

これまでの検討会における主なご発言

1. 総論

- ・ 課題は「今後の物流政策の基本的な方向性等について」で網羅されているので、ここで網羅されている内容に、優先順位と達成水準とスケジュールを与えることが重要。
- ・ 物流はインフラであることをいかに国民に理解してもらうかが重要であり、本大綱の冒頭に打ち出すべき。その上で、各事業者が抱える共通課題を整理したうえで、プライオリティ付けをしていく。
- ・ 本大綱をまとめるにあたり、制度の整備と規制緩和、各業界からの要望に対してできることとできないこと等の整理が必要。

2. 各論(1) 産業活動と国民生活を支えるために必要な物流システムの維持・確保
労働環境の改善による労働力の確保

- ・ 賃金を上げるだけでなく、安心・安全に働けるドライバーの労働環境の整備が必要であり、健康管理や中継輸送のように積極的にドライバーをサポートするという観点が必要。
- ・ 厳しい競争環境や、中小零細が多く生産性の向上がままならないことに起因して、トラックドライバーの長時間労働規制を実行した際に、年間所得が更に下がるのが懸念され、これにより更に人手が集まらなくなってしまうことが懸念される。
- ・ 長時間労働を抑制すると、低賃金化し、人材は流出してしまう。一方で、時間内で仕事をした場合に今まで通りの賃金を払うと運賃が上昇し荷主にとってコスト増となってしまう。
- ・ 準中型免許によって、高卒人材が運送業に入りやすくなるのではないかな。
- ・ 実物流の業界について考えた場合に、IoT や AI によって間接部門の仕事を極小化して、直接実運送、実保管、実作業を担う人たちへの配分を増やすという視点も必要。
- ・ 手待ち時間は、ドライバーが価値を生み出せていない状況。価値を

生み出せない限りは賃金を上げることが難しいため、そうした意味でも手待ち時間の削減は必要。

- ・手待ち時間の削減はIoT化によってかなり進めることができる。
- ・パレチゼーションも労働環境の改善のためには有効な取組だが、円滑な運用には課題もある。
- ・ドライバーの高齢化に伴い、また荷役をロボット化する上でも一貫パレチゼーションの確立は必要。官民で、将来のあるべき姿を描いてロードマップを作り、標準化等も進めていかなければならない。
- ・低賃金は解決しなければならない問題であり、なにがしかの指針なり目安的なところまで踏み込んで欲しい。
- ・短納期化・小口化に伴ってピッキング等を支える人材はパートが多くなってくるが、物流施設の多くは郊外への立地であり、その確保や処遇が課題となってくる。
- ・女性やシニア層の活用を図る上で、AI等を活用していけばいろいろな形で労働力の進出が見込まれる。
- ・兼業や、副業に対するニーズが非常に高いが、物流においてもそういった働き方を可能とする方策を考えるべき。

労働力不足を克服するための先進的技術の利活用（IoT、BD、AI等の活用）

- ・AI、自動運転、ビッグデータ等の新技術の実用化に関する未来が少し見えるようなものになるといいと考えている。
- ・工場は自動化が進んでいるがサプライチェーンの下流に進むにつれて、人手をかけている状況。人依存脱却ための自動化・ロボット化が考えられるが、行政でどこまで支援していけるかを提言の中に盛り込むことが望ましい。

適正運賃の収受等の取引環境の改善

- ・人手不足が課題となった際に、サービスを適正な価格で提供出来るかが一つの鍵。様々なサービスが無料というのはどこかで破綻する恐れがあるのではないか。
- ・荷役業務に対する適切な対価が支払われていない。
- ・日本の物流品質は非常に細かいサービスをしており高いはずだが、

対価が払われていないということで、投入資源に見合う価値が得られておらず、分子が小さくなっていることが、生産性指標が低い数値になる要因とも考えられる。

- ・サービスレベルと対価の関係を明確化するため、啓発用の指針・ガイドラインを作り、消費者や事業者を示していく必要があるのではないか。
- ・輸送と荷役の分離を進めることで、料金を峻別すると共にドライバーの責任や労働環境も変わる。長い商慣行があるが、大綱の中で後押しをしていくべき。
- ・トラックドライバー業務は、運送以外に荷積みに荷卸し、付帯作業が非常に多いという認識。物流はモノを運ぶ以外にどのような機能を有しているかを洗い出し、それらに対してどのような契約があり、どのような対価をもらうべきか整理をする必要がある。
- ・運送事業者、運送を指示する人、荷主と関係者が多いため、発生した手待ち時間に対するコストを誰が支払うかというのが整理されていない。
- ・運賃は距離で決まることが多いが、実際にコストになるのはラストワンマイルの部分で、待ち時間や再配達が発生している部分であり、そのコストの内容をきめ細かく運送事業社が明らかにして、明らかになった部分については、荷主に払ってもらうというのが基本。その上でロットをまとめる等によって割引をお互いに歩み寄っていくという価格の決め方になるのではないか。
- ・多頻度小ロット化等によるきめ細かい物流サービスの対価を明確にすることで、荷主も高い商品に対して、高付加価値の物流サービスを使うなどの使い分けができるようになる。ベストプラクティスを示していくことが重要。
- ・独禁法、下請法等の各種ルールが遵守されていないことも考えられるため、その点を議論する必要もある。
- ・メーカー等の企業において、物流費を製造原価ではなく一般管理費等に計上するケースが多いため、適切な物流費をプラスした上で製品価格に跳ね返していく必要がある。

物流ネットワークの維持・確保

- ・人口や消費が都市部へ集中する現状、地方の生産地から消費地への長距離輸送をどう考えるかが課題。モーダルシフトを実施するにしても、片荷が発生するため深刻な問題。地方からの輸送手段が乏しいと、海外輸入品のほうが経済的に優位となるため、地方産業も考慮した物流の考え方を示していくべき。
- ・サービスレベルをどこにもってくるかというのが鍵になる。荷主等の要求する品質は多種多様であり、その対応によって非効率が生み出されているのではないか。
- ・再配達でお金を取らない国は日本ぐらいであり、そのままでは賃金も上がらず、受け取る側も1回で受け取ろうという意識が起らず、今後引き続き伸びていくECの荷物に対応出来ない。
- ・多頻度小ロット化が進む中で、どうやって物流を止めないで続けていくかと言ったことに対する方策が必要。BtoBの事業観であれば物効法の精神の徹底追求が必要であり、納期の柔軟化や、標準化といった取組をすすめていくべき。
- ・toCへの訴えは必要。個人が物流に対する考え方を変えることが必要。再配達による影響等に対する理解を深めるために、教育の中で物流を取り上げるとか、周知啓発を図るといった取組が必要。
- ・国民の物流に対する意識を変えていく必要がある。宅配便において、一回で受け取った際にポイントを付与したり、再配達を有料化する等によって、消費者や生活者の自覚を促すような取組が必要。当日配達や2時間配達などは本当に必要なのか。
- ・宅配再配達2回目は有料であること等、物流はコストであることの良い具体例を本大綱に書き込んでいくべき。規制緩和に関しても、すぐに対応できるものと時間がかかるものの整理が必要。
- ・宅配によって注目を集めたが、再配達自体は宅配以外の物流分野にも共通の課題。特に建設現場への物流等は再配達の問題が実は多い。
- ・再配達の課題に対して、消費者、荷主、物流事業者の3者が協力しながら問題を解決するという形を作りたい。
- ・宅配については、速さでの差別化は限界に来ており、今後は様々なオプションが増えていくのではないかと。そうすると、消費者にも自然と価格が見えるようになってくるので、それによって選択ができ

るようになっていくのではないか。

(2) 新しい物流へ(より高度な物流の構築)

国内外サプライチェーン全体での最適な物流体系の構築

1) サプライチェーンの高度化に資する共通プラットフォームの構築

- ・日本企業の海外展開が更に加速していく中では、アジアを中心とした国際物流について、しっかりと我が国として捉えていくことが必要。
- ・アジアの物流費比率はまだ高く、それほど高度な物流は求められていないが、日本の物流事業者が海外で生きる道はたくさんある。
- ・和食の盛り上がり等とあいまって、国際物流の面ではコールドチェーンに期待するところが大きいですが、日系企業はともすればサービス過剰となりがちであり、きめ細やかなサービスとバランスを取る必要がある。
- ・物流事業自体の海外展開を視点に入れていく必要がある。その際には、きめ細やかな物流サービスに限らず、日系荷主へのサービスの枠を超えて、低コストでグローバルに展開する必要性も示していくべき。
- ・製造・販売に合わせて、いかに供給活動全体を効率化していくかという、いわゆるロジスティクスの適正化まで取り組みの範囲を広げていくべき。物流のことだけでなく、日本企業のロジスティクスがどのぐらいうまくやれているのか、それをよりうまくやってもらうために物流の立場から何を提言するのかというような視点も入るとよい。
- ・販売の段階の人手の確保も難しくなっており、作業をプロセスセンターに集約することによって、物流センター側の労働力不足が問題になる。また、積載効率など配送の効率も高めていかなければならず、全体での最適化も重要。そうした中でIoTを活用して効率化していくことが必要。
- ・農産物輸出は、売り先はあるが、現地での物流網の構築がまだ弱い。どのような手をどれだけ打っていくのかという戦略や必要な技術は何かといった課題にフォーカスして解決して行くべき。
- ・IoT、AI、ビッグデータの活用に向けてまずは情報がうまく繋がる

ような環境を作ることが重要、データを活用するためのルール作り等が必要。加えてそこから実際にモノを動かす際に効率化できる仕組み作りが必要。

- ・ビックデータ、IoT や AI の活用のためには物流企業としても研究開発のための費用を持つ必要がある。
- ・会社内に製造から販売に至るまで様々なデータが蓄積しているが、活用が未熟であり、IoT の技術を活かした物流システムを構築していく必要がある。
- ・RFID の規格の標準化について推奨していくべき。
- ・RFID はタグそのもの及び読取り機の廉価化を進めていくべき。
- ・日本の物流企業は諸外国の同業他社と収益性が見劣りするケースが多いため、競争環境の整備を更に進めていく必要がある。トップランナーの企業を後押ししていく施策も必要。

2) 企業間連携の推進

- ・同じ地域の下請企業も、企業によって使う物流事業者がばらばらであったところを、荷主の立場として共同物流網の構築を図るなどしている。また、ドライバーには輸送に専念して頂き、荷役は分離するといった取組も行っている。
- ・トラックの積載率のみならず、コンテナの積載率も向上させていく必要がある。
- ・積載率の向上は IoT を活用したシェアリングエコノミーによって解決可能。
- ・高齢化が進んでいく中で、パレット化等の取組はこれまで輸送事業者が自社努力として進めてきた面が大きいですが、今後は荷主と連携して理解を得ながら進めていく必要がある。
- ・ミルクランや帰り便の使用等も有効だが、1社で取り組めることには限界があり、荷主・輸送事業者が連携してモーダルシフトや共同運行等に取り組んで行くと効率化出来る。協業を推進する提言が大綱にあると良い。
- ・共同配送に対するリーダーシップを荷主が発揮していくことが重要。

物流インフラの強化やまちづくりを通じた生産性向上

1) 道路・港湾・空港・鉄道機能の強化

- ・40ft 背高コンテナの活用や、ダブル連結トラック等を実用化する上で、現在の日本のインフラで十分なのか、総合的なこれからのインフラに向けての検討も合わせて行っていく必要がある。
- ・特車許可にかかる時間の短縮が必要。
- ・積載量を増やして、効率化していくためには、トラックの長さ規制の緩和とあわせて重さの規制についても緩和が望まれる。
- ・農産物の輸出拡大に向けて、海上コンテナにできるだけ満載に詰めるように、港湾の輸出拠点化が必要。
- ・農産物の輸出を図るため、高度な鮮度保持技術を活用したコンテナの技術の早期確立が必要。
- ・貨物鉄道のインフラ・キャパシティは現状のままでいいのか、またコンテナの大型化に伴って、高速道路その他の設備がいつまでもつのか今後30年を考えると怖い面がある。
- ・航空貨物は航空機の小型化によって、ベリーで貨物を運ぶことが難しくなっているが、フレイターは簡単には増やせないというので、今後必要になってくるキャパシティをクリア出来ない恐れがある。
- ・国際海上航路の選択肢がコンテナ船ばかりであり、RORO 船やフェリーなど様々なメニューを増やしていく努力も必要。

2) 物流施設の機能向上

- ・物流施設の立地の適正化を図るため、積極的に立地誘導を行っていく必要がある。

3) モーダルコネクトの強化

- ・物流施設の立地や物流ネットワーク、モーダルミックス（船舶、鉄道、航空の分担割合等）国としての長期的な方向性やそれに基づくインフラ整備、仕組みづくりの構想を示すことができれば、企業の経営判断や、物流課題解決にもつながる。

4) 物流を考慮したまちづくり

物流人材の育成

1) 物流高度人材の育成

- ・荷主から言わせると、日本の物流企業は欧米の物流企業と比べて提案力が弱いため、価値を創造するいろいろな企画・提案をしていく人材が必要。
- ・アメリカでロジスティックの MBA を学んでいる日本人はごく僅かであるし、国内にもロジスティックの学科は非常に少ない。今後、省人化・自動化する物流を設計する人材が必要になってくるため、人材育成の方策は必要。
- ・ロジスティックを勉強した人材を採用したいと考えている企業が多くなく、就職が良くならないので日本ではそういった学部が増えないのではないかと。一方で、ビジネスキャリア検定の受検者は伸びており、今後に期待が持てる。
- ・社内における物流担当の地位向上、社会的な物流の地位向上がないと人材も育たず、就職先も限られてしまう。

2) 現場レベルでの人材の育成

(3) 災害や老朽化等の物流システムを取り巻くリスクや地球環境問題への対応

災害や老朽化等の物流システムをとりまくリスクへの対応

1) 災害に強い物流システムの構築について

- ・災害に対応するためには、備蓄について考えることが重要、荷主や物流事業者その他の物流関係者とインフラを整備する者が一体となって備蓄のあり方について議論するべき。
- ・大規模災害が発災した際に、被災地以外へのモノの供給をどのようにソフトランディングさせていくかが課題。

2) インフラ・物流施設の老朽化対策・事故対策

- ・老朽化した物流施設を何らかの形で更新をしていくための方法論が必要。

3) 海賊対策、テロ対策について

地球環境に配慮した物流の取組

- ・ モーダルシフトや、環境対応車や大型車の導入を通じて物流オペレーションにおける CO 排出量削減を目指していかなければならないが、こうしたグリーン物流が加速的に発展するような施策を盛り込むべき。
- ・ 低炭素社会を目指していくことが重要、2050 年に 90 年比 8 割減という目標はかなりハードルが高い課題であるが、こうした状況も踏まえて、拠点整備や、技術開発に対して投資をしていかなければならない。また、共同物流と言った輸送面での削減だけでなく、サプライチェーン全体での CO の削減という見方があってもよい。

3. 施策の進め方

(1) KPI の設定について

- ・ 物流効率化の取組と成果の因果関係がなかなか見えない中で、取組に対する成果をどう捉えていくかが課題。本大綱の策定・運用にあたり、生産性に関する指標の目標設定、効果検証が必要。特にトラック輸配送については、「時間」の指標化が重要。継続的に調査できる仕組みができればいい。
- ・ 労働生産性を考えるにあたり、「物的労働生産性」(トンキロ/人 等)だけでなく、「付加価値労働生産性」の考慮も必要。
- ・ 物流事業者が荷役をすれば、荷主側は生産性が上がったことになり、その分物流事業者の生産性が低下することになるため、KPI 設定等により明確化を図る必要がある。

(2) フォローアップについて

- ・ 本大綱のフォローアップ期間が短いため、改善すべきと考える。

< 以上 >