

第3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
議事概要

1 日時

平成25年1月21日（月）16:00～18:15

2 場所

中央合同庁舎第4号館 12階1208特別会議室

3 出席委員

杉山武彦委員長、苦瀬博仁委員長代理、竹林幹雄委員、谷口栄一委員、増井忠幸委員、青山理恵子委員、内田明美子委員、坂本裕寿委員、原田昌彦委員、一柳創委員、丸山和博委員、丸山英聡委員、中村次郎委員、樋口恵一委員、結城幸彦委員、榮敏治委員、正木裕二委員、三浦憲二委員、中井忍委員

4 議事概要

【委員からのプレゼンテーション等に係る質疑応答等】

- 各委員のプレゼンにおいて、高速道路料金を下げると物流コストが下がるとの説明があったが、高速道路料金を下げる、あるいは無料化するとかえって渋滞が発生し、コスト増となる面もあると思うが、この点についてどのように考えているか。
 - 先般の高速道路無料化では、かなりの渋滞が発生したので、無料化は望んでいない。メンテナンス等の維持コストを含めて有料であるべきと考える。
 - 高速道路無料化は一般車と一緒にだったので、お盆やゴールデンウィークでは激しい渋滞が生じた。貨物車と一般車とは時間帯で区別するなどの工夫をすればよかったのではないか。
- 高速道路の無料化は、内航海運への影響がかなりあったと聞いているが、これまでにどのような対応をしてきたのか。
 - 高速道路料金の無料化を社会実験として実施した際の影響について、フェリー等も含めてその影響を検証している。本日の委員プレゼンにおいて、現状の料金引き下げの維持のご要望もあったが、高速道路の料金の引き下げについては、現在、高速道路会社の自助努力で実施している部分と公的負担で実施している部分があり、公的負担において実施している部分については、25年度末で財源がなくなる。今後の料金のあり方については、現在、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、検討を進めていただいている。
- 団体ヒアリングを通じてこれまでも様々な要望項目があったと思うが、こうした情報を活かすためにも、整理していただきたい。

- 高速道路料金の割引に関しては、物流事業者の方々にしてみれば安いに越したことはないが、一方で、渋滞の課題や財源の問題などがある。この場では、物流をよくするためにという観点で議論がなされるのだと思うが、高速道路は物流のためだけに運営されているわけではなく、その他に派生する問題がある。

- 輸送ロットの大型化について、トラックのサイズはどの程度大きくなれば良いと考えるのか。
 - 現行25トンの上限を2割程度上げて、30tぐらいと考える。これにより、特に石油製品は、20tのタンクローリーで、ガソリンなら満タンで運べるが灯油や軽油は満タンでは運べず非効率であったところ、灯油でも満載できるようになる。

- これまでに京浜港や阪神港に貨物を集中させるなどの話があったが、ヤードの整備と同様に荷捌きのための後背地の確保や港湾へのアクセス性などが重要であると考えるが、港湾の整備を考える際に、後背地の計画まで盛り込んでいるのか。これまでどのように考えてきたか。
 - 例えば、港の容量拡大策としては、インフラ整備を進めるとともに、空間的な制約がある中で、効率的に利用するため立体格納庫を東京港において導入した例がある。また、貨物の集中の是正としては、通常8時30分から16時30分までのゲートの利用時間を拡大し、朝は1時間前倒して7時30分から、夜は20時まで稼働させるなどの対応や、内陸部に設けたインランドデポにおいて空コンテナと新たな荷主をマッチングするという取組も始めている。

- 現在の料金体系の下では、コスト削減のため一般道を通るよう指示が出されることがある。そうすると、到着時間に間に合わせるために早く出発したり、道路が2車線になっていないような区間を深夜に走ることで事故が発生しているの、基本的には、トラックを高速道路へ誘導すべきと考えている。

- 車両の大型化の話があったが、貨物車のような車両が通行できる道路は一定のルートに限定すべきではないか。それなりの重量の車両が走行するには、道路もしっかり作らないといけない。例えば、霞ヶ関などを貨物車が通過する必要があるのかというようなことも含めて検討すべきではないかと考える。

- 荷物量が減少している中、商慣行の問題からトラック事業者はなかなかトラックの台数は減らせず、積載率等効率が下がっており、その上、運賃の値下げ要請がくるといふ厳しい状況であると認識している。荷主が物流に関心がないように見える中で、本当に効率を上げるには、荷主と運送事業者がどのように役割分担をしていくべきかが課題ではないか。

- ドライバーの待ち時間の問題であるが、現状では、トラックが動けない時間のコストは運送事業者が泣き寝入りの状態である。それだけではなく、ドライバーが荷積みや荷下ろしをすることもコストであるが、こういったものもちゃんと含まれたコストになっているのか。どの部分が運賃であり、どの部分が事業者の荷役料なのか、待ち時間まで計算されているものであるのか等、コスト構成の内容を一度透明化・明確化する必要がある。その後で、どう回転率を上げるか等の解決策が、荷主側も物流事業者側も出てくると考える。そのような丁寧な議論が行われれば、荷主側・運送事業者側両者にとって適正と思われる運賃へ近づくのではないかと。
- 港湾の待ち時間に関しては、後背地の整備が必要である。加えて、船社とターミナルが縦割りであり、隣のターミナルが空いているのに使えないなどということも起きているので、そういった点についても改善を進めないと競争力はつかないのではないかと。
- これまでの委員会における物流コストの議論は、国内の物流コストについてのものように思える。しかし、実際は空港の中や港の中での処理で国際標準化されていない部分が日本は結構存在するので、その点についても議論すべき部分があると思う。
- 物流は、生産から消費まで、消費者の手元にどう届くかというところまで考えないと、完結しない。買い物難民、食料品アクセスに関連した施策に経産省、農水省でそれぞれ取り組んでいるが、そういう面での物流についても明記して頂きたい。

【今後の進め方等】

- 次回は2月19日（火）18時～20時に開催。

以 上

（文責 事務局）