

第二百一十回国会 衆議院 経済産業委員会 議 録 第十六号

令和五年五月十九日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 竹内 讓君

理事 井原 巧君 理事 岩田 和親君  
理事 関 芳弘君 理事 細田 健一君  
理事 落合 貴之君 理事 山崎 誠君  
理事 小野 泰輔君 理事 中野 洋昌君  
理事 石井 拓君 理事 石川 昭政君  
稲田 朋美君 今枝宗一郎君  
英利アルフィヤ君 勝目 康君  
上川 陽子君 小森 卓郎君  
國場幸之助君 杉田 水脈君  
鈴木 淳司君 土田 慎君  
富樫 博之君 長坂 康正君  
深澤 陽一君 福田 達夫君  
堀井 学君 牧島かれん君  
松本 洋平君 宗清 皇一君  
山際大志郎君 山下 貴司君  
吉田 真次君 渡辺 孝一君  
阿部 知子君 大島 敦君  
菅 直人君 田嶋 要君  
馬場 雄基君 山岡 達丸君  
足立 康史君 遠藤 良太君  
前川 清成君 中川 宏昌君  
鈴木 義弘君 笠井 亮君

経済産業大臣 西村 康稔君  
内閣府副大臣 大串 正樹君  
農林水産副大臣 野中 厚君  
政府特別補佐人 古谷 一之君  
(公正取引委員会委員長)  
政府参考人 島山陽二郎君  
(内閣官房GX実行推進室次長)

政府参考人 (内閣府大臣官房審議官) 上村 昇君  
政府参考人 (内閣府科学技術・イノベーション推進事務局審議官) 渡邊 昇治君  
政府参考人 (個人情報保護委員会事務局審議官) 山澄 克君  
政府参考人 (消費者庁政策立案総括審議官) 片岡 進君  
政府参考人 (総務省大臣官房審議官) 内藤 茂雄君  
政府参考人 (総務省総合通信基盤局電波部長) 豊嶋 基暢君  
政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 安彦 広斉君  
政府参考人 (文部科学省大臣官房審議官) 永井 雅規君  
政府参考人 (文化庁審議官) 中原 裕彦君  
政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 安楽岡 武君  
政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 伏見 啓二君  
政府参考人 (農林水産省大臣官房審議官) 松尾 浩則君  
政府参考人 (林野庁森林整備部長) 小坂善太郎君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房長) 藤木 俊光君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房技術総括・保安審議官) 辻本 圭助君

政府参考人 (経済産業省大臣官房商務・サービス審議官) 茂木 正君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房スタートアップ創出推進政策統括調整官) 吾郷 進平君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 蓮井 智哉君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 龍崎 孝嗣君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 田中 哲也君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 藤本 武士君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 恒藤 晃君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 門松 貴君  
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 藤田清太郎君  
政府参考人 (経済産業省商務情報政策局長) 野原 諭君  
政府参考人 (経済産業省電力・ガス取引監視等委員会事務局長) 新川 達也君  
政府参考人 (資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部長) 井上 博雄君  
政府参考人 (資源エネルギー庁電力・ガス事業部長) 松山 泰浩君  
政府参考人 (特許庁長官) 濱野 幸一君

政府参考人 (特許庁総務部長) 清水 幹治君  
政府参考人 (中小企業庁長官) 角野 然生君  
政府参考人 (中小企業庁事業環境部長) 小林 浩史君  
政府参考人 (国土交通省大臣官房審議官) 楠田 幹人君  
政府参考人 (国土交通省大臣官房審議官) 石原 大君  
政府参考人 (観光庁審議官) 池光 崇君  
政府参考人 (運輸安全委員会事務局審議官) 岡野まさ子君  
経済産業委員会専門員 藤田 和光君  
委員の異動 五月十九日  
辞任 上川 陽子君 補欠選任 深澤 陽一君  
土田 慎君 勝目 康君  
富樫 博之君 渡辺 孝一君  
山際大志郎君 杉田 水脈君  
篠原 孝君 阿部 知子君  
同日 辞任 勝目 康君 補欠選任 土田 慎君  
杉田 水脈君 英利アルフィヤ君  
深澤 陽一君 上川 陽子君  
渡辺 孝一君 富樫 博之君  
阿部 知子君 篠原 孝君  
同日 辞任 英利アルフィヤ君 補欠選任 山際大志郎君

五月十八日

中小企業信用保険法及び株式会社商工組合中央金庫法の一部を改正する法律案(内閣提出第五号)

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件  
中小企業信用保険法及び株式会社商工組合中央金庫法の一部を改正する法律案(内閣提出第五号)

○竹内委員長 これより会議を開きます。  
経済産業の基本施策に関する件並びに私的独占の禁止及び公正取引に関する件について調査を進めます。

○竹内委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○竹内委員長 質疑の申出がありますので、順次これを許します。小森卓郎君。

○小森委員 自由民主党の小森卓郎です。貴重な十五分間をいただきました。どうもありがとうございます。

まず、今月、石川県珠洲市で震度六強を観測した地震への対応について伺います。

これまで、家屋や事業者の被害状況の確認が進んでおりまして、発災後一週間となる先週金曜日には、被災者生活再建支援法が珠洲市に適用され

ました。

また、資料一にありますように、中小企業等の被害も明らかとなり、日曜日時点の石川県の取りまとめでは、約三十二億円の被害が出ております。今回の地震は、昨年六月にやはり珠洲市で震度六弱を観測した地震などとともに、一連の群発地震の一つでありまして、昨年の被害額約七千万円と比べて約五十倍近く上っております。

月曜日には、石川県の馳知事が岸田総理をして西村大臣などにも要望活動を行い、私も同席をいたしました。要望は多岐にわたりますが、今日は中小企業に関わる部分を質問いたします。

政府には、この中小企業の被害に関して、局地的な激甚災害指定に向けた早急な調査、確認をお願いしておりますが、作業の現状、そして今後の見通しを伺います。

○上村政府参考人 激甚災害の指定につきまして、中小企業の被害状況や、また、道路、河川等の公共土木施設、農地等の関係施設の被害状況を把握することが必要であります。

現在、自治体や関係省庁で被害状況の把握が進められておりまして、その進展を踏まえまして、指定基準に照らし、適切に対応してまいります。

○小森委員 是非、早期の御対応をお願いしたいと思っております。

今回の地震は、一件当たりの被害金額も大きくなっております。また、宿泊のキャンセルなども能登地域そして石川県内全域で起きておりまして、被害は現在進行中でもあります。

西村大臣は、石川県、そして珠洲市の状況にも通じておられますけれども、この被害の状況の受け止めと、そして支援に当たる思いを伺いたいと思っております。

○西村(憲)国務大臣 まずもって、地震で亡くなられた方に御冥福をお祈りしたいと思いますし、また、被害に遭われた皆様にお見舞い申し上げます。ということふうに思います。

私も石川県に出向してございました経験もありますので、直後から、連絡をもらったり、あるいは

私も連絡を取らせていただいて、被害の状況などを確認をさせていただいたところでありまして、私も、経産省としては、被災された中小企業の皆さんに対しまして、翌営業日であります五月八日に特別相談窓口を開設した上で、被災された中小企業、小規模事業者の皆様を対象とした災害復旧貸付け、そして信用保証などの支援策を開始したところでありまして。

能登も、私も何度もちろん出向時代も訪問しておりますし、その後、輪島で地震があった後、私の地元兵庫の明石、淡路の後援会の皆さんと、バス十台ぐらいで能登に後援会の旅行に行つたこともよく覚えております。皆様方が様々な災害を乗り越えて、頑張っておられる姿に感銘を受けたことも記憶しているところであります。

今般も、被害の状況、かなり大きな被害が中小企業の皆さんに出ていると聞いておりますので、十五日に馳知事、そして小森委員からもその状況もお伺いをいたしました。

現在、その被害の状況、詳細把握を努めているところでありますけれども、状況も見ながら、かなりの被害が出ておりますので、中小企業の支援に是非万全を期していきたいというふうに考えておりますし、私も、タイミングを見て、是非訪問も考えたいというふうに思っております。

○小森委員 温かいお言葉、そして前向きな姿勢を示していただきまして、本当にありがとうございます。

先ほど申し上げましたように、この地震は数年前から続いている群発地震であります。単発の災害とは違う特性がありますので、経産省そして各省庁におかれましては、この特性に応じて最大限柔軟な対応を行って、被災者の方々に助けていただきまますように、心よりお願いを申し上げます。

次に、エネルギー価格や人件費等の価格転嫁について伺います。

昨年のエネルギー価格の高騰以降、私は、様々な場において、価格転嫁を行う必要性、重要性をしっかりと主に主張をいたしました。

政府も、これまでにない取組を行っております。昨年の年末からは、公正取引委員会として中小企業庁は、企業や業界の価格転嫁への姿勢や取組を公表しました。とりわけ、個別の企業名を明らかにした前例のない公表でありまして、世間の注目も集めました。

このように異例とも言える取組をしているゆえん、すなわち、価格転嫁の意義について、経済産業省に確認します。とりわけ、岸田政権の重要政策である構造的な賃上げの実現には価格転嫁が不可欠と考えますが、いかがですか。

○小林政府参考人 お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、今年二月には、昨年九月の価格交渉月間の調査結果に基づきまして、受注者側企業から一定割合の回答がございました約百五十社の発注側企業について、価格交渉、価格転嫁の状況のリストを初めて公表したり、いろいろな取組をしておりますところでございます。これはひとえに、発注側企業により一層、価格転嫁、取引適正化に取り組んでもらいたい、こういう趣旨を込めた取組でございます。政府を挙げてやっているところでございます。

この趣旨は、先生おっしゃられましたように、原材料価格やエネルギー価格が高騰している中で、サプライチェーン全体でコスト上昇分を適切に価格転嫁できる環境を整備する、そして、中小企業が賃上げの原資を確保して持続的な賃上げを実施してもらおう、これが極めて重要なこととでございますので、こうした価格転嫁対策をしつかりと引き続き取り組んでまいりたいところでございます。

○小森委員 少し大きな話に踏み込みまして、なぜこの構造的な賃上げが重要なのかを確認したいと思っております。

遡りますと、一九八〇年代や九〇年代前半までは、物価や賃金や金利がプラスなのが当たり前でした。九〇年代後半以降にこれらが横ばい若しくはマイナスとなり、かつ、それが一時的なものではなく、長期間にわたって定着をしまし、経

の話ですから、これは是非中身をちよつと考えて  
いただいで。さっきの文は単なる例示でありませ  
う。経産省も力をかけてくださいよ。どうです  
か、これ。これから地域の理解を得ながら、風力  
発電も、そしてもちろん太陽光もこれからだつて  
広げていかなきゃいけないわけですから、重要な  
ことだと思ひます。

何か森林法の関係でできないか。経産大臣の力  
をかりたいと思ひますが、いかがですか。

○西村(康)国務大臣 再エネ特措法では現在も関  
係法令の遵守を求めているところでありませし、  
関係省庁と連携して議論も進めております。

御指摘の森林法に基づく林地開発許可などの土  
地開発に関する許認可については、認定申請前の  
取得を求めるとの対応を、省令改正で本年夏頃  
までに具体化をしたいというふうを考えておりま  
す。

御指摘のように洋上風力も進めたいと思つてお  
りますが、欧米で見ますと、やはり平地にたくさ  
ん造っているんですね、私も今回ヨーロッパを  
ずつと視察をしてきましたけれども、日本の場  
合、なかなか適地がないということで、山を開  
発、私の地元、淡路でも山の上に造つておりま  
すけれども、やはり環境との関係、それから地元住  
民との関係などもあつて、なかなか難しい部分も  
あります。

今、野中さんから答弁がありましたけれども、  
まさに乱開発とならないように、環境保全、そし  
て地域との共生をした形で是非進めていきたいと  
いうふうを考えております。

○田嶋委員 法令遵守は当然なんですけれども、  
みんな多分同じ問題意識を持っていて、みんな頭  
痛いと思つているんだけど、進めないわけ  
にもいかないんですから。

是非、もう一度、法律自体の書きぶりを変える  
ことによつていい効果が生まれる可能性だつてあ  
るわけですから、法改正も含めて、僕らも考えな  
きゃいけないけれども、是非、経産省にも関心を  
持つていただいで、この森林法ということに関し

て注目をいただきたいというふうに思ひます。  
ありがとうございます。以上です。

○竹内委員長 次に、大島敦君。

○大島委員 一回、私、転職してしまつて、一九  
九四年かな、日本で一番最初のインターネット、  
インターネットの見本市を幕張で見たときに、世  
界は変わると思つて転職した。鉄鋼会社から生命  
保険会社に移つて、一九九五年にインターネット  
で保険を売ろうとしてサイトを立ち上げたんだけ  
れども、早過ぎました。でも、反応はありまし  
た。手応えは感じました。

今回の物流もいいテーマだなと思つています。  
今ゆえに生命保険会社に転職したかという、営  
業の手法として、まだまだ開発の余地があるな  
と思つたものだから、物流も全く同じで、日本の  
神経系というのかな、血管というのかな、これを  
全て改めることができるのが物流とか倉庫だと思  
つています。ですから、この物流の問題、ある  
いは倉庫の問題は、倉庫については今最先端の方  
に行つていられるんですけども、物流は日本で一番  
様々なビジネスのチャンスがあるところだと思つ  
ています。

ただ、政府のクラウドは、今、外国の企業に依  
存している、この物流のシステムも外国の会  
社に、企業に依存することは避けたいと思つて  
います。

私も、もう七、八年ぐらいい前かな、カーナビを  
やめて 구글ナビに変えまして、これは物すこ  
く精度がよくて、私たち、選挙区を抱えておるも  
のですから、移動時間が一番短くて済む。これは  
やはり外国の企業に依存しているシステムであつ  
て、将来的には一番近い距離にいるのが、こうい  
うナビシステムを持つていられる 구글かなと思つ  
るところもあります。

何年前かにウズベキスタンに行きました。ウズ  
ベキスタンのタクシのナビシステムは、スマー  
トフォンなんですけれども、これはロシアの地図  
情報データを使つています。恐らく衛星は GLONASS  
だと思ひます。

こういうことというのは結構大切なことでし  
て、また、この物流の分野で我が国がシステムと  
して外国に依存するようになることは避けたいな  
というのが基本的な考え方です。ですから、今日  
は短期的な話をさせていただきます。

二〇二四年の問題、この問題は短期的な問題な  
んですけれども、これをきつかけとしながら物流  
が大きく変わる転機になるかなと思つておりまし  
て、まず、いわゆる二〇二四年問題について、二  
〇二四年四月からトラックドライバーに対する時  
間外労働の上限規制が適用されますが、拘束時間  
や休憩時間がどのように変わるか、分かりやすく  
説明してください。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。  
トラックドライバーを含む自動車運転者の労働  
時間等の規制につきましては、厚生労働大臣告  
示、自動車運転者の労働時間等の改善のための告  
示、いわゆる改善基準告示により、拘束時間、休  
息時間などについて上限基準等が設けられてござ  
います。

同告示については、運転者の過労死等の防止の  
観点から、厚生労働省の労働政策審議会の下に設  
置された、労使それぞれの代表も参加した専門委  
員会において議論がなされ、労使双方の合意の下、  
昨年十二月に改正されたものと承知してござ  
います。

改正後は、一か月の拘束時間につきましては、  
二百九十三時間を超えないことから、二百八十四  
時間を超えないことに、一日の拘束時間につきま  
しては、原則十三時間以下、最長十六時間から、  
原則十三時間以下、最長十五時間に、また、一日  
の休息時間につきましては、八時間以上与えるこ  
とから、十一時間以上与えるよう努めることを基  
本とし、九時間を下回らないものとする、と、  
それぞれ変更になります。

○大島委員 なかなか分かりやすい説明と思つ  
うんですけれども、具体的なイメージが湧かないも  
のですから、審議官、もう一言だけいただきたい  
のは、トラックの、特に長距離だと思つてす

よ。

長距離のトラックで、今までだと、一人の運転  
手が行つてそのまま帰つてくるということが多分  
皆さんされていて、結構過酷な労働時間だつたか  
なと思つていただいで、これが変わることに  
よつて、一回ドライバーを替えなければいけない  
とか、そういうことが起こり得るかなと思つて  
いただいで、その点について、ほんの少し補足し  
ていただいで。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。  
今委員御指摘のとおり、時間が変わりますと、  
これまで一人で運べていたところにつきまして、  
二人にするとかいったことも必要になってまいり  
ます。このため、事業者の方におきまして、十分  
な計画的な運行計画を策定していただくというこ  
とが必要になってまいります。

○大島委員 ですから、今答弁ありましたとお  
り、トラックに携わつていらっしゃる会社も改善  
の余地が結構あるかなと思つたのが一点です。  
そして、トラックドライバーに対する時間外勞  
働規制の適用を受け、物流の停滞が懸念されま  
す。いわゆる二〇二四年問題の影響により物流分  
野の人手不足が加速すると思われまますが、輸送  
能力がどれくらい不足するのか、特に不足が深刻  
な業種としてはどういったものがあるか、国交省  
から答弁をお願いします。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。  
トラックドライバーの働き方改革として時間外  
労働規制が適用され、何も対策を講じないと物流  
の停滞が懸念される、いわゆる二〇二四年問題の  
解決に向け、迅速に対応する必要があるというふ  
うに考えてございます。

このため、荷主を所管する経済産業省、農林水  
産省と共同で、持続可能な物流の実現に向けた検  
討会を開催し、検討を進めているところでござ  
います。

この検討会におきまして、何も対策を取らない  
場合、輸送能力が二〇二四年度には一四%不足  
し、二〇三〇年度には三四%不足する可能性があ

ると指摘させていただきます。

この輸送能力不足の程度につきましては、業界ごとに差がございます。二〇二四年度については見ますと、特に不足が深刻となる農産・水産品の業界において、三〇%以上不足する可能性があると思われまいます。

○大島委員 二〇二四年で三〇%程度だとすると、結構大きな問題ですね。

トラック運送業は、労働時間が長く賃金が安い状況にあると思われまいますが、国交省の認識を教えてください。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。

トラック運送業につきましては、他の産業と比較して労働時間が約二割長く、賃金が約一割低い状況にあると認識してございます。このため、荷主等の協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃を收受できる環境を整備することが重要であるというふうを考えてございます。

国土交通省といたしましては、貨物自動車運送事業法に基づきまして、標準的な運賃の周知、浸透、また適正な取引を阻害する疑いのある荷主等に対する働きかけや要請などに取り組んでいくところでございます。

またさらに、中小企業庁や公正取引委員会と連携し、下請代金法、独占禁止法等の法執行による取引の適正化を推進するとともに、先ほども申し上げましたが、経済産業省や農林水産省と共同で開催しております検討会におきまして、適正な取引環境の実現に向け、検討を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、こうした取組を通じて、トラック運送業における働き方改革と適正な運賃收受に向けた環境整備を図ってまいります。

○大島委員 これは価格転嫁問題でも取り上げたいんですけども、トラックドライバーがトラックドライバー以外の仕事、例えば荷降ろしをしなければいけないとか、そういうことを結構強いられるケースが多いので、その点については是非今後

解決に向けて取り組んでください。

トラック運送業における取引関係には、下請事業者者に委託するたびに、元請事業者が收受した運賃から利ざやが引かれ、実際に運送業務を担う事業者の運賃が不十分になるという重層下請構造が存在します。トラック運送業の多重下請構造の是正について、国交省の見解をお願いします。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。

トラック運送業は中小企業が多く、荷主や元請事業者などに対する交渉力が弱いという状況にございまして、安定的な物流を確保するために、取引環境の適正化が喫緊の課題になっていくと認識してございます。

委員御指摘の多重下請構造の是正につきましては、全日本トラック協会の自主行動計画でも原則二次下請までに制限する旨が盛り込まれるなど、業界においても取組が進められているところでございます。

また、国土交通省では、令和四年度末に、荷主を所管する経済産業省や農林水産省と連携し、多重下請の現状や契約と実際の業務内容の関係を把握するための調査を実施したところでございまして。この結果、多重下請構造が実運送事業者の適正な運賃・料金の收受を妨げている要因の一つとなつていくことが考えられることから、運送体制の可視化を通じて多重下請構造の是正が必要であるというふうにも認識してございます。

国土交通省といたしましては、関係省庁や業界団体とも連携し、実効性のある方策の具体化に向けて、スピード感を持って対応してまいりたいと考えてございます。

○大島委員 人手不足、新型感染症の三年間は、本当は人手不足だったんですけども、人手がちょっと過剰かなという錯覚を得ておりまして、実は今本当に人手が不足しております。

人手不足が進めば物流業界の構造にも変化が起きると考えられる中、運送の効率化や生産性の向上の観点から、物流分野におけるDXの推進が一層重要になると考えます。

物流DX推進に向けて、関係各省で連携して取り組むべきじゃないかと思うんですけども、お願いします。

○岡野政府参考人 お答えいたします。

物流が直面する担い手不足やカーボンニュートラルへの対応などの課題を解決するためには、機械化、デジタル化を通じて生産性の向上を図り、物流のこれまでの在り方を変革する物流DXの推進が不可欠であるというふうにも認識してございまして。

そのため、国土交通省では、共同輸送システムや配車システム、自動化機器など新技術を導入し、生産性の向上を図る物流DXの取組に対する支援や、それらの取組の普及促進に取り組んでいるところでございます。

さらに、三月末に設置、開催されました我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議におきまして、岸田総理より、六月上旬を目途に政策パッケージを取りまとめるよう御指示があったところでございます。この政策パッケージには物流のDX等による効率化も含まれてございまして、国土交通省といたしましては、関係省庁と緊密に連携し、積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

○大島委員

大臣、関係閣僚会議が開かれてよかったと思っております。多分、前回物流について質問したのは関係閣僚会議が立ち上がる前だったと思っております。やはり政府全体として、結構地味なところで、産業の全ての難しいところは物流に押しつけてきたところがありまして、だから、その物流をやはり各産業と整えていくことが本当に重要だと思っております。

そして、国交省にあと二問あるので、二問まとめて答弁をお願いします。

高速道路におけるトラックのレベル4の自動運転の社会実装が行われると承知しておりますが、今後どういった取組が行われるのか。また、自動運転の取組と併せて、荷物を積み替える拠点も必要となると考える。これは前回指摘しています。ス

ムーズに整備が進むように支援をお願いしたい。なかなか、道路工事でも十年ぐらいかかりますので、始めてから。今のうちから物流拠点の整備は必要かなと思っています。

いわゆる二〇二四年問題への対応として、中距離輸送において鉄道網を有効に利用できないか、鉄道貨物です。ここについての見解、答弁を二点お願いします。

○岡野政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路におけるトラックの自動運転は、ドライバー不足や労働環境の改善など、物流業界が直面する課題の解決につながるものとして期待されてございます。

このため、二〇二五年度頃の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現、また二〇二六年度以降の社会実装を政府目標として掲げ、現在、技術開発を進めているところでございます。二〇二四年度には、新東名高速道路において自動運転レーンを設定し、実証実験を行う予定としてございます。

委員御指摘の荷物の積替え拠点の整備につきましては、物流総合効率化法の枠組みに基づき、国土交通大臣の認定を受けた事業におきまして、自動車ターミナル等の広域物流拠点ですとか、あるいは中継輸送拠点等の整備に対して、財政融資を活用した長期かつ安定的な資金の貸付けといった支援を行ってまいります。

今後、これらの拠点施設を活用しながら、関係省庁とも連携して、トラックの自動運転の実現を推進してまいります。

○石原政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、いわゆる二〇二四年問題への対応としまして、特に中長距離輸送につきましては、貨物鉄道を有効に活用する、これが極めて重要な課題と認識しているところでございまして。

昨年、国土交通省におきましては、そのために有識者会議を設置いたしまして、貨物鉄道の輸送力、これを増やすため、様々な観点から御指摘を

提言の中で頂戴しております。実際には、災害等輸送障害時の対応力など十四の具体的な課題が指摘され、また、その解決方策も示されたところでございます。

これを受けまして、J R貨物では、取組目標を具体的なKPIに落とし、そして、国の支援を活用しつつ、例えば災害時の代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備に着手するなど、必要な対策を講じてきているところでございます。

国土交通省としましては、貨物鉄道に期待される役割、これが存分に発揮できますよう、関係省庁やJ R貨物等の関係者と連携しまして、トラック等他の輸送モードとの連携強化、ネットワークの強化、リダンダンシーの確保、更なるDX化、GX化などの課題にしっかり取り組んでまいりたい、このように思っております。

○大島委員 ありがとうございます。

先ほど御答弁いただいた、E T Cを出た後の物流拠点の整備は、是非国土交通省で全国的に、ここそこ、必要かなという検討もしてほしいと思いますし、特に鉄道貨物については、今回、多分今後、中長期的にはシステムの中に組み込まれていくと思うので、スムーズにシステムに組み込みながら、物流の基幹として鉄道貨物が利用できるように是非計画を進めてください。お願いいたします。

先ほど答弁のあった、二〇二四年で三〇%ぐらい影響を受けるのが農産物という話を伺いましたので、物流の二〇二四年問題によって、特に青果、花卉、水産品の輸送能力の不足が深刻と予想されますが、農水省としては、二〇二四年四月一日以降どのような問題が生じるのか、想定しているのか、伺わせてください。

○安楽岡政府参考人 お答えします。

先ほど国交省からも答弁ございましたけれども、農水省、経産省、国交省の三省で開催する持続可能な物流の実現に向けた検討会における試算によれば、物流効率化に取り組みなかった場合、特に農産・水産品については輸送能力の三割余り

が、三二・五%という試算でございますけれども、不足すると試算されておりまして、何も対策を行わなければ遠隔地を中心に物流の停滞が懸念されるというふうに認識をしております。

○大島委員 三問続けて質問しますので、一括して答弁をお願いします。

青果、花卉、水産物について、短期的には農林水産省としてはどのような対策を考えているのか。そして、青果、花卉、水産物について、中長期的には農水省としてはどのような対策を考えているのか。

そして、ドライバーの労働時間の規制により、物流コストが上がり、納期が守れない事態も出てくる想定されることに對する農水省の考え方を教えてください。

○安楽岡政府参考人 お答えします。

トラックドライバーの労働時間を削減するためには、ばら積みを中心として行われている生産物流通をパレット化をして、卸売市場等、場内の物流を円滑にすることで、トラックドライバーの荷積み、荷降ろし時間、荷降ろし待ちの時間を削減することが有効であると考えております。

このため、青果と花卉について、千百ミリ四方のパレットを推奨するなど、流通標準化ガイドラインというものを今年三月に策定し、水産についても検討会で議論を開始したところでございます。

また、地方農政局、都道府県等を通じて産地、物流、市場等の関係事業者の問題を周知することや問題意識を共有し、産地における短期的な取組を後押ししているところでございます。

また、中長期的対策ということでございますけれども、中長期的な物流合理化対策としては、やはりサイズを統一したパレットを利用して、産地から小売まで一つのパレットに載せたまま輸送する、いわゆる一貫パレチゼーションですとか、あるいは、物流情報のデジタル化、電子タグ等を活用した共同輸送、混載輸送、そして、市場、物流

拠点等における自動化、省人化の推進等に取り組むことが重要であり、これらに向けてモデル的な取組の支援を行っているところでございます。

また、納期が守れない事態に対する対応ということでございますけれども、農水省としては、物流合理化の取組と併せて、リードタイムの延長など、荷主、物流事業者間の商慣行の見直しも重要であるというふうな認識をしております。

このため、パレット化による荷積み、荷降ろしの効率化のほか、トラックから鉄道、海運への輸送切替え、いわゆるモーターシフト等への支援を行うとともに、経産省、国交省と共同で実施している検討会の二月中間取りまとめに基づき、関係省庁と連携をして、規制措置など、実効性のある措置の検討を進めるなど、総合的な対応を関係省庁と連携して行ってまいりたいと考えております。

○大島委員 本来であれば農水大臣に質問したいところなんですけれども、農水産物の物流の二〇二四年問題に向けて、概算予算のシーズンに入らぬと思うので、対策費を立てた方がいいのではないかと、思っていますけれども、考え方を教えてください。

○安楽岡政府参考人 先ほどもお話ございましたけれども、三月三十一日、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が開催されまして、総理から、関係省庁で一層緊密に連携し、物流の標準化など、我が国の物流の革新に向けてスピード感を持った対策を講じること、六月上旬をめどに、緊急に取り組みすべき抜本的、総合的政策パッケージとして取りまとめることについて指示がございました。

農水省としては、農水産物の持続的な物流の確保に向けて、荷主、物流事業者間の商慣行の見直し、物流の標準化やDX、GX等による効率化の推進、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入などについて、国交省、経産省など関係省庁と連携して、しっかり対応してまいりたいと考えています。

○大島委員 是非、対策費も盛っていただいた方がいいと思うので、よろしく願います。

地元の中小・小規模企業は物流の二〇二四年問題の認識が意外と低いです。知らないと言った方がいいかもしれない。中小・小規模企業、事業者に対して、物流の二〇二四年問題に対する注意喚起を行ってほしいんですけども、中小企業長官からの答弁をお願いします。

○角野政府参考人 お答えいたします。

御指摘のとおり、物流問題につきましまして、中小企業を含めまして、荷主企業の理解と協力が不可欠でございます。

このため、これまでも、経済産業省、厚生労働省、国土交通省等が連携し、物流事業者等の働き方改革などについて、所管する荷主企業へ働きかけを行ってきたほか、様々な場を通じまして、商工会議所等に対して情報発信や働きかけを行ってきたところでございます。また、価格転嫁が物流事業者においても円滑に行われますよう、中小企業庁において、価格交渉促進月間の実施とその結果の公表、パートナーシップ構築宣言等を通じ、物流事業者を含む中小企業の取引適正化にも取り組んでまいりました。

二〇二四年四月まで残り一年を切る中、幅広く中小企業を含めた企業が危機感を共有し、社会インフラである物流基盤の改善につながるよう、中小・小規模事業者に対しても注意喚起を強化してまいりたいと考えております。

○大島委員 ありがとうございます。

私も、地元の中小・小規模企業に対して、物流についての勉強会をさせていただきました。意外と知らないです。どういことが起きるのか、まだ具体的なイメージを持っておりません。私も、地元の中小・小規模企業に対して、物流問題を

知っているのか、知っていないのか、どういことをお考えなのかというアンケート調査をこれからしようかと考えています。やはりそういうことによって来年の四月一日以降をちょっと想定していただくことが、国土交通省さん、農水省さ

ん、経産省さん、関連事業者に注意喚起していただくことが必要かなと思っています。

最後に大臣に伺いたいんですけども、経済産業省として、物流の二〇二四年問題に対してどのような対応を取っていくのか。

もう一点。現在、トラックドライバーが不足しており、積載率も四〇％以下に低迷する中で、中長期的な積載率の向上等の物流対策に向けて、経済産業省としてはどういうふうに取り組んでいくのか。

やはり経済産業省さんが、農水省、国土交通省、あるいは厚生労働省の医薬の物流も入ってくるので、トータル、日本の物流システムをどう考えるかの中心になるかなとは思いますが、答弁をお願いします。

○西村(康)国務大臣 まさに御指摘のとおり、物流は、我々の生活、そして経済活動を支える不可欠な社会インフラであります。物流が停滞、途絶することがないよう、まさに今日御質問いただいたように、政府全体で対応していくことが重要であると認識しております。

関係閣僚会議で、六月目途に政策パッケージ取りまとめの指示も総理からあったところでありますので、連携して取り組んでいるところでありまして、経産省としては、長時間の荷待ちあるいは手作業での荷役作業などの削減が、当面、短期的には大きな課題であり、また有効だというふうに考えております。

こうした中で、物流効率化に資する設備投資の促進とか、あるいは標準パレットの使用など商慣行の是正など、荷主側の取組を推進すべく検討を進めているところであります。

そして、御指摘のように、積載効率が平均四割というところであります。中長期的に更なる人手不足も見込まれますし、商慣行は正による、とにかく短期的にはこの是正をしていくことによつて、働き方改革に加えて、ロボット、AI、省人化、効率化、こういったことも進めて、積載効率を上げていくことが大事だというふうにご考えてお

ります。

そのためには、物流はいわば非競争領域ということで、共同して取り組む、例えば共同輸配送を進めることが重要ではないかと。

他方で、これを進めようとする、企業にとつてみれば、何をどこにどれだけ運ぶか、これがまた大事な営業秘密でもあって、この物流情報を他社に知られたくないということもあって、共同輸送、配送が進まない阻害要因となっております。

そこで、こういった企業秘密なんかをどう守るかという課題を乗り越えながら、少しこれは中長期的になりますが、デジタル技術を活用して、自社が自社の物流情報を適切に管理しながら、しかし業種を超えて共同輸送、配送を可能とする、フィジカルインターネットと呼んでおりますけれども、これを実現すべく、空いたところを管理しながらAIが調整していくということ、これを実現すべく、今、ロードマップを作成して、標準化やデジタル化を進めているところであります。

あわせて、デジタルライブライン全国総合整備計画策定に向けた検討を加速しております。ドローンを活用するというところで、ドローンが飛ぶ航路を設定したり、あるいは新東名で自動運転の専用レーンを設定をしたりとか、様々、関係省庁とも連携しながら、この物流システム全体の革新に向けて取り組み、何とかこの課題を乗り越えていければというふうにご考えております。

○大島委員 冒頭、インターネットの話をしました。インターネットは、TCP/IPのコードで、パケットで情報が送られます。恐らくフィジカルインターネットというのは、個々の物流が全てパケットとして最適化を図りながら物流をこれから行っていく。中長期的なことだと思いますので、それでやっていただくことをお願いするともに、実は、研究開発費の予算を増やしてほしいのと、宇宙開発の質問が漏れてしまいましたので、これは次回にします。申し訳ありません。ありがとうございます。

○竹内委員長 次に、山岡達丸君。

○山岡委員 山岡達丸です。本日も、質疑の時間をいただきました委員長、理事の皆様、委員の皆様にご感謝申し上げます。質問をさせていただきたいと思っております。

本日は、初めに、産業界と専門高校の連携した人材育成の取組についてお伺いしたいと思います。

委員の皆様にもお手元に資料を配付しておりますが、一ページ目にありますのは、日本農業新聞が取り上げていますけれども、北海道日高地域という、いわゆる軽種馬といまして、サラブレッドですね、競馬とかで走る、これの生産地でありまして、九八％が胆振、日高という地域でつながっているんですけども、大体八割ぐらいがこの地域ということで、軽種馬の産地ということになるわけでありまして。

その地域の農業専門高校が、いわゆる地域のJAの方に学校の管理職に入っていたり、これはまだ講師派遣とか、いろいろそういうことはあるわけでありまして、マネジメントの中に入つて、授業の構築、様々なことに関わっていく中で、非常に大きな成果を上げているということ、その一端を紹介するのがこの新聞記事でもあります。

この静内農業高校、実際、実施したところに話を聞いても、管理職になるということで、授業の構築が、レベルが上がることはもちろんなんですけれども、その組織内にある職員の皆様、教員の皆様との連携といいますか、そういう一体感も非常に強く生まれて、単にゲストで来て講師していただくということとはまた違った意味で、この学生の皆様、生徒の皆様が非常に大きな効果があつて、大変有意義な取組だということをお話しされておりました。

こうした体制が取れたのは、今日、後に話を伺いますが、文科省さんがつくつたいわゆるマイスター・ハイスクール事業ということによるものな

んですけれども、今日は、農林水産省から、経済産業委員会なんですけれども、野中副大臣がお越しいただいております。

野中副大臣におかれては、二〇一八年の二月になりませんが、この同じ日高地域で珍しい大雪が、余り北海道でも雪が降らない地域なんですけど、大雪が降つて、農業用ハウス五百個も壊れて、そのときに、私も国会で取り上げたときに、政府が様々、最終的に支援を決めていただいたんですけども、大変心を寄せていただくと御発言もいただいて、この地域が大変、本当に大きな心を寄せていただいていると思っております。

当時は政務官でしたけれども、今回は副大臣ということ、この地域の、いわゆる軽種馬産地の高校と、JAとかあるいは自治体とか様々な、地域全体で人材を育てていくという取組について、まず、どのように評価されるか、そのことを御見解を伺いたいと思っております。

〔委員長退席、中野(洋)委員長代理着席〕  
○野中副大臣 当時政務官だったとき、たしか分科会で先生が質問されたのに答弁をさせていただきましたことを、今、山岡先生の発言で思い出したところでもあります。

先生の御地元静内の農業高校でありますけれども、先ほど御説明いただいたように、地域ぐるみで、またJRAなども連携して実践的な教育を行つて、一例を申し上げます、フランス農業高校との国際交流に取り組むなど、人材育成に精力的に取り組んでいただいているというふうにご承知をされているところであります。

農業高校が産業界と連携して、生徒が地域で活躍する方々から直接学ぶ機会を創出することは、地域や農業に対する魅力を高め、就業意欲を喚起するものというふうにご考えております。

私どもといたしましても、外部の専門家による出前授業の実施、地域の先進農業者の下での現地研修、若手農業者等との交流会など、農業高校における実践的かつ魅力的な教育の実施に必要な取