

第5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8月21日

【高田物流政策課長】 定刻となりましたので、ただいまより第5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になっております。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きようお願いします。傍聴者につきましては、常時カメラオフ、マイクオフをお願いします。

構成員等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。

本日は、御都合により慶島委員、高岡委員が御欠席されております。また、河田委員の代理として山本様に御出席いただいております。奥田委員におかれましては、プレゼンテーション後に御退席され、奥田委員の代理として大石様に御出席いただきます。若林委員におかれましても、途中での御退席となります。

さらに、本日は、ゲストスピーカーとして日本船主協会の篠原様に御出席いただき、プレゼンテーションいただきます。

本委員会は公開で行いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入りますので、以降の進行につきまして、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、議題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。

それでは、資料1-1に基づき、奥田委員より御説明をお願いいたします。

【奥田委員】 ただいま御紹介いただきました、京都府城陽市長の奥田敏晴でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

昨今、人材不足や労働時間の規制による輸送能力の低下などの物流問題が叫ばれる中、私ども地方自治体といたしましても、物流問題が差し迫った問題であ

ることは認識しております。

そのような中で民間事業者が整備を進めております基幹物流施設を生かしたまちづくりの可能性について、紹介させていただきます。次お願いいたします。

まず、城陽市の概要ですが、御覧いただきますように、城陽市は京都府の南部、近畿のほぼ中央に位置しています。次お願いします。

人口につきましては約7万3,000人、東西に9キロ、南北に5.4キロの総面積32.7平方キロの非常にコンパクトな町となっております。市の特産物は、左下から梅、てん茶、イチジクとあり、中でもてん茶は全国茶品評会で何度も日本一に輝いた高品質なものでございます。また、イチジクは今が旬で、おいしい時期となっております。

写真にございますように、四季折々の様々なイベントがございますので、一度お越しいただけたらと思います。次お願いします。

次に、城陽市のまちづくりについてですが、現在、城陽市では、新名神高速道路の整備が進められています。この図は、新名神高速道路が通る城陽市を中心に、他の高速道路等とのネットワークを表したもので、この整備により城陽市が全国につながることとなります。次お願いします。

図中央の緑色の線で示すのが新名神高速道路で、市では、その側道として東部丘陵線の整備を進めております。同時に、国道や府道の拡幅工事を進めていただいております。赤の吹き出しで示すように、地域を東西に横断する4車線の幹線道路ネットワークが構築されます。城陽市では、この新名神高速道路等を生かした様々なまちづくりを進めております。

図の左側に城陽ジャンクション、インターチェンジがあり、その北側には、立地性を生かし、市施行の土地区画整理事業により基盤整備をしたサンフォルテ城陽がございます。東に進むと、図中央のピンクで示すのが、京都府初となる（仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの建設予定地です。さらに、東側、図右側に進みますと、青色で示す全国初のインターチェンジ直結の基幹物流施設を核とした次世代型物流拠点を整備しております。次お願いします。

市東部に整備予定の基幹物流施設は、関西の拠点として城陽市が選ばれ、高速道路インターチェンジに直結した専用ランプウェイの整備を行う日本初の物流施設でございます。この施設の大きな特徴としては、右のイメージパースの赤色

の点線のように、高速道路からトラックが一般道路に下りることなく、直接物流施設に出入りができます。

また、関東圏においては、先般、横浜市に同様の施設が整備されることが発表されました。これらの整備により自動運転トラック等の次世代モビリティの運用が可能となり、物流業界が抱える社会問題の解決の一助を担うものと考えております。次お願いします。

自動運転トラックの切替え拠点として活用される基幹物流施設ですが、真に力を発揮するためには、全国各地への施設整備が不可欠です。図のように、自動運転の際には有人輸送と無人輸送との切替えが必要となるため、城陽市から出発したとしても、到着先にも基幹物流施設がなければ自動運転トラックの効果的な活用はできません。

自動運転トラックの普及は今後の物流問題の解決の一助を担う重要なものであるため、日本の各所における拠点整備に向けて、国全体として広域的に取り組を進めていただくとともに、拠点整備に係る補助金等の優遇制度の新設を行っていただきますよう、お願いいたします。

また、この施設が物流課題に対して大きな力を持つ一方で、立地自治体としては、交通量の増加に伴う渋滞、排気ガスなどの課題が避けられない状況にあります。つきましては、生活環境の悪化が懸念される立地自治体に対しまして、新たに必要となる環境施策に対する補助金の新設など、より一層の御支援をよろしくお願いいたします。次お願いします。

基幹物流施設につきまして課題や要望を挙げさせていただきましたが、もちろん大きな期待も寄せているところであり、その1つとして防災機能の強化がございます。

近年、大雨の頻発や南海トラフ地震の発生が懸念されており、災害に備える意識がこれまで以上に求められています。この基幹物流施設は、第一次緊急輸送道路に指定されている新名神高速道路に直結した施設であるとともに、市街地のアクセスが容易な場所に立地しております。その立地特性を生かし、有事の際には防災拠点として、支援物資の集積、仕分、保管、そして発送の拠点として機能し、市民生活を守る心強い施設となるよう期待しております。次お願いします。

続きまして、基幹物流施設とまちづくりについてですが、この図は基幹物流施設

設整備予定地周辺を拡大したものであり、市の東部に位置する東部丘陵地と呼ばれている場所です。東部丘陵地の東側、図の右側に基幹物流施設が位置し、すぐ西側には、青色で示した中間エリアと呼ばれる場所がございます。この中間エリアは、基幹物流施設と相乗効果を生むまちづくりにおいて重要な場所になると考えております。次をお願いします。

城陽市では現在、その中間エリアのまちづくりを進めているところです。中間エリアは約130ヘクタールという広大な土地であり、かつて山砂利採取により骨材供給を支えた反面、緑が失われ、ダンプ公害が起きてしまった場所でもありますので、市としましても環境への配慮に重きを置いております。

基幹物流施設の整備とともに、この中間エリアについて、環境に配慮しつつ、「先端技術と広域交流の融合による近未来都市 Joyo Smart Innovation Park」を基本コンセプトにまちづくりを進めてまいりたいと考えています。次をお願いします。

最後に、今回、地方公共団体として唯一参画させていただいておりますので、地方の生の声を届けるべく、市内事業者にはヒアリングを行いました。この表はヒアリングの結果を荷主側と運送業者に分けてまとめたもので、個別の読み上げは省略いたしますが、このような意見があることをまた御覧いただき、今後の施策に反映いただけたらと思います。

最後になりますが、本市に基幹物流施設が整備されることに対しては、市内事業者も大きな期待を持っておられます。また、基幹物流施設の整備が幹線物流のみでなくラストマイル配送のところまで効果をもたらすような仕組みづくりを期待されております。市としましても、基幹物流施設の整備効果が町の活性化につながるようなまちづくりを進めてまいりますので、国におかれましても継続的な御支援をよろしくお願いいたします。

以上でございます。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。

次に、資料1－2に基づき、堀委員より御説明をお願いいたします。

【堀委員】 R & Cながの青果の堀と申します。次のページからよろしくお願いいたします。

青果の卸売市場は、一般消費者の方にはなじみが薄いかもしれませんが、全国

各地の産地から必要な量と品ぞろえをして、価格形成、集荷、分荷を行う立場です。国産野菜の８割は青果卸売市場を経由しており、物流的には、卸売業者が大ロットで買い受け、仲卸・小売へと小分けに流通をさせています。有名なのは大田や豊洲に代表される大消費地にある中央卸売市場ですが、弊社は生産地にある地方卸売市場で、グループ年商１，７００億、中央・地方を含めた取扱い高で全国２番手であり、運送会社を所有していることが特徴です。

本日は、総合物流施策大綱に向けてということで、青果卸売市場の観点で物流の価値と課題と提言をお話しさせていただきます。次をお願いします。

本日のサマリーになります。次をお願いします。

課題認識です。現在、青果物輸送の９割以上がトラック輸送であり、自主行動計画に基づき様々な輸送方法にも挑戦していますが、一方で、日本においてその傾向は今後も大きく変わらないと考えております。

物流における卸売市場の立ち位置としては、大綱２の（４）農林水産物流通の合理化に従って、トラック輸送の合理化にどう貢献できるかという視点で考えております。実際に２４年問題の１年間で長距離輸送を中心に中継物流に切り替えざるを得なかったものは多く、ミクロ視点で品目や時期によって運べなくなっている部類に青果物が入っているのではないかと心配しております。次をお願いします。

物流視点における産業構造の特徴をお話しします。青果物の流通構造は、図のように左から右へフローしています。弊社のような地方卸売市場では、物流的には、着荷主と発荷主の両方の立場で、荷が集まらなければ商売にならないので産地に合わせ、一方で、事業規模の大きい小売にも従う必要があります。それぞれの部分最適になりやすく、特に地方においては、非合理が集中するサプライチェーンのつなぎ目の担い手に卸売市場がなっております。つなぎ目は調整役なので、自動化、無人化、マテハンなどの対応も容易ではありません。次をお願いします。

青果物の価格は、需給バランスによる相場変動制です。その背景は、青果物自体の保存期間が極めて短いことに加え、国民の食を守る、イコール、生産者の生活も考えた全量取引を前提としていることもあり、在庫ではなく価格変動によって資本主義経済が成立している特徴があります。国民の食を持続可能にして

いく観点から、生産者の収入と国民の食への供給を両立させる持続可能な価格形成が欠かせません。次よろしくお願いします。

その上で、青果の物流は、持続可能な価格形成という社会的価値を生み出している行為であると認識しています。青果物は、①需要のある場所に、②腐る前に瞬時的に運ぶことで、生産者にとっても消費者にとっても妥当な価格が形成されています。

①については、日本の消費人口減少が進む中で、近くの消費地だけでは生産側が持続可能となる価格形成は困難になると考えると、青果物はやはり全国の消費者へ運ぶ使命があるもので、青果物輸送を担っていただいている運送会社様には改めて感謝をするところです。

②については、青果物は天候によって収量はぶれますし、腐るという時間制限に物流行為が大きく左右され、それがロードファクター改善のボトルネックともなっています。必要な量を必要な場所に届けながら効率化することの難易度は高いものと認識しております。次お願いします。

一方で、この物流の価値を価格転嫁するのが難しい背景がコスト構造にあります。例えば、キャベツを届ける場合、豊作で相場が1箱400円になるときもあり、満載輸送であっても40万円にしかならない。ロードファクター改善に取り組み、効率よく満載にしたとしても、安くて重いものを運ぶことが多くなります。また、運送コストが価格転嫁できたとしても、相場変動によってコスト分が吹き飛んでしまうことも度々発生します。

運ぶことが価格形成の一部である青果物において、輸送コストを消費者に価格転嫁していくことが社会にどんな影響を与えるかは慎重に考えなければならないと思っています。次お願いします。

こうした青果物流通における物流の価値と難しさを踏まえて、現在も物効法や食料システム法でアプローチされているところもあるかもしれませんが、どう物流合理化に寄与できるか、私なりの視点をまとめさせていただきました。

①産業を横断した運送会社の協力体制。卸売市場は生鮮品の効率的な物流センターとなり得るものですが、帰り荷などを考えると、産業別改善だけでなく、運送会社様が産業を組み合わせで運べるよう環境整備をして、青果物流業界へ参入してきてもらう期待をしています。青果物流のロードファクター改善は、2

か所積みなどは一見効率が上がったようにも見えますが、時間内に走れる距離は短くなります。ロードファクター改善による運行単価改善も大事ですが、往復便活用が活発になれば、1ドライバー当たりが運べる荷量は向上します。次お願いします。

スーパーマーケットの商慣習にひもづくサプライチェーンの合理化に踏み込めれば、メリットは大きいと考えています。青果の物流では、時間的制約がロードファクター改善に限界値をつくるボトルネックになっています、その緩和策は商慣習とひもづく根深いものです。スーパーマーケット側の在庫型物流センターは、着時間指定の緩和に有効です。開店時間に合わせた夜間物流を大胆に昼間に変えられれば、ドライバー確保や夜間コストの視点でメリットが生まれます。いずれも消費者の行動変容を伴う長年の商慣習に触れる取組ですが、国にはぜひ後押しをお願いします。

また、食料システム法では青果物のコスト指標が開示されますが、その価値を消費者に認めていただかなくては物流費を含めた価格形成は難しい。スーパーマーケットの御苦勞ももちろんあると思いますが、サプライチェーン全体で持続可能性を考えていく流れがあるはずです。価格の意思決定は現場の商談でされています。相場変動によって物流費が吹き飛んでしまうこともある一方で、川下側とは到着価格による商談が主流です。また、センター運営の経費は取引先に請求されている事例も多いです。こうしたサプライチェーンを見直し、中間流通の価値も消費者に届ける合理的な価格形成に向けた施策をお願いします。次お願いします。

荷主の努力が社会的にプラスに見える取組についてです。動機形成として、SDGsのような消費者の購買行動へアピールできる仕組みがあってもよいのではと思っています。欧米のように大手数社の改善で全てが片づかないのが日本の産業構造です。まして中小では、具体的な改善に手が伸ばせる体力がないのが実態だと思います。中小の皆様にも取り組むメリットがあるように見せる工夫はできるのではないかと考えています。次お願いします。

最後になりますが、価格形成を支える物流合理化についてです。青果物において、運ぶ行為と価格形成は切り離せない関係です。サプライチェーンを短くしていく努力とサプライチェーンのつなぎ目を少なくしていく努力は価格形成にも

よい効果をもたらすと考えており、消費地に近い場所での産地形成、卸売市場の物流センター機能の強化、積替え作業を不要とする運用などを進めていくことも考えられます。

以上です。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。

次に、1－3の資料に基づきまして、白石委員より御説明をお願いいたします。

【白石委員】 三菱食品の白石でございます。

まず、3ページ目でございますが、会社概要のほうから説明をさせていただきます。三菱食品は1925年創業、東京都文京区に本社を構える食品卸売企業ということでございます。連結での従業員数は約4,100名、売上げは2兆円を超えて、全国約16万店舗に商品を届ける広範なネットワークを有している企業ということでございます。4ページ目お願いいたします。

食品卸にとって物流というのは、単なる商流を下支えする手段ではなく、事業の根幹を支える戦略的機能であり、小売業の業態の多様化や消費行動の変化に伴い、物流も記載の図のような変遷を重ねてまいりました。商品調達や温度帯別対応など、より高度で柔軟な機能が求められるようになり、さらに、これからはサプライチェーンが個別最適から全体最適への検討というのが進んでいる局面ということを理解しております。5ページ目お願いいたします。

三菱食品は、左の図のように、卸物流を担っているだけではなく、小売業様の専用物流センターというのを数多く運営しております。現在の活動としては、より上流工程のメーカー様の物流領域に物流領域を拡大しつつあります。持続可能な物流の実現に向けて、業界連携と実践を両輪で進めております。改正物流効率化法に対応し、CLOの配置や業界団体との協業に加え、物流機能を分社化し、ベスト・ロジスティクス・パートナーズという物流の事業会社を設立。また、食品卸の領域を超えた物流にチャレンジをしていくということを考えております。

さらに、可視化、最適化、オープン化の3ステップで物流DXを推進し、日雑卸のPALTAC様との連携など、企業間連携ということを共同配送をベースに取り組んでおります。6ページ目お願いいたします。

2025年施行の改正物流効率化法に対し、三菱食品は荷待ち時間2時間以内ということについては99.8%を達成し、引き続き拘束時間の適正化に向け

て改善を積み重ねてまいります。車両の空き時間や余席の活用などにて積載率を向上させ、年間約6,500台ほどの車両削減というところができるしております。パレット単位発注やOCRの導入などで検品工数の削減にも努めております。

また、納品リードタイムの延長につきましては、LT2化ということで78%ほど延長させているということ。こういったことを複数の協議会と連携しながら対応を進めているという状況でございます。次お願いいたします。

ここから先が第2章ということになります。次のページをお願いいたします。8ページ目でございます。

三菱食品は2022年から物流DXの専門組織を立ち上げ、物流の可視化、最適化、オープン化という3ステップの改革を進めています。オープン化というのは、個社の枠を超えてデータを連携することで、企業の垣根を越えた最適化を進めるというような内容になります。

三菱食品はまず、3,000台のトラックに「MOVOFleet」という動態管理ユニットをつけて配送実態を可視化し、さらに、空車や余席などのトラックリソースシェアリングサービス、「trucXing」と呼んでおりますが、これを展開し、連携というものを企業間で進めています。9ページ目お願いいたします。

物流の可視化により物流現場の課題も明確になり、今までは、運送事業者における課題はなかなか荷主としては把握し切れないものもあったんですが、数値に置き換えて荷主にも共有されることになり、荷主が関与あるいは主導した形の改善活動ができるようになっております。さらに、Hacobu社と連携し開発したGPSによる配送実績データを活用した「MOVOX-Data」というものも活用しながら、コースの組替えということを進めています。

10ページ、11ページ、12ページにつきましては、その辺のツールの詳細ということでございますので、ここでは割愛をさせていただきます。

13ページに一旦飛んでいただきまして、ここから先が、総合物流施策大綱検討に際して当社が課題認識を持っている内容ということになります。14ページ目お願いいたします。

まず、フィジカルインターネットの推進ということでございまして、この大綱の骨子というところにフィジカルインターネットというところを掲げていただ

きたいなという希望でございます。フィジカルインターネットの実現に向けては、製・配・販連携協議会でのワーキンググループにおいて各種議論が進捗しているという状況。一方、弊社においても、物流現場で得られる、先ほどの動態データ等を実務的に活用し、早期の成果というようなことが見えるような形で積み上げているというところでございますので、これを国の動きと民間の動きと歩調を合わせながら、段階的に実現に着手していきたいというふうに考えております。15ページ目お願いいたします。

次にお話しするのが、物流データの規格の統一とデータ帰属に関する課題です。共同配送の一層の推進やその先のフィジカルインターネットの実現に向けては、GPSデータの規格や運行データの標準規格の整備、あるいはデータ帰属に関するルールの明確化が重要と認識しております。現在、デジタコデータは運送事業者様、TMSは荷主、スマートトラックにおけるGPSデータはトラックメーカー様にデータが帰属しており、相互に活用できるような環境が必要であると考えます。16ページ目お願いいたします。

続いて、共同輸配送の取組加速に向けた課題です。業界横断的に共同配送の取組を加速していくためには、競争法における共同輸配送の取扱いを明確にするガイドラインの設定・公表を検討いただきたいというふうに思います。

17ページ目でございます。こちらはフィジカルインターネットにおいて拠点のシェアリングというところも始まっていくというふうに考えておりますが、こうした拠点の融通というところについては、倉庫業法上の取扱いの明確化、あるいは、複数の荷主が利用量に応じて走行費用をシェアするような手法、シェアリングに資する高度物流拠点投資に関する助成制度が望まれると考えております。

最後となりますが、18ページ目、モーダルシフトについてです。高度物流拠点ということで、転換拠点の整備というのが今後始まるということで、こちら非常に期待しておりますが、こういった拠点がより拠点数が増えてくると転換の数が増えてくるということでございまして、複数の転換拠点を經由することで荷主としてのコスト増加というところが懸念もありますので、こういったところについては業界ごと意見交換をしながら進めていきたいというところでございます。

以上、三菱食品として総合物流施策大綱への提言を含め、弊社の取組を御説明させていただきました。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、資料１－４に基づき、神林委員より御説明をお願いいたします。

【神林委員】 全農の神林です。よろしくお願いいたします。それでは、資料に基づきまして御説明をさせていただきます。

まず、１ページ目を御覧ください。ＪＡ、これは農業協同組合を指し、全国約１，０００万人の組合員が参加と結集を基本に事業活動を行っておる協同組合組織でございます。農協法に基づきまして、生産者が作った国産の農畜産物の共同販売、それから、農業生産に必要な資材等を共同で購入する取組を行っております。

私ども全農は、そうした組合員の生産した農畜産物を消費者・実需者にお届けする販売事業、組合員への生産資材・生活資材を提供する購買事業に関して、ＪＡをサポートする役割を担っております。

２ページ目を御覧ください。物流は農畜産物の生産販売にはなくてはならないものでございます。全農では、こうした課題に基づきまして、全国のＪＡに対して、物流問題に係る課題の共有、それから、法律の改正内容の周知徹底をこれまで図ってきております。全農グループの傘下の物流会社に対しても、国交省様、農水省様のお力をお借りして、直面する課題の情報共有や改正物流法の周知徹底を図ってまいっております。

３ページを御覧ください。ここからは、私どもの物流効率化に関する取組を御紹介させていただきます。３ページ目は、青果物に係る中継輸送の取組です。トラックドライバーの就業時間規制の強化から長距離輸送は日増しに困難になると、そういう予想の下、産地では、ＪＡ域あるいは県域を越えたストックポイントの設置、消費地においても、物流事業者様の拠点を活用しての幹線物流効率化を図っております。

今後のことになりますが、全農では、茨城県に青果物を貯蔵・保管・加工する施設を建設中です。この施設を東北地区と関西以西地区を結ぶ物流中継拠点としても活用する予定です。青果物は周年供給とネットワークが非常に重要ですので、こうした施設を西地区にも設けたいという構想も持っております。

また、ダブル連結トラックや自動運転トラックにつきましても、コスト、開発状況等を見させていただきながら、今後、活用の検討をしていきたいと考えている次第です。

ただ、このストックポイント機能ですが、まだまだ十分に活用し切れていないというのが実態です。ストックポイント機能活用の重要性について、荷主、運送会社等、関係者の周知・理解醸成をはじめ、行政からの支援を引き続きお願いしたいというふうに考えております。

4 ページ目を御覧ください。これは畜産物の中継輸送の取組事例でございます。和牛や乳牛の素牛は北海道、九州が主産地となります。図の左から右に向かって御覧ください。従来はトラックに牛を積みまして、到着地まで一気に運んでおりました。これですと、トラックドライバーは長時間拘束することになってしまいますし、運ばれた牛についても大きなストレスがかかり、場合によっては死に至ることもございました。

それを2022年からは、滋賀県を中継地区として、2台のトラックを使い、牛を積み替えて運ぶことにいたしました。しかしながら、ドライバーの長時間拘束の削減には一定つながるものの、2台のトラックがタイミングよく中継地点に到着しないことから、無駄な待機時間と牛のストレス軽減にはつながっておりませんでした。

こうしたことから、25年に滋賀に拠点を設置することによりまして、ドライバーの待機時間ゼロ、牛も一旦牛舎で休息することができるようなど、乗務員の拘束時間削減とアニマルウェルフェアの実現に貢献することが可能となりました。

5 ページ目を御覧ください。モーダルシフトの取組です。全農グループでは、品目の適性に即した輸送手段を活用しております。以下、事例に記載のとおり、鉄道、船舶等モーダルシフトの活用を実証も含めて行っているところでございます。

6 ページ目です。これは企業間連携の事例の御紹介になります。お米と一般食品とのラウンド輸送の取組です。近くに所在する企業様と連携することにより、帰便の有効活用による実車率の向上に取り組んでいるところでございます。

最後、7 ページ目になります。農畜産物の持続可能な輸送に係る要望事項について御説明いたします。

1 点目は、補助金の継続・拡充です。産地の集出荷拠点は老朽化が大変進んでいます。また、パレット物流推進のための機械更新など、新たな設備投資も必要な状況です。昨今の建設コストの上昇も加わりまして、J Aグループの自己資金だけではままならない状況ですので、ぜひとも施設再編・改修に係る助成措置の維持・拡充をお願い申し上げます。あわせて、1 1 パレット物流推進に向けた助成措置についても、引き続き御検討をお願い申し上げます。

2 点目です。モーダルシフトの拡大に向けまして、輸送コストや空き状況がオンラインで分かる仕組みの構築、鉄道等における貨物取扱い拠点や便数の拡充、港湾における貨物ターミナル等のヤードの拡充をお願い申し上げます。

3 点目です。私ども全農でも、青果物流通において将来の構想として、出荷情報のデータ化による物流事業者様への配送データの送付などの検討をしなければならないと考えているところではございますが、個々の企業で物流情報に係るシステム化を行ってはいはコスト等負担が大きくなります。つきましては、物流情報等を各組織で共有可能とするプラットフォームの整備、情報の見える化と共有に向けた取組推進をお願いいたします。

4 点目です。前回の会議におきまして、1 1 パレットを効率よく積載できるトラック規格の要望が出されておりましたが、パレットを活用することによる積載率低減と荷崩れ防止等の観点からも、トラック規格の見直しをお願いしたい次第です。

最後に、5 点目です。物流コストの負担に関するお願いです。農畜産物の生産販売においても、高齢化、担い手不足、さらには、昨今の地政学リスクによる生産資材コストの高止まりや異常気象の影響によりまして、農畜産物の価格は近年大きく変動しております。私ども J Aグループとしては、生産者の皆様が安心して農業生産に従事する環境を整えていくこと、そして、国民の皆様が国産の農畜産物を安定的に御提供していくことを使命と考えております。

産地から消費地に特産物を安定的に配送するためには、現在の物流を持続可能なものとしていくことは大変重要であり、そのためには、増加する物流コストの一定の負担はやむを得ないというふうに考えておりますが、現状、そのコストは生産者、J Aグループが負担をしている状況です。

物流の維持・改善は、農畜産物の流通販売に関わる全ての方が何らかの恩恵が

あるというふうに考えております。現在、農水省におかれましては、持続可能な食料供給の実現に向けて、フードチェーンの各段階でのコストを把握し、それを共有し、生産から消費に至る食料システム全体での適正取引が推進される仕組みの構築を検討するための協議も行われております。

物流改善にかかるコストに関しまして、関係者間で適切に負担をするための措置やルールづくり等、国のお力をお借りしたいと考える次第です。

以上、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。

次に、資料 1－5 に基づき、澤江委員より御説明をお願いいたします。

【澤江委員】 経団連の澤江です。

本日はこのような機会をいただき、ありがとうございます。経団連は荷主・物流事業者の双方が加盟する総合経済団体であり、本日は双方の立場を踏まえ、経済界として次期総合物流施策大綱に望むことを御説明します。次のページお願いいたします。

こちらは本日の目次です。お示ししている 5 つの項目に沿って、経済界からの要望をご説明いたします。次のページお願いいたします。

1 つ目は、商慣行の見直しに向けた意識改革についてです。商慣行の見直しには幅広いステークホルダーの協力が必要です。例えば、ドライバーの負担を軽減するためには、指定時刻に幅を持たせることや到着時刻の分散化への意識改革が欠かせません。また、積載効率向上のためには、納品リードタイムの延長も必要です。さらに、荷待ち・荷役時間の削減のためには、規制的措置の対象となっていない最終消費者をはじめ、大規模なビルや商業施設など建築物の管理者の協力も不可欠です。

加えて、レンタルパレットについては、レンタルパレット事業者と着荷主とのレンタル契約がないことが課題となっており、ある事業者では、パレット回収拠点の 86% で着荷主とのレンタル契約が未締結となっております。こうした課題を解決するためには、パレット標準化推進分科会の最終取りまとめの内容の実現に向けた取組が望まれます。次のページお願いいたします。

2 つ目は、新モーダルシフト推進です。新モーダルシフト推進に当たっては、労働生産性が高く、環境負荷の少ない内航海運や鉄道輸送へのシフトが不可欠

であり、J-クレジット等を用いて経済的メリットを荷主に提示する仕組みが必要です。

加えて、鉄道に対しては、災害の激甚化に備えた鉄道ネットワークの強靱化やアクセス強化、内航海運に対しては、担い手の確保・育成、労働生産性向上に向けた取組や、港湾機能強化に向けた支援を期待します。また、トラック輸送については、ダブル連結トラックや自動運転の実用化に向けた法整備や車両開発への支援、航空貨物については、コールドチェーンを支える機材・施設導入に向けた支援などが必要です。次のページをお願いします。

3つ目は、物流現場のスマート化です。スマート化に向けては、物流効率化に貢献するトラック予約受付システム、荷待ち・荷役時間の計測システム、共同配送に係るマッチングシステムの普及を促すため、導入費用の一部を政府が補助することが望めます。その際、トラックドライバーが荷主ごとに複数システムを使い分ける手間を軽減するため、システム同士の連携を促すことも欠かせません。

共同配送システムにつきましては、先ほど白石構成員からもありましたけれども、将来的にフィジカルインターネットを視野に入れた取組を期待します。

次に、積載効率・荷役作業の効率化に向けては、引き続き、パレット化の推進、荷役機器の標準化、荷役機器の導入、倉庫自動化への取組の後押しが必要です。次のページをお願いします。

4つ目は、国際競争力強化・成長戦略に資する施策についてです。近年、日本の物流拠点の国際的な地位が低下しており、貿易立国の危機に直面しております。こうした課題を解決するため、日本の地理的優位性を生かして、アジア地域から南北アメリカ大陸向けの貨物を集約して、物流拠点のプレゼンスを高める成長戦略の立案と実行が急務です。

国際航空貨物については、台湾や韓国などの近隣諸国では、自国の輸出入に加えて、中継輸送拠点のハブ空港としての機能を強化しており、成田空港の機能強化や首都圏ハブとしての成田・羽田の一体運営による航空貨物の迅速化・効率化が不可欠です。

また、国際海上輸送については、日本の港のコンテナ取扱い個数順位が低下し、日本を経由しない大型の直行航路が増加傾向にあります。国際的な船舶の大型

化の流れに対応するため、港の選択的な整備や海運・造船を含む海事クラスターの国際競争力強化に向けた取組が必要です。次のページお願いします。

5 つ目は、分野横断的な政策の実効性を高める施策についてです。物流業界の担い手不足の解消には、女性、高齢者、外国人などの多様な人材が物流業界で働くことを促すため、力仕事の負担を軽減する荷役機器の導入やデジタル技術を活用するなどして、魅力的な職場環境への転換に向けた取組が不可欠です。

また、特定荷主に選任が義務づけられる物流統括管理者、いわゆるCLOは、省エネ法のように、希望すれば親会社がグループ会社のCLOを担い、グループ一体的に物流効率化に取り組める仕組みが必要です。

さらに、物流関係の助成事業は、共同提案など関係者が多い場合には、公募期間内での調整が難しい場合がありますので、十分な公募期間の設定が望まれます。

物流は経済活動を支える基盤であり、次期大綱へ経済界の意見反映が不可欠であると考えの下、経団連では、本日御説明した内容を含め、現在、次期大綱に向けた提言を作成しているところです。提言が完成しましたら、公表の上、委員の皆様に共有したいと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

次に、資料1－6に基づき、山本委員より御説明をお願いいたします。

【山本委員】 イオングローバルSCMの山本です。よろしくお願いします。

イオングローバルSCMですので、小売の物流ということで課題等をお話させていただきます。右下のアジェンダにありますとおり、会社概要、物流プロセスにおける課題と対応、あとは、現在の取組内容及び要望について御説明させていただきます。次お願いします。

弊社につきましては、イオングループの物流機能会社ということで2007年に設立された会社でございます。国内外合わせて約79センター、今、運営・管理しております。店舗及びグループの物流センター等、納品先が約5,500か所ぐらいの規模を対応している会社となります。

各規模感につきましては下にあるとおりですけれども、取扱高については、仕入原価ベースで年間約3兆円規模です。配送車両については、日当たり約5,0

00台ぐらい運行しているような会社でございます。また、右下にありますとおり、モーダルシフトで鉄道コンテナについては約2万7,000、8,000基ぐらい今運行しているような状況でございます。次お願いします。

イオングループは約300社ぐらいから成るグループ企業でございます、我々はその中の物流を担う会社ということで、イオングループの中では、左の黄色で囲んだところを機能会社の一つということで運営・管理をしております。次お願いします。

我々のセンターにつきましては、調達、サプライヤーさんから製造メーカー、あとは物流センター、お店の販売、消費者までということで、当社のセンターは、囲みのところの部分、センター運営がメインとなりますが、先ほど三菱食品さんでもありましたように、どんどん上流側に、弊社のほうもPB商品でトップバリューというものがございますが、製造もしておりますので、どんどん上流に遡って全体最適を図っているというところを今目指しております。次お願いします。

大きな考え方は、3つの軸でサプライチェーンを管理していくということで、まず、1つ目は商品の安定供給ということで、イオングループは365日ほぼ営業しておりますので、お客様がいつ来ても安価に、安定的に商品を購入できる体制を取るということは使命の一つとしております。

2つ目、その小売の販売を支えるために、我々は真ん中の効率的な物流の提供ということで各事業会社に供給をしていること。こちら価格高騰による負担をお客様にかけないために物流コストを削減していくということで、昨今ではDX化を含めて効率化を目指している。

3つ目、さらに、運営していく中では環境の負荷を軽減しないといけないということで、カーボンニュートラル実現に向けた事業運営を心がけております。次お願いします。

物流プロセスにおける主な課題と対応ということで、上上段に引取りから入荷検品、格納、出荷、ピッキング、積付け、店舗配送のフローが書いてありますが、そのそれぞれでの環境認識としては、物流センター内、あとは配送ドライバーを含めて人手不足ということがここ数年顕著になってきております。

その中でパレット納品がまだ100%実施されていませので、そういったところで人手がかかったりとか、あとは、荷待ちの時間の管理等で、先ほど三菱

食品さんもすごい数字でしたが、我々のほうも荷役と荷待ちでそれぞれ合算して2時間以上と見るのか、それぞれで1時間ずつというふうに区分けして、その原因が何かというところを深掘りして、ここの改善を今進めている最中でございます。

昨年、一昨年ではほぼ入荷予約システム等の導入は全センター完了して、見える化が図れてきておりますので、その中の原因分析を今行っているというようなところでございます。また、先ほどお話に出ていましたが、リードタイムが短いということが小売の問題ということで、こちらの確保ということも課題として認識しております。

さらに、右側に物量波動と書いていますが、年末とか今回あったお盆とか、そういったところのピーク指数でいくと、通常から1.5倍から2倍ぐらいボリュームが増えるという日が当然ございますので、この辺りが物流の効率化を妨げる原因の一つになっておりますので、この辺りの波動をどう吸収していくのかということも1つ大きな課題になっているかなと思います。

規制に関しても、先ほどの荷待ちの管理であるとか契約の適正化、リードタイムの確保、積載効率の改善というようなことをいかにして実現していくかということで、真ん中に対応として書かせていただいておりますが、計画的な物流体制に移行しないとこれらを達成することは難しいということで、サプライチェーン全体で取組が必要というふうに認識しております。

大きな軸としては3つありまして、なかなか当日朝受注して対応していくと厳しいものがありますので、需要予測、AI等も活用しながらリードタイムを確保する、もしくは物量波動の緩和につなげていくという取組。真ん中が構内作業の最適化ということで、人手不足もありますので、ロボティクス化を含めてDX化を推進していくということです。また、弊社のニュースリリース等を見ていただければ、昨年7月に福岡でもモデルセンター的に導入したセンターもございます。

さらに、物流コストの半分以上は配送費になりますので、配送の計画的な運用ということで、基本的には総走行距離を短くする取組、あとは積載効率を改善する取組ということで、イオングループのセンターも老朽化が進んでおりますので、ネットワークの最適化を含めて、今、検討のほうを進めております。

今後期待されることとして、下段に返って、先ほど来皆様方からお話があったような情報プラットフォームとか、共同配送、あとは各種マスターの統一、パレット・クレーとの統一、規制緩和等々、この辺りが1社ではなかなか解決できない内容ですので、国を挙げて対応のほうが必要というふうに認識しております。次お願いします。

こちらが2年前にイオンの2024年問題対応ということで、今まで、店舗のほうのサービスレベルを維持することを進めてきた関係で、物流センターでは効率化を阻む要因というのが結構ありました。この商品は何時の時間帯、この商品は何時みたいな形の便区分というのが決まっていたというものですね。そういったことを撤廃したり、あとは、店舗に着いた後、指定場所まで引き込むとか、そういったようなドライバーさんの附帯作業というのも削減するということが今進めております。

さらには、先ほど申し上げたモーダルシフトとか共同配送のさらなる推進ということで、全国各地で物流研究会に参加して、この辺りの取組を進めております。次お願いします。

最後のページですが、発着荷主としての取組と要望ということで、簡単に整理したものになります。まず、我々のセンターも在庫型のセンターが多くございますが、1番目、DC在庫の入庫のパレット化ということで、まだバラ納品等がございます。こちらはドライバーの拘束時間の短縮にもつながると思っています

右にパレット化と書いていますが、ある事例でいくと、ラーメンやお菓子などの食品に関して、バラ納品の場合は、1社当たり約1時間かかります。これをパレット納品に変えれば、1社当たり、直近の実績を取っても18分ぐらいで終わります。ウイング車で両方向からフォークで取れば10分かからないぐらいで取れるということで、かなりの効率化が図れるということが確認できております。

また、パレットで納品されても、T11型でないパレットで納品された場合、自動倉庫に入れる前に積替えが発生したりという無駄な作業も実際起こっておりますので、こういったところを推進していく必要があるのかなと。

あとは、納品頻度の適正化ということで、冒頭申し上げたとおりイオンでは365日営業しておりますが、全ての商品を毎日お店に届ける必要があるのかと

ということで、全国各地の事業会社と納品頻度の適正化に向けた取組も今進めております。

D C在庫についても、補充ロットの見直しということで、回転日数を上げようと思うと、多頻度少量で発注したりということがあるんですけども、当然、輸送の積載は落ちてしまうので、補充頻度を見直して、補充ロットが大きくなれば効率化が図れるというような取組も今考えております。

3つ目、これはよく繁忙期にある話ですけども、D Cの入庫の分散ということで、我々のセンターも朝から夜まで入庫時間の予約枠を取っておりますが、大体10時前後とか15時前後に予約が集中してしまっていて、なかなか1日通して分散化した納品が受けられないということで、ここは課題の一つになっております。

また、最近では、多くのメーカーさんでも連休期間中の納品というのも行われるようになっておりますが、まだまだ、夏休み期間とか年末年始の期間、工場が止まるのでということで、事前に大量に在庫が入荷されるということもまだ起こっておりますので、その辺りも課題の一つというふうに考えております。

さらに、先ほど申し上げた物流の平準化、波動に関しても、我々も今、店舗にお届けするとき、夜間に加工食品を配送する便も、例えば、5かご分が積載できなかった場合、今までは5かごでも配送していましたが、それは翌日とか次便にスライドすることによって積載改善を図っております。こういったような取組も全体で進めていけば、かなり改善が進むと考えています。

消費者の行動変容ということで、大雨とか台風とかが来て水が大量に販売されるということがどうしても発生します。ローリングストックということが今叫ばれていますが、こちらも一方で、2分の1から3分の1ルールというようなものと相反するとか、期間が短くなる、一方で、ローリングストックするというようなところも課題の一つとして認識しております。

さらに、小売の物流センターというと、店別に仕分して納品してくださいというような商慣習が残っていますが、こちら先ほど申し上げたD X化を進めることによって総量化を図って、センターへの納品の積載効率の改善につなげたりというようなことを新たな物流ネットワークの中では取り組んでいこうというふうに今考えております。

さらに、店着時間枠の拡大・納品リードタイムの緩和ということですが、お店も働き方で荷受け時間の制約というのが大きくあります。こういった部分を緩和することによって、1台の車でさらに多くの荷物が運べるということになりますので、引き続き対応しているという内容です。

最後、インフラの整備ということで、輸送力を確保する上で、今年の2月からダブル連結トラックの導入等も進めておりますが、申請に時間がかかったりとか、あと、通れない道とか建物によっては入れないとかいろいろな制約がありますので、そのような緩和も図っていただきたいということ。あと、環境車両についても、昨年、水素トラック等も導入しておりますが、水素ステーションというのが9時から18時までしか営業していないとか、365日営業されていないということで、使用するに当たってもかなり制限がかかる。

それと、ちょっと前後しましたが、高速道路というのも、結構、運送会社のドライバーさんも節約のために下道を走るとかということがままあると思っています。こういったところも、輸送トラックに関しては、高速道路の無料化とかそんなような制度ができれば、かなり車両回転が改善するのではなかろうかというふうに考えております。

少し長くなりましたが、以上でございます。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

次に、資料1－7に基づき、日本船主協会理事長、篠原様より御説明をお願いいたします。

【篠原委員】 船主協会でございます。

私どもからは、外航海運による国際物流の視点ということで、2つの点を強調させていただきたいと思っています。

1つは、円滑な国内物流の前提として、国際物流を通じて海外からの物資が安定的に入ってくるということがとても大切だということ。もう一つは、これまでの物流大綱策定時に恐らくなかったと思われる地政学リスクの高まり、あるいは米国の自国第一主義などがグローバルサプライチェーンに大きな影響を与えているということ。こういうことの認識の下に、物流大綱を策定いただければありがたいと思っております。

それでは、資料に沿って御説明させていただきます。まず、4ページ目を御覧

いただければと思います。四方を海に囲まれ資源に乏しい我が国は、経済・産業活動、国民生活に不可欠な資源の多くを海外からの輸入に頼っております。それらの99.6%は海上輸送によって運ばれておりまして、そのうちの7割は日本の外航海運会社によるものでございます。

次に、5ページを御覧ください。日本の外航海運会社は非常時においても必要物資の輸送を敢行してきておりまして、例えば、イラン・イラク戦争のときなどは、船舶の被弾、船員の犠牲を出しながらも、日本に不可欠な原油輸送を継続いたしましたし、東日本大震災のときも、外国の海運会社が日本に寄港しない中で、日本の海運会社が輸送を継続したということがございます。

次に、6ページを御覧ください。諸外国にない日本の強みは、海運、造船、エンジン・プロペラ等を製造する船用工業など、クオリティーの高い関連産業が強く結びついて海事産業群を形成して、日本の海上輸送を支えているということでございます。これを海事クラスターと呼んでおりまして、その生産額は11.7兆円。電子工業や農林水産業に匹敵する規模でございます。

また、海事クラスターは地域経済あるいは雇用も生み出しておりまして、このような強みを維持しながら日本の海上輸送をしっかりと発展させていくことが大事だと思っております。

7ページを御覧いただければと思います。アメリカのトランプ政権が、今、海運・造船を再生させようと、後ほど述べますが、保護主義的な政策を強化しております。実際には米国は、船の保有数、左側、あるいは右側の造船においても、ランキングに名前は出てきておりません。実は中国が船腹量2位、造船では1位ということで勢いを増している中で、アメリカとして対抗していかなくちゃいけないという問題意識でございます。

これに対して日本なんですけれども、保有船腹量3位、造船も3位ということなんです。年々中国との差が開いておりまして、今こそ海事クラスターを発展させていくための取組が必要というふうに考えてございます。9ページに飛んでいただけますでしょうか。

それでは、具体的に何に取り組んでいけばいいかということを何点か申し上げたいと思います。まず、何よりも大事なものは、日本の暮らし・経済を支えるグローバルサプライチェーンを外航海運が続け担い続けていく上で、安全の確保

ということは不可欠でございます。御存じのように、イスラエルやハマスの紛争、ウクライナの紛争などで、重要なシーレーンであります赤丸で囲んだスエズ運河、あるいは黒海の辺りの通航ができなくなっておりまして、海運会社は今、アフリカの南端を迂回するなどする代替策を取っております。当然のことながら、時間コストは増大して、海運企業、荷主企業のコスト増に直結し、最終的には商品価格にも跳ね返ってまいります。

このような問題は民間では対処し切れない課題でございますので、政府におかれては、紛争時の対応、それから、日頃からの2国間・多国間の関係醸成を通じまして、シーレーンの安全確保をぜひよろしくお願いしたいと考えております。

10ページを御覧ください。保護主義的な措置への対応ということです。アメリカのトランプ政権ですが、アメリカの船とアメリカの造船の復活のために、アメリカで建造されていない自動車運搬船がアメリカに入国する際には、ペナルティーの入港料を賦課するという措置を発表してございます。これが実施されますと、当協会の会員の各社に課される入港料を合計しますと、年間数百億円の負担になるというふうに考えております。また、LNGの輸送につきましても、一定割合をアメリカの建造の船で輸送するようにアメリカは求めてございます。

また、資料には記載してございませんけれども、相互関税あるいは自動車関税も海上輸送に影響を与えておりまして、7月の防衛統計によりますと、対米輸出は4か月連続マイナスになっております。うち自動車が3割減、自動車部品が2割減ということですから、関税も大きな影響を与えております。この分野の業界でできることは非常に限られておりますので、政府間交渉を通じた海運自由の確保をぜひお願いしたいと考えてございます。

11ページを御覧ください。11ページですけれども、国際競争力の強化ということでございます。日本の海運会社でございますので、当然のことながら、日本の造船所で造られた船を日本籍の船で運航したいと希望してございますが、大変厳しい国際競争の中、日本の造船所の造船キャパシティの制約、あるいは、日本籍船の要件、コストの高さなどから、どうしても外国の造船所に発注したりパナマやリベリア籍の船を活用せざるを得ないという現実がございます。

このため政府には、日本籍船の要件の抜本的な見直しや税制等の国際的なイ

コールフットイング、さらには、日本の造船業のてこ入れをよろしく願っていたと思っています。

12ページに自民党のほうで今年出されました緊急提言の要約がついておりますけれども、自民党のほうでは、国主導で1兆円以上の投資を可能とする基金を創設するなどとする抜本的な政策を提言いただいていますので、この秋までにロードマップをつくるということが御指示いただいていますので、このような動きも踏まえながら、物流大綱でも、海事クラスター強化についても一定の位置づけをいただけるとありがたいと考えてございます。次に、15ページに飛んでいただけますでしょうか。

15ページは脱炭素化の動きでございます。外航海運については、国際機関のIMOが2050年のGHG、グリーンハウスガス・ネットゼロに向けまして、いつまでにどういうことをしなきゃいけないという目標を決めております。これを受けまして、我が国の海運事業者もCO₂排出量ゼロのゼロエミッション船と申しますが、これの導入を進める必要がございますけれども、例えば、ゼロエミ船の1つであるアンモニア船は、1隻当たり従来型の船の四、五倍の250億円前後になるなど、非常に高価です。現在、日本の商船隊は2,000隻以上ございますので、これを2050年までに全てゼロエミ船に替えようとしますと、毎年100隻程度のリプレースが必要になり、毎年1兆円の投資ということになりますので、政府におかれてはぜひ、GX移行債等の活用によりまして投資の御支援、さらには、新燃料船には対応できる船員が必要だったり港湾での燃料の供給体制も必要になりますので、ぜひよろしく願いたいと思います。

続いて、18ページでございます。18ページは船員の関係でございます。外航海運の日本人船員数は、ピーク時は6万人近くおりましたが、現在は2,100人程度で横ばいになっておりまして、現実には船員の大半は外国人船員、右側の円グラフにありますように、に支えていただいている現実がございます。

我々海運会社は、船員確保のために海運知度向上の取組を行ったり、フィリピンに外国人船員養成施設を設立したり、さらには、国の教育機関である海事教育機構に対して、大手3社を中心に大型練習船を寄贈する検討を開始するなど、真剣に取り組んでございますけれども、政府におかれてもぜひ、このような動きを後押しする支援や海事教育機構の改革を通じた船員養成の充実をしっかりと進め

ていただければというふうに考えてございます。

19ページを御覧いただきたいと思います。海運DXの推進です。海運DXは、物流効率化のみならず、労働環境の改善を通じまして、人材不足対策にも資する取組です。しかしながら、多額の設備投資が必要ですので、この分野でも支援をよろしくお願いいたしますと考えております。

そして、最後、20ページでございますが、我が国の港湾の国際競争力強化です。法案の国際競争力は海運の国際競争力に直結しております。21ページを御覧いただきますと、世界トップを走るシンガポールの港と日本の港を比較しますと、デジタル化あるいは効率などの面でいろいろと課題があるようでございます。私どもとしては、荷主が選んでいただける港でないと航路を引けないということもございますので、ぜひスピード感を持って整備、DX化など取り組んでいただき、政府のほうにも御支援をお願いできればと思っております。

まとめとなりますが、外国海運業界はこれまで、基本的に自助努力で国際物流安定に貢献をしてまいりましたけれども、先ほど申し上げたような国際情勢の大きな変化の中で、自助努力だけではなく共助・公助のバランスも必要な時代に入ったと思っておりますので、ぜひ物流大綱において国際海上物流の重要性を位置づけていただくなど御支援をいただければと考えてございます。

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。

それでは、議題2、意見交換に移ります。本日は、挙手制に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います。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。

それでは、いかがでしょうか。馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 全ト協の馬渡でございます。皆さん意欲的にいろいろなお話をさせていただきまして、ありがとうございました。

私は、皆さんがおっしゃった中で、1つは、全農の神林さんがおっしゃっていましたが、資料の7ページのところに国への要望事項ということでいろいろ書いていただいておりますが、モーダルシフトに向けたインフラ整備という

部分で、その直前には、陸海空全部書いていただいていますので、前々回でしたか、空輸のほうも昼間の非常に空きがあるというようなお話もありましたので、そろそろ農産物も、なかなか進まないのかもしれませんが、コストの面もいろいろ考え合わせた上で、陸海空どのモードでも行けるようになると、我々、労働時間の規制、残業規制が入りましたので、陸でトラックで単体で運ぶというのはなかなか難しくなっています。

したがって、高速道路を使って陸で行くのか、それとも空輸をたくさん使っていくのかというのがこれから必要になっていくと、そのときに一番問題になるのは、やっぱりコストの面かなというふうに思っておりますので、その辺皆さんでいろいろお話ができると、我々も空港まで運び込んで、空港から引っ張っていくというような役割に徹するということもできますので、ぜひお願いしたいと思います。

その下のほうの11型パレットの積載効率向上ということで、私も前回発表させていただきましたけれども、110110cmのパレットを1列9枚ずつ、2列で18枚載るようにすると、三方一両得じゃないですけども、荷主の皆様も事業者も、それから国民の皆さんにとっても、積載率の向上にもなるし、利点があるのかなと思います。

そういうふうに考えると、地方から来る青果物というのは非常に各県多くございますので、全農さんたちと御一緒に、我々にとっては中小物流事業者が持続可能になるようなやり方をしたいと思いますし、農産物の場合は旬がございますので、一年中、同じ量を大量に輸送するという荷姿ではないので、ちょうどいい具合のトラックで効率的に運ぶというのも必要じゃないかなというふうに思います。

もう一つ、必要なコストが関係者間で適切に負担されるというようなお話がありましたけれども、最初に城陽市長、奥田様のほうからもお話がありましたが、高速から下りないで直接中継拠点に行けるというふうなお話がありましたけれども、高速代というコストを全体で負担するという意識がなかなかありません。我々は払っていただけないことのほうが多い状況です。

農産物も含めて、生産者だけが負担されるわけじゃなくて、例えば、どこかでお話がありましたけれども、マンションの共益費みたいな形で、どのモードで運

んでも共益費はみんなで負担しましょうと、その他必要に応じてコストを分担していくというふうな話になると非常にうれしいなと思っておりますので、レンタルパレットのコストも含めて、全体でどう負担していくか、高速道路代も全体でどう負担していくかというような議論が起こるような施策大綱になればなというふうに思っております。

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、続きまして、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 委員の皆様、それからゲストの皆様、御発表ありがとうございます。いつもながら、大変勉強になっております。私からは2人の委員の方に1つずつ質問したいと思います。

1つ目は、経団連の澤江委員に質問です。国際競争力の強化のところで港湾の話が出てまいりました。ほかにも日本の港湾の国際的な地位の低下ということがありましたけれども、背景には東アジアの経済圏の勢力図が変わってきたことがあると思っています。アメリカの西海岸と東アジア、例えば上海を結ぶコースを考えたときに、最短経路が日本のどこを通るかということ、津軽海峡の辺りですよね。

なので、世界の人たちに買ってもらえる魅力的な商品を日本国内でつくることが大前提になりますけれども、そのときに、日本の港湾、戦略港湾の配置論についてこの施策大綱の中で論点として位置づけることの可否について、お考えを伺いたいと思います。理由も添えてお答えいただくと大変ありがたいです。それが1つ目です。

それから、2つ目の質問ですけれども、これはイオングローバルSCMの山本委員にお聞きしたいと思います。波動の話ですね。盆暮れとかに自然的に波動が発生するというのはそういうことかなと思うのですけれども、人為的に発生している波動として、僕は特売に非常に大きな注目をしているところです。

前回の検討会でも、特売がなくなると、例えば多重下請構造の問題だとか、物流企業にとってもいろいろなことがあるんじゃないでしょうかという質問をしたときに、それについて一定の賛同が得られる御回答をいただけたと思っています。

アメリカのスーパーなんかは、エブリデイ・ロープライスというのが普通の商慣行になっているかと思うんですが、日本のスーパーではなかなか普及しない。OXさんとか、あるいはウォールマートが入っていた頃の西友さんぐらいであって。

何で日本の小売業で特売が続くのか。これをなくすことで、多重下請の問題だとか、要するに、余計なトラックを持たなくていいとかいろいろなメリットが出てくると思うのですけれども、なぜなくなるのかについて、何か見解があればお聞かせいただきたいというのが2つ目の質問になります。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、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・ベルガーの小野塚です。皆様、非常に勉強になる発表をいただき、ありがとうございました。大変勉強になりました。私からは1点コメントと1点御質問をさせていただけるとありがたく思います。

1点コメントは、白石構成員、澤江構成員等々からフィジカルインターネットの推進の必要性を言及いただいたというふうに理解をしております。全くそのとおりだと私も思っていて、まさに5年で全てが完成するとは正直思えません。ロードマップでも2040年に向けてというふうになっているわけですが、その土台づくり、準備期間、離陸期間ということで、しっかりとしたフィジカルインターネットへの道筋を次期総合物流施策大綱で牽引できることが大事ではないかなというふうに思っているというのが1つ目のコメントです。

もう一つ御質問をさせていただきたいのが、経団連の澤江様に御質問させていただきたいなと思っています。ちょうど今し方、北條さんから特売をやめることは考えないのかという御質問をいただきましたが、私自身の理解では、欧米と決定的な違いは店着価格制だからじゃないかというふうに思っています。

結局、受け取る側からすれば送料込み込みで商品を買っているので、イオンさんはそんなことはないと思うんですが、着荷主側からすれば、別に特売をしてが一んと荷物が来ても、平常的に荷物が来ても値段が変わらないんだったら、あまりインセンティブないよねと。逆に言えば、物流に負荷をかけると、着荷主にとっても損ですというような状況になれば、実は非常に協力を得やすくなる。

着荷主と発荷主が協力をして物流の効率化を図れるんじゃないかといったときに、先ほど澤江様から商慣行の見直しも議論になっていますということで幾つかトピックを御紹介いただいたと思いますけれども、経団連さんの御議論の中で、物流費を、送料を別枠にして、それによって効率化を図りましょうというような議論がないのかどうか、あるいは、そういったことも検討に値するののかどうかということに関して、差し支えない範囲でコメントを頂戴できますとうれしく思います。よろしくお願いします。

【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のあった委員の皆様にお答えいただきたいと思います。

まず、神林さんに馬渡委員から質問がありましたけれども、いかがでしょうか。

【神林委員】 神林です。馬渡さん、御意見どうもありがとうございます。

陸海空いろいろな手段を上手に使いこなして、少しでも物流の効率化、安定化につなげていきたいと思っているところであります。空輸の場合はコストがかかりますが、事例でも書いていますが、沖縄のほうにお米を運んだり、あるいは、ブランド化をすることによって、例えば博多の万能ねぎは、以前から、飛行機で運ばせていただき、鮮度がいいことをPRしながらやってきたというところがございますので、そのような付加価値を生み出せるような形であれば、ぜひ私もとしても活用していきたいというふうに思っております。

それから、最後のコスト負担の問題については、私どもとしては非常に課題認識をしているところであります。卸売市場での価格形成が需要と供給のバランスで決まってしまうがために、そのときのコストの積み上げが価格に反映されない実態がある中で、どうしても生産者側が負担をしているというのが現状だと思います。

ただ、例えば、パレットでは、実は卸売会社さんも壊れたパレットを処分するためかなりの費用を使っておられたりとか、各社さんで実際のところはいろいろな形で費用がかかっているというところもあるというふうに伺っておりますので、これからの議論になりますけれども、例えばパレット1つを推進するにしても、それぞれがどれぐらいのコストがかかっているのかというのを一旦皆さんで出し合って、それで全体最適の中でパレットを使ったほうがそれぞれのコスト負担が減るよねと、こうした議論をこれからぜひさせていただけると大

変ありがたいなと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

モーダルシフトに関してはいかがでしょう。日本航空の木藤委員、あるいは日本通運の杉山委員のほうから、モーダルシフトを推進するためにコストダウンを図る工夫はございますか。

【杉山委員】 杉山からモーダルシフトに関して話をさせていただきます。

確かに、我々も陸海空のコンビネーションということに関しては非常に有効だと思います。単純なモーダルシフトで海運、鉄道だけでは、どうしてもコスト、リードタイムという課題が付いて回ってしまいます。確かに、一定のところまでトラックで運んだ後は、内航海運ないしは鉄道で運んだ上で、再度、内航海運から鉄道につなぐというような商品は、非常に多く作られていて、それを市場に昨年ぐらいから、積極的に出していっているところです。

航空便の昼間便利用に関しても、確かに主要な空港では、そうはいっても若干高いところですが、地方空港の広島、岡山といったところであれば、非常に低廉な料金を得られているところもありますので、それはお客様の要望に応じていかようにも組合せしていくことが、今後の方向性ではないかなと思っています。

以上、意見させていただきました。失礼します。

【根本座長】 ありがとうございます。

栗林委員、前回プレゼンしていただきましたけれども、もし何かあればですが、よろしいですかね。

【木藤委員】 よろしいですか。木藤のほうから御説明したいと思います。ありがとうございます。

昼間便については確かにおっしゃるとおりで、今運航している便で空きスペースが多く存在しているというのが実情でございます。航空会社としては昼間便をいかにご利用いただくか課題認識を持っており、これまでも運賃面での施策を展開しておりますが、広く認知されていないのが現状だと考えております。よりご利用いただきやすい運賃面での対応と荷主の皆さまへの訴求や保安検査対応等、今までよりも踏み込んだ対応を通じて、現在航空利用にハードルがある荷主様、輸送モードとして認知いただけていない荷主様に対しても魅力的な御

提案ができるように、今、準備をしているところでございます。また、一昨日、8月19日に北海道で航空輸送の説明会を地方農政局様と一緒に開催させていただいているということもございます。これからも、旅客便貨物室の利用促進を進めてまいりたいと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、澤江委員、山本委員、御質問がありましたけれども、いかがでしょうか。

【澤江委員】 まず、戦略港湾のお話がありましたけれども、阪神、京浜、2大戦略港湾ということですが、経団連の会員企業からは、この2戦略港湾でそれを維持・成長させてもらえれば構わないという意見が寄せられています。

それから、B to B、B to Cで議論の内容が異なるかとは思いますが、例えばBtoCにおいて物流費があたかも無料であるかのような表示をすることは控えることが望ましいと考えます。BtoBの物流費については、特に会員企業から見直すべきとの意見は聞いておりません。

【根本座長】 山本委員、よろしいでしょうか。

【山本委員】 イオングローバルSCMの山本です。御質問ありがとうございます。

私も営業とか商品を離れて長いので、物流担当ですので、なぜ特売がなくならないのかというのに、今の小売の観点からずれるかもしれませんが。昔から、当然、御来店いただいたお客様にお買い得品を提供するという目的で特売とかチラシとかというのがあるのかなと思っています。ただ、私は物流サイドから今営業と打合せするときに、特売というのは、やり方次第では結構計画的な物流ができるものだというふうに捉えています。

定番品というのは、今日売れたものが翌日オーダーが上がるとか、なかなか事前に読めない部分があるんですけども、特売に関しては、例えば、1週間、2週間前からどの商品を、どういう形で、何ケース、どの店にというのが、ある程度情報が取れますので、店舗への納品するタイミングであるとか作業するタイミング、もしくは、在庫もせずにメーカーさんから入ってきて直接スルーで出し

てしまうとか、やり方によってはかなり効率化を図れる手段になるというふう
に思っていますので、

当然ボリュームによりますが、そこまでマイナス的に捉えてはいないですね。
プッシュのほうがりやすい、プルのほうが難しいというような感じですかね。

お答えになっていますでしょうか。

【根本座長】 御質問された北條委員、小野塚委員、いかがでしょうか。

【小野塚委員】 小野塚からコメントさせていただいてもよろしいでしょう
か。

【根本座長】 はい。

【小野塚委員】 澤江様、コメント、御回答ありがとうございました。B t o
Bではという話もございましたけれども、まさにB t o Cというか、B t o B t
o Cというか、小売への配送のところで店着価格制というのは割と過去来議論
になってきたテーマでもあるので、今後もし、経団連の皆様は当然、上流工程の
製造業の方もいらっしゃれば、流通系の会社さんもいらっしゃると思うんです
けれども、サプライチェーンの下流領域への最適化という点で、送料の考え方を
見直すことでの商慣習を変えていくマインドの醸成にもしつながら可能性がある
んだとすれば、1つの論点として御検討いただけると大変うれしいなと思っ
た次第でございます。ありがとうございます。

【北條委員】 どうもありがとうございました。計画的であればいいというお
話。前回のお答えは、計画的であっても困るということだったので、そういう意
味からいうと、これはやっぱり論点だなということが認識できました。どうもあ
りがとうございました。

以上です。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

それでは、ほかに御質問いかがでしょうか。西成委員、お願いいたします。

【西成委員】 ありがとうございます。今回も非常にいろいろな分野の話を
聞いて、参考になりました。実は私、質問が1つあったのが、北條委員と小野塚
委員と全く一緒だったので、それは答えていただいたということで、コメントだ
けになります。

2点ありまして、1つが、施策大綱というのは5年先までを皆さんで、これだ

けの分野の方が集まって考えるという位置づけだと思っていて、その際に、今回発表で非常に多かったものの一つが、リードタイムを長くしたいという、それによって確かに積載率も上がりますし。ただ、ハードルとして消費者のマインドセットもあると思うんですよね。

ここは非常に難しくて、前回の大綱のときも、消費者のところにあまり食い込めていなかったと思うんです。なので、事務局ですかね、お願いになるのは、消費者へのアプローチというのをそろそろ、5年先を考えると、いろいろな環境問題を含めて、本気を出していかないといけないんじゃないかと。

一方で、小売のほうは、なるべく早く、リードタイムを短くしたいという要望も聞いております。その辺り、消費者へのアプローチですよね。消費者がそんな早くなくていいよということがあれば、業界も変わっていくと思うし。

実は、我々はデータを取っていて、少し安くなれば別にあさって、しあさってでもいいよという、こういうエビデンスも実はあるんですよね。なので、ちゃんとエビデンスを取って、消費者へのアプローチというのをちゃんと考える時期に来ているんじゃないかと。これが1つ目の論点になるかなと思いました。

もう一つが、今回、船主協会と経団連からもありましたけれども、国際物流を私は結構心配をされていて。ちょっと前に実は機会がありまして、シンガポールの運用をしているP S Aの社長とお話ししたことがあります。彼らはアンモニアを導入したり、今度シンガポールの港がちょっと左側に移るんですけれども、完全全自動を狙っているんですよね。そういう話とかを聞くと、どんどん差がついていってしまう。

国際物流というのは船だけじゃなくて飛行機もそうですし、まさに今日、今、ページにありますけれども、羽田と成田の一体運用ですよね。かつ、国内、もしも中継じゃなくて国内とつなぐならば、国際と国内の物流のつながりが私はまだまだ全然できていない。データの連携とかですね。できていないと思っていますので。

そういったところ、国際的な競争力強化と国内とのつながり、さっきのモーダルシフトのお話ですけれども、そういったところをもうちょっと、5年先の明るい日本の物流を考えると、そういったところまでも踏み込んで、今回の施策大綱で踏み込んでいくべきじゃないかというふうに思います。これはコメントになり

ます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

重要な点をコメントいただいたので、これは質問ということではありませんけれども、ほかの委員の方で、消費者の意識改革と国際物流に関するてこ入れ、何か御意見があったら、後で御発言よろしく願いいたします。栗林委員、お願いいたします。

【栗林委員】 経団連の澤江さんに質問ですけれども、モーダルシフトの推進のところで、モーダルシフト、鉄道や内航海運を使うには、J-クレジット等を使って経済的メリットを出すということも必要ではないかということが資料に書いてあるのですが、大体どんなイメージをされているのか、教えていただければと思っております。また、経団連がつくられる提言にこのようなことも入るかというのも教えていただけたらということでございます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかにはございませんか。

それでは、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。

今、西成先生がおっしゃられたり、その前に小野塚委員のほうもおっしゃっておられましたけれども、着荷主に配送配慮のインセンティブがないと、もしくはペナルティーがないということが1つ大きな問題なんじゃないかなと思っております。

着荷主は配送代込みの価格で支払ってしまっているのに、インセンティブがないんですよね。そうすると、どんなふうに配送最適化のために発荷主が着荷主に対してインセンティブをつけられるか。先ほど、ちょっとでも安くなれば1日、2日遅くてもいいようなエビデンスもありますよということがありましたけれども、それは発荷主がきちんと着荷主に対して、ちょっと遅くてよければこれぐらいお安くできますよという価格提示もやって、配送の整理をしているんです。最適化への貢献をしているということも言えるかと思います。

今後は、発荷主に対して、単にまるっとした価格ではなくて、配送品質に応じて価格を変えますよというような発想をしていただき、それを履行していただ

くような仕組みというのをつくり上げていく、ここが1つ大きな肝になるかなというふうに思いました。

ありがとうございます。以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。西成委員あるいは小野塚委員から問題提起があった点をうまくまとめていただきました。

ほか、ございますか。そうしたら、私から、コメントさせてもらってよろしいでしょうか。

その前に、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 ありがとうございます。まだちょっと時間がありましたので。三菱食品の白石さんにお伺いしたいんですけれども、まだいらっしゃいますかね。

フィジカルインターネットの文脈で、データエレメントの標準化の話があったと思います。我々の団体もものすごく昔からデータエレメントの標準化ということで活動してまいりましたけれども。昨今、技術開発が進んで、A P Iがあれば何とかなるという論調が結構強くなってきているんですが、御社において、データエレメントの標準化におけるいわゆる従来型の標準化と、昨今出てきているようなA P I 接続の話、これについて何か比較評価されているようなことがあれば、御教示いただければありがたいです。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

そうしたら、最後に私からの、コメントです。

三菱食品の白石委員のプレゼンテーションの15枚目にあったんですが、欧州ではトラックデータ、デジタコデータが標準化され、公開されており、物流のD Xに大きく貢献しています。実は日本も問題意識は共有されているんですが、これまで具体的に進展してきませんでした。そうした中で、デジタコの製造メーカーの業界団体が、メーカー主導でデータの標準化、統一、規格化を進めるということが最近決まりました。

これは、どのメーカーのデジタコでも1つのソフトでデータを読めるということなので、管理しやすくなって利便性が高まるということなんですけれども、トラックデータもできればO E Mの皆さんに標準化、公開をぜひお願いしたい

というふうに思っています。デジタコの方も1年程度でぜひ公開というところに持っていきたいと要望しているところであります。

それで、お答えをお願いしたいのは、栗林委員から澤江委員にJ-クレジットの質問がありました。それから、北條委員から白石委員に、データエレメントについて御質問がありました。お願いしてよろしいでしょうか。

【澤江委員】 経団連の澤江です。J-クレジットの件についてお答えします。

こちらはCO₂の削減、吸収量をクレジットとして国が認証する制度です。御存じだと思うのですが、残念ながら、今は環境負荷の低い輸送モードにモデルシフトしても、J-クレジットの対象にはなっておりません。こういうものがあるとインセンティブ等々で輸送モードへの転換が進むのではないかとということで、会員企業からもぜひ入れて欲しいと言われておりますので、経団連としても、提言に記載するか検討しております。

【根本座長】 ありがとうございます。

【白石委員】 続きまして、白石のほうから北條様の御質問についてお答えさせていただきます。データエレメントの件につきまして、API連携ということが1つの解になるのではないかと御質問だったと思います。

こちらにつきましては、輸配送データというもののデータカラムというものが、FROM・TOというところと時間というところと、あと頻度ですとか、もしくは積んでいる物だとか、ある程度どのデバイスについても同じようなデータ項目を持っているというふうに思っております。

これを1つ1つAPIでつなぐというところも1つのやり方ではあると思うんですが、今、生成AIで読み替えるということが大分できてきておりますので、全てのデバイスをやり替えなくても、今なりのデータをつなげるということは、これから2030年に向けては十分できるような環境になるのではないかと。

必要なのは、もともと、大本のデータ化するというところができるのであれば、その先の合理的ないろいろなシミュレーションをするようなアプリケーションの開発というところも進んでいきますし、そういうデータをつなげるということもより高度になっていくのではないかと御期待しているところでございます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。よろしいですかね。

ほかに御質問は。

【河野委員】 根本先生。日本消費者協会の河野です。先ほどから消費者の行動変容について御意見がありましたので、簡単でよろしければ、先ほどの西成委員の御質問というか問いかけに対して、現状、消費者はどういう立ち位置にあるのかということを中心に御説明したいと思うんですけども、よろしいでしょうか。

【根本座長】 結構です。よろしくお願いいたします。

【河野委員】 ありがとうございます。

確かに、本日まで3回にわたってヒアリングを拝聴させていただきました。それぞれ物流という1つの流れの中で、様々な関係者の方がどのような仕組みの下で御尽力されているかというのがとてもよく分かりました。

他方、本日のお話を伺っただけでも、こうあるべきだとか、あるべき姿、理想的な物流のありようというのは皆様お話しいただきましたけれども、関係者の方、はっきり申し上げて利害関係がある方々が、特にフィジカルインターネットのような本当に円滑で効率のよい配送体制をつくり上げていくのか、つくり上げるところまで気持ちを1つにし、コスト負担をしていけるのかどうかというのは、なかなか難しい話だなというふうに思っていておりました。

その上で、サプライチェーンの最後にいる本当にマジョリティーである消費者にしっかりと踏み込んだ提言を出すべきだということに関しては、私も大賛成です。特に消費者でいいますと、eコマースが主流になっておりますので、宅配に関しては、再配達削減ですとか、送料無料表示というのを改善するですとか、それから賞味期限ですね。消費期限は安全性に関わりますが、賞味期限の改定によって、もう少ししっかりと商品の命を長らえさせるとか。

何もなされていないわけではなく、それなりにいろいろ関係各省庁がリーダーシップを取ってくださって、いろいろやられていると思いますし、現在、別の委員会では、置き配をデフォルトとして、それ以外の配送には送料を載せていこうというふうな御検討もされていると理解しております。

そういった様々、物流の価値ということにあまり重きを置かずに、簡単にスマホでクリックして物を購入したり、それから、営業時間内に商品がそろっていない

いと、カスタマーハラスメントのように、何でこれがないんだよというふうな形で小売店のほうにクレームを伝えたりするように、消費者側としても、物流というのがどういうふうな努力と仕組みで成り立っているかというのは、この時点ではしっかりと理解すべきだと思います。

例えば、農産物の売り方にしても、日本では、洗浄して、重さを量って、個別に袋に詰めて、値札を貼って、きれいに二度と使うことがない段ボールに入って卸売市場に来ると思いますけれども、そういったことをなくして、コンテナにざっと積んで、それを消費者がはかりで量って、100グラム幾らで自分の袋に入れて買っていくというふうな根本的な売り方というのにも考慮したほうがいいのではないだろうかというふうなことも思うところです。

最後にお伝えしたいのは、消費者の意識改革と行動変容というのは非常に重要なファクターです。ぜひ検討項目に入れていただきたい。でも、今の消費者の行動をつくったというか、あまり物流のことを気にせずに消費行動をしている消費者の行動を形づくったのは、企業間の競争の結果なんですよ。24時間売ります。それから、先ほどのように特売をやります。そういったところで形成されてきた消費者にしみついた感覚というのを今回のこのような機会ぜひ払拭するようないい提案になればいいかなというふうに思っております。

長くなりましたけれども、私から以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

消費者に物流コストが見えるような形で伝えられれば、これは西成委員がおっしゃっていたことですけれども、消費者もだんだん行動変容していただけるんじゃないでしょうか。その辺はぜひ大綱に書き込んでいきたいというふうに思っています。

本日も、構成員の皆様に変な御発言をいただきました。次回以降、さらに具体的な議論を進めていきたいと思います。

最後に、今後の進め方に関しまして、事務局から説明をお願いしたいと思います。

【高田物流政策課長】 資料2の一枚紙でございます。これまで3度のプレゼンテーションをいただいております。本日が第5回ということでございますが、次回、プレゼンテーションを一部、少しお願いをいたしまして、論点整理と提言

に盛り込む事項の検討、さらに、提言素案の提示、取りまとめに向けて、引き続き御議論をお願いし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した。

本日は、主として荷主さんからプレゼンをいただきました。この検討会に荷主を代表して出席いただいている荷主さんということもあり、新物流法の基本方針にのっとり、本格的に物流効率化の取組を始めているということが分かりました。

法律の全面施行というのは、実は来年の4月になっているわけですが、先行的に実施いただいているということだと思います。ぜひ、この動きを中小荷主を含め、他の荷主に横展開していきたいと思います。そのためにも皆様から御要望があった事項を提言に盛り込めるかどうか検討していきたいと思います。

日本船主協会さんからシンガポールの例などを御紹介いただき、我が国の港湾・空港の国際競争力を高めていくことに関していろいろ提言があったわけですが、いろいろなインフラ整備など、物理的な整備が必要な面もありますけれども、規制緩和とか税制上の優遇措置などをいろいろ講じることで、外国の荷主とか物流業者なんかも誘致しているんじゃないかと思うんです。

ぜひ、成田に関しては、前回もいろいろと議論がありましたけれども、これからの港湾・空港の国際競争力強化に関して、何か提言に盛り込むことを考えていきたいというふうに思います。どうもいろいろありがとうございました。

さて、それでは、この辺で進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

【高田課長】 根本座長、議事進行ありがとうございました。構成員の皆様、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。

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する予定です。よろしくお願いいたします。

また、第6回検討会の日程につきましては、9月下旬の予定でございますが、具体的な日程につきましては、別途御連絡いたします。

【根本座長】 本日も御多忙のところ、議論いただき、誠にありがとうございました。これで終了いたします。

—— 了 ——