

中国地方国際物流戦略チーム第21回部会

(意見交換の発言録)

<意見交換：物流関係団体>

【中国地方海運組合連合会 永見委員】

最初に、審議事項3点について、政策提言、活動スケジュール、広報、啓発活動について賛成の立場である。そのことを踏まえて、何点か当方の取組を紹介しておきたいと思う。

特に今、船員不足が極めて深刻な状況になっており、陸上産業の中で陸上のいわゆる労働マーケットの中でアマチュアの方、海上経験のない方を船員に雇用するということがなかなか困難な環境である。一方、海上自衛隊のOBの方々は、50代半ばで定年退官をする方が多く、同じ海上職であり、親和性が高い。このため、私ども特に海上自衛隊のOBの方々に内航船のほうに来てもらいたいということで、海上自衛隊、自衛隊援護協会のほうとしっかり連携をしつつ、講演会、あるいは説明会などでは、私どものほうから説明に向いていくということを重視しながら作業を進めている。

また、海洋共育センターにおいても、令和2年度は約100名の輩出だったと聞いているが、令和3年度については170名以上の方々の輩出を計画していると聞いている。大いに協力、共同の関係を築いていきたいと考えている。

【中国地方港運協会 三原委員】

最初に政策提言案について、特に政策提言の趣旨とか提言等には異論はない。

1点だけ伺いたいことがあり、政策提言案の7ページの各地域共通のところである。3-(1)7つ目のポツ「内航船員、港湾労働者育成の仕組みの標準化の推進・支援」と赤字で書いてあるが、育成の仕組みや標準化、あるいは推進・支援はどういうことを想定されているのかを伺いたい。

(ご意見への回答) 【岡山大学大学院 津守部会長】

「内航船員、港湾労働者育成の仕組みの標準化の推進・支援」については、今、私個人がコンテナターミナルでの現場作業の類型化調査を進めているところである。これは国交省の外郭団体から助成金をもらって行っている。当然、広島港の関係者にも話を聞いているが、そのような調査を順次行っていく。その結果を反映させた形で、人財育成の訓練の標準化というものを提案したいと思っている。その調査への協力と提案に対するコメント及び、それが実現可能になるようであれば導入への協力という意味合いである。これはまた今年度終わる頃、来年度頭に示すことが出来ると思うので、そのときはご協力をお願いしたい。

それから、広報、啓発活動の案について、私ども港運関係のPR動画を最初に作るということで、大変ありがたく思う。

実は、私どもの業界も人財不足ということが随分前からある。3年前の協会の西日本部会（中国、四国、九州、沖縄の4つが集まる年1回の会議）で労働者不足に対して、港運業界のPR動画を作成しようということを決議し、東京にある日本港運協会へ要望したところである。その後、北海道や東北、日本海の港運協会の参加も得て、平成31年3月に日本港運協会へ文書で要望書を提出したところである。

ただ、その後、コロナの感染拡大があり、今のところ動画の作成がストップしており、いつ完成するのか分からない状況であるが、こちらの戦略チームの動画も併せて、できれば教育委員会や中学校、高校等に出向いてPRをしていきたいと考えているところである。

【神戸通関業会 大野委員】

本日の3つの審議事項については、全て賛成である。あまり申す事もないが、高校生をターゲットとしたPR動画ということで、YouTube等、これからいろいろ検討ということであるが、蛇足ながら、最近若い人の中でTikTokがとても流行しており、そういう工夫をして若者受けする動画も1つの選択肢ではないかと思っている。

あと、これも追加であるが、通関業会でもやはり人手不足、人財不足というのは非常に大きな課題で、政府の発表では、日本の生産年齢人口いわゆる15歳から64歳というのは、平成7年をピークとして、それからずっと減少傾向ということで、これから見ると2030年には11%減少、2040年には42%も減少してしまう。その中で仕事をいかに回すかという話になるが、やはりそうなってくるとAI化、DX化というのは避けて通れないということで、我々通関業会においても通関手続においてAIを活用して、例えば紙の通関関連書類をデジタル化するためのAI-OCR、RPAといったような、いわゆるロボット機能を使ってある程度の書類作成、通関手続の自動化という形について取り組んでいる。しかし、やはりその中で一番ネックになるのは、中小企業が多い中でそういった面でのノウハウ、もしくは資金力の面が非常に困難だという話である。物流には、我々はある面、間接的に関与しているところであるので、そういったことも含めて課題感を持って考え、取り組んでいる。

それから、名古屋港飛島のリモートによる見学会ということで紹介いただいた。実は、我々もそういったAIの議論の中で港湾地区、港頭地区における自動運転についても着目している。名古屋港での取組、これもトヨタの協力があるからこそ実現できている話だとは思いますが、やはりそういったものが実現できているというのはとても参考になる。海外においてはボルボ社がコンテナターミナルと港湾内の運送を自動化したトライアルとして、ヤード内だけではなく、近隣のコンテナのストックヤードとヤード間を自動運転でということも情報が入ってきている。

世界的な動きがあるなか、そういう情報も含めて我々きちんと察知しながら、これから10年

先、20年先の業界についていろいろ考え、今のうちから様々な提言なり取組といったものに尽力していく必要があるのではないかなと思っている。

【門司通関業会 児玉委員】

特段、提言関係、協議事項について意見はなく、神戸通関業会の大野専務理事が申ししていたので特段ない。

ただ、通関業全体の今後の働き方とか仕事のやり方としてはなかなか難しいことだが、ドキュメント関係の世界標準化とか、何らかの電子化に向けたプラットフォームづくりというのが急務になってくると思う。その辺について、通関業会としても勉強していかなければならないなと考えているところである。

【中国トラック協会 森井委員】

先ほどの政策提言案等については、異論はない。それで人財不足について、一言述べさせて頂く。

トラック業界では人財不足への対応として、労働環境の改善が何より重要な課題であるということで、運賃をしっかりと適正にもらうことに向けて、昨年4月、標準的な運賃というのが国のほうで告示をされたところである。その標準的な運賃の状況だが、これは協会として事業者の運賃決定状況について把握するという事はなかなか難しい状況にあるので、効果的に把握はできていない状況である。今後、国から実態調査を行うという話も聞いているので、そういったものを待ちたいと思っているところである。

そうした中で聞くところによると、コロナの影響で荷動きが少なくなり、運賃交渉ができなといった状況という声や、運賃アップを言える状況にはないといった声も聞こえてくる。また一方で、大手などの荷主を中心に標準的な運賃に沿って取引を行っているとか、標準的な運賃が示され運賃交渉が行いやすくなったという声も聞いており、様々な状況にあると思っている。

標準的な運賃がしっかりと機能するためには、何より荷主企業の理解が必要で、そこで中国トラック協会では、経済団体への周知要請や新聞への趣旨広告・意見広告の掲載、それから荷主が理解しやすいパンフレットの作成といったものに取り組んでいる。さらに広島県トラック協会では、見た方もいると思うが、広報、啓発に向けたテレビCMの放映や説明会、セミナーの開催というところに取り組み、荷主企業にしっかりと届くよう、今後も継続して取り組んでいくこととしている。

それで、運送事業者が標準的な運賃を摘要するためには、国にその運賃を届け出してもらう必要があり、業界を挙げて会員の皆様に理解というものを求めてきたところ、広島県のトラック協会での会員の届出率は90%ということで、業界内では浸透しているなというところである。

【中国地方倉庫協会連合会 寸田委員】

まず3つの審議事項等につきましては、特に意見はない。この方向で進めてもらいたいと思う。

その他でまず1個。コロナの関係だが、昨年3月、4月頃からコロナの影響が出ており、倉庫については、当初一部貨物を取り扱っている事業者はかえって荷物が増えたとか、そういうこともあったが、今は長期的にコロナ禍ということで全体的に貨物の動き、量が悪くなっている状況である。緊急事態宣言も明けたので、今後上向くことを期待していきたいと思う。

生産性向上や省力化については、政府の外郭団体等で倉庫モデル促進事業とかがあるが、地方の事業者にとっては資金の問題があったり、ロットの問題があったりしてなかなか使いにくいという状況である。

人財不足については広島県倉庫協会という形になるが、5年前から実際の倉庫を就職担当の先生とか、専門学校の職員の方に見てもらって取組をしていた。ここ2年でできていないが、その取組の中で、バスで移動する際、日本倉庫協会の作成した倉庫業のPRDVDを見てもらうのだが、少し内容が古いということで今、東京の日本倉庫協会のほうで焼き直しをしているところである。

今回、YouTubeとかいろいろなツールを使って広報、啓発事業をすることは非常にありがたいと思っている。私もYouTubeを好きでよく見るが、一番多いのは海運関係である。正直いっておもしろいとは思いますが、なかなか作り方が難しいと思う。特に倉庫業については物流の流れの中の一部なので、今計画している通り当初は港湾運送事業、あるいは海運から入って物流全体の流れ、あるいは経済活動の中で必要なことをPRしてもらいたいと思う。

【中国冷蔵倉庫協議会 松岡委員】

提言について、異論はない。このまま進めてもらえればと思う。

政策提言案の新旧対照表の3ページ、3.(3)「その前提となる物流標準化の推進」で細かいところだが、ドライバーの高齢化がかなり進んでいるように感じる。その中で標準化ということで、以前からパレットの標準化を推進しているが、なかなか進んでないというのが現状ではないかと思う。

いまだに荷物を手下ろしするというかなり負荷のかかることをして、そうするとやっぱり若手の確保は難しいかなと。そういったパレットの標準化とか、できることから進めてもらえれば人財も確保しやすくなるのではないかと感じている。

【広島国際航空貨物運送協会 大島委員】

今回の審議事項については、基本賛成と考えている。我々は国際航空輸送のほうを主体として現在活動しているが、今のコロナの影響で航空機も国際便が全然飛ばない。中国地方からは、ほぼゼロという状況で大変苦戦をしているが、今後、中国地方における産業活性化という観点からも、早期にこのような国際便の復活というものを心から望んでいる状況である。

今回、提言の内容にもある人財の関係だが、これは我々物流業界にいる中で同じ状況であり、今後のPRビデオなど、そういったもので協力できるのであれば、我々航空輸送の立場でしっかり協力していきたいと思っている。

<意見交換：物流関係企業等>

【マツダロジスティクス株式会社 森島委員】

まず当社について、自動車メーカーマツダの物流子会社となる。主要事業としては、広島、山口港湾領域でマツダ完成車の外航船・内航船、本船荷役、船舶輸送、自動車部品を中心としたコンテナヤードのオペレーション、阪神地区へのコンテナの内航フィーダー輸送等々を行っている。

直近の事業環境について親会社マツダの状況ではあるが、半導体不足で生産ラインの調整、また新型コロナでは、いまだ影響を大きく受けており、主要部品出荷先の東南アジア等で、感染対策としてロックダウンなどの措置がとられており、出荷調整が断続的に発生し、出荷量の増減が非常に激しいところである。

我々物流業界、物流事業者としても、各産業、貨物の波動が非常に大きくなっている中で、このような安定しない中、何とか各物流、陸上、海上、空送、国内、海外、様々な物流手法を用いて何とか皆様のニーズに応えているところが実情である。

こういう状況の中、7月、8月、単月ではあるが、前年同月コロナ禍以下、或いはコロナレベルまでまた落ち込んでしまっている。しかしながら、今期に入ってからの累計を見ると、完成車で65%、コンテナでは45%ぐらいまで伸ばしているの、全体的には回復傾向にあると見ている。この状況は山口の防府地区も同様な傾向である。

このような回復傾向にあるなか、課題、要望としては、宇品、海田地区では中国地方整備局、広島県で広島港ふ頭再編改良事業を今後も確実に進めていただき、広島県には、引き続き埋立工事の早期化により、非常に切迫している広島港背後地の倉庫不足等の課題解決に取り組んでいただき、企業誘致、競争力の強化、創貨・集貨にもつながることを期待している。

また、この場を借りて、これら日頃より対応してもらっている方々へお礼、感謝申し上げたい。

先ほどから話に上がっている労働力不足、労働者の確保については、波動が非常に大きい今の状況に対して、関係会社と連携することや社内の地域間連携によって何とかしのいでいるといった状況である。

我々としても若年層を確保するために、小中学校に港湾施設の見学会等々を実施して事業のアピールを行い、また、女性、シニア層、外国人労働者を積極的に活用するなど雇用範囲を広げるといった対応もしているが、なかなか追いついていない。雇い入れた方については福利厚生充実を図り離職率の低減、また、難しい、辛い作業についてはRTA、自動化などによる作業改善にも取り組んでいるところである。

こういった取り組みは、やはり企業単独では限界があるので、官民、協会で一体になって、今後も労働力の確保に取り組んでいきたいので、引き続き助力をよろしくお願いしたい。

最後に、カーボンニュートラル、カーボンニュートラルポートの取組について1つお願いがある。我々物流業界として、この取組というのは必須、重要課題だと考えているので、まずは国内の主要港湾、主要6港から取組が開始されていくのではないかと思うが、その取組につ

いては情報発信、情報開示していただき、中国地方が実際どういう取組、指針なのかを示してもらえればと思う。

同時に、これまでにない取組、事業者にとって負担のかかるということがあれば、整備局をはじめ関係官庁のほうで補助制度、補助金など広範囲で検討を進めていただきたい。

【中谷興運株式会社 中谷委員】

事前に質問書を送っているのので、その回答をいただければと思う。

(ご意見への回答) 【中国地方整備局 岡室長 (事務局)】

ご質問の1点目として、港湾労働者はエッセンシャルワーカーとして、国からもコロナウイルス感染拡大下においても操業を維持するため最大限の努力を国からも求められている。一方で、ワクチン接種は大分進んできているが、エッセンシャルワーカーに対して優先接種が認められていないと、これは不合理ではないか。この点については、今後感染症が拡大する局面においては配慮してもらえないかというご意見をもらった。

ワクチン接種は、今後エッセンシャルワーカーに対して優先的に認められるかどうかというのは分からないが、今後のコロナの感染症拡大状況を見ながら、チームとして何ができるかといったところを検討していきたいと思っている。

次2点目として、働き方改革への対応で、一定程度の緩和措置を求めるというご意見をもらった。今回の提言の中でも、労働者の待遇改善というところで労働時間と「労務管理の適正化」という表現を今年度の提言から新たに追記している。法令遵守と現場との乖離という問題がある中でなかなか難しい問題なので、「労務管理の適正化」という言葉を追記した。

次3点目として、外国人労働者の活用について規制緩和を求めるというご意見をもらった。外国人労働者をどんどん雇うとなれば、日本の労働者の減にもつながるなどセンシティブな側面もあり、今回のアンケートの中でもあえてそこは触れていないので、今後の検討課題としたいと思う。

次4点目として、効率化に資する大型荷役機械等への財政支援を積極的に進めてほしいとのご意見をもらった。以前聞いた話だと、多分水島港のキャリアからテナー方式に変えたいといったことを要望していたと思う。港湾管理者である岡山県とも協議しながら、国として何ができるのか、チームとして何ができるのかというところを引き続き検討していきたいと思っている。

最後5点目として、内航輸送について基幹航路の維持という限定された目的のためだけでなく、長距離トラック輸送からの大規模シフトを目指すぐらいの大胆な政策の転換が必要ではないかと。それによって陸上輸送から海上輸送への人財シフトを目指し、また物流業界におけるCO2削減に大いに貢献することが期待できるというご意見をもらった。意見の趣旨については提言の内容に盛り込んでいる。大規模シフトについては、今後勉強していきたいと思っている。

人財確保と働き方改革の問題については、昨年対面でしたこの会合でも言いましたが、他省庁、特に厚労省などと、現場の実情を見た上で、しっかり意見調整をしてもらいたい。しかし、

結局その後特に具体的な動きというのは見えていない。やはり港湾の効率化というのは時間と金がかかるので、工場みたいにすぐ機械が入ったら明日から効率化できるというのではなく、数年単位で進む話だというのはよく周知されていると思う。その点はよく見て、実態に即した形の働き方改革を進めていかないと、港の効率化というのも簡単には進まないのでは、その辺は重ねてお願いしたいと思う。

【東ソー物流株式会社 原口委員】

政策提言、それから広報、啓発活動については、ぜひスピード感を持って進めてもらいたいと考えている。

当社では、人財不足に対応するために、まず1つ独身寮を建設して遠方からの雇用に対応している。この寮をつくったおかげで遠方からの高卒の人財、こういったものも幅広く集められるようになってきている。それから、マスコミを通じメディアを使った物流の紹介として、先般も地元のテレビ局において、海の日の日記念日のときに海の物流ということで、倉庫から港湾を通じた物流について映像も交えた紹介もしてもらっている。

そのようなこともあり、当社では中途採用を含め、今のところまずまずの採用活動ができていると考えているが、実は我々の下で協力してもらっている協力会社については、やはり賃金面だとか労働環境、そのような面で雇用難に陥っている。中には、我々と一緒に仕事をしてもらっている中で、この事業から撤退したいというような申し入れもこのところ出てきているので、そのあたりの支援を国の施策として立ち上げてもらう。このようなところもぜひ要望したいと考えている。

【日本貨物鉄道株式会社 関西支社 広島支店 島地委員】

まず、3つの審議事項に関しては、私としては異論ない。賛成である。そのうち令和3年の政策提言案の内容に関して、少し述べたいと思う。

この中で、やはり1番の「産業活動の国際競争力強化に資する物流の実現」という中に、「地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築」というのを新たに追加しているが、これは私どもとしても必須の中身ではないかと考えている。国内物流の面においては、当社もこのようなところに貢献していければと考えている。

また、4番の「大規模災害等に備えた強靱な物流ネットワークの構築」という部分だが、これまでも言われてきたところだが、今年の夏は非常に雨が多いうことで、広島地区では7月、8月異常なぐらい雨が降った。何度も列車がとまるということがあり、特に8月中旬から9月の頭にかけては、山口県西部で山陽線が長期にわたって不通になったということもあった。この中では代行輸送を行って、トラックなども活用しながら何とか輸送をつないだというところがあるので、このような災害に備えた強靱な物流ネットワークの構築という部分は、当社単独としてもしっかり取り組んでいかなければいけない中身と認識している。

【株式会社日本政策投資銀行 中国支店 鎌田委員】

まず今般、物流関係企業等と区分されているが、私どもは金融機関であり、直接的には港湾物流事業には関与していない。ただ、金融面において港湾物流企業の方々とは日頃から取引させていただいているので、今後もこのような情報交換の機会を通じてファイナンス面、ナレッジ面でのご支援に繋げていければと思う。

続いて、今般の審議の決議事項3点であるが、結論として異論はない。私どもは今年度より、中期経営計画を新たに策定・開始しており、今後に向けてはカーボンニュートラル対応、また、それにひもづく地域産業構造の転換、これらを円滑に支援していくことを最重要課題として打ち出しており、中でも中国地域港湾整備の動向については、中国支店だけではなく、銀行全体でも非常に注目しているところである。

私どもとしては、将来的にはインフラファイナンスでのご支援を考えている。事業者各社は戦略を立てていろいろとネットワークを組み動いていると思うので、早い段階から寄り添い情報交換をさせてもらいながら、政府に近い立場として、制度的支援の確立等も目指して動いて参りたい。

とりわけ瀬戸内管内のカーボンニュートラルレポートの形成、まさに徳山下松港をはじめとする重要政策については、引き続き注目しているところであるが、何よりも官民一体となった連携が不可欠であると考えている。

今後は、様々な事業者が関与しているサプライチェーンの競争力強化へ向けて、事業者のコスト負担軽減に資するような補助金導入、金融サービスの拡充が求められる。また、今般の提言でも盛り込まれていたデジタルトランスフォーメーションへの対応、地域雇用の維持・確保、レジリエンスの観点で災害に強いインフラ整備、このようなところもパッケージとしての制度一体的な施策、あるいは規制緩和を通じてこれらを円滑に促進するような施策を期待したい。

最後になるが、私どもがもつ政府関係者や事業者とのネットワークを活かし、テーマによっては私どもがハブになりながら、皆様に有益な情報を提供しつつ、ファイナンスを通じて中長期的に支援して参りたい。

<有識者のコメント>

【島根県立大学 久保田先生】

今回いろいろな委員の方の意見が多かったのが、政策提言案のところで4本柱のうちの3つ目の柱である「労働力不足に対する人財確保・育成・活用施策の促進」のところだと思う。

今回、政策提言で新たに加わった点として、物流の標準化の推進ということが加わったことが大きいと思う。これまで3つ目の柱については物流事業者の現場の実態把握というのが課題となっていたと思うが、今回、物流事業者に対して人手不足の対応とか、働き方改革関連法の施行に伴う労務管理の対応などについてアンケート調査を実施した。その結果を踏まえて、政策提言の文言に反映させたということは大変意義が大きいと感じている。

ただ、その一方で、各委員の今日の意見を聞く限り、アンケートからもう一步踏み込んだ現場の声の反映というのが必要だと感じた。

また、人手不足の対応の鍵の一つに、生産性の向上があると思う。なぜ生産性の向上が重要かという、その理由として、生産性が向上すれば働き方改革も進み、それが結果的に人財の定着につながるという好循環が期待されるからである。

あと、人手不足の対応にもつながるとは思うが、物流の魅力などを知ってもらうことを目的とした広報や啓発活動の話があったと思う。その中でPR動画や、パンフレットの作成などの実践的な取組を始める試みについても意義があると思う。

ただし、ここで重要なことは、その広報を行う上でポイントとなるのがターゲットを明確化することだと思う。そのターゲットに合わせて発信する情報の内容や、発信するツールをどのように対応していくかが重要になると思う。特にターゲットの中で若者をターゲットにする場合には、若者の意見を反映させて動画やパンフレットの媒体を作っていくことも重要であると感じる。最近の若者は、例えば就職先の企業を選定するに当たって、実際に働く人の声を聞いてみたいというニーズを持っている。そのニーズを捉えた働く人の声を発信するに当たっては、やはりプレゼンテーションを行う人の思いや熱量というものは、対面でないとなかなか伝わりにくい部分というのがあるかと思う。

コロナ禍なので、リモートというツールは積極的に活用するべきだとは思いますが、リモートと対面をどのように使い分けていくかといったことも重要なポイントになってくると感じた。

【広島大学大学院 塚井先生】

私の専門は旅客や陸上輸送なので、いつもこの会議は大変勉強になると思いつつ、また、門外漢なので、若干違う角度から言っていることが多いと思う。

今回議論されていたことの中で、特にデジタル化は私の理解だと、物そのものを流すところというよりも、それに対していろいろな情報を管理するという部分が重要だと思う。

先ほど生産性の向上という話があったが、港湾物流の実態を考えたときに大量の物を流すのに情報をしっかり管理して、それをすばやく皆で共有して遅滞なく作業を進める、というところがポイントだと思う。そうすると危惧されるのが、実際に情報が流れなくては物がとまるという状況になることであり、それをいかに効率的に行っていくのか、というところがデジタル化の中身ではないかなと思う。

そのように考えていくと、実は標準的に素晴らしいデジタルトランスフォーメーション(DX)のシステムを導入したとしても、それを物流の事業者各社さんのシステムに差し込むところ、最近の言い方でいうとAPIという言い方になると思うが、つないで、どうやって情報を橋渡ししていくのかというところが意外にバリアになるのかなと思う。最新のシステムに一生懸命、紙から情報を打ち込んでいかないといけなとか、それが今までとフォーマットが違うということになること、それは生産性が上るどころか逆に下がるということになるわけである。逆にいうと、そこまできめ細かいことを事業者との間でつなぎながら最新のシステムと、今実施されている情報の流し方の間をつないでいくというところの配慮がまた重要になると感じた。

それから人財に関しては、省力化とか物流業界は厳しいということだけを訴えていくと、どうしても明るい話にはならなくて、若い人にとって魅力があるのかなと、それは感想として思う。

また、DXのことを考えると、どの業界でも同じだが、情報を扱うエンジニアや、そのような専門の方に訴求できるような仕事の新しいやり方、在り方、そういうところをターゲットとして捉えながら訴えていくことが重要ではないかと思った。

【岡山大学大学院 津守部会長】

この戦略チームというのは、いろいろな立場の方々に来てもらい、一堂に会することによって情報共有が効率的に行え、それに基づいて施策、政策をよりまともなものに改善していく、可能性を高めていくということに一番のメリットがあると考えているので、本日もらった皆様からの意見というのは最大限反映する。

ただ、そういう中で、これから考えていかなければいけないことは、1つはカーボンニュートラルの話が出たが、もともとこの中国地方の戦略チームというのはバルク戦略港湾が1つの大きな柱になっている。バルクというのは石炭バルクなので、政策的にカーボンニュートラルと真逆である。そここのところの政策的、あるいは制度的な整合性と世間的な理解を得るという作業がこれからあるということになる。

頭の中では整合性を持たせることは簡単にできるが、実際にそういう関連する事業者たちに動いてもらわないといけないので、その点はまた関係各業界、あるいは事業者には協力してもらうことになると思う。

同時に、先ほど委員の方々からも出たが、物流の現場でもカーボンニュートラル対応しなさいという話になってきているので、それが恐らく今後何らかの事業者の資格みたいなものになってくる可能性もある。それへの対応についても具体的に検討していきたいと思っているので、またこれも意見をもらえればと考えている。

もう1つ、先ほどから出てきているような働き方改革に関する制度変化とデジタル化、技術変化がもたらす影響を、どう物流事業者たちの企業能力の強化につなげていけるのか、というところの工夫を考えていきたいと思っているので、ぜひ今後ともよろしくお願ひしたい。

私自身、そして多くの人もそうだと思うが、今、日本経済が非常に危機的な状況にあると思っている。放置しておくで製造業の空洞化はもっともっと進む。そうなる前にいろいろな立場の人たちが持っている機能、技能をつなぎ合わせて新しい集積、あるいは既存の集積の再構築をしていかないと、とてもではないけど日本経済は持たないと思う。そういうものを機能修正、機能再構築をするための一つの足掛かりとしてもこの戦略チームを活用していきたいと思うので、今後ともよろしくお願ひしたい。