

第2回総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）フォローアップ会合 議事概要

日時：令和5年8月3日（木） 13:00～15:30

会場：合同庁舎2号館 12階 国土交通省国際会議室 /オンライン併用

出席委員：

小野塚委員、河村委員、神林委員、澤江委員、首藤委員、根本委員、二村委員、北條委員（松井氏代理）、馬渡委員、村上委員、矢野委員、山田委員、米田委員、（※御欠席：土屋委員、西成委員、味水委員）

1. 開会

2. 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

3. 閉会

議事概要：

- 事務局より、資料1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。
- 国土交通省総合政策局物流政策課、道路局企画課道路経済調査室、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課食品流通課、経済産業省商務・サービスグループ物流企画室より、資料2に基づき、行政の取組について説明。
- サンスター株式会社、センコー株式会社・センコーグループホールディングス株式会社、株式会社プラネットより、資料3、資料4及び資料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】

- なかなか現実の物流効率化は進まないようだが、行政サイドは政策としてできることはやってきた、ということだと思う。その中でもトラックドライバーの待遇改善について、標準的運賃の政策が功を奏して、賃金も上がりつつあり、効果を少しずつ上げてきている。
- 改めていろいろな政策をやっていること、各種施策、各事業について結構進んでいることを認識した。ただ、実態ベースの労働時間であり、DXというところはなかなかすぐには上昇しない。ここにどうやって結びつけるかが非常に難しいと思う。施策、事業はパイロット的なものであり、その情報を広く普及するためにいかに発信していくかが非常に重要だと思う。

- 政策パッケージの目標年度は 2030 年だが、1 年以内にやれることはやろうと書いてあり、この物流施策大綱の中でやれることもたくさんあると感じている。その中で、標準的な運賃について全会一致でやっていただいたのは非常にうれしいが、裏を返せば、やれてないということだと感じている。
- トラック業界の原価は燃料費、車両費、人件費の 3 つしかない。この中で、燃料費はどうしようもない状況で、日々上がり続けている。車両費も、中古がなくなってきており、新車もしばらく半導体のせいで買えないという状況の中で、人件費を上げないと人間が集まらない。燃料費さえまともにもらえてないという事業者が多く、三重苦の状況になっている。2025 年までの施策を政策パッケージと一緒に考えていただければ、燃料費は 100% もらえるとか、燃料サーチャージがバンカーサーチャージやエアサーチャージのように必ず払わなくてはいけないといった K P I も設けられないか。
- トラックに先駆けて昨年 4 月から船員法も改正され、船員の働き方改革を進めている。船員という職業が選ばれるためにも、労働条件の改善、特に労働時間の短縮は不可避だが、一方で、目先を考えれば、労働時間を短縮すれば、船員不足が一層進んでしまうことになるし、船員からすると、労働時間が減ることで手取りが減ってしまう。こういう話がトラックに先駆けて出てきており、トラックでもいろいろな問題が出てこようかと思う。共通する問題については、行政でもぜひご配慮いただきたい。
- 海運へのモーダルシフトについては、2024 年問題を意識して、リプレイスの際に船舶の大型化を進めてきているが、その分貨物量が増えているかという点、まだまだである。荷主からの引き合いは大変増えていると聞いているが、燃料油が高騰しており、トラックに比べて燃料油のコストに占める割合が高く、サーチャージを取っているがゆえに海陸の運賃格差がここに来て広がっており、運賃を見て二の足を踏んでいる荷主があるやに聞いている。燃料問題は、モーダルシフトとか、トラックも含めて大きな影響を持つてくるので、今までのような燃料油に対する直接的な支援、あるいは、サーチャージの運用について、ぜひ御理解いただきたい。
- 荷待ち時間の削減のためには、車両の到着だけでなく、荷主からの出庫情報が来ていること、ピークに車両が集中しないこと、また、荷役時間の削減のためには、貨物がパレット化されていることなど、荷主、トラック事業者の協力が不可欠であり、このような状況もフォローアップしていただきたい。
- この議論や持続可能な物流の検討会で、非常に画期的な報告書を出していただいたことに心から感謝している。荷主の理解と協力がないと、物流業界だけで自主計画をつくってもほとんど機能しなかったもので、多くの方々の努力でいい結論が出たことを歓迎している。K P I

について、目標数値をどうやって達成するかというときに、役所でできることは、規制緩和や予算措置となる。政策パッケージでも明確に物流DXとかGXについては書かれているので、力強い来年度予算要求を期待している。

- 倉庫業界では、設備投資が大きく、顧客が数年で変わるので、なかなかDXに踏み切れないという声が多かった。しかし物流で人手不足がどんどん顕在化し、効率化というよりは省人化で、DXも考えざるを得ない状況になっている。あとは高齢者、女性、加えて外国人も考えるべきではないかという声も出てきていて、全ては10年先を見据えたときに、人手不足は明らかにひどくなるという共通の認識がある。そういう認識の下に、方法論としてのDXだとか、トラックの荷役の時間を減らすことについて、荷主の協力を得て進めていきたい。
- 青果物の価格の形成は他の商品とは大きく違って、需要と供給との関係から価格が決まっており、コストの積み上げによる価格形成ができない中で、物流の合理化なり効率化に取り組もうとした場合、どうしても生産者側にコストの負担が偏ってしまって、なかなかそれを青果物の価格に転嫁できない。そういったことも含め、物流の問題はなかなか産地だけでは解決できない問題があり、物流業者、市場流通関係者、パレット関係者、小売事業者、消費者にしっかりと状況を理解いただく機運の醸成をぜひとも国のほうからもお願いしたい。
- 新しく策定された6月のガイドラインの中で、物流担当役員について必要だと示したと思うが、荷主企業の中で、物流担当役員はどういうことをする立場にいるのか、役割を明確にしていく必要がある。
- 物流の荷待ち・荷役時間の内容自体は、現場のドライバーの作業時間、待ち時間を削減するということだが、それら削減は現場の工夫のみでは難しいところがあり、部門間の連携、場合によっては企業間で連携をしていかなければならない問題だと考えている。そのような連携を主導できる権限を持ち、より上位のKPIを見るCLOの立場の方が物流管理統括者になるべき、と考えている。物流管理統括者の選任に関して、具体的に選任されるべき方に求められる能力や見るべきKPI等をメッセージとして発出していただくと、各企業の選任にあたり、参考になるのではないか。
- 高度物流人材の教育プログラムは、報告事例だけではなく、いろいろな企業の新しい取組があり、KPIを見ると、産学連携の講座数も増えている。引き続きこの取組を後押ししていただけたらと思う。物流会社と荷主は対立構造に陥りがちだが、こういった取組を先進的な一部の物流会社と荷主が別個にやるのではなく、また、業界団体の中で閉じて検討するのではなく、中堅・中小であったり、業界の垣根、企業の垣根あるいは産学の垣根を越えて浸透していくところを後押ししていただけるとよい。
- 高度物流人材の検討では、今までどちらかというと、物流の専門知識を習得しようという

ころに偏り過ぎていたのではないかと、そういう中で、物流起点の価値創造を実現する人材という形で、委員会として方向性を出した。今までと違った専門知識だけではないところで、いかに人材を育てていくか、いかに付加価値をつけていくか、あるいは、データドリブ的な人材を育てていくか、この辺の視点が非常に重要になる。そういうノウハウを各企業が自分で作り出すのは難しいので、情報をうまくまとめて、普及していく仕組みが必要かと思う。

- 2024年問題の対応で、大手の企業は対応が進んでいるけれども、中小企業でまだまだ手つかずなところとか、手が回らないというところも多いので、そういった遅れがちだけれどもまだ取り組もうとしているところへの配慮、相談を受け付けるような体制といったものはあるのか。
- 消費者に対しての啓蒙、意識づけが必要ではないか。ネット通販などでは、送料無料という表記が現在も多く、消費者に、輸送は安いものという誤解を与えている。日本の消費者はこれまで、送料無料の条件で翌日に物が届くという非常に恵まれた中で消費生活を送ってきたが、燃料の高騰、人手不足の問題から、こうしたサービスの継続は厳しい。ネット通販のサイト等でも、もう少し送料を明確に表示し、実際の物流コストを可視化するような施策を進める手もあるのではないかと。
- モノやサービスで、ダイナミックプライシング、価格の弾力化と多様化が進んでいる。輸送コストは商品価格に含まれて見えづらいが、全国で同じ値段で売られている商品でも、実際の輸送コストは異なる。今後、物流コストがモノの値段に反映されるようになれば、エリアによって輸送距離などに応じた価格づけも起こるということを、消費者にも荷主企業にも示していくことも必要と思う。
- 労働時間等のいろいろなデータがあるが、中身がよく分からない部分がある。どこが進んでいるのか、どこが遅れているか分かりにくいので、もう少し細かく分析できるとよい。
- 施策の進捗状況のなかで、ドライバーの年間所得額と平均労働時間のいずれも微増していたが、労働時間が長くなることで、所得が伸びている面もあるので賃金単価の算出もあってもよい。また、近年は物価高もあり、平均賃金も上昇傾向にあるので、平均との差がどれくらい縮まっているのかも見せる必要がある。ただ、比較対象として全産業平均をとっているが、日本は男女間の賃金格差が大きく、トラックドライバーは男性が圧倒的に多い職種なので、本来、比較すべきは男性賃金であるべき。
- 当面の焦点は、政策パッケージにおける業界別の自主行動計画の策定になると思うが、同パッケージの施策の効果目標で現在含まれていないものを大綱のKPIに追加すべきである。
- KPIの中には目標が高過ぎたのではないかとというものもある。目標の再設定も含めて考え

る必要があるのではないか。

- K P I の 2 項目（2（7）物流の置かれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合、3（1）大企業及び中小企業の物流事業者における B C P の策定割合）でデータの出典が変更されているが、それによる目標値の見直しが必要なのではないか。
- 何人かの委員の方からデータの連続性について話があった。その中で 2（7）の広報の部分の説明を聞いて、一般の消費者にはほとんど伝わっていないというのが図らずしも分かった。業界を取りまとめる立場として広報をどういうふうにやっていくか、国土交通省と話しながら進めていきたい。
- 今年に入って、政策パッケージ、持続可能な物流の実現を目指す検討会の最終取りまとめ等、いろいろな形で政策ドキュメントが出てきており、そういうものを全部総動員してこれから物流生産性向上を目指せるということで、来年のフォローアップは相当いい数字が期待できるのではないかと思っている。

以上