



# 国家戦略として 規制・制度改革を進め 物流クライシスから脱

物流改革を  
通じた成長戦略PT  
(2019年度)

委員長  
山内 雅喜

物流は経済・社会を支える重要なインフラだが、トラックドライバーの不足が顕在化している。このまま何も手を打たなければ、わが国の経済・社会に大きな悪影響を及ぼす恐れがある。豊かで、安心安全を満たした持続可能な社会を実現するためには欠かせない「持続可能な物流」の実現を目指した施策について、山内雅喜委員長が語った。

(インタビューは6月30日に実施)

## 企業間商取引でもEコマースが増え 物流クライシスが深刻に

「物流クライシス」は、Eコマースが盛んになり、ドライバーが足りず、家庭に届くラストワンマイルの「宅配クライシス」として2年ほど前から問題になりました。その後はBtoBも含めた物流全体で、人手不足や環境変化による物流危機が叫ばれています。

デジタル化の進展によって、今後はBtoBでもEコマースが増える予想され、少量多頻度の輸送がさらに増加すると考えられます。生産労働人口が減少を続け、2028年にはドライバーが約28万人不足すると試算されています。このままでは物流という重要なインフラが機能を維持できなくなる恐れがあり、わが国の持続的な経済成長が実現できなくなる恐れがあります。

## 営業用トラックの生産性向上と 自家用トラックの規制緩和を

提言では、物流クライシス脱却のための施策を、三つの視点から取り上げました。一つ目は「限られた資源の有

効活用と生産性向上」についてです。具体的施策の一つが「既存の営業用トラックの生産性向上」。トラックの積載率は現在40%ほどです。荷物の大きさや形がさまざま、混載すると荷室に隙間ができるからです。積載率上昇には、パレットや段ボールの規格の標準化が求められます。また、例えば食品と香料を一緒に積むと食品に匂いが付くため、混載が可能な製品の品質基準も設ける必要があります。

これまで「翌日納品」や「納品時の都度検品」などの商慣行が当たり前でした。必ずしも翌日納品を必要としない荷物であれば、翌々日納品にすることで業務効率が向上するはずですが、納品時の都度検品作業は非効率を招いており、デジタル技術を活用するなどして検品レスにすればトラックの実働率が上がります。

もう一つの施策が、「自家用トラックにかかわる規制改革」です。運送用トラックには有償で輸送する営業用トラック（緑ナンバー）と、自社の貨物のみを輸送する自家用トラック（白ナンバー）があります。道路運送法で自家用トラック

の有償運送は原則禁止ですが、その余裕時間を有効活用できれば、輸送機能の維持に役立ちます。

安全担保は最重要課題で、営業用トラックは安全を担保するための法令遵守に取り組んでいます。自家用トラックは規制の適用外です。そこで、安全の担保や法令遵守の条件を決め、運送事業者が管理する形で自家用トラックによる有償運送を認めることにすべきでしょう。運行可能な日・時間の申請や安全のための運行情報などはデジタルの活用も必要です。

## 女性、外国人ドライバーの活用 物流デジタル化・標準化団体設立を

二つ目の視点が「新たな労働力の確保」で、女性と外国人の活用を提言しています。大型自動車免許を持つ女性は約15万人ですが、ドライバーとしては2万人程度しか就業していません。労働時間が長く重労働を伴うことや、長距離の場合、日帰りができないことなどが敬遠される理由と考えられます。これらの改善が重要ですが、加えて、女性が運転しやすいトラックを開発する

# 却を

## 山内 雅喜 委員長

ヤマトホールディングス 取締役会長

1961年生まれ。84年ヤマト運輸入社、2005年執行役員東京支社長、執行役員人事総務部長、07年ヤマトホールディングス執行役員人事戦略担当、経営戦略担当、08年ヤマトロジスティクス代表取締役社長兼社長執行役員、11年ヤマト運輸代表取締役社長兼社長執行役員、15年ヤマトホールディングス代表取締役社長兼社長執行役員を経て、19年より現職。2013年経済同友会入会、15年度より幹事。19年度物流改革を通じた成長戦略PT委員長。

ことも重要だと考えます。

外国人ドライバーについては、在留資格が付与されません。新たな在留資格である「特定技能」の適用業種として認めるべきであり、必要な技能を身に付けてもらうため「標準的な教育項目」を策定することが欠かせません。

三つ目の視点は、これらを「実現するための組織形成・人材育成」です。国家戦略として捉え、物流のデジタル化と標準化を実現するための組織と法律が必要です。物流業界だけでなく荷主などの関連業界も含めて連携・推進するためには、国がイニシアチブを取り「物流デジタル化・標準化団体」を設立する必要があります。デジタルを活用して、物流に大きな変革を起こしていける人材も必要です。そのような「デジタル物流人材」育成のため、大学に講座を設置することなども検討すべきです。

本PTではこれらの施策の実現に向けて本年度から関係各所へ働き掛けていく予定です。会員の皆さまにも国民への持続可能な物流施策の啓蒙と理解を促していただきたいと思います。

提言概要(6月10日発表)

## 物流クライシスからの脱却

～持続可能な物流の実現～

物流は経済・社会を支える基盤となる大変重要なインフラだが、トラックドライバー不足により、急な輸送需要の増加のみならず、平常時から供給を満たせない状況になりつつある。このまま何も手を打たなければ、2027年に24万人、2028年に28万人ものドライバーが不足するという調査結果もあり、特に、経済活動に直接影響を与えるBtoBの物流が滞ると、わが国の経済・社会に大きな悪影響を及ぼす。

豊かで、安心・安全を満たした「持続可能な社会」をつくるためには、その基盤となる「持続可能な物流」を実現しなければならない。今回、2018年度の国会提言の中から、実現を目指す優先課題を絞り、より具体的に解決策を深耕し、提言として取りまとめた。今後、本提言をツールとして活用し、政党への説明や規制改革ホットラインへの提出など関係各所へ働き掛ける予定である。

### I 三つの視点と四つの施策

#### 視点1 限られた資源の有効活用と生産性向上

##### (1) 既存の営業用トラックの生産性向上

- ①共同配送実現のためハードとソフトを標準化する。
- ②翌々日納品・検品レスを標準的な商慣行にする。
- ③共同配送や翌々日納品・検品レスを実現するため、デジタル化のさらなる推進とデータの仕様を標準化する。

##### (2) 自家用トラックの活用にかかわる規制改革

- ①安全の担保・法令遵守にかかわる条件統一、安全面や品質面を置き去りにした過度な運賃の値下げに関する懸念を払拭する。
- ②デジタルを活用した有償運送許可申請、安全管理を行う。

#### 視点2 新たな労働力の確保

##### (3) 大型免許を有する女性と外国人ドライバーの活用

- ①女性の声を取り入れ、女性が運転しやすいトラックの標準形を示す。
- ②外国人ドライバーを「特定技能」の対象として認める。そのための標準的な教育項目を策定する。

#### 視点3 実現のための組織形成・人材育成

##### (4) 国家戦略としての機関設立・人材育成

- ①物流デジタル化・標準化団体の設立
- ②デジタル物流人材育成のために産官学が連携する。

#### (土台・前提) 踏まえるべき三つのポイント

- 物流を国家戦略として捉える
- 環境への配慮
- ディーセント・ワーク\*の実現

### II 提言のポイント

#### 1. 自家用トラックによる有償運送の規制緩和

- ・①公平性の観点から輸送量が本業の輸送量を超過しない場合、②安全性の観点から実運送事業者の管理下において自家用トラックを活用する場合、③重大な事故の発生可能性が見込まれた場合・発生してしまった場合には国土交通省が監査を行うこと。
- ・スマートフォンやPCを活用し、空いている日・時間をタイムリーに選択し、柔軟に有償運送申請できるようにする。安全面や働き方の健全さを確認する仕組み(画面)を導入し、運送事業者が有する情報(年齢や運転歴など)を活用し、One to Oneの安全管理を行う、など。

#### 2. 外国人トラックドライバーの解禁

- ・特定技能の対象15カ国中、母国のルールが日本と同じ「左側通行・右ハンドル」である

国は8カ国しかないため「トラック車両の運転技術に関する教育」を行う。

・技能実習制度で問題化しているように、外国人を安価な労働力として使うのではなく、日本人と同様の処遇(賃金水準、評価、昇進など)を行い、共生する環境を整備する、など。

#### 3. 物流デジタル化・標準化団体の設立

・物流改革は荷主にも関連するなど社会的な影響範囲が大きい。国家戦略として捉え、省庁横断的な観点から内閣官房・内閣府を中心に、国交省、経産省、農水省や業界団体などから専門的知識を持った者が集まり、実現可能性を高める体制を構築する。「産業標準化法」に基づく日本産業規格などを参考に、物流標準化に必要な法律を制定する。



詳しくはコチラ

\* 労働時間、労働環境、待遇などを適正化し、「働きがいのある人間らしい仕事」を意味する。1999年のILO(国際労働機関)総会で提唱された