

第7回 2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会

令和2年12月22日

【小倉室長】 それでは、定刻になりました。お一人、お見えになっていらっしゃらないんですが、では、これから第7回、2020年代の総合物流施策大綱に関する有識者検討会を開催させていただきます。

開会に先立ちまして、お手元にあります配付資料の確認をいたします。議事次第、資料の一覧にありますとおり、配付資料は資料1から参考資料4までございます。御確認いただけますでしょうか。もし不足等がございましたら、事務局までお申しつけください。

また、本日、出席者でございますが、川中子構成員、佐々木構成員、野澤構成員、二村構成員におかれましては所用のため御欠席、上村構成員、黒木構成員、小谷構成員、西成構成員、牧浦構成員はウェブでの御出席となります。その他の出席者の御紹介につきましては、座席表をもって代えさせていただきます。

それでは、議事に入りますので、恐れ入りますが、頭撮りはこれまでとさせていただきます。マスクの方は御退出をお願いいたします。

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

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

お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。議事（1）、有識者検討会提言（案）について、事務局より説明をお願いいたします。

【阿部課長】 それでは、事務局から提言（案）について御説明させていただきます。

参考資料4、ハイライト版と書かれた資料のほうで御説明しますので、御用意をお願いします。

前回、12月4日の検討会において、提言案に対し様々な御意見をいただきました。また、その後も、事務局に委員の方々から御意見をお寄せいただきました。それらを踏まえ、また、関係部署とも調整して修正を施したものを、参考資料4として提示させていただいております。黄色い部分が修正した箇所です。本日は修正した箇所の主なところのみをかいつまんで御説明させていただきます。

まず、1ページ目から。（2）我が国が直面する課題というところ。①から⑤まで黄色くマーカーをしてある箇所があるかと思います。委員のほうからの、ここは全般的な課題とい

うことだが、もう少し物流面の課題に引き寄せた構成にすべきじゃないかという御意見を踏まえ、順番を入れ替えるとともに、表現を少し簡略化するなどの修正をしています。

それから、3ページ目。(3)の一番下、31行目、「我が国産業の成長をリードする物流」。こちら委員からそうした表現を加えるべきじゃないかという御指摘を踏まえ、修正をしています。

それから、5ページ目。5行目、「フェリー、RORO船、内航コンテナ船」と、「コンテナ船」を書き加えています。委員からの御指摘を踏まえ修正したもので、この後、何か所か同じような修正をしております。

それから、その下の黄色い太いマーカーを引いたところです。これも委員から、外航海運についての記述をもう少し加えるべきではないかという御指摘を踏まえ修正したものです。5ページ一番下の行も同様の指摘を踏まえたものです。

それから、6ページ目。離島や「山間部」と。この辺も検討委員会での御指摘を踏まえ修正しました。18行目、フィジカルインターネットの定義についての表現ぶりについても、委員の御指摘を踏まえ修正しました。

続きまして、8ページ目。32行目、東大の寄附講座についての記述。東大だけではないだろうという御指摘がございましたので、例示としての表現に改めております。

それから、9ページ目。再配達率について、低下したのは特殊要因であるという旨をはっきり書くべきじゃないかという御意見を踏まえ修正しています。なお、9ページ目の各指標について、2020年の最新の情報があるなら、そのことも書くべきでないかという御指摘がありましたが、現時点で2020年、コロナ後のデータが出ているのは再配達率のところのみですので、それ以外の指標は、18年、19年のデータのまましてしております。

それから、10ページ目の22行目から。こちら外航海運についての記述を書き足しております。

13ページ目。「物流の優位性が高まる」という表現。何に対する優位性かをはっきり表現すべきであるという御指摘を踏まえ、「他産業に対する」優位性と表現しております。

それから、14ページ、7行目。DXの動向、最新の情報を踏まえるべきである、という御指摘を踏まえ、このような表現を書き加えております。それから、13行目から。「データ連携基盤の構築等によりマニュアルでの再入力作業をなくす」と。二度手間をなくすという目標が重要との御指摘がありましたので、この表現を加えています。それから、28行目。RFIDについての記述を加えるべきであるという御指摘も踏まえ、その趣旨を入れてい

ます。

それから、16ページ目。④のところですが、AIとドローンという、情報と機械が並列しているのはいかがか、という御指摘がありましたので、AIというよりは電子機器である旨の表現を加えています。それから、⑤のところ。金融についての記述もあるべきではないかという御指摘がありましたので、金融支援策の利用の促進という表現を加えております。

17ページ目。②の加工食品についての記述のところですが、14行目から、「環境負荷要因ともなる荷受け時の過度な外装不良基準の緩和等」、これも委員からの御指摘を踏まえて修正しています。その下、16行目。「効果が物流の現場に帰する」という表現にしています。当初「メリットが適切に分配される」と表現しておりましたが、それでは誤解を招くということで、このような表現に改めています。

それから、同じページの下の方、31行目から。こちらも委員の御指摘を踏まえ、EDI標準ですとかUN/CEFACTという表現を盛り込んでいます。

それから、18ページ、17行目の②のタイトル。当初「業種ごとのデータ基盤」という表現でしたが、それでは趣旨が分からないということで、このようなタイトルに表現を変えています。

19ページ目、⑤の情報セキュリティのところですが、こちらも御指摘を踏まえ、このような表現に改めています。それから同じページ下の②の高度人材のところ。これも複数の委員からの御指摘を踏まえ、こちらの黄色のマーカーのような表現に改めています。

それから、20ページ目。まず、13行目、「慣習について」というところ。当初「今後継続できるのか否か」という表現がありましたが、継続できるわけないだろう、という御指摘もあり、このように書き改めています。

それから、15、16行目のところ。「配送料無料」についての記述のところ。こちらは前回の検討会で、方向の異なる両論の御意見をいただいたところです。これについては、その後、事務局の方で、両サイドの意見の関係の方と調整をさせていただきました。その結果、「配送料無料」という具体的な表現を出して書き込むのは、現実を踏まえると難しいという強い御指摘もございまして、少し抽象的にはなりましたが、このような表現で整理させていただきましたものです。

それから、21ページ目の上の方ですが、当初「改善」となっていたのが、「改善」では何のことかよく分からないという御指摘がございましたので、「リードタイムの延長」と改めております。

それから、4行目、「荷主」というところで、どちらの荷主なのかはつきりさせるべきだという御意見がありましたので、「着荷主も含めた」という表現にしております。

それから、22ページ目。③ですが、駐車ますの整備のところ。ダブル連結トラックのためだけではないだろう、という御指摘がございまして、このような表現に改めています。

それから、④。こちら金融について触れるべきではないかという御指摘も踏まえ、財政融資資金による支援制度がございまして、そのことをここで表現しています。

それから、(2)の内航海運の取組について、船員の労働環境の改善という視点をしっかり書くべきだという御意見がございましたので、①で、そういった表現を書き加えております。そのほか、海運については、事務局のほうで関係部署と調整して、少し表現ぶりの修正を施しております。

それから、23ページ目の③のところ。通信環境の改善という表現、これも委員からの御意見を踏まえ、そういった要素を盛り込んでいます。それから、同じページ、23行目から。規制の緩和についての御提言をいただきましたので、その趣旨を盛り込んでいます。

それから、24ページ目。⑥ラストワンマイル配送のところ。荷さばきスペースの話について、路上だけの対応という表現ぶりになっていたのが、路上だけの問題ではないだろうという御指摘がございましたので、このような表現に書き改めているところです。

それから、その下、(4)食品流通のところ。食品ロスの削減のことについても触れるべきではないかという御指摘がございましたので、このような表現を書き加えているところです。

それから、25ページ目、一番上のところ。こちら御意見がございまして、「商慣習にとられることなく」という表現を書き加えたところです。それから、同じページ、31行目のところ。外国人の活用についての記述です。前回、「技能実習制度」という表現を出していましたが、技能実習制度については、かなりいろいろな御意見があるということでしたので、ここでは一般的に「外国人の活用」についての議論を深めると、そのような表現に書き改めています。

それから、26ページ目、広報の強化について。いわゆるエッセンシャルワーカーと言いますか、物流従事者の価値についての広報の重要性も書くべきではないかという御意見を踏まえ、そうした要素を盛り込んでいます。

それから、26ページ33行目。ゼロエミッションの確立について盛り込んでほしいという御指摘がありましたので、そのような表現をここに書き加えています。

それから、28ページ。③のところ。コンテナターミナルのゲートオープン時間の延長についての御意見、御要望がございましたので、その旨を書き加えています。

それから、29ページ目、輸送モードの安全性の確保に関するところ。下のほうですが、自動車の安全確保策について、もう少し書くべき内容があるんじゃないかという御指摘がございましたので、こちらの記述を盛り込んでいます。

30ページ目。上のほう、航空輸送、KS/RA制度について、あるいは、AEO制度についての御意見がございましたので、書き込んでいます。それから真ん中のところですが、こちら外航海運についての記述を書き加えているところです。

それから、24、25行目。港湾運営会社の一体的な運営についての御指摘がございまして、その表現を加えています。

32ページ26行目のところ。いわゆるバッテリー船についても書くべきではないかという御指摘がございまして、ここでは「電気推進等の」という表現を盛り込んでいます。その下のほう、海運については事務局のほうで関係部署と調整し、少し表現を書き改めているところです。

それから、35ページ、最後のまとめのところ。少しあっさりし過ぎといたしますか、もう少し、最初に書いた柱立てなどについて繰り返し強調すべきじゃないかという御指摘もございましたので、今回の提言の3つの柱について、ここで改めて書き出しています。

以上、説明を省略したところもございまして、表現の適正化という趣旨で変えたところもあります。

このような形で提言をまとめてはいかがかということで、御提案をさせていただいたものです。

それから、参考資料をお配りさせていただいております。こちら今回、提言案の修正に伴い、若干の文言の修正をしています。大きな修正はございませんが、4枚の束になったものについて、1枚目は全体の総論部分の概要をまとめたもの、それから、その下、3枚。それぞれ3つの柱ごとの具体的な取り組むべき施策をまとめたものです。こういう4枚構成で、今回の提言の概要を整理したらいかがか、と考えたものです。

それから、もう一枚。同じ色合いで1枚の小さな文字のものを用意しています。前回の検討会で、概要を整理する際は1枚のものを用意してほしい、という要望を複数の委員からいただきました。それを踏まえ、今説明した4枚もののほかに一枚もので概要を整理したもの、字が小さくなり恐縮ですが、こういったものも用意しています。内容は基本的に変わってお

りません。用途に応じ、4枚もの、あるいは、1枚もので対外的に説明したらどうかということで、御用意させていただきました。

それから、物流DXについてのポンチ絵を、もう1枚付けています。こちらも大きな修正はございませんが、今回の提言の柱である「DX」についてはこういった資料で説明してはいかがか、ということで作成したものです。

かいつまんだ説明でしたが、前回からの修正点は以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、事務局からの説明のとおり、各構成員からの御意見は基本的に反映されていると思いますが、もし提言の修正に関する御意見がありましたら、承りたいと思います。なお、後ほど、お一人ずつ御発言の機会を設けますので、本文の修正に関係しない御意見などは、その際にお願ひできればと思います。

それでは、修正に関する御意見のあられる方はいらっしゃいますでしょうか。ウェブのほうはどうですか。ないようですね。

【矢野座長代理】 ないです。

【根本座長】 よろしいでしょうか。

それでは、現在の提言案について、大きな御異論がないようですから、本案を提言として取りまとめ、公表したいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【根本座長】 ありがとうございます。ウェブのほうもいいですかね。ありがとうございます。

それでは、無事に提言が取りまとめられたということを受けまして、今後の物流施策の推進に関する御所感、あるいは、それぞれのお立場での今後の取組に関するご意見などについて、御発言いただければと存じます。せっかくですので、本日、御出席の構成員の皆様にご発言いただきたいと思っております。ただ、時間も限られておりますので、2分程度で御発言いただければと思います。ウェブで御参加の皆様には、会場にいらっしゃる構成員の後に御発言をお願いしたいと思います。

それでは、アスクルの池田構成員から順番にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【池田構成員】 アスクルの池田でございます。

これまで活発な議論ができるよう、検討会をリードいただきました根本座長、また、提言

案をまとめていただいた事務局の皆様、我々のいろいろな意見を丁寧にまとめていただきまして、大変感謝しております。どうもありがとうございました。とてもよい提言案としてまとまっていると思います。

人手不足で物流危機、加えてコロナ禍という物流業界には大変厳しい状況下で、今回、総合物流施策大綱を策定するという事は、世の中的にも非常に関心もあるだろうし、大変意味があることなんじゃないかと個人的に考えております。策定の過程で、私も含めて、有識者の皆様からいろいろな視座の意見がありまして、私自身、大変勉強になりましたし、個人的に非常にいい経験をさせていただいたなど、いい計画づくりに関わらせていただいたなど、大変感謝しています。これは私の感想です。

今回、まとめていただいた提言案をしっかりと実現していくことができれば、物流を危機的な状況から効率化、さらに付加価値創造とか、そういう大きなチャンスにつなげていくことができるんじゃないかと考えています。eコマースという伸びている市場、物流量を増やすようなビジネスに関わっておりますし、今回、提言案をまとめることに関わった者として、提言案を率先垂範して、これから取り組んでまいりたいと考えております。これまでどうもありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、井本構成員の代理として御出席の葛西様、お願いいたします。

【葛西様 (井本構成員)】 井本商運の葛西と申します。今日は代理で出席しております。

私どものほうからは、主に海運に関わるようなテーマをいろいろと意見を述べさせていただきます。適宜、便宜を図っていただきまして大変感謝しております。ありがとうございます。

さて、今後は、この提言の推進のほうに目を向けていかないといけないんですけども、私は今、並行して、港湾関連データ連携基盤の構築、こちらのほうにも携わっておりますが、業界を超えて、手続、やり取り、プロトコル、これを標準化していく難しさというのひしひしと感じております。港湾関連データ連携基盤は、12月に完成しまして、来年度からの商業運転を目指しておるところなんですけれども、手続、プロトコルの標準化、あるいは事業者コード等の標準化、こういったところをどうやって業界を越えて連携をしていったらいいのか、この推進体制がますます大事になってくるんだろうと、このように感じております。

これもまた、皆様と御一緒にお知恵を拝借しながら推進していけたらと思っておりますので、ぜひ引き続きよろしくお願ひできたらと思います。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

続きまして、小川構成員、お願いいたします。

【小川構成員】 日本自動車工業会、日野自動車の小川でございます。

今回の大綱の作成に当たっては、根本座長をはじめ、関係者の皆様のご尽力によって、現在の物流における課題を的確に捉えた大綱の提言としてまとめられたものと考えております。我々、自動車メーカーは、特に我々、商業車メーカーはこれまでの単に車という商品を作るという立場のみでは無く、社会課題の解決のために今、幹線における自動化ですとか、あるいは、コンテナヤードだとかトラックターミナル、大規模農業施設での無人自動運転の実証実験を今、進めているところです。それ以外にも、各社が取り組んでいるデータ連携基盤によって、物流の見える化というものに取り組んでいるところでございます。

これまでは、物流の中で言うと運送というメーカーとしては非常に小さい領域での貢献ということになってしまっているわけですが、商用車メーカーとしても今回の物流施策大綱、せっかくここまでまとめていただいて、バイブルにしてしまうことなく、これをいかに具現化して進めていくかということが物流という大きな領域として重要かと思っています。

手前みそになりますが、日野自動車では、ダブル連結トラックを使用しまして、業種間を超えた効率化を図ることによって、実車率を84%まで高めるという実証実験をやっているところですが、それでもまだまだ、なかなか越えられない壁のようなところがあります。こういったものを大綱の実現で進めていって、産官学、日本の総力を挙げて社会課題としての物流の効率化、あるいは労働力不足の改善ということに、未来に向かって進めていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、小野塚構成員、お願いいたします。

【小野塚構成員】 ローランド・ベルガーの小野塚です。

こちらの提言、素晴らしい内容にお取りまとめいただいたと思ひます。多くの関係者がいらっしゃる中で、根本座長、事務局の皆様の大変御尽力をいただいたと思ひます。ありがとうございます。

個人的にはですけども、物流DXという大きな物流におけるイノベーションを、まさに御旗としてきちんと掲げていただいたことと、それに加えて、まさにコロナ禍の状況というのは、ある意味、好機であるという認識の下、これを加速させるということが明記いただい

たのが大変うれしく思っております。物流が次世代に進むということが、これをもってして、日本の国際競争力の向上に資するという形で、ぜひ5年後、成果が出てくるとうれしいと思っています。

本取組を実現するためには、結局のところ、個社でDXに取り組むということももちろん重要だと思いますが、堀尾さんがいつも御指摘いただいているとおり、物流は協調領域だといった中で、ある意味、手を携えてきちんと全体最適に向けて進んでいくということが非常に肝要だと思います。そういう意味において、1枚で分かりやすくまとめていただいたというのは大きな価値があると思っていますし、1枚でまとめていただいた紙をうまく活用しながら、啓発を進めていただくということが非常に肝要であると。その点において、私自身も何か少しでもお役に立てることがあれば、微力ながら全力を尽くさせていただこうと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、金子構成員、お願いいたします。

【金子構成員】 全国農業協同組合連合会の金子でございます。

根本座長をはじめ、関係者の皆様には大変お世話になりました。ありがとうございました。冒頭、第1回目で、自己紹介で、私は農産物の出荷者団体としての立場で出席をさせていただいておりますが、大変遅れた業界だと、物的には遅れた業界だと申し上げました。今回の大綱では、特に農林水産物食品等についてもきちんと書き込んでいただいて、感謝をしております。

これから、先日も11月30日と12月9日に農水省さんの物流のシンポジウムに出席をさせていただきましたが、産地もようやく危機感が少しずつ浸透しているところかと思えます。共同輸配送なり、パレット化なり、足元の課題からまずは取り組んでいきたいと思えますし、今回、いわゆるDXという情報のデータ基盤をどうするかということについては、これから検討していきたいと思えます。

それから、農産物の出荷団体ですが、一方で、飼料穀物の輸入、団体と言いますか、事業で御紹介させていただいたように輸入商社でもございまして、東日本大震災の折には、内航海運になり、港湾なり、農水省さんと国交省さんと非常に連携をさせていただいて、東北の畜産農家に緊急的に飼料を、規制を少し見直していただいて配送ができたこと、そういう省庁間の連携として、その時点のものは非常に素晴らしいものがあったと思えますので、今後も御支援をいただきたいですし、引き続き、省庁間で連携をさせていただいて、一緒にやらせてい

ただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、苦瀬構成員、お願いいたします。

【苦瀬構成員】 苦瀬でございます。

このたびは取りまとめに当たられた皆様方、大変お疲れさまでございました。ありがとうございました。私は今回、大変勉強させていただきましたので、その点から3つぐらい思ったことを申し上げたいと思います。

1番目は、私はもともとロジスティックスとか物流というのは見方や立場によって変わる、評価関数の設定の仕方で、いい、悪いが変わると私は思っているところでございます。今回もいろいろな議論の中で、荷主と事業者さんとか、発荷主さんと着荷主さんとか、それから減らしたい在庫と安全のために増やしたい備蓄という議論もあったと思いますし、平時と有事はどうするのか、さらに、標準化と差別化とか、競争するのか協調するのかと、そういういろいろな面でトレードオフとかバランス論というのがあるんだろうということを、皆様方の御議論を通じて再確認できたということが大変うれしかったというのが1点目です。

2点目は、ステークホルダーということで、今ですと、今、もし御存命であれば120歳ぐらいになっている、ある先生が書いていたものを読んだときに思ったんですが、その先生は、政策とか計画は国家のためか、自治体のためか、企業のためか、市民のためかみたいな4つぐらい置いておられました。その辺のバランスが物流施策大綱というのは難しいんだということを再確認したわけでございます。今回の提言では、そういう趣旨が盛り込まれていると思っております、安心はしているんですが、一方で、難しさを感じたというのが2点目です。

3つ目は、今回の物流施策大綱が70ぐらいになるんでしょうか。要するに、四半世紀たっているわけです。昔を振り返ったとしても、多分、あるときは似たような目標像があったりしたり、もちろん方法論とかは異なるわけですが、そうだとすると、今後、次の四半世紀、どうなるのか分かりませんが、物流施策大綱の目指す大きなところは、ある大きな方向があって、その時々手法であるとか着眼点というのは多少変わるんだろうとは思いますが、もう一回、その辺を20何年かたった時点で見直すのもいいのかと。多分、これからそういう機会になるのかなと感じたわけでございます。

以上、3点、感想でございますが、申し上げさせていただきました。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、坂元構成員、お願いいたします。

【坂元構成員】 経団連の坂元でございます。

今回の検討会の取りまとめをしていただきました、座長及び事務局の方々に深謝いたします。

現行の大綱に比べて、今回の大綱はデジタルの要素というのが強く打ち出されております。未来志向で、革新的なものになったと感じております。また、推進体制の提案をしていただいたことについては感謝しております。コロナ禍というのは、先ほどもお話に出ましたけど、制約の多いときではありますけど、逆にチャンスだと考えております。いろいろな足の踏んでいたような施策についても果敢に取り組んでいただければと考えております。

経団連としても、荷主と物流事業者が連携して、デジタル化や労働環境改善などに取り組んで、効率的で持続可能な物流を実現してまいりたいと考えております。また、一企業として、デジタル化できていない情報、これは一番末端の現場にあるデータなのですが、これをデジタル情報に変えるという企業努力をしていきたいと考えております。自社だけがデジタル化してもあまり意味はなくて、周りを巻き込んだ、アナログをデジタルに変えるという方法を発信していきたいと考えております。今後、政府や検討会の構成員の皆様にも、引き続き、お力添えをお願いしたいと思っております。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、日立物流の佐藤構成員、お願いいたします。

【佐藤（清）構成員】 日立物流の佐藤でございます。

このたびは、大変素晴らしい大綱をありがとうございます。本当にいいものが出来上がったと思って感謝しております。

私はB to Bの物流企業の代表という形で出させていただいたと思っております、今回の検討会を通じまして、まずは、魅力のある産業としての物流業、それから、もう一つは、この業界の中で人財を輩出できる、そのような物流業になっていかねばならないということで、今回の大綱を踏まえながら、実行していかなきゃいけない立場なんだろうと思っております、私自身の頭の整理もできましたし、歩むべき道も非常に明確にできたと思っております。

ります。そういった意味でも、非常に感謝いたしております。

今年も、コロナでありましたけれども、年末年始、エッセンシャルワーカーは日夜働いております。という中で、今回、この中に盛り込んでいただきました、いろいろなI o T、A I、あるいはロボティクス、D X、それからシェアリングということ、こういったことも踏まえまして、さらには、脱炭素といった視点も含めて、我々は取り組んでいきますけれども、結果として、これが我々のロジスティクス、物流事業の高度化、いわゆるロジスティクス4.0、これを目指していかなきゃいけないということになりますけれども、それにつながってくると思いますし、それから、もう一つは、物流というフィールドを使いながら、接しながらいろいろなビジネスチャンスが生まれるんだらうと思っております、そういった意味では、あらゆる産業の活性化にもつながる取組になってくるんだらうと思っておりますので、我々、物流業として、それからあとは日本の産業界の1つとして、一緒にやらせていただきたいと、このように思っております。

今回はありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、J I L Sの佐藤構成員、お願いいたします。

【佐藤（修）構成員】 ありがとうございます。日本ロジスティクスシステム協会の佐藤でございます。

このたび、根本座長の下、産業界、それから団体、行政の皆様と、本当に将来の方向性を示す大綱の議論に参加させていただきまして、また、すばらしい提言をおまとめいただきまして、ありがとうございます。

特に、私どもは会員様と一緒に議論していると、今後、将来の物流のD Xにどのように向かい合うべきかということと、それから、現状の物流課題、いわゆる物流の持続可能性にどのように向かい合うのかということが議論になっております。その中で、非常に大きな方向性が示されたたと思えます。

特に、物流のD Xにつきましては、今まで情報については、情報の非対称による優位性で、いろいろなビジネスとか業務が行われていましたが、これからは標準化されたもとの、情報を共有し、どういう価値を見いだしていくのかということを実際に考えなければいけないという部分と、あと、物流の持続性ですけども、今回、すごくうれしいキーワードも入っております、担い手に優しい物流というキーワードが入っております。これは、例えば、ドライバーさんの付帯業務1つとっても、これを持続可能な物流にするためにはどうするか

と考えると、最終的には、時として、これまでの業務に対する責任とコストの負担の構造が変わることがあると思います。それに対しては、今までの経済価値の側面だけじゃなくて、物流の持続可能性に向けた将来の社会的価値への投資と見ていただくような御判断をしていただける活動をしていかなければいけないと思っております。

また、根本座長のほうから、これから推進はどうするんですかということをおっしゃって、私は一番どきっとしていると思うんですけども、J I L S そのものが、発着荷主さんと物流事業者さんが連携しながら、物流の高度化、効率化、それから環境負荷の低減に取り組んで、経済の発展と国民生活の向上に資する活動をするのが、活動ミッションでございますので、まさしくこの大綱に書かれていることを、産業界と一緒に進んでいかなければいけないということで、すごく重みのある提言を受けたと思っております。そういった意味でも、大綱に即した啓発・普及活動にこれからも注力してまいりたいと思っておりますので、関係の皆様のお支援、御協力をお願いできればと思います。

以上でございます。

【根本座長】 期待しております。

続きまして、宿谷構成員、お願いいたします。

【宿谷構成員】 物流連の宿谷です。

一連の討議によって明らかになったことは、持続可能な物流を実現する必要がある、そのためには物流のデジタル化、物流DX、そして、その前提となる標準化を進めなければならないということ、これが2020年代のテーマであることが明確に示されたと思っております。標準化は製造、流通、販売、つまり業界の縦のラインで協力することがどうしても必要になります。これを進めるに当たって、肝の部分を具体的に若干述べると、現状はパレットと、パレットを載せるコンテナとかトラックの荷台のサイズが一致しない。それからパレットに載せる段ボールの容器もなかなかばらばらだと。これらが無駄なく連携できるようなサイズに規格化されることで、今まで手荷役になっていた部分も無駄のない輸送になっていくと思っております。コロナの状況の中で、人を集めて人海戦術による積替えはもう現実的でなくなっています。これを契機に、具体的かつ早くに動きを開始してはどうかと思います。

実務部隊として、物流連としても、会員企業の協力を仰ぎながら多少なりとも力になっていきたいと思っております。例えば、大綱の広報について、会員ほか物流事業者に広く周知する必要があると思っておりますので、セミナーや討議方式の場の設定など。それから、必要とされる調査やレポート、また、実行に当たっての事業者を含む推進体制への参画などで協力して

いきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【根本座長】 ありがとうございます。

続きまして、高松構成員、お願いいたします。

【高松構成員】 交運労協の高松でございます。

まずもって、コロナ禍の大変な時期に、限られた時間で今回の提言をまとめていただきまして、大変ありがとうございました。私自身、改めて、それぞれ諸課題を再認識させられたということもあり、感謝を申し上げる次第です。

改めて、言うまでもなく、物流を取り巻く環境は大変厳しゅうございますし、課題も多くあるということでございます。1つの施策だけで物流そのものがよくなる、解決するというものではないと思っております。今、物流に限らずですが、時代はAIをはじめとする先進技術、デジタル化の推進が主流となりつつあります。我々、物流の面においても自動化、あるいは、ロボットの活用といったものも、ますます研究が進められて、いつか実用化されるんだろうと思っておりますが、地方なり、あるいは一定の限られたエリアでは、そう遠くない時期に実用化されるのかもしれませんが、多くのものが混在、複合する都市部の一般道、あるいは市街地といったところでは、まだまだ課題も多く時間がかかると、こういったことも想定されてございます。

したがって、そういう意味では、今回の提言を、それぞれ多項目あるわけでございますが、着実にタイムリーに具体化をして、総合的に対応していくことが重要なのではないかと思っています。これまでいろいろな提言をまとめられたわけでありましたが、今回、まとめられた内容も単なる提言として終わることなく、それぞれの施策が具体化に向けて、都度チェックをしながら、状況変化に応じた見直しも含めてフォローアップしていくことが重要ではないのかと、このように思っています。

どんなに技術が進展しましても、そこに働く者が夢なり希望、そして、誇りを持って働ける、そんな産業となるように我々自身も引き続き努力をしていきたいと思っておりますし、今後とも引き続き、よろしく願いをしておきたいと思っております。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、田中構成員、お願いいたします。

【田中構成員】 東京大学の田中でございます。

今回、取りまとめの御関係の皆様、大変ありがとうございました。非常に俯瞰的なまとめ

りのある提言になったんじゃないかと個人的には思っております。特にロードマップという点と言いますか、超長期的にはいろいろな自動化や技術が盛り込んだ物流というのが見られるわけですが、現時点では、そこのギャップというのは非常に大きいわけで、そういった意味で、提言は大きく3つございましたけれども、提言2と3で、ホワイト物流ですとか強靱化、こういったところに触れていただきながら、提言1ですけれども、デジタル化や標準化といったものを使った攻めの話、こういったものをうまくバランスよく入れていただけるのかなと思っております。

個人的には、特に提言1のデジタル化、DXですとか、サプライチェーン全体を俯瞰した物流というのは非常に期待をしております、物流というとコストだと思われていますけれども、サプライチェーン全体にいろいろな意味で影響を及ぼして、物流を掘り下げると非常に利益を生むんだと、そういうところの足がかりになるんじゃないかと大変期待をしております、今回の提言は大変ありがたいと思っております。

特に、その中でも坂元委員とか近藤さんが御指摘いただきましたけれども、データ化できていない部分というのがいろいろあるわけで、これをデータ化できると、物流以外の分野で、非常にデジタル技術が進んでいますけれども、こういったものをすぐに取り込んで、新しく進化できていきますので、こういったところを、ぜひ進めていきたいと思っていたところ、この提言で、ありがたい話が入っていると思った次第でございます。

一方で、大学におりまして学生を見ておきますと、物流に対する関心は必ずしも高いというわけではないんですが、徐々に高まってきておりまして、特に、データがいっぱいあるところに、今は学生が大変関心を寄せている点でございまして、そういった意味においては、どんどん優秀な学生をこういった分野に巻き込みながら、コストから利益へというところで、また、一部貢献できたらと思っている次第でございます。

今回はありがとうございました。以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、箱守構成員、お願いいたします。

【箱守構成員】 京葉流通倉庫の箱守です。

このたびは参加させていただき、また、よい経験をさせていただき感謝申し上げます。また、関係の皆様にはよい提言をつくっていただいたということで、御礼申し上げます。

私個人としましては、B to B物流を主軸とする中小の物流企業でございますので、16ページにございますように、中小の物流企業に対する機械化・自動化を促進するための

方策というのを入れていただいたのは大変ありがたいと思います。また、この中で、中小の物流業者による物流DXの先進的取組、あるいは、その効果を整理した事例を公表、あるいは、特に秀でた取組を表彰するといった部分、これは中小の物流企業にとっては大変なモチベーションアップに繋がるのではないかと感じております。

それと同時に、私自身は、これをいかに倉庫協会内で周知し、会員事業者の皆さんに理解していただくことをやらなくてはいけないという点と、荷主さんと協調をしないといけないと感じております。また、逆に物流企業側が積極的に進めないといけないということを強く感じております。先ほど、物流というどうしてもコストになってしまうというお話が出ましたけれども、スタンダード化であるとか、物流DX、あるいは別紙では機械化、デジタル化という言葉を使っていただいております。こういったものを活用して、物流全体をよくするということを進めていきたいと思っております。

結びになりますけれども、大変よい提言をつくっていただきましたので、ぜひこれはPRをしていただきたいと思っております。全国紙、物流業界紙であるとか、あるいはネットを使った形で、ぜひPRしていただきたいというのがお願いでございます。

このたびはありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。PRよろしく願いいたします。

それでは、続きまして、兵藤構成員、お願いいたします。

【兵藤構成員】 7回にわたる検討会、私も大変勉強になりました。いい機会をいただきまして、ありがとうございます。

この提言も、非常に完成度の高い内容で、今、お話もありましたけれども、もちろん業界の関係者に対するメッセージを伝えると。それだけじゃなくて、可能であれば、一般の方にもメッセージが伝わるような、そういう工夫していただきたいと。そういう意味では、これから先の話なんですけど、何かビジュアルな情報を付け加えて、それから、あとは、この提言を受けて登場するであろう様々な取組をベストプラクティスみたいな形でフォローアップしていく、そんなことを考えていただきたいと思っておりました。

私は教育の現場にいまして、私の所属しているのは流通情報工学科という物流の学科なんですけど、そういう意味では、35ページにわたる文章、学生にとっては少し負担かなという気もするんですけど、ちゃんと読ませてコメントをするという意味では、いい正月休みの宿題ができたという気がしております。

ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございます。進め方に関して、具体的な提案をありがとうございます。

続きまして、藤野構成員、お願いいたします。

【藤野構成員】 野村総合研究所の藤野でございます。

今回の提言書は本当に関係の方々の御尽力と御苦勞に大変感謝しております。本当にありがとうございます。4点、感想を申し上げたいと思います。

まず、第1点は、もう既に御指摘されましたが、持続可能な物流を作っていくためにはデジタルトランスフォーメーションが必要で、それは物流産業のビジネスモデルを変えていくことだという基本認識です。それを支えていくのが各種の標準化です。特に企業間インターフェース、相互運用性の標準化、これによって、ビジネスモデル、産業の構造を変えていくのだと。これが1回目のときに申し上げました、フィジカルインターネットという究極の姿につながっていくわけですが、この基本認識は大変すばらしいと思っております。

もう一つ感じましたのは、政策の意義でございます。民間企業の投資、もしくは、技術革新をやっていくことに対して、企業間のインターフェース、これはシステムアーキテクチャーの設計と言ったほうがいいかもしれません。経済産業省さんのほうで、デジタルアーキテクチャーデザインセンターという新しいセンターを作って、あらゆる産業のシステムアーキテクチャーを設計されようとしています。これが非常に重要な役割だということが、この場でも皆さんの共通の認識になったのかなと考えております。

あと2つ、まずS I P、これに対しては大変期待しております。物流商流データ基盤、デジタルトランスフォーメーションの一丁目一番地ということで、これが大変大きな役割でしょう。次に、物流デジタル人材をどう作っていくか、これについても、経営工学会、オペレーションズマネジメント&ストラテジー学会を含めて、ぜひ御協力したいと思っておりますので、ぜひお声がけいただければと思います。

以上でございます。大変ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、堀尾構成員、お願いいたします。

【堀尾構成員】 味の素の堀尾でございます。

思い先行で、失礼なことをこれまで度々申し上げてまいりましたけれど、根本先生、矢野先生、それから事務局の皆様の御寛容性によって、ほとんどの内容を盛り込んで、資料の1枚まで文句をつけたのに、それもかなえていただいて本当にありがとうございます。厚く

御礼申し上げますとともに、発言した人間としての責任の重みを非常に感じるわけでありまして、この大綱は、大げさに言うと、私にとっては単なる大綱ではなく、皆さんの思いの籠もった、自分も思いを込めた血判状のようなものと捉えて、これから改革活動をさらに気合を入れて進めていきたいと思っているところでございます。

ただ、本番はこれからでして、ここに書いてあることを決して絵に描いたもちにしてはいけないということでもあります。総論賛成、各論賛成にしていかなければいけない、この大綱を軸に据えながら、各論でも賛成にしていかなきゃいけないと強く思うわけでもあります。そのためには、何十年にもわたってきた商慣習ですとか既得権益というものの岩盤に穴をどう開けていくかということ、その先にAIであり、デジタルトランスフォーメーションでありというものが見えてくるんだらうということ、きちんと腹に入れとかなきゃいけないかなと思っています。

そのためには、2つございます。1つは、最終、34ページに盛り込んでいただきました、推進体制のところ、これが意味を持ってくるんだらうと思っています。KPIをどのように設定するのか、それから、それをやる主体者は誰なのか、恐らくこれから論議をして、いろいろと決めていかれることだとは思いますが、ここをどう回して、きちんとしてここに書いてあることが実現、この5年間でどれだけいったのかということをチェックしながらやっていくことが必要だらうというのが1点目。

2点目は、先ほど来、何人もの方がおっしゃっていますとおり、PRが大事だと思います。また、失礼を省みず言うと、物流の関係の方であっても、大綱のことを知らない方はいっぱいいるわけでもあります。そういう意味では、ここにお集まりの各団体の方々のPRもさることながらですけれど、先ほども本当に皆さんと一緒にになりますが、いわゆる物流の業界関係紙を見ない方々、いわゆる経営のジャッジメントする方々、それから物が届く一般の消費者の方々も、この状況をきちんと認識してもらって、物流改革というよりは、もう社会改革に近いだらうと思っています。そういう意味での、この大綱のPRの仕方というのは、これまでにない、一工夫、二工夫をして、テレビ特集でも何でも、ネットでも何でもいいんですけど、とにかく大綱というものがあって、これだけ危機感があって、こんなことをやらなきゃいけないんだということを広く訴えることが非常に大切になってくるんだらうと思っています。

私は本当にこのメンバーに加えていただきまして、言いたいことを言わせていただきました。どうもありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、堀切構成員、お願いいたします。

【堀切構成員】 日本通運の堀切でございます。

今回、私は初めて国の政策提言の作成プロセスに関わらせていただきましたが、各委員の皆様へのいろいろな意見を聞くことができたということでは、大変貴重な機会をいただきました。ありがとうございました。ただ、私は欠席も多くて、十分貢献できなかったことはお詫び申し上げたいと思います。

成果物としての今回の提言につきましては、大変よいものができたと思っております。3つの提言には、物流DXや標準化、労働力不足、そして持続可能性といった現在の物流におけます最も重要なテーマがバランスよく盛り込まれていると思っております。

一方、私個人の反省としましては、日本の物流事業自体の国際競争力をどのように強化していくかという観点での問題提起が十分できなかったかなと反省しております。グローバルな物流マーケットにおきまして、日本の物流事業者は大変苦戦しているというのが実態かと思えます。欧米の大手物流事業者とどう戦っていくのかということについて、物流大綱で検討すべきテーマなのか、あるいは、個別企業の事業戦略として検討すべきことなのかということについて、私自身、迷いがございました。結果的に、今回の提言につきましては、現状認識におきまして、物流企業の海外進出について触れていただいておりますし、物流DXなど、将来に向けて日本の物流事業の国際競争力の向上につながるようなポイントも盛り込んでいただけたとは思っております。

いずれにいたしましても、今回の物流大綱は、現在の日本社会におけます極めて重要なテーマに焦点を当てております。これにつきましては、私も全く共通の認識でございます。会社に帰りまして、大綱の検討過程を参考にしながら、その推進に向けて努力をしていきたいと考えております。

どうもありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、馬渡構成員、お願いいたします。

【馬渡構成員】 松浦通運の馬渡でございます。

私は全日本トラック協会の代表としても、ここに出させていただいていると思っております。今度のトラックドライバーの不足という当面の危機的状況に対しまして、流通の皆さんに、また、サプライチェーンに関わられる皆さんと一緒に議論できる時間を持って

まして、本当に幸せでした。

また、大綱におきましては、目下の物流の問題点というのは、もうほぼほぼ網羅をしていただいたのかと、これを解決できれば何も悩みがないのかなというぐらい拾っていただいていたので、本当にありがとうございます。各業界、お聞きすると、いろいろな悩みがあるんだということに気づかされるんですけども、皆さんがSDGsに向かって賛同されている方が多いと思いますので、ぜひ大綱の柱として掲げていただいた、2番目の担い手に優しい物流の実現、こういうものをゴールに置いていただくと、非常に私としてはうれしいと。例えば、積載効率の話とかが出てきましたけれども、現在40%だった積載効率を倍増しようという話にもしなるのであれば、同時にドライバーの負荷を半減しようというKPIも設けていただくと、我々としても、担い手に優しい物流というのが本当に実現していくんだということを実感できると思いました。

ぜひ効率化一辺倒じゃなくて、やっていただければ助かると思いますし、アフターコロナにおいて、しっかり担い手に優しい物流が根づいていくのであれば、引き続きトラック物流業界というのは、エッセンシャルワーカーとして誇りを持って働いていきたいと感じたところでございました。

本当に皆さん、ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、山下構成員、お願いいたします。

【山下構成員】 花王の山下でございます。

まず、根本座長、事務局の皆様、このようなすばらしい大綱をまとめていただき、ありがとうございました。私もこの会議に初めて参加させていただきましたが、さまざまな物流課題をそれぞれの業界、それぞれの立場から議論することができて、非常にためになる時間を過ごさせていただきました。改めて感謝申し上げます。

大綱は、これから5年後の我々が目指す方向性というのを、改めて整理でき確認できたこと、これが非常に有意義であったと考えております。一方、これからのステップ、アクションプラン、これについては、我々、発荷主としても、自ら変わることで、物流を変革する、それを先導することが非常に重要で、この5年間でスピード感をもって対応することが我々の使命だと認識しております。その先の、25年からの先の物流のあるべき姿を見越す上でも、非常に重要な5年間になると考えております。会議の中でもありましたように、物流後進国とならないように、しっかりこの辺は肝に銘じて進んでいきたいと考えております。

今回、議論の中でキーワードとなりました、物流DX、つまりデジタル化と標準化というのは、これはセットで対応しないといけないと考えております。先ほどからコメントにありましたように、物流の構造改革を実現するという、非常に強い思いで、デジタル化と標準化を進めてまいりたいと思っております。非定常業務をいかに定常化するか、そして、小野塚構成委員からありましたように、物流の現場を、現場主導の部分最適というところから、マネジメント主導の全体最適、ここを目指していくというところが非常に重要なキーワードだと考えております。

一方、デジタル化の目的と考えたときに、提言に出ているような形で、コスト負担というのがどうしても発生するというので、目的を考えると、ドライバー、あるいは労働者の働きやすい環境、属人化というところからスキルフリーを目指していくところが非常に重要だと思っておりますけれども、もっと大きな旗印、大きな大義というのは何なのかと考えると、SDGsではないかと考えておまして、労働者、ドライバーのQOLを向上する、今回、コロナ禍において、ドライバーがエッセンシャルワーカーというのは、非常に強く皆さん感じていると思いますので、そういう意味では、安全であり、健康であるということ、まずベースに考えて、ムリ、ムダ、ムラをなくしていくことが非常に重要であって、これからは、そういう意味では、SDGsを中心に、消費者をいかに巻き込んでいくかというところが非常に重要であって、物流課題を解決するポイントじゃないかと認識しております。

最後になりますが、今回の大綱の中で一番の収穫というか、よかったことは、推進体制が明確になっているということでございます。推進体制をベースに構築、運用していくことについて、我々も是非そこに入って推進していきます。加工食品業界が少しリードしていただきますけれども、我々、消費財のメーカーもその議論と一緒に、多くの業界を巻き込んだ形で、物流大綱を実現させたいと考えております。

今までの大綱、参加させていただきまして、本当にありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、ウェブから御参加の方をお願いしたいと思います。上村構成員、聞こえますでしょうか。

【上村構成員】 聞こえます。上村でございます。

皆様、各委員が御指摘ありましたように、本当に今回の物流大綱は、かなり具体策に踏み込み、課題や対応もかなり具体的で、とても今までになくよくできていると思います。私もいろいろ意見を申し上げましたが、織り込んでいただきましてありがとうございました。

その上で、幾つかの感想を申し上げたいと思います。

まず、物流が高い付加価値を生み出し得るようなものになると、高い付加価値を生み出せる物流、これはとてもいい言葉だとは思いますが、物流というのは、エニワな仕事でございまして、正確にちゃんと届いて当たり前で、なかなか付加価値というものがなかなか生み出しにくいところがございます。

つまり、物流コストというものが、誰が、どこが、荷主がそういうものをどこまで認めていくか、あるいは、荷主ではない、社会全体としての物流投資をどこが負担するのか、また、消費者がどこまでそういう物流費が、ある程度かかるコストであるということを認識していただけるのか、それが大事なのでございますけれども、だんだんこういった物流大綱などがPRされていく中で、特急料金であるとか、鈍行でいいとか、そういう区分けを含めて、物流コストというものの意識が高まっていくといいなと思えました。

それから、次にデジタルDXを進めていくデータ基盤のことですけれども、これは、標準化していく、そして業界が協力していくことが前提ではございますけれども、なかなか物流においては、標準化と例外というもの、特別なものはどのように決めていくのか、織り込んでいくのかというのが問題になると思います。なかなか現場と、それから、机上論で考えること、そして、標準化の中で既製服に体を合わせていくことがどこまでできていくのか、現場とシステム構築、その両方が分かるところで、無理のないところで、しかし、全体最適と部分最適がうまく合うような、微妙な解というものがあると思いますので、その微妙な解が分かるところでスムーズに進めていくことが大事なのではないかと思えます。

それから、これは最後なんですけれども、物流大綱の中にも、自由で開かれたインド太平洋の中で、経済安全保障の観点からも物流を考えていかなければならない、国際競争力にも打ち勝っていかなければならないというところも折り込んでございます。これは非常に大事なところで、これから、また世界の貿易構造が、今までの米中貿易摩擦の延長なのか、あるいは、もう少しまた貿易構造が変わっていくのかですが、日本の占める割合、そういった貿易を支える物流、外交を支える外交でありますところの商流を支える物流というのは、非常に大事な役目を持ってきますので、今、空港は非常にコロナの中でネットワーク維持が苦戦しておりますけれども、空港物流、そして港湾物流、そして道路、こういったインフラ自体の整備も強化していかなければならないと思います。

特に災害の多い中、日本のインフラは非常に老朽化いたしております。何か事があれば、なかなかスムーズに物流が行かず、立ち止まってまいります。予防安全の意味からも、BC

Pがちゃんと機能するためにも、インフラの強化というものも合わせてやっていっていただきたいと思っております。いずれにしましても、今回の大綱によりまして、物流業界、それそのものが社会の中で認識され、地位が向上していくということを願っております。

根本座長をはじめ、事務局の皆様、それから各委員の皆様、ありがとうございました。私も大変よい勉強になりました。以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、黒木構成員、よろしいでしょうか。

【黒木構成員】 ありがとうございます。

私は行政の立場から、また、過疎地の代表として、この会議に参加させていただきました。多くの皆様の御意見をお伺いし、また、大変勉強にもなりました。大変刺激も受けました。ありがとうございました。提言書でございますが、総じて本当によくまとめていただいたと感謝をいたします。特に事務局の皆さんの御苦勞にもお礼を申し上げたいと思います。

今、私たちの地方は、もうずっと続いておりますが、過疎と高齢化の中で、いろいろな機能を失っているわけでございます。その1つが物流ということになります。物流は私たちの生活にとって、まさに表裏一体の必要欠くべからざるものであるということでございます。今回の表現の中で、提言書の中で、ラストワンマイル体制につきましても、しっかりと取り上げていただき、また、新たな取組等についても記述をいただきましたこと、大変うれしく思います。今後の改善のよききっかけとなるものとして、期待もいたすところであります。

そのような中で、1つだけ、私はお願いしたいことがあるんですが、それは提言にもありますように、大規模災害が発生したときに、いかに円滑な物流を行うかというのは、我々は現場にいて本当にいつもそのことに悩まされているところであります。その1つとして、国土交通省が重要物流道路というのを指定して造っておられますが、できれば国土強靱化はもとより、そして、この提案を一元化するためにも、重要物流道路をさらに多く設定をいただき、全国くまなく強靱な道路体制を作っていただくこともお願いを申し上げたいと思うところであります。

このような有識者会議の中に入れていただき、貴重な経験をさせていただきましたことに心から感謝申し上げたいと思います。皆様、本当にありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

続いて、小谷構成員、よろしいでしょうか。

【小谷構成員】 三菱食品、小谷です。発言させていただきます。

まず、根本座長をはじめ、事務局の皆様、様々な意見がある状態で大変うまく取りまとめいただきまして、ありがとうございました。また、委員として参画なさった方々も大変お疲れ様でございました。

私は食品業界の中間流通事業者として、日々、実物流事業に取り組んでいるわけですが、いろいろな委員の方も発言されていますとおり、まさに日々、持続可能な物流をどう確保するのかということ悩んでいるわけですが、そんな中、標準化、デジタル化というのは大事だと常々思っていたところで、今回の大綱の議論の中でも、そこが中心議題になったということで、かなり煮詰まっていたところが皆様と認識を同じくした感じで前に進んでいこうという私自身のモチベーションにもなりました。

大綱の中でも、一定の具体的な提言ということで取りまとめをうまくしていただいておりますので、一定の指針が出たということで、光明が差したような気がしております。ただ、実際に推進していくのは、私どものような実物流会社がどうやっていくはということが非常に重要だと思いますので、より具体的に、一歩ずつ前に進んでいきたいと改めて思いました。せっかくこうやって関係省庁の皆さんと取りまとめができましたので、政府からの一定の御支援についても、しっかりと申し上げていきたいと考えて_____おります。もちろんキーワードは持続可能な物流、大切に作った皆様の製品をどうやって生活者の方に届けるのかということが、我々、中間物流業の大使命でありますので、そこをしっかりとやっていくということを、改めて認識し、それがうまく大綱になったと思っております。

それから、今回、参加をさせていただきました中で、これは個人的な感想になってしまいますけれども、各業界の識者の方々の様々な目線、私どもではなかなか気づかなかった目線とか、それから考え方、こういったものに触れさせていただくことで、非常に私も勉強になりましたし、また、違う角度の物事の考え方というのが少しではありますけれども、できたのかなと思っております。大変いい機会をいただきまして、ありがとうございました。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

続きまして、西成構成員、よろしいでしょうか。

【西成構成員】 西成です。ネット環境が悪いので、音だけで失礼します。

このたびは関係者の皆様、お疲れさまでした。物流は下手したら利害が相反するようなステークホルダーがたくさんいる中で、非常にバランスよくまとめられたのではないかと考えております。

2点ばかり、私のほうから、今後、私たちがやっていきたいことも含めてお話しさせていただきますと、まず、1つ目が、大学は事業者ではないので、人材育成が一番大事かと思っておりますので、引き続き、高度物流人材を日本から輩出していきたいと思っております。今もいろいろなAIの技術者、あるいはロボット技術者と付き合いがあるんですけど、ほとんどが残念ながら外国人なんです。実際に技術を担っている方が外国人なので、日本人の姿が見かけないと、ほとんど見かけない状況になっている。なので、ぜひ大学から輩出して、あと、産業界の方々は今日いっぱいいらっしゃるので、お願いしたいのは受入れ態勢です。そこがないと、なかなか大学から企業につながっていかないので、そこの辺りで産学一緒に考える課題なのかと思っております。

2点目が、DX標準化が今回、入りましたけど、これは手段であって目的ではないので、目的の1つが人や環境に配慮した持続可能な物流だと私は思っています。そのためには、今回も幾つかありますが、リードタイムを長くするとか、全体としての過剰サービスをどうやって見直すかというところは非常に課題で、これはみんなで取り組まないと駄目なんです。まさに経済学的に言うとナッシュ均衡に陥ってしまうので、みんなでやらないと抜け出せないんです。ですから、そういったことを私自身もメディアとか、あるいは論文とかで発表しながら、何か訴えていければと思っております。

あとは、持続可能という意味では、物流で捨てない物流です。循環的な物流で、売れ残りとか使用済みのものをいかに活用していくか、あとは製造側と物流側がもっと連携すれば、いい流れがつかれるんじゃないかと思っておりますので、そういったことを発信していければと思っております。

以上です。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、牧浦構成員、よろしいでしょうか。

【牧浦構成員】 根本座長、それから事務局の皆様、本当にお疲れさまでした。皆さんから御意見があったように、非常にバランスのよく取れ、そして細かい点まで網羅された提言になっていると思っております。

西成先生の後で恐縮ですが、私は2点、非常に嬉しく思っている点があります。1つは、提言1－5で、高度物流人材の育成確保という点を記載いただいたことです。私は物流とは全然関係のない業界から5年前に入りましたが、物流の社会的な重要性、最先端学術の適用可能性、データアナリティクスの対象が非常に膨大な点、そして企業価値を上げる究極のツ

ールとして物流が位置づけられることに関して、もっと若い人に興味を持ってもらいたいと思っています。先ほど産業界での受入れも大事だという発言がありましたが、今後どんどん受け入れたいと思っています。

それから、それに付随しまして、提言2-7の物流に関する広報の強化という点、これについても記載いただいたことを非常にうれしく思っております。物流業界は、素晴らしい価値のある業界だと思っています。そのため、この存在意義をもっと外に向かって発信していくべきだと考えております。提言にこの2つを入れていただいたのは非常にありがたいと思っております。

私は正直申し上げて、最初の頃はフォーカスがなくて、本当にこのままで大丈夫なのかと思いました。しかし、振り返ってみますと、物流企業の経営に携わる者としては、これだけ幅広い視点を持って経営をしていかなければいけないということを、今回改めて認識した次第です。その意味でも、個人的に非常に勉強になりました。誠にありがとうございました。座長の方、それから事務局の方、それから皆様、お疲れさまでした。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。

ここまで構成員の皆様にも、いろいろと御所感、あるいは決意表明などをいただきましたけれども、最後に我々、座長、副座長のほうから一言、お話しさせていただきたいと思っております。

【矢野座長代理】 今回、座長代理を務めさせていただいている矢野でございます。根本先生をサポートさせていただきました。

各構成員から非常に活発に、そして、まさしく物流に対する熱い思い、いろいろな形で御意見をいただきました。そして、事務局の方が非常に頑張ってください、こういう立派な、内容が濃い提言になったかと思っております。そういう意味では、物流の今後の姿と、それをにらんだ大綱になったことに感謝しております。

総合物流施策大綱自体は、物流というのが、いろいろな分野に絡むということで、いろいろなことにまたがる施策を総合的、一体的にやろうということで作られているものです。今回を見ても、物流というのがいろいろな分野に絡んでいる。そういう意味では、改めて、総合的、一体的にみんなでやっていくことの重要性を感じたところです。

今回、いろいろあるんですが、簡素で滑らかな物流ということが1つの柱になりました。とにかく物流の世界というのは、ステークホルダーが多くて、様々な主体が様々な思いで動くわけで、それが非常に複雑に絡まった状態、これをいかに解きほぐしていくか、こういう

ところが非常に重要だと思います。今回のを見ても、やっぱり複雑だと非常に思いましたし、その難しさを感じました。ただ、これをどうやって解決するか、これがまさしく今後の物流を考えていく上で重要な視点だと思っております。

物流DXは重要なのですが、物流DXがすぐに実現し、解決するわけではないわけで、そうすると、例えば商慣行を見直し、そして標準化をし、そして、様々なIT化、あるいは機械化を進め、そして、その後に規格化、そして、新たな付加価値を付けていくと、そういう流れを結構うまく整理できたのかと思っております。単純に物流DXをやればいいという議論ではなくて、そういう意味では、今後の物流をどうやって取り組んでいくかと、そういう流れも含めて、絡まっているものをどうやって解きほぐしていくかと、その姿を少し挙げられたのかと思っております。

よく20世紀から21世紀に変わったときに、世紀が変わったら全く変わると、こう言われるんですが、実際にはそんなことはなくて、世紀をまたがっても、何年かずっと前がつながっている。そういう意味では、25年ぐらいたったときに、次の本当の21世紀が出てくると言われているそうです。そういう意味では、まさしく今までの物流というのは20世紀の絡まった状態を相当引き継いだ状態で来たわけですが、今後、21世紀の本当の姿に変えていく、そういう意味では、総合物流施策大綱はもちろん5年なんですけど、本当の意味での21世紀の物流の姿、そのところを相当考えた提言になっていると思いますし、これを実現すれば、これまでと違った物流の姿につながっていくのかと思います。そういう意味では、施策大綱が本当にうまく実現していくこと、そして、物流の重要性が社会にもっと広まっていくこと、こういうことを期待しております。

どうもありがとうございました。

【根本座長】 それでは、私のほうからも一言、感謝の気持ちを表したいと思います。

今年7月に第1回の検討会を開催いたしました。まだウェブ会議に慣れておらず、チャットから入ってくる質問をうまくさばけず、非常に冷や汗をかいたことを覚えております。ウェブ会議にも慣れて、今日はいまよくいきました。早いもので、その後、集中的に御審議いただき、7回の検討会を重ねましたけれども、本日、提言にたどり着くことができました。検討会構成員の皆様に感謝するとともに、この間の事務局の精力的な調整活動に謝意、敬意を表したいと思います。おかげさまで、矢野先生とともに重責を果たすことができました。

本日も、皆様の御意見をお聞きする中で、総決起集会のような雰囲気が出てきて、非常にうれしく思っているところであります。これからは、提言に盛られた施策を皆様とぜひ実現

していきたいと思っております。今後ともよろしく願いいたします。

さて、それでは、議事の2、その他に移ります。事務局から何か連絡事項はございますか。

【阿部課長】 構成員の皆様、長期間にわたり、検討会での議論に御参画いただき、貴重な御意見を賜りました。誠にありがとうございました。

本日いただいたご意見の中でこれからは大事だという御意見もございました。我々事務局としても、身を引き締めて、この提言の実現に向けて取り組んでまいりたいと思っておりますので、御協力をお願いします。

この提言につきましては、本日、取りまとめいただきましたので、年内に公表させていただくべく、今後、必要な作業を行ってまいります。

提言の公表後、総合物流施策大綱の閣議決定までの流れですが、政府内におきまして、今回の提言を踏まえ、K P I などについて必要な議論、調整を経た上で、来年春頃の閣議決定を目指すこととしております。閣議決定まで少し時間が空きますので、それまでの間に、大綱に反映すべき情勢の変化などが生じた場合には、今回の有識者検討会の提言を基にして、事務局において必要な修正を加えた上で閣議決定を行ってまいりたいと想定しています。

決定の具体的な時期は未定ではございますが、構成員の皆様方に、K P I を含めた大綱の内容につきまして改めて御報告させていただき、そういう機会を設けさせていただきたいと考えておりますので、その際は、またよろしく申し上げます。

私からは以上です。

【根本座長】 ありがとうございました。

本日、予定した議事はこれで全てであります。よろしいでしょうか。

それでは、私のほうはここまでとさせていただきます、議事進行を事務局にお返しします。ありがとうございました。

【小倉室長】 根本座長、議事進行、誠にありがとうございました。構成員の皆様も長時間にわたりまして、誠にありがとうございました。

ここで、事務局から御挨拶をさせていただきます。まずは、農林水産省の池山大臣官房輸出促進審議官、お願いいたします。

【池山審議官】 農林水産省の池山でございます。

委員の皆様には大変御熱心な議論をいただきまして、大綱の枠組みを提言として取りまとめいただきましたことに深く感謝申し上げます。

私どもとしても、物流は国民生活、経済成長にとって不可欠なインフラだと考えてござい

ますし、今般のコロナ禍におきまして、サプライチェーンを支える重要な役割を担っているという認識が高まっているんじゃないかと考えております。こうした機会を逃さずに、物流がエッセンシャルであるという位置づけが再認識されている中で、物流の社会的価値を浸透させることが必要ではないかと考えております。

農林水産省としましても、国民生活に不可欠な農林水産物や食品等の安定供給に向けまして、今回の提言に盛り込まれましたような共同の輸配送、流通拠点の整備、自動化、省人化、データ連携基盤の整備、そしてパレット化などの取組を進めていきたいと思っております。

さらに、現在、2030年、5兆円という農林水産物食品の輸出目標を掲げて取り組んでございますけれども、今後、輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備活用など、大ロット、高品質、効率的な輸出等に対応できる輸出物流も構築していきたいと考えております。

今般、取りまとめいただきました提言を受けまして、国交省、そして、経産省など関係省庁と連携をしながら、さらには、ここにいらっしゃいます委員の皆様方の協力も得ながら、引き続き、今般の提言の具現化に向けました施策等の反映を行ってまいりたいと思っておりますので、引き続き御理解、御協力をいただければと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

【小倉室長】 続きまして、経済産業省の畠山商務・サービス審議官、お願いいたします。

【畠山審議官】 経済産業省商務・サービス審議官の畠山でございます。

この検討会では、ウィズコロナ、アフターコロナの社会も見据えまして、我が国の物流が進むべき方向性、中でも今、直面する課題を踏まえてですけれども、こうしたことについて活発な御議論を行っていただき、本日、提言の取りまとめに至ったわけでございます。この間、根本座長をはじめ、構成員の皆様方の御努力、それから、熱い御議論に感謝を申し上げたいと思います。

新型コロナウイルスの感染拡大で、我が国のサプライチェーンの脆弱性が顕在化しまして、サプライチェーンの強靱化が求められているところでございます。そうした中で、eコマースの増大などによって物流の需要が増大していると。そういう一方で、積載効率の低下ですとか、あるいはドライバーの不足、こういった供給不足が進んでいくということで、需給ギャップに起因する物流危機が深刻化をして、物を運べないという事態に至る、そういうリスクが高まっていると認識しておりまして、こうしたことが我が国産業の国際競争力、そして、経済全体の成長の深刻な制約要因になりかねないと、そういう危機意識を強めている

ところでございます。

併せて、菅政権が今、掲げております、2050年のカーボンニュートラル、この実現に向けて、物流の果たす役割も大きいと認識しておりまして、これらの課題に対応するために、今日、御議論もありました持続可能な物流を実現することが必要不可欠だと思っております。このためには、物流事業者だけではなく、サプライチェーンに関わる全てのメーカー、販売事業者など、関係者が共に取り組む必要があると認識をしております。

物流危機、これは物流にとっての危機でありますけれども、それ以上に、荷主にとっての危機でありますし、一般の消費者、それから、経済全般にとっての危機でもあると、このように思っております。したがって、荷主企業の経営層の方々にも御理解していただく必要があると思っておりますし、一般の消費者の方にも御認識いただく必要があるということで、この提言、それから、これに基づく大綱を広く周知、広報することがとても重要だと思っております。

本日いただいた提言、この実現、あるいは実行について、経済産業省の責任は重いと認識しております。国土交通省、それから農水省をはじめ、あるいは事業者の皆様と連携しながら、しっかり取り組んでまいりたいと思っております。

皆様におかれましては、総合物流施策大綱の着実な実施に向けて、引き続き、いろいろな御指摘もいただきたいと思っておりますし、御指導もお願いしたいと思っております。よろしく願い申し上げます。本日は本当にありがとうございました。

【小倉室長】 続きまして、国土交通省の宇野道路局次長、お願いいたします。

【宇野次長】 国土交通省道路局次長の宇野と申します。

根本座長をはじめ、構成員の皆様におかれましては、7月からの長い期間にわたり、提言の取りまとめに向けた議論をしていただき、心より感謝申し上げます。道路政策におきましても、物流のデジタル化、労働力不足対策、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築という提言の3本柱にのっとり、施策を強力に推進してまいりたいと考えております。

デジタル化につきましては、大型トラックの通行の増加への対応が必要となっている中、特殊車両の通行手続の即時処理を可能とする制度の早期の運用開始に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。また、深刻なドライバー不足の中で、トラック輸送の省人化支援として、ダブル連結トラックの利用促進やトラック隊列走行の実現を見据えた道路整備を推進してまいります。また、ドライバーの労働環境改善のため、休憩、中継施設の充実

を図ってまいりたいと考えております。

また、コロナ禍による緊急事態宣言下では、物流従事者がエッセンシャルワーカーとして、国民の暮らしや経済に非常に重要な役割を果たしてまいりました。国土交通省といたしましては、強靱で持続可能な物流ネットワークということで、道路機能の強化を推進してまいります。我が国の社会経済活動に不可欠な物流を支えるため、関係省庁と連携をして施策を強力に推進してまいりますので、引き続き御指導、御支援賜りますよう、よろしく願いいたします。

【小倉室長】 続きます、国土交通省の金井大臣官房審議官、お願いいたします。

【金井審議官】 審議官の金井でございます。

大変すばらしい御提言いただきまして、ありがとうございます。また、今日、皆様の熱い思いをいただきまして、我々も強く責任感を感じたところでございます。

我々のこれからの役割としましては、何度も皆さんからも言われていますけども、実現し実装していくかということ、そして、それをいかに世の中にしっかり伝えていくかと、この2点が非常に重要だと思っています。

今回の大きな柱であります、DX標準化ということで御提案をいただきました。標準化につきましては、これまでもずっと言われていて、なかなか実現していかないということで、推進体制、KPIの議論もございますけれども、これをいかに実行実現していくかと。一歩でも二歩でも進めていくことが非常に重要だと思いますので、踏み込んだ対応をしていきたいと思っておりますし、また、世の中に、しっかりと物流の重要性をこれからも伝えていく必要がありますが、物流の難しさも含めて、いかにどのように進めていくのかということも含めて、物流に対する本当の意味での理解をどうやって伝えていくかということ、我々も知恵を絞っていききたいと思っております。

いずれにしても、大綱がまとめられた後、それが何も世の中が変わらなかったということにならないように、それを実際に実現すると、どこまで大綱によって変わったのかということ、我々に課せられた使命だとして考えていきたいと思っております。

みなさんどうもありがとうございました。

【小倉室長】 最後、国土交通省の久保田大臣官房公共交通物流政策審議官、お願いいたします。

【久保田審議官】 国交省で物流担当をしております、久保田でございます。

根本座長、座長代理をはじめ、構成員の皆様方におかれましては、今年の7月以来、精力

的に御議論をいただきましたことを厚く御礼申し上げる次第でございます。構成員の皆様方には、コロナの流行という先行き不透明な経済状況の中で、今後5年間、物流施策の方向性を示すという非常に難しい課題の検討をお願いいたしました。それを非常に分かりやすく、そして、現場の取組を踏まえた、より具体的な形で整理をいただきました。簡素で、滑らかな物流、担い手に優しい物流、そして、強くしなやかな物流、3つの柱、目指すべき方向性としてお示しいただいたことを心から感謝申し上げたいと思います。

今後、いただいた提言を基に、来年度からを計画期間とする、新たな総合物流施策大綱を具体的に、閣議決定という形で策定することになりますが、一番大切なことは、皆様からお話がございました、これをどのように実現していくかであると思っています。このために、私どもとしましては、新たな大綱には主要なKPIということを位置づけたいと考えております。

そして、フォローアップにつきましても、形式的に行うのではなくて、産学官の連携によりまして、より丁寧に、そして、かつ実践的に行っていきたいと考えてございます。加えて、積極的にPRをしていきたいと考えています。構成員の皆様方におかれては、その過程におきまして、また、御協力を賜りたいということがあると思います。その際には、ぜひ御協力のほど、よろしく願い申し上げます。

物流は、まさに経済活動でございます。産業界の方々の御協力、そして、取組なくして変革はあり得ません。特に、荷主業者を含む産業界の方をはじめとして、構成員の皆様方におかれては、それぞれのお立場において、提言でお示しをいただいた目指すべき物流の実現に向けて、ぜひ我々と一緒になって旗振り役、そして、実践者として取り組んでいただくことを切にお願い申し上げます。

新たな大綱の計画期間中には、トラックドライバーの時間外労働の罰則付き上限規制がスタートいたします。そして、ウィズポストコロナ社会において、急速なイノベーションの進展、また、カーボンニュートラルなど物流の在り方を急速に変化していくということが考えられるわけであります。そうした意味においても、様々な対策については可及的速やかに取組をしていくことが重要だと考えています。

閣議決定のタイミングも、先ほど阿部物流政策課長からもございましたが、社会資本整備計画であるとか交通政策基本計画、そういったものの閣議決定とのタイミングもあって、あと数か月先になると見込んでございます。我々としましては、閣議決定を待つことなく、提言に盛り込んでいただいたことを、すぐにでも取組を始めていきたいと考えておりますの

で、関係される皆様方におきましても、すぐにでも行動に移していただくと大変ありがたいと思う次第でございます。私どもが目指すことは、産学官連携して、物流が日本の経済をリードしていく、そういった物流を作り上げることでございます。ぜひ皆様方の御協力をお願い申し上げる次第でございます。

結びに、改めて構成員の皆様への感謝を申し上げますとともに、取りまとめていただいた根本座長に深謝申し上げ、私の御挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【小倉室長】 ありがとうございました。

それでは、最後に連絡事項がございます。提言案の今後の取扱いにつきましては、先ほど、根本座長よりございましたとおり、本案を検討会の提言として、こちらは公表の手続きが終わり次第、速やかに公表させていただきます。

それから、毎回のことでございますが、お配りした資料は、そのまま机に置いていただいて、後ほど郵送させていただきます。

議事概要につきましては、事務局の責任において、また取りまとめまして、後日、国交省、経産省、農水省、3省のホームページにて公開をさせていただきます。議事録につきましても、後日、構成員の皆様にお送りさせていただいて、内容について御確認いただいた上で各省のホームページに掲載したいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして、2020年代の総合物流施策大綱に関する有識者検討会を閉会とさせていただきます。長期間にわたりまして、皆様、誠にありがとうございました。

— 了 —