

持続可能な物流の実現に向けた検討会（第8回）

議事要旨

日時：令和5年3月30日（木）9:30～12:00

場所：経済産業省別館 312 省庁共用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、二村委員、北條委員、矢野委員（欠席：二村委員）

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、環境省地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室

[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、一般社団法人全国物流ネットワーク協会、全日本交通運輸産業労働組合協議会、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、一般社団法人日本百貨店協会、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

議題：

1. 開 会
2. 議 事
業界団体等へのヒアリング
3. 意見交換
4. 閉 会

議事概要：

※質疑応答については、質問と回答の対応関係を明確化するため記載順を変更している。

■開会

●経済産業省 中野物流企画室長

- ・「一般社団法人日本百貨店協会」様について、今回よりオブザーバー団体として参加いただいております。
- ・また、直接ヒアリングできる団体数には限りがあるため、オブザーバー団体からの意見書等によるご意見も引き続き受け付け、委員の皆様にも共有させていただきます。

■業界団体等へのヒアリング

➤ 株式会社ヤオコーより、サミット株式会社・株式会社マルエツ・株式会社ヤオコー・株式会社ライフコーポレーションの4社の取組について、資料1-1に基づき説明。

●小野塚委員

・素晴らしい取組だが、取り組んでいない人を後押しするには、あるいは社内で理解をいただく際に、進めやすくするにはどうしたら良いのかご提案いただければ嬉しい。例えば、消費者がいいスーパーだね、と言ってくれば進めやすいのではないか。2024年問題協力スーパーなどのステッカーやメーカーさんに後押ししてもらおうなどが考えられる。

●株式会社ヤオコー

・消費者にアピールしたいが、さりげなく行い、ある時認識してもらう形でもいいのかと思う。一方、環境問題もでてきており、会社の中でもミッションとなっているのだから、広報などを通じて、お客さんも含め社会に対してこのような効果がある、と発信できたらよい。物流業界は、スーパーだけではないので、他の業界とも交流を持って輪を広げながら対応していきたい。

●河野委員

・（説明のあった取組は）消費者サイド、供給される側にとってはどのような効果があるのか。物価の抑制にどの程度効果が出てくるのか。また、物流効率化は、食品ロスや物価の抑制に繋がるのか。現状、賞味期限が切れていても問題ない、と思っている消費者が多い。

●株式会社ヤオコー

・効率が上がれば物価抑制につながると思われるが、現在は、まず効率の悪化を抑えることを目指している段階である。大きく効率が上がれば、物価抑制の効果もあるかもしれない。2019年3月にヤオコーは、1/2ルールに変えている。1/3で出荷していた時と比較すると出荷期限切れが8割削減している。これはロスが発生しないなどの効果を含むものである。

●矢野委員

・リードタイムを長くすることは、ロットを大きくすることに繋がらないか。

●株式会社ヤオコー

・リードタイムを長くするかしないにかかわらず、ロットを大きくすることを考えていかなければいけない。1日1回1個を持ってこい、というのと6個を週1でいいよというのは、全然違う。スーパー側も品出しの回数が減る。センター側はピッキングする回数も減る。注文する側が変わらなければ変わらないので、今後検討していきたい。

●矢野委員

・資料内に「新商品の追加発注をしない取組をする」との記載があるが、どういうことか。新商品が売り切れた場合にも追加発注をしないということを意味するのか。無駄な在庫、生産をしないということも含まれているのか。

●株式会社ヤオコー

・定番で入るものは追加をしている。ただ、初回1回だけの新商品については、確定数で発注する。1000ケース注文したけれども300ケース余ってしまいました、ということもあり得るのでそういった場合も踏まえて定番で入らないものは追加をしない、ということ。

●高岡委員

- ・どの程度の小売まで、このような取組ができるのか。1/2ルールに変えることは、ある程度データ分析ができて、需要予測できていなければ、在庫回転率が悪くなる。出来ている企業であれば、1/2は売りきれぬが、データ分析への投資ができていないとできないと思う。

●株式会社ヤオコー

- ・規模関係なく全部できると思う。規模の小さいスーパーさんは、小売さんの方から出荷をしていると思うので、あまりここは関係ない。小さいところでセンターを持っていないと、1/2と1/3と混在してしまうので、効率が悪い。業界全体で1/2に変わっていかないといけないが、規模は関係なく全部できると思う。

- 全国農業協同組合連合会、一般社団法人全国中央市場青果卸売協会より、資料1-2及び1-3に基づきそれぞれ説明。

(物流コストの販売価格転嫁について)

●北川委員

- ・消費者の視点では、時期により果物や野菜は値段が変わってくる。消費者にとっては、プライスに物流費用が入っているかわからない状況。熊本でとれたものを東京で買う場合、熊本で買う方が安いと思うが、東京で買うとどれだけかかっているかが全く見えていない状況。価格転嫁をうまくやっていくべき。マーケットの構造を見ると、卸売に行ってプライス決めて、小売もプライス決めてやっていっている中で、例えば、コンビニも大手スーパーも地産地消モデルをすすめていきたいと思いますという取組がある。消費者に対して、地産地消のものだと、物流費が安いので、こんなに安くなります、全国から集まっているものは、こんなに高くなっている、と何か表示を出すことができないか。消費者がこんなに物流費が掛かっているのだと認識し、かつ物流費の負担を生産者だけが負担するのではなく循環してあげることで、物流が効率化されていくという構図になっていくと思う。そういった取組は、あまりされていないのか。

●小野塚委員

- ・全農から発表いただいた「販売価格は、需給によって左右されるため生産コストが反映されない」という点について、本当にそうなのか。物流費も反映されないのは意味がわからない。燃料費が上がったからビニールハウスで作る野菜の値段が高くなったとニュースで報道を見るが、これは生産コストが反映されているからであるはず。そう考えれば、2024年には、関東のスーパーで並んでいる野菜の値段は九州のものがより上がるはず。なぜ、上がらないのか。

●全国農業協同組合連合会

- ・野菜という品目はなく、トマト、きゅうり、キャベツが品目に相当。それぞれの生産に関わるコストは、産地の気候や土地によって異なるが、ある程度の指標は持っている。産地と市場と受給者とが希望価格を話し合う。青果物は、特性上日持ちはしないので、出荷コントロールが難しい。例えば、トマトを1ケース1500円で売りましようとしても、急激に天候の影響で出荷量が増えて、当初予定より2、3倍の出荷となった場合、スーパーで高い値段で売ったとしても、消費者の買う量が増えるわけではない。そうなると、消費をしていただくことが最優先になり、値段設定を下げなければならない。指標があっても、需給によって左右され、生産コストに反映されにくい。
- ・昨今のウクライナの状況も踏まえ、特に肥料が値上がりしている。2年前と比べても、2倍3倍になっている。このように生産者のコストが上がっているが、全農としてもお客さまへの理解醸成をすることは第一と考えている。全農だけでは無理な部分もあるので、官民一体となってやっていきたいと思っている。
- ・今回の規制について、全部否定する訳ではない。業界団体では一生懸命やっという状況になっている。全農が結成される前（50年以上前）からも、青果物流通については、各産地と地域の運送事業者が密接

につながった輸送の取組がなされてきており、今現在も地方の運送事業者と協力してやっっていこうとしているところである。正直なところを言えば、今すぐに規制をとるよりは、1つずつ着実に「物流コストの見える化」等の取組をやらせていただけないかなと思っている。

●小野塚委員

- ・自動車税は道路を作るために徴収し、還元している。これを考えれば、卸が必ず10%割増で売るようにして、その10%は税金として徴収して、そのままパレットの普及代として賄えば、受益者負担で農家の物流網に反映される、単に税金ばら撒くよりは周りやすくなるのでいいのではないかな。

(卸売市場でのメニュープライシング導入の可能性について)

●小野塚委員

- ・「差別的取扱いは無理」とはどういうことか。パレットで来たか、来てないかで、来たら手数料を変えてもいいのではないかな。例えばIC、切符は値段が違う。高速道路もETCと紙とでは値段が異なる。このようになぜできないのか。

●北條委員

- ・商流・物流で何かできることはないか。例えば、荷役業務を誰がやるかを市場側で決めることなど。もし出来ない原因が卸売市場法にあるのなら、(その法律が)何を趣旨としていつごろできたのかについて知りたい。

●農林水産省 武田食品流通課長

- ・卸売市場法については、法律の制定は昭和46年。平成30年にも改正しており、規制法から振興法に。目的は、生鮮品の公正な取引の場を設置すること。いくつか共通ルールが決められている。差別的取扱いの禁止、地方については受託拒否の禁止など。需給によって価格が決定されるので、受託する側の卸売業者が需給操作をしない、1000ケースきたけど、800ケースに絞って出すことをしない、というのが受託拒否の禁止。同じ条件であれば差別をしない、パレットに載っていないものを区別するのは、一般の商慣行で行われていることであれば差別ではない。小野塚委員にご指摘いただいたことに関しては、差別には当たらない。

●根本座長

- ・パレットを用いず手積み手卸しの場合は、占有する時間も長い上、駐車場にも長く止まっているのだから、手積み手卸しの手数を高くする、というのはいい。

●農林水産省 武田食品流通課長

- ・ある花き卸売企業では、以前の手数料と荷扱い料を分離して、同社の指定の段ボールだと、この値段、それ以外はこれくらい、という形で区別している。実際に賛否両論はあったが、制度上はできる。

●根本座長

- ・その価格差を広げてはどうか。

●小野塚委員

- ・青果市場にそのようなことにご対応いただけそうか、お尋ねしたい。

●一般社団法人全国青果卸売市場協会

- ・トラックドライバーが荷役等をできなくなる可能性も考えると、メニュープライシングなども含めて考えていく必要がある。一方で、別建ての経費を請求することは、遠隔地が不利な状況になる。物流費の上昇を考えると、地産地消の傾向は今後進むだろう。東京だと茨城や群馬などからの供給が増えてくるのだと思うが、北海道や九州などの農産物が、よりコスト高になって衰退してしまっているのか、という問題もある。

同じく、産地から離れた地方市場にモノが供給されなくなるという例もあり、一旦東京の卸売市場に取りに来なければいけなくなり、それが地方でのモノの値段の高騰につながる。結果として、僻地に物が供給されなくなっていくことにつながる。生活必需品である青果物については全国的な視点で考える必要がある。

(荷降ろしに関わる荷役について検討状況)

●大島委員

- ・市場法で、着時間や積荷の時間を指定できないという中で、農産物のパレット輸送の実証実験をした際に問題だった点は次の通りである。元々バラでやっている時には、行った先で先方のパレットの等階級ごとに卸しており、1パレットが満載にならなくても仕分けができています。産地側で全て一つのパレットに積んでいくとなると、その持っていったものを誰が仕分けをするのが結構なハードルになっている。市場や受け先によってドライバーがやってくれるのではないかと、卸側でやるものではないかと等必ずしも統一ができていない。パレットの問題も含め、全体最適は今後やっていきますとおっしゃっているが、荷役の問題についてまで検討されているのか。それによってコストが変わってくるはず。取引慣行が場所によって異なることもある。荷役の問題について、実態や解決の方向性について、どのように検討されているのか。

●全国農業協同組合連合会

- ・レンタルパレットを今後推奨していくためには、段ボール規格の変更だけではなく、パレットを循環させるための運用ルールを決めていく必要がある。流通過程における置場での管理や引渡し方法など、管理システムの開発と併せてやっていかなければならない。関係団体と連携して取り組んでいる。

●一般社団法人全国青果卸売市場協会

- ・荷降ろしに関わる荷役については、卸売市場側においても夜間の業務を中心に担い手の確保が困難になりつつある。働き手が少なくなっていく中で、物流の効率化を進める必要があり、パレット導入について言えば、物流に合わせて取引単位をパレット単位に合わせた商品供給ができるように、規格の見直しなどを進める必要がある。それでも、複数等階級が1パレットに混在する時は、少ない等階級をできるだけ上に積むようにするなど、パレット積みする時の注意点をまとめた手引書を作り、全農さんを始め、産地に共有している。流通全体を考えて規格変更を進めていく必要があるが、一方で、1パレットにまとまらないような細かい商品が日本の食卓を支えてきたことも忘れないでほしい。

(全国的な青果物供給のあり方について)

●矢野委員

- ・この季節はこの産地から出荷するというかたちで、全国どこでも食べられるようにリレー出荷を現在やっているが、長距離を運ぶことにつながる。このようなやり方は、物流コストが安いから成立していたのではないかと思う。

●全国農業協同組合連合会

- ・国内では人口が多い東京・大阪の2大都市圏での需要が大きいですが、この近隣にこれら地域の胃袋を満たすだけの畑がないのが実情である。また、日本の国土は、四季があり、夏場は冷涼な北海道で収穫できるが、冬場になると比較的暖かく広大な土地がある九州などの生産地から出荷される傾向にある。広島など100万人以上いる都市などでも、地産地消を進め物流コスト削減に取り組んでいる。一方、都市圏や近畿圏の需要量の大きさや季節性があることを考えれば、リレー出荷をせざるを得ない、ということについてはご理解いただきたい。

●矢野委員

- ・物流効率化を進めるにあたり、卸売市場法が改正されて、商物分離を進めることになっているが、なかなか進んでいない気がする。商物分離を進めるときにネックになっていることは何か。

●一般社団法人全国中央市場青果卸売協会

- ・積極的に進めていかなければならないと思っているが、産地のトラックドライバーとの関係において難しい部分もある。近隣のAのスーパーに荷物を置いてから、弊社に荷物を届けてもらいたい場合、産地から2カ所降ろしは対応できないと言われる。自ずと商物分離を進めるには、10トン車1台にまとまるように取組を進めているが、まだまだ1台にまとまらない品目・産地・販売先が多い。荷物をまとめる拠点を活用するなど、卸が物流と商流の合理化をコントロールしなければならない時代が来るのかなと思っている。

●河野委員

- ・物流費を生産者が負担していることに改めて驚いている。今回の規制の実施が、ダメージになるのか。これを機に、全体のコスト構造を見直してみて、これまで隠れていた物流費を見える化しどこかに確実に載せていくことができるのではないかと。規制の実施を前向きに捉えていきたい、というのが私の要望。また、(一つの産地で)グッドプラクティスをやってみて、波及していくとの考えはできないのか。

(全国的な取り組みの普及について)

●根本座長

- ・T11パレットは23県域しか出来ていない。全農さんなら、全国でできるはずだが。

●全国農業協同組合連合会 小河様

- ・キャベツ、きゅうりなど野菜の品目ごとに順番に、全国で上位7、8県ごと、生産量の多い県をピックアップして検討を進めている。

●根本座長

- ・北海道など大規模にやっているのでは生産コストが安く、多少輸送費がかかっても東京で十分競争力がある、ということだと思うが、先程来「区別」という意味について、どこから来たではなくて、市場に持ち込む際、パレットで持ち込むのか、手積み・手卸しなのかで、野菜を区別して、インセンティブをつけられないか、ということを申しあげている。

●一般社団法人全国中央市場青果卸売協会 中村様

- ・遠隔地ほど物流面の課題を多く抱えている構造にある。パレット導入の例をとっても、積載効率を上げるためにパレットを使わない出荷者が多い。そのため、規制が難しい。

➤ 食品物流未来推進会議、一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人日本スーパーマーケット協会より、1-4、1-5及び1-6に基づき、それぞれ説明。

●首藤委員

- ・物流が効率化することにより、実運送を担っている事業者やドライバーにどれだけ利益になっているのか。色々な投資をしながら、物流コスト削減をして、投資を回収したいということになると思うが、パレットの効率化で労働時間が削減されたところで、運賃の低下になりかねない。消費者の観点からも、物流効率化が物価上昇の抑制につながるのか、という観点があったが、効率化によって運賃が下がれば、ただでさえ人出不足が深刻化しているのに、2024年を乗り切れない可能性もある。むしろ、労働時間が短くなっても運賃が上がる状態が望ましい。
- ・一方で、これだけ投資したのに、物流コストが下がらないことが考えられるので難しい。価格転嫁を本当にし

ようと思っていられるのか。まずは、製配販の全体最適化、夜間の削減、荷役の時間、実運送、そこで働かされている人の賃金がどうなっているのか確認されているのか。実運送で働く人たちの状況をアンケートするなどして確認されているのか。

●食品物流未来推進会議

・まず、現時点では価格転嫁は考えていない。実運送事業者への良い影響が出ているか調べているかについては、定量的にはない。配車係の担当やトラックドライバーさんなど、定性的にはヒアリングしている。具体的に何割削減したという数は出てないが、効果について確認しながら行なっているのが現状。

●一般社団法人日本加工食品卸協会

・自社と物流事業者とは頻繁にやり取りしている。どのような構造になっているかは情報共有を受けているが、下請の中でどのような価格体系・契約になっているかというところまでは把握していない。

●一般社団法人日本スーパーマーケット協会

・価格転嫁は今のところ考えていないが、将来的には考えている。まずは、スーパーマーケットの最大の使命である安定供給、果たすべき役割をしっかりとやっていくべきという問題意識。
・トラックドライバーの夜間の作業が無くなったことを確認できているのか、については、理屈上こうなるということも3者で話をしているが、その結果どうなるかはこれからである。FSPで今後検討。
・経緯としては、製配販で情報共有をして、各企業のトップに伝え、課題を認識し、やはり全体最適を気にしなければいけない、ということを確認し、4社が活動に入った。関係者から経営層まで情報共有したことがよかったと思う。

●食品物流未来推進会議(味の素株式会社の立場から発言)

・現時点では価格への反映は全く考えていない。たしかに改革の普及という意味では有効かもしれないが、一つ目として、物流の危機的状況で34%+αつまり50%が運べなくなるということ、改革に参加しないとお届けできなくなるということをベースの考えとし、「届ける」ということが最大のメリットシェアであるとする。二つ目として次にメリットを計算するにあたり、計算するべきがない。それは先ほども述べたように「一山いくら」というどんぶり勘定を見直し、改善効果が反映される新しい物流価格体系にすることが先決である。三つ目として、さらに言うと、価格体系が新しくなったとしても、例えば6時間の長時間待機が解決出来たらその分を金額換算し、それをメリットとしてシェアすべきものか。そうは思わない。減りゆくトラックドライバーを維持そして増やすためには、もし原資がうまくまわっても、その分をトラックドライバーにこそ還元すべきであるとする。

●北條委員

・日本加工食品卸協会の時岡様に質問する。加工食品の場合、卸と小売の間はASNが普及していると思われる一方、メーカーと卸の間では普及が遅れているように思われる。この原因について考えられることはないか。
・(三者への質問として) 荷主企業が支払った物流費が実運送事業者に届いているか否かについて、日本の場合は運送業者が多重下請構造になっているが、支払いの実態を知っているか。知らないとすれば、実態を明らかにすることは可能か。

●食品物流未来推進会議

・多重下請構造については、いくら払っているのかまでは分からない。下請の下請の話のため、そこまでは把握

していない。我々は、各県ごとに F-LINE 株式会社が直送しているルートと F-LINE が委託している会社、つまり 2 次までの場合は把握している。価格以外、品質の担保についてはどのようなルールになっているか、ヒアリングしている。

●一般社団法人日本加工食品卸協会

- ・メーカーは、自社で物流を完結していない。最終的に、卸に届くものがどのような加工になっているかはメーカーも把握が難しく、結果として ASN（事前出荷通知）としてのデータの繋がりはない。物流業者まで含めたところでデータをどうやって繋ぐか、これが今後の課題。
- ・また、卸と小売り間が ASN の普及が進んでいる理由は少数なので把握しやすいからだと考える。一方で大手メーカーであれば 1 万社の取引があるため、また、中小メーカーであればさまざまな形の物流（共配、路線便等）を行っているため、把握しにくいのではないかと。

●一般社団法人日本スーパーマーケット協会

- ・知る術がないので、確認できていない。決められた時間に決められた通りに来ていることしか確認できていない。現場の人はわかるかもしれないが。

●高岡委員

- ・農作物は、価格転嫁しにくい、との話があったが、スーパーは直接お魚、お肉、野菜などを直接契約して仕入れしたりすることがあるのではないかと、近隣から来るものと、遠隔地から来るものの物流費について、明確に分けて考えているのか。
- ・個別最適にならないように、こういった対象にこういったタイプの指標で規制をかけるといいのか。小売は、SM は中心に入っている。GMS（イオンなど）は入っていない。全部の小売で協議会は難しいと思うが、どのような単位が望ましいのか。どのあたりが落としどころなのか。

●一般社団法人日本スーパーマーケット協会

- ・産地と直接契約する場合については、個々の契約内容を把握しているわけではないので一概に言えないが、仕入先が諸経費を考慮して提示した価格に対して商談を行っているため、遠い近いに限らず物流費を分けて取引はしていないようだ。
- ・今回は、食料品を主体としたスーパーマーケットであるため、GMS の企業は入っていない。

●矢野委員

- ・全体最適については、省エネ法においても議論になっている。企業が連携した時に、どういう配分にするか。省エネ法上では、連携省エネルギー効果の認定制度、複数でやった場合は配分するという制度がある。複数企業で連携してやれば、各社の取り組み成果として反映される仕組みについて、物流でやるのはさらに複雑になると思われるが、何かアイデアがあれば、教えてほしい。

●食品物流未来推進会議

- ・全体最適の手法やアイデアはない。ネガティブな事例は挙げられる。例えば、予約トラック 1 件入れたら 1 点あげる等の単純な仕組は辞めてほしい等。今後の検討が重要であると思う。今までにない建付が必要ではないかと思う。

●一般社団法人日本加工食品卸協会 時岡様

- ・全体最適のイメージはまだ湧いていない。

●大島委員

- ・何もしなければ、2030年までで30%くらい運ばなくなるという部分において、コストの話がいくつか出ていたが、運賃を上げていくには、多重下請構造があるにせよ、原資を確保するためにしっかり運送事業者側から主張していく必要があると思う。スーパーや卸などかつては、出待ち時間の長い業種とも言われていたが、各者取組を進めている印象、サプライチェーン全体の最適化を検討していくことは大切であるが、三者足並みを揃えてやってくることができた理由などあれば教えてほしい。

●一般社団法人日本加工食品卸協会 時岡様

- ・初めは他の小売業団体とも協力する案があったが、まずは食品スーパーの3団体で、のちに広げていこうということになった経緯がある。

●根本座長

- ・リードタイムを延長した場合、納品する商品の価格を安くしてもらえますか。逆に、ルールを守らない荷主(スーパーなど)がいた場合、運ばなくなる、あるいはプラスアルファの運賃をもらってドライバーに還元するなど、何かペナルティを課すことは考えられないでしょうか。その際、物流で手間がかかった分を計算するすべを作ってもらわないと、ペナルティを課すことができない。その意味で、物流に負担がかかっていることを、「見える化」することは必要です。

➤ 最後に、最終とりまとめに向けた意見交換を実施。

●小野塚委員

- ・全体最適についてどうするかは、考えていけないといけない。他方で、パレタイズされている、されていない、は、区別可能なことがわかった。計測するのは難しいが、積載率が一定以上低ければ、入れませんなどの措置もありうる。複数の業界で当てはまって、中小でも当てはまって、経済的にやった方が得と思える方向にどのようにしていくのか。

●北川委員

- ・物流について全体像を考えると、消費者に近い川下の部分は10%~15%程度の話である。川下の方の個社最適はみんな考えているが、全体最適を考える必要がある。特に、国民にとってよくわからない川上の業界にぶつけて考えていく必要がある。

●首藤委員

- ・着荷主が重要。誰が運んだかについて、見えるようにしていく必要がある。適正な運送業者を選ぶ仕組みも必要である。

●根本座長

- ・全体最適について、個社規制では十分ではないとの意見があるが、エコシステムの考え方でうまく説明できないだろうか。物流の効率化をサプライチェーンの上流、下流で意識してやっていけば、シナジーが生まれてくる。ルールに従わないものがいたら、のけものにする。ペナルティを課せば良い。エコシステムの中で生き残

っていくものが効率的な物流を実現する。つまり、特定荷主を定めて、その特定荷主を規制することでサプライチェーンのルールを確立していける、ということ改めて伝えたい。

- 多重下請について、発荷主や元請けは、実運送するのが誰かわからないのは問題である。発荷主、元請は当然実運送業者の名前をわかっておく必要があるし、場合によっては着荷主に伝える必要がある。着荷主は実運送事業者に支払われる運賃はわからなくても良いが、誰が行くことを知らせておくことは、ドライバーに対する配慮（リスペクト）が生まれる。名前がわかれば、ドライバーを大切に思う。簡単に、「待たせる、荷役をさせる」ことはできなくなる。
- 物流事業者のヒアリングの際、その観点を盛り込んでほしい。運賃はわからなくてもいいから、名前は知らせておくべきではないか。

以上