

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（第7回）

平成25年4月30日

【田中企画官】 それでは、委員の皆様おそろいのようにございますので、ちょっと時間よりも早いのですが、ただいまから、第7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を開催したいと思います。

本委員会は公開で行います。写真撮影につきましては、頭撮りのみとさせていただきますので、報道関係の皆様、よろしくお願ひいたします。

では、開会に先立ちまして、お手元でございます配付資料の確認をさせていただきますと思います。クリップ留めを外していただきまして、上から議事次第、配席図、そして資料1「委員名簿」、資料2「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提言（案）」でございます。また参考資料といたしまして、第6回委員会の議事録、「物流を取り巻く現状について」、それから「物流政策における主な取組」をお配りしております。万一、不足がございましたら、大変恐縮でございますが、事務局までお申しつけいただければと思います。

また、毎回のことでございますが、お手元の備えつけのマイクについてご説明致します。でございます。ボタンを押していただきまして、赤いランプが点灯いたしますと、マイクのスイッチが入ります。発言を終えられましたら、再びボタンを押していただき、マイクのスイッチを切っていただきますよう、よろしくお願ひいたします。

本日ご出席の委員の皆様、それから行政側出席者の紹介につきましては、配席図の配付をもってかえさせていただきます。なお谷口委員、田淵委員、上村委員、一柳委員、結城委員、宮内委員におかれましては、本日所用によりご欠席でございます。また榮委員の代理で、原田様にご出席をいただいております。

それでは、議事に入りますので、恐れ入りますが、頭撮りはここまでとさせていただきます。

ここから先は、委員長に進行をお願いしたいと思います。杉山委員長、よろしくお願ひいたします。

【杉山委員長】 本日もよろしくお願ひを申し上げます。

それでは、早速議事に入ります。議事の1番目、「事務局からの説明・提言案について」

でございます。前回、提言案について議論をしていただきました。そしていろいろなご意見を賜りました。それらを踏まえまして、事務局に、提言案にさらに加筆、修正を施していただきました。また、目標につきまして、前々回、前回と大変多様なご意見を頂戴いたしましたので、その点についても事務局でさらに検討を深めていただくことにいたしました。本日が最終回の委員会となりますので、本日、提言案について仕上げの議論をして取りまとめをさせていただきたいと考えております。そこで、まずは資料の2「提言（案）」について事務局からご説明をいただいて、その後、議事の2番目であります「自由討議」で、提言案についてさらなるご意見を頂戴できればと思っております。

では、事務局によりしくお願いを申し上げます。

【馬場崎課長】 それでは、お手元の資料2「提言（案）」につきまして、ご説明をいたします。今回も事前に送付させていただいております。一読をお願いしておりますので、前回との変更点を中心にご説明させていただきます。

表紙、それから、目次に続きまして、1ページ目でございます。1ページ目は、大綱策定の意義でございます。前回の委員会での委員のご指摘を踏まえて、ここで申し上げますと7行目あたりから11行目にかけて、前回は「我が国経済は、中国、韓国等との間で熾烈な競争にさらされており」とありましたけれども、委員のご指摘を踏まえまして、ご覧のように変更をさせていただいております。

それから、同じページでございますけれども、18行目から19行目にかけて「啓開」という言葉がございます。わかりにくいといったご指摘もありましたので、中に意味を追加して記載しております。「啓開」という言葉の意味は「復旧」ともちょっと違うものであり、他に代わる言葉がないため、このような形にさせていただきました。

それから、2ページ目でございます。前回のご指摘で、今後の物流施策につきまして、スピード感を持って進めるべきではないかといったご指摘がございましたので、14行目から16行目にかけてのフレーズで、ご覧のような記載をさせていただいております。

少し飛びますけれども、5ページ目をご覧いただければと思います。5ページ目では、前回、多頻度少量輸送についての委員のご指摘がございました。これを踏まえまして、書きぶりを変更しました。18行目から19行目にかけてになりますが、「多頻度少量輸送」という言葉を削除しまして、「適正な在庫管理を伴わない受発注や短い納期、梱包規格の不統一など物流の現場レベルでの効率を低下させる事象の改善」という書き方にさせていただいております。

次に6ページですが、ここで申しますと11行目から12行目にかけて、「ロジスティクス」という言葉がございました。ここについて委員のご指摘がございました。これを踏まえまして、書きぶりは、現行の大綱に実は注釈をつけておりますけれども、それを参考に、「ロジスティクス機能」で括弧をして「調達・生産・販売等に係る物流活動全般の統合管理により全体最適化を図ること」としております。

同じ6ページ目の25行目から26行目でございます。これはCO₂の排出についてであります。最新の2011年度のデータが入手できましたので、数字を入れかえております。マイナス17.1%の削減であったということでもあります。

またしばらく飛びまして、9ページ目をご覧くださいませでしょうか。9ページ目は、前々回、前回とご議論を頂いた、いわゆる目標についてのところでございます。こちらにつきましては、前回までの委員のご議論では、「ムリ・ムダ・ムラ」や「全体最適」についての、賛否それぞれのご意見がございました。また、日本経済の現状の厳しさへの認識が足りなさ過ぎるのではないかといったこと、それから、東日本大震災の経験を踏まえる必要があるといったご意見もございました。

事務局といたしましては、いろいろ検討させていただきましたが、やはりこれらの意見をおおむね網羅してまとめることがよいのではないかということでありまして、27行目、28行目に記載しておりますが、「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築」、そこに副題のような形で「国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現」とさせていただいております。この中で「強い」とは、災害にも強い経済物流システムという意味を込めるものとして整理をしてみました。そして、この目標についての本委員会で行われたご議論を、このページの8行目から23行目に、簡単ではございますが、箇条書きで記載させていただいております。こういう目標を書くに至った議論の内容を簡単に書かせていただいている、追加させていただいているということでございます。

それから同じページでございます。さらに9ページの終わりの方でございますが、以下の10ページの取組の主体の主語が不明確ではないかというご指摘がございましたので、この9ページ目の30行目から32行目について、ご覧のとおり変更して、基本的に主体は国であるという書きぶりにさせていただいております。

引き続きまして、10ページ目でございます。こちらにつきましては、終わりの方になりますが、31行目から33行目にかけてのところでございます。コンテナ・ターミナル周辺の渋滞解消策について、前回の委員のご指摘を踏まえて追加修正をしております。特

に総合的な対策の必要性について、意を用いて記載をしたつもりでございます。

11ページ目でございます。こちらにつきましては、真ん中より少し上でございます5)、行で申しますと14行目に当たりますけれども、こちらに、「国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間の解消」を、追加的に記載させていただいております。

次の12ページをご覧くださいと思います。12ページ目につきましては、貨物鉄道の取組についてさらに記載すべきではないかという、委員のご意見がございましたので、まずは19行目から20行目にかけて、機関車・貨車の更新支援を入れております。それから23行から25行目にかけて、新しく4)という形で、貨物鉄道に関する取組についての記載を追加させていただいております。

それから、13ページ目をご覧くださいますと、8行目以下になりますが、これは前回の委員のご指摘を踏まえて、「国民生活の維持・発展を支える物流」という項目、小見出しを立てて、特に消費者に関係する取組を、この8行目から25行目までにかけて整理し、記載しております。前回別のところで書いてあったものを、こちらに移したものです。

それから、このページの同じく28行目からの人材育成についてであります。物流の多様な現場を支える人材確保と、高度化した物流システムを支える人材の育成の両方について記載をし、考え方をまとめているということでございます。

続きまして、14ページから15ページをご覧くださいますと、これは少々細かい話ではございますが、15ページ目の9行目に、「道路、港湾、空港」の後に「鉄道」を加えさせていただいております。

それから、16ページをご覧くださいますと、次のページになりますが、16行目から19行目の、航空貨物のセキュリティに関するところでございます。いわゆる新KS/R A制度について、委員のご指摘も踏まえて、「新制度導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえて運用し、効率的な検査制度を目指す」という記載に変更させていただいております。

それから、同じページの29行目から30行目になりますが、2)は安全の関係でございます。「安全・安心な道路交通環境の実現に向けた交通安全施設等の整備を推進」と追加させていただいております。

最後のページをご覧くださいませでしょうか。18ページでございます。このページにつきましては、今後の推進体制についての記載でございます。この中で、例えば、8行目に「毎年度、官民協働で」という記載を追加し、民間のお力も頂きながら、実施状況の検

証等を行っていくという旨を記載させていただいております。9行目に「必要に応じて見直す」ということで記載し、いわゆるPDCAサイクルの趣旨を正確に記載することといたしました。12行目に大綱自体の改訂をということで、必要に応じて大綱の見直しをも行うという旨を明確にしたところでございます。

なお、この推進体制につきましては、前回多くの委員からご指摘がございました。これにつきましては、これまでの大綱では、その推進体制を大綱決定時に関係省庁で申し合わせる形式をとっておりますことから、現時点で次の大綱の推進体制を具体的にお示しするのは、今の時点では難しいと思っておりますが、現在の大綱でも、関係省庁の局長級による推進会議がございますとともに、産業界、物流業界の関係団体の皆様、それから省庁の実務者で構成される会議体で、大綱の推進について進捗管理を行うこととなっておりますので、次期大綱でも少なくともこのような体制がとられるものと、事務局としては考えております。

以上、提言案について、特に変更された部分を中心に説明をさせていただきました。以上でございます。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、議事の2番目、自由討議に移らせていただきます。ただいまの事務局からのご説明を踏まえて、最終回でもありますので、まずは提言の内容に直接関係するご指摘、ご意見があれば、それを先に伺いたいと思います。後ほど、それを離れてもう少し広く何かご発言があれば、いろいろとお伺いできると思いますので、まずは提言の内容に直接関係する事柄、「てにをは」等も含めて承りたいと考えております。また挙手をしていただいて、いつものことながらお名前をおっしゃっていただければありがたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

いかがでございましょうか。大体今までに細部の事柄についてはご指摘をいただいて、それをきちんと取り込んだ形でご用意いただいておりますので、あまりたくさんは、もともとないのだろうとは思っておりますけれども、さらに何かあれば、お伺いしたいと思います。

青山委員、よろしくお願いをいたします。

【青山委員】 青山です。ありがとうございます。

今回はとにかく、前回も申し上げましたけれども、事務局と座長のお骨折りによって、本当によく整理された大綱になってきたかなと思っておりますので、それについては、もう

賛意を表したいと思っております。

ただ1点、別にこだわるわけではないのですけれども、ちょっと意見があったということだけは記述していただきたいなと思える点を、一つだけお話しさせていただこうと思います。13ページの「国民生活の維持・発展を支える物流」ということで一つの小見出しというか柱を立てていただいて、ここにきちんと国民生活に絞って書いていただけたのは、大変ありがたい、多分今までにない大綱の一つの特徴なのだろうと思っております。この中で、いわゆる「買い物弱者」の問題、前回「弱者」という言葉について、ちょっと上からの目線的な感覚がありますよということで、いろいろな審議会とか委員会の流れの中で、「買い物難民」であるとか、こういう「弱者」とかいう言葉が使われてきたけれども、今これから考えるとすればどうなのだろうかという形で、「困難さ」という、誰でも本当に「弱者」ではなくて「困難」な場面に遭遇することはあり得ることだから、「困難者」という形の言葉をスタンダードにしたらどうだろうかという発言をさせていただいたのですが、いろいろな省庁の委員会のことがあって、あえてまたここで「買い物弱者」という形でお使いになっていることについては、もう別にこだわるものではありません。これで結構なのですけれども、やはりそういう社会的な流れも少し加味する必要があり、今後、方向性としてはどうなのだろうかということだけ、一言、申し添えさせていただければ大変ありがたいと思います。この内容については、そういうことで結構でございます。

あと全体的なことを通しては、また後で発言させていただければと思います。以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに、直接ここをと何かご希望等ございましたら。そういう点については、よろしゅうございましょうか。

それでは、特段、挙手がないようですので、この後、提言の内容に直接関連する事項以外について、今後の物流政策、施策の推進に関して考えておられること、ご指摘等ございましたら、自由にご発言をいただければと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

正木委員、よろしくお願いたします。

【正木委員】 東芝の正木でございます。

私どもが第二回の委員会でプレゼンテーションさせていただいた通り、日本の電機も含めた産業界が世界の競争の中で相対的に付加価値が減り、物流のコスト負担が増えています。日本の物流のネットワークの生産性が上がっているかどうかという点について、いろいろご意見を申し上げてまいりました。今回の提言の中で、いわゆるKPI、生産性のと

ころを取り上げていただいておりますが、この辺はもっとわかりやすく、例えば、1時間当たりのコンテナヤードのコンテナ処理能力とか、いろいろな日本の港湾とか物流のネットワークの生産性を物量や人員当りでうまくあらわす指標を、総合的に取り入れて、それを産業界、国民の皆さんに開示しながら、比べていくようなことを、ぜひこの物流大綱の中でやっていただければと思っていますので、よろしくお願いします。

我々企業も基本的には売価ダウン他で付加価値が減る中で、例えばテレビのサイズが同じだとすれば、いつの間にか企業にとっての物流の負担がどんどん増えていってしまい、限界利益率が下がっていく訳です。それは国の場合も同じだと思いますので、そういった点をぜひ取り込んで、K P I 指標も意味のあるものを掲げて進めていただければいいと思います。よろしくお願いします。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

引き続きいかがでございましょうか。

【青山委員】 すみません。素人の発言ということでご容赦いただきたいと思うのですが、この間、大変勉強させていただきました。そして事務局の方々といろいろな業界の方々の、この席ではないところでのヒアリング等にも勉強で出席させていただきました。そういう中で、ちょっと感想なのですけれども、例えばAEOの問題であるとか、あるいは潮位の問題だとか、規制がないにもかかわらず商習慣的に規制があるという誤解とか勘違いとか、あるいはAEOでもどんどんやって参加していただいて、その中で問題があるということを発言するとか、そういう形で、現状でも積極的に参加できていけるものを、ちょっと萎縮している部分があるのではなかろうかという気が、とてもいたしました。

そういうことから考えると、この大綱をつくった時点で、最終的に馬場崎課長からは、とにかく関係省庁、財界も全てを巻き込んだ推進会議が多分持たれるだろう、そういう体制がとれるであろうと説明がございましたけれども、やはり私は、これだけの大綱をつくったのですから、皆さん方に説明責任とか周知をするとか、こういう状況だということ、皆さんがこの大綱にのっとった形で積極的に参加しながら、海外に向けての強力な経済をぜひつくっていただきたいなと思っています。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。今日の出来上がったものの中にも、今おっしゃってくださったようなことを、広く広報するという観点からも書かれておりますので、

ぜひその方向で進めていっていただきたいと、私も思います。

ほかにいかがでございましょうか。

圓川委員、どうぞ。

【圓川委員】 圓川です。

今の青山委員と関連するのですが、その前に、今回、大変ありがとうございました。よくまとめられていると思います。18ページですが、推進会議はさっき馬場崎課長がどうなるかわからないとおっしゃりながら、下のほうには推進会議において、今回、これは企業でいいますと中長期目標みたいなものであって、それを年間でブレークダウンをして、あるいは工程表をつくって、そして年度ごとに実際の実施状況、進捗状況を調べ、検証をして結果を公表する、それをもとにPDCAを回していくと、かなり具体的に書いてあるのですが、これを推進会議でこのとおりやっていただくところは、どの程度といいますか、失礼な言い方ですが、一方で推進会議は大綱の役割ではないよと言っているながら、実際、推進会議の進め方がここまで具体的に書いてある。これは大変いいと思うのですね。ですから、ぜひここを推進会議でこういった形で、年度目標、年度方針をつくりながらPDCAを回して5年間で実現するという、目標必達といいますか、ちょっと変な言い方ですが、そういったところの言葉が、ニュアンスがよくわからなかったのですが、もう少し掘り下げてお教えいただけませんかでしょうか。

【杉山委員長】 ありがとうございます。では、これについては事務局からコメントを頂戴したいと思います。

【馬場崎課長】 失礼いたしました。私が先ほどご説明したのは、例えば推進会議の具体的な構成を今の段階でお示しするのは、そういう意味では難しいということなのですが、基本的に今の大綱も含めてそうなのですが、PDCAサイクルでしっかり進行管理を行っていくという思想はあるわけでありまして、今の大綱につきましては、途中で震災が起こったりとかいうことで、必ずしも十分行っていなかったことについて、まずこの点については委員会の中でもご説明させていただきましたが、今後ここに書いてある方向で大綱をまとめて、推進体制をつくって、それで進めていくと、私どもとしては考えているということでございます。

【杉山委員長】 よろしゅうございますか。

【圓川委員】 はい。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それではほかにかがでございましょうか。

よろしゅうございましょうか。どうぞ。

【樋口委員】 樋口でございます。

この大綱を示していただいて、推進会議ができるということですが、この辺の5年間の工程表みたいなものは、その辺がいつ頃、どんな感じでイメージとしてでき上がっていくのか。特にこの大綱の中で一つ、矛盾といえば矛盾なのですから、我が国の優れた物流のサービスを海外に展開するといいいながら、ムリ・ムダ・ムラがいっぱいあるみたいな話になっております。こんなものを輸出していいのか？と取れてしまうのですが、それは冗談ですが、やはりムリ・ムダ・ムラをなくすためにはどの程度まで比較をして、さっき正木委員がおっしゃったKPIの話でも、どこどこを比較をしてどうするのかということまで踏み込んでやるのか。あるいは、いつごろまでに何割ぐらい数値を上げようかというのが推進会議の中で決まっていきたいと思いますので、この辺、レベルを決めるのに5年間もかかっていたら終わってしまいますので、スピード感というか、その辺をちょっとご説明いただければと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございます。では、これも事務局から。

【馬場崎課長】 今の点につきまして、今回、工程表という形で書かせていただいたのは過去ないものですから、そういう意味で、今の大綱を策定したときの経緯というか流れと完全に一致するかというのはございますけれども、今の大綱につきましても、大綱の下にプログラムをつくってございまして、これについては大綱とほぼ同時に申し合わせをして公表をしている。それから推進体制についても、ほぼ同時にやっているということでありまして。これは、委員会が始まる際にご説明させていただいたと思いますが、閣議決定ですので、政府全体の動きの中で決めていくしかないものですから、完全にいつにできるということではありませんが、私どもとしては、できるだけ今年の夏をめどに作業を進めてまいりたいと思っております。

【杉山委員長】 よろしゅうございますか。

どうぞ。

【竹林委員】 竹林です。もう少し意見が出てからこんな話をしたほうがいいかなと思ったのですが、ちょっと先に言わせていただきます。

先ほどから、ちょうど、これは実際に大綱が実現していく上で、後のPDCAのCのところ、多分チェックする項目が出てくると思うのです。私は大学の人間なので、そうい

ったときによく相談を受けたりしますけれども、やはりまず、今ちょうどいろいろな関係でこういう集計データがすごく集めにくくなっているのですね。関係者の方はどういう事情かお分かりだと思いますけれども。こういう話は、やはり数値で表してください、数値目標を持ちましょうねと出てくるときに、では基になるデータがあるのですかと聞いたときに、お録りにないことが、しょっちゅうあつたりするのですね。ですから、まずこの話をこれだけ詰めていくのであれば、きちっとデータをどういう形で、これから指定で録りましょう、あるいはこういった形で定期的にアップして行って、どこかに公表しましょうということは、少なくともやらなければならないことではないかと思うわけです。

2つ目は、よく評価のときにぶつ切りで評価することにつきまして、私も関係したりするのですけれども、例えば港湾であれば、先ほどお話がありましたコンテナのハンドリングの効率がどれぐらい上がったとか、あるいは道路だったら渋滞長がどれだけ減りましたとか、個々の話は当然何らかの形で指標があつて評価できるのですが、では今回、物流大綱で何かしらシステム的によくしましょうねという話が出ているときに、これとこれほどのような関係でよくなったのかということ、何かしら裏づけられるようなデータ、ないしはそういった評価方法みたいなものを、今後こういったところで工程表を考えられる上で考えていく必要があるのではないかと思うわけです。やはりこれは言った限りは裏づけの資料をとる、裏づけの資料をとったら、その評価の方法もある程度標準化するのが、これから大事なのではないかと考えており、ぜひともそういう点では、私は特にデータは強調して申し上げたいので、お願いします。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。大変大切なご指摘だと思います。もし事務局で何かこの時点でコメントがございましたら、お願いいたします。

【馬場崎課長】 確かに先生がおっしゃるとおりデータがなかなかとれないというか、本当に物流のデータが充実しているかという議論は、古くて新しい議論としてありますが、今のご指摘につきまして、できるだけ努力して対応していくということで、お許しいただきたいと思っております。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

ほかに。どうぞ、坂本委員。

【坂本委員】 第1回目の会合で、関係者を除けば多くの人々に物流大綱があまり認知

されていないと申し上げました。5年に1度の改訂は、総合的な枠組みをつくるということでしたが、報告書は委員会の様々な議論を反映させた形になっていると思います。

大事なことは、再三ご指摘がある通り、推進体制です。多くの政府の審議会、特に省庁をまたがるもの、省庁でも複数の局が関与するものは、事務局はあっても、それが実質的な推進母体にならないケースが多い。報告書をまとめても、そこに盛り込まれた方向性を検証、チェックする組織がないことが多い。このため、省庁横断的な施策について、官邸が中心になって推進会議を設けているように思います。最近では、農業の強化策や観光推進、規制改革などがあります。しかし、それでもあまり効果が出ていないのが現状ではないでしょうか。

物流政策に関しても、この5年間、震災のために現行の大綱で決めた行動計画のチェックが遅れるなど、検証する手続きが進まなかった面はあるかもしれない。ただ、多くの関係者が思っているのは、5年間にどれだけ改善されたか、さほど効果をあげていないのではないか、ということだと思います。今回の報告書は、手つかずのまま残っている問題点の総ざらい、整理にとどまるのだと思います。

だとするならば、この先の5年間に、これまでの5年間と違うものが出せるのかが問われている。問題点の整理はできた。それをどう政策に反映させ、質の高い物流政策に練り上げていくか。報告書では、推進体制の部分がわずか12行しかありませんが、そこが一番大事なはずでしょう。どう工程表をつくるのか。官民協働という形でどのように実施状況を把握できるのか。そうした問題について、報告書は十分応えていない。報告書を取りまとめただけで終わりにしてはならないと思います。

この会議には、複数の省庁が参加しており、国交省の中でも複数の局が関与している。今後の推進体制を考えると、関連事業を総合的に統括するところがないのではないかと思います。総合的な物流対策を目指すわけですから、様々な事業展開の際に、この物流大綱に照らし、全体的な政策の中での位置づけを確認することが重要です。そのうえで着実に政策に反映させていく。政府全体で取り組むべきだろうと思います。

できるだけ早期に、推進体制のチェック、検証も行う。それがおろそかになると、おそらくまた5年後、こうした場で同じような議論をすることになる。メンバーは替わっても、また同じ課題を議論することになってはならない。そうした危機感を持ち、スピード感を持って、取り組むべきだと思います。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。今のご発言も、今後まさに本当に強く受けとめていただくべき点だろうと、我々共通の思いだろうと思います。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

他にいかがでございましょうか。

ご意見あるいはご指摘を伺ってまいりましたけれども、こんなところでよろしゅうございましょうか。特段この部分のここを直すようにというご意見は、今特になかったと理解しております。ただ、今いろいろな、また重ねて貴重なご指摘、ご意見を伺いましたので、ひょっとすると、事務局のほうで多少その手直しをしておきたいということもあるかもしれませんが、もしそういうものが出てきた場合には、それも踏まえて多少の修正を加えた上で、最終的な提言として取りまとめて公表したいと思いますので、つきましては、本当に細微な、あるいは細微なというか前向きな修正等がある場合には、その取り扱いについては、私と苦瀬委員長代理にご一任いただくということで、よろしゅうございましてしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。それでは、そのようにさせていただきます。最終的なものは、今のような形で進めさせていただくことにします。

提言の取りまとめの検討委員会の場での作業は、それでは以上で一応終了となります。それぞれの委員の方々が、それぞれのお立場から大変大きな貢献をしてくださって、事務局のサポートよろしきを得て、ここに至ったことに、まず感謝を申し上げたいと存じます。

今日、最終の委員会ということで、私、実は大綱の2005年版と2009年版を、改めて本文をちょっと見たり、それから一番簡単にまとめた図を振り返って比較をしてみました。2005年版では、ちょうど当時の政府が、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」をつくっておられたところだったのです。それを受けてその2005年版の物流施策大綱では「グローバル化を乗り切る基盤づくり」という言葉と、それから「民需主導の経済成長の下支え」という、2つのキャッチフレーズ的な言葉を持ってきて、そして今つくる物流施策大綱は、その達成のための支えとなるものだという性格づけをしていました。それで皆様よくご記憶かと思いますが、4つほどの課題を掲げています。1つが、スピーディでシームレスな国内・国際一体の物流の実現、それから環境に優しい物流の実現というのが2つ目、それから安全・安心を支える物流システムの実現が3つ目、それからもう一つ、「ああ、そうだったのか」と思うのは、ダイヤモンドサイドという

言葉を使って、消費者と荷主の立場に十分に配慮した物流の実現ということで、4つほどの課題を提起していたことを、改めて思い出したところであります。

さらに特徴的なのは、その2005年版のところで初めて、PDCAのサイクルを着実に実施して施策に普段のフィードバックを効かすべしという考え方であったのが、2005年版だったということです。

続きまして、前回、2009年版、これでは柱という言葉を使っていますが、3本の、3つの柱、3本の矢ではなくて柱ですけれども、そこでは「グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現」、「環境負荷の少ない物流の実現等」、「安全・確実な物流の確保等」という3つでした。したがって、前回の3つの柱を我々は今回基本的に引き継いで使っていくことになっております。

そういう流れを見ながら私が思いましたのは、これだけずっと議論を重ねてきましたので、物流政策につきましては、経済社会の基本的な動向あるいは変化についての確かな認識をまず持って、その上で1つには効率、2番目に環境、3番目に安全・安心という3つの基本的な視点から、随時適切な施策を展開するという考え方が、やはり物流政策の基本的な枠組みなのかなど。そういうことで、大体骨太の考え方が、ここ3回、あるいはその前もそうかもしれませんが、それらを踏まえて段々出来上がってきているという印象を持った次第です。

今回につきましては、先ほど議論、説明にもありましたように、施策の方向性の表現として、「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築」を掲げて、「国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現」ということが本文中に明示をされましたので、これは提言の基本的な意図をアピールすることには大いに役立つのではないかと、私は考えております。

それから、これも事務局からご説明がありましたけれども、地味ではありますが、過去の2回のを振り返ってみましたら、その中に、物流労働力の確保という文言が出ていた。けれども、今回のように高度な、高度化した物流システムを支える人材の育成ということにはなかったわけでありまして。こういうことをきちんと書き込んだことも、一つの重要な点ではないかと、私は個人的な感想として思っております。

いずれにしても、毎回の委員会を通じて、各委員の大変熱心なご討議の積み重ねが、今後の物流行政に欠くことのできない施策の項目のリストアップという形で結実をいたしましたことに、会議をたまたま進行させていただいた人間として、心から感謝を申し上げます。

させていただきたいと思います。そのことを一言申し上げさせていただこうと思いました。

それでは、議事の3番目、「その他」に移らせていただきます。本日、最終回ということで、事務局から一言、ご挨拶をそれぞれお願い申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

【杉田統括官】 政策統括官の杉田でございます。

杉山委員長、それから苦瀬委員長代理、委員の皆様方、大変精力的にご議論をいただきまして、立派な提言を取りまとめていただきまして、どうもありがとうございます。

杉山委員長が第1回のおっしゃられたと思うのですがけれども、物流に関しては、普遍的な課題と、それから新しい時代に即したものの、新しい時代の課題に対応したものを考えなければいけない、両方あるということで、まさしくそういうことだったと、この提言の中でもそういうトーンがあらわれているのではないかと思います。それから、物流に関して特に荷主企業の方、それから物流事業者の方が連携して、総合的に物流の効率化を図ることが非常に重要であるということで、これに関してもしっかりと書き込んでいただいたということで、これも物流を担当している者としては非常に心強いご提言になったと感じております。

これから物流に関しては、この提言をもとに、政府部内で関係省庁と相談をしながら閣議決定をする大綱というものを決めていくわけでございます。これまでの議論、それから本日も非常にたくさんご議論がございました、推進体制というものをしっかり構築していくということで、進めてまいりたいと思いますので、ぜひ、これからも委員の皆様方、ご指導、ご鞭撻のほど、よろしくお願いいたしますと思います。

これまで長い間の議論、どうもありがとうございました。

【尾藤審議官】 道路局の担当をいたしております、審議官の尾藤でございます。

杉山委員長はじめ委員の皆様方、半年にわたりまして、精力的なご議論をいただきまして、提言を取りまとめいただきましたことを、厚く御礼申し上げます。

私ども道路局におきましては、実は去る3月15日に、道路法等の一部を改正する法律案を国会に提出いたしております。その中には、この検討委員会でのご議論を踏まえまして、8割を超える物流を支える貨物車の輸送の円滑化を視野に入れまして、大型車の通行が望ましい道路の区間を国土交通大臣が指定すること等も含まれてございます。まずはこの法案の早期成立を期しまして、また適切に運用することを通じまして、物流の効率化と道路の的確な維持管理の両立を図っていきたいと思っております。また、提言に盛り込ん

でいただきましたそのほかの取組につきましても、具体的なニーズを踏まえながら、スピード感を持って進めてまいりたいと思っております。

今後とも、強い経済の再生と成長を支えるべく、道路行政の推進に努めてまいりたいと思っておりますので、引き続き、ご指導、ご鞭撻を賜りますようお願いを申し上げます。どうもありがとうございました。

【豊永審議官】 最後にもう一人だけ挨拶をさせていただきます。経済産業省の商務流通保安審議官、豊永でございます。

杉山先生、苦瀬先生、また他の委員の方々、大変に長期にわたり濃密なご審議をありがとうございました。いただいたご提言は全て実現出来ますように、国交省、また他の省庁と協力して進めたいと思います。

ちょっとお時間をいただきますが、この会議が始まる前に相当な危機感を持っておりました。すなわち過去の提言を杉山委員長からご紹介いただきましたが、その組み立てだけ見れば、代わり映えはしない部分があるわけでありますけれども、実はGDPが中国に抜かれ、それから中国にとどまらず新興国が大きく台頭している。また日本自体は長期に経済が低迷しているということで、経済的には強い危機感を持っておりました。また2つ目には、エネルギーコストの高騰、環境をめぐる議論の複雑化ということで、これについても、今後どうなるのだろうということで、不透明感が増していたと思っております。そして何よりも忘れてはならないのは、一昨年の大震災でありまして、そのときの政府は十分対応できなかったわけでありますけれども、二度とこういった安全・安心に対する不安を呼び起こさないような施策の体系の構築が、政府としては求められたということだと思っております。

今般おまとめいただいた、この提言でありますけれども、「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～」という短い言葉の中に全てが尽くされていると思っております。

細かく見れば、青山先生ご指摘の国民生活の維持・発展、ここにも私の担当している部分がありますけれども、こういったところにもご配慮いただいたことを、大変にうれしく思っております。なお、一言だけ、どこかの機会だと思っておりましたけれども、「買い物弱者」か「買い物困難者」かというのは、私はどちらでもいいとは思っているのです。「買い物弱者」を経済産業省が使い始めたときに、この定義は何かと、「買い物に困難を感じる者である」と書いてありますので、私どもは同義と思っておりますので、その点だけこの

場で回答させていただきます。

最後に、この総合物流施策大綱は多分6月、7月ぐらいだと思いますけれども、まとめられることになろうと思います。先ほど来ありますように、PDCAサイクルに乗せるという体制こそが、この書き物に魂を入れるすべだと思っております。繰り返しになりますけれども、強い危機感とスピード感を持って、国交省その他の方々と前向きに積極的に取り組んでまいりますので、今後ともよろしく申し上げます。ありがとうございました。

【杉山委員長】 それぞれご挨拶いただきまして、大変ありがとうございました。私は今お話を伺いながら、自分は「会議弱者」かなと思っていましたのですけれども。

それでは、提言の公表などについて何かございましたら、事務局のほうでお願い申し上げます。

【馬場崎課長】 今回が最終回ということでございまして、重ねまして委員の皆様方にはご多忙の中をお集まりいただき、熱心にご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

提言案につきましては、先ほど杉山委員長からございましたとおり、最終的にもう一度チェックをさせていただいた上で、委員長、委員長代理のご了承を頂き、速やかに本委員会の提言として公表いたしたいと思っております。また委員の皆様には、別途、最終の提言を送付させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。それでは、議事を事務局にお戻しいたします。

【田中企画官】 委員の皆様、ありがとうございました。

本日、お配りさせていただきました資料につきましては、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほど郵送させていただきますので、よろしくお願いいたします。また本日の議事概要につきましては、事務局の責任において取りまとめ、後日、国土交通省及び経済産業省のホームページにて公開したいと思います。また本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にお送りいたしまして、内容についてご確認いただいた上で、国土交通省及び経済産業省のホームページに掲載したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

これまで7回にわたりまして、委員の皆様には熱心にご議論をいただき、また貴重なご意見を賜りまして、誠にありがとうございました。以上を持ちまして、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を閉会させていただきたいと思っております。ありがと

うございました。

— 了 —