

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（案）に関する意見募集の結果について

令和3年6月
農林水産省
経済産業省
国土交通省

令和3年5月25日から令和3年5月31日までの期間、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）（案）」に関する意見募集を実施し、広く国民の皆様からの御意見の募集を行った結果、本件に関して3件の御意見が寄せられました。

お寄せ頂いた御意見の概要とそれに対する考え方を別紙の通りまとめましたので公表致します。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも物流政策の推進に御協力頂きますよう、よろしくお願い申し上げます。

1.実施方法

- ①募集期間：令和3年5月25日（火）～5月31日（月）
- ②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③意見提出方法：電子メール、FAX 及び郵送

2.意見数

提出意見数 3件

3.問合せ先

国土交通省総合政策局物流政策課 意見募集担当

電子メールアドレス hqt-taikou-logistics@gxb.mlit.go.jp

御意見の概要	御意見に対する考え方
<p>トラックの積載効率の低さ（４割未満）はひどい状況。顧客側が早い配達を求めるものもあるだろうが、積載効率を上げるために配達期限を緩やかにしつつ価格を下げる、あるいは配送業者が共同してITを活用するなどして、せめて60%の積載効率に達するようにすべき。2025年の目標も60%に。</p>	<p>トラックの積載効率については、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」に基づく「総合物流施策推進プログラム」（平成30年1月31日総合物流施策推進会議決定）において、2020年度までに50%まで引き上げることを目標としておりましたが、昨今その数値は低迷しているところであり、まずは2025年度の目標値として引き続き50%と設定したところです。いただいたご意見は本大綱に基づく施策実施に当たっての参考とさせていただきます。</p>
<p>全般的な話になりますが、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾運送事業に係る記述が少ないように感じます。港湾の整備は必要ですが、整備される港湾で働く者の施策が見当たらないように思います。港湾におけるハード整備とソフト整備が車の両輪のようにバランス取れてこそ効率的な強い物流の実現が可能と考えます。</p>	<p>本大綱においては、労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化等に対応し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組を一体的に推進することとしております。</p> <p>なお、港湾労働者不足対策につきましては、昨年度行った実態調査の結果（令和3年5月25日公表済）を踏まえ、令和3年度中を目処に具体的な対策の方向性をとりまとめることとしており、とりまとめた方針をもとに、今後港湾労働者不足対策を進めていく予定です。</p>
<p>① データ構造の標準化（業界問わず）の促進 ② パレットサイズ/荷姿パターンの標準化（業界毎）の促進 ③ 実際の運行業務が様々な取引条件や慣習に従って行われている現状と従来の運行業務のルールの整合性を確認し、必要な標準化等を行う事が有効なのではないか。例えば、元請け/二次受け・・・/実運送の当日の運行誘導を行う担当は本来実運送の運行管理者が行うものであるが、現実には元請けや二次受けからも行っている。曖昧な管理工程確認のため二重の誘導、誘導連絡なしなども発生しているため、運行誘導を行うルール決めをしたほうがよいと考えられる。</p>	<p>①②について ご指摘のソフト・ハードの各種要素の標準化は物流DXの推進に当たっては必要不可欠になると考えており、本大綱においてもご意見の趣旨は「Ⅲ. 1（3）物流標準化の取組の加速」において記述しております。</p> <p>いただいたご意見は本大綱案に基づく施策実施に当たっての参考とさせていただきます。</p> <p>③について 運行管理者の業務の範囲については法令で定められており、運行管理者は法令に則り業務を行うこととされているところです。商慣習や物流に従事する労働者の働き方についてのご意見は今後の施策実施に当たっての参考とさせていただきます。</p>