持続可能な物流の実現に向けた検討会（第１０回）
議事要旨

日時：令和５年５月19日（金）9:30～12:00

場所：経済産業省本館17階第一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、高岡委員（オンライン参加）、根本座長、二村委員、北條委員、矢野委員
（欠席:：首藤委員）

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、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]
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、定期航空協会、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、一般社団法人日本長距離フェリー協会、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、一般社団法人日本旅客船協会、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）

議題：
１．開　　会
２．議　　事
　（１）事業者へのヒアリング
　（２）最終取りまとめ（案）について（事務局）
　（３）その他（事務局）
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

・「定期航空協会」様と「一般社団法人日本長距離フェリー協会」様、「一般社団法人日本旅客船協会」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。
・今回、「一般社団法人日本自動車工業会」より「参考資料１　「持続可能な物流の実現に向けた検討会」検討事項に対する意見」として意見書が提出されております。簡単に概要を御説明申し上げます。詳細につきましては本日の配布資料をご覧ください。まず、制度設計にあたっては、先行して物流合理化を進めた業界・企業が不利な取扱いを受けることのないようお願いしたい旨ご意見をいただいております。また、車両総重量規制の緩和や 25Mダブル連結トラック活用拡大のための環境整備についてご要望をいただいております。最後に、トラック業界の多重構造の実態把握と今後の解決策の検討を進めていただきたい旨ご意見をいただいております。
・「次に、「石油連盟」より「参考資料２　石油業界の物流効率化の取組みおよび政策措置の検討に関する要望」として意見書が提出されております。こちらも簡単に概要を御説明申し上げます。詳細につきましては本日の配布資料をご覧ください。まず、省エネ等の観点から先行して物流合理化に取り組んできた事業者が不利な取扱いを受けることのない妥当性のある制度設計をお願いしたい旨ご意見をいただいております。また、個々の業界特性も踏まえた制度設計や物流の更なる生産性向上に向けた環境整備に加え、省エネ法に関する荷主判断基準等、他制度との整合性を考慮した検討をお願いしたい旨ご意見をいただいております。いただいたご意見も踏まえまして、最終取りまとめに向け、検討を進めてまいります。また、意見書に対するご質問については、本日の会議後に事務局から各団体に確認します。
・また、「参考資料３」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は、「参考資料４」にまとめております。

●国土交通省　平澤物流政策課長
・最後に、参考資料５ですが、矢野先生にも座長になっていただき、高度物流人材の育成・確保に関するワークショップを開催し、「物流起点の価値創造を実現する人材の育成に向けて」ということで提言をまとめさせていただきました。今回経営者層の意識改革や管理責任者といった話もあがっておりますので、参考までにご紹介させていただきます。

➢　株式会社 T2 より資料１に基づき説明。

（質疑応答）
●小野塚委員
・未来を感じる話をしていただき感謝を申し上げる。お伺いしたいことは 2 点ある。差支えない範囲で良いが、①自動運転車の１台当たりのコストを伺いたい。②法制度の改正が必要であることを理解しつつも、それに加え、自動運転サービス実現において周辺サービスも必要だと考えている。自動車保険や高速道路上の故障時の修理サービス等が必要である。それ以外に必要だと想定されるサービスは何かを教えていただきたい。

●株式会社Ｔ２

・1 点目の自動運転車のコストは、弊社の試算だと通常の大型車両価格の 2 倍程度のコストで押さえたいと考えている。現状の実験車両のコストだと 2 倍を軽く超えてしまっているので、コストを抑えられるように開発を進めている。
・2 点目の関連サービスについては、安全を大前提とし、小野塚委員のご指摘の通り、「事故が起こった時にどう対応するか」、「事故発生時の損害賠償」、「ロードサービスをどうするか」ということは、入念に話をしている。「遠隔監視でどこまでやるか」、そのための「冗長性をどこまで担保するか」は議論をしている。しかし、現時点で、どのような関連サービスが必要かといった議論は煮詰まっているわけではない。小野塚委員のご指摘通り、関連サービスにおいて現状と比べたときにどのような問題があるかを検討していく必要がある。

●大島委員
・貴社のサービスは、貴社が車両を保有し運行するのか、委託されて運行するのか、もしくは貸し出しをするのか等、具体的にどのようにサービスを提供するのかを教えていただきたい。

●株式会社 T2
・車両は全て弊社が購入・保有し、輸送サービスとして提供する。車両を貸し出した場合、仮に、自動運転中に事故が発生した時に責任分担が明確にならないことを危惧する。一旦は弊社でサービスを提供し、全責任を負う形が物流インフラになるためには早道と考えている。ただし、必ずしも現状のサービス形態が正しいものか確証があるわけではないので、今後も関係各社と議論して検証を進めていく予定である。

●根本座長
・自動運転トラックが本格的に普及するのはいつか。黎明期に数十台新東名で「上り」「下り」を走ることはあると思うが、社会的に意味を持つのは新東名で「上り」「下り」それぞれで 1,000 台の運行が普及期であると考えている。そのような本格的に自動運転が普及するのは、いつ頃を想定しているか教えていただきたい。

●株式会社 T2
・根本先生のご賢察の通り、当初は数十台でスタートをしていく予定ではある。「上り」「下り」それぞれ 1,000 台の運行を開始するのは 2031 年ごろを想定している。創業から 5 年をかけてそのレベルまで事業展開をすることを考え、事業計画を策定している。

●根本座長
・5 年で「上り」「下り」それぞれで 1,000 台運行はハードルが高いように思う。10 年後だとしても、「上り」「下り」それぞれで 1,000 台だと、「切替拠点」、「中継エリア」等の高速道路に直結するターミナル施設、バスタ新宿のような施設が必要になってくるので簡単に整備はできない。インフラ側でも自動運転のための施設整備等の検討を並行して進めていかなければならない。当面の間、「中継輸送」や、「ダブル連結輸送」のための拠点に活用することもできると思われる。公共ターミナル・トラックターミナルを高速道路との関係性に鑑みながらどう整備していくのかを国土交通省に検討していただきたい。

●株式会社 T2
・根本先生のご指摘通り、西日本には、切替拠点の候補は上がっているが、東日本には拠点が確保出来ていない。切替拠点が整備されないと輸送キャパシティの確保につながらない。SA・PA の活用が良いのか、新たな施設

が必要か否かは今後話し合っていきたいと考えている。

➢　事務局より、資料 2 に基づき説明。

（質疑応答）

●小野塚委員

・3 ページの 29 行目に記載されている「2024 年で対策が終わりということではなく「始まり」であり、これから提示した政策について、継続的に取り組む必要がある。」とあるが、継続もさることながら、「新技術の普及等を見据えて、その取組を発展・進化させていくことが必要である。」といった表現を加えたほうが良いと考えている。

・8 ページでデジタル関連に言及しているのは良いと思われる。労働時間管理に関するシステムの導入についての 18 行目の記載や、30 行目にデジタコの義務化を記載いただいているが、非常に重要なポイントである。9 ページに記載のある中小事業者の負担を考えた際、労働時間の管理等を今までのように紙媒体ではなく、例えば輸送データ等を用いて半自動化し、元請・発着荷主にも情報を共有することが望ましいと記載いただいた方が良い。輸送データを取得するうえで、中小企業の負担が増加するが、「新しい仕組みを入れていくと良い」というメッセージを入れこんだ方が良いのではないか。総合物流施策大綱では物流 DX を進めていくと掲げている。ぜひそのキーワードを入れていただくと 2024 年に向けて日本がブラッシュアップすると言えるようになるのではないか。

・10 ページの 11 行目において、「適正な運賃収受を阻害する荷主等の企業名に関して公表を行う」と記載いただいているが、非常に良い内容である。この記載に加えて、運賃収受だけではなく、契約外の作業や、資料 3 にも記載のある、物流事業者から物流業務の効率化提案に対して非協力的な企業も公表の対象にしたほうが良いのではないかと考えている。

●経済産業省　中野物流企画室長

・非協力的なだけで即勧告・公表は実施しないと想定しているが、これからの検討ではあるものの、新しい設計で判断基準に照らし合わせて、著しく取組が悪い企業を対象に勧告、それでもだめなら措置命令を実施していく。たとえば、勧告対象となった企業を公表することなどは検討しても良い。ご意見をいただいたので、事務局内で検討する。

●小野塚委員

・11 ページのメニュープライシングは大事であるが、加えて、SIP でも言及しているようなダイナミックプライシングも大事である。経験則より、荷主から午前指定にされている便が多いため、午後にトラックが空いているということが起きている。時間帯や輸送ルートに応じてプライシングも変えていくべきである。それにより、平準化を図ることが大事である。ダイナミックプライシングも記載に入れたほうが良いのではないか。

・14 ページの 11 行目に「取組を進めるインセンティブが必要」と記載してあり、非常に重要なポイントだと理解している。本検討会の中で、卸売市場のような公的施設において、パレタイズ化しているかどうかを「区別」し、料金等に反映することも検討可能ではないかとする議論があった。「区別」というのが非常に重要なので、具体例としてパレタイズされているか否かの「区別」によってインセンティブを設ける等を記載しても良いのではないか。

●農林水産省　武田食品流通課長

・パレタイズ化による「区別」については、市場関係者や全農等とも話しており、これから考えていくべきことであるとの認識を持っていた。「必須である」という記載は難しいが、「区別ができる」という表現であれば記載できると考えられる。

●根本座長

・パレットを使えない事情がある場合は仕方ないが、原則的に使わないといけないという記載にしたほうが良いと考えている。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

・バースで駐車料金を徴収するとしたら、長時間利用するとコストが追加発生するのは当然ではないか。想定を超えた場合に料金を追徴すること等はできるのではないか。

●農林水産省　武田食品流通課長

・卸売市場や食品の物流センターでは、バースの使用料金はないので、記載をしても効果は得られない可能性がある。市場や物流センターで 1 つの施設で何回も使用するということに対してはインセンティブがかかるかもしれない。

●根本座長

・市場でフォークリフトの取り合い、すなわち荷役に時間がかかるのでフォークリフトが足りない等があると思うが、そういったところでインセンティブを働かせるようなことがあってもいいかもしれない。

●小野塚委員

・15 ページの 30 行目に記載のある「導入を促進するようなスキームを検討すべき」についてだが、導入するスキームも必要だが、国として自動運転トラックの早期実現のため、先進的取組を加速してもらうことも未来志向のため、可能であれば記載いただきたい。

・20 ページの「対策の効果についての考え方」についてだが、輸送力 1 億トンを補うためと記載しているのは、2024 年だと 4 億トンで 2030 年だと 9 億トンの削減が必要なため、1 億トンの記載にすることで計算がしやすいことは理解しているが、この数値だけが独り歩きするとミスリードになる。報告書ベースではこれでよいが、対外的には 2024 年には荷待ち時間は今の半分にする必要があるなどの表現にしていただきたい。そもそも 2030 年まで考えると荷待ち時間の短縮だけでは足りないと記載するなど検討していただきたい。また、再配達の記載は誤解を招く恐れがあると感じている。再配達 7 %で 1 億トン補えるとすれば、30%減れば、2024 年問題が解決するということかというとそうではない。なぜなら、再配達のドライバーは宅配のドライバーであり、長距離トラックのドライバーではないからである。消費者への喚起として再配達に関する言及は必要だと思うが、表現について再考いただきたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・再配達に関しては 12%の内の 7%を削減すれば良いという意味である。また、宅配ドライバーが長距離ドライバーとなることはあまりないと思われるので、表現含めて検討させていただく。

●北條委員

・20 ページにおいて対策の効果について指標を数字で示すことは良いが、独り歩きしないように、あくまで目安とすることを強調した方が良い。KGI は運べなくなるトンである。トンを現場で管理することが難しいため、トンを時間に変換することで時間が KPI となるため、現場で管理できるようになる。時間を管理することは良い考えだと思うので、趣旨を忘れないようにアピールしていただきたい。

・13 ページに標準化の話があるが、業務プロセスの標準化も追加していただきたい。フィジカルインターネットの世界が広がるとマッチングが増えると思われる。その際、現状を放置しておくと届け先によって荷下ろしや検品の方法や手順などのプロセスが異なり続けるため、初めての届け先に行ったドライバーは困惑するだろう。ドライバーの生産性を上げるためにも業務プロセスの標準化が非常に大事である。良いチャンスなのでシンプルな物流を作るために標準化についても言及していただきたい。

●北川委員

・トラックドライバーの運賃向上について、タリフの見直しをしていない企業が多い。タリフ上で安い状態が変わらないため、価格の更新を行わないことに繋がっている。賃金向上か契約条件の明確化のどちらかに記載することを検討していただきたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・タリフの見直しについては、資料 3 に記載しているが、資料 2 にも記載することを検討させていただく。

●北川委員

・デジタル化の部分については、ルーティング、配送、バース管理等の自動化だけではなく、倉庫の自動化についても言及いただきたい。輸配送が効率化されても、倉庫がついていけないと効率化されない。また、物流の中でのデジタル化もそうだが、中小企業では事務手続きもアナログになっていることが多い。経費精算の AI による自動化等、他業界の自動化の導入も実施された方が良いので、組み込んでいただきたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・倉庫に関する記載は入れているが、自動化の観点では入れていない可能性がある。確認させていただく。

●根本座長

・経費精算の自動化等は、物流の効率化やドライバー不足という文脈には直結しないのではないか。広く DX として、実施すべきことではあるものの、本報告書とは趣旨が異なる印象。

●北川委員

・13 ページの共同輸送において川下企業は問題ないが、川上企業はプレイヤー数が少ないために共同化していくと独禁法に触れる可能性がある。石油業界なども苦労していると聞いている。統合化していくことで独禁法に引っかかることがある。第 3 者の物流会社にお願いすればよいか、共同化するポイントを工夫して、独禁法に引っかからないようにするのか、独禁法自体を緩めるのがいいのか等か判断が難しい。いろんな企業から言われているが、公正取引委員会に申し出るのはハードルが高い。弁護士に相談しても無理と言われる。

●根本座長

・独禁法の問題は難しい。過疎地域においてどうしても宅配便を届けるのが難しい場合は共配しても独禁法に触れないという話を聞いたことがある。

●北條委員

・独禁法に関して北川委員の意見に賛成である。共同輸送をするにあたって、現在は都度交渉しており、大変である。一定のガイドラインか何かを出すべきではないかと思う。さらにいうと、共同輸送が独禁法に関係することを知らない人もいる。

・独禁法において荷主企業同士が運賃を教えあってはいけないなどの規制がされている。それが消費者を守ることにはなっているという趣旨はわかるが、共同配送の敷居を高くしている一要因でもある。時代が変わってきていて、運べるか運べないかの瀬戸際に来ていると思われるため、共同輸送に係わる独禁法の見直しは検討したほうが良いことをメッセージとして出すべきではないか。

●河野委員

・独禁法については、連携・協働・共創を推進していくうえで、気になっている。委員を務めていた GX 実行会議の結果を受けて、公正取引委員会からグリーンガイドラインが出されたが、GX を進めるにあたり企業単体では効果が出ないので、連携・協働・共創の観点での取組みを促すために独禁法の解釈を広げるというガイドラインを公表している。物流でも同じようなことが出来ないか公正取引委員会と検討していただきたい。

●経済産業省　中野物流企画室長

・論点としては重要なので、検討する必要がある。最適解は何かを含めて検討させていただく。他方で、結論として書くというよりは、問題指摘があったため、検討すべしといった形で記載させていただくことを考えたい。

●国土交通省 鶴田公共交通・物流政策審議官

・検討すべしといった記載よりは、もう少し強い書きぶりでもよいかと思う。公正取引委員会とは、事務的に相談を始めているが、かたい反応もあると感じている。このような意見もいただいたので、どこまで最終とりまとめに記載するかについては、なるべくならばもう少し強い書きぶりで記載したいが、記載すると弊害があるようであれば記載方法については要検討と思う。

●二村委員

・12 ページの零細事業者の事業継承について、賃金向上に繋がるのか違和感がある。直接的にはつながらないと思われる。

・料金メニューについて、トラックの性能によって、車種別によってサービス料金を変えても良いと思われる。料金設定をしっかりと行うべしというのは入れるべきである。

・契約時にはルールを守っていない事業者を選ばないようにという記載があるが、一般の企業に向けてのメッセージであれば、事業者が優良か否かを「見える化」すべきである。「区別」をするための情報発信が必要である。勧告される企業だけがわかっても、他の企業が優良か否かの判断がつかない。出来ている企業が分かるような仕組みが必要である。褒めるようなルールも必要ではないか。

・15 ページの⑥について、安全装置を搭載したトラックにはスピード制限を緩和しても良いのではないか。スピード制限により、交通を阻害する側面もある。スピード制限緩和の検討についても検討していただきたい。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・スピード制限については、トラック事業者からも緩和の要望をいただいており、ご指摘いただいた内容は次回に向けて検討していきたい。

●河野委員

・一般消費者観点から、全体の受け止めについて 3 点言及させていただきたい。①物流の適正化は社会全体の問題であるというところを示していただきたい。どこかに負荷を与えて成り立っている場合、持続可能性を考えたときに正しくないということをアピールしたほうが良い。政府のビジネスと人権に関する NAP～で言及されている通り、誰かがしわ寄せを受けている状態で成立している企業活動は、持続可能とは言い難いという点を強調したい。着荷主や、消費者などサービスを受ける側も、料金を払えば事足りるのではなく、着荷主や、消費者側も努力すべきことがあるということを示していただいたことは感謝している。

・②個別ではなく全体最適であることを評価したい。これまでの所掌官庁からの法令やガイドラインは縦割りであった。個別最適から脱却し、連携・協働・共創を前面に打ち出しており、関連事業者間での知恵の出しあいが求められていることを示していることも重要だと考えている。

・③参考資料 5 の高度物流人材の育成・確保の取りまとめについては、とても示唆のある内容である。今後に向けて、国が観光に向けて力を入れた際、大学に観光学部が出来たように、今回の報告書で物流に力を入れることが広まれば、専門の学部が出来ることもあるかもしれない。リスキリングの機会についても物流に特化した形で期待が持てる。そのような将来像をイメージさせることが出来れば更に良くなる。

●根本座長

・消費者の意識改革や全体最適の話は書き込んである。他方、人材の育成・確保については言及が足りないのではないか。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・6 ページの 16 行目で人材については触れているが、リスキリングについての記載など、もう少し膨らませて記載するように検討する。

●根本座長

・各企業で社内研修が充実していることも記載すると良い。

●大島委員

・３点言及させていただきたい。①5 ページの物流プロセスに荷主の協力が必要なことが重要だと思っている。中間取りまとめで示していた、発荷主・物流事業者・着荷主の関係性が分かる図があったほうが良い。発着荷主が協力しないと物流を変えることができないということが明確になるため、最終取りまとめにも挿入していただきたい。

・②3 ページの物流の担い手の不足に関しては、「トラックドライバーをはじめとする」といった表現を入れたほうが良いのではないか。

・③再配達に関して、再配達含めた特積のボリュームは、営業トラックに占める割合のうち２％くらいしかないため、BtoC も重要だが、BtoB が非常に重要だという点を明記いただきたい。物流の大半を宅配が占めているという誤解を招かないようにしたほうが良い。

●根本座長
・図は非常に重要と私も考えているため、残していただきたい。

●矢野委員
・現在の書き方は供給制約に関する話に偏っている。物流人材については、物流自体が付加価値につながっていることを強調している。荷主企業には物流を起点として、革新的な商品・サービスの創造、従来のビジネスを抜本的に革新することが物流で実現できるなどといった視点を加えていただきたい。
・また、業務プロセスの標準化という話だけ出すと、差別化できないという企業が出てくる。標準化した時と差別化した時は料金が違うということを明確にしたほうが良い。カスタマイズすることによる料金の違いの様な観点は記載いただきたい。

●根本座長
・標準化と差別化についての議論は難しい。シンプルで、標準的な物流システムにすればコストが減る。一方で、これまで物流企業は荷主にとって便利な物流システムを作り込むことで差別化してきた。結果、その個別最適によって無理が生じてきている。物流業界にとっては標準化に加え、差別化のために仕組みを作りこんだ分は対価を要求しないといけない。難しい問題である。

●北條委員
・標準化はメニュープライシングとセットである。航空業界の LCC と同じように、標準化されたサービス以上の内容を求める場合は、追加のメニューに対して対価をもらうようにしなければならない。

●二村委員
・交渉を行う上で力関係が存在するため、契約の明確化が合わせて必要となる。

●矢野委員
・効率化の面だけで標準化が良いという書き方だけではなく、標準化だけが必ずしも良いわけではない。対価をしっかりもらえば良いだけの場合もある。付加価値を付けることの良い面を記載したほうが良いのではないか。

●経済産業省　中野物流企画室長
・11 ページの「物流コストの可視化」では部分的には記載している。基本料金を設定し、追加サービスの時には追加費用をもらうというメニュープライシングに対しての考え方も大事であるということを前段で記載するように検討する。

●矢野委員
・如何に情報をオープンにするかが大事である。情報のオープン化により、各企業がどれだけ動いているということを示し、インセンティブを与える必要がある。

●高岡委員
・今までにない画期的な取りまとめ案だと感じている。発荷主、着荷主を分けたことで、それぞれの協力が必要

であり、背後にあるそもそものサプライチェーンの仕組み、リードタイムを見直さないといけないというところを示していただけたところが良いと考えている。

・2024 年問題はドライバーの労働時間規制に端を発しているが、ドライバーが単位時間当たりどれくらい運べるかの可視化が必要だと思われる。そこが中心であり、また、幹線輸送の BtoB が喫緊の課題であり、物量が多いことを示すことが必要である。ロードマップを示し、何から優先的に実施していくべきなのかというところが入っていないので、最後の締めの文章で入れるのが良いと思われる。

・幹線輸送は、すぐに人材が足りなくなると想定される。速度制限や車両重量規制が緩和されることで 1 時間当たりの運べる量がかなり改善されると思われるので、記載いただきたい。

●根本座長

・自工会からの意見書にあるダブル連結トラック、スワップボディコンテナは、15 ページの 13 行目に記載されているが、同じように鉄道輸送に適切な 31ft コンテナや、フェリー、RORO 船と相性の良いシャーシ等を標準化しレンタルできる仕組みがあればモーダルシフトも進む。また、セミトレーラーの普及は重要であり、欧米での長距離輸送の 90%はセミトレーラーが占めている。一方、日本ではセミ・フルトレーラーの使用率は 10%以下で、70%以上が大型トラック、いわゆる単車である。セミトレーラーにするだけで生産性向上に繋がると思われる。そういったキーワードを入れるよう検討いただきたい。

●二村委員

・特車申請に時間がかかるというのが問題になっているので、申請がしやすくするような工夫についても行政での検討が必要である。

●小野塚委員

・上記に関連した個別の論点にはなるが、31ft コンテナは推さないほうが良いと思われる。40ft コンテナを JR 貨物が運用できるようにし、海上輸送含めて国際的な標準に合わせることで積み替えコストの削減を目指すべきではないか。

➢　事務局より、資料 3 に基づき説明。

（質疑応答）

●根本座長

・資料 3「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）」は誰の名前として出ていくものなのか。

●経済産業省　中野物流企画室長

・政府として出す予定である。

●根本座長

・承知した。資料 2「最終取りまとめ（案）」を踏まえ、委員の皆様は政府の発行物に対して意見を出すという位置づけで議論いただければよい。

●大島委員

・1 ページにおいて、発荷主と着荷主それぞれで実施していくという点は、非常に重要であると思う。一方で、発着荷主間での取引条件の確認、検討、見直しを実施いただく事が、発荷主、着荷主で色々な取組を実施いただく際の大前提になるかと思うので、その点を明記していただきたい。

・7 ページにおいて待機時間と荷待ち時間、入出庫作業時間と荷役時間と表現が分かれているので統一化していただきたい。更に検討会において荷役時間、荷待ち時間を重要視するのであれば、表現として先に出して、強調すべきと考えている。

・11 ページにおいて、10～20%の荷主事業者が荷役・荷待ち時間を把握していると書いているが、「10%～20%しか把握していない」という表現にした方がメッセージ性が強くなるので良いのではと思う。また、もし数字があれば、物流事業者が荷役・荷待ち時間をどれだけ把握しているのか、更には作業毎の時間の把握状況に関しての情報も入れたほうが良いと考えている。

●国土交通省 平澤物流政策課長

・3 点目の物流事業者の荷役・荷待ち時間の把握状況についてだが、現在はデータとして無い。

●河野委員

・必須事項と推奨事項を区分して記載されているため、必要性と実現可能性を考慮して記載されており、業界やサプライチェーン全体の予見性を担保する意味でも分かりやすい提案と考えている。

・冒頭のパラグラフにおいて、政府が出すのであればこういう表現も致し方ないかもしれないが、「技術的かつ経済的に可能な範囲内で」と記載があるが、これが必須事項に対するエクスキューズとして利用されてしまう事が不安である。これまでの検討会での事業者ヒアリングや提出いただいた意見書からも業界特性に考慮が必要なことは認識している。また物流関連事業者の多くが中小事業者であるため、大規模投資が行いにくい点も理解している。しかし最初に当該内容を記載するよりも、9 ページの「5．業界特性に応じた独自の取組」の部分に覚書として記載し、実施までに猶予があることを示せばよいのではないか。

・交渉力が弱い事業者の相談窓口の設置が必要だと思う。大手事業者であれば、取組の仕方については経験から対応できるとは思うが、中小事業者が自分で考えるというのは課題になると思われる。「相談はこちらへ」というような文言で相談窓口の案内を入れたほうが良いのではないかと考えている。

●国土交通省　小熊貨物課長

・価格転嫁に関しては、物流事業者について、地方運輸局が相談の窓口になっている。記載の仕方も含めて内容追記を検討させていただく。

●北川委員

・物流管理統括者の記載は、「役員等」としてしまうと、現場の部長も任命できてしまうため、権限のない社員を選任されてしまう恐れがある。一方で、「役員」としてしまうと、株主総会が終わっていた場合、役員選定が難しく、時間がかかる企業が出てくる。よって、調達や製造等の他の機能との交渉力を持った人というような記載が良いかと思う。

●経済産業省　中野物流企画室長

・「役員等」という記載にしたのは経営全体を見ていただくという想定である。

●小野塚委員
・CLO を選任し、その人が交渉をするという書き方であれば、書きやすいのではないか。

●二村委員
・責任者の所在を明確にしておけば問題は解決しやすいと思う。教科書的な考え方であれば、CLO は副社長級が任命されるのが適すとされている。

●北條委員
・「役員等」という書き方であれば、「物流部長」でも任命が出来てしまう。発着連携を実施することを考えると、リードタイムを伸ばす、出荷頻度を変える等をする必要があり、営業部門を巻き込まないとできない。営業部長や物流部長の上に立つ人となると、役員クラスになると考えている。物流を経営課題にするという意味でも良いチャンスかと思う。

●経済産業省　茂木商務・サービス審議官
・検討させていただくが「役員」という書き方が良いのではないかと考えている。

●北條委員
・情報共有として、荷待ち・荷役時間の把握状況について、経済産業省の調査では 1～2 割となっていたが、JILS が昨年末に実施した JILS 会員の荷主企業への調査では、88%が待ち時間を把握できると回答している。このギャップを如何にして埋めていくのかが重要と考えている。
・また、2017 年に国土交通省から運賃と料金の分離について告示を出している。2015 年に同省が車両留置料の支払いについて調査をした段階では、支払っていないものが 89%あったが、JILS の昨年末の調査では荷主側で 47%に下がっていた。
・次に、運賃と料金の分離そのものについては、2015 年の国土交通省調査では分離していない企業が 74%であったが、昨年末の JILS の調査では 62%に下がっており、二つの調査で対象者や質問の仕方が異なっていることは勘案しなければならないが、告示の効果が表れてきていると思われる。本取組によって、意識が高まれば、物流を変えていく大きな転機となることを示している。

●二村委員
・コメントとして、荷役・荷待ち時間合わせて 2 時間以内という数字が出たことで目標が出来たのが良いが、どのような反応がくるのかは興味深い。今後進めていくためにはモニタリングを適切に実施し、実効力を持たせることが必要であり、そのためにもモニタリングの体制が必要。
・また、迅速に取り組むという面ではバース予約システムを入れていくことが考えられ、対象としてはいわゆる特定荷主、準荷主となる企業である。対象企業の中に中小企業がどの程度含まれるのかが不明だが、システム導入に係る支援等は必要になるかと考えている。

●矢野委員
・発着荷主間の協議を促すべく、物流の取引条件を明確化するなどの記載が必要ではないか。加えて、取引の適正化と運送契約の整合性の取り方が重要である。現状、整合性が取れていない企業が多いはずである。

・Gマークについて記載いただいたことで、物流事業者が積極的に取得に動き、アピールに繋がると思う。
・時間指定についてだが、朝一の配達指定などがあるが、本当に必要なのかという点の見直しは必要と考える。

●根本座長
・「発着荷主間の売買契約の中に、荷主と元請物流事業者の間の運送の条件を出来るだけ記載するように」というような書き方の認識で良いか。別途確認事項という形で交わすというのも方法としてはあり得るかと思う。

●経済産業省　中野物流企画室長
・2ページの⑥「運送契約にない荷役作業の禁止」と7ページの(1)の⑤に「運送実態と契約内容に整合性がない場合は、契約を見直す」と記載をしている。それに加えて、発着荷主間の取引条件の見直しをどこかに追記すれば良いのではないか。

●小野塚委員
・契約の見直しについては、契約の中でなんとなく朝に時間指定しているというのが多いので見直しをすべき。本当に指定が必要である場合も、全てのトラックに対して同じ時間でないといけないことは無いはずなので、「分散させて下さい」というような記載は出来るかと考えている。

●経済産業省　中野物流企画室長
・時間指定の見直しだが、着荷主側の取組として6ページに「納品リードタイムの確保」として記載しているが、これに追記した方が良いという事か。

●矢野委員
・朝一に納品が集中していることが問題であり、リードタイムとは別の問題。なんとなくの時間指定が多いので見直しをすべき。全て同じ時間でないといけないことは無いと思われる。着荷主だけの問題ではないと考える。

●経済産業省　中野物流企画室長
・発着荷主両方の事項として記載させていただく。

●大島委員
・発荷主が着荷主に「朝一番に届けさせる」という形で説明をしている場合もある。本当に必要な場合もあると思うが、そうではない事も多々ある。

●小野塚委員
・発荷主の営業担当の人が実際にそう言っていることがあるが、着荷主側に話を聞くと「いつでも良い」という事がある。営業側の長年の積み重ねで起こっている面がある。矢野委員が仰っていたように本当に必要なのか改めて見直すことも必要であると考えている。

●小野塚委員
・1ページの時間の把握に関して、「物流事業者に負担がかからない形で」というような文言を追記すべきと考えている。

・7 ページの労働時間の把握という点で、本人が何時から何時まで働いたと申請するのではなく、デジタルに把握され、恣意性が働かないというのがあるべき論かと思う。必須事項か推奨事項かはわからないが、最終取りまとめ（案）にもあるような、デジタコなどのツールを用いて、自動的に把握できるようにする。あるいはそれを下請けに対しても報告を求めるのではなく、「デジタルツールの導入の検討」という点を入れたほうが良いのではないか。
・8 ページにシステム例を記載するのであれば、トラック・バース予約システムは、荷待ち時間の削減には良いが、走行時間を短くし、結果的に必要なトラック台数を削減するという意味では、ルート最適化システムや動態管理システム等もある。現状では荷待ち削減に偏っているため、バランスを取るという意味でもそういったシステムも記載したら良いのではないか。

以上