

第3回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会
議事概要

1 日時

平成29年3月31日（金） 12:30～15:00

2 場所

中央合同庁舎4号館12階共用1208特別会議室

3 出席委員

野尻俊明座長、根本敏則座長代理、秋田進委員、一柳尚成委員、上村多恵子委員、内田明美子委員、圓川隆夫委員、苦瀬博仁委員、坂本隆志委員、佐藤修司委員、永峰好美委員、新田秀一委員、波多江淳治委員、羽津元之委員、原田昌彦委員、樋口恵一委員、一柳創委員、兵藤哲朗委員、藤倉泰徳委員、増井忠幸委員、村上敏夫委員、山口緑委員

4 議題

- (1) 委員からのプレゼンテーション
- (2) 事業者団体等ヒアリングの概要報告
- (3) その他

5 議事概要

- ・委員からのプレゼンテーション及び事務局からの事業者団体等ヒアリング概要報告の後、意見交換を行った。

【委員からの主な意見】

(生産性の向上)

- 物流効率化の取組と成果の因果関係がなかなか見えない中で、取組に対する成果をどう捉えていくかが課題。本大綱の策定・運用にあたり、生産性に関する指標の目標設定、効果検証が必要。特にトラック輸配送については、「時間」の指標化が重要。継続的に調査できる仕組みができればいい。
- 労働生産性を考えるにあたり、「物的労働生産性」（トンキロ／人 等）だけでなく、「付加価値労働生産性」の考慮も必要。多頻度小ロット化等によるきめ細かい物流サービスの対価を明確にすることで、荷主も高い商品に対して、高付加価値の物流サービスを使うなどの使い分けができるようになる。ベストプラクティスを示していくことが重要。
- トラックドライバー業務は、運送以外に荷積みに荷卸し、付帯作業が非常に多いという認識。物流はモノを運ぶ以外にどのような機能を有しているかを洗い出し、それらに対してどのような契約があり、どのような対価をもらうべきか整理をする必要がある。

- 物流事業者が荷役をすれば、荷主側は生産性が上がったことになり、その分物流事業者の生産性が低下することになるため、KPI 設定等により明確化を図るという方法もあるのではないか。

(最新技術の活用)

- 工場は自動化が進んでいるがサプライチェーンの下流に進むにつれて、人手をかけている状況。人依存脱却ための自動化・ロボット化が考えられるが、行政指導でどこまで支援していけるかを提言の中に盛り込むことが望ましい。

(物流インフラ)

- 物流はインフラであることをいかに国民に理解してもらうかが重要であり、本大綱の冒頭に打ち出すべき。その上で、各事業者が抱える共通課題を整理したうえで、プライオリティ付けをしていくべき。
- 物流施設の立地や物流ネットワーク、モーダルシフト（船舶、鉄道）の割合等、国としての長期的な方向性やそれに基づくインフラ整備、仕組みづくりの構想を示すことができれば、企業の経営判断や、物流課題解決にもつながる。
- 人口や消費が都市部へ集中する現状、地方の生産地から消費地への長距離輸送をどう考えるかが課題。モーダルシフトを実施するにしても、片荷が発生するため深刻な問題。地方からの輸送手段が乏しいと、海外輸入品のほうが経済的に優位となるため、地方産業も考慮した物流の考え方を示していくべき。

(適正価格の収受)

- 宅配再配達 2 回目からは有料であること等、物流はコストであること具体例を本大綱に書き込んでいくべき。規制緩和に関しても、すぐに対応できるものと時間がかかるものの整理が必要。
- メーカー等の企業において、物流費を製造原価ではなく一般管理費等に計上する場が多いため、製品価格に跳ね返していく必要がある。物流事業者も効率化に向けた工夫が必要だが、取組みや設備投資には限界がある。

(物流システムの海外展開)

- 物流事業自体の海外展開を視点に入れていく必要がある。その際には、きめ細やかな物流サービスに限らず、日系荷主へのサービスの枠を超えて、低コストでグローバルに展開する必要性も示していくべき。

(その他)

- 独禁法、下請法等の各種ルールが遵守されていないことも考えられるため、その点を議論する必要もある。
- 本大綱のフォローアップ期間が短いため、改善すべきと考える。
- 本大綱をまとめるにあたり、制度の整備と規制緩和、各業界からの要望に対してできることとできないこと等の整理が必要。
- 物流の共通課題とは別に、各業界の個別要望に対しても本大綱をまとめるにあたり、きちんと目を配る必要がある。

【今後の進め方等】

- 次回検討会は 4 月 20 日（木）に開催予定。

以 上

(文責 事務局)