

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)フォローアップ会合

議事概要

日時:令和4年9月14日(水) 10:00～11:30

場所:オンライン開催

出席委員:

伊勢川委員、小野塚委員、河村委員(土居氏代理)、神林委員、首藤委員、土屋委員、堤委員(明田氏代理)、根本委員、二村委員、北條委員、馬渡委員、味水委員、村上委員、矢野委員、米田委員、(※御欠席:西成委員)

1. 開会

2. 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)フォローアップ会合について

3. 議事

(1) これまでの進捗状況について

(2) 行政の取組について

(3) 事業者等の取組について

(4) 意見交換

4. 閉会

議事概要:

- 事務局より、資料2に基づき、総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)の施策の進捗状況(KPI)について説明。
- 国土交通省公共交通・物流政策審議官部門物流政策課、道路局企画課経済調査室、港湾局計画課企画室、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課、経済産業省商務・サービスグループ物流企画室より、資料3に基づき、KPI進捗状況を踏まえた現状や取組状況について説明。
- 全国農業協同組合連合会、株式会社セイノー情報サービスより、資料4及び5に基づき、事業者等の取組について説明。
- 説明を踏まえて、委員による意見交換を実施。

【委員からの主なご意見等】

- 積載効率は、積載率の意味で使われることが多いが、大綱では輸送能力の使用率という意味で使われている。積載効率は車両の物的生産性の一面を捉えたものにすぎず、効率を言うならば1台当たりの輸送量を見るべきと考える。さらに、1台当たりの輸送量は、平均最大積載量、平均走行距離、積載効率に分解され、前二者の改善が見られるが、車両の大型化や道路整備、荷待ち・荷役の改善等によると解釈される。
- 標準化とデジタル化は、それぞれでやっても仕方ない。例えば、自動積み付けや自動荷降ろし等は、標準化を持たないままロボット化すると、繋がらないサプライチェーンになってしまう。大綱の中で書かれている、例えば標準化とデジタル化の連携や因果関係をこの後どのように扱っていくのか気になる。
- このような取組がさらに進められることで、物流の生産性向上が図られることを期待。今回、KPIによって進捗状況が把握できたことはとてもよい。大綱の中のKPIには、ドライバーの賃金の上昇というゴールもあれば、ゴールに導くための方策howの部分もある。howの部分は、KPIの達成度とあわせ具体的な効果検証も可視化していただきたい。また、各種施策がリンクすることでさらに相乗効果を期待できるものがあれば議論を進めていただければと思う。
- 取組を加速する上で、物流クライシスと物流イノベーションへの理解の醸成を図ることが大事。物流クライシスについては、消費者の理解を得ることも大事だが、改めて企業、特に荷主に対して、より大胆な打ち手を考えていく必要性を発信する必要がある。素晴らしい取組を多くの方や企業に知っていただき、参画をいただいたり、イノベーション領域に投資をしたい方も巻き込めるような形で認知を図っていけるとよい。
- 営業倉庫の場合、トラックとの関係では、入庫や出庫にもトラックの効率を上げるために努力をしている。特に、SIPは大変期待しており、保管の中でも使うようなデータが入るような形でお願いしたい。脱炭素化された物流施設の数について、まさにCO₂削減あるいは最近のエネルギー危機の問題から、国交省のみならず様々な省庁が連携して後押しをお願いしたい。
- ドライバーの年間所得額平均を全産業平均まで引き上げることについて、2025年为目标である一方、標準的な運賃の告示の後、コロナの発生や燃料価格の爆発的な上昇もあり、告示が守られていないという現状がある。大綱の目標値に、意欲的な数値を定めているため、2024年度以降も標準的な運賃の告示の継続をお願いしていきたい。また、平均労働時間を全産業平均までの引き下げについて、先般新しい改善基準告示を定めようとしているが、トラック業界では発荷主、着荷主、両方含めてKPIを遵守していくことが大事。関係者の皆さんにも御協力をいただきながら実現をしたい。

- 内航海運は、輸送活動量の4割、産業基礎物資が8割を占め、一定の役割を果たしているが、現在法改正がなされ、働き方改革の端緒に就いたところ。また、業界としては8割の産業基礎物資である一方、専属化・系列化が一定程度進んでおり、そうした縦社会の中で昨年度から荷主さんとの連携も国交省さんの主導の取り組み始めたところ。働き方改革の影響も未知数ではあるが、荷主さんとも連携しつつ、例えば、共同輸送、共同配船、AI化も含め、物流大綱でPKIとされる指標の達成に向けて取り組んでまいりたい。
- 青果物の関係の取組というのは、他の業界から比べれば、かなり遅れているのではと思っているところ、何とかそれを進めていかないといけないと思っている。特に、地域物流と非常に関係が強く、そういった取組も青果物流通との関係で連携が取れることがあれば、御相談・御支援いただきたい。
- 長時間労働が若い人が入ってこない一つの要因である一方、労働時間が減ることによって、現状のドライバーの賃金形態では、賃金が減少していくことが予想される。そうすると、賃金の減少が人手の確保を難しくする。また、運賃の上昇が賃金の上昇に結びつくのかという点がドライバーの人手不足の解消には極めて重要。取組がなされても、燃料費の高騰に消えていく可能性もあり、実際に事業者が受け取る利益になるのか、事業者の利益になっても、それが賃金の上昇に結びつくのかというところは、2段階ほど難しい問題がある。ぜひ今後検証していければと思っている。
- KPIのコロナの影響について、その理由について探ってよく考えることが重要。KPIには、アウトプット目標とアウトカム目標が混在している。アウトプットは努力でできるものが多いため、アウトカムの達成にこれから尽力するということであると思う。今回の発表で、よい取組が別々に行われているという点で、まずは業界ごとに進めることは、良い方法なのかと思った一方、別々に発達して、それがどこかで手を結べるのかと思った。また、補助事業等々が行われているが、補助終了後に定着するかどうか、補助事業が終わった後、どういう形になっていくのかというのも、とても気になった。
- パレット輸送の拡大を図っていく中で、パレットの回収と費用負担が大変重要である。そのためには、着荷主、さらにはその先の消費者の理解が重要だということは、大変貴重なお話である。単に理解を求めただけではなくて、消費者に変化をもたらすためにはどうすべきかということが重要。また、このフォローアップの目的を考えると、PDCAを回していくという意味では、丁寧な議論をして最終的にそれが消費者にちゃんと伝わる形で示して、発信していけるとよい。

- 物流への取組を国全体で進めていくために、特に荷主、企業の経営者、消費者までの啓蒙や認知を高め、ていくことが非常に大事。例えば、KPIを引き上げる努力をしている企業を表彰する、あるいは、この商品は非常に効率的あるいは環境にもいい物流で運ばれていますということが消費者にも認知できるような共通マークを横断的に作成し、消費者にも今物流の努力が進んでいるということが分かるような工夫が政策の中で一つ推し進められれば、さらに消費者、荷主を巻き込んだ政策が進んでいくのではないかと。
- 個別の改善は随分進んできたが、物流の構造そのものが変革するまでには至っていないと考えられる。構造そのものをどうやって変えていくか、個別政策をどのように結びつけて構造を変えていくかについて整理し、もっと議論をしなければいけない。
- 今日はPDCAのCをしたが、それを具体的なアクションに結びつけて、少しでもKPIが改善できるようにしていくことがこのフォローアップ会合の目的。今後の施策展開に関する提案についても、各省庁で御相談の上、しかるべきタイミングでまたお知らせいただければと思う。

以上