

交通政策審議会海事分科会第10回基本政策部会 議事録

日時：令和元年8月30日（金） 13：30～15：30

場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室3A・3B

【事務局（渡部）】

それでは定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会海事分科会基本政策部会を開催いたします。

私は、事務局を務めさせていただきます、国土交通省海事局内航課の渡部と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしていますので、よろしくお願いいたします。

初めに、国土交通省海事局長の大坪より開会のご挨拶を申し上げます。

【大坪海事局長】

皆様、こんにちは。海事局長の大坪でございます。本日は大変お忙しい中、交通政策審議会海事分科会基本政策部会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本部会は第10回と書いていますが、実際には内航海運のあり方について総合的に検討を行うということで、その意味では6月28日に第1回目を開催したところでございます。

前回の部会では、内航海運を取り巻く状況、それからこれまでの取り組みについて、かなり包括的に資料で説明しまして認識を共有していただいたと思います。また、今後の議論すべき検討例を提示いたしまして、進め方についてご議論いただきました。

今回は、前回の部会のときに指摘がありました、他の業界や荷主企業の意見を聞いたほうがいいということもあり、トラック業界と荷主企業から外部の有識者をお招きしましてご講演いただくことにしました。まず公益社団法人全日本トラック協会より、トラック協会の現状や取引環境の改善などの取り組みについて、ご講演いただこうと思っています。続いて荷主企業として、今回は雑貨貨物に着目しまして、その荷主である味の素株式会社とライオン株式会社より、国内輸送に関する考え方、内航海運に関する取り組みなどについてご講演いただきます。これら他の業種の取り組みや荷主企業のご意見も踏まえて、内航海運のあり方について検討を進めていきたいと思っております。

委員及び臨時委員の皆様におかれましては、本日も活発なご議論をお願いしたいと思います。本日はよろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

大坪局長、ありがとうございました。

続きまして、本日ご出席の委員並びに臨時委員のご紹介でございます。今回は配席図の配付をもって紹介とさせていただきます。なお、今回よりご参加いただいている委員の方につきましては、お名前を読み上げますので、恐れ入りますが着席のまま結構でございますので、その場で軽く会釈をお願いします。

臨時委員の東京大学公共政策大学院副院長の大橋様でございます。

【大橋臨時委員】

大橋です。よろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

立教大学経済学部教授の首藤様でございます。

【首藤臨時委員】

首藤です。よろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長の上田様でございます。

【上田臨時委員】

上田です。よろしくお願いします。

【事務局（渡部）】

次に臨時委員の変更がございましたので、新たに就任された方をご紹介します。

内航大型船輸送海運組合会長の中島様でございます。

【中島臨時委員】

中島です。よろしくお願いします。

【事務局（渡部）】

全国海運組合連合会会長の藏本様でございます。

【藏本臨時委員】

藏本です。よろしくお願いします。

【事務局（渡部）】

なお、本日は慶應義塾大学商学部教授の加藤様及び日本商工会議所地域振興部主席調査役の鶴殿様におかれましては、所用により欠席でございます。

以上のとおり本日は委員4名及び臨時委員14名中12名のご出席をいただいておりますので、交通政策審議令第8条第1項による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

また、本日は外部有識者として3名の方にご出席いただいておりますので、ここでご紹介させていただきます。

公益社団法人全日本トラック協会副会長の馬渡様でございます。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

よろしくお願いします。

【事務局（渡部）】

味の素株式会社上席理事及び食品事業本部物流企画部長の堀尾様でございます。

【味の素株式会社（堀尾様）】

堀尾でございます。

【事務局（渡部）】

ライオン株式会社SCM本部SCM統括部長の河野様でございます。

【ライオン株式会社（河野様）】

河野です。よろしくお願いいたします。

【事務局（渡部）】

以上3名の有識者の皆様には、後ほどご講演を賜りたいと存じますので、よろしくお願いいたします。なお、全日本トラック協会の馬渡様におかれましては、都合により途中退席をされますので、あらかじめご承知願います。

続きまして、本日の資料についてご説明いたします。本日の部会はタブレットを使用していきます。資料の説明を行う際は、ページのスライド操作は説明者が一括して行いますので、タブレットは共有モードに設定をお願いいたします。現在共有モードに設定されているかと思えます。質疑応答や意見交換の際に資料を自由にご覧になりたい場合は、個人モードに設定を変更して下さい。個人モードに設定する場合は、画面上の個人というボタンをタップしていただくと、個人モードに切り替わります。説明者が資料の説明を行う際は、必ず共有モードに設定していただきますよう、よろしくお願いいたします。

また、別の資料をご覧になりたい場合は、個人モードに設定した上で、画面右上の資料メニューのボタンをタップし、資料切り替えボタンをタップしていただくと資料の一覧が表示されます。そこでご覧になりたい資料を選択することができます。

なお、議題4に入る前までは、資料の切り替えは事務局のほうで操作させていただきます。最後に、画面上の発表者ボタンは、資料の説明者以外タップをしないよう、よろしくお願いいたします。もし不具合やご不明な点がございましたら、近くの事務局の者にお申

し付けいただければと思います。

それでは、早速議事に入らせていただきます。タブレットが共有モードになっていることをご確認願います。

なお、報道関係者の方々のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、以後の撮影はご遠慮いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

ここからの議事進行は、河野部会長にお願いしたいと存じます。河野部会長、よろしくお願いいたします。

【河野部会長】

ありがとうございます。部会長をさせていただいております河野でございます。皆様、本日はよろしくお願い申し上げます。

それでは、議題1の我が国の国内物流における内航海運につきまして、事務局より資料のご説明をお願いいたします。

【秋田内航課長】

内航課の秋田と申します。それでは、資料についてご説明させていただきます。

ページをめくらせていただきます。まず、内航に関する輸送量と船舶に関する基礎データのご説明をさせていただきます。

2ページ目の右側でございますが、トンキロベースでの国内貨物輸送量を輸送モード別の分担率で示させていただいております。この10年間ほどで、数ポイントでございますが、内航海運のシェアが増えているところでございます。

ページをめくりまして、3ページでございます。左側は、内航で運んでいる貨物を品目別にしまして、そのシェアを表したものでございます。右側は、左側の主な品目につきまして、その輸送を担う内航船舶をカテゴライズしてお示しさせていただいております。今日、後ほどご議論いただきます雑貨の貨物を運んでいる船舶は、この中で言うと一番上の船でございます。品目によっては、ここでもケミカル専用船など書いておりますが、専用船で輸送されているものが相当のシェアを占めております。今日お話しいただく雑貨貨物の輸送を担うRORO船につきましても、シャーシの輸送においてはある意味専用船とっていいのではないかと考えているところでございます。

ページをめくりまして4ページ以降は、内航貨物の主な品目について、もう少し詳しく説明しているものでございます。

今日の議題になるところは、ページをめくらせていただきまして7ページ目でございます。左側のグラフによると、雑貨貨物の大宗は、現状トラックで輸送されているところでございますが、次のページでももう少し詳しく説明いたします。

海運における雑貨貨物のトンキロの輸送量そのものは、増加傾向にあるということでございます。右側は、それを運んでいる船舶でございます。その隻数は、少し減ってはおりますが、近年さらに船型が大型化しているということ、また、499トンが内航全体の中では主流を占めていることを踏まえますと、平均トン数を見ていただきますと、全体に相当大きな船があることが見てとれるのではないかと考えています。

ページを進みまして、次はモーダルシフトについて簡単にご説明させていただきます。左側のグラフをご覧いただくと、雑貨貨物の大宗は、先ほどトラックで輸送されている旨ご説明させていただきましたが、海運のモーダルシフトにつきましては、政府で目標値を持っておりまして、現在目標に向けた線上にあると考えているところでございます。引き続きこれは努力をしていきたいと考えているところです。

右側は、モーダルシフトを担う船舶について一覧にさせていただいております。先ほどは、RORO船を代表として取り上げましたが、もう少し細かく見ますと、内航コンテナ船、中長距離フェリーも重要な役割を担っていただいているところでございます。

10ページ目は、本日、全日本トラック協会にお越しいただいておりますが、その背景となる資料ということで、1枚つけさせていただいた人手不足について示したものでございます。詳細については、後ほどトラック協会からご説明を賜りたいと考えております。

11ページ目は、6月の前回の部会でも使用させていただいた、RORO船と中長距離フェリーのここ3年間の輸送力の増強に関する取り組みを一覧にしたものでございます。モーダルシフトの動きを含めまして、これらの船が担う貨物の荷動きが増えてきているということ、また、代船の時期も迎えているということもあり、新たな造船や日本海側も含む新規の航路がこのように増えているところでございます。

次の12ページでは、RORO船の輸送力を一つの例示として示させていただいております。皆様もご存じのとおり、大量輸送できる反面、寄港に当たっては、ある程度の貨物量がないと、なかなか寄港ができないところもでございます。シャーシが一度に150台というところは、結構な数になると考えているということでございます。

次は、荷主が13ページ目、港湾管理者が14ページ目になりますが、それぞれにおける内航海運の活用に向けた取り組みを書かせていただいたものでございます。

13ページ目は、複数の荷主が連携して片荷をなくす取り組み、それから船舶とトレーラーを活用し、長距離輸送の間はトラックドライバーを不要にする取り組みをし、あわせてCO₂の削減もしている取り組みでございます。

次の14ページ目は、香川県の坂出港における航路誘致に向けた取り組みでございます。本日はお呼びしておりませんが、以前ヒアリングを行った日用品メーカーの方から積極的な取り組みについてお話をいただいたところでございます。本日は、荷主のお二方の方々にお願いしておりますので、その辺りの取り組みについて、後ほどご講演を賜ればと考えているところでございます。

15ページ目は、あらかじめということでございますが、荷主の方々からは、こうした船がいつ、どこに寄港しているのかわからないといった声もいただいておりますので、現在準備中ではございますが、一括情報検索システムの概要をつけさせていただいております。モーダルシフトを一層進めるためにも、作業を急ぎたいと考えているところでございます。

16ページ目から19ページ目は、先ほどの11ページを補う形になります。現在のRORO船及びフェリーの航路が、現状どうなっているのかというものを絵にさせていただいております。参考ということで、後ほどご覧いただければと思います。

最後22ページになります。このモーダルシフトを担うRORO船につきまして、SWOT分析のツールを用いて整理をさせていただいたものでございます。右側、小口多頻度輸送がだんだん主流になってくる中で、需要に合った柔軟な供給というものが内航船はなかなか難しい点があるというところは弱みになるかと思っております。一方、左側でございますが、トラックドライバー不足、環境意識の高まり、災害対応等といったことを背景にし、大量安定輸送が可能なRORO船等につきましては、ポテンシャルがあると考えているところでございます。

簡単ではございますが、説明は以上となります。

【事務局（渡部）】

すいません。一言よろしいでしょうか。事務局からですが、お部屋の温度が大分高くなっておりますので、もしよろしければ上着を脱いでいただいて、楽な格好でご参加いただければと思います。よろしく願いいたします。すいません、失礼しました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ただいまの事務局からの説明に関するご質問またはご意見につきましては、議題4の意見交換の際に賜りたいと存じますので、もう少しお待ちいただければと思います。

それでは、議題2のトラック業界の現状とこれまでの取り組みに入りたいと思います。本日は、内航海運と同様に、我が国の国内貨物輸送を担うトラック業界の現状、取引環境の改善や生産性向上に向けた取り組み、モーダルシフトに関する考えなどについてお話を伺うため、全日本トラック協会の馬渡様をお招きしております。

それでは馬渡様、ご講演をよろしく願いいたします。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

全日本トラック協会の馬渡でございます。今日は拙い説明になるかもしれませんが、精いっぱい説明いたします。よろしく願いいたします。

何分までよろしいですか。

【事務局（渡部）】

質疑を入れて20分ほどでお願いします。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

20分ぐらいですね。座って説明させていただきます。

最初に、もうご存じの方が多いかと思いますが、協会の説明になります。トンキロベースではなければ、大体我々は国内輸送の9割ぐらいを担っている形で推移しておりますが、トンキロで半分ぐらいだと先程説明がございました。海運と同時に、我々もライフラインを含めてしっかり物流の基幹的な役割を果たしていると自認いたしております。

ただ、ご存じのように、トラックドライバー、この業界に入ってきてくれる人間ももう減ってきております。有効求人倍率は、もう3以上ということで、なかなか厳しい状況でございます。その中で、働き方改革ということで政府のほうでも旗振りをしていただいているという状況でございます。

次のページへ行かせていただきますと、陸上だけではないと思いますが、労働基準法の改正によって、我々みたいな中小企業は、時間外労働の一般職の人間で言うと2020年度から中小企業に適用されるということですし、運転職は2024年度から960時間の上限適用になるということです。我々もいろいろなアクションプランを出して、今いろいろなことに取り組んでいるということで、その次のページに書いてあります。

中央と各都道府県全部に長時間労働の改善を図るため、荷主さんも入っていただき、協議会を設置させていただきました。この5年の間に960時間の規制に合致できるように、荷主さんを含めて話していこうということで、政府はこの真ん中のほうでホワイト物流とホワイト経営といった形で、皆さんにお呼びかけをいただいているということでございます。全日本トラック協会も一番右のほうに書いてありますが、一番下に書いてある貨物自動車運送事業法の改正を議員立法で昨年の12月にさせていただきました。規制の適正化、それから事業者、我々が遵守すべき事項。3番目が荷主対策の深度化ということで、荷主の皆様にもお願いすると。4番目は、標準的な運賃の告示制度の導入ということです。いろいろな面で皆さんに働きかけている状況でございます。

次のページに、ガイドラインが書いてあります。こういうガイドラインをずっとその次のページを見ていただきますと、陸上のことが多いので、ここでは少しそぐわないかもしれませんが、倉庫とかの予約受付システムの導入や、パレットの活用について書いてございます。一番下にモーダルシフトということで、鉄道や海運のほうにお願いをしたいと考えております。フェリーで運転手も一緒に乗れるようになると、北海道苫小牧から来て、ちょうど8時間船の中で運転手が休んで、すぐに発車できるといった利便性もございますので、ぜひモーダルシフト。それから、RORO船はシャーシだけ載せてトラックを切り離していくというような形でやりたいと。やれるものにも限りはあると思いますが、そういった形でお願いをしていこうと思っています。

次のページへ行きますと、これはホワイト物流の推進運動になります。これは、荷主の企業の方々、それから国民の皆さん、物流事業者が、相手の立場を理解、連携、協力ということにならないと、なかなかドライバー不足を解消したり、我々の業界に人が来てくれるという状況にならないものですから、ホワイト物流推進会議という中でいろいろなお話をさせていただきました。

次のページもホワイト物流の推進運動です。

その次のページを見ていただきますと、ここにホワイト物流推進運動で自主行動宣言提出企業について書かせていただいています。製造業の方、それから卸売・小売業の方、荷主様ですね。それから我々の業界の人間と一緒に、こういったものを改善しよう。例えば、

パレットを使っていなければパレットと一緒に使っていきましょうとか、荷役をする時間をできるだけ短縮しましょうとか。それから私は九州の今大雨が降って大変な佐賀から出てきたのですが、例えば九州から今まで3日で着いていた荷物は、ぜひプラス1日くださいと。4日もしくは中に日曜日が入れれば5日いただきたいと。そういったことを一緒に考えていきましょうというようなこととお話しさせていただいています。

次は、自分たちがお願いするばかりではなく、我々自分たちで襟を正さなければいけないという部分がありますので、アクションプランということで、石井国交大臣のほうにも我々はこういうふうにして2024年適用が開始される年度までに、960時間を超える人間はゼロにしますということで、バスやタクシーと一緒に宣言を出させていただきました。今、大体30%強だと思います。長距離輸送を中心に、こういった960時間を超えているというのは今現在30%強あると思いますが、2021年度までに25%にし、それから徐々に減らしていき、2024年度4月までに0%にしよう。

その右に書いてありますようなことをいろいろ、女性を使いましょうとか、高齢者を使いましょうとか、若年労働者を集めましょうとか、そういう話をしてありますが、いずれにしても仕事の中身に魅力がなければ、我々の業界にそもそも入ってきていただけないということもありますので、我々はいかに魅力を増やしていくかということに地道に取り組んでいるということでございます。多分内航海運の関連の方も同じようなお悩みがあるのではないかと考えております。

10ページのところですが、これは先ほど申し上げた去年の12月に議員立法を、これは恒久的な部分と暫定で5年間だけという部分とございます。左のほうに規制の強化というのは、もう我々参入が比較的自由、許可を出していただければ参入できると。それから、なかなか不良業者さんたちが退出しないというようなことがあります。全体的には、基本きちっとルールを守って経営している業者が多いと思いますが、そういうルールを外れた方々は退出していただくということで、その部分は規制の強化は恒久的なものになると思います。

右側に、荷主対策の深度化と書いてあります。荷主にお願いをしなければいけない部分は、内航と我々も同じだと思います。我々も発荷主の、我々から見るとお金を支払っていただける真の荷主、我々、それから着荷主の方。この3人、我々に命令する人がいらっしゃる、発荷主と我々は、運転手にいろいろ言えば何とかなるのですが、着荷主から「うちは関係ないよ」と言われることが多々あります。そういった方々にご配慮をお願いしたいということで、荷主に配慮していただきたいことを書き込んでいただいています。

その次に、配慮をいただけないということになると、荷主勧告制度というのが存在していますので、荷主の名前を公表されるとか、3番目は国交大臣による荷主への働きかけの規定の新設ということで、いよいよもう知らんよと、我々の働き方改革はどうでもいいという荷主がもしいらっしやったら、国交大臣のほうに、もう少しきちんとやってくださいということを、ほかの省庁の方、農水省、厚労省、それから経産省、公正取引委員会もあると思いますが、そういったところに働きかけていただいて、襟を荷主も正していただくということでございます。

4番目は、標準的な運賃の告示制度の導入ということで、2024年3月までの時限立法でございます。960時間にするためには、我々の業界も時間的に一般の労働者の方より2割ぐらい長い労働時間を持っていると。給料は、大体全産業平均より2割ぐらい安い給料だということで、ここをどうにかして是正していかないと、業界にいろいろな若年労働者を含めて入ってきていただけないということで、両方一度にやるというのはものすごく難しいのですが、でもそれを両方一度にやれるような標準的な運賃というのはこういうものですよと。要は、原価を積み上げていって、プラス適正な利潤をとって拡大再生産できるという運賃というのは、こういう水準じゃないとなかなか難しいですよということを告示していただくということです。来年3月ぐらいまでに告示をしていただけると、荷主の皆様の来年4月以降の新年度に間に合うのではないかとということで、今、貨物課のほ

うと一生懸命話しているところです。

次のページは、さっき言った有効求人倍率です。3.01。これは愛知県とかで言うと、もう5倍を超えているということで、愛知県のあたりはもう運転手になる人はいないよというふうに宣言されているような感じでございます。

12ページです。そういった中でも人材確保しなければいけないということで、インターンシップを受け入れたり、高校生には出前授業をしたり。高校生たちには人気があると思います。ただし、親御さんに人気がないですね。例えば、味の素さんに入れるのに何でおまへは運送屋に行くのかというような、本気で、地方で言うと、より有名なところ、より大きなところに行けるのに、トヨタに行けるのに、何でこの地域の運送屋に行くんだみたいに、親御さんのブロックがひどくて、なかなかみんな入ってきてくれないと。

ただ、出前授業とかいろいろなのは、高校生は、インターンシップは喜んでされていますし、大学生さんがこういう出前授業をしている。私も地元の佐賀大学の経済学部で1コマいただきまして、毎年やらせていただいているのですが、結構食いつきはいいですね。実際に入ってきていただくのは何人かですが、それでも話を聞いたことで理解は進んだというようなお話がありますので、内航のほうも、そういうことがあると興味は持っていただけかなと思っております。

14ページのところですが、我々は貨物自動車運送適正化事業というのをやっております。ここの真ん中のところに書いてありますが、国の監査・指導を補う重要な役割を持っていると思います。規制緩和により新規参入事業者が増え、今6万社以上ありますので、目が届きにくい業界であるということもあって、こういう適正化事業をいたしております。これは、業界の自主規制というか、我々のほうできちっと業者に監査をして、どうしても言うことを聞いていただければ、地方運輸局のほうに、こういう業者が適正ではないですよということを届け出るという形になっています。

16ページ目です。モーダルシフトの取り組みでございます。さっき言いましたようにトラックだけでも走るというのは、こういう残業時間とか荷主さんとお話しして、1日もしくは2日余計に運ぶ時間をいただければ大分平準化するとは思いますが、モーダルシフトでその中抜けと言うのですかね。その中を全部運転手が働くという部分を抜かしたいというのもありまして、船それからJR貨物等にシフトしていきたいと思っております。

ここで大体説明は終わらせていただきますが、フェリーですと、我々非常に利用はいいなと思っているのですが、やはり大手の事業者がフェリーの予約を全部ざっと押さえてしまうと、中小業者はもう全然使えないと。結局、自分のところのトラックで長く走らなければならないという状況もあります。路線の業者さんたちは繰り返し荷物が必ずありますから、予約は毎日毎日きちんとできるということで、船主とかオペレーターのほうから言えば、そちらのほうを優先するというのは経済合理性があるのですが、船を増やしていただきたいといってもなかなか難しい部分があるのですが、今困っている運送業者はたくさんありますので、もしかしたら今までにないような港で路線を開設していただくとか、買い取りではないですがJR貨物もやられていますが、何両か買い取りとかですね。そういったものを導入しながら船で定期的に運べるという港が増えると、非常に助かるなと実感をしております。

最後、すいません。これは船会社さんに言うべき話かどうかかわからないですが、コンテナをドレージしている業者は、我々のトラック協会の中にもございます。ドレージの待ち時間というのがものすごく長い。東京港は、すごく長い待ち時間。横浜や名古屋はもうすごく短くなりました。そういうのも、名古屋なんかはトヨタが音頭をとって、いろいろな方を巻き込んで短くしようよというお話になりましたが、我々が先程言ったように、発荷主と我々と着荷主3人いますが、船の場合は港の管理者という、東京だと東京都、我々だと佐賀県とか、港の管理者にご理解がないとなかなか短くなりません。

もう一つ言うと、多分台風やこの間みたいに荒天の折があると、遅れて当たり前だろうというように船の世界独特なものがあるのだと思います。転覆するよりは絶対に遅れて来

られるほうがいいとは思いますが、ただ、陸上で待っている我々のトラックから言うと、待ってもその時間は誰が補填してくれるのだろうかという話によくなります。朝8時に着くはずだったのが夕方5時に着いて、そのまま待つとけということもありますので、これはどなたからいただくのだろうかなどという、結局いただけないままお運びすることもあります。そういったものもお話ししていただくと、我々も喜んで船に載せて、向こうで引き取るというふうな役割で、お互いにウイン・ウインでいけるのではないかと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明または資料につきまして、ご質問のある方あるいはご意見など、できましたら挙手をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

それでは篠原委員、お願いします。

【篠原委員】

ご説明ありがとうございます。

運転手不足ということで、若い人や女性に業界に入っていただくようなご努力をされているという話ですが、外国人の扱いについてはどういう位置づけになっているかということが1つと、それから愛知県が、非常に有効求人倍率が高いということですが、この特殊性をご説明いただけますか。

【河野部会長】

馬渡様、いかがでございましょうか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

すいません。1点目です。この間、外国人労働者が14業種で追加されました。我々も同じようをお願いしましたが、残念ながら我々の業界は「だめ」というお返事です。今のところ、理由は我々もわかりません。でも、だめだと。だめなのであれば、やはり日本人を雇って、継続してこういう物流を続けなければいけないということになれば、さっき言った労働条件や、それから賃金のもとになる運賃はすごく大事ななと感じています。ただ、我々もいろいろな条件整備をしながら、外国人を受け入れる準備はしていこうとは思っています。

もう一つ名古屋がいいというのは、いいというか有効求人倍率がこういう物流業者は5倍だというのは、ほかの大企業とかいい会社がたくさんあるからだと思います。ほかのところにまず行かれて、がーっと採られて、ドロップアウトした人が来るのか、1人で運転するのが好きという方は来られているという状況ですが、今や地方でも同じです。近く、例えば九州であれば福岡にいいお仕事があれば、地元トラック運転手で残らないで、福岡でいろいろな職種につけるといってもありますし、東京・名古屋に出れば、もっと大企業に勤められるという高校生とかもいますから、そういう理由だと思います。

【篠原委員】

女性はどうですか。トラガールとよく言っていますが。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

ネーミングが少し悪いなど。我々がトラガールと言いだしたわけでもないのですが。

【篠原委員】

どこが言いだしたんですか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

どこかは、よく知らないんです。トラガールとか、土木に来てほしい建設業の方はドボジョとかですね。ネーミングが悪いですよとお互いに言っているんです。そういうネーミングとは別に、やっぱり受け入れ施設の問題も今すごく進めています。男性と同じトイレであったり、お客様のところもそうですよね。お客様のところに、例えば倉庫に行ったら、男性と同じトイレに行かなければならないとか、そういうところを地道に改善してい

かないと、女性がどんどん入ってくるようにはなかなかならないかなと。

でも、トラックの運転はおもしろいと言っただけの女性の方も多いです。

【篠原委員】

増えているんですか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

増えています。当然増えています。やはり、フレキシブルに働けるように会社が工夫しているところは、女性が結構入って来られていますね。例えば、夕方4時までに配送を終えるようにして、子供さんを迎えに行けるとか、男性とちょっとその辺が違うなというのがあります。環境面の問題と、それから子供を保育園に送れる10時ごろから勤め出して、4時ごろまでで帰れるとか。そういう努力をしている会社さんには増えているような気がします。

【河野部会長】

ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

すいません。それでは藏本委員、よろしく願いいたします。その後、平岡委員お願いいたします。

【藏本臨時委員】

説明ありがとうございます。

事業者の襟を正すということで、残業時間、時間外を960時間、現在30%、5年後に0にするという目標設定をされていますが、これは、組織率は今7割ぐらいと我々は聞いているのですが、その7割の組織の中を対象として目標0に設定しているのか、全事業者を対象にしているのか。これは、適正化事業も一緒にお答えいただきたい。対象事業者が全事業者なのか、組織の中なのか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

全ト協の組織率は約8割ですので、おっしゃったような形で全員がなっているわけではないですね。ただ、適正化の事業は全部、我々の会員ではないところも巡回指導に入ります。

【藏本臨時委員】

あと、今の時間外を0にするという目標はどちらですか。8割の組織率の中で目標設定しているのか、全事業者を対象としているのか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

基本的には全事業者を目標にしているのですが、今お願いして聞いていただいているのは、この8割の全ト協の会員の皆さんに、まずはきちんとしていただこうと思っています。5年間の間に全体を持っていきたいと思います。

【藏本臨時委員】

ありがとうございます。

【河野部会長】

すいません。私からも聞かせていただきたいのですが、そうすると2割の組織に入っていない事業者に関しては、どのようにして実施を確保していかれることになるのですか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

先ほど申し上げた適正化の実施機関が全都道府県に協会の中にありますので、そこは2割関係なく100%そこで事業をやられている業者さんに対して適正化の事業をやりますから、そこで普及していくと。960時間じゃないと、あなたたちが退場しなければいけなくなります。法律ですから。そういうのをお知らせして守っていただこうと思っています。

【河野部会長】

ありがとうございました。

すみません、お待たせいたしました。平岡委員、よろしく願いいたします。

【平岡臨時委員】

すいません。海員組合の平岡でございます。

トラック業界のほうで画期的な試みだと思ったのは、標準的な運賃の告示制度の導入ということが今回時限立法ですが決定されました。この標準的な運賃は、業界の抱える運賃、その辺の問題があって、トラック業界全体からの一つの大きな声があって、こういう試みになったのか。

それと、この制度の導入にあたり国のほうも積極的に関与して動いてくれたのか。その辺のところはわかれば教えていただければと思います。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

業界的に言うと、平成が始まるころまでは、認可運賃というのがありましたので、認可運賃を守ってやろうよと。ところが、認可運賃はありましたが、守っていない業者がたくさんいたと。多分そういうのもあったと思いますが、平成になってから自由化という流れの中でだんだん認可運賃がなくなり、標準的な運賃というのもなくなっている状況です。

ですから、相対で各事業者が荷主と話す。それから下請の多層構造がありますので、元請の運送業者が、自分のところの管理費をはねて、下請に押しつけていくと。そういった多層構造も含めて、実際に運送をしている業者は少ないわけですよ。元請さんが実際に運送されるかということ、大体2次3次、ひどいときには5次下請ぐらいのところは実際に運送していると。

今回働き方改革になったときに、うちの全ト協の坂本会長が強く言ったのは、やっぱり働いて実際に実運送をしているトラックの運転手さんが幸せにならなくて何が運送業界だということ。実運送するところが、運送原価に基づいた運賃をきちっと受け取れるようにしようよと。不合理な部分がもしあれば、荷主と話をして、手順とか作業を合理化すると結構合理化できるというか運賃低減できる部分もありますので。

実際に言うと、例えば九州から高速道路を通らないで行くと、東京までほんとうに3日間ぐらいないと、休み休みで行ってもかかるのですが、高速代を負担していただけると、意外と運転を拘束する時間というのは縮められる。もちろん2日かければ東京まで届きますから。そういうお話もして、高速代をこれだけ負担してください。今まで下の道路を通っているときは、高速代は0円だった荷主も、高速代を負担してこれだけの時間で運びますと言って、結局3日間まともにお払いいただくよりは、そちらのほうが料金の低減になるということもありますので、よく話せば、ある程度飲める部分もあるのかなと。

それで、リードタイムが長ければ船に乗せたりすることもできる。JR貨物は、途中で輸送障害と称する事故がたくさんあるため、途中でとまっても腐ったりしないようなものはJR貨物にしようとか、いろいろなことを我々も考えながらモーダルシフトを考えているところですよ。

お答えになったかどうか、ちょっとわからないですが。

【平岡臨時委員】

いいですか。

今のお話でいきますと、標準的な運賃の問題は、国から一つの指標は表示していただいて、それが結局業界の一つの標準的な運賃ですよというような指標は出すと。そういう理解でいいのでしょうか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

まだ今、貨物課のほうで、いろいろな資料とか実態を調べられている最中だと思いますので、我々は何とも言えない部分はあるのですが、我々がお願いしていることといえば、運転手が足りないと言っているわけですから、それから外国人労働者を決して安く雇うとかいうこともないですが、少なくとも外国人労働者はだめですよとされているわけですから、日本人を雇うしかないです。

じゃあ、日本人の方だったら運送業に来るのか、製造業に来るのか、サービス業に来るのかというのは、やっぱり待遇ですね。賃金とかいろいろな年収の問題とかも加味して、

みんな選ばれるわけですから。我々の業界に少なくとも来てもいいかなと思っていただけるためには、一般的な全労働者さんの平均ぐらいの賃金をもらえないと、2割安いけれどおたくに行くわとはなかなか言うていただけないでしょうということ、やはりきちんとした賃金をいただけるような水準の運賃を定めていただきたいし、長時間労働者ではなくて2割長い時間ではなくて、当たり前前の一般労働者の方の時間ぐらいを設定できるように。プラス960時間あるわけですからね。必ず一般の方よりは長いのもかもしれませんけれども、それでも960というキャップができたわけですから、それを機会にもうちょっとその辺の部分は是正していこうと。

我々トラックが使いにくくて料金が高いと思われたら、JRや内航にどんどん移っていかれるのかなと。そうして需要が喚起されて、内航のフェリーとかいろいろなのが増えると我々もまた使いやすくなるというのもあるので、そういういい循環になるように、荷主ともいろいろお話を、我々もしますし、内航もしていただくと我々も助かるなど。これは、もう私の個人的な感想ですが、私のところも港湾運送をやっているものですから港のことも結構わかるのですが、いろいろな難しい部分、港湾管理者の問題もあるなどというのはわかるのですが、やはりみんな同じ席について話さないと解決はしないですね。船員もゼロで、船が自動運転になりますよって、これはもう夢の、夢の世界ですから。そんなことはないなど。やはりウオッチマンが絶対要るでしょうし、必ず人間がかかわっていないといけないのかなと思います。

そういうことを考えると、我々の業界と同じように荷主にご理解をいただいた上で、では、どのモードで運んだら一番いいのかなというのは、やっぱり荷主のほうがお決めになる部分も大きいのかなと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。

【栗林臨時委員】

よろしいでしょうか。

【河野部会長】

それでは、栗林委員、お願いします。

【栗林臨時委員】

トラック業界でいろいろなメーカーがトラックをどんどん新しくつくられて、自動化の話もたくさん出ています。自動運転、隊列走行、その他どんどん新しいやり方で省力化の動きもこれからどんどん進むというふうに話は伺っているのですが、トラック協会としては、どれぐらい。あと5年先、10年先で、どれぐらいほんとうに省力化できるというふうなお考えでしょうか。見通しはどうでしょうか。

【全日本トラック協会（馬渡様）】

これは技術革新の話なので、我々が想定外のことはたくさん起こると思いますが、例えばアマゾンなんかは、アメリカとかオーストラリアだと、頭の上ではなくて陸の誰も住んでいない上を飛んでいくようなドローンの大きいものを使ったりもするのですが、ドローンは多分大量輸送には向かないと思います。たった1トンのもので、私の頭の上を飛ぶというのは嫌とやっぱり言いますからですね。日本の国土の中でそういうことはなかなか難しいかなと。

反面、自動運転にもうすぐなるから、もうあんたたちは要らんようにすぐなるよとおっしゃるのですが、それはやはり現実の物流を見ていただくとわかるように、どこかのストップポイントまで高速の上で自動運転というのは速くなるような気がします。10年ぐらい先かなと思っていたのが、ひょっとしたら5年ぐらい。隊列走行も含めて、なるのかなと思いますが、そこから先どうするのかという話ですね。

やはり東京都内に自動運転の大型車がたくさん走っていて、なおかつ逆走するおじいさんがいて、いろいろな横断歩道ではないところを渡る人がいて、事故が全くゼロになると

はまだまだ思えないものですから。

一般の車だと1トンかせいぜい2トンぐらいの乗用車だと、そういう車を何かが見つけてぱっと止めるのは、もう多分自動運転になったら可能だと思います。しかし、我々のトラックというのは大きいものと言うと25トン。増トン車だと自重を合わせて25トンありますが、みんな学生のとときに質量保存の法則というのは習われたと思いますが、25トン止めるのに、すぐに止めるようなブレーキは開発できると思いますが、荷物が多分もちません。そんなに急激に重たいものを止めたら。

ということは、すぐに自動運転に全部なるということは、まあ、しばらくないだろうなと。私は社内では、私が生きている間は多分全部がそういうことになるのではないのではないかなという話はしています。やはり人間が、どうしても保安要員で要りますよね。と思っていますが。

【栗林臨時委員】

わかりました。ありがとうございました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。

時間の関係もございしますので、また改めて全体の意見交換の場でもご意見を伺えると思いますので、続きまして、議題3の荷主企業から見た内航海運に入らせていただきます。本日は、内航海運を利用している荷主企業から、国内輸送に関する考え方や内航海運に期待することなどにつきましてお話を伺いたいということで、雑貨貨物の荷主であられる味の素から堀尾様、ライオンからは河野様をお招きしております。

それでは、最初に味の素株式会社の堀尾様よりご講演をお願いしたいと思います。堀尾様、よろしく願いいたします。

【味の素株式会社（堀尾様）】

味の素株式会社の堀尾でございます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

今日は、どこまでお役に立てるようなお話ができるかわかりませんが、私どもが今取り組んでおります内航海運の実態とその他につきまして、発表させていただきたいと思っております。

資料でございます。国内輸送及び内航海運に関する考え方、期待することとしております。

最初に私どもの会社の紹介が3ページほどございます。いつも平素いろいろとお世話になっているかと思えます。ど真ん中に売上高が書いてございます。1兆1,000億、事業利益が930億。128の法人で、海外の法人数はそのうち89ということで、35の国と地域で活動している会社でございます。

アミノ酸をベースにした事業展開と書いてございますが、今日お話しするのは、赤い点線で囲んでいるところが主となります。いわゆる食品と言われている調味料、甘味料、加工食品と言われているところ。冷凍食品は外しておりますが、私が今担当している範囲がいわゆるドライと言われている加工食品でございますので、今日のお話はこの点線の中に集中させていただければと思っております。

どのぐらいの売上高なのかということであります。左側が売上高。日本食品が3,750億、海外が4,800億。利益で行きますと、日本食品300億弱、海外が400億強というようなことでございます。

それでは、本題に移ってまいります。現状でございます。今も馬渡様のほうからいろいろお話がりましたが、加工食品をめぐる物流は、本当に本当に厳しくなっている状況でございます。労働人口が減っていく。需要が全産業で強くなっていく。トラックドライバーは、先ほどもありましたように平均より2割長くて、時間当たり賃金は3割低い。20代の従事者は極端に少ないというようなこと。

それと、やはり黒ポチのところの最後にありますのが、一番私ども効いてきていまして、

はっきり申し上げますと、加工食品の配送はドライバーさんから嫌われています。待ち時間とか附帯作業でございます。今日は時間の関係上お示しできませんが、例えば30分の荷おろしに9時間待っているようなところがあったり、それからいわゆる先方に、納品先に行って、パレットから先方様のパレット等に積み替える作業は、先方の倉庫の方ではなくトラックのドライバーの方にやっていただくような慣習と申しますか、そういうものがずっと長い間続いておりました。

そういうことも含めまして、今後ドライバー不足により、持続的な物流体制が維持できなくなってくるのではないかと。おそらく最初に影響が出てくるのは加工食品物流ではないかという覚悟で、今いろいろな手を打っているところでございます。

もう簡単に言ってしまうと、その下の緑のところでございます。おそらく今まで100人でやっていた仕事が、ドライバー不足というのは、シンクタンクやいろいろなところで統計が出ておまして、実は25%不足すると言われておりますので、75人だろう。加工食品の物流は、その中でもさらに敬遠されるので、より減っていきだろうということで、ここから先はもう私の勤でございますが、60人だろうと。

普通減ると、労働時間を伸ばしてカバーするというのが常でございますが、働き方改革で労働時間が制限されるので50人ということで、私どもの今の頭の中の想定としましては、100人でやっていた仕事を半分でできるような組み立てをしようということをお考えてやっていると申しております。

次のページは、私たちの目指すものでございます。ほんとうにお隣にいるのに恐縮でございますが、これまではたくさんの物流従事者の方がいらっしゃいましたので、荷主、私どものほうが配送業者の方を決定していたということでございますが、これからは配送業者の方々のほうが我々荷主を選ぶということでもあります。私の手元にももう何通も来ておまして、加工食品はもうやめさせてくれというような運送業者さんが結構来ております。

そういう意味で下のところにありますが、私たちが合言葉でやっていますのは、持続可能な食品物流をつくるためには、これは実は2年ぐらい前までは配送業者に選ばれる荷主にならなければいけないというふうに書いてございました。私どもの味の素株式会社が、配送していただいている方々に選ばれるような会社になろうというふうな形をしていたのですが、実はこれ、昨年からは食品物流を選ばれる職種にしなければいけないという合言葉を1つ加えまして、今はこれに向かって、業界といいますかほかの加工食品メーカーと連携をしながら改革活動をしているというところでございます。

結論から申し上げますと、私たちにとっての内航海運というのは、次のページにございましており2つの大きな意味を持っております。その1つはトラックドライバー不足、それから物流従事者不足に対応して、持続可能な加工食品物流を構築するための大事な大事な物流手段の一つであります。後からまたお話をさせていただきますが、特に長距離につきましては、モーダルシフトという名前でございますが、こういう形で輸送モードを考えているというのが1つ。

もう一つはBCPであります。今も九州北部のほうで雨が降っておりますが、多種多様な災害に対応できるための輸送モードの多様化、それから複線化。そういう意味での大事な輸送手段の一つだと考えているところでございます。

私どもの生産基地、物流基地はそこにありますと申しております。青が生産拠点、自社でございます。赤が物流センターでございます。右のほうの真ん中にあります久喜と書いてございますが、これが東日本の拠点になっております。左側の真ん中あたりに西日本と書いてありますが、これが西筋の拠点になっております。今2拠点化を試行しております。この久喜と西日本から、全国のいわゆる物流センターにばらまいているというところでございます。

その中で私どもが利用している航路は、この①から⑯まででございます。これが多いか少ないかは少しわかりませんが、苫小牧—大洗から、下の新門司—大阪南港まで、これまでの利用航路をしております。これが一覧表でございます。

次へ行きますして、これをマップにすると、こんなものです。わりと全国、太平洋、日本海を含めて利用させていただいております。私どもの商品そのものをこういう形で皆様方のところへお届けさせていただいているというところでございます。

モーダルシフトでございます。私ども、実はこのモーダルシフトというのは、移動距離500キロ以上というものを一つの軸に考えてございます。横に傍線がぼんと上のほうにあります、一応今いろいろ計算をしまして、モーダルシフト率87%を目指そうと。500キロ以上物を動かすときには、モーダルシフト率を87%に設定をしております。一番左端が2014年でございますが、右に向かいます、これが実績でございます。船舶率はその中でこの赤でございます。どんどん右に上がっているということ。わかりやすい表、次のところにグラフでございます。弊社のモード別内訳ということですが、2014年10月は500キロ以上ですと、トラック半分、船舶30%、JR貨物が20%という、こういう2対3対5という割合でございます。2019年の直近の7月でございますが、トラックが20%、コンテナ・JR貨物が20%、船舶が60%ということになります。

これは、実は少し前までは、JRコンテナと船舶の比率は40、40で80だったので、昨年の6月、7月の例の中国地方のJR貨物が長きにわたって山陽線が寸断されたときがありましたが、あのときに九州へ運ぶ手段として、私どもは大阪南港から北九州に向けて名門大洋フェリーを使わせていただいていたのですか、そこに大きくシフトいたしました関係で、一旦シフトするとなかなか戻せないもので、こういう形で、あれ以来、船舶60、コンテナ・JR貨物20、トラック20というような形が、500キロ以上のモードになっているところであります。

国内輸送に関する考え方で、どういう形で国内幹線輸送モードを選定しているかというのはそこに書いてあるとおりでございます。基本的には、リードタイムがどの手段であっても一致、同一であることが一つの原則であります。ご存じだと思いますが、加工食品の管理は、1つ大きな重いポイントがございます。やはり日付の逆転というものを、小売様はじめ皆様相当こを厳密に管理されます。

そういう意味では、船で持っていったものと、トラックで持っていったもの、JR貨物で持っていったものが、先方で日付が逆転するというのは非常に嫌われますので、そういう意味では、同一タイム、同一のリードタイムがありがたいと。

それからコストになります。そういう意味では、先ほど申し上げた500キロも、トラック輸送との分岐点はここぐらいかなというふうには思っていますが、近年短縮化の傾向にあると認識をしているところであります。

あとは運航安定性でございます。災害等発生時の耐性、物流波動への柔軟性は、やはり大事にしていきたいと思っているところであります。

あとは積載の効率であります。物流や頻度、商品特性に応じて適切な積載率を維持できるようなモードを選択していこうと思っているところであります。

あとは環境の負荷でございます。

あと物流品質。やはりどんなに安く運んでいただいても、破損が発生したり遅延が頻繁であったりすると、そのモードはなかなかとれないということになります。

続きますして、内航海運を利用するメリット・デメリットでございます。メリットはやはり大量に輸送ができるというところ。それから、特に長距離のところですが、CO₂の削減。やってみて、この数年でずっと利用させていただいてわかったことは、品質が良好であるということ。これは非常に大きいと思います。輸送時のトラブルが非常に少ないということは言えるかなとは思っております。

あとは、減少するトラックの代替、ドライバーが乗船しない無人航走もできるようになりました。コストが安いということ。ただ、これは実は調べていくと、ルートにもよります。ルートによっては非常に高いルートもあります。トレーラーのシャーシだけの中継輸送が可能です。北海道—九州間を、東京港を経由してリレーしていくというようなこともできます。一貫輸送もできるということです。

あと、こう書くとJR貨物には非常に申しわけないのですが、定時性にすぐれているというのは、実はJR貨物よりは非常に上回っていると思います。そういう意味では、内航海運のほうが、台風等々が来ても1日避ければ何とか次の日には着く。ただし、JR貨物は、去年の山陽線が非常に印象に残っておりまして、数週間ストップするというようなことを考えると、こういう形になるだろうと思っています。

デメリットにつきましては、トラックに比較して、それはもう出港と入港がありますので、時間的な制限があるということ。それからあと非常にまれでございますけれど、ストライキ等々が発生する場合があるということ。荒天時の急な代替策が厳しいということがあります。ただし、先ほど申し上げたとおり欠航率といいますか、欠便率というのは、JR貨物よりは良好だろうと思っていますところであります。

今後の見通しでございます。複線化、複々線化ということでございます。たしか4月に敦賀と博多を結ぶRORO船ができて、それを早速この8月に使わせていただいています。中部・関西から九州へ物を運ぶのに、今までは鈴鹿の山を越えて、大阪から北九州へ持って行っていましたが、もう一つ敦賀へ持っていき日本海へ、日本海を通過して博多へというようなルートを、たしか8月1回やって特に問題がなかったので、どこからか定期的に使おうと今考えています。そういう意味では、日本海の新ルートの利用ということがあります。

今申し上げたとおり九州へ持っていくのは、JR貨物があって、特別な場合はトラック便があって、瀬戸内海航路があって、日本海航路があるという、こういう複々線化をして、どこで止まっても何とかカバーできるというような対応をしていきたいと思っています。

あとは、私ども今まで使っていなかったところにつきましても、ネットワークの変更をやはりコストやいろいろな観点で今かけておりますので、そういう意味では新しい船舶を利用していくことも考えております。

あとは、近距離ルートの活用です。500キロ以上と申し上げましたが、関東—関西であったり、関東—仙台であったり、10年ぐらい前までは全く問題なくトラックにお願いをしていたような距離が、やはりトラック不足というのは非常に効いてきておりまして、仙台と関東もなかなかトラックがとれないというような事実が、ここへ来て発生しております。そういう意味では、関東—仙台を航路、海運で結ぶということも考えられるかと思っていますところであります。

最後になります。改善の余地があると思えること。すいません、生意気で。もしかしたら無知ゆえに失礼なことを申し上げるかもしれませんが、やはり航路情報の開示・アピールというのは、先ほど国交省様からの発表の中にこういうのをつくっていますよというようなことはご紹介がありましたが、やはりないです。申し訳ないですが、非常にわかりにくい。不勉強かもしれませんが、わかりにくい。

JR貨物であれば、JR貨物時刻表というのがあって、あれを見れば非常にわかりやすい。どこをどうやって通っているかというのは非常にわかるのですが、なかなかRORO船とフェリーと、要するに内航海運の船がどこどこをどう通っているかというのが、一発でわかるようなものは、私、すいません、まだ存じ上げていないので、そういうものがあると非常にありがたいということ。

やはり料金の透明化・開示というのも、先ほど新しいルートを検討しようというところに至りましても、まず先ほど言いました貨物時刻表にはいわゆるタリフといいますか、どこからどこまでは幾らなのか。こういう附帯作業があると幾らというのが明快に実は書いてございますが、なかなかそういうものがないということ。それから各社様のネットといいますかホームページ等々を拝見しても、やはり料金のところは非開示で、「お問い合わせください」という形のものが結構多いかなと思っています。

それから、どうしても加工食品ですので、そんなに荷量はまとまるわけではございません。大きい自動車や建築資材とは全く違うわけでございますので、そういう意味では少し小口輸送というふうにならざるを得ないと思いますが、ある単位、単位での輸送をしてい

ただけると、もっと使い勝手がよくなるのではないかなと思っています。パレット単位、ボックス単位の会社は、ごく一部で今使わせていただいているところもありますが、そういうものが広がらないかなとは思っています。

あとは、航路の増設や船舶の大型化です。関東—関西等、特になんですが、なかなかこの部分が結構逼迫をしていて、いけないというところがございます。あとはハブ港の設置等で、先ほどの東京港でつなぐというようなこともありましたけれど、そういう形でトータルがハブ化されて動いていくと、もっともっと使いやすいと思っております。ここまでは、私どもの味の素としての内航海運についての見解でございます。

もう一つ資料にはございませんけれど、私どもは、先ほど申し上げましたとおり加工食品物流を何とか持続化させたいということで、ご存じの方はいらっしゃるかと思いますが、F-LINEというプロジェクトを立ち上げております。2015年2月から、加工食品メーカー6社で、物流問題をみんなで考えようということで、「物流は共同で、競争は商品で」という合言葉で、物流を非競争領域と位置づけていろいろなことをやってきております。

その一つの例が、この4月に6社のうちの5社が出資をして共同出資の物流会社を立ち上げました。カゴメ物流サービスと私ども味の素物流とハウス物流サービス3社と一緒にして、今F-LINE株式会社という物流会社を全国ネットで作るなどしています。そういう意味では全く新しい試みでありまして、荷主と物流会社が一体となっている加工食品の改革をしていくことをしております。先ほどありましたが、リードタイムの延長というものも今一生懸命取り組んでおります。8月28日の日経新聞朝刊の一面にも出ておりましたので、ご存知の方もいらっしゃると思います。「商習慣を変える」ということは、非常に力の必要なことですが、一つひとつ丁寧に説明をしながら、ご理解していただくよう進めているところでございます。

そんなようなことを今必死になって共同配送とかをやっておりますけれど、内航海運のこういうところ、長距離輸送につきましても、やはりまとめて6社なり複数社が連携して共同で、配送ではなくて輸送するというのが、可能性として非常に大きく今後の展開としてはあるのではないかなと思っております。

実際もう既に北海道でハウス、味の素、日清オイリオ、フーズ、ミツカン、カゴメの6社で2016年から共同配送をやっているのですが、その北海道への輸送を北関東に物流拠点のあるそのうちの4社で行っております。今まではJR貨物の小さなコンテナで、手積み・手おろしで、JR貨物で北海道へ持っていったものを、トレーラーに前半分は味の素、後ろ半分ハウスということでぐるっとセンターを回って、そのまま例えば大洗港へ行ったり東京港へ行ったりして、苫小牧までフェリーで運ぶということを始めております。

これによって、手積み・手おろしからパレットにかわるものですから、荷積み時間・荷おろし時間が約半減しています。そういう意味でもいろいろなことがトライアルできるようになる。やはり1社ではできないことが、6社でまとまると、共同配送だけでなく輸送という点でも非常にいいだろうと思っております。

本年5月から九州において6社で共同配送を始めましたので、ここへどうやって持っていかということも、先ほど申し上げましたように4つの航路、4つのルートを私どもは持っていますので、これをうまく時間的なものを合わせながら、6社なり、それからほかの各社さんにもお声がけしながら、一緒に持っていけるようなことができないかなということをお考えしているところでございます。

私からは以上でございます。どうもありがとうございました。

【河野部会長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明、または資料につきまして、ご質問がおありの方は挙手をお願いしたいと思います。

では、栗林委員、お願いします。

【栗林臨時委員】

内航総連の栗林です。どうも平素はいろいろお世話になっておりまして、ありがとうございます。

いろいろ内航海運のメリット・デメリット、また今後の方向性についてご示唆いただきまして、大変参考になると思っております。特に味の素様のF-LINEということで、各社と共同配送の試みをされておりまして、内航海運がこれからどうやって今後真剣に運送を取っていくかというときに、どうしても小口荷物をどう取るかという話になるのですが、そののところを逆にそちらのほうでやっていただいたということになって、そういう意味では、我々のほうはもう非常にありがたく思っております。

今後も新規航路をいろいろ各社で検討して、運賃を開示するのはちょっと各社ベースになりますが、もうちょっと情報開示を積極的に進めて、使いやすい内航海運にしていきたいと思っておりますので、よろしく願います。

【味の素株式会社（堀尾様）】

ありがとうございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。

それでは、二村委員、願います。

【二村委員】

ご説明ありがとうございました。大変興味深く伺いました。

まず第1点目ですが、非常に運送事業者から断られる加工食品であるという話が最初にありましたが、すいません、附帯作業が多いというのは理解できるのですが、なぜ加工食品だからといって待ちが長くなるのかというのが、実は他の業種でも少し待ちが長いというお話を伺ったことがあるものですから、その部分なぜですかというのが質問の1点目です。

それから、今回共同物流、共同配送に移行していこうというお話でしたが、まず同業他社さんですよ。なので、何となくイメージは湧きますが、どういう関係で皆さん集まられているのか。すいません。ちょっと知識がなくて大変恐縮ですが、他にまだ入ってくださりそうな同じような規模の会社さんはいらっしゃいますかというのが質問です。

もう一回まとめますと、どのようなきっかけで皆さん集まられた6社ですかということ。それから、同業他社ということではありますが、今後異業種との共同物流というのを進めていけないといけないということになったときに、どういうマッチングの機会が必要だとお考えですか。

すいません、海事ではなくなりましたが、ご質問させていただきたいと思えます。

【味の素株式会社（堀尾様）】

ご質問ありがとうございます。

まず1点目、待ち時間の理由につきましては、1つの理由ではなくて、いろいろなものが複合的にあると思います。一番大きいのは、やはり検品の作業だと思います。日付管理をしている中で、やはり受け手側のところで、納品先様での検品作業に非常に時間がかかるというのが1つあります。

いろいろな個々の物流センターでのことになるのですが、ちょうど私、先々週の月曜日に北海道のある納品先に行って動画を撮ってきたので、どこかで上映したいぐらいですが、もうほんとうにトラックドライバーさんだけでなく、受け手側の倉庫の方も実は人がいなくて、朝6時に持ってこいという指示が入るのですが、そのときに受け手側の方は1人しかいないということです。そうすると、行ってトラックドライバーは何をするかというと、トラックから物をおろしてきて、先方様のパレットに乗せたり、かご車に乗せたりというのを1人でトラックドライバーがやっています。それが終わったら、この日付が合っ

ている、何ケースあるかという伝票との照合を先方の受け手側の倉庫の作業員の方と1対1でやるわけです。もっといろいろな指示が入ってくると、賞味期限を1つ1つの伝票にかかるたりのようにここに並べて、全部読み上げてもらってやっている。

そうすると、6時に持ってこいと言っている指示は、ほかの会社にも幾つか言っていますから、その間おろした後待っているという状況が動画に鮮明に映っています。これは今、典型的なあれですけど、そういうようなことが積み重なっていくと、やはり長時間待機というのが起こってくる。そういう意味というと、検品をどう効率化するかとか、なくすだとか、伝票を電子化していくかとか。もうそういうことを今一生懸命やっています。

しかも、それを1社だけでやるのではなくて、味の素方式とかハウス方式ではなくて、加工食品全体で何とかできないかというようなことを、やはりダブル、トリプルのスタンダードはよくないので、そんなようなことで今一緒に工夫できないかということをやっているのが1つであります。

同業他社でなぜ集まったのかということにつきましては、七、八年前に、各社経営トップ層同士が今のままのような味の素一味の素物流、カゴメカゴメ物流サービスという親子関係の縦型の物流でよいのかというところに課題を感じたことがきっかけです。これまではこのやり方で発展をしてきたが、これからはそうはいかないと考えました。

そして、さらにトラックがとれないとか、人が集まらないという物流危機が深刻化する中で、どうしたらいいのかということを考えるような形が、経営トップの中で少しずつ醸成されていたというのがあります。一つの大きなきっかけになったのは、2013年12月に実際にトラックがとれなくなったという事実があります。それから3カ月後の2014年3月に消費増税の前の前買えの需要で、またトラックがとれなくなったということがあって、この2つが検討の加速化を促して、2014年の春からメーカー6社によるF LINEという、このプロジェクトの母体となるようなものが起こってきました。私は、実は2014年7月から物流企画部長をやっていますので、もうほんとうにこの初期の段階からずっと5年間かかわってきているところであります。

先ほど申し上げましたとおり、最初の頃はいわゆる総論賛成・各論反対をまさに絵にかいたような状態でしたが、意見が対立した時、紛糾した時に立ち返って考える理念だとかスローガンだとか、先ほど申し上げた「競争は商品で、物流は共同で」というようなものを社長や経営トップ層にご理解いただいたりしながら何とかここまで来たというのが一つあります。

この6社以外の加入についてはオープンです。さきほど申し上げましたとおりダブル、トリプルのスタンダードをつくるつもりは毛頭ございませんので、皆さんと一緒にやっていきたいと思います。例えば今考えているのは、それこそ外国人労働者の倉庫の方がいらっしやってもわかりやすいような、いわゆる外箱、段ボールの表示を統一していこうとか、そういうようなことも今一生懸命やっているところであります。そういうことを一生懸命加工食品の中で連携してやっていくということが1つあります。

それから、異業種はまさにこれから実はライオンが多分話される一番のポイントだと思いますが、これはあります。ほんとうに一部では少し検討したり、そのほかの方ともやらせていただいておりますが、実はこれは大事なのはトラックドライバー云々の話もそうですが、ドラッグストアさんが日用雑貨品と食品を両方扱うようになりましたので、それへ持っていくのに一緒のところから持っていくのは当然のこと、効率的なことだと思っておりますので、そういうことは検討しております。

そういう意味では、横連携が今まで同業他社の水平連携が一步踏み出して、異業種との連携ということまで今踏み出していると考えていただいて結構だと思います。それにサプライチェーン全体の小売と卸と私どもが入った縦型の垂直連携があつて、そこに斜めに業界団体とか行政当局だとか、ほんとうに国交省、それから経産省とか農林水産省にはほんとうにお世話になっているのですが、そういう支援をいただきながら、あるべき物流の改革をとにかく今実行していこうというような、そんなことを考えているところでございま

す。

以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかにも多分ご意見、ご質問等あるかと思いますが、少し時間が押しておりますので、ここまでとさせていただきます。大変必要なお話でたくさんの中で質問が出たのですが、次の議題に移らせていただきたいと思います。

それでは、ライオン株式会社の河野様、ご講演をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【ライオン株式会社（河野様）】

ライオン株式会社の河野でございます。

今回、弊社目線での内航海運についてというところで、簡単ではございますが、お話をさせていただきますと思います。

今回お話しさせていただく内容につきましては、最初に当社の概要について簡単に触れさせていただきます。その後内航海運を含む国内輸送の現状についてお話をさせていただいた後に、当社として内航海運に対する考え方や取り組みについてお話をさせていただきます。

最初に、当社の概要について簡単にお話しさせていただきます。ここに記載しておりますように、当社事業としましては、大きく3つのセグメントがあります。一般用消費財、それから産業用品。これは業務用の洗浄剤ですとか化学品に該当します。それから海外、特にアジア地域ですが、アジア地域での一般消費財の製造販売をしております。全体の規模としましては、IFRSベースでの売上高が今約3,500億円というレベルのところでございます。

特に今回国内の輸送に関する部分については、特に一般用消費財の事業が関連いたします。こちらにつきましては、歯磨き、歯ブラシのオーラルケア、ハンドソープ等のビューティケア、それから衣料用洗剤、柔軟剤等のファブリックケア。あとは台所用洗剤のリビングケア。特徴としましては、鎮痛解熱剤や点眼剤等の薬品事業。その他、今回の対象とは外れますが、健康食品の通販事業に取り組んでございます。

こちらが当社の主な生産物流の拠点になります。生産拠点につきましては、自社工場として4カ所、それから関係会社の製造拠点として4カ所。それに対して、物流拠点としては、まず工場に併設した中央倉庫が5カ所。それから流通センターが全部で11カ所ございますが、あとその流通センターの2カ所には、特に関東と大阪になりますが、外部の委託先からの納品を一時保管する東西の保管倉庫というのがございます。こちら、11カ所の流通センターからお得意様の拠点のほうにお納めをしているというようなところがございます。

当社の物流フローについて、簡単に触れさせていただきます。左側の原材料の調達から、自社工場、関連会社及び外部の委託工場。ここから当社の工場に隣接する中央倉庫もしくは東西の保管倉庫に物が入ります。そこに入ったものから、全国11カ所にある流通センターに基本的には物を納めているというところがございます。

この後お話をさせていただきます国内物流の状況につきましては、この工場及び保管倉庫から各地区の流通センターへの輸送というところが該当することになります。あとは一部卸店のほうに、工場からある程度荷がまとまるものについては直送させていただいたり、流通センターからは当然卸店の拠点に持っていくわけですが、これも大型の販売店については、そちらの物流センターに直接物を納めたりというところがございます。

こちらは、弊社の中央倉庫、工場に隣接する中央倉庫から、弊社内の流通センターに持っていく国内輸送の状況でございます。したがって、卸店へお納めするような配送はここには入ってございません。輸送のモードとしましては、こちらに書かせていただきましたように、全体としてやはりトラック輸送が80%強を占めてございます。それから鉄

道輸送が11%ということで、海上輸送については現状8%というところがございます。

弊社の国内輸送に対する考え方でございます。先ほど味の素のお話にもありましたように、基本的には500キロのところを考えております。主に500キロ超の長距離輸送で、5トンコンテナで運ぶようなものについては鉄道。同じく500キロ超の長距離輸送で、20トンの大型モードで輸送するものについては海上トレーラー等を使わせていただいております。トラック輸送につきましては、それ以外の近距離が中心というところになります。

リードタイムに対する考え方です。加工食品業界とは若干異なり、日雜に関しましては国内の自社物流に関する部分ということもあり、基本的にはモードごと必要な日数で柔軟に対応できるかなと思ってございます。

それから、内航海運の利用についてというところで、メリット・デメリットですが、あまりまとまっていないのですが、まず1つは環境の視点がございます。トラックよりはCO₂の排出量が少ないというところですが、鉄道に比べてしまうと劣るということですので、環境指標への取り組みという観点からしますと、鉄道とのバランスをとりながら、というところが実態でございます。あとは若干デメリット的になりますが、ある程度やはり物量がまとまらないと活用しづらいというところ。それから、ある程度ルートも限定的というところがあるかと思っております。

こちらに書いてはいませんが、先ほどもお話が出ましたように、良い点というところでは、鉄道については我々も利用していて、やはり遅延が比較的多いです。そういう意味でいうと、海運のほうがある程度日数が読めるというところがあるのかなというところ。それから、鉄道のコンテナ輸送についても、首都圏とか大阪地区から運んでいった先の地方のコンテナのターミナルから弊社のセンターに持っていく、そのコンテナドレージも結構滞るような状況というところがあります。そういった観点からすると、海上輸送のメリットはあるのかなと思ってございます。

今後の取り組みについてでございます。現在の取り組みにつきましては、鉄道コンテナの輸送能力については、やはり限界があるのかなというふうには見ております。したがって、なるべく輸送モードを大型化することによって、これからもより海上輸送のほうについては活用を強化していきたいと思っております。この考え方としましては、特に繁忙期の利用とかということではなくて、安定的なルートとして活用していきたいという考えを持ってございます。

今後の見通しとしては、やはり働き方改革等々お話も出ましたが、長距離トラック輸送から海上の輸送ということで、特にドライバーの長時間拘束の解消につながるとか、あとはこれも味の素のほうでもお話しされておりましたように、複数ルートを確保して、BCPの観点でやはり自然災害等があった場合についてもルートを確保できるようにという視点からも強化していきたいというところがございます。

最後に課題と書かせていただきましたが、この辺はどちらかという荷主としての要望と捉えていただければと思います。これも先ほどお話が出ておりましたように、やはり荷主側からしますと、特に内航海運の全体像が見えにくいというところがあります。我々としても、取りたいルートでなかなか取れないというところがあるのですが、個々の事業者とお話をさせていただくと、実際にはいろいろなルートがあるといったお話もあり、それが荷主側のほうでもっとオープンに見られるような状況があれば良いのかなと思っております。

これも先ほどもお話が出ておりましたように、現状500キロ超の長距離を対象としていますが、今後は、500キロ前後もしくは500キロ未満だったとしても海上輸送が使えるようなルートがもしあれば使っていきたいと思っております。特に関東—関西であるとか、場合にはよっては関東から中京とかいうようなところも、ルートとしては考えていきたいと思っております。

物流品質の安定化というところでは、新規ルートやキャリアによる物流品質の差といった点については、まだ利用の範囲が狭いということもあるので、今後確認していく必要があると思っております。

要望としては、これも先ほど出ていましたように、そんなに頻度は多くないと思いますが、港湾ストライキ等があまり起きないようにということがあります。また、現状今使っているルートに関しましては、特に本州から沖縄のほうのルートが非常に混雑して逼迫しているということもありますので、こういったルートをもっと太くしていただきたいということもあります。

簡単ではございますが、弊社の視点から見させていただいた内航海運についてというところでお話をさせていただきました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご講演につきまして、ご質問あるいはご意見ありますでしょうか。もしありましたら、挙手をお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

それでは、首藤委員、お願いします。

【首藤臨時委員】

大変興味深いお話をありがとうございました。

先ほどの味の素のお話と比べると、トラック輸送がもう今後継続できないのではないかという危機感を、先ほどのお話だとすごく抱かれて、モーダルシフトを進めていくというような流れがあったと思いますが、まず1つ目の質問としては、ライオンにおいては8割トラックで運んでいるわけですが、その点についてはあまり強い懸念を抱かれていない。もしかしたら荷待ちや附帯業務のようなものの負担が比較的軽くて、トラック会社から選ばれる会社に既になっているというようなことなのかもしれませんが、そういった同じ荷主と言っても、随分温度差があるのかなというところが1つ聞きたいところです。

もう一つは、トラック業界の国交省中心となって今日やっている荷主勧告の強化ですとか、荷主の意識変化を促すとか。もうトラックドライバーの長時間労働は荷主が全部悪いぐらいの、荷主への攻撃がすごく強くなっているような気がするのですが、ああいったものというのは、実際荷主さんにとってどこまで影響力があるものなのでしょうか。実際ああいうことが起きているから、やっぱり荷待ちを減らさないとねとか、やはりちょっと物流を変えていかないといけないなというような変化につながっているのかどうかということをお聞かせいただければと思います。

【ライオン株式会社（河野様）】

まず、現状トラックを8割使っていて、これは我々社内の工場中央倉庫から流通センターまでのところのお話ですが、その先も当然卸店への配送はほぼトラックという状況でございます。現状どうなのかというと、幸いにして、もう取れないというようなことが頻発している状況には現在のところではないかと思います。ただ、後で触れますが、当然いろいろな課題があるということは認識しておりますし、その辺のところは各事業者様ともいろいろやりとりはさせていただいています。

味の素との比較という部分で言うと、これはちょっとわかりませんが、1つはロット管理の問題が加工食品のほうで厳しいことが影響していると思います。そういう意味でいうと時間的な問題だとかリードタイムについての取り組みは当然日雑業界でもありますが、より加食業界のほうで深刻ではないかと思えます。

あとは、届け先。多分、加工食品業界は卸店が非常に多数あると思しますので、届け先の拠点数が非常に多いと思います。日雑については、比較的大手の卸店がまとまってきたので、過去に比べると届け先数の拠点数については減ってきているのかなと。そういうような環境の違いがあるかなと思えます。

とは言え、当然日雑業界でも荷待ちの状況というのはあります。これは、卸店にお届けしたときに荷物をおろすということだけでなく、恥ずかしながら、例えば自社工場から物を出すときとか、我々が直接委託している流通センターに物をおろしたりするとき、ここでも実際には荷待ちが発生しています。

この辺についても、やはり我々としては事業者さんとお話をさせていただいて、どうや

ってその待ち時間を減らすかというようなこともやらせていただきますし、特にお届けする配送に関しましては、大手の卸店とは、検品をより簡素化して、トラックドライバーが物をおろして返すまでの時間を短くするような検討もしております。また、これは加食業界でもやられていると思いますが、バース予約システムを日雑の大手卸店も導入をしようとしているところであり、そこに我々もテスト等で協力はさせていただくようなことは、やらせていただいています。そういう意味では、我々も危機感を持ってやらせていただいているという状況かと思えます。

【河野部会長】

ほかにいかがでございましょうか。何かご質問がありますでしょうか。

それでは、二村委員、お願いします。

【二村委員】

輸送手段の選択について教えていただきたいのですが、今モーダルシフトということをお考えますと、選択肢として鉄道か海運かということになると思います。先ほどの何枚目かのシートで、国内輸送に関する考え方の中に、少量輸送の場合には鉄道輸送であるというお話がありました。この少量輸送というのは、商品別に少量輸送というものが決まってくるのか、ルート別に決まってくるのかというのが、すいません、1点目の質問です。

後半のほうで、鉄道の貨物輸送には限界がありますというお話もありました。モーダルシフトのことを考えれば、やはり海運にということになってくると思いますが、そうなった場合にロットを大きくしていかなければいけないということになると思います。ロットを大きくする、もしくは小さくても海運側が引き受けを可能にするか。その2つしかないと思うのですが、御社としては、ロットを大きくするような工夫というのは、方策はおありですか。この辺を教えてください。

【ライオン株式会社（河野様）】

2つあります。弊社の場合、先ほど扱っている商品のお話をさせていただきましたが、どちらかという衣料用洗剤ですとか柔軟剤はかなり物量が多くなりますので、そういったものについてはそこそこの大型のモードで運ぶというのが比較容易です。それに対し、歯磨きや歯ブラシといったものは、もうそもそも実際の1つ1つのものが小さいので、ものがまとまるという部分がなかなか厳しいということがあります。

なので、どちらかという衣料用洗剤ですとか柔軟剤みたいなものについては比較的トレーラーでまとまるし、そうじゃない歯磨きのようなものについては、鉄道の5トンコンテナといったようなところになりやすいという部分はあります。

もう一つは、やはり物量としてどうしても遠隔地のセンターに持っていく量に関わってきますので、そういう意味でいうと、やはり遠くに持っていくものについては、その物量自体が少ないということがあって、比較的小さいものを使うというところがあるかと思えます。

JR貨物の話ですと、取りにくいとか限界みたいなお話をさせていただいたのは、特に地方部、例えば北海道や九州や四国、こういったところについては、非常にもうキャパが限られてしまっているのかなと。JR貨物も、あまりそういったところは拡張するようなお考えはないようには認識しているので、そういう意味では限界かなというところで申し上げました。

あと何でしたか。すいません。

【二村委員】

そのときに、海運にシフトするためには、ロットを大きくするか、小さくて引き受けられるかで、ロットを大きくするような手法についてということですね。

【ライオン株式会社（河野様）】

ロットを大きくするというところについては、一つの工夫としては、荷合わせをすと言いますか、1つの品種ではあまりまとまらないようなものについては、ある程度複数の品種をまとめて持っていけるようにするというようなところが一つの取り組みかと思いま

す。

それでもという部分はありますので、そういう意味でいうと、まだ実際にはやっていないのですが、先ほど味の素がおっしゃったように、例えば同業他社ですとか異業種といったところと混載でというようなところもあるかと思えます。

今たまたま共同でやらせていただいている部分については、実は行き帰りで使うということで、運んでいる状況においては、弊社のものだけであったり他社のものだけであったりというようなところであり、混載は、特に長距離のコンテナ輸送ではまだ弊社は取り組んでいませんので、そういったところを今後どうやっていくかということが課題かなと思います。

【河野部会長】

ありがとうございました。

実は、本日はフリーな意見交換も予定しておりましたが、お三方のご講演が大変充実した内容で、質疑応答も活発であったため、あと15分程度しか残りの時間がございません。できましたら、お三方のご講演に関するご質問あるいは意見交換という形に変えさせていただき、それ以外の議論については次回以降にさせていただきたいと存じます。もし、ほかに何かございましたら、いかがでございましょうか。

【ライオン株式会社（河野様）】

すいません。ちょっとお答えが十分でなかったみたいなのところがあって、先ほど荷主勧告の影響があるかというようなご質問がありました。

直接、荷主勧告があるから、ないからというようなことについての意識の問題としては、特段それがあるからということよりも、現場の事業者とのやりとりの中で、やはり運べなくなるといった危機感からそういった取り組みをさせていただくということであり、荷主に対してそれが荷主の責任になるからというようなことが、大きな動機にはなっていないかなと思います。

当然そういったようなところは道義的な問題としてあるとは思いますが、どちらというともうちょっと切実に、やはり事業者に運んでいただけなくなるというようなところが、我々としては強いのかなというふうには思っております。

【篠原委員】

いいですか。

内航海運についての課題というところで、1番目は、味の素の堀尾さんのところも全部共通するんだろうと思います。そういう異業種、いわゆる荷主全体でこういうものについて交渉するというか、可視化を求めるといような何か動きはないのかどうか。業界ごとにそれぞれでは、なかなか解決しないのではないのかというのが1つと、それから沖縄ルートですね。これは荷物が多いにもかかわらず積載する船が少ないということですが、トン数が少ないということですか、隻数が少ないということですか。どういう理由でしょうか。

【ライオン株式会社（河野様）】

業界の取り組みという部分においては、その必要性はあるのかなと思っております。ただ、恥ずかしながら、加食業界は業界でまとめていろいろな活動をされているという印象がありますが、日雑については、個々にお話をさせていく場においてはそういった共通の課題認識はあるのですが、残念ながら今のところ業界として何かまとまった団体でというようなところがまだできていませんので、まだその手前の段階かなというのが今の状況です。

それから、沖縄に関しましては、これはちょっと我々のところの情報不足ということもあるのかもしれませんが、我々として実際に感じているところとしては、1つは沖縄での建設ラッシュにより、建設資材等の物量が増えて、それで従来我々が利用させていただいているようなルートが比較的取りづらくなっているというような感覚を持っています。

ただ、これももう全部見回したときにほんとうに船がないのかというと、正直そこまで情報は十分とれていないのかなというところがございます。なので、ほんとうにそのルートが細いかどうかということころまでは、まだ正確には認識してございません。

【河野部会長】

ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。

【大橋臨時委員】

いいですか。

【河野部会長】

それでは、大橋委員、お願いします。

【大橋臨時委員】

所感も含めてですが、内航海運の強みもあわせてご指摘いただいていたのかなと思います。環境適合性や定時性、また物流品質もトラックと比較して良いというご指摘もあったのかなと思っています。

他方で、ご指摘をまとめると、標準化ができてないというか、情報開示も含めてですが、課題があるのかなと。その上で堀尾さんに質問ですが、堀尾様からいただいたF-LINEのお話は、大変興味深いなと思って伺いましたが、他方で共同輸送を内航でできないかというご示唆をされたと思ったのですが、若干文脈が違うかなと思うところは、御業界の場合は、商品で競争して物流で共同するということだと思えます。内航の場合は、実は商品が物流なので、競争するところというのはまさに物流ですよね、内航海運というのは。そうすると、内航ではどちらかという企業の合併とか提携をする方向性をご示唆頂いたというふうな感じの捉え方で受けたのですが、業界全体のそうした業務提携がどういう形でできるのだろうかというのが、ちょっとお話を伺って感じたところですが、何かもしご知見などあれば、教えていただければなど。

【味の素株式会社（堀尾様）】

加工食品業界での共同という意味合いでよろしいのでしょうか。別に私どもは輸送モードを担っていらっしゃる方に共同にしろとは言っていないので。

【大橋臨時委員】

失礼いたしました。

【味の素株式会社（堀尾様）】

私どもが共同でやりましようと言っている、加工食品メーカー同士の荷主が共同で物流を考えようと言っているだけです。

【大橋臨時委員】

まさにF-LINEはそういうふうにされて、すばらしい取り組みだと思っていたのですが、内航についても共同輸送のご提案をされたのかなという受けとめだったのですが。

【味の素株式会社（堀尾様）】

いえいえ、それはもう私どもが何とか工夫をしながら一緒に持っていくことができれば、トラック台数も減らすことができるし、環境負荷も減らすことができるし、輸送モードも多様化できるし。例えばF-LINEプロジェクトの6社の中で、昨年7月の大雨で九州へ持っていくことがきゅうきゅうとした会社もあれば、我々のように内航海運を単独で使っていたので運ぶことができた。これは、行った先で配送6社でやっているのであれば、持っていくことも何とか工夫して、複数モードを6社で共同で使おうよと。そういう意味合いで申し上げただけでございます。

【大橋臨時委員】

失礼いたしました。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

笹岡委員、お願いします。

【笹岡臨時委員】

まず堀尾様に質問ですが、先ほどF-LINEの話があったのですが、御社ではトラックは持たれていないという理解でよろしいでしょうか。

【味の素株式会社（堀尾様）】

私どもの味の素物流がF-LINE株式会社になりまして、F-LINE株式会社は今600台弱持っています。ただ、自社率でいくと、トータルで運んでいる割合でいくと20数%。あとはもうほんとうにエリア、エリアの会社さんをお願いをしている、80%弱はお願いをしているという、そういうネットワークで今全国に配送しています。

【笹岡臨時委員】

すいません。トラックを持っていらっしゃるのだとすると事業許可のことが気になりました。特定でとってらっしゃるのか、特別積合せでとってらっしゃるのかというのをちょっとお聞きしてもいいですか。もしわからなければ後でも結構です。

【味の素株式会社（堀尾様）】

なかなか難しいですね。

【笹岡臨時委員】

どういう商売の仕方をされているのかなというのがちょっと気になったのです。

【味の素株式会社（堀尾様）】

すいません。ちょっと調べに行きます。

【笹岡臨時委員】

わかりました。あと河野さんにもいいですか。

輸送品質の点ですが、先ほど味の素様は、鉄道よりも内航のほうが輸送品質が良いということをおっしゃっていました。たしかに、鉄道は線路の継ぎ目があるので、そこで揺れが発生するということがあるのですが、ライオン様も同じような印象を持っていらっしゃいますか。

【ライオン株式会社（河野様）】

そういう意味でいうと、あまり揺れでその荷物に何かダメージがという部分において、そんなに大きな差があるという認識は正直持っていません。ただ、先ほど言ったように時間とかという部分で言うと、思いのほか鉄道は遅延が多いです。そういう意味でいうと、最初からわかっているリードタイムであるならば、正確に運んでいただける海運のほうに分があるかなという印象は持っています。

【笹岡臨時委員】

ありがとうございます。

【味の素株式会社（堀尾様）】

実例ですが、すいません。北海道へ持っていくのは、明らかに鉄道のほうが外箱のいわゆるすり切れみたいなものは多いです。青函トンネルをくぐると湿気を吸った段ボールが、本線ではないので、山をくりぬかないで結構ぐるぐる回るので、私も実は乗ったことがあるのですが、相当揺れます。そうすると段ボールがすれていく。

内航海運、船のほうは全然ゆったりとしているので、全くそれがないので、お客様のクレームは明らかに少ないです。

【河野部会長】

ありがとうございました。

ほかにもたくさんご質問があることと存じます。本日は、大変勉強になるご講演をいただきまして、誠にありがとうございました。時間がもう既に過ぎておりますので、本日は残念ながらこのあたりで議論を閉じさせていただきたいと思っております。本日はいただきましたいろいろなご意見を踏まえまして、今後さらに検討させていただきたいと思っておりますので、誠にありがとうございました。

それでは、事務局のほうにお返しいたします。

【事務局（渡部）】

河野部会長、誠にありがとうございました。また、味の素の堀尾様、ライオンの河野様におかれまして、本日はお忙しい中、本部会にご出席いただきまして、まことにありがとうございました。

本日の議事録につきましては、冒頭で申し上げたとおり国土交通省のホームページに掲載いたします。議事録案ができ次第、皆様にご確認をしていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次回の開催につきましては、既にご案内のとおり10月11日金曜日13時より開催させていただきたいと思っております。会場につきましては、追ってまたご連絡させていただきます。

事務局からは以上でございます。

【河野部会長】

ありがとうございました。それでは、以上をもちまして本日の基本政策部会を終了させていただきます。皆様、本日はさまざまなご意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

— 了 —