

社会資本整備審議会道路分科会第50回基本政策部会及び
交通政策審議会交通体系分科会第2回物流部会合同会議

平成27年8月21日

【谷口物流政策課企画官】 皆様、おはようございます。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50回基本政策部会及び交通政策審議会交通体系分科会第2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、まことにありがとうございます。本日の合同部会では各小委員会からの報告を踏まえまして、合同部会における審議の中間取りまとめについての議論を予定しておりますので、よろしくお願い申し上げます。

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、議事次第中の配付資料一覧に列挙してあるとおりでございます。もし、配付漏れ等がございましたら、挙手にて事務局にお知らせいただければ幸いです。

また、両部会の運営規則によりまして、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になっており、議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後に、会議資料とともにホームページで公開することとなっております。

なお、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7名、交通政策審議会交通体系分科会物流部会総員15名中10名の委員にご出席をいただいております。それぞれ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。

それでは、開会に当たりまして羽尾物流審議官及び道路局長からご挨拶を申し上げます。それでは、物流審議官、お願いいたします。

【羽尾物流審議官】 どうも皆さん、おはようございます。本日はご多忙の中、第2回の物流部会にお集まりいただき、まことにありがとうございます。

この合同部会は4月30日に第1回を開催させていただきました。たくさんのご意見を賜りながら、その後小委員会を2つ設けまして、合同の小委員会という形でそれぞれ4回ずつ精力的にご議論を賜りました。本日は、先ほど司会からお話し申し上げましたように、小委員会の報告としてまずそれを承った上で、この部会としての議論を進めていただける

という段取りとなっておるところでございます。

その意味で、本日は私どもからも、そして、小委員長あるいは代理から、その小委員会での審議の経過をきっちりとお説明申し上げ、そして、部会のお立場で広い観点から、また両報告を合体した上での中間取りまとめという感じで、全体の観点からさまざまな視点に立ったご議論、ご意見を賜りたいと思っております。

そして、今後につきましては、本日の中間取りまとめの内容を踏まえながら、当面はまず概算要求あるいは税制要望などに国交省としてできることを反映していきたいと、このように思っております。さらに、秋以降につきましても、引き続きこの中間取りまとめなどを踏まえながら、例えば制度見直しのあり方の検討、さらにこれまで小委員会で十分に議論ができていなかったとされている分野や課題といったものについても幅広い議論をいただいて、物流政策の基本的な方向性につきまして、大きなビジョンとして年末に向けて取りまとめのプロセスを踏んでいきたい、いただきたいと考えているところでございます。

いずれにしましても、本日お集まりの委員の皆様におかれましては、どうぞ忌憚のないご意見を賜り、活発な意見交換をいただきながら、ご指導いただければと思っておりますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。

【谷口物流政策課企画官】　　続きまして、森道路局長、お願いいたします。

【森道路局長】　　おはようございます。朝早くから皆様方、遠いところに足をお運びいただきましてありがとうございます。私は今月の頭から道路局長を拝命してやらせていただいております森でございます。今後ごひいきにいただければと思います。もともと道路行政という立場からこの物流に係る、今、進め方につきましては審議官からお話しいただきましたので、道路行政としてどういう取り組みをしていくべきなのかというところを少しご紹介、あるいはご説明させていただければと思いますが、もともと物流というのは人流とともにあらゆる今の社会経済活動を反映するものという形で私は理解をしております。

これから、例えば品目がどのように海外で展開をし生産されていくのかというようなことも、実は物流量あるいは物流のされ方に大きな影響が出てまいりますし、あるいはこれからの都市構造、あるいは地域の例えば高齢化といったようなことについても、あらゆるものが全て物流、人の流れあるいは物の流れに反映されるものと理解をしております。当然、原油の値段だとか、あるいは車体の値段といったようなことも当然のことでありまして、あらゆるものが物あるいは人の流れに反映されて、今後の将来に結びついていくもの

と理解しておりますので、私どもとしても一生懸命、今回のご議論あるいはこれからまた皆さんからいただくご示唆を踏まえて、しっかりと対応させていただければと思います。

いずれにしましても、渋滞対策や、あるいは今これから展開していこうとしております ETC 2.0 という ETC の次の進化版モデルでございますが、そういったもの、そして、運転の技術のサポートといったようなことも含めまして、しっかり行政として当面对応できるものはやらせていただきたいということをお話しさせていただいて、ともに皆様方に忌憚のないご意見をさらにまたいただければということでの冒頭のご挨拶とさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【谷口物流政策課企画官】 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。

それでは、報道関係の皆様におかれましては、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たいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、野尻部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【野尻部会長】 野尻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。議事の1は「今後の物流政策の基本的な方向性等について」、関係する基本政策部会・物流部会における審議の中間取りまとめ（案）についてでございます。まず、初めに中間取りまとめ（案）のポイント及び各合同小委員会における中間取りまとめにつきまして事務局からご説明をいただき、その後、合同小委員会ごとに委員より補足をいただきたいと思います。

なお、補足につきましては、物流小委員会及び物流体系小委員会の根本委員長が本日欠席でございますので、物流小委員会・物流体系小委員会については岡田委員から、また、物流小委員会・物流サービス小委員会については苦瀬委員からお願いしたいと思います。

それでは、まず事務局からご説明をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【島田物流政策課長】 それでは、お手元の資料に基づきましてこれまでの審議経過等につきましてご報告を申し上げます。カラーのA4の横長の資料で、まず全体構成をご説明さしあげたいと思っております。

今しがた野尻部会長からもご説明がございましたとおり、今回の審議に当たりましては2つの小委員会に分かれてご審議をいただいております。その2つの小委員会の報告を

合体させて、この部会としての中間取りまとめにさせていただこうと考えてございます。まずは、その合体した全体像をご説明した上で、その後両小委員会の具体的な報告内容についてご説明さしあげたいと思います。

カラーの資料でございます。大きく2つの構成にしております。左半分は物流が現在直面する課題等について整理をしております。順にご説明申し上げますと、まず、「人口減少・少子高齢化」でございます。特に物流の分野におきましては、中高年層への依存度が非常に高いと。トラックドライバーをはじめとして平均年齢がかなり高うございます。今後、中高年層の退職等に伴って深刻な人手不足に陥るおそれがあるというふうなことが懸念されてございます。その一方で、過疎地等におきましては、配送効率が大幅に低下して、日用品の入手にも支障を来すおそれが出てきているのではないかとということでございます。

2つ目には、「国際競争の激化」でございます。特にアジアの成長を背景といたしまして、その地域での物流需要は非常に伸びてきてございます。そういった物流需要の成長を取り込み、アジア物流圏全体の効率化を進めていく必要があるのではないかとということでございます。

3つ目に「技術革新」でございます。あらゆるものがインターネットに接続をするIoTという時代が到来をしております。さまざまな産業で第4次産業革命といった動きが活発化をしている中で、そのような技術を物流分野に積極的に取り込んでいく必要があるというものでございます。

4つ目に「災害リスクの高まり」でございます。これもご案内のとおり、首都直下地震あるいは南海トラフ地震の発生の確率が非常に高いという発表もしております。そういった中で物流網が寸断した場合には資源・エネルギーあるいは食料等の供給停止といった、非常に地域経済に大きな影響があるということでございます。

5つ目には「地球環境問題・エネルギー制約」でございます。地球温室効果ガスの排出の削減ということを物流の分野でもしっかりと取り組んでいく必要があるということでございます。

最後に、「荷主・消費者ニーズの高度化・多様化」という観点でございます。国際競争の激化あるいはネット通販の拡大等々によりまして、非常に物流に対するニーズが高まっております。そういったことにどのように応えていくのかという観点でございます。

そういったさまざま直面する課題に対しまして対応する際には、これまで我が国でつく

ってきておりますさまざまな計画内容、例えば国土のグランドデザインですとか、あるいは国土形成計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画といった物流に密接に関連する諸計画としっかりと連携を図り、それらを承継してさらに深化させていくということが必要ではないか。特に各関係省庁と連携してつくっております総合物流策大綱などもしっかりと踏襲しながら、どのような方向性を今後打ち出していくのかということ、観点が重要であるということでございます。そういったことを踏まえまして、将来の物流のあるべき姿を見据えた中長期の物流政策を確立していく必要があるというふうな課題認識を持ってございます。

そういった認識のもとに、右半分でございます、今後の物流政策として大きく2つの方向性を打ち出しているところでございます。1つは「潜在的輸送力を最大限に引き出す」ということ、もう1つは「新たな連携で課題解決力を強める」ということでございます。特に、社会資本のストック効果を最大化させていこう、あるいは物流システムをさらに高度化していこうとする場合に、今まだ使い切れていない輸送力があるのではないかと。そういったものをしっかりと使い切る、最大限に引き出すということを念頭に置きながら、具体的な施策を講じていくというふうなことに取り組んではどうかということでございます。もう1つは、関係者間の連携ということで、やはり物流につきましては、今後さまざまな関係者の方に協力をさせていただくことが非常に重要になってくるのではないかとということございまして、パートナーシップをしっかりと構築した上で、さまざまな方の協力を仰ぐ。そのためには広く国民の皆様にも物流に関するPRをしっかりとし、理解と協力をいただく必要があるのではないかとということでございます。

そういった2つの大きな方向性のもとに、具体的な施策として例えば以下のようなものを掲げさせていただいております。賢く使って生産性を向上しようという観点で、1つには、現在も進めておりますが、モーダルシフトというものを改めてしっかりと前進させていこうということで、例えば低床貨車という通常の貨物列車の貨車よりも床の低い貨車を使うことによって、最近国際的に主流になりつつあります背高海上コンテナの鉄道輸送ができる範囲を広げるといったこと、これによって今まで走行できなかったレールも使えるようになる。あるいはETC2.0を活用して道路を今より以上に賢く使うという取り組みによって、既に整備している道路の潜在的な輸送力をさらに活用するというふうなことを図っていくことでいかがでしょうかということでございます。

それから、その下でございます。「面で効果を発揮する物流施設」という表現を書いてご

ございますが、これまで国交省の物流政策の中での物流施設への支援につきましては、どうしても点での支援、大規模で効率的な物流施設を整備促進していくというふうな施策が中心でございましたが、もうちょっとそれを面で捉えていってはどうかということでございます。物流施設からは当然に荷物を搬出入するという行為が発生するわけでありまして、そういったエリア全体での効率化を図るためにどのようなことができるのかといった、面的な効率化に資する物流施設の整備を促進していくというふうなことを考えてはどうかということでございます。

それから、右側に移りまして、「都市内物流マネジメントの促進」という表現を書かせていただいております。大都市の活力をさらに高めるという観点から、円滑な物流を確保するというふうなことを項目として書かせていただいております。例えば、都市鉄道といった旅客鉄道の輸送力、今は人流中心で利用されてございますが、そういったことも貨物輸送に活用することができるのではないかとといったことを促進することを盛り込ませていただいております。

それから、「サービスの共同化・複合化で地域を支える」ということでございます。過疎地における持続可能な物流ネットワークの構築というふうなことに例えば取り組んではどうかということでございます。今現在、人口減少・少子高齢化が非常に進行している特に中山間地等におきましては、貨物輸送の配送効率が非常に悪化してございます。そういった場で、例えば公共交通、バス等の輸送力を活用した貨客混載サービスといったようなものをさらに進めていくようなことを検討してはどうかということを書かせていただいております。

次に、これが今回の中間取りまとめの全体像の非常に概要の部分でございます。その次のページに、1ページ目に書いていた具体的な取り組みに加えまして、その他の取り組みも含めて具体的な施策全体のメニューを書かせていただいております。上のほうから簡単にご説明申し上げますと、モーダルシフトのさらなる展開・トラック輸送のさらなる効率化、ストックの有効活用という点では、例えば貨物鉄道の輸送障害発生に備えた対応の強化ということでございます。これも昨年の10月に東海道線の土砂崩れによって貨物鉄道の輸送が10日間停止いたしました。そういった際にいかに代替輸送を確保するか、あるいは迂回輸送をするかといったことについて、しっかりと体制を構築するというふうなことを検討していくということを書かせていただいております。それに加えて、鉄道貨物コンテナのニーズがだんだん大型化してきてございます。そういった大型のコンテナの取り

扱いができるような荷役施設を備えた駅といったものをもうちょっと拡充してはどうかということ、それから、先ほどご説明した低床貨車の話、それからE T C 2.0の活用といったことも書かせていただいております。

その下に、物流に関するエリアマネジメントということで、大都市の活力を高める施策の項目を書かせていただいております。まさに都市内における物流の効率化にはエリア全体での物流という観点でのマネジメントをしていく必要があるのではないかとということ、その際に物流の円滑化といったことをしっかりと考慮した建物の設計・運用といったようなことが欠かせないのではないかとということ、さらには先ほどご説明した都市鉄道の輸送力を活用するといったようなこともあり得るのではないかとということでございます。

それから、過疎地における持続可能な物流ネットワークの構築ということで、小さな拠点を中心とした新たな輸送システム、公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載、あるいは自家用車といった白ナンバーの車の活用等々について、関係者の合意をしっかりと形成した上で、実際にこういった制度を導入していくというふうなことを検討してはどうかということでございます。

最後に、物流施設の機能強化・災害対応力の向上ということで、物流事業そのものの生産性の向上に資する物流施設の整備促進ということでございます。それに加えて、物流施設というのは災害時に支援物資の供給拠点にもなり得るということでございますので、特に広域の物資拠点となり得る施設につきましては、自治体との、例えば災害時の協力、協定といったものをしっかりと結んでいただく、あるいは非常用電源といったものを整備していくといったことを、現在もやっておりますが、さらに続けて充実させていきたいというふうなことを書かせていただいております。

その次のページには、1枚目に書いてございます例のさらに若干詳しい資料でございます。これはまた後ほどご参照いただければと思います。

こういった全体構成で今回の中間取りまとめをご審議いただきたいと思いますと思っておりますが、そのもとになります各小委員会からの報告につきまして、資料2と資料3に基づいてご説明をさせていただきます。

資料2のページをめくっていただきまして、1ページ目でございます。この審議会、物流の合同部会につきましては、今年の4月30日に第1回を開催させていただきまして、1ページの①から⑧に書いてございます8つの「検討の視点」というものを中心にご審議をいただくということにしてございました。その中で、2つの部会のうち一方の部会にお

いては①、②、③、⑥、⑦、⑧についてご審議をいただくことにしてございました。もう1つの部会においては④と⑤についてご審議をいただくことにしてございました。今、開いていただいています資料2につきましては、その前者のほう、①、②、③、⑥、⑦、⑧のご審議をいただいた中間取りまとめの結果でございます。

ページをめくっていただきまして、3ページからご説明をさせていただきます。まず、物流を取り巻く社会経済状況の変化についての認識を整理させていただいております。なお、この部分につきましては、もう1つの小委員会での審議と共通事項ということで、同じ内容になってございます。まず、1つ目には人口減少・少子高齢化の進行ということでございます。特にトラックドライバーにつきましては中高年層への依存が強いということで、今後大量退職に伴って深刻な人手不足に陥るおそれがあるということでございます。その一方で、過疎地あるいは離島といった条件不利地域においては、宅配便の配送効率の大幅な低下ということで、日用品の入手にも困難を来すおそれが出てくるのではないかとということでございます。

それから、2つ目には国際競争力の激化でございます。我が国の製造業、流通業といったものが、特にアジアを中心として国際的に展開をしております。グローバルなボーダーレス・サプライチェーンがどんどん構築されつつある中で、日本の物流事業者もしっかりと製造業、流通業の海外展開を支えていくことが必要である。あるいは、アジアの物流全体がどんどん今成長しつつある中、日本の物流事業者もその成長を取り込んでいく必要があるであろうと。そういったことを通じて、アジア全体での成長を日本の物流業も支えて貢献していくというふうな観点が重要なのではないかとということでございます。

それから、4ページ目でございますが、3つ目の視点、状況認識でございます。情報通信技術（ICT）等の技術がどんどん革新をしているという点、あらゆるものがインターネットにつながるIoT時代の到来ということで、こういったさまざまな最先端の技術を物流においてもしっかりと活用していく必要があるであろうと。こういった情報技術のほか、鮮度保持技術ですとか、あるいは自動走行のシステム、さらには小型無人機といったさまざまな最新技術についての活用をこれから検討していく必要があるのではないかと。

それから、4つ目に災害リスクの高まりでございます。首都直下地震、南海トラフ地震といった巨大な災害の発生のおそれがある中、特に物流というのはさまざまな支援物資等を届けるという点でも極めて重要な社会インフラでございますので、そういった災害に備えた、災害に強い物流といったものをしっかりと整備していく必要があるという観点でござ

ございます。

最後に、5番目、地球環境問題でございます。これも今年の7月、先月でございますけれども、ポスト京都議定書ということで約束草案の内容が国連に提出されたところでございまして、物流分野においてもCO₂の排出削減ということが今後さらに重要になってくるということでございます。

そういった時代認識のもとに、6ページ以降でございますけれども、物流政策の基本的な方向性ということで、大きく2つの考え方を提示させていただいております。その大きな2つの考え方の大前提として、まずは物流に関するさまざまな国の他の計画との調和をしっかりと図るということを書かせていただいております。6ページの真ん中あたりでございますけれども、例えば「国土のグランドデザイン」という国の長期的な基本方針におきましては、「対流促進型国土」あるいは「多様性と連携」、「コンパクト+ネットワーク」といった今後の国土づくりのキーコンセプトが出てきてございます。その下のほうでございます。現在、第4次の社会資本整備重点計画が審議中でございますが、ここの中ではインフラの老朽化あるいは脆弱な国土、人口減少、国際競争の激化といったような4つの構造的課題に対応して、社会資本のストック効果の最大限の発揮といったことが極めて重要であるというふうな内容が盛り込まれつつある状況でございます。

それから、7ページの上から5行目あたりでございますが、交通政策基本法に基づいて交通政策基本計画が今年の2月に第1次の計画が策定されてございます。この中でも、その数行下でございますけれども、例えば「過疎地物流の確保」、あるいは「鉄道による貨物輸送の拡大」、そのさらに下でございますが、「輸送を支える技能者・技術者の確保や労働条件・職場環境の改善」、「モーダルシフト等による物流の省労働力化」といったようなことが盛り込まれたところでございます。

また、1997年から総合物流施策大綱、これは物流に関係する省庁あるいは業界等々の方に集まっていただいて策定をし閣議決定をしている、物流全体の方向性を示す閣議決定も出てございますけれども、ここでも効率的な物流、あるいは環境負荷の低減、安全・安心の確保といったような3つの項目に基づいて、具体的な物流施策の進め方について調整を図り、取りまとめたところでございます。

こういったさまざまな国の計画を踏まえて承継し、それを深化させていく方向性として、8ページ以降大きく2つの方向性で今後取り組んでいってはどうかというご提案をいただいております。1つ目は「新たな連携で課題解決力を強める」ということでございます。

これまで物流に関しましては、民間事業者の方によるマーケットでの自由な競争を通じた資源配分の最適化等を図ってきたところでございます。これによって我が国の物流事業は極めて高度でかつ効率的になってきているところでございます。ただ、一方でマーケットメカニズムに委ねるのみでは解決が困難な、例えば少子高齢化、地球環境問題、災害リスクといったようなものも出てきている。こういったものもしっかりと解決をしていく必要があるのではないかとということでございます。それには、例えば公共セクターと民間セクターの間、あるいは民間相互間、国と自治体の間といった多様な関係者の間での新たなパートナーシップの構築が重要なのではないかとということでございます。企業間の競争による創意工夫といったことを大前提としつつも、同時に社会的課題の解決のためのさまざまな方策を考えていくことが可能なのではないかとということでございます。その際には、連携をするには、当然ながらお互いの状況というのをしっかりと把握できるようになっていなければならないであろう、そのためには例えばデータ、あるいは輸送用資機材といったものの標準化という形で、物流事業の「見える化」といったようなことにしっかりと取り組んでいく必要があるのではないかとということでございます。

9ページでございますが、そういった「見える化」をした上で、一般の国民の皆様あるいは企業の皆様方に物流に対する理解と協力を、しっかりと理解をしていただくというふうなことが欠かせないということを書かせていただいております。

それから、その下、9ページの真ん中あたりでございます、もう1つの大きな視点として「潜在的な輸送力を最大限に引き出す」というふうなことを記載させていただいております。社会資本のストック効果の最大化ということが現在非常に重要な課題の1つとなっておりますが、特にいろいろと整備をされてきましたさまざまな物流インフラ等々を賢く使う取り組みというようなことが重要になっている。道路にしても、あるいは国際コンテナ戦略港湾にしても、鉄道ネットワークにしても、そういった社会資本のストック効果を最大限に引き出すという観点での活用が重要であるということを書かせていただいております。

それと同時に、そのインフラをしっかりと使うに当たって、物流システムのさらなる高度化といったようなことをしっかりと念頭に置いた上で、活用を図っていくことが大事ではないかと。潜在的な輸送力というのをどのように引き出していくことができるのか、そのオペレーションの部分についてもしっかりと検討を加えていく必要があるということでございます。

そして、次のページ、そういった大きな2つの方向性を踏まえた上で、今後骨太で中長期的な視点に立った物流政策の確立をしていくべきではないかということでございます。その際に、具体的に物流の分野でどのような個別課題があらうかというふうなことを検討いただきました。それを10ページのii以降に書かせていただいております。

1つには、荷主あるいは消費者のニーズが非常に高度化してきていることへどのように対応するかということでございます。最近、貨物の小口化が非常に進行しておりまして、件数が増える中、配送時間帯を指定する、あるいは受け取り場所を指定するといった非常にきめの細かい物流サービスへのニーズが非常に高まっているということでございます。こういった産業界あるいは消費者からの高度なニーズに応えるべく、さらなる効率化が必要となっているということでございます。

もう1つには、先ほども出ておりましたが、物流分野での労働力不足への対応でございます。特に中高年層に頼っているトラック業界をはじめとする物流業界、今後の退職に備えてどのように対策を講じるのかということでございます。1つには下のほうのパラグラフでございますが、若年労働者の方にこれまで以上に積極的に物流分野に就労をしていただくというふうなことに努力をするほか、女性や高齢者といったこれまで必ずしも物流業界に参入をいただいていた方々に対しても、しっかりと物流業に目を向けていただくというふうなことで、就労者の数を増やしていく、多くの人材に来ていただく。そのためには物流業界としてのイメージをしっかりと高めていくこと、あるいは物流業界での人材の育成・確保といったようなことについて具体的な施策を講じていくことが必要なのではないかとございます。その一方で、限られた人手を効率的に活用して輸送力を最大限に引き出す。それによって少ない労働力でも何とか高品質なサービスが維持できるというふうなことにもしっかりと取り組んでいく必要があるのではないかとございます。

それから、国際競争の激化でございます。我が国産業のアジア諸国への進出がどんどん広がっております中、我が国産業のそういった国際展開を物流面から支援する。それと同時に我が国物流事業者の成長につなげていくことが必要である。

さらに、少子高齢化といった観点の中でも、特に宅配のサービスがどんどん地方部では効率性が低下している。そういったときに地域における関係者との連携の促進というものが必要ではないかとございます。

さらに、災害対応力の強化ということで、これも先ほどご説明したとおりでございます

けれども、輸送システム、輸送モードの複線化を図るということ、あるいは道路構造物の老朽化への的確な対応、あるいは一方で大型車の適正な道路利用といったこともあわせて推進していく必要があるということを書かせていただいております。

それから、12ページでございますが、地球環境問題も物流部門において非常に重要な課題でございます。気候変動枠組条約の関係で今年の7月に日本の約束草案といったものが出されております。交通流対策あるいはモーダルシフトといったことを今後もしっかりと進めていく必要があるというふうなことを書かせていただいております。

こういったさまざまな課題に対して、具体的にじゃあどういった取り組みを進めていくのかということをも13ページ以降にまとめてございます。これらにつきましては、直ちに取り組むべきもの、あるいは中長期的に、将来的に取り組んでいくものが混在してございます。特に中長期的なものにつきましてはその旨の記載をさせていただいておりますけれども、基本的には取り組めるものにはすぐ取り組んでいこうというふうな考え方でまとめさせていただいております。

まず、2と書いてございますが、モーダルシフトのさらなる展開やトラック輸送のさらなる効率化でございます。地球環境問題への対応ということでこれまでモーダルシフトを進めてございますけれども、大量輸送機関を活用するという観点で、労働力不足にも非常に大きな寄与ができるのではないかとございまして、さらに複数のモードを使うということでリダンダンシーの確保ということにもつながるものでございまして、モーダルシフトをさらに進めていくことが必要なのではないかとございまして、書かせていただいております。

その際に、14ページの2-4でございますけれども、モーダルシフトの担い手であります貨物鉄道事業者あるいは内航海運事業者といった方々が、モーダルシフトの担い手にふさわしいしっかりとした経営体力を備えていただくことが非常に重要であるということ、そのためには関係者のあり方も含めて、中長期的な観点からの政策展開を図ることが必要ではないかとございまして、書かせていただいております。

さらに、多様な関係者の連携の促進といったようなことも、モーダルシフトの展開において非常に重要であると。特に、帰り荷を確保する、あるいは積載率を向上するといったような観点で、異業種間の混載の取り組み等が非常に有効なものではないかとございまして、そういったモーダルシフトを進めていくべきという考え方のもとに、具体的に鉄道輸送あるいは海上輸送でどのような取り組みが今後緊急に必要なかということ、1

4 ページの下のほう等で書かせていただいております。

まず、鉄道輸送でございますけれども、15 ページをごらんください。鉄道輸送を今後さらに増加させていくためには、どうしてもやはり今ネックになっておりますのが、災害等で輸送が途絶した場合の対応の強化でございます。「輸送障害時の運用改善」と書かせていただいております。これにつきましては、貨物鉄道の輸送障害時の代替輸送に係る諸課題に関する検討会というところで、さまざま具体的な検討をしていただいております。その報告をいただいた上で、この部会、小委員会での報告にも盛り込ませていただいております。具体的には、その a から f に書いてございますけれども、例えば迂回輸送の列車を増発しやすくするためにどのような対策を講じるべきか。あるいはトラックその他の輸送手段を活用すると。代替輸送の確保をいかに進めていくのか。さらには、その代替輸送に持っていくために途中の駅でコンテナを取りおろすといったようなことも、荷役機械の施設配備といったような観点での体制の整備が必要であると。さらには、荷主のほうでの対応を迅速にするために、現在の状況がどうであるかといった情報提供もしっかりと体制を整える必要があるのではないかとということ等々を書かせていただいております。

そのほか、鉄道へのモーダルシフトのさらなる推進のもう 1 つのポイントといたしまして、最近やはり利用ニーズの高いのは大型コンテナでございます。特に 31 フィートのコンテナが荷主の方からも非常に利用が多いということございまして、そういった大型コンテナを取り扱える駅をさらに拡大していく、そのために必要な荷役スペースあるいはトップリフターといった荷役機械の整備も重要であるということでございます。

それから、その下、国際コンテナ戦略港湾との連携という観点での鉄道輸送でございます。これは先ほど全体のペーパーでもご説明申し上げましたが、低床貨車というものを活用して、最近国際的にどんどん増えています背高海上コンテナを港湾区域ですぐに鉄道貨物列車に乗せて、できる限り多くのエリア、全国に配送できるような体制をとれるようにしておきたいということでございます。

それから、16 ページでございます。これは中長期的な課題ということで書かせていただいておりますが、オンドックレールといったようなもの、これも将来的に可能性を探っていくことが必要であろうということをごここに頭出しをさせていただいております。

それから、モーダルシフトのもう 1 つの担い手であります海上輸送のほうでございます。こちら具体的な施策といたしまして、2-9 に書いてございます外内貿コンテナの一体的取り扱いということで、国際海上コンテナのフィーダー航路といったもののさらなる充

実を図っていくというふうなことが非常に重要であると。

さらには、2-10であります、フェリーによるトラックの無人航送といったことの促進、2-11で国際海上コンテナの国内輸送における活用、あるいは海上輸送での小口輸送、混載輸送といった柔軟な対応が必要ではないかと。

さらに、これも非常に重要な点であります、やはり海上輸送についてあまりご存じない荷主の方が実はまだいらっしゃるのではないかとということでございます。荷主の方々への海上輸送に関するPRをもっとしっかりとやっていくことにも改めて取り組んでいくことが必要ではないかとということでございます。

それから、次にモーダルシフトはモードチェンジでございますけれども、トラック輸送そのものの効率化ということも当然ながらしっかりと取り組んでいく必要があるのではないかとということでございます。2-13では幹線輸送における、例えば共同運行の取り組みの促進、中継輸送、あるいはそれに必要なデータや資機材の標準化といったようなことを進めていく必要があろうと。

それから、トラック輸送の効率化において非常に重要なポイントであります、2-14、道路を賢く使う取り組みといったようなことをしっかりと進めていこうと。例えば高速道路の交通量の分担率を少なくとも欧米並みにするという形で、もう少し高速道路の利用率を上げていくようなことをやっていく必要があるのではないかと。その際に、本格的な導入が始まりましたETC2.0をしっかりと活用する。それによって物流事業者におけるトラックの運行管理あるいは共同輸送でのマッチングにも活用いただくというふうな形で、こういった先端技術の活用による効率化といったようなことを図っていくことが必要なのではないかと。その際に物流事業者からも品目や重量といった貨物データが道路管理者側にフィードバックされるということになれば、さらにその機能が高まっていくというふうなことも考えるべきではないかとということでございます。

さらに、大型車の適正な通行ということで、適正利用者、ちゃんとルールを守っていただく方につきましては、例えばETC2.0を装着したものにつきましては特殊車両の通行許可の簡素化といったことを行う。あるいは、大型車の誘導区間の改善をさらに進めていく、そういった形で、例えば重量規制の見直しといったようなことも将来的には検討ができるのではないかとということでございます。一方で、ルールを守っていただけない違反者につきましては厳罰化をしっかりと図っていくというふうなことをやることによって、めり張りの効いた取り組みを進めていくということでございます。

現在、国土幹線道路部会の中間答申にも示されておりますけれども、一般道路における大型車対距離課金の導入、一般道における課金制度の導入ということも含めて、今後いろいろな検討を進めていくことができるのではないかと考えております。そういったことをやりながら、さらなる革新的な技術の積極的な導入を進めることで、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなるというふうな意気込みで進めていくことを考えていると考えております。

それから19ページ、国際コンテナ戦略港湾あるいは貨物鉄道といった既存のインフラ施策とソフト施策との連携によるストック効果の発現という項目でございます。これも鉄道貨物輸送をしっかりと活用していこう、あるいは海上輸送の機能を強化していこうということございまして、ここの部分は先ほどご説明をした2のモーダルシフトの部分と同じ内容を重複で書かせていただいている部分が一部ございます。そこを割愛させていただきまして、20ページのiiiのところからご説明をさせていただきます。コンテナラウンドユースの取り組み促進ということでございます。国際海上コンテナにつきましてはどうしても内陸の貨物事業主との間での片荷空輸送というものが発生しやすくなってございます。荷主相互の連携によりまして片荷の空輸送というものをなるべく減らすという取り組みでございますけれども、これにはそういった荷主同士のマッチングが非常に重要であるということございまして、そのコーディネーターの役割が重要である。その際に例えばETC2.0、SNSといったものの活用というのがあり得るのではないかと書いたことを書かせていただいております。さらに、そういったラウンドユースに当たってはインランドデポの活用ということも大変重要でありますので、21ページでそのことについても触れさせていただきます。

その次、広域的な物流の効率化でございます。特に、最近圏央道をはじめとして高速道路がどんどん整備されております。そういったインター周辺での物流施設の整備ということについてさらに促進をしていくことが必要ではないかと考えております。

それから、22ページでございますけれども、そういった物流施設の機能をさらに高めていくことも必要であるということでございます。6-1に書いてございますが、例えば倉庫とトラックの拠点が併設されていれば、倉庫の前でトラックが待つというふうな荷待ち時間を解消できるのではないかと考えていること、あるいは地球環境問題への対応ということで、特に冷蔵倉庫のノンフロン対応、あるいは省エネ化ということも引き続き倉庫の機能強化ということで図っていく必要があるということでございます。

さらには、物流施設とネットワークを構成する道路の災害対応力の強化ということでございます。倉庫については支援物資の物流の拠点になるということで、自治体との連携をしっかりと図った協議体制を構築していくと。さらには、その倉庫そのものの老朽化対策あるいは倉庫から荷物を搬出する際の道路そのものも防災・減災、耐震化を図っていくというようなことが重要であるということで、そのあたりを23ページに書かせていただいております。

それから、24ページ、25ページには物流における最先端技術の活用と国際物流への取り組みについて書かせていただいております。ただ、これにつきましてはこの秋以降、小委員会においてさらに検討を進めていただくということにさせていただきます。ここでは頭出しという形でITSの活用、自動運転、燃料電池、あるいはビッグデータの活用、こういったところについて秋以降検討を進めていただくことにさせていただきます。

それから、25ページ、国際物流の分野、これも人材育成、あるいはITの活用、資機材の標準化といったさまざまな課題がございます。こういったことについても秋以降改めて小委員会でご議論をいただいて、本部会にご報告をいただこうと考えてございます。

26ページでございますけれども、その他の観点として、ご指摘をいただいた内容をここにまとめさせていただきます。物流に関する教育の場での取り扱いをいかに進めていくべきか、あるいは連携の促進についてどのような具体的な方策があるか、トラック輸送の安全性の向上、あるいは航空物流といったようなこと、今回この部会では審議の対象に十分になってございませんけれども、航空物流の問題もあるというふうなことをここに掲げさせていただきます。

27ページ以降、今後の進め方でございますけれども、やはり緊急性・重要性も勘案して内容を絞り込んで予算要求、あるいはその他制度改正につなげていくときに、緊急性のあるものについては早急に検討を進めていくというふうな形で、めり張りの効いた進め方をしていくべきだというふうなことを27ページに書かせていただいております。

2つの小委員会のうちの一方の小委員会の中間取りまとめについては以上のおりでございます。もう1つの小委員会、大きな検討の視点の中で大都市の物流、あるいは過疎地の物流についてご検討いただいた合同小委員会のほうの報告書が資料3でございます。資料3の前半部分は先ほどのもう一方の小委員会と同じでございます。そこは割愛をさせていただきます。6ページから内容のご説明をさせていただきます。「大都市の活力を物流面から更に高める観点からの施策のあり方」ということでございます。大都市の周辺部分で

は物流活動によって周辺交通や環境への影響が非常に大きいということで、そういった影響をできる限り抑制しつつ、安全で回遊性の高い歩行空間、良好な景観の創出といったような形でまちの魅力を高める必要があるだろう。そのためには物流ルールの策定・合意形成といった形で、エリアでの物流マネジメントといったようなものを促進していく必要があるのではないかと考えています。

もう1つは、7ページ、4-2でございませけれども、物流を考慮した建築物の設計・運用ということでございます。高層ビル等の建築物の設計・運用が必ずしも物流を考慮したものとはなっていないものがあるということでございまして、そういったものについてはなるべく設計段階あるいは運用段階一体での物流の最適化ということを検討する必要があります。その際には物流事業者が参画し、しっかりと助言をするというふうなことが必要なのではないかと。そういった上で、物流全体に係る、例えば入館管理ですとか、あるいは荷さばき駐車場、荷さばきスペースといったものの使用のルール等々といったようなことについても今後検討していく必要があるのではないかと考えています。

それから、都市の物流でもう1つ大きな課題として、宅配便の再配達削減というのがございます。4-3でございませけれども、最近ネット通販の利用拡大に伴って再配達が非常に増えておりまして、トラックドライバー不足にも拍車がかかっていると。これも現在検討会で検討を進められている最中ではございまして、ある程度の報告が今後また出てこようかと考えています。

それから、8ページに都市鉄道等の旅客鉄道による貨物輸送でございませ。これも京都で一部路面電車を使って既に開始されておるところでございませけれども、そういったこれまで貨物輸送に使われていなかった都市鉄道といった旅客鉄道の輸送力を活用するといったことをこれから積極的に考えていく必要があるのではないかと。そういった際に合意形成、あるいは合意事項の実行を促進するための施策をあわせて講じる必要があるだろうと考えています。

それから、9ページ、最後に過疎地の物流のお話でございませ。冒頭から申し上げましたとおり、人口減少・少子高齢化に伴いまして、特に中山間地等において宅配ネットワークの効率が極めて悪化しているということでございませ。そういったことに対応するために、1つには小さな拠点といったものを核とした新たな輸送システムを構築することが必要なのではないかと。その際に貨物輸送の共同化あるいは生活支援サービスの複合化といった新たなシステム構築といったようなことが要るのではないかと考えています。

その際に、例えば10ページ、5-2でありますけれども、公共交通事業者の輸送力を活用した貨客混載、あるいは自家用自動車、白ナンバーの車を活用した有償貨物運送といったようなこともあり得るのではないかということで、そういったことを、この下に（ア）と（イ）と書いてございますが、こういった観点から具体的に検討を進めていく必要があるのではないか。その際に地域においては地元のトラック事業者との連携といったこともしっかりと図りながら進めていくことが重要であるというふうなことを書かせていただいております。

そういったことを進めるに当たって、やはり地域の関係者の合意が、特にこの分野においては極めて重要でございます。具体的にどのように合意を決定するか、その仕組みをしっかりと構築しつつ、地域のリーダーの育成といったようなこともあわせて講じていくことが極めて重要であるということでございます。

その他、12ページにこの合同小委員会において出てきた観点としまして、先ほどのもう一方の小委員会での観点と加えまして、例えば超小型モビリティについてどのような活用が可能か、あるいは災害発生時に備えた食料品等の物資の供給や備蓄についてどのような取り組みが考えられるかといったご意見も出てございまして、今後必要に応じて検討を進めていきたいと考えてございます。

2つの小委員会からのご報告を非常に簡単にご説明申し上げました。以上とおりでございます。なお、それらの関係資料を後ろに参考資料としてつけさせていただきます。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。両小委員会の中間取りまとめの案につきましてご説明いただきました。ここで、各合同小委員会の委員より補足をお願いしたいと思っております。まず、物流体系小委員会につきましては岡田委員より補足をお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【岡田委員】 それでは、本日根本委員長がご欠席のため、私から補足のコメントをさせていただきます。事務局からのご説明と若干重複いたしますが、ここで再度確認ということも含めまして、少しお話しさせていただければと思います。

まず、本小委員会ではモーダルシフトのさらなる展開、それからトラック輸送のさらなる効率化、物流施設の強化機能・災害対応力の向上などの論点を中心に、事業者の方々のヒアリング等々をして議論を行ってまいりました。個々の施策については事務局からご説明がございましたので、その辺は割愛させていただきますが、大きな論点といたしまして

やはりまず1つは「新たな連携で課題解決力を強める」という視点でございます。これまで物流は民間任せ、民間の発意と努力のもと自由な競争を通じてビジネスが形成され、資源配分の適正化が図られてきたところでございますが、こうした取り組みは今後も変わらず、また、こういった中で行政としても事業環境の整備に努めていくことが求められるわけでございますが、一方ではこのペーパーと申しますか、今回の取りまとめの背景のところにもございますように、人口減少・少子高齢化というような社会経済環境の大きな変化、また、地球環境問題、それから大規模な自然災害などのリスクへの対応、従来のマーケットメカニズムによる調整またはこういった範疇では対応することが難しいさまざまな問題が顕在化してきているという状況でございます。

これらに適切に対応していくためには、官と民、また官と官、また民と民、すなわち国や自治体、荷主、物流事業者など多様な関係者間での新たな連携といったものをやはり考えていかなければいけない。また、連携関係を構築して、社会システムとしての物流システム全体の効率化・最適化を進めることが重要であるということでございます。こういった連携にかかわる課題に対応していく必要性が高まっているということで、この「新たな連携で課題の解決力を強める」という視点について提示させていただいているということでございます。

もう1点でございますが、潜在的輸送力の可能性を最大限引き出すという点でございます。既存のストックやシステムをさらに有効に活用すべきということございまして、この件に関しましては、ハード・ソフトの両面から進めていかなければいけないということでございます。まず、大きな点として、例えば鉄道貨物輸送において、ここでもご指摘しているとおり、低床貨車を実用化することで背高海上コンテナの輸送が可能となり、鉄道輸送と海上輸送のシームレス化が実現すると、これによって輸送ルート、また輸送力の拡大が期待できるということでございます。また、ETC 2.0を活用して高速道路の分担率を引き上げるということで、道路ネットワーク全体の最適化を目指すということもICTの活用ということで実現するのではないかとということでございます。いずれにしても、物流活動における生産性の向上、労働力不足に対応した省力化された物流システムを構築するということが目的ございまして、こういうところに大きく資するのではないかとということ、大きなポイントとしてこの2点について簡単に補足させていただきます。

このほかにも、本合同小委員会ではさまざまな活発なご意見が出ております。一部、ご紹介させていただきますと、例えば物流拠点を点として捉えるのではなく、都市機能の一

部としてもっと広域的な観点から政策も考える必要のあること。また、先ほどICTの話に若干触れさせていただきましたが、現在さまざまなビッグデータが収集されてきているということでございまして、これをうまく活用するというところでございます。それから、モーダルシフトの話でございますが、この担い手である貨物鉄道事業者、内航海運事業者といった関係者の今後のあり方や役割を含めて、中長期的な視点からの政策展開を考えていくということでございます。そのほか、議論の方向性に関しまして、短期的なものや長期的なものに整理して考えるべきではないかというお話、また、やはりこういった政策に関して国民や一般に対して広く理解と協力を求めていくことを考えると、適切なキーワードを使ってアピールしていくべきではないかということなどがご意見として出ております。

なお、今後秋以降の合同小委員会に関しましては、まだ議論が十分になされておられません先進的技術の導入・活用、国際競争力の強化、また、先ほど広域物流ということも出ておりましたが、議論がまだなされていないものも含めまして検討を進めていく予定でございます。根本委員長のもと、ほかの委員の皆様とともに今後も検討を進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

補足は以上でございます。

【野尻部会長】 ありがとうございます。続きまして、物流サービス小委員会につきまして苦瀬委員よりお願いしたいと思います。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。では、補足をさせていただきます。私どもの小委員会では④と⑤ということで、大都市と過疎ということを重点にやってきました。いろいろなご意見をいただいたわけなんです、その中で現在中間取りまとめでございますから、これから今後の本格的な取りまとめに向けてこういうことが話題になった、もしくは皆様方からご意見を賜りたいというようなことについて、少し絞ってご説明したいと思います。

まず、第1点なんです、全体として2つの小委員会が議論するときに、それぞれの小委員会で議論していたのがオーバーラッピングしているのなら調整は可能だけれども、間で漏れたらいけないねということはいつも気にしておりました。そういう視点で第1点目なんです、都市の物流マネジメントのところ、資料3の6ページでございますけれども、大都市の活力で、都市内の物流のマネジメントというところなんです、今のところ、どちらかというと大都市とか中心市街地をずっと中心に攻めてきたというか、話題にしてきたわけでございますが、もちろん、それ以外にも市街地の議論があるかもしれないとか、

それから、街路、道路、交通管理の議論があるかもしれないというようなことが、今後どこまで議論していったらいいのかなというのが我々の今の1つ目の課題でございます。

それから2つ目が、同じように過疎の議論をしているわけですが、もちろん、過疎地域の小さな拠点を含めた対策というのは非常に重要で、これは進めていかなければいけないわけでございますし、貨客混載、有償貨物輸送も運送も進めていくんだと思うんですが、と同時に、実は買い物弱者とか交通弱者というのが過疎地域だけに限っているかどうかという、大都市の中にもいるのかもしれませんが、中小都市にもあるのかもしれませんがということを考えると、もう少し広げたほうがいいのかどうかというのを課題としているということでございます。

それから、3つ目でございますけれども、資料3の12ページの「その他」の最後のところにも書いてございますが、災害発生時に備えた食料品等の物資の供給や備蓄についてはどのような取り組みを考えられるかということがやっぱり議論になりました。これは別の小委員会の議論になるのかもしれませんが、もしくはこの小委員会の都市のマネジメントのところに関係するのかもしれませんが、災害といったときにももちろん緊急支援物資の輸送というのは非常に重要なことで、これはやらなきゃいけないわけですが、一方で、それだけで間に合うかといった場合に、備蓄であるとか何かを考えなければいけないかもしれません。そういった場合に、それを都市のエリアマネジメントの中に入れて込んでいったほうがいいのか、もしくは災害対策のほうでやっていただいたほうがいいのか、その辺は少し議論が要るのかなと思っております。

以上、3点でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。それでは、補足をいただきましたので、これから資料2及び資料3でご報告いただきました各部会の小委員会の中間取りまとめをもとに、この部会としての中間取りまとめを資料4という形でご用意をいただいておりますけれども、この部会として今後の物流政策の基本的な方向性等についての中間取りまとめについて議論をさせていただきたいと思っております。

まず、事務局からこの中間取りまとめの案をご説明させて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。

【島田物流政策課長】 お手元の資料4で本部会としての中間取りまとめ（案）として出させていただきます。内容につきましては、先ほどご説明を申し上げた2つの小委員会の表現をそのまま合体させたものになってございます。目次をごらんいただきます

と、先ほどご説明をした内容のうち、前半でご説明したものについてが基調として出てございまして、その中にⅢの4ポツと5ポツ、4の大都市の活力、5の過疎地域等における持続可能なネットワーク、この2つの部分について後半部分にご説明した内容をそのまま入れ込ませていただいておりますというふうな構成になってございます。内容につきましては先ほどご説明したもののそのものでございます。

説明は以上でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。取りまとめ案の内容につきましては以上のような取りまとめ方をしていただいたということでございますので、ここで委員の皆様から一言ずつご意見、ご質問等をいただきたいと思っています。

【谷口物流政策課企画官】 部会長、事務局から1点、追加でご報告をさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

本日、別の会議の関係でご欠席でございますが、住野委員からコメントを中間取りまとめに際しということで頂戴しておりますので、その主な内容をご紹介させていただきたいと思っております。4点頂戴しておりますが、まず1点目でございますけれども、中間取りまとめでは鉄道や船舶などのモーダルシフトや輸送の効率化、また、先進的技術の導入・活用などが示されておりますが、実情は低賃金、長時間労働による苛酷な労働環境が人手不足の主因ではないかということでございます。賃金の底上げ、長時間労働の是正の視点も加えてみてはどうかというふうなことでございます。また、多様な働き方、例えば短時間勤務などによって女性や高齢者の就業促進につなげられないかというふうなご指摘でございます。

2点目でございますけれども、トラック輸送の運賃についての確立が必要ではないかというふうなご指摘ございまして、適正運賃の周知のためには時間・距離との併用など、書面化などをしていく必要があるのではないかとということでございます。

それと、3点目でございますが、貨客混載、自家用車の有償貨物運送については関係者の合議制と見える化のもとで進めていくことが必要ではないかということでございます。

最後、4点目でございますが、高速道路の分担率の引き下げについては、通行料金の関係についても整合性がとれるような視点でまとめていくといいのではないかとということでございます。

以上でございます。

【野尻部会長】 ありがとうございます。それでは、各委員から一言ずつコメントを

お願いしたいと思います。私は二村委員のほうがご指名しやすいので、二村委員からずっと回っていただいて、上村委員のところまで連続していただいて、その後兵藤委員のほうにお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。すみません、先生。

【二村委員】 ガーンというところなんですけど、すみません。こちらの体系小委員会のほうに出席させていただいておりました。非常にとにかく広範な内容を扱っているということで、一体まとまるんだらうかとかなり、出席させていただきながら半信半疑で議論させていただいていたところはあるんですけども、やっとなんとなく小ぢんまりまとまってきたかなという感があります。

コメントといいますか、ともかくさまざまな課題があるので、1つずつ潰していくしかないのかなというようなところがあります。それから、あまり細かいところに入り込んでしまうと全体が見えなくなると思うんですが、それにいたしましても、ちょっとした工夫で、例えば先ほどの背高コンテナの話ですとか、少し技術的な工夫でもって大きく動くようなところに関しては、細かいところであってもさまざまな工夫をしていくというのが必要なかなというようなところがあります。先ほどのご説明で全て議論が尽くされているかなという感がありますので、私からは以上です。

【野尻部会長】 永峰委員、お願いします。

【永峰委員】 とてもいろんな点に目配りされて、いろんな観点から議論されてきたというのがよくわかりました。これからきっと秋にかけての議論なのかもしれませんが、全体として物流のあるべき姿像というものがまだクリアになっていないなという感想を持ちました。まずは今やれるところからやるというのは確かに1つの方法だとは思いますが、それでは、どういう方向を目指すのかという、物流のあるべき姿像とをもう少し明確にしていかないと、国民は理解しがたいのではないのでしょうか。なぜ私たち国民が物流政策に協力しなくてはいけないのだろうか、それを納得させる材料が必要な気がします。これだけいろんな課題が洗い出されている中で、やはり何を優先的にやるのか、優先事項を物流のあるべき姿像のどこに組み込んでいくのかということが、秋に向けての議論につながっていくといいと思います。

もう1点、日本のサービスはやはり国際的にみてもレベルが高く、きめ細やか。それゆえ、コストを考えると、今必要ではないのに動かしている無駄といいますか、本当はニーズがそんなに強くないのに無駄に動かしているものがあるのかなのか、そんな視点からコスト面に関して議論されていくことも必要なのではないかなというのが感想でござ

います。

以上です。

【野尻部会長】 では、高岡委員。

【高岡委員】 今、これ全体を伺っていて、非常に物流をめぐるさまざまな課題や今後講ずべき施策が広範囲に目配りされていて、手厚くカバーされていて、とてもよい中間取りまとめだなと感じました。ただ、やっぱり優先順位というか、これだけ幅広く取りまとめられると、どういう順序でどこから限りある資源を回していくのかなということが1点気になり、この取りまとめの27ページには「緊急性・重要性も勘案しつつ、効果的に進める」ということが書かれていて、具体策が書かれているんですけども、緊急性という意味では、物流サービス小委員会がまとめられた過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けた施策なども非常に、私の、流通・小売の現場を見ている者からすると緊急性が高いんじゃないかなと感じます。なぜなら、これはやっぱり地域の関係者、事業者の合意形成が容易じゃなくて、新たな物流ネットワークをつくるのは時間がかかるからなんですね。その最大の理由はやっぱり全く、人が高齢化して人口が減っている地域では採算がほとんど、特に宅配という、家まで届ける部分になってしまうと採算が乗らなくなっている状況がありまして、そういう市場に任せておく、事業者に任せておくと絶対にそのままでは進まない案件と、今回報告の中にもあったんですけど、例えば宅配便の再配達なども、私もよくネットでたくさん物を買うのでしょっちゅう再配達してもらってしまうんですけど、あれは多分放っておいても、こんな言い方をすると怒られちゃうかもしれませんが、そのうち、ドライバーが少ないわけですから賃金が上がり、再配達のところも例えば100円再配達はかかりますみたいな、いずれ何か市場メカニズムが働いて、そうすると、100円かかるんだったら頑張って自分でもっとスケジュールを調整して受け取ろうかなみたいな、要はその市場メカニズムがほとんど機能しないさっきの過疎地の宅配みたいなものと、都市部の宅配便の再配達のようなものというのはやっぱり分けて考えるべきで、行政がやることですから、やっぱり市場のメカニズムが働きにくい部分から優先的にやるということも重要なのかなと。緊急性ということを考える上で、さらに緊急性の概念の中に市場性を入れていくということで優先順位をつけられるのがいいのではないかなと感じました。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。先ほど補足ということをお話ししましたので、今度は個人の意見ということでお話しします。私はやっぱり非常に大事なものは災害のことだと思っております、災害についてももちろん緊急支援物資の輸送という仕組みは非常に重要だということはほんとうに深く理解しているつもりでございます。一方で、先ほども申し上げましたけれども、輸送だけではもたない可能性もあるわけでありまして。そういう場合にやはりどこかで備蓄をする、在庫をする、それは、だったら例えば都市の中の都市行政の中でやるのだろうか、どんなところでやるのだろうかということをお話しを少し考えておいたほうがいいのではないかと思っている次第でございます。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

【岡田委員】 それでは、少しコメントさせていただきます。先ほど永峰委員からもご指摘がございました、物流のあり方という点でございますが、大変重要な点は、物流の必要性とか重要性といったもののメッセージ性をしっかりと国民に伝えることだと思います。これは今後、例えば予算化していくとか、さまざまな形で具体的な行動を起こす上での原点にもなるということでございますので、アピールする戦略というのも当然、今後持つべき、というのが第1点目でございます。

もう一つの点ですが、これは全体的にとらえて、今回の個別施策を横断的に関わるところとして、地方公共団体の関わり方とか役割についての問題が存在するのではないか、ということでございます。大規模な物流インフラに関して、地方公共団体が所有しているものもたくさんございますし、このようなストックをどのように活用するのかという視点もあります。現在、公共交通分野では、地域公共交通の活性化において交通網計画を地域でとりまとめ、さらに再編実施計画を策定していく方向にありますが、このような交通計画づくりに準拠して、地方公共団体として、物流の視点は今後どのように入れるべきか、あるいは、計画づくりの段階から地方公共団体どのように関わるべきか、についても明確に位置づけることによって、ここに揚げられている全体的な政策を具体的に実現していく1つの方策になってくるのではないかと、という点に関して、今後、議論していくべきと考え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。

【圓川委員】 圓川でございます。今日説明を聞きまして、最初に総合物流施策大綱を

継承してとか、そういうことが出るんですけども、それで思い出したんですけども、総合物流施策大綱の議論のときにやりっ放しじゃだめだと、途中でP D C Aを回せという話があったんですが、ちょうどこれは2015年、中間ですよ。ですから、今回ではなくても、そういう総合物流施策大綱で言っていることは単に継承するというのではなくて、そこでのP D C AのCですかね、チェックをここに入れていただいて、次に今後の方向性を見るといった位置づけにされると、この秋に向けてでいいと思うんですけど、そういった位置づけももう少し強化していただくといいのではないかと思います。

それに関連して当時、9ページに国民の物流に関する理解と協力、これまで出ていますが、これはやっぱり非常に大事だと思うんです。2つ意味があって、1つは物流そのものを理解してもらおうということと、もう1つは、総合物流施策大綱のときに議論はあったんです、例えば3分の1ルールというのであるとか、それに伴う返品であるとか、ものすごく無駄なわけですね。そんなの消費者の方は全然知らないわけですね。そういった意味も含めて、ただ単に国民の理解とか物流に関する協力とか言っていますけども、これも秋になってもうちょっと深めていくといいのではないかなとか思いました。

以上、感想までに申し上げました。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

【上村委員】 今回、物流部会というのが、まずできましたことを非常に喜ばしく思っております。また、こんな短時間に物流の非常に複雑な多重、多層、多岐にわたる、そしてまた非常にステークホルダーが多いものを意欲的に中間取りまとめいただいたことにもほんとうに敬意を払っております。が、この課題の整理、そして方向性、正しいなと思いつながりながら読んではいるのですけれども、大きな感想としては、これはなかなか実行の難易度が高いなと思います。潜在輸送力を最大限に引き出すことも、連携も、両方とも非常に難易度が高いと思います。

物流を考えるときに、またこれからの小委員会を進めていくときに前提として、理想論、机上論に終わらずにやっていただくためにも、2つのことをぜひ踏まえていただきたい。1つは、やはり物流サービスのコストは誰が払うのかということなんです。今はマーケットで払う。そして、具体的には企業が払う、あるいは回り回って消費者がその物流費はオンされているわけですから、買い値の中に物流費は含まれているわけですが、企業が物流費を払うときには、物流のサービスレベルは高いほうがよい、より正確により早く、そして値段は最も安くというのが物流コストでございます。これは最近ではほんとうに企

業が物流業者に対して入札で其の決定が行われるんです。それは官の入札のように最低入札価格というものがないから、ほんとうに安ければ安いほどいいという世界なんです。それで、丸受けしてちゃんとやれというのが企業の姿でございますので、物流業者というのはとにかく安値で引き受けて、非常に高度な、非常に超難しくなっている物流を考えて、ロジスティックスだとか3PLだとかサプライチェーン・マネジメントであるとかいったものを担っていかなければならない。ここに非常に無理があります。なかなかそういう中でこういった超高度なことをコーディネートできる人もいません。そういう教育をやるとか、そういう人材養成というようなものは全く無理でございます。タリフ料金が守られない。例えば地下鉄料金を誰も値切ったりしませんけれども、新幹線の料金も値切ったりしません、この物流費というのはそんなものではない。定価がないということをもっとおなかの中に落として議論を進めていただきたい。

それから、人材の問題ですね。そんな超高度なことを設計する人がいない。設計するのはまだコンサルティングでお願いしたり、外部にもお願いしたりできるかもしれませんが、そういうものを理解し、現場で毎日ルーティンで苛酷な労働条件の中でチームを率いていくということの人材、そういう方々、現場リーダーを育てていくことがいかに困難であるか。だから、なかなか理想ではあったとしても、これを現実にやっていくことの難しさというのを押さえていただきたい。しかし、方向性はこういうものを進めていく、物流元年ということで進めていく。そして、この中でぜひ難易度をつけて短期でやれるところ、中期でやれるところ、長期でやれるところという分け方でもいいんですが、この中でも難易度のある程度イメージしながらいきませんと、現実に無理かなということが多々あると思います。

そして、過疎の物流と大都市物流という分け方でもいいんですけども、先ほどのお話から聞いていまして、その場合、物流のサービスレベルをどこに求めるかなんですね。いわゆるクイックレスポンス、クイックを、急ぐというところと、ちょっとゆっくりでもいいわと、いうのでは、全然ロジスティックスの設計の仕方が変わってくるわけですね。だから、全部をクイック、クイック、クイックというふうな形で日本全体を最適化する、今企業自体の全体最適を求めるあまり、日本全体の非最適になっているというのが物流の現状だと思いますので、そういうような観点もぜひ入れて頂きたい。ゆっくりでもいいサービスとか、物流のサービスレベルをどこに持っていくのか。消費者の中でも、先ほど値段は100円高くても宅配、再貨物発送でもいいのかもしれないという考え方もあります。

国民の理解とは何かというと、結局よいサービスならば高くても仕方がないというようなことがおそらく現実的には理解になるわけですから、単に頭の中で理解するだけじゃなくて、コストが上がってもいいという理解でないと、ほんとうの意味での理解にはならないと思います。

それと最後に、すぐできること、緊急にできることというのは、結構この参考資料を前にいただいた中の、団体からの意見の中にはすぐできるやつがたくさんありますね。例えば冷蔵倉庫なんかの非常用発電整備、これも東日本大震災のときでも動かなくて大変でした。随分腐らせたり、水漏れしたりするのがありましたし、そういったことですか、予算要求していただくんだったら、爆発物の検査装置というのも確かあったと思うんですけども、空港や港湾に爆発物の検査装置をつけるというのもありますし、やっぱりこういった緊急性があつてすぐできることというのもこの中から拾って行って、予算要求にも結びつけ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。では兵藤委員、お願いいたします。

【兵藤委員】 もう議論は出尽くしているような気がするんですが、私から2つ申し上げたいんですけども、多分今回こういった審議会の中で物流が取り上げられて、こういったまとまりができてきたんですが、2つほど特徴があるなと思っています。1つはさっきもお話が出ましたが、国民へのPR。なかなか物流そのものが伝わりにくいということもありまして、ぜひこれを機会に皆さんに物流とは一体どんなものなんだろうかということをお伝えいただきたいと思います。そういう意味で、本文の文章だけではわかりにくいこともあると思いますので、さっき見ていましたこの中間取りまとめ（案）参考資料ですけども、大変多岐にわたったよい資料でございまして、これを使えば授業が2こまぐらいはできるかなと思って見ていたんですが、こういったものをぜひ何らかの形で国民の皆様にも伝えるような工夫をしていただきたいと思います。

それから、もう1つが自治体という言葉が大変よく出てきてまして、さっきの過疎の物流もそうですし、それからあとは今話題になっているコンパクトシティだとかいった新しい都市のあり方を、これもやはり物流と絡めて自治体の皆さんに考えていただきたいと思います。そういう意味では今回の中間取りまとめ、それから最終取りまとめを含めまして、自治体の方に、自治体というのは基礎自治体のことを申し上げているんですが、しっかりとメッセージが伝わるような工夫を継続していただきたいと思います。

私からは以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

【羽藤委員】 羽藤でございます。私は2つのワーキングと申しますか、委員会に出席させていただいたわけですが、全体の議論を通じて非常に強く感じたのは、物流といえばUberだったり、アマゾンフレッシュだとか、グーグルエクスプレスとか、あるいは圏央と3環状によって非常に多くの物流拠点ができてきている、ストック効果が出てきている。こういうふうに非常に経済効果のダイナミズムそのものを象徴するような産業であるということは認識しておったわけですが、そういう中で2030年に向けて運転手さんと物流の量に10%ぐらいのミスマッチが起きる。そういうことを非常にこの委員会の中で危機意識として共有化し、さらにアジアダイナミズム、2050年に向けて10億人ぐらい増えていく中で経済、物流の量が極大化していく。そういう中で今まさに何をすべきかというようなことを議論できたことが非常に大きかったのかなと感じております。

そういう中ですので、長期的には物流の骨格に当たるようなものを、やはりこれからより柔らかくさまざまな需要に対応していけるものに変えていかなければいけない。これもまた非常にこのレポートの中では提案できていますのでよろしかったのではないかなと思います。マルチモーダルですとか、あるいはETC2.0のデータといったようなものがおそらく基盤になるんだろうと思いますが、そういったようなことが非常によく議論できていたと思います。

ただ、幾つか残された課題があるとすれば、私が直感的に少し思っているのは、兵藤先生からも少しお話がありましたが、国民の皆さんにこの物流の問題がいかにか重要かということ認識していただく上で、やはり目標の設定のようなものがこれ以降議論できるのかなと思いました。例えば1日で物資が届くカバー経費がどれぐらいであるとか、あるいは災害が起こった後に3日あれば確実に物が例えば届くとか、あるいは物流損失みたいなものが定義できるとすると、それをこれぐらいにしていくとか、そういう何らかの形でわかりやすい目標を将来に向けて提案していく、わかりやすいものがあるのではないかなと思いました。

2つ目は、物流の中でも点と面という表現を非常に強くうたわれていて、これは物流の新しい形の見方としてわかるなという気がしたんですが、私は物流の軸と申しますか、鉄道それから道路といったものの地域物流の軸をやはりきっちりと整備しておかないと、災害時にまずいのではないかとことを思います。この軸というようなことももう少し今

後議論できたらと思いました。

あと最後1点は、制度に関するものです。連携が重要だということはいいいわけですが、ただ一方で、都市の物流の拠点として港、駅、それから平場の例えば道の駅みたいなものだったり、いろんな拠点をつくっていくとすると、それは一体誰がどうやってつくっていくのかといったときに、やはり容積の緩和とか、土地利用の規制であるとか、あるいは税制的な優遇といったもののインセンティブをどうやって設計して、そういったスペースをつくっていくのか。これがない限り、やはり災害のリスクに冒されている、災害のリスク下にあるさまざまな地域での安心した物流を確保することは難しいと思いますので、この制度設計が極めて重要ではないかなという印象を持ちました。

以上であります。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。それでは、草野委員、お願いいたします。

【草野委員】 草野です。私は物流の小委員会のほうには参加しておりませんが、今日報告を聞きながら2点感じたことがございます。新たな連携というのがキーワードとして出てきたと思いますけれども、これまでは物流部門に関しては民間の事業者が数々の多分、立ちはだかる規制を1つずつ崩しながら広げていらっしゃったという分野でありますよね。ですから、新たな連携といったときに、民間の事業者の皆さんが積極的にしかも気持ちよく参加できるような体制づくりというのがとても重要なのではないかなということを感じました。それが1点。

それからもう1つ、過疎地の持続可能な物流ネットワークの構築に関してですけれども、私のふるさとともバスが2時間に1本しか来ないような過疎のところ、もちろん1時間に1本ぐらい来てくれたらいいなとは思いますが、大抵その住民の人たちは15分に1本来てほしいとはリアルには思っていないわけです。先ほど物流の全体像をどう描くかということが見えてこないとなかなか難しいのではないかなというご指摘がありましたけれども、どこまでやるか。適度なところというのはどこなのか。適当なところ、それからほどほどなところというのはどこなのかという、その見きわめみたいなところを、せつかく民間の事業者の方たちが広げてくださった網を切ることなく、どうできるかというところが重要だなと感じました。

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、お願いします。

【勝間委員】 3点申し上げたいことがあります。1点目が先ほどのベンチマーキングや評価の問題についてやはり何らかの指標であり、定性的・定量的なものが今後できるといいなと思っています。これが1点目です。

2点目が、1－6あたりでほんのわずかに触れられているんですけども、やはりハードウェアに関してはいろんなことの記載内容ですか、網羅性に関してすごくよくできていると思うんです。一方、労働力やソフトウェアに関して、例えば長時間労働ですとか事故率、あるいはその中での労働条件といったものを考えますと、実は物流業界は最も悪い業界の1つなんです。ですので、どんなに制度が整ったり、物流網が整っても、中で働く人が幸せでないと全く申しわけないので、やはり物流業界の人材に対してはどのような、規制ではないですけども、みんなが幸せになれるような形になるかということについての言及が必要かなと思います。

3点目が、ごめんなさい、私が確認できる範囲では見当たらなかったんですが、環境問題に対する指摘というのはどこにありますか。

【島田物流政策課長】 地球環境問題への対応ということで、CO₂の排出削減というところはかなり力点を置いて書いてございます。

【勝間委員】 それは本文の中で？ 何を言いたいかといいますと、私はカナダに行って非常に感銘を受けたのが、7車線ぐらいの道路をつくっているんですが、6車線、7車線の道路をつくると、動物がその両方を渡れなくなってしまって、生態系に影響が出るんだそうです。その生態系に影響が出るのを防ぐために1本1億8,000万円ぐらいの橋を3本かけているんですよ。なので、非常に物流とかいった効率面と環境面の両方に配慮した政策というのに非常に感銘を受けまして、ですので、お金をかけるのであればCO₂だけではなくて、やはりそのような、さっきも人間との共生の話をしました。環境との共生という観点でもある程度予算をかけてもいいようなコンセンサスづくりがあるといいと思いました。

以上3点です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。太田委員、よろしくお願いします。

【太田委員】 私は今回の中間取りまとめにつきまして特段加筆するべきところとか、修正するところはないと思いますので、これをこの部会の案にさせていただければよいと思っております。中身は非常に網羅的で極めて合理的でもっともらしくよく書かれていると思います。どうしてそうなるかといいますと、今まで先生方からいろいろご指摘がありま

したけど、基本的に物流活動というのは民間の事業でありますので、民間の事業に対してどういう形で公共が関与するかというのは昔から非常に大きな課題だったからです。そういう意味では総合物流施策大綱においてもこのような施策がいいよねというのは書いてあるのですが、具体的に切り込むとなると、そこでいろいろな問題が起こってくるのだらうと思います。先ほど上村先生からもご指摘がありましたけれども、難易度が高いというのは実はそういうことで、通常民間が多様な環境の中で合理的に行動していることに対して、公共の施策としてこういうことをやるということを提示しています。そういう意味では極めてアグレッシブといいますか、挑戦的な報告になっていると思います。これは実際に具体的にやり始めるといろいろあつれきが起こったりするわけで、そこで先ほど議論が出ていましたけど、PDCAを回してもらって、本来あるべき方向に動かしていくものだらうと思いますので、まず、この取りまとめを出していただいて、それに基づいて政策を進めていただき、それをまた改良していただくことに注力していただければよいと思います。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。大串委員、お願いします。

【大串委員】 私は両方とも参加させていただいているので、内容は大体把握しているんですけども、やはり先ほど永峰委員がおっしゃったように優先順位をきっちりつけて、やっていっていただきたいというのが1点です。その中で、東京オリンピックが近々行われるということで、その項目があまり入っていないように思いますので、そこにやっぱり1つのハイライトを当てて、どんなふうに都市の中の物流、特に東京都心の中を回していくのかということを、ここで一気にドンと出すといういいタイミングじゃないかなと思いますので、その項目を後ろの半年のほうでしっかり議論をしていただいて、その中できちんと、東京が非常に魅力的なのは都市の魅力もさることながら、物流等々、物資がきちんとマネジメントされていますよというところを世界にも発信できるいいチャンスじゃないかなというのが1点です。

2点目なんですけど、私は結構夜に運転することが多いんですが、一緒にほんとうにトラックの方と走ることが多くて、非常に苛酷な職場だと思います。この間、新潟の最低賃金審議会のときもトラックの方が来られて、新潟から鹿児島まで下道で走らないと給与に加算がないような非常に苛酷な職場ですというお話をされておりました。大事だけど大切にしないというのは非常によくないことだと思います。失ってみて初めてわかるという意味で、先ほど少しずつ料金が上がっていくんじゃないかという話もありました。魅力的な職場にしていくため政策としてどんな支援ができるかというところを、今一度やっぱりし

っかり考えてそこを押し出していかないと、ほんとうにある日物流が途絶えてしまって、そこを賄うような人たちがいなくなるというのが、ほんとうに近くなっていると思いますので、東京オリンピックに向けてと、もう1つは魅力的な職場に非常に素早く衣がえするときに施策として何ができるかということ、秋のほうでしっかり考えていきたいなと思います。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。先生、お願いします。

【家田部会長】 トリでございまして、ここであまり破滅的なことを言うと、笑いは誘えるんですけど気の毒なんで、なるべく建設的にお話したいと思います。今、最後のほうで大串さんと羽藤さんも言ったある種の節目というのか、場所目というのか、どの場所ですらいつまでに何だもんねという目標感覚というのか、そういうのは欲しいですねという感じがします。そこは同感ですね。

それ以外のことを申し上げると、まず1点目は、例えば資料4でも資料3でも資料2でも一緒ですけど、前のほうに「はじめに」があって、それから取り巻く社会経済状況面から、外側の状況の変化は言っているんだけど、やっぱり抜けているんじゃないかなと思うのは、これまでの物流政策のやってきたこととその限界性というようなことをみずからもレビューして、そこできっちりと落とし前をつけるという感覚がないんだよね。それは入れたほうがいいと思います。やや極端な言い方をして申しわけないけど、いうならば、これまでやっている大綱だとか何とかいうのは何かお題目みたいなことを言っているとか、それからモーダルシフト、何かやっていたらいいと言っている。成果を上げたのかということはどうなんだとかね。何かその刹那刹那で、景気がよくなると物流対策は大変ですよ、人手不足でしょうねとかなって大騒ぎするけども、景気が悪くなった途端に忘れちゃう。こんなことをやってきましたと。そんなことじゃだめなんです。それで、国交省としてこうやって社整審的な世界と交政審的な世界が一致団結してやっていこうというのは珍しいことですから、こうやって物流について本格的にやっていくんだぞという意気込みみたいなものが、この「取り巻く社会環境」の後になるのか途中になるのかわからないけど、要るなという感じがしますね。そうすると、迫力が断然違うと。1点ね。

それで、もしそれを敷衍していうなら、ここからは何か一応やってみるという物流政策じゃなくて、効果を上げるという物流政策にシフトさせるんだということだと思えますよ。その典型がモーダルシフトで、それは鉄道貨物も結構だけど、じゃあ何%そのシェア

が上がったんだと。下がっていく一方でしょう。じゃあ、今度はこのモーダルシフトをいろいろ低床化したり何かやると書いてあるけど、それで何%上げるつもりなんだとか、距離帯でいうと何キロ帯のものをどのぐらいシェアを上げるつもりなんだとか、そこまで言わなきゃ、単にこんなことをやってみたら何かちょっとはいいことがあるんじゃないかなというトライアルの時代を一步も出られないでしょう。ここをぜひ脱却するという覚悟を示していただきたい。それが1点目です。

2点目は、永峰さんがおっしゃったことに全く同感ですね。このままのレポートじゃ業界に向けて、それぞれの業界に「何か一応あんたらのことを俺たちも考えているからさ」ということを言っているだけに過ぎないんであって、国民に向けてのレポートという要素をもうちょっと強化したいなと思うんです。もちろん、教育の云々とか後ろのほうにその他で出てくるんだけど、そういうレベルの問題じゃないんだな。つまり、物流というのは大事だということは誰もわかっているんですけど、物は運ばれていますから。だけど、さあ都市内の交通施策といったら、まず最初にやり玉に上がるのは大型トラックであって、それはあっち行け、あっち行けと平気でやると。そう言っている我々自身がここにおいて物流は大事だとか言っているのはおかしい話なんだけど、そういうことが起こったり、あるいは物流施設というと薄汚い小屋みたいな建物になっているのに、あんなものがまちの中にあつたら格好悪くてしょうがない、恥ずかしいと、汚いものであると。働く環境もひどいもんだというイメージです。だけど、例えばヤマト運輸のクロノゲート、羽田のを見たら、「いやいや、あんなおしゃれな施設だったらいいじゃない、まちの中にあつても」という大転換ですよ、あれ。そういうような、つまりクールな、物流といったらクールだねとか、ビューティフルだねとなるようなところまでもっていく覚悟がなければ、やっぱり国民に「私たちはつらいけど頑張っていますよ」と訴えるといっても、それは「黒部の太陽」という時代じゃないんだから、もうちょっと自分自身を転換するというのはやっぱりDNAで入れないと、きっと永峰さんにまた怒られると思いますよ。ぜひ、そのところを大上段、一番後ろの「その他」で入れるんじゃなくて、前のほうに入れる。そういう質が必要だと思います。

最後、ちょっと細かい話を1つ、2つ言って終わりにするんですけど、1つは大都市における鉄道の利用だということで、資料1の図がいいんで、資料1の最後のページの「主要な取組施策例②」というのがあって、左側に「大都市の活力をさらに高める円滑な物流の確保」、「都市鉄道等の旅客輸送の輸送力を活用した」と書いてあって、下のほうに絵が

あって、山手線の一番後ろに赤い貨物車をくっつけて運ぶというんだよね。僕はドキッとしまして、今ほかならぬ国土交通省の中で東京の都市鉄道をこれからどうするかという議論をしているんだけど、こんなことをやる余裕は全然ないですよ。だから、「山手線で行うのか、本気か」とか思って、そうしたら、何だね、エレベーターを使って運ぶことになるんだけど、あれはすいている時間帯になんか使ったら、きっと車椅子の人に大スキャンを食いますよね。だから、おかしいなと思っていろいろ資料を見たら、後ろの参考資料で、やっているのは京福電鉄の路面電車だといって、あそこは大都市かよと。何かここで表で言っていることと、その事例で挙がっていることが全く乖離している。ここは少なくともこの表現じゃ誤解を大いに与えるし、妙な期待をされて結局何もできませんでしたという、国交省の時々やるへまの二の舞になるのは目に見えているんで、もうちょっと大都市で何ていうことを言うんじゃないかと、できる環境ですよ。路面電車というのは上下移動が要りませんからこういうことがやりやすいんであってね。少し冷静なリアリティーを考えた表現をやっていただきたいというのが1点、ここは僕は直したほうがいいと思います。

それから、最後、もう1点だけいうと、道路のほうについていえばE T C 2. 0でいろんなことができて、これが道路の政策というよりは道路交通の政策として大いにサイエンティフィックでスマートな物流というのに貢献できると思うんだけど、そういう流れのほうでやるだけじゃなくて、物流のスマートインターなんていうのもより積極的に捉えて、それこそ圏央道あたりには随分いろんなものを立地していますけども、少し物流という面からスマートインターとそれからその周辺の立地、施設整備みたいなのところにも、もう一言の言及が要るんじゃないかなという感じを受けました。

以上でございます。大変建設的な話だったでしょうか？

【野尻部会長】 いや。(笑) どうもありがとうございました。家田部会長に全部まとめていただきましたので、ありがとうございました。それ以上追加することはないと思いますが、お聞きしておりますと、やはり物流政策としてあるべき姿、理想論というものを掲げながら、当面緊急的に対処するもの、しかもそれを具体的に実行できるような書きぶりというんでしょうか、提案がこのまとめにあればいいなというようなことにつきましては、委員の皆様ほぼ共通だったのではないかと思いますし、私自身もそういうふうに思っているところがございます。今、一通り委員の皆様からご意見を承りましたが、ここの場で事務局のほうで何かご回答できるものがあれば。どうぞ。

【羽尾物流審議官】 さまざまなご意見、ご指摘をありがとうございました。今回は中

間整理ということで、これからの物流のあり方をどのようにしていくかという議論について大きな部分は秋以降に委ねられているものがあるかとは思いますが、小委員会などでの議論も含めまして若干コメントをさせていただきますと、特に皆さんから1つあったのは、物流の今後の将来像というか、これからのあるべき姿といったものをきちっと示していくべきではないかと。そのプロセスで、今までの行政あるいは今までの私たちの取り組みも総括しながらと、これは私どももその必要があるとは思っています。ベースとしてはやはり物流大綱や交通政策基本計画あるいは社会資本整備計画などで基本のことは書いてございますが、それらの中でもさらなる検討を要するというふうに先に委ねられたことも多くございます。したがって、そういったことも片づけながら将来像を示していかないといけないんですが、物流についていつも触れる触れ方というのが大体、無理・無駄のないとか、あるいは3Kでないようにしましょう、危険・きついがないようにしましょう、わりとネガティブなことを否定する、そういうイメージだけで来ておまして、物流自体をどういうふうにするんだというイメージがあまり打ち出されていないというのが、残念ながら今までのことだと思います。先ほどクールでビューティフルだというふうに家田先生からもありましたが、私どももそういうものを秋以降きちっと打ち出していけば、物流業界の方々も、あるいは物流業界と一緒に取り組んでいく荷主の方や自治体の方々も、物流がこういうのを目指しているんだというときにポジティブイメージで打ち出すことが必要ではないかと思っています。

そういう意味で、それらの議論はこれから必要なんですが、それをイメージするときにまさにこの小委員会の報告、あるいは今日の取りまとめにありますように、やはりどういう観点が必要かというときに、これは実は小委員会でもきちっとしたキーワードを使うべきじゃないとか、もっとアピールするワードを使うべきだと言われてます。ざっと見ますと、例えば1つは今よくあるインフラのストック効果、あるいは賢く使うというのが出ています。あるいは、JR貨物などのモーダルシフトでいえば、もっと無駄なスペースを多く活用していく、今回私どもは潜在的な輸送力と言っていますが、どうやってそういった今あるものをうまく使っていくかというものが1つあるかと思っています。

それから、もう1つ、これは秋以降の議論ですが、技術を、あるいは新しい技術、あるいはせつかくある情報をもっとうまく使うと。これは小委員会でもビッグデータをうまく使えばいいじゃないとか、ETCなり、あるいはそういった関連の機器をうまく使って、そういったデータをもっと使うというのが必要ではないかと言われてます。

それから秋以降、議論しないといけないのは国際物流、これはまさにヨーロッパ、アメリカ企業との競争に勝たないといけないので、日本の物流企業の強みをどうやって発揮しながら弱みを克服していくか。これも知恵を使ってそういうことをうまくやらないといけない。災害に強いというのも、そういった点で無駄に投資すればいいわけじゃなくて、効率的にやらないといけない。こういったものをトータルであらわしてポジティブにやらないといけない。これが私どもまだこれからの課題なのではないかなと思います。今申したような諸課題に対応できるという意味では、やっぱりもう少し物流業自身が将来的にも知能というか知恵をもっと使って、いわゆる、さっき賢く使うというようにありますが、もう少し物流自体が賢く対応していくというイメージでそれらの諸課題に対応していくというようなもので、ポジティブイメージを出していくことが必要ではないのかなと思っておるというところであります。

そして、そのポジティブイメージが、今日もう1つ多くの皆さんからご指摘いただいた国民の理解を得る、あるいはPRをするということにつながっていくんだと思っております。物流産業だけでGDPの5%を占める巨大産業でもありますし、労働者の3%を占めると。これぐらいの巨大産業のわりに理解をされていない、あるいは縁の下の力持ちになっているというのも事実でありまして、これも先ほど申したポジティブな将来像とあわせてどういうふうにPRしていくか。私ども行政もそれらの部分にどういうふうに支援していくかという観点で、これから秋以降の議論にも対応していきたいと思っております。

それから、個別のところでもまさに短期的な話と中長期、あるいはもっと長い話と分けて議論ということでありました。1つやはり今短期的な話としては、効率性を上げて労働力不足に対応していくということが大事なことでございます。そして、それは単に効率性を上げて省労働力化することのみならず、今日も議論がありましたきちっと賃金をいただく、運賃をいただくといったことで、適正な収受を図るといったことも重要でありますし、それから、自分たちの事業の内容をちゃんと見える化して荷主に理解をしてもらうといった取り組みも大事だと思っております。そういったことを支援するような形で、短期的なことはきちっとやっていきたい。さらに、モーダルシフトなども、まさに去年の東海道本線の事故で10日間もとまってしまったというようなこともあります。これらも直ちにやらないといつ起こるかわからないという意味では、直ちにやらないといけないことだと思います。

それから、先ほどあったオリンピック・パラリンピックも5年先であります。これに

備えるという意味でも都市内の物流をもっとスムーズにしておかないと、旅客の輸送にもあるいは人流にも影響を与えることになり、そのベースとなる建物の物流への配慮というか考慮をきちっとさせていくといったことも早急に取り組んでいかないといけないと思っています。

さらに、すぐやるべきこととしては、ご指摘いただきました過疎地の物流、こういったものもすぐにやらないといけないと思っていまして、現在も今年度予算でモデル事業として各自治体に募って既に5つのプロジェクトを始めております。そして、それらを実際にやってみて課題を抽出して、それらをすぐに制度改正とか、あるいは予算面などでの補填などでいろいろ支援などを考えるといったことも含めて対応をしていかないといけないと思っています。その場合にも、やはり全体像にもかかわるんですが、新たな連携というふうに言っていますが、私どもはこれまでの総括でこれから議論をいたしますが、市場原理の中で競争に委ねていた、そのことによって物流が便利になってきたのも事実であります。その民間企業の活力をそがないように、民間企業の競争はゆがめないように、しかし、民間企業の方々自身が既に現段階で行政からもっと支援してくださいと。今例を挙げられた、例えば行政の規制と闘って宅配をつくってきた、そういった事業者自身も今、生産性が過疎地で落ちて、やはり行政の支援がないとやっていけないんですと言っています。そういったものは競争はゆがめない範囲でどういうふうに連携をしながら取り組んでいくか。その場合に私どもは国としては届かない部分は、やはり自治体が地域の意見を聞いてやっていくことが大切なんだと思っています。

そして、そういったことをいろんな施策、短期的にやることもやっていますが、これらはやはり指標を持ってやっていかないといけないし、PDCAを回していかないといけない。これも私どもは認識しています。そして、この答申に向けるプロセスで、新たな物流としてどういう指標、どういう目標をつくっていくのか。これはまさに先ほどの将来像とともに、ぜひ皆様のご指摘をいただきながらそういったものを確立することができればと思っている次第でございます。

最後に、家田先生からもこの都市鉄道を使ってということ、この絵が何となく山手線をイメージさせる絵でありまして、私どもはやはり発想の原点は京福電鉄が京都市内で路面電車をやって有効に使っていると。こういうのからどういうふうにどこまで発展させていくかというふうに思っています。ただ、東京都内を見ても、現実にはヤマト運輸、佐川運輸、日本郵便などのトラックが首都圏で1日千数百台のトラックが動き回っていると。

そこに労働力不足になって、そういう今申したような宅配業者自身がそのトラックを運行するのをもっと効率化し生産性を上げたいというときに、鉄道のあきスペースがあるのであればそれを使ってということでもあります。実は鉄道会社自身もこのような立派で常に満員の電車ではなくて、わりと人口減少がもう迫っていて、しかもわりとあきスペースのある、あるいはあき時間帯のある鉄道などもありまして、そういうところはもっと将来の人口減少を見越せば、自分たちの鉄道の輸送力を有効に使いたいという観点で、実は宅配の一部を運ぶということに関心を持ち、触手を伸ばしているところもあります。そういった意味でそれらをうまくマッチングしながら、全体としての都市内のあるいは地域内の物流、そして人流を円滑にするというのも課題としてはあるんだと思って、これからいろんなことをやりながら、家田先生がおっしゃったように、ちゃんと目標をもとにやりながら、やれるものはもっといきますし、やれないものは諦めるといったプロセス、トライも考えながらやっていきたいと思っています。

その他、いろんな例えば容積率あるいは土地利用、税制などで物流拠点の整備をどういうふうにするかといったご指摘もいただきました。私どもも物流施設が例えば土地利用なりあるいは容積率をうまく使っているのかという点には課題があると思いますので、そういった点もさらにもう少し勉強を深めていきたいと思っている次第でございます。

ちょっと簡単でございますが、コメントさせていただきました。

【野尻部会長】 ありがとうございます。委員の皆様、ほかに何かご意見はございませんでしょうか。そろそろ約束の時間も近づいてまいりましたので、この中間取りまとめの案につきまして、本日委員の皆様からいただいたご意見をできるだけ反映して、最終的な取りまとめにさせていただきたいと思っております。

なお、ご意見の反映のさせ方につきましては、家田部会長と私のほうにご一任をいただきたいと思うのでございますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【野尻部会長】 ありがとうございます。それでは、できるだけ多くのご意見を反映するように、また、今後年内に予定している答申に向けて議論を進めさせていただくことにいたします。

議事次第のほう、もう1つございまして、議事2が「今後の検討の進め方について」でございます。これにつきまして事務局からご説明をいただきたいと思っております。

【島田物流政策課長】 資料5に今後の進め方ということで、1枚つけさせていただい

ております。今後、9月から10月にかけて小委員会のほうで技術導入、あるいは国際競争力強化等々につきましてヒアリング、審議等をしていただいた上で、10月から11月にかけて第3回の合同の部会を開かせていただいて、さらに年末、12月に第4回を開かせていただいて答申を出していただくというふうなスケジュールで考えてございますので、よろしくお願いいたします。

【野尻部会長】 ありがとうございます。事務局からは資料5のようなスケジュールに基づいて今後進めたいというご提案でございました。これについてはいかがでございましょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、事務局の原案をもとに今後進めていただきたいと思っております。

以上で本日の議事は全て終了いたしました。これをもちまして、本日の合同会議を終了させていただきたいと思います。

最後に事務局から連絡事項があるようでございますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】 野尻部会長、ありがとうございます。

事務局から3点、ご連絡をさせていただければと思います。まず、本日の会議資料につきましては、そのまま置いていただければ後日郵送させていただきますので、結構でございます。

次に、中間取りまとめにつきましては、本日いただきましたご意見を反映する作業をさせていただきました上で、両部会長のご了承をいただき次第、委員の皆様にお知らせをさせていただきますとともに、プレスリリースをさせていただく予定でございます。

それから、次回の合同会議の日程につきましては、先ほどお示ししましたスケジュール案のとおり、10月の下旬から11月上旬のあたりで日程調整をさせていただきまして、日程を確定し次第、ご連絡を申し上げたいと考えております。

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。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —