

第3回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年11月6日（金）14:00～15:30

2. 場所：合同庁舎第4号館12階 共用1208特別会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、岩下直行、大槻奈那、佐久間総一郎、
竹内純子、谷口綾子、菅原晶子

（専門委員）井上岳一、石岡克俊、鶴瀬恵子、増島雅和

（政府）藤井副大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上室長、彦谷次長、黒田次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官

（ヒアリング）

経済同友会物流改革を通じた成長戦略PT委員長 山内 雅喜

日本IT団体連盟 木村 健太郎

日本IT団体連盟 國峯 孝祐

日本IT団体連盟 宮越 理紗

国土交通省自動車局長 萩川 直也

4. 議題：

（開会）

議題：生産性向上に向けた物流改革

（閉会）

5. 議事概要：

○高橋座長 それでは「規制改革推進会議 第3回投資等ワーキング・グループ」を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、御多用中のところ御出席いただき誠にありがとうございます。

本日もオンライン会議となりますので、お手元に資料を御準備ください。

本日は、藤井副大臣、小林議長、菅原委員にも御出席いただいております。また、佐久間委員は遅れての御参加、武井座長代理、夏野委員、落合専門委員、村上専門委員は所用により御欠席です。

それでは、藤井副大臣から一言、御挨拶をお願いいたします。

○藤井副大臣 皆様こんにちは。内閣府副大臣の藤井比早之です。いつも皆様にはお世話になっておりましてありがとうございます。

今日は、物流改革ということで、まさに物流こそが経済の基盤となるインフラでございます。

特に、物流という点ではトラックとかが大切になってくるのですけれども、トラックド

ライバーの人手不足というのは本当に深刻でございまして、またこういう分野こそデジタル改革といいますかデジタル化、そして規制改革によって生産性が向上する大きな分野であると考えておりますので、今日は忌憚のない御意見とともに建設的な議論となりますよう、心からお願い申し上げます。

ありがとうございます。

○高橋座長 藤井副大臣、ありがとうございました。

それでは、本日の議題に入りたいと思います。

本日のワーキング・グループには、経済同友会より、「物流改革を通じた成長戦略PT」の山内委員長、日本IT団体連盟より、木村様、國峯様、宮越様、国土交通省より、萩川自動車局長に御出席をいただいております。

皆様には、お忙しいところ御来席いただき、誠にありがとうございます。

本日は、経済同友会、日本IT団体連盟、国土交通省の順に御説明をいただいた後、最後にまとめて質疑を行います。

御発言される方はカメラをオンにして、御発言される時以外はマイクをミュートにしてください。また、ハウリングを避けるため、イヤホンの御使用に御協力ください。

それでは最初に、経済同友会より御説明を10分程度でお願いします。

○経済同友会（山内委員長） 皆さんこんにちは。よろしくお願いいたします。

経済同友会の「物流改革を通じた成長戦略プロジェクトチーム（PT）」の委員長をしております山内と申します。

本日はこのような機会をいただきまして誠にありがとうございます。

私からは、今年の6月に経済同友会から発表させていただきました提言「物流クライシスからの脱却～持続可能な物流の実現～」について、特に本会議に関係の深い部分についてお話をさせていただきます。

6月の提言では、新たな労働力の確保として女性や外国人ドライバーの活用、物流デジタル化・標準化のための組織団体の設立、デジタル物流人材の育成などの提言をしていますが、本日はその中で「既存の営業用トラックの生産性向上」と「有償貨物運送許可の利用促進」につきまして、「有償貨物運送許可の利用促進」というのは、営業用トラックに対して自家用トラックの利用促進ということになりますが、この2点につきましてお話をさせていただきます。

では、資料を共有させていただきます。皆様、お手元にございましたらお手元も御覧いただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、最初に、本提言の基本的考え方や前提としている考え方、あるいは提言の対象範囲について、その後、先ほど申し上げた2つの提案についてお話を申し上げたいと思います。

まず、「最初に：基本的な考え方」というページを御覧ください。

今、藤井副大臣からもお話がありましたように、物流は経済を支える大変必要なインフラです。「持続可能な社会」を実現するためには、その基盤となる「持続可能な物流」をしっかりと実現していかなければいけないというのが基本的な視点でございます。

ただ、労働力人口が構造的に減少していく中で、やはりドライバー不足も起きてまいります。2028年にはドライバーは28万人不足するという数字も出てきている中で、そうはいながら、やはり経済、社会を支えるための基本的要請に応えていかなければいけないと考えております。

この「持続可能な物流」の実現では、安心・安全で信頼されることが必要になりますので、それを担保しながらどうやってこの持続性を維持するかということについてお話をしたいと思います。

2つ目にありますように、現在新しいテクノロジーを使って隊列走行であったり自動運転であったりいろいろなものが研究され、テストもされています。こういった大きな技術革新、テクノロジーの進化があれば、今、試算されているドライバー不足というの、場合によってはそこまで行かない、あるいは杞憂に終わるかもしれません。

しかしながら、それを期待して今動かないということにはならないと思います。現在の足元の課題でできることをしっかりと取り組んでいくということを考えています。

そういったことで、当会としては、「限られた資源の有効活用と生産性向上」をしっかりと取り組んでいこうということで、先ほど申し上げた2つの点を提案しています。一つは「既存の営業用トラックの生産性向上」であり、もう一つは、自家用トラックの利用促進、すなわち「有償貨物運送許可の利用促進」です。

既に皆様、御存じのこととは思いますが、確認のために申し上げますと、トラックには実は2種類ございまして、運送事業者が運送事業を営むために使用する営業用のトラックと、メーカーさんや卸業者さんなどが自社の製品や物資などを輸送するために使用する自家用トラックと、トラックの中にはこの2種類がございます。

規模感で申し上げますと、トラック全体としては2018年末で日本には782万台のトラックがあると言われております。この782万台の内訳を見ますと、営業用トラックは148万台、自家用トラックが634万台ということになります。自家用トラックはメーカーさんやいろいろな企業さんが自社の製品だけではなく、原材料や資材や部材を輸送するために、非常に大きなウエイトになっています。

後ほど、提案の中でお話をしますけれども、自家用の634万台のうち、実際に通常の貨物輸送に適するのは約40万台だろうと私どもは見ております。この40万台に、今現在トラックとして有効利用できるところがあるという見立てをしているという枠組みが、全体感でございます。

次のページを御覧ください。

今回、提言をまとめるに当たり、前提として考えている点がございます。先ほど、基本的な考え方のところでも申し上げましたとおり、この持続的物流を実現することが必要な

のですが、安全で安心して信頼されるということが要件として必要になると思います。

そのためには、やはりこのトラックを使用する中で安全管理であったり、車両管理であったり、あるいはそれを動かす働き手の労務管理、お客様に対するサービス品質管理、こういったものがきちんとなされていることが求められるわけです。

先ほど申し上げたトラックのうち、営業用トラックについては運送事業者として現在やっておりますので、様々な業法を順守することでこれらが担保されていると言えます。

ただ、これからお話をする自家用トラックについては、それらの業法の縛りというものは適用されていないものが多くございます。そういった中で、この自家用トラックといったものも使いながら運送を拡大していくためには、やはりきちんとした、先ほど申し上げた必要な条件をクリアしていかなければいけないと考えているところでございます。

ここに4つの点を示させていただいておりますけれども、1つ目は、やはり既存の運送事業者とイコールフィッティングといった中で活用をしていくことを考えなければいけないということです。

2つ目として、本来、一番理想的なのは、きちんとした業法を順守する営業用トラックとして拡大していくことが望ましいわけですので、なるべく運送事業者として開業してもらおうという基本的なスタンスは持っております。

それから4つ目にありますように、「安全面」「品質面」を担保するためにも、先ほど申し上げた法的な枠組みを重視していることで実運送事業者の管理の下でやっていくことが一番健全な形で進み、信頼される物流につながると考えているのが基本的なスタンスでございます。

次のページをめくっていただき、「提言の範囲」を確認させていただきます。物流を経済活動の中で見ると、調達、生産、販売、消費者といった4つの物流の領域がありますが、私どもは、経済活動に直接影響を与えるBtoBの領域、ここでいいますと、左から3つ目の「販売物流」までの領域を対象に議論、検討、提言をさせていただいております。

一番右の「消費者物流」は、宅配等を含めたBtoCの領域になります。もちろん、消費者物流も生活者に非常に身近で大きな存在ではあるのですが、実は貨物量全体を見ますと、トラックによる総輸送量は年間約44億トンでございます。総輸送量44億トンのうち、この消費者物流のラストワンマイルに当たる輸送量はおよそ4200~4300万トンと推定されます。したがって、全体でいくと1%程度ということになって、やはり企業活動、ここでいうように店舗での販売に関わる、あるいは生産材が物流倉庫から販売店まで動くといったようなBtoBの領域が圧倒的にウエイトを占めております。

したがって、企業活動にも非常に影響しますので、経済活動に影響を与えるBtoBがしっかりと持続的な物流になっていないと、経済そのものが成長できなくなってしまうということで、このBtoBの領域を対象とさせていただいております。

その次のページの2では、今、申し上げたBtoBの領域で起きている状況を示させていただいております。これは御覧いただければとは思いますが、農産品業界であったり加工食

品業界であったりだとか、需要が波動を打つような業界においては、もう既にそういったタイミングではトラックでの輸送供給力が需要に追いつかず、運送事業者から配送を辞退されるケースなども出てきたりしております。

そういった中で、国交省さんを中心に「ホワイト物流」推進運動ということで、このBtoB領域での健全化を非常に今、強く進めていただいているといったことが、現在のBtoBでの物流業界の状況でございます。

こういったことを踏まえまして、2つの提案の内容の説明に移らせていただきたいと思っております。

次のページの「3. 既存の営業用トラックの生産性向上 提案概要」を御覧ください。

ここにございますように、これは現在、運送事業者が使っている営業用トラックの生産性向上を上げるということでございます。実は、このトップの2つ目の項目にありますように、営業用トラックの積載効率はまだ40%程度で低く、また、トラックは本来は荷物を積んで走るわけですが、走行以外の時間を非稼働時間と呼んでおり、これも非常に長いというのが現状であります。

ここの部分の数値を上げることによって輸送力全体の拡大が図れるわけで、この生産性をどうやって上げていくかということがポイントになると考えております。積載効率が低いのは、やはり荷主サイドから多頻度で輸送を求められたり、リードタイムを短く求められたりする結果、小ロットでの輸送が増えてきたといったことが大きな要因でございます。

また、非稼働時間についても荷待ち時間など本来の輸送業務以外の部分での時間が多くなっていることに起因をしております。ちなみに、非稼働時間は全体を100%としたとき、1台当たり50%ぐらいあり、1日稼働するうちの50%は走行していない時間といった形になっております。

これらを解消するための具体的な施策として、この四角囲みの中にある3点がございまして、一つ目が共同配送を進めていくことです。これによって積載効率は間違いなく向上いたします。そのためには、ハード、ソフト両面で標準化し、それぞれがばらばらのものではなく、1つの標準化された中で全体の生産性を上げていくことが必要になります。

また、二つ目が商習慣の見直しになりますが、今の翌日納品、必ず検品をするということを、翌々日納品、検品レスといった形に変えることによって、この商習慣を変えてより生産性を高めることができます。先ほど申し上げたとおり、非稼働時間を減らすということが出来ます。

三つ目に、こうしたことが可能になるためには、データの標準化が必須だと考えています。これらを実現するために、やはりデジタルの力を使って実現していくことになると思っておりますので、各社がばらばらで持っているデータの仕様を標準化していくことが必要になると考えております。

そして、最後の「4. 有償貨物運送許可の利用促進 提案概要」でございます。

先ほど申し上げましたように、これは自家用トラックの話であり、メーカーさんであっ

たり卸業者さんであったり、それぞれ企業さんが持っていらっしゃるって自社の製品を運ぶためだけに使っているトラックのことです。約40万台と推定されると申しあげましたけれども、これらの利用をもっと推進できる環境整備をしていくことが必要です。

ただ、2つ目の項目に書いてございますように、自家用トラックを活用とした場合には、通常、有償輸送ということをやっていないがゆえに、特に安全面や品質面、あるいは働く方の健全な労務環境といったものがきちんと担保されることが絶対条件として必要だと考えております。

したがって、有償貨物運送許可の利用促進をするための具体策として、デジタルを活用した申請、安全管理といったものを導入していく必要があります。現在は紙ベースでアナログで、事前に申請をしたり許可が下りるまで時間を要しております。これをよりタイムリーでフレキシブルに使える形にしていくことによって、有償運送許可がより利用促進され、結果的に自家用トラックを有効に使っていくことができると考えております。

また、2つ目の項目にございますように、安全といったものをきちんと担保した中で進めることが必要であり、それが信頼される物流として皆様に御利用いただけるということだろうかと思います。

特にこのBtoBの領域では、やはりトラックも2トン車、4トン車という大型のものになりますので、安全面での担保といったものが必要になってきます。

そういったことをしっかりと守る中で、有償貨物運送許可の条件を緩和することが望ましいということになります。

現在、有償運送許可は道路運送法の78条によりまして、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」は自家用を営業用として使うことができることになっております。したがって、現在は宅配の部分の季節的な繁忙といったものを中心に有償運送許可が使われておりますが、ここがBtoBの領域、先ほど申しましたように業界ごとに需要が高まるときに拡大して使えるような制度運用をしていくとよいだろうと考えています。

なお、一定の条件ということでは、一番最後に記させていただいたような内容になっておまして、きちんと信頼・健全・効率を確立することで、営業用トラックの現在の事業者の方々の不安というものも解消していけると考えています。

ちょっと具体的ではありますけれども、こういったことを推進することによって足下での輸送力の拡大といったものにつなげていけたらと考えている次第でございます。

同友会として提言したのは、以上でございます。

ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

続きまして、日本IT団体連盟より御説明をお願いいたします。

○日本IT団体連盟（木村氏） 日本IT団体連盟より、木村、國峯、宮越の3名で説明いたします。

私どもからは資料2「物流ラストワンマイル問題の解決に向けた政策提言」と題した資

料に沿いまして説明いたします。

ラストワンマイル問題とは、物流を担う事業者の最終拠点からエンドユーザーに配達するまでの物流の逼迫のことを指しておりまして、先ほどの経済同友会の説明ですと、消費者物流、BtoCといったものに当たるものと考えております。

2枚目に参ります。

私ども日本IT団体連盟は、ITに関わる団体が一丸となって我が国の経済成長を実現すべく、2016年7月に発足した一般社団法人でございます。直接加盟団体と全国団体に加盟している地方団体を合わせますと、50以上のIT業界の団体が加盟しておりまして、およそ5,000社、社員数でいうとおよそ400万人を束ねる日本最大級のIT業界の団体だと私どもとしては考えております。

こうしたIT連が、物流に関する提言をしている趣旨・目的から説明いたします。

1つ目のポツにございますとおり、新型コロナウイルスの感染拡大によりいわゆる巣籠もりが起き、ECモール等での物品の購入が増え、家庭向けの小口貨物の配送需要が高まっています。また、外出を避けるということが推奨されておりましたし、今もその傾向にありますので、飲食物や生活必需品といったものの配送需要が高まっております。

しかし、これらの需要に対してドライバーが不足しておりますため、十分に対応できていないのではないかとという実態があると考えております。

3つ目のポツにございますとおり、他方で、新型コロナの影響で失業者が増加するという問題も生じておりますし、また、これは新型コロナと関係なくという部分もありますが、ギグワーカーのように自由な働き方を求める人材も増えていきます。そうしたことを考えますと、短い時間であってもドライバーとして個人が稼働し収入の確保や多様な働き方を実現するというには意味がありますし、現に稼働していない自家用車を活用するという意味でも、経済的に意義あるものと考えております。

4つ目のポツですが、そこで、安全性の確保と責任の明確化を前提に、個人も貨物の配送を受託できるような制度改正を行うと、その暁にはITの力によって、配送事業とドライバーとをマッチングできることになり、先ほど申し上げたような社会問題の解決につながっていくと考えております。

また、物流業界全体にとっても、ITの力で荷物とドライバーをマッチングさせて、配送効率を向上させていくことが重要な課題なのではないかと、僭越ながら考えております。

3枚目に参ります。ここからはIT連の提言の背景となるデータなどを説明してまいります。

小口貨物の配送需要が拡大しているというデータですが、ヤマトホールディングスが公表されているデータをお示ししておりますが、右側の対前年比の軸を使ってオレンジの折れ線を読んでいただきますと、2020年2月以降は毎月前年比103%から最大で120%以上の小口貨物をヤマトホールディングスが取り扱っているということが分かると思います。

次の4ページ目の「背景（2）貨物自動車ドライバーについて」でございます。

左の折れ線グラフがドライバーの有効求人倍率でございますが、厚労省の「職業安定業務統計」によりますと長期的に上昇し、コロナ前の2019年12月には3.04という数字になっておりました。今年に入ってからにはコロナによる企業間物流が一部業種で冷え込んだと思われまして倍率は下がっておりますが、小口配送に関して言えば、人手不足はまた逼迫することになるのではないかと考えております。

次に、右のグラフです。こちらは国交省の資料からの抜粋ですが、トラックのドライバーの平均年齢が全産業を上回るペースで高齢化しています。さきのページの数字とこのページの数字を踏まえると、ラストワンマイル対策は待ったなしと言えると考えております。

背景（2）の3つ目のポツにありますとおり、現在でも年末年始と夏期、すなわちお歳暮とお中元の季節に限りまして、トラック運送事業者の下で自家用車で貨物を配送できる特例の通達、いわゆるお歳暮通達ですとか盆暮れ通達と呼ばれるものがありますが、この通達だけでは抜本的な解決にはなっていないと考えます。

続きまして5ページです。いわゆるフードデリバリー等の世界に目を転じると、右のグラフのようにフードデリバリーのアルバイトの募集が、今年4月の3週間において前年の415%に達したという調査結果がありまして、このようにフードデリバリーの需要というものが大いに盛り上がっていますが、地方では普及し切っていないものと考えられています。

また、2つ目のポツですが、飲食物以外にもスーパーマーケットなどから生鮮品とか日用品を即日配送する需要や、Eコマースもリアル店舗の在庫を使って即日配送するといったような小品目・近距離の新たな需要が出てきております。

また、3つ目のポツになりますが、一部の地方自治体におきましては、外出できない住民の飲食品の配達とか飲食店の需要確保といったために、フードデリバリー事業者に進出してほしいという要請をした事案が複数あると聞いておりますが、実際には人口が少ないところとか、坂が多い、気象が厳しいといった地域では、自動車での配達ができないと難しいという状況にあると考えております。

6ページ、背景の（4）でございます。

小口配送のドライバー不足が深刻化する一方で、継続的に積載効率が下がっていることが物流業界の課題であると言われております。

貨物事業者が利用できる、そして個人も利用できるマッチングのアプリケーションを開発していくことによって、ITの力によって物流業界の生産性の向上に貢献していくといった政策的なアプローチが必要ではないかと考えているところでございます。

7ページに参ります。ここからが私どもの政策提言の中身になります。

このスライドは絵を使って現行制度の概要を示しているものでございますので、これを見ながら8ページ目の表も見ていただければと思っております。

現行制度では、普通自動車やトラック等で他人から運送の依頼を受けて荷物を運送し運賃を受け取るという、業として貨物を運送するには、一般貨物自動車運送業の許可を取る必要があります、許可制でございます。自動車の台数が5台以上。筆記試験に合格した運行管

理者を置くことや、資金計画等の提出も必要でございまして、比較的ハードルが高い制度になっております。

一方で、軽自動車の場合は届出制で1台から可能となっております。

また、原付のバイクや自転車に関しては規制対象外ということでございまして、軽自動車と普通自動車の間と比較的大きな断絶があるということになるかと思っております。

そして、先ほどまで述べたような問題は、このページの【現状の課題】の2つ目にあるとおり、ますます深刻になっていくものと考えております。

そこで、【提案】のとおり、個人が自家用車を利用してラストワンマイルの配送を行うことができるように、道路運送法や貨物自動車運送事業法の見直しを検討するべきと考えております。

加えて、安全と安心を確保するために、荷主やマッチング仲介者の責任の明確化と併せまして、配送車の過労等の弊害を防止するために、乗車時間を限定する等の個人配送者が遵守すべきルールを設定すべきと考えております。

具体論として9ページを御覧ください。

先ほど述べたことを表にしております。我々が提案しているのは赤枠で囲った部分でございまして。

新たな運送事業の類型としましては、自動車、軽自動車とも利用可能な届出を想定しております。一方で、個人ドライバーが配送を受託する形態に応じまして、荷主自身か個人に配送を委託する運送会社、ないしは飲食店やスーパーなどの小売り事業者等とエンドユーザーとの間に入るマッチングサービスの提供者に管理の責任等を負わせるということではどうかと考えております。

10ページ目を御覧ください。

この2つ目のポツの下線部分ですが、「荷主等」と書いてありますが、具体的には荷主や運送業者ないしはさっき申し上げたマッチングの事業者個人ドライバーの管理責任や、事故が発生したときにその損害を賠償、填補するための保険に加入する義務を負わせてはどうかと考えております。

そして、個人ドライバー自身が負う義務としては、過労防止のために1人当たりですとか1日当たりの配送件数の上限を設けること。それから、配送距離を限定していくこと。また、1回当たりの最大貨物量を限定、設定するといったことが考えられます。

体調の把握ということにつきましても、疲労時や飲酒時に自らが運転してはならないことは当然でございまして、これに加えて荷主等におきましてそれをチェックする義務を負わせるという必要もあるのではないかと考えております。

そのほか、車両の整備や交通ルール遵守ですが、これは安全面のみならず駐車違反の防止ということもあるかもしれません。こうしたものを防止、ルールを遵守するために、免許を取るために必要な教育等の一般のドライバー教育に加えて、追加でドライバー教育を考える必要があるかと思っております。

最後のページに参ります。

このような私たちが申し上げているような制度改正は直ちに実現するには比較的ハードルが高いものと私どもも認識しております。

そこで、1つ目のポツのように、実ニーズがあるかないかをはじめとしたデータを把握し、安全上の課題の抽出した上で適切な制度設計に進んでいくためには、まずは特定の企業による実証から始めてはどうかと考えております。

また、この資料の3ページで触れまじたいわゆる盆暮れ通達、この貨物課長通達については、2018年11月に自家用車による配送が可能な期間を延長する改正案がパブコメに付されたところですが、パブコメ期間も終了してはいますが、いまだ施行されていない状態でございます。まずはこの通達の改正を実行することと、実証実験を並行して行うことで、徐々に制度の柔軟化を進め物流ラストワンマイル問題の解決につなげていくべきと考えております。

御清聴ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは最後に、国土交通省より御説明をお願いいたします。

○国土交通省（萩川局長） 国土交通省の自動車局長の萩川と申します。

5分ということでお題を3ついただいておりますので、早速行きたいと思っております。

資料3ということで、1枚ずつ3つまとめてあります。

1番目が、まさに今、話題に出ました繁忙期の自家用車活用のことなのですけれども、一番上の四角です。

当然、トラック事業をやるには原則は許可が必要。ただ、輸送需要が非常に多くなる年末年始、お中元とお歳暮の時期です。これは昭和60年ぐらいにやはりこういう声が出て、そこで柔軟にやろうということで期間を限ってトラック事業者、これは青ナンバーのプロの事業者が運行管理とか労務管理などの安全指導を行うという範囲で自家用白ナンバーの活用をしようということで現在に至っております。

次の四角なのですけれども、「これまでの取組」ということで、柔軟な活用をもっとさせてくださいと大手ネット通販事業者さんから要望が来しました。

これは具体的には、この制度自体は盆暮れということで始まったのですけれども、多分、春のセールとか盆暮れではないタイミングでのセールを行うという場合に、そういうタイミングで繁忙期が来るといふ事情があるので、そこら辺を融通してほしいというのが発端だったと聞いております。

その結果、ここの①、②、③とありますけれども、繁忙期の期間設定をもうちょっと柔軟にしましょうと。現時点でも、夏とか年末年始で150日が上限なのですけれども、150日の範囲内で各社さんが白を一番使いたいときを決めてもらう。それに対して許可をすることをやっています。ですので、夏と年末年始に限らず、例えばうちは春がいいのだという場合には春も150日の中に含めて考えていただければそれで対応しますというのが

①です。

それから②なのですけれども、このサービス自体がラストワンマイルというところに一番中心にやってきていますので、そこを明確化しようというものです。

③は、当然これはプロの青ナンバーがしっかり管理するというところでやっていただく制度なのですけれども、そうではない事例というのも結構あったりしました。ですので、そこをちゃんとやっていただかない場合というのは処分も考えますという注意的なものです。

これで一応、トラック業界もこの要望者も含めて話が一回まとまっているのです。パブコメも終わって、さあやろうという段階になって、上に書きましたネット通販事業者さんとはまた別の事業者さんが、これは150日ということではなくて、1年を通じてやりたいのだということをおっしゃり、あと③に書きました安全の確保というところがもうちょっと厳しいのではないのという御意見をいただいて、そうするとトラック業界のほうからは、150日の範囲内の柔軟の対応というのであったらいいと思うのだけれども、通年ということだと需要が全く変わりますよねということで、議論の調整が整わなくてそのままコロナになってしまって現在に至っているということでございます。

今後の取組なのですけれども、今、意見調査が頓挫した状況になっていますけれども、引き続きこういう調整が整えば通達の改正をやりたいと思いますが、当然、その場合の前提というのは、輸送の安全、それからそのドライバーの労働条件の安全。あとは荷主さん、商品をきちんとトラブルなく運ぶということがきちんと確保できるところがポイントだと思っています。

次が2番目、置き配です。

今、置き配は非常にはやっていますけれども、利用者があらかじめ指定する場所に、利用者が家にいるかないかにかかわらず、判こを押したりサインをしなくても置いて終わりということを置き配と言っていると理解します。

これをやりますと再配達が生じませんので、ドライバーの労働条件も改善しますし、家にいなくても受け取れるということで消費者にとっても便利だということでございます。

現在、再配達率というのはコロナの前は16%前後、これをもうちょっと減らしたいと我々思っていたのですけれども、コロナで皆さん御自宅にいる時間が長くなったので、今は8%ということで半減しています。

「これまでの取組」のところなのですけれども、今年に入って経産省などと協力をして、置き配をやるための課題を抽出してこういう方向性でやったらいいのではないかというポイントをまとめました。

大きくは4つありまして、まずは受け取る消費者が同意すること。それから、置く場所の範囲です。それから、持っていかれたりするかもしれないという防犯とか防火の対策。それからもし何かトラブルがあった場合の免責の取扱い、この4つが大きな論点でありました。

「今後の取組」なのですけれども、現在、宅配事業者さんが置き配の実施のために今の

4つの論点のうち場所の範囲、防犯対策、面積の取扱いについて約款を整備中ということで承っています。

それから、消費者の同意の確保という部分については、ネット通販サイトの協力が不可欠なので、そのサイト上でそのお客様の同意を得るという方向で今、調整をさせていただいております。

今年ももうすぐ、年末年始の繁忙期が近づいてまいりましたので、この辺の調整ももうすぐ整うと伺っていますので、ここが整えば今月の半ばにでも約款を認可させていただいて、今年の年末に備えたいと思っております。

最後の1枚なのですが、共同配送です。先ほどもプレゼンがありましたけれども、トラックの積載率というのは40%台ということで非常にもったいないということで、その積み合わせを工夫してより少ないトラックで荷物を運べるようにしたいなということで、これは昔から取り組んでいるのですけれども、なかなか効果的なあれがまだ見えていないということです。

共同配送の実施には、輸送容器、パレットと呼んでいますけれども、そういう道具を整備する、共通化する。それからデータを共有する。あとは、荷物を積んだり下ろしたりするタイミングが合わないと、そのドライバーさんはトラックでずっと待っていたりということが起きますので、そこをなるべくタイムラグがないようにするという課題はもう明らかになっております。

「これまでの取組」なのですけれども、平成28年に物流総合効率化法が改正されまして、荷主さんとかトラック事業者が共同で取り組むということに対して、補助もさせていただいたりして、実績が20件ということであまり多くはないのですけれども、ぼちぼちやっている。

今年に入ってからなのですが、もうちょっと具体的にやっというということで、加工食品分野というのは特になかなか課題が多いということなので、パレットとかそういう箱ごとのサイズも標準化をしようということで計画を作ったり、そのトラックが荷物を取りに行ったときに、これを荷待ち時間と言っていますけれども、待ち時間が多い品目というのは結構特徴的なのです。ですので、待ち時間の多い品目ごとに荷主さんの協力もいただいて、待ち時間がないようにしようというところで具体的に明らかにするという勉強も進めてきました。

一番下の「今後の取組」です。関係省庁やトラック事業者、それから荷主さんの協力をいただいて、今、申し上げましたような計画とか改善の方向性というのを具体的にやっというものが今後の段階です。

その場合、トラック事業者のほうから、多くの荷主さんが具体的に前向きにやっくさらないと、なかなか自分たちは荷物を運ばせてもらう立場なので難しいのだという話がありますので、荷主の立場という関係省庁ということはやはり経産省とか農水省、農水省は農産品なのですけれども、この省庁と3人で一緒になって荷主団体のほうにお願いに行

ったり、待ち時間を短くしてくださいと、御理解をという運動も同時並行でやっていこうと思っております。

御説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、以上を踏まえて質疑応答に入りたいと思います。例によって、「手を挙げる」機能を使っていたらと思います。御意見、御質問については、コンパクトにかつ2分以内で収めていただくようお願いいたします。それでは、どうぞ。

谷口委員、岩下委員、井上委員、鶴瀬委員の順番でお願いしたいと思います。

谷口委員からどうぞ。

○谷口委員 ありがとうございます。

非常に分かりやすい御説明を、お三方どうもありがとうございました。

日本IT団体連盟の木村様にお伺いしたいのですけれども、ドライバー不足の問題は運送事業者の待遇が低いことに一因があると私は認識しております。

例えば、車を使った個人事業者が自由参入することで、既存事業者がもっと安価にBtoCで運ばざるを得なくなるような事態、既存事業者の負担がもっと大きくなる、ますます疲弊するようなことにつながるのではないかと思われるのですけれども、これは先ほどBtoBについては経済同友会の方が同様の懸念を指摘されていましたが、この点についてどのようにお考えかというのが1点です。

あとは、国交省の方に、そもそも配送料無料などの運輸事業者に負担を強いるような世界でも類を見ない商慣行を、まずは社会全体で見直すような機運を生み出すことが重要なのではないかと思うのですけれども、そのような議論は国交省の中ではなされているのでしょうか。もし、なされていないのであれば、その点についてどのようにお考えか教えてください。

以上です。

○高橋座長 岩下委員、続けていきましょう。

○岩下委員 かしこまりました。岩下でございます。

私は、国土交通省さんに1点だけ質問があるのですが、先ほどの御説明のスライドの1枚目の中で一旦まとまりかけた話、パブリックコメントまで取ったものがまとまらなかったところの議論の一つのポイントとして、150日という基準か通年かということの問題があるとお話をお聞きしました。

どうも、この150日に限るという話を同友会さんとかIT連さんからはあまりそういうニュアンスのものは出てこなかったように思うのですけれども、150日の根拠、あるいはなぜ150日でなければいけないのか。まさに喫緊の課題であるとする、これを外したとして、もちろんそれが完全に白と青の見分けがつかなくなってしまうのは困ると思うのですけれども、それはおのずと差がつくとすると、150日という数字を入れなければいけない理由はどういうところにあるのだろうかということについての御説明をお願いできますでしょうか。

以上です。

○高橋座長 井上委員、どうぞ。

○井上専門委員 まず、経済同友会さんへの質問なのですけれども、自家用トラックのBtoBでの活用のお話がありました。この自家用トラックについて、トラック自体は分かるのですけれどもドライバーは誰を使うということの想定なのかということが一つです。

その自家用トラックに関して国交省さんに御質問ですけれども、自家用トラックのラストマイルの話については述べられていましたが、自家用トラックのBtoBでの活用についてはコメントがなかったかと思えますけれども、そこについてはどういうふうに思われているかということが一つです。

もう一つ、IT連盟さんのものですが、個人による貨物の受託を可能にするラストマイルのところは、これは国交省さんの御説明のものというのは、基本的には運送事業者の管理の下でということだと思えるのですけれども、IT経済連盟さんのものはそういう第三の職種みたいなものをつくって、その方たちが仲介業者の下などで運送管理業者の管理監督を受けずという仕組みだと思えるのですけれども、これについてはどのように国交省さんはお考えかというところがございます。

以上です。

○高橋座長 鵜瀬委員、どうぞ。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬です。

同友会さんにお聞きいたします。

営業用トラックの生産性向上についての御提案をお聞きいたしました。御説明の中で、非稼働時間が長いというお話がありまして、その中で荷待ち時間があるという御説明もあったかと思えます。

私は新聞記事で、倉庫前の荷待ち時間が平均して1時間45分とか長いという記事を読んだことがあるのですけれども、この荷待ち時間に関してどのような対応が可能なのか。荷主だけではなくて準荷主というのでしょうか、荷を受け取る側の対応も必要ではないかと思うので、そのようなことについて今回の提言にも含まれていなかったとしても、山内さんとしてのお考えがあれば、あるいは何か取り組まれていることが荷主さんのほうであればお聞きしたいと思えます。

よろしくお願ひします。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、取りあえずここで一旦切って回答をお願いしたいと思います。

まず、待遇のところから入りたいと思いますが、IT連盟さん、いかがでしょうか。

○日本IT団体連盟（木村氏）

谷口委員の質問への回答につきまして、私どもの提案は、人材不足と言われているラストワンマイルの分野がターゲットです。

したがって、競合する分野はそれほど多くないのではないかと考えておりますが、御指

摘のようにやってみないと何とも言えないところがあるのが現実とっております。ですので、まずは実証実験から始め、様々な影響を分析することが第一段階として必要と考えております。

また、盆暮れ通達があることから分かりますように、逼迫しているという実態は時期ないし場所によってあるわけですので、それを解消するニーズはあると考えております。そのニーズをうまく拾いつつ、弊害があるのかないのかというところを実証実験で把握していくことではないかと考えております。

また、追加的にはございますけれども、ITを利用したマッチングをうまく行うことによって、新たに参入してくる個人のみならず、既存の一般の貨物運送事業者さんや軽貨物の運送事業者さんについても積載率が向上すると、ないしは適切な積載率になっていくこともできるのではないかと、そういう意味で全体的にウィン・ウィンという関係を目指していくといったこともあるのではないかと考えております。

以上です。

○高橋座長 谷口委員、よろしいですか。

では、続いて同友会さん、何点か御質問があったと思いますが、お願いします。

○経済同友会（山内委員長） 御質問ありがとうございます。

それでは、まずは井上様の御質問に対してお答えをしたいと思います。

今回のBtoB領域でのこの自家用トラックというのは、先ほど申し上げましたように誰が持っているトラックかといいますと、メーカーさんであったり卸事業者さんであったり、そういった方々が自社の製品を輸送するあるいは納品するために使っているものです。

したがって、ドライバーは日頃そのメーカーさんなり企業さんで納品あるいは輸送という業務に携わっている乗務担当の方ということになります。その企業内の雇用ではありませんし、そういう点では運送事業者ではございませんけれども、日常から運送事業に携わっていらっしゃる方々がドライバーということになります。

次に、鵜瀬様の御質問についてお答えさせていただきたいと思っております。非常に鋭い御指摘だと思います。

実は、非稼働でいうところの荷待ち時間がなぜ起きるかというのと、どちらかというところと出す荷主側のほうは用意をしておいてさっさと出しますが、問題は、受ける側です。具体的に言うと、例えば、納品先である小売店さんあるいは販売店さん、こういったところで非常に時間がかかっている、結果的に荷待ち時間がかかっているということです。先ほど申し上げました全体の15%程度もここで時間を要しています。

これはなぜ起きるかというのと、一つは、納品をするためには車を着けて下ろすという作業をしなければいけないからです。それが順次、順番に来ればいいわけですがけれども、あるタイミングで、例えば朝一番で一斉に来てしまったりだとか、午後の時間に集中してしまったりすると、ここでの順番待ちのようなことが起きます。下ろし作業における順番待ち、ここによるものが一つです。

それから、もう一つは検品です。そこがなぜ時間がかかるかといいますと、下ろした後、きちんとしたものが納品されているかどうか、一つ一つ伝票と内容をチェックするわけです。それをその場でするとというのが今の商習慣でして、荷物チェックをして「オーケー、いいよ」と言ってから帰っていただくという形になりますので、その間は車もドライバーも拘束されるということになります。

したがって、今言ったようなことが起きているということの解決方法としては、デジタル化だと思います。これにはデジタル技術を使って大きく改善できると私どもは考えております。

例えばどういうことかといいますと、この順番待ちのようなことについては、事前に明日または明後日、納品する時間帯の枠を決めておいて予約制にしておく。そうすると、よほどのことがない限り予約時間に基づいて行けば優先的に入れます。結果的に、納入するトラックでの荷待ち時間は減るということになります。

さらには検品です。検品も何もその場でする必要はないです。昔はアナログでしたからそこで確認しなければいけなかったのですが、今は事前に納品する商品データを送っておき、それを事前に用意しておき、そこをRFIDのような情報集積されたもので確認をすることで検品チェック時間を減らすことができます。あるいは、もう検品レスにして、もし問題があったらデータ突き合わせの中で確認をすることで、検品レスも可能になります。

したがって、デジタルの技術で解決をする、ただし、その前提は先ほど申し上げた商習慣です。受け手側が「いやいやそれは検品しなくては駄目だ」とかまだまだそういったところがありますので、先ほどの国交省の萩川様がおっしゃっていたように、やはり荷主側の理解をしっかりと求めていくことが重要だと考えております。

以上でございます。

○鶴瀨専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 ごめんなさい。IT連盟さんへのほかの質問がちょっとありました。

IT連盟さん、ほかのものをお答えいただけますか。

○日本IT団体連盟（木村氏） 井上専門委員からの御質問でしょうか、主に国交省さんに向けられた質問と私は解釈しておりましたが、私どもとしましては今ある2つのライセンスに加えまして、もう1つ、ラストワンマイルだけを担う個人のための届出制の業態をつくるという意図で考えております。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、国交省さん、回答をお願いします。

○国土交通省（萩川局長） 国交省、萩川でございます。

では、順番に行きます。

まず、谷口先生から配送料無料のお話がありました。配送料無料は、こういう表現ははっきり言って困っているのです。多分、私の家族などでもそうなのですが、運んでもらうのを「ただ」だと、「ただ働き」という印象があるのですね。ですので、当然省内

でも議論をし、これは表現として「配送料込み」とか、「配送料当社負担」と言っていたと聞いていたのですが、これはいいのですが、「配送料無料」というと「ただ働き」の雰囲気がありますので、そういう表現はしないでくださいね、こういう表現がいいですよということを先ほどの荷主省庁ですね、経産省さんとか農水省さんにはお願いをしています。

そして、その省庁レベルだけではなくて、トラックのドライバーの労働条件が非常にかわいそうだと、これを取り組まなければいけないということで、首相官邸の労働時間を何とかしようという会議の一つの大きなテーマにもなっていて、そこでも今の配送料の話から私からさせていただいています。なぜ首相官邸でやっているかということ、トラック事業者官庁の我々と、やはり荷主官庁とか公正取引委員会とか、全体で取り組まないこの話は改善しないという問題意識でそういう会議をさせていただいているのですけれども、そういう場においても配送料無料の話をお伝えしたりしております。それが1つです。

それから、岩下先生から150日というのはどういう根拠なのですかという御質問をいただきました。これは、今は150日なのですけれども、もともとは昭和60年に夏はお中元が大体2か月間、年末は1か月間だけは本当に需要が上がるので何とかならないかという具体的な御要望を受けて、昭和60年から始まった制度なのです。ですからそのときは、2か月と1か月ですから100日ぐらいということでスタートしています。

その後、社会慣行といいますか、お歳暮とかお中元の時期が広がったりいろいろな状況を受けて、結局その具体的な御要望をいただいて今、150日に至っているということなのです。

結局、この白トラックを使いたいと言っているのはプロの事業者なわけですね。自分たちのお仕事なのだけれども、荷物が多過ぎるので白トラックを使いたいという御要望なわけですね。ですので、彼らは本業は緑ナンバーですから自分で自分を縛るといって、自主规则的にやはり無制限に白トラックを使うというのは本来あってはならなくて、自分たちが運ばなければいけないのだけれども、やむにやまれずルールをつくってこうということによって我々も中に入って議論をして、では150日にしましょうということになっているわけです。

ですから、150日というのは取りあえず今は夏と年末なのですが、あとはこの議論の途中で秋の農産物がたくさん採れる時期というのは、秋の実りの時期に農産物をたくさん運びたいということになるわけですね。ですから、秋も加わったりという経緯もあって今、150日になっているということで、実際に運ぶトラック業界の具体的なニーズと、あとはその自主ルールというかどうかという歯止めをかけるかという議論を我々も中に入ってやらせていただいて150日になっているというのが経緯の理由であります。

それから、井上先生からいただいたものがあると思うのですが、ラストワンマイルについて白トラックを今、認めているけれども、BtoBについてはどういう考えがありますかという御質問をいただきました。

今、申し上げたように我々は、その業界から具体的なニーズという御要望、御相談が

あるときにそれに応じて具体的にこうやっていきたいと思います」と話し合っているという
ことなので、BtoBについては今まで御相談いただけていないというか、ニーズがない状態
なのですね。ですから、今後そういうところの御要望、御相談があればもちろん一緒に議
論していきたいと思いますが、今のところそういうニーズがなかったということでござい
ます。

それから、運行管理についてどう考えていますかという御質問をいただきました。

実は、この運行管理というのは、今日はトラックが議題になっていますけれどもバスに
もタクシーにもありまして、各社事業規模に応じて運行管理者というのを置かないといけ
ないことになっています。我々はこの運行管理というのが一番大事だと思っていて、
運行管理者さんは国家資格なのです。実際にトラックですと、トラック事業で何年も勤務
をして非常に優秀な人というのを各社で選んでいただいて、労働の法令とかトラックの法
令とか結構難しい試験も受けていただいて、それで運行管理者になっていただくわけなの
です。

ですので、違反事犯とかが結構あって、監査に入りますと大体そういう駄目な事業者と
いうのは運行管理がちゃんとやっていないとか、きちんと運行管理者が最初はいたはずな
のにいなくなってしまったという場合が多くて、そうするとドライバーさんが無理したり
とかいろいろなことが起きているというのがほとんどなのです。ですから、きちんとした
運行管理者を各社に置いていただいてやるというのが非常に重要だと思っているというこ
とでございます。

多分、いただいた御質問は以上だと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

質問された御四方、追加で。井上委員、ありますか。どうぞ。

○井上専門委員 まず、白トラックについてですけれども、今まで要望がなかったとい
うことですが、今日は同友会さんから明確に要望があったということだと思いますの
で、これはこれから御検討されていくことでよろしいのかということですが。

あと、運行管理については、例えば旅客の世界では自家用有償旅客とあって、あれに関
しては範囲を限定して運行管理を置かずにできるような仕組みになっていると思うのです。
協力型自家用有償みたいこと、交通事業者協力型みたいなものが入ってきて、少し事業者
と取り組みやすいようなものというのを出てきているとは思いますが、そういう意
味ではある程度旅客の世界と同じで、地域の事業者が合意をすればそういう形でラストマ
イルのところについて運行管理がなくてもできるような仕組みというものがあってもしか
るべきではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○高橋座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（萩川局長） 井上先生、ありがとうございます。

同友会さんから御要望をいただきましたので、もうちょっと詳しく御要望の内容を具体
的に伺って御相談して、対応できるものは対応したいと思っております。1点目です。

もう一個、自家用有償は今年、法律改正がありまして、運行管理の部分、例えば地元の自治体がおじいさん、おばあさんを自家用で運ぶのですけれども、その運行管理を今までは自分でやってくださいということになっていたのですが、やはりプロにやってもらわないと危ないという視点がありまして、例えばタクシー事業者さんが運行管理の部分だけ自家用有償を助けるとか、あとは車両の整備などもこれはプロですから自治体が持っている車の車両の整備みたいなものもタクシー事業者さんにやってもらうという制度が新しく始まります。

ですからそこも、白に運んでもらうのだけれどもやはりプロの目を管理のところだけ入れていこうという制度が今年から始まるということでございます。

○高橋座長 井上委員、よろしいですか。

○井上専門委員 自家用有償旅客のように地域の事業者が合意をすれば、ラストワンマイルのところだけ白でやっていくみたいなものをもう少し自由化してもいいと思うのですけれども、そこについてはどうお考えですか。

○高橋座長 国交省さん、いかがですか。

○国土交通省（萩川局長） ここはまさに、今もそうですけれどもますますニーズが増えてくるころなのですね。

ですから、自治体のニーズがあったら基本的にもうやっていただくという方向でやっています。元はその地域の例えばバス事業者、タクシー事業者、関係者、自治体全員の。

○井上専門委員 ごめんなさい。

旅客についてはなくて貨物についてです。

○国土交通省（萩川局長） 貨物ですよ。

協議会というのがあって、協議会で関係者が全員一致しないとできないという制度だったのです。そうすると1人反対してしまうとできないという問題がありましたので、そこを今年法律改正で改めまして、協議はすると。協議が調べば、了解が全員一致でなくても、情報共有をして協議をすればできるとハードルは低くしているところでございます。

○井上専門委員 承知はしています。

だから、貨物についてもそういう地域にある程度委ねていくようなやり方はできませんかという意味です。

○国土交通省（萩川局長） 今、そういう方向になっていますし、今後そういうふうにやっていきたいと思えます。

○井上専門委員 分かりました。

○高橋座長 それでは、続いて質問をいただきます。

竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 御説明いただきましてありがとうございます。

私のほうから、国交省様に2点と、同友会様に1点だけちょっとお伺いさせていただければと思います。

まず、ちょっと同友会様のほうに1点、質問なのですけども、やはりこの問題を解決していくためには荷主さんの協力というのが不可欠というところが、先ほどいただいたプレゼンテーションの中でも言及いただいたかと思えます。

国交省様のほうからも、国交省だけではなくて省庁横断で働きかけを強化していくところがございましたけれども、改めましてこの荷主の協力を得るためにはどのような動き方、働きかけが有効と思われるのかちょっと御示唆をいただければありがたいなという点での質問が1点でございます。

国交省様には2点お伺いしたいのが、資料の中でお示しいただいたパレット等の標準化計画といったようなもの、これは非常に有効だなと思っております。私も製紙会社の知り合いに運送の状況を見せていただいたことがあって、トイレットペーパーとかは本当に空気を運んでいるようなものなので、パレットを改善していかに積めるかみたいところが勝負というところもお伺いをいたしました。こちらについては、より実効性を高めて早期に問題解決をするためにこういった標準化の計画だけではなくて、補助金等あるいは何かインセンティブの付与といったような政策を考えておられるかどうかというところをお伺いできればと思います。

もう一点が、共同配送等含めまして、先ほどの同友会さんへの質問の裏側にもなるかもしれないけれども、共同配送等、荷主さんの御協力をいただかなくてはいけないところについてどういったアクションプランで、スケジュールで取り組んでいかれるかということにつきまして、今のところの計画をお示しいただければありがたいと思った次第です。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、まず同友会さんお願いします。

○経済同友会（山内委員長） 竹内先生、御質問ありがとうございます。

荷主様の協力をどのようにつくっていくかというお話ですけれども、幾つかあると思うのです。

まず1つ目には、こういったことを啓蒙していく、理解していただく、これはまずしていかねばいけないと思っております。同友会としても、関係ある方々に集まっていたいて、今のようなことを議論することによって現状の問題、要は自分たちの未来にとってよりよい形であるためにどうすべきかといったことについてのシンポジウム等を開催することによって、啓蒙活動をしていくということがあろうかと思えます。

2つ目にはそういった思いだけではなくて、実際に動くという意味で申し上げますと、やはり個社でそういった動きをしていっても、なかなか荷主様との力関係で実現できないということがございます。今、実は国交省様でもう音頭を取ってやっていたいでいるのですけれども、食品加工業界などは非常に古い商習慣等があって効率が悪くなっているということがございました。ここを、業界の中で大手も含めて集まって行うといった動きを荷主様のほうに働きかけていき、業界ごとの動きにしていくことが、もう一つあるのでは

ないかなと思っております。

最後、3つ目になりますけれども、これは荷主様が乗ってくると逆に自分たちの効率も上がる、あるいはコストも下がるといったメリットを感じていただくことが必要であります。そのためには先ほど申し上げた標準化、ソフトの面、ハードの面での標準化が必要であろうと思っております。使うパレット等の機材、ボックス等の大きさ、こういったものが共通化していることによって、荷主様が協力をすると自分たちに結局コストメリットがあるといった形になれば乗ってきていただけるのではないのでしょうか。そのためには、ハード面、それから情報面での標準化をしていくことによって、より実現していけるのかなと考えております。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、国交省さん、お願いします。

○国土交通省（萩川局長） 国交省、萩川です。

竹内先生の御質問ですけれども、パレット標準化のための補助ですね。補助はあります。ですが、残念ながら現在は貧乏で補助金はないのですけれども、これは省エネに資するというところで資源エネルギー庁のところがいろいろメニューを用意してくれていますので、こういうのがありますよということで資源エネルギー庁の補助金を使っている。他人のふんどしでやっているということなのですから、そういうのがあります。

それから、すみません。もう一個御質問をいただいたと思うのですけれども、こちらの機械が悪くて声が飛んでしまったので、もう一度お聞かせいただけますでしょうか。すみません。

○高橋座長 竹内委員、お願いします。

○竹内委員 申し訳ございません。

共同配送等を含めまして、荷主様の協力をいただかなければいけないような場面が多々出てこようかと思うのですけれども、資料の2ページ目の最後に書いていただいているところなのですけれども、計画のタイムスパン、時間軸、あるいは具体的なアクションプラン的のところを、多分最後お時間がなくてはしよっていただいたかなと思いましたが、ちょっと補足をいただければありがたいと思った次第でございます。

○高橋座長 国交省さん、お願いします。

○国土交通省（萩川局長） ありがとうございます。

これは、課題自体はある程度明確になっていますので、今年度内も含めて断続的にというか、もう始めているのですけれどもやっております。

こういう改善というのは、実際にやってみることが大事だと思っております、今、新年度の予算も確保して、事業者さんに手を挙げていただいて「うちやります」というところからこういう取組をやらせてもらって、その成果とか問題点を全員で共有するという取組を4月以降やっていきたいと思っております、そのための仕込みを今から年度内でやろう

ということで、今もその最中ということでございます。

○竹内委員 ありがとうございます。

○高橋座長 それでは続いて、増島委員、それから私もちょっと質問をさせていただいて、それから谷口委員は再質問ということでよろしいですね。

ではまず、増島委員からお願いします。

○増島専門委員 どうもありがとうございました。

これは、同友会さんからいただいている御提案の中の、デジタル活用による有償貨物運送許可申請と安全管理ということで、ある意味プラットフォームみたいなものをつくりまして、そこに管理画面があつていろいろな事業者さんがそれをもってということでやりましょうという御提案なのだと思うのですけれども、これは実際どういう方がこういうことをやるのだろうかというイメージが湧きにくいのです。例えば荷為替手形とかいろいろなもので1個に統一して何かがあればそれはすごい便利という話がよくあるのですけれども、それはなかなか実際には実現しないし、みんなで1個だけ使いましょうという話になると独禁法の問題も出てきますし、では国が運用するのですかという国がこんなものはやらないですよという話も出てきます。運用主体として適切な主体が思いつかないものの、みんなが使うと全体にとって便利になるという類のものはよくあるのですけれども、いただいたご提案についてどんなイメージを持たれているか、もし具体的なアイデアがあればぜひ教えていただければと思います。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

私から国交省さんに2点、質問させていただきます。

1点目が、繁忙期の自家用車活用についてのパブコメを受けた今後の取組ですけれども、意見調整をやって必要な通達の改正を実施とお書きいただいておりますが、ぜひその必要な通達のイメージをある程度教えていただきたいのと、いつ頃になるかということが1点です。

2点目が、IT連盟さんの資料の中でライセンスの問題ですけれども、一般貨物自動車運送事業と貨物軽自動車運送事業、ここが分けられていて、要件で5台以上なのか1台以上なのかというのがありますが、今の時代にここを分けておく必要があるのかどうかというところについて、ちょっと今日の趣旨とは少し違うのかもしれませんが、質問させていただきます。

以上です。

それから、谷口委員、どうぞ。

○谷口委員 ありがとうございます。

先ほどの竹内委員の御質問への御回答に関連しまして山内様に伺いたいのですけれども、パレットなどの共通化というのは業種ごとに必要なのか、それとも業種にこだわらずに共通化できるものなのか、それで相当コストみたいなものが変わると思うのですけれども、

その辺りをお聞かせください。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、まず同友会さん、お願いします。

○経済同友会（山内委員長） 御質問ありがとうございます。

それでは、お答えさせていただきたいと思います。

まず、増島先生の御質問にありました有償運送許可を今のアナログの形からデジタル化にしていくということですが、この申請を受け付けていただくのは国交省様という形になります。ですから、やはり国交省さんと綿密に打合せをした上でつくり上げていくということになります。

これは、デジタル庁ではありませんけれども、今の行政手続のデジタル化という中の一環として民も入ってつくっていただくという形がよろしいのではないかというイメージを持っております。

それから、2つ目の谷口先生の御質問でございますけれども、パレットの共通化というのは過去から結構長いこと言われている部分でありまして、なかなか共通化しようとしてもできないというのが実際ありました。これは実は日本国内と海外でも違っており、日本国内でも種類があるという形です。

したがって、例えば1個積んであったものがほかのところに行くともた積み替えなければいけないということが起きているわけですがけれども、第一ステップはやはり業種、あるいは業界ごとだと思っています。それは、輸送の対象となる荷物が共通化している、比較的似通っているということ。あるいは、例えば臭いが移ってはいけないとか、振動に弱いだとか、それぞれ業界ごとによって特質がありますので、そういったような形をもうちょっと踏まえるということがハード面での共通化を進めていくステップかなと思っています。

ただ、この共通化をするためには輸送部分だけでは全然意味がないわけございまして、生産から途中の物流の倉庫、あるいはそこから先の納品といった一連の縦の中での業界としての共通化といったものが行われていく。そういったものをステップを踏まえながら広げていくべきかと考えております。

ありがとうございました。

○高橋座長 続きまして、国交省さん、お願いします。

○国土交通省（萩川局長） 高橋座長から2ついただきました。

1つ目、繁忙期の話の今後の取組、通達のイメージですけれども、通達のイメージというのは、このパブリックコメントでは一旦まとまっていたわけなのです。ですから、先ほど申し上げました150日という上限はキープしたまま夏とか年末に限らずに、それぞれ各社さんが自分で希望する、例えば春だとか節分だとか何でもいいのですけれども、そういうところを出していただいてそれが150日になっている、確かにそういうニーズがあるのだと

いうことを確認できれば許可をさせていただくということなので、各社各様で状況に応じて150日の範囲内で白トラックを使わせていただくという内容の通達改正のつもりだったわけです。

それでまとまるかと思ったところで、資料にも書きましたが150日ではなくて365日やらせてくれという話が出てきましたので、それはちょっとパブコメをしてコンセンサスを得た内容とは全く次元が異なるというか、通年でやるというのはこれを原則にするみたいな話になってしまいますので、そこはちょっと根本的に違ってしまっているということなのです。それで、今、コロナの状況になってその後の調整ができていなくて、今現在に至っているということでもあります。

ですから、コロナが続いていますけれども、調整をいろいろチャレンジしつつ、その150日か通年かということが一番大きいのですけれども、ほかの論点についても調整が整えば先ほど申し上げたような格好で通達を出していきたいなと思います。

これはニーズがあるのでなるべく早くやりたいと思っているのですけれども、その調整が論点として残っているということです。

それから一般と軽、必要があるのかということなのですけれども、端的に言うと、やはり普通の一般のトラックと軽のトラックは全く車の車格が違うのですね。

軽というのは、分かりやすいのは赤帽とか、あの車です。660cc以下なのです。大体、さっき何万か事業者がいるというのはほとんどがお一人でやっぺらっしゃいます。ですから、例えば赤帽というのをもとまて赤帽ではあるのですけれども、お一人お一人のドライバーがよく見ると何とか運輸みたいな感じで、お一人でやっぺらっしゃる場合が多いのです。ですから、お仕事自体も御自分の近傍のところで小口の貨物を運ぶというのが、非常に軽の場合が多いです。

一方で、一般のトラックというのはかなり車格が大きいものを何台もそろえてやるということがありまして遠くに行ったり、本当に九州から北海道まで行ったりすることがあるわけです。ですから、そこで運行管理などもしっかりやっぺらいただく。あとはやはり財務的な基盤もしっかり持っぺらいただくということで、全く違っぺら扱いをしているということなので、そのニーズは今もあるのではないかと私どもは考えています。

○高橋座長 ありがとうございます。

増島委員は追加の御質問ですか。

○増島専門委員 すみません。下げるのを忘れていました。

○高橋座長 ほかに御質問がある方はいらっぺらっしゃいますでしょうか。よろしゅうございませつか。

それでは、先ほどのBtoB、同友会さんから今日、リクエストいただいたことを受けて、国交省さんには改めて検討いただくという回答を今日、頂戴したということは一つ確認させていただきますと思います。

御意見がないようでしたら、私からまとめさせていただきますと思いますけれども、国

交省さんには本日の経済同友会及び日本IT団体連盟の御要望を踏まえ、前向きに対応するとともに、繁忙期における自家用車の有効活用、置き配の推進、共同配送の実現についてスピード感を持って取り組んでいただくようお願いいたします。

生産性向上に向けた物流改革については、引き続き議論してまいりたいと思います、特に追加で御意見がなければこれで会議を終了したいと思います。

御説明者の皆様、お集まりの委員の皆様、本日は御多忙のところ御参集いただき誠にありがとうございました。これにて、会議を終了させていただきたいと思います。

すみません。IT連盟さん、手を挙げていらっしゃいますか。

○日本IT団体連盟（木村氏） すみません。一つ申し上げたいことがございますがよろしいでしょうか。

○高橋座長 はい。

○日本IT団体連盟（木村氏） 国交省様の資料3の「2. 置き配の推進」についてです。

ここの政策を進めていただくこと自体は同意します。

マーケットプレイスを展開する事業者に置き配についてヒアリングをいたしました。配送事業者ごとに置き配の仕様ですとか導入タイミングが異なっており、通販サイト側におきましても、実装することに対してそれなりのハードルがある。頑張っているのだけれども大変だということです。実装後もちろん置き配を使ってもらうためには消費者に対してプロモーション等の訴えかけをしていく必要があるだろうということでした。ここをうまくやっていくため、国交省様におかれましても、配送事業者さんをうまく指導していただくということですか、消費者に向かってどういうふうにプロモーションや広報をしていくかということについて御配慮いただけたらと思っております。

○高橋座長 国交省さん、何かございますか。

○国土交通省（萩川局長） 御指摘はよく理解できましたので、検討したいと思います。

○高橋座長 同友会さん、どうぞ。

○経済同友会（山内委員長） ありがとうございます。

今日はこのような場で、BtoBの領域でもお話を国交省さんとさせていただけるという形をいただいてありがとうございました。

これを進めるとしても私ども同友会としても、やはりプロがきちんと入ることで、安全をしっかりと担保しておくことは絶対に必要だと考えております。

ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

ほかに御意見がある方はいらっしゃいますか。よろしいですか。

では、改めてこれで終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。御退室ください。