

## 第5回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

平成29年5月18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5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。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思えます。配付資料は、議事次第。座席表。続きまして資料1、委員名簿。資料2、横紙になっていますけれども、物流を取り巻く状況の変化。資料3、提言の骨子(案)。資料4-1、大綱策定の意義に関する考え方の整理。4-2、現状と課題に関する考え方の整理。4-3、提言事項の方向性の整理。それから、4-4ですけれども、施策の進め方に関する考え方の整理。続きまして参考資料ですけれども、総合物流施策推進プログラムについて、概要の1枚紙とプログラムの本体の組みになっております。

以上でございます。配付漏れ等ございましたら、恐縮ですけれども、事務局までお知らせいただければと存じます。

本日は、根本委員、上村委員、新田委員、波多江委員、二村委員、山口委員は、所用のため、ご欠席となっております。

なお、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、恐れ入りますが、頭撮りはよろしいでしょうか。

ここから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】 皆様、おはようございます。それでは、議事に入らせていただきます。

議事(1)提言の骨子について、及び(2)提言のとりまとめの考え方の整理について、まず事務局より、まとめてご説明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、資料に沿ってご説明したいと思います。資料2をご覧いただければと思います。前回のご議論、ご指摘を踏まえまして、提言の組みかえを行っております。資料2の最初のページ、「物流をとりまく状況の変化」というところでござ

いますが、左側に現行の物流施策大綱の要素が書いてあります。真ん中のところに、その後の状況の変化・課題が書かれております。赤字で書かれておりますのは、特に質的に変わってきた部分、それから青字の部分は、従来からあったものではありますけれども、さらにその傾向が強まったものということで書き分けております。

右側が提言ということで、1番から6番まで、対応関係を見やすくするため、順番を入れかえておりますけれども、提言を6つ書かせていただいております。前回、提言につきまして、よりメッセージ性が強い、具体的にどんなことをやらないといけないのかということがわかるようなもの、そういう設定の仕方をしていく必要があるんじゃないかというお話もありましたので、課題に沿いまして提言を6つまとめております。

対応関係をご覧くださいますと、現行の大綱におきましては、国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適ということで、中に要素がありますが、大きく分けますと、アジア物流の話、国際展開の話ですね。それから、関係者の連携による物流効率化。あと、インフラの整備・有効活用というような要素が入ってございました。

こちらにつきまして、ASEANでの経済共同体が発足して、成長が続いています。今後も大きな成長が見込まれるということに加えて、我が国の企業もどんどん出ていって、そこで域内の物流も含めて規模が拡大しているということが言えると思います。

また、物流自体の機能の変化というところがございしますが、従来より、大規模な3PL等の物流センター、自家物流も含めての物流センターが存在していたわけですが、さらに拠点の統合、効率化が進んでいるところでございます。

また、輸送の特性につきましては、小口・多頻度化が従来より続いております。この傾向は現在も続いているところでありまして、さらにECの拡大に伴う宅配便の荷量の増加、それに伴う再配達が発生ということが出ているところであります。

また、人材不足につきましては、ものを運ぶところを支える人材というのは従来から言われているところでありますが、加えて、物流センターの中での人材不足も非常に強くなっていると思います。

もう1つ大きな変化としまして、産業全体としての働き方改革があると思います。この働き方改革につきましては、これから人口が減少していく中で、さらに働き方改革を行って、働きやすい環境をつくっていくと。そうしたときに、限られた時間の中で多くの生産性を高めていかないといけない。そういった意味では、これから4年後を考えたときに、さらに生産性を向上させていく必要がある。つまり、単位時間での付加価値を高めていく

必要があるのだろうと。そういう構造的な変化をもたらしてくるものであると思います。

加えまして、先ほど申し上げましたような通販の拡大、それに伴うライフスタイルの変化。これは、今まで小売店まで運ばれていたB to Bの物流がB to Cの個人宅へ分解していくと。数が非常に増えていくという質的な変化があるわけでありまして。これについては、今後、その傾向とといいますか、ニーズがさらに高まっていくと考えられるわけで、これも構造的な変化につながっていくと思われまして。

あと、第4次産業革命。従来、技術としてはあったけれども、非常にコストが高かった、もしくは技術としてまだそこまでこなれていなかったということが、非常に低いコストで大きなデータを扱え、それによる分析効果が出るようになっておりますので、特にこれから効率性、生産性を上げていく中で、人が必ずしも十分いなくても、ニーズと、それを運ぶ者もしくは保管する者、届ける者というところの効率性を上げていくという意味において、この技術を使っていくということは非常に大きな鍵になってくると思われまして。

それから、インフラの整備の進展・ストック効果の最大化ということがあります。圏央道がつながったことに伴いまして全体の流れが変わってくる、また、料金・誘導施策の利用などによって流れが変わってくるということに加えて、物流センターの張りつきが非常に増えていると。こういうハードインフラが変わっていくことによって、それに伴って民間投資のセンターがどんどん増えていく。そういった物流全体の構造の変化ということが出てくるわけでありまして。

また、ハードインフラだけではなくて、それを運ぶほうのソフトインフラ、輸送とのリンクが非常に重要になってくるわけでありまして、こういったインフラ効果、ストック効果の最大化というのは、ハードインフラ、それから民間投資、また、運ぶ部分含め、全体で一体としてうまく使っていくことを考えていかなければいけないのだろうと思います。

また、現行の物流施策大綱の中で、安全・安心の確保、それから、さらなる環境負荷の低減というテーマがあるわけでありまして、これは引き続き重要なテーマとして残していきます。特にパリ協定の発効に伴う国際約束、それから、熊本地震の教訓といったところから、地球環境対策や災害に対しても強いというテーマは引き続き重要なテーマとして残っていくと考えております。

これをまとめていきまして、提言1というのが、サプライチェーン全体の視点での最適な物流。

提言2というのは、物流の効率化・透明化と働き改革という環境をどうつくっていくの

かというところかと思っております。

提言3というのは、引き続きストック効果の発現と効率的な物流の実現。これはハード、ソフト両方という意味でございます。

それから4番目として、災害等のリスク、それから地球環境問題への対応というところ。

あと、それを支えるまさに鍵となる技術としてのIoT、ビッグデータ、AIの活用というのがあると思われま。

また、これまでの検討会の中でご指摘いただいておりますが、人材の提供。現場を支える人、それから、実際に新しい枠組みを提案していく上での人材。また、物流全体について、まさに消費者、利用者としての立場も含めて、物流の理解を高めていただく。それが重要なテーマになってくるかと思っております。

こういった6つの提言をもう少し分解して説明しましたのが、次の紙になっております。上の四角に、これによって何を達成していくのか、何をつくっていかないといけないのかということを書いてございます。先ほど申し上げましたような日本全体の社会構造、人口が減っていく、それから高齢化が進む。一方、アジアでは非常に成長が続いている。また、ニーズもどんどん変わっていつている。ライフスタイルも変わっていく。いろいろな環境の変化が今後出てき得るわけですけれども、そういったものに対応していく。それは1つ1つのパーツではなくて、物流全体としてきちんと対応できるという意味では、やはり日本の成長を支える強い物流を構築しないとイケないのだろうと。

強い物流というのは何なのかというところでありますけれども、やはり物流の基本的な役割としまして、仕分けも含めてきちんとものを届ける、必要なところに必要なタイミングで届けていく、その機能がきちんと発揮できるということが非常に大事なテーマかと思っております。

そういった意味で、4つに分けておりますけれども、1つ目が、変化への柔軟な対応。先ほどのECの増大といったものもそうですし、温度管理なり、運ぶ、もしくは保管するに当たっての制度がこれから世界的にもいろいろ変わってくると思ひます。そういった変化に柔軟に対応してける。それに対応できないのでサービスが提供できないということではなくて、柔軟な対応ができると。

それから、限られた資源。これは人もそうですし、スペースもそうです。それから、車両とか、そういう設備もそうだと思います。こういったものの稼働率が非常に高い状態にあるということが非常に大事なのだろうと思ひます。それが結果として無理がないという

ことと、それから、高い生産性を生んでいくことになると思います。限られた資源をどうやって効率的に使うのかということ。これが1つ目のテーマとしてあるかと思います。

2番目が、持続可能である、継続的である、それから、安定的にサービスが提供できる。一時的に対応するというのではなくて、物流としてその機能を継続的に提供していけるということが非常に大事なのだろうと。働きやすい環境、働き方改革の観点というのも非常に大事な観点かと思います。

働き方だけではなくて、コストを、価格との関係で、どう見える化していくのか、また、サービスと価格をどう適正化していくのかというご議論もあったところでありまして、物流事業者と荷主間、それから、物流事業者間での連携ということも大事になってくると思います。

それから3番目でありますけれども、ものがスムーズに流れて、隅々まで行き渡ると。これは意味としては2つありまして、やはり滞留することがない、もしくはどこかで時間がかかってしまうことができるだけ減っていくと。これは流れるときの結節点での滞留もそうでありますし、それから、流れていくときの渋滞が発生しないといったようなものも含めて、スムーズに流れていくことが非常に大事なのだろうと。時間がきちんと読める、また、短い時間で届けられるという意味では、大事な点かと思います。

加えまして、隅々まで行き渡るという点につきましては、これから人口減少に伴って、どうしても人口が減っていくエリアが出てくるんだと思います。そういったときに、やはり物流というのは、頻度、それから量が非常に大事だと思います。量が減っていったときに、効率性はどうしても落ちてまいりますので、相対的に運ぶコストが上がっていく。しかしながら、いろいろな生産活動、また、生活を支えていく上で、ものを必要とされる人というのは全国に存在することになるわけでありまして、そこにきちんとものを行き渡らせることができます。それは経済原理で運んでいく物流についても、どうやってコストを抑えながらきちんと荷物を届けていけるのかというのが大事な役割かと思います。

4番目ですけれども、リスクに対する強靭さ、それから、環境面での持続可能性というところでもあります。地震をはじめとして、いろいろな予期しない、もしくは短期間で事象が変化して対応していかないといけないといったものが出てくるときに、その時の状況に、100%、通常と同じ状態で対応できるわけではないと思います。特に災害なんかはそうだと思いますが、変わっていく中で、どうやって最適な解を見つけていくのか、状況変化に対応して、運ぶという機能をどのように最大限発揮していくのかということ。それから、

日本として、国際約束をしております環境面につきましても、中長期的に維持、持続可能な状態で成り立っていくことが大事かと思えます。

それを下の図に書いたところでありますが、提言1というのは、サプライチェーン全体ということで主に上の①に対応する部分であります。提言2、それから提言3、提言4。こういった事項を達成しながら、強い物流をつくっていくんだらうと。

その際に、提言5に書いてありますが、IoT等の技術というのは非常に有効な技術であります。ニーズというのはどうしてもピークも存在しますし、多様なニーズが出てくると。そのニーズに対応しながら、しかし、構造として人が減っていくという中で、どうやってその間を埋めていくのかというときに、この技術を使っていく、自動化していくということが1つの大きな鍵になってくると思えます。こういったIoT等を使いながら、これは提言1から提言4全体について、これを活用していくことは非常に重要な鍵であり、生産性向上とニーズへの対応を両立させていくということかと思えます。

また、人の育成、それから、理解を求めるという点につきまして、提言6に書かせていただいております。やはり現場を支えていただく人というのは重要な点でありまして、技術で、もしくは自動化でカバーできる場所というのはもちろんありますけれども、イレギュラーが発生した場合等々含めまして、やはり物流というのは、同じものを、同じ動作をずっと繰り返せばいいというわけではありませぬので、なかなか自動化というのが簡単には導入できない。AIで置きかえていくことができる場所は今後出てくると思いますが、それでもやはりどういう仕組みをつくっていけばいいのかということも含めて、人が対応していかなければ回らないところがあるわけでありまして。こういった意味で、現場を支える人材。

それから、提言1から提言4の事項を達成していく上で、複数の人による連携というのは非常に大事な柱になるわけですが、何をそれぞれの立場の制約を持ちながら解決策を図っていけばいいのかということを考えていく上で、やはりそれぞれの制約、それぞれの何を求めないといけないのかというのを理解しながら、全体としての解決策をどんどん提案できる人材が大事なんだらうということだと思えます。

こういった提言1から提言6までの提言をしっかりと達成していくことによって、強い物流を達成していくということではないかと思っております。下書いてありますけれども、そのために民間部分でやっていかないといけないこと、それから各省でやっていかないといけないこと、また、その両方で連携を図ってやっていくということ、そういったものも

連携を図りながら、全体の物流の生産性向上を図っていくということではないかと考えております。

これが大きな枠組みでありまして、資料3ですが、こういった現状もしくは課題を踏まえて、全体の流れとして、現行の大綱の意義、現状と課題、提言、それから今後の進め方という構造になっておりますが、大きな枠組みを書かせていただいております。

詳しいものは資料4で、それぞれ資料4-1、4-2という形にまとめております。

資料4-3で、提言事項の方向性の整理ということで書かせていただいております。こちらをご覧くださいければと思います。柱書きのところに書いてありますが、先ほど申し上げましたような強い物流をどう達成していくのかという観点からこの提言を行うということで書かせていただいております。

資料4-3に書いております提言1から6まで、さらに、その下に書いてあります中項目、小項目ですね、この下には実際には、方向性、取り組みが入ってくるわけですが、今日の時点ではまだ書かれておりません。今後、これをつけ足させていただきたいと思っております。

資料4-3の提言1からご説明していきたいと思っております。サプライチェーン全体の視点での最適な物流の構築というところでありまして、3つ、柱を立てさせていただいております。1つ目が、複数の企業間で連携して取り組むことによって物流を効率化していく。これは、個々での対応は限界が来ているわけでありまして、これも従来から言われていることでありまして、やはり連携を図って、それぞれのニーズの波動なり、タイミングなりを、複数の者で連携していくことによって、どう崩していくのか、むらをなくすのかというのが、1番目のピークの平準化のところでありまして。物流はどうしてもニーズ自体にピークが存在するので、それには対応しないといけないけれども、対応するためのやり方を、実際のニーズの立ち上がりほど鋭くないようにしていくということは、むらをなくすという意味で、大事なんだと思っております。

2番目ですけれども、今、昔と比べると、どんどん時間的な制約が高まっている、それから、物流全体のオペレーションの複雑さが増しているということがあると思っております。その中で、実際にはシステムを皆さん使われて、システムでの荷物の管理というのが相当程度行き渡っていると思っておりますが、企業ごとのシステムの違いですとかデータの受け渡しというのが、必ずしもデジタルで全てつながっているわけではないと。今後、AI等を使って効率化をしていくという意味でも、全体のオペレーションがさらに複雑になったときに、

もしくは何かイレギュラーなことが起きたときに、迅速にリカバーしていくという意味では、情報をどう扱うのかということは非常に大事な話になってくると思います。円滑に情報が渡るように連携を図っていく必要があるのだろうと。

また、情報を先渡ししていくことによって、作業自体の効率性も上げられますし、ピークの平準化を図る知恵を出す上でも、大事な要素になっていくのだと思います。情報の扱いというのは非常に大事かと思えます。

それから3番目が、1つの会社だけだと、やはり自分の運び方もしくはニーズに合わせて積載のむらが出てくるわけでありまして、これをできるだけ多くの人と一緒に運んでいく、共同していくことによって、積載の無駄をなくしていくということが、3番目のテーマとしてあるのかと思えます。

(2)になりますけれども、こちらは、どちらかと言うと、全体で対応していくこと、プラットフォームをつくっていかないといけないという観点で書かせていただいております。先ほど申し上げましたデータというのは非常に大事なテーマになってくると思いますので、データもいろいろなレベルのもの、もしくは分野によって扱いが違っているものというのはあると思います。それぞれの分野の特性というのはあると思いますので、必ずしも全部同じということにならないのかもしれませんが、できるだけこれを標準化していくということがキーになっていくのかと思えます。

また、運び方が、これも従前から言われている点ではありますけれども、必ずしも今でも日数がたっているのが統一化されていない。これが作業の時間を読む上でも、時間がかかるという意味でも、阻害する要因になっていると思いますので、ここをどう改善していくのかということは大事かと思えます。

それから、RFID、これもコストの課題等々ありますけれども、最終的な小売の側面だけではなくて、途中の流通経路、物流の経路において、非常に時間短縮の効果もしくは情報管理の効果という大きい面がありますので、これの利用を拡大していくというのも、共通プラットフォームとして大事な点になると思います。

それから3番目ではありますが、内際の壁を超えたと書いてありますけれども、アジアにおける成長を考えて、サプライチェーン、日本における調達物流としての面、それから、日本の企業が出ていっているところで、その流通、物流を支える、もしくは、アジア諸国の経済成長に伴う域内の物流の拡大、そこにおける日本企業のやりやすさ、物流を応援していくというところ。そのためにも、日本のシステムを現地で受け入れてもらうというの



が大事なテーマになってくると思います。

加えまして、越境ECをはじめとしての、市場としてのアジアという点も大事な点になってくるかと思えます。これは2番目のコールドチェーン等の我が国の物流サービスの国際標準化にもつながってくるところであります。

それから3番目、それと同じような話でありますけれども、農水産品を輸出していくという意味で、日本から持っていく物流というのをどうやって大量に安く運ぶということに使用できるのかという観点は大事かと思っております。

それから、提言2の部分でありますけれども、物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現。これは言葉で言いますと、物流が見えるようにしていくということかと思っております。前回でもいろいろご指摘を受けたところでありますけれども、サービスと対価の関係を明確化していくと。時間がかかっているものについては、時間のコストも含めて見えるようにしていく。やはりサービスがこういうものであるので、それに対応する価格はこうなっているんだと。付加的なサービスがつけば、もしくは時間がよりかかるものであれば、それに対応した価格が設定される。それによって、サービスを選ぶ際にも、ある意味、市場原理が働くことによって効率化は進むんだと思えます。

過剰なサービスを常に行っていくということではなくて、必要に応じたサービスを選択してもらうことが、ある意味過剰な分を削っていくことによる効率化の達成にもなるんだと思えます。

(2) になりますけれども、透明性を高めるための環境整備。これは価格面、サービスのコストをはじめ出していく上で、時間コストも含めてどういう原価になっていくのかという計算をしていくわけですけれども、実際に提供する際に、契約が書面化されて、どこまでが契約された内容であるのかということがわかる、もしくは、事業者のほうできちんと同じ条件で法令を遵守している、そういうコンプライアンス上の課題をクリアしているという、これも透明性を高めていく上では重要なんだろうなと。

こういった(1)、(2)をやっていくことによって、物流自体が見える、また、それによって一時的に価格面で無理をする、もしくはサービス面で無理をする、それによって長期的には継続できないということがないようにしていくことが重要かと思えます。

(3) のところですがけれども、加えまして、付加価値を生む業務への集中と。どうしても価値を生まない部分、例えばドライバーさんが待っている状態といったものというのが、ある意味、無駄が出てきているところでもありますので、できるだけ付加価値を生む業務に

集中してもらおうと。加えて、担い手の観点で言いますと、幅広い人が活躍できるような物流をつくっていく必要があるのだろうと。

これから働き方改革が進む中で、全体としての提供可能時間は減っていくわけですので、その中でさらに多様なニーズと、それから、物流の機能を果たしていく上では、こういったことをやっていきながら、持続可能性を確保しないといけないだろうと思います。

提言3でありますけれども、ストック効果発現によるインフラ機能の向上ということでもあります。これは物流をどう支えていくのかというところでありまして、それぞれのモードで書いてありますけれども、(1)は、各モード、これはハード、それから運ぶほう、両方を含めた考え方ではありますが、道路・海上・航空・鉄道といった輸送機能を強化していくことがテーマとしてあると思います。

加えまして、これは民間部分のインフラでありますけれども、物流施設自体が機能をちゃんと発揮できるようにしていくと。やはり今後の流れとして、分散している機能を集約して効率性を高めていくというのは、全体としての流れだと思います。特にハードインフラ部分がどんどんつながっていきますと、その周りに集積していく物流施設もさらに置くことができる余地は増えると思いますので、よりそういった物流施設の集積も進んでいくだろうと。その機能をうまく発揮できるようにしていく必要があるだろうと。

それから3番目ですけれども、インフラ同士がきちんとリンクしていく。結節点での滞留をできるだけなくしていく。これは相乗効果を発現する意味で、重要なテーマかと思えます。

加えまして、(4)ですけれども、物流を考慮した地域づくりということで、2つ分けております。1つ目は、都市機能の1つとしての物流ということでありまして、都市内で円滑に荷さばきをしていく、もしくは荷物がスムーズに動いていくという意味で、都市の設計をしていくときに、どうしていけば円滑な物流が達成できるのかということをひとつ視野に入れながら、今後、まちをつくっていくというのが効果的なんだろうというのが1番目であります。

2番目は、今度は、先ほど申し上げました人口減少に伴う過疎地をはじめとする地域をどう支えていくのかという点であります。どうしても輸送のコスト、頻度が下がっていくという中で、利便性、それからものがきちんと届くのかという点も含めて、どう確保していくのかというところは大事な観点かと思っております。

それから、提言4でありますけれども、これは(1)が災害、(2)が地球環境と書いて

あります。

(1)の災害のリスクのところにつきましては、災害自体に強い物流システムをつくっていく。それから、2番目が老朽化の話。3番目がセキュリティの話であります。

特に災害に強い物流システムには、いろいろな観点があると思います。資料4-2で少し背景として書いてありますので、ご覧いただければと思いますけれども、実際に震災なりが起きたときに、その状況の情報をリアルタイムできちんと届けていくと。それによって、その時点で最適な行動をとれるようにしていく。それから、刻々と変わっていくものについて、適切に緊急物資輸送ができるような体制にしていく。それは、どの車がどういふふうに通るかという点もそうだと思います。

また、震災の前に、そもそもどこの拠点にどう備蓄していくのか、誰が運ぶのか、そういう準備も大事だと思います。

また、ご指摘を受けた点としては、実際に起きた後に、地域の拠点として、スーパーですとかコンビニですとか、そういったところが震災時に提供できる民間の拠点としての機能を有すると。そこを活用していくべきではないかという話もあったところでもあります。

そういったBCPも含めて、震災のリスクにすぐに対応していける、柔軟に対応していける、そういった物流システムを考えていく必要があるんだろうというところが、1つ、テーマとしてあると思います。

あと、地球環境問題につきましては、サプライチェーン全体で環境負荷を下げていくと。また、CO<sub>2</sub>以外の地球環境問題での対応が必要になってまいります。硫黄酸化物の関係等もございます。こういった輸送モードごとの低公害化をどう図っていくかというのは、テーマとしてあると思います。

あと、次のページでございますが、提言5につきましては、IoT、ビッグデータ、AIとあります。これは先ほど申し上げましたように、提言1から提言4それぞれに応用が効く部分であります。特にサプライチェーンのところは、取り入れていくことによる効率化、生産性の向上というのは、飛躍的に上がっていく面がありますので、こういったものを使って、どう改善を図っていくのかというのは大きなテーマかと思います。

あと、提言6でありますけれども、人の面、これは3つ、先ほどお話ししたように、分けてございます。高度人材の話、現場の人材、それから、宅配便に代表されますように、使われる方も含めた意味での消費者、国民全体に物流を理解してもらう。

物流は、規模としては旅客の2倍、3倍の規模を持っているわけですがけれども、なかなか

か認識してもらえていない、見えていないというところがひとつ要因としてあると思います。やはり果たしている機能というのをわかってもらいながら、実際使っている中で、自分がある意味荷主になっているところを理解していただいて、ニーズを抑制するというわけではありませんが、そのニーズの中で物流も考慮しながら、行動をとっていただくことについて、理解を求めるといのは大事なテーマかと思っております。

詳しい背景等は、また資料4-1、4-2をご覧くださいければと思います。

資料4-4ですけれども、進め方について整理させていただいております。これまでの議論でご指摘を受けておりますのが、個々の取り組みをどうしていくのかということ、それから、誰が担当していくのかということ、また、スケジュールのお話もありました。

これは現行の大綱もそうではありますが、資料4-4の後ろにつけさせていただいております、総合物流施策推進プログラムという冊子があるかと思っております。これは現行の総合物流施策大綱に基づいてつくられているものでありまして、毎年、必要に応じて改定が行われてきております。ざっとご覧いただきますとわかりますように、現行の大綱に書かれている内容をもう少しブレークダウンしまして、どういうことを誰がやっていくのかということをそれぞれ書いております。

現在のリバイスされたバージョンですと、128個のプログラムが、今、設けられております。128個のプログラムそれぞれにつきまして、さらに下のほうに参考資料1ということでカラーのものをつけておりますが、それぞれのプログラムにつきまして、工程表と、より細かい記述を書いておりまして、毎年、これをフォローアップしております。こういった形で、実際の取り組む事柄、もっと具体的な事柄につきましては、誰がどうやっていくのかということ、それから目標を決めてやっているところであります。

今回も、大綱自体は基本的な方向性、骨となる部分を書いて、個別の細かいどういう取り組みの具体的な内容につきましては、プログラムという形で決めていくことにしたいと考えております。そちらを資料4-4に書いているところでございます。これが全体の流れでございます。

説明は以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。ただいまご説明いただきましたが、特に資料2で、新たな大綱に向けての提言、骨子（案）の概要、このところは言わば今回の柱と申しますか、大きな枠組みです。まず、委員の皆様との議論の進め方といたしましては、大きな柱、6つ、提言がございまして、それで全部カバーできているのか、あるいは重要

な部分で欠落があるのかないのかを議論し、その後で、資料4-3、それから資料4-4につままして議論したいと思います。なお、今までの大綱のやり方でも、大枠を決めて、具体的な内容はプログラムという形で毎年レビューをし、必要に応じて改定をしているとのことでした。

そういう形で今日の議論を進めさせていただきたいと思っておりますが、まず、大枠の話、特に資料2で提示された、物流を取り巻く状況の変化に対する認識、それと、骨子（案）の概要という形で、こういう枠組みの中で具体的に決めていきたいというご提言でございます。

これら、いずれもこの検討会、1回から4回までの中で委員の皆様からお出しいただいた論点について、事務局で具体的に整理をしていただいたというものでございます。

何かこの全体の方向性あるいは6つの提言について、ご意見がございましたら、まずお出しいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

秋田委員、お願いいたします。

**【秋田委員】** 非常にポイントが明確になって、わかりやすくなったと理解しております。全体のつながりも理解しやすくなっていますので、内容的には非常にいいものではないかと思えます。

それと、全体の中でということなので、一番最後の資料4-4でも出てくるのですが、2020年度までという、当然そこまでの施策のポイントということなのですが、例えば少子高齢化はずっと続くことは明らかであるので、2020年度以降も見据えて、今やるべきことというような全体の位置づけをもうちょっと打ち出したほうがいいのかと思います。

**【野尻座長】** ありがとうございます。これについては、よろしいですか。やはり今、秋田委員ご指摘のように、少子高齢化はこれからも続くものですから、きっちり2020年というわけではなくて、日本の社会ではかなり長期的に抱える重要な問題だという認識の上で、施策の提言をしていただきたいということでございます。よろしく申し上げます。

そのほか、いかがでございましょうか。

神宮司委員、お願いします。

**【神宮司委員】** 日立物流の神宮司でございます。提言を6つに分けられたのは、秋田委員もおっしゃったように非常にわかりやすいですし、特に提言6、2、5は喫緊の課題でもあります。これからにもつながっていくことであり、おそらくこれからずっと日本

が変化していく上で非常に重要なポイントになると思いますので、賛同いたしました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

それでは、苦瀬委員、お願いします。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。前回休んだので、もう議論があったのかもしれませんが、少し意見を申し上げたいと思います。今、お二人の委員からご説明がありましたように、資料2は大分整理されているんだと思うのですが、私の認識だと、もうちょっとメリハリみたいなものがあってもいいのかなと感じました。

その理由はどういうことかといいますと、今お話がありましたように、本格的な人口減を迎える時代だと。それから、都市が拡大していくのが、今度は縮退していく時代だと。そして、いろいろなものを新規開発する時代から、更新するというか、老朽化対策、メンテナンスをしていかなきゃいけない時代だと。サービスを今まで向上させなきゃいけないと言っていたものが、実はサービスをどこかで抑制しなければ回っていかないと、そういういろいろなターニングポイントが来ているんじゃないかという気がするわけですね。

多分30年ぐらいたってから振り返ってみると、あのころ、すごかったよね、きっとオリンピック前後、大変だったよねというような大きなターニングポイントが来ているような、私はそういうふうに思っているんですね。とりわけ、30年以内に必ず地震も来るぞという話になっている。

そうだとすると、もちろん今までの強いものをどんどん強くして頑張るぞというものもあるんだけど、一方で、どこかでリニューアルするとか更新するとかメンテナンスをするとか、そういう議論を正面から打ち出す必要があるんじゃないかなと私は思っていて、そういう意味で、資料2のひし形のところとか、そういうところなのか、もうちょっとその前なのか、よくわかりませんが、意識が変わってきているんだと。それだからこそ、いろいろなことを今までどおり頑張ると、それから考え方を直さなきゃいけないのと、そういうのがあるんだという、前提というか、そういうのは強調したほうがいいのかなと思いました。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。苦瀬委員は、この提言にその辺を追加したほうがいい、あるいは柱書きといいますか、前段でそういうところの意識の改革をきちんと書いたほうがいいということでしょうか。

【苦瀬委員】 前段でその辺はきっちり書いていただいて、複合化とか少子高齢化とか

働き方改革とかいうのは、実はそういう裏があるから出てきているんだということは明示したほうがいいのかなと思いました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

増井委員、お願いします。

【増井委員】 都市大の増井でございます。今、苦瀬先生がおっしゃいましたけれども、私も同様に考えております。例えば今回のように、前回の大綱をベースにして、そこからこういう環境変化があって、今回こういうふうに考えるというふうな、過去との継続性を重視した書き方も1つの方法と思います。

もう1つの方法は、現状を整理するとともに、これに基づいて、私たちの日本の物流が将来どういうふうになっていくのかということ、まず、今おっしゃったような社会の構造変化とか、そういうものを中心にして、これは書きぶりの問題かと思うんですけれども、書いていく方法です。

私は、前から申し上げているように、物流への要求が随分変わるだろうと思っています。将来、どう変わることが想定されるということ、この委員会として、まとまるかどうか分かりませんが、どういうふうに変化していくか、その点について、しっかり考え方を記述したらどうかと思います。その上で、それに対処するためにどのような方策を講じるべきなのかという書き方をしていくことを提案したいと思います。

これに対応するためには、個々の対応では無理だ、そこで連携が必要だという書き方。そのためにどうするのかというと、例えば私がキーワードになると思うのは、共通プラットフォームです。これを今回のメインテーマにしてもいいかと思うんです。連携のための共通プラットフォームの構築ですね。これにはハードとソフト2つあるというような書き方をしているのはどうかと。

ここに項目が挙がっていますが、例えば今の資料4-3ですか、ここに項目が掲げられていますが、例えば提言5に、ドローンの活用とか船舶のIoT化とか、こういうような言葉が単独でぼんと出ているんですけれども、そうじゃなくて、もうちょっと一般的な書き方で書いて、例えば新技術を将来活用するから、今から法的整備とか環境整備とか使用条件の明確化とか。私は自動運転とかドローンというのはうまく整備しないと怖い一面もあると思いますので、その辺の整備を進めるとか、そういう将来を見越した上で、ハード面、ソフト面をどうやっていくか。

特に連携、共通プラットフォームですね。情報の共通プラットフォームとか、それから

隊列走行のための隊列を組む場所の敷設、これは誰がやるのか。企業ではできないと思いますので、やっぱり国がやるしかないと思うんですけども、例えばそういうような連携のための施設整備を進めるとか、それから、結節点の整備を進めていくとか、そういうふうな具体策を書いていってはどうかと思います。今、苦瀬先生がおっしゃったように、やっぱり将来像をどう考えるかということ意識した流れをつくっていただくと、今回の大綱の特徴が出てくるんじゃないかと思います。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。先ほどのご説明にもありましたが、今日、資料4-3は、柱、見出しを書いてございまして、これから文章化するということです。苦瀬委員あるいは増井委員にご意見いただいた、ご要望いただいたということでございますので、これから作業をする上で、ぜひそういう点もご配慮いただきながら、文章化を進めていただければありがたいと思っております。

そのほか、いかがでしょうか。

**【高松委員】** よろしいですか。全体的にはよくまとめていただいたなと思っておりますし、感謝申し上げる次第です。ただ、1点だけ、多分これはプログラムの中では具体的に整理いただけるのかなと思っておりますが、現行の大綱の中には安全・安心の切り口の項目がありまして、そういう意味では、今回、災害という大きな枠組みの中で整理をするということになってはいますが、やはり業務の特性上、日常的な安全・安心、そのことをいずれかで整理しておく必要があるんだろうと思っておりますので、よろしく願いしておきたいと思っております。

**【野尻座長】** これは、特に柱を立てる提言の追加というよりは、いずれの部分でもこのところを強調して、きちんとやっていただきたいというご要望と理解します。

そのほか、いかがでございましょうか。

**【羽津委員】** ニチレイロジの羽津でございます。提言2のところにあります透明性のところですが、サービスと対価の関係を明確にするということで、今はかかっているコストに対して対価が支払われていないということで、それをいただくための透明性ということだと思っておりますけれども、基本的にサービスを提供する側としましては、コストに対して代金をいただいているというよりは、お客様のほうは、それで得られる付加価値に対してそれぞれ対価を支払われていると思うんですね。

だから、コストが仮に安くても、それが提供する付加価値が非常に高ければ、それに見合った料金がいただけるのではないかなと考えております。



そうなったときに、今、物流に対する、物流が提供している付加価値の評価が社会的にあまりにも低いのではないかと。自然に蛇口をひねったら水が出るような感じで、物流というのはあるのが当たり前ということで、身近になり過ぎてしまったがゆえに、物流が提供している付加価値に対する認知が低いのではないかということに課題を感じております。

したがって、最後の提言6のところでの啓蒙というところで、そういった点も考慮して、啓蒙活動、普及をいただければと考えております。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。物流の社会的評価を高めようということだと思えます。

竹林委員、お願いします。

**【竹林委員】** 今までお話しいただいているところで、多分ほとんどの人が方向性としては異議ないという形だと思うんです。私も同じなんですけれども、ちょっと違う点からご意見申し上げたいと思います。

提言が6つある中で、確かにこの提言をやって、ショットガンのように潰していけるだろうというものはかなり多いと思うんですけれども、あともう1つ、どうしてもなく時間がかかってしまうものというのは2種類あって、提言3で出されているものと提言6で出されている人材というのは、多分ここに出したとしても、相当時間がかかってしまう話だと思うんです。

6番の人材も、いたし方ないので、これはちょっと置いておきますけれども、3番のところはインフラ整備の話に直接かかってきます。特に気になるのが、各輸送モードの機能強化といっているものの、例えばこれが末端で効いてくるのは、いわゆる物流のストレージとか、いわゆる場所どりの話で、実際、私、空港と港湾が専門でやっているものですから、こういう議論を考えたときに、今、あるいはこれから先、進んでいくような物流のスタイルと、今の用途使用みたいな形がマッチしているのかというのが極めて不安です。

というのが、既に東京湾でも大阪湾でも土地はほとんどないはずですが。これから先、そういうことを展開していこうと思うと、用途確保、特に今は平面がものすごく広いような形でとられるパターンが多いので、これは外国に行っても同じです。上下動は非常に嫌う形になっていますので、そういったものが果たしてとれるのかどうか。

内陸のほうにとっている例もありますけれども、ほんとうに輸出とか輸入とか考えた場合、どうしても港頭地区を置かないといけないとか、あるいは空港内施設として置かない

といけないとか、そういったものが必ずあるはずです。

これは今の社会資本整備重点計画の方向性とも一致するものですが、これからどうしていくのかということ、社会資本整備の方向性と絡めて出していくということです。これはかなり長期戦になろうと思うので、1回処方間違えると、後々まで、長いこと効いてしまいますので、そこら辺は注意してお書き願えればと思うのと、あともう1つ、同じところの一番下の地域の減少等でサービスレベルの低下というのは、典型的な例は離島です。離島のサービスはかなり危機的なところが多いです。

別の問題も絡んでいるので、これは安全保障とかの話なのであまりここでするべきではないでしょうけれども、そういった問題を含めて、離島の話というのは非常に重要なんですが、手だてとして非常に難しくなっているのが事実です。ですから、このあたり、もう少し丁寧に議論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す。いずれも重要ですが、特に離島の話は今まであまり出てこなかったポイントでして、大変ありがとうございます。

この辺もやはりなかなか、解決するには非常に難しい壁があると思うんですけれども、大綱としてはこういう課題、問題があつて、省令としては書くことをしっかりすべきだと。あるいはしなくてはいかんということ、少し強調するような形にさせていただければありがたいと思っております。

そのほか、いかがでございましょうか。

圓川先生、お願いします。

**【圓川委員】** 言葉の遊びかも知れませんが、効率性とか効率化とか、そういう言葉がたくさん出てくるんですが、例えば先ほど議論がありましたように、生産性といった場合、投入資源をいかに効率化するかという話と、分子のほうの価値を高めるという。ですから、例えば強い物流が①にありますけれども、効率性、無駄のなさを書いてありますけれども、やっぱり効果的効率性にして、無駄のなさとは価値創造という言い方をしたほうがいいし、特に提言5、IoTとか第4次産業革命は、効率化じゃなくて価値創造なんですよね。

ですから、そういった意味で、これまで効率化、効率化ばかりでなく、少し局面を変えて、効果的効率化で価値を創造するという表現も加えたほうがよろしいんじゃないかなというのが私の意見であります。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。確かに価値の創造というのは今までこの分野ではあまり出てきていないですから、またご検討いただきたいと思います。

苦瀬委員。

**【苦瀬委員】** すいません、先ほど資料2と思って、そこだけ話したので、追加させていただきます。竹林先生の意見と似ているんですけども、提言2がどちらかと言うとソフトタイプで、提言3がどちらかと言うとハードタイプだという印象を持っているわけですが、提言2では共通のプラットフォームというような言葉が出てきます。提言3になると、最初に出てくるのがモード別の機能強化というのが出てくる。そこが何となくアンバランスな感じがするわけであります。

だからと言って、ここに書いてある提言3の中の1、2、3、4が悪いと言っているわけじゃなくて、これはこれで残してもいいと思うんですが、もし共通な概念だとするならば、昔の、以前の物流施策大綱にあったように、国際物流ではこういうモードがこうなって、こういうコネクションがあって、こういうことが必要だとか、こういう手続が必要だとか。幹線物流だったらこうだとか、都市の中だったらこうだとか、中山間地や離島だったらこうだとか、そういうのがあって、0番かどうかわかりませんが、そして、それを受けた形で、それぞれのものが機能強化していくというのだとすると、すんなり入れるかなと思いました。

ということで、意見でございます。以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。確かに今日のところは陸海空を、ただ並べただけなので、そういうご意見を踏まえて、少し書きぶりは考えていただきたいということです。

そのほか、いかがでしょうか。

樋口委員、お願いします。

**【樋口委員】** 川崎陸送の樋口と申します。全体の流れとして、トラック運送事業者として言うのも変なんですけど、例えば輸送分担率の問題から入っていただいて、トン数でいうと90%がトラックに依存している、それが結局は限界に近づいて、いろいろと人手の問題とか、長距離輸送だと人手不足の問題だとか、全体の、今、社会的に起こっている現象で限界が来てしまっているために、いろいろサービスの抑制だとか、何か見直しをしなきゃいけないけれども、その受け皿として、船も船員の高齢化、それから船舶そのも

のの高齢化とかありますが、受け皿を、鉄道も含めてどうしていくんだというメッセージが出せないか。

ですから、輸送分担率のシフトをしなきゃいけないんじゃないかというような議論をまずやって、そこから、長距離輸送はもう限界に近づきつつある、あるいは労働集約的な輸送も限界に来つつある、その分、見えないところの幹線輸送、長距離輸送を鉄道とか船舶にしていこう、ただし、それはキャパシティ上の問題があるから、こういう政策に持っていくんだみたいな、そこにソフトとハードが両方必要になっていくというような文脈の流れでいくと、非常にわかりやすくなっていくの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。

佐藤委員、お願いします。

**【佐藤委員】** 佐藤です。よろしくお願いいいたします。提言のほうのキャッチ的なワードを入れていただいたのは、全体像を理解する上で非常にありがたいと思います。

その中で、1点、今後、シェアリングエコノミー的な要素、所有することから、みんなで共同して使いましょう、そのために役割分担を変えましようというようなことの流れというのは、将来を見据えた場合、非常に大きな変化をもたらすと思いますし、それに伴って、今までの仕事のやり方ですとか、ひょっとして法制度の改定が必要になるかもしれませんので、提言のワードじゃなくて、中身のほうでそういったものに関する項目を入れていただけると、将来を見据えた形になるんじゃないかなという点と、あと、ワードの問題なんですけれども、資料4-3、3ページの提言6の人材の育成・物流への理解を深めるための国民への啓発活動等の中の(1)の最適なサプライチェーンを構築する物流高度人材の育成を図る、これは非常にありがたいんですけれども、構築だけじゃなくて、管理運営、マネジメントのほうで、どっちかという、構築そのものよりも重要になると思いますので、その辺のワードを追加していただくと、我々としてはすんなりと理解できるかなという形です。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。この辺はまたゆっくり検討させていただきますが、最初のほうのシェアリングエコノミーの話というのは、もうちょっと具体的に、物流との関連で教えていただければと思います。

**【佐藤委員】** 輸送ですと、一般的には共同化とか言われているんですけれども、先日

も北海道で大手ビール4社さんがモーダルシフトで共同輸送しますよというのがありましたけれども、今度は物流センターの中の利用なども共同でやったり、あと、物流以外でわかりやすいのは、ウーバー的な形のものが入ってくるとか、そういったことでみんなでも共同で使いましょうみたいなことが今後増えるんじゃないかと。

また、人の問題もひょっとしてあるかもしれません。今ですと、きちんと契約したところでしか使えないんですけれども、時間的に流動性を高めて、午前中はA社で働いて、午後はB社で働くとか、そういったことも労働人口が少なくなってくると、考えていく必要があるんじゃないかなということでございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。私も勉強不足で申しわけありませんでしたけれども、2020年までにどの程度そういうことが進捗していくか、その辺も見据えながら、どうするのか、また検討させていただきたいと思っております。

そのほか、いかがでございましょうか。

**【村上委員】** すいません、今、皆さんが話していることは4-3各論に入っているような気がするんですが、野尻先生は、骨子のところの話をまずまとめようと思っていられちゃると理解するので、その点だけ話します。私はこの提言1から6までは、全く異議ありませんので、これはこれでいいと思います。

ただ、提言に入る前に、前書き(巻頭言)みたいなものを書かれると思うので、その中でいろいろ書いてほしいことを、皆さん、この場で言っていただければと思います。私がぜひ書いてほしいのは、「物流に配慮する社会を構築する」ということを一言入れてほしい。「国民が」という文言を入れるかどうかは別にして、日々、日常的に物流に配慮するような社会を構築すべきだということを、はっきり前段で書いてほしいと思います。

以上です。

**【野尻座長】** どうもありがとうございました。

永峰委員、お願いします。

**【永峰委員】** 永峰です。私も、大卒のところ、異議はございませんが、1つ、これまでの議論の中で出てこなかった視点として、やはり提言6の国民への啓発活動の部分で、こういう大綱の場合、とってつけたように最後に、国民への啓発も必要であるとか教育も必要であるというようなことが書かれているように感じています。今回、再配達というものがこれだけ注目された物流業界、加えて人材不足で、ほんとうに宅急便業界は大変なんだということを多くの国民が認識して、値上げに当たっても反対の声が上がらずに落ち着い

た状況は極めて珍しいのではないかと思うのです。

こういう気運を上手に活用すべきです。それでは、誰がどういう形で啓発もしくは教育を進めていくのか。やはりいろいろな業界の方々、民間的な知恵も必要ですし、学校教育の中で物流教育あるいは消費者教育として行うのか。その辺も提言の中に書き込んでいただきたいというお願いです。

【野尻座長】 ありがとうございます。確かに今の気運というのは、まさに永峰委員のおっしゃったとおりだと思いますので、よろしく願いいたしたいと思います。

どうぞ、内田委員、お願いいたします。

【内田委員】 湯浅コンサルティングの内田です。私も、資料2の裏の骨子概要の枠組みは、これでいいと思います。

ただ、強い物流をつくろうというキーワードが上がっていて、その中身が今までの物流とどこが違うのか、今ひとつ、見えないような気がいたします。強い物流の反対は弱い物流だとすると、今の物流の脆弱さがどこにあるのか。今、報道などでも瀬戸際の物流などと言われていますが、その瀬戸際さとか弱さをしっかり書いて、それを乗り越えるという形になっていたほうがわかりやすいのかなと。

そういう気持ちで提言1から6までのキーワードですね、つながる、見える、支えるというのを見ていくと、提言2以降はこれを否定すると弱さになるんですが、提言1がはっきりしない。ここの見せ方を工夫すると、強い物流の中身がもっとわかりやすくアピールされるのかなと思いました。

提言1については、やはり今、何人かの先生がおっしゃったような社会の前提条件が大きく変わって、人が減ったり、市場が縮小したり、都市が衰退したりという転換点にある中で、今までと同じような形で物流をやっていたのでは非常に稼働率が落ちこちてしまう。稼働率の高い物流に変えていかなくちゃいけないということが、ご説明の中ではあったんですが、ここが重要なポイントだと思います。稼働率を上げようと思えば、意識的にサービスを抑制したり、機能を絞り込んだりというような、今までと違う行動が必要になる。物流の使い方について、行動を変えなければならないということを、提言1にうまく入れることができるといいのかなと思います。

それからもう1つ、これはそれぞれ誰がやるのかという話が各論に落ちてくると重要になってくると思います。これは1つのアイデアですが、提言1に書かれていることは、使う側が物流に対する行動を変えるという話、提言2は物流業界というか、供給側がちゃん

と対価をもらおうという意思を持って、透明化や見える化を進めていくということかと思  
います。提言2について、お互いに連携してやりましょうとぼかしてしまうと、今までと  
何も変わらないんじゃないかなという気がいたします。以上です。

【野尻座長】 ありがとうございます。提言1をサプライチェーン全体ということで、  
何かございますか。

【平嶋物流政策課長】 サプライチェーン全体の視点、連携して最適化を図っていくと  
いうことで書かせていただいております。圓川先生がおっしゃったように、価値を創って  
いくというところ、変化への柔軟な対応というところ、それから、今おっしゃったような  
効率性を上げていく、こういったものが提言1の中には思いとしては入っているところで  
ありまして、それをちゃんとわかるようにというご指摘だと思いますので、もう少しわか  
りやすいような言葉遣いを工夫していきたいと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。確かにサプライチェーン全体、非常に漠とした  
提言になっているので、よりわかりやすい書き方が必要かなと思っております。

それ以外、いかがでございましょうか。

秋田委員。

【秋田委員】 各論のほうで申し上げようかと思ったのですが、課題の認識にもかかわ  
りますので、ここで申し上げます。今、宅配便の関係は非常に国民的な関心事で、課題と  
しても出てきていますが、それ以外にも記憶に新しいところでは、何年か前に消費税の駆  
け込み需要で物流が逼迫したという経験が我々あるわけです。大きなイベントで物流が逼  
迫するという事は、今後もあり得る事象かと思っています。そのときに、社会的に物流  
は大丈夫なのかというような投げかけがやはり出てくるのだらうと思います。

したがって、そういう課題も今回の大綱は踏まえて施策をしているというような形で、  
各論としてどこに入れるのかは、提言2あるいは提言6になるかもしれませんが、きちん  
と認識しているという立ち位置が必要だらうと思います。

【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。

兵藤委員、お願いします。

【兵藤委員】 全体のつくりについてはそんなに異論はないんですが、2つございまし  
て、1つは、資料2の中で一番トップラインに地方創生と書いてあるんだけど、なか  
なかこの提言1から6の中で、地方創生にどう対応するんだというのがちょっと読みづら

い。物流の効率化と地方創生というのはトレードオフの関係にあるのかもしれないんですが、それをどういうふうに位置づけるのかなというのが、若干工夫が要るような気がしました。

それからあともう1つは、話をお伺いして、今回、個人的に最も画期的なのは、計画期間は2020年度までにすると。3年後ですね。ところが、資料4-4を見ると、交通基本計画などの他の政府計画との整合を図るために2020年度と書いてあるんですが、実際はそうじゃなくて、これだけ物事の変化が激しくて、それで、世の中の関心も非常に高い、いろいろな技術革新もあると。おそらくそういったことが背景で2020年に、いわゆる従来型の5カ年計画を脱却するような、そういう書き方のほうが私はいいんじゃないかなと、個人的にはそう思いました。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。またこの次、資料4-4では改めてご意見を賜りたいと思いますけれども、今のようなご指摘は貴重なご指摘だと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

**【一柳（尚）委員】** 私も同じように、このまとめ方は非常にわかりやすくいいと思っているんですけれども、あえてということになるかもしれませんが、いろいろな変化に追随するということはまさにそうだと思うんですけれども、もう少し先を見据えて、日本が引っ張っていくというか、世界をリードするような表現があってもいいんじゃないかなという思いがありまして、例えば提言4のところは、日本が世界をリードするとか、提言5のところも、グローバルでいけば非常に競争が激しいところで、このまま行くとほかの国にデファクトスタンダードを取られてしまうと。こういった危機感もあると思いますので、書いてあるところの強弱とか、先ほど言われた価値創造というところになるかもしれませんが、そこの由来というのがもう少し出ると、より伝わりやすいんじゃないかなと思います。

**【野尻座長】** ありがとうございました。貴重なご意見です。

増井先生。

**【増井委員】** 今、皆さんがおっしゃったように、全体的にはほとんどの項目が上がっていて、整理されていると思いますけれども、1つ、骨子概要の裏面に、「物流の生産性向上により我が国の経済成長を支える強い物流」という書き方をされているんですね。

ほかにも全体を見てみると、この中の意味することに含まれるんだと思うんですけれども、



例えば社会基盤としての物流とか生活基盤としての物流とか、そういうニュアンスがどこかに出ると、非常に今回の特徴が出るんじゃないかと思うんです。

例えば、確かに経済成長を支える、これは重要なことで、我々も経済成長の中にいるんでしょうけれども、どうしてもこういう書き方をするとビジネスサイドのように見えてしまうので、社会インフラとしての強い物流とか、何かそういったニュアンスがここに出ないかなというのが私の希望です。

それともう1つ、提言3に「ストック効果発現等のインフラ機能の向上による」という、非常に難しい言葉が使われていますが、もうちょっと易しく、ここら辺も連携とか共通とか、そういうものが意識できるように、例えば結節点の効率化とかインフラの整備とか、ここに共通プラットフォームがあってもいいかなと思うんですけれども、そういう言葉が入ると、今回の特徴がよく出るんじゃないかと。

先ほど、「共通プラットフォーム」っていい言葉ですねって申し上げたんですけれども、ここら辺に入れると、全体が見えてくるんじゃないかなと感じました。

よろしくお願ひいたします。

**【野尻座長】** ありがとうございます。先ほどもメリハリをつけろというようなお話もありまして、今ご議論いただいているのは、主としてこのポンチ絵なものですから、なかなか深掘りができていないところがあるんだろうと思います。

これからこれを深く掘り下げていく上で、あるいは書いていく上で、いろいろなご注意、ご注文をいただいていると理解してございますので、事務局でもよろしくお願ひしたいと思ひます。

そのほか、いかがでございましょうか。

**【高松委員】** 1点だけ、要望、よろしいですか。先ほどご意見の中でシェアリングエコノミーの話題が少し出たんですが、私もシェアリングエコノミーの考え方そのものは否定するものではないですし、いろいろな分野でシェアリングエコノミーが推進の気合いになっているんですけれども、特に最近、我々の業界で問題になっているライドシェアの関係、ウーバーの関係ですとか民泊の関係があるんですが、ややもすると、それぞれの産業業法を逸脱した形での取り扱いが水面下で先行しているような実態もありますので、もしその辺、触れられるとすれば、そういうことのないようにご要望だけしておきたいと思ひます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。

そのほか、いかがでございましょうか。

**【神宮司委員】** 各論になりますが、提言6の人を育てる、人材育成というのも非常に良いと思います。例えば資料4-2の中でも物流というのは非常に重要な役割を担っているとありますが、ここにいる方々は皆理解しているのですが、おそらく世間の方々はあまり理解されていないかと思います。

私、社内で20年以上採用を担当してきましたけれども、物流が第一志望という学生にはほぼ会ったことがありませんでした。最近は随分変わってきましたけれども、先程永峰委員がおっしゃったように、物流は目立たないので、よく理解されていません。そこを啓発するというのを強くやったほうがいいと思います。そうしないと人材も集まってきません。

物流がインフラだということが認知されてくると、当然サービスに応じたコストが発生するというのを皆様が理解する。最近、宅配便の労働環境を大分理解頂いたと思いますけれども、やはりそういう部分をもっと一般の方々にわかるように強調すべきではないかという感じがいたしました。

**【野尻座長】** ありがとうございます。

そのほか。

原田委員、お願いします。

**【原田委員】** 原田です。提言4というところで災害の話と環境の話がありまして、資料2の図などを見ると、これだけ独立したような感じになっているですけれども、概要では難しいかもしれませんが、資料4-2等では、ほかとの関係が書かれてもいいかなど。

具体的に申しますと、災害対策の民間でやる部分というのは、こういう厳しい状況の中で、総論はわかっているんだけど、実際に取り組みが進まないという中で、特に提言1とか2であるような事業者間の連携あるいは荷主と物流事業者の連携、こういうものを進めておくことが物流の強靱性とか、そういう部分にも、要は有事に急に連携しようと思ってもできない、一方で、平時から連携している関係があると、それが有事にも役に立つということがあると思いますので、そういう視点を少し入れていただいたほうが、共同化とか、そういった連携を進める中で、一緒に災害時のことも考えておくというような取り組み方ができるのかなと思いましたので、そういったことが入るといいと思いました。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

坂本委員、お願いします。

【坂本委員】 坂本です。この骨子概要、前回でしたが総花的という話がありまして、それがかなりピンポイントになって、まして、キーワードのところはかなりわかりやすく、大変いいと思うんですが、希望というか、この後、先ほどご説明あったように、これがリリースされてPDCAで回すという話がありましたけれども、その辺、やっぱりリリースして終わりということになっちゃうと、例えば提言6の育てるとか備えるってなかなかエンドの見えないものだと思うんですね。だから、2020年でこれができたのかできないのかって、多分判断できないと思います。2020年でこれが達成できたということはできないと思うので、時間軸とか優先順位とか、その辺をどうやって進めていくのかと。

要するに、これだけ論議されて各委員の意見が反映されたものが、リリースされて終わりというのは、今までと同じレールに乗かって、それなりに格好がついてという形は何となく惜しいという気がするので、そこのところは何かもう一工夫あると、おもしろいんじゃないかなという気がしました。

【野尻座長】 ありがとうございます。

圓川委員、お願いします。

【圓川委員】 各論になるとは思うんですけども、今回、国際物流の話はあまり表に出てきていないで、資料4-2を読んだら、3ページ、4ページでアジア地域とのことで随分書いてあります。その中で、今、我が国の第一次所得収支が大きく黒字で、アジアで稼いで収益を日本に還元すると言っていますけれども、これはほんとうですか。

この前、先週か、日経で、いくら海外で稼いでもそのまま海外に再投資してしまう、ほとんど還元しないという記事がありましたけれども、この辺の事実は確認しておいていただきたいし、ここに少し国際物流の話も書いておいていただきたい。

例えば、あまり元気のない話ばかり出てくるんですけども、ここに関税局の福田さんがいらっしゃいますけれども、NACCSは正に国際物流のプラットフォームになっています。今、VNACCS、MNACCS、ベトナム、ミャンマーにもNACCSのシステムを輸出しているわけです。そういったアジアとの関係は重要だという話で、少し元気の出る話を書いておいていただきたいなと思います。

やっぱりその辺の国際物流の話もどこかに入れたほうがいいかと思いますので、よろしくお願いします。

【野尻座長】 ありがとうございます。

小林委員、失礼しました。

【小林委員】 経団連物流部会長の小林でございます。2つほど申し上げます。1つは、やはり国民に対する啓蒙の強化を「1. 大綱策定の意義」の中に強調して入れていただきたいということであります。

それからもう1つは、民間で協調することについて関係者の理解はかなり進んでおり、すでに具体的な取り組みもある一方で、協調する部分と競合する部分も当然あるわけです。この辺の線引きがなかなか難しいので、行政の推進によって、そういったものを議論できる、具体化できる場を設けていただければいいようにしたら、ありがたいと思います。

以上です。

【野尻座長】 どうもありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。もしそのほか、特にございませんでしたら、まず1の提言の骨子について、大方の委員から、大枠としてこの方向性でいいというご支持のご発言をいただいておりますので、基本的にこの6つの提言を軸に、今後、深掘りするということをご了承いただけますでしょうか。ありがとうございます。

それから、各委員ともいろいろ貴重なご意見を賜りまして、ほんとうはそれを私が整理しなくちゃいけないんでしょうけれども、1人1人、委員の皆様の貴重なご意見ですので、ここはまた事務局でしっかりご記憶、メモにとっていただいて、今後に反映していただければありがたいと思っております。

今までのところで、何か事務局のほうでございますか。

【平嶋物流政策課長】 特にはございません。今日いただきましたご指摘を踏まえて、表現等、工夫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す。

それでは、既に少し踏み込んでいただいたご発言もありましたが、資料4-4、施策の進め方に関する考え方の整理というところがございますが、これについても、ご意見を賜りたいと思っております。

基本的には、最初の説明にありましたように、大綱を踏まえて、あるいは坂本委員からのご指摘もございましたけれども、これを具体的に実現するために推進プログラムをきちんとつくって、それで回していくんだと。基本的には毎年レビューをして、場合によっては改定をしながらやっていきたいということでございます。

こういう考え方について、何かご注意、ご注文、ご意見ございましたらお出しいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

村上委員、どうぞ。

【村上委員】 4-4の話をする前に、私は実は4-3の議事があるかと思っていたのですが、既に皆さまの話の中で4-3について話されてしまったようです。私として4-3で言いたかったことが2つあります。

1つは、2回目の会議で物流連として問題意識等話させていただいた中で、「労働力不足環境下で多頻度・小ロット化という需要をどうやって賄うか」ということが最大の問題点であると問題提起させていただいたのですが、この点は、未定稿の4-3の提言の中でテーマとしては書かれていると思います。

問題提起の中で2つ挙げた点は、1つ目は、企業間物流（B to B）においては、一言で言えば、昨年10月に発効した改正物流効率化法の精神を追求するという事かなと思っています。2つ目が、B to Cですね、個人向け物流が通販の伸びで再配達問題が起こっており、これは大変な問題になりますよと。宅配便の扱い全体個数が今年40億個を超えらると思うのですが、通販貨物の数量は、将来多分倍にはなりませんから、2030年、40年を考えたら、今のままであれば絶対に宅配便はもちません。それをどうするかというこの2つを問題提起しました。

前者は、提言1と2に大分書き込んでいただいておりますが、1つお願いしたいのは、「商慣習の見直し」という文言をはっきり明記してほしいのです。物流に負荷がかかるような商慣習は見直すべきだということを、提言であればはっきり明記してほしいというのが1つです。

それから、後者の宅配便の話は、いろいろな動きが環境省も含めて既にあります。宅配便がライフラインであることは資料4-2の2ページ目に書き込んでいただいたので、それはそのまま生かしていただきたいと思うのですが、やはり「国民が日常的に物流に配慮するような社会にする」ということが、多分再配達をなくす上で、実は一番手っ取り早い話かと思うので、先ほど申し上げた通り、そこは提言の前の巻頭言のところを書いていただきたいと思います。

それから、国際物流の話、これは私、この会議に出ていて感じたところがあるのですが、やはりアジアなんですね。我々、物流事業者はこれから、人口が減る日本じゃなくて、アジアで商売を伸ばしていかなければいけません。利益の源泉として伸びるマーケ

ットはアジアで、アジアの数字は資料4-2の4ページにたくさん、これだけ伸びましたというのが書いてあるのですけれども、私のデータでいうと、1990年から2015年という25年間で貿易額の伸びを見ると、アジア・EU間が4.9倍で、アジア・北米間が3.8倍です。ところが、アジア域内が12.9倍伸びています。要するに、アジア域内でこれから我々は商売を伸ばしていかなければいけないということで、そこで日本の強みをどう生かすかということになるかと思うんです。

それについては、提言1の3で触れていますけれども、やはりコールドチェーンですね。コールドチェーンについて、特にASEANは常夏の国々なので、これから日本の高品質のコールドチェーンを、付加価値をつけて持ち込んで、そこで商売を創造するといった、要するに利益を出していくという意味でに大事だと思います。コールドチェーンの書き方についてはどういう書き方にするかというのはお任せしますが、ASEAN展開における1つの具体的な活用ツールとして、明記していただきたいと思います。

それから、4-4の話ですね。大綱作成後の進め方ですが、物流連としては既に前の施策大綱でもこの進め方にかかわっていて、やっておりますが、KPIをつくってPDCAで回すというのは王道のやり方だと思うのですが、プログラムの構成が多分、大項目、中項目、小項目、各論となると思うんです。KPIの数値化をどこに持っていくか。これまでは、各論に数値化が来ていて、数字づくりに追われているみたいなどころがあります。

そうではなくて、多分中項目くらいまでは数値化……、先ほど物流の人材の話で、2020年までに何ができるかというとき、例えば、チャレンジになりますけれども、2020年までに物流専門大学を1つつくりましょうとか、あるいは宅配便の再配達でいえば、今、再配達率が20%を超えていますけれども、2020年までにゼロにしようとか。物流連はゼロにしてほしいということで、今、いろいろなところで動いていますけれども、ゼロが無理なら、まずは10%、半分にしようとかですね。

そういうような、目標的な大きな数値化はいいのですけれども、一番各論のところの数値化すると、数字づくり……、これは会社でもよくあるケースなんですけど、ボトムアップをすると、下から数字をつくるので、どうしても数字づくりに追われてしまうところがあるので、そこら辺、KPIのつくり方は、この次のステップのプログラムをつくる段階で考えてほしいというのが1つ。

それからもう1つは、既に提言の中には前の施策大綱からずっと続いている案件が半分以上あるわけですね。それに対して、省庁主導でいろいろな協議会ができて上がっています。

例えばトラックに関しては、トラック輸送における取引環境、労働力改善協議会、4年かけてやるということで、厚労省さんとか経団連さんとかが入ってやっている協議会が動いています。それから、農水省が農水産物の輸出振興の中で、日本の農水産物を輸出するためにどうするかという協議会の中に物流部会があって、私もメンバーなのですが、大分議論が進んだりしています。

それから、ついこの間、日本の物流システムの標準化ということで、日本のクール宅配便モデルが初めてBSIのPAS1018という国際認証が取れました。これをこれから経産省さんがISO化しようということで動き出していますが、こういう動きが並行して起こっているの、くれぐれも重複しないように、アクションプランで誰が何をやるというのをつくる時に、既に走り出している、進行中のこういう協議会だとか委員会の状況を確認した上で、それとの整合性、多分、国交省さんだけじゃなくて省間の調整とか、先ほどの大学の話なんて、文科省が絶対に必要になってくると思いますし、そういうことも含めて、プログラムといいますか、決めてほしいと思います。

以上、2点でございます。

**【野尻座長】** ありがとうございます。特に後からの2つについては、今後、進め方、特にプログラムについてのご注意、ご意見だったと思いますので、気をつけます。

それから前者、資料4-3を飛ばしたつもりはございませんで、申しわけございません、資料2で提言でご意見を賜っている中で、おそらく4-3の項目にかなりオーバーラップしてくるんだろうと。

さらには、やはり4-3については、少し文章化した後、議論しないと、かなりいろいろな方向に出ていってしまうということで、決して飛ばしたわけではありませんが、もちろん資料4-3をご覧になって、何かご意見があれば、今いただいても結構でございますので、よろしくお願いいたします。

とりあえず、私としては資料4-2、4-3については、もう少し文章化が進んだ後で、また皆さんから細かなご指摘、ご意見をいただくということにしたいなと考えているところでございます。

さて、戻りまして、また資料4-4ですが、今、村上委員から、前回の物流大綱の中でも半分ぐらいはオーバーラップしていると。しかも、それはある部分では協議会等を通じて、制度化、組織化されている部分もあるので、そういうところとの重複をぜひ避けてほしいというようなご注意だったと思っております。

数値化のほうは、小にするのか中にするのか、これはまた検討が必要だろうと思いますので、もう一度、事務局でもご検討いただきたいと思います。

それ以外、いかがでございましょうか。

それでは、資料4-4で提示されました進め方の整理について、こういう形で今後進めさせていただく、特に今まで推進プログラムについて、この検討会ではきちんとしたご説明がなかったものですから、こういう推進プログラムでPDCAをしっかりとチェックしていくんだということで、委員の皆様にご理解いただければありがたいと思っております。よろしいでしょうか。

事務局のほうで何かございますか。

**【平嶋物流政策課長】** 特段ございません。

**【野尻座長】** わかりました。議題1、2をやったつもりではありますが、それ以外のところで何か委員の皆様からお気づきのことがございましたら、お出しいただきたいと思っております。

苦瀬委員。

**【苦瀬委員】** 言葉の問題なんですけれども、物流という言葉がそれぞれ非常にわかりにくい言葉であったり、それから業界によってイメージが異なったり、いろいろなことがあるんだろうと思うんですね。ですから、ぜひワーディングは気をつけていただければありがたいということを、お願いしたいと思います。

関連して、今、気がついたので、これだけ言っておきます。資料2で見たときに、一番上のところに社会インフラという言葉があって、次に、前の物流施策大綱で物流インフラという言葉があって、そして、インフラ整備をするということになって、今度はインフラ機能となっていると。

これ、ここにいる方たち、我々はわかっていると思うんですね。社会インフラというのは、社会生活を、経済成長を支える基盤なんだよという意味だし、それから物流インフラといったときには、多分、そういう意味では施設とか、港湾とか道路とか、そういうことのインフラなんだよということで使い分けているんだろうと思うんですが、同じ言葉が何回か出てくると、一般の人はわかりづらいかもしれないので、ちょっと気をつけてお使いになったほうがいいかなと思えました。

以上です。

**【野尻座長】** ありがとうございます。確かに物流とは何ぞやという定義を述べます



と、大変な、いろいろ、おそらく苦瀬先生と私では定義が違うのかもしれませんが、それはともかくといたしまして、この大綱の中で物流という言葉はどう使うかというのは、やはりどこかできちんと決めておいたほうがいいんだろうと思います。

いろいろ議論があるかと思いますが、この大綱の中では物流という言葉はこういうふうに使っていますということを、きちんとどこかで書いておいたほうが誤解がないのかなと。

それから、今、苦瀬先生のご指摘のように、そもそもこの物流大綱、これから文章化されるわけですが、誰に向かって文章化して、誰に読んでもらうかといいますか、そういう視点、今、苦瀬委員のお話では、一般の方という、あるいは永峰委員もおそらく同じようなお考えを持っているんだろうと思いますけれども、そういう視点で、今後、文章化を進めてほしいなというのが、私の個人的な意見であります、いかがでございましょうか。

やはり物流、何となくまだまだなじみがありませんので、一般消費者、国民の方が読んで、ああ、そうなのかということまでという書きぶりをお願いできればありがたいなと思っております。

そのほか、何か追加的にありますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

たくさんのお意見をいただきましたので、本日いただいた意見を事務局で整理した上で、次回、また諮らせていただきたいと思います。

それからもう1つ、議事（3）にその他というのがございますが、その他について、何か事務局のほうでございましょうか。

**【平野企画官】** 委員の皆様、ご意見、ありがとうございました。毎回のことでございますけれども、本日お配りした資料ですが、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほど郵送いたしますので、よろしく願いいたします。

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。

また、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、内容についてご確認いただいた上で、国土交通省、経済産業省のホームページに掲載したいと考えておりますので、よろしく願いします。

また、次回、第6回委員会ですけれども、6月1日木曜日に開催の予定でございます。

場所は本日と同じ、この会場となりますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

【野尻座長】 ありがとうございます。それでは、予定の議事が終了いたしましたので、本日の検討会はこのあたりで終了とさせていただきます。

委員の皆様には、お忙しいところご出席いただきまして、大変ありがとうございました。今後ともよろしくお願いたします。ありがとうございました。

— 了 —