

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第7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回物流体系小委員会合同会議

平成27年8月7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、ただいまから第7回物流小委員会及び第4回物流体系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、物流体系小委員会における審議の中間取りまとめ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ます。議事次第を1枚めくっていただきまして、「配付資料」に記載のとおりでございます。配付漏れ等がございましたら、事務局に挙手にて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ます。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予定でございます。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中3名、物流体系小委員会の委員総数5名中3名がご出席され、定足数を満たしておりますので、本委員会は有効に成立しております。

今日の会議室でございますが、ご発言いただく際には、マイクのお手元右下のトークボタンを押していただき、ご発言が終わりましたらまたトークボタンを押していただきますようお願いいたします。

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よう、よろしくをお願いいたします。

それでは、この後の進行につきましては根本委員長をお願いいたします。

よろしくをお願いいたします。

【根本委員長】 お暑い中、ご出席ありがとうございます。本日は、議事1件を予定しております。「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・物流体系小委員会における審議の中間取りまとめ（案）ができておりまして、その案を皆様と議論したいと思っております。

それでは、事務局から案についてご説明をよろしくをお願いいたします。

【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ご説明をさせていただきます。

これまでの本審議会小委員会におけるさまざまなヒアリングあるいは委員の先生方からのご意見等を踏まえまして、事務局のほうで中間取りまとめ（案）としてお手元のような資料を現時点で取りまとめをさせていただいております。1ページからご説明申し上げます。

まず、「はじめに」というところで、これまでの物流政策についての総括的なご説明を書かせていただいております。「国土のグランドデザイン2050」、「国土形成計画」、「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」といった国の計画・方針にも、物流に密接に関連する事項が書かれてございますので、そういったところと一体となって取組を進めてきているところでございますが、先般、交通政策審議会交通体系分科会に物流部会が設置されて、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と合同で物流に関する検討を進めることとしたところでございます。

今後の物流政策の基本的な方向性を検討するに当たりましては、この4月30日の合同部会で以下の①から⑧の検討の視点をお示しさせていただいたところでございます。このうち、本小委員会においては、①、②、③、⑥、⑦、⑧とかなり多岐にわたる内容でございますが、検討をしていただくことにしております。これまでの検討あるいは審議の経緯について中間的に取りまとめたものが、今回のこの資料の案でございます。今後も引き続きご議論いただき、さらに追加すべき論点等々、随時、対象に追加しながら、さらに議論を深めていただきつつ、まずは中間取りまとめということで進めさせていただきたいと思っております。

3ページ以下がその内容でございます。

まず、物流を取り巻く社会経済状況の変化ということ。これは、委員の皆様方もうご案内のとおりのものでございますけれども、改めてきちんと整理をさせていただこうということで、書かせていただいております。

まずは、人口減少・少子高齢化の進行ということでございます。今後、非常に人口が少なくなってくる地域があるということで、特に過疎地の物流等々を含めまして、宅配便や日常の買い物等のサービスの維持が困難になる可能性があることが想定されているということでございます。

2つ目に、国際競争の激化と我が国企業のアジア域内での経済活動が活発化していると

いう観点でございます。これももうご案内のとおりでございますけれども、グローバル化の進展に伴いまして、特にアジアを中心に我が国の企業が多数進出しております。そういった企業が海外での熾烈な競争に打ち勝つために物流分野でこういったことができるかということを中心に検討していくということでございます。

3つ目に、情報通信技術（ICT）等の分野での技術革新が極めて急速に進んでいるということでございまして、ITS（高度道路情報システム）ですとか輸送における鮮度保持技術、自動走行システム、パワーアシストスーツ、小型無人機といったさまざまな、物流に活用が可能な技術が出てきつつある。このあたりのことをしっかりと踏まえて考えていくべきではないか。

4つ目に、災害リスクの高まりでございます。これも、首都直下地震あるいは南海トラフ地震といったようなことが非常に切迫していると予想されている中、物流においても、特にサプライチェーンをしっかりと、絶やすことなくという観点からも、物流において災害対応をしっかりととっていくべきではないかということでございます。

それから、5つ目に、地球環境問題とエネルギー制約でございます。現在、京都議定書の目標達成計画のもとにモーダルシフト等を進めてございますが、これがさらにバージョンアップするという形で、現在、政府部内で検討が進んでございます。こういったことも踏まえまして、引き続きCO<sub>2</sub>の排出削減を中心として物流の分野でもしっかりと取組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。

こういった経済状況の変化を踏まえまして、冒頭に申し上げた①から⑧の中で本小委員会に付託されましたこの6つの丸について、以下のとおりの整理をしたということを書かせていただいております。

なお、第二章、第三章の項目番号は、当該検討の視点に付した番号に合わせておりますので、④、⑤はサービス小委員会のほうでやってございますのでこの時点では欠番とさせていただきます。

続きまして、5ページでございます。

まずは、中長期的な物流政策の基本的な方向性についてでございます。国土のグランドデザイン、あるいは社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等を踏まえた中長期的な物流政策の進め方ということでございます。

1-1でございますけれども、まずはやはり物流に関する他の国の計画等との調和をしっかりととっ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。例えば、国土のグ

ランドデザインにおきましては、「対流促進型国土」、「多様性と連携」、「コンパクトシティ＋ネットワーク」といった、国土づくりの理念が示されてございます。

これを踏まえまして、現在、「国土形成計画」の策定が進められてございます。この中でも同様に、「コンパクト＋ネットワーク」等々といったキーワードが盛り込まれているところでございます。

さらに、第4次社会資本整備重点計画も現在、審議されている最中でございますけれども、この中でも4つの構造的課題ということで、インフラの老朽化ですとか、脆弱な国土、人口減少、国際競争の激化といったことに対応して、社会資本のストック効果をしっかりと発揮するような施策を講じるべきであるという内容が盛り込まれつつあるという状況でございます。

さらに、交通政策基本法に基づきました「交通政策基本計画」が今年の2月に閣議決定してございますが、この中でも、豊かな国民生活の実現、成長と反映の基盤となる国際・地域間の物流ネットワークの構築、持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりといった、3つの方向性が示されておりまして、その中で、この6ページの4行目以下に書いてございますさまざまな物流に関する施策が盛り込まれているところでございます。

さらに、現在、物流に関する内容というのは、国交省のみならずさまざまな他省庁とも密接に関連するというので、その関係省庁間の施策の方向性を統一するという観点で、「総合物流施策大綱」が1997年から策定されてございます。現在の第5次大綱においても、産業活動と国民生活を支える効率的な物流、環境負荷の低減に向けた取組、安全・安心の確保といった三本柱に基づいて、具体的な施策が進められているところでございます。

こういった国の長期的な計画を土台にしながら特に物流に関して留意すべき点ということで、以下に、さらに視点を書き加えさせていただいております。

1－2でございますけれども、物流に関しては、サービス水準に対するさらなる高度化・効率化のニーズが高まっているということでございます。インターネット通販の拡大を背景とした配達時間帯や受取場所の指定といったような消費者のニーズも、極めて高くなっている。あるいは、大都市の駅周辺や商業地域における物流活動による交通や環境への影響を和らげるというニーズも出てきてございます。こういった新たなニーズにも応えつつ、さらなる物流の高度化・効率化が必要となっているところでございます。

それから、物流分野における労働力不足への対応。これも物流において非常に深刻な課

題となつてきつ々あるものでございます。

それから、1－4でございます、国際競争力の強化を図る必要がある。先ほど申し上げたとおり、特にアジア諸国における産業活動に対して物流がどのように下支えをし、あるいは物流事業自身がこのニーズをいかに取り込んでいくかということが重要ではないかということでございます。

それから、1－5、既存インフラストックを有効に活用するという観点も、物流において非常に重要な観点ではないか。高速道路ネットワーク、コンテナ戦略港湾、鉄道施設といったさまざまな既存のインフラを有効に活用するということを、しっかりと盛り込んでいくべきではないか。

それから、1－6で、少子高齢化による地方部での配送効率の悪化への対応ということも、待ったなしの課題ということで、非常に重要なものと認識してございます。

さらには、1－7の、災害対応力の強化等の安全・安心の確保。これも、大災害が発生した場合にいかにしっかりとロジスティクスを確保するかといったような観点等々、安全・安心についての非常に重要な課題ではないか。さらに、道路における防災・減災、あるいは老朽化への対応といったようなことも、大きな課題としてクローズアップされてきているというものでございます。

さらに、これまでも取り組んできてございますけれども、地球環境問題への対応。これも、物流分野において非常に大きな課題の1つということでございます。

こういったさまざまな課題、特にマーケットメカニズムではなかなか対応し切れない災害ですとか環境ですとかあるいは少子高齢化等々といったような課題が、非常に顕在化しつつあるということでございます。こういったことを解決するに当たりましては、これまでどおり、企業間の競争による創意工夫、切磋琢磨が前提ではあるものの、社会的な課題に関しては、関係者の連携を促進して、システムのさらなる効率化を図っていくということが、トータルとして一番望ましい形ではないかということでございます。

その際には、こういった連携を広げていくに当たって、関係者での合意形成やそれを促進するには、やはりいろいろな施策の中で例えばデータの標準化、あるいは輸送資機材の標準化といった連携のしやすい環境を整えていくことが必要ではないかということでございます。例えば、物流事業者におけるKPIといった物流事業者のパフォーマンスの見える化を図っていくということも、この環境整備に当たって1つの方法ではないかということでございます。

さらに、こういった連携を促進するためには、国民各層の物流に関する理解と協力が不可欠であるということをごさいます、そのためのさまざまなPRあるいは教育活動といったことも含めて、国民一般の広く理解と協力を得ていくことを方針とすべきではないかというようなことを書かせていただいております。

それから、9ページ以降は、具体的な施策の中身でございます。四角の中の2に視点②の関係が書いてございます。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に向けた施策のあり方ということでございます。

まず、モーダルシフトのさらなる展開ということでございますが、基本的な考え方といったしまして、モーダルシフトについては、これまで、二酸化炭素排出の原単位が小さい大量輸送機関である鉄道、船舶といった輸送モードに展開するというところで進めてきたものでございますが、地球環境問題への対応のみならず労働力不足対策、あるいは輸送モードを複線化することによる災害時の対応力の強化といったような観点からも、モーダルシフトの重要性というのが高まっているのではないかとということでございます。

その具体的な、もう少し踏み込んだ内容が、下の(1)の2-1、2-2、2-3あたりに書かせていただいております。2-4には、前回のご意見でもございましたが、こういったモーダルシフトを実際担う事業者である鉄道事業者あるいは内航海運事業者が、モーダルシフトをビジネスとしてしっかりとやっていけるようにすることが重要ではないかという視点も、盛り込ませていただいております。

こういった事業者の積極的な体制整備、営業努力が求められると。これらの事業的確な運営や競争力の強化ということで、モーダルシフトの担い手にふさわしい経営体力を備える必要があるだろう。さらには、中長期的な観点から適切な政策展開をこれらの事業者の関係では図ることが必要であることにも留意すべきである、ということを書かせていただいております。

それから、10ページでございますけれども、こういったモーダルシフトの推進に当たりますしても、多様な関係者の連携の促進が欠かせないということで、鉄道や船舶による貨物輸送を促進するための、例えば帰り荷の確保ですとか積載率の向上といったことに向けた異業種間の連携、取組を促進することが必要ではないかということでございます。

そういった総論の次は、鉄道輸送の利用促進ということで、まずは、モーダルシフトの中でも鉄道輸送の具体的な促進方策を書かせていただいております。

まずは、最近の鉄道輸送へのモーダルシフトにおいて非常に大きな課題となっております

す輸送障害をいかに解決していくのかということでございます。

2-6でございますけれども、これも別途検討会で検討した内容をこの小委員会でも報告させていただいてございますが、具体的には、例えばこのaからfに書かれてございますような、迂回輸送列車の増発等のための迂回ルートシミュレーションですとか、複数の線区に対応できる機関車の増備、運転士の配置等々、輸送障害における運用改善を図るに当たって解決すべき課題が出てきてございます。こういったことを今後、政府としてどのように進めていくのかということについても、いろいろと検討を進めさせていただきたいと考えております。

それから、鉄道輸送の利用促進ということでは、2-7に書いてございます。最近、鉄道輸送に使っています5トンコンテナ（12フィートコンテ）に加えて、荷主のニーズ等に応えまして31フィート、あるいは国際海上コンテナである20フィート、40フィートのコンテナといったものの輸送にもさらに取り組んでいく必要があるということで、大型コンテナの取扱域拡大に向けた設備機器等の整備促進といったようなこと。これも、現在も予算で一部支援をしているところでございますが、さらにそれを進めていきたいと考えてございます。

それから、(2)に、輸出入コンテナの取扱の促進ということでございます。鉄道輸送への転換を図るに当たりまして、やはり、日本にたくさん入ってまいります国際海上コンテナ、輸出入コンテナをいかに鉄道輸送にしっかりとつないでいくかということが、モーダルシフトの中でも大きな課題の1つではないかということでございます。

これにつきましては、11ページでございますが、例えば低床貨車というもの。最近の海上コンテナは、40フィートの背の高いものが増えておりまして、鉄道で輸送する場合には、一部のトンネルで高さ制限にかかる場合があるということでございますので、貨車のほうを低くするというので、これについては、着実な実用化に向けた政府としての支援も含めた取組を進めていく必要があると考えてございます。

それから、2-8-2に書いてございますオンドックレール。これは、諸外国ではかなり実例もございますが、日本でも港湾の中に鉄道のレールをなるべく近づけていくということが検討できないか。これはかなり中長期的な課題とも考えてございますが、こういったことにも今後、中長期的な視点を持って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、検討を引き続き行うという形で書か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一方の担い手であります海上輸送の利用促進でござい

ます。これも具体的な方策として、(1)、(2)、書かせていただいております。

さらなる利便性の向上ということで、コンテナターミナルにおける外貿・内貿コンテナの一体的取扱を進めていくべきではないかと。海外から持ってきましたコンテナをそのまま内航船に詰めかえて日本各地に運んでいくといったような、シームレスな船舶輸送をさらに図っていく必要があるのではないかと。

それから、2つ目に、フェリーによるトラックの無人航送。これも、トラックドライバー不足への対応という観点からも、フェリーによってトラックのシャーシの無人航送を促進していくことが必要ではないか。

さらには、海上輸送で小口混載がもう少し進んでいくような施策展開ができないかということでございます。さらには、ISO規格の国際海上コンテナの国内輸送への活用にも取り組むということで、さまざまな方策をトライしてみてはどうかということでございます。

さらには、海上輸送に対して荷主側の方々のご理解がまだまだ十分ではないというご意見もございましたので、荷主に対する海上輸送のメリットについてのPRを改めてしっかりと取り組んでいくということも書かせていただいております。

それから、次のページ、12ページでございますが、こちら、トラック輸送の効率化でございます。モーダルシフト以外にもトラック輸送そのものにもまだ効率化の余地があるのではないかとということでございます。

その中で、1つには、2-13でございますが、幹線でのトラック輸送について事業者間の共同運行の取組をさらに進めていくことができるのではないかとということでございます。幹線輸送における中継輸送、複数社による共同運行、車両の大型化、あるいはデータ、ITシステム、資機材の標準化と、こういったことを進めていくことがトラック輸送の効率化をさらに進める鍵ではないかと考えてございます。

それから、2-14でございます、道路を賢く使う。トラック輸送の場合には、道路を活用するということがもう不可欠なわけでございますけれども、その道路をいかにうまく使うかという観点もここに書かせていただいております。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ったような形で、高速道路への誘導をしっかりとやっていく。そういったことで、生活道路も含めて道路ネットワーク全体の最適利用を図るべきではないか。

さらには、新たなITCシステムでありますETC2.0を活用しまして、例えばコンテ

ナラウンドユースのマッチングなどに活用できないかといったようなこと。E T C 2. 0 はいろいろな活用方策がございますので、そういった可能性をさらに物流の世界で探っていくことができないかということでございます。

さらに、12ページの下のところですが、大型車の適正な通行ということで、特に道路の劣化に影響を与えるおそれの高い大型車につきましては、例えばE T C 2. 0 を装着した車に対して特殊車両の通行許可の手続の簡素化を行うといったようなこと。それとともに、重量規制の見直しを行うということ。その一方で、過積載といった違反者に対しては、自動取締りの強化あるいはさらなる厳罰化といったような形がとれるのではないかと。

こういった話につきましては、国土幹線道路部会の中間答申にも若干触れてございますけれども、今後の維持修繕・更新のための財源確保について、一般道路における大型車対距離課金の検討といったことも含めて、さまざまな方策を広くご意見を伺いながら検討を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。

また、さらなる革新的な技術の導入も考えていくべきであるということでございます。

それから、次のページ、インフラのストック効果の発現という観点での物流政策でございます。国際コンテナ戦略港湾あるいは貨物鉄道といった既存インフラソフト施策をしっかりと連携して、既存のインフラのストック効果をしっかりと発現していこうという観点でございます。

これも、鉄道貨物輸送のまずは機能強化ということが今後必要ではないか、さらなる強化が必要ではないかということでございますけれども、この具体的な施策につきましては、下の(1)、(2)、先ほどのモーダルシフトと内容が若干重なりますので、ここは「再掲」という形にさせていただいております。

それから、インフラの活用にあたっての海上輸送の機能強化で、15ページでございますが、こちらも先ほどのモーダルシフトのところでも取り扱いましたことと重なる場所がございますので、その部分、3-5と3-6は再掲という形で掲げさせていただいております。

iiiのコンテナラウンドユースのところでございます。これはモーダルシフトとは違う観点でございますので、ここで初出でございます。往路または復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送を、何とか両方実入りのコンテナにするためのマッチングということがコンテナラウンドユースでございますけれども、これを行うことがCO<sub>2</sub>削減あるいは労働力不足対策にも資するというところで、できれば何とか進めてまいりたいと考え

ておりますが、それに当たっては関係者間の連携が非常に重要でございます。どこに空のコンテナがあって、どこでコンテナが必要とされているのか、そのあたりのマッチングのコーディネーターが必要でございます。こういった調整方策について、先ほどのE T C 2.0の活用あるいはソーシャルネットワークサービスの活用など、さまざま、方策について今後検討を深めていきたいと考えてございます。

同時に、空コンテナを一時保管するインランドデポ、このあたりの利活用の促進も視野に入れ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。

それから、16ページでございます。広域的な物流の効率化という視点でございます。これにつきましては、1つは高速道路の整備。特に、圏央道をはじめとします環状道路のインターチェンジ近傍に物流拠点が一番最近かなり建設が進んでございます。こういった物流施設について、例えば資金や用地の適正で円滑な確保、周辺地域との円滑な関係の確立といった観点から、促進のための施策を講じ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。

さらには、3-10でございますけれども、国際コンテナ戦略港湾あるいは拠点空港と内陸部との間の物流の円滑化・活発化を促進する施策も必要ではないかとということで、ここに書かせていただいております。

それから、検討の視点④と⑤の大都市の物流あるいは過疎物流については、サービス小委員のほうで現在ご審議いただいておりますので、そちらのほうの結果がここに挿入されるということでございます。

それから、17ページ以降は、検討の視点⑥以降の関係でございます。

物流施設の機能強化あるいは災害対応力の向上に向けた施策のあり方というところでございます。ここは主に、物流施設の話が従来から物流総合効率化法等で出てございましたけれども、首都圏三環状道路の整備といったような形でどんどんネットワークが広がってきてございます。今後は、そういった中で、物流施設という「点」の立地だけではなくて、道路といった主要インフラとの連携、あるいは輸送と保管の円滑な接続という形で、もう少し広い視野で物流を捉えることが必要ではないか。従来は「点」という形の物流拠点にかなり着目した制度であったわけでございますけれども、「面」としての広域的な物流ネットワークの視点も必要ではないかということを書かせていただいております。

そういった中で、物流施設の機能強化ということで、(1)6-1でございますけれども、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進ということでございます。輸

送過程で発生している無駄のうち、荷待ち時間といったようなものがかなり大きなウェートを占めている場合があるという話も出てございます。こういった荷待ち時間の無駄をなるべく減らしていく。その際、例えば、トラック輸送と物流拠点での保管・流通加工との円滑な接続を確保する取組の検討が必要なのではないかということ、書かせていただいております。

それから、物流施設そのものの地球環境問題に配慮した取組。例えば、ノンフロン冷媒への転換といったようことも、非常に対策が急がれているところでございますので、こういったことの支援等を引き続きしっかりと講じていく必要があるということも書かせていただいております。

さらには、物流施設と物流ネットワークを構成する道路の災害対応力ということでございまして、災害発生時に、まずは物流施設の中での非常用電源ですとか、そういった施設そのものの災害対応力の強化とともに、そこから被災地等々へ物資を運ぶという意味での物流ネットワーク、特に道路輸送ネットワークといったものの強化もあわせて必要なのではないかということでございます。

6-4に書いてございますが、まずは施設の老朽化対策といったようなことで、施設そのものの対応を図るとともに、6-5で、そこから延びていく道路の防災、老朽化対応といったこともワンセットで取り組んでいくべきではないかということで、ここに書かせていただいております。

それから、19ページ以降は、実は、これはまだこの小委員会で十分ご検討いただいているところでございます。事務局といたしましては、秋以降にさらに検討を深めていただきたいと考えてございますが、7-1に書かせていただいておりますような内容を現時点では盛り込ませていただくかと考えてございます。

物流分野での先進的技術の導入あるいは活用促進ということでございます。近年、非常に、さまざまな技術が世の中に出てきてございます。下に書いてございますITSですとか自動運転、パワーアシストスーツ、あるいはICT関係でございますが情報の標準化、見える化の促進といったようなこと、こういったさまざまな先端技術をどのように物流に導入していくのか。例えばITタグにつきましては、効果はかなりある一方で、普及に当たっての導入コストや関係者の理解等を増進するということの課題、そういったさまざまな個別の改善すべき課題があるということでございます。

なお、こういったことをいかに進めていくのかということについて、秋以降にこの小委

員会でもまたご議論をいただければと考えてございます。

それから、20ページ、国際競争力の強化、いわゆる国際物流の話でございます。これも秋以降に引き続きご検討いただきたいと思っております。現時点ではこの8-1、8-2に書いてございますような項目についてご検討いただくことを考えてございます。

物流事業者の海外展開に向けた環境の整備あるいは国際競争力の強化を図っていくべきではないか。それから、我が国の物流ネットワークの国際競争力そのものを強化していくという観点、この2つについてまた秋以降にご議論いただきたいと思っております。

それから、21ページ、その他でございますが、例えばここに書いてございますような論点についても小委員会等々で出てございましたので、掲げさせていただいております。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にはどのような取組が有効か、あるいは、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か等々、この小委員会でのヒアリングあるいは委員の先生方のご意見等々でいただいたものについて、現時点でその他ということで、今ここに収録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、こういったさまざま個別の施策があるわけでございますが、これらをどのようにメリハリをつけて進めていくのかということについて、最後の22ページに書かせていただいております。物流に関して本小委員会で非常に多岐にわたる内容をご審議いただいておりますが、これについて、緊急性あるいは重要性といったようなことも勘案して効果的に進めるべきではなかろうか。そのために、具体的には、早急な対応が求められます鉄道の輸送障害をはじめとする災害への備え、あるいは、現在政府部内でもさらなる強化策に向けた検討が進んでおります地球環境問題への対応のためのモーダルシフトの促進、さらには労働力不足への対応にも資する物流事業の生産性向上、こういった喫緊の課題については速やかに検討を進めていくべきではないか。

その意味で、具体的には、今までご説明いたしました項目の中で、特に2-6の輸送障害時の運用改善、2-7の大型コンテナの取扱駅の拡大に向けた設備・機器等の整備促進、2-8-1の低床貨車の導入、6-1の物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備、6-3の物流施設における災害対応力の強化と、こういったことにつきましては可及的速やかに具体的な方策を検討していくべきであるということをごここに掲げさせていただいております。政府部内でも所要の措置を具体的にこれから講じるに当たって、まずはこういった項目について中間取りまとめで打ち出させていただくということをぜひお願い

できればと考えてございます。

その他の事項につきましては、秋以降、部会の了承もいただきながら、検討を深めたいと考えてございます。

以上でございます。どうぞよろしくお願いたします。

後ろに、取りまとめ（案）の参考資料として、これまで部会あるいは小委員会でご紹介いたしました参考資料を添付させていただいております。それから、今回のこの物流部会小委員会で検討いただくに当たりまして、さまざまな事業者団体、関係者の方にアンケートをとっていくことで作業を進めてございます。現時点での各団体等からのご意見のサマリーを、一番最後、参考資料2としてつけさせていただいております。これもまだ確定版ではございませんで、暫定版ということでございますので、また最終版になりましたら改めてご報告を差し上げたいと思っております。

以上でございます。

**【根本委員長】** ありがとうございます。

最後の参考資料2ですけれども、確認ですが、これは、たしかこの委員会の途中で、こういう関係団体に質問票を配っていろいろ意見を聴取するというようなお話があった、その結果でございますよね。それで、これは、今ご説明いただいた中間取りまとめにはまだ反映されていないという理解でいいんですか。これ、反映されているということなんですか。

**【島田物流政策課長】** かなりの部分は反映しているかなとは思っておりますけれども、一部、まだ事務局の中でもいろいろ検討すべき内容も含まれてございますので、まだ全てという感じではございません。ある程度のは反映させていただいた形で、今日、中間取りまとめの中に入れさせていただいているという理解でございます。

**【根本委員長】** そうしましたら、今日、委員の皆さんがこれを見る中で、特にこういう文言、せっかくいただいた意見だからちょっと盛り込んどいたらどうだろうかみたいな意見があった場合は、それはそれで採用いただけるようなこともあり得るということですかね。

**【島田物流政策課長】** またちょっと事務局の中で検討させていただきたいと思います。

**【根本委員長】** ああ、そうですか。わかりました。

ということで、一応事務局からの説明は終わりましたけれども、どういたしましょうか。資料を幾つか区分けしながらやっていきましょうか。例えば8ページぐらいまで。8ペー

ジまでは基本的な考え方みたいなところですよ。基本的な方向性みたいなものは8ページまで書かれていて、それから、9ページ以降がどちらかというと具体的な施策を提案しているような部分でしょうから、まず8ページまでで何かご意見があればお聞かせいただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

【岡田委員】 全体を括っていくときの方向性や理念について、今回この物流政策を考える上で、重要なポイントは大体盛り込まれていると感じますが、さらに1点、盛り込まれてはどうかという点についてお話しさせていただきます。

6ページ目の中段に「物流は国民生活の基盤や我が国の経済成長を支える社会インフラとして重要な役割を担っているため」云々と書いてあります。この文脈とおそらく関係するのではないかと考えますが、これまで物流は民に任せる、民間中心で組み立ててきたシステムであったと思います。今回、重要となっているのは、物流は社会インフラであって、エッセンシャルなサービスであるということをもう一度、認識した上で、官と民の役割分担やパートナーシップを、改めて捉える、例えば競争力の強化であるとか、社会コストの最少化や、効率的・効果的な投資と適正な負担について、描く必要があるということです。このような点をふまえて、物流を最適化しなければいけないし、重要な社会インフラとして物流を捉えるということが必要と感じます。

最近、PPP/PFIという言葉が盛んに使われるようになりましたけれども、まさに物流分野での新たなパートナーシップというのを構築すべきです。

これまで民が中心となってきた部分、この点は民間により投資なりを促進して物流を進めていただけるようにするために、これらを促進する環境整備が重要です。この点では、公共側にも相当量のやるべきことがあるというメッセージを明確に出すこと、やるべきことはこういうことだということを示すことだと思います。

抽象的な表現で申し訳ないですが、どこかに官と民のパートナーシップというような表現が入ったほうがよいと思います。官がやること、民がやること、両方が一緒にやること、あるいは民と民がやることなどパートナーシップです。今回、共同化だとか標準化をもう一度徹底的にしようとかは、民と民のパートナーシップの話です。これらも促進しなければいけない。さらに、民と公共と一緒にやっていく部分を考えていくということもあるでしょうし、また、公共と公共というものもあります。公共物流拠点の問題などがそうです。空港や港湾などの公共公益施設の連携というのも、まさに官と官の連携じゃないかと思えます。

パートナーシップという点でもう一度、しっかり社会インフラを押さえていくというよう  
う視点が表現で入ること、安倍政権で進められてい P P P / P F I の推進も同様ですが、  
もう一度立ち位置をしっかりと見据えて、新たな連携によって、財政健全化と経済成長を同  
時に進めていこうということになっていきますので、この点にも物流におけるパートナーシ  
ップの構築はつながるのではないかと考えたところでございます。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

何人か意見を聞いてから、もし何かご回答があればお伺いしたいと思いますけれども。  
8 ページまでのところで、何かございますでしょうか。今の岡田委員の意見に関連した意  
見でも構いません。

【大串委員】 今の岡田先生の意見に全く大賛成で、ともするとこういう文章って、誰  
が何のためにどうやるのかということがよくわからなくなってしまう。何か、必要である、  
必要です、必要であるって書いてあって、じゃあ誰がそれをやっていくのかとか、そうい  
ったことが、わざとなんだという話もあるようですけれども、ちゃんと立ち位置的にわか  
らない。でも、物流は社会インフラとして明らかに位置づける意味づけというのが、今回  
ものすごくあるんだと思います。いくら基盤がしっかりしていても、ソフトの部分での物  
流が動いていかないと、結局、国民生活の豊かさは支えられないんですということの、皆  
さんの決意表明がここの文章の中に集約されているというところだと思いますので、そこ  
をしっかりとわかるといいなと思いました。

特に、国民の理解とかも時折入ってますけれども、やっぱり、民が今こうやって努力し  
てやってきて、ある一定の形がつくられているのですけれども、無駄も散見されるし、官  
ができることをやることで、もっと民の無駄が排除されて、国際競争力がもっと生きて、  
さらに物流で今苦しんでいる人手不足とかいろんなところで充足ができてというところは、  
官も補うことができ。でも、さらにはやっぱり国民の理解等も非常に必要ですよとい  
うところの、全体像が見えた上でそれぞれの役割が詳述されているというのだと、たてつけ  
方としてわかりやすいかなというところでもあります。

文章の内容でいうと、ちょっとわからないところだけ 1 点教えてほしいのですが、3 ペ  
ージ目の (2) の「国際競争の激化と本邦企業のアジア域内での経済活動の活発化」って  
あるんですけども、これ、日本企業が海外で活躍するために物流は出ていったのだけ

ども競争が激化してどうこうという文章が書かれているんですが、ここのたてつけが他とちょっと違ってまして。国民生活の中でこういういろんな、少子高齢化だったり、技術が革新されてるし、リスクも高まってきてると、他のところは大体わかるのですけれども、ここだけちょっといまいち、産業政策として物流の強化が海外でも必要なのか、何なのかなというところだけ、ちょっと教えていただければと思います。

【根本委員長】 他、いかがでしょうか。

【兵藤委員】 書かれていることは網羅的で大変整理もされてますし、私、全体的にはそんなにコメントはないのですけれども、ただちょっと、1つは、3ページの一番下、「災害リスクの高まり」、下から2行目に、「東日本大震災をきっかけに、資源・エネルギー・原材料・食料等の生産活動……物資の供給活動」、考えてみると、この会議の対象外なのかもしれないのですが、この「エネルギー」というのがちょっと引っかかりまして。だから、エネルギーのサプライチェーンだとかそういったことをかなりこれから考えていかなきゃいけない。ちょっとこの会議の対象範囲外なのかもしれないのですが、大変重要なことなので、それはどうかなというのが1つ。

それから、あとは、自治体という言葉がやっぱり出てくるのですけれども、今回、もし可能であれば、特に基礎自治体から見たときの物流政策って一体何なのだろうかと。そういったメッセージがそういう自治体に届くような、自治体から見たときの物流政策を整理ができるような、そんな視点がもう1つ加わるといいかなという印象を持ちました。

以上です。

【根本委員長】 エネルギーのサプライチェーンというのは、具体的にいうと、ガソリンとかということですか。昔、なくなって大変でしたね。

【兵藤委員】 そうですね。ガソリン、あとは、だから、ガスのネットワークだとか。あれは違うのだけ。ここじゃないか。ガソリンに関しては道路ネットワークと一体化ということでもあるのですがね、やはり。

【根本委員長】 あと、自治体の物流政策みたいなものがもし書き込めるとすればどういう形になるのか、というような話でしたね。

幾つか論点が出てきましたけれども、いかがですか。

そしたら、一遍ここで、今まであったご意見について何かお答えできるところをちょっとお話ししていただけますか。

【羽尾物流審議官】 どうもありがとうございます。私のほうで答えられるものはお答

えさせていただきます、関係の人からまた補足あるいは別の観点からもお答えをさせていただきたいと思います。

まず、岡田委員及び大串委員からの、全体の中での基本的な考え方としての物流の捉え方、官と民の役割、あるいは今後のいわゆる公共的な見地からどう物流を見ていくかと、こういうご指摘を賜りました。この審議会で議論を始めたのも、まさにそういう観点で――そういう観点といいますのは、岡田委員からもお話しありましたように、物流というのは今までは基本は民間事業者任せで委ねていたと。公共がやるものはインフラとしての整備、こういったものをしていきますが、その上で事業をする者に任せていたと。これが、ここの冒頭にもありますような、社会環境の変化あるいは今後の21世紀の変化の中で、それだけではうまく回らないものが出てきたという観点で、こういう審議会でもそれについてどう捉えていくかというのが需要だという視点は、私どもも持っているところでございます。

現在、例えば5ページの、国の基本的な政策という中にも、社会資本整備重点計画あるいは交通政策基本計画の中でも物流につきまして、先ほど申したような民間に任せているだけではなくて、公共として物流をきちっと捉えて、国民生活に資するようにしていく、あるいは成長、あるいは産業を支えるような物流をきちっと機能させる。それは単にインフラ整備だけではなくて、その上で活動するものを機能させる。そして、災害への対応などはまさに民間事業だけではなかなかうまく回らない。既に、こういう観点ではございました。

それを私どもも、ご指摘のとおり、きちっと、民は民でやれるものはやっていく。これは競争をベースに一層の発展を見られるということで、ここは変わらないでは思っていますが、そこにプラスして公共的な見地からどのように役割を果たしていくかというのが、大事な視点だと思っています。その意味で、今日のたたき台では、その役割分担だとか、あるいはパートナーシップというお言葉をいただいたような部分については、まだそこまできちっと位置づけていないというのもそのとおりかと思えます。

それから、その役割分担を議論していく場合に、私どもが今、事務局の中でも議論しているのは、交通政策基本計画なども、今、2020年までの約5年のターゲットとしていますが、役割分担あるいは今後の状況という意味では、もう少し先も見ながら、どうなっていくんだというのを考えながら位置づけていかないといけないのですが、その部分がまだ、この場でももう少し議論をしていかないとちょっと見えないので、なかなかどう書

くのかなというのは思っているところではございます。

私どもも役割分担が大変大事だと思っています。岡田委員からもいみじくも、民と民のパートナーシップ、官と民のパートナーシップ、あるいは官同士のパートナーシップと、こういうふうにおっしゃいました。一例では、今、地球環境対策に取り組むという意味では、民と民のパートナーシップという意味では、物流業者の荷主がやはり一緒に組んでやっていかないと、物流業者だけが取り組んでいても進まないものがあるということで、グリーン物流パートナーシップ会議というようなものを設けて、民と民の取組と。で、そこに私どもも一緒に入って、官と民と入ってグリーン物流を効果的に進めていこうと、こんなことを進めたりもしております。

そして、例えば優良な取組、あるいはモーダルシフトに資する取組、こういったものを表彰したり、それを関係者に知らしめて、グッドプラクティス、ベストプラクティスとして真似していきましょと、こういったことも啓蒙に取り組んだりもしているということではございます。

それから、民と民の役割あるいは官もかかわって大事なことの1つに、最近私も感じているのは、去年の東海道線の事故が起きて、J R貨物が10日ほど止まりました。これは、J R貨物及び通運業者そして旅客会社が、一生懸命、10日間の荷物をカバーしようと努力されました。私どもは官としてもそれを支えながら、そして民同士も役割分担をきちっとしていかないとと思っているのです。

ここの中にも少し書いていますが、J R貨物は輸送障害が起きたら一体どこまでできるんだと。そして、通運業者はどこまでやるのだと。そして、じゃあ、できないものはやっぱり荷主もそれを覚悟してここまではカバーしないとイケない。そして、国としても、そのために必要な施設整備などに支援がどこまでできるか。こういったものもいわゆるパートナーシップの一部ではないかと思っています。

さらに、まだこれからもっと具体策を講じていかないとイケないのですが、この場合でも埼玉県などがヒアリングで出てきておりましたが、コンテナのラウンドユース。こういったものも、今は自治体と事業者と一緒に組みながらインランドデポを活用して、どういうふうによく回していくかと。そのこと自体が地域の産業振興にもなるし、地球環境対策にもなっていくと。こういった取組をされています。こういったものも1つのパートナーシップだと思っています。

さらに、ここで今後の課題と島田がご説明しましたオンドックレールのような、港湾の

インフラ施設に鉄道が約数百メートル離れたところにターミナルがあると。これをもう少し近くまで持っていけば、まさに港湾という公共的な施設と、そして民間事業者として行っている鉄道事業がタイアップして、もっと効率的に流れていく。こういったものもまさにパートナーシップだと思っています。

そういった具体例はあるので、岡田委員や大串委員がご指摘のように、これをもう少しきちっとした形で理念として、考え方として、ちょっと中でも議論しながら位置づけていくようにしていきたいと思います。

それから、兵藤先生からも、自治体から見た物流政策というご指摘を賜りました。これも私も、第1回などでも議論がありましたように、物流というのが民間同士にプラス、最近では国としてもどうこうという視点も大事だという観点にプラスして、自治体としての取組も大事であります。

先ほどの埼玉県の例もそうですし、それから、圏央道などが整備されたときにインターチェンジ周辺の自治体が今、競うように物流拠点を誘致したりしています。それを自治体という小さな単位で見ると、あるいは兵藤先生がおっしゃったようにもう少し大きな都道府県の単位で見ると、さらにもう少しブロックで見ていくのか、こういった点もまだ議論しないといけないんですが、その中で自治体がどうかかわっていくか、そして国がどうかかわっていくかというのは、もう少し整理しながら議論を深め、そしてきちっと位置づけないといけないなと思っています。

それから、大串先生からのご質問の、国際関係のところの3ページの(2)のところでございます。ここは先ほど島田からも、これに関連する部分というのは秋以降さらに議論を深めないといけないところですが、今現在の状況からしますと、基本は、今、中国あるいは台湾も含め、そして東南アジア、こういったところに欧米の物流企業もそうですし日本の物流企業も多く進出しています。その前段階として、やはり日本の製造業・流通業は多数進出して、まず物流というのは、その日本の出ていった製造業・流通業の物流を担う役割として最初に出ていっています。その意味で、それは今後も、そういった地域での日本の製造業・流通業の発展を支えていくという意味で、まず1つは物流業がそれをきちっと機能するように。そして、その中でも、我が国物流業がそれを機能するように受けていくというのが、1つの役割は続くと思います。

それから、もう1つは、我が国の物流業自身にとっても、国内の今後の貨物需要は減っていくということが見込まれる中で、物流業としての成長力を維持するためにも、物流業

として東南アジアに出て行って、そういう地域で貢献していくと。それは我が国の製造業・流通業の荷物をとるだけではなくて、欧米などのいわゆる製造業・流通業の荷物をとる、あるいは現地の荷物をとる、そういったことで発展していくというのが2つ目に大事なことでと思います。

そこら辺が今後の課題として大事で、そのことを通じて東南アジアにも貢献していくという趣旨で、その中で物流業が果たして勝っていけるのかということで、これもこの議論の場で前回、委員からもご指摘ありました、日本の物流業の競争力の観点あるいは強み・弱みの観点といった点を見ながらどういうふうに進んでいくのかと。そして、それに対して公共的な見地から私たちがそれをどうサポートしていくのかというのを、きちっと整理していかないといけないかなと思っております。

最後に、兵藤先生からエネルギーの話で、この3ページの下から2行目に書いていますが、私どもがここで書いているエネルギーというのは、いわゆる、現在、政府で議論している大きな意味でのエネルギー政策というよりも、災害が起きたときに、現に東日本大震災で、バスも含めて、そして物流でいえばトラックなどが現地に支援物資を運ぼうとした際に、その供給源たる、燃料源たる軽油が、あるいはガソリンもそうですが、うまく届かなかったと。それは食べ物が届かなかったと同じ意味で、そこをうまく回るようにできなかった。そして、JR貨物なんかは遠回りして持っていったりしてやりましたが、そういった点を災害時に備えて物流の観点できちっとあらかじめ考えておかないと、いわゆる災害に強い物流あるいは社会に貢献する物流になっていかないのではないかという観点で、ここには記述しているものでございます。

とりあえず、私の方からは以上でございます。

**【根本委員長】** よろしいですか。

**【大串委員】** ありがとうございます。そうすると、今の2段ロケットのところをきちっと書いていただくといえますか、国内企業が海外に出ていくときにきちんと物流として支援していくということと、自身の国際競争力をつけていくことで、国内の需要減にも耐え得るような、国内で高品質のサービスを残していくためには国際競争力をつけてもらうことも大事ですよというところを打ち出していただけると、よりわかりいいかなと思えました。ありがとうございました。

**【根本委員長】** それでは、最初の、官民の役割分担、パートナーシップのような話に関しては、ちょっと文言を工夫いただいて。羽尾さんのお話、非常にわかりやすかったの

ですね。民と民、例えば荷主と物流業者は、協力しているんなことをやっていかなきゃいけないだろう、国と地方は協力しているろやっっていかなきゃいけないだろうという、そういう話を具体的にイメージできるような形で、民民、官民、それから国と地方とか、そういうふうな主体を書きながら説明いただいたらいいでしょう。どうでしょうか。

特に、もう一方の委員会のほうで、過疎地域の買い物弱者対策みたいなことを検討されているはずですよ。ああいうところでは、地域で基礎自治体がやっぱり物流政策みたいなものを考えて、協議会の場で相談するみたいな話がどうしても出てくるんだらうと思いますから、向こうからも多分同じような話が出てくるんじゃないでしょうか。

はい、ありがとうございます。他、いかがでしょうか、この8ページ目まで。

**【岡田委員】** 1点だけ追加させていただければと思う点ですが、自治体の役割の話がいろいろと多分出てくるとのことなので、この部分は大きな視点だと思います。これは両面あって、まず1つは、広域的な視点の話です。特に幹線インフラみたいなものをどう考えていくのか。この場面でどの程度この話が入るかというのは難しいと思いますが、広域的な視点に対して、今、委員長がおっしゃられたような過疎地といいますか、もう少し小さな町単位のような地域物流の視点との、両方があると思います。

自治体の役割というのはそれぞれであって、連携してもらいたい点や、自分たちで自らも担い手として一生懸命関わる話が出てくるので、これらの視点もどこかに書いていた方がよいと感じたところです。

それと、国際化の話ですが、以前から言われていた点でいうと、市場がグローバル化し、担い手もグローバル化して、物流はボーダレスになっているという点で、日本の立ち位置からも国際物流というのは重要という、点だと思います。この点は、これまでさんざん言われている指摘等を上手にまとめていただければよいと感じました。

以上です。

**【根本委員長】** じゃあ、今のはご意見として伺うということ。

他、いかがでしょうか。

**【二村委員】** 諸先生方から大きいお話が多かったので、私、ちょっと細かい点になるのですけれども。5ページの「物流に関する他の国の計画等との調和」、ここなのですが、パッと見たときに「他の国」という単語が頭の中に入ってきてしまうと、外国というふうに見えてしまいがちなので、ここは「国の他の計画等」のほうがよろしいかなと思いました。すみません、細かいところで。

それから、7ページの、地球温暖化に関する日本の目標ですね、これは具体的な数字がもう出ているんでしょうかね。ですから、これは、正確な数字というか、7月末時点というか、この夏の時点で提出した数字を具体的に入れられたほうがいいかなと思います。

それから、8ページの、「国民各層の物流に関する理解と協力」ということなのですが、申し上げようかどうか迷ったのですけれども、具体的な名前を挙げて恐縮なのですが、今まで、例えばAmazonなんかですと、配送料無料ってありますよね。おそらく、民間の、物流のコストをなくすというのは、サービスの一環だったのだと思うのですね。これが民の努力の一環だったと。ですけれども、物流のコストというのがかかっているのだというようなことを国民のどこか意識に、たとえ自分が支払っていなくても費用がかかっているのですよというところの理解というものがあつたほうがいいかなと。その理解があることによって、再配達への削減への協力が得られるかなと思いましたので、「国民の物流のコストに関する認識」とかというような言葉が、どこでもいいのですけれども入るといいかなと思います。

全く考えなくてよかった時代は幸せだなと思いつつ、今、考えていたのですけれども、以上です。

**【根本委員長】** 最後のところのコメントは、どういうふうに反映できるか難しいところですが、重要なポイントであることは確かですね。ネット通販は配送料が商品価格に含まれていて、ついつい、すぐ持ってきてほしいとか、いなくても再配達を気軽に頼んじゃうとか、そういうふうにちょっと国民が意識できないような仕組みになっているところは少し問題があるかもしれませんね。ここに書くのかどうかを含めて、ちょっとご検討をお願いします。

あと、私のほうで、ちょっと細かいことで、6ページの、総合物流施策大綱を説明している真ん中のところのくだりがあるのですけれども、そこの中に「アジア物流圏」という言葉が入るとうれしいなと。私、総合物流施策大綱をつくる時に参加させてもらいましたけれども、アジア物流圏ということ国交省が最初に打ち出して、そういうコンセプトのもとで我が国もアジアに行って頑張っていきたいということを宣言した点で、非常に画期的な大綱だったと思うので。

それから、もう1つ、7ページの、既存インフラのストックの有効活用という話の中では、国際コンテナ戦略港湾で国交省は、「集荷と創荷」という新しいコンセプトでこ入れを図っていこうということを一生涯懸命言ってますよね。そういう、国交省としてこだわっ

ているキーワードというのは、こういうところにやっぱり入れたほうがわかりがよくなる  
というか、かえって見えるようになるのじゃないかなという気がしました。

参考にしていただければと思います。

さて、では具体的な施策のほうに入っていきたいと思いますが、9ページ以降で  
すね、最後までのところ、いろいろな施策を具体的に提案いただいているところですが、  
何かコメントがあればよろしく願いいたします。

【二村委員】 ちょうど今、根本委員長のほうからお話がありました、国交省として前  
に出したいというか押しているキーワードみたいなものをきちんと入れていくというよう  
なお話が今ありましたけれども、この後半を見ておきますと、おそらく、道路を賢く使う  
の「賢く使う」ですか、それから、貨物鉄道の「ストック効果」という言葉です、それ  
を一層出す。

で、考えてみますと、これはまず確認なのですが、鉄道の場合には、いわゆる賢く使う  
ことなのかなと思うのですが、ストック効果という言葉と同じような意味合いで使  
っていらっしゃるというふうに理解していいですかということと、何となく、道路を賢く  
使うというのははっきり見えてくるころはあるのですが、できれば、鉄道のハードとソ  
フトの施策の連携を通じたストック効果の、そのストック効果としてどのようなもの  
を念頭に置いているのかというのを一言入れられたほうが、わかりやすいかなという気が  
いたします。

ですから、すみません、今、何となく質問が流れてしまいましたが、まず、この言葉の  
使い分けをなさっているというふうに考えていいですか。それから、そのストック効果の、  
できれば、ストック効果ということで想定している内容を簡単な言葉でいいので入れてい  
ただければと思います。

以上です。

【根本委員長】 どの辺になりましょうか。

【二村委員】 「賢く使う」が12ページ。

【根本委員長】 道路のほうがですね。鉄道のほうは。

【二村委員】 あ、鉄道だけじゃないですね、すみません、港湾のほうもそうですけれ  
ども、14ページ、「ストック効果」。おそらくこの2つのキーワードになってきているか  
な。もし、その他にもあれば、教えていただきたいところではあるのですが、ちょっと気  
がついたところだけ申し上げました。

【根本委員長】 ちょっと考えといてください。ストック効果ってどういう意味で使っておられるかですね。

他、いかがでしょうか。

【兵藤委員】 細かい話ばかりで申し訳ないのですが、ちょっと1つ前に戻って、8ページの1-10に「国民各層」って、これ、何で各層って入れなきゃいけないのか。これ、何か、お役所の言葉なのかよくわからないのですが、国民を層に分けるって、あまり積極的に使うべき言葉じゃないような気がしたのですが、ちょっとそれ、気になったというのが1つですね。

それから、あとは、細かくて申し訳ないのですが、まず、12ページの2-14の最初のポツ、道路を賢く使う。「現在、道路交通」云々と書いてあって、その終わりのところに、「生活道路も含め道路ネットワーク全体の最適利用の実現」、これ、トラック輸送の効率化のために生活道路も含めて最適利用って、何か、生活道路もどんどん……。トラック、走りませんよね。ちょっと誤解を与えるような表現なのかなという気がいたしました。

あとは、15ページ、一番下に、インランドデポの利活用の促進、ラウンドユースですね。これは、利活用だけじゃなくて、これから整備しようという、そんなことを考えている自治体もいらっしゃるようなので、インランドデポの、だから新規整備も含めていかなという気がいたしました。

それから、16ページの3-9の説明文の下から2行目に、「その際、資金や用地の適切で円滑な確保、周辺地域との円滑な関係」、何となくわかるのですが、もうちょっと具体的に、よく問題になっているのはやはり、インターチェンジと物流施設のアクセスロードの適切な整備だとか、少し具体的な「アクセスロード」というそんな言葉を入れてもいいかなという気がいたしました。

あと、ちょっと意味がよくわからなかったのは、17ページの「基本的な考え方」の下から2行目、「『面』としての広域的な物流ネットワーク」、「面としての」って何なのかなというのがいま一つわかりづらい。

それから、その下、6-1の説明文の下から2行目、「トラック輸送と物流拠点での保管・流通加工等との円滑な接続」。これも、何をもって円滑な接続ということ表現したいのか、ちょっとイメージができなかった。

以上、大変細かくて申し訳ないんですが、気がついたところです。

【根本委員長】 ちょっと忘れそうになりそうなので、これ、自分をご関係する方は、

今の解説をよろしく願いいたします。

【羽尾物流審議官】 ご指摘の部分、あるいは先ほどの8ページまでの総論部分でちょっとご指摘いただいたところを、まずお答えさせていただいて、ストックのこと、道路のことなどは道路局から答えさせていただきます。

総論部分の最後のほうで、岡田委員からも自治体の役割、特に広域幹線物流と地域の物流で自治体の役割も微妙に違うのではないかと。で、連携する相手としての自治体ということと、そもそもの担い手としての自治体と、こういう違いの指摘をいただきました。これは、先ほど根本委員長のほうからも、過疎地物流などがこれから別の委員会でも出てきますよねと、こういうふうにおっしゃったのですが、私どももこれからのサービス小委員会でのご議論を踏まえてだと思っておりますけれども、まさに過疎地におけるそういう物流といったものは自治体が前面に出てきて、自治体自身がその中で、住民の生活とあわせて物流をどうするかというのを考えていかないといけないという意味では、民間に今まで任せられた物流ではあるのですが、おそらく自治体が大きく前面に出てきて主導されないとうまくいかないのだろうと思います。

ところが、幹線における、あるいは広域的な面での物流で、例えば路線トラックもそうですし、それからJR貨物あるいは内航海運もそうですが、やはり事業者がどういうふうに担っていくかというのがベースで、そこに例えば物流拠点などが自治体に置かれるところに自治体がどういうふうにかかわっていくか。それは都市のあり方あるいは土地利用のあり方という観点も含めて、自治体がどういうふうにかかわっていくかということだと思うので、少し立場が違ってくるというのは、私どもも認識しながら捉えていかないといけないなとは思っているところでございます。

それから、国際の関係でいろいろこれからボーダレスな観点、そして大串先生からいただきました。これ、この小委員会の場で、また座長及び事務局とも相談しながら、一度、国際関係で現在どういう状況があつて、あるいは新たな取組をしているのはどういうのがあるのか、こういったことを整理しながら、例えばヒアリングをするとかといったことも含めて、少し議論を深めていくことがお願いできればと思っている次第でございます。

それから、二村委員から各論のところキーワードとして、これから道路局のほうからストック効果のお話もさせていただきますが、道路、港湾のような公共投資で整備しているものと、それから貨物鉄道と、これも微妙に、同じ物流インフラではあるのですが、担い手としての民間事業者としてのJR貨物が行っているという意味で、少し違いはあるの

ではないかと思えます。

その意味で「賢く使う」という観点と、それから、貨物鉄道などは特にそうなのですが、インフラを提供する別途の主体としての民間事業者がその提供している物流サービスの質をどう上げるかという意味で、「賢く使う」でもあるのですが、それはサービスの質として上げていくというのが課題で、この報告書の中にもあるような、輸送障害への対応などはまさにそうでありまして、これはまさに、自動車メーカーが自動車を売るときに、この自動車が壊れたときにどういうサービスをしますかというアフターケアの問題でもあると。

そういう意味で、輸送障害への対応というのも、JR貨物が売る商品のサービスの質の問題という面もあると思えます。ただ、そういったところがうまく機能しないと、せっかくのJR貨物のインフラがうまく使われないという意味で、賢く使われないという要素もあるんだと思っています。

そこ、キーワードとしてどういうふうに書いていくかというのは、またちょっと事務局でも相談していきたいと思えます。

あと、細かいところは、ご指摘を踏まえながら対応していきますが、17ページの、点としての整備という部分で兵藤先生からご指摘を賜りました。物流施設のあり方で、これまで点として見ていたのを、「面としての広域的な物流ネットワーク全体の視点から検討する」といったところがございます。これは、こういうたとえというか、そういうのを使うとついつい誤解を生んだりわかりにくいところがあるのですが、ここで言いたい趣旨は、これまで私どもが物流施設として見た場合には、総合物流効率化法、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律で、まず流通業務施設というので大規模施設を整備して、そこに流通加工機能とか災害対応機能を持たせるという意味で、その拠点を整備することによって、そこに私どもも注力すると。そういうことの結果として、面的にもモノの流れがよくなって、あるいは渋滞が減ってという効果もありますが、基本的に見ていたのは、点としての物流施設を一生懸命見てきていたと。

しかし、これからの時代は、圏央道や外環道もどんどん整備してきた中で、事業者がみずから行える点だけを見ているのではなくて、もう少し、行政としても、あるいは自治体も含めて、国としても、例えば関東圏、ブロック圏ではどういう物流の流れがふさわしいのだろうかとか、そういう意味で、面として物流を見ていくという視点が必要ではないかと思っています。

その1つの例が、もう1つ、兵藤先生からご指摘があった、「トラック輸送と物流拠点で

の保管・流通加工等の円滑な接続」と、こう書いています。これもちょっと、今、議論はしているのですが、例えば、物流拠点を一生懸命、高機能なものにしても、そこに出入りするトラック業者のトラックを置いてある拠点が離れたところにあると、結局、物流拠点までモノを取りに行き、あるいはモノを運んで行って、片方はまた空っぽで街を走らせると、こういうふうになっていますから、そういったものをもっと近傍に持ってくる、あるいは物流拠点の中にそういったトラック拠点をきちっと整備する。

1つの例ですが、そういったことをすることによって、見てみると、全体として見れば物流拠点の機能がさらに向上し、全体の流れがよくなる。それはまさに面的な物流ネットワークを効果あらしめることではないかと、そういうイメージで書いているものでございまして、ちょっと表現として足りないのかもしれませんが、意図としてはそういうことで書かせていただいたものでございます。

【根本委員長】      ありがとうございます。

【青木道路局次長】      では、私のほうから。二村先生のほうから、「賢く使う」という言葉と「ストック効果」という言葉の関係ということなのですが、結論から先にまず言いますと、ストック効果を最大限引き出すということで、今、国交省のほうで、諮問会議や何かでもご説明申し上げてきた方針なのですけれども、それを構成する非常に大きい柱が「賢く使う」という施策だということにして、一応、包含関係でいいますと、「ストック効果を最大限引き出す」という中に含まれる概念として「賢く使う」というふうに考えています。

で、少し詳しくお話ししますと、今の経済状況とか財政状況とかを考えると、私共が社会資本整備ということを考えていくときには、経済再生と財政健全化の両立というところを意識せざるを得ないと思っております。そういった中でストック効果を最大化ということを考えていくと、まず最初に考えなきゃいけないのは、既存施設を有効活用して、ソフト施策を徹底するということです。これが、いってみれば、賢く使う取組ということになるんだろうと思います。

その上で、やはり、そうはいつでも、いろんな機能を高度化したり新規投資もやっていかなきゃいけないというときには、やはりストック効果が最大限引き出されるような、あるいは民間投資を最大限引き出すようなところに重点化していくという取組も必要になってくるだろうと。それから、今日議論している物流の関係するインフラにはあまり関係ないかもしれないのですけれども、上物施設なんかイメージされているわけなんです、やはり、人口が減ってくるということになりますと、そこで場合によっては集約・再編と

というようなところもやっていかなきゃいけない。また、その集約・再編をするときには、例えば空きスペースが出たところというのは、ちゃんと民間の新しいビジネスチャンスにつながるようなPPPとかを入れていくというような、こういった工夫もやっていくべきだろうと。

大体こんな頭の整理をしながら、今、施策を考えているところでありますので、冒頭申し上げたように、関係でいうとそういう包含関係になっているということでございます。

**【根本委員長】** よろしいですか。非常にわかりやすい説明だったと思うのですが、既存ストックをうまく活用していくのだと。かつてほど、どんどん新しくストックを増やすというような状況にもない中で、既存ストックをうまく使うということは大事だと。そういうことが道路のほうからかなり強く出ているわけですが、これは港湾とか鉄道についても、どんどん新しくということはかつてほどじゃないと思うのですね。そういう意味では、同じようなコンセプトが適用できるのかどうか。

そこら辺、どちらかというところ、ここは少し寄せ集めのところもございまして、各局のこだわっているコンセプトがそのまま出てくるというような面もあるかと思っておりますけれども、ちょっと調整いただいて、同じような意味でストック効果ということが使えるとすれば、それは共通に使うだろうし、既存ストックをうまく活用していこうということであれば、そういう言葉でそろえていくとかがあってもいいかなと感じました。

いかがでしょうか。

**【山本道路経済調査室長】** 道路経済調査室長でございます。

兵藤先生から2点ほど、書きぶりについてご指摘をいただいております。12ページで、道路ネットワーク全体の最適利用のところに、「生活道路」という文言があるところ、誤解が生じるのではないかとご指摘がございましたので、ちょっと工夫をしてみたいと思います。

それから、16ページで、高速道路沿いの物流拠点の整備という中で、資金とか用地の適切で円滑な確保以外にも、アクセスロードの整備等々があるのではないかとご指摘をいただきましたので、その辺、ご意見を踏まえて対応させていただきたいと思っております。

**【大串委員】** ちょっと関係もしてるのですが、一応、3点ございます。

ちょっと戻って恐縮なのですが、1-2とか、また、今のところ、2-13とかに、多分、これ、福岡とかの事例で、街並みを美しく保つ、でもサービスは高度化しない

といけない、その両立をきちんと図っていこうと。例えば、効率化をどんどんやっていくとトラックが街中にあふれてしまって、それだといけないのじゃないかというところを、多分1-2とかでも書かれないのかなと思うのですが、ちょっとそれが伝わりにくくて、サービスの高度化とかそっちのほうに集中されているので、サービスを高度化しつつも、街中にトラックをあふれさせないようなまい仕組みを、ハードの面、ソフトの面、考えていかないといけないですよという話がこの間からあっておりますので、そのあたりの整理でもう少し入れていただけたらと思います。

特に2-13では、「幹線での共同運行」と書いていますけれども、もちろん幹線でも必要だと思いますが、この間、街中で共同運行のあり方というのを探っていかないと、結局個別最適のほうにまた走って行ってしまおうと、街中にトラックがあふれてしまおうということが問題になってくるわけですので、両方、幹線でもそうですし、拠点的な非常に物流が激しいところにおいては、共同輸送もやっぱり考えていかないといけないというところを、どこかで入れていければと思いますのが1点ですね。

もう1点が、味の素の方がすごく耳に残っているのですけれども、ふだんから使っていないと、いろんなことがあったときにどこも引き受けてくれないということで、BCPのことが随所に載っていますけれども、啓蒙というところを官が担っていくと。いろんなリダンダンシーを持ったような、ふだんはちょっと割高かなとか思っているような物流も、いざというときにはすごく生きるのですよというところを、きちんと知らしめていくという活動が必要ですよということを、どこかで入れていただきたいと思いました。

あと、輸送障害に関して、保険サービスの開発とか、ちょっと色気を出してもいいかなと思ったのですが、そのあたりはちょっと立場も絡んできますので、とりあえず2点のほうをよろしく願いできればと思います。

**【岡田委員】** 今、BCPのお話も出ましたので、言葉として、どこかで盛り込むべきかということですが、「リスク」という概念が必要と感じます。完全なものはないわけで、リスクが発生したときにどうするのかということ、リスクを最小化することが重要で、そのときのリスク分担が求められるということです。先ほどパートナーシップについて触れましたが、まさにリスク分担こそパートナーシップが重要です。適切なリスク分担というのが必要ということも、どこかで書いておいてもいいのではなかろうかと、感じたところがございます。

**【根本委員長】** それはどちらかという前半のほうですね。

【岡田委員】 前半のほうですね。

【根本委員長】 また戻ったわけですがけれども、前半のほうで、リスク分担の話と、それから、都市内の景観とか、住宅地の中に大型車が入り込むみたいな話とかそんなのがありました。これ、大串さん、もう1つの委員会のほうで大都市物流をやっているのですかね。都市内物流でそういうまい棲み分けみたいなものを議論する中で、やっぱり同じようなコメントが多分出てきて反映される可能性もありますかね。

【大串委員】 はい。

【根本委員長】 何か、今の幾つかのご意見に対してご回答ございますか。

【島田物流政策課長】 今、小委員長がおっしゃられたとおり、大都市圏なり街中の共同輸配送については、サービス小委員会のほうでいろいろと書かせていただこうかと思っておりますので、今度、全体を合体させましたら、多分、うまく整合がとれるのじゃないかなと思っております。

【根本委員長】 リスクとかBCPは、何か前半に書きますか。今でも多少は触れてるんですかね。

【島田物流政策課長】 今のモーダルシフトの意義のところ、複数のモードを活用することによって災害発生時にもまさにリスクがある程度軽減されるというニュアンスのことを書いてございますので、そのあたりか、あるいはどこかで、もうちょっと明確なメッセージが伝わるようなことを考えたいと思います。

【羽尾物流審議官】 BCPのところ、いわゆる輸送網として、例えば味の素がまさにおっしゃったように、輸送をどう確保するか。味の素の場合は、メーカーとしてどう確保するかという観点と、もう1つは、もっと公共的な、災害が起きたようなときにどう維持していくかと、こういう2面があると思います。

で、何か起きたときのリスクとして事業者がまず、製造業者もそうですが、どういうふうにも維持していくかと、この観点で物流も含めてダブル化していかうと、こういう動きも最近あります。一方で、その分、コストがかかると、これをどう見られるかという、まさにそれぞれの経営判断にかかわる部分もあると思います。ただ、味の素がヒアリングでおっしゃったように、ふだんからそういうふうに行っていることによって、最初はコストがかかるのだけれども、だんだんうまく機能し出せばそのコストが下がって行って、1つしかないときよりデュアルにしたときのほうで災害への対応力も強くなりつつ、コストもそれなりに下がっていくと、こういうのもあると思う。そういう事例は私ども、いわゆる

いいプラクティス集として普及していくというのが大事なことだと。

もう1つ、災害対応としてのBCPとしてというのは、まさに、先ほどの岡田委員からのご指摘のリスクの分担、パートナーシップという観点でも大事だと、私どもも思っていますが、ちゃんと物流業者にBCP計画をつくりなさいというのをずっとやっていますが、これに今は、単に物流業者だけじゃなくて、いろんな荷主と一緒にしたBCP計画をつくりなさい。さらにもっと進めば、結局、その地域地域に存在するので自治体も含めてBCPをつくっていく、こういうのが大事だと思っていて、関係者の協議の場なりを使いながらそういうのを促進していこうということで、今、取り組んでいるところではございます。

それからもう1つ、6ページの「高度化・効率化、ニーズの高まりへの対応」のところ、一方で地域の話であります。まさに島田が申したように、もう1つのサービス小委員会でやってはおるのですが、ここでちょっとご紹介しておきますと、これからオリンピック・パラリンピックがありますと、新しい公共的な建物、公共的のみならず民間の建物が出てきます。実は、例えば1棟1,500人も入るようなマンションもそうですし、商業施設もそうなのですが、ものすごいたくさんのトラックがそこに出入りするわけなんです。そこを、建物の建築の段階から配慮してつくれば、街中にトラックがとまらなくても、その地下に入っていける、こういうことの配慮というのは非常に大事で、民間団体、物流団体連合会などもその啓蒙活動をしているところであります。

一例を言えば、東京都の駐車場条例は、高さ3メートル以上としているんですが、そうすると、皆さんつくる建物は高さ3メートルの地下へ入る通路をつくります。ところが、3メートルの高さでは、現在のアンケートをして調べますと、27%ぐらいのトラックしか中に入れないのです。つまり、73%のトラックが条例に従った建物の中には入れないという状況になっています。したがって、こういったものをまず変えていかないといけない。

さらに、今、例えば虎ノ門にしろ、いろんなビルができいてますし、そこに鉄道新駅をつくっていかうとかいう話があります。そういったときにも、結局、お客さんと商業施設にモノは運ばないとはいけませんから、そういうときに、建物と鉄道駅とそのエリア全体を物流にどうやって配慮した形にするかというのを、これから啓蒙していかないとはいけないのですが、ついつい、つくられる方も皆さん物流は後回し、旅客の流れはよくしようと、こういうことをやっていますから、そこはサービス小委員会などでも議論をして、きちっ

とした形をちゃんとやっていかないといけないということを踏まえて、今後、これと合わせて物流部会で議論できるようにしていきたいと思っています。

【根本委員長】 他、いかがでしょうか。

【二村委員】 もしかすると明確にしないほうがいいのかもしいのですが、各項目に関して、誰が誰とやるか。先ほどから役割分担の話がありますけれども、誰がやるっていうその主語がないのですね。ただ、もしかすると、これ、明確にしないほうがいいのかもしいのです。突き詰めて考えていきますとそうじゃないほうがいいのかもしいのですけれども、一応指摘として、役割分担が明確ではありませんねというところを指摘させていただきます。それが1点目です。

それから、もう1点なのですが、11ページの、例えば、「オンドックレール等による貨物駅と港湾の結節の強化」というところでは、これは中長期的なお話なのですというようなご説明を先ほどいただいたと思います。それに対して、11ページの一番下の「海上輸送のメリットについての荷主へのPRの強化」というのは、やろうと思えば今日からでもできるような内容なのだと思います。ということは、中長期のものと短期のものとはかなり混じっている状況の中で、やはり多少明確に、これは中長期的であってすぐにはできませんよというような意思表示をしておいたほうが安心ではないかなと思いました。

以上です。

【根本委員長】 確かにそうですね。今のはコメントということで。

今回、中間取りまとめということで、概算要求があるということで、特にこの輸送障害とか低床貨車とか、こういうわかりやすい具体的に検討されたようなやつを前に押し出してやっていくと、非常にいいことだと思いますけれども、何回かご説明があったように、秋以降、国際物流とか情報化ということについてまた議論して、最終的に、今年末ぐらいですかね、取りまとめをするという、そういう2段階になっているということは、見ればわかるようにということでしょう。

それから、今、二村委員からあったのは、施策の中で短期的にできるもの、中期的に、長期的にというものも、やっぱりそれと別に、見たらわかるようにしたほうが親切ですねということは、確かにそのとおりだと思うので、この中間取りまとめというものがどういうふうこれから政府の中で取扱になるのか、必ずしも十分に私はわかっているわけではありませんけれども、これだけ読んでも、ああ、なるほど、そういうふうな意図なのだなということが読んだ方に分かるような形で、少しわかりやすくしたほうがいいのかもしいま

せん。中間取りまとめということなので、特にその辺は注意が必要かなと感じました。

さて、いかがでしょうか。8ページまでは非常にいろんな意見があって、大体、本当にうまいイントロダクションができるのではないかと思います。9ページ以降は、詳しいところとそうじゃないところがやはりありますけれども、この段階では、中間取りまとめとしてこういうふうな形なのかなと。委員の皆様からはかなり細かい指摘が出てきたということは、全般的にはいいと。ただ、細かい文言が気になる。そういうことで、大まかに言えば及第点をいただいているところじゃないかなと思うんですけれども、そういう理解でよろしいですか。

意見がほぼ出尽くしたようなので、本日の委員会はここまでとしたいと思えますけれども、あと、中間取りまとめの細かい修正に関しては、事務局と私に一任いただければと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【根本委員長】** ありがとうございます。それでは、この後、事務局と調整して、基本政策部会、物流部会の合同会議のほうに資料を提出させていただきたいと思います。

それでは、本日の議事は以上ですので、これをもちまして合同会議を終了いたします。

それでは事務局のほうにお返しいたします。

**【谷口物流政策課企画官】** 根本委員長、ありがとうございます。

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、後日また各委員の皆様にご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えます。また、会議資料はそのまま席次に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。また、次は親部会の基本政策部会、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時までの予定でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の合同会議の案件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 —