

## 【参考】これまでに頂いたご意見

### (1) 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解 関係

#### <委員>

- ・消費者も物流エコシステムの参画者として意識する必要がある。
- ・グローバル企業はESG評価に敏感だと思ふ。ビジネスの環境変化も利用すべき。
- ・ホワイト物流について、例えば宣言企業に対する評価付けなどができないか。
- ・物流危機の解決に向けて、問題意識のない消費者に対して、配達の遅れ、送料の上昇、商品が運べなくなるなどの生活へ影響が発生するというとき、「送料の上昇」をリスクとして消費者に伝えることが、持続可能な物流の実現寄与するのかという点は考える必要がある。
- ・物流に対しては、対価が必要であるにも関わらず送料無料という見方がなされている。送料は間違いなく発生しており、適正な価格を誰がどのように負担するのかといった議論が、持続可能な物流の実現に向けて非常に重要である。
- ・大部分の消費者にとって、物流は目に見えない活動なので、日々の生活が物流業界で働く人々によって成立していることが認識されていない。

## 【参考】これまでに頂いたご意見

### (2) 物流プロセスの課題（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力の重要性） 関係

#### <委員>

- ・ガイドラインがこれだけあるにも関わらず物流の問題が解決しないというのは、ガイドラインを守ったらメリットがある、守らなければデメリットを被るという点がはっきりしない点に問題があると思う。
- ・荷役削減や荷待時間削減はガイドライン程度のものしかないことからすると、この部分でもう少し強い強制力が必要なのではないか。
- ・発荷主についてはある程度ルール化されてきているが、着荷主についてはまだまだ不十分だと認識している。
- ・法律やガイドラインについて整理していただき、これまでに様々な対策がとられてきたことは理解した。強制力の有無などにより効力が出ている施策と出していない施策があるのだろう。自覚がない着荷主等を動かすためには対策が必要だと思う。
- ・多重下請構造についても、何らかの手を打たなければならないと思う。
- ・効率化が運賃上昇につながるのかは重要。その意味で、多重下請構造の是正に対してガイドラインがないという点はなんらかの検討をすべき。
- ・ガイドライン等の内容について、インセンティブ等を打ち出して有効に機能するようにすべき。
- ・規制的措置も必要。インセンティブとの両輪で考えるべき。
- ・トラック事業者の経営改善・経営改革を進めるべき。

#### <ヒアリング対象事業者>

- ・リードタイムの延長によって、モーダルシフトや余裕を持った納品が可能になり、ドライバーの負担軽減につながるため、荷主企業の理解が必要。
- ・自主荷役等の付帯作業により、トラックドライバーの負担や輸送の非効率が生まれているため、商慣習の見直しが必要。

## 【参考】これまでに頂いたご意見

### (3) 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進 関係

#### <委員>

- ・現実的な施策は、一人当たりの輸送時間及び輸送量を増加させるもの。待機時間の削減や荷役の削減、モーダルシフトの促進が打ち手として考えられる。
- ・デジタルマッチング等物流DXを進めていくべき。
- ・積載効率の向上を図るべき。
- ・在庫の削減によって輸送に負担がかかってきたが、今後はロットの大きさや混載、リードタイムの問題を含めて議論する必要。国の政策として、輸送を助けるような拠点ネットワークを作っていくべき。
- ・ほとんどの物流事業者は、顧客別・輸送単位別の収益性やコスト構造を可視化していない。それらを把握した上で価格交渉ができればよいし、ダイナミックプライシングにつながれば平準化も進むのではないか。

#### <ヒアリング対象事業者>

- ・パレットの使用及び管理に関して、発荷主・着荷主の協力が必要。