

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6回）

平成25年4月12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6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、お手元でございます配付資料の確認をさせていただきます。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、委員名簿、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（案）」、これには別紙が1枚ついております。それから資料3「日本経済団体連合会提出資料」、資料4「委員会の今後のスケジュール」。また、参考資料といたしまして、第5回の委員会の議事録、「物流を取り巻く現状について」、「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きますようお願いいたします。

また、お手元のマイクでございますが、お手元のボタンを押していただきまして、赤いランプが点灯いたしますと、マイクのスイッチが入ります。発言を終えられましたら、再びボタンを押していただきまして、マイクのスイッチを切っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

本日まで出席の委員につきましては、行政側出席者の紹介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、田淵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。またトヨタ自動車株式会社常務役員、三浦委員におかれましては、ご異動とのごことでございまして、ご後任のトヨタ自動車株式会社常務役員、宮内様に交代されましたので、ご報告いたします。なお本日は、宮内委員の代理で木村様にご出席をいただいております。なお、行政側の出席者につきましては、業務の関係で途中退席などをさせていただきますが、ご容赦いただければと思います。

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、委員長に進行をお願いいたします。杉山委員長、よろしくお願いいたします。

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を申し上げます。

最初に議事の1番目、事務局からの説明、「提言案について」に入りたいと思います。前回では提言骨子案と呼んでおりましたけれども、その提言骨子案をもとに議論をしていただきまして、いろいろご意見を賜りました。それらのご意見を踏まえて、その後、事務局でさらにその提言骨子案を整理して、また加筆修正を加えて、そして今回の提言案、今度は「骨子」がとれて提言案と呼ぶことにいたしますが、それを作成していただきました。本日は、4月30日の取りまとめに向けて、この提言案についてさらに議論を進めていただければと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

そこで、まずは資料2の提言案について事務局からご説明をいただいて、その後、自由討議ということで、また意見をお願いできればと考えております。では、事務局、よろしくお願いいたします。

【馬場崎課長】 それでは、資料2に基づきましてご説明をいたします。資料2「新しい総物流政策大綱の策定に向けた有識者検討委員会 提言(案)」となっております。本提言案は、前回の委員会でご提出致しました骨子案に対する委員の皆様のご意見や、これまでの当委員会での委員の方のプレゼンテーション、ご意見、さらには事務局から順次提出しておりました「物流政策における主な取組」なども踏まえて、作成したものでございます。本日は、この提言案をもとに議論を進めていただきたいと思っております。既に提言案は事前にご送付させていただいております。ご検討いただく期間が短かく申し訳ありませんでしたが、一度お目通しをお願いしていることもございますので、前回の骨子案との違いを中心に簡潔にご説明をさせていただきたいと思っております。

表紙の次のページに目次を挿入させていただいております。この目次の次に、1ページから本体が始まります。1ページ目は大綱策定の意義を記載しております。前回骨子案では、物流政策の意義、総物流政策大綱の意義、新しい大綱を策定する意義という形で、分けておりましたけれども、提言案の導入部ということもございますので、これらをまとめて整理し、少々簡潔にしております。

次の2ページ目から、続く8ページ目までが、「物流を取り巻く現状と課題」としております。前回、委員長から「課題」、「施策への取組」、「施策」の区分をしっかりと整理するようというご指摘がございましたので、この点を意識して整理をしております。その関係

で文章が大きく変わったような印象もあろうかと思いますが、前回の委員からのご意見を含めて今回幾つか追加した部分がありますけれども、それを除くと大きく趣旨を変えたということではございません。

それで2ページ目でございますけれども、これまでの大綱の成果に加えて、9行目から14行目まででございますが、前回、前々回と、これまでの大綱についてご指摘もいただいておりますので、これまでの大綱の問題点について、追加で記載をさせていただいております。中身はごらんのとおりでございます。以下の項目につきましては、前回、骨子案で3つのテーマに大括りしてまして、これについて課題を整理していますが、これについて、それぞれまた整理し直して、内容別に見出しをつけております。

例えば①として、「我が国産業の海外展開の一層の進展とアジアにおける物流の状況」という、小見出しを立てています。この中では、同じページの29行目から33行目に、国内産業の空洞化への危機感と立地競争力の強化の必要性について、ご覧のような形で追加をしております。

さらに次の3ページでございます。9行目から14行目をご覧いただきますと、これも同趣旨でございますが、文章を追加しております。

3ページ目に、②として「国際物流の結節点となる港湾・空港をめぐる状況」という小見出しを立てておりまして、次の3ページの最後の行から4ページ目の8行目ぐらいまでにかけて、前回、委員のご指摘がございました航空分野の貨物、物流に関する記述が少し弱いということがございましたので、まず課題としてこの部分を整理し、追加をさせていただいております。

4ページ目に③といたしまして、「国外・国内一体のシームレスな物流を支えるインフラ等をめぐる状況」という小見出しを立てております。ここは、以下は細かい文言の修正をしておりますが、基本的に前回と同じような構成をとっております。

次に5ページ目をご覧いただきますと、④として、これも小見出しをつけておりますが、「我が国経済社会の構造変化と物流事業をめぐる状況」としております。この中では同じページの26行目から31行目までに、消費者に係る物流の課題についての記述が弱いというご指摘がございましたので、これについて追加して記載をしております。

それから、次の32行目から6ページの7行目にかけて、都市内物流それから過疎地や離島における物流の課題を、これも前回委員からご指摘がありましたので、課題として追加しております。

さらに同じく6ページ、9行目から17行目にかけてですが、人材育成のことが前回の骨子案で入っておりましたが、それとあわせて、物流事業が社会事業としての地位を確立していくことの重要性、また特に人材確保にも関わってくる問題ではありますけれども、将来にわたって持続可能な物流事業を発展させていくことが重要ではないかということについて、課題として記載をしております。

続きまして、6ページの(2)、大きな括りの柱立ての2つ目となりますが、「地球温暖化など環境問題の状況」でございます。この部分につきましては、同じ6ページ目の30行目から7ページ目の3行目までにかけて、物流の中でもいわゆるコールドチェーンに関わる問題ですが、そのコールドチェーンに係る環境問題として大きな課題となっていますフロン対策の必要性について、追加で記載しております。

続きまして、7ページ目から8ページ目にかけて、これが(3)、柱立ての3つ目でございますけれども、「安全・安心な物流をめぐる状況」であります。この部分につきましては、次の8ページ目の18行目から27行目にかけて、お尻のほうになりますが、特に安心という意味でセキュリティに関する記述、課題を追加しております。

続きまして、9ページ目から16ページ目までが「今後の物流施策の方向性と取組」という部分でございます。このうち前回ご議論のあった、(1)のところに記載しています目標といたしますか、キャッチフレーズ的なところもございますが、ここにつきましては、別途、別紙として資料を用意しておりますので、後ほどその部分をご説明させていただきます。

「今後の取組」につきましては、少々この前の骨子と比べまして、例えば前回の骨子では施策の項目の羅列であったものを、施策をグループごとに整理し、さらにそのグループを括りに整理して、その取り組みの目指す方向性などを記載しております。また見出し、小見出しも付させていただきます。今のところは、例えば「今後の取組」と書いた9ページ目でございますが、(2)の「今後の取組」の①に「産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現に向けた取組」という項目、その下にさらに小見出し、一つの施策の固まりとして、「我が国物流システムの国際展開の促進」としておまして、その下に片括弧で施策を並べていますが、その前に「我が国の質の高い物流システムをアジアに展開することにより、我が国から進出している産業の国際競争力を支え、強化するとともに、アジア物流圏全体の物流の質を高め、アジアの経済成長に貢献する」のように、この中の施策の取り組みの目的を記載しています。これは大綱の実施期間は向こう5年間でございます。

すが、向こう5年間の取り組むべき方向として、できるだけ重点とわかるような形で、意識をして記載しております。以下の見出し、小見出しがついた取り組みのところについても、同様にこのような記載を順次しております。

以下は、前回の骨子案に委員のご意見を踏まえて追加した取り組みを中心に、ごく簡単にご説明させていただきます。

まずは10ページ目でございます。ここは小見出しとして、「我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等」としております。この中では、25行目から28行目までに、4)でございますが、NACCSを国際物流情報基盤の中核システムとして育成していく旨記載を、追加しています。

それから、11ページ目、次のページになりますが、17行目に小見出しとして「荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善」と入れております。この中では12ページ目の、18行目から31行目までについて、先ほど課題のところでもございましたが、消費者物流関係、それから都市内物流、離島等における物流対策についての取り組みの記載もしております。

次の13ページ目に、②として「さらなる環境負荷の低減に向けた取組」を入れております。ここにつきましては、施策の取り組みを大きく変えたということではありませんが、先ほど申し上げたとおり、この取り組みの目的というか考え方として、「物流に起因する環境負荷の低減の面からも、物流の効率化を推進する、あわせて省エネ、低燃費、低公害な自動車等の対策も推進していく」ということで、環境負荷の低減の側面からの物流の効率化の必要性を記載しております。

続きまして14ページ目でございます。③の「安全・安心の確保に向けた取組」で、この中で小見出しを、「物流における災害対策」とつけさせています。この中では、恐縮でございますが、次の15ページ、6行から7行の7)ですが、これは災害時に、被災地だけではなくて被災地以外の食品供給等の確保についての記述をしています。これは前回、委員からのご指摘がございましたので、この部分を追加しました。

同じく15ページ目でございますが、19行目に「セキュリティ確保と物流効率化の両立」という小見出しを立てていまして、この中でセキュリティ確保と物流効率化の両立についてのAEO制度等について、記載を追加しています。

この取り組みのところ追加していますのは、以上のような形でございます。

続きまして、17ページ目でございます。「大綱の効果的な実施に向けた方策」でござい

ます。ここの部分につきましては、今後、この提言を参考に新しい大綱を策定していくわけですが、策定するに際しての進め方についての記述でございます。前回の骨子案でもこの記述はございましたが、それに、これまでの委員のご意見を踏まえて、中長期的な見通しだとか、大綱期間における目標の設定、それから達成に向けた工程表の作成、取り組みの実施状況を毎年度検証、結果の報告といったP D C A方式による進捗管理について、明記をさせていただいたということでございます。

以上、提言案の、特に前回骨子案との違いについて、追加や修正部分について、大まかにご説明をさせていただきました。

先ほど申し上げた9ページ目に、目標という部分が骨子案でございまして、この部分について、別紙でご説明をいたします。前回この部分について、いろいろご意見をいただきました。ここの部分につきましては、特に事前に委員長ともご相談をさせていただいて、前回のご提示した案が、別紙の中の案の1というもの、これはそのままなのですが、「国内外でムラ、ムダ、ムリのない全体最適な物流の実現」ということです。前回この案について反対等のご意見もございましたが、基本は前回提示した案をもとに考えていく方向ではないか、この前の議論も踏まえるとそういうことではないかというご示唆もいただきましたので、今回は、前回の案に加えて、多少のバリエーションとして以下の案の2と案の3という形で追加をさせていただいております。

これは、事務局として若干反省も込めてということでございますが、この案の1について、どういう考え方でこういうものを考えたのかについて、十分ご説明ができていなかったため、案の1の下に我々なりの考え方を記載しております。

事務局の意図としては、荷主、物流事業者、行政、国民各層の連携・協働による、国内外、いろいろな分野で物流の効率化が重要であって、「全体最適」と能動的な言い方で、これを実現していくのだということを強調するという意味で記載しています。それから、この中で「ムラ」がわかりにくいとか、あるいは特に一律にお金を使っていくことを意図するようにも読めるのではないかといったご意見もございましたので、その点につきまして、一番下の参考に、これは出典も書いてありますが、我々の事務局の案としては、ここに書いてある解説の意味が前提でして、「ムラ」にそれ以外何か特別の意味があるものではないことについて、ご説明させていただきます。これらについてさらにご議論をいただいて、ご理解いただけるかどうかと思っております。

さらに「全体最適」という言葉について、賛否、ご意見が分かれておりました。確かに

専門用語として使用されており、それを踏まえると不適當というご意見もあろうかと思いますが、荷主、物流事業者、国などの多数の関係者が協力、協調して、いろいろな物流政策を推進して、物流効率化を実現していくことが、今回の提言の基本的な考え方だとしますと、目標として掲げることもあるのではないかとというのが、事務局としての考え方でございます。この点を、またご議論いただければと思っています。

案の1をくどくどと説明して大変恐縮でございましたが、案の2は、「実現」を「挑戦」と置きかえたものでございます。「全体最適」を「実現」とは言い過ぎとの印象があるとするれば、あくまで目指すということだと強調するために「挑戦」としたものでございます。この点をご議論いただくことかと思っております。

案の3は、「ムラ」とは、そうはいつでもわかりにくいこともあろうかと思っておりますので、「ムラ」を落として、かわりに「ムリなく、ムダなく」として、それから「全体最適」という言葉を「調和」と変えてみたものでございます。語感として、「国内外」ではなくて「国際・国内とも」という書き方に変更していますが、これはあくまで語感の問題でございまして、意図するところは案の1に近いということでもあります。「調和」がどちらかという、他律的な感じもあるのではないかとも思われますが、この点も含めてご議論いただくことかと思っております。

これ以外にも、この提言の全体像を言い表しているのかというご議論もあったかと思えますし、一方で、例えば目指すべき産業構造、あるいは国民生活の全体最適化を先導する物流といった、目標の立て方のほうがいいのではないかとといったご意見もございました。この点も含めて、ご議論いただくことかと思っております。

これは、若干、事務局というよりも私自身の感想といえますが、この部分につきましては、通常、私ども役人が考えるようなものよりは、提示したような案のほうが、少なくとも役人が作ったような、作っていないような、ちょっと変わった注目を集めるような抽象的なキャッチフレーズを考えるのも、正直申し上げると面白いのではないかと、あまり面白がっても仕方がないのかもしれませんが、注目を少しでも集めたいという気持ちのあらわれだと思ってご議論いただけると、大変ありがたいと思っております。

さらに、資料の3を、日本経済団体連合会様からご提示をいただいています。委員のプレゼンテーションを提言としておまとめいただいたということでございますので、特にご説明は不要とお伺いしていますが、もし何かございましたら、後ほど、丸山委員から一言触れていただけるとありがたいかと思えます。私からのご説明は以上でございます。よろ

しくどうぞお願いいたします。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。私どもがいろいろと議論したことを、事務局の方々が大変力を入れて整理をしていただいて、まず感謝を申し上げたいと思います。

それでは、議事の2番目の自由討議に移りたいと思います。事務局から今ありました説明に関して、ご質問、ご意見、いろいろと賜りたいと思いますので、また挙手をお願いいたします。前回と同様ですが、議事録を作成するときの便宜の問題ですが、発言に先立ってお名前をおっしゃっていただければ大変助かりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。どうぞ、どなたからでも結構ですので、よろしくお願いをいたします。

坂本委員、よろしくお祈りします。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。

報告原案を拝見しまして、非常によくまとめておられると思います。5年に1度の大綱には、物流を巡る問題点の今日的な意味をどこまで反映させるかが最大のポイントです。ここにも繰り返し書かれていますが、アジアのダイナミズムを取り込むこと、国際競争力をいかに向上するか、東日本大震災を受けて災害時対応をどうするかということが、大きな眼目であろうと思います。これまでのヒアリングなども踏まえて総括すれば、日本の物流システムには非常にムダが多い、それをどう改善するかということを最優先で考えねばならない。運送事業者も荷主も、あるいは行政当局、学識者の方などさまざまな関係者が認識していながら、これまで改善できなかった原因はどこにあるのか。そこが問題だろうと思います。報告書では、繰り返し、効率性の問題を取り上げています。大いに賛同するところであります。

また、これまでの物流政策は複数の省庁、あるいは多様な事業者が関与しており、それを一体化、総合的に推進する体制が十分ではなかった。それも冒頭の問題点のところ指摘されています。物流に関する施策の一体的な推進という問題意識はより強調すべきではないかと思う次第です。

ちょっと細かいところですけども、もう1点指摘したいと思います。環境政策、エネルギー政策の見直しが大震災を受けて大きな課題となっています。これに関して、報告書では、トラック、船舶、鉄道の低公害化があげられている。鉄道や船舶に比べると、トラックの低公害化は大きな問題だろうと思います。ヒアリングでも言及されていましたが、CNGトラックの推進は大事な取り組みではないか。国土交通省でも新年度から関連事業

が始まっているようですし、CNGトラックの着実な推進を図るといった形で記載してはどうかと思います。

「ムリ、ムダ、ムラ」のキャッチフレーズについて一言申し上げたい。メディアの人間からすれば、報告書の内容を伝えるために、目を引くもの、国民への訴求力の高い言葉を考えることについては大賛成です。役人が考えると限界があるとおっしゃいました。確かにこれを見ると限界がある。「ムリ、ムダ、ムラ」というのは語感がいいので、それに飛びついたような感じがします。先ほど申し上げましたように、ムダは、非常に大きなテーマだと思いますが、ムラとムリとなると、どうなのか。先ほど指摘されたようにムラというのは非常に抽象的です。「全体最適」についても、前回ご議論があったようですが、経済学的な意味合いからすると違和感があるということも分かります。

ここに参集している多くの報道関係者も感じていると思いますが、この報告書について原稿で書くとすると、何がニュースの見出しになるだろうか。ムリとムダのない調和のとれた物流が今回の大綱のテーマですと言われても、果たして大きく取り上げるでしょうか。やはりインパクトに欠けます。「ムダ、ムラ、ムリ」の方がまだおもしろいのではないかと思うマスコミもいるかもしれませんが、意味がよくわからないのではしょうがない。ここは委員各位の意見も踏まえて、もう一工夫していただきたい。副題をつけるのは極めて大事なことだと思いますので、再度検討していただきたいと思います。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、引き続き、正木委員、よろしくお願いいたします。

【正木委員】 東芝の正木です。

「ムダ、ムリ、ムラ」で意見が分かれているようなので、全体の議論から縦割りから産業界、省庁、官庁、全部横断でやるフレーズを打ち出されたいかがでしょうか。やはり個別には今まで物流の改善をやっていて、我々企業の場合もそうですけれども、いろいろな商品の部門がみんな縦割りでやって、不都合がでてきて、それを事業横断で効率化を上げることを進めてきています。縦割りから横串とか全体を横断したみたいな、キャッチフレーズはどうでしょうか。一つの意見ですけれども、以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、木村代理、お願いいたします。

【宮内委員代理（木村）】 トヨタ自動車の木村でございます。宮内の代理で出席しております。

私どもは、この2案の「ムリ、ムダ、ムラ」を意識をして仕事をしております。その意味で、2案がよろしいのではないかと考えております。特に議論がある「ムラ」に関して一言申し上げたいと思います。別紙の参考でも、「ムリとかムダが、入れかわり立ちかわり出てくる現象」と解説されています。私どもがムラをなくすために実際にやっているのは、生産を平準化することです。要は安定的に稼働をキープすることが大前提です。ムリとかムダが少なくなることがムラをなくすという考えで、生産活動をやっております。ムラをなくすには、なかなか分かりづらいかもかもしれませんが、第1案の解説にあるとおり、荷主、物流業者、行政、各関係の方々が協力をしてやっていくことが必要です。これが実現してこそ、ムリとかムダな活動が削減され、ムラが解消されるという解釈をしております。いろいろな考え方があると思いますが、関係者全員が共有して進めていくという意味でのキャッチーな表現として、「ムリ、ムダ、ムラ」という言葉がよいと思います。順番は「ムリ、ムダ、ムラ」というのが、私どもがよく使っている順番です。やはり全体最適を目指して挑戦していくには、関係者全員の協力という意味も含め、第2案がよろしいのではないかと考えております。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

引き続き、いかがでしょうか。それでは、青山委員。

【青山委員】 ありがとうございます。冒頭、座長からおっしゃられましたけれども、この案、よくここまでまとまったなど、座長とそれから事務局の方々に大変、賛意を申し上げたいと思っています。というのも、消費者として初めてこの委員会に出させていただいて、当初、とにかくB to Bの問題である、それから各荷主さんや物流の事業者さんたちが、ご自身のご自分たちの利害がかなり四つに組んでしまって、どうしてこれが連携できないのだろうと非常に疑問に思っておりました。どうまとめていくのかと思っていましたけれども、今回のこの案ができたというプロセスの中では大変ご苦労があって、よくまとまったなと思っています。同時に、今まで消費者の視点がかかなり抜けていたというか、ほとんどなかった中で、今回かなり現状にも、方向性にも、消費者の視点をかなり盛り込んでいただいて、大変ありがたいなと思っています。こういうところは、やはり物流は最終消費者まで届いて初めて完成するということですので、ここまで書き込んでいただいて、大変ありがたいと思っております。

同時に、ちょっと1点だけ申し上げたいのですけれども、12ページ、前段では、ほかのところでは「買い物困難者」という形で出ているのですが、10)「買い物弱者問題」、

弱者がいてでは強者はどこにいるのという感じになってしまいますし、いろいろなところで買い物難民とか弱者と言われていまして、言葉はなかなか統一できないところがあるのですが、今、防災の高まりがあって、地方自治体なども「帰宅困難者」という言葉がかなりスタンダードになってきているかと思えます。そういうことから考えると、「買い物困難者」という形でこの大綱でバンと出していただいて、これがスタンダードになればいいなと私は思いますので、できましたらこれを「買い物困難者」という形にさせていただくほうがよろしいのではないかなという気がいたしております。

それからもう1点、前回、苦瀬先生かと思われますけれども、人材の育成確保というところで、物流全体をマネジメントするような人材の確保が必要だし、教育現場でそういうところに力を入れるべきだとおっしゃったかと思うのですが、それと並行して、昨年から消費者教育推進法というのができております。それはかなり地方自治体に任されている部分があるのですけれども、そういう意味では、最初に私が申し上げた、物流がなかなか消費者に見えていない、日本の物流は正しく適切なものが届くのが当たり前、そこにどのようなプレーヤーがいて、どこに価格転嫁がされてということが、全然見えていないところがあって、見える化ということを、いろいろな意味での見える化をお願いしたかと思うのですが、そういう意味では、消費者教育の中にやはり物流という部分をしっかりと入れ込む作業も、これから必要ではないかと思えます。せっかく向こう5年間の大綱ができるのですから、それをどうやって消費者教育の中に取り込むか、あるいは啓発をしていくかということ、ぜひ1行でも2行でも盛り込んでいただければありがたいと思えます。

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、よろしく申し上げます。

【増井委員】 増井でございます。

非常にすっきりとまとめていただいて、感謝いたしたいと思えます。

2点申し上げたいと思うのですが、一つは、全体的に感じることは、例えば「維持」とか「活用」という言葉が数カ所出てきます。維持とか活用ということになると、新しい整備というニュアンスが少し弱くなるのではないかという感じが致します。例えば、4ページ目の22行目に、「高速道路の活用促進」という、今あるものを活用促進するという形になっているとか、それから12ページの下29行目、この文章はちょっと変なので見直しておいていただきたいのですけれども、「条件不利地域等の維持・活性化」と

書いてあり、これも「維持」とか「活性化」という言葉になっている。それから15ページの14行目、「望ましい経路を利用する」ということで、大きなコンテナを運ぶための道路を整備していこうという姿勢がないので、できれば「整備」という言葉を入れていただくと、前向きになるのではないかと思います。

さらに、目次の15ページも、「社会資本の適切な維持管理・利用」という言葉になっていて、ほとんど「整備」とか「構築」という言葉が、目次の中にもあまり出てこないのです。ですから、もう少し前向きな言葉で、「維持」という前に「整備」という言葉をぜひ入れていただくといいのではないかと。整備には両方の意味があると思いますので。それが1点でございます。

それから、皆様方からご意見が出ていますけれども、キャッチフレーズといいたまうか、「ムリ、ムダ、ムラ」はいい言葉だと思うのですが、私は経営工学をやっていますが、「ムリ、ムダ、ムラ」は経営工学では40年から50年前に使い古された言葉で、企業、メーカーさんはこれをキャッチフレーズにしてずっと効率化を遂げてこられて、今日の日本を築いてこられたということだと思っております。ですから物流業界がまだまだそこに至っていないということであれば、私はこれでいいと思うのですが、ちょっと我々から見ると40年から50年前に戻るのかなという感じがしまして。何かもうちょっと、キャッチフレーズにふさわしい言葉がないのか。もちろんムリ、ムダ、ムラをなくす、平準化もそうです、ムラというのは平準化で達成できると思うのですが、それは大賛成なのですが、この言葉を今使って、新しく感じてくれるのかなという疑問が一つございます。

では、どうするのということになると、案3でしょうか。例えば今の物流は社会基盤として非常に注目されているということもキャッチフレーズにして、「サステナブル」という言葉は今使い古されているのかもしれませんが、「サステナブル社会基盤としての全体最適な物流への挑戦」とか、「グローバル社会基盤としての全体最適な物流への挑戦」とか、何かそのような、グローバルとか持続可能社会というものの基盤として、物流があるのだということが見えるような言葉もいいのではないかと。一提案として、ご提案させていただけたらと思います。

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。

それでは、谷口先生、どうぞ。

【谷口委員】 谷口です。

前回ちょっと休んでしまったのですけれども、非常によくまとめていただいて、ありがたいと思います。キャッチフレーズのところで、全体最適への挑戦というのは、私はいいと思いますので、中身が「荷主、物流事業者、行政、国民各層の連携・協働」ということですが、これは説明を受ければ全くよくわかるのですが、説明がないときの「全体最適」という言葉から受ける感じが、ちょっと誤解される可能性があるかなという懸念を持ちます。ですから、説明と一緒にしていると非常にわかりやすいですし、それから世界的にも、ヨーロッパもアメリカもこういう方向で今進んでいるように思います。といいますのは、持続可能で、しかも医療とか介護とかいろいろな面も含めて、住みやすい都市あるいは国土をつくるという観点から物流を考えると、国民各層、官民が一緒になってやらないといけない。これはもう当たり前なのですけれども、非常に難しいことで、挑戦していくというのが大事だと思います。

それで、ここに書いてある施策は、実際にやらないと意味がないと思いますので、当たり前ですけれども、実際に書いてある施策をどんどん実行していただきたいと思います。それから、実行するための組織といいますか、どんな枠組み、あるいはどんな組織でやるのかを、やはり少し考えないといけないと思います。書いただけで、やりましょうといっても、例えば情報の共有だけでも、官と民の情報の共有だけでも非常に難しいところがありまして、具体的にどういう枠組みをつくって全体最適の物流に挑戦するのかというのが、非常に大事なことなので、少しそういうところも考えていただければいいかなと思います。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

今お話を伺っていて、気がついたのですが、案1に「荷主、物流事業者、行政、国民各層の連携・協働」という説明があつて、その説明を「全体最適」という言葉と重ね合わせるとというのが一つの考え方で、前回の議論で、それとはもう少し違う、いろいろな産業政策とか、経済政策の全般との整合性ということが、「全体最適」という言葉の理解の一つとして出てきていますので、2つあるのかなと思ったものですから、それを念頭において、もしご意見があれば、この後のご議論の中で伺えれば、ありがたいと思います。

どうぞ、他にいかがでしょうか。それでは中村委員、よろしくお願いします。

【中村委員】 最初に、骨子案の表題ですが、要するに全体最適であれば、ムダ、ムラ、ムリがないということですよ。そうだとすると、例えば、「国内外で全体最適な物流を実現する。」それにもう一つ副題をつけるということで、それはムダ、ムラ、ムリをなくすのだというような、2段構えにするという考え方もあるかと思うのですね。 第1案だと2

回同じことを言っているのではないか。ムダ、ムラ、ムリがなければ全体最適だということですから、最初に表題として「国内外で全体最適な物流の実現を目指す」と。そして副題として、「ムダ、ムラ、ムリをなくす。」というような形の表記もあるのかなと考えています。

もう1点、追加記載していただいた中で、2ページの30行目からの「雇用創出や地域活性化の観点から、我が国に残る産業が国内に製造拠点を引き続き残せるようにしていくこと」を追加していただいたのは、非常にいいかと思うのです。要は、今、日本を代表するような大企業はかなり製造拠点を特にアジアを中心にシフトしている中で、中小の非常に高い技術を持った製造業が、やはり海外に出ていかざるを得ないのか、大きな悩みを抱えている。海外で土地を購入したり、借りたりして工場を建て、人を雇い、異なる法律の中で経営していくことのリスクです。日本を支えているような中小企業がこうした点で悩んでいるところが多いのだと思うのですね。やはり日本国内で製造ができて、日本で製造しても競争力を維持できるような物流システムを構築していくことが非常に重要なことだと思うのです。

ですから、日本国内に今言ったような、ムダやムリやムラがない物流を構築できれば、そういった中小企業が、日本国内でも物を製造しても、物流費に関して競争力が維持できるというような、言うならば、海外に工場を作らなくてもバーチャルにあたかも海外に工場があるような物流システムを構築するという方向性は、非常に重要なものになってくるのだと思うのです。

そのときに、要はやはり次の3ページ目の13行目の立地競争力を高めるという問題になるのです。港湾機能の高度化の問題、それから物流機能の強化、すなわち国内での海上コンテナ輸送の通行支障区間をなくしていくとか、あるいは鉄道や内航船の競争力を強化できるようなシステムをつくり上げていく、あるいはその為のインフラをつくっていく。空港も同じです。そういうことをすることによって、日本でまだまだ製造していくということが、競争力がありますよと。これは何も物流だけで日本での製造競争力が高まるとは思わないのですが、少なくとも物流の面では日本でつくることが決してハンデにならないですよというような、物流を目指すという方向性を加えていただいたのは、非常に私はよかったです。

以上です。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

では、原田委員、どうぞ。

【原田委員】 原田です。

キャッチフレーズのところで、最初に坂本委員がおっしゃったように、キャッチフレーズなので今日性というところも大事かと思いますが、そのときにやはり、最初にご発言があったように、新興国の成長に加えて、震災を踏まえた対応を考えたときに、もうちょっと、キャッチフレーズの要素として入れておいた方がいいかなという気がいたします。今出ている内容自体を否定するのではなくて、キャッチフレーズとしてあまり長いのも問題とは思いますが、現状と課題、それから方向性と取組、いずれも3本柱から成っていて、3つのうち1つが「安全・安心」と言っていますので、やはり「災害に強い」とか「強靱な」といった要素が、少し入っていた方がいいのではないかなという気がしています。

それから、キャッチフレーズでいいますと、もう一つ「全体最適」に関してなのですが、これもキャッチフレーズ性を考えると、目指す姿は全体最適なのですが、全体最適を目指すことよりは、正木委員もおっしゃったように、全員で取り組もうということの方がよりポイントになるような気もしてまして、そういう意味で、何がいい言葉かちょっとわかりませんが、全員野球みたいなニュアンスの言葉にしてもいいのかなという気もしました。

それから、「国内外」というところは、案3だけが「国際・国内」と、ちょっと違う表現になっていますけれども、細かい話ですが、ここはやはり進出先での物流も含めて今回捉えていると思うので、「国際」としてしまうと、相手国にたどりつくまでで止まってしまうという感じがするので、ここは「国内外」の方がいいのかなと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

この目標の表現に関しては、だんだん難しくなってきましたけれども、ひとつよろしく。それでは、上村委員。

【上村委員】 2点のことを申し上げたいと思います。

まず、13ページの「物流を支える人材の確保・育成」のところですが、この物流を支える人材というのが、非常に多重で多層で、そして物流自体が非常に複雑化しているわけなので、やはりそういう多重、多層な人材が必要である、ここの中にもさまざまな技能という表現になっていますけれども、本当に物流人材というのは、現場を支える単純な作業労働者も非常にたくさんいる、ピラミッドという言い方をしたらおかしいのですが、底辺ではいるわけですし、そしてまた高度な物流をマネジメントしていくロジスティクス

層、組み立てていくという人材もいて、それぞれに非常に多重で多層な教育をしていかないと成り立たない分野です。

ぜひ、その物流を支える人材が、それぞれにもう少しプライドが持てて、そして社会的にも物流はどうしても受け身な仕事ですから、物流企業の分野の方の地位向上がなかなか果たせないのですけれども、もう少しプライドを持って各層が仕事ができるような、そういう人材が必要なのだという表現にさせていただきたいので、特に一、二行目の「物流の現場を支えるトラック運転手や船員」だけに限らずに、むしろ、現場を支える底辺が非常に広くて、そしてある意味、必ずしも非常に待遇的に恵まれているのではない。しかし、生産と消費が近くなれば、リードタイムが近くなればなるほど、そういう人材が必要です、また本当に先ほども言いましたように、マネジメントや情報の最先端の人たちも必要なので、そこはもう少し、さまざまな多重、多層な人材教育が必要であるというような表現を、ぜひつけ加えていただきたいと思います。それが1点目です。

それからもう一つは、今話題になっていますムダ、ムリ。私は順番の問題よりも、ムラというのは、要は物流分野では絶対に起こるのです。なぜかというと、工場の場合には、生産現場の場合には先ほどレベル生産ができるとか、平準化することが可能なわけですが、現実には消費者、これも生産と消費が近ければ近いほど、波動性が起こり、ムラが起こるわけです。しかし波動性を起こすなというわけにはいかないですから、消費は常に波動性が起きます。好き嫌いも多い。四季折々、春夏秋冬で消費者が買う量も違う。そうすれば、もう、作るところはレベル生産できても、消費の場面ではそんな平準化なんかできるわけがないので、消費者のそれぞれの気分次第に任せざるを得ない。そうすると、ムラなところにどう対応するかとなれば、どうしてもムリがあったり、ムダなものも作らなくてはならない、作っておかないことには対応ができませんから、これのムダとムリをないようにするためには、本当はムラがなければ一番いいのですけれども、社会はそうはいかない、物流はそうはいかないわけであります。ムラというのは、そうはいかないが、できる限り消費者の方、国民全体が、ムラな消費をすることは、ある意味、ムリとムダが生じるのだから、多少の物流コストアップになっても仕方がないよというものが裏になかったらだめで、それは裏返して言えば、ムラが多少なりとも減ればムリやムダがなくなって、そして国民経済としての低減になるのだという意味だと思います。なかなか工場のようにいかない、物流全体は社会全体、作業全体を見れば、ムラはある程度もう仕方がないものだ、しかしそれをどう社会全体として多少なりとも減らしていくのかというニュアンスで、

ここは捉えなければならないものだと思います。

私はこの物流大綱の中で、やはり国民経済全体にムラのないことが、ムリ、ムダを省くのだよという見方をしていただきたいと、ぜひ思いますので、前回、ちょっと私、これはあまりにも非常に現場に近い言葉だと言いましたけれども、ここはしっかり今回の物流大綱の中で全体最適がなぜ必要なのか、だからそういう意味では、9ページでも、今後の物流施策の方向性を掲げて、なぜ、どの案に決まったとしても、ムラということは、もう少し、今、申しました、商品における波動性がもう、どうしても起こるのだということを踏まえた表現、それによって、ムリとムダが、やはり起こってしまうという、そういう書きかえと、何のためにといたら、これを全体最適にもっていくことによって、挑戦でも実現でもいいのですが、そのことによって国民経済が多少なりとも経済的な提言が図れるのだというところまで、やはりしっかり書くということが大事なのではないかと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

根本委員、それでは、どうぞ。

【根本委員】 根本です。

今回、この提言案で、アジアを一つの物流圏として捉える、アジア物流圏という言葉が何回か出てきて、これは非常におもしろいというか、いいと思います。Single Asian Transport Areaというコンセプトだと思うのですが、アジアを底上げすることによって、我が国、あるいは我が国産業が利益を得ていくということだと思います。その観点から言うと、1ページ目の8行目、9行目のところで、中国、韓国と競争していると、書いているのです。また、以前の大綱に戻ってしまったような感じです。実は、トヨタとヒュンダイが競争しているのではなくて、日中韓で部品を相互にやりとりして、これが1つの自動車産業クラスターになっていて、ヨーロッパあるいはアメリカと競争していると思うのです。そういった中で、もしここで書くとすれば、「地域ごとにEPA、FTAが進んでいる中で、まだアジアでは国境の障壁が高くて、競争力が発揮できない、共通物流政策をこの地域でつくっていくために、日本が貢献していきたい」ということを、むしろ書くべきではないか。この次、日中韓物流大臣会合を日本がホストで開くわけです。この提言を英語に訳して、やはり読んでもらわなければいけないときに、もう少し格好つけておいた方がいいのではないかと私は思うわけであります。

もう一つだけ。「多頻度少量物流」が11ページに書いてあって、いろいろ注釈がついて

いますけれども、どちらかというとながティブに捉えられています。私は昔から、多頻度少量物流は日本の産業にとってとても大事なことなので、効率的にムダがないように、多頻度少量物流をする方法を考えるべきだという立場です。B to B についてもそうですし、次のページにあるようなネット通販の話とか、お年寄りに対する宅配などを考えたら、多頻度少量物流をせざるを得ないわけです。

ただ、これは乗用車で買い物に行ったりとか、お年寄りがバスに乗って買い物に行くこと、すなわち交通全体を考えれば、多頻度少量物流はものすごく効率的なわけです。ですから、うまく混載しながら運んでいくみたいな、上手に多頻度少量をするという観点をやはりつけていかないと、何か多頻度少量は悪だみたいな話は、やはり全体を通しておかしい。むしろ、それを上手にする方法が日本らしい物流で、それを世界に広めていくぐらいの言い方があった方がいいと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、まず竹林委員。

【竹林委員】 どうも、竹林です。最初に、航空貨物の記述が3倍に増えたので、ありがとうございます。

先ほどからずっと、このキャッチフレーズになっているところで、ここがこんなに熱い議論になると、私は想像していなかったのですけれども、こちらの資料2を先ほど事務局の方から説明を受けて、私はもともと国際輸送をやっている関係上、今回の話の中でも結構、先ほど根本委員からもご指摘がありましたけれども、アジアとつながることなので、結局、内際の輸送に関して、要は障壁になっているようなものをなくしていきましょうという観点はかなり強い。

少し前にはやった言葉だったらシームレスというのがありましたけれども、シームレスというのは、いろいろな形の、物的なものを指していることが多かったように、私など思うのですけれども、今回のものは、例えば、こういう輸送技術というのは、世界的に標準化がされていて、コンテナが特にその典型だと思うのですけれども、標準化された技術にきっちり対応するように、制度もみなやっていきましょうというのが、今回のすごい大きな流れになっているように、思えるのです。そういう書き調になっているように、私には思えるのです。

そういうことから考えると、やはり標準化された世界にきちんと、グローバル化といっ

たら、いきなりに横文字になると、日本人は思考が停止するので、私は漢字にしたほうがいいと思っているのですけれども、標準化された技術にきっちり制度も、それから、こういった輸送施設、交通施設などを含めて対応するようにやっていきましょう、それで組織づくりもしましょうねという形で考えて、文章化されて、キャッチフレーズもしたほうがいいのではないかということをおもうのです。

ですから、何か、どこかに、そういった今回、大きな流れになっている、内際の標準化とか、何か標準化という、これも使い古した表現かもしれませんが、何かそういった言葉をどこかに挟み込むと、もう少し、前回の物流大綱までにやられたことよりも、明確に差別化されたものが出るのではないかと思う次第です。

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。

【高橋委員】 近畿大学の高橋でございます。

少し細かいところからですが、別紙で、案1が、ムダ・ムラ・ムリとなっていて、案2がムリ・ムダ・ムラとなっていて、順番が入れかわっております。これが意図的なものかどうかというところは、事務局の方にお伺いしたいと思います。個人的にはムリ・ムダ・ムラという案2の方が、よく聞かれる表現だと思います。もう一つ、順番のことを申し上げますと、ムダをなくすことも大事なのですが、物流業界は経済全体からしわ寄せが来ることが結構ありますので、ムダをなくそうと頑張り過ぎてムリをしているという側面があるのではないかという気がします。やはりムリしている部分が伝わってくるからこそ、人材を惹きつけるとか、育成するという点で、問題が出てくるという感じがいたします。その意味では、ムリを最初に持ってきて、やはりムリ・ムダ・ムラという順番の方がいいのではないかと。個人的には、案2を支持したいと思います。

別紙の中で、参考のところ、ムリ・ムダ・ムラの意味が書いてあります。これは本文中には入れないのかもしれませんが、この席上にもトヨタ自動車の方もいらしておりますし、もともとトヨタの生産システムとか、民間企業の取組を、40年から50年遅れているかもしれないけれども、国全体でキャッチアップしていくというのが、今回の意図かと思えます。この解説は、トヨタでの使われ方等を参考にしながら、若干、考え直した方がいいと思っています。

また、先ほど青山委員から出た、買い物弱者の用語の問題なのですが、私も買い

物弱者対策の研究を最近しております、その際に、現時点で一番基本的な参考文献となるのは経済産業省の報告書です。ここでは、買い物難民という言葉の使い方はやめようと注で書いてあるわけですが、報告書そのもののタイトルにも買い物弱者という言葉も使われておりますし、その中で適切な定義がされていたと思います。今回はそれにのっかって、それがもう二、三年前に出たもので定着しておりますから、買い物弱者という言い方でも差し支えないのかと思っております。

あとは、増井委員や原田委員から出たところですが、国土強靱化とか、震災対応との関連は、別途、政府全体で議論が進んでいると伺っておりますので、それに対応した文言にすることで、震災対応等についても、もう少し強調した書き方のできるのではないかと考えております。

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。

圓川委員。

【圓川委員】 前回しゃべり過ぎたので、黙っておいたほうがよかったのですが、根本先生から発言があったので、では少ししゃべってみようかと。

多頻度小口化、それに対して、1台で混載しないで運んでいたら、非常にムリ、ムダ、ムラなのです。そういった多頻度小口化で、この辺のいろいろな、トヨタの集荷、混載とかいろいろありますけれども、そういったことをやれば、ムリ・ムダ・ムラはなくなるわけです。私自身が、一番最初に発言申し上げた、コンテナのターミナルはもう大渋滞です。こんなのはムリ・ムダ・ムラの固まりだと思うのです。一方、隣はあいているわけです。こういったことは絶対に避けなくてははいけないし、ムリ・ムダ・ムラは古いとおっしゃった方がいましたが、今、世界中で通用します。英語でムリ・ムダ・ムラ。トヨタ生産方式は今、リーンと言われているけれども、これは物流でもものづくりでもそうです。世界のほんとうに目指す方向です。その中にムリ・ムダ・ムラと、こういった英語で出てくる。ですから、非常に国際的にもインパクトがあると思うのです。ですから、そういった、ムリ・ムダ・ムラという、別にこの順に限りませんが、これはものすごくいい言葉だと思います。国際的にも通用すると思います。そういった意味で、ぜひ案1、案2でお願いしたいというのが私の意見です。

それから、幾ら場面、場面でムリ・ムダ・ムラをなくしても、それは場面でのムリ・ムダ・ムラがなくなるだけであって、全体最適では言えないわけです。ですから、これはや

はりペアで、どうしても必要ではないかと思えます。そういった意味で、案1、案2でもいいのですけれども、ぜひ、お願いしたい。案3だと何を言っているかが明確でないように感じられます。これは私の意見ですけれども、よろしくお願ひいたします。

それに関連して少しだけ意見を申し上げますと、何ページですか、6ページの9行目ですか。他国がロジスティクスにかかわる高度な人材の育成に力を注ぐ中とありますけれども、ロジスティクスという言葉がいきなり出てくるのです。それから、あと出てくるのが、サード・パーティ・ロジスティクスの話しか出てこないのですけれども、少し何か、これは補足した方がいいと思えます。ロジスティクスとは、いろいろ人によって違いますが、物流とロジスティクスは何が違うかという、ロジスティクスという、戦略とか全体最適とか、そういったニュアンスが入ってくると思うのです。ですから、少なくとも、ここでは何かそういった、形容詞を入れておいていただくといいかと思えます。

それと関連しまして、先ほど人材育成の話で、13ページにあるのですけれども、やはりロジスティクスを戦略的にやられるような人という言葉も、あるいは全体最適化を図れるような人材とか、そういった言葉、キャッチフレーズがあるのだから、どこかで全体最適という言葉も少し書いておく必要があるのではないかと思えます。そういった意味で、10ページにNACCSの話を入れていただきまして、ありがとうございました。まさにこのNACCSがC o l i n s で結びついてずっとやっていくと、見える化、全体最適化につながっていきますので、中核システムを育成し、見える化を推進するとか、全体最適化を促進するとか、もしキャッチフレーズに全体最適化を持ってくるのであれば、どこかでそういった、見える化、全体最適化という言葉を少しつけ加えていくと、いいかと思えます。

以上でございます。ありがとうございました。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それではほかにいかがでございますでしょうか。

経団連の丸山委員。

【丸山（和）委員】 まず、様々な分野から出てきておられる委員の方々の多種多様な意見を取りまとめるというのは、とても大変な作業であり、そういう意味では、大変よくまとめていただいた提言案になっているのではないかと存じます。事務局並びに座長の先生方のご努力に感謝したいと思います。一方で、ちゃぶ台をひっくり返すような意見となりますが、私は、案1、案2、案3はどれもキャッチフレーズに向いていないのではない

かと思えます。

今、日本が置かれている立ち位置に対する認識ですが、安倍内閣が現在一生懸命進めようとしている「日本の再生」こそが、我々が今置かれている非常に大きな危機感に裏打ちされた、大きなターゲットであろうと思えます。そのため、5年間という長い期間を支える大綱にふさわしいキャッチフレーズは、例えば「日本の再生を導く物流システムの実現」とか、そういう類いではないかと思えます。分かりやすいことは重要ですが、アイキャッチングな言葉を無理につけることよりも、何を目指して、今、何をするのかということ、やはりもう少し真剣に危機感を持って考えて、キャッチフレーズを設定すべきなのではないかと私は感じます。

私事ですが、25年ほど前から官庁の方々との勉強会をやっております。25年ほど前に、ある厚生労働省の、まだ40歳ぐらいのお役人が、涙を流して、「日本の国をよくしなければいけないのです」と叫んで話し合ったことがあります。その人は、その後、偉くなって事務次官になられましたけれども、そのときに比べたら、今の方がはるかに危機感を感じるべき時代に、残念ながら突入してしまっていると私は思っております。したがって、もう少し、これから何をしなければいけないのかというようなことが、キャッチフレーズとして全面に出てくるようなものにしていただければありがたいと思えます。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは榮委員、お願いいたします。

【榮委員】 榮でございます。今、丸山さんがおっしゃったことは全く賛成でございます。我々は、製造業というよりも産業の立場で、常に何を心がけているかと言いますと、やはり我が国の産業、別に製造業に限らないですが、国際競争力をいかに確立するかという観点で、もの事を考えてございます。これは最終的には、国民の一人一人に安くて品質の良いものを出すという最終的な目標に向かって、国際競争力をいかに確保するか。これが最大の眼目でございます。物流という観点から見ましても、やはり伸長するアジア経済圏における、日本の産業というか、日本自体の存在感を確立するため、これを実現するための物流をどう改善するか、こういう視点がやはり重要なのではないかと思えます。

ここでキャッチフレーズ案として、出されました、ムリ・ムダ・ムラのない、それから全体最適ということなのですが、ムリ・ムダ・ムラというのは、先ほど圓川委員がおっしゃられましたように、決して古い言葉ではないですし、我々も常にこれを念頭に、競争力

強化に向けてやってきているわけですので、このムリ・ムダ・ムラのないという言葉を活かすということに関しては、我々は違和感ございません。が、背後にあるのは、国際競争力をいかに強化するかということですので、この観点から物流の改善に取り組むというところが、やはり抜けてはいけないのではないかと思います。

全体最適という言葉は確かに、わかりにくいというご指摘もありますが、何となく感覚的には非常によくわかりますので、何か皆さんのお知恵で、部分最適でない、全体として一貫して最適なシステムという意味での適切な言葉が見つければ、それは使えるのではないかと思います。

最後にもう一点申し上げますと、もちろん皆さんご指摘のように、この大綱の提言（案）はよくまとまっておりますし、私としては中身についてどうこう言う点はありませんが、やはり大事なのは実行であります。最後のページで、推進会議を設けて省庁間の横の連携をしながら進めていきたいということですが、この大綱と同時に、推進会議の具体的な組織についても、具体的にお示しいただければと思います。またキャッチフレーズに戻りますが、ムリ・ムダ・ムラをなくすために、荷主、物流業者、行政、国民各層の連携・協働云々とございますが、これについても、どういう受け皿で議論していくのかということもあわせて、推進会議の中でご議論いただければ、あるいはご提示いただければと思います。

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、結城委員です。失礼しました。

【結城委員】 結城でございます。

私自身も、この時期の大綱ということを考えますと、この間の東日本大震災、そして今、南海に明日にもあると脅かされている大きな地震がということを考えますと、この間の東日本大震災で経験した物流、チャンネルがみな物流になりましたね。このことが単に国内の問題ではなくて、その後あったタイの洪水もそうですけれども、国内外に、そういったチャンネルがぶつ切りになったということをやはり意識すべきだろう。ですから、ここにある、ムダ・ムリ・ムラのないというのは、ある意味では我々にとっては永遠のテーマとしてあるのだろう。

そういう意味では、この時期の第5回の大綱としては、東日本大震災、そして今後予想されているそういうものに対して、物流システムの構築というのはどうあるべきだ。中身

としてはほとんど触れられているし、また、物流事業者としては、ここまでよく我々に目配り、気配りいただけたと思って感謝しているのです。そういう意味では、タイトルの問題として、そちらのほうがいいのではないかという個人的な考えです。

あと問題は、この中身で言いますと、では具体的にと言ったときに、国なり、地方自治体が主体となってやるべきことと、中身によっては我々業界がとか、私企業がとか、主役がどこなのかという、主体がいろいろばらけていると思うのです。それが全部一緒になって、ここに書かれているから、その辺の整備も必要だろう。そして今、榮委員さんがおっしゃったように、では具体的に進めるには、どこが一番の窓口になって、責任所在としてまとめ上げていくのかという部分は、やはり明確にさせていただけたらありがたいという感じがしております。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

先に樋口委員からお手が挙がっていましたので。

【樋口委員】 樋口でございます。

私はずっと思っておったのが、日本の強さはものづくりであるということから、製造業が戦後ずっと頑張ってきた。ただ、製造業で当たり前に行っているようなことが、いわゆる物流業界においてはなかなかされてこなかった。改善活動であるとか、何かというのが、数値の把握、現状把握でもいろいろな数値把握、例えばコンテナターミナルも、圓川先生もおっしゃっていますけれども、これだけ大渋滞なのだけれども、では実際、全国の輸出と輸入のコンテナにドレージの車がどのくらい時間がかかっているのかというのが、港湾ごとに毎月きちっと発表にはなっていないわけです。こういう基礎的な数字すらも出ていないということは、やはりグローバルに通用するというのは、まず、そういったことをきちっと現状把握をして、改善していくことが必要ではないかと思えます。

ですから、やはり、この大綱の中でお願いしたいのが、ムリ・ムダ・ムラというのは、もう当然のことだと思っておりますが、それをスピード感を持って、どのくらいやっていくのだという、スピード感というものが1つ抜けています。最初の、物流を取り巻く現状と課題でいろいろとやってきたということなのですが、例えば京浜港の経営統合はいつになるのかという、もしかして、この大綱が終わってしまったら、まだできていないかもしれない。これはやはりスピード感がないと思うのです。やはり実際に、それを、ほんとうにスピード感を持ってやっていこうという言葉が、どこかになくてはいけないのと、も

う一つは、規制という言葉が1つ、どう扱うのだという問題がございます。

例えば災害時の物流経営と道路網とか、いろいろな啓開活動、これも言葉が、復旧とか何か、わかりやすい言葉にした方がいいと思うのですけれども、規制があるためにできないというのが結構ございます。あるいは、災害時に、支援物資を輸入するとか、配達するにしても、表示義務がどうだこうだとか、そういうのでできなかったというのが、もう皆さんご存じのとおりだと思いますので、こういう規制との絡みも全体最適の中で考えていくという言葉が、どこかで必要かと思っておりますので、お願いしたいと思っております。

最後に、物流にはモードというのがありまして、もちろん航空業界、鉄道、船舶、トラックというふうに、いろいろ議論されているのですが、その中で、CO₂の削減だとか何とかでモーダルシフトといわれていますが、鉄道の位置づけをこれからどうやっていくのかというのが、私には見えてこない。やはり、トンベースでいくと4%しかシェアがない鉄道の、モーダルシフトでどこまで頑張ってもたかが知れているではないかという話にもなってしまいますので、その先、鉄道輸送というのをどういう国策として位置づけていくというのも、どこかで協議していかないといけないのではないかと思います。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

正木委員。

【正木委員】 今までの委員会でも何回か申し上げていましたが、コンテナ港湾の問題、先ほど圓川先生も大変な渋滞をしている、これは世界的に見ても大変劣ったシステムだと思っております。

それに関して、10ページに1番と2番で、戦略港湾とターミナルの渋滞対策と書いてあるのですけれども、これはコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長だけで解消するものではありませんし、さらに10ページの先に、12ページの5番にも東京港湾の臨海部の物流施設の更新とかいろいろと書いてあります。こういった関連のターミナル全体が諸外国に比べ、どちらかというと少し小さめのコンテナヤードが複数あって、青海などの渋滞など、ほんとうに世界から見ても、あり得ないほど渋滞しているわけです。それを何とか効率を上げていく、一体的な改革みたいな大きなテーマにしていきたい。

さらに、今は船会社とかいろいろターミナルの会社が違いますけれども、例えば運用だけはITで統一して一体化するとか、いろいろなアイデアができるはずなので、そういったところをぜひ書き加えて、先ほど樋口委員が言いましたけれども、スピード感をもって、

個々のコンテナヤード毎のことを聞いていたのでは、もういつまでたっても進まないわけですから、それを統合的に解決するような、いわゆるもう縦割りではなくて、横串を入れた進め方をぜひお願いしたい。そこにはやはり日本の知恵としてはITが多分あります。自動化とか、そういったシステムを入れれば、人件費が上がらずに、ヤードの効率化ができていくのかと思っています。

例えば先ほどもJRの話にも出ましたけれども、大きな港湾に関しては、鉄道がそばまで来ているのだけれども、貨物船が直通していないとか、大きな問題がある。これはもう非常にお金がかかる問題ですけれども、そこもぜひ考えていただければと思います。

13ページにモーダルシフト、先ほどもお話が出ているのですけれども、13ページの3)です。こういった中の例えば、31フィートコンテナをJRさんが持つということと、あとは民間にもたくさんコンテナがあります。それがほんとうに効率よく横断的に使えるようになっているかというところを、ぜひ入れてもらって、荷主企業とか消費者をつなぐ輸送の中に、JRの鉄道をもっと生かしていくようなところを書き込んでいただきたいと思っています。

もう一つ、15ページの2なのですけれども、KS/RA、今まさに私どもがアメリカからのリクエストに含めて、対応しているのですけれども、要するに国際的には、例えば中国とか韓国とか、もう大型のX線装置を空港に効率よく入れて、もうローコストで、施設が効率のいいものを入れてしまえば、民間が、RAとかKSの側でやらなくても、効率よくできると思います。そういった部分をぜひ入れてもらえればと思っています。

最後にキャッチフレーズの問題で、先ほど私、最初いきなりぴんときたので、縦割りから横串と言ったのですけれども、キャッチフレーズですから、これは先ほど丸山委員がおっしゃったように、大きな、目指す目標が見えるみたいなのところが必要です。だから例えば世界一の物流効率化の国とか、そういうことはなかなか書けないでしょうけれども、そういったイメージはどうでしょうか。ただ、もちろん、全体最適とかムダ・ムリ・ムラとかいろいろあるのですけれども、これは最後のイメージの問題ですから、イメージとして、物流にかかわる、消費者も含めた産業界が、世界で一番いい物流など、かつては世界一の効率だったと思いますけれども、そういうところを、競争力も含めてイメージできるようなことが書ければとは思っています。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、内田委員、お願いします。

【内田委員】 湯浅コンサルティングの内田でございます。

キャッチフレーズに、危機感を何らかの形で盛り込むのがよかろうというご意見に賛成でございます。私が今、物流のムリ・ムダ・ムラに対して、どうして危機感を持たなければいけないかと考えますと、物流のムダはとても原始的なムダが見過ごしにされていて、ムリ・ムダ・ムラという言葉からトヨタ式のような経営改善を連想いたしますと、非常に高度なことをイメージしてしまうかとも思うのですが、今、物流のムダはそういうことではなくて、企業間で情報共有すれば簡単になくせるようなはずのムダが、みすみす見過ごしにされて、力関係を背景にして、そのまま苦勞して、現場が対応するということが起こっている。

ここの部分に、ひとつ、そろそろ本気で危機感を持って、全体最適を目指して連携するべきなのではなからうか。それは経営に貢献することだし、企業の競争力強化につながることで、日本の再生にもつながることだ、そんなニュアンスを加えたらどうかと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、中井委員、よろしく願いいたします。

【中井委員】 日本アクセスの中井です。

前回とかも少しお話ししたのですが、先ほどもありましたが、多頻度少量とかというお話です。ほんとうに20年以上前は、多頻度少量は非常に我々も困っておって、大変だったのですが、今は、やはりマテハン機器の充実とか、多頻度少量に対応できるマテハン機器ができたりとかいう部分で、全体最適という意味合いでは、ムダとかいう話でいきますと、食品を捨ててしまうとかいうムダという部分を考えますと、そこはそんなに、どうですか、我々も大変ではない。もっと大変なことをやっているということていきますと、やはり今、カテゴリー納品などといいますと、チルド食品だけでも27カテゴリーに分けて納品する、通路別に分けて納品するという部分も今、やっています。

でも、それを全体最適ということがあって、やはりスーパーさんの売り場の最適を考えると、物流のほうでそれをサポートしていく。日本でこういうことをやっていて、今、アジア各国でも我々、同じようなことをやっているのですが、やはりそれが日本の物流のいいところではないかと思っておりますので、そんなに、辛辣な言葉では書いていないのですが、もう少し、この辺の多頻度少量みたいところを優しくしていただき

たい。我々は日本で、いろいろマテハンとか、その辺の部分をきっちりやってきたというところで、今は、簡単に言いますと、多頻度少量という分にもきっちり同じコストで対応できているというところがございますので、25年、30年前と比べると、今はその辺で、非効率という部分がそんなに出てきていない。それから、結構、個食化という形になってきますと、先ほどもありましたけれども、やはり1ケース30個納品して、20個捨ててしまうという部分がよくあるお話ですので、その辺も少し考えていただければ、と思っております。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、物流連の丸山委員。

【丸山（英）委員】 物流連の丸山です。

私個人はキャッチフレーズのところは、はっきり言ってあまり興味ないのでございまして、私は一応、有識者でございますけれども、そこら辺のキャッチーとか何とか言われると、全く無識者でございまして、言う資格はないのでございましてけれども、ただ、気になるのは、この手のもので、いろいろなところにニックネームをつけてやったりすることによって、例えばモチベーションが増すだとか、アピールするだとか、こういう発想は大事だと思うのです。実は私がいる会社もまさに、このムリ・ムダ・ムラですか、3Mの解消なんて言ってやっていますので、これはつまらんとすると、社長に怒られてしまうのですけれども。

そういう意味では、そういうのが大事なのですが、では一体、ここで、ではキャッチーなことをやって、一体、誰にアピールして、何のメリットがあるのかというのは、やはり考えたほうがいいのではないかと思います。軽ければいいというものではないと思いますので、そこが今、どうもわからない。まず物流大綱という、あまり一般的に、女の子がお茶を飲みながら話すような話ではないところに、キャッチーさはどこに必要なのだろうというのは1つあります。

もう一つは、こちらのほうが僕は気になるのですけれども、英語ばかりで4PLだ3PLだシームレスだSCMだとかいって、やたら格好いいのですけれども、実態のところは、非常にイメージとしては、やはり台地に足をつけてやっている、私は船屋の現場とか、トラックの現場、倉庫の現場、いろいろやりましたけれども、そちらのイメージが強いわけです。ですから、あまりきれいで格好いい、3PLだ4PLだみたいな言葉を使って、そ

の実態というところをほんとうに支えている人たちが気を悪くする。ある意味ではそれを、何というか、意外と排除するような、要するに3Kで格好悪いみたいな、格好悪いから、こう呼べば、よく、へをこくと言わないで放屁すると言うと臭くないのかみたいな、寅さんみたいな話がありますけれども、そういうつまらないことはする必要はないというのが1つございます。

もう一つ、全体的に、私もこの間、あまり物流、物流と言ってやっていると、物流がひとり歩きして、何か物流が全部引っ張っていくようなイメージというのは、あまり逆にミスリードかという意見を言いましたけれども、今回の案を見て、かなり、例えば生産だとか、メーカーだとか消費者だとかいうところと、かなりその中の一部、またそこと連携をとった、いわゆる、先ほど言われた、2つあるところの全体最適の1つ、そこがはっきりして、なかなかいいのではないかと思います。

最後に1つ、消費者というのはよく出てきていまして、確かに消費者目線というのは非常に大事でございまして、メーカーさんも最終的には、やはり消費者さんの目が一番が気になるところでございますので、例えばこういうところで、消費者というところを浮き彫りにして考える。これは大事なことなのでございますが、片方で、かなりもう、今や物流の産業の中で消費者様の意見を聞かないとやっていけないというのが実態であるということ。やはり、いつも消費者が弱者で、例えば物流屋が消費者に何か負担をかけてまで儲けているかということは、今はないのでございます。

例えば直接的に言うと、宅配だとか、もうそこら辺は完璧に消費者様との対話の中で行くわけでございまして、ある奥さんがクレームすれば、その会社のお客さんが1人減るわけでございます。これは直接的な例でございまして、間接的に例えばどういうことがあるかということ、例えば20年ぐらい前まで、特に家電さんなんてメーカーさんはほとんど直販店でございまして、全部直販店でやっていました。その頃の物流はどちらかということ、内製化です。そのメーカーさんから自分のところで物流はもって、自分のところの直販店とやるという、非常にきちっとした物流がありました。今はどうなっているかということ、ご存じのとおり量販店でございまして、量販店と各メーカーさんをつなぐ物流、あと消費者さんをつなぐ物流は全く違います。

ただ、これはどうやって動いたかということ、消費者さんが別に団体でそろえてやったから、なったわけではなくて、やはり小売店が消費者さんの目に向けて、例えばある方があるメーカーさんのところに行って、これもいいけれども、少し安くていいのではないかと

われたとき、ありません。1時間、車に乗って別のメーカーさんの小売店に行ってくださいみたいところが、面倒ねというようなところから始まったのでしょけれども、そういうところにやはり目を向けて、メーカーさんも、昔はやはり量販店というのはなどと言っておられたのですが、最近はもちろん、メーカーさんだって、そういうことをやられているわけで、間接的には、最終的には、やはり消費者に向けて、物流が起こるとかという例だと思うのです。

ですから、消費者をクローズアップをこういうところにするのは、何回やっても足りないぐらいだとは思いますが、そういう意味で、片方ではもう、産業自体の中に消費者を無視してはやっていけないという部分がかかなり出てきている。というか、もうほとんどですというところも、忘れないほうがよろしいかと思えます。

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、一柳委員。

【一柳委員】 すみません。印象というか感想も含めてなのですが、全体的にはすごくまとまっているという印象で、その中で、確認という意味合いも含めて。

5年間という期間でやっていかれるわけですが、一方で、状況変化、環境変化、すごい速いのではないかと考えています。そういった意味では、その最適を常に検証する、一番最後にございます推進会議は、極めて大事な役割を担うことになるのかということで、これをまた事後的にも広く共有できるような状況が望ましいのかと考えております。

その上で、もう一つ。最適が仮に少しずつ変わっていくのだとすると、どういいましよう、言葉にするとあれなのですが、引き際ですとか、戦略的撤退といった部分も、きちんと考えなくてはいけない時期に来ているのではないかと考えています。例えばそれが制約条件としての人口だったり、維持メンテのお金だったり、こういった部分も意識した上での、何というのでしょうか、推進会議というものが後々、この決まったビジョンを牽引するものとして期待したいと思っております。

そういった意味では、私自身は企業さんの中期計画を見るということをよくやっているわけですが、フォローアップ、ないしはトレースといったものを、きちんとした形でつくり上げていただければと考えております。印象ということで、簡単に申し上げ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。

増井先生、どうぞ。

【増井委員】 皆様方の考えで、私は大賛成なのですが、キャッチフレーズについて先ほど申し上げました。

誤解がないように、もう一言申し上げておきたいと思いますが、1つは、大綱というからには、やはり改善だけではなくて、設計志向が打ち出せばいいと思います。ムリ・ムダ・ムラのないというのは、やはりどちらかという改善からスタートしてきて、現状をどうやったらよくなるのだろうか、ムラをなくしていくとか、ムラをとっていくとか、そういう志向が非常に強いと思うのです。それがだんだんと発展してきて、行き詰まったりして、全体最適という言葉や設計が必要になる。どこかに目標がないと全体最適というのはいらないものですから、それをベースにして改善していくという、その目標に向けて改善をしていくという方向性が必要だと思うのです。だから、物流がどのレベルにあるのかということが問題ですけれども、できればそういうニュアンスを強く出して欲しい。

私は最初に物流大綱という限りは、日本の立ち位置とか、世界での日本の立場、今後、物流をどうしていくのかという姿勢がどうしても必要ですね、ということ、第1回の時に申し上げたと思います。全体的に、先ほど、樋口委員もおっしゃったように、例えば、この全体の中で鉄道ということに対して触れている部分が、少ないと感じました。設計ということと言うと、それぞれの物流の機能が、船舶とか鉄道とか、トラックとかが、どういところをどう分担していくのかという、そういう設計思想がまずなければ、方向が定まらないだろうと思います。個々の対策は非常にきちっと書かれておられると思うのですが、全体の見方、一体どちらの方へ日本は向かっていくのかということが、少し見えにくい。

そういうことからいきますと、キャッチフレーズは、誰に向かってキャッチするのかよくわからないのですが、もう少し設計的なニュアンス、構築的なニュアンスというのが入っているといい。そういう意味から、全体最適という言葉は非常にいいと思うのですが、それに今、現状置かれた日本の立ち位置がうまく反映されるようなキャッチフレーズが良いと思います。

私も大学で講義していますが、大綱の過去の並びを見ていきますと、最初は物流技術がかなり中心になっていました。その次が、情報技術、ICTを使って、どうやって物流をよくしていくのかという、次の時代になります。その次は環境というのがキーワードに入っていました。では、今度は一体、何が入ったのだろうと言ったときに、それが見え

るような方向性というか、5年刻みでしょうけれども、そういうものが見えるようなキャッチコピーがいいし、全体の取りまとめでもいいし、そういうものが望ましいと思います。大綱ですので、ぜひ、設計思想とか、方向性を示すとか、日本のあるべき、これから向かうべき姿がわかるような、学生に話しても、日本はこちらに向かっているのだということが話せるような文言が、ちりばめられていると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。

高橋委員。

【高橋委員】 高橋でございます。たびたび恐れ入ります。

今の丸山委員や、増井委員が話されたキャッチフレーズの件ですけれども、やはり、荷主企業の物流担当の方とか、物流事業者の方々とか、現場の方に響くような内容とするには、キャッチフレーズ等々の工夫も必要かと思えます。もう少し、端的に申し上げますと、例えば物流業界の業界紙で、この大綱に関して特集を組んでいただけるようなものを目指し、あるいはその後、業界紙の方もそうですし、現場の方もそうですけれども、推進会議等々の動向にまで、つまり、「結局あの後どうなったのだろう」というところまで、関心を維持していただけるような内容を目指していくべきと思っております。

もう一つ個人的には、次回の検討委員会でこの提言が固まったら、ゼミの学生に輪読をさせて、学生がどういう反応を示すかを見るのも楽しみにしたいと思っております。

最後は余談ですが、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した。

それでは苦瀬委員、よろしく申し上げます。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。

私は2つ申し上げたいと思いますが、1つ目は13ページの人材の確保・育成ということでございます。トラックの運転手さん、船員、高度化した物流システムを支える人材と書いてあるので、きちんと読むと、よく、そういうふういろいろな目配りがあるのだろうと思うのですが、さーっと見てしまうと、職場環境、物流現場云々、技能の習熟度という感じに読めてしまうのです。多分、技能という問題もさることながら、先ほどの納品時の多頻度少量も含めて、いろいろな管理技術を含めて、技能よりも技術という視点で書いていただくとありがたいと思います。これが1つ目です。

もう一つは、組み立て方に関してなので、これは単なる意見ということで検討だけして

いただければありがたいと思います。たとえば9ページでございますけれども、今後の取り組みのところに、①で産業活動と国民生活を支えると書いてあるわけです。私は、物流が生活と産業を支えるというのは大賛成でございます、決して反対しているわけではないのですが、①のところから鍵括弧があって、国際展開から、ずっと見ていきますと、ほとんどが産業経営なのです。生活系は多分、12ページの8)ぐらいから、消費者のもつたないから、買い物弱者と来るとのことなのです。

そうすると、繰り返しますが、国際物流、産業の再生という視点は、私は重要だと思いますので、それを否定しているつもりはないのですが、ここで産業と国民生活とか書いておきながら、国民生活が少ないという感じがします。もう少しグレードアップというのか、鍵括弧レベルに上げるとか、そういう方向もあるのか。もしくは、安心・安全というほうを見ると、全くほとんどがセーフティ、セキュリティに係っているので、安心な生活を送ると考えると、そちらも行けるかもしれない。つまり、非常時のセキュリティ、セーフティという議論と、平常時のセーフティ論というようなこともあるのかということで、その辺の組み立てというか、場所の置き方を考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。

ほかに何かございましょうか。

それでは青山委員。

【青山委員】 私も今の安心・安全については、常に言い続けていたのですけれども、いわゆる、ここでは危機管理的なところの安心・安全が、かなりクローズアップされているのですけれども、私どもから言えば、やはり国民生活、生活の安心・安全が大変重要になってくる。そういう意味では安心・安全は決して危機管理的なところだけではないですということは、常に申し上げていたので、苦瀬先生のご意見を参考にしながら、少し書きぶりを変えていただければありがたいと思いますのが1点。

先ほど、高橋先生がおっしゃられたのですけれども、いわゆる、買い物弱者はもう昔から経済産業省が言っていることだとおっしゃっていましたが、私も3年ぐらい前のいろいろな経済産業省の懇談会等々にも出て、その当時は、買い物難民というのが、難民なのだと思っていたのですけれども、それが弱者になって、やはり、こういう形できちんと出てくると、周りの、いわゆる消費者団体の方たちや何かと議論をするときに、うーん、やはり弱者という言葉は少し違和感があるというところがあって、やはり困難者のほうがび

んとくるのではないかという意見がありまして、高橋先生がおっしゃったのですけれども、私はそういう意味では困難者のほうが適切かと思えます。これは、どうでもいいと言って発言してはいけませんけれども、そんな感想を持っています。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

木村さん、よろしく願いいたします。

【宮内委員代理（木村）】 トヨタの木村でございます。今日は、トヨタとかトヨタ式とかいろいろ出てまいりまして、ありがとうございます。乾いた雑巾というところだけ少しひっかかるのですけれども、またこれは少し別の時間ということで。

産業立地競争力に関してというところと、今後、いろいろな施策をやっていく上で、P D C Aという話とか具体的な数値目標という議論も多少あるかと思えますけれども、サプライチェーンの中で、日本の物流で、当然チェーンにはなっているのですけれども、いろいろな議論が出ておりますが、それぞれの港の効率化とか、それに対するアクセスの問題とか、結局、産業立地で輸出する場合に、例えば日本のどこでつくったら、国際競争力が保てるのかという、要はまさに内陸物流のところと。それをコストとリードタイムという観点、それをミニマムにしようとする、本当に港のすぐ横に工場をつくれれば、競争力を保てるのではないかという、ばかな話にもなるのですけれども、やはりトータルで見て、どのくらいのリードタイムとコストがかかるというものを、常に明確にして、それがこの施策の中で、どれだけよくなったのだというところを、見ていくような目標設定の議論は1つ必要かと思えます。当然、輸出だけではなくて、輸入でも、海外からのいろいろな輸入を取り込んで、それぞれの消費地に持っていくときにも、どれくらいの時間とコストがかかるのだという議論をして、これもまさに全体最適を進める上でとか、サプライチェーンの効率化を進める上で、結果として、これだけよくなったという見方をしていくというのは、今後、重要かとは考えております。

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。

予定していた時間になりました。今日、本当にいいご意見を非常にたくさんいただきました。それで多くの委員の方々から、個々の内容については大変よく、適切に取り上げて整理をされているという言葉いただきました。これについて、多少いろいろなコメントがございましたので、そういうものは適宜また事務局で取り上げていただいて、修

正すべきところは修正する、そういうことを次回に向けて加えていただきたいと思います。

一番大きな問題でありました、キャッチフレーズの問題。これは今、途中で苦瀬委員長代理とも相談いたしまして、ここでどれかというわけにいきませんので、一旦預からせていただきまして、もう一回、次回に向けて相談を申し上げるということにさせていただきたいと思います。

あと、大きなもので言いますと、これは私の個人的な受けとめ方でもあるかもしれませんが、内容はこう取り上げられている、あとキャッチフレーズの問題、そして最後は、もう一つ、実行、推進、あとの実行の段階の話、そこについて、どういう役割分担で、どういう形で本当にそれを行っていくのかということについての、意見をおっしゃってくださった委員の方々がたくさんおられましたから、その点については特に事務局でもう一回受けとめていただければと思います。

今日はちょうど、もうこれで時間になりましたので、まだご意見がごありかと思いますけれども、閉じさせていただいて、なお、いろいろおありになれば、ぜひ事務局にまたご意見等をお知らせいただければありがたいと考えております。そういうことで、とりあえず今回の議論はこれで終了いたします。

議事の3番目、その他につきまして、今後のスケジュール等々かと思いますが、事務局にお願い申し上げます。

【馬場崎課長】 それでは、資料の4のスケジュールに基づいてでございますが、次回は7回目で一応、次回で最終回とさせていただければと思っております。4月30日、火曜日、15時から17時までの2時間で開催いたします。場所は本日と同じ、この建物の12階の、ここは1208会議室でございます。後日改めて出欠を確認させていただきます。よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 よろしゅうございますでしょうか。それでは予定の議事が終了いたしましたので、本日の委員会はこれで終了といたします。お忙しい中ご出席いただき、大変熱心にご議論いただき、ありがとうございました。

— 了 —