

第7回 物流政策アドバイザー一会議 議事概要

1. 日 時

平成28年3月9日（水） 10：30～12：00

2. 場 所

中央合同庁舎第2号館15階 海事局会議室

3. 議事概要

アドバイザーからは主に以下のような意見があった。

- 物流生産性革命を誰がやるのかといえば、一番しつかりしなければならないのは荷主である。トラックを賢く使うといっても、荷主から全部午前中に付けてほしいと言われてたり、荷主都合による待機時間があったりすれば、それを受けている業者は、例えば本来1台で3回転したい距離の仕事でも、トラック3台用意して対応せざるを得ない。ここ20年間の間に、トラックの効率は確実に落ちてしまった。ここは荷主が本気で取り組まなければ変えられない。

- 次に、どこをやるのかといえばB t o Bの部分である。工場-倉庫間、倉庫-倉庫間に無駄があり効率が悪い。マスコミは身近なB t o Cに傾きがちであるが、B t o Cは限られた量であって、大型車が中長距離を走り、そしてその効率が悪いというのは圧倒的にB t o Bの拠点間輸送である。ここをいかに計画的にやるのかというのはロジスティクス・マネジメントのテーマであるが、まだまだ、小口多頻度短納期で入れるような拠点在庫補充が多く行われており、効率化の余地がある。本来、社内の拠点間の補充であればウィークリーで必ず満載にして計画的に動かすこともできるはずだ。ここに目を向けるような実態調査であるとか、報道があつて欲しい。物流効率化法でも支援してもらえると良いなと感じている。

○ 出発点から着地点までのトラックに空きがあることが見えれば、そこに何かの荷を載せようと工夫する訳で、そのために頭を痛めていることが3つある。

一つ目はIT。荷の動きをリアルタイムで見たいので、複数の荷主で共通化というかプラットフォームであわせて皆さんに乗って頂くことを考えるべきと思う。大手であれば自社でシステムを持っているが、中小でも共通システムが進めば、トラックが空で走っているのが見えれば、ムダがあるので相乗りしましょうよとなる。

二つ目は荷姿の規格化。計算では積めるはずなのに入らないのが実態。荷姿の規格化で重いものと軽いものを組み合わせて荷物満載にすることで、重量の規制にも対応できるようになる。荷姿の規格化への働きかけを進め、いろんな会社が参加しやすくなれば中小企業も乗ってくると思う。

三つ目は帰り荷問題。これも荷の動きを見て、いかに賢く運ぶのかということである。

○ 日本には物流業者が多すぎて業界再編が必要ではないかと考える。荷主の連携も大事であるが、物流事業者自体がトラックを持って荷を埋めているので、集約していかないと積載効率は上がっていかない。昔の規制の関係もあって、全国に散らばっていて、全国プレーヤーがいないということもそんなに変わっていない。会社を大きくすることを進めるべきではないか。

もう一つ大きな話を言えば、B to Cはコンパクトシティを進めること。それが生産性向上につながっていくと思う。

○ 日本の物流マーケットがだんだんシュリンクしている中で、物流事業者が「茹で蛙」状態になっているとすれば、前向きな企業再編のような方策を政府がサポートするということがあり得るのかどうか。また、サプライチェーンが日本に戻ってこないとすれば、日本の企業もグローバル展開の中で生きていくし、ここをサポートしていくための日本の物流事業者の脆弱性を改善していくような方法を支援して頂けないのかどうか。

○ 答申には関係者との連携と先進的技術とあるが、まず、連携という意味では物流の共同化である。大手は自社で完了するが、大手といえども過疎地では自社だけではできない。荷主の連携に向けた情報を出していただき、「荷主ミーティング」のようなお見合いの場を推進していきたいと思っている。次に、先進的技術の活用については、I o Tの進展で見える化も進み、応用が利くので是非やっていければと考えている。

○ 従来、国際物流については量より価格で捉えていた傾向があるのではないか。国内物流も含め、量と併せて質の問題をどのように考えていくかが、これからの日本の物流を考える上で重要。質を落としてでも生産性を向上させる部分があるのであれば、検討の余地はあるのではないか。

また、日系物流企業は海外においてコンプライアンスの問題に直面している。商慣行、取引条件等の見える化、物差しづくりができるのかできないのか、TPPにより一斉にコンプライアンスが引かれるのか定かではないが、現実問題として、日本企業が現地で活動している中で欧米企業に逡巡してしまうことがあると聞いているので、これらを検討いただきたい。

さらに、物流において、自家用トラックと営業用トラックの分けは関係ないとの認識である。規制緩和により、かつての自家用トラックが営業用トラックに変わり事業者が増えているが、労働条件等の規制を厳しくして、元に戻っては困るので、物流政策においては、自家用トラックについても念頭の上、検討していただきたい。

○ 物流生産性「革命」というからには、答申で列挙された内容が同時に少しずつ進展しなければ、「革命」という域までにはいかない。

GDPの伸びは人口の伸びと一人当たり労働時間の伸びと生産性の伸びの合計であるが、時代の流れで労働時間を伸ばすことが厳しいことや人口減少により、生産性の伸びに頼らざるを得ない。答申で整理された内容が揃って実現できるように取り組んでいただきたい。

○ PDCAは大事であり、所々で検証は行われてきたかもしれないが、言いつ放しになっているので、それをこれから行っていく必要がある。

モーダルシフトについては、全体として、追い風が吹いている中での実現の仕方としては不十分だったのではないか。鉄道の面で港湾と鉄道の接続がどれ程実現していて、今後どこまで実現可能なのかといったこと等を明らかにし、モーダルシフトを強力に進めるべきである。

○ 物流全体を高度化していくためには、物流における規模の経済の観点や連携・連結の経済の観点から、答申に明記された内容を推進していくことが必要である。そのような視点で分類した上で、どこにプライオリティを配分していくかということの考慮をお願いしたい。

○ グローバル展開については、荷主のグローバル展開に関して、メーカーサイドでは自然災害等のリスクを踏まえ、様々な形で拠点を配置している。それを踏まえた上で、多くの物流事業者はローカル企業との取引を重視しなければならない。日系荷主はそのうちの大きな頼りとなっているので、日系荷主ときちんと連動していくことを考えなければならない。

また、日本の物流事業者は今後も海外に展開していかなければならない。日本の物流システムを海外展開していくに当たり、日本の競争力を付けていくことが重要である。ただし、受け入れ側の利益、商慣習等にギャップがあるので、それらをすり合わせ、双方の利益となるように取り組んでいただきたい。

→ 物流における課題等の全体を網羅的に整理し、今後の取り組むべき政策を答申でまとめていただいた。今後はそれに基づき、実行できるものから実行していく段階に移しており、そのプロセスでこれまでに実行してきたものを総括し、目標設定も行い、PDCAを回していくこととしている。

事業再編成に関しては、運賃・料金の低下、サービスの多様化といった評価できる側面はあるが、一方で、安全規制等の社会的規制を強化したものの、競争激化により経営環境が悪化し、社会保険等への未加入等不適正に運送原価を引き下げる事業者が顕在化しており、健全な競争が行われるように誘引していくことが物流において求められていることである。これからは物流事業者が触媒となり、荷主との連携をどのように構築していくかが重要である

ことから、「生産性革命」つまり「効率化」に対しては、法律により注力することとし、事業再編成にも繋がることを期待している。また、荷主と物流事業者の双方がWin-Winの関係で生産性が上がる仕組みを構築していかなければならないが、ICTを活用した情報化をどのように生産性向上に繋げられるかといったこと等を更に情報収集しながら、具体的策を検討していきたい。

日本の競争力向上については、日本の物流システムの海外展開にあたって、「我が国の流通業・物流業を支える意味での物流を成長させること」、「日本の物流業自身がよくなるための海外展開」、「現地の経済・産業の発展」を肝を据えて取り組んでいる。一つ目、二つ目だけではなく、三つ目も大事であるが、実行する事業者においては経営の観点でも活動するため、事業者とも話し合いながら、取り組んでいきたい。

以 上

(文責 事務局)