

第百六十二回国会
衆議院

国土交通委員会議録 第二十五号

平成十七年七月八日(金曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 橋 康太郎君

理事 衛藤征士郎君 理事 萩山 教蔵君
理事 望月 義夫君 理事 山口 泰明君
理事 阿久津幸彦君 理事 金田 誠一君
理事 赤羽 一嘉君
岩崎 忠夫君 江崎 鐵磨君
木村 隆秀君 河本 三郎君
佐藤 勉君 佐藤 鍊君
櫻田 義孝君 菅原 一秀君
高木 毅君 武田 良太君
谷 公一君 中馬 弘毅君
寺田 稔君 中野 正志君
二階 俊博君 葉梨 康弘君
萩生田光一君 林 幹雄君
古川 禎久君 保坂 武君
松野 博一君 森 英介君
森田 一君 加藤 公一君
下条 みつ君 高木 義明君
玉置 一弥君 樽井 良和君
中川 治君 長安 豊君
伴野 豊君 松崎 哲久君
松本 大輔君 三日月大造君
室井 邦彦君 和田 隆志君
若井 康彦君 若泉 征三君
佐藤 茂樹君 谷口 隆義君
穀田 恵二君

政府参考人 (公正取引委員会事務総局 舟橋 和幸君)
政府参考人 (経済取引局取引部長) 桜井 俊君
政府参考人 (経済産業省大臣官房審議官) 西村 雅夫君
政府参考人 (中小企業庁次長) 谷口 博昭君
政府参考人 (国土交通省道路局長) 金澤 悟君
政府参考人 (国土交通省自動車交通局長) 鬼頭 平三君
政府参考人 (国土交通省港湾局長) 岩崎 貞二君
政府参考人 (国土交通省航空局長) 春田 謙君
政府参考人 (国土交通省政策統括官) 龜井 爲幸君
国土交通委員会専門員

委員の異動

七月八日

補欠選任

萩生田光一君

佐藤 勉君

河本 三郎君

武田 良太君

中馬 弘毅君

二階 俊博君

菅 直人君

和田 隆志君

松本 大輔君

同日

補欠選任

佐藤 勉君

河本 三郎君

二階 俊博君

武田 良太君

江崎 鐵磨君

中馬 弘毅君

森 英介君

国土交通大臣 北側 一雄君
国土交通副大臣 岩井 國臣君
国土交通大臣政務官 中野 正志君
国土交通大臣政務官 岩崎 忠夫君

第一類第十号 国土交通委員会議録第二十五号 平成十七年七月八日

加藤 公一君 菅 直人君
松本 大輔君 和田 隆志君

七月四日

公共事業を防災・環境・生活優先に転換することに関する請願(小泉俊明君紹介)(第三一六四号)
気象事業の整備拡充に関する請願(赤嶺政賢君紹介)(第三一七六号)
同(石井郁子君紹介)(第三一七七号)
同(高橋千鶴子君紹介)(第三二七八号)
は本委員会に付託された。

七月六日

高規格幹線道路の整備促進等に関する陳情書(岡山市内山下二の四の六小枝英勲外八名)(第二一四号)
市民生活を支える道路整備の推進に関する陳情書外五件(山口県岩国市今津町一の一四の五一桑原敏幸外五名)(第二一五号)
鉄道事故再発防止と運輸安全基本法の制定に関する陳情書(佐賀県鳥栖市宿町一一一八岡恒美)(第二一六号)
道路・交通体系の整備促進等に関する陳情書(水戸市笠原町九七八の二六川田弘二外一名)(第二一七号)
道路交通網の整備等に関する陳情書(仙台市青葉区本町三の八の一阿部和男)(第二一八号)
同月一日

幹線道路整備の財源確保を求める意見書(三重県尾鷲市議会)(第七三〇六号)
高速道路の整備促進を求める意見書(北海道島牧村議会)(第七三〇七号)
高速道路の整備促進を求める意見書(北海道仁木町議会)(第七三〇八号)

高速道路の整備促進を求める要望意見書(北海道余市町議会)(第七三〇九号)
国道四号福島市・郡山市区間早期完全四車化整備促進に関する意見書(福島県安達町議会)(第七三一〇号)
公共工事における建設労働者の適正な労働条件確保等に関する意見書(千葉県旭市議会)(第七三一一号)
第二号神高速道路(四日市・亀山間)の早期整備を求める意見書(三重県朝日町議会)(第七三一二号)
町民生活を支える道路整備の推進を求める意見書(山口県美川町議会)(第七三二三号)
町民生活を支える道路整備の推進を求める意見書(山口県秋穂町議会)(第七三二四号)
道路整備を求める意見書(北海道釧路市議会)(第七三二五号)
道路整備に関する意見書(北海道芦別市議会)(第七三二六号)
道路整備に関する意見書(北海道厚田村議会)(第七三二七号)
道路整備に関する意見書(北海道鹿部町議会)(第七三二八号)
道路整備に関する意見書(北海道八雲町議会)(第七三二九号)
道路整備に関する意見書(北海道長万部町議会)(第七三三〇号)
道路整備に関する意見書(北海道石町議会)(第七三三一号)
道路整備に関する意見書(北海道熊石町議会)(第七三三二号)
道路整備に関する意見書(北海道島牧村議会)(第七三三三号)
道路整備に関する意見書(北海道仁木町議会)(第七三三四号)

道路整備に関する要望意見書(北海道栗沢町議会) (第七三二五号)	道路整備に関する意見書(北海道南幌町議会) (第七三二六号)	道路整備に関する意見書(北海道上砂川町議会) (第七三二七号)	道路整備に関する意見書(北海道新十津川町議 会)(第七三二八号)	道路整備に関する意見書(北海道妹背牛町議会) (第七三二九号)	道路整備に関する意見書(北海道鷹栖町議会) (第七三三〇号)	道路整備に関する意見書(北海道和寒町議会) (第七三三一号)	道路整備に関する意見書(北海道小平町議会) (第七三三二号)	道路整備に関する意見書(北海道苫前町議会) (第七三三三号)	道路整備に関する意見書(北海道羽幌町議会) (第七三三四号)	道路整備に関する意見書(北海道中頓別町議会) (第七三三五号)	道路整備に関する要望意見書(北海道佐呂間町 議会)(第七三三六号)	道路整備に関する意見書(北海道生田原町議会) (第七三七七号)	道路整備に関する意見書(北海道丸瀬布町議会) (第七三七八号)	道路整備に関する要望意見書(北海道滝上町議 会)(第七三七九号)	道路整備に関する意見書(北海道雄武町議会) (第七三四〇号)	道路整備に関する意見書(北海道三石町議会) (第七三四一号)	道路整備に関する意見書(北海道士幌町議会) (第七三四二号)	道路整備に関する意見書(北海道清水町議会) (第七三四三号)	道路整備に関する意見書(北海道豊頃町議会) (第七三四四号)
道路整備に関する意見書(北海道本別町議会) (第七三四五号)	道路整備に関する意見書(北海道足寄町議会) (第七三四六号)	道路整備に関する意見書(北海道標茶町議会) (第七三四七号)	道路整備を求める意見書(北海道弟子屈町議 会)(第七三四八号)	道路整備に関する意見書(北海道中標津町議 会)(第七三四九号)	道路整備予算の確保に関する意見書(山形県 室川町議会)(第七三五〇号)	道路整備予算の確保に関する意見書(山形県 朝日村議会)(第七三五一号)	道路整備予算の確保に関する意見書(山形県 温海町議会)(第七三五二号)	道路整備予算の確保に関する意見書(山形県 八幡町議会)(第七三五三号)	道路特定財源確保に関する意見書(山梨県 身延町議会)(第七三五四号)	道路整備予算の確保に関する意見書(静岡 県引佐町議会)(第七三五五号)	道路特定財源制度の堅持を求める意見書(鳥 取県倉吉市議会)(第七三五六号)	道路路財源の確保に関する意見書(島根県 浜田市議会)(第七三五七号)	道路整備の財源確保に関する意見書(島根 県仁摩町議会)(第七三五八号)	道路整備予算の確保に関する意見書(岡山 県早島町議会)(第七三五九号)	道路整備予算の確保に関する意見書(岡山 県真備町議会)(第七三六〇号)	道路特定財源の一般財源化に反対する意見 書(高知県土佐町議会)(第七三六一号)	道路特定財源の一般財源化に反対する意見 書(高知県大川村議会)(第七三六二号)	道路特定財源の一般財源化に反対する意見 書(高知県池田町議会)(第七三六三号)	道路特定財源の一般財源化に反対する意見 書(高知県川町議会)(第七三六四号)
道路特定財源の一般財源化に反対する意見 書(高知県越知町議会)(第七三六四号)	道路特定財源の確保に関する意見書(佐賀 県上峰町議会)(第七三六五号)	道路特定財源の確保に関する意見書(佐賀 県山内町議会)(第七三六六号)	道路特定財源の確保に関する意見書(佐賀 県山北町議会)(第七三六七号)	道路特定財源の堅持に関する意見書(長崎 県長与町議会)(第七三六八号)	道路特定財源の確保に関する意見書(長崎 県時津町議会)(第七三六九号)	道路特定財源の確保を求める意見書(大分 県国見町議会)(第七三七〇号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮 崎県田野町議会)(第七三七一号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮 崎県三股町議会)(第七三七二号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮 崎県高城町議会)(第七三七三号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮 崎県北方町議会)(第七三七四号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮 崎県日之影町議会)(第七三七五号)	日本海沿岸東北自動車道建設整備予算の 確保に関する意見書(山形県藤島町議会) (第七三七六号)	ハイヤー・タクシーに関する政策の充実を求 める意見書(北海道釧路市議会)(第七三七 七号)	ハイヤー・タクシーに関する政策の抜本改正 を求める要望意見書(北海道余市町議会) (第七三七八号)	概算要求基準の緩和による社会基盤の早期 整備に関する意見書(岩手県金石市議会) (第七三七九号)	幹線道路整備の財源確保を求める意見書(三 重県川越町議会)(第七三八〇号)	北上川峡谷地区治水対策の早期実施を求 める意見書(北川峡地区治水対策の早期実 施を求める意見書(高知県池田町議会) (第七三八二二号)	見書(岩手県川崎町議会)(第七八二三号)	揮発油税軽減法案の速やかな成立を求め る意見書(鹿児島県和泊町議会)(第七八二 四号)
高速道路の整備促進を求める意見書(北海 道蘭越町議会)(第七八二五号)	高速道路の整備促進を求める意見書(北海 道真狩村議会)(第七八二六号)	高速道路の整備促進を求める意見書(北海 道倶知安町議会)(第七八二七号)	国道四号福島市・郡山区間早期完全四車 化整備促進に関する意見書(福島市議会) (第七八二八号)	国道四号福島市・郡山区間早期完全四車 化整備促進に関する意見書(福島市議会) (第七八二九号)	交通基本法の制定を求める意見書(東京都 東久留米市議会)(第七八三〇号)	住民生活を支える道路整備の推進を求め る意見書(山口県和木町議会)(第七八三一 号)	住民生活を支える道路整備の推進を求め る意見書(山口県由宇町議会)(第七八三二 号)	住民生活を支える道路整備の推進を求め る意見書(山口県本郷村議会)(第七八三三 号)	第二号神高道路(四日市市・亀山間)の早 期整備を求める意見書(三重県東員町議 会)(第七八三四号)	第二号神高道路(四日市市・菰野・亀山 間)の早期整備を求める意見書(三重県菰 野町議会)(第七八三五号)	第二号神高道路(四日市市・亀山間)の早 期整備を求める意見書(三重県川越町議 会)(第七八三六号)	地方道路交付金事業の強化・継続及び道 路特定財源の堅持に関する意見書(長野 県泰阜村議会)(第七八三七号)	地方の実情にあつた道路整備の促進と財 源確保を求める意見書(和歌山県御坊市 議会)(第七八三八号)	地方の道路整備の促進と財源確保を求め る意見書(和歌山県御坊市議会)(第七八 三九号)	地方の道路整備の促進と財源確保を求め る意見書(和歌山県御坊市議会)(第七八 四〇号)	地方の道路整備の促進と財源確保を求め る意見書(和歌山県御坊市議会)(第七八 四一号)	地方の道路整備の促進と財源確保を求め る意見書(和歌山県御坊市議会)(第七八 四二号)	地方の道路整備の促進と財源確保を求め る意見書(和歌山県御坊市議会)(第七八 四三号)	

いを、この国土交通委員会、委員の皆様とともに誓いを新たにしたいと思っております。

今回のテロは、都市交通をターゲットにしたテロであります。こういったテロに關しまして、同様の危険性というのは当然日本においても発生をする可能性が高いわけでありまして、こういったテロ対策に關して、国土交通省としてどういう対応をとっているのか、そのことについて質問させていただきます。

○岩井副大臣 昨日、ロンドンで複数の地下鉄及びバスに対する爆破テロが発生したところでございますけれども、このような卑劣なテロ行為は断じて許されるものではありません。私も強い怒りを覚えるものであります。亡くなられた方にお悔やみを申し上げますとともに、被害者の方々に對しまして心からお見舞いを申し上げますと存じます。

今回のテロ事件を受けまして、国土交通省におきましては、昨日、鉄道事業者及びバス事業者、そして航空事業者並びに空港管理者に對しまして、本事件の発生についての観点から注意喚起をさせていただきます。あわせて、テロ対策につきましても徹底するよう緊急に指示をしたところでございます。

これまでも、国土交通省におきましては、陸海空の交通機関や重要施設におきまして、テロ対策の強化、徹底を図ってきているところでございまして、今後、本事件の原因の究明等を踏まえながら、必要があればさらなるテロ対策の実施につぎまして検討してまいりたい、我が国でこのような事件が起こることがないように、関係各省とも連携いたしまして、我が省としてもテロ対策の実施に万全を期してまいりたい、そのように考えておるところでございます。

○松野(博)委員 ぜび、万全の警戒態勢、対応をとっていただきたいというふうに思います。

それでは、物流総合効率化法について質問させていただきます。

イー・ポイントとして挙げられるのが、物流の高コスト体質であります。また、日本の物価が高くて生活がしづらいというような話もあるわけでありまして、コストの高さにあるというふうに言われております。

この物流コストの引き下げや効率化に對しては、重要課題として取り組んでいく、このことはもう既に意見が集約をされているところでありますけれども、一方で、日本の物流分野の技術、制度、インフラ整備のおくれも指摘をされているわけでありまして。

また、運輸、倉庫業等を含めた物流分野といたしましては、GDPにおいても、八・五％、約四十二兆円を占める大きな一大産業でありますけれども、企業数、企業構成で考えますと、大半が中小企業から構成をされている分野でもあります。このことから、必要な技術革新やインフラ整備等も、設備投資また各社間の連携が大変難しいという、そういった状況を持つ業界でもあります。

これらの点から、物流技術のイノベーション、効率化、中小の物流関係企業の育成が非常に重要であり、急がれるわけでありまして。本法案に期待されることもその点であるかと思っておりますけれども、この観点から何点が質問させていただきますというふうに思います。

最近の物流の実態を見ると、荷主の物流業務について、輸配送、保管、流通加工をそれぞれ個別に請け負うのではなく、これらをまとめて受託して効率を図ることで荷主の物流コストを低減する、サードパーティー・ロジスティックス、3PLと言われる形態が徐々にふえてきております。3PLは、物流効率化による物流コストの低減効果のほかにも、拠点の集約化や在庫管理の徹底を通じて、輸配送の合理化等によって、CO₂の問題も含めて環境負荷の低減効果も有する、こういったふうな考えられます。

このように、3PLを推進することでさまざまな効果が期待ができることから、国としてもこの

分野に積極的に取り組むべきというふうな考えておりますけれども、我が国における3PLの現状と、国土交通省がどのようにこの問題に向けて取り組んでいるか、このことを質問させていただきます。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

今御質問いただきました3PL、いわゆるサードパーティー・ロジスティックスという取り組みでございますけれども、このサードパーティー・ロジスティックスという取り組みにつきましては、一九九〇年代に米国でこういう取り組みが登場したということで、内容的には、荷主に對しまして効率的な物流のシステム構築を提案するということで、今先生御指摘のとおり、輸配送、保管あるいは流通加工、こういった流通業務を包括的に受託しまして総合サービスを提供する、こういう事業でございます。

こういう事業がいわゆる発展してきた背景といたしましては、荷主の企業がみずからのコア業務に、営業であるとかそういうところで経営資源を集中させるといふことで、その一方で、物流業務についてはまとめてサードパーティーの事業者に委託をする、こういったことが背景にあるかと思っております。

近年、我が国におきましても、実はいろいろな状況変化がございます。一つは、規制緩和というようになことで、いろいろな事業の分野というものが割と比較的事業に参入しやすくなるというようになことがございます。それから、在庫管理の徹底ということが荷主のサイドからも非常に強く求められるということ、あるいは消費者のニーズも非常にきめ細かくなっておりますので、そういうものにも対応していくということで、そういう意味で、サードパーティー・ロジスティックスの事業にアウトソーシングというようにこれは我が国においても相当いろいろな事例が出てきている、こういう状況でございます。このことはまた、こういう取り組みを通じて、地球温暖化問題、こういったものにも非常に有効であるということに

なっております。

もともとこういう取り組みというのは民間の事業者の自由な取り組みという中で発展していく、そういう性格のものでございますけれども、やはり我が国の産業について国際競争力というようにことが強く叫ばれるというような情勢、あるいは京都議定書の発効に伴いますところの地球温暖化問題、こういった取り組みの緊急性もございまして、政府といたしまして、こういったサードパーティー・ロジスティックスの取り組みが進むということにつきましても支援策を充実させる必要があるだろうというふうに考えております。

この提案させていただきました法律案の中で、そういう支援策といたしまして、サードパーティー・ロジスティックスを進める上での拠点の施設整備、こういったものにつきましても、事業のいろいろな手続がございしますが、こういったものを一括の取得ができるとか、あるいは税制の特例が講じられるとか、あるいは資金の融資というようになことでの支援措置というところで積極的に支援をしてまいりたいというふうに考えております。

○松野(博)委員 本法案におきましては、倉庫業、貨物自動車運送事業、そして貨物利用運送事業の許可、登録の一括取得制度が措置されているわけでありまして、これらは総合物流業に進出をしていく荷主の物流業務の包括受託を検討している事業者にとつては重要な支援措置であろうというふうに思います。

現状として、複数の物流事業許可、登録をそれぞれ取得する事業者はどの程度存在をしているのか、また、そうした実態を踏まえた本法案による認定件数についてどういう見込みを持っているかについてお聞きをしたいと思います。

○春田政府参考人 ただいまのお尋ねでございますけれども、いわゆる物流事業で複数の事業をあわせて行うということで、いろいろな手続をとる必要があるということになります。

そういったいろいろな事業を重ねて行うというような実態でございますけれども、実は倉庫業と

というのが保管の関係で一つ機能してございまして、それにトラック運送事業でありますとか、あるいは利用運送事業といったようなものを兼ねて行うという形が割と広く見られるということで、実態調査をしてみましたところ、倉庫業に新規参入をした事業者百三十六社を対象に調査を行いましたところ、その六割が実はトラック運送事業を行っておられる方でした。

残りの四割の方は、商社とか卸売業ということで、物流業以外の方面から新たに倉庫業を営まれるということでしたが、そのうちの三分の一の十六社の事業者の方は、実は倉庫業の登録とあわせてトラック運送事業なりの手続も並行して取得をされるということでございまして、全体で見ますと約百三十六社のうちの七割、九十四社が複数の物流事業を兼営する、こういう実態でございました。

そういう意味では、この総合物流事業、いろいろな事業を兼ねて総合的に展開する事業というのは相当広く出てくるということではないかというふうに考えておりました。私も、この見通しにつきましては、平成十五年度の倉庫の關係のいろいろな登録がなされました総体件数が五百三十件ほどございすけれども、この中で、この新しい法律の要件、こういったようなものに大体当てはまる、当てはまり得るようなものを推計いたしますと、年間で百件から百五十件程度はそういう申請が出てくるのではないかと、こういうふうに考えております。

○松野(博)委員 総合物流ないしサードパーティ・ロジスティクスに進出する事業者がふえているということはわかりましたけれども、冒頭お話をさせていただいたように、物流業界というのは九割が中小事業者であります。荷主の物流業務を包括的に請け負うというのは中小事業者にとつてはなかなか大変であるかと思いますが、中小企業でもこのサードパーティ・ロジスティクスというのは可能であるのか、また、現状において、中小企業であつてもこのサードパー

ティ・ロジスティクスに進出をしている形態があればお示しをいただきたいというふうに思います。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

今御指摘がございましたように、中小事業者がこのサードパーティ・ロジスティクスの事業に参入するという点につきましては、確かに、資金力の問題もありまして、あるいはノウハウの蓄積というものも大企業に比べますと対応が非常に難しいという点があるということでは事実であるというふうに考えております。

ただ一方で、私もいろいろ事例を調べさせていただきまして、中小企業にありまして、例えば輸入の衣料関係、ブランド品等につきまして、検査、納品を行った上でいわゆる国内配送をするとか、あるいは個人向けの、最近非常に発達しておりますが、通信販売関係、これをカタログとあわせて商品を送送するというような分野で、非常に専門分野の小回りのきく対応をするという中小企業の取り組みという例が最近非常に多く見られるところでございます。そういう意味では、中小企業ならではの創意工夫というものを働かせているところではないかと考えております。

ただ、冒頭に申しましたように、サードパーティ・ロジスティクス事業というようにことで総合的な物流を展開するという点になりまして、拠点になる施設の整備に多額の投資が必要とされるという点もございすので、中小事業者にとつては必ずしも容易な取り組みではないということが言えるかと思ひます。

この法律におきましては、中小企業の3PLの事業への取り組みを支援する観点から、低利融資などの支援措置、あるいは単独でこういったものに取り組むことが難しい中小事業者に対しては、他の事業者と連携をするというような取り組みを支援する中小企業基盤整備機構、あるいは都道府県の協調によりましてところの高度化の融資というようなことの支援措置を講ずるということにしているところでございます。

○松野(博)委員 本法案の施行に伴つて、中小企業流通業務効率化促進法が廃止されるということでありまして、これによつて、従前は支援対象になつた大企業まで支援を広げることになります。しかしながら、中小企業と大企業の資金力の格差を考えると、単に支援対象を大企業に広げるといふだけでなく、中小企業に対して特に厚く支援をすることが必要であるかというふうに思ひますけれども、本法案の施行によりまして、中小企業に対する支援措置はどのように充実をしていくのか、この点についてお聞きをしたいと思ひます。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

この法律に基づきまして、全体的な支援措置として、事業者の企業規模にかかわらずに適用される措置といたしましては、いわゆる拠点の整備につきまして税制の特例ということも働かせる、あるいは市街化調整区域で拠点施設をつくる場合に開発許可に当たつて配慮するということな支援措置がございす。また、いろいろな事業の許可とか登録をとるといふことが一括で手続できる、こういうような措置がございす。

あわせて、中小企業の皆さんにとりまして、資金面の支援ということが非常に重要でございす。この点につきましては、信用保証協会によるところの債務保証関係、これが特例的に、通常の場合に比べますと、この法律に基づく認定を受けて同額の別枠での対応、あるいは保険料率の引き下げというようにことが認められる。それから、中小企業投資育成会社によりましてところのいわゆる増資の引き受け、これについても充実をするということ。要件が通常の場合よりも緩和される。それから、新たに食品流通関係で、食品流通構造改善促進機構によるところの特別の債務保証というようにものが新たに創設をされるということがございす。

そのほか、中小企業金融公庫等の低利融資、あるいは、先ほども申しましたが、中小企業基盤整備機構、都道府県によるところの高度化融資、こういった支援措置を講ずることによりまして

て、従来の中小企業流通業務効率化促進法と比べて、いろいろ、中小企業組合形式に限定していた特例の要件を緩和したり、先ほど申しましたように、食品流通関係の支援を新たに加えるというような措置を設けるということをこの法律の中で規定しているということでございす。

○松野(博)委員 それでは、最後にお聞きをしたいというふうに思ひます。

今のお答えで、中小企業に対する支援を厚くしていくということでありまして、ぜひその点に關しての充実を図つていただきたいというふうに思ひますが、しかし、それだけでは、中小企業単独でこのサードパーティ・ロジスティクスという分野に取り組んでいくことはなかなか難しいという声もあります。

そこで、企業間同士の連携をどう促進していくか、その取り組みが重要でありますし、加えて、やはり資金の確保に当たつても特別な配慮が必要ではないかというふうに考えますが、本法案の中小企業による連携、共同化というのは具体的にはどういふような形態を指しているのか。また、そうした形態による事業の実施に關してはどのような支援措置が用意されているのかについて質問させていただきます。

○西村政府参考人 本法案につきましては国際競争力の強化、環境負荷の低減等を図るものでございすけれども、中小物流事業者にとりましても、こうした観点を踏まえまして物流効率化を推進していくことが重要と考えているところでございす。しかしながら、御指摘にございまして、中小企業者が単独ではこうした取り組みを行うことはなかなか困難でございすため、本法におきましては、中小企業者相互の協力によりまして物流効率化への取り組みも支援対象としたこととしておるところでございす。

御質問にございまして連携または共同化という形態でございすけれども、共同化に關しましては、これまで中小企業流通業務効率化促進法でも支援対象といたしておりました法人格を有します

中小企業の組合形態によるものを指しているところでございます。また、連携につきましては、法人格を持たない形態による中小企業同士の連携形態、いわゆる任意グループの形態を指しているところでございます。

また、これらの形態によります事業の実施に当たりましては、新たに中小企業者の連携形態によりまして設置される物流効率化施設につきましても、中小企業基盤整備機構及び都道府県によります高度化融資の対象とすることとしたしておりますところでございます。あわせて、中小企業者の新たな連携の促進を支援いたしますため、専門家派遣などの予算措置等の支援措置を講ずることとしたところでございます。

○松野(博)委員 質問を終わります。

○橋委員 赤羽一嘉君。

○赤羽委員 公明党の赤羽一嘉でございます。

本日は、二十分間という限られた時間でございませうけれども、議題でございます流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案について、何点が質問をさせていただきたいと思っております。

まず基本認識にかかわることでございますけれども、先ほどからのお話にもありますように、近年の経済社会における激変、東アジア圏の急速な経済成長、そしてますます進むグローバル化、こういった中で、戦略的な物流というのがいよいよ待ったなしという状況になっている、私はそういう認識をしております。

国土交通省におかれましては、国際物流施策推進本部ということも立ち上げられ、精力的に取り組まれているということは認識をしておりますが、今回、この場をおかりいたしまして、こういった経済社会の状況の変化を踏まえた物流の現状認識、そして今回の本法律案の位置づけについて、どのようにとらえられ、どのような取り組みをされているのかということをお答え願いたいと思っております。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

今先生の方から御指摘ございましたように、最

近、国際物流を取り巻く状況につきましては、特にアジア地域におきまして、我が国を含むアジア地域が一体的な経済交流圏になっている。それから、企業の生産販売活動というようなものにおきまして、いわゆる在庫をできるだけ圧縮するというようなことで、そういうことを徹底するというような要請が高まっている。あるいは、米国同時多発テロ以降のセキュリティの強化の要請が強まっている。こういうようなことがいろいろある中で、我が国といたしまして、産業立地あるいは国民生活の質を確保する、こういう観点から国際物流施策というものを強力に進めていくということがまさに喫緊の課題であるという認識でございます。

国土交通省といたしまして、北側大臣の御指示のもとで国際物流施策推進本部というのをこの二月に設置させていただきまして、荷主企業あるいは物流企業のいろいろな御意見も伺いながら検討を進めてまいりまして、中間的な取りまとめも四月に行ったところでございます。

その中で、やはり中心になりますのは、拠点の港湾、空港、こういったようなものを整備して、しかもこれを効率的に運用すること。あるいは、国際、国内のモードの間のネットワークを円滑で効率的なものにつくっていくということ。それから、今回の法律とも関係いたしますが、在庫管理あるいは流通加工といった総合的な対応ができるようないわゆるロジスティクス機能、物流機能というようなものを施設的にも整備していく。この辺が重要であるというふうに考えているところでございます。

こういったものにつきましては、スピード感を持って取り組むことが必要ということで、具体的施策を現在国土交通省として取りまとめ、また来年度予算要求にも反映しながら進めてまいりたいというふうに考えております。

それで、今回のこの法律の関係でございますが、まさにロジスティクス機能という意味で、輸送、保管、流通加工、こういったものを総合的

に実施していく、こういうものに対する支援措置を講じていく必要があるだろう。また、このことが地球環境問題、こういったものにも非常にプラスになるということでございます。そのために、いろいろな事業を行うに当たって必要な手続は一括取得をするとか、あるいは税制の特例、開発許可に当たっての配慮、あるいは中小企業等を中心資金面の支援、こういった措置を講ずるところで内容の法律を提出させていただいているところでございます。

こういったものを通じまして、流通業務の総合化、効率化が進められるということで、我が国産品の国際競争力の強化、あるいは環境の関係の、特にCO₂の排出量の削減というようなことが図られるということを期待しているものでございます。

○赤羽委員 我が党内にも物流に関するプロジェクトチームを立ち上げておりまして、先日その会合で物流関係の皆様から現場のヒアリングをさせていただきまして、各社とも、3PL、サードパーティー・ロジスティクスについては精力的に取り組まれているということも理解をさせていただきました。ただ、私の認識では、物流というのは非常に難しい、センシティブなところがあつて、物流の流れを大胆に変えていくことはなかなか難しいという背景がある。

いろいろな業界で共同一括物流とか効率化ということ、これは多分二十年ぐらい前から言われてきたのではないかと思います、なかなかそれができない。それは、当然同じ業界ですと競合関係で、物流を一緒にするということは商売の実態が明らかになつてしまうようなところがあつて、課題としては挙げられているけれども、なかなかそう簡単にはいかない、こういう状況があつたというふうに私は認識をしております。

まさに今、春田さんの御答弁にありましたように、それは環境にも資する問題であるし、国際競争力という面からもやはり切り込まなければいけない話であるし、そういった意味では、3PLの

確立というのは大変重要な視点だというふうに思いますので、そこはぜひ業界の皆様からの話も聞きながら、決して絵にかいたもちに終わらないで、実態として使い勝手が悪いというような制度があれば柔軟に対応していくといった姿勢で、大変大きな問題だと思いますが、ぜひ国土交通省挙げて取り組んでいただきたいと強く要望したいと思います。

次に、今の御答弁にもありました国際競争力という点では、まず、国際物流の取扱量でいきますと、九九%を超えるのが海上輸送でありまして、その海上輸送の、港湾の国際競争力が、この近年という十年、二十年、大変低下をしてきているというのは、私も神戸市選出の議員でありますので、大変深刻なものであると。

これはいろいろな原因があつたと思いますが、どのような原因があつたということを認識して、そしてどのような形で取り組みをされているのか。スーパースター中核港湾の話もございまして、また、今、東アジア全体の経済力が増しているとはいいいながら、例えば北米航路ですとか欧州航路を日本のメインポートをスキップされるような話になつてくると大変深刻な問題であるというふうな認識は、私はこれまでの委員会でも繰り返し質問に取り上げさせていただきましたが、その点について港湾局長からの御答弁をいただきたいと思っております。

○鬼頭政府参考人 お答えを申し上げます。

今委員の御指摘のとおり、近年、アジア域内、特に東アジアの域内において港湾間競争が大変激しさを増している中で、日本の港湾の競争力が相対的にその地位を低下させているという事実がございます。これは、アジア地域の急速な経済成長に加えて、アジアの諸港を初めとする海外の港湾と比較して、日本の港湾の場合はコンテナ一つ当たりの取り扱いコストが高く、また、リードタイムを初めとするサービス水準が低いということがその原因の大きなものであるというふうに認識をしております。

特に、近年急速にコンテナ貨物を増加させておりますシンガポールとか香港等のアジア主要港におきましては、大規模な国際コンテナ埠頭を民間事業者が一体的に運営をさせることによりまして、埠頭の利用でありますとか投資などの効率化を図るなど、規模の経済を生かした機能の強化が図られているのは御承知のとおりであります。

一方で、我が国の国際コンテナ埠頭、埠頭公社によって整備をされている場合が多々ございますが、埠頭公社の場合ですと、建設したコンテナターミナルをバース単位でリースする方式となっておりますことから、その運営の単位についても各埠頭ごとに細分化された形態になっていること、こういうことから、なかなか規模の経済が発揮しにくい構造になっております。

このため、今国会におきまして、委員の先生方に大変御尽力をいただきまして港湾法等の一部改正を行いました。この改正の中で、同一の民間事業者がまとまった規模の高規格なコンテナターミナルを一体的に運営する特定国際コンテナ埠頭の形成を図ることとして、当該民間事業者に対して、無利子資金の貸し付け等により支援できるような措置をしたところでございます。

同時に、このスーパースター中核港湾におきまして、北米航路など主要航路に投入が予定されている、二十フットコンテナ換算で例えば八千個を超えるようなコンテナを積載できる超大型のコンテナ船が接岸可能な大水深岸壁の整備に重点的な投資をするともに、今後コンテナターミナルと一体となつて、港湾のロジスティックスハブ、こういったものの形成も図っていきたいというふうに考えております。

こういった施策の実現によって、アジアの主要港をしのぐ港湾コストなりサービス水準の実現を目指していききたい、かように考えているところでございます。

○赤羽委員 今回のスーパースター中核港湾で、神戸港と大阪港が一体となつて阪神港ということで認定を受けたわけですが、阪神港は、神戸、大

阪といった港湾がそれぞれ機能分担をしながら、まさに国際競争力を回復すると。発想は正しいと思うんですが、現実には、神戸港、大阪港、それぞれの業者があり、別に、輸出は大阪で輸入は神戸みたいな、こういったことはなかなか簡単ではないわけでありまして。

ポートオーソリティーということ一つにしても、一つのポートオーソリティーで阪神港が確立されているわけじゃありませんし、スーパースター中核港湾という概念は大変大事でありますし、国策として国際的な港湾をつくっていくというのはまさに私もかねてより主張してきたことでありますけれども、これから現実のものとしてどう仕上げていくかということを考えてみると、なかなか、先ほどの春田さんに対する質問と一緒にありますけれども、現実のものをどう乗り越えて仕上げていくかということを考えていくと、大変な、業界との協力というか官民挙げての取り組みが必要だということに思っておりますが、この点について、まだ今、いろいろなポートオーソリティーについての考えも検討中だということに思いますが、それでも何か御所見があれば、この点について御答弁いただければと思います。

○鬼頭政府参考人 お答えをいたします。

スーパースター中核港湾におきまして、国際競争力の一層の強化に向けて、今委員より御指摘のありましたポートオーソリティー設立というお話もございましてけれども、港湾の広域連携の促進について、我々も大変重要な課題だと認識をしております。

今国会で改正をされました港湾法におきましても、それに基づいて今年四月には、京浜港、名古屋港及び四日市港とともに、大阪港及び神戸港を一体のものとして指定特定重要港湾に指定をさせていただいたところでございます。

また、既に阪神港につきましては、神戸港と大阪港の一体的な利用を促進するために、昨年の四月でございまして、両港の港湾関係行政機関が連携をしました阪神港広域連携協議会というものが

設置をされておりまして、入港料に対するインセンティブ制度の導入でありますとか、あるいは阪神港共通のEDIシステムの構築等、連携施策の検討が進められておるといふふうに聞いてございます。

さらに、関西の総合的な物流機能を強化するため、関西経済連合会が中心となりまして、この六月三十日には産学官から構成される国際物流戦略チームが設置をされたところでございまして、こうしたさまざまな場を通じて、国、港湾管理者はもとより、船会社、港運事業者など利用者等の視点も含めた湾全体における港湾の管理運営の効率化、あるいは保管機能、アクセス機能を含めた物流機能の向上、あるいは外資コンテナに特化した同一湾内に共通する管理運営システムの構築など、さらなる港湾の広域連携施策、こういったものが推進されることを期待しておりますし、国としてもこういった取り組みに積極的に応援をさせていただきたいというふうに思っております。

○赤羽委員 港湾行政は、私の個人的な主観でありますけれども、やはり地方分権化が進み過ぎてそれをまた逆に戻すというのは大変難しい事業だと思っておりますけれども、これも強いリーダーシップで、また、業界の皆さんがやりやすいような形でうまく仕上げていただきたいと強く要望したいと思います。

港に続きまして、空の航空貨物についてお伺いをしたいと思います。取扱量という意味では少ないわけですが、取扱額という意味では、日本においてはもう三割以上、国際航空貨物ということになります。成田空港なんかはまだまだ世界の主要空港と比べても競争力は世界に伍しているわけではございまして、こういったことについて、成田だけではなく、関空、中部、こういったこと、また羽田ということも踏まえて、今後の日本の国際空港に関する戦略というものはどのようなになっているのか、簡単に、的確に御答弁いただきたいと思います。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、国際航空貨物、まだまだ伸びていくと思っておりますので、私ども、それに的確に対応していかないとはいえないと思っております。

御指摘の、空港のインフラの整備をきっちりやっていかないとはいえないということで、成田については、今二千八百八十、一本暫定の滑走路になつておりますけれども、この本格化を図っていかないとはいえない、こう思っております。

それから、航空貨物はやはり夜動きしますので、二十四時間の空港が必要でございまして、羽田を再拡張いたしまして、これも深夜の時間帯には国際航空貨物も使用したいと思っております。関空につきましても、限定供用の二本目の滑走路を整備する等々によりましてきっちり対応してまいりたい、このように思っております。

○赤羽委員 ぜひ、二十四時間、夜間航空できるところをうまく使っていく。私はかねてから言っていますが、これまでの航空行政で一種、二種、三種というような規定も、そろそろ、二十一世紀に合った考え方ということで、見直しというのは大事だということに思っておりますので、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。

続きまして、今回の法制化というのは環境対策という先ほど御答弁もございました。

CO₂の排出量を見ますと、運輸部門の排出をどう減らしていくかという取り組みの中で、やはり効率的な国内物流体系というものをつくっていくかなければいけない。そういった意味で、きょうは、道路局長、自動車交通局長にもおいでいただいているわけではございまして、物流の効率化によつて八百四十万トンのCO₂を減らしていくというの、大変真剣な取り組みが必要なのではないか。

トラックも、自家用のトラックから営業用のトラックにかえる、自家用のトラックですと自社だけしか物が運べないけれども、そうすると帰りが空っぽになってしまうようなことがある。こういう

うのを営自転換というふうに聞いておりますが、こういったことをどう進めるかということが一つと、もう一つは、やはり高速道路を走らせるということが環境対策においては大事なのではないかと。

高速道路の問題というのは二つあって、一つは不連続区間というんですか、こういったものがやはりどうしても欠けてしまっている、この不連続区間をどう直していくのか。私、これは個人的なアイデアなんですけれども、産業道路というような規定が昔あったような角度で、国際物流に資する道路を国際物流道路というような位置づけをして、優先的にこの不連続区間を解消していくのが大事なのではないかと。

その上で、いかにその国際物流道路を走ってもらうか、高速道路を利用してもらうかということを考えて、やはり今トラック業界、先日の委員会でも取り上げていたと思いますが、今、油は上がる、運賃はたかかれる、だから下を走る、環境に悪くなる。この悪循環をどこかで打ち切るためには、いつも業界にばかり負担を強いるのではなくて、発想を変えて、高速道路を走らせるためには、このトラックの料金体系を抜本的な形で考えを改める。

大きいものだから、負荷が大きいから料金も大きいというのはこれまでの考え方もしれませんが、物流体系を根本的に改めさせるためには、例えばそういったトラックの高速料金を従来より二割とか三割とか下げる。これは、ETCで精力的に取り組んでいたというものはよくわかっておりますが、それ以外のそういった措置をとるといふこと、それは暫定期間でもいいと思うんですが、暫定でそういったことをして、みんな上に上がってもらう。そうすると効率がよくなるということも認識してもらって、トラック業界の皆さんに対して、そういった、上を走るといふ前提での物流の体系化ということを取り組んでもらう。

こういったことをぜひ、これは今まで、道路行

政という道路局であるし、トラック業界という自動車交通局であるし、どうしてもその辺のはざまの問題だと思んですが、私は、ここにぜひメスを入れるというより、新しい考え方に切り組んでいただきたいということを強く期待したいのでありますけれども、今言った何点かについて、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

○谷口政府参考人 お答えいたします。委員御指摘のとおり、環境対策という面では、ネットワークをきちっと構築するという考え方が基本かと思いますが、さらに、既にできておる高速道路の有効利用という観点も重要なのではないかと考えております。

トラック輸送は、トンキロベースで我が国内の物流の約五七％を占める大変中核的な役割を担っておりますが、中でも青ナンバーの営業用トラックは、そのうちの八五％という数字を占めております。これは、今委員が言われたように、需要にに応じていろいろな荷主さんの貨物を運ぶということが、輸送効率にすぐれているということから、数字を申し上げますと、一日一車当たりの走行キロで、白ナンバーの自家用の約三倍の効率を持っておりますし、単位当たりのCO₂排出量でもその約六分の一と、極めて地球環境に優しい輸送手段でございます。

○赤羽委員 どうもありがとうございます。最後に重ねて申し上げますが、物流なくして経済の再生はあり得ないわけであって、トラック業界はもう本当に泣かせるだけ泣かされている状況でありますので、民営化後も含めて、ぜひ高速料金の柔軟な対応、体系化というものを精力的に取り組んでいただきますことを強く要望して、私の質問を終わらせていただきます。

○橋委員長 長安豊君。○長安委員 民主党の長安豊でございます。今回の百六十二国会の国土交通委員会の中で、この法案というのは、政府提出法案で最後の法案になっておりますので、ぜひ実りある議論をさせていただきたいと思っておりますのでござい

ます。○春田政府参考人 お答え申し上げます。まず、物流につきましても認識でございます。三点ポイントがあるかと思っております。一点目といたしましては、先ほど来御議論ございましたけれども、我が国の産業の生産拠点が東アジアに今シフトしているということで、東アジアが経済圏あるいは物流圏として一体性を強めている。その中で、国際、国内を通じて円滑で効率的な物流ネットワークの構築が強く求められるという点が一点目でございます。

それから二点目は、消費者ニーズが多様化あるいは高度化するという中で、いわゆる製造の現場におきましては、商品が販売される、売れ筋状況に応じまして必要な商品を生産する、こういうような生産体制というものがとられるようになっております。物流もこれに応じて、まさにジャスト・イン・タイムで物流の管理あるいは配送をするということが求められる点が二点目でございます。

トラック事業を取り巻く経営環境については、今赤羽委員御指摘のとおり大変厳しい状況にございますが、私どもといたしましては、御指摘のとおり、営自転換を積極的に図ることを通じましてトラック業界の活性化を図っていきたい、このよ

うに考えております。○谷口政府参考人 お答えいたします。委員御指摘のとおり、環境対策という面では、ネットワークをきちっと構築するという考え方が基本かと思いますが、さらに、既にできておる高速道路の有効利用という観点も重要なのではないかと考えております。

今回の百六十二国会の国土交通委員会の中で、この法案というのは、政府提出法案で最後の法案になっておりますので、ぜひ実りある議論をさせていただきたいと思っておりますのでござい

いわゆる総合的な物流事業の取り組み、いわゆる3PLの取り組みということになりますが、本来、民間事業者が創意工夫で対応するという性格のものでございますが、ただ、現実問題といたしますと、こういう拠点の施設を整備いたしました、それを活用して事業を展開するということになりまして、施設整備に多額の資金が必要であるということ、それから、その資金を回収するには相当の長期間を要するというところでございまして、昨今の経済環境の中で、民間事業者の対応だけでこれが円滑に進むのかという、なかなか難しい点もございます。

本法におきましては、中小企業者を含めまして幅広い取り組みができるように、また、それが環境問題等も含めたいろいろな効果を発揮するという観点から積極的に支援をするということで、税制の特例あるいは資金面の支援、それから許認可の一括取得、あるいは人材の育成というようなこともこういった取り組みの中で支援をしていくという必要がございます。こういったようなものを総合的に支援措置として講じていこう、こういう趣旨でございます。

○長安委員 次に、大臣から御答弁賜りたいと思っておりますけれども、今のお話ございましたような問題認識に立った場合、国家として戦略を持って物流施策を講じていく、これは我が国の競争力をいかに強化するかということになるわけでありまして、そういった国際競争力強化の観点からどのような物流戦略を描き、また実行しようと思われているのか。これは大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○北側国務大臣 ポイントは二つあるかと思っておりますが、一つは、国際物流への対応をしつかりしていかねばならない。これがよくわかってまいりますと、私は、我が国の産業の空洞化も招きかねないことになるといふふうに思っておりますし、もう一つは、やはり効率的で環境負荷の小さい物流の実現をしていく必要があるということかと思っております。

国際物流につきましては、今も答弁があったとおりでございますが、中国を初めとする東アジア地域が、今はいよいよ生産拠点だけではなくて、生産から流通から販売まで、そうした拠点がこの東アジアで急激な発展をしております。我が国企業も多数この東アジアに進出しているという状況でございます。また、荷主のニーズも今はいよいよ大きく変わってまいりまして、いかに物流を効率化する、場合によっては、荷主の側にとりましては、物流機能をすべて外部にアウトソーシングしていくというふうな、そういう荷主のニーズも高度化、多様化をしてきている中にございまして、こうした経済活動を支える円滑かつ効率的な物流ネットワークの構築というのが、先ほどおっしゃったように、我が国の国際競争力の強化のためにも極めて重要な課題であるというふうに認識をしております。

特に東アジアとの関係では、距離的にも非常に近いわけがございます。準国内化しているわけがございます。一層スピーディーで効率的な物流システムの実現が求められているところでございまして、関係部局、これはまた関係省庁とも連携を密にしまして、効果の上がる方策を総合的、戦略的に推進していく必要があると考えております。

このため、本年二月に国土交通省の中に国際物流施策推進本部というものを設置いたしまして、荷主の方々、また物流事業者の方々、また専門家の方々等の御意見もちょうだいしながら、四月には中間取りまとめを発表いたしました。できるだけ早急に最終的な取りまとめをさせていただきたいというふうに思っているところでございます。

国際物流への対応は、国際競争力の維持強化、また我が国の産業立地のあり方、国民生活の質の確保等に直結する重要なテーマでございます。スピード感を持ってやっていきたいと思います。来年度の概算要求の時期もだんだん近づいてまいりましたが、国土交通省といたしましては、

この国際物流施策につきましては重点事項として施策を取りまとめ、推進を図ってまいりたいというふうに考えておるところでございます。

また、環境面におきましても、京都議定書が本年二月に発効いたしました。地球温暖化問題、地球温暖化問題への対応も重要な課題でございます。効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築によりまして、物流部門におけるCO₂削減を図っていくか、ねばなりません。日本のCO₂排出の約二割は、車を中心とするこうしたところからCO₂が排出をされているところでございます。今、荷主企業、また物流企業が連携して取り組んでいただくということで、グリーン物流パートナーシップ会議というものを発足させまして活動をしているところでございます。この会議を通じて効果的な取り組みを推進してまいりたいというふうに思っております。

物流拠点施設を中核といたしまして、輸送、保管、流通加工を総合的、効率的に実施する事業を促進していくことも非常に大事なことでございまして、今回の法案による支援措置を活用して積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

○長安委員 今お話をいたしました今回のこの流通の総合化、効率化により、まず環境負荷をいかに下げるか、低減するかどうかという問題が一つ、もう一つは、国際競争力をいかに高めていくかということが一つの目的だということがございました。

一方で、現在のアジア諸国の動きを見ておりますと、まだまだ日本は国際競争力を高め切れずにいるというのが現状ではないかという認識を持っております。今回、こういった法律が審議されておるわけでありまして、法律は単なる規制あるいは支援策をするだけではなくて、もっと大きな観点で、国の、日本の国際競争力をいかに高めるか、国民にとっての利益となる国益をいかに追求していくか、これが重要ではないかと私は思っているわけでありまして、

そういった中で、流通、こういった分野に新たな技術を導入していかに効率化していくかという

ことも考えなければなりません。私は今回、この物流の効率化に関して、ICTタグのお話を少しさせていたただきたいと思っております。

物流の総合化、効率化という、単なる集配の効率化とか、また配送のネットワークの合理化という個々の効率化だけではなくて、今大臣からもお話ございましたように、製造から販売まで、つまり川上から川下まで全体の、サプライチェーン全体の効率化をいかにしていくかということが求められているわけでありまして、

一方で、このICTタグを利用してそういったサプライチェーンを効率化するということが近年多くの業界で言われております。日本でも、現状、多くの取り組みが政府としてなされているわけですが、各省によつてそれぞれの課題をお持ちになつて、実証実験、あるいはICTタグ一つ一つのコストを五円に下げるといふような誓プロジェクトに取り組みされているというのもお伺いしております。

私、一年前ですが、予算委員会の分科会でもICTタグについて質問をさせていただきました。しかしながら、国の動きを見てみると、どうも小粒の実証実験ばかりをしている。これはやはり縦割りの省庁の弊害が出ているのかなという気がしております。

こういった物流分野におけるICTタグの活用に関しまして、国土交通省としてどのような姿勢で臨んでおられるのか、また、これは具体的にどのようなプロジェクトをされているかということも含めまして御答弁賜りたいと思う次第でございます。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、物流の効率化を進めていく中で、いわゆる物流の在庫管理というふうなもの、あるいは物流のスピーディーで円滑、確実な運用という中で、いわゆる電子タグの活用ということは重要な課題であるというふうに考えております。

特に物流分野での活用場面というのはいろいろ

るあろうかと思いますが、一つは、いわゆる検品であるとかそういったようなものを迅速にかつ確実に行う。それから、貨物につきまして、どこにその貨物があるかというように、貨物の流通経路あるいは広いヤードの中でどこにあるかというように、これを的確に把握する。それから、最近やはりセキユリティーの問題がございますので、セキユリティーをきちんと確保するための手段として使う。それからもう一つは、配送先が急に変更になるというような場合に、そういうものに非常に柔軟に、機動的に対応できる。こういうようなことがメリットとしてあろうかというふうに思っております。

物流分野でこの電子タグというものを活用することにつきましては、個々の商品あるいは貨物、この問題と、それから物流の場合には、いわゆる海上コンテナが典型でございますけれども、コンテナあるいはパレット、そういった輸送用具の単位で利用するというのもあわせて考える必要が実はございます。

そういう意味で、こういった取り組みにつきまして、幾つかの点についてやはり問題点を整理しながら取り組む必要があるだろうということで、例えば問題点としてよく指摘されますのは、いろいろな関係者の間を通して物流が担われているということになりますと、関係者ごとにどんなメリットがそれぞれ生じるのか、だれがいろいろな負担をしていくのか、どういう形で負担をするのか。あるいは、途中で情報の面がどういうふうにか、ちゃんと押さえられるのか、管理できるのか。それから、電子タグだとか関連機器の仕様あるいはデータそのものの標準化をどういうふうにするか。それから、電子タグですと、使用する周波数帯、これをどういうふうに設定するか。

こういうふうな問題がございますので、この辺はやはり、どういう問題があつて、それをどういうふうな解決できるか、あるいはどういうふうな認識が共通にできるかというように、ことを確認していくことも重要だろうというふうに思っております。

まして、そういう意味の実証実験ということの取り組みもしておるところでございます。

実は、昨年度、国際海上コンテナに関しまして、セキユリティー強化を図りながら物流の円滑化を図る、こういうことで、アジア、北米、欧州、それと日本の間で五つほど実際のコースを定めて、コンテナ、パレット、個別の貨物、それぞれ電子タグを張りつけまして、その中にいろいろな情報を読み込むという形で、それをいろいろな場所でもた読み取るというような実証実験を行ったところでございます。

この実証実験につきましては、実は、私も国土交通省関係の団体だけではなくて、財務省、経済産業省、総務省、七省庁で連携を図りまして、あわせて民間団体も、日本経済団体連合会あるいは荷主の事業者の団体、物流事業者の団体、こういったところ、二十一団体で連携して実証実験をしたところでございます。やはり、こういったものを通じていろいろな問題点を整理し、共通認識をつくっていくということが必要で、普及に結びつけていくということが必要になろうかというふうに考えております。

○長安委員 今、コンテナの、五本テストされたというお話もございましたけれども、余りにも進捗が遅いというのが正直なところで、問題点を今精査されているというお話もございました。また、それぞれの分野においてICタグを使えばこれだけメリットがあるというお話もございましたけれども、それは恐らく、ここにおられる方、皆さん聞いておられて、そんなこと素人が考えても思い付きますよということが大半なんです。個々のことは素人が思いつくことでも、それを一貫して組み合わせることというのが今一番の課題になっていると私は思っております。

例えば、IT革命というのがどういう形で進んだのかということだと思えます。最初は、ただ単に活字で文章が打てるとか、そういうことからパソコンが便利やということになったと思うんですね。今になつては、もうどの分野においてもパソ

コンがなければ業務が成り立たないというぐらいまで浸透しているわけです。その過程で、やはりこれは、日本の企業というのはIT革命においては乗りおくれたと私は思っております。これは国も、果たしてどのように進めたいのかというのが全く知恵もなかったと言つてもこれは過言ではないと思っております。

経産省の方に私はしょっちゅう申し上げているんですけれども、このICタグの普及というのは日本の産業自体の構造を革命するぐらい大きなものになると思えます。そういった意味では、ただ単に、政府として、物流の分野でも国交省の分野でICタグを試験的に使ってみるんだではなくて、国内すべての分野に網羅されるようなICタグをいかに早く普及させるためには何をしなければならぬかという認識がまず必要なんじゃないかなと私は思っております。

今お話し申し上げました経済産業省の方も、このICタグの普及に関しましては、さまざまな取り組みが積極的になされておると私は承知しております。一方、マスコミの報道等を見ておると、開発や実験という話はこれは多々ございまして、ただ、肝心の実用化という話になると、もうほとんどないに等しいと言つても過言ではございません。

先ほど申し上げましたように、このICタグというのは産業全体を力バするような技術でございます。これは、やはり日本が、先ほど大臣の言葉にありました国際競争力というのを高めるときには、やはり先んじて国際標準をとりに行くというようなスタンスで日本は臨まなければならないと思っております。

そういった意味で、このICタグの開発、活用の現状、近い将来どのような実用化事例を予測あるいは期待されているのか、御答弁をお伺いしたいと思ふ次第でございます。

○桜井政府参考人 お答え申し上げます。経済産業省といたしましては、電子タグの普及を通じて企業や業種の壁を超えた流通システムを

構築し、革命的な流通の効率化を実現したいというふうに考えております。このためには、一つには低価格の電子タグの開発、それから、委員御指摘のとおり、国際標準化の推進、さらには実証実験を通じて普及の促進が非常に重要な課題と認識をしております。

まず、低価格の電子タグにつきましては、平成十六年度から二年間にわたりまして、五円以下の電子タグを実現するという、いわゆる響プロジェクトというものを推進しているところでございます。引き続き、来年度の目標達成に向けまして、産業界の力を結集して取り組んでまいりたいというふうに考えております。

また、国際標準化でございますけれども、国際標準化につきましては、一つはタグに格納する商品コードの標準化、それから読み取り装置とタグとの間の通信方法の標準化といったものがあるわけでございますが、現在、このいずれにつきましても、ISO、国際標準化機構の電子タグ委員会というところにおきまして審議が進められているところでございまして、我が国としても同委員会の議論に積極的に貢献してまいりたいと思っております。

なお、特に商品コードの標準化につきましては、我が国から具体的な国際標準案というものを提案しております。同案に基づいた検討がなされているところでございます。

それから、普及促進につきましてでございますけれども、平成十六年度から実証実験を推進してきております。昨年度は、物流業界あるいは百貨店業界など、個別の企業ではなくて業界全体としてシステムを共有する、かつ、実用化の見込みが高いというプロジェクト、七プロジェクトを実施しているところでございます。この結果、実際に三越百貨店での実利用といったものも出てきているというふうなところでございます。

今後とも、電子タグの普及、活用の促進に向けて、このような政策を着実に実施してまいりたいというふうに考えております。

○長安委員 今、実験の取り組みについてお伺いしましたけれども、経産省として、物流を含めたICTタグの導入、活用に向けて、来年度以降で結構なんですけれども、今後どのような構想あるいはプロジェクトを考えているのか、お伺いしたいと思います。

○桜井政府参考人 経済産業省といたしましては、今後とも、物流を含めた電子タグの導入、活用を図るための呼び水といたしまして、実証実験を最大限に活用してまいりたいというふうに考えております。具体的には、百貨店ですとか総合スーパーなど多様な小売業におきまして、電子タグを活用した新たな店舗サービスを提供するといった事業等の実施というのを検討しているところでございます。

また、このような電子タグの導入、活用、利用というのは多岐にわたりますので、関係府省間の連携協力が不可欠というふうに認識しているところでございまして、現実にも今までの実証実験におきまして、国際物流については国土交通省、医薬品に関しては厚生労働省と連携して予算執行に当たっているところでございますので、今後とも、このような連携関係を十分活用しながら、政府一丸となって電子タグの普及政策を講じてまいりたいというふうに考えております。

○長安委員 今、新たな取り組みということで、GMS等で、未来型店舗というんですか、フューチャーストアというようなものの取り組みもされるということをお話ございました。

ただ、例えば、レジを通るときに一気に精算ができるとか、カートで商品情報とれる、これは、個々のことに関して言いますと、今は技術的には全くと言っていいぐらい問題のないことだと思えます。一昨年、私、展示会の方に行きましたけれども、そのときにも既にそういったことができるというのを私も目の当たりにいたしました。

一方で、今のお話は、あくまでも日本の中でどんな実験をしているのか、今後こんな実験をしま

すというお話をいただいただけでございます。では、世界でどのような取り組みが今なされているか。

今、一番進んでいるのはアメリカの国防省と云われております。イラクへの軍事行動の後、多くの物資がアメリカからイラクへ、中東へ輸送されているわけですね。このそれぞれの物に関して物の管理をしようということでICTタグが現在もう使われて、やっている。日本は、実験はするんですけども、なかなか実用化までしてしまいうのに時間がかかってしまいうのが玉にきずかなと思っております。

アメリカの国防省のお話を今しましたけれども、そういった技術を日本も取り入れようじゃないかという話も今出ておるぐらいでして、まだまだアメリカに比べると立ちおくれているという気がいたします。これだけ産業を革命するような技術であるから、日本は率先して、アメリカにその技術を提供できるぐらいになってもいいんじゃないのかなと私は思っております。

そういった意味では、こういったICTタグということに関しては、個々の省が取り組むのではなくて、それこそ、先般もございました郵政民営化、あれは政府内に民営化準備室というのができて、各省庁から人が入って取り組んだわけです。

それと同じように、このICTタグの普及のために、現在は連携はしているけれども、各省から二十四時間張りつきで、その室に行つて、何とか普及のためにやろうというような取り組みは見えないわけでありまして。

実験にも、確かに数億単位というレベルでは予算があてがわれておりますけれども、余りにも小さい額です。私、このICTタグの普及の数と云うのを考えたときに、今後五年ぐらいで、億の単位じゃないと思います。五年後ぐらいには兆の単位で普及すると私は思います。これは国内だけでいいけれども。

兆の単位が普及するというのを考えれば、例えば、今、警プロジェクトで一個のICTタグを五

円にするというお話がございました。では、一つのタグから五銭でも、これは電波使用料なのか税金なのか、形はわかりませんが、何かを徴収すると、一兆個普及すれば五百億のお金になるわけですね。それを考えれば、今、百億単位で実験、普及に向けてお金をつぎ込む、これが国家としての戦略的な予算配置だと私は思っております。

そういった配置がなされずに数億単位でやっていけば、今のパソコンと同じことになりまして。要は、気がついたらすべてアメリカ製、日本のものは何も無い。そうなるんじゃないかと、また、IT革命で日本が味わつたつらい思いをICTタグにおいても受けなければならぬということですから、そこはぜひ各省連携で、いかにうまくいくのかということを知恵をお絞りいただきたいと思う次第でございます。

次に、この法律案に戻らせていただきたいと思

います。この法律案、物流拠点というのは、高速道路あるいは港湾、また空港、この近傍に立地することを促進しておるわけでありまして。

私の地元でございます関西国際空港も、二期工事の進捗により二十四時間稼働の空港となるわけでありまして。現在、実質的に二十四時間稼働できる空港というのは、日本には関空しかないわけでありまして。そういった意味では、この関空というのは大きな役割を担っていくのかと思っております。一方で関西国際空港の成り立ちを考えますと、伊丹空港の騒音問題があった。そういう中で、騒音問題のない、また警備上も効率的にできる海上につくろうということであつた。そういうわけであります。

海上であるがゆえに、現在は橋を渡つて、連絡橋を渡つていかないと空港に行けないというハンディキャップを背負っているわけでありまして。現在、割引がされておまして、往復約千五百円。現約ではございませぬ、正確に千五百円でございます。当初は千七百三十円でしたかね。先般も国土交通省から湾岸高速の南線と料金割引をするとい

うようなお話もございましたけれども、こういった今のレベルでは、やはり幾ら物流拠点を整備しても、物を運ぶのにコストがかかってしまう。この連絡橋を渡るコストというのはいかにならない金額であるわけでありまして。

そういった意味では、この関空の連絡橋というのは、私にしましては、二十四時間の空港ですから、人、物、お金がいかに効率的に流れるかということをお考えたときに、無料にすべきじゃないかと思っております。

今、この関西国際空港の連絡橋というのは関西国際空港の持ち物、所有になつておるわけであり

ます。もちろん、負債も一緒にございまして。先般、国土交通省の方に確認させていただきました。関西国際空港の連絡橋の簿価について確認させていただきましたら、十六年度末で八百五十五億円という金額が出てまいりました。一方で、先般、五月の十九日から三日連続で日経新聞に出ました「道路特定財源に剰余金」という問題がござい

ます。平成十九年度以降、約四千五百億円が余つていく。それを考えたときに、この関空の連絡橋は道路特定財源で国道にしてしまふ、そういう方が空港に渡るときには無料に渡れるのではない

か。これは関空の連絡橋だけのお話を今しましたけれども、さらには、全国の高速度道路の、また有料道路の無料化ということも視野に入れている。こういった道路特定財源を使つていくということが必要かと思ひますけれども、その辺、大臣の御所見をお伺いしたいと思ひ次第でございます。

○北側国務大臣 関空に限らず、国際空港へのアクセスを改善していくというのは非常に大事なテーマであると私も思っております。それは、国際物流ネットワークの構築という観点からも非常に重要でございます。また、今、多くの海外のお客様に日本に来てもらおうというビジョン・ジャパン・キャンペーンを政府を挙げて推進しているわけでございますが、その観点からも非常に大事な

なことだと思ひますが、委員も地元でいらつしや

いますのでよく御承知のとおりでございます。先ほどおっしゃったように、さまざま、この料金について引き下げをしようという実験をやつてきまして、本年三月からは、普通車におきまして千七百三十円、軽自動車におきまして千五百円、休日は千円というふうにさせていただいてるところでございます。

また、先般、これはお金は地元経済界、自治体からの負担なんですけれども、軽自動車と普通車を対象に、ここの夏休みの土曜日、日曜日にはワンコイン化、五百円で往復できる、こういうのが実施されることになっておるところでございます。また、おっしゃったように、関西国際空港へのアクセス道路として利用するETC車を対象といたしまして、国土交通省が社会実験を行うことによりまして、泉大津から阪神南線と関空連絡橋を利用して関空まで行く場合には、往復のETC利用の普通車料金が二千円から千五百円という形で引き下げられることになっておるところでございます。まして、努力はしているところでございます。

委員のお話は、さらに抜本的なお話をおっしゃっておられるわけでございます。問題意識は私も持っております。この関空の連絡橋について、これは関空会社が保有をしているわけでございますが、そのことも含めまして、今後この関空連絡橋というものをどうしていくのか。特に物流の効率化。これは、トラック業者の方々にとりましては、今、もう航空貨物というのは小口なんです。多品種の小口貨物なんです。そういうものを運ぶたびに、この橋を渡るたびに、橋を渡らないと行けないわけですね、この連絡橋の道路使用料を取られるようになった場合、それは物流事業者にとつてもそのままたコストになるわけでございます。これは物流の効率化、さらには先ほど申し上げたビジット・ジャパン・キャンペーンということも含めて、今後どうしていけばいいのか、ここはしっかり知恵を出していきたいと思っております。

ただ、これは国土交通省だけでできることではなくて、地元の自治体、また経済界、さらには関係省庁ともよく相談しながら進めないといいませんので、問題意識はしっかり持った上で、よく勉強させていただきたいと思っております。

○長安委員 大臣、ありがとうございます。

今お話ございましたように、本当に毎回毎回コストを払っていかないと空港に物を運べない、人が行けないというのは、国にとつては国際競争力が上がっていくというところであります。そういった意味では、過去の経緯は確かにあるわけですが、伊丹との問題もございまして。そういった中で、やはりここは大臣に大英断を振るっていただいて、大阪の、関西の三つの空港をどうするんだというのをもう一度見きわめていただいて、どう考えても、これからのアジア諸国というのを見たとときに、二十四時間離着陸できる空港がメインとなつて航空政策というのは行われているわけですから、当然、日本もそういった、今後成田も拡張されていくでしょうけれども、現在の段階では関空しかない、この関空をいかに育てていくか、利用していくか、これが国に問われているのではないかと思っております。

橋の問題だけを先ほどは申し上げましたけれども、こういった空港全体の問題について、現在までの存続協定からの見直しをぜひ大臣に取り組んでいただいて、今後の関空促進のために御尽力賜りたいと思う次第でございます。

しつこいようですが、確かに現在まで通行料あるいは阪神高速の値段というのが検討されて、下げられる社会実験も行われてまいりました。しかしながら、抜本的に何かを改めるというときには、やはりここは北側大臣の御英断が必要だと思ひます。そういった意味で、ぜひ前向きに御検討いただけたらなと思う次第でございます。つけ加えになりますけれども、私も関西国際空港を毎日のように利用しております。今、ETCを利用すれば安くなるというお話がございましたけれども、あの関空の橋というのはおかしなもの

で、社会実験するときはETCが利用できるんですね。今もうETCが何かずつと閉まつたまま、毎回千五百円を払わないと渡れないというのは何のためのETCやと毎日通りながら文句を言っているわけですが、なかなか私の小さな声は届かないみたいで、いつまでたつても開かないというのが現状です。あれも、我々、これだけ国としてもETC普及を促進されているわけですから、やはり空港でも利用できるというふうにするべきではないかと思つておる次第でございます。

ちよつとそれでしたけれども、この法案につきまして、流通業務の総合化、効率化ということですが、こういった物流事業者というのは基本的には中小企業が多いわけですが、保管であつたり輸送であつたり流通加工、これを総合的にできるとなると、やはり大企業じゃないとなかなか取組みにくいというのが現状ではないかと思ひます。その辺について、こういった支援策が大企業に限定されてしまうのではないかと私の疑問に對して御答弁賜りたいと思う次第でございます。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

先ほども同種の御質問がありましたが、まさに中小事業者の方が総合的な物流事業に取り組むという場合には、資金力の問題もありますし、それからノウハウを蓄積していくという面で、大企業に比べますとなかなか条件的には厳しいということとは事実でございます。

ただ、実は私どもも、例えば倉庫事業者の方で総合物流事業、サードパーティー・ロジスティックスという事業に実際に参加をしてということか、そういう実態の事業を行つておられるかどうかというようなことを調査いたしました。百六十社ほど回答をいただいた分析をしたものがございまして、実際には四割程度の方は、百六十社のうちの四割の六十八社の方がサードパーティー・ロジスティックス事業を今行っている、こういうことでございます。

内訳を資本金別にちよつと調べてみましたらば、いわゆる資本金の額で三億円以上の大企業が三五%、三億円未満の中小企業が六五%というような数字がございまして、中小企業でも相当数、実は3PL事業に参入をしているという実態が確認されたところでございます。これはいろいろ、実は、小回りのきくような事業ということで工夫して取り組まれているということでございます。

ただ、御指摘のように、実は、3PL事業というようなものを展開するためには、中核になりますところの施設を整備しないといかぬということがございまして、そういうものを整備するためにはやはり中小企業の方にはなかなか取組みが大変だ、こういうことがございます。

ですから、この法律の案の中では、中小企業がこういった総合的な物流事業へ取組むことを支援する観点から、資金面でございましてとかあるいは債務保証みたいな形で支援ということを相当実は手厚く行うことにしております。特に中小企業が単独で取組むことはなかなか難しいということがございまして、従来の中小企業組合に加えて、いわゆる連携的な取組みだとかそういったものも支援の対象にしていこうということで、これは経済産業省さんの方と相談しながらそういう充実も図る、あるいは中小企業基盤整備機構、都道府県の高度化融資、こういった点についても充実をしていこうじゃないか、こういうようなことで支援措置を手厚くするということを考えているところでございます。

○長安委員 この法律が制定されますと、当然支援策が行われるわけですが、ただ単に支援を行うというのではなくて、運用として、やはり国際競争力を高めるためにこの支援があるんだという視点に立っていただいて法律の運用をしていただくことが必要かと考えております。ぜひ、国の国際競争力を高めるためにも、この法律、また、先ほど申し上げました関西国際空港の連絡橋を道路特定財源で買ひ上げるとか、そういったこ

とも大臣に御決断いただくことをお願い申し上げます。私の質問とさせていただきます。

○橋井委員 橋井良和君。

○橋井委員 民主党の橋井良和です。

同僚議員に続きまして、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案について質問をいたします。

冒頭、今、長安議員からもありましたように、関空の連絡橋、私、ああいうものは、例えば中の店とかも全然売り上げがなくなつてつぶれておりますが、例えば、五千円ぐらい安い物したらただになる券がもらえとか、あるいは特定の業者は特定業者E.T.Cみたいなものをつけておれば仕事であればだで入れるとか、それは高速道路全般にかかわることですけども、それぐらいの差別化、あるいは大阪がせこいと思われないうちにも、あんな曜日よりして五百円安くなるようなシステムよりも、きちんとした対処をしていただきたいと思ひます。もつと活性化に向けて動いていただきたいというのが一つの願ひであります。

それでは質問に入りますが、高速道路のインターチェンジから五キロ以内、あるいは空港や湾港近くに輸送や倉庫の業者などが流通施設を建設、認定を受ければ五年間固定資産税を半額にする特例措置を今回盛り込んでおりますが、こういった措置で実際に、例えば具体的にはどの程度の物流業者が物流拠点の建設に向けて名乗りを上げておられるのか、この辺について伺ひたいと思います。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘のとおり、インターチェンジあるいは港湾、空港というような拠点、そういった近傍に立地されますところの本法に基づく認定施設につきましては、税制の特例措置といたしまして、固定資産税、都市計画税につきまして五年間二分の一、また法人税につきましては五年間一〇%の割り増し償却というような措置を講じることをしております。

実は、こういった取り組みがどの程度出てくるかということですが、私も、この新しい法律で認定の対象となります施設の非常に基本的な要素は物を保管するといふ機能のところでございまして、いわゆる倉庫の新増設、平成十五年間にいろいろな形で施設を増設したりあるいは新設したりといったものを、全体を束ねて件数的に見ますと、五百二十九件、五百三十件程度ございました。そういったようなものをもとにして、先ほどのインターチェンジの近傍というふうなところ等、あるいは取り扱う貨物がいわゆる総合的な物流事業にかなうものであるかというふうな実態、この辺を見まして、どの程度のものが認定の対象として上がってくるかということを推計いたしますと、年間では百件から百五十件程度、この程度上がってくるということが期待できるのではないか、こういうふうな考えております。

(委員長退席、山口(泰)委員長代理着席)

○橋井委員 百件から百五十件という数字ですが、私、この固定資産税の軽減というのは一つのまちづくりのキーワードだと思っております。これは、例えば五年半額ということなんです、五年間ぐらいただぐらいたした方が、参入する業者がふえて競争力もアップするんじゃないかなと。この間も質問で提言いたしましたけれども、ドバイなんかですと、十五年間法人税無料だ。そこは、例えばインターネットワーク関連の業者のみその地区では無料だというふうな、そういう措置をすれば、特定の業者、特定の専門機関が集まった町をつくるということが、国はお金を余り使わないで、ちよつと税金の軽減措置をとっていくだけで自動的に達成していただける。

そういったことになりましたので、国づくりにおいてビジョン的に、特定の場所、この辺にこんなものをつくってほしいなというのを誘致するときに、一々交渉するよりも、これと同じように固定資産税をばつと何年間か無料にする、あるいは、早期の場合だけ軽減措置が大きくてだんだんおくれっていく、今やらないとちよつと損するよという

ような対応をとる。こういったことがスピーディー、かつ、まちづくりに大きな成果を上げ、さらには余り国の方が動かなくても民間が頑張つて動いてくれるので、こういった頭を使ったアイデア、優遇措置によって国を改善していくということにも全力で取り組んでいただきたいと思います。

いろいろな業者が名乗りを上げて、すばらしい物流拠点ができることを切に願うわけですが、物流拠点の建設に民間の創意工夫というものがやはりあるべきだと思います。法律の第四条の認定基準を満たす者であれば民間は物流拠点を自由に持つていいの、それとも国があつたことだと物を入れていくのか、この辺についてちよつとお伺ひいたします。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

この法律に基づきますところの物流拠点施設につきましては、輸送、保管、荷さばき、流通加工、こういった物流機能を総合的、効率的に処理する、こういう施設を前提にしております。

その立地であるとか規模、構造、設備につきましては、今先生御指摘のとおり法律の第四条に一定の基準というものがございます。この基準に該当するということを必要要件とするということでございますけれども、実際に具体的な施設を、じゃ、どういうレイアウトでどういう形で設計をしていくか、この辺は、まさにいろいろな物流事業に取り組みそれぞれ事業者の創意工夫の世界であらうというふうに考えております。

○橋井委員 こういった拠点を開発するときに、

民間の知恵、これを自由に伸ばすために、自由に存分開発させておいて、もし問題があれば国が対処するというのがかなりおもしろいものができるんじゃないかなと思っております。現場を熟知している民間の方に開発、設計図、いろいろなシステムなんかもつくらせて、それを逆に国が、ああ、これいいねと思つて、別の業者に、こういった業者はこういうやり方でやつて大成功していますよと教えてあげる、それぐらいのやり方

の方がおもしろいものがあるんじゃないかと思っております。

物流拠点といふと、さびたコンテナがずらつとあつてちよつと暗いイメージがあるんですね。何か仮面ライダーが最後に戦う場所を選ぶような、そんな独特の暗い雰囲気があつたんですが、これをもうちよつと明るくした方がいいのかなと。

そんな中で、物流拠点施設の機能に加えて、結局そこに置いてあるものが最終的には小売店に流れていったりするわけですから、その場所自体にも市場のような売り場があつたり、あるいはメガマート、大きい場所があつていろいろなものがそこに集まってくるんだから、そういった買物スポットとしても使えるような、こういった機能を十分取り入れていけばおもしろい、地域活性も兼ねてできるんじゃないかと思うんですが、その辺の所見、御意見などはございますでしょうか。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

この法律は、高速道路あるいは港湾、空港といった社会資本と連携をして整備をされる物流拠点施設、こういったところにおきまして輸送、保管、荷さばき、流通加工といった物流機能というものを総合的、効率的に処理する、こういうことを推進していくという目的でございます。

その意味では、こういった物流効率化の機能を確保した上で、今先生御指摘のようないろいろな工夫、商業等の他の機能を果たすような施設を併設するというような取り組みにつきましても、特にこれは周辺地域の土地利用というふうな整合されるかというのが、物流施設の場合には御承知のとおり余り人が出入りするところと一緒にするといふ安全上の問題があるとか、そういったたぐいのこともございますので、そういった整合も十分確保できるという前提のもとでいろいろな取り組みがなされるということになりますと、先生御指摘のように地域振興、こういった点も生かせるということで、事業者の創意工夫も働かせながら対応できる余地というのはいろいろあるのだ

はないかというふうに考えております。

○樽井委員 例えば、地域振興を兼ねて、イン
ターチェンジの付近だけでなくパーキングエリ
ア、こういったところでも、上は普通のパーキン
グエリアなんだけれども下は地元とつながって
いて、田舎のパーキングエリアなんかとまれば、
産地直送といいますが、そこでとれたマツタケと
か、ブドウの産地やったらブドウとかを大量に
売っていて、ばつとパーキングエリアに、どうせ
車で売るんですから何ばか買って帰るような、そ
んな連携したシステムなんというのがあってもお
もしろいかなと。実際買い物に行くときという
のは大体車でいきますから、こういった車がとま
るところというのは、寄ったんだからちよつとつ
いでに買おうかと。持って帰るのも楽なので、民
間の人だつて当然欲しいわけです。

そういうことも考えて、先ほど、交通的にい
ろいろ入ってきたらがちゃがやるんだけれど
も、その辺は、一般の車が入るところと業者が入
るところと分けてきちんとしていければ余り
問題がないと思いますので、小売業あるいは市場
的なもの、あるいはそんなに大きい流通拠点でな
くても、またこれとは別に、そういった産地のも
のがパーキングエリアへ行けばもつと車で拾うよ
うに買って帰れるような、そういった楽しい場所
もつくっていただけたら、経済的にも地域の発展
のためにもおもしろいかなと個人的には思い
ますので、そういう部分もぜひ検討していただ
けたらというふうに思います。

それで、国土交通省、今回のこの人材育成の一
環として、サードパーティー・ロジスティック
ス、いわゆる3PLの人材育成研修を実施して
おりますが、その研修内容というのは具体的にど
ういったことをされているんでしょうか。

（山口）委員長代理退席、委員長着席
○春田政府参考人 お答え申し上げます。

サードパーティー・ロジスティックス、3PL
につきましては、いろいろな新しい物流の内容に
つきまして、荷主の企業に対して提案をして

いくというようなことが大変期待をされる
ところ
でございます。そういうものを担える人材、こ
ういう取り組みをする企業としてはそういう人材
を育てたい、実はこういう希望が非常に強いとい
うことでございます。

私も国土交通省といたしましても、そういう
物流事業者の意欲が非常に強いというようなこと
も踏まえまして、平成十六年度、昨年の十月か
ら、この人材育成研修につきまして国としても支
援するというところで、物流事業者団体と連携を
しまして取り組みをしているところでございます。

研修の中心につきましては、今まさに新しい物
流の取り組みを提案するというようなことを期待
するということもございまして、いわゆる総合
的な物流事業というのを例えば在庫管理を含めて
どういうふうな提案をしていったらいいのか、ど
ういう取り組みが今先進的な取り組みとして荷主
企業に評価されているのかというようなことの基
礎的な知識というようなものを習得していただ
く、こういう概論研修という部分。これが相当人
数が多く、皆さんでまともに聞いていただく。

それからもう一つは、いろいろな提案をしてい
けるような少し頭の体操をしていただくというよ
うなことで、具体的な事例に基づきまして物流改
善案というものを小グループで演習していただ
く、いろいろそういう取り組みについて経験のあ
る方に指導していただくというような実務研修。
こういう二つの概論研修と実務研修というよう
なことで構成をさせていただいております。

平成十六年度は、東京、大阪、名古屋、福岡に
おきまして概論研修を都合八回、実務研修につ
きましては十二回、合わせて二十回実施をした
ところでございまして、今年度も、非常にこの研
修は好評だったということもございまして、こ
ととしては二十一回というように、少し内容も
充実させまして実施をする予定にしております。

○樽井委員 その実施はいいんですが、簡単でも
いいんですが、研修の具体的な成果はどのよう
に上がっているというふうに考えられますか。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。
昨年度の研修の参加者は、概論研修で二千三百
四人、実務研修で五百十五人、延べ二千八百十九
名の方が受講されております。

実は、この受講された方は、応募の方が相当こ
れを上回る数で寄せられまして、それだけ関心
が高いということであつたわけですが、受講され
た方にアンケート調査した結果では、参考になつ
たと答えた方が九五％に達するというようなこと
で、非常に関心が高い中で高い評価が得られたと
いうふうに考えております。

ただ、じゃ、これがこの研修でさういふゆる
3PL事業なりに、そういう研修を受けた方が積極
的に乗り出してすぐ仕事になるかというところが
なかなか難しいところもございまして。やはりい
ろいろ、それぞれの企業で培っておられる実際の
荷主さんの関係とか、扱っている貨物の関係とい
うようなことを踏まえて、現実的な対応をしてい
くということが必要になります。

ですから、私も、そういった研修を受けた
方がそれなりの意識を持っていたらいいという
ところが第一歩のところでございまして、さら
にそういう知識を高めながら、いろいろな経験
も積みながら、現実には荷主との間で新しい物流シ
ステムに取り組めるというような形にどうい
うにこの人材育成の内容というものを発展させて
いくかということ、なおいろいろ工夫の余地は
あるだろうというふうに考えております。

○樽井委員 その内容も現実的ということ
で、実際にサードパーティー・ロジスティック
スをやった人から、どういった問題点があつた
か、こういった知識が不十分でありましたとい
うような報告を受けて、ちゃんとフィードバック
してさらなる改善をしながら、それと、現場のや
り企業の声をもつと聞いていただいて、学識経験
者という立場で書類をつくりまして、こういった
教材とか、ちよつと漏れていたたり、実際にはこ
んなことは関係ないよというようにごんごん
出てきたりしますので、やはり実践的な部分で企

業の意見なりこういったものも聞いていただ
いたと思っております。

ちよつと質問とはそれ、これは質問でも何
でもないんですけれども、例えば流通の中で、クロ
ネコヤマトとか佐川急便なんかから意見を聞きま
すと、今問題になっている郵政民営化問題で、郵
便局の車は一方通行を逆走しても犯罪にならない
んですよ、それで駐禁もとられないと。例え
ば、ヤマトの車が荷物をおろしているときは駐禁
をとられたり、もちろん一方通行を逆走したら捕
まったりするんですね。こういったちよつとした
ことがおかしいんじゃないかという意見
を民間から聞いて、それで国の問題点も解決する
なり、民間の方に逆に同じような優遇を持つてい
てやることによって納得させるなり、そういった
ことをやはりしていかないとはいけないと思いま
すので、これは余談ですけども、そういったこと
も訴えておきます。

それで、先ほど長安議員からも再三ありまし
たけれども、ICTタグ、これはITを活用した物流
ですね、このシステムの開発というのは非常に大
事だと私も実感しております。例えば効率化、こ
れはもう一〇〇％を目指すべきではないか、一〇
〇％は無理にしても一〇〇％を目指すように進ん
でいくべきじゃないか。

つまりは、荷物の積みおろしに関しましては
ICTタグで管理し、そしてドライバーのナビゲー
ションから、きょうはどこから出発してどこにお
りますかというようにインプットして、ナビ
からばつと電波が飛んでいて、流通機関で管理
している中央コンピュータとかで解析すれば、
本当に効率よく、どこで何をしておして、どこで
何の荷物を積んで、どこでやつてくださいますと自動
的に出てくる、地図も出てくる。そういったこと
が起きますと非常に便利に進んだ流通になる
というふうに思っています。

このICTタグの活用、開発、こういったシス
テムで効率化を目指すその取り組みについて、国で
もつと支援したり、もつと一生懸命やつたりする

べきじゃないかと思うんですが、その辺の考えなり、実際にやっていることとか、そういったことがあればお答え願いたいのですが。

○春田政府参考人 お答えいたします。

先ほど長安先生の方からお話がございました。

実は、物流の関係でIT化を考えると、これは、先生が御指摘のとおりでございます。物流の場合、いわゆる在庫管理を含むところの流通の管理というように、あるいはきめの細かい輸配送、こういったようなものを行うというときに、まさにIT技術、ICタグの活用を含めて取り組むということは非常に重要な取り組みであるというように考えております。全体のいろいろな流れということからいしても、国として積極的にこういうものが進むように取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

ITを活用していろいろな輸送を改善していくというふうなことになりますと、CO₂の削減というふうな、そういったことにもつながることだろうというふうに思っておりますので、私ども、実は、CO₂の削減に役立ついろいろな輸送のプロジェクト、こういったものについては補助制度を導入して、また、来年度に向けていろいろな拡充を検討していかなくならないというふうに思っておりますので、そういった面で、このITの円滑な利用を図るための環境整備にも積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○榊井委員 長安議員も私もちょうど世代的には、中学ぐらいからパソコンが世にあらわれてきたような、そういった世代でありまして、こういった部分での取り組みが遅いのはちょっといらするんですね。日本がさすがのこのICのタグを使ったシステム、これを何としても力を入れて開発してほしい、これは、例えば国土交通省や経済産業省というようなくくりではなくて、もつと国を挙げた大きな流通プロジェクトにしていかなければならないと思っております。

電子マネーとかも最近出てきましたし、さらには、ICで荷物の効率化を図ること以外に、これはどこから持ってきた肉なのか、それはいつとられたものなのか、こういったこともきちんとデータが、その倉庫にあるだけでわかる、コンピュータに映し出される。それで不正も省く。北朝鮮からのアサリか日本からとれたのかさっぱりわからないとか、そういったことがないように、管理する部分でも最先端のテクノロジーというのはすごく今後生きてくると思うんですね。

五円以下の電子タグの開発という取り組みというのはすばらしいと思います。もつと将来的には安くなると思いますが、本当の徹底的なテクノロジー、ちよつと張りつけて追えば全部大体管理できるし、在庫数も管理できれば、それがどういったものであつて、だれがいつつくったものであつて、どこからいつ来たものであるか、こういったものが自動的に管理できる未来型の流通システム、これはもう世界に先駆けて、クール・ジャパも兼ねて、日本って格好いいじゃないか、そういう思いも入れて、思いつ切り日本の知性を集めてつくり上げてほしい。

こういうのは、私たち、ちょうど一期生なので結構言つたことが通らないんですが、これぐらいの世代が、次の日本の新しいシステムをつくろうと一生懸命考えていますので、ぜひ取り入れてほしい、そういうふうな思います。

それで、国土交通省の資料を見ますと、物流拠点の集約化によって二割程度のCO₂が削減されるというところがあるんですが、全国規模でどの程度のCO₂の削減効果があるのか、ちよつと少ないと思いましたが、この辺について説明していただきたいんですが。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

実は、物流拠点を総合的な物流事業を行うという形で整備する、その結果CO₂が削減されるというところにつきまして、私どもも、平成十四年度から、先ほど申しましたCO₂の削減効果のあるような事業の取り組みに実証実験ということで補

助金を出させていただいているというふうなことがありまして、その関係で、CO₂がどの程度減つたかというふうなことも測定をしていただきまして、どの程度減つたかというふうなことを調べた事例がございます。

実は、新しく施設をつくつたという場合には、従前、幾つか複数の施設で散在をしているようなものを一カ所に集約するというところで、いわゆるトラックの走行で錯綜しているようなものが非常に束ねられるということで、走行台数自身も減りますし、走行するトラックの積載の効率も高まる、結果として、燃料の消費が削減される。この辺を関係でいくと燃料の消費が削減される。この辺を実は積み上げてやつた、実証実験の中で確認をさせていただいた事例がございまして、実は、その中では三五%ほど減つたというふうな事例も見られます。

ただ、私ども、非常に効果のあるものと、効果は大きくはないけれども非常に意義があるというふうなものもございまして、全体としては、私ども全体の平均的ないわゆる取り組みという意味では、大体二割程度は削減が期待できるのではないかと、ある意味ではかた目に見えて、そういう感じの数字でございまして。

その場合に、先ほどの三割強削減されたようなケースも、大体一万平米ちよつと超えるような施設規模で、そこに集配の車等が入り出すということで見ますと、大体年間で三百五十トンぐらい削減されているというふうなケースになります。

ですから、この辺を一つの単位として見まして、本法に基づく認定というのは先ほども年間で百件から百五十件期待できるのではないかと推計をしておりますが、単純に一件当たり三百五十トンということと年間の排出量の削減がどのぐらいになるかということと試算いたしますと、約五万トンというふうなオーダーになるかというふうな思っております。

○榊井委員 環境問題は非常に大事だと思っておりますし、これが余り少ない効果であるならば、

最近、例えば法律を通すときに、これは環境にいいよということを通しやすくするというような、そういった流れもあるかもしれない。実際には、私はこれは大事なことだと思っております。ちよつとでも減らしていこうと言って、技術革新も兼ねて、システムエラーもチェックして、さらにはそういったエンジンの開発とか、こういったことも国を挙げて全力で取り組んでいくという姿勢、これがまず大事だと思っております。

日本はそういったことに、京都議定書なんかの件につきましても非常に積極的に取り組んでいると私自身も思っておりますが、日本が身を削るような思いで実際には二酸化炭素をこつと削減して、二割ちよつと流通の部分で減りましたよと言つても、例えば十三億人以上おる中国がモーターリゼーションでどんどん車を買つて、ばあつと交通もふえてきたよといった、これは別に日本の上空だけの二酸化炭素とかという話じゃないですから、極端なことを言えば、全世界的には排出量がふえちゃつたよということになりかねないし、なると思っております。

そういう中で、やはりこういった流通のシステムもそうだし、また二酸化炭素を減らす技術全般においてもそうなんですけれども、日本にも、諸外国がもしどんな二酸化炭素を出せば、そのとばかりと言つたら言葉は悪いですが、そのあるわけですから、例えば円借款でお金だけばんと中国とかに渡して、三十年余りにわたつて三兆ぐらい渡しても全然感謝されないとか向こうで報道されていないというふうなことを言うぐらいであるならば、こういったCO₂を削減する技術とか新しい流通の効率化されたシステム、こういったシステムこそODAとして技術支援という形でいろいろな国にやつていく方がスマートなのかなというふうに思いますが、その辺、ODAとして環境対策のシステムとかを上げていくというふうな、そういったことを活用しようということはあるんでしょうか。私は広くそういったことを普及させていくべきではないかと思っております。

が、その辺について所見はございますでしょうか。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

今先生御指摘のとおり、我が国が環境問題でCO₂の削減というようなものに取り組んでいる、そういう状況と比べますと、今御指摘の中国を初めとする東アジア、またASEAN、こういった諸国における取り組みがどういう状況かということで見ますと、やはり相当、段階的にちよつと違ったところでの取り組みということになつていて、面が非常に強いというふうに思います。

そういった意味で、諸外国も含めまして、近隣の諸国も含めまして、実は、地球環境問題というのは我が国だけで取り組んでそれで効果が上がるということじゃございませんので、そういう地域なりあるいは世界的な取り組みということで初めて効果が発揮できるという観点からは、やはり、我が国が相当進んだ形で取り組んでおりますところの物流のシステムなり取り組みというものを関係国に紹介して、その技術や知見というものを普及させる形で支援をしていく、こういうふうなことは非常に重要なことではないかというふうに考えております。

ただ、これは、やはり相手の国がどういう支援措置を求めるかという点がございまして、ASEANであるとかその他東アジアの国との間で、どういふものが求められ、それに対して協力をしているかということの相互のやりとりを十分行っていく必要があるだろうというふうに考えております。その意味では、我が国における取り組みもいろいろ紹介をさせていただいて、そのことを理解していただいて、その中に、自分の国でも取り組んでいく、そのための支援を求めたいというようなことにつなげていくことは、やはり大変大事だろうというふうに思っております。

中国の例でいきますと、実は、中国との間でも物流という問題が最近非常に関心が高まるような状況になつておりまして、中国物流をめぐる日中

シンポジウムということで、政府関係機関も入ったシンポジウムが実施をされるというようなことがございます。

昨年六月には、その準備会合の際に、我が国のモーターシフトという、トラック輸送を鉄道貨物だとかあるいは内航海運なんか振りかえるというような取り組み、あるいは共同配送だとか、先ほどの3PLの人材育成だとか、こういったことについて、どういふことなのかというのは向こうから、中国の方から紹介をしてほしいという話がありまして、そんなものを紹介したというふうなこともございました。また、昨年の十一月にそのシンポジウムが東京で開かれたんですが、そのときにも、物流分野でのCO₂の削減という我が国の取り組みについて紹介をし、意見交換を行ったというふうなことでございました。

また、ASEANとの関係でも、実はASEANでは、交通問題も広くいろいろな形で、都市交通問題等、関心が高いわけですが、物流問題についてもやはりその一つのテーマになつておりまして、その中で、環境問題とかエネルギー問題ということが柱になつております。

これも相手先の国の状況というのはございましてけれども、その中で、必要な技術協力、人材育成というふうなことを進めていくことが非常に有意義であると考えておりますので、力を入れてまいりたいというふうに思います。

○樺井委員 この点につきまして、環境対策の技術やシステムを、お金ではなく、ODAとしてこれから発展途上の国にもたらすべきではないか、このことにつきまして、大臣の思い、所見なんかも伺いたしたいと思います。

○北側国務大臣 私も同感でございます。中国の要人の方々とお会いする機会が多いんですけれども、私、思った以上に、中国の方々が環境問題や、そして、もちろんエネルギー問題に極めて強い関心を持っているということを痛感する場面が多くございます。

例えば公共交通機関の導入につきましても、い

かに省エネでできるのかというふうな観点から公共交通機関の選択をしようとしているようなことも大変多いですし、我が国のさまざまな省エネについてのこれまでの努力があるわけでございますが、それについても非常に強い関心を持っており、そういう意味では、中国側の方も、環境問題、エネルギー問題について、最近は特に非常に強い関心を持っているなということを感じておるところでございます。

我が国にとりましては、環境問題というのは、これは国境線がないわけでございまして、今委員のおっしゃったように、ODAを初めといたしましてさまざまな形で、中国を初めとする東アジアの国々へ支援できる非常に有力な場面である、分野であるというふうに私も認識をしておるところでございます。

○樺井委員 そうですね。大臣がおっしゃるように、日本だけよければいい、日本だけ削減したらいい、そういった問題ではないこの問題に對しまして、そういった環境対策の技術、システムを全力でまず日本で開発して、この開発したシステム、これをISOみたいな、世界のスーパースタンドア、これをISOみたいな、世界のスーパースタンドアみたいなもので打ち出して、全世界に、こうやるのが二酸化炭素の排出量が一番減るんだ、こういうシステム、こういった取り組みが一番減らすことができたというアイデアとともに、技術も一緒にして、そういったことで支援していく。

やがてはそういったことが全世界の環境問題の解決に助かりますので、そういったことを全力でやる方が、単にお金だけばんと投げて、これでどうにかうまくいってやってくれというような時代じゃもうないと思いますね。日本も借金だらけなんですから、人にお金を上げるばかりでなく、たまには知恵とか技術、それも、特に自分の国も被害をこうむる環境問題、環境技術に對して全力で取り組んで、全世界にその技術を分け与えてやろう、そういった取り組みを国を挙げて今後強くやっていただきたいということを訴えまして、時間ですので質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○樺井委員 下条みつ君。

○下条委員 民主党の下条みつでございます。本当であれば、大臣を含めて、政府委員を含めておなかの減る時間でございますが、恐縮でございますが、私の後もう一人パツターがおりますので、ぜひいいお答えをいただきますようお願いしたいと思います。

私は、今、私どもの仲間がいろいろ質問をさせていただいた件について幾つかまた御質問をさせていただきたいと思っておりますが、どんな法案、いい法案も必ずすき間がありますし、また、日の当たる部分と、法案によつては当たらない部分が出てくる。そういう意味で、その幾つかについて、ちよつと私の方から質問をさせていただきたいというふうに思います。

まず、その中で、法案の効率化、総合化という面でちよつと質問をしたいと思っております。まず、目的を記した第一条の中に、流通業務の総合化及び効率化の促進を図るとあります。流通業務総合効率化事業として資金面などでも特別な措置を受けることができるのは、業界の中でも比較的大規模な企業になつていないというふうに思います。

先ほど樺井委員からも質問があつた中に、大体、年間で施設にはどのぐらいの見込みかという質問に對して、約百とか百五十の施設というお答えがあつたと思いますが、これだけ大きな法案をつくります。その百とか百五十の施設に絡まる事業体、つまり企業体の数を、大体で結構です、一つの見込みとして、これはどのぐらいの社数を見込んで、百とか百五十の施設に對してこの法案を通じて巻き込んでいくのか、それをひとつずつお答えいただけたらというふうに思います。見込みで結構です、あくまで見込みです。

○春田政府参考人 お答えいたします。

実は、先ほども、百とか百五十というのは、倉庫の施設を増設したりあるいは新設した事例の中で、それぞれの施設単位で見たとときに、この法律

でいわゆる総合的、効率的な事業展開を、例えばインターネットエンジの近くであるとか港湾、空港の近くであるとか、そういったところで実施をされているという事例で推計をしたものですから、実は事業者単位でいきますと、一つの施設を大体一社で、一年単位で見るとそんなに幾つもできないので一社単位でやるというところがある一方で、企業によりましては、一年の間で複数の施設を並行して整備をするというところもござります。

ですから、このあたりは余り推計のところを細かく実は精査したものではないかもしれませんが、先ほど百から百五十と申し上げたときに、それが百社から百五十社ということにはならないだろうと。一つの企業で複数やはり整備するということがござりますので、当然のことながら、九掛けになるか八掛けになるかというところはござりますけれども、それぐらいの企業数ということにはなるだろうというふうに思っております。

○下条委員 ありがとうございます。

私はなぜそれを聞いたかといいますと、大変御正直なお答えだったと思うんですよ。というのは、簡単に言えば、この対象となる業界の数というのは、トラック業界全体と倉庫業界全体で約六万三千社あるんです。六万三千社です。今お答えいただいた数でいくと、六万三千社の分母に対して、重なるところもあるんで、約九掛け、つまり下手すると百から百二、三十社しか対象になっていないという答えに僕はとれたんですけれども、そういうふうにとつてよろしいでしょうか。

○春日政府参考人 お答えいたします。

倉庫事業で施設を整備いたしました、これをどれぐらいの年数にわたって使用するかということでございますが、実は倉庫というのは非常に堅牢につくっておりますので、いわゆる荷主からお預かりした貨物をしっかりと、地震とかそういうような災害に対応できるような形でということになります。実は、大体、使用の期限が三十一年とか、最近それよりも長く使っているようなケースもございまして、それぐらいの期間使つて、その

間に保管料だとかあるいは入出庫に当たつての料金をいいただいて回収をしていく、ある意味では次の整備に備えて減価償却等をしていく、そういう仕組みでござりますので、そう毎年毎年切りかわっていくというふうなものではないでございます。したがって、企業の数との関係でどういう割合になるかという、ありていにいけば、耐用年数のベースでいけば、ぎりぎり使えば三十年で一回更新だということになりますし、実は最近、経済情勢が非常に厳しいこともございまして、なかなかその期限で新設、代替をするというふうなたぐいのことができないという声も聞いています。ただ、一方で、非常に速いスピードで荷主さんの需要というものが変化をしたりして、相当思い切つて新しい設備を更新なりあるいは今までのものを増強を図る形で新設するというケースもござります。

ですから、ちよつとそのあたりは、実はそれぞれの企業の投資行動に係ることなものですから、私も非常に読みづらいところがありまして、どんな条件があればそういう施設整備に打つて出るとかというところは、条件にもよるところで、いい条件がないかということとは実は日ごろから事業者の方は探しながらチャンスがつかつていて、あるいは資金手当てのことも心配している、こんな状況でございまして、申しわけありません、少し具体的にお話しできればよろしいんですけれども、そういう周辺事情の中で先ほどのような推計をさせていただいたということでございます。

○下条委員 本日に御正直なお答えで、ありがとうございます。要は、先ほど私言いましたように、この法案は私はいい法案だと思ひます。ただし、今言いましたように、六万三千社の業界があつて、例えば資金面、立地規制の面、事業許可の取得の面でも、特例措置を受ける企業が本当に少ない。例えば六万三千分の百でも百五十でもないんですが、そのぐらいしか日が当たらないような法案であつたと

したら、先ほど言いました日の当たらない部分、陰の部分がちよつとふえていっているという感じがします。

一方で、経営の方では、倉庫業が業界のうちの四割から五割近く赤字、トラック業界でも五割前後の赤字になっているということでありまして。そういう意味では、こういう施設を使える大きい企業はいけれども、それ以外の中小もしくは簡単に言えば小口多頻運送をしているような業者さんたちは、非常に困つていっている感じがしています。

そこで、私は、この話ばかりやつているとちよつとあれなんです、こういう状態の中で今、本法案の中には、中小企業信用保険法の特例も含まれているというふうに思います。実は、中小企業金融公庫の信用保険事業の収支状況というのは、もう釈迦に説法でございすけれども、大幅な赤字が続いている。この赤字は、中小企業信用保険準備基金より平成十一年度以降六埋めをしている。この累積額は、昨年度末で二兆五千億以上になつていて、二兆五千億以上の基金の六埋めをやつていっていることでもあります。政府系の金融機関の損失ですから、当然ながら、これは国の負担、もしくは皆さんの負担、一般の方の負担、それは国民の負担ということになります。

そこで、中小企業信用保険準備基金というのは、毎年一般予算などから出資されている。政府出資金というのは、簡単に言えば、平成十四年度が四千三百八十八億円、十五年度が九百七十二億円、十六年度が三千六百四十八億円ということで、多くの出資金が入つてきているということになります。今までもかなりこの基金を使つて中小の困つたものに対して穴埋めをしてきた、簡単に言えばそういうことです。

そこで、今言いました、この法案はまあいい、日の当たる人たちは百五十社から二百社かは知りません。全体の母体は六万三千社ある。そうすると、残りの六万数千社については、今言いましたように、極論すれば日陰の部分になつてくる。そ

うすると、私が危惧するのは、もつとも強い勝ち組と負け組の格差が広がつて、言いにくいけれども、中小企業はばたばたがもうちよつとふえてくるんじゃないかなということが、考えにくいけれども、今の数字上では考えられてしまうということでもあります。

そこで、私は、この法案はいい部分もありま、だから僕は提案的なものをきょうは申し上げたいんですが、例えば、先ほど言いました小口で多頻運送をしている中小企業に対して、これは全く使えない、大企業とさらに差がでちゃうと。ですから、こういう原油高騰の時期であれば、資金面でお困りの方が多いいんですから、例えばガソリンなど燃料の使用料に税金のバックを入れるとか、ディーゼル車排出ガス対策等優遇税制の強化をするとか、低公害車導入をバックアップする補助金などをさらに使いやすく拡充していくような形で、何とかこの法案を血液流動をよくするような形で、生きたものにしていくのはどうか。つまり、日の当たる部分をもうちよつと広げてあげたらどうだ。

つまり、法案に直接じゃなくても、日が当たらない人のところに少しでも明るさを見出してやるということがないと、申しわけないが、私も金融機関にいました、もつと中小企業が苦しむんじゃないかという感じがいたします。その辺で考えをお聞かせください。お願いします。

○春日政府参考人 お答えいたします。

先ほど経済産業省の中小企業庁の方からお話がございましたが、中小企業の流通業務効率化の法律で取り組んでいるものに加えて、今回、中小企業に対する支援策につきましては、この法律の中で、いわゆる中小企業組合という形で取り組んでいるものに加えて、要件を少し緩和をいたしまして、いわゆる連携的に取り組むようなものを対象にするというふうなものを加えたり、個別のところでは実は従前の措置を充実するようなのを、やはり中小企業がより使いやすい制度にしようということ。

験的に二十五カ所とおっしゃっていただきたいと思います。

私は、何回も言いますが、やはりいろいろな角度から物を見ていき、そして民営化ということでスタートするわけですから、その中で、いい意味ではそれを取り上げてもらおうという方向感が出ればなというふうに思っています。今申し上げたとおりで、S A、P AのE T Cゲートを含めたところ、そして用地買収を含めれば相当なお金がかかりますから、それでしたら、もう既に工業団地があるところにゲートを持つていくことによって、流通をさらにコスト減でパワーアップできるんじゃないかと思いたすので、ぜひ前向きに、さらに進めていただければというふうにお願いを申し上げます。

次に、安全面ということからちょっと御質問させていただきますかと思いたす。

今回の認定を受けた物流拠点というのは、要するに、ある程度の規模を持った拠点になります。そうしますと、当然、新しくその拠点がゲートで結ばれようが、そこに新しい拠点ができようが、問題は出入りする人が大変多くなってくる。つまり、周辺環境への配慮が必要不可欠になってくるということになっていくと思いたす。

簡単に言えば、物流ですから、これは朝九時から夕方五時までしか動いちゃいかぬよということはないわけですね。当然、夜八時、十時、十二時、明け方三時、四時、五時、物流ですから、二十四時間ですべて動いていくということになります。そうした場合、当然そこには騒音問題が起き、排気ガス問題が起きてくるということになると思いたす。

ここに、法案第十六条には、国の行政機関の長または都道府県知事が、都市計画法その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときに、適切な配慮が定められているということですね。これは、そのままこの法案に出ていますけれども、それだけに、逆に言えば、周辺環境、安全への配慮をきちっと考慮していかなくちゃいけない

というふうに思いたす。

そこで、私が思うのは、やはり今のこの法案だけだと、知事に配慮を任せるだけで、特に規定がないんですね。情報としての取り扱いについては、簡単に言えば規定がない、この法案の中にです。しかし、例えば大臣にしろ政府委員にしろ、物流拠点がすぐ近くで、自分の母親が毎日通る道にばんばんトラックが通るようになる、そして、お孫さんとかお子さんが学校へ行くところの道路に、どんどんどん今まで通らなかったトラックが通るようになるということは、知事だけではよくわからないと私は思いたす。

そういう意味では、幹線道路の危険度というのが相当上るとしたら、大型施設などの近郊道路については、やはり住民からのヒアリングをきちっとすべきではないかと思いたす。私は、この問題は非常に後を引くと思いたす。その辺が非常にこの法案の中で、私も何回も読み直しましたが、この情報についてはほとんど語られていない。ただ配慮の措置だけは知事に任せるということなので。

例えば、釈迦に説法になっちゃいます、私が言う。その施設の付近の危険が考えられるエリアとしては、一方通行とか通行禁止とかそういうのを引いたり、特別な制限速度を引いていったりということも、もう皆さんの方からきちっと規定していく必要があるんじゃないか。何回も申し上げます。今、法案の中にそれは書いていません。ですから私は、この辺をぜひ。

例えば、大臣のお母様が、また御親族が住む周りにどんどんトラックが通るようになってくると、今までは、乳母車というんですか、あれを押しながら通れた道が危なくて通れない。そうしたら、そこは規制する。もしくは、広い道路でも、今まではちよどよかったけれども、トラックがばんばんばんばん行くようになる。

これはなぜかという、簡単に言えば、さっき言いましたように、六万三千社の中でこの施設を使う人たちというのは、高速道路を使う人たちと

いうのはたつたの二百社なんです。残りの六万二千社の人たちは、極端な話、そこに物を持っていくのに使わないでほしい、もしくは、使う人たちも、高速道路の料金を浮かせるために下の道路を使うようになる。そうすると、幹線道路近くのエリアが非常に危険になってくるということですね。

この辺をぜひ、法案として入っておりますが、大臣の方のお考えをお聞きしたいというふうに思いたす。

○北側国務大臣 物流拠点施設を整備するに当たりますと、交通安全上の問題が発生しないように対応する必要があるというの、これは非常に大事なことでありふらうに思っております。この法案に基本方針を定めるというふうになっておりまして、その基本方針におきまして、今委員のおっしゃったように、流通業務総合効率化事業の実施に当たって配慮すべき重要事項として、今警察庁と協議をしているところでございまして、道路交通の安全に配慮するものとする、こういう趣旨の記載をする方向で今検討をしているところでございまして。

本法案に基づく総合効率化計画の認定を地方運輸局において行うに際しましては、認定権者として基本方針への適合性を審査するほか、交通安全を図る観点から、その地域を管轄する都道府県警察の意見を聞くことも予定をしているところでございまして。

これらの措置によりまして、交通安全上の問題が発生することのないように取り組みをさせていた、だいたいと思っております。

○下条委員 ありがとうございます。

ぜひその部分を入れていただいて、地元のお年寄り、子供たち、そして警察官の方を含めて、いろいろな意見を総合して、この立地に対する、周りの方々がどれだけ困るかということに対して配慮していただきたいというふうに思いたすので、何とぞよろしく願ひいたします。

次も安全面になるんですが、今のお話は、そこ

に住まわれている周りの近郊の方についてなんでも思いたす。ただ一方で、今回のこの法案は、やはりCO₂を含めた排出量削減の問題があったり、業界全体の効率化の問題があつてこの法案が出てきたことは、私も百も承知でございまして。ただ、それだけを強力に押し進めると、逆に言えば、言いにくいけれども、J R西みたいな問題が出てきてしまうんじゃないかというふうに思いたす。

そこで、これはちょっと人的なあれになるかもしれないませんが、効率化、総合化の陰に隠れた、厚生労働省や環境省なども含めた労働環境の問題がかなり粗悪になってくると思いたす。というのは、先ほどちらつと私が申し上げたとおりで、ただでさえ低賃金だ、そして高速を使わないようにして動く人も出てくる。ただ、どうしても間に合わないければ高速道路を使わなきゃいけなくなってくる。

そこで、私は、やはりある程度高速を使わせてあげたいなというふうに思いたす。というのは、私の地元でも、簡単に言えば、私がいつも食っていくラーメン屋さんの娘さんの旦那さんがトラックの運転手さんだった。ところが、低賃金だし、どうしても子供が大きくなってきたので、そのさやを稼ぐために高速代金を浮かせるために下を走っていた、一般道をばんばん走っていた。それで、つい半年ぐらい前に激突して亡くなりました。私も葬儀に行きましたけれども。

そういう意味では、現実問題としては、最後はトラックを直接運転する人間の、一人一人の方々の労働環境に來ると思いたす。これを今この法案に関連してどうのこうのと言っても、なかなか僕は、正直それは神様の発言になつてしましますが、そういう状態があるとしたら、では、そのことに対して一体どれだけ配慮できるかなという問題になってくると思いたす。

そこで、少なくとも今回の施設に高速を利用して出入りするトラックには、もうちょっと高速料金の割引を今以上にしたらどうかという感じが

いたしております。

ただ、過去において制度を利用した別納カードの使い回しなどの不正があったことを、私は、本当に今回はレクで皆さんの省庁の方々にいろいろなことを教えていただきました。助かりました。不正があったりしてETCを対象にしているというふうになっております。ETCはまた、ここで言いますと、先ほどおっしゃったようにスマートインターチェンジのETCもありますし、ここで不正で別納カードを使うことがあるということとはなかなか難しい。それだったら、車両にETCを搭載しているトラックの運転手さんへ、あなた、少しでも楽にするよということ、もう一押し、特別な割引等々を含めた補助をしていくべきではないかなと私は思います。

これは、さっき大臣おっしゃったように、十月から民間になつちゃう等を含めると民間の発想になるかもしれないが、そういう意味では、そこら辺を、例えば施設を利用するトラックの方々にしては、ETCがついている場合は不正はできませんから、しにくいですが、その辺についてもう一押し、温かい気持ちで割引をするような方向等々がございましてかとお聞きしたい、また、お考えがあるかどうかお聞きしたいというふうに思います。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路の料金の関係でございます。

今先生からも御指摘でございますように、ETCを使って料金を割り引くというように、特に今問題になっておりますこちらの総合的な物流に資する施設ということかどうかというふうなことでございます。

実は、高速道路の割引料金につきましては、いわゆるマイレージ割引というように、物流事業者につきましては、例えば大口で多頻度の割引であるとか、あるいはマイレージの割引という制度も導入をしたところでございますし、もう一つは、実は時間帯割引というものもございまして、深夜の割引ということで、いわゆる零時から四時

の間ということで三割引になるというような割引もございまして。

実は、物流事業者の方は、こういう割引がありまして、さらに、割り引かれた結果の高速道路料金を惜しむように一般の道路を走られるという問題もございまして、それにどういうふうに対応していくかというのはいささか難しい点もあるかと思っております。

ただ、総合的な物流事業を通じて、荷主さんとの間でも、結局、ある程度高速道路の高速性なんかもうまく活用しながら非常に効率的でスピーディーな物流サービスというふうなことを展開し、また、そのことについて荷主さんから価格面も含めてある程度理解をもらえるようなことになつていけば、こういった割引制度なんかもうまく活用して対応するというところもあるのではないかとこのように考えておりますので、私どももまた物流事業者の方の対応状況等もよく見ながら勉強していく必要があるだろうというふうに考えております。

○下条委員 ありがとうございます。

非常に難しい問題だと思っております、おっしゃるとおり。結局、消費者ニーズに合わせて会社本体がどどんどんスピードと効率化を進めていって、絞ってくるわけです。安くなきゃおまえのところに頼まねえぞというのから繰り返し、それが結局は最後に運転手さんに来る。

私は、このトラックだけは、なぜかというところ、一つの事故によって多くの人を巻き込む可能性があるわけですね。例えば、小型乗用車が壁にぶつかっても、その向こうに住んでいる皆さんの御親族はそれほどがしがない。トラックがぶつかりやみんな死にじまう。ですから、非常に巻き込むことが多いのでこういうお話をさせていただきまして、ただ、現実問題、そこに経営問題も含まれてきて難しいと思っておりますけれども、こういう案を私は申し上げておきたいというふうに思います。ちよつと時間が来ましたので、あともう一点だけお願いいたします。

最後に、環境への配慮という部分でお伺いしたいと思うんですが、法案の第二条の用語の定義から申し上げたいんですが、第一項の定義は、流通業務は、「輸送、保管、荷さばき、流通加工その他の物資の流通に係る業務をいう。」というふうになっております。この前段の部分の「輸送、保管、荷さばき、流通加工」が対象になっている。ここで言う、製品、販売する商品はいかに効率的に消費者に提供するかという物販物流について対象とされているわけです。

しかし、環境のキーワードからすると、第二条の一項の最後に定義されている「その他」の部分とこの注目の部分とを比べると、人間に例えると、物販物流は簡単に言うと動脈部分である。生産過程で出る廃棄物や使用済みの容器の回収、不要になった製品の処理などは、消費者サイドから生産者サイドへ戻っていく部分というのは静脈、戻りの部分です。動脈部分と静脈部分という回収機能になっていると思っております。

そこで、今のこの部分の法案というのは、ほとんど九五%以上が動脈部分、物をそこに持つていくだけになつてしまっている。簡単に言えば、工場から流通拠点に移って、流通から消費地の方にトラックが運んで、最後は空でトラックが戻ってくる、こういうことになると思っています。

私は提案をしたいと思うんですが、この静脈の部分に、つまり戻りの部分に、いかにして効率性を上げて、帰りはCO₂を吐きながら空のトラックで帰るというのはいらないかと私は思います、それは業者にとってももったいない。また、個人によつては、帰りは自分の個別契約をして、リサイクル商品を載つけてきて届ける人も中にはあります。これはやはり行政として見ていく必要があるんじゃないか、効率性の問題の中で、そこで、この静脈部分というのは、皆さんもよく使われている中でこの「その他」の部分の中へ入ってくると思うんですが、廃棄物やリサイクル品などの回収を特定流通施設に運搬することを可能にしたかどうかと僕は思っているんです。これは今後

の話です。今の段階じゃない、今後の話。

そこで、本案の法案上は、第八条、第九条、第十条、第十一条には、倉庫業、貨物利用運送事業、貨物自動車運送事業の事業許可を一括で取得する、これだけになっている。だから、これに加えて、その運んだトラックの運転手さんが、消費地で、ごみでもリサイクル品でも産廃でもいいんです、回収して持っていくような施設になれば、制度になれば、これは静脈部分で非常に効率よくなる。また、環境面でも、帰りの部分をむだに使わずにCO₂の部分を抑えられていくんじゃないかと思っております。つまり、ある意味では、例えば産業廃棄物収集運搬事業の許可もあわせて取得できるようにしたらどうかというふうに思います。

これは今後の話です。あくまでも、この法案に出てきた「その他」の部分を静脈部分、回収部分と見込んで、流通施設を今後としてどうやって使っていくかということですね。御意見を大臣と政府委員にお聞きしたいというふうに思います。

○北側国務大臣 非常に興味深い観点だと思っております。

言うまでもなく、廃棄物の輸送につきましては、その適正な分別をしないといけないんだとか、それから公衆衛生の向上に反することがないようにならないといけないんだとか、一般の物流とは異なる視点、観点がございまして、そこを考慮する必要があると思っております。御承知のとおり、法律も廃棄物処理法という別の法律立てになつておるところでございます。

ただ、御指摘の点につきましては、物流効率化を図るに当たって十分生じ得る問題だと思っております。今後の課題として検討させていただきたいと思っております。

○下条委員 ありがとうございます。いい御意見をいただきました。今後の課題としてぜひ検討していただきたいと思っております。時間が参りましたので、終わります。ありがとうございます。

○橋委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 本法案は、これまで中小運送事業者に対する支援に限定してきた中小企業流通業務効率化法を廃止し、中小支援の垣根を取っ払って、大手物流事業者にも税制、資金調達、開発手続の簡素化など支援措置を拡充しようとするものです。

そこで、これまで中小運送事業者に対する支援に限定してきた理由は何か、まずお答えください。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

荷主の物流ニーズに対応いたしまして、輸送の関係も含めた物流の効率化を進めるということに当たりましては、大企業に比べて経営基盤が脆弱であり、また資金調達能力という面でも乏しい中小企業につきましては、共同化の取り組みということが有効であるということで、中小企業流通業務効率化促進法におきまして、支援対象を中小企業組合の形式によるものを対象にいたしまして支援を行うということになっているものというふう

に理解をしております。

中小企業をめぐるとこのような状況は引き続き基本的にはあるわけでございますけれども、この法案におきましては、従来の支援措置を継続するとともに、いわゆる中小企業組合形式によらない中小企業の連携についても支援対象に含めるというようなことで、中小企業に対する支援措置を拡充するという内容になっているものでございます。

○穀田委員 中小企業は大企業に比べて資金調達が脆弱だ、効率化のために投資してもそれに見合う物資の流通量を確保できない、だから中小企業が共同して流通業務の効率化に取り組むということで対応策が決められた、これが九二年に制定した法律の趣旨説明でありました。だから、この大変な中小企業を支援することによって振興を図ろうというのが大義だったわけですね。

そこで、今回の法案は、今お話ありましたけれども、後半の方も言っているわけですから、支援する対象を中小企業に限定せずに、大手も含めて支援しようという内容だということは明らかです。具体的な対象はどういった事業者を想定しているのか。大手運送事業者のほか、荷主となる大手製造事業者や大手小売事業者が出資する子会社なども含まれるのか。例えば、企業の流通機能全般を一括して請け負うアウトソーシングサービス事業も含まれるのか。この点について簡潔にお答えください。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

この法律におきましては、物流の総合的なあるいは効率的な展開をするということを実施を通じて行う事業者に対して支援措置を講ずるということでございます。中小企業については、先ほど、中小企業に対しての支援措置というものを講じるということでございますけれども、この法律全体としては、中小企業に限定しない形で支援措置を書かせていただいております。

○穀田委員 だとすると、中小企業と違って資金調達は、一定の競争力もある、そういう大手企業が行う効率化を国が支援するということになりません。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

物流の総合化、効率化の取り組みを推進するためには、中核となる物流拠点施設の整備が必要になるわけでございます。これを整備するためには多額の投資を必要とする反面、投資をした資金と

いうものを回収するという期間も長いものとなります。民間事業者がこういった取り組みをしていくことを自主的に取り組むということだけでこういう事柄が進むかどうかということにつきましては、なかなか円滑に進まないという問題があります。

他方、総合化、効率化の取り組みということは、活力ある経済活動あるいは豊かな国民生活の維持にとって必要不可欠な取り組みでございます。特に今日においては、東アジア諸国の経済が大きく発展していく中で、我が国産業の空洞化というような事態を回避するためにも緊急かつ重要な課題であると考えております。

○橋委員長 簡潔に願います。

○春田政府参考人 はい。税制特例等、これを大幅に見直しをいたしまして、重点的に総合化、効率化を図るものにむき合いをいたしまして再構成したというのがいわゆる一般的な支援措置でございます。

一方、中小企業にしましては、先ほど来申し上げておりますような資金面等の支援というものを手厚く整備しているものでございます。

○穀田委員 この間、きょうの議論でも多くの発言者が疑問符を投げかけたのはここにあるんですよ。結局、そういう資金力もあるし力もあるところ、なぜそこを支援しなくちゃならぬのかということなんです。市場原理、市場原理、また、総理の好きな言葉でいけば、民間でできるものは民間に、こう言っていて、それが金がかかる、円滑に進まない。そんなことはないですよ。ちゃんとやればできるわけでして、結局のところ、要は至れり尽くせりで、官が後押ししよう、大手の企業には手厚く支援しようということがあるからさまに見えろということを指摘しておきたいと思うんです。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

そこで、これが、懸念があるから各党は中小企業者に対してどうなのかという質問をしているんですよ。中小運送業者にとってはどういう事態をもたらすか。中小企業の場合、従来は中小企業組合などに限られていた支援対象が個々の企業でも対象になるなど、先ほどお話があったように、一定、制度が拡充された、これはありました。しかし、これは、今回の法案をつくらなかったって、逆に言えば、中小企業流通業務効率化法を改正すればできる話なんです。支援する対象を大手に広げること、限られた支援措置が中小企業まで回ってこないという心配が生まれるから、みんな危機の念を抱いて質問しているわけです。

それだけじゃ済まないんですね。先ほど質問した中心は、大手の製造業者や大手小売業の子会社、3PLというアウトソーシングサービス事業が進める効率化の中身が問題なんです。

IT辞典を見ますと、こう書いていますね。『物流業者は業務を委託するのとは違い、3PLは「荷主の物流部門」として振舞うため、複数の物流業者から最も荷主の利益にかなう業者を選択したり、荷主側の要望を物流業者と交渉したりといったことが可能となる。』やはりITをやって調べている方はよくつかんでいて、このことの今の法律というのはどうなのか、3PLというのは何をもちたすかということをおっしゃっているわけですね。

ここにあるように、3PL事業者は荷主の物流部門として振る舞い、荷主の利益にかなう業者を選択したりすることになる。だから、荷主の意向に沿って、低運賃を競い合わせ、コスト削減を図ることが最大の仕事になっちゃうぞと。

つまり、中小運送業者やそこで働く労働者にすれば、安い運賃や時間限定配送など、過酷な条件を押しつけられる事態が今以上に厳しくなることは容易に予想できます。効率化を進めれば進めるほど、中小業者と運送労働者にとっては過酷な取引条件が押しつけられることになる、そういう事態を生む心配はないのですか。お答えください。

○春田政府参考人 お答え申し上げます。

物流の効率化につきましては、活力ある経済活

動あるいは豊かな国民生活の維持にとりまして必要不可欠な取り組みであると考えております。産業の空洞化の回避を図るためにも重要だということでございます。

物流の効率化を進めることによりまして、荷主企業が物流活動というものをアウトソーシングするということや、物流事業者がその受け皿となる、結果、自家用トラックから営業用トラックへの転換が行われるということにつきましては、トラック事業者のビジネス機会の拡大というようにつながる面もあるものと考えております。

また、中小企業におきましても、みずからの創意工夫、他の物流事業者との連携、こういったものを通じまして、ビジネス機会を拡大することとは十分可能であると考えております。本法案は、こうした中小企業の各種取り組みを支援するための措置を整備するものでございます。

○穀田委員 効率化が必ずしも空洞化などの対処になるというふうには思えない。私は、京都に住んでいますから、とりわけ伝統産業や芸術産品、そういうものの空洞化というのを恐れています。しかし、それは効率化でいけるなどということを言っている。だれもそんなこと言わへんわ。そういう問題だということを改めて言っておきたいし、活力というものは一体何かという問題も今後議論していきたいんですけども、私は、そんなに時間はありませんからやめますが。

そこで、トラック協会の調査資料などを見ると、コスト削減競争のもとで事業者は運賃を削られ、それを労働者の賃金引き下げ、長時間労働で補う、そういうことになりました。したがって、荷主側が物流の効率化をすればするほど下請と労働者にしわ寄せされる実態があることは、これは否定できない事実だと思います。

公正取引委員会に聞きたい。大手荷主がアウトソーシングして3PLを行う事業者について、この事業者が中小運送事業者に対して、運賃の減額、買いたたき等、不正な取引を行った場合、

二〇〇四年に改正された下請法が適用されるのか、されないのか、お聞きします。

○舟橋政府参考人 御説明申し上げます。御指摘の件でございますけれども、下請法、それからもう一つ物流の特殊指定とございますけれども、いずれも資本金の要件というのがございまして、それを満たす限りにおきまして、大企業が3PLに委託を行う、そういった場合に、その下請法ないし物流の特殊指定が適用になる、こういう関係でございます。

○穀田委員 では、ついでに聞きます。昨年改正された下請法及び今お話あった荷主に對しての独禁法の特例指定に関連して、運送業関係でこの一年の運用実績はどうなっているのか、また、対象が広がったことに伴って下請検査官等の人員体制は拡充されたのか、そのことについて事実関係をお聞きします。

○舟橋政府参考人 まず下請法、それから、先ほど申し上げましたけれども、物流の特殊指定の運用状況、運用実績でございます。下請法につきましては、平成十六年、昨年度でございますけれども、定期調査というのをやっておるわけでございます。下請の方からなかなかクレームとかが来ませんので、私どもの方から書面で定期的に調査する。その結果、運輸業者に対して、下請法に違反するおそれのある行為が認められた百七十一件につきまして改善等の措置、指導を行った。それから、もう一つの物流の特殊指定の方でございますけれども、こちらにつきましては、物流事業者二千社に対して書面調査を実施いたしておりますが、指導等に至る事案はなかったというところでございます。

今後とも、下請法それから物流の特殊指定につきまして、書面調査等を実施して違反行為が見つかつた場合には厳正に対処したいと考えております。運用の体制でございますけれども、非常に簡単に御説明させていただきますと、下請法それから物流の特殊指定、これは昨年四月一日から施行に

なっているわけでございますけれども、その直前の時点でこの担当者は四十九名でございましたが、直近時点では十二名ふえて六十一名の体制で執行に当たっている、こういう状況でございます。

○穀田委員 今ありましたように、下請関係の検査官それから担当者、四十九名から六十一名、十二名増員している。中小企業庁でも、下請検査官は七人拡充されています。

そこで、もう一つの点ですが、今、下請法違反事例については、警告等の実績、書面に基いて調査して百七十一件あったと。ところが、荷主が行う不正取引に関しては、特殊指定にされたけれどもこれまで警告した実績はない、これがはっきりした。これが非常に問題なんですね。だって、荷主による運賃引き下げ、買いたたきなど、委託を受けた運送事業者や労働者はまさに悲鳴を上げています。これは、参議院の議論を通じて、今日の議論を通じて、そういった点が

先ほども言いましたけれども、今回の法案で支援される3PL事業者というのは、荷主の物流部門として、荷主の立場に立つてコスト削減など効率化を進め、下請物流業者に無理を押しつける可能性がふえると思うんです。これは、「日本における3PLビジネスの育成に関する調査」ということで国土交通省が出しているんですけども、その実態を見ますと、「市場構造・参入主体」と書いていますが、例えば商社の物流子会社、伊藤忠、住友、丸紅、三井物産、三菱商事、こういうふうな書いていますように、これは圧倒的にそういう人たちが参入しているという事実があるし、それが今の現実です。したがって、私は、大臣にこの点を含めて最後にお聞きしたいんです。

運輸事業に関しては、結局のところ、JR西日本の事故だとか航空のトラブルなど安全問題で、私は国交省の管理監督のあり方が問われたと何度も質問しました。あわせて、今度のトラックなど

貨物輸送分野での事故も多発している。それは、その背景に荷主の行き過ぎた運賃引き下げ、時間限定配送などの押しつけがあることも指摘をされているところなんです。そもそも、市場競争、市場原理といいますが、私は、公平公正な取引を守ることなくして経済秩序は維持できないと思っております。したがって、運送事業を所管する国交省が、この公正取引に関しても監視、監督する立場から一定の役割を担うべきだと考えるんです。

国交省は、運送業が下請法さらには特殊指定の対象になって以後、検査官初め人員の拡大を行ったんでしょうか。そういった点を含めて、二つ、今言いました一定の役割を担うべきだということと、検査官を初めとしたこの部門での人員の点についてもお聞きしたいと思っております。考え方は、その二つ、お願いします。

○北側国務大臣 物流事業というのと、それから生産、流通等の荷主側というのは、私は、やはり経済を支える車の両輪だと思っております。だから、生産者側また流通者側にとっても、物流事業者の方々が健全に発展していくことは極めて大事なことで、私どもも、物流事業者の方々が健全に発展していきけるような環境、条件というのをしっかりと整備していくことは私どもの大事な仕事であると思っております。

今は軽油価格も大変高騰しております。トラック事業者の方々は大変な環境下にあるというの、私は十分に承知をしているところでございます。荷主側の方々にその辺のところはよく理解をしていただいて、きちんとそういうコストが反映できるように形にしていけないかと、転嫁ができるような形にしていけないかといけません。そうじゃないと、やはりトラック業者を初めとする物流事業の健全な発展というのはないというふうに私は思っております。そういう意味で、経済界の方々に對しまして、今のこういう状況についてよく御理解をお願いしたいということは申し上げております。経団連の皆様に対しても、そういうトラック事

業者の方々を初めとする物流事業者の方々の置かれている状況については申し上げているところでございます。

○穀田委員 考え方の中心は、やはり公正公平な取引を守るといふ、単に中小企業庁だとか公正取引委員会というふうな形じゃなくて、一番現実をつかんでいる国交省自身がきちんと関与していく必要があるということをおし申し上げたいと思っております。

みずから所管する運送業界の公正な取引、今、そういう点について、実際は嘆いていないんですね、残念ながら。この間も参議院でも議論になりました、そういう一連の流通問題についての、経産省でいいますと経産省、それで、こつちでいいますと、通達を出している、パンフレットを出している、こう言っているんですけども、その点でのきちとしたものが私は必要だと思います。最後に一言だけ。

一生懸命環境問題について出しましたけれども、企業のCO₂の排出を規制するものではないんです、この法律は。参議院の議論でもあつていいますように、規制をかける必要があるんじゃないかといったことに対しては、それは市場原理だと言っていることから明らかなように、それはそうなりません。

確かに、十あるものを二つにやったら、それは減るのは当たり前ですよ。そういう点ぐらいたくことは言っておきたいと思つています。したがって、温暖化についても、なかなかこれは疑問だなということだけ提起して、質問とします。

○橋委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○橋委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。穀田恵二君。

○穀田委員 これまで、流通業務の効率化を支援

する制度は、経営基盤や資金調達力の脆弱性などを理由に、中小企業の支援に限定されておりました。本法案では、大手物流企業はもとより、荷主となる大手製造会社等の出資する子会社などを支援対象に拡充しています。

もともと流通業務等の効率化は、事業者みずからが創意工夫を凝らし取り組むものであります。本法案により資金調達力を有する大手事業者等を支援対象に加えることで、中小企業への支援が縮小されることになりかねません。このことは、現に、支援対象とされている、いわゆる3PL事業に進出している企業のほとんどが大企業とその関連子会社であることを見れば明らかです。

また、地球温暖化ガスの削減対策を本法案による効果として掲げていますが、本法案には、支援対象企業等のCO₂排出を規制する仕組みはなく、実効性を担保する確たるものではありません。したがって、本法案には賛成できません。

なお、運輸業界に今緊急に求められている対策は、物流コスト削減を進める大企業荷主による不公正な取引を改善し、中小企業の経営安定と運輸労働者の過酷な労働条件の改善です。多発するトラック事故等の対策とあわせ、国土交通省の対応の強化を求め、討論とします。

○橋委員長 これにて討論は終局いたしました。

○橋委員長 これより採決に入ります。

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○橋委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○橋委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○橋委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時十四分散会

平成十七年七月十五日印刷

平成十七年七月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

B