

衆議院 第九十回国会 国土交通委員会 議 録 第 六 号

平成二十八年四月八日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 谷 公一君

理事 秋元 司君

理事 金子 恭之君

理事 鈴木 憲和君

理事 水戸 将史君

理事 今村 雅弘君

理事 大塚 高司君

理事 加藤 鮎子君

理事 神谷 昇君

理事 工藤 彰三君

理事 今野 智博君

理事 津島 淳君

理事 西村 明宏君

理事 前田 一男君

理事 宮崎 政久君

理事 望月 義夫君

理事 荒井 聰君

理事 黒岩 宇洋君

理事 本村賢太郎君

理事 北側 一雄君

理事 穀田 恵二君

理事 井上 英孝君

理事 野間 健君

秋本 真利君

小島 敏文君

津村 啓介君

樋口 尚也君

岩田 和親君

大西 英男君

門 博文君

木内 均君

小池百合子君

斎藤 洋明君

中村 裕之君

堀井 学君

宮内 秀樹君

宮澤 博行君

山本 公一君

神山 洋介君

小宮山泰子君

岡本 三成君

中川 康洋君

本村 伸子君

椎木 保君

石井 啓一君

山本 順三君

宮内 秀樹君

津島 淳君

井上 剛志君

羽尾 一郎君

政府参考人
(国土交通省自動車局長) 藤井 直樹君

政府参考人
(国土交通省海事局長) 坂下 広明君

国土交通委員会専門員 伊藤 和子君

委員の異動

四月八日

辞任

大塚 高司君

泉 健太君

同日

辞任

宮崎 政久君

本村賢太郎君

補欠選任

宮崎 政久君

本村賢太郎君

補欠選任

大塚 高司君

泉 健太君

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一四号)

○谷委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房物流審議官羽尾 一郎君、都市局長栗田卓也君、道路局長森昌文君、自動車局長藤井直樹君、海事局長坂下広明君及び警察庁交通局長井上剛志君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと認めます。〕

○谷委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のように決しました。

○谷委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。神山洋介君。

○神山(洋)委員 おはようございます。神山洋介でございます。

きょうは、物流総合効率化法の法案審議ということで、四十五分間いただきましたので、質疑をさせていただきますと思っております。

平成十七年に物流総合効率化法という形で成立をして、十一年が経過をして、今回改正案に至っているというところでございます。十七年に成立している既存法の方でいえば、国際競争力の強化、消費者需要の高度化、多様化への対応、環境負荷の軽減というこの三つを主な目的として、十一年

走ってきたわけです。

改正案の議論をさせていただく前に、この十一年にわたる既存法の運用の中でどういう効果があつたのか、どういう課題があつたのかということについての総括をするというのは私は非常に大事なことでないかなというふうに考えておりまして、まずはその点から議論を始めさせていただきます。というふうに思っております。

お手元に数枚資料をお配りさせていただきました。これはいづれも国土交通省さんの方でつくられている資料かなと思ひますが、資料一が、物流総合効率化計画認定の効果ということで、実は、前段で事務方という趣旨のことでどういった際に、今申し上げた趣旨のことでどういった効果があつたのかということを少し示していただけないかという中でいただいた資料がこの資料一です。

フロアのところはこれを見ていただければわかるかと思うんですが、右側に、これはある個社の

例で一つこういう事例があつて、こういう効果が出ましたという数字が入っているわけです。

一つの会社の事例としてこういう効果があつたということはわかりますし、こういう効果があつたということはそれはいいことではあるんですが、私は、ここで大事だと思つていますのは、十一年間にわたつてこの三つの問題意識で既存法がずっと運用されてきて、この後また少し議論させていただきますけれども、総認定件数は二百八十三件と伺つておりますし、そういった中で、そもそもの着眼点、問題意識に対して、どれだけの効果があつたのかということを、定性的評価は当然ですが、定量的にきちんと明らかにするということが大事ではないかということを私は考えております。

まず、この点、この十年間の総括という意味で、一体どういう定量的な効果があつたのかという点の一つ。もう一つは、その定量的効果は果たして当初もくろんでいた目標、ゴールに対してどの程度のボリュームであつたのかということも含めて、その定量的効果に対しての評価はどういう形でされているのか。この二点、まずお伺いをさせていただきます。

○石井国務大臣 現行の物流総合効率化法は、その第一条、目的のところに明記をしておりますけれども、「流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もつて国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。」とされているところでございます。

物流総合効率化法が制定された平成十七年当時、グローバル化の進展や、消費者ニーズの高度化、京都議定書の発効を背景といたしまして、迅速かつ低廉で環境問題にも適切に対応する物流が求められておりました。

そのため、従来、別々の施設で行ってきまし

保管、荷さばき、流通加工の各機能を総合的に有する物流施設を中核といたしまして、流通業務の効率化を図る取り組みを促進してまいりました。

平成二十八年三月末までに、こうした流通業務効率化のための取り組みに係る計画を二百八十九件認定したところでございます。

これによりまして、輸送網の集約、再編が進み、物流コストやリードタイムの縮減、CO₂排出量の削減に一定の効果があつたものと認識をしております。

なお、法律を制定した当時は、新增設の物流施設を活用する取り組みのほかに、既存の物流施設を活用した輸送網の集約の取り組みも含め、年間百件から百五十件の認定を想定しておりましたが、実際には、物流施設に輸送網を集約する取り組みは、施設の新増設を契機として取り組みられることが多く、既存の物流施設を活用した認定事例は極めて少ない結果となっております。

その結果、これまで認定件数は二百八十九件というところになってきているわけですが、今般の法改正で物流施設を伴わない取り組みも支援対象となりまして、今後、関係事業者への周知等を通じ、流通業務の効率化の取り組みの一層の拡大を図りたいと考えております。

○神山洋委員 今、二百八十九件というお話がありまして、先ほど二百八十三件と私が言ったのは、ちょっと時期的なずれがあるのかもしれない。大事なことは、二百八十九件の認定があつたというところではないと私は思うんです。二百八十九件の認定があつたことを踏まえて、そもそもの問題意識であつた、国際競争力の強化をするということであり、消費者需要の高度化、多様化に対応していくということであり、環境負荷の軽減ということがこれまで目的であつたわけですから、それぞれに対して、では、どういう効果があつたのか、ここそがまさに効果だと思つたわけです。加えて、その効果に対して、十分であつたと考えているのか、それとも全然未達であつたと

いうふうを考えているのかという、ここが評価というところで二点お伺いをしたいわけですね。もう一度、大臣、お伺いできますか。

○石井国務大臣 現行法の第一条を読みますと、「この法律は、最近における物資の流通をめぐる経済的社会的な事情の変化に伴い、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大していることにかんがみ」云々かんぬんで、最後に、「流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もつて国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。」というふうにされております。

したがって、今委員御指摘がありました、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応、物資の流通に伴う環境への負荷の低減、これらは目的そのものではなく、流通業務の総合化及び効率化の促進を図る上で考慮すべき背景となる事項でございます。

これらの事項に一括して対応するために、現在の法律で整備等を促進する特定流通業務施設については、高速道路のインターチェンジや港湾等の近傍に立地すること、リアルタイムな受発注にも対応するシステムを備えること、流通加工機能を有すること等を求めるとともに、定量的な効果としては、当該施設に輸送網を集約することによる二酸化炭素排出量の削減を求めてまいりました。

こうした取り組みによりまして、先ほど御説明申し上げたとおり、平成二十八年三月末までに二百八十九件認定をしたところでありまして、これによりまして、特定流通業務施設の整備が進むとともに、約八億五千五百万トンキロのトラック輸送量及び約十四万八千トンの二酸化炭素排出量が削減されたところでございます。

○神山(洋)委員 確かに、ゴールはそこじゃないということでは文言の論理上は成り立つのかもしれないませんが、こういう社会情勢であり、国際社会の要請等も含めてこの法律が十一年前に制定をされて運用されてきたというときの、特に我々政治の

立場にいる人間が目指すべきゴールは何かといえ、それは、この後今回の改正の目的である労働力の不足等々の話にも入っていきますが、やはり、そもそもの着眼点に対してどれだけそれを改善する効果があつたのか、もしくは大きく出せるのかという、私はそこが大きなポイントではないかなと思うわけです。

認定件数が大きかったからいいかどうかではなくて、その認定件数を踏まえて、そもそもの着眼点であつた社会的な要請に対してどれだけ改善の効果があつたかということによつて、この法案の成否が問われるべきだと私は思っております。し、そのスタンスでこの後も少し議論をさせていただきますので、大臣、よろしくお願い申し上げます。

改正案の話なんです、その三点を目的としてこの十一年間運用されてきて、今回、改正案の中では、それに加えて、労働力不足への対応という部分が追加をされているわけです。

実は、きのうたまたま、午後、タクシードライバーの営業所で少しお話を聞いて、観光シーズンだから少しお客さんもふえているなという話がある一方で、やはりドライバーさんがなかなか集まらないという話であるとか、高齢化して大変だという話であるとか、そこで働いている方々の賃金はなかなか上がらなくて下がる一方だという話がある。これは、

先日の軽井沢のバス事故の件も、ここでも何度議論がなされましたが、そこでも同じような話があり、また、今回のトラック輸送という領域においても実は同じような構造があつて、これは、ひとえにタクシードライバーとかバスというふうなところだけではなくて、やはり横に共通を構造的な課題があるなというのを改めて感じましたし、その意味でいえば、労働力不足に対応していかなきゃいけないという問題意識そのものは、何の異論もなく私も賛同するところです。

ここで、まず初めにお伺いをさせていただいたのは、前段の議論ともかわりますが、労働力

不足という問題があるということは、もう誰もが異論がないことであるわけです。では、一体この労働力不足がどのぐらいのボリュームで将来発生をするということが想定をされていて、そこに対してどういうアプローチをしていくと解決をするのだからかという問題意識の中の一つとして今回の改正案があると思うわけです。

今回の法改正の中で、では、この労働力不足に対してどういう目標設定をして、どういう改善の成果を見込んで今回の改正案を設定されているのかという大枠の話をまずお伺いさせていただければと思います。

○石井国務大臣 目標といいますが、まず足元の現況からいたしまして、もう既にかなり労働力不足になっているということでございます。

例えば、トラック業界において四半期ごとに実施している「トラック運送業界の景況感」によると、ドライバーが不足していると感じている企業の割合は、平成二十三年には二割以下でございましたが、平成二十七年の調査では約六割となっております。

また、トラックドライバーの有効求人倍率も、平成二十三年度には〇・七二倍であつたものが、平成二十六年度で一・五五倍ということで、人材不足が顕著になっております。

また、現在の年齢構成を見ますと、トラック業界では五十歳以上の就業者が全体の約四割を占める一方で、二十歳代の就業者は一割未満というところがございます。

このように、物流分野における労働力不足は近年深刻化をしております。特に中高年層への依存度が高い、特にトラックドライバーは中高年層への依存度が高い状況になってございます。中長期的には、これらの中高年層の退職に伴い、さらに深刻な人手不足に陥るおそれがある状況となっております。

このため、国土交通省では、目標としては、次のような労働力の確保に向けた目標を掲げているところでありまして、

まず、トラックの輸送量そのものを削減するという観点から、大量輸送機関への転換を図るモーターシフト、この目標を掲げておりまして、二〇二〇年度までに六十八億トンキロの転換を実現するという目標を掲げてございます。

また、人材確保の観点から、女性活躍に向けた経営者への啓発等を行っておりまして、二〇二〇年度までに女性トラックドライバーを四万人へと倍増させることを目指しているところでございます。

○神山(洋)委員 労働力不足への対応が今回の改正の大きな目的なわけです。何で労働力不足をどの程度解消するという目標値がないのかということが全くよくわかりません。

お配りしている資料二です。これは恐らく全員見られた資料かと思いますが、今回の法案の概要が記されているものです。

「改正案の概要」というところの、中段の真ん中の緑のところに、今回の改正法の中で今後認定対象となり得る事業のイメージが三つほど例示をされているわけです。今大臣おっしゃっていたいたいたモーターシフトの話も入っています。それぞれに、例えばモーターシフトのところであれば、輸送する三十四億トンキロ分を転換するというふうに書いてありますし、地域内配送共同化事業ということであれば、二〇二〇年度までにモデル的な取り組みを百事例創出しますというようなことが書いてあるわけです。

それは、恐らく問題に対しては効果はあるでしょう。あるんでしょけれども、それは、パズルでいえば一万ピースのうちの一ピースにすぎない話なのか、いや、これで一万ピースのうち八千ピースぐらいの分なんですという話なのかというところを含めて、いずれにしても、今回、労働力不足への対応が目的であるとすれば、最終的に、では、この労働力不足に対していかなる効果があったかという意味では、そこそが目標値になっていないとおかしいと思うんです。大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 先ほどの問いでもちよつと申し上げたのですが、今回改正して、労働力の不足のことを申し上げておりますのは、第一条の目的の中に、従来の国際競争力の強化とか消費者の需要の高度化、多様化、それから物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性に加えて、「重要性が増大するとともに、流通業務に必要な労働力の確保に支障が生じつつあることに鑑み」ということで、その後、最終的な目標としては、「流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目指す」という条文にさせていただいているところでございます。この労働力の確保に支障が生じつつあるということも、目的そのものではなく、流通業務の総合化及び効率化の促進を図るための考慮すべき背景となる事項ということでございます。

○神山(洋)委員 よくわからないんですよ。労働力不足を解消しなきゃいけないといっているのに、なぜ労働力不足をこうしますという話が結論として出てこないんでしょうか。

もう一度今の資料二に戻りますが、先ほどちよつと申し上げた緑のところに三つほど例示がされているのは、いろいろな事業ですね。その事業が行われた結果、右側の四角のところにいくんだと思いますが、省力化された効率的な物流の実現、トラックドライバー不足の解消、CO₂排出量の大幅な削減ということが効果として例示をされているわけです。

ここに「トラックドライバー不足の解消」と書いてあるわけですよ。これが、例えばトラックドライバー不足の緩和だとか二割削減だとかという書き方をしているのだからまだわからなくはないですが、今回のこの新法を通じてトラックドライバー不足は解消されると書いてあるわけですね。要は、今の不足を数字でどうあらわすのかわかりませんが、不足はなくなるという書き方なわけです。その論理構成がこれではつながりませんよ。もう一回御答弁いただけますか。

○石井国務大臣 今御指摘いただいた資料にもありとおり、このトラックドライバー不足の解消は、就業環境の改善等による人材確保とあわせ、省力化により物流機能を維持するというところで、法案の前身、施策と、就業環境の改善による人材確保とをあわせてトラックドライバー不足の解消を図るというものでございます。

なお、法案の目的そのものは労働力不足の解消ではないということは重ねて申し上げたいと思います。

○神山(洋)委員 では、仮に法案の目的ではなかったとしても、例えば、今お話のあった人材不足を解消していくための就業環境の改善等々という、トータルでつくられている答申というか計画もありますよね。

いずれにしても、そういう中で、労働力不足というものをここでこれだけ明確に解消と書いているということは、何らかの算段があつて、私はそんなに簡単にできると思っていないから逆に聞いているわけですが、解消というからには問題がなくなるという大変大きなことが書いてあるわけです。では、一体どうやってそれをトータルで解消しようとしているのかという話の全体像が全然見えない中で、この法案の改正案の話が出てきているので、この改正案のウエイトは、その問題に対しての解決策としての程度のウエイトなんでしょうかというところをいろいろ聞き方で私はお伺いしているわけです。

これが、数あるパズルのピースの中の百分の一であつても、それはそれでやるべきだと私は思いますよ。でも、それが百分の一の話をしているのか百分の九十の話をしているのかによつたつて、予算のつけ方を含めて全然話が違ってくるんじゃないですか。そこはやはり明確にさせていただきたいんですよ。

今の話を踏まえて言えば、一般論で考えれば、今のこの労働力不足ということを考えたときに、労働力不足をしているのだから、これは労働力、要はトラックのドライバーになつていただく

方がふえるというのは、もちろん一つの結果として望ましいこと。もう一つは、ドライバーの数はいろいろなこの局面ではなかなかふえないかもしれない、ただ、生産性を向上することによつて、より少ない人数で今までの仕事をきちんと効率的にできるようにする、これもまた一つの解決策であつて、人数をふやすのか、生産性を上げていくのか、大ざっぱに言えば、この二本柱だと思うんですね。

では、この労働力不足という問題に対して、この二つの柱に対して、どういうウエイトでどういうアプローチをしていこうとしているのかという全体像をお聞かせいただけますか。

○石井国務大臣 トラックの労働力不足を解消するためには、人手の確保も生産性の向上もいずれも重要な課題でございます。

人手の確保につきましては、トラック運送業の労働環境の改善が重要でございまして、昨年五月より、厚生労働省とともに労働環境の改善のための協議会を開催し、荷主等の関係者と一体となつた取り組みを推進しております。

また、トラック運送業の生産性の向上につきましては、本法の枠組みを活用いたしまして、共同輸送・配送を促進したり、手待ち時間の削減などをやることによつて進めていくことにしておりますが、いずれにいたしましても、人手の確保、生産性の向上、いずれの施策もバランスよく両輪として取り組んでいくということが重要であるというふうな考えでおります。

○神山(洋)委員 この二つの要素をバランスよく両輪としてやっていくというのは、これは大臣にお伺いをするまでもなく一般論で、常識のレベルだと思つてます。

問題は今の状況であり、あとは、我が国が持つているさまざまなリソースであり、これから予想される社会の変動でありということ考えた中で、労働力を確保するという数をふやしていく話と生産性を上げていくという話と、どこにウエイトを置いてどういう比重で政策をやっていくの

か、私は、ここがまさに大事だと思ひますし、この場で議論すべきことじゃないかなと思ひつゝ。

両方やるのは当然ですよ。当然ですが、どこに資金投入もしくはリソース投入することが最も効果が高くなるのかというのを考えて、そのために、では、予算が幾ら必要なんだ、どういう制度が必要なんだ、どういう法改正が必要なんだというのをきちんと考えるべきではないでしょうか。その全体像がもしないであれば、それはつくるべきだと私は思ふんです。

結論としてそうなることを私は想定できないと思ひますが、これから我が国は人口減少になっていく、さまざまな労働市場で、労働人口がなかなかふえていかなくて人材確保に苦労していくだろう。そういう意味でいえば、トラックドライバーを含めた、数をふやしていくという労働力の確保というところで問題を解決するのは、極端な話、難しい。

では、その足りない部分を全部生産性の向上で確保するためにはどうするのか、できるのかできないのか、こういう具体的な算段があつて、その上で個別の、今回の法案もその一つかもしれない。一つ一つのパーツに具体的な意味を持たせて、そのためにこうやっていきましょう、この部分を解決する話なんです。つてパズルの全体を組み立てていくという、この全体構成、論理構成は私はあつてしかるべきじゃないかなと、改めて今大臣とお話をさせていただいても思ふんです。大臣、いかがですか。

○石井国務大臣 委員おっしゃるようにきれいに定量的に示すのはなかなか難しい。したがつて、バランスよくやらせていただきたいと思ひつゝ。

○神山(洋)委員 それは確かに難しいんだと思ひますし、いろいろな不可抗力といひますが、変数も多いので、がちつとはめて十年間それだけで走り出すというので必ずしも機械的にできるとは、私もそれは思ひませんよ。

ただ、世の中には、やればやつた方がいいことというのは山のようにあると思ふんです。一方で、やれることというのは非常に限られるわけですよ。これは予算の制約、マンパワーの制約もあるでしょう。やればやつた方がいいことを手当たり次第第一個一個手をつけていくということであつてはならないというのは、これは改めて議論をするまでもないと思ふんですね。やればやつた方がいいことが山ほどある中で、最終的なゴールに向かつて、では、どれを選択して、どこに資金投入をして、リソース投入をしてやるのが最もそこに対しての近道であるかという判断をするのが我々の仕事だと私は根つこで思ふわけですよ。ここまでの話を含めて言うと、今回の法案も含めて別に反対をするような話ではないと私は思つていますが、どれだけの優先順位があるもので、ほかに何が足りなくて、そしてこれがどの程度の緊急性を持つものなのか。そして、今回の結果、どれだけ今の問題が解消されるのか。その全体像が果たして見えるでしょうか。見えないんですよ。そこをきつちりとやるべきじゃないかというふうに私は申し上げてゐるわけです。

その意味で、先ほど大臣にもお伺ひしましたが、この労働力不足の問題を解決するといふときに、人数をふやしますという話と生産性を上げていきますという二つの柱があつて、そこにどういう形でウエートを置いていくのか。別に、数字で示してがっちり十年間変えちゃいけないなんということを言つてゐるつもりはありません。しかし、それを大きな方向性として決めて初めて、個別の法律の改正案、今ない新規制度の設立といふことが大きな意味を持つてくるんじゃないかなと思ふんですが、大臣、私のその考え方は違ひますか。

○石井国務大臣 なかなか数字で具体的にお示しするといふことは難しいといふことで、バランスよくやらせていただきたいと思ひつゝ。

○神山(洋)委員 数字を言つて、ここの数字が違ひうじゃないかみたいなことを、そういうみみち

い議論をしようと思ひつゝありません。大事な問題であることは、これは改めて議論するまでもないと思ひますし、恐らくその問題意識は既に共有をされてゐると思ふんです。

今ここでやはり問われているのは、その問題がどれだけ緊急性があるのかないのかという判断と、それを解決する手段として何が一番効果が高いのかという話があつて、そこに対して、予算配分を含めてきちんとやつていかなければならないという、その判断の部分ではないでしょうか。

なかなか残念な議論になつてしまつてはいるものの、その部分が、実は、関連をするさまざまな文書を見ても明確には見えてきてはいないもの、行間から、これは例えば、今手元にあるのは、「今後の物流政策の基本的な方向性等について」という去年の十二月に出た答申ですけれども、PDCAをきつちり回して、具体的な目標設定もして、進捗管理もして、全体の問題を網羅的に把握した上で、優先順位の設定をしてやつていきたいと思いますという別にふんふんと読める内容が書いてあるわけです。その書かれてゐる、これは答申ですから、自分たちが書いたわけじゃないという話になるのかもしれませんが、それにもう少し準拠をしていんじゃないかなと思ひますし、すべきだと思ふんです。

今回の法改正の話が終わつたとしても、恐らくは別にそれで問題解決のためのツールが充足をしたといふふうにならないんだと思ふんですね。では、どこまでいけばそれは充足をしたといふことになるのか。あとどの程度足りないのか。わかりませんよ、これでは。そこを、数字で示してくださいといふは申し上げておりません、定性的にでもいいですし、大きな枠組みの中でこういう要素を一個一個捉えていくんですという、文字面かもしれませんが、ぜひ考えていただきたいと思ひつゝ。

少し似たような話になりましたので、若干今のことも関連をしますが、所信の質疑をこの場で大臣とさせていただいた際にも実は一点取り上げ

させていただいたのは、大臣所信の中にも、物流、生産性革命、革命という言葉が入つてゐた。確かにそのぐらいのことが必要なんだと思ふんです、今のこの状況を考えれば。

人が現場であれだけ足りないと言つてゐながら、ネットショッピングがあれだけ発達をして、ちつちやい荷物、小口化がふえていて現場は大変な思いをしてゐるというのは、いろいろなドライバーさんからも今回さまざま聞かせていただきました。その意味では、今までどおりの物流スタイルでこれから十年、二十年やつていくという状況ではないといふことは間違ひないでしょう。

そうしたときに、ここで言う革命です。少なくとも今回の法案だけでは余り革命性を感じることができなくて、一体、この革命性といふのはどういう革命をなし遂げようと思つてゐるのか、ここをまず改めてお伺ひできればと思ひます。

○羽尾政府参考人 まず、大臣の方から革命性につきましてお答えさせていただく前に、先生の方から、労働力不足の状況についてどのように見てこの法案になつてゐるのかといふところの御質問をいただきました。

大臣から一部既にお答えしたことの繰り返しもございしますが、先ほど、現在の状況認識の中の三つ大臣からお答えしたうちの二つに、五十歳以上の就業者の割合が既に四割を超えてゐる、あるいは業種によつてはもっと超えてゐる、こういう業界もございします。そういう物流業界の中で、実は、例えばトラック業界は二十代の就業者は一割でございします。そういう意味で、きつちと確保していかないとこのままの状況だとすれば、その数値だけ見ても、数が減つていくといふところが一つ見られるところであります。

実は、民間の団体とかでも労働力不足をいろいろな形で計数を出したりしておりますが、私ども、それを検証してありますが、こういう場でお話しするほど確かな計算なのか、その根拠は正しいのかといふのは、いろいろな仮定を置いてありますので、そういうことはなかなか直には言えないん

ですが、多くの計測ではそういう数値が出ているということがございます。

その中で、なぜそういういわば定性的なものも含めながらこれを進めようとしているかといいますと、直近の例で申し上げますと、二年前の消費税の引き上げの際に駆け込み需要がございましたが、その際に、多くの、例えば、製造業もそうですが、流通業も一気に需要が上がりました。そのときに、実は物流業界において人手不足で対応できず、本来届けるべき時間に届けられなかった、こういう事態が現実起きております。したがって、そういう状況は先ほど申したような年齢構成を見ても確実に発生するというふうに見られるところから、労働力不足の解消に向けて取り組もう、こういうことでございます。

それからもう一つ、人手をちゃんと対応して採ろうという話と人手が少なくても回るといふ二つについて、これも大臣から、両輪である、こういうふうに申し上げました。先生からは、それを、どういうバランスなんだ、どっちに比重を置くんだと言われているんですが、両者のバランスをとってやっていくというのは、実は、こっちが何割、こっちが何割というよりも、両方の相乗効果というのがございます。省力化の施策をし、あるいは効率化の施策をすることによりまして、いわゆる労働環境も、例えば労働時間が短くなる、こういったことも含めて労働環境がよくなって、その結果、人が来やすくなる、こういう相乗効果もあります。二分してどっちに比重があるんだという形のものではなく、両者相まって取り組んでいこう、進めていこうということでございます。

○石井国務大臣 それでは、生産性革命につきまして申し上げたいと思いますが、労働力不足が深刻化する中で、物流が我が国産業の成長を支えていくためには、物流事業者自身の収益向上やコスト削減といった従来の取り組みの延長では十分な解決につながらないと考えております。生産から消費までのトータルな物の流れ全体で生産性を向上することが必要でございます。

その際に、物流事業者が荷主などに従属する存在ではなく、荷主を巻き込んで連携をいたしまして、ともに生産性向上の利益を享受するという発想の転換が重要だというふうに思っております。今回の法案におきましては、荷主はもとより、他の交通事業者やあるいは自治体なども巻き込みまして、多くの関係者が密接に連携して、抜本的な輸送効率化を促進することができ、そういう意味では、従来にない新たな枠組みを提供するところでございます。

さらに、モーダルシフトそのものを効率性の高い輸送手段として法律上明確に位置づけまして、例えば、従来では行ってまいりませんでしたけれども、地下鉄などの旅客鉄道での貨物輸送といった斬新な取り組みも法律上の支援対象とするなど、従来の物流の既成概念を打破するものでございます。

こうした取り組みを促進するものであることから、今回の法案は、物流における生産性革命を実現するものと考えております。

○神山(洋)委員 革命という言葉の細かい定義を云々言うつもりはありません。私は、そのぐらい力強くやるべきだし、やらないと、もうそんなに待ってられないと思うんですね。それこそ、前段で事務方からお話ありましたが、年齢だけのことを考えても、きのう、実はタクシー会社でちょっと話をしたときは、ドライバーさんの平均年齢はもう六十を超えちゃつていて、あと十年後にこの営業所は維持できないよ、若いのが入ってこないしという話がありまして、こういう話はどうぞまんとあると思うんです。

そういう意味でいえば、それこそ革命的にあらゆる手段を尽くして、しかも、それは十年、二十年かけてゆっくりじっくりやっていけばいい話ではなくて、ここ数年の中である程度形をつくって、十年後にはもう既にその新しい形の中で走っていますという形にしないと、これは本当に間に合わないと思うんですね。そういう意味でいえば、誰もが、ああ、それは

まさに革命的だと言っているレベルまでやらなきゃいけないというその問題意識は共有をさせていただいた上で、今大臣から少し話がありました。例えば、このトラック業界の中で革命という話でいえば、少し前振りがありましたので結論のところから申し上げれば、倉庫業者とトラックのドライバーさんもしくは運送業者さんとの関係性というのは、実は結構変えられた革命的じゃないかなと思うわけです。

この後の質疑でも、手待ち時間の話が今回非常に大きくクローズアップをされると思います。現場で聞くと、非常に理不尽きわまりないような手待ち時間が山のようにある。

たまたま私、地元でドライバーさんに伺ったら、輸出関係なので、横浜の港に九時ぐらいに持ってきてくれというふうに言われると。そうすると、普通に行けば一時間ちよつとで着くので七時半ぐらいに出ればいいという計算にはなるんだが、朝はもう渋滞するから、おくれるわけにいかないから、結局、二時間ぐらい早く、五時ぐらいに出て、向こうに行つてもそもそも待たなきゃいけないと。それで、九時になったらおるせるかという、九時は受け付けだけして、おるせるのは大体いつぐらいですかという、これはいろいろな倉庫業者さんによつても違うんでしょうけれども、そこでおっしゃっていたのは、大体午後二時ぐらいだというわけです。

何でそうなるのかという話もいろいろ伺いましたし、そのうちの解決策の一つが今回話になっている予約システムということも承知をしておりますが、この問題一つとっても、何でそんなことが起こるんですかというふうには私は素朴に伺ったわけなんです。普通に考えれば、ファミレスに九時に予約ですといつて九時に行つて、飯が食べたのが午後二時でしたといつたら、これは帰っちゃうでしょう、飯を食わないですよ、その店で。だけれども、では何で倉庫業者さんではそんなっちゃうのという、結局は、倉庫業者さんからしたら、お客さんはトラックのドライバーさんとか運送業者

じゃなくて荷主さんなんだと。やはりその構造というのは極めて大きいと思うんです。

例えば、この構造一つ変えるというのすごく難しい話ですけども、これが劇的に変わるとなつたら、これは私は革命と言つていいと思いますし、すごく本質的な話だと思つていいですね。ぜひそういったところにまで踏み込んでいただきたいと私は思っているんです。

今、手待ち時間の話をさせていただいたんですけれども、例えば、今申し上げた倉庫業者さんと荷主さんとの関係がお客さんとユーザーとの関係であつて、トラックドライバーさんがそういう意味でいうと若干微妙な立場の中でのいろいろこういう弊害が起きているという構造問題について、これからどう切り込んでいこうかという方針はございますか。

○石井国務大臣 トラック運送事業者は荷主に比べて立場が弱く、荷主都合による長時間の荷待ち等を余儀なくされているという実態がござい

昨年九月に実施をいたしましたトラック輸送状況の実態調査におきましては、一運行につき平均で一時間四十五分の荷待ち時間が発生している実態が明らかになっております。この長時間の荷待ち時間はトラック運転者の長時間労働の大きな要因の一つでありまして、その短縮が重要であるというふうに認識をしております。

このため、国土交通省におきましては、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めましたトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を平成二十七年に中央及び全都道府県に設置をし、荷待ち時間の削減等、長時間労働の抑制に向けた議論を進めております。

平成二十八年度から、この協議会の枠組みの中で、トラック運送事業者と荷主との協働による待機時間の削減など長時間労働改善のためのパイロット事業を実施いたしまして、ベストプラクティスをつくっていくということ、そしてその普及促進を図ることにしております。

○神山(洋)委員 私も手元でこのトラック輸送状況の実態調査結果を読ませていただきました。結構細かく、いろいろ具体的に調べられている資料だなという感想は持りました。

手待ち時間については、この中でいうと、今大臣おっしゃっていたように一時間四十何分とか、そういう数字がよく出てきていて、私、実は五社ぐらいしか話を伺っていませんが、ばらつきが非常に多いという気がしました。その中で聞いたのは、特に輸出関係のところは手待ちが非常に大きくなるという話も聞きますし、一方で、大きな会社を含めたロジスティックシステムの中に組み込まれているようなところというのは、やはり極めて効率的に行われているなというところで、平均するとこういう数字になって、この中に極大値と極小値の数字もたしかあったかと思うんですが、一時間四十何分と書いてあるけれども極大値は十何時間とあったりするというばらつきが非常に多い部分があるんじゃないかなと思うんです。

だとすると、その極大値が多いところというのは、それは個社の問題なのか、運んでいるものの違いなのかとか、いろいろな視点があるうかと思えますし、私、その結論はありませんけれども、アプローチはある意味では非常にやりやすいんじゃないかなという気もするんですね。

そこにやはりメスを入れていくということ、今突っ込んだというか私が直接伺ったところについては直接言及をいただけませんでしたが、荷主さんがお客さんであることは当然ではあります、トラックドライバーというか運送業者の方がお客さんではないとまでは言わないが、直接の顧客という形になっていないというこの構造は、そのスキームを変えることはなかなか難しいと思いますので、その部分を何らかの形で補強するということは制度的に担保してもいいんじゃないかなというふうに思うんです。もしお考えがあれば、お聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 倉庫業者は、トラックを待たせ

ていても直ちに自分自身の損失につながらないということから、トラックの手待ちを削減するインセンティブが働きにくいという側面があるというふうに認識をしております。

しかしながら、トラックドライバーの不足が非常に顕在化している中で、手待ち時間の長い倉庫における取引を敬遠する動きも出てきておりまして、そういったことを背景として、昨今では、トラックの手待ち時間の削減に取り組む意欲を持つ倉庫業者もあらわれてきております。

国土交通省としては、倉庫におけるトラックの手待ち時間の削減を図るために、トラック営業所を併設している倉庫やトラック予約システムを導入している倉庫をふやしてまいりたい。この法律に基づく税制上の支援措置等も有効に活用しながら、倉庫におけるトラックの手待ち時間の削減を図ってまいりたいと思っております。

○神山(洋)委員 私は、こういう問題というのは、本来は、でき得る限りはマーケットメカニズムの中で解決をされるべき話、そこが優先だと思ふんです。その意味でいえば、通常の商取引の中のサービス、サービスと言っているのかわかりませんが、そういう中でこの問題が何で解決しないのかなという素朴な疑問を持ちながら、いろいろな業者の方々とも実はちよつと話をしてみました。

さつき、ちよつと事例として申し上げましたが、ファミレスでもと言うとちよつとこれはファミレスにも失礼ですが、ファミレスであり飲食店でも、ランチどきの混んでいるときというのは、予約、最近携帯でできるわけですよ。携帯でできなくたって、少なくとも電話では予約して、大体決まった時間に、そんなに大それたないぐらいい入れるわけです。

何でそんなにずれがあるのか。もつと言えば、そういうずれがあるところは、今大臣からも言及されましたが、通常の商取引というかマーケットメカニズムの中からいえば、それはやはりサービスの質という観点から徐々に排除されていく、そ

うならないがためにスキル、サービスレベルを上げようというシステムが働くはずなんです、なかなか働いていないですよ、現状。だから、今回の対応の中で、また予約システムのところを後押ししますというふうにやるわけです。

本来は、予約システムは、本当にこれは税金を使つてやる話かという気が私はしなくはないんですが、しかし、問題を改善するためにはこれはやむを得ないでしょう。ただ、そのときに、ずるずるとそういう形で公費でバックアップをして、すべき部分はもちろんあるわけです。しかし、こういう部分は、本来は通常のマーケットメカニズムの部分で、そのメカニズムがうまく機能していない部分を解消することによって、通常の民間取引の中でこういうシステムが普通に完備をされていくということ、せいぜいその後押しをするということに私はとどめるべきではないかなというふう

に考えているわけです。

手待ち時間の話をここで十分、十五分話をしたところで解決をするような実は簡単な話ではないと思いますが、最初の労働力不足という着眼点を考えたときに、では労働環境の改善が大事だ、若者がどうやったらドライバーになろうかと思うかというときに、やはりこの手待ち時間のことというのは非常に大きなウェイトを占めていると思いますし、生産性を革命的に上げていくということであればなおのこと、そんな、九時に行つて十

四時まで車の中で待つていなさいいけない、昼寝できるのかと思いきや、昼寝していると後ろから抜かれていつちやうで昼寝もおちでできないという話でありましたが、そういう状況を改善するために、もつとこはPDC Aをきつり回していただきたいなというのを思っております。

口・多頻度で割り引いているわけですね、税金投入して。これは、モーダルシフトと背反するんじゃないか。船とか旅客鉄道の方で大量輸送して効率化しようよ、生産性を上げようよと言っているにもかかわらず、大口・多頻度割引をやるというのは、これはちよつと矛盾していないかという話があると思います。

私は、個人的には、確かにそれはそうかもしれない。ただ、今の個別の中小企業が大半を占める輸送業者の経営状況を考えると、しばらくはやむを得ないかもしれないけれども、先々ここは整理しなきゃいけない問題かもしれませんねというような話を実は現場でしていたんですが、この点、大臣、どういう御見解をお持ちでしょうか。

○羽尾政府参考人 お答えさせていただきます。荷主あるいは物流事業者は、貨物の種類、距離、時間、コストなどを総合的に勘案して、輸送モード、すなわちトラック輸送か船舶輸送か鉄道輸送か、この最適な組み合わせを行っているという状況にございます。

近年、地球温暖化防止の動きあるいはトラックドライバー不足への対策、こういったことの観点から、トラックによる輸送を鉄道輸送あるいは船舶輸送に転換させる今御指摘のモーダルシフトの機運が高まっております、今般、私どもこの法案を提出させていただいて、国交省として所要の施策を強力に推進していこうと思っております。

一方で、国内物流量の大宗を占めるトラック輸送でございますので、これにつきまして、物流コストの安定化を図るということも重要でございます。

高速道路料金の大口・多頻度割引につきましては、主に業務目的で高速道路を利用する会社の多い車の負担を軽減するものでございまして、物流を支援する重要な施策であると考えております。このように、いづれにしましても、これらの施策というのは、目的を異にし、両立し得るものであつて、それぞれの政策目的に照らして適切に推進してまいりたいというふうに考えております。

○神山(洋)委員 ありがとうございます。まだ少し残したことはありますが、時間が来たのでこれで終わりにしたいと思います。

反対するものではありませんが、全般を通じて、やはり論理構成とか進捗管理とか事実確認とか将来の見込みという部分が私は甘いというふうな思っていますので、ぜひそこは厳にしっかりとやっていただきたいということを要請させていただきます。以上とさせていただきます。

ありがとうございます。

○谷委員長 次に、神谷昇君。

○神谷委員 自由民主党の神谷でございます。

きょうは、質問の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

先ほど、この物流総合効率化法についていろいろ議論がございました。考えてみますと、アベノミクスが誕生してからこの三、四年で大きく日本は変わってきて、また労働環境も変わってきてまいりました。その中で法律の改正であるかなというふうには思っているところであります。

過去、幾つもの悲しい事故が起こって、そのたびにいろいろとなされてまいりました。

最近、二〇二二年の四月、関越自動車道での高速バスの居眠り事故が起こったわけでございますけれども、乗客七名が亡くなられて、乗員乗客三十九名が重傷を負ったという悲惨な事故でございました。これは何と、高速道路の突起物、そこにたまたま衝突をして、そしてバスが引き裂かれるという考えられぬような事故が起こったわけであります。これによりまして、乗務距離につきましていろいろと改正が加えられて、素早く国交省としては対応された、それは高く評価しております。また、そういう危険な箇所を全国的になくするような努力も最大限努めていただきたいというふうな思っております。

その後、大きな事故もなく、よかったかなというふうな思っております。ことし一月、本日に御記憶も新しいと思いますが、軽井沢でスキー客を乗せたバスが横転をしました。あしたは

スキーに行けるんだと楽しみながら乗っておつた皆さん方は、まさに地獄へと一転したわけであります。これも、未熟な運転がこのような大きな事故につながったのではないかとこのように言われておるわけでございまして、乗客乗員十五名が亡くなられて、生存者全員が負傷するという過去三十年で最多の悲惨な事故が起こったわけであります。

その中で、今度はまた、バスではなくてトラックが起きました。先月、山陽道のトンネル内で居眠りしたトラックの追突事故であります。二名が亡くなられて、七十一名が負傷なさいました。これなんかは、居眠りというよりも熟睡運転ですね。衝突してもまだ気がつかなくて、ずばっと行って、そしてたくさんの方が負傷したわけであります。

このような悲惨な事故で亡くなられた方々に心から御冥福を申し上げるとともに、また、被害に遭われた方に心からお見舞いを申し上げます。思っております。

こういうふうな事故を点検しておりますと、やはり過度の労働によって非常に厳しい運転を強いられる。そして、運転手不足のために、本来ならばベテランがそのバスに乗るべきなのに、仕方がない、誰もおれへんわ、ちよつと悪いけれどもこれに乗って、こういうふうになつてまいります。これからの悲しい事故がいつまでも続いていくのではないかと。そういう中でこの法律の一部改正が行われるというふうな認識をしておるところであります。

また、一面、大臣にお聞きをいただきたいんですが、私は、トラック輸送の業者、何人かといろいろとお話しします。先日もお話を聞きました。

ふとお話しになりますと、百二十日の手形をいただいているんですね。いわば、運転手には毎月毎月お支払いするわけですから、それで百二十日間の手形をもらうということは、実質は百五十日間になりますね。そうしますと、中小企業でした

ら、今度は手形を割り引くわけですから、銀行に持つていきます。いろいろとぐちゃぐちゃ書かされて、そのあげくに文句も言われて、そして金利を取られて、手形を割り引いていただく。そうしますと、この割引率が、またこれはいろいろなところにマイナスを持つていくわけです。トラックの運転手、かわいい運転手、給料を上げたい、上げられない、燃料も支払いが遅延する、こういうことがあります。

今、日本国全体でこういう中小企業に対する下請をどうしようかということを論議されておりますけれども、現実にはこういうことがあるわけですから、私は、これはやはり一度、国土交通省、もつと、ひよつとしたら百五十日の手形があるかもわからない、また六十日もしれません、こういう事態を早く調査していただきたい、こういうふうな思ふわけであります。

しかしながら、この法律の一部改正につきまして、ドライバー不足が解消されて、中小企業を支援するための法律であるといつておきますので、流通業界にとつて明るい未来につながることを期待して質問させていただきますと思っております。

この質問に先立つて、いろいろと業界の方とお話ししました。国土交通省、大臣に質問されるなら、業界は大変期待をしているということをお伝えくださいということをやまず申し上げたいと思ひます。

ただいま申し上げましたように、物流業界の労働環境は大変厳しい状況となっております。ドライバーがますます今後不足するだろうというふうな思われているわけでありまして、また、人口減少を迎える中で、労働者の減少を上回る生産性を向上させ、経済成長を実現するための政策もぜひ必要でございますけれども、その一環として、大臣は、国土交通省生産性革命本部を設置されました。国土交通省を挙げて生産性の向上に取り組んでいるとお聞きをしております。

その中でも、物流も最も重要な課題の一つであ

るとしておられるようでございますが、大臣が進めておられます生産性革命の実現に向けて本法案をどのように活用されていくのか、大臣の御決意をまずお聞きしたいと思います。よろしく願ひします。

○石井国務大臣 我が国は、二〇一〇年の一億二千八百六万人をピークに人口減少が始まりまして、極めて速いスピードで高齢化が進みつつあることから、今後、各産業を支える労働力も減少してまいります。

そのような労働供給の制約を打破するためには、それを補うための生産性の向上が必要不可欠であります。生産性向上が、これからの成長のキーワードということになります。

私は、本年を生産性革命元年と位置づけさせていただきます。三月七日に私を本部長とする国土交通省生産性革命本部を立ち上げまして、生産性革命につながるプロジェクトを国土交通行政分野から選り出し、磨き上げて集中的に取り組んでいきたいというふうな考えております。

特に、物流分野は中高年齢への依存度が高く、今後、生産年齢人口が減少していく中で、労働力の確保がより困難となっていくことが見込まれております。

そのため、オール・ジャパンで取り組む物流生産性革命の推進として、省力化等の取り組みを進めるとともに、多様な人材が活躍できる環境の整備に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

物流分野では関係者の連携を深めることが重要でございますので、本法案の枠組みを活用しまして、関係者の連携による物流効率化の取り組みを推進することによりまして、物流生産性革命を実現していきたい、このように考えております。

○神谷委員 大臣、どうもありがとうございます。

トラックドライバー不足の問題につきましては、このまま放置しておりますと物流の停滞を招き、また我が国の経済にも大きなダメージを与え

ることは必至でございます。このために、人材確保に向けて、トラックドライバーの労働時間の短縮や賃金の引き上げ、労働環境を整備し、若者や女性の就業を促す取り組みを政府として進めていくと承知をしております。

そうした中で、本法案は、人手が少なくても物流が機能するよう効率化の取り組みを進めていくものと聞いておりますけれども、トラックドライバー不足対策としてどのような位置づけをされまして、今後の施策をどのように展開されるのか、お尋ねをいたします。

○宮内大臣政務官 神谷議員にお答えをいたします。

トラックドライバー不足対策については大変重要なことだというふうに認識をいたしております。人材確保や定着につながる労働条件の改善は大変に重要な問題として取り組んでいこうと思っております。また一方、限られた人手でも対応ができる物流の効率化、この両方を進めていくということが大切だというふうに認識をいたしております。

まず、労働条件の改善に向けてでございますけれども、御指摘でございますように、荷主等と一体となってこれらの取引条件や労働時間の改善に取り組むということが必要ということで、平成二十七年から厚生労働省と共同で、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を設置して、全国レベル、そしてまた各県レベルでも現在議論をいたしているところでございます。

今後も同協議会の枠組みを活用しながら、また、官邸においても生産性向上及び中小企業の取引条件の改善に向けた議論を今やっておりますのでございまして、これと連携をいたしまして、トラックドライバーの労働条件の改善にしっかり取り組んでいくことで考えております。

こうした取り組みに加えまして、本法案は、もう一つの観点であります物流の効率化の面から、関係者が連携をいたしまして、物流の総合化や効率化に向けた取り組みを進めていくための制度的

な枠組みを構築するというものでございます。

これによりまして、まさに労働力不足による限られた人手におきましても必要な物流機能が安定的に維持できますように、そういうことを促進するための関連する予算や税制等の支援と相まって、モーダルシフトや共同配送などの省力化に向けた取り組みを後押しするということになっております。

また、省力化を進めた結果、労働時間が削減されるということによりまして職場の環境が改善されまして、新規就業者の増加等の人手の確保に寄与するということも期待をしているところでございます。

このように、この法案を含めまして、これらの施策を両輪といたしまして、相乗効果としてトラックドライバー不足対策を強力に進め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。

○神谷委員 きめ細かく御答弁いただきまして、ありがとうございます。

これまでの物流総合効率化法は、大規模で高機能の倉庫の整備とそれに伴うトラック輸送の効率化を進めてきておりまして、それなりの実績を出しているという評価しております。ところが、倉庫の整備がないと支援されないために、倉庫を持たない事業者には使いにくい面もあったのではないかとこのように考えております。

物流事業者の九〇％以上は中小事業者であることからすれば、物流全体の効率化を進めていく上では、中小事業者を対象に支援策を充実させなければならぬというふうに思っておりますが、これについて、いかがでございましょうか。

○羽尾政府参考人 お答え申し上げます。

今回の改正では、物流全体での省力化に向けて、事業者のみならず荷主などの関係者も連携した効果的な取り組みを促進する、そういう観点から、二以上の者の連携を前提としつつ、モーダルシフトあるいは共同配送などの多様な取り組みを支援対象とすることとしております。これに合

わせて、特定流通業務施設を中核とすることを支援の要件から外しております。

この結果、大規模な設備投資が必ずしも必要なくなることから、大企業と比較して資金調達力が弱い中小企業者にも活用しやすい枠組みとなるものと考えております。

また、こういった中小企業者に対する支援策として、信用保証協会による債務保証の拡充などの措置を継続し、あるいは行政手続のワンストップ化の措置なども法律で講じております。

財政的な支援につきましても、関係者の計画の策定経費の補助を創設いたしております。

これらによりまして、この法案による新たな支援スキームを使いまして、中小企業者が積極的に活用していただくことを期待しております。

○神谷委員 御答弁ありがとうございます。

今の御答弁をお聞きしますと、中小事業者に対して金銭面も含めて総合的に支援をしていくということでございますから、安心をしております。ぜひ、中小事業者に対して積極的な方策を国土交通省を挙げて御支援いただきますように、よろしくお願いをしたいと思っております。

私は泉大津市に住んでおりまして、泉大津市から北九州の門司港までフェリーが出ております。

このフェリーにつきましても、リーマン・ショックがあつて大変でございました。何か、聞いておりますと、幹部は五〇％の賃金カット、報酬カット、そして従業員さんも三割カットして、歯を食いしばって頑張った。ちよつとよくなつてくると、民主党政権になって高速道路がたまたか千円とかになつて、これもまた大きな痛手で、ようやく最近ではちよつとよくなつてきた。しかしながら、慢性的な赤字でありますということを支店長さんがおっしゃっているわけです。

しかしながら、去年の一万二千トンから一万六千トンに新船をやつて、やはりユーザーに対して優しい、そしてまた快適な船をつくるということいろいろ御努力なさつた。それを見ていますと、涙ぐましい努力だなというふうに思っております。

ます。

このように、一時代大きな問題になったモーダルシフト、これは最近余り聞かないように思うんですが、内航のフェリーについて一層モーダルシフトを加速させていく必要があると思うんですが、それについてお聞かせ願いたいと思います。

○坂下政府参考人 お答えいたします。

陸上運送から海上輸送へのモーダルシフトは堅調に今進んでおりまして、特にトラックドライバーが人手不足になつておる昨今におきましては、海上輸送への期待がますます高まつておるといふふうに認識をしております。

中でも、御指摘ございましたようにフェリー事業は、関西と九州を結ぶ航路のような長距離航路を中心に、モーダルシフトの受け皿として重要な役割を担っております。長距離フェリーにつきましては、利用するトラックの輸送量が直近五年間で約六％増加するなど、近年、輸送需要が回復傾向にございます。

このようなモーダルシフトの受け皿としてのフェリー事業を支えるために、国土交通省としましては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度によりまして、船舶の代替建造を支援しております。

また、モーダルシフトに必要なコンテナ等の設備の導入補助も行つておるところでございます。さらに、本法案の新たな枠組みも活用いたしまして、荷主や関係事業者との連携を進めて、フェリー事業を活用したさらなるモーダルシフトの推進に取り組んでまいりたいと思っております。

○神谷委員 ただいま、いろいろと御答弁いただきました。

これからは、都市鉄道も使つていく、地方鉄道も使う、鉄道を使いながらモーダルシフトを進めていく、こういうことも御答弁にございました。それはそれでよいことでございますけれども、これまで長年にわたつてモーダルシフトの大きな役割を担つてきた内航のフェリー業者に対して、今後一層の強力な、いわばその手当てというんです

か、それは国交省として必要ではないかというふうに思っております。

世の中、今第四次産業革命が進んでおりまして、ドイツでは、ITを活用して、いわば世界の模範になる効率的な工場をつくって世界を席巻しようという動きがあります。それに比べて、我が国では、ロボットやAIを使う、そしてITを使いながら、いわば効率的なスマート社会をつくり、そしてまた、いろいろなところの中で総合的に日本の場合は効率的によくしていく、そういう動きがあるわけであります。

当然、この物流の業界につきましても、それがなされなければならないというふうに思っております。特にこのような人材不足でございますから、やはりこれから、この見直しは約十年近くのことですね、ですから、もっと時代に即応した対応を今後一層国土交通省としては考えていただきたい、そしてドライバー不足を解消しながら、より安全、安心な物流が完成するように一層御努力をいただきますよう心からお願いを申し上げます。質問を終わらせていただきます。

○谷委員長 この際、暫時休憩いたします。

午前十時七分休憩

午前十時二十九分開議

○谷委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。津村啓介君。

○津村委員 日本の物流政策について質問します。

物流の高コスト体質は、これまで、日本経済のウィークポイントの一つとして広く認識をされてきたところでございます。

そうした中で、平成十三年に発足をいたしました国土交通省は、その四年後、平成十七年に、今回議論となっております物流効率化法を制定、施行いたしました。

そして、それに続きまして、平成二十三年に

は、それまで鉄道局や自動車局などいわゆる原局に分散しておりました物流政策の立案の機能を総合政策局の物流政策課に統合しまして、いわゆる横串を刺すという形で物流政策に力こぶを入れた。

そうした中で、平成二十五年には物流審議官というポストを大臣官房に新設されて、現在の羽尾審議官が二代目ということでございますけれども、物流政策に大変熱心に取り組んでこられた。そうした文脈の中での今回の改正案の提出ということ、モーターシフトの加速、そして雇用問題の解決等に、特定施設の認定対象を拡大するという形で取り組もうということかと理解しております。

そうした中で、本日の質問、四十五分間いただいておりますが、三つの切り口で質問させていただきたいと思っております。

一つは、この十年間の物効法の成果を振り返り、PDCAサイクルをしっかりと回していきたいという点。

そして二つ目は、今回の改正案が掲げておりますモーターシフトの目標が、この十年の実績と比較をして妥当なものであるかどうかの確認。

そして最後に、ここは少し新しい視点になるかと思っておりますけれども、物流効率化の幾つかの切り口がある中で、この物効法は、地域間の遠距離、長距離の物流の効率化にかなりフォーカスされたものという印象を受けておりますけれども、もう一つの重要な課題であります端末物流の効率化の問題、ここが私は、警察庁さんが所管をしている道路交通法との関連で、国土交通省さん、もう少し工夫ができるのではないかと、まだ省庁の縦割りがこの問題については残っているのではないかと、そうした視点から、物流審議官部局の次なるテーマとして、ぜひ問題提起をさせていただきたいというふうに思っております。

少し大仰な言い方になるかもしれませんが、質問の途中でございますけれども、国対の指示

でございます。国交委員会、ここで質問をとめさせていただきます。

○谷委員長 暫時休憩いたします。

午前十時三十二分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかった〕

平成二十八年四月十八日印刷

平成二十八年四月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

U