

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第5回物流小委員会及び  
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第3回物流サービス小委員会合同会議

平成27年7月23日

【谷口物流政策課企画官】 皆様、おはようございます。定刻より少し前でございますが、皆様おそろいでございますので、ただいまから第5回物流小委員会及び第3回物流サービス小委員会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日の小委員会は、事務局からの説明の後、中間取りまとめに向けた論点整理案についての意見交換を予定しております。

まず、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、議事次第の次の紙、配付資料一覧に列挙してあるとおりでございます。もし、配付漏れ等がございましたら、挙手にてお知らせいただきたいと思います。

また、両部会の運営規則によりまして、この合同会議につきましては、原則として議事、議事録の公開をすることとなっており、議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後に、会議資料とともにホームページで公開することとなっております。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中2名、物流サービス小委員会の委員総数5名中5名がご出席され、定足数を満たしておりますので、ご報告いたします。また、本日の会議場のマイクでございますけれども、お手元の右下のトークボタンを押してから発言を始めていただきまして、発言が終了しましたらトークボタンを押して、マイクを切っていただくようお願いいたします。

報道関係の皆様におかれましては、事前にお知らせしておりますとおり、これより先はカメラ撮影についてはご遠慮いただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、この後の進行につきましては苦瀬委員長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】 それでは、議事に入りたいと思います。最初に事務局から議事の1番、地域における物流の事例と課題（報告）についてご説明があるようでございますので、よろしくお願いいたします。

【木村物流政策課企画室長】 企画室長、木村でございます。資料1をご覧ください。

「地域における物流の事例と課題」ということで、事務局のほうで幾つか事例を見てきた中で、少し特徴的な事例をピックアップしてご説明させていただきたいと思います。

まず、今回、説明する事例は2事例でございます。1ページ目をおめくりください。福岡の天神の共同輸配送の話、これは都市内物流の主な話ですね。こちらについては結構、立ち上げ時とか、いろいろ話題になったんですけども、実はその後のフォローというのがあまり見られなかったもので、先日、私、行ってまいりまして、いろいろイエローバードさんとお話をしてきましたので、その状況をお話しさせていただきたいと思います。2つ目が、これは過疎物流ですけども、高知県の仁淀川町というところで、早明浦ダムのほうの山の中にありまして、こちらについて、生活支援サービスを始めたんですけども、なかなか想定より低いねという話をさせていただきたいと思っております。

まず1つ目、イエローバードの事例でございます。3ページ目をおめくりください。事業の概要なんですけれども、左側の地図をご覧くださいと思うんですけども、福岡市の天神という一番の繁華街の1丁目から5丁目のエリアを、イエローバードという会社、天神地区共同輸送株式会社が共同の配送をしている、まとめて配送するという仕組みをつくっていると。その集配のセンターが7キロぐらい離れたところの、福岡港のほうにございまして、こちらで各社さんの荷物を一元化して集めた上で、天神までトラックを出しているということでございます。現状、株主32社、うち銀行3社でトラック運送事業者が29社ということになっております。社員数は29名、車両数22台、主に2トン車でやっておられると。配達回数は1日3回ということでございます。一番、朝の便、8時半センター発、10時センター発、終わると午後の便、2時半センター発ということで、これが終わると今度は集荷に回るというたてつけになっております。取扱貨物につきましては一般雑貨ということですけども、いわゆるクール、冷蔵庫が必要なものは取り扱っていないという状況になっている。取扱手数料につきましては、先日、吉祥寺のコラボデリバリーさんの説明がありましたが、基本的に同じような発想でして、取扱個数に単価を掛けるということですけども、大きいものとか重いものについては別料金ということでございまして、単価については先日のコラボさんよりはちょっと高めでございます。

4ページ目でございます。沿革です。教科書的になりますけれどもご容赦ください。まず、そもそもこの話が始まったのは昭和53年からということでございまして、地下鉄工事で交通規制が始まって渋滞がかなり激しくなったということで、県のトラック協会主導で検討しまして、何十社かあるうちの2社に作業会社を集約して、まず配送業務を実施し

たということでございます。ただ、その後ですけれども、若干実績が落ちまして、これじゃいかんということで第2期ですけれども、今まで配送だけだったものを集荷も取り入れたと、これが62年でございます。それで若干持ち直したんですけれども、やっぱりどんどん減ってきたということもあまして、第3期、平成6年ですけれども、作業単価を大分上げたということもございまして、うまくいかなくなってきたということで、平成4年ごろから協議会、運輸局と整備局と県、県警、市、商工会、商店街、県のトラック協会などで協議会をつくりまして議論をしたということもございまして、その結果として6年にこの会社、天神共同輸送株式会社ができたと。これは全員、総意の上で設立することになったということもでございます。これとあわせて交通規制、駐車規制のほうも県警や市のほうでされているという状況でございます。

5ページをおめくりください。この事業の効果などなんですけれども、まず3. 事業による社会的効果ということで、実はこの事業が6年に始まった以降、ちょっといろいろ見たんですけれども、具体的な効果というのはフォローアップされている感はなく、平成4年、事業が始まる前ですけれども、家田教授ほかのマクロ集配輸送計画モデルの一つのケーススタディとして、平成4年の天神一丁目、二丁目の輸送実績に基づいて試算されたものがあるということもでございます。数字はご覧のとおりですけれども、大体、トラックの台数は3分の2ぐらい減っているとか、トラックの停車回数もかなり減っていると、4分の3ぐらいになっている。停車時間はそのかわり倍ぐらいになっているということが、一応、試算として挙げられているところでございます。

実際の実績なんですけれども、4. でございます。第1期、第2期、第3期と前ページのものにあわせて区切りを入れましたけれども、下の緑色の棒グラフが参加事業者数ということでございます。これは、後で会社のほうにも何回か確認をしたんですけれども、途中から計算方法が変わっている可能性もありまして、現行、26年度で32社、参加事業者になっているんですけれども、どうもお話を伺うとこの半分ぐらいしか、今実際は荷物を出していないという実態でございます。それで、第3期というのがこの共配の会社、イエローボードさんが行ってやっているものなんですけれども、この赤い折れ線グラフが取扱個数ですけれども、やはりどんどん減ってきております。その要因ですけれども、次の5. にも出てきますけれども、平成19年度末でヤマト運輸さんが抜け、平成23年度の途中で、いわゆる昔のペリカン便、日本通運さんが抜け、平成25年の9月までで佐川さんが抜けという状況になっておりまして、実態は荷物の個数ベースでいきますと、今はほとん

ど西濃さんと福山通運さん主体になっているという状況でございます。

ということでございまして、会社のほうにもインタビューを申し込んで面談をさせていただいたんですけれども、6ページ目でございます。現在の課題ということで整理させていただきました。まず1つ目でございますけれども、先ほど申し上げたとおり立ち上げ時は皆さん合意してやっていただいて、荷物を出していただいたんですけれども、やっぱりどんどん抜けていく、くしの歯が欠けるように抜けていくということでございます。その理由というのはいろいろあります。1つは、イエローバードさんはクール便の扱いがいいんですけれども、クール便の伸びが多いというところはあって、ニーズに合っていないという部分も若干あるのかもしれませんが。あと、時間指定がかなり、2時間おきに細かくなつたんですけれども、共配センターを経由すると結局、数時間リードタイムが延びるものですから時間指定に間に合わないとか、1日3回しか配達をしないので、時間指定の枠にはまらないとか、あと、ヤマトさんとか佐川さんとかもそうなんですけれども、ハンディターミナルでお客様に引き渡すところまで一応、荷物追跡をするんですけれども、現状のイエローバードのシステムですと、イエローバードに引き渡した段階で配完になってしまうという問題があって、一方、イエローバードさんもそれを設備投資するだけのニーズがあるのかというと、30社分のやつを処理するというのもなかなか難しいと。こういうことでして、近年、大手宅配事業者さんの離脱が大分進んできているということでございます。

2つ目がこのエリアの再開発、大きいものから小さいものまで含めて若干見られるようなんですけれども、再開発をしたビルというのはタテ持ち事業者がどうしても入るということで、大手の運送事業者さん、タテ持ち事業者さんが入りますと。そうするとイエローバードさんに頼まなくても、直接ビルに持って行ってまとめておろせば20分ぐらいでおろせるので、そうするとわざわざイエローバードさんにお金を払って頼む必要もないと、こういうことが出てくるということでございます。そのほかにも、タテ持ちプラス場外集約というところで、天神より外で荷物を集約してタテ持ちをするというのは、タテ持ち事業者さんが一括で行う場合がありますと、こうなってくるとますます出番がなくなっていくということで、ビルごと離脱していくという実態が実はありまして、イエローバードさんが取り扱うというのがだんだん減ってきているという事情もあるということをお話いただきました。

イエローバードさんとしても、みずから管内物流事業者として入ろうと思って、いろい

ろ努力はされるようなんですけれども、やはりデベロッパーさんの契約というのが東京の本社同士で行われてしまって、なかなか地元のイエローバードさんが入る余地がないという実態のようでした。

次が、天神地区の協議会の活性化ということでございます。こちらについてですけれども、地元自治体、福岡市とか商工会議所につきましては、初めは渋滞も大変ですしということで主導していただいたんですけれども、実は平成14年をもってこの協議会は開催されておられません。ということで、実は事後、起こっている1)とか2)のような事態というのは、全く地域で共有されていないということがあります。特に福岡は支店が多い町ですけれども、そういうところは立ち上げ時の支店長などが東京に転勤になってしまうと、そこでいきなりぱたっと引き継ぎが行われなくなる、そういうこともあるようです。ただ、これじゃいけないということで、地域貢献をするということで、トラックの配送の合間に清掃活動などもされているようなんですけれども、やはり同社としては自治体の出資も仰いで、ぜひ地域のインフラとしてそれを使ってほしいという色をちょっと濃くしていきたいと、こういうことが必要だと思っておられて、いろいろと市のほうにも働きかけはしているということを言っておられました。

いずれにしても、もともと始まったときの枠組み、協議会なるものが、既に実際には存在しない状況になっておりますので、今後どうしていくのかというのは課題だと思っています。ということで、この事例、いろいろ成功事例としても挙げられますけれども、やっぱりその後のフォローというのが少ないのかなと思っていまして、下の箱に課題として書かせていただきますけれども、やはりこういったものを1回、皆さんの総意でつくっていったということであれば、地域のインフラとしてこの共配システム発足後も、引き続き継続して地域の関係者が共同して、これを維持活用していくための枠組みをつくっていく必要があるんじゃないかということが課題だと思っております。

2つ目の事例、今度は過疎の事例でございます。7ページ目以降です。事例が2つありますが、この仁淀川町について比較するために大豊町というのを少し出してありますが、メインの説明は仁淀川町でございます。

8ページ目でございます。仁淀川町、地図をつけましたけれども、ちょうど四国の真ん中辺よりもちょっと西にある、山の中にある町でございます。過疎が進んでいる町でございます。2.沿革の2つ目の「○」ですが、移動販売も2台ぐらい、たしか出ているんですけれども、山間部において道が狭くて、車が家まで着かないケースが結構あって、そうす

ると米とか、特にペットフードが強調されていて、たくさん買うと重いものですから、こういうものが実は移動販売ですぐそこまで来るんだけど、それを家まで持っていけないという悩みがあるということをおられました。ヤマト運輸さんのほうから提案を受けまして、地元商工会のほうでヤマトさんが支援しますよ、お届けしますよという申し出があったのでそれを検討した結果、いろいろ可能性を検討した上でヤマトさんと連携することで事業として成立させることになったということでございます。

その次の「○」ですけれども、ただ、その際に商店とか利用者とか行政がみんな集まって議論をすると、やっぱり誰が幾ら払うのかというので、なかなか話がまとまらないということもあって、まずは始めてみるということで、商工会と行政を中心に議論を進めたということございまして、そのときの運賃の負担が下の表の形になっております。購入代金が増えるほど、利用者の配達手数料が減っていく、こういうたてつけになっているということでございます。一方、JAさんでも商品代金の振込手数料も減免するというので、地元の企業としても支援をしているということございまして、昨年9月にサービスが開始されております。

9ページ目をご覧ください。3.が仁淀川町のスキームなんですけれども、仮に1,000円のものを買うとすると宅配料金が400円ということで、それを商店に払って、ヤマト運輸さんはこの1,000円と宅配手数料から振込手数料を引いた分を商店にお渡しするということになります。4.実績・課題ということで利用実績なんですけれども、開始して1カ月の利用実績をとったんですけれども、10件でございます。当初見込みは実は右に書いてあるとおり、月400個でした。

実はこの隣に大豊町という、全く同じスキームをやっているところがあって、こちらについては宅配手数料が1,000円以上買うと一律150円と。11ページに大豊のスキームをつけておりますけれども、3.ですけれども、注文1,000円以上で宅配手数料、⑥支払のところで150円、一律150円という形でやっているのと比較して、簡単に言うと宅配手数料が高いということです。大豊町のほうだと月100件ということで、大体10分の1ぐらいの利用実績しかないということでございます。人口などを比較していただいてもそんなに大きく変わるようなところではございませんので、むしろ大豊町のほうが人口は少ない、こういう実態でございます。

なぜかということをお題として書かせていただいておりますけれども、実績・課題の2つ目の「○」です。商工会において、実はサービス開始前には全くニーズ調査等は行って

おりませんで、商工会と行政とヤマトさんだけでお話を進めていったという実態がございまして、やはり地域住民の意見を十分に取入れていないという反省はされておられるということとして、今後、利用者へのアンケートは開始1カ月でやられたそうなんですけれども、使っていない方も含めた住民の方のご意見も、やはりいろいろ伺わなければいけないだろうなということで、それをもとにサービス改善を今後、行っていきたいということをお話しておられました。

ということで、トライアンドエラーで、別にこの事例が悪いというわけではないんですけれども、やはり下の箱で書いてあるとおり、地域住民が利用しやすいサービスというのは、地域住民の声をサービスの設計の段階から、供給者側の論理ではなくて利用者の声も十分反映されるように、協議会等の場で検討するということが、よりこのサービスを使っただけで、ニーズに合うようにしてもらうためにも必要なのではないかとということで、課題として書かせていただきました。

私からの説明は以上でございます。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。ただいまのご説明につきまして、何かご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。いかがでございましょうか。

**【兵藤委員長代理】** 最初の事例のイエローバードなんですけど、私ももう20年ぐらい前、これをちょっと調べて、その当時は先進的なすばらしい試みということで評価されていたのに大変残念なんですけど、要は、この統計だけではわからないんですけども、発足した当時はこの沿革にも書いてあったとおり、非常にこの地区、渋滞で困っていた、だからこういったことが動機づけになったと思うんですけど、さて、今現在この地域というのは荷さばきの駐停車で困っていたり、そういったことはあるのかなのか。おそらくはそういった問題があまり顕在化しなくなってきたので、それでかえってイエローバードの存在意義がだんだん低下している。大手の宅配もやはり中心市街地だと、トラックを使わない物流にシフトしていますから、そういった影響もあるのかなと思うんですけど、今現在のあたり、何かそういった問題が既に発生しづらい、ある程度解決されているとか、そういった状況については何か情報をお持ちでしょうか。何かありましたら教えていただきたいと思えます。

**【苦瀬委員長】** いかがでしょう。どうぞ。

**【木村物流政策課企画室長】** 渋滞につきましては全くなくなったわけではなく、ご案内のとおりですけども、ただ駐車規制自体、かなり厳しくなっていますし、貨物専用の

パーキングメーターもものすごい数、ついたんですね。どこかに書きましたけれども、71基ということで環境は整備されてきているのかなという感じはしました、見た感じ。ただ、やっぱりトラックが1台いなくなるとすぐに入ってくる、場所の取り合いに結構なっている感は、朝の10時過ぎに行ったんですけれども、ちょっと感じました。あと、今、別途この地区の中で交通戦略みたいなものの議論をされているようでして、その中では歩きやすい町にしていこうという話はされていて、そういう中でトラックはどうするのかという議論がされているのは、少し拝見させていただきました。

あと、今先生おっしゃられましたけれども、6ページ目に書いてあるんですけど、基本的にヤマトさんとか佐川さんは最近、台車でやっているんですけれども、これはまさにその中で撮った写真でして、必ずしもセンターがあるというわけではなくて、トラックで来て台車で行っているというパターンのものでして、だからこそトラックが減っているということではないのかもしれないなど、台車を使うからという感じは受けました。

すみません、お答えになっていないかもしれませんが、以上でございます。

**【苦瀬委員長】** ほかにいかがでございましょう。

はい、どうぞ。

**【大串委員】** 今回の兵藤先生の質問とちょっと似ているところがあるんですけれども、この会社の存在意義というもの、そもそもは非常に交通混雑があって、地元のニーズがあったから発足してうまくいっていたと。ところが交通事情が改善して行って、再開発などでタテ持ちが主流になってきて、パーキングメーターがどんどんついて、逆にイエローボードさんの営業妨害じゃないですけれども、直接、主流の3社が中に入って荷さばきをしたほうが効率的な状況をつくり出している現状もあるわけですね。通常、まちづくりとしてみれば、そういう配送業者の人が入れないように、特定のイエローボードさんにしか荷さばきの場所を貸さないとか、何かそういう条件をつけて優先的に誘導していくという政策と絡めていかないと、片方で物流のいろんな業者の方たちが、お金さえ払えば使えるような便利な専用のパーキングが増えていく反面、交通渋滞も解消されたとなると、今後の見通しとしてはどうなのかなと。つまり、どういうふうに持っていきたいと考えていらっしゃるのかなというお考えを伺いたいというのが1点です。

次の第2の事例なんですけれども、もしかして、わかりませんが、住民の方たちの年齢構成などの関係で、例えば需要が少ないところはまだ自分で運転しているいろんなお買い物等ができる住民がいらっちゃって、でも四、五年、10年たつと一気に持ってきても

らう形に頼まないといけないような年齢構成の住民になっていっしやる可能性はないのかなと。もうちょっと言うと、今、住民の需要が多いということは、料金的なインセンティブで利用されているだけではなくて、もしかしたら年齢がかなり高くなっていっしやって、自力で物資の調達をするよりも、こういった仕組みのほうを利用されているというようなことはないでしょうかということの確認をお願いします。

【苦瀬委員長】 はい、どうぞお願いします。

【木村物流政策課企画室長】 ありがとうございます。まず1つ目のイエローボードさんの事例なんですけれども、どちらが、全体最適でいいのか、もういっそのこと個別に運んだほうが消費者のニーズにも合うし、いいということなのかという、その議論は逆に、ここにも一応、課題として書かせていただきましたけれども、これをどうするのかというのを地域で話し合っていたかないといけないと思うんですね。タテ持ちというのは、これは見ていて思うんですけれども、そのビル自体としては個別最適はかなり図られると思うんです。ただ、地域として本当にそれでいいのかという話というのは別途あると思っていまして、全てがタテ持ちを行っているビルばかりでは当然ないわけで、だからこそこれだけトラックが、まだ引き続きいるわけですね。そういったときにビル個別では、単体では最適化されるんですけれども、地域としてそれで、今まで使っていたお客さんがいなくなって、共配のシステム自体がだんだん値上げをしていかなきゃいけなくなっていくということの繰り返しになっていくと、地域全体としてトラックを減らすという取組をどうするのかという、また別途の課題はあると思っております。

どうしていききたいのかということ、実は今、そういう意味で話し合う場というのが、この枠組みが平成14年から動いていないということですので、どうしていききたいのかというのは、私もそれを聞くチャンスがなかったものですから、会社としては先ほどご説明したとおり、6ページの3)にありますとおり、むしろ公共のほうでもう少しきちんと、地域全体の意思を統一してほしいということをおっしゃられました。あと、イエローボードさん自体もパーキングメーターについては、自分だけが使えるようにしてくれとか、そういう話は、ご要望はあるようです。

2つ目ですけれども、年齢構成につきましては一応、基礎データをつけておりますけれども、仁淀川町も大豊町も高齢化率はさほど変わっておりません。約6割ぐらいのところでございます。ただ、訪問して思ったのは、若干、仁淀川町のほうが商店はまだ多いかなという感じはありました。あと、移動販売車が若干こちらのほうが、地元の会社がやって

いる移動販売車があると、仁淀川町はですね。そういうことはあるようです。ただ、先ほど先生もおっしゃられたように、10年たつとどうなるかという点につきましては、先ほど申し上げたように高齢化率はそんなに変わらないという実態はあります。

以上でございます。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

**【圓川委員】** 天神の例で、ちょっと逆の見方をしますと、イエローバードさん、最初はよかったんだけど、いろいろ環境変化があるわけですね。クール宅急便が増えました、あるいはもっと細かい頻度の輸送、あるいはいろんな再開発のビルが出てきたと。そのときに、ただ単に同じような事業のやり方でやっていたら、やっぱりこういうふうになってしまうと思うんですね。ですから、私自身、素人で大変恐縮なんですけれども、そういった企画提案能力といいますか、環境変化に対してですね、こういったものも持っていないと、やっぱりどんどん環境は変化しているわけですから、逆に言いますとそういった新しいニーズが増えたら、ビジネスはチャンスだというふうなやり方でやっていかないと、こういった結果になってしまうのかなと。皆さん、全体最適ですよと建前だけ言うのではついていけないんじゃないかなと、こういった感想を持ったんですが、いかがでしょうか。

**【苦瀬委員長】** どうぞ。

**【木村物流政策課企画室長】** 一応、私もこの6ページ目の5.の1) で書いたとおり、いろんなサービスが新しく出てきて、各大手の事業者さんは特にサービスの、そこで差別化をしてお客さんをとっていくというところで、こういう共配というものの、そういう意味ではマッチングがうまくいかない部分が出てくると思っています。ただ、このイエローバードさんは、実はヤマトさんも佐川さんも、旧ペリカンさんの日本通運さんも出資されておられます。株主として意見を言う機会には確かにありますが、さっき言ったように各社が経営戦略としてそういうサービスの差別化を図るということと、みんながそれを使えるようになってしまうということのバランスは、なかなか確かにとりづらいのかなと、そこも私の感想ですけども、そういうことだとは思っています。

あと思ったのは、どうしてもドライバーさん中心の会社になってしまっていて、そういう企画的な機能というのが極めて薄いふうには、事務所を訪問して思いました。なので、だからこそここに書かせていただいたとおり、皆さんで1回話し合ってみる、株主さん以

外も含めてですね、そういう機会というのは、もしこれをやめるにしても続けるにしても必要なのではないかと感じました。

【圓川委員】 広範な話になると思うんですけども、私、去年ASEANでの物流輸送の競争力のテーマで委員会をやらせていただいたんですけども、やっぱり海外で言われるのは、日本の物流は質は高いけれども、逆に企画提案力になると非常に、欧米に比べると弱いというふうに言われているので、そういった視点も少し考えて、ただ単に共同配送、もちろんそれは建前はいいんだけど、それだけではこの例のようにどこかで齟齬が生じてなかなかうまくいかないという例はたくさんあるわけですね。ただ、やっぱり事業を担う方自身の方の企画提案能力の育成、こういった視点も少し入れておいたほうがいいんじゃないかなと思いました。ありがとうございました。

【苦瀬委員長】 ありがとうございました。ほかに。

はい、どうぞ。

【野尻委員】 これはご質問というわけじゃないんですが、私も前からこの天神の例は関心を持って見ておりましたし、さらには新宿の摩天楼とか、埼玉の新都心とか、いろんな意味で事業者が共同的に物流に取り組むというのは関心を持って見ていたんですが、どうもいずれもあまり芳しくないという話を聞いております。しかし、今後の我が国の物流の施策、政策を考えると、やはりこうした共同化の芽というのはどこかに残しておきたいなという、個人的な感想を持っております。逆にこういう、環境変化に対応していけなかったような共同化事業について、何が問題だったかというのはどこかで整理しておいたほうがいいと思います。

【苦瀬委員長】 ありがとうございました。

はい、どうぞ。

【矢野委員】 2番目の過疎地域のほうですが、私も高知県のほうを幾つか回らせていただいて、地域によって商店の宅配で対応しているパターン、それから移動販売で対応しているパターン、あるいは買い物代行で対応している、いろいろなパターンがあって、それがなぜそうなったかというのは、どうも私自身もはっきりわからないところがあるんですが、当然、人口分布あるいは高齢化状況、あるいは道路等の状況、あるいは店の集積とか、いろんなので決まっているんですが、いずれにせよ、やはりその地域ごとの微妙な差異で、どのサービスが一番そこに適しているかというのが変わってくるという状況かなと思いました。そういう意味では、いかに住民ニーズにきちんと合わせたサービス、単純に

宅配便事業者がやるパターンだけじゃなくて、いろんな多様な方法の中で一番適したものをやっていくと、この辺が重要ななと思いましたし、ただ、現実には今の段階ではこれがいけど、10年後はどうかというのはやっぱり相当違うところがあるかと、その辺はニーズに合わせて変化させていくと、この辺も視点としては重要ななと思いました。

**【苦瀬委員長】** 意見ということでよろしいですか。ありがとうございました。

はい、どうぞ。

**【大串委員】** 私、福岡に長く住んでいましたので、天神は結構愛着もあるんですけども、やはり新天町あたりの商店街の小さなところと、大きいタテ持ちのビル、その間の細い路地のところが今のパーキングのところになっているのかなと思います。住んでいて、この町はどうしてこんなにトラックがいっぱい停まっているんだらうと、確かに思っていました。通学に関しても通勤に関しても、行き来するときに行きにくいということもありますし、そういった意味では今回の物流サービス委員会ですけれども、欲しいところに欲しいものをタイムリーに届けるというだけの物流サービス委員会ではなくて、それが美しい町並みに貢献するという視点もぜひ入れていただきたいと。例えば、先ほどの全体最適とか、そういった効率の面、全体の効率の話から一歩抜けて、町並みとして、商店街として少なくともある時間帯、昼間の時間帯はどうあるべきかと。つまり、トラックがどーっと停まっていて歩きにくい、通行者にそういった道を提供している町並みでいいのかということの視点を、御課としてすごく強く意識として持っていますので、そういったところの欧米並みといいたいまいしょうか、欧米以上にいい町並みにしていきたいと思いますというところを、1つ大きく強調していただきたいなど。で、含めまして、それぞれ今、先生方がおっしゃっていますけれども、場面場面に応じてニーズが違っていき、それに向けてサービスも変わっていかなくちゃいけませんので、こういった場合にこういったサービスが適しているのかという、これまでの知見がもしわかるような冊子等ができましたら、地域のほうに配っていただいたりして、そういった意味でのデータベースのバックアップというような貢献をしていただければと思います。

すみません、以上です。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございました。よろしいですか。

私も、別に質問じゃないんですけど意見、先生方と似たような話になっちゃうんですけど、多分、共同配送、1つ目には共同化というのの歴史的な変遷というのを1回、勉強しなくちゃいけない、これは皆さん方というよりも私というか、こちら側に座っている人の責

任かもしれないんですけど、それはきちんとやらなきゃいけないのかなというふうに、ちょっと振り返ってみました。共同化では、効果といった場合にセンターから配送するときのトンキロが減るといふ議論はよくあるんですけど、実はセンターが遠いと、センターまで行くトンキロは必ず増えているという議論があつて、その辺も実は共同化したから全部うまくいっているかどうかというのは、ちょっとチェックしなきゃいけないというのは、私はいつも思っています。

それから、歴史的には平面の話があつて、タテ持ちが出てきて、次第にエリアマネジメントみたいな議論をせざるを得ないのかなという気がどうしてもしているわけです。そうすると3つ目に、例えば路上の議論だけで、路上のパーキングメーターをどうするかという議論だけで果たして済むんだらうかという気がちょっといたします。例えば銀座と丸の内を比べれば、似たような台数のトラックが何万台と来ているわけですが、それでも見えるところと見えないところがあると。どうやって収容するか、そういうエリアマネジメントをしなきゃいけないのかとか、あと、天神の場合は私はあの地下街で、地下街の駐車場から横に穴をあけて、天神のコアビルに配送車を持っていっているという、あれは道路下の空間の利用と荷さばきと建物側と、セットしてつくっているわけで、そういう工夫があるわけですから、いずれそういう、建物とか駐車場とか大きなビルがそういう周辺のことでもリカバリーできたとするならば、何かの形でボーナスを上げるか何かして、うまく処理するといふのかなと思ったりはしているんですけど、そういうことも含めて我々も勉強しなきゃいけないのかなと感じた次第でございます。

ほかにいかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは意見が出尽くしたということで、次の議事の2番目にいきたいと思います。2番目は、今後の物流政策の基本的な方向等について（中間取りまとめ）に向けた論点整理案についてに移りたいと思います。

まず、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

**【島田物流政策課長】** それではお手元の資料2に基づいてご説明させていただきます。今後、8月末にこの小委員会の親の部会を開かせていただいて、中間取りまとめといった形で公表させていただきたいと思っておりますが、それに向けまして、これまでの小委員会、あるいは第1回部会で出たご議論を踏まえて論点を整理させていただきました。

4月30日に合同部会を開催いたしました際に、検討の視点という紙でご説明申し上げたところでございますけれども、この1ページ目の①から⑧に書いてある8つの視点でご

議論いただきたいということをお願いしたところでございますが、本小委員会については④と⑤、大都市の活力を物流面からさらに高める観点から、どのような施策を講じるべきか、⑤の過疎地等における持続可能な物流ネットワークの構築に向けて、どのような施策を講じるべきか、この2点についてご議論いただいております。今回までの小委員会での検討を踏まえて、以下に書いてございますような論点整理を、とりあえずさせていただきました。今後、現在、実は各業界団体等にもご意見を聴取している最中でございます。そういったもの、あるいは今後のご議論も踏まえて論点全体を整理しながら議論を進めていきたいと考えております。

2ページ目以降、現時点での整理の案でございます。大都市の活力を物流面からさらに高める観点で、どのような施策を講じるべきかというところでございます。今ほど、小委員長からもお話がございましたけれども、都市内の物流のマネジメントという関係では、例えば共同配送、あるいは荷さばき施設の共用化といった取組を、物流に関するエリアマネジメントという観点で促進すべきではないかという論点がまず1つあるのではないかと。それに加えて、タテ持ちの関係でございましてけれども、論点4-2、物流に配慮した建築物の設計あるいは運用といった視点も必要ではないかと。建物の設計というハード面と、その後の運用という点でのソフト面一体での物流の最適化ということが必要ではないかと。あるいは、そういった建物の設計段階、工事段階での物流事業者の参画といったことも必要なのではないかと。さらには、高層ビル等における館内物流の最適化に向けた様々な取組、そしてそれに必要な費用についてどのような負担関係にするのかといったことについて、関係者間での調整が必要なのではないかとといったようなことを、論点4-2として掲げてございます。

それからもう一つ、大都市での大きな課題といたしまして、最近、宅配の貨物が極めて増えておる、それに伴って再配達の数も増えてございます。この再配達の削減という観点、これは特に労働力不足という、物流部門での最近の非常に大きな課題の解決策の一つにもなるのではないかとということでございまして、具体的には受取方法の多様化なり、消費者への通知の仕方といった関係者の連携の上での共同の取組を進めるべきではないかということでございます。これについては現在、別途検討会を設けておりまして、検討中でございます。こういった都市内物流の視点のほかにも何らか、先ほど委員から美しい町というお話が出ましたけれども、町の魅力を高めるという観点からも、どのような視点が必要であろうかということについてもご意見を頂戴したいと思います。

それから2つ目に、鉄道による貨物輸送の関係でございます。これもJR貨物さん以外にも、例えば前回の委員会でもご紹介申し上げましたが、京福電鉄の京都の嵐山線において、路面電車でありますけれども、四条大宮から嵐山に向けて貨物の宅配利用といったようなものが現在、行われております。こういったことも都市部におけるトラックドライバー不足という観点、あるいは地球温暖化対策の観点からさらに促進していくことが必要ではないだろうか。こういった様々な地域における、特に都市内の物流については様々な関係者の合意形成、あるいはその実行といったようなことが必要でございますが、それを円滑に行うための施策をどのように講じるべきかということについてご議論いただきたいと思っております。

続きまして4ページでございますが、2つのテーマのうちのもう一つのほう、過疎地物流の関係でございます。これにつきましても、地域を支える持続可能な物流施設のあり方に関する検討会といったものを別途行っておりましたが、その報告書で指摘された内容も踏まえて、さらに深掘りをさせていただきたいと思っております。具体的には地方創生ということでも出てきております、小さな拠点といったものを核とした新たな輸送システムの構築という視点が必要なのではないかと。ここを核とした貨物輸送の共同化、あるいは生活支援サービスといった他のサービスとの複合化といったような、新たな輸送システムの構築を促進するべきではないかという点。

それに加えて論点5-2であります。既存の公共交通を活用した貨客混載、あるいは自家用自動車を活用した有償の貨物運送といったようなことを考えてはどうか。例えば離島なり過疎地といった条件不利地域に関しては、こういったことを可能とする制度上の措置をどのように講じるべきであろうかということございまして、下のアとイに書いてございますけれども、例えばバスや鉄道の輸送力を活用した貨物輸送といったようなことがあり得るのではないかと。それからイのほうでございますが、現在、地域公共交通活性化再生法という法律において既に入っているスキームでございますけれども、地方公共団体が地域公共交通網形成計画に即した地域の、例えば路線バスの路線再編計画といったようなものを作成いたしまして、国土交通大臣の認定を受けた場合は、その認定計画に記載された公共交通の再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う人については、少量の貨物輸送が可能になるという制度は既にごございます。こういった計画の策定されていない地域においても、物流ネットワークとしてどのように活用しながら維持、確保していくのかというふうな観点が1つあるのかなと。例えば、下のほうにちょっと書いてございますけれども、

一定の条件不利地域における宅配サービスとして、幾つかの商品なりに限定した上で、既存のトラック事業者の事業運営を妨げないといった条件を満たした場合に、自家用自動車等を活用した有償での貨物の運送を認めるというような施策はあり得るのではないかということを書かせていただいております。それ以外に、こういった過疎物流におけるネットワークの構築に向けてどのような視点を追加で考えるべきかということについてもご議論いただければと思います。

それから、こういった過疎地域における物流ネットワークの構築、新しい輸送システムの構築に当たっては、当然ながら多くの関係者の合意形成ということが非常に重要になってまいります。特にこの場合、自治体との連携というのが非常に重要ではないかと考えているところでございまして、そういった自治体あるいはその他の地域の関係者から成る協議会の設立といったことが必要なのではないかと。その際に当然ながら、様々な知識を有した人材の育成といったようなものも、あわせて講じていくことが必要なのではないかと。ということでございます。こういった関係者の合意形成、あるいは合意事項を実際に円滑に実行するための施策といったようなものを、どのような形で講じていくことが必要であろうかということでございます。このような形で現在、論点の整理をさせていただいたところでございまして、最後に6ページでございますけれども、その他、今の整理にうまくおさまりに切れないその他の論点でございます。

例えばAに書いてございますが、消費者に非常に身近な問題として物流が最近出てきておりますが、そういったことを理解していただくにはどのような取組が必要であろうか。あるいは教育の場といったところでどのように取り扱っていただくことが適切であろうかということでございます。そのほか、多様な主体間の連携の促進について、こういった手法が、あるいは進め方が考えられるであろうか、さらに部会等でもご意見が出ておりましたが、トラック輸送の安全性という観点、あるいは最近出てきました超小型モビリティの活用といった観点、様々ほかにも視点があるのではないかと。ということでございますので、ここに掲げさせていただいております。

以上でございます。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。それでは今の論点整理案についてご意見をいただきたいと思っております。どなたからでも結構でございますが、ご意見ございましたら挙手をお願いいたします。よろしく申し上げます。

はい、どうぞ。

【兵藤委員長代理】 これは情報提供ですけれども、さっき大串先生からお話がありました、まちづくりの観点から見た物流の対策ということで、これは10年前、苦瀬先生が委員長をされていたときに最初につくられた、東京都市圏の物資流動調査の中で、まちづくりから見た末端物流のいろんな政策、それから調査の手引をつくっていますので、また今回、この秋ぐらいにそれを改正したものを公表する予定でございます。一応それは基礎自治体向けに、末端物流の対策として何をすべきか、そのためにどんな調査をすればいいかという、そんな内容になっていますので、何かの参考になればと思います。これは情報提供でございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【矢野委員】 この間、私もエリアマネジメントという言葉を使って、それがここに反映されているのかと思うんです。エリアマネジメントを考えると、その地域の価値をいかに高めていくかと、この辺が原点になり、そこでエリア全体でどうやってマネジメントしていくかというところなんですけど、きっとそのときにいつも問題になるのが、1つは誰が、エリアマネジメントになるその主体の問題、それから地域ルールをどうやってつくるか、この問題。それから地域をどの範囲にするか、その辺がきっといつも問題になるのかなと思います。主体の話はこちらにも、地域の関係者のというところに入っていると思うんですが、地域ルールというのがなかなか難しいところで、先ほどの天神もそうだと思うんですが、地域全体として何かルールがつくってあれば、それにのっとってそれが継続的に行われる。ところがそれがないと、なかなかそれが継続的に行われない。じゃ、物流に関して地域ルールのものをどうやってつくっていくか、この辺が1つ問題になるのかなと思います。

それから同時に、地域のエリアというのもやはりエリアマネジメントをやる時には、どうしても開発地域が主体になって、そこで周辺地域をどこまで巻き込むか、ここが常に議論になるわけですね。物流のことを考えると、やはり周辺地域も巻き込むというところがとても重要なんだけど、そうすると先ほどもみたいに、開発の地域の中はどこかの特定の事業者へ委託してしまって、それ以外のところだけがとり残されるみたいな話になる、その辺がやはり地域のエリアの広さをどういうふうに設定するか、より広域に設定していくと、その辺もうまくエリアマネジメントの中で組み込んでいけばいいと思うんですが、なかなか私自身も、じゃ地域ルールをどうやってつくるか、今までそういう事例はきっと

ないと思いますので、その辺をもう少し踏み込めればなというふうに思いました。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。  
どうぞ。

【野尻委員】 大都市の活力を物流面から、④のほうですが、本当に困っているのだろうか、そこにいる人たちは誰がどういうふうに困っているのか。確かに都市は美しいほうがいいし、トラックは見えないほうがいいんだろうと思うんですけども、関係者の調整とか、自治体が中心になって何か円滑にものを進めるといっても、どうも進んでいないと。そう考えると、今のような議論、効率性とかあるいはコストの問題とかで言ってしまうと、なかなかそれを調整するのは、現実には非常に難しいんだろうと思います。

20年前、30年前にパリなんかに行きますと、昼間トラックはパリの市街地は走れない、したがって物流は全部夜ですね。ターミナルから足のついたコンテナを都市内に運んでおいて、そこから持ち出す、あるいは本当に早朝に食料品の配達なんかをやるというような、我々から見るととんでもなく不便な生活を、でも美しさを保つためには必要なんだみたいなことを見ましてびっくりした経験があります。ただし、現在どうなっているのかはよくわかりません。それからアメリカでも、ニューヨークとかシカゴとかでは、これは馬車の時代からですけども、人が歩く歩道にシュートといいますか、建物の中、地下に貨物を落とすというようなものがかつてはありまして、最近はちょっとわかりませんが、そういう意味では都市の景観、あるいは住民の住みやすさ、あるいはその他の利便性を考えて、物流というのは結構、粗末にと言ったらあれですけども、ちょっと引っ込んでいてよねという扱いを受けたような印象を、かつて持っていました。

今、こういう都市内の物流について、物流の位置づけ、我々は物流は大切に、物流がなくなると都市生活もできないでしょうと、だから物流が円滑化したほうがいいんですよというふうに、私自身もちろんそう主張しているんですけども、その説得力が、調整というときにどの程度のウェイトを持っているのかというのが若干疑問に思っています。

最後の6ページのところで、教育ですね、その他の検討をすべき点でa、身近な問題として理解してもらおう、ここの努力というのをこれに合わせてといいますか、その前提でないとどうも空回りしてしまうなという印象を受けました。やはりそれぞれ皆さん、総論では非常に素晴らしいことをおっしゃるんですが、じゃ、どこがどういうふうに、こういう言葉が適切かどうかわかりませんが、犠牲になってといいますか、マイナスの分を負担して全体として最適値を求めるのかという議論になると、ちょっと進まなくなってしまう

いるという印象を受けております。したがって、都市の物流、本当に困っている部分をもう一度基本的に洗い直して、そしてこうした、ここに書いてあることに説得力をつけるような話が必要かなというふうに、印象として思っております。

以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

【圓川委員】 すみません、私は全く素人なので、今、矢野委員、それから野尻委員が言われたことと関連すると思うんですけども、やっぱり共同物流は昔からいろいろありまして、総論賛成、各論でエゴが出てきてなかなかうまくいかないというのを繰り返していたんですけども、エリアマネジメントと書いてありまして、私はよくこの言葉は知らないんですけども、例えば論点4-2のbに書いてあるような、本当に建物を建てる段階で物流事業者が入っていろいろな提案をして、そこにうまく共同物流を絡ませるといふこと、こういうことは一番源流でそういうことをやらないと、後から、建ってからやるとなかなかやっぱりうまくいかない。それこそ総論で、後なかなか各論が進まないという。一番、建物を建てるところからやる、参画と助言と書いてあるんですけども、ここをもう少し掘り下げた提案ができるといいのになというふうに思うんですが、何かいい例がないんですかね。

私は前回、休んだんですけども、資料を読みますと佐川さんの例ですか、いわゆるビル全体をワンストップサービス化している、そういったワンストップサービスとか、事業収益を担保できるような枠組みで、共同物流をその段階で絡ませていかないとなかなかうまくいかないの、やはり共同物流、これは矢野先生、エリアマネジメントでいいんですかね、その段階からやるようなことをやっていかないと、今野尻先生がおっしゃったように総論賛成で、後で環境変化についていけないというようなことになってしまうので、この辺のところをもう少し、参画と助言じゃなくてももう少しとっかかりのあるようなキーワードが入るのがいいのかなというふうな感想を持ちました。

以上でございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私は2つ、大きく方向性が違うものが必要だなと思いました。1つは都市、もう一つは田舎という、非常に物流が満ち足りて、逆に物流でゴった返して、トラックがわんさか来ているようなエリア、バスとかでもそうだと思う

んですけれども、それと全くそういった物流が少なく、物資の供給が政策として考えられなければいけないエリアというのがあって、その二極を考えたときに、都市のほうには少し、負のインセンティブといったら名前が悪いんですけれども、少し不便になってもらうと。今、それぞれ個が自分の最適ところで物流を回していこうとするので、町並みに非常に負荷をかけてしまっているんで、負のインセンティブをつける、つまり例えば昼間の時間帯の荷さばきパーキングエリアはすごく割高にして、夜の時間帯を極めて低い金額にして、夜にやってもらうようなインセンティブ誘導だったりとか、先ほど町中の話を野尻先生も言われていましたけれども、エリアでこの区間はこの時間帯は入れないとか、でも入れないとか、あまり過激にやってしまうといろんなひどい局面もあるでしょうから、少しずつパーキングの値段を変えて、大きく夜に誘導してみようとか、何か窓口を設けるようなところで補助金を使えるようにしようとか、ちょっと何が効果的なのかわかりませんが、そこの町並みをよくしようとする物流のところに協力してくれるようなところには、正のインセンティブ、そうじゃないところには負のインセンティブをしっかりつけて、まずは政策的な側面から住民の意識改革を促していくと。その中で住民にとって、やっぱり今のやり方では結果的に合理的ではないですよという合意を得て、自分たちの意思で最適なものに変えていっていただくという2段階が都市の中では必要で、田舎のほうは本当に、極めて便利さをつくり出していかなきゃいけないんですけど、かなりタイムスパンによって成功できるビジネスモデルが変わっていく可能性があると思いますので、そのあたりのところを少しフォローしていきますよというような施策展開をこれから見通せればなというふうに思いました。

以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

いろいろ、今は④に大分、意見が集中していますが、私も④に関して、それが終わったら⑤の議論もしていただきたいと思います。私自身は、いろんなことを思うんですが、物流を勉強している身だと、昔、勉強を始めたころは結構肩身が狭くて、何でそんなことをやるのとよくおしかりを受けたことがあるんですが、公共のためになるのというようなことを、よく言われたことがあるんですが、私自身はいろいろ調べてみると、そんなことはないでしょうといつも思っていました。江戸時代からずっと今、調べているんですが、そもそも交通も、レジャー交通があつたり通勤通学交通があつたわけじゃないですから、多くの交通というのは、やっぱり基本的には産業利用と軍事利用だったように思うんですね。

たまたま通勤通学が多くなって、人の交通がすごく目立つようになったわけではありますが、だからといって物の交通が要らないわけではないというのは、私の感じでございます。

現実には、例えば大きなビルを調べたり、大きなデパートを見たりしますと、オフィスビルでさえ100人来たら1台のトラックというのが私の直感なんですね。具体的に言うと、例えば丸の内のあたりに建っているビルというのは、1つのビルが平日、6万人ぐらい出入りしますから、600台から700台ぐらい来ているわけですね、トラックが。乗用車のほうが全然少ないわけでもあります。でもそれほど目立たない。だから、実は町の中で物がないと大変なんだと、我々はいつも言っているんですが、なかなかそこが通じないと思うんですね。というのはどうしてかということ、水道と同じで目立たないように、目立たないように水道管を張れば張るほど、蛇口を開けたときに感謝してくれないということがあるんですね。これがちょっと寂しい思いをしまして、だからそこはちょっとつらいところだなというふうに思っているところでもあります。

それから、確かにとめてしまうという手も、不便にするという手もあるんですけど、そういう意見もあっていいと思うんですが、例えば本当に今の日本の消費者とか都市の市民の人たちの生活の中で、とめていいんだろうかというのがすごく気になります。例えば、最近僕はヨーロッパをちゃんと調べていないのでわからないんですけど、コンビニエンスストアがあるわけじゃなくて、サンドイッチを買うときにはパン屋さんがサンドイッチをその場でつくるような世界なわけですね。日本ではコンビニエンスストアで平均9台か10台、いつもうろうろして運んで、すぐのものを食べると。宅配便は2時間おきに時間指定で来ると、こういう生活を前提にしておいて、じゃ、午後は全部だめよとか、昼間全部だめよといったときに、果たしてもつのかということ、ちょっともたないんじゃないかなという気がするわけですね。やっぱり生活のスタイルがここまで来ると、何かうまい調整をしなきゃいけないのかなというふうに、常日ごろから思っているわけでもあります。

そういう意味で、ソフトのほうがそういつちゃったならば、少しはハード側でいろんな工夫をしてあげるしかないのかなと。それも全部が全部、何でもかんでもやりましょうというのはちょっとやり過ぎだと思うんですが、そんなようなことを気にしています。

それからもう1個、気がついた意見なんですが、論点4-3の宅配便の再配達なんですけど、これでちょっと思い出したんですが、昭和49年、大分昔ですが、私の記憶では運輸政策審議会の貨物輸送小委員会というのがあって、そこで確か、オレンジ色のこれよりも小さいぐらいの薄いレポートが出ていると思うんですが、その中に商業地域にはトラッ

クストップとか、工業地域にはトラックターミナルとかと書いてあったと思うんですが、その中に、私は今でも、非常に言葉がおもしろかったので覚えているんですが、住宅地に貨物だったか、荷物だったかの共同授受施設と書いてあったと思うんですが、そうですね。そんなのありましたよね。そういう施設、つまり住宅地でも荷物を受け取れるようにしなきゃいけませんよと、こういう議論があったような気がするんですね。おそらく、今、大都市の大きなビルという議論になっているわけですが、実は住宅地でもいずれ、そういう荷物がいっぱい来ているわけですから、そういうことも要るのかなと、それが論点4-3の思想に含まれているのかなというふうに、ちょっと感じたということでございます。

以上、ちょっととりとめのない意見でございました。 はい、どうぞ。

【羽尾物流審議官】 いろいろご指摘いただいた点で、現在の状況とか、ご参考までにお話をさせていただきたいと思います。既に第1回、第2回の小委員会でもヒアリングなどもしていますので、一部繰り返しにはなるんですが、1つ、やはり先ほど都心部、大都市圏での物流のあり方について、野尻先生のほうからも本当にどう困っているのか、誰が困っているのかというご指摘をいただきました。

実はこれはおそらく、とても困る部分については現在もいろんな関係者の方が努力をされていて、とても困るような状況は避けているというのがまず事実なので、そこでまず見えない、うまくいっていると思っているというのはあると思います。前回、佐川急便などがスカイツリーの、ソラマチのところでいわゆる一括して仕事を受託していました。前回の説明にもあったように、ああいう今の佐川のやり方をやらないで放っておいたら、毎日スカイツリーの周りに800台以上のトラックが流入すると。そのトラックの内容を見れば、おそらくトラックの中に3割、4割しか荷物を積まずに入っていくやつもいると。それが積み積みもって800台を、佐川急便はその近くのもう少しすいている有明とか、そういう場所に流入施設のセンターをつくって、そこで一旦トラックを集めて、そして混載などをしてソラマチに持っていくと。こういう状況をして370台ほど数を減らして、400台あまりのトラックの流入で済むようにしていると。

その結果、ソラマチに入るお客さん、お客さんというのはスカイツリーに上りたくて、あるいはソラマチで買い物をしたくて来るお客さんの乗用車の渋滞、乗用車がトラックに紛れて渋滞に巻き込まれるということのを避けていると、こういう状況がある。それを、例えば森ビルだとか六本木ヒルズだとか、そういうところでいろんな事業者が努力してされていると。その結果、放っておいたら大変な状況になるのを何とかカバーしているという

状況なんです、今日の議論でもありますが、それを今は建物単位、そしてそこに入る事業者がやっているということなんです、そこをこれから大事な視点で、今日もご指摘があったのは、建物が何個も建つような地域があります。それをまとめてどうしていくか。それはまさに先ほどの美しいまちづくりでもあり、エリアのマネジメントとしてどうするかと、こういうところがあります。そこはまだ、それを全部一括して1事業者がやればできるのかもしれませんが、それぞれ違って来た場合にどうするんだという課題が残っているんだと思います。

そしてその場合、先ほどの福岡天神の事例も、それほどでかい建物ではありませんが、同じように地域にたくさんのトラックが入ってくるのをどう整理するかと。そこは先ほど、まさにエリアマネジメントという言葉の中で、主体とルールと地域の範囲というご指摘もいただきました。特に、主体がいろんな人が入ってくる、そこには利害がおそらく違うんだと思います。物流のことを、スムーズに流れることを第一に考えている方と、それから物流はなければいい、あるいは少なくともいいと考えている人、利害が違う人が入ってきて、当座は協議会をして何とかやるんですが、時がたつにつれて利害が表面化してくる、あるいは環境の変化の中で、そこから離脱して自分でやりますというところが出てくる。

でも、今のこの仕組みの中で、それを無理やり入っているという法制度もありませんので、そこはやはり納得づく、あるいはそれを縛るようなスキームなのかというところが来るんだと思う。そのときに私どももこれから、先ほどそういう場での参画と助言とか、そういう言葉だけにしていますが、そういうスキームというか枠組み、例えばその協議会にきちんと入って参加すれば、こういうメリットがあるんだというような枠組みとか、あるいは逆にそこに入ってメリットを享受するなら、入ってきた人はみんなこういうふうに拘束されると、こういうものがあって実際に機能するような形、それがあれば理想なんです、今の仕組みの中でどこまでみんなを拘束するような形ができるのかというのは課題だと思えます。

その意味で大串先生がまさにおっしゃったように、インセンティブをつけながらこの時間帯はだめですよとか、そういうのを制度として決めるのではなくて、おそらく枠組みを決めて、枠組みの中で納得づくでやっていたら、そういう制約があってそこでみんながうまくいきますねと、こういうのをどういうふうに形成していくのかなというのが1つの課題であり、私どももまだこれを、方向が出せていないという部分ではないかと思えます。

あと、加えてそのときに大事なのはまさに理解、物流に対しての理解なんだと思います。おそらく私どももコンビニに行って物を買いますが、あそこに一体一日何回トラックが来ているんだというのはわからないで買っています。ただ、わかるのは例えばバスに乗っていたり、乗用車に乗っていて行きたいところがあるのに、コンビニの前にトラックがとまっています、結局そこで渋滞が起きている、邪魔だなというふうに思うという意味でわかるだけなんです、実はコンビニであなたがおにぎりを買うときにスムーズに買えているのは、トラックがそうやって何度も何度も行っているからなんだという理解が必要であります。ところがその理解という意味では、基本的には物流というのは見えないことがいいということです。ずっとやってきていますから、基本的にみんなわかっていない。

例えば学校教育でも、ほとんどそういうことは教えていないんです。小学校の教科書などを見てみると、物流というのは産業を支える物流ですということは出てきて、例えば港で船というのは出てくるんですが、宅配で毎日荷物が運ばれています、コンビニに運ばれています、そういうのはほとんど小学生には教えてはいない。こういった課題もありますから、そういったことはさっきの論点でもちょっと書いていますように、そこも含めて理解をしていくことが、地域の物流という観点でも役立つ場面が出てくるのではないかと考えています。ちょっとそこは遠い話ではありますが、今日ご議論いただいた点について、私どもの問題意識というのはそういうところがございますし、先ほど申したようにエリアとして、あるいは建物としての物流を都心部でどう見ていくかというのは、これからどういふふうに進めていくかというのを、いろんな、福岡の例なども見ながらきちんと考えていかないといけないなと思っております。

**【苦瀬委員長】** はい、どうぞ。

**【大串委員】** ありがとうございます。例えば、先ほどからおっしゃっているようなコンビニの配送のこともそうなんですけれども、やっぱり業者の方たちは、特にお店をやっている、セブンさんとかもそうだと思うんですけれども、いろんな自由競争の中で配送をどんどんやっていった結果、自分たちの自前のものを持ってそこで集約して、店舗ごとにトラックをつけたほうが効率的だというふうになっているわけで、その前提としては物流に公的な規制が何もないと、そういった場合には自分たちの利便性の中での個別最適といたしましょうか、それを見出していかれるんだと思います。その中でもし、何かエリアマネジメントの網がかかっています、先ほどのインセンティブで、例えば夜間配送が非常に安く済むんだというような駐車規制などがしかれると、その中での最適というのがやは

り図られるんだと思うんですね。その規制を公のほうで、法律なり条例なり何なりでかけていってエリアマネジメントをしていくほうがいいのか、それを合意形成によって地域の中で決められたルールで最適を模索するのがいいのかというところの判断が、一つ政策担当者として覚悟も含めてなんですけれども、なされないといけないかなというのは、今、話をお聞きして思いました。ありがとうございました。

【苦瀬委員長】 今のご議論に関しては私も思うことがあって、商店街の中でトラックが入るときにどうしようか、だからどこそう、排除しろ、規制しろ、こうやるんですが、大体そうやるとあまりうまくいかないんですね。そうじゃなくて、そういうときに意見を求められていつも申し上げているのは、来てほしくない車でもここに来ざるを得ないから来ているので、来てほしくない車に対して、そっちに行くと言ったら、何も規制しなくてもそっちに行っちゃうということがあるわけで、それは規制して排除するというのではなくて、誘導して導いてあげるという方法もあるんだらうと思うんですね。その両方のバランスをうまくとっていけるといいなというのが、私はいつも思っています。

それから、今の議論で思い出してもう一つ申し上げたかったのは、どこかでも言っているとありますが、ロンドンにレッドルートという道がありまして、これは日本では駐停車禁止道路と必ず訳されるわけですが、赤く塗ってあるんですが、その道、いろんな区間があるんですけれども、その中の幾つかの区間の中に、パーキングではなくてストッピング、停車をしていい区間というのがあるわけですが、それも必ず車いすの方3時間と、貨物の荷おろし20分ということであって、乗用車は停めないんですね。つまり、逆に言うと荷物というのは、私は学生に言っているのは赤ちゃんと同じだと、自分で歩けないし話すこともできないし、洋服を着ることもできない。だからこそ丁寧に扱わなきゃいけないんだというわけなんですけど、日本の場合は路上で停まるのは乗用車のほうが多いという、ここにヨーロッパとの感覚の違いというのが大きいんじゃないかというふうに、私は思っております。その感覚でいっちゃうと、やっぱりトラックは遠くまで行って規制して、排除して、向こうから台車で持ってきたと、こういう議論になっちゃうと、実はなかなか実効性が乏しくなるのかなというのが私の思っているところです。

以上、私の意見です。ほかにいかがですか。

はい、どうぞ。

【大串委員】 物流の国際競争力の関係で、港の混雑とかの話がよく話題になると思うんですけれども、1つ、言いたいことを言う前に質問したいんですけれども、トラックが

行列をつくると、あの行列の順番に入館手続だったりというのが粛々に行われると、だからこそずっと長い行列をつくって順番を待って、粛々と物が運ばれているということなんでしょうか。ちょっとそのあたり、1点教えてください。

【島田物流政策課長】 例えば大井埠頭のコンテナヤードの前面でのトラックの行列の話だと思いますけれども、朝8時半から夕方4時半までの間にゲートに並んでいただいて、その順番でコンテナの積みおろしをヤード内でやれるというふうな形になっております。

【大串委員】 例えば割増、2倍払うのでファストトラックとか、そういった施策は可能なんですか。

【島田物流政策課長】 現時点ではそういったことをやっておりますが、要はファストトラックにしてしまうと、今度はそれ以外のところがますます混雑をするということで、要はキャパシティが相当いっぱい状態の中で回しているということでございますので、ある人を早くしてある人を遅くすることが解決策になるのかどうかというと、そこら辺はもうちょっと議論が必要かなと思います。

【大串委員】 どの程度の需要量がそこにあるのかというのはちょっとわからないんですけども、最近、空港とかでもVIP搭乗口とかを別途設けて、すぐに通れるような通路を設けることで国際的な富裕層の方たちにスムーズに入国してもらおうという取組が行われていますよね。同じように非常に高額な料金を払ってでも、そこをすっと通すことが非常に有益な業界、業種もあるでしょうし、私はもう一つ心配しているのはトラガールの話で、トイレがないところに長時間長い列を作って並ぶというところで非常に嫌がられて、人がいてもそちらのほうに人材をふり向けられないということがありますので、いろんな、もう少し柔軟な施策によって、お金をちょっと高く頂戴するんだけど並ばなくていい路線、もしくは少ししか並ばなくていい路線をつくりましたよと、そこをまず活用してみてくださいとか、全体最悪になるというか、みんなが同じように並び続ける、時間をかけるという時間的な平等の配分ではなくて、もう少し工夫することによっていろんな人材が生かせるような方向性もぜひ、ハード的にできるかというのはちょっとあれですけども、お考えいただけたらと思います。

【苦瀬委員長】 ありがとうございました。

はい、どうぞ。

【矢野委員】 それに若干関連するんですが、今コンテナのほうは私も詳しくはわかりませんが、実際、物流施設などで待ち行列が多く発生している、手待ち時間が多く発

生しているという問題のときに、やっぱり事前に何時に着くといった、そういう事前出荷情報などがきちんと伝わっていない、それで結局、ある時間に集中してしまって待ち行列が発生する。あるいは手積み、手おろしとか、そういう問題も同時に関係するんですが、その辺の議論というのが、どこでやっているのかちょっとわからないんですが、今、非常に都市中心部の話、住宅地、それから過疎地のところはやっているんだけど、それ以外の地域で物流施設がいっぱい立地しているところでも、やっぱり待ち行列がいろいろ発生している問題はあるわけです。そしてそれは、荷役等が非常に効率悪くされていて、もしもう少し情報化とかがきちんと進み、情報がきちんと伝わったらもう少し計画的にできるとか、そこが若干、効率が悪くなっている部分があるので、その辺の議論というのはどこか、実際、一部企業だと事前出荷情報がきちんと伝わっていて、優先的にそちらをどんどん入れていって、そのところはすぐにおろして、すぐ出ていくというようなことをやっている企業も結構あるわけですね。その辺をもう少しうまく使えないかなと思うんですが。

【苦瀬委員長】 いかがでしょうか。何かお答えはありますか。ご意見でも。

【島田物流政策課長】 例えば物流施設の前での荷待ちにつきましては、もう一つの物流体系小委員会のほうで、荷待ちの解消といったような論点で掲げさせていただいております。現に幾つかの物流事業者さんのほうで、そういった予約システムといったものを導入されている企業さんもいらっしゃるって、幾つか取組は始まっているようでございますので、そのあたりがどう横展開していけるのか、それをどう行政のほうで支援できるのかというのは、今後の検討課題ではないかと思っております。

【苦瀬委員長】 はい、どうぞ。

【野尻委員】 手待ち時間については、自動車局のほうでパートナーシップ会議のほうで鋭意進めております。きっとこれからいい方向に進んでいくと思います。

【苦瀬委員長】 ちょっとそれに関連して、それには労基法とか下請法は関係あるんですか。

【野尻委員】 どういうふうにお答えしたらいいのでしょうか、ついこの間までパートナーシップ会議だったんですが、現在は「トラック輸送における取引環境・労働時間改善委員会」になっております。今後予定されている労働基準法の改正に対応するものをご理解ください。下請法は直接的には関係ないと思います。

【苦瀬委員長】 そうですか。ありがとうございます。

【圓川委員】 この問題は、私はずっと関税審議会で、あるいは東京税関でやってきました。そしてどうしてColinsの話をされないんですか。国交省の立場から言うと。最近では、東京都が待機所をつくりましたという話があるんですが、渋滞のためにですね。でもリードタイムは減らないわけですね。これもやっぱりいろんな合意形成で、ずっとうまくいかないわけですね。その中でColinsというシステムができ、ターミナルの混雑状況が見えます、あるいはトラッキングシステムがありますと。でも、これも必ずしもうまく使われていない。この辺の問題もやっぱり合意形成もですが、海外でやっているような逆にもっと規制でどんとやるようなことも考える必要があるのではないか、と思います。要するに混雑するのは、全部見込みでどんどん走っている、じゃ予約システムを入れればいいじゃないかと。これもなかなか入らない。だからこの辺の問題も、共同物流の問題と同じような、総論では皆さん納得するんだけど、実際の実行の場面になると、やっぱり荷物を早くとりに行かなければいけない、通関が切れたかどうかわからないのに、見込みで走っていくと、そこで大渋滞を起こしてしまうという悪循環をずっと繰り返しているわけですね。ですから、この辺の問題もやはり今回出てきます共同配送と同じ、合意形成と非常に関連した話であって個別の問題だけでなくビジネス全体を考える必要がある。1つやっても、例えばターミナルの話も、24時間ヤードをオープンしろという話があるんですけども、混雑解消で。でも実際、ビジネスのほうは土日はほとんど休んでしまう。特殊な需要があるかもしれないけれども、ドアツードアで考えていないので個別の施策をしても効果が出ないことが多くある。ビジネス全体の話と絡めないと、個別の現象だけ捉えて議論しても本当はうまくいかないわけですね。ここは論点4、5ですか、ちょっとここでの話と違いますが、私自身ずっとこのような問題に関わってきましたので、ちょっと気になって余分なことを申し上げました。失礼しました。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【羽尾物流審議官】 今、私が先ほどお話しした後、大串先生、苦瀬先生等からご指摘があった点で補足をさせていただきたいと思います。

まず大串先生のほうから、さっきの制度的なインセンティブの話に関係して、公、つまり国なり自治体なりが法律なり条例なり、あるいはそういうルールをつくってきちんと制約をさせて全体最適を追求する道と、もう一つはそこまでやるのではなくて、関係者の合意に委ねてその地域その地域で可能なものと、その道がありますねという話で、まさにおっしゃるとおりで、そういう個々の最適ではなくて全体最適というのは大事ではあるんで

すが、まず今の、これまできた物流についての状況を見れば、基本は事業者の個々の努力に委ねているのが現状であります。そして、大串先生のおっしゃったような、本当に公にそういうルール、あるいは制度上の規制をかけていくとなると、おそらくそこについての理解がないと、遊離したものをつくっても多分、実効性が上がらないんだと思います。果たして物流に関して、特に地域内、都市内での物流に関してそういうところを求めるのが、国民全体がそこまで望んでいるのかというところは、若干そこまではっていないのかなという感じもちょっといたします。

ただ、一方で合意形成に委ねてやっていくのも機能している場合もありますが、機能していないもの、あるいは最初はうまくいったけれども、うまくいっていないものもありますから、そこはちゃんと分析して、機能していないものをまずどういうふうに補充していくかというのが大事なのではないかと思います。そのときに、まさに先ほどの福岡の天神の例もそうですが、そういうのも勘案しながら、どういうことをしていくのがいいのかなという観点で、私ども見ていくべきではないかと思いますが、まだそこまで結論を出せてはいないというところで、これからまたいろんなご議論をいただきたいと思います。

それから2つ目、苦瀬先生のほうから建物における物流への配慮、特にそれが建築段階から大事だというのはおっしゃるとおりでありまして、実は今日、机に置いています参考資料の2ページに、「物流の観点からの建築物の課題」ということを書いていますが、これは今、苦瀬先生も物流団体連合会の中でこういうものの議論を進めていただいています。例えばここに書いているのは天井の高さ不足、あるいは駐車スペースの不足、③エレベーターの不足、④で動線の段差、運営面の課題とあります。それぞれ高さ不足とか、当然トラックが入れないので路上で待たないといけない、これ自体は改善すればいいんですが、駐車スペースの問題といっても、実は先ほど100人利用すれば1台のトラックが要るんだということですが、おそらくスカイツリーのところもそうですが、まず事業者の方、建設の方はお客さんの駐車スペースを確保しようとしてトラックの分は少ないんです。ところが実際やってみると、トラックの数のほうをもっととっておかないといけないというので、乗用車分を結局、トラックに充ててやっているという状況がありますから、やはりこういう、基本的にはもう少しデータを集めながら、建築会社の方にも情報提供していくという努力が、私どももそうですし、物流団体としても必要になってくるんじゃないかと。

その中で運営面の課題という、⑤にもありますように、これは納品先施設に物流担当の

窓口が存在しないというのもありますし、加えて事前確認、調整をしていない、それはなぜかという先ほど矢野先生がおっしゃったように、事前に情報をもう少し、一体何時に来るんだとか、そういうのをきちんと把握してやるというシステムを入れれば入れるほどうまく回っていく、その意味でここにも書いています、仮に駐車スペースが不足している場合もちゃんとした予約制度をとって回すとか、そういう意味での建物側と物流側の努力が必要でありまして、それは先ほど、まさにロンドンでレッドルートがあって、貨物は20分可能だというのがあるんですけど、まずはやはり、そういう道路側でのことをやっていく前に建物側でそういうことをやっていかないと、それでやれることをやって、道路側でもそういうことをどんどんやらないといけないという、国民の理解を得ていくためにもそういう順番が必要なのではないかなと思います。

それから、先ほどの港湾の地区もそうですし、大都市の都市内のところもそうなんですけど、いわゆるトラックが入ってくる、それはやむなく入ってくるんですが、もう少し私どもとしては、トラックに本当に委ねないといけない貨物なのかというのも研究していかないといけないと思います。先ほど島田課長のほうからも、これから勉強する論点の中に、例えば3ページの中にも鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進、論点4-5というものも書いています。これはこの参考資料の7ページ、一番最後なんですけれども、さっき島田課長も口頭で申しましたように、京福電鉄の嵐山を結ぶ路線では、実際にトラックが京都市内をうろうろするのを少しでも少なくしようということで、京福電鉄の路面電車を使いながら、各駅に荷物を落としていって、そこに物流業者が拾いに行っていると。そのことによってトラックの量が減るといような取組もあります。こういったものも勘案しながら、そこに入ってくるトラック自体を、別に悪いからどうこうじゃなくて、減らす努力をしていくというのもまた一つ大事であります。

これはさっきの宅配の再配達の問題もそうですが、昔はトラック労働者というのは大きな、例えば引っ越し荷物、家具の場合は2人行って据え付けたりする、その場合は2人だったんですが、最近は駐車規制も厳しくなっていることもありますから、そうじゃなくても都心部で2人で行かないといけない。そうすると労働力不足対策の中で、それでなくてもそういう問題が起きています。特にマンションなどは、今セキュリティも厳しくなっているので一層、とても時間がかかるようになっていて駐車時間が長くなる。そうすると駐車違反にならないようにもう1人置いておかないといけない、そういう状況にもなっています。その意味でマンションでの荷受けをもっとスムーズにできるようなシステム、こう

いったものも考えていくことによって、流量を調整しながらやっていくと、こういうことも取り組んでいかないといけないかなと思っているところでございます。ちょっと補足をさせていただきます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか、ほかに。

はい、どうぞ。

【圓川委員】 全く違ったことで恐縮なんですけど、質問なんですけれども、今までの事例の中で配送スケジュール、VRPといいますか、どういうルートで回ったら一番距離が短くて済むかとか、あるいはトラックの台数が少なくて済むか、あるいは時間指定なんかも入れられるようになってるんですけれども、そういったソフト、スケジューリングを利用しているところはあったんでしょうか。

【木村物流政策課企画室長】 今、再配達の見直しを別途やっているんですけれども、この中でいろいろ、事業者さんの方とお話をさせていただいている中で、佐川急便さんはそういう配送のルートづくりのやつを入れたらしいんです。結局、人で組んだほうが早いということになって、戻ってしまったという話は伺ったことがあります。

【圓川委員】 そういう使い方、最適化ソフトですね。もちろんそれだけではだめで、後で人による調整が必要なんですけれども、これを使うと使わないとでかなり大きな差があるはずなんですよね。さっき、企画提案力がないとひどいことを言いましたけれども、やっぱり欧米系というのは大体、そういう最適化ソフトを使っていますよね。だからそういった視点ももう一つあるのかなと思って参考までに申し上げました。

以上です。

【兵藤委員長代理】 今に関連してお話ししますと、多分あまりうまく活用できなかったというのは、1つの要因が道路の所要時間がうまく読み切れないとか、不確実性がありますから、そういう意味ではこれはまさに道路局の出番で、今、話が出ているITSの2.0ですとか、そういった交通状況をきちんとモニタリングして、そしてその情報自体が一つの交通インフラですから、これをまた物流事業者に使っていただくですとか、そういったことを相互に、インタラクティブにやっていくと今のような最適化ソフト、理論的には非常に高度なことをやっているわけで、そういったことをまたさらに生かせるような、そういうウィン・ウィンの関係を官民で築き上げていただきたいなというコメントでございます。

【苦瀬委員長】 関連して、私がお答えするわけじゃないんですけれども、私の知って

いる範囲では、ちょっと以前の話ですけれども、コンビニさんたちは大体使っていると言っていましたね、半年に1回は必ずチェックしていると。それで配送を組み直してやっているということはよく聞いています。宅配の方とか、それから国際郵便の方たちはやっぱりなかなか使えない、要するにそれは行って留守だったらどうするんだ、また戻るとその途端に急にぽんぽんぽんと外れちゃうとか、担当エリアが決まっているので、そこまでのシステムのドライビングはいつも同じだからということを知ったことがあります。私も実際、そういうトラックに乗せていただいて調査したことがあるんですが、これはやっぱりなかなかとまれない、あそこへ行って、あそこへ行って、あそこへ行ってと話し合っているんだけどとまれないというのを実感したことがあります。

ほか、いかがでございましょうか。鉄道とか、あと5番のほうの過疎地域はいかがでございましょうか。

はい、どうぞ。

**【野尻委員】** ちょっと乱暴な言い方をすれば、大都市のほうはコスト論である程度いけるのかわかりませんが、過疎地はそうはいかないんだろうと思います。より公的な機関の役割が前面に出てこざるを得ないといえますか、出る必要があるんじゃないかと私自身は思っています。物流サービスも有限な資源でありますので、その有限な資源をどういうふうを活用するかというところに知恵を絞らなくてはいけないんだろうと思っています。

論点5-2で2つほど出していただきましたけれども、特にイについては、有償となるとどうしても責任とか、事故の対応とかというのがついてくることになりますので、この辺は制度的にどういうふうを考えるのか整理しなければならないと思います。それから貨物自動車事業者の皆さんの運営を妨げないとありますが、運営を妨げないのではなくて、できればうまく共同してできるようなことになればいいのだがなというふうに思っているところです。

以上です。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。ほかにご意見、いかがですか。

はい、どうぞ。

**【矢野委員】** 過疎地域については、人口減少で密度自体が薄くなっている、あるいは地方部においてはドライバー不足がさらに深刻で、そしてさらに長距離、長時間の輸送を伴う、そういう意味でますます困難になって、いろいろ言ってみれば難しい面が非常に増

えている。こういうところは非常にコスト増にきつとくるだろうと。そうすると過疎地における輸送コスト、物流コストが非常に上がっていく、そういう意味では地域間格差が非常に広がっていく可能性が高いのではないかと思います。この地域間格差に対してどう対応するのかというのが非常に問題で、もちろんこういう過疎地向けの新たな仕組みづくりをして、共同化などをして少しでも下げるという観点ももちろん重要なんですが、こういう地域間格差に対して、国はどういうふうを考えるか、それを何らかの形で補助とか、そういうのを含めてやることによって地域間格差を縮めるという施策を講じるのか、地域間格差になってもしょうがないねというところに行くのか、その辺がやっぱり根本的な考え方として決めないといけないのかなというふうに思います。

**【苦瀬委員長】** ご意見ですね。ほかに。

では、ご意見を今いただいたということで、それ以外でその他の検討の論点、先ほど教育の問題もちょっと出てきましたけれども、それから連携の推進で協議会というようなことも議論が出てきました。この資料2の最終ページ、6ページであります。この辺で何か先生方、お話しになりたいことはございますか。

はい、どうぞ。

**【野尻委員】** つまらない質問ですが、cのトラック輸送の安全性を高める観点において、どのような取組が考えられるのでしょうか。これについては国交省の中でもいろいろな施策が進行中だと思うんですが、安全性を高める観点でどういう局面から取組が必要とお考えですか。

**【島田物流政策課長】** これは一義的には自動車部門のほうでしっかり検討が進んでおるところでございますので、そこを物流という観点からどのように取り込んでいくのかということではないかと思っております。例えば中継輸送という形でドライバーの負担をいかに減らすのかという検討は、今まさに進んでおりますので、そういったことを行う場合、では物流として中継輸送の仕組みをいかにうまく導入していただくのか、そのあたりの我々の役割は何だろうか、そういったこともちょっと念頭にはございます。

**【苦瀬委員長】** よろしいですか。ほかにございますか。

はい、どうぞ。

**【兵藤委員長代理】** 今のcの、安全性を高める観点ということなんですが、これは多分、交通事故もそうなんですが、よく人と車と道路という3つの観点から交通安全をキープするという話がありますけれども、それと同じだと思うんですが、それに加えてやはり

今、様々な情報技術がありますので、いわゆるセンシング技術ですね。道路から、例えば貨物の状況を把握するだとか、ないしは車自体にそういったセンシングの装置をつける、あとは人に関して言うとドライバーの健康状態をセンシングするような、健康機器メーカーがつくっているようなものもあります。そういった先進的な技術も含めて、そして安全性をどうやって複合的に高められるか、そんな話が議論としてはあると思いますので、どうぞご検討いただければと思います。

【苦瀬委員長】 ほかにいかがでございますか。

はい、どうぞ。

【羽尾物流審議官】 論点5以降に関しまして、野尻先生及び矢野先生からもご指摘いただきました。その前にも大串先生のほうからも、そもそも都市における物流と、こういう過疎地における物流とやはり考えるべき観点が違うのではないかと。私どももその意味で、過疎地における物流というのは、やはり都市と違うのは経済性といいますか、いわゆる市場に任せていて本当にうまく回るのかという点が、昨今の高齢化の進展の中で、そして人口減少の中で顕著になってきていると。その意味で、いわゆる過疎地における物流に関しては、事業者の個々の努力に任せているだけではうまく回らないという時代が、だんだんと来ているんだというふうに捉えています。

その観点からもこの論点や、あるいはまた参考資料を引用して恐縮なんですけど、前回ご報告させていただきましたが、通しの番号で言うと4ページ以降に、過疎地の持続的な物流ネットワークをどう維持するかというのを検討したものがございます。5ページ、6ページにその報告の概要をまとめておりますが、やはりその中でもポイントとして、キーワードで1つ言うといわゆる共同、事業者が個々の努力ではなくて、共同でやる取組というのが都市部以上に必要になってきているのではないかと思います。現に事業者の方々も、宅配で言えばヤマトさん、佐川さん、日本郵便さんが大きなシェアですが、相当の人口の少ない地域では、わずか1個1,000円か1,500円の荷物を延々と1時間近くかけて持って行って、実はその10分、15分後に別の会社がまた1個1,000円の荷物を延々と時間をかけて持って行く、これははっきり言って事業者にとっても生産性が悪いですし、その地域にとっても決してベターなことではない。それを一緒に、共同してやっていくというのが1つの取組の方向ではないかと。

それからもう一つは、そういう地域になれば地域に残っている方も、最近若い方も増えてきたりして、あるいはNPOなどで生活支援のサービス、いろんな取組をしています。

それから自治体もそういう取組をしていますが、そこに物流業者と一緒にどういうふうに絡んでいくか。これも前回のヒアリングなどでも、高知県などからもお話がありましたように、こういった点をどういうふうに取り組んでいくか、その意味でも、それもまた共同というキーワードで入るものだと思います。

あとは貨客混載、これもいわゆるバスなどと物流との共同という意味であります。ただ、これも言葉では一般化して言えるんですが、多分、地域地域で違う面があると思います。私ども、実はこれは今年度予算をいただいて、モデル事業というのをやってみて、その成果も踏まえながら制度化、あるいは運用改善などにつなげていこうと思っているところでございます。今年、もしかしたらそういうのを全国で5カ所ほどやってみて、いろんなパターンがあると思うのでそれを一般化しながら、またこのような場でもご報告しながら進めていくということを考えているところでございます。

その中で実は補助につきまして、先ほど矢野先生からも地域の格差が出ている中で、コスト増を賄うための補助をどう考えるんだという話がありました。実はこの報告書、参考資料の6ページの半分下ぐらいの「その他」というところにありますように、補助金に過度に依存しない自立したネットワークを目標としつつも、当初の立ち上げ時期において適宜補助制度の活用が有効ではないかと、こういうご指摘をいただいているところでございます。まず、補助に過度に依存していくと、これもまた、これから人口減少の中でその自治体にとっては不幸なことになるので、補助には過度に依存しないということが大事なのと、それから回っていくようにするためには、補助するとしてもおそらく基本は当初の仕組みの立ち上げのときが大事ではないかというふうに思っております。ただ、具体のスキームとしてこれからどういうふうなことを考えていくかというのは、先ほどのモデル事業なども勘案しながら考えていかなければいけないのではないかとというふうに考えております。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。ほかにいいですか。大体、意見は出尽くしましたでしょうか。

はい、どうぞ。

**【兵藤委員長代理】** ちょっと確認なんですけど、タイトルとしては④も⑤も、いわゆるラストワンマイルの話が中心になっているんですけども、言葉としては④で大都市の活力を物流面からさらに高める、そうするとラストワンマイルだけじゃなくて、当然、首都圏で言いますと首都圏の物流を支えている、その物流がどこから出ているかというと大体

二極化して、湾岸地域とあとは圏央道、外環、そういったところから物流が出ているわけですね。そういった、特に3環状ができたということもあって、道路整備と一体化したような大型の物流施設、それが最近の宅配の高度化を支えているわけなんです、そういった郊外部の大都市を支える物流施設、それをまたさらにサポートするような施策として何が必要なんだろう。そういった観点が必要かと思うんですが、さてそれがどこに入るのかというのは、私はちょっとこの①から⑧を見ていてわからなかったんですが、何かどこかでもうそういったことが議論されている、ないしは今日の資料の最後の、ほかの検討すべき視点に入るのか、その位置づけ、もし何かご意見ございましたらご紹介いただきたいと思います。

**【苦瀬委員長】** それに関連して私も、実は私もそのことを気にしていて、大都市の活力で、兵藤先生も十分お調べになっている、湾岸エリアに相当古い物流施設があって、それを何とか更新していかないと活力、なかなか大変だなと思っているので、多分同じことだと思いますが、それが私もちょっと気になりました。

それからもう一つは、資料2の最初のところの6番に、物流施設の機能強化と災害対応と書いてあるわけですが、もちろん物流施設の災害対応は非常に重要だと思うんですけども、現実の問題として首都直下が起きたときにそれで間に合うかということ、多分間に合わないと思うんですね。そうすると建物側とか商業施設側とか、そういうところでどういう備蓄をしておくかとか、備蓄と補給とはどういう関係にあるかとか、そういうことはどこかでやっておく必要があるのかなということも私は思ったんです。だから1番目の話は兵藤先生と同じような感想で、2番目は私の追加でございます。もし何かありましたらお願いします。

**【島田物流政策課長】** 今ご指摘をいただきました。例えば湾岸地域の物流機能といったものが、大都市との関係で非常に重要である、あるいは圏央道の整備に伴って周辺地域にかなりいろんな物流施設が出てきている、このあたりにつきましては②、③のほうでご議論いただこうと思っております、そういった内容の同じような論点整理の紙を今日の午後、ご説明差し上げようかなと思っておりますのでございます。

それから災害のところでも、主には物流施設の災害対応ということで今、検討は進めておるところでございますけれども、今ご指摘のあったようなものについてもどのような取り上げ方ができるか、ちょっとまた相談をしたいと思います。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。ほかにご意見ございますでしょうか。よろし

いでしょうか。

ありがとうございました。それではそろそろ終了の時間が近づいてまいりましたので、本日いただいた意見を踏まえて、次回の小委員会に向けて部会に提出する中間取りまとめに向けた小委員会報告案を作成したいと。そして次回の小委員会でまた皆様方にご議論いただきたいと思います。

ということで、今日の議論はここまでにしたいと思います。

議事は（４）のその他になりますけれども、何か事務局のほうからございますでしょうか。

【谷口物流政策課企画官】 特にございません。

【苦瀬委員長】 それでは、これで閉会でよろしいですか。何かご発言はいいですか。

では、これにて閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —