覧ください。ここからは、公布の日から2年以内に施行される規定関係、すなわち、再来年4月の施行を想定している内容について記載しているパートになります。

まず、特定事業者の指定基準と中長期計画・定期報告の記載事項については、後ほど御説明する資料2-2で追加論点をお示しすることから、今回の議論を踏まえ、具体的な内容をここに加筆することとしております。

次に、物流統括管理者の業務内容についてです。改正物効法の第47条では、特定事業者のうち荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者の選任を義務づけております。その業務内容について、第1回合同会議で、物流統括管理者は単なる物流部長ではない点を示していくべきとの御意見をいただいたことを踏まえ、物流統括管理者は自社における物資の流通全体を統括管理する者として上記の業務を行う者であることから、基本として、役員・執行役員等の経営者層から選任されることが必要であるといった記載を4つ目の○として追記しております。

最後、18ページを御覧ください。荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表についてです。こちらについては来年にかけて今後も継続して検討する必要があると考えておりますが、その検討の土台として、省エネ法を参考とした制度案の提案と、委員の皆様や業界団体からいただいた御意見を踏まえた留意事項を記載しております。

資料2-1の御説明は以上となります。

続いて、資料2-2の改正物流効率化法の施行に向けた追加論点について御説明いたします。

2ページを御覧ください。この資料では、先ほど御説明した取りまとめ素案の中で、今回の議論を踏まえ加筆することとしている特定事業者の指定基準値と、中長期計画・定期報告の記載事項のうち、中長期計画・定期報告の具体的な記載内容と荷待ち時間等の計測・報告方法について順に御説明します。

なお、資料2-2とこれに対する今回の議論については、適宜、第3回合同会議でお示しする取りまとめ案に反映していきませんが、2.の後半の荷待ち時間等の計測・報告方法については、取りまとめ案に基本的な考えを盛り込みながらも、詳細の部分については、制度の施行に向けて今後も継続して検討できるような記載ぶりとするを想定しております。

3 ページを御覧ください。まず始めに、特定事業者の指定基準についてです。特定事業者の指定基準等については、第 1 回合同会議でお示ししたとおり、全体への寄与が高いと認められる大手事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定する方針です。

続きまして、4 ページを御覧ください。ここでは、3 ページの考え方に沿って指定基準を設定する場合、特定事業者の種類ごとに具体的にどれだけの事業者が指定されるかを示しております。

まず、特定荷主及び特定連鎖化事業者の指定基準については、取扱貨物重量で 9 万トン以上であり、上位 3,200 社程度が指定対象となります。指定準値基準値の根拠については、「全国貨物純流動調査」と「経済センサス」を基に試算し、取扱貨物重量が多い順に対象とした結果、全体の 50% をカバーしております。

次に、特定倉庫事業者の指定基準値については、貨物の保管量で 70 万トン以上であり、上位 70 社程度が指定対象となります。指定準値基準値の根拠については、「受寄物入出庫高及び保管残高報告書」を基に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とした結果、全体の 50% をカバーしております。

最後に、特定貨物自動車運送事業者等の指定基準値については、保有車両台数で 150 台以上であり、上位 790 社程度が指定対象です。指定基準値の根拠については、「貨物自動車運送事業輸送実績調査」を基に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とした結果、全体の 50% をカバーしております。

続きまして、5 ページを御覧ください。こちらは特定荷主の指定に当たって、取扱貨物の重量把握が困難な荷主への対応を検討したものです。これまでの業界団体との意見交換においては、1 ポツ目の容積勝ちをしているケースが多いため、そもそも発荷主としての重量を計測していない、最後のポツの生鮮品等のように個数・体積などで取扱量を登録していて、そもそも重量が登録されていないケースや、膨大なアイテム数がある中で単位がキログラムやグラム、ミリリットル等ばらばらの単位で登録されており、統一して集計することは非現実的といった声をいただいております。

このような現場の実態を踏まえますと、取扱貨物の重量算定方法については、手段を 1 つに限定せず、複数の選択肢を提示し、それぞれの事業者において合理的な算定方法を選択してはどうかと考えております。

続きまして、7 ページを御覧ください。ここから中長期計画・定期報告の記載事項についてのパートに移ります。中長期計画・定期報告の記載事項については、第 1 回合同会議において、取組の実効性の担保と業務負荷の軽減を両立する観点から、判断基準で示す取組事項を踏まえ、中長期的に実施する措置とその具体的な措置内容を記載してもらう、毎年度提出してもらうことを基本としつつ、計画内容に変更がない限りは 5 年に 1 度提出してもらう方針をお示したところです。

こうした方針を踏まえ、具体的な記載事項については、判断基準で示す取組事項を踏まえ、①実施する措置、②具体的な措置の内容・目標等、③実施時期等、④参考事項を記載することとしてはどうかと考えております。

続きまして、8ページを御覧ください。定期報告については、第1回合同会議において、判断基準に基づく物流効率化に向けた取組の実施状況について、簡易的なチェックリストを用いて報告してもらい、荷主・連鎖化事業者等に自らが荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらい観点から、荷待ち時間等の状況について、取組の実効性の担保と業務の軽減の双方に配慮しつつ報告してもらい方針をお示ししたところです。

こうした方針を踏まえ、具体的な記載事項については、①事業者の判断基準の遵守状況、②関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況、③荷待ち時間等の状況を記載することとしてはどうかと考えております。

この際、③の荷待ち時間等の状況の報告については、取組の実効性の担保と業務負荷の軽減の双方の観点から合理的な方法とすることが求められることから、具体的な方法として、荷主・連鎖化事業者及び倉庫業者は、自らが管理する施設における荷待ち時間等を計測し報告することとしますが、他方で、管理する全ての施設の全ての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されるため、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施や、業務負荷の軽減のために荷待ち時間等が一定時間以下の場合の報告省略を可能とすることとしてはどうかと考えております。

その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用などにより効率的な把握を実施し、より多くの施設における物流改善につなげていくことが望ましいと考えております。

続きまして、10ページを御覧ください。ここからは荷待ち時間等の状況の計測・報告方法についてのパートです。先ほど御説明したとおり、荷主等自身に荷待ち時間等をどの程度改善する必要があるかを認識してもらい観点から、荷待ち時間等の状況について、取組の実効性と利用者の負荷軽減の双方に配慮し、①計測方法については、対象となる各施設で1回の受渡しごとの荷待ち時間等について、可能であれば荷待ち時間と荷役時間を分けて計測、②計測対象施設については、特定荷主等自身が管理する施設、③報告方法については、施設ごとに計測した荷待ち時間等の1か月間の平均時間を報告してはどうかと考えております。

また、業界団体からは、1ポツ目のように、予約システムがあれば全施設全運行での計測も不可能ではないが、予約システム等を導入しているところは現時点で多くはない、3ポツ目の全運行の荷待ち時間等を把握するとなるとトラックドライバーの協力が不可欠だが、新たな工程を増やすとドライバーへの負荷も相当かかってしまうのではないかと声をいただいております。

続きまして、11ページを御覧ください。業界団体からの声の続きですが、例えば、1ポツ目のように、荷待ち・荷役等時間の計測については寄託契約に入っていないため、寄託倉庫側からの情報提供を受けるのは難しい、対話する機会があれば、こういった取組をされているのかコミュニケーションを取ることが精いっぱいといった声をいただいております。

続きまして、12ページを御覧ください。荷待ち時間等の具体的な計測方法についての御説明です。荷待ち時間等については、1回の受渡しごとに、荷待ち時間と荷役等時間それぞれの実態把握に努めるため、可能な場合においては、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測することが望ましいですが、業界全体の声を踏まえると、こうした計測が難しい場合も想定さ

れるため、難しい場合においては、荷待ち時間と荷役等時間を分けないで計測することとしてはどうかと考えております。

続きまして、13ページを御覧ください。1つの事業所内に複数の施設があり、それぞれの施設で貨物の受け取りを行うケースの荷待ち時間等の計測方法についてです。

1つの事業所内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込みまたは積卸しなどを行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を計測することとしてはどうかと考えております。

他方、1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を1回の受渡しに係る荷待ち時間等として計測した場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性があるが、1つの事業所内の複数の施設における荷待ち時間等をそれぞれ計測することが難しければ、事業者全体を1施設として計測することも可能としてはどうかと考えております。

続きまして、14ページを御覧ください。荷待ち時間等の計測対象施設等について、改正物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、①荷主（または連鎖化事業者）が管理する施設、②荷主（または連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるものと規定しております。

この際、②の施設についても、荷待ち時間等の短縮の努力義務が課されているため、当該施設における荷待ち時間等の状況を把握した上でその改善につなげていくことは望ましいですが、②を全面的に荷待ち時間等の計測対象とすると、倉庫業者等の寄託契約の変更が必要なケースについては、場合によっては定期報告の義務を履行できなくなるおそれがあります。

このため、①のみを荷待ち時間等の計測対象とした上で、②の施設の荷待ち時間等の改善に向けては、寄託契約を締結した者が管理する施設の名称を定期報告に記載し、荷待ち時間等の短縮に向けて寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか記載することとしてはどうかと考えております。

続きまして、15ページを御覧ください。特定荷主等自身が管理する全ての施設において荷待ち時間等を計測することは、費用や作業負担の観点から、必ずしも合理的ではないケースがあると想定しています。

そのため、可能な場合は、全施設全運行の荷待ち時間等を計測することとしますが、全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等においては、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法を用いて報告してはどうかと考えております。また、サンプリング手法のイメージについては、左下にあります。取扱貨物量が多い順に抽出した施設・運行、一定数がカバーできるよう無作為抽出した施設・運行、事業者判断でモデル的に改善すべきと判断する施設・運行等といった方法を検討しております。

続きまして、16ページを御覧ください。荷待ち時間等の計測対象施設の数については、特定荷主自らが管理する施設とする方向性を示しておりますが、サプライチェーンの上流に位置するメーカー等の荷主企業と下流に位置する小売業の荷主企業では大きく異なり、後者は非常に多いと考えられます。

このため、主に特定第二種荷主の負担軽減のため、1回の受渡しにかかる荷待ち時間等が平均30分未満、あるいは、業界特性や環境を踏まえてさらなる短縮が難しい施設については、計測を免除することとしてはどうかと考えております。

なお、当該運用については、特定荷主の種類に関わらず全ての施設に適用することで、1回の受渡しにかかる荷待ち時間等を平均30分未満までに短縮するメリットを設定し、それをもって荷待ち時間等の短縮のための取組を促してはどうかと考えております。

なお、報告する荷待ち時間等の平均時間の算出方法については、計測対象施設における荷待ち時間などの1か月の平均時間とすることを検討しております。

資料2-2の御説明は以上となります。

○根本座長　ありがとうございました。

次に、議題3の「業界団体からのヒアリングについて」に進めます。本日御出席の皆様は御発表いただきたいと思います。なお、発表内容についての御質問については、後ほど意見交換時にまとめてちょうだいいたします。まず、一般社団法人日本経済団体連合会、産業政策本部長の堀内様、よろしくお願いいたします。

○堀内産業政策本部長　ありがとうございます。経団連産業政策本部長をしております堀内と申します。本日はこのような機会をいただきまして、ありがとうございます。

資料2種類出させていただいておりますけれども、詳細は後ろのほうに入っております。時間も限られますので、上のほうのパワーポイントの資料をベースに御説明をさせていただきたいと思います。御案内のとおり、経団連自身は総合経済団体でございますけれども、本日は主に荷主の立場から意見を述べさせていただきます。

まず、1ページ目でございますけれども、総論について申し上げたいと思います。今回の規制措置の目的は、物流の持続的な成長を図るために、トラックドライバーの荷待ち時間と荷役等時間の総時間を短縮させることであって、荷主としてはその達成のための最大限の努力が必要と認識しているところでございます。その際、荷主の事業の実態を踏まえて、業務負担ができるだけ少ない方法を選択していただきたいと思いますと考えております。

また、この本改正法の成立前から、物流の効率化に真摯に取り組んできた荷主ですとか、各業界の自主行動計画に基づいて実効性のある取組を進めてこられた事業者も多くあるところでございますので、法の改正に先行して努力してきたこれらの事業者が不利な扱いを受けることのないよう制度設計が望まれるところでございます。

それから、制度設計の際には、自主行動計画に記載された各業界の特殊事情を考慮した内容とすべきと考えております。また、今回の規制措置に適切に対応するために、荷主はしかるべき設備投資が必要になってくるというところでございますが、この点に関して、政府におかれましては、補助金や減税等を含めた支援を検討いただければと考えております。

それから、次に、スライドの2ページ目に参りますが、各論に関する意見から数点申し上げたいと思います。

まず、特定荷主については、荷待ち・荷役等の時間短縮のために取組状況を把握することが求められますけれども、荷主の負担を考慮するということが必要と考えております。具体的には、幾つか記載しておりますけれども、荷待ち時間と荷役等時間を分割せずに合算して計測するといったこと、それから、計測開始時刻と計測完了時刻は、それぞれ入構時刻と出構時刻とするのが適当ではないかと考えております。

荷待ち時間の計測開始時間を指示時刻とするケースについては、トラック予約受付システムの導入が前提となるかと思っておりますけれども、こうしたシステム等を活用しなくても特段問題が発生していない荷主事業者もおりますし、システムをまた導入しても、輸送事業者が指定時刻に前後して到着するといった場合もございますので、指示時刻基準での計測は必ずしも適切とは言えないのではないかと考えるところでございます。

また、全数計測につきましては、やはりコストが高過ぎるために現実的には難しいと考えておるところでございます。サンプル調査形式を基本とすべきではないかと考えております。統計学的にも、サンプル調査で全数調査とほぼ変わらない調査結果を推定することは可能でございますし、その手法については、各業界の実態も確認していただいた上で、国がガイドライン等で大まかな指針を示すべきではないかと考えております。

また、荷物時間と荷役等時間の短縮という目的を実現するために、荷主事業者が直接トラックドライバーとコミュニケーションを取ると、その行為が偽装請負と認定されるリスクがあるかと懸念しております。判断基準の解説書においては、偽装請負とならない荷待ち・荷役等時間の短縮のための荷主とトラックドライバーとのコミュニケーション事例を示していただければと思っております。

当会議の意見のポイントは以上でございますが、委員の皆様や政府の皆様には、ぜひ経済界の意見を御検討いただきまして、より実効的な制度設計をお願いいたしたいと思っております。

以上でございます。

○根本座長　ありがとうございました。

続きまして、日本商工会議所地域振興部長の宮澤様、よろしくお願いいたします。

○宮澤地域振興部長　日本商工会議所の地域振興部長をしております宮澤と申します。今日はよろしくお願いいたします。

資料３－２「中小企業における物流効率化の取組等について」を御覧ください。私どもも経団連さんと同様、総合経済団体でございますけれども、本日は主に中小荷主の声ということでご説明させていただきます。

まずもって、物流効率化に向けては、平素より中小企業の設備投資への支援をいただいておりますことに感謝申し上げたいと思っております。

１ページ目をご覧ください。物流2024年問題への対応状況についてです。私どもが実施しているＬＯＢＯ調査においては、大きなマイナスの影響があるとの回答が８割を超えております。特に、企業の声としましては、物流コストの増加が大きな懸念として上がってきているところ

でございます。

資料右側の価格転嫁の状況について、原材料コストのみならず、増加傾向にある物流コストを適正に取引価格に反映できていない企業がまだ7割に上るという状況でございます。コスト増に対して円滑な転嫁ができなければ、物流効率化に向けた投資の原資が確保できないため、中小荷主からの懸念が多く寄せられているということかと思っております。

2 ページ目を御覧ください。物流効率化の取組状況について、今年7月の調査と昨年同時点の調査を比べると、取組を開始あるいは予定しているという中小企業が、昨年の25%から今年は約35%へ増加しております。具体的な取組内容としては、価格転嫁や、発注頻度の見直し、あるいは、物流を考慮した商品企画・製造工程の見直し等、物流効率化に向けた取組も一定程度広がりつつある一方で、物流問題を認識しているものの、何をすればいいかわからないという企業も依然として多く存在しております。

資料3 ページを御覧ください。物流効率化に向けた取組例と、荷待ち・荷役時間の実態を掲載しております。中小企業、これは大中小の規模に関わらずかもしれませんが、特に荷役時間の把握は難しい、とりわけ、川下に行くに従って困難だという声が寄せられています。システムを導入しているところもありますが、中小企業でございますので、やはり人手に頼って把握している、管理表を手書きしているといったところもいまだに多くございます。中小荷主を含めた物流効率化の機運醸成、好事例の横展開、併せて、こういった荷待ち・荷役時間の短縮、物流効率化に向けたインセンティブ措置をお願いしたいと思っております。

資料4 ページをご覧ください。まとめとなります。持続可能な物流の実現に向けて重要なのは、もちろん荷主・物流事業者の行動変容でございますが、どうしても中小企業は取引の中で弱い立場になります。とりわけ今、物流コストの上昇に直面し、物流効率化に向けた投資を行うための原資やノウハウ等々が不足する中、その辺のボトルネック解消に向けた支援が必要ではないかと考えてございます。

政府においては、中小企業の理解促進に向けて、引き続き好事例の横展開や施策の周知のほか、なかなか個社では取り組めないような、物流効率化に資するまちづくり、インフラ整備といった面的な整備の推進もお願いしたいと思っております。また、自動運転など先端技術の活用も進められているところですが、物流効率化に資する社会全体のシステムづくりというものを進めていただきたいと思います。

最後に、特定荷主について一言申し上げたいと思います。これまで申し述べてきたとおり、着荷主の皆様をはじめ、やろうと思っただけでもなかなか取組を開始するのが難しいという声を多くいただいているところでございます。事業者の負担軽減や、設備投資の予見可能性を高める観点においても、早い段階で、簡便な推計方法や、業界ごとの特性などを配慮した対策・取組の促進をぜひお願いしたいと思います。

また、先ほど経団連さんからも発言があったように、自主行動計画を既に策定している企業や、既に先行して物流効率化に取り組んでいる企業が多くあるかと思えます。こうした企業の取組を後押しし、いい事例があれば積極的に横展開いただくほか、規制措置の適用に際しては、立場の弱い中小荷主等に不利にならないように、また、過度なしわ寄せや事務負担が発生

しないよう目配せをお願いしたいと思っております。

引き続き、商工会議所としてもこの物流効率化の取組を支援してまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

○根本座長　ありがとうございました。

続きまして、全国農業協同組合連合会経営企画部次長の藤原様、お願いいたします。

○藤原経営企画部次長　総論的な意見、文字ばかりの資料で恐縮ですが、荷主事業者という立場で意見を述べさせていただければと思います。

昨年の政策パッケージ、ガイドラインを受けて自主行動計画を作成のうえ、現場改善に取り組んでいますが、今回の改正法を受けて、現場での懸念事項等につきましては、経団連様、商工会議所様の発言にもありましたように、現場に負荷がかからないようにとか、コスト課題のところは気になっているところでございます。

まず、資料冒頭に記載しましたとおり、物流事業者様は、モノを農村部から都市へ運んでいただく大変重要なパートナーと認識しております。その点から改正法の基本的な考え方・方針等につきましては賛同いたします。

今回、特に、荷待ち・荷役の時間短縮、積載率向上が法律に規定され、K P I も定めて、基本方針・判断基準等について議論されており、基本的な考え方には賛同いたしますが、少し気になっている点を4点ほど列举させていただきました。

基本的には、着、発、サプライチェーン全体でどう合理化していくかというところが今後のテーマだと思います。自拠点のチェック・報告が中心となっておりますが、着荷主の場合は特に取引先様それから物流事業者様の協力も必要だということも踏まえる必要があると考えます。

次に、重点的に改善すべき物流についてです。基本方針・判断基準等の提言につきまして、総花的な印象を受けますが、大事なのは、ドライバーさんの負荷を軽減するということが大前提にありますので、長距離輸送への対応、車両集中拠点、ばら輸送等の非効率な荷役等に重点を絞るということと、どうしても品目特性があるということをこの上位概念に入れておかないと、改善すべき内容が現場にわかりにくく、逆に現場の負荷になってしまうことに留意いただきたいと思います。

3点目は、実態把握はもちろん大事かと思いますが、課題の大小さまざまな物流形態がございます。現場と物流事業者様のほうにも負荷がかかりますので、実態把握が目的とならないように配慮する必要があります。本来は、委員のご意見、国の方針にもありますように、物流DX、デジタル化ということ踏まえていかないとできないようなところもございますので、そういうところを優先的に取り組むことが大事かと思っております。

4点目は、今後一律に取り組んでいくということで、一定の評価・公表は必要と思いますが、評価の公平性について配慮いただきたいと思います。省エネ法に準じてという意見もございますが、状況を可視化し、公平・定量的に判断する手法がまだ十分ではないと思いますので、優良事例を公表していく、優良事業所にインセンティブ付与するとか、本当に悪質なところを指

導するというふうにメリハリをつけるという段階からスタートしたほうがいいのではないかと思います。

2 ページ目以降は、今申し上げた意見を補足する内容を記載しております。重複する部分もございますが、少し説明させていただきます。

まず、1 運行当たり 2 時間ルールについてです。重要なことは、ドライバーさんの長時間運行を抑制するということ、安全運転に支障を来さないということ、その活動に見合う対価を支払うということだと思います。2 時間ルールで、時間規制をかけるというよりは、これらのことの実効性を高めることが法制化の主旨とっております。

つきましては、今後、解説書等も作成いただけるということなので、その辺を上位の考え方として明示してほしいと思います。そのうえで、物流形態に応じて、特に重点を絞るところ、長距離走だとか、ばら積みだとか、大きなセンターだとか、メリハリが分かるように解説いただければより現場にわかりやすくなると思います。

次に、荷待ち・荷役時間の把握についてです。資料に記載はございませんが、昨年、私共の自拠点において、実測ではございませんが入出庫時間をヒアリングしました。物流に係する 600 部署、拠点数でいうと寄託先を入れれば 1,000 か所ぐらいの規模になりますが、入庫から出庫するまでの時間で 1 時間を超える拠点は概ね 10% ぐらいでした。理由はいくつかありますが、まずはそのようなところを重点に取り組むことが必要と考えております。もちろん 1 時間以内の拠点でも課題はありますが、そのような拠点は限定されますので、すべての拠点について時間把握をすることは現実的ではございませんし、拠点現場、物流事業者さんの負荷もございますので、十分配慮いただくようお願いいたします。

最後に、少し毛色が違いますが、標準化の取り組み等に時間を要するケースへの配慮です。物流標準化、D X、広報等の物流効率化の取り組みについて、行政も一緒にやっていただいております、本当に感謝いたします。しかしながら、品目・分野においては、やはり特殊事情もございます。特に課題の多い青果物輸送においては、行政の協力もありパレット化も進んできておりますが、標準化にあたっては、資料に記載しました通り現場課題があり、相当の時間がかかるケースがあります。例えば、行政補助要件などのインセンティブが、標準化が絶対みたいな見え方だけが伝わると、現場のほうで抵抗感が出る懸念もあります。標準化は進めるにしても、時間軸もあると思いますので、その辺も御配慮いただけるようよろしくお願いいたします。

○根本座長 ありがとうございました。

それでは、続きまして、公益社団法人全日本トラック協会副会長の馬渡様、お願いいたします。

○馬渡副会長 馬渡でございます。

今回を含めて、いろいろなステークホルダーの皆様物流に関していろいろお考えいただいているということは、我々の業界にとって大変ありがたいことですし、これで一層進んでいくことを願っておりますので、よろしくお願いいたします。

最初にまとめて全般的な意見を述べさせていただいて、あとは個別その他の意見を述べさせていただきます。

1 番目、書いておりますように、基本方針、判断基準等々、いろいろ皆様から御意見をいただいておりますし、ガイドライン等でちゃんと示されてきたという形で来てはいますが、いろいろな事業者の皆さんを含めて、サプライチェーンの中でどうやっていくかという対応が難しいものもあると思います。今回取り組むべき措置は努力義務となっておりますけれども、より実効性を担保するために、そういうふうに皆さんが変わっていくまでの間、義務づけの検討等も必要としていただくとありがたいなと思っております。今、燃料サーチャージ等いろいろな形で努力義務となっておりますけれども、我々の業界にとっては、原価が相当変わる。燃料サーチャージのないところではですね。そうすると商売自体が成り立たないという状況になりますので、そういった部分もお考えいただければなと思っております。

2 番目は、標準的な運賃の収受に関する事項はその他の項目ということになっているんですが、残念ながら、標準的運賃と適正運賃料金の収受は、物流の2024年問題の解決に向け、我々にとっては最も重要な事柄であるということを考えておりますので、「荷主が講ずべき措置」として明記をぜひいただければなと思っております。

また、3 番目は荷主・連鎖化事業者、倉庫事業者等が荷待ち時間削減等の取組を進めていただくのは本当にありがたいんですが、本当に今のままでいくと、予約システムを含めて部分最適の形になっています。我々、午前中に納品ということは今までずっと長年やってきたんですが、「夕方納品してください、ここしか開いていません」という話になると、出発時点から根本的に変えていかなきゃいけないということになりますので、できれば、しわ寄せが来ないように、時間を縮める方法というのは荷主さんと一緒に考えさせていただきたい。我々はこの時間だと産地からこういうふうに持ってこられますよと、そういう話をぜひさせていただきたいと思います。

それから、4 番目、中小事業者におけるDX、物流効率化法の取組を促進するためには、皆さんおっしゃっているように、システムやデータの標準化を図っていただくとともに、幅広い事業者の支援、補助も含めてお願いをしたいと考えております。

2 ページですが、これは発荷主・着荷主さんの判断基準になるんですが、1 番目のほうは、標準的な運賃を荷主さんが負担していただくことへの理解浸透が我々としては一番だと思っておりますので、標準的運賃を「参考」にするのではなくて、ここをやっぱり「基準」にさせていただきたい。ここが当たり前の基準ですよということにさせていただけると、適正な運賃、それから燃料サーチャージ、高速道路料金の負担等、適切に負担をしていただけるという形で、サプライチェーン全体でどういうふうに時間を縮めるかというようなことも考えていただきたい。先ほど申し上げましたように、燃料サーチャージに関しては、CO₂削減のための軽油代替燃料というのは今のところありません。ですから、定着するまでの間は義務化をお願いしたいなと考えた次第でございます。

2 番目、トラック予約システムを入れていただくのは非常にありがたいんですが、システム導入によって時間がどう削減されるか、トラックドライバーが短い時間でどう納品がで

きるかというのをK P Iにしていなければありがたいです。今ばらばらですので、共通のアプリをまとめていただいたり、ドライバー側の配送スケジュールを考慮した日時指定がこちらのほうからできるようにしていただけるとありがたいと思っています。

また、施設管理者の例が、書いてありますけれども、施設管理者の方が、地方公共団体とかいろいろな方がいらっしゃいますが、対象になるのかなというのがちょっと懸念される部分でございます。

物流事業者の判断基準ですけれども、1番目は同様のことを言っていますが、2番目のほうは、標準的運賃というのは往路と復路を合わせたものですので、発荷主さんが復荷を探す努力と一緒に考えられると、発荷主さんも自分のところのコスト削減にもなりますし、一緒に我々もウィン・ウィンになれるのかなと思っています。

また、その下のところですが、車上受け・車上渡しは運送におけるルールなのですが、市場等においては持ってきた人が下ろすのまでがルールですよというようなルールが混在しておりますので、その辺のところもきちっと話合いができるとうれしいと思います。

ちょっと時間が長くなりましたけれども、3ページのところを見てください。白ナンバートラックを使われている荷主さんがたくさん見受けられます。緑ナンバーと比べて積載効率、CO₂の削減効果というのは、我々平均すると7倍ぐらい緑ナンバーのほうがいいというデータが出ておりますし、やっぱり白ナンバーで運ばれるのは違法ですよということをしっかり周知していただきたいです。できれば皆さん緑ナンバーのほうに自営転換をしていただきたいと思っています。

2番目のドライバーに対するハラスメントですけれども、運送屋ごときがという話が江戸時代からずっと我々の業界続いていまして、今でも運転者がそのようなことを言われてがっかりして帰ってくる状況があります。我々もドライバーのモラルアップをしなきゃいけないと思いますが、少なくとも荷主さんによるハラスメントを撲滅してほしいな、そういうK P Iも設定していただくとうれしいなと思っています。

3番目の多重下請構造ですけれども、水屋さんとかマッチングサイトの方は何の責任も取らない形になっています。引き合わせただけで関係ないよということになっていますので、そういうものに対する規制の在り方等を一緒に考えていただくと、もっといい形に収まるのかなと思います。

4番目の、周知徹底は、今もいろいろな形で周知徹底していただけてますが、我々も周知と情報収集を兼ねて、今般8月1日から可能になった適正化実施機関の調査員を速やかに荷主さんのもとへも情報収集に行けるようにしていただきたい。トラックGメンさんたちと一緒に行動していきたいというふうに考えております。

以上でございます。長くなってすみませんでした。

○根本座長 では、続きまして、一般社団法人日本倉庫協会理事長の米田様、お願いいたします。

○米田理事長 本日は、このような機会をいただきましてありがとうございます。日本倉庫協会として皆様に御意見、御要望をお伝えしたいと思っています。

特に本件に関する倉庫業界としてのスタンスは、トラックドライバーの負担軽減や物流の効率化について可能な限り連携・協力していくことを基本としています。しかしながら、倉庫事業者の中には、この取組によって、結果として倉庫事業者にしわ寄せが来るのではないかと危惧している人も多数いることが現状でございます。

例えば、荷役作業をドライバーがもうやらない。そうすると、荷役を誰が代わるのかというと、そこにいるのは倉庫事業者しかおりませんので、そういったことを気にしているというのが現状でございます。我々としては、この心配が杞憂に終わることを願って本日御説明していきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは1ページめくっていただけますでしょうか。総論と書いたとおり、実を言って、今日私が説明することは、3点に絞ればこの3つです。

1つ目は、書いてありますとおり、倉庫事業者において取り組める事項。これは基本的に、発荷主及び着荷主の協力を得られることを前提としたものであります。荷主の判断基準の中に倉庫事業者への取組に協力するというのをぜひ義務づけていただきたいということです。

2点目は、こういった多くの取組の場合、どうしても事務的負担や費用というものが発生してきます。可能であればということですが、円滑に価格転嫁を行うべきものとして、荷主の判断基準に明記していただければと思っているところであります。

3番目は、評価に関するお願いです。今御説明したとおり、我々の取組というのは荷主様の協力を前提にしていますので、その協力が得られなかった場合に、なかなか成果が上がらないということが考えられます。そういったときに、倉庫事業者のみに過度な義務負担を課すことにならないよう、配慮いただきたいということでございます。

次のページは何を申し上げたいかということ、国交省の整理でもありましたが、発荷主・着荷主の間に寄託倉庫が入るといった場合が2つ目のケースですが、本日説明がございましたが、②の発荷主のところについては、荷主に求められる荷待ち時間等の計測対象から外れております。我々としては、自分の物流施設と同様、倉庫事業者が行う施設についても協力をぜひお願いしたいということであります。

3番目に、荷主の皆様をお願いすることですが、(1)に書いてあります4項目、これは全て今回の取りまとめの中にも記載されているところですが、その中に具体的に以下のようなことをまた記載していただければということで次のページから記載しているところです。

次のページおめくりください。まず、積載率の向上等という項目に書いていますが、1番は適正なリードタイムの確保ということなんですけれども、ここにオーダーカットの徹底というのをに入れていただきたい。具体的に言いますと、前日までにオーダーをいただけると効率的な要員配置が可能となり、スムーズに出荷物の準備ができます。もちろん、割増し料金を頂ければ、当日対応するということは可能です。

商慣行の見直し及び事前情報の提供は、これは後ほどまた出てまいりますので、御説明をその時にしたいと思います。

次が、荷待ち・荷役時間の短縮ということです。特に検品のことも書かれているところですが、検品は、ドライバーも検品をするので荷役時間というものを短縮することが可能になります。基準の緩和というものは荷役時間の短縮に有効ですから、汚破損についての基準を緩和していただければと思っています。

一貫パレチゼーションと納品先単位の仕分。これは倉庫事業者のところにも書いてますので、そこでまた御説明をしたいと思います。

次のページの特別料金の設定は、先ほど一言、オーダーカットと言いながら、緊急の場合は割増し料金を頂ければもちろん対応しますといったことです。

次はドライバーの作業を代行する場合の適正料金の収受ということ。これも倉庫のほうで書いていますが、先に申し上げますと、しわ寄せが来るんじゃないかという中の1つです。結局、ドライバーがサービスでやっていた荷下ろしなんかを倉庫でやれよと言われるんじゃないかということすら気にしている事業者がいるのが現実問題ですので、知っておいていただきたいということです。

続きまして、トラック事業者の判断基準ところは、1つだけ書いています。トラックの荷待ちというのは、当然ですが、実はトラックドライバーさんが遅れてしまったという場合に、倉庫側の車両待ちというのも当然発生いたしますので、そういったこともあるということをちょっと頭に置いていただければということです。

今度は倉庫事業者の判断基準のところでは、先ほど言いましたように、もちろん、トラックドライバーさんがやっていた荷役作業を倉庫が肩代わりすることは当然可能ですが、価格転嫁をぜひお願いしたいということです。

それから、先ほど飛ばしました納品先単位の仕分というのは、これはドライバーの負担を軽減するというので、積み込む前にそれぞれ持ち運ぶ先ごとに細かく荷物を仕分するというのも、費用負担をしていただければ対応することが出来ますということでもあります。

また、一貫パレチにつきましてもいろいろ議論をしてまいりましたが、ここに書いていますように、適正な価格転嫁が行われることを確認した場合には、その申し出に応じたいということです。

D Xについては従来どおりのことが書いてございますし、荷主への情報提供に関する適正な料金の収受というのは、先ほどの説明にありましたが、時間を計測するというのには一定の費用と事務負担がかかります。あまりにその負担が大ききようであれば、一定の対応をお願いしたいということです。

その他のところは、可能な場合には、倉庫が共同配送を行う、手配を行うとか、ドライバーの労働環境の改善を行うということです。

あと2つほど紹介します。調査・公表については、ここに書いてあります、倉庫の評価においては荷主の協力の有無というものも総合的に判断して決めていただければと考えているところです。

14ページですが、これは皆さん言われているように、制度に習熟するまでは過度な算定は求めないほうが適當ではないか。また、一定の費用がかかることを御理解いただきたいというこ

とです。

15ページ、16ページは、一言だけ。荷受けの時間をどこから見るかということについて、後で冷蔵さんのほうの話もありますが、我々としては、到着し、かつ受付を終了した時点ということをお願いしたいと考えております。

取りあえず、資料のうち、ポイントのものを御説明させていただきました。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

続きまして、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会理事長の土屋様、お願いいたします。

○土屋理事長 日本冷蔵倉庫協会でございます。このような機会を与えていただき、ありがとうございます。

資料3-6, 1ページをお開けいただきますと、営業倉庫としての普通倉庫とかぶる部分は多いのですが、冷蔵倉庫は、非常に消費者に近い下流部分でありますので、そういう特色などを踏まえて説明したいと思います。

2ページ、一番上のポツは、我々は物流事業者ですので、商取引の成約に従うという当たり前のことが書いてあるんですけども、今日、追加論点、資料2-2で、例えば10ページで、それぞれ荷主も物流事業者も自らの管理する施設について荷待ち時間等を計測する。計測まではいいんですけども、計測した後、我々は荷主さんにちゃんと状況をお伝えしたい。

それから、特に気になったのは、資料2-2の11ページの上から2番目のポツです。営業倉庫みたいな多数の荷主が関わるものがある場合は、営業倉庫が改善をしなければいけないというような趣旨で書いてあるんですけども、我々もちろん、一般多数の寄託者さんの荷物をお預かりするほか、特定の寄託者の物流センターを請け負ったり3PLしたりするんですけども、結局、それはみな荷主・寄託者さんの入出庫オーダーに従って、商取引に従ってやっていますので、寄託者さん、荷主さんの改善努力の義務が適用除外されてしまうようなことはおかしいと思っております。後からさらに我々が考える対応策が出てくるんですけども。

それから資料3-6 2ページの2つ目のポツ、トラックとの違いですけども、私どもドライバーさんが手荷役して苦勞されているし、この部分は正當に報われるべきだということは完全に支持するんですけども、冷蔵倉庫では倉前渡しというのが寄託契約の慣行になっています。例外はほとんどありません。

したがって、トラックの荷台からどのような荷姿で冷蔵倉庫の倉前まで下りてくるかについては、これは荷主さん、運送側の領域であって、荷待ち・荷役と一言で言われますけれども、荷役時間の大部分は実は運送、荷主さん側の問題であって、我々はコントロールできないんです。

さらに言えば、荷待ち時間よりも荷役時間のほうが長い場合がある。荷役時間が長いということはバースが開かないから、後続のトラックの荷待ち時間が増える、こういう状況であります。そこは正當に評価していただきたいと思います。

それから、自家用倉庫との違いですけれども、下に絵が書いてありますが、自家用倉庫が「一対多」とか「多対一」の関係だとすると、我々は「多対多」を媒介している感じになります。例えがいいか分かりませんが、自家用車、タクシーに対してバスみたいな、言わば中小を含め多数の寄託者・荷主さんのお荷物を代わりに預かっているみたいなそういう感じになっています。

資料3-6、次の3ページは、一番上は、普通倉庫より違うのは、食材・食品が9割ですので、非常に多頻度小口です。各種の波動もあります。グラフが書いてありますが、これはある大都市圏の臨港倉庫ですが、4トン車が主流。それから、右のグラフはケース、ロットを示していますが、ほとんど100ケース未満。さらには、10トン車でも詰め合わせるので100ケース未満が最多と、こんな感じになっております。

次のページをお開けください。それで、要望事項なんですけれども、基本方針でいう「業界特性」には、先ほど言いましたような冷蔵倉庫の特色というのを考慮していただきたい。

それから、先ほど強調しませんでした、3番目のポツで、実は運送の荷主と寄託者というのは異なることがあるんです。どういうことかといいますと、例えば、商社が水産物をどかんと輸入してきて、個々の売り先に対して、少しずつ転々と出庫しないまま所有権を変えることがあります。名義変更という手続があれば分かるんですけれども、ないと、いきなりトラックが現れて、これを出してくださいと言うんですが、ここで確認に非常に手間取ります。運送の荷主と倉庫の寄託者が違う場合は、情報共有をお願いいたします。倉庫の寄託者は改正物効法のスコープの範囲外なんですけれども、改正物効法で運送の荷主が義務を果たすためには、情報共有がないと進まないということです。

それから、荷待ち・荷役時間については、先ほど米田理事長からもありましたけれども、ドライバーが事務所で受付完了をしていただく。これがないと、そもそも倉庫側が車両の到着を認知できないし、トラックに接車バースの伝達もできないということです。

あとは、ほとんど地方の倉庫は荷待ち時間がありません。こういったものはサンプル調査してよしとなったら免除していただきたい。

それから、次のページですけれども、荷待ち時間の管理であります、トラック協会さんからもありましたように、我々の営業領域ですと、臨港地区に冷蔵倉庫が集中して建っていると、その輸入貨物を少しずつ集めながら走るみたいなトラックがあります。あるいは、長距離トラックとかは到着時刻を確知できない、確約できないので、予約システムには限界があります。予約システムを無理に入れますと、ドライバーさんの希望に合わないとか、かえって混乱しますので、レセフェールのほうがいい場合もあるということでもあります。

それから、次の6ページですが、先ほど、要はバスみたいなので、資料2-2、11ページ上から2つ目のぼつのように、全体を個々の荷主さんでは制御できないという話がありました。私どもから、今後は、入出庫車両の実績などの混雑情報の提供をするとともに、場合によっては、倉庫側から入出庫日程や量の調整、あるいは入出荷日時、例えば定期便の設定とか、こういうものを申し出たいと思っております。そういった場合に、荷主さんとして調整に応じてほしいということです。取りまとめ案で、改善提案とか倉庫側から行うことになっていきます。

ども、例えば、こういうものを例示で入れていただきたいというようなことです。

すいません。長くなりましたが。一貫パレチゼーションとかも、要するに、経済的負担が我々にあります。12型が主流ですので。そういったものは正當に評価してやっていただきたいということです。

すいません。ちょっとオーバーしました。よろしくお願いします。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、発表内容に対する質疑応答及び意見交換に入らせていただきます。これまでの発表内容につきまして、各委員から3分以内で御意見、御質問をいただきたいと思います。順番につきましては、各部会小委員会から1名ずつローテーションで、私のほうから指名させていただきます。また、前回とは逆の順番で指名させていただきます。

それでは、最初に、矢野委員、よろしくお願いいたします。

○矢野委員 御説明ありがとうございます。

まず、判断基準等については、前回より相当整理ができたと思います。いずれにせよ、取り組むべき方向性のところと施策というところは分けて、整理していただきたいと思います。

それから、荷待ち時間等についてどのように把握するか。このところ、実際にやろうとするといろいろ問題が起きてくる。事業者には負担がかかってくるのが想定され、いろいろな意見が出ているのかと思います。

この点については、本来は、時間を把握することが目的なのではなく、どういう問題が発生しているかというのをきちんと荷主企業に把握し、認識してもらって、そして、実際に長く時間が発生しているところには、なぜそういうことが発生し、そして改善してもらおうという趣旨ですから、全部を把握するとかいうことにこだわる必要はないのかと思います。

それから、物流統括管理者のところ、CLOという言葉を使っているところがあるのですが、物流統括管理者とCLOというのは本来違うはずですが、それが今イコールのように使っているけれども、これが本当のところはイコールではないので、そこはきちんと使い分けていただければと思います。

それから、たまたま私が農水省の関係ということで、特に卸売市場関係で生産地側から農産物等が入ってくる場合、なかなか受け手の側のほうが受渡し日時の指定ができないという問題が発生します。そうすると卸売市場側は第二種荷主としてどうかと、現実問題、なかなかコントロールが効きづらいという面があるのかと思います。

そういう意味では、卸売市場側に物流効率化の義務化に厳格に対応しろというのはなかなか難しいかとは思いますが、そういうところも意識して、法令等を書く必要があるかとは思いますが、ただ、これは逆に全くやる必要がないというふうに認識されるのも困りますので、書き方が難しいとは思いますが、卸売市場については、受け側と生産地側、さらに市場の設置者が一緒になって時間を削減するという点については取り組むことを明確にする必要はあると思いま

す。

以上です。

○根本座長 ありがとうございました。

橋本委員、お願いいたします。

○橋本委員 取り組むべき措置である「荷待ち・荷役時間の短縮」や、「積載率の向上」については、実績や改善効果の適切な計測をどのような方法で行うかが課題で、本日の出席者のご意見の中にも、これらの計測に際しての障害や計測にかかるコスト負担についての指摘がなされています。資料2-2の10頁以降に示されているように「計測方法」、「計測対象」、「計測対象施設」、「報告方法」について障害の回避と負担の軽減の観点から、荷待ち・荷役時間の合算計測、複数施設の一括計測、サンプリング計測等々の簡略化の手法が示されています。中堅・中小企業を含む事業者も想定するため、入り口としてはこうした簡素化の方法を認めざるを得ないことは理解できますが、デジタル化された手法によって、自動的により正確な計測を負担なく行うことも可能であると考えます。荷待ち開始時間と荷役開始時間を分離して正確に計測することは、例えば付帯作業の料金発生の根拠としても重要と考えます。入口の議論だけでなく、将来的な目指すべき方向性を示すことが不可欠と考えます。

また、「荷待ち・荷役時間の短縮」や、「積載率の向上」を達成するための前提条件をしつかりと整備する必要があることを明確に示すべきと考えます。発荷主・受け荷主間の取引条件というものをごとういうふうに整備して、当然ながら例えば、十分な納品リードタイムを取って、積載率の向上を実現できるような輸配送計画を立てられるようにするとか、荷受け側の拠点の荷役能力のキャパシティーも考慮したバース予約の指定時間を行わないと、単にバース予約システムを導入しただけでは荷待ちが発生する場合もありえます。つまり「取り組むべき措置」だけを示して規制をかけても、前提条件の整備を明確に示さないと改善活動自体が有効にならない。それを実践するためには、荷主間の取引条件を見直すという前提条件があり、倉庫業界の方のお話もありましたように、荷主と運送業や倉庫業との契約の在り方の見直しなどの前提条件の整備がないと打ち手が有効に機能しないということです。その業界ごとの特性も含めて、「あるべき姿」といいますか、サプライチェーン全体の目指すべき方向性というのも、事例でもよいので提示していただきたいということが1点目です。

それから、2点目は、「あるべき姿」に向けたステップがあるということです。先ほど述べましたような、「こういう前提条件をクリアすれば次に行ける」というステップが当然出てくる。そうしたステップに基づく評価をしないと、今までの指摘にもありましたように、「いや、うちの業界はものすごく頑張ってるんだと、それ以上何やるんだ」というところと、「全くできていない」ところがあって、そこの評価の公平性というのはどう担保するかという問題が出てくると思います。ある事業者が、取組の初期段階なのか、現在取り組んでいるのか、あるいはもう先端的なレベルに近いのかということも、「あるべき姿」への客観的なステップを提示して、その基準に従って、これこれのことが実現できていれば、「取り組み段階」に

ありますねといった客観的な評価ができて、はじめて公平性が担保されるわけです。

3点目は、計測に当たってのデジタル化や荷役作業の自動化等を推進する際には、中小においてはやはり投資負担の問題等があります。これらの支援策として補助金等も実施されていますが、先に述べた前提条件のクリアとかデジタル化のといったことを条件にした補助金や金融支援を検討していただきたいというのが私からの意見です。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、若林委員、お願いいたします。

○若林委員 皆様、御説明ありがとうございました。

私からは、まず、取組状況の調査・公表について、前回、私のほうから遅れている事業者の公表はできれば慎重に検討したほうがいいんじゃないかというような意見を申し上げました。ただ、これは緩い方向への主張ではなくて、問題がある場合には、きちんと指導なり、法律上の指導あるいは助言、それから勧告等で対処すべきであると、そういう意見でございます。

その意味では、先ほど全農さんから、資料3-3の1ページですかね、に書かれているような一番最後の部分ですね、それと似たような意見ではあるんですが、全農さんが極めて悪質な場合には公表指導というふうにおっしゃったんですけれども、問題があるといった場合には、積極的に勧告や指導を行うべきだというふうに考えております。

それから、サンプリング等の手法を用いるという計測の問題ですけれども、確かに、いろいろ御意見をお伺いしていて、全数評価が難しいというのはそのとおりかなとは思いますが、サンプリングの手法を用いる場合には、客観性の担保というんでしょうか、恣意性を排除するような形での手法と、それから、後からの監査というんでしょうか、そのようなもので客観性を担保していただくという必要があるかなと思っております。

それから、すいません、取りまとめの方針についてもコメントしてもよろしいでしょうか。

先ほど、トラック協会さんからも御指摘がありましたけれども、法令遵守というのが非常に前提としては重要です。その他のところには書いてあるんですが、法令遵守を確保することが前提なんだというところは、例えば、「はじめに」の部分にも一言入れてもいいんじゃないかなと思っております。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、オンラインから、北條委員、お願いいたします。

○北條委員 J I L S、北條です。

3つお話ししたいと思います。まず1つ目は、特定事業者の基準値について。前回、道路貨物運送業200台ということで、省エネ法と同じでこれちょっと多過ぎませんかとお話ししたと

ころ、150台になりました。その考え方は、他の事業者と共通で、多いほうから取って半分までということになりました。僕は200台で直感的に多過ぎないか、と申し上げましたが、やった結果150台になり、安心しています。これで全産業共通で上位50パーセントまでになりました。いわばチーム・フィフティーズ。産業界を挙げてトラックドライバーさんの労働環境の改善に向かうのは、本当にいいことだと思っています。

その中で悩ましいのが第二種荷主。今日何人かの方がおっしゃっていましたが、受ける側では重量は把握しにくいと思われまますので、代替的な手法を用意して差し上げたら良いと思います。

今回、解析に使われたデータの中に、サンプルとなった事業所、企業の属性データ、例えば資本金、従業員数、売上高などが含まれていたならば、回帰分析することによって重量と相関の強い指標が見つかり、それらのデータを重量の代わりに使えると思います。ぜひこのような追加的な情報提供を検討していただきたいと思います。

2つ目は物流統括管理者です。これについては、チーフ・ロジスティクス・オフィサーと違うという話があります。それはそのとおりで、何故ならば言葉が違うし、何よりも物流とロジスティクスは異なる概念であるからです。CLOを名乗るのであれば、経営層がこれにあたるのが重要です。それが今回追加されていて、大変力強いです。

物流とロジスティクスの違いなのですが、私がいつも根拠としているのが日本産業規格、JISの物流用語です。1番目に「物流」、2番目に「ロジスティクス」が定義されています。端的に言うと、「物流」は活動、「ロジスティクス」は戦略的な経営管理です。「ロジスティクス」には目標が3つ定められていて、需要と供給の適正化、顧客満足度の向上、社会的課題の解決。今回の法律改正はこの3つ目の目標に対応しているのですが、民間企業にとっては1番目、2番目も大事だと思います。需要と供給を適正化して満足度を図るということ。

これを何らかの形で反映させると、民間企業の人たちにとってチーフ・ロジスティクス・オフィサーの役割が認知されやすくなると考えます。需要と供給ですから、差分は在庫、在庫を管理する。その在庫を管理することは、実はリードタイムをコントロールすることであり、リードタイムを長くすると、ロードファクター、積載効率が上がることは経験的に知られています。

第2回の関係閣僚会議、昨年6月2日の資料に出ていましたけれども、今年度不足する14%を回復するための手だてとして最も期待効果が大きいのは、ロードファクターを大きくすることです。ですから、CLOの役割のひとつとして、在庫をコントロールしロードファクターを向上させることも書いてあるといいと考えます。

それから、最後、3つ目は、時間の測定です。

輸送分野の省エネ法では、施行時から定量的な数値目標が定められていましたが、初期の省エネ法では数値目標を示さずに計画書に記された判断基準の取組状況を見て行政指導を行っていたという話を聞いたことがあります。

急がば回れということで、最初から荷待ち時間と荷役時間等を分けて計り、それらを合算するのではなく、例えば、どなたかがお話しされていたように、入館時刻と退館時刻を記録して、

その差分からドライバーさんの滞留時間を算定する。加えて、どれぐらいの量の荷物を搬入・搬出していたかが分かれば、荷量当たりの時間が分かります。法律で定められたKPIからは範囲が広がりますが、物流の現場では、このような指標も有効ではないでしょうか。まずこういうところから始めてみるのも一案です。

また、調査の手法として、サンプリングはありだと思います。ドライバーの作業時間の測定に重要なのがD Xだと思っています。経産省がやっていた物流M a a Sというプロジェクトで、ドライバーに装着したアップルウォッチと機械学習から、ドライバーの行動を推定する技術が開発されました。手荷役をしているのかフォークリフトを運転しているのかを判別できるという話を聞きました。このような要素技術(トラックから離れたドライバーが何をやっているかが分かる技術)に対して、デジタコに補助金をどかんと入れたような助成措置を導入し、ドライバーの荷役時間の測定を日常業務のなかで容易に行えるようにすることが重要です。

1つ目に述べた着荷主の調達物流の測定についてもD Xが重要だと思います。発荷主のデータのなかには重量データが含まれているはずです。もし着荷主コードが標準化されていれば、複数の発荷主の出荷データを着荷主コードを使って名寄せすることで着荷主の入荷物量がわかります。今後この分野の取組をスマートに加速するためには、D Xの活用が重要だと思います。

以上です。

○根本座長 それでは、続きまして、首藤委員、お願いいたします。

○首藤委員 ありがとうございます。私から1点申し上げたいと思います。

今、北條委員からもありました荷待ち・荷役時間の件ですけれども、確かに計測にかかるコストがあまりに大き過ぎるということで、計測が目的ではございませんので、サンプリングですとか出入庫の時間で測ることもあり得ると思います。ただ、私は標準的な運賃の委員もしているのですが、なかなか荷役・荷待ちの料金を受け取れないという声をさんざん聞いてきました。でも、計測ができないんだから当然受け取ることはできないのだろうという点に気づかされました。

こうした点を考えると、今回のこの法律が他の法政策との整合性が取れているのかということが非常に気になりました。標準的な運賃では、きちんと荷待ち・荷役の料金を受け取りなさいというようなことを言っていて、それを推し進めていながら、でも、こちらの法律では時間を測れないので、もうまるっとした形でいいでしょうというような形になっています。

こういうサンプリングなどの計測の仕方が、デジタル化するまでの一時的な経過的な措置として導入するという考えなのか、それとも、もうこれでいいんだという形であるのかが気になりました。やはり他の法政策との乖離があまりにも大きいのは、ちぐはぐな印象を与えることが最も気になった点です。

以上です。

○根本座長 すばらしい意見でした。

それでは、二村委員、お願いいたします。

○二村委員 二村でございます。ほとんど感想なんですけれども、3点ほど申し上げます

まず、今回の方針ですが、実効力を持たせるためには、これは前提ですけれども、トラックGメンですとか公正取引委員会ですとか、きちんとしたモニタリングがあって初めて実効力を持つということだと思います。これは1点目、前提の確認をさせていただきます。

2点目です。今日、各団体の皆様のお話を伺って、本当に勉強になりました。ありがとうございました。業界の事情ですとか現場の事情ですとか様々であるということが分かりました。この「様々である」というところから何が導き出されるかといいますと、単一のルールとか1つの指針で全ての状況対応することはできないということなんだと思います。ですので、個々の対応については業界の行動計画等で対応をしていただくということと、こういうルールを新たに作る場合には試行段階が必ずあるはずなので、そこで計画と実際にやってみた結果とをきちんと見比べる必要があるだろうと思います。誰かの負担を少なくしたら、結果的にほかの誰かの負担が大きくなりました、というようなことだと新たな不幸を生むことになってしまいます。色々申しましたが、まずはやってみることかなというふうに思った。これが2点目です。

それから、3点目としまして、先ほどからDX化の話がいろいろ出てきましたけれども、デジタコというようなキーワードも今日何度も出てきましたし、恐らく荷物の位置情報等というのも非常に重要な情報であったりする、ということで、それぞれが思い描くDX化は多岐にわたっていて、ある意味バラバラです。少しイメージが共有できるようなDX化の絵というものを描いていただいたほうがいいのかなというふうに思います。DX化というと、効率化ができて非常にいいものというような言葉先行のところがございます。こういうようなことをしたい、という目的があって、これをする。それについてはこのようなコストがそれぞれの事業者で発生するので、このような支援をする、というような大きな絵が必要かなと思います。

目的を示すと申し上げましたが、補助の状況を見ておりますと、我々が思っている目的の実現のために、補助を手段として行うわけですけれども、どうも我田引水的に補助事業を使われる方がたまに見受けられるということもございますので、目的の共有というものも非常に重要なことだと思った次第です。

以上3点です。以上です。

○根本座長 ありがとうございました。

オンラインから、河野委員、お願いいたします。

○河野委員 日本消費者協会の河野でございます。

御説明ありがとうございました。取りまとめ素案と追加論点の内容に特段の異論はございません。御説明いただいた内容から、各業界ごとに御事情があることは分かりますけれども、各施策に速やかに着手できるように、関係省庁、荷主企業の皆様、物流事業者の皆様と私たち消費者が、今度こそ物流のありようを変えていくんだという気概を持って積極的に取り組むこと

を期待しております。

その上で、消費者の観点から3点申し上げます。まず、4ページの18行目から、法律に基づく地球温暖化対策計画の一環として、脱炭素物流の推進に貢献することとの記述を加えていただき、感謝いたします。国の大きな施策との関連を明確に示すことで、特にサステナビリティ分野での具体的なアクションを求められている大手荷主企業の皆様へのインパクトが生じるというふうに思っております。

次に、2点目は、6ページ、16行目から、国民の理解の増進に関する基本的な事項に関して、再配達削減や多様な受け取り方法の普及促進等について、具体策などを分かりやすく記述していただいております。消費者にとってはここが方向性の中、方針案の中で一番肝要だと受け止めております。

また、この間注目されている「送料無料」表示に関しては、配送という労働に対して適正な対価が生じるのは当然であり、無料という表現が誤解を生まないようにするために、「送料無料」を使っている事業者側からの前向きな改善提案に期待しているところでございます。

さらに、宅配サービスのようなB to Cの配送に限らず、農水産物の生産地やメーカーの工場から販売店までのB to Bの配送においても、売場にいつでも欠品なく商品がそろっていることを当たり前だとする風潮へ疑問を呈する姿勢というのも今後必要になってくるのではないかと思ったところでございます。

最後に、物流の2024年問題に真剣に向き合うことは、他の社会課題への挑戦となるのではと感じています。例えば、ある食品メーカーでは、積載効率の改善の視点から、商品の包装形態を大きく見直すという取組がなされていると耳にしました。また、野菜や果物の過剰に思える包装をやめることで、作業の簡素化やプラスチックごみ削減につながるかもしれないなど、消費者側が物流に能動的に関わることで生まれる新しい変化にも期待したいと考えています。

5ページの10行目の記述のとおり、国は物流に対する国民の理解を深め、行動変容につながるように、事業者も巻き込んだ広報活動に力を入れていただきたいというふうに思っております。

私からは以上でございます。

○根本座長　ありがとうございました。

それでは、オンラインから北川委員、お願いいたします。

○北川委員　B C G、北川です。よろしくお願いします。御説明、いろいろとありがとうございました。

改正の内容に関しては、私も大体事前に意見を言わせていただいていたので問題ないかなと思うんですけども、1点、商工会の方とトラック協会の方に御説明いただいた内容の中で、今回の改正の中で多重下請をどんどん減らしていくということになると、中小企業だとかというところが直接関わってくることも多くあるでしょうし、対象企業を大企業に絞ったとしても、それを実際に請けている会社というのが中小が結構多くなってくるということがこれ

から頻発してくるだろうと思っています。

そうした中で、商工会の方に御説明いただいた、荷主の中小のところで認識は大分上がってきているというものの、中小の荷主と言いながらも結局、取引の先が大企業だったりすると、今回の取組の中に対象に入ってきたりすると思うので、そういったときに、都心と地方というので大分感覚が違うのか、そうじゃないのか、大企業との取引を主にやっているところとそうじゃないところで大分違うのかどうなのかというところがもし分かるのであれば、対象の分析というところで、中小なんだけれども大企業と付き合っているところ、中小と中小で付き合っているところで、大分今回の対象からも外れるのか入ってくるのかというのが判断できてくると思うので、その辺の分析をしっかりしていけないといけないというのが1点目。

トラック協会のほう、まさにディスカッションも含めて御意見をいただきたいところではあるんですけども、今回の改正に対して、中小のトラック企業はあんまり認識をしていなかったり、価格の改定についても、実は給与の上昇に伴って価格を改定できるという話なんだけれども、実はそのこと自体も理解をしていない会社というのがどれぐらいのパーセントいて、それは先ほどの商工会さんが出された対象に対しても分析しなきゃいけないと思うんですが。

今回、いろいろデジタル化しましょう、価格改定をしていきましょう、コストの転嫁をできる限りしていきましょうと言うものの、末端の方々が全く認識してくれないとそういう動きに全くならない形になってくると思うので、中小の方々がどこまで認識をして、その認識に基づいて転嫁をしようとするという行為が実際に起こっているのか。それも認識されない会社というのはどれぐらいのパーセンテージいるのかというところを理解した上で取組をしなきゃいけないかなと思いました。

デジタル化の施策に対しても、大企業の方々は、自分の効率性に基づいて投資をしていくというのは可能だと思うんですけども、それを中小の方々にやってねと言うときには、中小の方々が自主投資に基づいてやっていくというのはなかなか難しいというところもあると思うので、そこについてどうサポートしていくのかというところは、改正の中にも何かしらの補助金というところを入れられるのか入れられないのかというところも検討する必要なのかなというふうに思いました。

短いですが、以上です。

○根本座長　ありがとうございます。

大きな問題提起をいただいて、時間の関係もあり、今日の後半でディスカッションができるかどうか、心配ですが、一応メモはしておきました。

それでは、続けます。住野委員、お願いいたします。

○住野委員　ありがとうございます。私のほうから5点申し上げたいと思います。

特に取りまとめ案のたたき台のところでですけども、基本方針の中に、先ほど河野委員からも少し指摘がございましたが、物流革新パッケージでも示されたように、物流の効率化ということでは、やはりモーダルシフトの必要というのを掲げていくことが非常に大事じゃないか

と思っております、とりわけ鉄道や内航海運につきましては、今後10年程度で輸送率・分担率を倍増するという目標を立てていながら、具体的な記載がないということでございます。とりわけ、環境の優位性の高い貨物鉄道への推進策ということもあろうかと思っておりますので、項目を追加すべきではないかというのが1点です。

2点目は、(2)で地方公共団体の役割ということで、積極的に物流政策に取り組んでもらいたいというふうに思っておりますけれども、その上で、地方公共団体が使用します土地など資産を有効活用して、トラックドライバーの休憩施設や、これは道路局とも連携を取ることが必要なんだと思いますが、トラックの待機場所の確保なども検討してもらい、まさしくこういったところは国の予算というところに関わってくると思っておりますので、そういったことも記載すべきではないのかなと思いました。

3点目については、(3)のところの貨物自動車関連事業が講ずべき措置のところで、先ほども御意見が出ておりましたけれども、トラック予約システムについて、納品ごとに違うシステムになった場合、これは運送事業者それぞれに対応する姿が求められるわけでありましてけれども、利用する運送事業者の負担が軽減されるように、こういったシステム1つにするのか、ある程度連携をしてやるのか、そういうことも考えてもらいたいなと思っております。

また、納品時間が指定された場合、納品時間までの、トラックドライバーは何としても早く着きたいという意識があるものですから、待機が発生することが想定されるわけでありましてけれども、これは待機場所も関わりますけれども、待機時間の取扱いについてもどうしていくのかという検討する必要があるのではないかなというふうに思っております。

4つ目が、(5)の②のドライバーの運送・荷役の効率化の前提なる事項のところで、先ほど、標準的な運賃については、ぜひとも、これはトラックドライバーの賃金もあるわけでありましてけれども、附帯決議にも毎年の見直しが実施されるよう対策を講じると、こういったこともありますので、しっかりとこういったことも表現すべきではないかと思っております。

また、悪質な事業者に対する処分の厳格化につきましては、これは前回も言ったと思いますが、不当に安価な運賃を提示する専業水屋についても、その対象に含まれるように検討すべきではないかと思っております。

最後に、荷主の判断基準について4つほど簡単に言います。

1つは、積載率の向上を妨げる過度な頻度の少量輸送をある程度は規制する必要があるのではないかな。

2つ目は、荷役時間の短縮につきましては、契約書に記載のない荷役については行う義務がないことを明示して、きちっと契約書を書きなさいと、こういうことも必要ではないかと思っておりますし。

3つ目につきましては、異常気象における無理な運行の強要に対しましては、これは結構現場からあるんですが、優越的地位の濫用を適用して、取締り強化を一層していただきたいなと。これは現場の意見です。

最後、4つ目ですが、貨物の運送に直接関わる発荷主・着荷主以外にも、取引の影響を持つ例えば商社であるとかEC事業者であるとかそういった真荷主が存在する場合がありますので、

それらに対する判断基準も必要ではないかと思っています。

最後に、倉庫業のところの皆さんから、荷役の手数料であったり荷待ちであったり、新たな仕組みが入ってくるんだらうと思っています。今までは倉庫を預かって入庫から出庫までが1つの一貫なんだと。今回、実態に合った労働に対して対価を払うと、ここは私、大きな変化のところでありますから、コストがかかるということはあるんでしょうけれども、これを継続して1つのものにしていくということは大事だと思っていますので、そういった中でモニタリングを進めていく事も検討していただければありがたいなと思います。

以上です。

○根本座長 ありがとうございました。

それでは、加藤委員、お願いいたします。

○加藤委員 流通経済研究所の加藤です。取りまとめ案について、細かなところも含めて御意見申し上げます。

まず、基本方針のところで、目標の積載率は定義をしっかりと書いていただきまして、ありがとうございます。

ただ、目標が平均だけで示されているので、具体的な目標のイメージが湧きにくいと思います。できれば、幹線とかラストマイルの区分があるとか、あるいは、積載率が、要するに実車率と通常の積載率の掛け算だと思いますので、それぞれに分けて提示されると分かりやすいと思います。積載率を50%とすると、実車率と通常の積載率はそれぞれ70%以上となるなど、そういうところが分かるといいと考えます。

それから、目標に関連して、国の施策のところでも、積載率、荷役・荷待ち時間の調査と公表をしっかりとやり、産業全体としての進捗を見るのもあるのいいと思いました。

それから、5ページの物流の標準化のところは、細かく書いていただいてありがとうございます。コード体系の標準化は、関係閣僚会議でも事業所コードのことが問題になったと報告いただいていたので、商品、事業所等のコード体系というような例示をいただくと分かりやすいと思います。

それから、8ページの荷主の判断基準のところですけども、積載率に関係しますが、実車率を高めるというのも、物流事業者だけではなくて荷主も協力したほうがいいと思いますので、復荷の確保も併せて例示いただくと、荷主側のほうも復荷の確保の努力をするということにつながるのではないかと思います。

それから、8ページの下の部分の荷役時間の短縮に関わるところで、食品の物流について、賞味期限の年月表示化に取り組むことを具体的に挙げていただいて非常に分かりやすくなったと思います。食品の期限管理については、期限の厳格化というのは非常に煩雑になっておりますので、納品期限の緩和であるとか日付逆転の緩和であるとか、管理基準を緩和することも重要ではないかと思っています。

それから、新たな論点のほうですけども、取扱貨物の重量で特定荷主を指定するということ

ころは、金額基準等を簡易的な計算方法を出していただいて、非常にいいと思います。特に小売業、卸売業のような着荷主側では複数の品目を取り扱うということがあって、重量の計算は非常に難しいので、金額基準で評価をするというのがいいのではないかと思います。

ただ、そのときに業種ごとの基準みたいなものが国のほうから示されると、個々の事業者が計算しなくて済むように思います。金額でもいいよと言って、あとは勝手に計算してくださいというんじゃなくて、何らかの基準が示されるのか、あるいは、どういうふうにしてそれを計算すればいいのかというようなところを出していただくと分かりやすいと思います。

それから、この特定荷主のところで、第一種荷主、第二種荷主のところは、私は理解が十分じゃないのかも分からないのですけれども、例えば、製造業は通常、物流業者に保管・出荷、配送を委託していて、直接運送事業者と契約しているのが 3 P L の物流事業者というような構造になっていると思います。その場合は、製造業は運送業との契約主体じゃないのですけれども、第一種荷主になって特定事業者としてカウントされるのかどうか。委託先の 3 P L 物流事業者のほうが第一種荷主になってカウントされるのかどうか。どちらが報告すべきかみたいなところは、やり方がいまいち分からなかったもので、そこをクリアにできるといいなというふうに思いました。

一方、着荷主側も、小売業の物流センターで考えると、物流センターフィーをサプライヤーから取って、物流事業者に委託して運営しているわけですが、その場合は、小売業が第二種荷主になるのか、小売業から委託を受ける物流事業者が第二種荷主になるのか、どちらも報告義務があるのかというようなところが、分かりやすく説明があるといいと思いました。あと、小売業の物流センターでも物流センターフィーを受け取らない場合があって、直接サプライヤーが小売業の物流センターを運営委託している、物流事業者に委託しているような場合があって、小売は契約に入らないような場合もあります。そういったような場合は、小売業は第二種荷主には該当しないのかというようなところがクリアになるといいというふうに思いました。

定期報告の項目について、目標で積載率の話が具体的にあるので、そういうことについて報告しなくていいのか、気になったところです。

それから、サンプル調査は非常にいいなというふうに思いましたが、例示として示していただいた、1 か月間のサンプルを取って、それで報告ということですが、これも小売業の場合を考えると、1 か月間、全納品の全てを押さえるというのは相当難しいので、1 か月間の中のどういうサンプルを取るのかとか、その辺のところも具体的に示していただけると分かりやすいと感じます。

以上です。

○根本座長　ありがとうございました。

続いて、小野塚委員、お願いいたします。

○小野塚委員　小野塚でございます。皆様の分かりやすい説明、勉強になる内容、御説明を頂

戴いたしまして、ありがとうございます。私自身、大変勉強になりました。

なるべく早くコメントは差し上げますが、9つも御指摘申し上げたいことがあるので、高速でしゃべります。

1つ目が、資料2-2ですけれども、これは北條委員も、あるいは今、加藤委員も、着荷主についてなるべく分かりやすい指標をとという話がありましたが、全く同じ認識でございます。ただ、一番気になるのは、単純にこの資料を読んでいなくて、気づかないまま特定事業者じゃないと思ってしまっていたみたいな会社がたくさん出てくる可能性が、特に着荷主はあるなと勝手に想像しています。結果として、いや、実は特定事業者でしたということが5年後に分かりましたみたいなことになるとどうするんだろうと思っているので。見ていなかった人みたいな人をどうちゃんとカバーしていくかというのは考えておいたほうがいいかなというふうに思っていますというのが1点目。

2点目は、なるべく分かりやすい解説資料をこれから作っていくと思いますが、どうしてもよく分かりませんみたいな質問をしてくる人が絶対出てくると思っています。特にグリーゾンの人は、本当にうち該当するんですか、しませんかみたいな質問を、これは皆様にですね、私の前にいらっしゃる皆様にたくさん電話かかってくると大変なことになると思っているの、窓口をつくるとか、それこそ官庁DXでAIチャットで対応してくれるようにするとか、何か対応策は考えておいたほうがいいんじゃないでしょうかということです。

3点目、資料2-1のほうで、基本方針のところの5枚目ですけれども、これは全ト協さんからも御指摘がありましたが、荷待ち時間なのか積載率なのかはさておいたとして、高速道路をたくさん使っていただくことはすごく大事だと思っています。なるべく運転時間を短くするといったときに、高速道路を使って移動時間なるべく短くしようというような記載がどこにもないような気がするの、これはどこかに書いたほうがいいんじゃないんでしょうかということ。

4点目なんですけれども、メニュープライシングは、これまたどこかに記載したほうがいいんじゃないでしょうか。倉庫協会さんから緊急オーダーも特別料金をもらえばオーケーという話がありましたけれども、まさに先ほどの料金標準化の話じゃないですけれども、要するに、お金もらえればいいでしょうということもたくさんあると思うので、メニュープライシングはどこかに書いておいたほうがいいんじゃないんでしょうかということです。

あとは、もう全部細かいことです。5点目、同じページの5ページ目の荷主のところ、配送の共同化というのが物流事業者側には入っていますが、荷主のほうには入っていないと思います。御承知のとおり、車建ての場合には、物流事業者さんが共同化しようと思ってもなかなか難しく、むしろ荷主主導でやっていることのほうが多いと思うので、これは荷主のほうに入れなくていいんでしょうかということ。

6点目、全く同じ文脈で、判断基準のほうの8ページ目です。物流事業者のほうには「配車運行計画を最適化するシステムを導入すること」と書いてありますが、これは荷主のほうにないので、これまた荷主主導で入れられることも多いので、これは留意したほうが、記述したほうがいいんじゃないんでしょうかということ。

7点目、これかなりさらに細かいことですが、10ページに共同配送に関して「過疎地域のトラックドライバーが不足している地域において」と書かれていますが、別にドライバーが不足していない地域でもやったほうがいいので、これを書いてしまうと、ドライバーが不足していないからやらなくていいんだみたいに思われるとよろしくないかと思うので、書かないほうがいいんじゃないでしょうかというのが7点目です。

あと2つだけです。すいません。全部16ページ目です。残りの2つは2-1の16ページ目です。20行目に、社内の関係部門の中に開発・生産というキーワードが入っていない。物流・調達・販売だけになっていますが、開発部門、生産部門との連携って結構あることだと思います。生産部門との連携は特にあると思うので、例示的に書いておいたほうがよろしいんじゃないでしょうかということです。

最後。ごめんなさい、長くなりましたけれども。28行目のところに、「他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら」とありますが、「他の荷主」は恐らく水平連携を想定されていらっしゃると思います。物流事業者はそれ以外の連携だと思うんですが。この資料どこを見ても調達先・納品先との連携というのが明記されていません。垂直連携ということ考えるとそこも重要なポイントだと思うので、例えば、「他の荷主や物流事業者、調達先・納品先との連携をはじめとする」という形で明記されたほうがいいのではないかと思います。

すいません。長くなりましたが、以上です。

○根本座長　ありがとうございました。

大島委員、お願いいたします。

○大島委員　大島でございます。取りまとめと御説明ありがとうございました。3点申し上げたい点がございます。

まず、1点目、基本的な考え方ですが、全体を通して物流の改善を進めていく上では、発着荷主間での取引条件に基づいての物流の現場の出来事が起っているということなので、そこを改善していくことだということをより分かりやすく記載していただくことが必要なのではないかなと思います。

物流事業者さん、全ト協さん、あるいは倉庫協会さん、冷蔵倉庫協会さんの意見にもありましたが、結局パレット化ができていなければ積替えは発生しますし、パレット化は誰ができるのかというと、発着荷主の間での取引条件が変わらない限りパレットは進まないと思っていますので、その点において運送事業者側からきちんと提案をする、提案をしたもの荷主側が発着荷主間の取引条件としてきちんと改善をしていただく。こういうことが前回の検討会の中でも一番のポイントだったと思いますので、その点をより分かりやすく記載していただくとよいと思いました。

2点目は、これも今日いろいろ議論が出ていました、荷待ち時間・荷役時間の問題です。1つ、私は現場で起きていることを改善していく上では、荷待ちがどれだけ発生している、荷役

時間がどれだけ発生しているというのをきちんと把握することが一丁目一番地だと思っています。ただ、荷主の立場で全部の現場でこれをやることは難しいといった課題はあるのですが、まず、現場で起こっている問題があるのかないかを把握するためには、時間という切り口においてこれらを把握することは非常に重要だと思っています。それを共通理解の上で、その上で何ができるか、現実はどうか、そういう流れを取るべきではないかなと思っています。

またその上で、運送事業者自身は、ドライバーが日々やっている労働時間、これをきちんと管理することが重要だと思っているのと、先ほどの取引条件の話と重なるところではありますが、結局、取引の条件、労働時間の管理等々において、例えば、荷待ち時間の改善のために予約システムを入れることでデジタルの力を使いたい。デジタルの力を使うことは大切だとは思いますが、そもそも、荷待ち時間、荷役の納品時間の指定をずらしてさえくれば、予約システムを入れなくても待ち時間が減らせるので、大元には、取引条件の見直しが大前提という点をより強調していただく必要があると思いました。

最後、1点、今回のK P Iが荷待ち・荷役時間の削減と積載効率の向上、この2点ですので、積載効率の向上についてはこれからという面があるかもしれませんが、荷待ち時間同様、同じ土俵で、同じ切り口で発着荷主、間に入っている運送事業者ともども改善の議論をできなければいけないので、積載効率の定義についても、より分かりやすく表現をしていただくことが重要であると思っています。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、オンラインから、飴野委員、お願いいたします。

○飴野委員 飴野でございます。皆様、御説明ありがとうございました。

私の方からは、特に農林水産業や食品産業に関してですけれども、こちらはトラック業界とともに物流の24年問題による影響を大きく受けている産業でございます。特に、単価も低いので、物流に関するコストの影響を最も受けやすい産業でもあります。そして、なおかつ、東京、大阪といった大消費地と主要な生産地が離れていることもありまして、足の早い農産物を今までどおり運ぶことができないといったことも承知しております。さらに、インフレ傾向にもある中で、価格の転嫁が進まない産業でもあります。農業の品目によっては離農がかなり進んでいるということも聞いております。

このように、他の産業とは事情が異なる面もありまして、今回の取りまとめ素案の全体の方角としては全く賛成ですけれども、どなたかほかの委員でも同じお声があったかと思いますが、今回、進められるところから進めていく、その観点も重要と思います。

といいますのも、他の産業とは負担の大きさも異なるのではないかとということを危惧するところでもあります。農水産物・食品というのは生きることには欠かせないことでもありますので、一次産業の維持、それから地方の活性化という観点、非常に大事なことと思っております。

そうしますと、ほかの産業とは異なって配慮が必要な点もあると思います。規制的措置の施

行に向けての実態把握は重要ですが、実態把握のために改善を要する物流が進まないことにならないよう、改善を要する物流に重点を置いていく、こういったことも必要ではないかと思います。別の視点からそんなことを強調したい、それを申し添えたいということです。

以上です。

○根本座長 ありがとうございました。

それでは、オンラインから、大串委員、お願いいたします。

○事務局

大串委員につきましては、15時の時点で次のご予定があるとのことでご退席されており、コメントをお預かりしておりますので、代読させていただきます。

「意見というより、業界団体の皆様をお願いします。「標準的な契約書」を作成していただき、荷役等を誰がどう負担すべきかについて明記するようにしていただきたいと思います。物流に必要な労働に適正な対価をとという趣旨です。よろしくお願いいたします。」

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございました。

あと、今日御欠席の小林委員、高岡委員からも事前にコメントいただいていますね。御紹介ください。

○紺野物流政策課長 まず、小林先生から御意見をいただいております。当意見書は机上に配付しておりますが、要旨を御紹介いたします。

物流が有する循環待ち行列も二重待ち行列も、物流システムの処理能力というパラメーターに敏感なシステムである。このような物流システムに介在する問題を解決するためには、物流のトレーサビリティの向上、モニタリングの実施や予約システムの導入により、トラック、倉庫や物流施設の処理能力が低下しないよう努力せざるを得ない。

しかし、仮にそういった技術が導入されたとしても、多くの事業者が関与する効率的な物流システムが自動的に実現されるわけではない。

サプライチェーンマネジメントの世界では、輸送時間の減少等で発注してから商品が届くまでのリードタイムが小さくなれば、鞭の振れ幅が小さくなり、捨てられる商品の量が減少し、物流は効率化される。このように、物の流れの改革は、それを取り巻くサプライチェーンマネジメントにも大きな影響を及ぼす。

物流システムは複雑で多様な待ち行列現象で形成される非線形で複雑なシステムであり、性急で複雑な規制やシステムは、物流システムの効率化を招くどころか、物流機能の失速を招く可能性がある。

したがって、物流の改善においては、性急でかつ複雑な変革を避け、貢献度の大きい改善、サンプリング手法の導入等による取引費用や情報費用の小さいモニタリングや規制、導入イン

センティブの付与などを通じたマーケットデザインの継続的改善が不可欠であるように思える。このようなモニタリング・制度改善を持続的に実施するプラットフォーム組織の構築が不可欠だと考える、といった御意見でございました。

続いて、高岡委員から御意見いただいておりますが、同様に机上配付しておりますので、要旨を御紹介いたします。

中長期計画での記載事項については、運転者の荷役等時間の短縮に関する施策の例として、標準仕様パレットの導入、計画内容として「パレットを導入し、一回当たりの荷役等時間の平均時間何分以内にする。」といった記載となっているが、ここでの荷役等時間については、ドライバーが実施する荷役時間と、倉庫人員の荷役時間を明示的に整理した上で記載していただくよう、計画の作成の手引きなどで説明すべき。

法目的はドライバーの荷役等時間の削減であり、特定荷主に理解していただいた上で記載いただくことが必要ではないか。

サンプリング手法について、1年間の計測は厳しいのではないか。特に繁忙期に計測を行うことは事業者にとって相当な負担増加につながる可能性が高いため、避けるべきではないか、といった御意見でございました。

以上、御報告でございます。

○根本座長 ありがとうございます。

途中で北川委員から問題提起がありまして、宮澤さん、馬渡さんから、もしコメントがあれば、お伺いしたいと思います。

中小企業をどうやって巻き込んでいくのか。特定事業者には該当しないわけですが、中小企業も測定対象、管理対象になります。それで、大企業と付き合いのない中小企業とか、都市部じゃなくて地方部にいる中小企業とか、非常にハンデがある中小企業も多いかと思いますが、そういう企業を巻き込んで、この改正物流効率化法の趣旨を生かしていくといったときに、何か注意点というか、どうしたらうまくいくかということだったと思います。

○宮澤地域振興部長 商工会議所でございます。

恐らく、下請的な取引を想定されての御質問が含まれていたのかなと受け止めました。私どもの調査では、物流2024年問題自体の認識は広がっていますが、小売、卸、製造業別に見ると小売の方々の方が何していいかわからないという方が多い傾向にあります。製造の方々は、割と自分でできることは既に取り組まれている方も多いです。

こうした中での課題は、価格転嫁です。多重下請構造、下請関係かどうかは別にして、あらゆるコストが上昇する中、物流費用を含めたコスト転嫁をどう広げていくのかというところが大きな課題かと思います。

特に、中小荷主と物流事業者との関係性について、中小荷主はこれまで委託してきた配送ができなくなる可能性があるなど、むしろ弱い立場に変化してきています。具体的には、運送事業者からの値上げ交渉を受けて、納品先への配送料を上げようとしても、なかなか転嫁ができ

なかったり、これまでどおりの配送ができなくことを見越して在庫を多めに持つ必要が出る等、しわ寄せやコスト増の問題が発生しています。

個社における行動変容は必要ですが、自社でできることと、できないことがございます。この辺はサプライチェーンあるいは社会全体での行動変容の促進をぜひお願いしたいと思っております。中小荷主も取組みが進んでおりますが、やはりなかなか個社での対応が難しい状況も出てきているということを御理解いただければと思っております。

以上でございます。

○馬渡副会長 先ほどの御質問に関しては、法改正の内容は周知徹底はしております。しておりますけれども、現実的に、先ほどお話があったように、相手も中小企業の方、我々も中小企業という中では、一向に価格転嫁も進んでいかないという実態でもありますので、どのぐらいこれが浸透しているかというのを、我々も把握するために、4月から施行されて半年ぐらいたった状況の下でアンケート調査を実施していこうと考えております。実態把握をした上でフィードバックをしていこうと考えております。

どこの部分で皆さん困っているのかというのは、それぞれの現場で回答があればまた御提示ができるのかなと思っております。

以上です。

○根本座長 中小企業では価格転嫁が難しいということだとすれば、なおさらのこと、荷待ち時間、あるいは荷役時間というものをちゃんと可視化して、これだけの作業をやっているんだから対価が欲しいということを求めていく、そういうことが必要なのかなと思いました。ありがとうございます。

事務局のほうから何かお答えはありますか。

○紺野物流政策課長 委員の皆様、御意見ありがとうございます。

非常に多数にわたりますので、逐一お答えする時間が限られているところではございますけれども、今日いただいた御意見、なるべく反映させるべく、方針等踏まえて対応したいと思えます。

幾つか今日の6団体のほうからも意見表明等ありましたので、実態を把握して実情に合わせた形で、いろいろ規制等を考えていくべきという御意見が多かったと思いますので、定義等いろいろ細かいところもありますので、それは法令上書くのか、あるいは、解説書というものでやるのか、あるいは、法律の範囲内でやるべきものかそれ以外のもの、それぞれあると思いますので、そこは御意見いただいた方とも少し相談しながら進めていきたいと思えます。

という感じでよろしいでしょうか。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、最後に、今後の検討の進め方について、御説明よろしく願いいたします。

○紺野物流政策課長 それでは、委員の皆様におかれましては、たくさんの御意見を御議論いただきまして、誠にありがとうございました。

最後に、資料4を御覧ください。本合同会議における今後の検討の進め方について、前回からの変更点を赤字で示してございます。具体的には、今後、第3回合同会議を開催することとし、本日の議論を踏まえた取りまとめ案について一定の議論を行った上で、パブリックコメントのに移っていきたいと考えてございます。

第3回合同会議の開催日については、現時点で未定でございますが、状況次第で書面持ち回り開催の可能性もございますので、この点についてあらかじめ御承知おきいただけますと幸いです。

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございました。

本日も熱心な御議論ありがとうございました。取りまとめ素案のうち基本方針あるいは判断基準につきましては、委員間で大きな意見の相違はなかったというふうに思いました。ただ、荷待ち時間・荷役時間をどうするのかということに関してはいろいろな論点があって、これから少し詰める必要があるのかなというふうに思いましたけれども、何とかまとめられるのではないかなと思います。

いずれにしても、1年以内に施行される規定に関しては、時間的な制約がありますので、今説明がありましたように、第3回、第4回を秋口に開催したいと思っております。また、その第3回の合同会議に関しては、書面持ち回りによる開催の可能性もあり得るということであり、第3回合同会議の取りまとめ案につきましては、本日いただいた御意見を反映の上、各委員にお送りしたいと思っておりますので、御確認をお願いいたします。

第3回会議後には、取りまとめ案のパブリックコメントを実施する予定です。この際、パブリックコメントにかける取りまとめ案の最終的な確認につきましては、私に一任していただきたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

○林田課長補佐 本日も御議論いただきましてありがとうございました。

本日の議事録に関しましては、事務局で作成の上、委員の皆様にご確認いただいた後、国交省、経産省、農水省のウェブサイト上で公表する予定であります。よろしくお願いいたします。

また、次回第3回の合同会議の日程等につきましては、確定し次第、御連絡申し上げます。

○根本座長 ありがとうございました。

午後3時15分 閉会