

持続可能な物流の実現に向けた検討会（第9回）

議事要旨

日時：令和5年4月27日（木）13:00～15:30

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：

小野塚委員、北川委員、河野委員、根本座長、二村委員、北條委員、矢野委員、大島委員（オンライン参加）
（欠席：首藤委員、高岡委員）

オブザーバー（オンライン参加）：

[行政]

環境省地球環境局地球温暖化対策課低炭素物流推進室、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

（欠席：公正取引委員会経済取引局取引部企業取引課）

[業界団体]

一般社団法人航空貨物運送協会、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、公益社団法人全国通運連盟、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、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、ビール酒造組合

（欠席：一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人日本電機工業会）

議題：

1. 開 会
2. 議 事
 - （1）実態把握調査等について（事務局）
 - （2）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

- ・「全国通運連盟」様と「一般社団法人航空貨物運送協会」様、「ビール酒造組合」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。
- ・引き続き、オブザーバー団体については団体からの希望に応じて追加でご参加いただくことを想定しております。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。

- ・「参考資料 1」として、3月31日に設置・開催された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について掲載しております。構成員は内閣官房長官が議長、農林水産大臣・経済産業大臣・国土交通大臣が副議長となっております。当日は岸田総理にもご出席をいただき、「1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめる」よう指示があったところです。
 - ・「参考資料 2」として、第 6 回検討会で事務局からご提示した「業界団体へのヒアリング事項」について再掲しております。
 - ・また、検討会や事務局で行った業界団体等へのヒアリングにおいていただいたご意見について「参考資料 3」としてまとめております。
 - ・最後になりますが、「参考資料 4」として、「荷主事業者の物流情報の把握状況等に関する実態調査結果」について掲載しております。荷主事業者における「バース予約システムの導入実績」や「荷待ち時間・荷役時間の把握状況」などの調査結果をまとめております。
- 国土交通省より資料 1 に基づき説明。一般社団法人日本鉄鋼連盟、公益社団法人全日本トラック協会より、資料 2-1、2-2 に基づき説明。

(質疑応答)

●小野塚委員

- ・トラック 1 台あたりのコストが上がれば上がるほど、なるべくそのコストを希釈する方向にインセンティブが働くはずである。その結果、自社ではなく、緑ナンバーの運送会社に依頼し積載率を高めるとか、自社で運ぶにしても積載率を上げることで、荷物一つ当たりのコストを下げる。即ち、輸送にかかるコストが上がれば上がるほど、効率化のインセンティブは働くはずである。足元で燃料費が高騰しているという事もあり、緑ナンバーの事業者に移行しやすくなったり、積載率を高めるための相談がしやすくなったりといった動きに繋がると考えられるが、実際にそのような状況は起きているのか教えて頂きたい。

●全日本トラック協会

- ・自家用車の白ナンバーと緑ナンバーは許可条件が異なり、白ナンバーは自社の荷物を運び、帰りに荷物を積載できないので積載効率や輸送効率が低下する。まずは、この部分の議論が必要だと思う。緑ナンバーは許可制であり、取得が容易である。自営転換の議論をすべきだと考える。

●小野塚委員

- ・2024 年に新東名で自動運転レーンが設置されると報道されている。自動運転トラックがもし本当に実現できた場合、運転手は乗車していなければいけないが、寝ていても良いというような状況が当面の理想像だと思う。仮に実現すると、その時間は運転時間に入らないのではないか。理屈上は 2024 年問題に対する一つの効果的な策になり得る。さらに結果として運転手一人当たりの輸送量・走行距離が増えるはずである。そうになると賃金は上がると想定される。先ほど高速道路を使用したにもかかわらず、高速料金が支払われないケースがあるという話があったが、もしこのような状況ならば、より進んで利用できるようになるのではないか。全日本トラック協会での自動運転に対する足元の議論状況や、実現する際の自動運転トラックへの買い替えに関する議論状況について教えて頂きたい。

●全日本トラック協会

- ・自動運転レーンが進めば乗務員をその間休ませることが出来る。無人運航できればさらに理想的ではある。一

方で、この部分の議論はあまり進んでいない。乗務員無しという事も決まっておらず、いた場合にも自動運転区間をフェリーと同様に運転時間外とするかどうかも決まっていない。自動運転区間は乗務員が休んでも良いという形に進めば良いと思う。その一方で実感として、自動運転トラックが急に止まった際の保安要員が必要になる。保安要員を無人化するのには相当時間がかかると考えている。さらに自動運転車の価格についても、リーズナブルかどうかについては関心がある。また中小企業が大半であるという話をさせて頂いたが、大手だけが自動運転を実施し、中小では実施できないとの状況になりかねない。その辺りも考えながら、中小も参画できることが望ましい。

●北川委員

- ・多重下請構造に対する措置として、建設業法に基づいて運送体制台帳の作成を検討している旨、発表があった。全日本トラック協会も説明していたように、中小企業では IT リテラシーが低く、紙や電話で業務を進めている。運送体制台帳の作成にあたっては、国で投資してマーケットプレイスのようなものを作成することまで検討してはどうか。みなさん携帯は持っているわけだから、携帯で受注できるスキームを用意すれば、運送事業者間の取引も管理できるようになる。そうすれば、全日本トラック協会が言及していた DX 化の問題も解消でき、同時にオーダーと運賃等の情報も管理できるのではないか。何か壁があるのであれば教えて頂きたい。

●国交省 平澤物流政策課長

- ・運送体制台帳については、制度に落とし込むとしてどうなるかという観点で記載をさせて頂いている。実際の運用に当たっては、全日本トラック協会の資料にあるように、過度な負担とならないよう実効性のある仕組みとすべきという意見も踏まえ、北川委員からのアプリ活用の示唆も参考としつつ、実効性のある仕組みを考えていきたい。

●全日本トラック協会

- ・携帯やスマホが使える仕組みというのはマストであると考えている。今後はそういった形で、アプリを用いた取引等ができるようにならないと、広く参画を募ることは難しい。

●北川委員

- ・鉄鋼業界において、業界横断で物流生産性向上の取組をしていると説明があったが、間には財閥系の商社が入っており、サプライチェーンが分断されていると聞くことがある。その点をどのようにクリアしようと試みているのか教えて頂きたい。

また、高炉メーカーも鉄鋼を運べるトラックは全体で5,000台くらいしかないと思うが、それぞれの高炉メーカーが保有しており、需要家からのオーダーに対して、キャパシティをシェアするのではなく、自社でトラックの確保をしながら送り込むことをしている。つまり需要家から厳しいオーダーをされたときに、運び込める準備をしておかなければ怖いということで、トラックをシェアする風潮がないように思う。業界横断でどうシェアする方向に持ち込もうとされているのか教えて頂きたい。

●日本鉄鋼連盟

- ・メーカーだけでなく商社も会員の一部である。一方で、業界横断活動を行う中で、一番重要視しているのは、協調領域・競争領域という概念であり、どこまでであれば協調領域とできるか、皆さま同じ方向に進められるかを大事にしている。商社の件は、事実の一端だろうと思いつつ、おそらく競争領域に当たるため、協調が難しい部分と思われる。トラックの囲い込みに関しても、恐らく事実であると個人的には想像するが、ここも最もビジネスに関わる部分である。発想としては逆で、各社が「ここであれば協調できる」という点を如何に探

していくかが我々の使命と考えている。

●大島委員

・鋼材輸送は、発荷主がコントロールするという説明であった。しかし、納入先毎に条件が違う、また、待ち時間を削減したとはいえまだ発生している。これら荷主毎の違いが実際の運賃料に反映されているのか。業界全体としてまとめて話ができないと思うので、ケースバイケースかもしれないが傾向値として把握している範囲で教えて頂きたい。

●日本鉄鋼連盟

・基本的に大きな枠としては、輸送費は長期契約に基づく全体の中で決定していると理解している。その中で輸送費の変動要素も踏まえた交渉も行っていると想像する。しかし、団体の活動においてコンプライアンスの順守が厳しくなっており、特に価格については、直接的な回答が難しい。

●大島委員

・全日本トラック協会の説明に関して、「送料無料」という表現が問題だということはこれまでも指摘されてきた。法的な規制でコントロールすることは困難であると理解しているが、BtoCだけでなく、BtoBに向けても送料が無料ではないことを知っていただくことが重要である。何か規制的な措置がとれないのか教えて頂きたい。

●全日本トラック協会

・「送料無料」という記載によって、輸送にはコストがかからないという印象を生んでいる。燃料価格・車両価格・人件費という3大コストがすべて上がっている現状をご存知の方も、送料は無料であるという話をされるので困っているのが現状である。「送料は別途負担頂く」、もしくは「当社にて負担します」というような表現にし、「送料無料」という表現は変更して頂きたい。

●大島委員

・実運送事業者が標準的な運賃を得られるという状態になるまでには、多重下請け含め様々なハードルがある。どのように仕組みを構築していくべきかが重要だと改めて感じた。

●河野委員

・多重下請け構造についてお尋ねしたい。違反、事故等の発生時に、実運送事業者等の当事者だけがペナルティを受け、多重構造の上流側(発荷主・着荷主・元請)には公的な処罰が及ばないものなのか教えて頂きたい。

●国土交通省 小熊貨物課長

・実際に処分を受けるのは実運送事業者になる。他方で、平成30年の貨物自動車運送事業法の改正によって、荷主が違反原因行為を実施したという疑いがある場合は、当該事業者への働きかけを行い、改善されない場合には要請、それでも改善されない場合には勧告・公表という仕組みが導入された。荷主や元請が違反原因行為を行っている場合には、行政が措置を行うという形になっている。

●河野委員

・全日本トラック協会は、商習慣を変えるために働きかけを行っているとのことだが、最終的にかかる費用をだれが負担するかが重要。デフレで、物やサービスが安くて当たり前という社会の風潮が続くと、送料無料のよ

うに、どこかに負荷がかかってしまい、また見えるべきコストが見えなくなってしまう。消費者にとって、輸送に対する適正な対価が支払われるというのは、モノやサービスの値段が上がることだと考えている。そこに対して社会全体が目を向けていく、意識を変えていく必要がある。

●根本座長

・デジタルタコグラフの義務化についてお尋ねしたい。来年4月から労働時間の上限規制等により、より厳格な管理が求められるものと理解している。その中で、デジタコを用いた運転日報の作成などが考えられるが、労働時間管理の為のデジタコ義務化では規制強化の側面が強い。そうではなく、デジタル化に伴う規制緩和として、デジタコを用いた運転日報の作成に加え、デジタル化された運転日報によってリモート監査を可能にするなど、トラック事業者の負担、行政の負担軽減策も同時に実現し得るものと考えられる。デジタコの義務化により、標準化された形式で、データが集約可能となる点も重要だと考えているが、デジタコ義務化に対する意見を教えて頂きたい。

●全日本トラック協会

・デジタコの義務化の方向性は良いと考えている。他方で考慮すべきは、労働時間の上限規制等に対する遵守意識の低い事業者と、遵守意識は高いがデジタコを全台に設置する資金負担力のない事業者は一致していない点である。つまり、設置する余裕があるにもかかわらず設置しない事業者、および、設置しようにも資金力のない中小や零細事業者の双方を考慮し、特定の事業者が排除されないような形で進めて頂ければと考えている。デジタコの導入に関して従前ほどの拒否感は無いと感じている。

●北條委員

・資料1のトラック運送事業者に対する措置について、建設業法を参考にしているとのことであったが、24条3項に「元請けは下請けに対して適切な料金を支払わなくてはならない」という記載がある。これは今回の措置におけるターゲットに入っていないのか教えて頂きたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・下請けの多重構造の是正をどうするのかという点で、運送体制台帳及び契約の書面化を建設業法、内航海運事業法を参考にしている。言及頂いた建設業法の24条は、ご指摘を踏まえて検討をしていきたい。また、全日本トラック協会の説明の中でも、実運送事業者に対する標準的な運賃支払いの担保が重要であると言及された。その点も踏まえ、整理させて頂く。

●北條委員

・以前の検討会でASN（事前出荷情報）が話題にあがった。加工食品業界では、ASNの単位をパレットでもケースでもなく、トラックにしようとしている。その結果、ASNデータの中に実運送事業者の名前が入ることとなり、特に発荷主において、実運送事業者がわからないということは無くなるはずだ。こうした取引データを活用することで実態の可視化、把握を促すようなプロジェクトを仕掛けていくべきではないか。

➤ 一般社団法人日本倉庫協会、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会、公益社団法人全国通運連盟より、資料2-3、2-4、2-5に基づき説明。

(質疑応答)

●小野塚委員

・資料2-3のP.19に自動化設備の導入が難しいという記載があり、DX機器は汎用性に乏しいというのは考え

として合意できる。一方で、多額の投資を必要とするところがあるが、最近では自動化設備のサブスクリプションサービスなど一時的なレンタルサービスなどが提供されている。それでも導入が進まないのは、こうしたサブスクサービス、レンタルサービスが知られていないことが原因なのか、またはそういったサービスの使い勝手が悪いからなのか、普及する上での障壁を教えてください。

●日本倉庫協会

- ・国土交通省の補助制度でも、サブスクによる機器活用は対象となっている。協会としては、サービスの存在や補助制度を事業者によく宣伝をしているところである。他方で、サブスクでシステム導入を図る場合でも、システム改修やカスタマイズは必要であり、負担となっている可能性はある。
- いずれにせよ、設備投資のこうした負担を軽減する観点から、DX 機器を提供する事業者においても、倉庫の一部だけで導入を始めていける方法なども提供している。協会としては、これら導入障壁軽減の方法なども含め、事業者へ情報提供していきたいと考えている。

●小野塚委員

- ・2024 年問題解決に向けてモーダルシフトの必要性が言及され、さらに鉄道は CO2 排出量も最も少ないため、追い風のように思うが、ここ 2~3 年でモーダルシフトが進んでいないと感じる。進まない原因として、本数が少ないのか、駅が足りないのか、コストが高いのか、40ft コンテナにすればよいのか、何がボトルネックとなっているのか教えてください。

●全国通運連盟

- ・「今後の鉄道物流のありかたに関する検討会」の中間とりまとめにおいて、14 の施策に対して KPI・KGI を設定した上で 2025 年までに達成する見通しで取組を実施している。連盟としても鉄道輸送を広く理解して頂くために、色々なイベントを実施しているが、まだ理解は進んでいない。荷主企業も鉄道輸送を理解していない方が多いと感じる。今後は、鉄道輸送の宣伝方法を再検討しようと考えている。毎月実施している鉄道貨物協議会の幹事会という委員会の中で、JR 貨物から利用運送事業者側に対して、利用者増加に関して色々な提案を頂き、活発な議論をしている。今月も非常に苦しい鉄道輸送の実績が出ると JR 貨物からは聞いているが、今年も鉄道輸送の実績が V 字回復する年だと思っている。

●二村委員

- ・検品レスや DX 推進等はパレットの標準化と合わせて進めるべきと考える。その上で、想定されているパレットは T11 型であるかを教えてください。
- ・資料 2-3 の P.20 の、中継輸送で記載されている物流施設に対する支援という事例は、きわめて初期段階の事例と認識しており、高速道路会社が高速道路の外に積替用の施設を作った事例と捉えているが、ここで想定されているのは個社単位であるのか教えてください。

●日本倉庫協会

- ・普通倉庫におけるパレットは、基本的に T11 型で標準化する方向であると認識している。
- ・本検討会の中間とりまとめにおいても、中継輸送の施設整備を国としても支援していきたいという部分があったと認識している。その上で、単なるトラックターミナルとして行うのか、倉庫の様な保管機能を持たせるのかということも事業者にも聞いている段階である。現時点では、倉庫を併設した場合に、設備投資分の元が取れるのかという点で躊躇しているという意見が多い。

●二村委員

- ・鉄道コンテナのお試し輸送キャンペーンの利用後に、その事業者が継続して当該サービスを使用しているのか教えて頂きたい。
- ・更に、鉄道コンテナでどのサイズのパレットを使用したのか教えて頂きたい。
- ・最後に、コンテナのラウンドユースに使用したのは全国通運連盟の私有コンテナという認識で宜しいか。

●全国通運連盟

- ・お試し輸送のパレット化については、11件中の10件において継続利用の申し出があった。ラウンドユースに関しては、全13件からすべて継続利用の申し出があった。
- ・鉄道コンテナで使用したパレットは、1×1（1,100mm×1,100mm）のパレットである。（※会議終了後事務局から確認。）
- ・コンテナは全国通運株式会社が保有しているオートフロアという、床が動く特殊な31ftコンテナを開発して使用した。

●根本座長

- ・ポイントは、荷主が31ftコンテナを持つのではなく、通運会社が保有するコンテナを往復で使えるように荷主に貸し出すことである。パレットはレンタル元に戻ってこない可能性が課題視されるが、31ftコンテナは戻ってこないなどということはなく、レンタル方式も有効であるという理解で良いか。

●全国通運連盟

- ・31ftコンテナはレンタル方式でも有効であると考えている。（※会議終了後事務局から確認。）また、利用運送事業者が持つものと、直接荷主が購入するという形もある。

●北川委員

- ・5年ほど前はGHG削減が現状ほど企業の関心を集めていなかったこともあり、スーパーやコンビニで冷凍冷蔵ビジネスを拡大する動きがあった。近年は、企業のGHG削減への関心は高く、冷凍冷蔵商品によるGHGインパクトは無視できないものと想定する。冷蔵倉庫協会として、今後、冷凍冷蔵商品の需要は増えると考えているのか。それに対して冷媒の自然化などGHG削減に如何に取り組もうと考えているのか教えて頂きたい。

●日本冷蔵倉庫協会

- ・冷凍冷蔵食品の取扱いは増えていくものと考えている。冷凍食品協会の調査においても、コロナ禍で性別、世代問わず冷凍食品が増えているという結果もある。我々も需要が増えてきていると感じている。ただし長期的には高齢化や人口減少という要因もあるので、その点も考慮に入れていくべきだと考えている。冷媒については補助金を頂き10年以上取り組んでいるが、年に4%程度ずつ特定フロン冷媒（R22）の削減を実現している。引き続き取り組んで行きたいと考えている。冷媒を交換すると共に冷凍機も変えるため、電力エネルギーの効率も良くなりGHG削減への対応は進んでいくものと考えている。

➤ 最後に、最終とりまとめに向けた意見交換を実施。

●矢野委員

- ・物流事業者における生産性向上に対し、物流事業者が能動的に実施できることは限られている。若しくは、判

断基準が提示されても、物流事業者単独で改善を実現するのは相当厳しいのではないかという印象を受けた。荷主とは別のやり方を検討するべきだと考える。

- ・取引適正化に関してだが、G マークを上手く使えないか。G マークは事業所数ベースで全事業所の3割くらいをカバーしている。G マークを取得している事業者しか使わないなども一案として考えられるのではないか。
- ・受発注あるいは契約の電子化について。他業界として、例えば飲食業などでは電子化が進んでおり、スマホ等を用いて、簡易的にデジタル化を実現している。DX と聞くと難しく聞こえるが、事業者、そこで働く従業員は、スマホには慣れ親しんでいる。DX という言葉で、中小事業者は必要以上に高いハードルを感じているのかではないかと想像する。
- ・省エネ法の3,000万トンキロという基準を決めた当時、総貨物輸送トンキロの過半をカバーするラインで設定している。ここで問題となるのは、特定荷主約800社ではCO2排出量においては全体の2割程度しか占めていない点である。仮に今回も3,000万トンキロを基準とした場合、物流負荷の実態を占める割合として、小さいものであるという結果にならないようにしなければならない。

●根本座長

- ・物流の生産性向上という観点で、G マークの認定は如何に関連するのか。

●国土交通省 小熊貨物課長

- ・G マークは安全性の観点から事業所単位で付与されている認証である。認定事業所数は全事業所の3割強にあたる28,000事業所程度、車両数では全営業車両の5割に相当する約75万台が該当する。基本的には、安全性の文脈で関連する。物流の生産性向上にどういう形で利活用できるかという点は現時点では、まだ検討できていない。

●矢野委員

- ・省エネルギーの話、生産性や労働環境の話、安全性の話があり、重なる部分もあれば、相反する部分もあり難しい議論かと思う。

●河野委員

- ・関係閣僚会議における発言で、最も気になるのがスピード感であり、6月上旬を目途に政策パッケージを取りまとめることが指示された。一方、ヒアリング等を通じ、実効性のある施策にするには、業界別、事業構造別、BtoB、BtoC等、様々な切り口に対し、きめ細かな対策の立案が求められているとも感じている。
- ・また、一般社会が物流に対してもう少し意識を向けるべきであるとも感じている。検討会開始後から、テレビやラジオ、雑誌で取り上げられる機会が増えた。4月の「再配達削減PR月間」において、大手ECではトップページの目立つ部分に「再配達をやめよう」というアピールもあったため、企業の取組も増えてきている。このまま継続して社会全体の意識を変えて、「全体コストの見える化」を進めていかなければいけないと考えている。

●根本座長

- ・関係閣僚会議において、「1年以内に具体的成果が得られるよう」と言及されているが、本検討会における施策の射程を、どの程度の時間軸とするかについては、様々な立場がある。本検討会は、1年から5年程度での効果創出を狙うスタンスで議論を重ねることが良いのではないか。自動運転は2026年から社会実装すると言われているが、実際は黎明期が長く、本格普及は2030年以降とも言われている。2030年を目標とするのは長期的過ぎると思われるため、本検討会は5年程度のスパンで改善を実現するものと考えている。これ

らを明確にすべく、最終報告書には、目標年次などを記載した方が良いのではないか。

●北川委員

- ・トラックドライバーの確保に向けて給与水準を上げるという話と、物流を効率化するという話がある。給与水準を年5%で5年間上げ続けるなどと具体的に目標が明示されれば、効率化をしなければならないというプレッシャーが生まれる。売上げが変わらない状態で給与が5%上昇すると企業の利益が減少するため、効率化の動きが強くなる。効率化することを明示することも大事だが、給与が上がることも明示して良いのではないかと考えている。給与を上げる行為と効率化という行為が連動していくべきかと思う。

●根本座長

- ・物流の生産性を上げなければ賃金は上がらない。また、物流事業者が儲かると荷主は損をする形（ゼロサムゲーム）に見えてしまつては、改革が進まないことにもなりかねない。両方が協力することによって、全体の効率化を実現し、そのメリットをドライバーの賃金上昇にも還元するという考え方で整理すべきではないか。

●北條委員

- ・道路貨物輸送業の方の時間当たり収入と、我々が調査している荷主企業の売上高物流コスト比率は、過去11年間において正の相関 ($R^2=0.56$) がある。仮にその相関関係が継続し、全産業の平均までドライバーの収入が上がれば、売上高物流コスト比率はおよそ7.05%になる。

●根本座長

- ・それは悪いシナリオで、ドライバーの給与が増えると荷主の負担が増えることになる。

●北條委員

- ・逆の相関（道路貨物運送業の時間当たり収入が上がるが、荷主企業の売上高物流コスト比率は下がる）になる仕組みを考える必要がある。その一つとして、ロードファクターを上げることなどがあると思う。

●大島委員

- ・中間とりまとめ以降に、荷主のヒアリングを通じて、部分最適になりかねない点を懸念する声が聞かれた。また、全体最適の視点で改善に取り組む上で、いくつかの業界では川下に意見を言いにくいという実情がある点も感じられた。そのため、規制的措置が発着荷主間での話し合いの場を作り出し、問題意識を共有し、両社に対し改善への取組を促す仕組みにする必要があると感じた。

以上