

社会資本整備審議会道路分科会第51回基本政策部会及び  
交通政策審議会交通体系分科会第3回物流部会合同会議

平成27年11月30日

【谷口物流政策課企画官】 皆様、おはようございます。若干おくりていらっしゃる委員の先生がいらっしゃいが、定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会の第51回基本政策部会及び交通政策審議会交通体系分科会第3回物流部会の合同会議を開催させていただきます。

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。また、本日ヒアリングにご協力いただく団体の皆様におかれましても、ありがとうございます。

本日の合同部会では、経済団体・労働者団体からのヒアリング及び最終答申の取りまとめに向けた議論を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

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、議事次第中の配付資料一覧に列挙してあるとおりでございますので、もし配付漏れ等がございましたら、挙手にて事務局にお知らせいただければ幸いです。

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及び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、本日は社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会は総員12名中8名、交通政策審議会交通体系分科会物流部会総員15名中11名の委員の皆様にご出席をいただいております。それぞれ定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

本日は2つの部会の合同開催となっておりますが、本日の議事進行につきましては物流部会長の野尻部会長にお願いしたいと思います。

それでは、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申し上げます。

ここからの議事の進行は野尻部会長にお願いいたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【野尻部会長】 皆様おはようございます。野尻でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

議事の1は「合同小委員会における審議の状況について」でございます。まず事務局から、これまでの審議状況についてご説明をいただき、その後、物流小委員会及び物流体系小委員会を代表して、根本委員長より補足のご説明をいただきたいと思います。

それでは、まず事務局からよろしくお願いたします。

【島田物流政策課長】 それでは、お手元の資料の資料1をご覧ください。小委員会における中間取りまとめ以降の審議状況について、簡単にご報告を申し上げます。

9月25日に中間取りまとめをしていただいて以降、合同の小委員会におきまして、3回にわたりまして、主に物流における国際競争力の強化という視点、それから先進的技術の導入・活用という視点についてヒアリング、意見交換を行ったところでございます。

経緯は、その下に書いてありますとおりでございますが、9月27日には国際競争力の強化に向けた施策について、関係者からヒアリングをした上で意見交換をしていただいております。

続いて10月13日、こちらでは国際物流の関係と先進的技術の関係について、それぞれ関係者からヒアリングをし、意見交換をしていただいております。

3回目としましては、次のページでございますけれども、11月5日に、主に道路の最新技術の活用という関係でヒアリングをしたところでございます。

この11月5日のヒアリングにおいて、道路局からご説明した資料につきまして、ご参考までに本日ご説明をさせていただきますと思います。よろしくお願いたします。

【上野道路交通管理課長】 では、少しだけお時間いただきまして、参考資料のほうでございます。ITを活用した「賢い物流管理」についてということで、当面、主な取組として考えておりますことを中心にまとめた資料でございます。

内容は大きく2つございまして、ETC2.0を活用した物流の効率化、それとWeigh-in-motion。中ほどにありますけれども、Weigh-in-motion、自動重量計測装置を活用した過積載の取締強化という、大きく2つの内容でございます。

背景は、簡単に書いてございますけれども、トラックドライバーの不足ですとか高齢化といった物流業界が抱える課題。あと右側でございますけれども、道路の老朽化の大きな原因の1つとなっています過積載の車両、これは最近少し増えているという傾向もござい

まして、こういったことへの対応の必要性と、こういった背景がございます。これらに対する取組で、まず物流の効率化ということで、左の矢印でございますけれども、E T C 2.0を活用した取組と大きく(1)から(3)の3つ。あと右側、Weigh-in-motionを活用した主な取組ということで、こちらも(1)から(3)の3つ。計6つの取組を、メリハリをきかせて進めていくということによりまして、過積載の車両を道路から撲滅したい。当面の目標ということで5年間、5年後の2020年度を目途に半減したいということをご大きな考えとして持っておるということでございまして、この6つの取組につきまして2ページ以降、簡単に、それぞれ少しだけご紹介したいと思います。

2ページ目でございます。まずE T C 2.0装着車への特車通行許可の簡素化ということで、今の特殊車両の通行許可制度は、基本的には道路ごと、経路ごとの申請、あるいは許可を受けた経路のみ通行可能という制度でございまして、出発地、目的地が同一であっても、今は、渋滞とか事故を想定して迂回路を確保するように複数経路を実は申請しているというのが現状でございます。左上にあります、例えば3本の経路を申請することになっているのですが、それをE T C 2.0装着車につきましては、国が指定した誘導区間を走行する場合には、この輸送経路は自由に選択できることにすると。申請が一本で済むという簡素化をしたいと考えております。

あわせて、更新は、最長2年に一度ということでございますけれども、違反のない適正利用車については、この2年ごとの更新についても自動化するというので、特車ゴールドという言い方をさせていただきますけれども、こういった簡素化の制度を始めたいということで、先週からパブリックコメントを開始しておりまして、来年の1月から運用開始を予定しておるということでございます。

続きまして3ページ目、E T C 2.0、トラック運行管理支援サービスということでございますけれども、これはE T C 2.0を通じて収集したプローブ情報です。リアルタイムでの位置情報ですとか、あるいは急ブレーキ、急ハンドル情報なんかをプローブ情報として収集できることが2.0の特性でございますけれども、こういったプローブ情報を活用して、事業者サイドのほうで運行管理に利用していただくという社会実験を始めるものでございます。右下に簡単なスキームが書いてございますけれども、一度、国交省で収集したプローブ情報を実験参加者、事業者さんにお返しするというので、事業者さんのほうで、いろんな運行管理に活用していただくものでございます。

これはトラックだけに限らず、バスとかレンタカーへの適用についても予定しております。

して、こういったE T C 2. 0のプローブ情報を民間の中でいろんな形で利活用していただくという幅広い検討を、こういったことを通じてやっていきたいということでございます。こちら先週、公募を開始したということでございます。

次の4ページ目、物流効率化の3つ目でございますけれども、大型車誘導区間のラスト1マイルの追加ということで、今、大型車誘導区間制度というものがああります。これは道路の老朽化への対応ということで、高速道路とか直轄国道を中心に指定して、そういった区間のみであれば、通常20日間程度、特車の申請の審査に時間がかかるのですが、これを3日程度に短縮するという、そういった制度があるのですけれども、1つ課題がございまして、この誘導区間から物流拠点までの末端のところ、ラスト1マイルが繋がっていない箇所があるという問題がございまして、そういったことがありますので、こういったラスト1マイルを追加して、より効率的に大型車を、この誘導区間に誘導していくことを進めたいということで、下に書いてございますけれども、まずは国際競争力強化という観点で、国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを今年度内に選定・追加をしていく。来年度以降も、さらなる追加を検討していくという、そういった取組でございます。

続きまして5ページ目。今度は過積載車両への取締の関係の施策でございまして、まず、その1つ目。Weigh-in-motionの増設とイエローカードの見直しということで、Weigh-in-motion、左上に少し図が描いてございます。平成20年から運用を開始してございまして、今、直轄国道で全国で40カ所、運用をしております。こういったいろんな技術を活用しながら、効率的に過積載への取組をしていくということでございまして、計測精度の向上した新技術なども最近出ておりますので、そういった活用も含めまして、こういったWeigh-in-motionの増設を今後していくということと、あとあわせて、右側にございますけれども、これによって測定して、違反がわかったときにイエローカードを出している。違反の状況、重さの程度とか、違反の回数に応じて、イエローカード、警告とか是正指導といったことですが、その基準をもう少しきめ細かく見直していきたいということも、あわせてやっていくということでございます。

次に6ページ目でございます。道路管理者ネットワークの構築ということで、道路管理者ごとに今、取締等の対策をやっておるわけでございますけれども、例えば左側にありますが、特車の基準が少しばらついておるとか、そういった現状がございまして、そういったことを踏まえまして、右側にありますけれども、そういった基準の統一化ですとか、あるいは違反の情報の共有化等によって、各道路管理者が連携して取締を強化していくという

ことをごさいます、具体的には下に4つ描いてごさいます。例えば②でごさいますけれども、違反車の情報を共有化していくといったことですか、③、基地での取締のときに、先ほどのWeigh-in-motionの情報をうまく活用して効率的に取り締まっていくとか、④基地の取締の強化。例えば高速道路と一般国道で合同で取り締まるといったことなどですけれども、そういった道路管理者間の連携を高めて取組をやっていくといったことをごさいます。

最後でごさいます。7ページ目、トラックと荷主情報のマッチングで、過積載対策ということで、トラックとか運送事業者だけでなく、やっぱり荷主までさかのぼって、いろんな対策が必要であるということで、今も制度的には、右側にありますが、これは、運送事業者に対する制度ですけれども、荷主勧告あるいは公表といった荷主勧告制度があるわけでごさいます、1つは、こういった今ある制度を使っていくことと、あと道路管理者側の独自の取組ということで、右下に少し書いていますが、例えば基地での取締の際に、違反車に対して、荷主名ですとか、運行元、出発地、目的地など、荷主に関する情報も道路管理者としてしっかり聴取して、道路管理者側からも、そういった荷主さんに対する、いろんな形の働きかけをしていくと。そういった総合的なことでやっていきたいというところの取組でごさいます。

簡単でごさいます、以上でごさいます。

**【島田物流政策課長】** 中間取りまとめ以降の合同小委員会におきます議論の事例の1つとして、部会のほうにもご紹介をさせていただいたものでごさいます。

続きまして、先ほどの資料1に戻っていただきまして、こういった3回の合同小委員会におきましていただきました主なご意見について、簡単にご紹介申し上げます。

まず物流事業者の国際競争力の強化の関係でごさいます、主なご意見といたしまして、例えばアジア物流政策を日本が率先していくような仕組みをつくるべきではないか。あるいは、日本が何をしようとしているのか、わかりやすく国民に訴えるメッセージが必要である。さらには、アジア物流圏でのパレットの標準化やリターナブルユースに向けた取組を進めるべき。さらに人材確保の、あるいは人材の交流の仕組みをつくっていくべきではないか。勤め続けてもらえる環境づくりも必要である。そういったご意見をいただいております。

一方、先進的技術の導入・活用の関係では、例えば場所情報コードといいます国土地理院の運営しております情報コードを活用したシステムの開発促進ということが、物流の効

率化に向けて必要ではないか。さらにはトラックの隊列走行の早期実現。先ほどご説明があったWeigh-in-motion、WIMの設置箇所について、効果的な配置をすべきではないかといったようなご意見。さらに、最後のページでございますけれども、事業者、荷主、警察等の関係者の合意形成、協議の円滑化を図るためのプラットフォームを構築すべきではないかと。そういったご意見をいただいたところでございます。

以上でございます。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。

それでは、根本委員から補足をお願いいたしたいと思います。よろしく申し上げます。

**【根本委員】** 今ご説明のあったとおり、うまく要約いただいたところですが、国際競争力強化についてつけ加えるコメントがあるとすれば、日系物流事業者が提供している高品質な物流ですね。そういうものを認証する仕組み、評価方法の標準化方法みたいな話もヒアリングできました。

やはり日本の物流業者が提供しているジャストインタイム型の自動車物流とか、あるいはコールドチェーン物流とか、そういうものは決してガラパゴスサービスではなくて、これはアジアの経済にとって非常に重要なサービスだと思います。

そういう意味で、アジア全体の底上げをするためにも、そういうサービスの認証制度ですかね、そういうものも重要だということを勉強しました。

あと、先端的技術の導入に関しては、感想ですけれども、今ご説明があったようにETC2.0、あるいはWeigh-in-motionのデータ、そういうものをひもづけして活用するという、ビッグデータの活用ということでしょうか。IoTの利用によって産業そのものを変えていくときに物流が多分大きな役割を果たすはずだというご意見も前回この場で出されたと思いますけれども、そういうビッグデータという言葉が印象に残っております。

以上でございます。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。

それでは、続きまして議事2のヒアリングに移らせていただきたいと思います。本日は、一般社団法人日本経済団体連合会様及び全日本交通運輸産業労働組合協議会様よりご説明をいただきたいと思います。

ご説明いただく順番に従いまして、ご説明者のご紹介をさせていただきます。一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部長、上田様です。それから、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、住野様です。

それでは、お二方から、それぞれ10分程度ご説明いただきまして、その後、質疑応答を含めて意見の交換をさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、経団連の上田様、よろしく申し上げます。

【上田様】経団連では先月、お手元の資料2の「企業の競争力強化と豊かな生活を支える物流のあり方」と題した提言を取りまとめ公表しておりますので、その概要についてご説明いたします。

今回の提言ですが、ちょうどこちらの合同会議でもいろいろと答申の準備をされていると伺っており、ぜひ反映させていただきたいと思っておりますので、このような機会をいただき大変感謝しております。

では、お手元のA3の概要に沿って説明させていただきます。

提言の構成ですが、まず最初にⅠとして、物流の重要性と直面する課題、Ⅱとして、提言本文でかなり詳細に説明をしておりますが、物流効率化への取組ということで、大手企業が中心にはなりますが、各社の具体的な取組事例を紹介しております。

それを踏まえた上で、Ⅲとしまして目指すべき物流ということで、ここから先が将来の物流ビジョン的な話になりますが、その上で取り組むべき課題を官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築、あるいは収益性のある物流の確立、産業構造の高度化を支える物流への変革という3つの形で示しております。

それでは、最初の一番上の囲みのⅠ、物流の重要性と直面する課題に戻ってください。

重要性については改めて説明する必要はないかと思いますが、課題につきましては、この囲みの右側にございますように、外部環境は非常に大きく変化し、経営環境も厳しさを増しています。ここにポンチ絵に示していますとおり、特に担い手の高齢化や人材不足が非常に深刻化しています。右側の上にありますとおり、労働環境の改善あるいは環境規制の強化も非常に今、大きな課題となっています。あと全体的な流れとしまして、eコマースの発展による商流の変化、サプライチェーンのグローバル化等、大きな変化が起きています。

ここでは直接触れておりませんが、将来的には、先ほどご指摘があったようにインダストリー4.0という、将来的な産業構造全体に及ぼす変化の中で物流がどうなっていくかという認識もあります。

こういった環境変化を踏まえ、4にありますように、非常に危機感を持っています。物

物流業界が官民連携で課題の克服、それから新しい産業構造に適切に対応しなければ、我が国産業全体の競争力に影響を及ぼすおそれがあり、物流の課題、問題は産業界全体にとっての課題という認識を改めて提示しております。

こうした危機感を踏まえ、企業においては、すでに様々な具体的な取組がなされています。いろいろと私どもの委員会、部会でヒアリングをした成果として、提言本文の5ページ以降に各社の事例を紹介しております。

各社は省人化あるいは省力化による作業負担の軽減等、いろいろ取り組んでおり、具体的には大手企業を中心に、積載効率の向上、あるいは荷主間連携によるリードタイムの変更、輸送ルート・拠点の見直し、工場直送の拡大、倉庫内作業の自動化・ICT化・ロボット化等に取り組まれているのが現状でございます。

そういう状況を踏まえまして、物流業界全体としてどういうところを目指していくべきかということをもⅢにまとめています。これまで、物流事業者あるいは荷主企業の物流部門は、どちらかといえば取引先企業、それから消費者ニーズ・事業環境の変化、つまり顧客のニーズにいかに対応していくかを基本的に優先してきました。

一方で、これは企業によって多少異なりますが、荷主あるいは消費者への提案力の向上については、なかなか今まで十分顧みられてこなかった側面もあるという指摘があります。今後、物流事業者が新たな時代の要請に応じていく上で、顧客のニーズへの対応というだけでなく、みずから提案していく革新力を獲得していくことが必要であるということをも、ここで指摘しております。

具体的には、この下に3つほど柱を立てておりまして、1つ目は官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築、2番目が収益性のある物流の確立、それから3番目として産業構造の高度化を支える物流への変革です。

それでは、まず最初に、官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築の各論についてご説明いたします。

ここの下の囲みにありますように、荷主企業、それから物流事業者が一体となって将来ビジョンを共有していくことが重要であるとともに、ビジネス・パートナーとして互いに選ばれる存在となることが重要であることから、「選ばれる荷主」「選ばれる物流事業者」という言葉を使っています。

先ほど少し触れましたように、各社単独で様々な物流効率化の取組が行われておりますが、これもほぼ限界を迎えつつあります。そこで、やはり全体最適を目指し、各社単独で



取組が困難な各輸送モードの結節点の強化等、企業あるいは企業グループを超えた取組が求められています。

それで各論に入りますので、その下のIVをご覧ください。官民一体で取り組む競争基盤としての物流の再構築として、大きく2つに分けて整理しております。まず行政が主体となって取り組むべきものについては、国交省はじめ関係行政機関への要請ということになりますが、企業の競争力強化に資する社会資本の整備を推進していただきたいと考えており、従来から指摘されていることを分野別に整理しました。

港湾につきましては、「選択と集中」を行った上での施設の整備が求められており、具体的には大深度化、強度の向上、ターミナル周辺整備、AEO制度の活用等があります。

道路についても、大都市圏環状道路の未開通部分の整備の前倒し、東京都臨海道路南北線の早期整備、あるいはトラックの隊列走行に向けた自動走行のための環境整備等を要請しています。

それからまちづくりについても、従来はなかなか都市計画をはじめ、まちづくりの視点に物流はほぼ入っていませんので、関係行政機関に連携していただきたいという点があります。

また、最近ではセキュリティーと物流効率化の両立が非常に難しい課題となっており、ともするとサプライチェーンの特定事業者に負担のしわ寄せが生じている状況になっているため、伝統的な水際管理からサプライチェーン全体の管理への移行が必要と指摘しています。

加えて、物流業界全般の課題であります人材確保・育成策の拡充では、政府の「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」の着実な実施、あるいは物流の政府の施策における位置づけの強化を申し上げます。

次に企業間・業界間の連携によって取り組むべき課題について、4点ほど挙げています。皆さんがよくご存じの話かと思いますが、モーダルシフト、共同物流、コンテナラウンドユース、循環型一貫パレチゼーションの推進を挙げています。

残る2つの柱として、どうすれば収益性のある物流を確立できるかという点と、産業構造の高度化を支える物流へと変革ができるかということについては、Ⅲの囲みの中で指摘していますように、引き続き労働環境の改善による担い手の継続的な確保が必要であるということに加えて、サプライチェーン・マネジメントの観点から、ICT技術を活用し、サプライチェーン全体で物流情報を共有・蓄積・解析し、リードタイムの短縮や定時性向

上による在庫削減といったものに取り組むことで、全体最適を実現していくべきだということを書いてあります。

各論として、一番下のVの囲みをご覧ください。ここは直近の課題ですので、収益性のある物流という観点から、物流事業における対価の適正収受を前提とした適切な競争環境の整備が必要であるという点、とりわけ契約書面化の徹底・遵守、輸送・附帯業務の区分の明確化、既存の物流設計の見直し等を進めることが重要であるとしております。特に発荷主だけではなくて、着荷主においても前向きな対応が必要であることから、関係者の連携による積極的な取組を求めています。

また、既に、IoTやビッグデータというお話がありましたが、物流部門はサプライチェーン全体の最適の実現を目指すトータル・コーディネーターという機能を果たせると考えており、こうした機能を強化していく必要があります。先ほどすでに様々な企業で先進的な取組が行われている事例を少しご説明申し上げましたが、企業内で閉じていることが多いので、物流に係る様々なデータ活用方法の標準化等を推進していく必要があると指摘しています。

最後に、ここが物流の最も悩ましいところですが、「行き過ぎた顧客対応」ではないデマンドチェーン視点を加味した形でのロジスティクスの確立を今後進めていくということで、物流業者だけではなく、消費者、発・着荷主、さらには広く社会において物流への理解増進を図る取組を推進していただきたいということを書いてあります。

提言の概要は以上でございます。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。上野様、ありがとうございました。

それでは続きまして、住野様からご説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

**【住野委員】** 交通運輸産業労働組合協議会の住野でございます。よろしくお願い申し上げます。

今回の物流部会にいただいたテーマで少し悩みましたけれども、今、先ほどからありましたように人材不足と労働環境の改善というところで、少し現状と課題について触れさせていただきたいなど、このように思っていますので、よろしく願いいたします。

お手元の資料3を、まずはご参照いただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして、基本認識ということで書かせていただきました。いわゆ

る交通運輸産業全体が今、人手不足ということに陥っておりまして、とりわけ航空においても操縦士が確保できない状況で、今、非常に飛躍しておりますLCCでは減便に陥っている状況も航空業界ではありますし、海運業界につきましても、若者たちが今一番この職業に遠のいているのがデジタル・デバイド、いわゆるアプリなどインターネットが海上使えないと、こういう問題もありまして、船員離れが進行しているということでもあります。

とりわけ、この飛行機、海運と異なるのが物流関連産業、いわゆるトラックドライバーであったり、ここには触れておりませんが、自動車関係も含めて人材不足が航空と海運産業と決定的に違うのは、やはり資料の8ページ、9ページ、10ページに厚労省の賃金構造基本統計調査報告が付けておりますけれども、いわゆる低賃金。トラックだけ見てみますと、全産業から比べて、2014年度で約130万円の開きができていているということと、いわゆる長時間労働、これについても全産業と比べれば約、年間400時間強の、こういった長時間労働に実態があるということで、いわゆる、表現的にはどうかなと思います。すが、過酷な労働条件が主たる要因であることは、現状として否めないんだろうと思っています。

いわゆる人材の確保の大前提は、先ほどもありましたように、労働条件、いわゆる労働環境を改善して、産業としての魅力度を高めることに尽きるのではないかなと思っています。

とりわけ、資料の6ページにも、これまでの規制緩和以降のトラック業界の現状ということで、参入規制であったり、最低車両台数が規制緩和をされたこともあります。労働者の待遇改善は、私どもも第一義的には労使関係の範疇であることは十分認識をしておりますけれども、トラック運送事業者の99%が中小企業でありまして、事業者の経営体力に、おのずと、もう限界が来ているという状況であります。

グラフを見ていただければわかりますように、最低車両台数が5両になりましたものですから、小さなトラック10台以下、20台以下を持っている企業が非常に増えてきているという現状も踏まえて、なかなか最終的に競争ということになりますと、物流コスト。その中の人件費をどうしても削減しなければ、なかなか競争に勝てないと、こういった現状が物流業界にもあるということでもあります。

私たちとしては、今これ国に対して、人材の確保も入れた具体的な策で、いろいろ検討会もつくっていただいておりますし、交通政策基本法に基づいて、その中でも公共団体なり国、事業者が連携した物流関係の持続的な可能なビジネスモデルを、提起としてはして

いただいておりますけれども、この労働条件というところには、なかなか行き着かないで  
ないかなという思いもありまして、若干、確立をしていただければという思いも込めて、  
基本的な認識として持っているところでございます。

何よりも、やはり基本的労働環境を改善するには、私どもは生産性の向上への視点とい  
うのは、これは車の両輪だろうと思っております。とりわけ少子高齢化・人口減少が加速  
する中で、適正な需要と供給のバランスというものを構築することが、まず第一歩だろう。  
その上で、トラックドライバーの場合につきましては、いわゆる高齢化になっております  
けれども、全世代にわたる就労率向上と一人当たりの付加価値生産を増大することが、こ  
れがまず1つ必須の条件だろうとも思っています。

ただ、そうはいつでも、生産性の向上については、やはり労働者の待遇改善、さらには  
福祉の向上に直結するものでなければならぬと思っておりますし、いわゆる求められて  
いるのは、先ほど来からありますように、「経営の質」の向上と「労働の質」の向上をどう  
図っていくかということが課題になってくるんだろうと思っております。

そして、少し大げさに書かせていただきましたが、私どもが生産性の三原則ということ  
で、これをもう一度再認識をしていこうということで記載をさせていただきました。

いわゆる長期安定雇用の確保ということで、なかなか長期的に雇用が定着しない。いわ  
ゆる入社をしても5年でやめられる方が半数以上まで、データ的には増えているという  
ことであります。一方で非正規雇用労働者が、これが就業人口の4割強になりましたけれど  
も、そういった待遇改善もしないといけないと思えますし、ある意味、安心して安定した  
雇用というものが見えないと、なかなか定着率が上がってこないのかなと思っております。

2つ目は、何よりも民間事業者がほとんどでありますので、労使協議の場の整備と充実。  
いわゆる、こういった労働環境の改善を、一方的に経営側に任すだけではなくて、我々働  
く側も、いろんな知恵もあると思っておりますし、意見も持っていると思っておりますので、そう  
いった場というものが、大企業の中では議論をされておりますけれども、中小企業の中  
ではなかなか、こういったことが定着をしていないと、こういったこともあるのではないか  
なと思っております。

それから一番は、やはり利用者、それから地域社会などの多様なステークホルダーに対  
する公正な配分を、しっかりとわかりやすく労使の中で再認識をしていくと。こういった  
ことも必要なのではないかなと思っております。

さらに、先ほどから出ておりますように、今、生産性の向上という視点では、ITを駆

使した経営の効率化、いわゆる一人当たりの生産性向上をどう図っていくかということになるのだろうと思っています。ビッグデータやクラウドを活用した輸送の当然効率化、さらには省力化。その中には運行管理システム、さらには中継輸送の導入等々がありますので、これをいかに普及、推進をしていくかということが生産性向上の1つの視点ではないかなとも思っています。

1枚めくって、ここからは人材確保に向けた課題ということで、少し説明をさせていただきたいと思います。先ほど日本経団連、上田産業部長も発言しておられましたけれども、やはり適正な運賃・料金の収受というものがなかなか行われていないと。資料の7ページ、さらには11ページ、12ページに、物流コストが下がっている要因と取引環境の改善について少し資料しております。

トラック輸送適正取引推進パートナー会議でのアンケート調査を見ておりますと、なかなか書面化に対するご理解というのが非常に低いのではないかなと。特に20台以下の事業者のところについては5割を切るような状況でありますし、高速料金であったり、駐車料金であったり、さらにはいろんな燃料サーチャージ制度もなかなかありませんので、そういったところで、きちっとした、コストがかかるのですよということが荷主にご理解いただければ、そして書面化をしてあげれば、適正な運賃収受につながっていくのではないかなと思っています。

昨年、貸し切りバスにおいても、非常にダンピングで事故が起きやすいと。こんな低運賃でということで、新たな書面化、義務化ができましたけれども、そういった時間と距離、ここを加味したような、そして必要なコスト。こういったものをきちっと書面化ができて、それを義務化していただければ、若干改善されてくるのではないかなと思っています。

ひいては、これが、やはり運転者の労働条件の、私どもは改善につながってくるのではないかなと、課題1としては思っています。

2つ目は、新入社員の確保に当たっての難点であります。事業用免許の取得まで、なかなか時間がかかるわけでありましてけれども、大型は、とりわけ21歳からになっておりますので、できれば高校を卒業して3年間はバックヤード業務をしながら、その企業のシステム、さらには運営、こういったものを熟知する中で、やはり、ここで将来的に事業用免許を取って、物流の一員になりたいのだと、こういう整備もするべきではないかなと思っています。

なぜこういうことを言いますと、海運については商船学校、いろいろできておりますし、

航空につきましても、民間の大学で操縦者コースということも最近は出ておりますから、ある意味こういったバックヤード的な条件整備もしていただければ、少しは定着するのではないかなと思っています。

それから、免許を取るのに今は企業がほとんど要請をして取らせておりますけれども、なかなか、やめてしまう。コースはかかるけど一人前になれないと、こういう状況もありますから。これも厚生労働省のほうといろいろ議論をしてきましたけれども、県には職業認定訓練制度というのがありますので。これは幾つかのトラック協会であり企業が集まって申請をすれば認可がおりるという状況もありますので、そういったことも充実を図っていく必要があるのではないかなと思っています。

課題3は、やっぱり定着率の向上・賃金改善ということで、ある意味、入社をして30代までは、他の産業と年収というものは比較的格差が少ないわけでありましてけれども、いわゆる30代を超えて50代になると、賃金の格差が非常に激しい。先ほど言ったとおりでありますけれども、いわゆる1年たてば一定の賃金積み上げできるような定期昇給制度が、やっぱり必要なのではないかなと思っていますし、キャリア形成の整備ということで、やはり企業の中で一定のキャリア、技術、キャリアアップ制度を入れたり、昇格制度を入れたりということになれば、当然この企業に対する好感度と、こういうものも上がってくるのではないかなと思っています。何よりも大事なのは現場の蘇生ということで、いわゆる調和であったり、助け合いであったり、こういった話し合いという場が非常に少ないのではないかなと思っておりますので、そういったタウンミーティング的なものも含めて調和とれるようなシステムも入れることが、やっぱり定着率の向上につながってくるのではないかなと思っています。

4番目としては、これが今、一番の課題でありますけれども、長時間労働の是正ということでは、先ほどありましたように中継輸送であったり、今いわゆる短時間勤務制度の導入ということで、介護・育児だけではなくて女性の活用、さらには高齢者の活用も含めて、ワークライフバランスの実態に即したような多様な勤務体系も、我々労使の中で今検討しておりますけれども、こういったサポートもあるのではないかなと思っております。そういったことも入れるべきだろうと。

それから、何よりもトラックドライバーで一番長いのは、拘束時間というのが非常に長いわけでありまして。改善基準告示というのはありますけれども、今の状況からすると、なかなかマッチングしていないと。いわゆる休息がとれていないという中で、睡眠不足にな

ったり、ストレスになったり、こういった要因もありますので、一定の改善基準の見直しも含めて改善するべきではないかなと思っています。

最近では労働安全衛生法は若干変わりましたが、こういったことをしっかりとフォローアップをしていただくと。そのことが女性と高齢者の働き方にも結びついていくのではないかなと思っています。

最後に、物流関連産業の健全化と活性化では、これもいろんな検討会で言われておりますけれども、業界のイメージの改善ということで、今、民間企業はコマーシャルにおいて、非常に若者をターゲットにして、トラックの車両もよくなりましたし、制服も非常にきれいになりました。こういったことも必要だろうと思いますし、若い人への。小さいころは電車、バス、乗り物の運転手さんになりたいというのは、非常にアンケートをとっても多いわけでありまして、なかなか業界的なイメージが、まだ明るいほうになっていないということがありますので、ひとつ、そういったこともやっていくと。

ほかには、トラックの日、バスの日、海の日、いろんな各モードであるわけでありまして、海の日については行政機関もタイアップをして、非常にダイナミックにされておりますけれども、どうもトラックの日というのは、民間企業、トラック業界を含めた中で、独自でやっておりますが、こういったところにも、やっぱり国交省として参加をしてサポーティングができることはないのかということも1つの魅力ではないかなと思っています。いわゆる広報活動ということでもあります。

今、最近ではトラック業界の歌を小さい子供が、いすゞと日野と、いろんな歌を口ずさんでおりますので、そういった、皆さんが、若い人たちも含めて、ずっと入れるようなイメージアップも、今後は官民一体でできることがあれば、そういったこともしていただければありがたいなと思っています。

少し今回の物流部会の議題としてはなじむかどうかわかりませんが、人材確保の労働環境の改善と実態ということでご提供させていただきましたので、何とぞよろしく願い申し上げます。

以上でございます。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。上田様、住野様からご説明いただきました。

ここで委員の皆様からご質問、ご意見等がございましたらお出しをいただきたいと思いますのですが、いかがでしょう。

【圓川委員】 今日お聞きして、前から経団連のレポートは読んだんですけども、やはり収益性ある物流という、こういったキーワードは非常に大切だと思うんですね。コスト競争、そういったコストの世界から収益の世界に持っていく。今、I o Tの時代、特にトータル・コーディネーター、サプライチェーン全体の、そういったインフラができてい  
るし、これをうまく活用する。それから、行き過ぎた顧客対応、これについても、これを、今日、後のほうの資料にも出ていましたけれども、暗黙で、ほんとうに過度にやってしまうと。そういったことで、価値提供のための、そういったことで国際競争力も高まると。そういったシナリオをもっと強調すべきだと私、思いました。

そしてまたコストの世界から、ステークホルダーに対する公正な配分とありますが、そういったもの、業界全体にうまく、そういった収益が上がっていくという、こういったことを目指すべきではないかなと思って、強く私は賛同いたしました。

意見です。

【野尻部会長】 上田様、何かございますか。特によろしいですか。

そのほかいかがでございますでしょうか。はい。

【勝間委員】 すいません、教えていただきたいのが、供給が不足している、あるいは人材がこれから不足しているというお話と、それでも運賃が上がらないという話。すなわち供給が過少になる傾向であるにもかかわらず、需要の面で価格が上がらないのはなぜかという構造について教えていただけますか。それがわからないと、ちょっと今、皆さんが問いかけられたことについて、どう解決があるのか、私は混乱してしまいました。

【野尻部会長】 どうでしょうか。よろしくをお願いします。

【住野委員】 補足があれば上田さんのほうからしていただきたいと思います。本来は供給と需要のバランスということありますが、実はこれが、わかりやすく言うと、書面化がないところに問題が、私はあるんだろうと思っています。いわゆる、わかっている、どうしても適正な運賃を取れないという。これは荷主と受ける側の力関係だろうと思います。

実際は、勝間さんが言われるように、ほんとうは需要が高ければ当然、底上げ上がってくるというのが普通の理屈でありますけれども。私どもは、6万3,000社ぐらい、トラック業界はあって、非常に事業者も多いわけありますので、なかなか、そのところが競争が激しいとわかっているにもかかわらず値崩れをしてしまうところが、私は最大の課題なのかな。これは事業者もきちつと言えないということが現状として、私はあるのではない



かなと思っていますが。

上田さんのほうが、一番よくわかる。

**【上田様】** 基本的には、需要と供給のバランスが崩れている状況の下で、過剰な顧客要求への対応ということもあり、悪循環に陥っているのではないかと感じています。これを放置していくと、いずれ物流を支える人を十分に確保できなくなるおそれがあることから、ある段階で急に、こういう価格では対応できませんという状況が突然訪れる可能性がありますので、やはり今から何らかの対策を講じていく必要があります。何とか物流事業者が対応してしまっているのに、なかなか問題が広く荷主全体に伝わっていないという現状があり、水面下ではかなり深刻な状況にはなっていると思います。

これを放置していくと、最終的には日本経済の競争力のボトルネックということになってしまいますので、やはり、ここで何らかの対応を関係者で打ち出しておく必要はあると考えています。

**【野尻部会長】** おそらく素朴な疑問で、そのところがわからないと次に…はい、どうぞ。

**【圓川委員】** 一言だけ。今のは需要潜在という感じを。ただ運ぶだけでなく、それに対していろんな企画する、新しいものをつくる、そういった需要が今は全部見逃されたんですね。そこを取り込むことによって、多くは需要そのものが増えると。物を運ぶという、そこだけの視点では確かに過剰競争になりますけど、そういった視点が収益事項ではないかなということで、先ほど申し上げたのですけれども。

**【野尻部会長】** はい。ここが非常に物流業界、特にトラックでそうなのですけれども、悩ましいところで、理屈どおりいかないというところがございます。私も私見はありますけれども、ここで披露するにはお粗末過ぎますので、ちょっとやめておきまして、今の勝間委員の問題。これはいずれ、この審議会かどうかわかりませんが、またそれに答えるような資料をおつくりして、お答えしたいと思っていますけど。

**【勝間委員】** そうしますと、平たく言いますと、現状は過剰供給であるけれども、高齢化に伴い供給量がおそらく数十%ぐらい減るであろうと、これから数年……。数年間かかりませんか。ちょっとこれ、データ見たいのですけれども。そのタイムフレーム内において、将来の問題をどう未然に防ぐかという議論が必要という理解でよろしいでしょうか。

**【野尻部会長】** どうでしょうか。私が言ってもいいですか。

**【勝間委員】** やはり将来予測は必要だと思うのです。もしそういうふうにおっしゃる

のであれば、現状のままの供給量が一体どのように今後減ってきて、その中で日本のトータル物流量がどれくらい必要であって、その際にどれくらいの過少が見込まれるかという議論がないと、ちょっとごめんなさい、私は話が混乱してしまいました。

**【野尻部会長】** そうだろうと思います。現状が過剰競争かどうかということについては、いろいろ認識がございますけれども。おそらく上田様、住野さんが言われたのは、競争の基盤のところ、競争者が、例えば書面化のように、きちんと同じルールで競争ができていない側面があるのじゃないかというようなところを、特に住野さんは強調をされたのではないかなと思ってございます。

確かに将来の見通しというのはある程度必要ですし、これ結構出ていますよね。軽く、かなり前から、自動車局のほうで。またそういう資料があれば、ご提示をいただきたいと思っております。

そのほか、いかがでございましょうか。はい。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。この資料3でご説明いただいた住野さんの、特にデータが大変に物語るところが多いなというので、ありがとうございました。特に7ページのこの日米における物流コスト比率の推移というのは、なかなか物語っているなという感じするのですけどね。

この日本の黄色の主要産業は、90年代ぐらいまで非常に高い物流のコストの比率占めていた、アメリカと似たようなものなの、それがアメリカは上がっていくのに対して日本は下がっていったと。これはもう物流コストの低減以外の何物でもない。これだけ見る限り。これは国際競争力の向上以外の何物でもないようにも見えますよね。

一方で住野さんのご説明を伺ってみると、大変感銘受けたのは、次の8ページで、どうやらそれは物流分野で働いている人たちの、いわば負担によって、そのコスト低下を引き出してきたんだという面があるということだと思っておりますね。

途中でお話しされたように、建設業界も似たようなところがあって、極めて多数の小さな建設会社と大きなゼネコンがあって、下請、元請構造は持っていて、物流業界も大きなところもあるのだけれども、その下にいっぱい小さな物流会社があって、それが幹線部分、請け負ってやったりしますよね。そういう構造がどうなのかとかね。

それからまた、これおもしろいなと思ったのは、トラックとバスとタクシーで時間と所得の関係が全然違う動きを示しているところが、これまた、よく読み込む必要があるなと思います。

申し上げたかったのは何かというと、書面のところで云々ということは大事な処方箋だとは思っただけけれども、物流という体系そのものが、業界の構造そのものが、もはや行き着くところまで行っていて、そこを何か療治をしていかない限りという感じを、住野さんのお話から、私は酌み取ったのですけれども、その辺について、もうちょっと書面より深いところについて、ご意見いただけるとありがたいなと思いました。

**【住野委員】** 書面は一定のルール化ということでありましてけれども、要は、もう少し受ける側がコスト、かかる費用ですね。そういうものを、先ほど言われましたように、わかっているけど、なかなか荷主に対して公表できないと。

この3つの業種で、それぞれ違って、バスが一番上ですよ。これはなぜかということ、やはり要は、きちっとした賃金という制度があつて。トラックの場合は、小荷物ありますよ、大きさとか。引っ越しも平米によって、ある程度決まっています。

ただ問題は、中・長距離輸送、トラックで運ぶというところが、なかなか競争相手が多いものですから、歩合的な要素もあるわけですね。例えば5万円で運ぶと乗務員に幾らか、バックペイをしてしまう。だから、一番低いのがタクシーですよ。これは完全に売上げの何%ということ。制度が、バスとトラックとタクシーというのは全く違うものですから、こういった年間所得に格差が出ると。

実は先ほど言ったのは、物と人を運ぶ違いですが、貸し切りバスも、ほとんどが距離と時間。1回幾ら、例えば片道10万円であれば、一定の日給はつきますけれども、それに対する距離手当であったり、時間で走った手当で積算されていくものですから、いわゆる賃金構造がバスとトラックとタクシーの場合は若干違うということがあります。

先ほど今、家田先生が言われた、なぜ皆さんに書面化だけができないかというのは、やっぱり、それでも。オープンにしていないというのもあります。言えないというのもあります。それでも仕事をとらなければ、圧倒的に中小企業が多いわけですよ。なかなか、そのところは言えないという弱みもあつて。

それが、先ほど野尻部会長が言われたように、非常に言いたいだけけれども、なかなか言えない。要は、適正コストも下がってでも、一時的には受けてしまうという、この体質を、どうやって事業者が改善したいかというところなのですが、なかなかそこは競争が激しいものですから、とめておくよりも動かしているほうが良いというところが、やっぱり、ある程度強いんじゃないでしょうかね。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。上田様、住野様から大変貴重なご報告をい

いただきましたので、この点に関するご議論たくさんあるかと思うのですが、また後ほど、全体を含めてのご意見を委員の皆さんから賜りたいと考えておりますので、ここで大変恐縮ですが、次に移らせていただきたいと思います。

次は議事の3、「宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化等の促進に関する検討会報告について」。これについて事務局からご報告をいただきますが、あわせて議事の4、「物流政策対話（ラオス／カンボジア）について」についても事務局からご報告をいただきたいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

【木村企画室長】 物流政策課企画室長の木村でございます。本検討会の事務局をさせていただいております。それで、既に報道等でいろいろ取り上げられておりますので、ほんとうに手短にご説明させていただきたいと思います。

まず資料4、1枚目でございます。本検討会の概要でございます。6月から3回にわたり実施しました。それで今回、委員の先生方等を見ていただくとわかるんですけども、有識者の方に加えまして、宅配3社、大手通販業者、コンビニ、総合商社、ロッカー会社、あと業界団体として住宅関係、鉄道関係と入っていただいたということで、非常に広範な関係者に初めてお集まりいただいて、この問題を議論した初めての会議でございました。

それで、アウトプットでございますけれども、2ページ目をご覧ください。この2ページ目以降は、実は別途お配りしています、この冊子の概要版。ほんとうの概要版になっておりますので、後で改めて冊子のほうもご覧いただければと思います。

まず背景でございますけれども、2ページ目の一番上でございます。EC取引の急速な発展に伴いまして、宅配便取扱個数が5年間で15%増と急増しております。一方でトラックドライバー不足が顕在化しておりまして、これも昨年の12月、3社にご協力いただきましてサンプル調査をした中では、宅配便の約2割が再配達という結果が出ております。

ということで、こういう再配達でございますけれども、2つ、この検討会の中で試算をいたしました社会的損失がございます。1つは環境面ということで、この宅配サービスの社会的な持続性についての疑義があります。CO<sub>2</sub>排出量42万トン増ということでございまして、山手線の内側の2.5倍の面積の杉林の年間吸収量に相当するという量が再配達によって発生していると。

もう1つは、宅配事業自体の持続可能性でございます。トラックドライバーの労働時間が、これによって増えているということでございます。年間1.8億時間、約9万人に相当する労働力が再配達について、中で失われているということでございます。

この再配達の原因ですけれども、後で冊子のほうをご覧くださいと思います。35ページでございますけれども、この検討会、アンケートをとっておりまして、アンケートの回答された方のうち、再配達になった4割の方が、まず来るのを知らなかった。残りの4割が、来るのを知っていたけれども、まあ、いやと思って留守にしたということで、8割が、ある意味、避けられる再配達の部分であったと考えております。

ということで、下に赤い箱が4つございます。この再配達の削減に向けた具体策ということで、大きく4つの柱で報告を出させております。

これの前提ですけれども、少し誤解があってはいけないので述べさせていただきます。あくまで再配達というのは、宅配便のサービスの基本的なサービスでございます、サービスの一部でございます。ですので、再配達をゼロにしようとか、そういうことではございませんで、あくまで利用者に受取という物流の過程に参加をいただくための環境整備を行って、利便性を高めることで再配達を減らしていくと。こういう主眼で、この4つのものを書いております。

1つ目が、先ほど申し上げたとおり、まず宅配業者と消費者とのコミュニケーションをきちんと強化していけば、来るのが知らなかったとか、来るのを知っていたけれども、まあ、いやとって、通知するのが面倒くさい、留守にしていたということが防げるのではないかとございます。

2つ目が、この上の緑の箱にある社会的損失。自分だけいや、また再配達してもらえばということではなく、やはり消費者の皆様にも、こういう社会的な問題が発生する可能性があるということを広く理解をしていただいて、それで受取について参加をいただくと。こういう環境整備も必要だと思っております。

3つ目でございますけれども、利便性を高めるという意味で、消費者が望む場合には、自宅以外での受取方法の多様化も進めていくべきだと思っております。1つ目はコンビニ受取につきましても、1つのコンビニで複数の荷主さんのものが受け取れるようなことを推進していくとか、あと例えば鉄道駅など、生活の身近な場所で、より受取ができるような宅配ボックスなどの整備を行っていく。こういったことを進めていくべきだということで考えております。

最後です。1、2、3の取組を進めるに当たりまして、やはり今、各宅配業者さんが競い合って、いろいろなサービスを進めてきたコンビニ受取もそうですし、アプリを使った配達の通知なんかもそうなのですけれども。ただ今後は、そういう競争の部分も当然踏ま

えつつも、やはり1社だけでは難しい部分、出てまいります。例えば鉄道駅に置くとしても場所は限られておりまして、なかなか場所とり合戦になると、結果として消費者利便が失われるということもございますので、そういう意味で、既存の枠組み、経営戦略を超えた関係者間の連携を促進していくべきであるということで締めくくらせていただいております。

以上でございます。

**【勝山国際物流課長】** 続きまして資料5、1枚でございます。日ASEAN物流政策対話・ワークショップ、毎年開催しているものでございますが、今年度は、まず先月10月にラオス、カンボジア——タイに隣接して昨今注目を集めておりますが、こちらで実施いたしました。

概要でございます。それぞれ記載のとおりでございますが、左側のラオスに関しましては、(4)に②、③でございますように、今年度行います物流パイロット事業の協力要請及び人材育成、来年度実施予定でございますが、その提案をしまして、歓迎を受けてございます。

一方、カンボジアのほうでございます。ポイントは(4)の③だと思っておりますけれども、近々カンボジア国におきまして物流マスタープランを策定したいということでございましたので、我が国の知見が求められましたので、ディスカッション形式で有意義な議論を行ってまいったところでございます。

以上でございます。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。事務局より議事の3、4についてご報告をいただきました。

それでは続きまして、議事の5に移らせていただきます。議事の5は「答申案について」でございます。まず、事務局から骨子についてご説明をいただき、その後で委員の皆様にご質問、ご意見等をお出しいただきたいと思っております。事務局、お願いいたします。

**【島田物流政策課長】** それでは、資料6に基づきまして、今後の最終答申案の、まず骨子を本日はご議論いただきたいと存じます。

資料6の点線四角囲いの中からでございますけれども、9月の中間取りまとめにおきましては、少子高齢化ですとかといった社会経済情勢の変化に対応して、潜在的な輸送力を引き出す、あるいは新たな連携を構築していく。そういった形で物流の将来像の構築をしながら課題解決に向かっていくと。そういった中間取りまとめをしていただいたところで

ございますけれども、最終答申におきましては、それに加えて、物流の目指すべき将来像といったようなことを、まさに中間取りまとめで発信をしていこうといった将来像の中身について書き加えをさせていただくとともに、そのときに打ち出しておりました潜在的競争力の活用、あるいは新たな連携といったようなコンセプトの再構築をいたしまして、この1枚目のページに書いてございますような大きな骨格を素案として、本日ご提示したところでございます。

まず「はじめに」というところで、審議の経緯、それからこれまでの物流政策の総括といったようなことをしっかりと整理をした上で、新しい物流像の確立、その明示をしていくべきではないか。そういったことを最初に述べた上で、大きく4部構成にさせていただきます。

まず社会経済情勢の変化。それから、その変化を受けて、2つ目でありますが、物流の目指すべき将来像といったものを確立しよう。その将来像を受けて、Ⅲでありますが、政策としてどのような方向性を持っていくべきかといったようなこと。その基本的な方向性を受けて、ローマ数字Ⅳでありますけれども、物流の目指すべき将来像の実現に向けた具体的施策と。こういった大きく4つの構成で最終答申をまとめていただいております。

次のページめくっていただきまして、まず社会経済情勢の変化の部分でございます。これは皆様ご案内のとおりでございますけれども、人口減少・少子高齢化、国際競争の激化、情報通信技術の革新、災害リスク、地球環境問題等。それに加えて、物流にかなり固有の課題といたしまして、貨物の小口化、あるいは多頻度化の進行といったものが最近非常に大きく出てきていることも書かせていただくのではいかがでしょうかということでございます。それから労働法制の見直しですとか、生産性の向上に向けた動きも最近出てきているということ。さらには、政府が打ち出しておりますけれども、1億総活躍社会。これも人材確保、育成といったことと非常に密接に関係をするものでございますので、最近の社会経済情勢の変化の中で言及しておくということで考えてはどうかと考えてございます。

それから、その次のページ。では、そういった社会経済情勢の変化を踏まえて、どのような将来像を目指していくべきなのかということでございます。中間取りまとめにおきましても、物流の将来像を明確にしていく必要があると記させていただいております。これはまだ最終答申に向けた宿題という形にさせていただいたところでございます。

その将来像でございますけれども、点線囲いの四角の2つ目の丸でございます。特に製造業や流通業といった荷主企業のニーズに応じていくと。それは当然でございますけれども、それだけではなくて、やはり、そういった荷主企業さんに依存をした存在というだけにとどまらず、今後1つの独立した産業として、みずからがどのような付加価値を生み出し、どのように社会へ貢献していくのかといった点を明らかにする必要があるのではないかとということでございます。

そういった基本的な認識のもとに、その下の大きく3つの将来像を打ち出してはどうかと考えてございます。1つは事業の省力化・効率化を進めるといったことで時代を先取りしていこう。そして物流事業みずからが新たな価値・新たなサービスを次々と生み出し、新たな市場開拓を行うということ。それから3つ目に、社会に貢献し、魅力的な産業へと変革していくべきではないかと。そういった将来像を打ち出してはどうかということでございます。

その下のほうに、それをさらに敷衍して書いてございます。これまで物流業は事業の省力化とさらなる効率化を進めるといった形で対応してきたわけでございますけれども、そういった受動的な改善に終始することなく、さまざまな主体との連携・協力のもとに、みずからが新たな価値、まさに付加価値を高めていくと、そういったことを進めていくべきではないか。その上で新たな市場を開拓して、人々のライフスタイルを変化させる、未来をつくっていく産業として、社会の期待に応える存在となっていくべきではないかと。そういったことを打ち出すべきではないか。

それに加えて就業環境の改善ということで、多様な人材が活躍できる環境、社会への貢献を通じて魅力的な産業となる。こういったことを物流の目指すべき将来像と規定してはどうでしょうかということでございます。

そういった考え方のもとに、1つには生産性の高い物流へという打ち出しが必要なのではないかとということでございます。省力化とさらなる効率化を推進していく。その際に多様な主体との連携・協力といったことをしっかりと確立することが必要ではないかということでございます。

それに加えて、次のページでございますけれども、生産性の高い物流といったことを標榜する中で、新たな市場の開拓と。国際的にもかなりいろいろな物流ニーズが高まっておりますので、そういった部分を日本の物流事業者がしっかりととりに行くと。そういったことを、ここに位置づけてはどうかと考えてございます。



大きく2つ目の考え方として、持続可能性のある物流ということでございまして、1つには就業先として魅力のある物流ということで、しっかりと担い手が確保できるということ、ここに打ち出しをしてはどうかと。2つ目に社会に貢献する物流と。世の中の役に立っているということが実感できる、魅力のある産業として物流を位置づけていくべきではないか。その具体的中身としては環境対応、あるいは災害時の貢献といったようなことを、ここの中に位置づけてはどうかということでございます。

そういった将来像を前提といたしまして、その次のページでございませけれども、では政策の方向性として、どのような方向性を出すのかということと、その方向性に基づいて具体的施策はどうあるべきかということでございます。

まず基本的な方向性として、そのページの真ん中、ローマ数字のⅢでございませけれども、そのⅢ-1、基本的な考え方として、1つ目には物流生産性革命の実現と、こういった打ち出しをしてはどうだということでございます。新たな付加価値を創造していこうと。その中に、中間取りまとめて書かせていただいた潜在的輸送力の発揮といったことを位置づけてございます。それに加えて、海外への展開ということも視野に入れまして、物流フロンティアへの挑戦。こういった大きく2つを物流生産性革命ということの具体的中身として書かせていただいております。

2つ目には未来へ続く魅力的な産業への変革ということで、就業環境の整備、あるいは社会への貢献、こういったことを、この中に位置づけてはどうかと考えてございます。

こういった2つのキーコンセプトを進めていく手法としまして、ローマ数字Ⅲ-2のところを書いてございます取組の進め方。この中に新たな連携といったような考え方と先進的技術の活用と、この2つを位置づけるという構成にしてございます。

こういった政策の基本的な方向性に沿いまして、ローマ数字のⅣでありますけれども、では具体的にどのような施策を講じていくのかということ、ここに整理させていただいております。

まず物流生産性革命の実現の中で、潜在的輸送力の発揮～究極的に効率化された物流～ということで、これは中間取りまとめの際にご議論いただいております、具体的、個別な施策をここに整理をしております。モーダルシフト、あるいはトラック輸送の効率化、物流ネットワークの拠点の高度化、国際コンテナ戦略港湾等々、ここに位置づけてございます。

それから物流フロンティアへの挑戦ということで、都市内物流マネジメント、あるいは

海外展開等々、ここに位置づけをしてございます。

それから、未来へ続く魅力ある産業というコンセプトのもとに、多様な人材が活躍できる就業環境整備、それから環境負荷低減といった社会への貢献、こういった考え方と、それに関連する施策を、ここに整理をさせていただいております。

最後に留意事項として、他の計画との調和、それからPDC Aサイクルの徹底と、こういったことを位置づけおきまして、全体構成、このようなことで骨格として検討していくことでいかがでしょうかということをお本日ご議論いただきたいと思っております。

今ご説明した内容を1枚の紙にまとめましたのが、別添というカラー刷りの1枚紙の資料に整理してございます。物流が果たすべき役割として、人口減少下においても持続可能で豊かな暮らしを支えていく。そのために将来像として、関係者との連携、先進技術の活用をしながら事業の効率化・省力化、さらには新たな価値・サービスを次々と生み出していき社会に貢献していくと。

こういった考え方、将来像を目指しながら、具体的には半分から下、左右に分かれてございますが、左の青いほうです。物流生産性革命の実現、それから右側、緑のほう、未来に続く魅力的な産業への変革と。その中に、それぞれ2つずつ具体的な方向性を書いてございますが、潜在的輸送力の発揮と物流フロンティアへの挑戦、そして多様な人材が活躍できる整備等、それから社会への貢献。こういった考え方のもとに具体的な施策を位置づけまして、その進め方として新たな連携、それから先進技術の活用と、こういったことを整理するという構成で、現時点の素案として考えているところでございます。

このあたりについて、まずはご議論いただきたいと考えてございますが、それに加えて資料7もご覧ください。こういった最終答申を打ち出していくに当たりまして、やはりサブタイトルといったものをいかにうまくつけるのかということも大事な論点ではないかなと考えてございます。

中間取りまとめにおきましても「新たな価値を生み出す物流の未来へ向けて」というサブタイトルをつけさせていただいたところでございますけれども、最終取りまとめで、どのようなサブタイトルで世の中に問うていくのかということのご議論も、あわせていただければと考えてございます。

下のほう、2ポツ、サブタイトルの考え方についてと書いてございます。製造業、流通業といった荷主企業への対応は当然のところでございますけれども、これらに依存した存在にとどまらずに、1つの独立産業として、みずからがどのような付加価値を生み出し、

社会に貢献していくのかといったことを考えるべきではないかということでございまして、裏のページめくっていただきまして、じゃあ具体的にどのようなということで、今のところ、我々の事務局のほうで考えた幾つかのコンセプトを書かせていただいております。

今後、物流事業が発展して未来に向かって継続していくイメージを端的に表現するアピール力のあるメッセージといったものをつけられないかということで、今のところ、事務局のほうで、とりあえず、このようなコンセプトの言葉はどうかということで列挙させていただいております。

「価値を創り出すことに重点を置いた案」として、新たな価値を共創ですとか、あるいはクリエイティブ・ロジスティクス。さらに、物流が経済・社会を変えることに重点を置いたものとして、社会を変える、日本を変える、仕組みと暮らしを変える。それから、あるべき姿を反映するというので、スマート・ロジスティクス、賢い物流、生産性革命、ビューティフル・ロジスティクス、格好いい物流等々。それから連携して取り組むというところに重きを置いたものとして、スクラムを組んで、手を携えて、あるいは技術の部分に光を当てて、ニューテクノロジー等々といった、こういったいろいろな言葉、コンセプトをどのように、あるいは、さらにもっといい言葉がないかなということで、我々も今考えているところで、まずはこのあたりについても本日、何かご意見、アドバイス等々いただければ大変ありがたいと思います。

以上でございます。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。今、答申案をご説明いただきましたので、これから委員の皆様全員に一言ずつ、何かコメントをいただければ大変ありがたいと思っております。

特に最後のところ、事務局のほうでのお話がありましたが、サブタイトルで相当頭を悩ませているとお話を承っておりますので、サブタイトル、何かこれがいいというのがあれば、お出しをいただければありがたいと思っております。

順番でございます。上田様、住野様にもご発言していただいて結構なんですけど、とりあえず矢野委員から圓川委員のところまで来ていただきまして、そして羽藤委員から最後に家田会長ということで進めさせていただきます。

それでは矢野委員、まずお願いいたします。

**【矢野委員】** 全体の流れについて、私はこれで基本的にいいと思っております。それから物流生産性革命の実現、未来に続く魅力的な物流の変革と、この大きなタイトル自体は

いいと思っているんですが、物流生産性革命の中で潜在的輸送力等の発揮、さらには、それぞれモーダルシフトのさらなる推進、さらなる輸送の効率化と、この辺、何か今までの延長線上にしか、あまり見えなくてですね。もう少し、基本的に物流ネットワーク自体、やはり相当再構築すると、そういう書き方で書くほうがいいのではないかな。

それから、トラック輸送のさらなる効率化の中身もちょっと。確かに物流事業者がどう対応していくかという視点で主に書いてあるのですが、やっぱり効率化の基本のところは、物流量そのものの計画化とか平準化だと思うのですね。その辺ももう少し含めて書いていただいたほうがいいかなと思いました。

それからもう1つ、その右側の未来へ続く魅力的な産業。どうもこここのところ、ずっと物流産業、物流産業とあるのだけれども、例えば人材も、もちろん物流産業は重要なんだけど、やはり荷主企業においても、物流人材ってもっと育成してほしいし。そういう意味では、もっと広範な産業で物流人材を育成してほしいと、こういうことも少し書き込んでほしい。

さらには業界イメージも、これ、物流のイメージをもっと変えていくという。物流業界だけじゃなくて、物流そのもののイメージを変えていくとか、そういう書き方も必要なのではないかなと思いました。

なかなかサブタイトル、あまり思い浮かばなくて申し訳ありません。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。それでは西村委員。

**【西村委員】** 神戸大学の西村です。私は大学のほうで勤めていまして、私が所属している学部が神戸大学の中の海事科学部で、その中の担当している学生たちが、グローバル輸送科がロジスティクスコースという名前に、数年前からカリキュラムが変わって、そのようになっています。そういった観点から、学生集めも結構苦勞しているということもあり、先ほどお話がありました人材確保のことも、ちょっと私たちの学生集めと重複しながら、いろいろ考えさせていただいたのですけれども。

1つ目、参考資料で挙げさせていただいた道路管理者ネットワークの構築のところは過積載の取締を強化するというお話があったのですけれども、それと実は労働環境とも非常に関係しているのかなということ、ちょっと一言コメントさせていただきたいと思っています。過積載をせざるを得ない背景があって、このようになっているのかなということもあるので、単に取締だけをすることではなくて、取り締まったことが、その後のほかの部分に対して、いいほうに影響してくれることを期待したいです。

それから、タイトルの話が出ていましたので、どれがいいということをはっきりとここで今すぐ決められることではないのですけれども、できれば片仮名は使わないほうが、私は皆さんに理解されやすいのではと思います。

それからもう1つ、例えば3つ目の物流の今後のあるべき姿を反映することに重点を置いた案の一番下なのですけれども、qで、社会を豊かに、働く人を幸せにする物流へというのがありますが、もしそれを採用することがあるとすれば、働く人も幸せにする物流へということで、働く人だけではなくて、そのほかの皆さんもというような位置づけで使っていた方がいいのかなと思っています。

以上です。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。では永峰委員。

**【永峰委員】** 永峰です。前回、私は、国交省が物流として一体何を、どこを目指しているのか、国として提言する物流のあるべき姿とは何を描こうとしているのか全くわからないということを随分と指摘致しました。それがちょっと見えてきたかなという印象で、かなりまとまった資料になったと思っています。ありがとうございました。

そうした上で、幾つか改めて指摘させて下さい。例えば私、宅配関係の小研究会にも入らせていただきまして、再配達を削減するための知恵をいろいろとやりとり致しました。そのとき、研究会の場で、ある事業者さんから、「ああ、それは最優先事項ではないから、コストの関係もあってできません」と、全く受け入れられなかった課題がございました。具体的には、包装の小型化や配達時間の変更に関することでした。ところが、どうでしょうか。この2カ月ぐらいで、どんどん状況は変わっております。消費者ニーズに寄り添おうとしている業者さんは、改革を始めているのです。民間の活力ですね。小型化が進み、そしてトラックへの積載の仕方も独自に工夫するというようなことが始まっています。荷物の配達時間についても、メールで「〇時頃配達予定です」など、きめ細かな連絡がいただけるようになっていきます。時間変更についても、スマホのアプリを使って簡単に行える試みも始まっているようです。こうした取組の改革が果敢に行われていることは大歓迎ですし、その内容をさらに柔軟にブラッシュアップしていくことが必要でしょうね。

以上、宅配の再配達削減の問題について例を挙げさせていただきました。以前の資料の中で、「国民に対して、もう少し連携を強めていきたい」というような方向性が打ち出されていたように思いますが、この宅配の再配達削減の問題などは、国民の関心も高く、物流の問題を考える糸口にもなるので、ある程度事例を挙げて書き込んでいただくと、わかり

やすく、国民も取りつきやすいのではないかと思います。

その流れで申し上げますと、サブタイトルにはもう少し工夫が必要だと感じております。消費者目線的な内容を盛り込んで、例えば、社会の仕組みと暮らしを変える物流へとか、ライフスタイルという言葉を入れてみるとか、ですね。物流を考える時の目線は、産業界からの目線だけではないのですよ、産業側だけでなく、消費者ユーザー目線のとらえ方もいま重要なのですよ、との思いが込められたサブタイトルになればいいと希望します。

人材育成に関しては非常に難しく課題も山積しているところでしょうけれども、こうした中で、様々な形でのIT化を進めながら、女性、高齢者も容易に参加していける、そんな視点も入れていければいいかなと感じました。

もう一つ付け加えますと、物流自体の明るいイメージ戦略というのでしょうか。広報戦略が重要であると思うのですね。矢野先生がおっしゃったように、やはり物流って、消費者にとって見れば、まだまだちょっとダークなイメージがある。働く場としての魅力が感じられないと思っている人が少なくないとの意見もよく伺います。

今、日野自動車が行っているテレビCMには、パリ・ダカール・ラリーに出場しているトラックがクローズアップされていますね。あれなんかは、若い人にすごい受けているんですよ。私もパリ・ダカールに実は取材に行ったことがありまして、このラリーで一番活躍しているのって、実はカミオン、トラックなのですよ。過酷なそれでいてロマンのある自動車ラリーの場で活躍するトラックの姿を切り取る、そういうイメージ戦略をもっと打ち出していく。明るい未来につながる物流イメージの広報戦略を積極的に展開する時ではないかと考えます。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。お願いします。

**【苦瀬委員】** 苦瀬でございます。最初に感想を申し上げて、それからコメントしたいと思います。

感想としては、この全体が物流産業という政策なのか、物流産業のための物流政策と考えるべきなのか、それとも国民生活というか、荷主も消費者も含めた物流政策と考えるのかというのに結構分かれ道があるのかなと最初に感じました。それはいずれ、どちらかに絞っておくのか、それとも両方やるのかということは気になりました。

コメントは3つございます。

第1番目は別添のたたき台施策体系図のところなのですが、人口減少下においても、①持続的な経済成長と②豊かな暮らしと、こういうことでございますが、これ、私としては

豊かな暮らしの前に、安全とか、安心とか何かを入れてほしいということでございます。

理由は、この議論している全体が平常時の物流に見えているのですけれども、もちろんレポートの素案の中には災害対策が書かれているのですけれども、3.11があって、こういうことが世の中に訴えるときに、何となく全体が平時でずっといっているのは果たしていいのだろうかというのは、ちょっと気になります。それで、そんなことを入れてほしいと。

それから中身のほうでは、たたき台の40ページぐらいでしょうか。40ページぐらいのところから幾つか災害のことが書いてあるのですけれども、これ、全て補給の感じなのです。つまり、災害という名の兵糧攻めに対抗するには、補給するか、備蓄するしかなくて。補給ができなくなったときには備蓄でいかなきゃいけない。そうすると、いろんな施設とか建物が関係あるわけで、そういうこともぜひ何か書いてもいいのじゃないかというのが1つ目です。

2つ目が、別添の将来像の中で新たな価値とかサービスを生み出すというのは、非常に僕はいいと思っているのですけれども、それを、実はそういう価値とか新しいサービスは当然支払いが伴うのだということがベースになって、それが例えば書面化につながるのだとか、何かやったらペナルティーにいくのだとか、それから宅配で何かやったら、それは当然お金をいただくのだというふうにはいかないと、物流産業全体が回っていかないのじゃないかと。一生懸命価値を生み出し新しいサービスをやるけど、ただですよ、配送料無料ですよと言われちゃうと、なかなかうまくいかない。そういうことを何か意識していただきたいということでございます。

あと3つ目が、どこかで都市のマネジメントということで、エリアマネジメントとかそういうことがあったわけでございます。これはぜひやっていただきたいのですけれども、果たしてマネジメントで、善意の協力だけでうまくいくかどうか。それは善意の方ばかりではないわけで、時々ちょっと困ることもあるわけで。そうすると、今までの法制度をちょっと直していかなきゃいけないということも考えなきゃいけないのじゃないかなと思われました。

以上です。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。岡田委員、お願いします。

**【岡田委員】** 最初に感想を述べさせていただければと思います。

まずはこれまでになく方向感とかがよく出てきたなと感じました。また、キーワードも

随分入ってきているということで、国民や企業に対して随分わかりやすいイメージを持って内容となってきたと感じているところでございます。

新しさとしては、「多様な主体の連携と協力」という、これまでになかった点が盛り込まれました。地域とか国民とか企業のこれからの物流にかかわる責務であるとか、そのような視点が入ってきたことは非常に重要だなと感じるところでございます。

次にコメントですが、1つ捉えなければいけないのが、社会コストとしての物流という見方です。企業活動ということでプラス部分も当然ございますが、先ほど苦瀬委員もおっしゃっていましたが、災害に対するとかということになってくると、これは社会コストとしてどう見るかということだと思います。このような視点もどこかに書き込まれるとよいのではないかと考えるところでございます。

もう1点ですが、これは実際、施策のほうに位置づけられるものかもしれませんが、今回は国際物流という点で別に切り出されていますが、国際物流と国内物流はつながっているわけです。中継、継ぎ越しとして際内、内際があり、最近ですと際際というのが増えています。これはTPPの時代になってきたときに、日本としてこのような中継、継ぎ越しの物流の位置づけをどう捉えていくかということが重要です。TPPという言葉はキーワードとして入っておりますけれども、これからの物流の産業競争力といった点から捉えたときに、継ぎ越し、中継という視点で、シームレスな物流をどう取り扱うのか課題です。

また、モード間の結節強化を考えたときには、線として、面として、またこれらをつなぐ拠点として、物流ををどのように捉えて、シームレスなものとしていくかも課題です。どちらかという施策の方に位置づけられるかもしれませんが、例えば、重点的にシームレスな物流を構築すべき対象地域や地区をどうするのか、これらの重点地域での空港、港湾、道路をどのように結節するのか、このような視点が、少し読み取れるようにできれば、その後の施策展開につながると考えるところでございます。

以上です。

【野尻部会長】 ありがとうございます。圓川先生、お願いします。

【圓川委員】 東京工大、圓川です。先ほどもちょっと話した議論の延長で話していただきますと、運ぶということだけから考えますと、社内物流含めて40兆円ぐらいですかね。ですけれども、それに付随して、実際にサプライチェーン・マネジメントを支える、例えばトラッキングであるとか、あるいは受発注であるとか、そういったことを含めると、多分20兆ぐらい上乗せされると思うのですね。



今、日本のサプライチェーン・マネジメント、ものすごく遅れている。そういった意味で、ロジスティックの業界が、そこにどンドン、どンドン、3PAとか、リードロジスティクスプロバイダーとか、これ欧米メーカーはどンドンやっているわけです。物流、DHLでもやっているわけですね。そういったことでASEANが曲げていると。

まず国内見ても、そういった、さっき経団連の資料でいいますと、コーディネーターですか。トータル・サプライチェーンもコーディネーター。そこが非常に日本はおくれているわけです。そこに物流がうまく組み合わせることによって、やっぱり価値創造という言葉がある。価値の最大化ということをおっしゃいました。あるいは収益事業とおっしゃいました。その方向性は、今回のキーワードを見ても出ていると思うんですね、答申案。

そういった意味で言いますと、私は新たな価値を共創し続ける云々という、このキーワードが一番いいと思います。

今、ものづくりの世界で言いますと、IoT、インダストリー・インターネットですか。これ、ものすごい、毎週ぐらい会議に出ているわけですがけれども、そのキーワードはつなぐ、代替する、最後は創造するわけですね、IoTを使って。

そういった意味で言いますと、今まさに、今回も物流というのはIoTをうまく活用するほんとうの対象だと思いますので。まさに新しい価値を創造して、物流事業、産業そのものをイメージを良くしていくとかですね。結局は日本の競争力を高める、国際競争力を高めるという、そういったところにつなげていけばいいのではないかなと思いました。私自身、ちょっと皆さんと違う観点だろうと思います。

それから、社会インフラということを言いますと、ただIoTで言いますと、ものづくりで、その活用の第1番目が何かと申しますと、予知保全がメンテナンスなんですね。要するに、故障する前に全部予知する。そういった意味で言いますと、今、物流インフラでかなり老朽化しているという話、どこかにあると思いますけれども、そういったものをちゃんと予知して未然に防ぐと申しますかね。寿命を延ばしながら、コストを削減しながら事故を防ぐという、こういった視点も評価すべきじゃないかなと思います。

以上です。すいません。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。羽藤委員、お願いいたします。

**【羽藤委員】** 私のほう2点あります。全体の構成の中で将来像関係というか、社会的な背景のところですがけれども、ぜひ物流を体重計に乗せてほしいと申しますか、国際的な立ち位置において日本の物流がどういうことなのかと。それは量であるとか、あるいはデ

一タであるとか、あるいは雇用の問題。これは国際的な比較においてどういう立ち位置なのかということは、まだちょっと、この審議会通して見ても、はっきりしてきていないように思います。

それは先ほど経団連のWTOとかWCOの中で、国際標準化が大事だというような言及はあるわけですが、その一方で、例えば車重計の標準装備であるとか、あるいはシンガポールがやっているようなデータの標準化で全てのデータが扱えるようになっているという状況からすると、明らかに我が国の物流が進んでいる部分と劣っている部分、これがあるように思います。この強み弱みを、ぜひ最初のところではっきりさせない限り、今後に向けての方針展開が図れないと思いますので、この立ち位置をはっきりさせていただきたいと思います。

2点目は、この中で、勝間委員から先ほど需要と供給のような話もあったのですが、やはり年限、このタイムラインに乗せていくということが大事ではないかなと思います。この審議会の中でも、たしか2030年に雇用が9%足りなくなるという話あったと思うのですが、やはり、そこに向けて、2030年に向けて、どういう物流像を描くのか。そして例えば、少し10年前の2020年ぐらい目途にして、どういった体制で、何を実現するのかというようなところ。そのための組織づくりであるとか、あるいはETCとWeigh-in-motionの社会実験の公募といったお話もあったわけですが、そうしたところを使いながら、ぜひ積極的に、さまざまなストックホルダー、ステークホルダー入りながらやっていくといった、年限を区切ったような、少し目標像を示していただけたらなという気がいたしました。

以上です。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。根本委員、お願いいたします。

**【根本委員】** 素案の中で物流の生産性を高めていくということが何回か強調されているのはよかったんじゃないかなと思います。限られたパイを荷主と物流業者が奪い合うような、そういう認識ではなかなか元気が出てこないで、やはりパイを大きくして行って、その一部を物流業者もいただく、荷主も消費者にも還元していくと、そういう組み立て方がいいのかなと思います。

そういう意味で、じゃあ、どうやって生産性を高めるのだということですが、トラック輸送のさらなる効率化というところで1つお話しさせていただければ、やっぱりトラックを大型化するというのを、もっともっと強調してほしいなと思います。事務局も大型化

すべきだということは多分、認識されているとは思いますが、ちょっと書き方としては弱い感じで、むしろ過積載を防ぐということが強調されているわけですが、実は日本は、自由走行できるトラック総重量は20トンです。欧米も途上国も40トン、44トンが今普通になってきている中で、日本のトラックは、やっぱり小さいです。

総重量20トントラックで30トンになっちゃうと、これ過積載になります。それから軸重10トンのものが20トン運べば過積載です。でも、軸の数を多くする、あるいは40トントラックをちゃんと認めて、それで走ってもらえば、それは全然問題ないわけなので、過積載も防げる。大型化というのは、労働生産性高めるだけじゃなくて、過積載も防止できる。だから、大型化というのをもっともっと強調して、それに対応するような政策を考えていただきたいなと思います。

以上です。

**【野尻部会長】** ありがとうございます。草野委員、お願いいたします。

**【草野委員】** 骨子の取りまとめ、ほんとうにありがとうございました。

1つ、物流が目指すべき将来像というところに関してなんですけれども、これをずっと読んでいっても、私たちが一体。私たちというのは、行政でもなく事業者でもない私たちが何をすればいいのかがなかなか見えてこないというのが感想です。

いろんな議論を聞いていると、物流の問題って、例えばCO<sub>2</sub>の排出にしても、過積載の問題にしても、国民の私たち一人一人と直結した問題にもかかわらず、何か事業者あるいは産業としての取組がどうしたらいいとか、あるいは問題点は出てくるんですけれども、何か自分ごとになかなかならないということが、そういった問題を解決するときのネックになっているのではないかなと思います。

例えば、再配達によってこれだけ社会的損失があるということを、どれだけの人が知っていて、それが自分の問題だとして考えられるかということのを盛り込まないと、なかなか物流が目指すべき将来像というところとはかけ離れていくのではないかなと思いました。

どう国民を巻き込んでいくのか、取り込んでいくのかという視点が、もう少し目指すべき将来像に盛り込まれてもいいのではないかなと思いました。

以上です。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。勝間委員、お願いいたします。

**【勝間委員】** レポートに盛り込まれているかもしれないのですが、視点として1個入れていただきたいのが、要するに、なぜこの物流のさまざまな問題が起きるかとい

いますと、結局これB to B to Cだからなのです。物流業者さんがお金をもらうのは荷主さんからもらう。でも受益者が最終的には消費者なので、結局、消費者のニーズによって荷主さんが選ばれない。結局、安さとか価格といったような形で、最初の荷主さんの価格選考によって選ばれてしまうので、消費者に対するサービスの影響があまり影響されないという構造的な問題があると思っています。

したがって、消費者ニーズとか、あるいは市場の拡大ということを考えて場合に、その点をどう克服するかという点がないと、私は正直難しいと思っています。申し上げたいこと、わかりますよね。

例えば過剰サービスの排除という話もあるのですが、過剰サービスは誰にとって過剰サービスかといいますと、これは消費者にとっての過剰サービスを排除すべきなのです。荷主がどうのこうのという話ではないと思っていますのですね。

例えば再配達の問題がありますけど、なぜこれ再配達が生じるかといいますと、受取印が必要だからです。でも、これを受取印がないというような約款がもし可能であれば。例えば家の前に置いていいとか、管理人に預けるとか。うちのマンションなんか、完全に管理人に預けてくださいということで全部張り紙が出してあるのですけれども。

そのような形で、消費者に対する過剰サービスを排除することによってトータルの生産性を上げると。すなわち消費者ニーズになっていない、でも荷主さんがやりたがること。これは典型的なものですね。荷主は届いたかどうかというのを確認したいから、そういうことを嫌がります。でも消費者は、何回も受け取るのは嫌です。そのバランスにおいて再配達構造というのが生じているわけです。

したがって、そのB to B to Cであるという構造をどう解決するかということを私が、そのままは書けないと思うので、もう少しそれを易しい言葉で織り込んでいただくと、1つの解決の糸口になるのではないかなと思います。

あともう1点だけ、これは仕事柄申し上げますと、一応、私、男女共同参画会議議員というのもやっております、女性の参画に関するのがちらちらとしか書いていないんですが、おそらく先ほど申し上げたような物流のきめ細やかな対応に対して、配達の方だけじゃなくて経営層にもっともっと女性が入ったほうが、よりさまざまなニーズに対して適応できるのではないかと思います。

以上です。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。それでは大串委員、お願いします。

【大串委員】 すいません、ありがとうございます。私、苦瀬先生の話に非常に近いなと思ったんですけど、産業と生活という、やはり物流にとって2つの大きな局面があると思うんですね。この産業と生活において、ちょっとたたき台のほうを読ませていただいた限りにおいては、まず現状を維持することすら、何もしなければ難しいのだという立ち位置をしっかりと打ち出してほしいのですね。産業の面に対してもそうですし、生活の面に対しても、もうこの現状は今後数年で究極にバランスを崩して崩れていく局面にあり、だから何かしなきゃいけないというようなところが、まず来るのじゃないかと思います。そして、それをどうカバーできるかというところで、女性の活躍だったりとか、今まで活用されていなかった人材とかを、現状の局面においては、それを維持していくために、こういう施策があるのですよと。

さらに、先ほど羽藤先生とかもおっしゃったのですが、国際展開において、今おこなっている分を取り戻したり、最先端になるところのロードマップを示していくというほうが、国民の理解の点においてもですね。生活面で自分たちは支えられているところが現状では支えられなくなるのだということをしっかり認識してもらえんと思いますし、産業に関しても、非常に今たたき合い的な状況で、過当競争になっているというところの再認識をもらおうと。だから、自分たちがこのサービスを甘受していくためには、今後数年間で、こういう取組で変わっていかないと、現状のサービスが受けられないというところをはっきり示していただいた上で、その上で施策的にどういうスタンスで現状を維持しつつ、さらに最先端になっていないところを最先端に持っていくというところで整理し直していただけると、もっとわかりやすいかなと思った次第です。

非常に今いろいろ出ているのですが、流れがちょっとわかりにくいかなというところでございます。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。石田委員、お願いします。

【石田委員】 今日初めて出席させていただいて、これまでの議論の経緯、あまりよく存じ上げないので、無視してくださって結構なのですが。

まずサブタイトルの候補なのですが、価値をつくり出すってそのとおりで、それによって日本を変えていく、元気にしていく、経済・社会を変えると、そういうことだろうと思いますので、難しい注文かもわかりませんが、上の2つの折衷案といいますか、いいとこ取りができればいいなど、そういう印象を持ちました。

あと、中身についてのほんとうに感想で、これまでの議論があったかどうかわからないのですけれども、安全性とか安全保障ということを考えて場合に、危険物の輸送って、これからすごく重要な気がするのですね。テロの問題とか。そういうことについても、E T C 2.0とかああいうものが十分価値が使えるのじゃなかろうかという気がいたしましたので、何かつけ加えていただくとありがたいなと思います。

それと2番目でございます。I C Tとか、新しいビジネスとかという表現はいっぱい出てきて、誠にそのとおりだと思うのですけれども、今ちょっと考えますと、旅客と貨物とか、自家用と営業用とか、あるいはバスとタクシーとトラックという垣根がどんどん、どんどん、I C Tの力によってなくなっていくというのが、どうも世界的な趨勢でございますので、それについての旗幟をもうちょっと鮮明にしてもいいのかなと思いました。

いろいろところで人材の問題とか、地域の暮らしの問題とかって抱える中で、やっぱり、ほんとうにいいものを実現するためには、これまでのしきたりとか伝統というのは構ってられないと、そういう面もあろうかと思いました。

それと、そういう意味で、中山間地域についてはいろいろ書いていただいているのですけれども、これから大都市の中も逆に、今の中山間地域と同じような悲惨な状況になることも予想されておりますので、その辺の配慮というのは結構必要かなと思いました。

以上です。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。朝倉委員、お願いします。

**【朝倉委員】** 最後のほうになると必ず意見がかぶるので厳しいのですけれども、意見は3つほどあります。3つとも物流政策の基本方向とはちょっとずれているかもしれないのでご容赦ください。

1つ目は、「道路輸送の信頼性と物流」という視点でのコメントがあってもいいのかなと思いました。つまり、道路ネットワークの信頼性を向上させることが物流面からも適切で、そのことが物流面からも正当化されるということについて言及があってもいいのじゃないかということです。おそらく物流の場合は、顧客先まで必ず時間前には着かないといけないので、例えばそれが95%の確率で到達できるような時間を目安に輸送しています。95%の確率で到達できる時間を短縮させることが極めて必要ですという文脈がもしあれば、ネットワークの整備という視点からも、うまくそれを受けられるのじゃないかなと思った次第です。これが1つ目です。

2つ目は、石田先生もおっしゃっていた項目と関係するのですけれども、「社会や環境に

対して潜在的なリスクを持つような移動体のコントロール」ということです。具体的には、重量車両もそうですし、危険物車両もそうです。そういった車両を、例えばエリアマネジメントのような思想で誰かがコントロールしようとしたとき、リスクの少ないルートというのは、必ずしも効率的なルートとは違う場合もあります。そうすると、わざわざ効率的でないルートに、そういう車両を迂回してもらわないといけないことになる。そのコストは一体どれぐらいで、誰がそれを負担するのかということも議論しておく必要がある。移動体の制御を言うのはいいけれども、コスト負担を考えておかないとなかなか実現しないということになるのじゃないかなと思いました。これが2つ目です。

3つ目は、苦瀬先生がおっしゃっていた「災害時の物流」の件です。私も備蓄というか、デポに物を置くということは、すごく重要だと思います。ですが、災害時にだけ使うようなものをどこかにデポするだけでは、災害時に動かない可能性があるので、平常時に余分にストックを置いて、そのストックが災害時にも回るということを考えるべきだと思います。ただし、その場合に、やっぱりさきと同様に、余分なストックを置くコストが、例えば小売業なら小売業に発生するわけですね。そうすると、その余分なコストを誰かが、たとえば社会が負担してあげないと、絶対にデポされない。そういったこととあわせて、つまり、そういった災害時のリスクを軽減させるために、どれだけの社会的コストが発生して、それは一体どれぐらいで、誰がそれを負担するのかということもあわせて議論していかないと、なかなか話が進展しません。そういったことに対する言及があってもいいのかなと思いました。

以上です。

**【野尻部会長】** どうもありがとうございました。最後になりましたけど、家田部会長、お願いします。

**【家田部会長】** ありがとうございます。前日も議論したところなので、大局的にはこんなものじゃないかなと思っているのですけれども。

今日、特に住野さんのお話を伺って、この辺の危機感みたいなものが、もうちょっとあったほうが適切だなという感じを深く受けました。だから、今日伺ってよかったのですけどね。

特にサブタイトルみたいなものも、何となくこれからはこうだもんねみたいな、年中出しているような、そんなものじゃだめで、もうちょっと、これじゃいかんぞという感じのものじゃないとだめですね。という感じが、今日のお話を承って思いました。それが1点

目、トーンですね。

特に申し上げますと、さっき途中でちょっと言ったようなことから考えると、この分野に行政が、特に国交省が関与することの積極的な意味は、この業界を管轄しているものとしてサステナブルな、長期的にも維持可能な、やっていけるような業界を育成しなきゃいけないと、そういう面もあるし、それから環境であるとか、渋滞であるとか、構造物がぶっ壊れそうになるというのは、そういう社会への影響をミニマイズするという面もあるだろうし。そういう面でいくと、やっぱり、今この分野、ある種危機ですよという言い方が要ると思いますね。それが1点目。

それで、そのときの内容で言うと、いわばしわ寄せが。実際、効率化しているんですよね。効率化しているんだけど、そのしわ寄せが賃金のところに来ている。賃金なんか、これ計算してみたら、トラック、単価、1時間当たり、この20年で16%も落ちているんですね。そういう状況。そこにしわ寄せ行っているということでしょう。

それから高齢化率のスピードは、全般に対して物流、倍です。これ、速さ。いただいた資料で計算すると。というようなところは、やっぱり、もう率直に国民に訴えなきゃいけないと思います。

それに伴って、おそらく、この業界、このままじゃ立ち行かなくなるのは目に見えているということと、それから過積載によって物がぶっ壊されているということとか、環境負荷だって、これからCO<sub>2</sub>ももっと下げなきゃいけないというCOP、今やっていますよね。あれなんか考えると、こんなもんじゃ済まなくなってくるという危機感ね。それを真ん中に置いていただきたいと思います。1点目。

それから2点目です。中に入れるアイテムで、後ろのほうは大抵こんなものだと思うんだけど、最初のほうで現状のことを書くところがありまして。1ページ、2ページのところに物流政策の総括についてというのがあって、モーダルシフトはこんなふうにやってきましたとか、いろいろ書いてあるのだけど、今日の話伺ってみると、やっぱり90年代、2000年代にやってきた規制緩和が、いい面もあっただろうけれども、どういうところにしわ寄せのようなものが生じているということは素朴に言わないと、何かどこか抜けている感じがしますね。それは、やっぱり総括しておくべきだと思います。

そう考えると、アイテムとして1つ入れなきゃいけないと思うのは、この中に入っているとところの省力化ということと付加価値化ということと、それから僕の言い方からすれば社会的負荷の見える化というところを言いたいのですけれども。もう1つ言うとする、



この物流の産業界の構造改革に着手しなきゃいけないのだというあたりを、やっぱり、もうちょっと踏み込まないと。大事なところに触らないで、何か表面づらのことだけ言っていたり、テクニカルなことだけ言っているという感じを受けると思いました。

それから3点目、これで最後ですけれども。E T C 2.0とか重量をはかるというものは、もちろんいいので、どんどんやってもらいたいんだけど、ちょっとこの前半。前半というか、今申し上げたような、この産業界とか、その取扱。ソフトのところと比べると、このハードのところは、ややのうてんきだなという感じがしないでもない。つまり、新しい技術やれば、それでいいのかよと。

というのは、特にE T Cなんかについて言うと、2.0じゃなくて、今のE T Cですね。あれのときにはコスト感覚がまるっきり欠けていて、導入したけどちっとも普及しなくて、後で公費使ってつけ足したりしたでしょう。そういうことに対する反省が、今度はE T C 2.0だったら、こういうふうにはやらないとまともにはいかないよということとかね。それから、重量はかっているのだったら、はかる技術は前もあったのだけど、はかっていますということを行っているだけで、ほんとうに取締や摘発まで本気になってやっているわけじゃないという、その技術で何かやっていますというだけじゃだめで、それが実質の効果を上げなきゃいけないのだという、ある種の反省感。それがちょっと弱いなという感じがするので、これじゃだめだなと。そこのところ改善してほしいと思いました。

以上です。

【野尻部会長】 どうもありがとうございました。

そろそろお約束の時間が近づいてまいりました。ただいま委員の皆さんから大変貴重なご意見をいただきました。本来は一つ一つ、この……。

【羽尾物流審議官】 一言、じゃあ。

【野尻部会長】 そうですか。はい。

【羽尾物流審議官】 すいません、時間も超過しますので簡単に。多々のご指摘をありがとうございました。

特にいろんな新しい視点。例えば産業を見ているのか、生活を見ているのかと、こういうご指摘もありました。私どもは、これから来週、次回に向けてまとめてまいりますが、やはり物流。これ、国民生活を支える、それが究極の目標です。そのプロセスで経済を発展させ、これも支えると、こういうことだと思いますが、しかし、実際に機能させるには、物流産業をまず見ないといけないと。その意味で、それらをまとめて見ていくというスタ

ンスで流れは大事だと思っている。

その際に、荷主のみならず消費者、こういったこととどういふふうにと向き合っていくか。先ほどB to B to Cという話でも、そのCとの関係をどうしていくかというのは大事な点。

それともう1つは、産業自体が、家田部会長からありましたように、あるいは今日、住野さんからお話ありましたように、まさにこれを続けていくことの危機感。これ、私ども今まで持っていましたが、今日、委員の皆さんから、もっと危機感を持てと、こういうことだと思えます。その危機感を克服して持続させると、こういう観点で全体トーンをまとめないといけない。

ただそのときに、もう帰られましたが、明るいイメージを出していくということも大事だと思っています。そのためにも私どもは価値をつくり出す、あるいは役立つ物流という視点と、それから、まだ今日の素案には書けていませんが、女性の参画、あるいは女性の視線、こういったものをきちっと入れないといけないと思っています。

それから、大変難しいので、これから苦渋するのは、数値化をどうしていくか。これは体重計という表現ありましたが、その数値化の課題と、それから年限。いろんなことをどこまでにやるのだという年限。これはちょっと今、行政、なかなかない分野ですので、少し苦労しながら勉強させていただきたいと思えます。

それから個別施策は、いろんな意見をいただきましたが、やはり面として、あるいはシームレスな物流をどうしていくかという点と、それから今までも進めていますが、まだまだ足りない総合化といいますか、サプライチェーン・マネジメントを見た中で物流をどう位置づけていくか。3PLの活動もそうであります。そういった点をちゃんと見ないといけない。

さらに安全・安心の観点。これは災害時の観点。輸送のみならず備蓄までもというご指摘もあります。それをどうするか。

それからテロ対応というようなことを見越した危険物の、その輸送あるいは保管、こういったことにどうきちっと対応していくか。

さらに、それらのことについては全てコストがつかまいますので、コストと、そして目指していくべき収益、こういったものとの調和をどう図っていくか。

こういう難しいご指摘で、お答え、まだ今日はいただいたところですが、これから次回の答申案をまとめるに当たりまして、今いただいたご指摘、触れていないものも含めまし

て、勘案しながら、また委員の皆さんの意見をいただけるような準備を、次回に向けていきたいと思えます。

いずれにしても危機感を共有するということと、タブーなく大胆に書けると、こういう励ましと、その結果、誇りある物流、役立つ物流になるようにということで、次回に向けて準備してまいりたいと思えます。

【野尻部会長】 ありがとうございます。ただいま物流審議官からございましたように、次回、12月14日に最終の合同部会が予定されてございます。事務局のご説明では触れられておりませんでしたけれども、答申の素案の案が委員の皆様のお手元に行き届いていることと思えます。これにつきまして何かお気づきの点がございましたら、来月の3日といってもすぐなのですが、3日までに事務局に何かご意見をいただければ大変ありがたいということでございますので、ご連絡申し上げます。

次回はいよいよ最終の答申に向けての議論を深めてまいりたいと思えますので、皆様にはぜひご協力のほどをよろしくお願いをいたします。

それでは、本日予定されておりました議事は以上でございますので、これをもちまして本日の合同会議を終了させていただきます。

なお、最後に事務局から連絡事項があるようでございますので、よろしくお願いをいたします。

【谷口物流政策課企画官】 野尻部会長、ありがとうございます。

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

また、次回の合同会議は、先ほどございましたように、12月14日月曜日の10時から予定しておりますので、ぜひご出席のほど、よろしくお願い申し上げます。

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

— 了 —