

社会資本整備審議会道路分科会第48回基本政策部会及び
交通政策審議会交通体系分科会第1回物流部会

平成27年4月30日

【谷口物流政策課企画官】 定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第48回基本政策部会及び交通政策審議会交通体系分科会第1回物流部会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、議事次第を1枚めくっていただきまして、次にあります配付資料一覧に列記しているとおりでございます。配付漏れ等がございましたら、挙手の上、事務局にお申しつけいただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、今回、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会及び交通政策審議会交通体系分科会物流部会において審議する事項についてご説明をいたします。お手元の資料の中に諮問文がございますので、そちらをご覧くださいと思います。社会資本整備審議会及び交通政策審議会それぞれ1枚ずつ諮問文が添付されてございます。

まず、交通政策審議会の交通体系分科会でございますけれども、分科会の議決により今回、新しく物流部会が設置されてございます。物流部会の会議運営規則につきましては、お手元の配付資料の中に添付させていただいておりますので、関係の委員の皆様におかれましては後ほどご参照いただきたいと思います。

また、今、お手元でございます諮問文の内容で、国土交通大臣より社会資本整備審議会及び交通政策審議会に対して諮問が行われております。諮問内容をご紹介します。諮問の項目につきましては、今後の物流政策の基本的な方向性等についてということでございます。次のページに諮問理由について述べられておりますが、我が国経済の成長や国民生活を支える基盤である物流について、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等に基づき、今後さらに進展する少子高齢化、人口減少、経済のグローバル化、ICTの発展、災害リスクの高まりなどの中で、我が国経済の成長や産業の立地競争力の強化にどのように貢献していくか。また、国民生活や消費者レベルの向上にどのようにつなげて

いくか、海外での我が国企業の競争力向上にどのようにつなげていくか、新技術をどのように活用していくか、物流事業者が求められる機能を十分に発揮できる環境をどのように整えるかなどの様々な観点から検討を深め、新たな物流施策を展開することが必要となっている。このため、今後の物流施策の基本的な方向性等についてその進め方を含め速やかにまとめ、その推進を図っていく必要がある。

以上が諮問理由でございます。

この当該諮問につきまして、社会資本整備審議会については道路分科会長より基本政策部会に付託されております。また、交通政策審議会につきましては、交通体系分科会長より物流部会に対して諮問される予定となっております。この付託を受けまして、今後、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と交通政策審議会の交通体系分科会物流部会の合同会議で検討を進めていただくこととなっております。

なお、情報公開の観点からこの合同会議につきましては、原則として議事及び議事録の公開をすることとなっております。議事録につきましては、委員の皆様のご確認をいただいた後に、会議資料とともに国土交通省ホームページで公開することとしております。

事務局からのご説明は以上でございます。

次に、議事次第の2の開会の挨拶に移らせていただきたいと思います。

それでは、青木大臣政務官から開会のご挨拶をいただきます。青木政務官、どうぞよろしくお願いたします。

【青木大臣政務官】 皆さま、今日のご苦労さまでございます。ご紹介をいただきました大臣政務官を拝命いたしております青木一彦と申します。本日第1回の会議の開催に当たりまして一言ご挨拶を述べさせていただきます。

委員の皆様方におかれましては、平素より国土交通行政全般にわたり格段のご尽力を賜り、心から感謝を申し上げたいと存じます。

さて、先ほど司会の方からもお話がありましたが、申すべくもなく、物流は我が国経済の成長や国民生活を支える基盤であり、災害時には支援物資輸送等において非常に重要な役割を果たすなど、社会的にも大変意義が大きいものであります。このため、「国土のグランドデザイン2050」におきましては、物流の機能の向上や世界規模での物流構造の変動への対応が必要とされているほか、交通政策基本計画におきましても、過疎地における物流の確保、我が国の国際交通ネットワークの競争力強化、災害に強い物流システムの実現などが構すべき施策として掲げられております。今後、少子高齢化や人口の減少のさら

なる進展、経済のグローバル化、ICTの発展、災害リスクの高まりなどが見込まれているところですが、このような中で物流につきましては次の3点を特に挙げさせていただきます。

我が国経済の成長や産業の立地競争力の強化にどのように貢献していけるか、国民生活や消費者利便の向上にどのようにつなげていけるのか、海外での我が国企業の競争力向上にどのようにつながっていくのか、この3点について様々な観点から検討を深め、新たな物流政策を展開することが必要であると考えております。このたび、こうした物流をめぐる諸課題に対応するため、交通政策審議会交通体系分科会に物流部会を新設し、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で今後の物流政策の基本的な方向性について議論をしていただくことに相なりました。ぜひ活発なご議論をいただき、我が国経済の成長や国民生活の向上等につながるよう、中長期的な物流政策のビジョンを皆様方で議論を深めていただくようお願いを申し上げ、私からのご挨拶とさせていただきます。どうかよろしくお願いたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございました。

それでは、引き続きまして事務局より各委員のご紹介をさせていただきます。お手元の配付資料の4枚目、5枚目あたりにそれぞれの部会の委員名簿を配付させていただいております。

まず最初に、社会資本整備審議会の基本政策部会からでございますが、お手元の資料に記載の各委員の皆様に部会の委員をお務めいただいております。うち、下から2番目に記載されてございます東京海洋大学教授の兵藤哲朗委員につきましては、今回の基本政策部会からご参加いただいております。本日はご都合によりご欠席でございます。

また、本日もご出席いただいております委員のお名前を読み上げさせていただきますと思います。

東京大学・政策研究大学院教授の家田仁様でございます。

【家田部会長】 家田でございます。よろしくお願いたします。

【谷口物流政策課企画官】 東京工業大学大学院教授の朝倉康夫様でございます。

【朝倉委員】 朝倉です。よろしくお願いたします。

【谷口物流政策課企画官】 経済評論家で中央大学ビジネススクールの客員教授でいらっしやいます勝間和代様でございます。

【勝間委員】 勝間です。よろしくお願いたします。

【谷口物流政策課企画官】 埼玉大学大学院教授の久保田尚様でございます。

【久保田委員】 久保田でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 一橋大学大学院教授の根本敏則様でございます。

【根本委員】 根本です。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 東京大学大学院教授の羽藤英二様でございます。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

引き続きまして交通政策審議会物流部会の委員をご紹介させていただきたいと思います。委員につきましては、お手元の配付資料のとおりで、今回新設ということでございます。順に読み上げさせていただきます。

東京工業大学名誉教授でいらっしゃいます圓川隆夫様でございます。

【圓川委員】 圓川でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 次に、株式会社日本総合研究所首席研究員の岡田孝様でございます。

【岡田委員】 岡田でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 流通経済大学流通情報学部教授の苦瀬博仁様でございます。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 京都大学経営管理大学院経営研究センター長で教授でいらっしゃいます小林潔司様でございます。

【小林委員】 小林でございます。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 読売新聞東京本社編集委員でいらっしゃいます永峰好美様でございます。

【永峰委員】 永峰です。よろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 神戸大学大学院准教授の西村悦子様でございます。

【西村委員】 西村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 基本政策部会と両方にご所属いただいております一橋大学の根本敏則様でございます。

【根本委員】 根本です。

【谷口物流政策課企画官】 流通経済大学学長の野尻俊明様でございます。

【野尻部会長】 野尻でございます。

【谷口物流政策課企画官】 次に、同じく基本政策部会と物流の両方にご所属いただいております東京大学の羽藤英二様でございます。

【羽藤委員】 よろしく申し上げます。

【谷口物流政策課企画官】 次に、東京女子大学現代教養学部教授の二村真理子様でございます。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願ひいたします。

【谷口物流政策課企画官】 流通経済大学流通情報学部教授の矢野裕児様でございます。

【矢野委員】 矢野でございます。よろしくお願ひいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

次に、事務的なご報告になりますが、本日は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会総員12名中6名、交通政策審議会交通体系分科会物流部会総員15名中11名にご出席をいただいております、社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

次に、議題1の物流部会長の選任に移りたいと思います。今般の設置に伴いまして、物流部会において部会長の選任が必要となります。交通政策審議会令第7条第3項の規定によりまして、部会長は物流部会委員の互選により選任することとなっております。事務局といたしましては、物流に関しまして豊富なご経験と高いご見識をお持ちであります流通経済大学学長の野尻委員にお願いをできればと考えておりますが、物流部会ご所属の委員の方々、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

ただいま、異議なしとのご発言をいただきましたので、野尻委員に物流部会長をお願い申し上げたいと思います。

それでは、両部会長からご挨拶を頂戴したいと存じます。初めに社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の家田部会長からご挨拶をいただきまして、次に交通政策審議会交通体系分科会物流部会の野尻部会長からご挨拶を頂戴したいと思います。

それでは、家田部会長、よろしくお願ひいたします。

【家田部会長】 家田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

物流っていうと、どう言いましょうか、誰しも大事ななということはわかっているつもりなんだけど、こういう政策や何かで、さあ物流が課題だ、何かやろうぜっていうのは、

大体景気の悪いときはやらないんですよ。なので、景気がよくなってきて、いろいろ大変だとなってなると議論するようになるので、これも景気がよくなりつつあるあかしかなんて思ったりもしますし、また、そういうときだけ議論しているようじゃだめで、これを機に常設のこの物流部会というのもおつくりいただいたので、きっちりと定常的に物流を検討して前に進んでいくことが必要じゃないかなと思う次第でございます。

どうかよろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

それでは、次に野尻部会長、お願いいたします。

【野尻部会長】 野尻でございます。どうぞよろしく願いいたします。

ただいま物流部会長にお選びをいただきましてありがとうございました。大変光栄に存じております。ただ、いかんせん不勉強でございますので、委員の皆様にはぜひ種々ご指導いただきたいと思っております。

今、家田部会長のお話にもございましたが、私も多少、長い時間、物流について関心を持って勉強させていただいておりますけれども、この30年来、一番物流という言葉が世の中で追い風を受けている時代は今ではないかと思っております。3.11の大震災の後、国民の皆様から、物流っていうのは社会的なインフラだということでご認識をいただいたと思いますけれども、そういう意味では物流が社会の中で大変重要なウェートを占めてきているということについては委員の皆様にも共感をいただけるのではないかと思っております。

ただ、それであるがゆえに、我が国の物流が抱える課題というのは多々あるというふうに思っております。先ほど、政務官からご指摘のような大きな課題もそうでありまして、あるいは、国民が日々の生活の中で物流に頼る部分が非常に多くあります。近年では通販、さらには過疎地の物流について、サービスを継続するにはどうしたらいいのかというような問題もあろうかと思っております。さらには政務官のご指摘のように、我が国の企業の海外、とりわけアジアの地域で我が国の物流のシステムをどういうふうに展開するかという事柄についても検討していく必要があるのだろうと思っております。

物流については、基本的に民間の事業者の活動でございますので、民間の皆様の創意工夫というところが非常に重要なわけではありますが、さりとて全てを民間の皆様任せるといふ訳にはいかないと思っております。やはり国の政策というのが非常に重要な事柄になってくるのではないかと認識しております。

このたびは交通政策審議会の交通体系分科会に物流部会をご設置いただいたこと、さらには社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同でこうした会議を持てるということは、まさに時宜にかなった大変すばらしいことだと存じております。本日お集まりの委員の皆様は斯界において本当にいろいろご活躍をされ、また、専門家として多様なすばらしい意見をお持ちのことと存じますので、是非我が国の物流政策の構築、発展のために貴重なご意見を賜れば大変ありがたいと思っております。

どうぞよろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

なお、本日は2つの部会の合同開催となっておりますが、本日の議事進行につきましては、物流部会長の野尻部会長にお願いしたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

それでは、事前にお知らせしておりますとおり、これより先はカメラ撮影についてはご遠慮いただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

また、青木大臣政務官は公務のため、これにてご退室されます。青木政務官、ありがとうございました。

【青木大臣政務官】 よろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 それでは、ここからの議事の進行は野尻部会長にお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

【野尻部会長】 それでは、僭越でございますが、ここから議事を進行させていただきたいと思っております。

まず議事の2番目でございます。物流をめぐる状況について、及び議事の3、検討の視点について、事務局よりご説明をいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【島田物流政策課長】 それでは、お手元の資料、パワーポイントの横長のホチキスどめの資料でございます、資料1-1と右肩に書いてございます資料に基づきまして30分ほどでご説明をさせていただきたいと思っております。

ページをめくっていただいて3ページからでございます。まず、物流は、民間の物流事業者の方々が主に担っていらっしゃるということで、その物流業の全体像を簡単に概観させていただきます。運輸業界、人流・物流、旅客・貨物、両方を含めて大体34兆円規模の産業でございますが、そのうち物流業界は24兆円を占める一大産業でございます。左下のほうの点線四角の中に、鉄鋼業約16兆円と書いてございますが、それよりも大きな

規模を有しているというものでございます。GDPの約5%を占めております。労働就業者数で見ましても、物流業は169万人ということで、全産業の就業者数の3%を占めている大きな分野であるということでございます。

次のページ、4ページは、その物流業をさらにモードごとに詳しく記載をさせていただいている一覧表でございます。トラック運送事業が約14兆円、外航海運が4兆円、倉庫業が1兆7,000億強といったような形でございまして、従業員数もトラック運送業が144万となっております。中小企業の比率が非常に高いということも物流業の特徴の一つではないかと考えております。

その次のページ、5ページには、こういった物流事業が担っております国内・国際の貨物量の推移でございます。これはもう皆様ご案内のとおりでございますけれども、トンキロベースで見た場合に国内の貨物輸送量は、リーマンショック、2008年、2009年あたりで若干へこんでおりますが、おおむね国内の貨物輸送についてはトンキロベースでは若干低下気味ではありますけれども、横ばいと。一方で国際の貨物輸送量は、リーマンショックのときを除きますれば中長期的には増加傾向にあるというふうな状況でございます。

その一方で、6ページでございますけれども、貨物の流動ロットが最近非常に小さくなって、多頻度少量の輸送が増えているというものでございます。左側の折れ線グラフを見ていただきますと、流動ロット、1回の輸送でかつて2トン強運んでいたものが、今では1トンを切っているというふうな状況でございます。右側の棒グラフでございますけれども、かつてに比べまして0.1トン未満の流動ロットの輸送の件数が非常に増えているというふうなことが見て取れるかと思えます。

こういった形で、トンキロベースで数字が伸びない中、回数は非常に増えているというふうな傾向が見えてございまして、そういったことも背景にあるかとは思いますが、7ページでございます。労働力不足が非常に深刻な状態に現在なっております。リーマンショック後の景気が回復してくるに伴いまして、労働力の不足が非常に顕著になってきているというふうなデータでございます。

その一方で、8ページでございますが、我が国物流事業者のアジア展開、これが一方で現在、かなりのスピードで進んでいるというものでございます。左側のグラフをご覧くださいますと、青と赤のグラフ、これが中国とASEANでのフォワーダーの海外事業の法人数、一方で紫と緑が北米あるいはヨーロッパにおけるフォワーダーの法人数であります

が、もう一目瞭然で、アジアでの活動が増えているというふうな状況でございます。右側には我が国の物流業者の進出企業数でございますが、中国は特に現地法人数など非常に多く出ているというふうな状況でございます。

そして最後のページでございます。これは中身はまた変わりますけれども、地球環境問題というものの物流事業が直面しておる非常に大きな課題の一つでございます。もうご案内のとおりでございますけれども、日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量が2割弱を占めてございます。その2割弱のうちの86.8%が運輸部門の中でも自動車占めてございます。さらに、その32%が貨物自動車というふうな状況になってございまして、こういったところのCO₂の削減ということに現在も取り組んでいるというふうな状況でございます。下には、こういった自動車から鉄道輸送、あるいは内航海運のほうに貨物輸送を転換するという、いわゆるモーダルシフトの施策に基づきまして、現在、様々なシフト施策を講じているわけでございますけれども、その結果、鉄道輸送、あるいは内航海運でどのように輸送量が伸びているかというものでございます。内航海運につきましては、京都議定書の策定の際の計画にほぼ沿って輸送が進んでおりますけれども、鉄道については若干下回っているというふうな状況でございます。

こういった現在の物流を取り巻く状況の中で、国のほうで様々、物流に関する計画、交通政策、その他もろもろ計画を策定してございまして、その概要についてこの後にご説明を申し上げます。

11ページでございますけれども、現在、国の国土づくりの方向性ということで大きくはこの11ページの一番上の紫の字で書いてございますけれども、「国土のグランドデザイン2050」というふうな計画を平成26年7月に公表させていただいております。その非常に大きな超長期の方向性に基づきまして、国土形成計画といったような、主に10年間ぐらいのスパンで国づくりをどうしていくのかといったような計画の枠組がございまして、これについて今現在、新たな国土形成計画の策定に向けて検討を進めているところでございます。「グランドデザイン2050」の内容を具体化していくという形で、国土形成計画の見直しが現在進んでございます。

この現行の国土形成計画の枠組と調和を図る形で、その下に2つの大きな計画ものをつくってございます。いずれも閣議決定しておるものでございますけれども、一つが左側の社会資本整備重点計画というものでございます。いわゆるかつての5カ年計画と言われておりますインフラの整備計画を統合した大きなインフラの整備計画、重点化しながらインフ

ラを利活用していこうというふうな計画を策定しているものでございます。

それから、右側でございます。これは交通政策基本法という新たな法律に基づきまして交通政策に関する全般的な計画を策定し、閣議決定を最近したものでございます。平成27年2月13日に第1次の交通政策基本計画が閣議決定されたものでございます。このインフラの整備計画と交通の整備計画、この2つが車の両輪として国全体を形づくっていくというふうな全体のしつらいになっているものでございます。

このそれぞれの計画で大体どのようなことが物流に書かれているのかということをご簡単にここでご説明させていただきます。12ページでございますけれども、まず国土の「グランドデザイン2050」においてどのように物流施策が位置づけられているかでございます。この国土のグランドデザインは、大きなキーワードといたしましては、「コンパクト＋ネットワーク」と。国土の構造をコンパクトに、特に地域の構造についてコンパクトにしていこうと。そして、それらをネットワークでつないでいこうといったようなことをキーワードとして策定をしたものでございます。この中で、その下に書いてございますけれども、基本的な考え方として、多様性と連携による国土・地域づくりというふうな考え方のもとに、基本戦略として下のようなものが物流について書かれてございます。

一つは、小さな拠点といったようなものを形成した上で、地方公共団体、物流事業者、コンビニ等といったところと連携をした配達サービスの確保といったようなことをやっていくべきではないか。

あるいは、「攻めのコンパクト」と書いてございますけれども、単に地域を小さくしていくというだけではなくて、例えば地域ではいろいろな農産物を生産していると。そういったものを積極的に海外に出していこうと。農水産物の輸出拡大といったようなことをやっていくべきではないか。そういった中で効率的な物流というのがそれを支えていくというふうな仕組みの構築が必要ではないかといったようなことが書かれてございます。

それから、3つ目に、スーパー・メガリージョンという新たな概念を設定いたしまして、それとの新たなリンクをいかに形成していくのかということでございます。将来、リニアが開通をいたしますと、関東と関西、あるいは中京、このあたりが一つの大きな地域となつて、日本の成長を支えていくのではないかと。そういった地域をどのように形成していくのか。あるいは、その中で2つの国際戦略港湾といったようなものがございますけれども、そういった国際戦略港湾をどのように活用していくのかといったようなことが書かれてございます。

それから、一方で、日本海・太平洋2面活用型国土といったような概念も出してください。太平洋側で関東、中京、関西といったようなものが結ばれるわけですが、そういったところと日本海側とをいかにうまく結んで、全体として活力を維持していくのかといったようなことがここに書かれています。

それから、観光立国の実現ということ。最近、非常に多くの観光客の方に日本に来ていただいておりますけれども、そういった方々の訪日促進のためにさらにどのような環境整備が必要かといったようなことを書いてあります。

さらに、インフラを賢く使うということで、例えば道路における既存のネットワークの最適利用はどのようにあるべきか、あるいは大きなコンテナ埠頭の周辺の渋滞をどのように解消していくのか、そういったことについて書かれています。

そういった基本的な戦略を具体的に進めていく方策として、一番下の四角でございますけれども、高密度移動社会の実現ということで、グローバルサプライチェーン、あるいは産業活動なり国民生活を支える効率的な物流、災害に強い物流ネットワーク、こういったものをしっかりと構築していこうというふうなことが、このグランドデザインの中に記載をされているものでございます。

次のページをめくっていただきますと、このグランドデザインに基づきまして、現在、国土形成計画の新たな計画について検討が進められてございます。その中間取りまとめが先月公表されているところでございます。キーワードといたしましては、「対流促進型国土の形成」ということで、「対流」こそが日本の活力の源泉であるというふうな大きな基本的な構想のもとに、重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」をつくっていきましょうと。

その中で物流に関する内容でまいりますと、この第1節と書いてございます「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」という中で、例えば個性ある地方の創生という中で、小さな拠点を形成し、地域間の連携を図っていく。その中で物流も生活サービス機能としてどのように維持していくのかといったようなことが位置づけられているところでございます。

それから、(2)に「活力ある大都市圏の整備」と書いてございますが、ここでも都市内の移動環境をいかに高度化していくのかといったようなことで、物流も役割を果たす必要があるというふうなことで具体的な中身が書かれています。

それから3つ目に「グローバルな活躍の拡大」ということで、先ほど簡単にご説明申し

上げましたけれども、日本海・太平洋2面活用型国土といったような考え方を打ち出しつつ、国際競争力を有する物流網をいかに構築していくのか、広域的な物流の効率化をいかに図っていくのかといったようなことが記載されておりまして、具体的には九州と日本海側のゲートウェーをどのように強化するか、あるいは日本海側と太平洋側を結ぶネットワークをどう形成するか、さらにはリニア中央新幹線が通りますスーパー・メガリージョンといったものをどのように強化していくのかと、そういったことが記載されてございます。

そのほか、第2節では、安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤ということで、その中で低炭素社会の構築に向けた取組といったような形で、ここも物流が極めて密接に関連する内容ということで、関連のある内容が書かれてございます。

そういった国土形成計画の検討が現在進んでございますが、その一方で、14ページでございますけれども、交通政策基本法に基づきます基本計画が先月、閣議決定をされてございます。その中でも物流に関することが数多く盛り込まれてございます。この交通政策基本計画は、平成32年、2020年、オリンピックの年を最終計画目標期間として策定がされているものでございますけれども、大きく3つの内容からなっております。基本方針のA、B、Cという形で書かれてございますけれども、まず基本方針のAで、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」ということで、例えば過疎地の物流ネットワークの維持といったものをどうやっていくのか。あるいは、基本方針のBで、国際コンテナ戦略港湾の機能強化、三大都市圏の環状道路の整備、Sea & Railあるいはコンテナラウンドユースの推進、農水産物の輸出拡大、シャーシ相互通行等々、物流についてこれから進めていくべき、あるいは検討すべき内容といったようなもののメニューの内容が書かれているところでございます。そのほかにも、鉄道による貨物輸送の拡大、手ぶら観光、インフラシステムの輸出戦略といったようなもの、あるいは海外での現地の人材確保といったようなことも書かれてございます。さらに基本方針のCで、災害時の円滑な支援物資輸送の確保、あるいは災害に強い物流システム、さらには物流をはじめとする交通を担う人材の育成、確保といったようなことも書かれてございます。モーダルシフトもここの中に位置づけられているところでございます。

こういった、メニューとしては書かれているわけでございますけれども、これらはいずれも検討する、あるいは推進するとなつてございまして、これらをどのように具体化するかということについてこれからしっかりと検討を進めていかねばならないと考えているところでございます。

最後に15ページでございますけれども、物流に関する様々な計画の中で、総合物流施策大綱といったようなものも策定をしております。これは関係省庁、国交省以外にも、荷主サイドである経済産業省、あるいは環境の観点で環境省、さらには税関あるいは検疫といったような、様々な省庁が物流には関連しておりますので、その省庁間の施策をしっかりと調整を図って、総合的、一体的な推進を図るためのビジョンというものでございます。その中でも大きく3つに分けてございまして、「産業活動と国民生活を支える効率的な物流」、あるいは、左下でございますけれども「環境負荷の低減」、右下ですが「安全・安心の確保」と、こういった大きな3つの理念のもとに各省庁が協力して進めていくべき施策といったものを規定しているところでございます。

物流についてこのように国全体で大きな計画を策定しながら進めているところでございますけれども、そういった計画をこれからどのように進めていくのかということについてご審議等をいただければ大変ありがたいと考えております。

16ページ以降は、こういった大きな計画の中に位置づけられております、様々な具体的な施策の主なものについて、今どんなことをさせていたいただいているかといったことを簡単に紹介しているものでございます。

まず17ページからでございます。モーダルシフトの推進ということで、これは広域的な物流をどのように効率化していくのかということで現在、推進をしているものでございます。もう委員の皆様にはご案内のとおりかと思っておりますけれども、トラック輸送から、なるべく内航海運あるいは鉄道のように貨物の輸送をシフトしていこうということでございまして、現在、この下の方の緑の小さな四角、モーダルシフト推進施策というところで大きく3つの施策を掲げてございます。荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対して運行経費の初年度補助ですとか、あるいは31フィートコンテナの導入補助、さらには中・長距離のモーダルシフトを推進するためのシャーシといった物流設備の購入経費の補助といったようなことを実施してございます。その一方で、モーダルシフトの主な課題といたしまして、どうしても両端の集配がトラックにならざるを得ないということ、あるいはスピードなり柔軟性といったところでトラックとの関係での優位性がなかなか図れないということ、さらには輸送時の振動による荷傷み、あるいは積載効率、災害時の安定輸送の確保等々と、幾つか課題が見えてきているところでございます。こういったところをどのように克服していくのかということが今後の課題かと考えております。

それから、18ページには、国際コンテナ戦略港湾政策の概要を記載してございます。

現在、我が国で特にコンテナ港湾について京浜港と阪神港の大きく2つの地域の港湾についてさらに強化を図っていこうという施策を進めているところでございます。目的としては、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するというところでございます。平成26年からおおむね5年以内にヨーロッパの基幹航路、欧州航路を週3便に増やす、あるいは北米基幹航路のデイリー寄港を何とか維持していく。そのために、下のほうに施策を書いておりますけれども、コンテナ戦略港湾への「集貨」、荷物を内陸から集めてくる。あるいは真ん中の「創貨」でございますが、国際コンテナ戦略港湾の後背地に物流施設等々を誘致していく。さらに3つ目、「競争力強化」ということで、これは既に法律改正をしておりますが、コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国が出資をするという制度をつくっております。現在、その出資の仕組みをつくっていく中で京浜港、阪神港で様々な動きをしていただいているというところでございます。

それから、次のページをめくっていただきまして、こういった国際コンテナ戦略港湾を出入りします海上コンテナにつきまして、なるべく輸送の合理化を図っていこうというような施策としてラウンドユースということに現在取り組みつつあるところでございます。港から内陸の輸入業者さんのほうに海上コンテナにもものを入れて持ち運んで、内陸で荷物を出して、空のコンテナをまた港に返していく。一方で、輸出業者さんは空のコンテナを港から引っ張ってきて内陸でものを積んで、また港に持って行って海外に出していく。このあたりの空のコンテナの行き来をなるべく減らすために、内陸側で空のコンテナの融通をしようというふうなものでございまして、一部の企業さんで、北関東のほうで取組が進みつつあるという状況でございます。こういったものをさらに進めていくためにどのような施策を講じられるのかというふうなことが課題となっております。

それから、20ページには農産品の輸出促進に向けた取組について記載してございます。2020年までに現在、大体年間5,000億円弱ぐらいの輸出額でございます農水産品について、2020年にはそれを倍増の1兆円にしたいというふうな計画等々を、日本再興戦略といいます、いわゆる成長戦略の中に記載してございます。そのために物流部門で何ができるのかということでございまして、これは農林水産省のほうの協議会のもとに、今回のこの部会と同じ名前の物流部会というのがたまたまございまして、名前は一緒でございますけれども、農水省のほうの部会でございますが、こちらにおいて、例えば効率的な輸送ルートをどのように確保するのか、あるいは輸送の際にどのように生鮮品などの品質を確保しながら輸送するのかといったことについて検討を進められているところでござい

ます。

それから、21ページ以降、主に道路の効果等々についての資料をつけさせていただいております。21ページに関東の地図をつけさせていただいておりますが、いわゆる三環状道路、特に圏央道の整備がほぼ完成しつつある状況でございます。その完成にあわせて圏央道あるいは外環道の周辺に様々な企業の立地が進んでいるというものでございます。道路のストック効果が徐々に目に見える形で出てきているというふうなものでございます。

その次のページ、22ページには、同じく道路の整備によって地域の産業が活力を増しているという例でございます。これは東北の大館市の例でございますけれども、大館市の周辺に高速道路が平成25年11月に東北道とつながる形で開通をしております。その結果、大館市における工場の数が増加をしているということと、特に顕著なのは大館市の求人倍率が、右上の棒グラフでございますけれども、かなり増えてきているというふうなことがデータとして出てきているということでございます。この大館市を中心として、例えば輸入されるバナナがこの周辺の青森、秋田、盛岡、八戸といったようなところに配送される一大拠点になりつつあるというふうな事例でございます。

それから、23ページ以降につきましては、大型車の通行の適正化を図ろうと。道路の老朽化への対応として大型車の通行の適正化を図ろうという施策でございます。これは適正な道路利用者の手続は簡素化しようとする。その一方で、悪質な違反者についてはしっかりと厳罰化をしていこうというふうなことをセットで行っているものでございますけれども、ここではその手続の簡素化等についてご説明を差し上げます。この23ページを見ていただきますと、大型車の誘導区間といったようなものを平成26年10月から制度として開始をしているものでございます。大型車をなるべくこのルートに集めていこうとする。そのためにこの道路を走る場合には、大型車の通行許可を受ける際に、これまで審査が20日ほどかかっていたものを3日程度で審査を終えるというふうな形で、大型車をなるべくこの道路に集めていこうというふうな施策を講じているものでございます。

それから、24ページには、同じく特殊な車両についての許可の基準の見直しも行ってあります。一定の条件つきではありますけれども、車両長の制限を従来の17メートルから18メートルに引き上げることによって、例えば45フィートコンテナが運べるような形になるというふうな規制の緩和を先月行っているところでございます。

それから、25ページでございますけれども、同じく特殊車両の通行許可基準の見直し

でございます、いわゆる駆動軸重と言われておりますトラクターのほうの後輪の軸重を若干引き上げることによりまして、コンテナ貨物として積載をできる量を従来の24トンから30トンまで積めるようにするといったような規制の緩和を、これも先月行っているところでございます。このような施策、主に広域的な物流について、より高度化、効率化するための施策を講じるものでございます。

26ページ以降は、今度はわりと狭いエリア、地域の中での物流ネットワークの構築についての施策でございます。

まず27ページでございますけれども、宅配便の再配達削減というものに現在取り組んでおります。ご案内のとおり、インターネット通販が非常に拡大している中で、宅配便、いわゆるB to Cの輸送が非常に増えてきております。右のほうに書いてございますが、再配達の回数が大体平均2.2回ぐらい発生している。こういったことをいかに削減していくのかということが労働力不足の対策においても、あるいはCO₂の削減においても非常に重要でありますので、現在、その方策の検討を進めているところでございます。

それから、28ページには、これは過疎地の物流でございます。人口減少、高齢化に伴いまして、過疎地域で、あるいは中山間地で貨物輸送の効率がかかなり落ちてございます。その一方で運転免許を持たない、あるいは運転免許を返上した高齢者の方がいらっしゃる地域においては、むしろものを買に行けない。届けていただくというふうなことがむしろますます重要になってきております。そういったことを地域の自治体等と、あるいはNPOの方と連携をして、どのように地域の物流を維持するのかというふうなことについて現在、検討を進めているところでございます。

次のページ、29ページには、現時点での検討の内容を書かせていただいております。先月の末に公表したものでございますけれども、2つ目のパラグラフに、例えば「小さな拠点」を核とした共同配送のスキームの構築ですとか、あるいは公共交通を活用した貨客混載、あるいは自家用自動車の活用といったようなことで、地域の物流ネットワークを何とか維持できないかなど。そのためには地域の関係者からなる協議スキームといったものを検討する必要があるのではないかと。今年度、モデル事業等を実施しながら、そういったものの具体化に向けて進めていきたいと考えております。

それから、30ページ、これも地域の物流ということで大きな課題なわけでございますけれども、特に都市部の建物において、例えば最近、非常に背の高いトラックが走る場合があるわけでありまして、一方で、地下の荷さばきスペースにトラックがなかなか

入りづらい、上がつかえる場合が出てきているというふうなことでございます。そのほかに、例えば荷さばきスペースからビルの各階に貨物を配送するに当たりまして台車を使うわけでありましてけれども、その動線の途中に段差があって、なかなか効率のいい配送ができないといったようなことも出てきてございます。こういったことを今後どのように克服していくのかといったようなことも今後の大きな課題なのかなと考えております。

それから、31ページには、先ほどの話は建物の中でございますけれども、その建物の周辺を含めたエリア全体での貨物輸送の効率化を図っていくというふうな取組も最近出てきております。これは吉祥寺駅の周辺での共同配送を実施している事例でございますが、こういったものも非常にうまくいっている事例と、なかなかうまくいかない事例と、いろいろ玉石混交でございます。こういったものをいかにしっかりとほかの地域でも広げることが可能かといったようなことの検討を進めていく必要があるのではないかと考えております。

それから、32ページ以降は、今度は物流センター、物流施設に関する施策のご紹介でございます。

33ページをご覧くださいますと、物流総合効率化法という法律をちょうど10年前に、平成17年の10月に法律が施行してございます。この法律はその下のイラストに書いてございますとおり、左側が現行の従来型の物流でございます。製造される工場から小売店に行く途中に様々な物流センター、あるいは流通加工場、荷さばき用上屋といったようなところを錯綜しながら商品が輸送されていくと。それをできれば巨大な物流センターに統合して、しかも上の階までランプウェイで走れるような形にした、非常に効率のいい物流施設をつくった場合には税制の優遇措置等を講じるといったような制度でございます。これを10年前につくって、現在運用しているわけでございますけれども、これをさらにどのようにリニューアルしていくのかということも課題の一つかと考えております。

34ページは、先ほどもお話し申し上げましたが、圏央道あるいは外環道といったような物流のインフラが整備をされるに伴いまして、実際に物流センターが立地をしようとしているというふうな事例を具体的に記載をしたものでございます。右のほうに1番から25番まで書いてございますが、今後、竣工するであろうと見込まれております立地計画がこの地図のように、やはり外環道、圏央道周辺にどんどんとできつつあるというふうな実態が生じているということでございます。

その一方で、35ページでございますけれども、物流施設の老朽化が非常に進んでいる

という課題でございます。左上の棒グラフでございますけれども、東京都市圏の全体の物流施設の建設年代の割合でございます。この茶色とオレンジ色のところ、約3割と書いてございますけれども、1979年以前にできた物流施設と。つまり、大体築35年以上たっている施設が3割ぐらいに達してきているというふうなことでございます。今後、こういったものの更新をどのようにしていくのか、これは非常に重要な課題ということでございます。

それから、36ページには災害に強い物流システムの構築ということで、災害が発生した場合、特に東日本大震災の際には支援物資の物流に関して様々な課題が発生をいたしました。まず物流をするための拠点が不足しているということ、それから、拠点にもものを持っていても物流のノウハウがないために、うまく仕分けができない。同じく、オペレーションも錯綜をして、本当に必要な人のところにもものが届かない。同じようなものが1つのところにどんどん集中してしまうというふうなことが発生をいたしました。そういったことがないように、なるべく物流のプロの方がこういった災害のときにもしっかりと自治体と協力をして、災害時の支援物資をうまくお届けしようというふうな取組を現在進めているところでございます。まずは民間物資拠点をリストアップして、官民の協力協定を締結し、非常用電源等々の施設の整備を支援していくといったような制度でございます。

それから、37ページ以降は物流業の海外展開ということで、これも最近特に進んでいるものでございます。具体的には、例えば国際的なRORO船の活用ですとか、あるいは現地の人材の育成をどのようにしていくのか。あるいは、例えばアジアでのコールドチェーンというのをどのように構築をしていくのか。さらにはパレットの規格が統一されていないといったような物流機材の標準化といった課題がございます。こういったことを今後、克服していく必要があるというふうなことでございます。

さらに、40ページには、労働力不足対策についての現時点での取組でございます。平成26年の4月に国交省の中で、業界関係者の方々も入っていただいて検討会を設置をいたしまして、先月に物流分野における労働力の不足の対策アクションプランといったものを公表してございます。概要は下の黄色い四角の中に書いてございますけれども、一つには、新規就業を促進しよう。なるべく物流業に新たに就職をしてもらう方を増やすというふうな施策を講じましょう。もう一つは、たとえ人が少なくとも何とか回るように業務のほうの効率化を図っていこう。大きくこの2つの方向性でアクションプランを策定したところでございます。現在、これの実施に向けて作業を進めているところでございま

す。

さらに、新たな物流の展開ということで、最近、物流分野でいろいろな技術革新が進んでございます。41ページにはその主なものを書いてございますけれども、まずは自動車の自動運転・隊列走行といったようなこともどんどん技術が進歩してございます。それから、右のほうにドローンが書いてございます。いろいろとございますけれども、例えば過疎地でこういったものを物流に活用できないかというようなこともあり得るのではないかなど。一部、民間の方でそういった実験をされている方ももう既に出てきているというふうな状況でございます。さらに左下、パワーアシストスーツ、あるいは右下の物流施設の自動化と、様々なマテハン機器が現在、現場で運用されております。そういったことをこれからさらに進めていって、より効率化を図っていくというふうなことが必要ではないかということでございます。

それから、42ページは、これはETCの活用でございます。高速道路で料金の収受をしておりますETCについて、ETC2.0と銘打ちまして、料金収受以外にも、渋滞回避ですとか安全運転の支援の情報提供、さらには経路情報を活用した新たなサービスを導入していこうと。渋滞を迂回する経路を走行したドライバーを優遇するですとか、あるいは商用自動車の運行管理を支援するといったようなサービスもこれからできるのではないかということで、新たな取組が進んでございます。

最後に、43ページ、「手ぶら観光」の推進ということで、最近、特に中国の方をはじめとして多くの外国人観光客の方が日本に来られています。多くのお土産を買っていただいて、それを手荷物として持たれたまま東京から京都に移動されたりというふうなことは非常に大きな不便でございますので、それをなるべくなくせるように、手荷物をできるだけ日本の優れた宅配システムの中でうまく輸送をして、観光自体は身軽に体験していただくというふうなこのために、統一的なロゴマークなどをつくって、これからPRをしていこうというふうなものでございます。

非常にざっと走った説明で大変恐縮でございますが、そのような個別の施策に現在取り組んでいるところでございます。

この審議会で具体的にどのような形で検討をしていただくかということにつきまして、一番最後の資料、「検討の視点」というA4の横長の1枚紙をつけさせていただいております。資料2と右上に書いたものでございます。最後にそれを簡単にご説明を差し上げたいと思います。物流については非常に広い分野、様々な課題があるわけでございますけれども

も、主にこういった観点でご審議をいただければありがたいと考えております。一つには、中長期的な物流施策ということで、先ほどご説明申し上げました「グランドデザイン」あるいは「社会資本整備重点計画」「交通政策基本計画」、こういった計画の中に物流について様々、こういったことに取り組んでいくべきではないかというふうなことが書かれています。それを具体的にどうやって進めていくのだろうか、そういったことをこれから検討していただければ大変ありがたいと考えております。

そういった中で、大きく広域的な物流と地域的な物流、その他というふうな形でテーマを分けさせていただいております。例えば広域物流でいきますと、モーダルシフトをさらにどのようにやっていくのか。もう30年前からやっておりますが、いろいろまだ課題は残っていると。それをどのように整理していくのかということ。それから、トラック輸送がやはり大宗を占めておりますので、トラック輸送そのものをさらにどのように効率化していくのか、その余地がどれぐらい残っているのかということでございます。例えば、モーダルシフトでいきますと、幹線ルートでの取組をどのように強化するのか。あるいは、共同配送などを行うに当たって、事業者の連携による輸送の促進、あるいは大型車の通行誘導といったようなこと、こういったことをさらにどのように組み合わせしていくことがよいのかということでございます。

それから、広域物流の2つ目といたしましては、国際コンテナ戦略港湾政策といったようなものを今、打ち出しております。こういったものをどのようにさらに強化していくのか、さらに貨物鉄道といった既存のインフラ施策とソフト施策とをどのように連携をさせて、既存ストックをいかにうまく活用しながら一層のその効果の発現の観点から物流の高度化を図っていくのかということでございます。例えば、国際海上コンテナを先ほど申し上げましたような形でラウンドユースをするためにはどのようなマッチングシステムがあるとよいのか。あるいは、今、海上コンテナの半分近くが背高コンテナになってございますが、それを鉄道で輸送しようとした場合にどうしてもトンネルでつかえるという問題が発生しますが、低床貨車を今現在、開発しようとしてございます。これをどのように実用に乗せていくのか。さらには、オンドックレールといったようなことも検討があり得るのではないかと考えております。

それから、地域の物流でいきますと、大都市の活力を物流面からさらに高めるためにどのようなことが必要か。再配達削減ですとか、あるいは地域におけるエリアの共同配送等々がございます。それから、過疎地域等における持続可能な物流ネットワークの構築で

どのようなことをやっていくべきか。それから、その他で、⑥⑦⑧と書いてございますけれども、物流施設の機能強化、あるいは災害対応力の向上に向けてどのような施策を今後講じていくべきであろうか、老朽施設の更新のあり方等々でございます。

それから、7つ目に、物流分野での先進的な技術をどのように導入していくべきか。例えばコンテナによる鮮度保持の技術ですとか、I T Sあるいはトラックの隊列走行等々でございます。

それから、最後に、物流事業者の国際競争力の強化に向けてどのような施策を講じるべきかと。日本のメーカー、あるいは小売業者さんがどんどん今、中国、東南アジアに進出をしております。そういった方々の様々な物流ニーズをいかに捕まえて、日本の物流事業者が海外、特にアジア地域において、そういった企業のサポートをしていくのか。その中で物流事業者自身がいかに成長をしていくのかといったようなことのための具体的な政策についてご議論いただければと考えてございます。

大変駆け足でご説明いたしました、以上でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

ただいま、物流をめぐる状況と検討の視点について事務局からご説明をいただきました。

これから委員の皆様と質疑とディスカッションを行いたいと思いますが、本日は第1回目でございますので、全員の委員の皆様一言ずつご発言をいただければありがたいと思っております。ご意見でも、あるいはご質問でも結構でございます。ご質問につきましては、全員の委員の皆様のご発言をいただいた後で、できるものについては事務局からご回答をいただくという手順にさせていただきたいと思っております。

なお、永峰委員と二村委員につきましては、本日、中座をご予定になっておるということでございますので、まず永峰委員、二村委員からご発言をいただいて、その後、特に決めていないのですが、私の視線はどうもそっちに向いておるようでございますので、矢野委員から順にご発言をいただければありがたいと思っております。

それでは、永峰委員、よろしく申し上げます。

【永峰委員】 永峰でございます。一番最初ということで、あまり考えておりませんので申し訳ございません。途中でちょっと抜けなければならないので。

物流ということを考えたときに、確かに私たち消費者の目線から見ると、本当に日常的に使っていることなんだけれども、ものがどういうふう到手元にわたってくるのかということがいまひとつ、業界的な用語があまり使われるとよくわからないので、その辺のこと

をきちんと整理して、消費者がわかりやすく、そして、なぜこれを削減しなければいけないのか。

例えば再配達のお話が出ていました。再配達の削減っていうのは、消費者目線から見ると、「いや、やっぱり配ってよ。2.2回ぐらいだったらいいんじゃないの」っていうような声も出てくるのではないかと思うので、そのあたりは業界的な視点と、それから消費者の視点ということからいったときに、消費者の利便性というものをその中にどのように組み込んでいっていかっていくことが、一番やっぱり物流の中では、しかも業界の用語でなく、みんなにわかる用語で、これはほかの審議会でもよく言わせていただいていることなのですが、そういう視点が必要かなと思っております。

すみません、そんなことで。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

じゃあ、どうぞ。

【二村委員】 私も、中座しなければならないものですから先に申し上げさせていただきます。

物流を私も、それほど長いことではありませんが、勉強を続けておりまして、持論といたしましては、消費者というのは物流についてあまり心配しなくていいというのが一番幸せなのだろうと思います。要は、明日ちゃんとパンが届くかとか、明日船がちゃんと着くのかどうかというようなことを一般消費者は知らずに、見えなくて構わないんだと。その後ろのシステムというのをしっかりやっていくというのがもちろん物流事業者さんであり、その周辺の政策でありということなのであるというふうに認識しております。

今日は本当に物流をめぐる状況は様々な諸段階の、もろもろのことがありまして、「確かに」とうなずきながら拝聴していた次第でございますが、やはりこの中にはできることとできないこと、本来やりたいんだけどもやりにくいところ等々あると思いますので、やはり国が政策として行っていく上で、選択と集中ですね。ここを特に重点的にやっていこうと。そして、やりにくいところというふうに今、申し上げましたけれども、例えば、民間同士の妥協でしかうまくいかないんだという、例えば共同化なんていうのはそういうところだと思うのですけれども、そういう中で、もちろんアシストできるところはするんだけれども、彼らの動きというのをとめないというのも重要なのかなというふうに思っております。

以上でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、矢野委員から。続いて西村委員お願いいたします。

【矢野委員】 私自身、物流システムはやっぱり大きく見直さないといけない時代に入ってきていると思います。今までトラック輸送が圧倒的に比率が高くて、そして時間指定とか、こういう厳しいサービス水準の要求、それから、非効率な要求であってもそれに対応せざるを得ないと。そして、それを安い運賃で提供すると。こういう状態。これが今まで当たり前前の状態だったわけですが、これが大きく崩れつつあるということかと思います。

言ってみれば、今までの状態というのは輸送に相当負荷がかかった。あるいは、もっと言えば、輸送サービスに相当負荷を押しつけていた物流システムと。こういうので今まで来たと思うのですが、それは相当限界に来ているのかなと思います。今、ドライバー不足が非常に深刻になっていますし、それから、当然、環境問題対応、あるいはリスク対応と、こういった問題にも対応した物流システムの再構築がやっぱり必要だろうと思います。

例えば、物流拠点の統合、集約、あるいは在庫圧縮と、こういう形で今まで展開してきたわけですが、これはあくまでやっぱり従来の安い運賃で長距離トラック運輸ができる、こういった前提で動いてきたわけですが、そういうのも見直さざるを得ない。そういう意味では、広域の拠点立地なんかもやはり再編するということも考えられるし、さらには長距離輸送についても運賃上昇が考えられる。これは言ってみれば、地域間格差につながりかねないと。こういう意味も含めて、鉄道、さらに船舶利用を含めた国全体の広域の輸送ネットワークを構築する必要があるだろうと思います。例えば船舶のシャトル化と、こういうことも必要かなと思いますし、それに合わせた拠点立地、こういうことも計画的に誘導していくことが必要かと思います。

それから、企業間のトラック輸送のところも非常に無駄が多いと思います。物流センターで車両の手待ち時間が非常に長いとか、そういうことによって計画的にできないと。こういったところは、あるいは手積み、手おろしと、こういった作業が行われているわけです。これはもちろん企業間の取り決めの部分が多いわけですが、ただ、1対1の企業間でやっぱりなかなか進まないところがある。そういうところに対して、やっぱり共同化の議論も含めて議論していく必要があるのかなと思っております。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

西村委員、お願いします。

【西村委員】 西村です。たくさんのお話提供がありましたので、1点だけちょっと私が経験している点もありますので、その観点からちょっとお話ししたいかと思えます。

資料の28ページのところにあります過疎化の進んでいる地域のお話があったかと思うんですけども、私自身は神戸というか、自宅は甲子園のほうにあるんですけども、神戸にいますのですが、私の実家、両親の地元が佐賀になります。非常にここに挙がっているような過疎化が進んでいる地域に相当するのですが、物流の効率化の観点からすると、意外に実はものは届いているというか、物流のニーズという観点からすると特に不自由をしていない地域なんです。それに対して、実は鉄道であるとか、あとバスですね、公共交通機関のほうの便数というのがどんどん減ってしまっていて、そういう観点からすると、ここに挙がっている検討項目の中の4つ目のところに挙がっていたんですけども、公共交通を活用した貨客の混載の導入という意味では、貨物のほうの効率化ということも重要なんですけども、もう一つは過疎化の進んでいる地域に住んでいる人たちの移動手段というか、そこだけにいるのではなくて、そこから外に出るとかいうところの観点からも非常に重要ではないかというふうに感じます。

したがって、車を運転しない人が増えているから宅配のサービスをどんどん向上させないといけないということも必要なんですけども、もう一つは、出かけなくて済むということではなくて、少しでも出かけるような仕組みというのもつくっていただければいいかなと思います。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

小林委員、お願いいたします。

【小林委員】 初回だということで、ちょっと調べていただきたいなと思うことを3点ほど申し上げたいと思います。

1点目は、2000年代のパーソントリップ調査で、実は買い物トリップが非常に増えたんですね。それはコンビニとかそういうものの影響で。荷物のほうが、物資のほうが、より家庭に近づいてきたと言ったほうが正解なんですけど、最近のパーソントリップではあまり買い物トリップの変化というのが出てきていないのですが、この動きが飽和的な状態に来たのか、あるいはまだ続く余地があるのかというのをやっぱりちょっと調べていただきたいなと。特に、小口のロットがまだ進んでいるということは、まだ続いて、飽和していないというような気がします。それは地域によっても飽和的なところもあるし、これか

ら増えているところもあるのかもわかりませんが、まず要するに流通施設の配置というのが飽和的な状態になってくるのか、これからも余地がまだ残されているのか、あるいは過疎地域ではどうなのか、それをちょっとデータで調べていただきたいなと思います。

それから、2点目は、人間は行き先は口で言いますけれども、荷物は黙っていますので、どこに行くのかという情報をやはりきちんと伝える技術が必要なんですね。そういう意味で、ひとところI Cタグの話がいろいろ議論されたのですが、今日のお話の中にはI Cタグの話は一つも出てきていないので、以前、電波法とかいろいろな問題があるというふうにお聞きしましたけれども、海外でどの程度物流でI Cタグの標準化が進んできて、あるいは日本の中でその余地がどの程度あるのか。本当にこれが導入されれば相当効率化につながってくる可能性があるようにも思いますので、その辺の状況をちょっと教えていただきたいなと思います。

それから3番目なんですけど、いろいろな物流業者で、やっぱり交通費用の占める割合が5%。ここにGDPの5%というのは大体そんなもんだと思うんですけど、いわゆる廃棄してしまう物資が非常に多いと。特にコンビニは多いと思うんですね。それが大体どの程度か。うちの大学にもコンビニ出身者がおりますが、ひどいときには3割、4割、半分近く廃棄してしまうというふうなことがあると聞きましたけれども、その廃棄のコストというのは、ある意味で圧倒的に大宗を占めてしまっているというところがありますので、今そこが業種別とかそういうことがどうなっているのか、そこに相当技術革新の余地があるのではないかなど。これは難しい話かも知れませんが、もしインタビューとかそういうことをされるご予定があるのであれば、その辺の情報をぜひ教えていただきたいな。これはかねがね知りたいと思っていたところを申し上げて、よろしくお願いします。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

苦瀬委員、お願いします。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。まず3つ申し上げたいのですけれども、1つ目が、こういうような会合で交通と土地利用というのでしょうか、道路と物流施設というのでしょうか、そういうバランスを考えながら議論しようということは非常にいいことだなというふうには私思っております。それで、資料の34ページのところにも、圏央道とか外環とかいうのがあるわけでございますけれども、この辺でぜひ道路がいつごろできて、どういふところにどういふふう立地してきたかというようなデータをもうちょうと詳しく出していただくとありがたいなと思っております。

といいますのは、直感的に私は、圏央道は東に行くとなかなか立地が難しいんじゃないかと。今、12時の方向から7時ぐらいのところは16号と近いから比較的移りやすい。東に行くと16号と圏央道はちょっと離れますので、結構厳しいかなと。逆に、外環は10時ぐらいから4時ぐらいのところまでうまくいくかなとか、そんなことをちょっと思っていて、最大の課題は、先ほど話がありましたように、国際競争力で老朽化した湾岸沿いの物流施設をどういうふうに建て替えていくか。それがそのときに交通施設とどういうバランスでうまくいくだろうかというのが大きな課題になるんじゃないかと思っておりますので、その辺を調べていただければありがたい。これが1つ目です。

2つ目は、消費者利便という話が出てきたわけですが、これから少子高齢化とかそういうものを迎えるわけですので、ぜひアベイラビリティというのでしょうか、商品の入手性というんですか、宅配というか、そういう議論も一緒にやっていただきたい。つまり、今までは多くの場合、モビリティというのでしょうか、アクセシビリティというか、近づけるとか移動できるという議論があったと。もちろんそれはそれでものすごく重要なことなんですけれども、買い物に行けるとか通院できるということも大事なのですが、一方でものが届くというか、そういう議論を両方バランスしないと、これからの社会は難しいんじゃないかと思っておりますので、それを少し考えたらいいかなと思っています。これは意見です。

もう一つの意見、3番目ですが、災害でございますけれども、今日の資料ですと、やはりどうやって緊急支援物資を輸送するかということにどちらかというと重点があるように拝聴いたしました。私は、災害という名の兵糧攻めだと思っておりますので、兵糧攻めは補給するか備蓄するかでありまして、両方をバランスよくやらなければいけないだろうと。今度来るかもしれない大きな地震だとすると、補給だけではもたないかもしれない。どういう場合に補給して、どういう場合には備蓄しておくかと、そういうバランスがやっぱり要るのかなと思っているわけでありまして、そういうことを考えたらいいかなと私は思いました。

以上でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

岡田委員、お願いいたします。

【岡田委員】 2点ほど申し上げさせていただければと思います。まず1点目なんですけど、まず広域物流に関しましては、我が国ではやはりだんだん集中が進んでいるというこ

とかなと感じています。京浜三港の外貿コンテナの全体の取扱量は全国の4割、それから京浜港のほうが大体25%ぐらいですか。両方合わせますと、もう4分の3が首都圏、京浜港と阪神港に集中しています。こういった中で、やはり広域物流の重点化対象エリアというものを明確にしていくということも考え方であるのではないかと。また、首都圏空港も全体の7割が国際航空貨物を取り扱っています。そういった観点から、また三環状の整備ということもあって、首都圏を取り巻く物流環境というのはやはり変わってきている。特に今回、京浜港の周りの物流施設の老朽化ということもございまして、立地政策的な観点からも全体でエリアの考え方ということで、集中する地域の考え方の方向性というのを全体で取りまとめていくということが考えられるのではないかとということが第1点です。

もう1点ですが、モード間の接続とか連携の問題です。モーダルシフトもまさにJR貨物だけで成り立つわけではないということで、これをどうやって他モードと連携していくかということがやはり重要なポイントではないかと考えます。やはりシームレス化して、なるべく荷傷み、コストを低減する。最近ではモード間の横持ちのコストが非常に上がってきているということで、ここでトラックをどうしてもかませなきゃいけないということでのコスト増というのが大変問題になっているということもございまして、特に広域物流に関しましては、モード間の連携というのがやはり非常に重要になっているのではないかと感じるところです。

こういった観点から、どうやって全体で、企業にとってもそうなのですが、他モードをうまく活用できるという状態をつくっていくということで、この辺の競合関係にある部分がございますけれども、連携できる部分と競合で進む部分ということをうまく両立ができるような方向性というのを出していけたらよいのではないかと考えておりますので、その辺の議論もぜひできたらと考えているところでございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

圓川先生、お願いします。

【圓川委員】 東京工大の圓川です。私はもともとはものづくりが専門で、必ずしも物流が専門ではないのですけれども、今、ものづくりの世界では多分、今日の日経にも特集が載っていますが、IoTとって、Internet of Things、ドイツの産業界もインダストリー4.0ですか、これは何かでいくと、いわゆるサプライチェーンのネットワークで全てのものともものをつないでいこうと。さっき小林先生のICタグもその手段ですけども、物流はとにかく見えるようになっていないですかね。先ほど、消費者は見えなくてもいい

と思うんですけども、それを提供する事業者は見える化しないと、ものすごくムリ・ムダ・ムラですね。だから、通関が切れているかどうか分からないのに、トラックが予測でどーんに行っちゃう。大渋滞になってしまうんですね。1日1回しかコンテナをとれないと。そういった無駄というのがものすごくあるわけですね。そういう意味では見える化という、IoTと、日本国中で多分、荷主は騒いでいるわけですから、物流でもぜひその流れに乗って見える化してほしい。そういった方向はもう少し強めてほしいと思います。

そうしますと、単に見える化して無駄がなくなるというのは、そこから集まる情報、ビッグデータから最適化、新しい価値を生んでいくという、いろいろなことができるわけですね。そういった観点を持ってほしい。

それから、もう一つ言いますと、これはちょっと言い過ぎかも知れませんが、ASEANとか言っていますが、中国もそうですけれども、現地の資本の3PLなんかは見える化していますよ。全部、トラックにGPSをつけて。なぜ彼らがそうするかって、日本は非常に現場が優秀だからそんなことしなくても済んできたわけですね。彼らはトラックごとなくなってしまうりとかものすごくあるわけですね。そうすると、本当の経営者でセンスのある方はあえて見える化するわけですね。見える化すると、その上でいろいろな最適化という、そこまで行っているわけです。

そういった意味で、日本の物流業は国際展開する上でも非常に大事だと思いますし、とにかく日本の物流業者というのは荷主側、ものすごく現場が強いですから、そこから新しいお客さんに対して提案するといいますか、そうするとそういうインフラというのは必要になってくるわけです。

それと、もう一つ言わせていただきますと、一方で国際物流という立場から言いますと、日本はNACCSという、総合物流情報のプラットフォームを持っているわけですね。これはものすごいわけです。ちょうど今日、NEAL-NETという話が出ていますけれども、その国内版の国交省がやっていますColins、これなんかもNACCSに持っていくという話があって、29年度の公開で。そのときもう一つ、IEXという、そういう、NACCSが持っている情報をうまく使っているいろいろなことをやろうという。それが今日、ラウンドユースであるとか、そういった、あるいはコンテナの情報、そういったものうまく使えるようになる。

悲しいかな、トラック事業者はNACCSにほとんど参加していないですよ。それはなぜかといいますと、もちろん有料ですから、お金払うのが嫌だと。ですから、今言った

混雑で見込みで行って、1回しかコンテナの引き受けができないとか、そういったのを解消すれば、やっぱりデッドロックになると思うんですね。今、すごくコストが高い。だから余分なことはしたくない。そういった意味では、国交省としてうまくトラック事業者にそういったことに参加するインセンティブですね、そういったものの政策もぜひやってほしいし、どうしたらいいかという議論もぜひやっていただきたいと思います。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

次に、羽藤委員、お願いいたします。

【羽藤委員】 私は3点あります。1点目は、データの話であります。データの話は皆さんされているわけですが、例えばグーグルエクスプレスですとか、アマゾンフレッシュですとか、あるいはUberアイスクリームみたいな、ちょっと何言っているのか、おわかりいただける方はおわかりいただけると思うのですが、グーグルとかアマゾンというのはどちらかと申しますと需要側のニーズ、どういうものが今、求められるのかというのを徹底的にデータベース化して送りつけるという、こっちの仕組みです。逆に、Uberアイスクリームというのは、Uberというのは相乗りとかの仕組みですので、要するに輸送側の事業者を、市民参加もいろいろなことを含めてつなげてアイスクリームを届けちゃうと、こういうサービスです。ですから、モビリティ側の様々な、物流事業者もどんどん、それは公共交通サービスなのか物流事業者なのかわからないような仕組みがどんどん出てきていると。こいつをつなぎとめるデータというのは、今、我々、物資流動調査とかいろいろなデータを公共が持っているわけですが、果たしてこういうものを政策としてどう考えるかといったときに、自分らはデータを持っているのかというところをもう少し考えてやっていく必要がある。

あるいは、物流事業者さんがもっと効率を上げていくために、例えばマイナンバー制度のような、国民総背番号、そういうものもありますが、物流事業に関してマイロケーション、自分の位置、どこに届けてもらいたいのかといったようなことを、やはり共通化していく。あるいは、それぞれ事業者さんがコードを持っていて、それを相互にやり合うような辞書をつくるとか、そういったところを一つ大きな問題としてあるのかなと思っています。これが1点目です。

2点目は、これはほかの委員の方々も言われていましたが、物流はやはり一般市民からすると少しわかりにくいように思います。ですので、いかにわかりやすいものにしていく

かという意味では、私、交通をやっておりますので、やはりハードの面でいくと物流軸と申しますか、ここの道路、三環状のみたいなものもありますが、これはやはり物流軸として、国としてちゃんと整備していくんだ、重要港湾、それから空港、それと高速道路がちゃんとつながっている。ラストワンまで全部つながっていると。こういう国土の形態をどうやってつくっていくかというところで高速に、災害にも強く、ちゃんとインテリジェント化されていると。その物流の骨格を、まだやっぱり日本はできていないように思いますので、ここをいかにしてつくっていくか、これが重要ではないかと思えます。これが2点目であります。

最後、3点目は、過疎地でありますとか、あるいは地方の物流が今後どうなっていくのかに関しては、わりと私自身は危惧を抱いております。ただ、危惧を抱いているというのは、そういうサービスが受けられなくなるという可能性も当然あるかと思えますので、いかにして地方の物流を効率化していくか。その際には、例えば国土交通省さんであれば、道の駅といったようなことを既にお進めですが、そういう地方、地域の物流拠点を全部の会社がサービスをするのではなくて、共有化して、そういう道の駅みたいなものと一緒に物流の拠点機能をつくっていくといったようなこともあり得るのではないかと思いますので、地方の配送システムを今のままで本当にやっていけるのかということに関しては、相当な議論、あるいは拠点に対する国としての投資が必要なのではないかと考えております。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

根本委員、お願いします。

【根本委員】 私のほうからは、大型車と、それから国際物流について一言ずつコメントしたいと思います。

まず大型車ですけれども、近年、道路の老朽化の原因ということで着目されているわけですけれども、まず確認したいのが、過積載の問題とトラックの大型化というのは別であると。軸数を増やしていけば道路に対するダメージはそれほど大きくない。日本は国際トラック交通がないもので、どちらかというところ、世界から取り残されたような感じで、一般的規制値が非常に低い。人手不足の日本ですから、トラックの大型化というのはぜひ進めていきたいなと思うところです。

また、管理というのですか、トラック走行の見える化というのはやっぱり大事だと思

ます。トラックは乗用車に比べてプライバシー問題は相対的にあまり気にしなくていいわけなので、GPSとかデジタルタコグラフの情報をいろいろな方法でアップロードしてもらって、管理していくと。それから、ついでに、そういうふうな情報をトラックの事務所に返していけば、トラック会社は自社のトラックの運行管理ができるし、いろいろな書類が自動作成できるというような、そういうメリットもあります。トラック業者の監査っていうんですか、そういうのもリモートで効率的にするっていうようなメリットも出てくるんじゃないかなと思っていますところでもあります。法令を遵守するトラック事業者をできるだけ優遇するような仕組みをぜひつくっていけないだろうかと思います。

国際物流のほうですけれども、国際物流を理解するに当たって、やっぱり荷主が今どういう動きをしているかということは大事だと思いますが、もう皆さんご存じのように三国間貿易っていうんですか、中国に進出した日系企業が製品をヨーロッパに出したり、インドでつくったトラックをアフリカに持っていったりとか、そういうふうな動きが多くなる中で、日系のフォワーダーはそういうふうなサプライチェーンの構築をお手伝いしているわけですけれども、キャリアさんは結局、結構地元の方を使わざるを得なくなるとか、いろいろな輸送機材にしてもインフラにしても、結構やっぱり地元のものを使うみたいな話になっていくことになると思います。日本の国際物流政策は、総合物流施策大綱に書かれているわけですが、その中で前回はアジア物流圏というコンセプトを打ち出して、アジアで共通の仕組みをつくっていかうという発想は、まさに日本とその国というよりも、アジアの中で標準的なものをつくる、アジアの中で望ましいインフラだ、機材だという話になると思いますね。そうすると、日本がこれまで肩入れしていた何とか回廊とかそういうものは、ワン・オブ・ゼムなわけであって、もうちょっとアジアワイドでものを見るとか、標準のものを考えるとかいうふうな形でのバックアップみたいなことが必要かなと。日本の仕組みをアジアでというような形よりも、むしろそういう標準的なものというような考え方が必要でしょうし、アジア物流圏は非常にいいと思いますけれども、最近の動きだと、もうちょっとアジアもインド、中東、アフリカが入ってきちゃっているかなというようなこともあって、とりあえずアジアでいいんですけれども、少しそういうところも見ていく必要があるのかなと感じた次第です。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

久保田委員、お願いいたします。

【久保田委員】 2点ほど申し上げたいのですが、一つは、視点の一つとして、ぜひ道路交通の安全性という視点を加えていただければと思います。私は昨年度、国交省さんが設置されました事業用自動車事故調査委員会の委員を仰せつかっているのですけれども、事業用自動車ですから、バス、タクシー、そしてトラックということになります。誠に残念なことに、毎日数件、事故の報告を受け取っております。その中の社会的に非常にインパクトが大きな事故について、かなり詳細にその要因を分析しているところでもあります。それを見ていると、かなり構造的に事故に結びつくような事例があります。特に零細な事業者さんなんかですと、運転者の管理が行き届いてなくて、健康とか睡眠とかアルコールのチェックがなされないままトラックが出発して事故に至るといふ、これはもう、そういう起こるべくして起こっているような事故がございます。こういうことをぜひこの機会に徹底していただきたいと。

これは結果的に多分、管理強化、規制強化ということになって、一見、物流のコストが上がるように見えるかもしれませんが、安全というコストをちゃんと考慮しておけば、トータルとしてコストは下がると私は思いますので、ぜひ、安全という観点を加えていただきたいと思います。

同様に、構造的なことじゃないかと思うことで言うと、街中でよく見る風景として、例えば工場とか事業所の手前でトラックが時間調整しているのをよく見ます。これは道路でやっているんですね。道路がその会社から見たら最適な事業をやっている。時間ぴったりにトラックが来て、一切無駄がないということだと思んですけど、トラックの方からすると、遅刻したら大変なことですから、近くまで行って道路で待っていると。やっぱり社会的なコストとしては非常に問題があるわけですね。こういうことも、要するに道路を使ってそんなことをするということのおかしさをぜひ認識していただいて、正しい構造に変えていただきたいと思います。

同様に、これはもう日本中誰でも知っている、いわゆる商店街なんかでの路上駐車ですね。トラックの路上駐車というのが毎日、年中行われていて、もう何十年もこういうことがテーマになっているわけですけど、最近の道路政策の関係で言うと、自転車とのコンフリクトが非常に目立ってきておまして、せっかく路側を青く塗って、自転車はここを通過してくださいというのをやっても、あたかも停車帯をつくったかのように軽トラがとまっちゃったりするわけです。ここはやはり、そのエリア全体のマネジメントとして、駐車、自転車、歩行者のようなものを、道路空間がどう使われているのかという議論をぜひ議論

の中に加えていただきたいと思います。

もう一つは、2点目なんですけれども、先ほど自動運転の話がありましたけど、もちろんそれは一つのテーマではあるけれども、そのちょっと手前に、最近の、いわゆる超小型モビリティのような新しいモビリティをどう使うかという議論をしていただきたいと思います。1910年代にT型フォードが登場したときに、アメリカで何が起こったかという、フォードさんはもともとあれを乗用車のつもりでつくったわけですけど、すぐにあれは貨物に使われて、農村地域に行くと、高々とわらを乗せて走っているT型フォードの写真なんていうのがあるわけですね。ですから、新しいモビリティが登場するということは、ものを運ぶのにもいろいろ使える可能性があると思うんですよ。既に物流業者さんの一部はそういうのを試みておられるようなんですけれども、例えば超小型EVのような、最近出てきたやつを物流で使ったらどうかと。そうすると、さっきのように、商店街の路駐問題はかなり緩和される可能性がありますよね。そういうことを少し検討していただきたいと思います。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

勝間委員、お願いいたします。

【勝間委員】 お願いしたいことは、様々な細かい施策のトータルとして、何がボトルネックになっているかということをおそらく3点ぐらいあると思うんですけれども、そのボトルネックについてまとめていただいて、そのボトルネックに対する具体的な解決策と、それに対してどのぐらいコストがかかるかということを最優先でやっていただきたいと思います。

すぐに思いつくのが、やはり物流の情報インフラですね。こちらのほうは皆様ご指摘ありますけれども、統合的に、例えば物流コンサルタントの方と話をしますと、初め、半年ぐらい、データを集めることで時間を費やさない、どうしてもその後に適切なアドバイスができないということで時間がかかってしまう。もし日本のこれから産業競争力、その他の向上を狙うのであれば、やはり物流インフラとしてどういうものがどこにどう流れているかという情報を、いろいろアメリカはとり始めていますけれども、日本でも同じようなことをやらないと、これは遅れていくと思います。ですので、そこについてお金が出せない。国だけですから、一番最初。こんな大規模インフラをつくらうとしたって、初め、誰ももうからないので誰もお金を出してくれませんので、その部分について補助をすべ

きではないかと思っています。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

朝倉委員、お願いします。

【朝倉委員】 最後のほうになってくると、違うことを言おうと思うと大変なんですけど、3点ほど申し上げたいと思います。

まず1点目は、この検討の視点の資料2を拝見していると、かなり多くの項目の最後が、「どのような施策を講じるべきか」と、こういうふうな形で終わっているんです。確かに、議論すべきことは「どのような施策を講じるべきか」なんですけれども、あわせて、その施策の効果を一体どうやって測るのかということ、これ、パッケージで考えないと、幾らいいことを、これはいいよというふうに言ったとしても、その効果が測れない限りは意味がないということになるだろうと思うんですね。

例えて言っちゃいけないんだけど、資料の中に、23ページですか、経路誘導効果を議論されていたページがたしかあったと思うんですが。大型車誘導区間ですね。このことを実施したときに、一体どういう効果があったのかということ、きちんとしたデータで実証して、これはかくかくしかじかの効果がありましたということ、アピールしなければ、この施策がよかったか悪かったか、あるいは今後これから新しく議論すべき施策がいいのか悪いのかということの材料にならないと思うので、どういう施策を講じるべきかということ、イコール、その施策の効果を一体どうやって測るのかということ、パッケージで議論していく必要があるんじゃないかというのが1点目です。

それから、2つ目は、既に先生方から議論が出ているデータなんですけれども、これはおそらく新技術という項目と対応して議論されるところだろうと思うんですけれども、その中では、おそらく物流データ、配送データの有効利用ということで、パブリックセクターがお持ちになっているデータは基本的にはオープンにさせていただくということだろうと思いますし、プライベートセクターがお持ちのデータというのは、これはある意味、企業秘密なものですから、なかなかそうは出てこない可能性がありますが、でも、もしそれをパブリックセクターがお金を出して買いますよというふうにおっしゃった瞬間にマーケットに来てくれる可能性もあるわけです。ですから、そういった形でもし出てくると、そういうデータは関係者でちゃんとシェアして使うことができるようにするということが果たしてできるのかできないのかということの議論をする価値があるんじゃないかなと思いま

す。

それから3つ目は、これは苦瀬先生が言及されていた災害と物流のことです。この説明していただいた資料、43枚の資料なのですが、災害のところは1枚なんですね。このウェートの置き方が大変気になっていまして、やはり平常時と災害時というか、非常時ですけども、このときの物流をどう考えるかということについてはもう少し議論のウェートを置いたほうがいいんじゃないかなと思います。そのときに苦瀬先生もおっしゃっていた、輸送だけではなくてストックのほうが重要ですよということも確かにそのとおりだと思います。そのときに、単にストックするだけじゃなくて、平常時にストックしてあるものを、平常時にちょっとずつ使いながらそれを回すと。例えばお米にしてもオイルにしても、どこかにストックして置いておくだけじゃなくて、平常時にそれが回っていると。そうしないと、おそらく災害時には回らないと思うんです。平常時に積んだものを災害時に、さあ使いましょうと言っても使えないわけですから。ですから、そういった、ストックしたものを回す仕組みというのをおわせて災害時対応でどこまで議論できるのかということも検討していただければいかがでしょうか。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

【家田部会長】 さっき冒頭でも申し上げたように、物流というのを議論するときに、さあ、事故起こしたといたら事故のことだけ考えとか、労働力が足りないといたら労働力のことだけ考えとか、非常にその都度その都度、刹那的に考えてきて、必ずしもそれが息が長くつながらなくて、10年ぐらいたつと同じことを言っていると。それを繰り返している感覚が、悪く言うとあってね、だからそれを乗り越えるためにはステディーに、長い目で見て、広い目で見たときに何を押さえておくかという冷静なことが要るんじゃないかと思う。

それで、最初に言うと、やっぱり、総じて言えば、日本の物流というのは決してどえらくひどい国じゃないということは、大体皆さん、ほぼ共通の認識だと思うんですね。だけど、個別の、ここについて、あそこについてとなると、いや、ちょっと待ってくれ、みたいなことがあったりするんだけど、総じて言えば、比較的いい。先進国の中でも。そのときに、我が国は決して先進国の一番後ろをついていけばいいという、そういうポジションの国じゃありませんから、特にアジアの中で中国の台頭とか考えると、いろいろな分野で日本がリーディングポジションをとっていくという目標がないとやっぱりだめですよ

ね。だから、この物流の分野についても、物流と云って広いから全てとは言わないんだけど、物流のある程度のところについてはトップランナーをこの5年ないし10年で達成すると。それが難しいものは20年ぐらいのうちに何とかだとか、そういう感覚でレポーティングすべきじゃないかと思います。特にこれからの物流の基本方針とかいう話だからね。これが基本的なところでございます。

それを頭に置いてみると非常に重要なことだと私に思えるのは、我が国の各物流の分野それぞれについての国際的ポジションを明瞭に表現すると。国際比較を通じて国際的ポジションを明瞭に表現するということが必要だと思っています。これは都市内の物流ではかくかくしかじか、国際物流ではこうこうとか、いろいろ分野があると思うので、それ以上は言いませんけど、それをやろうじゃないですか。こうなってくると、一体どこに注力して、例えば技術はどこに注入して、それから制度面ではあそこに注入してということが明瞭になってくる。それを国民に示すことが、黙っていればものがやってくるという世界じゃなく、国民みずからが協力して、理解してやっていかなきゃ、いい物流体制、すなわちいい暮らしはできないということを理解していただく第一歩だと私も思いますね。これが1点目です。

もう1点だけ申し上げようと思うのですけれども、さっき久保田先生がおっしゃったのに関連して、それをやや拡大解釈して申し上げると、物流分野における公共というのか社会性というのか、そういうところを一つの柱にしてはどうかと思うんです。これも冒頭で申し上げましたように、決して日本が全般的に遅れているわけじゃありません。決して遅れているわけじゃない。だけど、例えばいいので言うと、ヤマト運輸は3.11の後、宅急便1個について10円寄附だと。それを1年か一年半でしたっけ、全部まとめて何十億円と……もっとかな、出したんですよね。それが現地のいろいろな助けになったわけですね。これなんて、利益のあんまりある会社じゃないのによくやったなと思うんだけどね。これは公共精神としか言いようがないというぐらいに思うんですね。

それからまた、これは旧運輸省が一生懸命やってきたことなんだけれども、地域の中での物流の共同化。吉祥寺の例が出ていましたけれども、最初は福岡天神でやりましたよね。ああいうのも、これはやっぱり公共サイドの頑張りとか、物流事業者というか、トラック業者の協力あってのたまもので、あれで例えば福岡の例で言えば、私どもの試算で言うと、トラックの走行台キロが7割ぐらい削減されちゃっていますよね。というぐらいの効果を上げているんですね。CO₂もそうですね。そういうところのプラスの面と、さっきおっ

しゃったような、妙なところにとめているじゃないのとか、それから、何か知らないけどね、首都高の橋をぼろぼろにしているのは、あれは過積載のおかげだぞと、わかっているのかと、こういうところに対するお答えが一向にトラックのサイドから出てこないというようなこととか、プラスの面とマイナスの面、両方あるので、そこをぜひ集中して、我が国はそういうところが品のいい国なんだよというふうにやっていただけないかなと2点思いました。

以上でございます。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

最後になってしまいまして、何を言おうか迷っているところでありますが、進行係といたしましては、今、委員の皆様からいただいたご意見、あるいはご調査の依頼もございましたので、これについて事務局のほうでも適切にご対応をいただきたいと思っております。

私自身の基本的な認識は、トラックが輸送機関として物流の主役に躍り出た以降、常に需要に対して供給過剰の状況だったと思っております。その供給過剰状態がどうもこれからそうはいかなくなる可能性があると思っております。とりわけ労働力不足が典型でありますけれども、トラック中心の我が国の輸送物流のシステムが大変革の時代に来たのかなという問題意識を持っております。何かここで事務局のほうからご発言がありますか。

【羽尾物流審議官】 多数のご指摘をありがとうございます。物流審議官の羽尾でございます。

順番に委員のご指摘に答えていくと時間がオーバーするので、トータルに大筋でお話し申し上げさせていただきたいと思っております。

この資料にもいみじくも視点などでもあらわしておるのですが、やはり物流について最近、特にここ数年、大きな変更、変化があるというところが今回の諮問させていただいた背景にもあると思っております。それは、例えば委員のご指摘の順で言えば、一つは物流というのは今までプロ対プロの世界というふうに見られていたのが、やはり消費者との関係というのを意識しないといけないという分野が非常に増えている。ネット通販が増えて、それとのかかわりで宅配業、こういったものが非常にかかわりが多くなっている。Eコマースも5年で約2倍ぐらいに増えて、11兆円ぐらいですか、そういうぐらいになっている。こういう中で、宅配も5年で13%も増加して、今、36億個になっています。したがって、そういった消費者との関係でどういうふうに見ていくかというのは重要であると思っております。ここから関連して、一つのまたネックでもある再配達の問題があります。例え

ば環境の関係から見ても、何度も何度も運ばないといけない状況が増えていますが、これを運ぶのをやめるというのではなくて、消費者のニーズと、そして物流業の対応の可能性と、それをどう突き合わせていくのかと、こういうのが大事だと思います。また、労働力不足の観点というのも、物流業も他の産業と同じように直面していますが、まさに消費者との関係で、もう少し広く知られて、そして認知されるというのが、結局、物流業に就職しようという、こういう動きにもつながっていくんだと、こういうふうに思います。そういった点が一つあるかと思っています。

それから、もう一つ、今まではプロ対プロということもありますが、物流業についてやはり私も政策的にも、事業者にまず任せている、市場原理で動くんだと、こういうことで来ておりました。それから、その事業者に任せる中でも、物流政策として見れば、特に物流拠点の整備、こういったいわゆる「点」を見ていると、こういうことが中心で政策を展開してきました。しかしながら、やはり昨今の圏央道をはじめ、あるいはJR貨物の施設の整備も進んできたことも含め、こういった中で、「点」で見ているんじゃなくて、インフラを活用しながらもう少し太い「線」、太い「幹」として、そしてさらに「面」として物流政策を進めていかないといけないということになってきていると思っています。そのような中で、やはりきちんとそれに対応できていっているかということ、やはりそこにネックといいますか、十分にそれに対応できていないと。こういうことがあるんだと思います。

さらにもう一つは、そういった「面」で政策展開していくという中でも、いわゆる事業者だけで対応できないような、特に最近は効率化をさらにもっと上げていくと、こういう状況の中では、1人の事業者で幾ら効率化をしても、先ほど委員のご指摘もありましたような、もっと共同でやるとか、あるいは行きと帰りを別の事業者でセットでやるとか、そういった、いわゆる共同化をどう進めるか、が課題であります。これは、市場原理だけ、企業だけに任せていても、例えば、その得た情報をどう保全するのか、他社に流さないようなルールをどうつくるか、あるいは、片一方が壊した場合にこれを誰が補償するのか、といったことにつき、ルールづくりが必要ではないか。それは民間事業者の方が努力されてもやはりうまくいっていない部分もあるのではないかと。そういった点をどう見ていくか、ということが課題かと思っています。

さらに、いわゆるその市場原理でうまくいかないという面で見れば、過疎地における物流だとか、あるいは都市内の一定地域における物流、こういったものもそうですし、それから、先ほどのお話にあったICタグ、こういったものについても一事業者で入れて済む

ものなのかとも考えられ、こういうことについては、そういう基盤として見ていかないといけないのではないか。こういう状況の変更があるんだと思います。

さらに、それらをどういうふうに進めるかの観点で言えば、実は総合物流施策大綱というのも従前から決めておりましたが、あれは5年の期間を念頭に、一旦決めるとそのままこれまでは放置していたのですが、2年前に定めた総合物流施策大綱からは、1年ずつフォローアップをし、そして検証をし、数値的な観点でいろいろ実績を見ながら、かつPDCAで回していきましょと、こういうふうにしております。そのような観点は、これからの政策でもますます必要になってきていると思います。そういった点も総合的に考えながら進めないといけない、こういうふうにしております。

以上のお話だけで全ての委員のご指摘に答えられてはいないのですが、また次回以降、整理しながら今日のご指摘も十分反映しながら、私どもからの資料の準備などもさせていただきたいと思っているところでございます。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

道路局長さんはよろしいですか。

【深澤道路局長】 道路局長です。ちょっと途中、所用があつて席を外しましたので、全員の先生のご意見をお聞きできませんでしたが、後ほどそれについてはよくみんなから聞いた上で、必要なものについては的確に対応していきたいと思っております。

道路という立場で言うと、先ほど資料の説明にもありましたけれども、最近、ネットワークがつながってきて、例えば圏央道の周りにたくさん企業が立地すると。もともとそれを狙っていたわけではないのですけれども、結果として大変お役に立っているということを見ると、やっぱり道路の整備が物流に関していろいろな面で役に立っていると。今日ご意見があったように、事業者の方々のいろいろなニーズとか、これからの情報、あるいは技術の進展をよく見ながら、それに合った形でその基盤のインフラをつくっていかねればいけないということを改めて認識させていただきました。

それから、公的なものがどこまでやるかという話、これは非常に大事であります。そこについては、私たちはどちらかというと公的立場からインフラをつくっている立場なのですけれども、それもどこまで我々がやるべきか、それから民間の事業者の方々にどこをやっていたか。それから、別な話ですけれども、先ほど来、先生からお話されるように、道路というのは物流だけじゃなくて、歩行者もいれば自転車もいる。それから、通常の車

もあると。そういう中で効率的な物流も考えなければいけないし、その他の交通も考えなければいけない、安全も考えなければいけないという中で、いかにして道路が物流の観点からお役に立てるか、いろいろな面から皆さん方のご指摘があったと思いますけれども、その辺を少し整理した上で、ぜひお役に立てるような形で議論に参加させていただければと思っております。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

お約束の時間が近づいてまいりましたが、もう1点議事がございまして、今後の進め方についてでございます。事務局のほうから手短にご説明いただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【谷口物流政策課企画官】 それでは、資料3をご覧ください。今後の検討の進め方についてでございます。資料3に記載のとおり、この合同会議では12月ごろに答申を頂戴できればと考えてございます。その前に、8月の下旬ごろに中間取りまとめ、ちょうど予算要求、概算要求などの前ということでございますけれども、というふうなスケジュールで考えてございます。

本日は様々なご意見を頂戴いたしましたけれども、今後の進め方といたしましては、速やかな審議を図るために、5人から8人程度の少人数での作業部会的な小委員会を設けて、機動的にご議論をお願いできればと考えております。小委員会のテーマといたしましては、幹線物流や物流拠点のあり方といった物流体系全般の高度化や、あるいは地域の関係者が連携した面的な地域物流の新たな展開、こういうふうなものを想定してございます。小委員会の内容、あるいは小委員会の委員及び委員長の指名等につきましては、両部会長とご相談の上、近日中に委員の皆様にお知らせさせていただければと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様よりいただきました多くのご意見を踏まえて議論を深めていくことといたしますが、今後設置される小委員会でさらに議論を深めていただき、先ほどお示しさせていただきましたスケジュールに沿いまして節目節目で合同会議を開催させていただければと存じます。

【野尻部会長】 ありがとうございました。

資料3に基づきまして、今後の検討の進め方についてご説明いただきました。

これに関しまして何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。

もしよろしければ、特にご意見ないようですので、事務局がご提示した原案どおりに進めさせていただくということにさせていただきたいと思います。

議事の（５）はその他でございますけれども、特に委員の皆様から何かございませんようでしたら、本日の議事はこれをもって終了させていただきたいと存じます。いかがでございますでしょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

最後に事務局から連絡事項があるようですのでよろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 野尻部会長、ありがとうございました。

３点、連絡事項がございます。まず、本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただきまして、ご了解をいただいた上で公開させていただきたいと思っております。

また、本日の会議資料につきましては、そのままテーブルの上に置いておいていただきましたら、追って郵送させていただきますので、よろしく願いいたします。

また、次回の合同会議の日程につきましては、先ほどご説明させていただきましたとおり、８月の下旬あたりで日程調整をさせていただきますので、日程確定次第、ご連絡させていただきますと思います。

連絡事項は以上でございます。

以上をもちまして本日の合同会議は全て終了となります。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —