

第6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9月19日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第6回2030年度に向けた総合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、誠にありがとうございます。

本日の会議は、対面とオンライン参加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等で配信を行います。構成者の皆様におかれましては、常時カメラはオンとさせていただきます、発言時のみマイクをオンにさせていただきようお願いいたします。傍聴者については、常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。

構成員の皆様の御紹介については、参考資料2の出席者名簿をもって代えさせていただきます。本日は、御都合により高岡委員、西成委員が欠席されております。また、奥田委員の代理としまして岩佐様、神林委員の代理として海老澤様に御出席いただいております。

さらに、本日は、ゲストスピーカーとして日本通関業連合会の岡藤様に御出席いただき、プレゼンテーションいただきます。なお、岡藤様におかれましては、議題1の御説明と意見交換が終わりましたら御退席となります。

本委員会は原則公開で行いますけれども、今回は、事前に御連絡しましたとおり、議題2が非公開となっております。議題1の後、一般傍聴者の方々には御退出いただきますが、一般傍聴者の方々が御退出の際には、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、よろしくお願いたします。

【根本座長】 承知いたしました。本日もどうぞよろしくお願いたします。

それでは、議事に入ります。まず、議題1、事業者団体からのプレゼンテーションにつきまして、日本通関業連合会の岡藤様より御説明をお願いします。よろしくお願いたします。

【岡藤様】 ただいま御紹介いただきました日本通関業連合会会長を務めております岡藤でございます。今日は、次期総合物流施策大綱の策定のための検討会において説明の機会をいただきましたことを感謝し、御礼を申し上げます。

本日の議題ですけれども、通関業を取り巻く環境の変化と課題について、私のほうからポイントを押さえて説明をさせていただきたいと思っております。資料2ページになります。

まず、通関業ですけれども、税関に対して輸出入申告や関税の納付等の通関手続について、輸出入者の代理・代行業として行うことを通関業と言っております。通関業者は適正な通関手続を行う責務があり、通関手続の適正かつ迅速な実施の確保に尽力しております。国際物流の重要なインフラの役割を果たしているところでございます。

特に近年では、越境E Cの拡大によるB t o Cの貨物の取扱量が急増し、通関手続が量的・質的に大きく変化する中で、関税等の適正な納付の確保や社会悪物品の密輸阻止への協力等、国際物流における通関業者の役割がますます重要性を増してきているところでございます。

下のフローですけれども、これは輸入通関の流れでございます。航空機・船舶で到着した貨物が保税倉庫に貨物搬入され、通関業者による輸出申告、そして税関による審査・検査を経て、通関業者による関税・消費税等の納付、そして税関によって輸入許可が下ろされます。到着時点で国内の内貨になりまして、配送を経て輸入者のほうに届けられるというフローでございます。輸出通関の場合は逆の流れとなります。

このように、通関業は国境での適正な手続の確保と、その結果としての円滑なサプライチェーンの確保という役割を果たしているわけでございます。サプライチェーンにとってなくてはならないものであり、絶対に欠かすことのできない重要なインフラの一つであると言えます。次のページにお移りください。

一般社団法人日本通関業連合会について少し説明をさせていただきます。通関業連合会は、今申し上げました通関業者を会員とする業界団体でございます。会員は、全国に9つある会員団体、各地区の通関業会と44社の個人会員で構成されております。また、全国に通関業者は988社、通関士は現在のところ8,340名となっております。次のページに移ります。

通関業の取り巻く環境の変化でございます。4点ポイントを押さえて申し上げます。

まず、第1に、自由貿易・経済連携協定(F T A・E P A)の拡大が今行われております。トランプ政権の関税政策や経済安全保障への対応等、通関業者と通関業務はますます複雑化し、困難化が増大しております。

2点目は、近年、先ほど申し上げました越境E Cの増加で輸入貨物が急増する中、規制薬物や知的侵害物品などの密輸も高止まりしております。下の図は輸入許可件数の推移でございます。今年度は多分2億件以上の件数になってくるのではないかと予想しております。それから、規制薬物の押収量も3トン近くの数量になるのではないかと予想し

ておりますし、知的財産侵害物件も3万件以上の差止めが行われているという状況があります。次のページです。

3点目は、東日本大震災、それから関西空港の冠水、そして新型コロナウイルスのパンデミック等、大型の自然災害が多発しており、サプライチェーンの寸断や混乱が発生している状況において、通関手続を含む物流の途絶を防止する対策が必要となっております。コロナのパンデミックのときには、通関業、通関士が身を挺して業務を遂行してサプライチェーンを守ったという事実がございます。

4点目は、我が国の急速に進展する人口減少により、生産年齢人口の大幅な減少と人手不足がやはり通関業界でも深刻化しているというところでございます。この総合物流施策大綱の策定に向けた検討の視点でも示されておりますサプライチェーンの基盤強化、それから国際物流のシームレス化、併せて、強靱な国際物流ネットワークの構築、このような点においても通関業の果たす役割は大変大きいものがあり、絶対に欠かすことのできない重要なピースとなっております。次のページです。

次に、通関業が抱える課題について申し上げます。実は私が本日ここに参りましたのも、この点に関して皆様にご訴えさせていただきたいと思ひまして、この4番の通関業が抱える課題について御説明をします。

まず第1に、2017年に通関業法の一部改正で、併せて通関業務料金、通関料金の上限額が撤廃されまして、自由化となりました。しかし、一方では、通関業務収入は過去約20年間ほとんど変化がない。グラフにもありますように、約1,000億円から1,100億円ぐらい年間の収入に維持しております。

それから、近年、人件費が上昇しているにもかかわらず、通関業務料金における労務費の転嫁が進んでいないことから、特に中小の経営環境は厳しく、円滑なサプライチェーンの確保やコンプライアンスの維持が危機的な状況になっていると言えます。

それから、通関業の社会的重要性に鑑み、今後とも適正な業務運営を確保するためには、通関業務にかかるコストの通関業務料金への適切な転嫁及び業務に見合った通関業務料金の収受が必要となっております。これは通関業者の悲痛な声だというふうに御理解いただければと思います。

この状況に関して、右側のアンケート調査の円グラフを御覧ください。約7割が通関業務料金の値上げが必要と考えているが、一方で、約8割は荷主と値上げ交渉のテーブルにってもらえていないという状況があります。先ほど説明しましたように、通関業を安心して経

営できなければ、国際物流は直ちに停滞しかねませんし、通関業の役割や果たしている業務の重要性に鑑みても、一日も早い通関業務料金の適正な価格転嫁が望まれるものです。

また併せて、ここには触れておりませんが、従来より業界での慣習的に行われている輸入の際の関税と消費税の立替払いの解消も、1つ通関業界では解消すべき課題となっております。

最後に、通関業界の競争力向上に向けた新たな取組について、少しお話をさせていただきたいと思います。通関業界は、御承知のとおり、120年以上の歴史の有する由緒ある業界でございます。そして、通関士は、先ほど述べましたように、適正かつ迅速な申告、社会悪物品の密輸阻止、国民の安心・安全な生活を守るために、日々活動しております。

昨年、財務省関税局が主催しましたEPA利用推進有識者勉強会において、EPA利用における専門家が不足しているとの指摘とともに、関税ルールの専門家である通関士を対象にしたEPA関税認定アドバイザー制度の創設が提言されました。

それを受けて、本年6月に日本通関業連合会は、財務省の後援を得てEPA関税認定アドバイザーの養成講座を開講し、経営戦略と関税等について講義いたし、93名の通関士の認定アドバイザーを生み出しました。認定アドバイザーを活用した通関業務サービスの高度化による人材育成を通じ、我が国の輸出競争力の向上に期待しているところでございます。今後、認定アドバイザーが荷主の相談に的確に対応することにより、我が国の貿易がますます発展することを期待しております。

以上、簡単ではございますけれども、私からの説明にかえさせていただきます。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。

通関業は、物流業の一業態と思えますけれども、関税局が所管しているということもあって、なかなかなじみのない業界でございます。しかし、人手不足とか労務費の転嫁が進んでないと説明があり、他の物流業と全く同じ構造があるということがよく分かりました。

さて、せっかくの機会ですから、御質問していただきたいと思います。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。ウェブで御参加の皆様におかれましては、Teamsの挙手ボタンでお知らせいただくようお願いいたします。いかがでしょうか。どうぞ。

【味水委員】 流通経済大学の味水です。御説明ありがとうございました。

先ほど根本座長からもありましたように、6ページにある通関業務の収入が輸入許可件

数に比例して増加していないというのが大きな課題であろうと感じました。この点について、たとえばトラック業界では、全ト協を中心としてベストプラクティスの共有などの取組をされていると思いますが、通関の業界ではどのような取組がなされているのか簡単に教えていただければと思います。

【岡藤様】 御質問ありがとうございます。

実は、先ほど申し上げましたように、通関業というのは本当に歴史の長い業でございます。2017年まで上限を決められて、通関料というのはこれ以上取ったら駄目だというような上限があったんですけれども、これは、我々の通関業のほうのリクエストから撤廃をさせていただいて、自由化になった。自由化になったら通関料は上げられたかということ、実はそうではなくて、17年なのですからもう8年ぐらいたっていますけれども、なかなか通関料金を、収受を上げることができないという現状があります。

この背景には、荷主と通関業者との位置関係、やはり荷主が主で通関業者は従の位置が、立ち位置がなかなか、通関業界自身の、通関士のプレゼンスが高まっていないというのも一つの原因です。安くしていく、何ぼやろうというような、そういう厳しい荷主の指摘もございますので、それに耐え忍びながら我々はこのサプライチェーンを守ってきたという実情がございます。

ですから、これから、今までの通常に通関業務プラス、先ほど最後に申し上げました、EPA関税を利用促進するような、そういうアドバイザーに通関士がなることによって付加価値をつけて、それが全体の通関料金の収受アップにつながればなというふうに思いを立てて取り組もうとしているというのが今の現状です。

【根本座長】 続きまして、若林委員、お願いいたします。

【若林委員】 御説明どうもありがとうございました。

私も今の御質問と同じページ、6ページについての質問なんですけれども、資料6ページの下の方、アンケート調査に関するちょっと細かい点ですけれども、もしお分かりになれば教えていただきたいと思って御質問させていただきます。

アンケート調査、左側ですね、協議の場の有無というところなんですけれども、77%が荷主が対応していないというところになります。これは実際に協議を求めたけれども拒絶される、取り合ってもらえないというのか、あるいは、そもそも協議を求めたことがないというのかどちらでしょうかというか、多分混ざっているんだと思うんですが、どのぐらいの割合かというのがもしお分かりになれば教えていただきたいのと、数字でなくても御感

触でも構いませんので、教えていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【岡藤様】 御質問ありがとうございます。

確かに、過去は、上限があったときには、なかなかそれ以上のお客様とのネゴはできないという現実があったんですけれども、むしろ通関料金を下げられる傾向にあったんですがその傾向は最近なくなってきたのではないかというふうに実感はあります。

ただ、それ以上の通関料、この諸般の物価の上昇等で、労務費に転嫁できないというところで、かなりの業者が悲鳴を上げているところがございますので、全く荷主に対して交渉していないということはありませんし、交渉はしているんですけれども、なかなか理解を示していただけないという現状があります。

数字的な裏づけは、名古屋通関業会のアンケートに詳しい数字が出ているかどうかはちょっと分かりませんので、これは後日また、もし必要であれば、実態を御報告させていただきますと思います。

以上でよろしいでしょうか。

【若林委員】 どうもありがとうございました。どちらが多いのかなという感触をお伺いしたいと思いましたので。どうもありがとうございます。よく分かりました。

【根本座長】 ほか、いかがでしょうか。

【二村委員】 御説明ありがとうございました。大変勉強になりました。

間違った感覚を持つといけないので、念のための確認をさせていただきたいんですが、取り巻く環境ということで、生産年齢人口減で人手不足が深刻という御指摘があったわけですが、現在、通関士の方が8,340人いらっしゃるというこの数字の頭数が足りていないと感じていらっしゃるのか、ということと、通関士の方たちのおおよその年齢構成、年齢が上の方にウェイトが大きいのかという、点を教えてください。よろしくお願いいたします。

【岡藤様】 年齢構成ですけれども、具体的な数字は把握していませんが、肌感覚で言いますと、なかなか通関士の仕事に興味を持って取り組んでくれる若い人たちが少なくなってきたということで、せつかく通関士の試験、難しい試験を突破しても転職してしまうというような、なかなか先行きがどうか、夢がない業務と若い人たちにとっては捉えがちなというふうな実感があります。

ただ、通関士の仕事は知識とそれから経験が必要になってきますので、50代、それから60代を超えても、通関士の仕事に日々取り組んでくれている高年齢の人たちもいるということで、平均年齢をするとかなり高いではないかというふうに思います。

最初の質問はどうでしたっけ。

【二村委員】 8,340という頭数のところは頭数が足りていないというふうに感じていらっしゃるかということです。

【岡藤様】 都市部よりも地方の通関業者に通関士の数が足りないという声は、連合会のほうにも届いております。ですから、この辺りは、連合会で人材バンクみたいなものをつくって、Uターンされたり、それからリタイアされた後に、通関士の資格はありますので、地方でもう一度活躍していただくような機会をつくるような取組はいたしております。

【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】 あずさ監査法人の三宅と申します。

私も6ページ目で、認識誤りがあるといけませんので確認させていただきたいのですが、左のグラフについてです。通関業収入は横ばいで推移している一方、許可件数が増えているということは、1件当たりの単価が徐々に下がっていると見てよろしいでしょうか。

【岡藤様】 そうです。1つの大きな特徴としては、先ほど申し上げました越境EC、eコマース、この件数が非常に、残念ながら、一般貨物の通関はあまり伸びていない一方で、EC、eコマースの輸入通関が飛躍的にこの数年で増えてきていますので。ですから、eコマースの通関は簡易通関になりますので、通関料収入としては非常に低いものになりますので、伸びているほど通関料収入が増えていないという実態があるというふうに御理解いただければいいと思います。

【三宅委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

そうしたら、最後に、私のほうからちょっと質問をさせていただきます。実はこれまでの検討会でメンバーから、成田空港の第3滑走路の新設あるいは新貨物地区の整備は歓迎するんですが、成田・羽田の一体運用、さらには、東京港とか横浜港を含めて保税地区をうまく活用するというのもあっていいんじゃないかというような提案がなされているわけです。例えば、成田空港を国際ハブに育てるために、関税政策として何が必要、あるいは有効だと思われていますか。

【岡藤様】 根本先生の質問が一番難しいんですけども。実は私もJAF Aの副会長を長年やってきた経験があって、一体運用ということに関して、日本はほかの国と比べたらなかなかビハインドしているというジレンマがずっと抱えてきたわけですが。この前、

機会があって、国交省の成田の運用、ビジョンをお聞きしたときに、これだというふうに正直個人的に思った次第でございます。

一体運用を、成田・羽田もちろんですけども、港湾と空港との一体運用もこれから長期ビジョンを踏まえて推進していただかなきゃいけないと思いますが、そこに通関がどう関わっていくかということだと、通関は荷主からの受託を受けて通関業務を代行するというこれが大きな業務になりますし、ここを迅速かつ適切に行っていくというのが、これはボトムラインですけども、将来は、先ほど言いましたように、EPAの関税認定アドバイザーのこういう取組をもっともっと推進して、特に日本からの輸出貿易額を伸ばしていくということにお役に立っていくことが通関業界のこれからのビジョンであり、新たな使命ではないかというふうに思っております。

そんなところでよろしいでしょうか。十分なお答えになっていないかもしれませんが。

【根本座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、岡藤様におかれましては、ここで御退席ということになります。どうも本日はありがとうございました。

それでは、次の議題に移りたいと思いますけれども、以降の進行に関しては、事務局のほうから、進め方、御説明をお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございます。事務局より御連絡いたします。以降の議事につきましては、一般傍聴者の方々には御退出いただきまして、非公開とさせていただきます。一般傍聴者の方々には御退出をお願いします。

(岡藤様退席、傍聴者退出)

～提言の骨子(案)に関連する議事について非公開～

(提言とりまとめ後に公開)

【林田課長補佐】 それでは、議事を再開いたしますので、以降の進行につきまして、根本座長、よろしくをお願いいたします。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

【岡藤様】 どうも、失礼いたします。

【根本座長】 それでは、議題2、本検討会の提言の骨子(案)について、事務局より御説明をお願いいたします。

【高田物流政策課長】 資料2の提言骨子ということで、よろしくをお願いいたします。資

料は非公表の資料ということでございます。

大きく、「はじめに」のところで1番、それから、「物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性」、それから3つ目に、これが一番の中身になりますけれども、今後取り組むべき施策として7本の柱で書かせていただいています。順を追ってかいつまんで御説明させていただきます。お時間は大体15分ぐらいいただければと思います。

「はじめに」のところ、1ページです。我が国が直面する課題ということで、人口減少・担い手不足、いわゆる物流の2024年問題、また、社会のデジタル化・イノベーション、それからカーボンニュートラルへの対応、また、途中でいろいろな御意見もいただきました大規模自然災害、激甚化・頻発化しています。また、インフラの老朽化も言われている。そして、こちらも意見いただきましたけれども、国際競争力の低下、それから不確実性が高まる国際情勢への対応といったことに直面してございます。

また、(2)のところです。物流が果たす社会インフラとしての役割ということで、ここに書いてあります国民生活や経済活動等々を支える不可欠なものであるということ。それから、2つ目のポツ、12行ですが、物流に携わる全ての者が、公共財と言える有限な物流リソースを無駄を生じさせることなく最大限活用していこうということ。そして、将来にわたって必要な物資を、ここに書いているようなことで、確実に輸送していく役割を果たすということが必要であるということ。

(3)の大綱の策定の意義ということでもあります。上でありますような課題に的確に対応するためには、こうした役割を継続的に果たしていく、そして、さらに、今後もさらなる強化が必要である。一方で、物流業界、冒頭にも申し上げました担い手不足があるということで、令和6年、2024年4月からの時間外規制の問題、そして、こうした問題を契機に、物流が果たす役割の重要性ですとか、置かれている危機的な状況、そして、労働者の社会的価値といったこと、こうしたものについて国民の理解と実践を促すということ。

そして、荷主・物流事業者のさらなる物流改善の取組や積極的な投資につなげる必要があります。また、こうしたことが、国民のウェルビーイングの向上ですとか経済・産業の持続性を支えるということ、そして、イノベーションを実現する物流をつくり上げていくということがございます。

大きなⅡであります。(1)で、前大綱において講じた主な施策ということで、①の物流DXや物流の標準化、②が時間外労働規制の上限規制を見据えた労働力不足対策の加速、物流構造、そして、③として、強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築という

ことで、前大綱に応じたものとして挙げさせていただいております。

(2)です。2ページの32行目ですが、現大綱における代表的指標の状況と分析という、これは今後丁寧に記載をしていきたいと思っておりますが、こうしたことを書かせていただいております。

(3)の前大綱策定以後の物流を取り巻く環境の変化ということで、①ですけれども、3ページ、ここにありますような、2024年度14%等々の輸送力不足が推計されたということを受け、関係閣僚会議をつくり、パッケージをまとめ、取組を進めてきたということでございます。そうした官民の取組の成果ということで、何とか2024年度の輸送力不足は、おおむね解消はできていますけれども、2030年度を見据えて、さらなる対策が必要であるということ。そして、25年3月の閣僚会議で総理から御指示もいただいて、こうした検討を今進めているということでもあります。

②として、トラック運送業をはじめとした取引環境の適正化ということで、下請法の改正、それから議員立法でのトラック適正化2法の成立。

また、③で、物流拠点の整備、輸送モードの転換の必要性が生じているということ。

④で、ラストマイル配送の安全かつ持続的な提供ということで、物流の小口・多頻度化の急速な進行ということ。宅配ドライバーの負担がさらに増大することが懸念をしつつ、都市部・地方を問わず、物流負荷の一層の軽減が必要であるということ。そして、その中では、地方公共団体の積極的な関与が必要になるということで、この点については、ラストマイル配送の検討会を設置して、別途検討のほうをしているという状況でございます。

⑤として、自動運転やドローン配送のデジタル技術等々ということで、3ページから4ページにつながっているような事柄が進んでございます。

⑥として、2050年カーボンニュートラルの実現。

⑦として、グローバルサプライチェーンを取り巻く情勢の変化ということで、国際物流ネットワークにおけるハブ機能の抜本的強化。

それから、⑧で、能登半島地震を契機とした災害発生時の物流事業者の役割の再認識。トラック協会さんあるいはトラック事業者、また倉庫協会の関係の方、また倉庫事業者等々の御協力も得て、何とか物流のほうの確保に取り組んでいきたいということでございます。

(4)です。今後の物流政策の方向性ということで、輸送力不足の解消に万全を期すべく、物流革新の新機軸を打ち出すということ。そして、輸送量見通しの再検証、34%という数字の再検証も行っていくということ。

5 ページですけれども、先ほど来申した物流の役割ということで、物流の持続可能性を確保していく、我が国の成長エンジンとしての物流のポテンシャルを最大限引き出すことは不可欠であると、そういったことを書いていきたいと考えてございます。

5 ページ以下、今後取り組むべき施策として、(1) から7本で書いています。

(1) ですけれども、物流産業の構造転換や輸送体系の再構築としまして、丸がこのページで3つ、6 ページにも5つほどありますが、1つ目が、革新的車両の導入促進のための環境整備ということ。レベル4自動運転トラックですとかダブル連結トラック等々、車両関係手続の合理化等々も書いてございます。

また、2つ目の丸で、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した新モダリティの推進ということで、航空機やダブル連結トラック等々の多様な輸送モードを使っていこうということ。また、下の丸になりますけれども、31行目ですが、日本全体の物流ネットワークの再構築ということで、いろいろな自動化を進めていこう。また、5 ページの一番下ですけれども、特殊車両通行制度の利便性の向上等ということ。

6 ページに行ってくださいまして、ラストマイルは先ほど申し上げたとおりですが、2つ目の丸で、トラック適正化2法の話。また、16行目では、自動車運送業の基盤強化ということで、事業承継・M&A。さらには、20行目以下ですけれども、地域の経済活動を支える物流基盤の強化ということで、共同輸配送の促進ですとか、あるいは物流地域の物流拠点の整備、集配拠点の多機能化、農林水産物・食品といったこと。そして、6 ページの32行目、こちらは経産省さんでかなり進めていただいていますけれども、フィジカルインターネットの実現。

7 ページに入ってくださいまして、(2)、2つ目の柱です。サプライチェーン全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容ということで、多重取引構造の是正ということ、こうしたことでの改正物流法に基づく取組をしっかりと進めていくということ。その中には、御意見いただきました施設管理者等との協力・連携ということも書かせていただいております。また、荷主等に対する一層の価格転嫁と取引適正化の推進、また、下請法の話も書きつつ、内航海運、港湾運送事業においても適正にやっっていこうということ。

22行目辺りですけれども、御意見でも、着荷主のことも御意見いただきましたが、発着荷主、消費者をはじめとした物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進ということで、特に中小ですとか地方所在の企業も含めたということで書かせていただいております。

また、27行目では、物流統括管理者間の連携、そして高度物流人材の能力向上。29行

目では、リカレント教育プログラムの普及・浸透ということです。

30行目ですけれども、消費者一人一人の行動変容ですとか、着荷主等々ということで、B to C、B to B、さらにはC to Cも含めてですけれども、サプライチェーン全体の物流負荷の軽減といったこと。

そして、35行目、通販・eコマース事業者等の取組、また、学校教育段階からの啓発活動ということ。

8ページに行っていただきまして、(3)で、人材の地位向上と労働環境の改善ということで、人をしっかり入っていただいて育てていくということでありますが、1つ目の丸で、物流人材育成プランの策定ということ。また、2つ目の丸で、物流人材の育成・確保。産業の魅力向上のための広報の推進ということ。13行目では、トラック・倉庫分野における外国人材の定着・活躍に向けた取組。

その他、以下続きますけれども、17行目でトラックドライバーの休息環境の改善ということで、SA・PA、道の駅における休息環境であります。また、海技人材、港湾運送、鉄道貨物、そして、前提としての輸送の安全確保ということが続いてございます。

9ページ(4)ですが、こうしたものを進めていくためにも、横串を通したものになりますけれども、物流標準化とデジタル化ということが重要になってまいります。標準仕様パレットのさらなる普及ですとか、そうした物流標準化・データ連携ということで、さらに標準化の対象領域を拡大していこうということ。5行目辺りです。

そして、11行目辺りでは、データ連携によるN対Nの共同輸配送の実験。こういったことを書いてございます。

17行目辺りでは、荷主・物流事業者間の協働・協調の促進にデジタル技術を活用していこうということで、データ連携の促進ですとか、物流コストに応じた商品価格の設定といったこと、物流サービス水準の見直しということも書かせていただいています。さらには、デジタル技術の活用ということでの業務効率化ということでもあります。

(5)ですけれども、初めに御紹介した際には、環境ということでは立っていなかったんですが、これまでの大綱でも柱として出てきて重要なテーマだということで、あえて(5)として特出ししていますが、グリーン社会の実現に向けた物流全体の投資・イノベーションの促進ということで、サプライチェーン全体の脱炭素化の推進。また、10ページに入ってくださいまして、物流分野における循環経済ということ。こうしたことを書かせていただいています。

(6) としまして、我が国の国際競争力強化のためのサプライチェーンの高度化ということで、1つ目の丸、成田空港等のさらなる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備ということで、首都圏空港の一体的運用の話ですとか、さらには、関西3空港、中部、北九州ということにも少しずつ触れさせていただいております。

また、29ページですけれども、国際コンテナ戦略港湾政策の推進ということで、港湾関係のいろいろな施策のほうを並べてございます。

11ページに行ってくださいまして、港湾機能の強化、また海運の国際競争力の強化、そして、15行目辺りからは、諸外国の成長市場の物流需要を取り込むためのサプライチェーンの基盤強化ということで、コールドチェーン物流サービス等の国際標準化ですとか、農林水産品・食料の輸出拡大、さらには、先ほどもありました、16行目では、通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保ということで書いてございます。

また、18行目では、国際競争力強化に向けたネットワークの再構築ということで、多元化・強靱化の推進、また、シームレスな物流システムということでございます。

最後、(7)でございます。有事に強い強靱な物流ネットワークの構築・確保ということで、1つ目の丸で、大規模自然災害に備えた平時からの体制構築ですとか関係機関の相互連携ということで、協力協定の締結促進ですとか、輸送拠点の機能強化、非常用発電の導入とかそういったことを書いてございます。また、ラストマイル配送も、災害時にも活用できる平時からやっていくということ。TEC-FORCEの増強ということでございます。

また、もとより、災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保ということで、道路ネットワークの強化等々、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークの構築ということで書いてございます。

最後、12ページでございます。上のほうから、港湾、それからA2の実効性強化ということで航空関係、また、船舶交通ということで書いてございます。

また、6行目以下では、経済安全保障やサイバーセキュリティへの対応ということ。また、15行目で、シーレーンの安全性の確保ということで書いてございます。

IVとしては、新しい大綱の推進体制のあり方ということで、フォローアップをどういうふうにしていくのかといったことですとか、今後、丁寧に書いていきたいと考えてございます。

雑駁ではございますが、一旦、御説明のほうは以上とさせていただきますが、項目に応じて、いろいろ各所との調整などもある程度はさせていただいて、なかなか入れ込めていないものもございます。そういったものは、今後、本文を書いていく作業の中で、できるだけ取

り込んでいけるようにやっていきたいと思いますので、そういったものとして御覧いただければと思います。

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、意見交換に移ります。御意見のある委員におかれましては、挙手をお願いいたします。ウェブにて参加の皆様におかれましては、Teamsの挙手ボタンを押して手を挙げていただきたく、お願いいたします。いかがでしょうか。

【味水委員】 流通経済大学の味水です。丹念な整理をいただきまして、誠にありがとうございます。私のほうからは3点御意見を申し上げたいと思います。

1点目が連続性についてです。今、これは骨子ですので、まだ含まれていないところだとは思いますが、2ページの前大綱における代表的指標の状況と分析において、本来、前大綱で掲げた指標がどこまで達成できたのか、達成できなかった場合はなぜなのか、を丹念に分析して、その上で今次の大綱についても、さらに議論を深めていくことが、望ましいと思います。

そういう意味では、今後追加される部分だとは思いますが、例えば、今、今後取り組むべき施策として示されている部分についても、以前からの継続のものと、今回新規で追加されるものといった整理をしたほうがよいと思います。これが1点目です。

2点目が内容の示し方についてです。今回、7項目に分けて今後取り組むべき施策についてお示しいただいていて、どれも大事だと思って伺いましたが、7個も多いなと感じる面もあります。

これらが目的に応じて分類されているというのは十分に理解できる場所ですので、例えば、参考資料として、長期的なものなのか短期的なものなのか、また、産業、業種に依存するものなのか、もしくは、ノード、リンク、モードのように丁寧に整理するというものを別途示すと、どこの部分でどういう取組があるのかということが、見取図的なものが示されると、分かりやすくなるのではないかと思います。

最後、3点目が目標設定についてです。こちら、今、高田課長がフォローアップの方法も含めて今後検討ということでしたけれども、いうまでもなくフォローアップは必要だと思います。なお、今回、2030年度に向けた検討会ではありますが、目標値として、2030年度だけではなくて、さらに長期の、例えば2040年とか、そこまでの途中段階の目標設定も併せて検討していくべきではないかと思います。

以上です。

【根本座長】 何人か御意見を聞いてから、お答えできる箇所はお答えしていただくということにしましょう。

ウェブから、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。ちょっとお待ちください。

どうも御説明ありがとうございました。私からは2点申し上げたいと思います。

大前提として、総理大臣から施策大綱の策定に対して指示が出されたときに言われていたことだと思うですけれども、既成概念にとらわれない新たな施策の具体化や深度化をすべきだということがあったと思います。この国の制度上からすると民意を代表する人なので、この発言はとても重いと思っています。としたときに、新しいといったところで、あるいは、今までにないようなところ、野心的なとかいうところで2点申し上げたいと思います。

1点目は、貨物自動車運送業です。現在のかたちにとらわれないで新しい事業モデルをつくる必要があるのではないかと思います。つくるといっても、新しいものを急につくるというのはなかなか難しいので、いきなり社会実装するという話ではなくて、まず研究、それから社会実験、実証事業などをするということが大事だと思います。

同じ運送業でも、例えば旅客では、従来型の運送業と違う新しいモデルがかなり前からつくられている。デマンドバスしかりですし、最近ですと、これをUberと呼ぶかどうかというのは判断が分かれるところですが、日本版Uberができたりしています。これらのできた動機は、少子化だとか高齢化だとか過疎化がすすむエリアでの課題解決ということできているんだと思います。

これに当たって大変重要なのは、従来の事業法の前提だとか形態というのは1回取り去って、マーケットデザインやメカニズムデザインという手法がありますけれども、提供できる価値って何なのだろうということを考えながら設計するということが大事になってくるのだと思っています。

これは余計な話なのですが、過去36か月間の上場企業、道路貨物運送業の株価の動きを見てみたのですが、堅調なのです。一見問題なさそうなのです。けれども、私の知り合いに投資会社に勤めている人がいて、彼が最近言っていたのが、道路貨物運送業が投資しにくい業種になっているということでした。

もちろん、全体の傾向とは違って部分的なところであるかもしれないのですが、投

資家にとっての魅力が、もし私が申し上げたような事業のかたちの変革につながっているとすると、将来を考えると、今申し上げたような新しい事業デザインが必要だと思っています。それが1点目です。

2つ目ですけれども、これも前回申し上げたと思いますけれども、国際競争力の強化という方針に関することです。過去30年の間に日本の経済的な地位は相当変わってきている。東アジアの中において、国際海上輸送の中心が中国大陸とアメリカの西海岸の間になっていることを考えたときに、この大動脈が日本のどこを通るかという、津軽海峡を通るわけですよね。東京でも神戸でもないということ。

もちろん、我々が世界の人々に買ってもらえる魅力的な製品を国内でつくるということが大前提になりますけれども、解部環境の大きな変化を考えながら、我々の国の国際港湾の配置論をもう一回考え直すことも必要ではないかと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。貨物自動車、運送業を抜本的見直す必要があるんじゃないかと提案がありました。自動運転トラックが高速道路をどんどん走り始めそうだというようなことを考えると、私も同感したいと思います。

大串委員、ウェブからお願いいたします。

【大串委員】 ありがとうございます。よろしくお願いします。

私も北條さんと近い印象を持っています。まず、マーケットデザインというよりも、労働の付加価値向上と産業の魅力度向上をどうしていくのか。例えば、賃金にスキル、キャリアパスなど、低コストサービス産業みたいな形で位置づけられて、もしくは低バリューといいましょうか、価値があまりないんじゃないかというふうにみなされているところをどうやって付加価値創出産業にしていくかというところが、そのビジョンをもう少し書き込まないといけないのではないのかな。つまり、物流が大きな付加価値ですよというところを強調する必要もあるのかなというふうには思っています。これが1点目です。

2点目が、国際物流の付加価値モデル、例えば、データ活用サービスとかコールドチェーンを構築する方法論とか、そういったものの展開に踏み込んで、ただ日本の物流を、単なる輸送機能ではなくて、国際競争力とサプライチェーンと絡めて言いますと、アジア地域における日本のサプライチェーン設計の拠点としてのあり方というのを少し議論していく必要があるのかなというふうに感じております。

以上です。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

鈴木委員、その次、馬渡委員お願いいたします。

【鈴木委員】 太成倉庫の鈴木と申します。

資料の7ページの(2)のサプライチェーン全体の最適化に向けた商慣習の見直しというところで、ここの6行目のところに「新たな商慣習としての定着」という言葉を入れていただきまして、ありがとうございます。我々倉庫業でございまして、倉庫業界としては、新たな商慣習として、例えば、リードタイム延ばしてくださいとか、価格転嫁をしてくださいとか、ができる環境にしていきたい。そういう状況が定着することによって新たな商慣習という形になると思います。

ですから、できればこういうものも、どうしても、我々で言えば荷主様との御契約になりますので、例えば、業務委託契約のひな形というか、民民の契約ですから強制はできませんが、例えばリードタイム、例えば料金についても、必ずそこを、コストを考えてそれを決定するというような契約書、その策定に当たっては、例えば、経産省さんとも御連絡を取っている、国交省さんの御指示もいただいているという形で、我々が荷主さんと対等とは言いませんが、お話ができるような、そんな形でやっと定着の一臂になるのではないかというふうに思います。

それと、リードタイムについて1つ申し上げたいのは、今ちょうど、もうすぐ2時なんです。すが、ちょうど今って、午前中にいただいたデータで、倉庫内から何十トンもの荷物をうちの作業員が出しています。この何十トンの荷物は、夕方の5時、今から3時間後に各路線業者さんにお引渡しをしなければいけなくて、出荷して、出荷場に出して、いろいろなお客様ごとに仕分をして、かつ、場所によってはそこに特定のシールを貼って、それでお渡しするというので、あと残された時間はたった3時間。毎日実は、こういう神がかりというか、綱渡りというようなことを実際やっております。

ですから、私が前にプレゼンテーションのとき申し上げたんですが、これを今日の夕方の5時じゃなくて、あしたの夕方5時で引渡しはいいよと言われるだけで、それで10%、20%の作業効率は必ず上がります。それによってトラックの積載効率も上がります。

ですから、ちょっと細かくて大変申し訳ないんですが、委員の皆様にはそういう実情を聞いていただいて、そういうものを含めた商慣習の定着ということをいろいろ御示唆いただきたいと思います。

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、馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡委員】 松浦通運の馬渡でございます。全ト協の中でも中小の事業者の立場として、2点ほどお願いしたことがあります。

大綱ですので、項目立てで細かいことを書かれていないのはよく分かるんですけども、先ほど、味水委員ですかね、おっしゃったように、2030年までの改革の集中期間には大体こういうのをやりましょうと。40年、50年、特にカーボンニュートラルがものすごく引っかかっています、中小事業者で対応できるようなカーボンニュートラルになっていただきたいなというのがすごくあります。ですから、2030年以降に対するロードマップみたいなものも示していただけると、中小事業者もついていけるのかなと思います。

もう一つは、同じような話なんですけれども、実運送は中小事業者が担っています。一般の貨物自動車運送事業法の改正で、2次下請までに制限をしようというふうな話になっていますけれども、中小事業者が人手が足りないだけだったら、何とか残るところが出てくると思うんですが、今、人手は足りない、軽油は高くなる、安くならない、しかも、カーボンニュートラルで2050年には化石燃料はやめてくださいという話が進んでいます。

我々の肌感覚から言うと、大体7年ぐらいで大手は車両を入れ替えられると思うんですけども、我々中小事業者は15年ぐらい何とか修理をしながら車両を使っています。そうすると、2050年までにカーボンニュートラルですよという話であるならば、車両を償却し切って、使い終わって、今までだったら誰かに売ってまた新しい車両にしようというサイクルがあったんですけども、2035年から15年後は2050年ですから、2035年ぐらいまでにカーボンニュートラルに対応できるような新しい車両というのは何なんだろう。例えば、2040年だったら、途中10年ぐらいで、はい、2050年になりましたから駄目ですよと言われるのも、ちょっとついていけないなという感覚があります。

航空のほうはSAFのことが書いてありますけれども、我々軽油のほうもリニューアブルディーゼル（RD）というのがありますから、こういうRDをどういうふうに入れていこうとか、30年代以降、40年、50年に向けてこういうこともやりましょうという道筋は、この5年の集中改革期間の間に提示をしていただくと我々も非常に助かりますし、何度も申し上げて申し訳ないですけども、中小事業者全部が導入できるかということですね。全自動の車両を、幾らになるのか分かりませんが、何千万とかするんでしょう。でも、それをみんなが導入できるかということ、とても難しいような気がしております。

ですから、中小事業者が導入しやすいような車両、これも革新的な車両として認めていた
だいて、それを化石燃料で行くのか水素で行くのか何で行くのかは分かりませんが、
いざ導入しようと思ったときに、本当は10台ぐらい更新しなきゃいけないのに1台しか
買えませんみたいな話ではやっていけません。経営者としては続けるのが難しいな、もう退
出しましょうという話になるのを恐れておりますので、そこら辺が分かるようなロードマ
ップを少し書いていただくと、中小事業者も2050年まで何とか頑張ろうという気にな
れるのかなというふうに思っています。よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

すいません。第1ラウンドはここまでとします。それでは、5人からコメントをいただい
たわけですが、お答えできる範囲でよろしく願いいたします。

【高田物流政策課長】 味水委員からは、連続性の話ですね。前大綱からのということで。
1つ1つの指標のフォローアップまで書いていませんけれども、また文書等々を出してい
く中で、以前から、達成状況の整理だとか、また、続いている施策、それからこの5年で新
しくなっている施策等々も分かるように御説明したいと思います。

また、こういう文書を作っても、国民の皆様なり一般の方にも伝えていくということが大
事ですので、その辺も分かりやすくといいますか、見取図的なものも考えていきたいと思
います。

また、2030年、2040年のことまでということではありますが、集中改革期間として
の2030年度、通常5年の計画としてやってございます。もちろん、40年とか50年を
見据えてやっていく中で、この5年何をやるかということを書いていくということかと思
いますが、なかなか、ちょっと悩ましいなと思いつつ聞かせていただいております。

2040年の目標設定などを書いて、ここを閣議決定ものとして決めていくというこ
とは、ちょっとなかなか難しいのかなと思います。いろいろな事柄、先ほどの馬渡委員から
ありましたカーボンニュートラルの話も含めて、ここで考えていけるところは考えていき
たいと思います。

北條委員から貨物自動車運送業の話、特に過疎地での持続可能性ということと言いま
すと、ラストマイルの配送をどうするかということで、今、いろいろな過疎地の物流の確保
のための方策なども考えていってございますので、自治体の関係も含めて検討していき
たいと思います。

港湾の関係、国際港湾の配置の話、これは港湾局から後ほどお答えさせていただければと

思います。

また、大串委員からは物流の大きな付加価値ということで、しっかり書けるように考えていきたいと思います。国際物流についても同様に、アジア地域における拠点のあり方ということで、文章のほう、本文のほうで工夫していきたいと思います。

鈴木委員からも新たな商習慣ということで、こちらについても、特にリードタイムの面、書けることというのを考えていきたいと思います。実際の施策の中で総合行政としても考えていくということでございます。

馬渡委員の環境の関係、先ほど併せてお答えさせていただいて、問題意識も非常によく分かりますので、ちょっと考えていきたいと思います。

一旦、以上でございます。

【根本座長】 港湾局からお答えいただけますか。

【中嶋港湾局計画課企画室長】 港湾局でございます。港湾局の計画課企画室の中嶋と申します。

北條委員からは、国際競争力の観点から、港湾の議論を含める点につきコメントをいただきました。ありがとうございます。

港湾の競争力の話につきましては、御指摘も踏まえまして、11ページ目辺りに(6)で、我が国の国際競争力の強化のためのサプライチェーンの高度化というところに港の話を記載する箇所がありますので、国際競争力の強化に資する港湾の整備を行っていく旨については書いていきたいと思います。

その上で、配置のお話もいただきました。配置につきましては、第2回の検討会においても情報提供させていただきましたが、現状、東アジアの勢力図ですとか国際海運を取り巻く情勢が変わってきたことも受けて、国際基幹航路の維持・拡大を図るということで、選択と集中の戦略の下で、国際コンテナ戦略港湾という政策に京浜港、阪神港を選定して、集中して施策を展開しているところであります。

この戦略港湾として位置づけられている京浜と阪神については、現状、我が国の企業が多く利用している港湾でありまして、多くの産業が立地する東日本、西日本において海外との物のやり取りを支えて、製造業をはじめとする企業活動に不可欠な社会基盤として機能しているところであります。

前回の会合でも、経団連の澤江様から、会員会社からの反応として、京浜・阪神をしっかりと維持・成長させてもらえばよくて、減らすとか増やすとかについてのお話はないという

コメントもあったところであると認識しています。したがって、これら東西の戦略港湾の機能強化については、しっかりと引き続き取り組んでいくということをお綱に位置づけていくことが重要であろうと考えているところであります。

以上でございます。

【根本座長】 よろしいでしょうか。

次回、今日の骨子を文言にして、文章化して示す予定なので、今日いろいろコメントいただいたのがちゃんと反映されているかどうか、次回しっかりチェックいただけることになっています。

それでは、続けて、小野塚委員、お願いいたします。

【小野塚委員】 ローランド・ベルガーの小野塚と申します。御説明ありがとうございます。私からは3点ほどコメントをさせていただければと思います。

1つは、次なる5年を見据えるに、自動運転トラックをはじめとする新しい輸送機器を使ったイノベーションは極めて重要になると理解をさせていただきます。なので、筆頭に自動運転トラックが上がってくること自体は何ら違和感ないんですが、全体のバランスを見たときに、輸送のイノベーションであって物流のイノベーションになっていないとの印象を受けています。

何を言っているかということ、物流費に占める輸送の割合は6割ですが、逆に言えば、4割は荷役作業であったり保管作業です。「倉庫の自動化」という言葉が9ページに1行だけポツと挙がっていますが、よくよく考えれば、現総合物流施策大綱では、物流DXとして、庫内の自動化であったり港湾の自動化であったりということに関してかなり記述がされていて、今でも重要であることはあまり変わりがない。もっと普及させていくべきと思っております。

今、資料を「ロボット」というキーワードでググってみたら、3枚目に出ているだけだったんです。なので、バランスを考えると、どうしても、物流施設であったり結節点での自動化ということをもう少し厚めに言及いただいたほうがバランスとしていいのではないかと思います。

2点目が、6ページの下にフィジカルインターネットの話が入っていますが、私の理解では、あるいは改めてロードマップを見直しましたけれども、フィジカルインターネットの丁目一番地はユニットロードの標準化です。それが残念ながら、今だと(4)の9ページのほうにパレットの標準化という形で泣き別れになってしまっているなと思います。

なので、もちろんフィジカルインターネットのほうにしっかりとユニットロードの標準化というふうに書いていただくというのも大事な気がしますが、よくよく考えると、先ほど7本柱は多過ぎじゃないかという御指摘もありましたが、(1)と(4)はどっちも物流産業の構造的進化を目指そうとする取組ですよね。車の両輪みたいなものじゃないですか。ハードウェアが進化をしてデジタルにつながっていくということを考えると、この(1)と(4)を通じて、物流産業の進化をなしていくという柱にしてもいいのではないかと思います。これが2つ目のコメントです。

3つ目のコメントは、先ほど大串先生から付加価値を上げていくということが大事かどうかがありました。他方で、物流産業は、日本国内の荷主の事業を支える存在であり続けるかと考えると、どうしても物流費は何だったら安いほうがいいという議論になりがちじゃないかなと思っています。

一方で、自動運転トラックをつくって、ロボットをつくって使っていくんだしたら、作るだけじゃなくて輸出したっていいはずですよ。むしろ、輸出しないと多分、自動運転トラックの日本の会社さんは世界で勝てない。ロボットメーカーも同じです。なので、海外のロボットをどんどん輸入して日本国内の自動化をしていってももちろんいいんですが、そうではなくて、自動運転トラック産業を育成し、自動機械化、ロボット産業を育成し、よって日本国内の物流産業をより付加価値のある輸出産業にしていく。

今、11ページでは、物流事業者の海外展開支援と書いてありますが、もちろん、コールドチェーンなどを基盤に今ある事業者の海外展開をサポートすることも大事ですが、それだけではなく、そういった物流産業全体として、メーカーも含めて進化をしていくと、そういう次の5年間にしていけたらいいのではないかと思います。これが3つ目のコメントです。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。小菅委員、その次、栗林委員、慶島委員、3人続けてお願いします。まず、小菅委員、お願いします。

【小菅委員】 小菅でございます。

今、ちょっと小野塚委員のほうからフィジカルインターネットの話も出ましたので、その関連なんですけれども。

5ページの今後取り組むべき施策の中に記載されている、構造転換や輸送体系の再構築の中にある各丸印、これが最後のほうにフィジカルネットの実現に向けた取組の推進とあ

るんですけれども、これは各丸が、結局のところ、フィジカルインターネットを推進していくためにやっていかなければならないことになっていきますので、そうすると、この辺の取りまとめ方がどうなのかなと。答えは持っていないんですけど。

というのを感じたのと同時に、このフィジカルインターネット実現に向けた取組の推進の中が、単に垂直水平統合または自動機器の標準化をすればいいという話ではないので、もっとフィジカルインターネットの世界って広義な、いろいろなことを取り組んでいかなきゃいけない内容だということですし。

それは結局のところ、入れていただいた発着荷主、物流事業者、ましてはS I e rも含めて、みんなの協力体制の中で実現できるものですから、ぜひここにフィジカルインターネットがどれくらい進んでいるのかという評価基準というものを明確にすることによって、ボトムで各チームを組んだ発着荷主を含め、物流事業者を含め、自らやってみようという思いを強く出させるような形に取りまとめていただければなというのが、すいません、長いですけども、意見でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、お願いいたします。続けてですね。

【栗林委員】 栗林です。モーダルシフトについていろいろ記述いただきまして、ありがとうございます。

5 ページのところ、24 行目の辺りに海運シャーシの利用拡大という記述がございまして、それから、その下のほうの36～37 行目のところに特殊車両運行制度の利便性向上という記述がございまして。私がプレゼンでお話ししたのは、特殊車両制度の利便性をよくしてトラクターヘッドを効率的にするということがございましたので、この辺の表現というか、確かにこの特殊車両制度がよくなると、ダブル連結トラックにもよくなり、利便性が向上するといいいものはいっぱいあるんですが、特に、モーダルシフトを進めて、政府の目標である鉄道と海運の輸送を倍増させるということをするためには、どうしてもモーダルシフトであるということがございますので、そういうような書きぶりにしていただけるとありがたいというふうなことでございます。

それから、先ほど話が出ております自動化みたいなところですけども、自動運航船という表現、11 ページの6 行目のところに、国際海上輸送のところ、自動運航船というので出ております。以前、初版のところでは、内航海運にも自動運航船という表現があったんですが、8 ページのところでは、8 ページの23 行目のところは、自動運航船の開発という表現

でございます、デジタル技術を活用した運航というちょっと曖昧な表現になっていますので、確かに自動運航船もやっておりますので。内航も。外航で自動運航船と書くなら、内航でも書いていただきたいというような感じがしてございます。

それから、新燃料につきましても、航空燃料ではやったということで、さっきみたいな話が出ておりますが、内航も恐らくSAFみたいな話になると思いますので、そういうことも付け加えていただいたら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。

続けて、慶島委員、お願いいたします。

【慶島委員】 交運労協の慶島です。

私どもは今回、この骨子案に対して、何点かの意見を提出させていただきました。却下されたものもあれば、酌み取っていただいたこともあります。今日は1点だけということで。

8ページの1行目から5行目辺りというところで、人材の育成プランの策定というところで、賃金上昇を含めた評価体系のあり方の検討ということ、これはもしかしたら私どもの意見を酌み取っていただいたのかなというふうに思うんですが。

さらに加えてお願いということであれば、賃金上昇の議論をする際に、トラックドライバーの賃金上昇と労働時間の短縮の両立が可能となるためには、変動給中心から固定給中心の賃金制度への改定が必須だろうというふうに考えています。これは意見でも述べさせていただきました。なので、書きぶりとしては、賃金上昇を含めた評価体系及び賃金制度のあり方の検討という中で加筆していただけないかというお願いです。

もちろん私どもとしても、労働組合ですので、賃金制度、企業内労使関係の範疇であることは十分理解した上で、国には、最低保障給など固定給比率に対する一定の目安であるとか、指針のようなもの示していただけないものかというふうに考えています。

実は数日前の、新聞報道ベースなんです、日経新聞に、今、厚労省が議論している令和7年の労働経済白書の原案の内容について、記事が出ておりました。どういった議論がされているかということなんです、新聞報道によれば、運輸など社会インフラの維持に欠かせない職種の月例賃金が、ほかの職種と比べて平均5万円ほど低いというふうに分析している。年齢別の賃金無格カーブも緩く、技能や経験に応じて賃金が上昇する仕組みの導入を促すというふうにこの労働経済白書の中で触れられるというような記載になっていますので、こういったものを厚労省の議論を含めて、ぜひ省庁横断的な取組として、こういった賃金上

昇、賃金制度のあり方についても深掘りしていただけないかなというふうに考えています。
以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ここまで第2ラウンドということで、お答えいただけますでしょうか。

【高田物流政策課長】 小野塚委員からいただきました、当初と比べて4のところを特出しをして書かせていただいて、1と4が構造的な進化ということで、非常に親和性も高いんじゃないかということでもあります。

標準化も、いろいろな人材のところだとか全てのところに係ってくるということで1本立てたというのが経緯でございます。柱を含めて、また本日の御意見も含めて考えたいと思いますが、そういう意味で全てに共通するんだらうということで、(4)に上の3つを支えるようなものということで位置づけをさせていただいたということで、今、このような柱になってございます。

それから、ちょっと前後しますが、結節点の自動化のお話も、バランスということでございまして、本文を書くときに留意をしていきたいと思えます。

それから、物流産業を輸出産業としていくという、メーカーも含めてというお話がありました。こちらは経産省とも相談をしながら考えたいと思えます。

それから、フィジカルインターネットについては、後ほど経産省から答えていただきます。栗林委員から、海運シャーシの利用拡大と特殊車両通行制度の利便性のところのつながりなり書き方ということで、考えてみたいと思えます。

また、自動運航船についての8ページの記述がないという御指摘ですが、5ページの下の方、34行目になりますが、物流ネットワークの自動化というところで、ここで、すいません、ある意味まとめた形で自動運航船ということで書かせていただきました。そういう意味で、国際だけでなく、当然国内もということでございます。

慶島委員から賃金のところで、まさに今、8ページですね、人をしっかり入ってもらって育てていって、技能と経験、能力と実績が賃金に結びついていくということが大事だという趣旨で入れておりますが、ちょっと詳細、貨物流通事業課長に。

【三輪田貨物流通事業課長】 貨物流通事業課、三輪田でございます。

慶島委員から御指摘、ありがとうございます。趣旨も大変理解しておりますし、一般論としても、変動給より固定給のほうが人材が集まりやすいというのは、そのとおりかと思えます。お時間を頂戴して検討したいと思っておりますけれども、我々悩みどころとしては、官

民の役割分担というか、給与体系にどこまで行政が踏み込んでいけるのかというところが悩みどころだなというふうに考えております。

いろいろ裁判沙汰になったような案件も存じておりますし、そういう意味で、これは行政として、政策としてという大綱ですので、そこにどういう文言を入れ込むのがふさわしいのかというところを、今御指摘がありました厚労省の最新の動きももう一度勉強いたしまして、検討させていただければと思います。

以上です。

【経済産業省商務・サービスグループ流通政策課 宮本課長補佐】 経済産業省でございます。御指摘ありがとうございます。

まずは、小野塚委員のほうからフィジカルインターネット関連、御指摘ありがとうございます。ユニットロードの標準化のところは肝だというふうに御指摘いただきました。まさにこの辺りは本文に書き込みたいと思いますので。ありがとうございます。

その次の物流産業海外展開みたいな話も非常に重要な話で、産業施策、経産省各部署が対応しているところですので、まさに我々のいろいろな産業政策の観点で、ありがとうございます。海外展開は非常に重要だと思っています。

個別の例えばロボット産業であれば、産業、分野によっていろいろ事情が違う部分があるのかなと思っていまして。例えば、海外から安価なロボットを入れてくるほうが早く展開できるということもあって、ただ、そればかりやっていると日本の中で産業が育たないということもあるので、一方で、日本の産業も育てないといけないとか、論点が結構いろいろ多いところかなと思います。

例えば、ロボット産業のロボット戦略なんかをつくられている部署がありまして、こういったところと、その中で結構いろいろな議論をなされているところもありますので、よろしければ、おつなぎもさせていただいたり、いろいろ議論を深めたいとは思いますが、この大綱で書くのかどうかは少し検討かなと。個別の産業政策の中で進めていく部分もあるのかなと考えております。ありがとうございます。

続きまして、小菅委員のほうからフィジカルインターネットについて、ありがとうございます。御指摘のとおり、このページに書いている内容というのがちょっと重複があるといえますか、ほかの部分にも結構出てきてしまう、いろいろな政策をいろいろやって最終的にフィジカルインターネットの実現を目指しているようなところがありますので、重複感、何回か同じことが出てきてしまうというところ、我々のほうも書き方は悩んだところでございます。

まして。

なので、このパートでは、再掲になるような話もちよっと書きつつも、目指すべき姿、大きな姿みしたいなのをここに書いて、個別の政策は、ほかのところでも書かれているようなものを全く同じように繰り返し書くというのは避けようかなというような、まとめ方は悩んではいたんですけども、そのようなイメージかなと思っております。高度ないろいろな取組、ほかのところでも詳しく書かれているものはそちらで読んでいただいて、大きな話をできればと思います。

それから、評価基準というお話、どれぐらい進んでいるのかというのが重要だというお話もありました。評価基準をつくるということも、おっしゃるとおり、1つの方法としてあるかなというふうに思うんですけども。非常に、我々の問題意識、おっしゃるとおりで、重要だと思うのが、どのぐらい進んでいて、次何をやるのかというのが要すれば重要なところだと思っております。

我々のほうで毎年フィジカルインターネット実現会議なんかもやっております、そういったところで、次の年度でも、ここまでやった、ここまでは終わっていて、次はこういうことをやるんだというのをしっかり打ち出していくというのが非常に重要だと思います。やり方は、評価基準をつくるということでもいいのかどうかというところは、また中で検討かなと思うんですけども、どこまでやっていて、今後は何をやるのかというのは、実現会議なんかの機会も使いながら、しっかり進めていきたいと思います。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ほかいかがでしょうか。それでは、二村委員、それから、次に河野委員、お願いします。まず、二村委員からお願いします。

【二村委員】 大きく言いますと3点です。

1つ、今回もかなり幅広い、いろいろな内容が盛り込まれている上に、さらにこれを申し上げていいかどうか分からないんですが、ダイバーシティ関係の議論が入っていないなということに気がつきました。前は定年延長に伴う高齢者活躍、それから女性活躍、そこら辺が文言として入っていたんじゃないかなというふうに思います。さらに、最近、障害者の活躍というようなものも法律で入っているようでございますので、どこかに入れてもいいかな。ダイバーシティ関係が1点目です。

2点目としましては、味水先生、大串先生、それから小野塚先生のおっしゃっていることをまるでもとめたような内容になって大変恐縮なんですけれども。今回これを拝見してい

るときに、ちょっと気になったことがあります。とても充実しているし、非常にたくさんやらなければいけないことがあって大変なんですけど、これを見た人がこの業界に入りたいと思うかどうかと考えたときに、もう少し明るい未来であるとか、今やっている努力というものが、この先こういう結果になるんだという姿を示すべきではないかと思います。味水先生が先ほど長期のというふうにおっしゃいましたけれども、その長期の先にある美しい世界のようなものを描いていいんじゃないかなというふうに思うわけです。

例えば、他所で標準化が、パレットの大きさが単一であること、T11に合わせることでというのがいかに重要かというのを一生懸命説明したんですが、説明が悪かったらしくて理解していただけなかったんです。ですけれども、要は、標準パレットを使うと一貫パレチゼーションが実現して、もしかすると、そこにICタグなんかをつけると、どこに物があるかということも分かって、トラックの中にその荷物が載ると、スペースあるじゃないかというふうなところが分かっての最終的なフィジカルインターネットかなというふうに思うわけです。

このような、それぞれの施策が繋がったときに、どなるのかというのが分かると、何となく未来は楽しいかもしれない。某部会である先生が「わくわくしない」という言葉をおっしゃって、それいいなと思って最近よく使わせていただいているんですけれども、未来を明るく、わくわくするような内容というのが見えてくるといいのではないかなというふうに思いました。

すいません。ちょっと長くなっているんですが、これに関して。味水先生、前回の大綱からの継続というような話がありましたけれども、前回はかなり新しい話が出ていたんだと思うんです。フィジカルインターネットしかり、自動運転しかり、ドローンしかりだというふうに思うんですが、今回は、前大綱のまだ実現していないところに関して、継続的な努力というのが必要なのかなというふうに思うわけなんですけど。

最近拝見しておりますと、頓挫しているものの中にはあるということがありますので、なぜそれがうまくいかないのか、というボトルネックなり、障壁みたいなものを明示して解決していくというのもこの大綱ですべきことかなというふうに思っております。すいません。これが2つ目です。長くなってすいません。

3点目は、簡単に終わらせていただこうと思います。貨物鉄道ですけれども、大綱に貨物鉄道の維持、特に幹線輸送の維持というのを明示していただけると、恐らくJR貨物の皆様も安心して活動できるのではないかなというふうに思いました。

以上です。すいません。長くなりました。

【根本座長】 河野委員、お願いいたします。

【河野委員】 日本消費者協会の河野でございます。

骨子案、御説明ありがとうございました。事前に拝見させていただいたときに、消費者としての意見をお伝えさせていただきましたが、今日、改めて幾つかお伝えしたいと思います。

まず、この骨子案をいただいたときに思ったのが、私たち国民から見て物流というのとはどういう位置関係にあるのかということです。それから、サプライチェーンの一番最後で物流サービスの恩恵を受ける私たちとしては、何らかの役割を果たさなければいけないという自覚は十分にあるんですけども、この大綱を読んだときに、私たちはどうすればいいんだろうという印象を受けました。

それで、今回の提言骨子は、今我が国が直面している課題の解消というのが1番目の目的になっていると思いますけれども、この資料の中で1ページの26行目に書いていただいた、我が国の国民のウェルビーイングの向上や経済・産業の持続的成長を支える、それから、我が国の未来をリードし、イノベーションを実現する、それが物流なんだという点をできれば1番の目標に書いていただきたい。

輸送力不足を解消するというのが、国民にとっては第一義の目的、それから共感できる目的にはなりにくいところをまずお伝えしたいというふうに思いました。

それから、2点目として、昨日のニュースで取り上げられていましたけれども、置き配を促進するために、マンション等のオートロック解除を促進する施策を国で応援するという話がありました。これは私の周辺でも賛否両論があります。

それで、主体をどこに置いて考えるかということなんですけども、かなり住民側の不安というのが大きくなってしまっていて、そもそも物流の今の課題を理解していない生活者の立場からすると、物流の政策とか対策を起点として全ての事業構造を再構築しようとする、一定の無理が生じるのではないかなというふうに思っています。

ですから、今回の御提案も、最終的にどういうところに落ち着くかは分かりませんが、税金を使って再配達をなるべく軽減しようということ以外にも方法があるのではないだろうかというのが1つの受け止めです。そのところは、生活者の立場に立って、消費者の行動変容がもう少しスムーズにいくような形での御提案をしていただければというのが2点目です。

最後は、物流サービスの恩恵を受ける私たち消費者としては、7ページの最後にまとめて

いただいた消費者への要請は妥当であるというふうに受け止めておりますので、今後、広報等を活用して、物流事業者や配送に協力していく姿勢はしっかりと持っていきたいというふうに思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続いて、河田委員、お願いいたします。

【河田委員】 御説明ありがとうございます。我々日本物流団体連合会、当然ながら、本件に高い関心を持っておりまして、骨子の段階から、構成団体企業から様々な意見が寄せられております。本日各構成員の方からお話がありました内容以外にもたくさんございましたので、集約して事前にお伝えしましたところ、その多くを今回骨子の段階で反映いただきまして、誠にありがとうございます。

先ほど高田課長からもお話がございましたけれども、この意見の中には、骨子ということではなく、本文を記述の際にはぜひ考慮いただきたいというようなことでお伝えしたのもございますし、非常に数が多くて恐縮なんですけれども、これも関心の高さの反映であるというふうに御理解いただきまして、ぜひ本文記述の段階におきましては、提案しておりま

す意見をしんしゃくいただきますように、よろしく願い申し上げます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、杉山委員、ウェブからお願いいたします。

【杉山委員】 御指名ありがとうございます。杉山でございます。

私も事前に多くの意見を伝えさせていただき、ほぼ記載に加えていただきましたこと、改めまして御礼を申し上げたいと思います。そんな中で、どうしても1点だけ気になっている内容がございますので、その件だけお話をさせていただきます。

既に先ほど二村委員からも若干お話をいただきました貨物鉄道に関する件について、記載としては、日本全体の物流ネットワークの再構築の推進、それがネットワークの部分とあとモーダルシフトの部分に、かなりの部分で鉄道輸送のことを書き込んでいただいております。しかしながら、1点だけ、ネットワーク維持という観点での現状サービス維持という点においてぜひ加えていただきたいのが、北海道の例を、私も先日のプレゼンで若干お話をさせていただきました。

新幹線整備に伴う並行在来線の維持という問題と青函トンネルの貨物列車と新幹線との

共用走行区間の問題が常にあります。その部分の安定的な貨物スペースの確保という、非常に限られた範囲での話ですが、日本の500キロ以上の物流におけるモーダルシフトを支える、内航海運並びに鉄道輸送というネットワークの根幹をなす部分となります。ぜひ、その部分においては、一定の延伸後においても、貨物線が確保でき、スペースが維持できるということ、および、それに伴うJR貨物並びに通運業者に対して過大な負担がかからないよう、定時性、安定性、大容量の輸送確保という点で、ぜひ何らかの形で記載をいただけるよう、検討いただけるように改めてお願いしたいと思います。

私からは以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでのところでお願いしてよろしいでしょうか。

【高田物流政策課長】 二村委員からいただきましたダイバーシティの関係、確かにありませんので、これは入れたいと思います。少し中で検討させてください。

「わくわくしない未来」はおっしゃるとおりだと、どうしても、課題があってそれを解決していくということでもあります。できるだけ記載も工夫したいと思います。その先、世の中にどうしていただくかということも考えていただきたいと思います。

それから、貨物鉄道は後ほど。

それから、河野委員です。1ページ目の26行目のところ、私も説明をそんな丁寧にはしませんでした。ここは非常に大事だと思います。全体をどういう順番で書くというのを改めて考えてみたいと思います。おっしゃるとおり、物流をどうこうするというより、物流で国民の生活とか経済・産業の発展をさせていくというのは、このとおりだと思っています。置き配は後ほど。

それから、河田委員からもありました、骨子になかなか今書き切れていないもの、本文中中でできるだけ工夫するようにしたいと思います。

置き配のほう、木村審議官のほうからお答えさせていただいて、それから、貨物鉄道については、いろいろな検討がございますので、こちらは鉄道局のほうからお答えさせていただければと思います。

【木村大臣官房審議官（物流・自動車局担当）】 まず、置き配の関係、どこからの目線でものを見るかというのは非常に重要だという、非常に重要な御指摘とあって伺ってありました。

確かに、物流オリエンテッドで、物流の都合で全てを変えていくということを我々も別に

目指しているわけではなく、調和を取っていく、お互い歩み寄って効率的にしていくということだと思っているので、その中で、報道にあった件は大臣からも明確に否定をさせていただきまして、若干報道されていた事実と我々がやろうとしていることと、さらに言えば、いろいろなメディアで流れているうわさみたいな話が全然マッチしていない、正確ではないということが本件の一番の不安感をあおっている状況だと思っています。

基本的には、2万棟を超えるオートロックの管理システムの中で、伝票番号などによって自動的に1回だけ解除をするというシステムは既に入っております。このシステム間のデータ連携をするということで、別に新しくそういうものを入れていくのではなくて、今あるものについてのデータ連携を図っていくということをございまして。

我々としても、消費者の皆様、お住まいの皆様へのセキュリティへの不安感とかこういったものについては、当然そういうことがないように進めていきたいと思っておりますけれども、そういう意味では若干皆さん方が不安に思われるかもしれませんが、そういうことをしようというものではない。あくまでシステム間連携を図って、例えば、ヤマト、佐川、日本郵便さんが運ぶときにシームレスにできるように協力ができないかという、そういう視点で考えてください。新しく解錠させるとかそういうことではないということだけ十分御理解をいただければと思っております。

【鉄道局貨物鉄道政策室】 鉄道局貨物鉄道政策室でございます。

御意見ありがとうございます。二村委員、それから杉山委員から、青函トンネルも含めて幹線鉄道に関する貨物鉄道について御意見いただきまして、ありがとうございます。

JR貨物に対する応援をいただくという意味では、大変ありがたい御意見をいただいていると認識してございますけれども、JR貨物、御承知のとおり、JR旅客会社から線路を借りて幹線鉄道輸送を行っております。そういった意味で、どこまでこの物流施策大綱に旅客会社との協議の必要な部分について書き込めるかというのは、御意見を賜った部分について検討していきたいと思っております。

一応、11ページに、災害に強いという意味で事前防災の推進による輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークの構築と、これも旅客の御協力もいただきながら進めている部分でございますが、その他、幹線輸送ネットワークの維持について、どこまで旅客との関係で書き込めるかというのは、承って検討していきたいと思っております。

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した。

それでは、ほかの委員の方。それでは、白石委員、それから、月野委員、続けてお願いいたします。

【白石委員】 御説明ありがとうございました。三菱食品の白石でございます。

今の大綱の骨子案というところを拝見させていただきますと、皆様は、もう既に意見が出ているとは思いますが、割と今ある課題だとか将来的なリスクに対しての対処というところが中心になっていて、その対処方法も手段のほうが中心になっているというふうに見ております。

これはこれで大切なことで、私は荷主企業の中でロジスティックスの部門の責任者をしておりますので、ずっと社内的にも持続可能性を担保しようというふうに言われて久しいわけですが、この持続可能性を担保した先に何の未来があるのかというところ、ここを語ることをというのは非常に大切なんじゃないかなというふうに思っています。

要するに、先ほど二村委員からもありましたが、明るい未来であり、日本の国際競争力というところのプラスになるようなイノベーションが新たに生まれるような、そういう物流の大綱であってほしいなというふうに思っております。

6 ページにフィジカルインターネットの話がございまして、フィジカルインターネットにつきましては、私、プレゼンテーションのとき、大綱の骨子の1つに加えてほしいということをお願いしたわけなんですけれども、フィジカルインターネットについては、まだグローバルの中でこれが実現できた国というのがあるわけではないので、十分、我々日本がこういったことができる、日本のイノベーションということで強いアピールができることになると思っていますので、ここのノウハウだとか制度だとかというのをしっかり蓄えていきたいというところがございます。

これが1つ目と、あともう一つが、物流ですので、手段のほうのお話はあれども、運ぶ物が何なのかというところは非常に重要な議論でございまして。今、日本の産業というところがどうなっていくのか。内需ももちろん人口減少で変わっていくんでしょうが、需給というところでいくと、国内の製造ですとか生産というところがどうなっていくのかというところ、この辺は非常に大綱にも影響するのではないかなというふうに思っております。

特に、私の経験の中でも、農地ですとか工業用地というところで、今まで一次産業ですとか製造業があったような土地の再開発というので物流センターをたくさんつくってきておりますが、結局、こういう産業用ですとかそういうものの用地が少なくなっていくと、物流のほうはそれにとって代わるという、どこかで運ぶ物のほうが逆に国内では少なくなっ

て輸入に頼るような形になるのであれば、先ほどノード、リンクの話もありましたが、ノードについてはもう少し国際寄りになっていかざるを得ないですとか、そういう議論ができると思いますので、運ぶ物のほうの将来の絵姿というところ、この辺は捉えながら現状を可視化して進めていくといいのではないかというふうに思います。

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、続きまして、月野委員ですかね。お願いいたします。

【月野委員】 ありがとうございます。

前回の9月3日版の骨子と今日の未明、夜中の1時に頂いた原案を読み比べて、午前中かかりっきりで、どこが変わったのかというのを読んでまいりました。

私は物流業界の中では専門外ですので、逐条で何が変わっているのかを読み比べたところ、私が一番注目したのは、着荷主と消費者の意識、行動変容、7ページのところ、22行目以降のところ。ここに、9月3日版とは異なり、かなり着荷主の意識変革であるとか「B to CとB to Bを問わずにサプライチェーン全体の」というような文言が入っていて、物流においては最終的な受益者である荷受人の負担、受益者負担という概念をもっともっと出していくべきではないかなと。

第5回の検討会で河野委員がおっしゃっていたとおり、消費者が物流のことをあまり気にせずに消費行動を行っているというのは、まさに消費者の立場としてもそのとおりだなと思っておりまして。この大綱において消費者の求めること、また、荷主についても求めることというのを、ここで具体的により踏み込んだ形で書かれているのは、本日版の骨子案で非常によいなと思って注目した点です。これは感想というレベルで申し上げます。

それから、一消費者として申し上げたいのは、フィジカルインターネットという概念なんです。物流業界の皆様にとっては公知の事実というか、常識の概念なのかもしれませんが、消費者というか、一般的には全く流通していない言葉だと思います。実際、読売新聞の過去記事を検索しても、過去に1回しか掲載しておりませんで、世の中でよく知られた概念では決してありません。

ただ、この大綱が目指すものというところに、物流革新の新機軸を打ち出すという意味でも、今までの検討会で皆様から御意見、大変勉強させていただきましたが、DXと究極の共同配送・共同輸送によって物流未来を開くという概念で、今後の物流の新機軸の柱がまさにこのフィジカルインターネットではないかというふうに門外漢ながらも感じております。

その意味で、(1)の一番最後に遠慮がちにフィジカルインターネット実現に向けた取組の推進がありますが、もうちょっと上位項目として、(1)の上のほうに来てもいいのではないかというふうに感じました。

ほかの委員の皆様からも御指摘がありましたが、DXについては、あちこちの項目に散らばっておりまして、要は、少子化と人口減と、でも、荷物が増えていくという時代に、DXあるいはフィジカルインターネットは今後大きな方針として目指さなくてはならないよという意味では、大きな柱として、中心的な項目として掲げてもいいのではないかというふうに思いました。

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。

それでは、若林委員、ウェブからお願いいたします。

【若林委員】 ありがとうございます。私も、時間もありますので、1点だけコメントさせていただきますと思います。

同じ7ページのところなんですけれども、取引適正化のところでは、改正物流法であるとかトラック適正化2法というのが順次施行されていく中で、今後、執行が非常に重要になってくると思っています。対象が大変広く多いことから、効率的な執行というのが重要だなど思っているところです。

その観点から、今後、下請法の改正によって所管官庁等も指導・助言権限もつくということもあり、この取引適正化の局面でも、他省庁との緊密な連携というのが必要じゃないかと思っております。どこかにそれを書き加えていただけない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。

ほかいかがでしょうか。どうぞ。森委員、お願いします。

【森委員】 ありがとうございます。花王の森でございます。

私からは、大局的な意見というよりも、追記いただいてありがとうございますというところで、9ページの(4)の物流に携わる多様な関係者の連携・協力というところの20行目から、物流サービス水準の見直しというところを入れていただいて、ありがとうございますというところでございます。

我々メーカーあるいは卸から製品を小売の皆様にお届けする際に、今、いろいろな附帯作業あるいはリードタイムの面で課題を非常に抱えておる状況でございます、その部分、ど

ちらかがゼロイチ、ゼロ百という関係ではなくて、こういった指針を水準の見直しと、一番大きなリードタイム等になってくるかと思うんですけども、そういったところで支援を出していただいくところで、お互いがフラットに同じテーブルに着くきっかけになるのではないかというふうに考えております。

私どものほうでは、こういったことをお互いのデータを拠出して、それで同じテーブルに立つことによって、小売の皆様と徐々に発展的なお話をし始めるということが徐々にできておりますので、こういった文言を大綱に入れていただいたことによって、より促進にもなりますし、強いて言えば、そういった関係性を築く意味でも、この内容の協議を続けるべきであるというような、そういったようなさらに追い風になるようなことも入れていただくと、最終的には、トータルのサプライチェーンの過程の中で課題が少しずつ解決されて、フラットな物流になっていくのではないかなというふうに思っておりますので、引き続き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、最後に、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 2回目ですけども。ありがとうございます。

1つ、環境のところなのですが、CO₂のところでは、KPIで、恐らく、2030年度の運輸部門の目標値、対2013年度比マイナス35%が書かれると思っておりますが、今気になっているのが国際標準との整合性です。ISO14083ですと、運輸は、我々の言うところの輸送だけでなく、保管や荷役機能を含めて運輸になっていきますので、これとどう整合を取っていくのかを考えておかないといけな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した。

それでは、お答えのほう、よろしく願いします。

【高田物流政策課長】 白石委員以降のご意見についてです。課題への対処が中心であるという御指摘、そういった面も、特に骨子ということで否めないと思いますが、本文のほうでも工夫を、持続可能性を確保した先に何の未来があるのかというあたりも意識をしたいと思います。

それから、物流センターごとの物の将来をどう捉えていくのかということ、これは関係省庁とも少し考えてみたいと思います。

月野委員から、夜中に大変失礼をいたしました。多くの委員の方からも発着荷主の関係で

すとか御意見もいただいていますし、我々も問題意識を持っていますので、本文でも丁寧に書ければと思っております。それから、DX関係の整理は考えてみたいと思います。

若林委員から、取引の適正化をめぐる物効法ですとかトラック法、下請法の関係での執行が重要になってくるということで、おっしゃるとおりでございますして、他省庁、関係省庁で連携していくということを書いていきたいと思えます。

それから、森委員から、そのような言葉もいただきまして、ありがとうございます。本文でさらにどう書けるかということは考えていきたいと思えます。

北條委員からありました環境の国際標準の整合ということで、環境部局とも相談してみたいと思えます。

以上でございます。フィジカルインターネット関係であれば、経産省、補足を願います。

【経済産業省商務・サービスグループ流通政策課 宮本課長補佐】 経済産業省です。

白石委員と月野委員からも、フィジカルインターネット、強いアピールをしたほうがという御意見で、ありがとうございます。我々もしっかり書き込みたいと思っております、全体構成の中でももう少し上位項目というところは、全体の整理があるかなと思っておりますので、中で調整をさせていただければと思えますが、我々もしっかり書き込んでいきたいと思えます。ありがとうございます。

【根本座長】 それでは、兵藤座長代理、お願いいたします。

【兵藤座長代理】 さっき話が出た、物流業界の魅力をどのように伝えるかという課題ですが、物流の産業というのは非常に今、ハードもソフトも含めて、最先端の技術が集約されています。そういう新しさがあるということなんですよね。

それと、非常に有名なスタートアップ企業もいっぱい出てきています。そういった魅力を、新しさですかね、若い人に伝わるような、何かそういったキーワードが入るといいかなという気がいたしました。

以上です。

【根本座長】 今の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。ありがとうございました。

それでは、そのほかにも御意見のある方がいらっしゃるかと思うんですけれども、時間の関係で、申し訳ありません、この辺にさせていただきたいと思えますが。事務局のほうに御意見を伝えていただければ、次回文章化するときにもまた参考にさせていただきたいと思えます。

ますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最後に、今後の進め方について御説明をお願いいたします。

【高田物流政策課長】 資料3、1枚ペラでございます。本日、第6回ということで提言骨子案を御議論いただきました。これを踏まえて素案といいますか、文章のほうやっていきたいと思いますので、また第7回、どうぞよろしくお願いいたしますと思います。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、私のほうから、本日のまとめとしてコメントしたいと思います。

まず、今回の大綱には7つの施策の柱があるわけですが、関係が分かりにくいというふうな指摘もありました。施策間の関係をぜひ分かりやすい形で、図か何かで示していただきたいというふうに思います。

それから、5年間のロードマップという言葉も非常に印象に残っています。考えてみれば、新物流法、トラック新法あるいは下請法改正案が出そろって、いよいよ新物流法も、来年4月から、本格施行で、来年はCLOが決まるでしょうし、中長期計画もつくっていただいて、次の年にはまたそれをちゃんとうまくできたかどうか報告してもらいたいな施策実現が、めじろ押しです。すなわち、来年度、その次とか、いろいろなことが期待されるわけですよ。

それから、外国人の方を2万4,000人、これはタクシー、バス、トラックですけれども、受け入れることとなっています。本格的に試験も始まって、日本での研修が終わって、現場にもうそろそろ出てくる頃ですね。これが一体どれぐらいのペースで出てくるのか、期待されるところでありますし、さらに3年後には自動運転トラックがいよいよ商用化が始まるんじゃないかというふうに思うわけです。

それから、今日何回も出てきますけれども、フィジカルインターネットも、それだけじゃ言葉が分かりにくい。新聞にはそれじゃ載せられないというふうなお話がありました。もう少しブレークダウンして、具体的にこのような仕組みだ。パレットだ、コンテナだ、そういうことを分かりやすく、この5年間でどういうふうに展開していくんだという、そういうことを表す図みたいなもの、そういうロードマップと言うのかどうか分かりませんが、そういうのが確かに助けになるのかなというふうな気がいたしました。

それから、最後に、明るい未来を書けということですが、これはよく見てみると、5番目、6番目、7番目の柱があって、世界のカーボンニュートラルに日本がどんなふうに貢献できるのかということが5番目ですし、それから、国際競争力をつけて頑張るぞという

のが6番目で、7番目が、災害があっても絶対安心ですよということを訴えているわけです。だから、そういうことを分かりやすくちゃんと説明できれば、明るい未来も待っているんだと思います。ぜひそういうことで文章化するときに考えていただければと思います。

今日も熱心にいろいろ議論いただきました。本当にありがとうございました。提言骨子がほぼまとまって、文章化も大丈夫だということだと思いますので、期待していますので、ぜひ次回よろしくお願いいいたします。

それでは、進行をそちらにお返しします。

～ここまで非公開～

(提言とりまとめ後に公開)

【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、誠にありがとうございました。

本日の議事録に関しましては、事務局で作成しまして、構成員の皆様にご確認いただいた後に、非公開部分を除きまして、国交省、農水省、経産省のウェブサイト上に公表いたします。よろしくお願いたします。

また、第7回検討日程、10月下旬の予定ですけれども、また具体的な日程は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】 それでは、これで本日の検討会を閉じたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —