

第6回 2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会

令和2年12月4日

【小倉室長】 それでは、本日、御多用のところお集まりいただきまして、ありがとうございます。少し定刻よりは若干早いですが、皆さん、おそろいということですので、ただいまから第6回、2020年代の総合物流施策大綱に関する有識者検討会を開催させていただきます。

開催に先立ちまして、お手元にあります配付資料の確認をさせていただきます。議事次第にありますとおり、資料一覧、配付資料、資料1から参考資料2までございます。

なお、御確認いただいた上で、これらに加えまして、本日、経団連の坂元構成員から次期大綱に関して、それから本日御欠席でございますけれども、上村構成員から提言取りまとめ案に対して、それぞれ御意見をいただいております。併せて配付をさせていただきます。配付漏れなどございましたら、事務局までお知らせください。

本日の出欠状況でございますが、上村構成員、川中子構成員、黒木構成員、佐々木構成員、箱守構成員は所用のため御欠席、牧浦構成員はウェブでの御出席となります。その他御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。

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ので、マスコミの方は御退出をお願いいたします。

それでは、これから先は、根本座長に進行をお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

【根本座長】 承知いたしました。それでは、改めましてよろしく願いいたします。

お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。議事(1)検討会提言取りまとめ(案)についてですけれども、最初に今後のスケジュールをお話ししておきますと、本日、提言取りまとめ(案)を御議論いただいた上で、皆様からいただく御意見を踏まえて事務局に加筆修正してもらったものを、次回12月22日の第7回の検討会で改めて議論した上で提言の取りまとめを行い、年内の公表を予定しております。ということで、本日はこの提言取りまとめ(案)に関して、忌憚のない御意見をいただければと思っております。

それでは、事務局より御説明をお願いいたします。

【阿部課長】 事務局の国交省物流政策課長の阿部でございます。

それでは、議事に従い、検討会提言の取りまとめ（案）について御説明させていただきます。

資料を御覧いただければと思います。前回、取りまとめの骨子案をお示しさせていただきました。その際いただいた御意見などを踏まえ、この検討会としての取りまとめの案を事務局で作成したものです。以下、説明させていただきます。

大きく4章構成になっています。まず、1ポツとして大綱策定の意義について触れ、2ポツとして、物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性について、取りまとめの総論的な中身。そして、3ポツとして、今後取り組むべき施策ということで、こちらが提言のエッセンスの部分かと思えます。そして、最後4ポツとして、この提言を踏まえた新しい大綱の推進体制、こういう4章編成になっております。以下、順に説明させていただきます。

1ポツで、まず、大綱策定の意義です。（1）物流が果たす社会インフラとしての役割について簡単に触れています。ここは読ませていただきます。「我が国の国民生活と生産活動は、膨大な量の物資が、必要な場所に必要とされるタイミングで輸送されることで維持されている。

こうした物流の機能は、一般消費者から見えにくい活動であるが、機械製品から生鮮食品、廃棄物などに至るまで、様々な物資が道路、海上、航空、鉄道を通じて輸送され、また、各地の物流施設等での保管や流通加工のプロセスを経て、日々届けられている。

物流は、我が国における豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラであり、人口の減少や国際経済の不確実性の増大、新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するため、決して途切れさせてはならず、その機能を十分に発揮させていく必要がある。」と、このような形で、最初、物流の役割を整理しました。

その後、（2）として、ここでは物流を少し離れて、我が国が直面する課題について何点か触れています。新型コロナ感染症、それから人口減少や少子高齢化、それから我が国の「稼ぐ力」、S o c i e t y 5 . 0の実現、そして巨大災害への備え、地球環境問題、こういった点について、我が国の課題ということで触れています。

まず、新型コロナ感染症への対応について。この感染症の状況に触れた上で、世界経済の影響、あるいは我が国の経済への影響、そして社会が大きく変動したということで「三つの密」、「新しい生活様式」、あるいはサプライチェーンの再構築の必要性などについて、そしてデジタル・トランスフォーメーションの加速を図ることの認識などについて触れていま

す。

②人口減少や少子高齢化への対応ということで、ここでは労働力不足の問題、あるいは過疎地域でのサービスの維持が困難になっているという状況などについて触れており、インバウンドの回復、農林水産物の輸出拡大など地域と海外を直接結びつける施策の必要性について触れています。

2ページ目。③国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上とSociety 5.0の実現ということで、アジアをはじめとした世界の中で、相対的に日本のシェアが低下しているという認識に触れた上で、我が国としてはSociety 5.0を実現し、デジタル化とイノベーションを強化することが不可欠。一方で、デジタル化の遅れは顕著であり、様々な国際調査でもデジタル関係の指標で我が国が低位の水準にあるといった実態。

それから10行目以下、我が国の弱点として、新しい市場を生み出すようなコンセプトを創る力が弱いということ。一方、様々な新技術を速やかに社会実装に結びつけることが必要であること。15行目、ダイバーシティの観点から、多様な人が活躍し、多角的なイノベーションが促進される社会を目指すことにも留意が必要ということに触れています。

④巨大災害への備えについて。巨大地震の発生確率が非常に高い。また、風水害や土砂災害が激甚化・頻発化しているという状況。防災・減災・国土強靱化への徹底的な対応が必要であると。また、交通・輸送機関における重大事故の防止を図ることが重要だということ。それから老朽化するインフラの維持管理や更新も必要だということについて触れています。

それから、⑤地球環境や経済社会の持続可能性の確保ということで、温暖化について触れた上で、自然災害の激甚化のおそれがあると。

また、パリ協定について触れた上で、最後のほう、今国会、臨時国会での総理大臣の演説の中で、2050年までに温室効果ガスを全体としてゼロにするということをここで記述しています。カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けた取組の強化が必要だと。

それから3ページの3行目以降、SDGsについて触れており、あらゆる行政分野において、SDGsに規定されたターゲットを視野に入れた政策立案が必要だと。

次、(3)大綱策定の意義。物流の果たすべき役割の重要性は従来にも増して高まっているという中で、新型コロナウイルス感染症の流行で、その傾向がさらに顕著で、ヒトに比べてモノの動きが相対的に活発になっている。そして、物流に従事する方々がエッセンシャルサービスとして、社会に多大な貢献を果たしている。物流の存在感や社会インフラとしての重要性が飛躍的に高まったとしています。

そういった中で、物流のデジタル化、物流業界における構造改革を加速度的に促進させる誘因となる可能性があるということで、これを一気に進めるまたとない好機と捉えるべきであるとしております。また、物流の社会的価値を広く一般に浸透させることが必要である。

さらにSDGs、あるいはカーボンニュートラルに向けた加速化などを踏まえ、物流の観点からも、地球環境の持続可能性を高める取組が必要であると。

以上のような状況を踏まえ、新しい大綱を定め中長期的な視点に立って物流に関する新たな方向性を示すことは誠に時宜を得たものであると整理しています。ここまでの最初の物流大綱策定の意義についての記述です。

そして、4ページ目からは第2章として、「物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性」についてです。

まず、(1)で物流を取り巻く環境の変化について。ここでは新型コロナ直前までの状況について、幾つかの観点で状況を整理しています。

1) 物流産業における労働力不足の社会問題化についての記述。まず、トラックドライバーに関する状況認識。こちらは厳しい労働環境から、担い手の確保が特に懸念されているという状況。トラックドライバー不足とそれに起因する問題が大きくクローズアップされ、社会問題として認識された状況を示しています。

特に、2017年の「宅配クライシス」が社会的に大きく取り上げられることになったことについて触れており、16行目ですが、2018年に働き方改革関連法が成立し、2024年度から時間外労働の上限規制が罰則つきで適用されることになった。物流事業者は時間外労働の削減など労働環境の改善について実効性のある対策を加速させる必要があるとしています。こうした中、EC市場が急成長し、トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫するおそれがあると。一方、過疎地域における物流網維持のためのドライバーの確保も重要な課題であると言っております。

24行目以降、内航海運について触れています。こちらは陸上職と異なる労働制度が適用されるため働き方改革関連法の適用は受けられないものの、働き方改革は急務と言えます。

27行目以降、まとめですが、労働力不足の問題は、社会インフラの機能不全、すなわち「モノを運べない」事態に直結する深刻な問題を引き起こす可能性があり、一刻も早く解決すべき課題であると結んでおります。

2) として、災害の激甚化・頻発化により露呈した物流ネットワークの脆弱性について。まず、冒頭で近年発生した災害の状況について触れています。2年前の西日本豪雨、あるいは台風21号の状況について触れた上で、5行目ですが、これは検討会でも御議論がありました、災害により発生する大量の瓦礫等の運搬・処理も課題として認識されていると。

災害による被害を極小化するためには、平時から災害や危機に強い物流ネットワークを構築することが重要である。企業におけるBCPの充実、あるいは各種調整や訓練の徹底など、平時から連携体制を確保することが求められると。

3) として、国際物流を取り巻く環境の変化についての記述。アジア域内外を中心とした貿易額は急速に拡大し、サプライチェーンのグローバル化はさらに深化している。そういった中での物流の状況、特に外航海運の状況について、12行目以降で触れています。船腹需給は供給過多の状況、我が国海運企業は厳しい経営環境に置かれているということ。次に、国際航空貨物取扱量について。その後、19行目以降では物流企業の海外進出の状況について、我が国物流企業の海外展開をさらに後押しすることが重要としております。

22行目以降では、我が国の農林水産物・食品の輸出拡大について触れており、2030年までに5兆円とする政府目標に向け、それを支える物流基盤の整備が求められるとしています。

26行目以降、国際経済の不安定な動きについて触れ、30行目以下で、国際経済の不確実性が高まる状況下、従来の国際サプライチェーンが見直される動きも見られることから、我が国物流企業もこうした動きに柔軟に対応する体制が求められるとしています。

4) 物流における新技術の導入の進展について。6ページからですが、まず、ドローン物流に触れた上で、その後、自動運転の取組状況、あるいは「物流・商流データ基盤」の構築といった取組について触れています。7行目では無人搬送機や自動倉庫等の物流事業者の取組について、また、配送業務における取組についても紹介しています。

11行目で、なお書きということですが、世界では全く新しい物流の考え方も現れているということで、ここではフィジカルインターネット、あるいはデジタルツインといった考え方について紹介しています。

18行目以降、我が国の物流産業が国際競争に伍していくため、さらには我が国全体の国際競争力を維持、向上させていくためにも、こうした動向に常に注目し、世界に先んじてこうした最先端の技術や概念を取り入れた物流システムを構築していく努力も求められるとしています。

続いて、(2) で現大綱において講じた施策について整理しています。今の大綱、第6次の大綱になりますが、「繋がる」、「見える」、「支える」など6つの視点から取組を行っているということで、それぞれごとに、この間どのような施策を行ってきたかについて簡単に整理しています。

まず、①繋がるですが、まず、改正物流総合効率化法(物効法)による取組について、6ページの下のほうで紹介しています。また、7ページ、S I P「スマート物流サービス」についての紹介。それから標準化に向け、加工食品分野における取組について取り上げています。また、国際物流の取組としては、コールドチェーン物流サービスの国際標準化に向けた取組、シベリア鉄道の利用促進に向けた実証事業について触れています。

②見えるという視点での取組、働き方改革の実現に関する取組。トラック事業に関連して、標準貨物運送約款の改正、標準的な運賃の告示、「ホワイト物流」推進運動といった取組再配達削減について触れています。

③支える、これはインフラの機能強化などについてです。ここでは三大都市圏環状道路の整備の状況ですとか、国際コンテナ戦略港湾の整備について触れています。

それから④備える、災害等のリスク、あるいは地球環境問題に対応する物流という視点での取組。災害時の官民協力協定の促進、特定流通業務施設のリスト化などの取組について触れています。8ページ、地球環境問題への対応として、モーダルシフトの取組について紹介しています。

⑤革命的に変化するという新技術の活用による物流革命の紹介。高速道路でのトラック隊列走行の取組状況についてまず触れて、その後、港湾について、「ヒトを支援するA Iターミナル」の各種取組が推進されてきたということを紹介しています。14行目からはドローン物流についての取組、自動配送ロボットの実用化に向けた取組についてです。

6番目の視点、育てる、人材の育成に関して。18年から物流教育の実態調査が行われた、あるいは昨年、今年度にかけて高度物流人材の育成・確保に関する調査が行われてきた状況、あるいは学習指導要領の改訂において物流が取り上げられたこと、東大における寄附講座の開設について紹介しております。

続きまして、(3)、こういった取組を踏まえ、この間、物流の代表的な指標の状況と分析を行っています。代表的な指標を定量的に見れば、いまだ道半ばであると評価せざるを得ないと結んでおりまして、9ページ目ですが、幾つかの指標を紹介しています。

まず、物流業の労働生産性の指標です。2015年度が時間当たり2,000円だったと

ところが2018年度は2,025円ということです。ここは少し解説が必要と思いますが、脚注を御覧ください。労働生産性のデータについては、第1回の検討会で、2017年度のデータを紹介していたかと思います。2,263円という数字でして、15年度比で13%ほど上昇しているという御紹介をさせていただきました。同じ基準で18年度を取ったんですが、こちらは2,025円で17年度からかなり落ちていまして、どうしてそうなったのかを調べたんですが、脚注に書いてありますが、もともとこれは中小企業実態基本調査のデータから算出しているわけですが、どうもそのデータを見ますと、トラックの付加価値額のうちの労務費が18年度だけ非常に高くなっています。サンプル調査ということですが、どうしてそこだけ高くなっているのかよく分からないというのが今の時点の状況です。別の統計、トラック協会が出している分析などを見ますと、17年度も含めて労務費はなだらかに上がっているという状況ですので、我々が使ったデータが、2017年度の数値が異常値なのかなという気がしているところでして、いずれにしても、この労働生産性は2,000円から2,050円ということで上がっているというか、下がってはいないという微増の状況で、厳しい状況にあるということでした。

それからトラックの積載効率。残念ながら、低迷しているということです。それから、宅配便の再配達率、こちらは2017年度が16%、2020年度4月のデータが、8.5%で、こちらは改善はしているわけですが、御存じのようにコロナ禍での在宅が増えたであろう状況の中での数値ということで、もうしばらく様子を見る必要があるかと思います。

それから、有効求人倍率についてのデータ。10ページですが、依然としてトラック運転手の求人倍率は非常に高くなっているということで、労働力不足の度合いが高いという状況です。

10ページ(4)新型コロナ感染症に伴う物流を取り巻く環境の変化について。コロナ禍を受け、B to B物流については低調な荷動きとなり、運送収入は大幅に減少している。一方、B to C物流は宅配便の取扱個数が増える状況で拡大している。

一方、従事者は、エッセンシャルワーカーとして改めて認識される。また、社会全体としては、ソーシャルディスタンスなど非接触・非対面が重視されることで、物流サービスの形態にも変化が生じている。それを支える物流デジタル化の必要性が強く認識されている。

それから、国際物流に視点を移し、貿易貨物が大幅に減少。航空物流については、運賃高騰などの影響が生じている。それからグローバルサプライチェーンは、様々な物資の供給が途絶する等のリスクが顕在化し、地域分散・リスク分散の考え方も強くなってきている。一

方、今回のコロナ禍を通じ、物流の存在感は国内外で飛躍的に高まった。こうした中、サプライチェーンの強靱化、物流の効率化が極めて重要な経営課題となり、物流の機能を最大限に発揮できる能力が、企業の競争力を左右する時代が急速に到来していると結んでいます。

その次、(5) 今後の物流施策の方向性。こちらが今回の取りまとめ、総論のエッセンスだろうと思います。ここは読む形でいきたいと思います。「現大綱においては「強い物流」の構築を目標としてきたところであるが、労働力の不足、トラック積載効率の低下等物流が抱える多くの課題は継続し、近年のEC市場のさらなる成長や災害の激甚化・頻発化などによって、物流を取り巻く環境は厳しさを増している。その上で、今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、ヒトに比べてモノの動きは相対的に活発化し、トラックドライバーをはじめとした労働力の不足に拍車がかかることで、物流を取り巻く厳しい状況はさらに加速する可能性がある。加えて、新しい生活様式に対応した物流への変革も迫られるなど、我が国の物流は極めて大きな岐路に差しかかっている」。

11ページ目。「一面では、こうした状況下においては、これまで進捗しなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させる大きな好機となる可能性もある。

新しい生活様式への対応には、まず非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められる。今なお物流の現場では、書面手続や対人・対面によるプロセスが多いが、デジタル化による作業プロセスの簡素化や汎用化は、非接触・非対面型物流の構築に必須の施策である。

ウィズコロナとなった現在の社会情勢においては、物流産業におけるDXを積極的に推進できる環境にある。例えば、これまで物流効率化や省人化等を目的に導入されてきた輸配送や庫内作業用のロボットは、非接触・非対面という観点から普及が促進される可能性がある。また、これまで個人の経験や既存の商慣習・様式に依存してきた物流業界において、デジタル技術を駆使して様々なデータを可視化し、関係主体が対人・対面によらずとも即座にそれを共有可能とすることは、作業プロセスの汎用化等を通じた多様な担い手の確保や、検品レスをはじめとしたプロセスの大幅な合理化を促すきっかけともなり得る。

こうしたDXの推進のためには、その前提として各種要素の標準化が必要である。これまでは様々な商慣習等のため、物流の標準化は進捗を得られない面もあったが、物流に対する関係者の危機感が増すにつれ、様々な業界で具体的な取組が進みつつあり、全体的な機運も高まっている。

デジタル技術の社会実装が急速に進みつつある中、我が国の物流のあらゆる局面におい

て、時機を逸せず集中的に物流産業におけるDXと標準化が推進されるべき時期に来ているといえる。

また、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を控えているほか、物流事業に従事する労働者の社会的価値が大きく見直されている現状においては、これまでなかなか進まなかった革新的な取組を実施できる好機である。リードタイムの見直し等による計画的でゆとりのある物流の実現をはじめ、今こそ重点的に構造改革を進めるべきである。

さらに、昨今の災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の流行により、有事においても機能する物流ネットワークの構築が一層重視される状況となっているほか、グローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、その多元化等の必要性も高まっている。加えて、物流事業者の海外展開や農林水産物・食品の輸出等のほか、SDGsやグリーン社会の実現を目指した取組など、経済や地球環境の持続性を高めるための取組も積極的に推進すべき状況にある。

以上のとおり、現下の我が国の物流が直面する課題は、今般の新型コロナウイルス感染症の流行による社会の劇的な変化も相まって、より先鋭化・鮮明化しているといえる。新たな総合物流施策大綱の下では、そうした課題に対応した施策に重点的に取り組むべきである。

これを敷衍すれば、今後の物流施策は、大きく下記の①から③の3つの観点に分類した上で、取り組むべき施策を整理することが適当である。

- ①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（「簡素で滑らかな物流」の実現）
- ②労働不足対策と物流構造改革の推進（「担い手にやさしい物流」の実現）
- ③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（「強くてしなやかな物流」の実現）

12ページ目です。「現大綱においては「強い物流」の構築が大きな目標であったが、新型コロナウイルス感染症の影響による社会の劇的な変化により、既存の慣習や様式にとらわれずに施策を進める環境が醸成されつつあることから、「強い」という概念に限らない、「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、「強くてしなやかな物流」の実現に向けた施策を推進していくことを、新しい総合物流施策大綱が目指す方向性とすべきである。

この認識は、直接物流に携わる事業者、労働者だけでなく、製造事業者、荷主、一般消費者など物流に関わる全ての関係者に共有されることが重要であり、上に掲げた今後の物流が目指す方向性の実現に向け、あらゆる関係者が一致協力して各種の取組を推進すること

が期待される。

また、この目標達成のためには、これまで「競争領域」とされる部分が多かった物流について、「協調領域」もあるという前提の下、協調例規を積極的に拡大する方向で捉え直すことも重要である。

加えて、あらゆる施策を講じるにあたり、安全の確保は大前提となることは言うまでもない。このような形で取りまとめの総論を整理させていただきました。

続き、3. 今後の取り組むべき施策で、今申し上げた方向性を踏まえて、具体的に取り組む施策を整理しています。

まず、提言の柱の①。物流DXや物流標準化によるサプライチェーン全体の徹底した最適化に関する取組についての紹介です。

まず、柱書きです。デジタル化の必要性などについて触れているところです。こちらもちよっと長くなりますが、読み上げで紹介させていただきます。

「物流は、配送先、荷量、品目、荷姿等が毎回異なるなど、業務実施に当たり細かな条件を示される場合が多く、機械化やデジタル化が難しい側面がある。また、我が国の物量現場におけるスキルやノウハウのレベルは総じて高く、機械やデジタル技術に頼らずとも荷主が求めるサービス水準を維持できてきたという側面もある。一方で、物流の現場においては、書面手続や対人・対面によるプロセスが多いなど非効率な部分も多く、今後労働力不足が深刻化する中、またウィズコロナの現状において、これまで物量現場において当然と考えられてきたプロセスを改善していく必要がある。

デジタル化や機械化の推進は、これまで複雑、非定常であった物流の作業プロセスをできるだけ単純化、定常化することや、デジタル機器等を介したスキル等の伝承にもつながり、若年層や女性をはじめ多様な労働力の確保にも有効である。

また、物流デジタル化の推進により、これまで一部の荷主・物流事業者がそれぞれのシステムを通じて部分的に共有していた輸送情報や販売情報等の物流・商流データについて、サプライチェーンを構成する各事業者間での個社・業界の垣根を越えた収集・蓄積・共有・活用が容易となり、一層の連携の構築が可能となる。

こうしたモノの流れの「見える化」が推進されることで、トラックや倉庫をはじめ既存の物流リソースの有効活用につながり、荷主とトラック運送事業者間での貨物情報の交換による、より効率的なマッチングの実現や、販売に関する情報を物流の上川側に還元することによるリードタイムや出荷タイミングの最適化等が促進され、滞りのない円滑な物流を実

現できることとなる。

以上のような、機械化やデジタル化を通じて既存のオペレーションを改善し、働き方の改革につなげることにより、経験やスキルの有無だけには頼らない、ムリ・ムラ・ムダがなく円滑に流れる物流、すなわち「簡素で滑らかな物流」の実現を目指す。また、物流の機械化・デジタル化は、輸送情報やコストなどを「見える化」することを通じて、荷主等に提示する条件に従うだけの非効率な物流を改善するとともに、物流システムを規格化することにより収益力・競争力の向上が図られるなど、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させていくものである。こうした取組によりこれまでの物流の在り方を変革する取組を「物流DX」と総称する。これによりこれまで以上に物流の優位性が高まるとともに、我が国産業の国際競争力の強化にもつながるものと考えられる。また、物流の現場で働く労働者のスキルやサービス水準が高い我が国は、物流DXを円滑に進めやすい環境にあると考えるべきである」。

14ページです。「物流DXの推進のためには、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が重要なポイントである。例えば、パレットや外装サイズが標準化されれば、庫内作業へのロボットの導入が進みやすくなるほか、伝票や配送コードの標準化が進めば、配送業務の効率化、作業の汎用化・簡素化につながる。これまでは、コスト負担の問題や様々な商慣習の影響などにより、こうした標準化はあまり進捗を得られない面もあったが、物流DXを推進する上で物流の標準化は必要不可欠である。

また、DXを推進する上では、サプライチェーン全体を俯瞰した視点で物理をマネジメントできる高度人材を確保することは必須であり、その育成に努める必要がある。」
ということで、提言1の柱立てはこのように書き、これに関連した具体的な施策を以下で記述しています。

内容としては、大きく物流のデジタル化の強力な推進、自動化・機械化の推進、物流標準化の取組、物流・商流データ基盤の構築、それから高度物流人材の育成、こういう大きな5つの塊で施策を整理しています。

14ページ、デジタル化の強力な推進についての取組。まず、手続書面の電子化の徹底です。徹底したペーパーレス化を進め、書面手続ゼロを目指す。その際、できるだけ汎用化された簡素なシステムの導入を検討する。港湾関連データ連携基盤などの取組を推進する、あるいはe-freightの実現に向けた取組などについて取り上げています。

②として、サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化。川上から川下まで物流に関わるステークホルダーが一貫してシステムを活用できるようなデータ基盤の整備を目

指す。サプライチェーンの全体最適を見据えたデジタル環境の整備を図ると。

③、デジタル化を前提とした規制緩和や手続の特例の検討。ここでは2点取り上げていますが、特殊車両の通行手続の迅速化、A I等を搭載した点呼機器の認定制度の構築、こうしたデジタル化に資する取組についての規制緩和や手続の特例を検討すると。

15ページ。労働力不足、あるいは非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組。①でサプライチェーン全体の自動化・機械化の促進について触れています。

②として、各プロセスごとの自動化について。まず物流施設における自動化・機械化、事業者において無人フォーク、あるいはAGVの活用など進んでいますが、国はこういったものをゼロエネ倉庫モデル促進事業などで支援しているといいますが、こうした支援をさらに強化すると。また、支援内容が事業者の導入ニーズや実態を踏まえたものとなるよう留意するとしています。

③として、幹線輸送における自動化・機械化の取組。まず、自動車分野の取組、トラック隊列走行や自動運転トラックの物流への活用について、イノベーションに対応した道路の将来像について検討を進める。特に、高速道路での後続車有人隊列走行システムについての取組について。また、ETC2.0データを活用した車両運行管理支援サービスについて。

その後、海運分野での機械化・自動化の取組について。A I、I o T等の先進技術の船舶への活用の促進。2025年までの自動運航船の実用化を目指す。また、国際ルールの策定を主導することについて記述しています。下のほう、航空分野の取組として、空港における地上支援業務の自動化・効率化に向けた取組。

16ページ目。配送業務における自動化・機械化の導入に向けた取組。まず、A Iを活用した最適な配達ルートを自動作成する取組、こういったものを積極的に推進する。それからドローン物流について、22年度をめどとしたレベル4の実現を目指す。その前提として、2021年度までに機体認証制度などの環境整備を行う。それから自動配送ロボットについては、遠隔監視・操作型の公道走行実証などを実施しながら、社会実装に向けた取組を加速させると。

⑤中小企業における自動化・機械化を促すための方策についての取組。物流DXの先進的取組やその効果を整理した事例を公表、あるいは物流効率化の観点から特に秀でた取組の表彰など、中小事業者の取組を促進するための方策を検討。

⑥ロボット産業の競争力強化のための環境整備ということで、技術開発・実証実験等に対する支援について取り上げています。

(3) 物流標準化の取組の加速。①として、標準化の推進と社会課題としての発信を挙げています。物流標準化の必要性について、まず、認識を皆さんが共有することが必要ということ。物流標準化を真に効率的で持続可能な物流への転換のための社会全体の課題として捉え、その必要性を一般消費者を含め広く、強く発信していくと。

17ページ、②として、具体的に加工食品分野を挙げ、標準化・商慣習改革のための推進体制の整備と周辺分野への展開についてです。加工食品分野については、既に今年の春にアクションプランを策定し、取組が進んでおりますが、引き続き官民連携して不断に推進していくと。

その際、商慣習も一体的に解消する。川上から川下まで幅広い関係者と行政が参画する体制を構築する。また、商慣習に近い他の業種分野に向けてもこの動きを周知し、取組の横展開や連携を図るとしております。

③業種分野ごとの物流の標準化の推進。業種分野によって危機感や進捗状況は大きく異なるということですが、加工食品をはじめ、日常生活や健康・安全に直接関係する物資に係る物流については、標準化の必要性に向けた対話を促進する。また、業種分野ごとに存在する個別の課題についても解決に向けた議論を進めていくとしています。

④国際化やデジタル化を視野に入れた標準化の推進。こちらも検討会でかなり大きな意見がございました。国際化を視野に入れた取組が必要だということで、例えば商品コードなどについては、GS1の規格が事実上の国際的な標準として機能していることを踏まえた取組を推進。パレット規格については、中・長期的な取組の方向について関係者の合意形成を図ると。

(4) 物流・商流データ基盤の構築についての取組。最初に、SIPの「スマート物流サービス」プロジェクトについて。今、社会実装に向けた取組を進めていますが、これを引き続き推進すると。その際、既存の商慣習やデータセキュリティの問題、競争領域の考え方の整理等に取り組むとともに、データ取得方法の開発と実装を併せて推進すると。

②業種を対象としたデータ基盤の形成。業界ごとのデータ基盤の形成、さらには業界の垣根を越えたデータ基盤を形成する。これを通じて社会全体のリアルデータの利活用とSociety 5.0の実現を推進する。また、ベンチャー企業がこういった分野で出てきていますが、こうした企業の育成を支援するといったこと。

また、22行目以下、様々な主体によってデータ基盤が開発・活用され併存している現状を踏まえ、複数の基盤を相互に接続させることで、中小も含む幅広い事業者が参画できる物

流を実現する。

③国内の物流データ・情報と輸出入等の手続・プロセスとの連携。まず、「港湾関連データ連携基盤」の整備を図る。これによって「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCS等他のシステムとの連携についても検討すると。

④物流Ma a Sの推進。複数の商用車メーカーのトラック車両データを共通的な仕組みで収集するための検討・実証等を通じて、トラックデータ連携の仕組みを確立する。潜在的な共同輸配送ニーズの発掘・マッチングにつなげるとしてあります。

19ページ目、⑤、情報セキュリティ確保の徹底ということで、データ基盤を構築していくに当たっては、データに関するセキュリティの確保が極めて重要。データ連携基盤の構築に当たっては、ブロックチェーン技術の活用などサイバーセキュリティの確保に向けた取組を推進すると。

(5) 高度物流人材の育成・確保についての取組。まず、人材に求められるスキルの明確化で、高度物流人材の確保のため、諸外国の人材育成の先進的事例等も踏まえながら、これからの物流を担う高度人材に求められる能力を明確化していく。

②として、各階層への学習機会の提供。産官学が連携した高等教育段階における高度物流人材育成の取組を推進する。また、物流事業者等の従事者に対し、物流を学ぶ機会を提供する。また、消費者などを含む幅広い関係者に向けて、物流人材の姿について積極的な発信に取り組むとしてあります。

ここまでが提言①デジタル化、DX、標準化などについての取組です。

次が提言②労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進に関わる取組。こちらも柱書きを読み上げさせていただきます。

「今後、生産年齢人口の減少により、トラックドライバーや海運の担い手など、物流産業の労力不足はさらに拍車がかかることが予想される。

2. で述べたとおり、我が国の物流産業の生産性はここ数年も停滞していることに鑑みると、このまま将来にわたって生産性が改善されず、労働力の減少が続いた場合、現状の物流サービスが提供不可能になることも予想される。働き方改革関連法に基づき、2004年度から罰則つきで適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制も考慮すると、その可能性は決して遠い将来の話ではない。

トラックドライバーをはじめ、物流に従事する労働者の働き方については、輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直すべきである。短いリードタイムやドラ

イバーによる附帯作業などこれまで当然と思われてきた慣習が今後も継続できるのか否か、今回の大綱策定を機に関係者間で改めて話し合い、必要な見直しを図ることが求められる。

また、物流に携わる労働者の社会的価値が高まる一方で、「配送料無料」など、あたかも物流業務は無償で提供される価値の低いものであるかのような誤解を喚起するフレーズが世間で見受けられるが、このような風潮にも見直しが求められるところである。

一方、物流事業者の効率化に向けた取組も必須である。輸配送業務を共同化するなど、協調できる部分は協調することに加え、季節変動など需要にムラがある状況においては、効率的に空きスペースをマッチングするほか、各種の交通機関や物流施設などの既存のリソースを有効活用するなど、革新的な工夫により物流の生産性を引き上げなければならない。

さらに、物流のサービス水準維持のためには、新たな労働力確保という観点も重要である。働き方の改善により、若年層を含む担い手の確保に最大限努めるほか、デジタル機器などを駆使し、業務内容を簡素化・汎用化することで、多様な労働力の確保に努めるべきである。

こうした労働力確保や輸配送の効率化を図りつつ、離島や山間部など物流需要の少ない地域における物流網の維持にも留意すべきであり、官民のみならず住民も巻き込んだ取組も求められる。

物流が社会において見直される中、こうした取組によりその担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業に変貌することで、「担い手にやさしい物流」が実現するものと考えている。これが2番目の柱の総論です。これを踏まえた具体的な施策が以下に記しています。

まず、(1)、トラックドライバーの労働環境の整備の取組。①で荷主との取引環境改善に向けた取組について。トラック運送業の労働環境の整備には、荷主の理解と協力が不可欠であるということで、2018年に政府行動計画が策定されておりますが、輸送品目別にガイドラインがつくられておりますので、それも活用しながら、商慣習の見直しなどを進めていくと。

②賃金水準の確保や働き方改革など魅力的な労働環境の整備に向けた取組。こちらは2018年に貨物自動車運送事業法の一部が改正されておりますが、それに基づいた取組を引き続き推進していくということで、「規制の適正化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」、について記述をしています。

最後のところ、23行目から、データプラットフォーム支援による求貨求車マッチングサービスの提供機会の拡大等を通じ、中小トラック運送事業者に直接運送委託する機会を増加させる。あるいは下請取引のガイドラインなどを活用した周知などを通じ、下請のトラ

ック運送事業者が適正な取引を行うことができるよう取り組むと。

③労働環境改善に資する幹線輸送のさらなる推進。こちらでは「中継輸送」の普及・実用化に向けた取組についてまず触れ、取組事例集などを活用した促進策、あるいはスワップボディコンテナの活用、ダブル連結トラックの活用といったもの、サービスエリアなどへの駐車マスの整備、駐車場予約システムの検討を推進。幹線物流に資する高速道路の機能の強化、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充といった取組について記述しています。

22ページ目、モーダルシフトの促進もトラックドライバーの労働環境の整備に有効で積極的にこれを推進する。

④物流施設の生産性向上。トラックドライバーの労働環境の改善に資する生産性の高い物流施設についての整備促進について取り上げています。

(2) 内航海運についての取組。①船員の確保・育成、船員の働き方改革の推進についての取組です。優秀な船員の確保・育成策に引き続き取り組むとともに、船員の労務管理の適正化や健康確保の取組を実施する。あるいは海技教育機構における教育内容の高度化について触れております。

②として、内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた取組。「稼げる内航海運」への変革、契約の適正化など荷主やオペレーターとの取引環境の改善に向けた取組を進める。

③内航海運の経営効率化、新技術の活用について。新技術の導入を促進し、船員の労働環境の改善や運航の効率化を図る。船舶大型化等に対応した港湾整備を進めるという内容。

(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進。1番目で共同輸配送のさらなる展開、ここではパレット類の輸送容器の活用のほか、積載情報や車両の動態情報等の物流データの共有、あるいはAI等新技術を活用したマッチングの効率化などの取組を促進。あるいは異業種同士の共同輸配送も推進するとしています。

②として、貨客混載の適切な展開。バス事業者、宅配事業者の連携による取組を推進する。都市部における有償での食料・飲料のタクシー輸送が認められるなど、貨客混載の取組も進められている、あるいは新幹線、高速バスを活用した貨物輸送なども進められているということで、こうした取組について地域の交通機関の輸送力や経営状況、貨物自動車運送事業の供給力などの状況も勘案しながら、適切な展開を図ると。

③倉庫シェアリングの推進。倉庫内の遊休スペースの有効活用による多様化する保管需要に対応する倉庫シェアリングの取組を推進。

④自家用有償運送の活用の検討。繁忙期における自家用車の活用について、より実態に即

したものとなるよう制度の見直しを図ると。

⑤再配達削減の取組です。これまで検討会で検討を進めていますが、そうした成果も踏まえ多様な受取方法を推進すると。特に置き配の普及に向けた取組を推進するほか、宅配ボックスの設置を促す取組をさらに推進する。

24ページ、⑥ラストワンマイル配送円滑化の推進。都市内の路上荷さばき対策についての取組。共同荷さばき駐車場の整備、あるいは自動配送ロボットの社会実装に向けた取組について。

(4) 農林水産物・食品の流通合理化です。こちらは共同輸配送、ストックポイント等の流通拠点の整備などの取組を紹介しています。

(5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保についての取組。コミュニティバスを活用した貨客混載による取組等地域住民が担うなど共助の取組について記述しています。こうした地域でのドローン物流の社会実装に向けた取組について紹介。最後のところですが、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けた取組。

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策。トラック運送事業、船員それぞれについての御紹介をしております。

(7) 物流に関する広報の強化。「将来モノが運べなくなる」というリスクについて、幅広い社会に広報活動を強化すると。

提言③持続可能性を確保した物流ネットワークの構築についての取組です。すみません、時間が迫っていますので、少し飛ばして簡単に説明させていただきます。ここでは主にインフラ関係の取組についての紹介ですが、まず(1)として、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築ということで、港湾での「ヒトを支援するAIターミナ」の各種取組について触れております。その後、これは鉄道ですが、スマート貨物ターミナルの推進、それから自動運転・隊列走行等を見据えた道路整備の取組、交通渋滞対策、老朽化した物流施設の生産性向上、こういった取組について、まず(1)で触れています。

それから②ですが、大規模災害時の物資輸送の円滑化の取組の紹介です。専門家の派遣ですとか物資拠点リストの拡充とか、これまで行ってきた取組を引き続き推進するということ。それから、港湾におけるBCPの充実化、あるいはETC2.0を活用した取組などについて紹介しています。それから、空港における災害等の取組について触れています。

27ページ、データ連携・システム活用による支援物資輸送の円滑化についての取組。内閣府などでシステムが整備されていますので、そうしたシステムを活用した取組を進めて

いくということ。

28ページ目。スマートインターチェンジアクセス道路の整備などについて触れております。

それから④で物流を支えるインフラなどの安全性の確保について。物流インフラの強靱性の確保として、道路、港湾、空港、それぞれについての取組を紹介しております。それから、インフラの老朽化対策についても、道路、港湾などについての施策を紹介しています。

29ページ目、輸送の安全確保策の取組について、運輸防災マネジメント指針などを踏まえた運輸安全マネジメント評価の継続的な実施などについて紹介しています。

それから29ページ(2)、国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築ということで、道路についての取組、それから国際コンテナ戦略港湾についての取組などについて触れています。

②として農林水産物・食品の輸出促進に対応した取組。先般決定されました「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」を踏まえた取組を進めると。

③として、高速バスによる貨客混載の取組、それから手ぶら観光の推進などについて触れています。

④国際物流のシームレス化などの取組。日中韓の枠組みを活用した取組、あるいはコールドチェーンの普及、シベリア鉄道の利用促進といった取組について触れております。

31ページ目ですが、地球環境の持続可能性を確保するためのネットワークの構築ということ。サプライチェーン全体での環境負荷低減に向けた取組。②でモーダルシフトのさらなる推進、③で新技術を活用した物流の低炭素化、脱炭素化に向けた取組について触れています。

すみません、最後のほう駆け足ですが、以上のような取組を3. 主な施策の中で位置づけているところです。

33ページから、新しい大綱の推進体制に向けての提言の部分です。こちらは今回初めて照会しますので、少し説明させていただきます。

大綱の期間についての考え方ですが、社会資本整備や交通政策の分野で講じられる施策や目標との整合を図る観点から、社会資本整備重点計画や交通政策基本計画と同じ期間とすることが望ましいとしております。

それから大綱の推進体制の在り方ですが、従来のやり方ですと、大綱とは別に「総合物流施策推進プログラム」というものを国が策定して、それを毎年改定する形で言わばフォロー

アップが行われてきましたが、今後はこちらの①、②で掲げたような取組が望ましいのではないかとこの提案です。

①大綱の目標の達成状況を見極める上で真に重要な重点化されたK P Iを設定し、これを大綱本体に位置づけること。あわせて、大綱においては、本提言に掲げた施策について、K P Iとの関係性に留意し、できるだけその内容を具体化すること。

②大綱に位置づけられた施策やK P Iの進捗について、有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設けた上で、そこで客観的な視点で定期的にフォローアップを行うこと。

このような形で今後の新しい大綱の推進体制は整備すべきであるという提言をここで位置づけています。

すみません、最後のほうかなり駆け足になりましたが、今回の取りまとめは、以上のような内容にしてはいかがか、と考えております。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局からの説明に関しまして、御意見を賜りたいと思うわけですが、今日は、実は上村構成員と坂元構成員からペーパーが出ておりますので、まず、この2つについてお伺いしたいと思いますけれども、上村構成員は今日欠席なので、事務局のほうで代わりに要点だけ説明いただけますか。

【阿部課長】 では、また私から。お手元に（上村構成員）と書いた1枚紙を置いておりますので、簡単に触れさせていただきます。今、御紹介した取りまとめの記述についての御意見です。

最初の総論のところ。物流と結びつけた文章が必要ではないか。あるいは人材のところで東京大学の例を紹介しましたが、それだけではないのではないかと。内航海運の記述について、内航だけでなく、外航についての記述をしたらどうか。「強くてしなやかな物流」という記述について、もう少し説明が要るのではないかと。最後のまとめのところがあっさりし過ぎていないかと、こういった意見をいただいております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、坂元構成員、よろしく願いいたします。

【坂元構成員】 経団連のロジスティクス委員会物流部会では、これまでの検討会の議論を踏まえて、次期大綱に対する考え方を検討して、お手元の意見書という形で取りまとめまいりました。詳細はこの本文を御覧いただければと思います。この場では、これまであま

り議論がなかった国際物流について2点、お話をさせていただきたいと思います。

1点目は、資料の概要版で出ています、データ連携と標準化の箇所に記載してあります貿易関係手続のデジタル化についてです。通関手続に関しては、既にNACCSでデジタル化されており、港湾物流手続に関してもサイバーポートの取組が進められています。加えて、商流や金流に関しても民間でトレードワルツのようなデータ基盤の構築が進められています。こうした中で事業者が手続の種類ごとに異なるシステムでの処理を強いられる、いわゆる多画面問題が発生しないように、ワンストップで全ての手続を完結できる仕組みの検討をお願いしたいと存じます。

また、港湾物流だけではなく、航空物流に関しても貨物運送状、ウェイビルなどのデジタル化を推進いただければと存じております。

2点目は、3番の労働不足対策と構造改革のところで記載していますように、港湾の効率化についてです。港湾のターミナルゲート前の渋滞は、コロナ禍での貨物量の減少である程度緩和はされているものの、依然として深刻だと聞いております。トラックドライバーの長時間労働是正のためにも渋滞解消は不可欠ですので、A Iターミナルの早期実現をもちろんのこと、貨物の分散に向けた複数港湾の経営一元化、ゲートオープン時間の拡大に向けた検討などの施策も提言に盛り込んでいただければと存じます。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、会場にいらっしゃる方は挙手で、あるいはウェブから参加の方はコメント機能でお知らせいただきたいと思いますが、取りまとめは既にこの段階に入ってきておりますので、できれば御意見は何ページの何行目に関連したことでということ言っただけならば非常にありがたいと思います。

それでは、いかがでしょうか。

それでは、堀尾さんから、それから次、何人かお伺いして、今日の段階で何か答えなきやいけないというか、そういう質問は、後で事務局の方に答えていただきます。

では、お願いいたします。

【堀尾構成員】 ありがとうございます。味の素の堀尾でございます。

まず最初に、このまとめの本文でございます、17ページ目、一番上の②番のところ、加工食品分野ということで1項目、これだけの記載をしていただきましたこと、厚く御礼を申し上げます。日々のたうち回って、ややもすると折れそうになる心を、これで非常に元気を

もらって、また明日から改革に向かいたいという気になってまいります。本当にありがとうございます。

ただ、そう言いながらも1点だけ、下のほうにあります2段落目の「標準化によるメリットが適切に分配される物流」という、この表現につきましては、ぜひとももう一考、再考していただけないかというのが私の意見でございます。この表現、いろいろな意味に取られる、非常にポジティブな意味にも取れるし、ネガティブな意見にも取れる。要するに受け手にとって非常に都合のいい解釈がなされる可能性があるというふうに私は思います。

極端な例を言うと、例えば長時間待機標準化したら、附帯作業を標準化したら、そこから物流会社はメリット出るよね。それを発荷主、着荷主で分けるかというような議論にも結びかねないような、そういうことでございます。恐らくそういう表現は無理かと思えますけれども、私が日頃やっているところで言いますと、かなりとがった意見になりますが、メリットの分散というよりは、適切に分配というよりは、既得権益の放棄に近いだろうというふうに私は思いますし、テーマごとのメリット・デメリット論の排除をしろというような、それぐらいの気持ちで日々やっておりますので、そこはぜひともお願いをしたいと思います。ベースの考え方一つが、やはり持続可能な物流構築が大前提であって、長い年月をかけて当たり前とされてきた不合理性を解消することということにベースを置いたときには、一つ一つのテーマのメリット・デメリット、それからメリットの分配という発想は恐らくないというふうに私どもは思っています。そういう意味ではこの表現、もしかしたら非常に前向きな表現だったのかもしれませんが、こういう形で書かれると、いろいろな取り方がされるおそれがあるということだけ申し上げたいというふうに思います。

あと最後のほうに書いてあります推進体制につきましては、本当にありがとうございます。私も自分の発表のときに申し上げたように、こういう推進体制はとっても大事だと思います。ここについても1点だけ、KPIというふうに書いてございますが、KPIを見る、33ページのところですけれど、KPIそのものにつきましては、うまくいっていないければ尻をひっぱたくというのがこの体制の役目でございますので、これも前回申し上げましたが、主語、誰がこれをやるんだというところをもう少し明確にしないと、いざ後れを取ったときに何も手が打てなくなるというようなことになるかというふうに思います。

少し変なことを言ってしまうのですが、現大綱は非常に物流がクローズアップされ、実際に何かやらなきゃいけないということで、行政当局のいろいろな補助もあって新しい技術が萌芽してエネルギーに動いてきたという、この5年間だったような気がするんですけ

ど、やっぱり漠然とした社会的な認知の向上に終わり、各社の施策そのものの判断基準にまではまだ入り込めなかったというのがこの5年間だと思います。ですので、物流改革を全体としてどういうふうにしていくんだということが今回の、何というんですかね、聞きたくない部分、触れたくない部分に触れて全体の景色を変えていくというのが、この大綱の一番の根幹かと思っていますので、少しそういう面も含めまして、きちんきちんと一つ一つ押さえて書いて、我々の道しるべといいますか、よすがにしていきたいというふうに思っています。本文につきましてはそうなんですけど、実は、参考資料1と2に対しても意見があるんですけど、これは後のほうがよろしいですか。

【根本座長】 いや、今で、手短にお願いいたします。

【堀尾構成員】 手短に、すみません。参考資料1の我が国が直面する課題と今後の物流施策でございますが、基本的に申し上げて、この1枚で説明をしたいと思っております。行政当局の方が御説明される時は、この後に多分2枚目、3枚目、ここのページの眼目は一番下の①、②、③のこんなことやっていきますというところの具体的な中身だと思うんですが、それが後について詳しく語られるんだろうというふうに想像はしていますけれど、例えば私もこれを使わせていただく場合には、やっぱり1枚で話をしたい。現大綱がああ1枚で、細かいというのはあるんですけど、あれで話ができるとするのは非常にありがたくて、この上のほうよりも下のほうがメインであって、①番の具体的にぽんぽんぽんと、①、②、③という形で出していただくとありがたい。この1枚物をぜひぜひお願いをしたいというふうに思っているところでございます。

すみません、長くなりました。以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、藤野さん、お願いします。

【藤野構成員】 どうもありがとうございます。では、手短に4点、資料に沿って、基本的には大変よくできていると思っておりますので、ちょっと微修正という形でコメントさせていただきたいというふうに思います。

まず、1点目は17ページでございます。17ページの28行目でございますが、物流標準化について書いていただいて、大変ありがとうございます。この例えばの後なんですけど、「例えば、商品コードなど」ということなんですけど、商品コードは、物流からすると必ずしも商品の中身は分からなくてもいいので、例えばの後ですが、「商品コードや事業所コード、EDIなどについて、」という形でここをちょっと修正していただくと、物流に則した形

になるかなと思います。

それから、この場で大変恐縮ですが、私がプレゼンしたときに事業所コードについてNACCSSコードという形で表現したんですが、厳密に言うと、税関の方から修正してくれと言われたんですが、NACCSSコードは通関士のコードであるので、事業所はJASTPROコードだということで御指導いただきましたので、この場を借りて訂正させていただきたいと思います。これが第1点でございます。

第2点は19ページの18行目なんですけれども、これも私もコメントさせていただいた点でございまして、取り上げていただいてありがとうございます。ただ、この並びが、学識の先生方もいらっしゃるので後ほど批判を受けたいんですが、「情報学、数理科学、理工学や経営学」と書いてありますが、私が申し上げた趣旨は、この情報学というのはちょっとブロード過ぎていまして、できれば「経営情報学」というふうに修正していただければと思います。数理科学、これはよろしいかと思います。理工学のところは、管理工学の恐らく聞き間違いかと思うので、ここは経営工学、管理工学というよりも経営工学のほうが一般的なので、「経営工学」に修正していただければと。つまり、「経営情報学、数理科学、経営工学、経営学」というふうに修正していただければ大変ありがたく存じます。

それから21行目ですが、経営戦略としての物流ですが、経営戦略としての物流やSCMという言葉も入れていただければ、サプライチェーンマネジメントですが、「経営戦略としての物流やSCMを学ぶ機会を提供する」、こういう形で修正いただくと大変ありがたいと思います。恐縮です。

3点目は14ページでございます。14ページは、これも大変よく書けていると思っておりますが、12行目の「書面手続ゼロを目指す」というところが、もちろん書面手続ゼロなんですけど、おっしゃりたいことは大変よく分かるんですが、「書面手続ゼロ、」で、できれば「Mt oM」、コンピューター間で通信をやり、二重入力がないことを目指す。つまり、同じ情報は1回誰かが入力したら、産業全体でもう二度と入力しないと、二重入力がないということを明確にうたっていただくと大変ありがたい、意味が分かりやすいかなというふうに思います。

最後は、6ページですが、これもフィジカルインターネットを取り上げていただいて大変ありがたいと思います。思いますが、ちょっと1点、最近よく質問を受ける点で、このフィジカルインターネットが何か1つの大きな大きな共通データベース、共通のプラットフォーム、これをみんなが使うものではないかというふうに誤解されるケースが非常に多いと

思っております、そういう意味で、13行目の「共通のプラットフォームを通じて」というところがちょっと誤解を生みやすいかなというふうに思います。なので、できればこう書いていただきたいんですが、この共通のプラットフォームを通じてのところ、ごめんなさい、その前の「物流リソースについて」のところからですが、物流リソースの後に「情報」と入れていただいて、「物流リソース情報について、企業間情報交換の各種標準化を通じて」というふうに書いていただいて、そうすると企業や業界の垣根を越えて共有するという形で、どこかの誰かのプラットフォームサービスをみんなが全員使う、こういうことはあり得ないので、誤解を避ける意味でそういうふうに修正していただければ大変ありがたく存じます。

以上4点でございました。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、二村さん、手が挙がっていますか。

【二村構成員】 二村でございます。3点プラス1ということで申し上げたいと思います。

まず、9ページなんですけど、宅配便の再配達率ですか、16行目ですが、これ確かに瞬間風速的にこういうふうになったということはあると思います。在宅率が上がったので。今出す数字でしたらいいんですけれども、大綱が出るときにはテレワーク率がもしかすると下がっているかもしれませんので、ここがミスリードにならないような書きぶりになさったほうがいいかなというふうに思った次第です。

それから11ページ目です。もう既に議論が終わっていたら、私も数回お休みしたものですから、議論が終わっていたら大変申し訳ないんですけれども、34行目のキーワードになってくる「簡素で滑らかな物流」、その「簡素」という言葉なんですけれども、調べてみますと粗末とか質素というような言葉につながります。シンプルでいいんじゃないかなと、恐らく簡素というのはそういうような意味合いじゃないかなというふうに思うんですが、何となく言葉がしっくりこないというのがぱっと見たときの感想です。それが2点目。

3点目ですが、16ページです。④というのが1行目から始まっておりますけれども、自動化・機械化の導入に向けた取組なんですけど、ここがドローン物流とAI活用等の議論というのが同じ場所に入っているんですが、AI活用等というのは、たしかここIoT系の分もそうですよね。情報を活用して意思決定にどういうふうに影響を与えていくかという、より大きな議論であるのに対して、ドローンのほうは、要は機械の高度化かなというふうに思います。確かに自動化・機械化の導入に向けた取組ではあるんですけれども、ちょっとレベル

感が違うので、書き分けないとちょっと、いわゆる情報活用のほうがウエートが小さくなってしまわないかというふうに思った次第です。

それから、参考資料2のほうをちょっと一言申し上げたいんですが、物流DX、機械化・デジタル化を通じてという2行目の括弧の中なんですが、(物流DXにより、物流の優位性を高めるとともに、我が国産業の国際競争力の強化につなげる)というところの物流の優位性、何に対する優位性か、要は相対的に何かを言ったときに優位であるというのであって、この物流が何に対して優位であるかというのを明確にしないことには、やはりミスリードになるんじゃないかなというふうに思った次第です。

一応、これで以上です。

【根本座長】 御意見を伺いましたけれども、基本的には、今日はお伺いして、それで事務局のほうでもんで次回までに少し調整させてもらうということにしましょうか。今日なるべくたくさんの方から意見をもらったほうが時間の使い方としていいと思うので、そういうふうにしていきたいと思います。

それから御発言あったとき、事務局のほうでメモを取っていると思いますけれども、必ずしも全部が正確に取れているかどうか分からないので、また、事後的にお尋ねすることもあるかもしれませんので、そのときはよろしくお願いします。

それでは、ほかいかがでしょうか。

それでは、こちらのほうで行きましょう。手前から行きます。お願いいたします。次、次でお願いします。

【佐藤（清）構成員】 日立物流の佐藤でございます。

12ページが一番最後です。「加えて、あらゆる施策を講じるにあたり、安全の確保が大前提となることは言うまでもない。」と、このように今後の物流施策の方向性のところで最後締めいただいています。非常にありがとうございます。

安全の確保というのは非常に重要で、我々エッセンシャルワーカーであるドライバーをまず守ることが非常に重要だと考えていて、日常一番神経を使うのはそこです。その中でこのコメントをいただいているというのは非常にありがたい話だと思っております。そういう中で、その上で29ページ、「輸送の安全確保等」というところで、運輸防災マネジメント云々というところで、あとは輸送の安全確保への対策を推進する。これ5行で終わってしまって、そういう意味ではもう少し、やっぱり交通政策の要諦というのは安全だと思うんです。もう少しこの記述を安全強化対策というあたりに入れていただいてもよろしい

のかなというふうに感じましたので、御検討いただければと思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、お願いいたします。

【塩田様（金子構成員）】 失礼します。全農の塩田と申します。今日、金子の代理で来させていただきます。よろしくお願いします。

私のほうから3点、お願いしたいと思っております。20ページですけれども、例えば31行目の主語にあります「荷主は」というところなんですけれども、荷主と言っても発荷主ですとか着荷主ですとかいう言葉も、ほかの文章の中にも結構ちりばめられていまして、要は主語の整理というんですかね。そこがされた上で、これを使われているというのであればいいんですけれども、例えば31行目の「荷主は」というところで言うと、私のほうから見ると、発荷主についてはこうだと、ただ、一方で着荷主のほうにもやっていただきたいこともありますし、このことについて文章の32行目を見ますと、発荷主は自らの荷物を運ばれなくなるおそれがあるということと、一方で、着荷主については、例えば自分の事業拡大が望めないとか、事業が停滞するとか、そういったことがありますので、それぞれの発荷主、着荷主に影響がある、やっていただきたいこと、やらねばいけないことというところを整理していくべきなんじゃないかなというふうに思っております。それが1点目でございます。

2点目、同じ20ページの上の3行目ですけれども、「配送料無料」を見直しということで、全く私、このとおりにいうふうに思っております。3行書いていただいて、本当にありがとうございます。ただ、最後のほうで、「このような風潮にも見直しが求められるところである」と、ちょっとトーンダウンしたような感じでありますので、できることならば、例えば「配送料当社負担」とか、「〇〇負担」とかというような形とか具体的な形になると、消費者一般の方にも、送料はただじゃないんだよといったところも訴求できるんじゃないかなといったところも思いますので、具体例があるといいかなというふうに考えております。もし可能であれば、よろしくお願いいたします。

最後、3点目、24ページです。(4)の農林水産物・食品等の流通合理化ということで、このことについて項目をつくっていただきまして、ありがとうございます。ほかの項目にもあるんですけれども、この中で1つ加えていただきたいのが、これまで商習慣というのがなかなか壁になって、例えばパレット化ですとか効率化が進んでこなかったというのが農林水産業も大きいものですから、例えば、18行目の「連携するとともに」というところの後、

「これまでの商習慣にとらわれることなく」云々というような形で、その言葉を入れていただけるとありがたいなと思っております。

以上3点です。よろしく申し上げます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、小野塚さん。

【小野塚構成員】 ローランド・ベルガーの小野塚です。

御説明ありがとうございました。非常にブラッシュアップされていて皆様の御尽力によるものだというふうに理解をいたしました。細かいことなんですけど、大きな流れはトータルグリーンなので、4点ほど細かいことだけコメントさせていただければと思います。クイックにコメントさせていただきます。

9ページ目、二村先生が宅配の再配達率で誤解を生むという表現で御指摘いただいたところ、私も全く同じだと思いました。ただ、もし可能だったら、例えば2020年度のほかに分かるデータが積載効率とか生産性とか、次のページの求人率とかがあるといいんじゃないんでしょうかというふうに思いました。というのは、参考資料1で新型コロナ感染拡大がある意味きっかけとなって新しい世界が進むといったときに、まさに2020年、ある意味特殊な数字になっていると。これがもしかしたらニューノーマルになるかもしれないという意味において、ある種エポックメイキングとなる数字かもしれないと思っています。なので、二村先生のおっしゃるとおり、参考値という見せ方がいいものの、ほかの指標についても2020があると、いろいろな形で今後議論が進むのではないかというふうに思いましたというのが1つ目です。

2つ目が23ページで、倉庫シェアリングの後に自家用有償運送の安全面の配慮ということで、恐らくは営業用トラック以外のいわゆる自家用トラックについても共用していくという可能性に言及いただいているのかなというふうに理解をしたんですが、であれば、自家用倉庫についても言及いただいてもいいのかなというのが私の認識ですというのが2点目です。

3つ目は、もっと瑣末な話で恐縮なんですけど、25ページです。物流に関する広報の強化ということで、メディアや一般消費者、経営層に対して、物流危機であったり、こういうリスクがあるということでぜひ御理解くださいということをおっしゃっていただいていると思いますが、ぜひここにプラスアルファの要素として、エッセンシャルワーカーとして物流が非常に重要であるというニュアンスがここにも、うっすら入っていると思うんですけれ

ども、もう少し強調いただけると、それこそほかの部分でなかなか物流に人が集まらない、若い方がなかなかここを志望していただけないという課題があると思うんですが、若い人に対して、ぜひ物流で活躍したいと思っていただけるようなメッセージを、広報は多分、全資料の中でここだけだと思うので、広報の部分で言及いただけるといいかなと思いましたというのが3点目です。

長くなって恐縮ですが、最後、改めて全体を見渡してみたときに、1つだけキーワードとして全然書いてないなと思ったのが金融とか保険です。別に金融とか保険が入ることが、何でもかんでも解決するとは思っていないんですが、他方で、物流のこの20年ぐらいの歴史を見ると、物流リートができて大型の物流センターができたことでいろいろなことの効率化が進んだという側面があったような気がしています。ただ、この資料をキーワード検索しても、多分金融とか保険というのが1文字も出てきていない気がしています。

例えばですけれども、16ページ目に中小企業における自動化・機械化を促す施策といったときに、とにかくロボットが高いと、設備投資効果が出るか分からないという中で、世の中では今、ロボティクス・アズ・ア・サービスであったりとか、いかに誰でも使えるような形でロボットを提供していくか、それ以外の自動化・機械化のソリューションを中小企業の方にも使いやすい形で提供していくかというのがテーマになっている中で、金融なのか保険なのかはさておいたとして、そういったファイナンス面でのことに関しても言及いただくというのが望ましいのではないかというのが、すみません、長くなりましたけれども、4点目でございます。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それじゃ、続けてどうぞ。隣、お願いいたします。

【小川構成員】 すいません、2点お話しさせていただきます。1つ目は、21ページの33行目なんですが、「労働環境改善に資する幹線輸送のさらなる推進」ということに対して、33行目にドライバー不足対策や物流効率化に資するダブル連結トラックの幹線物流での普及促進を図るために駐車マスの整備だとか予約システムと書いてありますけれども、今現在、ほとんど夜間の高速道路を走るトラック運送事業者は、今でも駐車マスが足りなくて、いわゆる道路の路側帯に止めている状況があるので、これだけのために駐車マスの整備、特にここは労働環境改善に資するということを書いてあるのであれば、別にダブル連結トラックの普及のためにやるわけじゃないので、ここは少し書き方を変えないと、恐らく運送

事業者から何を言っているんだということになっちゃうんじゃないかという気がします。ここはちょっと気をつけたほうがいいのかと思います。

2つ目は、参考資料1と2、どういうふうに使われるか分かりませんが、参考資料2のところの右側の四角の物流分野の機械化の幹線輸送の省人化のところ、トラックの後続無人隊列走行しか書かれていませんけれども、本文中は自動運転トラック並びに隊列走行というふうに併記していただいているので全然違和感はないんですが、この資料が独り歩きしたときに、幹線輸送の省人化というのはトラックの後続無人隊列走行だけなのかということになってしまうので、ここはトラックの隊列走行／自動化みたいな書き方にしていたかないと、今、実は隊列走行そのものが有用性があるのかということとかなり揺れ動いているところがありますので、ここはちょっと記述を直していただきたいというふうに思います。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。事務局のほうで、皆さん、本文と参考資料の類い、どんなふうな形で最終的にまとめられるのかということと少し懸念されてコメントが来ていますので、このつくり方ですかね、今どういうふうなイメージを持っているか、ちょっとお知らせしてもらっていいですか。

【阿部課長】 すみません、ちょっと説明不足でしたが、参考資料1と2、これは言わば取りまとめといいますか、これがいずれ大綱という形になりますが、それをビジュアルに説明するものとしてつくったものというイメージでございますので、言わば取りまとめのセットで世の中には説明してまいりたいというふうに思っておりますので、これも含めて皆さんから御意見をいただいて、ちゃんと皆さんの納得いただいたものをそろえていきたいと思っておりますのでございます。

【根本座長】 堀尾さんは、前回は1枚に施策の部分もまとまっていたんだけど、今回はその施策が下の箱になっていて、こっちのほうが大事じゃないかみたいな御意見もありましたけれども、これに何かもう1枚か2枚かついてくるとか、そういうことはないんですか。

【阿部課長】 今、イメージしていましたのは、参考資料1の①、②、③についての、それぞれの柱ごとに1枚ずつ、①だったらどういう施策かというものをつくる。すなわち、この1枚プラス3枚というふうにイメージをしておりました。

【根本座長】 1枚じゃなくて4枚になる。大きい紙に印刷すると1枚になるかもしれな

い。

【堀尾構成員】 1枚のほうがいいですね。

【阿部課長】 御意見を踏まえて、資料のつくり方を考えたいと思います。

【根本座長】 それじゃ、御意見をお願いいたします。

いっぱい挙がりました。それじゃ、順番にそちらのほうから回っていきましょう。最初はどうぞ。

【馬渡構成員】 松浦通運の馬渡でございます。

私は中小トラック事業者、地方の事業者の代表と出てきておるわけですが、先ほど堀尾さんがおっしゃったK P Iの話に同感なものですから、ちょっとお願いかたがたですね。11ページのところに目指すべき3つの観点を書きいただきまして、非常に分かりやすく、我々よかったなと思っております、その2番目、労働力不足対策と物流構造改革の推進ということで「担い手にやさしい物流」を実現しましょうというふうなことを書いていただいています。これが本編で言いますと19ページのところに細かいことを書いていただいているんですけれども、そこに、37行目です。輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直すべきですと。短いリードタイム、それからドライバーによる附帯作業などこれまで当然と思われてきた慣習が今後も継続できるのか否かというふうに書いてありますけれども、K P Iを設定されるときに、担い手にやさしい物流ということにK G I、ゴールのほうにさせていただけると、おのずとK P Iの設定とかが、例えば農産物物流であれば、受け取る方が全員パレットで受け取ってほしいというふうにK P Iを設定していただくと、これが100%になるに従って、必ず出だしからずっと100%になっていくと、そういうふうなK P Iの設定の仕方をしていただきたいなというふうに思っております。その辺の設定の仕方が、せっかくSDG sのことも書いてありますので、中小業者、誰一人取り残さないで持続可能にさせていただければなど、そういう意味ではK P Iの設定の仕方、誰がどういうふうなことを100%やりますよというような設定の仕方が大事なのかなというふうに感じておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

それともう1点、さっきおっしゃっていた高速道路上にトラックが残っているよという話は、たまたま昨日もそういう議論をしていたんですけれども、普通だと深夜残業時間という夜10時から朝の5時までというふうにとなたも考えられると思うんですけれども、高速道路上の深夜割引というのは、夜中の零時から4時までというふうに変更されています。その差が出てきている分をみんな待っているというふうな部分もありますので、高速

道路のNE X C Oさんたちにも頑張ってください、10時から朝の5時まで深夜割引をしていただくと大分解消される部分もあるのかなというふうに我々思っておりますので、そういういろいろな観点でやられていると、それから高速道路に乗っていたりとか、待っていたりする時間帯で、お客様からその部分を料金をいただければ、必ずしも高速道路上で待っていないと思うんですけれども、そういう点も影響しているということもありますので、ぜひいろいろな観点からお考えいただいて、K P Iを設定するならそういう観点を大事にいただければなというふうに思っております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それじゃ、隣から回っていきましょか。

【堀切構成員】 ありがとうございます。日本通運の堀切と申します。

私からは1点だけ、御検討をお願いできればと思うことを申し上げたいと思います。1ページから3ページ目まで物流大綱策定の意義の部分についてございますが、私としては、物流が日本の成長をリードするというような表現があればいいなというふうに感じました。この取りまとめの案自体は、物流は社会のインフラという位置づけでスタートしまして、物流の視点で我が国の課題の解決に取り組むという流れで話が進んでおります。その方向性は、もちろん間違いないとは思いますが、課題解決だけではなくて、日本社会の将来ありたい姿に向かって成長していく日本を物流面でリードすると、そういった力強さがあれば物流事業者としては勇気づけられるのではないのかなというふうに感じます。

日本はこういう形でこれから発展、成長していくのだから、物流も変革を遂げて、それをリードしていかなければいけないんだと、そういったニュアンスを意義の部分に併せて表現いただければ、説得力も増すんじゃないのかなというふうに感じます。少し言い過ぎかも分かりませんが、うまい表現を御検討いただければなというふうに感じました。

以上でございます。

【根本座長】 それじゃ、途中で兵藤先生に寄っていきましょか。

【兵藤構成員】 簡単なんですが、細かいコメントが多いのでメールでお返ししたいんですけれども、ここの会場の御案内いただいた方にお返しすればいいですか。それで大丈夫です。それだけです。

【根本座長】 御協力ありがとうございます。細かい御指摘ということで、後でメールということですね。

それじゃ、その隣、回っていきましょか。お願いいたします。

【野澤構成員】 イオングローバルSCMの野澤と申します。

私からは1点でございますけれども、20ページの3行目からの、先ほども出ました「配送料無料」の表現のところでございます。ここについて、3行目から5行目までを読みますと、配送料無料という表現があたかも悪いように取られます。これはきちっと小売業も対価を払った上で実施しているものですので、ここの4行目でございます「無償で提供される価値の低いもの」ということを言いたいならば、この配送料無料イコール見直しが求められるという表現自体がちょっときつい言葉に捉えられますので、ぜひともこの表現を改めていただきたいと思います。

私からは以上でございます。

【根本座長】 分かりました。

次は、こちらのほうはどなたか手が挙がっていましたか。どうぞ。

【西成構成員】 手短に3点ばかりなんですけど、まず、9ページで積載効率の話が出ていますけど、私も参加させていただいているJILSさんの議論では、積載効率と積載率は明確に区別していきまして、積載率というのが通常トラックにどれだけ積めるかで、プラス実車率、実際のトラックのうち何台走っているのかという、それを掛け算すると積載効率になるんですけど、言葉の問題はともかくとして、積載効率と積載率がいろいろなページで混在しているので、ここを統一されたほうがいいかなというふうに1つ思いました。

2点目が20ページになります。20ページの1行目です。荷役の付随作業なんですけど、この慣習が今後も継続できるのか否か、できるはずがないと私は思っていますので、もっと強い表現というか削って、「この慣習が今回の大綱に」とつなげてしまったほうがいいのかなと。ここ私は本当にグレーゾーンだと思って、いろいろ相談も受けたりしていますので、継続するというのは、多分、皆さん望んでいないことだと思います。

同じ20ページの28行目です。「サプライチェーン全体でリードタイムの改善」というのがありますが、通常リードタイムの改善というと短縮なんですよね、製造業だと。ただ、この大綱をよく読み込むと、ゆとりあるリードタイムとか、リードタイムの延長という表現がたくさん出てきていて、この中で皆さんと議論しましたが、やっぱり過剰サービスでN足す2とか、そういう議論は今後も必要だろうという話なので、リードタイムの改善と書くと、例えば荷主側から見ると短縮というふうになって逆の表現になってしまうと。だからどういう意図で書いたかというのはちょっと分からないんですけど、リードタイム改善とい

う言葉はちょっと注意されるといいかな。

最後は、参考資料1ですが、先ほど幾つか指摘がありましたけど、もしこの状態で残すならば、上の4つ、技術革新の進展とか4つで、2つ、2つに分けている意図が分からないんですけど、全部が絡んでいるので、これを全部くっつけて、プラス、プラス、プラスとやったほうが自然に見えるなというふうな感想です。

以上です。

【根本座長】 これは左がプラス側で、右がどちらかというマイナス要素という、そういうイメージなんですかね。また事務局と検討いたします。

次、お願いします。

【田中構成員】 東京大学、田中でございます。

全体的には非常によくまとめられていて、ホワイト物流ですとか、経営の観点からの物流とか、すごくいい言葉が入っているなと思いました。私からは2点ありまして、1点は14ページの(1)の③です。デジタル化で規制緩和の話が書いてある。これはぜひ進めてほしいと思ったんですが、「あらかじめ登録を受けた特殊車両」というふうに書いてあるんですが、もしかしたらあらかじめ登録しなくても、eコマースの配送業者が避難地までにトラックを配ろうとしたときとか、登録していなくても許可してもいいんじゃないかなと思ったりしましたので、もしそこにすごく深い意味があるんでしたらいいんですけども、ここであえて限定する必要がないかなというふうに思いましたというのが1点と。

もう一つは、私の専門のほうですけれども、データのところで、18、19ページですけれども、データ基盤、サービス化を考える上で非常に重要なポイントだと思うんですが、18ページの②の業種を対象としたデータ基盤の形成というのは、これだけだと少し誤解を生むかなと思ったのでコメントしますが、恐らく業種を対象としてデータ基盤をつくって、最後それを統合できる形にして新しいエコシステムをつくるという趣旨だと思うんですけども、これだと業種を対象として業種で終わるようにも見えるので、見え方としては、例えば、相互接続可能とか、新たなエコシステムが形成できるようなデータ基盤をつくるとか、そういうIDか何かをつけて横の連携ができるような、そんなイメージをつけた表現にさせていただけるといいかなというのが1つと。

もう一つ、データに関してですが、19ページの⑤ですけれども、セキュリティのところ、積極活用をしようというところでデータ基盤をつくりつつ、⑤のところはセキュリティ、これは両面必要なところですが、⑤はセキュリティで独り歩きをしてしまうと、結局、

それぞれのデータが使えなくなって連携できなくなったりするので、何が言いたいかというところ、⑤のところは目的をちょっとつけたりして、データ提供を受けるのに安心して出せるためのとか、少しセキュリティの目的もこちらにつけてもらえると独り歩きしないかなと思いました。

以上2点でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続いてお願いいたします。

【高松構成員】 ありがとうございます。交運労協の高松と申します。

まず、22ページの(2)の①内航海運の関係なんですが、私ども交運労協のほうには陸・海・空・人流・物流、約18の構成組織が入っていますが、その中には海員組合も入ってまして、海員さんのほうでも、今、船員の確保に向けては大変頭を痛めているということがございます。ここで一定のことは書いていただいているんですが、表現として出ていないのが船員の方の労働環境、あるいは船内における生活環境の改善という視点が少し欠落しているように思います。

特に今、若い人はスマホ文化というんですか、Wi-Fi文化というんですか、そういったものを利用しながら家族とのコミュニケーション等々やっているのが日常であります。どうしても海上という限られた空間の中では、そのことが技術的に必ずしもフォローされていない。ただ、新しい若い人を確保しようと思うと、そこが結構大きなウェートを占めている。このようにも聞いてございますので、今後そういったものの技術開発を含めて、少し視点を網羅していただければありがたいのかなというのが1点です。

それと2点目が25ページの関係で外国人労働力の関係で少し触れていただいています。特に、「トラックドライバー等に対する技能実習制度の適用等」という表現になっているんですが、全てとは言わないわけですが、現行の技能実習制度、様々な問題も抱えていると私ども認識をしております。なかなか適正に運用されていないというのか、長時間労働、あるいは低賃金、そういったことも多く報道されておりますし、内容的には地方自治体が全く実態を把握していないような実習制度も多々ある、このように聞いてございます。

それともう一つがトラックドライバーという職種が技能実習制度にそぐうのかな。自国に帰られたときに、開発途上国等の経済発展に効果という部分でどこまで寄与するのかなという少し不安な面を持っています。加えて、今回のコロナのようなことになると、第一次産品、特に農業なんかでは代替の実習生が入ってこないですとか、代わる労働力が入

ってこないということで大きな問題にもなります。

したがって、こういった形でトラックドライバーが常態化、定着化すると、いざ何かあったときに代わる人材が入国できないようなことも想定されますので、この辺については一考いただければありがたいのかな。私どもも決して外国人労働者の方を否定しているわけではございませんので、ただ、実習制度というものにはすぐわないなという思いを持っておるとのことだけ申し上げておきたいと思います。

それと最後になりますが、27ページの震災の対応なんですけど、その他の項でも道の駅を含めて、あるいは高速線沿道を含めて大型の駐車マスの不足ということが指摘をされていますし、これから新たな建設を含めて指摘をいただいているんですけど、今後、隊列走行、あるいは連結トラックといった新たな大きな形での物流というものも一方でやられていくとなると、既存の施設ではなかなか対応できないんだろうということも思っています。

加えて、そういったものと兼ねて、平時では例えばトラック専用の駐車マス、大災害が起きた場合については、そういった災害の拠点となるような併用して使えるようなことも検討していくべきではないのかな。そんなことも少し思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それじゃ、お願いいたします。

【宿谷構成員】 物流連の宿谷です。

私からは33ページ、推進体制の在り方について1点のみ意見を申し上げます。この部分はこれから詰めていく部分かとも思いますので、意見として聞いていただければと思います。進めていくに当たって、恐らく個別業界の製造、流通、物流の連携は相当丁寧に行っているのかなと思います。先行して進めている加工食品の分野でもいろいろな苦勞を聞きます。

それから、加工食品で行ったノウハウが別の業界に必ずしも転用できないものが多いとも聞きますし、その意味では、業界ごとにある程度時間をかけ、労力をかけて、個別に対応していくことが必要です。ただし、個別業界ばかりに特化していくと、全体で統一的なものがないと思いますので、一方で全体を推進していく組織体制も必要だと思います。今の実態をいろいろな事業者さんから伺ってみると、パレットにしても、統一どころか商品サイズに合わせて新しいパレットサイズがつけられるという例も聞きます。その理由としては、

パレットサイズと商品の梱包がなかなか合わない、それからパレットとトラックの荷台の大きさも合わない。こういった問題もありますので、全体的に推進していく組織も大事です。これらを考慮いただいて体制をつくっていただければと思います。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

佐藤さん、ありますか。

【佐藤（修）構成員】 ありがとうございます。J I L Sの佐藤でございます。

3点ほどございまして、まずは17ページでございます。加工食品業界様には先鞭を切って標準化とかいろいろお取組をいただいておりますが、プラスアルファでできましたら、11行の後にフードロスの削減というのが、今、キーワード、もしくはキーコンテンツですよ。これ言われたら誰も反対できないところがありますので、フードロスの削減にサプライチェーンを通じて連携して努めるとともに、環境負荷に影響を与えるような過剰な物流品質要求を改めることに努めるみたいなことをちょっと加えていただければと思います。過剰な物流品質要求というのは、先般もお話し申し上げましたように、ちょっとしたボールの汚れで受け取り拒否をなされるようなことをしていただければ、なかなか難しいんじゃないかなというところでございます。

それと、もう1点が、私は、この委員を務めている関係で、物流標準化懇話会という物流系の団体と、それから大学の先生の任意の組織がありまして、そこへ呼ばれまして、佐藤さん、意見を言う機会があったら言ってくださいと言われて、12月4日の資料に基づいていろいろな意見の紙をいただいたんですが、おかげさまでほとんど反映されております。その中で、これは大綱に盛り込むのか、具体的な推進プログラムになるのか分かりませんが、やっぱり物流の高度人材というのが、何をもって物流の高度人材なのかというのが議論されることがあるので、標準化懇話会からの御意見としましては、物流の仕組み、物流の設備、通信システムの知識を併せ持った物流システムソリューションのインテグレーター、こういったものを育成してほしいと。その人材が標準化の推進とか、そういったことを担ってもらうような形にしたほうがいいんじゃないかという御意見をいただいております。

あともう1点が、先ほど高松様からの外国労働者の件にあったんですけれども、標準化懇話会の意向としましては、庫内業務でも、今、実際に外国人の方に大変活躍していただいている面がございます。ただし、残念ながら物流が職種適用対象外になっておりますので、この辺は御検討いただければということでございます。

後半の2点につきましては、大綱よりも、多分推進プログラムで御検討いただく内容になるかと思えます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、今度こちらのほうで、先生、お願いいたします。

【苦瀬構成員】 苦瀬でございます。

3点ほどお願いしたいと思えます。まず、第1点目は24ページのラストワンマイルについてでございます。ここには、路上荷さばき対策というのと共同荷さばき場ということで書いてありますけれども、路上だけで対処していいのかということと、あと共同荷さばき場というのはどういうイメージなのかちょっと分からなかったもので、ちょっと気になりました。

コロナの問題でラストマイルが大分いろいろ話題になったところでございます。この会でも駅前広場だとか大規模な建築物に来る自動車の55%から60%はトラックということをお願いいたします。となると、路上だけで議論すればいいのか。本来は施設や建物側でそれなりの対策が必要ではないかというのが私の感覚でございます。

現に丸の内であるとか、八重洲だとか、そういうところでそういう議論をしてきて、建物の中にトラック用の荷さばき場や駐車場を設けてきているわけです。ただ、問題は、駐車場法と標準駐車条例で、自治体の条例で貨物車は何階建てでも10台でいいみたいな条例があるものですから、なかなかうまく進んでいないということもあるんだろうと思えます。そういう意味で、コロナ問題もあってラストワンマイルが大分議論になったからこそ、その年の物流政策大綱は路上だけでは不足しているように思えます。ですから、そのところで、何かもう一つ、地区だとか地域だとか建物だとかという中でラストマイルの駐車や荷さばきなどの対策の必要性というようなことを書いていただくとうれしいというのが1点目です。

2点目は、経団連さんの御意見の中にもあったようでございますけれども、ページでいうと28ページぐらいでございますけれども、物流を支えるインフラというところで、ここでの記述のインフラは公共によるインフラというんでしょうか、港湾とか空港とか、そういうのが多いと思えます。しかし、過去を振り返ってみると、流市法による流通業務団地の整備とか、物効法の整備というのがずっとあったと思うんです。これから多分問題になるのは湾岸地域とか、そういうところの40年以上経過した物流施設がいっぱいあって、かつ、災害が来たときどうするんだと、このままでいいのか、こういう議論が多分あるんだろうと思う

んです。

そういう延長で考えると、一般住宅では木造の密集市街地を何とかして防災に強く建て替えていこうという議論をしているわけですが、物流の施設についても、昔の流通団地、それから物効法による圏央道沿いの整備、そういうのが進んできたわけで、そうだとすると、次に、防災対策を含めて民間の物流施設のリニューアルというか、そういうのも大きな課題になるのではないかというのが私の考えであります。ですから、何かここでもう少し、災害のこともあるし、港湾施設の老朽化が進むんだけど、近傍の民間の老朽化している施設の更新に対する対策が書かれていてもいいのかなというふうに思っております。これが第2点目です。

第3点は、私も物流の学会に長く関係しているところから考えますと、19ページの「DX推進にあたって求められる、情報学、数理科学、理工学、経営学」とあり、これについて極めて重要であることは、私自身はこの場の議論から理解しているつもりです。しかし、物流研究の分野は、交通工学の人や経済学の人など、多岐にわたるので、例えば、DX推進にあたって求められるのは、「従来の学問分野に加えて」とか、「他の学問分野とともに」とかの文言を入れていただければありがたいと思っています。

以上、よろしく申し上げます。

【根本座長】 ありがとうございました。

じゃ、次お願いいたします。

【井本構成員】 井本です。

時間がないので3点だけ。15ページ、28行目以降に内航の海運分野の取組というところですけど、29行目に、AIやIoT等の先進技術と書かれています。ここと、32～33行目のところに船員の労働環境の改善というところがあります、前回も申しあげましたけど、AIやIoTを内航海運で使おうと思うと、通信環境がまだ陸上のように整備されていません。ここに、先ほど船員さんの話がでましたが、我々内航の船員は2か月から3か月連続で乗船します。この中で、休みのときにはLINEをしたり、メールをしたりという環境が整備されていない。だから船に乗りたくないという船員さんが多いので、ここのところは船員さんの労働環境の問題と物流のデジタル化という中でも、船舶の通信環境の整備とか、海上の通信環境の整備ということをつけ加えていただきたいというのが1点目です。

2点目は、31ページ、26行目の新技術等を活用した物流の低炭素化というところですけど、32行目、内航海運については、代替燃料や革新的な省エネルギーというところと、

37行目、国際的に水素・アンモニア等の燃料の安全基準というところがあります、ここに1つバッテリー推進とか、バッテリー船とかいう言葉を入れていただきたいということが2点目。

3点目が、モーダルシフトについて海運の受け皿がフェリー、RO-ROという言葉になっています。モーダルシフトの海運の受け皿はフェリーとRO-RO船とコンテナ船です。タンカーとか一般貨物というのは現実的にモーダルシフトの受け皿にならないので、この3つの海運のモードがモーダルシフトの受け皿ということで、に、フェリー、RO-RO、コンテナという表現にしていきたいのが3点目です。それともう一つは、災害時の強靱な物流のところもフェリー、RO-ROと書いていますが、ここもコンテナ船が現実的に活躍しているので、コンテナという表現を入れていただきたいと思います。

以上です。【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、お願いいたします。申し訳ありませんけど、時間の関係で最後のコメントということにさせていただきたいと思います。

【笠原様（山下構成員）】 花王の笠原です。今日はありがとうございました。

私から2点ありまして、17ページの②、③の部分なんですけれども、加工食品分野のところの標準化を進め、その後、周辺分野へ展開ということで段階的に進めるような表現になっているんですけれども、できれば段階的ではなく、全分野に進めるような表現にお願いしたいなと思います。それが、③のところでも業種分野によって危機感や進捗は大きく異なるということもあるんですけれども、まだ我々が認識していないだけで、皆さん危機だと思っていると思いますので、全体的に進めていただきたい。

あとその中で、川上から川下までと書いてある川下の部分が、食品加工業界ですと、メーカーと卸の間までを主に進めていると思うんです。花王の場合だと卸の先の小売まで持っていて、その状況というのは卸さんよりもっと厳しいです。リードタイムで言えば4時間とか、そういう世界になっていますので、そこも含めて、こういったところを改善していきたいなと思いますので、お願いします。

2点目が、資料でいうと8ページから始まる(3)の部分なんですけれども、代表的な数値の状況というので、これは毎年、こういう物流大綱を作成されるときにこの数値を更新されていると思うんですけれども、二村先生とか小野塚さんとかから指摘があったように、今年にはコロナの影響でこの数値って大きく動くと思うんです。我々感じているのは、比較的輸送容器、船にしてもトラックでも取りやすくなってきているという感じもするんですね。や

っぱり経済が停滞しているからかなというふうには思うんですけども、そういう意味でも少し指標をできるだけ最新のものにしておいていただいたほうがいいと思います。

私からは以上になります。

【根本座長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

本日いただいた意見に関しましては、矢野先生と私、それから事務局のほうで整理して、提言集のほうにできるだけ反映していきたいと思います。いろいろと新しい御意見もいただいたところで、我々ちょっと集中して検討を進めましょう。

なお、今日この場で御発言いただけなかった方もいらっしゃいました。兵藤先生、来週の月曜日までメールください。ウェブから御参加の牧浦構成員、いらっしゃるのでしょうか。もし御意見があれば、月曜日までお寄せいただきたいと思います。御発言された方も、もう一つ思い出したということであれば、月曜日までお願いいたします。それでよろしいですかね。

それでは、議事（２）その他に移ります。いかがでしょうか。

【阿部課長】 その他ということではございませんが、大変多数の御意見ありがとうございます。今日いただいた御意見、議事録も再度確認するなどして、できるだけ反映、関係部局とも御相談しながら反映させていきたいというふうに思います。また、その過程で個別に御相談する可能性もありますので、その際はどうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【根本座長】 それでは、私の進行はここまでとさせていただきます。よろしく願いします。

【小倉室長】 それでは、長時間にわたりまして御議論いただき、ありがとうございました。

また、根本座長、議事進行ありがとうございました。

繰り返しになりますが、本日お配りした資料につきましては、机の上に置いていただいて、後ほど郵送させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

議事概要につきましても、事務局の責任において取りまとめさせていただきます。後日、国交省、経産省、農林水省のホームページに公開し、議事録につきましても、また皆様に御確認いただいた上でホームページに掲載したいと考えております。

次回でございますけれども、第7回検討会は12月22日火曜日の開催予定でございます。場所は本日と同じこちらの会議室になりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、予定の議事が終了いたしましたので、本日の検討会は終了とさせていただきます。皆様、お忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございました。

— 了 —