

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4回）

平成25年2月19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4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ます。本委員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、報道関係の皆様、よろしくお願いいたします。

では、まず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と思います。クリップ留めを外していただきまして、上から順に、まず議事次第がございます。それから配席図、資料1、委員名簿、資料2、丸山委員プレゼンテーション資料、資料3、中井委員プレゼンテーション資料、資料4、内田委員ご提出資料、資料5、前回までの委員会資料の補足資料、資料6、これは資料6-1と6-2がございますが、事業者団体等ヒアリングについての資料、それから資料7-1、これまでの委員会における論点について、資料7-2、各論点の詳細、資料7-3、提言案の骨子（イメージ）、資料8、事業者団体等からの要望、資料9、委員会の今後のスケジュール、そしてその後、参考資料といたしまして第3回委員会の議事録、それから物流を取り巻く現状について、そしてもう一つ、物流政策における主な取組をご用意しております。万一、不足などございましたら、大変恐縮でございますが、事務局までお申し付けいただければと思います。

また、毎回のことで恐縮でございますが、お手元のマイクにつきましては、ボタンを押していただきまして、赤いランプがつかますとマイクのスイッチが入ります。発言を終えられましたら、再び真ん中のボタンを押していただいてスイッチを切っていただきますようお願いいたします。

本日、ご出席の委員の皆様、そして行政側出席者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と思いますが、竹林委員、田淵委員、結城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。

それでは、議事に入りたいと思います。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と思います。

ここから先は杉山委員長に進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 それでは、本日もよろしくお願いいたします。早速議事に入らせ

ていただきます。

議事次第の1番目、委員からのプレゼンテーションということですが、本日は経団連の丸山委員、株式会社日本アクセスの中井委員、このお二方の委員からプレゼンテーションを頂戴することになっております。毎回同じですが、お1人は10分程度ずつということで、今申し上げた順でお願いできればと存じます。

それでは、まず丸山委員、ひとつよろしくお願い申し上げます。

【丸山（和）委員】 経団連の物流部会長を務めております丸山でございます。お手元の資料でご説明をさせていただきます。

新しい総合物流施策大綱に対する産業界の考え方ということで、IからIVまでの構成になっております。

まずはじめに、「I.現在の総合物流施策大綱に対する評価」です。評価できる点としては、3点ございます。大綱に掲げられている定性的な目標、1.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.環境負荷の少ない物流の実現、3.安全・確実な物流の確保等、は産業界の取り組みと方向性は概ね一致していると認識しております。

また、国内の物流インフラ整備や貿易手続の円滑化は一定程度、前進したと認識しております。

さらに、担当省名が明記されており、責任が明確化されていることは評価したいと存じます。

一方で不十分と考えられる点は、内容が総花的になってしまい重点的に取り組むべき事項が不明確であること、定量的な目標（水準・時期）が設定されていないこと、進捗を評価する仕組みが具体的な行動として見えてこないこと、これらの結果として大綱（推進プログラム）で掲げつつ、未実現の事項が散見されることです。

第2の柱として、「II.産業界が望む次期大綱策定の基本的な考え方」についてご説明いたします。まず、(1)グランドデザインとの整合性を確保することが大切です。今後策定される国の成長戦略などを参考に、国として目指すべき方向性を共有化し、その方向性と整合的な物流施策大綱を策定すべきと考えます。

具体的には、我が国産業の国際競争力強化を目標とし、産業政策と一体的な物流施策を推進していただきたい。また、各物流セクターの部分最適行動のバランスをとりながら、国全体としての利益最大化、全体最適化を図ることを目指すべきだと考えます。留意点としては、1点目として、各施策を実施した場合の効果、将来像を可能な限り定量的に提示

し、企業が前向きに国内生産・投資を行える、分かりやすい計画を示していただきたいと  
思います。2点目として、優先順位づけの考え方など、論点となるべきところをあらかじめ  
十分に議論することが重要であると考えます。

次に、(2)PDCAを着実に実施すべきと考えます。具体的には、第1に、中長期的に  
取り組む事項と短期間で集中的に取り組む事項を分けて、いつまでに何を実施するか、可  
能な限り期限を区切って数値目標を設定することが必要です。その際、従来どおり、担当  
省庁は明記していただきたいと考えます。第2に、目標の達成状況について定期的に進捗  
を評価し、適宜見直すことができる仕組みを導入すべきと考えます。下の表は、第一次か  
ら第四次までの大綱について、数値目標が示されているか、目標達成時期が示されている  
か、責任の所管省が示されているか、フォローアップが公表されているかという点につい  
て、評価させていただきました。

3番目の柱として、「Ⅲ.産業の国際競争力強化の観点から重視すべき施策」を3つに整  
理してお示しします。1点目は、大綱の計画期間(5年)で集中的に取り組むべき施策で  
す。これは競争力、イコールフットイングの確保、物流コストの削減、サプライチェーン  
の効率化の観点が重要です。具体的には、まず、物流インフラが有機的に連携するための  
施策や、既存インフラの機能の向上、稼働率・効率性や付加価値の向上のための施策です。  
詳細な項目についてはその下に例示してございます。次に、貿易円滑化への取組に向けた  
施策です。通関手続のさらなる簡素化、AEO制度のさらなる拡充、電子化・ペーパーレ  
ス化の推進などの項目を掲げてございます。最後は、物流にかかわる規制改革・税制措置  
の推進です。シャーシの相互乗り入れ以下、例示を掲げてございます。

2点目は、今後の環境変化を見据えて中長期的な観点で戦略的に取り組むべき施策です。  
これまでの対症療法的施策から脱却し、一定のシナリオのもとで産業構造の将来像を想定  
し、その際に必要となる施策に重点的に取り組むことが必要だと存じます。具体的な内容  
を4つ掲げさせて頂きました。1つ目は、アジア諸国とのさらなる貿易量拡大を前提とし  
た、物流インフラシステムの国を挙げた海外展開の促進、パッケージ型インフラ輸出の拡  
大です。日本とアジア諸国(中国・韓国・ASEAN諸国)との貿易量が、既に50%弱ぐらい  
までに拡大しており、今後ますます日本にとってアジア諸国とのつながりというのが重要  
になると考えております。既に中国、韓国、ロシアなどは国としてこのアジア諸国への戦  
略的な取組を相当強力に進めております。これに対して日本も負けられないような国としての  
施策、戦略的な取組というのが必要であると考えます。2つ目は、シェールガス革命の影

響などを踏まえ、将来のエネルギー政策を見据えた港湾及び関連施設を整備することです。御存じのようにシェールガス革命によって、これから10年、20年というタームで考えますと、世界におけるエネルギーのバランスが大きく変わってくることが想定されていると認識しております。それに対する中長期的な取組を、今から何をしなければいけないかという点について検討すべきと考えます。3つ目は、経済連携協定の拡大による物流の変化に対応した諸施策の検討です。4つ目は、高齢社会、人口減少、厳しい財政事情、産業構造の変化等を見据えた交通・物流インフラのあり方の検討です。これは既存インフラの取捨選択を含めて検討されるべきであると考えます。現在、日本には98の空港、63の外貿コンテナ港湾がございます。一説では外貿可能なコンテナ港湾というのが100を超えるという指摘もございます。この狭い国土の中で、これだけ多くの空港、港湾をそれぞれ平等に拡大、強化していくというのは経済的に恐らく成り立たないのではないかと考えます。これから迎えるべき日本という国の姿を見据えて、既存インフラの取捨選択が必要になってこようかと考えます。

3点目は、安心・安全・確実のための施策です。具体的には4点掲げております。1つ目は、国内の物流関連施設の老朽化対策と戦略的な維持・管理の追求です。重要物流インフラの老朽化が進んでおります。また、首都直下型など、大規模な地震がかなりの高い確率でやってくると指摘されており、地震・津波の対策も必要と考えます。2つ目は、人材の育成と価値の向上、高齢化への対応です。物流事業従事者の高齢化対策が必要です。現在、29歳以下の大型トラックドライバーは3.8%しかいないということがございます。こうした課題への対策が必要になってまいります。3つ目は、安全な通商路の確保、また新たな航路の開発です。最後は、環境への配慮です。日本は環境先進国という認識をしておりますが、技術的にも更に強化して、環境対策のリーダーシップをとれるような国になるべきと考えます。

最後に、「IV. おわり」にとして、国民の理解の醸成に向けて、各施策の目的と効果に関する政府広報等の充実をお願いしたいと思います。以上、ご説明いたしました諸施策は、産業界のエゴで申し上げているものではありません。新しい日本をつくるために、これからどういう生業で日本という国が再生できるのかという形をつくるために、国民的なコンセンサスが必要であろうと思います。それに対する政府から国民への直接的な説明がさらに強化されるべきではないかと考えておりました、健全な国民のコンセンサスをつくることによってきちんとした施策がなされるような国に変えていただきたいと考えております。

ご説明は以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、続きまして中井委員、よろしくお願い申し上げます。

【中井委員】 日本アクセスの中井です。プレゼンを始めさせていただきたいと思いません。

前回までお聞きしていると、どちらかという川上の物流のお話が多かったということもありまして、今回は川下の物流のお話をしたいと。まずは、アジア、私の部下がアジアに散らばっておりますので、その人間を先月ちょっと見てきたのですけれども、その実態と、あと、物流の効率化と、静脈物流というふうな部分を前回の物流大綱にもありましたので、そのお話をさせていただこうと思っております。

まず、川下物流の紹介ということで、まず最初に行ったのがバンコクで、物流施設の写真です。これはあまり日本と変わらない設備を持っています。上のほうがチルド、フローゾンとなっており、それから下の方に、ちょっと見えにくいですがドライ庫。このドライ庫は非常に古く、今年のうちに移転をしようと思っておりますのですけれども、まあ、といってもほとんど日本と変わらない状況です。それから、コールドチェーンというふうな部分もバンコクではそんなに大きな問題はないと思っております。マテハン導入も昨今、非常に積極的になって、失業率が2011年度で0.68というふうに、非常に失業率が低いということ、それから最低賃金が高騰して1.4倍とか1.5倍ぐらいになっている。これはアジア各国に言えることなのですけれども、こういうところで言っているのかどうかということがありますが、会社に対する忠誠心が非常に低いということで、マテハンの導入という部分も積極的になってきています。それから、川下の物流をやるに当たっては、アジア、これは各国同じことなんですけれども、セキュリティというふうな部分が、我々が日本から出て行って非常に頭を悩ませるところでして、このセンターも入退出時にはすべてボディーチェックが必要です。私が行っても、その会社の社長と一緒にセンターに入るときもボディーチェックをされるということでございます。上のほうの新しいセンターは指紋認証をしないとドアが開きません。なおかつ、これがびっくりするんですけれども、常時3名のセコムの人が入っていて、ずっと数十台のカメラのモニターを監視しています。カメラがあるだけじゃなくてモニター監視しているわけです。それから、コンテナをPPバンドでがちがちに梱包していきますというふうなことでございます。

次に、これも日本から行って非常に大変だと思うことなんですけれども、交通規制です。

バンコクは6輪規制というものがございまして、だから2トン車は走れません。後ろがダブルのタイヤになっている2トン車は走れないということで、それも6時から9時と16時から20時という時間帯で走れない。このセンターは非常に郊外にあるのですけれどもバンコク市内というふうなことで、下に写真が出ているのですが、南部への横持ち。これは水ですけれども、このセンターからプーケットのほうにセンターがあるのですが、南部への横持ちの大型トレーラーというものも、もう積み終わっているんですけれども、夜の8時まで時間待ちということで、プーケットまで700キロぐらいありますから、この車が帰ってくるときも、また朝は待つてというふうなことで、非常にコスト増になります。写真の上の左にありますけれども、大体、市内の配送という部分が、この時間帯は走れないということでできませんので、ピックアップトラックみたいなのが主流になっているということです。真ん中の写真で見ただけでするように、コールドチェーンは配送面でもバンコクの場合は確立されているということがございます。

次にホーチミンです。ホーチミンも最近、私どもも新設したのですけれども、このように切妻屋根のセンターで、低床の倉庫でというところなんですけど、担当者が言うには、ホーチミンでは一般的でまだいいほうですよというふうなことです。このときも昼間行ったのですけれども、照明はつけていませんけど、夜も照明は非常に暗いと。それから、停電がすごくあるので、発電機は常備しているというふうな施設ということです。セキュリティーについても、検品するのですけれども、このコンテナの中を1枚1枚カメラで撮影していると。コンテナ、これはPPバンドではなく、結束バンドでインシュロックでとめてありますけれども、盗難防止の一環です。当然ですけれども、倉庫内には監視カメラがあるということがございます。

作業ツール。やはりバンコクと違いまして、20年おくといてると担当者は言っていますけれども、リストを使ってということで、ロケーション管理なんか紙に書いてというふうなことなんですけど、日本式のいろいろな生産性分析等々入れておりますので、この辺ぐらいまではやっていると。

交通規制は同じですね。トラックの規制で6時から8時、18時から20時は行けません。小型トラックが主流で、バイクの配送も多い。だから、メーカーさんから商品を持ってくるときもバイク配送というふうなものが非常に多かったということがございます。コールドチェーンは脆弱なんですけれども、チルド帯で販売している食品はバンコクでもたくさんあるんですけれども、ほとんどがLL商品でございまして、何となくチルドの物流

は要らないのかなど。だから、LLしかスーパーとかコンビニとか置いてないということ  
でございます。フローズンはメーカー直で行ってくれています。

次、上海です。上海のセンター、これも私どものセンターですけれども、左側のセンタ  
ーは非常に古くてというふうなことなんですが、玉石混交と書いていますけれども、新し  
いセンター、古いセンターがあるのですが、でも何となく古いセンターのほうが目につく  
のかなというところでございます。コールドチェーン、上海では非常に問題がありますと  
いうことで、コールドチェーンをするような車とか設備とかあるんですけども、ぶつぷ  
つ切れているというところがございます。マテハンの導入という部分については、一部に  
限定ということで、私どもが東京から生産性分析に人を派遣するだけで、次の日から30  
人ぐらい来ないとかいうふうなこと、先ほど忠誠心が低いというところもあったのです  
が、今後はやはり人手に頼るのではなくて、マテハンを導入していくということを中国で  
も、当然単価も上がってきておりますので、考えていくんじゃないかなということです。

セキュリティーに関しては前の2つの町と同じようなことです。

交通規制。これも今までのところよりも厳しく、特に上海は厳しくて、外環道の内側は  
白ナンバーと中国郵便と軍隊と警察以外は通行不可というふうなことになっております。  
一般道についても、上海ナンバーで、かつ4トン以内というものだけしか通行できない状  
況です。上海以外の車というものは、内環道以内の中心部は全く通行できなくて、外環道  
から中環道のところの夜中しか走れないと。ですから、どんどんセンターというものは郊  
外に行って、郊外からの配送車両というふうな分に関しては、下にちょっと汚い車が出て  
いますけれども、このようなバンでしか運べない。このバンはどちらかというと乗用車と  
いうふうな位置づけで走っているというところがございます。メモで「1回：50万回」と  
書いていますけど、我々、センターをつくる時もいつもこれを言うのですけれども、や  
はり大型車が1回走る、その路盤、道路に与えるダメージが普通の乗用車、このようなバ  
ンみたいな乗用車を50万回走らせたのと同じだけのダメージだということ、我々、物  
流業をやる人間としては、日本はほんとうに道路がきれいで、海外へ行くとほんとうに道  
路がぼこぼこでというふうな部分があるのですけれども、この「50万回：1回」という  
ふうなことがこの辺の交通規制につながっているんじゃないかなと思っております。

次ですが、物流コストの削減みたいなことが商品の値段にかかわってくるのではないかと  
うところで、納品時間枠の延長という部分をちょっとお話ししようと思っております。  
物流コスト。我々、センターというふうな部分で、食品のセンターをやらせていただいて

いますけれども、これが何に一番お金がかかるかというふうなグラフでございます。設備費とか電気代とかいうふうな部分が結構かかるんですけども、あとは庫内の作業をする人件費という部分もかかるのですが、やはり何が一番かかるかというところ、この配送費ということでございます。配送費46%と、配送管理とか警備とかいうふうな部分の4%を加えますと、約50%ぐらい。この配送費という部分をターゲットにしているというところでございます。

その配送費の内訳なんですけれども、変動費と固定費に分けると、固定費、前々回にいただいた資料で修正したのですけれども、我々、大体2割ぐらいだと言っているんですが、車両費とか保険費とかいうふうな部分の固定費、大体2割ぐらいありますということで、この2割を何とかしてコストダウンをさせようというところでございます。そこでシミュレーションしてみました。4トンで大体25キロぐらいの走行速度で滞店時間20分というふうなところ、店舗数は89店舗というふうなところでやってみました。結果です。基本、食品の配送ですから、当然、ジャスト・イン・タイムというふうなことが求められることで、大体6時から8時ぐらいに納品するというものが多いです。その2時間というふうな部分で、先ほどの89店舗を配送しますと、何と車は114台要ります。7,500キロ走って392時間と。コスト的には7億3,100万円のコストがかかりますということです。それを30分だけ延ばしてくださいと。だから5時半から8時、30分だけ延ばすとどうなるかというところ、車は13台減って、距離とか時間はほとんど変わらないのですけれども、コストが3,600万減ります。これはできるかどうかというところがいろいろあるのですけれども、もし1時間半延ばしていただければ、商品は大体2時ぐらいにはそろっておりますので、4時半に納品が可能なんですけれども、1時間半延ばすとどうなるかというところ、114台が69台に、何と45台も減ります。コストも1億2,500万減りますということで、Aパターン5.2%とか、Cパターン20%というふうなコスト削減ができるということでございます。

これは結果から見たということで、30分延長すれば大体6%ぐらいは減りますよということで、九州と関東をやってみたのですが、どちらかというところ、ドミナント化されているほうが効果は大きいかなと思ったのですが、結構、九州のあまりドミナント化されていないところでもそこそこの結果が出ました。九州18%、関東21%となっています。私どもも日に6,000台ぐらいの車を走らせるんですけども、今、軽油がどんどん上がってきて、10円上がると大体年間5億円以上、燃料費がかかるというふうなことになっ



ていますので、このようなことでその辺の部分をカバーしていかないと、消費者が買う商品の価格がなかなか下がっていかないということじゃないかなと思っております。

次に、静脈物流の話というところで、食品業界ではよく言われる言葉なんですけれども、3分の1ルールというものがございます。ここで3分の1ルールをご紹介します。3分の1は何かというと、メーカーと卸と小売りで、その商品のライフサイクルを分け合うことということなんですけれども、でも、若干違うのは、製と配、メーカーと卸とかメーカーとセンターというところで3分の1、それから販、小売りさんのお店のほうで3分の1、残りの3分の1は当然ですけれども、消費者の時間というふうなものです。ですから、メーカーと卸で商品のライフサイクルの3分の1しかない。製造日から3分の2を過ぎると、まだ3分の1日付が残っているにもかかわらず売り場から撤去で返品とか廃棄というふうなことになりますということでございます。

例にとるとということなんですけれども、この商品、150日らしいので、インスタントラーメンとっていただいたらいいんでしょうけれども、180日とするとどういふことかということ、6月26日に製造した商品は、8月26日、だから120日残した時点でもう卸から小売業には行けなくなります。だから、120日残しておかないと納品できません。60日残った時点で、だから、12月26日まで食べられるカップラーメンが10月26日には店頭から撤去されて返品になりますということなんですけれども、ここでいろいろ問題があるのが、じゃあ結構な返品になりますねと、結構無駄なことをしていますねということなんですけれども、ただただ小売業がもう60日しかないから撤去するんじゃなくて、当然、卸も120日残してなかったらそれは返品とか廃棄とかになります。メーカーさんはもっとその辺の部分が多く廃棄というふうな部分があって、この製・配・販三層で返品とか廃棄というふうな分が生じているということでございます。

今、センターとか卸とかいうふうな分は、入荷基準から、得意先別出荷許容日とか、鮮度警告とか、最終出荷許容日とか、賞味期限とか、この5つの日付管理をほんとうに1品1品やっているというところで、非常にここでもお金もかかっていると。だから、得意先別の出荷許容日なんていいますと、AというチェーンとBというチェーンで、日付が120日残すところと100日残すところと130日残すところと、おのおの違いますし、店舗も、我々は何千店舗というところに配送しているのですけれども、店舗でも新宿点と池袋店があって、たまたま違う日付の商品が行くと、絶対に逆転防止ということで大変なお金をかけて日付の管理をしているというところでございます。

最後に、ちょっと見にくいのですけれども、これは強制入庫ということで、あつてはならない話なのですけれども、ちょっと見ていただきますと、1番は逆転入荷という形で、前回、11年10月2日の商品が入ってきました。今回、9月28日が入ってきました。だから、だめですよということです。この部分に関しては、これは強制入庫で入庫させているのですけれども、本来は、この商品は返品します。お受け取りできません、という形になりますし、2つ目は入荷許容オーバーということで、何かといいますと、80%と決めているんですね。だから、我々はメーカーさんで80%残してくださいというふうに決めている。そうすると、9月8日が80%ですね。だから、9月8日よりも先の日付を持ってこなきゃいけないのに、入荷した商品は9月4日だったと。だから75%しかありませんよ。この商品は本来は入荷できませんということなんですけれども、メーカーさんいろいろやりとりして、もうその商品しかないということで入荷させているんでしょうけれども、こういう形で強制入庫としているのですが、これを見ていただけるとわかるように、やはり日付1日、2日というふうな分で商品が市場に出ていかないという、返品問題とか、静脈物流の問題というふうな分も当然あつて、全く利益を生まない静脈物流というところに非常にたくさんの物流費がかかっているということをご紹介しました。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、次に資料4ですけれども、これは前回の委員会の後で内田委員から資料を提出したいというお申し出を事務局にいただきました。これまでの物流効率化の議論に関連して、今後の議論に資する内容かと思われまので、ぜひご本人からご説明をいただきたいと思っておりますけれども、よろしゅうございますでしょうか。では、内田委員、よろしくお願いたします。

【内田委員】 貴重なお時間をいただきまして、このような発表のチャンスをいただきましてありがとうございます。早速ですが、資料4の7枚のシートを用意してまいりましたが、私の仕事から、「企業物流管理の視点からみた国内物流の課題と打開策」というふうに題しまして発表をさせていただきたいと存じます。

ページ、2枚目になりますが、2シート目をごらんいただきますと、こちらは実は昭和30年代の新聞記事で、いろいろな座談会からのせりふを抜いてきているのですけれども、ここで指摘されていることは内容的に全く陳腐化せず、今でも同じことが問題として指摘されております。線が引いてありますように、多頻度少量の無計画の注文が物流に非常に

負荷を与えているという問題ですとか、下の③というところを見ますと、荷主と業者の協力で無駄な保管、輸送、荷役をなくそうというのが今年の課題ですねと、これは全く同じことが平成25年の新年座談会で言われてもおかしくないのではないということです。それから、右下には48個入りか50個入りか、その入数問題というのが非常に物流に負荷を与えているという発言があるのですが、これは今の物流の現場でも大問題です。10個入りの商品が48個注文されると4ケースと8個ばらでピッキングをして、それをそれぞれ梱包して荷合わせをして出さなければいけない。物流現場ではそういう注文を切り上げたり切り捨てたりする権限を持たないので、大変な思いをしてそういう作業をやりきっているということです。そういうことについては、今なお同じであるというふうに言えるかと思います。

このように、出し手の方と受け手の方が一緒になって合理的なやり方を追求すれば乗り越えられるはずの効率化問題が、まだなお余地としてたくさん残されています。次のシートは今の問題ということで、2011年の製・配・販連携協議会の資料から作成をしておりますけれども、繰り返しになってしまうので読みませんが、ここで出てきているキーワードというのは1枚目の資料とあまり変わらず、見慣れた文言が並んでいるとごらんいただけるかと思います。こちらの協議会では、その課題をどうやって解決するかというところで取組事例がいろいろ紹介されたり、その効果が測定されたりしているわけですが、この取組事例を見ますと、例えば一番右下の味の素様の資料よりということで、背面発注という言い方をしていますけれども、ケースをパレット1面になる単位で補充の発注をかけるというルールを徹底して、それをやると車両の積み込みが非常に早くなって、トラックの待ち時間がなくなった、こういう余地がたくさんあって、その解決の方向性も示されているけれども、実践レベルではこれは50年前からずっと先進事例という位置づけですね。先進事例あるいは実験というようなところで、なかなか全体に敷衍する形になっていないというところかと思います。

それから、先ほど中井委員のほうから丁寧にご説明いただいた返品の問題ですとか、もう1枚シートを繰っていただきますと、在庫の問題というのがやはり今、企業の物流課題を語る上では重要な問題です。返品とか在庫というあたりは、これはやっぱり昭和30年代にはなかった問題といたしますか、ものが皆売れる時代であればこういう問題はこういう形ではあらわれてこないけれども、売れない時代になってアイテムがどんどん増えて、それが見込みが外れると売れなくなってしまうというところで、どう管理をするか。ここで

あまりシビアな管理を行わない場合に、物流センターがどんな状況になるかというのが、この4シート目の左側のちょっと妙なグラフです。私どものコンサルの仕事の中で、ある上場メーカー、建設資材、設備資材のメーカーなのですが、コンサルに入ったときに全社の在庫がどういう状況であったかというのを示すものです。この図の見方は、横軸に1から158、315となっているのは、これはアイテムが約7,000アイテムあるのですが、1位から7,000位までの順位、ランクが示してありまして、その1位から7,000までの合計7,000アイテムが、売上パレート曲線というのがこの赤い曲線ですけれども、売上の何%を占めているかで、80%を占めるところまでで約800アイテムで、売上の8割を13%のアイテムでカバーしている。2:8の法則とよく言えますけれども、このメーカーは1に近い、1:9の法則になっているということです。

このように、売れないアイテムをたくさん抱えていて、在庫はどうなっているかという点、たくさんぼつぼつある点は1個1個が在庫の月数を縦にとってプロットするようにしてつくっています。右側にある、ほとんど売上に貢献しない在庫が70カ月、80カ月という形でたくさんある。このような物流現場の在庫の状態になっていると、もちろんこれは物流にもとても悪さをすると。もちろん経営にもまず悪さをして、売れないものを仕入れて、あるいはつくって、保管してという無駄がありますし、それがお客様に届けられて返品されてくるとか、アイテムが多いことは非常に物流センターの負荷も増しますので、これで作業効率も下がっていく。さらにお客様のほうもこのように売れないアイテムをたくさん、1個ずつ抱えて注文するような形になって、非常に非効率の連鎖が生じているというような状況がございます。

この会社はこれまで在庫にあまり関心を持ってこなかった会社だから、こういう無駄が放置されてきた。非常に極端な例を持ってきて、例外的な例を言っているんじゃないかという印象になったらまずいと思ひまして、新聞記事ものせました。こちらの新聞記事は、最初、在庫に関心がなくて、非常に在庫を圧縮するということに抵抗勢力があったけれども、それを絞る努力をされたことで経営効果として、これまで非常にだぶついていた在庫を絞ったことで、生産能力とか供給能力の余力をちゃんと確保して、それをスマホがブレイクした際に、そのスマホの非常に爆発的に売れた部品に振り向けるという管理がきちんとできたということでチャンスをつかんで企業業績を回復したと、そんなストーリーが語られている記事でございます。

このように、在庫にかかわる取組も道半ばであり、非効率を含んだ形で物流が行われて

いる状況です

次のシートが、そういう非効率というのが全体で見ても解消される方向にあるとは今あまり思えず、むしろ上がってきている。非効率が上がっている。在庫は企業のコレステロールだなんていう言い方をしますが、このコレステロールが上がってきている状態であるというのがトラックのデータにあらわれております。トラックの回転率や積載率が落ちてきているというデータ、前回の委員会で問題にされていた待ち時間の問題なども、これは資料でも8割が手待ちによる待機があるという話、その手待ちの原因が渋滞とかそういうことだけではなくて、時間指定があるからそこで集中するという、それから出荷の準備ができていないからまだ乗せていけないということ、こういう企業の管理が改善されればなくなるであろう待ち時間が、まだ多々発生しています。物流に対するいろいろな改善余地がまだまだたくさんあるという一端をご説明できるかと思えます。

以降、打開策という話なのですが、これにつきまして前回委員会でも、非効率なことをすればコストがかかるということ担保するのが一つの打開策であろうというご指摘をいただいております。この5シート目の資料の中で手待ち時間の料金収受という調査があって、これは違う色であえて吹き出しを出したのは、これは見ようによっては少し明るいデータと言えるかもしれない。なぜかという、手待ち時間の料金収受ができていますか、一部できている、ほとんどできているを合わせて46%。こちら多分アンケート調査をなさったサンプルが非常に優秀な業者さんで、業界全体の平均値より異常に高いんじゃないかというご指摘があるかもしれないのですが、それにしても打開策の一つであるコスト負担という形で手待ちを抑制していこうという方向性が、今、ゼロではない。46%取れている。このように、物流業界はしたたかと申しますか、決して非効率をすべてかぶってということではなくて、打開策に向かう方向性がみえている、これはそのようにも読める資料かと思えます。

実は、この前のシートで紹介した会社でも、非効率を改善する上で、各物流センターの一部では、委託物流業者さんが「アイテム管理料」というような形でちゃんと料金を取っていた。そういうエリアはアイテムを整理するとすぐにコストが下がるので、非常に早く取組が進んだ。そうじゃないところはなかなか進まないというような実態がありました。効率化を進める上では、前回ご指摘があった手待ち料金収受とか、多頻度少量による非効率にはコストがかかるようにするのがプラスになる、寄与する方向であると言えるかと思えます。

次のシートでございますけれども、このような非効率を解決していくということは、収益性の向上の余地というところで企業さんの経営にも寄与するものだというところをご説明しようとした資料です。時間もございますので、こちらは資料のご提示だけで先にまいります。最後のシートでまとめなのですが、これからの物流を考える上で、今までご紹介申し上げてきたような供給活動全体に内包されている無駄をなくして、すっきりとスリムな物流をつくって、贅肉、コレステロールのない物流体質に変えていくということ、やはり考えていく上で一つ、方向性として入れる必要があるのではないかと。そのためには、あらゆる機会をとらえて真の連携を促すべきだということを提言として入れております。

この「真の連携」とはということで、力関係を背景とした非合理の押しつけ合いではなく、関係者が真に合理的な取引形態をともに追い求めることで、ぜい肉のない強い物流を実現させることだと。こんな観念的なことを言わなくても、こちらでご紹介しているのは、製・配・販連携協議会で示されているビジョン、それから何年もの蓄積のあるグリーン物流パートナーシップの表彰事例、このように真の連携を促す施策というのは既にある施策の中でも、その萌芽というのをいろいろなところで見る事ができて、こういうことをやっっていけばいいという方向性は出ていると思います。これをお願いしたいというのは、こういう地味だけれども価値のある取組をどうぞ継続的に支援していただきたい。目新しさがないということで、より新しいものを求めるということではなくて、ずっとこういう支援を継続して丁寧に拾い上げて連携を促して行っていただきたい。左下に書いているのですが、ピンチは連携のチャンスになるんじゃないかということですね。これはほかの方もおっしゃっていたかもしれないですが、BCPの問題であるとか、あるいは消費税の切り上げで今までやらないで済ませてきたことができなくなるというところがあるかもしれない。そういうことは連携を促す一つのチャンスととらえて、背中を押す形で施策を充実させるということをお願いしたいということを申し上げて発表を終わりにさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、以上3人の委員から頂戴したプレゼンテーションを踏まえて、意見交換に移らせていただきます。その意見交換に移る前に、事務局から補足の説明、それから、これまで委員からのいろいろなご意見をいただいておりますが、それらを整理した資料が用意されておりますので、それらについて先に説明をいただきたいと思います。論点を整理し

た資料につきましては、これまでの委員のご意見やプレゼンテーションの内容を踏まえてつくられているものですが、さらにそれに加えて全体を眺め渡したときに、提言に盛り込まれることが望ましいと考えられる施策の方向性等について、事務局のほうでも加筆をしていただきたいということを私と苦瀬委員長代理から事務局にお願いをいたしました、そのような対応をしていただきました。そういうものも含まれております。

それでは、議事の2番目、事務局からの説明ということになりますが、これまでの委員会での委員からのご意見等に対する補足説明、それから事業者団体等ヒアリングの概要報告、そして論点整理について、まとめて事務局にご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

**【渡辺課長】** 資源エネルギー庁の石油精製備蓄課長の渡辺と申します。お手元の資料5でございますけれども、検討テーマの一つであります安全・確実な物流の確保の中の災害対策の論点に関しまして、災害時のエネルギー安定供給体制と物流面の課題ということで、石油を例にとらせていただいて補足説明をさせていただければと思います。2点だけでございます。

1つ目が、1ページでございますとおり、東日本大震災の経験を踏まえて、石油供給体制と物流制度面での課題ということでございます。資料の2ページ目でございますけれども、大震災時は地震、津波による精油所の損壊、停止ですとか、石油製品の各種流通設備たる油槽所、タンクローリーが破壊、流出される中で、ガソリン等非常用電源のための燃料などについて発災当初から被災地からの緊急要請などに対応したり、首都圏なども含めて一部供給困難などがありましたけれども、さまざまな形で対応したところでございます。

特に2ページ目の下のほうでございますけれども、日本全体では石油の製品自体は余裕があった中で、国交省や石油業界の協力も得ながら、被災地に輸送物流面での課題というものを一つ一つ解決をしながら被災地への供給を図っていったということでございまして、具体的には被災地の隣接地域に西日本からタンクローリーを大量に投入するようなことをしたり、あと、被災地の油槽所で機能自体は残ったところの受け入れ港湾について国交省を中心に掃海活動をしていただいて、また、貨物鉄道やタンカーからの緊急の西日本からのバックアップなどで対応してきたところでございます。

こうした東日本大震災の経験も踏まえて、石油製作所は例えば石油備蓄に関しまして、これまではどちらかというと海外からの原油供給の途絶を想定しておりまして、備蓄も原油で持っていて、海外からの途絶が生じた場合に備蓄を放出するというスキームだったの

ですけれども、災害時にも備蓄を放出できるようにしたりとか、原油だけじゃなくて製品で備蓄をできるようにしたりとかということで実際に製品備蓄なども拡充しているところがございますけれども、資料4ページでございますが、実際、災害時にはそれをどう運ぶかというのが重要な課題であろうと思っております、被災地からの救援ですとか、医療、ライフライン、通信インフラ、それぞれ自家発電、A重油と呼んでおりますけれども、そうした燃料をどうしていくか。避難所での生活の観点から、被災地には一刻も早い石油製品の安定供給が東日本大震災のときには求められておりましたし、災害時にはそういうことが求められると。

あと、通常の商圈を越えてタンカー、タンク車、タンクローリー等を駆使しながら、量を確保しながら対応していくことが今後も必要なのではないかということかと思っております、この点に関しまして、後ほど業界団体要望の中で石油業界の要望もご紹介いただく予定になっておりますけれども、業界からはタンクローリーの輸送に関しまして一刻も早い石油の供給ですとか、タンクローリーによる輸送という観点から、現在、一部、長大トンネルですとか水底トンネルなどでタンクローリーの通行が認められていないところがありますけれども、そうしたものについて災害時の特例を考えられないかとか、タンクローリーを緊急時車両として、災害道路に指定された道路への通行を特例的に認められないかという要望を業界としては出しておりますけれども、これについては規制の理由が当然、背景も含めてあるわけでありまして、こうした点について災害が起こる前にいろいろどうしていくかというのを検討していくことも一つの課題なのではないかと思っております。

資料の5ページでございますけれども、もう一つの課題が、石油供給インフラと物流インフラ、港湾インフラ、港湾機能を連携して整備していくことが、将来さらに大きい首都直下地震ですとか南海トラフ地震などを想定したときに必要ではないかということでございまして、6ページに石油精製設備、ほかエネルギー施設がこの被災想定地域に集中しているという図を紹介させていただいておりますけれども、精油所においては太平洋側に8割近くが集中しているということで、こうした中で、7ページにございますとおり、精油所自体は大きな揺れで緊急停止するところでありまして、再稼働するまでの間、少なくとも備蓄の放出機能ですとか、海外から製品を緊急で輸入するような機能というのはしっかり大震災に備えて強靱化を進めていく必要があるのではないかと、これは東日本大震災以降、逐次、予算支援なども含めて対応させていただいているところでござ



ざいます。

また、8ページにコンビナート等における地震・液状化対策等ということでありませけれども、精油所単体ということではなくて、コンビナート単位で液状化、側方流動も含めた対応というのをしていく必要があるということ、今般の補正予算でも総点検事業のようなものを盛り込んで、関係業界とともに取り組んでいく予定にしております。

他方で、コンビナート全体で進めていくに当たって、事業者には敷地内、それから事業者が保有する護岸の対応など、場合によっては支援も含めながら検討してもらうことになるのかとは思っているのですけれども、コンビナート内で、例えば隣接地に港湾管理者が管理するような護岸があったり、精油所の延長線上にある護岸についても、一部、法制上は保有しているものもあれば、港湾管理者が保有しているものもあるという中で、これをしっかり進めていく上では両方が一体となって進めていかないと、どちらかだけやってもあまり意味がないということございまして、そういう意味で9ページ、10ページでございますけれども、去年春から夏にかけて経産省、国交省、その他関係省庁も含めて、コンビナート港湾において地震・津波対策は連携をしながらやっていく必要があるということ、随時検討しているところでございますけれども、両方一体でやることで有事の際の物流航路たる港湾機能などもしっかり維持をしていけることになると考えております。こうした意味で連携ということが必要なのではないかとということで、石油の観点からだけでございますけれども、2点、視点として補足説明をさせていただきました。ありがとうございました。

**【馬場崎課長】** それでは、引き続きまして資料6で、これまでも行っておりました事業者団体ヒアリングの概要について、時間もございませんので簡単にご説明いたします。なお、資料8のところですが、これはこの事業者団体ヒアリングから出た、事業者団体からのご要望ということですが、これを私どもの最初にお示しいたしましたテーマ別に分類いたしまして、事項を簡潔にまとめ、どこの団体のご要望されているかということがわかるような形で整理をさせていただいたものです。この資料6、それから資料8につきまして、それから後ほどご説明いたします資料7につきましては、事前に委員の皆様方にお送りさせていただいておりますので、ごく簡単に説明させていただくこととなります。

資料6の事業者団体ヒアリングですが、まず物流事業者関係につきましては、2日間にわたりまして7団体にヒアリングしています。はじめに、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会、定期航空協会、航空貨物運送協会を対象に1月28日に実施させていただいております。

す。倉庫業界ということで倉庫業としての効率化の問題だとか、あるいは冷蔵倉庫協会の場合は建てかえの問題、航空につきましては航空の保安対策についての事業者のお考えなどが出されたということでもあります。

それから、この資料6-1で申し上げますと13ページになります。お聞きいただきますと、1月30日に3団体へのヒアリングをしております、日本通運連盟、日本内航海運組合総連合会、それから日本長距離フェリー協会でございます。それぞれ鉄道、それから内航海運にかかわる団体ということでありまして、モーダルシフトの現状だとか、その推進についてさらに進めるためにはどうすればいいのかなどのご議論がなされたということでもあります。物流事業者関係については、簡単でございますが以上でございます。

【佐合課長】 経済産業省の流通政策課の佐合でございます。続きまして資料6-2に基づきまして荷主業界の方からお聞きしましたヒアリングの結果をご説明します。資料6-2の2ページ目でございます。石油連盟様の方からお聞きしましたけれども、主に陸運関係と海運関係に関するものということでございます。陸運のほうはここに書いてございますとおり、水底トンネルとか、あるいは距離の長いトンネル、これは今、大型のタンクローリーは安全の観点から通行が認められていないという状況でございますけれども、しかるべき安全対策を講じることを前提に平時の通行が認められれば、あるいはせめて災害時だけでもこういったものの通行は認めていただきたいということでございます。タンクローリーに関しても、外形から明らかにタンクローリーと分かるものに関しては、災害が発生したときに交通規制が行われた場合には緊急車両としての通行を認めてもらいたいということでもあります。

それから、海運に関しては、日没後の夜間入港を認めていただければ待機船が解消されるということもございます。後ろのほうに石油連盟様の方からの要望書も添付しておりますけれども、直接書いてございませんが、天候が悪い状況でも港に入れるように、着棧できるようにバースをどう整備すればいいかといった、技術的な検討も公的な機関が進めてほしいというご要望もございました。

そのほか、海運分野の丸の2番目でございますけれども、港を使っているとだんだんと土砂が堆積してきて水深が浅くなるので、計画的な公共工事として港湾の浚渫を実施してほしい。あるいは、船員の方が少なくなっているということがございます。あるいは高齢化が進んでいるということで、優秀な船員の育成・確保のための制度施策が必要であろうというお話もいただきました。

続きまして、日本建設機械工業会の方からのヒアリング結果です。4ページ目をお開きいただければと思います。港湾・海運関係と陸上輸送関係ということで、2段落目のところ、要望や課題についてというところがございます。まず、港湾・海運関係はゲートオープン、港の24時間化ということで、これができれば自社の生産プロセスに合わせた出荷が可能となって、結果として運送会社の方も車両のゲート待機時間などが減少する。これによってコストも削減するのではないかとということでございます。

それから、日本はどうしても港湾の荷役料金が非常に高く、また、価格も硬直的であるということで、ここに国際競争の観点からデメリットを感じているということでございます。

それから、輸出の通関に関して、航空貨物、コンテナの一部、これは車に乗せたまま車上通関が認められるものがあるのだけれども、一部、大型の貨物に関してトレーラーから保税区域に一度荷卸しをしないとといったことも必要になってくるということで、いろいろな形で車上通関を認めてほしいということでございます。

それから、陸上輸送関係のほうにまいりまして最初の丸でございますけれども、重量物の輸送に当たっては特殊車両ということで誘導車の配置がその前後に必要ななど、いろいろコストがかかるということでございます。せめて30トンぐらいまで、これは安全確保を大前提としてということですが、特殊車両の申請なしで輸送ができるような規制緩和ができないのだろうかということでございます。

それから、丸の2番目でございますけれども、特殊車両の通行許可申請ということで、一度の申請で複数の道路、通路の通行の申請が認められているということでございますけれども、そのうち1つでも問題となりそうな経路があると、道路管理者に照会をして、その経路の補正の可否を判断するということが必要になってまいります。安全対策上大事だということだと思いますけれども、代替経路を選定するまでに時間を要することがあるので、柔軟な対応はできないかといったお話をいただいております。

以上、事業者の荷主業界の方からのヒアリングで出てきた要望内容でございます。

すみません、1点、今日配付させていただいております資料の一番最後に参考資料ということで2種類の資料をつけさせていただいております。資料番号が書いてなくて恐縮なのですが、一つは産業構造審議会流通部会取りまとめについてという資料、それからもう一つは、製・配・販連携協議会の取組についてという資料でございます。最初の流通部会取りまとめというのは、昨年の4月から7月にかけて産業構造審議会のほうで流通業に関

する施策のあり方についてご議論いただいたものでございます。大きく論点が3つほどあったのですけれども、その中の一つで、この資料の5ページ目を見ていただければと思うのですけれども、災害に強い、災害時でも生活必需品の円滑な供給を確保するために流通業はどうあるべきかという議論がございました。その中で流通業の方にBCPを策定していただく。あるいは自治体と災害時の連携協定をさらに強化していく。あるいは6ページ目に行ってください、災害のときに生活必需品がどこにあるか、その在庫状況を補足するような制度、システムが必要ではないかといったようなご議論もいただきました。

それから、もう一つ、7ページ目に行ってくださいと、今、申し上げたのは緊急時の話でございますが、平時においても製・配・販、メーカー、卸、小売りが、先ほど中井委員からもございましたけれども、こういったところが連携をして情報共有することによって返品削減なり配送の効率化につながるということで、これはひいては返品が少なくなれば無駄な物流もなくなりますし、それから多頻度小口配送、これは一つの経営戦略ではございますけれども、必要以上の多頻度小口配送もうまく改善されることによって流通業界にとってもコストが削減できるし、配送効率も上がれば環境負荷も低減するというので、物流に非常に関連が深いものと考えましたので、本日参考までにお渡しをさせていただきましたと思っております。

同じく製・配・販連携協議会の取組状況についてということで、こちらのほうは民間の事業者の方が、メーカー、卸、小売りの方が中心となって協議会をつくっているものでございます。内田委員のご説明の中でも引用していただいていたと思っておりますけれども、それぞれの事業者が各層を超えて連携をすることによって、返品なり、先ほど申し上げた配送の効率化を目指すというような取組が民間の中で進められているというものでございます。これもお時間があるときにお読みいただければと思っております。

**【馬場崎課長】** 続きます、資料7についてご説明をいたします。資料7は、7-1、7-2、7-3の3つに分かれています。このうち7-2につきましては、これまでの委員からのご意見、それから先ほど杉山委員長からもお話がありましたが、杉山委員長からのご指示も踏まえ、これまでの意見交換の中で必ずしも明確でなかった論点を事務局として加えたものでありまして、これは事前にお配りをしております。未定稿ということでございましたので少し変わっているところもありますが、基本的には先ほど申し上げたようにまとめをさせていただいたものでございます。

この資料7-1、7-2の説明の前に、杉山委員長からご指示がありまして、もう一つ、

7-3 というものをご用意しております。「提言案の骨子（イメージ）」というものでありまして、まずこちらをごらんいただければと思いますが、これはどういうものを当委員会ですとまとめるのかというイメージを事務局ですとまずは考えてくれというご指示でございましたので、これまで過去の大纲をつくる際に同じような形で委員会を開催させていただいておりますが、そのときの例を参考に作成したものであります。1番として、まず大纲策定の意義を記載しております。それから2番目として物流を取り巻く現状、それから分析を書かせていただいております。それから、本日の論点の整理にもかかわる問題であります、物流をめぐる課題はどういうふうなものかをまとめ、それから、それに対応して4番目でございますが、今後の物流施策が目指すべき方向性と取組について記載し、最後は、これは先ほど経団連の丸山委員からもお話がありましたが、施策の推進体制もこれまでの提言、それから大纲でも書かせていただいておりますので、そういうことについて記載をすると、大まかにこのようなイメージでいかがかと思ひ、ご提示をさせていただいております。

それから、論点につきましても、これもお目通しをいただいていると思ひますが、構成としては7-1のとおりでございます、大きなテーマ、グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化についてという中で、これまで委員がおっしゃられたご意見について、競争力強化に向けた物流の一層の効率化という中で、コストの一層の削減でありますとか、産業競争力強化に向けたインフラの整備、活用、アジア物流圏の高度化と我が国物流企業の国際展開等々といったような区分けのもとで、この右側にありますけれども、小見出しをつけて整理をさせていただいております。

裏側、2ページ目をごらんいただきますと、同じような形で、物流の低炭素化について、これは経済成長と両立する持続可能な低炭素型物流の構築という形にさせていただいておりますが、それにつきましてご意見、それから事務局で加えました論点を整理しております。それから3番目が、強くしなやかで、安全・安心な物流の確保についてということで、災害への対応、通常時からの安全の確保、海賊・テロ対策というものについて論点を記載させていただいているということでもあります。

7-2を簡単にごらんいただきますと、全部で70項目挙げさせていただいております。凡例でございますように、ゴシック体が委員からのご意見、それから明朝体が事務局が加えた部分ということになります。ざっとごらんいただければわかるとおり、グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化、これだけでもかなり広いところをカバーするテーマであるということもあり、比較的こちらについては事務局が加えたところが少なくな

っています。テーマの2は、7ページまで飛びますけど、物流の低炭素化、それから災害につきましても8ページということになっています。特に、強くしなやかで、安全・安心な物流の確保というところにつきましても、私どもでさまざまな論点を書き加えさせていただいています。

それから、1ページ目に戻っていただいて、恐縮でございますが、例えば委員の中でも意見の分かれるというか、そういうことの論点もできるだけ並べて、議論がしていただきやすいように工夫したつもりでございますが、例えば1ページ目の6、物流インフラのコストについて政策的に引き下げる必要があるのではないかというところの次の7番目に、これは高速道路を例に取っていますが、物流コスト低減の観点だけではなくて、渋滞の課題とか財源の問題などもあるから、総合的に検討を進めるべきではないかといった、このような形でお示しをさせていただいています。

いずれにいたしましても、今後の議論を進めていただく上で中心となるペーパーとしてご用意をさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。私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、委員の方々からのご質問、ご意見を賜りたいと思います。今、説明がありましたように、論点についてこの段階での一応の列举、整理がなされておりますので、これを巡って意見交換という形で内容を深めていくことができればと思いますので、よろしく願いいたします。どうぞ挙手をさせていただいてご自由にご発言をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

**【原田委員】** では、3点ほど意見を申し上げます。

1つ目は、いただいた論点で、この時点では論点の列举でいいと思うのですけれども、1番の①にある物流コストの低減というのが一番大きなテーマとして何度も挙がっているかと思いますが、これはどちらかという目的であって、2番以降は手段といえますか、取組が挙がっているような気がしております。これまでも出ていますように、物流コストの低減が同じレベルでここに挙がってしまうと、要は各事業者のコストを削れと、ただ安くしろということになりかねない、そう誤解されないかなというのがあります。特に先日の議論で、きょう出ました時間の問題とか返品の問題とか、あるいは今まで出ていた待ち時間の話とか、こういうところは、恐らくこの4の荷主、物流業者のパートナーシップとか、こういうところでやっていかないといけない話だと思います。そうした場合に、じ

ゃあ目的は物流コストだけでいいのかということもあると思いますので、目的と手段の整理をしていったほうがいいのではないかとというのが1つ目であります。

2つ目は、資料7-3の5に推進体制があって、論点のほうには推進体制のことは特に書かれていないのですけれども、きょうの丸山委員のご意見にもあったように、短期と中長期、あるいは目標設定、PDCAというところが不可欠だと思いますので、その辺もはっきり議論をしたほうがいいのではないかと考えております。特に丸山委員のプレゼンの資料で、責任所管省というお話があって、どの省庁がやるかというお話が明確なほうがいいというご提案がありましたけれども、例えば1の①の2にあります戦略港湾の話なんかで言いますと、恐らく国土交通省さんの中でもあちらこちらに、要するに港湾だけではなくて鉄道、海運、道路、自動車全部にかかわっていて、かつ、荷主であったり、あるいはCIQの問題とかもかかわってくるということで、そういう横断的なもので、かつ重点施策的なものについては、何かそういう横断的な推進体制みたいなものを考えたほうがいいのではないかと考えました。

あと、ちょっと細かくなりますが、コストのところ、やはり物流をいろいろやっていますと、物流コストというのがはっきりわからないという、よく直面する問題がありまして、コストの一層の低減という前に、コスト構造の明確化ということが非常に大事なのではないかと考えましたので、その辺がちょっと必要なと思います。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、いかがでしょうか。事務局のほうで随時お答えすることがあれば、その都度お願いをいたします。

ほかにいかがでしょうか。

【谷口委員】 テーマ2のタイトルについてご意見申し上げたいと思うのですが、低炭素化というのはもちろん大事なのですが、低炭素化といいますと、どうしてもCO<sub>2</sub>の削減というふうにとらえがちなので、環境負荷全体の低減というふうに直したほうがいいのではないかなと思います。つまり、ローカルなNOXの問題とか騒音とか振動とかPMとかいろいろな問題があって、環境全般の話をテーマ2では多分言っておられると思うので、低炭素だけじゃないというふうに思います。

それからもう一つ、災害時のテーマ3のほうですけれども、特に支援物流とかのときに、一体誰が責任を持つのかということですね。もちろん、民間の方が参加していただくとい

うか、早い段階からオペレーションに参加していただくのは不可欠と、これは大事なんですが、最終的に責任を持つのは誰かということですね。多分、国とか地方自治体が責任を持つべきだと思いますので、その辺はあらかじめ主導するということはもちろん大事なんですけど、責任者は誰なのかということを書きおいたほうがいいんじゃないかと思います。特にこれから起こる大災害で、民間が責任をとるわけではないというので、大事だと思います。

【杉山委員長】      ありがとうございました。

【根本委員】      それでは、私のほうからも2つコメントをさせていただきます。

一つは、荷主と物流業者の連携という言葉がたびたび出てくるのですが、ここは内田委員のプレゼンにもあったように、製・配・販の連携、サプライチェーンの川上企業と川下企業の連携ということもとても重要です。例えば、価格の中に物流費が含まれているので、どうしても多頻度小口で持ってきてくださいみたいなことになってしまうと思うんですね。荷主と荷主の間の連携ということが重要なので、そういう言葉も入れておいたらどうだろうかと思います。

それから、もう一つは、官民の適切な役割分担ということも重要な柱になっていますけれども、物流インフラ、例えば高速道路、港湾、空港等の整備とか維持管理をどういうふうに賄っていけばいいのかということが一つ問題になります。事業者からは「高速道路を安くして欲しい」とか、「港湾料金を安くして欲しい」というような要望もあるわけですが、やはり基本は受益者負担といいますか、利用者の料金とか負担金で整備するのが原則だと思います。税金を使ってそういうものに充てるというのではなくて、基本はやはり利用者に払ってもらうという仕組みかなと思うんですね。そのときすぐ出てくる反論としては、「近隣諸国は補助金等も入れて港湾料金とかも安くなっている」ということがあります。また、「競争するためにはそういうことが必要です」というようなことがあるわけなんですけれども、むしろ論点の中にもありましたけれども、TPP、EPA、FTAの中で、我が国が補助金などをもうちょっと透明性の高いものにしながらやっていったらどうだろうということをアジア諸国に対して発信していく、そういうスタンスで考えるべきじゃないかと思います。向こうが補助金出しているからこっちも補助金で安くしなきゃいけないというのは、どうもちょっと発想が逆になっているんじゃないかなというふうに思います。

以上です。



【杉山委員長】      ありがとうございました。

【上村委員】      私も、先ほど原田委員がおっしゃったように、7-1の資料のところの物流コストの一層の低減というところは、ちょっとこの表現は気になるところです。本日のプレゼンテーションのお話にもありましたように、物流コストを決めるのはやはり消費者の要求水準や、また、それぞれの企業のサービスレベルがやはり多頻度で少量で注文するだとか、いろいろなサービスレベルがコストを決めるわけですので、このこと自体を物流コスト低減が目的化するというのはちょっと違って、いろいろなものを効率化していく中で結果としてコストが下がるというところを目指したいところではありますので、ちょっとこの表現はちょっと気になることです。

そして、提言案の骨子のところなのですが、大きくはお示しいただいた1、2、3、4、5の流れでいいと思うのですが、恐らく一番これから難しい、苦慮するだろうと思うのは、やはり3の課題が非常に多すぎて、今までの検討会でもずっとそうですが、やはりこの物流業界、川上から川下までありとあらゆる業種が絡んでいるだけに課題が多過ぎて、その課題の記述になってはいけません。3から4のところじゃあどういうふうに解決するのかというところで、制度を変えていくところもあれば、整備を促進するところもあれば、連携を進めていくところ、いろいろな解決の仕方があると思うのですけれども、ぜひ課題の記述からどう解決に向かうのか、そしてそれをどういうふうに最終的に変えて、それをチェックしていくシステムを、あるいは努力を数字で見せていくのか。きょうの丸山委員のお話にもありましたような、そういうところの工夫の記述というのがこれから大切になってくると思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

【杉山委員長】      ありがとうございます。

【正木委員】      一番最初のところで、①-（1）物流コストの一層の低減ということが書いてあるわけですが、私ども産業界が主張しているのは、要するに公共の港湾とか空港とか、そういったものの生産性が諸外国と比べ低いのではないかと。例えば空港が日本全国に98あるがそれが細切れで非効率に運営されているから飛行機1機当たりの着陸料金が高くなっているのではないかと。要するに、コスト削減ではなくて、効率を上げて、それをきちんとKPIで評価をして、例えばコンテナ1個当たりの取り扱い費を下げたいとか、いわゆるコスト削減のほうを言っているのではなくて、港湾とか公共の施設の効率を上げることに取り組んではいかかなというのが基本的な主張なのです。その辺はコスト削減・低減だけを最初にかくと取り違えられるのではないかなということが

一つあります。是非よろしく申し上げます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

【増井委員】 ちょっと2点ほど視点を確立しておいたほうがいいのかと思いましたが、申し上げたいと思うのですが、まず一つは、例えば7ページの48番に、輸送機材の省エネ化とか、天然ガス等へのエネルギー源転換を促進すべきではないかとあります。これは仮の表現だと思うのですが、これらが国の政策と一致しているかどうかという点です。国のエネルギー政策が一体どこに向かおうとしているのかによって、やはり物流業界もどのエネルギーをベースにしてこれから運営していったらいいのか、そういう姿勢が変わってくると思うんですね。天然ガスに切りかえたんだけど、いや、やっぱりもとに戻せとか、ハイブリッドがいいよとか、いろいろ変わってくると振り回されることになりますので、国のエネルギー政策が非常に大きな問題だと思います。今も5年で計画するとか、10年かかるとか、いろいろな議論があるようですが、それに沿った形の政策を考えていかなければいけないのではないかと。

例えば、エネルギーが今の例ですけれども、もう一つの例としては、バックヤードの整備ですね。港湾とか駅、そういうところでの荷さばき場とか、後ろの特区みたいなものの設営とか、こういうようなものに対して国が一体どういう方向に向かっていくのかということも議論をした上で、それに沿った物流政策というものを設定していくべきであろうと考えますので、「国の政策と一致した」というような文言をどこかに入れるといいのではないかとというのが1点です。

それからもう一つは、私は、物流は今、日本では過剰サービスだと考えています。即日配送とか、いろいろなされております。ここの議論の中で、B to Bは非常に多いのですが、B to Cがちょっと弱いのかなというふうな感じがします。例えば「見える化」という言葉が出てくるのですが、そういうものを活用しながら、国民とか民生へのアピールというのでしょうか、民間の理解を得るといような方向というのはやはり重要ではないかと思えます。これは循環型社会の実現においても、消費者の協力がなければできないわけがないし、それから、物流の合理化、効率化というようなことを考えても、民間の理解がないとやはりできない。先ほどのご提案にもございましたように、1つだけ持っていこうというようなことをいまだにやっていると、そういう話がありましたけれども、そういうことに関して「見える化」によって民間レベルの認識を高めていくことが非常に意味を持つのではないかと思いますので、これをどういうふうに進めていけばいいのかとい

う点もぜひ視点に入れていただけたらと思っています。—以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

【中井委員】 非常に言いにくいお話もあるのですが、小口化とか多頻度配送とかいうふうな部分、それだけをとると非常に非効率ということがあって、我々も小口配送をやらせていただいているのですが、違う面から見て、1日に3個しか売れないプリンがあります。それを入り数6だったら、6で持っていくと3個捨てちゃうんですね。だから今、小売業さんが非常に苦労しているところは、廃棄の分を、そういうふうな入り数との差の部分で捨てちゃう部分はどうしましょうかというふうな分が一番。最近バックヤード等もないので、あまり置けるところもないというふうな部分があって、そういう意味合いでは小口配送というふうな部分も意味のあることもあるというのと、実は多頻度配送というのも、最近コンビニエンスなんかでは皆さん、お弁当とか買われるんですけど、あれも1日1回持っていくと、やはり古い商品しか食べられないんですね。我々、朝と昼と夜と、売れるときがあるんですけど、そのときにタイムリーに持っていくことが、やはり消費者も新鮮なお弁当を食べられるということにつながると理解しています。だから、昔のように1日1回しか持っていかなかったら、夜はやはり古い商品を食べたという部分があるので、ある局面だけ見ると多頻度はだめみたいなことになるのですが、そういうところもいろいろ考えていかないと、ただただ物流業界で多頻度とか少量とかいう部分はだめだ、だめだという話をしていたのでは、なかなか受け入れられないこともあると思います。

だめなこともたくさんあるのでしようけれども、そういうこともありますし、先ほど朝の配送の話もあったのですが、じゃあ、昼から行ったらいいんじゃないのというふうな方もおられるのですが、でも、皆さんが買い物されるときに、朝、誰もキャベツ買わないかどうか分からないですけど、朝行ってキャベツが1つありません、牛乳1本もありませんというふうな状況で、それで店が成り立っていますかというふうなことも、きのうの売れ残りを売っちゃえばいいというような話もなきにしもあらずなんですけれども、だから、そういう裏というか、そういう局面もあるということだけをちょっと、こう、理解しておいて頂いたほうがよいと思います。すべて拒否して、多頻度配送とか小口配送というものを拒否してしまうというのも何か問題がありそうな気がします。

【圓川委員】

今の中井委員と逆の発言なんですけれども、先ほど物流コスト、それから効率化という

ことですけれども、まずコストの見える化というのがあっていかないとだめだと思うんですね。どうも日本は物流の品質や精度が過剰で高コスト化、ガラパゴス化していると思います。海外のグローバルメーカーなんかに行くと、納期遵守率でも90%程度がお客さんにとってもいいんだと。日本は99.9%でもだめ、さっきの弁当の話もそうですけれども日本は過剰な新鮮さ、正確さで競争している。これは事業者の立場からは当然ですが、本当にコストを支払っても消費者が望んでいることでしょうか。どこかで歯どめをかけないといけませんし、実態を消費者に知らせ国民の意識を変えることも必要ではないでしょうか。無論、そういった正確さや精度を、科学的なシステマティックなマネジメントで実現している場合には、世界に出てもそれを武器に競争優位が発揮できる訳ですが、そうではなく過度な時間と労力に頼って疲弊している例も少なくないと思います。それではこれから特にアジアで展開されるグローバル競争では通用しない。このような状況を総物流施策大綱のどこかで書いておくべきではないかと思うんですね。

それが1つと、過剰なサービスということにも関連するのですけれども、資料の15番からの既存インフラの機能向上で、前から出ていますコンテナターミナルゲートオープンの延長であるとか、あるいはターミナルが船社ごとに定まっているとか、これは全部関連していると思います。先々週ですか、東京税関で懇談会がありまして、東京港でのトラックの混雑の問題に関連して、ロサンゼルス取組と名古屋港取組、全く別なアプローチのプレゼンがありました。名古屋港の場合は、全ターミナルが、まずいろいろな業務の標準化、共通化をして、NUTSというターミナルシステムを入れているわけです。これによってコンテナ回転数なんか七、八回程度場合によっては十回以上、これに対して東京港なんかは1回か2回しかできない。圧倒的な差があるわけですね。これは皆さん事業者の方がお互いに連携しながら標準化して、共通化してITをうまく使ったという、こういった例なんですね。けれども、東京港の場合は昔からそんなことをずっと、ターミナルのいわゆる共通化、一元化という話があるけれども、全然進まない。それはターミナルの方が悪いんじゃないくて、それぞれ皆さん現状の制約の中で競争しているわけですね。

そういった中で、ロサンゼルス港は何をやったかという、皆さん御存じかも知れませんが、平日にコンテナを持っていくと、20フィートコンテナ1個当たり60ドルを聴取される。その60ドルはどこへ行くかという、夜間とか土日オープンの費用に充てると。それによって混雑を平準化して解消したということです。逆に規制あるいは制度導入によってうまく問題を解決したということです。例えば東京港の場合も、これは逆

にお叱りを受けるかもしれませんが、そういうロサンゼルス港的なやり方も検討することも必要ではないかと思います。標準化しなくて一元化しなくてはと、もう10年、20年ずっと同じ話をやっているわけですね。だけど、にっちもさっちもいかない状況、デッドロックの状況がずっと続いているわけです。そうすると、名古屋港のモデルは一番いいのですけれども、逆にここでロサンゼルス港のような、これは東京都になるかもわかりませんが、そういったアプローチもやらないと、グローバルな競争の足かせになるんじゃないかなと思っています。

環境にも非常によくはない。1回しかコンテナを引き取れない。そういった状況を何とか打開するようなことを、今度の物流大綱では一歩踏み出してほしいと。そうしますと、国だけではなく自治体ですね、そこまで踏み込んだ連携が必要です。私、東京都の委員会をやったことがありますけれども、言うだけで全然前へ進まないわけですね。そういった状況で、今度は待ったなしの状況で、先ほど冒頭に経団連の方から話がありましたように、ちゃんとPDCAを回して、進捗、今どこに行っているかという、状況を打開するためにはどのようなアクションを追加しなくてはいけないのか、そのような目標実現に向けたプロセスをちゃんとやっていただきたいと思います。

いろいろと言いましたけれども、大体そんなところですよ。

**【杉山委員長】** ありがとうございます。

**【青山委員】** 先ほど来、食品ロスの問題が出ておりますが、私ども消費者も食品ロスについてはいかにすべきかということで勉強会を開いたりしております、そういう意味で消費者が選んだって言うふうには言われると、何とも不満を持つわけです。要するに、消費期限とか賞味期限というのはきちんとわかっているわけですから、別に消費者はとにかく鮮度のいいものではあってほしいとは思いますが、消費期限の中であれば別に、朝つくったものを夜食べようがどうってことないということがありますので、そういう点ではご理解いただきたいなというふうには思っております。

それから、ちょっと違う視点ですけども、先ほど丸山委員のほうからお話があったPDCAのお話ですが、これは第3次の物流大綱は、どこがこれを評価したのかわかりませんが、要するに経団連の評価はよくなっていますけれども、今回の9年から13年にかけて第4次についてはあまりいい評価を得ていない。これ、経団連の評価ということだとすると、まあ、そうなのかなというふうに思うのですが、これはやっぱり客観的な第三者評価的なものがあってほしいと思いますし、それから、どこまで進んでいるかという、

P D C Aをきちんとすべきだと。そういう意味では今回の大綱の中の5つの中に、6でもいいですけども、これをきっちりプログラムのなものできちんとどこかで政策実現しているかということを見続けるということを入れていただきたいなと思います。

それから、私はやっぱり消費者からの発言ということであればB t o B、B t o Cのところでの流通の見える化をきちんとしていただきたい。そういう意味では、消費者も賢くなって、そして要するに国民の理解の醸成というところであれば、消費者もきちんと情報提供いただければ理解しますし、行動もしますということで、このところをきちんと盛り込んでいただきたいと思っております。

最後にもう一点よろしいですか。内田委員のプレゼンで非常にまとまって、よく理解ができたのですけれども、3ページの味の素の、30年前のものがいまだに先進事例であるというのは、これはいかなものかという気がします。やっぱりこういうところを、私はよく言っているように、点を線にして、面にしていくという、そういう努力が必要になってくるわけですから、そういう点で何がネックになって、これがいまだに先進事例で、ほかの方たちがこれを参考にして、要するに全体でこういう物流を考えるということをしていかなければならないのに何がネックになっているのか。これはあくまでも事業者さんのエゴになってしまっているのか、ちょっとその辺を教えていただければありがたいと思います。

荷主と荷主の関係性、それから国と自治体の問題、やっぱりさまざまところがきちんと連携しながら、これは覚悟を決めた大綱をつくっていかなければならないのではないかなど。そういう点では何がネックになっているのか、内田委員からもうちょっと教え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。

今、丸山委員と内田委員とそれぞれのお話出ましたので、どうぞ。

【丸山（和）委員】 (2)の表で評価しておりますのは、経団連事務局の一方的な評価ですので、反論のある方は、国交省の方々も含めて、ぜひお願いします。

【杉山委員長】 それでは、内田委員、どうぞ。

【内田委員】 物流の問題というのは、一般の企業の方にはあまり関心のないテーマなんだなというふうを感じる。50年間同じことが言われているということプレゼンさせていただいた心は、そういうところにあります。

みんなが関心を持って一生懸命やってきたことをさらにどうやってよくするかという提言ではなく、当たり前なのが、やってやれないはずはないんだけどもやられていないという状態に対する提言であるという質問への答えは、これは企業が関心がないからですというふうにはしか答えられないんじゃないかなと思っております。

【杉山委員長】      ありがとうございました。

事務局のほうで何かあればどうぞ。

【馬場崎課長】      先ほど来、P D C Aのお話がありましたので、簡単にご説明します。実は、現行の大綱でもP D C Aサイクルでちゃんとフォローアップするということになっています。これは経団連様のご指摘のとおりでございます。多少言いわけがましいところになってしまうかもしれませんが、実は、あの大綱ができたのは4年前ですから、そのときの状況を思い出していただければと思いますが、現行の大綱を策定した後で、実は大綱の主要政策に大きく関係する社会資本整備について、社会資本重点整備計画を見直すという話がありまして、その見直しを待ってフォローアップを行うという形をとろうとしたということです。その後、ちょうど見直しをやっている最中に震災が起こりまして、今度は社会資本ですので、当然ながら震災を踏まえた形でやらなければいけないということで、社会資本重点整備計画の見直しが延期されたということもあり、また、さらに、これは私どもの事情ではありますが、物流に関係する多くの関係省庁も復旧復興にかなり専念しなければいけなかったということがありまして、フォローアップ作業は延び延びになっていたということがあります。

実は、フォローアップする場合には目標を定めて、それに対してどうだということをやるといことでありますけれども、基本的には社会資本整備重点計画の中にもそのような目標がありますし、それから、それ以外のところについても作業は既に終わってしまして、公表に至っていないというのは、ちょうどたまたま公表するつもりだった月に震災が起こったということもありまして、十分その後できていないということでもあります。

結局、社会資本重点整備計画は去年の7月に閣議決定ということになっておりますので、ちょうど今度は次の物流大綱の側の策定作業に入ることになりましたので、並行してやるしかないかなということでもありますので、ちょっとこのところ数年、そういう意味ではフォローアップができていないのは大変申しわけないと思っておりますが、新しい大綱を策定する過程で現行の大綱のフォローアップも、これは一度、第2回にご説明したとおりであります。作業は順次進めておりまして、どこかの時点では公表も含めてきっちりや

らせていただきたいと考えています。それから、次期大綱につきましては、少なくとも今のご意見もございましたように、そういう推進体制のほうも意を用いて検討していきたいと思っております。

以上でございます。

**【杉山委員長】** ありがとうございます。

樋口委員、どうぞ。

**【樋口委員】** 大綱でやはりいろいろとご意見が出ていると思うのですが、効率化をするとかしないとかという話の以前に、やはり物流に理解がないとか興味がないというお話があるのですが、最後は人の問題だと思います。物流の人材をきちんと長期的な視点で、5年、10年というスパンどころか20年、30年というスパンでつくっていくんだという、何かそういうビジョンが打ち出せないかと。よくものづくりと言いますが、変な言い方かもしれませんが、「もの運び」のほうはどうなんだということでもあります。運ばないとやっぱりバリューというか価値が出ないわけですから、その場合にやはり学校を卒業してから物流を勉強し始めるのではもう遅いと思うんですね。サプライチェーンは世界中に伸びてしまっていますから、かなり早い時期にそういう基本的構造というのは勉強させておかないと、社会人になってからでは、ある意味で手おくれだと思います。ですから、そういう意味では大学教育という、先生方いらっしゃるけれども、学部をつくるのか、ほんとうに国立の物流の大学をつくってもいいぐらいの、人をつくっていくんだという大きなビジョンを打ち出せないかどうかというのは、ちょっと勝手な意見なんですけれども、ぜひお聞きしたいと思います。

**【苦瀬委員】** 東京海洋大学の苦瀬でございます。東京商船大学と東京水産大学が統合した大学ですが、長い間、東京商船大学では船員を養成するとともに、定員45名の物流の学科をつくってきました。今、人材のご質問がありましたので、お答えさせていただきます。

まず、日本で物流のことを教えている学科を持つ大学は、数大学だと思います。アメリカで180大学と聞いておまして、ドイツが45大学と聞いておまして、中国は200を超えていると。韓国はイ・ミョンバク大統領のときに、物流教育を強化しました。しかし日本では、私どもの学会とか大学もそうなんですけれども、なかなか社会が物流を歓迎する方向にならないという現実がございます。個人的にはいろいろな大学からご相談を受けますが、最後には、就職はどうですかという議論になります。就職は、私どもの大学



はおかげさまで順調なのですが、日本の社会は物流にはなかなか理解はないかもしれないと言うと、二の足を踏みます。これは多分、日本企業の特徴だと思います。ちょっと長くなりますが、幾つか事例を申し上げます。

皆さんがどなたでも知っている、ある有名企業の方が私のところに来ました。ある先生から、今の在庫理論とかは20年も30年も前のことで、こんなに遅れていると叱られたそうです。IT時代なのに、算盤で計算しているのかと、叱られたそうです。そこで、私の大学に来て、応用数学系の大学院生の修士論文の研究を見て、その中から優秀な学生を2年に1人ぐらいの感覚で採用してもらっています。

一方で、これもどなたでも知っている会社ですが、就職するときに物流部門を希望したら、物流部門のような窓際部門を最初から希望するとは、何を勘違いしているんだと、叱られたそうです。それでも学生本人は就職しましたが、研究職以外は修士を出ても修士の給料は出さないということで、今、学部の給料で、ある地方で営業をやっております。これが実態でございます。

ですから、物流コストの議論もございました。もちろん、物流コストが無駄に高いとか、ある偏った費用が発生しておかしいと言うことであれば理解できます。しかし、実際の物流事業者さんたちの給与を考えてみたら、本当に、これ以上まだ叩きたいのですか、というような感じを私は受けます。学生たちは敏感ですから、物流事業者さんにも行きますが、それ以外の物流子会社さんとかメーカーさんのほうにシフトしています。さらには、商社さんとか卸屋さんに移動しています。ですから、実は物流人材の確保、育成という話が、労働者の話になってしまっていて、どこかでずれていやしないかなというのが私の理解です。

樋口委員のご意見、私のほうから回答させて頂くべきということかと受け止めましたので、以上のようにお答えさせていただきました。

【杉山委員長】      ありがとうございました。

中村委員、どうぞ。

【中村委員】      話がちょっと暗いとは言わないんですけども、私からは、この7-2の資料の中で、4ページの(3)のところですね。これが、恐らく今回つくろうとしている大綱の大きな目玉と思っています。この(3)のところで書いていただいている内容は、要するに、日本国内だけを考えては物流というのものには、限界がある。これを東アジア全体、あるいはアジア全体に広げた中で考えていこうというところだと思うんですね。

こうした方向性が今おっしゃっていた、これから若い人たちに夢を与える。日本の物流というのはアジアと一体化した中でやっていくんだという、言うなればグローバル化した物流というものが、これからの若者の心をとらえていくんだと思うんですね。そしてこの物流大綱の中で我々が考える中心的目標というのは、これからの5年間、世界の生産工場あるいは消費市場になっていくであろうアジアのなかで、日本の物流企業が、ちょっとオーバーな言い方をすると覇権を取れるかということではないでしょうか。あるいは、よりスマートに言うと、日本標準をアジアの中にどう植えつけていけるかということではないでしょうか。そのことが今、アジアで展開をしている日本の製造業の競争力を高めていくことに寄与していく。

そういう中で言うと、今、日中韓の大臣会合等で進められている、例えばシャーシの標準化であるとか、パレットの標準化とか、あるいはトレーシングも含めたシステムというものをどうアジアで標準化させていくか。それ以外のもの、ソフト面もそうですね。きょう、財務省の税関関係の方もいらっしゃいますけれども、通関制度の問題、こういったものを含めて、いかにどう日本標準をアジアに広めていくか。これをぜひやっていくということが日本の物流業にとっても、あるいは日本の産業界にとっても、非常に重要だと思います。

幸い、と言うとちょっと言葉がよくないが、今、アジアには日本の物流会社に対抗するほどの品質と規模をもつ物流会社はほとんどない。結局、アジアでも欧米の物流会社と日本の物流会社の競争になっている。これから5年以内にはアジアの物流会社も伸びてくるのでしようけれども、それまでのうちに、日本がどのように日本標準というものを植え込んでいけるか、非常にアグレッシブな言い方をすると、日本が物流覇権を取れるかということだと思っただけですね。

ですから、そういう意味では、(3)の26番から30番ぐらいまでのところを、いかにこれから大綱の中で方向づけられるか、そのときに官民が一体となって、どうこころを肉付けできるかといった点が、今回の物流大綱の中で一番重要であり、ある意味では明るい話題になってくるのだと思うんですね。ぜひそんなようなところをやっていければと思います。

【杉山委員長】      ありがとうございました。

坂本委員。

【坂本委員】      提言案の骨子が出てまいりましたので、これから先の議論に関しての一

つの感想を申し上げたいと思います。今回のまとめを見ると、大綱ですから致し方ない面もあるとはいえ、総花的にならざるを得ないのかという印象を受けます。この大綱は何を目指しているのかが見えにくい。物流に関する知識を持たない外部の人間が見るほどわからない。物流が様々な要素を含んで成立しているからでしょうが、大綱策定に当たっては、ある程度、目指す方向を絞り込んでいくことが大切だと思います。丸山委員が指摘された集中改革期間もあるでしょうし、樋口委員がおっしゃった人材育成の観点でもいい。できるだけめりはりをつけることが極めて大事だと思います。

その場合、5年に一度の大綱ですから、様々な課題がある中で今、何が問題なのかということ意識する必要があります。一つは競争力の強化でしょう。日本企業をいかに強くするか。それを官民挙げて取り組もうとしているわけですから、企業の競争力向上に資するものにしていく必要があろうかと思えます。そういう観点で見ますと、意義、現状、課題、方向性、推進体制という項目は、教科書的な取りまとめではないか。この中で一番重要なのは、目指すべき方向性、何をやるかということだと思います。グローバル・サプライチェーンの深化というくだりが一番メインだと思います。物流コストの低減については、先ほど目的か手段かという話がありましたけれども、競争力強化に向けたインフラの整備、ハードなわけです。次に来るべきソフト面がないように思います。それから、先ほどご指摘のあった海外展開、荷主と事業者のパートナーシップ、官民役割分担となっている。このあたりは妥当な論点整理ではありますが、ありきたりの項目分けではないでしょうか。もう少し知恵を絞ってめりはりをつけるべきだと思います。

物流が国民生活を支える重要な事業であるということをもう少しわかりやすく伝える視点があってもいい。そういうことに意を用いて、項目を絞り込んでいく作業が必要だろうと思います。

非常に細かいことですが、「強くしなやかな物流システム」という表現は、分かったようでよく分からない。高速道路の検討委員会でも「しなやか」という言葉を使っていたが、役所言葉を使わないようにしたい役所の自己満足の言葉といった感じがしてならない。個人的には、あまりいいイメージがない気がします。

**【杉山委員長】**      ありがとうございました。

残りの時間が少なくなってまいりました。何かご発言があれば。

**【高橋委員】**      近畿大学の高橋でございます。雑駁ですがいくつか感想を申し上げたいと思います。

まず、先ほど谷口先生が発言されていた、テーマ3に関連するところです。特に緊急時に、公と民の連携が重要になってくるということでしたけれども、震災復興のプロセスを見ますと、民の中でも業界団体が窓口として機能した機会が非常に多かったように思います。BCPを、荷主側は荷主側、物流事業者は物流事業者側で、個別の企業が策定したところで、それを業界団体が取りまとめて、業界全体としてのBCPみたいなものを考えておく必要があるのかもしれませんが。そこで、ちょっと個別具体的な感じもいたしますけれども、業界団体の役割や位置付けも含めて、民の中身をもう少し詳細に分けて提言したほうがいいのかなどという印象を受けました。

それから、資料7-2の39番のところ、これは事務局の側でつけ加えられたのだと思いますが、3PLの育成のところ。こうした試みは何年か前から国土交通省を中心にやっておられて、例えば私が存じ上げている先生ですと、東京女子大の竹内先生が、全国の主要都市で中小物流事業者向けに講演をされていた記憶があります。これは個人的な興味関心ですけれども、そういった施策がこれまでどのような成果をもたらしてきたのかは知っておきたいと思っております。

次に、先ほど苦瀬先生がおっしゃっていた教育の話なんですけれども、私としては耳が痛いところがございます。個人的な考えを踏まえてお話しておきますと、大学に物流を中心とした学科を設けて徹底的に教育する仕組みというのも必要だとは思いますが、学部レベルでは正直申し上げて、それでは受験生が集まりにくいというのが正直なところです。そう考えますと、日本にいくつか物流に特化した学科があり、そこで高校生の頃から物流に本当に関心を持っている学生を集めるという現状は、現実に合致しているのではないかと、という印象を正直言って持っております。私が所属しているのは経営学部であり、その中の商学科でありますので、学生は民間企業に普通に勤めることを想定しています。とはいえアルバイト以外で働いた経験は、ほとんどありません。こうした学部・学科には、マーケティングあるいは、物流・交通に割と近い分野ですと観光に興味がある学生が集まってきます。そういう中で私は、物流・ロジスティクスの大切さに目を向けさせる授業をしているつもりです。素直な学生はそれを参考に就職活動をしてきて、物流事業者に行く者も一定数おりますけれども、もちろん進路はそれだけではありません。荷主企業に勤めるとか、あるいは公務員になっていく学生にも、物流の大事さとか、ロジスティクスの考え方を身につけさせた上で社会に送り出していく。それが直接物流と関係ない仕事でも、どこかで生かしてくれるだろうという淡い期待を持ちながら教育をしているというのが、現

状であります。

最後に、今回の施策大綱において、項目にメリハリをつけるという意味では、個人的には震災関連（テーマ3）と人材育成というのは、今まであまり議論されていなかった部分だと思います。今までの大綱では出てこなかった、新鮮味のあるテーマですので、それは特集みたいな形で、場合によっては大綱の最初に据えて、前回までの大綱と違って今回はこういった項目に重点を置いているということ、わかりやすく説明したほうがアピールできるのではないかと思います。この件につきましては、次回以降の会議でも改めて議論をさせていただければと思います。

私からは以上でございます。

**【杉山委員長】** ありがとうございます。

それでは、意見交換はここまでということに、きょうは時間の関係からなろうかと思えます。事務局から冒頭にご説明がありましたように、きょうの資料7-2というのは、何度も繰り返されていますように、これまでの委員のご発言を踏まえ、さらに多少、プラスアルファという形でともかく列挙して、いろいろ出てきたものを整理したということですので、これがその後、各委員からのご質問の中に出てきたように、目的と手段の関係であるとか、相互の整合性であるとか、そういうものをこれから整理をしていかなければならない。一方、7-3というのは、とりあえず私からお願いをして事務局に、どういうものを最終的につくりようとしているのかということがある程度形として示しておいていただいで、その中にたくさん出てきている今までの意見がうまく入り込んでいけばいいと思ってしたことでもありますけれども、もちろんこの提言案の骨子自体もまた事務局のほうで本日先生方からいただいたご意見等を踏まえて、また工夫を一段と加えていっていただければと思いますので、本日はいろいろな意味で大変よい議論ができたのだと思います。これをさらに深めていって、よいものをつくり上げたいと思いますので、どうぞ引き続きよろしくお力添えを賜りたいと思います。

それでは、議事の2はここまでにして、議事3、その他に移らせていただきます。今後のスケジュールについて事務局からご説明ください。

**【馬場崎課長】** それでは、資料9、委員会の今後のスケジュールのペーパーでご説明いたします。

日程が未定となっております第6回につきましては、事前調整の結果、4月12日、金曜日、午前10時から12時までとさせていただきます。それから、事前にご連絡させ

ていただきましたが、これまでのご審議を踏まえ、さらに審議時間をとってご審議いただくことが適当ではないかということで杉山委員長ともご相談して、これまで全体6回のスケジュールを示させていただきましたが、もう1回増やして、全体で7回ということにさせていただければと思っております。それで、次回が第5回で3月18日、18時から20時、第6回が先ほど申しあげました4月12日の午前の10時から12時、それから第7回、最終回を4月30日、火曜日、15時から17時ということで設定をさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。後日改めて出欠を確認させていただきます。よろしくどうぞお願いいたします。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

事務局、そのほか何か。

【田中企画官】 委員の皆様、ありがとうございます。本日、お送りした資料につきましては、毎回のことでございますが、そのまま机の上に置いておいていただけましたら、後ほど事務局から郵送させていただきます。

また、本日の議事概要につきましては、事務局の責任において取りまとめまして、後日、国土交通省及び経済産業省のホームページで公開させていただきたいと思っております。

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で掲載したいと考えております。

また、先ほどありましたが、次回の第5回の委員会につきましては、3月18日、月曜日、18時から20時までの2時間で開催させていただきたいと思っております。今回は場所が変わります。建物は同じですが、1階の108会議室になります。場所が変わりますのでご留意いただけますよう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す。

特に何かご質問等がなければ本日はこれで終了させていただきたいと思っております。お忙しい中、ご出席をいただきまして大変ありがとうございました。

— 了 —