

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

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

同日 小宮山泰子君 大島 敦君

同日 神津たけし君 神谷 裕君

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

同日 辞任

井原 巧君 補欠選任

古川 康君

同日 辞任

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局長海谷厚志君の出席を求め、説明を聴取いたします。

○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 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 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 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るんじゃないといけない、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、こういったものに対応するという中で、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でございます。

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

○鶴田政府参考人 まず、業界向けでございますけれども、制限速度の引上げにつきまして、業界団体の広報紙やホームページなどを通じて、トラック運送事業者に向けて十分な告知を図っているところでございます。

○小林豊政府参考人 お答えいたします。

一般のドライバーの方々に對しまして、今回の大型トラックの最高速度の引上げについて周知することが重要でありまして、警察としては、サービスエリアでチラシを掲示したりホームページ等で広報したりしているほか、道路管理者と連携し、交通情報板を活用して広報啓発を実施することとしております。

引き続き、高速道路における道路交通の安全が確保されるよう、広報、周知の徹底、交通違反の取締り強化等の安全対策を推進してまいります。

○石川香委員 これは、まだ余り皆さん知らないと思うんですね。トラックドライバーの方々は、周りの方が知らないとか、あのトラック、スピード出して危なかったとか、風圧がすごくて驚いたということを一般の方に意見されるかもしれないということも話しております。一般の方ももちろんびびりしてしましますので、双方の理解が進むようにしっかりと告知をしなきゃいけないと思います。

次の質問に行きます。

今、引越シーズンで忙しくなる三月、四月ということですが、物流の二〇二四年問題で更に人手不足に拍車がかかるといことが問題になっております。

引越部門を持つ運送会社では予約を断る状況にも至っていることとあります。転勤などで着任日まで間に合わないといった声や、大型家具は実家にひとまず置いて、トランクルームに一時的に荷物を置いて、徐々に進めざるを得ないといったこともあるそうですけれども、加えて、繁忙期の引越し料金は非常に高いということですが、その中で、国交省は引越しの時期を分散

しようというキャンペーンを行っていると思えます。このキャンペーン、どんな感じで進んでいるでしょうか。

○鶴田政府参考人 引越し時期の分散化につきまして、国土交通省としては、平成二十九年から利用者への呼びかけを行っております。経済団体、行政機関、大学などへのリーフレットの手配ですとか、駅の構内等へのポスターの掲出によって周知を図っております。

また、令和元年度からは、加えまして、経済団体を通じて民間企業に人事異動の時期の分散化の検討を要請する、また、国家公務員の人事異動において引越し時期分散化に向けて取り組む、さらに、引越しのトラブル等に関する情報提供窓口を地方運輸局に設置するなどを行っております。

○石川香委員 今年の繁忙期の予想は三月十六日から二十三日ということなんですが、進学先とか、異動の内示というのはぎりぎりにならないと分からないので、個人の努力で限界があるのも事実かなと思います。

最後に、この引越しの分散は非常に重要な観点だと思えます。というのも、北海道のような広大な面積ですと、この時期、雪も残っていますし、移動に時間がかかってしまうということがあります。

例えば札幌―帯広間、これは高速道路で、冬道で片道三時間程度かかりますが、引越し作業を終えて日帰りが可能だという業者もいるんですけども、今回の時間外労働の上限規制で、一日でこの作業が収まらなくなってしまう可能性もある。

引越し分野はほかの輸送分野よりも荷物の積卸しが長いかかることですので、引越し業者の宿泊、例えば宿泊をさせるのであれば、この負担はお客さんの方に乗っかってくるわけですし、次の日の仕事の兼ね合いで泊まりもできない日もあるということですが、この人手不足の中で、繁忙期にこういった引越

越し事業者の問題をどうクリアしていくか、国交省の見解を最後に伺います。大臣、お願いします。

○斉藤鉄国務大臣 この引越しの問題もそうだと思いますが、今回の上限規制で、これまでできていたことができなくなるということもあり得ると思います。

今回の時間外労働の上限規制は、ドライバーの労働時間を削減し、健康と安全を確保するために必要な施策である、このように考えております。物流業界のみならず、荷主である産業界、消費者、そして行政が同じ危機感を持って取り組まなければなりません。

そういう観点から、社会全体で考えていかなければならない課題であるというふうに申し上げさせていただきます。

○石川香委員 質問を終わります。ありがとうございます。

○長坂委員長 次に、大島敦君。

○大島委員 今日、城井筆頭を始め委員の皆さんの御理解をいただき、二十分質問をさせていただきます。

党内に物流プロジェクトチームがありまして、そのメンバーですから、物流について質問をさせていただきます。

私、二年前から、物流は創造の余地がある分野だと思っております。私、メーカー出身ですので、鉄鋼会社ですと物流部門はどちらかというと余り日が当たらなかったところなんです。でも、物流が今後は商品を決めていくと思っております。物流が産業の中核になると確信をしております。昨年経産委員会で物流について取り上げさせて、私も経産委員会で物流について取り上げさせていた。国土交通省の役所の方にも政府参考人として答弁をいただいております。

我が国の総人口と生産年齢人口の推移を見ると、二〇二〇年が、人口中位推計で一億二千六百万人、二〇五〇年が一億四百万人ですから、二千万人ぐらゐ減るわけです。これから、生産年齢人口も七千五百万から五千五百万ですから、ほぼ二

千万人減るんです、これら。

この過程を考えながら様々な施策を打たなければいけないと思っております。この物流の問題、トラックですと積載効率ですか、できるだけそれを上げていくことが必要だと思っております。ここ二年間のうち、フィジカルインターネットの話伺ったときに、すぐ理解しました。

インターネットは、一九九四年、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見たときに、これで世界が変わると思つて会社を辞めたものであります。

インターネットの考え方、ですから、インターネットは、通信中に回線を専有する回線交換方式が昔で、今、当たり前ですけれどもパケット通信で、データを複数に分割してやり取りすること、このパケットの一つ一つが一つ一つの商品だと思っております。何百万個、何千万個ある商品を、これ一つのパケットとして考えて最適化を狙うということ。

もう一つは、量子コンピューターの中で先行しているのが、ゲート型ではなくてアニーリング型の量子コンピューターで、この量子コンピューターは組合せ最適化問題に物すごく向いていて、これは何千億個ある個々の商品を瞬時に最適化、物流を組むことができます。物流網もそうですし、貨車の中のコンテナ、あるいはトラック、どういうふうな積んでいくかも個々に最適化できると思っております。先ほどのインターネットは、これはネットワークとネットワークをつなげていきますから、一つの拠点が崩れたとしても全部迂回しながらデータを運べるという、これを多分物流で考えていらつしやるのかなと思っております。そういうことを前提としながら、何問か質問させていただきます。

まずは、二〇二四年問題は物流改革のきっかけになると思っています。二〇五〇年に向けて物流の効率化、省力化が必要であり、自動運転技術は省力化の最たるものだと思っております。国交省でも、高速道路網を使いながらの無人化についての

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も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、現在四割程度となつてございます積載効率、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、それに当たりますしては、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、これを見る化をする、これに併せまして、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つていただく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伺っています。来週見に行こうかなと思つて

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のではなく、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います。

○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。

貨物鉄道をもっと活用すべきと考えますが、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

ています、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。
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

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、物流というのは、これは日本の血管と同じ

国と比べて、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

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

花弁の物流については、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、農林水産省では、令和五年三月に花

弁物流の合理化に必要なパレットサイズの一

定のための流通標準化ガイドラインを策定した

ところで、これに基づき、日本花き卸売市場協

○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

いただいて、今日は発言の機会をいただきました。

本当に感謝と御礼を申し上げますと思いま

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く

て、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

ています。そういった観点から今日は質問をさせて

いただきました。お願いを申し上げます、このよう

に思っ

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

う

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

ていますし、

北海道、トラックでつながるわけではございま

せんので、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うの

が

実は進んでおります。先般も、一部の路線の廃

線

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でも考え

ら

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

ていますし、

鉄道は特に

我々にとっては重要なものだというふう

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

す