

新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会（第3回）

平成25年1月21日

【田中企画官】 それでは、定刻を過ぎましたので、まだお見えになってない委員もいらっしゃるかもしれませんが、ただいまから第3回新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会を開催させていただきたいと思います。

まず、開会に先立ちまして、お手元にごございます配付資料の確認をさせていただきたいと思います。クリップで留めてある場合はクリップを外していただきまして、上から順番に確認していただければと思いますが、まず、一番上に、議事次第、次に座席表。資料1といたしまして、委員名簿。資料2といたしまして、樋口委員プレゼンテーション資料。資料3といたしまして、結城委員プレゼンテーション資料。資料4といたしまして、三浦委員プレゼンテーション資料。そして、資料5でございますが、前回までの委員会資料の補足でございますが、今回は5-1、5-2、5-3と3種類ご用意させていただいております。また、資料6が事業者団体等ヒアリングの概要でございますが、資料番号6-1と書かれたものが2種類、それから、資料番号6-2と書かれたものが3種類ございます。したがって、6-1が2つ、6-2が3つということになります。それから、資料7といたしまして、委員会の今後のスケジュールでございます。

そして、このほか参考資料といたしまして、前回第2回の委員会の議事録、それから、物流を取り巻く現状についてという資料と、物流政策における主な取組という資料がございます。また、本日、結城委員からご提供いただきましたパンフレットが3種類ございます。部数の都合上、メインテーブルの方だけに置かせていただいておりますが、お持ちでない方でご入用の方は、事務局までその旨、お伝えいただければお渡しできるかと思いますので、よろしく願いいたします。

以上でございますが、不足などございましたら、大変恐縮でございますが、事務局までお申しつけいただければと思います。

また、今回は、前回と同じ会場でございますけれども、お手元のマイクのご説明をさせていただきたいと思います。このマイクの中央のボタンを押していただきますと赤いランプが点灯いたします。この赤いランプがつかましたら、マイクのスイッチが入っているということになります。そして発言を終えられましたら、またこのボタンを押してスイッチ

を切っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

なお、本委員会は公開で行います。写真撮影につきましては、冒頭、頭撮りのみとさせていただきますので、報道機関の皆様、よろしくお願いいたします。

本日の出席の委員でございますが、今回、圓川委員、高橋委員、田渕委員、根本委員、上村委員におかれましては、本日所用によりご欠席となっております。

また、今回から、進行の都合上、委員の方々がよく見えるようにということで、杉山委員長と苦瀬委員長代理には、事務局側の席に座っていただくということにさせていただきました。

また、事務局側の出席者の紹介につきましては、座席表をもって代えさせていただきますと思います。

それでは、議事に入らせていただきますので、恐れ入りますが、報道機関の皆様、頭撮りはここまでとさせていただきます。ここから先は、杉山委員長に進行をお願いしたいと思います。杉山委員長、よろしくお願いいたします。

【杉山委員長】 それでは、早速議事に入らせていただきます。本日もどうぞよろしくお願いいたしますを申し上げます。

議事の1番目は、委員からのプレゼンテーションでありまして、本日は、川崎陸送の樋口委員、結城運輸倉庫の結城委員、トヨタ自動車の三浦委員、計3名の委員の方々からプレゼンテーションをいただくことになっております。お1人10分程度ずつというぐらいの限られた時間になってしまいますけれども、今、申し上げた順序でお願いできればと思います。まず、樋口委員、どうぞよろしくお願いいたします申し上げます。

【樋口委員】 川崎陸送の樋口でございます。今日は、これからよろしくお願いいたします。

私どもは、運輸・倉庫業を営ませていただいているんですが、特に今日、これからプレゼンテーションで私のほうからアピールしたいのは、ここに書いてある、やはりターンアラウンド、機材の回転をアップしたいということ。それから、事業継続計画というのを真剣に準備をしたい。また、そのために人を育てたいということ、この3点に絞って、限られた時間でありまして、ちょっと駆け足になりますけど、ご説明をさせていただきたいと思っております。

これは、まさに年末年始、どのくらいどんなことになっているのかという、私どもの実際のトラックがどういう運行になっているかを示した運送作業日報でございます。ここが

どういう運転をしているという手書きで、字の上手・下手はご勘弁いただきたいんですけども、実際にドライバーが書いたものでございまして、ちょうどここが運転以外の業務ということで、待ち時間になっております。これは昨年の12月25日、年末年始結構忙しいときですけども、これで大体、配達がラッシュになっておりますので、問屋さんで3時間半待ちというようなことになっております。

あるいは大型車なんですけど、大型車で運びに行くと、これがまず配達先で大体3時間半待たされて、なおかつ、いろんなことで作業をさせられており、実はここで荷おろしに3時間かかっております。ですから、合計でこの1カ所の配達を終わらせるのに、大型10トン車や13トン車で6時間半ぐらいかかっているという、これが実態でございます。

次、これは別の運送会社のもので、これ、家電製品なんですけど、1月9日、もうつい最近でございますけれども、4時間50分積み込みにかかっているんです、待たされて。ただ、2トン車です、これ。でも、そのぐらいかかって、それから、こういうところはずっと配達して回っていると、朝の6時からということですね。

これは、今度は海上コンテナのお話でございまして、1月7日、8日、9日と大変だったということですが、1月9日、もうたくさんお見せしてもしょうがないので、ここを見ていただきたいんですけども、実際に大井の4号、5号とか、青海の1号と書いてあるんですけど、どの車が何時に入って、何時に終わって、所要時間何分だというログを全部とっております。これ、業者がやっているんですけど、1時間以上の本数というか、1時間というところちょっと、そんな大したことないだろうと言われますが、実際にはもっとすごい時間、2時間だとか、3時間だとか、色が違っているところがみんなすごいところなんですけど、とにかく1時間以内で行けるというのは、4割ぐらいしか今ないということございまして、実際6割が1時間以上待機でして、もっとすごいのは、今、超有名になっておりますのが、青海のここなんです。ここがすばらしく待つところございまして、ここをアップしますと、こうなっております、大体6時間とか、4時間38分、5時間58分、6時間10分と。大体6時間待つのが当たり前ということになっております。

さらに、これが、こんなに待たせていいのかということで、実際これが現場の写真です。こんな感じになっております。一番ひどいときは都バスの運行ができなくなったなんていうこともございましたけれど、これがずるずる動いているわけですね。ですから、トイレも行けないということで、非常に問題になっております。ですから、走っている時間というよりも、こうやって待っている時間のほうが6割、7割になってしまっており、本来のト

トラックという機材の使い方がされてないという問題です。

そして、この間の雪が降りますと、ついに10時間待ちというのが出まして、これは1月16日でございますけれども、あまりにひどかったのが、朝5時でゲートが打ち切りになってしましまして、そのままずっとまた待機させられたということで、これは輸出も輸入も大変な混乱をきたしたということでございます。もうここまでくると、私ども、ほんとうに人権問題にまでなっちゃうんじゃないかと。人がやる仕事じゃないよと。これはほんとうに一般の小型のトラックであろうが、海上コンテナドレージであろうが、やはりどこかちょっと考えないと、人がやっていることなんですということをまず理解していただきたいということで、こういう資料をお持ちいたしました。

実際に待たせるとコストがかかるというのは、簡単な算数なんですけど、前にもご説明しましたが、1日の目標売り上げが、例えば日本だったら5万円ぐらいですと。これが、いわゆる適正料金というか、適正収受したいということなんですけれども、5万円とか、6万円の売り上げが欲しいよねと。でも、韓国だったら大体半分ぐらいです、2万5,000円ぐらいです。ただし、ここでトラックの回転数が1回転か5回転かで一本当たりの費用が5万円か、5,000円かなんですね。ここでもう10倍ついてしまうわけです。ですから、私が申し上げたいのは、幾ら適正な価格で我々、収入を得ても、ここの回転率を上げないことには日本の競争力って全然上がらない。もうここで10倍の差がついていますが、海上コンテナで10倍の差がついて、おそらく国内の配達トラックで10倍の差がついてということになりますと、もう圧倒的な差が物流費についてしまうということが言えるのではないかと。

ですから、待たせていたら、結果としてコストが下がりませんし、一番心配しているのは、逆に今、超大型の1万4,000TUクラスの船というのが、パナマ運河が2015年ですか、拡張されるのに合わせて建造されていますけれども、実は日本の船社は作っておりません。ほとんどがハンジンだとか、台湾の船会社だとか、そういうところが作っていらっしゃるって、もう最初から邦船の、日本のメーカー、日本の船会社が日本の港に来ないつもりなんじゃないかというぐらいのことを考えているんじゃないかと。要するに、水深を深くしたところで、船が入ってこれても、もっと大きい1万4,000本も積める船をどうやって早くおろすんだと。これ、今でも5時間、6時間待っていて、じゃあ、今の倍近い船が来ちゃったときにどうするんだいという話で、結局、船とか、ドレージだとか、配送トラック、全部でスピードが遅いということになりますと、結局は物流費というところ

にしわ寄せといいますか、差になってあらわれると思っております。ですから、走行時間はわずかであって、なおかつこのドライバーの拘束時間という部分でも問題になると。あらゆるところでこの待たせるといことが問題になっていると思っております。

ただ、船とトラックはできないんですが、逆にアメリカ人はちゃんと新幹線は見学にくるんですね。あのお掃除おじさんとお婆さんの部隊が7分間でお掃除して、新幹線を入れてきたあと、乗客がおりてまた出ていくことができるようにしているわけです。ですから、東京駅という狭いところであれだけ何万人もの人間が乗りおりすることができているわけですから、じゃあ、何で船とトラックはできないんだというのが、一つ私の疑問でもあります。

このために欧米でやっぱり普通に行われている予約のシステム、あるいはもう歯医者さんであろうが、病院であろうが、みんな予約のシステムがあるわけですが、例えば今、導入されている日本のコンテナヤードの予約システムというのは、いわゆる会員じゃないとできない。会員以外はできない。でも、どこの病院であろうが、どこの美容院であろうが、別に会員じゃなくても電話で予約できるはずなんですけど、なぜか船の場合は会員じゃないと予約ができない。なおかつ、普通のトラックだとか、工場で予約のシステムを受け付けているところはほとんどございません。欧米では当たり前なので、アマゾンさんは、納品は全部インターネットで予約ができるようになっております。ですから、欧米で普通にある予約のシステムのようなものをもっと広く普及させる努力というのは行うべきですし、それから、車両留置料という、これをやはり規制といいますか、何らかの形で払ってペナルティー、待たせるといことはペナルティーなんだということを何とかできないかと。10時間待たせて、あるいは6時間待たせて何も運賃を払わない、そのままだよというのは、やっぱりこれは商売としてもフェアではないと思っております。

そして、一番大切なのは、物流施設の能力をきちんと把握するための教育です。例えば家電なんかで多いんですけども、納品価格が全部決まったら、一斉に全国のデポに全部納品1日でというのがあるんですね。これ、すごい話でして、どのくらい相手が1日で受け入れられるか、というのを計算しないで持っていきますので、すごいところになると、翌日じゃないと下りないという、到着してからですね、2日ばかりで下ろしているみたいな話もございまして、やっぱりこういうところはキャパシティというのはもうちょっと考えていただきたい。何でもかんでも商売で、最後に物流にすべてしわ寄せが来るといのは問題があろうかと思っております。

ということで、やはりあんまりツケを回さないでほしいということと、最近はやりのLCCというのは、こういうところを早く機材を回そうということを考えて動いて、パイロットでも、スチュワーデスでも、みんながごみ掃除などをしていますので、こういった待たせないという発想を、とにかく物流の中で日本中が持っていないと、競争力という部分でも落ちてしまうのではないかと考えております。

私ども、そういうところで、倉庫を集約したりとかということで、お客様とやりまして、補助金を頂戴したりとかしておりますけれども、これは包装資材だとか、物流拠点の集約を共同配送するこの2つのお菓子メーカーさん、バンダイさんもお菓子のついたおもちゃをお売りになっていますので、集約してCO₂の削減をやったりとか、これは明治製菓さんの大阪と坂戸の間を長距離輸送していたトラックを長野県の飯田市でトレーラーに変えるということをやったわけです。そうしますと、ドライバーがこれで1日で帰ってこれるんですね。家で眠れるということなんですけど、実は大事なことが、在庫バランスが狂いますので、これ、荷主さんのほうから、生産計画まで調整をさせていただいております。ですから、大切なのは、ドライバーの働く環境だとか、そういったことを改善するには、荷主さん、あるいは私ども運送会社、パートナーになってお互いに協力していかないとなかなか難しいので、ハードルは非常に高いと考えております。それでもやっていかなくては、いずれ運ぶ人もいなくなってしまうというふうに危惧しております。

次は、BCPの話なんですけど、これ、私が一昨年、勢い余って訳してしまったんですけども、実は、今、私どもではすべての事業所でフォークリフトのバッテリーなんですけど、リチウムイオン電池という立派なものじゃなくて、それこそトヨタさんや日油さんのフォークリフトのバッテリーで全部の事務所の電源をバックアップしております。実は、これ、マンション一戸分の30アンペアとか、40アンペアございますので、大体十五、六人の事務所で7時間ぐらいもっちゃうんですね。あるいは韓国製のディーゼルの発電機を持ってきましたら、これ、400キロワットのを2台買ったんですけど、これ、日本の3分の1の価格なんですけど、なおかつ、船賃もソウルから東京港まで持ってきて、40フィート1本にこれ、2台積みまして5万円で来ちゃいまして、こんなに安いのかと。さっき言ったほんとうに価格差なんです。で、たった6週間で納入できるとかってあるんですけど、実は、韓国はやっぱり北朝鮮の脅威がございまして、小中学校、高校まではほぼ100%こうやって全部発電機が入っております。大学もほぼ8割、9割、古過ぎてちょっと入っていないというところはあるようですけれども、やっぱり危機感が違うということがありま

す。

じゃあ、何のために事業継続だとか、BCPをやるのかというと、やはり大手さんが止まっても、大手さんが10%減ったところで、中小企業の我々が全損という場合があるわけですね。要はある部門を引き受けているということがありますので、大手さんにとっては全体で1割、2割の売り上げダウン。だけど、我々はこのエリアをやらさせていただいているので、全損になってしまう。規模が小さいほどやっぱり影響を受ける確率が高いということで、自分のこととしてやらなきゃいけないんですが、実は中小の運送事業者は、特にこのBCPがほとんどできておりません。我々はパートさんを使っておりますので、こうやって避難訓練だとかを倉庫などでもかなりやっておりますが、相当真剣にやらないと、すぐみんな忘れちゃうというのが問題で、やっぱり実践的なものをいざ災害が起こったときに、我々のような業者が動くために、物資を運ぶために動くためには、やっぱり足腰の部分で何らかの事業継続をほんとうに動かそうということがないと、マニュアルだけ作っていてもなかなか動かないんじゃないかという心配がございます。

で、3.11以降にわかった問題がここに書いてあるんですが、実はすぐ動けるトラックって意外に少なく、みんな下請で自分で配車できない。要するに、大手の日通などは、いろんなところへ車を預けていまして、これで物資を運びたいんだけどって依頼しても、いや、うち、全部預けちゃっている、うち、配車権ないんだという車が多い。それから、緊急にドライバーを集められないとか、どうしていいかわからないとか、結構いろいろと問題がございます。

ですから、BCPは難しいとか、金がかかるとか、いざというとき、しょうがないとか、セミナーが難しいとか、何やっていいかわからないとかっていうのを、これを何かしないといけないと思っております。セミナーは皆さんそこそこ受けにきています。だけど、その後、やっている人がいるかといったらほとんどいっしょじゃないんじゃないかという感じがいたします。

で、私、結局この翻訳した本の著者と会って実際にいろいろお話したんですが、まさに、実運送業者が動けないリスクというのはかなり高い。特に、これ、私の言葉でございます。著者の言葉でございますけど、BCPがコンサルタント、損害保険会社への景気刺激策であってはならないということで、実際にちゃんと動けるようにしましょうということがありますので、やっぱりこの日本の足腰という部分で、中小の運送事業者がもう8割、9割でございますから、いざというときにしっかり動けるような体制をつくる必要がある

と思っております。

ということで、ちょっとお時間、オーバーしてしまいましたけど、結局このターンアラウンドをアップしたいとか、事業継続を真剣に準備したいと。そのためにやっぱり人を育てたいのと、最後に、だから、荷主さんと物流事業者の間で相互の理解がきちりなくてはならないということを申し上げまして、私のプレゼンテーションを終了させていただきたい、そういうふうに思います。どうもありがとうございました。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

事務局から、委員のご紹介をお願いいたします。

【田中企画官】 それでは、本日初めてご出席の委員をご紹介させていただきたいと思っております。竹林委員でございます。

【竹林委員】 どうも、神戸大学の竹林です。

【田中企画官】 よろしくをお願いいたします。ありがとうございます。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、結城委員、よろしくお願い申し上げます。

【結城委員】 本日は発表の機会をいただきまして、感謝申し上げます。私がこの委員会に参加しているのは、実運送事業者として、運送事業者の本音をお伝えし、新しい物流施策大綱の策定に我々の生の声を反映できればというご配慮だと思ひ、感謝申し上げますとともに、我々が日々の事業活動の中で悩んでいる問題や業界が抱えている諸課題をご報告し、施策の策定に生かしていただけたらと、自分の役割を認識しております。したがって、本日は、トラック運送事業が置かれている現状を報告し、私たちが抱えている諸課題をどのように対応しているのか、そして、そのためにどのような施策が期待されているかなどについてお話しできればと思っております。15分と限られた時間ですが、全ての課題に触れることは難しいので、飛ばし飛ばしになりますが、お許しいただきたいと思います。

それでは、2ページ目、今日のお話ししたいこと、トラック業界の現状、輸送貨物量の減少が予想されております。また、小規模化が進むトラック業界、今なお強まる値下げ要求。業界で生き残るための必死の努力として、我々はグリーンエコプロジェクトやGマークの取得、経営基盤の向上の取り組み等に取り組んでおります。そして、新しい物流施策大綱策定に当たっては、我々が取り入れていただきたいこととしては、車両の大型化、中型免許の見直し、渋滞回避への諸施策、駐車場・荷さばき場の確保、そして、税制の見直

し等々でございます。

それらを掘り下げてまいります。まずは、貨物輸送量の減少。

お手元に日通総研の記事が入っております。日通総研がまとめました2012年から13年度の経済と貨物輸送の見通しということでやりますと、トータルで1.1%、営業用貨物自動車で0.3%ということで、なお、貨物量は減っていくよというお話が出ております。

貨物運送事業者の小規模化が進んでいるというところでございます。7ページをお願いいたします。ここに出ていますように、トラック、11年度末で5,936台減っちゃったよと。この記事の一番最後のほうを見ていただくとよろしいんですが、今回から初めて業種別の車両数も発表した。それによると、11年度末現在の事業用貨物自動車の総数は133万台ということで、前年より0.4%減少。事業者数の増加と車両数の減少という関係から見ても、小規模化の進展がうかがえるというふうになっております。

資料、カラーの一つ前のページに戻ります。資料6ページです。

これを見ますと、中段右に書いてあります。事業者数は6万3,083者あるよと。業界全体の売り上げは12兆2,437億円、従業員者数は115万人、車両台数は107万両ありますよと。で、左の図の車両数別という丸い絵を見ていただきたいんです。10車両以下が58.1%、20車両以下が20.8%、合わせて78%ということになるんです。私があえてここで何を言いたいかという、前回の委員会の中でも、国際的なサプライチェーンというような勉強をさせていただきました。ところが、この業界を見ると、圧倒的に多数の業者が零細規模で成り立っている。そういう意味では、物流施策大綱をつくるに当たりまして、今も安倍総理は中小企業に目を向けたというようなことを一生懸命言っているけれども、この辺の零細規模で成り立っているこの業界というものをもう一つ真正面から取り上げた中で取り上げていただきたい、施策をつくっていただきたいと思う次第です。

それでは、また、前の方に戻っていただきます。

安倍政権ができてから、円安傾向がとどまりました。株も少し上がっているなんて言っていますけれども、円安傾向が出た途端に燃料が上がっております。で、私どもがすごく心配というか、扱っていただきたいのが、ガソリン価格が3カ月160円以上になると、暫定税率はストップするよと、撤廃するよというトリガー条項というのがありました。ところが、民主党さんは、このトリガー条項を今、凍結しております。でも、実際にこれ、160円以上になる可能性、円安が、例えば今日あたり90円をちょっと切っております

けれども、95円だ、100円だというレベルでいったらば、160円にいったらば目に見えているような感じがするんですね。そういう意味では、今回の施策大綱の中でもこのトリガー条約の扱いの問題、そして、我々にしてみると、その暫定税率、基本的に目的税だった暫定税率が一般財源化されたということが一番大きな問題でして、そういう意味では、燃料税はじめ、重量税、取得税等々の撤廃、いわゆる課税根拠がなくなったんだという主張をしております。

その次に、これ、保険料は13.5%と決まったみたいですけど、事業用トラックはそれほど影響ございません。

下の駐車対策、渋滞対策、今、樋口さんのほうから渋滞対策、ほんとうきめ細かい、いいお話をいただきました。渋滞対策、やっぱり環境、低炭素ということも含めまして、渋滞をどういうふうにやめさせていくか、ローカルの一地域の問題と同時に、もう一つは、道路のネットワークというものは充実させていただきたいというのが大きな問題です。

それと前回の委員会でも出ました、何で運賃高いんだ。何で高速道路が高いんだ。我々運送事業者は、先ほど樋口さんの説明の中にもありました。無駄が多過ぎる、実質の密度が甘い、そういった稼働状況の中で、高い高速道路、高い燃料、そういうものを、それから、税金も、後ほどちょっと触れますけれども、税金含め、全てほんとうに高水準のコストを強要されている。その中で、我々はコストダウンを要求されているわけです。そういう意味では、前提として、高速道路の引き下げ等々はお願したいなと思っております。

で、その次は、資料の8ページです。先ほど樋口さんのBCPの中にもありました。実質小さな運送屋は大手の運輸屋さんにも車、預けちゃっているから、配車権ないよと。それで、大手の運送屋さんには、それだけの運転手さんがいないというような問題があります。ここにトラックドライバーの年齢構成というのがあります。このいただいている資料では、トラックドライバーの年齢、どういう構成でできているか。1993年のデータでは、39.5%が20代の運転手さんがいたが、それが2010年では11.8%しかいなくなっている。大型トラックの場合ですと、15.1%あったのが3.8%になっちゃっている。ということで、ほんとうに若年化と、逆に見ますと、普通免許でも、50歳以上、50歳以上が1993年ですと13.3%程度だったのが、2010年では24.8%、大型のドライバーで見ますと、1993年で22.5%だったのが、同じく2010年には34.7%も占めるようになっちゃった。そういう意味では、ほんとうに少子・高齢化、その中で労働力不足というのが顕著にあらわれてくるというのに危機感さえ感じる次第です。

と同時に、現実問題として、去年の秋ごろから、私どもなんかに値下げ要請、料金の値下げをしてほしいという要請を大分いただいております。先ほどの6ページの資料へ戻っていただけますか。先ほどの6ページの資料をちょっとお目を通していただきたいんです。右の上です。営業利益率の推移、トラック運送事業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向になっており、苦しい状況が続いております。我々トラック協会なんかでもやっています運賃アンケートを見ますと、規模20台未満の会社というのはほとんど赤字です。そのような状況が今のトラック業界の現況としてあります。

それでは、その次のコースにいきます。

生きるための必死の努力ということです。お手元にお渡ししました別の冊子にグリーンエコプロジェクトというのがあります。ちょっと中、開いていただきたいと思うんですが、開きまして、左側のページにございます、これは運転手が車庫に戻ってきて、燃料を満タンにしたとき、満タンにすると、前回の満タンからどれだけ燃料を入れたのかな、そして、トリップメーターを見て、リッター何キロ走っているんだろうなというのを、運転手自身が計算します。それを集計してデータベース化していろいろとやるんですが、結果として、真ん中右側、6年間の実績というのがありますが、燃料費の向上は4.61%上がった。CO₂換算では杉の木195万本、燃料の削減で1,000万リッター、そして、交通事故の低減率というのが30%も減りましたとなっております。もう我々は、こういったグリーンエコプロジェクトに積極的に参加して、そして、今、お話ししたようなことを経営の一つのノウハウとして使っていかなきゃいかんという状況になっております。

その次がGマークです。次のページにGマークがあると思います。お手元の資料をちょっと目を通していただきたいと思います。

適正化事業で優良事業所の認定というのをやっております。これを取りますと、安全優良事業所ということで、このGマークの認定書をもらいます。今、全国のトラック協会、会員の25%はこのGマークを取得させようじゃないかということでやっています。実際このGマークやりますと、先ほどのグリーンエコプロジェクト以上に、具体的に安全についての取組を推進するようになっております。

ここにもう一つ、交差点での事故防止についてという冊子があります。1ページめくりますと、これは東京都トラック協会なんですけど、平成19年から平成23年、交差点での事故の件数となっております。このグラフを見ますと、平成19年から23年まで、事故の総件数が19年の55件から始まって23年まで213件の事故がありました。そのう

ち、交差点での事故は、19年の24件から合計の112件まで52.6%、半分以上が交差点付近での事故になっております。で、我々は交差点での事故で左折時、右折時、直進時ということと、それから、どういう方が被害者になっていらっしゃるのか。そして、一次当事者、いわゆる責任がこちらにあるやつということで分析を続けております。ちなみに、この表の一番右です。19年には交差点の事故の中、我々、トラック協会の会員の第一次当事者になった事故が21件、11件、6件、4件、3件、そのうちの交差点の事故がこういう形になっております。おかげさまで、グリーンエコプロジェクトとか、Gマークとか、それから、こういった直接的な事故防止活動等々によって、これだけ減っておりますけれども、でも、我々トラック協会のメンバーが関与してないやつですと、交差点での事故が62.2%ということになっております。引き続き交差点での事故をどういうふうになくしていくか、抑えていくかというのが我々にとっての使命となっております。

では、その次にまいります。

新しい物流施策大綱の策定に期待すること。4ページをお願いいたします。新しい物流施策大綱の策定に期待することとしてまとめております。これは先ほどの樋口さんのと同じです。生産性向上につながる、どうしたら上がっていくのかというのは生命線です。

まずは、3番目、軸重規制の緩和、一定の大型車両軸重を10トンから11.5トンに緩和してもらって、車両積載量の増加による生産性の向上、1つは、ハード的にキャパシティを上げるということが一つです。

それで、その次、それと同時に、生産性向上につながる道路網の整備、先ほど申し上げました渋滞解消と低炭素社会の物流、それと、先ほど触れました労働力不足、このためにもぜひ中型免許を見直ししてほしい。中型免許の導入によって、高校生が入ってきても、今の普通の車は運転できません。それは車両重量が5トンを上回る2トン車があまりにも多いからです。今、それで、重量規制を6.5トンにしてほしい。そうすれば、新卒の高校生も業界への就職チャンスが増えるよということをおっしゃっています。

それと、貨物自動車の荷おろしのための駐車場・荷さばき場の確保・拡充。先ほどちょっと触れませんでしたけれども、10ページ、今、業界で案外と問題にしておりますのが、駐車違反取り締まり、いわゆる放置車両、我々が車両を積んでいって荷おろしして配達をするというシーンがあります。配達に出ますと、車が放置車両という扱いを受けます。そのために平成18年、2006年から放置車両の確認事項が民間委託されましたせいもありまして、初めは、駐車違反を取り締まるのに最低15分はかかるから、15分以内に作

業をすれば、そうは問題ないんじゃないのというのが警察からの我々に対する説明だったんですが、今、何と15分以内で捕まっているケースが8割です。非常に学習効果というか、駐車違反の監視員の方々が技量が上がっている。大手の運送会社さんは、そのために2人乗車にして、1人は車につけているよというケースがあるんですが、先ほど言いましたような零細規模の会社ではまず無理です。そういうこともありまして、中型免許の見直しというのも、この渋滞解消等々含め、大きな問題だと思っております。

あとは、高速道路料金の見直し、車両関係諸税の見直し、石油関連税の見直しということで、ちょっと車両にかかる費用を最後に目を通していただきたいと思います。お手元にご覧いただけます13ページを見ていただきますと、車両にかかる税金というのが、取得した段階、それから、保有している段階、それで、実際に使っている、使用している段階という3段階にそれぞれご丁寧に税金かかっております。で、資料の12ページに戻っていただきますと、左側に水色で自動車関係諸税7兆7,000億円、租税総収入の9.8%、非常に大きな負担になっております。今、国会ではこの中で自動車重量税及び取得税等々に関して、減免しようじゃないかという話がありますけど、合わせると9,000億円になるので、やっぱりそんなお金無理だよねと、みたいな話があって、我々、びくついているんですが、ぜひともこの辺のところはやっていただきたいなという感じでございます。

以上、我々が非常に苦しい環境の中で生き残るための努力をしているよと。と同時に、そのためには、物流施策大綱の中でぜひ組み入れていただきたいような項目を少しお話しいたしました。我々の苦しい状況をお察しいただき、中身の濃い物流施策大綱を策定いただけたらと思っております。ご静聴ありがとうございました。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、続きまして三浦委員によろしくお願い申し上げます。

【三浦委員】

10分ということでしたので、5時ぐらいをめぐりにお話ししたいと思います。新しい総合物流施策大綱の策定に向けた要望ということで、物の流れを中心にできるだけ具体的なデータでご説明したいと思います。また、中国・韓国や今後新興してくる国々を相手にしている日本の自動車製造業という立場で、お話をさせていただきたいと思っております。

次のページをお願いします。

こちらに示しましたのは、2007年から2011年までの日本の自動車メーカーの生産状

況です。バブル絶頂からリーマン以降で、全体として167万台減少しています。しかしながら、その中でも海外生産は増えており、減少分の多くは、国内生産分の約320万台となっています。内、輸出向けの減少は200万台あり、自動車業界としては、国内生産が大幅に落ちているものの、海外生産分は増えているということをご説明した資料です。

次のページをお願いします。

これを当社に当てはめてみますと、2007年以降、輸出台数は100万台以上減っております。その分、海外生産はリーマンショックで一度落ちたものの、400万台を維持している、あるいは上向きになっています。ドルが119円から79円へ下落するに従って、輸出はどんどん減少し、海外で生産せざるを得ない状況になっているというのが現状です。

具体的に我々の競争相手の1つである韓国の現代自動車と比較致しますと、ちょうどリーマンの直前にあたる2008年には、我々は国内で401万台生産し、内258万台を輸出しています。一方、現代はと言いますと、280万台の生産でした。しかし、2011年には、東日本大震災もあったため、トヨタの国内生産台数は276万台まで激減しました。一方、現代は330万台となり、輸出台数においても大きく差をつけられています。現在、若干ウォン高・円安で動いてはいますが、いずれにしましても同じ様な傾向にあります。

次のページは、組立工場から、海外の代理店・工場までの輸出車両や部品の流れを示しています。組立工場から輸出船積み港までの輸送については、かなりの費用が発生しています。その下の表をご覧くださいますと、高速道路料金に関しては、日本を100とした場合に中国・韓国が約2割程度、アメリカでは原則無料となっています。また、日本の港湾で輸出入に関わる一本のコンテナ料金を100としますと、高雄では約70、釜山では約60となっています。車を輸出するにも、あるいは部品を輸出するにも、先ほども樋口社長よりお話がありましたが、国内物流においては諸外国に比べてかなり多くの費用が発生しています。

次のページに移りますが、基本的に日本国内で物や人が動くとは海外、特に我々の競争相手である中国・韓国と比して非常にコストが高くなってしまいます。従って当然のことながら、我々トヨタ自動車は、中長期の方針として、原価低減など様々な取り組みを行い競争力強化を図っています。そのような取り組みにより、弊社の社長がずっと申し上げております、国内生産300万台を維持していきたいと考えています。これは日本での技術レベルの維持向上や雇用の確保からも大変重要なことだと思っております。そのためにも、新しい物

流施策大綱には今後10年、あるいはそれ以上に向けて、海外メーカーと対等に戦っていくための土俵づくりをお願いしたいと思っています。

次のページは当社の生産推移と2013年の生産計画を示しています。最新のデータですと若干数字が変更となっており、一番右端の本年2013年の総計画台数が870万台となっていますが、正確には879万台、国内生産が310万台になっていますが、こちらが302万台となります。国内生産の内、輸出が171万台・国内販売が131万台ということで、一番最初にお示したデータと同様、国内販売・輸出共に減少傾向にあります。一層の現地生産を進めない限り、ビジネスが難しい状況ですが、何とか300万台は維持したいというのが、今のトヨタの思いです。

そういう中で、国内現地生産と海外現地生産で部品物流コスト競争力を比較しますと、日本において1台の車をつくるために必要な部品の物流コストを100としたとき、北米・アジア・中国は約2割安いコストでの調達が可能となっています。その中でも、欧米では高速料金が無料であるのに対し、日本国内では、約8%の高速道路料金が物流コストに含まれています。

高速道路料金に関して、あと2枚ほど追加させていただきます。中国の高速道路料金と比較した時、現在様々な国費を投入いただき、ご支援をいただいておりますが、日本は割引後の料金でも、15%程度中国に負けています。

また、次のページで具体的なデータを示していますが、ある物流会社の売りに占める高速道路料金の割合は、通常料金の場合、約4.1%となりますが、現在の割引制度のおかげで、1.7%ほど下がり、2.4%となっています。この割引制度があって、ようやく営業利益が1%出ているという状況です。先ほどのお二方のご発言にもあります通り、物流会社は現在、利益を出すことがなかなか難しい状況にあり、なんとか費用を下げっていくための土俵づくりをお願いしたいと思っています。

次のページですが、先ほど樋口社長の話にもありました通り、高速道路のおかげでトラックの回転率が上がるため、ぜひ使っていきたいと考えています。我々の物流センターから名古屋港まで(約60km)の物流を考えたとき、一般道路では1、2回しか往復できないところが、高速道路により3回、4回往復できるようになります。

しかし、ここで高速代を通常料金としてカウントした場合、料金アップ分は回転率向上によるコスト削減分とほぼイコールになってしまいます。いずれにしても、高速道路で移動するメリットは享受したいと思っていますし、これが十分活用できる国にしていく

ということが大切だと思います。

次のページですが、名古屋港からポストチヌイ港までの部品物流を検討したのですが、ポストチヌイまでの荷量が少ないため、名古屋港から出発しますと国内各港で荷物を集荷するため、現状6日かかります。しかし、富山港に荷を集中させ、そこからポストチヌイへ運べば、2日で到着します。一方で、陸送コストの観点から見ると、名古屋港から出荷するよりも3倍の費用がかかってしまいます。中でも、高速道路料金が28%を占めており、諸外国と比べて物を動かすコストが高い、というのが現状です。

最後に、新たな物流施策大綱への要望内容について申し上げます。こちらは、07年時点での日本で1台の車を製造・販売するために必要な総物流コストを100としたときの、国内海外生産における推移を示したものです。海外では様々な改善を行った結果、日本との総物流コストの差が、93から78まで広がってしまいました。国内はどうしてもある程度の費用がかかってしまいます。物流費だけに限っても、海外へ持っていったほうが安く生産できる、というのが現状です。そういう意味でも、物流費低減のための効率性の向上など改善を行ってはおりますが、基本的には物が動けば多くの費用が発生するという根本的な部分を何とかしたいと思っています。こういった視点も踏まえ、海外と互角に戦える物流インフラの整備促進、高速道路・港湾料金の低減・見直しをぜひお願いしたいと考えています。世界でビジネスを行う日本の製造業として、何としてでも日本のモノづくりを維持していくため、一生懸命頑張っている会社の一例として、当社の取り組み・考えをご紹介します。

以上で発表を終わります。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。

それでは、3人の委員の方からプレゼンテーションいただきましたので、それを踏まえて、意見交換に入りますけれども、その前に、議事の2番目として、関連する内容ですので、事務局から補足説明を頂戴します。これは、議事次第の2番目を見ていただきますとわかりますように、これまでの委員会での各委員からのご意見等に関する補足説明、これが一つ、それから、事業者団体等のヒアリングについて、その概要のご報告をいただくということで、事務局からまとめて説明を頂戴したいと思います。よろしくお願いたします。

【成瀬室長】 それでは、資料5-1と右肩に書いた資料をごらんください。国土交通省港湾局の港湾物流戦略室の成瀬と申します。

この資料は、前回の委員会のおきに青山委員、その他の委員の方々から、日本の港湾が釜山におくれをとっている要因、あるいはハブ化が進まなかった要因はどこにあるのかという観点を踏まえまして、用意させていただいたものでございます。

1 ページめくっていただきますと、これが現在の主要港のコンテナ取扱貨物量の推移というのが書いてございます。時系列的に並んでおりますけれども、今、一番世界で扱っているのが、右上にあります上海、シンガポール、香港等々があります。日本の港はどうかといいますと、この下側のほうに東京の455万を先頭に、横浜308万等々とありますが、海外の諸港と比べますと、取扱量は低い状況でございます。これを全部足しますと、真ん中あたりにあります日本全体187万5,000個というふうになります。これが釜山ですと、1,618万ということですので、ほぼ釜山1港の取扱量を日本はやや上回っているといったのが現状でございます。

では、この中で日本と釜山港におきます貨物の関係がどうなっているのかというのを示したのが2ページ目でございます。これは、グラフにありますけれども、このピンク色の部分、これが、いわゆる純粋な輸出入の貨物の部分でございます。日本で、この水色の部分は、これはトランシップ貨物取扱量とありますけれども、これは当該国に直接入らないものです。例えば釜山のほうでいきますと、735万とありますけれども、これは、例えば中国からアメリカに出す貨物、あるいは日本からヨーロッパに出す貨物を一旦釜山に持ってきて、そこで積みかえて運んでいるといったものの量をあらわしているものでございます。これを見ていただいたらおわかりのとおり、日本のトランシップの貨物が2%ぐらい、ほとんどが日本への直の輸出入ですけれども、釜山につきましては、半分ぐらいが積みかえ貨物を扱っているといった状況でございます。

こういった中で、3ページでございますけれども、日本国内の発着貨物におきましても、釜山港等東アジア主要港に積みかえられて輸出入されるものの割合が増加しております。左側の図を見ていただきますと、先ほど申しました、直接日本の港から海外の目的地に行くものが緑色、釜山港等で積みかえられるものが赤色ということですが、この赤色の割合が増えておまして、最近少し傾向としては減少傾向もあるんですけども、9.7%、約1割が海外の諸港で積みかえられているといった状況でございます。

こういった中で、4ページ、我が国の港とアジア主要港におきます基幹航路、ここで基幹航路といいますのは、アメリカ向け、あるいはヨーロッパ向けの航路の数でございますけれども、この数を比較したものが4ページ目でございます。左半分がアジア諸港、右半

分が東京、横浜、名古屋、大阪等、日本の港湾ということですが、アジア諸港におきましては、この基幹航路の数、増加するか、横ばいな状況にあるといったものでございます。アジア諸港は、著しい経済成長によりまして、出す貨物、あるいは先ほど申しました積みかえる貨物がかなり増えているといったものでございます。これに対しまして、日本におきましては、基幹航路の便数は減少ぎみの傾向にあると。船舶の大型化ですとか、航路の再編等の影響も出てきているものでございます。

それで、5ページ目、ご質問の中にありましたハブ港ということですが、大きく分けるとハブ港、2通りあると思っております。1つが、先ほど申しましたトランシップ型、すなわち、自国の貨物もさることながら、近隣の国の貨物を集めて積みかえることによりまして機能する港。それと、もう一つは、ベースカーゴ型とありますけれども、自国の貨物、背後にあります自国の貨物を中心に扱って、それでハブ港として機能するもの、2通りのパターンが大きくあるのかなと思っております。

じゃあ、それをどんなところがどうなのかというのが6ページでございます。これを見ていただきますと、ピンクの部分が自国発着の貨物、水色の部分がよその国の貨物を積みかえているといったものでございます。左から順番に並べておりますけれども、シンガポール、これは積みかえの量が84%ということで、典型的なトランシップ型の港湾であります。釜山が先ほど言いましたように44%、香港24%、上海もかなり後背地から出てくるもの、多いんですけども、積みかえもまあまあありまして、21%、これに比較しまして、日本の場合は、積みかえ貨物が3%というふうな状況になっております。ベースカーゴ型ということでございます。

そういった中で、我が国のコンテナの港におきます、その状況でございますけれども、それを世界と比較したものが7ページでございます。ちょっと見にくくて恐縮なんですけれども、このグラフの中で、日本がこのえんじ色、下から2番目の欄にありますえんじ色のもの、で、日本以外のアジアの港が一番下の灰色の部分でございます。これは2000年から2010年まででございますと、全世界におきましては、左上のほうに書いておりますけれども、2億3,000万個から5億個、すなわち、2.2倍の増加になっております。日本も増えてはいます。1,313万個から1,875万個、1.4倍増えているんですけども、日本を含まないアジア、これが2.6倍、9,200個から2億4,400万個という、この急成長しますアジアの勢いがかなり上回っているということで、日本の相対的な地位が今、減少ぎみにあるということでございます。

それを絶対量であらわしましたものが8ページでございまして、この左側は、この白丸が1980年の貨物の取扱量、このピンク色が2011年、一昨年の扱い量ということですけれども、シンガポールですとか、香港ですとか、もともと、先ほど言いましたトランシップをするような港自身は、80年代も結構扱っていたんですけれども、2011年になりますと、圧倒的に背後から出ます貨物量を扱う上海ですとか、深圳ですとか、中国の港が随分伸びてきていると。世界のランキングも、右側にありますけれども、1980年には神戸は世界4位、横浜は13位等であったんですけれども、2011年になりますと、10港のうち、ドバイを入れますと、アジアが9港、そのうち中国が6港入っているということで、勢力図が随分変わってきたというところはございます。

そういった中で、国際基幹航路ではどういうところを通っているんだというのをあらわしたのが9ページでございます。これ、シンガポールですとか、ここに書いています香港、上海、釜山というのは、欧州に行くにも、北米に行くにも、いわば、最短の経路に乗っているといったところでございます。一方、我が国、これ、京浜、阪神、それぞれ丸つけておりますけれども、湾中央部に位置しまして、東京湾の奥、あるいは大阪湾の奥にあるということで、入港までにちょっとロスがあるということが一つありますのと、先ほど申しました、アジア諸港と比べまして、貨物の量の伸びが相対的に低いということで、寄港がなされないような場合も今、出てきているといった状況でございます。

一方、では、コストはどうなんだというのを示しましたのが10ページでございます。これはちょっとデータ、古い日本ですけれども、平成20年におきますコンテナ取扱料金の国際比較ということで、これ、2000年と比べて、京浜港では2割程度実際に減ったという実績があるんですけれども、この減った実績をもって比べてみても、アジア諸港と比べるとまだ差があると。一番安い釜山新港、これは平成18年に供用いたしましたけれども、約6割程度のコストになっているといった状況がございます。

これに加えて、11ページ、これは、先ほど言いましたその積みかえだけじゃなくって、産業を誘致しようというふうな動きが今、釜山のほうで積極的にやられております。これはその物流関連企業誘致への支援制度の比較でございます。保税制度、税制の特例、それと、敷地の賃料ということで簡単に比較したものですけれども、保税制度で申しますと、左が日本、右が韓国ですけれども、日本の場合は、許可の手数料もそれなりの額は取っていると。蔵置可能期間にも期限がある。これに対しまして、釜山のほうは無料、あるいは無制限といったものがございます。税制で申しますと、法人税、日本の場合も幾つかの控

除、あるいは特別償却とかあるんですけれども、釜山の場合は、年限は限っておりますけど、免除といった抜本的な違いがあります。また、参考ということで下から2番目に書いていますけれども、敷地の賃料ですけれども、横浜で4,000円ぐらいに対しまして、釜山で38円と、100倍ぐらいの差があるということで、企業立地に対します制度にも差が出てきているというようなものでございます。

12ページが、では、この企業立地というのはどういったところでなされるのかということで、これは釜山新港ですけれども、ここに背後用地と書いていますけれども、このコンテナターミナルの背後にこういった組み立てですとか、仕分け、あるいは包装するような施設、保管施設、こういったロジスティック機能を擁したものを大規模に用意する。その設置に当たりましては、先ほど申しましたような支援制度を今後使おうとしているといったものでございます。

それと、一方、これは、我々の立場からはなかなかちょっと口幅ったいところも問題あるんですけれども、13ページ、これは地方港におきます外航船社におきます支援措置、すなわち、地方港、地方の港から、例えば釜山港に出す場合に優遇措置を設けようというのが、各港湾での取り組みの中に一応見られるところでございます。これはA港、B港、C港、D港とありますけれども、2種類ありまして、外国の船社に出す支援と、それと、荷物の持ち主、荷主さんに出す支援。例えばA港では、外航コンテナにつきましては、使用料を半分にしましょう、あるいは荷主さんに対しても、コンテナ1個当たり2万円を補助しましょうと。B港も、荷役機械使用料の減免しましょう。C港におきましても、新しい荷主さんに対しましては、1個当たり1万円ないし2万円の補助をしましょう。D港におきましても、利用料金を下げましょうといったようなことを今やられているようなところもございます。これらにつきましては、後ほど説明いたしますけれども、我々のほうで今、取り組んでいます戦略港湾施策に基づく、京浜港、阪神港への荷役の集荷に対しても同じような条件でやってくださいよといったお願いをしているところでございます。

14ページは、施設整備の比較ということで出していますけれども、現在、国際基幹航路で主流となります、最大級のコンテナ船に対応いたしますバース、岸壁ですけれども、16メートル以上というのが一つの指標になっていますけれども、日本の場合、今、戦略港湾と名古屋港と合わせて9バースということですが、釜山におきましては17バース、光陽でも16バース、上海でも16バースといったように、整備の部分でも若干差ができていたという状況にございます。

じゃあ、これらをどうしようかということで今、取り組んでいますのが戦略港湾政策ということでございます。15ページにその概要を書いていますけれども、基本は、先ほど申しました減少ぎみにあります基幹航路の維持・拡大を図っていこうといったものでございます。そのための指標といたしまして、2015年を一つの目標に、先ほど言いました地方港から東アジアに流れていますトランシップの貨物、これを京浜、阪神に集めようというふうな取り組みを今しております。2つ目が2020年、国際トランシップも視野に入れと書いていますけれども、これは先ほど説明しました2ページないし6ページのグラフでいいますと、その水色の部分、水色の部分を増やしていこうというふうなものでございます。この施策につきましては、2010年に阪神港、京浜港を戦略港湾として選定いたしました。実現のための方策として下に掲げておりますけれども、5つの施策、すなわち、コンテナターミナル全体の一体運営によりますコストの削減、それと、フィーダー網の抜本的な強化ということで、その右下にあります、海外諸港に流れていたものを京浜、阪神に集約していこうということ、そして、ゲートオープン等の拡大によりますサービスの向上、大水深バース等の整備、それと、運営会社の設立等に今、取り組んでいるところでございます。

16ページがそれを踏まえまして、平成23年に港湾法案を改正いたしました。種類を見直ししまして、戦略港湾という、23港ありました特定重要港湾から5港をさらによりすぐりまして、ここに対しまして、施策、あるいは予算等の集中をやっていこうということで、国費の負担率の引き上げとか、運営会社制度の創設、あるいはその運営会社に対します無利子貸付制度の創設等に取り組んでいるところでございます。

最後が17ページですけれども、運営会社というものを今、まさに取り組んでいるところでございますけれども、この運営会社が真ん中にございます。これは国土交通大臣が指定するということになっておりますけれども、国、あるいは港湾管理者たる地方公共団体が持っています岸壁ですとか、ヤード等の行政財産、これを、この真ん中にあります運営会社に低料金で貸し付けるということをやります。それと、荷役機械等の施設整備に関します無利子貸付等の優遇措置をとると。そして、この真ん中の絵にあります港湾施設とありますけれども、自社が持っています岸壁等の施設がありますが、これに国からの施設、あるいは港湾管理者から施設を借り受けて、一体的に、例えば東京港で一つ、横浜港で一つ、ゆくゆくはそれを統合して、京浜港で一つの会社としてスケールメリットを出した効率的な運営をやっていこうと。それに対しまして民間からの出資を募った上で、利用者に

対する料金徴収を得て高品質のサービスを提供していこうと、こういった施策に今、取り組んでいるところでございます。

説明は以上でございます。

【馬場崎課長】 大変恐縮ですが、引き続きまして、資料5-2に基づきまして、追加でご説明する資料をご用意しておりますので、それをご説明させていただきます。

資料5-2は、物流コスト低減と物流事業ということでございます。これは、これまでの委員会、それから、前回もご説明しました事業者ヒアリング、それから、今回もそうでございますけれども、物流コストの低減、それと、規制緩和をはじめとするその制度についてのご議論がございましたので、それについてのこれまでの流れについて、資料をご用意いたしました。

表紙をめくっていただきまして、最初が我が国企業の物流コストの推移ということでございまして、2ページ目、3ページ目にございますが、これは日本ロジスティックシステム協会が物流コスト調査報告というのを毎年出してございまして、それに基づいた資料でございまして、売上高物流コスト比率の推移ということでございます。2ページ目が全業種、下に業種のご説明が書いてありますし、物流コストの中身が書いてありますが、全体的に申し上げますと、全業種、主要製造業でも1990年代後半から2000年にかけて低下をして、2005年以降は横ばいで推移をしていることが見てとれると思います。

3ページ目が、今度、製造業と卸売業と小売業についてまとめたものでございます。小売りなど、多少でこぼこがあるところがございますが、全体的には今、このお手元のような状況になっているということでございます。

次のパートが物流事業の制度改正と物流事業者数の推移というのををご用意しております。これは、物流事業、特に運輸事業につきましては、平成2年のトラック事業を皮切りに、その後、これまで規制緩和という形で参入制度を大きく変更してきております。参入制度、需給調整規制というのをなくして、免許制から許可制にするといったことと、あと、運賃をそれまでの認可、料金規制から届け出、あるいはその届け出もなくすといった制度改正を行ってきたということでございますが、それと、その事業者数の関係について、ご用意いたしております。

5ページ目が、これはトラック事業でございます。1990年に大きな制度改正をし、2003年にも制度改正をしておりますが、トラック事業は、ごらんのとおり、事業者数が約6割ほど増えてきています。同じように6ページ目が倉庫業、利用運送事業の状況で

ございまして、倉庫業というのは、これはもともと需給調整規制といったような形ではございませんが、これは許可制を登録制にする制度改革を行っておりますし、利用運送事業、これは鉄道利用とか、内航利用、外航利用、航空利用の合計ということでございます。ごらんのような形で制度改革を行っております。それと、事業者数がそれぞれ増加していることが見てとれるわけでありまして。

一方で、今度は内航海運業、港湾運送業について7ページで示しております。内航海運業につきましては、1998年の船腹調整事業の廃止というのが大きな制度変更になるわけでありまして、これを行っております。2005年には事業参入についても、許可制を登録制に制度変更しております。港湾運送業につきましては、需給調整を行ってまいりましたものを、これを廃止し、免許制を許可制に移行することを、2段階でやっています。ご覧いただいてわかるとおり、トラック、利用運送事業につきましては、制度改革が早かったということもありますが、この段階からほぼ一直線に増えてきているということでございますが、一方で、内航、港湾運送事業というのは、もともと事業者数がずっと減ってきた中で、制度改革というのを行ったということで、一般に規制緩和すると事業者数増えるということが考えられるわけでありまして、必ずしもそのような形にはなっていないことが分かります。

今度は、その物流事業の制度改革とサービス価格指数の推移ということで、9ページ目からお示しております。サービス価格指数は、これは日銀が発表しております指数でございまして、下の注のところにちょっと書いておりますが、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したもので、原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した実際の取引価格について、サービス提供者、この場合は生産者ということになりますが、継続的に調査をしているということでございます。調査は全部で823ということでありまして、これからお話しするトラックなどそれぞれを全部足して823ということでございますので、もともとのサンプル数はそんなに大きくはないですが、支払い運賃の水準ということで、継続的に追えるようなデータというのが、この日銀のサービス価格指数ということでございますので、それをご説明しているということでございます。

9ページ目がトラック事業でございまして、トラック事業につきましては、サービス価格指数、90年代をピークにずうっと下がってきていまして、最近については、少し横ばいになってきています。先ほど委員のプレゼンテーションもありましたけれども、一方で、トラックの運送事業の営業利益率というのは2007年度からずっとマイナスが続いてい

ます。これをごらんいただいでわかるとおりですけども、制度改正によって大きく価格変動が行われているということでは必ずしもない、そんな状況になっているのかなと思います。一方で、最近の動きとしては、やっぱり燃料価格の変動によって影響が出てきていることが見てとれるのではないかと思います。

同じく10ページ目が内航でございます。内航につきましても、これは制度改正というよりは、それぞれの時代の市況を反映していますと。最近は燃料価格、これはちょっと仮置きで原油価格の推移と比べ合わせておりますけれども、実際、最近のこのサービス価格指数の変動としては、燃料価格が効いてきているのかなと思われまます。

11ページ目が鉄道、12ページ目が航空の国際・国内ということでございます。鉄道につきましては、基本的にはもうJR貨物さんが基本でありますけれども、実際の取引の場合は、鉄道の利用運送事業者が間に介在するというのでありますので、それを含めた形での価格指数となっております、制度改正もその鉄道事業及びその利用運送事業に係る事項を書いておりますが、これも制度改正というよりは、むしろそれぞれの時々の市況において変動していると思われまます。

12ページ目が同じく航空でございます。航空につきましては、国際航空貨物の変動が大きいということでもあります。特に燃料価格の上昇に従って国際航空貨物の水準が、多少最近上がり気味になっています。

以上が、制度改正と、それに伴う事業者数、それと、サービス価格指数の状況ということでございました。

今、ご覧いただきました物流事業の中で特にトラック事業について、その構造をもう一回おさらいということでお示ししたのが15ページからでございます。トラックの原価構成ということでございます。これは全日本トラック協会さんがお調べになった数字でございますけれども、トラック運送の1台1カ月当たりの車種別の運送原価構成ということで、運転者の人件費が最も高い割合を示していますし、それから、燃料油脂費の占める割合も大きくなっています。

16ページ目がトラック事業の労働環境ということでございます。これも当委員会でご前にお示しましたが、トラック運転者の平均の月間の労働時間数は、他産業に比べてもかなり高くなっている一方で、一人当たりの平均給与というのは全産業よりも下回っているといったようなことで、その運転者をめぐる環境というのはかなりよろしくないといったような状況が続いていることを示しています。

先ほど結城委員のご説明にもありましたが、年齢構成も急速に高齢化していることが17ページで示されています。

18ページ目ではありますが、これは独禁法の特殊指定について書いてあります。特殊指定というのは、特定の事業分野について、独占禁止法の禁止行為である不公正な取引方法の規制に関して、具体的な基準を公正取引委員会が示して、重点的に、監視するものですが、実は新聞と大規模小売業とともに物流業がその業種に指定されています。下の図にございますけれども、対象となる取引がこのようになっておりまして、禁止行為類型というのが①から⑨となっております。これは物流については、荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定されているものでして、2004年に指定された制度として運用されています。

5-2を簡単にご説明いたしました。

それから、引き続きまして、事業者ヒアリングについて簡単にご説明いたします。資料の6-1でございます。2回目のヒアリングを先月の12月17日に実施させていただいております。ヒアリングを実施した団体は日本貨物鉄道、全国トラックターミナル協会、それから、日本港運協会の3社団体でございます。

日本貨物鉄道、これはJR貨物でございますが、これについては、全国をカバーする鉄道ネットワークを使って、環境の負荷の少ない物流を実現することについて、さらに貢献をしていきたいと、それから、災害時における安全・確実な物流の確保に貢献したいとのご説明があり、最近では、貨物ターミナル駅などの大規模なインフラの改良も行って、利便性の向上やリードタイムの改善等輸送サービスの充実を図っていること、国鉄時代から使っている老朽化した機関車の更新を順次進めていること、国際物流への取り組みとして、中韓をターゲットとしたSEA&RAILサービスを実現しようとしていることについてご説明がありました。

一方で、委員とのやりとりでは、モーダルシフトというのがなかなかうまく進んでいないかといったやりとりがありました。

それから、全国トラックターミナル協会でございます。このトラックターミナルは、貨物を積み合わせて輸送する際の荷さばきの拠点ということで、多数の事業者が利用する公共的な一般ターミナルというのを運営しておられる会社の協会ということでございます。

トラック業界と非常に近いということもありますので、ご意見として、物流産業というのは規制緩和で疲弊が進んでいて、収益率も下がっている、労働条件も悪化していると、

こういう中で若年層の人材が入ってこないことと、こういうことについて十分対応してもらいたいといったご意見をいただきまして、それに関するやりとりが行われました。

それから、3団体目が日本港運協会でございまして、これは港湾における荷役を中心に行っている事業者の協会ですが、これまでの規制の見直しの問題と物流コストの更なる低減についてご意見をいただいております。港湾運送事業はこれまで需給調整規制を撤廃するなどの規制緩和とか、機械化・情報化を進め、また、日曜荷役等の実施など、できる限りのことは実施してきた。港湾コストも2割弱の低減を実施するなど、努力はしてきたが、一方で、物流大綱ではこれまで4回策定されたが、これまでいろいろ施策を講じてきたにもかかわらず、産業の海外立地とか、空洞化が進んでいると、これがほんとうに物流コストが下がらない、あるいは高いということだけなのかというのはしっかり議論してもらいたいといったご意見がありました。また、長距離基幹航路、先ほどもご説明ありましたが、これの減少についても、なぜ改善しないのか、この場で議論していただきたいといったご意見がありました。それから、物流コストのあり方についても、適正な議論を期待しているといったご意見がありました。また、国際基幹航路について、国際コンテナ戦略港湾である京浜、阪神港に寄港するような施策を大綱で明記し、一層推進してほしいといったご意見をいただき、これに関するやりとりが行われたということでございます。

私からは以上でございます。

【佐合課長】 それでは、続きまして、資料6-2に関しまして、事業者の方からヒアリングした中身について、簡単にご説明したいと思います。時間もありませんので、要望事項に焦点を絞ってご説明したいと思います。

まず、日本電気工業会でございますけれども、中国、ASEANなどでの海外生産が増えているという状況の中で、例えば発電機のタービンなど付加価値の高い、また高度なものづくり技術が必要なものは国内に残しているという状況ではありますが、円高などの事業環境の転換から、海外での生産移転が余儀なくされる状況になりつつあるということでございます。

その中で、特に要望としては、岸壁の強化、タービンなど大型の重量貨物を今、その重量に耐えられるものが少ないということで、わざわざ分解をして現地に輸出して、そこで組み立てるといったようなこともしているようなので、岸壁の強化、あるいは大型の貨物を運ぶための特殊車両の通行許可の柔軟な対応ということでございます。

それから、こういう大型の重電製品というのは受注生産が多いという特徴がありまして、

すると、そのゲートオープン時間の24時間化とか、コンテナヤードの365日稼働ということ要望されています。ただ、夜間とか、深夜の荷役料金を低廉に抑えたものということ希望されています。また、陸送の効率を上げるため、今日の委員の方のプレゼンテーションもございましたけれども、港湾近隣の渋滞緩和措置ということを要望されているということでございます。

それから、石油化学工業会でございますけれども、気体・液体・固体、いろんな姿のものを輸送手段を使い分けて輸送されているということでもありますけれども、要望としていただいたところは、ケミカルタンカーの老朽化とか、船員不足への対応といったところを上挙げられておりました。それから、樹脂輸送を鉄道とか、船舶輸送にモーダルシフトを進めるということなんですけれども、個社では努力をしているところはあるんですが、もうちょっとその環境整備を進めてほしいということでございます。それから、港湾に関して夜間入港の柔軟化ということでございます。それから、瀬取りというところで、大型船で物を海外から持ってきて、それを国内のほかの港に持っていくときに、中型、小型船に貨物を積みかえて輸送すると、この瀬取りというのがあるんですけれども、これに関連して外国船でも貨物を受け取って、ほかの港に輸送できるように、そのカボタージュ規制を緩和してほしい。それから、港湾でのクレーン操縦等の外国人規制の緩和などもしてほしい。それから、瀬取りに使用する船舶というのが、国内の船舶としては比較的小型のものが多く、何度もその小型船を使わなければならないので、中型船で持って行けるように、その適正規模のものがいないということから、そういった船舶を建造するときの補助なども大事ではないかということをいただきました。

それから、電子情報技術産業協会ですけれども、全般的な傾向として、世界的に電子情報産業の生産額は増加傾向にあるものの、日系企業の実績は事業環境の悪化から減少傾向にあるということでございます。主たる要望事項としては、東京港の渋滞改善ということでございます。このために追加的な料金を徴収せずにコンテナヤードのゲートオープン時間を拡大すること、あるいは周辺道路の拡幅、拡充、こういったことを要望されております。貿易手続のさらなる改革ということで、所管の税関署だけではなく、遠隔地で輸出入申告ができるようにしてほしい。あるいはAEO制度認定者に対して、さらなる事務手続の緩和などのメリットを強化してほしいといった要望が挙げられておりました。

これ以外にもその意見交換の中で、コンテナ輸送を効率化して、港湾近隣での渋滞解消にもつながるようなコンテナのラウンドユース、輸出業者、輸入業者がそのコンテナを効

率的に使っていくというシステムですけれども、この輸出業者、輸入業者のマッチングがこの中でうまくいくのが大事で、その中で政府の支援なんかもあるとありがたいといった要望もいただいております。

それから、最後に、日本貿易会ですけれども、主たる要望としては、まず、インフラ面でございますけれども、地方港も含めたコンテナ荷役設備の拡充が大事ということでございます。それから、コンテナの海上輸送で持ってきたものを国内で安全に輸送するために、コンテナの中に貨物が偏って積み込まれているといったようなことがあると困りますので、そういったものを事前に計測できるようなコンテナの重量とか、偏荷重を測定できる設備が必要になっ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、鉄鉱石、石炭、穀物などのバルク港湾の荷役設備が老朽化しているということで、耐震強化などの対応が必要だということでございます。それから、日本ではなかなかまだ一般化しておりませんが、国際的には45フィートコンテナの活用というのが標準化されつつある中で、その国内輸送が可能となれば、それだけ物流の効率化が可能なので、道路整備等が重要ではないかとということでございました。

それから、通関手続に関しまして、これもAEO制度の改善、利用拡大ということで、延納担保の差し入れ、こういったものが少しその手続が緩和されるとありがたいということでございます。それから、輸出入の申告官署に関して、先ほどの要望と同じでございますけれども、輸出入を行う港湾の所管する官署しか対応してもらえないので、ちょっと不便があるということでございます。そういった要望をいただいております。

資料5-3にTPPの現状についてということで1枚紙を簡単に配らせていただいております。我が国、まだその正式に交渉参加しているわけでもございませんので、客観的に情報などを整理したものでございますけれども、2010年から交渉が始まって、目的としては、より高い水準の経済活動の自由化を実現するということと、単に関税分野だけではなくて、非関税分野などの新しい分野を含む包括的な協定にするということで議論がなされているということでございます。特に物流に関連するものとしては、物品市場アクセス、貿易円滑化、この2つの分野に関しての議論が関係してくると思いますけれども、当然ここで経済活動、貿易活動の自由化を推進するような議論が進展していったら、我が国もそこに関与するということになれば物流が増えるわけですから、それに対応したインフラ整備なり、制度改革なり、そういったものも検討していくという必要が出てくるのかなと考えております。

以上でございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、委員のプレゼンテーション、事務局からのご説明は終わりましたので、ここから意見交換に移らせていただきたいと思います。材料が非常にたくさんあったものから、ここまでの1時間40分かかってしまったために、当初予定されている6時までという時間ですと、ほとんどその意見交換という時間になりませんので、ご用をお持ちの委員の方はもちろんそのそれぞれのご予定に従っていただくとして、若干時間が少し延びるかもしれませんが、可能な範囲でご参画いただければと思います。

今までいろいろな事項が出てきておりますので、意見交換といっても、多少分けて、最初に、物流の効率化とか、コスト低減といったような領域の問題、それから、もう一つは、安全とか、防災とか、環境とか、そんなような、それ以外の面ということで分けて議論させていただければと思います。

最初は5時5分ぐらいから意見交換に入れるという勘定でいたものですから、それぞれ第1の領域で30分ぐらい、第2の領域で20分ぐらい時間をとるつもりでございました。しかし、そんなにはたくさんはとれないと思いますので、15分から20分というのが一つ、それから、10分から15分というのがもう一つぐらい、こんな形になろうかと思いますが、どうぞ、ひとつよろしくお願いを申し上げます。

最初に、物流の効率化、あるいはコスト低減にかかわるようなことがたくさん今日も出てきておりますので、その中でお考えのこと、あるいはご意見、ご質問等々、ご自由にご発言を頂戴したいと思いますので、挙手をお願いしたいと思います。よろしくお願いをいたします。では、増井先生。

【増井委員】

いろいろと教えていただきまして、ありがとうございました。

まず、樋口委員と結城委員にお伺いしたいのですが、高速道路の料金を無料化したり、下げていただくと非常にコストダウンにつながるというお話を伺ったのですが、お2方とも渋滞というお話も一緒に出てきました。ということは、料金を下げる、例えば無料にすると、従来来なかった車がそこへ入ってきて渋滞を起こすというような現象が非常にあちらこちらで起こっているかに思います。これは単純に料金が下がるとコストダウンになるというふうに考えていいのか、それとも、やっぱり渋滞によるコスト増というものもある程度考えておかないと、回転率がそれぞれ悪くなって、非常にコスト負担が増えるの

ではないかなという懸念があるのではないかとというのがまず1点でございます。

それから、行政の方にお伺いしたいのですが、個々のいろいろな対策を打たれているんですが、たとえば高速道路料金を無料化したおかげで、海運業が非常に苦勞して、内航海運が総崩れというような状況になった時代がございました。この絵を見ても、業者数が下がっているのがわかりますけれども、そういうようなバランスというのを一体どのようにガイドしていこうとされてきたのかという点でございます。

いろいろな施策を打たされるときに、私は、渋滞とか、内航海運とか、いろいろなほかの要素との関連も考えて、例えば、先ほど背後用地が非常に広いというような韓国の例、その他ございましたけれども、日本の欠点はその辺にあるのではないかなというふうに考えております。要するに港とか、そういうところへのアクセスのよさとか、それから、積みかえに関する渋滞を避けるためのヤードの整備とか、ただ、水深を深くしたり、停泊のヤードを増やすというだけではなくて、そこへのアクセスと荷さばきの用地をきちっと確保するというような、そのような施策というのが非常に重要ではないかと思えます。今回、先ほど現状のご報告いただきましたけれども、これらの施策を進めていかれる上で、今、申し上げたような点をどのように考えられて進めてこられたのか。その2点をお伺いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

第1番目の問題は、混雑ということとの関連において、高速道路の料金をもっと安く等々というようなことをどういうふうに考えたらいいか、あるいは考えておられるかということ、樋口委員、結城委員、もしご意見ございましたら、よろしく願いいたします。

【結城委員】 ご心配いただきまして、ありがとうございます。

実際料金無料化をしたら、非常に渋滞が発生したということがあります。そういう意味では、私どもは、決して無料化はお願いしないというのが基本的立場です。やっぱりメンテナンス等々の維持コスト等々含めて、有料化ではいくべきだということとっております。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

樋口委員、何かございますか。

【樋口委員】 特に一般の乗用車と一緒に無料化になったということで、ゴールデンウィークとか、お盆のときの渋滞というのは特にひどくなったと思います。ですから、何らかの形で差を設けるとか、時間帯に何か工夫するとかというのがあれば、かなり下がると

と思いますが、やはりトラックが今の料金体系でいくと、コストを削減するために一般道を走りなさいという指示がどうしても出てしまう。そうすると、出発の時間も早くさせるし、それから、道路が片側一車線になってないところを無理やり深夜走るということで、交通事故のリスクもあるということですので、やはり全体から見たら高速道路にトラックは誘導すべきだと私は思っております。

【杉山委員長】 ありがとうございます。今の問題点について、ほかの委員の方から何かご発言ございますか。どうぞ、坂本委員。

【坂本委員】 高速の話ですね。

【杉山委員長】 はい。

【坂本委員】 これはほかの項目についても言えるんですが、ヒアリングで各団体がいろんな要望をされています。それを一度、整理したほうがいいと思います。高速道路の料金割引に関しては、物流事業者からすれば、安いにこしたことはないでしょう。高速料金の負担は、原価で見ますと8%ですか、燃料費より比率は低いようですが、できるだけ安くしてほしいということだろうと思うんですね。

一方で、渋滞問題、あるいは財源問題などをどう考えるかという問題もある。高速道路を考える際、物流効率化の観点は重要ですが、それ以外にも様々な要素があると思うんです。この会議は、日本の物流システムをよりよくするための方策を考える場であり、そうした観点から議論がなされていることは承知しているんですけども、派生する問題もある。そうした論点がヒアリングでもたくさん出ています。次回以降で結構ですが、これまでに出てきた論点をまとめていただいたほうが、今後の議論の道筋がよく見えるのではないのでしょうか。これだけ多くのヒアリングを実施しています。その内容をお聞きすると、同じような問題提起や意見が様々な団体から出ています。ヒアリング資料をそのまま提出していただいても、業界要望を十分に消化できないと思うんです。私もヒアリングに何回か出席しましたが、かなり突っ込んだ議論が伺うことができました。せつかくのヒアリングを生かすためにも、議論の整理が必要だろうと思います。その際に、一つの切り口になりうるのが、高速道路の料金問題だろうと思います。

【杉山委員長】 今のご指摘はもう全くそのとおりだと思います。これはまた事務局のほうに鋭意お願いをいたしたいと思います。苦瀬委員。

【苦瀬委員】 それに関連して、トヨタの三浦委員さんに2つお聞きしたいんですけど。

1つは、資料の14分の8の部品の物流コストといった場合のこの物流コストというの

は、輸送コストですか、それとも、輸送コストとか、倉庫の保管コストとか、そういうのが含んでいるのかどうかということだけちょっと教えていただけますか。そうすると、後のJ I L Sとの議論では話が通じると思いますので、お願いします。

【三浦委員】 基本的に支払っている費用全てです。

【苦瀬委員】 それは、倉庫保管費も入っていますか。

【三浦委員】 入っています。

【苦瀬委員】 はい。ありがとうございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【谷口委員】 ちょっと次の話題になるかもしれませんが、効率化の話ですね。コスト削減で車両の大型化という話が出ていましたね。その大型化についてちょっとご質問したいんですけど、お3方のどなたでもいいんですけど、トラックのサイズ、どのくらいまで大型化したいと思っておられるのか。例えばヨーロッパですと、今、総重量で従来40トン程度だったのが60トンとか、あるいは100トンのトラックがもう既に走り出しているわけですが、そんな大きいのを狙っているのは、あるいは日本の場合、普通にはもっと小さいですね。総重量20トンとか、25トンで大体やっているわけですが、どういうサイズのものを大型化とおっしゃっているのか、ちょっとお聞きしたいんですけど。

【結城委員】 そういう意味では、まだどの線でそろえようということまでしませんけども、少なくとも今の総重量を2割ぐらいは上げてほしいなど。

【谷口委員】 25トンで2割くらいということですか。

【結城委員】 簡単に言えば、だから、30トンぐらいはいけるよというふうになったらいいなという、そんなイメージです。

【谷口委員】 30トンぐらいまで。

【結城委員】 はい。

【谷口委員】 そうすると、効率化がかなり進むというような見通しですか。

【結城委員】 はい。例えば私どもは石油製品を運んでいるんですが、今の、例えば20トンのタンクローリーで軽油を満タンで走ると重量オーバーになっちゃうんです。ところが、ガソリンだったらばちゃんと20トン丸々積めるよというような状況がありまして、ですから、そういう意味で、この時期に灯油一本で走ろうよとか、それから、いわゆるフ

リートというんですが、道路沿いのそういった貨物乗用車を当てにしているスタンドですね、そういうところに軽油で20トンというと、ますます空きマスをつくると。マスが最低で2キロリットルですから、20トンだと、すぐ1割の積付率が落ちてしまうというようなことがあるんですね。そういう意味では、そういう微妙なところから、それから、もう少し上げれば、例えば今の、どうしてもそんな関係から13トンのトレーラーにしているようなやつは単車で作れるんじゃないかと。そうすると、車両の維持コストを含め、高速道路料金もぐっと落ちるねと。そんなイメージです。

【谷口委員】 ああ、そうですか。

それから、それに関連して、先ほどのトヨタの三浦さんのこの14分の8の資料ですけど、日本と北米、欧州を比べると、黄色の部分はかなり差がありますよね。これはその大型化と関連あるのでしょうか。

【三浦委員】 関係ありません。

【谷口委員】 関係ないのですね。

【三浦委員】 はい。

【谷口委員】 どういうのが原因だと思われますか。

【三浦委員】 基本的には現地域内でのオーダー方法や物流効率化状況、諸費用などを踏まえるとこのような結果になると理解しています。同じようなことは日本の中でも当然取り組んでおりますが、それでもなお日本の割合が大きいということは、費用が高いということだと思います。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどの増井委員の2番目の問題ですけれども、コスト低減に関するいろいろな方策の中で、先ほど韓国等の比較等が出てきましたけれども、そういう少し広いところまで含めたときに、これまで行政はどういうふうを考えてこられたかということでしたので、これはどこで、はい、よろしく願いいたします。

【尾藤審議官】 料金関係を下げた場合に、モーダル全体への影響をどう捉えるかということで、道路関係、この間から少し無料化、あるいは料金の値下げ等々をやってきておりますが、基本的には社会実験という形でやらせていただいております。フェリー等への影響等々も検証しながら、一応社会実験を終えて、一応どういう状況であったかということは一旦整理を終えておるといふ状況であります。

それから、先ほどの料金のお話がありましたが、料金の下げにつきましては、会社、高

速会社の自助努力でやっている部分と、それから、公的負担を入れてやっている部分が並行して今、実施されております。三浦委員からもぜひその継続をというお話がありました。実は、その財源、公的負担のほうは、一応25年度で財源が切れるものですから、その後、どうするかということについては、今後の維持管理等の関係もありますので、今、社整審の国土幹線道路部会においてご審議をいただいております。とりあえずそういう状況です。

【増井委員】

ありがとうございます。

それと、さっき坂本委員もおっしゃったのですけれども、私も、モーダルシフト等推進官民協議会のほうで、いろいろな皆様方のご意見を伺って、それをまとめたものがございますので、こういう施策大綱を考えるときにも、ぜひ参考にさせていただきたいというのが1点ございます。

それから、もう一つ、今、フェリーとか、その料金のお話を伺ったんですけれども、今日はトラックの話が多いんですが、港湾の場合に、例えば京浜とか、阪神とかに荷物を集中させようというようなお話がありましたけれども、それはいろんな施策を打たれている中で、バックヤードといいましょうか、いわゆる背後にある施設など、そういうようなところまでの計画を盛り込んでおられたかどうか、今まであまり考えておられなかったのか、その辺、もしおわかりでしたら、お伺いできるとありがたいんですが。アクセスの仕方ですとか、その辺の問題です。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

これはどちらにお答えいただければよろしいでしょうか。

【成瀬室長】 それでは、お答えいたします。

ご指摘の点は、施設に貨物が集中するので、容量を拡大することと、あとは、混雑等の集中を是正するという2通りあるのかなと思います。容量拡大のほうにつきましては、先ほどちょっと資料でご説明しましたけど、日本のインフラ整備、他国に比べるとちょっとまだ劣っているところがあるというので、これについては、引き続き着実な整備をしていくというのがございます。それと、空間的に制約がある中で、そこを有効利用するという意味で、コンテナヤードの中に、例えばですけれども、立体格納庫のような高さを利用したようなものも、今、東京港のほうで一つ整備して実際に動いているというのはございます。それと、集中の是正のほうにつきましては、先ほどもご意見が出てましたけど、

ゲートオープン、ゲートをあける時間を拡大しております。特に朝と夕方が混むものから、朝は早朝ゲートオープンといって、通常8時半なんですけれども、それを1時間ばかり前倒し、あるいは夕方は16時半までなのを20時まであけるといったようなことも今、取り組みとしてやっているところでございます。

それと、もう一つは、いわゆる内陸に運んで空になったコンテナを港のほうに戻すことによって、それで港周辺の渋滞というのが発生する場合がございますので、内陸部にインランド・デポと申しまして、内陸部でその空のものを一旦貯留して、そこで新たな荷主さんに荷詰めしてもらって、港頭地区に、港に戻すと。無駄な輸送をできるだけ省略するといった取り組みも、徐々にではありますけれども、今、進めているところでございます。

【増井委員】 ありがとうございます。

【杉山委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ほかの委員の方から、どうぞ。

【中井委員】 先ほど車両の大型化のお話だったんですけど、少しネガティブな話になるかもわかんないですけども、車両が大型化すると、やはり道が悪くなると。路盤のつくり方等々も変わってくると思うんですね。ですから、そういうときに走る道路の区間の規制みたいなものをしてはどうかなどは思っています。日本の道路、諸外国に比べると非常にきれいで、でも、きれいなんだけど、工事も多いと。工事が多いということは、やはり渋滞等々につながるということがございます。重たい車が走ると路盤をきっちりつくらなきゃいけない。まあ、お金がかかる話なんだろうけども、そういうことで、どこでも、この霞が関の道路を何か何十トンという車が走る必要があるのかどうかという部分を含めて、その辺を何か考えていただければなと思っています。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

青山委員、どうぞ。

【青山委員】 すみません。ちょっとだけ。

先ほど坂本委員がおっしゃいましたけれども、やはりここでは事業者さんごとに、とにかくコスト削減だ、あるいは税制優遇だというふうなご要請が多いわけですけども、ちょっと私の理解不足かもしれませんが、例えばJR貨物さんなんかには言わせれば、高速道路料金の無料化とか、低減化とかというのは、公正な競争ができないよと。やっぱり短距離はトラックさんに任せて、長距離は貨物でというようなことで、業態ごとの公正な競争をどうやったら促進していけるのかというところを業者さんごとに考えていては、

これはなかなかそうはいかないわけで、そこが政策的なことで、この物流大綱の中でしっかりこここのところはこういう形で、対外的な国際競争力を高めるためにはこういう施策が必要で、国内的の流通を円滑に進めるにはこういうことが重要と言うことが、多分この大綱の主要な論点になるのだろうと思うのです。そういう点では、坂本委員がおっしゃったように、きちんと少し整理して提供いただけるとありがたいなと思います。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

青山委員、ご指摘のとおりだと思います。それで、今の段階が、最初に、まず、それぞれがどう考えておられるか、それが出そろいますと、当然坂本委員、青山委員、ご指摘のような、それらをまとめたときにどう考えるのかという段階に入ってくるということになると私は理解をして、そのような方向で考えるべきだと思っております。

ほかにいかがでございましょう。どうぞ、内田委員。

【内田委員】 本日は、日本を代表する、とても進んだ取り組みをしていらっしゃる方のお話を伺うことができたのですが、資料を見てみますと、トラックの回転率ですとか、積載率がほんとうに下がってきていると。荷物の量は減っているがトラックの台数は減らせない。それで効率がどんどん下がっている。一方で、運賃の値下げ要請がきて、効率が悪くなっているのを業界が負担してしまっていると。今の状況はそんな状況なのかなと思います。

このトラックの効率を本気で上げようと、誰もしてないんじゃないかというように感じるところがあります。荷主さんはほんとうにトラックの回転率とか、積載率というところに関心がないのではないか。トヨタさんはちゃんと関心を持っていらっしゃるんですけども、一般論としてです。物流にツケを回す商慣行とか、プレゼンテーションの中にもやや、激しい言葉があり、ヒアリングのメモを見ても、ほんとうにも物流コストは高いというのはちょっと待ってくれというような激しいやりとりも散見されます。

本当にトラックの効率をもっと上げようとしたときに、荷主さんと事業者さんが、どういう役割分担をしていけばいいのかということについて、ご意見を伺いたいです。荷主さんにどうやって関心を持ってもらうか、あるいは荷主は関心がないという前提なら、事業者さんのほうが何かやるしかないのではないのでしょうか。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

今のご発言、問題提起に関連して、もし委員の中でご発言ございましたら、よろしくお

願いたします。

【中村委員】 今日、トラック輸送に関しては、荷主側は、日本の物流費は高いと言い、物流業者側はコスト側には限界で、これ以上下げたら赤字だと意見が分かれていると思うのですが、そのときに先ほど樋口委員がプレゼンテーションされましたが、私は大きな要因としては3つ、1つは待ち時間の問題、トラックというのは例えば1人の運転手が1台のトラックを動かしている。それが1日に7時間、8時間の中で動くときに、どれくらい実際動いているかということですね。そのところが今問題で、日本の状況というのは、待ち時間の部分、動けないでただ、貨物が出てくるのを待っている、降ろしてくれるのを待っているところで時間が過ぎてしまう。その部分のコストというのは全く不透明で物流業者の泣き寝入りになっているということですね。

このことが、日本の物流の総コストの問題として真剣に論議されなかったことが大きな問題を起している。これが欧米であれば、例えば待ち時間は当然有料で、荷主は払わなくてはならないという理解がある。あるいは荷役、例えば最近、一般的にはドライバーが荷物を届けると、工場でドライバー自身が降ろさなければいけない。じゃあ、そういうコストというのが、ほんとうにきちんと含まれた輸送コストになっているのかどうかということですね。こういう問題を正しく検討する必要がある。運賃というものに透明性を持たせて、どこが実運賃であり、どこがいわゆる積みおろしの荷役料であり、どこが滞在料なのか、そういうことを透明化というか、運賃の構成内容をきちんとさせるということが重要ではないか。

そのことによって、あとは、どう回転を上げるかという問題とそれから追加的にかかっているコストのところを透明化することによって荷主側も物流業者側も双方が共通の問題意識をもてば解決策というのは出てくるのだと思うのです。荷主側にしてみれば、追加的コストは払いたくないから、じゃあ、そのコストを削減するためには、払わなくてよくするためにはどうするかというような問題、こういったような問題というのが論議をされてくれば、もう少し日本の物流のコストというのは、双方がウィンウィンとは言わないまでも、荷主側、物流会社側にとっても、適正と思われるものになるのではないかと思います。

2つ目の要因は、やはり高速料金の問題、それから3つ目の要因は、先ほどのコンテナのターミナルでの待ち時間の問題、これは物理的に港のコンテナの受渡しができるような機能を追加することです。今の日本の港のシステムの一つの短所としては、非

常に縦割りになっていること。船会社とターミナルとが縦割りになっているということですね。ですから、空港を見ればわかるように、要はあるゲートが塞がってれば空いているゲートを活用するということが航空貨物の世界では行うわけですね。それが船のターミナルの世界ではなかなかできない。ですから船の入港しているターミナルは、もうそこだけは延々長蛇の列になっているけど、隣の船の入港していないターミナルは全くあいていたりとか、こういった問題、これは私も実際に携わってみて、なかなか難しい問題ではありますが、そういうものにもこれから手をつけていかないと、日本のほんとうの物流の効率化、競争力をつけるということにならないのではないかと考えております。

以上です。

【杉山委員長】 ありがとうございました。

今、中村委員ご指摘のような、その商慣行の問題ですとか、それと、あと、一体となった透明化の問題ですとか、あるいはまたインフラ整備の問題というのも、やはり基本のところであるようですので、こういう問題、この後、深めていかなければいけないと思います。

時間の制約がございますので、第1番目の問題については、とりあえずこれでおしまいにさせていただきたいんですが、今日、竹林委員、ご出席いただいて、今まで各委員が自分の関心の所在やなんかを一言ずつ、皆さん既にお話くださっているものですから、もし何かそういう日ごろから物流に関してお考えになっているようなことがあれば、そういうことでも結構ですし、あるいは今日の議論に対するご質問、ご意見でも結構ですが、何か一言、よろしく願いいたします。

【竹林委員】 では、よろしいですか。手短に。

私、今日、この本会議のほうに来たのは初めてなので、ちょっと私、ものすごい、だから、議論があっちこっちなんで、ちょっと自分の頭整理するので手いっぱいなんですけど。ただ、今回これ、来させていただくときに思っていたのは、大体日本の物流コストというのは、国内輸送コストのことを、どうもほとんどの方はしゃべってられるように思って、私、さっき三浦委員がちょっとお話しになっていましたけども、ポストチヌイに持っているような、ああいう国際のほうでどれだけコストがかかるかというのが、私も本来の自分の関心があるんですね。で、そのためにいろんなモードが関係するんだろうなというので、私、今回、港湾と空港の関係で、多分こちら、来させていただいていると思うんですけど、わりと、だから、意見としては、ターミナルの直前の話までが大体皆さん関心が持たれる

んだなという。で、実際問題は、例えば先ほどもちょっと飛行機の話がありましたけど、空港の中とか、ダイレクト・インタクトをやっているところがどれだけあるかとか、中でも結構処理せないかん部分はかなりあつたりするんですよね。で、日本、結構それ、国際標準化されてないところが多いんで、そこら辺の話というのは、たまたま今日出てきたときに、その話がないだけなのかもしれないですけど、ちょっと今後、ターミナル、船だったらゲートの先、それから、空港だったら、いわゆるコントロールエリア内の話でちょっとお考えいただく部分もちょっと多いんじゃないかなと思っています。

【杉山委員長】 ありがとうございます。また、引き続き、そういう関連でご意見賜ればと思います。

それでは、2番目のほうの問題、先ほどちょっと申し上げましたけれども、安全面の問題、あるいは防災とのかかわり、その他環境にかかわる問題、そんなことでもしご意見、ご質問があれば伺いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

よろしゅうございますか。ここまでのところでいいますと、今日の1番目の物流の効率化、コスト低減というのは何よりも大きな問題、関心事ではあると思いますが、それでは、もう一つぐらい何かあれば追加で、コスト低減、その他、何でも結構ですので、ご意見があれば伺いたいと思います。はい、どうぞ。

【青山委員】 すみません。終わりになりかけたところで申しわけないんですけど、これまでのお話の中で、物流というのは、もうほんとうに大動脈のお話を中心的になさっていらっしゃったかなという気がするんですね。ただ、私なんか、消費者の立場からすると、動脈の先に毛細血管的な、生産から消費という部分で、消費者の手元にどう届くかというところまで考えないと、物流というのは完結しないのではないかなという気がします。そういう意味では、前回、経済産業省が、買い物弱者の点についても何年か前からやっていますよというお話をさせていただきました。また、それに加えて、多分農水さんなんかでも、生鮮食品の末端まで行き届くための物流施策というものを考えていらっしゃるだろうと思うのです。ですから、そういう面での物流というものについても、きちんと明記していただきたいなと思いますので、そういう意味で、もし参考のヒアリングされるのがあれば、またお願いをできればと思います。

以上です。

【杉山委員長】 大変ありがとうございました。今の青山委員のご指摘、事務局サイドのほうでも、それをまたぜひ受けとめて考えていただければと思います。

それでは、時間も15分ほど超過していることですので、ここで、議事の2番目は終了ということにさせていただきます。今後の予定等も含めた、議事の3、その他、今後のスケジュールについて、事務局からお伺いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【馬場崎課長】 では、今後のスケジュールでございます。資料7をお配りしておりますが、本日が1月21日の第3回目ということでございます。第4回目が2月19日、18時からということでありまして、第5回目が3月18日の18時からということでございます。予定しております議事は、お手元のとおりでございますが、本日、またご意見もいろいろいただきましたので、事務局のほうで整理をさせていただきます。次回以降、適切な委員会討議ができるように努力してまいりたいと思っております。

それから、ここには書いておりませんが、事業者団体等のヒアリングにつきまして、物流団体につきましては、今月2回予定しております。それで一応一通りということになりますので、先ほどご意見がございましたとおり、事業者団体のヒアリングの結果につきましても、ご意見ごとに整理をさせていただくなど工夫して、次回、事務局から提出したいと思っております。また、事業者団体のヒアリングにつきまして、近日に実施するものにつきましては、既に委員の皆様方から出欠のご連絡をいただいているところです。ご参画をいただく委員の皆様におかれましては、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【杉山委員長】 ありがとうございます。

それでは、事務局から何かほかに連絡事項等ございましたら、よろしくお願いいたします。

【田中企画官】 皆様、ありがとうございます。本日、お配りさせていただきました資料につきましては、そのまま机の上に置いておいていただければ、事務局のほうから委員の皆様方に送付させていただきますので、差し支えなければ、そのままに置いていただければと思います。

また、本日の議事概要につきましては、事務局の責任において取りまとめまして、後日、国土交通省と経済産業省のホームページで公開したいと思います。また、本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様以案をお送りいたしまして、内容についてご確認いただいた上で、これも国土交通省と経済産業省のホームページで掲載したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。次回は、2月19日、18時から開催する予定です。場所は本日と同じこの会議室でございます。ご参画のほどよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【杉山委員長】 それでは、本日はこれで終了とさせていただきます。大変お忙しい中、ご出席をいただき、また、貴重なご意見をいただきまして、大変ありがとうございました。また次回もよろしくお願い申し上げます。

— 了 —