

第4回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

平成29年4月20日

【平野企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第4回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、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本検討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いておりますので、報道関係の皆様、よろしくお願いいたします。

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たいと存じます。議事次第、座席表、資料1、それから資料の2、提言の骨子（案）。それから資料の3が、横向きですけれども、取りまとめの方向（案）。資料4、こちら今後のスケジュール。続きまして参考資料の1、参考資料の2、これが横向きになっております。参考資料の3という形になっております。

配付漏れ等ございましたら、大変恐縮ですが、事務局までお知らせいただければと存じます。

本日は、上村委員、苦瀬委員は所用のため、欠席となっております。また、座席表にお名前がございますけれども、永峰委員も急遽ご欠席とのご連絡をいただいております。

なお、その他、ご出席の皆様のご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。

それでは、議事に入りますので、頭撮りはここまでということにさせていただきます。

ここから先は、座長に進行をお願いいたします。野尻座長、よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 野尻でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますけれども、議事に入らせていただきます。議事の（1）は提言の骨子（案）についてでございます。

まずは、事務局より、資料2及び資料3に基づいて、ご説明をいただきたいと思います。

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、資料2及び3につきまして、ご説明したいと思います。提言の大きな枠組みと申しますか。柱立てと申しますか、それが、こういった形でよろしいかということで、案を作成いたしました。

まず、資料2の提言の骨子のところでございます。1の意義でございますが、総合物流施策大綱を策定していく趣旨、意義というのは何なのかと。かいつまんで書いてございますが、最初の段落であります現在の物流について、労働力不足。また、EC市場の拡大。これに伴う小口化・多頻度化。それから、災害ですとか老朽化。こういった新しいサービスも含めて、そういうものに対応していくために、必ずしも十分ではない、そういった意味での脆弱なインフラ等の課題を抱えていると。もはや個々の物流事業者や荷主さんだけでは解決できない、そういった危機的な状況にあるのではないかというのが、最初の段落でございます。

こういった状況に変化が生じているということ踏まえて、2番目でありますけれども、物流が果たしている役割としまして、我が国の産業、それから国民生活、こういったものを支えていくために欠かせない存在であると。これがハード、ソフト、相まって、この物流インフラといいますか。物流サービスというインフラを形づくっているのではないかと。いうことでございます。

この物流サービスにつきまして、物流事業者や、荷主のみならず、広く利用者の方、消費者の方を含めた企業、国民の物流に対する理解と協力を得ることが、必要なだろうと考えております。いろいろなプレイヤーが力を合わせて、この危機的な状況を克服していく必要があるのではないかと。これはB to Bの世界も、B to Cの世界も、いずれにも共通して言えることかと思っております。

こういう形で、状況を克服していき、今後とも我が国の物流システムに必要な機能を確保していくと。あわせまして、その物流が果たす機能というのを有効に発揮させていく必要があるのではないかと。いうことが、2番目の段落であります。

3番目ですけれども、加えまして、こういった常日ごろからの物流の機能というものが発揮されていく中で、特にリスクの関係。地震ですとか、そういった自然災害も含めた災害リスク。また、海外から物を運んでくるという面におきましては、テロですとか海賊のリスク。こういったさまざまなリスクというのが存在していることに加えて、環境問題というのが、非常に、日本として責務を負っていく話になりますので、こういった環境問題への対応というのも必要であろうということでございます。

こういった点を踏まえて、新しい大綱を作成することによって、中長期的なビジョンをもって、今後の物流施策というのを、関係省庁連携して、総合的・一体的に進めていくという必要があるのではないかと。いうことが、最初の意義としての位置づけになるのかなと

思っているところがございます。

それから、2ポツ、3ポツであります。2ポツとしましては、物流を取り巻く現状と課題。これをまずは分析しまして、どのような課題があるのかと。それを踏まえて、3ポツのところ、今後の物流施策が目指すべき方向性。また、それに伴っての具体的な取り組み。こういったものが、何があるのかということ、個別に記述していくということかと思っております。

この3ポツの中で、柱を3つ上げさせていただいております。3つの柱。①、②、③とございますけれども、①が産業活動と国民生活を支えるために必要な物流システムの維持・確保。②が物流システムの強化・高度化。③が災害や老朽化等の物流システムを取り巻くリスク、それから、地球環境問題への対応ということであります。

言葉だけでは、少しわかりにくいところがあるのですが、最初の①の意味するところは、いろいろな労働力不足等々、環境の変化に伴いまして、これまで提供できてきている物流ネットワーク、物流システムというのが、徐々に提供できなくなってしまう面があるのではないかと。そういったものをどのように食いとめ、また、現在のサービスというのを確保していくのかというのが、1番目の趣旨であります。

2番目は、ドイツのインダストリー4.0などにも代表されますように、これから、産業全体の中で、物流としての機能を強化していく、高度化していくということが必要なのではないか。そのために、どのようなことをやっていけばいいのかというのが、2番目の趣旨であります。

3番目は、先ほどご説明したとおり、災害等のリスク。それから地球環境問題への対応ということかと思っております。

4ポツのところは、政策の具体的な進め方としまして、これまでの中でご議論もありませんでしたが、施策の優先順位づけ。また、それを図っていく際のKPIに関する事項等々。具体的に進めていくことに関連する内容を記述していくのかと思っております。

以上が全体の枠組みでございます。資料3をごらんいただければと思います。資料3は、先ほどの骨子の中の2ポツ、3ポツの現状、課題、それから、取り組みの方向性を書いたものであります。左のほうからテーマ。先ほどの3つの柱の、3つのテーマを書かせていただいております。課題としましては、それに関連するどのような現状があるのかということ、箇条書き的に書かせていただいております。左から3番目の対応の方向性というのは、それを踏まえて、どのようなことを具体的にやっていくのかというところの大枠で

ございます。本来は、最後の欄は、具体的なそれに対応する取り組みということを書いていき、それが全体として、施策大綱を形づくっていくということになるかと思えますけれども、今日は、その骨子の部分である対応の方向性までを、整理させていただいております。

最後の欄は参考としまして、このテーマ、課題、対応の方向性に関連して、それぞれ第1回目から第3回目までの本検討会、また、一昨年のお答申、各団体からのヒアリング、それらにおいてどういった発言なり、内容があったのかということに関連するものを書かせていただいております。

それでは、順にご説明したいと思います。最初にテーマ1ですけれども、産業活動と国民生活を支えるために必要な物流システムの維持・確保ということに関連してであります。課題としましては、やはり労働力不足というのが、非常に大きな要因となっているであろうと。その内容としましては、長時間労働ですとか、それから賃金の話。また、手待ち時間の話。こういったものがあるのかと思っております。

あと、下にいろいろ書いてございますけれども、サービスの提供の確保。それから、多頻度、小ロット化やEC市場の拡大。こういったものがあると思えます。これらに対応していく方向性として、1ポツの内容につきましては、4つ柱を立てております。

まず1番目の柱ですけれども、労働環境の改善による労働力の確保。物流ネットワークが失われないようにしていくためにも、支える労働力というのを、どのように確保していくのか。それは、労働環境をどう改善していくのかということが、1つあると思えます。

それから2番目の柱でございますが、人口減少の中で、どうしても労働力が日本全体としても減少していくわけですけれども、これを克服するためには、やはり技術によって労働力を最大限活用していくことで、克服していくということが必要なんだろうということ立てさせていただいております。

ページめくっていただきまして、3番目ですけれども、適正運賃の収受等の取引環境の改善ということでもあります。物流ネットワーク、物流サービスを持続可能にしていく。それから、物流サービス自体が、より効率的になるためにも、コストがどういうふうに見えるのか。また、選択肢というのをどういうふうに提供していくのか。そういう観点で、適正運賃の収受等の取引環境の改善という形の3番目の柱を立てさせていただいたわけです。

4番目でありまして、物流ネットワークの維持・確保ということで、柱を立てて

おります。これは、域内、ラストワンマイルの話もございませし、それから過疎地での物流の確保というところもあるかと思ひます。B to Cの再配達の削減というの、これに關連する内容かと思ひております。

次に、2番目の大きな柱であります物流システムの強化・高度化の柱に關連する部分であります。これは、どのように今の物流のサービスというのを高度化していくのか、高付加価値化していくのかということではあります、やはり対応の方向性で、最初の柱でありますけれども、国内外のサプライチェーン全体での最適な物流体系というのを、どう構築していくのかというのが重要かと思ひております。荷主さんなり、物流事業者さんなり、1つの単位では、なかなか対応が難しくなっていると。その面でも、従来からこのサプライチェーンの必要性といひますか、重要性というのは、言われているわけではありますけれども、これをどのように高度化していくのかと。全体としての最適化を探していくのかというのが、大きなテーマかと思ひております。

そのために、この①のさらに1)のところではあります、サプライチェーンの高度化に資する共通プラットフォームの構築ということがテーマになってくるかと思ひております。2番目には、企業間連携の推進ということが、引き続き重要になっていくと思ひております。

それから、大きな柱、2番目の2つ目ではあります、物流インフラの強化。また、まちづくりを通じた生産性の向上。これは、ソフト、ハード一体となって、物流サービスというのが提供されていくわけではありますので、このハード面との連携。ハード面の充実しているのが、非常に重要になってくるんだらうと思ひております。

それぞれ4つ立ててはありますが、いわゆるハードのインフラ部分の強化。それから、2番目が、5ページ飛びまして、2)でありますけれども、物流施設。今物流センターの中でいろいろ行われている物流施設自体というの、高度化し、機能が向上していくということが、必要なんだらうと。実際にものを運んでいく部分、その運ぶものが通るインフラの部分、そして、集積もピッキングも含めて、物流の仕分け等を行っていくような、物流施設自体の機能の向上ということも必要なんだらうということではあります。

それから3番目。モーダルコネクトの強化ということで、これは、ハードと物流施設との連携。こういった、それぞれの複数のものをつないでいくことによって、相乗効果を出していく、効果を上げていくということが必要だらうということで、3番目の柱にしてはあります。

4番目は、物流を考慮したまちづくりということでありまして、特に都市部の集配等も含めて、どのようにまちをつくっていけば、物流が機能的、効率的に、また、まちづくり等と調和しながら、その機能を発揮できるのかというのが重要かと思ひまして、4つ目の柱を立てております。

それから、大きい2つ目の柱の3番目。③の部分であります。こういう物流サービスを支えていく上で、人材というのが非常に大事なだろうと。このソフト面としての物流人材をどのように育成していくのか。高度人材の育成と、それから、現場での人材の育成。2つの項目を立てさせていただいております。

3つ目の大きな柱でありますけれども、リスク部分。それから地球環境部分であります。こちらは、柱を2つ立てております。1つは、災害や老朽化等の物流システムを取り巻くリスクへの対応ということで、さらに3つ立てておりますが、1) 災害に強い物流システムの構築。それから、6ページ目でありますけれども、2) 物流インフラの老朽化対策・事故対策。そして、3) 海賊対策・テロ対策であります。もう一つ、大きなテーマであります地球環境というのは、日本が中長期的に果たさなければならない責務との関連で、地球環境に配慮した物流の取り組みという柱を立てております。

この対応の方向性までのご説明でありますけれども、資料の3の最初のほうに1回戻っていただきまして、関連するご発言の部分も含めて、補足的に説明していきたいと思ひます。

最初の大きなテーマ1の①の部分、労働環境の部分でありますけれども、これはドライバー、それから、ここには十分補足できておりませんが、ドライバー以外の物流施設での人材。ピッキング等を行う庫内作業の人手不足というテーマがあると思ひます。加えまして、より多くの方々、女性、それからシニア層の活用であります。より参加してもらえるような環境をどうつくっていくのかということが重要なことと思ひております。

それから、1ページ目の大きな1、②の部分ですけれども、こちらは労働力不足を補っていくための先進的な技術の活用というところがございますが、例えばトラックについて言いますと、ご発言の中でいろいろ出ておりましたダブル連結トラックですとか、自動運転、隊列走行。こういったものに加えて、最適走行ルートをどう選んでいくのか。こういうAIの活用ですとか、それから船舶についてもIoTによる省人化の話。それから、物流施設の中でも、自動化の話。こういったものがテーマとして出てくるだろうと思ひております。

ページめくっていただきまして、2ページ目。③であります。この適正運賃の收受等の取引環境の改善というところは、運送原価、それから適正利益による運賃設定ということが、ご発言として出ておりました。また、複数の委員からご発言ありましたが、サービスレベル。今提供されている日本のサービスレベルというのは、非常に高いレベルでありますけれども、必ずしもそれ全てを一番高いレベルで提供する必要性というのが、ない面もあるのではないかと。いろいろなサービスレベルというのがあって、そのサービスレベルが、どのような複数のサービスレベルが提供され、それに対応して、どのようなプライスが設定されるのかと。そういうプライスマニューをどう用意していくのか。また、利用される方にとっての選択肢をどう用意していくのかと。そういう構造を変えていく、選択肢を提供していくことによって、選んでもらう。それによって、常に同じレベルの高いサービスが提供されないようにしていく。そういったものも、構造を変えていく上では必要なのではないかと。ということがあろうかと思えます。それは、後ほども述べますけれども、商慣習をどう見直していくのかということも関連する話かと思っております。

それから、その関連で言いますと、その他のところに書いてありますような契約書類の話ですとか、下請構造の話。こういったものがあるかと思えます。

あと、④のところは、先ほども申し上げましたように、いろいろな過疎地の話ですとか、再配達削減の話。こういったものが関連してくると思えます。

3ページ目でございますけれども、サプライチェーンの高度化の関連で、共通プラットフォームの構築。こちらについては、一番右の欄でこれまでご発言がいろいろありましたけれども、国際物流に関しては、日本の物流システムを海外に展開していくことによって、日本の企業に使いやすいようなものができていく。もしくは国ごとにいろいろ違う基準というのをそろえていくことによって、国境を越える取引、物の移動というのが円滑になっていく。これが大事だろうという話があったかと思えます。加えまして、農産品の輸出に関しても、戦略をしっかりつくって、進めていくという話があったかと思えます。

また、一番右の欄のその他のところに書いてございますけれども、例えばRFIDの規格化、それから価格の低減。こういった話あると思えます。1つのプラットフォームをつくって、共通化をしていくことによって、全体としてのコストを下げっていく。検品など含めて、プラットフォームとして大きな役割を果たしていくのだらうと思えます。

また、データ自身も標準化を進めていくということでございますが、情報の受け渡しにおいて企業によって伝票が違っており、それを人手で打ち直さないといけない。そういっ

たところを、少しずつ変えていくというのが、サプライチェーン全体としてのコストを下げていくということにつながっていくのかと考えております。

また、パレットの関係ですけれども、結局それは荷待ちにもはね返ってくる話だと思いますが、パレットを使って、短時間で作業ができるということが重要かと思います。

加えまして、分業の話といたしますか、運ぶ部分と荷役をする部分を分けていくことによって、回転率を上げる。運ぶ部分について、ドライバーさんでないとできない部分というのは、最大限回転率を上げて、効率を上げていく。そして、荷役の部分は、運ぶ部分と分離することによって、集中して荷役作業をやっていく。それによって、全体としての効率化を進めると。それが先ほどお話ししました、商慣習の話に関係してきますが、今の商慣習の中では、なかなかコストが見えにくいというところがあるかと思います。そのコストをどういうふうに見えるようにしていくのか。その1つの例として、着荷主さんが自分でとりに行くことによって、コストが見えるようになっていくと。そういったやり方というものもあるのではないかと思います。いろいろな企業の中で連携しながらトータルのコストをわかるようにしていくことが、コスト面から、逆に商慣習を見直していくということにつながっていくのではないかと思います。

あわせて、複数の企業間の連携の推進ということで言いますと、複数の企業の中で、情報の受け渡しをしていくことをどう円滑にしていくか。また、AI、IoTを使って、その連携をより円滑に進めていく。加えて、物流拠点、物流施設、それからトラック。この部分の情報の受け渡しをどうしていくのか。

また、全体のサプライチェーンで言いますと、つくる部分、運ぶ部分、それから、実際に販売される場所。ここの荷動きの情報というのを、あらかじめ早い段階からお伝えしていくと。関係する方々がその情報を持つことによって、次の最適な行動を、予測できるようになっていく。もっと言うと、需要予測自体を使って、全体の無駄をなくしていくと。こういったことが、ご示唆としてあったかと思っております。

加えまして、この情報の共有と、モーダルシフトなんかを進めていくに当たっても、納期の見直しというお話があったかと思っております。これは先ほどの選択肢の話とも共通する話であると思っておりますけれども、常に、全て同じ納期であるというわけではなく、急ぐものと急がないものを分けていくことによって、急ぐものは急ぐルートで輸送し、急がないものはまとめることによって、ある程度輸送ルートに融通がきく。全体が同じような動きをしなくてすむようなやり方というのが、出てくるのかと考えております。

あと、ページをめくっていただきまして、4ページでありますけれども、ハード面につきましては、ネットワーク。それからハード全体の機能の向上。また、先ほど申し上げました高速道路と物流施設の直結ということを含めたスマートICの活用。あと、ETC2.0の利活用。こういったものがあるかと思えます。あと、料金施策として、1カ所に集中しないような、これはインフラをどういうふうに有効に活用するかという観点での工夫というのが引き続きあるかと思えます。

また、ご指摘ありましたような特車認可の手続の簡素化ですとか、渋滞対策。また、荷待ちをどう減らしていくのかという話や、港周りの話、空港の話。鉄道のコンテナを使っていくに当たっての鉄道駅の扱いというのを重視していく話。こういったご指摘もあつたかと思っております。

ページめくりまして、5ページであります。物流施設の機能向上につきましては、老朽化している物流施設をどう建てかえていくのかという話と、施設内の自動化ということがあるかと思えます。モーダルコネクトにつきましては、アクセス道路をどうつくっていくのかというところがあるかと思えます。

あとは、災害のところでありますけれども、5ページの一番下の右側の欄ですけれども、ハードのインフラ部分の防災の話とあわせて、物流拠点における備蓄をどういうふうにしていくのかというお話もあつたかと思えます。

あわせまして6ページでありますけれども、災害が1回起きたときに、いろいろな支援物資が一遍にやってくると。そのときに、やはり段ボール単位できちんと中身がそろっているものが送られてくる。また、それが、荷待ちが発生しないように、バラバラな動きにならないように、全体として物資流動をどうコントロールしていくのかと。この紙で言いますと6ページの上から2番目でありますけれども、大規模災害時の物資輸送の指揮系統の統一といった、全体としてのコントロールをきちんととっていく必要があるのではないかという話もあつたかと思えます。

あと、情報の話ですが、3つ目のところあります。港や道路の情報について、今どうなっていて、いつ復旧していくのか、どの部分が復旧していくのか、こういった情報を一元的に把握できるようにしていくことが、その時点で最適な行動を選ぶという意味では重要なのではないかというお話があつたかと思えます。

あとは、地球環境のところでございます。環境対応として、モーダルシフトの構築に加えまして、やはり日本として果たさなければならない責務である2050年の目標という

のを、どのように見据えてこの計画をつくっていくのかというところのご指摘があったかと思っております。

この対応の方向性にぶら下がる具体的な取り組みについては、1つの取り組みが、複数の対応の方向性に関連する。そういった意味で、再掲が多々出てくるかと思いますが、この対応の方向性の柱に沿って、個別の取り組みを記載していくということを、考えていきたいと思っております。

今日、このような資料つくりましたけれども、この全体のテーマの立て方や、幹としての3つのテーマ。それから、それに対しての枝としての対応の方向性の柱の立て方。こういったものが、欠けている部分がないのか。もしくは、この区分けではなくて、別な立て方にしたほうがいいのか、そういったご示唆をいただければと思ひまして、この資料をつくった次第でございます。

説明は以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

ここで、正田室長より追加のご説明をいただけることになっているんですけども、よろしいでしょうか。

【正田商務流通保安グループ物流企画室長】 経済産業省の正田でございます。

参考資料の3でございますけれども、ヒアリング結果ということで、一番最後のページでございます。追加的にEC事業者の方からヒアリングを行いましたので、その概略をご説明申し上げたいと思ひます。

ポツが4つございまして、右のところと左のところ。大体対応してございますけれども、左のところでは申し上げますと、ポツの一番目。物の流れはECとEC以外で大きく異なる。ですので、分けて考えていく必要があるのではないかというご指摘でございます。端的に申し上げますと、EC以外の場合には、集荷。あるいは発送というのが、昼間でございますけれども、ECの場合には、消費者の需要が夜ということになりまして、EC以外の場合と、逆転する形で、集荷発送が夜間になるというようなことがございまして、その点で、輸送のあり方を考えるときには、分けて考える必要があるのではないかということ。

それから2番目のポツでございますが、荷量が増加しても、輸送力が追いつかない場合があるということございまして、需給バランスを考慮した方針のようなものが、必要になってくるのではないか。

それから、3番目のポツでございますけれども、ドライバーだけでなく、倉庫内のピッ

キング等を行う人手の不足というのも課題になっているというご指摘でございます。

それから、もう一つ。最後4番目でございますけれども、手待ち時間の問題でございますが、出発元。メーカーなどの出発元の時間が決まっているというために、EC側でも、いろいろ工夫はしているけれども、結果的に荷待ちが起きているという状況があるものですから、出発元とEC側とで、よく連携して、手待ち時間を削減していくような作業が必要なのではないかというようなご指摘をいただいたところでございます。

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。

ただいま、資料の2及び資料の3、さらには、参考資料の3の最後の部分のEC事業者についての、追加的なところでございますけれども、それぞれご説明いただきました。

これから、委員の皆様にもいろいろご意見を賜りたいと思いますが、まず、今説明をいただいた部分で、ご質問等があれば、それを承った上で。

どうぞ。平嶋課長。

【平嶋物流政策課長】 少し説明を落としている部分がございますが、資料3については資料3の1ページ目をごらんいただきますと、一番右の欄「関連する主な発言等」のところですが、色を3つ分けております。黄色の部分というのが、検討会でご発言いただいた部分。これはプレゼンテーションの部分も含めてございます。それから、青色のところは団体ヒアリングの内容であります。そして、赤色の部分が一昨年の答申をもとに書いてございます。答申の中で、いろいろな課題というのを書いておりますけれども、その課題をこちらのほうにも入れておるところでございます。

なお、検討会でのご発言につきましては参考資料の3。プレゼンテーションにつきましては参考資料の2。それから、団体ヒアリングについては参考資料3にまとめておりますけれども、必ずしも整理が悪くて、こちらの関連する発言に入り切れていないものもございます。

申し訳ありません。

【野尻座長】 ありがとうございます。

ということで、まず、何かご質問。ご説明の内容についてご質問があれば、お話をいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

特にないということでございますので、これから、いろいろご意見を賜りたいと思います。その中で、ご質問いただいても結構でございますので、よろしく願いいたします。

私のほうといたしましては、資料2のほうで、提言の骨子の案が出されました。本日はここを中心に、今、平嶋課長からのご説明もありましたけれども、意義としてこういうことでよろしいのかということと、さらには3ポツの、今後の物流施策が目指すべき方向性と取り組みと。その中で3本の柱を立ててみたが、これで欠落している柱のようなものがあるのか。さらには、基本的にこの立て方を変えたほうがいいのかというような言葉もありましたので、その辺を中心に、皆さんから意見を賜りたいというふうに思っております。

資料の3、私も見させていただいておりますが、かなり一番初めの色がついた一番右側の欄は、かなり細かく整理をしていただいております、今後の取り組みを具体的に書いていくとすれば、この辺が大変参考になるだろうということでございますので、いずれ少し細かな点まで文章ができた後、ここについては、いろいろ自分の言ったこととちょっと違っているとか、いろいろなご意見が出てくるんだろうと思います。

もとに戻しますが、本日これからの利用については、できれば、資料の2の1ポツの意義のところと、3ポツの方向性と取り組み。このあたりで、まず、ご自由にご意見を賜りたいと思います。

いかがでございましょうか。

切り出しは、根本先生だと……。根本先生にはまとめてもらおうかと思っているんですけども、誰かいませんか。どうでしょうか。どなたかお気づきの点が。

大変失礼ですが、小林委員。今回初めてご出席賜りましてありがとうございます。何か、真っ白な部分で、ご意見があれば。

【小林委員】 小林でございます。よろしく願いいたします。

経団連物流部会長の立場で簡単にコメントさせていただきます。まずは、資料3「有識者提言の取りまとめ方向(案)」で示された項目を拝見しておりますけれども、対応の方向性自体は、産業界の認識や、取り組みの方向性と、おおむね一致しており、異存はありません。

他方で、内容が総花的になっておりまして、重点的に取り組む部分を明確にすべきかというふうに思います。そこで「関連する主な発言等」の欄に記載されました個別項目の中から、2020年度までに、特に重点的に取り組むべき項目に絞るとか、そういうことをしたらいかがでしょうか。

いろいろなステークホルダーからの意見調整を念頭に、課題の解決に向けた方向性を明

示した上で、検討スケジュールを明記したほうが良いというふうに思っております。

また、施策推進プログラムを策定する段階の話になりますけれども、各個別項目につきましては、可能な限り、官主体で推薦すべき施策（規制・制度の見直し、取り締まりの強化、支援策の拡充等）と官が民間の取り組みを後押しするために展開すべき取り組み（広報・啓発、関係者が議論するための場づくり・プラットフォームの形成等）に分けることで、官の役割をより明確にすることが望ましいというふうに思います。

なお、本来的には、企業間や業界間の連携で取り組むことが望ましいと考えられます。「モーダルシフト」「共同物流」「コンテナラウンドユース」「パレット化」につきましては、民間の取り組みを一段と活性化するために、官によるさらなる後押しを求めたい分野でもあります。官にも従来以上の取り組みを期待したいというふうに思っております。

それから2点目ですけれども、前回の会議では、申しわけございませんが、書類で意見を述べさせていただきましたが、この物流が直面する課題を解決に導く上で、広く社会において、物流への理解増進を図ることが極めて重要であると考えております。資料3「有識者提言取りまとめ方向（案）」で示されたテーマ1「産業活動と国民生活を支えるために必要な物流システムの維持・確保」で挙げられている課題のうち、「国民認識の啓発」については、委員の方々からもたびたびご指摘があり、次期施策大綱で強調すべき点であると思っております。そこで、テーマ1で触れるというよりは、国民に対するメッセージという形で取り上げてみてはいかがでしょうか。

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。

貴重なご意見を賜りました。確かに、今回は、国民に対する物流の意義を、いかにアピールするかというところについては、ご指摘のとおりだと思いますので、これは、意義に入れるのか、それとも、具体的な取り組みに入れるのか、今後検討させていただきたいと思っております。

大変ありがとうございました。

それでは、何かございますでしょうか。

【根本委員】 今ご発言の中で、2020年ぐらいまでに実現する施策に重点を置きたいなお話がございましたけれども、この計画の性格を確認しておいたほうが良いと思うんです。この計画は5年ごとに、ローリングしながら策定していきます。今回の計画の計画期間は2017年から21年でしたか。計画期間というのが、決まっているわけです。

よね。この計画の考え方をご説明いただいたほうがいいと思うんですけども。

【野尻座長】 ありがとうございます。

平嶋課長、よろしくお願いします。

【平嶋物流政策課長】 こちらの総合物流政策大綱につきましては、根本先生がおっしゃったように、今までは計画期間を5カ年としておりました。5年間、政府全体としてどのような方向性をもって課題に取り組んでいくのか、ということも位置づけているものがあります。

今、ご議論いただいております見直しにつきましては、2017年度から4年間。2020年度までの間というのを対象としていきたいと思っております。ただ、この計画期間でカバーされている施策は、その中で全部完結するというものではなくて、当然施策としてはずっと継続して、1つの目標を追っていくわけでありまして。実施期間が短いもの、それから長いもの、それぞれいろいろなテーマに応じて書いていくということになると思っております。

ですので、1つの取り組みというのが、どこまで達成するかということと、この中で盛り込んでいく取り組みの項目、それから優先順位というのは、また独立した話かと思っております。

【野尻座長】 ありがとうございます。

2017年から2020年が目途ということでございますので、よろしくお願いをいたします。

何かございますでしょうか。

どうぞ。秋田委員。

【秋田委員】 ありがとうございます。秋田でございます。

おおむね、骨子については、これでよろしいかと思えます。今も2020年と出ましたけれども、2020年までのオリンピックまでは、日本経済も一定の高揚感を保持していくのだらうと思えます。

ただ、その後大綱の期間内に経済がどう変化していくのかというのは、非常に不透明なところですね。そういった中で、ここで、今現在の労働力不足にも非常に関連するのですが、社会的な非常に大きなテーマである少子高齢化は、5年後に、これはもう確実に一定程度さらに進んでいくということから、その中で、やはり女性、高齢者の労働力を活用していく必要があります。物流業界に、もっと、女性、高齢者の方々に参画していただくという

そういう一定の方向性について、これを大きな流れの中で、一言触れておいたほうがよいのではないかと思います。それが結局は、AIとか、そういった省力化にもつながりますし、労働の効率化にもつながると思います。引いては、人手不足にも資するところがあると思います。そういったことを感じました。

以上でございます。

【野尻座長】 大変ありがとうございました。

確かに、そのとおりだと思いますし、また、小林委員がおっしゃられたような、国民に広く物流の意義を啓蒙するというんでしょうか。そういう中で、さらに、女性あるいは高齢者の労働力の活用というのは、かなり結びついてくる部分があるような気がいたしますので、この点について、何か、特に追加的にご発言をいただけるような方はいらっしゃいますでしょうか。

女性の労働力の活用。あるいは高齢者の労働力の活用というのも、ヒアリング。あるいはこの場でも出ておりますので、今回若干目立たなかったのかなという気がしますが、もう少し表に出していただけたというふうにしていただければありがたいと思いますけれども。ありがとうございました。

それでは、この意義のほうにつきましては、今の秋田委員のようなご発言もありますが、基本的にこの検討会の皆様の間で、今日の物流が、非常に危機的な状況にあるということについては、共通の認識で、現下のこの危機的な状況を今後どうするかという形で、施策の大綱を求めていきたいということについては、ご同意いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

また、書きぶりについては、できあがってから、いろいろご指摘をいただきたいと思います。

そこで、3番目のほうの、3つの柱について、果たして3本でいいのか。あるいは、もっと増やしたほうがいいのか。ぜひ、率直にご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

増井先生。ここは1つ、よろしく願いいたします。

【増井委員】 増井でございます。ご指名ありがとうございます。

今、お話がありましたように、物流を取り巻く環境は、EC、その他、高齢化ということもあって、個別配送や宅配のようなところまで、浸透してきています。一番大きな問題は、物流の構造が変わってきているのではないかということ、どこかで触れておいたほ

うがよいのではないかなということです。

小口・多頻度の問題は、B to Bでもございましたけれども、そうではなくて、物流の社会的な意義といいたしめようか、要求といいたしめようか、そういうものが、随分変化してきているということ、ぜひ物流を取り巻く環境というところで、示しておいていただくのが、まず必要かと思ひます。

それに伴ひまして、多くの項目が挙げられまして、それぞれ非常に重要なことなんですけれども、私、前にも申し上げましたが、将来、こういう構造変化が起こったときに、物流のあり方がこのままでいいのかということ、いつ検討を始めるのだろうか。維持・向上という言葉はよく出てくるんですけれども、設計とか構想とかって言葉が非常に少ないのではないかなというふうに感じる次第です。

マーケットが変わってきている。物流マーケットが変わってきている。これは1つのチャンスでもあるというふうに、申し上げました。いわゆる物流が皆さんに認識されてきているということで、まず1つ書くべきことは、物流の地位、社会的地位向上ということ、ぜひ目指したいというふうに思ひます。そうすると、労働環境も少しは上向いてくるという側面もあるかと思ひますので、それをぜひ書いていただきたいと思ひます。

次に、物流ネットワークをどういうふうにしていくのか。いわゆるB to B的な物流インフラに加えて、B to Cとか、C to Cのようなインフラを、どういうふうに持っていくのだろうかということ、この場では議論できないと思ひますけれども、そういうことについて、そろそろ検討を始めるというようなことを明記しておく必要があるのではないかなと感じるところが大きいのです。

要するに、物流のあり方が変わってきている。これに対してインフラはこのままでいいのか。海外の状況も変わってきています。それから、農産物の輸出入なんかも随分変わってきております。そうすると、港、鉄道もこのままでいいのかということ。これらについて、いつごろ検討を始めて、どこでやるのかということ。5年では無理かと思ひますけれども、そういうことを意識しながら、いろいろな項目を立ち上げていっていただくと、整理がうまくいくのではないかなというふうに思ひます。

もう一つは、前の大綱にPDCAを回すというふうなことが書かれておりましたが、今回、これを策定する上で、前回と同じような項目もたくさん出ておりますし、推進プログラムの項目もたくさん出ております。これらがどこまで進んで、今、どういう状況にあるのか。今後そのまま進めるのか。いや、これはここでとめるのか。将来の物流ネットワー

ク構想のために、どういうふうにもっていくのか。そういうふうに見直していくというステップについても、どこかで触れておく必要があると思います。書きぶりになるかとも思いますが、そういう点が気になりました。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

やはり、3つの柱の中では、今ご指摘のような、インフラのところは少し弱いかと思っておりますし、さらには、国際の部分。もちろん先ほどのご説明の中にもありましたけれども、かつての大綱ではかなり国際の部分が重要視されておりました。その辺は過去の綱を引き継いで、ちょっと強調していてもいいのかなという印象を持っております。

それでは、高松委員お願いいたします。

【高松委員】 2回ばかり欠席して、大変申しわけありません。

全体的な立て方については、異論はないと思っているんですが、1点だけ少し気になっているのが、これらの施策をそれぞれやっていく上で、相当、国もしかりですし、それぞれ業界もしかりですし、財源的に相当費用がかさんでくる部分があるんだろうと。その辺のところは、どこにも触れられていないということで、少し、その辺のところも議論の上で上げておいたほうがいいのかな。

それで、最近では、なかなかもう議論にはならないんですが、自動車関係諸税というものが、過去ありまして、今もあるんですが、その中に道路特定財源ということで、本則を越える税制が、今なおかぶっているという状況があります。これから、今、特定財源ではなくなったわけではあります、引き続き受益者負担ということで、自動車ユーザーが支払っているような形になっていますので、そういったものの財源も活用しながら、これからの老朽化しているインフラの再構築。あるいは労働力不足のための原資というような形にも、活用も余地があるのではないのかなということ、少し思っていたものですから。つけ加えて申し上げたいと思います。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

確かに財源問題は今回どうでしょうか。

【平嶋物流政策課長】 予算については、単年度単年度で議論が進むものですから、なかなか長期的なものというのは触れにくいところがあります。

【野尻座長】 ありがとうございます。

私もちょっと気がつきませんでした。失礼いたしました。

そのほか、お気づきの点がございましたら。どなたでも結構ですが。圓川先生にお願いしてもいいでしょうか。よろしいでしょうか。

【圓川委員】 圓川です。

2番目の柱の中で、③で、物流人材の育成。高度人材の育成というのがありまして、資料、参考資料の1で、これまで出てきた意見が述べられているんですけども、やはり、プライシングメニュー方式であるとか、価格に応じた価値提供を提案できる企画力をもつ高度な物流のキャリア人材を育成するというのが一番の課題ではないか、と思います。日本の場合欧米と異なり、ロジスティクスとか、それからSCM、このようなキャリア形成を目指すような大学の学部とか、大学院がないというのが、その根本にあります。今、文科省で専門職大学という方向性、検討されていますけれども、それを待つてはとても間に合わないといったことなんです。

じゃあ、どうするかというと、ここにJILSのような機関で、実際社会人の方、企業の方を対象に教育・人材育成しているんですけども、これを拡大・強化していくことが、当面必要なことではないのなと思います。

過去、品質管理の世界で、日本科学技術連盟、日本規格協会とか、そこを人材育成のメッカとして、日本の高品質、高信頼性を支える人材が輩出された成功例があるわけです。そういった意味で、物流をキャリアとする高度な人材、これがないと、いくらインフラやっても、いくらITを導入しても効果は少ない。それを活用してそこから価値を生むようなビジネスモデルとか、うまく生産性を上げるようなことを企画できるような、あるいは戦略を策定できるような、人材育成というのが、私は一番大切だと思います。

そういった意味で、できれば、2番目の柱の③になっていますけれども、これ、1、2、3の3本の柱の全部を串刺しするものとして、あるいは大きな柱1、2、3の次の4番目の柱とするのが妥当ではないか、無論、皆さん賛同得られればですが。そうすれば、先ほどの高齢者とか女性をうまく活用するとか、そういった問題も全部関連しているわけです。あるいは、生産性向上にも大きく関係します。できれば、そういった全体構図のほうが、少しわかりやすいのかなというふうな、気がいたしました。

これは単なる意見であります。

【野尻座長】 ありがとうございます。

貴重なご意見だと思いますので、また、検討していただきたいと思います。

【圓川委員】 済みません。あと、1つだけいいですか。

【野尻座長】 はい。

【圓川委員】 今回、国際物流で、NACCSの議論があまりなかったような印象があります。国際物流の要として、官民だけでなく、民民のシステムを含むプラットフォームとしてNACCSをもつことは、日本の優位性です。ですが民民の方はまだまだうまく活用されていません。料金の問題があるかと思いますが、皆が使えばそれだけ料金も安くできますし、利便性も高まる訳です。折角、他国にはない優れたプラットフォーム持っている訳ですから、一層の活用を推奨するというのも1つ強調しておくべきではないかと思います。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

NACCSの活用については、これ、村上さんが一番詳しいでしょうか。何か。ご示唆があれば、お願いしたいと思います。

【村上委員】 私、特にNACCSに詳しいということは、全くないのですが、今年10月の次期NACCS更改に合わせ、通関業制度が60年ぶりに大々的に変わり、通関申告時に書類が不要となります。それに伴い、同時に、通関申告官署の自由化という大きな変革があります。これを享受できる物流事業者は、AEO制度の認証を持った事業者に限るという条件がつきますが、これは非常に大きな変革になります。2017年10月以降、この変革により通関に従事する物流事業者の事業環境がどう変化するかについては、皆さん意見が分かれていて、まだ読めないですけれども、この辺も、少し触れたほうがいいのかないかなというのがあります。

更に申し上げますと、2017年から20年まで何が起きるのか…と考えながら、「提言の方向」を読ませていただいたのですが、私の説明の中でも触れましたが、実は、今大きく伸びている唯一のマーケットというのは、Eコマースなのです。毎年10%以上伸びているマーケットというのは、Eコマースしかなくて、一方で、店舗小売は売り上げが落ちていきます。今後、Eコマースが、2017年から20年で、毎年10%以上伸びると大変な伸びとなります。いずれ、倍ぐらいになるかもしれないという勢いです。これを物流面で支えるのが宅配になるわけですが、私は、3つの柱の①の説明文中に、「宅配サービスが、既に国民のライフラインになっている」ということを、はっきり書いていただきたいと思っています。宅配がないと生活できない人が出始めていて、3食宅配に頼っているような買い物弱者の方々等に、少しずつ影響が出始めるという懸念についてはっきり書いた上で、

先ほど小林さんがおっしゃったように、国民へのメッセージとして、こういう大事なライフラインを守るのは、我々一人一人の行動なのだということを、明記してほしい…という期待があります。

それから、3つの柱②の物流システムの強化・高度化に関係しますが、2020年までに何が起こるか…と考えたときに、1つ確実に起こるのは、東京オリンピックも絡めたインバウンドが、急増するということです。②のドラフトには、インバウンド増加への対応には触れておらず、それは、多分人流なので、物流ではないという人がいるかもしれないのですが、手ぶら観光とか、既に一部物流が絡んでいることを推進しています。このインバウンド増加、これによって、農産物輸出とかも微妙に絡んできますし、越境ECなども絡んでくるのですけれども、インバウンド増加への物流面からの対応について、どういふふうに書き込むかというのは、物流システムの強化・高度化の中に、関係してくるのかなというふうに思った次第です。

それから、先ほど圓川先生が言った人材の話は、私もプレゼンしたとおり、お隣の中国が相当ここに力を入れて強化しているので、そういう状況を横目で見ながら、やはり何か手を打たなければいけないのかなと思います。これは、大綱に書く、書かない…の話ではなくて、個人的に思っている案件です。 以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

ちょっと不勉強なのですが、樋口委員は、この辺は、何かお考えになってらっしゃいますか。

【樋口委員】 NACCSの件ですか。

【野尻座長】 その他も含めてお願いいたします。

【樋口委員】 NACCSに関して、結構シングルウィンドー化ということでは、やっているんですけれども、もう一つライバルがいて、国連の無料で使えるのがあったりとか。ですから、やっぱり国の方向性として、これをどこまで展開していくんだということを、きちり示さないと、民間としてもどこまで乗っていいのかというのは、見えてこないと思います。

ですから、やっぱりNACCSも方向性として、この5年間でアジアを中心に、どんどんチャンマーだけじゃなくてという話にしたほうがわかりやすくなるのではないかというふうに思います。

それから、インフラもそうですし、人材もそうなんですが、やはり5年間ぐらいの中で、

どういう教育をするのかとか、あるいはモーダルシフトをやるにしても、内航はもう老朽化しちゃっているとか、いろいろ問題があります。大上段に立って、1つ、国民的アピールとしては、宅配便とラストワンマイルというのは、とても大切なんです、やはり国内のほかの物流も相当まいっちゃっている。古くて、更新が全くされていないみたいなものが多いということをアピールするべきでは。

それから、鉄道貨物もどういう方向に持っていくのか。これもやはりパートナーシップだけではとても限界がある。どういう方向にもっていくということを、検討しようというようなことを明確に書いていきませんか、人も物も全然小手先だけでは、できない状況になっておりますので、就職の問題とか具体的に、やっぱり学校をいくつつくるぞとか、何か明確な方針を打ち出せるようなことがあれば、わかりやすくなるのではないかと考えております。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

実は、私も、これを、全体を見まして、かなり宅配トラックが取り上げられているなどという印象を受けまして、反面、内航外航、鉄道、あるいは航空などは樋口委員のおっしゃられたように、かなりの高度な危機をはらんでいるということの認識が若干足りないのかなという印象を持った次第です。この辺はいかがでしょうか。ほかの委員の皆様で、何かご見解があれば、ご指摘をいただきたいと思っておりますけれども。

どうぞ。

【原田委員】 原田です。

今の件に関しまして、最初のご説明の中でも、資料3の対応の方向性と、その下にぶら下がる具体的な取り組みの関係でいうと、かなり重複あり得るだろうというお話がありましたけれども、テーマと対応の方向性のところも、それぞれダブるところがあるかなと考えておまして、具体的に申しますと、テーマの1で、物流システムの維持・確保に当たりますのは、やはり2のほうに入っています、今お話があった内航の海運ですとか、鉄道を活用しないと、やはりシステムが維持できない。要は、高度化・強化の前の段階の維持のレベルで、やはりそれは不可欠ではないかというふうに思いまして、インフラの物流システムの維持のために、やはり海運、鉄道の機能強化というのが、不可欠であるということが、わかるような形で示しておいたほうがよろしいのかなというふうに思いました。

一方、1の物流システムの維持・確保の中に、先進的技術の利活用というのが、IT、IoTほかございまして、これは、そういう維持・確保ということに加えて、やはりシス

テムの強化・高度化、付加価値を高めるということにも非常に効いてくると思うんですが、それがテーマの2のほうで申しますと、共通プラットフォームの構築という中に、そういった要素が少し主な発言のほうで見ると入っているんですが、その部分で、プラットフォームの構築というだけだと、システムの強化・高度化というところに対して、少し弱い感じがありまして、さらにもう少し前に踏み込むような表現のほうの方がよろしいのかなというふうに思いました。

以上です。

【野尻座長】 大変ありがとうございました。

そうですね。その辺も、今後要検討というところでしょうね。

根本先生。

【根本委員】 今の発言に触発されて、私もコメントしたいと思います。①、②、③に共通する課題として、人材の話もありましたけれども、今、触れられた情報システムも重要じゃないかと思うんですよ。

やっぱり、前の大綱と比べても、現在は、いろいろな情報システムが活用できるようになってきました。トラック事業に関しても、人、それから車、荷物、それから事業所。いろいろなものが管理対象になるわけですがけれども、そういうものに対して、個別にいろいろな情報がとれて、その情報で、監視したり、取り締まりをしたりすることもできるようになってきました。そういう意味では、①も②も③も、情報システムを活用してうまく規制をする。それからインセンティブも与えていくというふうなことが必要かなと思うんです。人材と同じような意味で、情報システムを分野を横断する横断的な意味で、書くのがいいのかなという気がしました。

それから、発言のチャンス与えられたので、ついでに申し上げておくと、前のほうで、関係省庁の連携による施策の総合的な推進ってありました。思ったのは、ドライバー、それからトラック、荷物、事業所については、管轄する省庁とか局が違うじゃないですか。それぞれが取り締まりをして、それぞれが自分の施策範囲内でインセンティブを与えているんですよ。Gマークをとれば、こういうインセンティブ与えるよ。何かETC 2.0で特車ゴールド与えるよとか。本来だったらそういう情報を共有すれば「この事業所はGマーク取っているけれども過積載しているぞ」とか、組み合わせで評価できるわけです。この安全マネジメントはしっかりやっているが、ドライバーはあちこちでアルバイトをして、時間超過して働いているよとか。そういったときに、これ役所あまり得意じゃないん

だけれども、お互いに、そういう情報が使えるようになれば、規制、インセンティブ付与が違ってくると思うんです。

特に道路局の持っている、多頻度大口割引っていうカードがあるわけじゃないですか。それは、一番効くインセンティブです。皆さん情報を共有しながら、規制と、それからインセンティブを、上手に使い分けてやっていったらどうかなと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。

かなり具体的に踏み込んでいただきましたけれども、要は、関係省庁で、より連携を深めて、施策を実行してほしいということによろしいですね。

【根本委員】 そうですね。

【野尻座長】 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【神宮司委員】 神宮司でございます。

大綱策定の意義として、現在の物流業界を取り巻く環境の厳しさについて言及されておりますが、まさしくこのとおりであり、目指すべき方向性と取り組みに記載のある「3つの柱」についてもこの内容で良いと思います。ただ、我々物流業者として、当然、解決に向けた取り組みをやっていくのですが、我々だけ、物流業者だけでベストな解というのはなかなか導き出せない。我々には荷主であるお客様の存在もあり、やはり荷主と一緒に課題を共有し、協力を得ながら、協働の取り組みをしていく必要がある。という内容を入れて頂ければと思います。我々物流業者だけの対応には限界があると思っております。

R F I Dの活用を例にすれば、物流業者の範疇だけの活用ではなく、サプライチェーンの上流である荷主サイドでR F I Dの貼付をしていただくことにより、全体効率化に大きく寄与するものと考えております。もちろん、物流業者として我々から荷主へも提案はしていくのですが、業界を超えた取り組みの必要性といった視点を入れて頂ければ良いかなと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。

じゃあ、佐藤委員。お願いします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。

先ほど、増井先生もおっしゃっていたように、構想に近い形かもしれませんが、やっぱり第4次産業革命に備えたビジネス環境インフラ整備みたいな形で、その中にプラ

ットフォームづくりとか、例えばパレット輸送するにしても、例えばトレイの問題なんかで、よく出てくるんですけれども、生産ライン工程に組み込まれているので、サイズを変えるのが、すごく容易じゃないよというようなご意見も聞きますので、やっぱりそういったときに、将来のIoT化とか、ロボット化とか、自動化を、産業に積極的に取り入れていくためには、こういう構想で将来物流を導いていきたいと。であれば、設備更新時期があるので、そういったときに、どういう形で進むかというところを示すことができると産業界も助かるんじゃないかなと。

それで、第4次産業革命の実現に向けたいろいろなビジネス環境整備という中で、標準化とかプラットフォーム化の話題を吸収していただくというのも1つの方策じゃないかなと思っております。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございました。

いみじくも、お二人の委員から、やはり物流については、運送事業者だけではなくて、やはり荷主との共同というのを、より積極的に進めるべきであろうと。また、具体的な提言もなされております。

私も、ざっと見たところ、おそらく事務局のほうでは、当然両方にらんで書いていただいていると思うんですけれども、若干物流業者のほうへのウエートが高いのかなと思いました。荷主の皆様にも、より積極的に今後この物流の問題について、関心を持っていただくというきっかけになればいいなと、個人的には思っております。

そういう意味では、トヨタの一柳さん、いかがでしょうか。

【一柳（尚）委員】 トヨタ自動車の一柳です。

内容的に、資料の3番見させていただくと、1個1個は、そのとおりでなということ、全く異存はないんですけれども、3つの柱のまとめ方が多分すごく難しいなというふうに私も思っていたんですけれども、意義のところに書かれている危機感というところからすると、①と②で、そこがメッセージとしてうまく伝わるのかなというところじゃないかなというふうに思います。

皆さんが発言されたところで、ほんとうに危機感があるのであれば、そこに対してどうしますというのが、1つの柱として必要なんじゃないかなと。これは、もう労働者不足。これはドライバーだけでなく、先ほども言われましたように、海上輸送もそうですし、陸上だけでなく、空もそうかもしれません。

それから、②のところのシステムの強化・高度化というところも、多分総花的にやってしまうと、なかなかこの5年間じゃできないということであれば、どこからやっぱりやっっていくんだろうねというところで、これはいろいろなケースがあるので、軽々しく発言できないんですけども、大量のところについては、集中的に高度化していくと。過疎のところについては、維持をしていく。そういったような色分けを考えていくような、柱に整理したほうが、メッセージとしては、伝わりやすいのかなという気がします。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

確かにそうですね。先ほど申し上げましたように、危機的な状況というのは共通だけれども、じゃあ、それどうするんだということについて、少し丁寧にとということだろうというふうに思います。

そのほか、いかがでございましょうか。

坂本委員。お願いします。

【坂本委員】 今のお話とダブるかもしれないんですが、やはり、特に①と②番。この物流システムの維持・確保と、強度・高度化というのが、どこが違うのかよくわかりにくいと思うんです。立てつけの問題かもしれない。書き回しの問題か、立てつけの問題か、ちょっとわからないんですが、上の危機感とは全然つながらないと思うんです。だからそれがシステムの問題なのか、法規制の問題なのか、インフラの問題なのか、人の問題なのか、いろいろな問題あると思うんですけども、僕はもうちょっと絞ったほうが、立てつけとしてはわかりやすいし、メッセージ性はあると思うんですが、これ、1番2番って誰も反対しないと思います。何か、聞き流されちゃうというか。もうちょっと、何かこう、先鋭化という言葉あれですけども、絞ったほうがいいんじゃないかという気が若干しました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

これは、また、大変貴重なご意見だと思います。確かに全体を見まして、誰も反対ができないといいますか。そのとおりだと、皆さん相づちを打たれる内容だと思うんですけども、その分ちょっとインパクトに欠けるといいますか。一体何が今一番言いたいんだというところが、ちょっと薄くなってしまう可能性があるなということで、これから、その点についても、ご努力をいただけるといいですけども。

そのほかいかがでございましょう。

二村委員はいかがですか。

【二村委員】 東京女子大学の二村でございます。

いろいろなことを思いながら拝見していたんですが、まず資料の3は、ほんとうに網羅してある感じで。ですから、やっぱりメリハリなのかなというような気がいたします。何をどういう部分を特に短時間でやっていく必要があるのかということに関しては、やはり強調すべき点は強調しというところが、まずつくりとして必要なのかなと思いました。

それから、維持・確保の3つの柱のうちの①ですけれども、今まで民間の自由な活動の中でサービスレベルというものは、決まってきたんだと思います。そのサービスレベルというのを100%維持できるのかどうかといったときに、維持できれば、非常にそれは幸せなことですけれども、やはり財政制約というものもあります。ですから、どの程度までというようにところも念頭に置きながら、例えば過疎地域でもって、今の状況というのを維持できるのかといったときに、あまりバラ色の絵を描いてしまったら、むしろ未来が厳しいんじゃないかというふうに、少し控えめに私自身は考えております。

それから、今回の取りまとめ拝見していますと、やっぱり物流大綱というだけあって、輸送中心であるなというような感じがいたします。もちろん物流なんですけれども、サプライチェーンの中の物流であるというような位置づけをどこかに置いたほうが、先ほど荷主との連携というようなお話も出ましたけれども、そういう見方が少しは入ってよろしいんじゃないかというふうに思った次第でございます。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。

どうやら、やはり、こちらからご指名をさせていただいたほうが、発言が促されるような形で、そういうことだと、藤倉委員。よろしく申し上げます。これから順番に。

【藤倉委員】 藤倉運輸の藤倉でございます。

そうですね。私も運送業者の立場でお話させていただきますと、労働改善、労働環境の改善ということで、人材不足等々言われておりますけれども、この検討会の一番最初に申し上げたんですが、人材の確保に関しまして、短期的なところと中期的なところというのがあるのかなと思っております。短期的と言っても、先ほどから話出ているとおり、2020年のオリンピックに向けて、進んでいくわけなんですけど、オリンピックに向けて、労働時間の問題もかなり話出ていましたけれども、これも、一応5年間というか、猶予があるということになりました。それによって、長時間労働をすぐさま5年以内に改善すると

というのは、非常に難しい状況です。オリンピックも見据えて、それにしっかりと対応していかないといけないと思うと、非常にこの5年間の後、2020年の後に、この業界がどういうふうになるのかなと憂慮しているところです。

先ほどから、5年間では、なかなか問題が解決できないというお話がされている中で、そうすると、2020年以降、この業界、物流業界、運送業含めて、どうなるのかという話は、非常にそこが怖いところがあります。今2020年のオリンピックまでは、建設も運輸も何とかオリンピックまでしっかり頑張って働いてくれと。その後2020年以降は、自分たちで頑張れと、そういうようなニュアンスのことを、言われているような気がして、非常にそちらのほうに危機を感じております。

そういう意味では、5年に一度の大綱ということであれば、その5年後、次の大綱をやるときには、既にそのような時期になっているわけで、ぜひその辺も含めて、その後のことも、今回の大綱で盛り込んでいただければ、非常にありがたいなと思います。

よろしく願いいたします。

【野尻座長】 ありがとうございます。

兵頭委員。お願いします。

【兵頭委員】 今の意見には、私も賛成で、資料3も見ていきますと、あまりにも、何ていいますか。現在の問題に特化して、むしろ5年後の2022ですか。5年先から振り返って、今何をすべきかっていうそういう視点も必要かなと。そういう意味では、全体を俯瞰する意味では、私不勉強で、ちゃんと見ていないんですが、前回の大綱。今日も話はいっぱい出ていましたけれども、前回の大綱の全体像と、それから今回の全体像。一体どこが違うのか。ないしは、変わらず、やっぱり同じような項目はあるべき項目ももちろんあると思うんですが。そういった時間軸でしっかりと見ていくというそういう見方も必要かなという気がしました。

それから、あと1つは、やっぱり国際の話が、どちらかという比重が少なく、我々の分野で言うと、よくインフラ輸出とか言いますが、やはり日本の高度な物流サービスを、これやはりアジア中心に展開していくとか、そういったことを後押しするような施策もより強化されるべきであろうと、そんなことを思った次第です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

それでは、一柳委員。よろしくお願いします。

【一柳（創）委員】 済みません。大和の一柳と申します。

私も普段こういった形で、物流業界をウォッチさせていただく中で行きますと、今回ちょっと控えめに書いてあったんですが、取りまとめ方向4ページ目、一番下に、長期的構想の策定。要は、企業さんが実際に投資なんかを決めるに際して、どこに別途すべきなのかみたいところは、当然考えられるでしょうし、それを何らかの形で指し示すものになってほしいなというふうにも思っています。

途中途中、いろいろな方が指摘してされていたように、全て網羅的に書いていただいっておって、いずれも必要な話なんだとは理解しているんですけども、その中でほんとうに効果がある。投資リターンという言いすぎかもしれませんが、そういった成果、効果が上がる、上がらないといった部分も、議論ないしは、優先順位のつけ方の1つの選定要因として、きちんと理解できるような形で示していただけると、多くの方にも伝わりやすいんじゃないかなというふうに感じております。

そういった意味で、すごく網羅的で参考になる、勉強になるところもあるんですが、じゃあ、実際何年かたったときに、どれがほんとうに効果があったんだろうというのが、ちょっとまだ見えにくいなというふうにも感じておまして、そのあたりの議論ないしは方向感が示されると、なおのことよくなるんじゃないかと思っております。

あともう一つ、ごめんなさい。途中途中で関係省庁云々というところもありましたが、外から見ていると、どうしても輸送モード感の連携がちょっと低いとか、アセットの所有者が、例えば行政だけでなくて地方自治体なんかとなっている港の問題も含めて、事業会社の皆さんに取材をしていると、少しそのあたりの連携に不足を感じる場合がございます。

そういった意味では、大綱と銘打っているこの提言ということになるわけですから、ほんとうに大がかりに、地方自治体なんかも巻き込めるようなものだとなおのこといいんじゃないかなというふうに見ております。

済みません。ちょっととりとめのない説明になってしまいましたが、以上です。

【野尻座長】 問題ございません。ありがとうございました。

羽津委員。よろしくお願ひします。

【羽津委員】 ニチレイロジの羽津でございます。

先ほど、二村先生のほうからもお話ありましたように、この資料3。ずっと見ていきますと、やはり輸送にかかわる記述が非常に多くて、そのほかのところはちょっと少ないのかなと。物流と言いますと、輸送のみにあらずということで、例えば、労働不足のところ

でも、ドライバー不足というところばかりが重視されていますけれども、現実には、例えば倉庫の荷役労働者の不足がやはり物流のボトルネックになっているというような現象もありますので、もう少し広く問題を見ていただいた上で、どのように対応していくのかというような視点が加わるといいのかなと考えております。

さらには、私どもの、私の専門です。国際物流のほうなんですけれども、こちらのほうも、日本の産業を支える非常に重要なインフラだと認識しておりますので、この国際物流に関しましても、今の問題点をもう少し整理した上で、何らかの今後の対応策が、示されるといいのかなというふうに期待をしております。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

波多江委員、よろしく申し上げます。

【波多江委員】 私のほうは、農産物の問題でございますので、全体の部分から行くと、若干全体の皆さんの部分とは、かけ離れた部分があるんですけれども、ただ、農林水産省、今日ご出席でございますけれども、物流の部分について、特に輸出の関連する部分については、毎年物流部会という部分の中で整理をさせていただいておりますので、ぜひ連携する関係省庁とも、部分の中で、この課題について、活用していただければ大変ありがたいなというふうに思います。

ただ、今日せつかくこの資料を見させていただいているわけですが、これ平嶋課長の整理の仕方おもしろいなと思っているんですが、せつかく色をつけていただいております、検討会での発言。それからヒアリングの聴取の機会。それから答申。というように、黄色と青と赤。全てこれつけられている課題というのは、やっぱり共通する重要な課題なのかなというふうな捉え方もできるんじゃないかなというふうに思います。

実際は、どうなのかという部分もありますけれども、捉え方としては、おもしろい整理の仕方んじゃないかなというふうに、蛇足ですが。

【野尻座長】 ありがとうございます。気がつきませんでした。

新田委員、よろしく申し上げます。

【新田委員】 花王の新田でございます。

重複するかもしれませんが、意見を述べさせていただきます。先ほど二村先生が、物流をサプライチェーンの一環としてちゃんと捉えるべきじゃないかというので、私のほうは、先日、前回、メーカー側として物流を捉えたときに、やはり生産性が低下していく

と、ボトルネックになって安定供給ができないというようなご意見を申し上げました。

そこで、人の課題とか、自動化、省力化がやっぱり、投資の面で難しいだとか、そういったところを、全体を踏まえて、やはりレベルを上げていくとか、生産性を上げていくというようなことを、盛り込んでいただきたいなというふうに思います。

それから、神宮寺委員が、物流業者だけじゃなくて荷主も一緒にというご意見ありましたけれども、私どもはメーカーでありまして、また、物流もやっているというところで、荷主でもあり、また、業者でもあるということですが、最終的には、流通の、今日イオンさんもお越しになっていますけれども、流通のお客様が、荷主になるということで、非常に複雑な立場なんですけど、例えば、先日国交省がRFID1千億宣言というのをなされまして、RFIDが2025年までに、ほとんど全部の商品についていることと。コンビニ業界は、それを前提に無人レジをやるということなんですけれども、じゃあ一体誰が張って、そのコストがどういうふうに負担されていくのかとか、そのための技術開発に対する財源の考え方とか、要するに日本の国全体が、そういうふうなRFIDの先進国になるのであれば、どこからムーブメント起こしていくかというのを、活用という言葉とかだけではなくて、何かここに盛り込んだほうがいいんじゃないかなど。まだ私勉強が足りませんので、それ以上のこと申し上げられませんが、そういうふうに思いました。

それから、圓川先生が、先ほど申し上げました教育の問題なんですけれども、これもここで触れておくべきだと思います。若い学生さんが、我々のところにも経営学とか学ばれて入ってこられるんですけれども、やはり将来が不安だというふうにおっしゃっております。それは、我々も教育の問題もございますけれども、やはり物流をきわめていくと、こういう夢があるとか、国を変えていけるだとか、国際競争力がつけられる。そういうパワーに若い人がなり得るといような、少し夢を語る部分も提言にあってもいい。2022年までですか。ということで、難しいものあるかもしれません。その基盤づくりを、少なくとも教育の面からやっていくとか、そういったのも必要ではないかというふうに思っております。

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。

竹林委員。よろしければ。

【竹林委員】 私、ちょっと久しぶりに出席させてもらったんで、発言は全然控えていたんですけれども、できるだけ2つぐらいにしたいと思います。

1つは、先ほどから国際の話が少ないですよっていう話で、私も専門が国際輸送なんで、そういうのはあるのかなと私自身も思いますけれども、ロングホールの輸送は別として、実際もう今のところ、日本のそういった物流の相当分を占めているのは、2,000海里内外のところまで相当いってしまっているんで、そういったところが、果たしてほんとうにこれから先も国際ですねというようなイメージになるのかなというのが、私は非常に不思議で思っています。

だから、そこを切り分けてわざわざ考える必要が、ほんとうに今後あるのかなというので、今ここでは局所的に日本で起こっているドライバー不足という問題ですけれども、これ越境コマースどんどん増やしていたら、他国でも当然起こっちゃうんですけれどもという。だったら、そういうスパンで見ると、別に国内、国際と分けなくたって、ロングホール以外はみんな同じ問題で捉えましょうねという立場で見てもいいような気がするんですけれども。だから、ここで国内って切り分けているんじゃないで、これ国際も同じですよっていうトーンのほうがありかなというふうに思います。

2点目は、これと関係するんですけれども、先ほど、RFIDの話とか、NACCSの話とか出てきたんですけれども、日本は多分個別要素としては非常に発達していると思いますけれども、これらを例えばつなげていくような横断的な技術なり、あるいはこれは、兵頭先生も私もインフラ屋なので、インフラの話でもそうですけれども、海外輸出していくときに、単体で持って行っているっていうようなことがあるんじゃないかなと。何が言いたいかというと、日本が出して行って、日本が提案して行っているものは、何で標準化にならんのかということなんですよ。標準化技術というのが、やっぱり、非常に大きい流れをつくっていくし、将来的には、日本の物流システムというのが、例えばアジアで何らかの標準的な技術になるのであれば、それは商売のもとになるだろうと思うわけです。

先ほどから出ていくNACCSというのは、1つの大きな道具ですけれども、やっぱりその中で何が最も要求されていて、みんなが共有したいものなのか、多分誰もわかっていないと思うんです。多分。というのは、日本の中で、博多でやっているシステムはよく似たものですが、多分あまりリンケージしていないんじゃないかなと思います。部分的にはリンケージしていますけれども。

そういう、だから、ある種の縦割りというのを、これだけ情報化が進んでしまっても、さらに細部化されて起こっているんで、いろいろなものが横断的につながって、それで、これが日本を出している物流の標準的なシステムなんですよっていう、そういう標準化

技術というのを、大きな枠組みとして出してほしいなという思いは、前の、私物流大綱参加させていただいて思ったんです。やっぱり標準化というメッセージはあったほうがいいんじゃ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。

内田委員お願いします。

【内田委員】 確かに危機からの出発ということを強調するのであれば、これまでの延長上ではない新しい物流の仕組みをつくるんだということを、まず何か宣言してしまって、じゃあそれは今までの物流と、どう違うものが必要なのかという立てつけでお話するのがいいのかもしれない。

ほかの委員の先生もおっしゃった、電子タグ1千億枚宣言ですか。あれ、おとといの新聞でしたか出て、なかなかインパクトがあって、心に残りました。こちらでも何かインパクトのある言葉を打ち出して、そういう新しい物流をつくるんだというふうに宣言してしまうというのも、1つの方法かと思います。

今回のまとめの中で、何か言葉を拾い上げるとすれば、「プラットフォーム」でしょうか。共通プラットフォームですね。これに新しい意味を持たせて、これまでの物流効率化や共同化とは違うものを目指す。このプラットフォームとはなんぞやということになりますが、例えば二村先生がおっしゃったように、サービスや運賃を自由な競争に任せているだけではだめで、生産性が結果として低下したわけですから、新しい仕組みでは、適正運賃を設定するとか、サービスのレベルに歯どめをかけるであるとか、そういうことが必要になってくると思います。そんなふうに核になるワードを使って、これまでと違うものをつくるというふうに説明すると、伝わりやすいかと思います。

以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。

山口委員。最後になってしまい申し訳ありません。

【山口委員】

イオンの山口でございます。

もう既にお話が出ていますので、特にはありませんが、先ほど、二村委員からのご発言にありましたが、サプライチェーン全体のバランスが変わってきているんじゃないかと思っています。ライフスタイルがかわり、少子高齢化であったり、働く女性が増えていることが、

物流の業界、私ども小売の業界にも変化をもたらしています。そもそも、ライフスタイルが変わっているということで、Eコマースが伸長し、小売の実店舗においても、都市部に小型店舗が増えたり、コンビニエンスストアでも、販売する商品の中身が変わってきて、サプライチェーンの末端が変わることによって、サプライチェーンの上流から末端の消費者まで、サプライチェーン全体のバランスが変わってきて、そのことによって、物流の業界にも変化が起きているんじゃないかと考えます。

そこで、これまでの商慣行であったり、見直しが必要な部分がでてきているのではないかと。これをさらに2020年以降の2025年であるとか、長期的に見たときに、例えばシェアリングということも、ウーバーのようにはならないにしても、もっと情報連携をすることによって、最終消費者と、着荷主、中間流通、メーカーであったり、さらにその上流の生産者がつながってくるといったようなことが必要なのではないかと。

物流のインフラやプラットフォームを考えると、5年はちょっと短くて、さらにその先の5年を見据えた2025年の日本の国の生活文化のあり方というようなことを起点にして、単に小口化で、労働力不足で、危機感があります、だから物流業界全体の持続性に課題がある、ということが強調されることも事実ですけれども、もっと先を見据えた国のあり方、社会のあり方というようなことが何かあると、大綱としては、多くの人からの賛同が得られ、それぞれの立場での努力を促すような、そういったものになるのではないかと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。

一通り、委員の皆様にご意見いただきましたけれども、また、追加的な意見があればどうぞ。お出しをいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

【根本委員】 座長、よろしいですか。

【野尻座長】 はい。よろしく申し上げます。

【根本委員】 皆さんのご意見うかがっていて、思ったことなんですけれども、この総合物流施策大綱って、やはり、関係団体ヒアリングを踏まえてやっていますし、この検討会自身もものすごくいろいろな分野の方に参加いただいてやっています。そういう意味じゃ、ある程度総花的にならざるを得ないところがあると思うんです。発言があったのに、それを全く無視するわけにもいかないわけですね。

ただ、今日の雰囲気が一番重要だったのは、やっぱりメッセージ性がないとだめということですね。それは、私の感じたところでは、1つはやっぱり世の中で求められている

ことに対して解を与えなきゃだめでしょう。ネット通販が増えて、ドライバーが不足して、そして荷物が届かないよ。こういうのがもう毎日のように報道されて、それに対して答えが出せるのか出せないのかという、そういう世の中の関心事項に答えているような見せ方をしなきゃいけないだろうしという意見も結構あったと思います。

あと、もう一つ、明るくなきゃだめだと。将来のあり方が示されていて、それが革新的で若い人が夢を持てるような、ソリューションみたいなものも、そこから出てこないとやっぱり着目されないぞと。ということが、いろいろ言われたんじゃないかと思うんです。

そういう意味では、だから、総花的にまとめる部分と、そういう打ち出す部分とが、うまく、最終的な報告書の書き方の問題として、工夫できればいいんじゃないかなというふうに思いました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

そのほか、何かお気づきの点、ご意見ございますでしょうか。

一通り、ご意見をいただいたようですので、課長のほうで何かございましたら。

【平嶋物流政策課長】 どうもありがとうございます。

いろいろなご指摘を受けまして、全体のつくり方も含めて、まとめ方を考えていきたいと思えます。今日お話にありました時間軸で考えたときの、やらないといけないものの時間軸の違い。それから、時間軸と関連するわけですけれども、課題というのが、今の課題、それから中期的な課題、その構造もよく分析しながら、かつ、今ソリューションというお話もありましたので、そういう、何をどうしていくのかというところも考えていかないといけないのかなと思ったところであります。

その中で、柱を今の形がいいのか、また、本数を変えたほうがいいのか、それも含めて考えていきたいと思っております。

R F I Dの関係、経産省さんありましたら。

【小瀬商務流通保安グループ大臣官房審議官】 R F I Dについて、いろいろご指摘がございました。先日、コンビニ電子タグ1000億枚宣言を策定しました。これは、コンビニ5社が、2025年までに、全ての取扱商品について、電子タグを貼付けて、個品管理を目指すものです。ただ、一定の留保条件がございまして、1つは、電子タグの単価が1枚1円以下になっていることが必要ということです。電子タグが高いことが1つの制約要因になっており、できるだけたくさん使われることによって、価格を下げるといふ、こういう狙いがあります。また、技術開発によって、単価を下げっていくことも必要かと思っ

ています。

更に、技術開発の面で電子タグの読取りの課題もまだあるかと思っています。ただ、今回は、コンビニ5社との共同の宣言でありますけれども、今後いろいろな方の理解をいただきながら、裾野を広げて実現に向けて取り組んでいくことが必要と考えています。

【野尻座長】 ありがとうございます。貴重な情報いただきました。

そのほか、何かございますでしょうか。

もし、よろしければ、もう一つ、その他という議題が残っておりますので、その他をお願いをいたしたいと思います。

【平野企画官】 委員の皆さん、ありがとうございます。

毎回のご連絡ですけれども、本日お配りした資料ですけれども、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほど郵送させていただきます。

また、本日の議事概要につきましては、事務局の責任において取りまとめ、後日、国土交通省及び経済産業省のホームページにて公開いたしたいと思います。

【野尻座長】 スケジュールを。

【平野企画官】 はい。

また、今後のスケジュールは、お配りした資料4のとおりでございます、次回第5回ですけれども、5月18日木曜日に開催の予定でございます。場所は追ってご連絡いたします。

よろしく願いいたします。

【野尻座長】 ありがとうございます。

次回は、5月18日ということでございます。時間は追って連絡をするということでございますので、お忙しいことと思っておりますけれども、ご予定に入れていただければありがたいと思います。

今日は、委員の皆さん全員から、いろいろ貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。先ほど、根本副座長がほとんどまとめていただきましたので、追加的なことはございませんが、これは総合物流施策大綱ということで、委員の意見の中にもありましたけれども、やはり省庁間の連携も含めた、連携というのが、いろいろな意味でキーワードの1つになってくるんだろうなというふうに思いますので、その辺も今後1つの示唆として、これから、レポートの取りまとめの際には、考えていかななくてはいけないことなのだろうかという印象を、追加的に持ちました。

これもちまして、本日の検討会を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。

— 了 —