

# 第1回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

## 議事概要

### 1 日時

平成29年2月16日（木）13:00～15:10

### 2 場所

国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室

### 3 出席委員

野尻俊明座長、根本敏則座長代理、秋田進委員、一柳尚成委員、上村多恵子委員、内田明美子委員、圓川隆夫委員、苦瀬博仁委員、小林友二委員（代）、坂本隆志委員、佐藤修司委員、神宮司孝委員、高松伸幸委員、竹林幹雄委員、新田秀一委員、波多江淳治委員、羽津元之委員、原田昌彦委員、一柳創委員、兵藤哲朗委員、藤倉泰徳委員、二村真理子委員、増井忠幸委員、村上敏夫委員、山口緑委員

### 4 議事概要

#### 【委員からの主な意見】

#### （労働力不足）

- ドライバー不足の解決は急務だが、賃金の問題以外に労働環境の改善も必要であり安心・安全に働けるという視点は必要。ドライバーの健康管理をどのように行っていくか等の視点も含めて検討すべき。
- ドライバー不足が一番の問題だがこれは構造的問題。ドライバーの労働時間は平均に比べて約2割長く、賃金は約2割低い。長時間労働の規制が話題になっているが、これが適用されると更に賃金が下がるのではないか。トラック事業者6万社のうちの99.9%が中小企業であり、国内の物流量が減る中で競争しており、生産性の向上はままならない。
- ドライバー不足対策として、これまで同じ地域にある部品メーカーでも利用する物流事業者が異なっていて非効率であったことから、我が社ではミルクランを始めたが、現場レベルでは難しいことも多い。また、ドライバーには輸送に専念してもらうため、荷役はドライバー以外の業務としている。
- ドライバー不足は、賃金や労働環境の改善によって解決していく必要がある。現状では無駄な時間が多く価値を生み出せていないので賃金が上がらない状況。例えば、海上コンテナは待ち時間が7、8時間になることもあり、その間ドライバーは何の価値も生み出せない。また、荷役時間を短縮するためのパレチゼーションも、できているところとできていないところがあるが、パレットの仕組み自体がうまく回っているとは思えない。加えて、一人のドライバーが運べる荷物の量を増やすという意味でダブル連結トラックに期待しているが、重さの規制が変わらなければ実際に運べる量は大きく増えないのではないか。無駄をなくし、賃金が上がる環境を整えるべき。

- 運賃や待機時間の問題といった問題の総合的な対策の中で、労働者の長時間労働、低賃金といった課題を解決していく必要がある。
- 日用品の物流においては、短納期、小口、バラでのピッキング等のサービスが求められており非常にハードルが高い。そうした状況を支えているのはパートの従業員だが、従業員の確保や処遇の問題がある。
- 人材の確保が困難となってくる。長時間労働が規制されると賃金が下がることは避けられず、賃金を上げるためには運賃を上げるしかない。また、平成29年3月から新設される新たな免許制度（準中型免許）により10代のトラックドライバーを取り込んでいけると期待している。
- ドライバー不足は日用品の安定供給の観点から非常に重要な問題。ミルクランや、帰り荷確保に取り組んでいるが、一社で取り組めることには限界があり、荷主・物流事業者と連携した取り組みも推進している。荷主、物流事業者間の連携・協業は非常に重要であり、この点を推進出来る内容として欲しい。

#### (適正価格の收受)

- 少子高齢化で労働力不足になっていく中では、サービスを適正な価格で提供出来るのかと言う点が課題。日本の消費者は物流サービスが無料だと思っている。
- 荷役の対価が払われていない点も重要な問題。サービスレベルをどこにもっていくのかという点も課題。
- トラックドライバー不足は限界にきていて、更なるECの発展で、将来注文すれば明日必ず届くというのは難しくなるのではないかと。日本人は物流サービスをコストと認識していないが、実際はコストとなっている。
- 荷役や手待ち時間と行ったサービスレベルと対価との関係、すなわち取引ルールを明確化し、消費者に啓発する必要がある。

#### (生産性の向上)

- 一昨年の答申で書かれている、未来に輝く物流への進化を果たすためには、作ったモノを保管し売れたモノを運ぶという後処理型の物流では無く、いかに作り、いかに売るか、そのための最適なロジスティクスとは何かという範囲で考えていかなければならない。
- 共同配送、共同物流について、小口の荷物をどのように集めてくるかが課題である。これはトラックだけではなく、海上コンテナについても同様の問題がある。
- 日本の運輸業はアメリカと比べると生産性が半分ぐらいしかない。積載効率40%、手待ち時間が約2時間となると実際の輸送力の3割程度しか活用されていないのではないか。こうした部分の活用をシェアリングエコノミーの観点を含めて検討するべき。
- 荷主の物流コスト比率は底を打ったところ。上昇した理由については現在分析中でありまたの機会に発表したい。
- 物流事業の収益性は適正運賃の收受の動きにより昨年度まで改善傾向であったが、年末には人手不足が特に宅配などで顕在化し、対策は待ったなしの状況。諸外国と比較すると収益性は劣っており、競争環境の整備やイコールフットリングが必要となってくる。業界全体のボトムアップもそうだが、トップランナーの背中を押していけるような方策も重要ではないか。

- 荷物は多頻度で小ロット化の傾向にあるが、スーパーやコンビニではそれが顕著。スーパーに入る品数は10数%増えているが、スーパーの敷地面積は増えていない。昨年改正された物効法を徹底追求して、荷主も納期の見直しや、標準化といったところに取り組むべき。
- 小売業も人材確保が難しくなっているが、店舗で行っている加工を物流センターでの加工に切り替えるという取組を行っているが、全体のプロセスを見た効率化が必要。そうした中でIoTの活用等の新技術の活用も進めていくべき。

#### (最新技術の活用)

- 生産性革命も重要であるが、間接部分はIoT、AIの活用によって圧縮してその果実は実運送に従事する人々が享受出来る形にしていかなければならない。
- IoT、AI、ビッグデータの活用のため、情報をどのように繋げるのかといった、実際の情報を活用する際のルール作りをしていく必要がある。
- データの活用による物流システムの効率化は重要であると認識しているが、社内に蓄積されているデータの活用が進んでいるかというところでもない。
- 無人フォークリフトのような取組が成功すると大幅に物流が効率化するが、導入にかかる経費は開発も含めて非常に大きい。

#### (物流システムの海外展開)

- アジアにおけるコールドチェーンのニーズは高まっており、ガイドラインの整備等によって日本のシステムを輸出していくことで、アジアの成長エネルギーを日本に取り込んでいく必要がある。

#### (農産物輸出)

- 農産物の海外輸出においては、生ものを鮮度を維持しながら届けるため鮮度保持輸送技術を早期に確実なものとする必要がある。また、コストが安い海上コンテナによる輸送を実現するためには、どのように体系だてて荷物を集めるかということも重要であり港の拠点化や、産地における連携による十分な荷量の確保が必要になってくる。
- 農産物の物流（輸出）については、農家が流通を農協に任せきりな部分があるのではないか。

#### (物流インフラ)

- 貨物の大型化に対応したインフラが必要。低床貨車の実験が行われているが、実際に海上コンテナを運ぶとなればそれに対応したコンテナヤードや接続道路の整備といった部分が必要になってくるのではないか。
- LCCが増えて、機材の小型化が進んでおり、航空輸送におけるベリーの活用余地というのは減っている傾向にある。かといってフレーターを飛ばすのは容易ではなく、キャパシティの確保は重要な問題。
- 港湾のキャパシティはハード面では進んだが、日本はRORO船などの内航・近距離の輸送メニューが非常に少ないのでそういったものを増やす努力が必要。
- 物流のグランドデザインをハード・ソフトの両面から描いていく必要がある。ハード面は、インフラ全体でいえば、老朽化が非常に懸念される状況にある。また鉄道インフラについてもこのままJR貨物は線路を持たないままでキャパシティは保てるのか。また、コンテナの大型化で高速道路は保てるのか。ソフト面は、運転と荷役の切

り離しなど商習慣を変える契機となるものにしなければならない。

#### (人材の育成)

- 日本の物流サービスは品質が高い割に対価が支払われていない。一方で ASEAN で求められている物流のサービスレベルはもっと大枠のもの。また、欧米の物流企業はメニューが豊富であり、レベル毎にいろいろな提案ができるが日本の物流企業は提案力が弱い。日本も提案力のある物流の高度人材の育成が必要。
- toC への訴えかけは非常に重要。大学生もパリ協定をしらないぐらい理解はすすんでいない。教科書で物流を取り上げるなど、国民がどう物流と向き合っていくべきなのかについて示していく必要がある。

#### (環境に配慮した物流)

- 環境面にも力を入れているが、モーダルシフトのためのインフラが不足している。今回の大綱では、グリーン物流の発展についても盛り込んで欲しい。
- 低炭素社会を目指していく上では 2050 年に CO<sub>2</sub> 8 割減というのが一つの目標であり、それに向けての今後 5 年間の計画を作っていかなければならない。自動車単体での低炭素化の他に、一度投資すると 30~40 年は活用することとなる物流拠点整備における低炭素化などサプライチェーン全体での取組を考えなければならない。

#### (災害時の物流)

- 災害時の物流としては補給と備蓄の 2 つの観点があると思うが、補給には限界があり、備蓄の観点も考えていかないといけない。防災インフラとして、強靱な道路とともに強靱な物流拠点が必要となってくるのではないかと。湾岸沿いには老朽化した物流施設が並んでおり、適切な維持管理・更新も必要。体育館等の施設の整備の際にも、防災の観点が必要ではないか。
- BCP の観点から、別拠点からの出荷について訓練をしたり、サプライチェーンの見える化に取り組んだりしているところ。
- 東日本大震災でも、被災地以外の国民はすぐに通常通りの生活を望んだように、非常時の物流がソフトランディングできるような仕組みを検討すべき。

#### (その他)

- 物流施設の立地適正化についても東京都市圏物資流動調査で検討したものをベースにこの大綱にも盛り込んで欲しい。
- 東京オリンピック開催時の物流の問題もある、物資流動の調整がどの程度できるのか試されているものとする。
- 一昨年の答申で課題は網羅しているが、優先順位と達成指標等の設定ができておらず大綱はメリハリがついたものとしていく必要がある。

#### **【今後の進め方等】**

- 資料 4 をもとにすすめていくこととなった。
- 本検討会と平行して、事務的に事業者団体等からのヒアリングを行うこと、ヒアリング結果については本検討会に報告することとなった。
- 次回は 3 月 22 日 (水) 15 時~17 時半開催。

以 上

(文責 事務局)