

第3回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

平成29年3月31日

【平野企画官】 それではお時間となりましたので、ただいまから第3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。

なお、本検討会は公開で行います。写真撮影、頭撮りのみとさせていただきます。報道関係者の皆様、よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、お手元で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。

配付資料は、議事次第、座席表、資料1、委員名簿、それから資料2から7にかけて委員プレゼンテーション資料。さらに資料8-1から8-3、事業者団体等ヒアリングについて。資料9、小林委員提出コメント。資料10、今後のスケジュールとなっております。

配付漏れ等ございましたら、お手数ですけれどもお知らせいただければと存じます。

続きまして、本日ですけれども、小林委員、神宮司委員、高松委員、竹林委員、二村委員は所用のため、ご欠席となっております。

なお、本日のご出席の皆様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、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。

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、早速でございますが、議事に入らせていただきます。議事(1)は委員からのプレゼンテーションでございます。本日は、トヨタの一柳委員、味の素物流の坂本委員、JILSの佐藤委員、花王の新田委員、九州農産物通商の波多江委員、藤倉運輸の藤倉委員、合計6名の委員の皆様からプレゼンテーションをいただくことになっております。恐縮ですが、お一人10分ずつということで、また、名簿の順でお願いしたいというふうに思っております。

なお、意見交換等の時間は、プレゼンテーションと議事(2)が終了した後にまとめて

行いたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず一柳委員、どうぞよろしくお願いいたします。

【一柳（尚）委員】 トヨタ自動車の物流管理部の一柳と申します。よろしくお願いいたします。本日は、総合物流施策大綱に向けた弊社の要望についてということで説明をさせていただきます。

この表紙にありますように、まず自動車産業を取り巻く状況を説明させていただいた後、3点の要望でございますが、これは、関係省庁のご指導をいただきながら取り組んでいる内容が主になりますけれども、物流オペレーション上から見たお願いについて説明をさせていただきます。

それでは、2ページに移っていただいて、まず自動車産業を取り巻く状況でございます。

3ページに移っていただきたいと思っております。まず、国内産業の競争力、雇用維持というのが1つ大きなテーマになっておりまして、下にございますのは弊社の生産台数になっておりますけれども、日本の国内市場が非常に成熟しておりまして伸びが見込めない。一方、海外市場はさらに伸長を進めておりまして、生産も海外にシフトしていくという状況になっておりますけれども、弊社としては、国内の物づくりの競争力確保のために国内生産300万台を維持している、こういう厳しい状況にあります。

続いて、4ページに移っていただきたいと思っております。次に、次世代の自動車の普及ということで、下の図がございましてけれども、2050年までには全世界の販売の大半が次世代自動車、つまりハイブリッドを含めた水素、FCV、それから電動のEVということに切りかわっていくという予測が出ております。これに対しまして次世代自動車の開発競争が大変激化しておりまして、自動車製造のコストが投資ということで上がっていくという厳しい局面がまたございます。

続いて、5ページに移っていただきたいと思っております。それから、災害の影響を受けやすいというのが国内生産の1つの特徴になっております。下のグラフにありますように、東日本大震災、それから、今年の熊本地震では震災が起きると操業がかなり中断してしまうということがございますし、トヨタというのは東海地区にベースがありますので、東南海トラフ地震がいつ発生してもおかしくないという状況で、事業継続というのが大きな課題になっております。

続いて、6ページに移っていただきたいと思っております。労働力不足の物流への影響というのは、どの産業でも同じだと思っておりますけれども、弊社にとっても完成車の輸送、それから

部品の輸送というのにも影響が出ておまして、足元でも、特に車両の需要期、3、4月になるんですけども、こういった時期には輸送能力の確保というのが大変厳しい状況になっております。

続いて、7ページに移っていただきたいと思います。環境面でいきますと、さらに厳しい取り組みが必要だということで、中期目標として掲げられています2030年までにはCO₂を13年比26%減、それから、2050年までには80%減、こういった目標が掲げられておりますが、弊社としても下にございますように、トヨタ環境チャレンジ2050ということをして2015年10月に公表させていただきましたけれども、右にありますような6つの項目に対するCO₂削減に加えて、物流面でも画期的なCO₂削減に取り組むということを考えております。

続いて、8ページ、ここからが物流大綱に対する要望をさせていただきたいこととなります。

まず1点目、2となりますけれども、災害復旧対応、BCPへの対応です。9ページに移っていただきたいと思います。南海トラフの地震が起きた場合に、弊社にどれぐらいの影響があるかというのを試算したものが、この下の表にありますけれども、東日本大震災では、トヨタ本体は、東北にも我々のグループ会社がございますけれども、被災は軽微でありましたが、仕入先さんが大きな被害を受けまして、減産は数カ月、影響台数は数十万台ということでした。

同じように阪神・淡路大震災、熊本地震ということについても、弊社の生産拠点がなかったこと。それから、仕入先も限定的だったということで、数日の減産対応、それから影響も数万台という規模でしたけれども、南海トラフ地震が起きると、弊社、それから関連グループ等々が中部、関西に集中しておまして、減産が数カ月以上、それから影響台数は数万百台規模になるのではないかという予測をしております。

10ページに移っていただきたいと思います。この南海トラフが起きた場合は、弊社の1次仕入先、直接の関係を持ちます仕入先さんが全国1,000カ所ございますけれども、約600カ所が集中しておまして、一旦事が起きると完全復旧までには相当な時間を要すということ想定しております。

弊社の取り組みとしても、もちろん人道支援（人命第一、救援）、それから、被災地の地域の復興というのを最優先させますが、車をつくるだけではなくて、実際には壊れた車の補修用の部品ですとか、もちろんグローバルでいくと海外の生産も継続しておりますので、

そういった車種から優先して部品の生産、もしくは出荷対応ということをしていく必要がございます。そのためにも、生産場所や輸出入港に対する東海地区からほかへの迅速な移行というのを考えていきたいと思っています。

1 1 ページ目に移っていただきたいと思います。そういった中で、物流オペレーション面でお願ひしたいことというのが、まず1 点目が港湾・空港の復旧めどの情報のタイムリーな提供ということで、港の復旧がどれぐらい時間がかかるかというのは大変難しい問題かとは思いますが、そういった情報をタイムリーに提供いただければ、その次の②になるんですけれども、こういった代替ルートを探していくか、代替を考えていくかということにつなげていきたいと思っています。

それから、2 点目は、震災の発生後、特に完成車を積むキャリアカーと呼ぶような大型特殊車両、それから、我々、三河地区から東北、九州へは大型の車両を使って部品の輸送をしているんですけれども、そういったところの代替ルートの確保とか、公開ということがいただければ対応がとりやすいということです。

その下に書いてありますけれども、特認許可までの期間短縮ということで、今、取り組んでいただいておりますけれども、3 カ月ということで短縮していただいておりますが、実態、多分、申請が殺到しているのではないかと思うんですけれども、やっぱり時間を要してしまうということ。それから、大型車の誘導区間の対象拡大ということをぜひご検討いただきたいと思っています。

それから、1 2 ページ目に移っていただいて、2 つ目の課題が物流生産性の向上ということになります。

1 3 ページに移ってください。弊社としても、ドライバー不足に対しては物流生産性向上で対応する取り組みを行っています。現在は、下にありますように機材の大型化ということでフルトレーラーの導入やミルクラン、それから、ドライバーの荷役分離といったことに取り組んでおりますけれども、さらなる効率化をしていかないとドライバー不足に対応できないということで、現在、検討を始めておりますのが輸送機材のさらなる大型化とIoTによる情報のリアルタイム共有化、3 つ目が自動化技術の導入検討ということに着手しております。

1 4 ページ目に移っていただきたいと思います。この観点でお願ひしたいということをお3 つまとめております。

1 点目が、これも第1 回目で話題になったかと思いますが、輸送トラックのさら

なる規制緩和ということで、全長の規制がされたんですけども、やはり重量がネックになって、なかなか使い切れないという問題がございますので、ドライバー不足に対する機材の大型化ということをより一層進めていきたいという観点です。

2つ目が、I o Tの活用を促進する共通データの基盤整備ということでございますけれども、現在でも各社がI o Tを使った取り組みということをいろいろ進めようとしているんですが、各社各様になっておりまして、特に情報端末から送られるデータが標準化されていないと、せっかくの情報がなかなか活用できないということもございますし、陸送の部分でいきますと、トラック業界の6万2,000社、3,000社というところが、情報を発信するのを複数持つということは大変厳しいと思いますので、拡大する前に何とか共通化、標準化ということができないかというのが2点目のお願いでございます。

それから、3点目が、これも先回話が出てきましたけれども、隊列走行の実現に向けたインフラ整備ということでございます。もちろんトラック等のハードの部分は製造メーカーの担うところだと思いますけれども、やはりインフラの部分、特に隊列走行の隊列を組む、もしくは分離するといった隊列形成センターとちょっと仮に名前を置かせていただきましたけれども、こういったインフラをぜひ国でつくっていただきたいというのがお願いでございます。

それから、15ページに移っていただいて、3点目のお願いが環境への取り組みになります。

16ページに移ってください。環境への取り組みなんですけれども、2050年、CO₂排出量80%減というのは大変高いハードルだということになっておりますので、先を見据えた仕込みというのを始めていかなければならないというふうに我々思っております。

下のグラフが我々の取り組みなんですけれども、一般的に1.5%ぐらいの削減ということで聞いておりますけれども、我々は1%ずつ削減をしています。ただ、このままのペースですと、30年、50年には、当然、その目標をクリアできないということで、さらに加速させていく必要がございます。

17ページに移ってください。現在の我々の取り組みは物流ルート最適化やモーダルシフト、それからミルクラン等々でCO₂削減に取り組んでおりますけれども、モーダルシフトもやはり発着地周りというのはどうしてもトラック輸送が残るということと、自動車産業は割と自動車生産の台数に連動しておりますので、安定しているとはいいいながらも、昨今、自動車の売れ行きがかなり乱高下しておりますので、そういった荷量変動に対する柔

軟な吸収のためには、やはり陸送というのにも必要だと考えています。

そういった中で、CO₂削減を進めていく上では、新しい輸送機材ということへの切りかえを始めていく必要があるということを考えて、現段階では、まだ検討に着手した段階ですけれども、トラックでいけばハイブリッド、水素のFCV、それから電動トラックといったものや、海上輸送ではLNG燃料船ということの検討に着手しております。

18ページに移ってください。そういった環境面でお願いしたいということなんですけれども、まず1点目が海上輸送で活用を検討していますLNG燃料船なんですけれども、やはり燃料供給のところが大きな課題になっておりまして、1社単位ではなかなか進まないということなものですから、ぜひともLNGのバンカリング拠点の整備ということをご検討いただきたいなということが1点目。

それから、2点目が商用車に対する電動化、水素化ということなんですけれども、乗用車の検討も進められておるんですけれども、商用車は全体の台数が少ないということで、ここもインセンティブがないとなかなか進みにくい状況なものですから、そういった普及に向けた促進策ですとか水素ステーションの普及、こういったところもぜひご支援いただきたいなというふうに思っています。

19ページを飛ばして20ページ、これがまとめになりますけれども、今まで説明させていただいた観点をまとめておりますが、BCPの観点では、港湾・空港普及のめど情報のタイムリーな提供をいただきたいということと、2点目が大型特殊車両の通行可能な代替ルートの確保や公開。それから、生産性向上につきましては、輸送トラックのさらなる規制緩和、特に重量面ですね。

それから、2点目がIoTを活用促進する共通データ、標準化への基盤整備、3点目が隊列走行の実現に向けたインフラ整備。

環境面につきましては、新たな輸送機材の普及・促進策ということで、1点目が海上輸送のLNG燃料船のバンカリング拠点の整備。

2点目が商用車に対しても電動化、水素化ということの導入促進策をぜひご検討いただきたいというふうに思っております。

私からの説明は以上になります。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして坂本委員、よろしくお願ひいたします。

【坂本委員】 では、味の素物流の紹介から始めさせていただきたいと思ひます。ペー

じめくっていただいて、会社概要のところをごらんいただくと、我々のプロフィールとい
いますか、書かせてもらっています。

売上げで650億、約半分が味の素さんグループの売上げ、そのほか半分が全く他
社といった形が、我々の今のやっている仕事の売上げであります。この中には、右側に
書きましたが、海外、あと船も何隻かありますので、この売上げも入っているといった
ようなところが私たちの会社の概要であります。

めくっていただいて2番目ではありますが、社会的背景と食品物流の現状を書いています。
社会的背景につきましては、もう皆さん同じで、何回も繰り返すことではないと思いま
すが、こういったことを認識しております。

右の食品物流に関するのですが、これも食品物流に限っているかどうかわかりませ
んが、こういったことに直面しています。特に3番の長時間待機とか附帯作業、附帯作業は
特に危険なことも伴っていますので、こういったことに問題意識を持っています。長時
間待機は、もういずこも同じだと思いますが、これがかなり大きなウエートを占めて
いる。

いずれにしても、こういったことが背景にありまして、どういうことが起きている
かという、低効率になって収益が悪化している。よって、当然ですが、賃金も圧迫され
ていますし、さらに労働環境も悪くなっているといったところが今の我々の置かれて
いる状況です。当然、ドライバーのなり手もいませので、困っているというようなこと
です。

味の素物流、とりあえず当社の中でできることとしてこういったことをやっているか
という、次のページをお願いします。3ページ目に書きましたが、まず、F-LINE、
これは食品会社6社、味の素さん、カゴメさん、日清オイリオさん、日清フーズさん、
ハウスさん、Mizkanさんが一緒になって物流を統合しようというようなことでやっ
ております。とりあえず北海道が始まりまして、4月から九州といったことになって
います。

内容としましては、ここに書いてあることが一番わかりやすいんですが、「競争は商品で、
物流は共同で」というようなことを目指しています。物流は、単なる共配とかではなくて、
下のところにも書いたんですが、食品物流のプラットフォームというようなことを
目指しております。

次めくっていただいて、では、プラットフォームはどういうことかといいますと、先
ほど申し上げたように単なる共同配送ではなくて、工場の輸送から納品までを視野に
入れています。まだできていませんが、視野に入れています。工場からデポに送る
物流も共同で効率を上げようということ。配送は、もちろん共配はやっていますし、
あと納品ですね。

納品先に対しても、F-LINEという仕組みとうまく合わせて待ち時間をなくしていきたいというようなことを考えています。その一歩として、今、北海道では伝票を統一して配送を既に行っています。といったところがF-LINEです。

その他のところでは、次のページに行ってください、5ページ。レールライナーと我々は称しているんですが、31フィートコンテナでパレット輸送を行っています。これでどんなことをしているかということ、これ自体は大した話ではないんですが、トレーラーも自社化を進めております。自社化を進めて、自分たちで引いて、車がなくてターミナルに滞留してしまっているのがあるんですけど、それを防ごうと。

さらに、GPSと書いてありますが、GPS自体は大した話ではないんですが、これによって待機時間をなくしています。列車の時間はかなり不正確なので、完全に着いたと、何時ごろ着くというのをGPSで見計らって、我々は車を出して待ち時間を少なくしているというようなことを今行っています。

次のページをお願いします。リレーライナーというのは、トレーラーの長尺なやつで、これはいろんなところでやっているものですが、両サイドから出て、真ん中でトレーラーをスイッチして、そのまま戻るといったようなことをやっています。ここに書きましたが、今、やっているところでは空車ゼロです。全て実車で走っているというような極めて高効率な動きでやっておりますので、輸送効率がいいと。さらにドライバーさんも家に帰れますので、若干手当は下がっているんですが、家に帰れるほうがいいという声がやっぱり多いというところが実感です。

その次のページであります、リレーライナー、これはトラックで考えています。トラックの乗りかえ、これも昨今いろんなところでやられていると思いますが、これはまだやっていないんですけれども、近々に始める予定です。これはサービスエリアを使ってやろうと思う。先ほどのトレーラーのほうは、私どもの営業所を使ってやっている内容です。

その次のページ、8ページであります、ゲートウェイというふうに称しているんですけれども、青果物の輸送をやっています。これは、東京都の中央卸売市場と大阪の中央卸売市場を結んで、図に書いてありますように、農家や農協から、それぞれの市場に来たものを、東西の市場を我々のトラックで結んで往復輸送をしているということになります。ですから、これで小口も対応できるようになっていますし、これも輸送効率が極めて高いということでもあります。この辺は、物効法の認定を、仮申請を上げさせていただいて、まだちょっとおりにないんですけれども、そんなことをやっております。

冒頭申し上げたことに対する我々が努力していることは、大まか以上のことなのですが、では今後のことはどうかということでもあります。9ページ目、最後であります、我々として進めていることは、やはり効率を上げるということでもあります。どういうことか、具体的に言うとパレット化の推進、これは、31フィートなんかを使うということもそうですけれども、荷主さんに対しても、卸先に対しても、こういったことを広げています。

また、中・長距離における多温度帯というのは、温度帯の壁をなくして、全てのマルチで車を有効活用していこうと。これはもう社内でやっていますので、この辺は社内の取り組みであります。

そんな中で、やはりモーダルシフトというのは欠かせませんので、お願いしたいと思うのは、鉄道輸送の31フィートがなかなか使えない貨物駅があるということですか、ダイヤがやっぱり時間がうまくマッチしないということがありますので、この辺をうまく拡充していただければというふうに思います。

あと、同じようなことは内航船にも言えまして、RORO船にしてもフェリーにしてもそうなのですが、若干使いにくいところがあるので、この辺がもうちょっと使いやすくなるというふうに考えております。

最後のところであります、中継輸送。中継輸送に限らないんですが、インフラ整備と書いてあるのは、例えば先ほど言ったサービスエリア、上下行き来できるサービスエリアを増やしていただきたいということとか、あと隊列走行する場合、先ほどもありましたが、そういった高速のインフラですね。ですから、どちらかというところ、物流というところにフォーカスした専用のインフラみたいなことができればありがたいというふうに考えております。

あと、規制緩和と書きましたが、これもかぶりますが、やはり最高速と重量、速度と重量。車の性能も格段に変わっていますし、長尺の25メートルトレーラーという話もありますが、この辺も重さは緩和されておられませんので、この辺を速度、重量とも緩和していただいて、限定的でもいいので、例えば新東名でありますとか、できるところから始めて、アナウンスメント効果も含めて、こういった規制を緩和していただければありがたいということが1点と、あとは、これもかぶりますが、特車申請、この辺の条件緩和とスピードアップをしていただければありがたいというところが、提言させていただければと思う内容であります。

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、次、佐藤委員、よろしくお願いいたします。

【佐藤委員】 ロジスティクスシステム協会、佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

まず、通称J I L Sと呼ばれていますけれども、協会のご紹介を若干させていただいて、それから、荷主企業の皆様にご協力いただいております売上高物流コスト比というのを当協会でご調べさせていただいております、その結果が3月にちょうどまとまりましたので、簡単にご報告をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

1 ページ目、J I L Sということで、1992年につくられた団体でございます、いわゆる業界団体と違ひまして、物流ロジスティクスをテーマに荷主企業様と物流企業様が連携をもって物流の効率化とか生産性向上、環境負荷の低減に取り組むということを方針としてつくられた機関でございます。

次ページが歴史的背景のところ、実は先達の方々は、1970年代にアメリカから物流という言葉、当時は日本語で物理的流通管理という直訳で、physical distributionという言葉で入ってきまして、物流の概念を普及してきたということでございます。

4 ページ目は、会員様の構成比でございます。先ほど申し上げたように、製造業、物流子会社様、それから流通業の荷主系の方々が約半分、あと物流関係の会社、サービス業の方々が構成されております。

次ページがJ I L Sの会員様の推移でございます。一時は1,000社を超しましたが、リーマンショックの後、ちょっと減りましたけれども、ここに来て、物流が企業の中でも経営上重要な課題になっているということで、会員様の数が増えているということでございます。

前回の検討会では人材育成についてご議論いただいたので、当協会でも実施しております人材育成を若干ご紹介させていただきますと、さまざまな資格認定講座とかセミナー等々を開催しております。残念ながら日本では大学で物流とかロジスティクスを学部、学科で教えているところは非常に少ないので、社会人になってから当協会のこういった人材育成のプログラムを受けていただいているという状況です。

上から2番目のストラテジックSCMコースにつきましては、こちらにいらっしゃる圓川委員が東工大のときに開設したものを、昨年よりJ I L Sに移管を受けて運営しております。

ます。ちなみに3番目の物流技術管理士資格認定講座というのが一番人気のある講座で、設立以来通期で123期開講しまして、本年度やっと1万人を超しまして、1万489名の有資格者が誕生しております。

また、7ページはロジスティクスコンセプトということで、産業界、社会に対して、将来におけるロジスティクスのあり方を考えましょうということで、あるべき姿としてロジスティクスの統合管理から5番目の人材の価値を高めるというような目標を定めまして、方針としてロジスティクスの統合管理の全体最適から7番目の環境問題等々の取り組みの活動を展開しております。

それでは、本論の2016年度の物流コスト調査の概要についてご説明させていただきます。このコスト調査につきましては、対象範囲につきましては国内の物流です。今日の企業は、グローバルで活躍なさっていらして、連結決算になりますと物流の状況がわかりませんので、国内に限定しております。それから、単体の決算であるということと、支払い物流費と自家物流費についてお聞きしております。対象の会計年度は2015年でございます。実施期間はごらんとおりです。

調査アンケートにつきましては、221社の会員様を中心とした荷主の方々にご回答いただいております。221社と数が少ないのでは思われるかもしれませんが、逆に言うと我が国唯一の売上高物流コストに関する調査でございますので、その点をご了解いただければと思います。

目的は、赤印で書いたところです。物流のコストをきちんと把握しなければ、サービスレベルとか取引条件をきちんと決められませんよねという考えのもとで実施しております。この点は創立以来実施させていただいている調査目的です。

9ページ目ごらんいただけますでしょうか。売上高物流コスト比率の推移でございます。赤い折れ線グラフが売上高に対する物流コストの比率です。20年分をご紹介申し上げますが、最も高い96年度の6.58%からだんだん下落の傾向にきています。これは、荷主企業様で様々な物流の改善を行った成果と思われれます。

ただし、残念ながら2016年度に前年度の4.63から4.97ということで、0.34ポイントですが、上昇しております。これは、20年間で過去最大の上昇となっております。下の丸の印が、機能別の保管費のコスト構成の内訳です。

次ページは、これはご参考までにとということで、このコスト調査を担当している、今日出席していると思いますが、三代川という研究員が各種のデータとつけ合わせながら見て

おったときに、道路貨物運送事業者様の賃金のデータと売上高物流コスト比率のデータの推移がちょっと似ているのではないかということでグラフ化して重ね合わせたところ、若干相関がありますねということで、賃金が下がるとともに残念ながら売上高物流コスト比率も下がってきたのかなというところがございます。これは、あくまでもご参考まででございます。

次ページ、11ページ目でございます。こちらが売上高物流コスト比率の内訳でございます。大きくは、機能別と支払い形態別に分かれております。機能別では、輸送費がやはり55.69%ということで比率としては一番高くなります。続いて保管費が19.73、包装費、荷役費、それから物流管理費と、これは人件費とか情報システム系の物流でご使用なさっている分の経費が計算されております。

また、支払い物流費がやはり81.39%と多くを占めております。いわゆる物流事業者様への支払いですとか、物流子会社様への支払い等々が含まれております。自家物流費というのは、荷主様の企業内の費用になります。こちらには人件費、施設費、償却費、在庫費用等々が入っております。その構成比でございます。ご参考までにごらんになっていただければと思います。

次に、売上高物流コスト比率の業種別の分類でございます。製造業様ですと、紙・パルプ業界の一番比率が高くなっております。これは、重量が重いもので、売り値がそんなに高くないということが判断できます。それから、次がやはり食品の冷凍系ですね。前回、羽津委員から、冷凍食品というのは施設に非常にお金がかかりますよというご説明あったと思いますけれども、それがデータで示されているという形でございます。

製造業様では、電機、医薬、精密機械、いわゆる販売価格が高いもの、高付加価値商品については、やはり物流コスト比率が低くなるということでございます。ただし、物流コスト比率が5%以上の業界が多いので、先ほどご説明したように、全産業の平均的な売り上げに対する物流コスト比率は5%前後ですけれども、上場企業様の平均的な売上高利益率は約5%でございます。結構大きな金額になると思います。多分、物流コスト比率が5%を超えている業界は、先ほど味の素物流の坂本委員からご説明があったように、共同化とか様々な施策が今後打たれることが予想されます。

卸売業さんですと、飲料を含む食品系の会社が非常に高い。小売業さんにつきましては、通販、これは店舗とか持っておりませんので、物流費が高くてもビジネスとして成り立つのかなということでございます。一方、ラストワンマイルの問題とか顕在化しているので、

この点の対策は別途必要かなと思います。

それから、13ページでございますが、前回から人手不足等々に関しまして、値上げの要請を受けましたかという新しい設問項目を設けました。非常に多くの企業様からご回答いただきまして、217社から回答いただいて、そのうち要請を受けたというのが61%と多くの会社が要請を受けております。

その値上げ要請に応じたかというご質問をさせていただいております、要請を受けた会社のうちの77%が応じましたということで、荷主様につきましても物流事業者様の現状というのは非常に危惧されておまして、必要な対策を打っているということがデータで裏づけられていると思います。また、値上げ要求を要請されたコストの種類としては、やはり輸送費が一番多い結果となっております。

あと、主な値上げに応じた理由も聞いておまして、代表的なものをピックアップしてございますけれども、先ほど坂本委員からございましたように、ばら積みをやっているような業界については、もうその分の作業費を料金に含めなければいけないということで応じていますとか、地方で多い理由とて、今、廃業なさっている物流事業者さんが多くて、委託先の切りかえとともに当然料金が高くなりますとかという実態があらわれているということでございます。

次ページが値上げ要請に応じた上昇率ということを記載しています。こちらのほうは後ほど確認いただければと思います。

あと、15ページ目でございますが、これは、定性的な調査ですが、今後、物流量とか、コストとか単価が上昇するか、減少するかというのを聞いておまして、真ん中に引いてある線がゼロでございまして、それ以上は上がりますよという予測をしていらっしゃるということの回答です。ここ数年は、全部、上昇傾向にあるというような予測を皆様なさっているという結果です。

次は、物流コスト削減というか、効率化の対策の順位になりますが、やはり製造業さんですとキャッシュ重視の経営が今求められておりますので、在庫の削減に着手なさっている会社が非常に多いということでございます。あと、積載率の向上等々であります。それから、効果が多かった施策と実施予定の施策も対比して見ておまして、今後は、やはり物流の共同化ですとか、それから、作業員さんも不足しておりますので、物流システム機器を導入して自動化とか、省力化を図っていきたいというようなご意向をお持ちの会社様が増えているという結果でございます。

それと、こちらは荷主様がロジスティクスで改善できることということで、下のほうに運賃単価交渉は限界に来ていますねということでございまして、②の積載方法とか積みつけ方法、いわゆる物流部でできる改善ですとか、それから、メーカー様ですと、設計とか商品企画部で段ボールのサイズとか、あと、5センチ低かったら4段じゃなくて5段トラックに積めたのにとか、そういったところの情報を共有する。

あと、取引先様と納入条件とか、そういったものの見直しを図ったりしていく、いわゆる部門とか他社と連携しながら改善していかないと、今後の物流改善はなかなか難しいんじゃないかということでございます。

18ページでございます。こちらの出典を明記するのを忘れまして、こちらは平成16年、11年前に、国交省様の国総研様から商慣行が物流交通に影響を及ぼす調査を委託されまして、そのときにまとめた図でございます。前回の議論でも、やはり商慣行、取引条件等の見直しまで入っていかないと、大胆な物流改善というのは難しいですねというご意見がありましたので、ご参考までにおつけしてございます。黄色の部分が物流に大きな影響を及ぼすだろうと思われる慣行類を挙げさせていただいております。

新大綱への期待という形でございますが、やはり一社単独型の物流はそろそろ終わりにきているんじゃないかなということでございます。先ほど坂本委員からもございましたように、共同化をしようと思うと、やはり伝票が違いますねとか、荷姿が違いますとか、庭先条件と書きましたけど、納入の条件が違いますとか、例えばバーコードを張る位置がメーカーさんでばらばらですねと。それを検品するドライバーさんがいちいち対応しなければいけませんねという話ですとか、あと、ハードですと、先ほど中継輸送のお話がありましたが、これも車種によっては、メーカーによっては、トラックのヘッドとシャーシの部分で、ジョイントの部分の形状が違うので、そう簡単にはメーカーの違うトラックとジョイントできませんよというような問題もございます。この点も何か対策を打つ必要があるのではないかなと思っております。

それから、これは坂本委員とかぶりますけども、待機車両の問題とか手荷役、こういった問題があるので、女性とか高齢者が物流部門でご活躍いただけるような環境整備をする必要があるのではと考えております。

それから、将来の物流への対応ということで、IoT、ビッグデータ、AI、ロボット、自動化等々挙げられております。こちらも、ある程度は標準のルールか何かがあったほうが、自動化とかデータ交換がスムーズにいくのではないかなと思います。今後、プラット

フォームは乱立すると思いますが、そのプラットフォーム間でデータ連携ができるような、データ項目は何なのかと。いわゆる競争領域のデータは交換したくないけれども、非競争領域、社会性につながるようなデータは交換し合ったほうがいいのではないかなということでございます。

シェアリングということで、こちらは共同化の話ですね。あと、マッチングにつきましては、現在、経済産業省様のご支援、ご指導をいただきながら、荷主企業間のマッチングのウェブサイトの仕組みを今、構築をしております。5月の連休明けにJILSのホームページ上で公開しながら運営していきたいと思っております。

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、次に新田委員、よろしく願いいたします。

【新田委員】 花王の新田でございます。よろしく申し上げます。私のほうから、まず、弊社の事業内容と、それからサプライチェーンの特徴などをご紹介させていただきまして、自社での物流の効率化の活動事例に続きまして、後半ではサプライチェーンの一プロセスとしての物流の生産性、これについて少し考察を加えて、最後に課題と要望についてお話をさせていただきます。

それでは、まず花王の概要についてでございますけれども、創業が1887年ということで、今年で130年目となります。生産拠点といたしましては、国内に10拠点、海外に28拠点を有しております。また、事業内容は、資料の円グラフに示しておりますように、コンシューマプロダクツ、いわゆる家庭品事業が全体の約8割、それから、化学品事業が全体の2割弱ということでございまして、コンシューマプロダクツは、皆さんよくご承知のシャンプーとか化粧品といったビューティーケア、それから、おむつ、歯磨き等のヒューマンヘルスケア事業及び洗剤、柔軟剤とったパブリック&ホームケア事業が、こういう図に示しますような比率となっております。また、海外の売上比率は、去年は約34%でございました。

これは、花王のサプライチェーンの特徴を示してございますが、左側は一般的な家庭品の流通チャンネルでございまして、一般的には、メーカーさんから卸さんを経まして、小売店の店頭で消費者の皆さんに購入いただくというわけでございますが、花王の場合、国内ですけれども、製造から販売会社を通じまして直接小売店様へ販売させていただく、いわゆる直販体制をとらせていただいております。この体制によりまして、消費者やお客様の

ニーズ、店頭の情報等を比較的迅速に捉えることができるという利点があるというふうにも言われております。

花王の国内の物流拠点でございますけれども、全国に家庭品、化粧品合わせまして56の拠点を配してございまして、基本的には24時間以内に商品をお客様にお届けできるように各拠点を配置しております。

次の資料でございますけれども、冒頭申し上げましたように、花王グループは、家庭品、コンシューマプロダクツとケミカルのメーカーでございまして、また、販売会社を有しておりますことから、ロジスティクス活動の範囲も生産物流と、それから販売物流の双方を扱わせていただいております。

家庭品の場合は、小売店様が全国約28万店、また、化学品の場合は約1万カ所に製品をお届けしております。具体的には、家庭品の場合は、工場で生産されました製品を陸路、鉄道、それから海上、それぞれのルートで全国の物量拠点へ積送いたしまして、お客様のオーダーによって小売店へ配送いたします。また、化学品の場合は、工場から荷姿品並びにバルク輸送で各ユーザー様にお届けしています。

工場は、家庭品、化学品、あるいはその両方を並産している工場が各地にございまして、化学品工場でできました製品を家庭品の原料として用いているという場合も多くございます。

先ほど述べましたように、花王の家庭品事業における製販一貫体制の特徴を生かしまして、我々はサプライチェーン活動を行っているわけでございますけれども、店頭からの情報の流れと調達、生産から販売までの物の流れ、これをトータルに捉えて、全体最適を図って安定な商品供給をやっていこうということを目指して活動しております。

具体的には、消費者の動向とか店頭の販売情報、これから需要予測情報を共有いたしまして、川上の工程へフィードバックするという事で、調達・生産計画、それから在庫設計などを行ってございます。

また、コンシューマプロダクツ、それからケミカルの各事業と製造、販売の各機能とが相互に連携をいたしますことで、より効率的な運営を目指しているところでございます。

こういうサプライチェーンの特徴を生かしました活動例を少し簡単にですが、ご紹介させていただきます。

7ページ目をお願いいたします。これは、各社さんやられていると思っておりますけれども、輸送の効率化の活動例として、弊社の川崎工場から岩槻のLCへの積送の平準化を行った

例でございます。通常は、お客様からの確定発注を受けまして、工場から各LCへ積送するわけですが、この場合ですと、左上の折れ線グラフのように、日々輸送の台数が変動いたしまして、運営上も並びにコスト面も不利でございますけれども、これに出荷予測を加味しまして、あらかじめ必要分を前倒しして輸送することによりまして、輸送台数を平準化しております。これによりまして、繁忙期でも計画的な車両の手配並びに運用につながったという例でございます。

8ページ目、お願いいたします。これは、社外との連携という一例でございます、イオン様との共同取り組みで、トレーラーチェンジによる結合輸送の取り組みでございます。これは、前回の検討会におきましてイオンの山口委員様からご報告がございましたので、内容につきましては省略させていただきます。

次、お願いいたします。ここで少し考察といえますか、弊社はメーカーでございますので、メーカーから販売までやらせてもらっているということで、それを結びつけるロジスティクスというのは、サプライチェーンの1つの重要なプロセスと位置づけて活動を行っております。

今回、物流の大綱策定に当たりまして、物づくりの一貫としてのプロセスとして物流を捉えた場合、生産性についての考察が必要になってくるんじゃないかというふうに思っております。

これは、製造から販売までの各工程における人生産性ですね。直接人員のみですが、これは、液体洗剤の場合を例として概算をしたものです。横軸は、製造から物流の各工程ですが、縦軸は人生産性ですね。これは、直接人員だけですけれども、1人の人が1時間にどれだけ生産できるかということを試算したものでございます。洗剤の場合は、いろんな形態とか輸送方法がございまして、各数値は異なるわけですが、縦軸は概算値としてご理解をいただきたいと思っております。

これを見ていただきますと、製造の配合工程では、1日数百トン、いわゆるマスのプロの領域でございまして、これは、大量生産による自動化、スケールメリットが非常に得られるところでございますけれども、1人当たりの時間生産性にしますと、1時間に数十万本生産しているということになります。

充填工程も、基本的には無人化の自動化ラインで製造しておりますので、生産性は非常に高いと言えます。

一方、物流工程における生産性に関しましては、私どもより皆様のほうがお詳しいと思

いますけれども、輸送とかハンドリング方法に依存はいたしますけれども、全体的には製造工程よりも生産性は低くなっている。特に我々の庫内作業におきましては、近年、お客様のニーズから小口化、多頻度納品が増加しておりまして、また、納品形態も従来の小売単位主体から人手作業のばら出荷が増えているということでございまして、約3本に1本は、今、ばらで出荷されているという状況がございまして。

ケースの場合ですと自動化が可能なのわけですがけれども、ばら出荷の場合は、もう人手作業でございまして、人生産性も一オーダー低くなっておりまして、ここから配送されて店頭に行きますと、また生産性は落ちる方向ではないかというふうに推定しております。

さらに、これは、弊社の業務範囲ではございませんけれども、洗剤を昨今の通販とか、ECで宅配するようなケースですと、さらに生産性が落ちていくということでございまして、従来、図中の①の方法で自動化で店頭まで持っていったやつが、この②、あるいは③といったルートを通りますと生産性が落ちるだけではなくて、労働力不足につながるということで、ひいてはお客様に物が届けられなくなるということでございまして。

また、人手の確保も非常に難しくなっておりまして、弊社のセンターのほうでは、女性の方、主婦の方も多くご支援いただいております。深夜に及ぶ仕事もある場合がございます。非常に問題になってございます。ですから、全体を自動化とかロボット化ということで生産性を上げる手だてはあるわけですが、現状では、コスト面からもハードルが非常に高いというふうに考えております。

次、お願いいたします。既に産業界全体で、運輸業を中心としたロジスティクスの生産性が低いということは従来から議論されてございまして、この図は、生産性本部から発表されております東洋大学の滝澤先生がまとめられました日米の労働生産性の比較の16年度版に、私がちょっと加筆をさせていただきました図でございまして。

産業別の生産性と、それから付加価値のシェアを示した図でございまして、全体的には、米国を上回っているのは化学と機械のみでございまして、製造業が米国の約7割、サービスは約半分ということで、運輸は44%と、米国と比べましても低い水準になっているということでございまして。

これは、既に各方面で検討が進められてございまして、国交省様で昨年行われました生産性革命プロジェクトでは、物流事業の労働生産性を2020年までに約2割向上させるという提言がなされました。それをぜひ具現化させていただきたいというふうに思うわけですが、この実行に当たっては、ぜひ国が主導していただいて、例えば生産性を20

20年までに1.2倍、25年は1.5倍というような明確な目標を立てて、各分野がどう
いう寄与をしていくのかというのを、ある程度定量的に、時期的にも明確にされて実行段
階に移していったほうがいいのではないかというふうに考えております。

最後のページでございます。課題と要望ということでございますが、これは、既に皆様
からのご要望と重複いたしますので、2点だけ申し上げますと、先ほど申し上げましたが、
荷役のほうですね。手作業が非常に増えてきておりまして、生産性が低下してきていると
いうことがございまして、女性、シニアの活用が、これからも労働力不足の中で必須でござ
いますので、この辺の自動化とか、省力化技術に対する補助金などのより強力なサポー
ト、ご支援をお願いしたいということと、それから、先ほどトヨタの一柳委員からもあり
ましたけれども、危機管理に関しましては、昨年、熊本の震災の際には、我々、弊社のお
むつとか、生活支援物資を最終的には日通様等の運輸業様にまとめてお届けしていただく
ということで、ある程度の方法論は確立されているかと思っておりますけれども、翻って、その
前の東日本のときのような大規模災害が起こった際に、被災地へ向けた渋滞対策、あるい
は非被災地域と申しますか、一般の生活者の商品供給をどのようにしていくかというよう
な、渋滞対策とか、その辺の支援アイテムの決定スキームとか、そういったものも国のほ
うである程度方針を決めていただければというふうに思っております。

私からは以上でございます。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。

それでは、続きまして波多江委員、よろしく願いいたします。

【波多江委員】 九州農産物通商、波多江と申します。弊社のほうからの報告につきま
しては、本検討会の中でメジャーにはなり得ていないんですけれども、国としてご存じの
とおり、国内の農林水産物、それから食品の輸出額を2019年には1兆円にするんだと
いうような目標を掲げて、農水省様を中心にしながら国策として進めさせていただいて
いるわけでございますけれども、その農林水産物の輸出について、ロジスティクスのお話を
含めたところでお話をさせていただきたいと思っております。

ただし、攻めの農林水産業というふうに言われておりますけれども、私どもが扱って
おります農林水産物というのは、昨年、2016年の農林水産物の輸出実績、速報値として
公表されておりますけれども、この公表値によりますと7,503億円ということで、実は
私どもが扱っております野菜とか果物というのは、その中でどれぐらいの額なのかとい
いますと、速報値で同じように申し上げますと377億円、全体から申し上げますと5%程

度という程度にしかないというのが実態でございます。

しかしながら、先ほど申し上げましたように、農水省様を含めて1兆円の目標に向かって輸出拡大に取り組んでおりますので、そこでどういうふうな課題があるのかという部分について、次のページにまとめさせていただきました。弊社の勝手な判断でまとめておりますので、多少ご意見等もあろうかと思えますけれども、まず、全体的な農産物を取り巻く課題ということでご理解をいただければということで、その中で物流の問題を含めて、再度話をさせていただきたいというふうに思います。

まず、農産物の輸出を取り巻く1つの大きな課題として、私どもが脅威に思っておりますのは、①に挙げておりますように、日本産の果物というのは非常に芸術的で、非常においしい、なおかつ見た目にもすばらしいというようなことで、海外で十分通用するんだというお話で、TPPは頓挫しましたけれども、今後、TPPの協定が進められたとしても、日本の農産物というのは競争力があるんだというふうによく申されておりましたけれども、それが最近、①に書いておりますように、日本の近隣国、中国産、あるいは韓国産、特に日本の農産物の代表的な輸出の産品といたらリンゴとか長芋というのがあるんですけども、リンゴにおきましては、そこに書いてありますように、中国産、あるいはニュージーランド、それからアメリカ産、梨については中国とか韓国。福岡の場合は、イチゴの「あまおう」の産地なんですけれども、「あまおう」につきましては、早くから香港でブランディングをやってきましたけれども、その「あまおう」にしたって、イチゴという部分で見えますと、お隣の韓国、早くから競争でやってきました。

それから、もう一つ、福岡でタイを中心に輸出させていただいております富有柿、これについても、最近では年内、商談が成立しない。どういうことかといいますと、韓国産と競合して、相手の国で日本の富有柿をとっていただくというふうにはなり得ない。それは、価格が日本産から比べると圧倒的に安いというような課題がありまして、じゃあ、どういう戦略で輸出拡大に結びつけていくのか、非常に苦慮しているところでございます。

それから、2つ目の課題として、そこに複数輸入ルート間の競合というふうに書いてあります。どういうことかと申し上げますと、実は「あまおう」の話をさせていただきましたけれども、「あまおう」については、もう10年前から香港で日本のイチゴの代表ということでブランディングを作戦的にやってきました。

今、日本の卸売市場に福岡県の「あまおう」というのはほとんど出荷されているわけなんですけれども、そこに出荷された「あまおう」が香港では非常に人気商品だということで、

卸売市場に出荷されたものが複数ルートで香港に流入してくる。結果として価格競争というところで、日本の貿易は、自由貿易という部分で非常に発展してきたわけですが、よければ皆さんがそこにどっと集まって、最終的に潰し合ってしまうというふうな結果が出ております。タイでも同じような状況が出てきております。

去年は、日本国内でも人気の高いシャインマスカットという青ブドウがございまして、これについても同じく香港のマーケットの中で潰し合いが起きているというふうな状況が出てきていますので、そこを何とかしなきゃいけないなというふうに考えておるところです。

あと、③とか④については、もうご存じのとおり、相手の国に農業が基幹産業としてあれば、当然、日本と同じように基幹産業を守っていくという観点から、植物検疫、あるいは動物検疫の問題を盾にしながら規制をかけてくる。特に台湾については、自国の農業を守るという部分で、台湾版の農薬残留のポジティブリストということで、農薬の規制をかけてきている。

政府間交渉の中で日本政府も一生懸命努力はしていただいているんですけども、一気呵成に調整がつくというふうにはなり得ていないということございまして、今、私どもは、産地とタグを組みながら、台湾が基準を設けているんだったら、その基準をクリアする産地をつくらうということで、農家の皆さんと一緒に産地づくりを進めています。

放射能の問題についても、これは国同士の話で進めていかないとなかなか進まないというところがございます。

それから、⑤は後ほどお話ししますが、⑥、実は日本の農林水産物を海外に輸出していこうということで、各県の得意とするものを各県が一生懸命やっているんですけども、各県がばらばらにやっていますので、各県が得意とするものは何とか商品提案できるんですけども、総合力という部分でいくと、どうしても力が結集できていないというようなところがございますので、それをどう日本の農産物として総合力を発揮できるような体制にもっていくのか、これは大きな課題。どこが、それをまとめていくのかということも含めて課題だというふうに考えております。

⑦については信頼できるパートナー。取引していただいている輸入業者と言われる方についても、これはもう小さな業者さんです。したがって、穀物メジャーみたいに大手の商社さんが入ってやれるようなところというふうにはなかなか得ていないということございまして、個々の信頼関係というのは長年かかって築いていく必要があるというこ

とでございますので、それについてもなかなか一気呵成にはいかないというような課題を持っているということでございます。

そこで、次のページに本検討会の中心でございます流通という部分で見た場合にどういう課題があるのかというところを整理させていただいております。

1つは、私ども日本の農産物を海外に持っていくというふうになってきますと、海外のお客様に受け入れていただくというふうになってきますと、もちろんクオリティー、品質の問題はあるんですけども、やっぱり値段です。値段を下げなきゃ、相手の国が裕福だというようなところがあったとしても、どうしても裾野は拡大していかないというふうになりますので、実は輸出をやるときのコストの中心を担っているのは、やっぱりフレートです、流通コストです。

したがって、私どもは、海外に持っていくときにエア便と海上コンテナ、両方使いますが、できれば高い飛行機を使わないで海上コンテナで、ある程度荷物をまとめながらコストを下げていくという努力をやっていかなきゃいけないということで、現在、海上コンテナのほうにシフトをしていっております。

しかしながら、海上コンテナの規格は、この前も日通さん、お話をされておりましたけども、20フィート、40フィートの国際規格でございますので、小さい20フィートのコンテナでも7トン、8トンを積まないでフルにならないということでございますので、どうやって、その荷物をきっちりまとめながら相手に供給するかという体制づくりが非常に課題になっている。

これも、先ほど言いましたように各県ばらばらにやっておりますので、それをどう産地と連携して1つにまとめていくのかというところが大きな鍵になってくるのではないかなというふうに考えております。

それから、海上コンテナを使っていこうというふうになりますと、②に整理しておりますように、当然、飛行機よりも日数がかかります。農産物は鮮度が命でございます。そうすると、それに耐え得る農産物というのはどうしても限られてくるということで、先ほどリンゴとか柿とか申し上げましたけれども、イチゴについては海上コンテナでは運べません。したがって、今のところ、エアで運んでいます。海上コンテナで運べるということになってきますと、貯蔵性のある果物、あるいは貯蔵性のきく野菜、野菜の中でも土物、根物類、そういったものに限られてくるということでございますので、2番目の混載が難しい、あるいは3つ目に書いておりますように、鮮度を保持するコンテナの開発という区分

ですけれども、どう技術的に対応しながら今後延ばす手段を考えていくのか。

現在、コンテナでもCAコンテナということで、植物の生理に合わせたガスの組成を考えながら新しいコンテナのタイプも開発されつつございますけれども、従来のリーファーコンテナから比べると、どうしてもコストが高いというような問題がございます。したがって、せめてリーファーコンテナ並みに運べる技術の開発というのが早急に望まれているということ。

それから、次のページに整理をさせていただいていますのは、やはり農産物でございますので、日本の内側のインフラをどう整備していくのか。コールドチェーンに対応した港、あるいは空港もそうなんですけれども、施設の整備。これについては、今、国のほうからも尽力をいただきながら、少しずつ整備をされつつございます。

それから、最後に書いていますのは、産地が連携して仮に海上コンテナを横浜、名古屋、あるいは神戸、博多港というふうな拠点をつくっていても、拠点まで運ぶにはどうしても横持ちをかけなきゃいかんというふうになりますので、その単位が農産物、まだ小さいということで、どうしても非効率の輸送状態になっているということでございますので、これも最初の課題と同じように、産地がどう連携しながら共同輸送システムをつくっていくのかということが今後の課題かなというふうに思っております。

いずれにしても、今日、国交省様の会議なんですけれども、ここに書いておりますように、農林水産省の輸出強化戦略、その中でも物流部会の中で同様の検討がなされておりますので、今後、農水省、国交省、省庁を超えて改善施策が進められることを私ども期待したいというふうに思っております。どうかよろしくお願い申し上げます。

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、次に藤倉委員、よろしく願いいたします。

【藤倉委員】 藤倉運輸の藤倉でございます。本日は、このような機会をいただきまして、とても感謝しております。ありがとうございます。

私、第1回目でも申し上げさせていただいたんですが、東京都トラック協会の物流政策委員長を仰せつかっている関係で、こちらにお呼びいただいたのかなと思っております。そこで、今回のプレゼンに当たって、その委員会のメンバーと少々議論もさせていただいたこともあわせてお話しさせていただければと思っております。

ただ、先週、今週と各委員の皆様からいろいろお話がございますので、重なる部分もあ

るかと思えますけれども、また、私どもの物流政策委員会のメンバーのほとんどが中小零細企業の経営者ということで、その視点ということでお話しさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、1枚めくっていただきまして、トラック業界の現状ということで、トラック運送業は社会的インフラの1つと言われながら、その実態は非常に大きなリスクを抱えながら、他の業界と比較して、これも出てきておりますけれども、労働時間がとても長く、その割には低賃金で現場が動いているのが現状と言えるのではないかと思います。

そのような労働条件によって、運転者の確保が非常に困難になっている中、安全と安心なサービスを維持するというだけでなく、さらなる向上を求められているというのも現状でございます。

そして、今いろいろ話が出ておりますが、今後の時間外労働時間の上限規制の適用に向けて、もっともっと生産性の向上で対応もしていかなければいけないというふうに考えております。

1枚おめくりいただきまして、その運転者の確保でございますが、皆さんからも、この話がたくさん出てまいりましたけれども、そう簡単なことではないのかなとも思っております。10年前でしたら、運転免許を持っていれば誰でもできる、というわけではございませんが、そんな様に言われておりました。現在、免許制度の問題、この3月に改正がございましたが、運転者が、安全面と技術面の上で、責任を持った仕事ができるようになるまで、かなりの時間とコストをかけて、現状、教育する必要がございます。

事実、優秀で優良な運転者を確保している事業者さん、また、その事業者をお使いになっている荷主企業さんは、物流現場の生産性向上に今でも多大な恩恵があるのは明確ではないかなと思っております。

そして、労働条件や労働環境の改善は、現状の運転者への恩恵ということだけでなく、これから先の戦力になる若年層といいますか、また、女性の活用と言われておりますけれども、その方々がこの業界で働くに値するか否かの選択肢、ちょっと言い過ぎかもしれませんが、それが今後、非常に重要なことではないかなと考えております。

そう考えますと、現状、働き方改革等々で議論されております労働時間、また、残業時間問題の対応の仕方によっては非常に微妙な局面になっていくのかなと危惧しているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、次の運送対価の収受ということで、今までの慣習による

運賃設定から、運送原価プラス適正利益の運賃設定ということが必要になっていくんではないかなと思っております。

荷主企業様、また元請運送事業者における予算ありきの運賃設定でなく、実運送事業者における費用・原価を踏まえた運賃設定がトラック運送事業の安全の確保や労働環境の改善にとっても必要ではないか。そして、それが運転者不足対策に重要な賃金アップをするためにも適正利潤の確保は必須ではないかと考えております。

1枚おめくりいただきまして、この話もよく出てまいります、附帯作業の改善ということで、今後はもっとしっかりした附帯作業の内容や料金の明確化をしていく必要があると思います。荷主・運転者による附帯作業の効率的な役割分担で、作業時間や労働時間の短縮、これは、運ぶ人、おろす人、片す人というのをしっかりと明確にする。運転者に作業させることが生産性の低下を招く要因になっているのではないかと考えております。

簡単に言いますと、ベルトコンベヤーの周りに人がいない状況で、それをドライバーが速度調節から、とめたり、つけたりしながら荷おろしなりをやっていたら、そのベルトコンベヤーの意味がなくなるということと、ベルトコンベヤーの周りの人のコストを今は運送事業者、ドライバーに持たせているのではないか。それが、今後は逆に運賃の増加、コスト増ということではね返るのかなというふうに思っております。そこで、「タダより高いものはない」というふうに書かせていただきました。

それから、次のページです。物流の効率化ということで、これは今も出てまいっておりますけども、荷主企業とトラック事業者の連携が必須ということで、これも先ほど申し上げましたように、物流効率化による労働負荷の低減や労働環境の改善は、女性や高齢者の雇用拡大、新たな労働力の確保や人材の有効活用につながっていくというふうに思っております。

その中で、今取り組んでいることは、これは言葉が適切かどうかわかりませんが、アラフォー世代の子育てが一段落した女性の活用ということで、実際に弊社では41歳の旦那さんもいて、お子さんも4人いる女性ドライバーがいるのですが、彼女は、一昨年入社した後に、昨年、大型免許を取得して、今、男性顔負けの仕事をしております。

話を聞くと、今まで働いてきた職場では、これは運送事業もそうだと思うんですが、女性というだけで正当な評価、賃金をもらえなかったという話をしていたしました。今後は、この女性を中心に女子軍団というか、女性の軍団の構築、今、コンサルタントさんの協力をいただきながらやっているところでございます。

子育て後、スーパーやコンビニしか働く場所がない、そのような女性の皆様、ほんとうにしっかりした女性がたくさんおりますので、時間や仕事内容、適材適所で与えれば会社も社員もお互いによいのではないかと考えております。

その次ですが、5番目、入構管理の改善ということになりますが、こちらは前回、川崎陸送の樋口社長様がすばらしいお話をされましたので、今回は割愛させていただきたいと思っております。

また1枚めくっていただきまして、最後に安全と安心ということで、これは、今回の物流政策とは少し道がそれているかもしれませんが、安全と安心を私ども零細企業なりに追求してまいりましたら、ドライバーコンテストの開催とAEDトラックというものが安全と安心につながるというところに行き着きました。自社で始めたドライバーコンテストが、私が所属している足立区から東京都へ広がりつつあり、ドライバー教育と同時に経営者や管理者の教育につながって、魅力ある業界、トラックドライバーのヒーロー化と呼んでいるのですが、それを実現してまいりたいと思っております。

最後に、もう1枚めくっていただきまして、安心のほうでございますが、安心イコール社会貢献の1つとしてAED搭載トラックの普及促進に力を入れております。とかく道路で邪魔扱いされているトラックでございますが、そのトラックに誰でも利用できるAEDの装置が搭載されていることで、この写真にありますように、命を守るトラックとして認知していただける日もそんなに遠くないのではないかなと思っております。

高齢化社会や労働災害防止の観点からも、町にこのようなAEDトラックがあふれかえることが業界のイメージアップ、ひいては人材確保につながるものと信じております。それによって、道路にとめてあっても邪魔ではない、とめておいてもらいたいということにつながることを、これはまた別の大きな問題がありますけども、そちらへの解決の糸口になるのではというふうにも考えております。

取りとめない発表になりましたが、以上とさせていただきます。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。

6名の委員の皆様からプレゼンテーションをいただいたところであります。どうもありがとうございました。

冒頭申し上げましたように、後ほど意見交換の時間をとらせていただいておりますので、その折にご意見、ご質問等を承りたいというふうにご考えてございます。

それでは、次の議事に移らせていただきます。議事の（２）は、事業者団体等ヒアリングの概要報告でございます。資料８をもとに国土交通省、経済産業省から、それぞれ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たします。

【平嶋物流政策課長】 それでは、まず国土交通省からご説明したいと思っております。資料８のほう、前回と同様、概要をまとめましたA3横の資料８－１、それから、各団体さんから出てきました提言の部分だけ抜粋したもの、こちらが資料８－２になっております。資料の８－３は、各団体さんが提出された資料の全体版になっております。資料８－２と３は、前回からの追加の分だけまとめてあります。

資料８－１に沿って概要をご説明したいと思っております。８－１は、前回ご説明しましたところは白色になっておりまして、新しく本日紹介させていただく部分というのが色をつけております。

資料８－１の１ページ目でございますが、一般社団法人日本港運協会さんのほうであります。上から５番目のところですが、こちらのほうからは、左側の欄で言いますと３番目、４番目のところにありますけれども、アライアンスの再編、韓進海運の経営破綻、それから本邦３社の定期コンテナ事業の統合等、状況が非常に変わっておるということ。それから、日本に寄港する国際基幹航路の便数減に伴う海上輸送コストの高騰を懸念されているという話がありました。

政策提言としましては、右側のほうでございますけれども、三国間貨物について、日本で積みかえを行う際の促進を通じた基幹航路というのを維持・拡大していくところが必要なんじゃないか。

それから、２番目ですが、港の周りに高度な流通加工機能を有する物流施設というのを設けていく。これによってロジスティクス・ハブというのを形成していくということが大事なのではないかという話がありました。

あと、３番目でございますけれども、大水深コンテナターミナルの整備。それから、同じくハードの話でありますけれども、LNGのバンカリング拠点の形成というのも有効であろうという話があったところです。

それから、その下、６番目の欄でございますが、全日本トラック協会さんのほうのお話であります。左側のほうでありますけれども、平成２年の規制緩和以降、事業者数、それから積載能力というのも増加している。その一方で、事業者全体としての零細化というのも進んでいる。この中で競争が激化していて、倒産件数も増えていて、不適正取引の増加

という状態が生じているという話がありました。

4番目のところですがけれども、ドライバー確保の観点から、労働法制、それから時間外労働の見直しに積極的に対応していく。ただ、実施には荷主のご理解と協力が必要ですよという話があったところです。

政策提言、右側の欄でありますけれども、適正取引推進に関して5つご提言がありました。運賃・料金区分の明確化、それから収受する仕組みの導入。2番目が契約書面化の話です。3番目はトラックの要件強化、参入するときの要件強化、不適正事業者への指導強化という話がありました。4番目としては第一種利用運送事業に対する規制の強化。あと、5番目が多重構造、下請構造の弊害の是正というのが必要であろうという話であります。

それから、右側の欄の2番目のところですがけれども、今度は輸送の効率化推進のためにどういったものが必要なのかということで、5つご提言がありました。1つは高速道路の関係で、大口・多頻度割引の継続。それから、ネットワークの整備、渋滞対策を進めてもらいたいという話。それから、サービスエリア、パーキングエリアなどにおける駐車スペースを活用できるようにしてもらいたいという話です。それから、物流施設との直結も含めたスマートインターチェンジ事業を活用できるようにしてもらいたいということ。あと、中継輸送の実現に向けた取り組みを進めてもらいたいという話が4番目でありました。あと、5番目の話としまして自動運転、それから隊列走行の実現に向けて支援をしてもらいたいという話がありました。

おめくりいただきまして、裏側でありますけれども、3番目の欄、JR貨物さんからの話であります。JR貨物さんにつきましては、モーダルシフトの流れの中ではありますけれども、効率性を上げて対応していきたいという話と、それから、効率を上げるために専用列車の運行というのをやっています。キリン、アサヒのように中距離、従来、長距離が鉄道貨物が担う部分として割とウエートが大きかったところでもありますけれども、今後はより短い距離での共同運送という流れが拡大していくんじゃないかと思っている。ダイヤを通して効率性の向上にも取り組んでいきたいという話がありました。

あと、東京貨物ターミナルにおいては、貨物駅に併設して物流倉庫を建設している。これによって保管機能による鉄道輸送の効率化、相乗効果を狙っていきたいという話があったところです。

右側、提言の部分ですがけれども、鉄道駅で倉庫営業を行っていくという場合に、特に市街化調整区域の貨物駅においては開発許可が必要になってくる。こういったものをより機

動的にできると、倉庫営業というのが鉄道駅に併設してできるようになるという話がありました。

あと、2番目の話としまして従来の長距離型のものだけではなくて、今後、より短い距離のモーダルシフトを推進していくためには、効率よく荷物を貨物駅に集約できる、そういった枠組みづくりが必要になっていくということでありました。

それから、下から3番目でございますが、国際フレイトフォワーダーズ協会さんであります。まず左側の欄ですけれども、製造業がアジアを中心として海外展開していくとともに、フォワーダーについても海外展開を図っています。外国における越境を含めたEC市場の拡大にも対応していく必要があるけれども、全体の枠組みの動きというのがあって、今後の見通しは不透明ということです。

それから、2番目ですけれども、災害時の対応、労働力不足、港湾の混雑緩和、安全輸送の推進等、こういったものが課題となっているという認識でありました。

右側に移って説明させていただきます。提言としましては、震災時に港湾情報、それから道路情報、こういったインフラがどこまで今使えているのか、その状態でこういったものが利用可能なのかというのがリアルタイムで一体的に見られる、そういった情報をすぐにとれる仕組みの構築が非常に大事ではないかという話がありました。

あと、フォワーダーさんで共同利用できるような船主さんが持たれているコンテナの備蓄というのにも必要なんじゃないかということがありました。

それから、2番目ですけれども、モーダルシフトの推進のためには背高コンテナへの対応、もしくは編成の長大化ということも検討していくことが必要じゃないか。

3番目としまして港湾にコンテナを搬出入するときに事前予約制度を拡充していく、それから、コンテヤードを24時間ゲートオープン化していく。あと、海上コンテナ、コンテナシャーシを共同使用できる、そういった枠組みづくりが役に立つのではないかという話がありました。

4番目ですけれども、コンテナの重量計測を行うようなインフラが整っているといいという話。それから、海コンの車両を置くようなスペースが道路に附属して設けられていると仕事がやりやすいという話があったところであります。

次のページに入ってくださいまして、上から2番目ですけれども、全国トラックターミナル協会さんです。現状につきましては、トラックターミナルは都市間輸送・都市の集配の拠点であるという状況ですけれども、上から3番目のところですが、取扱量につ

いて言うと、平成12年に比べて減っている、稼働バースも減っているという状態である。ただ、稼働率自体は非常に高いという話でありました。あとは災害上の拠点となり得るという面がありますという話でありました。

提言としましては、右側にありますけれども、古くなっているところがあるので、そこを建てかえてしていく、そのときの支援措置というのが必要と考えています。あと、災害時の拠点となるということから、燃料を優先的に供給していただく。電力の制限の対象外となるようにしてもらいたいという話があったところであります。

そのほか、建てかえ、高機能化に関しまして都市計画法の規制、自治体による規制の緩和をお願いしたいということ。それから、隊列走行に関しての最新情報の共有化というのをお願いしたいという話がありました。

その下でありますけれども、物流不動産業者さんに聞いた内容であります。まず、現状の認識についてですけれども、左側であります。東京湾周辺におきまして施設が老朽化している。こういったものを建てかえしながら高度化していくことが重要なのではないかと。それから、物流施設自体、大型化が進んでいる。この中で火災発生時の消火体制、こういったものを自治体さんとも連携を密に図っていく必要があると思っていますということ。

それから、物流施設の中でのピッキングですとか、そういった労働力の確保が非常に難しい課題となっている状態です。駅からの距離を考えてどこに建てるか、もしくは駅まで遠い場合に施設までのバス運行を行う、これによって労働力を確保していく。こういった取り組みをしているところです。そういった意味では、労働力確保の環境は非常に厳しいという認識ということでありました。

あと、物効法に関して開発許可権者の理解が必ずしも進んでいない面があるんじゃないかということについて、より理解が進むようお願いしていきたいと思っていますということでありました。

あと、テナントさんとして入られる業種の類型というのが非常に多様化している。さまざまな種類のテナントさんが入ってこられる。その中でどう対応していくかというのを考えていかないといけないと思っていますという話がありました。

提言ですけれども、右側の欄に移りまして、4つございました。1つは、東京湾周辺の建てかえ促進のために容積率等のインセンティブがあるといい。それから、ランプウェイ、これは消火活動との関係ですけれども、外側からの消火だけではなくて、大型の物流施設、

トラックが入っていくランプウェイがありますけれども、そこに消防車が入って行って、実際に上層階から消火を行う、そういったやり方を行うのも効果的な消火につながるんじゃないかという話がありました。

3番目としまして、物流施設内、この中での自動化。先ほどの労働力確保の関係ですけれども、機械化というのが今後、非常に課題になっていくと思っています。あと、物効法について、先ほどの開発許可の関係ですけれども、自治体さんへの周知徹底、それから、制度設計についての検討をお願いしたいという話でありました。

同じページの上から5番目ですけれども、日本生産技能労務協会さんの物流部会からのヒアリングの状況であります。左側のところで現状の認識として、海外、特にアジアに日本の会社が出ていかれている中で、日本の物流の現場で技能を持っている現場の労働者の方々のノウハウ、そういった人たちがほんとうはもっとそちらに入っていけるといいんだろう。そういった現場で働く方の整備というのが必ずしも追いついていないということで、その層を厚くしていきたいという話があったところです。

右側の提言のところは、その観点から海外に展開している日本現地法人、もしくは各国の物流企業に対して現場のリーダーの人材育成、こういったものをできるようにしていただきたいと思いますという話がありました。

国土交通省からは以上です。

【正田商務流通保安グループ物流企画室長】 経済産業省でございます。

次のページをめくっていただきまして、後ろから2番目のページでございます。電子情報技術産業協会さんでございます。左側のポツの2番目でございますけれども、道路、鉄道、港湾等の結節点がシームレスになっておらず、これらのインフラを整備していく必要があるのではないかということでございます。

それから、3番目のポツでございますけれども、IoT、AI、ビッグデータの活用というのはサプライチェーン全体で考えていく必要があるのではないかということでございました。

右側の提言のところでございますけれども、1番目のポツ、国際標準にも対応した貿易システムが必要ではないかということ。それから、特殊車両の問題でございますが、通行条件などの配慮、こういったものが円滑に行われる必要があるのではないか。

それから、3番目でございますけれども、KS/RA制度を含めました貨物保安について、他の保安制度と調和するような制度にする必要があるのではないか。

それから、4番目でございます。コンテナラウンドユース、モーダルシフト、こういったものを強化し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した。

それから、次にセメント協会さんでございますけれども、ポツの2番目でございます省エネ補助制度、こちらは申請期間が短いなど、少し弾力化する措置が必要ではないかというご提言でございました。

それから、左側の3ポツ目でございますけれども、特殊車両につきましては、先ほどもご指摘がございましたけれども、許可についてももう少し処理期間の短縮などを行っていただくことが必要ではないかということでございます。

また、右側の一番上のポツでございまして、定期的なしゅんせつが行われておらず、タンカーの運用というものをもう少し円滑に行われるように、港湾の設備を含めまして整備をする必要があるのではないかとということでございました。

それから、3番目に移りまして日本産業・医療ガス協会さんでございますが、こちらにつきましては、産業ガスにつきまして長距離輸送が可能になるように、円滑に行われるように措置をお願いしたいということでございました。

それから、ガラス業界でございますが、問題意識といたしましては、左側にございますとおり、内航船、トラック、そういった乗務員の高齢化、人材不足ということをご認識しているということでございまして、政策提言といたしましては、道路法上の総量規制、それから、間違えてございまして、恐縮でございます。「道交法」と書いてございますが、実際には「道路車両運送法」でございます。申しわけございません。その総重量の緩和ということで、道路法上の総量規制の緩和をお願いしたいということでございました。

もう一つはモーダルシフトの促進ということで、ハイキューブコンテナの利用が可能になるような鉄道インフラというものを整備してほしいということでございました。

それから、日本貿易会でございます。こちらポツの2つ目でございますけれども、国際・国内一貫物流という観点から、コスト・リードタイムの改善の余地があるのではないかと。あるいは3番目のポツでございますが、NACCSによるシングルウィンドウ化ということのさらなる推進。

それから、最後の4番目のポツでございますが、物流BCP対策を強化する必要があるのではないかとということでございました。

これに対応いたしまして右側でございますけれども、ポツの2番目では国際海上コンテナの国内物流での利用促進対策、あるいは国際規格・基準との統一化、そういったものを

進めることによって国際物流の一貫物流というものを円滑にさせていただきたいということ
でございました。また、先ほども申し上げましたとおり、貿易手続のシングルウィンドウ
化、あるいはBCP対策、こういったものを推し進めていただきたいというご指摘がござ
いました。

それから、次のページにまいりまして、最終ページでございますけれども、製紙業界さ
んでございます。現状の認識・課題といたしましては、3ポツでございますけれども、ド
ライバー不足、あるいは積み込み、荷おろし待機時間の問題、最後に安全・環境対策、こ
ういったところについて問題意識を持っているということでございます。

実際の政策提言につきましては、右側でございますが、1番目のポツ、モーダルシフト
に関する補助制度を拡充してほしい。

それから、一番下のポツでございますが、海上輸送における岸壁の整備、あるいは下船
後の車両待機スペースの確保、こういったところで海上輸送を円滑化してほしいというこ
とでございました。

それから、最後、新経連さんでございますけれども、問題意識・課題といたしましては、
左側、再配達の問題などございまして、労働生産性が低下しているということ、それから、
人手不足の問題があるということございまして、右側のところでございますが、ドロー
ンの物流、自律飛行型のドローン、こういったものの推進。あるいはドローンの性能要件
を明らかにしてほしいといったことで、ドローン物流を推進していただきたいというご提
言をいただきました。

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、各委員からいただきましたプレゼンテーション及びただいまの事務局からの
ご説明につきまして、ご意見、ご質問等をいただきたいと思えます。

その前に、実は経団連の小林委員におかれましては、業務ご多忙ということで、前回と
今回ご欠席でございます。資料の9という形で小林委員のコメントを配付させていただい
ておりますので、後でござらなければありがたいというふうに思っております。

それでは、どなたからでも結構ですが、何かございましたら挙手をお願いいたしますが、
いかがでしょうか。内田委員、お願いします。

【内田委員】 前回と2回の会議で、物流に対する危機意識が共有されているというこ
とを感じました。物流の効率化策は、これまでもやるべきだと言われながらやれてこなか

ったことがたくさんあるのですが、それがI o Tの恩恵も受けながら、いよいよ実現するのかなという感じを受けております。

1つ、こういうさまざまな取り組みの成果をどういう形で捉えるかが難しいように思います。企業にとっての物流効率化の最終目標は、J I L Sさんをご発表になった売上高物流コスト比率を下げるということになりますが、そこに至るまでの過程で、効率化の取り組みとコストの因果関係は、なかなかきれいに見えません。

この大綱の運用の中でも、実際の物流の生産性が今どうなっているか、それをみんなの取り組みや生産性革命によってどんな形にもっていくのかということについて、何らかの指標をもって、目標設定や効果測定を行う必要があるかと思います。

今日のご発表の中で花王さんが示してくださった資料の9ページで、サプライチェーンにおける人の生産性、なかなか捉えがたい物流の生産性という問題を人時当たりの個数という形で捉えるというご紹介を興味深く拝見しましたが、これは液体洗剤の個数というのを縦軸に持ってきていらっしゃるんですけども、もうちょっと幅広く、例えば全社的に捉えられるような場合に、縦軸に何の数字を持ってきて捉えるのがよいか、教えていただけたらと思います。

それから、配送のところには丸がないのですが、トラックの生産性ということについては、野尻先生が座長をなさっていらっしゃるトラックの運送における生産性向上方策に関する手引き中で、時間で捉えろということが言われています。トラックの時間を稼働時間と非稼働時間に分けて、稼働時間の比率をアップする、さらに、その稼働の中でも運転とか、契約内の荷役のような本来業務の比率を上げていって、そこからはみ出すような待機であるとか、契約にない附帯作業とかは減らしていく。そういう捉え方をしなさいと書かれていますが、今の輸送の公式統計では、トラックの生産性を時間レベルのデータでとらえるということではできません。ただし、ドライバーの長時間労働の軽減という視点からドライバーの労働時間調査が行われていますので、ぜひそういう調査を単発でやるだけじゃなくて、トラックの時間レベルの生産性指標を継続的に追いかけるようにするというのを希望したいと思います。このほかにも、トラックの生産性をうまく捉えて目標設定をするという実例があれば教えていただけるとありがたいです。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。ご意見、ご要望というように承りまして、1点ご質問がありました。新田委員、これはどうでしょうか。

【新田委員】 非常に難しいご質問をありがとうございます。縦軸、実は何にとろうかというふうに私考えたんですけども、物づくりの企業ですので、こういった縦軸にしましたけども、縦軸はコストで捉えることもできますし、人生産性の逆数をとりますと要員ですね。要するに産業全体と捉えてもいいですし、うちの企業と捉えてもいいんですけども、その逆数が人の人数になっておまして、工場はほとんど無人で動かしているんですけども、どんどん下流といいますか、お客さんに近づくにつれて人がたくさん。サービス業ですので、捉えますと、それでいいとも言えるんですけども、同じ付加価値を得るための人員が多く要ったり、あるいは深夜とか、非常に過重労働になっているというような、縦軸、そういういろんなとり方、むしろ、ここでご議論いただいたほうがいいかなというふうの一つ思っております。

もう一つは、やはり人依存から脱却するためには、一言で言うと自動化とかロボット化なんですけども、いろんな技術が生まれてきてはおりますが、中小さんはじめ我々のところもアマゾンさんみたいな、夢のようなロジスティクスみたいなのは短期間では非常に難しいということで、そこら辺も行政、あるいは国主導でどこまでやっていただけるのかというの、一つの提言の中に入ってくるかなというふうに思います。

よろしいでしょうか、ご回答になっているでしょうか。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。縦軸のとり方、なかなか難しいと思うんですが、皆さんでまた勉強して、よりいい指標があればということでお願いしたいと思えます。

それでは、根本委員。

【根本座長代理】 内田さんにおもしろい問題提起をしていただいたんで、私も触発されてちょっと意見を言いたいと思います。労働生産性を考えるときに物的な労働生産性と付加価値労働生産性を分けて考えることが必要だと思います。物流の場合、物的労働生産性として一番わかりやすいのは一人当たりのトンキロではないでしょうか。それで大きなトラックで運べば一人当たり何トンキロ、より効率的に運べるじゃないかというふうな評価ができます。これは、荷主も物流業者も使えると思うんですね。

しかし、それだけじゃ不十分で、付加価値労働生産性を検討しなければいけないんですけども、それはなぜかという、幹線輸送じゃなくて端末輸送が重要になっているからです。日本の物流は多頻度少量化しており、非常にきめ細かいサービスをして、その対価をちゃんといただかなきゃいけないんだという意見もたくさんありました。そのためには

原価が見える化して、適正な利潤をオンさせるということですが、そうなるにつれて付加価値労働生産性も高まります。運賃をたくさんもらうという話になってきますよね。

そうすると、JILSの立場では、外注物流コストが増えちゃって、荷主は効率悪いじゃないかとなってしまいうわけですね。

だから、ここで知恵が必要で、荷主さんのほうは、そういう高い物流サービスを買うときは、高く売れる商品に対しては、そうするけれども、そうじゃないものは安くしてもらいたいということで、要するに物流サービスを使い分ける。いろんなサービスが選べるようになれば、高く売れるものは、当然、高い物流をつけて売ればいいわけですね。そうすると、売り上げも増えるから、売り上げに対する外注物流コストの割合は上がらないというわけで、そこでウイン・ウインになれるということになります。そういううまく事例、ベストプラクティスを示していかないと、物流業者だけが何か得して、荷主が損して、結局、日本全体としてどうなんだというゼロサムの発想じゃまずいと思うんで、そのところ、見せ方を工夫しながら、物流の改善というのを主張していったらいいんじゃないかと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。大変難しいご指摘だと思いますけども、すいません、増井先生。

【増井委員】 今のご意見に対して大賛成です。私も労働生産性が低いという議論をしたときに、一体その分子を何にとるのかということ随分疑問に思ったことがございます。よく投入コスト分の売り上げとか、そういうふうな形でとったり、先ほど付加価値というお話がありましたけれども、結局、最後は売り上げという形になってくる。そうすると、今おっしゃったように十分な対価をもらっていないければ、分子が必然的に小さくなる。そうすると、サービスは非常にいろんなことをしているのに、対価をもらっていないから生産性が低い、そういう論理になってしまう。ここが非常に大きな問題じゃないかということ、私も常々思っております。

そこで、私がぜひ提案したいことがあります。いわゆる物流は、物を運ぶということ、これは基本機能だと思います。トンキロで測る、確かにそうだと思います。最近、日本の物流は多頻度少量化しているということ、それから、先ほども出てまいりました荷積み、荷おろし、それから附帯作業、こういうものが非常に多い。私は過剰なサービスではないかというふうにさえも思っているんですけども、それは、もちろんサービスとしては結

構ですので、私は、まずやるべきことは、物流というものが距離を動かすということのほかに、どんな機能を持ち、どういう機能を果たしているのかという、いわゆる機能分析、これをきちっとやるべきではないかということです。

ただ運んでおしまいではない。荷積みしたり、あるいはパレタイズ化したりしているところもあるし、先ほどのお話ではコンベヤーの横に張りついて一個一個おろしていくというような作業をしているところもあるし、聞くところによるとお店の中まで持って行って、棚まで載せるというような、そういうことをやっているところもある。

そういうようなことをきちっと全部一度洗い出してみる必要があるのではないかとこのように考えています。それに対してどこまで運送契約をして、それに対してどういう対価をもらうべきか。そういうことをきちんとやらないと、料金の値上げは、そう簡単にはできないことであろうから、ここまでのサービスだったら幾ら、ここまでのサービスだったら幾ら、そういうふうに機能をきちんと整理して、それを提示すべきではないかと。まず、そこから取りかかったほうがいいのではないかとこのように思っております。ご参考までに。

【野尻座長】 増井先生、どうも貴重なご意見ありがとうございました。今のようご指摘は、藤倉委員の資料7の3番目、附帯作業の改善というようなところで、やはり内容、料金については、契約書等で明確化すべきだというようご意見があったというふうに思っております。この辺は、非常に重要なことかというふうに理解してございます。

そのほかいかがでございましょうか。特によろしいでしょうか。苦瀬先生、どうでしょうか。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。今ご指名いただきまして、びっくりしました。今日は発言、控えようかと思っていたんですけど、(笑) ご指名でございます。

今までのご議論があったこと、私も同感でございまして、要は荷主にしてみれば、安く運ばせて、自分の手を使わずに、ついでに荷役させて陳列させれば生産性が上がったということになってしまうかもしれませんし、逆に輸送している人たちになれば、それで生産性が下がってしまうということかもしれない。根本先生おっしゃっていたように、矛盾することがあるのかもしれない。

だから、私は知恵がないのでためらっていたわけですが、そこをどういうふうに理解しておくのか。例えばKPIみたいな指標を幾つかつくって、これとこれは矛盾するけど、ここはちゃんと調整しなきゃいけないよ、というような仕掛けをするのかどうかという

ことを感じました。これが一つ。

もう一つは、やっぱり今まででも労基法もあるし、下請法もあるし、改善基準告示とかいろいろあるわけで、それが守られていない場面があるのかもしれない。それは、生産性云々以前の問題ではないか。そこも一回議論しておいたほうがいいのかなというふうに感じました。

以上でございます。

【野尻座長】 どうも突然の指名なのに、貴重なご意見、ありがとうございました。

そのほかにいかがでしょうか。では、永峰さん、お願いします。

【永峰委員】 永峰です。企業の方からのプレゼンテーションは、今の物流で、今どんな取り組みが進行し、新しい試みが導入され、企業努力がなされているかがよくわかって、非常に参考になりました。こうした民間の新しい取り組みを含めて「大綱」の形で、どういうふうにまとめていくかということ、そろそろ念頭に置かなければならないのでしょうか。まず背景としての認識は、皆さん、結構共通している部分が多いかと思うんです。とにかく「物流はインフラである」という基本的なことについて、いかに国民の理解を促すかがポイントになってくるのではないかと考えます。

おそらく、こういう業界とか、その業界で働いていらっしゃる方、大学の先生方は、そんなの当たり前だろうというような認識に立って、話をしていらっしゃると思うんですが、例えば国民にとって、道路はインフラ、それから空港もインフラ、そういうことはわかっていても、物流、物を動かすこと、その仕組み自体がインフラであるということがまだ認識されていないのではないだろうかと思うんですね。再配達問題などは、国民にとっては非常にわかりやすい話題であったわけなんですけど、例えば、物流という重要なインフラが崩れてしまったら、私たちの手元に様々なものが届かなくなることを想像しただけでもわかるように、「物流」は私たちのからだ「血流」と同じように重要な、社会インフラであるということを「大綱」の最初に打ち出すことが大切だと、今日の企業の方々のプレゼンを伺いながら、その意を強く持ちました。

どなたかおっしゃいましたが、物流にフォーカスしたインフラ整備のために、それぞれどんなことが共通しているのか。それを政府側で整理していただいて、まず共通事項をまとめ、それから、共通課題を拾い出した後に何を優先していくのか。プライオリティーをつけるのは大変な作業かもしれませんが、プライオリティーをつけて何を優先してやっていくのかということ整理していくのも、大事なポイントではないでしょうか。

それから、先ほどのお話でも出た附帯業務の部分の問題、これはコストに反映させるべきであるとの議論がありました。また再配達問題を持ち出して恐縮ですが、私個人の考えとしては、2回以上の再配達は有料にすべきだと思っています。私たち消費者側がコストを負担しないと、物流インフラはもう成り立たないんだよということが納得できるような、わかりやすい具体例を、大綱にも書き込んでいくのがいいのではないだろうかと思います。

規制緩和について幾つかご意見が出ています。この辺は弾力的な運用がすぐにできるもの、あと、なかなか時間はかかるけれど、でもやらざるを得ないものなど、IoTの活用も含め、その辺の整理も必要なのかなと思います。

今、経団連の小林さんのコメントを拝見していて、まさにこうだなと思ったのが、「最後に」というところに書かれていた、「広く社会において物流への理解増進を図ることも重要です。次期大綱では、物流が抱える問題は社会全体の課題であるという観点から、『誰』が『何』に取り組むのか、わかりやすく示すことが」とあります。まさに私は、このコメントに賛同する次第です。

あと一点だけつけ加えさせてください。資料8-1で、経産省の方の発表の中でスルーされた部分でもありますが、最後のページで、右側の欄の一番上に、「本大綱のフォローアップが短期間のため、意見反映の場の更なる拡充等の改善」というコメントがありました。この大綱づくり、ほんとうに皆さんのすごい能力の高さで、いいスピードで進んでいますけれど、論議するのにもなかなか時間が短いかなと感じております。フォローアップの期間も短いとなると、問題があります。ですから、この辺を少々改善する方向で考えていただけたらどうでしょうか。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。次回の検討会以降のメインのテーマになろうかと思いますが、永峰委員から適切にご指摘をいただきました。これは、また後で事務局のほうからでもお考えを聞かせていただければありがたいというふうに思っております。

そのほかいかがでございましょうか。増井委員、お願いします。

【増井委員】 たびたびすみません、増井でございます。

私もヒアリングに何度かご一緒させていただきました。次回申し上げたほうがいいのかもかもしれませんが、大綱をまとめる時にどういうふうにまとめるかということですが、ヒアリングの中で、例えば倉庫関係の方とか、配送センターの関係の方から、設備が老朽化し

ているので更新をしていきたいというお話も随分出てまいりました。港湾関係の方からも、そういうお話を伺いました。

そのときに、例えば倉庫の立地はこの場所でいいのだろうか、国が何らかの方向を示してくれていれば、安心して新しく建てかえて、立地場所も選ぶことができるんですが、というようなお話がございました。今回の大綱におきます議論、今日もそうですけれども、物流の現状への対策という点については非常によく論じられているんですけども、将来どの方向にもっていくのかといった長期的視点がちょっと薄いのではないかというふうに感じております。

倉庫立地なども、日本の国内物流ネットワークをどういう方向にもっていくのかというような構想が見えれば、企業の方もやりやすいのではないかと思います。例えばモーダルシフトについても、モーダルシフトを推進すると書くのは非常に結構なんですけれど、キャパシティーの問題もありますでしょうし、ダイヤの問題も先ほどから出ております。

国として、例えば鉄道、船舶の分担率を、どのくらいまでもっていくのがいいのか、いわゆるモーダルミックスですよね。これを大体どのくらいまでもっていく方向で、いつまでにどのような手を打っていくのか、インフラ整備もそうですし、仕組みづくりもそうですけれども、このプロセスや、先ほど内田委員もおっしゃいましたけれども、その方向を設定することが必要ではないかというふうに思います。

また、これもご記憶にあるかと思いますが、2008年ごろだったと思いますが、第2東名の中央分離帯を利用する、いわゆる貨物新線構想なるものが出されました。これにもいろいろ問題があるかと思いますが、残念ながら立ち消えになりました。いろいろ課題も多いのですが、もし、ああいうものが実現していれば、貨物列車が、東京ー大阪間を10分、15分間隔で走るということで、非常に利用しやすくなる。ダイヤも改善されるということで、自然とトラックから鉄道へのシフトが、放っておいても起こるのではないかというふうなことが考えられますし、幹線は鉄道に任せて、トラックはラストワンマイル、両端に特化するとか、こういうことが起こり、ひょっとすると今日のドライバー不足そのものが避けられたかもしれないし、また、あれが実現できると440万トンのCO₂が削減できるという試算もございました。

例えば、こういうふうな方向転換というのは、非常に大きな効果を生むのではないかと考えられます。これはお金がかかることですが、あの当時、たしか試算によると2兆5,000億円ぐらいでできるという話も聞きました。金額が大きいとは思いますが、例えば

国民全員に配布された定額給付金の総額は、ほぼこの金額ですから、ああいうものがこちらに回ってれば、今ごろ、また状況が変わったかなというふうに思うと、ちょっと残念な気がいたします。

ということで、物流に将来象が描けていれば、いろんな機会に有効な施策が打てるのではないかというふうに考えております。現状のインフラを前提にした取り組み、議論、これも大いに結構ですけれども、物流構造そのものを将来どういうふうに変えていくのかといった議論も、この場では無理かもしれませんが、これから議論を進めるための仕組みをつくっていただくと日本の物流も夢が持てるのではないかというふうに考えております。

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。確かに物流の将来象、非常に大切なことだと思いますので、できればどこかで議論すべきではないかなというふうに思っているところです。

樋口さん。

【樋口委員】 川崎陸送の樋口でございます。今、増井先生がおっしゃったことで私も思ったんですが、基本的にビジョンというよりも、もう確実に人口集中が大都市圏に起きている、これはもう避けられない事実でございます。物の流れが、完全に上り一辺倒になるというのも見えております。実際に長距離輸送というか、トンキロベースで言うと逆に伸びているわけですね。多品種少量といいながらも、配送センターの集約だとか、人口集中だとかということで、遠いところから運んでこなきゃいけない。

なおかつ、例えば農産物だとか、そういったものは全部、産直だとかなんとかといいながらも、北海道や九州から持ってくる、あるいは四国から持ってくるという率が多くなっていくということで、消費地と生産地がきっぱり分かれてくる。

そういう中で猶予されましたけれども、トラックと建築は5年後、720時間の80時間だとか60時間だとか、いろいろありますけどその範囲で、例えば鹿児島からピーマンを持ってくるのはなかなか難しいわけで、例えば北海道の士別からシャケを持ってくるのは不可能に近いので、やっぱりチリ産のほうが安いという話になってしまいます。

ですから、人口集中とか、そういう消費の偏りと長距離輸送をどうもっていくんだということで、モーダルシフトの話もあるんですが、片荷になってしまいますと、モーダルシフトも全部帰りが空になっちゃうということで、これはかなり深刻な問題にならざるを得ないと思うんです。

ですから、やはりここで長距離輸送、特に大阪とか関東圏中心の消費地にどう物資を供給するのかということと、それから、地方の産業構造の中で、手足がなくなると、海外から持ってきちゃったほうが経済合理性から言うと東京には持ってきやすいわけですから、地方自体がもう崩れていってしまう。そういう意味での物流の考え方というのをもっていないと日本全体のバランスがおかしくなっていくのではないかと思いますので、盛り込んでいただきたいというふうに思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。将来象については、かなり明確になってきている部分がある。それは、今の物流の構造を基本的に揺るがしかねない、現状ではとても対応できないような状況が出てきているというご指摘だったと思います。確かに運送の場合、片荷というのが、帰り空気を運ばなくちゃいかんということが何よりも生産性を下げることでありますし、この辺の知恵をどう働かすかということだと思うんですが、どうもお待ちせしました。

【上村委員】 上村でございます。物流に関しましては、物流はほんとうに距離と時間というものを超えて便利と効率というようなものを消費者も享受することができる、大きなツールで、この物流が重要なのであるということを社会的に認知していくことが非常に大事だと思います。本日、諸先生方がおっしゃるとおりだと思います。

なおかつB to Cで多品種小ロットになっているわけですから、サービスレベルでもってコストが決まってくるんですけど、その売上の物流コストをお客様からもらう金額が上がっていかないという中で、私は、企業の財務構造体質を変えていくことが大切だと思います。どういうことかといいますと、中で効率を上げるために共同配送したり、いろんな機械化をしたり、工夫でやりくりするというのは、今までずっとやってきているわけです。しかし、それにも限界があるということがあると思うんです。

つまり、物流費というのは、企業におきましては製造の原価計算の中に入らないんです。一般管理費の中に入ってきたりする企業が多々ございます。例えば製造業だとか、問屋業だとか、それによって物流費の割合は違うわけですけども、例えば企業において物流費は大体3%以内におさめたいとか、5%以内におさめたいというキャップが最初からあるわけですね。メーカーさんで言えば、製造原価みたいなところの中に物流費というのは入らないで、そういう原価計算の財務の構造になっていないんです。むしろ一般管理費の中に入ってきたりしている企業のほうが多いと思うんです。

だから、何が言いたいかといいますと、企業が物流費というものをしっかりコストプラ

スで運送業者や倉庫業者が成り立つように考えて、これをお客様の上代価格、製品価格の中ではね返していく。デフレ脱却のためにも、インフレターゲットのためにも、やはりここらあたりで、もう中で……もちろん中ではいろんな工夫をこれからも物流業者はやっていかなくちゃいけないと思いますけれども、やはり中で生産性を上げるということにも限界があり、さらに効率を上げようと思ったら、新たな投資が又さらに必要になっていってしまって、そんなに物流費も上がらないのに、それだけ設備投資をするということができない。その悪循環に陥ってしまって、ドライバー不足だとか、社会的認知が低くて人が集まらないというふうな状況が起きるわけですから、やはり中だけで考えるのではなくて、上代で、製品価格ではね返していただく。物流費を適正に確保するというのを、この辺で考えなければならぬのではないかと思います。

それから、これからのまとめ方は、ぜひ整備するところ、道路や港湾やいろいろ整備するところと、それから、制度で規制緩和や、あるいは新たな制度をつくっていくこと、あるいは民間ルールでやっていくところ、それから、社会的に民間企業は共同配送なんかでもっと一緒にやれるような仕組みや啓蒙するところ、そして、将来の高度化、I o TだとかA Iだとかという高度化に関するところ、ぜひ業界ヒアリングのところも、政策提言と右側はなっていますけれども、むしろ要望だと思いますので、この要望のところをしっかりとできること、できないこと、国がやること、民間がやることに分けながら、頭の整理をもう一度次の会でさせていただければと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

そのほかいかがでございましょうか。では、どうぞ。

【原田委員】 原田でございます。前半のほうにずっと議論がありました物流が、要は荷主の事業活動の基盤なのか、物流事業者の収益源なのかという話で、結論的には、議論がありましたように、適正な利潤というのがどこにあるかというのをしっかり見えるようにしていくしかないかなと思っていて、それが全体として付加価値も高まり、日本の産業というか、パイが増えれば、底上げになればもちろんいいんですけども、物流事業者と荷主の関係で言えば、やはり適正な利潤水準がどこかがちゃんと見えるようにすることが、まずあると思います。

その上で、それ以上にうまくウイン・ウインというか、もうかる物流業にするために、前回の大纲でも少し議論があったと思うんですけども、物流事業自体の海外展開という

のを少し視点として入れてもいいのではないかと考えておまして、そのときには必ずしも日本のきめ細かな物流を持っていくというだけではなくて、先ほどから議論がありましたように、そうでない——そうでないというのは、要は、逆にできるだけ低コストでというようなニーズも含めて、多様なニーズに対応していくということが必要だと思いますけれども、日系荷主へのサービスというところを超えて、もう少しグローバルに展開するようなことを方向性として1つ出し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。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。貴重なご提言だと思います。

そのほかいかがでございますでしょうか。同業者のほうが指しやすいで、兵藤委員。

【兵藤委員】 じゃ、簡単な質問とコメントなんですけど、コメントからまず行きますと、これから先の話だと思うんですが、今日、資料2から8まで非常に多様な業種の多様なニーズだったり、要望が出ていまして、私も物流の分析をしたりするときにはいつも思うのは、物流というのは品物が変わるとまるで違うということなんです。

ですから、今日、手待ちの問題だったりとか、確かに共通要素ってあるんですけど、共通じゃないところというのを各業界の要望に対してちゃんと目配りができるような、そういった、これから先のまとめ方をぜひ注意していただきたい。これが1つです。

それから、あとはせっかくなんでちょっとお伺いしたいんですが、資料2、それから資料3でトヨタ自動車さん、それから味の素物流さん、いずれも最後のご要望のところにトラックの規制緩和という話が出ていまして、今、国交省で実験をやっている車長が25メートルというような実験を始まったり、始めようとしていたりするんですが、その中で重さも緩和していただきたいと、こういう要望がありまして、その重さって、具体的な数字は何かあったりするものなのかと。参考までに、もしそういう数字をお持ちでしたら教えていただきたいなという簡単な質問ですけども、以上です。

【野尻座長】 それでは、ご質問がありましたけれども、重さでは何か具体的に総重量、単車で25トン、トレーラーで38トンでしたか、もっと増やしたほうがいいのかという具体的な数字はお持ちなんでしょうか、一柳さん。

【一柳（尚）委員】 トヨタ自動車の一柳です。ちょっと具体的な数字は、今ぱっと出てこないんですけども、やはりルートによっては、例えば自動車で行きますと、素材関係、鉄の塊を輸送しているようなものですから、大体トラックの容積の6割ぐらいしか使えていないというのがあります。

それから、自動車自体についても、長くなると自動車をうまく積みればいいんですけど、やっぱりカーブを曲がるときに、ある程度連結を考えるとなかなかうまく積めないということもありますので、単純に延ばしたときにも車の台数が、重量のある車については積めないということになっています。そういったのが現象として起きています。

ですから、数字としては、今ぱっと言えませんけれども、これぐらいにしてほしいということを示してほしいということであれば出せるというふうに思っています。

【野尻座長】 ありがとうございます。

坂本委員はいかがでしょう。

【坂本委員】 味の素物流ですが、私のところも具体的な何トンという数字は持っていませんが、総延長25メートルということであれば、我々の貨物ではとてもじゃないけどいっぱいになりません。今のバランスで言うと、バランスというのは、おおよそ食品という意味で重いのも軽いのもいろんなのがある。油からシリアルみたいに軽いのもあり、いろんなのがあるんですが、アベレージで考えたときには今の十数トンの単車、あれが適正なバランスだと思います。

ですから、それに比して容積が増したということであれば、それに準じた重量の増加をしていただけると極めて効率がいいと。でないと、すかすかで走るというか、そもそもそういう車両にする意味がなかなかないということになりますので、ちょっとお答えになっているかどうかわからないんですけど、そういうことであります。

【野尻座長】 ありがとうございます。これは、ブリッジフォーミュラの問題もあって、そこからずっとハードがつけられてきたという経緯がありますので、難しいかと思いますが、一応、ご検討、あるいはこういう意見があったということで、どこかに控えていただければありがたいと思います。

そのほかいかがでしょう。特によろしければ、幾つか特に次回からの取りまとめの方向性について委員から貴重なご意見があったと思いますが、その辺について事務局で何かお答えいただけることがあれば。

【平嶋物流政策課長】 すいません。最初に、今日のお話のありました指標といいますか、生産性のところの捉え方なんですけれども、今日いただいたいろんなご意見を踏まえながら考えたいと思いますが、今、生産性向上ということで目標を持ってやっているところであります。生産性は、今、付加価値で1人当たり、時間当たりの付加価値ということで捉えております。この持っている意味というのは2つあると思っております、1つは、

稼働率なり、回転率が上がっていく、もしくは積載率が上がっていく。荷待ちの時間が短くなって実稼働時間が上がっていく。こういったことによる生産性の向上、これが1つ。

それから、もう一つ、今日お話のありました実際に手荷役をしたりするときの荷役した部分というのが切り分けてカウントされていない。それを適正なものを契約によって支払ってもらっていくという、その部分。その2つの面というのが組み合わさっているんだろうなど。

それは、おっしゃるとおり、両面の組み合わせでありますので、どちらの方向性というのはいろんなバリエーションがあるんだと思いますけれども、目指していくこととしては、やはり両方、例えば空車が非常に多いというのを改善する。これは、結果として両方に、荷主さんにも、トラック事業者さんのほうにもメリットが出る話だと思っておりますので、両方の形でメリットが出る。それが、生産性を向上させることが進むといたしますか、両方にとってメリットがあることが、結局、持続可能な形でこの取り組みが進んでいくということだと思っております。

その観点で、今、改正物効法に基づく認定等を行っているところでございますけれども、全体として、そういう方向に引っ張り上げていきたいというふうに考えているところであります。

それから、今日、フォローアップの話もございました。要望されている団体さんのご意見、どういった形がいいのかというのをもう一遍確認しまして考えていきたいと思っております。

今後の取りまとめの方向につきましては、今日いろいろいただきました視点ですとか観点というのをどういうふうに入れていくのか、ちょっと検討していきたいと思っております。

【野尻座長】 ありがとうございました。

そのほか特にご意見ございませんでしょうか。いずれにいたしましても、次回からの取りまとめの方向性の共通認識としては、物流が非常に危機だと。そして、現状では、いろんな意味で限界が来ている。もうちょっと具体的に言えば、個別の対応では無理、何とか共同化のようなことがいろいろなところでできないかというのが、ほぼ共通した委員の皆様のご意見ではなかったかというふうに思います。

次回以降、事務局で少し熟考いただいて、今日出ました意見をうまく反映させていただければありがたいというふうに思っております。

それでは、議事の(2)につきましては、ここまでとさせていただきます、次に議事

の（３）に移らせていただきます。議事の（３）は、その他でございますが、事務局から何かございますでしょうか。

【平野企画官】 毎回のお知らせでございますけれども、本日お配りした資料の関係ですけれども、机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まして、後日、国土交通省、経済産業省のホームページにて公開させていただきます。また、議事録ですけれども、後日、委員の皆様の方にお送りさせていただきます。内容をご確認いただいた上で、ホームページで掲載させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それから、次回ですけれども、第４回検討会は４月２０日木曜日に開催の予定でございます。場所は、第１回と同じでございます。中央合同庁舎３号館１１階特別会議室となっております。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。

委員の皆様のご協力によりまして、１５時前に終了することができました。ありがとうございます。

それでは、本日の議事につきましては、これで終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —