

第2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6月13日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより、第2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、オンラインでの開催となっております。構成員の皆様におかれましては、常時カメラオンとしまして、マイクについては、御自身の御発言時のみオンにさせていただきようお願いいたします。傍聴者については、常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。

構成員の皆様の御紹介については、参考資料2の出席者名簿でもって代えさせていただきます。なお、本日は、大串委員、奥田委員、首藤委員、河野委員、山本委員が御欠席されております。また、鈴木委員の代理として陣上様、神林委員の代理として海老澤様に御出席いただいております。

本委員会は、公開で行いますのでよろしくをお願いいたします。

それでは、議事に入りますので、以降の進行については根本座長、よろしくをお願いいたします。

【根本座長】 承知いたしました。本日も、どうぞよろしくをお願いいたします。

議事次第に従って議事に入らせていただきます。まず、議事(1)として、現行の総合物流施策大綱、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等の進捗状況をフォローアップするために、政府側の関係省庁等から御報告をお願いいたします。

それでは、資料1-1に基づき、国土交通省物流・自動車局より説明をお願いいたします。

【紺野物流政策課長】 それでは、資料1-1を御覧ください。現行の総合物流施策大綱、「2030年度に向けた政府の中長期計画」等の進捗状況等についてという紙を1枚おめくりください。

1ページ目でございます。こちらは、現行の総合物流施策大綱のKPIの達成状況についてということで、現行の3本の政策の柱に沿って、それぞれの項目の達成の見通しを記載したものになります。

まず、1つ目でございますが、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)という項目につきましては、現状の達成状

況としては、目標を大きく上回って達成できるというものが4項目、ほぼ目標どおり達成できるという項目が1項目、目標を達成するためにさらなる取組が必要であるという項目が6項目、現状値の検証が必要であるというものは0ということになってございます。それぞれについて、さらなる取組が必要な項目ということで、一番右側の欄がございましたけれども、物流DXやデータの連携、あるいは高度物流人材の育成環境などに、さらに取り組む必要があるということでもまとめております。

次の下の段に参りまして、2ポツの時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進という項目につきましては、先ほどと同じ整理でございますけれども、大きく目標を達成できるのは1項目、ほぼ達成できるものは2項目、さらなる取組が必要であるものは14項目ということで、さらなる取組が必要な項目については、右側にあるとおり、処遇の改善や労働生産性の向上、あるいはトラックドライバーの荷待ちや積載効率の改善、宅配便の再配達削減や消費者の理解促進といった項目を挙げてございます。

最後、3番目の強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築ということで、同様の分類でございますけれども、大きく達成できるというものが1項目、ほぼ達成できるものが3項目、さらなる取組が必要なものが8項目ということで、同じように右側に、さらなる取組ということで、災害時のBCPや国際物流ネットワークの強化、そしてモーダルシフトというものを挙げてございます。

2ページ目以降は、今お示した総括表につきまして、それぞれの施策の指標別に、現状値と目標、それから今申し上げた見通しを挙げたものでございます。なお、この見通しにつきましては、一番下の米印にありますとおり、各担当部局のほうでの評価ということで記載しております。

例えば、一番最初の物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合ということにつきましては、現状では47%という数字を挙げてございますけれども、目標は100%ということで、見通しは3ということで、さらなる取組が必要といった整理をしております。

また、その右側にございます欄には、現在の政府の中長期計画に基づく関連施策ということで、記載の項目を挙げてございます。先ほど申し上げた部分につきましては、例えば1ポツの荷主・物流事業者の自動化・機械化設備・システム投資の推進のために、①から③の項目に取り組むといったものが政府の計画の中で書かれているということでございます。

そのほか（１）（２）ということで、各項目、続いてまいります、例えば、この（１）の物流デジタル化の強力な推進につきましては、サイバーポートへの接続可能な港湾関係者数ということで数字を挙げておりますけれども、こちらの現状値は目標値を上回っているということで、見通しが一番の大きく上回って達成できるということで整理をさせていただきます。

なお、その後で３ページ目以降、１１ページまで、同様の整理で記載しておりますので、お時間の都合上、割愛いたしますけれども、御覧いただければと思います。

続きまして、１２ページまで飛んでいただきまして、こちらは、今お見せしましたKPIのほかに、次期大綱の策定に向けまして考慮すべき点と考えられる点を挙げてございます。

まず、左上でございまして、我が国の人口構造の変化ということで、今後２０５０年までに、１５歳から６４歳までが１，８００万人減少する、一方で６５歳以上は２００万人以上増えるということで、急速に担い手が減少することで、供給制約への対応が課題となっているということでございます。

また、右側のニーズの変化というほうにつきましては、過去３０年の中で、貨物１件当たりの貨物量が３分の１に減少、総量も４０％減少している一方で、件数がほぼ倍増ということで、いわゆる小口・多頻度化が急速に進行しているということでございます。

左下の輸送モードの選択肢の多様化ということでございますが、２０３０年度に想定される輸送力不足の解消に向けては、限られた輸送資源の中で、個々のニーズに応じて陸・海・空の多様な輸送モードを総動員して、持続可能かつ効率的な輸送を実現していくことが不可欠であります。下の写真にありますとおり、従来の鉄道や内航海運へのモーダルシフトのほかに、航空機の空きスペースの活用や新幹線等の貨客混載などもこの中には当然含まれてくるというものでございます。こうした多様化は、いわゆる２０５０年カーボンニュートラルへの対応や、災害に強い物流ネットワークの構築にも寄与することが期待されております。

また、右下の自動運転等の技術革新の進展につきましては、自動運転の「１対N」の実現ということで、労働生産性の向上が期待されております。単純計算でございますけれども、２０５０年までに人口が２，１００万人減るという事例で計算すると、商用車ドライバーが約２０万人減りますので、これを１人当たりの人件費に換算すると、生産性を向上して現在の規模を維持するということであれば、この人件費が減った分に相当する年間１兆円が、この分野で活用できるのではないかと述べてございます。

次、13ページでございます。こちらは参考でございます、先日5月15日に行われました、中野国土交通大臣、古賀経済産業副大臣、そして庄子農林水大臣産政務官と共に、荷主・物流業界との間で行われた意見交換の概要でございます。主な内容は、価格転嫁、取引適正化、賃上げの促進と、この次期物流施策大綱に向けた御要望ということ承っております。内容は割愛いたします。

また、14ページを御覧いただきますと、先日6月4日に成立いたしましたトラック法の改正に関する議員立法の概要でございます。主な内容につきましては、左下にあるとおり、5年ごとの更新制を導入する、あるいは適正原価を下回らないことを確保するといった内容になってございます。

資料1-1の説明は以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

次に、資料1-2に基づき、経済産業省より説明をお願いいたします。

【平林物流企画室長】 経済産業省の平林でございます。

我々からは、フィジカルインターネットの取組について報告をさせていただきます。

2ページでございます。出席の皆様には御存じのことが多いかと思っておりますけれども、このフィジカルインターネットとはということですが、インターネット通信の考え方を物流に適用した新しい物流の仕組みとして2010年頃に提案をされております。それ以降、国際的にも研究が進められておまして、政府としての議論を進めているところでございます。具体的には、輸送の容器等を徹底的に標準化する。そしてデジタル技術を駆使して物資や倉庫、車両の空き情報等を可視化する。そして標準化・規格化された容器に詰められた貨物をトラックや倉庫等、複数企業の物流資産をシェアしたネットワークで輸送する。こういった究極の共同輸送システムというふうに考えられております。

次のページでございます。我が国のフィジカルインターネットを実現するべく、経済産業省及び国土交通省が連携して、令和3年、2021年10月よりフィジカルインターネット実現会議を開催しております。本会議での議論を経まして、令和4年3月にフィジカルインターネット・ロードマップを策定・公表いたしました。2020年にALICE（欧州物流革新協力連盟）という欧州の産業団体が出したロードマップがこれまではございましたが、政府レベルとしてロードマップを策定したのは今回が初めてとなります。また、新たな動きといたしまして、昨年のフィジカルインターネット実現会議では、医薬品ワーキングを設立いたしまして、医薬品物流について関係者間にて検討を進めているところでございます。

次のページでございます。こちらがフィジカルインターネット・ロードマップでございます。数年で実現することは難しいところでございますので、中長期的な政策として、2040年までを目標として策定しております。

特に重要な部分は真ん中の水平連携、垂直統合の部分となります。2025年の準備期においてパレットの標準化、そして商慣行の是正に取り組むこととなっております。標準化を進めていくことで水平連携、共同輸配送をやりやすくなり、まず最初は業界内や地域内での取組を進めていくことを目指しております。そして、この取組が業界横断的、そして地域横断的に広がっていくことを期待しております。さらに、その先には国際間でのフィジカルインターネットの実現につなげていくということになります。

そのほか求貨求車システムのマッチングが必要となるため、物流・商流データのプラットフォームが必要となります。

また、下から2つ目の物流拠点の自動化・機械化では、現在、大型物流拠点があちこちに出てきておりまして、その中にはマテハン機器、そしてロボットが導入されているところでございます。このような高度な物流拠点を例に、2030年までに物流DX実現に向けた集中投資期間が続くと考えられております。

輸送機器の自動化・機械化につきましては、自動運転、ドローン物流のスケジュールについて記載をしているところでございます。

このように各項目、各プレーヤーが、フィジカルインターネット実現に向けて、いつまでに何を行えばよいのか、こういった大きなビジョンとして描いているところでございます。このロードマップ策定後も施策等の進捗管理や検証を行っているところでございまして、ロードマップの実施に当たって各種施策を有機的に連携させていくことが重要でございます。必要に応じた見直し、改定等を行うことを目的として1年に1回、実現会議を開催しているところでございます。

次のページでございます。続いて、地域での取組について説明をいたします。物流課題先端地域と考えられています北海道を対象といたしまして、幅広い荷主・物流の事業者間の問題意識の共有、そして意見交換を促す地域フィジカルインターネット懇談会を2023年に開催いたしまして、製配販の荷主や地域の物流事業者等、延べ600名弱が参加をしたところでございます。

北海道の輸送能力不足は深刻でございまして、2030年には約3割の輸送力が不足すると予見されております。特に北海道北見等の札幌圏外や突端部がより深刻であるとの見

通しでございました。現状において、積載率が既に全国平均を下回っているところがございますが、共同輸配送の推進によって50%まで向上することができれば、一部突端部でギャップが残るものの、北海道全体の輸送力不足は解消するとの見通しが示されたところでございます。

また、共同輸配送に向けて省庁の垣根を超えた取組も行っております。農政事務所、経産局、北海道開発局、そして北海道運輸局、北海道庁と共に、北海道物流WEEK2025の開催や道内各地での企業間物流マッチングイベントのロジスク、そして北海道経産局の令和6年度予算のDX事業において共同輸配送デジタルマーケティング実証を行うなど、関係各所と連携をしながら取り組んでいるところでございます。デジタルマッチングの実証実験の結果といたしましては、イオン北海道とホクレンによる物流効率化の実証につながっているところでございます。

次のページでございます。次は、業界ごとの取組事例についてです。フィジカルインターネット・ロードマップを実現するために、5つの業界別ワーキンググループを実現会議の下に設置しております。業界別ワーキングでは、ロードマップに基づいたフィジカルインターネット実現に向けたアクションプランを策定しておりまして、各業界での標準化の推進、ルール策定等の議論を行っているところです。これまでスーパーマーケット等ワーキング、百貨店ワーキング、建材・住宅設備ワーキング、化学品ワーキングといったワーキングが設置されておりますが、先ほども言及いたしましたが、昨年6月には、新たに医薬品ワーキングが新設されまして、同年度末にアクションプランの策定が行われたところでございます。

次のページでございます。私からの報告は以上でございますが、参考までに、化学品ワーキングと医薬品ワーキングについて少し御紹介をさせていただきます。

化学品ワーキングでございますが、業界内で標準化、そしてルール化を進めるに当たって企業間での情報共有や意見交換を行うことが必要となりますが、そうした話合いや情報交換が、いわゆる独禁法とか競争法に抵触しないか、こういった体制の構築も重要でございます。ガイドラインの策定を行うことによって、より踏み込んだ意見交換が行われているところでございます。

最後のページでございます。次のページです。医薬品ワーキングでございます。こちらは昨年度に立ち上がったところでございますが、業界特性が非常に強い医薬品業界における課題を抽出いたしまして、それらに取り組むためのアクションプランをそれぞれ早期に策

定し、次年度の取組につなげたところでございます。

私からは以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、次に、資料1－3に基づき、農林水産省より説明をお願いいたします。

【戎井卸売市場室長】 お世話になります。農林水産省食品流通課の戎井でございます。

私のほうからは資料の1－3に基づきまして、農水省からの現行総合物流施策大綱への取組状況ということで説明したいと思います。

1ページは、現行の大綱で農水省に特に関わる項目につきまして、左側のものを右側の四角囲いで少し整理をし、流通合理化、物流標準化、商慣行の見直し、荷主への働きかけ、買物困難者対策、輸出物流、またモーダルシフトということで、分類した上で、取組状況を報告させていただきます。

2ページから、まず、流通の合理化でございます。ソフトとハードの支援がございますが、まず、ソフト支援につきましては、農産品等のサプライチェーン全体の物流効率化の促進に向けまして、物流の標準化、デジタル化・データ連携等の取組を推進しております。補助事業等によりまして、取組の実証・実装や設備・機器の導入等を支援しているところでございます。

具体例でいきますと、左側のJA熊本果実連におきましては、実証試験によりまして、標準型パレット輸送に適した段ボール規格への変更を検討している。また、右側のJA全農ひろしま、JAひろしまでは、今まで手書きだった出荷情報等をデジタル化することによりまして、集出荷に要する時間を大幅に短縮している。また、規格が多い品目とか物量が多い品目への対応も検証し、荷待ち・荷役時間の大幅削減も目指しているというところでございます。

次のページをお願いします。次は、ハードの支援の部分でございます。農林水産物の産地から中継地、また消費地までの流通網を強化するために、集出荷施設、中継共同物流拠点、卸売市場の整備等を推進しております。集出荷施設では11型パレットに適合する選果ラインへの切替えやパレタイザーの導入、また、中継共同物流拠点ではモーダルシフトや中継輸送に必要なリードタイムの延長を可能とする冷蔵施設の整備、また、卸売市場では荷待ち・荷役時間を短縮するためのシステム導入と、また動線の整理なども支援しているところでございます。

次のページをお願いいたします。加えて、流通合理化を支援する制度としまして、今国会、

おととい、ちょうど成立したところでございますが、私ども食料システム法を検討してまいりまして、食品事業者が行う流通の合理化など持続的な供給を実現するための事業活動につきまして、大臣が計画を認定して、日本政策金融公庫による低利融資、また、中小企業経営強化税制などにより支援をしていきたいと考えております。

次のページをお願いいたします。次に、物流標準化につきまして御説明をいたします。加工食品、青果物、花き、水産物の各品目で流通標準化ガイドラインを我々は策定してまいりました。これにのっとりまして、標準仕様パレットの導入等を推進しておりますし、また、物理的な側面に限らず商品情報の標準化等も検討していく必要があると考えております。

次のページをお願いします。次、商慣習の見直しでございます。物流負荷の軽減にも資するリードタイムの延長でありますとか、また、納品期限の緩和、賞味期限の大きくくり化、こういった商慣習の見直しを推進しております。また、加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会を開催いたしまして、取組の事例紹介であったりフォローアップを行うとともに、食品等流通調査というものも法律に基づいて実施をしております、こちらについても商慣習の見直しに係る取組状況を毎年調査し、事業者に対する協力要請等を行っております。このような行政の動きに対応して、民間においてもチルド物流研究会であるとかSM物流研究会、またF S P研究会など業界でも商慣習の見直しに向けた積極的な動きという、連携する取組が進んでいるところでございます。

次のページをお願いします。商慣習の見直しの規制的措置のほうでございます。こちら先ほど申し上げた、今国会で成立した食料システム法に基づいて、2つの新たな努力義務を事業者の皆様に課させていただきまして、お願いをしているところでございます。

1つは、左側の努力義務の①のところでございますが、いろいろコストが上がっている状況におきまして、例えば物流費なども含めて費用の考慮、費用をしっかりと取引に考慮してほしいというようなことがあれば、そういう事由を示して取引条件の協議の申出があった場合には、これをお互いに誠実に協議をしましょうという努力義務を新たに措置しております。

もう一方は、右側の②のほうでございますが、こちらは商慣習の見直しについてでございます。商慣習の見直しなど持続的な供給に資する取組を、お互いに取引の相手方と一緒にやっっていこうじゃないかという話があれば、例えばリードタイムの確保とか納品期限の緩和など、こういったことがある場合には、お互いに検討・協力をしていただくということでございます。

大臣が、具体的な行動規範となる判断基準を定めるとともに、取組が不十分な場合には指導・勧告を行うということにしております。

加えて、次のページをお願いします。荷主への働きかけでございます。農産物・食品分野につきましては、これまで70以上の団体事業者が自主行動計画を策定いただいて、軽減に取り組んでいただいております。我々農水省も関係部局、農政局、または団体の参画するタスクフォース、官民合同タスクフォースというものを開催させていただきながら、現場の相談対応、また先進・優良事例の発信など、物流の効率化を進めているところでございます。また、併せて物効法につきましても、いろいろな団体との意見交換、説明会を通じて周知、努力義務等の啓発を図っているというところでございます。

次、お願いします。買物困難者対策でございます。上にございますように①から④まで、コミュニティストア等店を作っていくということ、また、買物支援バスなど店への交通手段を確保する、また、移動販売車店など店を届ける、また、宅配、買物代行、ドローン配送等、商品を届ける、こういった4つの取組を支援してございます。さらに関係省庁による連絡会議、実務者会議も設置をさせていただいて、関係省庁の支援策を取りまとめさせていただいて、支援策パッケージや先進的な取組事例など周知・展開を実施しているところでございます。

次、輸出物流でございます。基幹的な輸出物流ルートの強化とか、あるいは地方港湾の活用、また、生産から現地販売までの一貫した新たなサプライチェーンの構築を支援しているところでございます。大ロット化・混載の実現に向けた物流拠点の整備とか、輸出先国・地域の規制のニーズに対応するためにHACCP対応施設など加工・流通施設の整備を推進しております。

次、モーダルシフトでございます。トラック輸送の割合が高い農水産物・食品でございますので、鉄道・船舶輸送をはじめ多様な輸送モードの活用を推進しております。モーダルシフトの課題として輸送スケジュール、また輸送ロットの調整、品質保持等の課題がございしますが、輸送実証、また中継物流共同拠点の整備を支援しながら進めているところでございます。

次のページをお願いします。最後でございますが、KPIの進捗状況につきましては、先ほど資料1-1で説明があったとおりの状況でございますけれども、右側の輸出先国・地域の規制に対応するHACCP対応施設等を整備した卸売市場の件数につきましては、目標13件、本年度末までで現状7件ということでございます。現在、様々、建設資材価格の高

騰とか労働力不足等を踏まえて、ちょっと思いどおりに進んでないところがございますが、一部で整備計画を見直しながら、順次整備を予定しながら進めているところでございます。

私から以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

次に、資料1-4に基づき、国土交通省鉄道局より説明をお願いいたします。

【地主貨物鉄道政策室長】 ありがとうございます。鉄道局でございます。

鉄道局からは、貨物鉄道の取組の状況ということで御説明させていただければと思います。

まず、1、次のページに行ってください、まず、現状というところですが、貨物鉄道輸送、御案内のとおり大量輸送機関として全国ネットワークが北海道から九州まであるところで、中長距離に強みを持っているということなんですが、現状としては、この強みを生かし切れていないというところに根本的な課題を抱えているという状況でございます。

次のページに行ってください、これも皆さん、御承知のとおりだと思いますけれども、輸送障害が、自然災害、今、大規模な輸送障害が発生しているところで、そのたびに、どうしても運休をせざるを得ないというところが大きな課題となっており、この長期間の運休によって荷主からの信頼が著しく低下しているというところに大きな課題があると認識しております。具体的には資料にあるとおりでございますけれども、特に2018年4月の山陽線の100日間運休というところをきっかけに、かなり取扱量が減ってきたというところが現状でございます。

1ページ進んでいただいて、その輸送量のところですが、もうこれも御覧いただいたとおりですが、先ほど2018年の輸送障害というところがありましたけれども、その翌年、このグラフで言うと最後の4年間から5年間ぐらいのところ、輸送量の減少傾向がずっと続いていたというところでございます。ここは、幸い2024年度、昨年度は、ようやく上昇に、僅かながらでありますけれども上昇に転じまして、トンキロで言うと163.6億トンキロで、トンで言うと1,862万トンというところで、僅かながら上昇に転じたということで、数字としては小さな上昇ではあるんですが、非常に大きな転換点になっていくのではないかなと考えておりました、この流れをより大きな上昇につなげていきたいと考えております。

先ほどの最も大きな課題のところですが、次のページに行ってください、輸送力

をしっかり、鉄道での輸送を増やしていくということに向けて2つ大きく対応しないといけないということを考えておるところがありますが、1つは輸送力の強化というところで、トラックからのモーダルシフトを進めていくために31フィートコンテナの取扱いを拡大する必要があるということで、駅の施設整備というところを進めておまして、現在、静岡、西浜松、熊谷、こういったところでのハード面での整備を進めていくというところ。

それから、何よりも荷主からの信頼をまず回復するというところが第一でありまして、そういう意味では災害対応能力の強化というところに取り組んでおります。新南陽駅の施設整備を進めておるところでございますけれども、これに加えてBCPをしっかり策定して、輸送障害が発生したときに迅速に代行輸送を手配できる、そちらに移して極力影響を限定的なものにしていくということが何より重要だと考えております。そういう意味で駅の施設整備だけではなくてBCPの策定、それから資料の右下のところに書いてありますけれども、平常時も船舶での輸送を組み合わせるフェーズフリーの取組を進めていくというところで、災害が発生して輸送障害が発生、運休が発生しましたというときに、速やかに代行体制に移れるような工夫というところを始めているところでございます。

次のページに行ってください、BCP、具体的にどういうことかということ、山陽線どこかで輸送障害が発生したときに、北九州、新南陽、広島、こういったところで速やかにトラックですとか船舶での代行に移れるようにというところで、自治体ですとか利用運送事業者、荷主、こういうところと事前に、輸送障害が発生したときの体制というところを連携を取れるように、検討会を開催して準備を進めているところでございます。

次のページに行ってください、他方、まず、荷主の信頼を回復した上で、荷主からしっかり選んでもらえるように、そもそもトラックドライバーが不足している中で、その中でもあっても選ばれないということになってしまっただけでは全く効果というか機能を発揮できないということですので、しっかり荷主の需要に応えられる、柔軟にニーズに応えられる鉄道貨物というところを目指していく必要があると考えております。

今、資料で共有されているところ、1つの取組の例でございますけれども、例えばというところで、トラックドライバー向けに貨物駅からの情報発信が、情報が速やかに届くように、コンテナの位置が確認できるようにですとか、また列車の位置情報・遅延情報を確認できるように、トラックドライバー向けのアプリというものを導入しておまして、今後コンテナの持ち出し持込みの予約機能というのを追加することで、トラックの駅構内での待機時間、これが削減できるようにというところの取組を進めているところでございます。

次のページに行っていただきまして、さらに荷主のニーズに応えるという観点から、今年4月にJR貨物ロジ・ソリューションズという会社を立ち上げておりまして、倉庫機能を結節点にして鉄道貨物輸送を中心とした輸送モードを組み合わせて、ニーズに合わせた総合物流サービスを提供できるようにということ、もうこれも基本の「き」というところがございますけれども、こういうところにしっかり、これまでできていなかったところに取り組んでいくということをこれからはやっていきたいと考えております。

次のページに行ってください、さらにですけれども、より長期的な観点からですが、自動運転トラックとの連携ということも視野に入れて検討を進めておりまして、T2という会社がございますが、ここにJR貨物からも出資をしております、鉄道貨物輸送をする、長距離の輸送をする間を自動運転トラックで輸送できるような体制を構築できるようになれば、災害時のBCP対策として、東海道線、ここで言うと関東と関西の貨物駅を結ぶところの自動運転トラックを活用するという絵になってはいますが、どこかで輸送障害が発生したときに、速やかにこの自動運転トラックに代行できるようにということですか、さらに将来的には最もダイヤが過密になっている東海道線、それから山陽線というところで、より輸送量、取扱量を増やせるようにということで、こういったところの連携も進めているところでございます。

鉄道局からの御説明は以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

次に、資料1－5に基づき、国土交通省港湾局より説明をお願いいたします。

【林企画室長】 港湾局でございます。

資料を開けていただきまして、1ページから御説明させていただきますが、この左肩に「物流・商流データ基盤の構築等」と書いてありますが、この資料は一貫してこうしております、物流施策大綱の項目でございます。これに沿って御説明させていただきます。

まず、データ基盤の構築という観点では、サイバーポート、箱の1行目に書いていますが、港湾物流や行政手続などの港湾関連手続を電子化するデータプラットフォームでございまして、これを我々のほうで今、運用させていただいております。左下にありますように、一部事業者は、従来紙だった、電話だった、ファクスだったというような問合せをサイバーポートに完全に移行した事例があるとか、あるいは最大60%の時間削減効果が確認できたという実証事業なんかも出ております。引き続き、こういうサイバーポートをしっかり活用しながら、物流のDX、貿易DXに貢献したいと思っておりますが、現状の課題をちょっ

と申し上げますと、右上に書いてございますように、2個目、コンテナ貨物の搬入票ですとか危険品関連書類などが、紙とかメールでの手続がまだ残っているというようなことですとか、あるいは貿易プラットフォーム間の連携というの、まだこれからというところもございますので、そんなところに今後も力を入れながら努めていきたいなと思っております。

それから次のページ、2ページを御覧いただけますでしょうか。強靱で持続可能な物流ネットワークの構築ということに関しまして、能登半島地震もございましたが、そういう半島ですとか離島ですとかというところはとりわけそうなんですけれども、海上輸送ルートを活用して災害に対応するというのも非常に重要な課題になっておりまして、我々今、力を入れてございます。

左下にありますような、一連の施設の健全性が確保される、岸壁も耐震強化されているけれども、その後、背後までしっかりと地震の後も届けられるというのを、民間の倉庫なんかとの連携もしながら、防災拠点としての機能をしっかりと確保していくんだ、そんな方針を今出しまして、しっかり取り組もうとしております。

また、もう少し概念的に言いますと、支援を受ける側だけでなく支援する側についても、そういう防災拠点という一定の準備が整っているとうまく流れるというようなことが能登半島地震の教訓でもございまして、制度的な整理もしまして、これからしっかり取り組みたいと思っております。

それから、次の3ページ、国際競争力などに関係する物流ネットワークの構築ということですが、従来から国際コンテナ戦略港湾政策を推進させていただいております。コンテナ船の大型化などを背景に、世界的に寄港地の選択、絞り込みが進んでいるという中にありまして、やはり日本に寄港する基幹航路を維持・拡大していくということで、そういうものを戦略的に受け入れる港を絞り込みながら、その選択したところに集中して取り組んでいくという取組で、これによって、政策目標のところでも赤く書いてありますが、多方面・多頻度の直航サービスを充実させまして、我が国のサプライチェーンの強靱化を図ってきたいという取組です。具体には、集荷、創貨、競争力強化と、この3本柱で取り組んでいくところでございます。

次のページ以降に、それぞれ東西両港のK P Iの状況を示させていただいておりますが、コロナ禍前までは、このK P Iの実現に向けて、あるいはもう既に達成というような状況になっておりましたが、コロナの海上物流の混乱の影響などを受けまして、その後、このK P

I、基幹航路に投入されている船型の平均船腹量を輸送力というふうに申し上げ、その輸送力をKPIにしているわけですが、そこは、今ちょっと減少傾向にありました。ただ、今年度は、アライアンスの再編に伴った、その結果としての欧州航路や北米航路の増加が、京浜港も阪神港もそれぞれ、発表されていると資料になっていますが、実際に、今月辺りから本格的に、この新しい航路は稼働しておりますので、ちょっといい方向の数字が今年は出せるんじゃないかなと思っております。

5ページは、その阪神港版の資料ですが、傾向は同じなので、説明を省略させていただきます。

それから6ページ、そういう基幹航路が大事だということの左証、コロナのときに、逆にこの重要性というのがより明らかになったということがあったので、少し御報告させていただきます。これは日本の地方からアメリカへ結ぶ場合に、日本の京浜港や阪神港を経由する場合と釜山を経由する場合での輸送日数の差をグラフにしたものでございますけれども、両方ともコロナに伴って時間がかかったということはあったんですが、でも、釜山経由のほうが最大50日ぐらい余計にかかっているというような事例もございまして、こういうようなリスクに備えるためにも、これは経済安全保障というような観点でも、やはり直航サービスをしっかり維持して行って充実していくということが大事なんだなというふうに思いを新たにしまして、しっかり取り組みたいと考えてございます。

7ページ、労働者不足対策につきましても、しっかり取り組まなきゃいけないと思っております。1つは「ヒトを支援するAIターミナル」、2行目にございますが、そういうクレーンの遠隔操作化みたいなことで、作業環境をよくしながら効率的に荷役をしていくということですか、あるいは人に選ばれるような作業環境にしていくと、そんなことに取り組ませていただいております。

次、8ページ、サイバーセキュリティの関係でございますけれども、名古屋港でのサイバー攻撃事案がございまして、それを受けて制度的な枠組みを整えて取り組んでおります。その制度的な枠組み、この資料の右、真ん中辺りに3つ書きましたけれども、港湾運送事業法の施行規則も改正し、サイバーセキュリティ基本法に基づく取組につきましても、港湾に特化した形でのガイドラインをつくるというようなことだとか、情報共有体制を整える、あるいは経済安保法の対象にも、コンテナターミナルのターミナルオペレーションシステムの導入・維持管理ということに関して、しっかり我々のほうでも中身を見させていただくというような体制を整えて、しっかりとサイバー攻撃に対する対応をしていく制度的な枠組み

を整え、まさにこれからしっかり履行しなきゃいけないという段階になってございます。また、ターミナルオペレーションシステムの脆弱性診断みたいなものの支援も始めておりまして、このことを通じましてサイバーセキュリティ対策についてもしっかり強化していきたいと考えているところでございます。

9ページ、持続可能性を確保するための物流ネットワークということに関しましては、地球環境問題、カーボンニュートラルポートの形成と取り組んでございます。最近の取組の一例で言いますと、今年の3月にコンテナターミナルのカーボンニュートラルポート認証制度というのを実装いたしました。今月末ぐらいから受付開始したいなと思っているんですけども、各コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じまして、多段階で認証させていただくということで、これによって取り組みたいというふうなインセンティブを高めていきたいなと考えているものでございます。

続いて10ページ、同じ持続可能性というワードですけれども、モーダルシフトの関係でございまして、その受皿となるフェリーやRORO船、これを受け入れる港のターミナル機能を強化していこうということで、右上ぐらいの写真、4つ並んでいますが、岸壁の整備ですとか、あるいは船が大型化すると、シャーシやコンテナを置く場所も同時に大きくしないとかなかなかうまく回らないので、そういうものを整備するのに支援をさせていただいたりとか、あるいは小口な貨物についても船で運べるようにということで、貨物を積替える場所もヤードの中に確保していくということですか、こういうリーファー貨物についても対応するような港づくりを支援させていただいているところでございます。

また、右下にございますように、ターミナル自身の効率化もしないといけないということで、シャーシやコンテナがどこにあるのかというようなことをトラックドライバーさんが探し回るというような実態もある中で、そこを効率化できるようなシステムの構築に取り組んで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す。

次に、資料1-6に基づきまして、国土交通省航空局より説明をお願いいたします。

【大田参事官】 航空局でございます。航空分野におけます物流効率化の取組について御紹介、御説明申し上げます。

スライド2をお願いします。こちらが現行の物流大綱におけます航空局関係の施策の一覧として整理したものでございます。具体的に、次のスライドから御説明申し上げます。

3 ページをお願いします。まず、地上支援業務の省力化・自動化についてでありますけれども、搬送作業の無人化に向けまして、2025年の空港の制限区域内におけます自動運転レベル4の実現を目指しまして検討を進めるほか、グラハン作業の生産性向上に向けた技術開発ですとか実装を促進するための検討を行っているという状況でございます。

4 ページ目をお願いいたします。無人航空機の関係でございますけれども、飛行レベルごとに要件を定めております。下の表のところを御覧いただければと思っておりますけれども、まず、有人地帯での目視外飛行、これはレベル4飛行と呼んでいますが、こちらは機体認証ですとか操縦ライセンスを取得いただいた上で、飛行ごとに許可・承認を受けるという必要がございます。一方で無人地帯での目視外飛行、レベル3でございますけれども、こちらにつきましては、機体認証ですとか操縦のライセンスを取得いただければ、飛行ごとの許可・承認というのは原則不要という扱いとなっております。

5 ページ目をお願いいたします。こちらが、レベル3.5の取組でございますけれども、レベル3の飛行の場合におきましては、基本的に無人地帯での飛行という原則がございますので、飛行の経路のところに第三者が立ち入らないようにするということがございます。このために看板ですとか補助者の配置ということを行っていただいておりますけれども、こちらが負担となっているという事業者さんからの御要望もいただきまして、2023年の12月でございますが、デジタル技術の活用、これはカメラの活用でございますけれども、ですとか操縦ライセンスの保有、あるいは保険への加入といったことを条件といたしまして、無人地帯での目視外飛行に当たっての看板や補助者の設置といった従来の立入管理措置を撤廃可能なレベル3.5という飛行の制度を創設したところでございます。

次のページをお願いいたします。加えまして、操縦者数のより多い複数の無人航空機の同時運航、多数機同時運航ということでございますけれども、こちらの普及拡大を図るべく、事業者ですとか関係省庁と連携をいたしまして、ガイドラインの策定を今年の3月に行ったところでございます。今後もドローンの開発状況等に応じまして、こちらのガイドラインの見直しを図っていきたいと考えているものでございます。

続きまして、7 ページ目をお願いいたします。労働力不足対策の加速と物流構造改革というところでございますけれども、こちらにつきましては、政府目標であります2030年の訪日外国人旅行者数の6,000万人に向けまして、空港のグランドハンドリングですとか航空機の整備といった航空分野におきましても、国際線の旅客のさらなる増加等から人員不足がボトルネックとなるということが懸念されているところでございます。そこで

2019年の4月からでございますけれども、特定技能制度によります外国人材の受入れということを行っております、右下のグラフでございますが、令和6年の12月現在におきまして1,382名の受入れという状態でございます。

8ページ目をお願いいたします。こちらが強靱化と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築という項目でございますけれども、まずは空港BCPの関係でございます。災害があった際にも確実にネットワークを維持する対応が必要ということでございますので、災害時対応の計画でありますA2-BCPにつきましては、多様なリスクの発生状況に対応するとともに、統括的な災害マネジメントの考え方に基きまして、関係機関一体となつて行動するというを目指してございます。このBCPの実効性の強化に当たりましては、訓練の実施ですとか訓練結果の検証及び国による定期監査というものを実施して確認することとしているところでございます。

9ページ目をお願いいたします。こちらは成田空港の関係でございます。日本の玄関となります成田空港におきましては、国際航空貨物の競争力強化に向けまして、既存のB滑走路の延伸及びC滑走路の新設、あるいは夜間の飛行制限の緩和といったところ、左上に書いておりますけれども、こちらによりまして、年間発着回数50万回の実現をする、さらなる機能強化に取り組むとともに航空物流機能の一層の強化ということに取り組んでおります。

スライド10、11でございますけれども、まず、10ページをお願いいたします。加えまして、今後の成田空港の施設面での機能強化についての議論を行うということでありまして、検討会を設置いたしております。今月の5日の第3回検討会におきまして、中間取りまとめ案について御議論いただいているという状況にございまして、11ページ目に詳細を記載しておりますので、後ほど御覧いただければと思います。また、この下段のほうでございまして、必ずしも航空局が主体であるということではございませんが、10ページ目をお願いいたします。この下段のほうでございまして、令和6年度のモーダルシフト等推進事業費補助金、これは物自局の公募でございますけれども、こちらを活用いたしまして、成田空港におきましても鉄道共同輸送サービスの実証実験ということを開始しているものでございます。

12ページ目をお願いいたします。こちらは福岡空港の関係でございますけれども、成田以外のアジアに対する地理的優位性ということが福岡空港はございまして、利用者数、年間で2,400万人、滑走路1本での発着回数といたしましては国内第1位という地位でございます。滑走路の処理能力の向上を図るということでございまして、滑走路の増設事業を行

いまして、この第2滑走路でございますけれども、2025年の3月の20日に供用開始をしたという状況でございます。

13ページ目をお願いいたします。また、北九州空港の関係でございますけれども、北米ですとか欧州との航空貨物需要の背後圏で見込まれる北九州空港という位置づけでございますが、こちらにつきましては長距離の国際貨物機の定期便就航を可能とするということによりまして、拠点機能の強化ということを図るということにしておりまして、滑走路延長事業を引き続き実施してまいりたいと考えております。

14ページ目をお願いいたします。少し話題が変わるんですけども、持続可能性の確保という観点におきまして、脱炭素化への取組ということでございます。こちらにつきましては(1)(2)(3)というふうにお書きをしておりますけれども、SAFの導入促進、運航の改善、新技術導入の3つのアプローチで取り組んでいるという状況でございます。また、下のところですけども、空港本体におきまして、空港施設あるいは空港車両の省エネルギー化といったところ、空港の再生可能エネルギー拠点化等の促進に向けて取り組んでいるところでございます。

15ページ目をお願いいたします。こちらは新モーダルシフトの関係でございますけれども、陸・海・空一体となって物流能力を向上させる新モーダルシフトということでございまして、航空機も従来のモーダルシフトから仲間入りをさせていただいているという状況でございます。既存定期便の空きスペース活用に向けた実証運航ですとか受入れ体制の確保といったことの支援補助を開始しておりまして、今まさに現在、公募を開始しているという状況でございます。こういった支援を通しまして、多様な輸送モードの一員として貢献できるよう後押ししてまいりたいと考えております。

最後、16ページ目でございます。トラックドックマネジメントシステムでございますけれども、空港におけます待ち時間を省略できるようにということで、トラックドックマネジメントシステムを構築しております。右下のところでございますけれども、成田空港、羽田空港、関西国際空港、これは輸入のみでございますが、こちらにおきまして導入がなされているということでございます。左下のところにシステムの導入の効果ということをお書きしておりますけれども、渋滞の解消と安全性の向上、あるいは荷待ち時間の短縮、物流効率化、スタッフの作業の負担軽減といったことの結果が現れているという状況になってございます。

簡単でございますけれども、航空局の取組状況でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

次に、資料1－7に基づき、国土交通省海事局より説明をお願いいたします。

【高田総務課長】 海事局総務課長の高田です。海事分野における物流効率化などの取組につきまして、資料に基づいて説明いたします。

1 ページを御覧ください。海運業、造船業、船用工業といった海事産業は、我が国経済・国民生活、経済安全保障を支える不可欠な存在です。これらの産業及び海運の担い手たる船員などを含め、お手元の資料のとおり、相互に関連づけて集積させ、海事クラスターを形成しております。海事局としては、今後、環境技術や自動運行技術を新たな競争力の源泉として、この海事クラスターの強靱化を図る必要があると考えております。

2 ページを御覧ください。この海事産業に関してですけれども、左側、国内貨物輸送の約4割を内航海運、オペレーターが占めますとともに、国内船主、オーナーにつきましては、今治船主などと呼ばれるように地方部に基盤を有しております。また、造船業・船用工業では、製造業全体における国内生産などの比率として、御覧の円グラフのようになっており、地域の経済・雇用を創出しております。さらに、我が国貿易量の99.6%を海上輸送が占めており、日本籍船などの日本商船隊が、その65.5%を担うとともに、我が国の造船・船用工業では、高性能・高品質な船舶を安定供給し、経済安保さらには安全保障面からも海事産業が支えているところです。

3 ページを御覧ください。順次、各産業などの状況について説明申し上げます。まず、内航海運についてです。左側のピラミッドのように、荷主企業、オペレーター、オーナーの専属化・系列化が進んでおります。内航海運業の経営力の向上、内航海運の安定的な輸送の確保を図るために、荷主などの取引環境の改善や船舶管理の効率化などによる生産性の向上を促すことが必要です。また、船員の年齢別の割合として、右側のグラフにありますとおり、若年船員が若干増加傾向にはございますが、船員の確保・定着を図っていくことを課題としております。

4 ページを御覧ください。現行の大綱の指標であります、労働生産性を示す、船員1人・1時間当たりの輸送量に関し、新規就業者が堅調に増加したこともあり、総数が漸増傾向にはあります。他方で、適正な就労体制の確保などにより、船員の総労働時間は近年減少しております。船員1人・1時間当たりの輸送量の直近の実績値は3,898キロでございます。目標値の達成に向けて、内航海運の取引環境の改善や生産性向上などの取組例をまとめたガイドラインを策定するとともに、その周知に努めてまいります。また、荷主、オペレーター、

オーナーが連携し、タンクの自動洗浄装置などを活用した洗浄作業の効率化や、複数荷主とのマッチングを促すプラットフォームの構築などといった配船効率化などを想定した事業を支援しております。

5 ページを御覧ください。2024年問題の対応としまして、海上分野から年に4回、中長距離フェリー、RORO船、コンテナの積載率の動向を調査結果として公表しております。左側の図のところになります。また、貨物量の増加に備えたハード・ソフト面からの支援を、右側のとおりありますけれども、行っているところです。

6 ページを御覧ください。現在の大綱の柱の1つに「強くてしなやかな物流」を掲げられております。その中に、我が国の産業の国際競争力の強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築が示されております。海運業そのもの、外航海運によって、まさにその役割を担っているところです。この外航海運につきまして、安定した輸送の確保として国際競争力の強化を図ることが重要です。このため、黒い太字で記載した目的を実現させるための措置を講じているところです。

7 ページを御覧ください。現在の大綱の柱のまた別の1つに「担い手にやさしい物流」の実現が掲げられています。これに関連して、内航海運・外航海運の担い手たる船員について、労働行政のうち船員に関するものは国交省海事局で担当しております。当方から説明させていただきます。この船員の有効求人倍率が、1人の求職者に対する求人者、企業の割合が4.59と高い割合を示しております。船員1人当たりの月間の総労働時間は減少傾向にあります。右下の船員の養成ルートを官民で整備しているものの、志願者が減少傾向にあるといった状況です。

8 ページを御覧ください。こうした船員不足の深刻化のために、左側であります。昨年末に、海技人材の在り方をまとめまして、資料左側にあります5つの方向性を示しました。このうち法律改正を要する事項について、船員法などの一部を改正しまして、今年5月に公布いたしました。船員不足の深刻化に向けた対応として、地方公共団体による無料の職業紹介事業の創設や、快適な船内環境の形成のための努力義務を課すなどの取組を進めてまいります。

9 ページを御覧ください。海事クラスターの一角を占める造船業の状況です。左側の棒グラフで示しますように、近年、日本、中国、韓国で熾烈な国際競争を繰り広げております。その中で、昨年は、右側ですけれども、中国が新造船の発注で7割を占めるとともに、右下の企業別の建造量に関しまして、集約化を図りながら各国において建造量の増加を競って

いる状況であります。

10ページ目を御覧ください。今後の我が国の造船業の国際競争力を高めていくために、カーボンニュートラルの実現や海運の脱炭素化の取組を進めております。水素やアンモニアなどを燃料とするゼロエミッション船の開発や造船の生産基盤の構築を進めております。支援を造船のみならず海運にも広げるための取組や、また、国際海運の温室効果ガスの排出量について、これは国連の、ロンドンにあります国際海事機関で議論しております。我が国が主導的な地位に立つべく活動しているところです。

11ページを御覧ください。現在の大綱のもう一つの柱であります「簡素で滑らかな物流」の実現、この中で自動化に向けた取組がございます。海事分野について申せば、自動運航船の本格的な商用運航の実現を目指しております。2030年頃の本格的な商用運航の実現に向けて、内航船による実証運航や船体構造のハード面、あるいは乗組員の作業負担軽減のソフト面での検討、さらには国際基準の策定に向けて、今現在取り組んでいるところです。

最後に、12ページを御覧ください。我が国の海上輸送の安定化を図る上で、航行の安全確保、シーレーンの確保が重要です。アデン湾やマラッカ・シンガポール海峡における取組として、乗船警備や航行援助施設の維持管理への支援に取り組んでおります。これらの国際競争力の確保や地域経済の活性化のために、海運・造船などの海事クラスターの強靱化に引き続き取り組んでまいります。

海事局からは以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、資料1-8に基づき、道路局より説明をお願いいたします。

【久保専門官】 道路局でございます。道路分野における物流効率化の取組について御説明させていただきます。

1ページをお願いします。昨年2月に決定されました2030年度に向けた政府の中長期計画におきまして、道路分野においても、ネットワーク整備などを含め、物流効率化に向けた様々な取組を推進しているところでございます。次のページ以降で具体的に説明させていただきます。

2ページをお願いします。自動運転に係る取組でございます。自動運転トラックの実現に向け、高速道路における合流等について、道路に設置したセンサーや通信機器を用いて、安全で円滑な自動走行を支援する実証を進めているところでございます。具体的には、2025年3月3日から、新東名高速道路の駿河湾沼津サービスエリアから浜松サービス

エリアの区間におきまして、自動運転車優先レーンを深夜時間帯に設定し、車両開発と連携したインフラ支援の実証を行っているところでございます。

3ページをお願いします。続きまして、自動物流道路に係る取組についてでございます。物流危機への対応や温室ガス削減に向けて、新たな物流形態として、道路空間を活用した自動物流道路の社会実装に向けた検討を進めているところでございます。2027年度までの実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向けまして、事業スキーム・社会実験の実施方針を含め、令和7年夏頃の最終取りまとめに向けて議論を進めているところでございます。

4ページをお願いします。続きまして、道路ネットワーク強化に係る取組についてでございます。シームレスな高規格道路ネットワークの構築に向けまして、主要都市間の時間距離の短縮を図る道路ネットワークの強化、それから迅速かつ円滑な物流を実現する三大都市圏環状道路や中央都市の環状道路、主要な港湾、空港、鉄道駅等へのアクセス道路に重点を置きまして、効率的な整備を推進しているところでございます。

また、次、お願いします。貨物駅、港湾等交通物流拠点等から高速道路等のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートインターやアクセス道路の整備などの支援も行っているところでございます。

6ページをお願いします。続きまして、中継輸送に係る取組でございます。右上にございます北海道の事例でございますけれども、中継輸送の普及促進のため、除雪ステーション等の既存の道路施設などを活用した実証実験を実施しているところでございます。また、令和5年度にはコネクtpパーキング宮島、令和6年度にはコネクtpパーキング岡山・早島を事業化し、中継輸送拠点の整備を進めているところでございます。

7ページをお願いします。SA・PAにおける確実な駐車機会の提供に係る取組についてでございます。右上のグラフにありますとおり、SA・PAでは8時間以上の長時間駐車車両による時間占有率が過半を超えております。その影響で深夜帯を中心に駐車マスが不足しているところでございます。そのため、対策として、大型駐車マスについては、令和6年度末時点で約3万1,000台まで拡充しております。また、短時間限定駐車マスや立体化・複数縦列式駐車場も導入しているところでございます。

8ページをお願いします。道路情報の電子化に係る取組についてでございます。特殊車両通行制度について、道路情報の電子化の推進等により手続期間を短縮し、利便性向上を図るため、平成30年度以降に利用された道路の約5万キロを重点的な電子化対象として設定

しまして、令和8年度までの電子化の概成を目指しております。直近2年で約3.5万キロの電子化を完了しております、令和8年度までに1.5万キロ以上の追加の電子化を目指してまいります。

9ページをお願いします。夜間通行条件の緩和に係る取組でございます。ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のために、道路の構造の保全や交通の安全の確保を前提にしまして、通行時間帯条件の緩和等を検討しております。交通の安全の確保等の観点を踏まえ、机上検討に基づく実地検証等を実施した上で、令和6年4月8日より、限定的な要件で緩和の試行を開始しております。緩和試行の適用状況や効果検証等を実施しているところでございます。

続いて、10ページをお願いします。ダブル連結トラックの利用促進に係る取組についてでございます。ダブル連結トラックの通行区間については、運行状況や事業者のニーズを踏まえまして、令和6年度には初となる北海道、首都高、それから阪神高速を含め、約1,200キロを拡充したところでございます。ダブル連結トラックの優先駐車マスの整備も併せて行っているところでございます。また、ダブル連結トラックの特殊車両通行手続きにつきましては、即時の通行可能とする確認制度に令和7年3月から対応しているところでございます。

道路局からは以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

最後に、資料1-9に基づき、公正取引委員会より説明をお願いいたします。

【亀井企業取引課長】 公正取引委員会の亀井と申します。私のほうからは、先月成立しました下請法の改正法である中小受託取引適正化法、略して取適法について御説明させていただきます。

物流大綱の関係で申し上げますと、商慣行の見直しという部分でございます。これまで荷主さんと物流事業者さん、また、物流事業者さん同士の取引において、頼んでいない仕事をやらされても、それに対価が支払われないという課題も踏まえての改正でございます。

資料3ページをお願いいたします。物流関係のところに絞って御説明させていただきます。前回の改正というのが22年前でございましたけれども、元請物流事業者さんと下請運送事業者さんの取引は対象にしました。今回は、発荷主さんと元請物流事業者さんの取引も、この取適法の対象になり得ることとしています。そうすることで、例えば契約にない荷待ちや荷積み行為などを無償でさせられた場合には、取適法に基づいて厳正に対処していきま

す。

次のページをお願いいたします。こうした対象の範囲の拡大ということと併せまして、国土交通省さんと一緒にこの法律を運用できる、運用していくというような執行に対するアプローチも今改正で行っております。具体的には、ここに事業所管省庁と書いてありますがけれども、トラックなど貨物運送事業を所管する国土交通省さんも出てくるということでございまして、現在の下請法でも調査というのは事業所管省庁ができるものの、取適法では何か問題があったときには、その場で指導・助言できるという権限付与し、その旨明確化することです。また、物流・トラックGメンさんという方がたくさんいらっしゃいますけれども、こういう方たちを通じて、公正取引委員会に安心して情報提供をしていただけないという環境整備として、その人たちに情報提供をしたとしてもいわゆる報復措置といった不利益なことをしてはならない旨明確化しております。

取適法は来年の1月1日に施行となっております、夏頃にはガイドライン等において、詳細な考え方をお示ししていくということを予定しております、秋頃には内容を固め、併せて周知などを行っていき、来年の1月からこの法律が施行されるということを考えております。

加えまして、この法律にかかわらず、サプライチェーン全体でこうした取組を行っていかないと、この商慣行は直らないという問題意識がございまして。そういう意味で、この夏以降、この法律の対象外となってくるような問題についても、議論を再開したいと思っており、引き続きしっかり議論をして、必要な手当てを行っていく所存です。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、議題（2）の意見交換に移ります。本日は、挙手いただいて、構成員の皆様の御発言を募る形にさせていただきたいと思っております。御発言のある方は、Teamsの挙手ボタンを押して手を挙げていただくようお願いいたします。御発言が終わりましたら、再度、挙手ボタンを押して手を下げていただくようお願いいたします。御質問に関しては、時間の許す限り、関係省庁の担当からお答えするという形で進めていきたいと思っております。

いかがでしょうか。

それでは、小野塚さん、お願いいたします。

【小野塚委員】 ローランド・ベルガーの小野塚です。

丁寧な説明をいただきありがとうございました。非常に勉強になりました。ありがとう

ございます。クイックに3点ほどコメントをさせていただければと思います。

1つ目は、資料の幾つかでサプライチェーンの最適化、あるいはサプライチェーン全体での物流の効率化というようなキーワードがあって、まさに新しい物流効率化法の方針に基づいたキーワードだなど思いながら伺っていたんですけども、他方で、物流自体の効率化に関する様々な事業が行われていることをすばらしいと思うんですが、物流の効率化って、実は物流以外のことを変えると効率化できることって結構ありますよねと。それに関する事業であったり、あるいは取組というのが、あまり多くないのかなという印象を受けました。

例えば、関東から東北に行く荷物って御承知のとおりですが、関東から東北に行くほうが圧倒的に多くて、東北から関東に帰ってくる荷物はあまりないわけです。なので東北から関東に帰ってくる時にはトラックが空いてしまうみたいな問題があるわけですが、いや、だったら、関東にある工場を東北に誘致して、東北でいろいろなものを作ってもらえるようにして、結果として片荷を解消していくみたいな、そういうまさにサプライチェーン全体、生産も含めた、販売も含めた最適化みたいなことを視野に入れられると本当はいいんじゃないかなと。

例えば、業界ごとに、ある種工業団地みたいなのを日本でももっと積極的につくっていく、あるいは物流村みたいなものをつくっていくことによって共配をしやすいすると、そんなような可能性もあるのかなと思ったというのが1つ目でございます。

2つ目は、今日の時間的制約から結果的に外れただけだと思っているんですが、物流費、コストとして考えると6割が輸送コストですが、残りの4割は輸送以外のコストだと理解をしています。そう考えると、今日の資料ってどちらかというと輸送がほとんどだったなという印象を持っておりまして、もちろん港湾の話とか、あと農水省さんが、いろいろな物流センターでの話も言及いただきましたけれども、残りの4割のかなりの部分を占める物流センターでの効率化、例えば自動化する設備をどんどんもっと増やしていくであったりとか、自家用の倉庫も含めたシェアリングを実現していくというような倉庫の効率化みたいな視点も今後議論できるといいのではないかと思います。もちろん、様々な取組をやっていることは存じ上げていますが、今後の議論としてあったらいいのではないかと思った次第です。

3つ目は、今後の議論とちょっと直接関係ないんですが、今日の御説明を通じて私も新しい、こんなことをやられているんだということを初めて知りましたということがたくさんありました。私の知っている会社さんでも、こういうことをやろうと思っているという話が

あって、実はこんな補助事業がありますよというお話をすると、こんな便利なのがあるんだというような反応をされたりとか、あとは、例えば物流効率化法理解促進ポータルサイトって、私、あれはすごく便利なサイトだと、ものすごく分かりやすいなと思っているんですが、あんまり知られてない気がしています。今日の御説明いただいた中でも幾つか補助事業もあったと思うんですが、単純に知られてなくて使われてないというのが多いような印象を受けておまして、特に、例えば荷主さんの会員企業さんとか、展示会やセミナーに自分で行かれるような会社さんは、そういうのに感度が高いと思うんですが、そうじゃない会社さんにとっても、そういうのがあるということを知って、結果として物流効率化が進んでいく、あるいは物流への感度が高まっていくというようなことになるといいなと。せっかく物流革新に向けた政策パッケージで自主行動計画を各業界団体につくっていただいたと思うんですが、であれば、その業界団体を通じて、もともとあまり関心が高くない荷主の企業様にも、こういった諸制度を利用して効率化が進んでいく。そのような仕掛けもあるといいのではないかと思います次第です。

私からは以上です。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、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 9人の皆様、御説明ありがとうございました。3点あります。

1つ目は感想です。資料で言いますと1-1です。それぞれの施策があって、それぞれにKPIがあって、それを集めたものが、言ってみると方針というか、ここでは政策といいたいでしょうか、3つあります。それがどれくらい達成されたかをKPIの個数ベースで評価しているというのは、これはすごくいいと思いました。ただし、単純に個数じゃなくてももう少し工夫されるとよりいいなと思いました。例えば、1つの政策の中に属する施策であってもトレードオフの関係はありやしないかとか、あるいは重みづけです。目標を達成する感度がそれぞれのKPIで違ったりする、そういう意味では重みづけがされると、より総合的に判断できるのではないかと思います。これは感想です。

2つ目は意見なのですけれども、これから先、多分年間100万人単位で人がどんどん減っていく中で、財源も非常に限られてくることを考えたときに、コストも非常に重要な要素だと思うのです。なので、それぞれの施策、これは当然のように各省庁の事業と結びついていと思うので、その事業でどれくらいお金を使ったのかが分かると、ビー・バイ・シーがよく分かります。先ほど1点目の感想と絡んでくるのですけれども、重みづけだとか優先順

位を検討しやすくなる。我々がこれから検討しようとしている施策に対して、どういうものが効果的なのだろうかを議論するための非常にいい情報になると思います。

それから3点目、これは質問なのですが、こういうことをやりました、さらにこういうことをやりますという文言があるんですが、目標が達成できなかった施策について、何でできなかったのかについてのコメントがないのです。強いて言うと、今日、鉄道局の方から、輸送障害があって荷主の信頼がなくなってしまったのでモーダルシフトがなかなか進まないというような分析的なものがありましたけれども、こういう、何で進まないのかという原因究明は大変大事なことだと思います。このような施策の進まない理由について、検討された施策とはほかにはないのでしょうか。

以上3点です。

【根本座長】 ありがとうございます。

後で誰がこの質問に答えるのが適当か、事務局で相談してください。

それでは、続きまして、馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 全ト協の馬渡です。

それでは、小野塚さんを含めて、前の方もいろいろおっしゃったんで、私も今日、いろいろな施策を聞いて、いいなと思った部分と、先ほど御指摘があったように、ちょっと物足りないなという部分とございますので、その部分、特に我々の「担い手にやさしい物流」の実現という部分について発言をさせていただきます。

1-1の1ページのところに、1、2、3と3項目ありますけれども、2項目目、そもそもいろいろな施策をしなければならないというふうなことを訴えてきた一番の問題は、時間外労働の上限規制、960時間になるよと。それにつれて、2024年は14%、それから2030年は34%足りなくなるんで、いろいろな施策を総動員してやろうというのが始まりだったと思うんですけども、御存じの皆さんも多いかもしれませんが、実際にどうなったかというのを調べてみると、トラックドライバーの荷待ち時間とか、荷役時間、これは減っていないんです。ほとんど一緒です。全体の時間は少しずつ減っています。これは実際にトラックを運転している運転時間が減ったという結果で出てきています。我々が一番問題にしていたのは、運転時間を増やすのか、それとも適正な時間、運転に専念できるようにしようということを中心に、荷待ちや荷役を減らそうというのが主体的な話だったと思うんですけども、なかなかその部分、KPIも、倉庫関係で、新たにできた倉庫の荷待ちを減らしましょうというKPIぐらいしか見当たらないので、できれば今回の施策大綱

を見直すに当たっては、実際にどうやって減らす、それからそれを減らしたことによってKPIを設定して、それがどういうふうに進んでいくのか、前進しているのかどうかというのが、我々トラックドライバーにとっては一番肝腎、1丁目1番地の部分なのかなと感じております。

最後に下請法の改正の御発言のときに、3ページのところで、改正理由を書いていますけれども、立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主、物流事業者間の問題、荷役・荷待ちが顕在化していますよと。それによって改正をしますということで、発荷主さんが運送事業者に対して委託する取引を新たな類型として追加をするというふうにして、この間、この下請法が成立をしたということで、やはりその改正理由の問題点というのをしっかりKPIで追っていただければなと考えているところでございます。経産省さんのほうでも業種別でいろいろなところをやっていますけれども、我々としては、やはり農産物の部分とか、スーパーさんとか、それから建材や住設さん、この辺りがしっかりワーキングでも追っていただければなと感じた次第です。

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、西成委員、お願いいたします。

【西成委員】 私からは1点だけ質問があります。本当はいろいろあったんですけども、今までの委員と大分かぶっていますので1点だけ。

まず、今回の位置づけは、これまでの進捗の確認かなと思ってまして、そうなる「簡素で滑らか」というところで、私は前回も言いましたが、全体最適というのがキーワードだと思っていて、部分部分のいろいろな取組は非常に滑らかになっているんですけども、速度差があると、その結節点で渋滞するわけです。ですから全体としての結節点の議論が実は一番知りたいとか聞きたいところで、そうなる、例えば飛行機で日本に輸入して、その後、トラック、いろいろな手段、鉄道とかを使ってやるときの結節点、あるいは船で来て、港湾で来て、鉄道ターミナルとか、いろいろなヤードで積み替えると。そういったところの議論が、今のままだと国土交通省の中で各局に分かれていますよね。鉄道局、港湾局、航空局、海事、道路局と。局をまたいだ議論がどういうふうな形でなされているかということに非常に興味があって、一番これからサプライチェーンを考える上で大事になってくると思うんですけども、そういう局ごとの個別な取組は非常に今回分かったんですが、局をまた

いだ議論、そこをぜひ、どういう体制で議論されているかというところをお聞きできればと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、慶島委員、お願いいたします。

【慶島委員】 私のほうから簡潔に3点、発言させていただきたいと思います。

まず1点目は、資料1-1の4ページでございますトラックドライバーの年間所得額平均に関する目標と、この平均労働時間に関する目標、この2つの目標をいかに両立させるかについてであります。これはもう御案内のとおり、トラックドライバーの多くが歩合制の賃金になっておりまして、固定給の部分は少なく、必然的に労働時間の短縮が収入減に直結する構造になっています。したがって、ドライバーが過度に時間外労働に依存することなく、労働時間が短くてもドライバーの賃金が維持され、さらには賃金を引き上げるための解を見いださなければならぬと考えます。当然ですが、賃金の引上げには原資が必要であって、適正運賃・料金を収受するために、国には労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針、この遵守・徹底を図っていただくようお願いしたいと思います。また、資料にもありますように、今通常国会で改正貨物自動車運送事業法が成立し、標準的運賃に代わって新たに運賃料金に係る適正原価が示されました。ぜひ、この適正原価は実効性あるものとなるよう、荷主等に対する強力な指導をお願いしたいと思います。1点目はお願いであります。

2点目ですが、これ質問です。資料1-5の7ページですが、港湾労働者不足対策アクションプランに基づき進めている、適正な取引環境の実現に係る施策を一層推進というふうに記載されています。箱の中ですが。ただ、現場からは、適正運賃・料金の収受が遅々として進んでいないという声を多く聞いております。ですので、このアクションプラン策定以降の適正収受の進捗状況についてお伺いしたいと思います。これは質問です。

最後ですが、これはちょっといかがなものかというか、苦言ということになるかもしれませんが、同じ資料1-5の前のページ、6ページですが、この箱の中に、海外港湾における積替えには様々なリスクがあるとしまして、その一例としてストライキが挙げられております。ストライキは労働者の正当な団体行動権であって、ILOも国際的な労働基準として定めているものであります。そのストライキをリスクとして捉えるのは、これあまりにも荷主側に偏ったバイアスに満ちた認識であると言わざるを得ません。我々としては、甚だ遺憾

であるというふうには述べておきたいと思います。

以上です。

【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】 3点、簡単にコメントさせていただきたいと思います。

1点目として、先ほど西成先生からもご指摘がありました。現大綱は3本柱で構成されています。今回の各局ないし省からの御報告、御説明はすごく丁寧でわかりやすく、かつ、現大綱とのひもづけについて示されているものも一部ではありましたが、十分に示されていないものもあったかと思えます。また、多くの資料の表題が物流効率化とされていましたが、現大綱が目指していたのが効率化だったのか、最適化だったのか、また合理化だったのか、標準化だったのか、その目標が何だったのかという点との照らし合わせが必要だと感じました。

2点目として、北條先生からもあったように、K P Iで達成できていない、さらなる取組が必要だとされる3番のものについて、どうしてそのような結果になったのかという振り返りも当然必要だと思うのですが、今後どうする考えがあるのか、また、現在どのように進んでいるのかといったことの説明も必要だと思いました。

最後に3点目として、現在様々な分野で様々なロードマップが示されており、本日も資料1-2でフィジカルインターネットのロードマップが示されていますが、これらのロードマップの整合性が取れているのかについても検討が必要だと考えました。

以上3点です。お願いします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、三宅委員、お願いいたします。

【三宅委員】 まずは、各局の皆様からの詳細な御説明、特に定量的な情報を交えた有用な御報告ありがとうございました。

本日の御説明を伺いながら感じたところですが、御説明を受けて、各施策の取組は非常によく分かりましたが、逆を言えば御説明いただかないとなかなか全体像を把握するのが難しいと感じる部分もありました。北海道での取組、福岡での取組、成田や羽田での取組、港湾局での取組、陸・海・空でいろいろな取組をされていますが、それぞれが点と点の取組のような印象に受け取られましたので、各取組がどのように連携されているのか、またどのような連携の効果が生まれているのかといった「面」で捉えられるとさらに良いかと

思います。全体像を把握しやすくするためには、課題に対して大きな方向性が示され、それに基づく施策が構造的に整理されていると、施策が単に横並びに羅列されているではなく、体系的に理解できるようになり、全体像として頭に入りやすくなるのではないかと思います。

といいますのも、私どもがコンサルティングさせていただく中で、企業の皆様から、この物流大綱に従って、今後の在り方を検討していきたいという声を非常に多くいただきます。読み手の層が幅広く、その読み手の理解の深さにも幅があることを踏まえると、縦と横の連携が視覚的にも分かりやすく整理されているといいのではないかと思います。

もう1点だけ加えさせていただきますと、鉄道局や港湾局からの御報告が非常に分かりやすかったのですが、自動化とかモーダルシフトを進める中で、災害などにより輸送障害が起こり、サプライチェーンが停止してしまいますと、これまで効果を上げてきた取組であっても、途端に駄目だと評価されかねない。日本国内や海外において、有事は必ず起こり得るという前提に立ち、平時からBCP対応を意識した取組や訓練、脆弱性の診断なども含めて、災害対応に取り組むことも非常に重要ではないかなと思いました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

ちょっとここで、今までの質問を確認してみたいと思います。北條委員から、達成できなかったことに対する理由、対策、原因究明はどうなっているのか。それから西成委員から、モード間の結節点をどうするのか、最適化はどういうふうに図るのか。それから慶島委員から、港湾労働者不足対策アクションプラン以降の進捗状況はどうか。前の2つは物流政策課からお答えいただき、3番目は港湾局のほうからお答えいただきたいと思います。

【林田課長補佐】 物流政策課でございます。

まず、北條構成員からいただいた御質問でございますけれども、達成できなかった一部のKPIについて原因究明すべきではないかという御質問だと理解しております。

今回の資料については、関係部局にプレゼンをお願いするに当たりまして、座長とも相談しながら、現状のKPIとの関係性や取組状況が極力見やすいように作成したんですけれども、原因究明について示し切れていない部分があるのは確かにそうだなと思っております。つきましては、関係部局とも改めて相談しながら、次回以降、どのような示し方ができるかを検討させていただきたいと考えております。

2つ目は、西成構成員からいただいた御質問で、輸送モード間の結節点等の連携や最適化

についてですが、この点については、関係部局においてそれぞれ取組を進めていただいているところがございまして、その上で、結節点で適切な連携を図ることは重要であると考えております。現時点ではうまくお伝えできない部分もあるんですけれども、その連携の在り方等も含めて、より詳しく検討していく必要があるのかなと考えております。

すみません、一部答えになっていない部分もあるかと思っておりますけれども、以上でございます。

【根本座長】 お願いいたします。

【林企画室長】 港湾局でございます。

港湾運送の運賃・料金の適正収受、価格転嫁について、道半ばと認識しており、今年度4月になってからも、日本港運協会さんと連携いたしまして、連名で、荷主さんや船会社さん向けに、特に若手世代の入職を増やして離職率を低減させるためには魅力ある賃金とか物価上昇に負けない賃上げが必要なんだというようなことを訴えて、だけれども、まだコスト上昇分を吸収するだけの運賃・料金収受には至っていないので、何とか適正な価格改定について格別な配慮をお願いするというような文書を明示的に発出させていただきました。まだ十分ではないという認識は、この文書にも書いたとおりにしてございますので、引き続き、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

【根本座長】 ありがとうございます。

質問された方、また御質問もあるでしょうけれども、ちょっと時間の関係がありますので、先に進ませていただきます。

陣上委員、お願いいたします。

【陣上様（鈴木委員代理）】 日本倉庫協会の陣上です。今日は、鈴木委員の代理で出席させていただいております。私のほうからは倉庫業界の立場として、質問というより意見のほうを申し上げたいと思います。

先日、第1回の検討会で根本座長のほうから、荷主という言葉が第1回の物流大綱で8回しか出てこなかったのが、現行の大綱では48回も登場しているというお話がありました。つまり荷主の役割が重視されてきているということだと思います。我々の倉庫協会でも様々な場面で、倉庫の効率化には荷主の協力が不可欠であるというふうに訴えて、結果として今回の改正物効法における規制的措置の導入とかトラック物流Gメンの創設などで、荷主に努力義務の履行を促す施策を次々と実施いただいたことについては、また、経産省とか農水省さんのほうで商慣行の見直しなどの取組を行っていただいていることについては、

大変ありがたく思っております。

ただ、一方、多種多様な貨物を営業倉庫のほうでは取り扱っておりますので、先ほど小野塚委員のほうから、倉庫をもっとDX化すべきだというような御意見をいただきましたけれども、費用対効果の面から、DX化を行うというのは非常に勇気の要ることでございます。機械化したいけれども、荷主との契約が切れてしまえば、その機械が無用になってしまうというような可能性もありますので、そういう意味で資料1の2ページ、あるいは3ページにありますような、荷主と物流事業者が連携してデジタル化を推進した場合に、あるいはデータ基盤の利活用をした取組をした場合などに、今回、支援策を創設していただいたことは、荷主の後ろ盾を得ることで倉庫事業者が前に進める施策となるものでありますので、大変有意義な制度だと思っております。荷主と連携したDX化という取組については、今後も継続していただければ倉庫作業の効率化の底上げに必ずつながっていくものと信じておりますので、引き続き、支援のほうをお願いしたいと思います。

それともう1点、先ほど中継輸送を推進していくという話がありました。拠点の在り方検討でも長距離輸送の見直しの観点から中継輸送というものが、基幹物流拠点として支援の対象になっていくということで検討されているということなんですけれども、倉庫協会としては、地方の既存の倉庫、こういったスペースを在庫拠点として荷主さんに活用いただけないかということをおもっております。これは、すなわち中継輸送と同じような効果を生み出せるんじゃないかと思っております。ただ、在庫の分散ということは、荷主側にとってはコスト増につながっていくものですので、抵抗があると思うんです。そういったときに、そういった取組をしていただいている荷主さんに対して、国から支援があってもよいのではないかと考えております。将来的に人口が減少していった必然的に地方の物量が減少していくことを考えますと、営業倉庫の保管スペースもどうしても空きが生じてくると思うんです。その場合に、そういった無駄をなくして、中継輸送と同じような機能を持つ在庫拠点、これによって空いたスペースを利用していくということがリソースの有効活用になりますし、今後、物流を最適化する上でも必要な施策になるのではないかと考えております。

御検討のほどよろしくお願いたします。私のほうからは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、月野委員、お願いたします。

【月野委員】 ありがとうございます。月野です。

私からは、ちょっと質問させていただきたいんですけども、まず、航空局さんの中に特

定技能制度の御説明がありました。人手が足りないところに外国人材を受け入れるというのはどの業界でもあることではと思うんですけども、こと航空機整備ですとか重要部門、ひとたび事故が起きれば影響が大きいような部門への外国人材の受入れ、これが筆記試験及び実技試験、日本語で実施というところではあるんですが、どの程度高度人材というか、どの程度専門的な能力を持った方たちが入ってきているのか。1,380人受け入れているということなんですが、その辺りをどのように人材レベルをチェックしていらっしゃるのか教えていただきたいと思いました。あと、人手不足という点では港湾部門ですとか、ほかの部門でも外国人材の受入れというのは進んでいるのかというのも質問させていただきます。

それからもう一つ、ちょっと近視眼的で大変恐縮なんですけれども、食品流通の合理化の農林水産省さんの説明の中で、今般大変注目を浴びているお米の流通についての説明があまり言及がないなと思って聞いておりました、消費者の視点からしますと、お米がなぜこんなに、備蓄米の放出1つとっても差があるのかというのは大変関心があるところだと思います。そういう意味で、今回の今後の大綱の検討の中で、食品流通の中でお米の位置づけというのは盛り込んでいく予定があるのかというようなこともお聞かせいただきたいと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、海老澤委員、お願いいたします。

【海老澤様（神林委員代理）】 全農の海老澤です。神林の代理として出席しております。

私からは今後の検討に向けての要望事項について話をささえていただきます。日本倉庫協会さんからも話がありました、物流データを活用した物流実態の可視化について、ぜひ具体化をお願いしたいと思います。全農との提携に関して、物流事業者や荷主企業から様々な御提案をいただくことがあります。ですが、全農グループでは、運送について基本的には委託で対応しており、物流実態の調査や相手先とのすり合わせにかなりの労力がかかっているというのが実態です。データ化したからといって、そういった検討が不要になるわけではありませんが、具体的な検討に入っていくほど、どこに物流の余力があるのか、どこに課題があるのか、そういったことをすり合わせするプラットフォーム的なものがあれば、事業者間の連携が進みやすくなるのではないかと考えています。

あともう1点、データの活用について、モーダルシフトの推進でも課題があります。特に生鮮品について、天候の状況によって生育が一気に進むため、日々の荷量が安定しないとい

う実態があります。モーダルシフトを検討する際に、一定の物量があるのが課題になります。少しでもモーダルシフトを進めるためには、物量が安定的な荷物、品目を変える取り組みはもちろんやっていますが、物量が一定ではない品目についても取り組みを進めるために、どこの路線でどれだけの荷物を運ぶ余力があるのかといった、マッチング機能、プラットフォーム等があれば、モーダルシフトに関して弾力的な運用なり活用につながっていくのではないかと考えています。すぐすぐ難しいという部分はあるかと思いますが、より事業者間の連携を推進するという観点での施策検討もお願いします。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 すみません、前半、実は私、画面共有を全く見ることができなくて、ちょっとメモを取り切れなかったので、ページ数等ちょっと分からないんですが。

諸先生方の、もう御質問、コメント、全くそのとおりのところでございまして、残った私の質問等というのはかなり細かくて大変恥ずかしいんですけども、農水省さんの最初のページでしたか、様々、施策の方向性というものがあつたと思うんですが、たしか研究所のほうで買物弱者マップなるものを研究されている研究者の方がいらっしゃるはずなんです。ここでのコメントといたしましては、重要施策に関する研究を各省庁の研究所で行っているケースが結構あると思います。その研究をぜひ生かしていただきたいと思います。ちなみに買物弱者マップは、問題の可視化だと思いますので、せっかくいい研究をされている方がいるので、ぜひそういうものに、目の目を見せてあげたいなと思った次第です。まず、それが1点目。

続いて農水なんですけれども、HACCPの話につきまして、ノードの条件整備というのは非常に重要だと思います。そこでなんですけれども、サプライチェーンの構築があつて、そういうようなノードの活用が行われるというか、効果が発揮できると思いますし、これまでもサプライチェーン構築の工夫に努力をされていたのはよく分かっているんですが、その成果や現状を伺いたいなと思います。また、HACCPは対EUと対米の2つあると思うんですが、もしも対米HACCPだけの場合、現在のトランプ政権の状況等を考えますとなかなか厳しいのかなということもございますので、引き続きの御指導が必要なのではないかと考えました。

もう一つ、これは道路局さんの自動物流道路に関連してですが、自動運転に関しては数多

くの事例が日本国内であると思うんですが、自動物流道路に関しては大がかりな投資も必要であるためか、そう簡単には行えないのかなというのはよく分かるんです。ただ、もしできたら、取り組みたいエリアがあれば、ぜひ公募等で競合させてもよいのではないかなと思う次第です。というのは、今、成田空港の関係の仕事に関わってしまして、目下第3滑走路の拡張の真ただ中でございますけれども、実際、今、様々な工事が進んでいる中で、空港から生鮮品等のものというのをできるだけ早く、要は空港外に出して輸送に回したいというようなニーズがある中で、この自動物流道路があると、かなりこれは効果的なんじゃないという議論を実はしております。というように、恐らく各地で、それほど大がかりではないんだけど、ここで使えれば、すごく強みになるんだけどというような案件があるのであれば、そういうものを公募でやっていただいてもいいんじゃないかなという気がしております。

細かいコメントでございました。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、杉山委員、お願いいたします。

【杉山委員】 初めて参加させていただきまして、大変興味深くお話を聞かせていただきまして、ありがとうございます。

まずは、感想になりますが、私が一番驚いたのが、最初に御説明をいただいたK P Iの達成状況という部分で、5年の成果として定めたK P Iを達成するためには、さらなる取組が必要という項目が、全体の過半数というところなんです。ただ、お話を聞いていると、物流大綱の期間内、5年に限定してつくられているといいながら、空港の話もそうなんですが、かなりの内容が、10年、20年先も含めた議論をしている中身だと思います。そう考えると、進捗度合いが5割に達しなくても、そういうものだと感じます。長いファイナルゴールの議論をしながら、一旦は5年間のプロセスゴールの達成度合いとして見ているという意味合いでお話は聞いていました。

一方で、物流施策大綱に書いたものの、この5年間を含め将来に向けても、達成がなかなか難しそうだということに関しては、各関係局のほうで方向性を見直しをしたほうがいいと思いました。

あと、私は通運連盟推薦というような形でこの場に参加させていただきましたので、鉄道局の発表で、鉄道輸送が、非常に自然災害に脆弱であるということ、BCPに対する対策というお話をいただきました。毎日、通運商品を売っている身からすると、天候に関しては、

世の中には天気予報があり、今後の運行見通しをお客様に示していただくだけでも、お客様の受け方が違います。このように、実は、鉄道輸送でいろいろなことを考えるにあたって、BCPをしっかりとつくり込んでいけば、施策の成功率が上がってくると思っています。BCPにおいて鉄道で一番大事なのは、31フィート主体で組み立てるということであれば、現在、それを取り扱えるコンテナターミナルの数が非常に少なく、一旦鉄道が止まってしまうと手の打ちようがないという状況が、鉄道利用にブレーキをかけているところだと思いますので、施策を打っていくうえでは、BCPを中心に、今後の議論を深めて行きたいと思っています。

また、私どもは実業の部分ですので、今後とも、各局の連携ということが必要だと思っています。特に、自動運転と鉄道輸送のモーダルシフトにおいては、積替えをする中継拠点の整備が、さらに必要で、そういう部分においては、道路局の方々ともいろいろと意見交換をしなければいけないことがありますので、議論の場で、ぜひ各局との話し込みが出来ればと思っています。

取り留めのない話となりましたが、以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

終了の時間が迫ってまいりましたので、今、手を挙げていらっしゃる河田委員、小菅委員で打ち切らせていただきます。

それでは、河田委員、お願いいたします。

【河田委員】 簡単に感想のようなコメントになってしまいますけれども、申し上げます。

今回、各省、各局の皆さん、こぞって物流効率化にご尽力いただいていることに対し、心より感謝申し上げます。今回は、施策効果、KPIということで提示いただいておりますけれども、1つ感じましたのは、去年の改正物流法の公布、あるいは今日、簡単に御説明がございましたけれども、今回、議員立法として成立いたしましたトラック事業法の改正、これらにつきましては、やはり物流のあり方に質的な変化をもたらさう、すなわち、今までの物流事業者の取組だけでなく物流事業者と荷主企業との関係を規律するという意味で、かなり非連続的な効果を持つてくるということが予想されます。今回は、施策大綱改定という1つの節目を迎え、現時点でのKPIをお示しいただいたわけですが、既に仕込んである制度の改正でもって、今後、大きな効果を発揮してくると期待される部分が非常に大きい。特に荷主企業の協力が不可欠な荷待・荷約時間の短縮などは、これまでに仕込んだ制度改正が、今後時間をかけてじわじわとその効果を発揮してくる、ということがあろうかと思いま

す。次の施策大綱において、こういったこれまでに仕込んである制度改正というものを決して過小評価せず、こういったものが今後どう効果を表わしてくるかを的確に予想し、その上で新たな施策を検討していく、ということが必要になるろうかと思えます。なかなか難しい部分ではあるかと思えますけれども、こういった制度につきましては、遅れて効果が出てくる可能性が高いということも織り込んだ上での議論が必要ではないかなという感想を持ちました。

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、小菅委員、お願いいたします。

【小菅委員】 小菅でございます。簡潔に。時間もないことですから。

本当に今日の議論は、各省庁を含め、または各局等々の御説明が、非常に私自身も理解できる形で進んだなと思いました。その中で、多岐にわたりますので1点だけ。

1回目の議論でも出ていましたとおり、根本先生からも発言がありましたとおり、荷主というワード、コメントなのですが、今回のお話の中では、まさに荷主、これってほぼほぼ発荷主のお話なんだろうなという理解でございます。やはりサプライチェーン全体ということになりますと、当然のごとく発着荷主という表現に、まずは表現レベルだけでも変えていくことが重要なんじゃないかなというような理解でございます。そして、いわゆる荷主様というのは、実は調達物流の受け手であったりするので、結局、荷主様自身が発荷主でもあり着荷主でもあるというのが、ほぼほぼの荷主様に当てはまる内容でございますので、こういったことがどんどん深く議論されていくことが重要なんじゃないかなという理解でございます。

取り留めもない意見でございました。よろしく申し上げます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、質問が航空局、農水省、それから道路局にありましたので、簡単にお答えいただいでよろしいでしょうか。

【大田参事官】 航空局でございます。

特定技能職員の関係、御質問ありがとうございます。ちょっと担当課でないので、もし認識不足がありましたら後ほど訂正させていただきたいと思えますけれども、理解といたしましては、1号と2号の方々がいらっしゃいます。いずれも試験などを受けていただいて一定の水準を確保ということなんですけれども、制度が始まった当初は1号の方々だけであ

りまして、こちらにつきまして、対象となる業務、先ほど資料の7ページに掲載させていただいていますが、対象となる業務というのは明確化した上で、専門の監督者なりの下に従事して作業をいただくという形で運用をしております。一方で2号の方々につきましては、これは御案内のとおり令和5年度から、より高度な人材という形で導入されたものでありますけれども、こちらにつきましては、これまでの実務経験といったところも加味しての採用という形になりますので、そこにおきまして技術のレベルというのを担保しているという状況でございます。

以上であります。

【根本座長】 ありがとうございます。

農水省、いかがでしょうか。

【戎井卸売市場室長】 農水省でございます。

まず、米の物流の関係がございました。現行大綱上は、個別の品目まで掘り下げてというのはあまり記載してございませんが、米についても、かなり物量が多うございますので、従前、フレコンで輸送したり、あるいは共同配送、帰り便などうまく関係事業者と連携しながら物流の効率化を進めるような取組をしているところでございます。また、関係部局とも、委員からの御指摘を共有させていただきたいと思っております。

また、買物困難者の対応につきましては、食品アクセス困難者マップのお話がございました。まさに農林水産政策研究所とは一緒に現場にも行ったり連携しながら、どのような対応ができるのかというのを相談しているところでございます。また、関係する研究者の方々も御紹介などいただけましたら、私どもも連携していきたいと考えています。

また、輸出の関係で対米HACCPの話がございました。やはりノードの条件整備であるとか、それをしっかりつなげていくということがしっかりした品質を確保するということにつながりますので、HACCP対応、冷蔵設備等の支援を行うことは重要であり、その際、他国の情勢・状況等について情報収集をし、輸出戦略と連携しながら、輸出物流の強化を進めたいところでございます。

ちょっと足りていないところもあるかもしれませんが、以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

道路局、いかがでしょうか。

【久保専門官】 自動物流道路に関する御質問でございました。地域ごとに取組を公募してはどうかということと思います。全体としまして民間主体で考えておりますので、需要が

あるところ、収益が上がるところ、そういったところでできないかということで東京ー大阪間を念頭に、今、検討しているところでございますけれども、実際、検討委員のほうからは、地方でもやってもいいんじゃないかみたいな話はあるのは事実でございます、そういった地方での取組にも何かできたらいいなと思っています。

また、成田空港の話が出ましたけれども、今、自動物流道路の関係で官民で連携して検討するコンソーシアムを立ち上げておりまして、成田国際空港株式会社様も参加いただいております。成田国際空港株式会社様も関心があるということなので、何かうまく連携してやればよいなと考えております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

本日も、構成員の皆様に変な御発言をいただきました。今日いただいた御発言を基に、次回以降、さらに具体的な検討を進めていきたいと思っております。

最後に議事（3）今後の検討の進め方について説明をお願いいたします。

【紺野物流政策課長】 それでは、それから資料2を御覧ください。今後の検討の進め方についてという1枚紙がございます。本日、第2回ということで、6月13日に会合を開きましたけれども、第3回以降は、まず、7月上旬から8月の第5回にかけて、構成委員からのプレゼンテーションを予定してございます。そして第6回は9月に予定しておりますけれども、こちらで論点整理と提言に盛り込む事項の検討、続く10月、11月にかけて、提言素案の提示、そして提言取りまとめという流れを想定してございます。また、これらの提言を基に政府としての大綱を策定する流れを予定しておりますので、御承知いただければと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

時間が過ぎておりますけれども、私、一言だけちょっとコメントさせていただいてよろしいでしょうか。

今日の資料を頂いたときに、資料の1-1ですけれども、5ページ、6ページ辺りに荷待ちの発生率とか労働生産性、積載効率、再配達率とかが、3の評価、すなわち「目標が達成できず、さらなる取組が必要」ということでした。これは残念な結果なのかなと思ったんですが、逆に、この改善を大いに期待できるということだと考え直しました。

というのも、2021年に、前の大綱が策定されたときに、このKPIを導入したわけで

すけれども、今思えば、多分、「物流事業者とか荷主の努力に期待したい」という思いで、このKPIを設定したんじゃないでしょうか。しかし、去年、新しい物流法ができて、そして、並行して予算措置も講じられましたし、今回、新トラック法もできました。そして、来年の4月からいよいよ荷主物流事業者に中長期計画を立ててもらって、その進捗状況を報告いただくという、本格的に規制を導入して、我々進めていくわけです。やっと体制が整ったという気もするわけです。他人ごとではなくて、やっぱり各省庁も自分ごととして捉えるようになったと思うんです。

本日も、各省庁から取組状況が説明されましたけれども、私、過去4回ぐらいこの大綱に関わっていますが、このように各省庁から説明があったのは多分初めてじゃないかと思えます。ですから、そういう意味で、今後、成果がどんどん出てくると楽観的に考えていきたいと思えます。ですから、荷待ち、それから労働生産性、積載率、再配達率、改善していくというふうに期待しております。

さて、次回以降、ただいま説明がありましたように、構成員の皆様にプレゼンをお願いしております。今回は、ぜひ2030年までに目指す物流はどのようなものなのか、どのようにしたら実現できるのかということ、前向きで元気の出る話題を提供いただきたいと思います。楽しみにしております。よろしく願いいたします。

それでは、最後に、事務連絡をお願いいたします。

【林田課長補佐】 根本座長、議事進行をありがとうございました。また、構成員の皆様におかれましても、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、国交省、農水省、経産省のウェブサイト上で公開する予定でございます。よろしく願いいたします。

また、第3回検討会については、7月上旬の予定でございますけれども、具体的な日程については別途御連絡させていただきます。

【根本座長】 それでは、以上をもちまして本日の議題は全て終了いたしました。御多忙のところ御議論いただき、誠にありがとうございました。

— 了 —