

第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会

令和7年5月8日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会を開催します。構成員の皆様におかれましては、御多忙のところ、御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は対面とオンライン参加のハイブリッド開催としまして、オブザーバーの方はオンラインにて御参加いただいております。また、事前に傍聴登録いただいた方々に対しまして、Teamsを用いての同時中継を行っております。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。事前に事務局から資料を配付させていただいておりますけれども、不足がある場合には事務局までお申し出ください。

構成員の皆様の御紹介につきましては、資料1別紙の構成員名簿をもって代えさせていただきます。

なお、御都合により大串委員、河野委員、白石委員、西成委員、二村委員が途中で御退席される予定でございます。また、河田委員の代理としまして山田様、神林委員の代理として海老澤様、堀委員の代理として唐木様に御出席いただいております。

本委員会は公開で行います。写真撮影につきましては、頭撮りのみとしますので、報道関係の皆様、よろしくお願いいたします。

本会議は、国土交通省物流・自動車局、国土交通省道路局、経済産業省、農林水産省が共同で事務局を行っております。開会に際しまして、事務局より御挨拶を申し上げます。まず、国土交通省物流・自動車局の鶴田物流・自動車局長から御挨拶申し上げます。鶴田局長、よろしくお願いいたします。

【鶴田物流・自動車局長】 皆さん、こんにちは。国土交通省物流・自動車局長の鶴田です。皆様方には、平素から私どもの行政に格段の御理解と御協力を賜りまして、まず、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

物流は言うまでもなく、我が国の暮らしと経済、そして地方創生を支える重要な社会インフラです。昨年の法改正、それから今国会の下請法改正案を通じて、物流事業者だけではなくて、荷主さんと物流事業者が協力して物流をよくしていくんだと、そういう機運がこれまでになく高まっていると思います。縦割りとよく言われる霞が関の中においても同様です。

そういう中で、去る３月の関係閣僚会議で総理から、次期総合物流施策大綱の策定に向けて検討を開始せよという指示がありました。昨年、様々な場で申し上げたとおり、２０２４年は終わりではなくて始まりです。需要に対して供給が追いつかなくなる「供給制約」というのは、物流だけではなくて日本全体が直面する課題。近い将来、世界も直面する課題になると思います。この検討会での議論を通じて、今後の物流政策のコンセプトが磨かれること、またそれを通じて２０２４年問題という去年のテーマに続くアジェンダセッティングが浮き彫りになることを期待しております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。

続きまして、国土交通省道路局の山本道路局長より御挨拶をお願いします。

【山本道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長を務めております山本でございます。物流の関係で、今、２０２４の問題だとかそういったところで、道路の分野では、物流の効率化、あるいは担い手不足といった物流危機への対応ということで、道路インフラという意味で、高速道路、高規格道路の整備によります物流ネットワークの強化でありますとか、あるいはサービスエリア、パーキングエリアでの休憩のための大型車の駐車マスの拡充、あるいは中継の輸送拠点、こういったものの整備を今取り組んでいるというところでございます。

ただ、道路のインフラというのは整備に時間がかかるということでございまして、先手先手に対応をしていく必要があるということでございまして、今後、数十年後の日本の社会を見据えて、今我々、自動運転トラックの実証実験でありますとか、あるいは自動物流道路、そういったものの実装に向けて将来の物流の課題にチャレンジをしていく取組も行わせていただいております。

今回のこの大綱の策定、２０３０年度に向けたということでございますけれども、足元の輸送力の確保、これはもちろんでありますけれども、２０年後、３０年後の社会の姿を展望して物流のあるべき姿、そういったものを見据えた上で今後５年間どう取り組んでいくのかということを御議論いただくということ、非常に大切なことだというふうに思っております。どうぞ忌憚のない御議論をしていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。

続きまして、経済産業省商務・サービスグループの江澤政策統括調整官より御挨拶をお願いいたします。

【江澤政策統括調整官】 経済産業省、江澤でございます。本日は検討会、経済産業省としても共同事務局ということで務めさせていただきます。検討会に御参加いただきまして、ありがとうございます。

経済産業省としては、物流の問題を流通であるとか、それから物流事業者だけの問題ではなくて、荷主業界も自らの問題として捉えることによって積極的に物流の効率化に取り組むことが重要だと考えています。これまで国土交通省を中心に、改正物流効率化法において荷主の規制、さらに物流の効率化の投資を促進する支援なども行ってまいりました。経済産業省は、国土交通省等と連携しながら、2040年までにフィジカルインターネットを実現すべくロードマップの策定等も行っています。ぜひこういったフィジカルインターネットにおける議論とも連携させながら、例えば、商習慣の見直しであるとか、標準化、自動化、機械化等の取組も非常に重要になってきますので、各省連携しながら一層取組を進めてまいりたいと考えています。

委員の皆さんには、本検討会の場において忌憚のない御意見をいただければ幸いです。物流の効率化に向けて皆さんの英知を結集して、この2024年問題、始まりでございますけれども、それ以降にも物流の効率化に対応していきたいということでございます。よろしくお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。

続きまして、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部の小林部長に代わりまして、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課の原田課長より御挨拶の御代読をお願いいたします。

【原田食品流通課長】 食品流通課長の原田と申します。我々農林水産省が担当しております農林水産物・食品の分野におきましても、この5年間、現行の大綱の下、物流効率化のほうを進めてまいりました。産地から消費地まで長距離輸送が多いと難しい点がございますが、今後も食料を持続的かつ安定的に供給するため、産地での集出荷拠点の整備により積載率を高めていくこと、また、中継共同物流拠点の整備や鉄道・船舶等へのモーダルシフトを推進すること、消費地にあっても荷待ち時間の短縮に資するデジタルツールを活用するなどの取組を推進してまいりたいと考えております。

また、物流効率化の実効性を担保するためには、その負担の分担や、農作業の現場ではどうしてもデジタル化が進みにくいといった実態もございます。こういったところの改善のスピード感を合わせていく必要があると思います。農林水産省においては、現在、食料の持

続的な供給のため、費用を考慮した価格形成を促す仕組みを設ける法案をまさに今国会に提出しているところでございますが、今後も荷主の皆様と物流事業者の皆様と協力して物流効率化を推進できるよう、検討してまいりたいと思います。何とぞよろしくお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。

それでは、頭撮りはここまでといたしますので、マスコミの方におかれましては、退室をお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。まず、議題1につきまして、資料1を御覧ください。本検討会の開催要領におきまして、検討会の目的、構成員及び運営、会議資料や議事録の公開方法等を定めておりますが、本検討会の開催に際しまして、座長及び座長代理の互選を行わせていただきます。事務局としましては、物流分野において豊富な御経験、御見識をお持ちである根本委員に座長を、兵藤委員に座長代理をお引き受けいただきたいと存じますが、いかがでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【林田課長補佐】 ありがとうございます。それでは、根本座長より、まず御挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 根本でございます。物流は、発荷主から荷物を預かって着荷主に届けるわけですから、物流の効率化には荷主の協力が欠かせません。ところが、このことは最近になるまで強く意識されることはありませんでした。例えば、28年前に策定された第1次総合物流施策大綱の本文中には、荷主という言葉は8回しか出てきません。ところが、前回、4年前に策定された大綱の本文中には48回出てきているんです。そして、昨年成立した改正物流法でも、全ての物流事業者と、それから、もちろん荷主に努力義務を課すこととなっているわけです。2030年度に向けた新しい大綱も当然、この路線に沿ってまとめていくことになると思います。本検討会のメンバーリストを見ても、物流事業者、荷主、ほぼ半数の方が参加されていて、これから物流業者、荷主、ウィン・ウィンの関係が築けるように議論を深めていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございます。

続きまして、兵藤座長代理より御挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いします。

【兵藤座長代理】 東京海洋大の兵藤でございます。後ほど2.5分の発言の枠がありますので、今ここでは何も申し上げませんが、座長代理ということで、座長代理としての出番

がないことを祈るばかりでございます。よろしくお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございます。

それでは、以降の進行につきまして、根本座長、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 かしこまりました。改めて、よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。まず、議題2について、事務局より御説明をよろしくお願いいたします。

【紺野物流政策課長】 それでは、資料2を御覧ください。「物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題」というタイトルをおめくりいただいて、ここからは現状と課題について御説明を私のほうから申し上げます。

まず、1ページでございますけれども、我が国の物流を取り巻く動向ということで、物流事業の概況、国内貨物輸送量の推移やトラック運送事業の働き方を巡る現状を書いてございます。規模としては、物流業界の営業収入や従業員数は一定の存在感があるということでございますし、輸送量については、トンベース、トンキロベース、それぞれ過去10年程度の推移を書いてございますけれども、一定の割合を維持したまま緩やかに減っているという状況でございます。

「働き方を巡る現状」に関しましては、トラック運送事業は全職業平均よりも労働時間が長く、所得が少ない。一方で、有効求人倍率は全職業平均より高いという労働環境になってございます。こうした環境を踏まえまして、いわゆる輸送力不足の見通しというのを以前立てておりますけれども、昨年度では約14%、2030年度では34%不足するということを予測されてございます。

次に、2ページを御覧ください。こうした背景を踏まえまして、政府の関係閣僚会議が令和5年6月に定めた政策パッケージの概要でございます。こちらは、今申し上げた輸送力不足に対応するために、荷主、物流事業者、そして一般消費者が協力して行うべきものを政策パッケージとして策定したものでございます。大きく3つの柱がございまして、1つ目は、「商慣行の見直し」ということで、先ほど座長からお話がありましたけど、荷主、それから物流事業者間での物流負荷の軽減のための規制的措置の導入などに取り組むこと。それから、2つ目の柱として、「物流の効率化」ということで、設備投資の促進のほかにも、GXやDX、軽トラック事業の安全の確保、多様な人材の育成などもこの項目に含まれてございます。最後、3番目の柱ですけれども、「荷主・消費者の行動変容」ということで、荷主の経営者層に対する規制的措置の導入や、一般の消費者に関しては再配達の削減に向けた

取組などもここに盛り込んでございます。

3 ページを御覧ください。こうした取組の中で、改正物流法の施行というのがございます。今年4月から一部施行されておりますが、内容といたしましては3本柱でございます。1つ目は、先ほども申し上げた荷主や物流事業者に対する規制的措置ということで、いわゆる発荷主・着荷主の両方を含む荷主と、物流事業者に対して物流効率化に取り組むべき措置を定めて、それに法律上の努力義務を課すと。そして判断基準を国が定めるといったものでございます。また、そのうち一定規模以上のものについては特定事業者と位置づけて、中長期計画の作成や定期報告などを義務づけるという仕組みになってございます。また、いわゆるCLOと呼ばれている物流統括管理者の選任義務というのもこちらに含まれてございます。

残り2つの柱ですが、2つ目はトラック事業者の規制的措置ということで、実運送体制管理簿の作成ということで、いわゆる多重取引構造の見える化を図ること、3つ目として軽トラックの安全規制の強化がございます。

4 ページを御覧ください。こちらは予算の話でございまして、2024年問題というよりも、むしろ、この後に控えている2030年度に不足する輸送力不足を補うために、今年度の当初予算あるいは昨年度の補正予算を含めて継続的な対応をしていく必要があるということで、御覧の額が確保されてございます。令和5年度との比較でいきますと、相当大的な額を確保できているというのが現状でございます。こうした予算を活用しながら、先ほど申し上げた3本柱の施策を一体的に推進していくということでございます。

次の5ページ以降は、これらのポイントを幾つか書いてございますので、かいつまんで御説明いたします。まず、物流拠点・ネットワークのインフラ整備に関しましては、道路や空港、それから港湾などのいわゆるインフラの機能強化、あるいは社会資本整備総合交付金の活用などといったものもこの項目で挙げてございます。

続いて6ページでございますが、こちらは物流効率化の一つの項目でございますけれども、新しいモーダルシフトということで、内航海運や鉄道だけではなくて航空機、あるいは自動車のさらなる技術革新、革新的な車両の活用もこちらに含まれてございます。そのほか、いわゆるGXということで、再生可能エネルギーの活用や物流拠点の機能強化ということで、非常用電源設備などもここに含まれてございます。また、DXについては、いわゆる無人化・自動化などの機器の導入といったものも含まれてございます。また、最後、データの連携ということで、企業間のデータ連携に取り組む場合の支援もこちらに書かせていただいております。

続きまして、7ページでございますが、こちらは先ほどの3本柱の2本目の商慣行の見直しということで、改正物流法の施行に向けた体制の整備、それから、トラックドライバーの賃上げ原資の確保ということで、特にトラック・物流Gメンの執行体制の強化などを挙げてございます。

また、下の(3)の行動変容におきましては、再配達削減等々を含めて、いわゆる多様な受取方法の普及に向けた実証事業などもここに挙げさせていただいております。

続きまして8ページを御覧ください。いわゆる2024年問題への対応と今後の取組方針ということで、先日、3月に行われました閣僚会議では、これまでの取組の効果というものを御説明いたしております。総論といたしましては、今申し上げた政策パッケージに基づいて、官民の皆様の取組によって何とか物流機能は維持できているというところでございます。一方で、これから控える輸送力不足に向けて新しい大綱を策定していく必要があるということを総理のほうから御指示をいただいた、ということでございます。

下の施策による効果のほうですけれども、左下のほうに試算と実績という数字がございしますが、約14ポイントの不足に対して、それぞれどういった項目で穴を埋めていくかということを書いてございます。例えば、積載効率の向上であれば8.6ポイントという数字がありますが、こちらはいわゆる共同配送の取組が予想以上に進んだということで、実績ということで書かせていただいておりますし、その他の取組というところがございしますが、試算の時点では織り込んでいなかったもの、こちらについても効果を見込んで、合わせて約13.6ということでございます。

次の9ページでございますが、これは先ほどちょっと申し上げてしまいましたけれども、前回の閣僚会議においての総理発言です。上から4番目の丸でございますが、2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置づけまして、物流全体の適正化や生産性向上、それから自動運転など、抜本的なイノベーションに向けた取組をこの新しい次期大綱で策定すべく検討を開始してほしいという指示を受けていることの御紹介でございます。

続きまして10ページでございますが、こちらはこれまでの物流大綱の方向性と競争環境の変化です。先ほど座長から言及がございましたけれども、最初に策定された大綱は平成9年、1997年で、ここから現行の計画まで第7次大綱までございますけれども、赤字で書かせていただいたような環境配慮であるとか、あるいは通信環境の発展、それから、米国同時多発テロとか震災など災害や有事の動き、そして直近では、コロナウイルスの感染拡大と、いわゆる2024年問題ということで様々なテーマによって大綱を定めてきたという

御紹介でございます。下の図については、その間どういった国内貨物輸送量の変化があったかを示していますが、トラック車両数というのはそこまで伸びていないんですが、規制緩和があったということで、事業者数はそれ以上に増えているということをお示ししているものでございます。

11ページへ行っていただきまして、ここからは各論ということで、今まで申し上げた施策の状況や社会情勢の変化を幾つか取り上げたいと思います。まず、物流標準化・データ連携の促進でございます。こちらは現行の大綱の中で、「簡素で滑らかな物流の実現」という提言がございましたけれども、これに従って、ソフトとハード両面の標準化が必要であるということで官民懇談会を設置してございます。直近では、昨年11月に4回目を開催いたしまして、それぞれの分科会の報告を受けております。

まず、1つはパレットということで、標準仕様パレットの取りまとめを昨年6月にやっていただきました。また、物流情報標準ガイドラインについては、SIPプロジェクトの成果物ということで、このアップデートを最近行っておりますし、これに準拠したデータ連携に取り組む方々の共同輸配送などの取組を支援してございます。

続きまして、12ページでございますが、こちらは標準化のほうのもう一つのモーダルシフト分科会の取りまとめの内容でございます。先ほども少し申し上げましたが、従来の鉄道や内航海運へのモーダルシフトの取組のさらなる強化ということで、混載輸送やパレット化、それから大型コンテナ・シャーシなどの支援などを行うほかに、多様な輸送モードの活用という欄がございますけれども、ダブル連結トラックの導入や自動運転トラックの実証実験などの支援、そして航空貨物輸送の空きスペースの活用なども含めて、多様なモードを活用した「新しいモーダルシフト」の推進ということを取りまとめております。

また、このモーダルシフトに関しては、従来なかなか参画していただく機会がなかった地方自治体等と協働し、産業政策や地域政策との連携を目指して先進的な取組を行う場合には国が支援していきたいということで、幾つかそういった取組がこれから期待されているということでございます。具体的目標がまだ定められていない施策については、こういった機会を捉えて、進捗状況のフォローアップや目標設定していくということでございます。

13ページを御覧ください。こちらは車両の話ですけれども、ダブル連結トラックとか自動運転トラックなどの革新的車両の導入促進という項目でございます。いわゆるトラック輸送の省人化や省エネ化に資するような革新的車両の導入に向けた取組ということで、ダブル連結トラックについても省人化・CO₂排出量の削減というのは、既にこうした想定

効果が出ておりますし、自動運転についても、CO₂排出量削減ということがレベル4の運転時ですけれども、既に表示されているということでございます。また、こうした車両を活用するには、下の図にあるとおり、高速道路のインターチェンジでの積替えを含めて、有人・無人の切替えをスムーズにできるような物流拠点が必要であると述べてございます。

次の14ページでございますが、そうした拠点も含めて、いわゆる物流拠点の今後の在り方の検討会を昨年10月から国交省のほうで行ってまいりました。いわゆる2024年問題や災害への対応を含めて、こうした物流拠点のニーズの変化、あるいはアセットの老朽化等の変化を踏まえて今後の在り方を検討したものでございます。「とりまとめの概要」というところにありますけれども、直面している課題としては、各社がそれぞれ物流拠点を整備しておりますけれども、それだけではなくて、全体最適を踏まえた政策的な拠点の配置が必要ではないか、あるいは2024年問題による中継輸送の増加といったトラック輸送の変容への対応が必要じゃないかといった課題を挙げてございます。それに対する支援策ということで、国による方針の策定が必要ではないか、基幹物流拠点の整備については地方自治体も参加できるスキームを設けて必要な支援を講じていくべきではないか、公共性の高い物流拠点の整備等については、老朽化の再構築や新規供給の促進のために地方自治体が参画できるスキームの必要性などを挙げてございます。

15ページを御覧ください。こうした物流拠点も含めて、今、地方公共団体による物流効率化に向けた取組が幾つか進展しているという御紹介でございます。昨年行ったアンケートでは、かなり多くの都道府県の方々が物流危機に対する問題意識を持っております。図の①から⑥というのは右側の取組に対応しておりますけれども、例えば、北海道の名寄市さんについては、道内の中継輸送の拠点の整備構想を掲げておられたり、あるいは城陽市さんにおかれましては、高速道路インターチェンジ直結の基幹物流拠点の整備ということに向けて、既に取組を始められているという御紹介でございます。

次のページを御覧ください。16ページでございます。16ページは、ラストマイル配送の効率化ということで、昨年10月時点の宅配の再配達率は10.2%になっているという御紹介から始まっておりますが、政策パッケージの中では半減目標というのがあります、最終的には6%を目指すということになっておりますので、多様な受取方法の普及が必要であるということを認識してございます。そのため、ポイント還元実証事業を行ったり、あるいはマンションに関しては、一括配送サービスの普及促進に取り組んでございます。また、いわゆるトラックドライバーの担い手不足に対応するために、地域における配送の共同

分担や、あるいは新たな輸送手段としてドローンの活用なども実際に進んできているという御紹介でございます。

17ページを御覧ください。17ページはカーボンニュートラルへの対応ということで、陸、海、空の各サプライチェーン全体で脱炭素化が促進されているという御紹介でございます。EVトラックを含めたいわゆるエネルギーの問題だけでなく、地域が参画する形で再エネの地産地消モデルの構築を推進しているところもございますし、電気運搬船の普及、カーボンニュートラルポートといった港湾自体の脱炭素化というのでも進んでございます。

また、Scope 3への対応ということで、荷主に対するCO₂排出量の削減の証明書を発行するといった取組も既に出てきているということでございますし、航空に関してはSAFの導入促進も既に進んでいるという御紹介でございます。

18ページでございますが、こちらは物流全体における取引環境の適正化の推進ということで、トラック運送業のいわゆる処遇の現状についての資料を並べてございます。まず、運賃収受と賃上げの状況ということで、他産業との比較ではまだまだ低いということでございます。また、価格転嫁についても、他産業に比べて相対的に低いということでございます。こうした状況を踏まえて、トラック・物流Gメンの活動も含めて、しっかりと賃上げに取り組んでいくための是正措置等を進めているということでございます。

次の19ページでございますが、こうした取組に加えて、昨年の8月から国交省のほうで「トラック運送業における多重下請構造検討会」というのを設置して、現状の把握を行ってございます。この論点でございますけれども、今までの現状ということでは、多重下請構造というのは繁忙期にかかわらず発生していたと。背景としては事業者間の力関係、あるいは中抜きなどが当然視される商慣行などがあったということが書かれてございます。こうした問題に対して、いわゆる上流を起源とする規律ある取引関係の形成ということで、元請の責任を明確化すること、あるいは下流における浄化作用の強化ということで、適正な運賃水準の確保や白ナンバートラックの利用に関する遵法意識の醸成などを挙げておりますし、最後は取引ルート拡大ということで、公正なマッチングの仕組みを普及していくという3つの論点が書かれてございます。

20ページでございますが、荷主・消費者の行動変容の促進ということで、物流統括管理者(CLO)の役割等の普及・啓発や高度物流人材の育成を推進するというところで、国交省ではここ数年、高度物流人材シンポジウムというのを開催してございます。今年は2月に行っておりますけれども、こちらでは、先ほど申し上げた物流改正法の中のCLOのロールモ

デルを提示して、いわゆるCLOとそれを支える高度物流人材の連携体制の在り方について議論を行ってございます。

また、広報の取組についても政策パッケージの中で歌われていますが、一般消費者の方々に物流の重要性について認識していただくための動画を作成して、政府広報とも連携して情報発信を行ってございますし、4月は再配達削減月間ということで、昨年引き続きPR等を行ってございます。

21ページでございますが、国際のお話でございまして、グローバルなサプライチェーンの変化への対応ということで、新興国・途上国の経済成長、特に中国よりもインドのほうは実はもう高くなっているんですけども、こうした流れにしっかりと日本の物流事業者の進出を後押ししていくべきではないかとか、あるいはウクライナの情勢等に対する対応とか、あるいは国際海上輸送のリスク、そういったものの対応に向けた取組が書かれております。ASEAN、アジアに関しては、いわゆるコールドチェーンの物流サービスについて、日本式のコールドチェーンの国際標準化というのを進めてございますし、多元化・強靱化に関しては、ウクライナ情勢を含めて、多様な輸送ルートの実現に向けて事業者と連携した体制づくりを行っておりますし、シーレーンの安全確保については、いわゆるマ・シ海峡の設備や沿岸国の支援などを行っているという御紹介でございます。

22ページでございますが、こちら災害対応ということで、昨年の能登半島地震も含めてですけども、支援物資の輸送については非常に物流は重要でございまして、従来の緊急物資輸送のスキームの中で物流事業者は非常に大きな役割を果たしていただいているという御紹介でございます。

そのほかにも、いわゆるドローンの活用による物資輸送というのが実際に能登で行われたということでございます。下のほうに自主点検レポートというのがございますけれども、こうした教訓を踏まえて、平時から物流事業者と自治体の協定締結をもっと促進すべきではないか、ドローンの活用も有事だけではなくて平時にもっとやるべきではないかということ提言されてございます。

最後、23ページでございますが、今こうした各論の施策の現状を御紹介申し上げましたけれども、事務局のほうで考えている検討の視点を幾つか挙げたいと思います。まず1つ目ですが、いわゆる輸送力不足への対応ということで、物流革新の新機軸の検討、それから輸送力見通しの再検証を行うべきではないかということ。それから国際競争力の強化ということで、先ほどグローバルな話を申し上げましたけれども、こうしたサプライチェーンの基

盤強化のために、海外の情勢だけでなく日本の企業の進出や、あるいは経済安全保障の観点を含めたインフラ整備が必要じゃないかということ。それから最後、災害・有事の備えということで、強靱な物流の確保が必要じゃないかということで挙げてございます。

駆け足でございますが、御説明は以上になります。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、議題3の意見交換に移りたいと思います。本日は第1回の検討会ですので、ただいまの事務局の説明を踏まえつつ、物流の現状と課題や今後の在り方などについて、お一人ずつ忌憚のない御意見を賜りたいと存じます。御質問があった場合は、後ほど事務局からまとめてお答えするという形で進めていきたいと思います。また、時間の都合上、御発言については、お一人2.5分程度を目安にお願いしたいと思います。申し訳ありません。順番につきましては、資料1の構成員名簿の順番とさせていただきます。ただ、途中退席される河野委員、西成委員、大串委員、二村委員、白石委員に関しては、先に御発言いただきたいと思います。

それでは、まず河野委員、お願いいたします。

【河野委員】 日本消費者協会の河野でございます。中途退室のため、発言順に御配慮いただきまして、ありがとうございます。また、次期総合物流施策大綱策定に当たって、消費者として意見を申し上げる機会をいただいたことにも感謝申し上げます。

資料23ページの今後の検討の視点で、物流革新の新機軸5項目書かれている中の4点目と5点目、消費者に関わる場所ですので、ここについて意見を申し上げたいと思います。

まず、4点目の産業界・自治体等の役割分担や連携体制の確立についてです。物流は、物を運ぶことに加えて、地域社会に多面的な価値を創出する事業分野であるという認識を明確に打ち出す必要があると思います。自治体や地域住民、特徴ある地域産業などが積極的に物流事業者と連携することで、まちづくりや地域の活性化、災害対策などの課題や、さらに費用分担などに知恵を出し合い、地域全体で物と人の円滑な移動について相乗的な効果を生み出すような施策を期待しています。

次に、5点目の消費者一人一人の一層の意識改革・行動変容については、全く異存はございません。消費者庁をはじめとした積極的な広報や、再配達削減のための多様な受取方法や、急がない配送など選択肢が広がってきていますし、今後はデジタル技術の活用によるダイナミックプライシング導入など、消費者側の能動的な行動を促すことで物流事業者への負荷を軽減できるような効果的・効率的な仕組みの構築が望まれていると思います。

最後に、輸送力不足対策とこのページのタイトルに書いてあるんですけども、これが大きな目的だとしても、物流問題を起点とした施策が他の社会課題の解決策にもなるという発想も欲しいと思っています。消費者目線で言えば、商品の包装形態を変えて積載効率を改善することでCO₂削減に寄与するとか、野菜や果物の過剰な包装をやめることで作業の簡素化とプラスチックごみの削減になるなど、物流対策に真剣に取り組む事業者の努力が消費者や市場から評価されることで、長く業界にある商慣行の改善を後押ししたり、新しい変化を生み出したりするような挑戦につながる将来像を示す施策となることを期待しています。

私からは以上となります。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、西成委員、お願いいたします。ウェブからお願いいたします。

【西成委員】 前回に引き続き、今回の大綱も参加させていただきます。よろしくお願いいたします。これまでをちょっと振り返ると、先ほどの発表もありましたが、いろんな仕組みができてきつつあるなど。例えばCLOだとか標準化のガイドラインですね。あとはたくさん要素技術が出てきたと。2030年の議論をこのメンバーでさせていただくわけですが、何かやっぱり物流が変わったぞという姿を国民に見える形でそろそろ示す必要があるんじゃないかと思っています。そのためには、一番いいのは、国内の幹線道路、幹線輸送の自動化だと私は思っていて、物流というのはインフラですから、その輸送力を確保する、災害にも強いということで、いかに、例えば東京ー大阪間を含めて自動化していくか。これができたらすごいなと皆さんも思いますし、いろんな意味で問題も解決する部分が多いんじゃないかと思っています。それはフィジカルインターネットにもつながりますし、あと道路だけじゃなくて港も含めた自動化、海外を私も大分見てきましたけど、自動ポートの開発競争が進んでいて、非常に国際競争力という意味でも、港、幹線ですね、あとは私も参加させていただきましたが、拠点を自動化しないといけない。こういったところをつくり上げるというのが5年後の目標で、皆さんと共有できればいいかなというふうに思っています。そのための標準化であったり、要素技術だったりするわけだと思います。同時に、1つだけ大事なのはやっぱり環境だと思っていて、カーボンニュートラル、SDGsとか倫理の話ですね。いろんなところが多分、さらに5年後は強くなっていくと思うので、そういったことも意識しつつ、何か誰でも目に見える形、ビジョンを共有できるような大綱の議論ができればなと思っています。

以上になります。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、やはりウェブから大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。よろしくお願いします。私から3つお話があります。1つは、先ほど、一番最初に根本先生もおっしゃっていましたが、荷主の意識をどう改革していくのかと。荷主はビジネスサイドだけではなくて、最終的に個人で荷物を受け取る我々も、早く正確な時間配送をとというのは非常に価値が高い、コストもかかる、誰かがそのコストを担わなければいけないというところに関する意識改革をどうやって進めていくかということは、やはりまた重要な問題だと思っております。

2点目が、今ほど西成先生がおっしゃいましたが、この物流大綱を契機にいろんなことが変わりましたよという何か目に見える成果が欲しいなというのはやはり思っております。先ほどインフラの自動で配送するような仕組みということで、道路局が今一生懸命、高速道路を中心に自動配送、もしくはダブル連結トラックなどを進めておりますので、そういったものの成果をきちんと示していただいて、ああいったトライアルみたいなのが実装化されて標準になっていくというプロセスをしっかりと描き出せばいいかなと思っております。

3点目が、15ページ、今日の資料などでも書かれていましたが、自治体で既に対応で面白い試みが行われていると思います。そういった試みをほかの自治体などが実装したいときに、どういったリソースが必要かということをごどこかでまとめて分かりやすく解説をして、取り組みやすくするような工夫も必要ではないかと思っております。そうした取組によって、荷主サイドもそうですし、国が投資を促して自動化していくというような取組、そして最後は自治体などの取組も明らかに周辺で見える化されることによって、必然的に物流のより効果的な、効率的な配送、しかもそれが荷主にも浸透していくということが実現されるかなというふうに思っております。

以上です。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 二村でございます。発言を許可いただきまして、ありがとうございます。

まず、予算が随分増えたということで、まずはめでたしというところかと思っております。前大綱の後で行われました持続可能な物流の実現に向けた検討会、また、その後の審議会を経て、

かなり国内問題に関しては議論が詰められてきたのかな、そして、その結果としての予算化かなと思って拝見しているところです。

ここ数年間、様々な効率化が進められてきていると思います。ただ、どちらかというと、特に標準化が目玉だったと思うんですが、パレットの使用推進等、どちらかというと物理的な側面が強かったと思われます。今後は、データ連携の本格化とソフト面での効率化を進めていけばいいのではないかなと思います。ですので、前大綱の「簡素で滑らか」という方針を継続しつつ、さらに「強化」とするのではないかと考えているところです。

そしてまた、新技術の活用、自動運転が実現する目前まで来ているという話を先日伺いまして、大変に私自身は驚いているところです。そのような新技術の活用、5年後を見据えた新技術の活用、また、5年後が心配されます貨物鉄道の存在、鉄道の幹線維持なども含めて議論をしていただけるとありがたいかなと思ったところです。

また、2024年問題、これからまたさらにこれは厳しくなっていくところではありますが、まず現状確認をしていただきたいと考えるところです。人によっては24年問題なんて起こらなかったじゃないかとおっしゃる方もいるので、実際は様々な工夫の上に成り立っている現状等を確認するという必要かと思いました。

最後になりますけれども、やはり非常に重要なこととして環境対応、それからグローバルリスクの議論が必要だと思います。例えば、グローバルリスクに関しては、サプライチェーンの見直しを行いたい業界、事業者の支援も含めた安定的な物流の実現が必要かと存じます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、白石委員、お願いいたします。

【白石委員】 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。三菱食品の白石でございます。私のほうからは、弊社三菱食品は荷主企業の一社ということでございまして、ぜひ、7月から8月にかけての構成員からのプレゼンテーションという機会がございますので、ここで荷主企業間のデータ連携などの協業事例などをご紹介させていただきたいと考えております。弊社事例を各有識者の委員様よりご意見やご指摘いただきながら、総合物流大綱の施策としてあるべき形に持っていけるようなところまで議論を重ねていくような機会がいただければ幸いです。

また、物流インフラ整備ということについての課題提起となりますが、私ども荷主企業で

は物流センター施設やロボット、マテハン設備などの投資を行っておりますが、こういったものの投資がしにくい現状の商慣習というのがございます。荷主企業においては商流と物流というのが今切り離されていなくて、しかも商流が相当の頻度で切り替わるとそれまで活用してきた物流手段が使われなくなってしまうという継続性に関するリスクがあるがゆえに、大きな投資の判断がしにくいというものです。あるべき物流を構築し、この物流をより持続可能としていくためには、商慣習においてのルールの整備も必要になってくる、こうした議論もさせていただければなと思ってございます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

この後は名簿順で進めていきたいと思えます。まず、奥田委員、お願いいたします。

【奥田委員】 京都府城陽市の市長を務めております奥田敏晴でございます。本市、城陽市は平安京と平城京の真ん中でございまして、20キロ・20キロ、五里・五里の中間点で、五里五里の里と呼ばれている位置でございます。

御案内のとおり、物流は既に不可欠な社会基盤の一つとして認められておりまして、物流危機が先ほど来、いろいろ叫ばれる中、地元住民や企業に対して物流インフラをいかに確保していくかという点は、民間企業への任せ切りではなく、自治体としても検討が必要な時代に来たと考えているところでございます。先ほどの御説明でも15ページで御紹介いただきましたが、本市で整備が進められています新名神高速道路直結の基幹物流施設につきましては、地元の商工業者からも非常に期待が高く、新たな進出先を探している企業にも魅力と映っているようでございます。この東部丘陵地域は全体で420ヘクタールあり、今、城陽市で開発が進められている地域になります。幹線物流と地域物流の結節点となる施設でございまして、城陽市のみならず、周辺自治体も含めてメリットが大きい施設ですので、京都府とも協調して、京都府南部地域の活性化につなげるためのまちづくりを模索しているところでございます。

一方で、幹線物流という広域的な事案になりますと、一地方自治体では知見や財源など様々な点で難しい部分もあり、関係各省、企業や団体が集まっておられる本検討会では、様々な御意見を拝聴できることは非常にありがたいことと考えているところでございます。企業や国が地方自治体に求めること、逆に本市としても、自治体の立場から企業や国に求めたいことなど、本検討会で忌憚のない議論ができればと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは続きまして、奥山委員、お願いいたします。

【奥山委員】 いすゞ自動車の奥山でございます。よろしくお願いいたします。本検討会に関しましては、商用車のメーカー、OEMといった立場で参加をさせていただき、皆様からいろいろ教わることも多いかと思っておりますけれども、私どもトラックメーカーが今どんなことをやっているのかとか、それから自工会ベースで動いているものもございしますので、そういうものの情報も提供させていただきながら皆様と議論を進めてまいりたいと思っております。

今、私どもが進めております物流効率についての取組を若干御紹介させていただきますと、先ほど来、資料にも出てきておりますダブル連結トラックの提供ですとか、それからトラックに車載の通信機器を積んだ車を普及させるということを通して物流管理の効率化、あるいは止まらない車を提供すると。こういったことは既に始まっておるわけでございますけれども、今後は、先ほど来、自動運転という言葉がいっぱい出てきて、非常に期待が高いいな。困ったとは言いませんけれども、身の引き締まる思いをしてございますので、自動運転の開発、これは自動運転ビジネス検討会、RoAD to the L4の第二東名での実証実験にも参加させていただきながら、私どもだけではなく大型トラック事業者を含めて、高速道路の自動運転の実現に向けて開発を進めておるというところでございます。

さらには、コネクテッドソリューション、それからカーボンニュートラルソリューション、トラックは今、軽油で動いておりますけれども、電動化、それからFCVと、こういった違う動力源を使ったハードウェアの提供ということも続けていかななくてはならないという認識をしてございますので、こういった活動を続けてまいりたいというふうに考えてございます。こういったトラックメーカー、あるいは自工会の中で商用車各社が活動していることを皆様にも共有させていただきながら、この大綱作成に向けて議論を進めていきたいというふうに考えてございます。よろしくお願いいたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、小野塚委員、お願いいたします。

【小野塚委員】 ローランド・ベルガーの小野塚と申します。時間内で3点コメントさせていただければと思います。

1つ目は、最後のページで輸送力不足への対応と書かれていると思います。非常に重要な

課題であり、対応しなければならないということだと思っておりますが、冒頭、鶴田局長よりコメントのあったとおり、日本は世界に先駆けて人口が減少する少子高齢化先進国だという捉え方ができると思います。この少子高齢化先進国である日本において、人が減り続けているにもかかわらず、物流を維持できる世界最先端の次世代物流ネットワークの構築を目指す。そういう前向きなメッセージ、ピンチはチャンスということを経済省さん、長年おっしゃっていたような気がします。まさにこのどうやったらチャンスをつかめるのかと、そういう前向きなメッセージでこの課題対応というものを捉えていけるとよいのではないかなというのが1つ目でございます。

2つ目は、これも経産省の江澤様から冒頭コメントがあったことでございますし、私が申し上げることではないかもしれませんが、総合物流施策大綱とは別に、フィジカルインターネットロードマップというものがせっかくあるわけです。御承知のとおり、こちらは2040年という少し長い未来を見据えて、物流はどう進化していくのかということが取りまとめられていて、我々が知っているだけでも、様々な企業がこのキーワードを使って自社の物流ビジネスを進化させるだけではなくて、様々な企業と手を組んで新しいプラットフォームをつくろうという動きがせっかく起きています。なので、この総合物流施策大綱に関しても、ぜひフィジカルインターネットロードマップとうまくアラインをして、必要に応じて、ロードマップのほうをアップデートしていくということも含めて目指す姿を示していけると、日本の物流業界、産業界にとっていいメッセージになるのではないかなというのが2つ目です。

3つ目が、先ほど西成先生、二村先生等々が自動運転、ランドマークになるよねというお話をいただきました。おっしゃるとおりだと思います。他方で、もう一点ポイントになるかなと思っているのが、物流は最後の暗黒大陸というふうに報じられたことがあったと思います。物流Gメンの皆様であったり、法制度の改正等々で光が差したと思っておりますが、じゃあ、ホワイトですかと言うと、まだダークグレーじゃないかなというふうに思っています。荷待ち時間に関しても、積載率についてもアンケートで把握していると。本当にこれ、労務管理がきちんとされているのかよく分からないところもあります。ルールをちゃんと守っている事業者が損をするということだと、物流現場の改善に至らないなと。そのために全日本トラック協会さんが尽力されているということは私も重々認識をしているわけですが、物流DXを進めるというのであれば、これはあくまで例えばですけども、デジタコの搭載とか、運送契約をデジタル化するとか、ASNを利用するといったことを補助するのではなく

て義務化するというようなことも含めて、踏み込んだデジタル化の実現。デジタルに最適化をするということを考えてもいいのではないかというふうに思った次第でございます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、山田委員、お願いいたします。

【山田様（河田委員代理）】 日本物流団体連合会の山田でございます。本来のメンバーであります理事長の河田が所用により欠席をさせていただいておりますので、本日、私のほうから代理としてお話をさせていただきます。

物流の2024年問題に関しては、本日も説明いただいたとおり、矢継ぎ早に様々な施策を打ち出していただきまして、また、あわせて法改正、予算確保等、様々な取組を進めていただきまして、業界団体としても改めて感謝を申し上げさせていただきたいと思っております。我々としても、今後一緒に様々な取組を引き続き進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

せっかくの機会ですので、2点ほど、感想と要望になりますがお話をさせていただきたいと思えます。我々、物流連の活動としまして、学生の皆さんに物流についてお話をさせていただくということが年に10回ほどありまして、その10回全てほぼ私がしゃべっているわけではありますが、その中で最近変化を感じたことがありました。2024年問題について話をするさい、2024年度になる前の2023年度の後半ぐらいのときは、この問題、非常に食いつきがよくて学生さんからも質問がいっぱい出たような印象がありました。1年過ぎて2025年度になりまして、最近特に感じているのは、先ほど二村先生からお話がありましたとおり、何となく身近な影響がなかったということもあって、一般の人たちはそんな問題本当にあるのかみたいに思っているんじゃないかなというふうに、何となく感じております。

物流連では、その点ではちょっと危機感を抱いております、実は年度末に物流連として新聞広告を出したりもしておりました。その際アンケートを取ったんですが、同様な意見がやっぱりあったということもあって、最後に説明があった今後の検討の視点の中でも、消費者一人一人の一層の意識改革と行動変容というのが挙げられておりましたが、ここは引き続き強力にやっていったほうがいいんじゃないかなというふうに思いました。

もう一点ですが、災害等への有事の備えについて、災害が起きた際の対応について検討するということだと思うんですが、そもそも災害に強いインフラづくりをどうするかという

視点も入れていただいたほうがいいのかなと思います。もちろんマンパワーとか資金等に限りがある中で、全てのインフラを強化するわけにはいかないというのは分かっているところではございますが、ここをやられたら甚大な影響があるみたいな、海運におけるチョークポイントのようなところは、実際に災害があったときの影響を考えたとしても、優先順位をつけて検討を実施していただいてもいいのかなと思っております。

すみません、若干2分半を超えたような感じがありますが、申し訳ありませんでした。私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、海老澤委員、お願いいたします。

【海老澤様（神林委員代理）】 J A全農の海老澤でございます。常務の神林に代わりまして、出席させていただいております。本日はこのような発言の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

全国では約500のJ Aが様々な事業運営を行っています。その中でも農家が生産した農畜産物を消費者にお届けする販売事業、また、農業生産に必要な肥料や農薬といった資材を共同で購入して農家にお届けする購買事業について、全農は全国のJ Aとともに取り組んでいます。

全農は、農業生産振興や国産農畜産物におけるバリューチェーンの構築、地域の活性化と生産者・組合員のくらしの維持等に取り組んでいます。物流はその実現に不可欠な社会インフラであり、とりわけ生鮮品をはじめとする農畜産物の安定供給には、物流効率化・標準化が重要であると認識しています。

2024年問題並びに、改正物流効率化法への対応としましては、産地、消費地における青果物の中継輸送拠点の整備や他企業とのアライアンスによる共同物流、パレット輸送の推進、米の輸送におけるJ R貨物様と連携した全農号によるモーダルシフトなどの物流効率化に取り組んでいるところであります。

また、昨年11月には農林水産省様の御協力もいただきながら、全国のJ Aを対象に物流取引に係る留意事項を事例等を交えながら紹介する説明会を開催するなど、J Aグループにおける物流取引の適正化・効率化に向けた周知、理解促進にも取り組んでいます。

一方で、とりわけ青果物については、天候や季節によって集荷量が大きく変動すること、鮮度維持の観点から温度管理が必要であり、また輸送日数をあまりかけられないこと、産地と消費地が遠く離れていることなど、物流効率化・標準化を図る上で課題があるのが実情で

す。

全農では、J Aグループとの連携の下、地域・品目の実情も勘案した農畜産物の物流効率化・標準化に今後も積極的に取り組んでまいります。引き続き、政府・行政各省のお力添えをいただき、消費者、流通事業者の皆様の御理解、御協力を得ながら、課題解決に向けて取り組んでまいります。

加えて、物流効率化・標準化に向けた施設再編、改修及びマテハン機器導入に係る継続的な助成措置、荷待ち・荷役時間の削減に向けた物流事業者の保有するデータ活用環境の整備、11型標準パレットの積載率向上に向けたトラックの荷台寸法や重量規制の見直しなど、ハード面、ソフト面、それぞれでの政府・行政各省からの御指導、御支援のほど、よろしくお願い申し上げます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、木藤委員、お願いいたします。

【木藤委員】 皆さん、こんにちは。日本航空で貨物郵便事業をやっております木藤と申します。このたびは、このような重要な会議に参加させていただく機会を設けていただいて、本当にありがたく思っております。航空業界としても、微力ながらこの物流大綱の策定に向けて努力してまいりたいと思っております。

私ども航空貨物ですが、1ページ目の資料にありましたとおり、全体、国内物流40億トンの中で0.01という数字がございましたが、実際には、昨年度、ANAさんと弊社を合わせて66万トンという非常に小さな数字ではありますが、実は旅客機の貨物室だけでも大体、年間180万トンございまして、つまり3分の2、6割強はまだ使われていないと。100万トン以上の空きスペースがございます。これはお客様のために飛ばしている飛行機ですので、ほぼフリーなスペースということです。こちらをぜひ活用してモーダルシフトの受皿の一助になればいいなと思っております。

2点目は、トラックドライバー様の労働時間の削減ということでは、これは国際貨物の世界ですが、やはり基幹空港、特に成田においては、到着貨物の引渡しに、そこに時間が集中して相当お待ちいただく、渋滞でお待ちいただく。なおかつ、我々の航空会社の上屋から貨物を出すのに待たせてしまうという問題が生じておりました。こちらについては、昨年来、成田空港会社様と協力してトラックドックマネジメントシステムというものを導入させていただいて、できるだけ待ち時間を減らす努力をさせていただいております。まだまだ使い

勝手等、課題はあると認識しておりますが、モーダルシフト、それからこうしたデジタルを使ったドライバーの負荷軽減について、我々業界も一層取り組んでまいりたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

【根本座長】 ありがとうございました。

栗林委員、お願いいたします。

【栗林委員】 栗林商船の栗林と申します。本日は参加させていただきまして、ありがとうございます。内航海運の代表ということでございますので、内航海運につきましてお話しさせていただきます。

資料にもありましたように、内航海運はトラックと並びまして、我が国の国民生活と経済活動を支える重要なインフラでございます。資料にもありましたように、トンキロベースで国内の物流の4割を占め、産業基礎物資に限りますと、7割から8割の輸送を行っているという代替の利かない輸送モードであるということでございます。また、資料にもありました中長期の計画にありますように、2030年に向けて、今後さらにモーダルシフトを進めていくということになりますと、産業基礎物資とは別な貨物の輸送に積極的に取り組まなければならないということになります。ですが、内航海運業界として現在、担い手不足、船員不足といった大きな課題に直面しています。今後さらに拍車がかかるということで、業界としては非常に危惧しているところでございます。

もちろん、国交省さんのほうでも、船員法の改正をしていただいたほか、海技人材の確保の在り方検討会ですとか、いろいろやっております。それを着実に実施するとともに、国交省さんの系列、あるいは文科省さんの系列、様々な系列の船員養成機関がございますので、それをもうちょっとうまく統合して合理的に船員養成を円滑に行うなどといったことが行われたらいいなということを考えている次第でございます。

また、そういった形でモーダルシフトの比率がどんどん高まってまいりますと、どうしても港湾の設備の拡充ということが必要になると考えています。港湾につきましては、各自治体などがそれぞれ検討するということになっておりますけれども、やはり重点的な港湾につきましては、国として直接指導をしていただくということも必要なのかなというふうに考えているところでございます。

また、船舶も自動運航の研究が進んでいます。DX化などを図って自動運航を積極的に進めていこうとしています。また、カーボンニュートラルの対応も進んでいるということですが、どちらも非常にコストのかかるものでございます。また取引環境の改善を進め

て生産性を上げていくことも、中小企業が大多数を占める内航海運にとっては非常に不可欠なことじゃないかなと考えているところでございます。

また、モーダルシフトを進めるということは、結局トレーラー化を進めるということでございますので、トレーラー化を進めるための導入のための施策というのは引き続き行っていただきたいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、慶島委員、お願いいたします。

【慶島委員】 交運労協の慶島です。まず、資料23ページの次期総合物流施策大綱の策定に向けた検討の視点にあります持続可能な物流サービスの提供に向けたサプライチェーン全体の担い手確保・処遇改善、この視点については、大いに我々労働組合として賛同したいと思います。言うまでもなく、トラックドライバーの処遇改善を図るためには、賃上げの原資となる価格転嫁を推進していかななくてはなりません。しかし、トラック運送の実態は、これも資料18ページにもありますように、受注企業の業種別価格転嫁ランキングにおいて、30業種中29位と最底辺に沈んでおり、コスト増に対する転嫁率は僅か34.4%で、そのうち労務費の転嫁に至っては31.1%という状況になっています。残念ながら、労務費の上昇は企業の生産性向上で吸収すべきであるといった言説がいまだにまかり通っている現実もあります。

資料9ページにもありますように、石破総理も、構造的な賃上げ環境を整備するため、荷主などに対する一層の価格転嫁、取引適正化を推進するよう指示されています。ただ、現実との落差は大きいと言わざるを得ません。2025の春季生活闘争において、担い手を確保するために、業績が改善していないにもかかわらず、いわゆる防衛的な賃上げを実施した企業が物流業界を含め多数存在しています。課題は、防衛的賃上げを実施した企業を消耗戦に追い込むのではなく、業績改善に向けて価格転嫁を推進していくことだというふうに考えます。

企業が求職者に自社の賃金、労働条件をアピールする時代を迎えつつある今、物流業界においては、他の産業に劣後することのない賃金、労働条件を確立していかななくてはならないと考えます。物流業界においては1990年の物流2法施行を画期とする規制緩和によって、新規参入の増加に伴う過当競争の中で荷主の価格決定権が著しく強化されました。規制緩和以降、我が国の物流は、トラックドライバーの低賃金と長時間労働がビルトインされた

上に成立してきたと言っても過言ではないと思います。規制緩和というパンドラの箱を開けてしまった国が、悪質事業者に対してトラック・物流Gメンでモグラたたきを行っているさまは、失礼ですがびほう策としか言いようがありません。資料9ページで石破総理がおっしゃっているように、2030年度までの期間を物流革新の集中改革期間と位置づけるならば、運賃・料金規制の在り方を抜本的に見直すなどエッジの効いた大綱の策定が求められていると考えます。私もその議論の末席に加えていただければと考えます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、小菅委員、お願いいたします。

【小菅委員】 物流系の各種団体の委員及びヤマト運輸におります小菅と申します。どうぞよろしくお願いいたします。今回、物流施策大綱の策定に当たっての委員に御指名いただきまして、本当にありがとうございます。

まさに施策大綱、本当に領域が多くて、検討内容が深いなというふうな実感でございますけれども、その中で論点としても掲げていらっしゃるのとおり、2030年の輸送力不足に対する取組というのはもう行われていますけれども、もっと積極的にやらなきゃいけないんだろうなというふうな認識でございます。その中では、政策パッケージの中にもあります3本の柱の中の特に物流GXと物流DX、この2つは本当に取り組まなきゃいけない内容ですし、現実問題、この資料にも記載されているとおり、各種取組が今も実行レベルにあるんだというふうに思っております。ただ、実行したけれども、それがまさに持続可能な状態になっているかということが非常にクエスチョンがつくところかなと思います。これって、私も民間企業に属しておりますので、民間企業が負担するコスト面等々を考えると、始めてはみたけれどもという段階で止まってしまうケースがかなりあるんだろうなと思っております。そのために行政機関の方のほうからも、これに対する具体的な支援、もっと言わせていただきますと、取り組んだ内容を評価していただくような仕組みですとか、それに対する金銭的な支援なんていることは言わないんですけども、これを広く議論する場、これは物流事業者単体でもありますし、物流事業者間でもありますし、それこそ、今まさに話題になっている荷主様との連携、こういった場をより多く設定させていただける状態になれば、さらにこれらの取組というのがもっともっと広がりを見せるのではないかなと思っております。

先ほどからフィジカルインターネットの話も出ていましたけれども、私もフィジカルインターネットセンターの理事もしております、これにつきましては、まさに荷主様と物流事

業者と、それから、それに関わる周辺の事業者様全てが喧々諤々議論をし、そして社会実装できる環境づくりに対しても、経産、国交の皆さんも含めて御協力をお願いしたいなというふうに思っております。精いっぱい私も務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、澤江委員、お願いいたします。

【澤江委員】 経団連のロジスティクス委員会企画部会というところから来ています澤江と申します。よろしくお願いいたします。本日、このような貴重な会合への参加、あるいは発言の機会を与えていただきまして、本当にありがとうございます。

私、出身母体が化学会社でございますので、それにちょっとかかる話で、また、かつ30年に向けたということなので、そういう視点でのお話を申し上げたいと思いますが、新聞等々で御案内のとおり、今、石油化学業界というのは非常に大きな構造改善、転機を迎えております。近隣のアジア諸国で内需を超えた大增設が行われて、その内需が冷えて余った分が日本へ流れ込んできているという、こういう構造の中での事象ではあるんですが、化学業界に特にバルキーなものを造っておられるところは、ほぼそこで競争力をなくして、多分2030年には大きく実は変わっているんじゃないかなと思います。これを考えると、例えば荷主の構成とか、あるいは物量とか、こういったものに大きなインパクトが出てくるんじゃないかなというふうに考えておまして、例えば日本のメーカーであれば、ある程度そういうものが分かった上での取組という形になるんですが、例えば海外のメーカーが荷主になる、あるいはそれを担いでディールをする商社さんが荷主になるというような、そういう荷主そのものの構成が変わってくるというようなことが多分考えられるんじゃないかなと思っています。

それから、物量そのものも、そういった流れでございますので、我々の業界ではよく、エチレンセンターの稼働率とか、そういう言い方をしますけれども、もうどんどん落ちてきて、物量という意味でも大きな減少傾向にあるというのがあります。先ほど来、2024年問題は本当にあったのかというお話があったんですが、物量という意味ではかなり減らしている業界でございますので、それがプラスに働いたかどうかというのは、そこまではちょっと分かりませんが、そういったような中長期の流れ、あるいは構成、あるいは構造の変化、あるいは対象とする荷主というふうに十把一からげでくくるにしても、中身が変わっていく、30年までということであれば大きく変わっていくというようなことも取りこ

ばさないように、よく見渡した上で今回の大綱の検討に当たっていききたいなというふうに考えております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、首藤委員、お願いいたします。

【首藤委員】 ありがとうございます。私のほうから2点、お話をさせていただきたいと思います。23ページの検討の視点については、全て私も強く同意するところが多くありまして、今日の御説明もありましたけど、ぜひ推進していただければと思っているところです。

その上でですけれども、まず1点目、人口減少の影響をどう図るのかというところが気になりました。特に地方において産業構造みたいなものを、従来、これまでと同じものを想定して物流を考えていいのかどうか。人口の減少推移というのは多分、推測値が出ていると思うんですけれども、これも地方の産業がかなり今後大きく変化をしてくる可能性もあって、どのようにそれによって物量が変わってくるのか。そういったことを踏まえながらどこに物流拠点を設けるのが効率的なのかというような、多分2030年もそうですし、その先の40年、50年を見据えたときにそういった視点も必要なのかなと思っています。当然、地域で生きていくためには、インフラですので、物流が存続しなければその地域の存続がないというふうに私は考えています。そう考えると、多分、物流単体では議論ができなくて、防災の話もそうですけれども、交通政策ですとか、都市政策ですとか、もしくは医療制度とか、そういったものも含めた中に多分、物流もあるのかなというふうな、何かもう少しほかの政策との統合性みたいなものも求められるのかもしれないというふうなのが1点目思ったところです。

2点目、ドライバーの確保についてです。必要なドライバーの数みたいなものをどのように長期的に算定していくのかということです。34%という数値もありますけれども、先ほど申し上げた地方の産業構造をどう図るかということもありますし、もう一つは、自動運転の影響をどのようにこのインパクトを図っていくのかということです。ただ、自動運転、確かに非常に大きな変化なんですけれども、まずは高速道路からかなと思いますけれども、社会の隅々まで自動運転の車両が走るような道路インフラということが日本の中で実現可能なのかどうかというような点を私はちょっと疑問を持っているところですし、あとドライバーって、運転だけをしている仕事ではないわけですね。集荷であったり荷積み・荷下ろしであったり、宅配であれば高齢者に声かけをしたりというような役割もしていますの

で、そういった幅広いドライバー職というのがどこまで自動運転技術によって代替可能であるのかということを考えたときに、将来のドライバーというものをどのように描くのかというところも、ぜひ2030年に向けては必要かなと思いました。というのは、自動運転が入ってくるということで、若い人にとっては、この仕事消えちゃうんじゃないかというふうに思うと、当然入ってこなくなってしまうというところもあると思います。ですので、本当にもしドライバー職が必要であり続けるというような算定であるのであれば、どのようにしてそこに担い手を確保するのかということを考えると、将来のドライバーの在り方ということも議論する必要があるかなと思いました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、杉山委員、お願いいたします。

【杉山委員】 日本通運から参りました杉山でございます。通運連盟からの推薦ということもございまして、通運的な立場から若干意見を申し上げます。

2030年度に想定される輸送力不足への対策の一つが、モーダルシフトだと理解をしており、そのモーダルシフトを担っていくのがまさしく鉄道輸送であり、内航海運であると考えています。昨今では、国でも、モーダルシフトの担い手である鉄道、内航海運の輸送量を倍増させるために種々、御協力をいただいているという理解でおります。実際に1編成の貨車では、大体、大型10トン車で65台分を運ぶことができるという輸送の優位性という点は、皆さんも御存じのとおりで、CO₂の排出量削減という観点から申し上げても、非常に有効な輸送手段であるということはあると思います。

一方、課題といえば、盤石なBCPがないという部分であり、どうしても鉄道輸送は、横風に弱く、風が吹くと安全上、計画運休をせざるを得ず、なかなか普及しない一因となっております。柔軟なBCP対応として、どういう形で代替輸送を構築して安定化を図るのかという点がございます。また、今、31フィートのタイプの比較的大きなコンテナを使った輸送もある中において、いかんせん、各基地における設備が一律ではなく、脆弱な面があり、特定の駅でしかこのコンテナの荷扱いができないといったところがございます。そういう設備面の拡充というのにも必要だと考えております。設備面でさらに申し上げますと、長く国鉄時代からの施設が貨物施設として使われており、大分老朽化が著しく、どういう形でその辺りを刷新していくのかということも、今後の課題になろうかと思っておりますので、重要であるがゆえに、しっかりとそういう整備について、議論をさせていただきたいと思っております。

なお、私は、航空貨物運送協会の会長も就かせていただいております、その立場で一言申し添えさせていただきます。これは若干、国際競争力の強化と関係する部分でございますが、今、航空輸送における保安強化がスタートしており、来年以降には、基本的には航空機に搭載する貨物のエックス線の検査が100%義務づけられるという状況にあります。スピードが重視される航空貨物において、その点が若干後退するようなプロセスが求められております。これを実行していくことに何の異論もございませんが、国外に目を向けますと、だんだんと諸外国では、爆発物検知犬を導入して、犬が爆発物のある・なしを判断しているような制度が主流になってきていますので、中長期的には今のやり方から方向性を変えていくという、航空保安の方向性の議論もできればと考えている次第でございます。

以上でございます。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは続きまして、鈴木委員、お願いいたします。

【鈴木委員】 太成倉庫の鈴木又右衛門と申します。日本倉庫協会さんからお邪魔していると思います。私の会社は本当の中小企業でございます。中小企業という立場でこの中で発言をさせていただければというふうに考えております。

日本倉庫協会自身も、会員の9割以上は中小企業でございます。そして、その所管する倉庫の面積、これも8割ぐらいは中小企業が担っているという形になります。つまり、大手さんの寡占によって成り立っている業界ではなくて、本当にその地域地域で、ある程度の規模を持った企業がそのエリアの物流を支えているというのが我々の業界の特徴ではないかと思えます。一般的に見ても、中小企業というのは日本の企業数の85%とかを担っているわけですから、当然、その中小企業の物流を担うのも我々中小の役目というふうに思っています。それはやはり物流の規模感、その他含めて効率を上げる。だから、日本全体の全体最適ではなく、我々はその地域の部分最適を担っている、そういう業界であるというふうに思っています。したがって、今回のこのいろんな議論の中でも、エリアエリアの物流を担っている中小倉庫の成長性とか、その他、我々を助けていただけるような施策を盛り込んでいただければ、私がここにお邪魔した成果というか、かいがあったのかなというふうに思っています。ふだん、荷主さんからもいじめられ、運送業者さんからもいじめられ、かわいそうな立場でございますので、皆様の寛大な御協力をもって中小倉庫会社が生き残れるように、いろいろお話をいただければと思います。

以上でございます。よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、高岡委員、お願いいたします。

【高岡委員】 立教大学の高岡でございます。よろしくお願いいたします。私からは2点ばかり最初に申し上げたいと思います。

事務局の資料23ページにある、足元の経済動向や物流需要の変化を反映した輸送力見通しの再検証、この項目について、ぜひ今後、数回議論していく中で割と早めのほうに出していただけると、フェアにみんなで議論ができるのではないかなというふうに考えております。先ほど来、2024年問題が難なくクリアされたということで、世間からそういうふうに見られているのではないかなというお話もあったと思うんですけども、クリアしたのではないかなと私は個人的には思っています。ただ、これは別に見通しが間違っていたわけではなくて、むしろ荷主さんをはじめ、事業者の方々が真剣に取り組んでくださった結果、2024年に深刻な輸送力不足が起きなかったわけであって、それは政府側が2022年から持続可能な物流の実現に向けた検討会で集中的に議論されて、国民にいろいろ発信されて、それを真剣に受け止めてくださった事業者の方とか国民の方がいたからだと思っています。

そういう意味では、私が見聞きしたところでは、当然、パレットの導入だとか、フォークリフトだとか、そういう標準化に資するところもそうでしたし、データもそうだったと思うんですけど、一番顕著に変わったなと思ったのは、食品だとか、飲料だとか、比較的輸送頻度の大きい業界で1日リードタイムを延ばした、発注から納品までのリードタイムをプラス1にしてくださった企業が圧倒的に多かったのではないかなと思っています。そういった努力によって、現状また見通しが、需給のバランスというのがちょっと変わってきたと思いますので、これを踏まえた上で2030年、できれば2050年ぐらいまでの見通しをもう一度出していただけるとありがたいなと思っています。

今回、2030年に向けたということなんですけれども、物流インフラって多額の投資がありますし、先々、本当に物量がどうなっていくのか。もしかしたら人口が減るので、減っていく可能性もありますので、それも踏まえてきちんとインフラ投資というのをしていたきたいなと思っているので、ぜひデータの整備をお願いします。

すみません、長くなって。もう一点は簡単になんですけども、国際的にグリーンの部分、今回の資料では物流DXって、FCVとか水素スタンドとかEVの話が出ていたと思うんですけども、国際的に見ると、やっぱりバイオ燃料というのも捨て難いなと個人的には

思っています。特に自家用車じゃなくてトラックなので、皆さん御専門なのでお分かりですけど、重いものを載せて坂道を発進しますので、低回転域で太いトルクが出るディーゼルトラックというのは、事業者にとっては投資の面からしても、運びやすさからしても、特に幹線輸送なんかではすごく使い勝手がいいと。なので、バイオ燃料というものも今後すごく有力なトラックの燃料だと思います。今ちょっと偏りがあるかなと思っていまして、国の政策にですね。そういったところはやっぱりフェアにきちんと国際動向も踏まえて検討していければなというふうに考えております。

以上です。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、月野委員、お願いいたします。

【月野委員】 読売新聞の月野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。私は、現在は編集局のデザイン部というところにおりまして、物流に関しては全くの門外漢であります。長く生活部というところで衣食住の問題ですとか、女性労働や子育ての問題を取材してきたということで、生活者の立場で御意見を申し上げたいと考えております。

全くの物流の当事者でない目線から言いますと、2024年問題も物流の課題も、実生活にはあまり見えてこない課題というふうに思っております。この委員を拝命することになったのもこの連休の直前でして、4連休中ずっと資料を読み、物流の現場はこんなふうになっていたのかという認識を新たにして今日の検討会に臨ませていただいております。末端の生活者はもちろん、ふるさと納税であるとか、あと、いろんな宅配物を便利に利用して新鮮な商品がいつもそろっているスーパーに出向いて、それが当たり前になっているんですけれども、物流現場が抱えるパレットの問題であったり、トラックのドライバーさんが荷待ち時間に多数の時間を費やしているとか、附帯業務があるというような現状はほぼ理解されていないのではないかと思っております。

じゃあ、果たして新聞は今までどのような報道をしてきたのかというところで、データベースでキーワード検索してみますと、物流に関わるニュースというのは、例えば、秩父地方でドローンによる配送の試行をしていますよとか、川越に物流拠点がつくられましたとか、ローカルニュースとしての報道は多分になされてきたんですが、構造的な前大綱についての報道はあまり多くなく、それは報道機関として反省しなければならないのかもしれませんが、一般消費者、生活者にどこまでこの物流の問題が深刻な問題として捉えられているかというのは今日も疑問に思いながらやってきました。今後の検討会においては、生活

者であると同時に、読者に分かりやすく情報を伝えるという報道機関の役割も踏まえて意見を申し上げられればなと思っております。

あと、もう一つ生活者の視点としては、今、分かりやすさというのが必要だと申し上げましたが、自分に直結する問題だと消費者というのは非常に関心を持つんですね。具体的には、今最も関心の高い問題の一つがお米の問題だと思います。これが物流だけの問題ではないと思うんですけども、何で自分たちの手元に手軽にお米が届かないのかというのをまだどこも読み解けていないなというふうに感じておりまして、そこを分かりやすく示していくことによって、ひょっとしたらこれから議論を進めていく中で、どんなふうに国民に情報提示して大綱への理解を深める、ひいては受益者負担への理解を求めるという視点でも、そういった情報を適切に伝えていくということも議論においては重要ではないかなと思っております。全くの部外からの発言かもしれませんが、意見として申し上げました。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、服部委員、お願いいたします。

【服部委員】 アスクルの服部でございます。弊社は国内の事業所向け及び個人の消費者向けにECサービスを展開しておる会社でございます。ですので、荷主企業としての立場での参加ということかと思います。

eコマースは非常に利便性が高いということで、非常にお客様に御支持のほうをいただいております。ですが、今後の物量の増加という部分に対して、今言われておりますような人手不足といったところに対してしっかりと対応していかないとなかなか厳しいというふうな認識もしております。我々弊社では自社の物流倉庫であったり、配送も持っておるんですけども、全国に配置しています物流センターにつきましては、人手不足、こういったところへの対応といたしましてAIやロボ技術等、これを活用しまして機械化であったり、商品化という部分を進めているところでございます。

また、自社配送におきましては、配送の業務、こちらをなるべく効率化していきましようといった観点で、再配達業務の削減であったり、ドライバーの負荷を軽減していくというところで、特にeコマース、非常に物量の繁閑の差というのが激しくございます。ですので、物量の平準化であったり、再配達の削減のための置き配、これをデフォルトのサービスにして推奨していくであったり、可能な限り効率化という部分は進めております。ただ、いろいろこういうお話を各サプライヤーさんともする機会が多いんですけども、なかなか

か個々の企業間の取組では限界があるなというのも荷主企業として感じているところでございます。特に我々の強みであるB to Bなんですけれども、ここは各個社さんが個別最適化して物流をつくってきたというようなところがございまして、なかなか全体最適に置き換えるというところでは、実はちょっとハードルが高いなという部分を感じたりもするというところでございます。

先ほど来、資料のほうで御説明いただきましたけれども、標準化という取組はまさにそうだなと思っていて、パレットの標準化、さらに言えば我々ECしていますので、商品の荷姿であったり外装箱、こういった部分の標準化、こういったものも作業効率のアップという部分には十分つながると思っております。また、複数の企業間でお客様にお届けするという配送ルート、こういったところも共有してしまえば無駄な車両の削減という部分もあるでしょうし、積載率の向上という部分にも寄与するのではないかなというふうに考えたりもしております。

そう考えますと、オープンで相互に連携された物流網の構築というものが不可欠なんだろうなと思いつつ、これに関してはやはり物流企業だけではなく、我々荷主企業という部分もしっかりとその中に入って、各企業間での物流データを共有して効率的に活用していく、この仕組みをつくっていくというのが重要なのかなと思ったりもしております。データの積極的な活用のための仕組みと、またこの活用による効果であったりといった部分、これがしっかりと見えることができれば、より進められるのかなと思ったりもしております。そういった点で議論ができればなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、兵藤委員、お願いいたします。

【兵藤座長代理】 私も5年前の議論を思い出してまして、5年前にはなくて今あるものというのは、物流のソフト構築とかにも大きく関わる生成AI、これは5年前、影も形もなかった。それからあとは、何度も今回出ているレベル4の自動運転トラックですね。それとあとは、5年前ですか、そのとき多くの事業者が2024年問題というのがあるんです、これは大変なんですよということをよく言われていて、それが蓋を開けてみると、昨年度あれだけマスコミで取り上げられて、そういう意味では、物流ってこういう問題がある、ないしは物流というのはこういう活動なんだということが国民に大分行き渡ったのかなという気がしています。

それで、今日の資料でも、20ページのYouTubeのアニメ、これも紹介していただいて、早速、授業で学生に紹介して、ぜひ皆さん、親御さんにこれを紹介してくださいと。君たち、大学で何を勉強しているか親御さん知らないんだからということで、こういった機会ですので、拡散に努めているということです。物流の教育現場にいますと、ちょっと変わってきたのは、この数年、非常に就職が好調なんですよね。エンジニアとしての物流、こういう知識を持った人材というのはそれなりに求められているんだなという気がします。そういう意味では、前回でもキーワードはあったと思うんですが、教育ですよね。どういう物流を支える教育が必要か。これについては今回、CLOが加わってきましたので、大分教育の質が、求められる質が変わってきたという気がしますので、こんなことについても議論を深めることができればと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 北條です。どうも事務局の皆さん、御説明ありがとうございました。私からは、資料の最後のほうにあった3つの方針、そのうちの前の2つに関わるお話をしていきたいと思います。

まず最初に、2024年、営業用貨物自動車で荷物が運べたかどうかについてお話をしたいと思います。私たちの推計では、結果的に1年間、全国規模、品目も合計で見ると、運べたのではないかと推計結果が出ています。理由は2つあって、1つは24年は需要が19年と比べて3億トン少ない25億トンぐらいで止まりそうなこと。

2つ目はロードファクター、積載効率が9%、19年から24年にかけて上がりそうで、これに相当する輸送重量は、実車率がそのままであればという仮定がつきますけれども、2.5億トンになり、2つ合わせて5.5億トン。予想されていた不足量4億トンを上回り、運べたと。ただ、これはあくまでもマクロの話ですので、時期だとか、地域だとか、品目によって運べないところが出たというのは私たちの会員企業に対する調査でも分かっています。

では、なぜ運べたのかですが、これも私たちの常設委員会の委員にアンケート調査をしたところ、リードタイムを延ばしたというところがとても多かった。リードタイムを延ばす何がいいかというと、当然、輸送計画を余裕をもってつくれますし、荷物をまとめられるということでロードファクターが上がったのではないかと思います。物流現場の問題を、商流も含める、取引条件も含めるロジスティクスという概念、戦略的な経営管理で解いたという

ことで、非常によいことだ。2024年の物流危機に対しての動きではあったのですが、これはよい兆しであると考えています。

2つ目。さらに行動変容を続けようと思うと、波動の話はどうしてもしなければいけないと思っています。物量の平準化ですよ。EDLP、エブリデイ・ロー・プライスというのがアメリカの小売業などでは当たり前ののですが、日本ではなかなかまだ。特売が大好きな国民というところ。これの経済的損失を試算してみたのですが、大体年間6,000億円ぐらいになるのではないかと。荷主の流動費で5,200億円、トラック会社の固定費で約800億円です。それから、波動は、道路貨物運送業の多重下請構造の原因の一つにもなっているのではないかと考えられます。さらなる行動変容では、例えば特売をやめていくことも重要なことになると思います。

これから先の話なのですが、次は2030年です。不足量がさらに増えて9億トンになっています。率にして34%、19年と比べると減るということなのですが、仮に輸送量が24年の推定値と同じ25億トンで推移したとした場合に、どれぐらいのロードファクターが必要かを計算してみたところ0.61になりました。61%。ロードファクターは積載率掛ける実車率なので、近い数字を拾っていくと8割・8割なのです。積載率8割、実車率8割というのは多分、非現実的な話です。今の我々の技術だとか標準化のありようからすると。そうなってくると、次は輸送能力を増やす必要がある。1つは、やはり、増員増車といいますか、この産業を魅力的にしてたくさんの人に働いていただけるような環境を整備すること。

あと、インフラ面で2つ言っておきたいのですが、1つは省人化です。自動化は大変重要だと思っています。自動運転だったり、自動物流道路だったり。インフラ整備の2つ目としては、他モードをどうやって使うのか。鉄道や船舶です。これはとても重要な打ち手になってくる。中でも鉄道は自動運転にとっても向いていると思っています。

最後に、3つ目なのですが、国際競争力の強化という意味でいくと、東アジアの経済圏が変容したことは忘れてはならないと思います。米国と中国間がメインストリートになっていると思うのですが、その2国間で大圏コースを引くと日本のどこを通るかという、津軽海峡辺りです。国際競争力を増すことを考えたときに、国際港湾というものをもう一回考える必要がある配置を含めてです。さらに言うと、先ほどの鉄道と関わりますが、諸外国で当たり前の海陸一貫の大量一括輸送です。こういうものもやっていく必要があるのではないかと。23年10月に出た緊急パッケージの中では、具体的な年次

は示されていないのですけれども、2倍にするという非常に野心的な目標が示されていたということを忘れてはならないと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、唐木委員、お願いいたします。

【唐木様（堀委員代理）】 R&Cながの青果、代表の堀に代わりまして本日、唐木が代理で出席させていただいております。本日はこのような検討会に青果業界として参加させていただきまして、誠にありがとうございます。

まず、私どもの業界の話を少しさせていただきますけれども、御参加の方の中で、青果物を具体的にイメージしていただける方とそうでない方がいると思います。先ほど海老澤さんが挨拶された全農さんのほうから、全国の全農さんを含めたJAさんから私ども全国に民間経営として認可を受けて市場業をしております。皆さん方も朝昼晩の食卓をイメージしていただくと、青果物、野菜であったり果物を必ず目にされると思いますけれども、国産品の約8割が私ども市場を経由して皆さん方のお口の中に入るという形です。ですので、逆を返すと、買物に行かれたとき、青果売場の8割は市場、私どもの業界を仲介しながら流通をさせていただいているというような形になっております。

そんな中で、今回、2024問題という課題についてですけれども、私の商いをしている長野県においては、私どもグループ企業として7か所の市場を運営しております。それに加えて、カットサラダの工場であったり、あと物流の効率化を図るために、グループ内にR&C物流という自前の物流会社も持っております、120台ぐらいのトラックで運営しております。あと、皆さん方というか、日本の皆さん方に青果を流通するに当たって、さらに効率をよくしようということで、グループとして群馬、東京、千葉にもグループ会社を設けて、そういった中で物流の効率化等々を図ってきましたが、今回、この大きな2024年問題に向けて、さらに私どもの所属する全中青協であったり、全青協であったり、全国組織体として物流に対してしっかりと向き合っていないといけないのかなということを改めて感じたところであります。

物流に対する考え方として、市場は半世紀以上前に全国、大体のインフラができております。それを振り返らせていただくと、50年、60年前、今ほど物流が発達していなかったもので、私ども長野県の青果市場としては、何を目指そうとしていたかといいますと、まず、長野県民に首都圏と変わらない食生活を送ってもらうために、全国からおいしい良いもの

を運びましょうというような形で立ち上がりました。逆に長野県は農業県でもありますので、長野県のおいしい産物を全国に運びたいというような形で後段、荷物の物流をしてきております。

そんな中でいろいろな取組をしてきましたけれども、今回、全ての青果業界の意見をまとめて私が発言はできませんけれども、私のほうの企業がこちらに参加させていただきましたので、私どもの企業として、業界の今後の物流に関する課題として、まず、昨年の秋頃からキャベツが非常に高騰して、店頭で1玉400円、500円というような事があったと思います。平均しても野菜は、大体200円ちょっとぐらいのキロ単価です。キャベツが400円のときに1箱幾らだったかという、10キロの箱が約4,000円。大型10トン車で運ぶとすると、1,000ケース入れると400万の総売上げになるということをまず1つ考えてもらって、逆に豊作になったときは1箱800円になると。それが1,000ケースをトラックに入れると80万円。これだけの乱高下の激しいものに対して物流経費をどこまでどういう形でかけられるかというのが非常に私どもの課題ではあります。全て固定で物流費をオンして、店頭で皆さん方が野菜や果物を買うときに、それを織り込んで買っていただけるかという不安もあります。その辺を含めて、いろいろな課題として農水省様と一緒に取組をこの検討会でさせていただけるように、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 今日は松浦通運の社長として出ていますけども、全ト協の会議で皆さんにはいろんなところでお世話になっております。ありがとうございます。

1つは、3ページのところで改正物流法に向けた総合物流施策大綱というタイトルになっていますけども、我々、荷主さんを含めて商慣行の見直しや効率化の促進の取組というのはたくさんしていただいて、本当にありがたいなと思っています。大手の荷主さんにおいては、我々の取引先も含めて、どんどん前に進んでいただいている荷主さんもいらっしゃいます。ただ、中小企業の代表として言わせていただくと、中小の荷主さん、それから地方の荷主さん、また現場の方々においては、法改正されたことさえ知らない方がまだいらっしゃいます。ですから、物流効率化のために荷主さんの意識改革、商習慣の見直しが不可欠であるとすれば、ここにいらっしゃる方全員で周知徹底をしていかないと、特に消費者の方も含めてやっていかないと、本当はパレット化して、パレット代を別途取れるようになると、さっきのながの青果さんの話もできるなと我々思っているんですけども、なかなかそうはいか

ない。

トラック業界において一番今お願いしたいことは、2030年まで生き残れるんだらうかと、中小の事業者がですね。今その危機にあります。我々、佐賀なんですけども、佐賀の協会でも辞めていく方が結構いらっしゃいます。辞めていくだけじゃなくて、事業を解散するという方もいらっしゃるので、そちらのほうの問題だなというふうに思っています。これは18ページのところに価格転嫁の状況等を書いてありますけども、適正運賃收受というのが、お題目じゃなくて本当に原価を頂けないと我々も生き残っていけないと。2030年までみんな頑張ったけれども、結局、死屍累々で中小の事業者がなくなってしまうと、結果として運べない状況になりますので、そちらのほうもしっかりお願いをしていきたいと思っています。

あと、今の問題に加えて、燃料の問題です。カーボンニュートラルを考えると、燃料というのは化石燃料から変わっていくんだらうなと。ここは分かります。頭では分かるんですけども、中小の事業者にとって、インフラがない限り車両を変えるのはものすごく難しいというふうに思っていますので、電動車が有力になれば充電設備が要りますし、FCVが有力であれば、水素の充填施設が拠点と道路沿いに必要だということになっています。ただ、今、水素の充填設備はどんどん減っている状況です。Scope 3のことを荷主さんから言われたりするんですけども、CO₂を早期に削減することを優先されるのであれば、リニューアブルディーゼルというのは、SAFも含めて非常に現実的だというふうに思いますが、これも実現のためには量をどうやって確保しようという問題があると思います。

長くなりますけれども、もう一つ、新モダルシフトという中に、いろんな意欲的な連結トラック、ダブル連結トラックとかいろいろ書いてあるんですけども、地方とか市街地のことを考えると、一朝一夕に全部通れるかという、それは難しい。そうすると、私、令和2年のときも委員で出ておりましたけども、そのときも申し上げましたけども、やはり今、増トン車25トンというのが3軸で考えられています。軸重9トンというので考えられていますので、これを4軸にして、 $4 \times 9 = 36$ 。36トンに、1トンアローワンスを見ると、35トンまでの増トン車を緩和していただけないかなというふうに切に思っています。長さを少し長く伸ばしていただくと、運転手が寝るスペースも広がりますし、それからパレット、標準の11パレットが今16枚ですけども、18枚載るようになります。それによって電動化であろうが、いろんな架装減トンであろうが、35トンあると大体のものをのみ込めるのかなというふうに思っていますので、ぜひそれを実現させていただければなと思

っています。

2040年、フィジカルインターネットというふうにおっしゃいましたけども、あと15年あります。大型トラックでもワンサイクル15年ぐらい使っている状況です。一方で、なかなか牽引免許を若者は取得してくれません。19歳から大型免許を取得できるようになりましたけども、バックが難しいんですよ、やっぱり。フルトレーラーのバックってされたことある方いらっしゃるかもしれませんが、ものすごく難しいです。ですから、我々の運転手でも一発で嫌になります。バックがなかなか難しいし、バックするためのスペースもとれないということでもあります。今、トラックの燃料がどうなるかというのは見通しが見えない中で、2030年、40年に向けてもう1ランク、リニューアブルディーゼルを使うのか、何か現実的な回答を書いていただくとうれしいなと思っております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、味水委員、お願いいたします。

【味水委員】 流通経済大学の味水であります。手短に3点、総合力と実行力と発信力が大事であろうということを申し上げたいと思います。

1つ目として、総合力ですけれども、個別施策、これまでに御説明いただきましたように、多様な施策がなされていると思います。これを上手に束ねていくことこそがこの大綱の役割ですから、その関連性。また、束ねることの難しさは射程距離が全然違う。インフラであれば数十年のオーダーになってくる。それぞれの施策の長さが違うことを考慮して、上手にまとめていくことが必要だろうと思います。

2点目として、実行力ですけれども、各施策、大変すばらしいことを掲げていると思いますが、例えばパレットの標準化の補助の予算は十分なんだろうかですとか、Gメンの人数は十分なんだろうか、規制の程度というのは十分なんだろうか、実効性がどこまであるのかといったら、まだまだなんだろうと思います。これについても、できない理由は多様にあるんだと思うんですけども、そこを踏み込んでいくということも必要だろうと思います。

最後に発信力ですけれども、目標の設定ですとか、各主体の責任、責務というものがどういうものなのかということのをちゃんと提示していく必要があろうかと思います。消費者こそが最終的な決定権者であるならば、その消費者に責任を持った行動をしていただくことが必要だと。そのときに消費者に関わるKPI、目標設定が単に再配達の削減だけなのか。そうじゃない。皆さん、荷主企業の方々がちゃんと意思決定ができるようなことを受け止め

てくれるような行動を変容してくれることが重要だし、また、その中で必要な施策、例えば、2024年の中で本当に十分だったのか、荷待ち・荷役が4.5%実現できなかった、これは失敗じゃないかというぐらいのこと。ちょっと過激なことを申し上げましたが、そういったことを考えていくということが必要なのかなと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、三宅委員、お願いいたします。

【三宅委員】 KPMG／あずさ監査法人の三宅でございます。当法人は、主に企業の会計監査を担っておりますが、私自身は現在、主に様々な企業のDXの推進支援に関与しております。そういった意味で、特にDXの観点からコメントさせていただければと思っております。

先ほど、河野様より物流業界の課題と現在取り組んでいる施策の進捗について御説明いただきましたが、改めて課題が多岐にわたっていると認識したところでございます。そして、こういった課題に対して、本日御出席の企業の皆様、個々で様々な取組を進められておられるかと思いますが、やはり個々の取組には限界があるのではないかと感じております。今後は、物流DXの実現に向けて、様々なステークホルダーが連携し、一丸となって取り組んでいく必要があるといったことを認識しております。

私から申し上げたいキーワードは、革新的な共同化に向けた取組の一つとしまして、先ほども出ております「フィジカルインターネット」とのアラインです。現在でも企業間や類似業界内で共同配送が進められていると思いますが、今後はさらにオープンでダイナミックな物流アセットやリソースのシェアリングの実現というのが期待されているのではないかと思います。そして、この実現に当たって鍵となってくるのが、データとテクノロジーを活用した物流の標準化、効率化、そして見える化だと考えております。物流業界でもIT化というのは進んでおりますが、現場ごとに少しずつシステムが異なっている、またはインプットデータの標準化が進んでいないのが現状かと思います。これをいかに共通化していくのか、連携化させていくのが重要かと思います。また、データリンクや分析プラットフォームをどのように構築していくのか、さらには、そのデータの標準化の前提としまして、プロセスの標準化というのも重要なテーマかと思います。これらの点について、今後の検討会での議論にしっかり織り込んでいければと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、森委員、お願いいたします。

【森委員】 花王の森でございます。改めまして、よろしくをお願いいたします。構成員名簿を見ると、日雑メーカーというか、メーカーを代表して参画させていただいたということで、責任を新たに感じておる次第でございます。メーカーと言いましたけれども、私どもメーカーとしての荷主という立場と、また卸の機能であるとか、それから自社物流の機能も持って事業を推進しておるので、こういった非常に物流環境、不確実性の高い時代になってきますと、様々な部分で影響を受けている次第です。そういった中でも、以前からホワイト物流的なものは様々取り組んできておりまして、待機時間対策においては予約システムの導入だとか、それからモーダルシフトの推進、あるいはパートナーさんと組んでの往復輸送、あるいは共同配送、そういったことを是々非々に取り組んできております。

また、先ほど兵藤先生からもA Iの話が出ましたけれども、機械学習を活用して、特に我々だと新商品の発売前に販売数量を予測するというのは非常に大事なことなものですから、それを精度高く予測することで一番大事な発売3か月間の在庫適正化を図る、そういった取組だとか、ハード面、拠点においては、豊橋の工場では製品の入庫から出庫まで完全自動化すると、そういった取組を自社では行っておりまして、それらも今後推進するとともに、今日をきっかけにこの検討会の皆様の取組であるとか、御意見を参考にさせていただいたら幸いです。

せっかく参加させていただいておりますので、1点だけ要望としまして、それぞれの業界特有の商慣習、商慣行ですね、そういったものもあろうかと思っておりますけれども、我々日雑の中でも特有の商慣行というのがございまして、小売りさん、あるいは流通さんから、納品においての様々な附帯作業、そういった要望を受けております。それは当然、我々頑張るんですけども、それについてのコストダウン、その辺のところをどういったところで在り方を落としつけていくのか。なかなか民民だけでは解決できない部分がございまして、そういったところも、どちらが100・ゼロということではなくて、ウィン・ウィン、フラットな議論をこういう場で行政さんも交えてさせていただければなというふうに感じております。引き続き、よろしくをお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、山本委員、お願いいたします。

【山本委員】 イオングローバルS C Mの山本と申します。私のほうは小売業ですので、

そちらの内容に沿って少しお話しさせていただきたいなと思います。

イオンでは3年前から2024年問題に対応するために様々な取組を進めてきました。これは全国にあるグループの小売業各社と今までのやり方を変えるということで、具体的に言うと、同じ車両でもやり方を変えれば1.5倍ぐらいの荷物が運べると。低積載の車も多いし、納品頻度も問題であったり、先ほど来出ていましたリードタイムを変えとか、そういった小売りのほうでできる対応をこの3年間かけて今やってきて、現在もやり続けています。

結論としては、やはり計画物流に切り替えていかないと、これからは物が運べなくなるということで今やっております。ただ、これ言うのは簡単なんですけども、サプライチェーン全体でどうやって計画的にやるのか。先ほど消費者の行動変容のお話もありましたけれども、例えば昨年のお盆には南海トラフの臨時情報が出た際の売場という、一瞬で水がなくなると。ああなった場合には、また発注が大量にかかる、物流が混乱するというのは過去何回も繰り返しています。だから、ああいった部分も、報道の仕方も含めて、我々もお客様に安心してもらえる、365日営業していますので、慌てなくても物はあると。我々も物流センターに何十万ケースという在庫があるのに、売場ではゼロになる。で、供給できないというようなところを変えていければ、もっといい世の中ができるのではないかなと思います。

一方で環境問題も、本来は効率化を図って環境に優しい物流をということで、本来、コストがかからないのが一番いいと思うんですけども、今年、当社はダブル連結トラックを入れましたし、昨年は水素の自動車も入れました。ただ、これはコストがかかっています。ですので、例えば水素に関しては、365日補充ができない、24時間補充ができない。すごく使い勝手の悪いトラックにはなっています。ただ、これからは入れていかないといけないということで、昨年九州でも入れておりますけれども、そういったものが円滑に使えるようなインフラ整備のほうは、国のほうにも御尽力いただきたいなというふうに考えております。

簡単ですけど、以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、若林委員、お願いいたします。

【若林委員】 よろしく願いいたします。駒澤大学の若林と申します。私は独占禁止法、競争法とか競争政策を専門としております。その観点から特に関心がございますのは、19ページの多重下請問題でございます。優越的地位の濫用と思われるような行為をなくすためにも、いかに取引構造を透明化・効率化していくか。法整備が今進んできたこれから

が重要な時期かなと思っております。現在、下請法の改正も審議されているかと思えますけれども、そこで網から漏れている着荷主の行為についても、どのように商慣行を変えていくかということが重要かなと思っております。改正法で努力義務が課されて、トラックGメンなどによってチェックも進んでいるかとは思いますが、サステナブルな物流体制を構築するためには手厚いフォローアップが必要かなと思っております。

もう一点、23ページにあります、下のほうにございます災害時に向けての備えについて1点申し上げたいと思います。関係機関との相互連携の充実強化が重要ということで、まさにそのとおりかなと思っております。現在、地方におけるガソリンスタンドの維持をどうするかということが問題になっているというふうに理解をしております。さきの能登地震の際にも、緊急車両の通行であるとか、物資の輸送を可能にするために、ガソリンスタンドをどのように利用可能にするかということで、現地で非常に苦心をされたというふうにお聞きしております。それにつきましては、非常時・災害時に向けたガソリンスタンドの在り方について、エネ庁さんであるとかを中心として検討が開始されたように聞いております。緊急時の物流の体制が仮にこちらのほうでうまく出来上がったとしても、それを支えるインフラの状況によっては、その計画というんでしょうか、がうまくいかない、立ち行かない、変更を余儀なくされるということが考えられます。様々な関係省庁の方々がオブザーバー参加されていると思えますけれども、幅広い視点でガソリンスタンド、あるいは場合によっては充電ステーションということもあるかと思えますけれども、インフラサイドの動きもフォローしながら、必要に応じて連携を取って、様々なシナリオに対応できるようなきめ細かな有事への備えということが検討できればいいかなと思っております。

以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。以上で委員の皆様からの御発言を終了させていただきます。特段、質問というのはなかったので、次の議題に進んでいきたいと思えますけれども、今後の検討の進め方について御説明いただけますか。

【紺野物流政策課長】 資料3を御覧ください。今後の検討の進め方の1枚紙でございます。まず、本日が第1回の検討会でございますが、次回は、現行の大綱や中長期計画のフォローアップをさせていただきますして、第3回以降は構成員からのプレゼンテーション、そして第6回で、その内容を踏まえた論点整理と提言の事項の検討を行い、最後には提言素案の提示と、取りまとめに向けて年内をめどに議論を深めていただければと思っております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。本日は興味深い御意見をたくさんいただきまして、本当にありがとうございました。もう予定の時間を超えていますので、あまり私のほうからまとめはいたしませんけれども、印象に残ったこととしては、やはり自動化とか急速に進んでいるということもあって、物流革新の新機軸として物流DXというのを前面に押し出していくのはどうだろうかという意見が結構多かったのではないかと思います。年末までの短い期間でありますけれども、今後とも積極的に議論に参加いただければと思います。どうもありがとうございました。

【林田課長補佐】 根本座長、ありがとうございました。構成員の皆様も、長時間にわたり御議論いただきまして、ありがとうございました。

本日の議事録に関しましては、事務局で作成の上、構成員の皆様に御確認いただいた後に、国交省、農水省、経産省のウェブサイト上で公表いたします。よろしくお願いします。

また、第2回検討会の日程については6月上旬の予定ですが、また別途、御連絡させていただきます。

本日の議題は以上となります。長時間にわたり御議論いただき、ありがとうございました。

— 了 —