

衆議院 国 土 交 通 委 員 会 議 録 第 五 号

令和六年四月三日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 長坂 康正君

理事 あかま二郎君 理事 泉田 裕彦君

理事 小林 茂樹君 理事 武井 俊輔君

理事 城井 崇君 理事 白石 洋一君

理事 三木 圭恵君 理事 國重 徹君

理事 井原 巧君 理事 石橋林太郎君

尾崎 正直君 大西 英男君

金子 俊平君 菅家 一郎君

小林 鷹之君 小林 史明君

小森 卓郎君 佐々木 紀君

櫻田 義孝君 田中 英之君

高木 啓君 谷 公一君

谷川 とむ君 土井 亨君

中根 一幸君 中村 裕之君

武藤 容治君 和田 義明君

石川 香織君 枝野 幸男君

大島 敦君 神谷 裕君

小宮山泰子君 神津たけし君

伴野 豊君 馬淵 澄夫君

谷田川 元君 赤木 正幸君

漆間 讓司君 高橋 英明君

伊藤 涉君 日下 正喜君

高橋千鶴子君 古川 元久君

福島 仲享君 たがや 亮君

国土交通大臣 齊藤 鉄夫君

国土交通副大臣 國場幸之助君

国土交通大臣政務官 石橋林太郎君

国土交通大臣政務官 こやり隆史君

国土交通大臣政務官 尾崎 正直君

政府参考人  
(公正取引委員会事務総局  
官房審議官) 向井 康二君

政府参考人  
(警察庁長官官房審議官) 小林 豊君

政府参考人  
(消費者庁審議官) 植田 広信君

政府参考人  
(厚生労働省大臣官房審議  
官) 梶原 輝昭君

政府参考人  
(農林水産省大臣官房生産  
振興審議官) 佐藤 紳君

政府参考人  
(農林水産省大臣官房新事  
業・食品産業部長) 小林 大樹君

政府参考人  
(経済産業省商務情報政策  
局商務・サービス政策統括  
調整官) 山影 雅良君

政府参考人  
(中小企業庁事業環境部長) 山本 和徳君

政府参考人  
(国土交通省道路局長) 丹羽 克彦君

政府参考人  
(国土交通省鉄道局長) 村田 茂樹君

政府参考人  
(国土交通省物流・自動車  
局長) 鶴田 浩久君

政府参考人  
(国土交通省海事局長) 海谷 厚志君

政府参考人  
(国土交通委員会専門員) 國廣 勇人君

委員の異動  
四月三日

辞任  
古川 康君 補欠選任  
和田 義明君

小宮山泰子君 大島 敦君

神津たけし君 神谷 裕君

同日 辞任 補欠選任

同日 辞任 補欠選任

和田 義明君 井原 巧君  
大島 敦君 小宮山泰子君  
神谷 裕君 神津たけし君

同日 補欠選任

井原 巧君 古川 康君

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  
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法  
律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する  
法律案(内閣提出第一九号)

○長坂委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、流通業務の総合化及び効率化の促進  
に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を  
改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土  
交通省道路局長丹羽克彦君、鉄道局長村田茂樹  
君、物流・自動車局長鶴田浩久君、海事局長海谷  
厚志君、公正取引委員会事務総局官房審議官向井  
康二君、警察庁長官官房審議官小林豊君、消費者  
庁審議官植田広信君、厚生労働省大臣官房審議官  
梶原輝昭君、農林水産省大臣官房生産振興審議官  
佐藤紳君、大臣官房新事業・食品産業部長小林大  
樹君、経済産業省商務情報政策局商務・サービス  
政策統括調整官山影雅良君及び中小企業庁事業環  
境部長山本和徳君の出席を求め、説明を聴取いた  
したいと存じますが、御異議ありませんか。

(異議なしと呼ぶ者あり)

○長坂委員長 御異議なしと認めます。よって、  
そのように決しました。

○長坂委員長 これより質疑に入ります。  
質疑の申出がありますので、順次これを許しま  
す。泉田裕彦君。

○泉田委員 おはようございます。物流効率化法  
の一番バッテリーで質問させていただきます。

物流につきましては、経済、社会を支える極め  
て重要な社会インフラでございます。そして、生  
活を支え、日々の暮らしから未来への希望もつな  
いでくれているというのがこの物流ではないかな  
というふうに考えております。

歴史を振り返ってみますと、世界初の株式会  
社、これも物流企業でした。えっと思われるかも  
しれませんが、東インド会社、これが世界  
初の株式会社ということになります。

世界に目を転じてみますと、現代社会において  
も、フェデックス、UPS、DHL等、物流企業  
というのは極めて優秀な人材を集め、そしてまた  
給料が高い。最も複雑な法律は何かと税法  
と言われるんですけども、その次に難しいのが  
貿易関係立法というふうなこともあって、やは  
り、物流企業に携わる方というのは大変様々なこ  
とができないといけない、極めて重要な職種にな  
るということだと思っております。

一方、日本で考えてみますと、物流企業、今一  
番苦しんでいるのは、やはり荷主企業からのコス  
トダウン要請、こういったものに応えるという中  
で、利益率が低下をいたしております。結果、そ  
こで働く従業員の給料も、全産業平均を大きく下  
回るというような状況になっているわけござい  
ます。

そういった中で、働き方改革、これが大きな  
きっかけとなって、物流の維持ができるのかどう  
かという瀬戸際に追い込まれているというのが現  
状でございます。この危機感を背景に、今回、こ  
の物流効率化法の提出をしていただいたというふ



取組もしていらいっしやいます。

近年は、準天頂衛星システムを活用した自動運転技術も進んでいると考えておりますが、この自動運転技術についての我が国の、準天頂衛星システムの活用を含め、開発状況と、今後の活用の見通しや目標を教えてくださいたいと思います。

○鶴田政府参考人 物流の二〇二四年問題は、喫緊の課題であると同時に、御指摘のように、年々深刻化していく構造的な課題でもあります。

こうした中で、自動運転技術の活用は、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おり、

○大島委員 今、政府参考人の答弁にあったとおり、一つは、ソフトの面でのフィジカルインターネット、あるいは、量子コンピューターを利用した物流網をつくること。やはり、国としてはハードの面が大切だと思っております。自動運転が実現した場合、高速道路上の幹線輸送を自動運転で代替することが考えられると思います。そのため、高速道路に直結した物流施設が必要となると考えています。国として、そのような物流拠点の整備をどのように推進していくのか、答弁願いたいと思います。

これは、恐らく、高速道路の自動運転で、一回高速道路を出た後に、物流の拠点をつくって、そこで積み替えて今度は個々に配送していくものから、その物流拠点をなくするのは、まずは土地の取得も必要で、様々な整備が必要で時間がかかりそうです。多分、計画しても十年ぐらいかかるかもしれないので、その点についての今後の見通し等について、伺わせてください。

○鶴田政府参考人 御指摘の物流拠点につきましても、幹線物流と支線の物流の切替えという拠点を

でもありませんし、また、有人の運転と自動運転の切替えという意味もあるかと思えます。

昨年六月の政策パッケージや十月の緊急パッケージにおきましても、こういった考え方に基きまして物流施設の整備や機能強化を推進するということが掲げられております。

今、御指摘のありました高速道路に直結した物流拠点につきましても、物流効率化法に基づく財政融資などによる支援が今現在可能となっております。さらに、この法案によりまして、融資に加えて出資も可能となるということで、こういったことを活用しながらしっかりと進めてまいりたいと思っております。

○大島委員 高速道路の自動運転は可能だと思えます。ただ、町の中の自動運転で物流というのはなかなか難しいと思っております。ですから、まずは、高速道路を出た後の積替えについての効率化については、財政的な措置も含め、やはり国としてしっかりと対応していただきたいと考えております。

その次に、究極の方法、これは、輸配送であるフィジカルインターネットを実現して、貨物運送の最適化をすべきと先ほど申し上げましたとお考えをしております。政府としてはどのような長期的なビジョンをどのように実現していくのか、参考人の答弁をお願いします。

○山影政府参考人 お答えいたします。

中長期的には、委員からの御指摘ございましたとおり、人口減少あるいは労働人口減少の中で人手不足が更に進んでいくものと考えて、これを支える必要不可欠な社会インフラでもございます。よりまして、まさに物流を我が国の産業競争力の源泉とすべく、物流システム革新に取り組んでいかなければならない、そういう覚悟でございます。

その際、働き方改革に向けた商慣習は正等に加工えまして、ロボットあるいはAI技術といったものを活用しながら、省力化、効率化を進め、さら

には、現在四割程度となっており、積み残効率は、こういった向上をしていかなければならないと考えてございまして、それに当たっては、まさしく物流は非競争領域であろうと捉えまして、企業間の共同輸配送、これを進めていくことが重要と考えてございます。

それを踏まえまして、我が省といたしまして、まさに先ほど委員からも御紹介ありましたデジタル技術を活用いたしまして、物の流れ、これを見える化をする、これに併せて、標準化された容器などを活用し、業種を超えて共同輸配送を可能とするフィジカルインターネット、これを実現することが重要と考えてござい

二〇四〇年までのロードマップを既に作成しております。標準化あるいはデジタル化に向けた道筋を示すとともに、まずは業種あるいは地域単位での動きを促したいと考えてござい

具体的には、業種固有の商慣行、あるいは物流課題に対応するため、例えば建材の分野ですとか化学品、あるいはスーパーマーケットといった分野のところで業種ごとのアクションプランを作っていた検討を今進めてござい

○大島委員 昨年のこれは経産委員会なんですけれども、そのときに、先ほどの量子コンピューターの話もさしていただいたところ、ベンチャー企業で量子コンピューターを使いながら物流にトライしている会社があると同ついでに、来週見に行こうかなと思っております。

このフィジカルインターネットを実現するためには、全ての荷物の情報を標準化した上で管理し、マッチングするプラットフォームが必要となります。国として、そのようなプラットフォーム

をどのように構築していくのか、国が自分で構築するのか、民間任せなのか。また、先行的な取組を行っている事業者を支援すべきだと思うんですけれども、大臣の御答弁をお願いします。

○斉藤（鉄）国務大臣 昨年六月の政策パッケージにおきましては、デジタルを活用して極限まで効率化された共同輸配送システムであるフィジカルインターネットの実現に向けて、取組を着実に進めることとされております。

先ほど委員お話がありましたように、これには、膨大な情報量を蓄積し、それを処理するまた物すごい電力と、それから演算速度の速いコンピューターが必要になるということで、これは本

その実現に向けては、まずは、物流の標準化を通じた荷主、物流事業者のデータ連携による共同輸配送を進めていくことが必要でござい

このため、国土交通省としましては、現在、令和五年度補正予算等も活用しながら、物流データ等の標準化を通じた荷主や物流事業者の連携による共同輸配送の促進、荷主や物流事業者の情報を集約、分析し、物流を最適化するシステムの導入などに先進的に取り組む民間事業者を支援して

そして、先ほど申し上げましたように、これは民間に任せるとはならず、しっかりと官も連携して、大きなプラットフォームをつくっていかなくては実現できませんので、積極的に官民連携を進めていきたいと思っております。

○大島委員 ありがとうございます。続きまして、トラックドライバー不足への対応だけでなく、カーボンフリーの観点からも貨物鉄道は非常に重要だと考えています。どのように貨物鉄道の活用を拡大させていくのか、大臣の御答弁をお願いします。

○斉藤（鉄）国務大臣 貨物鉄道の活用というのは、モーダルシフトで最も重要なものの一つでこ

ざいます。  
このため、昨年十月にまとめました緊急パッケージにおきましては、鉄道そして内航船の輸送量を今後十年程度で倍増させることを目標にしておりです。

具体的には、大型コンテナに対応するためのコンテナホームの拡幅や、災害時の代行輸送の実施に必要な貨物駅の施設整備などについて補助を行うつもりです。また、JR貨物が行う機関車等の設備投資に対する無利子貸付けによる支援を行うこととしております。

今後、鉄道貨物輸送が期待される役割を存分に発揮できるよう、鉄道へのモーダルシフト等の物流の効率化に向けて、官民挙げてしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

○大島委員 伺いますと、貨物鉄道、特に鉄道は、自然災害の被害を受けやすくて、止まったりすることもあります。

先ほど申し上げました将来型の日本の物流は今とは違うというイメージを持っています。今までの重層的な下請構造から、ドライバーに着目しながら、どういふふうに物流をしていくのか、構造が、今まで、従来とは多分違った形になると思っています。

そうすると、先ほどインターネットの話をしたときに、インターネットというのは、TCP/IPのプロトコルでネットワークとネットワークをつなげていますから、一つの例えば貨車のネットワークが途絶しても、こういうふうに通じた方がいいよというのがすぐ最適化処理できると思っ  
ていまして、ですから、そういうことを前提にしながら、特に、国が必要なのは標準化だと思っ  
ています。

やはり、この委員会でも出ていると思うんですけど、コンテナ、パレット、あるいは箱を含めて、標準化すること、これは国の役目だと思っ  
ています。そして、それをどういふふう  
に、高速道路網を整備し、積替えを整備するの  
かというところも国の役目でして、民間は、それ

に対するソフトウェアをどういふふう構築していかかということが私は必要だと思っ  
ている。

ただ、ここで着目したいのは、是非大臣にお願  
いしたいのは、やはり、今だと、アマゾンなり  
グーグルなり、私も使っ  
てもいるし、皆さんも使っ  
ていますけれども、海外の技術なものですから、物流というものは、これは日本の血管と同じだと思っ  
ていて、できるだけ、我が国の技術と我が国の能力でこの物流網をしっかりと整えて、サー  
バー等も全て我が国の中で持つということにしま  
いと、どうしても、安全保障上も脆弱になっ  
てしまふのかなと思っ  
ています。ですから、そういう  
ことも、国としての役割、民間に任せるところ、  
あるいは安全保障上どういふふう  
にやっ  
ていくかということ。だから、イメージとしては、先ほど  
の物流の省力化。

大臣がおっしゃっていられた電力については、ずつ  
と、ここ四年ぐらい前から光電融合の技術は着目  
をしていて、昨年、NTTのR&Dのフォーラム  
に伺ったときに、二〇二八年には光電融合の技術  
が完成するので、そうすると、日本の通信網は百  
分の一ぐらいの電力消費量で、かつ、タイムラグ  
なく光の速度で送られて、情報を圧縮することなく  
ですから、そうすると、全ての技術が二〇五〇年  
に向けて集約していくと、我が国としては、電力  
消費量についても、物流の最適化についても、非  
常に心地よい国になるといふイメージを持っ  
ています。ですから、その点、是非大臣、お願  
いしま  
す。

最後に一問、今度は農水省に伺いたいんですけど、輸出も盛んであります。花卉業界における物流の対策について。もう一つは、やはり、今後、  
まだまだ、今から二〇二四問題は始まっ  
ていますから、いろいろなことが起きると思っ  
ています。様々な業界ごと  
に、ですから、様々な業界とのやり取りも綿密にやっ  
てほしいということ踏まえながらの答弁をお願いします。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

花卉の物流については、ファクスによる受発注や手積みによる荷役作業など非効率な部分が多く、二〇二四年問題に対応するため、流通の効率化を速やかに進めていくことが重要であります。

このため、農水産省では、令和五年三月に花卉物流の合理化に必要なパレットサイズの一掃などのための流通標準化ガイドラインを策定したところであり、これに基づき、日本花き卸売市場協会が自主行動計画を策定し、その実現に向けて取り組んでいるところであります。

具体的には、農水産省の支援の下、花卉市場や花卉産地において、ストックポイントの設置による中継輸送、ばら積みの手荷役から標準規格の台車やパレットへの切替え、受注システム、トラック予約システムなどの導入によるデジタル化等の実施を進めております。

これらの取組においては、輸送距離の短縮や作業の省力化などの成果が確認されており、今後、こうした成果を、花卉業界にとどまらず、いろいろな業種も含めまして、全国に波及するよう、農水産省としても、国土交通省と連携をいたしまして、後押しをしてまいります。

○大島委員 発言の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

○長坂委員長 次に、神谷裕君。

○神谷委員 立憲民主党の神谷裕でございます。私も、ふだんはこの国土交通委員会に所属はしておりませんが、委員の皆さんの御理解をいただき、今日は発言の機会をいただきまして、本当に感謝と御礼を申し上げます。

私の選挙区は北海道でございます。北海道でも農業が盛んな地域でございます。非常にすばらしいお米であるとか、お芋であるとか、あるいはタマネギであるとか、そういったものを作っております。

ただ、作っているだけでは当然話にならないので、これをいかにして、消費地、東京なのか、

名古屋なのか、大阪なのか、そういったところは別にしてお届けをして、そして食べていただく、このことが非常に大事でございますので、実は、この物流の問題、農産品あるいは食料品、非常に重要な問題だと思っ  
ているところでございます。そういう観点から今日は質問をさせていただきます。お願いを申し上げます、このように思っ  
ています。

今申し上げたとおり、農産品や食品流通は、トラックによる輸送がおよそ九七％というふう  
に承知をしております。また、今申し上げたように、北海道であるとか、あるいは青森であるとか宮崎であるとか、こういったところから消費地東京に持つていくというのは、それなりに時間といっ  
か、距離も長うござ  
います。北海道であれば実に千キロ、青森で七百キロ、宮崎で千四百キロと大  
変に遠方でありまして、それは同時に、輸送時間  
がかかるということも意味します。そして同時  
に、トラックドライバーの負担がかかる、負担が  
重いということも意味していると思っ  
ています。

そこで、先ほど大島委員からもお話がございま  
したけれども、鉄道やあるいは船にシフトをし  
ていく、これは本当に重要なことだと思っ  
ますし、北海道、トラックでつながるわけではござ  
いませ  
んで、どうしても船か鉄道貨物に積み替えるこ  
とが必要になってまいります。

だとするならば、現実的な問題として、こ  
ういったものに積み替えなければいけないので  
すが、例えば、鉄道分野では、北海道なんかは特  
にそうなんですけれども、地方路線の廃線といっ  
たのが実は進んでおります。先般も、一部の路線の廃  
線が決まるという  
か、実際に廃線になりました。そんなこともござ  
いまして、先ほどのお話にあつ  
たとおり、二酸化炭素の排出量のこと  
も考えれば、当然にして、鉄道あるいは船、これを展開し  
ていくことは好ましいと思っ  
ますし、鉄道は特に我々にとっ  
ては重要なものだといふふう  
に理解を  
しております。

そういった中で、先ほどJR北海道の問題も申