

第7回 総合物流施策大綱に関する有識者検討会

平成29年6月15日

【平野企画官】 定刻となりましたので、ただいまから第7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きますので、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ます。議事次第、座席表。資料1として、委員名簿。資料2が「有識者検討会提言（案）の概要」、二枚紙となっております。資料3が冊子となっております。「有識者検討会提言（案）」でございます。最後に参考資料として、「用語解説」でございます。

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、高松委員、竹林委員、二村委員につきましては所用のためご欠席と伺っております。

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、写真撮影はここまでとさせていただきます。

野尻座長、よろしくお願いいたします。

【野尻座長】 皆さん、おはようございます。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「有識者検討会提言（案）」について、でございます。まずは事務局よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【平嶋物流政策課長】 それでは、お手元の資料3に沿ってご説明したいと思います。資料3は提言（案）本体でございます。前回からの修正点、変更点を中心にご説明していきたいと思います。

まず、1ページ目の15行目の段落です。こちらは前回、物流が果たす社会インフラとしての機能の部分につきまして、施設の話、輸送機能の話という2つの要素があるのだろうということです。前回、ハードインフラ、ソフトインフラという形で単純に書いており

ましたが、少しわかりにくいところがあるので、きちんと定義したほうがよいというお話がありました。それを踏まえまして、「そして」で始まる段落を追加しております。施設に対し、輸送機能はいわばソフトインフラとも言うべき役割を果たすものとなっているということで書かせていただいております。この2つが合わさって、社会インフラとしての物流の機能が発揮されていくということをわかるように書いております。

続きまして、3ページ目の一番上の段落です。物流に関して、安全性が十分担保されていることが大前提になっているのわかるようにするべきというご意見がありましたので、こちらに「物流が安全性を十全に確保しつつ」という形で入れさせていただいております。

続きまして、「2. 現状と課題の関係」でございます。6ページ目の3行目からの段落ですが、これは後ほど詳しくご説明いたしますが、物流の果たす機能につきまして、「価値創造」、「効率性」という2つの部分がきちんとわかるように書いてほしいという意見がございましたので、後ろのほうで出てくる整理にしたがって、具体的には5行目、6行目の部分について言葉を書きかえております。

ページが飛びますが、9ページ目の「現状と課題」の（5）「安定的な輸送機能等（「ソフトインフラ」）の確保（各輸送モード等の強化と連携の強化）」と書かせていただいております。こちらでソフトインフラの、1では定義を書いておりますけれども、2、3のところ、それぞれソフトインフラが初めて出てくるところにつきまして、改めて「輸送機能等」ということがわかるようにしております。

加えて、9ページ目の22行目から始まる内航海運に関する段落ですけれども、前回検討会以降、海事局で検討を加えた部分もございますので、その分を追記させていただいております。

10ページ目の3行目、鉄道輸送の関係ですが、こちらでは輸送障害時の対応以外に輸送能力、運行ダイヤを例示として加えております。

加えて、6行目以降、物流施設の部分の記述を追加しております。こういったものを全部含めて、輸送、保管、流通確保といったものを1つの機能として捉えて（5）で書いております。

また、10ページ目の14行目からになりますが、片荷について、単純な上り・下りだけではなくて、各地域で状況が異なっているので、広域的な観点から見る必要があるだろうということを入れております。

ページが飛びますが、13ページ目になります。17行目以降ですが、人材の話につき

まして、物流現場で必要とされる人材と、高度人材という2つの種類の人材が必要となるだろうということがより明確になるように、2つを分けて書いております。17行目、21行目からの段落、27行目からの段落、それぞれの冒頭で現場の人材、管理を行う人材という形で書き分けております。

次のページの13行目、現状と課題のまとめのところで、物流の社会インフラとしての機能を果たしていく上で「大前提として安全の確保を図りつつ」とし、安全の話を書いております。

「3. 提言」の部分でございます。15ページ目の提言1のタイトルにつきまして、「サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革」ということで、サブタイトルとしまして、「競争から共創へ」と、共に創ると書かせていただいております。前回の検討会での議論を踏まえまして、物流自体の付加価値を高めていく、それがサプライチェーン全体、商品の付加価値を高め、商品サービスの付加価値を高めることによって全体としての価値も上がり、それを支える物流の価値も上がっていく。両方が上がっていくのだということがより明確になるように、この2つを書き分けております。それに伴って、20行目から始まる提言1の総論の部分で、「高い付加価値を踏み出す物流」とは何なのかということをも26行目から書いております。これによって全体としての付加価値を上げていく部分と、物流としての価値を上げていく部分がわかるように書いております。具体的には、この中で書いておりますように、温度管理や時間指定といった付加価値を提供するという部分、流通の確保等の消費者にとっても利便性を高める機能を提供するという部分によって、物流自体の価値も上がり、また、それが消費者にとっての価値を高める、サプライチェーン全体としての付加価値を高めるということを書いております。

16ページ、4行目から始まる段落ですが、付加価値を高めるということにつきまして、6行目のところのconnected Logistics、付加価値があつての物流の構築という言葉を追加しております。

16ページ目の12行目から始まる(1)(2)のタイトルの部分ですが、前回の検討会で「連携」というだけでは伝わりにくいところがあるのではないかとのご指摘をいただいたところでございます。「連携」のキーワードは今回の提言全体に係る部分でございまして、個々ではなかなか対応できないものを、お互い力を出し合って協力してやっていくという意味で、「連携」が1つのキーワードになるところでございしますが、ここは特に「連携」

というだけではなくて、それぞれがそれぞれの相手に対して助け合うことで新しい価値をつくっていくという意味で、「協働」という言葉がふさわしいのではないかとということで、「連携・協働」ということで言葉を置き換えております。これは（１）の①②③、（２）、について全て置き換わっております。

１７ページ目の２行目の①も同様の趣旨から、「連携・協働」という形にしております。また、「事業者間」というところは、例示として、「荷主、物流事業者など」という例示を入れさせていただいております。

１８ページです。ここは言葉の平仄をそろえました。３行目は、アジアを中心とした物流網となっておりますが、サプライチェーンと置き換えました。

１９ページの８行目から始まる段落ですが、こちらは物流が社会インフラとしての役割を果たすことの重要性とそれを今のままでは果たせなくなる恐れがあるということについて関係者間で十分共通認識を形成していく、それをもとに連携・協働を図っていくことが大事だというまとめの文章を入れております。

２０ページですが、提言３の部分につきまして、「ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上」とサブタイトルをつけております。

また、１、２等と同様の趣旨から、２０ページの２９行目でソフトインフラについて「輸送機能等」ということで提言をもう一度改めて入れています。

２１ページですが、前回の検討会でモーダルシフトの関係についてもう少し言及したほうがいいのではないかというお話があったことを踏まえまして、２１ページ目の８行目、９行目でモーダルシフトに関する記述を追加しております。

また、１７行目、１８行目の部分、ハードインフラとソフトインフラが一体的に機能を発揮することが大事であるということをもう一度、結論として入れております。

２２ページですが、２５行目から始まる段落についても、モーダルシフトに対応していくために内航線の輸送力を増加するという部分が必要ではないかという話がありましたので、この記述を入れております。

２３ページの１３行目ですけれども、内航海運についての記述については、先ほど申し上げましたように、海事局での検討が進んだ部分がございます。その検討の状況も詳しく書く形で、それぞれエの文章の中ですが、ローマ数字の i、ii、iii で、括弧書きで内容がわかるように補足しております。

また、２３ページの２９行目からは鉄道輸送についての機能強化ということで、こちら

も輸送力強化の方策の検討を行う必要があるということを記述しております。

24ページですけれども、物流拠点と、物流施設の2つの用語の使い分けについて、拠点は空港であったり、港湾であったり、場所を指し、物流施設は、倉庫のような、主として民間事業者が設置している物流センターとして使われているものを指すということが明確になるように、24ページの3行目、4行目で言葉を出しております。

24ページ目の31行目、32行目は、手引きを今年3月末に作成しておりますので、そちらについての言及を追加しております。

26ページの6行目、7行目のところですが、前回の案では「ラストマイル」「ラストワンマイル」と言葉が揺れておりましたので、「ラストマイル」で統一して書いております。

また、14行目、15行目も「物流の社会インフラとしての機能確保」ということで、社会インフラとしての機能確保であることが明確になるように表題を書いております。

28ページ目の11行目も先ほど説明したのと同じ趣旨で、物流施設が何を意味するのか、倉庫のことを念頭に置いているということがわかるように、「保管等の機能を担う物流施設（倉庫等）」という形で言葉を補っております。

ページが飛びまして30ページです。提言5の関係で、表題等を含めて、新技術に関して少しイメージがつかみにくいというお話がありました。表題も「新技術の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）」という形に変えております。

31ページ目の最初の段落につきましても、よりそれが明確になるように、「“物流革命”を目指す必要がある」と記述を足しております。

32ページに具体的に（2）（3）というところがございますが、この表題につきましても、8行目、25行目につきまして、「運送の飛躍的な効率化」、「空の産業革命」という言葉を足しております。

なお、25行目から始まりますドローンの部分は、前回、山間部の話と都市部の話と両方一緒に書いておりましたけれども、今回の大綱の終期が2020年度でございますので、その期間の中でより明確になっている山間部の話を書いております。その先についての前提の部分というのは「等」という形にしております。

また、ページが飛びますが、36ページ、「施策の進め方」の部分であります。前回の検討会でこの施策の進め方について、PDCAについてのご指摘をいただいたところであります。具体的には、10行目、11行目です。それから、21行目、22行目、24行目、25行目ですね。こちらのほうでPlan、Do、Check、Act、それから、Checkに当たるフォロー

ーアップにおいて、十分作業期間を確保し、その結果をちゃんとフィードバックして、次につなげていくということを追加しております。

主な変更点として、前回ご指摘いただいた点とその後各委員からメール等でご連絡いただいた点を踏まえ修正を加えたところでございます。全体として、物流が社会インフラとしての機能であるということがより明確になるようにということ、言葉の定義が揺れないようにということ、全体を通しての連携としてのキーワードの意味がきちんとわかるようにということで、修正を加えたつもりでございます。

説明は以上でございます。

【野尻座長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから、委員の皆様にご意見を賜りたいと思いますが、まず、今、ご説明いただきました提言の内容に直接関係する部分についてのご意見がありましたら、お出しをいただきまして、それが一通り終わりましたら、一般的な意味で全体の所感、感想等をいただければと思ってございます。

まず、ただいまご説明ございましたけれども、前回の検討会の後、検討会で出された意見の修正と言いますか、それを反映する形でいろいろ作業を行っていただきまして、私も少し読ませていただきました。かなりの部分、反映されているのではないかと印象を持ってございますが、そのことにつきまして、何か特別にまたご意見等がございましたら、まず、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。

永峰委員、どうぞ。

【永峰委員】 とてもわかりやすくなったなと思っております。私のような専門家ではないものにとっても、これであれば読めるなと思いました。特に、用語集もつけていただいたということで、用語集と照らし合わせながら見るとなおさらよくわかる。この物流大綱においては、国民にも読んでもらいたいという意欲が伺われるものではないかと、その点は非常に評価いたします。

あと、前回に指摘させていただきました「ハードインフラ・ソフトインフラ」という言葉をキーワードにしながら組み立てられた文脈も、用語の説明が簡潔にされているのでよく理解できるようになりました。それから、「連携」という言葉は当たり前過ぎるという指摘もさせていただきましたが、なるほど、ここで「連携」ということが物流大綱においてどういう意味のある言葉であるのかということがわかるような最後の結論に導くところが非常によくできているなという点を評価いたします。

そのうえで、1つだけ注文です。それは、ページ数が3ページ目、最初のところの「強い物流」の実現のところですか。この1、2、3、4、5、6については何も異論はございませんし、優劣をつけるというより並列的に書くということも、私、実は指摘した部分がございます。読み直してみると、10行目の「そのためには以下の4つの取組が必要となる」と、1、2、3、4ときて、その後に2つの要素が鍵となると続いています。図を見ると、なるほど、1、2、3、4と5、6は、若干性格が違っている。5、6は支え合いの要素なので、すべてに関連していることであり、1、2、3、4はそれぞれに重要な取組みであって書き分けているのだということがわかります。でも、4つの取組となって通し番号がついていると、「6つではないの？」と疑問がわきます。せっかく「見える」とか、育てるとか、キーワードでわかりやすくしていらっしゃるので、6つの提言として、取組としてはこういうことがあり、次に、これら取組を実現するために、もしくは支えるために必要な基本的な要素としては、この2点がキーになってくるとした方がいいのではないかなという提案です。

【野尻座長】 ありがとうございます。確かに、ご指摘の部分はそのとおりかなと思いますし、これはまた別途、事務局とご相談しながら、今のご意見を反映するような形で、場合によっては手直しをさせていただきたいと思います。

それ以外、直接的に関係する部分でのご意見はいかがでしょうか。

どうぞ、増井委員。

【増井委員】 増井でございます。今おっしゃられたように、皆様のご意見がおおむね反映されて、さらに用語集もつけられたということで、非常にわかりやすくなったということで、結構かと思います。

気になる点が3つほどありますので、ご参考までにお話しして、ご判断いただきたいと思います。いろいろ多くの提言があるわけですが、大きな鍵というのは、物流事業者相互とか、荷主と物流事業者とか、それから、各モーダル間の連携とか、そういう「連携」が必要になる。特にその場合、一番気になるのは、情報共有だろうと思っています。その情報共有に対してどういう書き方をするかということで、私は前回も「情報に関する共通プラットフォーム」という言い方をしたのでありますが、これを官民一体となって推進することが非常に重要なのではないかなと思っています。プラットフォームという言葉がわかりにくいというお話もありましたので、これはまたご判断いただけたらと思うのですが、今回、文脈の中で一、二カ所、プラットフォームという言葉はあるのです

が、少し弱くなっていると感じました。提案として、例えば、17ページぐらいにあります、17ページの①です。「荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働を円滑にするためのデータの標準化等」というタイトルになっているのですけれども、例えば、データの標準化というものに留めずに、データの標準化もそうですし、一番大事なのはシステムの標準化だと思っているのです。データだけではしょうがないので、それらを含めて、私は「情報のプラットフォームの共通化」ということを申し上げたのですけれども、このタイトルあたりに少しそのような、データの標準化だけではないのだよ、というニュアンスが入ればいいのかと思います。

その前触れとしては、16ページにも3行目ぐらいに「事業者間での共通ルールや全体の標準化を進める」という言葉が書かれております。こういうところも「官民協働で共通の情報プラットフォームを構築していく」という表現にすると、より伝わりやすいかなと思いますし、その下のほうの31行目ぐらいにも、「情報を複数の事業者間で適切に共有・活用することで有効な連携を促進する」という文章がありますけれども、このために一番大事なのは、共通プラットフォームを官民一体で日本標準をどうやってつくっていくかということが非常に大事なのではないかなと思いましたので、そこら辺の表現が、もう少し強調できればいいのではないかなと思います。

それから、あとは記述の問題ですけれども、29ページです。最後のほうで(イ)、25行目、「荷主・物流事業者間など関係者間の連携促進」とあります。これは環境のところですが、最初の3行の後、すぐに海運になっています。ここは海運がものすごく強調されているように受け取られますので、例えば、トラック、鉄道などを含めて一般的には物流を効率化することが、それ自体も環境に貢献できるのだという書き方を最初にしてもいいのではないかなと。海運だけが少し目立ってしまったかなという感じがします。

それと同じようなことですが、提言6で34ページ、最後ですが、「物流現場の多様な人材の確保と高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等」。これも、上の2行はいいのですけれども、いきなりまた内航海運に例え話がいつちゃって、内航海運だけが目立っているのですよね。これももう少し一般的な書き方もしておけばいいのかなと。逆に、例えば、「高度化する」という下の1パラグラフを先に持ってくれば、内航海運は例えとして最後に言うておくということになるのかなと。順序関係で内航が目立つように感じました。これは感想です。よろしくご検討お願い申し上げます。

【野尻座長】 はい、ありがとうございました。3点ほどご指摘をいただきました。

1点目の、共通プラットフォームにつきましては、前々から増井委員のご指摘がありましたので、私も関心を持って文章を少しチェックさせていただきましたが、もっとストレートにきちんと、強く出せということでしょうか。

【増井委員】　そうですね。データの標準化だけに留まらないで、もう少し、ソフトウェアのインフラですね。アプリケーションもそうですけれども。それが共通化されていないので、この間、圓川先生からNACC Sの話もありましたけれども、ああいうのがベースになって、それが広まっていけば強いのではないかと思うのです。そういうシステム標準とか、共通システムとか、そういうものを官民で進めていくという書き方ができると、データの標準化だけだったら少し弱いかなという気がするものですから。

【野尻座長】　私は大綱ですので、具体的に官民でどのように取り組むかというのは、次のステップでいいのかなと思って、あえてこのあたりの表現でいいのかなと思っていたところではありますが、これはもう一度、事務局とご相談させていただきたいと思います。

それから、あとの2点、海運と内航が目立ち過ぎというのは預からせてください。

【増井委員】　その辺は全て、委員長のご判断におまかせしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【野尻座長】　いかがでしょうか。直接皆さんからいただいたご意見の反映について何かございましたら。特によろしいでしょうか。わかりました。今、永峰委員、増井委員からご意見がございましたので、これについてはまた座長代理も交えて、どういう形で反映するかについて預からせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【上村委員】　この物流大綱、今回、全体的な物流の抱える課題を総合的に、今現在の問題を非常に凝視しながら、大切な問題点を詳細にあぶり出しながら、いい提言だったと思います。1つだけ、この中にも記述があり、ハードインフラ、そしてソフトインフラという言葉の中で提言3の中にもあるのですけれども、物流インフラを支えるためにはハードインフラがしっかりしていなかったら、ほんとうに道路の整備や港湾の整備、鉄道網のこれからの進展、空港のこれからの問題、又情報インフラそういうハードですね。物流を支えるハードがしっかりしていなかったら、なかなかこの我々がやっている物流というのは、実際に機能をスムーズに運べないわけですので、書いてあるのですけれども、例えば、1の総合物流大綱策定のところの意義のところにもう少し加えとか、あるいは、最後の「施策の進め方」というところでも、少しそういうベーシックな物流を支えるインフラがしっかりしていなかったらだめなのだというところを加えていっていただきたいと

思います。

【野尻座長】 ありがとうございました。前回の検討会でもこの点についてはいろいろご意見をいただいたところであり、かなり書いてあるなという印象は個人的には持っているのですが、もう少しはっきりと、ということでしょうか。少し検討させていただきます。ありがとうございました。

平嶋課長、どうぞ。

【平嶋物流政策課長】 先ほどの増井委員のご指摘の部分ですが、今回の提言1の(1)の部分は、事業者間の連携というところを中心に書いております。それをより円滑に進めるために環境を整えるという部分が、まさに全体として標準化をやっていく部分と思っております。事業者と事業者の間という観点で言いますと、全体に係る部分ではないものですから、(2)の部分の、すべてを通して一定のベースをつくっていく話とは書き分けているつもりでございます。プラットフォームのことは前回ご説明したとおりで、いろいろな捉え方があるということと、データの標準化やシステムという部分もあると思いますし、それ以外の、もっと物としての標準化の部分、デザイン・フォー・ロジスティクスの部分等があると思うのですが、その標準化の部分について、お話を聞いていたときに、データの部分は一番皆さんの問題意識が高いところだったように感じているものですから、例示として入れているところでございます。それもあって、例示としてどれを使っていくのかというところ、また、データの標準化という言葉についても、どの部分のデータのどの部分についての標準化を図っていくべきかという部分とその手順について、データそのものの形、フォーマットだけではなくて、渡し方や、順番など、どの範囲のデータをどう渡すのかといったものもある程度コンセンサスができていくといい部分だと思っております。そういったところも含めて、今、代表例としてデータ等、という形で受けているところになります。

【野尻座長】 ありがとうございました。

樋口委員、どうぞ。

【樋口委員】 川崎陸送の樋口でございます。今の標準化の部分で、冒頭に標準化が進まないと高コスト物流になってしまうので、標準化を本当に真剣に進めたいという書き方ができないかというご提案です。ここでは2番目にパレット使用等のユニットロード化とありますけれども、先進国の中でユニットロード化が一番進んでいないのが日本であるということは、ここであまり認めてはいけないのかもしれませんが、パレットサイズでな

くても、コンテナの容器から何からがオールカスタムメイドで部分最適になっております。これによって車のサイズとか長さとか幅も全部カスタムメイドになっていて、結局それが生産ロットが少なくて、手作りになって納期が遅くなって、大型車を頼むと1年以上かかってしまうという話になっていると思うのです。ですから、標準化というのは、プラットフォームのこともそうですが、データもそうですが、ハードもそうですが、全体として標準化に本気で取り組まないと、いつまでたっても高コスト物流になってしまうという書き方ができないかと思ひまして、お話しさせていただきました。

【野尻座長】 ありがとうございました。

【平嶋物流政策課長】 補足ですけれども、16ページの総論の部分で、(1)と(2)が始まる前の部分ですが、データ、荷姿などが異なると障害となる。その前のところで、効率化と付加価値の向上を図っていく必要があるとなっておりますが、その流れの中で書いているつもりです。もう少しここを丁寧に書くべきということでしょうか。

【樋口委員】 丁寧にというか、ストレートに書かれたほうが。オブラートに包み過ぎていて、かなり高いものについてしまっているということを、どこまで書けるかわかりませんが、わかりやすくなると思いますので、よろしくお願いします。

【平嶋物流政策課長】 わかりました。あとは前提として、この現状と認識のところ、これの裏返しと言いますか、ちょうど6ページの3行目あたりから始まるのですけれども、ここで効率化の話をしています。さらには、運ぶ容器の話については、提言の3の中身としまして、17ページの12行目から、パレット使用等の標準化ということで、容器の形状、印字位置という例示を挙げているところがございます。先ほどのご指摘で言いますと、16ページの総論をもう少しはっきり書くべきというご指摘かと思ひます。

【樋口委員】 よろしくお願いします。

【野尻座長】 ありがとうございます。それでは、標準化を強調するような形で16ページに少し何か追加をいただければと思います。そのほか、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。今日、事務局から提示されました提言の案につきまして、今、複数の委員から修正、ご意見等がございましたので、これにつきましては、座長、座長代理と事務局で検討して、修正すべき点は修正させていただきたいと思っております。直接的な部分でのご意見をたまわりましたので、それ以外には全般的と言いますか、一般的なところで所感、ご感想がありましたら、この際、お話をいただけたらありがたいと思いますが、いかがでございましょう。特によろしいでしょうか。

波多江委員、どうぞ。

【波多江委員】 私どもの関係でいきますと、18ページになるのですが、(3)の③の農産物の輸出の関係です。その中にほとんどの単語で集約されていると思うのですが、物流の効率化、連携、それから、28行、29行目にあります、物流拠点の整理。それから、物流の高度化、最適化ということがあるのですが、今、課題になっています農産物の輸出促進あるいは拡大という意味合いでいきますと、コスト低減という部分が、これはもう無機物、有機物かわりなく共通する課題ですが、特に農産物、日本の農産物を海外に輸出拡大をしていく。どうしても海外での競争力という部分では、農産物の価格そのものが高い。日本の農産物が高い中で、どう輸出促進していくのか。そういった面で考えていくと、より輸送コストを低減、合理化していくということが必要なので、言葉としては高度化、最適化とか、いろいろ挙げられているのですが、「低減」という言葉がどこかに、「コスト低減」という部分が盛り込めるようであればご検討いただければと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。農産物に限らず、物流コストをいかに低減するか。効率化、連携を図りながら、コストを低減していくか、生産性を向上していくかというのは重要な問題点です。今回の大綱のベースにある基本的な考え方ではないかと思っているところでありますけれども、波多江委員はもう少しこの部分で、特にコストが重要なのでというご意見がありました。これも少し検討させていただくことでよろしいでしょうか。

【波多江委員】 はい。

【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。

秋田委員、お願いします。

【秋田委員】 秋田でございます。

この提言につきましては、私は、全面的に異論はございません。あと、今、いろいろ皆様からのご意見を座長、座長代理で取りまとめていただければと思います。

私から全体的に、特に重要な個別最適から全体最適という視点ですね。これがここに盛り込まれていますけれども、我々事業者側からすると、これはかなりの行動変革になります。今までは個別最適で個々の荷物ごとに最適な物流を模索していたところから、全体、事業者間、あるいは、広く消費者も含めた連携という社会に持っていくということなので、特にトラック事業者はかなりまだまだ何万社という国内にも事業者がおりますの

で、この施策を具体的に進めるときには、行政からのかなりきめ細かな支援策も含めた具体的な取組が必要だろうと思います。特に、事業者側が無理なく全体最適という方向性に向かって進めるように、ぜひ具体的施策のときにはご配慮いただければと思います。

【野尻座長】 ありがとうございました。そのほか、所感、ご感想がございましたら。
圓川委員、どうぞ。

【圓川委員】 大変いいものができたと、敬意を表したいと思います。

それで、今の話と関係するのですが、最後の「施策の進め方」でこのPDCAの中身を書いていただきありがとうございました。大綱はこのままでいいと思うのですが、実際に施策を進めるときに、このPDCAをどのようなサイクルで回すのか。1年なのか、2年なのか。あるいは、4年で回していくのか。PDCAのActのところは次の大綱のため、という意味があるのか、その辺のニュアンスを教えてくださいたいと思います、先ほど秋田委員から出ましたように、全体最適といったら、そのために関係するところ全て動かそうと思ったら、ものすごく大変だと思うのです。ですから、これを4年間で全部できるとは思っていませんし、そういう方向性を示した意味で、大綱として大変意義があると思います。ただし、出来るものについてはニュアンスとしてこのPDCAをどういったサイクルで回すのかだけ、教えてくださいたいと思います。

【野尻座長】 ありがとうございます。この点、いかがでしょうか。

【平嶋物流政策課長】 このPDCAのやり方ですが、まず、このいただいた提言を踏まえまして政府として閣議決定をいたします。それに基づいてプログラムをつくることになりますが、そのプログラムについて、毎年、フォローアップをしていく。それを必要があればさらに修正をしながら、施策を進めていく。効果が出るような施策の見直しもしていくということになります。そういった意味では、毎年度ということになります。その中で、先生がおっしゃったような効果がきちんと出るようにという形で、必要な施策の修正もしてきたところになります。

【圓川委員】 どうもありがとうございました。

【野尻座長】 ありがとうございました、そのほか、何かこの大綱が出た後のことをいろいろ、委員から出ておりますけれども、感想なり、所感なり、お出しいただければありがたいです。いかがでございましょうか。

苦瀬委員、お願いします。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。

大変によくまとまったものができているなど思っております。私自身が評価したいのは、最初の前段のところに、大きな変革がきているのだということがきちんと書かれているということが、まず1点です。それから、2つ目は、今まで、無駄、無理という議論で、コストを下げようとか、そういう議論が多分多かったわけですが、それと同時に、コストを削減するのだけれども、一方で付加価値も高めようという、このことがきちんと書かれている。3つ目は、今、ご議論がございました、個別ということから全体ということだと思えます。この3つについて、非常によかったのではないかなと思っております。

今後は、今、圓川先生がおっしゃったように、これを全部、すぐに3年後、4年後にできるのかというと、なかなかそうはいかないとは思いますが、それぞれに短期の目標とか、中期の目標とか、いろいろ考えていただきながら、これが実現するようにしていただければありがたいと思っております。

【野尻座長】 ありがとうございます。そのほか、何かご発言はございますか。特によろしいでしょうか。

それでは、繰り返しになりますが、この素案に対して、本日いただきましたご意見等、ご相談しながらできるだけ反映する形で、最終案を取りまとめたいと思っております。それにつきましては、座長、座長代理及び事務局にご一任いただければ大変ありがたいのでございますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【野尻座長】 ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

最後になってしまいましたが、ここで座長代理の根本先生と、最後に私から若干の所感を述べさせていただきたいと思えます。

【根本委員】 それでは、感想ということで一言申し上げたいと思えます。

人手不足で物流危機という、時代背景の中で、この総合物流施策大綱を策定するということが、世間的にも興味、関心が持たれているのではないかと思います。策定の過程で、いろいろな皆さんからのご意見も勉強になりましたし、私自身、個人的に非常にいい経験をさせてもらったなど、いい計画にかかわらせてもらったなど思っています。

それから、4年計画にしたということですが、これは計画期間をそろえるという話もありましたが、私は別の意味で結果的によかったかなと思います。というのも、内閣府の未来投資会議のほうから、2022年で隊列走行を商業化する。そのために、来年にはどういう道路の走行条件が必要とか、何かいろいろな準備を、今年度からもやり始め

るとか、自動運転などが前に、思っていたよりは、かなり早まりそうだと思います。自動運転とかロボット化というのは、相当早くなるとすれば、人手不足が解消されるという意味においては、非常に喜ばしいことなのですけれども、そういう装置産業に物流がなっていたときに、その物流自体の働く人が職を失うみたいな話になるのか、ならないのか。まさに岐路に立たされているかもしれません。可能性としては、都市の人、田舎の人の衣食住を支える、おもてなしの産業として、また、付加価値を高められるかもしれないので、チェックアクションではないですけれども、この1年、2年、3年で、そういう新技術の動きを見ながら、また見直して新しい大綱につなげていくのかなという意味で、この1年、2年の進展のフォローアップというのは、とても大事なかなと思った次第です。

事務局にはいろいろと丁寧に我々の意見をまとめていただきまして、ほんとうにありがとうございました。

【野尻座長】 ありがとうございました。

それでは、私からまず、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。本当にお忙しい中、この検討会に真摯に携わっていただきまして、非常にきめ細かなご意見をいただきました。また、それを的確にまとめていただきました事務局にもこの場をかりて感謝を申し上げたいと思っております。

私自身について言えば、今、根本先生も言われましたけれども、日ごろ不勉強で、何となくぼやーっと物流のことを見ておるのですが、こういう形で今の物流、あるいは今後の物流について考える機会をいただけたことはありがたいと思っております。たくさん意見が出された中で印象に残っているのは、連携・協働と言いますか、今までも実は散々いろいろな形で言われてきたところではありますけれども、なかなか実現できなかった。ところが、この検討会に相前後して、物流の危機とか、物流クライシスとか、物流というのが国民的な関心を抱いた。まさにチャンスとしては一番大きなチャンスに恵まれた。そういう中で、今後の大綱、将来をどのように見据えるかという、逆に言えば非常に難しい時期でもあったなという気がしておりますが、ただ、今、根本先生もおっしゃられましたけれども、新技術がかなり見えてきたというのは大変明るい材料かなと。標準化とか、あるいは全体最適という言葉がございましたが、今、これはなかなかうまくいきませんでした。しかし、新技術が急速に発展していきましたので、これはこれから4年のうちには、本日この場で想像している以上に、もしかしたら現実には進展していく可能性は大であるという期待を持っているところであります。この大綱について、その後のフォローアップ、

プログラムについて、何人かの委員の方にご意見をいただきましたが、私も同じような感想を持っているところでございます。委員の皆様には、この大綱の後も引き続き、このプログラムに関心を持っていただき、物流の施策についていろいろご提言をぜひいただきたいなと思っているところでございます。簡単ではございますが、所感というより、御礼、感謝を申し上げて終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、本日の議事は終了しました。進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いします。

【平野企画官】 ありがとうございました。ここで事務局からごあいさつをさせていただきます。

それでは、重田物流審議官、お願いいたします。

【重田大臣官房物流審議官】 座長、座長代理を含めまして、27名の検討会委員の皆様には、2月からわずか4カ月という、非常に短い中で、大変精力的にご議論をいただき、本日、一部見直しはあるものの、大変立派な大綱の枠組みを提言としていただくことができました。まことにありがとうございます。

今、座長からもお話がありましたように、第1次の大綱がスタートして、今回が第6次になるわけですがけれども、物流というものの見方や風景というのは、ある意味で変わっているようで変わっていないところも実はあります。この有識者のメンバーの方々がまさにその構成ですがけれども、製造業もあり、卸売りもあり、小売りもあり、そして運ぶ人、預かる人、お金を貸す人、いろいろな立場の方がいらっしゃいますが、みんながそれぞれの部分最適を目指すとうまくいかないというのは、昔から一貫しているのだと思います。

ところが、次の2020年までの4年間というのは、これまでの20年と違うのではないかと、私どもは考えております。

1つは、人口動態の変化は、日本は避けて通れません。働く人が少なくなっていります。その中で、今までのように、労働集約的な要素をそのままの形にしていたのでは、どこかでチェーンが切れてしまうということが、昨年来からいろいろなところであらわれている。それが物流の危機であったり、あるいは瀬戸際と言われたり、クライシスと言われたり、あるいは崩壊と言われたり、そういうことにつながってきました。

ところが一方で、テクノロジーの進化がものすごい勢いで今、進んでおります。それはICTもそうですし、メカニクもそうだと思います。そういう意味では、自動運転が夢物語と思っていたというレベルで行政は考えてはいけない。まさにこれを実現化し、社会

のツールとして定着させるということが可能な時期に実は入っているのだということが大きいことだと思いますし、あとは若干マクロ経済的ではありますが、グローバル化というのがすごいことになっている。その中で日本の物流を考えていくときに、今まで日本の中の商習慣はこうだった、ということだけではこの危機は乗り越えられない。新しいビジネスモデルを物流全体で考えていくという時期にきているのだろうと思います。そういう意味では、実は同じようなことを言っているようでも、今回の委員の先生方からいただいた6つの提言というのは、実現可能なものと我々は受け止めております。次にこれを受けて施策、事務事業に実際につなげていって、日本の経済、社会を、構造を変えていくということが、我々、行政に課せられた責務だと思っておりますので、これからしっかりとやって聞きたいと思います。来年度の概算要求も始まります。4年というある程度長い期間を見据えながら、日本の成長と物流の発展を、こういった提言を実践することで達成していきたいと思っております。また、これからも作りっぱなしではなくて、しっかりとチェックしていただくという立場でもございます。引き続きご指導、ご理解のほどいただければ幸いです。これまでどうもありがとうございました。

【平野企画官】 続きまして、青木道路局次長、お願いいたします。

【青木道路局次長】 道路局の次長の青木でございます。

各委員の方々には大変ご熱心なご議論をいただきまして、また、提言を取りまとめたいただきましてありがとうございました。私どもしっかりとこの提言を受けとめさせていただいて対応していきたいと思っております。

先ほど物流室からもすでにお話しがありましたけれども、座長からもお話がありました、新しい技術というのがこれまでにない形で進んでいる。私どもインフラの立場で申しますと、従来やってきたインフラの整備で、ややもすると個別のインフラでやってきたこと、それを高度化していくということはやっていかなければいけないことなのですけれども、例えば、モード間のコネク트가従来とは変わった形になるであろうということもあります。

それから、静かに進行していますが、インフラも高齢化してまいります。この老朽化についても、これは新しい技術をしっかりと活用して、これはまさに物流を支えるインフラとして非常に目立たない形ですが、気づいたときには手おくれになりかねない。こういう危機感を持ちながらやっていきたいと思っています。

それで、私どもも今、隊列走行とか自動運転とか、そういった形のものについては、しっかりと対応しているつもりではありますが、本日いただいたご提言にしっかりと対応してい

こうということで考えていきますと、おそらく我々の従来の概念であるとか、あるいは従来の制度であるとか、そういったものについても見直しを迫ってくることは十分予想されるところでありまして、このあたりにつきましても柔軟にご指導いただければありがたいなと思ってございます。いずれにしましても、我が国がこれから人口減少していく。これはやや運命づけられているところなのだろうと思います。そういう中で、我が国の潜在成長率をいかに上げていくか。これが非常に急がれる課題と思っています。そのためには、生産性をいかに上げていくか。これは個別企業の生産性もあるでしょう。あるいは、日本経済社会全体の生産性を上げていくということも必要になってくると思いますけれども、おそらくそれを実現していくためには、今回のご提言の強い物流というのが、大変大きな柱になってくると思っておりますので、私どもといたしましても、関係部局はもちろんのこと、民間セクターの方々ともしっかりと連携しながら取組を進めてまいりたいと思います。いずれにしても、ほんとうにありがとうございました。

【平野企画官】　　続きまして、小瀬商務流通保安グループ大臣官房審議官、よろしくお願い申し上げます。

【小瀬商務流通保安グループ大臣官房審議官】　　先生方におかれましては、多岐にわたるご指摘をいただきまして、ありがとうございました。とりわけ検討会の中では、RFIDについてのご指摘が多かったと思っています。課題が多いですけれども、関心も高いのかなと考えております。1,000億枚宣言の、実現に向けて、しっかり取り組んでいきたいと思っています。

座長からもお話がございましたけれども、新技術の登場というものが、ここ数年間、とても大きな話になってきたなと思っております。今までも過去、荷主と物流事業者の連携でありますとか、全体最適とか、こういう課題が言われてきております。さらに今、人手不足という、物流危機と言われていますけれども、まさにこの新技術の登場によって危機を乗り越えられる。そういう時代を迎えてきているという認識をもってございます。提言を受けてしっかり取り組んでいただきたいと思っていますので、引き続きご指導のほどをよろしくお願いしたいと思います。

【平野企画官】　　ありがとうございました。最後に連絡事項がございます。提言（案）の今後の取扱いでございますけれども、本日の議論を踏まえまして、座長、座長代理にご相談させていただいた後に、速やかに検討会の提言として公表いたします。委員の皆様には別途、最終の提言を送らせていただきます。

また、毎回のご連絡ですけれども、本日お配りした資料ですが、そのまま机の上に置いていただければ、後ほど郵送いたしますので、よろしくお願いいたします。

また、本日の議事概要ですけれども、事務局の責任において取りまとめまして、後日、国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ます。議事録につきましても、後日、委員の皆様にお送りしまして、ご確認いただいた上で国土交通省及び経済産業省のホームページにて掲載いたしますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、総合物流施策大綱に関する有識者検討会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —