

物流政策アドバイザー会議 議事概要

1. 日時

平成 26 年 3 月 3 日（月）13：00～15：00

2. 場所

中央合同庁舎第 3 号館 8 階国際会議室

3. 議事概要

- (1) 国土交通省から物流政策アドバイザー会議について、説明を行った。
- (2) 労働力不足問題に関する現状・課題等について、認識共有を行った。
 - ・国土交通省からの説明
 - ・事業者(日本通運株式会社、ヤマト運輸株式会社、佐川急便株式会社)からのプレゼン
- (3) アドバイザーからは主に以下のような意見があった。
 - モーダルシフトをさらに推進するためには、貨物鉄道の駅施設等の改善等によりトラックとの結節を強化しリードタイムを改善すること、利用しやすいダイヤの輸送力を拡充すること等の課題に対応する必要がある。
 - トラック、鉄道、航空、船舶の各モード間の補完が重要。昨年 9 月以降、東西航路の長距離フェリー、RORO 船は満船状態であり、モーダルシフトの受け皿の役割を果たしている。
 - フェリー船上でヘッドを切り離して、荷物を載せたシャーシだけを輸送する無人航送が労働力不足に対応したモーダルシフトの切り札となる。
 - 積出し、積卸しを行う港湾までのトラクターヘッドのドライバーが不足している。ある地域では、港から 200 km を越えるとドライバー 1 人での運送が困難となる。
 - ドライバー不足は事業規模を問わず、厳しい状況。実際に廃業した物流事業者もいる。定年退職に伴って、若手を採用できていない。特に長距離運

- 行のドライバーが不足している。大型免許の取得者数も減っている。
- 太平洋側はある程度モーダルシフトの受け皿があるが、日本海側の対策も考える必要がある。鉄道利用を拡大するには、全国的な条件整備が必要。
 - ドライバーの長時間労働・過重労働の対策が課題。女性ドライバーの活用やドライバーの負荷を減らすため、オートマ車の増加、ナビの活用等を行っていききたい。3分の1ルール等の商慣習の見直しや複数荷主による工場から物流センターまでの共同輸配送の仕組みも検討すべき。
 - モーダルシフトを進めるには、事業者が経済的メリットを得られるようになることが重要。核となる荷主、物流事業者、3PLへの働きかけが重要。
 - 3月に労働力の限界をむかえると言われているが、4月以降も中長期的な対応策の検討が必要。モーダルシフトの推進、女性、高齢者、外国人等の多様な手段の活用、職場の環境づくりの検討を行っていききたい。
 - 幹線における労働力が不足し、値上げの圧力が生じている。効率性の向上を含め、関係者全員にとって、全体最適となる取組が必要。
 - 物流は労働集約的な産業であり、労働力不足対策としての観点から、労働環境の改善、イメージ改善、就業者の定着率向上、共同輸配送の推進等を図るべき。
 - 500km～800 km以上の長距離では鉄道輸送や内航海運・フェリーの割合が増えるが、モーダルシフトを推進するためには、さらにドラステックな対応策が必要。
 - リードタイムが多少生じても構わない商品もあるので、商品特性に応じた輸送選択という観点があってもいいのではないか。
 - 労働力不足はピンチであるが、チャンスでもある。ドライバーの賃金引き上げにつながることを期待している。若いドライバーが運転を楽しめるよう、ハイテク機器、IT等を活用することも重要。
 - 労働力不足は国際競争力にも関わってくる課題。社会構造の問題なので、根本的な対応策が必要。景気が良くなって、トラックの労働力不足に焦点が当たっているが、物流産業全体の中で考えていく必要がある。

以上（文責 事務局）