

令和6年6月28日（金）

交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・  
産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・  
食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会  
第1回 合同会議

議事録

午前9時59分 開会

○林田課長補佐 定刻となりましたので、ただいまより第1回交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会合同会議を開催いたします。

御多忙のところ御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は対面とオンライン参加のハイブリッド開催とし、オブザーバーの方はオンラインにて御参加いただいています。また、事前に傍聴登録いただいた方々に対して、Teamsを用いての同時中継を行っております。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元のタブレットに、議事次第、資料1から3、参考資料を表示させていただいております。不足がある場合には事務局までお申し出ください。

委員の御紹介は、参考資料2の合同会議委員名簿をもって代えさせていただきます。

なお、本日、大串委員が御欠席されております。また、高岡委員は10時半頃まで、北川委員は11時45分頃までの参加と伺っております。

次に、事務的な御報告になりますが、本日は交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会、総員7名中6名、産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会、5名中5名、食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会、5名中5名に御出席いただいております。交通政策審議会令第8条第1項、産業構造審議会令第9条第1項、食料・農業・農村政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

本会議は、経済産業省、国土交通省、農林水産省の3省が共同事務局を行っております。

開会に際しまして、事務局より御挨拶申し上げます。

まず、国土交通省の鶴田物流・自動車局長から御挨拶申し上げます。

鶴田局長、よろしく願いいたします。

○鶴田物流・自動車局長 おはようございます。国土交通省の物流・自動車局長、鶴田と申します。どうぞよろしく願いいたします。

国交省の人や、これまでの検討会で御一緒した方には、またかという話になるんですが、お初にお目に掛かる方もいらっしゃると思いますので、一つだけ申し上げさせていただきます。

法案も通りまして、新しい仕組みがスタートするわけですけれども、ポイントは三方よしというふうに私は思っております。つまり、物流の供給が逼迫してくるので、黙っていると値段が上がるということになるかもしれず、今、担い手を集めるために処遇を上げるという面は必要なんですけれども、これまでと同じやり方でやっていると、単に値上げになってしまう。これはうまくないですし、物流は社会のインフラだということを考えると、社会全体にとってもよくない、ということで三方よし。その手前にまず売手よし買手よしがあるんだと思いますが、今申し上げたように物流は社会のインフラですので、ウィン・ウィンが成立すれば三方よしに即つながると、こういう思いでおります。

これを言わば形にしたのが今般成立した法律で、荷主さんと運ぶ側が協力していく、これがある意味義務付けるわけですけれども、基本はやはり連携・協力ということだと思っております。

す。

そういう意味で、今、司会の方が合同委員会の名称を読み上げるだけでも結構大変でしたけれども、この三つの役所が連携をして、審議会も一緒に合同開催で、一緒にルールをこれから作っていくというのがその象徴じゃないかなというふうに思っております。こういう場を通じまして更に連携を深めていければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

続きまして、経済産業省、南総括審議官、お願いいたします。

○南総括審議官 経済産業省、南でございます。

本日の会合の趣旨は、正に鶴田局長がおっしゃったとおりなんです、私も一応、経済産業省として一言申し上げたいと思います。

この物流2024年問題ですが、これは正にこの数年にわたってしっかり取り組んできたところでありまして、今回その一つの節目として法律が成立したと思っております。

この中で、先ほど局長からもありましたが、私たち荷主を所管する経産省にとっても、やっぱり荷主自体がこの問題を解決して、しっかり物流が滞りなく行われること、それからしっかりしたコストが効率化も通じて抑えられること、そうしたことが重要だと思っております、ままた荷主と物流事業者の連携がうまくいかないのではないかという、過去の事情もあったんですが、ここに来て非常にそこをしっかりと進めていこうというふうに荷主側も思っておりますので、しっかりこの機を捉えて、2024年問題といいます、実際には2030年、2040年とどんどん事態は厳しくなると思われまますので、しっかりこの機を捉えて、今後、長きにわたってこの物流がしっかり回るような土台を作ってまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

続きまして、農林水産省、宮浦総括審議官の代理で本日出席いただいております、小林新事業・食品産業部長、お願いいたします。

○小林新事業・食品産業部長 農林水産省の新事業・食品産業部長の小林でございます。よろしくお願いいたします。農水省の方からも一言御挨拶を申し上げたいと思っておりますけれども、趣旨は先ほどの鶴田局長の御発言のとおりでございますけれども、農水省の分野でもこの荷主の所管官庁ということでございまして、例えば自主行動計画を60以上の団体に立てていただくとか、それからあとは特に私ども、零細な産地も含めまして、現場の方に出向いて対応しております農林水産省の物流対策本部というものを昨年12月に立ち上げまして、農業団体でありますとか食品産業団体、それから物流団体、こういったものの御協力を得まして、現場に入り込んで課題解決に当たるというような取組も始めているところでございます。

今のところ、この4月になってから大きな混乱が生じているとかということはないんですけれども、やっぱり引き続きこの問題は継続的に対応していかなくちゃいけないという部分でござ

います。先ほど三方よしの話もございましたけれども、荷主、物流事業者、それから消費者が協力して取り組んでいくと。これも何かやっただけで解決するというほど簡単な問題でもございませんので、継続的にしっかりやっていく必要があるというふうに思っております。

また、農水省の方では先ほど三方よしのお話もございましたけれども、こういった物流の経費も含めまして、こういった合理的なコストというものが農産物、食品の価格形成においても考慮されるような、こういった価格形成の仕組みについても併せて検討もしているところでございます。こういったものと併せてこの物流の問題もしっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、また本日率直な御意見をいろいろ賜りまして取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

それでは、議事に入らせていただきます。

まずは、議題1の合同委員会座長の互選でございますが、それに先立ちまして、経済産業省、農林水産省の各小委員会において、小委員長及び座長の就任に関する御報告がございます。

経済産業省の流通小委員会の委員長におきましては、上位の審議会組織である産業構造審議会 商務流通情報分科会長の指名により、橋本雅隆委員にお願いし、御了承を頂いておりますので、ここに御報告いたします。

それでは、橋本委員、一言御挨拶をお願いいたします。

○橋本委員 明治大学の橋本でございます。

この度、産業構造審議会臨時委員に任命されました。よろしくお願い申し上げます。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

続いて、農林水産省の物流小委員会の座長におきましては、上位の審議会組織である食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会長の指名により、矢野裕児委員にお願いし、御了承を頂いておりますので、ここに御報告いたします。

それでは、矢野委員、一言御挨拶をお願いいたします。

○矢野委員 流通経済大学の矢野でございます。引き続きよろしくお願い申し上げます。

今まで多くの方が引き続きということですが、より実効性を持たせるということで進めさせていただきたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

それでは、本合同会議座長の互選でございます。

本会議の座長に関しましては、交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会長の根本敏則委員にお願いしたいと考えておりますが、御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○林田課長補佐 ありがとうございます。

異議なしということで、根本委員に本会議の座長をお務めいただきます。

根本座長、一言御挨拶をお願いいたします。

○根本座長 おはようございます。根本です。よろしくお願いいたします。

4月に改正物流効率化法が成立いたしました。今後、荷主、物流事業者に対して規制を導入していくということになりますけれども、この法律に対する社会の期待は非常に高いと思います。したがって、実効性のある規制制度にしていく必要があるわけで、そのためには荷主、物流事業者の判断基準、特定事業者の指定基準などについて、分かりやすく説明していくことが重要となります。3省の審議会のメンバーには、それぞれの専門の立場から御助言を頂きたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○林田課長補佐 ありがとうございます。

以降の進行につきましては、根本座長をお願いいたします。

○根本座長 かしこまりました。それでは、議事に戻ります。

議題（2）の物流を取り巻く現状と取組状況について及び議題（3）の改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について、資料1、2に基づき御説明をお願いいたします。

なお、発表内容への御質問については、後ほど意見交換のときをお願いしたいと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

○平澤物流政策課長 それでは、国交省物流政策課の平澤でございます。

それでは、お手元の資料1、資料2に基づきまして御説明をさせていただきます。ちょっと分量があるものですから、少し足早に御説明をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、資料1でございます。

1ページおめくりください。右下に資料番号1ページと書いてあるところでございます。物流業界の規模ということでございますけれども、下に書いてございますように、営業収入の合計約29兆円、従業員数は約223万人、こういう業界でございます。また、中小企業率99%となっており、非常に中小企業が多いと、そういう業界であるということでございます。

次のページ、2ページをお願いいたします。国内貨物輸送量の推移でございます。

左下、左の方がトンベース、右のグラフ、トンキロベースとなっておりますが、トンキロベースでございますけれども、自動車が約5割、内航海運が約4割を占めている、こういう状況であるということでございます。

次のページをお願いします。3ページでございます。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状でございます。

左上のグラフでございます。全職業平均より、トラック事業者、約2割長いという状況。右側でございますけれども、年間賃金、全産業平均よりも1割低いということで、時給換算でいきますと75%程度ということでございます。左下でございますが、有効求人倍率、約2倍高く、年齢構成も若年層の割合が低いと、こういう状況であるということでございます。

次のページ、4ページ目をお願いいたします。

そうしたことから、魅力ある職場環境とするために、自動車運送事業におきましても時間外労働規制、これが適用されることとなっております。本年の4月から時間外労働規制、年間960時間ということで適用されております。また、拘束時間につきましても年間原則3,300時間ということで、これまでの3,516時間と比べて時間が短くなっている、こういうことになっております。

次のページをお願いいたします。

こうしたことから、これまでのように輸送できなくなるのではないかとということが懸念されておきまして、物流への影響でございますけれども、具体的な対応を何も行わなかった場合には、2024年度には約14%、また、2030年度には輸送能力が約34%不足する。こうした可能性も試算されてございます。こちらは持続可能な物流の実現に向けた検討会、こちらで試算していただきました。

次のページをお願いいたします。6ページでございます。

再配達率でございますが、12%程度発生している、こういう状況であります。また、右側のグラフでございますけれども、事業者の皆様、これは荷主の企業の皆様、物流事業者の皆様ですが、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割で、一方、取組を実施しているのは約5割にとどまっている。こういう状況であるということでございます。

次のページ、7ページでございます。

トラックの積載率でございますが、まず左下ですが、貨物1件当たりの貨物量は直近30年で約3分の1まで減少する一方、物流件数はほぼ倍増しております。物流の小口多頻度化が進行しているという状況でございます。右側でございますが、積載率は4割以下の低い水準で推移してございます。

次のページ、8ページをお願いいたします。

今回、法律で選任を義務付けることとする物流統括管理者に関するお話でございます。

求められる役割、能力につきまして、JILSさんですとかJPICさんにおいて御検討していただいております。提言等が示されている、こういう状況にあるということでございます。

次のページ、9ページでございます。2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況でございます。

昨年6月に規制的措置の導入を前提といたしまして、経産省、農水省、国交省、3省連携いたしまして、物流の適正化・生産性向上に向けたガイドライン、こちらをお示しさせていただきました。こちらに基づきまして、業界団体の皆様におきまして自主行動計画を作成いただいております。令和6年6月時点で150以上の団体事業者の方に作成いただいている、そういう状況でございます。

次のページ、10ページをお願いいたします。

各業界における取組状況でございます。こちらは経産省さんの所管団体の状況でございますけれども、鉄鋼業界、石油業界、自動車業界、スーパーマーケット業界などで自主行動計画を策定いただいています、鉄鋼業界様、連携して問題解決を図る。また、石油業界の皆さんにつきましては、計画配送等の事前通知を通じた荷待ち時間の短縮。また自動車業界におかれましては、調達物流、完成車物流、補給部品の物流、こうしたところにおいて共同物流を軸とした取組を推進していただいている。また、スーパーマーケット業界におきましては、事前出荷情報メッセージを利用した検品レス化、こうしたことについて取り組んでいただいております。

次のページ、11ページをお願いいたします。

農水省さん所管の団体の取組状況でございます。60以上の団体事業者の方に自主行動計画を策定いただいております。

右下の箱になりますけれども、標準仕様パレットの活用、また、納品リードタイムの延長、また、共同輸配送の推進、更には事前出荷データをあらかじめ送信することによる検品レス化、こうしたことを実施いただいております。

次のページ、12ページをお願いいたします。物流事業者における取組状況でございます。

左側でございますが、日本郵便グループ、セイノーグループさんは、幹線輸送の共同運行、こうしたことを目的とした業務提携を進めていただいております。

また、右側でございますが、日本通運さんは、トラック、鉄道、海運を組み合わせた商品として、モーダルコンビネーション型輸送サービス、こうしたものを展開していて、全国的な輸送ルートの提供等を行っている、そういう状況にあります。

次のページ、13ページをお願いいたします。倉庫業者における取組状況でございます。

左下でございますように、バース予約受付システム、また右側でございますが、AIカメラシステムとバース予約システムの連携、更には無人搬送車等の導入等を通じまして、トラックの円滑な入構や施設内作業の効率化等を図っていただいております。

次のページ、14ページをお願いいたします。

政府全体の取組状況でございます。昨年の3月に我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が設置されました。そちらに基づきまして、物流革新に向けた政策パッケージ、これは6月に策定してございます。

また、10月には物流革新緊急パッケージを取りまとめ、補正予算等々確保している状況でございます。また、2月に今回御議論いただきます物流法案を閣議決定いたしまして、今年の5月に公布している状況であります。

次のページ、15ページをお願いいたします。改正物流法案の概要でございます。

3本柱の規制的措置で行っておりまして、一つ目の措置が荷主・物流事業者に対する規制的措置ということで、荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、物流改善を図るということを目的としています。

また、二つ目でございますが、トラック事業者の取引に対する規制的措置ということで、物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図るということを目的としたものでございます。

三つ目は、軽トラック事業者に対する規制的措置ということで、こちらは軽トラックの事故が増えているということで、安全規制を導入するというものでございます。今回のこちらの合同会議におきましては、この1ポツの荷主・物流事業者に対する規制的措置、こちらを中心に御議論いただきたいというふうに思っております。

また、この法案を閣議決定したときのKPIでございますが、一番下を書いてございますけれども、施行後、3年で荷待ち荷役時間の削減を年間125時間、1人当たり削減するとか、また積載率向上による輸送能力の増加ということで、現在38%の積載率を16%増加、1.16倍するというで44%にする。こうした目標を掲げさせていただいております。

次のページをお願いいたします。16ページ、荷主・物流事業者に対する規制的措置でございます。

こちら、今回御議論いただきますので、細かく御説明させていただきます。

まず、全ての事業者に対する措置と一定規模以上の事業者に対する措置、二つございます。全ての事業者に対する措置でございますが、荷主・物流事業者に対しまして、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課して判断基準を策定するというでございまして。

荷主様は発荷主と着荷主、荷物を出す方と受け取る方に対しての規制が掛かりまして、その定義でいきますと、例えばフランチャイズチェーンの本部の方は荷物の受け取りを直接やらないものですから、規制として抜けてしまうので、別途、連鎖化事業者という定義を置いて、荷主に準ずる義務を課すようにしてございます。

また、物流事業者につきましては、トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫事業者に対して、取り組むべき措置が努力義務として掛かりますが、それはモードに応じまして荷待ち時間の短縮、荷役時間の短縮、積載率の向上、これのいずれかが適用されるということになっております。

また、この判断基準に基づきまして、二つ目の丸でございますが、取組状況について指導・助言、調査・公表を実施するということになっておりまして、この調査・公表のやり方につきましても御議論いただきたいと思っております。

続きまして、一定規模以上の事業者でございますが、一定規模以上の事業者、これは大手を中心になりますけれども、この特定事業者と呼んでいますが、に対しまして中長期計画の作成ですとか提供を義務付けると。また、荷主の方には物流統括管理者の選任を義務付けるということでございます。

こちらの全ての事業者につきましては、次のページ、17ページでございますけれども、公布後1年以内の施行となっております。2025年の春を想定してございます。

また、特定事業者に係る措置につきましては、公布後2年以内にそれぞれ施行するということになっておりまして、2026年の春、これを想定してございます。この合同会議で御議論いただきたい事項でございますが、来年春に施行する基本方針、判断基準、調査・公表のやり方、また2026年度に施行する特定事業者の指定、これは指定基準と呼んでおりますが、指定基準、また計画の報告の内容、更には物流統括管理者の業務の範囲、こうしたことについて御議論いただきたいと思っております。

以上が資料1でございます。



続きまして、資料2に移らせていただきます。

この合同会議で御議論いただきたい基本方針、判断基準、指定基準等でございます。

ページをおめくりいただきまして、3ページをお願いいたします。

基本方針でございます。これは改正法の第33条の関係でございますが、ドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針というのを国が定めることになっておりまして、その中身について御議論、御意見を頂きたいと思っております。

定める事項でございますが、5点ございまして、1点目は意義、目標でございます。2点目でございますが、施策に関する基本的な事項ということで、国や地方公共団体がどのようなことに取り組んでいくかといったようなことを考えていきたいと思っております。

また、3点目でございますが、事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項ということで、こちらの③をベースに判断基準、これを作成していくということになっておりまして、この判断基準のベースとなる、エッセンスとなるようなことを書いていくということです。

また、4点目でございますが、集荷又は配達に係る運転者の負荷の軽減に関する国民の理解増進に関する基本的な事項ということで、これは再配達の削減、こうしたことについて記載してはどうかと考えています。

5点目はその他でございます。

それでは、また1ページおめくりいただきまして、4ページでございます。意義、目標でございます。

意義につきましては、上の丸でございますが、こうした事項を盛り込んではどうかと思っております。物流は重要な社会インフラであるということ。そのため、将来にわたって必要な物資が必要となるときに確実に運送される必要があるということ。

また、荷主企業、物流事業者、施設管理者、消費者などの多様な主体により担われていることに鑑みまして、関係者が連携を図り、取組の効果を一層高める必要がある。また、脱炭素社会の実現に寄与することが求められているということ。

こうしたことから、ドライバーの運送・荷役等の効率化を推進することは極めて重要であり、何も対策を講じなければ、深刻な輸送力不足に陥るおそれがある中で、大きな意義を持つ。こうしたことを書いてはどうかということでございます。

次の丸でございますが、目標でございます。こちらにつきましては、先ほどの法案を閣議決定させていただいたときのKPIを参考に、荷待ち・荷役等時間の短縮といたしましては、施行後3年、これは令和10年度というふうに想定してございますが、までにトラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現するという。また、積載率の向上につきましては、全体の車両で積載率44%への増加を実現すること。こうしたことを書いてはどうかと思っております。

なお、この125時間、44%の考え方でございますが、それぞれ全トラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役時間を1時間削減する。また、全トラック輸送のうち5割の車両で積載率50%、こういうのを達成するとこの数字になるというふうに考えております。

次のページをお願いします。5ページ目でございます。基本的な事項でございます。

まず、二つ、上の次のようなことを盛り込んではどうかと思っております。

まず、上二つのポチでございますが、国及び地方公共団体が荷主となる場合ですとか、若しくは港湾管理者というような場合、若しくは庁舎の管理者といったような形の施設管理者というようになる場合、このような場合につきまして物流の効率化の推進に関する措置を講ずるよう努めていただきたいということ。

また、三つ目と四つ目でございますが、設備投資、物流標準化に取り組む事業者、またモーダルシフトに取り組む事業者を支援するために必要な措置を講ずるよう努めるといったこと。

また、五つ目のポチでございますが、トラック以外の大量輸送機関による貨物輸送の促進に向けた技術開発ですとか、新技術関係の実用化、これは自動運転トラックですとかドローン物流といったようなものの実用化の推進ということでございます。

六つ目でございますが、物流統括管理者の確保・育成支援といったようなこと。

七つ目でございますが、こちらは広報を通じた国民の理解を深めていくということでありませう。

八つ目につきましては、一番下でございますけれども、脱炭素化政策、国土政策といった、ほかの政策とも十分に連携する。こうしたことを記載してはどうかというふうに考えています。

次のページをお願いします。6ページでございます。

事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項でございます。こちら、それぞれの判断基準のエッセンスとなるようなことを書いていきたいというふうに思っております、こちらのページのようなことを記載してはどうかと考えております。

まず、荷主でございますが、荷主の方につきましては積載率の向上と荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮、こちらが努力義務として掛かっておりますので、それぞれリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化による積載率の向上、またトラック予約受付システムの導入等による荷待ち時間の短縮、パレット等の導入による荷役等時間の短縮、こうしたことを記載してはどうかということです。

また、全ての事業者に横断的に求めることとして、実施体制の整備ですとか取組状況、効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと、こうしたことを書いてはどうかと思っております。連鎖化事業者が講ずべき措置。先ほどのフランチャイズチェーンの本部を想定してございますが、こちらに係る義務は積載率の向上と荷待ち時間の短縮、こちらが義務としてかかっておりますので、荷主の部分の当該部分を記載してはどうかということでもあります。

続きまして、三つ目でございます。貨物自動車運送事業者等が講ずべき措置でございますが、こちら輸送網の集約、帰り荷の確保等による積載率の向上を図るということ、こちらが法令上の義務として係っております。それ以外にも関係事業者が行う荷役等の効率化のための取組に協力するですとか、テールゲートリフターの導入といったような、ドライバーの負荷の軽減に取り組むといったこと、こうしたことを記載してはどうかと考えています。

四つ目でございますが、貨物自動車関連事業者が講ずべき措置でございますが、こちらは倉庫事業者、港湾運送事業者、航空運送事業者、鉄道事業者が該当いたしますが、こちらが講ずべき措置といたしましては、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮が適用されますので、当該部分について記載してはどうかと考えております。

次のページをお願いいたします。国民の理解の増進に関する基本的な事項でございます。

まず、一つ目でございますが、ゆとりを持った配送日時の指定、多様な受け取り方法を活用したりするなど、国民一人一人の理解と実践が不可欠であることといったこと。

また、国は「再配達削減PR月間」をはじめとする広報活動等を通じて、多様な受け取り方法の普及を図るといったこと。

また、三つ目のポチでございますが、国及び地方公共団体は、再配達の削減ですとか路上を含めた貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保に取り組み、集荷・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減を図ること。

また、EC、Eコマース、通販事業者は、多様な受け取り方法の選択、配送日時の指定の活用等による消費者の行動変容を促すと、こうしたことを記載してはどうかと思っています。

更に五つ目でございますが、こちらは消費者庁さんの方でお進めいただいている送料無料表示の見直しでございますが、こちらにつきましても送料として商品価格以外の追加負担を求めない旨の表示をする事業者は、ちゃんとその表示について説明責任を果たすといったような、送料無料表示の見直しの趣旨を書いているかどうかというふうに考えております。

次のページ、8ページ目、お願いいたします。その他事項でございます。

こちら、まず一つ目につきましては、消費者の方の理解を深めていただきたい事項として、例えば商品売り場での品ぞろえに影響が及ぶ場合があることがあるかもしれない。そうしたことについても理解を深めていただいているかどうかということ。

また、二つ目のポチでございますが、国は規制措置の執行に万全を期するということ。

三つ目でございますが、地方公共団体は、共同輸配送等の取組の実施やその拠点作りに関係者の合意形成に積極的に関与・参加する、こうしたことを書いてはどうかと思っています。

四つ目でございますが、港湾管理者、卸売市場、ショッピングセンター等の施設管理者ですとか、あと、商社といった、貨物の受渡しに直接関わりは持たないものの、商取引に影響がある方、こういう方も含めて経済界全体で物流の効率化に資するような措置に講ずるよう努めるといったこと。

五つ目でございますが、元請トラック事業者、フォワーダー、貨物利用運送事業者は、発荷主から協力を求められたときは、その求めに応ずるよう努めるということ。

また、その下の二つ、パレットの関係でございますが、標準仕様パレットの利用拡大に向けた発信ですとか、パレットの紛失防止対策、更にはパレットを市場に安定的に供給可能な生産体制整備を求める、こうしたことを記載してはどうかと考えています。

続きまして、その下でございますが、拠点整備の関係ですけれども、SA・PAにおける休憩環境の整備ですとか、中継輸送拠点の整備の推進といったこと。

また、契約内容の明確化、標準的運賃の更なる浸透を図り、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進めるといったこと。

また、最後のポチでございますが、トラックGメンによる是正指導等を徹底し、更に悪質なトラック事業者に対する処分の厳格化を図る、こうしたことを記載してはどうかというふうに思っております。

長くなり恐縮でございますが、次のページをお願いいたします。判断基準でございます。

10ページをお願いいたします。

まず、荷主の判断基準でございます。荷主様に努力義務として、積載率の向上、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮、こちらが努力義務として課せられております。その取り組むべき事項について具体的に示していきたい。その内容を記載していきたいと考えております。

積載率の向上につきましては、適切なリードタイムを確保すること、また繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた配送量・納入量を適正化すること、また、こうしたことをするために社内の関係部門の連携を促進すること、こうしたことを求めていると考えています。

続きまして、荷待ち時間の短縮でございますが、貨物の出荷納品日時を分散させるといったこと、またトラック予約受付システムを導入すること、こうしたことを求めているかどうかということでございます。

荷役等時間の短縮でございますが、パレット、標準仕様パレットの導入といったこと、また、バーコード等のタグを導入することにより検品を効率的に実施する、また、荷さばき場を適正に確保する、フォークリフトの導入、荷役作業員の適正な配置による積卸し作業の効率化、出荷時の順序や姿勢を想定した生産・荷造り等を行うこと、こうしたことを求めていると考えております。

そのほか、二つ目の丸でございますが、これらの実効性確保に資するよう、責任者の設置等の実施体制の整備、荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適正に把握、レンタルパレットを使用する場合には関係事業者との間で適正な費用分担を実施していただく、また物流データの標準化に取り組んでいただく、モーダルシフトに努めていただきたいといったこと。また、下から三つ目になりますが、異常気象時に無理な運送を行わせないなど、ドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮する。

また、下から二つ目でございますが、正当な対価の目安として、物流効率化にも資する「標準的運賃」を参考とするといったこと、また、関係事業者との連携、取引先との協力を求める、こうしたことを求めていると考えています。

次のページをお願いいたします。11ページ目、連鎖化事業者の判断基準でございます。

こちらは、先ほどの荷主に求める基準のうち、荷役時間の短縮、こちらが適用されないということでございますので、残った積載率の向上と荷待ち時間の短縮につきまして、荷主の判断基準をベースに策定しております。詳細な御説明はちょっと割愛させていただきます。

次のページをお願いいたします。12ページでございます。トラックの判断基準でございます。

こちらにつきましては、法律で求められている努力義務、こちらは積載率の向上になりますので、そちらにつきましては一つ目の丸になりますが、複数の荷主の貨物の積み合わせにより輸送網を集約するという。また、ドライバーが不足している地域において配送を共同化するということ。また、求貨求車システム等を活用した帰り荷の確保により、実車率を向上するという。配車・運行計画の最適化に資するシステムを導入するという。また、輸送量に応じた大型車両の導入を行う。こうしたことを求めていると考えております。

また、ほかの措置につきましても、次の丸でございますが、関係事業者が行うドライバーの運送・荷役等の効率化の取組への協力ですとか、ドライバーの負荷軽減に資するための、これらの実効性の確保のために、こちらに掲げるような措置を書いているかどうかというふうに考えています。

まず、ドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握していただきたいということ。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合には情報提供していただきたいということ。

二つ目のポチでございますが、トラック予約受付システムを導入している場合には、そのシステムを利用するといったこと。また、共同輸配送のための個建て運賃の導入ですとか、リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うということ。また、こちらは全ての事業者との並びですけれども、関係事業者との連携、取引先との協力。

次のポチでございますが、データの標準化。次でございますが、テールゲートリフター導入など、ドライバーの積卸し作業の負荷低減を図るということ。

一番下でございますが、これは法令違反をしないようにということでございますけれども、トラックの過積載の防止など関係法令を遵守していただきたいということでございます。

次のページをお願いいたします。13ページでございます。

貨物自動車関連事業者の判断基準でございます。倉庫事業者、港湾運送事業者、航空運送事業者、鉄道事業者に対する措置でございます。荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮が適用されておりますので、次のような事項を記載してはどうかと考えています。

荷待ち時間の短縮につきましては、トラックが一時に集中して到着しないよう、到着時間を調整すること、またトラック予約受付システムを導入すること。また、荷役等時間の短縮につきましては、一貫パレチゼーション実現のためにパレット等を用意する申出があった場合には、適正な価格転嫁の下、その申出に応じること。

また、検品を効率的に実施するための機器を導入すること、荷さばき場について、貨物の物流に応じた拡張や、雨天時等に対応した施設整備を行うこと。フォークリフトの導入、荷役作業員の適正な配置、マニュアル作成、こうしたことを求めているかと思っています。

また、更に次の丸でございますが、荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合には情報提供する、また自動化・機械化機器を導入する、物流データの標準化に取り組む、こうしたことを求めているかというふうに考えております。

次のページをお願いします。14ページでございます。調査・公表でございます。

こちらにつきまして、具体的にどのように行っていくかということについても御意見を頂きたいと思っております。

まず、一つ目の丸でございますが、こちらはまず調査のやり方といたしましては、荷主様との間で貨物のやり取りを行っている物流事業者、トラック事業者様、倉庫事業者様を対象として、定期的なアンケート調査を実施するとはどうかというふうに思っております。

また、二つ目の丸になりますが、似たような制度といたしまして、中小企業庁さんが実施されております下請取引に関する価格交渉月間のフォローアップ調査というのがあります。こちらは300万社以上の中小企業のうち、30万社に対してアンケート調査を送付し、サンプリング調査を実施しております。

そのうち、回答が寄せられた発注企業のうち、10社以上から回答があった主要な発注側の企業の状況について点数化・公表しているというやり方がございますので、同様に二つ目の丸に戻りますが、このアンケート調査で寄せられた回答に基づいて、主要な荷主様等を抽出した上で、取組状況ごとに回答を点数化し、公表するというところでどうか。これはいい事業者も悪

い事業者も含めて行うということでございます。

また、悪質事例を捕捉した場合ですが、これは一番下になりますけれども、こちらはトラックGメンに情報共有し、働き掛けや要請等につなげていくといったことも考えていきたいと思っております。

次のページをお願いします。指定基準等でございます。16ページでございます。

一定規模以上の事業者を決める際の基準でございます。こちらにつきましては、今回、考え方を示させていただいております。

下の箱でございますが、指定基準につきましては、類似の制度である省エネ法の指定基準も参考にしつつ、全体への寄与がより高いと認められる大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度がカバーできるような事業者を指定してはどうかというふうに考えています。事業者ごとに上から並べていくということでもあります。

どのように並べるかということでございますが、一つ目、荷主及び連鎖化事業者でございますが、取扱い貨物重量が多い順に上から並べ、日本全体のトラック事業者により運送された貨物量の半分程度をカバーできるような事業者を指定できるような基準というのを定めてはどうかということです。

倉庫業者でございますが、貨物の保管量が多い順に半分程度がカバーできる事業者を指定してはどうか。

また、トラックにつきましても、保有車両台数が多い順に、半分程度がカバーできるような事業者を指定してはどうかというふうに考えております。

続きまして、17ページでございます。中長期計画・定期報告の記載事項でございます。

中長期計画につきましては、中長期的に実施する措置、その具体的な措置内容を記載していただくということ。また、計画内容に変更がない限りは5年に一度ぐらい提出いただくというような形で進めてはどうかというふうに思っております。

また、定期報告でございますが、こちら様式として簡易的なチェックリストで済むようなフォーマットを作成いたしまして、報告していただくということでどうかと思っています。

また、荷待ち時間等の状況につきましては、こちらは御報告いただくということを考えてはどうかと思っています。

続きまして、その他事項でございます。

長くて恐縮です。19ページをお願いいたします。三つほど御紹介させていただきます。

まず、荷待ち時間と荷役等時間の算定方法でございます。

荷待ち時間の算定方法の考え方でございますが、こちら、荷主等が指示した到着時間以前にドライバーが到着する場合もあろうかと思いますが、その場合は指示した時刻から荷役等の開始時刻まで、これを荷待ち時間というふうに定義してはどうかと思っています。

また、二つ目のポチですが、遅刻する場合もあると思います。その場合は、貨物自動車の到着時刻から荷役等の開始時刻というふうにしてはどうかと思っています。

続きまして、荷役等時間の算定方法ですが、これはドライバー、トラック事業者側が行う場合でございますけれども、これはドライバーが行う荷役、検品、棚入れ、棚出しといったような、トラック事業に附帯する業務の開始時間から終了時間までというふうに定義してはどうか

と思っています。

また、下のケース、一番下の図でございますが、一つの施設内で荷下ろしと荷積みの両方が行われている場合もあると思います。この場合、荷下ろしと荷積みの荷待ち・荷役時間をそれぞれ計測いただければというふうに考えておりますが、それについても御意見を頂ければと思います。

次のページをお願いします。20ページ、CLO、物流統括管理者の業務内容でございます。

こちら、法律では中長期計画の作成ですとか、事業運営方針の作成、事業管理体制の整備、こうした業務を統括管理するということに記載してございます。また、その他業務についても統括管理するとなっていて、このその他業務について御議論いただきたいと思っております。

下の箱でございますが、例えば定期報告の作成ですとか、国からの報告徴収に対する当該報告の作成、また社内の関係部門間の連携体制の構築、設備投資に向けた事業計画の作成といったこと、こうしたことを規定してはどうかと思っています。

更に、フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進のためには、ほかの事業者との連携も必要になるというふうに考えておりますので、物流効率化のための関係事業者との調整、こうしたことに関しても統括管理していただくといったようなことを書いてはどうかと考えてございます。

最後のページ、21ページ目でございます。荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表でございます。

こちら、昨年の6月に取りまとめました「物流革新に向けた政策パッケージ」、こちらでは荷主・物流事業者による物流改善の取組や実施状況について、ランク評価等による見える化を行い、市場からの評価につながる仕組みの創設を、これは規制的措置の導入と併せて具体化するということが書いてありまして、今回の検討と並行して検討していきたいというふうに思っております。こちらにつきましては、例えば省エネ法の工場規制では、事業者のクラス分けの評価制度がございますので、定期報告書等を提出した特定事業者をS・A・B・Cといったような4段階にクラス分けするといったものがございます。こうした類似の評価制度を参考にしながら創設し、ランク評価等による見える化、市場からの評価につなげていってはどうかと考えております。

こちらにつきましては、この合同会議で全て議論できない可能性もあるなというふうに思っておりまして、引き続きこの合同会議の意見を踏まえて、また制度について議論を持ってやっていきたいと思っております。

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、これまでの事務局からの説明につきまして、各委員から1人3分で御意見、御質問を頂きたいと思っております。順番につきましては、各部会、小委員会から1人ずつローテーションで指名させていただきます。部会、小委員会の中での指名順については、参考資料2の合同会議委員名簿の順番にさせていただきます。

それでは、始めていきたいと思っております。

大島弘明委員、お願いいたします。オンライン、お願いいたします。

○大島委員 大島です。聞こえておりますでしょうか。

○根本座長 はい、聞こえています。

○大島委員 よろしくお願いいたします。

全体の流れの中で、まず最初に基本方針のところでは少し強化をした方がいいかなというふう  
に感じた部分が1点あります。

ドライバー、休憩の労働条件の改善というところが一番柱になってくるということだと理解  
をしていますが、そのドライバー、これは例えばトラック輸送、一番最初に統計データ等々で  
示していただいています、営業も含んで、リベンも含んでですが、トラック、トンベースで  
9割、トンキロベースで4割。この部分で、特に荷主の方々によく御理解を頂こうとするなら  
ば、9割をトラックが輸送しているんだと、この部分をより分かりやすく表現をして、必要性、  
意義、目標というところにつなげていただく方がいいのかなというふうに思った次第です。

あと、少し細かい内容にはなりますが、資料2の方の6ページであったり、その後の10ペー  
ジに係る部分で、具体的な対応、共同配送的なことについても指摘をしていただいているとこ  
ろでございますが、共同配送の指摘が運送事業者の側の部分のみなのかな、すみません、正確  
に確認し切れていないかもしれませんが、を運送業者のところ、いわゆる複数の荷物を積み  
合わせて共同配送、それによって積載率の向上を図るところ。

これはもちろん、運送事業者の側としてできる部分もあるんですが、一方で複数の荷主が協  
力しながら輸送を行う、すなわち荷主間の共同配送というのもあるだろうなど。これも積載効  
率の向上には大きく寄与するのではないかと考えていますので、いわゆる共同化的部分は荷  
主の側にも講ずべき措置ということで加えてみてはどうかなというふうなところを考えた次第  
です。

私からは以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、小野塚征志委員、お願いいたします。

○小野塚委員 ローランド・ベルガーの小野塚です。

1人3分ということなので、五つコメントがあるんですが、一つ30秒でコメントさせていた  
だきます。

一つ目が最初の資料2の5枚目のところで、是非これを入れていただくことを検討いただ  
きたいと個人的に思うのは、デジタル化、国が進めていくようにという記述がありますけれど  
も、是非デジタコ、特にGPS機能付きの、車が今どこにいるかということ把握して、その  
結果として後ろの方で調査をしていく方法について資料がありましたけれども、どうしてもア  
ンケートとかだと実態が本当につかめないですと。なので、きちんと本当にトラックが待たさ



れているのか、待たされていないのかということ把握して、結果としてそれが効率化にも寄与していくというような、正に未来志向のイノベーションをデジタル化によって実現していくのを是非入れてほしいなと思っています。

二つ目が10ページ目の解説のところ、これ、法令に入れるというよりは、解説書類も作るということだったので、解説書で是非御留意いただきたいなと思っているのが、高岡先生からのコメントにも書いてありましたけれども、バース予約とか検品って結構微妙だなと思っていて、バース予約を入れたけれども、結局ドライバーが時間指定しちゃっていて、結果としてめちゃめちゃ待たされていますみたいなことが、私も結構現場で聞いています。にもかかわらず、バース予約をした時間が荷待ち時間のスタートになるので、すごく待っているのに荷待ち時間がゼロになりましたみたいなことを言っている事業者がいるのも知っていますと。

なので、バース予約、入れることは全然いいと思うんですが、使い方を是非解説書の方できちんとお示しいただけるといいなと。

先ほど検品と申し上げましたのも、もちろん検品するのも手ですが、業界によってはASNを入れて検品レスにした方がもっと効率化できると思います。特に今回初めて取り組む事業者さんも多いと思うので、解説書は是非誤解のないような、現場の実態に即した内容にしていただくのがいいかなと思っています。

三つ目が、持続可能な物流の実現に向けた検討会で余り議論できなかったことで、今回入ってすばらしいなと思ったのが、施設管理者です。現場でやっぱり聞いていると、国がこんな施策を進めているのに何で港湾であんなに待たされているんだという話はどうしても聞きます。あるいは検討会でも議論にあった、例えば市場でパレットに載っていない農産物については価格を高くするとか、逆もしかりですね、パレットに載っていれば安くするとか、そういうような誘導できることもあるので、この施設管理について、判断基準の方に入らないのは法律の体系上しようがないと私も思うんですが、解説書については施設管理者向けのものについても解説書を作るみたいなことができるといいのではないかということです。

あと、残り二つですが、これは簡単なのですぐ終わります。

16ページに倉庫業者、保管量順がいいんじゃないかと書いてありましたが、個人的には入出荷量順の方がいいんじゃないかと思っています。保管量は作業量ではなくて、単に極端に言うと保管がすごい、1年間塩漬けになっているような倉庫が上の方に来ちゃうのと、保管量は少ないけれども、しょっちゅう高回転でTC型で回っているところの場合、どう考えたってこれはTC型の方がターゲットになるので、入出荷量の方がいいんじゃないでしょうかということです。

あと、最後、ごめんなさい、長くなって恐縮ですが、評価のところS、A、B、Cと付けるところがあつたと思いますが、これは努力目標とかベンチマーク目標がありますけれども、個人的には絶対評価が望ましいんじゃないかと思っています。

もともと頑張っている業界も、既に雑巾が乾いている業界とびちゃびちゃな業界で、もともと濡れている業界の方がやりやすいというふうになってしまつては本末転倒なので、なるべくなら絶対評価がいいんじゃないかと思っています。

すみません、長くなりました。以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、飴野仁子委員、お願いいたします。

○飴野委員 飴野でございます。4点ほど。

一つは、今回の改正に当たって、荷主、消費者の行動変容をしっかりとやっていける仕組みをどうしても作っていきたくて思っていますということです。既に自主行動計画で進めておられるような方たちのこともそのままプッシュできるような、今までやってきたことが無駄にならないような、むしろやった方がいいんだということが、その点が1点。

それから、全体に荷主さんも物流事業者も半分ほどを倉庫も含めてやっていきたくてということですが、できればそれを超える形で、そのときに今、小野塚さんからもありましたけれども、倉庫の保管のことがありましたけれども、保管量というよりは、むしろ生きている倉庫のところをどういうふうに入れていくかということも気になっておりました。

それから、圧倒的に99%の中小という方々が、どうやって主流のところに乗ってこられるかという、その仕組み。まずは動かさなきゃいけないということで、大手からということはそうなんですけれども、実際的に先ほど申し上げた行動変容というところで、こちらが産業政策も含めて変わって行って、こちらが主流だよというところを、そういう機運を最初からどう作るか。これまでのことをまた同じかなというような、何か時間がたったら薄れていくかなというイメージを絶対付けないということが必要かなと思いました。

それから、アンケートについてですけれども、実際思うんですが、例えば荷主さんと物流事業者さんの関係を考えると、特にB to Bなんかの形ですと、もうずっと長らく荷主さんと物流事業者さんがお付き合いされているので、その関係があるので、アンケートで本当のところを拾うための仕組み。やっぱり答えてしまうと、荷主さんの誰が答えたということが分かるためにやるだけけれども、お互いの方の本音のところは顔が見えないように、だけれども、本音のところをどう拾うかということもあるのかなというふうに思いました。

それから、荷主さんの方については、物流事業者さんもそうですけれども、これに真面目に取り組んでいる方が、ちょっとどういうふうに反映されるのが一番いいか分かりませんが、例えば株価とかもそうですけれども、やっぱり皆さん方に知ってもらって、それを進める方がいいし、社会的な評価もそうだし、やる事業の成果も上がるんだというようなことをどう作るのかなという、そこを後押しできるようなことにつながればいいなということを思っております。

長くなりました。すみません、一旦は以上でございます。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、小林潔司委員、お願いいたします。

○小林委員 小林でございます。

4点、気付いた点をお話ししたいと思いますが、まず第1点目、私は港湾物流に関していろいろやってきたんですけども、いわゆるコールドチェーン物流をどう考えるのでしょうか？

輸送温度が違う荷物がありますね。それぞれを違う荷物として取り扱うのかどうか。それぞれを別々に取り扱うのか、そこも集約化する政策を官挙げるのか、そういう論点がなかったように思います。

2番目、予約システム、受付システムという言葉がキーワードでいろんな箇所に出ています。たとえば、12ページには運送業者がもし荷主・倉庫が導入していたらそれに従うことと、こういう記載があるんですけども、このシステムを導入する主体がだれなのか、システムのガバナンスをどう考えていけばいいのか。これは大きな検討課題だと思います。

御承知のように、今、東南アジアへ行きますと、中国系のデリバリーシステムが席卷していますよね。たとえば、Lalamove。二、三年前はそれほど見掛けなかったんですが、1か月前には、バンコクのデリバリーを席卷していました。Lalamoveもデリバリーの予約受付システムがビジネスとして発展し、物流システムのガバナンスを支配しつつあるプラットフォーム企業です。このようなシステムガバナンスをどのように考えるのかということ。

それから3番目、荷役時間にかかわり荷物が到着した時刻と、それが終了した時刻を記録して、荷役の時間を計算していくということですが、この時間を誰が、どういうスキームで押さえていくのか。結局、これはトレーサビリティの問題ですよね。荷主から見ればこの辺のことは分からないですよね。全体の時間の管理というのか、トレーサビリティまで追い掛けるのかどうか。ここは極めて重要なポイントだと思っています。

今、タイヘコールドチェーンの実証実験を企画しています。去年はマレーシアでの実証実験をやったんですが、トレーサビリティがとにかく押さえられない。荷物が行ったらもう行き放しで、到着した時刻などという情報は、送り主のところに普通戻ってきませんよね。トレーサビリティにかかわるデータをマネジメントするプラットフォームをどうするのかと。そこが非常に気になります。

4点目、この物流統括管理者、ものすごく仕事量が増えるんですが、是非、これ、こここそやっぱりDXの見せどころかなと、そういうふうな意見を持ちました。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、北川寛樹委員、お願いいたします。

○北川委員 短めに。

すごくシンプルな話で、特定事業者の代表は基準を作らなきゃいけないと思うんですけども、自分も報告したいみたいな会社も優先的に受け入れてあげて、それを公表してあげるというのも、特定事業者を決めてやれとなるとめっちゃめっちゃやらされ感になると思うので、受け入れるということも入れればいいのかなどというのと、あとは、基本毎年報告だけれども、5年に1回は変更がなければ報告しなくて、5年に1回報告となると、CLOを認定しているから、運悪いCLOだけ報告するというパターンになると思うので、できる限り役員の人たちって面倒くさい報告をやりたがらないので、俺のタイミングでは計画を変更するなみたいな話になったりするかもしれないので、その辺、ちょっとどうせだったら毎年でいいんじゃないですかと

というのが思いとしてありますというのと、もう1個はちょっと大きな問題なんですけれども、物流のことが大分みんな見える化されてきて、都心と地方の価格差というのも見えてきて、デフレからインフレに変わってきて、いろんな企業がプライシングを考え始め、一部追加じゃなくて、地方はもうちょっとプライスを上げようぜみたいなモードがもういろんな企業でやり始めています。かつ、物流のコストも見えるようになってきていて、都心よりも地方の方が全然物流費高いねとなってきました。

都心より地方の方が物流費が高いねとなってくると、物流費が高いのをその分転嫁します、プライスが上がります、そうすると消費者がとても困ります、余りオーダーすることが減ります、事業者が減ります、事業者も補助金とかそういうサポートがないと、事業としても地方物流がどんどん減っていきます、運ぶ人が減ります、余計高くなります、どうするんですけどみたいなのが結構出てくるんじゃないかなと思っているので、それぞれの施策に対して共同化を図りましょうというのがどんどん進んできているのはすばらしいと思うんですけれども、本当の地方を、これ言っているのか分からないですけども、ある一定の部分はもう無理とやるのか、サポートするのかって決めないと、多分地方へ行けば行くほど、一回で運ぶ、回数が減る分、1個当たりの単価ってめちゃくちゃ上がっていつているので、それを本当にサポートしないのというのも、一定のところでは何か決めないと、このままいくともう、これ、インフレに変わって、プライシングに変わって、プライシング政策ってめちゃくちゃ、僕らもコンサルティングをやりながら、プライシングの仕事って3年前は全然なかったんですけども、プライシング祭りみたいになっているので、今。なので、どんどん価格が変わっていくと思うんです。それで物流が見えるようになって、みんなお利口になって、地方へ行ったら高いねと分かりようになっていくので、その辺に対してどうするかというのは、何かしらここで書くのかどうか分からないですけども、考えなきゃいけないポイントだなと思いました。

○根本座長 ありがとうございます。

加藤弘貴委員、お願いします。

○加藤委員 流通経済研究所の加藤です。私の方から大きく2点申し上げたいと思います。

まず、一つ目は基本方針、判断基準に関係するところですが、積載率についてです。積載率は、目標として設定されているのは非常に有効だなというふうには思うんですが、まずここでその定義を明確に出していただいた方がいいかなと思います。

能力トンキロ割る輸送トンキロということなのかもしれないんですが、そういったところを明示的に示していただくのと、あとこれを荷主、物流事業者が改善していこうとした場合に、これは実際どういうふうに計測すればいいのかというのが多分実務的に非常に難しいところがあるだろうと思いますので、何らかその方針みたいなものが出していただけるといいかなと思います。

それから、この積載率ですけども、消費材の物流でいうと、工場から物流拠点まで、それからメーカーの物流拠点から卸・小売のセンターまで、卸・小売のセンターから店舗まで、店舗の配送というのと、全部積載率は全然違うんです。幹線の方は非常に高い積載率というふう

になっているので、一律平均のものを示すだけだと何の基準にもならないので、ここは国の方からも経路ごとの積載率みたいなものの実態がしっかり示されて基準になる。それも地方と都市部と違うと思いますので、何らかそういう指針が出てくるのがいいのかなというふうに感じました。

それから、2点目ですが、これは判断基準の方に関するところですが、ここは特にデジタル化を進めていくというのは非常に大きなポイントだろうというふうには思っています。幾つか触れられているんですけども、一番プリミティブな状態であるのが、やっぱり伝票をずっと使っているということだと思えます。ペーパーから解放されていないということなので、その伝票レスみたいなところはより強調されてもいいかなというふうに思いました。

それから、検品レスのところではバーコードを使うということなんですけれども、ここは小野塚委員からも話があったように、ASN、事前出荷案内を使って検品レスをするというのが、多分、書いていただくのならそっちの方が適切だろうというふうには思います。

それから、このデジタル化を進めていくに当たって、やっぱり物流の事業所コードというのが標準的なものがないというのが大きな障害になっていると思いますので、そのところのアプローチみたいなものも何らか示していただけるといいのかなというふうに思いました。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、住野敏彦委員、お願いいたします。オンラインからですね。

○住野委員 ありがとうございます。住野でございます。聞こえておりますでしょうか。

○根本座長 はい、聞こえています。

○住野委員 ありがとうございます。私の方から2点の要望と、3点の御意見を申し上げたいと思います。

まず、今回の基本方針とか判断基準、指定基準ができたことは非常に評価をしておりますが、その上で2点要望は、一つは基本方針の中で荷待ち時間であるとか、荷役等の時間の項目について、KPIも含めて指標が示されているわけでありましてけれども、先ほど委員の中にも御意見があったように、最重点の課題としては、荷主対策だけではなくて、人材不足の中でどうトラックドライバーの働き方改革を念頭に置いた議論ができるかということでは、実態と実情とマッチングした議論をすることを是非進めていくべき、お願いをしたいということが1点。

2点目は、これは設備投資とかデジタル化、物流の標準化、あるいは全体を通した環境対策といったような、コスト増の要因が非常に大きいということもありますので、是非ともここには具体的な指標が示されておりませんが、しっかりとした財政措置をお願いをしたいということでもあります。

また、三つの意見ですけれども、一つは、10ページの⑤のところに法令遵守の関係が出ておりますけれども、悪質な事業者に対しては、トラックGメンだけではなくて、事業者間であっ

たり、公正取引委員会との連携も非常に重要になってきておりますし、悪質なトラック事業者についても、現在、適正化事業もございますので、そういった方々との連携を強化していくことが必要だと思います。その上では、過去から議論になっております人員の確保並びに財政措置に向けての方向性も出していく必要があるのではないかなと思っています。

現在、~~本当に~~改善基準告示も実際に守られていない事業者もいるというふうに現場から聞いておりますので、是非そういったところについてはちゃんとチェック・公表していただければと思っています。

2点目は、荷主の判断、更には連鎖化事業者の判断基準のところでございますけれども、5の適正なリードタイムの確保ということで、社内の間での整理というところも若干文字にはなっておりますけれども、例えば高速道路の制限が、実はこれは衝突軽減ブレーキが装備ということはあろうかと思っておりますけれども、80キロから90キロになったということもあって、現場の中では結果的にはリードタイムが机上の計算の中で短くなるのではないかとということもございますので、ドライバーの実態に即したリードタイムの在り方というものもしっかりと議論していくことが必要だろうと思っています。

それから、3点目、特定事業者の指定基準について、今回具体的なものは示されておられませんけれども、大手事業者、これらへの規制とならないように、中小を含めた秩序、更には底上げに向けた業界の発展のための基準を作っていただければ有り難いなと思っています。

最後に、今回、いつの議論になるか分かりませんが、水屋を含めた多重構造の具体的な判断基準が示されていない中で、これはちょっと残念なのかなと思っておりますけれども、今後議論があるのであれば、しっかりと基準を示してあげればというふうに思っております。

以上でございます。よろしくお願ひします。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、首藤若菜委員、お願いいたします。

○首藤委員 よろしくお願ひします。4点コメントしたいと思います。

まず、基本方針のところ、ドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現するというのが、125時間の労働時間なのか、拘束時間なのかということが少し気になりました。高岡先生のペーパーにもあるとおり、荷待ち時間というのが休憩の役割も果たしているのではないかなという認識は、いろんな方からも御指摘いただくわけですが、荷待ちが本当に完全、休憩として処理されているケースはたくさんあると思っておりますけれども、完全なる休憩になっていないような実態というのも多々聞いておりますので、ここはやはり厳格に考えていただきたいなというふうに思っているところです。

2点目としましては基本方針のところ、荷主の方々に原則として荷待ち・荷役について目標1時間以内ということで、この目標自体も非常に多分、達成するのがすごく大変で、思い切った目標水準だと思っておりますけれども、ただ、実態としてはやはり複数卸しをしているようなケースって多数ある中で、これでどこまで本当にドライバーの時間が短縮できるのかというところは是非、その後の調査等でジュウコ当たりの時間短縮が現実に1か所ではなくて複数

やっている場合にどうなっているのかということは、是非調べていただきたいというふうに思いました。

あとはちょっと細かい話ですけれども、先ほど小野塚委員からもありましたけれども、予約システム、バース予約の導入の是非というのが一つのポイントになっていきますけれども、実際にはやはり予約システムが入った後も非常に長時間の荷待ちが別の形で発生するという現場が、今、正にこの2024年以降に随分声を聞いておりますので、もちろん予約システムがないよりはあった方がいいと思っていますけれども、これの導入をしたかどうかではなくて、やっぱり実際の待ち時間が減ったかどうかを判断の基準にするべきだろうというふうに思っています。

最後は、これはデジタル化の中に含まれているのかもしれませんが、是非荷主の方々と物流事業者の方々と、物流情報の共有化をやはり進めていくことが、荷物の平準化等に非常に貢献するだろうというふうに思っております。

現在、発注が前日の夕方とかに行われているような実態が商慣行としてあるわけですが、これを前々日とか3日前とかにさせていただきだけで、随分その働き方を含めて影響が大きいかなというふうに思っております。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、河野康子委員、お願いいたします。

○河野委員 御説明ありがとうございました。

改正法では、物流危機を物を運ぶ運送事業者の問題とするような狭い視野を脱して、発荷主や着荷主の役割を明記していただき、また物流の受益者である国民に対しても的確なメッセージを発信していることはとても重要だと受け止めております。

また、多くの業界で自主行動計画が作成・公表されていますが、これまで表舞台で論じられることが少なかった物流サプライチェーンの潜在的な課題に対して、私たち国民もしっかりと向き合う体制ができつつあるということは大きな一歩だというふうに思っております。

その上で、今日御説明いただいた全体像に関してなんですけれども、5点ほど簡単にコメントしたいと思います。

まず、5ページの基本的事項の最後の二つの項目に書かれている、広報活動等を通じた国民理解の促進と、脱炭素化政策、それから国土政策等との連携については、直接的に効率化へのアクションではないものの、後方支援としてはとても重要なファクターだと思いますので、国が責任を持ってその任に当たっていただきたいというふうに思いました。

2点目は、7ページの消費者行動に関する具体策ですけれども、既にEコマースを行うデジタルプラットフォームなどでも実行に移されているものもありますので、この点については消費者は理解して前向きに受け止めているところでございます。

3点目として、4ページの施策の意義のところに記載されている、脱炭素化社会の実現への寄与ですけれども、これは地球規模課題への貢献というポジティブな視点ですから、できれば同じページに書かれている数値目標の最後のところに、こうした効率化の各目標値を達成する

ことで、GHGが2013年度と比較してこのぐらい削減するというような、何か前向きな目安を書いていただければいいかなというふうに思ったところです。

それから、4点目として10ページ以降に書かれている荷主・物流事業者等の判断基準や評価・公表については、必要事項は網羅されていると思いますけれども、これまで数多く行われてきた各種施策の困難さのもととも言える業界の複雑な構造や商慣行などを克服するような、いわゆる交渉の場をどう用意するのかが見えていません。

それから、荷主、運送事業者、倉庫事業などに個別に基準が割り振られて設定されていますが、効率化実現のためには相互協力が必須要件であるところ、今後事業者の評価やランク付けなどを実施する際に、相乗的な効果をどう判断するのか、その判断ができるのか等についても一考が必要ではないかというふうに思いました。

最後に、この法律の対象となる業界はとても広く、また、扱う荷姿や中身も多種多様です。事業規模も様々であるところから、是非関係する事業者の皆さんに対して現在進行形の、今のうちに検討内容について丁寧に御説明し、意見交換も行いながら実効性を担保する方向で進めていただければというふうに思ったところです。

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございました。

それでは、二村真理子委員、お願いいたします。

○二村委員 ありがとうございます。

私、五月雨式に幾つと申し上げませんで申し上げさせていただきます。

これまでいろいろな議論を通じて、責任の所在を明確にしながら逃がさない方策ということで、それが法案として動いた、そして非常に内容もしっかりとしていたからだと思います、業界も動き出したということで、非常によいことではないかなというふうに思います。

まず、感想なんですけど、こんなことを言っただけでは申し訳ないんですけども、今日の非常に細かい細部にわたる内容で、非常に大事なんですけども、若干細切れ感があるかなというふうに思います。この細切れ感というのを、もちろん、個々の内容を考えていかなければならないんですけど、全体像、そこを両にらみしながらじゃないと適切な政策にならないんじゃないかと思えます。

例えばということで、国交省サイドではパレットの標準化は非常にぎりぎり議論をしてみました。パレットを標準化して何になるんだということですけども、要は将来的にパレットには端末を付けて、位置情報も付けて、そのトラックにどれだけまだ物が載るのかというような情報とともに、我々が把握することによって効率積載率も上げていく、更に紙の電子化も一緒にやることによってDXにも資するし、検品レスにもなり、それでパレットで持ってきますから、荷役機械を使いますから、労働者として女性だって高齢者だって働けるんだ、全体として効率化を達成するんですよというふうなものが、一つ一つ見ていると見えにくい、そういうことですね。なので、全体像を見ていきたいと思いますというのが1点目の感想。



それから、2点目なんですけれども、たまに主語がございません。なので、主語、誰がという部分を明確にする必要があるかなというふうに思いました。

3点目、先ほど、河野先生からもありましたけれども、GX、ここではどうしても2024年問題の物流危機というものが目の前にございますので、どうしても環境問題が一番最後になってくる。しかし、これは国際公約でもあり、必ず達成しなければいけないものとして、ある日突然目の前にやってくる問題だと思います。これもやはりどこかで見ていかないといけないんじゃないかと思った。この3点がまず感想でございます。

ここからは若干私の質問も細くなるんですが、コメントです。

1点目、積載率のデータです。

今、重量ベースがメインになっているというふうにお話を伺っておりますが、実際にはかさが増えて、体積ではもうトラックいっぱいなんだけれども、それでも重量ベースで見ると、実は積載率が半分だというようなものがないとも限らない。実際にあるんじゃないかと思います。重量ベースのデータ以外のデータというのを、恒常的に取ってくださいというのは難しいかもしれないですけども、一度、現状把握が必要なんじゃないかなというふうに思った次第です。

それから、2点目。これは事前の御説明の際も申し上げたんですけれども、荷役等の時間のところ。有料荷役というものがあるんだと。恐らく有料でもってラベル付けをやってくださいとか何とか、附帯業務に関して有料化するというようなお話がありました。これも含めての1時間とするというようなお話であったと先ほど理解しておりますけれども、要はトラックドライバーは基本的にはそのようには使用しないでくださいねというメッセージなんですかという確認です。

それから、先ほどのプライシングの話なんですけれども、だんだんその費用が明確化してきてというようなことがありまして、これ、特に農産物のお話かなと思うんですが、実際に我々、大消費地におりますと、遠隔地から物が運ばれております。物流コストがかなり掛かっているわけです。大量に生産されているので、単価が恐らく抑えられているという事実はあるとは思いますが、一方で物流コストが掛かっているということになると、地産地消との関連で一体どういう状況になっているんだろうかということに非常に気に掛けるわけです。

遠隔農産地の方は一生懸命農産物を作られて、大消費地で売っていく。このビジネスモデルが崩れる可能性というのが出てきてしまうんじゃないかと思ったり、若干の危惧を先ほど感じたところでございます。そういう点に関しまして、できるだけ効率化、彼らの生活が成り立つようにということで、担当課の適切な御指導が必要かなというふうに思いました。

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、橋本雅隆委員、お願いいたします。

○橋本委員 私からは2点ほどお話しさせていただきます。

まず、資料2の17ページです。特定事業者の中長期計画と定期報告の内容ということでございますが、法律の立て付け上は個社の努力が対象になるものの、取組の実効性を担保するため

には、当然ながら事業者間の連携・協力というのが必要になるだろうと。これは基本事項にも書かれていることとございます。

例えば、荷待ち時間とか荷役時間の短縮というのと、例えばリードタイムの確保とか、バース予約やASNの導入とか、それらの運用ルールの策定を進めないといけないわけです。これはことを民間事業者間の契約にも関わることではあるものの、積載率の向上、荷待ち時間・荷役時間の削減を実効ならしめるためには、これらの活動目標と活動実績が目標成果達成の前提条件として非常に重要であるので、例えば、中長期計画と定期報告のところですけども、これも簡易なチェックリストという形になっておりますが、その前段階のサプライチェーン上の個社間の協力項目や協力関係の進捗ステップも報告に含めて、確認できるようなものにする必要があると考えます。こうした具体的な取り組み内容を計画と報告に含める必要があるというのが第1点です。

それから、第2点は荷待ち・荷役時間の短縮や積載率の向上といった成果を実現するための前提となる技術的条件として、ASN、伝票レスだとか、事業所コードの標準化、標準パレットの標準の活用とか、そういった具体的な前提条件があるわけです。これを整えないと、これは実効ならしめないということなので、こうした具体的な整備項目をいつまでにどの程度整備できれば、実現段階がこのレベルまで実現しているというおおよその客観的な評価ができるわけです。参考になるのは、かなり以前、欧米でECRの推進がされたときに、スコアカードというものを作りまして、その中に実行可能条件というのが入って、どのくらいのレベルにいついけばどの程度の段階にあるかという指標になるガイドラインを作っているわけです。こういったものを参考資料として活用するというような工夫も必要ではないかと思えます。

私からは以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、北條英委員、お願いいたします。

○北條委員 日本ロジスティクスシステム協会の北條です。四つあります。

一つは、まず物流統括管理者についてです。政省令のところで強い表現ができないかなと思っています。役員や経営者を使って。会社法によれば、役員や執行役の役割は、「業務の決定」と「業務の執行」、とされています。しかし、物流統括管理者の定義では、事業「運営」上の重要な決定に「参画する」、となっており、解釈の幅が広がっています。また、「管理的地位」という言葉を法律から探すと、労基法の、「管理の地位にある者」という言葉が広く知られているのではないかと思います。民間企業においては、課長職をもって、管理の地位にある、という理解をしている事例も多いはずで、こういうものをうまく使うと、いわゆる物流部長ぐらいの職位の方であっても物流統括管理者になる例が出てくるのではないかと危惧します。

今回の肝は、積載効率を上げることでトラックドライバーの生産性を改善することがとても重要な施策だと思います。これまでの私の調査では、積載効率は出荷ロットと強い正の相関があることが分かっています。正に商流の話でありまして、物流の前提条件になります。となる

と、これはサプライチェーン、民間企業同士の商取引の問題になります。取引関係のある企業同士で出荷ロットの話をする場合、双方で職位が異なるとその場で結論が出し難くなるでしょう。

ここは強い表現できちんと会社の経営を担っている者に物流統括管理者に就いてもらうことを明確なメッセージとして出すべきです。

二つ目は、特定事業者の裾切り基準です。トラック200台とのことですが、これは省エネ法の裾切り基準と同じになっています。この後の議論になってくるかと思うんですけども、多重下請のことを考えると、200台は多すぎると思われます。荷主の裾切り基準は省エネ法とは計量単位が異なり、トンキロからトンに変更され、特定荷主の数は数百社から数千社になると聞いています。トラック事業者の方ももっと増やした方が望ましいと思います。

それから三つ目ですが、トラックドライバーが一日何分待ち、何分荷役しているかをどうやって集計するか、その仕組みづくりを考えておく必要があります。大事なのは1日1人何時間かを把握することであり、そのための仕組みが必要です。

最後に政策評価です。今検討中の調査で様々なデータが取れると思いました。それこそ物流統括管理者の職位も取れるでしょう。加えて、判断基準の中からどのような施策が選択され実施されているかもわかるでしょう。この法律のKPIであるトラックドライバーの待ち時間を削減するためには何が効くかを統計的に明らかにすることも期待できるのではないのでしょうか。以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、若林重理砂委員、お願いいたします。

○若林委員 声、聞こえていますでしょうか。

○根本座長 はい、聞こえています。

○若林委員 ありがとうございます。

実はちょっと会場の声が、私、接続の関係で余りよく聞こえておりませんで、意見が重複していたら申し訳ありません。

まず、御説明いただきましてありがとうございました。おっしゃるように、物流、重要なインフラであるというのはそのとおりだと思います。維持していくには、単なる一業界だけでは不十分ということで、多様なステークホルダーに向けていろいろな提案をされているという点は非常によろしいのではないかと考えております。

特に、例えば7ページの国民への理解の増進というのが非常に重要だと思いますし、消費者庁さんが公表されているような無料の表示などについても書き込むというのは非常によいのではないかと考えております。

このようないろいろみんなでき考えて、これを実現できるといいなと思いつつ、1点気になるのは調査・公表のところでございます。現在は調査をし、進展具合が進んでいる事業者

も、それからそうでない事業者も公表するということが想定されているかと思います。14ページでしょうか。

遅れているところを公表するというのは、確かにちょっとお尻をたたくというんでしょうか、背中を押す効果はあるとは思いますが、やはり企業のレピュテーションにも響くという意味で、制裁的な意味も持つということから、若干慎重に検討する必要があるかなと思います。

もちろん、制裁的な意図を持ってするのであれば、行政手続法との関係でも問題になると思いますし、そうでない場合にもその効果を持つということはちょっと気に留めて検討しないといけないかなと思っております。

本来は、そういう問題のある事業者ということに対しては、こちらにも書いてありますように、トラックGメンによる調査であるとか、あるいは指導であるとか勧告であるとか、そういうものによって理解を深めていただいて、改善していただくということが制度上は想定されているのではないかと思います。

例えば、最後に省エネ法も挙げていただきましたけれども、これもたしかSクラス、一番いい方については公表する、私の誤解でなければそのような制度になっていると思いますので、もちろん、実効性を確保したいというのはやまやまなんですけれども、少し慎重に判断した方がいいのではないかなと思っております。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、矢野裕児委員、お願いいたします。

○矢野委員 まず、全体としては物流を社会全体で考えていこう、そしてその中で物流の位置付けを高めながら、企業、消費者が行動変容して、よりよい物流の姿を築いていこうと。こういうものに対して非常に実効性のある内容になっているというふうに思っております。

その中で、一つは国民の行動変容、理解というところで、再配達のところを相当強調してあるわけですが、もう一つは、確かに書いてあるんですが、8ページのところに例えば小売などの品ぞろえに影響していくとか、こういうところの理解というのは非常に重要で、消費者、そして小売が行動を変容していくことによってサプライチェーン全体が変わっていく、そういうことになるかと思えます。一部、小売業もリードタイムを延長する等によって変わってきていますが、こういうことをもっと広めていくと。このところがやはり非常に重要なかなと思っております。

それから、積載率について先ほどからいろいろ議論があります。これについては、もちろん積載率をどうやって計算するかということも重要ですし、それから今、積載率が1本でやっていますので、実際にはいわゆる幹線と、それからラストワンマイル、あるいは配送等については全く積載率が違うという状況の中で、これを一緒に計算していいのかと。そこはもう少し細かく分析して、両方のそれぞれの特性に合わせた形の積載率目標を置くべきではないかなと

いうふうに思います。

それから、判断基準のところの書き方ということで、ここは階層をきちんと整理しないと駄目なのかなとは思いました。つまり、判断基準としては、例えばリードタイムを適正化するというときに、施策例としては延長するのもあるし、納品時刻の緩和とか、そういう幾つかの施策例があるわけですね。そうすると、目標とするようなところと、施策例は分けた方がいいのかなと。

例えば、トラック予約受付システムを導入するというのも、判断基準としては余りよくなくて、実際に納品時刻等車が来る時刻について計画化するか適正化するというのがまず判断基準であって、一つの方策としてトラック予約受付システムがあるとか、こういう階層をきちんと分けて、施策例というのはそれをやらなくちゃいけないということになると、必ずしもいいことじゃない場合もあるし、それから業界によって導入しやすいところもあるし、そうじゃないところもありますので、そこら辺をもう少し明確にしたのがいいのかなと思いました。

それから、先ほどから評価のところ、これはS、A、B、C、これは実際に省エネ法の場合には定量化ができるところでやっていますので、割かしやりやすいとは思いますが、定量化しづらいこの内容では厳しいかな。Sとかいう方はいいんですけども、B、Cのところは相当きついのかなというふうに思いました。

それから、先ほど北川委員の方からありました、都市と地方の関係、このところは私も非常に気になります。やはり今回の物流のこういう状態というのは、地方にとって非常にまずい状況を生む。その中でどうやって地方の物流を適正化していくか、助けていくか、このところが、この議論じゃないのかもしれないですけども、やはりそこが非常に重要で、例えば先ほどから農産物の話が出ていますが、出荷側としての、確かに地方での問題もあるけれども、今度は消費地側としての地方の問題、これも非常に深刻で、そういう意味では地方というところをどういう形でこの中で取り上げていくか、ここが非常に重要かなと思っています。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

これで、現在御出席いただいている委員の皆様から御意見を頂いたということなんですけれども、本日御欠席の大串委員、途中退席された高岡委員からコメントを頂いておりますので、事務局から御紹介をお願いいたします。

○平澤物流政策課長 まず、高岡先生から御意見を頂いております。それは、今、机上配付させていただいておりますけれども、2枚物になっておりまして、概略を御説明させていただきますと、まず、判断基準の関係でございますが、まず、物流の実態から考えると、繁簡への配慮が必要ではないかということです。荷主に繁簡について平準化を求めたところで、国民的なイベントが変わらない限り、輸送需要の繁簡は必ず生じると。したがって、荷主と運送事業者だけを基準に考えるのは無理があるので、ついては4月や12月は対象外とするなどの措置が輸送効率上は有効なのではないかということでございます。

また、予約受付システムにつきましては、これは既に委員の方からも頂いている御指摘かと

と思いますが、予約が取れない荷物の輸送や販売を規制、若しくは施設を別途設けたりするといったことを同時に義務付けないと、実際に荷待ち問題は解決しないという、そういう御指摘でございます。

また、荷待ちにつきましては、明確に委託費が支払われているケースにおきましては、それを短縮することが本当にドライバーの負担を軽減することにつながるのか、いま一度確認すべきではないかという御指摘でございます。荷待ち時間に対して明確に委託費が支払われていないケースを対象にした方が、ドライバーの減少スピードを抑えられるのではないかと、そういう御意見でございます。

次のページ、2ページ目でございます。

特定事業者の指定でございますが、荷主企業の特定化を図り、まずガイドラインを提示していただくのがいいんじゃないかと。それを受けて、一定規模以上の倉庫事業者、トラック事業者を特定事業者に認定し、再委託等も含めたガイドラインというのを提示しないと、対応策はばらばらになるんじゃないかということでございます。

また、人口密集地に関する課題として、駐車場の不足の解消が進んでいない。貨物専用レーンなどを一部設けられているものの、その数やサイズ感が圧倒的に不足しているということでございます。

また、その下のポチでございますが、都内のタワーマンションでは、台車使用禁止、セキュリティ上の都度配達などが指示されていて、配達員に過度な負担が生じているということでございます。輸送効率を著しく下げているので、デベロッパー側が施設改善をしたり、過剰なドライバー負担の軽減を義務付けるなどの対策が必要だと考える。例えば、タワーマンションは世帯数分掛ける2倍の宅配ボックスを設置して、全て宅配ボックス配達とするなどということでもあります。

また、その下でございますが、モーダルシフトでございますが、現行のダイヤや運行便数では更なる拡大は難しい。貨物のシフトが難しい現実をどう対応するか、至急検討が必要であると。今回の法規制で、トラックによる長距離輸送が難しくなることに鑑みて、具体的な検討が不可欠だと思うということです。

また、最後でございますが、輸送効率という観点で、運行時間に関する課題が残存している。4時間ごとに30分以上の休憩を求めています。長距離運行などでは、そのタイミングで休憩することで渋滞にはまり、通常1時間で運行できるところが3時間掛かったりする実態があり、ドライバーを極端に疲弊させているということです。渋滞を緩和するか、ある程度、トラックドライバーの都合で休憩が取れるよう、許容範囲を拡大するなどの設計や考え方が必要だと思う。

また、宅配便ドライバーはまとまった休憩時間が取りづらく、この度の措置への対応により、サービス品質への低下が避けられない現状です。従来同様、対象外として扱うべきだと考えますといったようなことでございます。

また、大串委員からは、やはりDX化を進めることが重要だと。正に見える化を進めていくことが重要だと思う。それはコストの見える化等々も含めた見える化ということが重要だと、そういう御意見を頂戴いたしました。

以上、御報告させていただきます。

○根本座長 ありがとうございます。

時間が余り残っていないんですけれども、もう一回発言されたい方はいらっしゃいますか。いかがですか。よろしいですか。ウェブの方、よろしいでしょうか。御協力ありがとうございます。

それでは、一旦ここで区切って、事務局の方からレスポンスをお願いしたいと思うんですけれども、たくさんコメントがありましたので、一つ一つはとても難しいんですが、何かポイントを絞って、今日のうちにお答えしておいた方がいいことを説明いただけますか。

○平澤物流政策課長 ありがとうございます。委員の皆さん、御意見を頂きましてありがとうございます。ちょっと網羅的ではないかもしれませんが、御回答をさせていただきます。

まず、基本方針につきまして、トラックの必要性みたいなものを記載した方がいいのではないかとといったような御意見を頂きました。ちょっと御指摘を踏まえて、どのように追記するのか、これは事務局の中で考えていきたいと思えます。

また、共同配送につきまして、これはトラックだけではなくて、荷主サイドの連携というのもあるんじゃないかという御意見もございました。こちらにつきましては、判断基準とかで、おっしゃるとおりだと思いますので、こちら事務局の方で荷主の方にもしっかり記載できないか、検討してみたいというふうに思えます。

また、DX化を進めてやっぱり効率的に進めていくといった、そういう未来志向の考え方を入れた方がいいんじゃないかという御意見もありました。こちらの方、基本方針、どこに記載できるかということも含めて、これも事務局の方でしっかり考えたいと思えます。

また、解説書を充実させた方がいいというお話もございました。こちら、省令だけではとどまらないというふうに思っておりますので、解説書の方をしっかりと充実するように、こちら事務局の方で検討していきたいというふうに思えます。

また、指定基準に関しまして、倉庫の保管量ではなくて入出荷量ではないかというお話がございました。これは御指摘のとおりかと思えます。ちょっと資料の記載ぶりが少し適当ではなかったかというふうに思っておりますので、こちら、御指摘を踏まえまして、また改めてお示ししたいというふうに思えます。

評価制度につきましては、こちら、B、Cを付けるのが難しいんじゃないかといったような御指摘ですとか、絶対評価でやるべきといったような御指摘がありました。こちら、正に定期報告を頂いた後の話になりますので、もう少し時間を掛けて、頂いた御意見を踏まえてやっていきたいと思えますし、正に義務付けでやるだけではなくて、任意で出される方も対象にしたいと思っておりますので、そうしたことを踏まえてやっていきたいというふうに思えます。

少し飛びますが、その関係で計画とか報告は毎年でいいんじゃないかというお話がございました。報告は毎年を想定しております。計画につきましては、変更がない場合には5年に一度でどうかということをお示ししておりますけれども、そこは事業者様の負担みたいなものも勘案して、そのように考えてございます。本日頂いた御意見、ちょっと事務局の中でまた整理した

いというふうに思っております。

また、中小の方をどう動かすのかと。大手だけでなく、中小をどう動かすのかという御意見も頂戴いたしました。正に今回、全ての事業者に判断基準に係るわけでございまして、その取組をしっかりと広げていくということが大事だと思います。

その中で、調査・公表のスキーム、これをどういうふうに動かしていくのかという御意見ございました。実際、本音を聞き取れる形をやらないといけないということで、正におっしゃるとおりだと思います。事業者が特定されないようにということだと思いますので、頂いた御指摘を踏まえてまたどういうふうにやっていくのかということ、事務局の中で整理していきたいと思っております。

また、コールドチェーンについてお話がございました。こちらにつきましては、今回の法規制につきましては全ての業種について適用になるように記載してございます。それぞれの業態に応じて、またこの判断基準を読み込んで採用していただければと思うんですけども、矢野先生、別の委員からも御指摘ございました、階層ごとでないちょっと分かりにくいという御指摘だったと思います。そこはそのような形で、もう一度再整理してみて、事業者の方が取り組むべきものというのを示したいと思っております。

ただ、こちらで示すべきものというのは、事業者が取り組んでいただきたいことというのは法律でも書いてありまして、その具体的な例というのを書いたつもりなんですけれども、ちょっと分かりにくいところがあったなというふうに思います。ちょっと検討させていただければというふうに思います。

また、予約システムの使い方といったようなお話がありましたので、そちらについては解説書の方でしっかりやっていきたいと思っております。

あと、荷役時間とかどう抑えていくかというお話がありましたが、これは正にコミュニケーションが大事だというふうに思っています。そうしたところも別のところで相互協力ですとか交渉の場とかを設ける必要があるんじゃないかというところがありました。そうした物流事業者の間のコミュニケーションの話というのが、少し関係者の連携みたいな形で書いてはいるんですけども、ちょっとそういうところをしっかりと記載していった方がいいなというふうに思いましたので、また御指摘どおりやりたいと思っております。

あと、積載率の定義の明確化というお話がありましたが、これはしっかりと積載率の定義を明確化したいというふうに思っています。

また、重量以外も容量勝ち、容積勝ちのものもあるので、そういうのも調査した方がいいんじゃないかという御指摘を頂きました。ちょっとこれは今の実態でいくと、トンキロベースでやっているものですから、なかなか難しい実態はあるなと思うものの、何ができるのかというのも考えさせていただければというふうに思います。ありがとうございます。

また、これは幹線とラストマイル配送、要するにいろんな場面によって積載量って違うんじゃないかという御指摘もありました。今あるデータは全国一律のデータというふうになっておりますので、これも少し先ほどの容積勝ちのもの取扱ひも含めて、何ができるのかということから少し考えさせていただければというふうに思います。

また、デジタル化とか検品レスといったような話で、バーコードだけじゃなくて、ASNみ



たいなものにする、これも加藤委員おっしゃるとおりだと思います。すみません、ちょっとその点、抜けておったなという感じもするんですが、ちょっとこれはまた事務局の中で整理していきたいというふうに思っております。

また、財政措置といったようなお話がありました。ちょっとこちらにつきましては、財政当局との調整といったようなところもありまして、どこまで書き込めるかというところもあるんですけども、御意見として承知いたしました。

また、公取をはじめとした関係省庁との連携が重要じゃないかという御指摘も頂いております。こちら、トラックGメンとかの是正指導等の徹底というところで、等というところで読もうとしておったんですけども、すみません、はっきりとそこはしっかり書いていくべきだということだと思います。しっかり受け止めさせていただきます。

また、多重下請構造の判断基準についても御指摘いただきましたが、今回のこの合同会議では、荷主とトラック事業者さんの間の物流改善に対する規制的措置ということを中心にやっていきたいと思っております。多重下請構造の是正は別途実運送体制管理簿の作成ですとか、あと、契約の書面化とか、下請の行為の適正化といったような、発注行為の適正化といったような努力義務を課しているトラック事業者に対する規制的措置の中で対応していきたいと思っておりますので、こちらにつきましては関係部署にお伝えしたいというふうに思っております。

また、休憩時間、荷待ち時間等の捉まえ方につきましては、こちらにつきましてはしっかりと実態を踏まえてどういうふうに算定していくのか、また更に議論、検討を進めていきたいというふうに思います。

あと、複数卸しでやっていったときに、2時間にならないじゃないかという御指摘、ごもつともだと思っております。ここは継続的に荷待ち・荷役時間がどうなるのかというのを把握することが大事だと思いますので、どのようにやっていくかということは考えていきたいと思っております。

KPIでいずれにいたしましても2時間以内というのをお示ししている以上、そこに対してしっかりと把握していくことが大事だというふうに思っています。

あと、物流情報を事前に共有化するというお話もありました。こちらにつきましても、先ほどのASNの話と同様に、しっかりと事務局の中で整理したいというふうに思います。

また、GXに対しても目標を言及すべきであるという御指摘を頂きました。こちらにつきましては、今回物流効率化という視点で、もちろん脱炭素化政策とも連携していくというのは基本理念でしっかり書いておるんですけども、目標にどうするかというのは、ちょっとこちらでは慎重に検討させていただければというふうに考えております。申し訳ございません。

あと、二村先生から全体像をにらんだ見せ方、すみません、私もバーッと説明してしまったものですから、大変申し訳ございません。ちょっとそこを、御指摘を踏まえて、ちゃんと先ほどの階層化もそうですけれども、そうした形で、より分かりやすく伝わるようにしたいと思いますし、パレットの標準化も今回最終取りまとめでまとめます。ですから、それを踏まえた形で物流の効率化をしっかり進めていきたいと思っております。

あと数点ほど。スコアカードを活用したガイドラインみたいなものを作った方がいいんじゃないか。こちら、申し訳ございません、不勉強なものですから、しっかりと勉強してみたいと思

いますので、どうぞ引き続き御指導いただければというふうに思います。

あと、CLOでございますが、こちら、CLOをどこからどの立場で選任するかというお話がありましたけれども、こちらにつきましては、法令上、ちょっとすみません、今回説明が漏れてしまったんですけれども、事業運営上、重要な決定に参画する管理的地位にある者というふうに、これは法令上しっかり明記されておまして、これは正に経営層であろうというふうに思っておるんですけれども、誤解がないように、そこはしっかり伝えていきたいというふうに思っております。

また、先ほどの裾切りの200台のお話は、これはまだ算定、トラックの指定基準の200台といった御指摘がありましたけれども、こちらは今まだ精査しておりますので、また次回お示ししたいというふうに思います。

あと2点。こうした取組が実際KPIにどうつながっていくのかというのは、これは正にこれからの宿題であろうというふうに思いますので、より効果的な施策ができるように勉強していきたいと思っております。

最後になりますが、地方の物流の適正化、地方物流をどうしていくのかということであります。これは政策パッケージの中でも、過疎地域における地域の物流をどうするかということについて記載してございますし、今回の改正物流法の中で、例えば過疎地域における共同物流とかを行う主体に対して、JR TT、鉄道運輸機構が出資できるような、そういう新たなスキームみたいなものも作らせていただきました。そうしたことも活用していきながら地域物流の維持ということを考えていきたいと思っておりますし、また引き続き、ちょっとこの場で取り扱うのはなかなか広過ぎる話なのであれなんですけど、引き続きそれは事務局の方で受け止めていきたいと思っております。

以上でございます。経産省さん、農水省さん、よろしいですか。

○南総括審議官 課長、ありがとうございます。

あと、私、思ったんですが、やはりこれ、立派な法律を作ったので、スタートということで是非皆様の意見、しっかり具体的な意見も頂いて、やっぱり一番最初、しっかりやると、その後効いてくると思っていますので、是非具体的かつ活発な御意見を頂いて、それでうまくまとめていければいいのかなと思っております。

それから、いろいろ荷主との関係もございましたが、実際のこの変化はビジネスのサイクルの中で一定の時間を掛けて変化して行って、一夜にして変わるということではなくて、やはり少し時間を掛けて変わっていくことになると思うんですが、ただ、いずれにしろ、どういう方向性で変わってもらうのかというのは、しっかり指針などで示していくべきだと思っておりますので、引き続き御意見を頂きたいと思っております。

以上です。

○根本座長 ありがとうございます。

○小林新事業・食品産業部長 農水省の方からは一言なんですけれども、私ども、荷主の方に

対して対策、又は御意見を頂いたものを踏まえて、しっかりやっていきたいと思っておりますけれども、1点だけ、二村先生からも御指摘ありましたけれども、こうやって様々な負担が増えてきますと、本当に遠隔地から農産物を運べるのかという御指摘、大変重要な御指摘だと思っております。

私どもこういう物流のところの改革はきっちりやっていくんですけれども、ここに伴う負担とかコストをどうやっていくのかというのは、また別の場ではございますけれども、農水省の中でも農産物の価格の形成という部分は大きな課題になっていまして、もちろん、基本は需給と品質で価格が決まるんですけれども、それに加えて、物流もそうですけれども、そういったものも含めた合理的なコストというのを価格にどうやって考慮してもらうか、この部分についてはそういう仕組み作りというのを今、別途農水省でもやっておりますので、そういったものもしっかりやっていきながら、物流のところは物流のところ、合理化もそうなんですけれども、併せてしっかりやっていきたいと考えております。

○鶴田物流・自動車局長 先ほど課長が逐一、できる限り誠実にお答えをさせていただきました。その姿勢で引き続きやっていきたいと思っておりますので、また御意見を頂ければと思っておりますが、改めて思うのは、2年ぐらい前から御議論いただいている中で、見える化、それを今日の話の中では、積載率をどう測るか、荷待ち・荷役時間をどう計るか、あるいはどう評価するか、そこが通奏低音としてあるなど改めて思いました。また、新しい御指摘も頂きましたので、勉強して更にいいものにしていきたいと思っております。

先ほど課長から申し上げたことに加えて1点だけ言うと、GXの話を入れるのは難しいかというトーンで説明していましたが、今回の法律の趣旨に関連していろんな施策を入れていけばいいかなと思っております。例えばGXでいうと、目標に直接位置付けなくても、換算するとこうなる、そんなお話もあったかと思っております。今般、3省で連携してやっていきましょう、ほかの省庁も含めて連携してどんどんよくしていきましょう、という枠組みを作ったということが一番の意義だと思っておりますので、そこにいろんなことも絡めていけたらなと私は思っております。

みんなそういう意識でいると思っておりますので、引き続きどうぞよろしく申し上げます。

○根本座長 ありがとうございます。

それでは、もう一つ議題が残っておりまして、議題（4）の今後の検討の進め方について、事務局より御説明をお願いいたします。

○平澤物流政策課長 それでは、時間が過ぎて申し訳ございません。資料3に沿って今後の進め方を御説明させていただきたいと思っております。

先ほど河野委員からもお話がありましたが、関係者に丁寧に説明をというお話を頂きました。正にそうだと思っております。本日、基本的に全てさらしていただきましたけれども、来週以降、お手元の資料3でございますが、7月以降、事務局にて各種業界団体と意見交換していきたいと思っております。

そこについての御意見も踏まえて、第2回を8月頃に開催して、骨子案というのをお示しし

たいと。そのときにまた業界団体のヒアリングもこの場でできればなというふうに思っています。

それで、更に御意見を広く聞くということで、この骨子案についてパブリックコメントというのを実施したいというふうに考えておりました、10月頃に取りまとめ案というふうに考えています。

このパブリックコメントに書ける骨子案につきましては、次回で十分でない場合には9月頃に予備日ということでもう一度開催した上で、パブリックコメントということを考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

その後でございますけれども、11月、12月頃に政省令案等の作成を行い、パブコメを行い、2025年初に政省令等を公布し、来年春の施行に備えていきたいと思っておりますので、どうぞ引き続き御協力のほどお願いいたします。ありがとうございます。

以上でございます。

○根本座長 ありがとうございます。

本日もたくさんの貴重なコメントをありがとうございました。基本方針、判断基準、指定基準に反映できることもたくさんあったと思います。事務局の皆さんには大変だと思っておりますけれども、よろしく願いいたします。

さて、ただいま説明があったように、来年度施行するというので、この合同会議も10月頃に取りまとめをしなければいけません。したがって、スケジュールは少しタイトでありますけれども、次回には骨子案を示すということになっております。メンバーの皆様にあっては、引き続きよろしく願いしたいと思います。

さて、それで今日の議事は全て終了したことになるのでしょうか。

それでは、お願いいたします。

○林田課長補佐 本日は御議論いただきありがとうございました。事務局より事務連絡等を最後にさせていただきます。

本日の議事録に関しましては、事務局で作成の上、委員の皆様にご確認いただいた後、国交省、経産省、農水省のウェブサイト上で公表する予定でございます。よろしく願いいたします。

また、次回2回目の合同会議の日程につきましては、先ほどお示ししたスケジュール案のとおり、8月頃で日程調整をさせていただき、日程を確定し次第、御連絡申し上げます。

以上でございます。

○根本座長 どうもありがとうございました。これで終了です。

午後12時2分 閉会