

新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会（第1回）

平成24年11月6日

【田中企画官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1回新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会を開催させていただきたいと思います。

本日はご多用のところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は国土交通省総合政策局物流政策課の田中と申します。よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、まず、お手元にごございます配付資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料でございますが、まず、クリップ留めを外していただきまして、上から順番にでございますが、議事次第が1枚ございます。それから座席表が1枚ございます。そして、資料の右上に資料番号を振っておりますが、資料1「総合物流施策大綱及びその策定に向けた有識者検討委員会について」、そして資料2「委員名簿」、そして資料3「物流を取り巻く現状について」でございますが、これは2冊ございまして、表紙のタイトルが緑色の概要版と、青色の本編の2冊がございます。そして資料4でございますが、「物流政策における主な取組」、そして資料5「物流をめぐる環境の変化と検討の視点（案）」、そして資料6「委員会の今後のスケジュール（想定）」となっております。

また、参考資料といたしまして、現大綱でございます「総合物流施策大綱（2009－2013）」、そして「総合物流施策推進プログラム」をご用意しております。

万一、足りないものがございましたら、大変恐縮でございますが、事務局までお申しつけいただければと思います。

なお、本委員会につきましては公開で行います。写真撮影につきましては、頭撮りのみにすることにさせていただきたいと思いますので、報道関係の皆様、よろしくお願いいたします。

それではまず、本日お集まりいただきました委員の皆様を名簿の上から順にご紹介をさせていただきます。

東京工業大学大学院教授、圓川委員でございます。

【圓川委員】 圓川でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 東京海洋大学教授、苦瀬委員でございます。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 成城大学教授、杉山委員でございます。

【杉山委員】 杉山でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 近畿大学准教授、高橋委員でございます。

【高橋委員】 高橋でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 神戸大学大学院教授、竹林委員におかれましては、本日、所用によりご欠席でございます。

そして京都大学大学院教授、谷口委員でございます。

【谷口委員】 谷口でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 東京大学大学院教授、田渕委員でございます。

【田渕委員】 田渕でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 一橋大学大学院教授、根本委員でございます。

【根本委員】 根本でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 東京都市大学教授、増井委員でございます。

【増井委員】 増井でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会副会長、青山委員でございます。

【青山委員】 青山です。どうぞよろしくお願いいたします。

【田中企画官】 京都経済同友会常任幹事、上村委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 株式会社湯浅コンサルティング、内田委員におかれましては、本日、所用によりご欠席でございます。

続きまして読売新聞東京本社論説委員、坂本委員でございます。

【坂本委員】 坂本です。おくれまして申しわけありません。

【田中企画官】 三菱UFJリサーチ&コンサルティング主任研究員、原田委員でございます。

【原田委員】 原田でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 大和証券株式会社シニアアナリスト、一柳委員でございます。

【一柳委員】 一柳でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長、丸山委員でございますが、本日は代理で同連合会産業政策本部長、根本様にご出席でございます。

【丸山（和）委員代理（根本）】 根本でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 日本物流団体連合会国際業務委員会委員長、丸山委員でございますが、本日は代理で同連合会事務局長、鎌田様ご出席でございます。

【丸山（英）委員代理（鎌田）】 鎌田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【田中企画官】 日本通運株式会社代表取締役副社長、中村委員でございますが、本日は代理で同社海運事業部専任部長、廣島様ご出席でございます。

【中村委員代理（廣島）】 廣島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【田中企画官】 川崎陸送株式会社代表取締役社長、樋口委員でございます。

【樋口委員】 樋口でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 結城運輸倉庫株式会社代表取締役社長、結城委員でございます。

【結城委員】 結城でございます。よろしくどうぞ。

【田中企画官】 新日鉄住金株式会社執行役員、榮委員でございます。

【榮委員】 榮と申します。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 株式会社東芝理事・ロジスティクス企画室長、正木委員でございます。

【正木委員】 正木でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 トヨタ自動車株式会社常務役員、三浦委員でございますが、本日は代理で同社物流管理部長、木村様ご出席でございます。

【木村委員】 木村でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 株式会社日本アクセス取締役常務執行役員ロジスティクス管掌兼ロジスティクス本部長、中井委員でございます。

【中井委員】 中井でございます。よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 委員の紹介は以上でございます。なお、事務局側出席者の紹介につきましては、座席表をもってかえさせていただきたいと思っております。

さて、議事に入る前に、本委員会の委員長と委員長代理を決めていただく必要がございます。事務局といたしましては、委員長は杉山委員に、委員長代理は苦瀬委員にお引き受けいただきたいと存じますが、いかがでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【田中企画官】 ありがとうございます。それでは、委員長は杉山委員に、委員長代理は苦瀬委員にお願いしたいと思います。

それでは、杉山委員長からご挨拶を賜りたく存じます。よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 杉山でございます。よろしくお願い申し上げます。ご指名をいただきましたので、謹んでお受けいたしたいと存じます。

申し上げるまでもございませんけれども、5年ずつカバーしていく省庁横断的な施策の体系づくりとして、1997年が最初であったかと思えますけれども、以降、4年ごとに新たな物流施策大綱がこれまで策定されてまいりました。この間、現在に至るまで、物流政策あるいは施策というものを展開する上で、考慮すべき経済的なあるいは社会的な環境というものが随分大きく変化を続けてまいりました。今回の策定についても前回の大綱策定以後、何よりもまず東日本大震災がございましたし、また、日本企業の加速的なアジア展開といったようなことをはじめ、多くの新しい事態あるいは変化が生じてきております。当然ながら、それらが今後の物流活動あるいは政策にいろいろな事柄を求め、問題を提起しているように思われます。そうした中で、物流政策にかかわる一方では普遍的な課題というものもありますし、もう一方では時代の新しい要請というものもあると思いますので、この両方に対しての目配りといいますか、バランスのとれた大綱の策定が必要とされるということではないかと考えております。

でき上がることになります新たな物流施策大綱が、後に振り返ったときに大変時宜にかなった適切なものであったという評価が得られるものになりますように、本日スタートするこの検討委員会で、有益な視点あるいは着想あるいは考え方を行政サイドに提供することができればというふうに考えております。私自身も微力ながら努力をいたします。委員の皆様のご尽力をどうぞよろしくお願い申し上げたいと思います。あわせて、事務局の皆様にはいろいろとお世話になると思いますが、この場をかりましてよろしくお願い申し上げます。

【田中企画官】 ありがとうございます。

それでは、これから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。以後のカメラ撮影はご遠慮いただきます。

これから後は杉山委員長に進行をお願いいたしたいと思います。杉山委員長、よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 それでは改めましてどうぞよろしくお願い申し上げます。

早速議事に入ります。まず、物流担当の杉田政策統括官からご挨拶を頂戴したいと思います。よろしくお願い申し上げます。

【杉田政策統括官】 国土交通省で物流を担当しております政策統括官の杉田でございます。

ます。

委員の皆様、本日お忙しいところ、ご参加いただきましてありがとうございます。委員長がおっしゃったとおり、物流というのは、我が国の経済社会活動を支える極めて重要な基盤でありますので、国内外の物流をめぐる情勢の変化を的確に捉えて、多様な関係者の緊密な連携のもと、総合的・一体的に物流施策を推進していくということが重要でございます。政府においては、さまざまな経済情勢の変化や課題を踏まえた物流政策、物流行政の指針を示すものとして、これまで総合物流施策大綱を4回にわたって策定してまいりました。現在の大綱は2009年の7月に策定されて、物流の効率化、環境負荷の少ない物流の実現等を推進してきたところでございますけれども、その後の物流を取り巻く状況は大きく変化いたしました。昨年の東日本大震災の際には、物流の寸断というのが被災地のみならず大きな影響を与え、物流の重要性が再認識されたということがございます。東日本大震災及び原子力発電所事故を契機として、エネルギー・環境政策についても抜本的な見直しが行われ、それを踏まえて、物流分野においても低酸素化の取組というのが一層求められてきております。

さらに、グローバル・サプライチェーンの一層の深化に伴って、アジア諸国との関係が年々重要性を増しており、我が国経済の再生にはアジアの高い成長力を取り込むことが不可欠だと思います。このために、我が国産業の海外進出を支える質の高い物流サービスの提供が可能となるよう、我が国物流システムの海外展開を進めていくということが求められております。

このような状況の変化を踏まえた新しい総合物流施策大綱の策定に向けて、有識者の皆様におかれましては、今後の物流施策のあり方についてご議論いただき、来年の春ごろを目途にご提言をいただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは続きまして、前川道路局長、よろしくお願い申し上げます。

【前川道路局長】 道路局長の前川でございます。今ほど政策統括官からもございましたけれども、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、本委員会にご参加いただきましてまことにありがとうございます。

国内物流の8割を、道路を使う自動車交通が担っているわけでありましてけれども、自動車交通におきましても、近年は国際海上コンテナの一層の増加が見られますし、また、貨物も時間指定貨物が大変増加しておりまして、陸送の定時性がより求められているといっ

たようないろいろな変化も見られるところでございます。

道路局におきましても、関係機関と連携をしながら、道路交通の円滑化に向けまして、高速道路等の基幹的な道路ネットワークの整備でありますとか、また、交通流対策の推進、さらにはＩＴＳの推進などさまざまな取組を進めさせていただいているところでございます。さらには、委員長からもございましたが、昨年３月の東日本大震災の経験、教訓を踏まえまして、災害に強い道路網の構築を一層強力に推進する必要があるというふうに考えております。近い将来の首都直下地震、また、南海トラフにおける超巨大地震といったことを考えたときに、そういった取組も一層重要だというふうに考えております。

委員の皆様方には幅広いご議論を期待いたしまして、よろしくお願いいたしまして、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

続きまして、豊永商務流通保安審議官、よろしくお願い申し上げます。

【豊永商務流通保安審議官】 こんにちは。ただいまご紹介いただきました経済産業省の商務流通保安審議官の豊永と申します。今日はお忙しい中、ご参集ありがとうございます。

製造業、小売業、農業、建設業もそうですけれども、物流は極めて大事なインフラであり生命線だと思っております。私ども経済産業省は、どちらかというとその荷主的な産業に近い、関係の深い役所として今日この場に参加し、事務局の一端を担わせていただいております。

この前回の見直しのときの検討会が開かれたときに、２００８年開催だったと思いますが、けれども、為替レートは１１０円でありました。この現行の大綱が策定されたときに、１００円は切れておりましたけれども、まだ９０円台半ばぐらいであったと、記録を見ればあります。決して為替の議論だけするつもりもありません。この間、何度もご指摘がありますように、東日本大震災があり、また海外を見れば新興国企業の台頭があり、我が国も巻き込んだ資源エネルギー獲得競争がグローバルに展開されております。まさに時代は大きく変わりつつあり、これまでのグローバル化がさらに急速に進むのだろうと思っております。

生産や販売の現場で、これまで競争力を高めようと産業界また私ども役所も努めてきたところでありますけれども、これからはグローバルな競争に勝ち抜こうとすると、流通を含めたトータルな競争力が問われることと思います。このためには、国内的には、渋滞す

ることのない道路、通行制限のない、もしくは少ない陸運、それから一番近いところで輸出できる、もしくは資材を輸入できる港湾、また、今日の午後につくったものがそのまま輸出できるような便利のいい港湾が必要であり、また、至急送ってくれという要請に対しても対応できるような空港、空輸が私は必要だと思っております。こうしたインフラを、またそこにかかわる方の産業力の強化も含めて、確実に、できれば迅速に整備することが大事だと思っております。当然のことながら、震災に強い物流ネットワーク、また、環境やエネルギーへの負荷の少ない物流システム・体系が引き続き問われております。

こうした広範な要請に対しまして、私どもは、国土交通省を中心とする政府内でこれからの時代の要請にこたえる物流施策大綱を策定できればと強く願っておりますので、この検討会議におきましても、ぜひいろいろなご指摘をいただければ幸いかと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、この後議事に入ってまいりますけれども、前川道路局長と豊永商務流通保安審議官におかれましては、別件公務のために途中ご退席と伺っております。時間の許す限り、ひとつよろしく願い申し上げます。

それでは議事を進めさせていただきます。まず事務局から、議事次第の議事（１）から（３）まで、１番目が本委員会の趣旨、２番目が物流の現状について、それから３番目のこれまでの主要政策について、これを通して、まとめてご説明を頂戴いたしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【馬場崎物流政策課長】 それでは事務局からまとめてご説明をさせていただきます。私は、国土交通省総合政策局物流政策課長の馬場崎でございます。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、資料１からご説明いたします。資料１は「総合物流施策大綱及びその策定に向けた有識者検討委員会について」というペーパーになっております。総合物流施策大綱は、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るものとして、１９９７年４月から、５年計画を４年ごとに閣議決定することにより策定してきたものでございます。これまでさまざまな経済情勢等の変化や課題等を踏まえて、４回にわたって策定してまいりました。策定状況は、下に書いてありますが、「１．」のとおりでございまして、現在の総合物流施策大綱は、２００９年７月に閣議決定しております。現在のものは、物流をめぐる情勢の変化として、

企業のサプライチェーンのグローバル化、京都議定書の第一約束期間の開始・ポスト京都議定書の動向を踏まえた環境対策の必要性、安全・確実な物流の確保に対する要請ということ踏まえて、下にございます3本柱ですが、1つがグローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、2つ目が環境負荷の少ない物流の実現等、3つ目が安全・確実な物流の確保等ということで、以下、ごらんのような施策を取りまとめているところでございます。

現行の総合物流施策大綱が2013年を目標年次としておりますので、次期5カ年計画の策定作業を進めていく必要があります。本有識者委員会において委員の方々からご知見、ご提言を賜り、そのご提言をもとに私どもと政府部内で調整いたしまして、次期の総合物流施策大綱の閣議決定までもっていきたいと思っております。

引き続き資料をご説明させていただきます。資料3をごらんいただきたいと思います。資料3は、同じ資料3と書いたものが、概要と、概要と書いていない「物流を取り巻く現状について」という資料の2つになっております。資料といたしましては、分厚い資料のほうがメインでございますが、本日は時間の関係で、この中から抜粋したものでございまして、この概要でご説明をさせていただきたいというふうに思っております。この資料につきましては、本委員会のご議論に対応して、今後、資料の追加等を行い、次回以降の委員会にもお出しして議論の参考にさせていただきたいと思っております。その際、一部データの更新がまだ十分でないものがありますので、そこを修正させていただきたいと思っております。それから、委員の皆様には事前に資料を送付しておりますが、一部、データを更新したものがございまして、あるいは解説文的なものを修正したり、それから資料の追加を、この分厚いほうの資料のことでございますが、行っているということをご了承いただければと思います。

それでは、「物流を取り巻く現状について（概要）」をごらんください。1で経済社会の構造変化と物流となっておりますが、これを開いていただきまして、資料としては2ページ目になりますが、我が国の実質GDPの推移というのを示しております。我が国経済の低成長が続いているというような状況をあらわしているということでございます。

時間の関係がありますので、少々駆け足で説明させていただきますが、3ページ目が我が国の産業構造の変化ということでありまして、経済活動別の国内総生産（名目）の推移を左側に、それから中間投入を含めた国内生産の産業別シェアの推移を右側に書いております。ここ20年の動きでございしますが、製造業、建設業のシェアの減少が顕著になって

いるといったようなことが読み取れます。

引き続きまして4ページ、5ページは、人口構造の変化ということでありまして、4ページ目が、我が国の人口推移と将来推計ということであります。ごらんのように、今後さらに人口減が進み、2045年には1億人程度となる見込みとなっているということでございます。

5ページ目が三大都市圏と地方圏の推移ということでございます。地域区分は下の注に細かい字で書いてありますが、特に地方部において人口減が顕著となる見通しということでもあります。

引き続きまして物流の状況ということでありまして、国内貨物輸送の推移、それから機関別距離帯別の輸送量でございます。6ページでございます。近年の国内貨物輸送量はトンベースでは減少傾向、それからトンキロベースではほぼ横ばいとなっております。トンベースでは100キロ未満の輸送が全体の4分の3を占めております。短距離輸送ほど自動車のシェアが高く、長距離ほど海運の占める割合が高いという状況となっております。

7ページ目ですが、引き続き国内貨物輸送量の動向であります。国内輸送で見ますと、トンベースがなぜ落ちているかというところではありますが、やはり公共事業がずっと減ってきておりますが、その関係もございまして、特に砂利・砂・石材といった建設業関連の品目が主に減少しているということでございます。

それから8ページ目、貨物1流動当たり重量の推移、俗に私どもは流動ロットとっておりますが、その1ロット当たりの重さの推移でございますが、これはもう言われて久しいですが、小ロット化というのが進んでいるということが見てとれると思っております。

9ページ目でございますが、宅配・通販業の成長ということでございます。インターネットの普及とか、あるいは通信販売の需要拡大とともに、また、この宅配、通販市場の売り上げが出ておりますが、それが増加をしているという状況となっております。

引き続きまして10ページ目でございます。今度は物流事業における構造変化の一環として、従業員の就業構成の変化というのを示しております。一番上に労働人口別の比率が書いてあり、その後、物流に係るトラックドライバー（普通車）、それからトラックドライバー（大型）、それから内航における船員の年齢構成、それからJR貨物の年齢構成というのをグラフにしております。ごらんいただいてわかるとおり、それぞれ全般的に労働者の高齢化といえますか、高年齢化、高齢の方が占める割合が大きくなっているということ。それから、若い方、特に29歳以下の比率が低くなっているというところが見てとれ

と思います。ここまでが国内の状況ということでございます。

引き続きまして11ページ目、日本の貿易相手国の変化等でございます。我が国の国際貨物輸送量というのは、アジアの経済成長もあり、増加しておりまして、また、アジア諸国との貿易額が増加しております。特に中国、これは香港なども含んでいる数字になりますが、2003年以降はアメリカを逆転して我が国の貿易相手国としてトップとなっているということでありまして。現在、中国、韓国、ASEANで全体の5割を占めているという状況になっているということでございます。

12ページ目でございますが、これは中国における我が国産業の進出状況を示しております。左側に都市ごとに主な我が国の企業の進出状況、それから右側に現地法人数、これは製造業と流通業をお示ししておりますが、それぞれグラフにしております。それからそれぞれの売上高、それからその売上高が現地の売り上げなのか、日本への輸出なのか、それから中国から第三国に輸出しているのかといったことを示しておりますが、それぞれ大きく伸びているという状況になっているところでございます。

同じような資料を13ページ目に、ASEANについてもお示しをしております。中国同様、ASEANにおいても現地法人数が増えるとともに、現地法人の売上高が増加しているということでありまして。

引き続きまして14ページは、我が国の物流企業の海外展開の状況ということでございまして、私どもの入手可能なデータとして、物流企業の中でも、フォワーダーと言われていますが、利用運送事業の海外展開の状況を示しております。我が国の製造業の海外展開に対応し、日本の物流企業のアジア進出が進んでいるということでありまして、特に大きいのが中国であり、世界における日系現地法人の増加分の約半数を占めているというようなことが特徴であろうかと思っております。

地球温暖化と物流というのが15ページ目にございまして、16ページ目が運輸部門におけるCO₂の排出量ということであります。京都議定書の発効を受けて策定されました京都議定書目標達成計画というのがございますが、それでは、旅客も含めた運輸部門の2010年度の排出量の目安というのは2億4,000万トンとされていますが、2010年度の排出量は2億3,000万トンということで、目安以下におさまっているということでございます。

17ページに排出量の推移を入れておりますが、基準年がご存じのとおり1990年ということでありまして、その基準年の2億1,700万トンから見ますと、2010年度は

増えておりますが、全体の傾向としてはこのような形で減ってきているということでございます。

それから18ページ目は、現在、エネルギー・環境政策の見直しというのが進んでおります。政府では京都議定書第一約束期間を終える2013年度以降の地球温暖化対策の策定に向けて、革新的エネルギー・環境戦略を踏まえた検討というのを、ごらんのポンチ絵で書いておりますが、そのように進めているということを示しているわけでございます。

引き続きまして、安全・安心と物流ということでございます。20ページをごらんいただければと思います。東日本大震災への対応と支援物資物流の課題となっております。今回の東日本大震災は、死者1万5,840人、行方不明者3,529人を出す未曾有の大規模災害でございました。支援物資の輸送ということにつきましては、主要道路の啓開・復旧というのが極めて迅速に行われたということがありますので、このオペレーションには大分大きな効果があったところでありますが、その一方で、物流そのものにつきましては、情報の途絶とか燃料油の不足のみならず、一度に大量の支援物資が送り込まれたことから、物資の集積拠点の機能が低下したり、あるいは当初から民間の物流事業者等が参画していなかったりということもあって、円滑な輸送、スムーズな物資集積拠点における運営というのができなかったといった課題が明らかになったということでもあります。

それで、21ページ目でございますが、今度はその東日本大震災の際のサプライチェーンへの影響というのをお示ししております。幾つか資料が出ておりますが、例えば、財別鉱工業生産指数で見ますと、東日本大震災の直後、耐久消費財の値が特に急激に落ちているということがございます。それから日本の海外現地法人においても、日本の原材料、部品等の調達先が被災したことによって、発災一、二カ月後に操業が低下するなどの影響があったということでございます。それから、震災の復旧後、調達先を元に戻さず引き続き海外の代替調達先から調達する企業というのが、製造業ではこの回答された中の数字で42%あったというのが特徴となっているということでございます。

それから引き続きまして22ページ目は、安全・安心の中の輸送の安全ということでございますが、事故発生数の推移ということでもあります。トラック事故についてお示ししております。事業者数というのはトラック事業において年々増加しているわけですが、事故件数というのは各種の努力によって減少しているということでございます。

それから23ページ目でございますが、これは外航海運の問題ということではありますが、海賊事案の発生状況についてであります。東南アジア周辺海域の海賊事件とソマリア沖の

海賊事件の推移をつけさせていただいております。東南アジア周辺海域におきましては、各種施策、取組等によりまして過去に比べると減ってきているという状況でございます。一方で、ソマリア沖の海賊事案につきましては、取組は進んでおりますが、まだまだ発生件数が高い状況にあるといったことがあります。原油、エネルギーを含めた我が国のエネルギー安全保障上、外航海運の安全確保というのは非常に大事な問題となっているということでもあります。

以上、私からはここまでご説明いたしまして、引き続き佐合課長からよろしくお願いいたします。

【佐合流通政策課長】 それでは、経済産業省の流通政策課物流企画室の佐合でございます。私のほうから、24ページ目以降、産業界、むしろ物流の使い手である荷主のほうから見た物流の現状ということで簡単にご説明をさせていただきたいと思います。

まず25ページ目でございます。日本の企業の国際展開の状況を書いてございますけれども、原料調達から製造・販売まで、日本の企業というのはグローバル市場での競争の中で最適な立地を選択しており、特に近年、海外への投資比率が高まっているというのがこの左側の図でわかるかと思えます。要するに、産業空洞化の懸念が強くなっているという状況かと思っております。また、この右側の円グラフでございまして、震災の影響として、7割近くの企業が、今後サプライチェーンの海外移転の可能性を示唆しているということで、そういう意味では、日本の雇用を生み出す場がある意味で危機的に海外に流出するのではないかというふうな懸念があるというところかと思っております。

26ページ目を見ていただくと、その事業所の海外移転に関する要因を整理しております。この右側の表がございまして、円高なり人件費なりそういったところを指摘する声が多く存在しているという状況でございますけれども、9番目に、原材料の調達費用が高いということもその要因として挙げられております。一方で、この左側の石油製品の価格の推移でございまして、燃料の価格が高騰しているという状況にございまして、そういう意味では間接的ではありますが、物流を効率化することが原材料の調達費用の低減につながるということを考えると、こういった物流の効率化が空洞化抑止の観点からも効果的ではないかというふうな懸念があるというふうに思っております。

27ページ目に行っていただくと、これは物流インフラの利便性に関する国際比較ということで、多少データとしては古いものでございますけれども、京浜港のコンテナ取扱料金、これは当然日本の中でもいろいろご努力いただいて、2008年時点で見ると、20

00年と比較すると2割弱料金としては低減しているという状況でございます。ただやはり、いかんせん、アジアの主要ライバル港湾と比べると、さらなるコストの削減を望む声というのが産業界には見られているという状況でございます。

ちょっと駆け足でございますけれども、28ページ目へ行っていただいて、これは一般論でございますけれども、貨物の特性を踏まえた物流インフラ整備の重要性という点から、例えばコンテナみたいなものについては、標準化された物流資材という形態で、ここにおさまる貨物に関しては陸送なり海上輸送への振り替えといったものが容易ですということから、例えば海外に輸出するに当たっても、中枢港湾にそういうコンテナ貨物が集荷をしやすいといった特徴があるかと思っております。また他方で、鉄鉱石など原材料、あるいは重量が大きくてかさばる建設機械といったものは、相対的にいろいろな輸送手段を使いにくいというか、例えば陸送に振り替えるといったことが難しいのかなと思っております。そういうものについては、関連する生産拠点が港湾の近隣に立地するという場合が多くなってくるというのが実態かと思っております。要するに、その産業とか、そこで生産される、あるいは取り扱われる貨物の特性に応じた荷主企業のニーズというのがあって、こういったものを勘案したインフラ整備が重要ということかなと思っております。

29ページ目以降は、日本の主要業種ということで、幾つかトピックス的に取り上げたものとして、自動車と家電と建設機械ということで続いておりますけれども、この29ページ目は、自動車に関連する物資の流れのイメージでございます。自動車の部品の中でエンジンなど付加価値の高い部分について、そういう重要部品の供給拠点として、引き続き日本はその地位を維持しているという状況でありますけれども、こういったものに関しても新興国との競争も激しくなっているというのが実態でございます。日本がグローバル・サプライチェーンに組み込まれて、なおかつ重要な事業活動が国内で行われて、付加価値が高く優良な雇用機会が生み出される、そういったような状況になるように、そのような視点から物流面での環境整備も重要なのかなというふうに感じておるところでございます。

30ページ目でございますけれども、これはテレビなり完成品の半導体の流れでございます。これは、既に完成品のテレビの国内での組み立てというのはもう行われなくなっているという状況でございますけれども、そこで使われるような付加価値の高い半導体について、こういったものまで生産が海外に移転しつつあるというのが実態でございます。こういったものを国内に維持するためには、例えば半導体などは海外から納入ニーズがあ

ったときに、これは空輸するものが多いわけですが、臨機応変に対応できるような物流面での条件を整備すること、それが国内に生産拠点を維持することの条件の1つとなっているということかと思っております。

31ページ目でございますけれども、建設機械に関連するものでございます。建設機械に関しては、新興国の需要も旺盛でありまして、円高の中でも輸出は引き続き堅調という状況でございますけれども、その重量とか形状から、先ほどちょっと申し上げたように、陸送が相対的に難しいというところもあって、輸出に当たっては工場の近隣の地方港が多く利用されているという実態にございます。そういう意味で、インフラ整備を今後進めるに当たっても選択と集中ということが大事かと思っておりますけれども、こうした産業立地の特性も考慮に入れた上で進めていく必要があるのかなというふうに感じておる次第でございます。

32ページ目は、荷主の観点から見た物流分野での省エネ・環境対応の重要性というか、その事例を掲げさせていただいております。日本産業界の生産プロセスにおいて相当程度省エネの努力を進めているところでございます。もちろん、生産工程においてもまだまだ今後一層の取組が必要なのかなというふうに認識しておりますけれども、他方で物流分野に関しても、共同配送や物流資材の標準化といったことを通じて、環境負荷の低減につながるようなさまざまな取組が荷主にも求められているのではないかと考えてございます。今後はその物流分野での荷主の努力というものが省エネ・環境対応にとって極めて重要ということで、ここには2つほど事例を挙げておりまして、電子タグを用いて標準化されたクレートを管理して物流効率化を実現した事例が左側でございまして、それと右側のほうが、中継地点に物流センターを設けることによって複数の部品メーカーの部品の共同配送を実現したということで物流の効率化を図っている。結果として、ひいては環境負荷低減につながっているということで、企業がこうした取組をしやすいような環境整備というのも政策的には重要になってくるのではないかとこのように認識しております。

最後、33ページ目でございますけれども、我が国企業の事業活動に震災が与えた影響というのを入れさせていただいております。物流網が寸断されて、このグラフでいくと赤く囲ってあるところでございますけれども、さまざまな業種で2割から3割ぐらいの企業が震災によってサプライチェーンに影響を受けたというふうに答えております。災害時、緊急時においても重要な事業活動を維持できるように、災害に強い物流網を構築するとい

うことが、荷主の観点から、産業界の観点からも求められているのではないかとということで提示をさせていただいております。

以上でございます。

【馬場崎物流政策課長】 それでは、大変恐縮ですが、引き続きまして資料4、物流政策における主な取組について、簡単にご説明させていただきます。本来は、現行の総物流施策大綱に即して基本的には実施されているものでありますが、東日本大震災への対応とその後の情勢変化で対策を深めた取組を実施しているものもこの資料の中に含んでいるものでございます。

それでは1ページ目からご説明いたします。1ページ目は高規格幹線道路網の整備ということでございまして、これは災害対応等さまざまな対応のために、国土のミッシングリンクを早期に解消するということで高規格道路の整備というのを順次進めているということをご説明した資料でございます。

2ページ目でございますが、このうち大都市の環状道路の整備についてご説明したものでございます。首都直下地震等における避難、援護、救援物資ルートの確保等について環状道路が大事だということです。我が国の場合、この表の右上にあります、整備率はまだ48%ということで、諸外国の主要都市に比べて低くなっております。この三大都市圏における環状道路の整備というのを推進していく必要があるということでございます。

3ページ目は、後ほどご説明いたしますが、モーダルシフトの受け皿ともなります鉄道貨物、J R貨物のインフラの整備についてのご説明であります。J R貨物につきましても、こちらの下に幾つか輸送力増強事業、例えば、変電所を増強したりとか、待避線を延伸したりとか、それから、貨物の積み込みを行いますコンテナホームを拡張したりとかといった事業をこのように順次行ってきた整備を進めているということをご説明したものでございます。

それから4ページ目が内航海運の代替建造促進に向けた施策の方向性となっております。内航海運は、もちろん日本の、特に長距離輸送の主力でございますけれども、さまざまな環境変化の中で、特に船舶の老朽化が進んでいるということでもありますので、この船舶の代替建造の促進、ひいては内航海運の構造改革に取り組んでいくことが課題になっていまして、内航海運における代替建造の促進に向けた施策の方向性をお示ししているものでございます。

それから5ページ目をござんいただきますと、その中で船舶の共有建造制度というのを

実は実施しております。これは独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と海運事業者が費用を分担して船舶の共有建造を行うといったことで、こういう形で船の代替を支援しているといったことをご説明した資料となっております。

大変恐縮ですが、時間の関係もございますので、次のページ以降へ行かせていただきます。6 ページ目が、国際コンテナ戦略港湾政策の概要をご説明したものであります。国際基幹航路、これは出発地と目的地が北米または欧州の航路ということでございますが、国際基幹航路の我が国への寄港を維持拡大するという目的のもとで、国際コンテナ戦略港湾政策というのを現在順次進めているということでございます。選択と集中という考え方のもとで阪神港、京浜港を選定し、所要の措置を行っているということであります。コンテナターミナル全体の一体的運営によるターミナルコストの低減、内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化によって貨物の集荷力を上げるといったこと、ゲートオープン時間の拡大によって荷主に対するサービスを向上させるといったこと、コンテナ船の大型化の進展に対応し得るような性能のインフラの整備を行うこと、あるいは民の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社を設立するといったことを一体的に進めているということでございます。

7 ページ目が、今度は資源エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成の意義、狙いといった資料でございます。こちらは資源・エネルギー等の物資を安定的かつ安価に輸入することを目的として、例えば大型輸送船に対応した港湾機能の拠点の確保をすることによって、国全体として効率的かつ安定的な、バルクというのは石炭、鉄鉱石、穀物などの貨物のことをいっていますが、このバルク輸送ネットワークというのを形成していこうといったことを説明したものでございます。

続きまして8 ページ目は、港湾関連手続の簡素化及び電子化を示した資料でございます。これにつきましては、FAL条約、国際海上交通の簡易化に関する条約というのがございます。我が国も加盟しておりますが、これに基づきまして港湾諸手続の簡素化を図っているといったこと、それから後ほど出てきますが、通関のシステムとしてNACCSというのがございますが、これを統合することによって電子化を進めていることをご説明したものでございます。

9 ページ目ではありますが、国際コンテナの国内における通行支障区間を解消することによって港湾アクセス等の向上を図っている施策を推進しているといったことを説明したものでございます。

同じく10ページ目が、首同じく首都圏における通行支障区間の解消によって国際海上コンテナをスムーズに運ぶということを実現しようとするものでありまして、現在、こちらの左側にございますが、高速道路利用というのがまだまだということでありまして、高速道路を改良することによって高速道路の利用を上げ、スムーズな物流につなげていきたいということでありまして。

それから11ページ目は45フィートコンテナの陸上輸送の円滑化に関する取組ということでございまして。45フィートコンテナは、中国それから北米間で最近使われるようになっている国際規格のコンテナであります、日本の場合、さまざまな制約があつて一般的には輸送が難しいのでありますが、これをスムーズに通せるようなことを構造改革特区の取組で実現することによって前進させていこうということをご説明したペーパーでございまして。

引き続きまして12ページ目に移らせていただきます。今度は航空政策と物流政策ということでご説明させていただきます。まずは航空施策につきましては、航空の自由化の推進と航空貨物ネットワークの拡充ということでございまして。首都圏空港、これは羽田、成田でございまして、この発着枠が増加しております。この増加に伴って貨物便あるいは普通の定期便網が充実しておりますので、これによって国際航空貨物輸送の充実を図っていくということでありまして。その首都圏空港の整備とともに、海外との二国間の協定で、企業、路線、便数に関する制限を撤廃していくというオープンスカイ政策を進めていることをご説明しております。それから、これまで規制をかけておりましたが、チャーター規制というものもごらんの方で見直しをし、需要に対して弾力的な運用ができるように取り組んでいるところであります。

それから13ページ目でございますが、大都市圏拠点空港の物流機能の強化ということで、羽田、これは国際貨物ターミナルが整備されましたが、その状況、それから成田の貨物地区の再配置の話、それから関空につきましては、フェデックスという会社が関空を北太平洋地区における拠点、ハブ化する取組を進めているといったことを説明しております。それから那覇空港は、ANA（全日空）が沖縄の那覇空港の貨物ハブ構想というのを進めているといったことを示しております。

それから14ページ目でございますが、流通業務市街地の整備ということでございまして。これは都市計画政策・制度におきまして、都市計画上の適地に、流通業務施設や物流の主要施設を集約立地することを実現させることによって、都市の機能の維持・増進に寄与し

ようとするものでございまして、右側にございますようなところで流通業務地区、それから流通業務団地というのが整備されてきたというのを示しております。

15ページ目からが物流の海外政策との関係ということでございまして、15ページ目が日本再生戦略、今年の7月31日に閣議決定されました。その中で、アジア太平洋経済戦略というのが出ております。その中で、この真ん中でちょっと見にくいかもしれませんが、北東アジア物流情報インフラの構築等によって我が国の物流システムの海外展開の推進というのが重要施策として位置づけられていることを示したものでございます。

16ページ目が、我が国物流システムの海外展開の推進ということで、我が国産業がアジア地域に海外進出を加速させており、これに伴い、自動車部品等のジャストインタイム輸送とか生鮮食品の温度管理輸送などの我が国の質の高い物流システムの提供がこの地域に求められております。それに対応して我が国物流事業者が海外展開を行っているといったことをご説明したものでありますし、私どもといたしまして、そういう海外展開に伴う課題を整理し、政府として国としてどういうことができるかといったことについて、今後検討を進めていくということですが、その政策の方向性等をお示ししています。

その一環といたしまして、17ページには日中韓物流大臣会合のご説明をさせていただいております。日中韓物流大臣会合は、平成18年から2年おきにこれまで4回、今年7月16日に第4回目を釜山で行いましたが、3カ国の大臣が集まって、今後の共同で行う物流政策の方向性を話し合い、共同声明を取りまとめているものでございまして、18ページ目以降に3つほど主要事項を書かせていただいています。

18ページ目は、日中韓物流大臣会合の中で日韓の間のシャーシ、この絵でございませうけれども、トレーラートラックのシャーシの部分の部分を共同で使用するということによって、相互通行させることによってリードタイムを削減したり、荷傷みのリスクを軽減したりすることによってスムーズな輸送を実現しようというものでございまして、日韓の間につきましては、パイロット事業を実施しようということで、既に、日本のシャーシを韓国内で通行させるという事業を、先月10月10日から開始しているということでございます。

それから19ページ目は北東アジア物流情報ネットワーク、これを私どもはNEAL-NE Tと呼んでおりますが、これの構築についてであります。このシステムは日中韓それぞれの港湾の物流情報システムをつなげることによって、その日中韓の港湾の間の船舶の入出港情報やコンテナの動静情報をインターネット上で一元的に把握できるようにするというものでありまして、現在、日中韓の政府の間で協力をしてシステムの構築、機能の充

実に向けて取り組んでいるということでもあります。それぞれの主要な港湾のシステムをつなぎ、かつ、情報として、まずは船舶の動静情報だとかコンテナのステータス情報といったようなものから順次情報を拡大し、将来的には日中韓の標準的な物流の動向を把握できるようなシステムに育てようという取組だということでございます。

20ページ目が、物流資材・設備の標準化ということでありまして、この20ページではパレットについて標準化を三国間で図っていることをご説明しております。

21ページ目は、先ほどはパレットの話でございましたが、この政府間対話によって国際物流の円滑化の取組を進めるという中で、この絵にもございますが、リターナブルな物流資材を繰り返し使用することを可能にすることによってコストを下げたり、資源のロスあるいは環境負荷の低減を図ろうということでありまして、政府間の対話の中でそういうことを実現するように働きかけを行っているということを示しております。

それから22ページ目が日本とASEANの交通連携に関する取組の中での物流分野での取組をご説明しております。政策対話、ワークショップを通じて我が国物流システムのご紹介をしたり、それから日ASEAN物流パートナーシップということで、例えば人材育成などの事業を共同で行ったりということでもあります。

次の23ページ目がASEAN物流人材育成事業ということでありまして、ASEAN諸国において物流に携わる人材のレベルを向上させるべく、各国の状況に応じた人材育成事業をごらんのとおり行っているということでございます。

駆け足で恐縮でございます。24ページ目以降が、これは関税の政策をご紹介したものでございまして、AEO制度に係る状況ということでございます。AEOにつきましては、国際物流におけるセキュリティ対策の強化、それと税関手続の簡素化等による物流の円滑化というのを両立させようという取組でありまして、適正な税関手続と貨物管理を行うものに対して簡素化・迅速化した税関手続を提供することによってそれを実現しようといったものでございます。

この我が国のAEOでございますが、諸外国と相互承認を進める取組も進めているというのが25ページ目の資料でございます。

同じく税関・関税の政策でございますが、26ページは、これはナックスと読みますが、輸出輸入等の関連業務を行うものをオンラインで結んで輸出入等関連業務を処理する官民共同のシステムということございまして、航空貨物、海上貨物が、それぞれこれまで別々だったものがシングルウィンドウ化するといったようなこと、それからNACCSのシス

テムがバージョンアップしていくということでより使いやすく利便性が高くなっていると
いったようなことをご説明したものであります。また、この日本のNACCS型のシステム
の海外展開というのも図っているといったことをご説明したものでございます。

27ページ目が通関関係書類の電子化、ペーパーレス化に向けた取組ということでござ
いまして、NACCSにおける貿易手続全般に係る国際物流情報プラットフォームとして
の機能を強化することによって、さまざまな手続の電子化・ペーパーレス化というのを助
けているということでございまして、これも日本再生戦略に位置づけられた大きな施策で
す。

それから28ページ目が輸出通関における保税搬入原則を見直し、適正な通関を確保し
つつ、その通関にかかる時間等を短縮することによって全体的なリードタイムを短くして、
円滑な通関あるいは物流に資するものとして、今進められている政策をお示したもので
ございます。

それから29ページ目は、国際物流における貨物動静情報の可視化ということでありま
して、この中の取組では、ここにあります、貨物情報をあらわすための項目やコード
について、APEC等の国際的な場を通じてこれを標準化するような取組というものを進
めているということをお示ししております。

さらにちょっと時間ありませんので、さらに簡単にご説明させていただきます。30
ページ目が、核物質その他の放射性物質の拡散を防ぐための取組をご説明しております。
メガポート・イニシアティブと呼ばれていますが、その取組をお示したものの。

それから31ページ目は、恐縮でございますが、これは航空貨物の保安のための制度、
KS/RA制度というのがありますが、アメリカ向けの旅客便登載貨物に対する制度の強
化が最近行われましたので、これについてご説明しております。

引き続きまして、今度は環境等の施策をご説明したものでございまして、32ページ目
が鉄道・船舶におけるCO₂の削減に向けた取組です。鉄道の機関車のハイブリッド化と
いうのを進めたりとか、あるいは船舶のスーパーエコシップといったものを普及させるこ
とによるCO₂の排出の削減、それから航空については航空交通システムの高度化等によ
ってCO₂の削減に取り組んでいることをご説明しております。

33ページ目が今度は道路交通についてであります、ITSスポットというものを展
開することによって、例えば広範囲の渋滞データをカーナビが受信して、賢くルートを選
択するといったことで、交通のさらなる円滑化を実現することによってCO₂の削減に資

するといったような取組がなされているということでございます。

34ページ目が、今度はオートパイロットシステムの検討も進められていることをご説明したものでございます。

35ページ目が今度は港湾のお話でして、ゼロエミッションポート施策の推進ということでありまして、港湾地域における省エネルギー化、それから再生可能エネルギーの利活用等を推進することによってゼロエミッションポートというのを進めているということをお示したものでございます。

次の36ページ目でございますが、リサイクルポート施策の推進ということでもあります。循環資源の広域流動の拠点となる港湾を整備することによって、この資源循環の流れというものをスムーズにさせていくといったようなことで施策を進めているといったことでございます。

37ページ目が今度はモーダルシフトについてですが、通常のトラック輸送から内航あるいは鉄道といったものにモードをシフトしていくということでありまして、そのモーダルシフトに向けた取組を簡単にご説明しております。大型トラックから鉄道へ載せかえることができる大型コンテナの導入の促進だとか、あるいは荷主と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対して運行経費を補助したりといった施策に取り組んでいるというのをお示ししております。

それから同じく物流と環境ということでは、38ページ目に省エネ法（エネルギー使用の合理化に関する法律）でも取組が行われているということございまして、これはある一定の規模以上の輸送を行う輸送事業者、それから貨物輸送量が一定規模以上の特定荷主に関して、中長期的にエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減させていくということを進める法律でございますが、これによって省エネルギー化というのを図っていくということでございます。

39ページ目は、物流拠点の集約化と流通業務の効率化を図るための法律として、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律というものの中身をご説明したものでございます。

同じく40ページ目、今度は、今年の通常国会で成立させていただきましたが、都市の低炭素化の促進に関する法律というのがございます。これは物流の側面で申し上げますと、まちづくりと共同輸配送を組み合わせることによって、共同輸配送というものの実施をできるだけ増やしていくことによって都市の低炭素化を図ろうといったものでございます。

4 1 ページ目からは災害との関係でございます。4 1 ページ目の災害に強い物流システムの構築に向けたブロック単位での取組ということでございますが、これは民間物流事業者のお力をおかりして、あるいは民間事業者の施設を使用させていただくことによって、支援物資を被災者の方にスムーズに届けられるようなシステムをつくろうという取組を今現在進めているというご説明でございます。

それから4 2 ページ目も同じような資料をつけさせていただいておりますが、さらに詳細にお示しをしています。時間の関係がありますので省略させていただきます。

4 3 ページ目は震災対策として重要な橋梁等の耐震補強の推進についてご説明をしたものでございます。

それから4 4 ページ目は道路啓開のための事前計画の作成というのを推進しているということでございます。東日本大震災時にも極めてスムーズな道路啓開を行うことによってさまざまな支援を行うことができたということがありますが、これを全国的に事前に対応して進めていこうというものでございます。

4 5 ページ目がトラックにおける安全対策の推進ということでございます。先進安全自動車の技術を活用した大型トラックの安全対策、これは被害軽減ブレーキというものを示しておりますが、そういうもの、それからトラック事業者の管理監督を強化するという意味で、運行管理制度における取組をご説明したり、あるいは運輸安全マネジメントといった、経営のトップも主体的に関与した形で、それぞれの安全についてのプロセス管理を行っていくといったような取組を進めているということでございます。

それから先ほどもありましたが、4 6 ページ目は海賊対策についての今の状況を説明したものでございますし、それから4 7 ページ目は、内航海運、外航海運の船員の確保についての対策についてご紹介をした資料でございます。

資料のご説明が長くなりましたので、大変恐縮でございましたが、以上でございます。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。以上で物流の現状、それから物流政策にかかわる主要な取組についてご説明をいただきました。それらを踏まえまして、大急ぎで次の(4)ですが、検討の視点について引き続きご説明を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。それが終わりましたから、委員の皆様方からご質問、ご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【馬場崎物流政策課長】 引き続きのご説明で大変恐縮でございますが、資料5「物流をめぐる環境の変化と検討の視点」を簡単にご説明させていただきます。テーマ、環境の

変化、検討の視点ということで便宜的に分けさせていただいております。もちろん、ここにあります資料は、事務局のほうでたたき台としてお作りしたものでございます。今後のご議論によっていろいろ変わってくるということを前提にご説明させていただきます。

テーマといたしましては、現行の大綱が3つの柱を立てているということがありますので、とりあえず3つに分けさせていただいております。グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化というテーマ、それから低炭素・循環型社会の実現、それから安全・安心な物流の確保でございます。

環境の変化につきましては、ただいま資料でご説明しましたので省略いたしますが、これを受けまして検討の視点、一番右側でございますが、1つは我が国産業の国際競争力を強化するために物流に関してどのような環境整備を進めていくべきかといったこと。それから2つ目が産業の空洞化対策と地域の活性化ということで、これについて付加価値が高く優良な雇用機会を創出する産業の拠点を国内に維持するといったこと。それから、地域がグローバル・サプライチェーンの重要な一翼を担っていくために、今後物流に関してどのような環境整備を進めていくべきなのかといったこと。それから生活者・消費者となっていますが、生活者・消費者が生活に必要な物資を安定的かつ効率的に調達できるようにするためにいかに物流の効率化を進めていくべきかといったようなこと。それから4つ目ですが、我が国の経済活力や企業体力を維持していくために物流の効率化を一層進めるべきで、この際、輸送の安全や物流サービスの持続可能性の確保を図ることをあわせて進めていくべきといったこと。

それから物流企業の海外展開ということでございますが、これは我が国の物流企業がグローバルに活躍できるようにするためにはどのような政策、環境整備が必要なのかといったことでございます。

それから低炭素・循環型社会ということでありますが、我が国の経済の発展と両立するような持続可能な低炭素型の物流の構築を図るためにどのような環境整備を進めていくべきなのかといったことでございます。

安全・安心でございますが、東日本大震災等の自然災害に対応するために、災害に強い物流システムと、これを支える基盤をいかにして構築していくべきかといったこと。それから、輸送の安全の確保とか、先ほどもごらんいただきました海賊あるいは国際テロの脅威といったことに対して、物流の、効率性を阻害せずにソフト・ハードの両面でいかにして確保して強化していくべきかといったことを今後検討の視点として挙げさせていただい

ているということでございます。

ご説明は以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。それでは、資料のご説明は以上ですので、本日は第1回目の委員会ということですので、今頂戴した事務局からのご説明等も踏まえながら、物流の現状と課題あるいは今後のあり方等について、委員の皆様方それぞれのご認識、ご意見、ご質問等、忌憚のないところを賜りたいというふうに考えております。ここまでのところで実は予定しておりましたよりも30分ほど超過をしておりますので、当初、委員の先生方1人ずつ、私の頭の中で計算しますと2分プラスアルファぐらいでご発言をいただく予定の時間割になっておりますが、少しおしておりますので、ひとつその辺をご考慮の上、よろしく願いを申し上げたいと思います。それで、何かはっきりした質問等がその中に含まれている場合には、その都度事務局からお答えをするというような形で進めたいというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。恐縮ですが、圓川委員のほうからずっとその順番でということではよろしいでしょうか。よろしく願いいたします。

【圓川委員】 私の問題認識は、今回、グローバル・サプライチェーンというのが一番最初に来ていますけれどもそこにあります。ずっと国際物流に携わってまいりまして、さっきの資料にあったNACCSといった物流情報プラットフォームができたというのは非常に強みだし、これをもっと活かすべきと思います。だけど現実には、ターミナル周辺の渋滞、特に東京・大井や青海の渋滞がなぜ起きているかということ、1つはいわゆるドライバーをはじめとする関係者の間で情報が見えていない、それからもう1つは、ハードや組織面のいろんな問題が錯綜している。このような渋滞は環境にも悪いし、コストも上昇するし、生産性も落ちてしまう。例えばトラックの事業者に聞きますと、東京では1日1回しかコンテナの引き取りができないと。名古屋のベストプラクティスでは4回ぐらいやっているわけですね。ここを何とかしないと、グローバル・サプライチェーンのボトルネックになっていると思いますね。そこを何とかしなくちゃなりませんし、今日は紹介がなかったのですが、今度NACCSは26年からいわゆる相手港の積み出しの24時間前に全てのマニフェスト情報を全部電子的に送ることが義務付けられるようになります。そうしますと、そういった情報をずっと川下のトラック事業者を含めて流しますと、これはものすごく見える化になるといいですか、そういったことをトータルで考えていただきたいというのが私の意見でございます。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは高橋委員、よろしくお願いいたします。

【高橋委員】 近畿大学の高橋でございます。

私は大学の授業ではロジスティクスを担当しておりますので、物流政策のお話もするわけですが、幾つかのテーマを取り上げるに先立って、毎年、総合物流施策大綱のことは必ず説明をいたしております。まさかそれにかかわるとは思いもよらなかったもので、今回大変光栄に思っています。

教壇に立つようになって10年ほど、その間に大綱の改定も何回かあったわけですが、そのたびごとにホームページを拝見して、毎回、テーマと全体像を説明してきたわけです。その中で、大体テーマは出尽くしたのかなという印象を持っております。だからといって、あれもこれもと総花的に並べていっても、どれが重要かよくわからないといったツッコミを入れながら、授業では説明をしております。

ですので、この中でメリハリをつけるといいますか、テーマはこれだけあると、その中で今は一番これが大事だよ、この5年間はこれだ、という優先順位を打ち出すことが、わかりやすさというか新鮮味を打ち出す鍵かなと思います。そういった中では、東日本大震災の直後の最初の改定ということになりますので、個人的にはこの震災関連、復興関連というのが、優先順位の高いテーマではないかと感じております。

雑駁でございますが、私からは以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは谷口委員、よろしくお願いいたします。

【谷口委員】 京都大学の谷口でございます。

私は前回の改定のときもちょっとかかわらせていただいたのですが、今回の資料を見せていただいてちょっと気になりますのは、効率化ということと、低炭素化あるいは環境に優しいということが何かばらばらにあるような気がするのです。この2つは非常に関係があって、効率化を進めたら低炭素化になるのかならないのか、あるいは環境にいいのか悪いのか、この辺のところをよくよく考える必要があると思っております。ですから、目標としては効率化であってさらに低炭素化、環境に優しい、そこが目標になるわけですね。

それをどうやってつくるかということなのですが、例えば道路ネットワークでいきます

と、前回たしか国際物流基幹ネットワークというのがあったと思うんですが、あれはどこへ行っちゃったのかちょっとわからないのですけれども、そういうものを考えて道路のミッシングリンクをなくします、あるいはいろいろ貨物車交通のマネジメントをやりますということは、結局、単にコスト削減だけじゃなくて、住民の方にも環境に優しい、あるいは低炭素化でエネルギーの節約にもなるという、その両方を狙っていかないといけないと思います。そこのところをちょっとぜひこの改定で入れていただければいいかなと思います。それをやるためには、例えば貨物車交通のマネジメントというのは非常に大事でして、公の立場と民間の立場と連携しないといけない。ITSなど、最近いろいろ新しい技術が出てきていますので、民は民、官は官と別々ではなくて、一緒にやる、連携していくというところをぜひ盛り込んでいただければいいかなと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、田渕委員、お願いいたします。

【田渕委員】 物流に関してなんですけれども、地域間の高速道路網を整備するというのは、目に見えるので非常にいいかもしれないのですけれども、ひょっとしたらもっと大事なのは、地域の中、都市の中の道路整備というのが非常に大事だと思います。といいますのは、内外の地域間物流データを見ていますと、地域内の物流が圧倒的に多いわけですね。しかも、先ほどの資料にもありましたけれども、三大都市圏への人口集中が進んでいるということで、ますます三大都市圏内部での物流というのが非常に大きくなっていると。それは中間生産物だけでなく最終生産物もそうであると。先ほど圓川先生も言われましたように、渋滞というのが非常に激しいというのはきっとその大都市圏だと思うのですが、やはりそういうところの渋滞を解消するいろいろな政策が必要だと思いますし、環状道路をつくるとか場合によっては混雑税をかけるとか何かが必要じゃないかと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

根本委員、よろしくをお願いいたします。

【根本委員】 谷口先生がお話しになられた環境負荷を低減する目標と物流を効率化する目標、これを両立できる1つの方法として、車両の大型化というのがあるかと思うんですね。アメリカでは州ごとに走行できるトラック総重量の制限が違うのですけれども、できるだけ大きなトラックを通そうじゃないかというふうな話し合いの中で、大型化すると、トンキロ当たりの環境負荷が減る、原単位が減るといような、そういう分析結果が出ています。考えてみると、日本はそういう総重量制限に関してはいつの間にか国際的に見て

ちょっと遅れちゃったのかなという気がしています。ヨーロッパでは、例えばイギリスは海峡を隔てて大陸から離れており、スイスはEUに入っていないわけですがけれども、イギリスの場合はフェリー、RORO船、それからユーロトンネルでどんどんトラックが入ってくる。それからスイスも通過交通でどんどん大型トラックが通る。そういった中で総重量をやはり40トンにしなきゃいけないのだと、弱い道路をだんだん強くしていった。そのかわり負担もお願いしますよということで、対距離課金などの負担もお願いしています。いわば高負担、高サービスです。日本はそういう意味で自由にコンテナを運べるような状況になっていないというか、いつの間にか遅れちゃったような気がしますので、その辺のネットワークの充実というのはアジアと物をやりとりするためにはぜひ必要だと思っています。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

増井先生、よろしくお願いいたします。

【増井委員】 いろいろ伺いしてたくさんのをやらなきゃいけないということを感じています。まず1つは、先ほどのお話の資料4の37ページのところにあるグリーン物流パートナーシップ会議でも、私はモーダルシフトの推進官民協議会にかかわらせてもらって、その中でも幾つか提言をさせてもらってあると思います。例えばそういうふうな提言をうまく活用すべきではないかと、そこで提言しっ放しになっているというようなこともたくさんあると思いましたのが1つございます。

その中でも、これはモーダルシフトに特化してですけれども、今日いろいろお話を伺っていて、日本の物流体系を一体どこへもっていくのかという視点がどこにあるのだろうかという点が一番疑問です。5年の計画だからあまり長期的なことはできないと言ってしまえばそれまでですけれども、そういうことを小刻みにやっていくと、将来どっちへ向かっていくのかがなかなか見えない。例えばモーダルシフトをやろうとしても、鉄道のほうが十分な設備がない、送りたいんだけど鉄道便がないというようなことで、そこでとまってしまう。だから、日本として本気でそれを進めるのかどうかというような、政策的な話も少しは議論しておかなければいけないのではないかと思いますというのが1つございます。これはエネルギー政策にもかかわることだと思いますので、そこら辺とリンクさせて日本の将来、物流体系をどっちへもっていくのかということをまず議論しておかなきゃいけない。そうしないと、今、根本先生がおっしゃったように、ハードインフラなんかもどんどん劣

っていくのではないかという気がいたします。それが1つです。

それからもう1つは、環境問題をやっていきますと、動脈と静脈物流の話がよく出てくるのですけれども、これを一体化してどうやって動かすか。こういうときに、仕組みが引っかかってきます。例えば法制度の問題とかそういうものが引っかかってくることが多いので、物流を考えると、そういう制度面のことも見ていかないと、理屈ではこうしたいといってもなかなかそれが進まないということもあると思いますので、そういうソフト面での検討も忘れてはいけないのではないかと感じております。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは青山委員、よろしく願いいたします。

【青山委員】 青山です。今回初めて参加をさせていただきまして、ちょっと素人的な発言になってしまうと思いますが、ご容赦いただきたいと思います。

先の国会の野田総理の所信表明演説から、消費者という言葉が消えてしまいました。そういうところから、一体この政権は何をやっているのかというふうに思ったのですけれども、今回、この検討の視点の中に、生活者・消費者関係ということがきちんと明記されているということで、ここもきちんと1つの視点として掲げられたということについて大変ありがたく、評価をしたいというふうに思っています。それが1点です。

それからもう1点、これは本当に前回からの、皆様方、もうプロでいらっしゃる方たちには何か申しわけないのですけれども、前回の大綱の中で、大綱というものですから、やはり政策全体のものを掲げる、総花的になってしまうというのはいたし方ないのかもしれませんが、先ほど課長がおっしゃったように、選択と集中というお言葉を使っていられましたけれども、そういう点からするとあまりにも総花的で、それをどう具体化していくのかというところの視点がちょっと欠けているのではないか。そういう意味では、前回の大綱のここが進んだよ、ここはまだまだだよとか、ここはちょっとまだ先走っていたねというようなところをきちんと総括しながら、今後この5年間に向けたものをつくっていくかなければならないんじゃないかなという気がします。

で、今後5年間でどういう形をつくっていくのかというと、やはり先の大震災の危機管理というものをしっかりと踏まえた形の大綱、そしてそこでは優先順位をきちんとつけていくということが必要じゃないかなという気がします。先ほど一番初めに圓川先生がおっしゃいましたように、NACCSシステムはきちんとロードマップができています。20

14年までにここまで、16年までにここまでという形でできていますので、それがいいか悪いか、ちょっと私も判断しかねますけれども、そういう意味では大綱をつくって、そして優先的にここはここまでにしっかりとやるんだということをしないと、やはりサプライチェーンの方々も右往左往してしまうんじゃないかなという気がしますので、そういう点、素人の発言ということでご容赦いただきながら、ぜひそういう視点を組み入れていただければありがたいと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

上村委員、お願いいたします。

【上村委員】 これからの5年の物流を取り巻く環境の変化を考えますときに、やはりもう少し産業政策のあり方、通商政策のあり方をもっと基本に置く必要があります。今現在、政治も安定しておりませんし、また今後の世間の変化の中で当然変わっていくかもしれませんが、やはり例えばTPPにどういうふうこれから日本が参加をしていくのか、全面参加をするのか、部分参加をするのか、それとも不参加になるのか、そのときにどういうシナリオが書けるのかを物流に関連して踏まえておく必要があります。おそらく輸出入の物量も品目も当然変わってくるわけでございます。ですから、少しこの中でもどこの国とEPAをどう結んでいるとか、FTAの問題とかというのも少しありましたけれども、やはりこれからの産業政策のあり方というのを、せっかく経済産業省さんも加わっていただいているわけですから、今現在どういう通商政策上の措置の進展があるのか、どういうシナリオが書けるのか、想定していращやるのかというのをぜひ今後のヒアリングの中でお聞きしたいと思います。あくまで物流というのは産業の足腰でございますので、産業政策がどちらを向いていくのかによって今後の方向は随分変わっていくと思いますし、ここの国際物流における、もちろんこれは国内も、そして国際・国内のトータルな物流を考えると、通商産業政策の前提を置いたほうがやはり議論が深まると思います。ぜひお願いいたします。

それからもう1点なのですけれども、それにも関連するんですが、物流を取り巻く概要の中の11ページのところで2011年の貿易額の内訳がございまして。そして中国、アジア、ASEANで48%を占めるということで、こっちの詳しいほうには輸出入別に金額、品目も書いてあるわけですが、ぜひ知りたいのは、アジアにおける日本の輸出品が最終の消費地とは思えないわけでございます。ここからさらにまた欧米や各国に輸出され

るわけでございますし、現在、日本からおそらく中間製品とか工作機械だとかというのが大きな輸出品目だと思いますけれども、これがアセンブリーされてどういうふうに、さらにその国から輸出されていくのかということもちょっと見ておきませんと、単に日中韓のシームレス化みたいなのところだけをこれから先進めていくということだけではちょっと足りないのではないかと思います。そういったことをしっかり見ていく中で、もう少し大きな世界の貿易構造の中で日本の物流のあるべき姿というのが見えてくるのではないかと思います。

最後に、この案のところで、私はどうもこの国内空洞化対策とアジア諸国のシームレス化というのが問題であり、ほんとうに、むしろ何かこれを進めればより国内産業が空洞化するような気がして仕方がないのですけれども、まあ、これからの議論の中でまたお話ができたと思います。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、坂本委員、よろしくお願いいたします。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。初めてこの物流の会議に参加をさせていただきます。

率直に申し上げて今のご説明は非常に長い。これぐらいいろいろな事業をおやりになっている。しかし、一体何が問題で、どこまで実現できているのか、何が足りないのか、その問題はどこにあるのかという全体の見取り図が全くないですね。物流をめぐる事情というのはたくさんある、幅広い。関連業種も多い。ここに集まっている先生方もそれぞれのご専門家だと思います。個別的・専門的な事例を検討・精査するのは大事だけれども、今、日本の物流がどこにあってどういうふうにしていかなきゃいけないのか、あるいはどうできるのかという、もっと大きなグランドデザインみたいなものが必要だろうと思います。これまでの大綱でもやっているとおっしゃるかもしれませんが、だが、おそらく多くの国民に認知されていないと思います。前回も、国民への情報発信力を高めるために閣議決定をするとうたってありますが、果たしてどこまで浸透しているかと言わざるを得ないのではないのでしょうか。

そういう意味で、物流は生活に身近な存在ですが、国民目線で見ると、物流大綱がどういうふうに改善されていけば国民生活がどうなっていくかが重要だろうと思います。競争力が上がるということは産業界の方なら当たり前かも知れませんが、その先にある国民がよ

り実感できるような視点、検討する角度を入れるべきだと思います。そのタイミングは非常にいい。物流やサプライチェーンなどの専門家にしか理解されていない言葉が、震災によって多くの人たちにとってリアルに感じるようになったからです。今回の大綱では、安心・安全の対策という1つの項目ではなくて、危機管理における物流という観点をこれまで以上に大きく取り上げてもいいのではないかと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

苦瀬委員、よろしくお願いいたします。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。今、課題がいっぱいあるというお話がございましたが、私はちょっと部分的ではないかと思っているところがあるので、それを申し上げたいと思います。

たしか前回の大綱のとき、国際物流・都市間物流・都市内物流というような分け方もしていたと思うのですが、今日のご説明を聞くと、ほとんどのテーマがグローバルに近いと思いました。産業政策として日本を強くする、そのためにインフラをどうするかという議論のように私は感じました。一方で、例えば高齢化社会になって、運転手が年とってきたという話になるわけです。また、生活者というのかどうかよくわかりませんが、中山間地で買い物難民が出ますよ、都市の中でも出ますよと。地震が起きたら高層ビルの人たちはもうまずは何も物は届きませんよ、こういう現象があるんだろうと思うのですね。

ですから、多分そういうふうにと考えると、もうちょっと課題のくくり方があるのではないかと。加えて低炭素とおっしゃるのだけれども、都市の中で一番排気ガスが出ているのはどこですかといったら、それは銀座の街なかにトラックがいっぱい集まっています。市場の周りを見てください。大井のコンテナターミナルの周りを見てください。それを共同配送さえやれば全部うまく解決するかといったら、それはまずないと思うんですね。

さらには安心・安全といったときに、我々はもちろん資源とか食料をいっぱい輸入しているわけですから、そういう施設は相当老朽化しているので、どうやってリニューアルしていくか。どうも何となく私は、前回に比べて何か偏りが出ちゃったんじゃないかなという気がしています。これは私だけの勘違いか、受け取り方の間違いかもしれませんので、ぜひ事務局の皆さん方でご議論いただければありがたいと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、原田委員、よろしくお願いいたします。

【原田委員】 ではまず、今の苦瀬先生のお話と重なるところもあるかと思いますがけれども、視点の最初の2つの産業インフラとしての物流みたいなところで申しますと、産業の特性に合わせた対応が必要というお話があって、それが多分、国際でいうとコンテナとバルクというふうに出てきていると思うのですけれども、コンテナでいえば、基幹航路の維持というのが目標で挙がっていますけれども、船会社から見て魅力的か、あるいは荷主から見て、例えば釜山経由と比べてトータルでメリットがあるのかということを見ると、施策にもありますけれども、港湾のソフトも含めた部分とか、フィーダーの部分も含めて全体で競争力があるのかというお話になってくるので、それぞれやることは書いてあるんですけれども、ちょっと重なりますけれども、やはりそれを縦串に見ていくといいますか、横串というか、一気通貫でどれだけ競争力があるのかという視点が要るのではないかと思います。

それからあと、ちょっとこれも重なりますけれども、生活者というところの中で、やはりどんどんこれから人口減少すると、いわゆる過疎的なところが増えていく中で、おそらく旅客交通の過疎バスと同じようなことが起きてきて、そういう需要のないところの物流をどう維持していくかみたいなところもちょっと視点として要るのかなという感じがしております。

それから災害に関するところは、何人かの先生方がおっしゃったように1つ重要な点かと思っておりますが、まさにこれはその多重性とか代替性ということを追いかけていくと、効率性ということと当然トレードオフのことが出てきます。そこでやはりまさに総花的でなくて、どういう考え方でそこに向き合っていくのかみたいなものが1つ要るのではないかというふうに思っております。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは一柳委員、よろしくお願いいたします。

【一柳委員】 すみません、今回こういった形で初めて参加させていただきます。

私自身は、日常的には上場している運輸の関係の企業さんを拝見しております。今まさに中間決算、セカンドクオーターの決算発表の時期で、残念ながら徐々に業績が厳しくなっている、ないしは先行きに対して各社さんが自信を持てなくなっている、そんな状況で、片やこういった形でお話を伺わせていただいております。私の立場ないしは目線がもしかしたらちょっと違うのかもしれませんが、そういった意味ではお伝えしたい、ないしは申

し上げておきたい部分としましては、実際のサプライチェーンを構成する、担っている業者さんの立場ももう少しまいこと拾ってあげていかないといけないなというふうに感じております。すなわち、今まさにお話出ましたように、収益性や効率性を私の立場では重視して見ておるのですけれども、そういった部分との対比で安全性などなかなかコストがかかる、時間がかかるないしは収支を圧迫するような部分もところどころ散見されるんじゃないかと思います。そのあたりをうまく流してあげる、そんな仕組みが提言できればなんていうことを考えております。

もう1つは、今まさにおっしゃったように、物流全部総花的に追っかけてしまうと、それはまた上場企業さんを見ていると、どうしても収益性の低下につながってしまっている、どういった形でグランドデザインが描かれていって、その中で物流というところがそれを助けていくのかといったところの視点がさらに明確になっていくと追っかけやすいかなというふうに感じております。

今の段階では以上です。すみません。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、日本経団連の丸山委員の代理でいらっしゃる根本本部長、よろしくお願いいたします。

【丸山（和）委員代理（根本）】 ありがとうございます。代理で失礼いたします。私どもの経団連で物流を考えますと、どうしてもユーザーの視点が強くなりがちであります。その際に強く指摘されるのは、安全で確実にお届けいただく、また、システムとしては柔軟に、安く・速くということです。この点を一言で申し上げれば、社会全体としての効率化、すなわち競争力の強化を図っていただきたいということに尽きます。

他方、やはり物流を支える産業全体の競争力強化という点は、抜けてはならないと思います。また、それを支えるインフラ関係としてミッシングリンクについてのご指摘もありました。こちらも渋滞問題という点を考えますと、結局はインフラとソフトに絡む課題であると思います。

加えまして、電子申請化についてもご指摘がございました。経団連の立場から申し上げますと、こちらは申請だけ電子化するのではなく、行政の内部の意思決定まで全て電子化して見える化をしていただきたいということがございます。こういうところで大幅に効率性を上げていただきたいと存じます。

また、ここでの議論は難しいかもしれませんが、基本的に、日本国内で作り出す荷物の

総量自体が減っていく過程になりますと、どうしても物流の効率性、特にグローバルな視点での効率性が落ちてまいりますので、国内で荷物を作り出すような努力も何らかの形で記述していただけるとありがたいと思います。

最後に物流コストという点で、災害時のお話がありました。この点は、リダンダンシーをどこまでとるのかなど、費用対効果の観点からの検討も十分に必要ではないかと思っております。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、物流連からご出席いただいております鎌田事務局長、よろしくお願いいたします。

【丸山（英）委員代理（鎌田）】 時間の関係もございますので、1点だけお願いといたしますか、要望をさせていただきたいと思います。

残念ながら政治情勢その他があつて、交通基本法がまだ成立をしておりません。政治的な話はちょっと置いておきまして、この交通基本法の中には物流に対して画期的な視点があるというふうに認識しています。具体的には3点ぐらい柱があろうかと思いますが、1つは物流インフラの整備、それからもう1点はモーダルシフトのさらなる推進等による環境の保全上の支障防止、それから3点目が、委員の皆様方からご指摘がありました東日本大震災の経験を踏まえた災害対策の強化ということ。こういう非常に重要な柱が立っている法律がございますので、この中身をぜひとも新しい大綱に力強くうたっていただければということをお願いしたいと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、日本通運の中村委員の代理で廣島部長、よろしくお願いいたします。

【中村委員代理（廣島）】 今日こうした機会があるとは思いませんでしたので、委員の中村とはちょっと十分に打ち合わせできていないのですが、今私が携わっております国際関係の仕事の中で、先ほどから幾つかお話出ていますけれども、日本から出ていく貨物が次第に減っていく。その生産されていたところが海外で生産されて、そこから、外から外へ物が動いていくということで、我々、日本にいて実際に物を触ることが非常に減ってきているのですけれども、そんな中で、ただやはり日系のお客様の物流の責任者の方たちが日本にいらっしゃって対応していかないといけないと。そこからどうやって対価を

得ていくかというようなことが非常に難しくなっている。移転価格税制の問題もあったりして、簡単に海外から利益を吸い上げるということはできない。海外の現地法人が利益を上げて、その戻り、リターンはあるにしても、その仕事自体での利益の確保が難しくなっているということがありますので、この辺のこともちょっと念頭に入れながら考えていきたいと思っています。

とりあえず以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。それでは樋口委員、よろしくお願いいたします。

【樋口委員】 まず、私どもトラックの運送事業をやっておりますけれども、それに限らず、国際競争力という意味でも、輸出・輸入に関して物流の機材、船も含めてなんですが、日本の場合、ターンアラウンドというのですか、回転率がものすごく低い。先ほど圓川委員から渋滞という話がございましたけれども、これは逆に、配達をする、例えば駅ナカビジネスで駅に行くときも、朝もう大量のトラックが並んでいる。これはもう輸出・輸入にかかわらず、トラックなり何なりが全部駐まっている時間のほうが長いということで、ここを短縮すれば、まあ単純計算、運賃は半額になっていくとか、単位当たり減っていくということで、逆に3K職場をなくしていくとかそういったことになるんじゃないかと思います。

それから中小の零細の運送事業者とか倉庫事業者というのは、やはり災害対策といってもほとんどまだ手をつけられていないという状況もありますし、これを支援していただきたい問題もございます。

とにかく、いろいろなものが全体的に効率を上げていかなくてはならないという問題は、もう部分的ではなくて、配達でもシステムでも道路でもということでやらないと効率が上がらないと思うのですが、その中で、最後に3点目として、人材育成の観点が全然ないと。これは、今日は大学の先生もたくさんいらっしゃっていますけれども、大学なり業界団体でも何でも利用して、とにかく人をつくらないと、海外に日本の物流システムを輸出するといっても、日本に物流をちゃんと専攻できる大学がないじゃないかというのは1つでして、私はアメリカでロジスティクスを専攻してきたんですが、今、ビジネススクールでマスター、Ph.Dの2割ぐらいが中国人です、物流、ロジスティクスの分野には。あと5年ぐらいすると大変な量で彼らが実戦に入ってくるということですから、もううかうかしていると、とても日本の物流がどうだこうだなんて、彼らに言い負かされちゃうんじゃない

かと思います。そういう意味では、BCPとかいろいろございますけれども、全てにおいて、やはり人を育てるという視点もちょっと考えていただければと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

結城委員、よろしくお願いいたします。

【結城委員】 結城でございます。

多分、上村さんはこの夏大変だったと思うのですね。何がというと、大飯原発を稼働するかしないか、もししないと電力足らないよと。でも結果としては稼働しなくてもいけたわけです。今心配なのは、ことしの冬の北海道がどうかという、非常に心配事であるのですけれども。ただそのときに、やはり国民が懸命になって節電した、節約したというおかげで大飯原発稼働しなくてもよかったねというのははっきりしたわけですね。つまり、何が言いたいかというと、規制緩和以来、ますます物流の多消費、物流は何でもいいようにやってくれるというようなことが社会的な趨勢のようになってきている。例えばコンビニにお弁当が1日に3回も届くよ、牛乳が2回届くよと。それが当たり前になっている。でも今回の節電みたいな話で、みんながそこを我慢しようよという、それだけ車の走る量が減ってCO₂が減るみたいな部分もあるわけですね。だからつまり、今まで、今日まで来た経済規制の緩和と社会的規制の強化というこの二本立てを、今後とも物流大綱をつかっていくときに柱として据えたままで行くのかということが1つ。

それともう1つ、もう明確なのは、少子高齢化で人数がこれだけ減るよと。我々の仲間と話していても、運転手がなかなか採用できなくなっているということではあるわけですが、その中で今我々は、中型免許の見直しということをして今一生懸命お願いしているのですが、それはともかくとして、そうやって市場がシュリンクしていくときに、この物流業界の絵図、特に国内での物流の絵図をどういうふうに置くのか。その中でどういう施策が必要なのかというものが要なんじゃないのかなと。もしできたらそういうことをご検討いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

榮委員、よろしくお願いいたします。

【榮委員】 榮でございます。私は製鉄業で原料調達を担当してございますので、どちらかというと、大量のバルク輸送の観点から申し上げたいと思いますが、日本の鉄鋼業というのは原料のほとんど100%を海外から輸入してございまして、今、大体年間

2億トン運んでございます。一方、製品のほうの競争というのは、国内ではなくて、むしろ需要が伸びているアジア太平洋地域での競争ということになっております。ライバルであります中国とかあるいは韓国との戦い、こういう中でやっているわけでございます。バルクの輸送というのは、国際競争力強化のためにはいわゆる重要な要素でございまして、これは何もこの一、二年に始まったわけじゃなくて、我々が高度成長の過程から、競争力を上げるために船舶を大型化する、あるいは港湾を大型化する、こういう歴史だったわけでございます。したがって、輸送効率を進めるために船舶の大型化と港湾インフラの整備というのは今後とも必要だと、これは総論なんですけれども、これにだれも反対しない。ところが、一企業の立場で言いますと、インフラの整備というのは、実はメリットはあるのですけれども莫大な投資がかかるんですね。私どもが持っている一企業の港湾でも、水深を約1メートル、2メートル深くするだけでも数百億から1000億かかるわけで、メリットはあるのはわかっているけれどもなかなか負担できない、こういうジレンマを抱えている。

一方、国の財政はどうかというと、これはもう言わずもがなでございまして、じゃあ全部税金でお願いできるのかというと、そういうわけにいかない。こういった費用負担の問題というのは各論としては必ず出てくるので、ここで何か着地点を見出さなきゃいけない。

そしてもう1点は、必ずしも金を使わなくてもできる競争力の強化というのがありまして、これはまあ先ほどから委員の方々からご指摘ありますように、規制緩和といいますか、ソフトの視点ですね。例えば夜間の入出港だとか、潮位を利用した大型船の入港、こういったところで若干の規制緩和でかなりの部分が改善されるというのもありますので、こういった視点もぜひ取り込んでいただきたいと思います。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

正木委員、お願いいたします。

【正木委員】 正木でございます。電機業界ということで、ここにちょっと資料がございまして。J E I T A（一般社団法人電子情報技術産業協会）の資料なんですけれども、2007年に10インチ以上のテレビが1台幾らの価格で売れたかということ、15万8,935円。2011年、昨年度は7万1,912円に、半分以上になってしまっている。おそらく12年度はもっと下がっている。要するに、売上高に対する売価ダウンがもう電機業界で大変に進行している。しかしながら、物流コスト、おそらくテレビとか2、3%ぐらい

売価になるんですけれども、それが例えば5%、6%に上がっているというのが実際私どもが置かれた状況であるということでもあります。ここを、グローバルに事業を展開する我々産業としては、やはり物流の効率化をさらに進めていかなければならない。そのときは民間でできる努力は非常に限られておりますので、ぜひ港湾、航空、あとリードタイムの削減をぜひこの中でどんどん進めていく議論ができれば、こう思っております。

あと、今日のご説明の中でちょっと足りないところは、やはりコストとか効率のKPIが全然なかったということでございます。コンテナの釜山港と東京港のコストは非常に古いデータが1つありましたけれども、ああいうものをもっとアップデートして、ほんとうに効率が上がっているのか下がっているのか。あと、先ほど樋口委員からありましたけれども、コンテナトラックがコンテナヤードの周りで滞留していますが、その効率は悪くなっているのかよくなっているのか全然出てこない。そこをぜひこの中で出していただいて、我々も企業側としてもそういう効率を上げるところに協力をした生産活動とか販売活動をぜひやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは三浦委員にかわりまして木村部長、よろしくお願いいたします。

【三浦委員代理（木村）】

三浦の代理の木村でございます。

トヨタ及び自動車業界としまして、日本の産業の空洞化を防ぐ観点で、この委員会の議論に参画してまいりたいと思います。基本的なスタンスは三浦とも話をしておりますが、本日は、既に様々なご意見が出ておりますので、私からは国内の物流について発言させていただきます。物流実務担当の立場から、具体的な悩みを2つご紹介します。

1つめは、内航船やJR貨物などの大量輸送モードを今後も活用していく考えですが、今持っている荷量を維持できるのかどうかということです。当社として、大量輸送モードの荷量を増やすには、運搬船への投資、JRの専用列車増など投資負担が重いため、意思決定が難しいのが実情です。大量輸送モードに関しては、混載をしていくとか、特定の荷主だけでなく幅広く荷主を集めて安定的に運ぶことも必要と考えています。

もう1つは、震災に関連して、BCP、BCMについてです。仮に、太平洋側の港が大きく被災したときに、日本海側の港を使えるようにするにはどうしたらよいかということです。これは地方の活性化にも関連してくると思います。今回の資料には日本海側の活用

の視点はあまりありませんでした。こうした問題も含めてどうしていくかを議論させていただきたいと考えております。

いずれにしても、日本で競争力を維持するためには、滞りなくモノを運ぶ、結果的にそれが早くて安いということが必要であると思います。そういった点を中心に議論させていただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いします。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

中井委員、よろしくお願いいたします。

【中井委員】 日本アクセスの中井です。

先ほど結城委員も言われましたように、ドライバー不足というふうな部分が日々の仕事をしていて非常に感じるところで、私どもは、運行管理システム、当然なのですけれども、カメラを必ず入れなさいみたいな話をしているのですね。これはなぜかという、やはり非常に安い賃金で頑張ってくれているドライバーを助けるためにカメラを入れないかと。私どもの会社はちょっと特殊でして、朝の3時、4時ぐらいが一番忙しいという時間帯になっていますので、徘徊老人を引っかけたりというふうな部分、誰も目撃者がいないと結構大変なんですけれども、カメラがあると、その辺の部分については逮捕されることもなくというふうな部分がありますから、そういうふうな運行管理システムというふうな部分を何かスタンダード化していただけると非常にありがたいかなというふうなところが1つ。

それからこの低炭素・循環型社会云々というふうなところは、私どもは3PL事業もやっておりますので、3PL事業というか共配というふうな部分をクローズアップしていただけると、非常に車の量が減るんじゃないかなというところです。

それから生活者、消費者関係というふうなところで、必要な物資を安定的かつ効率的にというふうなところで、これはちょっとレクチャーされてきたんですけれども、食料品アクセス問題というふうな部分があって、500メートル以内に車を持っていなくて生鮮食品が買えない人が900万人以上いるというふうなところも少し取り上げていただければなど。このアジアの東アジアというふうな部分と物流というふうな部分でいきますと、私どもは食品を扱っていますけれども、やはりコールドチェーンの問題とか、それから末端のお店になかなか大型の車が、大型というか小型のトラックも入れないというふうな部分で、非常に日々困っているのですけれども、そういうふうなところも何かうまい解決策があればなというふうに思っております。

以上です。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

私、最後に落ち穂拾いみたいな意味で申し上げようかなと思っていましたら、樋口委員がおっしゃってくださった人材の問題がありまして、これは実は私、2年ほど前に、大学の中の専門職大学院の中に国際物流の管理あるいはロジスティクスということで1つコースを設けようと思って、それで人に頼んでプログラムをつくってもらって、文科省に申請をしたんですが、そのときは落ちてしまってだめだったのです。人材育成というのはやはり大事だと思っておりまして、今日ご説明のあったいろいろな現在の取組、そういうものが縦糸だとすれば、やはり人材育成というのは横糸として非常に重要なものだろうと思いますので、これはぜひいろいろな形でお考えをいただければというふうに思っております。

それで、大変ご協力をいただきましたものですから、大分時間的には取り戻して、ただ、今もう既に4時を、お約束の時間を過ぎていますがけれども、お急ぎの方は仕方ありませんけれども、あと5、6分ないし10分弱だけ時間を頂戴できればというふうに思います。

いろいろなご意見が委員の中から出ましたけれども、もしこの時点で事務局サイドからこの点についてはお答えしておきたいという点があれば、お願いを申し上げたいと思います。

【杉田政策統括官】 大変いろいろご意見いただきまして、非常に厳しいご意見もいただきましたところで。特に、例えば全体的な見通しのような議論というのは、これからまたご議論していただくことですが、私どもとしても資料づくりとかそういう面ではそういうものをよく頭に置いてやっていきたいな、こういうふうに考えております。とりあえず私はそれだけで、あとは馬場崎課長、ありますか。

【馬場崎物流政策課長】 ご意見ありがとうございます。まず、私のご説明が長くなりまして、おわび申し上げます。実を申し上げますと、まだまだいろいろな分野でいろいろな取組みがあり、データがございまして、今日お出しできていないのもございます。委員からご指摘があったとおり、今の大綱の進捗状況、特に我々がどう考えているかというところは今日は十分お示しできなかったと思いますので、これは並行して作業をさせていただいております。いずれかの回では我々としてわかりやすく、あまり詳細にわたらないような格好でご説明させていただければと思っています。

それから、ご意見いただきまして、いろいろ資料が足りないところについては、次回、資料を、今お出ししているものを充実させる形で、今後のご議論のご参考にしていただけるようなものをお出ししていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。それでは、本日の議論はそこまでということにさせていただきます。今日はいろいろ貴重なご指摘、ご意見いただきましたので、先ほどご説明のあった資料5、これは一応ベース、出発点ということになると思いますので、ここに先生方のご指摘等を加味しながら、これを強化、改善していく、そういう進め方でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【杉山委員長】 ありがとうございます。それでは、今後そのようにまた事務局ともご相談しながら進めさせていただきたいと思います。

議事の(5)その他ですけれども、事務局から今後のスケジュール、また、事業者ヒアリングというお考えについてご説明をいただきたいと思います。

【馬場崎物流政策課長】 それでは大変恐縮ですが、資料6について、今後のスケジュールを簡単にご相談というかご説明させていただきます。

本日は第1回目でございますけれども、まず第2回目は、これも事前にスケジュールをいただきまして、第2回目は来月12月4日の16時から18時までの間で開催をさせていただければと思っております。全体は、こちらにございますけれども、6回程度の開催を考えております。私どもといたしましては、できましたら来年のゴールデンウィーク前までにご提言をいただき、その後、これは7月となっていますが、夏に大綱の決定というのを政府部内で行いたいと思っております。そういう意味でもゴールデンウィーク前までに6回、つまり一月に1回ぐらいの割合になります。大変恐縮ですが、ご協力をいただければと思っております。

2回目以降の進め方については、また委員長ともご相談しながらとは思っておりますが、産業界、物流業界の委員の方がご出席されておりますので、ぜひ委員の方からのプレゼンテーションもやっていただければと思っております。

それから、当委員会で議論を進めていくに当たり、業界の実情や意見を把握するために、私ども事務局において、事業者団体等からのヒアリングも別途実施したいと思っております。ヒアリングの結果につきましては、次回以降の委員会で随時事務局からご報告をさせていただきますと思っています。なお、このヒアリングにつきましては、特に学識経験者、有識者の委員の方からも、もしご協力をいただければと思っております。具体的日程について後日ご連絡差し上げることができますので、もし可能であればご参画いただければ幸いに存じます。また調整させていただければと思っております。よろしくお願ひいたしま

す。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。何かご質問等がございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ほかに事務局から連絡事項ございますか。

【田中企画官】 委員の皆様、本日はお忙しい中、長時間にわたりありがとうございます。本日お配りさせていただいた資料ですが、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほどこちらから郵送させていただきますので、そのようにしていただければと思います。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、国土交通省のホームページにて公開したいと思っております。

また、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にお送りいたしまして、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、よろしくお願いいたします。

なお、次回の第2回は12月4日の16時から18時を予定しておりますが、場所につきましては、決まり次第ご連絡させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。それでは、特にご発言等がなければ、予定の議事を終了いたしましたので、本日の委員会はこれ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をご出席いただき、また、貴重なご意見等を賜りまして大変ありがとうございました。

— 了 —