

第11回 投資等ワーキング・グループ
議事概要

1. 日時：令和3年3月17日（水）10:30～12:00

2. 場所：合同庁舎第8号館12階 1224会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、大槻奈那、佐久間総一郎、竹内純子、谷口綾子、夏野剛

（専門委員）井上岳一、落合孝文、増島雅和、村上文洋

（政府）河野大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上室長、彦谷次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官

（ヒアリング）

<議題1. 生産性向上に向けた物流改革>

一般社団法人新経済連盟政策部長 小木曾 稔

一般社団法人日本IT団体連盟 木村 健太郎

一般社団法人日本IT団体連盟 國峯 孝祐

一般社団法人日本IT団体連盟 宮越 理紗

公益社団法人経済同友会執行役 齋藤 弘憲

公益社団法人経済同友会政策調査部マネジャー 野中 寛之

国土交通省自動車局長 萩川 直也

国土交通省総合政策局物流政策課長 阿部 竜矢

農林水産省食料産業局食品流通課長 武田 裕紀

経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長 西野 健

4. 議題：

（開会）

議題1. 生産性向上に向けた物流改革

（閉会）

5. 議事概要：

○高橋座長 皆さん、おはようございます。

ただいまより、規制改革推進会議第11回「投資等ワーキング・グループ」を開会いたします。

本日は、昨年11月の議論に引き続き、「生産性向上に向けた物流改革」について御審議いただきます。

委員の皆様におかれては、御多用のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。河野大臣は、公務の関係で少し遅れて御出席と伺っております。小林議長にも御出席

いただいております。

本日は、新経済連盟、日本IT団体連盟、経済同友会、国土交通省、農林水産省、経済産業省の皆様にご出席いただいております。新経連、IT連、国交省の順に御説明をいただいた後に、同友会、農水省、経産省も交えて全体の質疑応答を行います。

それでは最初に、新経連の小木曾政策部長より10分程度で御説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

○新経済連盟（小木曾部長）　こちらこそよろしく申し上げます。

本日は機会をいただきまして、ありがとうございます。新経済連盟事務局で政策部長としております小木曾でございます。

本日のメインメッセージを冒頭に述べさせていただきたいと思っております。

2020年代の総合的な物流政策というのがこれから政府で決められることになっております。昨年末にその大きな方向性というものが政府のほうから示されております。我々経済界から見させていただきますと、そこで書かれている視点は全てまさにそのとおりだなと思うところですが、問題はそれをどこまで完遂あるいは実装できるのかということだと思っております。その完遂あるいは実装ということに必要なものということで、今回大きく3項目を提案させていただきたいと思っております。

まず、1ページ目、後ろのほうに参考で会員アンケートをつけているので後ほど見ていただければと思いますが、そこから抽出した課題を整理したものがこのペーパーです。

まず、3つ課題があります。1つ目はバックオフィスの部分がアナログになっているところで、行政手続、民間契約取引業務、運行管理業務など、対面・書面・押印原則の見直しをしなければならない。これは法律で縛られている場合と、民間の慣行と両方が含まれます。

課題②は物流需要変動への対応が不十分である。まさにラストワンマイル配送が喫緊の課題になっておりますけれども、そこについて多様なリソースを活用できないというところについての問題意識がございました。自家用有償運送の活用、貨客混載などがございます。

課題③はサプライチェーンが非効率である。まさに物流標準化がなされていない。各種文書様式・業務・データ形式などが全てばらばら。オープンデータの情報が足りない。物流APIがまだ進んでいない。複数の企業にまたがりますので、そういうデータ連携基盤をどういうふうにつくっていくかという指摘がございました。

2ページ目はそれを踏まえた形で、具体的な要望を整理したものでございます。大きな項目として要望が3つございます。それぞれ後で一つ一つ詳しく説明していきますが、まず大まかに3つの内容を説明させていただきます。

1番目は物流のDXということで、点呼について2つ要望させていただきます。点呼の対面原則の撤廃、省令において性能規定化を図るということが1点目。2点目がAIを活用した点呼の自動化・無人化ということについて、制度化に向けたスケジューリングを組むという

こと。

大きな要望事項の2つ目が自家用有償運送の活用でございます。

大きな要望事項の3つ目は、デジタル庁ができて、これからデータ戦略というものができていきますが、それとうまく連携しながらまさに物流というものが、昔から指摘されておりますが関係者も多くて、その当時はデータという時代ではなかったのですけれども、今はこのデータの時代になってきたときに、いろいろ突合したりすることによってかなりの効率化を図れるはずですので、そこについて大きな枠組みとしてデータ戦略をどう明確化し、工程表を策定していくかということだろうと思っております。

次のページはスキップします。大きな視点としても国交省様のほうで整理したペーパーの中に今言ったことが項目として入っているということを示したかったというものです。

次のページは1つ目の点呼のところですが、現状と課題です。現状では、現行の法令で運行管理者がドライバーに対して対面での実施が原則となっております。IT機器による点呼も認められていますが、あくまでただし書の書き方になっていまして、優良営業所のみ例外として書かれております。

これはそもそも運行上やむを得ない場合は電話その他の方法も認められると書いてありまして、安全という割には実は結構ルールが曖昧だなというところもございまして、対面であろうが非対面であろうが安全確保をするために何が必要かというところでルールメイキングをすれば、別に営業所が優良かどうかということではなくて、そのルールをきちんとして安全担保にすることで解決できると思っております。これをしないと、運行管理者の業務負担軽減が限定的になっておりまして、今の様々な人手不足とかいろいろな問題について、課題解決になっていないということでございます。

次のページはその具体的な提案ですが、一般用医薬品のネット販売や不動産のIT重説のときもやりましたが、要するに対面と非対面を同等レベルで規定を書くということです。すなわち、省令において対面が原則になっているところの規定について、対面あるいはITを使ったという形で並列で書いてほしい。それが性能規定化だと思っております。手段中立であるべきだという主張でございます。それぞれ共通するチェック項目など、きちんとしたルールを制定することで安全を担保するという考えでございます。

次のページとその次のページは医薬品と不動産のときにどういう議論をしたかということをつけておりますので、後で御参考で見ただければと思います。

その次は点呼についても一つ、今のがフェーズ1だとすると、これがフェーズ2なのですけれども、これは我々が要望しているというより国土交通省さんが予算を取ってこれから実証をしていくというところがありまして、AIを使った搭載機器の認定制度をつくって、運行管理の高度化を図ると書かれているところがございます。「デジタル技術を活用した規制の合理化のために必要な実証事業」をつくっていくのだということを昨年末の閣議決定で規制改革推進会議様のほうで書かれていると思いますけれども、その事業として国土交通省さまが予算とってやろうとしていることを位置づけをすることによって実証を

行い、その結果を踏まえて最終的には省令を改正して、制度として取り込むところまでやっていたきたいということでございます。

なお、この話は一般的に自動化・無人化への対応、ポスト・対面書面押印原則見直しの問題として、自動化・無人化にどういうふうにか切り替えていくかというところの横串を刺していく手法として非常に重要な手法になるのではないかと考えております。

次のページは、物流施策大綱の方向性で国土交通省さんが触れているというところを書かせていただきました。

次のページは国土交通省さんのほうで予算要求で2400万の予算を取って運行管理、AIを使った搭載機器を使った高度化の実証事業をするという国土交通省さんの資料を添付しています。

次は、先ほど言った昨年末の閣議決定で実証事業を行っていくというところの必要な部分を抜粋したものでございます。

次のページは、自家用有償運送のところでございます。今回、専門委員の先生から出されている資料4を読ませていただきました。自家用有償運送の拡大の話が書いてありまして、我々もまさにそのとおりだなと思っております。

自家用有償運送のところは、そもそも論を考えてみますと、現状の道路運送法の中で例外的な措置として認められる制度になっておりまして、期間あるいは地域を限定してすることができるとなっております。今回、繁忙期通達の話をしておりますが、繁忙期通達というのは、道路運送法の今ある制度の中の一部具体化をしているものとしてあると理解しております。ですので、その中身として繁忙期通達改正というものをするべきだと思っております。また、それ以外に期間、地域を限定してということが現状で認められておりますので、それについてもサンドボックスなどを使いながら実証事業を行って、最終的に制度化する道を切り開いていくのだと思います。

次は飛ばします。次もスキップさせてください。

最後はもう話もしましたが、物流DXということでデータを使ってどのように物流を効率化していくかというところの道筋をもっと具体化、深掘りをしていって総合物流施策大綱の中で明らかにしていってほしいということでございます。

説明が長くなりました。以上でございます。

○高橋座長 小木曾部長、ありがとうございました。

続きまして、IT連の木村様、國峯様、宮越様より10分程度で御説明をお願いします。なお、最後に2分程度、ビデオメッセージを流されると伺っております。

では、お願いします。

○日本IT団体連盟（木村氏） 日本IT団体連盟の木村でございます。

本日の説明内容は資料2の3ページ目にまとめており、こちらのとおり進めてまいります。

1点目の自家用車を用いた個人による配送については、海外での実現事例をまず見て、

翻って我が国での必要性を考えていきたいと思えます。海外事例について、宮越から説明させていただきます。

○日本IT団体連盟（宮越氏） 宮越でございます。海外事例を紹介させていただきます。

海外諸国においては、個人が自家用車を用いて配送することが認められており、ドライバーと荷主をマッチングさせる企業が急成長しております。ラストワンマイル配送の対応が進んでいる中でも、とりわけ米国のRoadieに関して御紹介いたします。

Roadieは米国内で個人及び法人の依頼主と一般ドライバーをマッチングするプラットフォームを展開しているスタートアップ企業です。ドライバーは自家用車を用いて配送しております。荷主が法人向けのサービスでは、実店舗から購入者の自宅までの直送型配送が主流です。実際、新型コロナウイルスの影響により、当日配送の需要が高まった関係で、Roadieとの提携店舗を拡充したケースもございました。また、私たちが調査したところ、米国の規制では軽自動車といった限定はなく、約4.5トン以下の貨物についてはライセンスなしで自家用車での配送が可能となっております。

Roadieでドライバーが配送する荷物を選択してから、配送完了までの一連の流れは御覧のとおりです。ドライバーにとっても、アプリによりスマホで完結する仕組みとなっております。その他3社につきましては、割愛させていただきます。

簡単ではございますが、以上が海外でのラストワンマイル配送に関する事例です。日本においても海外で広がっているこうした取組を導入することを御提案させていただいております。

○日本IT団体連盟（木村氏） 以上が海外事例でございます。12ページからは日本国内での現状に関するデータを紹介します。

13ページから15ページを御覧ください。宅配需要の増加に対して、ドライバー数は横ばいであり、需要増に追いついていないというデータです。小口配送の増加と配送の多頻度化による配送の非効率化も課題と考えております。

17ページはドライバーの労働環境に関するデータです。他の産業と比較しますと、道路貨物運送業は取得水準が平均以下にとどまっている一方、労働時間が極めて長時間であることがこの分布図から分かるかと思えます。

18ページは、ヒアリングをした結果です。ドライバーさんの意見につきましては、後にまとめて紹介いたしますのでまずそれ以外です。下のほうにある207株式会社さんは、個人事業所向けの配送員向けアプリなどをやっておられるスタートアップです。同社から、コロナによって企業間物流は減少している一方で、消費者向け物流は伸びているということ、また、慢性的なドライバー不足が長時間労働につながっていて、残業代未払い問題もあるという指摘をいただきました。

19ページはB社という有力な物流スタートアップからのヒアリング結果でございます。コンビニやスーパーから個人宅への配送のような運送会社に対応できていない「短距離」、「少量」の配送において人材が特に不足していて、自家用車を用いた個人による配送がこ

うした問題の一つの解決策となるという御意見をいただきました。

20ページはコンビニやスーパーから「短距離」、「少量」の食品や日用品の配送ニーズについてまとめておりますが、例えば、ローソンさんは、Uber Eatsの導入店舗が1,000店舗を超えているということで、こうしたニーズの強さをうかがわせるところです。

21ページから政策提言の骨子を説明します。前回の投資等ワーキング・グループに出席したときと基本的には変えておりませんが、23ページで強調したいのは、個人のドライバーが配送を誰から受託するのかという形態に応じて、荷主自身か、運送会社か、荷主とエンドユーザーの間を仲介するプラットフォームか、そのいずれかの者がドライバーに対する管理責任を負う形とすべきという点です。現行法の趣旨は、過労防止などによって輸送の安全を確保することにあります。しかし、現行規制の方法に限らず、デジタルな対応で安全を確保していくことも可能ではないかと考えます。

24ページに記載しておりますように、運行管理については、スマホ上のアプリによって管理を行い、対面の動画と呼気チェックにより点呼をすることが考えられます。また、稼働時間を超えたらアプリによる受注を不可能とすることで、ドライバーの過労を防止できると思われま。先ほどの新経済連盟さんのIT点呼に関する御提言とも関連いたしますが、このようにデジタルの力による対応が考えられます。

25ページ、一般ドライバーの参入による事故の増加の懸念に対しては、「短い距離」、「少ない量」に限定して、プロでなくてもできる分野から改革を実施してはどうかと考えています。また、この分野に限定すれば、既存のドライバーの仕事を奪うことにもならないのではないかと考えます。

例えば、車種、乗務時間、距離、配送量などの組合せで、「短距離」「少量」の範囲に限定して、自家用車による配送を認めることにより、安全、かつ既存の運送会社と競合しない制度設計も可能になると考えます。

こうした制度改正は、26ページのとおり、実証から始めてニーズの存否やデータを把握すること、安全上の課題を抽出して、適切な制度設計に進んでいくべきと考えております。

ここで強調したいのですが、実証実験のための法律の改正は不要であると考えます。というのは、こちらに掲げておりますが、道路運送法の78条3号は自家用自動車につきまして、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて、地域または期間を限定して運送の用に供する」ことができると定めておりますので、この枠組みの下で、国交大臣の許可による実証実験ができると考えられるからです。

また、同じ26ページの3つ目のポツ、昨年末に次期総合物流施策大綱の方向性の中でお示しいただいたところですが、盆暮れ通達、いわゆる繁忙期通達の改正について速やかに実現していただきたいと考えております。

私どもの提言の2つ目、ドライバーの働き方についての説明に移ります。

28ページ、元トラックドライバーで現在はフリーライターをされておられる橋本愛喜さんからドライバーの労働環境に関するヒアリングを行い、また、ビデオメッセージを頂戴

しております。こちらを御覧ください。

(ビデオメッセージ再生)

皆様こんにちは。フリーライターの橋本愛喜と申します。

現在、トラックドライバーの現状を多く取材・執筆しておりますが、私自身も10年間トラックに乗って全国各地を走っております。トラックドライバーの現状は、他の業種に比べましても大変過酷で、長時間労働、低賃金が顕著です。その大きな要因が、高速道路の深夜割の存在と多重下請構造にあると思われています。今回、あるサービスエリアでの取材の様子を撮影してまいりましたので、ご覧ください。

ただいま時刻は夜の10時です。私は今、海老名サービスエリアの上りに来ております。今日も小型車のエリアに停まらないといけないぐらいの、トラックの量があります。今、エンジンのような音が聞こえていると思いますけども、これは冷蔵・冷凍車の冷凍機の音です。この音を聞きながら、24時間、トラックドライバーは過ごさなければならず、寝ているときもこの音を聞きながら睡眠をとらなくてはならない、という現状があります。

このような過酷な環境の中、世間が寝静まった中、コロナ禍にあっても彼らは物流を止めずに走り続けています。皆様の作られたルールによって、彼らの労働環境は大きく変わります。その労働環境が少しでも改善されるルール作りを、私からも、何卒よろしくお願い申し上げます。

○日本IT団体連盟（木村氏） 橋本さんのメッセージを御覧いただきました。現状のドライバーの労働環境の一端が伝わってきたかと存じます。

29ページは別の個人委託のドライバーの方へのヒアリング内容で、多重下請構造に関しての御指摘がございました。この方は、業務委託契約で働いているにもかかわらず、委託主から細かな指揮命令を受けており、労働基準法違反の可能性があります。また、3つ目のポツのとおり、1日90個配達契約をしているにもかかわらず、報酬はそのままで140個の発注に変わることもあるとのこと、これは明確な下請法違反ではないかと考えられる事例でございます。

30ページはこれらの御指摘のとおり、業務委託契約の範囲を超えた業務命令や、優越的地位の濫用による業務のしわ寄せに遭う個人事業者の方がおられ、中には違法なケースもあるということです。

そして、上から3つ目のポツのとおり、2024年度には、労働基準法の労働条件上限規制が当該分野にも適用されることになり、個人委託のドライバーにしわ寄せが行くのではないかと考えられますので、提案に書いたとおり、下請法の法執行の強化・重点化により、違法状態を早急に改善すべきと考えております。また、下請法の執行をしっかりと行くと、人手不足はさらに明らかになってくる場所ですから、自家用車を用いた個人による貨物の配送の必要性が浮かび上がってくると思われまます。

最後に、デジタル活用によるドライバーの労働環境改善のイメージについて説明いたします。

例えば、左側の図にありますとおり、デジタルによるマッチングは多重下請構造を排除して、荷主や運送会社とドライバーの間の直接契約を可能にしますので、ドライバーの手元に入ってくる対価を増加させることになると思います。また、荷待ち時間が長時間労働の根源という指摘がありました。真ん中のおり、データ連携によって荷待ち時間が緩和すると思われま。

最後のページは、地方の物流企業で労働環境の改善をデジタルの力、具体的にはアプリで推進していくという例があることを紹介しております。我々の制度改正の提言に加えて、こうした物流業界におけるデジタル活用の促進が、現状の物流業界が抱えている問題の解決につながると考えております。

○高橋座長 木村様、國峯様、宮越様、ありがとうございました。

ここで御出席になりました河野大臣より御挨拶をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○河野大臣 おはようございます。

お忙しい中、ワーキングに御出席をいただきまして、ありがとうございます。また、御説明もありがとうございました。

生産性向上に向けた物流改革の議論は、昨年の11月に引き続いてということになります。コロナの巣籠もり需要で電子商取引が非常に増えて、宅配便が対前年比で8.8%増と聞いておりますが、テレワークも普及していくでしょうし、宅配の需要は今後も拡大していくのだろうと思います。

他方、この物流業界の状況は、鉄道貨物協会の試算によれば、トラックの運転手が2028年には28万人不足するという予測も出ております。完全な需給のミスマッチということでございます。現在、繁忙期通達の中で、お中元、お歳暮の時期には自家用車を有償運送に使える期間を定めておりますが、こうしたミスマッチにどう対応するのか、実態を踏まえた見直しをやっていかなければならないのだろうと思います。国交省には、物流の最終拠点から消費者に届ける最後のラストワンマイルをどう配送するのかということを含めた物流の在り方というものを、実態に即したものにするためにどうするのか、業界の働き方改革のためにも必要になってくると思います。

コロナ禍の中で、運行管理者の対面点呼も、AIを搭載しているような点呼機器の活用により、安全な運行ができるようになると思います。タクシーでもAI点呼のようなことをスタートさせようということやっております。コロナ対策という観点からもこのIT点呼のようなものが着実に実施され、働き方改革にもつながっていくと考えております。物流改革についてもぜひスピード感を持ってできるように、しっかりとした議論をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○高橋座長 河野大臣、ありがとうございました。

大臣は公務の関係で間もなく御退席と伺っております。

それでは、最後に国交省の萩川自動車局長、阿部物流政策課長より合わせて5分以内で御説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

○国土交通省（萩川局長） 国交省の萩川です。今日もよろしく申し上げます。

合わせて5分以内ですか。

○高橋座長 お願いできればと思います。

○国土交通省（萩川局長） では、テキパキ行きましょう。

資料の1番で、まず繁忙期通達なのですけれども、前回以降、関係者でいろいろ御調整をさせていただきまして、平成30年にパブコメをした案でやりましょうということで、これを具体化したいと思います。いつからスタートするかなのですけれども、事業者の希望を踏まえまして、本年の9月1日をスタートということで今は考えております。

これをスタートさせていただきますが、実際、下に書いておりますけれども、自家用車というのは事業用トラックに比較して単位キロメートル当たりの事故発生件数の数字が大きいものですから、引き続きその後の状況などをモニタリングしながら、しっかり普及させていきたいと思っております。

それから、2番ですけれども、この間、経済同友会さんのほうから御提案がありました。企業間物流に係る自家用トラックの活用なのですが、その後、経済同友会さんから具体的なニーズ等々詳しくお話を伺いたいと思ったところ、具体的なニーズがありませんということなので、これは当面状況を見守ろうということにしております。

次のページは下請取引改善の関係で2ページ、3ページがございます。これは2015年ぐらいからずっと内閣全体で取り組んでいる話なのですけれども、物流関係の職場状況をよくするには、トラック事業者、物流事業者だけに義務を課したりむちを入れたりしても全く改善しなくて、お客様、荷主の御理解を得て、荷主との関係を改善しないことには解決しないという問題意識で、5年、6年と息の長い取組を続けてきております。

上に書いておりますけれども、厚生労働省、荷主所管庁の経済産業省、農水省で工業製品、農畜産物ということなのですけれども、そういう関係者と荷主団体も入っていただいて、全国組織、各県ごとにそういう協議会を設置して、いろいろな問題点を全国、各県ごとに抽出して対応していこうということをしています。これは問題点を抽出するとともに、荷主さんにも理解していただくということです。荷主さんは問題の発生源でもあります、大事なお客様でもありますので、なかなか難しいわけなのです。やはり荷主さんのほうが立場は強いので、物流の現場でそういう問題が起こっていることをあまり御存じないというケースも結構あるのです。なので、そういう問題の抽出、共有みたいなやり方をやっていこうと、これはフレンドリーなやり方ですよね。それで息長くやっています。

なのですけれども、やはり中にはちょっと困った荷主さんもいて、かなり御無体なこととか負荷をかける場合もあつたりします。ただ、そういう場合には荷主勧告制度とい

うものをトラック事業法を改正して新しく作りまして、最初は働きかけをしたりするのですけれども、あまりにもひどい荷主さんについては、どういう悪いことをしたのか、企業の名前を含めて公表して社会的制裁を受けていただくという制度があります。これはもうスタートしてしまっていて、荷主勧告という最終手段を発動したという事例はまだないのですけれども、その手前の要請とか働きかけみたいなことはしているということで、こういうことをスタートしています。

それから、これまでの取組なのですけれども、そういう問題点の抽出の中で、ここに書いてありますが、加工食品、建材、紙・パルプと運ぶ品物によっていろいろ問題点が違ってくることがありまして、総論だけではなかなか難しいということです。各論を詰めようということで、それぞれの特性に応じた問題点などを深掘りしていくということでございます。

今後の取組ということで、そういう成果を活用しながら、さらにほかの品目にも広がっていくということを引き続き関係省庁でやっているということでもあります。

次のページも関連なのですけれども、3番はガイドラインということで、全般的な問題意識、対応方策などを平成30年に取りまとめ、今、申し上げました品目ごとのいろいろな問題点という各論的なものを掘り下げたものもつくっている。今年度は、今の3品目に加えて、生鮮食品とか飲料・酒についてもやっているということでございます。

最後の4ページはIT点呼です。IT点呼は一言で言うとどんどんやっっていこうと我々も考えております。制度としては先ほどからもいろいろ紹介がありましたけれども、今、対面でやるというのがルールになっていて、これはIT技術がない時代からある制度なのです。人と人がフェース・ツー・フェースでやるというのが原則になっています。

先ほど大臣からお話がありましたタクシーもやっっていこうという話になっているのですけれども、トラックはタクシーに比べて一歩進んでいて、今までも優良な事業者については離れた営業所同士のIT点呼ができるということで運用してきました。これはGマークと言っていますけれども、いい事業者の特典みたいな感じで今までやってきたということです。ここで数年間やってきて、いろいろ成果とか問題点をかなり蓄積してきたということでもあります。

今後の取組なのですけれども、今までみたいない事業者の特典ということはもうやめて、どんな事業者でもやっただくという制度に拡大していきたいと思えます。これはいきなり自由化して好きにやっってくださいというのは、なかなか難しいと思えますので、本年4月から基本的にやっただくというのは原則なのですけれども、私どものほうで有識者に入っていただいた委員会を作って、やっみたいという人はそこに登録してもらって、そういう場でいろいろな問題点とか成果を共有して、全体的なルールをつくってやっしていきたいと思っています。

私からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

○国土交通省（阿部課長） 国土交通省の物流政策課長の阿部でございます。

本日は、新経済連盟さんのほうから物流標準化とデータ基盤についての御提言がございましたので、これに関しての国の取組状況についての御説明です。

標準化についてですが、この必要性、重要性については、国としても全く同じ認識で、かねてからこの標準化について取組を進めているところです。下の表にありますように標準化といいましても様々な要素があります。ソフト面、ハード面いろいろですが、こういったものの重要性について、国としても旗振りをしているところです。特に今は加工食品業界において、非常に課題が多いがゆえにということですが、標準化に向けた取組はかなり民間の中で加速しておりますので、我々国交省としても、経産省、農水省とも連携しながら、そういった加工食品業界における取組の後押しをしているところです。

このような形で業界ごとの取組について、我々としては後押しするとともに、それを横展開するというを引き続き進めていきたいと考えているところです。

もう一つ、データ基盤についてです。こちらも、御提言の趣旨と我々の認識は同じで、こういったデータ基盤を構築して、物流に関する様々な情報を取り込むことによって、共同配送や共同保管等が容易にできるような環境を整えていきたいと考えております。

これは内閣府が統括するSIPというプロジェクトの中で採択されておりますスマート物流サービスというプロジェクトです。こちらは、我々物流政策課と経産省が連携しながら支援をしているところですが、こういったデータ基盤を構築して、物流の生産性向上を図っていきたいというプロジェクトを今進めているところです。2022年までのプロジェクトですが、引き続き我々として後押しをしてまいりたいと考えているところです。

以上でございます。

○高橋座長 萩川局長、阿部課長、ありがとうございました。

それでは、残り50分ぐらいありますけれども、質疑応答に充てたいと思います。なお、本日御欠席の鶴瀬専門委員から意見メモの提出がございます。資料4ですけれども、こちらも併せて御参照いただきたいと思います。

いつものことですが、円滑な議事進行の観点から、御質問、御意見は1回2分以内に収めていただくようにお願いします。

それでは、発言を希望される方は挙手をお願いしたいと思います。どなたからでも結構です。お願いします。

まず、佐久間委員、竹内委員でお願いします。どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。

今、座長から御紹介のあった鶴瀬専門委員の意見ですけれども、私は全面的に支持したいと思います。資料を御覧になっていただければと思いますが、最後のところに提案というのが書き込まれています。今日お話のあった非対面点呼と繁忙期通達の改正、新経連さん、日本IT団体連盟さんから御提案のあった標準化だとかデータ基盤整備というものについては、ぜひ進めていっていただきたいと思っておりますし、国交省の方からもその方向が示されましたので、それをさらに一歩でも二歩でも進めていただきたいと思っております。

鶴瀨専門委員が最後で言っているように、それにとどまらずということですが、やはりこの問題は荷主を巻き込んだ業界横断的な取組が必要だと思います。そういう意味では、さらにどういうところが問題になるのかという点について、荷主側の取組と意見もお聞きした上で、必要な施策を検討、推進していくことが必要ではないかと思います。その一つの問題で、先ほどお話に出た多重下請構造の問題もあるかと思いますが、その辺についてぜひ御検討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。

萩川局長、荷主側はどんな反応を示しているのか、少し御紹介いただければと思います。

○国土交通省（萩川局長） あの協議会は5～6年やっていますけれども、荷主さんも、出ていらっしゃる方というのは現場の責任者というよりもうちちょっと上の方が多くて、物流事業者の現場でそういう問題が起きているという認識がなかったというケースが結構あります。労働は実際の労働が過重だという場合もあるのですが、待たされる時間が長いというのもすごくあるのです。そういうことも含めて、運送の時間以外に行ったら待つ3時間とかいうのがあったりします。あるいは、荷物を運ぶだけだったのに、それを倉庫に入れてくれというのを長年サービスでやらされていてお金を払われていないとか、いろいろあるのです。だから、そういう課題があるということも荷主さんは強い立場なので、トラック事業者は言えないのです。泣く泣くやっていたみたいなどころがあるので、そういう問題点があるということもまず認識していただくのに1年、2年かかり、最近はそのをよくしていくのが自分のビジネスにもいい話なのだと。単に物流部門は自分の手足というか道具ということだけではなくて、自分のビジネスの一部なのだという意識を持っていたいてきていて、一緒にそこを改善しようという感じにここ数年はなってきたなと思います。

ですから、先ほどちょっと申し上げた品目ごとは、はっきり言って悪い品目なのですが、そこを一緒に勉強して考えようねとなっただけでも、スタート時点からすると随分前進したなという印象があるのですけれども、そういう感じで理解は随分進んできているかなと思います。

ですから、やはりこういうものは1～2年ですぐに成果が出るものではないので、5～6年やっているのですけれども、息長くかつ緩まずにやっていきたいと思ってやっています。

○高橋座長 それは何か取組の成果を図るようなKPIというか、指標みたいなものはないですか。

○国土交通省（萩川局長） 全国津々浦々いろいろな荷主さん、事業者の組合せがあるので、全体的な数字というのはなかなか難しいのですけれども、こういういい事例があったみたいなものはかなり蓄積してしまっていて、それを取りまとめて横展開して、みんなこうやってみようという事例もあるのだからやってみようというやり方をしているのです。

ですから、例えば今日みたいな会議の場でそういうものを御紹介させていただくことは十分可能です。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、竹内委員、お願いします。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。

私も今、佐久間委員の御指摘あるいは高橋座長の御指摘のトラックドライバーの皆さんにかなりしわ寄せが行っている現状で、やはり荷主とドライバーの方たちの強弱関係というところが物すごくゆがみを生んでいる。このところをどうやって是正していくかというところが非常に気になっておまして、そこの御質問でございます。

今、国交省様のほうから大分雰囲気も変わってきたということで、まず、たゆまずやっていく、まさに日常のお取引ですからそういったところが必要で、取り組んでいただいているところは非常にありがたいと思う一方で、ちょっと関心を持ってこの辺りの記事等を探してみますと、もう5～6年ぐらい前からほとんど悲鳴に近いような記事あるいはSNS含めてそういったものが見られるようになってきている。やっつけていただいていることは非常に前向きだとは思いますが、ちょっとスピード感が必要かと思えます。現場はかなりつらい状況になっていて、例えば、駐車場もないところとにかく待っていると、近くで呼ばれたらすぐに行けるように待っているという無茶なオーダーに、ドライバーの方たちが近隣の目を気にしながら路上駐車をして、怒られたら移動しということを繰り返すようなことをやっているとか、あるいは、荷下ろし等の作業を手伝わされるといったところについて、どのように改善していくのか。これは産業側の方にも御意見があればお伺いしたいのですが、下請取引改善について、どういった時間軸で、先ほど高橋座長からもありましたけれども、どういったKPIで考えていくおつもりかというところをお示しいただければと思いました。

以上でございます。

○高橋座長 御質問の点については、萩川局長にも御回答いただきたいと思いますのですが、同時に、今日は経産省さんと農水省さんも御出席いただいていると思うので、業界の件について両者から御説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

萩川局長はいかがですか。

○国土交通省(萩川局長) 今の竹内委員の御指摘の点はまさにそのとおりでありまして、5～6年前に始めたときも、労働基準法のルールが時間外労働は厳格化されるという一つの制度的な決まったスケジュール感があって、そういうものの中でいつまでにやろうという感じでやっています。今も同じような状況はあると思うのです。ですから、ある程度そういう時間軸的なものは意識しながらやっているということでもあります。

それで、荷主さんも理解はしていただきながら、うまくいっている部分もあるしいかない部分もあるのだけれども、そういう事例を先ほどの各県の協議会とか私どもの出先などに情報をいただいて、最初は改善を促すというか、そういうことを働きかけるという協調

的なやり方をしていますけれども、あまりにも目に余るといふかこれはひどいねという事例については、先ほどのパニッシュメントのほうの荷主勧告制度という手続を使って、あなたはやり過ぎですということ働きかけるといふことを、個別の事案を拾いながらやっているというのが現状であります。

○高橋座長 勧告をするのは国交省からということなのですね。

○国土交通省（萩川局長） そうです。

○高橋座長 先ほど勧告には至っていないという御説明がありましたけれども、要請の件数とかは結構多いのですか。

○国土交通省（萩川局長） ちょっと今、件数を調べます。

○高橋座長 経産省さんはいかがでしょう。どなたに御回答いただけますでしょうか。

○経済産業省（西野室長） 経済産業省の物流企画室長の西野と申します。

国交省、農水省、我々もですけれども、ホワイト物流に取り組んでおりまして、その中で荷主の方々に対しての啓蒙を図りながら、3省と共同でいろいろと進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○高橋座長 竹内委員から御指摘がありましたけれども、大分前から取り組んでいるにもかかわらず、かなり悲鳴が上がっているということは、少なくともあまり事態が改善していないのではないかと受け取らざるを得ないと思うのですけれども、経産省としてその辺の実態についての認識はいかがなのでしょう。

○経済産業省（西野室長） 実態については、先ほど自動車局長から御説明がありました、働きかけを通じて情報を共有して頂いておりまして、現場でどういうことが起こっているかというところを伺っているところでございます。こうした働きかけを通じまして、改善を図っていきたいと考えているところでございます。

○高橋座長 農水省さんはいかがでしょう。

○農林水産省（武田課長） 農林水産省の食品流通課長の武田でございます。

重ねての御説明は避けたいと思っておりますけれども、私ども農林水産省は食品の関係の流通に携わっております。先ほど御紹介のございました加工食品の分野におきまして、逆に言うと問題も大きかったということで、かなり危機感を持って、あとはドライバーさんの働き方改革の制度改正も間近に迫っているということもございまして、そういった時間軸に合わせて、加工食品はかなり先行して取り組んでおります。

私どもはもう一つ、青果物なり水産物といった生鮮品も所掌してございますので、こういったところにつきましては、特に青果物は、消費地の市場においてかなりトラックの待機時間が長いといった現状がございまして、まずは加工食品の背中を追いかけるように、パレット化に取り組んでいくということを業界全体で進めているところでございます。

あわせて、大きな市場において、トラック予約システムの導入というもの、これも加工食品のところで行っているものをまねながら、加工食品で取り組まれているベス

トプラクティブ的なものを青果物なりそのほかお花の流通とかにも取り込んでいって、一つずつ課題と解決していこうという機運は相当高まっていると認識してございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

加工食品でも生鮮品でもいいのですけれども、待機時間がどのぐらいになっているとかというデータは取っていらっしゃらないですか。

○農林水産省（武田課長） 実例的なものとかそういったものはインタビューとかヒアリングの中で聞いているところではございまして、数時間とか本当にひどい例ですと5～6時間を超えるような例もあったと聞いてございますけれども、網羅的な調査といったものは今のところ私どものほうでは行っていないところでございます。

○高橋座長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、質問を続けたいと思います。

同友会の齋藤様、お願いします。

○経済同友会（齋藤執行役） 経済同友会の齋藤でございます。

私どもが昨年提案させていただきました企業間物流における自家用トラック活用につきまして、先ほど国交省様より見解がございましたので、その点についてコメントをさせていただきます。

まず、国交省様より、経済同友会が事業者からの具体的なニーズはありませんと申し上げたと御発言がありましたけれども、私どもとしてはそのように申し上げたつもりはございません。さまざまな業界団体を見ますと、業界団体の中で会員企業が一致しないとなかなかニーズがあるとかないとか言えないという状況の中で、私どもとしては個別にいろいろな物流の事業者様、食品や日用品のメーカー様ですとか卸、小売の事業者様など、その物流に係わる荷主事業者の方々から御意見を伺った上で提案をさせていただいておりますので、ニーズが全くないということではないと私どもとしては認識しております。

それから、2点目に御指摘いただきました安全性への懸念は非常に重要な問題でございまして、それが私どもの提案の肝となっております。私どもの提案では、実運送事業者の運行管理下の中でうまく運用するような形を考え、安全性を担保してはどうかという提案をさせていただいたという次第でございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

1点目のニーズのあるなしについては、言った言わないではないのですけれども、今ここで詰めてもしようがないと思いますので、事務局が間に立っていただいて、ニーズがあるなしの判定をどうするか調整を後でいただきたいと思います。萩川局長はそれでよろしいですか。

○国土交通省（萩川局長） 結構です。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、谷口委員、お願いします。

○谷口委員 御説明どうもありがとうございました。

2点あるのですけれども、まず、AIを活用した点呼の無人化について、恐らく国民が一番懸念するのは飲酒運転ですとか疲労の問題だと思うのですけれども、これまでドライバーの飲酒は呼気チェックの機械があったと思うのですが、それをスマホのアプリでできるということでしたが、スマホで呼気のアルコール濃度を検出できるものなのでしょうか。もしそうだとしたら、例えば、国交省さんでこのアプリだったらいいよとか、そういうガイドライン的なものを示したりされるのでしょうかというのが1点目です。

あと、ラストワンマイルの配達の円滑化について鶴瀨委員のコメントにもありましたが、慢性的な人材不足は業務内容に比してお給料が安くて魅力的ではないということが抜本的な問題というのはそのとおりだと思います。同時に、IT連さんの29ページに個人事業主の立場が弱いので無理を強いられることが多いとの御指摘もあり、例えば、こういう状況の中で自家用車を使った個人配送を許可してしまうと、価格競争で安く請け負う会社が現れて、ますます送料が値崩れして、運輸事業者さんの首を絞める状況になるという意見を聞いたことがあるのですけれども、そこにはどのように反論できるのかを教えてください。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、萩川局長、お願いできますか。

○国土交通省（萩川局長） ITの点呼の全体的な考え方としては、先ほど申し上げましたが、今まではちゃんとした事業者だけの特典でした。ちゃんとした事業者というのは、ITを使おうが使うまいが結構きちんと運行管理をやっているのです。問題なのは、あまりよくないとか余裕がないような事業者が点呼とかそういうものをきちんとやっていないケースが多いのです。そういうので、いろいろな事故とか労働基準監督署の通報などで監査に入ったりすると、大概問題のある事業者というのは、点呼とか運行管理をやっていないということがあって、ここは非常に大事だとずっと考えていたのです。なので、今までみたいとにかく対面でやれということ強制してむちを打つだけではこの人たちはやらないなということを感じていたときに、ITの技術が随分出てきたものですから、逆にITを使ってもらってちゃんとやれというふうにさせたほうが、優良事業者以外の人たちも点呼をちゃんとやるに違いないと思って、今回は考え方を変えようということなのです。

それで、飲酒運転に関しては、我々も法令でリモートでやるとか東京から仙台に物を運んで仙台で一泊して戻ってくる。仙台で翌日スタートするという場合がありますよね。そういうときには、必ずアルコールチェッカーを持っていかなければいけませんという制度にしているのです。だから、スマホアプリ云々の前にそういう専門の道具を持って出ないと駄目ですということになっているのです。それで、その専門の道具でピッとやって、大丈夫でしたと運行管理者にリモートで見せるというチェックをしっているのです。

ですから、それをちゃんとやってくれば飲酒運転はないはずなので、大体飲酒運転を

やっているような事業者は残念ながら毎年何件かあるのですけれども、ドライバーも駄目なのですが運行管理者もだら幹で、ちゃんと飲んでいないねというチェックをしていない場合があるのです。ですから、そういうところをもっときちんと締めて、飲酒運転をゼロに持っていきたいと思ってやっております。

○谷口委員 ありがとうございます。

○高橋座長 2点目についてはいかがでしょうか。ラストワンマイルで個人が参入することで、競争で値崩れしていった、かえって首を絞めるのではないかという御意見がありましたけれども、そもそも個人が参入することも含めて御意見をいただければと思います。

○国土交通省（萩川局長） やはり個人の場合、運び手と荷主さんの関係でいくと、最後の個人物流のときの荷主というのは商品を提供する会社であったり、さらには着荷主と言いますけれども、商品を購入されたお客様ですよ。ですから、我々もネットでいろいろなお買い物をしたりしますけれども、商品を売る側は運ぶ側からしたら圧倒的に立場が強いというのは、先ほどのトラック事業者と荷主の関係と同じだと思うのです。ですから、今、繁忙期通達以外の白での運送というのは、我々はあまり現場ではないということなのですけれども、実際に仮でやったとした場合には、その荷主と運び手の強弱の関係はさらに強く出るのではないかという先生の御懸念は十分あり得るといえるか、心配だなという部分ではあります。

○高橋座長 今回、要望の中で、個人の運送を認めてほしいという要望がありますけれども、このこと自体についての国交省のお考えはいかがですか。

○国土交通省（萩川局長） これはタクシーのときも同じなのですけれども、運行管理というのが非常に大事でありまして、それがきちんとできるのかという部分と、何かトラブル等々があったときに、個人の方が責任を取れるのかという部分です。例えば、タクシーのライドシェアの部分もお客さんとのマッチング、出会いの場はつくりますけれども、運行の責任は運ぶ個人が持ってくださいという考え方でしたよね。そうすると、何かあったときに個人が保険に入れば大丈夫でしょうという考え方でしたけれども、それで十分なのか。会社の場合は、そういうものはばっちりあって、何かあれば当然適切に対応するのですけれども、そういう部分が多分貨物の場合も同じ問題が考えられるのではないかと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

岩下委員、どうぞ。

○岩下委員 御説明どうもありがとうございました。

私からは国交省の萩川局長の説明された資料3-1の1ページ目について主にコメントさせていただきたいと思います。

これまでの御説明を聞いていて、特に下請問題等についても、あるいはそもそもの在り方の問題についても、長らく御検討をされてきて、また業界団体とも密接に意見交換をされているということなので、この分野の御専門の方に、この分野については素人である私

から申し上げるべきことかどうかちょっと悩むのですけれども、率直に言ってこの1ページに書いてあることは事実上のゼロ回答であって、この会議への回答としてはふさわしくないと思います。

端的に言うと、①のBtoCについて、繁忙期通達を若干見直しますというけれども、さすがにもととの仕組みがかなりへなちょこですので、これを多少緩和するぐらいのことは実質的な改正になるのか分かりません。これも過去ずっと経緯があって何年も何年もやってきたのですという話なのですが、その程度の見直しを求めるのであれば、そもそも今回のような大がかりな仕組みで、IT連さんであるとか新経連さんにこういう話を持ってきていただく必要はないのであって、要するにこういうことについてはやりません、これまでどおりの業界を中心とする業者行政をやっていきます、事前的な規制に則って新規参入を認めないで既存の業者の人たちだけのサークルの中で管理をやっていきますということなのだと思います。それがまさに、その後の自家用自動車をどう使うかという問題についてもそうですし、あるいは企業間における自家用トラックについても全く同じです。

例えばIT連さんの資料の5ページの海外事例にあるUberみたいな話ですが、マッチングをして自家用車のドライバーと荷主との間で配送を依頼して、課題を解決するというITによるソリューションが出てきました。こういったことを自由にさせるかどうかについては、事前ではなくて事後的な規制によって対応する海外の規制当局のやり方と、日本のように業者を使って事前的に間違いのないように、水も漏らさぬようにやっていこうというやり方と2つあると思うのです。

日本のやり方が必ずしも悪いとは思いませんが、日本のやり方で決定的にまずいのは、変化への対応ができないということです。どうしても業者がそれまでのやり方を維持してしまいますので、それを積極的に行政側が変えよう変えようと思って、相当先手を打って変えていかないと、どうしても問題に対応できない。あるいは今回のようなIT点呼であるとか自家用車のマッチングアプリとか、自家用車を認めていいのではないかと、いろいろな提案が出てきて、それは確かに従来の方法に比べるとリスクはあると思います。けれども、それによって解決しなければいけない問題について、答えが出せていないではないですか。だとすると、今の体制を続けるのであったら、5年やってきました、ちょっと進めましたではなくて、5年やってきた分ほかの国の10年分ぐらい進めないみんな納得しないです。それは今の状態でこれまでどおり5年検討して1年分進める、また5年検討して1年分進めるということをやっていたら、いつまでたってもこの分野についての問題は解決されず、結果として不満は一方的にたまるばかりだと思えます。

その意味では、そもそも欧米的な事後的な規制にゴロっと変えていくという発想で、自由に民間のマッチングアプリなり何なりを使わせてやらせるという方向に転換するか、そうでないのであれば、従来どおり業者行政をやり続けるのであれば、もうちょっと積極的にイノベーションというか世の中の変化について、きちんとそれを取り入れていただかないと、こういう場に出てきていただくということの責任を果たしたことになるかと思

ます。

私からは以上です。

○高橋座長 コメントではありますけれども、事前規制、事後的ということに関して、局長はいかがでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） 事実上のゼロ回答と言われると悲しいなという気もします。

参考資料の1-④というものを出示していただけますか。

繁忙期通達なのですからけれども、現行と改正案ということで書いてあります。繁忙期通達というのは、トラック事業者さんが季節に応じて白を使いたいという御要望を聞いて、こうやってやりたいのですというものをやっていただくように制度化しているものなのです。こちらで制限をつくってこれでやれと言っているものではないというのがスタートしてあります。

中身なのですからけれども、今まではここに書いてある時期の中でやってもらう。大体60日間ぐらいやってもらうという感じだったのです。今回は、今までなかった春の時期とかこういう時期もありますよということでどうぞやってくださいと。いままで60日ぐらいが平均的な利用日数なのですからけれども、もうちょっといろいろな時期も増えるしあるのですという中で、検討していただく中で90日というのが出てきましたので、90日でやってみましょうということで、90日をこの中から選んでいただくということにしました。

それから、次も大きいと思うのですけれども、今までは各社ごとにばらばらに年に何回も許可の申請が必要だったわけです。だから、これは事業者さんのほうも非常に面倒くさかったと思うし、受ける我々の出先の運輸局もばらばらと来るものですから非常に大変だったものに加えて、許可は即日ではできませんので、その都度一定の時間がかかって事業者さんのほうもスピード感があまり感じられなかったらと思うのです。

なので、今回は年の初めに、1月の最初に1回だけ申請していただければ1年間は有効だということにしたいと思っています。申請のときに、ある事業者さんは1年間で春はいつ、夏はこれ、冬はこれという一応の計画を出していただいて、これで85日やりますというのを出示していただく。実際は、正月に出して夏とか冬のビジネスが変わることもあり得るので、そこは一々届けてもらわなくても、適宜お任せしてやってもらう。翌年、多分また申請されるでしょうから、そのときに去年の実績はこうでした、90日以内に収まりましたというものを報告していただければそれでいいと考えています。ですから、これは事業者さんも我々受け手側もできる合理的なやり方ではないかと思っています。

法令違反等への対応という部分ですからけれども、今までは何もなかったのです。とりあえずやってくださいということで、結構不適切事例もあったのですけれども、それについてはあまり対応していなかったということですが、今回は随分フレキシブルにやっていただくということなので、もし仮に90日と決めたのに100日やっていた場合は困りますねということで、場合によっては処分等も含めてきちんと見ていこうということで考えています。

なので、ゼロ回答というよりはかなり前向きに我々も業界の要望を聞いてこうやってや

りますかというやり取りをしながらやらせていただいたと思っています。

先ほど、資料1で今年の9月からのスタートと申し上げたのは、制度的には今からでもスタートできるのですけれども、今申し上げたように1年間のスケジュールを出してもらった後にフレキシブルにやってもらうということで考えていますので、今年の夏の運行は各社お考えになっているのです。なので、秋以降をとりあえずやって、来年の1月からというのでまた1年間のスケジュールを出してもらうというほうが都合がいいという声が大きかったもので、9月1日からにしております。

先ほどの自由にやっていただいて事後規制という考え方も一つの考え方であるというのは当然私も理解しています。タクシーのときも同じ議論だったと思うのですけれども、ライドシェアの話がありましたよね。結局、あのときはいろいろ利点もあるけれども、問題点もありますねということで、海外のああいう事例をそのまま取り入れるというよりは、日本的に事業者の活動をもっと自由にして、3つぐらいの新しいやり方をやってみようということで決めていただきましたけれども、日本的なやり方をやってみようということでやったと思います。だから、やり方は両方あると思いますので、その中でどういう選択をしていくかということだと思っています。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、村上専門委員、お願いします。

○村上専門委員 村上です。ありがとうございます。

国土交通省さんに3つ質問があります。

1つ目がIT連さんの資料2の23ページでマッチングプラットフォーム型のサービスが紹介されていました。先ほど局長から課題が幾つか指摘されましたが、このマッチングプラットフォーム型のサービスについて、国土交通省として検討するかしらないか、もし検討するのであればスケジュールはどんな感じかが1点目です。

2点目が、資料3-3の2ページでSIPの情報の標準化と流通の事例が紹介されていましたが、2022年度、来年度から社会実装というスケジュールということで、この規模とか範囲とか、今、具体的に見えている課題は何か。

3点目は、今、次期大綱を検討されていると思いますけれども、さっき高橋座長からもお話がありましたが、これはほとんど数字が書いていないので、課題としての規模、例えばドライバー不足とか、各施策の効果、これをやればどれがどれだけ改善するのかという定量的な数字を次期大綱では示すことが可能かどうかの3点をお願いいたします。

○高橋座長 萩川局長、よろしくお願いします。

○国土交通省（萩川局長） マッチングプラットフォームのことについては、私たちは恥ずかしながらまだ情報というのが体系的な蓄積がないものですから、まず勉強してみたいと思います。これは旅客のときと同じですよ。各国でどういう取組、どういう規制があるのかというものを把握した上で状況を考えていきたいと思っています。

○国土交通省（阿部課長） 国交省物流政策課長でございます。

2番目と3番目の質問についてお答えさせていただきます。

SIPについては、資料の2ポツにSIPの2022年度実装の規模感を示しております。先ほどは資料の説明を省きましたが、同ページの下に記載してありますように、プロジェクトの中では、この基盤をつくった上で下のほうに記載しているとおり4業種等の社会実装の検討というものを実施しています。この基盤を活用したプロトタイプモデルというものを事業として実施しております。日用消費財、コンビニ、医療機器、地域物流の4つの分野で実際に実験を行っております。少なくとも22年度末の段階では4つの分野についてSIPの基盤を使った何らかの具体的な事業、たとえば共同配送といったような取組が進められていると思いますので、少なくともこの4つの分野でSIPのスマート物流を使った事業がスタートするかと思っています。それがこのプロジェクトの規模感だと考えております。

この基盤を、4つの分野に限らず、どのようにほかの分野に広げていくかという点が非常に重要な課題だと思っています。その辺りは我々も含めて、内部で議論しているところです。

3つ目のご質問の、総物流施策大綱の具体的な指標についてお答えします。今日、新経済連盟さんからいろいろ御指摘・引用いただいたものは、昨年末にとりまとめた提言であり、まだ大綱ではございません。この提言を踏まえてこれから大綱をつくり、閣議決定するというプロセスとなります。大綱の形でとりまとめる段階では、この提言の中に書かれたいろいろな施策についてKPIを定めたいと思っています。そのKPIについてはまさに今作業をしているところで、その中では具体的に、この項目や施策については、この目標年次までにこういった数字を実現していきたい、という定量的なものを示していきたいと考えています。現在作業中ということです。

○高橋座長 村上専門委員、よろしいですか。

○村上専門委員 1点目については、今から勉強しなくてもIT連さんに教えてもらえればすぐに取りかかれると思いますので、よろしくお願いします。

○高橋座長 続きまして、大槻委員、お願いします。

○大槻委員 ありがとうございます。

私からは下請法関係のところでは2点お願いしたいと思っています。

先ほど、竹内さんからもありましたけれども、まだまだこうした下請の厳しさが相当見受けられるように思います。一方で、荷主勧告制度における、少なくとも勧告についてはまだないということは、もしかしたら、これは吸い上げができていないのではないかとも思えるのですが、そこら辺についていかがでしょうか。例えば、ホットラインを設定するとか、直接ドライバーの声を吸い上げるようなことは考えられないでしょうかというのが1点目です。

2点目ですが、そういう形で幾ら労働環境の改善を図るとしても、結局のところ需給の関係が大きなハードルになってくるとおられます。そうすると、ラストワンマイルのところはその改善方法としてあり得るのではないかと思うのですが、これを進めた場合の安全

性的問題については一般人としては不安に思うところです。これはIT連さんのほうに教えていただきたいのですが、ラストワンマイルで日常品等の軽い業務に絞ればそこまでのリスクはないにしても、保険というのはあくまで事故が起こった場合の補償になってしまうので、そうではなく、酒気帯び、疲労等のリスクを未然に防止する案はあるのでしょうかという2点をお願いできればと思います。

以上です。

○高橋座長 1点目については、萩川局長、お願いします。2点目については、IT連盟さんからお願いします。

○国土交通省（萩川局長） 先ほどの荷主勧告制度なのですけれども、荷主さんへの働きかけがホップ、ステップ、ジャンプになっていて、最後が勧告なのです。勧告というのは今まで出したことはありません。ホップとステップについては、類似の制度も従前あって、今までの積算で言うと、1,400件ぐらいのホップはやっていて、ステップも10件程度はあるということになります。

あと、ホットラインみたいなものは既に設置しては、こういうひどいことがありましたというときにはここにお知らせくださいということで、かなり数千件単位で情報が来ていますので、そういうところから事案の調査をして、先ほどみたいな要請とか警告などにつなげていったということもございます。

○高橋座長 IT連盟さん、お願いします。

○日本IT団体連盟（國峯氏） IT連の國峯と申します。今日はありがとうございます。

先生から御指摘いただいたところで、今回提案する中で、いろいろなヒアリングとかをさせていただいて、既存のドライバーの方をどうするのかとか、競合してしまうのではないとか、事故にどう対応していくのかということところはヒアリングでもいろいろ懸念が示されたところで、我々もそこにどう対応していくのかというのを検討させていただきました。提案書の中に入れさせていただいている担保策は主に3点あると思っております、1つは先ほどおっしゃっていただいた短距離とか少量というところ限定するということで、プロのドライバーの方とあまり競合しないところ限定してはどうかと考えているのが1つ。

2つ目はプラットフォームの方とか荷主の方にちゃんと責任を持ってもらうということです。ここはある程度デジタルの力を使っていける部分があると思っております、過労防止というところに関しては、例えば、アプリで3時間を超えたら受注できなくしてしまうとか、そういった時間管理みたいなところもあり得るのかなと。

3つ目が、まさにそういったどういったルール設計をしたらいいのかとか、実際に競合とか事故との関係はどうなるのかといったところは、ある程度やってみなければ分からない部分もあると思うので、地域を限定するなり、量を限定するなりして、まず実証実験をやってみてはどうかという3点を今回の担保として提案させていただいている次第でございます。

- 高橋座長 大槻委員、よろしいですか。
- 大槻委員 ありがとうございます。
- 高橋座長 続いて、落合専門委員、お願いします。
- 落合専門委員 ありがとうございます。

私のほうからは国交省さんのほうに3点ほど伺えればと思っています。

まず1点目が繁忙期通達の点です。これについては、改正のほうを進めていただいているということで非常にありがたいと思うのですが、今回、新経連さんだったりIT連さんも要望を出されているということは、まださらに改善する余地があるのではないかとということをおっしゃりたいのだと思います。そうすると、どういうふうに見直していくかということがあると思います。その中で、例えば道路運送法の78条でいうと、時期で区切るのかということだけでなく、地域または期間を限定してということも書かれていたりしますので、そういった意味では地域を限定したりとかいう考え方もあるのではないかとといったことも含めて、もう少し柔軟に考えていくことを検討される余地はないのでしょうかというのが1つ目です。

2つ目が、物流の標準化の点についてなのですが、この点も非常にいい形で進められることを期待しております。ただ、標準化を行っていくに当たって、単に標準化をしていくだけですと人流に関するMaaSのほうとかもそうですし、ほかの分野でもそうですが、なかなかそれだけだとほかにデータが出てこない部分もあつたりします。そこでデータをオープンにしていくとか、やり取りできるようにしていくに当たって結構重要だと思うのがインセンティブの設計だったり、それに対する国の支援もあります。これらも含めて早期に検討されるのでしょうかというのが2点目です。

3点目がラストワンマイルの配送についてです。その中で先ほど御指摘いただいたように運行管理の辺りは非常に問題だと思っていますので、ここは単純に個人の方誰でもというのは難しいのは明らかだろうと思っています。そうしたときに、IT連さんのほうでも一定の運行管理責任を負ったり保険をとということも言われておりますが、プラットフォームがどの辺まで責任を持ってもらうのかを確かめるために、諸外国の制度を調査するというのもあるとは思いますが。とはいえ、いろいろな運送の形態だったり事業の状況は各国によって異なるので、コピーすればいいというものではないと思います。そういう意味では、先ほどIT連の國峯さんがおっしゃっていた、サンドボックスだったり事業特例制度だったりというものも含めて限定的にまずやって、その結果を踏まえて具体的に設計していったらどうかということだと思いましたが、こういった点も御検討いただく余地はないのかと思っております。

なお、制度化をする際には、特に既にほかの委員からも議論がありましたけれども、やはり下請取引の問題だったりということはあると思いますので、こういったもので問題が起きないように、実際に配送する方にしわ寄せが行かないように、そういうところも配慮して制度設計が必要だろうと思っています。

以上です。

○高橋座長 1点目と3点目については萩川局長、2点目については阿部物流政策課長に回答をお願いできればと思います。

○国土交通省（萩川局長） ありがとうございます。

繁忙期通達ですけれども、大体関係する事業者の皆様には御意向を聞いて、こういう内容でやってほしいということでやりましょうということにしているのが先ほどの案なのです。ですから、それに加えて、また新たな御要望があるのであれば、もちろん検討させていただきたいと思います。今年、新しいものが始まるので、この状況を見ながら、また御要望があれば検討するということだと思えます。

それから、ラストワンマイルのところですが、これは私の考え方として、実際に輸送ニーズはあったりスピード感とか少量というものがあるのに、現行、物流が対応できていないという問題があるのかないのかは、私は調べてみたいと思うのです。ですから、別の枠組みでできるかできないかという話もあるのですけれども、まず、現行の物流が実際にラストワンマイルのところはどういう課題に对应されていないのか、どういう部分を拾おうとしているのかという部分を含めて状況を把握してみたいと思います。

現時点で、さっき御提案ありましたすぐに実証運行をやる気はありますかという部分については、今はそこまで考えは行っていませんというのが答えです。

○国土交通省（阿部課長） 物流政策課長でございます。

すみません、2点目が聞き取りづらかったので、もう一回教えていただいでよろしいでしょうか。

○落合専門委員 標準化を進めていくに当たって、インセンティブの設計とか国がどう関わっていくかがないと、取組を進めるに当たって何となく標準化しただけで、データを出してくださいといっても、なかなか出ないこともあります。そういう意味では、事業者の取組がお互いにプラスになるような仕掛けづくりだとか、それはどこを押せばいいのかというところも分析していかないと、ということがあると思います。実際にほかの分野でやっていると、人流のほうも含めてなのですけれども、なかなか進まないところがあるので、その辺も御検討になられるのでしょうかということです。

○国土交通省（阿部課長） ありがとうございます。

まさに標準化の難しいところはその点だと思っています。恐らく、メリットというよりも、むしろ多くの事業者にとっては、標準化をすることで痛みを伴う部分が多いたと思います。そこを超えてどうやって合意形成していくか、どうやってそれぞれが痛みを分担し合ってみんなで全体最適に持っていくか、というところは標準化を進めるにあたって非常に難しいところだと思っています。こういうメリットがある、ということまで全て具体的に提示できるかどうかは分かりませんが、将来のためには標準化を進めていかなければ物流が立ち行かなくなるという合意形成を、いろいろな関係者の間で進めていくというプロセスは非常に大事だと思っております。標準化の推進にあたって、また、例えば標準

化されたデータの提供のような標準化の先の取組に関しても、まずはそういった関係者間の合意形成を丁寧に進めていく作業が重要だと思っています。そういった意味では、それなりに時間のかかる作業だと思って取り組んでいきたいと思っていますところでは。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

私が大分しゃべったこともあって、時間が大分迫ってきてまして、まだ4方の手が挙がっているのですが、せつかくですのでIT連盟さんと新経済連盟さんから御発言をいただきたいと思います。それで、井上さんと武井さんはどうしてもということがうかがいますが、若干時間が超過するのを御承知おきいただきたいと思います。

まず、IT連盟さん、どうぞ。

○日本IT団体連盟（木村氏）

先ほど岩下先生や村上専門委員がおっしゃった意見には賛成です。海外でできることが、なぜ日本でできないのかということについては、海外の事例や法制度を御研究のうえ、ぜひ御検討いただければと思います。

あと一つ、安全性の観点で言いますと、過去に規制改革会議において、コンビニエンスストアが自家用車で商品を配送することについて取り上げたことがあると承知しております。この件と、私どもが提案する自家用車による少量の短距離配送は、形態とニーズにおいてかなり似ているものだと思います。コンビニの自家用車配送について議論がされたときには、特に安全性の問題は提起されていなかったと承知しておりますが、その違いをどう考えておられるのかとお聞きしておきたいと思う次第です。

○高橋座長 これは国交省さんに質問でよろしかったでしょうか。

○日本IT団体連盟（木村氏） そうです。

○高橋座長 萩川局長、いかがでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） これは実は平成28年だから2016年で、たまたま私がトラックの貨物課長をやっているときに、同じこの会議の場で御要望をいただいたときに対応させてもらった中身でありまして、コンビニエンスストアの商品をお買い上げになった方が、お店に取りに行くのではなくてコンビニの人が自家用車で運んでいく、お届けするというサービスをやりますと。そのときに、お届けする部分については、許可みたいなことをやりたくない、やらないで済む方策はありませんかという話だったのです。

我々はそば屋の出前と同じ整理にしましょうねということで、コンビニの御自分の商品を運ぶということですので、物を運ぶことの対価ではなくて、商品を売るということの一環としてお届けするということにするわけだから、そこについて許認可ということにはしないでそういう整理にしますということで判断させていただいたということです。

ですから、今、議論になっているのは、コンビニの商品をそば屋が出前で運ぶ、自分の商品を運ぶというのではなくて、他人のものをお金を取って運ぶというところをどうするかという議論なので、当時の2016年のときには安全性云々の議論はしなかったということ

だと記憶しております。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、新経済連盟さんからどうぞ。

○新経済連盟（小木曾部長） 小木曾でございます。

局長が、「要望があればさらに検討したい」とおっしゃっておられましたが、まさにIT連盟さんは2回要望を出されていると思います。私も今日は発言をしました。なので、要望があればというか要望があるのだと思います。なので、それに対する回答をいただきたいというのがマストとしてお願いをしたいということです。今日の議論を整理いたしますと、岩下先生がおっしゃっていたように、最終的には私は配送シェア法みたいな新しい法律をつくって、プラットフォームについても一定の責任を課す形でやらないと全体の最適化はならないと思います。なので、それは我々がライドシェア新法というものを提案しましたけれども、その物流版みたいなものといえば分かると思います。

アナロジーとしては民泊新法というのはまさにその考え方で、ホストとプラットフォームの両方に規制をかけている仕組みがありますので、それが最終的なフェーズ3なのだと思います。萩川局長がおっしゃっていただいたのは、繁忙期通達はフェーズ1としてこれはこれで重要なので、していただけるのはすごくありがたいというか、できればもっと早くやっていただければよかったと思いますけれども、これはこれで大胆に進めていただいていると思います。

問題は、フェーズ1とフェーズ3の間のフェーズ2だと思っております。要するに、期間あるいは地域を限定してということで、現状の法律でもできる仕組みになっておりまして、そういうことができる仕組みとしてサンドボックスがつくられてきたのだと思います。そういう意味で実証ができないということだと、そもそもサンドボックスは何のためにつくっているのだと全否定をすることになると思いますので、最終的な制度化に向けてどういふことがあるのかということ、安全面の配慮の打ち手をきちんとつくりながら実証実験、サンドボックスをしてやっていくということをぜひお願いしたいと思っております。

以上です。

○高橋座長 最初に要望があるとおっしゃいましたけれども、これは繁忙期通達に関連して追加の要望があるという理解でよろしいですか。それ以外の点も今日はいろいろ要望をいただいておりますが、それは今後また議論しなければいけない部分もたくさんあると思いますけれども、さっき局長は繁忙期通達については要望をお受けしてきている。さらにありますかという言い方をされたと思うのですが、その部分についても追加であるという理解でよろしいですか。新経済連盟さん。

○新経済連盟（小木曾部長） 繁忙期通達以外のところについて、まさにIT連さんが言っているそもそも論のところ、あるいは実証をさせてほしいという話を言っていたので、そういう要望があるでしょうということで、それに対する回答が必要だという趣旨でございます。

○高橋座長 分かりました。そこは今後、まだ検討していかなければいけないところだと思いますけれども、現時点で繁忙期通達そのものについて追加の要望はありますか。

○新経済連盟（小木曾部長） 繁忙期通達はぜひ9月1日開始ということで進めていただいて、これは本当にありがたいと思いますので、御礼申し上げます。よろしく願いいたします。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、井上専門委員と武井委員でおしまいにしますので、お願いします。

○井上専門委員 申し訳ございません。手短にします。

2点あります。ラストワンマイルのところ、幾つか議論があると思うのですが、ラストワンマイルというところとちょっと広過ぎるので、私としてはまず旅客のほうで、自家用有償で認めているものがありますよね。今は、貨客混載が自家用有償についてはできなくなっていると思うのですが、自家用有償については交通事業者と整理しながらきちんと運行できるような体制になっていて、変な形にならないと思いますので、自家用有償で貨客混載というところをまず認めるところからラストワンマイルを自由化するところを始めていただいたらどうかというのが1点目です。

もう一つは先ほど来の話で、今の小木曾さんの話にも通じるのですが、結局道路運送法にしても貨物の法律にしても、今はシェアリングとか自動運転とかいろいろ出てくる中で、今までの縦割りの法律では対応できなくなっていることがあると思いますので、道路運送法とか貨物自動車運送事業法とか、やはり抜本的にこの法律を自動運転を見据えながら変えていく。毎年毎年対照的に何かを起点に対応するのではなくて、抜本的に今後の運送とか旅客とか貨物の在り方を考え直すという検討を始めていただきたいという要望でございます。

以上です。

○高橋座長 局長、お願いできますか。

○国土交通省（萩川局長） 自家用有償の貨客混載は制度的にできることになっておりまして、具体的に自治体にやっていたら事例も幾つかございます。なので、ここはもうできる。

○井上専門委員 あれは過疎地に指定されているところだけでないですか。

○国土交通省（萩川局長） それはそうです。

○井上専門委員 ニュータウンとかそういうところで結構問題になってきているので、過疎地だけではなくて、都市部の郊外とかそういうところでもできてほしいと思っています。

○国土交通省（萩川局長） そこは制度全体の運用とも関係するところなので、今日いただいた御意見として承りたいと思います。

○井上専門委員 道路運送法についてはどうでしょうか。

○国土交通省（萩川局長） それは非常に大きな話ではありますので、今日いただいた御意見も検討しながら、そういう大きな視点も頭には置きたいと思っています。

○高橋座長 ありがとうございます。

最後に武井委員、どうぞ。

○武井座長代理 最後にすいません。まず1点目が、運送事業者の方にきちんと適正な対価が支払われる仕組みをどう構築するかが重要だと思います。中にはやや不公正な取引慣行もあるということだとすると、対策も横断的というか縦割り打破をしてやっていくことが重要だと思います。特にサプライチェーンの問題は昨今はESGのSの視点も踏まえてとても重要な課題になっておりますので、全体としてきちんとやっていくべき話なのだと思います。

2点目は、さきほど木村さんをご質問された点は私もお聞きしようと思っていました。先ほどの蕎麦屋の出前のたとえ話に私も沿って例えさせていただきますと、蕎麦屋のかたのような、ラストワンマイルの箇所の近隣の道等をよくご存じの方が、有償でマッチングされて運ぶというのは、安全性の観点からしても全くの素人の方が運ぶよりも信頼性が高い面があるかと思います。ラストワンマイルのエリアに関してきちんと道も分かっている、日頃から物を運んでいらっしゃるし。この話は最終的には、消費者側・お客さん側を含めてそういったサービスを使おうというエコシステムがうまく回らなければいけないと思いますので、安全性等への信頼はきちんと担保しないとイケない。その観点で、蕎麦屋のかた、蕎麦屋でなくてもよいのですがそのようなかたが、自分の物を運ぶ以外に、マッチングして有償で運ぶことにどういう問題があるのかについてよく分かりませんでしたので、これからこういうマッチングについて研究されるというお話でしたので、今の点も含め、具体的に前に進むやり方・いろいろな解について、御検討いただければ幸いです。

以上です。

○高橋座長 局長、今、問題提起がありましたけれども、ラストワンマイルのところは引き続き御検討いただくということでよろしいですか。

○国土交通省（萩川局長） はい。

そば屋がそば以外を運ぶのは面白いなと思いました。

今日はいろいろいただきましたので、検討したいと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

すみません、時間が大分超過してしまいましたけれども、議論はここまでとさせていただきます。国交省さんにおかれましては、本日の議論を踏まえ、繁忙期通達の改正、IT点呼の運用開始を着実に進めていただくようお願いしたいと思います。

一方、ビデオメッセージにもありましたけれども、慢性的な人手不足とか過重労働など、物流業界を取り巻く環境は非常に厳しくなっていると思います。今日も委員の皆さんから、下請の適正化の問題、労働環境、安全の問題、荷待ちの問題、究極的に個人や中小の業者に負担がかかる構造になっているところが改善しなければいけないのではないかという意見が非常に強くでました。荷待ちとかというのは時間とかエネルギーの浪費でもありますので、持続性とか環境の観点からも非常に問題だと思います。

今後、人手不足がさらに激しくなっていく中で、データも活用して持続的な物流システムをつくっていくことが国交省さんの課題だと思いますので、引き続き検討をお願いしたいと思います。

とりわけ、ラストワンマイルのことについては、物流の毛細血管だと思いますので、この血管を維持するために、荷主にとっても、担い手の運送業者にとっても、客である国民にとっても三方にとって持続可能なエコシステムというものを考えていく必要があると思います。自家用有償の在り方を不断に見直していただきつつ、エコシステムをいいものにしていくための議論がまだ必要ではないかと感じました。

いずれにせよ、本件は積み残しの課題がまだあります。局長からも引き続き積極的に対応していただけるという回答も頂戴しておりますし、中長期的な対応に関する御意見もいただいておりますので、今後とも引き続き議論してまいりたいと思います。

本日はこれにてワーキングを終了したいと思います。

御説明者の皆様、委員の皆様、本日はお忙しい中、御参集いただき、誠にありがとうございました。