

第1回 新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会
議事概要

1 日時

平成24年11月6日（火）14:00～16:10

2 場所

国土交通省（中央合同庁舎3号館）4階特別会議室

3 出席委員

杉山武彦委員長、苦瀬博仁委員長代理、圓川隆夫委員、高橋愛典委員、谷口栄一委員、田淵隆俊委員、根本敏則委員、増井忠幸委員、青山理恵子委員、上村多恵子委員、坂本裕寿委員、原田昌彦委員、一柳創委員、丸山和博委員（代）、丸山英聡委員（代）、中村次郎委員（代）、樋口恵一委員、結城幸彦委員、榮敏治委員、正木裕二委員、三浦憲二委員（代）、中井忍委員

4 議事概要

【委員からの主な意見】

- 現行の大綱は、総花的な印象。あれもこれもと取り上げるのでなく、メリハリをつけるべきではないか。優先順位をつけて、何をいつまでにやるのか明確にするべきではないか。
- 新しい大綱の検討に当たっては、現行の大綱の取組状況を総括して、どこまで進捗し、どこに課題があるかを整理すべきではないか。
- 我が国の物流体系を将来どのような姿にするのか、大きなグランドデザインを描くことが必要ではないか。例えば、グリーン物流分野では貨物鉄道輸送が重要だが、大綱の期間が5年間なので課題や施策が小刻みになり、現在の鉄道設備や輸送力を前提にした対策しかできない状況。
- 物流は産業の足腰であり、物流のあり方を検討するに当たっては、前提として、我が国の産業政策・通商政策の方向性を踏まえることが必要ではないか。また、日本からアジアへの輸出は中間財が多いのではないか。アジアとのシームレス化が進むとむしろ産業空洞化が進むのではないかと危惧。
- 東日本大震災後初の大綱改定。国民は震災を通じて物流の重要性を体感した。大規模自然災害など危機管理における物流を大きく取り上げるべきではないか。
- 本日の資料は、グローバル・サプライチェーンへの対応に偏っている印象。中山間地や都市の買い物難民問題、都市部における物流効率化の問題、物流施設の老朽化の問題など、課題は他にもある。バランスのとれた検討が必要ではないか。
- 検討の視点の中で、生活者・消費者の視点が明示されていることは評価できるのではないか。
- 輸出入・港湾関連情報システム（NACCS）が構築・機能強化されたことで輸出入等関

連業務の見える化が進んだが、情報をトラック事業者にも流すようにすれば、ターミナル周辺での渋滞緩和や業務の効率化、環境負荷低減につながると思われる。物流の一部だけでなく全体の見える化を進める必要があるのではないか。

- 効率化と低炭素化の両立が重要。道路ネットワークの構築は低炭素化にも資するものとして推進すべきではないか。また、官民間で ITS を用いた情報共有が必要ではないか。
- 地域内の物流量が圧倒的に多い現状を踏まえると、三大都市圏環状道路整備など地域内・都市内における道路整備や渋滞対策が必要なのではないか。
- 効率化と環境負荷低減の両立には、車両の大型化が有効な対策。アメリカや EU では対策が進んでおり、日本は出遅れてしまった感がある。総重量制限の緩和とそのため道路構造の強化を進める必要があるのではないか。
- モーダルシフト等推進官民協議会が昨年とりまとめた対応策等を大綱に活用してほしい。
- 国際基幹航路の維持、過疎地の物流の維持、災害対策としての物流の代替ルートなど、効率性とトレードオフの関係にある課題について、どのような考え方で向き合っていくかが重要。
- 運輸関係企業の業績は厳しくなっている現状。実際のサプライ・チェーンを担っている事業者の立場を拾っていくことが必要。物流の市場が縮小する中で、国内の物流の絵図をどう描くか、どのような施策を打つべきか、検討が必要。
- 荷主の視点から物流をみると、安全・確実・柔軟・安く・速くが重要。社会全体としての効率化、競争力の強化を図っていただきたい。また、日本国内で作り出す物量が減るとグローバルな面では効率性が落ちるので、日本で物を作り出す取組も必要。
- 交通基本法には物流に対して画期的な視点がある。考え方を新しい大綱の中にも取り込んでいただきたい。
- 駅ナカビジネスで駅に物を配達する際、トラックが朝大量に並んでおり、止まっている時間が長い。トラックに限らず、輸送に関する機材の回転率が非常に悪い。回転率を倍にすれば、単純計算で運賃が半分になる。3K職場を無くしていくことにもつながる。
- 日本の物流には人材育成の観点がない。アメリカの大学でロジスティクスで修士号、博士号を取る者の2割は中国人。近い将来において、中国にロジスティクス面で凌駕されることを懸念する。物流に関する様々な施策が縦糸だとすれば、人材育成は横糸として非常に重要。
- 規制緩和が進み、物流はサービス過剰の状態。コンビニに弁当が1日3回届くなど、物流は言えば何でもやってくれるという社会的風潮がある。経済規制の緩和と安全規制の強化という、これまでの二本立てを維持したまま新しい大綱をつくるのか。
- 原料を100%輸入に頼る鉄鋼業にとって、バルク輸送は国際競争力強化のために非常に重要であり、インフラ整備には誰も反対しない。その一方、企業にとってインフラ整備は莫大な投資であり、費用負担の問題が各論で必ず出てくる。必ずしも金を使わなくてもできる競争力強化の方策として規制緩和が重要。
- 電機業界では売価下落が進行し、物流コストが相対的に上昇。物流の効率化をさら

に進めることが必要。民間でできる努力は限られているので、インフラ利用に関する効率性の具体的なデータなどを交えて検討を進めてほしい。

- 従来から内航船や貨物鉄道の活用を進めているが、今後も荷量を維持できるかわからなくなっている。大量輸送モードには、特定荷主の専用に加え、幅広い荷主を集めて安定的に輸送できるようにしていくことが大事。
- BCP の関係では、太平洋側の港が大きく被災した際に、日本海側の港をどうするかが重要。
- ドライバー不足が問題。カメラ付きの運行管理システムを装備することで、事故時の対応などにドライバーを支えることができるので、そのようなシステムの導入を標準化していただけるとありがたい。
- 自宅周辺で生鮮食品を買えない人が900万人もいると言われる（食料品アクセス問題）。また、コールドチェーンの問題や末端の店舗に小型のトラックも入れないなど、東アジアの各国で日々直面している問題も取り上げてもらいたい。

【今後の進め方等】

- 資料5（物流をめぐる環境の変化と検討の視点（案））をベースに、委員からの意見を踏まえて検討を進めていくこととなった。
- 次回以降、産業界・物流業界委員からのプレゼンテーションを行うこととなった。
- 本委員会と平行して、事業者団体等からのヒアリングを行うこと、ヒアリング結果については本委員会に報告することとなった。
- 次回は12月4日（火）16～18時開催。

以 上

（文責 事務局）