

交通政策審議会交通体系分科会計画部会
持続可能な社会の実現に向けた交通政策検討小委員会（第1回）

令和6年10月24日

【交通政策課企画室長】 定刻となりましたので、ただいまから第1回持続可能な社会実現に向けた交通政策検討小委員会を開催いたします。

冒頭の進行を務めさせていただきます国土交通省総合政策局交通政策課の野津でございます。よろしくお願いいたします。

本日はお忙しいところ、本会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。各種御説明に先立ちまして、1点申し添えさせていただきます。竹内小委員長におかれましては、急遽、所用により御欠席となっております、その旨お伝えさせていただきます。

それでは、説明に入らせていただきます。委員会の委員の任命につきまして御報告をいたします。委員会に所属する委員につきましては、計画部会運営規則の2におきまして、委員会に属すべき委員等は部会長が指名するとされております。交通政策審議会計画部会の竹内部会長により御指名いただきました。指名された委員は、委員名簿のとおり9名の方となっております。

また、本日の有識者ヒアリングに当たり、議事に関係ある臨時委員、専門委員として3名の方にお越しいただいております。

次期計画の策定に当たって初めての開催ということで、委員名簿に基づきまして、委員及び議事に関係する臨時委員等の皆様を御紹介させていただきます。失礼いたします。

本日御欠席となっておりますが、委員長が東京女子大学現代教養学部教授の竹内健蔵先生になります。

委員長代理、本日、御出席いただいております同志社大学大学院ビジネス研究科教授の大串葉子先生になります。

続きまして、委員といたしまして、慶應義塾大学商学部教授の加藤一誠先生になります。

【加藤委員】 よろしくお願ひします。

【交通政策課企画室長】 ウェブで御参加いただいております早稲田大学法学学術院教授の河野真理子先生です。

続きまして、遅れて参加いただくという旨を御連絡いただいております、ウェブでの参

加となっております立命館大学理工学部教授の塩見康博先生です。

本日は御欠席となっておりますが、立教大学経済学部教授の首藤若菜先生。

続きましても御欠席となっておりますが、山口大学大学院創成科学研究科准教授の鈴木春菜先生。

続きまして、敬愛大学特任教授の根本敏則先生。

【根本委員】 よろしく申し上げます。

【交通政策課企画室長】 最後に、御欠席となっておりますが、福島大学経済経営学類教授、前橋工科大学学術研究員特任教授の吉田樹先生。

そして、議事に関係する臨時委員等ということで、日本通運株式会社執行役員の安藤恒夫様。

【安藤氏】 よろしく申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、キャノン株式会社ロジスティクス企画部担当部長の丹澤俊夫様。

【丹澤氏】 よろしくお願ひいたします。

【交通政策課企画室長】 最後、日本船主協会副会長の土屋恵嗣様。

【土屋氏】 土屋でございます。よろしく申し上げます。

【交通政策課企画室長】 委員の皆様には御多忙にもかかわらず委員の御就任を承諾いただきまして、誠にありがとうございました。

本日は、委員及び議事に関係のある臨時委員全11名の委員のうち7名の御参加となります。よって小委員会運営規則の1に定める定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

次に、議事の公開について申し上げます。本日の小委員会は、交通政策審議会計画部会運営規則第7条第1項の議事の公開により、原則として公開することとされております。本日の会議も公開で開催いたしますので、あらかじめ御承知ください。

次に、本日の会議形式はオンライン併用で開催いたします。御出席いただいております皆様方、カメラ及びマイクは通常オフの状態で、御発言する際にカメラ及びマイクをオン、御発言を終えられましたらオフとしてください。傍聴の皆様は、円滑な会議運営のため、カメラ・マイクをオフの状態での傍聴に御協力をお願いいたします。

映像や音声通話に不都合が生じた場合、チャット機能にてお知らせください。

それでは、小委員会の開会に当たりまして、国土交通省総合政策局の池光公共交通政策

審議官より御挨拶を申し上げます。池光審議官、よろしくお願いします。

【公共交通政策審議官】 公共交通政策審議官をしております池光でございます。

本日は、委員の先生方におかれましては大変御多忙の中、御参集を賜りまして誠にありがとうございます。また、日頃より国土交通行政につきまして各般の御指導、御高配を賜っておりますことをこの場をお借りして御礼を申し上げたいと思います。

交通政策基本計画でございますが、今回御審議いただくのは3回目の改定計画になります。本年の4月に交通政策審議会、それから社会資本整備審議会、こちらの計画部会において改定についての諮問を行いまして、また、先月9月の計画部会におきまして、現行計画策定後の状況変化、こういったものを踏まえまして、我が国の交通分野が目指す社会の姿というものの、それから、基本的な今後の大きな柱立て、これについて御議論をいただいたところであります。

本日のこの小委員会におきましては、先般の計画部会の議論も踏まえまして、本日、それから、あと11月に2回、合計3回を予定しておりますけれども、基本的な柱立て、いわゆる基本的方針という、これは4つございます。この4つの柱立てに位置づけるべき交通政策の目標でありますとか、その目標の実現に必要な施策の方向性、こういったものについて、委員、有識者の先生方から忌憚ない御意見を、御議論を賜ればと考えております。

本日のこの検討の場が実り多いものとなりますようお願いを申し上げまして、簡単でございますが、私の冒頭の御挨拶とさせていただきます。何とぞ、本日はよろしくお願いを申し上げます。

【交通政策課企画室長】 続きまして、国土交通省側の出席者は配席図で紹介に代えさせていただきます。なお、交通政策課長の小熊につきましては少し遅れての参加となりますことを申し添えさせていただきます。

本日、小委員長御欠席とのことから、小委員長代理の大串教授に進行をお願いいたします。では、小委員長代理の大串教授より一言御挨拶をよろしくお願いいたします。

【大串委員長代理】 皆様、こんにちは。御参集いただきまして、どうもありがとうございます。

我々、交通政策の基本計画、これから議論していくわけでございますけれども、物流に関しましては、2024年問題でもう既にいろいろなところで議論を重ねてきているところではあるかと思います。国際物流、国内物流、いかに生産性を上げていくかということが待ったなしの課題になっておりますし、あと、カーボンオフセットをどう考えていくか

ということも非常に喫緊の課題として取り上げなければいけないことだと思っております。

あと、人流に関しましては、インバウンドが急回復していて、また、いろいろなところで観光のプラスの面、マイナスの面も指摘されておりますし、あと、企業のオフィスへの回帰ということで、都市交通に関しましては、最近混雑も見られるようになってきて、また、いろいろ積算している課題について議論していきたいと思っております。

今日、様々な先生方からプレゼンをしていただけるということで、知見を蓄えるいい機会になると思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【交通政策課企画室長】 ありがとうございました。

それでは、本日の資料につきまして御説明いたします。本日の資料は、配付資料一覧を頭につけさせていただいております。全部で14点ございます。議事次第、委員名簿、配席図、資料が1番から8番、そして、参考資料1から3となっております。

委員の皆様方より御説明いただく資料につきましては、資料2から7ということで、別冊、別とじとさせていただいております。プレゼンテーションの際にはそちらを御活用いただき、御覧いただければと思っております。不備等ございましたら、随時事務局までお知らせください。なお、資料は議事進行に合わせて事務局にてモニターに共有いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。なお、報道カメラの撮影につきましては、これまでとさせていただきます。

これ以降の進行は大串小委員長代理にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【大串委員長代理】 それでは、議事に入りたいと思います。本日はたくさんのプレゼンをやっていただくということで、ちょっとばたばたと行くと思いますけれども、最初に事務局から今後の進め方について御提案いただき、先生たちからプレゼンテーションしていただいた後、基本方針について御説明いただき、最後の1時間を議論に充てたいというふうに思っております。ただ、もちろん、皆様、途中で何か御質問等をやりたいなということであれば、全然手等を上げていただければ対応したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、事務局より今後の進め方の御説明いただきたいと思いますけれども、その後、根本先生、加藤先生、河野先生、キヤノンの丹澤様、それから、日本通運の安藤様、そして船主協会の土屋様の順で御発表いただきたいと思います。

それぞれの資料の説明後に意見交換をしますので、まずは、事務局のほうから御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【交通政策課企画室長】 では、まず、資料1、右肩に資料1と書いている部分につきまして、今後の進め方について御説明をいたします。

先ほど交通政策審議官の池光の挨拶にも触れさせていただきましたが、この小委員会、今回が第1回ということで、こちら第1回、第2回、第3回まで書かせていただいております。まして、予定につきまして、11月19日、そして29日と書かせていただいておりますが、こちらにつきましては、別途、確定し次第、開催通知という形で御連絡させていただきますと思っています。

本日は、特に広域交通という形で示させていただいておりますが、後ほど、詳細については資料の8の部分で御紹介させていただきたいと思っています。

第2回目は、地域交通ということで、どちらかというと近い距離での交流についての課題についてを特にということで、御紹介させていただきたいとおりにと思っています。

3回目につきましては、この1回目、2回目の議論も含めまして、交通政策は非常に幅広い部分ございますが、これまでの小委員会で論点の総括、また、それ以外の部分も含めましての御説明を含めまして議論をさせていただきまして、最終的には、12月以降に開催する予定でございます次期計画部会において、今回、この小委員会設置規則の中でも計画部会に報告することが定められておりますので、こちらでまとめさせていただいた論点について報告をさせていただきたいと思っています。

2枚目の資料につきましては、先日、9月の計画部会でお示しさせていただきました次の計画に向けた全体像ということで、骨格を御議論いただいたものとなっております。

今回、特にこの黄色い部分についての部分を基本的方針Bという形で御説明させていただきたいと思っています。詳細は後ほどとなっておりますが、今回は、この基本的方針Bにどのような目標を定めていくべきか、そして、その目標をどのように実現させていくために必要な特に進めていくべき政策はどのようなものであるのか、こういったことについて、事務局の資料等に基づきながら、また、各先生方のプレゼンテーションいただいたものを踏まえて御議論賜りたいというふうに思っております。

資料1につきましては以上でございます。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

それでは、有識者からのヒアリングということで、皆様、10分程度の御発表のお時間

ということでもよろしくお願ひしたいと思ひます。では、根本先生がトップバッターということでお願ひできますでしょうか。

【根本委員】 かしこまりました。

私は「国内・国際物流政策の評価」ということで問題提起したいと思ひます。

まず、国内物流の概況ですけれども、トンベースの貨物量は減っております。その理由はスライドに示したとおりです。トンキロベースの貨物量は微減です。その理由は幾つかありますが、特別積み合わせ貨物輸送などが長距離化して自動車のトンキロが増加したということも1つの理由です。なお、トラックの長距離輸送でも積載率が40%程度なので、人手不足が深刻化しています。

国際物流の貿易に関しては、2001年に中国がWTOに加盟しましたので、中国のプレゼンスが高まりまして、日本の貿易相手国でも、輸出入合計では中国シェアがアメリカシェアを上回っています。また、これまで輸出入は海運が主に担ってきたわけですけれども、航空も使われるようになってきました。航空では半導体、自動車部品、半導体製造装置が輸出されておりますし、また、携帯電話とか医薬品が輸入されております。

まず、お話ししたいのは「2024年問題」の原因、影響です。1990年からの規制緩和で物流事業者が増えて運賃収入が減ったため、ドライバーの労働環境が悪化しました。皆さん御存じのように、ドライバーは全産業平均に比べ労働時間が20%多く、所得は10%低い。そこに労働規制強化、今年の4月から加わったわけですから、働く時間が制限され、運べない危機が訪れるというわけです。

これまで、日本は30年間デフレが続いたわけですけれども、荷主は、価格が上げられないため、物流コストを下げて利益を生み出そうとしました。運賃を抑えようとしたわけです。結果的に、物流事業者はドライバーの賃金を上げられないということになりました。

2021年につくった総合物流施策大綱では、2025年までに付加価値労働生産性を20%上げるということを目標に掲げましたけれども、ほとんど生産性は上がっておりません。

このよう仮説を支持するデータがあります。物流コストとドライバー賃金には正の相関があることが分かりました。図の縦軸は荷主の売上高に対する物流コストの比率で、横軸は道路貨物運送業の年間の賃金水準です。ドライバー以外の方も働いているんですけれども、ドライバーの賃金が多くを占めていますので、ドライバー賃金と読み替えてください。すると、1995年に、物流コスト比率が高かったときにはドライバー賃金も高かったの

ですが、2000年、2005年と時代がこちらに近づいてくるに従って下がった。ということ、因果関係として、荷主が物流コストを下げて、その結果として運賃も下がって賃金も下がったと解釈できるのではないのでしょうか。

それから、言い忘れたことがありました。スライド、戻ってもらっていいですか。付加価値労働生産性というのは、普通言われるところの労働生産性なんですけれども、私は物流施策を評価するときに、輸送トンキロを労働時間で割った物的労働生産性が役に立つと思っていますので、それを使い後で説明していきたいと思います。

ということで、今までの因果関係を逆転させなきゃいけない、歯車を逆に回さなきゃいけないと思うんです。仮に物的労働生産性を25%向上できれば、同じ時間で25%、たくさん荷物を運べることになります。逆算して、同じ貨物を20%少ない労働時間で運べることになります。所得はどうなるでしょう。仮に、20%少ない労働時間で前と同じ貨物を運んで同じ運賃が収受できれば、収入は同じになるわけですが、所得が全産業平均より10%低いと言っているわけですから、多少運賃は値上げしてもらわなければなりません。

ここで言いたいことは、物的労働生産性を上げることができれば、その果実を、みんなに分けられるというロジックです。運賃は20%、30%上がって当然だというふうなことを言う研究者も多いわけなので、10%程度の運賃に抑えられるとすれば、それは荷主も御の字じゃないかと思うわけです。

それで、どのような施策で物的労働生産性を上げるのか、ということですが、この2年ぐらいずっと議論していく中で、短期的には荷主に協力してもらいながら、荷待ち・荷役時間を削減する、そして積載率を向上する、この辺が今年の4月の改正物流法で大きくクローズアップされたところです。そのために荷主には物流統括責任者を選んでもらうし、物流生産性向上の中長期計画をつくってもらい、どれぐらい成果があったかということ報告してもらいことにしました。

今まで、物流事業者に対してホワイト物流、その他いろいろなガイドラインをつくって改善しようとしたんですけれども、やっぱり荷主を巻き込まなければ改善しないということが分かりました。ですから、荷主の内、メーカー・流通業者を所管する経産省、それから農産品・水産品出荷団体、市場を所管する農水省に全面的に協力してもらわない限りはこの物流問題は解けないんだということが分かったと思うんです。

2番目のテーマで、今後10年間で鉄道、内航海運の輸送量、分担率を倍増するという

施策も政策パッケージの中に入っています。具体的には、大型コンテナとしてトラックと相性のいい31フィートコンテナの利用拡大を促進することを掲げ、補正予算で補助金をつけたわけですが、なかなか補助金も完全に消化するに至らないという残念な結果になっています。もう少しみんなで協力しながらやっていかなきゃいけないということをはっきりしているわけです。荷主、JR貨物・船社、政府、みんながコミットメントする、これから鉄道・内航海運を使うんだというコミットメントが重要です。

そうしない限り、JR貨物にしても船社にしても投資はできません。荷主に使い続けるというコミットメントをしてもらう。そして、政府がそれに応じてターミナルを整備する。そういう協調体制をつくるということが大事だと思いました。

モーダルシフトでどんな効果があるのかということを、私なりに分析しました。ヤマトの例ですが、現在、九州までの輸送で、単車、フェリー、鉄道とか使っています。将来的には、自動運転トラックとか、ボトルネック区間を迂回する自動運転トラックとJR貨物を組み合わせた輸送も可能になるのではないのでしょうか。

分析の結果、予想通り、鉄道、フェリーは労働生産性が高かったのですが、両モードはCO₂の排出量が圧倒的に少ないので、CO₂を減らせるというところをもっと強調して、支援をすることができるはずです。

国際物流に関しては、今まで、中枢・中核国際港湾、スーパー中枢港湾、国際コンテナ戦略港湾と重点整備してきたわけですが、結果的に日本には基幹航路の船が寄ってくれなくなりました。

どうしてか調べるために、韓国に今年の4月行ってきました。韓国のFTZ、自由貿易地域というのは、保税地域にあり関税上の優遇措置がありますが、それ以外に1年間35円で土地1平米借りられるなど、様々な優遇措置が講じられています。

港湾局の施策だけでは不十分です。釜山港は、釜山港湾公社が管理しています。国が直轄でやっているような形です。ですから、いろいろな税制上の優遇措置を講じることができます。このような問題に対処するためには、港湾局だけじゃなくて、財務省、経産省などが連携することが必要です。

もし、成田空港で第3滑走路の整備に合わせて、何かやろうとするならば、農水産品の輸出拠点としても期待できるので、農水省なんかの協力も得ながら、進めていく必要があります。新しい成田空港には自由貿易地域をつくったかどうかと思っています。

それで、結論ですけれども、物流の生産性を向上させるために、国交省だけじゃなくて、

財務省、経産省、地方自治体、多くの関係者を巻き込んでやったらどうでしょうかということです。

ありがとうございました。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。また別途、本当は授業の時間も設けていただきたい示唆に富んでいるものだったと思います。ありがとうございます。

それでは、続けて、加藤先生、お願いできますでしょうか。

【加藤委員】 私、最初、国際貨物のご依頼だったので、旅客も加えました。旅客は若干枚数が足りないので、口頭で追加させていただきます。

現状はインバウンドが戻っているということです。インバウンドを増やすということは、国の観光政策でも航空政策の共通目的ということになります。(2)のトランジットの増加というのが、これがコロナ後にはっきり見えてきたことでして、この後データをお見せしたいと思います。羽田は2039年に今のPFIの期限が切れるので、そこで大きく変わることが予想されますが

今後の5年がターゲットですから、羽田の容量は増えないことを前提に考えるのが現実的です。

根本先生から空港の整備の話が出たんですけれども、日本は空港運営の時代と言われているんですが、空港の容量は拠点空港を中心に増やしてきている。旅客はそれを前提に考えていくべきです。

まず、(1)関空のT1リノベですが、来年の万博を目指して、大きくレイアウトを変えています。国際・国内をもともと5対5のシェアで考えていたんですけれども、今は国際が7で国内が3となり、それに合わせて国際重視にレイアウトが変わりました。

もう一つ、関西は空の飛び方や関西空港の滑走路の入替などを通して容量を増やしています。これで2030年目標にした容量に達します。この後申します成田の容量拡大ですが、これで容量は1.6倍となり首都圏が100万回になります。関西は2030年をめどに50万回になり、関西と関東の空の容量が増えます。

参考として書いているのは、新千歳は氷の影響でB滑走路がかなり傷んでいます。大規模改修をどうするのかということが課題です。安全投資という観点です。それから、容量拡大も、民営化時に時間値が少し増えると聞いているんですが、現実には増えていないようですし、新千歳はこれから課題が多いため、個別対応が必要かなと感じております。そ

れから、個別対応は先ほど申しました2039年以降の羽田ということになりますが、これは今回は範疇外とします。

国際貨物です。これにつきましては、この後も報告はありますが、左の海の港湾については、この後の方々が報告される。それに対して（3）成田空港の世界ランキングは5位になっています。これは港湾が厳しいなか、空港はまだ世界ランキングに残っている。競争力をもっているということですから、これを維持するための方策が必要ではないかと。

成田ばかり言うと広報係になってしまうのですが、成田の貨物施設を東側に集約します。根本先生の話とちょうど一致してしまっていて、東側に集約しまして、多古町辺りと一体に運用しようと言われてます。そこをどう考えていくかというのがキーになる。

それから、経路便のメリットです。後で見せますけれども、経路便が増えていますので、それをどう考えるか。

それから、空港との道路整備。それから、あのあたりは2035年の予測では、人口が少なく、労働人口が十分ではありません。物流施設には、人口と高速のインターチェンジの影響が大きいのです。したがって、東側と一体運用する時、そこがネックになるのどうやって解決するのか、という部分はあります。

次は、空港別の外国人入国者数で、成田、羽田、関空、それから福岡に枠をつけていますが、この3つで75%ぐらいを占めます。福岡は韓国線で伸びが大きかった、回復が早かった、わけです。

しかし、インバウンドの4分の3の飛行機が外航なのです。昨年くらいから、ここには書いていないものの、インバウンドの飛行機の業務を受託するグラハン要因の不足が問題なっています。航空局の仕事の大きな柱がグラハン対策です。しかし、産官頑張られて、1年間で2割給料が上がっています。それでも、建設業に追いついていないとはいえ、業界団体もつくりました。インバウンドを増やすためには、是非、この点にも考慮が必要です。

つまり、本邦社が首都圏空港に集中しているので、JAL、ANAがいる成田・羽田は何とかなるかもしれません。けれども、そのほかの地方空港に誘客するのであれば、グラハンや要員を確保しないといけない。これには国の仕事もありますが、地方自治体にやるべき仕事が多いと思っています。

次が容量拡大です。運用の時代の中で拠点空港の容量が拡大している。北九も滑走路が3,000メートルになりますが、貨物拠点構想というところがった計画をもっておられます。

基本的には、インバウンドを迎えたいということになりますから、ハードができているんだから、地元のソフトや地域そのものをこれからの5年で持続可能にする必要がある。

首都圏空港の容量の拡大ですが、先ほど申しました100万回の時代が視野に入ります。そこで、成田です。

これは成田のネットワークで、もうコロナ前にほぼ戻っています。ただし、利用者の比率が全く変わりました。外国人が圧倒的に多い。これは23年ですから、コロナの影響かもしれませんが、この時、国際線はかなり戻ってきています。

その次のデータは令和3年度なので、さらに十分旅客が戻っていないときですが、成田の4割はトランジット客です。成田は外国人とトランジットで多くのシェアを占める。そうすると、そこのベリー、おなかに貨物も載せられるわけですから、アジア、成田、アメリカという貨物に使ってもらえるのじゃないか。こうしたトランジットに使いやすいよう、成田の貨物・物流施設や規制緩和を考えていくことが重要なコンセプトになってくる。

次のページで外国人が多いのは全国的傾向であることがわかります。今後、外国人をどのように取り込んでいくか、ということになるかと思います。

次、貨物でございます。これは成田の機能強化ですが、滑走路3本目ができるのと、2本目を伸ばします。上が東になりますけれども、東側に貨物地域ができていきます。さきほどお話になった根本先生のターゲットは図の上の方向でして、今年、貨物が大体200万トンぐらいなんですけど、これを300万トンまで増やしようという計画をもっておられます。

次のページは、成田が維持している競争力と解せます。一番右に、世界の中の空港でナンバー5ということになっている。港のほうは、左のほうにありますように、下位に行ってしまった。

そして、現在の内訳がございます。13ページをお願いします。名古屋に抜かれてはいるんですけども、日本最大の港であることは間違いないので、成田は貨物を頑張って獲得していくことが重要なファクターになろうかと思います。

ほかの空港は、ということで、データを取ってみました。羽田があれだけ国際線が増えなくても、国際貨物の取扱施設としてT I A C Tさんがありますが、P F I事業で取扱量は50万トンというキャップがかかっています。そのため、成田には羽田口があって空港間を横持ちで持ってきて通関していますので、航空貨物の競争力という点では、成田にかいません。さらに、成田空港の周辺に日通さんをはじめとするフォワーダーやそれ以外にも

関連施設が集積しています。民間企業が投資されていますので、他に移動しづらいのです。これは立地慣性と呼ばれます。周辺施設を含めての成田空港の機能で、今度の機能強化ではそれらの一部を空港に取り入れ、さらに最新の機材をいれることになりますから、機移しなどの作業は早くなり、競争力は高まるだろうと想像しています。

成田空港にどこから荷物を運んできているか、どこへ運びこむか、です。これをご覧になると、日本中から幅広く輸出も輸入も往来きているということでございます。

これは成田空港会社の資料でレイアウトを示します。図の上が東側です。今後、変わるかもしれない、という注意つきで公表されているものです。

これが詳細です。左上にフォワダーのエリアがあって、先ほど申しましたように、日通さんなどはここに入って来られるのではないかと考えています。空港の周囲も、今までより一体的に、空港と周辺地域とを含めたエアポータルリージョンを整備していこうとされています。

最後でございます。これまで申し上げましたことを並べてみました。赤で書いているところ、3国間輸送をどう取り込むかは大きなポイントです。フォワダーさんは飛行機間の機移しの貨物には触れられないので、ここは航空会社さんの領域です。これまでフォワダーさんはここの規制緩和を言っておられる。つまり、いったん貨物を上屋に運んでからまた次の機材に運ぶという手間をかけています。航空会社だけで十分なのか、ここは議論になるかと思います。

それから、貨物ハンドリングの施設が老朽化している。また、紙ベースのやりとりも多く残っています。ここのDX化も課題になると思います。

④ですけれども、空港はつつい立派なものをつくる傾向があります。それをすると投資した部分を回収するために家賃が上がってしまい、それがコストになるため、競争力が下がります。貨物施設については必要最低限で、エアラインフレンドリーが重要です。それから労働力の確保のためには従業員フレンドリーな労働環境も必要ですが、競争力を維持できる規模の投資をお願いしたい。また、資金調達については、成田に自力でやらせて債務を負わせると、これも回収のために航空会社やフォワダーさんの家賃が上がりますから、国策として国費を入れることが求められています。株式売却によるエクイティの投入も手段の一つです。成田の工事は2030年代も続きますので、ぜひ御検討いただきたい。申し訳ございません、時間が超過しました。以上です。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

それでは、河野先生、御準備大丈夫でしょうか。河野先生、御準備できましたら、スタートさせてください。お願いします。

【河野委員】 これでスライドも見えていますでしょうか。

【大串委員長代理】 こちら見えております。ありがとうございます。

【河野委員】 それでは、すいません、今日伺えなくて。授業の合間でございまして。申し訳ございません。こちらから失礼させていただきます。

今日のプレゼンでございますけれども、海運、造船、それから港湾という視点から少しお話をさせていただきたいと思います。頂いた資料を拝見しますと、この後のプレゼンとかなり内容が重なるところもございますので、そういう部分は少し飛ばして行かせていただきたいと思います。

まず、今日お話しするのは3点ございます。序の後に1ポツで、日本の産業基盤としての海運・海事産業及び港湾。それから、2番目に、国際機関航路維持・強化のための国際コンテナ戦略港湾政策。3番目に、将来に向けての日本の海運・海事産業及び港湾に関する政策の方向性として、新エネルギー資源の輸送を中心にお話をさせていただいて、終わりにとさせていただきたいと思っております。

図なんですけれども、今日おられる方々はもう重々御承知だと思うんですが、日本にとっては海上のネットワーク、海上輸送ネットワークを維持していくということが不可欠な国益になっているかというふうに考えられます。特に日本商船隊の役割で、この後のプレゼンでたくさん出てまいりますけれども、いかに日本の経済が日本の商船隊に支えられ、かつ輸入支えられているのかということをこれらの図からお分かりになっていただけるのではないかと思います。

これをどのように維持していくか。先ほど根本先生のプレゼンにもございましたように、国際基幹航路が日本に寄港しなくなっているという、これをそのまま置いておいていいのかということも含めて、少しお話をさせていただきたいと思います。

国際基幹航路が日本に寄港が減っている。それがいかに重要かということで、今の日本の海運あるいは日本の港が持っている問題点として、非常にこのグラフというのは象徴的だと考えますけれども、少なくとも世界の海上荷物の動いている動きというのは増える一方であるのに対し、日本の外航海運企業の輸送量が横ばいで推移しているために、視野が低下傾向にあること。

それから、次のコンテナ船の運賃の状況を御覧になっていただいて、一度運賃上昇がピ

ークを迎えた後、下落傾向にあるんですけれども、ここにまた造船の事情があって、平成24年に新造船の供給が多く見込まれておりますので、今後コンテナ部門の運賃というのがどういうふうに動いていくかということを注目しなければならないと言われております。

日本の経済にとって何が港湾において重要かということなんですけれども、先ほどの日本の海運業のシェアが減っている、もう一つそれを示すものとして、全世界の例えばコンテナを取扱個数量というのは、こちらも増加の一途をたどっておりまして、全世界で1.4倍。ところが、日本の場合は1.1倍にしか増えていない。

今の世界の経済成長を大きく支えているのは、東アジアと東南アジアのコンテナ量ということになるかと思います。この増えているコンテナの数を日本の港が取れているかというと、実は取れていない。それこそが国際基幹航路が日本に寄港しなくなっている、それによるものなんですけれども、このままでよいのかということをお話ししなければならないというふうに思います。

これは先ほど根本先生のプレゼンにもあった資料でございますけれども、日本にとっては国際基幹航路が減っている。経済合理性からいいますと、日本に国際基幹航路が寄港しなくなって、日本の港はスポーク港でよいというそういう評価もあり得るのですけれども、実際にそれでよいのかと問題意識がより強くなっているのは、コロナ禍を受けて、国際海上コンテナ輸送の需要の逼迫で、リードタイムに最大限で釜山港経由ですと50日程度のリードタイムが発生したという問題が生じました。

今後こうした、コロナは一応何とかある種改善の方向には向かっておりますけれども、こういった感染症が再度発生した場合に、あるいは国際コンテナの流通に何か支障が生じた場合に、日本発着の直行の貨物がない限り、このリードタイムの大幅な増加ということを見込んでいかなければならないということがあろうかと思います。

これもこの後のプレゼンでおっしゃっていただけたらと思うんですけれども、一定の数、日本に直行の航路を確保していかなければならない。例えば、新しく北米航路、特に北米東岸航路で、これが2023年から始まった航路でございますけれども、圧倒的に、直行の航路が入ることによってリードタイムが変わってきたということは目に見えて申し上げられることではないかというふうに考えております。したがって、国際基幹航路を維持していくということは、日本の産業にとって重要であるというふうに申し上げなければならないかと思います。

そのためにどのような施策が必要かということですが、まず一つ目、必要なこと

は、港湾施設を整備・強化するということです。こちらはコンテナ船が大型化しているということはもうどなたも御存じだと思いますけれども、これに対応するような大水深の岸壁というものがどうしても必要になってまいりますし、これが入らない限りは基幹航路が寄ってくれないということは当然起こってまいります。

今後の船舶の規模というのは大型化ということが見込まれますので、日本としては、やはり港湾施設をコンテナ船の大型化への対応ということが必要になろうかと思います。また、日本の場合には、前回の能登半島の地震もそうでございますし、それから台風もそうでございますけれども、災害に強い港湾施設ということを考えていかなければならないということを申し上げたいと思います。

次に、もう一つは、港の施設だけを強化をするだけではなく、荷物量を確保しなければならない。今までの日本の港は、恐らく日本で積み替えるという、先ほどの根本先生のプレゼンにもございました積み替えるものというのが、トランシップがほとんどなかったことを示しているのがこの図でございます。ほかの国の港の場合にも、とにかくトランシップの量を確保している。

しかも、このトランシップというのは、実は先ほど、最初に見ていただきました東南アジアの荷物をどれだけ取り込むかということも関わってくるかと思います。

今後、日本の発着貨物を増やしていくためには、まず、2通りの政策が必要になろうかと思っております。1つ目は、国内の貨物が今、ほとんど釜山に向かっている。特に日本海側の貨物が釜山経由で出ておりますので、これを政策的に誘導しなければならないと思いますし、そのためには、これは日本の産業政策のありようと絡めた形で考えていかなければならないと思います。この日本海側の貨物をいかに太平洋側の阪神港あるいは京浜港に集中させるかということは、これは日本の国内産業の政策として考えなければならぬかと思います。

それから、もう一つの東南アジアの貨物を取り込むということでは、いかに発展する東南アジアからの貨物を日本できちんと創貨機能をつける。先ほど保税の機能についても根本先生のプレゼンでおっしゃっておられましたけれども、少なくとも創貨機能を重視すべきではないかと思っております。

こちらは日本の行政政策に関わってまいります。かつ、さらには、日本海側、それから東南アジアとの間のネットワークをきちんと構築して、基幹航路にトランシップができるような集貨の体制というものが必要になろうと思っております。

もう一つ、最後に重要なポイントとして申し上げられるのは、海運業者と荷主から選ばれる港湾ということを考えなければならないので、DX化やGX化を推し進める。こちらでも港の施設の整備ということですが、ただ、これは次のテーマでお話しするこちらのテーマの新エネルギーの問題とも密接に関わっております。

あとしばらくだけお時間いただきたいと思いますけれども。将来に向けて日本の海運・海事産業、それから港湾に関する政策の方向性を考えるときに、日本は、これから必ず取り組まなければならない問題として、新エネルギー資源の輸送ということを考えなければならないと思います。

少なくとも、気候変動対策として、例えば、海運の世界では、GHGの排出削減目標が国際的に決まっております。それから、船舶に関しては、GHGの削減目標を達成するために、様々な新燃料が議論されるようになっております。また、代替燃料を活用するために様々な取組が積極的に行われているのが現在の状況でございます。

そうだとしますと、カーボンニュートラルの実現において海事産業が重要な意味を持つことは、これは事実でございます。また、実際には、海岸だけではなくて、カーボンニュートラルポート、CNPというのが港湾局の政策課題として1つ挙げられておりますけれども、ここでも、例えば、新エネルギーを日本に輸入し、そして日本の国内でちゃんと流通させるというネットワークが必要でして、そのために港湾地域を中心とした水素等の関連産業の集積ということも必要になってまいります。

それから、もう一つは、実は、先ほど見ていただきましたように、船舶燃料も今後、水素燃料、アンモニアといったものになっていく可能性があって、日本に国際基幹航路を招致するときにも、いかにこういった新燃料の供給を円滑にするかということも課題になってまいるかと思っております。

以上のように、日本の港が、あるいは日本の海運、それから海事産業ですね、造船業も含めた海事産業が今後、産業政策として強化、そして競争力を持つようになっていくことが、これが結局は日本の海事産業を支え、そして港湾を支えるという全体の取組になってまいりたいと思います。

しかも、しばらくの間でスエズ運河あるいはパナマ運河の航行に関しても様々な問題が生じておまして、こういった国際的な問題の中でも、日本に寄港する船舶をいかに増やしていくか。そのために、日本の商船隊を強化し、そして、その日本の商船隊が利用する日本の船を増やしていくという、そして、それが日本の港湾の強化につながっていくとい

うことを、日本全体として、私は、産業政策全体、それから関税政策といったような全体、これらを日本全体として取り組んでいかなければならない課題だなと考えております。

すいません。少しお時間を長くいただきましたが、ありがとうございました。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

それでは、引き続き、キヤノン、丹澤様よりお願いできたらと思います。よろしく願いします。

【丹澤氏】 キヤノンの丹澤です。よろしくお願いいたします。

今日は、輸出企業、荷主の立場からということでお話しさせていただきます。荷主として、国際輸送の中でも海上輸送、先ほど御説明いただいた航空輸送、あと国内輸送とありますけれども、限られた時間ですので、今日は国際の海上輸送に特化した形で説明をさせていただきます。

荷主企業の立場からということで、実はもう河野先生が大体大枠で概略を説明していただきましたので、簡単にさせていただいて、荷主企業の立場として提言をお伝えさせていただければと思います。

今日は、簡単にキヤノンの概要と、国際情勢に関する認識、輸出企業の立場からの提言という形で御説明します。

キヤノンの会社の概要ですが、これは2023年12月期の決算の数字ですけれども、売上高約4兆2,000億円という規模の中で、地域別の売上げでいきますと、米州が、これは南米も含めてですけれども、約31%。ヨーロッパが、これはアフリカも含まれていますが、約27%、日本を含めたアジア・オセアニアは、約40%と、大体3分の1、3分の1、3分の1、ということになります。

右下に書いていますけれども、弊社キヤノンの特徴として、売上高の約60%を日本で生産しています。キヤノンのようなメーカーにおいて日本でここまで生産比率が高いのはあまりないと思いますが、そういったことで、日本の港湾の重要性を我々~~は~~感じておりますので、今日は、そこに特化してお話しさせていただきます。

当然、先ほど他の委員から御説明がありましたけれども、国内輸送についても、荷主として社会的責任を負っていることも十分理解はしておりますので、本日説明がないということでないがしろにするということではありませんので、そのところは、御理解ください。

これはあくまでざっくりとした日本からの輸出コンテナの本数です。2023年は若干

減っていますけれども、大体40フィートコンテナ換算で2万から2万5,000本ぐらいというのが通常です。我々荷主とすると、過去からサプライチェーンに影響を与えるようなリスクというのはありました。ただ、ここ数年、リスクの頻度、内容が多岐にわたって増えています。

一般的にいわれる地政学、気象、関税法務などのリスクがありますが、地政学については、これは皆さんも御存じのとおりですけれども、中東問題、最近だとスエズ運河が通航できなくなっているとか、米中の対立、ロシアによるウクライナの侵攻、あと台湾有事などが挙げられます。

異常気象についても、これも先ほど御説明がありましたけれども、パナマ運河が渇水して通常期の半分ぐらいしか通航できなくなってしまうとか、台風、直近で言いますと9月にベトナムでかなり大きな台風があり、キヤノンにおいてもサプライヤーさんが水没してしまったというようなことがあります。つい先日もフロリダで大きな台風があるなどいろいろなところでサプライチェーンに影響がありました。地震も今後日本を含めていろいろなところで発生する可能性もあると思います。

関税関連でも、いろいろな国での関税政策や制裁措置を取ることで、関税率が上がると、価格を上げなければいけないなどの影響があります。あと、国やエリア間での経済連携協定がありますけれども、原産地基準を満たすために多くの調整が必要となることもあります。

その他としては、最近のパンデミックですとか、あとサイバーテロ、これも直近だと、昨年、名古屋港で発生したり、以前だと、船会社に対するサイバー攻撃もありました。サイバー攻撃があると一時的に物流が全部止まってしまうという影響があります。

あと、港湾ストライキ。これもつい先日、暫定合意しましたが、アメリカの東岸での一時的にストが発生しました。先ほど日本の空港で20%の賃上げというご説明がありましたが、米国東岸の港湾では6年間で60数%の賃上げに合意していますから、桁違いの数字です。このように、以上のように、いろいろなリスクがある中で我々が経済活動を行っているという状況です。

これは先ほどの河野先生の数字と同じですけれども、北米航路と欧州航路の基幹航路についてです。今週の『日経ビジネス』に、国交省さんの記事も掲載されていますけれども、約7ページにわたって記事が大きく出ておりました。この中で、基幹航路というのは大型船による直行航路を基幹航路と言うという前提になっていましたが、今回の説明もそれと

同じ前提にしています。

現在、基幹航路は中国は61航路、日本は11航路しかありません。ヨーロッパ航路に至っては、日本は今、1航路しかありません。今後増えそうな気配はありますが、現状はこの状況です。どうしてこの状況になっているかといったら、はっきり言うてしまうと、日本の貨物が少ないという以外はありません。

ここでは数字を入れていませんけれども、2000年と2023年で比較すると、2000年のアジアから北米航路は約740万TEU。それが去年だと1,800万TEUとなり、約2.5倍に増えています。その中で日本はどうかというと、約25%減っています。グローバルでは増えている中で日本は減っています。

2000年のときは、日本発のシェアは約11%あって、これは中国に次ぐシェアでした。韓国、台湾、またタイ、ベトナムよりも多いシェアでした。それが現在では3%強というところで、結局、韓国に抜かれ、台湾に抜かれ、ベトナムにも圧倒的に抜かれというような状況になってきて、日本のシェア、地位が落ちているというのが現状です。

基幹航路が減ることで荷主にどんな影響があるのかというところですが、これについてはあくまで荷主の立場で発言させていただきます。先ほど、海外でトランシップするとリードタイムが増えるという説明がありましたが、確かに輸送日数が増えるというのは問題です。お客さんへの納期が遅れるなどビジネスへの影響があります。ただ、もう一つ大きな要素として、輸送日数が増えるということは、洋上にそれだけ在庫を持っているということで、企業にとっては、その分キャッシュフローに大きな影響があります。

リードタイムが長くなるということは、お客様への影響もありますけれども、キャッシュフローへの影響という会社の経営にインパクトがあるというのが事実です。

先ほどのように、第三国で積替えをおこなったときに、通常期であれば特に問題ありませんが、パンデミックのときとかもそうでしたけれども、ただ、何かがあると、自国の貨物を優先するという事態になります。これは当然だと思いますし、はっきり申し上げて、自国の荷物より日本の貨物を優先しようなんて思いはないと思います。

次にコストについてです。当然ながら、日本からアメリカとかヨーロッパに直接行く場合と、日本から韓国へトランシップしてアメリカ・ヨーロッパへ行く場合、要は、日本から韓国までのフィーダーのコスト、韓国での積替えコスト、これが必ずコスト的には上乘せになります。ということは、その分日本の荷主は日本発の貨物に対して高い運賃を払わなければいけなくなるということになると思います。

これが結果的には、日本から世界中に張り巡らされるサプライチェーンの脆弱化に結びつくのではないかと思います。第三国でトランシップすることによって、結果的に企業立地において日本の優位性が低下してしまいます

キヤノンも当然ながら一部海外に生産移管していますけれども、キヤノンが国内生産比率60%を何とか維持しているのは、これは正直申し上げて、扱っている製品特性もありますけれども、技術流出を防ごうと考えており、これはある意味で、経済安全保障上のリスク対応と考えております。

日本で生産をして、日本から出荷する、そのためには基幹航路というのは重要であると思っています。また、海外に生産移管してしまうと、国内の雇用機会を喪失してしまうというところで、結果的に、多くの意味で日本の競争力の低下になってしまうと考えております。

次お願いします。基幹航路が減っている現象は、先ほど言ったとおり、日本からの荷物が減っているということですのでけれども、あともう一つ、貿易港の分散していることがあると我々は考えています。よく、韓国は釜山の1港しかないけれども、日本に船を寄せると阪神、名古屋、京浜に寄港しないといけないという話を船会社から聞きます。

先ほどの河野先生と同じ表ですけれども、1990年と2002年で、当時は日本がトップ10の中に2港入っていて、要はかなり順位が上でしたから、これだけ荷物があれば各港に船は入ってくるという状況です。

それに対して今は、全て50位とか70位とか80位レベルになってしまっています。これでは確かに船は入ってこないだろうなとは思いますが、これらを全部足すと1,580万TEUあります。中期的、長期的という範疇ですけれども、これを全部1か所に集めて出せば、今現状においても世界で10番ぐらいの港の取り扱い物量になります。戦略港湾として今は2つありますけれども、日本としてはこれだけポテンシャルがあることも事実です。

日本発トータルで約2,200万TEUぐらいだったと思いますから、メインの5港以外に地方港から出ているものが五、六百万TEUあるということです。これらを集めれば国としては十分まだポテンシャルはあると我々は思っています。ただ、それが分散していることが問題なんじゃないかと思います。

船が大型化して、アライアンス再編で基幹航路の寄港地が絞り込まれている中で日本の港を選んでもらう必要があります。先ほど荷主が港を選ぶという御発言もありましたけれ

ども、現状を言ってしまうと、船会社が港を選んでいきます。船会社の判断基準は寄港地から荷物があるかどうかというところだと思います。ということで、このままでは日本から基幹航路が外れる可能性が増えていくだけではないかと思っています。

次お願いします。戦略港湾政策を推進をするために、我々としての提言です。。1つは、地方港を含めて国内の貨物をいかに集めるかというところで行きますと、鉄道ですとか内航船の輸送ルートを拡大、拡充することが挙げられます。

内航船の運航の頻度をアップさせることも必要と考えます。週1回の頻度だと、トラックは毎日出せるのに対して週1回しか内航船は出せませんというと、やはり運用的に難しいです。あとコストの部分です。

鉄道についても、これも御存じだと思いますけれども、海上コンテナのハイキューブコンテナがトンネルの高さの問題で制限がありますのでこの辺の整備をしていただきたいと思っています。

また、コンテナターミナルと鉄道ターミナル一体運用も検討をし頂きたいと思います。アメリカとか海外の大きな港ですと、コンテナターミナルの中に鉄道が引き込まれています。それが日本だと1回ドレージで外に持っていけないといけないというような状況です。この辺もなかなか難しいことは分かっていますけれども、将来的にはこういうところも手を入れていただきたいです。

あと、IT化。これは当然ながら、日本も将来人手不足になる中で、自動化やIT化というのはぜひ進めていっていただかないといけないと思います。

先ほど言ったとおり、船会社が選んでもらえるような日本の港になるということを荷主としても考えていかなければいけないというふうに思っています。

以上です。

以上です。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、日本通運の安藤様、お願いしたいと思います。

【安藤氏】 日本通運の安藤です。よろしくお願いいたします。

輸送モードとして海運と航空輸送を担当していますが、海運の中には内航船、自社で本船を所有し、定期航路も運航していますし、あと、港湾運送事業、ターミナル事業も私の所管の中に入っています。

簡単に会社紹介します。私の担当する海運・航空以外に、陸上輸送モードである鉄道とかトラックとかありますし、風力発電設備などの大型の重量物の運搬、設置というのも扱っています。

次のページをお願いします。日本通運、これは利用輸送の実績なんですが、航空で年間70万トン、海運で170万TEUです。20フィート換算で170万本。これは日本企業で一応トップですが、グローバルではランキング6位というところです。

次のページをお願いします。国際情勢に関する我々といいますか、物流業者の認識を御説明させていただきますと、いわゆるグローバルキャリアと言われる大手の船会社は、2000年より以前は約20社あったのですが、これが合従連衡が進み、今では半分以下の9社です。しかも、現時点では、3つのアライアンスに集約されている結果となっています。

来年2月に、さらに再編が進んで、MSCが単独運航となるのですけれども、いずれにしましても、日本のお客様に本来寄り添っていた日本の3大船会社、日本郵船さんと商船三井さん、川崎汽船さんが、1つの船会社、ONEさんということにまとまってしまっていることで、日本に寄港させるという発言権というのがかなり弱くなっているというのも1つあると思っています。結果、丹澤さんほか皆様方が御説明されているとおり、直行便が減少しているということになっています。

次のページをお願いします。それと、最近で言うと、アメリカの次期大統領選挙において、トランプ候補が、中国発の全品目に対して関税60%に上げるというようなことを発言したばかりに、中国からの急激な駆け込み出荷が始まり、また、中国製品に取って代わろうと、同じようなアイテムを製造している南アジアを中心とした地域からの貨物も急増し、——次のページです。結果として、少ない日本発のスペースがさらに逼迫するという状況が起こっています。

例えば、太平洋航路で行きますと、日本というのはラストポートでそのまま西海岸に向かうということですから、いわゆる調整弁になってしまっているということです。

次のページをお願いします。また、地政学リスクで言うと、ロシア・ウクライナの侵攻であるとか。次のページ、パレスチナの問題であるとか、あと、次のページ、中国・台湾の問題とか、北朝鮮のリスクなどで、これが地政学的リスクで、一方、環境上のリスクというのは、台風であるとか火山の噴火とか、あるいは干ばつなどで運航ルートに影響がある場合、先ほど申し上げたような日本発着分がグローバルの調整弁となって、結果として日

本の各港への直行便が減って、フィーダーポートに成り下がってしまうというケースが増えているということだと思います。

次のページをお願いします。というような中、物流企業の立場から意見ということで述べさせていただくと、このページのとおり、皆様方おっしゃるように、直行便の維持と、あと2番目に、生産性とか安全性の向上に向けたターミナルへの最新機材の導入と記載させていただいていますが、この辺をまとめて御説明させていただくと、まず、日本発の貨物を増やすということで、日本の製造業さん、キヤノンさんをはじめとして日本の製造業さんに頑張ってもらいたいということ以上に、ハブ港として、近隣、特にアジアの積替え需要というのをきっちり受けていかなきゃいけないということだと思いますので、そういったまずは効率的な港湾作業の実現を目指すという必要がございます。

先ほどの御説明のとおり、横浜も神戸もかつてはアジアのハブ港だったのですが、神戸においては震災以降、近隣の釜山であるとか基隆であるとか、上海とか、また青島とかというところは、新しいターミナルの技術の導入によって効率化の面で圧倒的に日本より先に進んでしまったことで、一気に日本のメインポートとしての取扱量を抜き去ってしまったということです。

次のページです。このスライドは、日本通運が総代理店として提携している青島港の状況ですが、中国政府が実験ポートとして積極的に投資をしており、比較をざっと入れさせていただきました。時間の関係で全て御説明できないので、後ほど御覧いただくとして、ここは生産性の向上と、あとカーボンニュートラルの実現に向けて、世界最先端の設備を積極的に政府が投資しているということです。

日本の場合は、労使問題について細心の注意を払う必要があるのですが、まず安全面でこういった技術が優れており、生産性の面でも同様であるということをしつかりと関係方で協議しながら、最新機器を導入していきたいと考えております。その辺り、国交省様をはじめとしたバックアップをお願いしたい思います。

3番目に記載していたのですが、ヤードスペースが狭隘化しており、その制約があっても無駄にコンテナの高積みをしなればいけないということで、生産性が落ちていきます。やはり後背地の確保とか整備ということが必要だと思いますので、その点についても国であるとか地方自治体からのバックアップというのはお願いしたいと考えています。

また、一番下です。最近では、重油焚きのエンジンの船からLNGとかメタノールとかアンモニアとか水素といった新燃料船が、先ほど御説明がありましたが、導入されています。

ただ、そういった新燃料の補給であるとか充填といったバンカリングの施設というのが日本の港は圧倒的に遅れていますということです。

日本の港湾のプレゼンスを高める、ハブ港を目指して高めるに当たっては、給油とか充填、補給とかそういった施設というのは不可欠だと思っています。世界の最新鋭船というのはそういった新燃料ということになってきますので、そういった船の寄港がかなうように、バンカリング施設の整備というのは必要だと思います。

次の次のページをお願いします。航空事業のほうで言わせていただくと、成田空港のお話、先ほど御説明いただきましたけれども、空港内の貨物地区は実は狭いということと、今拡張いただいているんですが、あと高額な家賃というのがありまして、結局のところ、各航空貨物の事業者は空港外に上屋を点在させているという実態があります。結果的にハンドリング上の非効率というのが発生しています。

空港自体の競争力をそれで落としてしまっているということですね。これは成田もそうですし、羽田も、家賃が高いばかりに、私どもで言う同業者が出ていってしまって、最後、私のところしか多分残らないだろうと、そんな状況があるということですので、こういった点も支援いただく必要があるというふうに考えています。

次のページをお願いします。丹澤さんがおっしゃっていましたが、通関とか保税制度につきましても、実は私、財務省さん、関税局主催の勉強会等にも参加させていただいて、同じような意見を述べさせていただいているのですが、日本の通関とか保税制度は非常に厳格で、これ自体は優れているのですけれども、一方で、それが円滑な物流の実現という面では非常に足かせになっているという現状があります。

例えば、記載したように輸出の事後申告とか許可であるとか、逆に輸入の事前の申告とか、あと、航空貨物のトランジット、積替えですね、とか、航空機と船の間、本船間の積替えといったようなことの自由度が非常にないということで。当社はターミナル事業と航空貨物をやっていますので、連携させてますけれども、1社でやったとしても非常に難しいのです。航空から海運、シー・アンド・エアを日本を起点に実現させようとする。そういった現状がありますので、その辺も規制緩和であるとか弾力的な運用の実現をお願いしたいと思います。

次のページをお願いします。自動化とか機械化に見合うような荷姿であるとか、外装ラベルの規格統一化というのは生産性の向上に向けて不可欠だと思いますので、これは官民一体で進めていきたいというふうに考えています。よろしくお願いします。

次のページをお願いします。あと、日本の国内輸送を見させていただくと、2024年問題ですね。実はモーダルシフトへ取り組む企業さんというのは意外と今限定的なんですけれども、一方で、トラックからの移管と分担率ということで、ここに書いてあるように、鉄道と内航でそれを受けるということなんですけれども、今のところ、キャパシティを増やすには時間がかかるんだろうという状況です。

ですので、モーダルシフトの受皿を増強するということであれば、まず、パレット化の推進であるとか、あと、どうしても足回り、トラック、トレーラーで最終的に集配があるので、その規制緩和とかいったことがどうしても必要であると考えていますし、鉄道で言うと、線路が弱いということですから、脆弱なところの強化というのはどうしても必要だなということを考えています。

以上です。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

それでは、日本船主協会の土屋様からお願いいたします。

【土屋氏】 よろしくをお願いします。

目次です。2ページ目をお願いします。本日は、「我が国海運業界の現状と課題」ということで、業界の視点から現在の外航海運の状況を御説明したいと思います。大分今までのプレゼンテーションと資料もかぶっていますが、お聞きください。

まず、4ページ目をお願いします。これは先ほど河野先生が示されたデータとほとんど一緒です。いかに我が国が海上輸送に依存しているかということを示しています。

下のほうなんですけれども、これは過去から現在までのいろいろな有事と言われるものを列挙しています。我々は有事と言われる事態においても、海上輸送を何とか維持してまいりました。特にコロナ禍では、海上物流は大変混乱しまして、荷主の皆様には大変御迷惑をおかけしたんですけれども、何とか海上物流を止めないという最低限のことはできたのではないかと考えております。

次のページをお願いします。この左側は先ほど河野先生の示したものと同じで、海上輸送量は成長しております。一方、真ん中なんですけれども、海運というのは非常に裾野の広い産業でございまして、造船があり、舶用機器があり、港湾があり、これがいわゆる海事産業と言わるところなんですけれども、それ以外にも金融であるとか保険であるとか、非常に広く裾野がある業界です。こういうふうに全ての海事クラスターがそろっている国というのはそうございませんで、日本ぐらいなんです。それは非常に日本の海事産業の強みだと

いうふうに思います。

次のページをお願いします。これは今、世界の大手海運会社のランキングです。この中で日本の海運会社が3社入っています。これはすごいことで、大手9社のうち3社が日本船社ということで、さらに、赤字で書いてありますとおり、ほかの船会社は、コンテナであつたり、ドライバルクであつたり、あるいはエネルギー輸送であつたり、専門の船会社なんです。その中で日本の3社は全ての船種を扱っている。海運のデパートみたいな企業が3社もそろっている。これは日本の海運の非常に希有な状況だというふうに思います。

次のページ、8ページ目をお願いします。これも先ほどの御説明のとおりです。日本の海運のシェアは、世界で見ると失っています。船主国としてのシェアも、中国に抜かれてきて現在3位ということで、落ちております。

次に、10ページをお願いします。日本の海運産業が厳しい、海運というのは、海は1つで船は動くものですから、世界単一市場ということで、この中でどうやって勝ち抜いていくかということなんですけれども、これはやっぱり1つは税制でございます。

海事局の皆様をはじめ、関係の皆様の御努力で、現在、外航海運には、そこに記載されているとおり5つの税制を頂戴しております。本当に心から感謝申し上げます。ただ、一方では、日本よりはるかに海運に対する税制が恵まれている国もございます。例えばシンガポールは、国内における雇用とか投資とか、国内に対する経済効果を基準にして税制を考えている。それによって海運会社の法人税が免除されるとかそういう制度もございますので、かなり税制に対する考え方が日本とは違うなと思っています。

ですから、何とか海外の海運会社と対等に戦えるイコルフットィングの世界、ぜひ海運税制の確保・拡充をお願いしたいというふうに思います。先ほどの海運大手9社のリストの中に、お気づきだったか分かりませんが、かつて海運国と言われたイギリスとかアメリカの海運会社はもうないんですね。あっという間に淘汰されてしまうということです。

次が環境対応の件です。11ページをお願いします。これも先ほど引用されておりましたとおりで、2050年までに温室効果ガスの排出をゼロにするという目標を掲げております。これには我々海運会社も大変努力していますけれども、海運だけではこれは達成できなくて。まず造船業であるとか、それから、それに対応できる船員の確保、あるいはバンカリングですね。先ほどおっしゃっていましたように。世界中にこのネットワーク、バンカリングのネットワークを張り巡らせていかなきゃいけないということで、これは海運業界だけではできないことなので、ここに関しては各業界と連携をしていきたいと思いま

す。

右下のほうなんですけれども、現在、日本の商船隊2,200隻ございます。これが2050年までにネットゼロということにしますと、これから毎年100隻ずつ、単純計算しますと100隻ずつ入れ替えていかなきゃいけない。1隻100億とすると、年間1兆円という膨大な投資をしていかないといけないということです。

いろいろなハードルがあるんですけれども、2050年までに全てゼロエミッション船にするという業界の非常に挑戦的な目標をぜひ政府にも後押しをしていただきたいというふうに思っております。

次、12ページをお願いします。先ほど述べました海技人材なんですけれども、いろいろな若者の就労意識というのか職業意識の変化もあると思うんですが、海技者を安定的に確保するというのは海運業界にとっては非常に重要な課題でございます。これから海技者というのは、単に船に乗って運航している人、いわゆる船員さんを想像されることが多いと思うんですけれども、実はそれを陸側で支援している海技者もいますし、環境対応のための技術開発とかDXのための技術開発とか、これから変わっていく船の技術的な変化を支えるプロフェッショナルでもあるわけです。

ですから、我々も業界としても船員教育機関を含めて人材の確保に最大限努力していきたいというふうに思っておりますけれども、我が国政府においても、海上輸送維持のための一層の人材である海技者の確保のために、広い視点で船員政策というものを御検討いただきたいというふうに思います。

13ページをお願いします。これはDXです。今いろいろなことをやっています。これで多分大きく船は変化してくると思います。特に船陸間の大量のデータ通信とか、あと安全運航とか、あるいは船員の労働環境とか、いろいろな変化がこれによって期待されますので、これも我が国海運が世界市場で残っていく重要な要素でございますので、これもGX移行債等で御支援をいただきたいというふうに思っております。

14ページを御覧ください。今まで海運というのは運ぶ商売だったんですけれども、出発地から目的地まで、点と点を線で結ぶというのが我々の商売だったんですが、これを面の商売というんですか、海洋事業に進出をしております。いろいろな形でここに写真が載っているような海洋事業の分野に進出をしております。

次のページをお願いします。洋上風力のほうに、左側、Crew Transfer Vesselだったり、真ん中がSEP船と言われるものです。あるいは、右側、SOVだったり、こういう洋上

風力に必要な船舶に対しても我々は進出していこうとしているところでございます。

続きまして、16ページです。これも先ほどから盛んに議論されています。いろいろな海運においては、チョークポイントと言われる絶対そこを船が通らなきゃいけないポイントというのがございます。

次のページお願いします。これも先ほどから御指摘のとおり、今、スエズ運河が船員と船舶の安全を確保するために航行できる状況ではないということで、当協会の会員会社は全部、喜望峰回りという航路を選択しております。その結果、右側のとおり、スエズ運河の通行隻数というのが非常に減っております。ウクライナ戦争での黒海もそうでしたけれども、世界の8割以上の貨物が海上輸送されているということでございますので、海運のためには平和な海、安全な海が必須でございますので、こういった状態が一日も早く解消されることを我々としては祈っております。

海運は今申し上げたとおり、これから数年のうちに激しく変化していきます。この変化についていかなければ、我々はこの熾烈な国際競争に生き残ることができないというふうに思っています。今後も日本海運が日本の暮らしと経済を支えていけるよう、我々業界としても努力してまいりますけれども、関係の皆様のお支援を引き続きお願いしたいというふうに思っております。

以上です。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

それでは、もう一つ、事務局より基本的方針Bの説明をしていただきたいと思います、よろしいでしょうか。お願いします。

【交通政策課企画室長】 資料の束のほう、先ほどのヒアリングの資料と別のところに、資料8と書かせていただきまして、横書き置きまして右上のほうに資料8と書いているもので御説明させていただきたいと思っております。

めくっていただきまして、2ページ目となります。すいません。資料を出しながらの説明となって申し訳ありませんが、2ページ目のほうを御覧いただきまして、丸2つ書かせていただいております。基本的方針Bについてということ2つ書かせていただいておりますが、こちらについては中を説明しながら御紹介させていただきたいと思っております。

3ページ目を御覧ください。黄色いところに、基本方針B、成長型経済を支える交通ネットワークシステムの実現ということで、こちら先ほど最初のほうに御紹介させていただきました9月の計画部会で御提示したフレーズとなっております。こちら読ませていただ

くと、国内外の競争激化、世界的な不確実性の拡大、観光需要への対応、そういったものを踏まえながら、そういった国内外の諸情勢にも的確に対応できる豊かさある社会、こういったものに向けて成長型経済を支える交通ネットワークシステムの実現というものを基本の方針として位置づけてはどうかという御提示をさせていただいて、この文言自体は素案と書かせていただいておりますが、こういった経済を支える交通というのをしっかり整えていこうということを掲げたいというふうに思っております。

この目標に対して、すごく大きな目標でございますので、ある程度、目標を少し分けさせていただいて提示したいというふうに思っている中で、今回、3つに分けてはどうかということを提示させていただいております。今、3から始まっておりますが、基本方針A、B、C、D 4つございますので、1、2は今のところAのほうに書かせていただきたいと思っておりますが、3から始まっている旨、御了承ください。

簡単に申し上げますと、目標の3が国内の人の流れの部分、目標の4が国内の物の流れの部分、目標の5が、物も人も含めまして国際に関係する部分。こういう3つの分け方ではどうかというふうなことを掲げさせていただき、日本語として、目標の3としては、交通機能の強化拡充をしっかりとやっていこうということ、そして、目標の4としては、政策のベストミックスをしながら持続可能な物流、こういったものをしっかりとやっていくべきではないか。そして、目標5としては、まさに国際競争力を維持・向上させるための強い交通ネットワークシステムというものをつくっていくべきではないか。

こういうことを書かせていただいております。真ん中のところに「新政策」と書いておりますのは、こちら、こういった目標を実施する上でどういった政策が今後大事かということ言うに当たり、こういった形で今示させていただいております。今の計画では、「新たに取り組む政策」というような日本語で書かせていただいておりますが、最初の人の流れ、国内の部分につきましては、ネットワークをしっかりと強化することに加えて、2としては、観光の需要をしっかりと捉えていこう、そして、3としては、経済的システムの活用といった多様な政策をしっかりと推進していこうじゃないかということを書かせていただいております。

目標の4の物流の部分につきましては、まさに物流2024問題を含めまして、効率化と機能強化、これをしっかりと果たしていくこと、また、個々の企業だけではなくて連携と協働が重要ではないか、こういったことにつきまして掲げさせていただいております。

国際の部分につきましては、今日、多くの皆様方にプレゼンテーションいただきました

が、まさに様々な諸情勢に対応できる強いネットワークシステム、そして、こういった経済をしっかりと支えていける国際競争を推進していく、こういったものを書かせていただいております。

後ろ3枚につきましては、A3の資料となっております。画面のほうは少し拡大しながら御紹介をさせていただきたいと思います。資料の構成としては、一番上に、今の計画で掲げている項目について書かせていただきまして、それについての振り返りを書かせていただきながら、右側にこういった課題が先鋭化しているのかということを紹介させていただいております。

全部は記載をしている中で申し上げますが、ハード整備等について着実な整備を図っているんですが、今後の成長形経済、こういったものを掲げていく中で、また、観光需要に対応するためには、より効率的・効果的なネットワークの整備等が必要ではないかということや、消費者の行動変容も含めて、ただハード整備をするだけではなくて、どのように行動自体を変えていくのか、どういうふうに経済的システムを含めた多様な政策を展開していくべきか、こういったことを掲げさせていただいております。

また、観光につきましても、非常に急速な需要の回復に対して3大都市圏ではなくて地方の経済にどのように波及させていくのか、こういった問題意識を書かせていただきながら、矢印下側に、先ほど書かせていただきました3つの新政策と書いているものを書かせていただいております。

今日御議論いただく部分としては、まさに事例としてこういったことも必要ではないかということで書かせていただいておりますが、例えば、ハード整備も含めたネットワークの部分につきましては、先ほど来プレゼンテーションでもお話しいただきました成田空港、こういったもののハードを契機にしたその他周辺環境の取組もしっかりと連携してサービスの向上等を進めていくべきではないか。また、鉄道のネットワークにつきましても、しっかりとそのニーズが高まっている中で、受益の範囲をどのように考えながら、そういった受益を踏まえて、どのように多様な主体でその負担の枠組みを考えていくか。また、先行的に防災投資する。どうしても被害が起きた後にやるよりも先にやったほうがいいのではないか、こういうことについて、しっかりと推進すべきではないかということを書かせていただいております。

2番目の観光につきましては、繰り返しとなりますけれども、地方にどのように人に行っていただくか。この円滑な移動の部分では、交通手段の確保がとても重要であるという

ことでの記載をさせていただいております。

3 番目につきましては、経済的システムと書かせていただいておりますが、今の計画におきましても、ダイナミックプライシングということを書かせていただいておりますけれども、時間的な混雑のみならず季節的な変動であるとか、観光に対応してどのように考えていくか、こういったものも含めて、例えば、運賃・料金等、多様な設定ということもあり得るのではないかとということで問題提起させていただいております。

2 枚目につきましては、国内のものの流れのところにございまして、上の構成としては同じような形を取らせていただいております、論点としましては、しっかりと今取り組んでいる部分について、それを踏まえながら、さらにどこを強力に推進すべきか、またモード間の連携をどのように図っていくのかということを書かせていただきながら、新政策とした2つ、1つは、ネットワークシステムと書いておりますが、まさに運ぶためのつながりと、そして拠点の部分をもどのように強化するかということで、物流2024年問題という部分で各種政策を掲げさせていただいております。こういったものについて、しっかりとさらに頑張っていくべきではないか。

「具体的には」と書かせていただいておりますが、その中でも、地域の方々も含めて、荷主や物流事業者等の民間事業者のみならず、地域の方々も一緒になって考えていくべきではないかということを書かせていただいております。

先ほどの話題にも上りましたが、担い手についても重要であるということ、また、技術者、海事人材と書いています技術の部分でもそういった人を確保することが重要ではないかということを書かせていただいております。

②のほうにつきましては、連携と協働の推進と書かせていただいておりますが、まさにモーダルシフトを進めていく中で、モード間をつなぐ部分についての各種政策を推進すべきではないかということや、物価上昇局面が非常に厳しい中で、しっかりと効率化、脱炭素化を進めていくということが必要ではないかという中で、例えば、多様な輸送モードの空き容量について、こちらも価格経済メカニズムみたいなことを導入するというのも1つ考え得るのではないか。また、今後、カーボンプライシングというものが導入されていくという国内の流れがある中で、こういったものの活用等も考え得るのではないかとことを提示させていただいております。

最後、足早になりますが、6 ページ目の部分でございます。国際的な人、そして物の流れの部分でございます。同じような構成の中では、まさに国際情勢は非常に厳しいという

中で、日本の企業の皆様方がどのように活躍してこの経済を支えていく、社会をつくっていくのかというところにつきまして、幾つか新政策と銘打って書かせていただいております。

1つ目が、先ほどの国内のものと同じような形になっておりますが、ネットワークシステムを強化するという中で、1ポツ目につきましては、まさに港も含めまして海で運ぶ様々な政策を一体的にしっかりと進めるべきではないか。その際に背後圏の多様なモードとの連携も強化すべきではないかという部分。

また、後半のほうございますけれども、「国際交通ネットワークの確保に当たり」と言って、一番最後に、不安定化する国際情勢を踏まえ、経済安全保障の観点から、供給途絶リスク等の評価、こういった国際的な課題をしっかりと見据えた準備が必要ではないかということ。

最後、②につきましては、実際にアジアも含めて諸外国の経済の成長、こういったものをどのように国内に取り込んでいくかというところで、しっかりと、先ほどもプレゼンテーションいただきましたが、多様な航路の実証をしながら、安定的な航路、そして日本商船隊による国際海上輸送の確保、こういったものを進めるべきではないかということや、また、アジア諸国の経済成長をしっかりと取り込んでいく中で、日本の企業が得意な分野等についてしっかりと展開していくこと。また、ゼロエミッション船やSAFといった脱炭素という1つの流れの中で、日本の企業が活躍できるような国際的なルールづくりも含めて、しっかりと取組を進めていくべきではないか。こういったことを書かせていただいております。

必ずしもこれが全てというわけではなくて、今日御議論いただくに当たり1つの参考、契機と思ひまして、今回、幾つかの事例、考え方について御提示させていただきました。

足早ではございますけれども、先ほどプレゼンテーションいただきましたもの全てがこれの中に入っているわけではございませんので、まず一つ、今回の議論として御提示させていただきます。

説明としては以上となります。ありがとうございます。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

今日は本当に盛りだくさんで、皆さん目があちこち動いているんじゃないかと思いますけれども。議論の少し時間が短くなってしまっておりますが、御意見とか御要望とか含めて御発言ございましたら、会場の委員の方たちは、こうやって名札を立てていただいております。

示してください。オンラインの委員の先生たちは、手を挙げて御意向をお示しいただければいいかなと思います。

具体的にどなたにどういう質問かということを頂戴できればいいかなと思います。大体一まとまりで御質問とか御意見いただいた後に当該の方に御回答いただくというような、もう少し効率的に進めていきたいと思います。よろしくお願いします。

それでは、どなたからか御質問や御意見等ございませんでしょうか。最初しかチャンスがないかもしれない。結構今日は広範に御意見いただいたかなというふうに思っております。

じゃあ、御意見が出るまで、私、とても単刀直入にお伺いしたいんですけども。例えば、日通の安藤様からは、少し港湾を絞ったほうがいいんじゃないか、戦略港湾を、体制を絞ったほうがいいんじゃないかということとか、丹澤様からもいろいろな御意見があると思うんですけども、もし港湾を絞っていくと、今、戦略もいろいろ、たくさんあるわけで、どこが一番候補地として適任というか、幾つか挙げていただけたらありがたいんですが。

特にキヤノンさんは地方のほうにも工場をお持ちだったりしますので、我々はどうしても、港湾投資において、地方にもある程度目配りをしていこうというふうな形で、どうしても集約しにくいような状況があると思うんですが、いかがでしょうか。とても答えにくいかもしれないですけども。

【丹澤氏】 答えにくいですが、確かに地方に工場があります。そういった中で、地方と戦略港湾をいかに結ぶかが重要と思います。

【大串委員長代理】 内航をしっかりとしようというところですね。

【丹澤氏】

はい、そうですね。先ほど言ったとおり、日本の全ての物を集めれば、ある程度の物量があると我々は考えていますので、それが地方も含めて分散しているというところが、船が寄らない、船会社が寄ってくれないということだと思いますから、いかに戦略港湾に荷物を集めるかだと思います。

資料の中にありますが、内航船や鉄道のサービスを拡充して使いやすくしていただくことが必要だと考えています。

【大串委員長代理】 そうすると、国内の輸送の費用を負担してでも、どこか集約していただいたほうが結果的には企業にとってメリットが大きいということですね。

【丹澤氏】 結果的にもし分散したままだと、船会社が基幹航路を寄せなくなり、寄港をやめるとなった場合には、地方から全てばらばらに出さなきゃいけません。日本が完全にハブ港からスポークの部分になってしまい、基幹航路がなくなった時の問題点は幾つか挙げさせていただきましたが、企業としていろいろな不具合が出てきてしまうだろうというふうに思っております。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。日通さん、いかがでしょうか。安藤さん。

【安藤氏】

どこの港というのは、なかなかここで、特定は厳しいのですけれども、釜山、キールン、上海、青島等に行ってしまったトランシップ貨物を取り返す意味で、拡張性ということだけで言わせていただくと、拡張性ですよ。後背地とかも含めて。おそらく、東京よりは横浜であるほうが自由度が高いのかなとかいうふうに思います。又、ボリューム的には、名古屋もありますし、位置的、歴史的には神戸港、阪神港と言うのも候補であると思います。いずれにしても、どこという決め打ちというのは難しいなと思っています。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。広範な投資が今足りていないという話もしていただいたかと思います。先生方、いかがでしょうか。じゃあ、加藤先生、お願いします。

【加藤委員】 幾つかあり、おそらく3-1と3-3に絡むように思います。

まず、インバウンドを政策的に増やしてきました、そして、私もインバウンド中心にお話ししました。しかし、この1、2年で大きく環境が変わったため、国内線の実情を話します。

これまでまでは、本邦社は国内線では利益がでて、それを国内の儲からない路線の補助として使っていました。それが、これが結構厳しくなっています。地方からのアウトバウンド少なくなって、国際線の収益からの内部補助と国からの支援でやっている。つまり、航空ネットワークという観点からすると、国内線に対する政策を考える必要があります。

だから、これが維持できなくなれば、内陸ネットワークもできないし、観光の地方への分散にも支障がでます。つまり、航空の国内都市間輸送の問題です。

それと併せて言うならば、アウトバウンドが減っているのは、円安だけではないと思っています。基本的に日本が貧乏になったからだと思うんです。物価が上がり、国内のホテルも高いから行かない。いま、そのような日本人のアウト対策も同時にしておかないと。

これは交通だけでは無理かもしれませんが、もし、何かがあってインバウンドが減ってしまえば、国際線も片荷になるため、定期便が維持できなくなる。地方へもっと来てほしいといいつつ、国内線も国際線も減る可能性をもつのです。

それから、もう一つは運賃と負担です。基本的に交通の運賃が安いんです。ＪＲなんかも物価指数上、全然上げていませんから。非常に高サービス・低運賃で来ているわけで、新幹線と競合するところなどは航空にも影響があります。つまり、運賃をどうするかという問題です。

負担については、ＺＥＢにしても、安全にしても、航空ではコスト増の要素が多い。航空や空港の負担にするとしても、結果的に旅客負担となってしまいます。航空は運賃弾力性の低い路線の運賃は上げざるを得ない。たとえば、新幹線と競合していない路線や空港に負担をお願いする、ということになります。国際線ですが、空港では別施設であり、利用する航空会社も違うため、負担の公平という意味からも、負担してもらうことも必要です。外国人の方は１回限りの使用で弾力性も小さく、運賃が相対的に高いからそこに含めるべきだと思います。

ところが、実際、地方自治体はインセンティブを差し出し、負担を軽くすることばかりです。内際の負担の不公平は大きく、結局、国内で負担していることになってしまう。外国が豊かになったわけですから、応能負担もあります。

運賃以外では料金で認可制度が残っているのです。空港の施設整備の料金であるＰＳＦＣと言います。運賃は届出だけでも、ここだけ上限認可だから、鉄道と一緒にチェックが厳しく、民営化された空港などでもなかなか取り切れない。今後のインフラの維持管理という点からも、いいものを作るけれどもその分、収入を上げる、他方、満足した方には支払ってもらうという考え方が必要かと思います。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。港湾も同じような問題を抱えているかなというふうに思いますね。どうぞ。

【安藤氏】 ですから、そうすると、分散してしまうかもしれないということなんです。３つぐらいですね。

【大串委員長代理】 日本は国内物流高いですので、一定程度の分散も仕方ないのかなというのはありますけれども。ありがとうございます。

河野先生、お手を挙げていらっしゃると思いますので、御発言あるかと思います。お願いしま

す。

【河野委員】 ありがとうございます。先ほどのハブになる港湾というお話なんですけれども、私、早口でまくし立ててしまったので、十分伝わらなかったかもしれないですけれども、1つは、ハブになる日本の中枢港湾を戦略的に選定することで、これはコンテナだけではなくバルクとか、それから、お話しさせていただいたような新エネルギーとかいったもので、とにかく選択をしないといけないというふうに思っています。

ただし、それは単に中心になる戦略港湾を選定するのではなくて、そこからいかに国内のほかの港、内航もそれからトラックも鉄道も含めてなんですけれども、国内のほかの地方とどれだけ円滑に結びつけられるようにするかということが非常に大事で。

それは結局コンテナもそうですし、新エネルギーもそうなんですけれども、外から入れたものをいかに国内にうまく流通網をつくるかとか、それから、外に出すものをどれだけ国内で流通網をつくって戦略で指定したところを集めるかというネットワークを、国際ネットワーク、プラス国内ネットワークで構築した上でないとうまくいかないと思うんです。

しかも、戦略港湾で抽せんになるところを選択するに当たっては、それは日本の産業政策とか、あと新エネルギーの場合にはエネルギー政策との関係で、どこに集中するのが最も、国内のネットワークや国際ネットワークとの関係で最も日本にとって有利なネットワークの形成につながるのかという、そういう視点でエネルギーかつネットワークをつくる。

したがって、例えば、先ほどもたくさんの方々のお話から出たように、新エネルギーというのは、ただ入れればいいというものではなくて、いかにそれを受け取る側の地方の港湾やそれからバンカリングといったような整備をするかということも含めてきちんと整備していかないと、決して日本は新エネルギーを活用できる社会にならないと思いますので、そういう経済政策とエネルギー政策を、全体を見渡した上で戦略になる中枢港湾を選び、かつ、そこからネットワークでつなぐ施設を強化するという、それをセットで計画的に考えていかないとうまくいかないと思います。

ありがとうございます。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。ほかに先生方や理事の方たちからの御意見とか……じゃあ、安藤さん、お願いします。

【安藤氏】 どうもすいません。日本通運の安藤です。

日本の戦略法案からの地方へ、内航船のフィーダーということでちょっと意見として言わせていただくと、恐らく私より土屋副会長のほうがお詳しいかと思うんですけれども、

内航船の船員の離職率が異常に高いんですよ。トラックドライバーよりも高いぐらいですね。

というのは、例えば、フィーダー船というのは、いろいろな船会社さんとお付き合いを
して、例えば東京港ですね、東京港だと各港のターミナルごとに並べていくように集荷し
ていくということなので、非常に大変なんですね。船をつけては離岸して隣のターミナル
ということです。これを集約することというのは、今の港湾運送事業の実態として、ター
ミナルを集約することは簡単にできないので、そういったことで内航船のほうがいいろ
んなターミナルを寄っていく。ですから、東京港だけの幾つか寄るということなので、船員
が非常に忙しいですね。

ですので、外航船だと1回離岸したら次の港まで何日もということなので、クルーズと
いうことですが、内航船というのはそういうことじゃないので、かなり労働条件が
悪いのと、あと、さっきスターリンクの話が出ていましたけれども、ほとんど内航船にそ
れすらないんですよ。

ですから、沿岸を航行しているときは、本土からの電波を取っているんですけどもで
すから、休憩時間に例えばユーチューブが見られないという状況なんです。ですから、若
い人たちの離職が非常に多いんですよ。ということであると、純潔主義、日本人船員とい
うことになるじゃないですか。内航船ですと。その辺も、外国人の船員とかも含めた規制
緩和というのは必要なんだろうなというふうに思っています。あと、本船のそういった設
備ですね。船員のための設備というのがやっぱり必要だなというふうには思いますね。

スターリンクは1テラバイトで大体基本料金19万とか20万とかするので、船会社は、
内航船業界でなかなか入れられないというのが実態のようです。うちの船も入っていませ
んけれども。すいません。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。集約プラス船員さんの待遇改善が非常に
肝要だという御意見だったと思います。

ほかに。根本先生、お願いいたします。

【根本委員】 私は国内のモーダルシフトをどうやって進めるのかみたいなことに関連
してお話したいと思います。

新政策の4-2、ここに31フィートコンテナの利用拡大とか、シャーシの必要数確保
とか、記載されています。これまでずっと議論してきたことでありますし、そのため補正
予算で補助金も導入したわけですが、やっぱり何か力不足で、十分活用いただけませんで

した。モーダルシフトはやっぱり、CO₂削減をかませて推進していくというか、それをここにしないと難しいと思うんです。

鉄道のほうも、三、四年前の在り方委員会の提言の中で、CO₂を絡めた施策として、荷主がCO₂削減に貢献した場合には資金調達が容易になる仕組みが考えられると書いてはいますが、実際にはそんなにうまく入っていません。

したがって、もっと強力にやっていく必要があるはずです。例えば、2021年に策定した地球温暖化対策計画があります。2030年までに46%削減するのが目標です。それを達成する各省庁の施策を並べて、この施策だったら何トン減る、この施策だったら何トン減ると示しているのですが、合計して46%削減が確認できるようになっていません。また、パリ協定の要請で、来年の初めには2035年を目標年度とする改定計画をつくらなければいけないはずです。

ヨーロッパではもっと民間企業を巻き込んで、どちらかというと強制的に、分野別にキャップをかけて、これだけしか出さないようにしてください。そして、もっと出したい場合は排出権を買ってください、などを取り決めています。

それから、炭素税はもちろんのこと、炭素税以外の価格政策があります。実は私は道路料金を勉強しているんですけども、去年の12月にドイツは高速道路の大型車料金を、70%値上げしました。CO₂課金を導入したためです。今まで、高速道路料金はインフラ課金中心でした。ドイツを通過する外国のトラックに、インフラの維持管理費用の負担をお願いするということでしたが、CO₂課金というのが入って、料金が7割増になってしまったんです。

導入したその目的は何かというと、まずは、トラック輸送に対してペナルティーを課して抑制するとともに、得られたお金を鉄道の投資に回して、トラックから鉄道のほうにモーダルシフトしてください、ということです。その課金額の原単位を見ると、言われているところの炭素の値段よりもめちゃくちゃ高いわけです。意図的にトラック輸送を減らして、鉄道にシフトさせる。脱炭素のためにCO₂課金を導入するということだと思っています。

日本では、脱炭素のためCO₂課金については、まだ世論はそれを理解し、納得するような感じじゃないと思います。ただ、ドイツではどうもそういうふうなことをやらない限りは2050年カーボンニュートラルを実現できないということがだんだん分かってきたのだと思います。

日本も2050年までに脱炭素すると宣言しています。そうならば、来年の2月か3月に改定することになっている温暖化対策計画を横目で見ながら、モーダルシフトを推進するために、強制的な措置を、荷主・物流業者にどのように課すのかというようなことと組み合わせて考えることが重要ではないでしょうか。そうしたら自然とモーダルシフトせざるを得ないというふうな形にもなってくるのかなというふうに思うんです。

【大串委員長代理】 政策スタンスがはっきりしているということですね。ドイツはそういう意味では。

【根本委員】 数量的に2030年、2035年、2050年までに、こういうふうにして減らしていく、そのためにはそれぞれの分野でこれくらい減らしてもらわなきゃ困るし、そのためにはこの施策がひつようであるというロジックがはっきりしていると思うんです。日本の場合は、2050年脱炭素します、と言って、2030年も、いろいろ政策を並べて何トン、何トン減らしていると言っているんだけど、どうもそれでは2050年脱炭素につながらない。達成に至る経路が見えない。

【加藤委員】 EUの基準があって、その中でドイツが2倍ぐらいの水準になっているのではなかったでしょうか。

【根本委員】 そうですね。ドイツだけちょっと先走っています。連立政権に緑の党が入っている関係です。だから、そのうち困ったとなり、修正される可能性もあります。

【加藤委員】 CO2については際立って厳しい課金ですね。

【根本委員】 でも、そういう計画の立案方法というのは少し見習うところはあるかなという気もするんです。

【大串委員長代理】 例えば、土屋さんは2,200隻をゼロエミッション化していくのに非常に投資が必要だという話をおっしゃっていましたが、それは船賃から回収できるようなものなんでしょうか。含めてですけどもね。今、ちょっと違うやり方で取っているいろいろな回すというのものもあるんじゃないかという話もありましたが。

【土屋氏】 海運業界はここ数年たまたまちょっといいですけども、基本的にはもうからない産業なんですよ。さっき言ったように世界単一市場で、提供するサービスは基本的には一緒ですね。これだけの投資をずっと継続的に行うというのはそう簡単なこと

ではないと思います。

【大串委員長代理】 例えば、今、自動運転等様々な技術で大分変わるんじゃないかというお話もあったんですけども、それは内航にも適用できるようなお話なんでしょうか。

【土屋氏】 恐らく内航が先行するんだと思います。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。そういう意味では、教育体制といいましょうか、そういう人材確保プラス人材のリカレントを含めた新たな学びといいましょうか、そういった施策も非常に大事だというふうにお考えですか。

【土屋氏】 そうですね。ただ、問題は、次の燃料が何になるかは、まだ誰も回答が分からないんです。取りあえずブリッジフューエルとしてLNGと言っているだけで、その先は多分回答は1つじゃなくて、船型や航路によって使うエネルギーは変わってくると思うんですよ。

それに応じて、例えば、外航だったらSTCWという船員訓練の条約が何を要求してくるかもまだ見えていないので、そういうのが決まってくないと具体的な教育訓練内容というのも決められないので、これからということだと思います。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

皆様、ほかに御意見等ございませんでしょうか。お願いします。

【丹澤氏】 キヤノンの丹澤です。

今のお話、荷主とするとちょっと耳が痛いところがあるのですが、要は、荷主がお金を払えばいいのではないかという結論にどうしても行ってしまうところがありますが、確かにそれは一因ではあると思います。

ただ、日本がまだそこまで規則とか法律とかで義務づけがないというような状況です。これがいいか悪いかという話ではありません。ヨーロッパでは、EUが義務づけをしていることもあって、使わざるを得ないんだというところがある中で、やはり、最後、これは言い方を気をつけないと間違えて伝わってしまいますが、、現状においては、企業として、荷主としては、どうしてもコストのところにいってしまいます。

当初、どなたかが、国内の運賃は、荷主がモノの値段を値上げできないから運賃を上げてあげられない、それによって運賃が上がらないという説明がありました。確かにそれは1つの要因で、荷主の責任も大きいと思います。ただ、物流業界、これは国内のトラックにしても、海上運賃にしても、基本的にコストの積み上げで運賃が決まっていけないということがあります。これもいい悪いではないです。現状としてそうなっています。

ですから、今、土屋様からお話があったように、国際輸送でも混乱すると結果的に運賃が上がり。スペースが空くと運賃が下がるということです。要はそういうことです。ですから、今までトラックの運賃が安かったというのは、これは正直言って、トラック輸送のマーケットによるものだと認識しています。

ただ、これが24年問題とか今回の法改正によって将来的にドライバーが足りなくなるのではないとか、2030年にはモノが運べなくなるという話があります。そういうところから、コストが上がっても内航船にしなきゃいけないですとか、トラックのドライバーに対して、今までは荷主が輸送会社、トラックを選んでいましたが、将来的にはトラック会社が荷主を選んでくるようになるだろうと言われていまして、現在、荷主がそういうところに気をつけ始めて、場合によっては高い運賃払うということをやっているんだと思います。物流業界というのは、どうしても運賃がコストの積み上げでないというところが、大きな要因にはなっているんだと思います。

冒頭に言いましたけれども、国の規制といいますか、義務づけによって確かに変わる可能性はあると思いますけれども、では、そこまでやるんですかというのはまた別の議論になると思いますので、その辺のバランスというのは考えていただかないといけないのかなというふうには思います。

あと、荷主として脱炭素、CO2削減というのもあります。会社としては目標値を持っていますけれども、物流の部分だけで目標値を設定している会社は少ないと思います。メーカーというのはどうしても生産現場でかなりのCO₂排出がありますから、そちらで減らしていくと、物流のところは、そこまで手をつけなくても結果的にはできてしまうという現実があります。

もし国の政策、規則等で物流のところについても方針等が明確になれば、世の中が動いていく可能性はあるのかなと思います。それをやってくださいというのは荷主の立場から言えないので、御理解いただければと思います。

【土屋氏】 いいですか。

【大串委員長代理】 お願いします。

【土屋氏】 おっしゃるとおりで、今まで物流とか輸送というのは、基本的に同じサービスが提供されるという前提で、運賃競争に必ずなってしまう。要するに、そこでしか差がつけられなかった。それが今やっと環境という新しい別の物差しが出てきて、荷主さんがScope 3をどんどん意識されればされるほど、運賃とは別にそっちのコストもお考えに

なるようになれば、そこに新しい競争力の要素が例えば港湾でも発生してくるんだと思うんですよ。

【根本委員】 私もちっと関連してコメントさせてください。

競争が激しくなって運賃のたたき合いということになっていたわけですが、じゃあ、物流事業者が物流コストを定量的に計測して荷主に提示し、これは絶対払ってもらわないと困るんですよというふうな、そういう仕組みはあったのでしょうか。そのようなことができていなかったことも事実だと思うんです。

物流事業者は小さいところが多くて、なかなか業務がデジタル化していません。今回、荷待ち時間とか荷役時間をちゃんと測りましょうと決めました。それは物流事業者の責任でもあるし、それから荷主の責任でもあるんだけれども、デジタコとかいろいろなIT機器を使いながら「見える化」して、この部分はやっぱり運賃とは別に頂かないと困るんですなど、コストを積み上げてこれだけお支払いいただけませんかというふうな仕組みづくりが、今後できてくるんじゃないかと思って期待しているんです。

だから、そういう意味では、過当競争になって運賃のたたき合いをやったのは、物流事業者のほうの責任でもある。要するに、ちゃんとコストを見えるようにできなかったということがあったと思いますね。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

河野先生、またお手を挙げていらっしゃいますでしょうか。

【河野委員】 すいません。

【大串委員長代理】 お願いします。

【河野委員】 恐らく、今おっしゃったようなことに対応していくためには、実は社会の理解も必要で、あまりに物流が便利であることが空気のようになっていて、それは関係の業者だけで努力をしてきたところが日本の社会はあるような気がいたします。やはり社会全体としてそれを支えるという社会的な理解を確保するような努力というのも何らかの必要のかなというふうに思います。ありがとうございます。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

ほかにいらっしゃいませんか。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

安藤さん、よろしくお願いします。

【安藤氏】 河野先生のお話にちょっと。

現時点で2020年問題を捉えてモーダルシフトというか、日本通運としては鉄道輸送も内航もやっていますけれども、あんまり、引き合いはありますけれども、風は全然吹いていないというのが実態で、実際にフェリーのほうは行っているんですよ。要は、ドライバーさんはそのままフェリーに同乗してということで、休憩時間にする。ですから、結局それはドライバーを拘束しているだけなので、次のというと切り離してということで、RORO船とかいろいろなところに鉄道輸送は来ると思うんですけども、今、来ていないんですが。

やっぱりモーダルシフトで一番強敵はリードタイムですよ。今ぐらいにすると、あしたの結構な時間に大体の距離に届いてしまうということなんですけれども、実際にあした届かなきゃいけないものがそれほどあるのかというと、そうでもなくて、あした着かなきゃいけないものもあると思うんですが、そうじゃなくてというのはあるじゃないですか。それも含めて、何となくビジネス上のリードタイムが共通であしたということで固定観念のようになってしまっていて。

ですから、本来は来週中に届けばいいものとかいろいろあるものをちゃんと色分けをしていただかなきゃいけないと思うんですけども、そこにはまだ至っていないというのが多分実態だと思っています。

ですから、なかなか、JRに行くとか内航に行くとかという新しい輸送モードというのは、トライアルは進めますけれども、本格的に使うというのにはなっていないですね。というのが今ですね。

ですので、色分けをしていただいて、リードタイムに余裕のあるものは選択肢がいっぱいある中で選んでいただければと思うんですけども、一方で、例えば、今週中に着けばいいといったものが、急に来られても困るよというのは、受け手のほうも倉庫を空けるとか荷下ろしする作業の体制を整えるところあるので、いつ着くか分からないというのはやっぱり困るということであれば、それは何となく分かるような見える化といったことを今からやっていただかないと、本当に逼迫したときに大変なことになるんだろうなということとは考えていますね。

ですから、世の中がそういったリードタイムというか感覚的なものがまだ直っていないというか、固定観念の中で動いてしまっているというのは一番の強敵だと思います。リードタイムですね。

【根本委員】 よろしいですか。私もリードタイムって物すごく重要だと思うんです。モータルシフトのときもリードタイムにちょっと余裕があればシフトできるという話もありますが、実は、共同輸配送にとっても重要です。ベンチャー企業を含め多くの物流事業者が共同輸配送に取り組み始めていますが、関係する多くの発荷主さん、着荷主さんの都合があって、時間をうまく合わせるのが難しいわけです。

ですから、発荷主も着荷主もリードタイムを緩めてもらえれば、それがうまくいくんだけれども、じゃあ分かりましたと、リードタイム緩めますよ、物流事業者の運びやすいように協力しますよ、といったときに、運賃が少しでも安くなれば、荷主さんも喜んで考えましょうということになると思うんです。

そこで思いつくのがメニュープライシングです。一度に大量に注文した場合に安くするというのが基本ですが、リードタイムを緩和した場合に安くするということも考えられます。着荷主としてもメニュープライシングでリードタイムを緩和した場合、商品を安く購入でき、物流事業者も積載率が高くなるなら、運賃は若干安くすることができ、発荷主は運賃低下でメニュープライシングの原資を得ることとなれば、WIN-WIN-WINの関係が築けます。

ただ、発荷主である、メーカー・卸から、メニュープライシングをやったときにどれだけ安く着荷主に売れるか、という計算が難しくて、なかなか難儀しているということも伺っています。

解決策としてメニュープライシングが提案されることも多いのですが、キャノンさんは導入されていますか？

【丹澤氏】 それはあります。

【根本委員】 値段を変える？

【丹澤氏】 はい。正直なところ、大々的にやっているようなものではないです。

【根本委員】 そういうのをきめ細かく実施して、経済的なインセンティブを組み込めれば共同輸配送も弾みがつくのではないのでしょうか。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

塩見先生が入っておられますので、申し訳ないです、コメントをもしございましたらお願いします。

【塩見委員】 ありがとうございます。物流の話とか、私は専門ではないので、いろ

いろいろ話をお伺いして大変勉強になりました。ありがとうございます。

それで、資料８－２でいろいろ基本の方針がまとめられておりますので、それについて少しずつコメントを差し上げたいと思います。

まず、目標、新政策３－①とかと書いてあるところです。ネットワークシステムの強化は非常に大事だと思っているんですけども、上のところに現行計画ということを書いています、ハード整備の話とマネジメントの話というのは分けて考えて、かつ、統合しないといけない話だと思うんです。

マネジメントは、高速道路にしろ高速鉄道にしろ、ミッシングリンクをとにかく早く整備しないといけないというのは本当に大事なことだと思いますので、ミッシングリンクを整備していくということで、それを最大限に生かすようなマネジメントにしていくというようなことで、新政策３－①のところのミッシングリンクをとにかく整備するということは、極めて大きく強調して書いていただけるといいのかなというふうに思いました。

あと、新政策３－③、あと３－②にも関係しますけれども、インバウンドのことがいろいろ書かれていて、観光需要とかそういうことなんです、ダイナミックプライシングによって需要の分散を考えられるのはいいと思うんですけども、先ほど来少し話がありましたとおり、貧乏になっていっているのは日本人なんですよね。お金持ちの訪日客が来て、そういった人たちは感度が低く、高いお金でも払っていくというそういう構造にある中で、政策が訪日客を優先されるようなものに最終的になってしまわないのかというのが最近気になるところが若干ありまして。

視点として、ちゃんとエクイティ、公平性を担保しつつというところはぜひ押さえていただきたいと思います。ここにどう書くのか、書くのか書かないのかということも含めて考える必要はあると思うんですけども、我々が考える上でもエクイティというのは忘れてはいけないことなのかなと思いました。

あと、物流のところで、新政策４－②の２つ目の丸の中で多様な輸送モードの空き容量というようなこともありましたけれども、いろいろほかの方とかにも話をお伺いしていると、それぞれの運送されているトラックの積載率みたいなもののデータというのが意外と分からないというような話をお伺いしたことがあって。

そうすると、どこに空き容量があるのかというのが意外と物流センサスぐらいでしか分からず、各個別の車両に必ずしも総重量計がついているわけでもなくて、かつ、それがデジタコとも連携しているわけでもなくというそういう状況がある中で、国として、データ

をちゃんと整理していくということ、データを収集するための体系づくり、E T C 2. 0の特定プローブみたいなデータが収集されていて、有効に活用できると思うんですけども、ヘッドの動きだけしか分からなくてトレーラーの部分が分からないというのは結構重要な課題なんじゃないかなというふうに思います。

こういうマネジメント施策をより効率的にしていくためにも、データをどういうふうに整理していくのかというのがもう一つの課題として重要になるんじゃないかなというふうに思っております。

同じように、ここはフェリー、R O R O船の話とかも出てきていますけれども、シェアリングというのが1つの労働者不足を解消する上で必要になってくると思うので、シェアリングをどういうふうに実現していくのか。その中で、シェアリングをするために、例えばシャーシのシェアリングの場合なんかは、いろいろな規制があるかと思います。特にこの特殊車両に関しては、連結検討のところで、なかなかこっちのヘッドとシャーシが組み合わせで特車申請ができていないとか、全部の組合せで特車申請しておかないといけないとか、そういういろいろな課題があるかと思いますので、そういった部分、制度上のボトルネックというのはどこにあるのかというのも一緒に併せて考えていかないといけないのかなと思います。そういうところでのD Xを、私はよく草の根D Xと言ったりするんですけども、D Xの華々しいところは、デジタルツインをしてとかというのは分かりやすいんですが、それが制度と絡むところでいつもぐちゃぐちゃになってきて、結局紙媒体でやらないといけないとかというところもあつたりとかするので、制度も含めたD Xというところを何とか考えていく。そのためのデータの取得ということもありますし、制度の緩和、規制緩和というよりか、制度自体をもう少し分かりやすいものにしていくというのがもう一つ必要なことなんじゃないかなというふうに思います。

すいません。言いつ放しになる感じですけども、感想として、よろしくお願いします。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

時間がない中で、皆さん、何かどうしても1つ言っておきたいとか大丈夫でしょうかね。もしまだ御意見等ございましたら、ぜひ事務局のほうにメール等で御連絡いただけたらと思います。塩見先生、ありがとうございました。

それでは、本日の委員会の意見を踏まえて、計画の見直し等の御検討を進めていただきたいと思いますけれども、小熊課長から何かございましたら。

【交通政策課長】

本日は国内の人流、国内の物流、国際ということで、非常にたくさんの御意見をいただきまして、少しでもコメントさせていただきます。

人流に関して申し上げますと、加藤先生から、国内の航空ネットワークをどうするのか、アウトバウンドとインバウンドの差の問題、塩見先生から、ミッシングリンクの整備の課題などいろいろいただきましたので、こうした点を踏まえて検討していきたいと思います。

また、物流について、非常に活発な御意見をいただきまして、私は前職が物流・自動車局貨物流通事業課長だったため、根本先生の御指導もいただきながら、物流の2024年問題にずっと対応してまいりましたが、2024年問題で、例えば、トラックの標準的な運賃や荷待ち時間の把握など、積算やデータをしっかり積み上げてといった形で、取り組みが進めらつつありますけれども、まだまだご指摘のとおり、運賃の問題であったり、リードタイムの問題、それから消費者や荷主の理解の問題など、いろいろあると考えています。そういった政策が少しずつ進んではきていますけれども、本日の御指摘も踏まえて、あと内航船の整理の問題とか、新たにいろいろとご指摘いただいておりますので、そういった課題をしっかりと取り込んでいきたいと考えております。

それから、モーダルシフトについて、CO₂の削減に関する御指摘がございましたが、CO₂の削減については基本方針のCのところ、また、データの活用やDXについては基本方針のDで横串で、今後議論していくという形で進めていきますので、また次回以降で議論できたらと思います。

さらに、国際の関係では、国際港湾をどう集約していくのか、後背地との関係をどうするかなどいろいろ御指摘いただきましたので、こういった点もしっかりと今回の計画の中でどう取り組んでいくのかといったことも検討していきたいと思います。

本日は、どちらかというと広域の国内・国際の物流を中心に議論してきましたので、広域の陸上の人流の観点だったり、地域交通、それから先ほど申し上げたデータ・新技術、こういったところは次回以降しっかり御議論いただきたいと思いますし、本日の課題である広域交通についても、まだまだ言い足りないこともあるかもしれませんので、次回以降の委員会でぜひ御意見いただけたらと思います。

【大串委員長代理】 ありがとうございます。

私は、キャノン等国内で製造業として踏ん張っている方たちをしっかり支えていかないと空洞化がまた進んでしまう、あと、国内安全保障の面からも、日本の技術力維持の面からも、先ほどシンガポールの話がありましたけれども、国内の産業にどういう影響を及ぼ

すかというところをしっかりとっていただき、海運等を含めて物流を支えていただくという視点もすごく大事なのかなというふうに思いました。ありがとうございます。

最後に、池光公共政策審議官から、何かございましたらお願いします。

【公共交通政策審議官】 今日のお議論を伺っていて、前の計画から今回の計画の検討に入ってくるこの3年から4年の間で大きく社会変化としてあったのは、経済安全保障という課題がかなり顕著にクローズアップされているんだろうなというふうに思うんです。

いろいろなところで産業誘致ということで、かなり今までにない形で個別企業の産業拠点というのを国内につくって、それはエネルギーもそうですし、そういったものを支える物流という部分も併せてだと思えるんですけども、ここはやはり、若干不透明化する国際情勢を受けて、日本の安全保障の一環として経済活動と国民生活をちゃんと守っていくんだということが、もう少し政府の姿勢として、政策として、今までない形で前に出てやっていこうと、こういうことだと思いますので、そういう流れの中で、物流網、国際物流網、それと連動する国内の物流網、それが当然産業とか人の生活ともつながっているということだと思います。

それはさっきキヤノンの方もおっしゃったように、技術というのをちゃんと国内でしっかり維持しておくということもそれに関連してくるんだと思いますけれども、そういった観点で今回の交通政策基本計画においても、その方向性に沿って、これは今まで2回の計画ではあまりそこまではっきりと出ていなかった部分だと思うんですけども、今回はそういう視点をしっかり入れながら変えていく必要があるのかなということを今日御議論をお聞きして改めて感じた次第です。

また、引き続き御指導いただきたいと思います。ありがとうございました。

【大串委員長代理】 ありがとうございました。

不手際で時間が過ぎてしまってすみません。事務局に進行をお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

【交通政策課企画室長】 大串委員長代理、ありがとうございました。急にお願いしたにもかかわらず、1分違いということで、本当にありがとうございます。

最後に、事務局から2点御連絡させていただきたいと思います。

本日の小委員会の議事録につきましては、後日、ホームページに公開する関係で、委員の皆様にご内容の御了解をいただきながら公表してまいりたいと思いますので、またお手間をおかけしますが、よろしくお願いいたします。

2点目ですが、次回の小委員会につきましては、冒頭申し上げました11月19日を予定しております。後日、確定し次第、開催通知という形でお送りさせていただきたいと思っております。今回はかなり直前の資料の御提示ということで、非常に御迷惑をおかけしましたが、鋭意しっかり頑張ってまいりたいと思います。よろしくお願いします。

以上をもちまして、第1回持続可能な社会実現に向けた交通政策検討小委員会を閉会いたします。本日は、熱心な御議論をいただき、誠にありがとうございました。

— 了 —