

第7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11月21日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより、第7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、ご多忙のところ、本会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日の検討会は、対面とオンライン参加を併用して開催します。

なお、今回の会議は非公開となっています。

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、自身の発言時のみオンにさせていただくようお願いします。傍聴で参加の皆様は、カメラもマイクも常にオフにさせていただくようお願いします。

構成員の皆様の御紹介につきましては、出席者名簿をもって代えさせていただきます。

第7回検討会より、奥田委員に代わりまして村田様に、また、慶島委員に代わりまして蒔田様に委員として御出席いただきます。

また、御都合によりまして、河野委員が途中からの御出席、大串委員が途中で御退席される予定でございます。また、首藤委員、服部委員、山本委員におかれましては、御欠席されております。

なお、澤江委員の代理として淡路様に、鈴木委員の代理として米田様に、馬渡委員の代理として金子様に、三宅委員の代理として伊勢田様に御出席いただいております。

なお、こちらの総括審議官の岡野でございますけれども、国会の関係で途中から遅れて参加いたします。

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、よろしくをお願いいたします。

【根本座長】 承知いたしました。皆さん、おはようございます。本日もよろしくをお願いいたします。

それでは、議事に入ります。まず、議題1、今後の検討スケジュールの変更に

ついて、事務局より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。物流政策課長、高田でございます。今後の検討スケジュールの変更についてということで、資料1を御覧ください。

今日を含めて第7回ということで、取り組むべき施策について、一定の案ということでお示ししてございます。本来というか、もともと年内にまとめということで御案内はしてございましたけれども、前提となる新たな措置等についてもしっかり精査をした上で、実効性ある進め方をしていきたいと考えています。

併せて、主なKPIについても議論もしたいということもございますので、年明けに改めて第8回検討会を開催して、そうしたことについて議論を行った上で、提言取りまとめを行い、その上で、年度末までに政府として総物流施策大綱を策定していくと、そういった流れで進めさせて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。

いかがでしょうか。よろしいですか。最後、丁寧に取りまとめていきたいということですが、来年度からこの物流施策大綱ですから、今年度中にまとめていくということになるかと思えます。

それでは、議題2ですけれども、本検討会の提言素案について、事務局より説明をお願いします。

【高田物流政策課長】 資料2-1、2-2であります。2-2のほうで概要的になっておりますので、横に置きながらということでお願いいたします。

資料2-1をお開きいただいて、1ページでは我が国が直面する現状・課題ということで、資料2-2で言いますと左上の箱になります。

1ページから言いますと、人口減少や担い手不足への対応、それからデジタル化やイノベーションへの対応、気候変動やカーボンニュートラルへの対応。また、国際競争力の低下、それから不確実性が高まる国際情勢。そして、3ページ辺りに飛ぶんですけれども、大規模自然災害やインフラの老朽化等々の課題がある。

また、(2)のほうで、3ページ以降になりますけれども、物流が果たす社会インフラとしての役割ということでございます。3ページを見ますと、26行目から28行目辺りに、先ほど申し上げた課題のほうに改めて記載されておま

すけれども、物流は決して途切れさせてはならない。

また、物流の機能というのは、32行目辺りですけれども、一般消費者から見えにくい活動ではありますけれども、34行目辺りで、多様な主体の連携・協力によって維持をされており、様々な物資が日々現場等を通じて届けられているということを書かせていただいています。

本文4ページのほうですが、頭のほうで、これらの役割を踏まえて、我が国の経済の持続的かつ力強い成長や豊かで安定した国民生活を実現するため、物流の機能を十分に発揮させていく必要がある。

今回の大綱策定の意義ということで、4ページでございます。こうした課題に対応するためにはということで、今後もさらなる強化を図ることが不可欠である。

しかしということで、9行目のところになりますけれども、いろいろな厳しい環境、課題深刻化、また担い手の不足ということ、荷主企業や消費者において物流業界の課題が認識されにくい状況が固定化している。

また、22行目辺りで、今後の人口減少社会も見据えつつ、根本から革新していくための施策を早急に具体化しなければならない。

また、24行目で2024年問題に触れまして、社会問題として認識される状況になってきたということ。そして、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容、非効率な商慣行の見直し等々、自動化・機械化・デジタル化、モーダルシフト等を推進する契機となったということを書いております。

また、物流が果たしている役割の重要性、労働者の社会的価値、そして、国民一人一人の理解と実践を促す、そして、さらなる物流改善の取組、積極的な投資、加えてということで、デジタル化、イノベーション、気候変動問題等々、こうした現状を踏まえて、デジタル社会の実現、イノベーションによる市場創出、また、脱炭素、それから国民の安全・安心の確保等に向けた取組を様々な主体を巻き込みながら推進していく。

5ページになりますけれども、4行目、5行目で、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。未来をリードし、イノベーションを実現する物流を作り上げていく必要があるということを書かせていただいております。

6 ページ、7 ページ辺りが、現状・課題と物流施策の方向性ということであり
ます。前大綱において講じた主な施策ということで、1 つ目が、簡素で滑らかな
物流の実現。トラック予約システムの話だとか、サイバーポート、また特殊車両
制度の運用の話。また、令和3年6月は、31行目辺りで、官民の物流標準化懇
談会が設置されて、いろいろな分科会で議論してきた。

それから、7 ページ辺りでは、物流統括管理者の話とか、CLOを支える高度
物流人材、こういったことにも触れてございます。

また、②のところで、担い手にやさしい物流の実現ということで、働き方改革、
それから関係のいろいろな処遇改善といいますが、賃金水準の確保等々の話が
出てきてございます。標準的運賃の話ですとか、あと物流効率化に基づく認定の
話、また、女性や若者、高齢者などの多様な人材が活躍できる職場環境の整備と
いうことで、7 ページの終わりから8 ページのほうに、機械荷役への転換とかそ
ういったことも書かせていただいています。

また、高度外国人材の関係での特定技能の話、自動車それから倉庫の話も議論
が進められているということ。また、内航海運ですとか、27行目辺りは農林水
産の話も記述をしてございます。

8 ページの下の方、③として、強くてしなやかな物流ということで、道路ネ
ットワークの調査や整備、また、道路の関係で言いますと、根幹的な道路網の整
備、暫定車線の2車線化だとか、港湾で言いますと、内航航路網の充実、それか
ら積替機能強化による集貨・創貨等々、競争力強化の3本柱。また、航空物流、
農林水産関係。そして、20行目辺りが、地域経済についても触れさせていた
だいてございます。

また、26行目では、地球環境の関係ということで、各トラック、倉庫関連、
内航海運等々、モード等の話も書かせていただいています。

10 ページに行きまして、航空の話も後ろのほうに出てくる。

それから、(2) で前大綱における代表的指標の状況と分析ということで、代
表的な指標、トラックドライバーの年間所得や平均労働時間、また、実際の数字
がどうで、要因的なものがどうだった、課題がどうだったかということも10ペ
ージ、11 ページ、12 ページと書かせていただいています。

13 ページに行きまして、前大綱策定以後の物流の革新に向けた取組状況と

ということで、改めて24年問題の話を2行目、3行目辺りで話を出した上で、いろいろな経緯的な話を書いてありますけれども、14行目辺りで、物流革新に向けた政策パッケージを、これは関係の閣僚会議でつくり、こうしたものをいろいろ実現をして、2024年問題に対応してきたということで、その過程で、こうしたものを受けて改正物流法のほうが成立したり、あるいは、令和6年には標準的運賃が新たに定められたり、そして、5年の5月にはトラックGメンの設置、そして、14ページでは、それを改組・拡充して、倉庫の関係もやっているということございます。

先ほどちょっと申しましたけれども、4行目、5行目辺りで、24年度に見込まれた14%の輸送力不足をおおむね解消できたことから、25年度に入っただけでも、物流の機能を何とか維持できているということを書かせていただいています。

(4)で今後の物流施策の方向性ということでございますが、13行目辺りからです。2030年度までの物流革新の集中改革期間においてはということで、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくということ、また、極めて公共性の高いサービス、また成長エンジンということで、物流のポテンシャルを最大限に引き出す。

このためにはということで、18行目辺り、多様な関係者の連携・協力の基盤となる物流標準化と、デジタル化や物流に新たな投資やイノベーションを呼び込んでいくためのGXを推進していくことが重要となる。

読み飛ばしましたけれども、その前の17行目辺りで、構造改革、生産性向上、担い手の確保・育成を進めるということ、また、そのために標準化ということをやっていくということも書いております。

また、20行目、21行目で、これらを通じて国際競争力の強化、また災害等の有事への対応などの社会課題の解決などにつなげるということで、我が国の国民生活や経済社会に裨益させるということ。さらに、国際社会への貢献を果たしていくということでございます。

こうした認識を5つの観点に分類して書かせていただいています。もともと7本の柱で前回の骨子のときは御提示させていただきました。多いじゃないかとか、関係がよく分からないというお話もございました。先ほど申しましたよう

に、自動化・省人化による物流の効率化が①、そして、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容が②、物流人材の人材関係の話が③に書いて、それらを支える標準化とDX・GXの推進ということ、そして、国際競争力の強化や災害対応のためのサプライチェーンの高度化・強靱化を積み上げていくということ。こうした構成にさせていただきます。

具体的な施策ということで、15ページ以降でございます。その前に、今申したようなことが資料2-2の1ページの上のほうになりますけれども、今後の物流の方向性の上の3行、4行辺りですね。この辺りが14ページに書いているようなことをまとめてございます。

これ以降の具体的なもの、15ページ以降かいつまみませんが、横で、この2枚目の1、2、3、4、5とありますが、それに小さいポツで代表的なものを載せていますけれども、その辺りも横目に見ながらお願いできればと思います。

15ページ目、本文のほうを見ますと、自動化・省人化等による物流効率化ということで、自動運転技術の導入ということで、自動運転関係についてかなり触れさせていただいて、20行目のところで、積極的な海外展開を推進していくということ。この辺りも御意見をいただいたと思います。

また、22行目辺りでドローン航路の整備、さらには、25行目辺り、自動物流道路に関する検討会での議論、そういったことも触れさせていただいて、31行目では自動運航船の話も入れてございます。こうした背景的なものを先に書いた上で、①から、この項目で言いますと17ページの③まで書いてございます。

1つ目が、自動運転トラック、ダブル連結トラック等の革新的車両の導入促進ということで、16ページのほうに行ってくださいまして、令和8年以降の可能な限り早期の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装の実現に向けてということで、いろいろな必要な制度の見直しを図っていきますということ。

それから、23行目辺り、ダブル連結トラックの連結装置をはじめとする車両の規格化・標準化に向けた官民での検討を、今後ですけれども進めていくということ。それから、車両関係行政手続の合理化も進めていく。

加えてということで、倉庫や物流不動産等の物流拠点についても、自動運転トラック等の乗り入れが容易になるような、こうした進入路等の施設整備を推進

するという事等々を書かせていただいております。

②として、デジタルライフラインの全国整備と連携した物流サービスの実装加速ということで、16ページ、17ページの上のほうは、自動運転サービス支援道の数字的なもの、また、ドローン航路の話。

それから、③ですけれども、多様な輸送モードの自動化の推進ということで、自動物流道路、それから、14行目が鉄道貨物輸送の話です。効率化・省人化もやっつけようということ。自動運航船の話。それから、21行目では、空港におけるグランドハンドリング等々。また、25行目では、倉庫の自動化・機械化ということも記述しております。

17ページの下(2)です。輸送体系の再構築の推進ということで、次のページに行きまして、物流業界の生産性向上を支える強靱で効率的な物流ネットワークの整備、インフラ関係の話を推進していくということ。

また、6行目辺りでは、中継輸送ニーズの高まりといったこと。また、11行目では、特にということで、基幹的な物流拠点の整備等々についても記載をしております。

18行目辺りも、食料安全保障、それから経済安全保障にとっても必要不可欠だということも触れさせていただいております。

22行目辺りです。トラックドライバー不足に対応するために、従来からの鉄道・内航海運へのモーダルシフトに加えてということで、ダブル連結トラックですとかそういった、あと航空機、新幹線といったものの活用ということも触れさせていただいた上で、これはもともとの鉄道とか内航なんかもそうですけれども、モーダルシフトの前提となる一定の荷量の確保に向けた地域の産業政策・地域政策等との連携や地域における物流ネットワークの再構築も重要だということ。モーダルシフト全般にかけて記載をしております。

それから、18ページの下、①ですが、物流ネットワークの再構築の話。インフラ系の話ですね。スマートインターの整備だとか。19ページに行きまして、道路のサービスレベルの向上、そして、アクセス道路の整備、港湾の機能強化とか、航空物流の機能の強化ということ。また、10行目では、ダブル連結トラックの話、それから特殊車両通行手続の迅速化。13行目辺りです。

そして、②のところ、新モーダルシフトの推進とあります。具体的にはという

ことで、従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の強化に向けて新たな貨物需要を取り込んでいく観点から、こうした事業者が利用しやすい環境づくりとしてということで、取組を具体的に書かせていただいております。

20ページのほう、上のほうですけれども、貨物鉄道の輸送余力を広い対象に見える化したシステムの導入とか海運の関係も書かせていただいて、11行目辺りで航空輸送の話、また、17行目辺り、先ほどの繰り返しとなりますけれども、地域の産業政策・地域政策との連携だとかそういったこと、貨物駅・港湾・空港等の輸送モードの接続だとか、こういったことを書かせていただいています。

また、③のところです。農林水産物・食品等の流通の合理化ということで、輸送ネットワークの観点からは、こうした農林水産業・食品等の物流についての記述をさせていただきます。

21ページ、ラストマイル配送ということで、ラストマイル配送の効率化に向けた検討会というのを別のトラックでやっています。28行目辺りに記載をしておりますけれども、9月につくって、11月7日に取りまとめを行われたというところがございます。そこのリンクとして、検討会の名前もここに書かせていただきつつ、代表的なものを圧縮した形で以降載せさせていただきます。

①として、多様な受取方法のさらなる普及ということで、報道等でも置き配の話を中心にいろいろ出ていますが、宅配ボックスの設置だとか、22ページのほうに移って、住宅以外の宅配ロッカーの関係、駅だとか公共施設の話。4ページ目のところですがけれども、共同住宅における指定場所へのいわゆる置き配については、安全・安心の確保が非常に重要だという認識。住民の信頼を確保すること等々の一定の整理を行った上で、内容の周知を行おうということ。指定場所へのということで、置き配を勝手にやるのではなくて、受け取る方が指定するということがみそだと考えてございます。

8行目ですけれども、標準約款を改正するという、その前提として、消費者の理解増進と関係者間での適切なリスク分担を図るということ。ガイドラインを定める方向で検討する。

②としては、地域の物流サービスの持続可能な提供ということで、貨客混載で

すとか他分野連携等々、こうしたサービスの維持が困難となっている地域等に
対応するためのいろいろな制度上の課題等を考慮していくということ。

加えてということで、地域の物流網の維持・確保のために、協議会等による支
援だとか、公共団体も関与した拠点の整備、あるいは官民連携による物流拠点多
機能化などもやっていこうということ。

また、③として、新たな輸送手段の活用ということで、ドローンとか自動配送
ロボットについても触れさせていただいています。

話はちょっとまた飛びまして、(4)のところですけども、物流産業全体の
構造転換ということ。トラック適正化2法の成立の話。37行目辺りです。

また、24ページに行きまして、こうした①、②ということで、トラック適正
化2法を通じたトラック運送業界の健全化、また、自動車運送業の事業基盤の強
化ということを記載してございます。

ここまでの1番の柱ということで、一番上に持ってきているということもあ
りますが、少し長くなってございます。

2番目として、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です
とか、荷主・消費者の行動変容ということで、この5年で随分変わってきたもの
を記載しております。

一番下、38行目、関係省庁の連携の下というところでは、荷主の所管省庁等
とも一緒になってやっていこうということで、改正物流化効率化法に基づく荷
主・物流事業者に対する規制の着実な執行に取り組んでいくということ。この5
年でこういう制度をつくって、それを次の5年でしっかり定着させていくとい
うことだと理解をしてございます。

3行目、4行目辺りでは、物流統括管理者の選任に向けた取組のことを書かせ
ていただいています。

①、②と具体的にということですけども、①としては、改正物流法に基づく
新たな商慣行の定着ということ。積載効率の向上ですとか荷待ち・荷役時間の短
縮という努力義務の規定を置いていますけれども、こうしたものをしっかりと
定着させていくこと。

またその際、併せての法改正で、運送契約の書面交付、18行目辺りですけれ
ども、実運送体制管理簿の作成等々、こうしたものにも徹底を図っていくことと、

トラック適正化2法により、委託次数の努力義務等々を契機として、着実に進めていこうということ。

また、②としては、消費者と発着荷主になりますけれども、発だけでなく着荷主も含めて、発着荷主をはじめとする物流全体の行動変容・意識改革ということで、26ページに行ってくださいまして、特に発着荷主の取引においてはということで、例示的に書いていますが、再配達削減、納品期限の緩和、返品、早朝納品、それからペナルティーの話といったこと、こうしたものも関係事業者の理解と実践が必要であるということ、また、そのための消費者の理解増進を図っていこうということを書いてございます。

また、贈答品、EC等々の送り先となる相手方のライフスタイルへの配慮ということ、そのための意識改革ということでございます。その際、15行目と16行目ですけれども、学校教育段階からの啓発活動ということで、文科省との連携などもやっています。

③は、物流統括管理者や高度物流人材ということで記載してございます。

(2)として、物流産業における取引環境の適正化の推進ということでございます。繰り返しになりますが、トラック・物流Gメンによる是正指導の話。27ページ辺りですけれども、中小受託取引適正化法の話。11行目辺りですね。その際にも、14行目辺りにありますが、公正取引委員会や中小企業庁等の関係省庁との連携ということも進めていくということでございます。

①として、20行目辺りですとトラック運送業のこと、それから、30行目として営業用倉庫の話、また、②として内航海運、③として、港湾運送事業等々、あと空港のハンドリングということも書かせていただいています。

そして、ここまでが2番ということでもあります。

3番として、物流人材の地位向上と労働環境の改善ということで、28ページ目の各行ごとの数字的なもの等々も含めて書いた上で、29ページ以降ですけれども、①ですが、トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランをつくってはどうかということ。担い手不足への対処ということですし、9行目辺りでは、スキル等に応じたキャリアアップの道筋の可視化や職業自体の高付加価値化を図っていくということ。経験などがしっかり処遇に反映されるような絵姿を見せていこうということ。

それから、②では、トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍に向けた取組ということで、トラック運送分野の話。また、29行目では営業用倉庫の話。

そして、29ページ、③多様な人材ということで、ダイバーシティ関係の御意見もいただきました。女性や若者、高齢者等の多様な人材がということで、3ページにありますけれども、こうした人材を引き寄せる雇用環境の整備を進めていく。

また、④として海技人材の確保・育成、また、⑤として港湾運送事業における担い手確保、⑥としてトラックドライバーの休憩環境の改善ということ、そして、⑦として輸送の安全確保に向けた対策ということで、それぞれ今後やっていく施策を記載してございます。

31ページの4番目になりますが、26行目以降、物流標準化と物流DX・GXの推進ということで、(1)としてフィジカルインターネットの実現に向けた物流標準化・デジタル化の推進ということで、多様な関係者の連携・協力、そして、競争領域とされる部分が多かった物流の協調領域を積極的に拡大していこうということ。公正な競争を確保すること必要があることにも留意しながら、全体の最適化ですとか、物流生産性と付加価値の抜本的向上につなげていく必要がある。

32ページに行きまして、その中で、6行目辺りですけれども、フィジカルインターネットという考え方も現れてきているということを前置きとして書かせていただいて、①、②、③とその後行きますが、標準仕様パレットの導入促進と標準化の対象領域の拡大ということ。

それから②として、データ連携等の取組の深化ということで、こういったときにCLOが主体となってやっていこうということ。物流費の見える化、メニュープライシング等の導入による生産・在庫・輸配送計画等の連携を通じて、積載率の向上ですとか発注量等の平準化。デジタル技術を活用して物流改善の取組をしていこうということ。

そして、33ページですけれども、2040年までのフィジカルインターネットの実現を見据えながら、業界・業種横断的に不特定多数の事業者間の輸送リソースを最大限に活用した「N対N」の共同輸配送など、これをやっていこうとい

うことでの先進的なユースケースの社会実装を目指していく。

また、9行目辺りでは、中小・零細事業者などの業務負担の軽減ということを図っていこうということ。

10行目辺りでは、加えてということで、鉄道や内航海運へのモーダルシフトで使用される大型コンテナ・シャーシ等についてということで取組を書かせていただいています。共同利用に資する標準化・規格化といったことについても、関係者の合意形成の下、検討を行っていくということ。

③として、デジタル技術を活用した業務効率化の推進ということで、AI、ビッグデータ、デジタルツイン等の新技術の開発と実用化を踏まえということで、18行目、倉庫の関係ですとか、庫内作業の最適化など、物流分野におけるユースケースの創出を引き続き推進ということを書いております。

また、④として、フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進ということではありますが、34ページに入って、6行目辺りの効率性、それから7行目辺りの強靱性、9行目辺りの良質な雇用の確保、また、11行目のユニバーサルサービスという、こういう4つの価値の創出を目指していくということ。

それから、フィジカルインターネットの実現に向けて、必要なことを記載させていただいております。

具体的には、25行目辺りですけれども、共同輸配送やDXによる物流効率化を今後さらに促進するためのデータ連携の在り方をまとめていこうということ。

27行目、28行目辺りで、サプライチェーンの効率化の先進事例の周知等々、サービス水準の見直しを進めていこうということでございます。

(2)として、34行目、一番下になります。2050年カーボンニュートラルの実現ということでございます。①、35行目ではトラック等の商用車の関係、それから、36ページでは船舶、港湾、航空。それから、20行目辺りでは、新モーダルシフトの普及にも資するということで、環境負荷の小さい鉄道・海運等へのモーダルシフトの推進を進めるためにということで、J-クレジット制度の活用に向けた検討となっております。

また、②としては、再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済の実現ということで、電動車の関係から懸念点として挙げたものにつながって、33行目辺りの再生可能エネルギーの地産地消モデルの実証事業等について記載をしてござ

います。

こうした取組を通じて、37ページ以降になりますけれども、我が国の国際競争力の強化ですとか災害対応ということで、サプライチェーンの高度化・強靱化を進めていこうということでございます。

26行目辺りは、我が国の海事産業群の強靱化を進めていくといったことを記載させていただいて、この辺りはいろいろな背景を書いた上で、37ページの下から38ページにかけてですけれども、成田空港の話を書いています。三国間貨物を含めた国際航空貨物のさらなる取り込み、国際ハブ空港としての地位の確立。

また、16行目辺り、首都圏空港の一体的な運用に向けてということで、成田・羽田間のフィーダー輸送の自動化の実現を目指すということ。途中プレゼンもいただきましたが、税関関連事務の簡素化を検討していくということ。

また、19行目辺りは、関西3空港全体での機能強化の話。また、21行目からは、中部国際空港においてということで、我が国を代表するものづくり産業の一大集積地である中部圏の拠点としての機能強化の話。また、北九州空港の機能強化ということを進めていくことを書いてございます。

②としては、国際コンテナ戦略港湾政策ということで、引き続きフィーダー航路等の拡充を図るということ。モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内の集貨等々ということ。

そして、39ページは、サイバーポートの主要な貿易プラットフォームの話とか、また、国際バルク戦略港湾のほうの話ということであります。まだ具体的にどうなるかというのはありますけれども、横の資料2-2で言いますと、5番の柱の最後の港湾ロジスティクスの強化ということで書かせていただいて、具体的にまだ本文にどう書くかというのはありますけれども、そういったことも項目としては挙げさせていただいております。

また本文に戻りまして、39ページですけれども、③の安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力強化とか、④としては、海外市場の開拓、関係諸国との連携強化。積極的な事業者の海外展開を進めていこうと、ビジネスチャンスの拡大ということを書いてございます。

40ページでは、⑤として、農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サブ

ライチェーンの構築。また、⑥では、通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保について書いてございます。

41 ページ、(2) は地政学リスクや経済安全保障等に対応した強靱な物流システムの構築ということで、ロシア、ウクライナの話だとか中東の話为背景として数行書かせていただいた上で、35 行目辺りから、①として、不確実性が高まる国際情勢に対応した国際物流ネットワークの多元化・強靱化を進めていくということを42 ページに入って4 行目、5 行目に書いています。

また、②として、10 行目以降ですけれども、サイバーセキュリティの関係だとか、そうしたことによって持続可能な物流体制の構築。20 行目以降は、各モードのサイバーセキュリティ関係のことも書いて、鉄道、外航海運、造船、港湾運送、29 行目辺りですね。それから、33 行目で航空・空港ということで記載をしてございます。

43 ページに行きまして、5 行目辺りで、このほかということで、物流業界におけるデジタル化やデータ連携が進展するほど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となるということも併せて記載をしてございます。

また、③としては、シーレーンの安全確保についても触れさせていただいています。

(3) です。43 ページのところになります。大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化ということで、44 ページ、45 ページです。能登地震等々の教訓もということで書いてございます。

①としては、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、高規格道路の未整備区間の話だとか、また、輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築するということで、20 行目辺りで、脆弱箇所における事前防災対策といったことも記載しています。

また、21 行目、港湾、それから28 行目、空港、そして36 行目、船舶ということで、それぞれの災害やいろいろな障害等にも強いネットワークだとか、そうしたことをつくっていかうということを記載してございます。

また、②として、大規模災害に備えた平時からの体制構築ということで、そのための相互連携の充実・強化ということで書いてございます。能登半島地震の際の物流事業者の皆様が果たしていただいた役割ということも書いた上で、具体

的にはということで、やはり平時からの連携などもしていこうということ、17行目から20行目辺り、訓練の話だとか協定の話だとかを書かせていただいています。

また、26行目以降、TEC-FORCEの話も書いています。現在の災害対応力を引き上げるということを書いてございます。また併せて、36行目辺り、油だとか危険有害物質への対応ということで、45ページから続いて、現場海上保安官のということで、体制整備ということも書いてございます。

最後、47ページですけれども、大綱の期間ということで、これは有識者の皆様をはじめとした検討会ということでございますが、これらを閣議決定に、政府が策定するものへは最大限反映するということでございます。

それから、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画とおおむね同じ期間、5年ということですが、望ましいとされています。

また、大綱の推進体制として、(2)ですけれども、官民の関係者が一丸となって新たな物流を作り上げていく。①として、KPIの話を書いております。次回、代表的な幾つかということになるとは思いますけれども、また御意見いただけるように準備をしたいと思っております。

また、大綱ができて5年の新しい期間に入った後、フォローアップ会合の枠組みのようなものも基本的には維持しつつ、施策の進捗管理とか検証ができればと思っております。まとめの部分は、また次回以降の検討会での議論を踏まえて追記をしたいと思っております。

長くなりましたが、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、議題の3の意見交換に移ります。初めに、本日御欠席されている首藤委員、それから服部委員から御意見をいただいておりますので、事務局から御紹介をお願いいたします。

【高田物流政策課長】 お手元それぞれ1枚ずつ紙として置かせていただいています。

まず、首藤委員からいただいている意見としては、1つ目で、ドライバーの労働環境の改善についてということで、既に記載いただいているとおりであるということでもあります。実効性をいかに担保するかが重要な課題だということで、

実態把握に関する論点だとか、統計とかのカバー範囲についてだとか、年間所得だけでは実態は把握できないですよということも御助言をいただいております。

また、対策に関する論点として、物流効率化法や貨物自動車運送事業の改正で荷主と物流事業者間の適正取引、適正確保の実現に大いに期待していますということ。また、しかしとして、その原資は確実にドライバーの賃金に反映されるシステムが不可欠だということで、アドバイスをいただいております。

上記の図に示したとおりということですが、適正運賃については、適正原価制度やGメンでの取組など、制度的な枠組みが整い始めています。②の適正賃金への反映については、制度的な担保は現時点では存在していないように思われる。そういった検討する余地があると考えておりますが、議論が分かれるという部分だということで、本提言に書けることは難しい面があるということで、今後の課題としていただいております。

また、もう一枚の紙、服部委員の御意見ということでございます。5本の柱ごとに書いていただいている形ですが、1つ目のだと、自動運転やロボティクス技術の実装等々の投資など、具体的な取組支援も必要ではないかということ。この辺りはいろいろな予算事業などでお手伝いをしていくということかと思っております。

2番の荷主・消費者の行動変容ということで、事業者と消費者の連携強化は、需給調整や最適化を可能にするために、無駄な輸送車両の削減等に寄与できるということで、そういった御意見でございます。

3番の物流人材の地位向上と労働環境の改善ということでは、具体的な労働環境の改善支援が離職率の低減にも効果が見込めるということでお話しいただいております。

4番の物流DX・GXということで、業界横断的な物流標準化のルール策定と導入促進の持続可能性を高める上で必要に重要だと。取り組んだ先の未来像を見せてはどうかということでございます。

5番として、サプライチェーンの高度化・強靱化ということで、国際物流ネットワークの多様化と拠点整備は必須だということで記載をいただいております。

御紹介は以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。貴重な意見をいただきました。

適正賃金という過激な提案もありますけれども、ここの扱いは少し難しいかもしれない。私の個人的な意見ですけれども、最低賃金というのが既にありますから、賃金に踏み込むのは、この大綱の中では難しい。事務局の方で、どのように対応できるか、お考えいただいて、両委員に説明をお願いしたいと思います。

さて、会場にお集まりの委員の方、それからウェブで御参加の皆さんに御意見をお伺いしていきたいと思います。それでは、いつものように御意見のある方は挙手をお願いいたします。また、ウェブで御参加の方は、T e a m s の挙手ボタンを押してお知らせいただくようお願いいたします。

さて、いかがでしょう。

【米田様（鈴木委員代理）】 どうもありがとうございます。日本倉庫協会の理事長をしている米田と申します。今日は鈴木様の代理で参りましたので、よろしくをお願いいたします。

まず、冒頭申し上げますと、非常にいろいろな意見を盛り込んでいただいて、大変だっただろうなということで、事務局の苦勞に謝意を申し上げたいと思います。具体的には、うちのほうからは3点お願いしたいところがございます。業界としての立場で幾つか申し上げます。

1番が、まず27ページです。今話題にもなりました物流業界における価格転嫁と取引適正化の推進のところでもあります。これにつきましては、トラック業界だけではなくて、倉庫業界の荷主の立場が強い、そういった構造となっているところがございます。

今年の7月28日のこの委員会でのプレゼンの中でも申し上げましたが、我々のほうは処遇改善と価格転嫁という形で要望しておりました。そのとき申し上げた内容は、保管料はここ30年ほどでほとんど上がっていないという状況の説明ですとか、あるいは、コスト上昇分をちゃんと価格転嫁できているのかということについて、全産業に比較してあまり進んでいないということをお願いしたところでございます。

よってポイントは、サプライチェーン全体の取引適正化や処遇改善というものは、他の物流業界と同様、倉庫業界においても喫緊の課題となっておりますの

で、それを実現するための施策の展開を強くお願いしたいというところがございます。

ちなみに、いろいろな分野で書いていただいていますトラック・物流Gメン、これは当初「トラックGメン」ということでしたが、「トラック・物流Gメン」という形に変わり、サプライチェーン全体の取引適正化や処遇改善にも活用できるものだと我々は考えております。

また、この10月、11月に集中取締り月間というのを行っていただきましたが、その中で倉庫事業に対する各社の振る舞いに係る調査というものも行っていただいております。例えば、附帯作業について金を払わないとか、あるいは、今回の努力義務に関連した取組をしても、そういった負担をしてくだらないとか、そういったことも調査していただいているものですから、他の業界と同程度に、どのような形で価格転嫁ができるのかということを検討しながら書いていただければと思っています。

特にトラック・物流Gメンは、その活用の仕方によって倉庫の要望していることについても対応できるのではないかと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたしますというのが1点目です。

2点目は、今度は、17ページから始まる物流業界の生産性向上等に向けた輸送体系の再構築の推進に関してということでございます。ここは幾つかあるんですけども、先ほど申し上げた7月28日のプレゼンの中で、今年の10月から倉庫関係に関しては、今後の物流拠点の在り方に関する検討会というものを今年の4月まで議論、設けていただいて、取りまとめをしていただいているところでございます。

そのときに出た意見といいますか、方向は2つありまして、1つは、まさに今日出ている基幹物流拠点。自動運転トラックですとか、あるいはダブル連結トラック、こういった新技術のものが増えてくるのに対して、中継輸送のような、荷下ろしをするような場所を準備すべきじゃないかという議論がまず一つございました。

これについては、正直なところ、大規模なものについては、はっきり言いまして、民間事業者が自ら運営するには、なかなか商売として成り立たない。むしろ公共、公的な主体が音頭を取ってやっていくべきではないかというのが倉庫

業界でありトラックターミナル業界からの意見だったと記憶してございます。

しかし、そういった中継輸送が必要だということについて進めていただくのはいいと思うんですが、そういった民間事業者がやるような形に取られる表現はできるだけ避けていただければというふうに考えているところでございます。

また、そのときに出たのは、倉庫業界のインフラに関する一番の問題点は何かと申し上げますと、老朽化が進んできているということでもあります。築40年以上のものが20%かな、というような資料も出ておまして、そういった施設をどう再構築していくのか。あるいは、臨海部においてはキャパシティがだんだん足りなくなってきたというようなことが業界としての大きな問題だということをお説明したところでございます。

したがって、今回、中継輸送を中心とした物流拠点の在り方というのは、それはそれで1つなんですけれども、それ以前に物流拠点としての課題についてもぜひ言及していただければというのが2つ目でございます。

最後に、非常に細かい話でございますが、「輸送」と「物流」という言葉が割といろいろなところで出てくるんですけれども、これについて整理をしていただければという意見が出てきてございます。

代表例を申し上げます。17ページの(2)の表現で、物流業界の生産性向上等に向けた輸送体系の再構築の推進となっているんですけれども、倉庫関係です、物流拠点についても記述される場合は、「輸送体系」というよりは、どちらかというと「物流体系」といったような形で「物流」という表現を使っていたらいいかなというふうに考えておまして、幾つかございますが、それはまた事務的に調整をさせていただければと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

多くの方が参加されていますので、できるだけ短くお願いしたいと思っております。本日、ここまで素案が練り上がってきているので、この素案のこういう表現はこういうふうにしたほうがいいんじゃないか、この素案のこういうところにこういうのを追加してほしいとか、この素案ベースでコメントいただけるとありがたいと思います。

それでは、ほかいかがでしょうか。それでは、小菅委員。

【小菅委員】 小菅でございます。本当はかなり具体的内容になってきていますので、やはりピンポイントの話になってしまうんですけども。

24ページに、①トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進というところがございますけれども、トラック運送業界の健全化なので、トラック事業者の特化した話になっているんですが、やはりここも各所で出ていますとおり、今や荷主企業、さらには消費者の部分までを巻き込んだしっかりとした形にしなければいけない。ワードとしてもそういった形にしなければいけないと思っています。

ここでは、いわゆる抑制と是正という形で全体をまとめているんですけども、ここに適正な事業活動を行っている物流事業者を選んでいただく、これは荷主サイドのほうにあるわけなんですけれども、荷主サイドのほうに選んでいただくということを周知していくみたいな文言がどうしても必要なんじゃないかなというふうに思っております。これが1点目です。

2点目は、26ページに記載されている、まさにワードとしては30行目の高度物流人材のところがございますが、何をもって高度物流人材と言うのかというのはまだまだいろいろ御意見があるところだと思うので、ここは昨今の状況を考えますとかなり広範囲に捉える必要がある内容でございますので、そういった意味では、ワードとして出ていますフィジカルインターネット、物流GX、法令遵守、それから、それらのリスク管理能力も含めた教育プログラムのものを開発・取組する支援するという形にすべきかなというふうに思います。

これは絶対じゃないですけども、リスキリングプログラムという表現は、よく出てくるワードですけども、この表現は適さないんじゃないかなというふうな意識を持っております。

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、河田委員。

【河田委員】 どうもありがとうございます。限られた時間の中で包括的な素案をまとめていただいた事務局の御努力に対して、敬意を表したいと思います。私からは3点申し上げたいと思います。

第1点目はサイバーセキュリティに関してです。名古屋港でのシステム障害、

あるいはアサヒグループに対するランサムウェア攻撃等があり、関係者の中で物流分野でのサイバーセキュリティに対する関心は高まっております。

今回の提言素案 42 ページにおきましては、サイバーセキュリティ基本法等に基づく輸送モードごとの対策が記述されておりますけれども、これらの対応は主にサイバー攻撃に対する防御力の強化、システムの信頼性の向上に重点を置いたものと思われまます。

他方で、物流あるいはサプライチェーンという文脈の中では、サイバーセキュリティのための防御的対策もさることながら、実際に攻撃を受け被害が発生した場合、いかに迅速にシステムを復旧するか、そして、システムが機能不全に陥っている間いかに物流を維持するかという、いわゆるサイバーリカバリーという課題も同時に考えなければならないのではないかと思います。

43 ページ以降、主に自然災害を念頭に置いて、事業継続、輸送の復旧の重要性が記述されていますが、BCPの考え方の中に、サイバー攻撃からの回復、被害軽減という観点を含めてもよいのではないかと考えます。

2 点目は、国際コンテナ港湾における物流の円滑化についてです。箇所としては 38 ページということになるかと思います。国際輸送と国内輸送の結節点である国際コンテナ港湾の効率的な運用、複合一貫輸送の観点から決定的に重要でありますけれども、ここの記述で残念ながら欠けておると思いますが、港における渋滞解消の課題です。今後とも対策の一層の強化が必要ではないかと考えております。

海上コンテナの輸配送、いわゆるドレージにつきましては、ドライバー不足、労働規制強化という状況は一般のトラックと全く同じわけですが、今回の素案で触れられている荷待ち・荷さばき時間の削減というのは、対発荷主・対受荷主を前提とした文脈で記載されており、港湾という重要な結節点におけるコンテナ受渡しを念頭に置いた記述にはなっていないように思います。

港湾局におかれましては、国際コンテナ戦略政策の検討を継続いただいておりますし、また、東京港においては実証実験としてオフピーク搬出入にも取り組んでおられますけれども、こういった点も注目しております。これらの点を含め、港の渋滞緩和のさらなる推進という点についても触れていただければなと思っております。

3点目が新モーダルシフトについてであります。物流をめぐっては、新たな課題、そして、これに対応するための新たな施策が次々登場しますので、従来から継続して取り組んでおられる施策が目立ちにくくなるというのは致し方のないところではありますが、特にこれまでの物流政策の大きな柱でございましたモーダルシフトの促進、引き続き極めて重要である点を指摘しておきたいと思えます。

環境対策の面、経済安全保障の面、あるいは、自衛隊の装備品・補給品について鉄道輸送ニーズが提起されるなど、より広く国家安全保障の点からも輸送モードの多様化は重要であると考えます。

今回、かぎ括弧つきで「新モーダルシフト」とし、鉄道、船舶に加え、航空やダブル連結トラックも含めた新たな概念を提示し、これを重要な政策目標として引き続き位置づけていただいていることを多といたしますが、本日提示いただいております2枚の概要版の中では、この「モーダルシフト」あるいは「新モーダルシフト」というキャッチフレーズが出てこないというのはやや寂しい気がいたします。

今後、対外的展開を行われる際には、このモーダルシフトという考え方がいささかも重要性を低減させてはいないということが広く理解されますよう、御配慮をお願いできればと思えます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

ウェブのほうで最初から手を挙げている北條委員と杉山委員にお願いして、それで第1ラウンドにしたいと思えます。まず、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 どうも御説明ありがとうございます。僕からは物流産業全体の構造転換について1つ意見をしたいと思えます。

物流産業全体の構造、特に自動車貨物運送事業を意識してのことだと思えるのですけれども、その転換の手順がきれいに示されているなどと思っています。私の分類だと5つに分かれて、まず最初は実運送体制の可視化です。それから2つ目が、下請は2次以内に収めましょうという話。3番目が荷主規制で、取引の適正化の話がある。Gメン等の話です。

この3番目までは法律のバックアップがあるのですけれども、以降の2つに

については、法律は明記されていない。要するに、産業界で進めていこうということだと思えます。その1つ目が公正なマッチングです。あと、共同受注によって中間搾取構造といいますか、中抜きをなくそうという話。最後が、協業化だとか事業基盤強化による業界の体質改善。このようなゴールが示されていると思えます。

これは非常にいい道筋だと思うのですが、問題があるなと僕が思っているのが1つあります。トラック新法の中で言われている適正原価なのです。運用をうまくしないと、今の道筋を阻害しかねないと思っています。適正原価というのは国土交通大臣が定めることができるようになってはいるようですが、いずれにしても、決めるのはそちらのサイドだということです。

この制度はうまく運用しないといけないと考える理由は、まず、適正原価の決め方を失敗すると、非効率な原価をそのまま是認しかねないこと。例えば、先ほど申し上げた協業のインセンティブが失われかねない。一方、この制度をうまく使って、例えば、非常に効率的な経営が行われている会社、あるいは、会社群、このような会社の原価を「適正原価」として示してあげると、効率化に向かって業界全体が動いていく可能性があると考えます。

私の意見は、業界の体質改善を鑑み、適正原価制度を適切に運用することを追記したらどうかというものです。法律の運用を適正化することによって、体質改善の流れを堅固なものにする。ぜひそのようなところまで、ここまで具体的に書いてありますので、追記されたらどうかというのが私の意見です。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

杉山委員、お願いします。

【杉山委員】 発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。私のほうから、全国通運連盟側の立場として、モーダルシフトの件について、若干意見を述べさせていただきたいと思えます。

提言素案の12ページに掲載の内容は、現物流大綱におけるモーダルシフトのKPIについて、目標に対して、特に、鉄道が大きく乖離している状況にある点を表しています。

物流改革緊急パッケージでは、2030年の輸送力が大きく減少する中にお

いて、鉄道・海運の輸送倍増ということをおっしゃっていただいております。

それと対比して、今回の総合物流施策大綱の直近5年間の計画という点で見ると、先ほどお話がありましたとおり、モーダルシフトの継続的な対応が不可欠という中において、パワーポイントで作成された資料2-2の提言概要に目を向けてみると、先ほどもおっしゃっていただいたとおり、モーダルシフトの文字が一文字もないという状況です。これに対しては、若干違和感を持っているのは、私も同様です。

さらに、提言の中の19ページで新モーダルシフトの内容が多く盛り込まれていますが、実際、モーダルシフトの中核を担うべき鉄道・海運に関する記載、表現がぼやけてしまっている印象を持ちます。新モーダルシフトの中心施策の牽引役は、やはり鉄道・海運であるという点は、もう少し明確に記載をいただければというところです。また、そのネットワーク維持・発展が図られるべきというような記載も盛り込んでいただけると大変ありがたく思います。

具体的な表現については、概要の資料2-2において、1番で書いてある「サービスの供給制約に対応した」というところが「自動化・省人化等による物流効率化」だけの記載になっていますが、これを「サービス供給制約に対応した新モーダルシフトの推進及び自動化・省人化等による物流効率化」というような表現をしていただけるとありがたいと思う次第です。

また、ネットワークの維持・発展については、非常に多くの記載はいただいている中で、どうしても施設、駅周辺設備の充実化という点が多いのですが、実際に大事なものは、貨物鉄道網の維持ということになります。以前にも申し上げましたが、新幹線整備等に伴う並行在来線区間を含めた維持・安定経営という部分は、施策として可能であれば盛り込んでいただきたいという部分がございます、もう一度検討いただければと思います。

あと、若干、航空貨物運送協会の会長としての立場として1点、国際航空物流拠点の整備の件で意見を述べさせていただきます。

成田・羽田に関しては、いろいろな議論もされた中において、十分な記載があると思います。それに加えて今回の大綱では、関西3空港、中部国際空港、北九州空港といった首都圏空港以外の国際空港の機能強化についても重要なテーマであるという記載をしていただいた点については、大変ありがたく思っています。

す。

関西3空港発着回数の増加、中部国際空港の24時間運用実現に向けた北九州空港も含めた滑走路の拡張等のハード面の整備・機能強化については、全く御記載のとおりで、ぜひ推進していただきたいと思えます。

一方で、実際の国際空港の利用状況という観点で見ると、就航路線のネットワークや就業便数の問題等で、具体的に記載いただいた中部圏等においては、国際航空輸出貨物の例を取ると、大半の、極端に言えば、4分の3の貨物が貨物生産地である中部エリアからの積込みではなく、全て成田空港で搭載をされているというような実情がございます。これは貨物輸送機自体の発着の7割が成田に集中してしまっているという部分に起因する点も多いと思えます。

要するに、ハード面の整備だけでは解消できない部分があって、BCP対策や、トラックで輸送している横持ち部分の環境負荷軽減、将来的なドライバー不足等を鑑みると、ある意味、今後の物流環境を持続可能な物流とするに至っては、やはり貨物発生地至近の空港利用が、ある程度、合理的だと考えています。そのための空港の機能強化に向けては、設備強化もさることながら、新規路線の誘致、地元における基礎となるベースカーゴの発掘等のソフト面の取組みというのは、国際競争力強化の重要な要素であると考えており、各空港のソフト面での取組みを国・行政として、支援・後押しするような御検討がいただけないかということが、私からの意見でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでのところで、いろいろな意見がございましたけれども、こういう内容について御検討いただいて加筆いただけないかというコメントが多かったと思うんです。そういうものはお伺いしておくということでいいと思うんですが、今日の段階で何か反論しておくとか質問があったことにちゃんとお答えしておくとか、そういう必要のあることに関して、事務局のほうからレスポンスしていただきたいと思えます。

【高田物流政策課長】 モーダルシフトについては、河田委員、杉山委員からご意見をいただきましたが、モーダルシフトの推進は重要だということということで、前の大綱と比べたとき、前はモーダルシフト頑張りましょうということが書

いていますが、今回は新モーダルシフトという言葉はもちろん入って、全体広がった中ではありますけれども、例えば、18ページから20ページのところなんかですと、モーダルシフトを進めるためにどういうことをやろうかということで、方法論的なものも書いていたりだとか、さらには、最後のサプライチェーンの強靱化のあたりで、モーダルシフトを踏まえたものをどう国際展開につなげていくかとか、かなり広く深く書いているつもりしております。

語句、用語の数が意味があるかどうかというのはありますけれども、ちょっと検索なんかしてもらってみると、10単語ぐらいしかなかったのが20単語ぐらいになって、「新モーダル」という言葉を除いても14、15ぐらいかなというふうに思っています。

概要版の書き方などはちょっと工夫はしたいと思います。記述についてももう一度見てみたいと思いますが、決して大事でないということはないと思っていますし、丁寧に書いているつもりではあることだけ申し上げたいと思います。

ただ、貨物鉄道の関係は、ちょっと私どもは答えにくいところもあるので、鉄道局のほうからお願いします。

【乾貨物鉄道政策室長】 鉄道局の鉄道事業課の乾と申します。鉄道貨物輸送についての御意見についてお答えさせていただきたいと思います。

新モーダルシフトを標榜している中で、従来からの鉄道へのモーダルシフトが引き続き重要であるという点は、我々も思いとしてもしっかり持っておりますし、引き続き取り組んでまいりたいと思っています。

書きぶりについてはちょっと工夫が必要なかもしれませんが、そこについても相談をしながらやっていきたいというふうに思っているところでございます。

御意見でいただきましたモーダルシフトを継続的に対応していくためのネットワークというところですが、担い手としてはJR貨物になりますので、JR貨物に対し、国からも経営のための支援をしているというところでございます。

そういった様々な取組と、あとは並行在来線会社に対する線路使用料の分のサポートというのがありますけれども、書きぶりについては工夫が必要と思いますが、そういったことも含めて鉄道等がモーダルシフトを担えるように、

取り組んでいくということに何ら変わりはなく、むしろしっかりとやっていきたいということを思っておりますので、どうぞ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す。

港湾局のほうからも説明したいことがあるということです。よろしくお願いいたします。

【中嶋計画課企画室長】 港湾局の計画課でございます。港での渋滞の解消が大事ではないかということで御指摘をいただきました。この点につきまして、渋滞の解消は極めて重要であると港湾局としても認識しておりまして、その原因の一つであるターミナルゲートの処理能力の向上が大事だというふうに考えてもおります。

ページとしては30ページになりますが、コンテナターミナルとターミナルゲートの処理能力不足などの課題に対応して、現在、港湾技術開発制度を活用したAIターミナルを進めるというふうに明記しております。また、38ページ目の戦略港湾のところも、競争力強化の取組として、ヒトを支援するAIターミナルの政策として、コンテナターミナルゲートの高度化に取り組んでいるところでございます。

記載の施策で包含できているところもあるかと思いますが、記載ぶりについてはまた相談させて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。よろしいですか。

それでは、第2ラウンド、まず、奥山委員、お願いいたします。

【奥山委員】 いすゞ自動車の奥山でございます。御発言の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。

まずは、提言の素案をまとめていただき、ありがとうございます。この中で物流あるいは輸送に関するソリューションということで、自動運転が非常に大きなウェイトを占めているという認識をしてございます。

私どもいすゞ自動車のみならず、トラックOEM4社、今、鋭意開発を進めておるところでございますが、私どもいすゞ自動車も2027年度には商用運用をしたいということで、開発を今進めている状況でございます。まさにこの大綱の期間の中に、期間中に商用運行を始めているということを目指にさせていた

だいております。

この素案の中の15ページ、14行目から16行目、15ページの14から16でございますが、私どものOEMの車の価格ですとか、そういった低減に向けては鋭意努力してまいりますけれども、導入の初期あるいはしばらくの間は、なかなかディーゼルの車と同じというふうにはなかなかならない。そういう御認識をいただいているということがここに書かれてございます。

それから、16ページですけれども、10行目から12行目、車を運用するときに、いろいろなシステムですとかインフラ、こういったところの走行環境の整備を推進しなければいけない。こういうことをしっかり書いていただいております。15ページも16ページもそのとおりでございます。非常に私どもにとっては力強いというか、正しいというか、認識をしていただいたなと思っておりますけれども。

私のほうから1点だけお願いしたいのは、これを推進するための支援ですとか助成というところまで一步踏み込んだ表現をいただくと非常にいいのかというふうに感じましたので、その部分をちょっと御検討いただければなというふうに思いました。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。それでは、3人の委員が手を挙げていますので、順番でお願いいたします。

【金子様（馬渡委員代理）】 ありがとうございます。全日本トラック協会の金子と申します。本日は馬渡委員が所用により欠席のため、代理として出席させていただきます。

この提言のほう、これまで馬渡が発言してきたことを大分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。一部盛り込まれていない部分もありますので、2点ほど述べたいと思います。

御存じのとおり、トラック業界は、99%が中小企業で、保有台数20両未満の小規模事業者といえる事業者に限っても、75%ぐらいが占めている小さな事業者が多い業界でございます。

そうした中で、2030年、40年、50年を目指して、いろいろ夢のある話

も必要なんですけれども、足元どういう経営をしていったらいいのかというのが我々にとっては重要なところなんです。そうした足元の喫緊の取組についていろいろ示唆していただけるような内容であるとありがたいと思っています。

そんな中で、車両に関するところなんです。今、自動運転ですとか、あとはカーボンニュートラルで電動化とか、あとは水素の話も出てきておりますけれども、今後買換えという時期になったときにカーボンニュートラルを念頭に何を買ったらいいのかということが悩ましいところがございます。

自動運転はもちろん、水素と言われても、そんな簡単に手の出るものではありません。保有台数200両、何百両持っているような中堅と言われるような企業であっても、水素車を買えるかといったら、1台買えるかどうか、いや、買えないんじゃないかという話もよく聞きます。じゃあどんなものにも買い替えていったらいいのかというところで示唆をいただけるようなものが欲しいという思いです。

中小事業者が導入しやすい車両の開発とか、軽油に関わる代替燃料となる、馬渡がずっと言っていましたけれども、リニューアブルディーゼルあるいは合成燃料などの推進といったようなところを書き加えていただきたいと思います。航空についてはSAFというようなことが明確に書かれているんですけども、トラックについては明確になっていません。

例えば、35ページの29行目のところに、トラック等の商用車の電動化やバイオ燃料というふうに書かれているんですが、そのバイオ燃料の中にリニューアブルディーゼルが含まれているのかどうかを教えていただければと思います。

それから、2点目です。最後のページ、KPIについてはまた次回で御検討されるということですが、荷主における荷待ち・荷役等時間の短縮、パレット化率、それからドライバーの負担軽減を図るKPI、労働時間短縮のための高速道路利用率や料金の収受率などのKPI、こうしたものを御検討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。

大串委員は早く退席されるということで大串委員、それから、その後、蒔田委

員、堀委員でお願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。申し訳ございません。先に退出しますので、お話しさせていただきたいと思います。

大体のところは、これまでの委員の中で議論されたことだと思います。河田委員がおっしゃられたBCPの中にサイバー攻撃からの迅速な回復等を入れるというようなところはとても大事だと思っておりますし、特に今回、アスクルの件で、ハブとなるようなところがやられてしまった場合、それに連なっているいろいろな企業が大きなダメージを受けるということがよく分かりましたので、各企業がしっかりBCPの中に織り込んでいくということが今後必要があるのではないかなというふうに思いました。

2点目、空港機能の強化ということで、杉山委員がおっしゃいましたけれども、日本各地に様々な、部品等で強かったりとか最終製品で強かったりというところの製品が全てトラックで成田に運ばれて、そこから国際貨物として出ていく。つまり、トラックドライバーの消費がかなり行われているというのが現状でございます。

もっと地域で使える空港、インフラがしっかり使われていないという状況を鑑みて、どういう投資をして、どういう広報・周知を行っていくと使いやすいものになっていくかという全体最適の観点から、バランスよくインフラを活用した物流の最適化というのを図っていただきたいなと思います。そういう点で空港の強化、特に地域空港の強化についてもう少し言及があればいいかなというふうに思いました。

最後ですけれども、特に21ページなんですけど、ラストマイル配送に関していろいろな言及をしていただいていると思います。高齢化が進む社会において、人が動かす、物が動いていく社会というのがどんどん重要視されていき、また、動ける世代も小口配送を利用して、毎日のように通販で物を頼んだりということの中において、どんどん小口配送が増えていっているというのが現状じゃないかなと思います。

その中で、ラストマイル配送の効率化に向けた検討会が行われたということが書いてありますけれども、もう少しこの内容を具体的に記載していただくと、この後の次の1、2、3がそうなのかなと思いますけれども、必要とされて

いるというようなことなので、早急に進めていくという切れのいい文章で、いろいろな覚悟を示していくような物流大綱にしていただければいいかなと思いました。他人事みたいに聞こえるような文脈で終わっているところもありますので、断固としてやり抜くんだというような大綱にいただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【根本座長】 大串委員は退席されますが、今の意見に関して御回答ありますか。

【高田物流政策課長】 ラストマイルもかなり実は書いたつもりで、全体のバランスもありますので。他人事に見えるのご指摘については、どうしても利害が絡む面というのもあり、そういう中でバランスを取りながら書いているところではちょっと御理解いただけるとありがたいと思います。BCPとか空港の関係は、ちょっと中でまた考えて、関係省庁とも調整したいと思います。

【根本座長】 それでは、続きまして、蒔田委員、堀委員、お願いいたします。

【蒔田委員】 ありがとうございます。交運労協の蒔田でございます。慶島の後任としまして委員に加えていただきました。ありがとうございます。

まずは、事務局に対して、丁寧に取りまとめいただきまして、感謝を申し上げます。ページを追いながら意見を含めて御提案申し上げます。

まず、4ページでございます。15行目以降に改善基準告示の関係が書いてありますが、平成6年から新たにトラックドライバーに適用されたわけではないので、18行目「改正改善基準告示」の「改正」を取っていただいて、「トラックドライバー」も取って、「適用」という文字を「改正」に変えていただければと思います。よろしく申し上げます。

5ページです。3行目の産官学の関係なんですけど、物流の主体は現場でありますので、その先端で働く労働者の意見を反映していただきたいといった観点から、「産官学労」ということで、労働組合の声もぜひとも反映させていただきたいと思います。

次に、10ページです。前大綱における代表的指標の関係で、トラックドライバーの年間所得平均ですとか労働時間が書いてありますが、非常によいと思いました。しかしながら、前任の慶島から申し上げた労働経済白書の中にある歩合

給の依存型から、技能によって昇給することが望ましいということで提案をさせていただきます。表現が、このページではございませんが、記載されていないので、ぜひとも労働経済白書を参考資料としながら反映いただければと思います。このことがトラックドライバーの定着にもつながるだろうというところでございます。

次に、21ページに多様な受取方法の案がございますが、ラストマイル配送効率に向けたところ、オートロックマンションの置き配について、先日議論がされているようですので、その内容をぜひとも追記いただきたい。少し意見もございますので、後ほど事務局のほうにメールで送らせていただきたいと思っております。

続いて、29から30ページです。我々交運労協は陸・海・空それぞれの輸送モードと、それからTEC-FORCEを担っています鉄道・運輸機構の労働組合も加盟をしています。18の構成組織で加盟しています。どこの輸送モードも担い手不足に陥っております。そこで、鉄道輸送に携わる人材確保の関係もぜひとも追記をいただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

次は、前後しますが24ページでございます。12行目に「トラック適正化二法を通じた」とありますけれども、16行目に「白トラ行為の抑制」という文字があるんですが、ダンピング行為や買ったときなどは「禁止」とも言わずとも「抑制」ということでも仕方ないなと思うんですが、白トラ行為は罰則つきであることから、「禁止」と表現していただきたいと思っております。

26ページです。9行目に「送料無料」の関係がございます。この間、そこで働く労働者の価値が、労働の価値が損なわれている表現であることを指摘してきておりまして、消費者庁でも検討会の中でプレゼンを行ってまいりました。消費者庁がホームページに載せているだけではなかなか進まないという観点から、もう少し強い文言で表現していただきたいをお願いいたします。

最後になります。30ページです。2行目から3行目、「日帰り運行の実現に向けた中継輸送の取組」というところがありますけれども、この間に「女性労働基準規則を踏まえた商品規格の軽量化・小分け化等による」という文字を、ぜひともこの「荷役作業」の前に入れていただきたいと思っております。

物流、職場環境だけではなくて、商取引の上でも、それから流通段階で規格化された重量品の存在を非常に大きな課題として捉えています。例えば、玄米は紙

袋で30キロだったり、輸入のコーヒーは海外にも展開しなければならないところですが、麻袋でコーヒー豆が70から80キロ詰められています。日常的に手積み・手下ろしをされている重量物というのは女性労働基準規則の上限を超えており、男性にとっても腰痛のリスクが高いということから、労働力確保、それから物流の持続性を阻害していると指摘せざるを得ません。商品規格、それから包装の重量の見直しを、ぜひとも関係省庁、流通業界として連携を進める必要があると思います。

ちなみに、18歳以上の女性の断続作業としては30キロ以上は禁止、継続作業は20キロ以上は禁止ということで定められておりますので、ぜひとも参考にさせていただきながら追記をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【根本座長】 堀委員、お願いします。

【堀委員】 発言の機会をいただき、ありがとうございます。

まずは、ページ20のところに農林水産物の物流についてきちんと記載をいただいて、ありがとうございます。農林水産物も供給制約に対応した物流効率化の努力をしてまいりたいと思っております。それに向けて、2点この部分で意見をさせていただきたいと思っております。

まず、31行目、産地の集出荷貯蔵施設や卸売市場、中継物流拠点と書いてあるんですけども、最終的に整備する分野として、小売の在庫型物流センター、いわゆる生鮮物流の結節点になる機能の強化という表現が、後ろのほうに単に物流強化というふうに書いてあるんですけども、今後、省力化や自動化等が進むにつれて、物流の結節点の役割というのはより重要になってくると思っておりますので、ぜひ「生鮮物流の結節点の機能強化」という表現を使っただけるとありがたいなと思っております。

もう一点は、35行目なんですけれども、食料システムの関係者が連携し対応していくというふうに書いていただいています、すごくいい表現だなというふうに思っております。その中に、先ほども申し上げた、小売業界がきちんと入って生鮮のサプライチェーンは全体を担っているというふうに思っております、「食料システムの関係者」と言うものがきちんと小売も含めたメンバーであるというふうに定義ができる表現というのを検討をお願いできないかなという

ふうに思っております。

そういう意味では、先ほど申し上げました31行目には、産地や卸売市場のことは書いてあっても、小売に関する整備の記載等はありませんでしたので、そういう意味で、「食料システムの関係者」の中にきちんと食料を最終的に消費者に渡すのは小売であるということを書いた上で、その関係者が全体で物流の合理化に努力するということが大事なんじゃないかなと思って、御検討をお願いしたいと思っております。

あとは、全体を見させていただいた感想的なものにもなるんですけども、トラックドライバーの物流人材としての重要性だったり、そこをきちんと確保や育成、また待遇等を改善していかなければいけないという決意が非常に強く伝わってきたんですが、一方、物流の担い手、先ほども話をしたように、結節点である物流センターしかり、そういった荷役作業の担い手といいますか、特に24年の労働の関係があってから荷役作業が物流センター側へ移っている。実際に全体のサプライチェーンの中で荷役作業を消し込めているかどうかというと、多分現場ではそうではなくて、荷役作業が違う業種に移っているというのが実態かなと思っていました。

よりその結節点となる荷役作業の担い手といいますか、何と表現したらいいかわからないんですが、そういう働き手もこれからより重要になってくると思っておりますので、その辺はどこがという表現のところは検討できないですが、私の所感として述べさせていただきます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

ここまで5人の意見からいただいたコメント、何か御説明しておくことはありますか。

【丸田物流生産性向上推進室長】 農水省でございます。堀委員のほうからお話をいただきました20ページでございます。こちらの「食料システムの関係者」というのは小売も含めたものでございますので、記載も含めてどうしていくかというのは検討させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

以上です。

【高田物流政策課長】 初め奥山委員からいただいた自動運転の関係の支援、

女性もということで、16ページの12行目辺りのお話で言いますと、4行目辺りに自動運転の社会実装の実現に向けてということで、支援や何とかの検討を行うとともにということで書かせてはいただいています。ただ、支援の内容はどういうものがあるのかというところは、政府内での調整・検討ということになるかと思えます。ということだけ申し上げておきたいと思えます。

トラ協の金子さんからいただいたリニューアブルディーゼルの話は、35ページの29行目辺りの話、これは経産省が書いてもらっているパートになりますが、含まれているのではないかなと考えています。またちょっと確認はしたいと思えます。

その他表現のところいただいています。運用のことも含めて検討していきたいと思えます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、第3ラウンドに移っていききたいと思えます。最初に木藤委員、それから栗林委員。まず、木藤委員、お願いいたします。

【木藤委員】 発言の機会をいただき、ありがとうございます。日本航空の貨物の担当をしています木藤と申します。本日は定期航空協会の立場で来ております。

最初に、航空業界より提言させていただいた内容は全て本文に記載されており、皆様に感謝を申し上げます。

国際・国内にわけて申し上げます。まず、国内につきまして、20ページ目に「旅客便の空きスペース活用」について記載いただいていることは大変ありがたいと思えます。しかし、この取り組みを推進するにあたっては、既存の体制だけでは促進が難しいと考えております。ぜひ、大綱を推進する際には、2点にご留意いただきたいと思います。1つ目が、各国内空港の貨物施設は老朽化が進んでおり、施設も狭小である点です。特に、航空輸送に適した生鮮品や医薬品等ワールドチェーンが必要な貨物に対応した施設が整っておりません。地方空港ではその状況が顕著です。こうした施設面での整備・支援が必要ではないかと考えております。

もう一点は、荷主様や地上輸送事業者様の中で、航空貨物輸送の認知度がまだ

まだ不足している状況にあります。認知拡大のためのさまざまな御支援等も必要であり、その点も推進の際に御考慮いただければ幸いです。

国際については、先ほど大串委員、杉山委員からお話がありました首都圏空港以外に関してでございます。おっしゃるとおりで、日本には成田空港、羽田空港以外にも航空貨物利用に適した空港として、関西国際空港、中部国際空港、北九州空港があり、成田空港以外は24時間稼働可能です。しかし、今までの流れをそのまま踏襲してしまうと、ややもすると国内のそうした空港間での路線、需要の奪い合いが起こることが懸念されます。これは国際競争力の観点から必ずしもプラスにはなりません。国際競争力向上や日本の国益を踏まえて、空港間の役割分担やすみ分けについて議論が必要ではないかと航空業界の立場から思っております。

また、中部圏ではおっしゃるとおり、東名高速道路を使用して首都圏空港宛に相当数のトラックを弊社も走らせています。これをどう解消するかというのは大きな問題だと思っております。ただ、一方で、各仕向けごとにすると、貨物量は必ずしも飛行機1機分の需要になるとは限りません。そのため、いわゆるフィーダー便で貨物を成田や関空に集約する仕組みが必要と考えます。これを実現するためには、適正な運賃設定と、それを支援する公的な手当も必要になると思っております。こうした点も今後考えていきたいと思っております。

最後、提言概要について航空業界から2点お願いがあります。2ページの3番目「物流人材の地位向上」についてですが、「トラック・倉庫・海技・港湾運送」に加え、ぜひここに空港グランドハンドリングも含めていただきたいと考えております。字数の制約もあるかと思いますが、忘れられないよう御配慮願います。

また、5点目の「サプライチェーン高度化を通じた国際競争力強化」に関して、「港湾ロジスティクス」と記載されていますが、ここにも「空港」を加えていただければ幸いです。2文字であり、空港も同様に重要な物流基盤であるため、ぜひご検討ください。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、栗林委員、それから神林委員、お願いします。

【栗林委員】 栗林です。今回の大綱の素案に内航海運の件に関しましては非

常に網羅的に書いていただきまして、ありがとうございました。

それから、モーダルシフトの件につきましても、もちろん前回の大綱に比べれば非常に熱く語ってくださっているということが感じられる内容になっております。今回、新モーダルシフトという概念が出てきたわけですが、我々としては、絶対的な量的には海運と鉄道でモーダルシフトを行っていくというような話でございまして、その辺を中心に、新モーダルシフトを進めていくということは相違ございません。

ただ、そういった「モーダルシフト」という言葉が提言の素案の方に全くないというのはちょっと寂しいかなというのは、先ほど河田委員や杉山委員と同じ意見でございまして、どこかに「モーダルシフト」という言葉が出てくるとうれしいかなというところでございます。

それから、提言の素案の2枚目のところですが、持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位向上と労働環境の改善のところ、「トラック・倉庫・海技・港湾運送等の物流人材の確保・育成」という表現がありますが、トラック・倉庫・港湾運送と海技が並べてあるのですが、海技というのは、ほかのトラック・倉庫・港湾輸送と比べると、並べた時に、海技という言葉に違和感があります。船員とか海技者とか、ちょっと表現がこの辺はどうなのかなというふうに思ったところでございます。

それから、本文のほうに戻りまして、36ページですが、12行目から13行目にかけてまして、次世代の船舶燃料のバンカリングに関する記載がございまして、バンカリング機能に関する検討ですとか支援をというお話をここに書いていただいているのですけれども、これにつきましても法整備とか法改正が必要な部分がございますので、ただ支援ということではなくて、法整備・法改正を含めた支援という方向でぜひお願いしたいということでございます。

私からは以上でございます。

【根本座長】 それでは、神林委員、その後、河野委員、若林委員、お願いいたします。

【神林委員】 全農の神林です。御発言の機会をいただき、ありがとうございます。まずは、農林水産物の特殊事情を配慮した表現としていただき、感謝申し上げます。

私から2点申し上げます。

1つは、18ページなり19ページ、20ページ等、様々な箇所の中継物流の必要性和推進に関わる指摘が記載されています。本当に御指摘のとおり必要としているところです。しかし、今、現状を翻ってみますと、例えば、物流事業者様の不断の御尽力で物が運べていたり、あるいは、荷主から見た場合に、中継拠点が入ることによってコストが増えたりなどで敬遠され、思ったように活用が進んでいないという実情もございます。

今後、さらにトラックドライバーの減少で運べないリスクの増大が予想される中で、トラックドライバーの労働環境改善に資する中継物流活用という配送手段が一般的になるように、新規の拠点や既存の施設をうまく活用し、中継拠点を積極的に活用促進する施策の後押しや、荷主事業者様や運送会社様など認識の変容が必要ではないかと考えています。

もう一点は、32ページに標準パレットの導入促進に関する記載がございます。これも早期に進める必要があると感じていますが、それぞれの業界の中で検討しようとする、コストの負担問題等で解決の糸口が見つからないということが多々ございます。

この文章を見る限り、誰がこれをしていくのかという主語が少し不明確なところを感じましたので、ぜひとも国を挙げて、パレットの費用分担のルールづくりを含めて示していただけると大変ありがたいと感じています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ウェブから河野委員、お願いいたします。

【河野委員】 日本消費者協会の河野です。素案の御説明ありがとうございます。

全体を通して、消費者を取り巻く配送の実情とその対策について丁寧に書いていただいて、納得感がございます。

21ページの(3)に、地域を支えるラストマイル配送などの持続可能な提供の維持・確保で示されているとおり、物流事業の持続可能性を担保するという視点から、再配達削減への公的な支援策などについては、消費者側の不安を取り除き、理解促進につながる広報などで円滑な施行が実現できるよう期待しており

ます。

消費者目線で申し上げれば、従来の物流の実態においては、既に提供されているサービスの過剰な部分をそぎ落として、そこで生まれた余力を不足部分に充てていくということだと思っております。

これまでは、より早く、より安く、何度でも届けますよということが消費行動の決め手の一つとして社会で広く認知されてきました。こうしたビジネス戦略としての差別化をさも当然として受け入れた結果、消費者側にも解決策が求められる状況になったというふうに考えています。

最近、何百世帯も入居するタワーマンションで、それまでは住民用と事業者用のエレベーターが分けられていたところ、通学・帰宅時間以外は共用とするという貼り紙を目にすることが増えました。また、大手のeコマースでも、かつては早さが売りだったところ、例えばゆっくりでいいとか、玄関前でいいとか、配送方法を消費者側が選べる工夫が増えました。

さらに言えば、20ページの農林水産物・食品等の流通合理化などにおいても、24時間売場に品ぞろえがなくても文句を言わない消費マインドを醸成するというのも大事かというふうに思います。

このように暮らしを支える便利な配送の課題を解決するために消費者側が何をすればいいのか、少しずつ社会に浸透しつつあります。24ページ、25ページに書いてくださっているように、消費者の行動変容、意識改革の推進のために、具体的に記述されている内容をぜひ今後啓発、教育、広報などの場面にしっかりと活用して、物流に関わる全ての関係者が一致団結——私はこの一致団結っていい言葉だなと思ったんですけれども、一致団結というその言葉を実現できるように、物流大綱が実現化していけばいいと思います。

それから、これは2点目として少しだけ付け加えたいんですけれども、デジタル技術・AI等のテクノロジーを徹底的に活用し、社会全体のデジタル化が進み、物流事業においてもフィジカルインターネットへの期待が大きく書かれていますし、私も賛同しているんですが、他方、大手ビールメーカーなどへのサイバーアタックによる業界全体の物流配送への影響が顕在化したところですので、消費者としても、DX推進と併せて、サイバーセキュリティへの対策を同等に扱っていただければというふうに思っているところでございます。

以上です。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、若林委員、お願いいたします。

【若林委員】 取りまとめ案、どうもありがとうございました。私からは1点だけお話しさせていただきたいと思います。

25ページの辺りになりますけれども、改正物流法による書面交付義務であるとか実運送体制管理簿の作成ということをお書きいただいている、これは取引の適正化に必要な前提となると、あるいは、意識変容の前提となるというふうに思っております。

ただ、これは元請と運送事業者の間の契約、関係となると思うんですけれども、現在、着荷主のほうの意識変容も認められる中、荷主間の契約における運送条件の具体化であるとか明確化、特に附帯作業や荷役であるとか、あるいは想定外の荷待ちが起きたときの負担の所在などについて具体化・明確化がもしなされていないのであれば、必要なのではないかと思っております。

この点は企業取引研究会などでも議論されていますけれども、どこかに、例えば、この25ページの意識変容のところでも結構ですし、27ページの取引適正化の推進でも構いませんが、どこか一言、荷主間の契約条件のより精緻化というんでしょうか、具体化が必要だという、それを推進することが必要なんだということをごどこかに加えていただければと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、ここまでの委員からのコメントに対して、何か御説明しておくことはありますか。

【高田物流政策課長】 いずれも、いただいた御意見をどう反映できるのか、特に概要紙のところもいただきました。モーダルシフトの件もまたいただきました。1枚目に入れるというよりは、多分、2枚目のポツポツで書いているところに恐らく入れてくるということかなと思っておりますけれども、工夫をしたいと思えます。

3番の物流人材のところ、例示を全部書くのだったら、いっそ書かないということもあるのかなと思えますので、工夫はしてみたいと思えます。

【根本座長】 ありがとうございます。

さて、それでは、どうぞ。第4ラウンド。

【村田委員】 時間も押しており、申し訳ございません。城陽市の新しい市長の村田でございます。よろしく願いいたします。

18ページのほうの記述でございますが、基幹物流施設が整備される1自治体といたしましてお願いをいたしておりました、10行目になりますが、物流拠点の政策的な最適配置の必要があるという記述、それから、20行目、21行目ですかね、地域活性化等に資する側面にも着目して、社会問題としての物流だけではなくて、国として一定の関与や支援を行うということを記述していただきましたこと、まず感謝申し上げます。ありがとうございます。

具体的には、19ページの3行目にアクセス道路の整備に対する支援というのは明記していただいておりますが、こういう基幹物流施設になりますと、立地自治体だけというよりは、それを巻き込みます周辺自治体にも利益が及ぶ施設でございます。そういう中で、立地自治体の受けている経済的費用面の負担というのはかなり大きいものでございまして、19行目から20行目に書いていただいております促進、制度具体化を進める、この部分についてはぜひ具体化を進めていただきたいという要望でございます。

それから、2点目、地方公共団体といたしまして、記述していただきます21ページのラストワンマイルの部分の21行目からの部分、それから22ページの地域物流サービスの31行目、32行目の地方公共団体と連携した集配施設の部分でございますが、地方が抱える2つの課題がございまして、1つが、地域の公共交通を維持できない。バスやタクシー、乗合いタクシーでは既に維持できない状態になっておって、買物難民が発生する。これは物流に頼らせていただかないとならないという課題が浮き彫りになってきているという部分と。

22ページにございました、そういうところに限って、地方公共団体は非常にたくさんの施設を保有しています。この施設の保有を今後どうしていくのか。今のままとすることはほとんど不可能な状態でございますので、やはり統廃合、しかし、統廃合してしまいますと、その後、ラストワンマイルに必要な公共施設はどんどん減っていきます。ですから、今、そういうことであれば、統廃合の議論の中に物流に使えるような施設が本当にあるのかという視点で統廃合も考えて

いく必要があるんじゃないかというふうな感想を抱いております。

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。

白石委員、お願いします。

【白石委員】 今回も発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

今回の総合物流施策大綱、31ページ目から34ページ目にかけて、フィジカルインターネットのテーマを差し込んでいただきまして、大変感謝いたします。

この中で1点のみお話をさせていただきたいのが、実はサプライチェーンの効率化の前に、我々民間事業者が、荷主という立場であります。それぞれが商品在庫をどこで備蓄しているかというのはお互いに分からない、メーカーも卸しも小売もそれぞれが可視化されていないという状態が今現況であるという観点から、「サプライチェーンの可視化・効率化」という「可視化」という表現を入れていただきたいというところのお願いでございます。

また、サプライチェーン上、在庫というお話をしましたが、この大綱の全体感の中で、ノード・リンク・モードという観点で整理すると、リンクのところの「結節拠点」という表現があり、モードではモーダルシフトの話が出ましたが、ノードの保管に資する重要性というところが若干薄いので、加えていく必要があると思います。

最後、1つだけ。我々物流側からすると、カーボンニュートラルという表現もありますが、エネルギーの問題というのは非常に大きな課題だと思っております。私どももEV車を買ったりだとか、あるいはコールドチェーンの冷凍・冷蔵センターというものをつくったりするんですが、電力供給がされないとこれは成し得ないということでございまして、この辺のエネルギー基本計画等の物流のリンクというところの要素は大綱の中に何らかの表現があったらいいと感じております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

次に、伊勢田様、お願いいたします。

【伊勢田様（三宅委員代理）】 ありがとうございます。KPMGコンサルテ

イングの伊勢田と申します。本日は、三宅委員の代理で出席させていただいております。このような機会をいただきまして、ありがとうございます。

私どもはどちらかというと中規模以上のお客様の物流コンサルティングを提供させていただいている会社にはなるんですけども、実は地方自治体の地方であるとか地域における物流の御支援というのもさせていただいております。その中で地域物流の観点でちょっとお話をさせていただきたいと思っておりますが。

お話の観点としまして、自動化であるとか省人化、標準化、デジタル化等の新技術の活用というのは当然重要で、進めていかなければいけないというところではあるんですけども、それ以外の取組の余地というのも実は相当数残っているというところを感じておりまして、そういったところもニュアンスとして盛り込んでいただくと実効性の高い物流大綱になるのではないかなというところでお話をさせていただきたいと思っております。

2つ話をさせていただきたいと思っておりますが、1つ目は、農林水産業・食品産業の物流ということで、水産物についてお話をさせていただきたいと思いません。

水産物につきましては、かなりシーサイクルがあって獲れる獲れないというところで波動が大きいものになるんですけども、私たちが今関与させていただいている話の中で、実は今日運ぶトラックがないので、今日これ以上魚を獲らないでくださいということをお漁協に通達したり、漁師さんに通達したりするような事態が発生しているというところになります。

これは実はマッチングサービス等を使ってほかの地域のトラックを持っていくことによって解決できないかという問題の解決方法もあるんですけども、よくよく聞いてみると、近接する漁港同士でも、今日は車が余っている、今日は車が足りないということをお互いに解決するような手だてを持っていない。というのは、非常にプリミティブなところで問題解決がまだなされていないというところが実際にはあるというところになります。

それから、もう一つは物流人材のお話になりますが、地域・地方の物流人材として、いろいろな物流事業者様は媒体を通して募集をかけているんですけども、なかなか充足するような募集をかけても人が集まり切らないというところ

があります。

一方で、地方に根づいた事業を行っている会社さんであるとか地域の金融機関であるとかを話をする中では、実は物流作業の担い手となり得るような働きたい人はたくさんいるはずだということです。ただ、そういった人たちを雇用につなげるような、そういった取り組みや媒体の存在が現状は不十分なのではないか。

例えば地域であれば、もっともっとスポット的な働き方であれば大丈夫という人はいるけれども、なかなかそういった仕事の機会がないというところで、ギャップが埋まっていないがために、雇用できる人材がまだ活用し切れていないというような実態もあるということを感じております。

そういったことから、今の取組以外にも、もっともっと初歩的なところで取り組む余地が相当残っているというところを物流大綱の中に入れていただくことによって、より現実性が高い物流大綱になるんじゃないかというところで、こちらにつきまして発言させていただきました。

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、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。時間が過ぎている中で、大変申し訳ございません。

大綱を拝見させていただいて、私がいろいろ細かく言ったことも含めて、非常にきちんと反映いただいて、大変ありがたく思っています。ありがとうございます。

クイックに3点だけ。1つ目が、今、25ページの上段、あるいは26ページの③の辺りに高度物流人材に関する言及があると思います。書いている内容は別に異論はないんですけれども、高度物流人材を育成することと、2の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の消費者の行動変容の中に入っていると思うんですが、それはシンクロするのかなというのがちょっと分からなくてですね。

一方で、物流人材の地位の向上のほうの29ページの12行目に「創造的な課題解決やきめ細やかな現場」というキーワードもあると思うんですが、これは高

度物流人材を指しているような気もしなくもないなと思っています。

あと、高度物流人材の育成・確保調査事業というのを国交省さんが過去にやられていると思います。先ほど小菅さんから高度物流人材の定義に関するコメントもあったと記憶をしていますが、この調査事業のほうを見ると、デジタル化に対応しデータドリブンで思考する能力、サプライチェーンを全体最適の視点からマネジメントする能力、社会の変化に対応し新技術導入や異文化連携を推進できる能力という記載になっているようでございまして、これを考えると、そもそもこの2のところに高度物流人材を書くのがいいのか、それとも、3のところに物流人材の地位の向上に加えて能力の向上というキーワードを入れて、3のほうに人材の話はまとめて書いたほうがいいのか、3にまとめて書いたほうが分かりやすいんじゃないかなというのが提案1つ目でございます。

2つ目はもっと細かいことございまして、32ページの35行目に「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見える化」というキーワードがあると思います。これを入れていただいたことは大変うれしく思っているんですけども、これってデータ連携でやることですかという気もしています。むしろこれは行動変容とか意識改革に関することじゃないでしょうか。

実際、25ページの②のところには、これはB to Cですけども、送料無料みたいな言い方はやめましょうと、まさに行動変容を促しましょうということが書かれていると思いますが、これのB to B版がまさに物流費の見える化であるということを考えると、この物流費の見える化の記述はむしろ25ページの②のほうに入れたほうがいいのかというのが2つ目です。

3つ目は、セキュリティ対策。サイバーセキュリティについては河田さん、大串さんから御指摘がありました。私も昨今のニュースを見るに非常に重要なテーマだなと思っています。この42ページにしっかり記述があることはすばらしいなと思ったんですが。この42ページの記述に、今、経済産業省のほうでサプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度の構築が進められていると思います。この仕組みは非常に私はいいい仕組みだなと思っています。いち早く構築されてセキュリティが強化されることを大いに期待しているわけですが、この評価制度についてもぜひ言及いただくのがよいのではないかと考えた次第です。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでのところで何かお答えしておいたほうがいいことがあれば、お願いします。

【高田物流政策課長】 いただいた御意見それぞれ、ありがとうございます。いずれも検討していきたいと思えます。

【根本座長】 ありがとうございます。

実はお約束した時間をもう過ぎてしまいました。まだ御意見のある委員の皆さんがいらっしゃると思います。ぜひ、事務局のほうから連絡を取っていただいて、今日発言できなかった委員にコメントをいただく機会を設けていただきたいと思います。

本日も大変熱心に御意見をいただきました。

兵頭座長代理、お願いします。

【兵藤座長代理】 時間を過ぎていきますので、簡単に。

前回の大纲から5年間経過しましたが、5年を振り返ると、この資料の中を見れば分かるのですが、この5年間、非常に新しい法律、それから数多くの物流に関する閣僚会議が開催されてきた。それだけ公的な取組が多くなってきたということが私の印象でございます。

物流は社会的に重要なインフラです。ぜひそれを国民に伝える、そういう大綱になっていただきたい。先ほど人材の話もありましたけれども、若い人に物流ってこういう課題があるんだ、これからやるべきテーマもたくさんあるんだ、そんなことが伝わるような工夫があるといいかなと、そんなことを思いました。

以上です。

【根本座長】 うまくまとめていただきました。

今日、ポジティブな御発言が多かったと思います。このような観点もあるので追記してほしいというような形で、今ある素案をさらに補強するような形での修正提案ばかりだったというふうに思います。ぜひ、事務局のほうでどのように対応できるか精査いただきたいと思えます。

いよいよあと2回でございます。次回の検討会では、ほぼ完成版になるであろう素案を皆様に提示したいと思っておりますので、次回もよろしく願いいた

します。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —