

第9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2月26日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第9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、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ておりまして、会議の様子は、別途、傍聴者にもT e a m s で同時配信を行っております。

構成員の皆様におかれましては、常時カメラオンとしまして、マイクについては、御自身の御発言時のみオンにさせていただきようお願いいたします。行政側の傍聴者につきましては、常時カメラオフ、マイクオフをお願いいたします。

構成員等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。

本委員会は原則公開で行いますが、今回につきましては、事前に御連絡しておりますとおりの議題（1）の「2030年度に想定される輸送力不足への対応方針」についての御説明とそれに対する意見交換まで非公開としております。議題（1）の御説明に対する意見交換の後、一般傍聴者に入室していただきまして、公開で検討会を進めてまいります。一般傍聴者の入室時については、改めて事務局から御連絡いたします。

なお、今回の会議におきましては、最後にプレスによるカメラ撮りを行いますので、御留意のほどよろしくお願いいたします。

本日は、御都合により栗林委員が途中で御退席されまして、また、高岡委員、二村委員、若林委員が御欠席されております。

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】 かしこまりました。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、議事に入ります。議題（1）につきまして、事務局、委員から説明をいただいた後、意見交換に移りたいと思います。

まず、（1）、2030年度に想定される輸送力不足への対応方針について、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。事務局の物流政策課長、高田でございます。

お手元の資料1-1をお願いいたします。2枚ものでございます。恐縮でございますが、左上のほうにつけさせていただいていますが、非公表ということで、後ほど回収もさせていただければと思います。

「2030年度に想定される輸送力不足への対応方針」ということで整理をしてございます。上の箱の中の1つ目の丸でございます。当初想定されておりました2030年度の約34%のトラック輸送の需給ギャップのうち約14%を、2024年問題に対応するための政官民労の取組の成果等によりおおむね克服することができてございます。

今回事務局において、将来的な輸送力見通しの再検証について、味水先生、兵藤先生にお願いをいたしまして、また、座長にも御相談しながら行ってございます。下の表にありますとおり、必要な輸送力として、24年度の貨物輸送量を100とした場合でございますが、平均的な想定として、左にあります97、また、2019年ベースで113となっております。「平均的な」としてありますのは、貨物の軽量化・高付加価値化とか、人口減少の影響等を加味しているもので、次のページの棒グラフ、2枚目を見ていただきますと、左側、青色のところが平均的な想定です。青色、黄色、オレンジ色というところで、左の塊でトラック輸送の需要量を表してございます。

一方、そのままグラフの右の塊を見ていただきますと、トラック輸送の供給量について、平均的な想定と、また、供給量が大きく不足する想定、それぞれを出してございます。いわゆる需給ギャップグラフの左右のギャップでございますが、これは全てのパターンではありませんけれども、平均的な想定同士を比べた場合7%のギャップ、需要量が2019年水準と供給量が大きく不足した場合、右に書いてありますけれども、25%のギャップとなっております。

恐縮ですが、1枚目に戻っていただきますと、上の箱の2つ目の丸、下の表の①のところにもその旨記載をしてございます。赤字の▲7～▲15～▲25というところでございます。今回、この後、味水先生、兵藤先生からプレゼンいただきますけれども、需要、供給それぞれで複数のパターンを御試算いただいております。かつ今後の施策の参考となるよう、2040年、50年の長期にわたる推計も行っていただいております。一方、この資料で事務局からお示ししているこの需給ギャップについては、今回の大綱の期間が2030年までであること、また、その間の輸送力の確保のための各種施策を用意するという観点から、需給ギャップが最大となる想定である場合のワーストケースとか、平均的な想定されるケ

ースに絞ってお示しをしております。

そして、上の箱の3つ目の丸でございます。文字のところでありますけれども、2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性を踏まえまして、ワーストケースであっても物流の停滞を招かないよう、25ポイントのギャップを埋めるべく、最大26ポイント程度の輸送力を確保するための各種施策を用意して、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じるということとしてございます。併せて、文章の最後のほうに書いてございますが、前回は御議論ありましたけれども、物流全体の適正化とか生産性向上等を実現し、上質で魅力ある物流産業への転換を目指すということとしてございます。

施策効果②のところでございますが、下の表です。輸送力不足に効果的と思われる代表的な施策を積み上げて効果を書いております。施策相互の関連、影響、例えば積載効率が上がることで荷待ち・荷役等時間の短縮はどうかといったこと等については特段考慮に入れていませんけれども、まずはそれぞれを高めていくことに注力するという前提でのものがございます。

なお、以前、第4回の味水先生のプレゼンでは、営業用トラックと自家用トラックの合計ベースでの需給ギャップを分析していただいておりますけれども、令和6年の関係閣僚会議で決定された中長期計画におきましては、営業用トラックベースで需給ギャップを算出していることから、過去の中長期計画との比較の観点から、今回の味水先生のプレゼンでも営業用トラックベースでの試算を行っていただいたというものでございます。

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。それでは続きまして、味水委員より説明をお願いいたします。

【味水委員】 流通経済大学の味水です。おはようございます。私のほうからは資料1-2に基づきまして、今、高田課長からお話のあった部分のベースとなる数値の推計について御説明をさせていただきたいと思っております。最終的にこの2、3、4ページのところに戻ってまいります。先に全体像をお伝えしたいと思っております。

5ページ目をお願いします。5ページ目に目次があります。こちらを見ていただきますと、4章立てで、1番が推計の背景と目的、2番が需要量、3番が供給可能量、まとめとして4番で需給ギャップの推計結果となっております。

全体をお伝えしますので、次の7ページに行ってくださいと、これは以前お示ししたことと一緒に、背景として、持続可能な物流の実現に向けた検討会での御指摘と、それ

を踏まえて、まずは2030年度、さらには参考資料として40・50年度に向けた見直しを見ておくということが重要であろうというのが問題意識です。

次の2節に行きます。需要量の推計をいたしました。それが載っているのが9ページ目、10ページ目です。10ページ目は推計の方法。回収資料でこの文字数だとよく分からないと思いますが、後日公表資料になると思いますので、そのときに推計方法等は御確認いただければと思います。

9ページに、需要量の推計をお示ししています。低位ケースから高位ケースまで4パターンを見積もったというものであります。2030年度のところ、上から見ていただきますと、高位ケース①2019年度ベース、28億4,200万トン、こちらが先ほど資料1-1の2枚目でありましたオレンジ色の棒グラフ、高いところの28.4億トンというところのベースとなっている数値です。このように、2019年度ベースで高い水準を維持するということが視野に入れながら、人口減少等を反映して減少していくパターン、大きく減っていくパターンを4パターン想定して推計を行っているというものです。こちらが需要量の推計です。

次に3節に行きまして、供給可能量についても同様に計算をいたしました。12ページをお願いします。供給可能量については、この上の式、運転者数×1人当たりの労働時間×その労働時間に占める運転時間の比率×運び方の生産効率という、この4つの変数で供給可能量が変わってくるであろうと。当然ながらいろいろな具体的な施策を考慮しようとするればこれは大分大ざっぱな推計であることは確かなのですが、まずベースとして、人手によって運ばれる、運転している時間が重要であろうという考えに基づいて、ベースとなる数字をお示したというものです。

それぞれにつきまして、箱の下のポツで見えていきますと、運転者数についても基本ケースの推計に加えて感度分析を行い、労働時間も同様です。運転時間比率については、現状が維持されている状態、また、新物効法の目標水準が達成される場合、さらに全般的に全ての運行で2時間以内というより高い目標を達成した場合、この3つのシナリオについて推計をしております。生産効率についても、これはもう複合的な指標ですのでなかなか推計は難しいところですが、現状が維持される場合、それに加えて、積載効率の向上を考慮して6.5%改善、また、13%改善という、こちらについても3つのパターン、シナリオを想定して推計を行いました。

その後のページからはその細かい推計の資料になっていますので、また、後日見ていただ

ければと思います。

26ページに飛んでいただきまして、こちらが供給可能量の推計結果です。26ページ、表11の2030年度を見ていただきますと、供給が大きく減ってしまうというのが低位ケース、2,127という数字がありますが、これは約21億3,000万トンということで、こちらが同じく先ほど高田課長から説明のあった資料1-1の供給量のほうの一番低い棒グラフ、オレンジ色の棒グラフの21.3億トンのベースとなっている数字です。中位ケースだと2,261という数字があります。こちらが、同じく資料1-1の2ページ目、青い棒グラフ22.6億トンというものになります。

この両者の組合せで需給ギャップを推計したというのが4節の内容です。4節では、29ページ以降、表を並べてあります。こちらは組合せ的に4×3×3×3で108通りあるのですが、この数字を見ていてもよく分かりませんので、最初に戻っていただきまして、2ページ目をお願いします。その中の抜粋を最後に御説明したいと思います。

こちら見ていただきますと、2ページ目のところ、荷待ち・荷役時間について、残念ながら進まない、現状維持であろうと考えたときに、どの程度の不足、需給ギャップが発生するだろうかと推計したものがこの表1、また同じくそれをグラフ化しているのが図1となります。2030年度の数字を見ていただきますと、需要が中位水準、供給も中位水準の場合、表の下から2行目のところですが、マイナス7.0%とお示ししています。これが先ほど資料1-1で青い棒グラフ同士を比較したときの需給ギャップ、マイナス7%というものです。

当然ながら需要はまた今後高まっていく可能性もありますし、供給が想定よりも厳しくなるケースもあるだろうということで、需要高位×供給低位についても19年度ベース、24年度ベースで推計を行っています。先ほどお示しした需要量と供給可能量の差を需要量で割り算しているわけですが、これがマイナス7%の場合からマイナス15.2%、マイナス25.2%、この程度の幅でいくであろうと。もちろん需要が小さくなって逆に供給量が増えれば、プラス3.4%ということも考えられますが、計算上お示ししたものです。ここでお示ししている不足を2030年度に向けて解消していく取組が必要であろうと考えているところです。

ちなみに、2040年度、50年度、右側の列に進んでいただきますと、例えば需要中位×供給中位の水準であっても、マイナス7%だったものがマイナス25%、マイナス41.6%と増えていくことが想定されます。言うまでもなく、これは現行のドライバーへの選好

とか様々な運賃水準とか運び方とか現状のものが維持された状態だとかこういうふうになるというだけで、あくまでも推定のものですけれども、議論のベースとなり得るのではないかと考えます。

3ページ目に進んでいただきまして、もうほぼ同様の仕組みで数字をお示ししています。こちら3ページ目にお示ししているのは、新物効法の目標のうち、荷待ち・荷役時間、これは5割の運行で2時間以内になるという、こういう目標を達成した場合はどうなるだろうかというものです。これが需要中位×供給中位ですとプラス1.2%、需要が高位、供給が低位である場合は2024年度ベースでマイナス7.8%という、こういった数字をお示ししています。

2ページ目と3ページ目の差分を見ることで、荷待ち・荷役時間を削減する取組の効果が想定できます。2ページ目、赤色の塗り潰しでマイナス15.2%と2024年度ベースのところでありました。こちらと3ページ目のマイナス7.8%、これを引き算していただきますと7.4%の改善になります。こちらから、先ほどの資料1-1、次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②)の1行目にありました荷待ち・荷役時間等の短縮プラス7.5ポイントということをご想定しておるところです。

同様に資料1-2、4ページ目に行きますと、積載効率の向上を想定して、生産効率が6.5%上がった場合はどうなるかを示しています。塗り潰しのところだけ見ますと、2030年度でマイナス1.8%になります。先ほどマイナス7.8%だったところが約6%上がるのがわかります。計算方法が細かいところではちょっと違いますので数値としてはずれてきますけれども、これが先ほどの資料1-1であった積載効率の向上の効果と連動していると考えていただければと思います。

以上のような推計を、特にトラック輸送の労働の需給ギャップに注目して推計を行ったところです。簡単ですが、報告は以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは次に、兵藤委員より説明をお願いいたします。

【兵藤委員】 了解しました。それでは、資料1-3です。今、味水先生からトラックの需給ギャップを説明いただきましたけれども、私からはそれ以外の鉄道、海運、それから航空も含めてですが、そちらの需給ギャップの計算結果を報告いたします。

2ページ目を開いていただいて、やり方は今の味水先生のプロセス、これと同じです。

そして、3ページぐらいからサマリーがありますけれども、これは最後にまた戻って紹介

しますので、プロセスとして計算手順を説明いたします。

まず、9ページをお願いいたします。この中で今回特徴的なのは、推計方法のA、Bと二つあるシナリオのうちBです。これは需要減少ということがあり得るだろうということで、今回品目別に、やり方は違いますけれども、需要減少のシナリオを追加したのが特徴的です。その内容は味水先生のトラックと同じです。

そして次が鉄道の需給ギャップの分析なのですが、13ページをお願いいたします。まず、需要量ですけれども、先ほど話をした、現状維持が青色、それから需要減少というシナリオはオレンジ色です。2030、40、50の数字が載っています。

14ページをお願いいたします。やり方はトラックと同じで、まず、就業者の数を予測、そして1人の労働時間、そして生産効率としては、1人1時間どのぐらいの量を運べるかと。これの掛け算で労働供給可能量を計算すると、こういう手順です。

次の15ページが、これが現状の鉄道(コンテナ)の就業者数です。年齢別に出ています。近年、若い層、30代未満の層が比較的増えているということが特徴です。

そして16ページが、これもトラックと同じですが、コーホート分析のイメージ図です。

そして17ページに飛びますけれども、これは就業者の推計方法、その25歳未満の推計値です。

それから18ページが、それを考えると、2050年には就業者数は8.6%ぐらい減りそうということですね。

それから19ページは供給可能量で考えられるシナリオで、基本ケースが現状維持、それからあとは、低位がマイナス2%、それから高位ケースはプラス2%増加した場合、それで計算するとこの供給可能量が出るということです。

あとはちょっと飛ばしますけれども、21ページに、シナリオを考えてみようということで、これが2つのシナリオを想定と書いてありますが、需要がこのままの固定、現状維持、それからあとは、鉄道貨物については20%生産性が向上すると、こういうシナリオ2つを考えます。この20%向上については、後ほどお話もしますが、モーダルシフトの新しい施策の目標、これが達成されたとき、この20%向上シナリオを採用いたします。

ということで、供給可能量は22ページのこの3ケース、低位、中位、高位ということになります。

そして、この供給可能量に対しまして、23ページは、現状の需要が横ばいのケース、それで2030、40、50の需給ギャップを計算するとこのような計算になるということで

す。2%の変動はどういうものかといいますと、例えば2%減少、すなわち、0.98の10乗、10年間ですね、これが0.82ぐらい。それから1.02の10乗は1.22、大体そのぐらいの振れ幅ということでここに反映されているということです。

一方、さっきお話をした需要減少シナリオを考えますと、24ページのとおりです。これはもし需要が減少すると、需給ギャップはそれほど深刻ではないと。それに対してさっきの23ページのやっぱり需要が横ばいだと、鉄道に関しては、需給ギャップが2050年でかなり不足するということが分かります。

次に、内航海運ですが、26ページに行きます。これもやはり需要の想定、先ほどと同じような需要減少シナリオ、これがだいたい色の棒グラフです。こういう2つのA、Bを想定いたしました。

27ページ、これも先ほどと同じ船員の数、それから労働時間、生産効率、この3つの掛け算で供給量を計算するということです。

そして次、28ページに行きます。そうすると、船員の数、これを確認しますと、これは去年の6月13日の第2回の検討会で海事局から報告がありましたけれども、実は若い30代未満の船員は最近増えています。これがポイントなんです、内航海運については、この影響がしばらくは続きそうだということです。

そして先ほどと同様に、29ページとか30ページでコーホートの分析の前提条件、これが紹介されています。

ということで、結果としては、33ページに飛びますけれども、これが船員の数の2050年度までの推計値です。先ほどお話したとおり、内航海運については船員の数が増加傾向にあるという、その近年の傾向を踏まえた結果になっています。

そして34ページで、そうすると、供給可能量のシナリオを幾つか設定しております。この中の感度分析①は、ちょっと上に振れていることもあってこれは使わないのですが、以降、基本ケースが高位、それから感度分析②が中位、そして感度分析③が低位、この3つをこれ以後は採用しています。

そして、その過程を、飛びますけれども、結果としては37ページ、これが供給可能量です。さっきお話をした低位、中位、高位、それを考えますとこの3本の棒グラフになりまして、中位を見ても2050年でそれほど大きな減少はないというのが内航海運の特徴です。

さて、需要を考えるとどうなるかというのが38ページです。需給ギャップを計算すると、2050年度を見ると、供給高位、供給低位、それを見ても、比較的0%付近の値が多い。

最悪のケースでも2050年度需給ギャップ10%減、これが内航海運の特徴でございます。

そして39ページの、もし需要が減少したらとなりますと、当然需給ギャップは解消されて、2050年度でもマイナスになることはないという結果が特徴的です。

さて、そうしますと、では今度、モーダルシフト、これを考えたらどうなるか。41ページをお願いします。これは、第3次交通政策基本計画、去年の11月に公表された最終案だと思いますが、そこに記されているのは、目標値としてのモーダルシフトですね。どこを見ればいいかといいますと、右のグラフの2023年度の棒グラフ、これ単位は億トンキロです。下から、鉄道、それからオレンジ色がフェリー、そして上の緑色がRORO船・コンテナ船なのですが、2023年度でこの億トンキロ。ちょっと細かく見ますと、鉄道で2024年163億トンキロ、それが2030年度で221と書いてあります。それからあとは、船は2つ合わせて2024年で371億トンキロ、それを2030年度には410億トン、これがこのとき記されている目標値です。

このときの目標値は2030年度までしか数字はありません。2040、2050年はないので、それをどうするかといいますと、上の2つ目のポツ、これは直近年度から2030年度の年平均伸び率。それをそのまま使うのではなくて、それを半分にする。2分の1です。この想定で2040、それから2050年度のトンキロを計算しています。これを前提に、需給ギャップを計算しようということです。

42ページです。まず鉄道ですけれども、これはまず先ほどの需要横ばいのケース、これを計算したのが下3つの丸です。紫色系。それから、さすがにこれだとあまりにも需給ギャップが激しいものですから、生産性が20%上がるという先ほどのシナリオ、これをここで導入いたします。そうすると、上の3つ、黄色、赤色、それから緑色、この値になりますが、それでも2050年度にかなり需給アップが激しくなるということで、モーダルシフト、この目標を達成するには、鉄道に関してはかなりいろいろな施策、それからインフラ整備をしないでいけないということが分かるかと思います。

一方で内航海運ですが、これもまず43ページです。これが一応横ばい、それから供給低位のシナリオということですが、右側の図を見ていただくとおり、最悪のケースでも12%の需給ギャップが発生するということでございます。

その一方で44ページ、これは先ほどの需要減少、これを考えると、意外と2050年度で需給ギャップが最悪でマイナス1%ぐらいということで、非常に鉄道と内航海運は様子

が違うなというのがこの推計から分かるかと思います。

それからあとは、港湾運送、港の中の荷役の労働力の分析です。これは46ページです。これは幾つか書いてありますけれども、港湾荷役量の推計、これをしたというのがこの前提です。

47ページはその需要量ですが、これは先ほどと同じシナリオを想定しています。

そしてその結果ですが、48ページ、これが需要量。現状維持と、それからあとは減少のシナリオ、その2つが棒グラフで示されています。

ということで、49ページが荷役の需要量の推計結果です。統計の都合上、こちらは2050年はないのですけれども、2030、2035、2040の3時点の推計になっています。

供給量のシナリオは50ページです。①、②、③ということで、①が成長実現・労働参加が進展する、よく改善されるケース。②が成長率はベースラインですが、労働参加漸進シナリオ。そして③が最悪のケースで、1人当たりのゼロ成長、それから労働参加現状シナリオ。この3通りのシナリオを想定いたしました。

そして、その結果だけお話ししますと、52ページに飛びますけれども、これが供給量の今のシナリオに従った3つのシナリオ、これがこういう数字になります。

そして、需給ギャップを計算すると、53ページになります。港湾運送の需給ギャップ、これは2040年度ですけれども、横ばいのケースで最悪でマイナス19.7%、もし需要量が減少すると最悪でマイナス13.5%、こんな数字です。

最後になりますけれども、航空に関していいますと、分析をしまして、これは幹線の航空ネットワーク、これを55ページで紹介していますけれども、ここに対して、今ベリーカーゴで空いているところを利活用したらどうなるだろうかと、そういうシナリオを考えています。

結論は56ページになりますけれども、これも3つのシナリオ、高位、中位、低位とありますけれども、この棒グラフを見ていただければ分かりますが、2050年度一番高位でうまくいくと、2024年度の例えば6.6億トンキロに対して大体11億トンキロ、5億トンキロぐらいいは増える可能性がある。とは言っても実は、例えば2024年度の億トンキロを見ますと、鉄道は164億トンキロ、船は371億トンキロ、それに対してこの航空は変化量が5億トンキロくらいですから、ちょっとスケールの違いには御注意いただきたいということです。

ということで、一番最初に戻りまして3ページになりますけれども、これが鉄道の需給ギャップ。モーダルシフトを考えた後でも、生産効率が20%向上しても、2050年、かなり需給ギャップが激しい値になっているということが特徴。それから、4ページの内航海運については、モーダルシフト後で供給低位を考えても、10%ぐらいの需給ギャップにとどまるということが分かります。ということで、あとは港湾運送、それから航空は省きますけれども、以上が私からの報告となります。

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。それでは、意見交換に移ります。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。ウェブにて御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くようお願いいたします。

いかがでしょうか。西成委員、お願いいたします。

【西成委員】 分析どうもありがとうございました。大変参考になりました。1つだけ簡単な質問なんですけど、内航海運で若い人が多いというのは結構驚いたんですけども、何か理由があるのでしょうか。人手不足の中で、こういう業界ってどういう人気があるのかなというのをちょっと。

【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。

首藤委員、お願いいたします。

【首藤委員】 分析ありがとうございました。大変勉強になりました。

兵藤委員に質問なんですけれども、鉄道輸送の生産効率20%アップというはかなり現実的なシナリオと考えていいのかどうかという点、教えていただけますか。

【根本座長】 ありがとうございます。ウェブのほうから、北條委員の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】 どうも御発表ありがとうございました。味水先生、兵藤先生、お二人の発表とも大変勉強になりました。味水先生に2つ質問があります。

一つ、これまで我々長らくNX総研が出した不足量、不足量と言っても実態は2019年度の営業用貨物自動車の輸送実績から見たときに24年度、30年度はどれくらい不足しそうかという推計でありまして、今回ちゃんと、と言うとNXさんに申し訳ないのですが、需給を見たときのギャップが出てきたのが大変すばらしいと思います。2030年度は、NXさんだと34%不足するという数字が出ておりました。同じような見方をすると、今回の推計ではその不足量は何%ぐらいになるのでしょうかということで、もし計算され

ていましたら教えていただけるとありがたいですというのが1つ目の質問です。どこかに書いてあって見落としているかもしれません。見落としていたら失礼します。

それから2つ目なのですが、これも計算されていたらですが、先ほどの34%減少するということを前提に、例えば2030年度の輸送量が19年度と同じ、基準年と同じ25億トンだとしたときに、必要なロードファクター、積載効率を計算してみると61%というとんでもない数字になるのですね。現実的には現状では達成できないような数字になったのですけれども、今回の推計で同じようなことをもしされていたら、そのときの数字がどれくらいになったのかというのを教えていただけるとうれしいです。

以上2点よろしくお願いたします。

【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。大変勉強になる御説明を頂戴し、ありがとうございます。私がお伺いしたいのは両先生ではなくて、1-1のほうでございまして、2点だけ確認です。

一つは、今回の提言では、一丁目一番地で自動運転トラックやダブル連結トラックが柱になっている中で、施策効果にそれが数字として出ていないと、大綱の柱とこの施策の効果が何かいまいち一致しないような気がするのですが、ぜひそこは仮に数字があまり大きくなかったとしてもメンションされたほうが大綱との連携が取れていいのではないのでしょうか。もしかしたら含まれているのかもしれませんが、明示したほうがいいのではないかというのが公表時のポイントかなというのが1点です。

あともう1点ですけれども、ドローンでのラストマイル配送の御説明があったかもしれませんが、私が聞き漏らしただけかもしれませんが、ポイントが大きいので、これはどのように算定したのですかというのが、質問になります。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。他にはいかがですか。よろしいですか。では、取りあえず第1ラウンドはここまでとします。

お答えはどうでしょうか。それではまず、兵藤さん。

【兵藤委員】 御質問ありがとうございます。内航海運で若手の方が非常に伸びているというのは、さっきも申し上げましたけれども、去年の6月13日、第2回の資料でそれが出てきて私も驚いたのですけれども、これはやはり企業の努力の成果なんだろうと思います。ちなみに、私の大学も船長さんコース、機関長さんのコースの入試倍率は今、比較的好

調でございます、そういった傾向もあるのかなど。そういうこともありますけれども、もしこれは船会社の方からお答えいただければと思います。

【栗林委員】 内航海運業界としては、2つの高齢化とって船の高齢化と船員さんの高齢化がもうずっと前から言われている問題でありますので、若手の船員の確保・育成をずっと業界として挙げてやっております。昔から、日本は海運大国で、船員さんの養成機関が国交省系とか文科省系とかいろいろありまして、しかもそういうところの卒業生の方が外航海運は今船員の採用の絶対が少ない状況。それから水産にも行きにくい状況がありまして、水産高校の卒業生とかそういった方が内航海運に入ってきてくださっているということで、若手の学校の卒業生の方の内航海運への就職率が高く、このような数字が積み上がってきているんだと思います。ですから、こういう状況が続いて定着していただければ、いずれ回っていくということです。

ただ、業界としては、今、やっぱり高齢のベテランの方が非常に頑張っていてくださっている状況ですので、その方が突然辞めたときに、この若手の人ですぐバックアップできない状況が今続いているので、業界としては何となく船員不足という、ベテランの方が船長さんをふっと辞めたときに、代わりの船長さんが若手ではまだ育てないというのがあったりするということで、何となく業界として船員不足という問題はもやもや感はあるんですが、こうやってマクロで見ると、回っていく下地が出来てきているということでございます。

【兵藤委員】 2つ目は、鉄道の生産性向上20%は現実的のかという御質問でございました。需給ギャップを少しでも向上させるためにはこのシナリオとして20%向上、これを考えざるを得ないということで御理解いただきたいと思います。そのためのどういうインフラ整備をするとか、JR貨物に対する支援をどうするかという、こんな話は議論からは外れています。

以上です。

【味水委員】 流通経済大の味水です。北條先生から御指摘いただいた2点につきまして、まず1点目の、NX総研での推計だと34%だったところに相当するものはどれかということになりますと、推計2019年度ベースのマイナス25%というものに相当するかなと思います。推計方法とか前提、あと労働力のベースとなる統計を変更、見直しをしたりしておりますので、その関係での数値の変化だと御理解いただければと思います。何で変更したかということ、賃金統計なんですけれども、これについては年代別及び性別などの細かい数値も入手できるということで、今回は利用していませんが、今後例えば女性ドライバーの拡

大とか、外国人とか、または自家用などを含めていくときには有効かなと考えて見直しをしたところでは。

2点目の積載効率だけで改善しようとする問題、需給ギャップをクリアしようとするとは何%かということで、それは計算はしていないんですが、今ざっと計算したところ、五十数%かなと思います。積載効率が五十数%というのは現実的にどうかと思いますし、今回の推計結果から言うところでは、ただ単に積載効率だけではなくて、労働時間の問題とか、荷待ち・荷役時間を短くしてその分運転時間に充ててもらおうといった様々な取組をミックスで対応するということが、需給ギャップの解消には有効かなと感じたところでは。

以上です。

【北條委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

【高田物流政策課長】 小野塚委員からの御質問でございます。陸海空の新モーダルシフトということで、鉄道・海運だけでなく、航空と、あとダブル連結トラック、自動運転トラックも入っております。大体ここは6.4ポイントとありますが、そのうちの4分の1から5分の1ぐらい、1.5ポイントぐらいだと思います。数値の内訳はともかくとして、表記についても考えたいと思います。いずれしてもダブル連結トラック、自動運転トラックは入っているものであります。

あと、ドローンの関係、ちょっと数字が大きいんじゃないかというのは、これ、実はラストマイル検討会というものを別途やっています、そこでの数値を引用しているところがございます。今、日本全体での過疎地域の年間荷物量を一定程度推計して過疎地域でのトラックドライバーの作業時間なりを出した上で、ドローンで運べる荷物の大きさだとかそういったものを加味をして目標的な数値で、社会実装174件というのが、ここがかなり大きいかもしれませんが、頑張っていこうという数値ではありますけれども、それを前提で掛け合わせたような形で出している数値が2.9ということでございます。

【根本座長】 御質問された委員の方、よろしいでしょうか。今の回答で御満足だったでしょうか。またいろいろ議論したいことはあると思いますけれども、それは後ほどということで、ほかの委員の方から御質問を受けたいと思います。

栗林委員、お願いします。

【栗林委員】 質問ということじゃないんですが、兵藤先生にいろいろ考察いただきまして、内航海運は意外と余裕があるみたいな話になっていると思うんですが、実はやっぱり船

の話でございますので、モーダルシフトを進めていくというには、港の問題とかそれが非常に密接に絡んでくるということを御理解いただきたいということでございます。新規の航路を開設するには新しい港が必要だったりとか、そこで働く港湾の労働者の方の問題とか、それからまた、その港までどうやって荷物を持ってくるかというトラックドライバーの方とか、総合的な問題になってまいりますので、内航海運の船員さんの数だけをとりますと非常に余裕があって、まあ、余裕があるというところではないんですが、船を造って走らせることは可能であります、トータルで考えていただいて、いろいろ政策を打っていただきたいということでございます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。今のはコメントということでお伺いしておきたいと思います。今回の推計はあくまでも働く方がどうなるかということで、インフラとか輸送機材のほうは考慮に入れていません。そういう意味で、いただいた意見は今後の課題ということにさせていただきたいと思います。

ほか、御質問、御意見いかがでしょうか。どうぞ。白石委員。

【白石委員】 三菱食品の白石でございます。御説明の頂き、ありがとうございます。非常に貴重な資料で、いろいろ知らない事実というところも知ることができましたので、ありがたく思っております。

私のほうからは、国交省の高田課長の御説明内容に关しましての質問となります。資料1-1の一番先頭の2行のところでございます。もともと2024年問題ということでトラック輸送の需給ギャップがありますというところで、この14%のギャップなんですが、官民の取組の成果で克服できたという記載になっておりますが、その後に括弧書きで輸送需要も約12%減少と書いてありまして、ここが非常にポイントだと思います。努力ではなく、輸送量が減ったのでギャップが解消されたのではないかとしたときに、その先のいろいろな資料が出ている推定の需要量についても、同じように減る可能性もあるのではないかと、この見方をする方もいらっしゃると思います。

あともう一つ、我々は荷主ポジションの企業でございますが、この2024年問題をきっかけに物流費は毎年かなりの上昇をしております。これは弊社としてもしっかり物流事業者さんのニーズに対して応えていくということを率先垂範し実施しております。先程の輸送量の推定値に大きな誤差が生じぬ様に進めなければ、社会の環境にも影響することだと思いますので、この辺の14%と輸送量の減少というところ、それと打ち手というところの

関係性を、もう一度書き方を検討いただければなと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。河田委員、お願いします。

【河田委員】 やはり資料1-1について2点教えていただきたいんですけども、1枚目の表の下の宅配便の確実な受け取りのところの右端、多様な受取方法50%、この言葉の意味と、それから一番下のコラムのトラック輸送力拡大等によるプラス0.5ですけども、積載効率を捨象した上での輸送力拡大等にどういったものが想定されるのか、2点お願いできますでしょうか。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。蒔田委員ですね。

【蒔田委員】 交運労協の蒔田でございます。本日は分かりやすく御説明いただきまして、ありがとうございました。大変参考になりました。

その上でちょっと考え方が違うのかどうなのかなんですけども、そもそもの輸送力不足に対する考え方というか効果とかそういったものは、全くこれは加味しないという考え方でしょうか。大綱には、物流人材を確保するんだということは書いてあるんですが、その辺の効果は全く見ないものなのか。要は、輸送力不足はもう明らかなので、そこを踏まえての今回のこの対応方針なのかということをお聞かせいただければと思います。よろしくをお願いします。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

それでは、取りあえずここまで3人の方から具体的な質問がありましたので、よろしく願いいたします。

【高田物流政策課長】 まず、12%減少というところは、24年度の25.1トンと、19年ベースの28.4トンを比較しての12%減ということで、14分の12という意味ではありません。

それから、物流費の上昇の関係と打ち手の関係というのは、これはもちろん輸送力の不足だとかということで、これを解消するためにどういうことができるのかということとをここで網羅的に書いているというものではありませんで、これは大綱の本文の中でも書いている施策をそれぞれやっていくということかと思えます。むしろ何とかこういうことをやれば、物流のほうは維持できるんじゃないかということとで挙げていると。ワーストケースであっても維持できるようにということとで挙げているというものでございます。

それから、多様な受取方法のところは、宅配便の再配達率の議論などもありました。半減

目標ということもありましたけれども、そういう中で配達個数の半分ぐらいを対面以外の多様な受け取り方法で選択するということが目指せないかという趣旨で書いてございます。

それから、トラックの輸送力拡大は何かということであると、これは後の蒔田委員の話とも関わりますけれども、外国人材の関係だとかも含めての施策として挙げさせていただいている0.5ということでございます。

以上でございます。

【根本座長】 皆様、よろしいですか。

先ほどの質問と答えは、必ずしも私自身がちゃんと理解できておりません。問題提起されたのは、労働者に対する施策が1-1の資料で具体的にどうなってるんだという質問と受け取りました。私の理解ですと、1-1に載っていないけれども、適正原価を踏まえた適正運賃を収受しなければいけないとか、あるいは下請は二次までにしてほしいとか、などにより、実際にドライバーの賃金を上げたいということはこの大綱にもしっかり書かれているわけですね。そういった方法で労働者を確保していくというのは、この大綱の柱でもあると思うんです。ただ、ここでは分かりやすく施策の例を掲げているということです。労働者の賃金の問題は1-1では見にくくなっている面はあるんですけども、それが大綱で考慮されてないということではないと理解しています。ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。それでは、山本委員、お願いいたします。

【山本委員】 イオンの山本です。1点、1-1で御質問なんですが、仮に25%の輸送力が不足したとして、我々のイオンの中でも、長距離幹線輸送とか、お店に配送するような近距離輸送とか、あとお客様宅に配送するラストワンマイルとか、様々な物流があるんですけども、そのどの部分が一番不足するのか。一番下にある各時点による効果があると思うんですけども、それが不足に対してマッチするのかというところが少し疑問に感じてまして、その辺り教えていただければ助かります。

【根本座長】 ほかいかがでしょうか。それでは、月野委員、お願いいたします。

【月野委員】 読売新聞の月野でございます。今日は大変興味深い、勉強になる推計、分析をありがとうございました。

事務局への質問なんですけれども、今日この検討会は最終の回と認識しております。味水先生の分析については、第4回でもトラック輸送における労働需給ギャップの将来推計という発表をしていただいている、兵藤先生の発表は今日初めてお伺いしたと認識しています。今日は大綱の取りまとめというふうな認識で参加していたつもりなんです、この時点、

最終回でこの分析をお示しになる狙いが私、理解しかねております。こういう将来推計を踏まえて検討してくるものだったのではないのでしょうかという、本当に素人の質問で申し訳ないんですが、最終回で示されたことにちょっと戸惑いを感じております。

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。よろしいですか。

それでは、お答えいただいてよろしいですか。

【高田物流政策課長】 仮に25%不足した場合というお話でいいますと、どの部分がというのはなかなか今の時点では言えないところはありますけれども、一つこれはトンキロベースでやっているということで、やっぱり長距離幹線の要素が相当強くなっているというところはございます。一方で、ラストマイルの輸送なんかですと、トンキロベースではなかなか反映し切れてない頻度の問題とか、小口、軽量化の問題とかそういったところはなかなか反映し切れてないので、そういったところをどういうふうに数値の分析の中でやっていくのかというのは今後の課題かなと思っております。そういう中で、もともとの政策パッケージにあったような項目で比較するような意味も含めて挙げさせていただいているというところでございます。

それから、この34%がなぜこのタイミングかということではいいますと、我々の作業に時間がかかっているといえますか、いろんな要素をいろんなところと話しながらかついているところもあります。また、今ここで非公開とさせていただいているのも、数字が独り歩きすることを恐れていたこともあって、数字の取扱いの部分も含めて、こういった形での開催となっております。

逆に大綱の本文は、いろんな御意見をできるだけ反映させていただいて書いてきたつもりでもありますので、そちらのほうでの集約は恐らくしていただけるのかなと思いますが、当然こういったもともとの34%を再検証するというのもこの検討会のお題としてあったということが何とか最終回の段階でお出しできたというところかと思えますし、それを横目で見ながら、いろんな施策なりを検討してきたと。締めた後に、KPIなり、政府内での調整もまた進めていくと、そういった流れかなと思っております。いずれにしても年度内の閣議決定を目指して進めていきたいと、そういうことでございます。

【根本座長】 よろしいですか。反論されてもいいんですけれども。

【月野委員】 事務局の皆様の並々ならぬ、深夜に届く資料の数々を踏まえても、作業に大変時間がかかるというのは深く理解いたしました。ありがとうございます。

【木村大臣官房審議官（物流・自動車担当）】 御理解いただきまして、ありがとうございます。若干補足させていただきますと、これまで歴代大綱は、実はこういう数値でやってきたことというのは今回初めてでありまして、本質的には計画的なものはこういうゴールをまず計算した上でどう埋めていくかということなんでしょうけれども、今回初めてだったということと、幸いなことに、いろいろ施策を文章のほうでも取り上げて整理をした上で、その中の施策を取り上げて、数値化して答え合わせをしてみた。そうしたら、うまい具合にきちんとつじつまが合う形になっていた。少なくともこの大綱に書いてあることをしっかりやっつけていけば、この5年間何とか大丈夫だろうという答え合わせもできたということでありまして、今回初めての数値を出して議論するトライアルだったということで、作業が遅くなったのは御容赦いただければと思います。

【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、小菅委員、お願いします。

【小菅委員】 細かな分析ありがとうございました。私のほうからも、1－1のいろいろお話が出ている中で、施策のところ、積載効率の向上と新モーダルシフト、これは積載効率の向上と新モーダルシフトは何かセットで結構考えて多分いらっしゃると思うんですけども、捉えなきゃいけないこと。先ほど内航海運のところでも話がありましたけれども、結局はファーストマイル、幹線、ラストマイル、これのそれぞれの積載効率を追いかけなければいけないので、結果的に新モーダルシフトでいろいろな輸送モードを使うんだけれども、その前後にこの陸海空それぞれが絡んできているので、なので結局、数値として表すんですけども、その中身として工程別にどう積載効率を追いかけていくのかは多分明確にしていかなきゃいけない点なのかなということで、ちょっと言わせていただきました。

【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、これが最後の質問ということでお答えいただきたいと思います。

【高田物流政策課長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。工程別にいろんな課題は多分違うと思いますが、その辺りを分けてといいますか、整理して見ていく、追いかけていくというのは大事だと思います。今回はなかなかそこはまだ追い切れてないということで、今後の課題とさせていただきたいと思います。

【根本座長】 ここに書いてある積載効率は、トラックに限って積載効率ということを中心としてみたということだと思っただけですね。だから、ここはトラック積載効率の向上と書いた

ほうが、誤解がないかもしれません。

それでは、前半はこの辺で終わりたいと思います。物流関係の学会の発表を聞いているような感じで、質の高いディスカッションができたと思います。ありがとうございました。

それでは、後半ですけれども、以降の進行はちょっと違うということで、事務局から連絡をお願いいたします。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。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も御入室いただきまして、検討会の様子を公開いたします。一般傍聴者が入室の後に議論も続きますけれども、今し方事務局から御説明しました、今後の輸送力不足への対応方針と各種数値などをお示ししましたけれども、こちらにつきましては、今後の検討会の取りまとめと併せて後日公表することを予定しているものでございます。このため、先ほど高田課長のほうからも話がありましたけれども、数字が独り歩きしないようにと機密保持の観点から、こうした数値や資料の内容等につきましては以降の議論での言及につきましては差し控えいただきますようよろしくお願いいたします。

併せて、大変恐縮でございますけれども、ここまでの議論で使用しました資料1-1から1-3につきましては、この後事務局にて回収させていただきますので、御了承いただければと思います。

それでは、一般傍聴者の入室が完了するまで、いましばらくお待ちいただきますようよろしくお願いいたします。

～ここまで非公開～

(一般傍聴者入室)

【林田課長補佐】 それでは引き続き、第9回2030年度に向けた総物流施策大綱に関する検討会を進めてまいりたいと思います。ただいま御入室いただきました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。

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、よろしくお願いいたします。

【根本座長】 それでは、議題(2)、(3)に移りたいと思います。議題(2)、(3)につきましては、事務局から説明をいただいた後、意見交換に移りたいと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

【高田物流政策課長】 事務局の物流政策課長、高田でございます。

資料2-1、2-2、3を一括して御説明ということで、概要のほうのポンチ絵でございます。前回お話がありました、物流を単なるコストではなく新たな価値を創造するサービスと捉え直して、より上質で魅力ある産業へと転換させるため、次期大綱を策定するんだということをリード文として上に入れさせていただいています。

また、物流を取り巻く現状・課題の箱のところですけども、「14%の輸送力不足を解消し」という書き方をしていましたが、御意見をいただいて、「概ね克服し」ということで直してございます。

以降は、次のページは修正がなくて、写真をちょっといろいろ御提供いただいて差し替えたりだとか、そういった修正をしてございます。

それから、資料2-2でございます。基本的にはいただいた御意見を反映させていただいているつもりでございます。また、事前にもお目通しいただいていると思いますので、逐一の説明は省かせていただいておりますが、変わったところでいうと、5ページが先ほど申し上げましたような、新たな価値を創造するサービスであるということを入れてございます。

それから、14ページです。今後の物流政策の方向性ということで(4)のところですが、輸送力見通しが今後どういうふうになっていくのかということの再検証を行ったということと、どれだけの輸送力不足が生じ得るかということをごこのほうに今回新たに追記をしてございます。11行目から14行目辺りも積載効率の話だとかを直してございます。

その辺り、あと17ページも修正をしています。21ページも修正。それから、25ページも直した上で、以降は基本的には御意見をいただいたものを反映させていっている。中小のトラック運送事業者への配慮ということで29ページ辺りにも書き加えてございます。35ページ、36ページ辺りにも、いただいた御意見を修正させていただいております。50ページ辺りにも新モダルシフトのことも書かせていただいております。

ということで基本的には直したものでありますが、また、最後の50ページのところで、輸送力不足への対応方針ということで書いてございます。どうしても物流の小口・多頻度化などが物流にもたらす影響を十分に織り込めてないというあたりは、引き続きの課題かと思っております。23行目、4行目辺りということでございます。

本文のほうの御説明は以上でございます。

続いて、KPI、資料3でございます。これは前回の1月の検討会でもお話ししましたが、現行の大綱と同様の考え方でございます。KPIそのものは検討会の射程の外として、前回、今回といただいた御意見を踏まえて、今後、政府内で協議をして閣議決定するという整理に

なります。そういう意味でも今回も数字はまだお出しできていませんが、項目の例ということで御説明をさせていただきたいと思います。

1ですけれども、(1)の自動運転トラックの導入台数、これは既に商用運行に向けた事業計画を掲げている事業者もおられまして、今回の目標としては導入台数ということで考えてございます。もちろん、実証段階でもという御意見を前回いただきました。ステップがございまして、補助事業等を適切に実施していきたいと思っております。

(2)のところでは、積載効率や荷待ち・荷役等時間など幾つかの指標を、これは場所のことも御指摘いただきましたが、1の物流効率化の中にも入れてございます。後ろでも再掲ということにしています。それから、農水産品・食料品については、前回なぜこの分野だけ載せるのかという御指摘もいただきました。農水省とも協議をして、全体のモーダルシフト等を推進していく中で、特に農水産品・食料品の輸送についても政府を挙げて推進をしていくということを既に閣議決定している食料・農業・農村基本計画等の指標ではございますけれども、明記したいと、そういった理由でございまして。

また、1の(3)、それから2でも出てきますが、多様な受取方法の活用状況は、単に再配達率ということだけではなくて多様な受取方法の活用状況に関する指標も置きたいと考えてございます。これは前回もありました消費者を巻き込んでいくということの指標としての意義もあるものと考えてございます。

3ですけれども、人材ということで、トラックドライバーの所得額とか労働時間等の指標、それからホワイト物流、教育プログラム、安全関係の指標についても入れていきたいと考えてございます。

4でございまして。標準化の関係では、パレットとか輸送容器の利用拡大にも伴いまして、効率的な一貫パレチゼーションに関する指標についても検討してございます。さらにDXの関係でも、管理や現場でのレイヤーに分けてやってはどうかという御意見もいただいたり、あるいは輸送ばかりでなく倉庫等の物流拠点に関する指標も入れてはどうかという御意見もいただきました。複数事業者でのデータ連携の進行度合いを測る指標なども入れ込むということとか、あと、自動化に取り組んでいる倉庫事業者などの指標も置いてございまして。

また、輸送に関する脱炭素の指標として、省エネ改善率や小型商用車の電動車の割合といった指標も入れたいと思っております。2013年度比35%の温室効果ガス削減についてという御意見もいただきましたけれども、旅客も含めた運輸全体での数値ということ

でもありますので、今回はなかなかちょっと難しいのかなと考えてございます。

5については、指標のほうが多くなってございますが、国際競争力強化、それからサイバーセキュリティ、災害関係、強靱化といった指標を置いてございます。全体を通して、なかなかこれはアウトプットです、これはアウトカムですという、そういった観点の切り口での仕分をしての記載は難しいかなと思いますけれども、当然これから実証をやっていくというものについても幾つか入ってございまして、アウトプットとして努力を促していくことも一緒にやっていくということも大切かと考えてございます。

いずれにしても、いただいた御意見も参考にしつつ、年度末の閣議決定に向けて整理等はしていきたいなと思ってございます。

雑駁ですが、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、意見交換に移りたいと思います。

馬渡委員、御意見をお伺いしたいと思います。

【馬渡委員】 ありがとうございます。今回が最終回となりますので、今後の期待も含めて発言をさせていただきます。

先ほど御説明がありましたように、提言の29ページ28行目のところに新たに、中小トラック事業者が大半を占めているという現実を踏まえていただきまして、中小トラック運送事業者がより活躍できる環境の整備が必要であるというふうに追加をしていただき、ありがとうございました。

改めてになりますが、この文言の中には、これまで発言をいたしました、中小トラック運送事業者が導入しやすいトラック車両、今の内燃機関をそのまま2050年まで使い続けられるような車両が欲しいとか、先ほど荷主の方から御発言がありましたが、パレットを例えば今16枚のところを18枚載せることができるというようなトラック自体の積載効率の変更や、もしくはトラックドライバーの労働環境改善につながる施設での環境整備など、提言に入れるような文言ではないと思うんですけれども、そういった内容を含んでいただいている、と受け止めておりまして、非常にありがたく思っております。

また、標準パレットの推進につきまして、強力に促進と34ページで書いていただきました。もう何年もいろんな話をしておりますけれども、大変心強く思いますので、2030年に向けて一気に進められたらと思っています。

まとめですけれども、昨年のプレゼンのときに発表させていただきましたが、中小トラック事業者が担い手不足であるため、ドライバーにいろんな待遇改善をしたいということも

当然あります。供給側としては、トラックドライバーももちろん増やしていかなきゃいけないんですけども、必要なトラックを買うことができるように、必要な投資をしながら輸送をきちっと提供していく、そこで需給ギャップを埋めていくというのは非常に大事だと思います。

今いろいろな効率化を我々トラック事業者もやっておりますけれども、トラック適正化二法などへの対応もしながら、ぜひサプライチェーン全体でトラックドライバーの幸せを得られるような形で、消費者の方にも欠品があったりとか色々な不都合がないように頑張っていきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。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。それでは、ほかにいかがでしょうか。

森委員、お願いいたします。

【森委員】 花王の森でございます。ありがとうございます。先般御意見させていただいて、25ページ目の24行目、25行目の辺りですか、受発注の前倒しだとか適切なリードタイムだとか入出荷日時の分散、ありがとうございます。

あと、お願いになるんですけども、概要、ポンチ絵とか入れてあるところ、あれの2の「(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化」というところの①でも②でもいいんですけども、例えば受品の前倒しとか、納品の後ろ倒し、リードタイムの変更をしていくだとか、平準化とかそういった何かイメージみたいなものを1個、ビジーになってしまうかもしれないんですけども、入れていただけると、やっぱり結構大綱中身の文言をすごく読み込むというよりはこのイメージをまず見られる方も多いと思うので、お願いベースになるんですけども、もしそういうようなイメージがあるとうれしいなと思います。

あと、KPIのほうなんですけれども、KPIの2番の商慣行の見直しのところですか。ここもKPIなので、定量化したものができかどうか分からないんですけども、リードタイムを変更する件数だとか、それから平準化、パーセンテージを出せるかどうか分からないんですけども、波動を抑えるような、そういったような何か一つあるといいなと、またちょっとお願いですけども、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。ほかにいかがでしょうか。

では、順番に行きましょう。まず、河野委員からお願いいたします。

【河野委員】 日本消費者協会の河野でございます。消費者として議論に加わらせていた

だきまして、ありがとうございました。今日が最後だということで、一言申し上げたいと思います。

日々の暮らしの安心のために物流サービスチェーンがどれだけ重要な役割を果たしているのか、また、物流に関わるステークホルダーが皆、労働の質や量に応じて満足いく適正な対価を受け取るべきであるという2点において、私たち消費者をはじめとする社会全体に対する啓発という意味において、この大綱が担う責任、役割はとても大きいものだと思います。

50ページの本文の締めくくりに書かれている文言ですが、大綱は国に対して意見を申し上げるということですから、国に対して、物流の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という期待が書き込まれています。本当に飛躍の5年をやり抜くためには、政策推進のエンジンは何かという点について私はとても興味がございます。概要のところの最初に書いてくださったように、今回の大綱は、物流を新たな価値を創造するサービスであり、より上質で魅力ある産業へと転換するための、では、そのインセンティブは何かについて大きな関心があります。

物が届かないという危機感は、施策推進のための原動力だと思いますし、2024年問題においても、輸送力不足がてこになって施策が前進しましたが、それだけでは今後前に進まないのではないかと危惧するところです。この大綱の考え方は十分に合理的ですし、異論はございませんけれども、では、施策実現のための、財源も含めてですが、前向きかつ積極的になるためのインセンティブ、つまり、やる気を出させる方策については、国や、事業者の皆さんをはじめとして、この会合に出席している様々な分野の方々の決意と取組等に心から期待したいと思いますし、消費者もしっかりと役割を果たせるようにそのための取組を進めたいと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 河野委員、ありがとうございました。それでは続きまして、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。先ほど兵藤先生のご説明にもありましたとおり、航空はたかだか6.6億トンキロしかないという、特に国内物流においてはマイノリティーではあるんですけれども、スピードと長距離輸送に非常にメリットがあると思いますので、ぜひモーダルシフト推進の一助を担いたいと考えております。

その中で38ページの最後の5行で、航空輸送に当たってのネックになるであろう、いわゆるCO₂排出量という観点については、誤解がない形での記載をしていただいて、本当にありがとうございます。これはまず一つお礼でございます。荷主様はScope 3について非常に関心が高く、一般的には航空輸送が単位当たりのCO₂排出量が一番大きいと言われております中で、国内の未使用ペリーの活用は、基本的に追加CO₂の排出量がないということはぜひアピールしていきたいと思っております。

あと一つは、KPIについてのお願いとなります。5番の(1)の2ポツ目ですが、三大都市圏国際空港の国際線の就航都市数が書いてございます。これは首都圏と中部地区、関西地区だと思っておりますが、実は中部・関西、特に関西において、国際線は基本的に近距離のアジアからの路線がほとんどで、しかも機材は737とかA320とか、いわゆる通路が1つしかない、貨物をほとんど積めないような機材の運航、またLCCの就航が中心でございます。ですので、物流大綱のKPIについては、事務的にどういう形がいいのかというのは議論させていただきたいなと思っております。いわゆる普通の就航都市数ですと、いわゆる韓国や中国の中堅都市から関空に来る、中部に来るというのが大きくなりますが、そこは基本的にほとんど貨物を積んでいませんので、そこについてはちょっとKPIとしてはいかがなものかと思った次第でコメント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。それでは、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。ありがとうございます。KPIについて1つ質問をさせていただきたいのですけれども、KPIの中の4の(2)の上から2ポツ目でございます。車両総重量が8トン以下の小型商用車における新車販売台数に占める電動車の割合をKPIとする案が示されております。4の(2)の上から2つ目です。これは既にグリーン成長戦略の中で、8トン以下、それから8トン超の電動車の普及の目標割合及び台数が示されておりますので、それに対してこの位置づけがどうなるのかを確認させていただきたいと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。では、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。私からもKPIについて2点確認をさせていただきたいのですが、まず、4のDX・GXに関わる項目の(1)に記載のある「物流データの標準化その他の措置により、複数の事業者間の連携に取り組んでいる」

についてです。ここで意味されている連携というのは、システム連携またはデータ連携を指しているのか、あるいは、大綱に記載されている共同輸配送や共同保管といった取組までを含めたものなのか、その意味合いを確認させていただければと思います。

2点目は、その次の項目である『物流情報標準ガイドライン』に準拠したシステム・サービス等を提供している事業者数」です。ここでいう「事業者」とは、システムやサービスを提供するベンダーを指しているのか、それとも、これらを利用している事業者を指しているのか、どちらなのか曖昧でしたので、確認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。では、北條委員、お願いいたします。

【北條委員】 日本ロジスティクスシステム協会、北條です。2つあります。一つは感想、一つは意見です。

まず、感想なのですが、今回、施策大綱の一番最初に、物流はコストではない、価値というのが出てきたのは、これはとてもいいことだと思っています。物資を時間的・空間的に移動することによって生まれる価値に対して、どうも我々はあまりにも今まで無頓着だった、無関心だったという気がいたしますので、今回の大綱で最初にこれがガツンと来るのはとてもいいことだと思っています。それが感想です。

次、2つ目、意見なのですが、これは前回の検討会で根本先生から、適正原価についての制度設計や運用について何か具体的な案はないのかという質問を受けたわけですが、そういう意味で今回の大綱を改めて読み直してみると、こういうことをしたほうがいいのではないかとすることがあります。それを意見として述べます。

適正原価、改正貨物自動車運送事業法の9条2項にありますけれども、具体的な費目が羅列されていて、いわゆる運行三費に加えて、投資、事業を継続するために必要な再投資と解釈できるような費目も適正原価に含むということが書かれています。あと、同時に標準的なというようなことが、これは法律の文章ではないのですが、適正原価の費目を標準的なものにする必要があるとありますが、これを見ると、あれ？と改めて思います。

いわゆる運行三費のようなもの、例えば最低時間給だとか、あるいは軽油の値段だとか、標準的にこれぐらいの値段ですと線を引きやすいものに対して、最後の投資というのは、これは戦略なので企業によって考え方が違うはずなのです。だから、標準化してはいけないものだと思うのです。逆に言うと、バリエーションがあるほうがいい。例えば、今日出てきましたけれども、トラックを買いましょうといったときに、直近の環境規制でいきますか、5

年後のていきますか、さらに言うと、自動運転車を買いますかなど、同じトラックを買うにしても全然コストが違ってきますよね、投資額が。

教育投資もやらなければいけない分野だと思っていて、これも、例えば、1日で簡単に受けられるような筆記試験から、私たちの団体がやっているような重厚長大な資格認定講座まで様々なものがあって、当然費用も全然違って来る。こういうような、投資する人の考え方によってバリエーションが生じるような、金額の分散が大きく出るようなものについての適正なあるいは公平な費用が算定できるのか、設定できるのかという疑問があります。

なので、ここは私が思うに、無理にこの法律のなかの適正原価の制度の運用の中でやるのではなくて、我が国の施策でよくやられているように、例えば投資計画を見て、その投資は適切ということであれば法人税の割引をすとか、控除をすのだとか、何かそういうような打ち手と合わせ技でやらないと、この制度は、設計そのものもそうですけれども、運用が難しいのではないかと考えています。ぜひ、何が何でも適正原価ではなく、既存の投資に関わる措置、それと併せて運用していくというようなことも入れたらどうかと考えています。

以上意見です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、栗林委員、お願いいたします。

【栗林委員】 K P Iの3番のところに「船員1人・1時間当たりの付加価値」というのが入っているんですけども、たしか前回の施策大綱のK P Iでは輸送量の話だったと思うんですが、どうして変えられたのかということと、あと、船員の付加価値ということになりますと、どうしても会社の利益だとかそういうことも入ってきますので、なかなか非常に難しい。例えば燃料費とかそういうもので会社の利益が相当狂ったりすることはよくある話なので。あとそれから、最近は修繕のドック代とかそういうものが高騰していたりして非常に利益が出にくかったりするので、1人当たりの輸送量とかそっちのほうが、やっぱり輸送量でやったほうがいいのではないかなというのが私の意見でございます。いかがでしょうか。

【根本座長】 それではこの辺で、幾つか質問が含まれていたと思うので、お答えよろしいでしょうか。

【高田物流政策課長】 馬渡委員からいただいた追加についてのコメントと、今後のということでありましたので、施策のほうに生かしていきたいと思えます。

それから、森委員ですね。ポンチ絵の3ページのところでリードタイムだとかそういったものが入れられないかと。概念的なものなので、絵としてなかなか苦しいんじゃないかなろうか

という気はしています。ちょっと考えたいと思います。

それから、K P Iで商慣行のところです。物効法の調査などもいろいろやって今後把握していくということかと思しますので、直ちにこれも今時点での現状を見るような数値もないので、引き続きの課題かなと思っております。

それから、河野委員からは、これはもう一緒に頑張っていきましょうということだと思います。魅力ある産業にして稼げるような、そしてまた担い手が入ってくるような物流にということだと思います。国としては必要な予算だとか税制だとか、あるいは法律、物効法、トラック適正化二法もそうですし、また、関係のモードでのツールもそうなので、そういったことをタイミングごとに御用意をしていくということかと思えます。

木藤委員から、K P Iについてのということで、国際線の関係ですね。この辺り、以下の委員の方とも重なりますが、やはり政府の閣議決定ものということなので、基本的には、直近でいろいろ議論されている交通政策基本計画、これの数値も引用しているところがかなり多くなってございます。これはもうそういうものだというので御理解をいただきたいと思えます。

それから、そういう意味では、奥山委員からの8トン以下の小型商用車の位置づけもそういうことでございます。

また、データ連携のところをいただいたと思えます。これは単につなぐというよりは、データ連携の標準化ということでいいますと、物効法でのそういった規制、中長期計画の作成をやっていく中で、大手の事業者の中で事業者間での連携などもしっかりやっていただいて、実際の業務に生かしてもらおうということを念頭に置いてございます。また、システム・サービスを提供している事業者数のところは、これはベンダーを主には想定していますが、もちろんベンダーに限ってということではないですが、想定しているのはベンダーになります。

それから、北條委員の適正原価のところ、これ自体が令和10年ぐらいの施行だったと思えますけれども、色々な調査もしながら今後の制度設計などもしていきますので、そういう中で予算とか税とかもどう使っていけるか、仕組んでいけるかということはあると思えますが、これからのまさに検討だと思えますので、受け止めさせていただきたいと思えます。

最後、栗林委員からありましたK P Iの件、これも先ほど申しましたとおり、交通基本計画で直近、海事分野のほうでつくられた数値ということで、これを引用させていただくということでございます。

【根本座長】 御質問された方、よろしいですか。

ほかございますか。それでは、小野塚委員、お願いします。

【小野塚委員】 ローランド・ベルガーの小野塚です。私の意見も含めて非常に多くのコメントがある中で、しっかりこれを内容に反映いただいて、非常に素晴らしいものが出来上がったと僭越ながら思っております。大変感謝しておりますし、ぜひこの大綱を基によりよい物流をつくっていただければと改めて思った次第です。

先ほど河野さんからお話をいただいたことを踏まえて、実は私、ちゃんとそこを見ておらず、50ページの最後のまとめに書いてあることは素晴らしいなと改めて思いました。個人的には、特にやっぱり2024年問題を契機に物流の大事さが伝わって機運が盛り上がっている、すなわちビッグチャンスだということと、あと、物流の未来を切り開くわけですね。課題を解決するのはもちろん大事ですが、それ以上に未来を切り開いていって国際競争力を高めていくということと、あと、それを一気に呵成に進めていくと。個別個別にやることももちろんあるんですが、一気に呵成に進めることによって、物流の飛躍を成し遂げる5年間にしましょうと、素晴らしいメッセージなので、これはぜひ概要に書いていただけないなと思いました。せっかくこの魅力あるキーワードが、今絶好の好機で機運であるというキーワードとか、未来をつくろうということであったり、それを一気に呵成に進めていく、素晴らしい前向きなメッセージなので、ぜひ概要に入れることを御検討いただけるとうれしく思います。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、西成委員、お願いいたします。

【西成委員】 本当に皆さんの意見を取り入れて、まとめていただいてありがとうございました。私から感想と意見なんですけれども、簡単に。前回の大纲も出ささせていただいたんですけれども、前回、滑らかとか、優しい、しなやかという非常にいい言葉が分かりやすく入っていたんですけれども、今回はちょっと硬いなという印象で、そこは全部盛りするとやはりこうなってしまうのかなと感じました。

1点、忙しい方は、概要の2ページですかね、この5つの文章をぱっと読むと思うんです、まず。そのときに、4番ですかね、ちょっと残念なのは、「環境」という言葉が入ってないんですね。労働環境は3番にあるんですけれども、地球環境でサプライチェーンの脱炭素化、大綱では37ページですかね、ここにしっかりとサーキュラーエコノミーの話もあるんですけれども、国際的に見るとやっぱり環境はすごい大事な話なので、この長い文章の中に

「環境」という言葉が一つ入ると、この5つの文章の中にどこにもそういうのが入っていないのは何とかならないのかなというのはちょっと感じました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、堀委員、お願いいたします。

【堀委員】 R&Cながの青果の堀と申します。まず、農水産品のK P Iを別途設けていただいたことに、政府としての積極的な姿勢を感じて、感謝を申し上げたいと思っております。

私からはK P Iの書き方について少し感じたことを申し上げさせていただきたいと思っております。農産品のK P Iについては、1番の(2)、ポツの6番目、7番目になると思っています。結論から申し上げますと、もし書き方をもう少し工夫していただければ、誰がこのK P Iをやっていくかという主語に対して、もっとたくさんの農水産品流通に関わる人が参加をしやすいような表現をいただきたいなと思っております。

資料3の図のほうを見させていただきますと、K P Iにおける中継共同物流拠点数とか、船舶・鉄道による農水産品の食品輸送の割合というものは、恐らく図1の(2)③に農林水産の図を少し描いていただいていると思うんですが、この真ん中の時点の運ぶものを鉄道・船舶、モーダルシフトにしましょうと。また、一番真ん中に書いてある中継共同物流拠点、これを増やしましょうと、流通の全体の中で非常に関わる人が狭い部分をK P Iに持ってきているのかなというふうにちょっと私には理解ができてしまうところが非常に残念かなと思っております。

大綱本文はせっかくだいいものをつくっていただいたので、農水産物に対してより多くのたくさんの人、私たち荷主や、今回食料システム全体に関わる小売の皆さんとか、よりたくさんの方がこの同じK P Iに関われるような書き方として、(2)、ポツ1番目、5番目に書いてあるK P Iに対して、生鮮食料品の物流結節点となる整備件数とか、農水産品の新モーダルシフトなどの農水産品指標を設けて頂くようなK P Iの書き方になると、より全体の物流に対して私たちも貢献ができるのではないかなと感じております。いいものが出来上がったので、ぜひできるだけK P Iにも関わらせていただいて、たくさん貢献をしたいという思いがございますので、御検討ができましたらよろしくお願ひしたいと思っております。

【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答えできるところをよろしくお願ひします。

【高田物流政策課長】 小野塚委員からいただいた分、機運の問題とか、最後50ページ

の書いている部分になりますが、前向きにということで、概要のほうも少し考えたいと思います。そういう意味では、西成委員からの環境の話も同様かと思います。

また、堀委員からありました、いわゆる食料品の関係、関わっている人たちが全体に関われるようにという、そういったK P Iになるようにということでありました。農水省とも相談したいと思います。

【根本座長】 それでは、ウェブのほうから鈴木委員、お願いいたします。

【鈴木委員】 鈴木です。よろしく申し上げます。提言をいろいろまとめていただきまして、ありがとうございます。

その中で、提言案の中に、K P Iにももちろん入っているんですが、基幹物流拠点という言葉が入っています。我々倉庫は、物流拠点を整備する側の立場に立っていますので、ダブル連結とか自動運転トラックとか非常に高いレベルのお話だと思いますが、これに対して、それ以外のいろいろな機能、具体的にどういうものが機能されればこの基幹物流に入れていただけるのかというところをお示しいただいて、倉庫整備をするときにそれをいかに我々が入り入れていくかということにも、このK P Iの中で、指標の中で取り入れていただければ幸いです。

もう1点、K P Iの中でどうしても脱炭素とか、完全な自動化とか、あとサイバーセキュリティに対する問題とか、中小倉庫にとっては非常に大きな負担がかかる内容が多々ありますので、これについては、現実に我々がやっていける範囲の中でどう努力しているのかというところを見ていただきたいと思いますし、その指標をつくるに当たって、またいろいろ御当局の皆さんのお力をお借りしながら、倉庫業界としてはK P Iの作成に取り組みたいと思っています。

以上です。

【根本座長】 今後K P Iを政府において定めるにあたって参考にさせていただくということでよろしいですかね。ありがとうございました。

それでは、最後のコメントということでお願いいたします。

【小菅委員】 最後とはすごく僭越なんですけれども、先ほど三宅委員のほうから御質問、御意見があった物流標準ガイドライン系のところなんですけれども、これはまさに回答の中でも、サービスを提供している事業者、システムベンダー等をイメージしているというお話だったんですが、ここはあえて、当然、提供している側の事業者数も必要だと思いますし、逆に利用している事業者数というのが、先ほど来話のあった、この施策を推進していく上で

のインセンティブといたしますか、推進エンジンになり得るなどというのをちょっと聞いてて思いました。

あともう1点、しつこいんですけれども、まさにこのK P Iの2番にありますトラックの積載効率、先ほどもお話がありましたけれども、トラックの積載効率だけではやはり駄目で、新モーダルシフトの中にある鉄道・船舶・航空機の積載効率もありますし、鉄道・船舶・航空機でも、本当に発荷主から着主までを考えたら、その前後にはトラック業者がいますので、それらも含めた積載効率をもう強烈にしないといけないんだと思いますので、K P Iの内容としては御検討いただければなと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

【高田物流政策課長】 今後のK P Iの参考にしたいと思いますが、なかなかデータの有無もありますので、どちらかというとな後の課題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。大体予定した時間になったわけですが、ここまでの議論をお伺いして、私としては、現在の提言案に関して大きな異論がなかったと思います。したがって、本日いただいた御意見を踏まえて、事務局にて所要の修正を加えた上で、後日提言としてまとめ、公表したいと思っております。

については、修正内容につきましては、座長である私に一任ということとさせていただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

(拍手)

ありがとうございます。

それでは、閉会に移っていきたくと思いますが、最後に私から総括的なコメントをさせていただきたいと思っております。本検討会ですけれども、昨年5月に第1回目を開催いたしまして、ほぼ毎月開催し、最終的にこの第9回の検討会で提言案をまとめることができました。この間の熱心な御議論に対しまして心から感謝を申し上げたいと思っております。

おかげさまで今回の大綱は、前大綱にはなかった新しい施策がたくさん含まれております。お願いベースの標準的運賃が適正運賃になりましたし、自動運転トラックとか特定技能外国人に関しては数値的な目標も明記されることになると思います。C L Oあるいは実運送体制管理簿など新しい制度も盛り込まれました。これらは近年の法改正とか制度改正を反映したものでありますけれども、そういうものを含めて関連施策を集大成できたという

この大綱に関して、我々は誇りに思っていると思います。

今後閣議決定されるということですが、来年度以降、物流の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みたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは最後に、事務局のほうから、皆さんにコメントをお願いしたいと思います。

岡野大臣官房総括審議官、締めくくりの御挨拶をお願いいたします。

【岡野大臣官房総括審議官】 大臣官房総括審議官の岡野でございます。閉会にあたりまして、一言御挨拶を申し上げます。

まず、構成員の皆様方をはじめとしまして、御参加いただきました関係者の皆様方におかれましては、昨年5月に本検討会を立ち上げてから約10か月、計9回という長きにわたりまして御熱心に御議論いただきましたことを改めまして、厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

我が国におきましては、申すまでもございませんが、人口減少と少子高齢化が急速に進行するという中で、担い手不足が深刻化してございます。物流分野も例外ではなく、いわゆる物流の2024年問題に端を発するトラックドライバー不足の顕在化、これによりまして、物流が国民生活や経済活動を担っている極めて重要な社会インフラであるということについて社会的に共通認識ができたと考えているところでございます。また、物流の重要性につきましても、テレビや新聞、SNS、こういったいろいろなメディアで取り上げていただくことが多くなってきているところでございます。

皆様方におかれましては、こうした物流を取り巻きます環境の変化や増大する社会的要請を踏まえつつ、将来にわたって物流を持続可能なものとするということとともに、先ほど来お話がございましたが、物流をコストではなくて新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より魅力ある産業へと転換させると、こういった問題意識の下で熱心に御議論を尽くしていただきました。その結果、本日座長に御一任いただきましたこの提言案では、物流のポテンシャルを最大限に引き出すために必要な施策につきまして、5つの柱に沿っておまとめいただいております。非常にすばらしい御提言をいただいたと大変感謝しているところでございます。

次期物流大綱の計画期間でございます2030年度までの5年間は、我が国の物流の革新に向けた集中改革期間と政府において位置づけられているところでございます。物流への社会的関心が高まっているこの機運を最大限活用いたしまして、私どもとしましては、本

検討会の提言を踏まえ、今年度の閣議決定を目指して急ピッチで大綱の策定を進めていきたいと考えてございますし、また、策定だけではなくて、盛り込まれました施策についてもしっかりと着実に取り組んでまいりたいと考えてございます。

最後になりますが、座長を務めていただきました根本先生をはじめ、闊達な御議論をいただきました関係者の皆様方の御尽力に心より感謝申し上げますとともに、長らく本当にお疲れさまでございました。本当にありがとうございました。また引き続き御指導、御鞭撻いただく機会もあるかと思えますけれども、ぜひまた物流におきまして明るい未来を切り開くということで皆様方のお力添えをいただければと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。本当に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。それでは、事務局のほうに進行をお返しいたします。

【林田課長補佐】 皆様、ありがとうございました。長時間にわたり、本検討会の議論に御参画いただきまして、また、貴重な意見を賜りまして、誠にありがとうございました。

提言案の今後の取扱いにつきましては、先ほど根本座長よりございましたとおり、本日の御議論を踏まえ事務局において修正の上、座長に御確認、御了承いただいた後に、提言として公表させていただきます。構成員の皆様には別途、最終の提言を送付させていただく形になるかと思えます。

提言の公表後、閣議決定までの流れについてですけれども、政府内においてK P I等の必要な議論・調整を経た上で、今年度中の閣議決定を目指すこととしております。閣議決定まで少し時間がありますけれども、それまでの間に大綱に反映すべき情勢の変化等がございましたら、そちらはこの有識者検討会の提言を基に事務局において必要な修正等を加えて、閣議決定を行うことにもなるかと思っております。

また、本日の議事録に関しましては、事務局で作成の上、構成員の皆様にご確認いただいた後に、国交省、農水省、経産省のウェブサイト上で公表させていただきます。よろしくお願ひいたします。

私から以上でございます。

【根本座長】 それでは、以上をもちまして検討会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —