

第4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7月28日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第4回2030年度に向けた総合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、マイクについては、御自身の発言時のみオンにさせていただくようお願いします。

構成員の皆様の御紹介については、参考資料2の出席者名簿をもって代えさせていただきます。なお、本日は、御都合により高岡委員が御欠席されております。また、奥田委員の代理として村田様に御出席いただいております。

本会は原則公開で行いますが、今回については、事前に御連絡しましたとおり、味水構成員からの御説明とそれに対する意見交換まで非公開としております。味水構成員の御説明に対する意見交換の後、一般傍聴者に御入室いただき、公開で検討会を進めてまいります。一般傍聴者の入室時については、改めて事務局から御連絡いたします。

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

【根本座長】 承知いたしました。本日もよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります。まず、議事1として、構成員の皆様からプレゼンテーションをいただきます。資料1-1に基づき、味水委員より御説明をよろしくお願いいたします。

～味水構成員からのプレゼンテーションに関連する議事について非公開～

【林田課長補佐】 それでは、引き続き、第4回2030年度に向けた総合施策大綱に関する検討会を進めてまいりたいと思います。ただいま御入室いただいた傍聴者の方々については、常時カメラオフ、マイクオフでお願いいたします。

それでは、議事を再開しますので、以降の進行について、根本座長、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 それでは、議事1に戻り、構成員の皆様からプレゼンテーションをいただ

きます。1人8分でお願いしたいと思います。

まず、資料1－2に基づき、杉山委員より御説明をよろしくお願いいたします。

【杉山構成員】 それでは、日本通運の杉山です。本日は鉄道にフォーカスしたモデルシフトを促進する上での課題、打ち手、支援等の要望についてお話をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。それでは、次のページをお願いします。

こちらが本日の目次、トピックスとなります。この内容に沿ってお話をさせていただきます。次のページをお願いします。

初めに、鉄道輸送への期待についてお話をいたします。左上に示したものは、先日も先ほどの話でも御紹介のあった、2030年には輸送力が30%超減少するという課題を示す表となっています。一方で、鉄道輸送は大型トラック65台分の輸送が1回で可能であり、今後拡大する需給ギャップを補う輸送手段として期待されているところです。

物流革新緊急パッケージ資料では、鉄道輸送・内航海運での輸送量倍増という目標が掲げられていて、鉄道へのモデルシフトへの推進は即効性を持ち、地に足の着いた現実的な輸送手段とされています。しかし、一方では、現実として右下のグラフにあるように、24年は若干盛り返してはいますが、鉄道輸送量は下降気味というのが現状です。次のページをお願いします。

こちらは第2回場で国交省から御説明のあった資料の抜粋となりますが、厳しい現状が示されています。では、さらなる取組として改めて考えられる点について、以降、列挙させていただきます。次のページをお願いします。

まず1つ目は、鉄道輸送の脆弱性への対策ということになります。2021年に発生した豪雨被害による山陽線の不通が、その脆弱性を強烈なインパクトを持って報道されたことは記憶に新しいところです。これ以降も、今まででは考えられない異常気象が災害を激甚化させており、鉄道輸送の持つリスクを利用者に大きく印象づけてしまっています。

それを払拭するためには、災害に強い設備・施設への強化が必須であり、未来予想も含めた気象データを活用した脆弱感の特定及び具体的な工事・改修計画を公表することで、鉄道輸送の信頼回復に努めることが大事だと考えています。次のページをお願いします。

さらに求められる点としては、災害等による運休・不通からの復旧スピードです。復旧スピードを上げるには平時からの備えが必要で、まずは復旧工事の事前シミュレーションという点であって、これによって有事の際の迅速な復旧が図られると考えます。さらには、代替輸送のシミュレーションがあります。利用者のリスクヘッジの観点から重要な関心事で

す。これらを着実に備え、その状況を発信することが鉄道輸送の信頼回復につながると考えています。次のページをお願いします。

次にさらに必要なことは、J R 貨物や利用運送業者では限界がある B C P 費用への対応です。現状、鉄道利用者は、災害リスクを考慮した代替輸送手段構築費用や、さらなるトラックの輸送力低下による代替輸送コスト上昇等の B C P 費用の負担が増えてきているという実情があります。記載しています関係者の連携はもちろんのことですが、国からの支援が一定量必要だと考えています。次のページをお願いします。

鉄道利用が進まないさらなる要因は、施設の整備、輸送機材の普及が十分でないという点が挙げられます。第 1 は、3 1 フィートコンテナが大量輸送の受皿として推奨されていますが、現時点では、取卸しに必要なリーチスタッカーと呼ばれる取卸し機材を備えた駅が非常に限られており、利用者が輸送手段としての鉄道を考慮する上で大きな阻害要因となっています。

貨物駅のリーチスタッカーの配備と施設整備の継続、大型コンテナの輸送用シャーシ導入等への支援継続、及び、代替輸送を可能とする緊締装置を備えたトラック・トレーラーの拡充も必要ですので、御検討をお願いします。次のページをお願いします

また、費用面でも、このような計画策定経費、トライアル輸送等の運行経費への支援といった、鉄道を利用したいけれども尻込みするような費用への支援や、効率輸送を実現するコンテナ輸送で課題となっている積荷パレット化への施策の推進、並びに、将来的には 4 0 フィートの海上コンテナへとその利用範囲の拡大を考える上での施設整備など、あらゆる方面からのシームレスな鉄道輸送への強化に向けた国からの支援を御検討いただければと思います。次のページをお願いします。

こちらは要請事項ですが、まずは、貨物鉄道のネットワークの維持を要請したいと思います。整備新幹線が拡大する中で、並行在来線は貨物鉄道のネットワーク維持には欠かせず、運営会社の安定経営の御支援をぜひお願いしたいと思います。

特に北海道発の農作物輸送に関しては、鉄道は欠かせず、食糧安全保障の観点からもその輸送維持は必須であることから、今後整備される北海道新幹線の並行在来線エリアには特段の配慮をお願いしたいと考えています。次のページをお願いします。

続いて、これは若干鉄道と離れますが、特殊車両通行許可に関する要請を 1 つさせていただきます。大型特殊車両である鉄道コンテナ専用車両については、特殊車両通行許可が必須であり、申請から許可まで現状 1 か月から 2 か月を要するという、モーダルシフトの阻害要

因の1つとなっています。

特殊車両通行確認制度が、許可までの時間短縮を目的として設定されていますが、課題が多くスムーズに進んでいない現状があります。現在、国交省から全国通運連盟に対して特車確認制度への収録希望道路の集約が開始されていますけれども、希望道路に限らず、早急な全道路のデータ化を希望したいと思います。併せて、コンテナ積載車両の普及促進のため、記載しています特殊車両の通行許可の規制緩和等を御検討いただきたく、お願いをしたいと思います。次のページをお願いします。

最後に、全国通運連盟の自主行動計画と具体的な活動を若干紹介させていただきます。自主行動計画においては、モーダルシフト推進について、こちらの赤い囲みの内容を掲げさせていただきます。次のページをお願いします。

では、具体的な内容ですが、まずは、上に記載のコンテナ見学会を開催し、荷主企業も含めて御参加をいただき、鉄道輸送の有用性を感じていただいています。昨年度は9回開催し、348名の方に御参加をいただきました。

次に、国際総合物流展といった物流展示会に積極的に参加し、鉄道輸送の魅力、環境負荷軽減、大量輸送への貢献に対する理解を深めてもらい、鉄道輸送を選択いただく取組を進めています。

以上、鉄道輸送の利用促進は目新しく革新的なものではありませんが、輸送力不足という直近の課題を解消する上では重要かつ現実的な対応であり、着実に未来につながる取組だと考えています。今後も変わらぬ御支援のほど、改めましてよろしくお願いします。

私からの発表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1－3に基づき、栗林委員より御説明をお願いいたします。

【栗林構成員】 栗林商船の栗林でございます。本日は、このような機会を与えていただきまして、ありがとうございます。「成長戦略としての海運モーダルシフト」として御説明させていただきます。次のページよろしくお願いします。

本日の説明内容です。4項目で説明させていただきます。次のページをお願いします。

まず、栗林商船についての簡単な御説明ですが、100年以上前から北海道と本州の間の貨物船の定期航をやっておりまして、製紙会社の製品の輸送と雑貨で成り立っているということで、船の形が段々変わってきて、今、RORO船になっている。昭和40年代からRORO船を使っておりまして、トレーラーの無人航送もその頃から行っているということ

でございます。次のページをお願いします。

現在の当社の航路図でございます。5隻のRORO船でこのようなところを運航しております。

これが当社グループが所有するトレーラーの紹介でございます。いろいろな貨物や荷役のほうに合わせて、約3,000台近いトレーラーを使っているということでございます。次のページをお願いします。

それでは、事例の紹介を簡単にさせていただきます。次のページをお願いします。

まず、北海道の中でのモーダルシフトということで、札幌から釧路のほうに雑貨を運ぶということで、苫小牧から釧路までのモーダルシフト、北海道って意外と皆さんが考えている以上に広いものですから、北海道の中だけでもモーダルシフトが完成しているということでございます。BCP対策としても有効な事例と評価をいただいているところでございます。次のページをお願いします。

次は、関東から関西向けのガラス製品の輸送でございまして、陸上でトラックで運ぶよりも貨物に与える衝撃が少ないですとかCO₂が減るということで評価をいただいているというものでございます。次お願いいたします。

次に、その他もろもろの当社が扱っている事例の紹介がございしますので、後ほど御確認いただければと思います。次お願いいたします。

海運モーダルシフトにつきましてのイメージ現状につきまして御説明いたします。次お願いいたします。よろしくをお願いします。

トラック輸送に比べて、海運モーダルシフトというのは大きく分けて2つあるということで、結局、フェリーを使う有人のものと無人航送と2つあるというお話でございます。

トラックがそのままフェリーに乗るのも一種のモーダルシフトなわけですが、トラックドライバーさんは、休憩時間にはなりますが、拘束されたままということでございますので、今後のことを考えると、どうしても無人航送がいいのではないかとということで考えております。無人航送ですと、トレーラーで集荷して港に持ってきて、船に積んで、船の上は無人で、また目的地で別な業者が配達して納めるという形が一般的でございます。次お願いいたします。

このページは、いろいろな船がどういう有人・無人に対応しているかというもので、ROR船は基本的には無人だけでございまして、有人は、12人までは乗れる船がありますけれども、基本的には無人航送が向いてる。フェリーはどちらも、有人も無人も対応できてい

るということでございます。コンテナ船もありますが、コンテナを使ったものは別枠と考えていただければと思います。次お願いいたします。

2024年問題がありまして、海上にどれぐらい荷物が来たかということですが、速報値といたしまして、長距離フェリー協会のまとめだと、フェリーは6%ぐらい荷物が増えたということでございます。我々貨物船のほうは3%ぐらいというところの数字が上がってきております。

やはりトラックがそのままフェリーに乗るというほうが簡単で皆さん御利用しやすいということもありまして、まず、そちらからモーダルシフトが進んでいるということではないのかと考えますが、やはり先ほどお話ししたように、無人航送を進めないでモーダルシフトになりませんので、無人航送を進めていかなければならないということでございます。

それでは、次に、どうやったら無人航送を増やせるかということをお話ししたいと思えます。次お願いします。もう一枚お願いいたします。まず最初に、まず海運側で、運輸側で受入れ設備の環境整備の増大への対応ということでございます。まず、船舶設備の増強です。もちろん、これは民間の我々海運業者が採算を考えて船舶の大型化や新規航路の開設、既存航路の増便を図っていくことになりますが、そのために、国のいろいろな税制ですとか共有建造制度を維持していただきたいと思っております。

また、2つ目ですが、輸送設備の増加ということで、これはトレーラー、シャーシと言ったりトレーラーと言ったりしますが、シャーシの数を増やさなければならぬということなんです。船腹の対応したシャーシがないとモーダルシフトは進みませんので、モーダルシフト加速化事業費、補助金などシャーシの設備投資への補助金をぜひお願いしたいということでございます。

それから、3つ目は港湾設備の機能の増強ということございまして、船がどんどん大きくなると、港の設備能力もそれに合わせて整備していただければなということでございます。また、新規航路の開発といいましても、それに見合った港があるのかというところから始まりますので、十分に検討していただければというふうに思っているところでございます。

また、港の作業員の確保も必要になってくることございますので、そちらも併せて検討いただければと思っているところでございます。

それから、下のほうに書いてありますのは船の船員さんのほうでございます、担い手確保・育成・労働生産性の向上ということで、左側の図は内航船員の有効求人倍率ですが、つ

いに4倍を超えておりまして、さらに、こういったこのモーダルシフト対応船ですとか、また、洋上風力の建設に伴ういろいろな船の需要というのもありまして、船員さんの需要というのはなかなか減らず、逆に増えていくということになっております。

もちろん、これに対して、我々船会社側ですとか業界団体、内航総連を中心にして、積極的な船員確保対策を行っておりますけれども、国においても公的船員養成施設や海技教育機構の定員や予算確保に努めていただきたく、お願い申し上げます。

また、担い手が確保が困難になってきている現状を打開するために、いろいろな技術の革新ということが進んでおりまして、デジタル技術を用いて生産性の向上ですとか作業の標準化、最終的には自動運転の開発ということで進んでいくわけですが、国にはぜひ、この技術開発に伴って、新技術の導入に伴って、支援していただくと同時に、省人化・省力化に合わせた船員の乗組み基準の見直しをぜひやっていただきたいなというふうに感じるところでございます。次お願いいたします。

それから、モーダルシフト促進に向けて必要なこととして、陸上の皆さんとの協業ということでございまして、海運モーダルシフトといっても、港から港、海上が我々のテリトリーでございまして、残りの区間は、陸上の皆様と協調して行わなければ一貫輸送はできないということになります。その際には、陸上の皆さんと協調して、トレーラーのオペレーションを行う必要が出てくるということです。

現在でも、膨大な数のシャーシ、トレーラー、フェリーやRORO船に乗って無人航送されているわけですが、その数を倍にするという高い目標があるわけでございますので、それに向かって改善していく点があるのではないかと考えている次第でございます。

そのためにどうしたらいいかということなんですが、先ほども杉山さんの御発言にもありましたが、特車申請で、連結の簡素化・迅速化というのは、トレーラー、シャーシは特殊車両になりますので、これを使ってオペレーションを迅速にやっていくには、現状のままではちょっとまずいのではないかとということでございます。

弊社グループの会社の場合ですけれども、特車申請ですと1週間から1か月、連結だけでも3日かかる。これだと荷主のお客さんの輸送ニーズに迅速に応えることができないということもあります。また、特車申請については、国道の情報デジタル化は進んでいるわけですが、それ以外の道の県道・市道は遅れているため、どうしても日数がかかってしまう。さらに、手数料の振込とその確認というのもいろいろと日数がかかる要素になっているようでございますので、ぜひこの辺の改善をしていただきたいというふうに思っていると

ころでございます。

また、D X化を進める前提といたしまして、シャーシ、トラクターヘッドの規格化ということで、ある程度の標準的な規格を持っていればD X化が進みやすいんじゃないかというふうに考えているところでございます。

また、これに加えて、陸上の皆さんの集配業務、R O R O船でのドレージに参入しやすい環境の構築ということもさらに必要になってくるのではないかと考えております。

当社では、シャーシのデータ化を行って特車申請の簡素化を図るとともに、シャーシのデータが提供が可能な取組を行っております。

最後のページです。よろしくお願いします。最後に申し上げたいのは、荷主さんに行動変容の促進をお願いしたいということでございます。我々も認知度の向上ですとか行っていくかもしれませんが、国においてもいろいろと支援してアピールしていただきたいということでございます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

次に、資料1－4に基づき、木藤委員より説明をお願いします。

【木藤構成員】 日本航空の木藤でございます。それでは、本日は、我が国の航空物流の発展に向けて、新モーダルシフトへの対応と、成田及び羽田の2つの首都圏空港を国際競争力のあるグローバルハブとするための道筋について御説明したいと思います。では、1枚めくってください。

本日のサマリーでございます。まず1点目でございますが、新モーダルシフトの推進に向け、航空輸送、国内物流における特にトラックドライバーの輸送力不足の受皿として、より活用いただけるように業界としても努力してまいりたいと思っております。

2点目は、首都圏空港を国際競争力のある物流の集積地、グローバルハブとするための施策です。首都圏には、国際貨物の最大の集積地である成田と、国際旅客便の主要路線が発着する羽田、2つの大きな国際空港があります。この機能を一体的に高めることによって、日本の経済発展、それから国際競争力を向上させることができると考えております。それによって、経済安全保障の強化、半導体、農水産品の輸出等の後押しにもつながって、国策にも寄与できると思っております。

成田・羽田両空港が国際競争力を高めグローバルハブになるためには、両空港の一体運用に加えて、両空港間及び空港内・空港外施設の再編・整備、輸送効率の強化、制度・運用の

柔軟な見直しによる利便性向上等を推進する必要がありますので、次のページ以降で詳しく御説明したいと思います。それでは、次のページをお願いいたします。

このスライドでは、国内物流の輸送力不足への対応における航空貨物の役割をより強化してまいりたいということについて御説明します。国内旅客便の貨物輸送スペースのうち、昼間時間帯を中心に約7割のスペースが空いているというのが現状でございます。これは国内の定期旅客便を運航し、貨物を取り扱う本邦2社、ANAとJALを合わせた実態であり、年間に直しますと約160万トンの輸送活用余地があると思っています。全体の国内物流からするとごく僅かではございますが、長距離の輸送においてはスピードに関して威力を発揮できると思いますし、何よりも、既に旅客便として飛んでいますので、貨物を搭載することによって追加的なCO₂を排出することはありません。

また、左下でございますとおり、積載率100%での換算ですが、10トントラックで1日当たり450台分に相当する供給ということでございますので、保冷を要する貨物や、長距離輸送に特化してみると、一定程度の受皿になり得るのではないかと考えております。

ただ、右側でございますとおり、現状では、国内貨物を扱う空港施設の狭隘化、人材不足、それから一番大きな問題としては、そもそも荷主様に航空という選択肢が認知されていないという問題がございます。これらの解決に向けては、航空会社・貨物代理店の会社間及び業界の垣根を超えた協調、それからコールドチェーンを支える設備等の充実、デジタル化による業務効率化を一層進める必要があると考えております。

業界としては、荷主様に認知いただくべく、各地の農政局、経済局さんと連携したセミナーの開催を通じ、航空の優位性、利便性、それから航空を利用する際のハードルをお聞きして、1つ1つ課題を解決してまいりたいと思っております。次のページにお進みください。

2つ目のトピックでございまして、成田・羽田の国際競争力強化ということでございます。まず、このページでは、施設面の対応を御説明したいと思います。成田では2030年代の供用開始に向けた新しい成田空港構想が進んでおりまして、第3滑走路の整備、それから、新しい貨物地区の機能強化の検討が始まっております。航空業界としても大いに期待しているところでございます。

成田空港の機能強化に併せて、国際航空貨物の集積地としての国際競争力をさらに高めるべく、空港内のみならず、空港に隣接、近接する空港外施設も一体的に活用して、日本発着貨物に加えて、継ぎ越し貨物についても利便性を確保した空港とする必要があります。

空港外施設の活用については、トラック動線の空港への一極集中を分散化することによ

り、荷待ち時間を短縮できることも期待されますし、会社間・業界の垣根を越えた一定程度の施設集約によって、今問題となっている物流業界全体の人材不足、人的生産性の向上も期待できると考えております。

海外に目を向けますと、例えば、右下の地図、シカゴでは、コスト的に魅力のある空港近接地区にContainer Freight Station、CFSという施設が複数存在し、広大な空港施設とともに、さらにその機能を代替するような役割を担っています。千葉県全体が国家戦略特区になったということもありますので、こうした運用を成田においても参考になればと思っております。

航空会社間、航空会社と貨物運送事業者間の垣根を越えた協業を進め、施設の一体運用により大胆な自動化・省力化を実現することも期待できると思っております。そのためには、空港の施設だけではなくて、空港にアクセスする道路、それから近接の施設一体として運用し、開発していくということが必要になると考えております。それでは、次のページにお進みください。

続きまして、こちらは制度面でのお願い事項でございます。行政手続の簡素化等の必要について御説明いたします。貨物代理店、フォワーダー、航空会社の利便性を向上することによって、世界的に選ばれる空港になる。さらには、有時にも耐える強靱な物流を確保すること、こちらが必要になると考えております。

現在、首都圏空港は成田と羽田という大きな空港の2つに分かれています。2010年では、航空貨物の大半は成田でございましたが、2024年度では、全体の約3割が羽田空港で取り扱われております。現在は、別空港としての運用となっており、諸手続が必要でございますが、国際旅客便の主要路線が成田から羽田に多く転移しておりますので、現在、成田・羽田をまたぐ継ぎ越し貨物というのは増加しており、両空港間は、JALグループだけでも1年間で約2万5,000台以上のトラックを走らせているというのが現状でございます。

これを一体運用することによって、継ぎ越し時間の短縮によって、約1日程度スピードが早まることになります。さらには、両空港の積出し港の一本化、税関処理の簡素化、または、シー・アンド・エアの活用等も見据えた海上輸送との連携、それから、検疫制度の緩和により利便性を向上させる必要があり、それを推進しなければ近接の東アジアの大空港に継ぎ越し貨物の需要を奪われてしまうということも懸念されます。

我々航空業界としては、DXの推進、各種自動化への投資、分散化された施設の集約化により、生産性の向上を目指してまいりたいと思っております。

それでは、最後のページに行きたいと思います。まとめでございます。改めて、首都圏空港をグローバルハブとする意義について御説明します。実は首都圏空港はアジアアメリカ大陸の中継地として最適な位置にあるという地理的優位性を生かして、日本発着だけでなく、三国間需要、継ぎ越し貨物を幅広く誘致することによって、首都圏空港が世界のネットワークの中心地であり続ける。これによって世界との円滑なアクセスが確保され、いわゆる幹線で居続けるということが経済安全保障にもつながることが期待できます。国家戦略である半導体、医薬品、農水産品の輸出拡大を後押しすることも期待できます。

首都圏空港の一体運用、周辺物流施設の再編、継ぎ越し貨物の利便性向上に資する制度の見直しを行うことで、シンガポールや香港、中東の大空港のように物流の集積地として発展することが可能となり、さらに日本の物流事業を発展させることができると考えております。国策として積極的な御支援をお願いしたいと考えております。

私からは以上でございます。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。

次に、資料1－5に基づき、慶島委員より御説明をお願いいたします。

【慶島構成員】 慶島です。私どもは労働組合ですので、物流の担い手確保に向けた処遇改善の取組についてお話しさせていただきたいと思います。次のページをお願いします。

今日は主に4点についてお話しさせていただきたいと思います。最初、1つ目のトラックドライバー確保に向けた処遇改善の取組について、お話をさせていただきたいと思います。次のページをお願いします。次です。

まず、処遇改善に向けた賃上げの原資となる価格転嫁の推進ということをまず訴えたいというふうに思います。これは御案内のとおり、トラック運送業における価格転嫁の実態ですが、これは2024年9月の中小企業庁の調査ですが、受注企業の業種別価格転嫁ランキングにおいて、残念ながら、30業種中29位という低位に置かれています。このコスト増に対する転嫁率は僅か34.4%ということで、そのうち労務費の転嫁率に至っては31.1%という状況であります。

ただ、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の言説も一部にあります。構造的な賃上げ環境を整備するため、荷主等に対する一層の価格転嫁、取引適正化を推進するようとの石破総理の指示と、残念ながら、現実とのギャップ、落差は大きいと言わざるを得ません。

私たちとしては、他産業に劣後することがない賃金、労働条件の確立が担い手確保にとつ

ては一丁目一番地だというふうに考えています。今年の春季生活闘争においても、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トラック運送業を含め多数存在しています。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、トラック運送業においても、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くことが必要だというふうに考えます。

加えて、牽引免許の取得を通じたダブル連結トラックの運転など、資格の取得によるトラックドライバーとしてのスキルアップと連動して賃金も上昇していくという、職業人生におけるキャリア形成に向けた制度設計というものが必要だというふうに思います。現在、このスキルアップに対する評価システムがないというのが大方の実態ではないかと考えます。次のページをお願いします。

ポイントとしては、変動給中心から固定給中心の賃金制度へ変えていく必要があるんだろうというふうに思います。非常にトラック産業は変動給の比率が高い賃金体系であります。多くの企業で仕事給、いわゆる歩合給とも言いますが、時間外手当などの変動給の比率が高い賃金制度となっています。要するに、業務の繁閑の影響を受けやすく、月例賃金が大きく変動するという不安定な賃金体系にトラックドライバーは置かれているということです。

したがって、この変動給偏重の賃金体系を改善して、固定給の比率を高めることにより、安定した生活を営むことが可能となる賃金制度を確立することが必要だというふうに考えています。

下に表で、左側は職種別男子労働者の賃金体系ということで、固定給と変動給、仕事給と所定外を合わせて変動給ということになりますが、この賃金体系の事務職、普通運転職、大型運転職のデータも載せています。右側がそれを棒グラフ化したものということであります。次のページをお願いします。

もう一つが、定昇制度を確立して、将来像が描ける賃金カーブというものが必要だろうなというふうに考えます。現行、トラックドライバーの場合、40歳代をピークとして、大体なだらかな賃金カーブ、40歳代頃で賃金カーブが寝てしまうというような実態にあります。トラック運送業の賃金、若年層では他産業より若干高い傾向にあります。定期昇給のピッチが少ないとか、また、定昇制度自体がない企業もあるということでもありますので、賃金カーブがなだらかで、40歳代前半を境に全産業平均と逆転してしまうという実態にあります。それはこのグラフの記載のとおりであります。次のページをお願いします。

こうした課題に対してということで、トラックドライバーの賃金制度改定をめぐるある労使の取組事例を紹介させていただきたいと思います。この労使の目的、月例賃金の安定化による人材確保・定着を実現したということでもあります。

改定前の賃金制度の問題点ということで、当時の労使の問題意識ですが、運行手当、歩合給のばらつきによって月例賃金が非常に不安定化していたということです。当然、稼働日数の多い月と少ない月で賃金差が大きくて不安定な状況にあったということで、2018年9月に改定を行いました。この運行手当制度を廃止して、新たな賃金制度を創設したということです。

その内容が業績給の創設ということで、1つ目に、トレーラー運転技術職、大型運転技術職、それから普通運転技術職の職種、これは一般、ローリーですが、これをまず6つに区分分けをした。その6区分の職種と社員等級、技術1級から3級、これはリンクさせてそれぞれ月額を設定して、ドライバーに支給するというのが1つです。

もう一つが、45時間固定時間外手当と45時間超時間外手当というものを創設したということです。1つに、業績給が支給されるものに対して、45時間を固定時間外として時間外手当を支給するというを行いました。2つ目に、時間外労働が45時間を超えた場合は、労働時間に応じて時間外手当を支給するということです。

改定当時の平均時間外労働は60時間前後であったということで、これは45時間に設定したということです。なお、現在は38時間に設定ということで、現在の平均時間外労働は30時間から35時間程度ということになっています。次のページをお願いします。

この新制度改定の成果ですが、繁忙期または閑散期においても固定時間外手当が支給されるため、年間を通じて賃金が安定して支給されることとなりました。結果として社員満足度につながり、離職者も減少していったということで、この下にグラフで、それぞれトレーラー乗務職から大型乗務職、普通乗務職のグラフをつけてございます。制度改定前は、固定給、青ですが、固定給は大体半分、変動給が半分と半々ぐらいの割合でしたが、制度改定によって固定給部分が6割から7割に上がったということで、安定化を勝ち取ったという事例であります。次のテーマということで、次のスライドをお願いします。

2つ目の港湾における担い手確保に向けた処遇改善の取組ということで、次のスライドをお願いします。課題認識ということで、なかなか、トラックドライバーの処遇改善については着実に進んでいると思いますが、一方、港湾については、国際物流の結節点としての重

要性は有しているにもかかわらず、残念ながら、港湾労働者確保に向けた処遇改善の取組は遅れているのではないかという問題意識があります。

したがって、要望事項ということで、「港湾労働者不足対策アクションプラン2025」、これは6月に策定されましたので、1つとして、改正下請法の成立を踏まえて、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止について周知徹底を求めたいというのが1つ。2つ目に、適正運賃料金の収受に向けて、運賃・料金の届出に際し、適正な原価計算に基づくものであるか否か審査を厳格に行うとともに、実効性のある監査を実施することを求めたいと思います。

2つ目に、港湾労働の環境整備に向けてですが、港湾福利分担金、これは使途として港湾労働者の福利、厚生施設の整備・運営ということになっていますが、現行、荷役料金1トン当たり1円を港湾事業者、上乗せして拠出額を出していただいております。この引上げについても行政のお力添えをいただきたいということでもあります。次のページをお願いします。

貨物鉄道における担い手確保に向けた処遇改善の取組ということで、次のページお願いします。貨物鉄道においても非常に人手不足ということで、これもやはり原資の確保が必要だというふうに考えています。非常にJ R貨物は経営体力が脆弱だということでもありますので、ぜひ人材への積極投資を行うというために、J R貨物の経営を好循環させる取組が必要だと考えています。

そのため、1つとして、いわゆるアボイダブルコストルール見直しに対する国の支援をお願いしたい。2つ目に、貨物鉄道を維持するための安定的な財源というものを創出していただきたいというふうに考えます。次のページをお願いします。

アボイダブルコストルール見直しに対する国の支援の必要性ということで、これについては、2027年3月末で20年間の更新期を迎えます。この機会に、現状に即した持続可能なスキームを構築していただきたいというふうに思います。

ただ、これはJ R貨物会社とJ R旅客会社との間の協定であります。ただ、J R貨物も、先ほど言いましたように、収益力、費用負担能力は脆弱でありますので、現行、負担増加分全てをJ R貨物が支払うことは不可能だと考えていますので、ぜひとも、J R内の旅客会社と貨物会社との間のゼロサムゲームには限界があるというふうに思いますので、ぜひ国の物流政策や環境政策の観点から支援を求めたいと考えます。次のページをお願いします。

もう一つが、先ほど言いました安定的な財源の創出ということで、ぜひこれは国を挙げて、J R貨物、荷主、利用運送事業者、消費者の合意形成を図った上で、貨物鉄道に係る国の財

源を確保していただきたいということで、3点記載しておりますので、お読み取りいただきたいと思います。

最後の新モーダルシフト推進に向けた課題ということでお話ししたいと思いましたが、先ほど定期航空協会の委員の方からもこれに関してはお話がありましたので、ぜひこれをお読み取りいただいて、説明は割愛したいと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、資料1－6に基づき、馬渡委員より御説明をお願いいたします。

【馬渡構成員】 ただいま御紹介いただきました、松浦通運株式会社の馬渡と申します。

私は、最後の8ページ目に書いていますけれども、実現可能な施策と将来あるべき姿の両立ということを目指して話をしたいというふうに思っております。よろしくをお願いいたします。

今回の発表は、全日本トラック協会の副会長として、また、トラック運送事業者の9割を占める中小トラック運送事業者の立場としてお話をしたいというふうに思っております。現在、我が社では、通運、港湾、航空貨物、特積み、全てのモーダルシフトにアクセスをする体制を取っておりまして、中小事業者の中でも恵まれていると思いますけれども、我々にとっても実現がなかなか難しい事態になりそうなので、お話をしたいと思います。

1ページ、今出ておりますけれども、資料に3つのグラフがあります。左側のグラフのとおり、車両規模が小さい事業者ほど赤字企業が多く、事業経営はなかなか難しい。それから、中央のグラフのとおり、ドライバーの賃金は、大型ドライバーではここ数年上昇しておりますけれども、まだまだ全産業平均と比べ低い状況であるという状況でございます。

2030年度の輸送力不足への対応として、前回の発表を聞きますと、車両の積載効率アップを目的としたダブル連結トラック、もしくは人手不足対応として自動運転の技術を実現しようというお話がありました。ただ、我々は今、その下の小さい丸の右のほうに書いておりますけれども、カーボンニュートラルへの対応として、EV化、FCV化、リニューアブルディーゼル、いわゆる合成燃料等など、軽油に代わる代替燃料の進展状況についても対応を迫られておりまして、まだまだ先が見えないというのが現状です。

枠で囲っているこの2つが、今、同時進行しています。その場合、どの時点で変わっていくのかなというのがまだまだ分からない状況でございますので、これが混乱を迎えると、曲がりなりにも現在何とかついていっている中小事業者が、物流が混乱して壊れてしまうと

いうふうに考えておりますし、この2つが5年先の2030年より前に実現をされる話なのか、少なくとも中小事業者にとっては、社会的にもそれぞれの会社にとってもハードルが高いというふうに感じております。

ページの下段に記載をしておりますけれども、実運送を担う中小事業者においては、新しい技術や車両の導入等よりも、トラックドライバーの適切な賃金また適切な処遇の確保を目指して当面参りたいというふうに考えております。2ページ目お願いいたします。

2ページ目は、時間外労働の上限規制と改善基準告示の遵守状況について、直近で調査をいたしております。全日本トラック協会が今年の5月から6月に実施したアンケート調査では、年960時間の時間外労働の上限規制について、93%が全ドライバーまたは大多数のドライバーが遵守できたというふうに回答しておりまして、改善基準告示については4分の3ぐらい、76%が守れているというふうに回答しています。

しかし、御存じのように、960時間規制の次に来るのが、720時間規制が参ります。ですから、改善基準告示のこれからの議論によっては、もっと人材不足もしくは時間外労働の上限によって運べなくなるということを危惧いたしております。3ページをお願いいたします。

3点我々は御要望したいというふうに思っております。

要望の1点目は、これまでの国の会議で毎回お願いしておりますけれども、左側の円グラフにあるとおり、荷主企業さんの中では、本年4月施行の物流効率化法を理解していますというふうに答えてある方が全体の13.9%にとどまっております。中小荷主やあるいは地方の荷主ではまだまだ認知していないという状況でありますので、ページの下に書かせていただいていますように、2030年度に向けた政府の中長期計画の中でも示されている商慣行の見直しというものを進めるために、中小荷主や地方の荷主さんにも、全国の荷主企業に対して改正物流効率化法の周知を幅広く進めていただきたいというふうに思っております。次のページをお願いします。

4ページ目は要望の2点目になります。2030年以降も人手が必要とされる状況が続くというふうに考えられますけれども、人、特にドライバーに対する負荷を下げ続ける政策目標をぜひKPIとして持ち続けていただきたいと思っております。

例えば、資料の左側、荷待ち・荷役時間等の短縮については、いまだに短縮されておられませんけれども、荷主さんのKPIとして、1運行当たりの荷待ち・荷役時間を2時間以内に削減する、また、1回の受渡しごとの荷待ち時間等で、原則として目標時間を1時間以内に

設定するといったK P Iを設定してはどうかというふうに思っております。また、資料の右側のとおり、全ての荷役におけるパレット化率というものをK P Iに設定してはどうかという提案をいたしたいと思っております。次、5 ページをお願いします。

5 ページ目は高速道路利用率でございますが、高速道路を利用する前提でダブル連結トラックや自動運転の議論が進んでいるというふうに今のところ感じておりますけれども、実際に走らせる立場からすると、高速道路料金の完全収受というものがマストの条件ではないかと思えます。資料に太字で書かせていただいておりますけれども、特に長距離輸送における高速道路利用率や料金の収受率などのK P Iを設定していただきたいというふうに考えております。

高速料金に関しては、荷主さんの立場からすれば、車両の投資額プラス高速料金を足した運賃・料金をのめるかどうか。メリット、デメリットはどうなんだというものはっきりしてあげないと、我々にとっても投資回収が難しくなるというふうに思っておりますので、先ほど来皆さんおっしゃっているように、社会全体が容認できる範囲で進めていただかないと、結果として撤退する事業者が増えて、結局運べない物流が増えるということになってしまいます。このような状況にならないように、幹線物流の高積載化、それからモーダルシフトを進めることで、枝葉の低積載効率のトラックの比率を下げていくということで、トータルで50%を積載効率として持っていくべきではないかというふうに考えています。次のページをお願いします。

6 ページ目は要望の3点目になります。資料の左側では、ダブル連結トラックや完全自動運転、自動物流道路が実現したとしても、まだまだその両端で必ず有人運転になります。右側のグラフを御覧いただきますと、ダブル連結トラックの運転に必要なけん引免許取得者は減少傾向にあります。ダブル連結トラックの実現に向けて、特車申請の簡素化や駐車スペースの確保、けん引免許取得者の確保など、様々な課題に取り組む必要がございます。

そういったK P Iを、目標を掲げる必要があるなというふうに考えますし、中小事業者の目線で考えますと、モーダルシフトでの有人から無人へ、完全無人という切替えがなくなるまでの当面の間は、やはり中小事業者が担う有人運転輸送の車両は、現在の保有免許で運転可能な単車の増トン緩和というものが望ましいんじゃないかということも考えております。次のページで説明させていただきます。

7 ページ目は、単車の増トン車のイメージをお示ししました。車両全長を現在の12メートルから1メートル延ばして13メートルにすると、車両の総重量、現在の25トンに加え

て、電動化に伴うバッテリー分のほか積載量を増やすことを考えると、約31トンから35トン、4軸の場合に35トンぐらいまで可能じゃないかなというふうに考えております。

1メートル全長を延ばすことによって、現在パレット16枚しか積みませんが、2枚追加して合計18枚の積載可能ということになります。また、右側の写真のとおり、運転席後方の車内ベッド、今60センチでありますけれども、その幅も広げることによって、ドライバーの車内休憩、それから休息環境の改善も図ることも可能です。

現行制度上の様々な規制、安全規制も含めて、課題があることは承知をいたしておりますけれども、技術革新の深度度合いも見据えて、このような現行免許で運転できる、中小事業者が導入しやすい4軸の単車の増トン車の開発をぜひお願いしたいと思っております。次のページをお願いいたします。

最後になりますけれども、8ページ目、まとめになります。「実現可能な施策と将来あるべき姿の両立を」と書かせていただきました。

1点目は、現在のメインプレーヤーである中小運送事業者において、取り入れることが可能な低いハードルの施策を取り入れつつ、2030年以降のロードマップをきちっと詰めていくことが必要じゃないかと思っております。実運送を担う中小事業者が適宜必要な投資を行いながら、必要な輸送を提供できる施策をお願いしたいというふうに思っております。

2点目は、技術革新や様々な標準化の見える化をお願いしたいと思います。これによって、意欲のある事業者がきちっと将来あるべき物流のビジネスモデルを理解できるということになると思います。

3点目は、言わずもがなですけれども、サステナブルな物流を維持するためには、トラックドライバーの幸せを通じて消費者の豊かな暮らしと日本経済の成長を両立していきたいというふうに我々は考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

御清聴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。

続きまして、資料1－7に基づき、鈴木委員より御説明をお願いいたします。

【鈴木構成員】 太成倉庫の鈴木又右衛門です。1枚めくっていただきまして、次のページお願いします。

本日の内容につきましては、こちらに記載したとおりでございますので、早速、説明をさせていただきます。次、1枚おめくりくださいませ。

最初は倉庫業の市場規模でございます。トラック輸送に比べれば非常に少ない数字かもしれませんが、それでも事業者数、従業員数ともこれらの業態の中では2番目、また、中小企業の割合も大変多い業種であるというのが特徴でございます。次のページをお願いします。

倉庫業が果たしてきた役割についてここに書いてあります。ここは我々倉庫を真ん中に書いてあるから、いかにも中心という感じにはしているんですが、倉庫業の役割というのは、全ての物流の結節点、ちょうどつなぎ目、ハブだと思っています。

下の丸が幾つかあるうちの2番目の丸を御覧いただいて、下線のところに書いてありますが、通関、荷役、保管、流通加工、包装等々、いろいろな物流の機能を持ち、また、物が対流じゃないですけども、需給を調整する機能ももちろん持っております。

そして、一番下の丸を見ていただきますと、冷蔵倉庫におきましては、まさに食糧安全保障に寄与している。日本人の食の一番重要な基盤を支えているというような自負をしている業界であります。次のページを御覧ください。4ページ目お願いします。

4ページから、次の大綱に向けて、我々倉庫会社として提言をさせていただきたい内容が書いてあります。一番最初に申し上げたんですが、我々は中小企業比率が多く、私自身も中小企業の倉庫屋のおっちゃんなんですけれども、常にお客様、我々は荷主と呼んでいます、荷主様からの御要望に日々お応えして、値段を上げてもらえなくて苦しんで、とてもかわいそうな業界であると私は自分で自負をしております。

そのために、もう既に施行された新物効法においても、幾つか荷待ち時間とか荷役等の短縮とかいろいろあるんですが、これについては、一番下の赤字、全て荷主様の理解がないと、自分たちの力ではどうしようもないというような、非常に脆弱といえ脆弱なんです、それでも荷主様の御了解がないと何も動けない業界であるということを皆様で御理解いただきたいと思います。次のページをお願いします。

荷主様の御理解というのは、現在、荷主の努力義務と、こういう書き方をされているんですが、これでは我々の脆弱な業界では戦えません。ということで、新しい武器をいただきたい。そこで、新たな商習慣として、これらは荷主努力義務じゃなくて、これは商習慣として絶対にやらなきゃいけないんだというような形に新しい大綱では盛り込んでいただきたいと思います。

具体的に何かと申しますと、例えば、左側、黄色い線を引いておりますが、具体的にはリードタイムですね。各委員の方、皆さんおっしゃいましたが、リードタイムがプラス1日延

びるだけで、いろいろなことが効率化・合理化できます。義務ではなく、必ずやらなきゃいけないことということで明文化していただければ幸いです。次のページをおめくりください。

次のページは処遇改善の件でございます。一番下の1行、倉庫業は別にけちけちしていないよと、ちゃんと賃上げしているよということがこのページでは言いたいんです。次のページをお願いします。

次のページは、賃上げもしていますと。どんどん営業倉庫にまつわるコスト、電気も含めて上がっています。ただし、そうなれば営業倉庫、人が来るんじゃないかと思われそうですが、一番下の下線を御覧ください。普通倉庫・冷蔵倉庫ともに、長期間にわたって実際収入がなかなか上昇していないというのが実情です。これは自業自得で、我々がいじめられ体質で、下請体質でこうなっているかもしれませんが、これが実情であるということを皆様に御理解いただきたいと思います。次のページをお願いします。

次のページは、価格転嫁も一生懸命我々としてはやっている。ただ、全産業平均に対してはまだまだ低めかなと。トラック業界さんもなかなか悩んでいらっしゃると思いますが、我々の業界も同じことであります。次のページをお願いします。

9ページ目では、何を実際に倉庫業界としてお願いしたいかということを書きました。下のほうに絵がありますが、これはトラック協会さんがお作りになられた「貨物運送業に手当された制度」というもので、国土交通省様と御一緒に作ったものだと思います。具体的には、標準的な運賃制度の導入とか適正原価制度の導入とか、さらに、トラック・物流Gメンができたということで、とても物流、とりわけトラックに寄り添ったものを作っていただいておりますので、ぜひこれの倉庫版を作成いただきたいというふうに思っております。次のページをお願いいたします。

次のページ、10ページ目は、今度は、人が少ないよと。皆さんお話しのとおりであります。まず、外国人就労です。技能検定・育成就労の分野にぜひ倉庫業も入れていただきたいというお願いをしたいと思っております。次のページをお願いします。

次のページはDXであります。我々もDXをもちろん放棄はしておりませんが、何せ、この下の四角を見ていただいて、我々は単一じゃなくていろいろな貨物を扱っている。そして、もちろん機器も高い。それから何よりも、お客様との契約が1年契約と非常に短いということで、採算とか投資が回収できないというところから、なかなかDXが進んでいないということでもあります。これが実情でございますので、今後は、中小企業がDXを進めていけるよ

うな税法も含めてお考えをいただければ幸いです。次のページに参ります。

次のページは、ちょっと物流と離れますが、営業倉庫というのは実は公共性が高い施設なんだよということについて書いてあります。次のページを御覧いただきたいと思います。

次のページは、倉庫というのは実際にいろいろな役割を果たしている。倉庫はただの箱ではありません。それは具体的に、右側の下に赤い四角が書いてあります。そこをちょっと御覧いただきたいと思いますが、国民生活や経済に必要不可欠な施設でありまして、今、これがどんどん老朽化しております。ここを立て直す、新しくしていくために、我々だけの力ではどうしようもないということで、地方公共団体の皆様の御支援も頂戴したいと存じております。

次のページを御覧いただきますと、東京水産ターミナル様の事例です。東京港の都の公有地を活用して大規模施設を整備し、物流効率化を実現したものです。次のページに行きます。15ページお願いします。

ここは物流標準化です。これは各委員皆さんおっしゃっていたので、我々も一緒です。とにかくパレットとか物の大きさ標準化、そして、フィジカルインターネットによる情報の共有化をしないと、先がなかなか我々もできないということであります。次のページお願いします。

次のページはGXです。我々はGXに寄与するポテンシャルを持っています。なぜならば、たくさん屋根を持っているからであります。言いたいことはそれだけなので、次のページに行きます。

17ページ。これはいろいろなパネルがあるということで、またさらに次のページをお願いします。

最後に、災害の担い手としての役割をお話ししたいと思います。我々倉庫協会は全国にありまして、各都道府県と全て災害時の協力協定を結んでいます。そして、民間としても、1,816拠点の民間としての災害時の対策拠点になっています。次のページ、19ページをお願いします。

ここは最後のページですが、我々は、例えば、何か災害が起きたときの備蓄拠点としても活躍し、そして災害時の受入れ拠点としても活躍します。つまり、倉庫業界というか我々が滅びてしまうと、国民生活に非常に大きなマイナスが及び、そして、倉庫業界を元気に活用することで、住みよい日本ができると思っています。

私どもの説明は以上です。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。

次に、資料1－8に基づき、河田委員より御説明をお願いいたします。

【河田構成員】 物流団体連合会、河田でございます。本日、各委員の皆様から御説明いただきました内容と多々重なる部分もあろうかと思っておりますけれども、重要と考える点を中心に資料に沿って御説明したいと思います。次のページをお願いいたします。

1枚目は処遇改善へのアプローチ。物流改正法から改正トラック事業法に至る一連の立法によりまして、制度的な仕組みが整い、今後5年間は大きな変革期に入ろうかと思っております。この制度改革に対する周知を徹底し、新たな仕組みに対するコンプライアンスを確保することがこの期間非常に重要だと思います。特に今年6月に成立し、3年以内に施行するとされております改正トラック事業法につきましては、荷主を含め、全ての当事者が相互の立場を理解した上で準備が進められるよう、できるだけ早期に具体的運用方針が示されることを望みます。

また、同法におきましては適正原価制度が明確に位置づけられておりますけれども、これを機会に、サプライチェーン全体を通しまして、しっかりとした原価意識を持って価格交渉が行われることが望ましいと考えます。倉庫等、他の物流分野においても適正原価制度に準じた考え方が応用できないか検討が必要と考えます。

2番目ですけれども、輸送力不足に対応するための制度改革が厳格かつ不可逆な流れであることが共通認識となって初めて、腹をくくった大胆なDX化が可能となります。また、今回の制度改革では、実運送体制管理簿の作成、適正原価に基づく運賃設定等、IT化を大前提とした制度が盛り込まれておりますため、IT化に踏み切る非常にいい機会にもなると思います。ぜひ、小規模・短期的な対応ではなく、10年程度のサイクルを見越した大胆なDX投資を可能とするような環境醸成をお願いしたいと思っております。

3点目、自動運転でございますが、幹線輸送領域もさることながら、輸送力不足の影響を最も強く受けることが懸念されております過疎地、離島、中山間地における輸送を補うためにも、共同輸配送の促進、あるいは軽貨物運送事業の積極的な位置づけといったことに加えまして、これらの地域における自動配送ロボット、ドローン輸送の活用を優先度を上げて取り組む必要があると考えます。次の紙をお願いいたします。

次は、新しいモダルシフトの推進です。

1つ目、鉄道輸送です。従来からの支援に加えまして、今後は、社会インフラ関係予算のバランスの最適化を図りつつ、将来の交通インフラ体系も見据えた抜本的な施策の検討を

お願いしたいと思います。

また、自然災害の多頻度化・激甚化に伴う長期間にわたる鉄道ネットワーク寸断により、鉄道貨物に対する信頼が大きく揺らいでおります。予防保全としての在来線強靱化が極めて重要と考えます。豪雨対策の推進に対する補助に加えまして、国土強靱化予算等を活用した線路設備等の強化に対する予算、予防保全策へのさらなる支援を要望したいと思います。

2番目は、内航海運、中長距離フェリーでございます。船員の確保・育成に資する取組の着実な実施、内航海運業界の取引環境改善・生産性向上への対応、カーボンニュートラル・モーダルシフト推進への対応、引き続きよろしくお願いいたします。

3点目は、航空貨物輸送でございます。定期旅客便の空きスペース活用につきましては、現在、国として設定している助成「新モーダルシフト実証輸送事業」の継続的な実施による支援をお願いしたいと思います。また、モーダルシフトでは、地方発の農水産品も重要な対象となりますため、航空輸送でのコールドチェーン整備が今後の課題となります。航空会社による保冷輸送機材の開発や、ニーズがある地方空港での保冷施設の導入、共同配送の促進といった取組に対する支援をお願いしたいと思います。次の紙をお願いします。

行動変容その他の施策でございます。

第1点、労働時間対策の重要な柱となります中継輸送のうち、積替え・荷姿変換を伴うものにつきましては、そのための施設が必須ですが、その最適な立地を考えますと、高速結節点等、非常に貴重な資源となると考えられます。民間企業ではなかなか手が出ない、あるいは、貴重な資源としてできるだけ多くの関係者にオープンに利用してもらうということが重要と考えます。この点、本年4月の「物流拠点の在り方検討会」でも取り上げられておりますが、ぜひパブリックな施設整備・運営を可能とするスキームの検討をお願いしたいと思います。

2点目は、外国人活用に向けた取組です。特定技能制度の対象となっております自動車運送業分野につきましては、現在では、まだ個々の企業が手探りで取り組んでいる状況だと思います。今後、採用・育成に関する標準化等、国の役割が期待される場面があると思いますので、よろしくお願いいたします。また、倉庫管理が対象分野に追加されることを強く期待しております。

3点目の行動変容、あるいは4点目の業界イメージ向上につきましては、物流が生産機能のコスト要因である、あるいは、物流は縁の下の力持ちである、こういったイメージを払拭することが必要であり、そのための努力を継続していく必要があると思います。次の紙をよ

ろしくお願いいたします。

ここからは、国際競争力の強化、この紙は、外航海運の競争力強化についてでございます。

1点目。中東、ウクライナ等で紛争や緊張が続く中、シーレーンやチョークポイントにおける商船の自由かつ平和な航行の確保は必要不可欠です。海賊発生地域における海賊対策の維持・継続をお願いいたします。

2点目。シームレスな、あるいは効率的な国際海上物流を阻害する、行き過ぎた自国籍船・自国建造船保護などの措置が米国を含む各国で取られないよう、我が国政府による多国間・2国間の一層の関係醸成等を通じた、海運会社の公正で自由な競争に係る海運自由の原則の確保をお願いいたします。

3点目。四面環海の我が国において、国民生活・経済に不可欠な物資の安定輸送を担うことのできる日本の海運会社が生き残り続けられるよう、税制・船籍等、海運関連諸制度に係る他国とのイコールフットイングの促進、我が国経済安全保障の観点から、海運・造船を含む海事クラスターの強靱化に引き続き取り組んでいただきますよう、お願いいたします。

4点目。我が国外航海運が国際海運業界におけるカーボンニュートラルの潮流から取り残されることのないよう、ゼロエミ船導入・普及に向けた後押し、また、ゼロエミ船対応船員の確保・育成、国内港湾における新燃料供給網の整備に係る支援をお願いいたします。

5点目。自動運航船の実用化、D Xによる船舶の安全運航、船内労働環境の改善に向けた支援、情報通信技術・ビッグデータ等を活用した運航・荷役効率化システム等の普及の後押しをお願いいたします。

6点目。時代の変化を踏まえた海技教育機構などの海事教育機関に係る諸施策の着実な実行と教育資源の充実をお願いいたします。

7点目。サイバーポートのさらなる活用等による貿易D X化の推進、港湾ユーザーや荷主のニーズも踏まえたカーボンニュートラルポート形成促進をお願いいたします。次の紙をお願いいたします。

この紙は、国際航空輸送の競争力強化についてであります。課題認識といたしましては、次世代半導体の量産、農産品・食品の輸出、バイオ・医薬品等の輸送等々、国家戦略に係る物資の大宗を航空が担っており、その役割は今後さらに高まると予測しております。航空貨物は単なる貿易手段の1つではなく、日本の経済発展と国際競争力を維持・向上させるための重要な役割を担っていることを認識し、航空貨物の発展に向けた具体的な施策を講じる必要があります。

経済安全保障を確保し、日本経済の国際競争力を高めるには、航空貨物輸送のネットワークを維持・拡大し、特に航空輸送の特性である迅速性と効率性を最大限に活用できる首都圏空港の強化が不可欠です。首都圏空港の整備については、東アジアのハブ空港としての競争力強化、日本経済発展への寄与という方向性を明確にすべきだと考えます。

その目指すべき方向性、資料の右上でございますが、我が国の航空サプライチェーンを強化し、国際ハブ空港としての機能強化を図るために、首都圏空港の一体的運用による航空物流の迅速性・効率性向上、並びに、三国間貨物取り込みや海運連携、臨空物流の開発強化による利用者の利便性向上を実現し、日本の経済の発展に貢献する、こういった方向性を打ち出していただきたいと思います。

特に国際物流における海上輸送、航空輸送の連携、これを取り上げ得るのはモード横断的に扱う物流施策大綱においてのみと考えます。ぜひ御検討をお願いしたいと思います。

これらの実現のための方策、まずは、近隣諸国に劣後しない利用コストの実現、そして、成田・羽田空港間転送の時間的短縮をお願いします。成田・羽田間、現在、手続込みで約5時間かかっておりますが、これを3時間に短縮できないか。理想としては、両空港を同一の空港として手続的な運用を行う、こういったことができないかということでございます。

3番目のDX改革といたしましては、成田空港・羽田空港間双方向でのトラック輸送の自動化、これを検討いただけないか。成田・羽田両空港間、ルートが決まっております。また、荷姿についても高度に規格化・標準化が進んでおります。この間、高速道路、一般道路、そして両端での結節強化、こういった諸機能について一貫して自動化を図る。その実証実験としては格好のフィールドではないかと思います。ぜひ御検討をお願いしたいと思います。あらゆる物流事業者が情報連携できる物流プラットフォームの構築、これも重要でございます。

以上、国際航空輸送の競争力強化についてでございます。

物流連としてのプレゼンは以上でございます。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。

それでは、議題2の意見交換に移ります。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。

いかがでしょうか。小野塚委員、お願いいたします。

【小野塚構成員】 ローランド・ベルガーの小野塚と申します。皆様、大変勉強になるプレゼンテーションをいただき、非常に学びの多い時間となりました。クイックに3点伺い

できればと思います。

1点目、杉山様のプレゼンに関して御質問させていただければと思うのですが、鉄道はキャパシティーが足りないので、倍増させようと思っても難しいんですという話をよく私は伺います。今日御説明いただいた施策を実行すれば倍増させることができるのか、それとも、実は線路を増やす、もしくは旅客を減らす、何かキャパシティーの問題を追加的に実行しないと実は倍増は難しいのか、この施策をやるとどれぐらい輸送力が増えるのかという点について、もしかしたら御説明があったのかもしれませんが、すいません、改めて御教示いただけますでしょうか。

2点目で、栗林様のお話でぜひ伺いたかったのが、自動化についての言及があったと思います。前回、前々回もですかね、自動運転トラックに関して様々な言及があったと思うんですが、自動運航船も日本財団さんを中心に取組が進んでいらっしゃると思うんですが、この自動運航船の実際に商業運用されるのがいつ頃かみたいなことに関して、もし御見解がありましたら、御教示いただけるとありがたいなと思います。

3点目は、木藤様にお伺いをできればと思います。先ほど河田様からのプレゼンでもハブ空港になることの重要性を御説明いただいて、改めて認識を新たにした次第なんですけど、私の理解だと、要は、ハブ空港にならないと他空港を経由することになるので、リードタイムが長期化する、あるいは、便数が減る。結果として、日本の輸出産業の競争力が低下するというのが一番大きな課題なんだと認識をしているんですけども、実際、輸出産業の競争力がどの程度低下するのかといったことに関して御見解がありましたら、御教示いただけるとうれしく思います。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 いかがでしょうか。大串委員、お願いいたします。

【大串構成員】 ありがとうございます。私のほうからは杉山さんのほうにお伺いしたいと思います。

コンテナの大型化についてのお話があったと思うんですけども、コンテナを大型化すると、中で混載するといいいましょ、1つの会社で1つのコンテナをフリーにして全部が運べるということではないと思いますので、結局、顧客の理解といいいましょ。混載に対する顧客の理解、匂い移りとか、そういったものに対する輸送品質の確保、さらに、中身をトラックに移し替えるとき荷さばきしないといけないということで、この1つの中で今、パレットを必ず使うような話が出ていたと思うんですけども、荷主の理解を含めて、大型化するときには発生するような非効率というのを何か防げるような手段というのがございまし

たら、教えていただければと思います。よろしくお願いします。

【根本座長】 それでは、西成委員、お願いいたします。

【西成構成員】 説明ありがとうございました。

私からは1点で、今回の話を聞いていると、かなり荷主の理解が必要、あるいは荷主の強力が必要というものがたくさんあったと思うんです。今回の大綱、前回も私出ましたけれども、荷主の参加ということで、意識の非常に高い花王さんとかイオンさんが入っていらっしゃいますが、そういう荷主の団体もこういうのに入っていて、せっかく経産省もいますので、そういった総合的な観点から議論を本当はすべきなんじゃないかというのを思いました。これはコメントです。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、北條委員、お願いいたします。

【北條構成員】 委員の皆様、今日は御発表ありがとうございました。私からは慶島委員とそれから馬渡委員に質問したいと思います。

明示的な御説明・御発表があったわけではないのですが、多重下請の問題についてです。恐らく荷主間で生じる波動、物流波動、急に大きくなったりする、これが多重下請の構造の大きな要因になっているのではないかとと思われるのですが、それについて何か御存じのこと、あるいは感想、コメント、観測があればお伺いしたいと思います。

以上です。

【根本座長】 それでは、取りあえずここまでのところで、御質問があった杉山委員、栗林委員、木藤委員、馬渡委員、お答えいただいてよろしいでしょうか。

【杉山構成員】 では、最初の通運関係のご質問について、杉山からお答えをしたいと思います。

小野塚さんからご質問について、鉄道輸送のキャパシティの現状と施策を打つとそれが増えるのか否かという話だと理解しているのですが、おっしゃるとおりで、旅客と貨物は新幹線区間以外、ほぼ同一線路で運営をしている中において、線路を増やさない限りにおいては、輸送量自体が増えるということはありません。しかしながら、現在保持されている輸送量に関して、鉄道輸送への不安感から想定最大積載量からすると、低使用率に陥っていて、これだけモーダルシフトと声高に施策を進めてはいるものの、資料3ページ目でも出していますが、輸送量自体は12フィート換算でも段階的に下がっているというような状況に

なっています。

この辺りは、ご説明申し上げたような施策、要は、BCPとしてしっかりと災害が起こった後も線路の復旧に向けた修理がある程度見込める等、事前に一定のリスク情報を出していくことも含めたサービスレベルの明確化をしていかないと、モーダルシフトを声高に叫んでいても、荷主さんのほうが不安に思っ使用していただけていないというのが現実です。それに対するイメージを変えていくということがやはり重要で、その最たるところが、天気に非常に弱いという部分において、どういう対策を事前に打っているのですよということをより積極的に開示していくには、国からの種々サポートが要るところを御説明させていただいた次第です。

コンテナが大型化すると混載等の荷主の理解はどうか、という御質問ですが、大型化に関して、31フィートを主体で考えた時には、日本通運のような混載業者が積むという場合には、混載になります。基本的には、お客様のところに31フィートコンテナを持って行って積んでいただくケースというのは、当然ながら、混載とはなりません。

ここでは、ご質問にあった混載に焦点を当てて、通運業者を仲介して行うべき部分の内容について説明をします。まず、パレット化というのは必須でして、我々も非常にばら荷の荷物について、ターミナルでの作業は苦勞しているところがあります。まずは、効率的な運用とドライバーの待機時間の圧縮という点においてのパレット化は必要だということです。

それから、混載による臭い等の不安という部分や荷崩れ等の防止については、これは各混載を担う通運業者のほうで責任を持って、バランスを取ったりとか積付け方法を考えますので、その辺の不安というのはないものと理解しています。

あとは、大きな工業資材等を運ぶ場合には、31フィートのコンテナを使いたいという要望は多いのですが、最初に申し上げたとおり、使える貨物ターミナルが非常に限られていて、トップリフターとかリーチスタッカーを持つターミナルが非常に少ないので、これについては、ぜひ整備をお願いしていかなければならないところで、使用に当たっての課題と考えています。

以上、御回答申し上げます。

【根本座長】 栗林委員、お願いします。

【栗林構成員】 自動運航船についての御質問でございまして、確かに、日本財団が中心になりまして、MEGURIプロジェクトという名前で自動運航船の開発は進んでおります。現在、第2フェーズに入っております、2040年ぐらいをめどに、自動運航のコン

テナ船が新造で出てくるんじゃないかという形で現在進んでいるところであります。

ですから、商業運航のところはまだ少し時間がかかるのかなということと、船の開発ですとか機器の開発は順調にいつているんですが、あと法律的な問題ですとか労働組合との折衝ですとか、そちらがそれに追いついていくのかというところがちょっと問題になってくるかなという気がしているところでございます。

以上です。

【根本座長】 木藤委員、お願いいたします。

【木藤構成員】 幹線から外れて、日本が例えば上海や仁川からのフィーダー、いわゆる支線となった場合における、具体的な競争力の低下に関しては定量的なデータの提示は難しいですが、1つ例を挙げますと、支線になると、大型機が飛来し難い環境となりますので、旅客便の貨物室も含めて航空貨物の、供給力は大幅に減ることが予想されます。この環境において、日本の航空会社だけで現在の貨物輸送の総量を取扱いすることができるかという、そうではありません。

まず、継ぎ越し貨物については、日本を経由することはなくなると想定します。今現在、成田発着の3割から4割程度の貨物が継ぎ越しとなっていますので、この需要が消えてしまうことになります。そうなりますと、物流の全体の市場規模、日本での市場規模というのは大きく減少するというおそれがありますので、ダイレクトにアクセスできる環境が必要で、外国社のネットワーク戦略に色濃く依存しては経済安全保障上も脆弱になってしまうと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡構成員】 波動の問題が荷主さんだけに由来するかという話だと思いましたがけれども、そういう答えでよろしいでしょうか。

【北條構成員】 多重下請の構造の原因の一つとして波動が考えられないでしょうかという質問です。

【馬渡構成員】 荷主さんのほうで例えば特売をされることが結構あります。特売をされるときに、急激に物量がそのときだけ増えて、その他のときには少なくなるという意味では、通常のトラックとか人員では足りなくなって、下請を探さなきゃいけないというのは、おっしゃるとおりだと思います。

ただ、そのためだけじゃなくて、我々が問題意識として持っているのは、途中で水屋さんたちが入るわけですよ。利用運送の実運送を担うところは少なく、水屋さんたちがたくさん間に入られることによって多重下請になっているという観点もありますので、その点では、実際にやるところが2次下請までですよというふうに今回努力目標を設けていただいておりますけれども、そういったのがちゃんと皆さんが御理解をいただいた上で、実際幾ら足りなくなるんだろうと、人員とか車がどれぐらい足りなくなるのかなというのは、我々のところは今のところ分からない状況ですので、水屋さんたちの問題、それから多重下請の問題というのは、荷主さんの波動だけではないというふうに考えております。

こういった答えでよろしいでしょうか。

【北條構成員】 ありがとうございます。となると、波動というのは計画性があってもまづいということですね。計画的に特売すると言われても困りますねと。

【馬渡構成員】 そういうことですね。計画性があって波動がある場合には、何とかかんとか探す時間がありますけれども、特売をされる日とかよく分からないんですね。売れなくなったから特売しようとすぐにされても、それが波動になって我々の業界を苦しめているという観点は当然あります。

【北條構成員】 ありがとうございます。

【根本座長】 西成委員からのコメントに関しては、後で事務局のほうから補足説明があると思います。

それでは、最後の質問、二村委員、お願いいたします。

【二村構成員】 ありがとうございます。大変勉強になりました。ありがとうございました。では、手短に。

定期航空協会の御報告、それから物流連にもありましたけれども、シー・アンド・エアというキーワードが出たと思うんですが、そのポテンシャルについて、また、それを促進するために必要な措置がどういうものなのでしょうかというのが質問の1点目です。

2点目も定期航空協会の方をお願いしたいんですが、現在、旅客便のベリーがかなり空いていて、特に中間便は7割ぐらい空いていますというようなお話を伺って、非常にポテンシャルを感じます。そこで、料金の引下げは実際に行われているかどうかというのを教えていただきたいです。

それから、ちょっと追加でコメントをさせていただきたいのは、今日、貨物鉄道の重要性について、非常に多くの皆様から御発言があったということに関しまして、大変心強く思っ

た次第です。

すいません。質問のほう、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 それでは、シー・アンド・エアとベリーの料金については、木藤委員に代表してお答えいただきたいと思います。よろしくお願いします。

【木藤構成員】 まず、シー・アンド・エアですが、昨今ですと、中国発のeコマース需要が高まっている中で、一部の貨物は直接飛行機で日本、もしくは日本を經由して欧米に輸送される貨物があります。中国・日本の間というのは比較的短時間で海上輸送できますので、場合によっては船で、例えば横浜港、東京港、もしくは博多に輸入されて、そこから飛行機でより遠い国に輸送されるというような需要を取り込むことができるという期待もございます。eコマースの需要が非常に高まっているため、新しいビジネスを取り込める期待も持てるというのがシー・アンド・エアのポテンシャルでございます。

2点目の国内旅客便の特に昼間時間帯の空きスペースの活用についてです。これは私どもの反省でもあります。今、国内航空といいますと、朝と夜の便が需要便であり、昼間の場合ですと、日本の国土の広さの観点もあり、飛行機をご利用いただいても国内配送の総時間はトラック等他モードで輸送した場合と比較しても大きな差はないというケースもあります。その場合においては、当然輸送費が高いことで利用できないということになります。我々業界としてもニーズは把握しており、朝晩の便と一部昼間時間帯では料金を変えて御提供しています。

ただ、一方、航空の輸送サービス、利便性について、荷主様にはなかなか伝わっていない。つまり、航空の輸送運賃は高いという印象をお持ちになられているということが現状であり、これをできるだけ払拭して、皆さんにとって使い勝手のよい料金体系というものをアピールして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す。

皆様からいただいた御意見を基に、次回以降、さらに具体的な議論を進めていきたいと思えます。

最後に、議題3、今後の検討の進め方について、事務局から説明をお願いいたします。

【高田物流政策課長】 事務局の物流政策課長でございます。資料2を御覧ください。

本日、第4回でございます。次回第5回、8月に予定してございます。こちらプレゼンテーションでありますけれども、西成委員からもお話がありましたが、荷主の関係の構成員

の方々からも、商慣行の見直しとか意識改革を中心にプレゼンいただき、御議論することを考えてございます。なお、委員にも荷主関係の方が多く入っていらっしゃるということも併せて申し添えたいと思います。

6月以降、論点整理、それから素案の提示、取りまとめということに向けて進めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

本日も熱心に御発言いただきましたけれども、印象に残ったこととして、1つは、新物流法、新トラック法が策定され、来年4月に全面的に施行となりますが、適正運賃とか商慣習の改善とか、その考え方が多くの中小荷主に徹底しているか疑わしいので、そこを周知していくことが重要というのが印象に残りました。

あと、定期航空協会及び物流連から、国際物流に関する施策の提案がありました。実は、前回の総合物流施策大綱は人手不足が最大のテーマで、国内物流に光が当たっていました。国際物流政策は本文中で港湾、空港合わせて半ページ程度しか記載がございませんでした。御指摘があったように、越境ネット通販が今後増えるというふうに予想されているわけなので、もう少し分析をして国際物流政策も書き込むべきかなというふうに思いました。

以上でございます。

それでは、事務局のほうにお返しします。

【林田課長補佐】 根本座長、議事進行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、構成員の皆様にご確認いただいた後、冒頭の非公開部分を除き、国土交通省、農林水産省、経済産業省のウェブサイト上で公表させていただきます。よろしくお願いいたします。

また、第5回検討会の日程につきましては、8月下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、また別途御連絡させていただきます。

以上でございます。

【根本座長】 以上をもちまして、本日の議題は全て終了いたしました。誠にありがとうございました。

— 了 —