

社会資本整備審議会道路分科会第52回基本政策部会及び
交通政策審議会交通体系分科会第4回物流部会合同会議

平成27年12月14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の第52回基本政策部会及び交通政策審議会交通体系分科会第4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、年末の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。

本日の合同部会では、前回骨子レベルでご議論いただいた内容を踏まえて、答申の取りまとめに向けたご議論をいただくことを予定しておりますので、よろしく願いいたします。

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い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、挙手にて事務局にお知らせくださいますようお願い申し上げます。

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、本日は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会は総員12名中6名、交通政策審議会交通体系分科会物流部会総員15名中13名の委員の皆様にご出席をいただいております。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通施策審議会令第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、宮内大臣政務官からご挨拶いただきます。宮内大臣政務官、よろしくお願いいたします。

【宮内大臣政務官】 皆さんおはようございます。私は、国土交通大臣政務官の宮内秀樹でございます。きょうは月曜日の早朝から、お忙しいところ、家田部会長、野尻部会長を始めまして、委員の方々にご参加いただきましてのご審議、誠にありがとうございます。

物流は、この日本の国の血液を送り込むという、まさに血管の役割をしております、大きい血管もあれば毛細血管もあると、全てが揃っていないと、この国の生活が一瞬とも

スムーズにいかないというのが、まさに現状でございます。物流の果たしております社会の役割、あるいは経済の発展におきましても、大変重要な役割があるということは、もう国民の皆様方もご理解いただいているところでございます。

また安倍内閣は、アベノミクスということで、その政策の大きな方向性を提示いたしまして、今、それぞれの分野の方々がこのことについてご努力いただき、また知恵を出していただいているわけでございます。

その中におきまして、この物流業界におきましても、どのような知恵を出すことによって道路や港湾、鉄道、さまざまなインフラの利用価値を高めることができるのか、あるいはどのような知恵を出すことによって、どのような研究、技術開発をすることによって、効率化をもっともっと向上させることができるのか、これがまさに日本の経済の生産性向上に資すると思っているところでございます。

しかし一方、その物流の現場で従事していただく方々が、大変労働力不足でございます。また高齢化しているということで、この問題についてもどのように、我々はしっかりと向き合わなければいけないのかということ、既に皆様方にはご議論いただいているところでございますけれども、ひとつさまざまな知恵を、この関係部局がそろった中でそれぞれの英知を結集し、政策に反映していただければありがたいと思っております。

女性雇用の問題、そして若手をどのように、労働力として吸収できるのか。本当に重要な問題だと思いますので、ひとつ皆様方には、専門の見地から積極的なご議論をいただきたいと思っております。

先日私は、カザフスタンにインフラ輸出ということで、安倍総理の中央アジア歴訪において、先方の大統領との会談を終えた後、フォローアップに行っていました。このカザフスタンにおきましても、これから大規模なインフラ計画をたくさん考えているという状況でございます。その中で日本の質の高いインフラのPRをしてきたわけでありまして、このカザフスタンにおきましても、鉄道による運送について大変興味を持っていらっしゃいまして、日本の技術についてかなり踏み込んだ協議の中で、新しい具体的なプロジェクトを進めようとしているところでございます。日本の物流の海外輸出についても検討していかなければいけない、新しい時代の物流の考え方を、どうぞ皆さん方にはこの際しっかりとしたものをお作りいただきまして、そして我が国のこの物流政策に、一つ大きな方向性を出していただきますよう、心からお願い申し上げまして、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日は早朝より本当にありがとうございます。

【谷口物流政策課企画官】 ありがとうございます。

なお宮内大臣政務官におきましては、公務のためこれにてご退出されます。宮内大臣政務官、ありがとうございました。

【宮内大臣政務官】 どうもありがとうございました。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、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います。

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ので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、野尻部会長、よろしくお願い申し上げます。

【野尻部会長】 おはようございます。野尻でございます。どうぞよろしく願いいたします。

それではこれから、次第に従いまして議事に入らせていただきます。

議事の1は、答申案についてでございます。

初めに事務局からいただきまして、その後、委員の皆様からご意見、ご議論をいただきたいと思っております。

事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【島田物流政策課長】 それではお手元の分厚い冊子でございます、資料1と書いてございますけれども、答申案の本文に添いまして、若干時間がかかりますけれども、全体をざっとご説明させていただきたいと思っております。なお資料2として、A4の横長のカラーの資料をつけてございます。1枚目がこの答申の全体像について、1枚に簡略化してまとめたものでございます。2枚目以降には具体的な施策の例がつけてございます。これも適宜ご参照いただきながら、本文全体でざっとご確認いただきたいと思っております。

1ページめくっていただきまして、答申の全体構造でございます。「はじめに」というところで審議の経緯、あるいはこれまでの物流政策の総括について、簡単にまとめさせていただいてございます。その次に社会経済情勢の変化、そして物流が目指すべき将来像はどうあるべきかということに記載させていただいております。その次に、今後の物流政策の基本的な方向性ということで、基本的な考え方とその政策の方向性を具体化するに当たっての取組の進め方について、書かせていただいております。その後、では具体的な施策は

どういふものかということについて、IVというところで書かせていただいております。そして「おわりに」というところで、結びの言葉を書かせていただいております。

めくっていただきまして、1ページ、「はじめに」からでございます。

まず審議の経緯でございますけれども、ご案内のとおり4月30日に第1回の合同部会を開催していただきまして、そのときにこの1ページの下の①から⑧の検討の視点について、ご審議を開始していただいたわけでございます。

その後、9月には中間取りまとめということで、視点①から⑥までについての中間報告を出していただきました。

その後、視点⑦、⑧についてご審議をいただきまして、本日の本答申の取りまとめに至っているという状況でございます。

そして、新しい物流像の確立というものが必要ではないかということ、この「はじめに」で続けて書かせていただいております。

人口減少等の進行によって、深刻な人手不足に陥るおそれがある。物流の停滞といったようなことが需要に的確に応えられない事態を招いているのではないかと。我が国の産業の国際競争力の強化、安全・安心で豊かな国民生活の実現を支えるためにも、物流の目指すべき将来像を、明確なものとする必要があるのではないかとということを書かせていただいております。

次の3ページでございます。ここからは、これまでの物流政策の総括をさせていただきます。

その代表的な物流政策の事例として、一つにはモーダルシフト推進施策についての総括を、3ページでさせていただきます。これまで貨物鉄道の輸送力増強、あるいは内航船舶の共有建造制度、さまざまモーダルシフトについて施策を講じてきたところでございますけれども、その成果ということで見ますと、500キロ以上の距離帯でモーダルシフトの対象となり得る雑貨に限りますと、この10年間で内航海運につきましては分担率が10%から15%で5ポイント上昇しておりますけれども、鉄道につきましては9%から10%へと1ポイントの情報、ほぼ横ばいということになってございます。それにつきましては、例えば40フィート背高コンテナという海上コンテナでは主流となりつつあるコンテナが、西日本には輸送できないという問題、あるいは輸送障害があつて安心して鉄道に委ねられないといったような声が、荷主からはあるということでございまして、こういった実務的な課題に直面しているということでございますので、関係者間のリスク分担

をしっかりと働きかけて、具体的な課題の解決といったようなことを進めていくことが必要ではないかということで、総括させていただいております。

2つ目に、トラックの規制緩和に関する総括を、4ページでさせていただいております。

平成2年にトラック法が制定されまして、平成15年にその法律の改正によって、例えば営業区域規制の廃止ですか、あるいは運賃・料金の事後届出制といった形で、規制緩和がされてございます。これに伴いまして、弾力的な運賃制度といったようなものが出てまいりまして、ほかにもメール便サービスといった新しいサービスも出てまいりました。その一方で、4万社あったトラック事業者数が6万社となってきたということでございまして、かなり競争が激化し、しかも元請け、下請けといった多層化が進行したということで、事業者の経営環境は悪化いたしました。その結果、必ずしも法令遵守が徹底されないといったような形で、市場の健全性には必ずしもプラスには作用しなかった面もあったということでございます。

5ページでございすけれども、こういったことを背景といたしまして、今後としては悪質な事業者に対する集中的な監査あるいは行政処分ということをしっかり進めていく、不適正な事業者の排除、参入防止といったことを図りながら、契約の書面化、あるいは運賃の適正収受といったようなことに取組を加速していく必要があるのではないかとということで、総括させていただいております。

こういった形で、反省すべき点は率直に反省をし、次なる施策に生かしていきたいということを考えているところでございます。

それから6ページ以降、物流をめぐる社会経済状況の変化でございす。ここの部分につきましては、皆様ご案内のこととございすので、ざっと触れさせていただきます。

1つ目は人口減少・少子高齢化が進行していること。2つ目は国際競争が激化し、アジア域内での経済活動が活発化している、特に我が国の製造業がアジアに進出していること、さらにはアジア自体が、TPPあるいはアセアン経済共同体ということで物流需要が増えることが見込まれるということでございす。そういった中、世界銀行によるパフォーマンス指標を以て、アジアの中でシンガポールに次いで日本は高い評価を物流の分野では得てございすので、そういったすぐれた質の高い物流システムをアジアに展開していくことで、アジア全体の経済成長にも貢献していくということが、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。

3つ目に、ICTといった最新の技術革新の成果を、物流分野でもしっかりと取り込ん

でいく必要があるということ、それから8ページの4つ目、災害リスクが高まっているということ、これも物流分野では非常に重要なテーマということで書かせていただいております。さらに5つ目、地球環境問題とエネルギー制約ということで、CO₂の削減という観点のみならず、エネルギーセキュリティーの観点からも重要な課題となってきているというものでございます。

さらに、物流に特に固有の課題といたしまして、6つ目、貨物の小口化、多頻度化ということが進んでいるということでございます。荷主側からは短い納期が設定されたり、あるいは配送の時間指定が集中したりといったようなことで、なかなか鉄道あるいは船舶による輸送が難しいといったことが、ドライバー不足に拍車を掛ける要因となっているということでございます。それに加えて、電子商取引、ネット通販等によるeコマース市場の拡大を背景に、宅配便の個数が増えている。特に高齢者におけるインターネット利用の普及が進むことによって、さらに宅配個数が増えていくのではないかとということが予想されております。こういった点でも、物流のさらなる高度化・効率化が必要とされているということでございます。

さらに7つ目、労働法制の見直しというものも、現在国会で継続審議になってございます。特に中小企業の多いトラック事業者を始めとして、時間外労働に対する割増賃金の引き上げといった制度が導入されますと、非常に大きな影響を与えますので、特にこういった点については、荷主を含めた関係者が一体となった、連携した対策を進めていく必要があるということが、言えるのではないかとということでございます。

さらに8つ目、1億総活躍社会ということをご政府として10月に打ち出したところでございます。GDP600兆円の実現ということも含めまして、さまざまな方が活躍することができるというふうなことを、物流分野でも積極的に取り組んでいきたいということを書かせていただいております。

そういった社会的な背景をもとにいたしまして、では物流の目指すべき将来像はどうあるべきかということ、11ページ以降に書かせていただいております。

やはり少子高齢化、人口減少ということが深刻化していく中で、持続的な経済成長と安全・安心で豊かな国民生活を支えていく役割というのが、期待されているところでございます。

そういった中で、事業の省力化といった受動的な改善に終始することなく、多様な主体との連携、協力のもとに、みずから新しい価値、あるいは新たなサービスを次々と生み

出す、あるいは新たな市場の開拓を行う、そういったことによって、国内外の経済活動の仕組みや、人々のライフスタイルを変化させる、さらには未来をつくっていく、そういった一つの独立の産業として、物流が社会の期待に応え続ける存在となることが、望まれているのではないかと考えています。

また就業環境の改善、あるいは社会貢献といった形で、物流の存在価値をさらに向上させ、魅力的な物流へと進化することが望まれているのではないかと考えています。

そういった物流の将来を実現していくに当たりまして、やはり国民の暮らしの質の向上というものを図ることを十分踏まえた上で、消費者目線に立った政策を進めていくということが重要であると。ただ、この場合、物流産業はその役割を担う最大のプレーヤーであるということを踏まえた上で、物流政策に取り組んでいくべきであると考えています。

そういった中で、将来像といたしまして、大きく2つの視点を掲げさせていただいております。

1つは、生産性の高い物流ということでございます。省力化と更なる効率化を促進するというところでございますけれども、特に物流業というのは労働集約型の産業であり、その一方で荷主都合による手待ち時間が発生するといったような形で、労働生産性が必ずしも高くはないという状況になってございます。そういった中で、生産年齢人口が減っているということで、今後限られた労働力のもとで、高い付加価値を生み出すことができる産業へと変化すること、すなわち労働生産性を向上させることが不可欠ではないかと考えています。この場合、個々の物流業者の努力では限界がございますので、多様な主体との連携、あるいは省力化された効率的な物流を標準化するというようなことが必要である、というふうなことを書かせていただいております。

それから、新市場の開拓でございます。日本が経済成長をし続けていくためには、例えば海外の物流、ニーズ、そういったものも含めた新たな市場の開拓、あるいは物流自身が新たなサービスを展開していくということが、必要なのではないかと考えています。

それから将来像の新たな2つ目は、持続可能性の高い物流ということでございます。労働力人口が減っていく中で、就業先としての魅力を向上するということが、非常に重要ではないかと考えています。特にトラック事業等では、労働時間が長く、しかも給与水準が必ずしも高くはないという状況の中で、選べる産業となっていかなければ、国

内外の経済活動のボトルネックとなってしまうかねないという危機感のもとに、例えば女性を含め年齢にかかわらず、誰もが就業し、活躍できる環境を整える、あるいは市場の健全化を進めていく、そういった形で働きやすい職場へと変革する必要があるのではないかと考えています。

それから、持続可能性の高い物流の2つ目の項目といたしまして、環境負荷の低減、あるいは社会への貢献といったことも、重要なテーマではないかと考えています。特に大規模災害が発生した場合に、支援物資の円滑な輸送の確保、あるいはサプライチェーンの維持ということが非常に重要であるということで、こういった物流の存在価値をさらに向上させ、より魅力のある物流へと進化していくことが必要ではないかという形で、物流の将来像を大きく2つ、掲げさせていただいております。

こういった将来像を目指すに当たりまして、では物流政策の基本的な方向性として、どのような方向で進めていくのかということについて、14ページ以降書かせていただいております。

その基本的考え方として、1つには、物流生産性革命という言葉で、一つくらせていただいております。新たな付加価値を創造するということがございます。潜在的な輸送力を発揮するということが非常に重要なのではないかと。物流分野で生産性を飛躍的に高めるためには、やはり今現在において使い切れていない輸送力に光を当てる、非効率な輸送の改善を行うということで、既存の輸送力のさらなる有効活用を図っていくことが重要なのではないかと考えています。そのためには、荷主、物流事業者等の関係者の連携というのが非常に重要であると考えています。

その際に、1つには社会資本のストック効果を最大化するという観点が必要であると。高速道路、港湾、鉄道といった既存のインフラを有効に活用することが求められておりまして、こういったものを賢く使う取組というのが重要であると。その際、インフラの管理主体の協力も得ながら、そのストック効果を最大限発揮していく、そういったことが必要であろうと考えています。また、物流システムそのもののさらなる高度化が必要であると考えています。こういったことで、既存の潜在的輸送力を発揮していくことが必要ではないかと考えています。

2つ目には、物流フロンティアへの挑戦ということでございます。先ほどもちらっと申し上げましたが、例えばアジアを含みます海外の新たな物流ニーズの開拓、あるいは国内でもあらたなサービスの展開というものが重要なのではないかと考えています。

こういったものにつきましては、採算等事業性にも留意しながら、関係者間の連携協力、あるいは最新の技術を積極的に取り組むといった形で、「知恵比べ」を促していく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、消費者とのコミュニケーションを強化するといった形で、消費者のライフスタイルそのものを変えていくというふうな取組も、重要ではないかということでございます。

それから生産性革命と並びます2つ目の柱といたしまして、未来へ続く魅力的な物流への進化ということを掲げさせていただいております。

その1つ目は就業環境の整備でございます。物流分野における労働力の不足が、経済活動のボトルネックとなるような状況を回避する必要があるということで、魅力ある就業先として選ばれる産業ということに物流がなっていくためには、事業の生産性を高めるだけではなくて、女性も含めて年齢にかかわらず誰もが就業し、活躍できる環境を整える、さらには市場の健全性を進めていく、長時間労働の抑制、賃金の上昇も含めて、やりがいと誇りを持って働くことのできる、働きたい職場となるよう環境を整えていく必要があるだろうと。

あわせて、業界のイメージの改善ということも必要であり、情報発信が非常に重要であるということでございます。

さらに、未来へ続く魅力的な物流への進化の、もう一つの要素といたしまして、社会への貢献ということも打ち出していくべきではないか。環境対策あるいは災害対応力の強化といったようなことで、物流の存在価値を高めていく。これも就業先としての魅力の向上に、つながっていくものではないかと考えているところでございます。

続きまして17ページでございます。生産性革命と、未来へ続く魅力的な物流への進化、この2つの基本的な方向性を進めていくに当たっての、取組の仕方でございますが、一つには新たな連携を生み出す基盤の整備というのが必要ではないかと。生産性を高めて持続可能性を確保していくに当たりましては、やはり市場原理に基づく企業間の競争といった創意工夫、あるいは切磋琢磨による物流サービスの向上というのを前提とはしつつも、同時に国や自治体、あるいは荷主、物流事業者といった多様な関係者の間で、新たな連携を構築して、社会システムとしての物流システムのさらなる効率化、最適化を進めるべきではないかということでございます。

例えばということを書いておりますけれども、季節変動といった波動パターンが異なる発荷主同士が連携して、物流を共同化する、あるいは受注期限や配送時間帯等を見直して、

1日の時間帯の中でのトラックの有効活用を図る、こういった需要の平準化といった取組が、潜在的輸送力をしっかりと活用することにもつながっていくのではないかと考えています。その際に、合意形成あるいは実行の円滑化を図る必要があります。それに必要な何らかの制度的枠組みといったものを含めた、施策を講じる必要があるのではないかと考えています。

こういった連携を生み出す制度的枠組みの整備といったようなものが必要であるということ、まず一つに大きく打ち出しています。

これをもう少し詳しく記載いたしましたのが、18ページでございます。特に最近では、大都市を結ぶ幹線輸送での複数荷主が連携した共同輸送、あるいはブロックレベルでのコンテナ輸送の合理化といった、一定の広がりを持った地域における輸送の効率化、省力化を図る新たな取組が出現してございます。こういった面的広がりを持つ物流ネットワークにかかわる多様な関係者が参画し、計画的な取組を進めることができる制度的枠組みの整備を行うといったことを含めて、我が国の物流ネットワークの再構築とも言える、変革をもたらす必要があるのではないかと考えています。

同じようなことが、労働力不足の克服にも言えるのではないかと考えています。荷主や自治体の連携、協力がこの省力化のための新たな取組を促進していくに当たって、非常に大切ではないかと考えています。

そこで新たな制度的枠組みということで、現在流通業務の総合化・効率化法、いわゆる物効法という法律が10年前にできてございまして、高機能な物流センターを拠点とした配送網の集約といったことを、この10年余りで行ってまいりました。これまで277カ所の大規模物流センターの整備につながっているところでございますけれども、今後はこれらの拠点と、それに連なるさまざまな輸送も含めた、一定の空間的な広がりを持つ面的な物流ネットワーク全体の高度化といったようなことを、多様な関係者との密接な連携のもとに進めていくということが、必要なのではないかと考えています。

その連携をするに当たっては、やはりお互いどういったことをやっているのか、あるいはお互いどういった物流事業をしているのかということについて、見える化していく必要があると。その一つの方策として、物流事業者におけるKPIの導入等々、あるいは国や自治体、物流事業者の有するデータの共有、場所情報コードといった情報基盤を生かしたシステムの構築といったことも、検討の価値があるのではないかと考えています。

さらにこういった連携を進めていくに当たりましては、企業や国民の物流に関する理解

と協力は不可欠でございます。広く利用者也含めた企業や国民の物流に関する理解を進めた上で、それぞれの役割を果たしていくことが重要であるということでございます。特に、例えば非効率な再配達あるいは手待ち時間といった、外部不経済といったものを軽減していくためには、利用者あるいは企業、国民の物流に対する理解と協力は欠かせないということでございます。特に20ページの上から3分の1あたりのところでございますけれども、発荷主、着荷主とのコミュニケーションを通じて、消費者を初めとする受け荷主によってはある意味不要であったり、過剰とも感じるサービスを排除するというのも、重要ではないかということでございます。加えて、災害時における支援物資輸送といった社会的な役割を果たしていく上でも、必要となるコストについて国民の理解を得ていくことが必要であろうということでございます。

それから、施策の進め方の大きな2つ目の要素といたしまして、先進的技術の活用が重要であるということでございます。IoTやビッグデータ、人工知能、こういったものがさまざまな事業形態やサービスを生み出す源泉になってございます。こういった技術革新の活用による、物流の生産性向上というのが、これからも期待されるのではないかということでございます。

それから22ページでございます。こういった物流の目指すべき将来像、あるいはその将来像に向けた施策の基本的方向性とその取組の仕方、それらを具体的に進めていくに当たって、こういった施策を講じていくのかということ、22ページ以降記載してございます。

まず物流生産性革命の実現ということの、具体的な施策でございます。潜在的輸送力を発揮し、究極的に効率化された物流を実現するために、一つにはモーダルシフト、これは従来は環境負荷の低減ということが大きなテーマとして進めてまいりましたけれども、これはトラックドライバーの不足対策にも資すると、大量輸送機関の活用ということで、環境負荷低減以外の効果もあるということで、改めて今回モーダルシフトというものにしっかりと光を当てて、荷主との連携のモーダルシフトの促進を進めていこうということでございます。その際、モーダルシフトの担い手や関係者のあり方として、やはり経営体力をしっかりと備えていただく必要があるということ、それから関係者の合意形成に必要な異業種間の混載、関係者の連携の促進が図られるような仕組みが必要ではないかということ、それから23ページでございますけれども、これも先ほどちらりと申し上げましたが、特に鉄道輸送については、輸送障害時の運用改善等が必要である、海上輸送については外内

貿コンテナの一体的取扱、フェリーによるトラックの無人航送等々、今後モーダルシフトの推進に当たって、改めてしっかりと取り組んでいかなければならない課題というのが、あるのではないかと考えております。荷主へのPRの強化も非常に重要なポイントであろうと考えております。

それから生産性向上、潜在的輸送力の活用の非常に重要なポイントのもう一つといたしまして、トラック輸送のさらなる効率化というのがございます。日本の国内の貨物輸送のかなりの部分をトラック輸送が担っているという点でも、この部分は非常に重要でございます。例えば事業者間の共同運行の取組というものを、中継輸送等、あるいはデータ等の標準化といったようなことで、後押しをしていく必要があるのではないかと考えております。

それからトラック輸送の効率化に当たって、道路の活用というのは極めて重要でございます。この部分につきましては、道路局のほうからご説明をお願いいたします。

【増田道路局企画課長】 道路局の企画課長の増田でございます。道路を賢く使う取組の確実な推進のパートを、道路局から説明させていただきます。

まず道路を賢く使う取組ということで、この部分は従来から変更はしておりませんが、認識として貨物輸送の9割を担う大動脈である道路の、役割機能を高めていくためには、トラック輸送の効率化に資する取組を強化する必要があると。こういう認識のもとに、まず道路を賢く使う取組の確実な推進というものを書かせていただいております。

従来から輸送時間の短縮という言葉を書かせていただいておりますが、前回のご指摘も踏まえまして、時間信頼性の向上というワードを入れさせていただいております。道路交通の交通量の分担率の問題等々ありまして、道路ネットワーク全体の最適利用ということを書かせていただいております。また高速道路と施設の直結ということも、このパートで書かせていただいております。

それから次に、24ページの一番下から次のページにかけて、ETC2.0の活用ということを書かせていただいております。この部分は、新たな新技術としてのETC2.0を、物流事業者のトラック運行管理の効率化であったり、道路管理者とのデータのフィードバック等で、より公立的な活用に資するということを書かせていただいております。前回ご指摘も踏まえまして、25ページの7から10行目、この赤い部分を加えさせていただいております。しっかりとコスト意識を持ってETC2.0の普及にも取り組むという意味で、利用者が具体的にメリットを実感できるような施策の、合わせての実施という

ことを加えさせていただきます。

それから、12行目の適正通行へのインセンティブから、26ページ24行目の今後の維持修繕・後進のための財源の確保の部分、ここは今まで大型車の適正な通行という一くくりで書かせていただいておりますけれども、前回のご指摘等を踏まえまして、構成を5つに区分いたしまして、わかりやすさと強調する点がわかるような形で、まとめさせていただきます。

まずインセンティブの部分については、重量超過車両というのが、非常に構造物に与える影響が大きいということを書かすとして、ETC装着車へのメリットであったり、インセンティブを与えるということを書かすとしていただいております。

それから車両の大型化による効率化・省人化、車両の大型化について少し目立つように、こういう柱立てをさせていただきます。ETC2.0などのITを活用した危険物車両の通行の効率化の部分も、加えさせていただきます。

それから、こういった効率化へのインセンティブに加えて、逆に今度はムチといいますか、過積載等の違反者への厳罰化という部分、これも柱立てをさせていただきます、ただはかるだけではなくて、真に実行性を上げる取組をやるという趣旨で加えさせていただきます。ただし、26ページの7行目あたりから赤い部分がございますけれども、その際、荷主との関係等、費用負担の問題等も、ここの部分に追加させていただきます。さらにインフラ側での重量計測だけではなくて、車両側でも車載型荷重計測システムのことも、ここに加えさせていただきます。

それから都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメントということで、規制的手法であったり、関係者協調による手法であったり、ビッグデータを活用しながら諸外国の例を参考に組み込んでいくということ。

それから今後の維持修繕・更新のための財源の確保の部分、これは幅広く、税金による負担との関係も含めて、これまで以上の課題認識を持って検討すべきというふうに書かせていただいております。

それから最後に、先進的・先端的な取組への挑戦ということで、基本的な心構えといいますか、しっかりと意気込みを持って先進的にやっていくということを書かすとしていただいております。

道路局のパートは以上でございます。

【島田物流政策課長】 続きまして、27ページからのご説明でございます。

潜在的輸送力の発揮ということで、物流ネットワークの拠点の高度化でございます。従来から物流施設の高機能化ということで、大規模物流センターの整備の促進というようなことを、税制に設けましたけれども、それを行うとともに、やはりトラックドライバーの不足といったことが課題となってございますので、輸送フローの円滑化というところに着目いたしまして、例えばトラックの予約システムを導入する、あるいはトラックの運行拠点と大型倉庫を併設するといったようなことを、今回新たに促進してまいりたいと考えてございます。

こういった機能を併せ持つ高度な物流施設をベースに、物流事業者自身が物の流れをトータルに企画・コントロールし、事業変革機能を発揮することができる能力を身につける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27ページの下、(4)国際コンテナ戦略港湾等のストック効果の一層の発現でございますが、ここの部分につきましては、中間取りまとめの際と内容が同じでございます。鉄道輸送の機能強化、あるいは低床貨車の導入、オンドックレールといったようなことを書かせていただいております。

それから29ページ、このあたりも中間取りまとめのときと内容はほぼ一緒でございます。コンテナラウンドユースの取組の促進、あるいは広域的な物流の効率化といったことで、インターチェンジの近傍に整備されたインランドデポを含む物流拠点のさらなる活用、あるいは港湾や空港周辺での物流の円滑化といったようなことを書かせていただいております。

それから30ページに、潜在的輸送力の活用の5つ目の要素といたしまして、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うものを、書かせていただいております。これも中間取りまとめのときに既にお示しさせていただいておりますけれども、その中に貨客混載の取組というもののすぐ下、30ページの下から3行目ぐらいでございますけれども、これは過疎地だけではなくて、都市の中にあっても過疎地と同様の状況にある地域における輸送といったことも、視野に入れておくべきではないというご指摘を書かせていただいております。

それから31ページ、小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築、道の駅や公民館等を活用した小さな拠点を中心とした、輸送の共同化等に取り組むべきでないかということでございます。

それから、貨客混載あるいは自家用自動車等を活用した有償貨物輸送ということでござ

います。こういったものについては、ICTの活用によって一層効果的な取組ができるかもしれないということも、あわせて書かせていただいております。こういった過疎地の物流ネットワークの維持については、32ページの③でございますけれども、これも同じく関係者の合意形成、その合意事項の実行ということが非常に重要であるということを書かせていただいております。

さらに一番下でございますが、地域内外の関係者や国民の物流に関する理解と協力も、当然ながら極めて重要でございます。

それから33ページ、物流の高度情報化と自動化でございます。新たな技術を積極的に導入していくことが必要ではないかということで、ICTの活用あるいは人工知能、さらに自動運転技術、自動隊列走行等々の実用化の加速化、さらに最近テレビでも出ておりますけれども、無人航空機の物流への活用といったことも、今後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。

それから34ページの1-2物流フロンティアへの挑戦、物流生産性革命の2つ目の要素でございますけれども、1つ目は都市内物流のマネジメントをしっかりとやっていくべきではないか。この際、実行性の確保といったことをしっかりとリードしながら具体的方策をつくっていくことが必要ではないかというご指摘も記載させていただいております。

こういった物流に関するエリアマネジメントの促進、1つ目は吉祥寺等におきます共同集配センターの試み等々でございますけれども、35ページ、物流を考慮した建築物の設計・運用ということも、今後重要になってくるというものでございます。さらに36ページ、これも中間取りまとめのときに書かせてございましたけれども、旅客鉄道の輸送力の活用、あるいは東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機とした円滑な物流の確保といったことも、ここに記載させていただいております。

それから消費者との対話を通じたライフスタイルの変革と、物流フロンティアの2つ目の項目として書かせていただいております。消費者との接点を増やしていく、B to BだったものがB to C、C to Cに物流が変化しているということも踏まえて、消費者の利便を図ることも検討していくべきであると。その中で、宅配の再配達削減というもの非常に大きな課題として出てきてございます。37ページ以降でございますけれども、再配達によって年間9万人に相当する労働力が費やされている、あるいは山手線の内側の2.5倍の杉林が吸収する量に相当するCO₂が排出されていると。こういった社会的な損失をしっかりとここに明記させていただいた上で、一方で再配達が消費者にとっても非常に便

利なサービスであるということにも留意しながら、回避できるものはなるべく回避していこうというふうな書き方をさせていただいてございます。

37ページの下の方には、消費者へのアンケートの結果も書かせていただいております。利用者の意識といったものをしっかりと受け取りながら、新たな受取方法を選択するということもできるようにしていこうというふうなことを、今回追記させていただいております。

それから物流フロンティアの3つ目といたしまして、海外展開を初めとする新たな市場の開拓というものを、38ページ以降書かせていただいております。これはもうご案内のとおりでございますけれども、アジアの物流は新たなニーズがどんどん出てきてございます。その中でも特に東アジア、東南アジアに加えて南アジア、あるいは中南米といったところにも視野を広げて、物流ニーズを捉えていく必要があるのではないかと考えてございます。その際に、欧米諸国の物流事業者と比べて、我が国の物流事業者はどうしても物流需要など十分取り込めていないという面もございます。そのあたり、しっかりと現状を見据えながら、我が国の物流システムの強みと弱みをしっかりと踏まえた展開が、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。

こういったアジアの物流環境の改善の取組につきましては、例えば物流政策対話、あるいは物流パイロット事業といったようなことを通じて、相手国の制度、運用の改善といったものも取り込んでいく必要があるのではないかと考えてございます。あわせて、パレットといったものの標準化、さらには40ページの上の方でございますけれども、多頻度・小口配送、あるいは定時配送といったもの、さらにはコールドチェーンといった世界でも、最高水準の我が国のサービスやノウハウをもとに、こういった地域に国際標準化として主導的に導入していくということも、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。

さらに我が国の物流ネットワークの国際競争力の強化という観点では、内外のシームレスな輸送というのを実現することが極めて重要であると考えてございます。国内外を結ぶ結節点としての高機能な物流施設といった整備も含めまして、物流ネットワーク全体としての機能向上につなげる必要があると考えてございます。

それから40ページの真ん中から下、これも海外展開の一つでございますけれども、農産物、食品の輸出拡大ということも、例えば鮮度保持技術の高度化、あるいはその普及ということを通じて進めていきたいと考えてございますし、これも外国人の利便性向上とい

う点で、海外進出の一種と言えなくもないのですが、手ぶら観光の推進ということで、我が国を訪れる外国人の皆様の荷物の輸送といったものを、しっかりと責任を持って行う、我が国の非常に行き届いたサービスを体感していただくための、例えば共通ロゴマークの普及といったことでも、今後さらに進めていきたいと考えてございます。

こういったことも含めて、よりよい物流サービスを企画・提案する、あるいはサプライチェーン全体の最適化、効率化をコーディネートするといった、高度で専門的な人材の確保・育成も重要であるということ、41ページの④高度人材の育成というところで書かせていただいております。その際に、物流側だけではなくて、荷主側にも物流に明るい人材を育て、戦略的に取り組むことが重要であるということも、合わせて記載させていただいております。

42ページからは、大きな2つの柱、生産性革命と並びますもう一つの柱である、未来へ続く魅力ある物流への進化についてでございます。

まず、やはり就業環境の改善ということが非常に重要であるということでございます。労働者の待遇改善ということで、契約の書面化等を通じた適正な運賃・料金収受等によりまして、就業者の所得向上及び長時間労働の抑制を図って、就業先としての魅力を向上させることが必要だと。こういったときに、賃金へのしわ寄せといった社会的負荷の見える化を図りながら、そういったことで荷主の理解を得て、協力をしてもらいながら、物流事業者と荷主のパートナーシップを構築していくことが、必要ではないかということがございます。

さらに働きやすい就業環境の実現ということで、女性を含めて年齢にかかわらず多様な人材が活躍できる就業環境の整備ということで、シャワー室や女性用トイレ、託児施設といったさまざまな施設の整備等もあわせて考えていく必要があります、その際に経営層なり管理者層への、女性の積極的な登用も重要ではないかということがございます。

そういった考え方に従いまして、例えば非効率な商慣習の見直し、あるいは中継輸送の導入促進、パレットの標準化、さらにはロボット化による自動化等を初めとする、業務の軽労化といったことも必要なのではないかとさせていただきます。

それから、未来へ続く魅力的な物流への進化の2つ目といたしまして、業界イメージ、物流そのもののイメージの改善ということも重要ではないかということがございます。物流の社会的意義をしっかりと打ち出していこうと。年間24兆円の売り上げがある事業でございます。重要な社会インフラであり、災害時には特に重要な役割を果たすものである、

そういった社会的意義をしっかりと示していく必要があるのではないか。その際に、機械化や安全性の向上が進む今日の物流業というのは、決して3Kではないということ、しっかりと社会に発信していくことが重要であるということをございます。さらにその発信はわかりやすい形で、キーワードを使ってやっていくべきではないかということをございます。

それから人材の確保・育成。これも申し上げるまでもなく大変重要な課題でございまして、技能人材の確保・育成に向けた取組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。

それから、未来へ続く魅力的な物流への進化の、2つ目の要素であります社会への貢献という点でございます。

地球環境対策への貢献は、申し上げるまでもない部分でございます。モーダルシフト、あるいは地球環境問題に配慮した物流施設の整備、ノンフロン冷媒への転換等々、さらには環境対応車両の普及促進といったことを、引き続きしっかりと進めていこうと思っております。

それから災害対応力ということで、特に災害が発生した場合の広域な物流拠点としての機能を非常に重要なものと考えてございますので、災害に強くするシステムの構築が重要であると。その際に、46ページ以降でございすけれども、支援物資の輸送を補完する観点から、災害の発生に備えて一般家庭等におきまして、食料品等の備蓄を行うことも望まれているところでございす。東京都が最近作りました防災ブックにおいても、その重要性がしっかりと書かれているところでございす。こういった取組は、災害時の支援物資輸送等の取組の効果と相まって、国民の安全・安心の一層の確保につながっていくということをございます。ただ、その場合にコストの存在というのを関係者がしっかりと認識して、その負担のあり方について、議論を進めることが重要ではないかと考えてございす。さらにその下、テロ対策といったことも、大変物流面では重要でございす。そういったことも配慮した物流というのをしっかりとつくっていく必要がある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。

それ以降、災害対応力の強化、あるいは物流施設の老朽化、さらにはその物流の周辺にあります道路の防災対策、老朽化対策といったようなことにもしっかりと取り組んでいくことが重要であるということをございます。

それから48ページ以降、施策の進め方でございす。

物流に関する国の他の計画等との調和が必要であるということは、いうまでもないところでございます。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、さらには交通政策基本計画といった、物流に深く関与する国の計画としっかり調和を図っていくとともに、49ページの真ん中あたりでございますけれども、総合物流施策大綱というものが、物流に関する関係省庁で閣議決定されてございます。こういったものもしっかりと調和を図って、物流政策をさらに飛躍させていくことが重要であるということでございます。

そういった物流政策を推進するに当たりまして、49ページの下のほうでございますけれども、施策目標の設定ということをまずはやっていくべきであるということでございます。50ページの真ん中あたりでございます。交通政策基本計画の中でも、物流に関するさまざまな指標が掲げられてございます。例えばモーダルシフトに関する指標ですと、鉄道による輸送トンキロ、内航海運による輸送トンキロを具体的に、2020年にこれだけの数字に増やしていこうというふうな数字を掲げさせていただいてございます。それからトラック輸送に従事する女性労働者の数も、2万人から4万人に倍増させようといった、野心的な指標が掲げられてございます。

これに加えまして本答申では、現在のトラック運転手の4割の退職が見込まれる2030年までに、物流の目指すべき将来像ということで、先ほどご説明申し上げたことを実現することを目標といたしまして、例えば過疎地域における物流ネットワークの構築、あるいは物流を考慮した建築物の設計・運用の促進といった先進的な取組事例を、新たな制度的枠組みも活用しながら、5年後の2020年までに少なくとも100事例は生み出すといった形で、裾野を広げていくことが重要であるというふうに、ここでは記載させていただいてございます。

なお物流の生産性そのものも、非常に重要な指標でございますけれども、現在直ちに設定することが困難であることとございますので、具体的にどのような目標を設置することが可能かについても、引き続き議論を行うことが期待されるというふうに記載させていただいてございます。

こういった指標の実現に当たりましては、当然ながらPDCAサイクルをしっかりと回してローリングをしていくということが重要であると記載させていただいております。

それから「おわりに」ということで、今後の関係者に対する期待、そしてこの答申の基本的な認識と合わせて、関係者に対する期待を記載させていただいております。

まず何といても、やはり危機的な状況が迫っているということを、関係者も含めてしっかりと認識していくことではないか、労働力不足の深刻化というのは極めて重大な、構造的な問題であり、物流は危機的な状況に直面しているということでございます。そのために、時代の流れに適応した自己変革を、今まで以上に成し遂げることが不可欠であると。あらゆる関係者が危機感を共有して、相互に協力して具体的な解決を図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。

そのために、「物流がみずから変わる、日本を変える ～物流生産性革命～」というふうに書かせていただいております。関係者の連携あるいは先進技術の活用といったことで、道路、港湾、鉄道等のインフラネットワークを賢く使って、ストック効果を最大限に発揮する、そして物流システムをさらに高度化、効率化することを通じて、潜在的な輸送力を最大限に活用する、あるいは海外展開、輸出物流といった新たな成長のための物流フロントティアを開拓して、物流の生産性を向上させる、いわゆる物流生産性革命を実行する必要があるのではないかとということでございます。この場合に、これまで以上に強い経営基盤、的確な企画・提案力、確実な実行力等をもって、日本の産業構造の変革を目指すことが重要であるということでございます。

さらに「未来を創る ～未来へ続く魅力的な物流への進化～」ということもあわせて、関係者が認識すべきであると。就業環境の改善、あるいは社会への貢献ということを通じて、より魅力的な事業として、物流産業あるいは物流そのものが変革していく、そして未来に向けて持続的に発展していくものになっていくことが必要であるということ、関係者はしっかりと認識すべきであると。

そして、この答申の実行に向けて、関係者に求めることとして、物流というのは多様な課題、あるいは広範な分野にわたるということから、引き続きさまざまな角度で議論を行う課題が残っているのではないかとことでもあります。この答申で提言したさまざまな施策について、適切にPDCAサイクルを進めて、迅速かつ適切に対応していくべきではないかと。その際に、統計データの把握あるいはその利用により適切な現状把握を行って、政策と施策内容をバージョンアップしていくことが必要であると。国交省の発足以来、初めて物流を直視して、専門的な審議をする場としてこの合同部会を設け、審議してきた意義と経緯を踏まえて、さらなる施策検証と政策内容の進化を促すことも、政策だけをうたうべきではないと考えるということにしております。

そして最後、結びでございますけれども、さまざまな関係者が本答申に示した方向性に

添って、最善の努力を尽くしていくことを期待するということで、結びとさせていただきます。

こういった答申の全体の内容を体現するものとして、サブタイトルを表紙の1ページ目に書かせていただいております。「危機を乗り越え、自ら変わる、日本を変える、未来を創る ～「物流生産性革命」と「未来へ続く魅力的な物流への進化」～」、こういったサブタイトルをつけさせていただきます。危機を乗り越えるというのは当然のことですけれども、みずから変わるということで生産性を高めて、さらに高度化していく。さらには就業環境をしっかりと変えて魅力を高めていく。そうしたことで、一つの独立した産業として物流業が変わっていく。そして物流そのもののイメージも変えていく。そして、日本を変える。日本人のライフスタイルを変えて、連携によって荷主の意識を変えていく。自治体の意識も変えていく。そういったことで、未来に続く日本の物流業、そして物流、さらには日本の経済社会の未来をつくっていくというふうなことを、この言葉で表させていただきます。その具体的な方策として、「物流生産性革命」と「未来へ続く魅力的な物流への進化」ということで、施策を列挙させていただいているといった形になってございます。

サブタイトルはこういったものでございますけれども、本日ご欠席の勝間委員からは、もうちょっと短くしたほうがいいのかも、ちょっとご意見としていただいているところをご披露させていただきます。

なお本日、参考資料も添付させていただきます。必要に応じて適宜ご参照いただければと存じます。

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。大変スピーディーに、コンパクトにご説明いただきまして、ありがとうございました。

それではこれから、委員の皆様から一言ずつ、ご意見、ご質問、あるいはコメントをいただければありがたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。例によりまして矢野委員から、ずっと上村委員まで来ていただきまして、羽藤委員からこちらに回していただくという、議長の一方的なお願いでございますが、よろしく願いいたします。

それから最後になりましたが、内容も当然でございますけれども、サブタイトルについても何かご意見があれば、触れていただいて結構ですということでございますので、よろしく願いいたします。

それでは矢野委員、お願いします。

【矢野委員】 前回の会議でいろいろ意見が出ました、それがよく反映されて、全体的に深みが出ているというふうに思っております。特に前回の未来へ続く魅力的な産業への変革と、この産業への変革というのを「物流への進化」という形にしたことによって、いわゆる物流業界だけではなくて、もっと社会全体で物流を考えると、こういうスタンスが非常に明確になったので、非常にいいかと思えますし、それに合わせた形で、人材とかイメージとか、その辺も変えていただいて、その辺もいいかなと思えます。

それから、実際に効率化等を進めていくときに、着荷主というのが非常に問題だと思うのですが、今回その着荷主というのを幾つか明確にさせていただいたので、その辺も私自身はいいかなと思っております。

それから安全・安心という言葉を入れていただいた、これは非常によいことだと思っておりますが、ちょっと具体的に、四十五、六ページに書いてあるのですが、輸送手段の確保というところが若干、記述として薄いのかなというふうに思いました。実際にここでは、物流拠点とか、あるいは備蓄とかそういうところに書いてあるのですが、輸送手段の確保、例えば船舶利用あるいは鉄道利用を、災害時の船舶利用、鉄道利用についてきちんと位置づける、その体制をつくる、その辺をもう少し明確にしていいるのではないかな。さらにはエネルギーセキュリティーの問題として、インタンクの話等も、あるいはほかの手段というのも含めて書く話、あるいは国土強靱化法などでは災害時対応に食料品の共同配送とか、あるいは受発注システムの共同化、その辺も強靱化法に上がってきてますので、その辺も含めて少し、輸送手段の確保というところについて記述していただいたほうがいいのかなというふうに思いました。

いずれにせよ、全体的には非常にわかりやすくなっているかと思えます。

それからサブタイトルについては、最初見たときやっぱりわかりづらいな、長いなとは思ったのですが、じゃあ、インパクトある短い言葉が、私自身も思い浮かばなくて「うーん」と思っているのですが、ただ今回「それぞれの危機を乗り越え」から、「それぞれ」がどういうことを意味しているかというのを詳しく、52ページ、53ページに書いていただいたので、そういう意味ではきちんとこの言葉の意味が説明してあるという意味では、こういうのもありなのかなというふうには思っております。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

永峰委員、お願いします。

【永峰委員】 ありがとうございます。私も矢野委員と同じように、前回随分といろいろな意見が出されていたにもかかわらず、それらがかなり反映されて、きちんと整理されたという印象を持っています。逆に、全て盛り込み過ぎて、冗漫な感じもありますけれども、最終報告はさらにブラッシュアップされるものと信じております。

具体的に申し上げますと、2つのアプローチ、主に生産性を巡る産業界からと、消費者・国民側からと、この2つの視点が非常にわかりやすく整理されたので、サブタイトルにある2つの言葉、「物流生産性革命」と「物流への進化」という言葉が生きてきたという印象を持っております。

あと、当たり前とは言われながらもやはり、「物流に関する危機意識」というのが、ピンとこない人も少なくないのではないのでしょうか。この点をサブタイトルにもしっかりと盛り込んで、「危機を乗り越え」というふうに明記したことは、意味のあったことではないだろうかと考えます。

ちょっと細かいことで恐縮ですが、私は女性の雇用問題や雇用労働関係を主に取材しているので、ちょっと疑問に思った数字がありましたので、教えて下さい。50ページのPDCAサイクルの中のいろいろな指標を、例えばという形で出していらっしゃいますが、道路貨物運送事業等に従事する女性労働者数、トラック運転者が、環境改善を前提にということなのでしょうけれども、2013年に約2万人が、2020年度約4万人って、「ほんと？」という感じがしました。この辺の数字の根拠を、おわかりになれば、伺いたいです。

もう一度、サブタイトルに戻りますが、「危機を乗り越え、自ら変わる、日本を変える」でとめてもいいのではないかと思います。これはもちろん個人的な意見です。いずれにしても「未来を創る」というのと「未来へ続く」というのが表現としてダブっているので、整理する必要があるのではないのでしょうか。「進化する」という言葉が入っていれば、未来へ続くのは当たり前な気がします。「物流生産性革命と魅力的な物流への進化」というように、短くして、何を言いたいのかをもっと明確にした方がいいと思いました。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

高岡委員、お願いします。

【高岡委員】 全体として、本答申は非常によくまとまっているなという印象を受けました。とりわけ、物流生産性に光が当たっており、私自身は小売や流通の分野の研究者な

のですが、同じように生産性向上が何十年も言われてきた分野でして、物流セクターについてもやっと本気で生産性向上に取り組もうという意思が非常に強くあらわれた答申ではないかと感じました。

今後の労働力不足が明らかになってきたということで本気になったということなのでしょう。ただ一つコメントとして言わせていただくと、日本の場合サービスがどうしても過多になり、そしてそのサービスの部分にお金が払われてこなかったために生産性が下がってきたので今回もその点に留意する必要があると思います。本答申には非常にバラエティーに富んだ施策が盛り込まれており、物流事業者と荷主との間の荷待ち時間等についてはそれを短縮するような取り組みが入っているわけですが、それがB to Bじゃなくて、B to Cになったとき、相手が一般消費者ということになると、協調しながら一緒に生産性を上げることを考えていきたいと思いますというのは難しい面がどうしても出てきます。例えば、宅配便の再配達を少なくするためにコンビニの店頭で受けとれるようにすれば、再配達が少なくなるという提案があります。これはそのとおりで、ただ一方で考えなきゃいけないのは、コンビニの店頭の生産性が下がるわけですよ。レジのオペレーションが煩雑になりますので。もちろん、コンビニ側にとっては、それで店頭にお客さんが来てくれれば商品の方で売上げが立つから、そこでカバーできると踏んでいるわけです。ビジネス的にはそれでいいと思うのですが、物流を含めた流通チャネル全体での生産性向上という点には気をつけておく必要があります。また、全ての人がコンビニの店頭で受けとるかという、それはやっぱり難しいということを考えると、小売などの他のセクターを巻き込んだサービス競争みたいなところで全体の生産性をうまく上げていこうというのにも、やはり最後は限界が出てくる。そこは再配達に対して、1回目なら100円、2回目なら200円という形で、サービスに対して消費者に対価を払ってもらうことで、どうしても最後に調整せざるを得ない面は、絶対に出てくると思うのですね。

そこに行くまでの段階で様々な施策を通じて生産性を少しでも高めようということは非常に意味があることだと思うのですが、53ページに書かれているようにPDCAサイクルを本当にきめ細かく回しながら、この施策でどの程度生産性が上がったのかということを中心にきちんと把握・評価して、より生産性を上げるためにはどうすればいいかということを考える。本答申では、バージョンアップと書いてありますが、その点に常に気をつけてやっていくべきでしょう。

でも全体としては、バージョンアップするためのループも書き込まれていますし、非常

によくまとまっているのではないかと思います。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

住野委員、お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。

陸海空、観光を担う側としては非常に連携とか、人材確保とか、ICTの活用とか、さまざまな視点で入れていただきましたので、非常にありがたいなと思いますし、これをどう実行性を持たせていくかというのは、我々も努力をしていかなくちゃいけないのかなというのは、改めて認識させていただきました。その上に立って、2点ほどございまして。

1つは、ここに1億総活躍社会という文言が入ったことが、どういう意味で入れたのかなというのはわかりませんが、そういった環境づくりによってこの物流の担い手も、ということではないかと思うのですが、一方で、31ページに自家用車の有償運送、これは人流も物流もなんです、実際のところ、今現在やっていますから、これはある意味、安全と安心で……、1億総活躍社会なのに産業の発展と書いてあって、実はこれは地域の皆さんがフォローアップをして、もし問題点があればフォローアップできるから、自家用車をどういった形で活用しようかということで、現在あります。しかし、今、国土交通大臣の認定を受けて網羅計画のもとにというのは、この32ページには書いてあるのですが、一方で別のところで、戦略特区としてこのライドシェアをどう進めていこうか、ライドシェア自体を私は否定をしません。ICTを使ってもっと便利になって、物流も人流も効率的にと、消費者の立場もあるのですが、どうもそのところがここにはきちっと書いてありますが、流れとしては1億総活躍社会というのも載ってきましたし、ちょっと整合性的にわかりませんので、少しご説明いただければありがたいというのがあります。

なぜかという、要は安全・安心をきちっと事業者は担保する上で、先ほどから言いますように必要なコストがかかり、教育もしているのですが、ただ便利になればいいというのが入ってきて、そちらの市場がバーッと広がれば、結果的にそちらに流されていくというのが規制緩和から以降の、きちっとまとめたメリットとデメリットが出たのではないかなと思いますので、そういった戦略特区、特区と言われておりますので、そこら辺のところはどうなのかなというのを、少し教えていただきたいのが一つ。

もう一つは、モールドシフト、我々は陸海空、いろいろ連携をとってやるということは非常に大切なことなのですが、しかしながらストックの限界もありまして、新幹線も通れ

ば、海上コンテナも通る、競合しているわけでありまして。幾つかのそういったインフラの拠点であるとか、一部どういった複線化にするのかとか、そういった視点も、事業者の連携ということは当然やらなくてははいけません、そういった視点も少し入れていただいて、若干入っていますけど、方向性も出していただき、むしろやってみて、フォローアップですね、フォローアップを今後どう課題としていくかという視点も、少し方向性として書き加えていただければいいのではないかなと思います。

以上でございます。ありがとうございました。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

小林委員、お願いします。

【小林委員】 国土交通省として、物流政策の基本的な方向性が打ち出されたというのは、極めて喜ばしい限りだと思います。しかも非常に立派な内容が取りまとめられたというふうに思います。

もうあまり言うことはないですけれども、グローバル化への対応ということについて、今後に残された課題について3点ほど、申し上げたい。

第1点目は、情報基盤の問題です。データベースをどう構築していくか。物流暗黒大陸といろいろ言われてきましたが、やはり依然として情報が集まらない。ビッグデータとかICT技術の発展に大いに期待しますが、ビッグデータが集まれば、いい情報が集まるというわけではない。やはり戦略的に情報を集めていく方法を検討していくことが必要だと思います。

2番目はサプライチェーン。いわゆる物流の生産性向上が大きな課題として残されている。一方でサプライチェーンにおける上流と下流というのは、本来は利潤が高い付加価値が高い領域だと言われています。特に末端の物流は、本来は付加価値が非常に高い領域です。国際物流になってくると、その付加価値がどの地域やどの主体に帰属しているのが重要になってくる。その中で国益に合う戦略をしたかかに考えていく必要があると思います。今、たとえばインドがサプライチェーンについて、多額の予算を投入して研究を進展させています。そういう世界的な動きといいますか、そういうことに目配りを常にしておくことが必要だと思います。

3番目、ETCですが、韓国を初めとして、車載器から脱却し、スマホに依存しようという一つの流れがあります。それと対抗して、車載器を中心とする情報システムというか、まさに車両そのものをコントロールする。そういう意味で世界が車載器なのか、あるいは

スマホなのか、そういう二極化したシステムの競争が生まれつつある。その中で、路車間通信、車載器により、車両を、特に貨物車の運行をマネジメントできる可能性が生まれる。そのことのメリットを国際的にしっかり発信していくことが必要である。国際的なシステム競争に勝ち残れるように、国際的な広報も含めて戦略を今後続けて検討する必要があると思います。

【野尻部会長】 ありがとうございました。

苦瀬委員、お願いします。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。非常によくまとまっているという感想を持っています。その中で幾つかの意見を申し上げたいと思います。

1つ目は、先ほど矢野委員がお話になったことと同じなのですが、災害時のことであります。道路を確保する、トラックを確保する、運転手を確保する、燃料を確保する、いろいろなレベルがあると思うんですが、その辺はもう少しあってもいいのかなというふうに思いました。

2つ目が、これももう十分書いてあるとは思いますが、22ページぐらいのところ、モーダルシフトなのですけれども、潜在的な輸送力を発揮といった場合、もちろん個々の輸送手段で鉄道、海上、フェリー云々とか書くのは非常にいいことで、それはそれでいいのですけれども、実は貨物の輸送というのは、発地から着地までいろいろ積みかえることもあるわけですから、協同というのですか、昔でいうと協同一貫輸送と、そう言ってしまうとすぐパレット、コンテナとなっちゃうのですが、そういうイメージではなくて、いろいろな交通手段がうまく連携していくというような書き方を、もうちょっと書いてもよかったのかなというふうに思いました。これが2つ目であります。

3つ目が、サブタイトルでございますけれども、結局、生産性を上げるとか、そういうことに関しては、うまく使うというんでしょうか、共用するとか、共同でやるとか、混載とか、複合とか、連携とか、シェアリングとか、いろいろな言葉が多分この中に入っていると思うんですが、それも基本的にうまく一緒にやろうよねと、昼と夜を分けようよねとか、これとこれを別の、異種交通機関をうまくやろうよねとか、ともについてというようなイメージの言葉がずっとあるのだろうと、根底に流れているのじゃないかというふうに思ったわけでありませう。

そういう意味で、サブタイトルにどこか、何かそういう共か、協か、よくわかりませんが、何かの文字が入るといいのかなというふうに感じました。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

岡田委員、よろしくお願いします。

【岡田委員】 短期間で、よくまとめられ、これまでの議論が反映されているということで、感謝申し上げたいと思います。

今後の期待も含めまして、いくつか意見を述べさせていただきます。

まず1つ目は、今後の将来像の実現に向けて、制度化、また具体的な施策として動き出すということが重要だと考えられます。そこで、関係者間の認識と共有を図っていくために、推進体制の構築が課題であり、これの実現に期待したいということです。

第2点目ですが、本文の50ページにも記載されておりますが、物流ネットワークの構築などの取組事例が100例ほど出ています。このような物流生産性革命を進めていくために必要な成功事例といったものを、やはり示していく、創っていく、また普及させていくということが多分重要になってくるわけで、このような取組を展開することも重要であるということでございます。

3点目ですが、今回この交政審と社整審が一緒にこういう場を設立して検討してきたということは、非常に重要だったのではないかとということです。今後、それぞれの分野が連携してやっていくということで、限られた予算とか財源を有効に活用するという点から、効率的、効果的な施策の展開ということの連携をぜひとも進めていただきたいということです。そうすることにより、さらに一歩、進化できるとよいと考えております。

最後の意見ですが、やはり、本検討において何点か積み残した点があるということです。例えば、すでに他の委員からの指摘にもありましたが、モード間の連携など、それぞれのモードに関して、もう少し突っ込んだ具体的な議論ができませんでした。特に、航空輸送とか、空港利用の分野については全く触れられていません。総合交通といった面からの捉え方、また地域とか都市といった面での考え方、航空を含めて様々なモードからの議論を深めることが今後の課題と考えるところでございます。

いずれにしても、今回のとりまとめは、行政がこれまで行ってきた点を超える、新たなチャレンジであり、限界への挑戦でもあります、是非、公共がなすべき役割を最大限に発揮され、財政状況の厳しい中で、効率的、効果的な有効な施策を展開していただければ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、お願いします。

【圓川委員】 構成、内容とも大変よくできて、ありがとうございました。

感想としては、さっき気がついたのですけれども、物流のいろいろな生産性とか価値向上、そういうときにコストの見える化、その辺の議論が本当はないと、実際空回りになってしまうので、その辺がちょっと議論が抜けていたのかなと。これは単なる感想であります。

それで、すみません、大変細かいところで気になったところを、今日気がついたんですけど、40ページの9行目、「規格化・国際基準化」と、基準化というのはちょっとおかしいので、標準化ではないでしょうか。ちょっと検討していただきたいと。基準化というのはノーマライゼーションですから、多分ここはスタンダライゼーションだと思いますので、検討していただきたいということと。

それからICTという言葉がたくさん出てくるのですけれども、20ページですか、ITという言葉がちょっと出てくるので、どちらかに統一したほうがいいかなということがありましたが、大変よくできていると思います。どうもありがとうございました。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

上村委員、お願いします。

【上村委員】 まずサブタイトルの、「危機を乗り越え、自ら変わる、日本を変える、未来を創る」と、「物流生産性革命」のところなのですけれども、私は「危機を乗り越え」という言葉と、又、終わりのところで国土交通省で「初めての物流を直視して」という、この言葉が非常に感動しました。本当にそういう意味でもう一度物流を通じて、総合的に国土交通省の政策を見直すので本当に画期的でいいと思ったのです。そして今現在、ITとかIoTとか、どんどんデジタル化し、スピード、サービスレベルの要求が高いのに、この実行部隊の物流というのがアナログで進んでおまして、その格差があるというのが、これからの日本の経済社会を支え切れないという「危機意識」、とてもいいと思います。ぜひこれを終わりのほうではなくて、もう少し初めのほうに、この危機意識というのを持って行ってほしい。そのほうが多分、本文が読みやすいと思います。終わりになって非常に熱を帯びた、島田課長のお話も、非常に今の危機意識を感じていただいて、いいなと思ったんですけれども初めのほうにやはりこの危機意識を持って行ってこそ、この答申の値打ちがより高まって出てくる、問題意識を共有できていくのだと思います。

そして、この「物流生産性革命」という言葉なのですけれど、物流の生産性と言われたとき、物流業者は、「ああ」とため息で思うのですね。「やれやれ」と思うのです。「またか」という感じなのです。というのはなぜかといいますと、物流の生産性というのはもう本当に、おのおのの会社とか物流現場や業界は一生懸命今までやってきたわけです。で、サプライチェーン、マネジメント、ロジスティックもやり、QCサークルもやり、もうみんなはっきり言って、生産性を高めるために、荷主の要求が厳しいものですから、生産性を高めなければもう料金つりあいませんので、一生懸命やってきた。

ただ何が欠けているかという、総合的な、あるいは一貫的な物流の取組が欠けているというのが、今回の物流政策の問題意識なわけですから、この物流生産性と言われたら、どうしても個別の一生懸命の汗の努力の中でぐちゅぐちゅやったり、また運送効率を上げたりというのがどうしてもイメージされて、もうそれは本当に今もやってるし、やり切ってきたという感じを、私、物流業者としては思っているのです。

だからむしろ、物流の一貫性革命とか、あるいは物流の、生産性という言葉を生かすのであれば、「物流の総合生産性」というか、やはりトータルに、一貫してやるというような、そういう政策を今回、国土交通省を中心に各省も一緒になって打ち出すのだというほうが、言葉にインパクトがあるのではないかと思います。

そしてこの本文の中にも十分書いてありますけど、ちょっと入れてほしいのが、マルチモーダルな視点というところでありまして、それからつなぎ、一貫性ということがやはり欠けている。道路、空港、港湾、鉄道含めて、つなぎが悪い。政策と政策のつなぎが悪い。海外に関しましても、海外の新たな市場のところもいいですけども、海外から入ってくるもの、出ていくものつなぎがやはり、ちょっと悪いのです。ですからそのつなぎというところ、シームレスなつなぎというところ、マルチモーダルなところ、そういうところをもう少し本文の中に入れて込んでいってもいいのではないかと思います。

それからもう一つ最後に、先進的な技術の中で、自動運転とか無人飛行機だとかというのも、この中には入っているのですけれども、これを言い始めたときから、この技術はさらに強まっていっております。ですから、できればもうちょっと踏み込んで、道路における自動運転における物流が、やはりこれからどんなふうに変えていくのかが、各局の中でもうちょっと事例なども、可能性でいいと思うのですけれども、もう少し書き込めないかなと思うのです。例えば高速道路がもし自動運転になったとき、トラックがどういうふうになるのか、1レーン専用になるのですかね、わかりませんが、これが自動運

転になっても物流業としては、トラック業としてもやりやすいところも、やりにくいところもあるとは思うのですけれども、何かもうちょっと踏み込んでほしいなど。ドローンなども、アメリカなどでは随分、アマゾンも具体的には実施しておりますし、日本でも検討していらっしゃる途中だから、言にくいところもあるかもしれないですけど、何かもう少し読む人が、どんなものが先進的な技術として、これからの可能性があるのかを、もう少しイメージできるような書き方でもいいのかなど。

港湾も、港湾のスマート化、無人化といったら、世界的には進んでいる先進事例もいっぱいありますので、何かその先進的な技術のところは、もう少し具体化し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。

羽藤委員、よろしく申し上げます。

【羽藤委員】 羽藤でございます。私からは3点、コメントさせていただければと思います。

1点目は、「危機を乗り越え、自ら変える、日本を変える、未来を創る」ということで、未来に向けて非常に野心的というか、挑戦的な答申かなというふうに思うわけですが、未来を語る上ではやはり歴史を踏まえるということが非常に大事なかなというふうに考えております。よく苦瀬先生がおっしゃられるのですが、日本の物流と都市計画というのは、江戸期、それ以前から、菱垣廻船ですとか、瀬戸内航路とか、そういうところと江戸とか東京の都市計画が連動した形で、国土を非常にうまく使ってきたという経緯がございますので、こういったところからやはり日本の国土を運営していく上で物流というものが非常に歴史的に根幹であるというところを、やはり少し加えていただくと、この物流というのがいかに根幹的かということもわかるように思うのですが、こうした視点も、少し前書きという程度のことであるのですが、ぜひ加えていただけないかという気がいたしました。

2点目は、47ページ目のBCPのところについてであります。これ、もちろん物流施設における災害対応力の強化ということでいけば、当然BCPということは極めて重要、根幹にかかわることではございますが、一方でもう少し大きな視点で申しますと、先般の東日本大震災のときに、東北でオイルがなかなか入ってこないといったような、ブロックをまたぐようなカタストロフィーのようなことが起きておりますので、やはりそうしたブ

ロックをまたぐような災害に対応する、リージョナル・コンティニューイティープランと申しますか、もう少し大きなくくりの継続性、あるいは最近ですと都市再生特区といった形でエリアを決めて、ここだけは完全に100%安心であるということのもとに、国際的な投資を見込むといったような動きも結構盛んですので、ディストリクト・コンティニューイティープランといったようなところでの、ある限られたエリアでの安全宣言と申しますか、物流の安全宣言に向けた動きを加速させていくという、小さな地域のくくりと、非常に大きな地域のくくり、こうした2つの観点でのぜひ物流の安全性の検討を進めていただくことが重要かなと思います。

またその際に、小林先生からもお話がありましたが、データプラットフォームを用意していくということは非常に重要だろうと思います。この際、やはり競争と協調をどういうふうに引き出していくかということが重要でございますので、ぜひそのデータの利用に関する制度設計、このあたりから、根本的に研究開発を、私も含めてですけれども皆で進めていかなければいけないのかなという気がしました。これが2点目です。

最後に3点目は、25ページ目の適正通行へのインセンティブというところで、大型車誘導区間の改善ということで、大型車が通るところを特車等で認定していくということ、あるいはその右側のページの都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメントというところですが、これ、一読すると物流車両が通る路線を柔軟に決めていけますよというふうに読み取れるわけですが、一方で国家とか、あるいは地域にとっての、物流の移動軸と言いますか、主軸が一体どこで、どこが生活のための道路なのだといったようなことが、地域からすると非常にわかり難くなるような可能性もあるのかなという気がしております。要するに、国道とか、都道とか、区道とか、県道とか、市道とか、いろいろ道路の区分はあるわけですが、果たして一体どういう物流車両が、どこを通るのかというのが、市民の目から見てもわかる、あるいは国家とか自治体から見てもわかりやすい形で、道路網、ネットワーク計画として一体どこを国道、どこを物流軸にしていくのだといったようなことが、できればこういった議論から、わかりやすい形で見直していくべきではないかと思っておりますので、そういったこともぜひご検討、これは将来に向けてということですから、ご検討いただけないかと思いました。

私からは以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

根本委員、お願いします。

【根本委員】 私からは2つあります。

1つは、ICTの活用ということがいろいろなところに出てくるわけですが、法令遵守を徹底させるために、ICTの装置を例えば義務づけるとか、そういうふうな場合と、あと競争を促進するためになるべく事業者が使いやすいような仕組みを開発して、その普及を図っていったらどうだろうかというような場合があると思うんです。それで後者の例として26ページに、車載型荷重計測システムというのを挙げていただいたのはよかったですと思います。これは、欧米ではトラックメーカーによりますけれども、半分以上のトラックに付いているというような報告もあります。海上コンテナのような重たい荷物の偏重を検知して安全に走行できるようにするというのもありますし、トラックの寿命も延びるというようなことも聞いております。こういうものを事業者が進んで取り入れるようになってくれば、それはそれでいいと思うんですが、肝心かなめのデジタルタコグラフの義務化というのは、そういえば報告書への記載がなかったと気がついたところでありました。

それからもう一つは、42ページのところで労働者の待遇の改善ということで1パラグラフ設けられていますけれども、ここの仮定は、悪い荷主が多く、ちゃんと運賃を払ってもらえませんか。ですから契約の書面化を通じて適正な運賃をもらえば、ひいてはトラックドライバーの賃金を上げられるでしょうという仮説と理解しています。しかし、悪い荷主も、いい荷主も、儲かっている荷主も、儲かってない荷主もいます。それからトラック事業者も、儲かっているところ、儲かってないところ、あると思います。最近は燃料がすごく安くなりましたから、かなり儲かっていると思いますけれども、賃金に反映したという話は、あまりデータの的にはっきりしてないですね。ですからそこら辺の仮説、因果関係というのはちゃんとチェックしてほしいなと思います。

私が思うのは、荷主をたたいて、トラック事業者全体の底上げするという、その面もぜひ必要ではありますけれども、もう一方、トラック事業者の中で、ちゃんと生産性向上に頑張っている事業者、それから法令を守らないで過積載で安い運賃を提示している事業者、そこのメリハリをつけて対応していく必要があります。それこそ車載型荷重計測システムをつけて、生産性を上げ、安全に運行しているところにドライバーが魅力を感じて就職するみたいな、そこら辺の競争をもう少し促進させるということも、同じように大事じゃないかなと思います。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございました。

草野委員、お願いいたします。

【草野委員】 短期間にまとめていただきまして、本当にありがとうございます。

まずタイトルなのですけれども、ご説明いただいたときはあまり深く考えなかったのですが、やはりタイトルは短く、そしてインパクトを強く、サブタイトルでより具体的にというのは、テレビをやっておりますと番組のタイトルをつけるときなどにも、よくよく考えることで、それを思うと、先ほどどなたかおっしゃいましたけれど、「未来を創る」というのがやはりちょっと、ここは言わずもがなかなという感じがしてきました。

あと、サブタイトルのところで「魅力的な物流」というふうにあるのですけれども、魅力的というのも非常に曖昧な言葉で、困ったときは魅力的という(笑)、つつけてしまうことが多いのですけれど。例えば「スマート」とか、言葉をあえて片仮名を使いたくなくて、こうなされたのかなとか、あるいはスマートだけだと非常に限定されてしまうというイメージをお持ちなのかなというふうに思ったのですけれども、もう少し具体的なイメージが湧くような、サブタイトルのつけ方のほうがいいのではないかとというふうに思いました。本編のところで「最適化」という言葉が何か所か出てきたかと思えますけれども、その最適というのも悪くないのかなと思ったり。これは私の単なる感想でございます。

それから、44ページのところに情報発信という項がありまして、わかりやすい情報発信、しかも物流そのもののイメージを改善させる中の、わかりやすい情報発信を書いておりますのですが、この会でいろいろなお話を聞いていて思うのは、業界の皆さんは本当に身を削るような、努力をされて、こういう競争にさらされつつという、これがまた危機を招いているわけで。そういう最後のところで突然に「極めて重大な構造的な問題」というような言葉とか、「危機的な事態」というのが、「おわりに」のところに出てくるのですけれども、こういう状況をまず、業界のみならず消費者とか国民である私たちと共有するというのを、まず情報発信していかない限り、この大きな課題というのは克服できないのではないかとすると、もっとその危機的なものが何なのか、あるいはどういう問題がそこにあるのかということの情報発信を、もっともっとしていくことが、まずもって大事なのではないかと思えます。

その上で、イメージをよくするための情報発信、あるいは努力されて先ほど根本委員がおっしゃいましたけれども、こういういい事業者があつて、こんなふうに改善されたという情報発信もあつてもいいと思えますし、何かこう、物流にかかわる業界だけが努力しても、この問題って決して解決できないのではないかとすることを、会議を通じて非常に思

って。

そういう意味ではサービスというのにはコストもかかります、サービスを受けるためには、私たちは費用負担もしなくてははいけません、というようなことも含めて、何か一体となってやるという情報発信、あるいは意識改革を促すような情報発信みたいなものが、もっと盛り込まれてもいいのではないかなというふうに感じました。これは今後のことでもあるのですけれども、せっかくこういう答申を出されるので、そのあたりを危機意識をあおるのではないけれども、例えば先日、再配達がこれだけ多くて、非常に業者が困ってまですというようなニュースが流れて、初めて、「あ、そうなのだ」って思った国民の方、非常に多かったと思うのです。もしそういう数字をもっとお持ちだったら、より意識を変えていただけるような、あるいはそこにやっぱり私たちも協力して、この課題に取り組めるような情報発信のあり方というのを、もっともっていただいていただきたいというのは、これは答申に盛り込むということではないですけど、これを土台にして、これをどう活用するかというときに、やはり行政側にもやれることはたくさんあるのではないかなと、感じました。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

大串委員、お願いします。

【大串委員】 今まで素晴らしい意見が出ていますので、何か言うことないかなと思ったのですが、とりあえず私のほうから3つお願いします。

まずタイトルのところの、サブタイトルは特に並列でつながっているのは何でかなとか思ったりしていました。進化するために革命するんだろうとか思うわけですけども、ここ何か関連性が、「と進化」みたいな感じですね。でなくて、何か魅力的なものに変わりたいから、革命をどんどん推進していかなきゃいけないのじゃないかなというふうに、因果関係をつけないといけないのかなと思いました。

先ほどの発信の話にも出ていましたけど、タイトルで危機がうたわれています。「危機を乗り越え」。でも我々日ごろ、ものすごく便利な物流の世界の中に身を置いておきますと、危機はどこにあるのというふうな、わからないのですね。だからこそ逆に上村先生がおっしゃったように、危機はそこにもう来ていて、今すごく極楽なのだけど、あさってぐらいから急な地獄ですよみたいな危機感が、きちんと最初うたわれて、だからこそこれまでこういう対策をやってきたのだけれども足りないから、皆様のご協力も得て、こういう

方向が変わって、さらにもっとすてきな環境にしていかないと、本当にもう明日、あさってぐらい、もうちょっと先ぐらいですか、迫っていますよという危機感が訴えられてこそ、この答申も読もうかなという、読み物に変わっていくのではないかと思います。普通に始まったら、最後まで行かないうちに閉じられてしまう可能性があるという、恐ろしいことを考えれば、最初にその危機感という、「おわりに」に書いてある、本当に美文だと思います、余計なもの一切なくて、格調高くうたわれていて。だから変わらなきゃいけないというところが書いてありますので、そこをきちんと最初のほうに示していただきたいというのは、本当に思いました。

あとは、内容は非常に、いろいろなことが盛り込まれていて、とてもいいものになっていると思いますけれども、逆に言うと膨らみ過ぎていて、41ページと34ページに無人機が全く同じような文章で挟まれていたり、少し冗長かなと思うような膨らませ方になっています。

あと42ページの働きやすい環境の実現に、今まで働いてこなかった女性と高齢者に焦点が当たって、いきなりシャワー室とか、女性トイレの設置とか、急に何か格調がすごく高かったものがあまりに具体的で、しかも「女性トイレですか」みたいな話になると思いますので、もう少し、障害者とかいろいろな身体にハンデがあろうと、時間制約があろうと、多様な人材を受け入れるかなり奥の深い業界なのですよというところのほうに、文章を持って行っていただきたいと思いました。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

石田委員、お願いします。

【石田委員】 短期間に、本当にこれだけのものを適切な場所に埋め込むという作業は大変だったと思いますけれども、敬意を表したいと思います。そういう実力はお持ちですので、申し上げるという面もあるのですけれども。

1番目は、今、草野委員もおっしゃったのですけれども、消費者とか国民への訴えかけとといいますか、どうするかということでございます。連携ということを強調したということは、非常に意義の大きいことだと思います。その中でも荷主の責任という言葉が出てきたというのは、本当に素晴らしいことだと思いますけれども、これが書かれている19ページとか、36ページのあたりには、消費者のもうちょっとよく考えて、適正なコスト負担をしてよとか、あまりにも便利さを追求しないでよという、なかなか書きぶりは難しい

と思うのですけれども、そういう消費者に、あなたも一員ですよと、危機を乗り越える一員ですよということを、もうちょっと訴えかけてもいいのかなというふうに思いました。

2番目は、東京オリンピック・パラリンピックでございまして、36ページなのですが、特に会場があるような、江東の木場地区とか、大井地区というのは、物流ゾーンとしても非常に重要なところでございますし、かつ最近では住宅ということで生活交通もあるということで、いろいろな交通が錯綜することが予想されます。そういう中で、かつこれからの東京を考えるとときには、この部分というのはいろいろな観点から非常に重要なポイントかなと思います。しかもオリンピックでたくさんの海外からのお客様が来られるわけですけれども、せっかくインフラ輸出ということも戦略に据えられているわけですから、こういう非常に難しいようなところで、新しい都市システム、物流システムというのを実現しましたよと、そういうショーケース的な役割、意義というのは非常に高いと思いますので、この36ページの④の部分というのはもうちょっと、深掘りされてもいいのかなという印象でございます。

3番目でございます。ETC2.0なのですけれども、最近乗用車の部分では、コネクテッドビークルというのは当たり前になってきております。ETC2.0の貨物車に限定したわけではないのですけれども、貨物車用と称されている車載器には500メートル制限がありませんので、非常にいいアプリが、これはローリーシステムとか、あるいは貨物車の安全走行を支援するようなナビシステムとの連動が、期待できるころだと思えます。そういう観点から、何かコネクテッドトラックとか、コネクテッドローリーというふうな、そういったところまで広がっていくような話の気もいたしますので、堅実で具体的でいいのですけれども、そういった挑戦的な話もあってもいいのかなというふうに思いました。

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。

家田部会長、お願いします。

【家田部会長】 どうもご苦労さまでした。

何しろメインのタイトルが、「方向性等について」だから、まあ、こんなもんじゃないかなって感じます。方向性だから、全部言ったことが実現するということが書いてあるわけじゃなくて、でもこんな方向に向かって努力するしかないよね、そういうことなので、細かいところはいろいろあると思うのですけれども、こんなもんじゃないかと思えます。

ただ、最初のところはやはり、上村先生と大串先生がおっしゃったことを踏まえると、

審議の経緯についてから始まってしまうというのは、ちょっと何かもしれませんね。最初に何か欲しい。その欲しいというところ、私なりに思うと、やはりこれは率直に言って、ヨーロッパと比較したって、アメリカと比較したって、日本の物流はめちゃくちゃ便利で、めちゃくちゃ高品質で、親切なサービスと生活を実現してくれるのが物流です。ということをまず言うべき。だけどそれは、業界が結構脆弱な体制になっているので、しわ寄せがみんなその物流のところに行っているからこそ、実現できている。しかしその状況というのは、今、大変な危機にある。これを乗り越えていかないと、さっき大串先生があさっては大丈夫か、しあさってかもしれないと、になるのだと。いろいろな面からブレークスルーしようじゃないですか。こういうことですよ。それを最初に、簡単にいいけどやはり言うべきじゃないかというのが、まず今日、お二人のお話を聞いて、私なりに理解したところでございます。

それから、51ページのところに、今後の指標とかサイクルの徹底というところの最後なんですけども、この6行目から括弧書きで書いてあるところが、僕は重要だと思うんだけど、括弧なんですよね。冒頭申し上げましたように、これは方向性だから、行政としては自己満足で、このレポートを作ればそれでいいという面も、悪くいえばあって、これを書いたからといって、別に国民が読むわけでもないし、業界もそれに従って、さあ、本当にやるかどうかわからないところがあるのだけれども、それを唯一担保できるのが、このモニタリングとか何かなんですよね。

そうすると、このサブタイトルで「物流生産性革命」まで言うのだったら、この6行目以降からの物流の生産性そのものに関する具体的な目標なり、指標というのがやっぱりないと、何をやっているのかわからない。何やっているのだと言ってもいいし、何やったら構やしない、それだけの話になる。自己満足になりがち。

ところが実際にこの指標をつくらるとなると結構難しいでしょうから、例えばどこかのモニタリング的なものでもいいのですよね。例えば東京都内を宅配便がどのぐらいのコストと、どのぐらいの代キロで何トンキロ運んでいるかとか、全国で全部一つの仕様にしようなんて思うから難しいので、そういうふうに、何か代表的なところでもいいからとって、やっぱり見せていかないといけない。つまり言ったら終わり、書いたら終わりの基本的方向性じゃなくて、実質成果が上がってないと、それが0.00何パーセントなんていう話でなくて、きっちりとした成果を上げていくと。そして住野さんが言った賃金とか、ああいいうところについても見えてくるというのを、ぜひおやりいただきたいというのが一つです。

それからもう一つは、どこかもうちょっと書いてもいいのではないかと思うのですが、やはりいろいろ聞いてみると、しわ寄せがこの物流に寄っているというのは事実のようなものだけでも、そのためにはじゃあ、しわ寄せが寄らないぐらい、物流業界の体質の強化というのは要るわけですね。だからこそ、タイトルには「自ら変わる」なんて書いて、これは何も国交省が自ら変わるだけじゃなくて、物流業界が変わることを言っているのですから、どこか後ろのほうに、物流業界の体質強化に向けて、業界全体でがっちり取り組んでいくのだと。その成果をきっちりと見せるから、待っていてくださいぐらいのことは書かないと。という感じもしています。具体的というよりは、「おわりに」的のところでもいいと思うのですけれど。

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。各委員から大変たくさんの熱心なご意見をいただきまして、実は予定がかなり、時間的に押しておりますが、事務局の方で何かあればここでご回答ください。

【羽尾物流審議官】 いろいろなご指摘をありがとうございました。そもそもそういうふうに、若干膨らませ過ぎて、説明自体も長く時間がかかるぐらいのところ、聞いていただいてありがとうございます。

個別の各委員のご指摘ごとに答えるというよりも、総括して順次お答えさせていただきます。端的にまいります。

全体の構成につきまして、まず危機感をもう少し前にというご指摘を賜りました。私ども最後の「おわりに」のところで、実は今回、遠慮しいしい、前回ももっと危機感を打ち出すべきだということで、本文の中には何か所かちりばめたのですが、「おわりに」のところで遠慮しながら書いたところでありまして、そのようなご指摘もいただきましたので、もう少し前の、「はじめに」のところから書きまして、途中で飽きないで最後まで読んでいただけるような形の導入にするように、工夫をしたいと思います。その際に、歴史的な物流の、今までの経緯、羽藤先生からもご指摘がありましたし、家田先生からも物流の役割、あるいは欧米と比べていかにすばらしいか。こういうご指摘もありました、そういった点も入れながら、ちょっと工夫していきたいと思います。

それから個々のところで簡単にいきますが、モーダルシフトにつきまして、これまで取り組んできたのをさらに進化させようという際に、もう少しモードの組み合わせとか、マルチモーダルとか、あるいは一環的につなぎに、こういうご指摘を賜りました。私ども、

そのとおりだと思っ​ていま​して、現在もモ​ーダルシフトの各種表彰など​を​しているのも、
そういう意味で一環的に取り組んでいる、あるいは鉄道と船を​行き​帰りで使うとか、そう
いった取組を表彰し、推奨しているところ​であり​ます。あるいは補助も優先しているところ
​であり​ますので、もう少しそんな点をご指摘も踏まえながら考えていきたいと思います。

それから災害についてでございます。輸送手段の確保について、もう少し記述をすべき
ではないかという点をいただきました。これも今回備蓄、あるいはそういった点での視点
というのを大きく取り入れたことから、逆に輸送手段の確保の点が少な目になってしまっ
ております。もう少し個々に具体的に書けることがあるかということも含めて、検討を進
めたいと思います。

それから羽藤先生からも、大区域あるいは小区域の安全性の観点からのBCPの観点と
いうご指摘もいただきましたので、それもあわせて、その際に検討させていただきます。

それから過疎地における物流に関しまして、住野委員から自家用車の有償での活用も含
めた、貨物輸送の可能性という記述に関して、ご指摘いただきました。1億総活躍あるい
はそれに起因する、新しい動きの取組等あわせてのご懸念もあろうかと思いますが、私ど
もこの本文に書いていますように、自家用車を使った有償活用の可能性についても、現在
旅客部門で行っているような仕組み、関係者の了解を得て取り入れた仕組み、こういった
ベースをもとにどういった可能性があるのかということを検討すべきだと。こういうご指
示だというふうに受けとめておりまして、1億総活躍のほうの記述はむしろ、まだ物流業
界でうまく活用できていない女性や若者、こういった方に活躍していく場として物流がど
ういうふう​に貢献できるか、こういう観点で書いているものでございます。

それから国際物流につきまして、小林委員からも、そして国際基準化でなくて、標準化
ではないかという圓川先生からのご指摘もいただきました。私ども国際物流に当たりまし
ては、戦略的に重要な、まさに国際標準を取っていくということだと思っ​ていま​す。40
ページの上のほうにも、きめ細かいサービス、コールドチェーンとか、宅配システムとか、
こういったものを世界の中で標準化して行って、リードしていく、こういうことが大事だ
と思っ​て、今回ご指摘を踏まえて書いたものでございまして、ご指摘のと通りの修正など
も考えながらやっていきたいと思います。

それから、消費者に関する記述を、前回のご指摘によって増やしました。今回草野委員
あるいは石田先生からも、さらにもう少し観点を増やして書けないか、こういうご指摘が
ございましたので、さらに少し検討してみたいと思います。なかなか記述の仕方が難しい

ところでございますので、その点をご了解いただければと思います。

それから情報に関しまして、小林先生、羽藤先生からも、もう少しデータ利用、あるいは今後の共同的な計画というご指摘をいただきました。これは、今回の審議に渡りまして、いろいろなご指摘をいただいたんですが、私どもまだ十分な勉強ができていないこともありまして、対応が十分できなかったということでもありますので、今後の課題というふうにしながらも、どういうふうに取り組んでいくか、また個々にご相談させていただきたいと思っております。

それから技術に関しまして。自動運転の可能性を含めて、いろいろな新しい技術の可能性、そして物流をどう変えていくのかというのをきちっと書くべきだと、こういうご指摘を上村先生からもいただいております。この資料2の要約版に、実はちょっと象徴的に絵を入れているのが4ページの隊列走行の写真を見ていただければと思います。将来的にはこういう、物流特にトラック輸送について、自動で隊列で走行できる、こういうのが画期的なことだと思います。物流業界の労働力不足を補完する手段として、非常に期待されています。そしてこれが、物流をどう改革していくかという意味で、きちっとどういうふうにかけるかというのは、ご指摘を踏まえながら工夫をしてみたいと思います。

オリンピック・パラリンピックを機会とした物流システムの改革、これは石田先生からご指摘を賜りました。そもそも私どもまだオリンピックを契機にしながら、まずはでき上がっていく建物、あるいは都市の側がもう少し物流に配慮してくださいというところからスタートしている程度でありまして、ロンドンオリンピックのときのように、物流を画期的に利用しながら、あるいは改善しながらオリンピックを開催したというところまでまだ行っておりません。ご指摘を踏まえながら、考えていきたいと思っております。

サブタイトルについては、両面のご意見を賜りましたが、「未来を創る」というところは冗長ではないかという永峰委員や草野委員の意見と、一方で苦瀬委員からはもっと共同でやるという観点を入れられないかという点、そして魅力的だというご指摘を賜りました。いずれももうちょっとこの場で、はい、こうしますという感じに行かないので考えさせてください。なお「魅力的な」というのは、私どもからすると何か格好いいとか、人を引きつけるとか、働いてみようと思うかなとか、あるいは物流業界に協力してみようかなと、こういう観点でちょっと書いたのでございまして、本文にもそのまま書いたということで、ちょっとここもこれから工夫をさせていただきたいと思っております。

最後に今後の進め方ということで、推進体制の話、そして普及をどういうふうにしてい

くか、これも非常に大事なことだと思います。関係局、関係者等調整をしながら、進めてまいりたいと思います。そして今回触れていない面も多々ありますよねというのは、岡田委員からもご指摘いただきました。先ほど申した情報のこともそうですし、災害への対応もそうであります、BCPもそうであります、そして航空物流の件だとか、あるいは港湾のことも十分触れていないというのはあろうかと思いますが。そのあたりは「おわりに」に書いていますように、各種施策を今後の状況を見ながら、進めながら、必要に応じてまた皆さんのご審議をいただく機会が来るのではないかと思います、まずはここに書いていることを実行していきたいと思います。

それから家田部会長から、生産性をちゃんと指標を出して取り組んでいくということ、1例でもいいからやっていくということをいただきました。括弧書きにしたことでかえって目立ってしまったところもございますので、きちっと平の文章にしながら、心がけていきたいと思います。いずれにしても、草野委員からも非常に大事な、意識改革そしてこの答申をどう消費者の方にわかってもらうかという点、これもこの答申を出すこと自体が一つのきっかけでありますし、今後制度改正も含めて取り組んでいく中で、国民各層の意識を改革するようにしていきたいと思います。その一例で、まさに例を挙げていただきました、宅配の再配達、これは9万人の労働者が無駄になっているとか、山手線の2.5倍の杉林のCO₂が無駄に排出している、というような形でいいますと、非常にマスコミの方も飛びついてくれたということがありますので、こういうのを教訓にしながら、うまく使っていきたいと。

あと一番難しい物流業界の体質強化の話、「おわりに」の部分で簡単に強い経営基盤というのでさらっと書いてございますが、さらに体質強化もあわせてどういうふうにするかというの、検討を深めていきたいと思います。

いずれにしてもきょうの意見を踏まえながら、また部会長などとも十分ご相談しながら、最終フィクスに向けて取り組んでいきたいと思います。

それから道路局さんのほうから、御回答させていただくのと、それからトラックドライバーの2万人から4万人の根拠の件と、合わせて順次お答えします。

【青木道路局次長】 道路局でございます。ご意見いろいろありがとうございました。

まずETC 2.0につきまして、小林先生、それから石田先生からもご意見をいただきました。ご指摘ありましたように、ETCというのは2.0になりますと方向性ということで、いろいろな可能性が出てくるというふうに我々思っています。今、パイロットモデル事業

などをやりながら、いろいろな民間の方々のご意見もいただきながら、将来に向けてもっともっと可能性が広がっていきけるようなことをやっております。

それから何といっても普及を、この中でもご議論があったのですけれども、いかにこの普及率を上げていくかというところ、そこにも十分意を用いて、これからもやってきたいと思っております。

それから根本先生から車載型システムについてのお話というのもいただきまして、そういったことも頭に置きながらではあるのですけれども、そのときに言われた生産性をきちんと上げていくところと、過積載でやっているところというのがやはり正直者がばかを見るような競争関係にしてはならないというご指摘があったと思うのですけれども、我々も今回打ち出した中で、過積載についてこれはメリハリをきかせてICTの記述も使いながら、Weigh-in-motionなどももっともときめ細かくやるということも打ち出させていただいているのですけれども、やはりきちんと生産性向上に取り組んだところがしっかり競争に勝てるような環境づくりのために、我々としても過積載の問題については、これ実は老朽化とかにも非常にかかわってまいりますので、ぜひ意を用いてまいりたいと思います。

いろいろなご指摘をいただきましたけれども、我々としても物流を支える道路行政ということで、一生懸命取り組んでまいりたいと思っております。よろしくお願いします。

【島田物流政策課長】 最後に1点、女性ドライバーの数でございますけれども、今現在2万人という数字は実際に、事業者からの報告を受けている数字を合計したものということでございまして、現状の女性トラックドライバーの人数でございます。それを2倍にするというのは一つの意欲的な目標ということで、閣議決定をさせていただいたものでございます。積み上げの数字というよりは目標ということで、掲げたのが4万人という数字でございます。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

物流審議官からありましたように、今日さまざまなご意見をいただきましたので、これを反映させながら修正したいと思いますのですが、このことにつきましては私と家田部会長にご一任をいただければ、大変ありがたいのですがよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは家田部会長とともに、事務局とご相談しながら修正等をさせていただきたいと思えます。

続きまして、議事の(2)にその他というのがございます。事務局からご説明いただきたいと思えます。

【谷口物流政策課企画官】 本日は活発なご議論をいただきまして、ありがとうございます。今後の答申に向けた手続について、ご説明させていただきます。

野尻部会長からお話いただきましたとおり、本日いただきましたご意見を反映させ、両部会長に確認をいただいたものを、それぞれの部会で取りまとめて策定いただきたいと思います。この取りまとめにつきましては、今後社会資本整備審議会及び交通政策審議会のそれぞれの分科会長及び会長に報告させていただきます。その上で適当であるとお認めいただければ、分科会あるいは審議会で議決され、最終的に両審議会より国土交通大臣に対して答申するというところでございます。

【野尻部会長】 ありがとうございます。

特にこのことについて、ご意見がないようでしたら、事務局のほうで順次手続をお進めいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それではこれもちまして、本日の議事は以上となります。宮内大臣政務官からのご挨拶にもございましたけれども、4月以来4回の部会、11回の小委員会を開催して、これまで委員の皆さんに大変活発な議論をいただきました。この場をお借りして御礼申し上げます。また小委員会の委員長を務めていただきました根本委員、苦瀬委員にも改めて御礼申し上げます。

今回は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会と、交通政策審議会交通体系分科会物流部会の合同会議という形で議論を進めることができました。各分野を横断した非常に有意義なご議論を皆様に参加いただきましたことを、御礼申し上げたいと思います。

ここで両部会長から一言ということになっているのですが、時間も過ぎております、また家田部会長はよろしいということでございます。私ども本当に大変お世話になりました。特に事務局の皆様、大変ご尽力いただきまして、これまでの案を作っていただきました。心より御礼申し上げたいと思います。

私も少し物流のことをやっておりますので、幾つか申し上げたいところがございますけれども、委員の皆様からの確にご意見をいただきましたので、私のほうは割愛させていただきます。

最後に、事務局を代表して、道路局次長、及び物流審議官からご挨拶があるということでございます。よろしく願いいたします。

【青木道路局次長】 道路局次長の青木でございます。改めて、4月30日の第1回から精力的なご議論をいただいたこと、そしてまだまとめというか、多少最後にお話があり

ましたけれども審議いただくということで、改めて感謝申し上げたいと思います。

道路は今、賢く使うと、投資をやるのだったら賢く投資ということも言っているんですけども、やはりインフラという下部構造をいかにこれからの時代に合わせてやっていくかというときに、情報構造とどれだけ連携がとれるか、大変大事なことだと思っております。物流というのは恐らくその上部と下部が一体となっているものだというふうに我々思っているわけですが、きょうもお話がありましたような、物流がいかに危機を乗り越えるか、そして物流業界がいかに変わっていきけるかということについて、我々としてもある種一プレーヤーとして、一生懸命取組をさせていただきたいと思います。

今回答申でいただいた施策を、基本的な方向性ということでもいただいたわけですから、これの具体化に向けて、また取組を進めてまいりたいと思いますし、本日いただいたご意見も含めまして、また新しい政策にもチャレンジしていかなければいけないだろうと思っております。そのためにも、引き続き私どもといたしましては小委員会を開催させていただきながら、ご指導を賜りたいと思っておりますので、どうか引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

【羽尾物流審議官】 手短に御礼を申し上げます。4月以来、小委員会を含めて15回ということで、誠にお忙しい中をありがとうございました。私ども一生懸命道路局とともに取り組ませていただきましたが、何分、「おわりに」にもありましたように、平成13年以来初めてこういう物流だけを議論する場ということで、いろいろ不行き届きもあったと思います。そして、むしろおわびしないといけないのですが、感謝しているのは、この機会に私どももたくさん勉強し、あるいは今後の課題、そして何をなすべきかということもよく認識できたと思っております。改めて御礼申し上げたいと思います。

これから答申にありますようなことを実行に移していくということで、事業者の方々とも相談をし、そして国民全体、消費者全体、どういうふう発信していくかということもさらに検討を続けていきたいと思っております。具体的には実施に当たって、既に中間取りまとめも経て、予算要求とか税制改正要望をしております。これらの実現に向け、もう少しで結論が出ますので、頑張るとともに、法律などの制度の手直しをしないといけないものもあると思っております。そういったものも、次の通常国会などでどういうふうに対応していくかということも、早急に整理して、対応していきたいと思っております。

いずれにしても、この審議会でご議論いただいたことに感謝し、そして私ども今後実施していくことによって、皆さん今日の委員の方々からもう一度審議会でも、再度議論する、

あるいはチェックをする、もっと拍車を掛ける、こういった気分になるように、頑張っていきたいと思っております。どうもまことにありがとうございました。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —