

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第8回物流小委員会及び
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第4回物流サービス小委員会合同会議

平成27年8月10日

【谷口物流政策課企画官】 大変お待たせいたしました。それでは、定刻となりましたので、ただいまから第8回物流小委員会及び第4回物流サービス小委員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。

本日の小委員会は、物流小委員会及び物流サービス小委員会における審議の中間取りまとめ（案）についての議論を予定しております。

まず、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。本日の資料は、議事次第をめぐっていただきました、次の配付資料一覧に列挙してあるとおりでございますので、もし配付漏れ等がございましたら、挙手の上、事務局まで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・議事録の公開をすることとなっており、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、物流小委員会の委員総数5名中2名、物流サービス小委員会の委員総数5名中4名がご出席され、定足数を満たしております。本委員会は有効に成立しておりますので、ご報告いたします。

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ますよう、よろしくお願い申し上げます。

(カメラ退室)

【谷口物流政策課企画官】 それでは、この後の進行につきましては、苦瀬委員長をお願いしたいと思います。苦瀬委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】 かしこまりました。それでは、初めに事務局から、議事（1）の「今後の物流政策の基本的な方向性等について」に関する物流小委員会・物流サービス小委員

会における審議の中間取りまとめ（案）について、ご説明をよろしくお願ひいたします。

【島田物流政策課長】 それでは、お手元に配付させていただいております中間取りまとめ（案）について、ご説明をさせていただきます。

まず初めに、この小委員会における検討のそもそもの経緯のところから、書かせていただいております。これまでの物流政策につきましては、物流政策大綱に基づいて、関係省庁連携のもとで推進をしてございます。それに加えて、「国土のグランドデザイン2050」、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、国のその他の計画・方針と一体となって進めているところでございます。

先般、今後の物流政策の基本的な方向性等の検討のために、交通政策審議会に物流部会が設置されるとともに、社会資本整備審議会と合同で4月30日に検討が開始をされたところでございます。

この4月30日の合同部会においては、下の①から⑧に掲げておりますような検討の視点が示されたところでございまして、本小委員会においては、このうちの④と⑤、大都市の活力を物流面からさらに高める観点からの施策、あるいは過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築といったような検討の視点について、ご議論をいただくということになったものでございます。

現時点までの小委員会での検討を踏まえた結果を以下に書かせていただいております。今後も、関係業界等々からいただいたアンケートの結果、あるいは秋以降の審議も踏まえて、さらに検討を加えながら、論点全体を整理し、議論を深めていただきたいというふうに考えておるところでございます。

3ページ以下には、現時点での審議の大まかな結果を書かせていただいております。まず、物流を取り巻く社会経済状況の変化ということで、幾つかのキーワードを書かせていただいております。

まず一つには、人口減少・少子高齢化ということで、生産年齢人口が、2030年には現在の8割、2060年には半分近くまで減少するというふうな予測がされており、物流分野でも労働力不足が極めて深刻な課題となっております。加えて、中山間地においては、物流の生産性が極めて困難な状況の低いレベルになりつつあり、これらの地域における宅配便や日常の買い物等のサービスの維持が非常に困難になるということが、見込まれてございます。

二つ目には、国際競争の激化、それから本邦企業のアジア域内での経済活動の活発化で

ございます。我が国の企業は特にアジアを中心として海外展開が一層進展してございまして、現地でのグローバルなサプライチェーンの形成といった動きが出てきてございます。これらのサプライチェーンを我が国物流企業がしっかりと支えるということが日本の経済成長をさらに進めていく上で極めて重要であり、かつアジア地域内でこれから広がるであろうさまざまな物流ニーズを物流企業自身がみずからの成長のために取り込んでいくということも、あわせて必要ではないかと考えられるところでございます。

三つ目には、情報通信技術といった、さまざまな新技術の出現でございます。特にICT技術については、非常に急速な進展を遂げつつあり、我々の国民生活にも非常に大きな変化が生じつつございます。それに加えまして、ITSですとか、鮮度保持技術、自動走行システム、アシストスーツ、あるいはドローンといった、さまざまな最近出てきています新たな技術を活用して、物流の効率化・高度化につなげていくことが必要ではないか。

それから四つ目に、災害リスクの高まりでございます。首都直下地震あるいは南海トラフ地震の発生確率が非常に高いと予想されている中で、物流については、人々の生活を支えるという意味で非常に、こういった災害時においてもサプライチェーンを途切れさせることがないように、必要な施策を講じていくことが非常に重要なものというふうになってきていると考えております。

最後に、五つ目、地球環境問題とエネルギー制約でございます。CO²の排出量のうち、我が国の運輸部門は全体の17.1%を占めているということで、引き続き、CO²排出量の大幅な削減ということが、大変重要な課題になっているということでございます。

こういった物流を取り巻く社会経済状況の変化を踏まえまして、本小委員会では、④と⑤の二つの視点について具体的に物流政策等の取組内容について検討をしていただき、整理をしたところでございます。

5ページ以下は、それ以外の①から③、あるいは⑥から⑧の視点について、将来的に部会への報告に当たっては、ここにもう一つのほうの体系小委員会での検討内容を組み込ませていただくということで、5ページはそのスペースということであけさせていただいております。

具体的に、この小委員会における審議の中間取りまとめ（案）としましては、6ページでございます。大都市の活力を物流面からさらに高める観点からの施策のあり方についてでございます。

まず、都市内物流のマネジメントをいかに効率化していくかという視点でございます。

物流活動が非常に集中いたします大都市の駅周辺あるいは商業地域において、周辺の交通や環境への影響が大きいと考えられる物流活動について、まちの魅力を高める観点からも、エリアマネジメントの促進、あるいは物流に配慮した建築物の設計・運用、宅配便の再配達削減といった、都市内における物流の効率化といったことを推進していくことが必要ではないか。

まず一つ目は、4-1でございますけれども、物流に関するエリアマネジメントの促進ということでございます。特に、地域における共同配送、荷さばき施設の共用化、地域における荷さばき等の物流ルールの策定・合意形成といった取組を推進する必要があるのではないかと。その際には、取組を進める主体あるいは地域の範囲、地域の物流ルールの具体的内容を十分に検討することが必要である。

それから二つ目に、物流に配慮した建築物の設計・運用という視点でございます。高層ビル等の大規模建築物の設計や運用において現時点では必ずしも物流に配慮したものとなっていない場合が散見されるということでありまして、物流事業者において働く従業員の肉体的な負担等も増加をしているということでございます。このような中で、物流に配慮した建築物の設計・運用を促進するという観点から、例えば、大規模建築物の設計・運用一体での物流の最適化を検討する必要があるのではないかと。あるいは、設計段階または工事段階において、荷さばき施設のあり方、あるいは荷さばきルール等について、物流事業者の参画と助言を図っていくべきではないかと。さらには、高層ビルにおける館内物流全体の最適化のための、一括管理の方法、あるいは費用負担等についての関係者間での調整が必要なのではないかとということでございます。

それから三つ目に、宅配便の再配達削減という視点でございます。ネット通販の利用増などを背景にいたしまして宅配便の取扱個数が急増している。これを背景として、再配達の回数も多くなってきてございます。こうしたことから、労働力不足への対応、あるいは利用者利便の向上のために、受取方法の多様化、あるいは消費者への通知といった、関係者連携の上での共同の取組を進める必要があるのではないかとということでございます。

こういったさまざまな都市内での取組を進める上では、まちの景観、建物側のニーズ、消費者利便といったこと、さらには、物流の効率化、事業者のニーズ等々をうまく調和させて、バランスをとるという観点から、地域内外の関係者あるいは国民の物流に関する理解を深めることが重要ではないかというふうなことを書かせていただいております。

それから二つ目に、鉄道による貨物輸送という視点でございます。以前の小委員会では京

福電鉄において宅配便の貨物を貸し切り列車という方式で配達・配送をするというふうな例をご紹介させていただいたところでございますけれども、こういった取組がドライバー不足への対策として非常に有効なのではないか、これらの取組をさらに促進するための施策が必要ではないか、というふうに書かせていただいております。

それから、関係者の合意形成・実行の促進ということでございます。以上のような建物、あるいは都市マネジメント、さらには鉄道の貨物輸送、こういった取組は、多様な関係者間での合意を形成した上で、連携のもとで進める必要があるため、これらの合意形成あるいは実行の円滑化に向けた施策の検討が必要なのではないかということを書かせていただいております。

次のページ、8ページでございます。こちらには、過疎地域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のあり方ということで、整理をさせていただいております。この課題につきましては、地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会という別途の検討会において、報告書が作成され、さまざま指摘が出されているところでございます。こういったものも踏まえまして、さらに具体化に向けた深掘りといったようなことをこの小委員会において打ち出していなければならないというふうに考えております。

基本的な考え方としましては、過疎地といった条件不利地域においては、貨物の集配効率が都市部と比べて著しく低い。ドライバー等の労働力不足を背景に、今後の物流ネットワークの維持が困難になることが見込まれております。このため、行政として、物流サービスの質あるいは生産性の地域間での差異が生じつつある中で、持続可能な物流ネットワークの維持・確保に向けて、以下に掲げるような観点で、地域における新たな輸送システムといったものを構築する、公共交通を活用した貨客混載といった取組を促進するといったようなことが必要であるということでございます。

また、こういった取組を進めるに当たりましては、先ほどと同じように、地域の関係者がまとまった上で、どのようなサービスのあり方が望ましいかについての合意形成を図ることが必須であると考えております。そのために必要な体制の整備、あるいはその円滑化といったものが求められるのではないかとこのように考えております。

具体的には、5-1、5-2でございますけれども、まず5-1、小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築というものを進めてはどうか。持続可能な物流ネットワークを確保して、個別訪問サービスの効率的・効果的な提供、あるいは農産物といった地域の産品の出荷を促進するといった地域経済の循環促進にも資するよう、小さな拠点とい

たものを核とした貨物輸送の共同化、あるいは見守りサービスなどの生活支援サービスとの複合化といった形で、新たな輸送システムを構築するということが必要ではないかということでございます。

その際に、5-2でございますけれども、現にある公共交通を活用した貨客混載、あるいは自家用自動車等を活用した有償貨物運送といったようなことの活用が可能なのではないかとございます。例えば、(ア)に書いてございますけれども、物流ネットワークの維持の観点から、バスや鉄道の輸送力を活用した貨物輸送といったものをどのように促進するのか、検討を進める必要があるのではないかと。さらに、(イ)でございますが、自家用自動車等を活用した有償貨物運送、これは「地域公共交通活性化再生法」という法律に同様のスキームがございますが、このスキーム等も踏まえまして、地域における物流ネットワークをどのように維持・確保していくのかの検討を進める必要があるのではないかとございます。

その下に「例えば」と書いてございますけれども、対象を居住者の食料品・日用品といったものの配達、あるいは農林水産物の出荷といった少量の貨物の運送に限った上で、安全性の確保、あるいは当該地域に係るトラック事業者の事業運営を妨げないといった一定の条件を満たした場合に、自家用有償旅客運送者による自家用自動車を活用した有償での貨物運送を認めるといったような施策を講じるべきかの検討を進めることが必要なのではないかとございます。この場合に、地域によりましては、地元のトラック事業者との連携を図ることで、より効果的な取組が可能となる場合があるということに留意する必要があるというふうなことを書き添えさせていただいております。

こういった過疎地域等をはじめとした地域での新たな輸送サービスの構築に当たりましても、当然ながら、地域の関係者の合意形成と実行の促進といったようなスキームが必要になってくるのではないかとございます。(ア)と(イ)に書いてございますけれども、関係者の連携と役割分担、あるいは費用負担のあり方等についての協議、さらには、合意形成を可能とし、自治体との連携のもとで地域の特徴に応じた効果的な取組を実施するための、地域の主な関係者からなる協議会の設立、あるいはこれを活用した取組といったようなことが必要なのではないかと。さらには、そういった取組や合意形成を促す地域のリーダーの育成、あるいは複数のサービスを複合化するに当たって求められる広範な業務知識の習得、このような人材育成といったことに取り組む必要があるというふうと考えられます。

こういったことを通じまして、関係者の合意形成、合意事項の実行を円滑に進めるための施策を講じる必要があるということでございます。

次のページは、これも、物流小委員会と物流体系小委員会、もう一つの合同小委員会のほうで検討をしております。災害対応、あるいは、先端技術、国際物流といった視点については、別途の小委員会のほうで検討をしていただいているところでございます。

それから、その他でございますが、こういった物流について、消費者に身近な問題として理解してもらうためにはどのような取組が有効であるか、教育の場で物流についてどのように取り扱うべきか、あるいは多様な関係者間の連携の促進についてどのような進め方が考えられるのか等々、4月の部会等において委員の方からいただいたご意見もここに反映をさせていただいております。

そして、最後のページでございますけれども、今後の進め方に関する留意点ということで書かせていただいておりますが、物流をめぐる諸課題、今後構すべき施策はさまざまでございますけれども、緊急性あるいは重要性も勘案して効果的に進めるために、例えば、都市内での環境対策、あるいはトラックドライバー不足にも資する、鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進（4－5の関係）、あるいは公共交通を活用した貨客混載や自家用自動車を活用した有償貨物運送（5－2の関係）、こういったことは喫緊に取り組むべきではないかということでございますので、まずはこういったことについて具体的な施策を講じていく必要があるということをごに書かせていただいております。

その他の事項につきましては、本年秋以降、部会の了承を踏まえつつ、さらに検討を深めていくというふうな形にさせていただきたいと考えております。

なお、本合同小委員会のこの中間取りまとめ（案）につきましては、もう一つの小委員会のほうの中間取りまとめと合体をさせていただいた上で、部会のほうに報告をさせていただくというふうな形にさせていただきたいというふうに考えてございます。

事務局からは、以上でございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。こちらの参考資料でしょうか、これはいかがですか。

【島田物流政策課長】 失礼いたしました。先ほどご説明した資料の後ろのほうに、中間取りまとめ（案）の参考資料ということでつけさせていただいております。これまでにヒアリング等々でご検討いただきました資料について、主要なものをつけさせていただいております。

一番最初のページは、地域における共同配送の例でございます。吉祥寺における共同輸送の取組に関する、簡単なお紹介の紙でございます。

2ページ目は、物流に配慮した建築物といったテーマの紙でございます。現在の建築物の課題として、例えば、天井の高さが通常よく使われるトラックの高さに達していないために、小型のトラックに荷物を移しかえて配送しなければならない場合が発生をしているというふうな問題。あるいは、そもそも荷さばきスペースの駐車台数に若干不足があるというふうな問題。さらには、建物の中でのエレベーターの不足。あるいは、台車を使った輸送を行う際に、建物の中に若干の段差があることにより、台車が使えない問題。あるいは、運営面の問題といたしまして、各物流業者さんがそれぞればらばらに建物の中に配送をするという形で、必ずしも効率的な運営となっていないケースといったようなものがあるというふうなことを、1枚に書かせていただいております。

それから、3ページでありますけれども、宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会、これは別途、関係事業者さんに入らせていただいて、解決方策の検討を進めているものでございます。これにつきましても、9月ごろにはある程度の内容を取りまとめ報告書として公表させていただくということで、現在、検討を進めさせていただいているところでございます。

それから4ページ目は、都市内における鉄道による輸送を活用した物流の事例でございます。京都の京福電鉄において、現在、ヤマト運輸さんとの間で取り組まれています、鉄道による貨物輸送の実例でございます。

それから、次のページ、5ページには、過疎地域等の持続可能な物流ネットワークの構築に関する資料でございます。このポンチ絵の左側に描いてございますように、過疎地域の集落それぞれに貨物を輸送している。それを、ほかのサービス、例えばバスによる輸送とあわせて行うというふうなこと。あるいは、帰り荷がないところを、農産物の出荷代行ということで、農産物を中心地のほうに持ってくる。そういったさまざまなサービスの複合化等々によりまして、過疎地域での物流ネットワークの効率化を図っていくというふうなコンセプトでございます。これにつきましては、その次のページ、6ページ、7ページに、検討会における検討の結果の報告書の概要をつけさせていただいているというふうなものでございます。

参考資料1については、以上でございます。

それから、参考資料2のほうは、関係団体の方からご意見を伺うということでアンケート

トを配らせていただいておりますが、それについての、現時点でまだ全て整理し切れておりませんが、暫定版ということで、さまざまな団体からいただいたご意見について項目ごとに取りまとめて、この紙にまとめさせていただきます。参考までにつけさせていただきます。

以上でございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

それでは、今ご説明いただきました中間取りまとめ（案）について、議論をしていきたいと思っております。どこからでも結構でございます。どなたからでも結構です。よろしくご発言のほど、お願いいたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【野尻委員】 今回、既にこの資料をお送りいただきまして、自分としてはしっかり読んできたつもりでおります。非常に多くの論点の中からコンパクトに的確にまとめていただいて、ご尽力いただいたなというふうに思っております。この会議では④と⑤ということになってございますけれども、私の個人的な興味も含めると、⑤のほうの過疎地の問題、これを今後どれぐらい、こういう言い方は失礼かもしれませんが、本気になっていいますか、やっていかねばならないのだろうかというのが、現在考えているところです。

物流は、三、四十年前から我が国で言葉として根づき、いろんな観点から政策が行われてきましたけれども、主なプレーヤーが民間の事業者だったところから、国あるいは地方公共団体の関与というのは基本的に、インフラ整備、環境整備というところに主眼が置かれていたというふうに思っております。

そういう時代から、そうではなくて、過疎地については民間のプレーヤーではなかなか主導的にできないという状況が出てくるのが予見されるわけですが、その中で、国あるいは公共団体の役割というのをどういうふうに位置づけ、あるいは説得性を持たせるのかなというところに、一番関心を持っております。日本の物流サービスの場合には、常に、コスト削減、合理化、効率化と言いながら、結局は物流コストをいかに削減していくかという観点からの議論はずっとなされてきたわけでありまして、そうしたコスト論とこれからの特に過疎地の物流なんていうのはどういうふうに平仄を合わせていけばいいのか、私もいいアイデアが出てきていないというのが現実です。特に今回、いずれのポイントでも、関係者間の合意形成とか、実行の円滑化に向けた施策、あるいは協議会の設置ということが言われておまして、まさにそのとおりだろうというふうに思いますが、その

合意形成をどうやるのか、あるいは、ある意味で利益が相反する主体の皆さんとの協議会をどういうふうに進めるのか、この辺の説得力、強いて言えば総論のところでもう少し、物流の危機意識というのでしょうか、これからの日本全体あるいは部分によっては今までのような議論が通じないのだというところをもうちょっと強く打ち出していただいて、世の中にアピールしていただいたほうがいいのかと、そういう感想を持った次第です。

とりあえずは、意見。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでございましょうか。

【兵藤委員】 全体として網羅的に項目も挙がっていますので、特段そんなに問題はないのですが、ただ、一つ気になったのは、6ページの4-1、物流に関するエリアマネジメントということで、言葉でいきなり、回遊性の高い歩行空間、それから景観の創出ということが出てくるのですが、路上駐車、違法駐車をなくすということの大きな意味は、やはり道路のキャパシティー（容量）を上げるということですから。そして、渋滞を減らすとかですね。そこで十分容量が上がったら、今度は道路空間を再配分するとか、何かそういう、道路のキャパシティーをより有効利用するような、そんな話があったほうがいいのかという気がいたしました。

あとは、a、b、cと下にありますがけれども、特に大都市に関しては、ちゃんとしたそういう調査に基づいてそういったことが計画されるべきであると、そんな言葉が加わったほうがいいのかという印象を持ちました。

とりあえず、そんなところですかね。以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがですか。どうぞ。

【矢野委員】 全体的にはよくまとまっていると思うのですが、まず、4番のほうですが、大都市の活力と物流面という話をして、その後に都市内物流のマネジメント、そして、4-1、4-2、4-3と。これは前にもちょっと指摘させていただいたのですが、やっぱり、4-1、4-2、4-3と出てきたら、断片的に見えてしまうんですね。都市内物流のマスタープラン的なもの、そういうものがどうしても必要なんじゃないか。そのところの議論というのは、きちんとマスタープラン的なものをつくって、その上でこの4-1、4-2、4-3のほうにブレークダウンしていく、そういう流れというのはつくる必要があるのかなというふうに思いました。

それから、4-1ですが、エリアマネジメント、もちろんここにほぼ書いてあるのですが、エリアマネジメントというのはやはり地域が主体となって取り組むと、この辺が重要ですので、その辺をもう少し明確に出してほしい。そういう意味では、地域が物流の重要性を認識し、その中で地域が主体となって物流に関するエリアマネジメントを促進していく、こういう観点で書いたほうがいいのかというふうに思いました。

あと、前回も若干、規制とか、こういうのがうまく組み込めないとか、こういう議論が出たかと思います。実際に規制を絡ませるのはなかなか難しいとは思いますが、例えば、タクシーなんかで乗り場の適正運営の規則とかございますよね。そうすると、ある地区で、地域のほうできちんと合意形成ができたときに、ある程度、乗り場はここにしろみたいな、そういう規則ができるというのがありますけど、もちろんこれはあくまでも地域の中で物流ルールができていて、そうしたら、それに対して何らかの形で行政が規則で担保してあげるというか、そういう方向というのはないのかなと。もちろん、例えば建築の地区計画とか、そういうような形ではきっとできないと思いますので、もう少しやわらかいルールだとは思いますが、何らかの形で行政がそこを後押しするような形ができないのかなと、こういうふうに思いました。

それから、5番のほうですが、これはもちろん、今まで過疎地についていろいろ議論をされていて、私も随分かかわらせていただいた、非常に重要な論点だと思います。ただ、ちょっと気になるのは、ここで議論をしているのは、非常に端末の部分、最後のところの部分だけ検討をしているのだけど、その幹線とのつなぎのところってほんとうに大丈夫なのかな。そこのところもやっぱり相当地域間格差ができていの中で、そこのつなぎの部分も含めて、もう少し書く。ここはあくまでも端末だけに議論が集中し過ぎているのではないかなと。そこのところのつなぎの部分をもっと少し書く必要があるかなという印象がありました。

以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【圓川委員】 野尻先生がさっきおっしゃったように、最初のところはもう少しインパクトある言葉が必要かなと思います。少なくとも総合物流施策大綱のときと比べてない言葉は、私、何回も言いますように、I o T (Internet of Things) ですね。あるいは、ドイツのインダストリー4.0。ロジスティックの分野でも、ロジスティック4.0という言葉

葉がある。要するに、例えば物流で言いますと、車両であるとか、積んでいる貨物とか、そういったものが、どこにあるのか、どういうぐあいになっているのか、全部センシングして、その情報を使って、いろんな最適化とか、あるいは新しい価値を創造しよう。この勢いというのは、今、ものづくりではすごい勢いなのですね。経済産業省なんかは一生懸命ですけれども。そういったことを、(3)のところを、情報通信技術（ICT）等の技術革新というのではなくて、今、そういう追い風が吹いているので、そういった言葉を入れたらどうかなと思います。

合意形成という言葉が後で出てきますけれども、こういうのが出てきますと、合意形成がないと絶対に機能しないのですね。いくらセンシングしても、ある程度標準化してないとそういうデータは使えないわけですから、その背景には合意形成というのが入っているわけですね。そういう動きとうまく連動して、その上での運用の合意形成というのをやると、合意形成というのは昔から言われているので、そういった意味でも少し、3ページの(3)のICT等の技術革新のところ、IoT、あるいはインダストリー4.0、あるいはロジスティック4.0、あるいはスマート物流という言葉でもいいと思いますけれども、そういった言葉が、今、世界で、特に先進国ですごく競争的に論じられていると。多分、そういった動きはすぐ来ると思います。それが第1点です。

あと、私、さっきも言うように、言葉も含めて、この辺全然わからないのですけれども、一つは、ここで議論したところ、内容はよくわかるのですけれども、言葉として何かびんと来ないなというところがあります。例えば、8ページで、先ほど島田課長がご説明になったのですけれども、「地域経済の循環促進」と言っていますが、具体的には、行く便、帰り便、往路、復路、こういったことで異なるニーズのものをうまくマッチングさせるという意味だと思うのですね。地域経済と言うと、トータルで物を考えちゃう。もちろんトータルで物を考えて、そういったものを探してうまく往路・復路で両方活用することだと思うのですけれども、ちょっとそういった言葉があったほうがいいのかと思います。すみません、素人の発言で大変恐縮ですけれども。

それから、前のページで恐縮なんですけれども、4-2で物流に配慮した建築物の設計とあるのですが、これだとちょっと弱いんじゃないですかね。物流を考慮したとか、物流も考慮したとか、要するに、設計時に配慮するんじゃなくて、最初から考慮するという、こういったニュアンスを強めたほうがいいのかと思います。例えば製品設計なんかで言いますと、デザイン・フォー・ロジスティックという言葉があるわけですね。物流（ロジステ

ィック)を考慮した設計。設計の段階で、運びやすくしてやろうとか、そういう発想をデザインの中に組み込むという取組があるわけですから、配慮したというのはちょっと遠慮がち過ぎるのではないかなと思いました。

今気がついたのは、それぐらいです。専門の先生方にお聞きして、私の言っていることは適切ではないかもわかりませんが、素人が読むとマクロ過ぎてわからないなど、そういった印象を持ちました。

以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございました。

【根本委員長】 4と5を見比べているところなのですが、5のほうでは9ページの5-4で地域の関係者の合意形成・実行に関する体制の整備というのをかなり具体的に書いて、こういう仕組みもつくったらどうだろうかというようなことを書いているわけですね。それは多分、5のほうの過疎地域における物流ネットワークは、割方問題が絞られていて、こういう組織をつくれれば合意形成がうまく図れるだろうというイメージがはっきりしているの、5-4のような具体的な形が書けたのかなあと思う。

それに比べて7ページのところは5-4に該当するところがすっぱり抜けちゃっているのだけれども、それはどうしてかって考えてみると、4-1、4-2、4-3、あるいは4-5というのは、どうも違った関係者が出てきて、それぞれごとに合意形成をする場というものの作り方が少しずつ違っているからというようなことなのかなという気もしたわけですが、いずれにしても全体のトーンとしては、ある組織をしっかりつくってということはもちろん書き込む必要があるのだと思います。4-1はやっぱ、市役所、地方公共団体が中心になって計画をつくって、矢野先生なんか強調されていたところですが、そういう主体イメージをもう少し書いてもいいかもしれませんし、4-3あたりは、どちらかといえば宅配便事業者がすごくメリットを受ける仕組みだと思うので、宅配便事業者がもうちょっと関与するような仕組みというのがあっていいのかなあというふうに思います。

ちょっと個別の話で恐縮ですけど、4-3は、私のマンションも、建物が建って20年ぐらいたって、宅配ボックスというのを更新しなきゃいけないのだけれども、更新するのをどうしようかと。これ、我々だけの共益費の中だけでやると、結構な投資になるんですね。もうやめちゃおうかと。やめても別に、そんなに損ないし、上まで持ってきてくれるからと。そういうふうなのが住んでいる人の多くのことだと、なかなか私も作り直せと言

い出しにくくなっているところなのだけれども、宅配便事業者が宅配ボックスを専門につくっているメーカーなんかと全国的な組織の中でうまく金を出したりとか、何かそういうふうな仕組みとかもない限り、なかなか個別のマンションの責任でそれをやっておけというのでは動かないと。だから、それぞれの仕組みというのがメリットを受ける人を中心に動いていくような、そういう書き方もあっていいかなというふうに思うのですけれども。

あと、ちょっと細かい話で、4-4というのはどうしてここにあるのかなっていう違和感もあるのですが、この4-4は、書いてあることは間違っていないのですけれども、鉄道による貨物輸送は国民の理解と協力は必要ないのかと。何か、ちょっといちゃもんみたいな話。4-4に書いてあることと、4-6に書いてあることは、何か似ているなあというふうに思いました。何で、4-4にこれがあって、4-5が別個にまた項目を立てられているのかなという構成の問題は、少し気になったところです。

以上です。細かい話とか、恐縮です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

一わたり、じゃ私も。私も今まで先生方のお話を聞きながら大きく二つのことを思ったのですが、一つは、圓川先生のおっしゃっていたICTの話ですけど、例えば、道路とか、鉄道とかのインフラがあって、そこに走る貨物車や貨車や船があって、その中に乗っかっている荷物があって、荷物の中をあけてみると、パレットから箱に取り出して、箱にもマークがついていて、箱からケースでまたマークがついていて、1本、鉛筆をとっただけでもまたマークがついていると、こういう状態になっていて、10年前には10年後にはそういうことが全部わかるようになっちゃうんじゃないのなんて期待していたのですが、それは、今は無理かもしれませんが、次の10年は確実にそうなるような気がするので、3ページの(3)のICTのところはもう少し何か、よりロジスティクスっぽい書き方があるのかなというふうに思いました。これが一つであります。

二つ目は、これはずっと気にしていたのですが、この中間報告は結果として物流サービス小委員会と物流体系小委員会の持ち分を合体するわけですね。それはそれでいいのですが、私の心配は、それが多少重なっているのだとすれば、それは調整つけて言葉をそろえれば済むのですけど、実は、重なってなくて、離れていて、ここにすっぽり何か抜けていたら大変だなという心配をしているわけでありまして。つまり、いろんな先生方と議論をしてみても、物流サービスと物流体系をあわせてみたら、実はここがすっぽり抜けていたけどどうしたのっていう話になるのが一番、私は心配かなと思っているわけです。そういう視

点で、実はずっと考えていたのですね。

それで、三つほどお話をしたいのですが、まず、4のほうで、その一つ目ですけれども、都市内物流のマネジメントと言ったときに、ここで書いておられること、これはこれでいいのでありますが、「大都市の駅周辺や商業地域においては」と、こういうことになるわけで、これはこれで正しいと思うのですが、こうなると、都市内物流のマネジメントではなくて、都心の物流マネジメントに見えちゃうんじゃないか。ということで、もし都市内だとすると、都心もあるけれども、住宅地をどうコントロールするかとか、物流拠点をどうコントロールするかということがあるのだろうと思うんですね。物流拠点になると多分、インターチェンジの周辺の広域物流拠点だとか、港湾の周辺の広域物流拠点だとか、空港の周辺をどうするかということになるから、そうすると、多分、物流体系小委員会と重なるので、後で調整つくのだろうと思うんですね。

じゃあ間の、例えば、居住環境地区とか、イギリスのフレート・クオリティー・パートナーシップとか、そういう感覚の概念がどちらかに入っていれば、またそれも構わないのですが、その辺がどうなっているのかなというのが少し心配なので、そこをうまく整理されたらいいのかなという。中間は中間でいいのですが、最後に向けて、すき間があったり、漏れがあったりしてはいけないというのがあって、それが一つ目です。

それから、漏れというか、心配の二つ目は、4-2に関係するのですが、物流に配慮したか、考慮したかということになるわけですが、これ、災害のときのことをどうするかということは、多分あるのだと思うんですね。災害のときは多分、建物の耐震を強化しましょうとか、いろいろな議論が出てくるのだと思うんですが、それは多分、体系委員会で出てくるのかもしれませんが、そうすると、補給体制はそちらで出てくるのか。そうだとすると、備蓄はどうするのか。例えば、備蓄倉庫の容積率算定の除外であるとか、非常用電源の除外とか、そういう議論というのはどっちかにあるのかどうか。ないのだとしたら、どっちかに入れたほうがいいのかどうか。これがひょっとして漏れやしないかという、ちょっとそれが心配であります。これが二つ目の心配です。

それから三つ目は、これは4-5に関係するのですが、鉄道の輸送力を活用した貨物輸送、これももちろん都市とか大都市の中なのだろうと思うのですがけれども、例えば都市間で、物流体系で議論されているのなら、それはそれでいいのじゃないか。というのは、さっきも会議が始まる前にちょっと話していたのですが、例えば、EUではTEN-Tなんていうようなことをやっていて、結構、鉄道のことを頑張っていると。アメリカでもそ

ういうことをやっていったわけだし、インドも日本が援助してやっているぐらいで。それを4-5で書くのか、それとも物流体系で書くのか。書いてあれば構わないのですが、そこを心配しました。

つまり、もう一回繰り返しますと、大きな一つはICTの話。大きな二つは漏れの話。漏れというか、すき間というか、それがあっちゃいけないんじゃないかというふうな心配をしていましたので、今後、最終の報告のときにうまくすり合わせがいくといいなあというふうに思っております。

ということで、私はとりあえず以上で、一応、こちら側からの発言は大体終わったわけですが、何か、反論とか、おいおいとか、ありましたら、お願いします。

【羽尾物流審議官】 どうも、たくさんのご指摘、ありがとうございます。順次、ご指摘の部分にお答えしたいと思うのですが、私から先に答えると、なかなかみんなも答えにくいので、先に担当からお答えさせていただきます。すみません。

【島田物流政策課長】 まず最初に、総論のところでは物流に対する危機意識をもう少し強く打ち出しては、ということでございます。表現ぶりをもうちょっと、いろいろ検討させていただきたいと思っております。

それから、都市のマスタープランの部分でございますが、これは、どのぐらいご指摘を踏まえることができるかどうか、ちょっと内部で検討させていただければと思っております。ただ、地域が主体となって取り組んでいただくというニュアンスは、大変重要なご指摘だと思いますので、何らか、反映ができる方法を検討したいと思っております。ただ、規制につきましては、現時点でどこまで記載ができるのかというところは、非常にセンシティブな問題も含まれていると思っておりますので、あわせて検討をさせていただきたいと思っております。

それから、端末だけではなくて幹線と過疎物流のつなぎのところというご指摘もございました。このあたりも当然ながら、過疎物流を考える上で重要な観点だと思います。これも、どのような形で反映させていただけるか、ちょっと検討をさせていただきたいと思っております。

それから、技術の話、特に情報技術等々につきましては、体系小委員会のほうで秋に改めて議論をさせていただこうかというふうに考えてございます。現時点ではまだ頭出しという形で整理をさせていただいてございますので、秋以降に改めてご議論をさせていただければと思っております。

それから、地域経済の循環の部分でございます。これはまさにご指摘のとおり、都心部

から日用品なりを過疎の地域に持っていく、その帰り荷として地域の特産品なり農産物なりを逆に都市のほうに持っていける、そういった形での循環ができないかというふうなことをイメージしてございますので、もうちょっとそのあたりは、わかりやすい表現を、ぴんと来る表現を、検討させていただきたいと思います。

それから、物流に配慮したというところが弱いというご指摘、これも非常に微妙なところであろうかと思っておりますので、検討をさせていただきたいと思っております。

それから、宅配ボックスの話、このあたりもまさに、どのように負担の配分をするのか、あるいはリスクの配分をするのか、といったような視点かと思っております。これも非常に重要な観点でございますので、ただ一方でいろいろなケースが考えられるのではないかなと思っておりますので、このあたりも、どのような表現が可能か、ちょっと検討をさせていただければと思います。

それから、関係者の合意あるいは理解を得るということに関する規定・表現ぶりの整理について、これも後ほど検討をさせていただきたいと思っております。

それから、体系小委員会のほうとで漏れが出てくるのではないかというご指摘、これも、体系のほうではまさに今、議論をして、まとめつつある段階でございますので、一度合体をさせていただいて、その後また、ちょっと精査をしながら、秋以降も含めて、つなげさせていただきたいと思っております。災害に関することも、体系のほうで幾つか書かせていただいているところがございます。あるいは、都市間の輸送についても、体系小委員会のほうで幾つか書かせていただいておりますので、あまりダブリがあると困るという一方で、すき間が生じても困りますので、そのあたりの調整は、秋以降も含めて、させていただきたいと思っております。

以上です。

【羽尾物流審議官】 私のほうから、今、6名の委員からご指摘いただいた件で、この報告書の間接整理の文言の話にとどまらない、わりと根幹的なご指摘もあったかと思うので、直ちにどうお答えするかというのは難しいのですが、一つは、順番で申しますと、野尻先生のほうから、過疎地の物流に、行政として、あるいは公的な立場でどこまで本気にかかわっていくのかと、こういうところがございました。これから人口は日本全国どこも減少していくと。この中で物流というのは、生活においても、あるいは産業においても、やはり物が届かないとその次につながらないと。特に、地方でも今やインターネットが整備されて、通販も普及して、申し込みはインターネットでできるわけですが、要は、物が

届かない限り、意味をなさない。その意味で、物をどうやって届けるかというのは、どんなに人口が減っても、インターネットが普及しても、残る部分だと思います。加えて、今、地方では、せっかくある物流のネットワークに、見守りだとか、生活支援だとか、そういうものをあわせてやってもらえないかと、そのことが地方での行政の負担の軽減にもつながると、こういうことではありますが、今の現状は、宅配業者の方々が、いわゆるボランティアと言ったらあれですけど、サービスとしてやっているというの、地方ではよく見られるところであります。おじいさん、おばあさんのところへ届けていった宅配業者が、実際に電気をつけたり、あるいは中のものを冷蔵庫に入れたり、そこまでやったりもしています。それをもう少し持続可能なような形にどうしていくか、それをビジネスとして成り立つようにどうしていくかという視点も、民間事業者としてやっていく限りは必要なのだと思います。ただ、それをどこまで行政として見ていくか。つまり、住民の負担として、地方自治体が負担するのか、あるいはもう少し全国的な問題として国が見ていくのか、それはまだ議論が深まっていないというところだと思います。

それから、野尻先生からも、今までは民ベースでやっていて、コストの視点、コスト論という意味でこれをどう見るか、あるいはそれと違う世界に行くのかと、こういうお話もありました。私どももそれは現時点でまだ整理したものではありませんが、おそらく今はまだ民間のベースでそれをやり続けていって、それをコストとしてどう、もう少し安いコストで、低廉なコストで、あるいは生産性をどう上げていくかと、こういう観点だと思います。その意味で、過疎地の物流の検討会でも議論いただきましたし、ここにもさらっと書いていますが、コストを低廉化させるという意味で、例えば共同の輸配送。宅配業者がもう少し地域分担をするなりして、競争しているだけじゃない、共同の輸配送をするとか。あるいは、貨客混載もまさに、せっかくそこに行くバスに頼めないかとか。あるいは、これから議論に出てくる自家用車の有償貨物輸送、こういったものもいわゆるコストの削減という観点の延長ではあります。では、さらにそれをもっと公共でという観点まで行くかどうかというのは、まだそこは私どもも整理されていないというところであります。ただ、それを仮にどこまで行くかについても、そういう当該地域、地域でそれぞれが合意を形成していくというのは、まず今は言える話だと思いますね。そういう枠組みをきちっと整理されれば、その中で行政としてもいろんな支援があり得ますねということで、9ページなども、地域の関係者の合意形成、あるいは実行に関する体制と、こういうことであります。

あと、さらに加えれば、そういう合意形成の枠組みをつくって進めていく場合に、それ

を例えば関係者にもう少し、規制と言うかどうかは別として、規則力というか、拘束力、こういったものを、合意に入った人にはそれは縛りますよと、こういうことができるかどうかというのが、論点としてはあるのではないかと考えています。その趣旨で今はさらっと書いているというのが、9ページのところでございます。

それから、都市内の物流の話というのは、過疎地の物流と同じように一定の地域の話ではございますが、まだ過疎地ほど深刻ではないというところが一つと、それから、過疎地よりもう少し、市場原理といいますか、そこがまだ働いていると。それで、ここのヒアリングの場でも福岡天神の事例をお話ししましたように、当初は関係者が合意していろいろスタートしたのだけど、やはり市場原理が働いているがゆえに、それぞれの事業者がそれぞれの経営の観点から、最初は入っていた合意から抜けていくと。そのことで残ったほうの維持が大変になっていると、こういう問題があるのは事実であります。したがって、都市内でそういう地域のものをどういうふうに見ていくかというのはこれからの課題だと思うのですが、それについても、前回の小委員会でも、もっと規制をかけてやるべきではないかというお話もいただきました。それに対して私のほうからも、そういう考え方もあるのだけど、果たして国民全体がそういう都市内の物流について今直ちに望んでいるかどうかという見きわめが必要だと思います、というふうにお話し申し上げました。タクシーの事例も今いただきましたが、ただ、言えるのは、そういう枠組み（フレーム）は過疎地と同じようにつくるというのはあり得て、そこから基づく規則力とか拘束力を関係者にかける、そういった枠組みをつくるというのは、論議としてはあり得ると思います。ただ、過疎地ほど深刻じゃない中で直ちに今そこまで広げていくのかという点は、実際の各地、各地のそういった需要だとか、それから、そういう仕組みを入れることと、果たしてそれに伴う効果あるいは弊害というのは、もう少し見きわめないといけないのだなあというふうには思います。

ちょっと話が前後して申し訳ないのですが、もう一つ、矢野先生のほうから、過疎地物流の部分、いわゆる家に届く部分について、端末に特化した議論で幹線とのつなぎという話もいただきました。ここについてあまり触れていないのも、まさにどこまで果たして、市場原理が働きにくくなっている端末で、どこまでは市場原理が働く都市部と同じような部分かという、そのちょうど境目なのだと思います。たまたま過疎地の物流を検討していた回、ことし3月にやっていた回に青森県の日本海側の深浦町というところが出てきていましたが、そのときにも、その地域の物流というのを維持するのは相当大変なのですが、

そこまで物を持っていく輸送は大体、その北の五所川原、あるいは青森から持っていくのですが、いまだ、青森まで、あるいは五所川原までは、いわゆる競争原理の中で働いている。そこから先にどうするかと、こういう話であります。ただ、人口減少が進んでいけば、それが五所川原までも厳しくなってくる、あるいは青森までも厳しくなってくる、そういう形は出てくるのだと思うのですが、今はちょうど境界線のところかなというふうに思っている次第でございます。

それから、まさに今、島田が申しましたように、技術革新、I o Tの関係、I C T関係、スマート物流の関係は、E T Cの話も含めて、また秋以降、実際の関係の取組のヒアリングなどもしながら、深めていこうと思っています。ただ、圓川先生おっしゃったように、3ページのI C Tのところの書き方があまりにもあっさりし過ぎている、あるいは世界の潮流にあまり触れていないというのは事実でございますので、そこはきちっと配慮しながら書いていきたいというふうに思っています。

それから、島田課長が触れた点は飛ばしながらいきますが、物流への配慮、あるいは物流を考慮、もうちょっと表現は皆さんとも相談していきたいと思うのですが、要は、ここは、建物を建てる、あるいは地域を整備するときに、物流のことをちゃんと考えてやっていきましょうということ。それを考えないでやると、片手落ち、あるいは、結局、旅客の面、あるいはサービスの面でもマイナスになりますということを、あるいは地域にとってもマイナスになりますということをきちっと強調していきたいということでありまして、これは、中身の問題もそうですし、これからの運動論としても、どういうふうに取り組んでいくかというのは大事ではないかというふうに思っております。

それから、宅配の再配達の際は、これも島田が申したとおりでございまして、別途設けております検討会も秋にかけて一定のまとめをしていこうと思いますが、その結果をまたご報告しながら、きちっと対応していきたいというふうに思っております。

それから、苦瀬先生のほうから2点ご指摘のうちの2点目の、体系小委員会とサービス小委員会、この二つに分けている中で、どういうふうにつながっているのか、重なっているのか、漏れているのかと、こういうところだと思います。ここはきちっと、それは合体していくときに考慮したいと思うのですが、体系小委員会とサービス小委員会で議論された中で一番大きく違うのは、サービス小委員会で出てくる部分には自治体とか住民がかかわる度合いが大きくて、体系小委員会のほうはそうではなくて、むしろ事業者が荷主と組むだとか、事業者が関係者と組む、あるいは荷主と組む、あるいは国がそれを支えるとか、

そういう面があって、さほど自治体が表に出てきてない部分があるのですが、こちらのサービス小委員会の部分は、自治体、住民が大きく出てきている。あるいは、きょうも都市局の方にご参加いただいているように、都市との関係というのが大きくなってきていると思います。ただ、それもちょっと例外があって、例えばインターチェンジの周辺地区に物流拠点がどんどんできています。これは体系小委員会でも議論をしているのですが、この物流拠点のあり方というのはまさに、事業者と荷主の関係のみならず、その当該地区を支える自治体も大きくかかわりあるところでありますから、そう一概に言えるものではありません。ただ、自治体のかかわりが大きく違うので、そういう意味で、エリアマネジメントのところもそうですし、過疎地のところもそうですが、きちっと自治体のかかわりというのを枠組みとして書いていかないといけないし、議論を深めていかないといけないというふうに感じている次第でございます。

とりあえず、補足をさせていただきました。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

【山本道路局企画課道路経済調査室長】 すみません、1点だけ。

兵藤委員のほうから、4-1のエリアマネジメントの話の中で、容量の確保だとか、空間の再配分、それより前段の話があるのではないかというご指摘をいただきましたので、ここはマネジメントの話なので、どこまで書けるか、ちょっと検討をさせていただければというように思います。

以上でございます。

【苦瀬委員長】 先生方、いかがでしょうか。追加で、どうですか。

どうぞ。

【圓川委員】 審議官のお答えで気がついたのですが、確かに過疎のほうはコストの効率化のことが何かするときの方向性だと思うのですがけれども、都市内物流のほうは環境への影響ですね。これをもう少し強調してもいいんじゃないかなと思う。さらっと書いている、「環境への影響が大きいと考えられる」と。要するに、環境負荷低減のところから言うと、ある程度、規制という面も、国民全体の理解が得られるのではないかなという。そういった意味では、前のほうの問題提起では（5）で地球環境云々と書いてあるのですがけれども、大都市の云々という6ページの上側には、「交通や環境への影響が大きいと考えられるため」と、非常にあっさり書かれているので、もう少し、環境負荷低減のために、共同化とか、走行距離を減らすとか、効率化よりも環境負荷のほうが少しウエートは高いのか

などと思います。感想ですが。

【苦瀬委員長】 他にいかがでしょうか。どうぞ。

【兵藤委員】 幾つかの話をお伺いして思い出したのですが、やっぱり中間部分なんです。非常に大都市中心部の業務（CBD）の物流、片や過疎地の物流があって、その間の部分というのはちょっと話が抜けているのが二つぐらいあって、一つは、さっき苦瀬先生も言われた、抜けているかなという、インターチェンジの周辺でもないし、CBDもない。要は、物流の施設というのはそういったところに以外にさまざまな場所に立地していて、特に問題になるのは、準工業地域だとか、そういったところで住宅との混在が非常に進みやすい。そういった物流施設の混在の問題をどういうふうに回避するとか、これは大きな課題ではあると思ったのです。これについては、東京都市圏の物資流動調査の中で五つぐらい政策の打ち出しがあって、その中の一つでこの混在については言及していますので、もし参考にさせていただければと思います。

もう一つは、過疎でもないし、大都市中心でもない、そういうところで今何が起きているかということ、いわゆるコンパクトシティ化だと。ないしは立地適正化だとか、そういった言葉が出てくるのですが、これもやっぱり、そういったときに、せっかく立地を適正化する、コンパクト化するのだったら、じゃあ物流についても一回見直して一から考え直して、そして、街の、都市のあり方を考え直してほしいですね。そういったことに対して、このサービスのワーキングで何らかの形で提言してもいいのかなと、そんな気がしました。中間部分に何かもう少しあるのかもしれないなという、コメントでございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

他にいかがでございましょうか。どうぞ。

【根本委員長】 ちょっと繰り返しみたいなお話なのですがけれども、議論を聞いていて思ったのは、IoTみたいな話ですね。過疎地域だからこそ特にそういうものが重要だということは、書けるのかなあと。要するに、情報というのを特出しで、今後そういうものを利活用してということはあるとしても、過疎地域だからこそ、マッチングしなきゃいけない。過疎地域に、石油を持っていく人、ガソリンを持っていく人、医薬品を持っていく人、いろんな人がいるのだけれども、いろんな規制がかかっている、必ずしも一緒に持っていけないようなことも多いわけですね。そんな過疎地域はある意味での安全を多少犠牲にしても効率性を重視しなければもたないみたいなこともあるので、そういうような特区みたいな話はまた別の話になっちゃいますけど、いずれにしても、どんなものがどうい

ふうに動いているのかという、そういうことをつづきに見える化するというのはIoTの力でしょうから、過疎地域でこそマッチング、安くそういうことができるようになってきつつある条件を生かしたらどうかあというふうに思いました。

以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

他にいかがですか。いいですか。

じゃあ、先ほどいろいろお話しいただきまして、また兵藤先生からも追加のコメントがございましたけれども、私も繰り返しになってしまうかもしれませんが、都心と広域の拠点の間はどうするかとか、大都市と過疎の間の中小地方都市はどうするかとか、都心と工業地帯との間の住居地域の物流はどうするかとか、考えようによっては、その中間部分というのはいろいろ考えておかなきゃいけないのかというふうに、ちょっと思いました。というのは、何しろ、私、すごく印象があるのは、昭和49年の当時の運政審の報告がいつも頭にあって、非常に事細かく書いてあったので、それを思い出しながら、そういう部分も要るのかなというのを思いました。それが一つです。

あと、これはちょっと別の話になるのですが、11ページ、12ページに関連するのですけれども、これは質問になるかもしれませんが、11ページの超小型モビリティということに関して、コメントでもいいのですが、どんなことのイメージなのかというのは、少なくともいずれ議論をしておかなきゃいけないのかなと。ドローンの話をするのか、セグウェイの話をするのか、何の話をするのか、よくわからないのですが、非常に簡単に言えば、電気台車という言い方もあるかもしれませんが、19世紀末にドイツがやっていたように、ベルリンでは65キロのエアシューターがあったそうですから、そういうネットワークを張るのだという、そういう議論もあるかもしれませんので、これはいずれどこかの形で、事務局の皆さん方でご議論いただいて、整理していただくとうりかということでございます。

それからもう一つは、12ページなのですが、ここに「このため、具体的には、上記のうち」と書いてあって、たまたまなのかもしれませんが、たまたま4と5が出ています、たまたま物流サービス小委員会のところから出ているというような気がしちゃうのですが、これは大丈夫なのでしょうかと、何となく気になったのですね。私としては、3ページ、4ページで喫緊の課題というのが五つぐらい大きく出てきたわけですから、これを組み合わせながらうまく、もし両方の……。これが、ここだけの、物流サービス小委員

会だけの議論の範囲で4と5を出しているのだというのだったら、全然問題ないのですが……。

【島田物流政策課長】　　そういう資料です。

【苦瀬委員長】　　そういうことですか。それならいいです。わかりました。じゃ、勘違いですね。

あとは、そこに関しては、ぜひ災害のことを追加してもらいたいというふうに思っています。

以上です。

他にございますでしょうか。

【羽尾物流審議官】　　最後の災害のことというのは、12ページですか。

【苦瀬委員長】　　いや、まとめたときに、たしか補給のことばかり書いてあるような気がする……。

【羽尾物流審議官】　　ああ、先ほどご指摘の。

【苦瀬委員長】　　ええ。補給は間に合わないだろうと思いますので。補給が要らないというんじゃないですよ。非常に重要なんですけど、補給だけでは無理かなという。

どうぞ。

【圓川委員】　　雑談なんですけど、4-5の鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進ってありますけれども、これは根本先生の委員会のほうだと思うのですが、横浜市、横浜港は、コンテナの鉄道を敷くというの、やるのですかね。ご存じでしょうか。

【羽尾物流審議官】　　今、検討しているやつですね。

【圓川委員】　　ええ。あの方向性というのは非常にいいですよ。具体例になりますね。そういう話を聞いたので、今、ちょっと思い出して。

【羽尾物流審議官】　　委員長、まとめてコメントをさせていただきます。

【苦瀬委員長】　　どうぞ。

【羽尾物流審議官】　　二巡目になるとさらに難しいご指摘になるので一層お答えしづらくなるんですけど、まず、圓川先生のほうから過疎地と違った都市内での物流のあり方の視点、まさに環境の観点というのは大きく前面に出てくるものだというふうに思っています。今回のまとめでも、6ページ、7ページのところに都市内の話、ただ、論点の設定が大都市となっているから一層なのですが、その中でも、例えば鉄道による貨物輸送というのを7ページに書いています。ここの4-5のところに書いていますが、物流自体の輸送

の効率化もありますが、やはり環境、地球温暖化対策というのが非常に大きな視点だと思います。これは、せっかく都市内の道路が整備されていても、荷さばきのトラックがとまっていたりすると、それ自体、やむを得ないとはいえ、道路交通を阻害していると、こういうのもありますので、そういった意味でも、もう少し既存のモードをうまく活用しながら、少しでも地球環境にも資するように、あるいは単なる排ガスという地域環境の問題も含めて資するようにできないかなというふうに思っております。

そこからさらに進んで、だから規制を入れていってこの地域をという、6ページにあるようなエリアマネジメントの話にまでさらに進めるかどうかというのは、これまでも議論が出たように、よく見きわめながらというふうに思っている次第でございます。

それから、兵藤先生から都市のあり方と物流との兼ね合い、根本先生からも、ICTをもっとうまく活用して、特に過疎地などでそういったものを活用して、見える化していくことのご指摘。さらに、苦瀬先生からも、大都市と過疎地、その中間部分の扱い。これらは、もう少し私どもも秋以降の小委員会などの勉強をしながら、どういうふうに位置づけていくかと。私どものみならず、関係局もかかわる話でもございますので、少しそういうところの整理をしながら、またお話しできればと思います。

それから、超小型モビリティ、ドローン、あるいはエアシューター等の技術の観点、この点は、先ほど来申しましたように、これまでの小委員会でもなかなか議論がまだそこまで至ってないので、秋以降に少し深めながら、私どもも勉強し、ご指摘もいただきながら、進めていきたいというふうに思っています。

それから、災害のほうも、苦瀬先生が従前より私どものほうにお話しなさっていますように、補給、つまり支援物資の拠点としての補給の確保のみならず、そこを通常から備蓄の拠点としてうまく使えないかという視点というのは、私どもも論理としてはあり得るということですが、今現在取り組んでいるのはまさに、いざ震災なり災害が起きたときの物資輸送の拠点としての例えば物流施設の整備、こういったことに注力し、そして、そのためのBCP計画を結んだり、あるいは非常用電源の整備を結んだり、それも基本的には輸送の拠点として補給としての観点でありまして、そこ自体に備蓄をするということになると、まさにどういうふうにその費用負担をしていくか、コスト負担の面もそうですし、実際の流通との兼ね合いというのも、もう少し勉強しないといけない部分もあるのだと思います。そこはまた、いろいろアドバイスをいただき、ご示唆いただきながら、勉強を深めていかないといけないなと思っています。

最後に圓川先生がおっしゃっていただいた、オンドックレールと申しますか、港湾施設に鉄道が入って行って、もう少し、モーダルシフトの観点もそうですし、物流の効率化を進めるというのはまさに大事な視点でありまして、体系小委員会のほうでそれは、短期的な課題として直ちにできるかという、いろいろな問題はありますが、もう少し時間はかかるにしても、方向としてはそういうオンドックレールのようなこともきちっと進めていくというのが必要であるということは、ご指摘を既にいただいているところでございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【圓川委員】 最初に言った I o T、根本先生がおっしゃったのは、I C T じゃなくて、I o T ですね。

【根本委員長】 うん、I o T。

【圓川委員】 そういう言葉をぜひ。I C T じゃ一般的過ぎて、インパクトが全然ないと思うのですね。ですから、I o T と。よろしくお願いします。

【羽尾物流審議官】 了解しました。

【苦瀬委員長】 私から一個だけ補足ですが、災害については、もちろん今やっておられることがどうってことじゃなくて、4-2のところで「物流に配慮した」と言ったときに、災害にも配慮したっていいんじゃないかという意味で、例えば容積率の緩和とか、皆さん方はもう既に導入されておられるわけでありまして、そういう意味で、物資を供給する側の備蓄もあるけれども、そこにたまっている人たちのための普通の建物の備蓄もあってもいいのかなというふうに思った。

他にございますでしょうか。よろしいですか。大体、意見は出尽くしましたか。

それでは、予定より早いのですが、意見が出尽くしたということなので、本日のご意見を踏まえて、中間取りまとめについては事務局の皆さんと議論して修正させていただきたいと思っておりますが、ご意見の反映の仕方については私委員長に一任していただければよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。それでは、事務局と調整した上で、基本政策部会・物流部会の合同会議にご報告させていただきたいと思っております。

本日の議事は以上でございますが、その他がございますけれども。

【谷口物流政策課企画官】 その他は、特にございません。連絡事項だけ、申し上げた

いと思います。

【苦瀬委員長】 よろしく申し上げます。

【谷口物流政策課企画官】 3点ございます。まず、本日の合同会議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いた後、ご了解いただいた上で公開する予定でございます。

また、会議資料はそのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

それから、次回は、親部会である基本政策部会と物流部会の合同会議でございますが、8月21日の10時から12時の予定でございますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、全て終了でございます。ありがとうございました。

【苦瀬委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —