

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第6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回物流体系小委員会合同会議

平成27年7月23日

【谷口物流政策課企画官】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第6回物流小委員会及び第3回物流体系小委員会の合同会議を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところを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、これまでの小委員会に引き続きまして、関係者からのヒアリングを行った後に、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たいと思います。本日の資料は、議事次第の次、配付資料一覧に列挙してあるとおりでございます。配付漏れ等がございましたら、挙手にてお知らせいただければと思います。

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がご確認をいただいた後、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4名、物流体系小委員会の委員総数5名中4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。

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、今お撮りになられた後は、カメラ撮影についてはご遠慮いただきますようお願いいたします。

(カメラ退室)

【谷口物流政策課企画官】 それでは、この進行につきましては、根本委員長にお願いいたします。委員長、お願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事(1)関係者からのヒアリングに入りたいと思います。本日は物流施設の機能強化について、富士ロジテック様から、物流施設の災害対応力向上について、白石倉庫様からお話させていただきます。

ご説明いただく方をご紹介します。株式会社富士ロジテック代表取締役社長、鈴木様。よろしく申し上げます。株式会社白石倉庫代表取締役社長、太宰様。

【白石倉庫(太宰)】 太宰です。よろしく申し上げます。

【根本委員長】 これから、それぞれ10分程度でお話をいただきまして、その後、質疑応答を行うという形で進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、まず鈴木様、よろしくお願いいたします。

【富士ロジテック（鈴木）】 どうも皆さん、こんにちは。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料に基づきましてご説明させていただきます。どういう施設を今後強化、機能強化ということで使っていけるような倉庫となるかということについてご提案申し上げるということでしたが、その前に、弊社がどういう歴史とかがあってどういう会社としてやっているかということについて、簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料の2ページ目で、弊社の立ち位置というところからでございます。設立は1918年、清水港の港湾運送事業会社の倉庫部門として法人格を持ったのが最初でございます。その前も、大体1800年代の中ごろぐらいから、グループとしては石炭であるとか米であるとか茶葉であるとか、そういったものを清水港に船で回漕してきて物流荷役をするというようなグループとしてやっておりました。

現在、拠点ですが、倉庫の拠点としましては、北関東と呼んでいますけれども栃木、群馬、それから東京、神奈川、静岡、愛知、大阪、兵庫、そして福岡で大体20営業所、そして合弁会社等、出張所等も含めまして、ロス、韓国の釜山港、上海、シンガポールなどとなっております。

取扱品目は本当に多岐でございまして食糧――米（旧政府米）等ですね、鋼材、化学原料、紙パルプ、食品、飲料、茶、原海苔、雑貨、布帛、薬品、医療機器、化粧品、電材などとなっております。

従業員数が250名。それとパートが、季節変動がありますが、布帛、アパレル等の作業のために確保しますので、500から1,000ぐらいというふうになっております。

グループの中の倉庫部門に従事する人間の割合はおよそ8割というような、極めて営業倉庫に偏った形の倉庫会社でございます。

3ページになりますが、会社規模ということで、資本金が3億円。2014年8月期の売り上げは170億円ということで、上場会社さんの規模からすると少し小さい、中堅の倉庫会社。そして、発祥の地清水が本社でございまして、地方の中堅倉庫会社といったような立ち位置かと存じます。

しかしながら、1980年代の終わりぐらいから元の親会社と少し路線を分けまして、

独自に倉庫部門だけでないいろんな生きる道を探すという形でございまして、今のところではグループ8社で同期大体250億円ぐらいの売上げ。倉庫、利用運送、貨物取扱い、以下のような品目を商売としてはやらせていただいている会社でございまして。

4ページに移ります。事業観というふうに銘打ったんですけれども、1996年よりも少し前に会社に戻りまして、その中で先代から、とりあえず若いうちにやってみろということで、2005年、33歳のときに社長をやってみろと言われてまして、そこにあるように、旧来の倉庫業の感覚でどういうことが行われているのかなというようなことを考えました。田舎の倉庫ですので、皆さんに使っていただける目的も、それからどうしても大都市に拠点が集約されたりする中で、結構熾烈な競争下にあるなということを感じながらやっておりました。

その中で、2009年に、倉庫業としては安全・安心・約束というんですけれども、事故を起こさないこと、品質保証がしっかりしているということ、長期的な指標を用いた契約等をすることによって顧客からの失地を防ぐというような戦略をつくって、倉庫業のほうの大きな方針として回し始めました。

2013年からは、より倉庫業というよりは物流業全体として、「お客様の不利益が我々の利益」となるような構造とありますが、我々の倉庫の売上げが、保管料が増えると基本的にはお客様の在庫としての払いが増えてしまうというような構造から、なかなか倉庫部門が上手に営業ができないということをずっと問題視しておりまして、そういう中で、どうやってお客様のROAが上がるような営業をかけるにはどうしたらいいかといったような切り口から、サプライチェーンの管理者としての立ち位置。どうやって低コストで同じだけの商品をお届けするかというような仕組みを考えていこうということで、Global Supply-chain Engineeringという名前でやってみたということでございまして。

5ページに移りまして、これはもう皆さんどこでもお話ししていることだと思うんですが、人口減少社会において、いかにして高付加価値でサービスを継続するかということが、多分、今の日本国内のいろいろな企業、産業の課題となっていると思ひまして、その中で、労働力が不足しているので大きく分けると方法は2つ。自動化という切り口か、もしくは移民もしくは派遣のようなものを使うというようなことだと思います。移民・派遣については専門ではないので意見は控えますが、なかなか難しいんだろうな。では、我々がすぐできることは何かということ、自動化ということを考えておりまして、ソフトウェアの開発等。私が会社に戻る前は大手の電機メーカーにおりましてソフトウェアとかのS

Iの仕事もしておりましたので、ソフトウェアだけではやっぱり差別化しにくい。かといって大がかりなマテハンを開発する能力はないので、小型の車載器とかウェアラブルのようなものをつくって、情報を取りながら生産性を向上させていくようなことができないかなということを考えて、そういう自動化ということをも銘打って考えてやっているのが現在でございます。

次のページに移りまして、具体的に人を介さずに、どういう形で最適な物流を構築するか。具体的なテーマがないと、一般論で最適化するとか一般論で自動化するといってもなかなか取りかかるところがないかなと思ひまして、国交省様でもよくテーマとして取り上げられている「輸配送における待機時間0」というのをくり上げるためにはどういうことができるかなというように考えて、少し取り組んでみたものがございます。

これは倉庫をキーとした考え方になりますけれども、工場内もしくは倉庫内の作業の進捗情報を発信し、同時に、トラック側が今どの位置でどのぐらいの速度でどんなふう近づいてきますよという情報をリアルタイムで受信しながら、何番のバースに何時に着いてくれといったような指示ができるような仕組みがあれば、かなりのそういう待ち時間の問題が解決するのではないかと。

実際によくある話なんですけど、例えば11時に必ず取りにきてくれというふうにトラック事業者さんに言いますと、トラック事業者さんとしては場合によっては罰金とかが発生するので、ぎりぎりのちょうどいいタイミングで行こうとはしないものですから、やっぱり前の晩に着いている場合があったり朝から待っている場合があったり、いろんなことをして絶対に11時より前側にみんな寄ってきてしまう。かといって、じゃあ、11時という作業状態が倉庫の側で万全の態勢で待っているかということ、必ずしもそういうことはなくて、何かのトラブルが起きて、戸前というんですけど倉庫の入り口付近に貨物が輻輳してしまっていっぱいいっぱいになっていると。その時間に帰ってこられると、待たれているので倉庫側の作業員はどんどん貨物を取ってあげなきゃと思って一生懸命取るんですけど、倉庫の中がパンクするような状態になってかえって作業性が悪くなるといったようなことがございます。そういったことを避けるためにはリアルタイムで流動的に融通し合って、11時に来てと言ったんだけど、1番から10番までトラックがあるとして、5番から後の人は11時半に来てくださいであるとか、もしくは、取れるんだけどわざと少なめにしてバースを空けるような形、作業スペースを取るような形で指示をすると、そういったことで待機時間もゼロにしますし、本当に効率のいい、みんながハッピーになるそう

いう物流というものが構築できるんじゃないかなと思っております。

ここは、私どももそうですし、同業者さんなども同じようなアイデアで物をつくられているので、これはかなり今後のいろいろな、人不足とかそういったことを解決する上では結構大きなキーになるのかなと思っております。

今言った部分の補足になりますが、人工知能・機械によるリアルタイムで最適な作業指示というところまで最終的には行くんじゃないかなと思っております。今はどういう作業進捗だといっても、人間が取って、トラック会社さんに例えば投げて、トラック会社さんの配車マンが何号車は何時にどこへ行けというようなことをやれると思うんですけども、そのうちもうちょっとロジックがきっちりかたまれば、簡単な人工知能を介して作業進捗を自動的に指示して、何時に何番のバースに来てくれれば工場のスループットが下がらずにできるといったような、そういうことができるんじゃないかと思っております。

その流れでいうと、少し外れる話ではありますが、ドライバーさんが何時に着くかというのは、今、高速道路に乗りながら自分でお小遣いを稼ぐこともあったり、もしくは会社が経費を削減したりしたいので、時間に余裕がある場合は下道を使えと。朝、一生懸命そういうところを走れというようなことが起こるんですが、その辺も、高速道路の料金の收受の方法なんかをある程度恣意的にできないようにすることで、AIのほうで自動的に来るべき時間とかを指示しやすくなるロジックが簡単になりますので、そういった高速道路の料金なんかも、現場でヒアリングしたときにはパラメーターとして入ってしまうので、できれば排除してもらえたらありがたいというような声が、現場の声としてはありました。

あとは輸配送の自動化。これは多分、AGVなどを使って人をとにかく減らしていこうということのアイデアでございます。

7ページ目、これもよく議論されていることではあるんですけども、サプライチェーン全体で、例えば水産加工において、魚が揚がってきてどこかで一次加工して、また輸送をかけて二次加工して、それを冷凍したりいろんなモードをつくって三次加工してといった、その間のトラックの輸送が全部無駄であるということがございますので、例えばそれを全部1つの倉庫群、1つ大型の複合ビルのようなものをつくって、その中で全部輸配送が完全になるようなことをつくれれば、かなりの数のトラックが不要になるのではないかと。

この問題はキャパと、ユーティライゼーションというんですか稼働率の問題が出るんですけども、大手の企業様であればこういったことがかなり大きく影響するのではないかと書いていただきました。キーワードは、一番贅沢なりソースになってしまった

「人」をどうやって浪費から解放していくのかなということを考えながらいつも仕事をつくっているような会社でございます。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。続きまして、太宰様、お願いいたします。

【白石倉庫（太宰）】 皆さん、こんにちは。白石倉庫の太宰と申します。被災地宮城のほうから参りました。

今日、私のほうからは災害時の物流支援機能の強化というところにフォーカスをさせていただいて、ちょっとお話をさせていただければと思います。お手元の資料はある程度まとめてきたつもりではございますので、お読みいただければある程度ご理解いただけるのかなとは思いますが、大きいポイントだけ私のほうからちょっとご説明をさせていただきたいと思います。

2ページ目、3ページ目をご覧ください。今回の3・11の大震災で手前どもは地震による建物の倒壊ですとか荷物の荷崩れ、津波被害、それと解体工事中のもらい火による火災、原発事故、それから放射能汚染の風評被害、鼠害・虫害・鳥害、しまいには落雷もありまして、今までにないぐらいの災害を、たった数年の間に経験させていただきました。写真をご覧くださいとわかっていただくとわかるんですけども、震度7強の揺れですと倉庫の中の貨物はほんとぐちゃぐちゃになっちゃいます。幸い、うちの倉庫の中では1人もけが人が出ませんでしたので非常によかったなと思っているんですけど、今日お話しさせていただくのは、こういう災害が起きたときにどういうふうなことをして備えておけば人の命を助けられるのか、あるいはその後の復旧活動をスムーズにやれるのかというポイントで、以前から国交省さんのほうと意見交換をさせていただいているんですけど、こういう政策を国交省さんのほうで行っていただけたら、我々、倉庫業界は非常にありがたいなという部分と、それから支援物資の受け入れ等が、実際には宮城のほうでも滞った部分もあったんですが、よりスムーズに受け入れをさせていただくことができるようにするためにはこんな政策があったらいいんじゃないかというふうなポイントで、5つほどご提案をさせていただきたいなと思っております。

6ページをご覧くださいとわかっていただければよろしいでしょうか。ここにいらっしゃる東日本にお住まいの方はほとんどが経験されたと思いますけれども、通信障害はひどかったですよね。私は仙台の町中で被災したんですけども、仙台港のほうの状況が全くわからなくて、津波が来ているとは思わないので仙台港に向かっていました。正直なところ、どこがどん

な状況になっているのかという情報が取れないのが一番怖いというか、対策が何も立てられないことになりますので、1番はやはり情報通信網をきちっと確保するということだと思います。

今、国交省さんのほうではMCA無線を導入することに対して支援措置をいただいておりますので、例えば災害の後、災害対策室を機能的に稼働するためにはMCA無線のような固定式の安定した無線網というのをつくるのが非常に大切だと思うんですが、実は、初動の二、三日の間に、どこの現場がどんな被害を受けているのか、どこの現場がどんなものを必要としているのかというのを情報収集するためには、ここに載っているようなポータブルの無線機が絶対に必要だと思っています。ここに載っているのは三、四年前のタイプなのでちょっと古いんですけども、今は片手で使えるハンディタイプの無線もできています。携帯衛星電話を使えばいいんじゃないかという話もあるんですが、衛星携帯電話は毎月の通信料とかが高額になります。このタイプのものは月額1,000円ぐらいで、災害時だけはフルで使っていんですけど、毎月1時間以内で1,000円以下というふうな、非常にランニングコストが低額のトランシーバですので、こういうものを物流事業者同士が入れることに対して行政側で補助金等の支援措置があれば、非常にありがたいなと思っております。試しに、東北で5社、10拠点で今、我々は実際に使わせていただいております。

続きまして、7ページ。多分、今同じような地震が東北で起こったら、前回と全く同じ状況にしかならないだろうというぐらい、対策がなかなか取れてないと思います。トラック事業者さんはインタンクで軽油の備蓄を結構お持ちですので、トラック輸送用とか事業用の燃料というのはある程度確保はされていましてけれども、我々の社員が自宅から通って復旧作業に当たるときのための従業員の勤務用のガソリンとかは全く確保できませんでしたので、ここは何かやっぱり、インタンクの整備事業というのをやらなきゃいけないかなと思っております。

例えばここに改善策として書いておきましたのは、例えば白石倉庫の近所にある白石警察署さんと共同申請をすることによって、警察署さんが3～4日間災害対策で走り回らなきゃいけないガソリンをこれぐらい欲しいというのを聞きして、一方、白石倉庫としては100キロリットル必要だとなったら、両者が必要なものをカバーできるようなインタンクを設置しまして、災害時には警察署さんにもきちっと供給をさせていただきながら、我々の事業活動にも使えるような、ガソリンのインタンク整備ということに支援をいただ

けたらなと思っております。

次のページ、8ページをご覧ください。先ほどもちょっとお話ししましたが、うちの倉庫の中に米が4万トンぐらい、あのとき入っていました。この写真にある倉庫は比較的荷崩れが少なかった倉庫ですけれども、それでも、この丸いフレコンは非常に荷崩れしやすい梱包形態でして、ここで通路のところにどんと青い袋が飛び出していますけど、これで3メートルぐらい飛んでますね。荷姿が不安定なので、もしこの中にうちの作業員がいたら、多分助かってなかったと思います。そういうように、荷姿が悪くて災害に弱いような梱包は、減災の意味でも改善をしていくべきじゃないかなと思っていました。

そこで、たまたま地元宮城全農さんと日通商事さんとうちで改善に取り組もうということをやりました。右側にあるボックスタイプのフレコンはお弁当の形をしているものだから低重心で崩れにくいというものを、今年、製品化するところまで取り組ませていただきました。このような梱包形態の改善、こういうものを支援していただく措置が国交省さんのほうでもあれば、非常にありがたいなと思っております。

関連記事が9ページに載せてありますので、ご覧になっていただければと思います。

うちのフォークマンが、震災の瞬間に倉庫の中でフォークに乗っていました。携帯の緊急地震速報が鳴って、ポケットの中でブルブルしていたんですけど、携帯の緊急地震速報なんてほとんど経験したことがなかったので全然ほったらかしにしてそのままフォークに乗っていたところ、ガタガタと揺れてきたということで、結局はフォークリフトから降りられずに、倉庫の中で貨物が倒れてくる真ん中の通路で我慢していたらしいんです。携帯の緊急地震速報だとなかなか認知するのは難しいと思いますので、大型の物流施設とかには大音量で鳴るスピーカーシステムを備えて、緊急地震速報を流すようなシステムを導入したほうがいいと思っております。これからうちの施設にも一部入れるんですけど、こういうような速報システムの導入の支援をいただくのも非常にありがたいなと思っております。もし作業員が1人でもけがしたり亡くなったりしたら、それだけ自社の復旧はおくれますし、地元の復旧・復興のための支援物資の受け入れもできなくなってしまうので、やっぱりこの辺の対策にご協力いただけるとありがたいなと思っております。

最後に、一番我々倉庫業界というか物流業界が望んでいることを申し上げます。私はライフワーク的に毎回言っておるのですが、一番後ろのページの写真を見ていただければと思います。これは仙台港にあるうちの仙台港2号倉庫なんですけど、倉庫があって、ちょっとくぼんでいるところだけひさしとして使えるような構造になっていますけど、前面のス

ペースはただアスファルト舗装がしてあるだけで、何も有効活用がされておられません。これ建蔽率が60%だと、当然、例えば1万坪の土地を買ったとしても倉庫は今6,000坪しか建てられませんので、6,000坪の倉庫のうちの一部、1,000坪ぐらいをひさしにして、4,000坪の敷地は何も使われてないというのが、今の物流業界の事情だと思います。

上の写真は、たまたま建蔽率に余裕がありましたので、下と同じような倉庫にひさし部分を後からつけた写真でございます。上の右側はお米の検査をやっている写真で、左は入ってきたお米の仮置きをしているんですけども、こういうふうなスペースがあれば、災害時なんか支援物資が来たら、雨にさえ濡れなければ、正直なところ、そんなに物が傷むわけでもないですし迅速に避難所さんに届けるほうが絶対に大事なので、倉庫業者で災害用に拠点を供出してくれるような登録を国交省さんに行っているような営業倉庫に対しては、例えば建蔽率60%プラス20%ぐらい、こういう雨天荷さばき場のひさしを設置することを規制緩和していただくとかですね。

建築基準法上、1メートルだけは建築面積からひさしを控除するということができています。物流業者からすると、コンテナを中に入れて余裕で作業ができるためにはひさしの長さが20メートルとかあっても全然足りないかもしれないぐらいですので、建築面積から1メートルだけ除外されているひさしという項目を、物流施設に関してだけは20メートルまでひさしを伸ばしても建蔽率に引っかからないような形の規制緩和をしていただくと災害用にも非常にいいですし、当然、日常の地方におけるスルー型の物流——ワンタッチで仕分けして各地にばらまくようなスルー型の拠点づくりということにも資する形になると思います。何せお金はかからないので予算措置は要らなくて、これはつくっていいと言われたら、多分、倉庫業者は結構みんなつくり始めますので、建築のニーズも喚起できると思いますし、建物ができれば固定資産税も入ってくるということで一挙両得だと思いますし、ぜひこういう雨天荷さばき場のひさしについて整備を促進していただけるような政策をとっていただけたらなと思っております。

5点ほどご呈示をさせていただきましたが、そのほかのことも若干ダイジェスト版のレポートには書かせていただきましたので、ご参考にしていただければと思います。

以上です。どうもありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、ご質問のある方はお願いいたします。いかがでしょうか。

【大串委員】 すみません。事務局のほうにお尋ねしたいんですけども。例えば、先ほど大きい施設の中に作業員の方がいて、地震が発生してしまってもなかなか気づかずにいて被害に遭ってしまうようなことを防ぐということでスピーカーの設置の話が出ましたが、学校関係とかでは同様のシステムは導入されていないのでしょうか。どうなのでしょう。わからないですかね。

【島田物流政策課長】 ちょっと今、情報を持ち合わせてございません。

【大串委員】 もし学校とかそういった大規模なところで、同じような中にいる人たちの安全性を確保するためにもお知らせするようなスピーカーが開発されていれば、物流業者の人もその同じような仕組みを安く使えるなというふうに思いましたので、もし設置されていないようなのであれば、ただ単に物流の中の方たちの助成というところと厳しいと思うんですけども、大規模施設内の人に簡易に情報を拡散するという目的も兼ねてよそとタグを組むと、この問題は解決可能なのかなというふうに思いました。というのが事務局に対する質問が1点。

もう1つは、今ほどの倉庫の荷さばきのところでお尋ねしたいんですけども。1メートルとかいろいろな規制があるのは、多分建物の安全性確保のためなのかなというふうにも思うんですが、20メートルに拡張した場合の建築物としての安全性というのは十分担保できるものなのかしらという、これは素人的な質問です。

【白石倉庫(太幸)】 恐らくですね、今、建築延床面積に1メートルだけ許容されているひさしというのは、人が通るだけのことしか想定してないひさしだと思います。規制されているのは、建物の安全性というよりは、ある程度建物の周りに空地を設けて消火活動がしっかりできるようなという視点が、多分メインだと思うんですけど。基本的には、例えば倉庫って1万坪とか5,000坪の敷地の中に建てていますので、正直、消火の面ではひさしを例えば20%ぐらい増やしても、周りにはまだ2,000坪ぐらい空いているところがあるんですね。ですから消火活動は問題ないと思います。

また、今ご指摘の構造上の問題については、ここの写真に載っていたひさし……、さすがに片屋根で柱もなく出したらやばいと思いますけど、当然、構造計算上、柱を何本か立ててやっていますので、橋梁設計とかの構造計算を応用してひさしをつくっているんで、建物の問題は多分、大丈夫だと思います。

【大串委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【羽藤委員】 質問が2点ありまして、1点目はまず、富士ロジテックさんに対する質問です。戸前の輻輳に関して、トラックが来る際にあらかじめ連絡がうまくいくと無駄が省けるというようなお話があったんですが、これ独自のシステムで全部やることは確かにいいんですが、いろんなトラック業者さんがおられますので、そういう意味では共通の何か仕様だったりシステムみたいなものが考えられてくると、もう少しコストダウンするとかよくなったりするようなことが——いろんな事業者さんがおられますが、これあるのかなのかということ。

あと、倉庫の中と外の話。中は多分確率ロボティクスというか、画像処置とかいろんな工夫で自動化していくという話と、外のトラックと連携を取りながらやるというので、これは両方なんだろうけど、どちらかというどっちをやるのが効率的かという、これが1点目の質問です。

もう1つは、白石倉庫さんに対して質問なんですが、ガソリンのインタンク整備ですね、これはなるほどなと思ったんですが、インタンクを補助する際に、これはどこでもとにかくたくさんあればいいという話なのか、あるいは、私なんかだとむしろ道の駅とかああいいうところにあつたらいいのかなと思ってみたりもしますし、どういうところにそういうものがあると効果的なのかという、この2点、それぞれお聞かせいただければと思いました。

【富士ロジテック（鈴木）】 トラック事業者と倉庫事業者の間のデータの標準化とか業界での規格化みたいなことについてのご質問の部分にお答えしますと、私が思っただけで開発しているものについては、基本的にはオープンになるような設計思想でやるべきではないのかなと思っております。

例えばなんですけれども、昔あったような事例で、どこかのS I会社とかに物流会社がそういう生産性向上のためのシステムをつくってもらいと、その中身がブラックボックスになってしまって、そのまた改善のために何千万もかかると。それは当然、私もS Iをやったので個数の確保のために人は必要で、お金もかかるんですが、そうすると物流事業者の立場からすると、自分自身の仕事の改善のためのものが手元にないというのは、多分だめだと思うんですね。ですので、ビッグデータ化とか、どなたか多分そういう事業化とかをされるような方はほかにいらっしゃると思うんですけれども、我々ができる範囲であれば、顧客情報とかで開示できないようなものはある程度秘匿化しますけれども、基本的には、どこにどういうトラックがいるというようなものがクラウドとかに上がっているような状態でオープンになっていて、共有できるというようなことを誰か始める人が

その後乗っかれば、自然発生的にデータ化されていくのかなというふうに考えております。前半部分ですね。

後半部分のお答えなんですが、内と外とどちらが。サプライチェーン全体におけるスループットの中での時間の改善度合いというのは、多分外のほうが大きいんだろうというふうに思います。ただ、中の仕事の仕方とかそこが、どういうふうに荷さばきたらいいんだとかどういうふうに情報を付加したらいいんだということを考えながら全体のサプライチェーンをつくっていく部分もありますので、決して中の仕事の組み立て方とか改善がおろそかだというわけではないんですけれども、滞留している時間というふうに考えますと、外側の自動化もしくは接点の部分の自動化のほうが、時間効果は大きいと思われま

【白石倉庫（太宰）】　　じゃあ、ガソリンのインタンクの件なんですけれども、今回、倉庫会社が合っているな——例えば警察とか消防とかと一緒に備蓄する場所として倉庫業者が合っているなというふうに思った理由は、実際に燃料不足になったときにガソリンスタンドに並んだ方たちで、例えば緊急車両が来て先に給油させてくれと言っても、必要性がわかっている、並んでいる方たちって、俺のほうが先に来てたでしょうみたいな話にやっぱりなっちゃいますよね。我々倉庫業者の敷地の中に車両が入ってくるということは、輸送とかに従事しているトラックとか、輸送とかそういう支援物資の必要性がある車両が入ってくる場所ですので、第三者が給油させてくれと行って入ってきて混乱するということは、まずないですよ。夜間も、倉庫業者の登録に関しては1.5メートル以上のフェンスで周囲を囲ってあって、ゲートも防犯がきちっとされているというのが倉庫登録の前提になっています。災害時、実際、実は仙台港地区だと、何か物を盗ろうとしてフェンスを乗り越えて入ってきたとかというのもあったぐらいですので、ある程度そういうディフェンスができていて、警察さんとか消防さんとか自衛隊さんとかと一緒に必要なガソリンを供給できるような場所としては、我々登録倉庫業者はいいんじゃないかなというふうに考えた次第です。

【羽藤委員】　　ありがとうございます。

【根本委員長】　　よろしいですか。

【羽藤委員】　　はい。

【根本委員長】　　ほかはいかがでしょうか。

富士ロジテック様、今の質問に対するご回答ですけれども、トラック事業者と倉庫事業者が共通のプラットフォームみたいなもので情報を共有していくという考え方は、それは

そのとおりだと思うんですけども、本日提出いただいたメモの中で運行車両の現在位置や速度が受信できる工場を増やすとか、口頭では小型の車載器端末というようなお話もありましたけれども、実際に実現している御社が開発したもののというのは、何かあればちょっと教えてもらっていいですか。

【富士ロジテック（鈴木）】 弊社ではまだ開発中で、半分テスト使用みたいな状態なんですけど、まだ許認可は取れていないんですけども、実際の回転数とかが取れるようなデジタルタコグラフみたいなものに例えばGPS機能とかがついていて、どこにトラックがいますよという情報が取れる機械であったり、それから車載器の側では小型のアンドロイド端末に情報をアップリンクしたり、作業員の情報、ステータスとかがわかったりするようなもの。それから実際にそのものを使って貨物の情報とかを取ったり誘導したりするようなものは仕組みがあって、その中において、何時ぐらいに来てくれるといいなというのを、今は人間が見ながら指示をしたりすることはあるんですけど、うちのケースで今それが、どこかの作業がパンクしてしまってそれがほんとうに活躍したということは今はあんまりなくて、まだ自動化というところでは試し中です。ただ、他社ですと実際そういうので予約時間とかを設定してトラックが来るような枠をちゃんと設定して仕組みを運用されているような会社さんもあるので、要素技術が劇的に安くなったので、今年はそういうのを皆さんつくっておられるんだろうなというふうに思っております。

【根本委員長】 ありがとうございます。それではよろしいですか。時間が参りましたので、議事（1）関係者からのヒアリングは終了いたします。鈴木様、太宰様はこれにてご退出されます。どうもありがとうございました。

【白石倉庫（太宰）】 ありがとうございます。

【富士ロジテック（鈴木）】 ありがとうございます。

【根本委員長】 それでは続きまして、事務局から議事（2）の鉄道輸送の促進に向けた取組についてご説明がございます。よろしくお願いたします。

【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3をご覧ください。

すみません、ちょっと印刷ミスで古いバージョンが渡ってますので、最後のページだけ差し替えを既にお配りをさせていただいておりますので、改めてまたそのときに言及させていただきます。

資料3でございます。鉄道輸送の促進に向けた取組ということでございます。昨年10月以降、いろいろ私どもの中でも検討会をつくりまして、まず、大きくこの2つの話な

んですけれども、貨物鉄道の輸送障害時の対策の話と、あと海上コンテナの鉄道輸送の話、この2つについて検討してまいりまして、1つ目の1ページ目輸送障害時の代替輸送の検討会につきましては、6月25日に最終回をやった上で、本日、実はプレスで最終報告書を出させていただいておりますので、それを併せてご紹介させていただくという形にさせていただきたいと思っております。

まず、1ページ目でございます。1つ目は上の箱の中の1つ目の○ですけれども、昨年の平成26年10月に発生しましたJR東海道本線の10日間の輸送障害。これで結構荷主さんがあたふたされたりして、モーダルシフトを促進するのはいいんですけども、こういう備えがないとなかなか進まないんじゃないかということもあって、その検討というのを今年の2月から4回にわたってしてきたということでございます。

それで、課題と対応の方向性ということで、以下1から5までまとめさせていただいております。まず、大きく被災別に分けておりまして、1つ目はJR貨物さんですね。輸送されるJR貨物さんがみずから対応されるような話と、対応をどうしていくのかということでございます。まずは鉄道によってリカバーをするということはどうしていくのかということで、①でございますけれども、迂回輸送列車ということで、東海道線が先般だめだったときには、米原から日本海側を回りまして、それで上越線経由で行ったり、そのまま北海道へ日本海側から抜けたり、こういう列車を走らせたりしていたと。あと、中央線の西線、東線、こちらを通して運んだという、こういったのもありました。イですけれども、こういったものを今後、最大化するためにあらかじめルート等をシミュレーションしておく必要があるのではないかということでございます。

2つ目、3つ目ですけど、そのための手法として、まずは線区ごとに必要な機関車のスペックは違うと。例えば交流電化、直流電化等みんな違うわけでございます、こういったものに多線区に対応できるような機関車というのを増やしていく。ただ増やすだけではなくて、それを旅客会社さんの線路を通れるようにしておく、こういうことが必要だということでございます。

ハにおいては、物ではなくて今度は運転士さんについても訓練が必要なものですから、普段乗らないところについては乗って訓練をしておかないと、いざというときに対応できないので、こういったときに普段から乗務範囲を拡大して、それらに対応できるようにしておく、こういったことが必要だということを書かせていただいております。

次のページ、②ですけれども、次は、鉄道で運ぶのと、両輪としてのもう1つ、トラッ

クで運ぶことというのもございます。先般、静岡県の由比―興津間で不通になったときも、静岡と浜松の間をトラックで代行輸送したりしております。ということで、まず、トラック代行輸送についてJR貨物グループでトラック代行輸送の態勢を一層強化していくということと、もともと鉄道貨物は通運事業者や両端をトラックでコンテナを運ばないと成り立たないモードになっておりますので、通運事業者と一体となって鉄道コンテナ用のトラックの供出をお願いするということ。

併せて、トラックだけじゃなくてコンテナの取り下ろしをするための荷役機械についても、31ftコンテナ等の大型のコンテナについては配置が限られておりますので、こういったものについても整備を拡大していくことということでございます。

また、併せてということで、平時から船の活用についても改めて検討・実施をしていくことが必要だということでございます。

③は今申し上げたとおりで、荷役機械については途中駅でも整備をしておいて、何か起こったときに途中駅でも下ろしてトラックにすぐ積めるようにするということと、それについてのオペレーションの訓練などをしていく。あと、なるべくそういう整備の駅間についても均等になるようにしていく、こういったことを述べさせていただいております。

4つ目がJR貨物が行うこととして、情報提供ということでございます。これは10日後のほぼ始発の時間から復旧をしたんですけれども、実は復旧するというのが明らかになったのが前日の夕方3時だったわけですね。そうすると荷主さんも対応できないですし、トラックはもっと先まで手配しちゃってあったりと、こういうこともあるので、なるべく荷主の立場に立って情報を細かく、工事の進捗状況も含めて提供していくことが必要だということ。

2)ですけど、今度は、今申し上げた鉄道利用運送事業者、通運事業者さんにおける対応というのもある程度必要だということでございます。こちらにつきましては大型コンテナも最近増えておりますので、そういった31ftコンテナに対応できるようなシャーシについて、シャーシの置きかえの際になるべく対応の可能なものにしていくこととか、あと、普段通らないような区間をトラックを通りますと、どうしても道路管理者のほうの特車の許可等が必要になってまいりますので、こういったものについても事前の取得を促進していくことを書いております。

3)が荷主さんにおける課題と対応ということ。荷主さんにつきましては、発荷主さんと着荷主さんと両方いらっしゃるんですけれども、双方とも迂回輸送などをしますとリー

ドタイムが変わったり輸送ロットが変わってくる可能性があるものですから、そういったものに備えてあらかじめ手順を決めておくという準備をしておくことが必要だということでございます。

3 ページ目、4) 関係者の連携が必要ということでございます。J R 貨物につきましては、線路を基本的にみずから保有せずに、旅客会社の線路の上を走っているということでございますので、例えば①の自然災害の予防措置につきましても、鉄道施設自体は旅客会社さんが持っていたり三セクの会社が持っているということでございますけれども、こういった場合、J R 貨物さんにおいては今、主体的に県とかにお願いに行っておるようだけれども、旅客会社とも緊密に情報の連携とかを図りつつやっていただく必要があるということでございます。

2 つ目は、先ほどあった迂回列車を走らす際ですけれども、こちらも旅客会社さんの線路を使うこととなりますので、従前どおりですけれども、旅客会社さんも前回 10 日間止まったときにはかなりご協力をいただいたんですが、引き続き、そういったものについてもご協力をいただきつつ、いろいろ個別の相談をしていき、シミュレーションをさらに高めていくことが必要だということでございます。

5) その他の政策・制度等ということで、私ども等への課題ということでございます。まず 1 つ目は、国の支援をどうしていくのかということで、先ほど申し上げた、機関車を買うときにどういう支援が要るのかと。はっきり言って、直流でいいところを交直流両用にするということになると、そういう意味で普段とは違うものを買わなければいけないことになってきますので、こういうときに支援をどうしていくのかということ。

2 つ目は、J R 貨物さんは国鉄の時代はどこでも大体走っていたということなんですけれど、最近はかなり走る線区を絞ってきておりまして、免許の廃止をかなりされておりますけれども、いざというときに、じゃあ、そこを走れるのかというような話もありますので、そういったものについて必要に応じて交通政策審議会やこの場などにおいて検討を行う必要があるのではないかとということでございます。

3 つ目は、あくまでモーダルシフト促進のために輸送障害対策をやっていくということでございますので、こういう対策を講じているということを荷主さんなどにも J R 貨物さんなどが積極的にアピールをして、荷主さんの獲得につなげていくことが必要だということでございます。これがまず 1 つ目でございます、本日、最終報告書は本編の公表をさせていただきます。

2つ目でございますけれども、6ページ目以降でございます。輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進ということで、いわゆるISO規格の海上コンテナ鉄道輸送の促進の報告書でございます。

6ページ目につきましては、まず、現状でございます。2つ目の箱のモーダルシフトと書いてあるところをご覧くださいますと、現状、いわゆる海上コンテナの国内輸送につきましては、9割以上がトラック輸送ということになっておりまして、それが右の下のグラフでございます。実は鉄道輸送につきましては1%未満という状況になっております。ただ、この95.7%も含めて、トレーラーで輸送されるようなもの、左下の箱で黄色く塗っているところについて、これはいわゆる東海道・山陽筋の部分ですけれども、この区間のものは全体の6割近くあるということございまして、このところで実はニーズがあるとは思いますが、一方で、40ftの背高コンテナ、9ft6inのコンテナについては鉄道施設の関係上、高さが引かかる区間が出てまいりまして、潜在的なニーズはありそうなんですけれども、そういうところをちょっと改良する必要があるんじゃないかというのが現状でございます。

7ページ目に、今申し上げたようなことが簡単に書いてございます。鉄道輸送においては課題が2つありまして、まず1つ目は駅ですね。拠点駅において、さっき言った大型のコンテナを取り扱うためのトップリフター、リーチスタッカーの荷役機械の配備が限られているということがございます。いわゆる実入りの40ftは30トン近くあるんですけれどもこれを上げられるものは実は、全貨物駅130駅中、5駅しかございません。少し内容物が軽いものであると27駅までいける、こういうことでございます。ネットワークという点でいきますと、さっき申し上げたとおり、背高9ft6inについては30センチ普通のものよりも高いので、これについて特に東京から北のほう、盛岡までは実は今も40ftのハイキューブは運べる形になっておりますけれども、西側の東海道・山陽筋、上越筋についてはハイキューブは運べないことになっておりますので、これをどうするのかというのが大きな課題となっております。

じゃあ、その課題についてどういう解決の方向性があるのかというのを整理したのが8ページ目でございます。こちらにつきましては、すみませんが差し替えのほうをご覧ください。インフラ面については先ほど申し上げたとおりでございますけれども、それは解決方策の方向性ということで右側でございます。輸送障害対策と同じですけれども、まずは大型荷役機器の導入を進めていくということと、あと、当然実入りで上げるとアスファル

トの舗装が沈みますので、路盤の強化も必要だということも書かせていただいております。

もう1つは、その下に書いてあります、40ft背高コンテナの低床貨車導入ということですが。これは通常よりも30センチ高いために、逆に車両を30センチ下げれば良いということ、車輪の径を小さくした車両について、今年度の予算で試作をして、今年度と来年度に実験をしていくということになっております。

もう1つはソフト面からのニーズということで、下にある荷主・物流事業者から指摘された課題・懸念事項ということでございます。実はこの調査の中で全国の物流事業者さんなど、あと荷主さんも含めて対象にして調査を実施しております。その中で、荷主さん、物流事業者さん言われた課題・懸念事項ですが、まず、鉄道輸送そのものを知らないということ。次は、コストについて、両端にトレーラー輸送が入ってしまうのでコスト競争力が難しい。3つ目は、急にコンテナ1個追加といっても、12ftコンテナならいいんですけど、40ftの大きくて場所を取るものについてはなかなか難しいこと。最後、5つ目は先ほどもありましたけど、輸送障害があって、いざというときに自分でトラックを手配しなければいけなくて不安である、こういうようなところでございます。

これらにつきまして、斜め右の下のところにまとめた方向性でございます。1つ目は、両端のショートドレイジのコストをいかに下げていくか、効率化していくかということでございまして、まずは作業の効率化を短期的にやっていくべきではないかということで、入場経路について、駅の中でもなるべくショートカットできるような経路を探すべきではないか。そして、コンテナターミナルでコンテナを引き出すときの事前予約とか共同シャープールみたいなものを導入していくべきではないかということ。こちらについては左下の絵にあるとおりなのですが、実はこちらは平成20年に東京港で実験しております。予約制にするのと共同シャープールを入れることによりまして、東京港と東京貨物ターミナルの間の時間が全体で22分短縮できたということでございますので、こういったことにも短期的には取り組んでいくべきではないかということでございます。

中長期的には、その下に書いてあるオンドックレールの導入の検討ということでございまして、特に開港の取扱量が多くて港駅が近接している東京、横浜港を念頭にオンドックレールの導入を検討しておくべきではないかといったことでございます。

次でございますけれども、鉄道貨物駅にせつかくに40ft上げられるような荷役機械をそろえていくということでございますので、であれば、その部分をインランド・デポみたいな形で活用してラウンドユースを進めていくべきではないか、こういったこともござ

います。それによって鉄道輸送についてもつながっていくということです。

3つ目、4つ目については、JR貨物さん、運送事業者さんの世界でございますけれども、貨車の上で空いている場所を情報処理システムでより精緻に管理をした上で、コンテナを寄せて40ftが入るような長さを確保していくとか、こういったことで輸送枠を調整していく必要があるということ。そしてきちんと営業活動をしていくことが必要であるということ。そして、先ほども申し上げましたとおり、災害時の輸送確実性について、上げていくことが必要であるということでございます。

これらの課題を解決するためには、JR貨物さんとか利用運送事業者さんを初めとして関係各社の協力・連携が不可欠であるということでございます。

これらの対応すべき方策につきましては、各事業者さんの取組も当然ですけれども、国の審議会において検討を深めるなど、引き続きその具体化に向けて審議・検討する必要があるということにされております。

9ページ目は、参考ですけれども、メンバーの方と検討内容のフローを書かせていただいております。

私のほうからは以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。ただいまのご説明はご報告ということで、2つの委員会の検討結果を教えてくださいました。鉄道輸送の促進に関してご意見もあろうかと思いますが、次の今後の物流政策の基本的な方向性等についての中で、鉄道貨物輸送の促進というのが1項目ございますから、もしご意見があればその中でまた発言いただければと思います。

それでは、3番目の資料のご説明をよろしくお願いいたします。

【島田物流政策課長】 お手元の資料4に基づいてご説明をさしあげます。

この小委員会と親の部会は今年4月30日に第1回を開催させていただきましたが、その際に以下の①から⑧のテーマについてご審議をいただきたいというふうなことでお願いを申しあげました。その中でもこの小委員会については、下の①、②、③、それから⑥、⑦、⑧、この6つの項目についてご審議をいただきたいということにしておるわけでございます。

これまで小委員会を開催いただきまして様々ご意見、ご指摘をいただいております。その際にいただいたご意見等も整理をいたしまして、とりあえず本日の紙としてご呈示を申し上げているものでございます。今後のさらなるご議論を踏まえまして、整理を今後引

き続きしていきたいと思っております。

1 ページめくっていただきまして、2 ページでございます。まず、6 つのテーマのうち一番最初の国土のグランドデザイン等々、国の関係する計画を踏まえて、どのような物流政策を進めていくべきかということでございます。国の他の関係する計画との調和の必要性ということでございますけれども、具体的には国土のグランドデザイン、あるいは国土形成計画といったところで「対流促進型国土」ですとか「コンパクトシティ+ネットワーク」といったような概念が出てきてございます。

さらに、社会資本整備重点計画におきましては、現在、改定作業中でございますけれども、インフラの老朽化あるいは切迫する巨大災害・地震といった問題といったことに対応して、社会資本のストック効果が最大限発揮されるよう、例えば賢く使う取組といったようなことを進めていくべきではないかといったことを、現在、掲げておるところでございます。

それから交通政策基本計画、3 ページ目でございます。この中では過疎地物流の確保、あるいは国際コンテナ戦略港湾政策の深化、三大都市圏の環状道路等の重点的な整備、鉄道による貨物輸送の拡大、モーダルシフト、トラック輸送の効率化といったようなことが規定をされてございます。

それから最後に総合物流施策大綱でございますが、これもこういった個別の具体的な施策が網羅的に記載をされて、関係省庁で合意を受けて第5次が現在進んでいるところでございます。

こういった物流に関する様々な国の計画と調和を取りつつ、特に物流に係る視点として、以下のようなものを掲げさせてございます。論点1-2のところでございます。まず、やはり物流につきましてはサービス水準のさらなる高度化、効率化といったニーズが非常に高くなってきているということでございます。輸送品質の向上、あるいは配送時間帯の指定といったようなきめの細かいサービスが今後もさらに求められていくであろう。そういったことに対応するための高度化・効率化が引き続き必要なのではないかという視点でございます。

2 つ目に労働力不足への対応といった視点でございます。これも非常に最近、物流の分野では深刻な課題となつてございます。

それから次のページ、4 ページでございますけれども、物流業の国際競争力の強化という視点も重要ではないか。特にアジアにおける貨物量は引き続き増加傾向でございまして、

日本の企業のアジアへの進出もかなり多くなってございます。こういった産業活動を物流面から支援する、あるいは日本の物流業がこういった貨物輸送需要を積極的に取っていくといったようなことを、今後も推進していくべきではないかという視点でございます。

それから論点1－5でありますけれども、既存インフラストックの有効活用という観点。先ほど申し上げました三環状道路も着実に整備が進んできてございまして、そういった高速道路の沿線、あるいは臨海部での物流施設の立地といったようなことをこれからさらに促進をされていくべきではないか。その際にインフラのストックの効果を最大限に発揮するという観点が必要ではないかということでございます。

それから、これも最近、非常に顕著になってございますが、少子高齢化といったことに伴いまして、特に物流の分野では地方部での配送効率が悪化をしているという問題。

さらには、最近非常に災害が激甚化してございます。災害対応力の強化といった点。

さらには地球環境問題、これも引き続き重要な課題として取組を進めていかなければならないというものでございます。

こういった、どちらかといいますとマーケットの中で解決をしにくい外部不経済的なことについてどのように取り組んでいくのかということでございますが、論点1－9に掲げさせていただきますが、多様な主体間の連携の促進といったような視点をしっかりとこれから掲げていくべきではないかなということでございます。企業間の競争ということを前提としつつも、多様な主体間の連携を促進して物流システムの効率化を進めるというふうな視点が重要ではないかということを書かせていただいております。

そのほかの視点といたしまして、物流業における安全の確保は当然の話でございまして、先ほどもございましたデータの活用、あるいは先進的な技術の導入といったようなことも、どのように考えて位置づけていくべきか、さらには物流の公共性、社会的といったものを認識した上で、どのような方針を今後掲げていくべきか、こういった視点も重要ではないかということで、掲げさせていただいております。

こういった総論の考え方の元に、6ページ以下、各論について現時点での論点の整理をさせていただきます。

2つ目のテーマとして、モーダルシフトのさらなる展開やトラック輸送のさらなる効率化といったことに向けて、どのような施策を講じるべきかということでございます。モーダルシフトの基本的な考え方としては、従来からCO₂の排出量の削減ということで進めてきたわけでございますけれども、それ以外に、最近ではトラックドライバー不足への対

応といったこと、あるいは災害発生時の事業継続（BCP）という観点からも複数のモードを使うといったことが必要なのではないか。そのような今日的な意義も踏まえた上で、モーダルシフトを引き続きしっかりと進めていくべきではないか。その際に、モーダルシフトの担い手や関係者のあり方を含めた中長期的な物流政策展開の面からも認識を深める観点がほかに何かあるかどうか、こういったこともご意見を賜りたいと思っております。

こういったモーダルシフトについて実際に推進していくに当たりましては、やはり関係者の合意形成、合意事項の実施の円滑化といったようなことが重要でございます。例えば帰り荷の確保、あるいは異業種間の混載といったことを進めるに当たっては、やはり合意形成といったものが重要ではないか、そのための連携促進のスキームといったものをどう構築していくべきかということでございます。

それから、各論でございますけれども、モーダルシフトということで、まずは鉄道輸送でございます。これは先ほど木村室長のほうからご説明申し上げました輸送障害時の運用の改善の観点、7ページの上のほうでございますが、そういったこと。あるいは大型コンテナの取扱駅の拡大。これも荷役装置の整備の拡充ということでございます。そのほか、輸出入コンテナの取扱いの促進ということで、先ほどもご説明ありました低床貨車の運用、あるいはオンドックレールの将来的な検討といったことも重要ではないか。その他、どのような視点が必要であるかということについてもご議論いただきたいと思っております。

それから、8ページでございます。モーダルシフトのもう1つの担い手でございます海上輸送の関係でございます。これもモーダルシフトの中では非常に重要な担い手になってございますけれども、例えば外貿コンテナ、外内貿、外貿コンテナ関連における外内貿の一体的取扱いということで、内航のフィーダー船がうまく外貿コンテナの扱いと一体的に運用されるということをもうちょっと検討するべきではないか。あるいは、フェリーによるトラックの無人航送といったようなこともさらに進めていく必要があるのではないか。さらには海上輸送のサービスの多様化ということで、もう少し、例えば小口輸送といったことに対応するというふうな事業形態というものが考えられないのかということでございます。

それからさらに、これも非常に基本的なことでございますけれども、やはり荷主へのPRといったようなことが、海上輸送についてはもうちょっとあってもいいのではないかなということでございます。それ以外にどのような視点が必要か、このあたりのご示唆もいただきたいと思っております。

それから次に、トラック輸送そのものの効率化という観点でございます。これも特に幹線でのトラック輸送について共同運行ですとか、あるいは中継輸送というものも今後、開始をされることになってございます。そういった様々なトラック輸送の効率化といったようなものについて、例えばITシステムなり資機材の標準化といったことも踏まえて、どのような取組ができるかということを検討するべきではないか。その際に、論点2-16に書いてございますけれども、大型車の誘導区間といったものも運用を始めてございます。これをさらに使い勝手のよいものにしつつ、例えばETC2.0といったような車両の特車通行許可手続きを簡素化するですとか、あるいは重量規制の見直しといったことも検討が可能なのではないかとということでございます。

それから10ページでございますが、国際コンテナ戦略港湾や貨物鉄道といった既存インフラの施策とソフト施策との連携を通じたストック効果の一層の発現という観点でございます。10ページにつきましては先ほどのモーダルシフトでご説明をした鉄道貨物輸送と中身は一緒でございます。再掲でございます。

それ以外に、11ページのほうでございますけれども、貨物駅の付近での物流施設の開発を積極化する動きがあるということで、鉄道貨物駅の物流拠点としての重要性といったものをどのようにこれから活用していくのかということでございます。

それからラウンドユースの話でございます。この場合、空きコンテナのマッチングといったことが極めて重要でございますので、そのコーディネーター役が必要なのではないかと。さらにはITCを活用したマッチング情報の共有化といったことも可能なかもしれない。そういったラウンドユースの促進に当たってはインランド・デポの活用というものも合わせて考えていく必要があるのではないかとということでございます。

そのほか、11ページの下のほうでございますけれども、広域的な物流の効率化の関係でございます。高速道路に沿いまして物流拠点が今どんどん整備をされつつあります。こういったインフラのストック効果の発現といった観点からも、こういったことが今後も引き続き促進されるべきものと考えておりますけれども、例えば資金面、あるいは用地の確保、あるいは周辺地域との関係の確立といった観点から、どのような点を考慮すべきであるのかということでございます。

そのほか、国際コンテナ戦略港湾、国際空港周辺での物流の円滑化といった点ではどのような施策を講じるべきかということも、重要な視点ではないかとということでございます。

それから13ページ、⑥のテーマでございます。物流施設の機能強化、あるいは災害対

応力の向上に向けて、どのような施策を講じるべきかということでございます。いわゆる倉庫でございますけれども、先ほどのヒアリングでもございました荷待ち時間といったものをいかに解消するか、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備の促進に関する施策といったもので、どのようなことが可能かということ等を検討を進めていきたいと思っております。

そのほか、災害対応力の向上という点で、現在、大規模な倉庫につきましては、各ブロックで自治体も入りました協議会を開催いただいて、災害時の連携体制の強化といったものを図っていただいております。併せて非常用の設備の導入支援といったことも現在行っておりますが、これも引き続き、しっかりと進めていく必要があるのではないかとということでございます。

その際に、倉庫のほうで災害対応力を向上したとしても、結局、それを最後に配送するようになったときに道路がちゃんと安全確保されてなければ、最後のところまで配送されないということで、道路の防災・減災、耐震化、あるいは老朽化への対応、あるいは適正な道路利用といったことも合わせてセットとして考えていく必要があるのではないかと。

それ以外に、物流施設、倉庫の視点といたしまして、現在、3PLといったことが進められております。そういったこと、あるいは三環状道路の整備の進展、さらにはドライバー不足及び災害リスクの高まりといったものを受けて、今申し上げたような論点6-1から6-3以外にどのような視点がありましようかということでございます。その際に、湾岸地区の物流施設の老朽化、あるいはいわゆる、フロン等環境規制への対応といったことも、課題としては出てくるのではないかとということでございます。

それから14ページ、15ページ。ここは⑦、⑧でございますけれども、先進的技術の導入、あるいは国際競争力の強化に向けた施策でございます。この点につきましてはまだ議論を十分深める時間がないものでございますから、秋以降、改めてご議論いただきたいと思っておりますけれども、例えば物流技術の分野でいきますと、これもETC2.0の活用、あるいは自動運転、あるいは情報の標準化や見える化といったこと、さらには物流関係でのビッグデータの活用、このあたりをどのように進めていくのかといったようなことについて、これは秋以降、またぜひご議論を深めていただきたいと思っております。

それから15ページのほうの国際競争力の強化につきましても、今後、秋以降、しっかりと議論を深めてまいりたいと考えてございます。

最後、16ページでございますけれども、その他の視点ということでございます。物流

について、消費者にかなり身近な問題としてどのように理解していただく取組が必要なのか、あるいは教育の場でどのような取組を取扱いを行うことが適当であるかといった観点、あるいは、多様な主体の連携の促進等々、幾つかこれまでもご指摘をいただいておりますので、どのような視点で今後進めていくべきかということで、ここに掲げさせていただいております。

その次の参考資料の1は、この論点整理の関係で参考となる資料をつけさせていただいております。第1回の部会の際にご説明した資料も、重複でございますがつけさせていただいているところでございます。

そのほか、参考資料2でございますが、これはこの小委員会で実際にプレゼンをしていただいた方に、時間の関係でその場でご質問いただけなかったことについて、後ほどお伺いしたものについて、改めてプレゼンターに確認をして回答を得たものの一覧でございます。

事務局からは以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、この論点整理案についてご意見をお伺いしたいわけですが、最初に全体的な取りまとめの仕方というんですかね。1から8までの目次立てを含め、あと、それぞれのところで論点ということで今日はまとめていただいているわけですが、こういうまとめ方について何かご意見があれば、各論に入る前にご意見をいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

【兵藤委員】 ちょっと、じゃあ、いいですか。

【根本委員長】 はい。

【兵藤委員】 私自身があまりこの全体像を把握してないところがあるので教えていただきたいのですが、今回、この論点整理で、本文を見ると何か重要ではないか、方針を掲げるべきか、それから何かを促進するべきではないかという、こういうトーンですよね。それで実際に、物によってはもう、これはこういう具体的なプロジェクトを推進するしかないとか、こういう具体的な……、さっき鉄道の40ftの背高の対応だとかってありましたが、あれは非常に極めて具体的な話ですよね。そういった具体的な話に、これから先秋以降、各論点を深めて具体策を煮詰めていって、そんな理解でよろしいのでしょうか。

【根本委員長】 どうぞ。

【島田物流政策課長】 まだこの論点整理の段階では具体的なところまで、踏み込んでいるものもあれば、非常にざっくりとした形になっているものもございまして、このあた

りもうちょっと、事務局のほうでも勉強しながら、なるべく具体策といったものをそれぞれの項目について張りつけていきたいなというふうに考えております。例えば予算要求ですとか税制要求ですとか、あるいはいろんな制度の立案といったようなことも、今、事務局の中でいろいろ検討を進めてございますので、可能な限り、もうちょっと具体的なものは膨らませていきたいなと考えてございます。現時点でかなり具体化しつつあるものは、もう盛り込ませていただいている、そういった形でございます。

【兵藤委員】 最後のゴールの時期って、大体いつぐらいを想定すればいいですか。

【島田物流政策課長】 一応、秋以降、またご検討いただいた上で、できれば年内に最終のものをお取りまとめいただければありがたいなという感じでございます。

【根本委員長】 そうすると、中間取りまとめは夏で、最終取りまとめが年内ぐらいのスケジュール感ですかね。

【島田物流政策課長】 ええ。おっしゃるとおりでございます。

【根本委員長】 はい。そうすると、中間取りまとめ段階では、ちょっと熟度が低いやつに関しては必ずしも施策を具体的に書ききるまで至らないものもあるかもしれないという、そんなことですかね。

【島田物流政策課長】 はい。

【根本委員長】 いかがでしょうか。全体の取りまとめ方針といたしますか、何か意見ございますか。

あと、私、個人的に、やっぱり①は総論で、こういうふうな目的、あるいは目標を達成したいということの整理するところで、②以降が各論なんでしょうけれども、全部論点、論点ということで、ちょっとメリハリがないような感じがします。また、例えば①のところでドライバー不足というようなことが書いてあるわけですがけれども、後ろのほうの鉄道のところでも海運のところでも、ドライバー不足だというようなことを書いています。これは、背景とか目的というのは①のほうで整理されていれば、後ろのほうではあえて繰り返さなくてももっと具体的に、だからどうするんだみたいな具体論を書くべきではないでしょうか。今の段階では全部論点という言葉で書いてます。ちょっとメリハリがついてないのかなというふうな感じがしました。いろんな熟度が違うものは、少し言葉なんかも変えてみたりなんかするということもあるのかなというふうに思いました。

さて、各論で、いかがでしょうか。今日、具体的に書き込みのあるものも相当あるわけですがけれども、皆さんのほうから見て、こういう検討をすべきではないか、こういうこと

も書いたらどうだろうか、何か、ございますか。

どうぞ。

【岡田委員】 モーダルシフトのところでございますが、大変よく、大体、網羅的に課題等はあるかなと思うんですが、1点ですね。

モーダルシフト等を考えていく上で重要ではないかという視点なんです、社会的な役割、それから使命という視点に関しては、こちらの地球環境問題とかドライバー不足ということが明確になっておりますし、災害時の対応ということで、こういうところの継続ということは出ているんですが、もう1つ、その他の視点のほうに入るのではないかなと思うんですけれども、これから本格的な競争力が求められるのではないかなということで、これは鉄道輸送が成り立つビジネスモデルをつくっていくということだと思っただけで、これは成長のシナリオというのがないと、やはり縮小均衡するモデルでは多分いけないのではないかな。将来、IPOとかも視野に入ってくる時期が来るのではないかなということでしょう、まさに助走期間でもあり、当然、これビジネスとしても成り立つことが前提だということの視点を何か少し入れることはできないのかなと。

つまり、競争力といったものも必要だということと、将来、当然、これIPOとかになるとガバナンスが求められ、なおかつ、投資の対象として適格かどうかということも厳しく見られるわけですね。そういうものにもう同時に備えるという両面が、多分必要になるのではないかなというふうに考えるわけです。

ということで、もしできましたらその辺の視点も盛り込んでみてはいかがかなというのがまず1点でございます。

あともう1点だけちょっと述べさせていただきますと、国際コンテナ戦略港湾のところに入っているんですけれども、11ページですね。論点の3-10のところにも絡むんですが、ここでは今、国際空港という表現になっていますが、これ国際拠点空港のほうがよろしいのではないかなと。国際空港というと非常に幅広くなりますので、定期的という拠点が入ったほうがいいかなと。

それにも絡むんですが、やはり重要なポイントというのはモード間の連携を図る上で拠点がどのようにあるべきかという視点。それと、例えばそういうときにシステムとか様々な経済政策を含めて何が求められるのかということについても、やはり施策として考えていかなければいけない視点も多分入ってくるのではないかなと思いますので、そういうような書きぶりもあってもよいのかなと感じました。

あと、最後ですが、1点。13ページでございます。物流拠点の機能強化というところの最後のその他に絡むんですが、これはどういう法律をどういうふうに整備するかということとも絡むんですけれども、1点、流市法が昔の法律であって、流通市街地整備というのはまさに東京の港湾地域を対象につくられた法律だったと記憶しているんですけれども、社会構造とか都市構造が変わった中で既にもう古い法律になっていますが、将来的に拠点形成をやっていく上で、道路も絡みますけれども、どういうインフラをどういうふうに考えていくのか、都市との連携をどう図るのかという点から、ここでは物流施設の老朽化ということで施設だけにフォーカスしていますけれども、都市全体の中での位置づけみたいな話というのでも、物流施設を考えていく上では単独で立地するわけではないので、当然、就業ということもあり、通勤環境というのもあったり、場所をどうするかという問題というのはいろんなことに絡んでくる。また、港湾部が老朽化して問題になっているというのも京浜港では顕在化した問題だと思うんですね。そうすると地方公共団体との関係というのも非常にまた重要になってくるということで、国だけの位置づけだけではない部分が出てきますので、そういった点に関しても施策の論点として今後論じていく必要性はあるということを感じました。

以上です。

【根本委員長】 先生、最初のお話のIPOって何の略ですか。

【岡田委員】 上場です。

【根本委員長】 はい、そういうことですね。

さて、ほか、いかがでしょうか。

【二村委員】 今回の論点整理ということになるかどうかかわからないんですが、JR貨物に関してです。JR貨物というのは、考えてみますと私企業であり、民間企業なわけですよ。もちろん様々な業種があって民間企業の方を相手にしているということではあるんですが、鉄道に関するモーダルシフトを語るときには、ほぼJR貨物一社をターゲットにして我々は話をしなければいけないという状況になっているのだと思います。

そうなったときに、これはもう私の頭の中でどういうふうに処理をしていいかわからないというところであるんですが、JR貨物という、要は貨物鉄道を公的に使いたい、公的な視点から社会的なニーズとして使いたいんだというふうに思う方向性はあるわけですよ。その方向性と同一方向にJR貨物に経営戦略なり経営方針なりを持っていただかないと厳しいということがあるんだと思います。

例えば、先ほどから低床貨車を入れるんだとか31ftコンテナを——今日はそれは出てないですけど、より強化するんだというような、こちらから必要であるというふうな考えというのを提示したときに、きちんとJR貨物がそちらの方向にしてくれるのかどうかということですね。ですから、それをどういうふうに彼らにその同じ方向を向いてもらうのかということのを少し考えなくてはいけないのかなという気がいたします。そこはきちんとインセンティブを国としてつけていかなければいけないのではないかなと。もちろん、補助というのが前提となっているお話だと思うんですが、国とJR貨物との付き合い方みたいなのも、どこかに入れておいていただいたほうがよろしいのではないかなというふうな感想を持ちました。

以上でございます。

【根本委員長】 大事な視点ですね。CO₂の問題とか結構外部不経済の問題がありますので、やっぱり国の立ち位置といいますか、JR貨物を何かの形で支援していくということは正当化されると思います。その辺、経営の問題と公共政策といいますか物流政策との接点ですか、そこを整理しておくというのは大事でしょう。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【羽藤委員】 私ですね、ヒアリングをずっとお聞きしていて思ったのはやはりコーディネーションの重要性ですね。物流事業者さんはそれぞれ相当頑張っておられるわけですが、それぞれがそれぞれの企業の努力でやっていくところにはかなり限界もあると。うまく組み合わせることで、どうやら何かすごくビジネスも盛り上がるし、効率化も図れる、で、CO₂も削減できるといったようなところがありそうなわけですが、そのコーディネーション、ここに物流は相当難しさがあるのかなという気がしました。

そういう観点で考えたときに、じゃあ、どうやって望ましい方向に持っていくべきかというところで、私自身が一番肝になるなと感じたのは、物流の、実際、物がどう流れていてどこにボトルネックがあるのかといったようなところ。これ、既に物資流動調査とかいろんな調査をやられていると思うんですが、これをよりきめ細かく、いろいろと倉庫の中、外、オールザイヤーという形で、あるいは災害時も含めて、やはりこうしたところのデータをいかにして共有の基盤で取っていくか。この態勢をまず整えないことには、どちらの方向に行ったらいいのかというのはなかなか難しいなという気がしましたので、こういった調査を、ちゃんとしたことをやるのが大事かなと思いました。

そうしたことがあると、イノベーションとかIPOというお話があったんですけども、

データがオープンな形で利用できるような形になっていませんとイノベーションはなかなか出てきませんので、そうした物の動きに関するデータのある程度の共有化、これは既に論点の中でいろいろ論じられているわけですが、これもやはり擁していくことが重要だろうというふうに思います。その際に、E T C 2. 0とか様々公共の側でオープンプラットフォームをつくるのが多分できると思いますので、そういった手助けが重要だろうと思います。

あと最後、基盤のところですが、これは平時に関してはかなりありますので、災害時のことを考えたときに、既に1, 169カ所、提携してもう動きを進められているということですし、問題は、それが精査して地方部の過疎地の道の駅等も含めて本当にそれで漏れがないのか、あるいはそこに接続する道路なんかどうなっているのかといったようなあたりも含めて、災害時に物資を届けるという視点で確認していくということが重要な気がいたしました。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。調査の必要性とか情報を共有化していくことの有用性とか、どの辺に書き込んだらいいですか。結構横断的な話題ですね。この取りまとめの中でもあちこちに出てくるような形かと思いますけれども、それぞれのところでそういうことの重要性を書くということですかね。

【岡田委員】 その件に関しまして1点だけよろしいでしょうか。

まさに重要な視点だと私も感じます。これは正確にデータをどうやって今後取っていくかということだと思うんですが、いわゆる数量的に交通のセンサスのようなデータだけでは多分なくて、これは物流のマネジメントとか施策が正当に効果的に働いているかどうかというのをどういうK P Iで今後見るかということも、中長期的にはやっぱり考えていく必要性があって、そういう際にどういうデータを取るべきかという論点からデータの整備も考えていかないと、何のためにデータを取っているのかわからなくなりますので。

そういう点でいうと、I C Tの活用とかそういったところとも多分絡んでくると思うんですが、ビッグデータ等も含めて、データをどういうふうに扱って、どういう目標を持って、どういうK P Iを設定してということの論点をどこかに書いておいたほうがよろしいのではないかなと、直感的に感じたところでございます。

【根本委員長】 横断的ですから、それぞれの各論を述べた後で、最後にそういう情報の共有みたいな話は横串で重要だとか、そういうことはあるかもしれませんね。

兵藤先生、今、物流の調査というのは結構あると思うんですけども、どういうふうな調査の問題点がありそうか、こういう政策を立てるときにどんなふうを活用できそうか、ちょっとコメントをいただければ。

【兵藤委員】 政策が先に大体見えていて、それをサポートするような調査、これは企業に品目の流動を聞くような、東京でいうと東京都市圏の物資流動調査とかそういったかなり詳細なデータがあって、これは十分活用できると思うんですが、それと同時に、これは、私は10年ぐらい前に電気研と物流メーカーと共同研究をやったことがあるんですが、もうその時点で伝票のデータは全部電子化されていますから、エアコンであろうが、それこそメモリであろうが、乾電池1個、すべて流動はわかるんですね。そういったデータは実はもう企業は確立して、もうこの十数年ありますから、問題はそういったデータをどのぐらい提供していただいて、公的な目的の元に、全件というところでも大変ですけども、何らかの制約をかけた形でそういったデータも何らかの形で適用できるような、そういうことができると、非常にデータの活用の適用の範囲というのが広がっていくという気がします。もちろんいろいろと守秘義務の問題もあって難しい点は多々あるかと思いますが、そういったことにもチャレンジしていただきたいなとは思っています。

【根本委員長】 災害の関係で、ガソリンが今どういうふうに動いているのかというのを全体的に見える化するというのが公共的な価値があるという話は、震災後にはありました。ただ、そういうもなかなか、個別の事業者から全部データを出せというのはそんな簡単にはいかないような面もあるようです。やはり公的な目的に即してどういうふうなものをご協力いただくみたいな話はあるのかもしれないですね。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【羽尾物流審議官】 事務局のほうからも、今まで出ているご指摘なりご意見について、若干補足をさせていただければと思います。

まず進め方については、先ほど島田課長からお話し申したとおりでありまして、基本は8月下旬に中間取りまとめという部会での第2回部会を開いてまとめようと思っております。それと、年末に第3回の部会などで答申ということでありますが、8月の下旬というタイミングは、私どもからすると行政施策からすると概算要求、予算とか税制のタイミングでありますので、もし来年度の段階で、こういうので措置すべきものがその段階で明らかかなものは中間整理の中で明確に取り上げていただくほうが、その後の流れにうまく乗るかなというのはございます。

逆に年末のほうというのは、例えば制度改正が必要なもの等であれば、もし法律改正も必要なものというのであれば年末までの段階で掲げることがあれば、その後の手続きに乗っていくという、こういうふうを考える次第でございます。

それから、総論と各論、あるいはメリハリつけのところは、とりあえず今までの議論で出てきた論点を並べて見た中で、並べ方としては、私どもが第1回の部会のときに①から⑧の政策としての課題というのを提言したので、とりあえずこれに沿って並べたということございまして、その意味で、①だけは総論的なもので、②以下が各論的なものということですので、恐らく各論的なものの中で、先ほど兵藤先生もおっしゃったように細かく書けるものとまだそこまでいってないものとあると思う。そこは書き方に違いがあっても、それはそれで仕方ないんですが、その上で、①的なところで全部にかぶさるような総論的なものと、こういうイメージでとりあえず並べております。

今ご議論になりましたデータ——ビッグデータも含めて、あるいは物流に関するいろんなデータ、これも今ICTが進んで本来的に大分把握する、あるいは事業者として経営戦略として把握するというのがあります。これを私どもが行政としてどこまで利用するのか、あるいは利用できる環境になっているのか、あるいはそういう制度になっているかというのは、もう少し勉強しないといけないし、利用したくも使用できない情報も含めてありますので、これをどういうふうな形で取り込んでいくかというのは、私どもも大事なことだと思っています。

そのときに、実は物流業者というのは、例えば持っているデータを自分で見える化してうまく活用しているかという、他の製造業とかに比べて、日本の製造業とかに比べて大変その部分は遅れていまして、そういう意味でKPIなるものをきちっとつくっているというのは、この間の調査では2割ほどしかないということで、結局、今の物流業者はあまりKPIを進めると、逆に荷主からもっとたたかれるんじゃないかという危惧もあってそれぐらいしか進んでないというのものもあるんですが、実はKPIを進めて見える化することが、無理のある荷主からの要望がきちっと、それは非合理ですよと言うのにも使えるというのも事業者の方もだんだんわかってきて、私どももKPIのガイドラインをつくって今事業者に導入を進めているところであります。

こういう活動も加えていわゆる見える化をし、そしてデータもうまく活用できるように基盤をまず整えていくというのが大事で、その意味では、データをもっと活用せえという議論の前に、まだ物流業者はそこまで基盤が進んでないという、こういう状況もございま

す。

ただ、データをうまく使うというのは大事なところでありまして、今はこの論点のページだけからすると、その他の検討の視点にしか入れられない形ではありますが、先ほどの総論的なところで、どういうふうにデータを扱うかというのもきちっとした整理が必要になってくるんじゃないかというふうに感じたところでございます。

それから、岡田委員のほうからモーダルシフトの役割、位置づけの一環で、特に J R 貨物の経営の観点、この点は二村先生からもそのようなご指摘をいただきました。それで、現在は J R 貨物は、ご承知のとおり、まず経営をよくして黒字化を果たす、鉄道事業としての黒字化を果たすというのを目標にしております。ただ、ご承知のとおり、昭和 6 2 年の国鉄改革のときから、J R 7 社については最終的に上場し、純粹の民間会社にしていくという目標の元、進めておりますので、当然ながら、そういった状況になったときに物流業として、あるいは物流政策としてモーダルシフトの鉄道の担い手として唯一の鉄道会社と言っていいぐらいのものでありますから、それをどういうふうに位置づけるかというのは、長期的な課題としては組上に載ってくるべきものだというふうに考えております。

ただ、黒字化を進めるということがまず先決ですので、そこまで私どもとしても議論がまだ進んでおりませんし、ただ、ご指摘の点は大事な点なので、これからこの中間整理なり、あるいは最終整理でどういうふうにそれを位置づけるかというのは、鉄道行政所管の局とも相談しながら整理したいと思っています。

なお、先ほど二村先生からも、そのときに、今、社会ニーズとしてモーダルシフトとして鉄道を使いたいという発想と、J R 貨物自身の私企業としての経営戦略との関係というご指摘がありました。今時点について見れば、J R 貨物の黒字化の目標の中のそのモーダルシフトへの取組と、私どもが社会的な意義として環境対策とか労働力対策の観点で進めている取組とは、基本的に政策の方向は合致しております。先ほど木村室長からご説明した海上輸送コンテナをもっと使いたいとか、あるいは輸送障害への対応をきちっとしましょうというのは、基本的にモーダルシフトの政策としても重要ですし、鉄道の経営の観点でも重要で、それは両者一致しているということでございます。

ただ、それが将来的に純粹私企業にしていったとき、先ほどの I P O などを経ていったときに、その物流政策としてどう見るかというのは今後の課題になってくるのだと思っています。

ちなみに、この論点ではそこまで書けなかったんですが、6 ページのモーダルシフトの

ところの、論点2-4のその他の視点というところでも、「モーダルシフトの担い手や関係者のあり方をも含め、中長期的な物流政策展開の面から認識を深めるべき観点はあるか」という中で、今後、この審議会の中で、あるいは別のJR貨物の経営のあり方など議論していくプロセスを見ながら、議論を深めていくべき点ではないかというふうに思っております。

それから、これまでの物流拠点の整備の関係で、これも岡田委員のほうから、これまでには施設のみにフォーカスして点としての整備をしていたところが多かったんですが、これをもう少し都市全体として、あるいは広域な観点から捉えていくべきではないかというご指摘をいただきました。この点は私どももそのとおりで思っております、13ページの物流施設にかかわる論点のところでも、(1)でとりあえず物流施設の機能強化の関係の中で、物流事業の生産性向上に資するような施設の整備の促進の視点ということと、それから、そのもうちょっと前の国際コンテナ戦略港湾等との絡みということで、例えば11ページの論点3-9——真ん中下のほうであります、広域物流を支える主要インフラを生かした物流効率化と。例えば高速道路沿いの物流拠点の整備の視点、あるいは3-10の国際コンテナ戦略港湾や国際空港の周辺での物流の円滑化の視点、こういった点の中でそういった点をきちっと整理していかないといけないと思っております。

ただ、この広域的な物流の中での物流拠点のあり方、これをいわゆる点として今までは総合物流効率化法に基づいてこの施設の総合化、効率化を進めてきましたが、例えばもっと、その物流拠点から発出するトラックあるいはそこに向かうトラックと物流拠点とを合わせ見て、そのトラックは高速道路も使ってやってくるんですが、それらを合わせ見て、トータルで見て物流の効率化というのをどうあるべきかというような視点をきちっと勉強して、もう少し深めていかないといけないのかなと、こういうふうに思っております。

とりあえず、長くなりましたが、以上、補足させていただきました。

【根本委員長】 ありがとうございます。今の点なんですけれども、6番目のタイトルは物流施設の機能強化や災害対応力向上ということで、拠点のほうがどちらかというところと強調されていますけれども、ネットワークというんですか、高速道路とか鉄道とか、そういう全体でやはり機能強化していかなくちゃいけないですよね。そういう意味でいうと、それはむしろ3のほうに入るんですかね。⑥のほう、(1)(2)(3)のところ、3のところでは道路の安全・安心の確保の視点というのがございますけれども、そういうことだとすれば、⑥番は物流ネットワークの機能強化というんですかね、リンクとノードというんで

すかね、両方含めてもいいような気もするんですね、⑥のほうって。

それはちょっとご検討いただければと思いますけれども。

道路に関しては、最近、老朽化問題というのが急にクローズアップされて、大型車誘導区間みたいなものをつくることによって、適切に大型車をマネジメントしていこうとか、あるいは、三環状が概成する中で料金政策を使うことによって、例えば大型車にしても乗用車にしてもうまく既存のインフラを活用していこうということが目指されています。私は個人的には大型車対距離課金というのを昔からちょっと興味を持って勉強しているんですけども、ドイツは高速道路だけではなくて、国道5万キロを今度カバーするような形での大型車課金というのを入れたわけですけども、結局、高速道路は有料で一般の国道が無料だと、どうしても国道のほうを使っちゃってうまくインフラを利用できない。丈夫につくってある高速道路に乗ってもらうためには、高速道路を安くするという方法と国道のほうも課金するという両方あるわけですけども、そこら辺のことも、やっぱりちょっと言及していただければありがたいなという、これはかなり私の個人的な興味関心で言っているところですけども、ご検討いただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【羽尾物流審議官】 今の1点目のほうのことで、物流拠点に関して、まさに広域的なネットワークの中で物流拠点をどう位置づけ、どう進展させていくかというのは大事な視点だと思っています。

その意味で、この論点の中では⑥のところは物流拠点の話を整理しているところなんですけど、その意味で、まだそこにはきちっと書けてないというのは、おっしゃるとおりだと思います。そこはそういう視点をきちっと、この⑥でも位置づけないといけないと思う。

一方で、それは現在整備されつつある高速道路を初めとした全体の広域的なネットワークを形成することができるインフラ、それを有効に活用するという視点でも位置づけられるので、それは11ページの論点の③の中の論点3-9、3-10、こういったあたりでそのアプローチから整理をしているところで、そういう意味で、同じものを別の拠点から見るとか全体のネットワークから見るとか。

いずれにしても、まとめていく段階になればそれを一つのテーマとしてきちっと位置づけるということになると思っております。

【根本委員長】 はい。ありがとうございます。ほか、いかがでしょう。

【黒田道路局次長】 大型車課金のお話でございますが、人口がどんどん減少していく

中で、どうやって道路の維持管理の予算を確保していくのかということ是非常に重要な課題でございます、大型車課金の導入ということについても重要な課題であるというふうに思っています。

ただ一方で、自動車そのものは、取得とか保有とか利用とかいろんな局面でいろんな形の負担というのもございますので、そういったもの全体の中で大型車課金をどんなふうに考えていったらいいのかということについては、検討していきたいと思ひますし、この物流政策の報告書の中でどのような形で位置づけるかについては、また事務局の中で相談させていただきたいと思ひます。

【根本委員長】 どうぞ。

【岡田委員】 その件に関しまして、1点だけ。ちょっと脱線しないように言葉を選びますけれども、結局、物流システム時代を維持していくときの社会コストをどういうふうに考えるのかという根本的な問題が、実はその裏側にあるんだなというふうに考えます。当然、道路の維持補修・更新投資の問題、これは一般道路だけでなく有料道路も入ってくるわけですが、受益者負担というのをどう考えていくのかということが論点としては実は重要になってくるのかなということで、これはTDMをやったり、エリアマネジメントをやったり特定の区域について課金するとか、そこを特区のような形で別の制度で抜いていくとか、いろいろな方法は多分出てくる可能性がある。そういう、最終的にはだれがどういうふうに受益を負担して物流を適正なものとして社会コストとして位置づけるのかというのが最後の出口として求められるんだろうなと思うんですね。当然、混雑していたり非常に外部経済性の高いところというのは、運賃負担力があつたり料金負担力はあるわけですね。とはいえ、そこに無謀に課金すれば、当然、競争力が落ちてくるわけで、特に国際競争に関してはそれが顕著に出てくるわけです。そういったものを全体的にバランスを取って、どういう都市を目指してどういう物流のシステムをつくっていくのかという論点がやっぱり背景にあつて、で、じゃあ課金の考え方というの位置づけていくという話に、多分、なるんだろうなと。

ただ、極めて大局的な話なので、これを今回の中に直接書き込むということがどの程度適切かという議論は多分あると思ひますので、ここは少し検討しつつ、方向性としてちょっとでもそういう入り口を見せておくというのが、この中長期的な社会システムという形で財政の健全化にも貢献するという部分が入るということでも重要ではないかなというふうにちょっと感じたところです。

【根本委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【羽藤委員】 私もわりと全く同じ話でして、①のところ論点1-1からずっと流れてくる際に、やはり物流の非常にプラスの側面を書き上げると。それは経済においても暮らしにおいても、物流がなければ成り立たないわけですので、これは当然のことではあるんですが、その一方で外部不経済、外部費用の問題をきっちりと一番最初的前提条件として書くべきなのだろうと思います。これ両方の側面を持っている。ただ、これがないことには我々の暮らしは成り立たない、だからこそ、物流も私企業がやっているといえどもそれまでなんだけれども、データというやつに関してもある程度の情報の保護はする代わりに、データは出す義務があると。責任があると。あるいはそのための共通のプラットフォームに参加する責任も同時にあるじゃないかというようなあたりが、ここがどこまで言えるのかというところは、物流の外部不経済、外部費用がこれだけかかっているというところをどこまで前段のところできっちりと見える化できるか。同時に我々の暮らしを担っている必要不可欠なものでもあると。

この両方の側面を前の段階でいかに書き上げるかによって、その後の踏み込み方が変わってくるのかなという気がいたしますので、このあたり、ぜひ前段のところを突っ込んで書いていただければなという気がいたしました。

【根本委員長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

【兵藤委員】 じゃあ、1点。私は簡単な文言の確認だけなんですけど、資料15ページの論点8-2、我が国物流ネットワークの国際競争力強化の視点、その下に、我が国の立地競争力強化とある、この立地って何の立地なのかというのがぱっと見ただけでわからないんですが、例えば産業工場などのそういった産業施設の海外展開の話を目指しているのか。これは何の立地ですか、ちょっとわからなかったもので、もしわかれば教えていただきたいんですが。

【島田物流政策課長】 すみません。日本国内への産業の立地を日本国内の物流あるいは日本と国際の物流の質を高めることによって競争力を強化するという、そういう趣旨でございます。

【兵藤委員】 国内。

【島田物流政策課長】 はい。

【兵藤委員】 わかりました。

【根本委員長】 よろしいですか。

そろそろ終了の時間が近づいておりますけれども、それでは、本日いただいたご意見を踏まえ、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の案をつくっていきたいと思います。次回の小委員会でまた皆様に案をご議論いただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

それでは、事務局のほうから連絡事項があるようです。よろしくお願ひいたします。

【谷口物流政策課企画官】 根本委員長、ありがとうございました。

事務局から3点、連絡事項がございます。まず、本日の議事録につきましては後日、各委員の皆様へ送付させていただきます、ご了解をいただいた上で公開する予定でございます。

また、本日の会議資料はそのまま席上に置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

また、次回の合同会議の日程でございますが、8月7日の9時30分から11時30分までとなっておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

以上をもちまして本日の合同会議はすべて終了となります。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —