

第8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8年1月30日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第8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いたします。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まことにありがとうございます。

本日の会議は対面とオンラインを併用して開催しまして、会議の様子は、別途、傍聴者にもTeamsで同時配信を行っております。傍聴者の方々につきましては、常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。構成員の皆さんにおかれましては、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いたします。

本日は御都合により高岡委員、西成委員、服部委員が御欠席されております。また、堀委員の代理として小林様が、村田委員の代理として木村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。皆さん、おはようございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

それではまず、議題（1）及び（2）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】 おはようございます。事務局、物流政策課長でございます。資料1-1、1-2、資料2を一括して御説明させていただきます。

資料1-1でございますが、提言（案）の概要ということで、前回、初めの2枚をお示しして、いろいろ御意見もいただいています。左上の箱のところですが、社会経済全体が直面する現状・課題、右のほうで物流を取り巻く現状・課題ということで書かせていただいています。

また、今後の物流政策の方向性というところで、1番のところですが、自動化・省人化ということを書いていましたけれども、モーダルシフト等御意見をいただいています。いろいろ含みますので、徹底的な物流効率化という書き方にしています。また、2番ですが、トラック2法の関係などもここに入ってきていますので、産業構造の転換ということを入れさせていただいています。その他、3、4、5ということで並べさせていただいております。

す。

2枚目をお願いします。全体的にこの資料自体はすっきりさせていただいています。1のところですけども、2つ目のポツです。しっかり書くようにという御意見もいただきまして、新モーダルシフト等の推進ということで書いています。

2番のところですけども、物流全体の最適化に向けたということで、産業構造の転換も書いた上で、改正物流法の話、適正な運賃収受、それからトラック適正化2法の話をごここに入れさせていただいています。

また、3番ですけども、物流人材の地位・能力の向上という、能力という言葉も入れた上で、海技という言葉を入れていましたけれども、船舶という形で直させていただいています。

また、4番ですけども、物流標準化とDX・GXの推進ということで書いてございます。

5番ですけども、厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化とした上で、港湾のロジスティクスを書いていたのですが、航空もということで追記もした上で、サイバーセキュリティについても明示的に書かせていただいています。

3ページ以降、本文等に出てきます施策を、関係の参考的な資料としてポンチ絵のような形で入れさせていただいています。大体1つの柱について1枚になるように入れておりますので、また御覧いただければと思います。構成員の方から、この写真、業界の中で一部古いんじゃないとか御指摘もいただいているところでもありますので、またリバイスなどはしていきたいと思います。

資料1-1は以上でございます。

資料1-2でございます。本文でございます。こちらについても、前回一通り御説明をさせていただいた上で様々御意見をいただき、できる限り反映をさせていただいているところでございます。変わったところを中心にかいつまんで御説明させていただければと思います。

2ページです。27行目、8行目辺りからですけども、国境を超えてランサムウェア攻撃をはじめとするサイバー攻撃の話です。こういった事案が数多く発生しているというところの御意見をいただき、追記をしております。

また、7ページです。一番下の行、多様な人材が活躍できる環境ということで、障害者の関係も入れたらどうかという御意見をいただき、明記させていただいております。後ろの

ほうにも何回か出てくると思いますので、その辺りも対応してございます。

それから、10ページ、11ページ辺りでございます。前大綱における代表的指標の状況と分析ということで、この数値のところを書かせていただいている上で、この5年間の評価みたいなことを書いています。否定的に書いて終わりじゃなくて、この先どうやっていくのかという課題対応型の書き方に全体を直ささせていただいております。これが10ページ、11ページ、12ページと続いていくものでございます。

モーダルシフトのところ、13ページです。最後7行目、8行目辺りですけれども、鉄道・海運の輸送力増強に向けた取組を引き続き推進というところも御意見をいただいております。書かせていただいております。

また、14ページです。8行目、9行目の辺りですが、倉庫の関係でトラック物流Gメンの対応ですけれども、トラック運送事業者だけでなく、倉庫事業者からの情報収集も可能ということで御意見、対応させていただいております。

また、同じく14ページ、27行目辺り、物流標準化や物流DX・GX、4本目の柱のところですが、5本の柱の中でのある意味、この標準化の役割といいますか、DXの役割といったあたりを「新たな投資やイノベーション、価値創造の源泉となる」という枕言葉で表現をさせていただいております。

16ページ以降は、各5本の柱・施策ということで続いてまいります。徹底的な物流効率化という中ですが、17ページの3行目辺り、自動運転のところですが、自動運転の実用化を見据えた幹線輸送サービスの実証実験も含めた事業化への支援ということで追記をしております。

また、18ページです。8行目、9行目、10行目辺りですが、ドローン航路を利用する運航事業者の収益性の改善に向けてということで、相互乗入れの話等を追記しています。また、26行目辺りです。鉄道貨物輸送の関係の効率化・省人化の取組の推進ということでも追記をしております。

18ページ、(2)です。物流と輸送という言葉の整理ですが、効率的な物流体系の構築に向けたということで、あと、新モーダルシフト、モーダルシフトをしっかりと書けという御意見もございました。この辺りを反映させていただいております。

19ページに行きます。22行目、23行目辺り、倉庫やトラックターミナル等の物流拠点での老朽化の進行とか、こういった供給力不足の課題について触れさせていただいた上で、28行目、9行目、鉄道・海運へのモーダルシフトの取組、従来、「加えて」という形

だけ書いていましたけれども、それを一層強化するというので一旦書いた上で、「また」というところで新モデル、新しい部分につながっていくという形にさせていただきます。

21ページです。この辺りもモデルシフトの追記です。4行目、5行目辺り、鉄道・海運へのということで書いてございます。また、8行目、9行目辺り、トラック運送事業者が鉄道・海運を利用しやすい環境づくりといったことにも触れた上で、22行目辺り、航空輸送における冷蔵・冷凍施設の整備についても触れさせていただいています。

それから、22ページに行ってください、上のほうの2行目辺りです。生産から小売・消費までの食料システムの関係者による連携ということで、小売業界がきちんと入ってやっていくんだということでの御意見を書かせていただいています。また、共同輸送などの地域間の連携ということで、車が足りなくて魚が運べないという話もあったかと思いますが、その辺りの地域間の連携ということで書かせていただいています。また、9行目辺りですけれども、最後の辺り、品ぞろえ等に対する消費者の理解の醸成ということで追記をしています。

23ページです。1行目辺りですけれども、これはラストマイルの関係の文脈ですけれども、地域にとって不可欠な輸送力の確保や物流サービスの持続可能な提供などの実現ということで書かせていただいております。

また、37行目、下のほうです。エッセンシャルサービスについてということで、次のページに行きまして、公益的意義の社会的認知を向上と。また、経産省の制度になりますけれども、金融支援等の制度的措置ということ、そして、11行目、12行目辺りでも、エッセンシャルサービスの関係での連携ということでございます。

25ページに行ってください、26行目から29行目辺りです。施設管理者等と連携した館内配送とか、あるいは駐車マスの確保等、あと、駅構内の売店に商品を配送する際の鉄道の活用ということでございます。

26ページに行ってください、3行目、4行目辺りです。発着荷主間の取引ということで、流通・小売業界の店着価格制を含む商品価格に占める物流費の可視化ということ、それから7行目、8行目辺りですけれども、納品までのリードタイムの延長によりモデルシフトを促すことも重要だということ。それから、20行目辺りですけれども、学校教育段階からの啓発ということに加えて、若者の目に触れやすいSNS等を活用した広報も重要だということでございます。

27ページです。15行目辺りで倉庫業界や内航海運業界ということも追記してござい

ます。また、26行目です。取引実態等を踏まえた適切な制度設計、適正原価制度のところを着実に進めるということで追記をしております。また、35行目辺りです。物流事業者と直接の取引関係にない着荷主等の協力を促すことも必要であるということ。

また、28ページになります。これも追記になりますが、倉庫業における価格転嫁と適正取引ということの取組、また、取組環境の整備・改善ということ。それから、8行目、9行目ですが、パートナーシップ構築宣言の引き続きの推進ということで入れさせていただいています。

29ページです。9行目辺り、トラックドライバーの経済的・社会的地位の向上、それからトラック適正化2法に基づく物流政策推進会議における議論を踏まえながらということで法律の関係を記載させていただいています。また、16行目辺りです。トラック適正化2法の実効性を確保するためには、荷主等が同法の趣旨を踏まえ、適正な事業活動を行っているトラック運送事業者を適切に評価するということも重要であるとしてございます。

27行目辺りです。タイトルで地位・能力ということで入れさせていただいた上で、36行目辺りですけれども、労働参加に加えて、離職率の低下につなげるということも触れてございます。30ページ辺りでは、11行目、13行目辺りで鉄道や航空についても追記をしております。

31ページです。12行目ですけれども、ダイバーシティや多角的なイノベーションの観点から、多様な人材が活躍・交流できる物流産業への転換ということ、また、女性労働基準規則の趣旨もということで御意見もいただいております、追記をしております。

それから、30行目の最後から31行目にかけてですが、この令和8年4月からということでもありますけれども、物流統括管理者が取り組むべき投資に関する事例集の作成と、これは経産省のほうになりますけれども、その辺りについても追記をしております。

32ページです。22行目辺りです。これも鉄道・航空についての担い手の確保ということでの追記ということでございます。

33ページです。25行目辺り、サプライチェーン全体の可視化ということです。なかなかメーカーも卸も在庫なども可視化されていないという御意見もありましたが、この辺りの可視化ということを入れてございます。

34ページです。パレットの関係です。14行目辺りから、いろいろな費用分担の関係等も官民一体となって検討を進めていくということとしております。

また、35ページです。生成AI等の話も追記ということで書いていますし、自動倉庫と

ということも書かせていただいています。また、物流拠点、15行目から19行目辺りも、物流拠点の関係でのサプライチェーンの結節点とか、こういった庫内作業の例示的な記載も増やしてございます。

36ページです。23行目から25行目辺りですけれども、製品のトレーサビリティの向上等、二次元コードやコード体系の活用の推進などについても検討を行っていくということ。また、36行目辺りですが、DX・GXの進展による電力需要の増加に見合った脱炭素電源の確保ということ。

それから、37ページになりますが、27行目辺りです。これは全ト協さんからであります。バイオ燃料の使用に当たっては、中小トラック運送事業者等の投資余力等にも配慮して、軽油に代わる代替燃料となるリニューアブルディーゼルや合成燃料などを活用することも重要だということで記載をしてございます。

また、38ページ、9行目から11行目辺りは、錨泊中のLNG燃料船へのバンカリング等の課題ということで触れてございます。

また、39ページ辺りです。厳しさを増す国際情勢や自然災害への対応ということで書かせていただいています。40ページの下3行、35から37行目辺り、港湾ロジスティクスの強化ということでの追記、それから次のページへ行っていただいて、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るということ、競争力強化ということでの10行目以降、この辺りも書かせていただいています。また、31行目から33行目辺り、船舶の関係での、造船業の再生もということで海運の国際競争力の強化ということでの取組を書いております。

また、43ページの7行目、8行目です。官民での海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保や、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及ということで言葉の追記をしてございます。

45ページです。8行目、9行目辺りからですけれども、情報セキュリティやサイバーセキュリティの確保が重要だということに触れた上で、12行目辺りからですけれども、セキュリティ対策評価制度について、実証事業等を通じた評価スキームの具体化や制度の利用促進のための方策の検討を進め、令和8年度中の制度開始を目指すということ、経産省の取組であります。追記をしてございます。

46ページ、47ページ、この辺りは、少し場所を変えたりだとかそういうものがござい

48ページ、7行目、8行目辺りですけれども、災害時に国が被災自治体に職員を派遣して、いろいろな物資輸送関係の支援を行うということ。

49ページでございます。大綱の推進体制のあり方ということで16行目から21行目辺りを追記してございます。次の大綱の計画期間は5年間になりますけれども、ちょうど物流革新の集中改革期間という2030年度の期間と相重なるというところでもありますので、輸送力の解消に万全を期すということはもとより、その先も見据えながら一丸となってやっていきたいと思いますということを書いております。

また、34行目、35行目になりますが、計画もつくって終わりということではなくて、計画期間におけるKPIの達成状況とか施策の実施状況のモニタリング等もしっかりやっていくということを書いております。

また、50ページ、まとめのところです。3行目辺りですけれども、やはりこれまでの取組に加えて、2024年問題を契機とした官民での連携・協力の深化により、我が国の物流を支えるための環境整備の機運はこれまでになく高まっていると。11行目辺りですけれども、未来を切り開くさらなる飛躍の5年間となるよう、責任と覚悟を持って一気呵成に施策を推進していくことを強く望むということで締めさせていただきます。

資料1-2は以上でございまして、資料2の1枚ペラになります。こちらに移らせていただきます。資料2の関係ですけれども、前回の大会時には、KPIの具体的な数値自体は検討会の提言でも入ってこずに、これは数値目標ということで政府として決めるという、そういった整理でありました。今回の大綱も基本的な考え方は同様ではありますが、現時点で我々が検討しているKPIの項目についてお示しするというので、主なKPIについて、まだ数字は入れられていないんですけれども、御説明するものでございます。5本の柱ごとに並べて整理をさせていただきます。

物流の効率化ということで、自動運転トラックの導入台数。これはバスとかタクシーとかトラックをまとめて1万台ということで交通政策基本計画のほうでは出させていただきます。その中でトラックをどう扱うかと。それから、「新モーダルシフト」に関する指標ということで、鉄道・海運はもちろんですけれども、航空だとか、あるいは自動運転トラック、ダブル連結トラックあたりをどう盛り込んでいくのかということ。また、3つ目ですけれども、農水産品・食料品の輸送の割合ということで、こういったものの農水産品等の全体のうち、船舶、鉄道、あと航空、これによって運ぶのがどれぐらいの割合なのかということ。また、担い手不足の中でのいろいろな再配達の手荷を減らしていこうということでの宅

配便の再配達率ということ。これは年2回調べていますけれども、こういったもの。また、地方公共団体におけるドローン配送の社会実装件数ということで、トラックを補完する手段としての、いろいろな地域の課題なりを解決していく、あるいは合意形成してしっかりやっていくという意味での地方公共団体における社会実装の件数、こういったことを代表的なものとして挙げています。

2つ目ですけれども、改正物流法にも関連しますトラックの積載効率、それから荷待ち・荷役等時間、また、物流業の労働生産性。この辺りは本体の資料1-2の10ページ、11ページとかあの辺りにも今の計画との関係で数値がどうかということで載っているものがあります。

また、3番になります。物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善ということで、年間所得額の平均と平均労働時間ということで、全職業平均より労働時間は2割長くて、所得は1割低いといった、そういったものをどう見ていくかということ。全産業との対比でやっていくかということ。また、若年層はやはり全産業に比べて割合も低いということで、若年層の割合。これは29歳以下ということでありますけれども、割合を捉えていく。また、物流に関する高度な教育プログラム等、これはJILSさん等でやっていますものになりますが、修了者数というもので見ていきたいということでもあります。

右のほうへ行っていただきまして、物流標準化と物流DX・GXの推進ということ。ちょっと標準化の関係の指標がまだここに挙げられていませんが、GX関係が主になりますけれども、これまでもあります大手輸送事業者の省エネの改善率ということ。それから、脱炭素化された物流施設とか、あるいはカーボンニュートラルポートの普及状況、こういったものを挙げさせていただいています。

また、5番になりますけれども、サプライチェーンの高度化・強靱化ということで、我が国の空港や港湾の国際競争力に関する指標。国際基幹航路の輸送力等になろうかと思いますが、こういったもの。また、サイバーポートへ接続可能な法人の数。それから、我が国の物流事業者の海外の進出状況。実際の実績を取っていくということでございます。また、農林水産物・食品の輸出額ということで、輸出拡大に向けて戦略的なサプライチェーンの構築を進めていくということでの輸出額ということを目標として置いてございます。また、物流事業者の災害対応能力を強化していくということでのBCPの策定の割合だとか、また、災害時の民間物資拠点、下から2つ目ですけれども、全国1,800か所ぐらいありますが、これへの非常用電源設備の導入の完了率とか、支援物資物流に関する官民協力、市町村と協

定を締結していこうということ。下の2つは国土強靱化等にも入ってございますが、こうしたものを挙げさせていただいています。

以上、K P I の関係についても御説明させていただきました。恐らくこの後御意見をいただくかと思いますが、いろいろ数値も関係するものでもあり、政府内の調整ということもやっけていかなくてはいけないということなので、どこまで取り入れられるかは分かりませんが、努力はしていきたいと思っておりますし、今後の政府の中での議論の参考にさせていただきたいと思っております。

駆け足になりましたけれども、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す。それでは、議題（3）、意見交換に移りたいと思います。その際、今日は大きく、提言（案）の部分と、資料2のK P I の考え方の御説明がありました。したがって、最初に提言（案）について、もし何か御意見があれば、最初にお伺いしたいと思います。

いつものように、御意見のある構成員の皆様におかれましては、挙手をお願いいたします。ウェブにて御出席の皆様におかれましては、T e a m s 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。

それでは、いかがでしょうか。馬渡さん。

【馬渡委員】 全ト協から出てきております馬渡でございます。これまでのいろいろな意見、要望等については、提言集に多く盛り込んでいただきまして、本当にありがとうございます。ただ、今日は、私は中小のトラック事業者ですけれども、中小トラック事業者の立場でこの大綱をじっくり見てみたところ、いささか気になる点がありましたので、4点ほど述べさせていただきたいと思っております。

1点目は、20ページの25行目に「中小トラック事業者等が中継輸送に取り組みやすい環境整備」とあります。多分、2030年までには高速道路以外で自動運転などが進んでいくとは思っていないんですけれども、もしも高速道路以外に中継輸送拠点が整備されるという場合は、高速道路から一旦下りて、退出して利用するということになります。国で認めている中継輸送拠点の利用の場合、高速を下りても一時退出扱いというふうなことを考えていただくと、利用促進につながるんじゃないかなということを考えました。

2点目は、32ページの32行目、トラックドライバーの休憩環境の改善というのがあります。なかなか書きにくかったのかもしれませんが、6行ぐらいしか書いていないんですが、できれば、中継輸送拠点の整備をされる場合に、高速道路にはトイレがあったりと

か、コンビニがあつたりとか、買物ができたりとかいうところはありますけれども、高速上であっても、中継輸送拠点の整備と併せて、仮眠施設の整備とか、シャワー、コインランドリー、コンビニ等を併設とするというふうなことを進めていただくと、ものすごく環境の改善になりますので、ぜひお願いしたいなと思っています。

3点目は、34ページの10行目です。標準仕様パレットの導入促進というふうに書いてあります。これも全農の神林さんたちとも何年も前から農水省さん、JA全農さんと一緒に標準仕様パレット導入というのを取り組んでいますけれども、まだまだ徹底されていないというふうに思っています。もうそろそろ2030年に向けて、自動化とか標準化とかいう話をされるのが絶対であれば、ここは16ページの2行目には文言として「徹底的な物流効率化」というふうに書いてありますので、これに倣ってじゃないですけども、徹底的な標準パレットの導入をやりましょうというような強いメッセージを国や行政より出さないと、やれる人がやったら、みたいな話だとなかなか進まず、結局、全体の自動化とか標準化のところには支障が出てくるんだろうと思っています。

最後、4つ目です。中小のトラック事業者からすると、今一番困っているのは何かといえは、もちろん軽油の燃料代が上がっている部分はそうなんですけれども、人手は何とか外国人の特定技能の方々を入れていただいて何とかなるのかなと思います。ところが、肝心のトラックを買えなくなってきたんです。商工中金さんなんかにもお話を聞くと、商工中金さんがびっくりされたのは、今まで新車を導入するときに融資をしていたのに、この頃は中古車を買うのに融資してくれという話が増えてきましたということで、実態として結局、新車が高くなって買えない。中古車も高いからやっぱりお金を借りないと買えないということがもう進んできています。

ですから、自動物流道路とか全自動自動車とか全自動運転ですとか、そういうものが進んだときの中小事業者の役割があると思うんです。ですから、そういうものも少し書いていただくと、みんな心配なく事業を続けていこうというモチベーションになるのかなと思います。これから2030年に向けて非常にもう大転換になると思いますし、カーボンニュートラルが同時に進むものですから、みんな悩んでいます。悩んでいますので、その辺のところ、こういうふうにして、カーボンニュートラルに関してバイオ燃料のことも書いていただきました。これもありがたいんですけども、何とかやっていけば事業を続けていけるな、全自動運転車は買えないけれども、我々の役割というのはこういうところにあるんだ、というものも少し指標を示していただけるとうれしいなと思っています。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。ウェブのほうから手が挙がっております。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。日本ロジスティクスシステム協会の北條です。全体の感想を述べた後、2点申し上げたいと思います。

1つ目、全体の感想なのですが、前の物流施策大綱とよく比べられて、何か夢がないよねという話があって、僕もそう思っていたのですが、出来てみると、これは現実をリアルに見据えた“写実的な”ものになっていると思っています。そういう意味からいうと、2030年まであと4年ですので、いいものが出来つつあると思っています。

ただ、やはり残念なのは、施策大綱であって、政策の話ができていないので、例えば国際競争力の強化の話になったときに、港湾の配置論であるとか、世界標準であるシー・アンド・レール、こちら側の言葉で言うとモーダルシフト、その辺があまり踏み込めていない感じはいたしました。施策大綱としての限界かなと思っています。

まず1つ目なのですが、現状認識のところでは、資料1-1にも出てまいりましたが、2024年問題は解消されたという表現があるのですが、これは解消されたと言うと、何も起こらなかったというふうに見えてしまうと思っています。実際運べたのはマクロであって、月間計、品目計、地域計であって、個々に見ると結構運べないとか運びにくくなったという結果が我々の会員に対するアンケート調査でも出ています。

何でマクロで運べたかという2つあって、一つは輸送需要が想定よりも3億トン少なかった。19年度を基準にしてです。それからもう一つはロードファクターが上がったことです。これは19年度に比べると9%上がって40%台に突入しています。この2つが奏効している。特にロードファクター、積載効率が上がったというのは、これも会員アンケート調査で分かるのですが、リードタイムを延ばすことを発着荷主さんでやり始めているのです。このような取り組みもだんだん普通になってきているということで、荷主企業の行動変容があったおかげで何とか運べたということだと思います。30年は、第3回検討会で発表しましたが、ロードファクターの向上だけではとても運び切れないような不足が出る予想ですので、2024年度の実情に加えてこのことも誤解されないように表現することが望ましいと思います。「何とか運び切れた」という書き方は変なので、解消できたではなく、例えば「克服できた」など。そのようなニュアンスです。

それから2つ目。適正原価について、今、一部の大きな話題になっていると思います。前

回、制度設計が大事だと発言したと思います。それをちゃんと入れていただいてありがとうございます。ただ、目的そのものは価格転嫁というように本文にも書かれています。価格転嫁は大事なのですが、僕は価格転嫁はプロセスの途中だと思っています。最終的には、資料1-1の中にもありましたけれども、業界の構造変化、これに辿りつけないといけないと考えます。そこはしっかりと、価格転嫁が最終ゴールではないこと、これは私としてはしっかりとっておきたいと思っています。

ちなみに、適正原価の総額がどれぐらいになるのかを、「赤字補填」の考え方で試算してみました。全ト協さんの経営分析報告書で公表されている数字を使って推定すると、令和5年度に赤字を出している車両規模20台以下の事業者全体で、約776億円になります。776億円と言われてもピンとこないので、ほかの数字を2つ紹介します。一つは、荷主の物流コストにどれぐらい影響を与えるかです。私どもの試算だと0.3%ぐらいです。0.3%って少ないじゃないかと思うのですが、2012年度から2024年度までの売上高物流コスト比率の年平均増加率が1%ですので、1%に対する0.3%は結構大きいと思っています。あともう一つ、赤字補填というと、ローカルバスです。バスの赤字補填に24年度どれぐらい使っているかという大体200億円ということなので、776億円は、仮に適正原価を赤字補填と見做せばですが、なかなか重みのある数字だと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。小菅委員、お願いいたします。

【小菅委員】 恐れ入ります。先ほど中小トラック事業者様のお話が少し出てきましたので、ちょっとそれに関連するんですけども、まさにお話のとおり、ハード面の支援というのはお話の内容のとおりだと思っています。もう一つ、やっぱり中小事業者さんの事業継続というのを強烈に意識しなきゃいけないので、そういった中では、まさに法令遵守を管理面で支援する仕組み、こういうものを政策として織り込んでおくことが本当に重要なんだろうなど。これは多分今後想定される輸送力不足への対応方針のところが今後追記予定になっていますので、この中に入ってくる項目なのかなという気もします。その辺を織り込んでいただければ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。それでは、小野塚委員、お願いいたします。

【小野塚委員】 発言の機会をいただいて、ありがとうございます。ローランド・ベルガ

一の小野塚です。私からは2点だけ細かいポイントです。

21ページに31フィートコンテナの取扱いを増やしましょうとあると思います。これはこれでいいと思うんですが、グローバルな視点で考えると、海上輸送との連携という点で考えれば、40フィートも言及いただいたほうがいいんじゃないのかなというのが1点目。

2点目は、概要のほうの3ページで、これもまた細かい話なんですけど、左と右に両方、ダブル連結トラックが出て、写真が大きく載っていて、ダブル連結トラックを進めること自体は私も大賛成なんですけど、ただし、ダブル連結トラックだけ2回も登場するというのはどうなのかなと個人的には若干思っています。

これはあくまで御提案ですが、せっかく右側は陸・海・空となっているのであれば、陸・海・空で写真を載せたらいいんじゃないでしょうか。特に細かいことでさらに恐縮ですけども、左側の鉄道・海運と書いてある写真のほうの、鉄道は分かりますが、トラックの写真が写っているので、多分知らない人が見たら、トラックと鉄道の写真に見えるんじゃないでしょうか。なので、左側を例えばRORO船にして、せっかく31フィートコンテナをおっしゃるのであれば、31フィートコンテナが写っている鉄道にするとか、何かその辺のバランスを考えていただくといいのかなと思った次第です。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、あとお一人お伺いしてからレスポンスをいただきます。蒔田委員、よろしくをお願いします。

【蒔田委員】 御指名いただき、ありがとうございます。交運労協の蒔田でございます。この間、2024年問題と危惧され、今やもう2030年問題と揶揄され出しますが、非常にそういった意味では有意義なものになったと考えています。この間の要望もかなり盛り込んでいただきまして、ありがとうございました。

ただ、1点だけ再度お願いがございます。提言の中の31ページですが、11行目、③にある多様な人材が活躍できる物流産業への転換の中の女性労働基準規則について、盛り込んでいただき、本当にありがとうございました。荷役作業の負担軽減という意味では非常に大きな意義があると思っているところがございます。できれば、商品規格の軽量化・小分け化についてもお願いできればと思っていまして、農水省・経産省マターになるかなとは思っていますが、ひいては国際的な基準ということで商品規格を軽量化・小分け化していくとなると外務省マターになるのかなと思いますが、そういった点を文言として、できれば入れていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

以上1点です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、ここまでのところで担当部局からコメントをいただければ幸いです。

【高田物流政策課長】 まず、馬渡委員からいただいたところです。高速料金の話は、道路局のほうとの関係もあろうかと思えます。いわゆる休憩施設の部分もそうです。

パレットのところ、強いメッセージをというところで、表現を考えたいと思います。

中小事業者のトラックの役割というところについても、中で検討して、また御相談させていただきたいと思えます。

現状認識のところ、ポンチ絵のところ、おっしゃるように、なかったとかそういうことではなく、やはり克服だとか何とか解消だとか、ちょっと表現のほうもポンチ絵のほうも考えたいと思ってございます。

産業構造の転換のところも、どういう形で書けるか考えたいと思えます。

それから、法令遵守を管理面で支援する仕組みということでもあります。物効法の関係でいますと、いろいろな調査をして、あるいは公表したりだという仕組みだとか、実務的にはトラック物流Gメンだとか、中小取引適正法だとか、いろいろな法律などもありますので、そういったものの運用をどうしていくのかということかと思えます。どう書けるかということは考えたいと思えます。

それから、40フィートの部分です。21ページということではありますが、少し関係部局とも相談したいと思えます。

概要のポンチ絵は、おっしゃるとおり、ダブル連結トラックが2回出てきています。どちらかという、左側のほうは、共同輸送を意識して車両の規格の標準化なりを進めていこうという意図で書いたものでありますが、逆に新モダルのところを、右のほうの絵を少し陸・海・空という形でうまく出るように工夫はしたいと思えます。

それから、最後、蒔田委員からもありました、商品規格の軽量化というところです。ここにどう書けるかということは関係省庁とも話してみたいと思えます。

一旦私からは以上です。

【根本座長】 高速道路の一時退出と、あと、中継施設、休憩施設の質問がありましたけれども、何かございますか。

【依田道路経済調査室長】 道路局の依田でございます。まずは貴重な御意見を賜り、ありがとうございます。休憩施設の機能につきましては、現在、高速道路料金で賄っている部

分と、そうではない部分がございます。駐車マスやトイレなど、一般の利用者の皆様も広くご利用される設備につきましては、料金収入を財源として整備・運用を行っているところでございます。他方、ホテルやシャワー施設等、特定の利用者に限られる機能につきましては、すべてのご利用者からいただく料金で賄うことが妥当であるという理解が、現時点では必ずしも得られておりません。このため、今、NEXCOにおいて整備されているシャワー施設やホテル等につきましては、民間事業者の参入を得ながら、その事業採算の範囲で実施している状況でございます。

ご指摘の通り、これらの施設について一定規模のニーズが確認されれば、NEXCOが民間企業として機能の充実を検討する余地はあると考えております。しかしながら、例えばシャワー施設につきましては、東名、新東名においても採算が十分に確保されておらず利用状況としては厳しいのが実情でございます。ホテルについても、私自身も、関係者の皆様から意見を伺った際、3,000円以上の料金設定であれば車中泊を選択される方が多いとの声が寄せられ、検討が進まなかったという経緯がございます。

したがって、もし皆様の側で具体的なニーズや、一定の負担であれば利用可能といったご意向がまとまるようであれば、NEXCOに対し、用地の確保も含めた検討を働きかけることも可能かと考えております。その際には、改めて検討させていただきたいと思っております。

もう1点、料金につきましてでございます。中継輸送のように高速道路の敷地内のみでは必要な機能を十分に提供できない場合に、高速道路外へ一部機能を移し、その施設を経由していただくといった形態も想定されます。このような場合、一气通貫で走行した場合と同様となる料金体系とすることは、一つの方向性であると考えております。実際に、休憩施設が不足する区間では、道の駅へ一度退出された場合でも料金を継続できる仕組みを導入しているところでございます。

ただし、制度の趣旨に必ずしも沿わない利用も一部確認されており、例えば、道の駅へ立ち寄ったこととして退出しつつ、実際には物流施設等へ向かうケースや、一般利用者の方でも、が数分で出られるケースが多発しております。これらは、ETC2.0の走行データにより把握可能なため、実態として認識しているところでございます。こうした状況を踏まえ、社会実験の滞在期間を3時間から2時間へ短縮するなどに、制度の適正な運用に向けた対応を進めております。今後、高速道路外に機能を持たせる場合には、一時退出時の料金のあり方を含め、適切に把握・管理できる仕組みが必要と考えており、引き続き検討を進めてま

います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

適正原価を反映するというふうな話で北條委員からコメントがあったところですけども、北條委員、具体的に、今の提言のどこをどういうふうに変えることができるんじゃないかという、何か御提案ありますか。

【北條委員】 ありがとうございます。本文のほう、27ページを見ると、適正原価によってやるのが、前の文から読んでくると、目的は価格転嫁にあるで終わっているのです。でも、価格転嫁は構造改革の入り口だと思うので、その制度設計が大事だということになると思います。

私が先ほど申し上げた試算は、赤字補填という考え方をしたのですけれども、いやいや、そうではないという考え方もあると思います。赤字が出ているのは小規模事業者さんなので、まとまっていく、経営統合していく、さらにはM&Aをやっていくことなどにインセンティブを付与するような適正原価の使い方も一つの選択肢になってくると思っています。

すみません、抽象的な回答になってしまっていますが、以上です。

【根本座長】 分かりました。またちょっと議論させてください。ありがとうございます。

それでは、第2ラウンドに進んでいきたいと思います。それでは、首藤委員、お願いします。その次、大串委員、お願いいたします。

【首藤委員】 ありがとうございます。立教大学の首藤と申します。よろしく願いいたします。これに対して1点と、先ほどの議論で1点、2つお話しさせていただきたいと思っています。

まず、産業構造の転換は私もすごく必要だと思っていて、DX、省人化とかを進めていくということはとても重要なことだと思っています。ただ、労働の観点から、過去の技術革新とかが労働者にどういう影響を及ぼすかということはいろいろな研究があるんですけども、多くの場合、二極化をしていくというようなことがよく言われています。つまり、機械とかを使う側と使われる側になっていき、使われる側のほうは賃金とかがすごい下がっていくというようなことは一般的に言われているところです。

このトラックの分野においても、もし自動化が進んでいっても、完全自動化で日本の隅々まで全部自動運転で走るようになれば話は全然違うんですけども、多分すぐにはそうならないので、当面、ドライバーの担い手はずっと必要になり続けるんだと思うんですね。そ

のときに、自動運転化していくんだから、もう非常に簡単な仕事になっていって、賃金とかがどんどん下がっていく可能性も私はゼロではないと思っています。

ただ、逆に言うと、自動運転で走れないようなところを人が走らざるを得ない、運ばざるを得ないということなので、むしろそれだけコストがかかって高付加価値化していくと。人手不足の中であえて人が運ぶというようにやほりどう付加価値を見いだして、運賃をそれなりに上げて、それを賃金に還元できるかというところがないと、単純に自動化していったって産業構造が変わっていくという、むしろ労働条件は低下していく可能性もあるなというところが少し気になりました。それがまず1点です。

もう1点は、先ほど馬渡委員から宿泊施設、休憩施設のホテルの話があって、今、国土交通省のほうからも、とはいえ、採算が取れないと難しいんですというお話はごもっともだと思います。ただ、今、適正原価の話もありましたけれども、例えば私たちは、どこか地方に行ったときに、ホテルが高いから車の中で泊まってくださいという会社がどれほどあるでしょうか。皆さんも車の中で泊まって1泊過ごして、次の日仕事をするなんていう人はどれほどいるのかなと思うんですね。でも、ドライバーは当たり前のように、3,000円払えないから、車で泊まりますと今なっているわけですけども、ただ、何かそれ自体が本当は正しいのかなというふうに私は思いました。

結局、これを原価に例えばきちんと反映させていくことができれば、もしかしたら泊まれるかもしれないというような話なのかもしれないなと思いますので、今ニーズがあるかどうか、泊まれるかどうかということを中心に考えるのはやむを得ないと思うんですけども、やはり構造自体を見直していくということも重要なかもしれないなと思いました。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、大串委員、お願いいたします。

【大串委員】 続けて、大串からお願いしたいことがあります。今回いただいた提言の中の2ページ目のところに、インフラの老朽化や重大事項への対応というところで割とマイナス視点で書かれているのかなと思うんですけども、先ほどの北條さんだったかな、違うかな、別の先生が、何か明るくないよね、大綱が、未来がちょっと暗く見えちゃうよねという話があったと思います。

例えば激甚化とか頻発する大災害でインフラの老朽化をどうにかしないといけないという視点の中で、じゃ、修繕、更新をしないといけないと。その中で新たなインフラをきちんとリニューアルをして、物流を支えていくバックボーンとして整備していくんだという新たな文言がないと、何か事が起きたら対応しますよ、事が起きたから対応しますよというよ

うな書きぶりになっていないかなと思って、もう少しこの辺りを、更新などの機会にいろいろな新たな道路環境を整備することによって物流をよりハイパフォーマンスなものにしていくというようなところが欲しいかなと思いました。

あと、5ページ目なんですけれども、最後のところにいろいろな少し明るいお話が書かれているんですけども、やはりこの大綱で認識したいのは、物流をコストとみなすのではなくて、新たな価値の創造の機会という捉え方を皆さんにしてもらえるようなものにしていきたいという、より快適でハイパフォーマンスな業界となるように大綱を定めますみたいな文言で最後締めくくっていただけるととてもいいかなと思いました。

以上ですありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。森委員、お願いいたします。

【森委員】 花王の森でございます。全体的に網羅されているという、まず評価と、あと、常々話しております商慣行の見直しのところ、特に資料1-1でいうと2ページ目の2番、荷主・物流事業者・消費者の連携・協力によって商慣行を見直していただくか、それから資料1-2ですと、34ページの②の辺り、荷主・物流事業者間の連携とか、細かくその中に、データの可視化であったり、メニュープライシング・ダイナミックプライシングに踏み込むかどうか、それからサプライチェーンの中での連携、そういったことを細かく書いていただいております。

もう少し細かい要望になるんですけども、ここに調達・生産・在庫・輸配送計画等の連携を通じて全体で積載率向上や発注量・納入量の平準化ということまでわざわざ細かく書いていただいているんですけども、ここにもう一つ、リードタイムというか納品時間、この文言も入れていただくと、結果的に後でKPIのところもそうなんですけれども、積載率だとかそういった分かりやすい数字もあるんですけども、リードタイムをいろいろなお互いの協力によって変えていく。例えばそれが24時間というのをKPIにするのかいいのかどうかちょっとまた議論があると思うんですけども、そういったところで、納品時間を互いの協力によって変化させることで平準化ということにもつながると思いますし、ちょっと細かい話なんですけれども、もう一つそこを入れていただけるとすごくいいのかなと思っております。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。三宅委員、お願いいたします。

【三宅委員】 KPMG、あずさ監査法人の三宅でございます。今回の大綱案を拝見しまして、足元の課題である積載率の向上や生産性向上、さらに物流のポテンシャルを最大限に引き出すという点から、デジタル化・データ連携・標準化は改めて不可欠だと考えております。現在、このDX化は個社で非常に積極的に進められており、今後は共同化に焦点を当てて取り組んでいく必要があるという方向性が、今回の大綱の中に織り込んでいただいたように思いました。その点は非常に方向性が明確になりつつあると受け止めております。あと、また、職業柄ということもありますが、昨今事案が増えているサイバーセキュリティについて、守りの取組は後回しになりがちなのですが、大綱の中にしっかり織り込んでいただいたという点もよかったですと思います。

私から1点だけ、非常に細かい点ではございますが、気になった表現についてお伝えさせていただければと思います。36ページの5行目に「物流拠点の装置産業化」という言葉がありますが、これはおそらく機械化やIT制御による省人化、稼働率向上といった意図で書かれているのだと思いますが、新たな物流拠点が付加価値を生んでいくといったときに、倉庫は“装置”ではなく、オペレーションによって価値が創出される側面が大きいと考えますと、少し違和感を覚えました。その前の行に自動化や機械化と書いてあるので、あえてここで「装置産業化」という言葉を用いなくてもよいのではと感じましたので、御検討いただければと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ウェブから若林委員が手を挙げていらっしゃる。どうぞ御発言ください。

【若林委員】 ありがとうございます。御説明どうもありがとうございました。私からは、細かい点ですけれども、1点お話しさせていただければと思います。

こちらの案の28ページでございますけれども、着荷主による長時間の荷待ちの問題とか附帯作業の要請等の課題に対して方策を検討ということを明記、加えていただいたのは大変ありがたいと思います。この問題というのは、そもそも発着荷主間における契約がそこまで詳細にというんでしょうか、明確になっていないというところにも問題があるんじゃないかということは常々指摘されているところかと思っております。どこまでがこの契約上の附帯作業なのかとか、あるいは追加の附帯作業が生じた場合にどうするかというようなところが荷主間で明確になっていないというところからも生じていることから、もし可能であれば、この8行目、「取引環境を整備する観点から」の辺りに、例えば発着荷主間におけ

る契約の明確化の推進を含めみたいな文章、文言を入れていただくとよりはっきりするか
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す。それでは、ここまでのところでレスポンスをお
願いしてよろしいでしょうか。

【高田物流政策課長】 首藤委員からいただいた産業構造の転換のところは、ちょっと表
現といたしますか、どういう形で入れられるか工夫をしたいと思います。

また、大串委員からいただきました、初めのほう、インフラの老朽化や重大事項の話、暗
いじゃないかということですね。5 ページのところともつながっているかと思います。前向
きな、我々も国交省という立場でも、インフラのリニューアル、しっかり整備していくとい
うことは大事だと思っていますので、この辺り、それが政府内でどう書けるかというのはあ
りますけれども、工夫をしていきたいと思います。

5 ページのところの、コストじゃなくて価値の創造の機会だという文言でということ
あります。やはり稼げる産業にしていくということは大事だと思っていますので、その辺りも工
夫をしたいと思います。

また、商慣行の見直しのところ、この辺り、森委員からいただいた話も、ちょっとK P I
でどう取れるかというのがありますけれども、文言を含めて工夫をしたいと思います。

それから、装置産業化のところですね。ここもいろいろな意見があつてだったと思いま
すけれども、検討させていただきたいと思います。

若林委員の最後の発着荷主の契約の明確化というところも一度持ち帰らせていただけれ
ばと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 御質問された委員の皆様、よろしいでしょうか。

それでは、第3ラウンド、鈴木委員、よろしく申し上げます。

【鈴木委員】 大変すばらしくまとめていただきまして、いろいろなことを申し上げたの
に、頭のいい人がやるところやっけてきれいにまとまるんだなということに大変感心をして
おります。

先ほど花王様の森様がおっしゃいましたように、我々、日本倉庫協会から参っております
ので、倉庫業界的にいいますと、リードタイムの問題というのは非常に重要な問題で、かつ
具体的に効率化するのに数字を出しやすい形かと思います。

それから、非常に大変細かいことで恐縮ですが、25ページのところで、商慣習の定義ということで、ちょうど20行目辺りにリードタイムは適切なものは何かということで触れられていただいています、本当にありがとうございます。ここで「受発注の前倒し等」という表現がございますので、これは具体的に例えば倉庫などへの受発注の前倒しということで、我々ただでさえ立場が弱い倉庫業者でございますので、明示していただきますと勇気が湧くと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。それでは、木藤委員、お願いいたします。

【木藤委員】 ありがとうございます。日本航空の木藤でございます。航空に関して、概要、それから本文にも概ね反映いただきまして、ありがとうございます。

38ページの23行目、24行目のCO₂削減に関する表現についてです。国内におけるモーダルシフトの受皿として航空を今回新たに明記していただいた新モーダルシフトの中で、これは一般的に輸送モードの中で航空が単位当たりのCO₂排出量が一番大きいということは事実ではありますが、今回、国内輸送において我々が活用いただきたい受皿は、空いている国内線の旅客機の貨物室です。これは既に旅客事業で飛行機を飛ばしているため、基本的に追加のCO₂排出量は限定的であり、新たに運行する他輸送手段と比して、CO₂の実質的な排出量は抑制できていると思っております。

SCOPE3のうち、航空へのモーダルシフトによる差引の計算ロジックがないことも聞いておりますが、こういう表現で航空への転移というものを皆さんがちょっと躊躇されるのかなというところを若干危惧しております。コールドチェーンの件では航空等の活用も大きな力を発揮できると思っておりますので、ここは誤解を生まないような記載についてぜひ御検討をお願いしたいと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかはよろしいですか。

それでは、レスポンスをお願いいたします。

【大田参事官（航空戦略）】 航空局でございます。よろしいでしょうか。

【根本座長】 どうぞ。

【大田参事官（航空戦略）】 恐れ入ります。木藤委員からいただきました御指摘でございます。おっしゃっていただいたとおり、計算の方法をどうするかという観点はあるんです

けれども、もともと動いているものの一部を使わせていただくという状況はよく把握しておりますので、少し書きぶりについて御調整させていただければと思います。よろしく願いいたします。

【高田物流政策課長】 リードタイムの件がありましたが、発注の前倒しのところだと思います。倉庫だけどう書けるかとか、ほかの関係もあると思いますので、少し検討させていただければと思います。

【根本座長】 ウェブから河野委員が手を挙げていらっしゃいます。河野委員、どうぞ。

【河野委員】 御指名ありがとうございます。日本消費者協会の河野です。特段修正という要望を持っているわけではございませんが、まず今回取りまとめていただいた今後の物流政策の方向性と提言に関しまして、各施策の妥当性、それから全体を見通したときの納得感など、時宜に応じた課題認識と解決の方向性が網羅されているというふうを受け止めています。また、議論の経過においては、物流に関係のある多くのステークホルダーの方が参加しており、それぞれのお立場からの要望や意見を聞き、丁寧に意見収集をした結果として配慮した内容であると理解しています。

私は消費者として議論に加わらせていただいたんですけども、日々お世話になっている宅配などの課題は理解できるものの、生活に関係するありとあらゆる物というのが、生産・製造の前には材料として、また、製造後にも利用・活用される場所まで誰かに責任持って運んでもらわないと日々の暮らしは成り立たないということに改めて気づきましたし、物流サプライチェーンの重要性に関して認識を新たにいたしました。

資料概要や本文において、商慣行や見直しや荷主・消費者の行動変容、それから産業構造の転換について書き込んでいただいておりますけれども、経済を回し社会を支える物流をこれからも円滑かつ持続可能な形で維持していくためには、私たち消費者にも役割があるということを今回明確に記述していただいたことは前進だというふうに感じています。消費者は、傍観者ではなく、サプライチェーンの一員として主体的に取り組むことができる。それが物流業界への影響だけにとどまらずに、社会全体の便益となることを、できれば今後、この大綱が公表された後、事業者団体や行政機関、そして私ども消費者団体も率先して周知・啓発することが大事だと思いました。また、消費者の背中を押すような、インパクトある支援策があるといいのではないかなと思いました。

最後に、今回の大綱は、2030年までの集中改革期間内に位置づけられているということです。2030年はもう目前に迫っていると思います。何か大綱が仕上がってくると一仕

事終えた感が出てしまうと思うんですけれども、でも、先ほどK P I 策定の話もありましたが、重要なのは、各主体が積極的に動くことではないかと感じています。国や監督官庁への意見や要望はもっともですし、それに沿った形で実現を希望するというのも納得がいくところですが、今回の提言内容が今後具体的な政策として決定されるのを待つより早く、関係するステークホルダー、それからステークホルダー間においてできることはすぐに行動できるように準備することが大事だと思っていますし、今回ここに参加されている皆様の早期の行動に期待しています。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。河野委員の御意見は、コメントということでお伺いしておきたいと思えます。どうもありがとうございます。

K P I に関して御意見をお伺いするほうに移ってよろしいですか。提言に関しては、おおむね評価いただいたように私は感じました。ただ、前向きな表現ができるところはできるだけそういうふうにして元気が出るようにしてほしいとか、あるいは適正運賃とか法令遵守に関してもう少し分かりやすく説明する工夫はできないかとか、あるいは追加的にこういう支援も書き込めないかとかありましたけれども、それは全部対応可能だというふうに判断いたしました。これから事務局とどういう文言にするか、検討させていただきたいと思っております。

さて、資料2ということで1枚紙が用意されています。この総合物流施策大綱にK P I がつけられるということで、今この案が出されているところですが、構成員の皆様に、K P I をどういうふうに設定してほしいか何か御希望があれば、この際お伺いしたいと思えます。

いかがでしょうか。じゃあ、順番に行きましょう。神林委員、それから次、奥山委員、それから三宅委員、それから小野塚委員ですね。順番に行きましょう。お願いします。

【神林委員】 全農の神林です。よろしくお願ひいたします。K P I の関係で3点意見と御質問をさせていただきます。

1点目は、K P I の船舶・鉄道による農水産品・食品の輸送の割合の項目において、農水産品・食品に限定して記載されている理由はございますでしょうか。他の業界と比べて非常にこの割合が低いというのであれば理解いたしますが、今回のモーダルシフトの目標についていえば、これに限らず全ての荷物が対象になるのではないかと思います。

次に、2番目の項目で消費者の行動変容という題名になっていますが、実際のK P I には

それに該当するような項目がないと見受けられます。例として、宅配等で、翌日配達ではなく2日目以降の受け取りを選択する消費者に関する指標を取って、どの程度消費者の行動変容が進んでいるかを調べるのも一つの手ではないかと考えます。消費者を巻き込まずこの課題は解決しないと思われまます。

3点目は、5番目の農林水産物・食品の輸出額についてです。私ども全農も海外に向けて日本の国産の農畜産物の輸出の拡大に取り組んでおりますので、一つの指標として挙げられることについては理解いたします。ただ、背景には、取引先である相手国の植物検疫等の非関税障壁の問題もございますので、事業者に取り組む姿勢があったとしてもなかなか前に進まない課題があることを御理解いただきたいと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは続いて、奥山委員、よろしくお願いたします。

【奥山委員】 いすゞ自動車の奥山でございます。ありがとうございます。私のほうからは、コメントさせていただきたいのが1つ、それから質問というか確認をさせていただきたいのが1つ、2つ発言させていただきます。

まず、コメントでございますけれども、1番の先頭バッテリーに、自動運転トラックの導入台数というのがK P Iとして案として書かれております。これ、導入台数をK P Iとして設定すること自体は賛同いたしますけれども、現実的には、今、私どもも開発を進めておりますけれども、車が出来たらすぐに商用運転に行けるかという、なかなかそうはならない。制度とかインフラ、それから監視とか、周辺のものそろって来て初めて、商用運転にだんだん行けると。

こういうことでございますので、導入台数だけではなくて、実装フェーズを踏まえたステップ型のK P I、こういうふうにしていただけると、例えば実証段階、それから限定の条件での商用、それから一般の商用運行、こういうようなステップ観を持った上でそれをK P Iとしていただければ、技術開発の進歩とともに社会実装の成熟度みたいなものがそのステージごとに適切に評価できるのでは、分かりやすく表現できるのではないかなと思いたしましたというのが1つ目のコメントでございます。

確認なんですけれども、これは1、2、3、4、5のどこということではなくて全体なんです、現時点ではこのK P Iというのは、政策の評価指標というふうに理解してございますけれども、将来的に例えば補助制度とか規制の要件あるいは調達条件等に直接連動する

可能性があるのか。要は、この指標を満足していないと補助が受けられないとか、将来的にそういうようなことにつながる可能性があるのかというのを、K P I の位置づけ、これを確認させて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。それでは続いて、三宅委員、お願いいたします。

【三宅委員】 K P M G、あずさ監査法人の三宅でございます。4番の物流D Xに関するK P Iはこれから検討されるということですが、D Xというと、どうしても漠然と大枠で捉えられがちのところがございますし、また短期間では成果が見えにくいという特性があります。そこで、3つぐらいのレイヤーに分けて考えてみるもの有効ではないかと思いました。一つ目は、インフラとかプラットフォーム層、つまりデータをつなぐ基盤部分のD X化。2つ目が、データを活用したマネジメント・管理に関するレイヤー。3つ目は、現場レベルでのD X化です。この3つのレイヤーごとにそれぞれ何か指標があると、より明確な評価軸になるのではないかと思いました。

一方で、悩ましいのが、インフラ、プラットフォームの整備となりますと、プラットフォームの構築やアプリケーションの導入といったK P Iになると思うのですが、現場では依然として紙によるやり取りも多く残っており、デジタル化以前の「データ化」に課題がある状況です。この点を解消しない限り、今後の取組のメリットを享受できる企業とそうでない企業との間で二極化が進む懸念があります。そのため、この領域についても何か手当てが必要ではないかと感じております。

非常にプリミティブな課題になりますので、「紙からデータ化」というところをこの大綱のK P Iに入れるかどうかは悩ましいところですが、デジタル化の一部として位置づけることも考えられるかもしれませんので、その辺りは検討いただいてもいいかなと思いました。いずれにせよ、この基礎的な課題を解決しないと、なかなか次の段階に進みにくいというのが現場の課題としてはあるのかなと思いました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。では、小野塚委員、お願いします。

【小野塚委員】 発言の機会をいただきありがとうございます。ローランド・ベルガーの小野塚です。私からは4点ありますが、シンプルにコメントさせていただきます。

一つ目は、神林さんがおっしゃっていただいたことと同じく、なぜここだけ農水産品・食品なのかなと正直思いました。その上に「新モーダルシフト」に関する指標というキーワー

ドがありますが、これは恐らくトラック以外にシフトしていくということを意味されているんだとすると、この新モダルシフトに関する指標と、その下の船舶・鉄道等による輸送の割合も一つにしてしまって、その測る指標としてはトンキロベースでの輸送分担率をK P Iにすればいいんじゃないのかなというのが御提案でございます。

2つ目が、全体を見渡してみると、トラックがあり、船舶があり、鉄道があり、ドローンがあり、またトラックが来て、トラックが来てという形になっていて、あたかも物流施策大綱じゃなくて輸送施策大綱になっているのかなという気がします。自動化・効率化を進めなければいけないのは、物流センターもですよ、物流施設もですよ。なので、せっかく倉庫協会さんもいらっしゃるの、ぜひ物流センター、物流施設の自動化・効率化に関してもK P Iを設定されてはいかがでしょうか。例えばですけれども、何を先端設備というふうに定義をするか次第ではありますが、先端設備が導入された物流センターの割合、物流施設の割合というようなK P Iも設けてもいかがでしょうかというのが2つ目でございます。

あと、3つ目が行動変容のところ。積載効率、荷待ち・荷役時間の削減ももちろん大事だと思いますが、行動変容といったときに一番大事なことは、物流費、送料を意識することじゃないでしょうか。そうして見たときに、そもそもE Cで送料無料というキーワードを使うのはいかなものかみたいな議論も過去にはあったと思いますが、そもそも論として、ターゲットとして物流費、送料が別で請求されているかどうかというのを指標にするというのもあるんじゃないでしょうかというのが3つ目の提案です。

最後、4つ目です。4番で、脱炭素化された物流施設やカーボンニュートラルレポートの普及状況という指標が設定されていますけれども、御承知かと思いますが、物流で発生しているCO₂の85%はトラック輸送ですので、物流施設でCO₂が発生している割合は相対的に少ないということを考えると、物流施設でCO₂の発生が減ることももちろん大事ですが、それ以上に輸送で減らしていただくことが大事ですので、例えば輸送でのCO₂排出量を減らしていくと。具体的なターゲットとしては、トンキロ当たりのCO₂排出量というようなK P Iを設けたほうが実態に即しているんじゃないのかなというのが御提案です。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。小林様、よろしく願いいたします。

【小林様（堀委員代理）】 御指名いただき、ありがとうございます。R&Cながの青果の小林でございます。今日は堀の代理で出席しております。私のほうからは、K P Iの整理について2点確認させていただきたいです。

まず、1番目のサービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化という科目になるんですけども、私たち農業分野の立場としましては、先ほど大綱資料の1-2の18ページの(2)の項目、ここに該当する内容のKPIは、先ほどの1番目のサービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化の枠の中で整理されているものと理解しております。その中でポツ2とポツ3、ポツ2の「新モーダルシフト」に関する指標と、ポツ3の船舶・鉄道等による農水産品・食品の輸送の割合が示されていますが、農業分野の視点で見ますと、この2つは実際にKPIとして主に該当しているのは、先ほどの大綱資料の18ページからの(2)の②についてのKPIと読み取っております。そこでちょっと確認なんですけれども、私たち農業分野については、先ほどの大綱資料の18ページからの(2)の項目の①と③、20ページから21ページに記載されていると思うんですけども、①と③については、農業分野として独立して見るKPIは持たない整理になっているという理解でよろしいでしょうか。

続いて、2つ目の質問です。先ほどと同じくですけども、大綱資料の18ページからの(2)の②の関連です。この中で21ページの29行目の「例えば、農林水産物の輸送については」の部分ですけども、この内容としては、鉄道や船舶などモーダルシフト側の整備の話が中心で、輸送手段やインフラ側の施策の説明に読み取れました。そこで、確認ですけども、私たち農水産物の荷主の立場としてはこの部分に対応する形でのKPIは特段持たないという整理になっているという理解でよろしいでしょうか。

資料の読み違いがあるといけないので、確認の趣旨です。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございます。御質問もあったので、答えられる範囲で今日お答えいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【高田物流政策課長】 個々個別にはなかなか今答えられる段階にないものもありますが、いずれも中で検討したいと思います。農水産品・食品のところを多くいただきました。こちらは食料・農業・農村計画にある指標を持ってきて書かせていただいています。輸送側の話と荷主側の話が独立しているのかというお尋ねがありました。数字上は直接的な連関というのはよく分かりませんが、荷主さんの理解なり、荷主と運ぶ側の物流側とのいわゆる協調なり、そういったことがあって御理解あって進んでいく面というのはありますので、中身としては関わってくるかと思いますが、いずれにしても農水省とも相談しながら考えさせていただければと思います。

それから、これが達成できないと補助金の要件あるいは規制を何か受けるのかというこ

とで、現時点ではそういうことを想定はしてございません。ただ、政府として目標を設定して、それに必要な、例えばいろいろな規制なのか、あるいは予算なのか分かりませんが、そういったことを進めていくという、ある意味、我々の目標であり、後押しであり、そういう扱いのものだと思っております。

【根本座長】 よろしいでしょうか。 それでは、第2ラウンド、それでは、栗林委員、小菅委員、それから白石委員、お願いいたします。

【栗林委員】 1番の「新モーダルシフト」に関する指標という非常にざっくりとした話になっておりますので、もう少し、どういうことを考えていらっしゃるのか教えていただきたいということと、あと、4番の物流に関わる多様な関係者のDX・GXの推進ということですが、大手の輸送事業者（トラック、鉄道、船舶、航空）の省エネ改善率ということなんですが、これは、要するに、我々のような船会社の省エネ改善率なのか、それとも、モーダルシフトして鉄道とか船を使うとこれぐらい省エネになりますよということなのか、これはどちらなのか質問ということでございます。

【根本座長】 ありがとうございます。 それでは続いて、小菅委員、お願いいたします。

【小菅委員】 恐れ入ります。 まさに宅配便の再配達率のところでございますけれども、これをさらに数値的によくするためには、どうしても宅配ボックスとか宅配ロッカー、そして昨今盛んに行われている置き配みたいな形があるわけなんですけれども、そういった意味では、KPIの項目としては宅配便の再配達率は当然あっていいと思うんですけれども、さらにそういったものの設置率みたいなものが入ってくるのも一案かなと思っております。

それと、KPIの数値自体はこれからだということなんですが、具体的に前大綱の中で定められた目標数値に現時点で至っておりませんので、さらに、なかなかもう天井に来ているのかなという部分もあります。 というのも、数値を示している事業者側の問題もあるんですけれども、やはりロッカーに入れるとか、まさに置き配をしてはいけない、それを望まれない消費者の方もいっぱいいらっしゃるわけですので、そういったものも全部ひっくるめて今の数字になっているということを考えると、この次の大綱の中での数値も目標値としては現状維持なのか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す。 白石委員、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。 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。 私からは2点でございます。

先ほど小野塚委員からもコメントございましたが、今回の大綱に内容は輸送の面にかなり寄ったK P Iになっているということを確認しております。私ども荷主物流においては輸送だけでなく保管的な業務も生業として行っており、輸配送における積載率がK P Iであるように、保管業務における保管効率についてもモニタリングすべきなのではないかと思っております。実態としては、今回の大綱においても持続可能性を高める為に輸送モードを切り替えていくことでモーダルシフトが進んでいく訳ですが、物流の結節点の新規インフラが増える半面で、旧来のインフラの稼働率は必ず落ちます。ですから、徹底的な効率化という反面、稼働率がどういふふうになっているのかということはやはり正確にウォッチをするべきであるというふうに考えます。

もう一つが、トラックの積載効率の面に関しまして、先ほどから、トラック乗務員の荷役を効率化する目的でパレットとか、あるいはスマートボックスのようなものを導入していくシナリオですが、反面、要は製品ではないものの回収・運搬という仕事が物すごく増えていることをお伝えしておかねばならないと感じております。様々な小売さんあるいはメーカーさんのパレットあるいは容器を峻別して、振り分けて、倉庫の中で回収してそれを保管して、さらにまた手元に返さないといけないというような仕事が非常に増えてきているということで、それそのものは全体最適の元で行う必要性が理解しているものの、車両の積載としては帰り車が全然空であるということはありません。もし御認識をしている方々が多いとしたならば、全然そうではなくて、多岐にわたる、実はいろいろな非製品、製品ではないものが運ばれているということがございます。この辺をどう捉えるかということは事実認識として重要です。

また、全然別の文脈なんですけど、近年アップサイクルの話が多く舞い込んできております。農産物とか畜産物の、あるいは店舗における廃棄物、こういうものを集めてきて再生利用するという考え方ですが、こちらも回収とか集荷をするというところについては、製品ではないので価値がないということでなかなか捉え難い部分になっております。これもトラックに物を積んでいることには間違いありませんので、どういふふうに捉えるかというところは後々議論のほうの場をいただければと存じます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。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。私からは1点、先ほど河野委員のほうから、着荷主・発荷主の契約の明確化をもうちょっと進めていく必要があるというようなお話があっ

たと思うんですけども、特に28ページに「サプライチェーン全体の共存共栄に向けた「パートナーシップ構築宣言」を引き続き推進する」という話があります。これ、資料がありまして、経産省さんが出しているパートナーシップ構築宣言というのを見ていると、その資料の中では、少しデータが古いんですけども、大企業でも宣言をされているところは少ないと。まずこの宣言を出してもらって、では、具体、パートナーとどんな取組をやっていたかというブレイクダウンをして実際の契約に行くという手だても可能でしょうから、ぜひこのパートナーシップ構築宣言を出されている企業数をKPIに加えていただけると、何か交渉の取っかかりにでもなるかなと思いました。

私からは以上です。よろしくお願いします。

【根本座長】 ウェブから北條委員、よろしくお願いいたします。

【北條委員】 ありがとうございます。日本ロジスティクスシステム協会、北條です。

4のGXのところでは2つ質問があります。これを見ると、どうやら省エネ法を使ってというニュアンスだと思うのですが、我が国は2013年度比、2030年度、まさにこの大綱のゴールの年度なのですが、全産業計で46%、運輸で35%という目標があります。それを何で使われないのかを伺いたいというのが質問の1です。

2つ目なのですが、既にほかの委員の皆様からありましたけれども、物流の機能の一つが輸送であって、ほかにも荷役とか包装とか保管だとか情報という機能があります。今、人手不足対応でどんどん機械化・自動化が進むなかで、恐らく倉庫の中でも電力の使用量が増えてくる。言い換えるとCO₂が増えてくると思うのですが、それをKPIにしながらよろしいのか？が質問です。

さらに、今の質問の派生として、需要予測ではAIをばんばん使うと思いますが、ただ普通に検索するよりもAIを使うと電力を10倍使うなんていう話があったりします。これと関連して、自動運転はAIを当然使うでしょうから、化石燃料以外の電力のエネルギーをどういう形で取り込んでいくのか。省エネ法は既に輸送においても、化石燃料だけではなくて電力もエネルギーだと定義していますので、これとの整合について、併せてお答えいただけるとありがたいです。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。多くはコメントだったと思うんですけども、中に質問が幾つかありましたので、お答えしてもらってよろしいでしょうか。

【高田物流政策課長】 まず、栗林委員からいただいた新モダリティ、これがざっくりとし

ているという話ですが、それぞれ鉄道や船舶、これは今もある指標でございますが、それぞれの貨物輸送のトンキロを出していくというものを考えてございます。

それから、再配達の部分ですね。これ以外にどういう指標があるのか、いろいろな部分がありますし、我々も再配達は減らしていこうということはやっていくものでもありますので、それが宅配ロッカーなのか何なのか、また、目標値の置き方を含めて、現状はこの大綱以外にも中長期計画等で置いているものもありますので、そういったものも見ながら考えていきたいと思えます。

すみません、北條委員の御質問は、全体をぱっと理解できなかつたので、改めて確認はさせていただきますと思いますが、こちらも今ここに置いているものというのが、現在の大綱なり、あるいは中長期計画で出ている、もっと言うと、政府内で一定の合意を得て進めているものを基本、優先して使っているというところでありますので、その辺りはもうそういうものだと捉えていきたいと思えますので、御理解のほうよろしく願いいたします。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

【栗林委員】 省エネ改善率はどういうことになっているのでしょうか。

【高田物流政策課長】 これも現状の大綱にある項目になりますので、基本的には海運側というか、そういった取組になってございます。

【根本座長】 よろしいですか。それでは、次ですね。まず、二村委員、お願いいたします。

【二村委員】 今回この主なK P Iの考え方ということで、恐らくお忙しかつたんだろうなど。輸送に偏っていると、いろいろ指摘はありますけれども、今回の大綱の中には、それこそ前回よりはかなり細かく施策が散りばめられているような気もいたしますので、こういう中からうまくバランスを取りながら選んでいただければと思います。いや、まだまだこれは精査されていないと思ひまして、一言申し上げました。

その際に、前回の大綱の際も申し上げたことなんですけれども、いろいろなK P Iの項目の中には、アウトプット目標とアウトカム目標があつて、やはりこれは構造的に考えないといけないものなんじゃないかなと思ひます。ですので、両者を混ぜてしまうと何だかよく分からない指標になってしまいますので、そこは気をつけながら、並べ方とか考え方の部分にお気をつけいただいたほうがいいかなと思ひました。

また、1のところにはドローン配送の社会実装件数が入っていますが、現在の動向として、

補助の見直しというようなものが大きく係っているような気がいたします。これまでは確かにそういうような方向だったんだけど、今後見直しがかかったときには、今までとは恐らく方針が変わってくるであろうというようなものが随所に見られるような気がいたしますので、現在の政策、政治の動向も見ながらの配置になるのではないかと思います。

また、先ほど開始前に首藤先生がおっしゃったんですけれども、前回の大綱の進捗がどうもあまりよろしくないようであるというようなお話を伺って、先ほどからずっと考えていまして、何でだろうかと。目標値の数値が高過ぎたのか、もしくは確かにこれをやればいいんだけど、なかなかそれを実現するには時間がかかるような項目だったのかもしれないと思いました。これは提案なんですけど、現在、計画を立てていて、これから進めていこう、またはこれから実証で、実証がうまくいったら実際の政策導入というようなものに係るようなものを幾つか入れられたほうが、現場もかなり励みになるんじゃないかなと思いました。

例えばというところでいきますと、港湾ではCONPASを使ってゲート前の混雑をうまく散らしていこうじゃないかというような工夫を今一生懸命やっているところだと思いますが、実証というのは、やればできるものなので、ともかくアウトプットとして努力をしていただく。その先にアウトカムとしての実際の導入事例やゲート前の混雑緩和といった数値がついてくるかなというふうな気がいたします。現実に関心している政策もうまく取り入れながらKPIを立てられたほうがよろしいのではないかと思います次第です。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

【二村委員】 もう1点いいですか。ごめんなさい。これは仕方がないことだと分かっているんですが、4のところ。DX・GXって、アルファベットで両方Xがつくからか必ず並ぶんですけれども、並び称されるものかなというふうに思いながら見ております。ただ、そういうものかなと思って納得もしております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。山本委員、お願いいたします。

【山本委員】 イオンの山本です。よろしくお願ひいたします。2点ございまして、イオンもこの物流施策大綱の方針、方向性に沿った形で物流構造改革を進めている最中がございます。まさしくこの1番から5番の中の、3番は少し毛色が違いますけれども、1、2、4、5を達成していくような取組を今推進しております。イオンのセンターも、多くが20

年、25年前に出来たセンターで、先ほどの老朽化ということにもつながるんですけども、新たな物流拠点へ再配置を進めていくということで今検討を進めております。

この2030年に向けたというところの足かせの一つにもなるんですけども、今、新たなセンターを造ろうと思うと、建築コストが1.7倍、あと、工期も、今、土地があつて意思決定しても2年後、3年後というような形で、これ、全国に手をつけるとなると、そういった課題も出てくるかなと感じております。

ただ、イオンもいろいろな環境が変わって、センターの再配置をすることで配送の距離を縮めていくことが重要と考えています。今の物流コストの半分以上はやはり配送費ですの。さっきのKPIのところ、積載の裏返しになるんですけども、総走行距離をどういうふうに縮めていくのかというところをKPIにしようかなと当社のほうでは今考えております。

先ほど白石様が言われていた、小売でも大きな問題がやっぱりリバースロジスティクスで、店から空の台車を回収するとか、あと、返品商品を回収するとか、こういったことが減らせれば、行きの積載率は当社でも80%以上あるんですけども、帰りの積載率が低いので、トータルとして半分になってしまうというようなことが課題と思っておりますので、その辺り。

ちょっと取り留めもなくなっちゃったんですけども、拠点を配置していくときには、さっきの建築費もそうなんですけれども、DXもすごい投資金額になります。建築コスト、DXの投資含めて配送効率を上げてペイできるかということで、ペイできなければ、やはり判断としてやめる会社も多く出てくると思うので、この辺りの固定費の抑制の仕方も国のほうの補助を含めて検討いただければありがたいなと思います。

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】 ありがとうございます。流通経済大学の味水です。これはコメントですけども、KPIについて3点申し上げたいと思います。

これまでの委員がおっしゃっていたことと重なるところですけども、バランスを御検討いただきたいというのが1つ目です。4番で標準化とかDXの話がないといったものは、これから検討されるということだと思います。2番で商慣行に関する指標がないというのも、今後検討が必要だろうと思います。

また、2点目として、配置が違うのではないかと感じる場所があります。トラックの積

載効率は、確かにいろいろなところに出てくるんですけども、物流効率化と考えれば、1番目の項目に入ってくるのではないかと。ほかの項目も同様にあるかと思えます。

最後に、3点目として、今までの議論に大分関連するんですが、各項目においてとても重要なことは様々にあるんだと思うんですね。それぞれにパフォーマンスインディケーター、P Iがあって、その多数に及ぶP Iの中の重要なキーとなるものがK P Iと考えれば、先ほど課長からこれまでの大きな政策の中で示されているものをベースとしていると言われてしまうとなかなか難しいところはあるかと思うんですけども、真に各項目、1から5番の項目において重要なものは何なのかと。時間的な制約もあるかと思いますが、できればP Iというものがどういうものがあって、その中で真に重要なものとしてK P Iという選定も考えていくといった検討も、できる範囲で行っていただけるとよろしいのかなと感じました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、お答えのほうお願いいたします。

【高田物流政策課長】 最後、味水委員がおっしゃったことはそのとおりでと思います。これは主なこととして出させていただいています。このバランスが正というよりは、今の時点で大事だと思うもの、それから一定の目星といいますか、そういったものがあるものを出させていただいているという意味で、4番のほうで標準化だとかD Xの関係がないというのはまだいろいろやっているというところでありまして、そういったものであります。表現の仕方なり工夫をしていきたいと思えます。K P Iのゴールは恐らく閣議決定のほうになると思えますので、どういう形の整理ができるか、持ち帰らせていただいて検討したいと思えます。

ほかの委員から、政策的な御意見もいただきました。二村委員のアウトプット・アウトカムの話だとか、ドローン関係の政策なんかは政府内でもよく確認なり相談なりをしながらやっていきたいと思えます。

物流拠点の話は、我々も拠点の関係は大事だということで、年度末には税制のほうも認められて、また、いろいろな法律なんかも考えていこうということでやっておりますので、その辺りは引き続きよろしくお願いいたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。私、座長としてではなく、一委員として、この

KPIに関して少しコメントさせていただきます。現大綱のKPIの進捗状況を見ると、3番目の評価が多くて、必ずしも達成できていないじゃないかという御指摘もあったわけですが、それでも、それでは、5年先の目標に関してクリアできるように低めに設定するのですかということになりますけれども、私はそうは思いません。2年前から改正物流法、トラック新法、下請法改正と次々と規制制度を導入して、今まさにそういう成果が出つつあるわけだと思っただけです。ですから、ぜひ志を高く持って、「責任と覚悟」を持って設定していただきたいと思います。これは個人的なコメントです。

今日もたくさん御意見をいただきました。KPIに関するいろいろなアイデアをいただきました。今後事務局にあっては、いろいろな予算との関係とか、これまでのKPIとの関係とか、検討しなければいけないことがあります。KPIは政府の責任で行うものですから、今日皆さんからいただいた意見を参考にして検討をお願いします。どうもありがとうございました。

それでは、2月にあと1回検討会を開催します。最後もぜひ御出席賜りますようよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。最後に事務連絡だけさせていただきます。

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

また、第9回検討会の日程につきましては、資料3でお示ししておりますとおり、2月中を目途としておりますので、具体的な日程はまた別途御連絡いたします。

以上でございます。ありがとうございました。

— 了 —