

第4回交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

令和6年11月11日

【林田課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまより第4回交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議を開催いたします。

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。

本日は、対面とオンライン参加のハイブリッド開催としまして、オブザーバーの方、オンラインにて御参加いただいています。

また、事前に傍聴登録いただいた方々に対してZoomを用いての同時中継を行っております。

次に配付資料の確認をさせていただきます。事前に事務局から資料を配付させていただいておりますが、不足がある場合には事務局までお申しつけください。

委員の御紹介は、参考資料3の合同会議委員名簿をもって代えさせていただきます。なお本日は、小林委員、二村委員が御欠席されております。また、大島委員、飴野委員が会議途中からの参加と伺っております。

次に事務的な御報告になりますが、本日は、交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会総員7名中5名、産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会5名中5名、食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会5名中5名が御出席いただいております、交通政策審議会令第8条第1項、産業構造審議会令第9条第1項、食料・農業・農村政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

それでは、以降の進行につきまして、根本座長、よろしく願いいたします。

【根本座長】 かしこまりました。皆さん、おはようございます。よろしく願いいたします。

それでは、議事1の合同会議取りまとめ案について、資料1、資料2に基づき、事務局より御説明をよろしく願いいたします。

【紺野物流政策課長】 それでは、御説明いたします。まず資料1の「パブリックコメントの結果を踏まえた合同会議取りまとめ案の修正等」という資料を御覧ください。

おめくりいただきまして、まずこれまでの経緯を少しお伝えしたいと思います。本年5月15日、物流改正法が公布されましたけれども、その後、6月28日に第1回合同会議を開催いたしまして、その後、業界団体とのヒアリングを経て、第2回、第3回と審議をいただきました。その取りまとめ案につきましては、9月27日から1か月間のパブリックコメントを行いまして、本日その内容を踏まえて取りまとめ案についての審議を第4回として改めていただくということになってございます。

なおこの後の予定でございますけれども、来年の4月、それから再来年の4月に向けまして、2段階になりますけれども、まず法律の施行の①ということで、基本方針や努力義務・判断基準や調査・公表に関する部分、それから②といたしまして、特定事業者の指定や中長期計画の提出や定期報告など、このほかの部分を実施するために準備をしていくという流れになってございます。

続きまして2ページを御覧ください。2ページでは、今回のパブリックコメントでいただいた御意見に関する方針ということで図を書かせていただいております。総数875件の御意見をいただきました。そのうち、今回の合同会議の取りまとめ案の記載内容に関する御意見につきまして、本日の合同会議において議論をしていただくということでございます。既に御意見の趣旨が盛り込まれた内容については対象外とさせていただきます。

他方、新物効法の解釈などに関する御意見につきましては、事務局のほうで内容を精査の上で、必要に応じて今後作成する解説書等の内容に反映させていただくということでございます。

それでは、おめくりいただきまして、3ページ以降の各項目に関する御意見をかいつまんで御説明を申し上げます。まず3ページは基本方針に関する主な御意見①ということで、全体でいうと意義や目標に関する御意見をいただきました。

例えば①でございますけれども、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間の削減目標については、発荷主・着荷主双方に改善努力が必要であるということを明記すべきという御意見ございましたので、こちらにつきましては、御意見を踏まえまして、「荷主」の表現に括弧書きで「発荷主・着荷主」という形で修正をさせていただいております。

また少し飛ばしますけれども、⑤の積載効率増加の目標については、容積ベースで把握している事業者も多く、車両も大型化が求められている時流も考慮し、容積ベースも重要な指標であることを強調するため、「容積ベースでも改善を図ること」としてはどうかという御

意見ございましたが、こちらにつきまして、改正新物効法上、努力義務が「貨物の重量の増加」と規定されていることを踏まえて、重量ベースでは改善を第一に記載しているところではございますけれども、御意見のとおり、容積ベースの改善ということも当然考えられますので、その部分については、記載のほうでは「望ましい」ということで書かせていただいております。

続きまして4ページに行きますが、こちらでは効率化の推進に関する施策ということで⑦から⑩まで御意見いただいております。幾つか御意見ございますけれども、例えば⑨、新物効法を国民に周知する際には、規制的措置や義務感だけを伝えるのではなく、トラックドライバーの担い手確保につながる施策を国として発信すべきという御意見いただきました。

この点につきましては、御意見踏まえまして、多様な人材にとって快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、トラック運送サービスの意義や魅力などについて積極的な発信を行う旨を追記いたしております。

次の⑩でございますけれども、荷主企業が加盟している協会・業界団体の「ホワイト物流」推進運動の参加の徹底などにより、荷主企業が物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備すべきという御意見ございましたが、こちらについては、「ホワイト物流」推進運動などの広報活動を通じて、荷主等に対して物流コストの転嫁や標準的な配送条件を配送先などに提示しやすい形で整理する旨を同様に追記させていただいております。

また⑪でございますけれども、こちらはいわゆる講ずべき措置ということでございますが、自社の実情に合わせて今後の取組を柔軟に進めることができるよう、判断基準の趣旨・性格を基本方針に明示すべきということでしたので、この御趣旨を踏まえて、判断基準の趣旨や性格として、業界特性などの事業者の実情に合わせて取り組むことを前提として具体的な取組方法であるという点を書かせていただいております。

続きまして5ページでございますけれども、5ページの⑫については、国民の理解の増進に関する御意見でございました。ポチが幾つかありますけれども、非効率な物流を是正する観点から以下の事項を明記すべきということで、欠品ペナルティーを恐れて、余計な製造・廃棄が発生しているため、短いリードタイムの是正とともに、小売事業者による過度な欠品ペナルティーを是正することなどがございます。

これらの意見につきましては、右側にありますけれども、御意見を踏まえて、欠品時におけるペナルティーの見直し、納品期限の緩和や、外装等の汚破損基準の見直し緩和などによ

る返品の削減等に向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも最終購買者である消費者の理解の増進が必要であるということに修正させていただいております。

また⑬以降は、いわゆるその他の部分に当たるものでございますけれども、例えば⑭のタワーマンションの関係の御意見でございますが、こうした大規模施設の設計・管理に当たっては、トラック車両の動線や駐車スペースの確保などが輸送や集配作業の効率化に重要な役割を果たすため、その趣旨を明記すべきということで御意見いただきましたので、この趣旨を踏まえて、右側でございますけれども、経済界全体での物流に関係する主体として「タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー」という形で記載を追記しております。

次のページ、6ページですけど、これも同じくその他でございますけれども、例えば⑯の物流の2024年問題の解決に向けては、荷主側に対して規制的措置を設けるだけでなく、商社等の発注者側に対する理解促進の取組を講じるべきという御意見ございましたので、こちらについても御意見を踏まえまして、経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保と養成に関する理解を深めるという点を追記してございます。

また次のページ、7ページでございますが、こちらも同じくその他の続きでございますけれども、例えば⑰のパレットに関しては、11型パレット以外の多種多様なパレットを製造する動きが見られることから、11型パレットの標準化に向けて、これまで以上の徹底や早期実現のためのさらなる働きかけを行うべきものということで御意見いただいておりますので、この部分については、いわゆるレンタルパレット事業者において、標準仕様パレットの利用拡大に向けた発信の継続や取組の充実、それから共同利用・共同回収の促進を図るということを書かせていただいております。

また、⑱の「標準的運賃」に関しては、国と地方公共団体が自ら荷主となる場合は、荷主と同様に適用することを明記すべきという御意見ございましたので、こちらについても、同じ趣旨を踏まえまして、国や地方公共団体における積極的活用を図るということを書かせていただいております。

続きまして、8ページでございますけれども、8ページについては、荷主や物流事業者等の判断基準という御意見ございました。

幾つか御意見ございますけれども、③の納入量・納入期間に関する御意見ということで、着荷主からの発注に起因する面が大きいいため、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化に当たっては、社内の関係部門だけでなく、発荷主・着荷主間の連携の促進も明記

すべきという御意見ございましたので、この御意見を踏まえまして、荷主の判断基準には、発荷主・着荷主間において連携を図ること、連鎖化事業者の判断基準にも、発荷主・連鎖化事業者間においての連携を図ることということを追記してございます。

続きまして、9ページでございますけれども、こちらについても同じく判断基準でございますが、例えば⑦ですね。トラック事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、標準貨物自動車運送約款等に基づき契約関係にある発荷主が適切に負担し、その追加的コストは、発荷主と着荷主との間の契約関係において適切に処理すべきものであるため、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項として追記すべきということでございましたので、御指摘の部分に、右のほうにありますけれども、運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理することが必要である旨を追記してございます。

続きまして10ページでございますけれども、こちらは特定業者の指定基準等に関する意見のパートでございます。

①でございますけど、指定基準に関しての見直しは状況によってなされるべきということをお意見いただいておりますけれども、こちらについては、いわゆる指定基準については、大手の事業者から順に日本全体の貨物量などの半分程度となる事業者を指定するという基本的な考え方がございますが、この考え方の中で、特定事業者に係る制度の施行後の状況変化を踏まえまして、必要に応じて見直すことも考えられるということで記載を追記してございます。

次のページにいきますと、④、⑦からありますけれども、例えば④、零細企業のところですが、中長期計画と定期報告を行う業務負担が過重となる可能性があることから、特定荷主の指定について重量だけでなく、会社規模や実際の取扱貨物の重量を考慮した指定とすべきではないかという御意見ございますけれども、これについては、取扱貨物の合計の重量が多いほど輸送の回数が多くなり、積載効率の向上や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられることから、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算定指標としたということで御説明をさせていただいております。

次に12ページでございますけれども、中長期計画と定期報告の記載内容に関する主な御意見ということでいただいております。

幾つかの意見ございますが、例えば③でございますけれども、定期報告については、荷待

ち時間と荷役等時間を別々に把握することは困難であり、また現場への負荷も大きいため、記載内容は「運転者の荷待ち・荷役等時間の短縮」とすべきという御意見がございました。

こちらについては、荷待ち時間と荷役等時間の原因や改善策が異なるため、原則として、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測するというようにしてございます。ただ、実態として切り分けられない場合ということもあるということでございますので、分けずに計測するということが可能ということを書かせていただいております。

また、次の13ページでございますけれども、同じく中長期計画と定期報告の記載内容というところでございますが、例えば⑦の定期報告については、物流の契約構造に鑑みると時間計測が非現実的なケースも存在するため、「抽出の最低数値」を「抽出の標準値」に、「最低値」を「標準値」等に修正すべきといった御意見がございましたけれども、こちらについては、今回の合同会議の取りまとめ案におけるサンプリングの手法については、今後の検討の方向性ということでお示ししているものです。その上で、いただいた御意見を踏まえて、詳細について今後検討するということとしております。

ですので、「全ての運行」については、「原則として全ての運行」とさせていただきつつ、詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ、制度施行までに引き続き検討していくということを追記してございます。

14ページから16ページは、定期報告で同じような御意見ですので割愛いたします。

17ページからは、物流統括管理者に関する御意見でございます。いろいろ御意見をいただきましたけれども、例えば、物流統括管理者、CLOという表現について、イコールではないという議論もあるため、書かないほうがいいんじゃないかという御意見がございました。ここについては、右のほうに全部まとめて答えを書いていますけれども、新物効法に基づく「物流統括管理者」については、運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善するだけではなくて、調達、生産、販売などの物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するために、関係部署間の調整に加えて、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携の推進などが求められるCLOとしての役割ということを果たすことを期待しているということで考えておりますので、御意見も踏まえまして、こうした期待される役割を書かせていただくとともに、社内の関係部門の連携体制の構築の具体例としてのリードタイムの確保や発注・発送量の適正化等のためのという部分を書かせていただいております。

次のページも物流統括管理者に関するものですので、割愛いたします。

最後、19ページでございますけれども、調査・公表、評価制度等についての御意見とい

うことで、例えば②ですけれども、評価制度に関しては、新物効法の本来趣旨である荷主企業や物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備という趣旨にのっとり、サプライチェーン全体でのグッドプラクティスの横展開を検討してほしいという御意見ございましたので、御意見を踏まえまして、調査・公表の具体的方法については、優良な取組状況の把握や物流改善の促進を目的とした定期的なアンケートを実施する旨を、評価に際しての留意事項については、荷主・物流事業者等の物流改善の優良事例について、他の事業者にも横展開できるような方策とすることを書かせていただいております。

資料1については以上でございまして、資料2は、ご意見を反映させた部分の色を変えて記載しておりますが、説明は割愛いたします。説明は以上とさせていただきます。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、これまでの発表内容につきまして、各委員から1人4分で御意見、御質問をいただきたいと思っております。順番につきましては、各部会、小委員会から1名ずつローテーションで指名させていただきます。部会、小委員会の中での指名順につきましては、参考資料3の合同会議委員名簿の順番とさせていただきます。途中参加予定の大島委員、飴野委員につきましては最後とさせていただきます。

それでは始めていきたいと思っております。トップバッターは大串委員です。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。いろいろ御説明もありがとうございました。非常に短期間にもかかわらず、パブリックコメントも実施していただいて、よくまとめたいただけたかなと思っております。

特に小林先生のコメントの中にもあるんですけれども、やはり誰かが頑張れば達成できるというわけではなくて、発荷主のみならず、着荷主役割もきちんと定義していただいて、入れ込んでいただいているということで、パブリックコメントへの対応に関しても非常に丁寧になされておりまして、なかなかいいものをつくっていただいたのではないかなと思っております。

本文のほうのちょっと訂正をお願いしたいところかありますけれども、全体のまとめのやり方とかコメントに対する対応に関しましては私は特段の意見はございません。非常によくまとめたいただいたと思っております。ありがとうございました。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、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。今大串先生からコメントあ

ったとおり、私も同じ認識でございまして、非常に多くの皆様からパブリックコメントを頂戴して、関心の高さがうかがえたと同時に、様々なコメントをきちんと反映いただいて、私自身も内容に関して特に申し上げることはございません。

個人的には、27ページでCLOの業務内容について、物効法上の物流統括管理者はもちろん、トラックドライバーに主に焦点を当てて改善をしていこうということになっているものの、CLO全体の役割、本来の役割としてはこういうことですよというのをきちんとお示しいただいたということは、今後の荷主企業にとってのサプライチェーン改革に対しての一助になるんじゃないかなと個人的には思っております。この内容を定めていただいたことが非常にすばらしいことであつたかなと思います。

あと1点付け加えさせていただくとすれば、中身じゃないので、もしかしたら後のほうがいいのかもかもしれませんが、これを運用していく上では、自分の会社が9万トン以上かというのを判別するのってなかなか大変かなあと思っております。なので、以前も申し上げたかもしれませんが、今後、例えば売上高が幾ら以上だと9万トンに該当する可能性がありますよというのは、当然、業界によって目安となる売上げ基準は異なるので、業界ごとに目安をつくっていただいたほうが良いと思いますけれども、売上高が成長してきた結果、該当したりとか、その反対もしかりかもしれませんけれども、そういったものを定めていただくと、今後、企業側にとっても運用しやすいですし、皆様にとっても管理がしやすい体系になっていくんじゃないかなあと思っております。

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、加藤委員、お願いいたします。

【加藤委員】 御説明ありがとうございます。今回、短期間にいろんな意見を取りまとめていただいて、本当にありがとうございます。私のほうからは、解説書に落とすときの話になるのかも分からないのですが、いろいろな関係者がまとまって物流を行っていますので、そこでどういうふうに自分が対象になるのか、どういうふうに取り組を進めていけばいいのかが分かるように書いていただければと思います。先ほど小野塚委員からもお話あった、指定基準の金額表記の参考値みたいなものは、各メンバーにとっては、各業界のメンバーにとっては参考になると思いますので、何らかの形で示せるといいだろうなと思います。

それから、例えばメーカーが共同物流をやっている場合に、それらのトン数というのはどういうふうにカウントするのか、あるいは施設の報告は、複数メーカーと物流事業者と一緒に改善を進めていくことが重要だと思うのですけれども、どんな形で定期報告の中に書いて

いけばいいのか、逆に着荷主側だと、小売業の物流センターは、これはいろいろな関係者が集まって運営をしているわけですが、特定小売業の店舗に供給するためのセンターということで運営されています。これらの改善が進むような形で解説書の中で書かれていくことが必要だと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは続きまして、住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。まず私のほうからも、この取りまとめに関しまして、3省というそれぞれの置かれている立場が違う中で、全体の中でどう取りまとめをしていこうかということで御尽力されたことに本当に感謝を申し上げたいと思います。

その上で、私のほうからは、中身というよりは、これからどういった実態の中で進めていくのかということで、細かになるんですが、四、五点少し御意見を申させていただきますと思います。

まず資料2の基本方針の5ページのところの34行のところ、先ほども御説明ありましたが、業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提とした具体的な取組について、一定程度そうした業者の実情に配慮する必要性は認めるものの、というのがあるんですが、これを過度に認めてしまうと、標準パレットもそうでありますけども、総論的にはいいんだよと、しかし各論的には非常に難しいと、反対ということになりかねないので、注視をしていくべきだということが必要なのではないかなというのが1点です。

2点目は、8ページの17行目と18行目、また判断基準の10ページの11行目にも、第一種荷主、第二種荷主という言葉が出ていますが、非常に分かりづらいのではないかなと思ってまして、実は第一種荷主は俗に言う発荷主であり、第二種荷主が着荷主ということでありますから、分かりやすく表現したほうがいいのではないかと。むしろ、第一種貨物利用運送事業とか、ああいうのを間違えたり混乱してくるのではないかなと思ってますので、括弧づけにするのかどうか、分かりやすくしたほうがいいのではないかなと思っております。

3点目は、11ページの荷主の判断基準の4とか23行目の25とか、要するに、荷主が指定した時間帯よりも必要以上に早くドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に党宅することがないように配慮すると、こういうふうに記載されておりますが、確かにそういうところもあるんでしょうが、トラックドライバーからすれば、道路事情によっては、

遅れてはいけないと、早く何とか着きたいということが通常でありますので、できれば、以前も申し上げたように、トラックの待機場等、設置できるのであれば、これも推進していただくということが必要だと思いますので、運用上でこういったことも記載できればありがたいなと思ってます。

あとは、今さらの話になって申し訳ないですが、中身ではないんですが、1運行における荷待ち・荷役時間の設定においてですが、最大でも1回2時間の設定ということになっておりますけども、調査時の平均時間よりも延びてしまうのではないかと考えております。

また出庫からここまで1運行と定義されておりますので、長距離運行においては何回の荷待ち、積み下ろし、そして荷下ろしが発生するか、私は逆に平均時間が延びないか、非常に懸念をしておりますので、そういったことも注視をしながら進めていくことが必要なのではないかなと思っています。

最後に、20ページの、これは質問ですけども、特定事業者の指定基準等というところに鉄道貨物とか航空事業者の位置づけというのはどこに入るのかということをお教えいただければありがたいなと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは北川委員、お願いいたします。オンラインでしょうか。

【北川委員】 オンラインです。よろしくお願ひいたします。

非常に皆さんと同じ意見で、かなりこの短期間でまとめていらっしゃるって、非常に分かりやすくコメントも構成されていて、理解も非常にできたと思っています。

大きな話としては、ちょっと僕、最近気になるポイントとして2点あって、1点目が、大きな問題ではないのかもしれないですけど、効率化のためとか、人件費の削減のためにも含めてモーダルシフトやってみようみたいなところで鉄道の話もちょこっとは書かれてはいるとは思いますが、私もモーダルシフトしていけばいいというところは思っていたんですが、結構鉄道業の方々とお話をすると、日本は旅客業法に基づいて鉄道がベースにされているので、貨物にどんどん使われるのって全然旅客からすると全くウエルカムでも何でもないみたいなことも結構おっしゃっていて、そういう環境の中でモーダルシフトという話が進んでいくのって、本当に進むのかなというのは、根本的な問題を解決しない限り、これ言ってるだけで何も進まないんじゃないかなというのが一つ大きな問題としては認識しています。

もう1個は、効率化のためにいろんな話をこうやって決めていただいているのがすばらしいと思うんですけども、視点がやっぱり大企業視点にはなっていて、物流事業者というのは7万社近く、中小がいっぱいいて、中小の方々は、本当にサステナブルに事業ができる状態にしていこうと思うと、標準運賃のコメントはあるものの、本当に彼らの価格が上がっていき、元請事業者とかがどれだけ利益を食って、多重構造をなくしたとしても、一重でも、結構厳しい単価で下請に投げてしまえば、利益は元請が持つものの、下請として受ける中小事業者の方々はあまり利益が取れないという実態は、多重なので、あまり利益が落ちませんねということも結構コメントはされているものの、多重じゃなかったとしても、元請が結構持っていたら結局利益って落ちないんじゃないのというところもあるので、その辺に対して中小の方々のサステナビリティを担保するのか、どういう対策で物流のサステナビリティを担保してくのかというところがちょっと抜けてるのかなという気もしましたので、その辺り、どう表現していくのかというのは我々も考えなきゃいけないと思っていますが、ぜひ今後も検討させていただければなと思っています。ぜひ議論させていただければなと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、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ございます。私もオンラインで失礼いたします。

パブコメの意見を反映した取りまとめ案の御説明、ありがとうございます。加筆修正された内容について3点申し上げたいと思います。まず7ページの中段に書いていただきました国民や社会への理解増進の中で、B to B物流において商習慣の改善策が書かれていますけれども、当然最終購買者である消費者の理解が必要であり、周知啓発を進めることに賛成です。パブコメの御意見は、物流のサプライチェーンに関わっている様々な立場の方から発せられた、私から見ると切実なもので、この業界においては簡単に物流危機という言葉では片づけられないような深刻な要因があることに改めて気づかされました。

多重下請の構造ですとか、荷主優位の構造、これらは長い年月の中で業界に定着してしまった根の深い問題で、今回の対策で切り崩すことができるかどうか、正念場だと思っています。

テレビ等では物流イコール宅配として報道されがちですが、それは氷山のほんの一角であり、世間一般の物流に対する理解をもっと深めるためには、一般消費者には見えにくいB to B物流に関する情報提供を進めていただければと思います。

2点目は、8ページの中段で、物流に関わる多様な主体の役割として、様々なステークホルダーの関与を明記したことを、これも評価しています。物流は産業の血液と呼ばれて、人々が健全で健康的な日常を送るためには欠かせない重要なインフラです。直面している物流クライシスに立ち向かうためには、直接物の移動に関わる関係者だけでなく、まちづくりや地域デザインなどの生活インフラ産業やデジタル産業など、物流とは直接関連していないように見える産業分野に対して円滑な物流への意識を高める事業推進が必要であることに言及していただきました。産業界全体への要望が書き込まれたことがよかったと思います。

最後、3点目として、この取りまとめ案が業界や社会に対して有効な手段を示しているかどうか、できればなんですけれども、年に1回程度のフォローアップの会合を設定していただいて、2024年問題に対して講じた対策が、本当にベクトルがそろって機能しているかどうか確認の機会を設けていただけるようお願いをしたいと思います。

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、若林委員、お願いいたします。

【若林委員】 駒澤大学の若林でございます。本日は、まずは取りまとめをしていただいたこと、どうもありがとうございました。また、非常に多くのコメントをいただいて、これが反映も難しかったと思うんですけれども、非常に適切に反映していただいたと思います。この点をお礼申し上げます。

その上で、私は2点コメントをさせていただきたいと思います。まず第1点は、資料2の12ページの注15の点です。12ページの注15のところですが、着荷主の責による荷待ち時間であるとか附帯作業の点、入れていただいたことは大変よかったと思います。

ただ、着荷主が発荷主に対して契約上優位にあるということも多くて、発荷主が荷主に対してなかなか契約には反映させるということを言い出せないというような話も聞きます。取引関係にない着荷主と物流事業者については、現在の運用上の解釈では独禁法や下請法の対象とするのはなかなか難しいということもありますので、ぜひこの点につきましては事後のフォローアップをお願いしたいと考えております。

それから第2点目は、物流統括管理者に関する点でございます。決定権のあるものがこのような管理者になるということを明記したというのは非常によいと思うんですけれども、先ほども北川委員でしたか、御発言がありましたけれども、大規模事業所とは言えないような中小事業者も対象になり得るということで、これは物流の話ではございませんけれども、

例えば以前知床で起きた遊覧船の事故について、当時安全統括管理者などを担当していた社長、もちろん権限はあるわけですが、知識が十分になかったというような報道もされております。すなわち、管理者に関する制度があっても必ずしもうまく機能しないという場合もございます。

したがって、資料2の28ページですけれども、ガイドラインによる詳細な説明が予定されているということは非常によいと思いますが、ただ、きちんと業務が理解されているかの確認でありますとか、あるいは場合によっては研修などのフォローする必要もあるのではないかと思います。

この点は、今後、具体的な制度をつくっていくに当たって整備されていくのかもしれませんが、そのようなフォローを期待いたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。ここまでで前半の7人の委員から意見いただきました。今日もいろいろな論点を出していただいて、メモして整理しましたが、ここで一旦区切って、少し確認というか、議論しておいたほうがいいかなと思います。まず質問が2つぐらいありました。1つは、住野委員から航空事業者等の特定事業者の指定基準がどうかという質問がありました。あと、若林委員あるいは河野委員からフォローアップをどう予定しているのか、という質問がありました。まずこの2つの質問についてお答えいただければいいでしょうか。

【紺野物流政策課長】 御質問ありがとうございます。まずは住野先生の御質問については、今の法律上、特定事業者の仕組みは、航空とか鉄道貨物に関しては存在しないというのがお答えになります。ですので、該当なしということになるかと思います。

もう一つ、今回の法改正のフォローアップの件ですけれども、最後のほうで記載があったかと思うんですけれども、いわゆる政策パッケージの中で、輸送力不足の解消に向けた様々な取組などをまとめていますので、その効果については、適宜今回の政省令改正など施行後に適時適切なタイミングで政府で継続的にフォローアップしていくことが求められるというところを書いておりますので、これにのっとった形で、ちょっと具体的な形でまたいろいろ考えさせていただきますけれども、いずれにしてもフォローアップをやっていくということが言えるかと思います。

【根本座長】 よろしいですか、取りあえず。

【住野委員】 存在しない。倉庫は連鎖化事業ということできちっとされて、鉄道貨物で

しょう、船舶とか、航空、存在しないというのは意味がよく分からないんですけど。じゃあ、そこには何も、判断基準も何もしないということでもいいんですか。

【根本座長】 局長、どうぞ。

【鶴田物流・自動車局長】 位置づけがあつて、ちょっと正確じゃないかもしれませんが、鉄道事業者とか航空事業者は、実態として、荷待ち時間を発生させているとか、荷待ち時間をコントロールできるとかの立場にないということです。

ただ、取引関係の中で、いろんな人の協力の中でできることもあるんじゃないかと思ひますので、それをどう進めていくか、書けるようなことがあれば考えていきたいと思ひます。

【根本座長】 よろしいですかね。

あと、私のメモで、少し整理しておいたほうがいいかなと思ひたのが、加藤委員が触れられました、解説書が今後できるということですが、政省令で書き込んでいくことと、解説書で皆さんにお伝えすることというのを分けて整理していこうということだと思ひるのでね。ですから解説書というのは、どういうふうなイメージのものになりそうかというのを、今の段階でちょっとお伺ひしたいと思ひます。

それから、第一種荷主、第二種荷主の話は、これまで何回か議論したようなことがあるのですが、もう一度御説明いただければ幸いと思ひます。

あと、北川委員から少し重たい問題提起がされました。貨物のモーダルシフトをどうするかとか、中小企業をどうするかということです。物流2024年問題を考えるに当たって大事なんですけれども、これは議論し始めると大変です。もし何かコメントがあれば事務局からお伺ひしたいと思ひます。

【林田課長補佐】 御回答させていただきます。まず省令とその判断基準の関係ですけれども、事務的な対応としましては、まさに今取りまとめ案として御検討いただいている中身を踏まえながら、現在、役所内部の法令審査等々の手続を進めているところでございますので、現時点で省令にどこまで書けるかを申し上げるのは難しいところではありますけれども、可能な限り省令という形で書きつつも、それでも書き切れないところがあった場合には、そこは解説書において対応していくというのが基本的な形になると考えております。

次に発荷主と着荷主、それを第一種荷主と第二種荷主とをどういうふうに定義するかという御質問を住野委員からいただきましたけれども、基本的に法律上は、第一種、第二種という言い方をしております、簡潔に申し上げますと、直接荷主と運送事業者の間の契約が関係するところを第一種という言い方を、運送事業者と契約関係になく、荷物の受渡し

をしているほうを第二種としていて、そこは発と着という言い方と必ずイコールになるわけではございません。しかしながら、おっしゃっていただいたように、基本的には第一種荷主が発荷主、第二種荷主が着荷主になる場合が多いですので、そこをどういうふうに分かりやすく書いていくかは検討させていただければと考えております。

3点目、モーダルシフトに関して御意見等ございましたが、ここについては、いろいろ我々としてもこの審議会以外の場でも議論しているところですが、おっしゃるように、中小も含めてですとか、いろんな取組を進めていくことが重要かと思っておりますので、今後その辺りもしっかり検討してまいりたいと考えております。

【三輪田貨物流通事業課長】 貨物流通事業課の三輪田でございます。2点申し上げたいと思っております、先ほど北川委員のほうから御意見ありましたトラック運送業界の中の中小企業のお話ですとか、また多重下請構造、それから多重でなくとも元請が多額の手数料取っていかれるというお話がございました。

我々も同じ問題意識で考えておりますし、今回、改正物流法は大きく物効法の改正とそれからトラック事業法の改正がございました。本審議会では非常に幅広い御意見を取り入れることが必要な物効法の方をメインに審議いただいておりますけれども、一方でトラック業界固有の問題については、トラック運送事業法の方で既に措置を進めております。

例えば川上から川下までの下請構造を明らかにする実運送体制管理簿をつくることを義務化するですとか、また一定規模以上の元請事業者等が利用運送をする場合には、利用運送管理規程というものを作成すること、また責任者を置くこと、これは義務づけという中身も、今回、既に法律上も措置をされておまして、今、こちらは省令上で詳細を規定するため、先日からパブリックコメントを開始をしたところでございます。

まずはこちらのほうをしっかり施行に向けて準備をさせていくということと、さらに多重下請構造の是正については、改正物流法の中でも附帯決議でさらに継続的に行政のほうでしっかりやっていくべしということで、具体的にはまず実態調査をして、その調査結果を踏まえて対策を打てということを附帯決議の中でもうたっていただいておりますので、この夏から検討会を立ち上げて議論を進めているところで、いずれにしてもしっかり対応していきたいと考えております。

それから2点目、先ほど若林先生から御意見頂戴しました。場所でいいますと資料2の12ページの一番下の注15でございます。契約関係にない着荷主の問題についてでございます。こちらは若林先生も委員になっていらっしゃるって、公正取引委員会と中小企業庁が別

途主務で今回しております企業取引研究会の中でも、今後の独禁法と下請法どうあるべきかという議論の中で一つ問題点として提起されている部分でございます。

この中でも、先ほど若林先生おっしゃったように、今、現状では独禁法や下請法の適用がすぐには難しいですが、公取の資料の中でも、今後、事業法、事業所管官庁と制度官庁である公取等で何かしら連携をしていけないかということ、今後制度的な連携を追求していくということが既に発表されております。

私としても、今回の資料2の注15で一つ、着荷主と発荷主がまず契約を結ぶときに適切に整理をしないといけないということが書かれたこと自体が一つ進歩かなと考えておりまして、ここで書くことによって、通常の公正な取引関係であれば、発荷主と着荷主の間で既にこういうことが整理されているはずだという前提が一つ世の中に示せたのではないかと考えております。

今後、具体的に独禁法や下請法をどのように適用することが可能かという具体的な検討は今後進めていくこととなりますけれども、ここで行政が明記できたというのは一つ何か大きな進歩にはなったんじゃないかなと考えておりますし、また若林先生おっしゃったように、フォローアップ、大変重要な御視点ですので、国交省だけでなく、公取委員会それから中企庁も交えて、しっかりこの連携体制の中でフォローアップしていきたいと考えております。

以上でございます。

【鶴田物流・自動車局長】 手短に補足をしますが、北川委員からの御発言について、2点とも私も全く同じ問題意識を持っています。モーダルシフトに関しては、この審議会で必要性を位置づけていただいたということで、それをどう進めるかは、違う関係者も交えて突っ込んだ議論が必要で、そういう宿題を与えていただいたと理解しています。

それから、多重であってもなくても元請が大幅に抜いたら同じじゃないか、という点もそのとおりです。先ほど課長の三輪田が申し上げたように、多重下請構造の検討会を始めていますけれども、多重という言葉にとらわれず、元請の問題もその中でアジェンダとして位置づけて検討していきたいと思っております。

【根本座長】 ありがとうございます。大分クリアになってきたかと思っております。

それでは、後半戦進めていきたいと思っております。それでは最初に、首藤委員、お願いいたします。

【首藤委員】 よろしく申し上げます。私のから1点だけ、ちょっと今さらなので、難し

いかもしれないのですが、利用運送事業者についてかなり気になっています。今議論された多重下請の話も、まさにそうだと思いますが、例えば荷主である大手のメーカーさんの下に利用運送事業者がいて、その利用運送事業者はトラックを保有しておらず、地元の運送会社に全部荷物を渡しながらか運んでもらうという状況が多々見られます。

この場合、利用運送事業者は、荷主でもなく、トラックを保有していないのでトラック事業者でもない状態で、今回この取りまとめ案だと、8ページの17行目から21行目に記載があるのみとなります。この赤字で入れていただいた部分は、入れていただいととてもよかつたなと思っているのですが、ただ協力を求められたときにそれに応じてくださいという書き方で書かれているわけです。しかし実態は、この利用運送事業者のところで、つまり荷主と利用運送のところで運賃が決まり、貨物量が決まり、さらには納品日が決まり、それが下に流れていくような形にあり、ここでどこまで効率的な物流ができるのかということが確定してしまう面があると私は見えています。利用運送事業者が今回の物流関連2法の改正から漏れてしまっていると認識しています。先ほどの実運送体制管理簿においても、利用運送事業者は元請にも当たらないので、そこが管理簿をつけるわけでもありません。

なので、ここ、フォローアップですとか解説書の中で書いていただくということもそうですし、この文章をもう少し主体的に動いていただくことを促す書き方はできないだろうかというのが要望です。

ただ、今さらこんなこと言われてもという感じかもしれないので、もし可能であればというぐらいで結構です。

【根本座長】 ありがとうございます。後でお願いしますね。それでは続いて北條委員、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。

3省の事務局の皆さん、これまで本当にいろいろ作業に当たっていただき、ありがとうございました。御苦労さまでしたと申し上げます。

まず、パブリックコメントなのですが、900弱という数字が多いか少ないか、私は少ないと思っています。というのは、例えば特定荷主になると予定されてる方々が3,200社と言われる中で、1,000件に届かなかったこと。今回の法改正が知られているのかが気になり始めています。

それから内容についていうと、純流動と総流動の違いについてきちんと理解されているのかどうか気になる。また、在庫とリードタイムは関係ないというコメント、新説もあり

驚きました。しかし、私が最も注目したのは、物流とロジスティクスの違いです。両者の違いをきちんと告知していかないといけないなと思いました。

両者の認識に対するズレが顕著に出たのが「物流統括管理者（CLO）」の解釈をめぐってのいろいろな意見だと思います。我々のスタンスを明らかにすることから言えば、このような会議においては、日本産業規格、JISの物流用語を使うのが最も妥当ではないかと思えます。物流もロジスティクスもそれぞれ定義されていて、端的にいうと物流は活動で、ロジスティクスは戦略的な経営管理です。ロジスティクスについては目標が3つあり、需要と供給を適正化し、顧客満足度を向上させ、社会的課題に対応する。

これらの目標を達成する手段として物流は位置づけられていて、機能を高度化し、分野（領域）、調達・生産・販売などを統合するのがロジスティクスです。

昨今の物流の問題についていうと、物流の領域で解くことが難しくなっている、限界に達しているのではないかという基本的な認識の下に、上位の概念であるロジスティクスで解くというのが今回の改正法「物資の流通の効率化に関する法律」の主旨であると考えています。

物流という言葉は昭和30年代にアメリカから入ってきた物的流通です。フィジカル・ディストリビューション、直訳して物的流通、略して物流となりました。今回の法改正は、半世紀以上に及ぶ日本の物流の歴史において非常に画期的なことだと思っています。

物流統括管理者（CLO）の皆さんが管理するKPIは、トラックドライバーの滞留時間だけではなく、例えば、社会的課題でいえば、この後2050年に向けて、2030年の中間年次がありますが、温室効果ガスの排出量であったり、エネルギーの使用量であったり、廃棄物の量であったり、トラックドライバーの労働時間以外の人権に係わる指標であったりと、多岐にわたります。

以上のような意味から、とりまとめ（案）で定めている物流統括管理者（CLO）の業務の内容はより多くのKPIを攻められるということで、トラックドライバーの滞留時間だけにしておくのはもったいない。

社会的課題以外にも企業価値という意味では、需要と供給の適正化を図ることは在庫の量を調整することにほかなりませんから、それによって顧客満足度を向上させることも極めて重要な役割になっていきます。物流だけではなく、生産とか、販売とか、そういうものを俯瞰して統合する、統括するのが物流統括管理者、チーフ・ロジスティクス・オフィサーの役割だと思います。

大事なのは、ここで述べたような機能が会社の中にあるということで、物流統括管理者やCLOの要件定義については各社いろいろあって良いと思っています。

それから、余計なことを最後に一つ言うと、物流統括管理者という表記は今から思うと、これが混乱の原因になったのではないかと思います。法律の名称では“物資の流通”を使っています。先ほど申し上げたように、物流は物的流通ですので、ここでは例えば、流通統括管理者にしておけば、言葉の混乱が少なくなったのではないかと考えています。

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、高岡委員、お願いいたします。

【高岡委員】 ありがとうございます。3省庁の事務局の皆様、お取りまとめ、お疲れさまでございました。2024年5月に公布された物流改正法、とりわけ物効法のほうですけど、その施行に向けて、今回、約4か月半という非常に短い期間で実効性を担保するための措置を検討してきて、この取りまとめ自体は、すごく短期間にもかかわらず、目配りも効いていますし、よく仕上がっているのではないかなと思います。

私から申し上げたいのは1点だけです。振り返ってみれば、2024年4月1日から運送業も含めて上限960時間の残業規制がかかり、そこから2024年問題、端的に言うとドライバー不足というものが起きるであろうということで、今回、物流効率化に取り組んでいるわけです。それ自体は特に異論はありません。

ただし、物流改正法が本当に我が国の物流の効率化に資するかどうかという点はずっと追いつけなければいけないと思います。北條委員からもありましたように、これ実は物流の効率化だけでなく、リードタイムの改善や製品設計まで踏み込んでいくものなので、物流だけじゃなくて商流も含めて流通の効率化を目指すということにつながっていくんだと思うんですね。長年日本の流通は非効率だと言われてきた現実がありますので、そういう意味ではウエルカムかなと思うんですけども、一方で、本当に今回のこの措置で効率的になるのかという点は、誰かが検証すべきです。商流まで含めた流通全体にとっては非効率な部分が出てくる可能性もあります。その場合は、また法改正を行ったり規制的措施を見直す必要があるのではないかなと感じました。

例えば、リードタイムを長くすれば、在庫をサプライチェーン上のどこかで持たなければ当然いけなくなるわけで、それによって別の問題が起きる可能性もあります。なお、私自身、ドライバーの体験があります。午前中に配達をして、午後に集荷。全て手積み、手卸しです。荷待ち時間が休息になって、あれがなくなるとドライバー個人としてはつらいのではない

かなと個人的には思った次第です。今さらそんなこと言うと、本委員会の人に怒られてしまうかもしれません。

ただ、先ほど公正取引委員会の話が出ておりましたが、公取的には荷待ち時間や荷役に代金が支払われていれば問題ないという整理です。当委員会では代金が支払われていても、そこはNGという整理で、理由は残業規制によってドライバー不足だからだと思いますので、その辺りは、流通の効率化を検証していく過程で、もしかしたら現実に合わせて見直していく必要があるのではないかなと感じた次第です。

いずれにしても、本取りまとめが取っかかりだと思います。単に960時間上限の問題だけでドライバーが減っていくわけでもないでしょうし、そもそもの人口が減っていくなど、様々な要因があると思いますので、ドライバーが不足するのはなぜか、そして、今回の法改正と規制によって物流効率化が本当にできるのかというところをきちんと追っかけて検証していただければなと思った次第です。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。続きまして、矢野委員、お願いいたします。

【矢野委員】 全体としてうまくまとめていただいたと思いますし、網羅的に整理されていると思います。

取りまとめ案の7ページですね。7ページの11行目のところで、「B to B物流においても」というところで、ここでまず欠品時におけるペナルティー、これは小売店なんかで欠品が起きたときのペナルティーについて、過剰のペナルティーを見直すとか、それから納品期限の緩和、これも意見として出てきたのは、納品時にとって逆転不可ルールのところの話だと思います。まずは納品期限の緩和といっても、逆転不可ルールとかに思いが至らないのではないかなと思ひまして、もう少し細かく書いたほうがいい。またこの文書、B to B物流においてというところの項目が、5行目の①なんですね。「再配達削減や多様な受取方法の普及促進について」と書いてあるんですけど、①のこの項目とB to B物流のところ合っていないんじゃないかと思ひます。①、②とも宅配関係のことで書いてあるのに、いきなりB to Bが書いてあって、そして、今言ったような話というのは、つながりが非常に悪くて、ですから、ここのB to B物流のところは、項目別立てしたほうがいいと思ひます。

ただ、ここでこういう項目を挙げさせていただいたときに、最終消費者のところの理解が必要だということも書いてあるところ、非常にいいことだと思いますので、ここのところはいいと思ひんですけど、場所が違うのではないかなと思ひます。

改めて見ると、先ほどから出ている物流統括管理者（CLO）のところ議論というのは、実効性を持たせるときに非常に重要だなあと改めて思いました。つまり、単なる物流のところだけじゃなくて、もっと流通全体の効率化を計画することに参画していくよということなんです。このままだと単純に参画するということが書いてあって、もっと流通全体を見直さなくてはいけないということを書いてしまったほうが良いかと思います。ここに書いたことによって私はこういうことやらなくてはいけないとほかの人に言えるわけですね。ほかの関係部署の人に、私はこういう任務を負っているんだから、こういうふうには私はその立場としてやるんですよ。そういう意味では、物流統括管理者がさらに流通全体、サプライチェーン全体のところに言っていけるための後押しをしてあげる。そういう形に文章を変えていただけるといいと思います。今だと単純に体制をつくりますよ、参画しますよというんですが、もう少し積極的にかかわれる後押しをするような文章に変え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。続きまして橋本委員、お願いいたします。

【橋本委員】 まず、全体として、細かく非常に配慮の行き届いた修正を頂き、ありがとうございます。さまざまな業界の意見を聞いております中で、標準仕様パレットについて懸念を持っておられる業界がありまして、特に海外との貿易で輸出入をとまなうサプライチェーンが絡む業界では、現在、標準仕様パレットと異なるパレットを使用している場合があります。そこをどうやって標準仕様パレットに持っていくか。今のままだと困惑している業界がありますので、その辺りについて丁寧な説明が必要かと思います。

それから、基本方針でもご説明がありましたけれども、物流標準化のところ、フィジカルインターネットに向かうべきという方向性を明確にさせていただいたのは非常にいいことだと思います。ただ、現在、フィジカルインターネットのフォローアップとして、業界別にアクションプランがつくられているところで、そこでは業界の特殊性を相当に盛り込むべきという議論になる傾向があります。しかし、フィジカルインターネットは、本質的に業界をまたがった取組みに収斂させるべきもので、そのためのすり合わせを、どのように誘導すべきかが一つ課題かと思います。

そのことに関しましては、調査・公表、評価制度のところ、サプライチェーン全体での「優良事例について、他の事業者にも横展開ができるような方策とする」と追記していただいています。他の委員の御意見もありましたように、サプライチェーンの全体の効率化という

目的に向けて、取引慣行の改善など商流も含め、企業間の連携的な取組が必要になることに鑑み、個別の物流の改善事例というところに限定せず、流通の効率化の全体の取組に資する方向性を提示すべきと考えます。

前回の委員会でも申し上げましたが、海外ではE C Rという効率的な流通改革を25年以上前から推進していて、そこではサプライチェーン改革のための実行条件と統合条件の基準を示し、実現に向けてのロードマップを示しています。産業標準化のための任意団体という民間ベースで決めておりますので、そういうもの取組を公表して、産業をまたがった取組へと誘導することが有効なのではないかなと考える次第です。

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。続きまして大島委員、お願いいたします。

【大島委員】 本日はウェブにて失礼いたします。まずもって、取りまとめの作業、いろいろありがとうございます。パブコメ含めて多くの立場から御意見をいただいていた。まずこれは、件数多い、少ないかはともかくとして、関心を持っていただいたあられの一つではないかと思えます。

また、パブコメの中でもいろいろ意見が出ていた部分は大分加味をしていただいたと思いますが、なかなか難しい部分もあると思います。そういう意味で、先ほどから議論に出ている物流統括管理者の位置づけだったり、内容であったり、あるいは多重下請の問題であったり、今後引き続き解説書等々にも反映させていただく部分であったり、内容のほうをいろいろ実行していった上で、修正等、あるいは軌道修正も含めて必要になってくる部分もあるかと思えますので、それらについては弾力的によりよい方向に調整をしていくというようなことが必要だと思っています。

今回の法の施行に向けては、この改正法で目指すべき三方よしということに向けて、特に荷主を中心に物流の問題に自ら取り組むんだということの第一歩を踏み出すということは非常に重要だと思っていますので、効果が見られるのではないかなと期待をしているところです。

感想めいた部分ではありましたが、1点、前回はコメントとして出させていただきましたが、これから先、広報の部分、これが非常に重要だと思っています。先ほども御意見ございましたが、特に今回の場合、特定荷主に相当するところについては、大分問題意識を既に持っていたいただいているのではないかなとは思いますが、荷主も含めた中小事業者が、当面は努力義務だというようなことを含めても、そもそもこの法律が自らの対象になることをま

ず知っていらっしゃる方が大半を占めているのではないかなと思っています。この辺の広報、特に荷主、もちろん中小含めた物流事業者にも広報、必要ですが、荷主に向けては、例えば自治体さんや経済団体さん、もちろん経産省さん、農水省さんにしっかり音頭を取っていただく中で、自治体さん等々にも、より、今度産業振興の一部にもなると思いますので、連携していくことなども考えていただくとよいではと思いました。

私からの感想を含めた意見でございます。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、飴野委員、お願いいたします。

【飴野委員】 関西大学の飴野でございます。本日はありがとうございます。このような短期間でこれだけのものをまとめられたのは本当に大変な作業だったと思いますが、まとめられてよかったと思っています。その中で幾つか申し上げさせてください。

このパブリックコメントの期間、その前後で幾つか事業者様とヒアリングできる機会がありまして、その際に感じましたのは、今、先生方からの意見もありましたけど、理解のところでギャップもあるということです。

それから、取りまとめ案にいただいている声の中でも、意見等で拾い切れてない声もあるかもしれないということ、あるいは、その声がうまく受け止められず、その振り分けもうまくなされてないものもあるかもしれないなということです。

そういったところは、フォローアップのときでありますとか、解説書等をつくられるということでしたので、用語のところもそうですし、自分たちが対象になっているか、なってないか以前に、この問題をどのぐらい理解しているかということにもギャップはあるかと思しますので、丁寧な手引き書というか、解説書をつくって行って、さらに対話も必要だろうということを感じております。

例えば、パワーポイントの10ページの方で、10ページの③だったと思うんですけど、「零細企業においては、中期計画と定期報告を行う業務負担が過重となる可能性があることから、特定荷主の指定について重量だけではなく、会社規模や実際の取扱貨物の重量を考慮した指定とすべき」というような御意見に対して、「取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えるため、」という御意見に対する対応方針というのがあって、ここに書かれているのは、恐らくそのとおりなんですけど、例えば、それが製品物流じゃなくて、素材等の大きな荷物を動かしている方々で、零細企業の場合は、必ずしもこの対応方針にそぐわないケースもあるのではないかな。そうすると、中小・零細の方々からは置いていかれている感もが

あつてはならないと、そういう意味で申し上げます。

それから、細かいところですが、また取りまとめ案の方に戻りまして、13ページでしたか、13ページの下から4行目、「バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが」って、ここの記載の仕方なんですけれども、これは、私の受け止め方なのかかもしれませんが、「荷役が可能な数以上のトラックが」は、このあたりの表現は、状況はわかりますが、荷役が可能な数というのは書き直した方がいいということはないでしょうか。

もうひとつ、やはりCLOのところは、今回このように定めることですごくよかったなと、できてよかったなと思っています。ただ、先ほど他の委員からの御意見にもありましたように、物流の問題を物流だけで区切ってしまうのではなく物流の範囲を超えてのことなんだということがもう少し伝わるような、物流全体、サプライチェーン全体、あるいは流通全体にもう一步踏み込んで書かれると、CLOになった方にとってはいいのかなと思いました。

それから、ちょっとこれは感想になりますけれども、今回これを取りまとめるにあたって、ページでいうと、5ページの真ん中ぐらいに記載していただいていたんですけど、やはり物流が、真ん中の18行目辺りですけど、この分野が、将来的に夢があるというか、この分野にも若い人たちがだったり、新たな人たちが働ける、働きやすい、働ける事業、働ける事業分野だということを、夢というか、将来の光が見えるような、そんなように思える部分もエンディングに残せたらなおいいなと思っています。大変だ、大変だ、駄目だ、駄目だだけじゃなくて、物流の将来、未来が見えるような表現を残すことができたなら個人的には思っております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。委員の皆様、貴重な意見どうもありがとうございました。

この際、本日御欠席の小林委員、二村委員から事前にコメントをいただいておりますので、事務局から紹介をお願いいたします。

【紺野物流政策課長】 いただいているコメントでございますが、まず小林委員からは、ちょっと読み上げます。物流改正法の規制的施行に向けた合同取りまとめに対するパブリックコメントに対して、真摯に対応を検討された努力に対して敬意を表したいと思っております。

また、多様なパブリックコメントが数多く提出されたことから、この問題に対する関係各位の関心が高まりつつあることを評価したいと思います。

かつては暗黒大陸とも呼ばれた物流問題を解決するための最適解を一気に求めることは

不可能であり、かつ物流を取り巻く社会・経済的環境や技術環境は不断に変化しており、漸進的に物流問題の解決を進めていくことが肝要だと考えます。

合同取りまとめ案の施行に当たっては、関連業界に関わる多くの事業者ビジネスモデルや契約慣行の自主的な改善を図ることが求められており、関連事業者の協力が得られて初めて政策が功を奏することになる。事業規模や事業意識が異なる様々な事業者の行動様式や態度変容を促すために、事業規模の大きい特定事業者を変革の先導者として業界全体の変革を慣行的に進めていくという方法論は実現可能性が大きい政策であると考えられる。

このような政策の実行可能性を担保するためには、先導者の変革のインセンティブを確保するとともに、援助や規制を通じて、後方者の変革活動を伴走者として支援しながら、業界全体としての確実な改善を図るメカニズムを実装することが不可欠である。

とりわけ先導者の変革力を担保するためには、物流統括管理者（CLO）の役割が重要である。そのためには、各事業者内部、さらには社会におけるCLOの役割が高く評価されることが不可欠であり、CLOの活動を支援するための社会的組織が必要な役割を果たすと考える。

以上でございます。

二村先生の御意見はなし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。それでは、ここまでの御意見を整理して、事務局のほうから少しお答えいただこうと思います。まず利用運送事業者に関して、どういうふうな扱いになってるかっていうのが一つですね。

それから、CLOについては、今回のバージョンでも機能を書き込んでいただいているわけですが、もう少し強調してはどうかという話もございました。

あと、フィジカルインターネットも業界ごとに進んでいますけれども、そういうこととのすり合わせをどう考えるか。この辺、併せて経産省のほうから何かコメントいただければ幸いです。

あと、中小の荷主を巻き込んでいかなければいけないということが、何人かの委員から出されているわけですが、荷主を所管する経産省、農水省がどういうふうに広報活動をしていくのか、巻き込んでいくのか、もしコメントがあればよろしくお願ひしたいと思います。

【三輪田貨物流通事業課長】 貨物流通事業課でございます。首藤先生から御指摘ありました利用運送の話でございます。確かに先生御指摘のとおり、改正物流法はやや実運送も行

い得る貨物運送事業者のほうに寄った形になっているかなとは思っておりますが、ただ、できることは、2つの方向からあるかなと思っております。

1つは、多重下請検討会のほうで、貨物運送事業者なのか、それから利用運送事業者なのかというところは区別せずに、一律に土俵に乗せた上で今後どうあるべきかの議論をしていきたいと思っておりますので、首藤先生からも御指導いただければと思っております。

それから2点目としては、本日、議論の対象になっております取りまとめ案も、御指摘の視点は確におっしゃるとおりだなとも思いますので、我々のほうでもう一度精査をいたしまして、ここは抜けているなという点があれば追記をするような形で検討してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

【根本座長】 それでは、いかがでしょうか。

【平林消費・流通政策課長兼物流企画室長】 経産省の物流企画室長の平林でございます。

まずCLOの御指摘でございます。多くの委員の方々からいただいたところでございます。根本先生からもお話ありましたけれども、いろいろな機能を盛り込んでいるところでございますが、もう少し強調していくべきだといった御指摘、全体総括をしていただいたところでございました。

パブリックコメントは、数が少なく、まだまだ認識が足りないのではないのか。そういった認識の少ない中で、そもそも物流統括官と、あとCLOとの役割の違いをよく理解できていないのではないのか。その上で、しかしながらCLOの役割、改正物効法を進めていくに当たっての最もキーとなるところがCLOではないのかといった御指摘をいただいているところでございます。

まさしくそのとおりでございます。我々もそのように認識しております。したがって、今までいただいた御指摘の点、コメントをしっかりと受け止めさせていただいて、しっかりと反映をさせていければと思っております。

また、フィジカルインターネットとの関係でございます。当然、物流、今回の法律の改正のその先にあるのはフィジカルインターネットの全体像にどうつなげていくかというところでございます。多分これは具体的にどういうふうに進めていくのかということが現実的な話だと思いますけれども、御案内のとおり、4つのワーキングに、先日、医薬品のワーキングを立ち上げて、業界ごとにと組を進めているところでございます。今回の改正物効法の中身もしっかりと業界の方々に御理解いただきながら進めていけるようにワーキングを進

めていければなど考えているところでございます。

最後、広報の点でございます。こちらにつきましては、まさしく御指摘の点のとおりだと思います。先ほども申し上げましたけれども、パブリックコメントの数からしてまだまだ足りないのではないのかといったお話もございましたが、こういったことに象徴されるように、広報の重要性というところは認識をしているところでございます。

したがいまして、政省令及びガイドライン等々を作成していく過程において、こちらについてもどのような形で周知していくことが最も効果的であるのかということ踏まえながら進めていきたいと思っておりますので、引き続き御協力のほど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。

よろしいですか。

【藏谷食品流通課長】 農林水産省でございます。本日はいろいろと御意見、ありがとうございました。農林水産省の所管分野、例えばお野菜ですとか、木材ですとか、中小企業者が、かさばる荷物、重量がある荷物を扱っている分野ですので、まさに中小荷主の巻き込み、それから広報については非常に大事な課題であると考えてございます。

我々、これまでもそういう観点から関係団体への説明等をかなりきめ細やかにやってきたつもりです。自主行動計画150あるうちの76が食品・農業関係だというのもそのあらかのうちのひとつかと思っておりますが、引き続き、今回の物効法の内容、どういう努力義務がかかっていくのか、どういう者が特定荷主になるのか、そういったことを丁寧に説明していきたいと思っております。

また我々、官民合同タスクフォースというものを設けてございます。農林水産省に物流対策本部をつくって、その下に官民合同タスクフォースをつくる。それから各地方農政局には相談窓口を設置するという事で、現場の声を聞きながら、現場での一つ一つの取組を積み上げていくと、こういう形で進めていこうと思っておりますし、その結果をタスクフォースの場で優良事例として紹介しながらやっております。そのような地道な活動を続けていきたいと思っておりますので、引き続き先生方の御指導、御鞭撻を賜ればと思っております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、ここまでの議論を踏まえまして、何か御意見のある方、再度発言されたい方、いらっしゃいましたら、お受けしたいと思いますけれども、いかがですか。

【北條委員】 根本先生、北條ですけど、よろしいですか。

【根本座長】 どうぞ。

【北條委員】 2つコメントがあります。1つは、鉄道、それから内航船舶です。実態として駅や港湾でもトラックが出入りしていますよね。そこで、今回K P Iにしているドライバーの滞留時間が発生しないのは原理的にあり得ないと思っています。別途、施設管理者に係わる記述がありますが、何らかの方法を用いて、鉄道駅や港湾を含めて、トラックドライバーの滞留時間を管理する場所に漏れないようにする必要があります。

それから2つ目、B t o Bの領域です。ここの出だしの内容がC領域の話になっているように感じられます。B領域とC領域の係わりからいうと、消費者への啓発も絡んでくるかもしれないですが、そもそも、Cではない話がBではあるわけです。例えば、トラックドライバーが荷役や検品を行うこと。この検品には非常に問題があると思っています、法律の言葉では荷役等の中に入ると思うのですが、検品が終わって検収印がもらえるまでトラックドライバーは出発できません。

このような意味で事前出荷情報、アドバンスト・ SHIPPING・ノータイス、ASNを使って検品時間を短くする、あるいは後検品にする、さらには検品レスにすることが大変重要だと思っています。

一般消費者の皆さんはBの領域でこのようなことが行われていることを知らないと思います。ところが、なぜ検品するかというと、お客様のニーズに応えるという話になります。究極のお客様は消費者とされています。ところが、消費者がそのようなことを望んでいるかどうかを実証したという話を聞いたことがありません。消費者の本当のニーズと企業が消費者を慮って想像したと思われるニーズ、このふたつのニーズの間の齟齬についてはきちんと調べる必要があるし、結果を産業界と消費者の双方に広報をしていく必要があると思います。

それから、デジタル技術。先ほどのASNについても標準をつくっていく。既に加工食品では業界団体によって始まっていますが、このような取り組みをどんどん広げていくことも大事だと考えています。

以上です。

【根本座長】 重要な御指摘ありがとうございます。そうですね。ASNのベストプラクティスを解説書なんかで紹介するというようなことも重要なことかなと思います。

ほか、委員の皆様で何か言っておきたいこと。どうぞ、加藤委員。

【加藤委員】 1点質問なんですが、解説書の検討作成スケジュールというのは具体的に

どういうふうになってるのかというのを教えていただければと思います。

【林田課長補佐】 ありがとうございます。先ほど申し上げましたとおり、基本的には、政省令等に書き込めることはそこで書いていきたいと考えておりますので、まずは今回の取りまとめに関して、政省令等にどこまで書けるのかを検討するのかなと思っています。

一方で、それも踏まえた上で、次の施行時期で一番近いのが4月となっておりますので、遅くともそれまでには、一旦、バージョン1という形になるかもしれませんが、一旦作ってみて、その後、施行状況等も踏まえながら、適宜付け足していくとか、そういうふう

に充実させていく。そういった対応になるかなと現時点では想定しております。

【根本座長】 ほかいかがですか。

よろしいですか。

小野塚委員、よろしいですか。

【小野塚委員】 御指名いただきましてありがとうございます。今の解説書に関してなんですけれども、個人的な認識としては、2026年4月までに何がしかきちんとお示しをしていくということが、バージョン1の後もですね。先ほどコメント差し上げたような、例えば売上げがいいかどうかは別にして、皆さんにとって非常に分かりやすくチェックできるような指標であったりとか、あるいは進めるときには、以前も持続可能な物流の実現に向けた検討会の後にガイドライン出ましたけれども、着荷主はここを見ればいいのか、発荷主はここを見ればいいのか、そういった形でかなり具体的なものにしていけるといいのかなあと思っています。

あとそれと、自主行動計画が各業界団体さんから出されていると思いますが、そことの連携というのが、もしかしたらきちんと連携した結果として、例えば自動車業界であれば、自工会さんであれば、売上高これぐらいの会社は気をつけたほうがいいねとか、まさにそことの連携を図っていくというのがポイントになってきて、それができれば2025年中にできるといいのではないかとというのが率直な印象でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【大串委員】 先ほどASNの標準化の話等出ましたけれども、やはり業界団体ごとに標準契約書みたいなものを実は作成していただきたくて、そこに標準運賃などを載せていただければ、誰もが分かる契約内容になると思いますので、そうしたひな形等もぜひ解説書等つくられるのであれば推奨していただくような形でお願いしたいと思います。

そういったものがデータ化されていくと、どの業界がどういうふうに非効率を発生しているのか、いろいろデータの的にも分かると思いますので、そういったところに手の届くような解説書をお願いします。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、事務局メンバーのほうから何かこの際コメントしておきたいことございますでしょうか。

よろしいですか。

本日もたくさんの有意義なコメントありがとうございました。いただいたコメントを反映し、取りまとめ案をもう1回修正し、最終版にしていきたいと思います。

内容の確認につきましては、基本的に私に一任していただければと思いますけれども、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、今回が交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議の最終回です。こんな長い名前の審議会はもう二度とないと思います。最終回なので、事務局である国土交通省、経済産業省、農林水産省の皆様より御挨拶をお願いしたいと思います。

それではまず、経済産業省、江澤商務・サービス政策統括調整官様、よろしく願いいたします。

【江澤政策統括調整官】 ありがとうございます。経済産業省、江澤でございます。

本合同会議、私は単純に合同会議と申し上げますけれども、締めくくりに際しまして一言御挨拶申し上げます。

まず、4回にわたる本委員会に積極的に御参加いただきまして、非常に有益な議論いただきまして、改めて御礼申し上げます。パブリックコメントを先日まで実施しまして、非常に多数の、もっと多いほうがいいんじゃないかということではあると思うんですけれども、多数の御意見が提出されました。

物流の2024年問題、さらに物流のみならず、それは流通全体を効率化していくのかということでございますけれども、その改善に向けた新しい物効法に対する関心が徐々に高まっているものだと受け止めています。

今後、関係省庁連携しまして、政省令などの作成作業を行っていきます。その中で、やはり輸送事業者、さらに荷主、消費者も、様々な主体が関係する物流、さらには流通の効率化

ということだと思います。規正法の範囲で何ができるのか。さらにグッドプラクティスであるとか、広報、さらにその後のフォローアップであるとか改善といった取組も非常に重要になってくるのかと考えております。

物流の効率化、それにとどまらず持続的な物流機能の確保、さらに流通の効率化ということ、今回の法律を契機としまして、実効性を担保しつつ、関係者に、我々省庁のほうで適切な制度設計を検討していきたいと考えております。

本日はありがとうございました。

【根本座長】 続きます、農林水産省、小林新産業・食料産業部長様、お願いいたします。

【小林新事業・食品産業部長】 農林水産省の小林でございます。本日の取りまとめ、これまでの委員各位の精力的な御議論、それから事務局、国交省をはじめとします事務局の皆様方の御尽力に改めて感謝を申し上げたいと思います。

これから今日の取りまとめの内容につきましては、基本方針になったり、判断基準、それからまた解説書、こういったものに落とし込まれていって、いよいよ来年4月には改正物効法のほうが、努力義務からでございますけれども、施行されていくということになりますので、荷主であります農林水産業、それから食品産業を所管します農水省としても、これはしっかり実効性を担保させていくということでやっていかなければいけないと改めて気持ちを持ったところでございます。

私ども、これまでもやってきた中でも、実効性を担保するという上で、特に物流改善に必要なコストの分担でありますとか転嫁という部分でございます。こうしたところにも配慮して視野を広げていかないとなかなか進まないんじゃないかなと痛感しているところでございます。これは物流の話を超える部分も出てくると思うんですけれども、トラック事業者と荷主との価格の関係もそうでございますし、最終的には荷主から消費者に対しての価格転嫁の関係というものが大事になってくると思います。

今日も大分話に出ましたけど、中小企業も、やはり価格転嫁が進まなければ対応できない部分もございまして、消費者からすると賃上げが進まなければ物価上昇に対応できないという話がつながっているのかなと思っております。

こういった物流改善の部分を実効性持ってやっていくために、関係者間で改善の進捗だとかスピード感もうまくかみ合わせていくというようなことも必要かなと。こうした配慮がなく、どこかにしわが寄るといふ形だとうまく進まないんじゃないかなというのを危惧

しているところでございます。

いずれにしても、農水省が所管する食品の流通におきましても、関係する業界としっかり協力して物流改善を進めていきたい、取り組んでいくということでございますけれども、その中で、物流を超えた課題につきましても、関係者間で考慮されて対策が進められていくように私どももやっていきたいと思っておりますので、また関係業界、関係省庁の御協力も仰ぎたいと考えております。

本日はどうも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、国土交通省、鶴田物流・自動車局長、よろしく願いいたします。

【鶴田物流・自動車局長】 2分くらい話していいと言われているんですけど、物流とか流通の効率化だけでなく、本日の会議運営も非常に効率的で、まだ時間がありますので、少しオーバーするかも分かりません。

この4回の会議で、本日を含め、まだ改善できるじゃないかということで、非常に前向きな御提言をいただいたと思います。可能な限り反映させていきたいと思っております。

振り返りますと、2年あまり前、私が物流の仕事を担当することになったときは正直不安のほうが大きかったのを思い出します。そもそも2024年問題というものが存在するのか、しないのかという議論があって、存在しないから特段の対策はやらないという選択肢もあった中で、正面から受け止めてできることをやっていこう、というところから検討が始まったわけです。

不安の根源は、協力というキーワードが本当に実行できるのだろうか、というところだったんだと思います。ただ、検討を始めて目的を共有すると、立場を超えて協力できるものなんだというのが実感できました。法律である以上、規制なわけですけど、何の規制なのかと聞かれば、協力し合うことを義務づけるんですけど、ちょっと情緒的な言い方ですけども、そういう言い方をしております。

立場が違くと協力は大変だということも事実としてありながらも、逆に立場が違う人同士が協力するからこそ意義が高まるということかなと思います。言い方を変えれば、関係省庁がここにおいて、役所は縦割りの権化だとよく言われますけれども、それぞれ自分だけでできることには限りがあります。だけれども、違う立場をうまく利用して協力し合うと、できることが非常に広がる、ということが見えてきていると思っております。

また、物流のテーマに限らず、今までの経験で申しますと、制度というものは作った途端

に保守化するのが世の常だと思います。つまり、今、ここにいる関係省庁は思いを共有していると間違いなく言えますけれども、時間がたって人が替わっていくと、当時どういう思いを持って始めたのかがわからなくなっちゃって、制度が限定的に解釈される。そういう苦い思いをしてきたことが、実は多々あります。

しかし、この取りまとめ案では、相当詳細にわたるところまで書いていただいたので、今の我々の思いがピン留めされた、つまり、ここをピンで留めて、それ以上後ろにはもう下がらない、ということになっていくと思っております。その意味で本当に御礼を申し上げます。

個別の論点についてはまだまだ足りないところもあると思いますが、大事にしなきゃいけないのは、義務づけをする内容はここまでですという話と、それを超えて、それ以外も含めて政策としてどこまでやっていくかという話とは同じではなくて、政策のごく一部が義務づけという形で位置づけられているということだと思います。もう1回取りまとめ案をブラッシュアップする中で、言葉の端々でもそういう広がりがあるんだということが分かるようにできたらいいなと思っております。

最後になりますが、委員の皆様方をお願いします。これも2年前の話で恐縮ですが、私は当時、NHK、NHKとずっと言ってまいりました。耳タコの方も一部いらっしゃると思いますが、NHKは、「仲間、広げる、活動」の頭文字でNHKです。初めはそれがまさに課題だったということです。こんなことは取りまとめに書けないんですが、これを今申し上げたのは、委員の皆様方には、そういうところから始まったということをごひ知っておいていただきたい、と思うからです。

将来、今回の法律を起点にさらに必要なら法改正もやっていくでしょうし、政策を進化させていかなきゃいけないわけで、そのときにいろんな形で御議論お願いすることがあると思うんですね。もしそのときの担当者が間違えた方向に行きそうだったら、何年前にはこう言ってたぞ、というふうに叱咤激励をしていただければと思っております。

先ほども申し上げましたけども、大きく前に進んだところでのピン留めができたと思います。これ以上は絶対に後退しないという、言わば不退転の線が引けたわけですが、そこから前進させていくことが大事だと思いますので、ぜひ目を光らせていただいて、御指導賜ればと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、私からも一言御挨拶させていただきます。

パブコメでたくさん意見をいただきましたし、本日も委員の皆様から非常に有意義な意見をいただくことができました。おかげさまで、完成度の高い最終取りまとめになると思っています。なかでも、主な用語の定義がより明確化されたと思っています。

本日議論の中で荷主の関心がちょっとまだ薄いんじゃないかというようなこともありましたけど、先日開かれた官民物流標準化懇談会の場合でも、物流業者の皆さんから、最近では荷主が物流業者のことをおもんばかって、いろいろ心配してくれることが多くなったというお話がありました。そういうふうなことで、荷主、物流業者が一致団結して物流効率化を進める機運が高まってきたんじゃないかと思うんですね。

ですから、皆さんの期待を裏切ることにはできないわけですね。この取りまとめ案、ブラッシュアップし、省政令策定につなげていくということになるかと思います。あと少しですけども、緊張感を持って進めていきたいと思います。

持続可能な物流の実現を目指す検討会から始まって、今日まで、委員の皆様、それから事務局の皆様、これまでの御協力、大変ありがとうございました。

さて、それでは、事務局に進行をお返しします。

【林田課長補佐】 ありがとうございました。

本日は御議論いただきましてありがとうございました。

本日提示させていただいた取りまとめ案につきましては、先ほど根本座長からいただいたとおり、本日の議論を踏まえ修正を行った上で、根本座長に最終確認いただきまして、最終版として皆様に共有するとともに公表させていただきたいと考えております。

また、本日の議事録に関しましては、事務局で作成の上、委員の皆様にご確認いただいた後、国土交通省、経済産業省、農林水産省のウェブサイト上で公表する予定でございます。よろしくお願いたします。

事務局からは以上でございます。

【根本座長】 改めてですけども、本日の合同会議、終了させていただきます。

本日も含め全4回、御多忙の中お集まりいただきありがとうございました。

— 了 —