

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5回）

平成25年3月18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5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、開会に先立ちまして、お手元にごございます配付資料の確認をさせていただきたいと思えます。クリップ留めを外していただきまして、上から順に議事次第、座席表、資料1の委員名簿、資料2の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提言骨子案、そして資料3の委員会の今後のスケジュールでございます。また、参考資料といたしまして、第4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及び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、事務局までお申しつけいただければと思えます。

本日ご出席の委員、行政側出席者の紹介につきましては、座席表をもって代えさせていただきますと思えますが、谷口委員、田渕委員、根本委員、坂本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。

ここから先は、杉山委員長に進行をお願いしたいと思います。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、議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願い致します。

前回の委員会では、事務局が準備をした論点整理の資料をもとに議論を行なっていただきました。それについてご意見をいろいろ賜りました。そこでのご意見を踏まえて、事務局でさらに論点整理を整理、加筆修正して、本日お示しする提言の骨子案が作成されております。本日はそういうわけで、4月末の取りまとめに向けて、この提言骨子案について議論を進めていただければと考えております。

そこでまずは資料の2、提言骨子案について事務局に説明をしていただいて、その後で、

議事の２番目になります意見交換に進ませていただくことといたします。では、事務局のほうからよろしくお願いいたします。

【馬場崎課長】 それでは、資料２、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提言骨子案を簡単にご説明いたします。

本骨子案は、提言の策定に向けて、前回事務局からお示しいたしました論点整理及び前回の議論を踏まえて作成したものでありまして、本日はこの骨子案をもとに議論を進めていただきたいと思います。前回事務局からお示ししました論点整理は、それまでの当委員会での委員のプレゼンテーションやご意見を、議事録をもとに作成したものでありまして、提言としてまとめるためには全体の構成や流れ、論旨の整理などを行う必要があります。今回の骨子案は、これらの点について、当委員会での検討の参考になるよう、事務局なりに整理をいたしましたものであります。もちろん骨子案全体がいわばたたき台でございますので、本日の議論を踏まえて、次回修正の上、今後は提言の案を作成し、お示しすることができればと思っております。

なお、この骨子案には、本日の検討に資するために、それぞれ細かい番号や符号をつけさせていただいております。これは物流に関する事項が多岐にわたり、また多面的な要素があるところ、総合物流施策大綱を策定することとなる私ども事務局といたしましては、基本的にできるだけ網羅的に議論を行っていただければありがたいと思っております、その意味で、議論の足りないところとか、そういう部分を確認するために、箇条書きスタイルで今回は骨子の形でお示しをしておりますので、ご理解いただきたいと思います。もちろん前回の委員会でも出ました、あるいはたびたび出ておりますが、最終的に総花的ではないような、施策の重点やメリハリをつけるというご意見もございまして、これも踏まえながら、提言案の作成を行いたいと思っております。

では、既に事前に骨子案を配付しておりますので、この資料２について簡単にご説明をいたします。まず１ページ目でございます。物流施策大綱を今回作成する意義について、少々くどい分け方ではありますが、物流施策の意義、それから総合物流施策大綱の意義、それから新しい大綱を策定する意義と分けて記述をしております。その中で、例えば物流施策の意義について③というところで書いてありますが、物流施策の本旨は、物流における環境負荷低減、安全・安心の確保などの課題に適切に対応しつつ物流の効率化を図ることにより、我が国経済社会の発展に寄与するという記載にさせていただいております。

また、大きい2番目では、現行大綱のこれまでの成果に触れつつ、後ほど3ページ目以下で現状と課題というのが記載してありますので、それへの対応が必要であるという旨を記載しております。

それから、2ページ目に移りまして、さらに新しい大綱を策定する意義といたしまして、グローバル・サプライチェーンの深化への対応など、現下の諸問題への対応に官民挙げて取り組み、現在大きな課題となっております、我が国産業の競争力の強化というものを下支えしていく。新しい大綱の策定というのは、国民各層の物流に対する認識を深めて、物流施策への理解と協力を求めていく上で重要ではないかという記載をしております。

3ページ目、4ページ目になりますが、物流を取り巻く現状と課題という形で括っております。現状と課題につきましては6ページまで書かせていただいておりますが、当初事務局からご提示しましたグローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化、地球温暖化など環境問題、それから安全・安心な物流という3つの大きな区分けでまずは記載しておりまして、それ以下の見出しについては何とか関係という形で現状を課題ごとに括って、仮置きの見出しをつけております。これについても本日の議論を踏まえて、見出しの整理をするということになります。

この中でグローバル・サプライチェーンの深化の関係では、3ページにございますが、国際物流に関する現状と課題として、特にこれまでのようなのを産業別ではなく、例えば部品ごとに水平分業が広がっている形で、アジアのサプライチェーンが広がっていると、定着しつつあるといいますか、グローバル化しているといいますか、そういうアジアを1つの物流圏ととらえて施策を講じていくということの必要性や、国際的なサプライチェーンの一部に我が国も入るわけでありましたが、その拠点となる港湾やそれをつなぐ道路、ネットワークの現状と課題といった、そういう事項を記載しています。

4ページ目から5ページ目にかけてであります。今度は我が国経済社会と物流の構造変化関係という形で括っております。我が国国内物流をめぐる情勢の変化や、過疎地、離島地などの条件不利地域における生活者、消費者への物資の安定的、効率的な供給といった課題、それから、流通、物流が抱える課題、例えば、個々の事業者の取組だけではなく、サプライチェーンを構成するメーカー・卸・小売と物流事業者の連携によって、生産・調達・在庫管理まで含めた物流全体の効率化というものが課題ではないかといったことなどを記載しております。それから、人材不足に加えて、ロジスティックスにかかわる人材育成が十分でないといったことも記載をしております。

同じく5ページ目ではありますが、地球温暖化など環境問題の状況では、引き続き地球温暖化対策が重要なこと、それから、それに加えて、エネルギーセキュリティの観点も加味しながら取組を進めることの重要性、さらにNO<sub>x</sub>等の排出抑制についても、引き続き課題であるという記載をしております。

5ページ目の終わりから6ページ目に入りまして、安全・安心な物流につきましては、大規模自然災害と物流、それと物流における安全・安心とを分けて記載をしております、前者につきましては、東日本大震災を契機に、物流において明確になった、物流網の寸断がグローバル・サプライチェーンと地域経済に与えた影響や、被災者への支援物資の円滑な供給といった課題が明確になったことについて記載をしております。それから、後者につきましては、輸送の安全や、それから海賊、テロといった引き続きの課題についても記載をしております。

なお、環境、それからこの安全・安心につきましては、これまで比較的議論がちょっと少なかった感じがございまして、前半に比べると記述が少なくなっております。この分野についての議論も、ぜひお願いをしたいと思います。

続きまして7ページ目、今後の物流施策が目指すべき方向性と取組についてであります。こちらにつきましては、先ほどの2の現状と課題を踏まえた取組を記載していくということになりますが、この7ページの(2)以下の目標達成のための取組につきましては、これまでの委員会での議論で触れられた施策に加え、これまで事務局がポンチ絵集等で示してきた施策を並べております。項目のみで必ずしも内容がわかりにくいものもあり、恐縮でございます。これは現在、各省で取り組み、または取組を検討している事項でもありまして、これらをごらんいただきながら、今後の施策の取組の方向性について議論いただければと思っておりますし、議論の参考になるのではないかとということで、敢えてこういう方式にしております。

さらに1つ戻りまして(1)のところでございます。そういう意味で、少々早いかもしれませんが、事務局から、これまでの委員会の議論を踏まえて、②のところでございますが、1つキャッチフレーズの的に今回のこの提言の柱となるような、副題となるような意図で、こちらにアンダーラインを引かせていただいておりますが、「国内外でムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」というのを1つ目標のようなものにして、論旨をまとめていくというのも1つではないかということで、提案させていただきました。もちろんこの一文で、当委員会での議論がすべて言いあらわされているのかどうかといったご議論が

あろうかと思います。このような目標を1つ、あるいは数個掲げるというのも1つの考え方ではないかということで、私どもで工夫させていただいたものです。

以下、この（２）の取組のところも見出しがつけられておりますが、これも何々関係とするなど仮置きをしておりまして、今後の議論で、本日の議論でまた整理をさせていただきたいと思います。それぞれの項目については、どうしても現在の取組や、現在検討が進んでいるものが中心とならざるを得ないところがございますので、その部分ご理解ください。

個々の内容につきましては、時間の関係もあり、詳細にはご説明いたしません、先ほどの現状と課題と同じように、3つの区分を大きくまず分けておりまして、その中で7ページと8ページにわたりまして、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、1つが我が国物流システムの国際展開関係として施策を並べています。また、7ページの下になりますが、物流の一層の効率化関係、さらに細かい区分けといたしまして、まず物流ネットワークを形成するインフラの整備、有効活用等、それが8ページにずっとわたりまして、9ページには、荷主・物流事業者による効率化の取組等としてしまして、さらにその下に、生活者・消費者の利便性向上関係といった、先ほど申し上げた、これまでお示しした施策などを簡単に整理しております。

10ページ目でございますが、これは環境の負荷の低減の関係ということで、10項目強の項目を並べております。10ページ目から11ページ目にわたりますが、物流における安全・安心の確保関係では、まずは災害時におけるサプライチェーンと国民生活の維持・確保関係ということで、特に震災の対応を踏まえた施策が整理しております。11ページ目にまいりますと、社会資本の適切な維持管理・利用関係、それから、輸送の安全について記述しております。細かく申しますと、これには保安関係の事項も記載をしているということでもあります。

12ページ目には、最後、以上の大きな区分けに加えて、物流システムを支える人材の確保ということで、人材に関するご議論があったかと思っておりますので、これをこういう形で位置づけております。

13ページ目でございますが、これには施策の推進体制としております。これまでの委員会でのご議論及びこれまでの大綱での推進体制も踏まえて、ポイントを簡単に記載しております。その適否についてもご議論いただきたいということでございます。

なお、具体的な事項や取組になるほどご意見が異なる場合もあろうかと思っております。そう

いうものの扱いを今後の提言をまとめるに当たってどのようにしていくかということについても、ご意見をいただければ大変ありがたいと思っております。以上、大変簡単でございますが、中身の資料2の説明を致しました。

【杉山委員長】      どうもありがとうございました。

それでは、議事の2番目になりますが、意見交換に移らせていただきます。ただいまの事務局からの説明について、ご質問、ご意見等々を賜りたいと思います。ご発言の方は挙手をお願いいたします。本日は各席にマイクがありませんので、事務局がマイクをお持ちいたします。発言なさる前に、議事録を整理するときの関係で、最初にお名前をおっしゃっていただければありがたいと考えておりますので、よろしくご協力をお願い申し上げます。

それでは、どなたからでも結構ですので、よろしくお願い申し上げます。どうぞ、丸山委員。

【丸山（和）委員】      ご説明ありがとうございました。事前にこの資料を見せていただいて、非常に不安に思っていることがございました。とりあえず第1弾の取りまとめということで、今まで出た意見をいろいろ書き連ねているところがあるのは致し方ないかと思っております。ただ、前回プレゼンテーションをさせていただきましたが、この5年間で、新しい物流大綱に沿って何をすべきか、何を優先し、何を捨てていくかということがしっかり述べられていないと、5年後にこの大綱が活きた形で結果が出せないのではないかと思います。この素案を見せていただいたときに、そうした不安を感じております。

例えば、過去4回物流大綱が策定されておりますが、この間に何が起きたかということ、やはりもう一度翻ってきちっと冷静に反省するところから、スタートすべきなのではないでしょうか。配布資料の「物流を取り巻く現状の資料」の中にも記載がありますし、前回にも資料のご説明をいただいている港湾整備に関して言えば、韓国、中国はこの20年間に十分な水深を持つ港を用意し、将来の大型船に対する対応を国として進めてきたことで、完全に日本を追い越していきました。これに対して、日本もコンテナ、バルクについて大きな方向を設定し、これからやろうということを決めて、スタートはしているわけです。しかし、さらにその先、将来もっと大きな船が想定されていることに対して、この5年間で何をすべきか、目標を設定し、いつまでに何をしていくのかということを実体的に記載する必要があると思います。エネルギーに関しては、石炭、原油、それから今後、需要の拡大が見込まれる天然ガスというものに対して、今のこの大綱の中で何を準備すべ

きかということ、具体的に書く必要があるのではないかと思います。これまでの4回の大綱の計画期間中に、韓国、中国との比較で明らかに劣勢になった状態を、どのように反転させるのかということが、きちっと見えてこないという不安が第1点です。

それからもう一点。7ページに「国内外でムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」というキャッチフレーズがありますが、言葉はきれいなのですが、「ムラのない」というのは、一律にどこにでもお金を使っていくというように感じるのではないかと存じます。やはり選択と集中が重要で、切り捨てるべきものを切り捨てながら、どうしても必要なところに集中的にお金を使っていくべきだと存じます。そうしなければ、いつまでも劣位な状況から立ち直れないのではないかと思います。従って、このキャッチフレーズは、我々が目指すべき方向と違うのではないかなと感じます。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。それでは、引き続きどうぞ。物流連の丸山委員。

【丸山（英）委員】      物流連の丸山でございます。今、経団連の丸山さんがおっしゃったところというのは、私はたまさか海運企業にいますので、特に港湾のあり方とかいうところは、ちょっと別の視点があるのでございますが、それは今回の趣旨ではございませんので、私の物流連としての立場から言わせていただくと、サプライチェーン・マネジメントのところ、ここで特に物流連がプレゼンした、もう国内だけの国内物流というのはあり得ないので、やっぱり国際の中の国内物流、なにかずく発展の続くアジアというところを強調したつもりでしたけれども、かなりそれは取り込まれていまして、具体的にいうと、諸規制のレベライズというんですかね、諸規制のクリア及びいろいろなインフラがあるので、そこら辺のインフラの問題はちゃんとしていかないと1本で——SCMというのはやっぱり入り口から出口まで1本ということですから——いかない。こういうところは確かに網羅されていると思います。

ただ、もちろん今言われたように、かなり羅列的になっていますので、1点だけ私がちょっと気になったところを申し上げますと、「中国など近隣諸国との間でRORO船等による海上輸送が実施され」、この辺をもっと追求すべきじゃないかという点と、先ほど丸山さんもおっしゃいましたように、これはアジア域内というよりは、どちらかというとロングホール、長距離ですね。例えば、ヨーロッパだとかアメリカだとか、そういったところでやるロングホールのところの巨大船化です。なお、巨大船化とひとくくりに言いますが、これは2つあります。たまさかRORO船といっていますけれども、別にこれはRORO

船に限ったことじゃなくて、これは前提にしているのは、おそらくやっぱりアジアだと思うんですよね。なにかなくアジアで、やっぱり利用の位置を高めなければいけないと。

ところがアジアを見てみますと、今出てきている国、韓国だとか進んだところは別でございすけれども、例えばネシアであるとかベトナムであるとか、今後展開されるべきバングラデシュ、ミャンマーというところを見ますと、インフラがまちまちであると。とんでもないけど、巨大船は入らないわけですね。ですから、大は小を兼ねるということは、これは無理なわけです。かなりインフラがまちまちなところで、なおかつニーズが非常に小ロットで、かなり多様にわたっている。多分、消費財の主流はコンテナということになりますが、まだまだコンテナもそんなロットで何千本とか何百本とか集まるようなことはない。加えてまだまだコンテナにそぐわない。究極が、おそらく裸自動車ということになると思うんです。裸自動車も対応しようと思うと、一番簡単なのはRORO船であると。コンテナも対応できるし、裸自動車も対応できるし、ここにも書いてありますけれども、シャーシの相互乗り入れ等々やると、もっとスムーズにいくのではないかと。

こういうところがバックグラウンドにあるので、例えばプライオリティの問題ですけれども、やっぱり最初、アジアじゃないかと考えた場合は、どちらかというところを絞るのであれば、やっぱり既存のインフラでどううまく立ち回るかということを見ると、決して巨大船ではないと思うんです。巨大船のほうの意味というのは、どちらかというところ国際海運的に、日本の港が国際海運をやっている大きな船を受け入れられるかどうかという物理的な問題のほうで。ちょっときょうは言うつもりはありませんけれども、その前にやっぱりどちらかというところ日本からの輸出が今、アジアの中で5%を切っているようなときに、大型で対応しても、来るか来ないかはまた別の問題でございすけれども。そういう問題があるので、ちょっとこのところをバンと書きちゃうと、一言でいうと、大は小を兼ねるということですので済めば、もちろんそれでいいのでございすけれども、同じ港湾だとか船種とか考えるにおいても、ちょっとねらうところは全然違いますというところは、1つ申し上げておきたいなと思います。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。引き続きご意見伺いますが、事務局のほうはもしその都度何かありましたら、適宜お願いをいたします。いかがでしょうか。圓川委員。

【圓川委員】      東京工大の圓川です。7ページの「国内外でムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」というキャッチフレーズは大変いいと思うんです。ただし、もと



もとムダ、ムラ、ムリというのは、トヨタ生産方式の言葉でありまして、言葉の順序が違うというのが1つと、これに対する、これは現場の問題のムダ、ムラ、ムリの話でありまして、これと全体最適とか、そこをつなぐ言葉、概念をもう少し補足する必要があるかと思っています。

最初に、前回ムリという言葉と関連しまして、今回の5ページの上のほう、⑤に書いてありますように、要するに、過剰なサービスということが議論になったと思うんですね。要するに、過剰なサービスに対して、実際消費者がどれだけ求めているか。そういったムダがある。もちろんシステムティックに非常にサービス水準を上げる、あるいは新鮮なものを供給する、これは競争力にもつながりいいんですけれども、そうじゃなくていろいろなムリや過剰な負荷をかけてやっている場合があるんですね。その辺について、少しどこかに書いてあると思うんですけれども、やっぱり一方で実態の国民の理解、消費者の理解、そういったことを促すような、分かってもらえるような記述を、もう少しどこかで書いてもいいのかなというのが1点です。

それからもう一つ、全体最適といっていながら、私、品質管理が専門ですが、例えば5ページとか9ページにQCサークルという言葉が出てきます。5ページでは上のほうですね。QC（品質管理）サークル活動など。9ページを見ますと、（ケ）でQCサークル活動。私はQCサークル活動を行っている大会や現場には行きますけれども、部分最適なマネジメントでやっていて、そこでQCサークルなんかやられると、ほんとうに従業員はかわいそうですね。全体最適の効率化を図った上でそういった活動をやれば効果も上がる。QCサークルが複数の箇所に出てくる一方で、全体最適に関する具体的な言葉や概念があまり出て来ない。前にも後にもですね。

逆に言うと、ボトムアップのそういったQCサークル、これは絶対必要ですよ。必要ですけれども、全体最適を実現できて、そういったQCサークルのボトムアップの活動があって初めて報われると思うんですね、従業員の方も。そうでなくて、部分最適の中でやっても意味がないと思うんですね。ですから、この言葉は少し慎重に使うべきだと思います。もちろんQCサークルをやることは全然いいことです。やるべきだと思います。ですけれども、全体最適に関する具体的な言葉や概念が、前後で大変弱いと思います。

それに関連しまして、前回、樋口委員なんかがおっしゃいました人材育成の問題です。例えば、人材育成、最後12ページですか。その中で技能とかいろいろ書いてありますけど、そのようなことも重要だと思いますけど、全体最適に達成するための知識やスキル、3

PLとかいう言葉が出てきますよね、どこかに。やっぱり全体最適を図れるような科学的な戦略、これはそういったセンスを持った人材を育成するというのは、ものすごく大事なところですね。そうでなくて、従来どおり技能とか——技能は必要ですよ。ですが、それだけに頼って全体が見えないで、いろいろな非効率を生んでいる。こういった状況を打開するような人材育成ということに、さっきの全体最適とかと関連させて、もっとその辺を踏み込んで書いてほしいというのが、ざっと見た印象であります。

とにかく全体最適、絶対間違いない。だけれども、それを実現するためのいろいろな手段とか、あるいは方法論とか、そういったものがあまり書かれていないような気がいたしました。以上でございます。

【杉山委員長】      ありがとうございました。どうぞ、上村委員。

【上村委員】      上村でございます。この物流大綱は、確かにいろいろ多岐にわたり諸課題があるわけですが、先ほどから出ておりますサブタイトルの「国内外でのムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」というのは、私も物流業者の1人でございますので、非常に実感としてはございます。しかし、物流大綱という大きな国の戦略を決める物流大綱のサブタイトルにしては、少しあまりにも現場的な現実感があり過ぎて、サブタイトルというよりは、もう少しそのサブのまたその次の次のところの手法のところ掲げるようなことではないかと思います。

実感としては非常にあってぴったりなわけですが、やはり、物流大綱のサブタイトルとしては、私はぜひもう少し国家戦略としての物流が、どうも後追いになっているという問題があり、それが先ほど丸山委員の言われた、集中と選択がなかなかできていないところではないかと思います。産業あるいは国民生活を支える物流、足腰としての物流が、どうも後回り、後回りになっているからこそ、またムダ、ムラ、ムリが多いわけございまして、むしろそれを先導していくような、産業をどう物流がこれから先の将来を見渡ししながら、先回りして準備しておくことが必要です。後追いになるといつも、ほんとうに、よりムダ、ムラ、ムリが多くなるというのが現実でございます。

ですから、「むしろ目指すべき産業構造、国民生活の全体最適化を先導する物流」というような、そういうもう少し大きなところ掲げてサブタイトルも掲げて、そしてもうちょっとおりたところで、今の手法のムダ、ムラ、ムリはぜひどこかでは入れていただきたいと思います。

それから、もう一つ小さいところで、これはあくまで骨子案ですので、これから先で文

章は手直ししていられると思いますけれども、少し文章で気になるのは、「何々が必要」、「何とかしている状況」、「何々についての検討」というように、体言止めが多いのですが、体言止めであったり、あるいは「必要である」というところと、体言止めとが非常に交差しているところが、文章としては1つ気になるところで、丸があつたりなかったりというのも、少し気になることです。

それから、これも小さなところですけども、1ページ目の生産者とメーカーというふうに両方、1番目の1の(1)の②ですけども、生産者、メーカー、卸売、小売とありますが、後のところでは生産者なしにメーカーだけの記載だったりするので、生産者とメーカーを両方入れるときがあつたりなかったりというようなことは統一したらいいと思います。

それからもう一つだけ最後にちょっと気になったのは、2番の丸のところで、物流に直接かかわる関係者にとってはもちろんのこと、「企業経営者」、一般国民、ひいては我が国全体にとってもという箇所ですが、「企業」ではないのですか。企業経営者というのは、なぜあえて経営者なのか。「企業」と記載すべきではないかなと思います。小さなことですけども、その辺りのてにをはも、もう少し詰めていったらいいと思いました。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。どうぞ、それでは結城委員、お願いいたします。

【結城委員】 結城でございます。この大綱ができたときに、中に書いてありますように、一般国民の方々にもわかってもらえると同時に、我々みたいな実際に実運送をやっているような物流事業者が国が相当期待をし、目を向けてくれているなど、具体的に中にこういうような方向で進んでいくぞ、そのためにこういうことまで考えているぞ、というような部分が入るようにしていただきたい。

人材の話になったときに、私が発表のときに申し上げたんですが、やっぱり現場で働く人間、どなたかがつくり手と運び手、運び手がなかったら、付加価値は上がらないんだというようにおっしゃられていましたけれども、その運び手に元気を与えるようなものは入っていただきたい。そのためには、私はあのときにやったのは、例えば中型免許の見直しだとか、車両の総重量の規制緩和だとか等々、具体的な施策としては出したんですが、やっぱり圧倒的に零細規模の業者が多いのが、この物流の現場実態ですので、その辺の目配せもぜひ入れていただきたいなというように思っております。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。正木委員。

【正木委員】 正木でございます。今出てきた意見でも、具体的な目標とか全体最適とか、そういう中がわかりにくい部分があります。例えば私どもでも、何回かお話をさせていただき、あとトラック事業者の方々からも話が出ました、8ページのコンテナヤードの周りの渋滞の問題なんですけれども、(ウ)と(エ)ですか、書いてあるんですけれども、そもそもコンテナのヤードの中だけが効率化をいくらしても、当然むだなわけでありまして、船がついてコンテナがおりて、そのコンテナを短時間で搬出入ができるということ、今度は外に道路の問題も当然出てくるし、あと空バンのバンプール入れ出しの問題も出てきます。

ですから、もちろん大きな全体もあるんですけれども、例えばコンテナヤードに関しては、コンテナヤードの前後ですね。そして、そのトラックがまた数十キロ、数百キロ離れた場所まで運んでいく時間とか、あとトラック事業者の皆さんがどれだけ、例えば4時半までに来るために、いつ出てこなきゃいけないのかとか、そういったものを総合的にあるカテゴリーをもう少し範囲を広げて、ネットワークとしてその効率化を上げるという形でやられたらよろしいと思います。

その中に、話が出てまいりましたけれども、例えばコンテナトラックの待ち時間が平均でどのぐらいにしていくかそういう具体的な目標ですね。ですから、そのためには滞留時間をどれぐらい下げるとか、あとコンテナヤードは大体1日に、昼休みもありますし、朝と夕方で閉まってしまいますから、最後のところでどれだけ滞留があって、その先にまたどれだけトラック事業者の皆さんが苦労されているとか、そういったところもKPIを掲げて目標にする行動にされたいかがかなと、こう思います。

それに付随しますと、10ページですね。モーダルシフト、31フィートコンテナのお話をしたんですけれども、こういったものも単に31フィートを増やす話で書いてあるんですけれども、例えば31フィートコンテナが、いろいろな物流会社が持たれているものと、あと国が用意するものと、なかなか我々荷主サイドは使いにくいという状況にあります。そうすると、全体の鉄道輸送の中で、31フィートコンテナが使われたのがどのぐらい実入りで使われたとか、そういった係数KPIをぜひあわせて入れながら、総合的なモーダルシフトネットワークとして効率が上がる提言に、ぜひまとめていただきたいということです。

今までに、相当アイテムとしては出してきていただいているんですけれども、そういっ

たKPI係数を含めたコストとか効率とかそういったもの、あと在庫ですね。在庫、滞留とか、そういったものとあわせた形で、地域の物流全体最適ネットワークとしてまとめていただけたらと思います。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございました。榮委員、お願いします。

【榮委員】      榮でございます。大体丸山さんのご意見と同じですが、きょうのたたき台がこれまでの議論を踏まえたものであるということで、網羅的になるのはしようがないと思っていますが、やはり選択・集中、とりわけスケジューリングというか、これだけはこの5年間で必ずやるんだというロードマップを書く、そこがやはり肝要かなと思います。これがまず第1点目でございます。

それから、全体最適、これはおもしろい標語だなと思いつつも、実際何をやるかといったときに、ほとんど雲をつかむような話だと思います。これはたたき台をながめてみますと、例えばサード・パーティ・ロジスティクスですか、こういう例も出ておりますが、実際は企業やそれぞれ利害の対立している人たちが集まっているわけですから、そう簡単には進まないと思うわけです。ただ実際こういった全体最適解といいますか、利害関係を調整して、全体の利益を実現した例があれば、そういったものも示しながら、成功例としてむしろ宣伝していくべきではないかなと思います。残念ながら、私自身には知識がないのですが。これがもう1点。

3点目は、これは私が申し上げたお話で、細かい話ですが、11ページ、②の（ウ）のところに、船舶の設備能力を踏まえた港湾の夜間入港のあり方云々と、こういう項目を入れていただいております。これ自体は私どももぜひ入れてほしいと思うのですが、これは社会資本の適切な維持管理・利用という切り口もあろうかと思います。私自身これはさきに述べた潮位利用なんかと同じく、規制緩和による効率化の一貫だと思っておりますし、夜間入港と潮位利用というのは、ある意味では一体のものだと思っておりますので、この辺についてもご配慮いただければと思います。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、青山委員、よろしくお願いします。

【青山委員】      青山です。ありがとうございます。先ほど圓川委員が消費者に対して応援演説的なことをやっていただいたので、ほんとうにこの物流の中の事業者さんは、消費者ニーズというのを勝手に作り上げてしまっているという状況があるのではないかなという気がいたしました。前回3分の1ルールを、別に消費者が望んでいるわけではない、

皆さんが勝手につくってしまっているんじゃないのということを言いたいわけですが、ちょっとそれは置いといて。

今回、9ページの生活者や消費者の利便性向上というところで、今までこの物流大綱をつくってきたときに、消費者の視点というのがなかったために、今回初めて入れていただいたという部分もあるんだと思うんですけども、そういう意味では非常にここが弱い感じがいたします。物流という大動脈の話に、戦略的に産業競争力を高めなければならないというところがあるから、どうしてもそちらに移行してしまうんですけども、産業競争力と同時に、私は国内需要というのか、内需を拡大し、そこも高めていかなかったらいけないのではないかという気がしておりますので、やっぱり消費者の視点というところも、ちょっとしっかり書き加えていただきたいと思います。それは多分私が発言しなきゃならない役目なんだろうなと思いますが。

今回のを見せていただいて、どうも総花的になるのは、これは大綱だから致し方ないですし、その中でやっぱり集中・選択、ロードマップをつくるということが必要になってくるとは思うんですけども、私は誰が見てもわかりやすいという部分を考えるならば、政策的な、行政、政治がやらなければならないハードインフラとソフトインフラをしっかりと分けて、ハードの部分はここまでこの5年間でこういうふうなことまでするんだ。ソフトの部分はこういうことで規制を緩和する、あるいは強化が必要かわかりませんが、そういうことをするんだ。そして、事業者の役割としては、前回でしたかしら、内田委員がおっしゃったように、事業者間同士のコラボをしてやっている先進的な事例があるわけですから、そういうものをいかに事業者間に取り入れて提携しながら、むだのない物流をつくり上げていくか。荷主同士であつたり、荷主と流通事業者であつたりというところだと思うのですが、そういうところがきちんと提携しながら、むだのないことをやっていただかなければならない、ということなのではないかなという気がしております。

それともう1点、今回非常に災害に強いというところに結構フォーカスされているのですが、災害に強い物流システムの構築というのは、これは絶対必要だとは思いますが、支援物資をどうやって被災地・者に向けていくかというところがかかなり重点的になっていて、それだけじゃない、やっぱり3・11のときに、あまり関係のなかった消費者、関東地方とか中部地方とかというところでも、スーパーに物がなくなってしまうというようなことがありました。そういう点で、被災地のみ、被災者のみならず、一般的な日常生活が滞らないような物流政策というものを考えなければならない。それについては、行政

も、それから事業者も、消費者も集まって、図上訓練的なものを結構定期的にやっていかなければならない。そしてその中で、流通の中で滞らないのと同時に、家の中でも滞らないとか、家の中でも困らないような家庭の備蓄的なものについても、やっぱり言及し・啓発していただきたいなというふうに思っております。ひとまず以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。それでは、増井委員、お願いします。

【増井委員】

東京都市大の増井でございます。まず、今まで皆様方がご提案されたり発表された内容を上手に全部盛り込んでいただけたということに、敬意を表したいと思います。

私も皆さんがおっしゃるように、各項目を見ていきますと、非常に大きなレベルのものから、非常に個々の小さなレベルのものまでいろいろ並んでいると感じます。今の段階では、こういう形にならざるを得ないかなと思うんですけれども。さて、これを今後どうやってまとめていくのかというときに、ロードマップをつくっていかなければいけないのではないかと思います。5年間で何をするのかということ。その前に、やはり政策が合意されていないと、ロードマップはつくれないと私は思うんです。この政策の合意、我が国の物流の方向を、ここで議論をするのか、それとも政権が変わると変わるからわからないということになってしまうのか、その辺は非常にデリケートなところがあるとは思いますが、ある程度の方向性は、やはり皆さんと合意をとっていったって、その上で個々にどうするかという議論が必要じゃないかと思うのが、まず1点でございます。

それからもう一つ、物流には、今青山委員がおっしゃいましたけれども、2つの側面があって、震災以降、不幸中の幸いとか、いわゆる「国民生活を支える社会基盤としての物流」という側面が非常に強く認識されるようになってきたと思います。これに対して、これからの物流というのはどうあるべきかと。例えば、サービスとコストとのバランスの問題とか、サービス過剰になって効率が低下したり、渋滞が増加するとか、そういうふうなバランスの問題を、国としてはどう考えていくのか。主にこれは国内での問題だと思います。

それからもう一つは、グローバル・サプライチェーンと言われる、物流事業者におけるB to Bの課題、すなわちグローバル最適、全体最適です。どこで生産して、どこで消費して、もうちょっと言うと、どこで回収して、どこで廃棄してというような、そういう大きな全体の流れをどうやって設計していくのかという視点。

この2つの視点に立ってまとめていくというのが、1つの大きな方向になるんじゃない

かと思います。

それから2つ目は、今おっしゃったように、ハードインフラとソフトインフラなんですが、ハードインフラについても、日本の立ち位置をどうするのかという政策がないといけないのではないかと。とにかくここ20年でどんどん海外に追い越されていったこと。これをどれくらいの期間をかけて本気で取り返すのか、それとも、どういう立ち位置で、これからグローバル物流というものを日本として見ていくのか。この姿勢が明確でないと、あちらを強化するとか、ここの水深を深くするとか、大型化するとかというような議論を個々にしていたのでは、結局ばらばらになってしまうだろうと思います。

それから、ソフトインフラの面では、やはり情報インフラをどうするのかということ。これはかなり日本がリーダーシップをとれるんじゃないかと私は思っておりますので、これには力を入れるべきと思っています。グローバルな物流に対して、情報ネットワークというのは絶対必要ですから、これの標準化だとか、共通化だとか、こういうものは日本としてリーダーシップをとるべきではないかと思っています。こういう整備の問題、ハードとソフトの整備ですね。

それから3つ目は、それらを支えるためにどうするのかということ。ここにも所々に出てくる可視化の問題です。物流事業者のコストがよくわからないこと。やっぱりどうしてもそこに帰着してしまうのではないかと思います。無料配達、ただで受け取れるから頼んでしまえと、こういうふうになってしまいます。ほんとうはコストがかかっているわけですよ。でも、コストが幾らかかっているかという、よくわからない。コストの可視化というものを一体どうやって進めていくのか。

評価尺度としてはコストと、もう一つは環境負荷というのがございますが、この環境負荷とかコストの把握というのは、世界に比べて日本はかなりいい線を行っているのではないかと思います。これは情報技術なんかもありますし、十分リードしていけるのではないのでしょうか。特に環境負荷では、日本は随分進んでいると思いますので、これの定量化、定量的把握というものをちゃんとやった上で、コスト面の効率化を議論をしていくとよいのでは。きちっと数字に裏打ちされた形での効率化、グローバル最適を進めていくべきではないかと思っています。そのためのベースになるのは、コストと環境負荷の定量的把握と、それを消費者の皆さんにもきちっと可視化してお見せすること、そういうふうな責務があるのではないかと。こういうような方向に向かっていくのも、1つの方法ではないかと考えました。今のところ、この3点に留めておきます。



【杉山委員長】 どうもありがとうございました。それでは、樋口委員。

【樋口委員】 今回の増井委員のご発言に続くんですけども、いろいろ網羅的にはやっていただいているんですが、5年と言わず10年でもいいんですが、これだけのメンバーが集まっていて、物流のあるべき姿というんですか、もちろん現実離れしていると言われればそうかもしれませんけれども、あるべき姿をまず示して、次にこの5年間でこれだけをやっていくというような、そういう論理展開をしたほうがわかりやすくなるのではないかと。だから、全体最適はこういう位置づけでやっていくんだと。

それがないと、どの施策がどういうふうに貢献していくのかというのがわからないし、また優先順位づけをするにしても、一度どこかであるべき姿というのを描いてみて、そのギャップが非常に大きいんでしょうけれども、それについて人、物、金、ノウハウをどう配分していくかというようなところで、この各種施策というか、政策を進めていくという話にしていくことになるのではないかと。5年間というタームで大綱がくくられるのであれば難しいと言われるかもしれないんですが、1回どこかで、例えば貿易に関して、あるべき姿はこうだとか、国内はこうだとかというぐらいの議論が最初にあるとよいのではないかなと思いました。以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。中村委員。

【中村委員】 そろそろ最終段階にきて、まとめ方というか、大綱の作り方ということになってくると思うのですが、そのときに7ページに記載されている「国内外でムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」、これを目指すべき方向性とする。この方向でいいんじゃないかと思うんですね。さまざまな利害が対立する点も含め、おそらく今まで行われてきた議論の中で、問題点、あるいは希望する点というのは出そろったんだと思うんですね。

そうすると、これらの点をどう仕分けして、それを5年間の工程表の中へ持って行って実現に向けるかというときの1つの尺度としては、何を正しいとして考えるかということになる。「ムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」というのは考え方の基本として正しいと思うんですね。ですから、今まで出てきた国内外のいろいろな問題点というのを、この考え方でどう仕分けをするか、そしてそれを工程表の中でどう実現をさせていくかという方向性でいいのではないかと、私は考えています。

ただ、「ムダ、ムラ、ムリのない全体最適な物流の実現」の中で抜けている問題としては、KS/RA等の問題も触れられてはいますけれども、やはりテロの問題ですよね。日本は

非常に安全な国ですけれども、今、世界的にいうと、アメリカやヨーロッパを中心に、テロ対策、どうテロを防ぐかが大きな課題になっています。いわゆる貨物に含まれて運ばれてくるテロ物資なりをどう防ぐかという問題は、非常に大きな問題になっている。

そうだとすると、やはりこれから5年間の物流大綱の中でも、安全の問題、テロの問題というのは1つこれに加えたほうがいいのかなと。これはセキュリティという問題で触れているとえばそういうことなんですが、はっきりテロ対策いうのを示すべきではないか。また、財務省のほうではこれからNACCSで24時間前ルール等が実施されますけれども、そのようなものも加えて、ここにほぼ書かれ、網羅されている内容をどう精査して、ムダ、ムラ、ムリをなくし、全体最適を実現していくかというのを、5年間の大綱にするという方向でいいのではないかと私は思っています。以上です。

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

【竹林委員】      竹林です。私はちょっとこの会議になかなか参加する回数が少なくて、あまり混ぜ返すような話はしないほうがいいというのは意識した上で、少しだけ意見を言わせていただきます。

先ほどからずっとこのお話を聞いていまして、この素案になってずっと見ていますと、こちらで別途で用意していただいている物流政策及び主な取組という、これは私も幾つもかかわったやつもあるんですけれども、基本的にこれで出ているものをベースにして、これにプラスアルファで補強していったり、全体でオーソライズするような方針をつくりましょうというふうに、多分形としてなっていると思うんですよね。正しいやり方だと思うんですけれども、先ほどから冒頭に何人かの委員の先生がおっしゃっていましたが、世界のサプライチェーン・ネットワークの中で、日本がどの立ち位置にあるんですかねという話がないと、これってやったけど、何かぼやっとしてよく分からないなみたいな話になるんじゃないのという話があったと思うんですね。

この話、ちょっと言っていないかわかりませんが、基本的に日本の今後5年なり10年なり、何らかの大きな産業政策とか配置論みたいなのがあって、その結果、物流というのは起こるわけで、だから、どういう産業の姿をこれから日本は書くんですかねと。ひょっとしてここで議論されているのかもしれませんが、その回は私はいなかったのかもしれませんが、そういうのがあった上でおやりになっている形だと思うので、最初に産業があって、それでサプライチェーン・ネットワークのこのレベルのと

ころで、今後考えなきゃいけませんよねという話を冒頭でぱっと出していただけると、もうちょっと霞が晴れるんじゃないかなと思ったんですね。それをすごく、きょうお話を聞いていて思いました。

あともう1点。これは私にとっては大切なことなのですが、瑣末なことと思っていただいても結構ですけれども、各論のところ、全体を見渡して、私、3行だけ航空貨物について書いているのを見つけました。8ページの(シ)のところ、航空ネットワークの拡充に対する云々ということですが、私、全体を見渡して、この3行しか見つけられませんでした。一応航空貨物は量的には1%ないですけれども、金額は3割ぐらいあるので、もうちょっとと何とかならんかなというのは、個人的には思います。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。今の竹林委員のご発言があった段階で、もし事務局、後ででもいいんですけれども、今までかなり何人かの委員から、物流のあるべき姿とか、産業政策全体とか、そういう前提になるようなものについて、それに触れるご発言がありましたけれども、今、これが議論が進められている中で、事務局としてはそういう点についてはどういうふうを考えていらっしゃるか。もし簡単な説明をいただければ、この後の議論に役に立つかなという気もいたしますので、よろしくお願いいたします。

【馬場崎課長】      ありがとうございます。今、まさに竹林先生がおっしゃったやり方を、私ども考えております。やっぱり、最終的には物流施策大綱を閣議決定というところまで持っていくものですから、ある一定の政策合意がないと、これは最終決定権者が私どもではありませんし、政府全体ということになりますので。そういう意味で、しかも今、物流政策というのは、いろいろご意見あろうかと思えますけれども、長いこといろいろ取り組んでいる中で、現在積み上げてきたものをベースにいろいろご議論いただく。あるいは、その中で方向性をお示しいただければということで運営をしてきたつもりでございます。

それから、確かに冒頭丸山委員からもご指摘ありましたように、重点事項をこの場で、我々も含めて合意して詰めていければ、それはそれでよろしいかとも思うんですが、あくまでもこの委員会の提言として、どこまで重点事項というのをお決めいただくのか、あるいは大変申しわけないのですが、私どもとしては、この委員会では我々が重点を決めるに当たってのいろいろなご意見をいただければということで考えてきたものですから、今後どういう形でまとめていくか、もう一度よく考えていきたいと思っております。

先ほど増井先生からもありましたけれども、やはりポイントとなるようなところをご議論していただけると、まとめる事務局の立場としては非常にありがたいと。大変恐縮でご

ございますけれども、私どもが作文して、それをご了解いただくという性質のものでは多分ないと思っておりますので、大きなところとしてどこを目指すべきかといったことを、ご議論を頂戴できると非常に助かるかなと思っております。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。それでは、引き続き。物流連の丸山委員、お願いします。

【丸山（英）委員】      物流連の丸山です。今、竹林委員のほうからご提案あったところは、私もここ二、三カ月、ちょっとそれが頭の中に引っかかっていたので、あえて申し上げます。これは誤解のないようにしていただきたいのは、こういうことをやっていますから、それは当然物流というのが引っ張っていくんだと、将来像を引っ張っていくんだと、こういう意気込みでないとだめだということは、何の疑問もないわけでございますけれども、他方、では物流が先に何か絵を勝手に描いて、物流でつくって、その後に来るという現実があるのでしょうかという、これはやはり冷静に考えるべきだと思うんですね。

普通に考えれば、生産があって、消費があって、生産と消費をつなぐ商流があって、その結論としての物流と。これがはっきりと圧倒的に目の前には多いわけです。これは30年間、私は海運企業で物流をやっていますけれども、こちらのほうが圧倒的に多い。それを言っておしまいではないかと、もちろん物流が先にあって、物流が引っ張っていった例も多々あるんでしょうけれども、そうでない例がかなりございます。やっぱり冷静に、それはちゃんと念頭に置くべきだと思います。

そうすると、やっぱり産業のそういうものに対して、基本的なインフラとして臨機応変に変えられる物流が必要なのではないか。対応できる物流というのは、コンセプチュアルですけども、非常に理想的な物流になっている。昔は、何年までか知りませんが、非常に安定した時代が続いて、日本も強かったというときは、多分そんなところ変わらなかったんですけども、最近ころころころ物流ニーズが変わるところなので、余計柔軟性が必要になってくる。臨機応変性がすごく必要になってくるというところは、やっぱりあると思うんですね。

例えば、先ほど国策とかいって、韓国の釜山の国策で、トラフィックがやはり日本より増えましたというようなご発言もありましたけれども、ほんとうにそうなのかということです。例えば、日本は国策で間違えたのかと。北海道から九州まで国際港をつくって間違えたのかというと、逆の見方をすると、非常に日本は幾割に発展して行って、いろい

ろなところに立派な港をつくれたんだなと。韓国はそのときはお金がなかったから、ソウルの近くの仁川には投資にできなかったわけですね、とも言えるわけです。

あまりひらめきで、こうだからこうという二元論で、あまり物を考えちゃいかんなどいうことであります。あまり水差すようであるとまとめられなくなっちゃいますので、ここまでにしますけれども。ただ、そういう現実はやっぱりに念頭に置くべきだと、僕は非常に強く思います。

【杉山委員長】 大変貴重なご指摘ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ、中村委員。

【中村委員】 日本通運の中村です。きょうちょっと見せていただいて、前回見ていますけれども、結構川上の物流が多くて、川下の物流の話が少ないのがちょっと残念かなというところなんです。5年間といいますと、今も相当大きいんですけれども、B to Cみたいな話も当然物流では出てくるところなんです。ですから、B to Cも含めたような川下の物流のほうに、少し言及していただけるといいかなと思っています。

それからもう一つ、中小事業者が多いというふうな形で書かれているんですけれども、そこに従事している人の話です。いろいろ我々も物流業者とお話すると、やはりやめなきゃいけないところまできているという状況です。だから、日本の物流はどうなるのかなと憂いる中小の物流業者の社長さんもたくさんおられるという中で、そのコストというか、物流業者の従業員の方に支払われているコストが低いという話がこれでもありましたけれども、そういうふうな部分をどのような形で書くのかはちょっと難しいところなんだろうけれども、何か非常に危機的な状況にあるんじゃないかなと思っているところも、何か1つ言及していただければかなと思っています。以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。原田委員、どうぞ。

【原田委員】 原田です。まず1つは、先ほどからご議論のある工程表とかメリハリという話についてなんですけれども、7ページのムダ、ムラ、ムリというのを目標として掲げるとありまして、一方この目標は非常に理念という形で書かれていて、一方で最後の13ページにある目標設定というのが、これは推進会議で決めるというようなことになっているんですけれども、ここは先ほどからのお話でいうと、KPIという具体的な目標値であるとか、指標又はその値ということを指していると思うんですけれども、この13ページの目標設定というのが、この施策1個について出てくるのか。あるいは、先ほどから出ているような、これだけはやるべきだというものについて出てくるのか、その辺がちょ

っと不明確な気がしております。

ですから、7ページの目標設定をするときに、理念形としてのあるべき姿で一言言うことに加えて、5年間でやる具体的な目標というのを、ここでどこかで掲げた上で、それに対応するK P I というか指標、あるいは指標値みたいなものをつくっていくと。具体的な数字は、多分この推進会議の中で決めることになると思うんですけども、考え方としてそういう整理をしておくといいのではないかと思います。

もう一つは、全然別なんですけど、先ほどからも、物流というのが経済、社会の基盤であるという、最初の冒頭の意義というところから書かれていて、そこに基づいてあって、それ自体に全然異論があるわけではないんですけども、物流産業、あるいは物流事業者の方々からの、アジア新興国が欠かせないという視点は、必ずしも日本の産業、経済社会を支えるということのみではなく、それに加えて、やはり物流産業自体が産業としてどうやって生きていくかというところにかかわっていると思うんです。物流の意義を考えたときに、そういう産業としての物流産業とか物流事業とかというものについて、いわゆる成長戦略的に、もっと新興国の需要を取り込んでいくとか、そういう視点があってもいいと思うんですが、この中ではそれは目標として、意義としてとらえないとか、あるいは別のところでとらえるというならそういう整理もあると思いますし、あるいは場合によっては、この中でそういうものを盛り込んでいくという考え方もあるかと思いますので、ちょっとその辺は気になったところです。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。高橋委員、どうぞ。

【高橋委員】      近畿大学の高橋でございます。大枠の議論がされているときに、ちょっと細かい話で恐縮ですけども、私から3つほどご確認をお願いしたいところがあります。

まず1つ目ですけども、1ページ目で、(1)の②のところで、生産者とメーカーが分けて書かれていますが、これは同じものを指しているのか。それとも生産者というときに、もっと川上側のサプライヤーとか原料、資源の企業のことをいっているのか、ちょっとわかりにくいという印象がありますので、事務局から、後でお答えいただければ助かるところです。

それから、2つ目、6ページの安全・安心のところは、これまでこの会議であまり議論がされていなかったところだというご説明が冒頭にありました。先ほど中村委員がご指摘された国際テロの話もそうですし、以前はここでトレーサビリティの話も取り上げられていた記憶がございます。国際テロについても、9・11のすぐ後に改定されたときの大綱

では、かなり紙幅を割いて指摘されていた覚えがあります。こうした項目がその後の状況から見て、若干トーンダウンすることはあり得ると思いますけれども、では、なぜトーンダウンしたのかというのを聞かれたときに、説明するだけの理由というか、材料を用意しておく必要はあろうと感じております。

それから3つ目、それとも関連いたしますが、9ページの③、「消費者が正しく物の流れを認知し、選択を行うことができるように見える化を推進」というところです。トレーサビリティの話は、もしかするとここともかかわってくるのかもしれませんが。ほかの項目と比べて、ここは消費者の立場からの記述なので身近に思える割には、書き方が曖昧であるという印象を持っております。例えば、授業でこの大綱を説明するときに、ほかの内容に関しては専門用語をきちんと説明していけば、学生はたぶんわかってくれるだろうと思うんですけども、ここは消費者の立場で身近でありながら、学生にとってもわかりにくいですし、私も説明しにくいという印象があります。

見える化という言葉、これは先ほども増井委員からも出たように、非常に重要なテーマだと思うんですが、一般的には生産現場で言われることですので、消費者から見て、何をどう見えるようにするのかというのは、もうちょっと説明が必要なのではないかと。こういったところが、物流、それから総合物流施策大綱を、一般的な消費者の方にも理解していただくための鍵になるのかなと思いました。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。ほかにいかがでしょうか。

【苦瀬委員】      苦瀬でございます。私も幾つかございますので、細かいことと大きいことと分けて お話をしたいと思います。

細かい点でいきますと、まず最初は10ページであります、10ページの（エ）とか（オ）とか（カ）とか、この辺で交通の問題が出ているわけです。1つとしては、最終的に物流はラストワンマイルというわけですから、最後に届けた場所が重要と思います。駐車問題とか、駐車場法での貨物車の駐車台数の附置義務基準の問題などを、ここに書くべきだと思います。それから、（オ）、（カ）あたりで、鉄道モーダルシフトのことも書いてございます。道路や海は 公が管理しているわけですが、鉄道はなかなかそうはいかないわけで、その辺のバランスをどういうふうに考えた方がいいのかなと思っております。単にモーダルシフトの協議会で議論すれば進むのかという、ここはやはり少し考えたほうがいいかなと思っております。

それから、11ページでございますけれども、これは災害時のことです。ぜひと思っているんですが、（エ）で関係するのか（キ）で関係するのかちょっとよくわからないのです

けれども、災害が起きたときに、支援物資というものをどういうふうに供給するか。どういう時点でどういうメーカーさんや卸、小売さんの在庫や商品をどのように出してもらうか。まあ、在庫全部というわけにはいかないでしょうけれども、少なくともどういう商品が何処にあるかということを一元的に把握するようなネットワークが、多分要るんだと思うんですね。それが（エ）で書かれているんだとすれば、それはそれでもいいんですけれども、その辺を少し詳しく書くべきだと思います。

それから、ここには書いてないんですけれども、先ほどどなたかお話がございましたけれども、青山委員だったでしょうか。結局、ビルであるとか住宅であるとかというところに人はいるわけですから、どこかでもう始まっているんでしょうけれども、備蓄条例とかをやっているところも始まっていますけれども、そういう議論というのは真剣にやっていたほうがいいんじゃないか と思います。

日本都市計画学会では、環境アセスメント制度があるのだから、当然防災アセスメント制度があつていいというような提言をしております。なかなか難しいかもしれませんが、検討に値するかもしれません。

それから、12ページの人材育成でございますけれども、今、いろいろお話がありましたけれども、人材育成といったときに、今までの議論の中でも、運転手さんが高齢化しているから人材が足りないというような議論もあれば、それから、物流のノウハウを知っている人が少なくなっているというような言い方もあると思うんですね。ですから、多分物流の人材の育成というの、相当幅広い議論になっているので、それを分けたほうがいいと思います。例えば、大学の話がこの前出ましたけれども、免許制度の問題なのか、資格制度の問題なのか、技能検定の話なのかというのは、少し書き分けたほうがいいのではないかなというふうに思っております。

また、今でもJILS、物流連、全ト協、倉庫協会等、いろいろなところできちっと資格制度をやっていると思いますし、そういうのはどんどん推し進めていただいたほうがいいと思います。一方で資格制度と称して、危ういように見えるところもありますので、その辺は資格制度というのはどうあるべきかというのを、整理しておいたほうがいいかなというふうに思いました。

以上が、細かい話です。

全体なんですけれども、いろいろな方たちがお話をしたのを、私もそう思ったんですが、やはり現時点で網羅的になるのは仕方がないんだろうと思うんです。しかし一方では、こ



の原稿を見て、前回の大綱と似たものがあると思います。もちろん継続案件が多いことは承知していますが、どなたかが選択と集中とおっしゃってましたけれども、やはり1回そういうことを見直すべきではないかなという気がいたしました。

それから、7ページ以降の鍵括弧のレベルなのか、①のレベルなのかわからないんですけども、これもどなたがおっしゃっていたと思って、私、賛同したんですけども、ここに向かうんだよというのがやっぱり欲しいんじゃないかなという気がするんですね。例えば、我が国の物流システムは、アジアの中でのサプライチェーンを必ずサポートして何とかするんだよ。だから RORO船がとか、だからシャーシのというような、何か小さく目指すものがあるとわかりやすいんじゃないか。例えば、災害のところで、災害が起きたときは、被災者に遅滞なく救援物資を送れるような体制を整えるんだよと言っておいで何かをやるとか、何かそういうものがどこかにあったほうがいいのかなというふうに感じました。以上でございます。

【杉山委員長】      ありがとうございます。どうぞ、一柳委員。

【一柳委員】      一柳と申します。一部かぶる部分はあるんですが、印象も含めて。そういった意味でいきますと、やはりルールを決めてやっていける部分。例えば、社会資本ですとか安全ですとか災害対策、どちらかというと官側が中心になってやれる部分に関しては、既に着手していらっしゃる部分も多々あるかと思うので、このあたりについては済みません、もし可能であれば、今やっているところがどれぐらいの時間軸ででき上がりそうなのか、もしお示しいただけるものかあれば、次回見たいなというのが1つ。

その上で、官民連携が基本になるかと思うんですけども、ホルダー間のコンフリクト、当然発生するかと思います。そのときに立ち返られるものがここのビジョンになるかと思うので、そういった意味で、今網羅して出していただいたものに関しては、やはりある程度の重みづけ、順位づけをしていただかないと、例えばこれを見た業者さんが、じゃあこっちに投資しようという意味決定、今の状況ですと難しいんだろうなと見えます。なので、そういった意味での重みづけみたいところは、次回以降必要な部分なのかなと強く感じました。簡単ですが、以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。これまでいろいろなご意見を出していただいて、私の感想で言いますと、それぞれ1つずつほんとうにもっともなご指摘だという気がいたします。しかし、それぞれが大分ニュアンスが少しずつ違いますので、これを最終的にまとめ上げていくのは、これから先事務局もなかなか大変だろうなと思いますけれど

も、この段階で、最終的にでき上がる提言の、形の上でこうあってほしいと思うことがありす、まず、今の枠組みでは、最初に意義が述べられて、その次に物流を取り巻く現状と課題というのがここで出てくる。その「課題」を認識した後で「方向性」、それから「取組」という順序で言葉が登場しています。

そういうことを一たん忘れて、例えば9ページとか10ページとかそのあたりのどの項目もほとんどがそうなんですけれども、例えば、データに基づく事業効率化の推進なんていうのもそうだし、運送条件等の内容の明確化というのもそうだし、事業者の育成というのもそうだし、これらの項目はみんな「取組」として書かれているんですが、ふだんの議論の中で、事業者の育成が「課題」ですといったって全然おかしくないし、それから、データに基づく事業効率化の推進が今後の課題ですと言われても全然おかしくない。課題と取組とか方向性とは、もちろんもともと階層性というかヒエラルキーのある問題ですから、どういうふうにもとらえられるわけで、それぞれ相互に矛盾はないわけです。

しかし、最終的に提言をつくるときには、課題というのと、それから取組というのと、あるいはまた全体として、施策という言葉だって出てくるわけですから、それぞれの言葉で、どの段階のどういうことを意味するかというのを、我々は提言を用意する側としてきちんと区別して書き上げないと、全体を読み終わったときに、何が課題で何が施策だったんだかわかりにくくなるような気がしています。ですから、もし可能であれば整理をしていただければという気がいたします。

それからもう1点は、物流関係の議論をするときに、最終的に全体最適ということを打ち出すのは必須のことであって、それは常に掲げていなければいけないことだと思います。ただ現実の世界では、全体というときどこまでが全体で、その全体の最適というのがほんとうにしっかりわかっているかというのと、これもなかなか難しい話です。現実の活動では、よく「賢明なる部分最適」という言葉が使われて、やはりそれぞれの領域でそれぞれのパーツパーツが、とりあえずは全体の動向を見ながら、ここが全体の方向にも合っているんだろうという考えのもとに、ほんとうに全体を見通しているかどうかはわからないけれども、目の届く範囲内で最適と考えて、いろいろな手を打っていくのが実態です。つまり、賢明なる部分最適化というのが社会の中で行われているということだろうと思うんです。

ですから、私の認識で言いますと、全体最適ということを常に掲げて、それを思考しながら、しかし具体的に書いていく方法のところであまりにそれにとらわれていると、非常に難しい議論になってしまうような気がします。そういう意味で、さらにその考え方を先

ほどから出ている議論と関連して言えば、例えば樋口委員が物流のあるべき姿というような表現をなさった。それも本来正しい議論だと思いますが、多分この委員会でそれを、とことんまで議論する、あるいは竹林委員が触れられていた産業政策そのものについて、ここで突き詰めて議論するということは、多分できないんだろうと思うんですね。

それらについては、この最終的にでき上がる提言の中のどこに位置するかというと、「物流を取り巻く現状」というところに、ここ5年、10年、15年の中で、今、世界の経済がどう進もうとしているか、日本の産業構造はどういう変化を遂げつつあるのか、そういうことについて、大体皆さんが一致して認識するところを委員会として押さえて、それを物流を取り巻く現状という形で整理をする、そしてそれが物流セクターとしての対応を規定する大きな前提条件となる、こういうふうに考えるんじゃないかなというのが私の意見です。もちろん違うご意見をお持ちの方もいらっしゃると思いますけれども。

したがって、「物流を取り巻く現状」というところで、日本がアジアの中でどういう状況に置かれているか。その中で、どこまでは絶対やらなければいけないかというようなことを慎重に押さえて、そしてこの委員会での大体の合意をつくり上げた上で、あとの取組、施策というほうに進むというやり方なのかなというような気がしております。私自身の感想ですので、まだこれについてもいろいろ議論、反論もおありかもしれませんが、そんなふうに考えていますので、とりあえず私の個人的な意見として、表明をさせていただきます。

済みません、長くなりました。ほかにいかがでございましょう。まだ時間がありますので、きょうは繰り返しご意見を伺えると思います。どうぞ、正木委員。

【正木委員】 先日来、J E I T AでK S／R A制度に関して対応を進めておりまして、その中で、もともと荷主の立場でA E O事業者としてもいろいろな活動をしています。今回はK S／R Aになった場合には、国交省の所管なものですから、税関とやっていた部分が、今度国交省になって、最終的にはアメリカの求めるガイドラインでないと旅客機に積みえないという問題になっていまして、もう少しやっぱり実際に施策をやっていく上では、縦割りというんですか、そういったところをもう少し連携をとっていただきたい。

物流大綱自体がもともと意義のところに、各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と1ページのところに書いてあるんですけども、実際の段階になると、まだまだそういうところが残っているようです。この今回の資料の中でも税関さんの部分とかが、8ページのところで輸出入、N A C C Sの話とかも出ていますし、そういった物

流のハードそのものは国交省の所管かもしれませんが、情報システムになると税関さんがやっている部分があるので、そこはぜひうまく連携をとって進めていただきたい。

あと、K S／R A制度に関しては、民間が非常に今、大変な苦勞をしているところなので、ぜひ諸外国と同様に、空港にもっと効率のいい検査設備を入れて、安いコストでできるようなこともぜひ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す。どうぞ。

【圓川委員】      もう少し過激な意見だと思うんですけども、先ほど全体最適は無理だという座長からのコメントがございました。例えば、今、N A C C Sの話が出ましたけれども、N A C C Sというのは、少なくともグローバル・サプライチェーンにおける総合的物流情報プラットフォーム、といった定義づけられて民営化され、民民業務を含めて、少なくとも見える化を含めた全体最適化に向かつてのプラットフォームとして位置付けられているはずです。しかしながら、例えば8ページに、A E Oとか、(ク)にN A C C Sの話が書いてありますけれども、これは非常に部分的側面、言い換えればつまみ食いのしか書かれていてないわけですよ。A E O制度はまさに、さっき言ったテロとかセキュリティ対策なんですね。そのことは一切書かれていない。先ほどどなたかがおっしゃいましたけれども、全然それに対する記述がないじゃないかと。後のほうにありますけれども、A E Oは、既に輸出の50%以上カバーするぐらいにきているわけですね。

ですから、そういった見える化という話。まさにN E A L－N E TだってN A C C Sと関係しているわけですね。それらをつなげる部分が全然書かれていない。この辺は今、見える化をどんどん進めようとしている。あるいは、24時間ルールで、輸入でいいますと24時間前に、本船の出る前にそういった情報が入ってくる。これはまさにセキュリティなわけですね。同時にその情報を持ってサプライチェーンを一貫すれば、見える化なんてやろうと思えば今でもできるわけですよ。ですから、多分民間の方、さっき新日鐵の方がおっしゃいましたけれども、企業間で利害で対立するという話がありましたけれども、そこを打ち破ると違う全体最適の世界が見えてくる。少なくともそのためのプラットフォームはあるんだから、見える化できるような状況にあるんですから、その辺をもう少し踏み込んで書いてほしいというふうに思います。

冒頭に申し上げた、全体最適とあるけれども、例えばN A C C Sの話もほんの部分的なことしか書いていない。A E Oの話でも、本来はセキュリティという話は一切書かないで、もっとメリットを出してほしいという、その部分だけ書いているんですね。だから、そ

ういった少しストーリーをちゃんとつなげるような話にしていないと、一方で見える化、可視化があるんだけど、じゃあどうやって見える化するのという話が一切見えてこない。

少なくとも、関税局としては、単に官民だけでなく、民民も含めて見える化、そういったプラットフォームをつくらうとしていらっしゃると思うんですね。ですから、その辺が全然見えてこないというのは、非常に私、今日お話を聞いていて残念だなと思いました。以上です。

【杉山委員長】     ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。どうぞ。丸山委員、よろしくお願いします。

【丸山（和）委員】     先ほど竹林委員から、産業政策のお話がありました。今、座長からも、あるべき姿のコンセンサスが得られる内容について、前提条件として掲げるべきだという話がありました。私はほとんど同じことをおっしゃっておられると思いますし、是非そのようにしていただきたいと思いますが、せっかく経済産業省の方が4人もこのテーブルについていただいているので、是非、経済産業省の方々からお話を伺えたらと存じます。

【杉山委員長】     ありがとうございます。今、リクエストをいただきました。ひとつよろしくお願いしますを申し上げたいと思います。

【佐合課長】     経済産業省の流通政策課の佐合でございます。今お話がありました、産業政策としてどういう産業構造を目指すべきか。いろいろな議論があるわけでございますけれども、まさにそれは本日、この有識者会議に参加いただいております自動車産業の方、あるいは電機機械産業の方、あるいは素材産業の方、そういった重要産業が今後5年間で、日本の中でどういう位置づけになるかと考えたときに、今よりも劣っていったいいかという、これは確実にもっと伸びていっていただかなくちゃいかんという気持ちであります。当然経済産業省としては、こういう製造業以外にも、新たな産業として新産業構造部会といったところで議論されていますけれども、医療、福祉、介護、あるいは子育てサービス、そういった産業ございます。ただ、これらは育っていったとしても、港湾とか道路とか鉄道とか、今ここで議論されている物流業を必ずしも必要としない、同じようなレベルで必要としない産業かもしれません。いずれにせよそういった産業が育っていくということも、経済産業省としては推進していくということではあります。

それはとりもなおさず、逆に製造業がなくなってもいいというわけでは全くなく、むしろ

ろこれまで以上に力を発揮していただきたいし、特に日本の中で、製造業の重要な活動、付加価値の高い優良な雇用機会を創出する活動、例えば、自動車産業であればエンジンであり、それから、建設機械であれば、油圧ショベルや油圧ポンプであり、それぞれキーとなるようなテクノロジーが日本の中で生産され続けていくということは非常に大事だと思っておりますので、そのために必要な物流というのは、おそらくこの5年間では、この港湾のあり方であれば道路のあり方であれば鉄道のあり方であれば、今まで以上に産業の活動を支えるような形で輸送ロットの大型化に対応する等、ここに書いてある施策をしっかりやっていくことかと思っております。

【杉山委員長】      ありがとうございます。何か丸山委員、ございますか。

【丸山（和）委員】      新しい安倍政権ができて、日本の再生がテーマになっていると思います。これからどのように日本をつくり直すかということがテーマであろうかと思しますので、先ほど座長がおっしゃってくださった、どこまでコンセンサスを得られるかについて、必要なら皆さんで議論をぜひ深めていただいて、それを前提として、そのためにどのような物流大綱が必要かという議論に結びつけていただければ大変ありがたいと存じます。

【杉山委員長】      ありがとうございます。どうぞ、内田委員。

【内田委員】      7ページの、先ほどから皆様が一番いろいろなご意見が出ているところですが、現状と課題を踏まえて、物流施策の目指すべき方向性について文章化していただいているところ、こちらは先ほど杉山座長がおっしゃった、物流のあるべき姿についてのコンセンサスを得るために1つの仮説というか、あるべき姿を言葉にした文案なのかなと思います。

この中で、①にある産業競争力の強化という言葉。これは1つ柱になる言葉かと思えます。そのために何が必要かというところの整理が非常に難しいと思うんですけども、ご参考になるかどうか、私が物流のコンサルタントという仕事で、企業が競争力を強化するために、我が社の物流はどうでなければならないかということを試みに申し上げてみます。

まず我が社の物流は、我が社のお客様に決して迷惑をかけません。安全・安心品質といったことはきっちりやりますというのが1つ目。2つ目として、物流はむだを内包せずローコストでむだがないということ。3つ目は我が社の供給活動の最適化に貢献するための情報発信をしますということ、この3つを盛り込むようにしています。

全体最適という言葉は多様な解釈があると思うんですが、5ページでロジスティックスという言葉が出てきていたかと思うんですが、これが全体最適の1つ理解だと思います。市場

への同期化ということ、市場に同期化する供給活動ということを行うために、物流のところでわかるいろいろな無駄について情報発信をする。市場の求めないものをたくさん作り過ぎてしまうとか、お客様への利便を図り過ぎて物流にしわ寄せがくるとか、そういう状況に警鐘を鳴らす情報を物流から発信するということをやりますと。これが、全体最適に向かう物流というものの姿だと思います。

今私が申し上げた3つの点だけでは貸し切れていない部分もございますが、何かのご参考になればと思って発言させていただきました。以上です。

【杉山委員長】      ありがとうございます。ほかにご意見はいかがでしょうか。

【豊永審議官】      補足させていただきます。経済産業省の商務流通保安審議官の豊永と申します。きょう少し会合がございましたものですから、途中からの参加となりましたことをご容赦いただきたいと思います。また、そのために前半の議論を聞いておりませんので、先ほどの丸山委員の御質問に対してお答えしたいなと思いながら、ピン트가ずれておりましたらご容赦いただきたいと思います。

佐合の話に尽きるんだと思いますけれども、私の言葉で申し上げれば、やはり2点あって、1つは、従来経済産業省は、製造業で言えば、生産コストで物を見ていて、為替の影響、それから人件費の問題等々に着目してきましたけれども、今やグローバル化という中で、生産拠点から消費地までのトータルのコストを見なければいけない。それがある意味では、生産拠点をどこにするかを決める上で、ものすごい重要なことだという認識を新たにしました。そういう意味では、中小企業も含めて海外展開ということ、私どもは一方で言うておりますけれども、佐合も申し上げたとおり、国内立地の優位点を失いたくないんです。そういう意味で、国内の生産拠点からそれを搬出する港湾、空港、その間の道路等々の運輸インフラといいますか、物流インフラに対して、またそれを支える倉庫とか物流事業者の効率性等々については、やはり強い関心を持っているということが1つでございます。そういった観点で、スリムにこのサプライチェーンが流れていくかということ、物流の観点から向上させたいと思っているのが1点であります。

もう1点は、何人かの委員の方々のお話にありましたけれども、物流事業という産業——これは国土交通省さんがお答えになる話なので、私が申し上げるとお叱り、しゃしゃり出過ぎているのかもしれませんが——の国際競争力が、私は今後いよいよ大事になってくると思っています。

実は私どもの商務流通の商務の部分で、最近販売金融のアジア諸国での発展、進出をサ

ポートしています。中国、ベトナムやインドネシアへ行って、その国のいろいろな規制当局、中には中央銀行もありますけれども、議論を重ねておりますが、それは日系の販売金融、例えば個品割賦なりクレジットだったりリースだったり、その地において、少なくともアジアの中では最も進んだ形態をとっていると私は思っていますから、当該地において根付くこと、また当該地域での販売金融の基盤を支えることによって、日系の企業が、製造業が、流通業が大いに進出しやすくなる、また、事業活動しやすくなるというふうに思っておりますが、物流事業者の発展、海外展開は、そういった観点からは全く同様に、もっと切実な問題として、わかりやすい形として、私は大きな課題だと思います。

そういう意味では、物流事業者の活動を支えるインフラが、国内外においてそういう能力を十分に発揮し得る状態にするというのも、この場での大きな課題の1つだと思います。

以上、2点の観点から、私は本委員会に大いに期待させていただき所存であります。答えになったかどうかわかりませんが、少し補わせていただきました。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。何か。

【丸山（和）委員】 どうもありがとうございました。経済産業省のお二人の方から力強いご発言をいただいて、日本の生産立地拠点を確保することが、日本が向かうべき1つの大きな方向であるということについては、おそらくコンセンサスを得られるのではないかと存じます。

それから、もう一点加えますと、「全体最適」という言葉を、どうしても入れていただきたいと思っております。日本の港湾政策というのは、マッカーサーが地方分権によって、国の中央集権を弱体化させるために、占領政策として決めた政策と認識しておりますが、それがいまだに大きな力を持ってしまっております。この非効率性が、実は日本を支配してしまっているわけです。違ったご意見の方もおられるようではありますが、私はやはりもう少し国全体の「全体最適」ということを、この際、表に出して、日本が進むべき方向についてのグランドデザインをきちっと描き、その中でこの5年間で何をすべきかということ掲げられるような物流施策大綱にさせていただけるとありがたいと思っております。そうした思いを込めて、「全体最適」という言葉をぜひ取り上げていただきたいと思いますと考えております。

【杉山委員長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでございましょうか。どうぞ、圓川委員。

【圓川委員】 済みません。ちょっと先ほど言い足りなかったので。全体でぜひ入れて



ほしい。例えば、物流事業者であっても、私はタイに行って、3PLで、自社ではなく200社位のトラック事業者と連携して7,000台くらいのトラックや、バージ船を使っている。それらの位置や速度が全部リアルタイムで見えるようになっています、GPSを使って。一方で、配車のスケジューリングは全部最適化のソフトを使っている。最後は人間でやりますけれどもね、そこまでやっているわけですよ。これからアジアの競争がものすごく激化する中で、むしろ彼らのほうが進んでいますよね。人材もサプライチェーン戦略や数理的最適化が図れるスキル教育をどんどんやっているわけですよ。一方でQCサークルもやっている。さっきと逆のことを言いましたけどね。

やっぱりそういうのがあって、一方でそういったボトムアップ的な改善活動、これは両方あって、やっぱり目指すのは全体最適というのを目指さないと負けちゃうんじゃないですかね、これから。2015年、ASEANの経済統合ですか。そういったことは彼らは戦略的に準備しているわけですね。全員じゃないですよ。そのベストプラクティスのところはですね。そういった意味で、もう少し積極的に、何か無理だろう、無理だろうというんじゃないくて、やっぱりそういう全体最適をやらないと、あるいはそういった戦略ができるような人材を育成していくという、これは絶対的な命題ではないかと思っています。これは単なる私の意見です。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。ほかにいかがでございましょうか。議論をぎりぎり55分まで続けようということで進めてまいりました。今日は一通り、それではご意見を伺ったということで、もしよろしければ本日の議論はここまでにして、そして今日出ましたいろいろな貴重なご意見を踏まえて、事務局、大変ご苦労多いかと思えますけれども、冒頭に申し上げましたように整理をして、それから加筆修正と、こうありました。それをぜひ進めていただいて、また我々で議論をさせていただければと思います。

それでは、議論は一応ここまでとしまして、議事の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、事務局からお願いいたします。

【馬場崎課長】      それでは、お手元に資料の3、委員会の今後のスケジュールという紙がございます。本日第5回でございますが、第6回が来月4月12日の、今度は午前となり、場所はこの建物のまた12階に戻ることになりますが、そこで開催させていただきます。

それから、最終を4月30日の15時から17時と設定させていただいております。7回目も12階ということでセットさせていただいておりますので、よろしくお願いします。

また、本日いただきましたご意見を、今度は提言案の形で、事務局としてまとめようと思っています。すべてのご意見を満足できる案を用意できるかはもちろん自信がありませんが、私どもといたしまして十分検討します。今日の議論の中でも、重点をどうする、それから5年後、それから先の見通しを踏まえた上での大綱とすべきといったご意見、これはこの提言だけではなくて、私閣議決定まで持っていくためにも、非常に貴重なご意見だと思っております。どういう形で次回お示しするかにつきましては、事務局で十分検討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。できるだけ提言案につきましても事前に送付して、一度はお目通しいただけるように努力してまいりたいと思いますので、よろしくどうぞお願いいたします。

【杉山委員長】      どうもありがとうございました。ほかに事務局から何か連絡事項は。

【田中企画官】      委員の皆様、ありがとうございました。本日お配りさせていただきました資料につきましては、毎回のことではございますけれども、そのまま机の上に置いておいていただければ、後ほど事務局から郵送させていただきますので、そのままにしておい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、後日国土交通省及び経済産業省のホームページで公開させていただきます。また、本日の議事録につきましては、後日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、国土交通省及び経済産業省のホームページに掲載したいと考えております。

なお、次回につきましては、先ほどお伝えしましたとおり、4月12日金曜日、10時から12時でございまして、場所はこの建物の12階の1208会議室でございます。場所が変わりますので、ご留意いただければと思います。以上でございます。

【杉山委員長】      それでは、予定の議事が終了しましたので、本日の委員会はこれで閉会といたします。委員の皆様には、お忙しい中ご出席いただきまして、大変ありがとうございました。

— 了 —