

持続可能な物流に関する検討会（第3回）

議事要旨

日時：令和4年11月11日（金）9時30分～12時00分

場所：経済産業省本館 第1特別会議室及びオンライン会議の併用形式

出席委員：

大島委員、小野塚委員、北川委員、河野委員、首藤委員、高岡委員、根本委員、北條委員、二村委員、矢野委員

（欠席：高岡委員）

オブザーバー（オンライン参加）：

[行政]

公正取引委員会経済取引局取引部企業取引課、厚生労働省労働基準局労働条件政策課、資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部省エネルギー課、国土交通省道路局企画課道路経済調査室、国土交通省鉄道局総務課貨物鉄道政策室、国土交通省海事局内航課、国土交通省港湾局計画課企画室

[業界団体]

石油化学工業協会、石油連盟、一般社団法人全国スーパーマーケット協会、一般社団法人全国清涼飲料連合会、全国農業協同組合連合会、公益社団法人全日本トラック協会、公益社団法人鉄道貨物協会、一般社団法人日本化学工業協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人日本経済団体連合会、日本小売業協会、一般社団法人日本自動車工業会、日本商工会議所、一般社団法人日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会、一般社団法人日本倉庫協会、日本チェーンストア協会、公益社団法人日本通信販売協会、一般社団法人日本鉄鋼連盟、一般社団法人日本電機工業会、日本内航海運組合総連合会、一般社団法人日本物流団体連合会、一般社団法人日本マテリアルフロー研究センター、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会

（欠席：全日本交通運輸産業労働組合協議会）

1. 開会

2. 議事

（1）「物流の2024年問題」の影響について（NX総合研究所）

（2）事業者へのヒアリング（関係事業者）

（3）行政における取組状況・論点整理等（事務局）

3. 意見交換

4. 閉会

議事概要：

- 株式会社NX総合研究所より、資料1に基づき、「物流の2024年問題」の影響について説明。
- 全国農業協同組合連合会、ユニリーバ・ジャパン株式会社、日本通運株式会社、トランコム株式会社より、資料2-1、2-2、2-3、2-4に基づき、それぞれの現状や物流効率化に向けた取組状況について説明。
- 事務局より、資料3及び4に基づき、物流を取り巻く現状と取組状況及び中間取りまとめに向けた論点整理について説明。
- 説明を踏まえて、まず資料1・2に対する委員から事業者への質疑応答を実施。その後、資料3・4の内容に基づき、委員による討議を実施。

意見交換内容：

●河野委員

- ・この会議のミッションについて、タイトルは「持続可能な物流」となっているが、「持続可能な物流」で実現したい状況は「物流の効率化」を考えるだけでは足りないのではないかと。効率化に関する議論を進めると、財源と投資の議論になってしまうのではないかと。
- ・物流危機の解決に向けて、物流危機への課題意識がない消費者に対して、配達遅れ、送料の上昇、商品が運べなくなるなどの生活への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にとって良いのかについて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かか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。
- ・対価の分配を議論しない限り、改善等によるドライバーへの負担は増える一方ではないかと。消費者も物流エコシステムの参画者として意識し、議論していきたい。
- ・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外圧が必要だと思ふ。
- ・グローバル企業は ESG 評価にとっても敏感だと思ふ。非財務情報をどうするかは至上命題だが、国内ではカーボンプライシング実現に向けた具体的な仕組みについて議論している。公正取引委員会では、下請法や独占禁止法の解釈を広げることで、グリーン社会実現という目的の下、事業者間で連携しやすくするといった取組が進んでいる。こういった外部環境の変化を利用することも重要だろう。
- ・運送業界が一枚岩になって対応していく必要があり、総論賛成各論反対では持続可能な物流は実現しないということを認識していく必要がある。

●北川委員

- ・「持続可能」を目指すにあたり「効率化」は大事で、それがないと破綻してしまう。
- ・その上に「プライシング」の問題がある。日本企業はこれまで 30 年のデフレの中で、原料コストが上がったからといって、プライシングを上げることをなかなかできず、逆に、決まったプライシングの中で粗利を確保するために、いかに原価を下げるかばかり考えている。そうではなく、国をあげてある程度インフレに向かえるのであれば、その動きの中で物流費を含めてプライシングを上げていくという動きができるのではないかと。
- ・それ以外に、日本においては「効率化」もやらなければならない。今回の事務局の説明の中で課題のレイヤーを整理して頂いているが、企業マインドの中での物流の位置づけというレイヤー、商流や利害関係者とのビジネスプロセスの改革といったレイヤー、それに基づきダンボールやパレットの標準化等を行うというレイヤー、さらにそれができることにより自動化のアルゴリズムを進めていくようなレイヤーの大きな四つくらいレイヤーを考えていると思ふ。
- ・こうした中で、業界を変えていくという意味では、第三者の観点で国が入ってくることが重要である。その際、物流のデマンド集約や、需給調整領域をどう考えていくかが重要である。例えば、全農においては集約モデルについては既に実践しているが、商流や利害関係の改革やデジタルの意識をより上げていく必要性があるなど、業界によってかなり対応が変わってくる。
- ・そこにプライシングの観点を加えていくと、様々な改革を行うことができるのではないかと。

●北條委員

- ・続いて事務局からの中間取りまとめに向けた論点整理の説明について、資料 4 の 7 ページに独占禁止法が出てきているが、独占禁止法は共同物流を進めるにあたり足かせになる場合があるので、ぜひ手当てしていかなければ

ればならないと思っている。

- ・多重下請け構造の件についても何らか手を打たなければならないと思う。前回の検討会において、荷主の物流コストが上がってからドライバー給与が上昇するまで2年の時間差があったと申し上げた。一方で、トラック運送事業者は小規模の事業者ほど売上に対する利益率が低く、しかも年々差が開いている。ということは、荷主が物流コスト上昇を負担したことで支払った運賃・料金は、大きい物流事業者には届くが、小さい事業者には届いていないのではないかと思う。
- ・河野委員のコメントに関連し、トラックドライバーの時間当たり収入を仮に全産業並みにすると、荷主の売上高物流コスト比率は7%程度になると予測される。昨年度が5.70%なので、かなり大きな上昇である。

●根本座長

- ・河野委員が問題提起された「持続可能」と「効率化」の問題だが、「効率化」といったときに、価格が安いというだけでなく、最適な価格設定という意味も含んでいると思う。価格が安すぎればリソースの無駄遣いを招くため、適正な価格がつくことで、資源の最大の価値を産み出す意味での効率化という意味合いと考える。
- ・問題提起として、ガイドラインはこんなに出ている一方で、多重下請け構造の問題など、手付かずで残っているややこしい問題もまだあるが、関連してどなたかご意見はないか。

●矢野委員

- ・改めて、ガイドラインは多く出揃っているなどと思った。全てもっともな内容で、どうやって有効に動かしていくかという段階である。例えば、ホワイト物流なども、賛同企業数は増えているが、きちんと動かしている企業はまだあまりないと思う。どのようにインセンティブを与え、誘導していくかという点についても、次の政策が必要だと思う。
- ・同時に、法律で縛りを作っていくことも必要である。社会経済的な問題、省エネの問題、労働環境など、必ず守らなければいけないことへの縛りをもっと厳しくして、着荷主も含めて認識して守らないといけない。法規制とインセンティブと両方を考えて、ガイドラインやアクションプランをうまく機能させていくという議論が重要であると思う。

●小野塚委員

- ・先ほど北條委員より、単純にドライバーの賃金水準を上げれば企業の売上高物流コスト比率が7%になるという話があった。それはすなわち、グローバルな目で見れば日本企業の競争力を低下させることに他ならない。そのため、賃金水準を世の中並みに上げると同時に物流の生産性も上げることによって、企業の売上高物流コスト比率を維持する、あわよくば下げられるような状況に持っていく事が、まさにサステナブルと効率の組み合わせだと理解している。その実現のためには、例えば、多重下請け構造の解消により中間マージンがなくなることによって結果的にそういう状況になることであったり、積載率を上げたりすることなどが必要である。
- ・NX 総研の分析についてだが、直近の影響予測値「14.2%」については、荷待ち時間が仮にゼロになり、荷役時間も効率化されれば解消可能との計算結果であると理解した。極論を言えば、2024年問題だけならば荷待ちの解消と荷役時間の効率化だけ取り組めば何とかできるのではないかと思う。
- ・一方で、サステナブルな物流を考えると、本当のターゲットは2030年の「34.1%」の制約。どうやって計算するかは一旦置いておいて、例えば、鉄道や船へのモーダルシフトをやったり、中継輸送をやったり、積載率を上げたりすることで、それぞれをどの程度行えば、34%のうちどれくらい状況が改善するのか。
- ・今、全てのトラックをフェリーやRORO船に移行するのは到底無理だが、今のキャパシティでどれだけ移行できるのか。中継輸送についても、今あるターミナルをフルに使って中継輸送を増やしたら34%のうちのどれくらいを解消できるのか。積載率についても、片荷がある以上絶対に100%にはならないが、どれくらい

上げることができるのか。そういった思いつく打ち手の効果を検証して、それでも制約が解消できないのであれば、例えば外国人労働者を入れないと無理かもしれないとか、フェリーの数を増やさなければいけないという話になるだろう。どうやったら34%の制約を解消できるかという数字がある程度目安で出せると、どんな投資が必要なのか、どんな規制が必要なのかが見えてくる。

- ・今の話に付随して、本日事務局から示して頂いたガイドラインと打ち手のマトリックスには、先ほどの数字とこの施策が紐づくと思う。そうすると、一番効果の大きいような施策はこれだから、法律で義務付けてでも全員やらせるべきという話になるかもしれないし、様々出ている施策でも、実は効果が小さかったので優先度を劣後させるなど。こういう試算をすることで、取るべき施策の優先度が明確になり、どこを重点的にやるのか、何を規制すべきなのか、メリハリのある取組につながるのではないかと思う。

●根本座長

- ・数字を弾けるところは弾いて、今のキャパシティでどれだけ解決できるのかは分析をしてみても良いかもしれない。

●大島委員

- ・まず、2024年問題の足元では、労働時間の短縮・削減を如何に進めるかが大事だと思う。一方、今回資料でまとめて頂いたとおり、荷役や荷待ちにはガイドライン程度のものでしかないことからすると、この部分でももう少し強い強制力がやはり必要なのではないかと思う。
- ・その先については、これだけ運べなくなる可能性があるということに対して様々な打ち手を打つべきだと思うが、一つ意識しないといけない点は、ドライバーにとってみると、まだ時間外労働の上限は960時間というところ。他産業との労働力を取り合って、きちんと確保しなければいけないということにおいては、他産業並みの労働条件と、他産業並みの賃金を目指すべきだと考える。よって、時間外労働の上限規制は、できるだけ早いタイミングで全産業と同じ720時間にしなければいけない。そこに向けてどういう手を打つかをあわせて考えなければいけないと考える。
- ・「標準的な運賃」は、まさに、全産業並みの賃金を支払うためにはこれだけ必要ですということを言っている。中小事業者が多くを占める運送業界において、標準的な運賃の水準がなければ、実運送としてサービスを提供していくことができないということであり、小野塚委員がおっしゃったように、サプライチェーン全体の仕組みを効率化することで、その単価アップ分をどう吸収していくかということを考えていくことが重要である。

●二村委員

- ・今後、消費者や荷主企業に対して物流の問題意識を醸成したとき、意識を高めた先にどうするのかというと、負担をしていくということだと考えている。
- ・資料4のガイドラインのマトリックスを参照することにより、優先順位を決めてメリハリの利いた形で行い、厳しい対応についても必要な部分についてはやっていくべきだと思っている。

●首藤委員

- ・先ほどの「持続可能性」と「効率化」の話題について、私も効率化は必要だと思っているが、効率化した成果が運送事業者やドライバーに還元されるかがわからない。例えば、一人のドライバーが1台のトラックで運んでいたのが、2台目を無人トラックにして2倍運べるようになったとき、運賃を2倍もらえるかとなると、2倍はもらえず1.2倍とか1.5倍になっているかもしれない。そして、ドライバーの賃金が上がるかというと、上がらないことになるかもしれない。
- ・効率化が運賃上昇につながるのかは重要で、その意味で多重構造の是正に対してガイドラインがないというの

は衝撃を受けた。この問題には切り込まなければならないのではないか。

- ・ 運賃・料金の明確化についても、標準約款などもあるが、中身が重要だと思っている。運賃負担のルールについては、発荷主についてはある程度ルール化がされてきているが、着荷主についてはまだまだ不十分だと認識している。着荷主に対しても、荷役など料金が収受でき、コストがかかる形にしなければ変わらないと思う。
- ・ 自身としては料金の後請求ができるようにしたほうが良いと思っている。発生した料金を後から請求できるようにしないと、運送事業者やドライバーにまで落ちていかないと考えている。

●根本座長

- ・ 私もガイドラインがこれだけ作られていたことには驚いた。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アメがもらえる、もしくは守らなければムチで叩かれるといった点がはっきりしないことに問題があると思う。
- ・ 今はガイドラインを正直に守った企業が損をするような仕組みになってしまっている。今回の改善基準告示では罰則規定が設けられたが、その他物流効率化の取組についても同様の仕組みにしていかないと難しいのではないか。
- ・ 2012 年からアメリカでは多重下請けが禁止されている。スペインではトラックドライバーに荷卸しをさせてはいけないというルールが法律化されたという。このような事例も参考にして、この検討会で少しでも実効性ある施策を提案していきたい。