

第1回 2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会

令和2年7月16日

【小倉室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会を開催いたします。

皆様方には御多用のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日、司会進行を務めます国土交通省総合政策局物流政策課物流効率化推進室長の小倉でございます。どうぞよろしくお願いたします。

開会に先立ちまして、お手元にあります配付資料の確認をいたします。議事次第にあります資料の一覧にありますとおり、配付資料は資料1から資料3まででございます。配付漏れ等ございましたら、事務局までお知らせいただきますようお願いいたします。

よろしいでしょうか。

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。その後、議事の状況につきましては、別室で傍聴するという形となります。報道関係の皆様はよろしくお願いたします。

それでは、本日お集まりいただいた検討会構成員の皆様を名簿の順に御紹介させていただきます。なお、時間の関係もでございます。お名前をお呼びしましたら、大変恐縮ではございますが、着席のままで会釈を頂ければというふうに思いますので、よろしくお願いたします。

アスクル株式会社E C R本部副本部長ロジスティクスフェロー、池田様。

井本商運株式会社代表取締役社長、井本様。

一般社団法人京都経済同友会常任幹事、上村様。上村様は、ウェブでの参加でございます。

引き続き御紹介させていただきます。一般社団法人日本自動車工業会大型車技術企画検討会主査、小川様。小川様は、ウェブでの御参加でございます。

引き続きまして、株式会社ローランド・ベルガーパートナー、小野塚様。

全国農業協同組合連合会参事、金子様。金子様は、後ほど遅れて参加というふうに伺っております。

S Gホールディングス株式会社取締役、川中子様。

流通経済大学教授、苦瀬様。

宮崎県西米良村長、黒木様。黒木様は、本日は所用により御欠席と承っております。

三菱食品株式会社 S C M 統括統括オフィス室長代行、小谷様。

一般社団法人日本経済団体連合会ロジスティクス委員会物流部会長、坂元様。

株式会社読売新聞東京本社論説副委員長、佐々木様。

株式会社日立物流執行役専務、佐藤様。

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 J I L S 総合研究所シニアフェロー、佐藤様。

一般社団法人日本物流団体連合会理事・事務局長、宿谷様。

全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長、高松様は、本日御欠席と承っております。

東京大学准教授、田中様。

東京大学教授、西成様。西成様は、所用により、遅れてウェブでの参加と承っております。

敬愛大学教授、根本様。

イオングローバル S C M 株式会社代表取締役社長、野澤様。

京葉流通倉庫株式会社代表取締役社長、箱守様。

東京海洋大学教授、兵藤様。

株式会社野村総合研究所産業 I T イノベーション事業本部主席研究員、藤野様。

東京女子大学教授、二村様。

味の素株式会社上席理事食品事業本部物流企画部長、堀尾様。

日本通運株式会社代表取締役副社長副社長執行役員、堀切様、所用により、代理といたしまして業務部長の溝田様。

ヤマトホールディングス株式会社専務執行役員、牧浦様。

松浦通運株式会社代表取締役、馬渡様。

流通経済大学教授、矢野様。

花王株式会社 S C M 部門ロジスティクスセンターセンター長、山下様。山下様は、ウェブでの参加でございます。

以上でございます。

なお、事務局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。

それでは、議事に入る前に、まず、国土交通省の瓦林公共交通・物流政策審議官より、本検討会の趣旨等を含め、御挨拶をいたします。

【瓦林審議官】 国土交通省公共交通・物流政策審議官、瓦林でございます。

本日は皆様、お忙しい中、この検討会のためにお集まりいただきまして誠にありがとうございます。感謝を申し上げます。

この物流、申し上げるまでもなく、国民生活、そして経済成長を支える社会インフラとして機能しております。平時はもとよりですが、先般の水害のときのような災害時、あるいは今回のコロナ、これは緊急事態宣言下にあっても、国民生活と経済を支える、サプライチェーンを支える、こういう役割を担っているわけでございます。

特に、今般のコロナ事態におきましては、現場の方々をはじめ物流に従事されている方々、国民生活と経済を支えるために、感染のリスクに大変な不安を感じながらも、現場で物流を維持するために御尽力いただいております。深く感謝を申し上げる次第でございます。

さて、この検討会では、今回御議論いただくのが総合物流施策大綱でございます。これは、政府として物流分野における5か年計画に当たるものでございまして、物流政策を担当する国土交通省、私どもと、また、道路局、そして荷主を所管する経済産業省、農林水産省、一緒になってつくる計画でございます。

物流を取り巻く状況につきましては、これも申し上げるまでもございませんが、今般のコロナで加速している面もございしますが、通信販売の急速な利用拡大等によって輸送の小口多頻度化、あるいはトラックドライバー不足等が進展しておりまして、現状のままでは需要に十分対応できないのではないかと、こういった懸念も出ているわけでございます。そういった様々な課題に直面しております。

特に、2024年4月になりますと、トラックなどの自動車の運転業務につきまして時間外労働の罰則つきの上限規制、これが適用されることになっておりまして、今までも物流効率化は重要な課題だったのですが、ますますこの課題に向けて取組を進めていくことが急務となってございます。

今後の生活・経済活動、いずれも新型コロナウイルスの感染防止を前提とした新しい生活様式に基づいて行われることも必要になっております。そういう意味で、人口減少の本格化とともに、このウィズコロナ、ポストコロナの時代も見据えて、新しい時代の物流、物流の姿を有識者の皆様の御意見を賜りながら検討を深めてまいりたいと考えてございます。

今回、この検討会で御提言いただいた中身を受けまして、政府として新たな総合物流施策大綱、新しい時代に対応して、前例にもとらわれず、しっかりとした中身にしたいと思っておりますけれども、ぜひこれを、時宜にかなった有意義な大綱を策定するということをお願い申し上げます。私から御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

す。

【小倉室長】 続きまして、道路局の池田局長より御挨拶をいたします。

【池田局長】 改めまして、いつも大変お世話になっております。国交省の道路局長を務めております池田と申します。

今日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

今お話にありましたように、日本全体、コロナ禍の中で経済の維持、社会の維持に大変苦勞しているわけですが、この4月、5月の中で高速道路の交通量、物流を支える大型車につきましては、前年の約9割を維持しております、今日もお集まりの物流に関わる皆様が、感染のリスクの中でしっかりとこの物流を支えていただいたことのおかげではないかと思っております。改めてお礼を申し上げたいと思いますし、今後、いろいろなりモート社会というものも進みますけれども、逆に、物流については、ますます活発になるのではないかなというふうに思っております。

その一方で、今、瓦林様からお話がありましたように、人口減少という、確実にやってくる状況の中で、ドライバー不足のことも出てきますし、生産性の向上は緊急課題であると思えます。高速道路のほうでもダブル連結トラックの利用を始めまして、それに付随して止めるところがないということで、ダブル連結トラック駐車ますというのを新たにきちっと設けることや、駐車予約システムの導入なども始めたところであります。引き続き、この生産性向上に向けて、道路側でできることについて一つずつ進めてまいりたいと考えております。

本検討会は、先ほどお話しされましたように、次期総合物流施策大綱の策定のための検討会でございますけれども、昨今のコロナ禍や、先々週より起こっております豪雨による災害、こういったものの中で物流についての公共性について世の中の認識も高まっておりますし、物流の公共性というのは、これから極めて重要なポイントではないかなというふうに思っております。ぜひ、次期の計画におきましては、官民連携の強化を含めた今後の方向性についての議論、また、それを踏まえたまとめにできればと思いますので、皆様と一緒に検討を深めてまいりたいと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

【小倉室長】 続きまして、経済産業省の島田商務・サービス担当大臣官房審議官より御挨拶をいたします。

【島田審議官】 経済産業省の商務・流通系を担当しております、審議官の島田でございます。

本日はお忙しい中、集まりいただき、ありがとうございます。

経済産業省といたしましては、例えば製造業、あるいは流通業といった荷主、あるいは消費者の観点から、関係者の行動を最適化していくということが非常に重要であるというふうに考えているところでございます。

この現大綱、物流施策大綱を策定した2017年からは、大分、世の中の状況が変わってきているというふうに認識してございます。当時からトラックドライバー不足というのは深刻でございましたが、それがさらに様々な制度の改正等もあって、より一層深刻化を増していくであろうということ、それから、ネット通販、これがさらに拡大しているということ、それへの対応といったこともどんどん、対応が非常に急がれる状況であるというふうに認識してございます。

さらに、これまでの、皆様御承知のとおり、コロナウイルス感染症ということで、荷主の側の意識もかなり変わっているのかなというふうに認識してございます。製造業の国内回帰といったようなことも含めて、新たな社会システムに対してどのような対応をしていくべきなのかといったようなことが必要かと考えております。

さらに、災害時におきましても、流通というのは決して欠かしてはならない、その辺りの対応といったことも、これからも引き続き重要な観点かなと思ってございます。さらには、先端技術の活用といったようなこと、自動化、あるいはロボット化といったようなことも私どものほうでもしっかりと対応を進めてまいりたいと思ってございます。

委員の皆様方には、ぜひ、この会議での忌憚のない御意見を頂ければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【小倉室長】 続きまして、農林水産省の池山輸出促進審議官より御挨拶をいたします。

【池山審議官】 農林水産省の池山でございます。

皆様方には平素より、農林水産行政に御理解と御協力を賜り、この場をお借りして御礼を申し上げます。

私どもが担当しております食品の流通でございますが、9割以上がトラックによる輸送となっております。このような中、トラックドライバーをはじめとしまして人手不足への対応が急務となっておりますし、加えまして、新型コロナ感染症対策ということへの対応も踏まえて、物流の改善が不可欠というふうに考えております。

このため、私どもとしましても、手荷役の軽減や待ち時間の削減等を図るため、統一規格パレットの推進を行っております。特に国内の重要な食料供給地域である北海道におきま

しては、産地主導でパレット一貫管理体制の構築に取り組んでおりまして、全国各地の市場と連携してパレット化を推進しております。

また、生鮮食品の輸送でございますが、特に産地から消費地までが遠く、長距離輸送が不可欠でありまして、長時間労働の軽減を図るため、モーダルシフトによるトラック以外の輸送手段への分散が必要というふうに考えております。このため、九州におきましては、各県、農業の大産地でありますけれども、各拠点の集約と大規模モーダルシフトを推進しているところでございます。

さらに、農林水産物・食品につきましては、令和12年度、2030年までに5兆円の輸出を行うという目標を立てておりまして、日本の高品質な食材を海外に輸出していくというような観点からも、十分な品質・鮮度の管理を行うためのコールドチェーンの確立といったことも推進してございます。

今後、このような取組につきまして、国としましても積極的に現地に働きかけまして、官民一体となってしっかりと推進していきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【小倉室長】 ありがとうございます。

それでは、議事に入る前に、開催要領に基づきまして、本検討会の座長と座長代理を決める必要があります。事務局といたしましては、座長は根本様、座長代理は矢野様にお引き受けいただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小倉室長】 ありがとうございます。

それでは、根本座長より御挨拶を賜りたく存じます。よろしく願いいたします。

【根本座長】 敬愛大学の根本でございます。

このたびは、座長の御推挙を頂き、ありがとうございます。矢野先生とともに、この検討会の議論を盛り上げていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

さて、2017年に現行の総合物流施策大綱が策定されましたけれども、これまでの取組を振り返ると、物流の標準化については、一定の進捗があったのではないかと考えております。例えば、加工食品の分野でアクションプランが定められました。また、国際物流の分野では、日本式のコールドチェーン物流サービスが規格化され、海外展開も期待されているところであります。

さて、次の大綱については、構成員の皆様とよく議論していきたいわけですが、自

分としては、ポストコロナ時代に合わせて、物流のデジタル化をスピード感を持って進めていくことが重要ではないかと思っております。コロナは、「10年かかっていた社会経済の変化を3年程度で実現しなさい」と我々に命じているのではないのでしょうか。その意味では、この新しい大綱をこのタイミングで策定するのは、時宜にかなった、非常に意義深いことだと思っております。

この検討会もスピード感を持って、年末までに集中的に7回開催する予定となっております。構成員の皆様におかれましては、大変御多忙とは思いますが、ぜひ、できるだけ参加いただき、貴重な御意見を賜りたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【小倉室長】 ありがとうございます。

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いたします。マスコミの方は御退出をお願いいたします。

これから先は、根本座長に進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 承知いたしました。

それでは、お手元の議事次第に従いまして進めていきたいと思っております。

まず、事務局から、議事の1、2、すなわち「総物流施策大綱と本検討会の趣旨について」及び「物流を取り巻く動向と物流施策の現状について」をまとめて御説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【飯塚課長】 国土交通省物流政策課長を務めております飯塚と申します。

それでは、資料1、本検討会の開催要領と、資料2、物流を取り巻く動向と物流施策の現状を、約20分ほどで、大変恐縮ながら着座にて御説明をさせていただきたいというふうに思います。

では、まず、資料1でございます開催要領です。1の目的は、2021年度からの総物流施策大綱の策定に向けて、今後の物流施策について御提言を頂くということです。

2の運営ですけれども、(3)で、構成員以外の方からも意見を聴くことができることとし、(4)で、代理出席も可能というふうになっております。

3の公開については、(1)、会議及び会議資料は、原則公開であり、(2)、議事録は、構成員の皆様の御了解の上、発言された方のお名前も含めて公開となっております。

構成員名簿が裏面でございます。

資料1は以上でございます。

続きまして、資料2、物流の現状でございます。説明の全体像は、1ページの目次を御覧

ください。

それでは、2ページ以降でございます。2ページから12ページは、物流全般の現状でございます。

まず、トンベース及びトンキロベースの貨物輸送量です。3ページのトンベースでは、国内では長期的に減少傾向、2010年以降はほぼ横ばいです。国際は、2013年以降、5年間で6%の減少です。

4ページのトンキロベースでは、自動車は5割、内航海運が4割という国内のモード別の割合を御確認いただけます。

5ページから7ページは、業界の概況です。物流業界は、営業収入、労働就業者数が全産業の3から4%を占める規模でございます。

6ページでは、トラック、外航海運、倉庫、港湾運送の営業収入が1兆円を超えている点、中小企業率が99.9%のトラック、99.7%の内航海運など、総じて高い点を御覧いただけます。

7ページは、世界の物流事業者の売上規模の順位です。ベスト10までに、中国の事業者が1社あるのみ、米国が3社、EU加盟国5社、ロシア1社という現状でございます。

8から10ページにございます、品目や輸送機関ごとの貨物輸送量です。8ページは、2000年、2010年、2017年の各品目の輸送量です。全般的に減少または横ばい傾向を示しています。2010年から2017年の減少率が、左から10品目めぐらいにあります砂利だとか砂・石材、これが63%減、真ん中あたりの窯業品、これが37%減というふうに大きくなっているのが特徴的です。

9ページの距離帯別輸送量ですが、左側の円グラフのように、トンベースで100キロ未満の輸送が全体の4分の3を占めている。右側の棒グラフにありますように、短距離の輸送ほど自動車のシェアが高くなっている、こういう状況でございます。

10ページにつきましては、小口多頻度化している状況を御覧いただけます。

11ページの国際物流では、2018年の世界の貿易額が1990年から5.7倍に拡大していること、それから、サプライチェーンにおけるアジア域内での国際分業の進展状況を御確認いただけます。

12ページでございますが、CO₂排出量です。貨物自動車は運輸部門の36.6%、内航海運は4.9%、旅客・貨物併せてですけれども、航空が5%、鉄道が3.9%でございます。これらの合計が日本全体の9.4%になります。国際約束に基づく温室効果ガスの排出

抑制も、物流分野の重要な課題の一つということでございます。

続きまして、13から28ページで、物流の現状の2つ目、国内物流の部分の関連の資料でございます。トラック、鉄道貨物、内航海運、物流施設、道路、宅配便及び食品流通の現状を御覧いただくことになります。

14ページでございますけれども、トラックドライバーの高齢化、労働力不足の現状と懸念でございます。

15ページは、年間所得額が全産業と比較して1、2割低く、労働時間は2割長いというトラックドライバーの労働環境です。

16ページの営業用トラックの積載効率は減少傾向で、2018年度は39.0%となっています。

次に貨物鉄道です。17ページでございますが、東京と大阪、北海道と本州の間の断面輸送量が大きいこと、混載であるコンテナ貨物では、食料工業品、紙・パルプ、宅配便で全体の4割強、それから貨車を1両単位で貸し切って輸送する車扱では、石油が7割弱を占めているということ、輸送トンキロは、平成27年、2015年でございますが、それ以降、コンテナが減少しているということが御覧いただけるかと思えます。

続きまして、18・19ページは内航海運です。国内貨物輸送全体の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担っているモードです。貨物輸送量は、18ページの左下のグラフのとおり、ピーク時の1990年頃から30年間で30%から40%減少しています。

内航フェリー・RORO船の動向が19ページでございます。

続きまして、物流施設でございます。20ページでございますが、保管のみならず、集配送や流通加工も含めた、多機能を有する大型の物流施設が増加していることを御覧いただけます。

続いて、21ページは、賃貸型の物流施設が増加傾向にあるということでございます。

続きまして、22から25ページは、道路インフラの状況です。22ページ、24ページの、物流効率化に資する高規格幹線道路や首都圏の3つの環状道路の整備進捗率が8割を超えているというところでございます。

25ページでございますが、2000年以降の圏央道沿線の大規模物流施設の立地件数が、他のエリアに比べて最も多くなっているという状況を御覧いただけます。

続いて、26・27ページでは、通信販売等の電子商取引（EC）市場の拡大と、それに伴う宅配便件数の増加。再配達率が、この4月の調査では、新型コロナウイルスの影響もあ

り、8.5%でございましたが、これまでは15%前後で推移しているということを御覧いただけるかと思えます。

28ページでございますが、食品流通は、97%がトラック輸送であり、手荷役作業が多く、荷下ろしの待ち時間が長く、小ロット多頻度での輸送が多いこと等から、取扱いを敬遠されている事例も出てきているということが御覧いただけるかと思えます。

続きまして、現状の大きな3つ目、国際物流でございます。30ページでございますが、日本の貿易相手国のトップが、2007年に米国から中国になったこと、それから2018年の貿易額の4割を超える割合が中国、韓国、ASEANであることを御覧いただけます。

31ページでございますが、品目別の輸出入量です。

それから、32・33ページは、我が国企業の海外展開でございます。物流フォワーダーのほか、製造業、流通業のASEAN進出が2000年頃から約20年間で3倍から5倍に増加していることや、また、33ページを御覧いただきますと、現地法人数の増加でもアジアでの急増というのを御確認いただけるということかと思えます。

34・35ページは、国際物流を支える外航海運になります。34ページ右上のグラフでございますけれども、世界の海上荷動量は、ここ数年、GDP成長率は下回るものの、数%ずつ増加しているという状況です。

35ページで示しますように、日本商船隊の輸出比率は減少傾向です。我が国外航海運大手事業者は、国際競争が厳しいコンテナ船事業を分離・統合し、ONEという新会社を2018年4月に設立したという経緯が御確認いただけます。

36から39ページは、国際物流を支える港湾の状況でございます。コンテナ船の大型化に対応して、我が国港湾の最大水深も拡大させている状況が36ページ。

コンテナ取扱個数は、2008年からの10年間で全世界では1.5倍、日本では1.2倍であるということを示すのが37ページでございます。

38・39ページは、我が国港湾とアジアの主要港湾の比較です。2018年のコンテナ取扱個数の世界トップ10は、2位のシンガポール、10位のドバイ以外は全て中国の港湾であり、我が国は東京の30位がトップです。

また、欧米基幹航路寄港便数が、京浜港が週21便、阪神港が週10便でありまして、シンガポールや上海、釜山とは3倍から7倍程度の開きがあるということでございます。

40ページでございますが、国際航空貨物取扱量でございます。ここ数年は増加傾向でございましたけれども、2018年度は自然災害の影響等で減少に転じているということ

す。

それから、41・42ページが、農林水産物・食品の輸出です。2019年の輸出額が9,121億円で7年連続過去最高を更新、輸出先では74%がアジアであること、また、41ページでは、ブリ、牛肉が増加した品目別の状況や、また、この3月の閣議決定によりまして2030年までに輸出額5兆円の目標を設定したということでございます。

続きまして、最近の動向、43ページ以降でございます。44ページは、現行の大綱を閣議決定いたしました2017年7月以降の状況でございます。豪雨や台風による被害、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受ける中でも、関係者の皆様の御努力で物流機能を確保・維持いただきました。また、各分野の物流施策も、資料のとおり進めているということをお確認いただけます。

45ページでございますが、新型コロナウイルス感染症による物流への影響です。45ページの上のほうの枠内の記述でございますように、トラックについては、通販需要等で宅配便は増加傾向、他方、生産活動状況を踏まえて素材等の荷動きは低調でした。国際では、貿易貨物が大幅に減少し、航空では、旅客便の大幅減便で輸送スペースが逼迫し、貨物チャーター便が設定されたりもしました。

新型コロナウイルスの影響でございますが、46ページが倉庫、47ページが鉄道貨物、48ページが内航、49ページがグローバル・サプライチェーン、これらへの影響等を示した資料でございます。

また、関連で、その影響等の報道が58ページ、59ページに掲載してございます。

50ページ、51ページでございますが、プッシュ型支援の支援物資を、トラック輸送によりまして自治体の施設へ輸送し、さらに各避難所へ輸送している、こういう状況を資料にしたものでございます。

また、これに関連して、豪雨による物流への影響に関する報道、これは57ページにございますので、また御覧いただければと思います。

52ページでございますが、IT技術で物流業務の省人化などを実現する「物流テック」を得意とするベンチャー企業の取組例というのを2つほど載せております。

続きまして、53から55ページは、食品流通の合理化です。先ほど28ページでも御紹介した食品流通の特徴を踏まえ、関係者が検討し、整理した課題と対応策でございます。

一例でございますけれども、55ページの上から2つ目のように、高速バスによる貨客混載を活用し、高付加価値化・マーケティング強化を図っている事例もございます。

56ページは、食品メーカーの連携による標準化の取組でございます。外装表示の標準化を進めるとともに、共同で物流子会社を設立などの取組を進めているという例でございます。

先ほどは物流の現状ということで、非常に駆け足で恐縮でございますが、60ページからは、大きな2つ目として、現行の大綱を策定した後の主な物流施策につきまして御紹介いたします。生産性向上、それから働き方改革、インフラ整備などの物流強靱化、そしてAI等の新技術の活用と人材育成、こういう4つの観点で資料を整理いたしました。

まず61ページでございます。物流生産性の向上は、現在の大綱策定後の最初のフォローアップとして、2018年1月に決定した総物流施策推進プログラムにおきまして目標設定をしたものでございます。枠内の記述にもございますが、「物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並に引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させる」というものです。目標設定時の最新データが2015年度でありまして、その後3年間の動向は、下のグラフにございますけれども、絶対値では全産業に届かない状況ですが、全産業を上回る伸びを示しているというのがここまでの状況でございます。

62ページが、世界銀行が算出していますLPI（Logistics Performance Index）という、物流パフォーマンス指標の国際比較です。今見ていただいた61ページの労働生産性とは異なりまして、物流サービスの質、スケジュールの達成度、荷物追跡能力等に関しまして、望ましいというのを5、望ましくないというのを1として算出し、2018年の日本は、右側のグラフにありますように4.03、これを大きく上回るとするのはドイツの4.20であって、他方、米国は3.89というような状況でございます。

63ページは、物流事業者や荷主等の連携を促す物流総合効率化法の概要です。連携により省人化と環境負荷低減を達成する取組を認定し、認定事業が一定の要件に合致する場合、資料右下にある支援を活用いただけるという枠組みでございます。

64ページは、支援措置の一つである税制特例の対象倉庫の資料でございます。

65ページでございますが、2018年から2019年に開催した共同物流に関する研究会の提言です。真ん中の水色の枠内のおり、従来の共同輸配送にとどまらず、発着荷主や物流事業者等のサプライチェーン上の各関係者が、翌日配送の見直し、検品の簡素化、物量の平準化などの「タテの連携」も促進すべきという方向性を示しているものでございます。

66・67ページは、物流標準化の取組です。納品伝票、外装表示、パレットや段ボールの大きさ、コード体系の標準化例を示し、実現に向けた官民のアクションプランを本年3月

に加工食品分野で策定しました。物流標準化は、共同物流やデジタル化に不可欠であり、さらに推進してまいります。

68から74ページでございますが、幹線物流、地域内物流、ラストワンマイル、そして国際物流に関する施策を並べております。

まず68ページが、1台で2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの利用促進の施策。

それから69ページ、70ページは、荷待ち時間の削減、積載率向上に資するスワップボディコンテナ車両の活用だとか、中継輸送の促進でございます。

それから、地域内物流に関しましては、71ページ右側の取組事例のような貨客混載が、地方部における物流サービスの確保のために有用でございます。このため、5月27日に国会において可決・成立した地域公共交通活性化再生法の改正で「貨客運送効率化事業」を創設し、今まで以上に円滑に貨客混載を実施していただけるような特例を措置したところでございます。

それから、ラストワンマイルの効率化でございますけれども、宅配便の再配達削減が重要課題です。72ページでございますけれども、真ん中の右側に黄色のマーカーをした部分、「多様な受取方法の推進」が課題解決に向けた対応の一つでございます。

受取方法の一つである置き配につきましては、最近では新型コロナウイルスの感染防止に資する非接触の受取方法としても注目され、73ページ左下の記述にあるような各社の取組が進められているというところでございます。

行政としても、73ページ右下に記述した対策で置き配の促進を図っています。多くの方々に安心して置き配を利用していただくためのガイドラインであります「実施に向けたポイント」というものをこの3月に策定したところでございます。

国際物流では、74ページ右側、シームレス化に向けた政策協議や、ASEAN等での生鮮食料品への需要の高まりを踏まえた、我が国発のB to CコールドチェーンのISO規格化の実現など、我が国事業者の海外展開に資する施策を進めています。

続いて、働き方改革です。トラックと内航海運に関する資料をいろいろ用意してございます。76から79ページは、トラック事業の働き方改革が導入された背景及び経緯です。冒頭も御覧いただいた全職業の平均に比べて厳しい労働環境が76ページ、それから77ページの、総理等も参画した会議での議論も経て、2018年5月に、79ページにあります政府の行動計画が決定されました。この計画に基づいて、2024年4月の自動車運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制導入に向け、政府を挙げて長時間労働是正の施策を

推進しています。労働生産性の向上、多様な人材確保・育成、取引環境の適正化による環境整備と、ホワイト経営等によるインセンティブの強化の施策でございます。

80ページでございますが、これは事業法の改正。

また、81ページは、2017年11月の標準約款の改正です。運送の対価が運賃であり、運送以外の附帯業務の対価として具体的な料金を規定しています。

さらに、82ページ、取引の適正化のため、ガイドラインの策定や安全規則の改正等を進めています。

以上がトラックでございます。

83ページは、内航海運業を支える船員の働き方改革についても、2019年2月から船員問題を議論する審議会の部会において検討を進めているということを記述しています。

84ページ以降91ページまでが、インフラ整備等物流の強靱化です。

85ページは、重要物流道路。

86ページは、根幹的な道路網の整備推進でございます。86ページ左上の点線の枠内にあります最初の黒ポツですが、2018年6月の東京外環の千葉県区間開通後は、都心經由交通の約8割が外環へ転換したというデータもございます。

87ページですが、上のほうにあります枠内、最初の黒四角のところの記述ですが、物流拠点から高速道路のネットワークへのアクセス性の向上を図るため、スマートインターチェンジやアクセス道路の整備を支援します。具体は右側の写真を御覧ください。

88ページでございますが、トラックの大型化や国際物流に対応するため、ICT等を活用した特車通行許可の迅速化の取組でございます。

隊列走行に関する89ページの資料ですが、左側下の2つの白丸でございます。後続車無人隊列走行の実現に向け、新東名（静岡県区間）を中心に、本線合流部での安全対策や、既存のサービスエリア・パーキングエリアの拡幅などの実証環境を整備しています。また、本年度、令和2年度でございますけれども、合流制御方法の技術的検討、GPS精度の低下対策など、高速道路インフラ活用策の検証を目的とした新たな実証実験を実施することとされています。

90ページでございます。物流効率化に資する物流拠点の整備を促進するために、今年度から財政融資を活用できる枠組みを創設しました。5月に国会で成立した改正物流総合効率化法に基づく制度で、この秋から施行予定でございます。

91ページは、災害時の支援物資輸送の枠組みです。東日本大震災等の経験を踏まえ、物

流拠点不足、物流ノウハウの欠如、オペレーションの錯綜等を課題と把握し、自治体や事業者が参画する協議会の開催や研修の実施、ラストマイルを中心とした実動訓練の成果、その横展開など、支援物資輸送の改善を進めているところです。

92ページ以降104ページまでが、新技術の活用と人材の関係です。

93・94ページは、SIPと呼ばれる政府の研究開発プロジェクトにおける物流の取組です。「物流・商流データ基盤」を構築し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有することで、サプライチェーン全体の最適化を進めるプロジェクトです。

95・96ページは、ドローンの物流への活用です。95ページ枠内の3つ目の白丸にありますように、5地域での検証実験を2018年に実施しました。ここでは、気象条件に留意すれば円滑な運航が確保でき、配送手段としてドローンを活用できるという見通しと、運航コストを含めたビジネスモデルの確立が課題であるという認識を確認しました。

96ページの検討会の「中間とりまとめ」で、一定の条件の下で収益性確保は可能だという結論を得たところであり、今年度から機材購入等の支援制度を導入しまして、ドローン活用の確立を支援しています。

97・98ページは、自動運航船など海事分野のデジタル化です。97ページ右下の記述のとおり、運航の効率化、船内環境の改善・船内作業の効率化、さらなる安全確保を実現するためには、デジタル技術を活用することが重要であり、船舶のデジタル化の帰結として自動運航船の実用化に向けた環境整備を進めています。

99から101ページは、サイバーポートの取組です。99ページ上の枠内の記述、「港湾関連データ連携基盤」の構築と、COMPASと称する新しい港湾情報システム等の推進によりまして、101ページの資料にありますような「ヒトを支援するAIターミナル」を実現します。これらにより、港湾に関する様々な情報が有機的に連携する、そういうサイバーポートの実現を進めています。

102ページは、自動走行ロボット、103・104は、人材育成に関する資料でございます。

最後に、106ページを御覧ください。今後検討が必要な重要課題の例として5点ほど記載をさせていただきました。1つ目の丸ですが、ウィズコロナ、ポストコロナにおいて、物流機能をいかに確保するかという点。2つ目の丸が、AIやロボット等を活用して業務効率化をどのように進めるかということ。3つ目が、物流のデジタル化・データ化、標準化、これにどう取り組むか。4つ目でございますが、物流リソースを最大限に有効活用するための

具体策は何か。最後、5点目は、ハード・ソフトの物流ネットワークの一層の強靱化に向けた具体策は何かというふうにしております。本日以降の議論のたたき台として例示をした次第でございます。

駆け足で大変恐縮ではございますが、資料の説明は以上でございます。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

それでは、本日は1回目の検討会ですので、ただいまの事務局の説明を踏まえつつ、物流の現状と課題、今後の在り方などについて、お一人ずつ忌憚のない御意見、御質問を賜りたいと存じます。

御質問があった場合については、その都度、事務局から可能な限り簡潔にお答えいただくという形で進めていきたいと思っております。また、時間の都合上、御発言につきましても、お一人2分程度をめどにお願いしたいと存じます。

それでは、名簿順にお呼びするというにしたいと思っていたわけなのですが、事務局から連絡がございまして、今、通信トラブルが発生しておりまして、ウェブ参加者との間で十分にうまくコミュニケーションが取れないような状態になっています。鋭意復旧に努めているところであります。ということで、上村委員、小川委員、西成委員、山下委員につきましては、一番最後のほうで御発言をお願いしたいと思います。それまでに復旧できることを願っているところであります。

さて、それでは最初に、池田委員からお願いいたします。

【池田構成員】 アスクルの池田でございます。

弊社は、ECサービスを提供している会社でありまして、日本のオフィス向けのオフィス消耗品のお届け、eコマースサービスですと全国でナンバーワンのシェアを誇っております。最近是一般の家庭にも、LOHACOというサービス名称でECサービスを提供しております。

そういう現場に身を置いている中で、先ほど御説明いただいた資料、まさにそのとおりだなど。eコマースの中でいきますと、コロナ禍でさらに一層拍車がかかりましたけれども、皆さん、eコマースを利用されるようになってきていると。これは背景に、スマートフォンですとか、そういった情報技術もあるんだろうと。日本の配送キャリアさんですとか、我々は自配送もやっていますけれども、きめ細かい配送サービスというのも非常に受け入れられる土壌があるんだと。そういう環境にありますので、eコマースの御注文というのはどんどん増えていくんだろうと。今まで店舗で買われていたものがeコマースで買われる

と、そういうパラダイムシフトが起こっているんだろうなと。

そういう意味では、仕事量は増えていくんだけど、ロジスティクスの部分に関しては、この資料にもありましたとおり、人手不足というのが非常に大きな課題でございます。弊社としましては、そういった部分を解決するために、物流センターの中にロボティクス技術があると、AI、そういったIT化を進めて省人化をしているというところ。あと、配送に関しても、そういった活動をしていったり、先ほどの話にありました置き配ですね。こういったサービスを提供することで、できるだけ効率化を図っていくということをやっております。

実際、やっております非常に悩ましいなと思うのは、これ、一企業の努力でやるというのはなかなかつらいものがあると。機械化するというのは、もちろん我々のセンターの設備の中ではできるんですけども、やはりサプライチェーン全体で変えていくということも必要なのではなかろうかなと。例えば、商品の荷姿ですとか、サプライチェーン全体で、事例でも食品業界での外装の標準化みたいなのがありましたけれども、こういったものもより効いてくると思いますし、あと、お客様にお届けする個装の箱、こういったものに関しても標準化していくことで作業自体が効率化できるんじゃないかなと。もちろん労働人口を増やしていくということも必要なんですけども、今いる体制の中で、より効率よく、スマートな形でやっていくということも必要なのではなかろうかなということを考えております。そういった議論がここでまたできるといいなというふうに考えております。どうぞよろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

続いて、井本委員、お願いします。

【井本構成員】 井本商運の井本でございます。

弊社は、内航海運で、特にコンテナの海上輸送を主にやっております。国際フィーダー貨物の輸送で、ハブ港である主要港から地方港までのネットワークを形成しておりまして、日本の港の大体五十数港、寄港いたしております。

2000年代前半から国内のモーダルシフトということで、国内のトラックの貨物をISOのコンテナに積めることで、我々の海上のルートにモーダルシフトを今してきております。その中で、トラックの貨物の中でも動脈物流のほうは非常に納期が厳しいということで、海運に流れると納期がやはりかかってしまうという問題があります。それともう一つは、静脈物流、産業廃棄物系の輸送は比較的納期が緩やかということで海運には適している

のかなというふうに考えて、今、集荷をしているところなんですけど、最近、例の災害、2011年の東北の震災以降、当社も災害廃棄物専用のコンテナを作りまして、当社のグループで東北の震災の廃棄物の輸送を手がけております。

災害が来ますと、物流って3つ発生すると我々は見ているんです。まず1番目は、支援物資、被災地に対しての支援物資の新しい物流。2番目が、被災地から出る通常の貨物、また、被災地へ向かう貨物の物流。これは、道路が寸断され、鉄道が寸断された中で、違った迂回ルートを通して輸送される新たな物流。また、被災地を経由する、被災地を迂回する物流、これも新しく発生します。最後に、瓦礫、震災の瓦礫の輸送が発生すると。

これをトラックでやっていただくのもいいんですけど、我々、内航海運、特に内航のコンテナはいろいろな地方の五十数港に寄港していますので、いろいろなところに寄港できます。これを利用していただくということも一つ今後の新しい物流の形態かなということと、これを読んでいたら、世界のISOのコンテナが7億本から8億本動いているという中で、日本の国内も、60港の地方港はコンテナの作業ができる港が整備されています。これを有効活用して、貿易貨物だけでなく、国内の動静脈の貨物も海上で輸送するというのをやってもらったらどうかなというふうなことも一つあります。

モーダルシフトの受皿で鉄道か海運というような形なんですけど、海運のほうは内航海運全体が受けるわけじゃなくて、モーダルシフトの受ける海運というのは一部なんですよね。RORO船、それとあとはフェリーで、3番目に我々のコンテナ輸送が挙げられると思うんですけど、何分、フェリーとRORO船は船型が大きいので、入る港が限られています。我々、コンテナ船は比較的小型化、いろいろな地方港まで配船することが可能なので、国内の貨物をコンテナにする、ISOのコンテナ化することで我々のネットワークにのっけてもらうということも大事なのかなということと、日々、この内航コンテナのネットワークが広がっていくことで、災害の対応もやりやすいし、また、モーダルシフトの応援にもなるというふうなことだと思っています。こういう視点でこの会で議論できたらというふうに思っております。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、小野塚委員、お願いいたします。

【小野塚構成員】 ローランド・ベルガーの小野塚と申します。

多分、今日御出席の皆様の中で、一番、弊社が一体何の会社だろうと皆さん思っているかと思うので、簡単に弊社の紹介もさせていただければと思います。弊社、ローラン

ド・ベルガーという会社、本国はドイツにある会社でございます、いわゆる戦略系のコンサルティング・ファームと言われている会社になります。いわゆる企業経営を御支援させていただく会社でございます、物流会社の皆様もそうなのですが、メーカーの会社様であったりとか、小売の会社様であったりとか、いろいろな形で我々も支援の機会を頂いております。

日本では1991年から事業活動を展開しております、外資系のコンサルティング・ファームというと、どうしても、外資の企業を相手にしているんですよねというイメージをお持ちになられる方も多いのですが、我々はヨーロッパ系ということもあって、日本においては日本の会社の役に立つことを重視しましょうということで、実は日本の法人に関していうと、お客様の9割が日本の会社様になっております。私自身も基本的には日本の企業様の応援をさせていただいております。経営戦略全般を御支援させていただいておりますので、弊社、自動車メーカーさんを担当している人間もいれば、食品メーカーさんを担当したり、アパレルメーカーを担当している人間もいるのですが、私自身はロジスティクスとかサプライチェーンを担当させていただいております。そういったこともあって、本日、こちらの会に出席させていただく機会を頂いているというふうに理解しております。

私自身、こちらの、まさに総物流施策大綱、今御案内のあった内容に関しても含めてコメントをさせていただくとすると、大きく3つポイントがあるかなというふうに理解しております。1つは、環境の変化ということ、こちらについては、既に御案内のあったとおりで改めて議論するまでもないかと思いますが、人手不足であったりとか、あるいは座長からのコメントもあったコロナ対応という点でいうと、10年を3年で変えるというような大きな変化が求められているわけですが、これを実現するためにはやはりテクノロジーをどう使うのかというのがポイントだと理解しています。

先ほど池田さんからコメントのあったとおり、ロボティクス化であったりとか、省人化であったりというような、目に見える機械技術の活用というのも重要だと思いますが、それに加えてマッチングであったりとか、RFIDであったりとか、いわゆる情報を共有していくということも大事になってくるといったときに、いかにデジタル化を実現していくか、いかに見える化していくか、どこにどんなものがあって、どれだけキャパシティが空いていて、それをどうやったら共有できるのかといったときに、そもそも見える化がないことにはスタートしないという、この見える化をデジタル化で、あるいは技術でどう実現していくのかというのが1つ目のポイントかなと思っています。

2つ目のポイントは、技術の進化というものは、結果として、こちら、多くの物流会社の皆さんがいらっしゃいますけれども、物流会社の皆さんのビジネスモデルを大きく変えることになるという認識を持っております。それはある種、脅威であると同時に、ある種、機会でもありますし、物流を使っている皆さんからすれば、より便利な世界がやってくるかもしれないという言い方も見てとれると思います。

例えば、本日、ヤマトの方、佐川さん等もいらっしゃいますけれども、宅配便では定価が普通になっていますが、物流のほとんど全てを占めるB to Bの物流では定価が普通ではないですといったとき、じゃ、見える化してデジタル化してきたときには、物流って定価になるんですかとか、あるいは、モノを運ぶと同時に実は情報も運んでいますと、情報という付加価値を実は新しいバリューにできるのではないのでしょうかというようなビジネスモデルの変化も、まさにこの3年、5年で大きく進むポイントだと理解しています。ぜひ、そういった点も御議論できればいいかなと思っています。

3つ目のポイントは、まさにこの国の施策を考えるときには、そういった技術であったり、ビジネスモデルの進化を実現するときには、法制度の改正であったり、国としての後押しをしていただける部分というのが実は大きなポイントになると思っています。

例えば、例えばです。先ほどのデジタル化であったり、定価というのの行き着く先はダイナミックプライシングですといったときに、じゃ、そのトラックの方への支払いというものは本当にダイナミックプライシングが導入できるんですかと。当然、とはいえ、労働環境もきちっとよりよくしていかなければいけないといったときに、このダイナミックプライシングみたいな思想も、どうやって働く方の労働環境と、一方で便利さというものを両立させていくのかというのが大事な点かと。

ただ、この新しい施策ができて、それが推し進められれば、日本の産業競争力であったり、あるいは、日本で住んでいる人々にとっての生活環境のよさにもつながる取組だと思っておりますので、ぜひ、いろいろな形で貢献させていただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

ただいま回線が復旧しました。御予定のある方もいらっしゃるので、名簿の順に戻りたいと思います。上村さん、お願いいたします。

【上村構成員】 上村でございます。

今日はウェブからなので、残念ながら、皆さんと同じ情報をちょっと共有できないところ

がございまして、これも新しいオンライン、ウェブの時代になかなか環境を整えるのが難しいところがございます。

その上でこれからの物流に関して申し上げますと、私は、ウィズコロナ、アフターコロナの中で、今までの物流を取り巻く状況が、ごろっと変わる可能性がある、いや、今までいかなるときでもスムーズにいかせようというのが、この近年のロジスティクス、サプライチェーンマネジメント、順調に、いかにリードタイムを短くし、コストをかけずに、在庫を持たずに、スムーズにというのがテーマでございました。この物流大綱も全部そういう方向でやってきたと思いますが、残念ながら、今回のことでも分かりましたのが、スムーズにいかない前提、順調にいかないいろいろなことが、供給側、それから製造側、消費も、でも、消費者自体は相変わらず、やっぱりサービスレベルを求めてくると思うんですけれども、そういうものが変わるということをまず、頭にたたき込んで、設計し直さなくてはいけないんだろうと思います。

恐らく産業構造が、これから国内回帰を今、するもの、しないもの、よそへ移すもの、特に輸入の供給先を変えるというようなことも視野に入れながら、やはり大きく変わってくると思います。このサプライチェーンの変化の中で、このロジスティクス、物流というのは変わらざるを得ないわけでございまして、それから、特に国内回帰の中でも、工業製品もございしますが、やはり食料自給率の低い日本がどこまでもう少し上げていくのかということも多分、議題にもなっていると思います。

そういう意味では、この物流大綱の委員会は、農林水産省、それから経済産業省も入られて、大きく、そういったものをアフターコロナ、ウィズコロナの中で変えていくということに、どう足腰としての整備、国土交通省をはじめとするいろいろなものの整備を変えていくのかというのが、私はテーマ、初めに申しましたように、今までのように順調にはもったいないであろうと、そのときにどういうふうに、今までどちらかといえば集中して効率を上げていく、生産性を上げていくところから、やはりある程度分散化に持っていかなざるを得ないでしょうし、それからまた、そのときの道具立てとしては、新しいAIだとか、自動運転ですとか、Ma a Sだとか、ドローンだとか、そういうものを駆使しながら、もう一度再構築していくというのが今回の新しい総合物流大綱の中身かなと思っております。また勉強させていただきたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、小川委員、お願いできますか。

【小川構成員】 日野自動車の小川でございます。

今日はちょっとウェブの参加で申し訳ございません。

いろいろ今、お話をお聞きしているところでは、この物流というのをどういうふうに捉えるかという問題は一つあると思います。特に90%以上がトラック物流という現状の中で、やっぱりトラックの物流というものを考えたときには避けて通れないと思うのですが、私ども、やっぱりトラックメーカーということですので、ハード的な対策を中心に、ソフト面をどうするかということを考えていかなければいけないと思っています。

特に今、上村委員からもありましたけれども、例えば幹線道路での自動化というもの、これは無人化も含めて視野に入れてということですが、こういった標準化ということに関しては、ドライバー不足対応には貢献していくと思いますが、決して幹線道路だけ人がいなくなれば労働力の確保につながるかというわけではないと思っております。我々、トラックメーカーとしては、支線の部分、発荷と着荷のところも今、各社が無人化というものに取り組んでいるところであります。

ただ、これだけでは、輸送の部分を幾ら効率化しても物流全体が効率化していくわけではないという観点から見れば、皆さん、同じ認識だと思いますけれども、やはりデータの連携によるということが重要なのではないかというふうに思っています。

例えば、コロナの最中にトイレットペーパーの不足がありましたけれども、あれは決してマスクとは違って、生産量は十分にあるけれども、末端まで届かないというのは、在庫の問題だとか、流通の問題とか、データ連携の不足というのも一つの原因にあると思っておりますので、このデータ連携を、トラックというハード面からどういうふうに我々、貢献できるのかということを考えていかなければいけないと思っています。

今、少なくとも大型4社の中では、各社のトラックから発信する走行中のデータについては、共通化を図って、それを1つのデータとしてハンドリングできるようにということを今、我々としては考えているところです。そういった観点から、このトラックのデータ連携をさらに進めていって、ビッグデータ化による様々な連携ということの道も探れるのではないかというふうに思っております。

もちろんデータの取扱いについては、事業者様、あるいはドライバー様の関係もありますので、個人情報保護法の観点に基づいて慎重に行う必要があると思っておりますが、その辺も見据えながら、このデータ連携というものがどこまでハード面からできるのかというこ

とについては、今後、様々な方々からの意見を頂いて、我々が貢献できるところを進めていきたいというふうに思っているところです。

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、続きまして、金子委員、よろしくお願いいたします。

【金子構成員】 全国農業協同組合連合会の金子でございます。よろしくお願いいたします。

私ども、全国に、いわゆるJAという組織が580ほど、全国各地にございますが、そこで農家の方の生産された農畜産物を消費地・者にお届けをする、それから農家に必要な資材を共同で、肥料だとか、農薬だとか、そういうものを購入する。農協はそういう事業を行っているわけですが、その全国団体ということでございます。

食品物流の中でも特に、農畜産物、農産物の物流というのが恐らく課題が大きい、もしくは一番立ち後れているというふうな認識しております。特に農産物の中でも、とりわけ青果物については、季節性もございまして、それから規格が統一化されていないというような課題、そのためにどういうことが起こっているかと申しますと、パレチゼーション、パレット化がまるで進まない。九州のいわゆる産地からは、いまだに大型車でべた積みの青果物が輸送されているという現状ですとか、それから波動がございまして、半分で、10トン、大型のトラックが半分しか積載しないまま、どうしても青果物の場合、走らざるを得ないケースというのが多々ございます。

今現在、そういうことをどう満載化をして台数を減らすか。そのために産地でこれからストックポイントと言われる集約拠点施設を、私ども、参画をしてJAとともに造っていく。それから、パレット化のところは、パレットそのものの導入も必要ですが、その前に、例えば段ボールサイズでありますとか、さらに言えば、段ボールの中に入る青果物そのものの規格も見直しをしながら、パレット化をぜひ推進したいと思っているところでございます。そのことが2024年に何とか間に合うようなスピードで進めたいというところでございます。

ということで、今申し上げましたように、JAなり、いわゆる農業の生産者の方はもちろんですけど、JAも含めて、それから卸さんも含めて、非常に中小規模の団体、農家がそろっているメンバーが、そういう中で物流をどう改善していくかということですので、直接的にはぜひ、パレット化も含めて、こういう場で農産物の現状についても御認識をいただいて、

ぜひ、あえて言えば支援をしていただけるかどうかということも含めてお願いしたいと思いますし、先ほど、もっと先を見た無人化等についても、そのことを念頭に入れながら、これから私どもも検討していきたいと思えます。そういう立場から参加をさせていただいております。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、川中子委員、お願いいたします。

【川中子構成員】 SGホールディングスの川中子でございます。よろしくお願いいたします。

私どもは佐川急便を中心とした企業グループでございまして、宅配便を中心としてはございますが、宅配便にとどまらず、法人の皆様には運輸・物流サービスを提供している企業体でございます。

足元、やはりコロナの関係がございまして、インフラをいかに維持していくか、サービスレベルを継続していくかということに対応しておりますが、今後、アフターコロナを考えた場合には、やはり確実に世界が変わってくるというふうに考えてございますので、備えるべきこと、対処すべきこと、そういったことを今考えていく必要があると考えてございます。

それから、従来からの話ではございますけれども、やはり効率化の観点で、働き手が限られている中で、お客様の需要にいかに応えていくかといったところは大きな課題として捉えております。

事業構造上、なかなか難しいところではあるんですけども、現在でもかなりの超労働集約型企业でございまして、まだまだ足元の科学技術の発展ですとか進化、そういったことによつてできる余地があるというように私どもは考えてございます。

いかに自動化していくか、デジタル化していくか、たくさん今までも話としては出てきておりますけれども、そういったことに加えまして従来からの集約化ですとか、いろいろな企業さんとの連携、こういったものを含めていろいろな仕掛けを作つて、効率化、省力化、高度化、こういったことをやっていくのが重要じゃないかと、そのように考えております。そんなところでの議論もできればいいかなというふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、苦瀬委員、よろしくお願いいたします。

【苦瀬構成員】 流通経済大学の苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

私、もともと都市計画とか交通計画から物流を研究しておりまして、今までも大綱で何回か委員をさせていただいたり、3.11の後は、災害、緊急支援物資のこととか、最近ではオリパラで物流についてもどうするかなどというようなことをお手伝いしてきました。

今日、この場で6つぐらいを、ちょっと個人的な意見を申し上げたいと思いますが、1つ目は、ビジネスの視点からということで、もう随分御指摘がありましたけれども、また、つい最近も業界紙に書かせてもらいましたけれども、調達だとか、立地だとか、それから在庫削減がいいのか、備蓄がいいのかとか、集約がいいのか、分散がいいのかとか、それから情報を、企業秘密は守ったほうがいいのか、少し出して共有化したほうがいいのかとか、多分そういうようないろいろなことを問い詰められているんじゃないかというのが私の肝胆でございます。私、ビジネスをやったことがないものですから、外から見ているだけでございますけれども、そのようなことを感じて、そういう原稿を書かせてもらいました。これが1つです。ですから、そういう意味では、この重要な課題の中にそういうことが含まれているんだろうなと思います。

それから、2つ目は、やっぱりコロナに関連しているかもしれませんが、いわゆるソーシャルというか、ソーシャルディスタンスというか、ヒューマン対応とか、サステナブルとかいう場合がありますけれども、そういう視点での話がやっぱりこれからはいいんじゃないかなと。

例えば、物流TDMをやろうやろう、やっぱり人手不足もあるし、いろいろなことを考えようと一生懸命言っていたのですが、それとともに新しいコロナの問題があって、新しい生活様式が出てくるとなると、じゃ、みんな、あまり動かないから要らないのかというのはなくて、実は、新しい生活様式で密を避けなきゃいけないから、本当に多頻度でよかったのかい？ 1個ずつ何回も持っていくのがいいのかい？ という議論になるとするならば、当然、物流のコントロールというのもやっぱり考えなきゃいけない。

そうだとすると、実は物流は派生事業ですから、根源的な受発注の問題というのが出てくるわけで、受発注の問題を、3密を避けていますというのであるならば、そこに必ずそういう何らかの対応が出てこなきゃいけないだろうというふうに思います。それが新しい生活様式に合わせた物流と商取引かなというふうに今、感じております。それが2つ目ですね。

それから、3つ目に感じたのは、コロナに関連するかもしれませんが、有事の対策というのをやっぱりもうちょっとクローズアップしてもいいのかなと思っております。1つの施設を2つ、3つで使う。例えばSA・PAを災害拠点にするとか、調整池を造ってお

く。ふだんはテニス場だとか、幾らでもあるわけでありまして。また、1つの課題を2つの方法でカバーする。道をリダンダンシーで多重に保つとか、いやいや、補給と備蓄とバランスを考えようとか、多分、そういうような有事の話もあって、それが実はハードのところにも来るんじゃないかと、何となくもうちょっとハードのところがあってもいいのかなと。

具体的に言うと、老朽化している港湾、どうするんだと。湾岸沿いの、あれだけ40年以上もたっているような物流施設がいっぱいあって、地震が来たとき、本当に大丈夫なのか。運ぶことはできるけれども、運ぶものがないとか、運ぶものがあるはずだったところが潰れているとか、そういうような議論になると大変だなというふうに思っていますし、逆に、モノの着地のほうで言うならば、新しい生活様式になっていろいろな宅配が増えるとしたときに、そういうようなまちになっているのか。オフィスにはちゃんとその届くものが、新丸ビルには1日650台のトラックが来るわけですが、それをさばくのに何十台分の荷さばき所を用意してありますけれども、そういうものが今後本当にできるんだろうか、住宅地でそれができるんだろうかというような。私の家の前なんかは、ずっとトラックが何台も止まっています。本当に大丈夫なのかという気がしています。

ということで、以上の3つを私は今、ちょっと感じたということでございます。これからよろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、小谷委員、お願いいたします。

【小谷構成員】 三菱食品の小谷でございます。よろしく願いいたします。

弊社は、食品の卸売業を担っておりまして、日々、日本の食を支えるというミッションに基づいて、食品メーカー様のお作りなされた商品を、生活者の皆様がお買い求めになる売場でありますスーパー様、コンビニエンスストア様、ドラッグストア様、また外食産業様の店舗のほうに商品供給を行っております。

新型コロナウイルスが発生しましたが、ビフォーコロナの頃から慢性化していたドライバー不足、作業員不足というのが、御多分に漏れず、流通業界でも発生しており、日本の食を支えるというミッション完遂のために、何とか流通の合理化を推進しなければということで、まずは自社のシステム化や機械化への投資をしてきたのですが、それでは充足せず、特に2010年ぐらいを契機に、物流費が非常に上昇してきているという状況は継続しています。

自社の取組だけでは限界があるため、メーカー様と発注、物流センターに対する入荷に関

する合理化の取組み、それから小売業様とは受注・納品に関する合理化の取組みと、また中間流通業同士でも、場合によっては物流の共同ということで合理化を図ってきたつもりですが、それでも、先ほど申し上げましたとおり、今日に至るまで物流費の上昇は続いている状況です。

新型コロナが発生して、対象エリアは限定的ではありますが、リテールサイドの需要が高まっている状態となっており、そこに対応するために人的リソースは非常に逼迫しているのですが、一方で、例えば外食産業で若干、人が余っているという方々が流入しております、若干緩和しつつあるというのが直近の傾向であります、ただ、経済活動がまた通常に戻りつつあるという中では、先ほど申し上げたような、ビフォーコロナのような非常に逼迫した物流環境に戻ってしまうというのは認識しています。

当面は、コロナとともに生活していく、ウィズコロナということだと認識しており、対面するお客様側のリテールサイドの業態間の業績、格差が、恐らく顕著となるだろうと考えています。同じ業態でも、デジタル化とかニューノーマルでの対応が適切かつ迅速にできた企業だけが生き延びて、適切に対応できない企業は淘汰されてしまうという危機感が弊社自身にもあります。

よって、従来の食品流通業界のプレーヤー同士で、何とか合理化という取組をしてきたつもりではありますが、それはさらに加速度的に実行する必要があるとの認識ですが、やはり異業種間でのあらゆるリソースのシェアリングとか、デジタル技術を活用した、より新しいビジネスの創出とかということがないと、なかなかこの先を見据えた商品安定供給というのは難しくなるだろうと考えています。

今回、このような機会をいただきましたので、いろいろな方々と意見交換をしながら、将来の物流に資するような取組ができればと思うのですが、ポイントとしては、やはり何人かの方も言っていらっしゃいましたけれども、やはり情報連携、見える化というのがまず最初に必要だと考えております。更に、標準化、この2点が大きなポイントだと思っております、外装規格であるとか、ソースマーキングであるとか、パレットやコンテナの荷役施設・機器の標準化であるとか、あと、先ほど申し上げた情報連携のタグのデータレイアウトとか、その項目というものがしっかりと標準化されてくれば、業界を超えた合理化というのは進められるのではないかと考えております。よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、坂元委員、よろしく願いいたします。

【坂元構成員】 経団連でロジスティクス委員会物流部会長をしております坂元です。

経団連では、デジタルトランスフォーメーション、DXを通して課題解決と価値創造を実現する未来社会、Society 5.0の実現に向けて取り組んでおりますが、その本質は、データによって個々の企業や業界を超えて、モノやコトがつながることであると考えております。新たな大綱では、ぜひ、そうした分野横断的なつながりを意識していただきたいというふうと考えております。

これは弊社の一例ですけど、受注のデータ化というのをずっとEDIを通して進めてきたのですが、やっぱり進捗は60%が限界だと思います。あと40%の方々とどうやってつながるかという、電話とファクスなのですが、今これをデータ、デジタル化する取り組みを始めております。これができると、まず初めの情報がデジタル化できるということで、後々につながっていくのかなと信じて今、進めているところでありますけど、もう一歩進んでいいますと、ドイツのインダストリー4.0では、工場と工場をIoTでつないで全体最適化を図るというような手法も模索されているということで、今まで企業の中だけでクラウドでやってきたんですけど、その壁を乗り越えなきゃいけない時代なのかなと考えております。

また、グローバル・サプライチェーンの重要性というのが改めて認識されておりますけど、生産に必要な原料、部品を運ぶ物流についても、データを活用した新たな取組を検討すべきと考えております。ウィズコロナで、輸出入の担当者は、紙でしか仕事ができないということで、どうしても会社に出ざるを得ませんというような状況がありました。データ連携によってペーパーレス化できると考えていますので、業務の効率化、改革という意味では、ペーパーレスを目指すのも一つの目標ではないかなと考えております。

今後、ウィズコロナ、アフターコロナということで、テレワークの普及などによって交通・流通などの在り方というのが大きく変化する可能性があると思っています。そうした都市全体の変化の中で、交通・流通をはじめ防災・減災、環境、エネルギーなど、社会をめぐる様々な課題への取組と物流をどのように連携させていくべきかというのを皆さんと考えさせて、議論させていただきたいと考えております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、佐々木委員、お願いいたします。

【佐々木構成員】 読売新聞の佐々木と申します。

弊社は、新聞を皆さんの御自宅に届けるという、物流会社の側面も持っているのですが、私自身、そちらをあまり担当したことがないものですから、報道機関、第三者的な立場からいろいろ発言をさせていただければと思います。

まず、今回のコロナの問題で物流の重要さというのが改めて際立ったのではないかなというふうに感じています。大綱をつくる上においては絶好のタイミングかと思いますので、建設的な論議を進められればと思います。

初めに、ちょっと話が出ましたが、トイレトペーパーが一時品薄になって、これは在庫の問題ではなくて、物流がネックになったというふうに言われました。あと、巣籠もり商品ということで、自宅に居ながらクリック一つで商品が自宅に届く。このありがたみが改めて実感できたということかなと思います。

そういう意味では、物流は物流会社だけの問題ではなくて、ここに幅広い業種の方がお集まりいただいているように、荷主、モノを送る側であり、あと、受け取る、我々個人の問題でもあると。みんなが一緒になって考えるべき問題であるというところを今回、大綱などで強調していただければなというふうに感じています。

あともう一つ感じているのは、物流業界の情報発信の重要性ということです。物流というと、縁の下の力持ちといいますか、あまり目立たない存在というような認識なのかなと思ひまして、インターネット通販の送料無料とか、サービスはただというような認識が何となく一般の間に広まっていったという状況があるかと思っています。それが生産性の低さの要因でもあり、待遇の改善につながりにくくなっていると、そういう状況を生んでいるのかと思いますので、今回の問題を機に、適正な対価、サービスに対する対価の在り方という辺りも考えていくべき課題の一つではないかなというふうに思います。

あとは、重要なのは企業間の協力だと思います。先ほどからいろいろお話は出ていますが、共同配送というのがいろいろ広がっていると。ビール会社さんがやっているとか、あと、異業種で、業界を越えていろいろなモノを共同配送しているという話もよく聞きます。それぞれのマッチングというのが重要かなと思ひまして、実際そういう取組をされていると思うのですが、そこを拡充していくということが重要なかなと。そこで、やっぱりデータの集積というのが重要だと思いますので、そこを、いろいろ最先端技術を使いながら、いかに効率化していくか、せっかくこれだけ幅広い企業の方が集まっているので、論議を深められたらなと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、日立物流の佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤（清）構成員】 日立物流の佐藤でございます。

エンドツーエンドのサプライチェーンの中に、これも申し上げるまでもないんですけども、調達、生産、販売、消費者というように、物流がこれに含まれておりますけれども、近年、EC、あるいはモノからコト消費、こういった関係の移行がありまして、今、消費者物流、こちらが大きく変化して、いつきはクライシスなどと言われたわけでございますけれども、今、一般消費者の皆さんも、この分野に対する関心が非常にやっぱり高いわけでございます。かつ様々なベンチャーも、この分野に今、かなり入ってきて、ビジネスチャンス求めて今、動いていると、このような状況だろうというふうに認識しております。

一方、我々、B to Bの会社になるんですけども、こういった需要の不確実性、こういったものは増えてくる、あるいは構造が非常に複雑になってきているというようなことでありまして、ボラティリティーが非常にやっぱり大きくなっております。当然、在庫管理のコストだったり、あるいはトランザクションのコスト、こういったものが、これはお客様を含めてどんどん増えてくるというようなことが今の状況なんだろうというふうに思っております。B to Bの領域におきましては、片一方では、生産性、あるいは効率、これがやっぱり落ちる傾向にあるだろうと、放っておくとですね、このように認識しています。

これに、先ほど話がありましたけれども、豪雨だったり、台風だったり、あるいはパンデミックだったり、いろいろなものが重なって今、非常に大変な状況というような認識というふうに私は感じている部分でございます。そういう中で少しB to Bの話をさせていただきますけれども、今日の資料の中にも物流の就業者が258万人というのがございました。そのうちトラックと倉庫を足すと210万人というような数字になってまいります。この210万人のうち、これは私の勝手な試算ですけども、果たしてB to Bはどのぐらいかなと見たときに、多分180万人ぐらいかなと、85%ぐらいになるだろうというふうに、これは私の勝手な試算です、感じています。これは人だけじゃなくて、当然、車も、ファシリティーもこれぐらいの規模感で日本の中に存在しているだろうというふうに思っています。

こういうB to Bの中におきまして、当社、当然この分類に入っておりますけれども、どうしてもお客様の戦略、あるいは御要望、御要求、こういったものに応えなきゃいけないというような使命がございます。そういう中で、やはり応えるということが、かなりデジタ

ルに持っていきにくい、アナログの世界でかなり頑張っちゃっているというのが今までの状況であるというようなことであります。

ここはちょっと変な話になりますけれども、当社の社長がよく言うのですが、気合と根性、経験と勘、これで今まで頑張ってきたよねって、このようによく言うんですけども、やっぱりこれだけでは何ともならない時代になってまいりましたというようなことで、今までずっと汗を流してまいりましたけれども、やはり今、これだけでも対応できないというようなことで、我々のコアビジネスであります3PLというのは、センター長ビジネスと言われるんですね。要するにセンター長の出来不出来で効率も業績も大きく変わります。センター長というのは非常に重要なポストになるんですけども。

こういう中で幸い、今、省人化の設備、従来からありましたけれども、いろいろなテクノロジー、あるいはロボティクス、IoT、AI、こういったものが出てまいりまして、我々はこれに今、従来からやってきた、いろいろ培ってきた、いわゆる現場のアナログの知恵、これをやっぱり加えていこうということで取り組んでおります。やはり、DXだけでは何ともならないというか、現場の知恵は非常に重要でして、この現場の知恵とDX、これを組み合わせ合わせてトータルの物流をつくっていこうと、こんなふうを考えて取り組んでいるところでございます。

私なりにキーワード的にちょっと考えた部分は少しあるのですが、まずは、先ほど言ったアナログの知恵と、いわゆるDX、それからやはり見える化、それと自動化、ロボティクス、そしてあと、人とテクノロジーのコラボレーションというんですか、この辺り、あと、安全・安心、あと最後に、頑張れば報われる仕事、この物流関係ですね、頑張ったら報われる、こういう環境を早くつくっていききたいというようなことで頑張っていきたいと思えます。

あと、最後ですけども、やはり学問として、いわゆるエンドツーエンドのロジスティクス、あるいは物流のデジタル物流というんですか、こういった分野もどんどん広げていけたら非常にありがたいなというふうに感じております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

続いて、JILSの佐藤委員、お願いいたします。

【佐藤（修）構成員】 大変お世話になっています。公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

御存じの方は多いと思えますけれども、改めまして、私ども、1992年につくられまし

た団体でございまして、業界団体とはやや異なっておりまして、製造業、流通業というような荷主の皆様と、それから卸さん、小売さんというような荷主の会社様と、倉庫、トラック事業者さんといった物流事業者さんが一緒になって、物流の課題を解決するための取組を推進しましょうということで作られた団体でございます。

そういった中で我々も今、会員様と、ちょうどトラック不足、ドライバー不足というところから情報交換していると、やっぱりこれからドライバーさんとかは少なくなるよね、ひょっとすると輸送力が半分になったときに物流、もつの？ もたせるためにはどうしたらいいの？ というようなことで、キーワード的には持続可能な物流をどうしていきましようかというような話合いがだんだん多くなっているんですけども、その中で、ちょっとこれは個人的な考えなんですけれども、よくよく調べてみると、グローバル化の必要性とか言われているんですけど、グローバルのビジネス環境を眺めてみると、日本ってガラパゴス的な、物流に影響するような慣行が2つほどございまして、これはあくまでも個人的な見解です。1つは、トラックドライバーさんが附帯業務、よく荷役作業をしているところは日本だけですね。ほかの国、諸外国は、トラックドライバーさんはトラックを運転する、AからBにお届けするだけです。これが国際標準であるということですね。日本でも、そういった意味で、海上コンテナ貨物、ドレージ輸送は完全に国際標準ですからドライバーさんは荷役業務をしていないと、そういったところがあります。

それからもう一つには、物流費、いわゆる物流コストは誰が負担するかといった話なんですけれども、契約内容によるんですけれども、欧米では、やはり買主さんが負担する。買主が取りに行くということでございます。じゃ、そこに何が問題があるのという話なんですけれども、例えば今、ちょっと細かな話で恐縮なんですけれども、段ボールのちょっとした汚れとか、それからパレットの圧痕が段ボールについているだけで受け取り拒否をされるということが、ビジネス上、あります。それは売主さんが、物流サービス、トラックを手配してサービスを提供して、それが代金に含まれて幾らですよという形でビジネスが生まれている。だから、受け取る側が、いや、こんなへこみがついているのは、商品にダメージがある可能性があるから受け取りたくありませんよというような拒否をされてしまう。それがビジネス上、日本ではまかり通ってしまう。

ところが、欧米のように、買主さんが自分で、売主さん、メーカーさんに取りに行くと、その物流品質も自己責任で行うとしたら、多分、そういった傷についてとやかく言うことはないだろうというようなところがあります。この点がちょっとすごい根深い問題だなと思

って。

やはり一方で、これからDXとかデジタル化というのがありますね。これも2つの視点から見て、1つが、バーチャルの世界。物流は、いわゆる計画系、AIとか、統計データ分析とかでプランニングします。計画系、プランニングのほうは多分、どんどん進むでしょう。ただし、データの標準化とかは必要です。ただし、リアルだったら、実際の物流業務、現場業務をやっていく中で、さっきのような問題をどうやって解決していくのか。

あと、今、加工食品メーカーさん、大変御苦労なさって、リードタイムの延長ですね、プラス1割多くするんですけれども、これも物流部の提案だけでできるかどうか。したら多分、大変なことになりますよね。営業さんからクレームがつくと思います。やっぱりトップの意思決定がないと、そういうことってなかなかできないと思います。

そういったときに、じゃ、物流とかロジスティクスに対してトップがそんな熱心に関心を持っていただけるかと、そこはなかなか難しいでしょうというところがありまして、JILSとしては、でも、今、いい武器として2つあると思っています。1つが、今、行政サイドのほうで、ホワイト物流を推進しましょうとか、宣言してくださいというお話と、それから運送約款を変えました。それからあと、標準運賃というのが明示されました。じゃ、これを受けて荷主というのはどういう変化をすればいいんですかといったところを深く議論しなくちゃいけないということが1つ。

それからもう一つがSDGs。これは経営者の方は、SDGsというのを経営戦略に挙げますと。じゃ、17の項目で物流の関係するような項目、たくさんありますね。例えば女性、ダイバーシティ、女性活躍といった場合に、手荷役、ドライバーさんにやらせておいて、例えばエアコンとかを女性ドライバーが手荷役でトラックに積み込めますかと。であればパレット化しましょうねというような形で、改革の、細かい話で恐縮なんですけれども、そういったものと連携しながら検討することができればなど。また、SDGsの視点からの総合物流施策大綱のひも付けみたいなものもできるといいかなというふうに思っております。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、宿谷委員、お願いいたします。

【宿谷構成員】 物流連は、陸・海・空の物流事業者の団体です。物流業界の共通の課題である人材、環境、効率化、それから国際化などについて、多くは官民連携で活動を進めています。

私のほうからは、主に4点について短く触れたいと思います。1点目は、ウィズコロナの時代における物流の確立が必要だということです。多く語られているのは、宅配のラストマイルでの非接触型の受渡しなどで、もちろんこれは重要ですが、より重視すべきは、物流の大半を占めるB to B物流の分野であり、具体的にはAI等、先端技術による自動化、省人化の推進が必要だと考えています。それから、コロナの影響によって、感染症対策で在庫をある程度確保する方向に動くことを想定すれば、例えば今、翌日配達や時間指定などのような普通に行われている配送から、2日目以降の配送で積載率を重視するなど、物流の商習慣の変更も含めて進めるべきだと考えております。

2点目は、物流の標準化についてです。昨年度は、加工食品や農水産物等について省庁間の連携もあり、それに民間も入って一定の方向性を出し、成果が上がったと思います。これを他の産業に広げて、荷主、政府、物流が協力しての取組をより広げていく必要があると思います。そういった中で今回、大綱をつくるに当たっては、例えばパレットでの輸送をより徹底し、また、そのサイズの絞り込みなども、長いタームでいえば可能かと思えますし、今のような時期だからこそ取り組んではと考えております。

3点目としては、持続可能な物流への転換です。自然災害が多発化する中で、感染症にも対応しながら、少子高齢化や過疎化の中で物流を止めないための社会インフラとしての整備、強靱化、それから各企業においてはBCPの整備も重要だと考えています。

最後に4点目としては、現業部門の働き方改革や担い手を増やすための取組の推進であります。事務部門については、テレワークが進んできていると思います。ただし、物流現場はそうもいきません。担い手も減少してくるという現状の中で、長距離ドライバーも日帰り勤務も可能にするようなリレーでの運転方式や、シェアリングの考え方を物流の現場でも導入していくこと。また、ダイバーシティの推進も必要だと思います。すなわち、女性、高齢者、それから外国人など、担い手を広くする取組をしてはどうかと考えております。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、田中委員、お願いいたします。

【田中構成員】 東京大学の田中でございます。よろしく申し上げます。

私は、もともと船舶系の学科から今、技術経営という、船舶から少し変わってきた学科に来ておりますけれども、いろいろな要素をつなぎ合わせながら1つのソリューションをつくってみる、第三次産業的なことを工学しようというところでできている学科でござい

すけれども、物流も一つの大きな分野でございまして研究をしております。

大学でポストコロナの形ということで、工学系研究科で広く研究者にポストコロナの研究を募ったところ、72個ぐらいの提案があったのですが、そのうち結構大きなボリュームが物流と交通の分野でございまして、約10ぐらい、研究者が提案してきたというところで、非常に我々としても注目して、変えていきたいと思っているところでございます。

そういった中で私自身は、ピア・ツー・ピアのマッチングですとか、不確実性のマネジメントみたいなものをモデル化していますが、少し物流的にいうと、例えばトラックドライバーが、平日は40%ぐらいまで積載率を上げるまでは安くして、それ以上の引受から先は高く受注したいといった要望を入れてくれたら、プログラムが自動で動いて、荷主のほうも自分の出したたいミングと金額を出して、勝手に機械同士でマッチングしていく。そういった未来観的な研究をしています。ブロックチェーン、その他のIoT機器を使いながら自動で動くシステムを開発するというような、そんな試みを行っておりますが、大学人としては、物流と技術の相性はとても高く洗剤可能性が高く見えますので、したがって学生からも人気結構あります。

今までの委員のコメントにもありましたとおり、データという観点みると物流データは、非常にポテンシャルが高く、ヒトとモノの動きという物理現象、つまり都市で動いているものを迅速に把握するには、必要不可欠なデータといえます。一方で、現場の実際に動くところに行く、データ化できている部分というのは自動化に必要なものの二、三割ぐらいまでであったりします。実際に自動化をやろうとすると必要なデータセットと差分が大きいというところで、その辺のところのデータベースの整備等々ができてくると非常に面白いのかなというふうに思っています。

もともと全体をざっくりしたような概算データというのは、物流はかなり全体を把握するという意味においてはあったと思いますが、だんだん粒々の個別物流を追いかけていくようなことができるテクノロジーもできてきましたので、そういったデータの中で流れではなく個別のものとして見えるようになり、制御できる技術が出るとデジタル化という流れでできることが多く出てくると存じます。異常予測も結構正確にいろいろな技術を使っているようになるので、例えば、ある人がシャンプーを次に買うタイミングは、その人がシャンプーが切れることを知るよりも先に事業者のほうに分かったりしますので、そういった予測ができてくると、荷主の言っている納期が本当にそこがクリティカルなのか、そうじゃないのかといったようなことも見えてくるかもしれませんので、物流情報のデータ化

というのは少し興味があるところでございます。

そこをさらに膨らませていきますと、1つの都市を見るレンズとしての物流のデータという形で見られるので、ほかの委員も御指摘がありましたけれども、分野横断的なところで考えると、物流のデータを使ってほかの業種のサービスにつなげていくとか、そういったところも非常に面白いところがあるのかなというふうに思っております。

最後に、あまり時間を取るのもあれなので、1つだけ、106ページのところ、全体的に賛成でございます。ぜひ、この106ページに事務局が書いていただいている資料というのを進めていただきたいなと思っているのですが、ここにコメントを付け加えるとなると、1つ、長期的な視点というか、人材不足とか、テクノロジーの進化とか、ある程度長い目線というのが入ると思うので、多分20年後、どんな物流があり得るのかという、ちょっと極端な例を考えながら延長線上の大綱も考えるというような、そんな視点も入ると非常に面白いのかなというふうに思った次第です。

以上、データの話と分野横断的なアウトプットの物流から発信するという観点のことと、3点目は、テクノロジーの時代が進化し切ったときからの少しはキャスト的なアイデアというのが106ページに入ってくると面白いのかなというふうに思いました。

以上でございます。ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

西成委員、大丈夫でしょうか。つながっているでしょうか。駄目ですかね。

それでは、続きまして、野澤委員、お願いいたします。

【野澤構成員】 我々は、流通業のイオングループでございます。

我々、小売業として、お客様の生活を支える地域のインフラとして商業活動を日々行っているんですけれども、通常、我々のグループ全部の店舗に来店されるお客様は、平日ですと1,000万人ぐらい、休日になりますと2,000万人ぐらい御来店いただいております。この小売業を支えているものは我々の従業員なんですけれども、従業員が今現在、海外も含めると58万人の従業員でこの小売業というのを支えております。また、その商品をお届けするためには、ドライバーさんが1日当たり5,000名、5,000台のトラック並びにそれをさばくために7,000名の作業員の方が日々の買物を支えているような状況でございます。

今回のコロナ時においても、やはり小売業の使命として社会のインフラ、そして商業活動を継続させるには、人をどう確保するかということが非常にテーマでございました。先ほど

来出ているトイレットペーパーのことにつきましても、お客様に届けるトイレットペーパーはあるものの、それを届けるドライバー、作業員がいないということで、なかなか昨今、難しい状況がございました。それが1つ目でございます。

もう一つは、今、このコロナにおきまして、買物の仕方自体がニューノーマルになりました。大きく変わってきております。具体的に申し上げますと、買物する時間、それと頻度、また、まとめ買いという形で従来の買物スタイルから大きく変わっておりまして、特に物流業界でいいますと、何を言いたいかという、届け方とか届けるタイミングがこの消費生活において大きく変わりつつあるのかなというふうに考えております。

こういった当社を取り巻く環境からすると、やはり、先ほど来出ておりますテクノロジーの活用ということがマストだというふうに思っております。弊社の2017年に掲げました中期経営計画でも4つのシフトということで、リージョナルシフト、グローバルシフト、デジタルシフト、そして、店舗からインフラへの投資ということで投資のシフトということは今現在取り組んでおります。

この中で、デジタル化によって省人化、データの活用ということ掲げているのですが、やはり1社でやるには限界が、この世の中、あると思っております。川上から川下までどう連携していくかということが非常に重要な、この物流業界、テーマなのかなというふうに思っております。

それともう一つは、先ほど来出ている言葉といたしまして、共通化によっていかにコストを下げていくかということが我々の消費生活を支える上で重要なテーマでございます。これが実現できないと、お客様にいかに今の価値ある商品をお届けするというのも、昨今の時代、限界が来ているのではないかなというふうに考えておりますので、その辺をこの中で議論をして、いかに国内における物流をどう変えていくかと、そのために消費生活をどのように支え、変えていくかということ議論させていただければなというふうに考えております。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、箱守委員、お願いいたします。

【箱守構成員】 京葉流通倉庫の箱守と申します。

弊社は、埼玉県を中心に東京、千葉、栃木でB to Bの物流センターの運営をしております。全国で6,500社ぐらいある倉庫会社の中の90%に当たる中小企業でございます。

今お話をお聞きしてまして、私はマクロ的なお話はできないので、ミクロ的なお話にな

って恐縮なんです、やはりコロナの対策というのは一番今、手を焼いているところです。ちょっと私は疑問に思うのですが、緊急事態宣言が出ておりました、その中でお客様からは、24時間デリバリーじゃなくてよい、48時間デリバリーでよろしいですと。あるいはオーダー時間を繰り上げてやっていただける。これはまた、弊社の作業員の労働時間を短縮するという一つのお客様の理解だと思うのですが、緊急事態宣言が解けた後、元へ戻っちゃったんですね。でも、出る部分は変わっていないんですね。弊社は消費財を中心に運営している会社でございますので、何かその辺が共通化できないのかなという疑問を感じております。

それから2つ目は、人材の獲得です。私どもの業界というのは高齢化がやっぱり進んでおります。なかなか新卒の方、若手の方、あるいは女性の方というのは採用が難しい状況でございます。外国人の技能実習生、弊社のような物流業は認められておりませんので、採用はできません。そういう意味では、国内の若い方を含めて業界のイメージアップ・戦略が必要じゃないのかなというふうにも感じております。

それから、3つ目は、サプライチェーンの役割。メーカーさん、ベンダーさん、小売さんの連携というのはもっと取れないのか。先ほどからスタンダード、パレット標準化というお話が出ていますけれども、やはりその辺をもっと進めていかないと、幾ら機械化を図り、省人化を図り、無人化を図っても難しいんじゃないかというふうに感じております。

1つの例でいいますと、例えばパレットでございますが、ほとんどのお客様が、日用品でありますとか食品でありますとかT11型を御利用になっております。1,100の1,100というサイズなんです、これは実は中型車には積めないんです。パレタイゼーションできません。中型車のボディ、標準ですと2メートル、1,100が2つ入りますと2,200ですから、車両をワイドボディにしなきゃいけない。この辺をやるときに、パレットも含めて、工場からパレタイゼーションを、流通さん、小売さん、あるいはベンダーさんなんかにお持ちするときに共通化が図れば、もっともって生産性も上がってくるかなと。あるいは、労働の環境もよくなるのかなというように感じております。

ミクロの話で大変恐縮なんですけれども、いろいろとまた勉強させていただければというふうに思っています。どうぞよろしく願いいたします。

続いて、兵藤委員、お願いいたします。ここから1人1分半ぐらいでお願いしてよろしいでしょうか。

【兵藤構成員】 はい。ごく簡単に3つほど申し上げますけれども。

私もこの数年、ダブル連結トラックのプロジェクトに参加していきまして、最初に池田局長からもあったのですが、インフラが追いついていない。特に高速道路ですね。駐車場が足りないとか、合流部分、これが安全性がなかなか確保しづらいとか、そういうインフラから見た新しい技術とか、そういったことをここで勉強させていただきたいと思います。

それとあとは、短くということで、新技術、いろいろな自動化の話が出ていまして、この資料の中で倉庫の中の自動化の話がちょっと紹介されていないなという印象がありましたけれども、そういった新技術、物流関係のそういう雑誌を見ると大体、中国から来るということがよく載っていきまして、そういう意味では新しい技術、我が国だけではなくて、中国をはじめとする諸外国のどんなことが開発されているんだろうかと、そういったことを目配せしたような、そういう資料を御用意いただきたいと、これは私からのリクエストでございます。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、藤野委員、お願いいたします。

【藤野構成員】 野村総合研究所の藤野です。

まず簡単に自己紹介をさせていただきます。86年にシンクタンク野村総合研究所に入社しました。弊社はシステムズアプローチで問題解決を行うという趣旨で設立された日本最大のシンクタンクでございます。私自身は理論物理学の出身なので、今でいうデータサイエンティストのような定量モデル構築とシミュレーションなどを行っていました。

地域計画、当時は首都改造計画などがあり、港湾計画、空港計画、内陸の物流拠点計画などで、国交省様のお世話になっておりまいりました。95年からインターネットでサプライチェーンマネジメントの時代に入りました。小売業、流通業、製造業、運輸業、通信業、いろいろな業種をクライアントとしてまいりました。最近、DX、それから第四次産業革命ということで企業戦略の戦略立案を御支援しています。

学術界との関係では物流を工学的なセンスで取り扱っています日本経営工学会の副会長をさせていただいています。さらに米国、ヨーロッパのビジネススクールでは必須科目のオペレーションズ・マネジメント、ここでは物流はビジネススクールの科目の一つでございますが、日本でのカウンターパートの学会がJOMS A（オペレーションズ・マネジメント&戦略学会）という学会ですが、ここの理事もさせていただいています。オペレーションズリサーチ学会のフェローもやらせていただいています。さらに、JILSさんの企業向けのサ

プライチェーン戦略スクールのシニアフェロー、講師も6年ぐらいやらせていただいております。

では、3つの点についてお話させていただきたいと存じます。

第1のポイントですが、「物流はシステムだ」ということです。このため、できるだけ広く全体システムを考えなくはいけないと考えています。運輸・輸送の立場だけではなく、あらゆる業界の荷主と繋がっているわけです。

このため、根本座長の「物流のデジタル化」という御提案には全面的に賛成いたします。物流の高度化は、企業間、それから産業間の連携活動、コネクティッドの円滑化が必要、そのためには業務、データプロトコルの標準化、ユニットロード化、機械化、自動化、これらを実現し全体最適化を推進することが重要です。

もっとも、これは30年前、40年前から言われている話であって、必ずしも新しい話ではない。しかしこのことは容易ではない。なぜか。一言で言うと、荷主のCEOのmatterであり、運輸事業者が統一できるわけではない。物流企業が、クライアントの荷主企業の物流部長さんに言っても話は動きません。30年間、物流のコンサルティングをやってきて、本当に身にしみております。この総合物流施策大綱の意義はここにあるというふうに思います。業界をまたいで、荷主企業を取り込んだ議論をしなくてははいけない。

第2のポイントは、では最終的な全体最適のイメージはどのようなものだろうかという点です。今、ヨーロッパ、米国、アジアでも議論になっております「フィジカルインターネット」という構想があります。一言でいえば、“究極のオープンな共同配送ネットワーク”です。デジタル化によって、ドライバーと物流資産の効率をどれだけ上げられるのかという考え方です。弊社でも研究会をやっておりますし、ヤマトグループ総研さんから、先月新しい書籍が出ましたので、ぜひ御覧いただければと思っております。

第3のポイントは、技術革新をどう取り込むかです。技術については2つ。

まず、自動運転をどう活用するか。このためにはインターチェンジ周辺に、フィジカルインターネットでは「オープン・クロスドックセンター」といいますが、こうした高機能な物流拠点を戦略的に整備していくべきだと思います。

次に、データ連携手法です。欧州で検討されているGDPR対応をした、非常に安価な自律分散的なデータの連携ネットワークをつくっていくことです。インダストリアル・データ・スペース、ファイウェア、アセット・アドミニストレーション・シェル、ブロックチェーンというこの4つの技術を活用します。この方法は非常に大きな可能性があると考えて

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、二村委員、お願いいたします。

【二村構成員】 二村でございます。

手短に。現在、物流の業界が直面している大きな制約というのは、労働力不足と、それから私は環境制約だと思っております。ここでコロナが来て非常に複雑化しているという状況かなと思うところなんですけど、今回、こちらの資料を拝見いたしますと、国際的な流れの中で環境問題を扱われていますけれども、国内の状況という中では、環境問題、ほとんど扱われていなかったように思います。これは必ず対応しなければならない問題ですので、きちんと検証可能な状況というのを各社で維持していただきたいものというふうに考えております。また、政策的にも御指導が必要かと思っております。

そして、労働力不足、環境問題、こういうような問題、やはりどういうふうに解決していくか。労働力問題、それから環境というふうに言いましたけれども、いずれも恐らく物流合理化でも一つのソリューションになるんだろうという中で、効率化、標準化、規格化が必要なものだというふうに思います。

そして、このような課題に関しては、新しい工夫と新技術というもので乗り越えていくということになると思うのですが、そのような中であって、政策的な対応として必要な規制緩和、規制の見直しというのが今後必要になってくるんじゃないかなというふうに思うところです。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、堀尾委員、お願いいたします。

【堀尾構成員】 味の素の堀尾と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

加工食品物流の現実には相当厳しいものがあります。国交省さんのアンケートで、長時間待機のワーストナンバーワンと名指しをされ、物流会社さんからは、附带作業、長時間待機等々があつて敬遠されるという状況の中で、いつ、あした、モノが届かなくなるのかということにおびえながら毎日過ごしているような状況でございます。

当然、そのような状況を解決するためには、せつかく資料に載っけていただいておりますので、56ページをお開けいただきたいのですが、1社では到底解決することができないとい

うことで、2015年2月にF-LINEプロジェクトという、ここに書いてあります6社で、物流は共同でやりましょう、競争は商品でやりましょうという合い言葉でこういうことをやっております、共同配送、共同幹線輸送という形。この6社に加えてキッコーマンさんとキューピーさんに入っていたいただいた8社で、3番のテーマであります製配販の課題、製、メーカー、配、卸さん、それから販、小売さんという、先ほどからいろいろと話が出ておりますような課題について話し合おうというふうにしております。

その中で2017年からの現大綱は、私たちのよりどころに、6つのテーマというのが非常に私たちの活動を助けていただいた、そういう大綱であったかというふうに思っています。

ただ、現時点で足元を見るとどうなっているかということ、何が変わっているかということ、点ではいろいろな技術が導入され、いろいろな工夫ができて、自動化されるというようなことですが、全体として、じゃ、物流を取り巻く習慣であるとか、ルールであるとかということが変わったかということ、まだ変わっていないです。

そういう意味におきましては、今回のこの新しい大綱に当たっては、先ほど事務局のほうから御説明があったような、いわゆるIT、自動化、データ連携というのは当然見据えておかなければいけない目標だということは十分分かるのですが、私のほうは、一方で、現実には抱えている問題をどういうふうに解決し、前さばきをしていくのかということもぜひ皆様方と共有化をしたいと思えます。標準化のガイドラインというのができましたということで、それは一つの進歩ではありますが、現実には標準化はまだ進んでいないというのが現実であります。これをどういうふうに実際に進めていくのかということも一緒に議論ができたかなというふうに思えます。

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、堀切委員の代わりに、今日は代理で溝田様、よろしくお願いいたします。

【堀切構成員代理（溝田）】 日本通運の溝田でございます。本日、堀切、都合が悪くなりまして代理出席させていただいております。

この物流大綱に当たりまして、堀切とも打合せをいたしました。

我々、物流業界というのは、戦後、金融業界や、あるいはある種の製造業と違って、国家を挙げて保護、育成をされてきた業界ではありません。これは産業優先度というのが昔はあったはずですから、それは致し方ないことだというふうに思いますが、今後、これだけ今問

題になっております物流というのは、本来、モノの価値を最大限に高める経済活動でございます。

私も、多くのお客様であるところの製造業様とお話をさせていただいたことがございますが、単純に、モノがつくられて、そこにロールアウトされてきただけでは、そのつくられたモノがいかにもすばらしいものでも価値は全く生みません。使われるところに持っていかれて初めて価値を生むもの、これを生むのが物的流通だというふうに理解しております。こういう観点でこの物流大綱、運送料無料というような話もありますけれども、そういうものではございませんので、決して。ぜひ、今後の物流、物流大綱は今回が初めてではございませんが、そういういい機会にしたいというふうに思っています。

それともう一つは、やはりデジタルトランスフォーメーションでございます。これは御承知の方もいらっしゃると思いますが、日本の今の物流業界が抱える課題は、例えば電気で動くトラックと自動運転が完全に自動化されれば、今抱えている問題って多分ほとんど解決できる問題なんですね。ところが、今、技術的なハードル、あるいは法的なハードルがございましてなかなか前に進みませんが、御承知だと思いますけれども、トヨタをはるかに超える時価総額を持つテスラさんなんかはもう2020年から21年の間に電気トラックを実用化して大量生産に入ると、それを予約しているアメリカやカナダの物流業者はいっぱいいるというふうにも聞いています。

こうなると、当然、電気自動車プラス自動運転は、かの国、あるいは欧米の国のほうが早いでしょうから、ますます物流業界における生産性の差が顕著になって、しばらく太刀打ちできなくなってしまうということを今、危惧しております。ぜひ、この大綱を通じて、あるいはこの委員会を通じて、そういうことを前に進めていきたいという機会になればなどというふうに思っております。

すみません。以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

続いて、牧浦委員、お願いいたします。

【牧浦構成員】 ヤマトホールディングスの牧浦でございます。

私は、2016年からヤマトグループの経営構造改革に携わっており、今年1月に経営構造改革プラン「YAMATO NEXT100」という中長期の経営のグランドデザインを発表しました。

コロナが深刻化する直前に発表したグランドデザインですが、ここには3つ基本戦略が

あります。1つは、顧客・社会のニーズに正面から向き合う経営への転換、もう一つは、データ・ドリブン経営への転換、それから最後に、共創により、物流のエコシステムを創出する経営へ転換です。その後、コロナが深刻化し、日本企業には、これまで以上にDXの実践が求められています。その背景の一つには、皆さんが認識している通り、産業のEC化が急激に進んだこともあります。このような状況下で、結果として私たちはwithコロナ、アフターコロナの日本企業に求められる経営課題を先取りして取り組みを開始できたと考えています。

今後、この経営構造改革プランを今後、徹底的に推進しようと思っています。また、DXが最も効率的に機能する仕組みを備えた新しい物流企業を目指し、企業構造自体を変革していこうと思っています。

DXは、多くの企業が取り組もうとするのですが、実現は非常に難しいです。なぜ難しいかというと、新しいテクノロジーを古い組織に入れてもワークしないからです。そのため、私たちは、抜本的な経営構造改革とDXを同時に推進しています。

また、この経営構造改革プランの中で「オープン」という言葉を一つのキーワードに掲げています。ただ、「オープン」にやっていきたい、「企業のサプライチェーンのデジタル化を推進していきたい」と言っても、現実としてヤマト自身のデジタル化が進んでいないという状況があります。DXを推進しつつ、経営構造改革を持ってDXを推進するための体制も構築し、それらをつなげていくことが1つの大きな課題だと思っています。そのような観点もふまえて検討会に参加したいと考えております。よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、馬渡委員、お願いいたします。

【馬渡構成員】 松浦通運の馬渡と申します。

佐賀のほうから出てきておりますけれども、業界団体では全日本トラック協会の副会長をさせていただきまして、物流政策委員長という立場もあります。

今日、いろいろな方のお話をお聞きして、共通課題はもう見えてきているんだろうなというふうに思いますけれども、我々のトラック業界のほうの立場からいいますと、8割以上はやっぱり本当に小さい、中小零細の事業者が多分4万社とか5万社ぐらいはそういう事業者だと。それから、先ほどおっしゃったようなヤマトさん、それから日通さんを含めて5,000社から1万社ぐらいの大きな会社さんは、自分たちでいろいろなデジタル化とか投資もできると、隊列走行もできるというふうな形ですけれども、現実にならなくても、地方

から出てくるトラックというのが大量に、やはり4万社、5万社のトラックがありますから、そういったところがデジタル化、それから合理化というのについていけなければ、結局、物流が破綻するということの認識を皆さん、していただきたいです。できれば、やっぱりいろいろな情報を、今までは秘密の情報とか、企業さんでクローズドでやりたいというような情報がありましたでしょうけれども、自動車メーカーさんも含めて、やっぱり共通である、共用である、それから共有できる、シームレスな商流・物流のデジタル化をやっていただきたいなと思います。

その中で、運送というトラックが、そんなにたくさんの投資ができるわけではないものですから、トラックには投資を当然いたしますので、デジタル化とか、いろいろな部分は全体でやっぱり費用分担をしていただくと我々も進んで参加ができるなというふうに思って聞いておりました。そういった形で公共インフラを効率よく使う視点で、皆さん、考えていただくと、オープン化によって、我々、物流業者がボトルネックだとよく言われるんですけども、そういうことも解消されていくのかなというふうに思っています。

コロナのお話をやっていますけれども、何度もコロナが起きるというふうに考えられてもいいと思いますし、何度も災害も、毎年、年に2回以上は災害が至るところで起こっておりますので、そういう観点でいうと、災害のときも強い物流というのを一緒に考えていただくと、我々もいろいろなことが参加できていくのかなというふうに思っています。

最後に1つ、国のほうでいろいろな規制緩和をしていただいている部分がございます。特車の申請を省いていただいたりとかそういうのはありますけれども、ぜひ、重要物流道路の規格であります4.1メートルという高さがありますけれども、この4.1メートルの高さ、それから総重量の25トン、特車に限っては31トンまで緩和されていますけれども、そういった規制緩和の部分も普遍的にさせていただくことによって、今の物流というのも相当変わります。荷主さんもいいことがたくさんあります。それから我々にとっても、車は買わなきゃいけませんけれども、いいことがあります。さっきのパレタイズの問題なんかも含めて。

ですから、そういうこともぜひ、先ほどお話があっただけのように、気合と長時間労働で何とかするという時代はもうなくなったというふうに思っただけだと、ここにおられる全ての方が知恵を出していただければ、何とか続けられるかなというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、矢野委員、お願いいたします。

【矢野構成員】 流通経済大学の矢野でございます。

まず、先ほどから何回も出ております物流情報のデジタル化、そして標準化と、これらについて進めていくことが重要だと思っております。

情報化については、オープンな物流情報プラットフォームをいかに構築し、そして情報共有、連携に結びつけていくことが重要なのですが、そこで何を指すか、先ほどから気合とありましたように、今までの物流は、その場対応で気合で何とか頑張っただけという物流をやってきたわけですが、それをいかに先を読んだロジスティクスに転換していくか、そして計画的に行っていくか、そこにどうやって結びつけていくかというのが非常に重要だと思っております。

それから、標準化については、もちろん今、パレットの話だとか、段ボール箱、あるいは情報のフォーマットとかいろいろ出ています。これはもちろん進めなくてはいけないのですが、最終的には作業手順全体を標準化する必要があると思います。今、商慣行とか、いろいろな取引条件がある中で作業手順がばらばらで、そして複雑になっていて効率が悪い。そこを含めて全体の流れとして標準化していくことが重要だと思います。

それからもう一つ大きな点は、物流サービスをいかに持続していくかということですが、やはり長距離輸送が完全に破綻している、これをどうするか。そして、2024年からの時間外労働の上限規制がかかるなかで、非常にここは難しい問題だと思います。やはり中長距離ネットワークをもう一回再構築する。それは輸送機関の問題もあるし、拠点等のノードの話も含めてネットワークを再構築すると、そういう視点が必要だし、もう一つ、持続のときには、やはり地方部あるいは過疎地等の問題、ここのところをもう一回検討しなくてはなりません。そこでは今まで地域物流に対するきちんとした計画がないということが問題だと思います。そういう意味では、地域ごとの物流計画を策定していくという視点も重要かなと思います。

アフターコロナということですが、いろいろな形で需要が変わってくる中で、物流が、今までのように効率をよくするという視点も重要ですが、いかに付加価値をつけていくかという視点、そして、安定供給するという視点で、サプライチェーンを再構築する必要があります。これはコロナだけではなく、様々な災害を含めて安定供給ができるサプライチェーンをきちんと構築する。そのときに在庫の話、あるいは流通在庫備蓄、ランニングストック、こういうところも含めて考えていく必要があると思っております。

以上です。

【根本座長】 どうもありがとうございました。

最後はちょっとせかして、どうも大変申し訳ありませんでした。

皆様に貴重な御意見を頂きました。「ウィズコロナという前提で、人手不足問題をデジタル化、標準化、あるいは関係者間の情報連携で解決していきたい」など、結構共通のテーマが出てきたような気がします。次回以降、これらの意見に基づいて具体的な検討を進めていきたいと思っております。

それでは最後に、今後の進め方について、事務局から御説明をよろしく願いいたします。

【飯塚課長】 では、資料3を御覧いただければと思います。

本日の検討会の後、まず、事務局のほうで、関係団体、物流や荷主の関係団体様の御意向をお伺いして検討会で御報告します。

また、検討会につきましては、第2回から第4回の3回については、構成員等の方々からのプレゼンテーションをお願いさせていただければと思います。また個別に御相談を申し上げます。

それから、5、6、7回で、議論の整理、それから提言のとりまとめ、こういうことでございます。年内に提言をお取りまとめいただき、それを踏まえて年度末までに政府としての物流施策大綱の策定までいきたいというふうに考えてございます。よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

何か御質問ございますか。よろしいですか。

それでは、私のほうはこれまでとさせていただきます、進行を事務局にお返しいたします。

【小倉室長】 根本座長、議事進行、ありがとうございました。構成員の皆様、長時間ありがとうございました。

また、通信トラブルですとか、あと、時間超過、もう20分以上過ぎてしまいまして大変段取りが悪くて申し訳ありませんでした。

また、西成委員、山下委員のコメントにつきましては、また次回以降、頂くという形でさせていただくということで、事務局からもそういうことでございます。

資料につきましては、席上に残していただければ、後ほど郵送させていただきます。ウェブ会議で参加の皆様に関しても郵送というふうにさせていただきます。議事概要につつま

しては、事務局の責任においてこれをまとめまして、後日、各省のホームページで公開させていただきます。議事録につきましては、後日、構成員の皆様にお送りして御確認いただいた後でホームページに掲載いたします。

本日の検討会、議事につきましては、これで終了とさせていただきます。また次回、よろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —