

第1回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

平成29年2月16日

【平野企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから総合物流施策大綱に関する有識者検討会を開催いたします。本日は、ご多用のところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

開会に先立ちまして、お手元にごございます配付資料の確認をさせていただきます。議事次第にごございます資料の一覧にごございますとおり、配付資料は資料1から4まで、参考資料につきましては参考資料1から参考資料5までございます。配付漏れ等ございましたら、恐縮ですが、事務局までお知らせいただければ幸いです。

なお、本委員会は公開で行います。写真撮影につきましては、頭撮りのみとさせていただきますので、報道関係の皆様、よろしく願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、本日お集まりいただいた委員の皆様を名簿の上から順にご紹介させていただきます。

まず、日本通運株式会社取締役執行役員、秋田委員でございます。

【秋田委員】 秋田でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 トヨタ自動車株式会社物流管理部部長、一柳委員でございます。

【一柳（尚）委員】 トヨタ自動車の一柳でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 京都経済同友会理事、上村委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 株式会社湯浅コンサルティング、内田委員でございます。

【内田委員】 内田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【平野企画官】 職業能力開発総合大学校長、圓川委員でございます。

【圓川委員】 圓川でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 流通経済大学教授、苦瀬委員でございます。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長、小林委員は本日、所用のため、代理で産業政策本部長の上田様にご出席いただいております。

【小林委員代理（上田）】 上田です。よろしくお願いいたします。

- 【平野企画官】 味の素物流株式会社取締役常務執行役員、坂本委員でございます。
- 【坂本委員】 坂本です。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 日本ロジスティクスシステム協会 J I L S 総合研究所長、佐藤委員でございます。
- 【佐藤委員】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 株式会社日立物流執行役専務兼取締役、神宮司委員でございます。
- 【神宮司委員】 日立物流、神宮司でございます。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長、高松委員でございます。
- 【高松委員】 高松でございます。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 神戸大学大学院教授、竹林委員でございます。
- 【竹林委員】 竹林です。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 読売新聞東京本社企画委員、永峰委員は、本日、所用のためご欠席でございます。
- 花王株式会社 S C M 部門ロジスティクスセンターセンター長、新田委員でございます。
- 【新田委員】 花王の新田と申します。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 一橋大学大学院教授、根本委員でございます。
- 【根本委員】 よろしくよろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 流通経済大学学長、野尻委員でございます。
- 【野尻委員】 野尻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 九州農産物通商株式会社代表取締役、波多江委員でございます。
- 【波多江委員】 波多江でございます。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 株式会社ニチレイロジグループ本社執行役員海外事業推進部長、羽津委員でございます。
- 【羽津委員】 羽津でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 三菱UFJリサーチ&コンサルティング上席主任研究員、原田委員でございます。
- 【原田委員】 原田でございます。よろしくお願いいたします。
- 【平野企画官】 川崎陸送株式会社代表取締役社長、樋口委員は、本日、所用のためご欠席でございます。
- 大和証券株式会社企業調査部副部長シニアアナリスト、一柳委員でございます。

【一柳（創）委員】 一柳と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【平野企画官】 東京海洋大学教授、兵藤委員でございます。

【兵藤委員】 兵藤です。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 株式会社藤倉運輸代表取締役、藤倉委員でございます。

【藤倉委員】 藤倉でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 東京女子大学教授、二村委員でございます。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願い申し上げます。

【平野企画官】 東京都市大学名誉教授、増井委員でございます。

【増井委員】 増井でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 日本物流団体連合会理事・事務局長、村上委員でございます。

【村上委員】 物流連の村上です。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 イオングローバルSCM株式会社代表取締役社長、山口委員でございます。

【山口委員】 山口でございます。よろしくお願いいたします。

【平野企画官】 以上でございます。なお、事務局側出席者の紹介につきましては、座席表をもってかえさせていただきます。

議事に入ります前に、本検討会の座長と座長代理を決める必要がございます。事務局としましては、座長は野尻委員に、座長代理は根本委員にお引き受けいただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【平野企画官】 ありがとうございます。

それでは、野尻座長よりご挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。このたびは委員の皆様へ座長のご推挙をいただきまして、ありがとうございます。いかんせん不勉強でございまして、こうした重要な検討会、座長を取り仕切るということについては非常に私自身、心配でございます。ただ、幸いなことに副として根本先生がサポートしていただけるということでございますので、根本先生と一緒にこの検討会を進めてまいりたいと思っております。

ここは物流の専門家の集まりでございますので、物流について色々申し上げることはございませんが、やはりこれからこの総合物流施策大綱はターゲットといたします4年後、5年後というのは大変な変化が起きるのではないかと考えてございまして、最初の大綱か

ら20年にして今までとは少し違った物流の世界が出てくる可能性があるという気持ちでおります。また、この検討会は短い時間の間に集中的に6回ないし8回、この会議を催すということでございます。委員の皆様には大変ご多忙だと思っておりますけれども、ぜひ万障お繰り合わせて検討会にご参加いただいて、貴重なご意見を賜りたいと思っております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【平野企画官】 ありがとうございます。

それでは、議事に入りますので、恐れ入りますが、頭撮りはここまでとさせていただきます。撮影はこれ以降、ご遠慮願ひます。

これから先は野尻座長に進行をお願いいたします。よろしくお願ひいたします。

【野尻座長】 かしこまりました。それでは、改めまして、よろしくお願ひいたします。

これから議事に入らせていただきたいと思います。まず、物流担当の重田物流審議官よりご挨拶をいただきたいと思います。審議官、よろしくお願ひいたします。

【重田大臣官房物流審議官】 ただいまご紹介にあずかりました国土交通省の物流審議官を務めます重田と申します。本日は大変ご多忙の中、多数の委員の先生方にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。また、座長のほうからもご案内のとおり、この夏を目指して最終的に仕上げたいと思っておりますので、短い期間ではありますが、濃密な意味のある議論をしていただき、事務局としてしっかりまとめさせていただきたいと思っております。

前回の総合物流施策大綱をまとめて4年になりますが、我々政府としてはこういった大綱に基づいて着実に施策を進めてきたつもりでございます。しかし、この4年の間に随分物流をめぐる風景も変わってまいりました。その都度その都度、大臣を筆頭に大きな課題についてはそれなりの構えを持って対応してきたところではありますが、次の5年、さらに10年を見渡しますと、やはり構造的にしっかり対応していかないと物流が瀬戸際だとか、あるいは物流が途切れるだとか、そういうことがないように、むしろ課題対応型というよりも戦略性を持った国策としての物流戦略、こういったものを大綱としてしっかりまとめさせていただきたいと思っております。

各論では国際化への対応、アジアマーケット、IoTへの対応、テクノロジーの問題、あるいは労働力、環境、そしてBCPの策定等々いろいろございます。しかし、大切なのはやはりこの国の力である物流を強靱化していくという方向性、決意だろうかと思っております。ぜひ専門の先生方から大きな意見をいただいて、国の戦略としてまとめさせてい

ただきたいと思います。本日は、まことにありがとうございました。これからもよろしく
お願いいたします。

【野尻座長】 続きまして、道路局の石川局長よりご挨拶をいただきたいと思います。
よろしくお願いいたします。

【石川道路局長】 道路局長の石川でございます。本日は、座長の野尻先生をはじめ、
委員の先生方におかれましては、ご多忙の折、本検討会にご参加いただきまして、厚く御
礼を申し上げます。

現在、国交省道路局におきましては、生産性の高い物流ネットワークを構築するために
3大都市圏環状道路等の整備を推進しているところでございます。今月26日には圏央道
の茨城県区間が開通いたしまして、これによりまして東名高速道路から東関東自動車道ま
での6つの放射道路が圏央道により接続されることとなります。また、深刻なドライバー
不足というのが懸念される中で、トラック輸送の生産性向上に資する取り組みといたしま
して、昨年11月に1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能となるようなダブル連
結トラックの実験を新東名を中心とするフィールドで開始したところでございます。

さらには、本実験とあわせましてドライバーの労働環境の改善のために高速道路のサー
ビスエリア、パーキングエリアを活用した中継輸送実験も行っているところでございま
す。本日より次期大綱の策定に向けた議論が開始されますが、委員の先生方におかれま
しては、ぜひとも忌憚のないご意見をいただきますようよろしくお願いいたします。ありが
うございました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

続きまして、経済産業省の小瀬商流通保安グループ大臣官房審議官よりご挨拶をいた
だきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小瀬商流通保安グループ大臣官房審議官】 ただいまご紹介にあずかりました経済
産業省審議官の小瀬でございます。経済産業省は国土交通省と共同で事務局を務めさせ
ていただきますので、委員の皆様方におかれましては、よろしくお願いいたします。

今の大綱の中にも書かれていますように、全体最適な物流の実現ということをやうたわれ
ていますけれども、そのためには物流事業者と、あるいは製造業や流通業の荷主、あと消
費者、こういった関係者それぞれの、各関係者の行動を最適化していくことが求められて
いると思っております。技術面ではAI、ロボット、こういった技術革新によって、こ
ういう物流最適化に向けた課題の解決を解決できるような環境が整いつつあるのかなとも

思っていますけれども、その技術革新のスピードは大変急ピッチでございます。5年先、あるいはその先を見据えながら考えていかなければいけないなど考えているところでございます。委員の皆様方におかれましては、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願いしたいと思います。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、お手元の議事次第に従いまして議事に入らせていただきます。まず、事務局から議事の（１）総合物流施策大綱と本検討会の趣旨について及び（２）物流を取り巻く現状と取り組みについてをまとめてご説明をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【平嶋物流政策課長】 それでは、事務局から今回の物流施策大綱の改訂についての趣旨、現在の取り組みについてご説明したいと思います。お手元の資料、最初の塊が資料1から資料3となっておりまして、下のほうにクリップでまとめてとめてありますが、現行の総合物流施策大綱、それから、それに基づくプログラム。そして平成27年にいただいた答申になっております。最初に総合物流施策大綱についてご説明したいと思います。

資料1にございますとおり、現行のものは第5次になっておりまして、物流自体が産業競争力の強化、それから、国民生活を支えていく上で非常に重要な基盤となっているところでございます。また、その広がりにつきましては、荷主、物流事業者、小売の方々、また、輸出入に関しましてフォワーディングも含めてさまざまな活動があるところであります。そういった幅広い活動につきまして、関係する省庁というのも非常に広域にわたっております。このため物流に関連する12府省庁で構成する会議において、政府全体で物流に関する施策を推進していくために5カ年の計画を決めております。

現在の総合物流施策大綱は2013年から2017年の5年間をカバーするものでございます。暦年で計画しておりまして今年の12月末でこの現行の大綱が期限を迎えるものでありますけれども、今年中にこれを改訂して新しい5カ年という形でスタートしていきたいと思っております。これまでもそうでありますけれども、最後の年につきまして、重ねて改訂する形で作業を進めております。つきましては、今回についても2017年、これまでには暦年でやっておりましたが、事務局としましては、年度単位で施策の実際の取り組みがありますので、できれば年度単位でこれを進めていきたいと思っております。ですので、2017年度から5カ年を見据えた大綱として決めていきたいと考えているところでございます。

資料1の真ん中のところに書いてございますのが、現行の大綱の3つの柱であります。考え方としましては現在も引き続き通用していくものでございますけれども、物流システムというのを効率的にやっていくために、国内外でムリ、ムダ、ムラのない全体最適な物流を実現していくということを目指しているものであります。柱は3つございまして、効率的な物流の実現、これは国内も国際もそうですけれども、それを目指していくためにどういうことをやっていくのか。それから、環境負荷の低減ということが2番目の柱であります。3番目が安全・安心の確保というのを、災害も含めてですけれども、どう効率性と両立していくのかというのがこの3つの柱になっているところでございます。

資料1を裏返していただきますと、裏面に趣旨というところがございます。今少しご説明したところでございまして、新しい第6次の総物流施策大綱を決めていくために、物流に関してご知見を有しておられる皆様方のご意見をいただきながら提言をいただいて、それを政府として踏まえまして、関係省庁で協議をした上で大綱を決めていくという手順を踏んでいきたいと思っております。有識者検討会のほうのスケジュールは、後ほどまたご説明したいと思いますけれども、大綱の閣議決定に向けましては、こちらの検討会でいただくご提言を踏まえて関係省庁で調整して、夏ごろを目指して閣議決定していくということを考えているところでございます。

続きまして、資料3でございしますが、現在の物流施策大綱策定後の状況の変化、それから、主な取り組みということをご説明したいと思います。あわせまして参考資料のほうでございしますが、別の束に綴じてございしますが、物流を取り巻く現状について、参考資料1という資料がございします。これを横に置きながら見ていただければと思います。最初に参考資料1のほうの現状につきましてですが、参考資料1の4ページを開きながら話をさせていただければと思います。資料3の最初の現状、現行の施策大綱が決まってからどんな変化が起きたのかということをご説明したいと思います。

資料3の1ページ目の左側でございします。現在の大綱につきましては、25年7月に決めてございます。その後の社会状況の変化としましては、消費税の増税前に駆け込み需要が発生しました。これは従来の季節波動によるピークというのをずっと超えたものになりまして、物流全体で吸収し切れるキャパをある意味超えてしまったのだと思います。それによりまして、それまで潜在的にあったトラックドライバー不足というのが顕在化した。実際に荷物を運べない状態というのが発生してしまったというのがここでの一番大きな現象だと思います。それから、続きまして27年、この2番目の青いところでございしますが、

取り巻く状況としまして、今、EC市場の市場規模というのは非常に拡大しております。eコマースが伸びて、今、7兆円を突破している。21年と比べまして2倍になっております。これは後ほど細かくご説明していきたいと思いますが、非常に物流に対する負荷も大きくなっているという状況かと思えます。あと、ドイツでインダストリー4.0の実現戦略というのが策定されました。これは世界的に広がりを見せることだと思います。物流においても同様の流れというのが出てくるのかと思っております。あと、労働力不足というのが非常に深刻な状況になってきている。それから、今度はインフラの関係でございますが、赤い色で3つ書いてございます。圏央道の埼玉県内の全通、これによってほかの高速との縦方向の連結というのが可能になったところでございます。また、新東名につきまして浜松いなさから豊田東まで開通した。あと、加えて先ほどの圏央道の話とも関連しますけれども、料金面でのインセンティブ、物流を誘導していくという施策も導入されてきているところであります。海外に目を転じますと、ASEANの共同体10カ国の経済規模が約300兆円と、非常に大きなインパクトを持つエリアが登場している。ここの経済成長率が非常に高いものがありますので、これから5年後、10年後を考えていったときに、このアジアの中での物流、また、日本の位置というのをASEAN抜きにはなかなか考えられないという状況になってきていると思えます。あと、環境面ではパリ協定が発効したというところがあると思えます。災害の観点ですけれども、東日本を踏まえていろいろな準備というのを備蓄についても、輸送についても自治体さんと一緒に取り組んできたところではございますが、熊本の地震での対応というところ、これまでの準備が功を奏した面もございます。一方で、いろいろと改善すべきであったと思われる点もあったところでございます。こういったところが前回の大綱を決めてから、現在に至るまで生じている社会的な変化かと思っております。

先ほどの参考資料1のほうに戻っていただきまして、今のような現象が起きているところでございますが、物流のその現状というのがどうなっているのかということをお最初に説明したいと思えます。4ページのトンベースの変化でございますが、これは国内貨物輸送量と国際貨物輸送量の変化です。時間軸が少し飛んでいますので、そこを少しご配慮いただければと思えますけれども、国内については微減といえますか、長期的には減少の傾向にございます。国際については増加傾向という形になっております。日本からの生産のアジア方面への移転というのが1つあるかと思えますけれども、国際分業とともに国際貨物輸送量というのが増えているというのが現状だと思います。

トンキロベースでも、その次のページをごらんいただきますと5ページですが、同様の傾向がございます。これは国内のトンキロベースですが、特にトラックのところをごらんいただきますと、比率もですけれども、量としても近年少し縮んでいるという状況にあります。一方で6ページ目でありますけれども、物流の事業、産業の規模であります。営業収入ベースでは大体旅客の2倍程度、それから、労働就業者の観点で言いますと250万人、このうちトラックが約180万人、ドライバーがさらにその半分ぐらいというウエートになっておりまして、非常に労働力を必要とする産業であるということも言えるかと思えます。

こういうことを背景としまして、また資料1のほうに戻ってご説明したいと思えます。資料1の2ページでございますが、このような状況のもと、特にトラックについてですが、平均年齢が非常に上がってきております。2ページの右下のトラックドライバーの平均年齢でございますけれども、全産業が大体40歳、それに対して2003年のときに40歳、それが今42歳まで上がっておりますが、トラックドライバー、特に大型につきましては42歳から47.3歳ということで非常に年齢の上昇が激しくなっております。

加えて、左側のほうで人手が不足していると感じる企業の割合、こちらでございますけれども、これも事業者の数というのが非常に上がっているという状況であります。これから5年、10年、もっと先を考えていきますと、生産労働人口というのはどんどん減っていきます。大体2015年からの比較で、15年後に大体1,000万人、15%程度だと思えますけれども、減少してしまう。全体としてそれだけ減っていくわけですが、このように高齢化された方が多い。なかなか若い方が入ってこれられないという環境の中で、トラックドライバーの不足というのはより深刻になっていくのだろうと考えているところでございます。

資料3の3ページを続いてご説明したいと思えます。EC市場のところでございますが、これはEC市場の市場規模がどう変化したのかというところであります。市場規模の拡大というのと右側の宅配便の取扱実績というのがやはり同じようにどんどん増えているという状態になっております。もともとのB to Bを中心とする輸送というのに加えまして、B to C、近頃はC to Cもあると思えますけれども、こういったB to Cの個人の方が荷主となられる取り扱いというのが、取引数として増えているということがあると思えます。個人の方、なかなかB to Bと違って需要をシフトするところがあるところと交渉等通じてやりにくいところもあると思えます。これがさらに欧米並みのEC化率、今、

日本では大体5%程度だと思えますけれども、これが欧米並みに上がっていきまると、さらにこの負荷というのがかかってくるということになるかと思えます。

続きまして、資料3の4ページ、第4次産業革命についてご説明したいと思えます。ドイツで決められました第4次産業革命、こちらのほうのインパクトにつきましては資料3の5ページでございますけれども、グローバルベースでやはり製造については非常に付加価値というのが、経済価値が大きいだろうという予測が出ているところでもあります。その製造に加えまして、流通・小売・物流というのが非常に第4次産業革命のある意味恩恵といたしますか、その効果が出やすいところであるというところが予想されているところでもあります。

実際、その工場などで過去のデータをもとに生産性というのを上げていくという取り組みが行われていると思えますが、物流のその倉庫の中でも過去のデータをもとにどうやってその効率性を上げていくのか、少ない人手で多くのアイテムをこなしていくのかということと機械化と合わせて、単純な機械化、自動化ということではない付加価値の高いIoT、AI、ビッグデータを使った取り組みというものが進んでいると思えます。また、そういった点に加えてトラック自体の走行というの、そういった新しい技術を応用していくことが可能な領域かと思っております。

続きまして、ASEANの関係でございますが、資料3の6ページをご説明したいと思います。先ほど少しお話ししましたようにASEAN10の経済規模というのは非常に大きな300兆円のインパクトを持っているわけですが、成長率につきましても非常に高い伸びを示している。これは購買力平価に直したときのGDPですので、数字が通常のGDPと異なりますけれども、マレーシア、中国、タイというところが非常に高いレベルに達しつつあるということが見て取れると思えます。

次にインフラに関しての補足でございますが、7ページ以降をごらんいただければと思えます。これは先ほどもお話ししましたように圏央道がどんどんつながってきております。平成27年10月に4つの高速道路をつなぐ形で埼玉県内、つながっております。加えて、平成29年2月からは常磐道、東関道とも直結していくということになります。現在、圏央道の周り、大型の物流施設がどんどん集積しております。既存の高速道路をつなぐ形で、こういった形でどんどん利便性が上がっていくということによりまして、従来なかったような物流の動きというのが出てくる。物流の流れ自体が変わっていく面があると思えます。先ほどお話ししたようなAI、ビッグデータを使ったその効率的な物流センターの運用と

相まって、このインフラの効果というのが出てくるのではないかと考えております。

8ページでございますが、新東名につきまして平成28年2月に55キロ、新しく浜松いなさから豊田東が開通いたしました。これによってさらにここの流動というのが円滑に動かせる。やはりスピードが速い高速を使って物流がこなしていける。渋滞の影響を受けることなく運べるということは、そのまま生産性の向上につながってくるわけでありまして、こういったその効果というのがこれから発現してくるのだらうと思います。

先ほど少し申し上げました料金の関係でございますが、9ページをごらんいただければと思います。これは既存のインフラをさらに有効活用していくという観点で、整備の経緯等によって設定されていた料金体系というのが、発地、着地に着目してルートを選べるという形になりました。これによって必ずしも一番安い、経済的にも一番コストが低いところを通るというバイアスがかかることなく、最も物流の観点から速く運べる、便利に運べるという、一般の乗用車とかち合わないところを通っていけるということが可能になったわけでありまして。これによる誘導効果というのが単なるハードの整備というのを超えて発現できるという状態になっていると思います。

あと10ページでございますが、これは熊本地震の影響の話であります。後ほど熊本地震については触れさせていただきます。

あと、12ページでございますが、今申し上げましたようないろいろな物流を取り巻く環境の変化というのがあるわけですが、その変化を踏まえてですけれども、一昨年の12月に今後の物流政策の基本的な方向性についてということで、2つの審議会の合同の答申をいただいたところでございます。この12ページの左側に書いております直面する課題として、今、色々お話ししたようなことが書いてあります。こういった課題を踏まえて、これから物流としてどういうことを考えていくべきかということは、この答申においていろいろと論ぜられているところではございます。その中では2つ、物流生産性革命を実現する、どうやってその効率性を上げていくのかということ、それから、未来へ続く魅力的な物流の進化ということで人材も含めて、これから物流というのを持続可能にしていくためにどうすればいいのかという大きな柱としまして2つ論ぜられたところであります。

具体的な個別の内容は、先ほど少しお話ししました実際の答申、分厚い冊子でございますが、こちらをごらんいただければと思います。そういった答申が出たことも踏まえまして13ページ、14ページでございますけれども、13ページで、これは国土交通省全体

で、今、生産性革命の取り組みを行っているところであります。これは物流以外の分野も含めて、14ページに全部のメニューが出ておりますが、石井大臣をもとに生産性革命プロジェクトということで3つの分野に分けて、社会のベースをどうしていくのかということでの生産性革命、産業別の観点からの生産性革命、それから、未来、特に技術面ですけれども、これに着目したプロジェクト、この3つの分野で20のプロジェクトをやっているところでございます。この中でも1番、2番、それから、12番、13番、19番と、それぞれ道路の関係、また、物流の関係、それから、車のICT革命の関係、物流の生産性向上に関する項目として多くのプロジェクトが入っているところであります。

15ページ以降でこういった生産性革命も含めて、現在どういう取り組みをしていくのかということをご説明していきたいと思っております。物流の生産性革命については、今お話ししたような課題というのがちょうど真ん中の欄、我が国の物流を取り巻く現状として書いてあります。トラックの積載効率というのが非常に低下している。昔は6割近くあったのですが、今は4割くらいまで下がってきております。この積載率が下がっているところをどうしていくのか。あと、手待ち時間が非常に長い。これをどう減らしていくのか。あと荷役の関係では、必ずしも荷役がきちんと料金設定がされていないことが結果として経済合理性を生んでいない。どうやってコストを下げるのかということの方がうまくシステムとして機能しない状況にあるのではないかと。あと宅配便の再配達が多い。こういった論点、多々ございます。これを踏まえて具体的な取り組みをしていこうということで、下に書いているような施策を講じているところであります。

16ページ以降がその具体的な施策について書いてございますが、例えば共同配送というのをやっていきたいと思います。もしくは複数の会社間で一緒に船ですとか、それから、鉄道貨物へのシフトを行っていく。ここに挙げておりますのは船を使ったものでございますが、最近で言いますとアサヒさん、キリンさんによる共同配送とともに鉄道への一部転換というも行われているところであります。あと、倉庫のほうの荷待ちの時間を減らしていくということと言いますと、スケジュールをきちんと組んでどのタイミングで、どのベースにどのトラックが入っていくのかということを決めていく。これが結局、荷待ちの時間というのを減らしていくことにつながるのではないかと考えております。

あと17ページでございますが、荷主さん、それから、物流事業者、こういった複数の者と一緒にいろいろな問題を解決していく必要があるのだろうと。部分最適ではなくて全体最適をどう目指すのかという点で言いますと、いろいろ話をしながら解を探さないとい

けない状況になっていると思います。そういった意味で、今、自動車局のほうで長時間労働削減に向けたパイロット事業と、それから、トラック運送の生産性向上協議会、こういったことをやっております。下に書いておりますような、どうやって無駄な時間というのを減らしていくのかというのを一緒に考えていこうということをやっているところでもあります。

あと、海外の観点で言いますと18ページになりますが、特にコールドチェーン。コールドチェーン以外もそうですけれども、特にコールドチェーンについては世界でまだきちんと枠組みができていないところでもあります。アジアにおいては電子レンジの普及率がまだまだ低い。10%でしたり、高いところでも、シンガポールなどでも6割程度、これからコールドチェーンというのは非常に伸びていこうということ、これをどうやって日本の規格を入れていくのかということの取り組みをしているところでもあります。

あと19ページですけれども、これは物流モーダルコネクットの強化ということで、先ほどお話ししたような道路側での機能というのを、物流を考えたときの道路側の機能もしくは生産性向上というのをどううまくつなげていくのか。ここで言いますと空港、港湾への接続の時間というのが比較的長いところが、特に港湾についてはございます。こういったものをうまくつないでいく。港湾までのラストワンマイルというのをつないでいく。その時間を短くすることによって生産性を上げていこうということでもあります。物流センターについても同様だと思います。19ページの右側の欄にございますけれども、高速道路と物流拠点というのを直結していく。これによってその効果を出していこうということでもあります。

あと20ページのほうですが、これは先ほど申し上げた時間短縮に加えて、1人のドライバーさんで運べる荷物の量というのを増やしていく。そういった意味での効率の向上であります。ダブル連結トラックによる省人化ということで、今、昨年11月から新東名で実験が開始されているところでもあります。

21ページでありますけれども、今申し上げましたようにつないでいく、それから、1人で運べる量を増やしていくということに加えて、申請に必要な時間を減らしていく。申請を簡易化していくということによって生産性を上げていこうと。特にトラックがどんどん大きいものが出てきております。最近の車両の大型化に伴って特車の通行許可というのが件数も上がっているところでもあります。この審査というのを従来の手作業というのから電子データを使ったものに変えていく。これによって短縮して、より使いやすいも

のにしていてもらうという取り組みもしているところでもあります。

あと将来的な技術の関係であります、22ページから24ページまでごらんいただきますと、例えば隊列走行、これも国交省の中に昨年12月に本部ができておまして、その中で取り組む課題の1つとなっているところでもあります。有人車の後に例えば無人車がつながっていくというような構想であります。それから、23ページ、24ページ、これはドローンを使って貨物配送。安全面ですとか、いろいろな課題はあるところでもありますけれども、将来的にラストワンマイルも含めて、とりあえずは、まず、離島、山間部を中心としたものになっていくと思いますけれども、こういったところに応用できる技術がないかということをやっているところでございます。

あと25ページでございますが、今まで申し上げたのは国交省での取り組みでありますけれども、加えまして荷主を中心とした物流効率化、環境負荷の低減ということで気象ビッグデータなどを使った取り組みというも行われているところでもあります。あと環境面で言いますとエネルギー特会を使った支援、これは低炭素のネットワーク、それから、再配達を減らすための宅配ボックス設置のための支援、こういったものも行っているところでもあります。

あと災害の関係で言いますと27ページですが、従来から準備してきたものに加えて熊本地震を踏まえてさらに改善を図っていきたいということで検証を行ったところでもあります。

28ページ、最後でございますが、今申し上げましたような諸条件、環境の変化、人口が減っていく、少子高齢化が進んでいく、それから、負荷がますます上がっていく面があるのだろうと。あとアジアの成長というのを見据えていく必要があるのだろうと。それから、災害への対応。パリ協定の発効、こういった環境に対応して、右側に書いておりますけれども、いろいろな対策というのを行っていく必要があるのだろうと我々としては感じているところでございます。

ご説明については以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

1、2の議事についてご説明いただきました。それでは、本日は第1回目の検討会でございますので、ただいまの事務局からの説明を踏まえつつ、物流の現状と課題、今後のあり方などについてお1人ずつ忌憚のないご意見を賜りたいと存じております。今回、ご質問が含まれている場合には、その都度事務局から可能な限りお答えをいただくという形で

進めさせていただきたいと思っております。また、時間の都合上ご発言につきましてはお一人様3分程度をめどにさせていただければありがたいと存じております。

なお、本日は途中退席の予定があるという委員の方がいらっしゃいます。上田委員、兵藤委員、苦瀬委員、波多江委員から途中で退席というご要望がございますので、まず、このお三方、上田委員はお出になられたのでしょうか。ご発言いただきまして、その後、名簿順に、秋田委員から順にご発言をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いします。

それでは、兵藤委員、よろしく願いいたします。

【兵藤委員】 そんなに時間もございませんので簡単に申し上げますけれども、これを拝見していきまして、最初に出てきたドライバー不足ですとか、そういう労働環境ですね。賃金を上げるだけではなくて、安全で安心して働けるような、そういうドライバーの環境を整備していくという、そういう視点が前回にはあまりなかったのかなという気がしまして、例えばドライバーの健康管理だとか、そういうさっき中継輸送の話はあったのですが、そういう積極的にドライバーをサポートするという観点が必要かなというのが1つでございます。

それから、去年取りまとめが終わったところなのですが、第5回の東京都市圏の物資流動調査の、それも私、お手伝いしていきまして、これはやはりよく話題になりますけれども、山間地の圏央道周辺に大変な勢いで今、大型の物流施設がどんどん立地しているということから考えまして、そのときの提言の中の1つなのですが、物流施設自体の言葉で言うと立地の適正化、そういったことをきちんと考えていかないとこれから先、大変なことが起きる前に、もちろん都市計画サイドとしては、そういったことは考えてはいるのですが、より積極的にそういう立地誘導、立地の適正化ということをどこかで考えていただきたいということでございます。

私からは以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、苦瀬委員、お願いいたします。

【苦瀬委員】 ありがとうございます。28ページに6つありますけれども、私は、直近では2つが大きいかなと思っております。1つは少子高齢化で、もう一つは災害だと思っております。少子高齢化は買い物弱者が増えたり、交通弱者が増えるということ。一方で、ネット通販が伸びていくということですから、どこかで話題になっている人手不足と

か、そういう問題ができてくるわけですね。そのときにサービスを適正な価格で提供できるかどうかというのが1つの鍵ではないかと思っております。いろいろなサービスが無料だみたいな議論になっていくと、どこかで破綻しやしないかと。結果として、その少子高齢化の社会に無理が来ないかということをお心配しておりますので、そういう面で、そのあたりが一番重要なかなと思っております。

それから、2つ目はやはり災害で、言い方は悪いのですが、災害という名の兵糧攻めだと私は思っております、兵糧攻めに対抗するには補給と備蓄しかない。ただし、それは補給というのは限界が必ず来ると思っております。3.11のときでも東京で物がなくなるということがあったわけですが、これからもっと大きな地震が来たときには届かないということを前提に考えておかなければいけないのではないかと。そうすると、備蓄論になるのかどうかわかりませんが、そういうことをメーカーさん、それから、流通業の皆さん、それから、物流にかかわる人たち、そしてインフラを整備する人たちが一緒になって何か考えていかないといけないのかなと思っております。

そういう視点で、防災のインフラということを見ると、もちろんリンクとして強靱な道路ネットワークをつくらなければいけないということと同時に、強靱なノードというんですか、拠点をつくらなければいけないと思うわけでございます。物流に関係すると、確かに郊外の圏央道沿い、東京の場合ですとそういうところに立地しているわけですが、一方で、湾岸沿いに非常に老朽化した物流施設が多いということは、災害にも弱いかもしれない。備蓄にもできないかもしれないということは、何らかの形で更新をしていくという方法論が要るのかなということをお心配しております。それとあと、避難をするときは必ず体育館だったり、小学校だったり、そういう施設に逃げていくわけでありますが、そういう施設をあらかじめ防災として、防災の施設として使えるような施設整備というのをいろいろな省庁の皆さん方とご協議いただくと、結果として非常にいいものになるのかなと思っております。

あと1個だけつけ加えさせていただくと、これは今回のテーマに合うのかどうかよくわからないのですが、東京オリンピックが来るわけで、その建設時の問題もあるのでしょうか。開会時の物流の問題というのも大変な問題になるのだろうと想像しているわけでございます。そういうときに東京オリンピックに向けて物資流動のコントロールがうまくできるかどうか。これは実は我々のTDMというか、交通管理、交通需要管理のコントロールの手腕を試されている可能性があるということで、もしここに、ここでは話題では

ないのかもしれませんが、私は少し気にしているということでございます。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

事務局のほうでは、東京オリンピックということについては何かご検討はされているのでしょうか。

【平嶋物流政策課長】 これは東京都さん、それから、組織委員会さん、あと関係省庁さん一緒になりまして物流の関係についても会議が開催されて、いろいろと検討しているところでございます。いろいろな前提条件が決まっていまないと決まらないところもございいますので、また開催までいろいろ変更していくことになるかと思っております。

【野尻座長】 よろしくお願ひします。

それでは、波多江委員、お願ひします。

【波多江委員】 私どもの会社がやっている部分については、この場では少し特異的な部分なのかなと思います。といいますのは、農産物を海外に輸出しようということで、農水省さんと一緒に物流改革を進めている部分があります。その中で課題になっていますのは、やはり農産物ですので生ものです。したがって、鮮度をどうやって維持しながら、特に暑い国が中心になっていますので、東アジア、東南アジアに届けるのかということで、いろいろな従来のドライからリーファーコンテナ、さらにはCAコンテナ、新しい電磁波を利用したコンテナの開発というものが進められていますけれども、それらの技術が早く確立していただきたいという部分とあわせて、農産物の輸出というのは今からという部分がありますので、物流をどう体系的に集めて、港も含めて拠点化する必要を進めていかないとなかなか農産物の輸出の拡大には結びつかないのではないかと。そういうふうに思っています。

今現在進めています中では、当然、農産物の鮮度保持という部分では飛行機を使わなければ、エアを使わなければいけないという部分もあるのですが、海外に輸出拡大をやっている、海外のお客様にもっと買っていただくということについては、コストを下げないと輸出拡大にもつながらないという部分がありますので、そういった意味では海上コンテナを使っていくということで、できるだけそちらのほうにシフトしていきたい。しかしながら、海上コンテナについてもなかなかフルに満載できないという悩みもあります。そういった部分の中では、弊社が今進めていますのは、できるだけ産地連携しながら、先ほどの出航する港の拠点化と合わせて進めていかないと効率的な輸出拡大には結びつかない

いのではないか。したがって、国交省の施策と相まって農水省の施策と抱き合わせの部分で進めていかないと、日本の農産物の輸出拡大にはなかなか結びつかないという部分がありますので、それは総合的に考えていく必要があると考えているところです。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

兵藤委員、苦瀬委員、波多江委員には途中退席のご予定があるということで、まずご発言をいただきました。それでは、これから名簿の順にご発言をいただきたいと思います。まず、秋田委員、よろしくお願いいたします。

【秋田委員】 日本通運の秋田でございます。やはり私も皆様と同じように一番の問題はドライバー不足だろうと感じています。我々トラック運送事業者としては、やはり業界の構造的な原因がそこに1つあると考えています。大まかに申し上げてトラックドライバーの総労働時間は全産業に比べて約2割長い状態でございます。かつ、その2割長い残業を消化した上での年間所得、これは全産業に比べて2割低いという状態でございます。

したがって、今、長時間労働の規制も出てきておまして、これも当然、消化していかねばいけませんが、それを実行したときにドライバーの年間所得がさらに下がる。したがって、これでほんとうに人手が集まるのかという、生活賃金すらままならないのではないかというような、そういう構造的な状況でございます。これは業界でおよそ6万社がひしめき合って、かつ先ほどご紹介がありましたように国内の貨物輸送量はずっと十何年来、下がり続けている。こういった競争の中でのさらに99.9%、その約6万社の99.9%が中小企業ということで、各企業の生産性の向上もままならないという、こういった複雑な要因が絡み合っているのだらうと思います。

そういった問題と、あとそれにも関連しますが、AI技術の活用、これに対しても期待するところが大きでございます。また、これはこの28ページにも出ておりますが、やはりアジアを中心とした国際物流、日本企業の海外展開がさらに加速していくという中では、これをしっかり我が国として捉えていくということが必要だらうと思います。

私からは以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、一柳委員、よろしくお願いいたします。

【一柳（尚）委員】 トヨタ自動車の一柳です。まず、最初に自社の取り組みというんですか、課題について少し説明させていただきます。大きく弊社は3つ大きな課題がある

と思っております、まず1つ目は皆さんと同様にドライバー不足です。これは弊社、荷主の立場なのですけれども、やはり安定的に物が運べるかどうかということに対して足元でも大変危機感を感じております。そういった中、弊社の取り組みとしては同業他社、それから、ほかの業種ではやられていると思うのですけれども、ミルクランというのを昨年末から、小さい規模ではありますけれども、スタートいたしました。

これは今、弊社のオペレーションは部品メーカーさんから弊社の工場に入れていただくのが、部品メーカーさんの手配でトラックを仕立てて入れていただいているわけですけれども、同じような地域にあった場合も各部品メーカーさんが違う輸送会社を使われていると、その輸送会社間の共同物流というのはなかなか難しいということで、荷主である弊社がその物流網を築いて、そういった垣根を崩しながら、いかに効率的にやっていくかということを進めています。ただ、これ、実際にやってみると非常に最前線での難しさというのが身にしみてわかっている状態なものですから、まだまだ勉強しなければいけないところだと思っております取り組みを強化していくところです。

それから、弊社は完成車の輸送もあるのですけれども、これがなかなか大型トラックということで、先ほど資料もございましたけれども、ここもやっぱりドライバーのなり手が大変少ないということで、今、我々が取り組みを始めているのは、ドライバーの方は輸送に専念していただいて、積載車に載せるという作業と運ぶという作業を分離するという事で、運ぶ時間を、ドライバーさんには運んでいる時間を最大限にする。その前に積載車に載せておく、こういった分業を取り組みながら、そのドライバー不足に対応していくというのが、今、直近足元で取り組んでいる取り組みでございます。

それから、2つ目がBCPという観点で、弊社、オペレーションの大半のベースが愛知県にございまして、やはり東南海地震がいつ来るかということはずっと言われ続けておりますけれども、やはり実際に来た場合は大変大きなインパクトがあります。もちろん、我々も弊社の事業をすぐ再開するという事よりは、地域の安全というのをもちろん最優先にしてやるのですけれども、港湾の被害というのは多分甚大だと思いますので、代替港、今、どういふところが使えるかということで具体的には完成車の輸出を北海道の苫小牧から出荷するという訓練も始めながら、実際、オペレーションとしてどういふ課題があるかということを一つずつクリアしていくという取り組みをしております。また、部品の輸送に対しては、サプライチェーンというのを一つずつ見える化、実際にどこから積んで、どういふ道路を走っていくかということを見る化しながら、実際、災害があった場合に代替

ルートをどういうふうに構えておくのだということも取り組んでおります。

それから、3点目が、弊社は環境に力を入れておりまして、トヨタ環境チャレンジ2050というのを発表させていただきましたけれども、物流オペレーションもいかにCO₂を減らしていくか。ここは正直、大変頭の痛いところでございます。モーダルシフトということが第一に考えられるわけですけれども、やはりインフラがなかなか土地がないとか、それから、環境対応車、それから、先ほどもありましたけれども、大型車というところも輸送会社さんにとってみるとコストが上がるというようなことがございますので、これも進めていかなければいけないのですけれども、この3点目が特に今回の政策に対しての期待で、何とかグリーン物流が加速的に発展するような施策、それから、方策というのをぜひ盛り込んでいただきたいと思いますと思っております。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、上村委員、お願いします。

【上村委員】 今回の物流大綱はぜひAIでありますとか、自動運転でありますとかビッグデータでありますとか新技術がどのあたりで実用化されるかは、まだ少しこの5年では、どこまで見えてくるかというところはあるかもしれませんが、ぜひこの新技術の進化の未来が少し見えるようなものになるといいなと思います。その上で3つ、4つぐらいの観点で申し上げます。

まず、この資料は、私は、この資料にプラスして何か要るなと思ったのは、参考資料1のところの4ページで、まず国内貨物輸送量は長期的にはトンキロベースで低下なのだという資料がございますね。これは見たときにはハッと誤解しますよね。もちろん、その後でeコマース、世の中も増えていってということはあるのですが、しかし、量自体はトンキロで見ますと、今の物流業界の煩雑、複雑、量の件数ベースにおける頻度というのが出てこないわけです。だから、その頻度を出すにはどういう資料がいいかというのはありますけれども、全く知らないというか、国民的に見たときには、そんなに量は増えていないのではないかと一瞬思ってしまうので。これにあわせて何か、そういう件数ベース、頻度ベースでは物流がほんとうに非常に複雑になっているのだ、量が多くなっているのだというのが、資料が、このときに何か1つ欲しいですね。その上でトラックドライバー不足でありますとか、トラックの積載量が41%であるだとか、それが件数を増やしている大きな原因でもあると思いますけれども、そういう資料の作り込みのほうの説明がしや

すくなるのではないかと思います。

それと、2番目には、物流はリードタイム、コスト、サービスレベル、の3つが大きな要素ですけれども、サービスレベルをどこに持っていくのかというのがやはり一番の鍵なのです。このサービスレベルは、その企業により、また、消費者によってほんとうにサービスレベルの求め方、要求品質が違ってくるわけですし、このことによって、ここにもあります無理とか無駄というようなものが生じて非効率になってくるわけなのです。けれども、どこかのところで、非効率的な物流慣行という言葉が最後のほうであったのですけれども、これは、私は慣行ではなくてサービスレベルが非効率的だと思っているのです。例えば何を具体的に指して、どういうことを物流慣行、非効率というふうに言うのかを教えてください。

それで、3番目ですが、期待しますのは、やはり先ほどからも出てきております共同配送、共同物流の中でやはり頻度が多くなってきている小口をいかに集めて1本に仕立て上げて効率をよくし、積載すること。ぜひトラックの積載だけではなく、コンテナもですね。海上コンテナの積載も、これもまた1つに仕上げていきませんか、1コンテナ当たりの積載量がどれぐらいかというのは平均わかりませんが、多分、満杯になっていないと思います。ですから、全てにおいて小口のものが増えていくわけなので、それをどう大口のものと抱き合わせ、大口の企業の物流と小口のものを抱き合わせていく可能性があるのか、ないのか。

先ほどミルクランのお話がありましたけれども、そういうことを国民を挙げてやっていく。企業と国民を挙げてサービスレベルの方向を見極めながら、トラックで言えば積載量、コンテナで言えば1コンテナ当たりの積載量を上げていく。それをぜひ港、空港、道路、鉄道で効率化する、本日は港ですとか空港、鉄道の話の物流はあまり出てきておりませんが、今後まだ出てくると思いますけれども、マルチモーダルに考えていくことが必要だと思います。ぜひ、特に宅配便は再配達が多くて問題です。それに対応して、今、マンションのロッカーを増やすだとか、道の駅のロッカー利用だとか、いろいろな工夫もされていますけれども、ぜひこのサービスレベルをどういうふうに持っていくか、それにどう対応するかが大切です。

最後にもう一つだけ。荷役が非常に生産性が低いのを、荷役量が何とおっしゃったかな、荷役量業務の中でもっと生産性を上げなくてはいけないのだという意見ですが、今の荷役量業務というのがほんとうに対価がしっかり払われていない。先ほどもありましたように

競争が激しいということも原因の1つだと思います。荷役量とその役務の対価がなかなか合っていない。だから、最初に申したサービスレベルの話になっていくんです。そういうことをぜひ今度の大綱でもう少し見直していったらどうかと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

4点ほどご意見を賜りまして、幾つかご質問が出ていますので。

【平嶋物流政策課長】 資料が不十分な点がありまして申しわけありません。補足で申し上げますと、参考資料1に関連する資料を用意してございます。参考資料1の10ページをごらんいただければと思います。貨物1流動当たり重量の推移というものがございませぬ。先ほど申し上げましたように全体としてのトンというのは減っているのですけれども、1件当たりの重量というのがどんどん、これも少なくなっております。昔のあの2.43トンというのが、今、1トンを切っているという状態になっています。結果としまして10ページの右側でありますけれども、件数というのがどんどん増えている。その中でも0.1トン未満のものというのが増えているところであります。ですので、全体としている量に対して運ばなければいけない需要というのは、逆に増えているというのが現状であります。

加えまして、先ほどのサービスのところですが、同じ参考資料1の14ページをごらんいただければと思います。時間軸が2010年が左で2005年が右側に立っておりますけれども、これをごらんいただきますと日時指定もしくは時間帯指定、このきめ細やかさといいますか、その細かく指定するという件数が2005年から2010年に相当上がっております。こういったサービスが細分化して、細かいサービスに対応しないといけないというのも一方で多頻度輸送、小ロット輸送というものの裏返しになっているところであります。これによる負荷というのも出ているところであります。先ほどご質問がありました、具体的にどういったところがというところではありますが、例えば1つとしまして非効率の点であります。荷姿でパレットを使って運びますと、荷役というのが非常に短時間で済みます。フォークリフトを使って短時間で済むわけですが、トラックの中から手作業で物を積み下ろしていくとしますと、ドライバーさん、もしくはその作業される方が長時間、その作業をしないといけない。これをどうやってパレットを皆さんに使ってもらうか。パレットを使うと、どうしてもパレットを入れた分だけ輸送の効率は落ちます。パレットの厚さが出てきますので荷物が載らなくなるのですが、それを上回るメリットというのが、全てのものではないと思いますけれども、基本的には出てくるのだろうと。それを

トータルで最適解を探していくというのは、このパレチゼーションというのが大事なのだらうと。あとは荷捌きをするときの具体的に誰がどういうふうに行っていくのかということころのルール化の話ですとか、そういったところが慣行として必ずしも明確になっていない。もしくは輸送の中で一体的にそれが提供されているというところがあるかと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。

上村委員から大変重要なご指摘がございまして、効率の問題とか、サービスレベルの問題とか、それから、料金に絡んだような問題とか非常に重要な問題が、ご指摘をいただきましたので、今後またこの検討会の場でしっかり議論をさせていただければありがたいと思っております。

それでは、続きまして内田委員、お願いします。

【内田委員】 湯浅コンサルティング、内田でございます。普段の仕事は面に荷主さんの物流改善、物流コスト削減のお手伝いをしております。参考資料5として配ってくださっている答申（物流政策の基本的な方向性について）、こちらは、コンサルタントとして知っておくべきことが全て網羅されていると思って座右の書にしております。

こちらの2本柱が、今日もメインの議題になっている生産性革命と、あともう一つ、未来に輝く物流への進化という2つ目のキーワードがあります。これは未来に続くというふうに資料のほうではなりましたが、「輝く」がいいかと、まあ、いずれにしても私どもの物流改善のプロジェクトでも、つくったものを保管し売れたものを運ぶというその範囲でいかに効率的に生産性を上げるか、コストを下げるかという、いわゆる後処理型の物流での範囲にとどまっていると、なかなか未来に輝くという感じにはなりません。やはりそうではなく、いかに作り、いかに売るか、その売りに合わせて、いかに供給活動全体を効率化していくかという、いわゆるロジスティクスの適正化まで取り組みの範囲が広がりますと、それは全然違う世界に入っていくことができます。今回のこの議論も物流のことだけでなく、日本企業のロジスティクスがどのぐらいうまくやれているのか、それをよりうまくやってもらうために物流の立場から何を提言するのかというような視点も入ると、未来に輝く部分が見えてくるのではないかなと思っております。

それからもう一つ、生産性革命のほうももちろん直接的に重要なテーマですが、先ほど日本通運の委員のご発言でも、ドライバーさんのお給料がとても低い、生活給に満たないというお話がございました。実物流の業界について考えた場合に、間接部門をなるべく小さくして、直接実運送、実保管、実作業を担う人たちへの配分を増やすという、そういう

ことも視点として持つべきなのかなと思っています。IoTとかAIが物流の間接部門の仕事は極小化する。実物流の2割向上は結構大変な目標だと思うのですが、間接部門だとIoTで10分の1にするとか、そういうことが可能な部分もあると思います。そんなことも盛り込んでいけたら楽しいのではないかと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、圓川委員。

【圓川委員】 職業大の圓川です。もう言われたことの繰り返しなのですが、物流生産性革命が標榜されていますが、皆さんよくご存じかと思えますけれども、アメリカとの比較でサービス業では、日本の生産性は、約50%以下、運輸業も50%以下だと思うんですね。その生産性の中身を考えると、分母と分子、分子が価値、分母が投入資源量です。

今日の資料の15ページを見てみますと、積載効率が40%、そしてまた待ち時間が2時間。ということは投入資源の、この2つを加味すると4割ではなくて3割しか有効に使われていない。それが生産性を大きく下げているわけですね。要するに待ち時間は、今後、IoTを使うとかなり削減できる。それから、積載効率にしても、これまで出ていましたようにシェアリングエコノミーといいますか、これもIoTの環境下で成り立つのですが、そういったことを使って、この辺を画期的に上げられる。そうすれば生産性向上の目標は2割ではなくて、もっと上げるべきではないかなと思います。

それから、分子のほうなのですが、さっき上村委員がおっしゃったように、日本の品質は非常に高い。非常に細かいサービスをしている。なのに対価が払われていないということで投入資源に見合う価値が得られていない。これがもう一つの生産性を下げている要因です。もっともこれは顧客側、消費者側が低価格で便益を受けているわけなのですが、その辺も少し考えなくてはいけないのではないかなと思います。

それに関連して3年前ですか、前回の大綱の後、日本の質の高い物流をASEANに持っていきましようということで、現地の荷主を対象に実際の競争力の調査みたいなことをやったことがあります。それで驚いたのですが、日本は荷主に合わせてきちっとやるのがものすごい強い。だけれども、みんながみんな高いサービス水準を求めているわけではないわけです。特にASEANなんかで言いますと、納期遵守率90%で十分、その代わり安くしてほしいというニーズも多い訳です。それに対して、いわゆる欧米系の3P

Lなどはお客のニーズに合わせていろいろなプライスメニューを用意している。そういった提案力があるんですね。

要するに、荷主から言わせますと、日本の物流は提案力と申しますか、そういうものがない、という非常に多くの意見が聞かれました。ということは、分母の投入資源と関係づけて、いわゆる分子、要するに価値を創造するいろいろな企画・提案をしていく、そういう人材が絶対必要だと思います。前の大綱でも少し言ったのですけれども、なかなか聞いてもらえなかったのも、そういった価値を生むような人材をやはり育成していくということももう一つ必要ではないかなと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

人材育成については、いかがですか。

【平嶋物流政策課長】 人材育成、トラックもそうですし、船もそうですが、不足している状況でありまして、そういう現場を支えていかれる方の人材をどう育てていくのかというのは、おっしゃっているのは多分その話ではなくて、もう少し提案につながる部分だと思います。そちらのほうをやっているのですけれども、その提案につながるどころかというところまでまだ手が届いていないのが現状でありまして、申しわけありません。

【野尻座長】 先生、これはまた大きな宿題にさせてください。ありがとうございました。

では、坂本委員、よろしくお願いいたします。

【坂本委員】 味の素物流の坂本です。当社は実働部隊、運送や倉庫などの作業をしておりますので、そういう視点で少しお話をさせていただきたいと思います。視野的には狭くなるかもしれないのですけれども、いろいろ今までお話が出てきたように、ドライバー不足というのは、もう我々、日々、まさしく最前線で接している部分であります。このドライバー不足って、要因、原因は2つぐらいあるのかなと思っておりまして、1つがまず単純な話で賃金がやはり安いということは間違いありません。それともう一つはやっぱり労働環境の問題があると思います。

この2つはかなり密接につながっているなという捉え方をしております、例えば労働環境、今も圓川先生のお話もありましたけれども、待機時間が大変長い。これは全く何も生んでおりませんので、この部分が賃金になればそれなりに上げられる。逆に言うと、こういった生きていない時間がある以上、水揚げがない以上、賃金は企業として払えません

ので、この辺が何とかできたらいいなという視点と、あと、特に海上コンテナなどそうですけれども、実際、7時間も8時間も待たせられているというような案件があるやに聞いております。この辺になってくると経済合理性云々ではなくて人道的な問題ではないかなと思うぐらい、いかがなものかというような気がします。こういったものを解決すれば、賃金も上がりますし、一石二鳥だと。

労働環境で言うと、その待ち時間ですとか、あと先ほどもありましたけれども、パレチゼーションの話ですね。パレチゼーションもできているところとできていないところかなりあります。できているところは結構いいのですけれども、できていないところについてはまだできていませんし、パレットの運用自体もあまりうまくできている仕組みとは思えない。企業の名前になってしまうのであれですけれども、というようなものもありますので、その辺もうまく改善していただけたらなと思います。この辺の労働環境を改善して、それを生産性というか、水揚げが上がる方向に持っていければ、かなりハッピーなのではないかなと思います。

あと、単純に賃金の話で言いますと、やはり作業効率というか、例えば1人の人間がいかに稼ぐかということになりますので、1人の人間が何トン運ぶか、何キロ運ぶかという話に直結してきます。それには大きなものを運ぶ、空車をなくすといったことだと思いますので、先ほどもありましたが、特車の認可のころの時間を短くするとか、あと25メートルの話もありましたけれども、不勉強なのですけれども、あれ、重さはたしかあまり変わっていないんじゃないかなかったですかね。そうすると、幾らガワが大きくなってもあまり実効は上がらない。物によっては上がりにくいというようなこともありますので、その辺も何かご配慮があったらありがたいなと思います。

ただ、そういった中で、我々の会社だけではないと思うのですけれども、荷主企業もその辺の危機感を持っておりまして、食品会社ではある程度の大きさを持った6社が共同物流をやろうとしております。やろうとしておりますというか、やっております。実際に北海道で始まっています。こういった感度の高いところもあるので、ぜひそういった流れをこういった提言で後押しをしながら、ぜひその辺のドライバーさんなり、こういった仕事に従事する方の賃金が上がって労働環境が改善されるような提言ができればと思います。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございました。

今、総重量の話が少し出ましたけれども、何か情報ございますか。特にありますか。

【根本座長代理】　　今回は長さだけです。

【橋本道路経済調査室長】　　はい、そうです。

【根本座長代理】　　おっしゃるとおりだと思います。

【野尻座長】　　それでは、大変貴重なご意見、ありがとうございました。それでは、佐藤委員、よろしくをお願いします。

【佐藤委員】　　日本ロジスティクスシステム協会の佐藤でございます。よろしく申し上げます。まず、現在、J I L Sのほうで荷主企業様の売上高物流コスト調査というのを実施させていただいております。こちらのほうは売上高物流比が10年ぶりに5%に近づきまして、一昨年が売上高物流比が4.63%であったのが、今年が4.97%に上昇している。今回、その上がった起因等を荷主企業様にいろいろアンケートに記載方式でたっぷり書いていただいて、今、その分析中でございます。こちらのほうは3月末に報告書としてまとめますので、こちらのほうがまとまりましたら、またご案内させていただければと思っております。

また、我々、会員企業様と今お話ししていると、特に荷主企業様について皆様がおっしゃったようにドライバー不足と、それからもう1点がやっぱり高齢化について非常に、荷主企業も危惧されております。特に先ほどから議論になっておりますパレット輸送がなかなか進まないですとか、いまだにバラ積みが多い。高齢化の方、40過ぎたドライバーさんにバラ積み、10トントラックですと、積み込みですと約2時間から3時間、積み下ろしで1時間から1時間半かかる。またその間は本来業務である運行ができない。回転率も悪くなる。こういった問題について、今まではどっちかという運送事業者さんの努力で何とかしてくださいというケースが多かったのですけれども、今や荷主も一緒になってその辺を解決しなければいけない時期に来ているのではないかというご意見をよくお聞きしております。その点について有効な施策を打っていただくとともに、民の努力でできる部分と官の誘導なり協力、施策が必要なものと仕分けの議論をさせていただいて、そういう方向性を見いだせればなと思っております。

あともう1点は、IoTとかビッグデータ、AI、こちらのほう、技術のほうも物流分野にどんどん入ってくるだろうと。その点につきましても昨年、経済産業省さんからのご提案で、圓川先生に座長を務めていただいて、そのビジョンづくりも行ったのですけれども、その中でも情報の、まず問題は情報がうまくつながるような環境ができるのかどうか。それからもう一つは、AIとかビッグデータで解析した後、自動化に行ったりするだろう

と。そのときにどうしても物流はリアル、いわゆる実際、物を動かすので、そこの効率性が図られるような仕組みづくりが必要ではないかというご意見と、あとデータをうまく活用するためにさまざまなルールづくりですとかパーツ、共同でみんなが使えるようなものを誰かが整備してほしい。

と申しますのは、1点、我々の調査事業で荷主様の出荷データをいただいて、それを解析して、どの荷主様とどの荷主様だったら共同輸送ができるかというのはシミュレーションをしたことがあるのですけれども、細かな話で恐縮なのですけれども、そのときはお届け先の住所、データもいただくんですね。そうすると各社さんで記載が違うので、それを整理して入力するだけですのでいい時間がかかりまして、こういったことをシステムとしてやろうとしたら大変だよねという話になって、これもどこかで統一化なり、そういったものの方向性が示されると、みんなで活用して、そういったところに無駄な時間を使うことなくI o Tの時代を迎えられるのではないかなというようなご議論も出たということでございます。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。具体的なお提案もいただきまして、ありがとうございます。

それでは、神宮司委員、よろしく願いいたします。

【神宮司委員】 日立物流、神宮司でございます。当社はもともと日立製作所のインハウス物流業者だったのですが、昭和60年、1985年からずっと3PL、一般のお客さんの仕事をやってきております。今、お客様、特に荷主様がこの物流に対するご要求とか、物流そのものが非常に重要な経営のファクターということで、我々もいろいろ提案したりするのですけれども、今いろいろな話がありましたけれども、1つ我々ができることは、先ほど味の素物流様の話もありましたように、1つはプラットフォーム的なことをやっていく。例えば我々、メディカル業界などいろいろやっているのですけれども、これは同じような倉庫にいろいろなお客様が入っています。届けるところは大体病院とか、そういうところになりますので、あまりライバルでない場合は一緒のトラックで行くとか、こういうことをやる。あるいはアパレル、それから、靴ですか、こういうところは大体同じようなところに行く。こういうことは1つあるのかなと思っています。こういう合理化ですね。

あと、今話題に出ていますけれども、トラックドライバーの件については、私どももほぼ限界に近づいているなという気がします。特に去年の12月はECが破裂しまして、も

う正直言って届きません。EC会社、仮にA社としますと、A社の話では、恐らく個数は毎年25%ずつ伸びていくであろう。そうすると、今のように明日届けるといったことはできなくなるだろうと諦めています。ほぼ宅配業者は限界に来ています。やはりさっき値段のこともありましたし、賃金のこともありましたけれども、どうも日本の消費者の皆さんは、サービスは無償と考えていますね。これはとんでもない話でして、やはり世界中、どこでも再配達で金を取らない国なんて日本だけです。こういったことをやっているところ、恐らく賃金も上がっていかないので、金を取っていかないと。恐らく荷物を出すほうも受けるほうも再配達するのに必ず金が必要となれば、絶対に再配達は減っていくはずなんです。だから、こういうことをやっていると、日本の物流って非常にきめ細かいのですけれども、このままでは恐らくもう完全に破裂してしまうと私は思っています。ですから、その辺のところはうまく転嫁していかないと厳しいのだろうなと思っています。

あと、特に我々倉庫とか荷役もいろいろやっているのですけれども、やはりどうもこの物流業者というのは、今まで感覚とか、経験とか、何かもうわけのわからない暗黙知でやっています、あいつに頼んだら何かうまくいくなっていうのは結構あるのですけれども、これがとんでもない間違いでして、やはりビッグデータとかIoTを使いますと、例えば倉庫の動線で一体どれが一番いいのだというのは、IoTでやりますと、解が出てくるのです。こういうやつをやはり研究開発、我々、日立さんにこの前、笑われたのですけれども、我々費目で研究開発費というのをつくったら、おまえのところは研究開発費があるのかとか言われたのですけれども、やはりこれからはそういう時代になってきます。

今、私どもは無人フォークとか、そういうことをやっています。スマートロジスティクスとかいってやっているのですけれども、無人フォーク、これ、成功しますと24時間365日、100%働きますから、文句も言わずに。ところが、今、1台2,500万かかると。これを動かすソフトだけで1億かかるのです。だから、1億円以上かかるんです。だけど、これがもっともっと安くなると、相当な省エネになってくる。そうしますと、この合理化もできますしということで、できればそういうところに補助金とか何かいただけるとありがたいなというものもあるのですけれども、そういうことをやっていると恐らく難しいのではないかなという気がします。

あと、海外については、私どもも結構アジア、出ております。アジアの物流費率ってすごい高いですね。まだまだ。ですから、先ほど委員の方がおっしゃったように、それほどアジアの方々は高度な物流は求めておりませんが、ただ、日本の物流業者がまだ

まだ生きる道はたくさんあると思いますので、こちらのほうはどんどん進めていけばなどという感じがいたします。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

熱心にいろいろご発言いただいて、大変実態に即した内容のご発言なのですが、実は時計のほうも確実に動いておりまして、終わりの時間が決まっているものですから、高松委員からひとつ手短によろしくお願いいたします。

【高松委員】 はい。わかりました。交運労協の高松と申します。唯一労働組合の役員として委員に選ばれておりますので、そういった立場も含めてお話ししたいと思っています。先ほど来、運賃なり待機時間の問題も出ておりますが、これまで物流業界でいろいろ議論になってきたのですが、なかなか本腰が入らなかったというのも事実ですし、荷主さんとの力関係の中で物流業界だけの自助努力では解決できなかった問題の1つ、大変大きな部分だろうと思っています。したがって、今回の委員会の中で、やはり総合的な対策の中で将来に向けての一定の活路が見いだせればありがたいのかなというように思っています。その上でドライバー不足であります、これも言われているとおり長時間、あるいは低賃金、ここを解消しませんとなかなか新たな人材の確保にはつながっていかないのだろうというのが率直な思いです。

ただ、この場の議論ですから、なかなか個別の賃金水準はどうあるべきかというような議論は、多分できないはずでしょうから、ただ、そうは言っても側面的に何がしかの指針なり目安的なところまで踏み込んでいただければ大変ありがたいのかなという気がしております。それと新たなこれからの新技術の開発を含めて、今いろいろなものが実施試験もやられておりますが、それを見ている上で、できれば大変ありがたいなと思っています。思っていますが、戦後つくられた日本国道の道路なり橋梁という中で、そういった貨物の大型化なりが対応できるのかどうなのかというような少し不安も実は持っています。

今、モーダルシフトの一環として40フィート海上コンテナ、背高コンテナを床を30センチ下ろして積めるようにしようという案も出ていますが、そういったものの行った先での積載地といいますか、それをどうするのか。あるいはじかにトラックに積んですぐ走ることができるのかどうなのかというようなところも少し疑問に思っています。あるいは連結トラックの話も出ましたけれども、今の日本のインターチェンジ、結構、カーブが急でありますから、どのぐらいが対応できてということになると、これもまた新たな

インフラが必要になってくるのではないのかなと。決して否定しているわけではありませ
んし、実用化に向けて期待を持っているという前提で総合的なこれからのインフラ向け
での検討もあわせてやっていく必要があるのかなと、そんなふうに思っていることだけ申
し上げたいと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

竹林委員、よろしく申し上げます。

【竹林委員】 先ほどからずっと国内輸送がほとんどみたいなので、私、国際輸送のほ
うが専門なので、そちらのほうを言います。参考資料のほうにちょろちょろ出ていまし
たけれども、本編のほうにはほぼ出ていないので少し申し上げますと、まず、2点に絞れ
と言いたいのですが、航空輸送ですけれども、航空輸送は皆さんご存じのようにローコスト
キャリアが登場してからすごくたくさん便が飛んでいるように思われていると思いき
けれども、逆に飛行機、小さくなっていますのでスペースの問題が出ていると思いき
れども、逆にかろうじて飛んでくると人は多くなるんですけども、積めるスペースが減っ
てくる。おまけに飛行機、ダウングレードされてしまうので、今までB7で飛んでいたのが
A33とか、下手するとB3のダッシュ800とかになってしまっていて、ほぼ貨物は絶望的
な状態になると思うんですね。

これ、国内だけではなくてアジアの近距離路線もほとんどこうなっています。フレイタ
ーで行けばいいじゃないかと思うかもしれませんが、フレイターは簡単に飛ばすこ
とができませんので、あんまり楽観視はできないのではないかなと思っています。です
ので、これ、マーケットベースで決まっていることなので、ここでどうしよう、こうし
ようというのは難しいかもしれませんが、少なくともそういうマーケットになってきて
いるということを考えた上で、例えば先ほどから出ているeコマースをどうしていく、こ
うしていくというのも考えていかないと、マーケットに供給できるキャパを全然クリア
できないという、こんな感じなのかなと思いますね。

それから、船ですけれども、ありがたいことに前回の物流大綱の時代にはいろいろな出
来事があって、港湾のキャパシティとかグレードの話というのがかなり取り上げられた
と思うんです。それでいろいろとハードウェアの点では進んでいるかと思いき
けれども、これもマーケットの事情だと思いますけれども、行ったらフルコンの話ばかりになっ
ているんです。フルコンばかりで荷物が行っているわけではないので、例えば日本は近距

離のところに行くにしても非常にメニューが少ない。外国に目を転じてみるとROROとか、あるいは国際ビルとかというのはかなり行っているところもありますけれども、日本の場合には関釜フェリーとか、カミレとか、それぐらいしか私は記憶にないので、SSCも最近やめてしまいましたから、なかなか難しいという、これは非常に物流のメニューとしては寂しいということは言えると思います。ですから、これもマーケットベースの話ですけども、そういったものを含めてメニューを増やしていくという努力をしないといけないのではないかなと思います。

最後、もう一遍だけ少しつけ加えさせてもらおうと、新しいこれからの産業をやっていくというところに特殊な地域があったりしますけれども、例えば種子島などでローンチングビジネス、世界的なレベルでやっていますけれども、あそこにロケットの組み立てを船で持っていくということ、ちょっと考えられないことを私最近聞きましたので、これはほとんど世界では異例ですね。滑走路の長さがなくて飛行機で持っていけないらしいんですけども、こういった新しい産業で裾野をどんどん広げてくれるようなところでも、要はボトルネックがインフラになっているものもまだ残っているということなので、その辺も考えてみないといけないのではないかなと思います。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

それでは、新田委員、お願いします。

【新田委員】 花王の新田でございます。恐らく日用雑貨の製造から輸送、販売までやっているという観点でこの委員に選んでいただいたと思いますので、少しそういう観点でお話をさせていただきますと、輸送のところでは人手不足ですとか、労働環境の問題は重複いたしますので避けましても、我々、販売の物流もやっております、実質、短納期化、小口化、それによりましてバラのピッキングと我々は呼んでおりますけれども、それが非常にハードな仕事になってきておまして、当日発注、当日納品みたいなことが顧客のニーズによりまして、それを何とかやりくりしているのが現状でございます、消費増税、今年ある予定だった。それに備えまして、どうするかというのを真剣にこの2年間取り組んでまいりました。

実際、そのピッキングの現場を支えているのがパートナーさん、パートナー社員と呼んでおりますけれども、パートの女性の奥様方、あるいは女性の方がメインでございまして、大体、物流の拠点というのは都会にはなくて、郊外にありますものですから、そのパート

ナーさんの人手の手配、あるいは処遇、そういったものが非常に課題になっておりまして、この委員会の議論ではないかもしれませんが、課題として述べさせていただきます。

それから、震災の話も先ほど出ておりましたけれども、東北の震災のときに非常に大きな災害、うちの拠点も被災をいたしました。もちろんその被災地の救援というのが第一義でございますけれども、そのとき何が起こっていたかといいますと、被災地以外の日本の国民はすぐ通常の生活を望みまして、東京で物がなくなるといったことが起こったのではないかなと思っております、それは流通、あるいは我々メーカーだけではできないことございまして、何とかしてそういう平時ではないときに国民生活ですとか、インフラとかをどういうふうにソフトランディングさせていくか。

経済的にはマイナスかもしれませんが、その全体的な安定という面から見ると、まだ課題があるのかなというのが1つ。それから、我々のところでは製造から販売までやっておりますので、先ほど内田委員さんからも出たのですけれども、いろいろなデータが社内に蓄積しております、原料の調達から店頭まで、そういうデータをいかに生かしていくかというのがまだまだ未熟でございます。このあたりIoTの技術とか、国、日本に持ち得る技術、何とか生かして、この物流システム全体を世界にまた発信していく。そういったのが夢でございます。この委員会で討議いただければと思います。よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

羽津委員、お願いします。

【羽津委員】 ニチレイロジグループの羽津と申します。当社は物流会社なのでございますけれども、その中でも低温物流という少しニッチなところに特化して事業を展開させていただいております。ただ、低温物流とは言いましても物流業なので、直面する課題は各社様と全く同じところでございますので、こちらのほうは割愛させていただきまして、アジアのほうに触れさせていただきたいと思っております。

私自身はAPECという会議体の中にあります食料安全保障委員会というところの日本側の委員をやらせていただいております、その関係でアジア各国の、専ら食料とか農業の政策担当の方とお話する機会が多いのですけれども、アジアの急速な経済発展を受けて、そのコールドチェーンに対するニーズというのが非常に高まってきております。加えて、やはり日本の技術というものに対する関心も非常に高まってきておりますので、今回、この大綱の中に触れられているようなところでアジアのコールドチェーンのガイドライン

の整備というようなことを通じて、成長著しいアジアのこの成長エネルギーをいかにこの日本の国力アップに取り込めるかというような観点で少し施策がつけられていけばなと期待をしております。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

私と根本委員は進行係でありますので、時間があつたらということで、原田委員、よろしく申し上げます。

【原田委員】 三菱UFJリサーチ&コンサルティングの原田と申します。先ほどから出ております荷役の問題ですとか、待ち時間の問題ですとか、あるいはeコマース、いずれも出ておりますが、サービスレベルと対価の関係をしっかりさせていくということだと思いますので、これは消費者の啓発というところから、例えば指針、ガイドラインをつくるか、何らかの規制をすとか、これは事業者向けも含めてですけれども、そのサービスと対価の関係をしっかり明確化していくというのも1つ大きな方向性ではないかなと思っております。その前提として、例えば先ほど佐藤委員からお話があった、住所の問題がありましたけれども、いわゆる庭先条件ですとか、いろいろそういったもの、条件が業種、品目が違うと通じないということがないようにルールづくりといたしますか、そういうところも必要かなと思っております。

もう一つ、苦瀬委員からあったオリンピックの話で、通常、例えば東京マラソンとかですと、たかだか数時間だと思いますが、オリンピックになると2週間以上で、かつテレビの関係とかでピーク時にも混雑時に競技の時間が重なるとか、そういうことも出てくると思っていますので、かなり思い切った対策が必要だと思います。ですから、それ自体の対策はそこで検討していくところだと思いますが、物流のいろいろな、今、論じられているような問題を解決するために、なかなか踏み込めないような取り組みを、その機会を使って一歩踏み出してみるという機会として使うということも考えてもいいのではないかなと思っております。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

では、一柳委員。

【一柳（創）委員】 大和証券の一柳と申します。私の場合、企業アナリストということで資本市場の立ち位置から物流業界をウォッチさせていただいております。その観点で、

前回策定以降の動きで振り返ってみますと、確かに物流業者さんが適正料金收受というような動きを見せる中で、少し収益性が改善してきたというのが昨年度までの動きでした。一方で、今年度、特に直近の10-12月期の皆様の決算を見ていると、徐々に人手不足の問題が顕在化しつつある。特に宅配関係のところでは、その影響が出たことで減額修正というような形で問題が発現しているような状況かと思えます。その意味で対策待ったなしという意味では、こういった機会を生かして前に進む手助けができればなという思いでこちらに参画させていただきました。

その上で1点、どう言います、諸外国の同業他社と収益性、私の立場でいきますと業績なり収益性といった点で見比べてしまうことが多いのですが、残念ながら日本の物流業者さんの収益性が見劣りするケースが間々ございます。企業努力という点は当然必要かと思えますが、一方で競争環境の整備ないしはイコールフットイングというところをもう一段推し進めていくことも必要ではないかなということで、どう言います、業界全体のボトムアップに加えまして、トップランナーの背中を押していけるような形が模索できればいいのではないかなと考えております。

私からは以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

では、藤倉委員、お願いいたします。

【藤倉委員】 藤倉運輸の藤倉と申します。どうぞよろしく願いいたします。私、東京都トラック協会の副会長、また、物流政策委員長を仰せつかっている関係でこの席にお呼びいただいたと思っております。どうぞよろしく願いいたします。皆さん、色々お話がありましたので、1点だけ、この資料の一番上に生産性の向上と人材の確保とありますが、これは2点あって、現状のドライバーさんの確保と将来的な確保があるのかなと思っております。今後、労働時間、また、残業時間の問題等がございますが仕事上、長時間労働をして賃金を得ているという業界というか、特色があるところで、時間を短くすると賃金にはね返ったり、さらに低賃金化すると、これはまた人の流出があるのかなと思っております。逆に時間内で仕事をした場合に、その中での今まで通りの賃金をお支払いするとすると、間違いなく運賃にはね返って運賃がコスト増ということになり、これは荷主さんのほうにかかわってくる問題なのかなと思っております。

それと、将来的な人材の確保というところでいくと、今回の3月に免許制度の改正があり準中型という免許制度ができます。これは10年前に免許制度が変わったときから、こ

の業界だけの話ではないですが、トラックを使う建設業、運送業には、18歳の若い新卒というか、高校を卒業した人たちの流入というのがほとんどなかったこの10年で、その10年によって平均年齢が上がっているのかなと思っております。そこで今回の準中型、今年はまだ2月、3月になっているので難しいかと思いますが、来年度以降、この準中型の免許を利用して、その世代の人たちをこの業界、また、これは大手さんにもご協力いただきながら、海に稚魚を放つようなイメージでぜひ業界に引っ張ってくるような方策を助成等々含めてしていただくと、3年先、5年先にしっかりとした人材となって帰ってくるのかなと思っておりますので、その辺もどうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

二村委員、お願いします。

【二村委員】 東京女子大学の二村でございます。簡単に3点。まず、今後の物流政策の基本的な方向性等についてということで、一昨年、12月に出されたものがありますけれども、ここには課題が網羅してあると考えております。ただ、ここに足りなかった視点というのは、優先順位と達成水準、それから、いつまでという時期であったかと思えます。ですから、今回の大綱というのは5年ないし10年先を見据えてということでございますので、めり張りの効いた、何を先にやっていくのかというめり張りの効いたものであるのが望ましいのではないかなと思っております。

2点目です。諸先生方がもういろいろなご発言、おありでしたので、できれば薄いところをと思ひまして環境面、低炭素社会というものを目指していくというのが地球温暖化対策の非常に重要なポイントであると思ひます。これは大綱というのはもちろん5年、10年を見据えたものということではありますが、環境、特に地球温暖化対策に関してポイントとなるのが2030年、さらに2050年というこの数字であると思ひております。2050年は、日本は一応、8割減です。90年比8割減という非常に考えられないような数字があるわけで、その2050年に8割減というのを達成できるようなこの5年がなければいけないのではないかと考えるところであります。

考えていきますと、自動車単体の改善、要はトラックでありますけれども、物流の場合には。これをやっていくとかなり減ると思ひますが、ただ、その先の対策ということで拠点整備ですとか技術開発、拠点整備に関しましてはやっぱり30年、50年のスパンをもって投資を考えていかなければいけないと思ひますので、その視点というのはこの5年

の中にも取り入れていくべきだろうと考えます。また、どういうふうに削減していくかというところで、先ほども同業他社等の共同物流の話が出てきましたけれども、その同業他社間、いわゆる輸送の部分での削減という、例えばそれが横というものがありましたら、サプライチェーン内でのCO₂最小化のような、少し部門横断的になるので難しいとは思いますが、そういうような見方があってもいいのかな等々考えておりました。

それから、3点目です。農産物輸出に関してということなのですが、比較的新しく考えていかなければいけない分野であると思っております。恐らく現段階では農協任せで流通という点に関して、彼らに考えなさいと言ってもかなり障壁が高いというか、非常にバリアになってしまうようなエリアであると思います。今、国としてはたしか海外でやる食のフェアですとか、そういう何とか市場的なものに関しては後押しがあるようなのですが、その間ですよね。先が見つかった。では、そのエリアの物流をどう考えていくかということに関しては、まだまだ弱いと思いますので、何をどれだけ売っていくのかという戦略、それから、それに必要な技術、さらに課題が何かという点についてフォーカスしていくべきではないかと思えます。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

名簿順ですと増井先生なのですが、並びでいくと村上委員。

【村上委員】 物流連の村上です。物流業界の立場から少しお話しさせていただきます。全体の環境、現在の環境については、私は物流業界、40年以上やっているのですけれども、現状に非常に危機感を持っています。環境認識としては、需要のほうから言うと、一言で言うと多頻度小ロット化の要望がすごく強くなっている世の中かなと思います。それから、供給側、物流業界側から言うと、まさしく労働力不足、トラック運転手、船員さんとか、この2つが今ちょうど拮抗している状況かと思えます。この中でコスト削減だとかいうことも頭に置きながら物流業界はいろいろやっているわけですが、コストというのは単純に言うと需給で決まるのですが、もう一つはやっぱり運ぶロットで決まるんですね。要するにたくさん運べば単位当たりコストは安くなるわけで、ところが、多頻度小ロット化というのは全くそれに逆行している動きなわけです。多頻度小ロット化というのは、もちろんeコマース、宅配便なども含む話です。全体的に多頻度小ロット化の世界です。

10年間、ここ2006年から2015年の1店舗あたりのスーパーとかコンビニに入

る品物の数をビッグデータから取った統計があるのですけれども、すごく増えているんです。十数%以上増えています。ところが、スーパーとかコンビニの1店舗あたりの規模は面積的には大きくなっていないわけです。そうすると1つのスーパーとかコンビニの扱う荷物の件数が増えている。結果的に小ロット化、結果的に多頻度で運ばれる。こういう世の中になっているのかなと思います。今、コンビニに行くと野菜まで売っていますから大変な世界だなと思います。こういう環境でどうやって物流を止めないで続けていくのか、こういうことを今度の大綱では盛り込まなければいけないのかなと思います。

例えばB to B、企業間に関して言えば、皆さん既にお話ししたようにいろいろな試みがされていますが、一言で言うと昨年成立した物効法の精神を徹底的に追求すべきだと思います。ここが全てだと思いますので、荷主さんと物流業者さんが知恵を絞り合って取り組む。その中でI o TとかA Iが当然必要になってくるとは思いますけれども、私はこの物効法の精神がすごく大事だと思います。昨年できたばかりの法律ですし、次の大綱ではこの精神を徹底的に追求すべきで、荷主側も物流業界側も、具体的に言うと例えば納期の見直しで柔軟性を持たせるだとか、モーダルシフトをしようと思ったら納期を見直さなかったらできないわけで、そういうこととか、あと標準化が絶対必要になってきます。こういうような話をぜひ盛り込んでほしいなと思います。

最後に、どうしても今回の物流大綱で入れてほしいのがto Cへの訴えですね。個人が物流に対する考え方を変えなかったら絶対よくなりません。これは、最近いろいろな大学で講義したりしていますけれども、先ほど二村先生が言ったパリ協定について、学生の皆さん知っていますか？と聞くと1人も知らないです。100人いて100人知らないです。大学3年生がパリ協定の内容を知らないって、びっくりしました。こういうことでパリ協定の、例えば2030年までに26%減らすために、では、1人1人がやるべきことは何かというと、多分、一番簡単にできるのは宅配の再配達をなくすことなんですね。

宅配便の再配達率は2割、5個に1個は再配達で、これが年間9.5万人のドライバーが無駄に働いていて、43万トンのCO₂が出ている。こういうことを国民の人が知って、これがどれだけいけないことかということを理解するような社会にしなければいけないと思います。これはすごく時間がかかる問題なので、先ほど圓川先生が言ったように教育の中で物流を徹底的に取り上げる。文科省の教科書にどんどん載せてもらおうとか、あるいは今言ったような現実、これから日本の社会において我々がやらなければいけない、我々1人1人が国民なわけですから、やらなければいけないことを、啓発的に紙面広告を継続して

出すとか、そういうような試みをやらなければいけないのかなと思います。非常に大事なタイミングでの大綱になると思うので、ぜひ活発な意見をもとにつくっていただきたいと思います。ありがとうございました。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

増井先生、大変失礼いたしました。

【増井委員】 増井でございます。私、前回のこの物流施策大綱の委員会にも出席させていただきました。そのときもこの委員会の枠から外れるのかなと思ったのですけれども、一番必要なのは物流のグランドデザインといいましようか、日本の物流を一体どういうふうに持っていくのかというものをまず議論して、共通認識を持たなければいけないのではないかということを申し上げたことがございます。思い起こしますと、戦後時間が経ちまして、いろいろな物流インフラ自体が老朽化しているということが非常に懸念される所です。前回のこの委員会の1回目のときにそれを申し上げたのですけれども、ちょうど1回目と2回目の間に笹子トンネルの天井崩落事故が、くしくも起こってしまったことを思い出します。

また、ご承知のとおり、物流そのものが従来に比べて随分機能的にも変わってきております。先ほどからお話になっている宅配便とか、物流に非常に効果的に活用できるであろうと思うコンビニなども、1970年代は、スタートした時期ですので、その時代から比べると随分サービスの状況も変わりました。それから、私が子供のころには鉄道輸送が50%を占めていたのですけれども、今や5%ぐらいになってきている。一体これを将来どうしていくのかということです。私はいつも効率化を考えるときには技術・ハード面50%、仕組み・ソフト面50%という言い方をしております。

まずハード面、これは例えば、日本の鉄道インフラをこれからどうするのか。今、レールは1本も保有しておらず、旅客から借りている状況です。今日の新聞にもちょうどその辺のことが出ておりました。この借用単価が高くなってくれば、逆に鉄道は大変になるのではないかという話もあります。ですから、鉄道インフラ、キャパシティをこのままでいくのか、どうするのかということです。次に、コンテナの大型化に伴って高速道路その他の設備がもつのかどうか、というような問題など、十分議論しておかないと、これから10年先、20年先、30年先と考えると非常に怖いものがあるということでございます。

次にソフト面ですけれども、これも戦後70年経って、制度設計したころからすっかり変わってきましたので、制度面もかなり疲弊しているのではないかと思います。最近の物

流を考え私が提案しているのは、ドライブ、運転することと荷役というものを、切り離すべきではないかということです。もちろん料金も別になるわけですが、それによってドライバーの責任や労働環境も変わるだろうと思っています。効率化も、この2つの面での効率化という側面で捉えれば、捉えやすくなるのではないかなと思っています。

残念ながら、これには長い商習慣がございますので、こういう商習慣を変えていけるような後押しができるような大綱にできればと思っております。2年先、3年先ぐらいの短さの対策というのは各企業でも打てると思いますけれども、やはり20年、30年、50年と先を考えると、やはりこのような機会を活用して、国が主導していくことが非常に大事ではないかと思っております。この委員会では、その辺も念頭に置いて議論が進めばいいと願っております。

以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、山口委員、お願いいたします。

【山口委員】 イオングローバルSCMの山口と申します。小売業の物流ということで消費者に直接接している事業者であるということと、小売事業でございますので、衣料品ですとか生鮮品であるとか、いろいろな品物を扱わせていただいているということで、今日お呼びいただけたのではないかと思っております。

各論なお話になってしまうかもしれませんが、私どもは特にアパレル商品などを中心に幹線輸送をして、全国の店舗のほうへの輸送・配送ということを行っています。また、一部、集荷などもやっています、そうした中で、ミルクランであったり、店舗の帰り便を使ったバックホールに取り組んできたのですが、やはり1社で取り組めることには限界があります。そうした中、荷主企業様、輸送事業者様にいろいろとお知恵をいただいて、鉄道へのモーダルシフトなども共同で運行することによって拡大し、効率改善につなげられる、というようなことを勉強させていただきました。

昨今のドライバー不足というのは、私どもにおきましても切実なことでございます。日常品でございますので安定供給が非常に重要でありますし、また、物流の品質という面でも、先ほどニチレイロジ様の方からありましたが、フードディフェンスであったり、トレーサビリティであったり、やはり消費者に安全に安心にお買い物をいただけることが重要です。私どもも車両のインシュロックの徹底であるとか、物流の品質面を重視して取り組みさせていただいております。積載率を上げたり、いわゆるロードファクターを高めてい

くためには1社で頑張るといのはなかなか限界もございますので、荷主間、物流事業者間の連携、協業を進めることによって流通全体の効率化につなげる。協業を推進する提言のようなものが大綱の中にあると大変ありがたいですし、ぜひとも進めていきたいというところがございます。

あともう1点、先ほど来、物流のサービスが小口化しているというようなお話しが出ていますが、今、小売業の店舗も人手不足が深刻な状況でございます。店内のオペレーションにつきましては、私どもがチェーンストアとして取り組んできた中で、標準化や簡素化をおこなってまいりましたが、今、店内の作業や加工におきまして、そもそも人手の確保が難しくなっているという状況にあります。そうした作業を、例えば、プロセスセンターであったり、物流センターのほうで行って、作業を集約して効率化を図ろうということに取り組んでいるわけですが、単純に作業が移管するだけですと、これはまた物流センターのほうでの、労働力の不足がありますし、また、積載効率など配送の効率を高めていかないといけないということで、これは私ども小売りの店舗と物流と、さらに、いわゆるインバウンドのところの輸送の効率化という全体を見た最適化を考えていかなければならないという課題認識をしております。

そうした中で、物流センターの作業の効率化につきましては、従前の改善活動ということもございますけれども、新技術といいますか、現状の目視での作業観測を、IoTを活用して見える化し、データ化することが技術的に可能であると伺っておりますので、そういった技術革新の推進といったようなことも盛り込んでいくような形になればよいと考えております。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

委員の皆様大変熱心にご発言いただきまして、我々2人も残っているのですが、実はお約束の時間が過ぎてしまいました。今、委員の皆様からいただいたご発言をもとに次回以降、より具体的に検討を進めさせていただきたいと思っております。

なお、議事の3番目、今後の進め方についてというのが残っておりますので、事務局のほうで手短にお願いいたします。

【平嶋物流政策課長】 資料4に基づきましてご説明します。先ほど少しお話ししましたとおり、これから夏に向けて6回程度ご議論いただければと思っております。手順としましては、次回、2回目、3回目で、それまでの間に事務局のほうで物流関係の団体さんからヒアリングを行いたいと思っております。結構数が多いございますので、我々のほうでお聞

き取りいたしまして、本検討会において報告したいと思っております。あわせて、2回目、3回目、民間の委員の方からプレゼンテーションをお願いしたいと思っております。それを踏まえまして4月下旬ごろ以降で考えておりますが、4回目、5回目、6回目という形でご提言をまとめていただくというふうに考えております。

あと1点、先ほど、冒頭、私が申し上げた点の修正がございまして、今回、ご議論いただきます大綱について、5カ年という形でご説明したのでございますが、年度刻みで2020年度までの4カ年を対象としたものでできればと思っております。ほかのいろいろな施策関連の枠組みがございまして、そちらのほうと同じ期間で決めていくのが施策としても統一的につくっていけるかと思っております。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

今後の進め方についてご説明いただきました。もう一つ、その他がございしますが、これ、事務局のほうから何か連絡事項等ございますでしょうか。

【平野企画官】 手短に行います。お配りしています資料につきましては、席上に残しておいていただければ、後ほど郵送させていただきます。それから、議事概要ですけれども、事務局の責任において取りまとめまして、後日、国交省のホームページで公開いたします。議事録につきましては、後日委員の皆様にお送りしましてご確認いただいた上でホームページに掲載いたします。

それから、4時から次の会議がございまして、傍聴の皆様を含めまして、退室にはご協力いただければと思います。よろしく願いいたします。

【野尻座長】 ということでございますので、一応、本日の検討会、議事につきましては、これで終了させていただきます。どうもありがとうございました。また次回、よろしく願いいたします。

— 了 —