

事業者団体等ヒアリング 主な意見（最終版）

		業界の現状・課題	政策提言
実運送	定期航空協会	<ul style="list-style-type: none"> 完成品の製造が海外移転し、日本発の航空貨物は季節変動が小さくなった 米国との航空貨物保安制度相互承認の見直しや、税関事前情報制度拡充による影響を懸念 成田空港の一層の活用と効率的な運用が大きな課題 高品質輸送のために必要な電子機器の安全性確認やペーパーレス化の部分で日本は遅れている 	<ul style="list-style-type: none"> 税関事前情報報告制度やペーパーレス化において荷主の協力を仰げるようにして欲しい 成田空港の運航禁止時間帯の緩和、貨物地区の集約、利用費用等の低減、モーダル連携が必要 航空局が貨物室持込み可能な温度ロガー等の電子機器を統一的に認可する制度を導入して欲しい 空港付近に温度管理可能な物流施設を整備してほしい 通関の中で保冷器材をULDと一体のものとして取り扱ってほしい。
	一般社団法人 日本長距離フェリー協会	<ul style="list-style-type: none"> 燃料高騰の収まりを受け、平成30年までに8社35隻のうち17隻をリプレイス予定 フェリーは、荷役が早く、安定性があり品質が良いと利用者から満足してもらっている 積載車両は、有人トラックとヘッドレスシャーシが半々。コンテナオンシャーシを推進したい フェリーは人と機材と一緒に運べるため、災害時にも物資輸送や広域応援部隊輸送に貢献できる 環境問題について2020年からSOx規制が強化される予定であり、これに対する対応が必要 	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフト推進のため、荷主への情報提供システムの構築や補助制度の拡充が必要 フェリーのIoT化により生産性を向上させるとともに、乗組員定員を削減することができないか 船舶大型化に対応した港湾整備、埠頭の耐震化、フェリーヤードの高度情報化も図られるとよい SOx規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、価格の抑制等をお願いしたい
	日本内航海運組合総連合会	<ul style="list-style-type: none"> 内航海運は産業基礎物資の輸送が中心であり、荷主の海外移転や合併等の影響を受けやすい 船員の高齢化（55歳以上が4割超）と、船舶の老齢化（72%が法定耐用年数を超える）が課題 少数、大企業である特定の荷主への専属化・系列化が進んでおり、また、内航海運事業者のほとんどは中小零細企業であり、経営基盤が脆弱である 環境問題について2020年からSOx規制が強化される予定であり、これに対する対応が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 技術革新が進んでおり、これらの活用により船の運航や荷役に係る効率化を図ることが必要 船員育成には時間もコストもかかるので、国を挙げて海洋国として船員を育成することが必要 モーダルシフトは、荷主・国民も巻き込んでムーブメントを起こすべく政策面での支援が必要 零細事業者は船員確保、船の管理も難しく、船舶管理会社の実効的活用に向けた環境整備が必要 SOx規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、価格の抑制等をお願いしたい
	一般社団法人 日本船主協会	<ul style="list-style-type: none"> 世界の海上輸送は過去30年で3倍以上になっている中、我が国商船隊の輸送量の割合は概ね10% 島国の我が国では外航海運はインフラの中のインフラ。東日本大震災の際にも邦船社は輸送を継続 2020年以降、SOxの排出規制が強化される。また、欧州などで地域的な環境規制の導入を検討 コンテナ船の大型化は進みつつあるが、世界の港湾の設備が十分でなく一定程度で止まると予想 	<ul style="list-style-type: none"> トン数標準税制について、引き続き諸外国との競争条件の均衡化に向けた環境整備をして欲しい 新たな脅威海域における海賊対策や、マ・シ海峡等の海域での船舶交通の安全対策も必要 SOx規制に対して適合燃料油の安定供給、品質確保、不公平な規制逃れの防止等をお願いしたい いざという時に日本の船会社しか頼れないことから、引き続き、税制等によって支援してほしい
	一般社団法人 日本港運協会	<ul style="list-style-type: none"> 我が国の輸出入貨物は99%が海上輸送であり、港湾において荷役を行うのが港湾運送の役割 港湾運送業では、貨物量の多寡が業務量に直結するため港湾における取扱貨物量を増加させることが課題 日本に寄港する国際基幹航路の便数減に伴う海上輸送コストの高騰を懸念 アライアンスの再編、韓進海運の経営破綻、邦船3社の定期コンテナ船事業統合等、情勢は変化 	<ul style="list-style-type: none"> 三国間貨物（東南アジア～近隣ハブ港～北米間）の日本でのトランシップ促進を通じた基幹航路の維持・拡大が必要 高度な流通加工機能等を有する物流施設の港湾背後地への集積促進を通じたロジスティクス・ハブの形成が必要 世界最大級のコンテナ船に対応した大水深コンテナターミナルの整備等が必要 世界最大のLNG輸入国という強みを活かした、LNGバンカリング拠点の形成等も有効
	公益社団法人 全日本トラック協会	<ul style="list-style-type: none"> 平成2年の規制緩和以降、事業者数、積載能力とも増加しているが、他方で零細化も進んでいる。 競争の激化に伴い、倒産件数の増加、多層構造の深刻化、不適正取引の増加などが生じている。 軽油価格や車両価格の上昇により、経営環境が圧迫され営業利益率が減少 ドライバー確保の観点から、労働法制や時間外労働の見直しには積極的に対応するが、実施には荷主の理解と協力が不可欠である。 	<ul style="list-style-type: none"> 適正取引推進のため、運賃・料金区分の明確化と適切に収受できる仕組みの導入、契約書面化の普及・定着、事業用自動車の要件強化等参入規制の強化及び不適正事業者への指導強化、第一種利用運送事業者（自動車）に対する規制の強化、多層構造の弊害の是正等が必要。 輸送の効率化推進のため、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続、ネットワークの整備及び渋滞対策の促進、SA・PA、道の駅における駐車スペースの活用、物流施設等との直結を含めたスマートIC事業の活用及び「中継輸送」の実現に向けた取り組みの推進、自動運転、隊列走行の実現に向けた支援の強化等が必要。
ヤマト運輸株式会社	<ul style="list-style-type: none"> EC市場が拡大に伴い、宅配ボックスの数も不足しており、集配センターから届け先への配達が入力ネックに。またコストをかけてサービスを提供している部分是对価を頂けるよう努力したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 普通免許で運転出来る車両の上限拡大、高速道路の速度規制を高速バス並みに、特車通行許可と幹線における大型車両乗り入れ禁止区間の緩和、隊列走行の実現への各省庁の全面的協力、 	

		<ul style="list-style-type: none"> ・機械化について言えば、オペレーション全体を機械化・自動化していかないと効率は上がらない ・駐車禁止区域ではその場での取卸ししか許されないため、荷物を着荷主の玄関先まで運べない 	<p>鉄道ダイヤ改善等によるモーダルシフト推進、 駐車違反基準（駐車5分以内）の緩和、 信書便法の明確化と緩和を要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車を取り締まりを重点的に行う地区では、荷さばき場や駐車場の整備をしっかりと行ってほしい。
	日本郵便株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の人件費単価の上昇等により、労働集約的なコスト構造である当社には厳しい状況 ・他を効率化しても、最終エンドの配達で再配達等の非効率が生じると、全体として効率化できない ・過疎化が進展する中でも、郵便・貯金・保険のユニバーサルサービスを維持する必要がある ・鉄道貨物は大量輸送が魅力だが、スペースの確保、サービスレベルの維持、価格面で課題がある ・郵便は災害時も避難先を把握し届ける。緊急支援物資の輸送に当該情報を活用するには課題がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・オープン型の宅配ロッカーの設置や受取拠点の拡大に対する環境整備や支援 ・モーダルシフトの推進のため、各種モードによる運送を柔軟に行うことができる環境の整備 ・業界イメージ（3K）の抜本的な改善や労働力不足について、荷主の理解を得るための支援 ・過疎地でも郵便局を維持するため、高齢者向けサービス等の事業化により、プラスの収益を確保する必要があるが、当社だけでは限界があるため、地元商店街や福祉関係などの協力が不可欠
	佐川急便株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・近い将来、社会インフラとしての宅配便のサービス品質の維持が困難となってくる。特に過疎地での宅配は非効率が多く、同じく課題のある旅客とも共同して地域密着型の宅配を行う必要がある ・荷役のロボット化や隊列走行の実用化に向けた物流拠点の整備も課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・総労働時間の短縮支援 ・採用や教育活動に対する支援 ・旅客事業と宅配便配送の共用 ・共同配送のための IT システム開発投資支援 ・ロボット導入による生産性向上の実現のための支援 ・隊列走行実現に向けた事業環境インフラと法の整備 ・新規建造物に対する物流導線・接車バース等を考慮した助言
	日本貨物鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトの流れはあるが、輸送力を増強するというよりは効率性を上げて対応していく ・効率性を上げるために専用列車の運行を行っている。またキリン・アサヒのように中距離での共同輸送の流れが拡大していくと考えている。ダイヤの見直しを通じた効率性の向上にも取り組んでいる。 ・東京貨物ターミナルに物流倉庫を建設しており、保管機能により鉄道輸送の効率性を向上させたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅で倉庫営業を行う場合には、市街化調整区域内の貨物駅において開発許可が必要になる等のハードルがあり、もう少し機動的に事業を行うことができるとありがたい。 ・中距離のモーダルシフトを促進するためには、効率よく荷物を貨物駅に集約できるかが課題となる
利用運送	公益社団法人 全国通運連盟	<ul style="list-style-type: none"> ・集配ドライバーが不足し、輸送を断ることもある ・31ft コンテナは大型トラックとサイズ感が同じで使い勝手はよいため当団体としても支援を実施 ・近年、大規模な輸送障害が増加。トラックによる代行輸送も毎年増加傾向にある ・コンテナへの荷役は手荷役が多い、また待ち時間も長く非効率が発生している 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送障害への対応の観点も含め、31ft コンテナに対応した貨物駅の整備が必要 ・技術革新の観点から、駅構内のコンテナ荷役の自動化や、貨車の電源確保にも取り組んで欲しい ・パレット化の推進や、効率的な集荷作業が出来る仕組み、附帯作業の有料化等の改善が必要 ・鉄道貨物のニーズは高まっており、列車の確保や、貨車積載重量の拡大も可能としてほしい
	一般社団法人 航空貨物運送協会	<ul style="list-style-type: none"> ・国際航空貨物の重量はリーマンショックにより大幅に減少し、以前の水準に回復していない ・KS/RA 制度についてはよりよい制度のための議論が必要。検査費用の荷主への転嫁も課題がある ・羽田着の国際貨物のうち半分が成田への転送貨物だが、ULD をブレイクして仕分けする必要がある ・成田空港周辺ではフォワーダーの施設が分散しており、混雑による動線確保が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・KS/RA 制度は、KS を国又は国の代行機関が確定し、非特定荷主の爆発物検査は国等の公的主体が行う制度としてほしい。検査機器についても支援を。AEO 制度との重複については是正すべき ・羽田着貨物をブレイクする上屋や、空港及び周辺の交通円滑化の整備促進が必要 ・農産物輸出のため、検疫機能を備えた定温・冷蔵倉庫があればスムーズになるのではないかと
	一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業の海外展開とともにフォワーダーも海外展開している。また越境も含めた EC 市場の拡大にも対応する必要があるが、国外の情勢（英国の EU 離脱、米国の TPP 離脱、中国の 一帯一路等）や海運事業の再編等の動きもあり、今後の見通しは不透明。 ・災害時の対応、労働力不足問題、港湾の混雑緩和、安全輸送の推進等が課題となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・震災等の際に港湾・道路情報を一元化する仕組みの構築や、共同使用できる SOC の備蓄が必要 ・モーダルシフト推進のため、背高コンテナへの対応や、列車の欧米並の長大化等が必要 ・港湾におけるコンテナ搬出入事前予約制度の拡充や、コンテナヤードの 24 時間ゲートオープン化、海上コンテナやコンテナシャーシの事業者間等における共有化等が必要 ・重量計測を行うインフラの整備や、海コン用車両の駐車スペースの道の駅への設置が必要
物流施設	一般社団法人 日本倉庫協会	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も取扱量の減少が予見され、業務の効率化・生産性向上と多角化は収益を上げていく上で必要 ・営業倉庫は寄託者の貨物を毀損なく保管する責務があり、優良なサービスを提供していく必要がある ・安心安全な物流や、災害に強い物流についても大きな課題 ・AI・IoT の活用に対する関心は高いが、具体的な取り組みは進んでいない ・建替には資金や用地が必要。中小企業の代替倉庫の確保、自社保有の土地の転がし型の再開が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産性向上としては物流全体で取り組む必要があり、全体の協議会のようなものが必要 ・倉庫の効率的な立地、作業効率の向上のための市街化調整区域の開発許可等の検討が必要 ・BCP 策定後の訓練や通信体制の確保、東日本大震災の教訓の引き継ぎも必要必要
	一般社団法人	<ul style="list-style-type: none"> ・冷蔵倉庫は主として食料・食品を冷凍・冷蔵で保管することで国民の食生活を支えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・食品の輸出入の円滑化のために港湾整備、通関手続きの簡素化等を進める必要がある

	日本冷蔵倉庫協会	<ul style="list-style-type: none"> ・フロン冷媒規制の強化を受け、自然冷媒の活用を進めることが必要 ・消費電力が大きいことから電気代値上げの影響が大きい。 ・初期投資の回収に20年かかり建替が難しく、平均築年数は30年以上で施設の老朽化が進んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> ・効率化・老朽化への対応には投資が必要であるが、中小企業が多いことから予算補助、税制特例等の支援措置が必要。 ・パレット標準化や待ち時間の削減は、冷蔵倉庫だけでは難しく、他の物流業界や荷主等の関係者が集まって課題を話し合う場があればよい
	全国トラックターミナル協会	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル事業者は小規模事業者が多数を占め、貨物取扱量やバス数は減少傾向にある ・供用開始から40年以上経過した、老朽化施設の建替えや高機能化、大規模補修等が課題 ・災害発生時の支援物資輸送等の拠点として、民間物資拠点や広域輸送基地となっている ・トラック隊列走行等の技術革新がトラックターミナルに与える影響について調査等を実施している 	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え等への投資負担の軽減策として、固定資産税の軽減等の検討が必要 ・建替えや高機能化等を促進するため、都市計画等の機動的・弾力的な見直しが必要 ・災害時等に、敷地内の給油施設を優先的な燃料供給先とし、電力制限時の制限対象外とすべき ・隊列走行等の技術革新の状況や物流への影響等について、国の積極的な情報発信が重要
	物流不動産業者	<ul style="list-style-type: none"> ・東京湾岸における老朽化施設につき、地権者の理解を得ながら高度化施設へ転換することが重要 ・物流施設の大型化に伴い、火災発生時の消火対応等、地元自治体との連携を密に図る必要がある ・物流施設内の労働力確保は課題であり、駅距離を考慮した立地選定や施設へのバス運行等を実施 ・物流総合効率化法につき、開発許可権者の理解が進んでいないこと等が課題 ・テナントの物流施設に対するニーズが多様化・高度化している 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京湾岸の建替促進のために容積率割増等のインセンティブを導入すべき ・ランプウェイ等を活用し上層階から消火を行う等、新たな消火活動の方法も検討すべき ・物流施設内の自動化・機械化を推進することが必要 ・物流総合効率化法の地方自治体への周知徹底とともに、制度設計についても検討が必要
物流関連産業	マテリアルハンドリングメーカー	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバーの拘束時間の2割強は荷役が占めており、パレット化による荷役作業の効率化や自動化により生産性も向上し、女性や高齢者のドライバーも働きやすくなる。加工食品業界等で進みつつある ・トラックドライバー同様、施設内作業の人手不足も顕著。自動倉庫、ピッキング等、自動化できることから製品を提供しているが、パレット化等が進んでいないため、施設への入出荷での対応が遅れている ・発荷主、物流事業者、着荷主間のデータのやり取りが統一化されていない。データ形式の標準化を行った上で、IoTを活用した効率化・自動化が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの発展、コストの明確化、技術発展を通じて日本の物流生産性向上を期待
	日本生産技能労務協会 物流部会	<ul style="list-style-type: none"> ・日本品質の物流サービスを展開するうえで、日系現地法人やアジア圏物流企業では日本の物流現場において技能・技術・知識を修得したリーダー人材が渴望される ・物流人材の教育体制の整備が追いついておらず、我が国の優れた物流品質の現地展開のためには、物流現場の人材の育成が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・海外展開している日系現地法人及び各国の物流企業に対し、物流現場におけるリーダー人材の育成を行うため、国際貢献を目指し、技能実習制度の物流分野での職種拡大が必要。
荷主等	日本機械輸出組合	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー不足が懸念される中、東京港はゲート待ち時間の解消が見られず、効率的な貨物引取が行えていない ・他の先進諸国に比べ、輸出入等、港湾での貨物の取り扱い時間がかかる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ITインフラ一元化整備を進め貨物量に応じたターミナルのオペレーションの柔軟化を図るべき ・通関の申告官署自由化が今秋に始まることから、ITインフラの整備、内陸インランドデポ、鉄道等の活用により、物流オペレーションを港頭集中型から、内陸分散型への活用を図るべき
	自動車メーカー業界	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の夜間ゲートオープンは、日中に比べ割高な面もあり結局あまり使われない ・コンテナ輸送において重量規制や車軸のルールが国ごとに異なり、十分な積載率が確保できない ・東京港の渋滞による待ち時間が長い ・複数荷主が同じコンテナで共同輸送する場合、責任主体や費用分担を決める事等が容易ではない ・製品単体だけではなく、生産や物流面における環境対策も不可欠 	<ul style="list-style-type: none"> ・日韓間でシャーシ相互通行が可能となった為、乗せ換え時間の短縮等により輸送効率が向上した。日中間でもシャーシ相互通行が許可されることを期待 ・鉄道貨物輸送時に輸送障害が起こると、リカバリーに相当な時間がかかる。不具合時の対応改善が図られると良い ・東京港はIoTの活用等によりオペレーションの効率化が図られると良い ・物流業界全体の雇用者数減少や高齢化が進んでおり、物流業界の魅力を高める必要がある
	化学メーカー業界	<ul style="list-style-type: none"> ・納品は朝時間帯の慣習があり、渋滞等の懸念により、ドライバーは指定時刻より早く工場付近で待機。また、トラックの待機場所が少なく、路肩で待機をすると近隣住民のクレーム等が問題 ・物流のサービスをきめ細かくしたことで、トラック不足等のしわ寄せがでている ・ローリーでの運送は洗浄後でないといと詰めないで復路が空荷の状態。洗浄による復路利用の仕組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・各社の港湾設備は経年による腐食等が進んでおり、民間出資による維持を行っている。国としてのインフラ整備を期待（公称水深が守られていない港湾では積荷の軽減等が発生）

	が出来れば良いが、具体的な取組はない	
石油化学メーカー業界	<ul style="list-style-type: none"> 物流共同化の取組が他の業界と比べて遅れているものの、小口輸送の共同輸送等を一部実施 国際的には、トラック輸送において車上渡しが原則だが日本は過去の慣習により、明確な責任分担の取決めがないまま荷役作業を実施しているケースがある。納入先での荷役作業における責任分担範囲を明確にし、ドライバーの安全確保をはかる目的で荷役協定書の締結を推進している 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物線四日市駅のターミナルが狭い問題がある。また、米原駅には貨物駅がない。貨物ターミナルの更なる基盤整備が必要 トラックの代替手段として、鉄道輸送を行うがオンレール以外の通運料金が低い。通運料金が適正化されれば、トラックからのモーダルシフトを更に推進できる
コンビニエンスストア	<ul style="list-style-type: none"> 継続的にジャスト・イン・タイムを徹底し、時間的、空間的な無駄を排除し、(車両積載率向上及び庫内作業の稼働率を高め)無駄の削減を実施 一方、庫内作業員/ドライバー採用、定着が悪化し、物流現場の実態は生産性の低下及び単価の上昇により、全体的な物流コストは上昇 熊本地震では、店舗等の配送において高速道路の優先通行に配慮いただき大変助かった 業界全体で5万店舗あるコンビニは、再配達等の問題を解決する宅配受取のインフラとしても貢献できる可能性はある コンビニにおける商品単位のRFID導入は、店舗検品、レジ業務、配送センターの出荷検品、仕分け、棚卸等の省人化につながるため、大いに期待 	<ul style="list-style-type: none"> ビル内、駅構内等の店舗が増える中、駐車場や荷捌き場所確保が厳しい現実があり、実態にあった行政指導、規制をお願いしたい 災害時におけるコンビニ配送車両の一般・高速道路の優先通行、避難所への配送等に関して交通ルールが明確になれば良い RFIDで省人化を実現するには、全ての商品にICタグ添付が大前提になるため、現実的にはメーカー側のコスト負担を考慮し、ICタグ単価を1円以下に下げる行政側の政策に期待(RFIDの低価格化に向けた対応は国としても進めて欲しい)
アパレルメーカー	<ul style="list-style-type: none"> 全店舗商品に対してRFIDを導入し店舗棚卸、レジ業務、センター内検品等の効率化を図っている 他機器の周波数が重複したり、チャンネルの設定によって、RFIDの読取り効率に影響する場合がある 店舗、配送センター間の配送業務が今後、人手不足等により影響が出ることを懸念している 	<ul style="list-style-type: none"> RFIDのコードは独自コードを採用しているため、標準化への規制等があると厳しい
全国農業協同組合連合会	<ul style="list-style-type: none"> 物流事業者の状況が厳しく、これまで行われていた複数集荷や、複数箇所への配送を断られている 九州産農産物の輸送はほぼパレット化されておらず、98%が手積み手おろしとなっている。パレット化の試験を実施したところ、回収率が70%と低く、返送コストや回収の手間も課題 輸送は中小の運送会社が多く、全国ネットでは無いため帰り荷の確保が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 輸送力を確保するため、産地から納め先までの一貫したパレット化が必要であり、パレットは産地で負担し、軽減する待ち時間・手積み分を物流事業者が運賃から差し引く制度は作れないか ストックポイント(配送センター)を関西・東京に設置し、関西の拠点を中継地点にすることで九州から東京へのツーマンでの輸送を解消するとともに配送を効率化できないか
電子情報技術産業協会	<ul style="list-style-type: none"> 国際コンテナ重量計測(改正 SOLAS 条約)の申告が紙媒体にて運用されており、電子化や貿易関連システムとの連携等ができていないのが現状 道路、鉄道、港湾等の結節点がシームレスになっておらず、それぞれのインフラを最大限に活用できていないのが現状 物流におけるIoT、AI、ビッグデータの活用は、生産からサプライチェーン全体でどのようなプラットフォームにのせるかが課題 	<ul style="list-style-type: none"> 関連省庁連携のうえ、国際標準にも対応した貿易システムが必要ではないか ドライバー不足や環境への配慮という点からも特殊車両の通行条件(前後誘導車の配置等)の配慮や国道・市道の通行許可に関して国及び地方のよりスムーズな連携をお願いしたい KS/RA 制度をはじめとした貨物保安について、省庁連携により制度の調和(AEO 制度等)を進めていただきたい 従来施策におけるコンテナラウンドユースやモーダルシフトの課題を踏まえ、更なる推進策を要望したい
セメント協会	<ul style="list-style-type: none"> セメントタンカー、パラトラック等の専用船・車両は、製品の荷卸後は殆どが空荷での運行となっており、稼働効率が上がらない状況 省エネ補助金制度は申請が短期間のため、国内需要に影響されやすいセメントタンカー等は、申請期間終了後に必要となり、申請できない場合がある 特殊車両による指定道路以外の通行にあたり、管轄する自治体の許可が1か月を要する場合があります、顧客への要求対応に苦慮する 	<ul style="list-style-type: none"> タンカーの運用上、定期的な浚渫が行われておらず、公称水深が守られていない。老朽化による防舷材、ビット、岸壁の破損等への対応と併せて整備をお願いしたい 省エネ補助金制度の利用要件、手続きの簡素化と合せて年間申請回数等、弾力的な運用を期待 特殊車両通行許可申請から許可までの処理期間の短縮をお願いしたい
日本産業・医療ガス協会	<ul style="list-style-type: none"> 産業ガス業界は地産地消が主であり、製造工場を中心に流通。元々、長距離輸送はなかったが、近年は工場が減ってきており、長距離輸送が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 高圧ガスは危険物扱いのため、道交法、海底トンネルは通れず、船舶安全法(国際法)によりフェリーも甲板上に限定される。震災時は北海道から東北地方にガス輸送ができなかった
ガラス業界	<ul style="list-style-type: none"> 原料製品輸送のための内航船、大型及びダンプトラックの乗務員高齢化・若手人材不足が課題 	<ul style="list-style-type: none"> 道路路上の総重量規制を車検証の総重量まで緩和することによる輸送効率向上を期待 モーダルシフト促進の為、40Ft ハイキューブコンテナの鉄道輸送インフラ整備(特にトンネル)

日本貿易会	<ul style="list-style-type: none"> ・ KS/RA 制度、並びに国際コンテナ重量計測（改正 SOLAS 条約）の規制強化等、国際ニーズに則った施策だが民間事業者の負担が大きい ・ 国際一貫物流に関して、海外の物流先進国と比較してコスト・リードタイムの観点から改善の余地がある ・ NACCS によるシングルウィンドウ化の推進が図られているが、現状、物流に係る全ての手続が実現出来ていない ・ 南海トラフ地震等の災害時における国の物流 BCP 対策を強化すべきである 	<ul style="list-style-type: none"> ・ KS/RA 爆発物に関わる X 線検査並びにコンテナ総重量申告制度等の国際化対応に際しては、国による関連費用負担、設備投資等を含む行政によるイニシアティブが必要 ・ 国際海上コンテナの国内物流での利用促進対策の推進並びに国際規格・基準による国内物流の整備（JR 鉄道インフラの整備、国際コンテナ基準の鉄道貨車シャーシの開発・普及、貨物ターミナルとコンテナヤードの一体運用を可能とする On Dock Rail の整備等）。 ・ NACCS を中心とする次世代物流システムの開発（貿易手続のシングルウィンドウ化の更なる推進） ・ 関係省庁の連携による災害時の物流 BCP 対策の策定が必要 ・ 本大綱のフォローアップが短期間のため、意見反映の場の更なる拡充等の改善。
製紙業界	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送手段の割合は、船舶（25%）、鉄道（10%）、トラック（65%） ・ 各工場からの直納や短納期、納入時間指定（朝一等）が多いのが業界の特徴 ・ 高齢化、大型免許保有者の減少、新規参入業者の減少等によりドライバー不足が顕著 ・ 入出庫時間の集中等により、積み込み・卸し時の待機時間が増大 ・ 船舶燃料油の Sox 規制強化や環境対応車両の価格増等、安全・環境対策に対する維持費が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従来から鉄道輸送を進めている企業に対する補助等、モーダルシフトに関する補助制度の拡充 ・ 国や自治体が補助できる仕組みを作りオフレールステーションの継続を要望 ・ フェリーや RORO 船を利用するシャーシの車検期間延長や税金・保険等の優遇規制緩和を要望 ・ 海上輸送における寄港地数の拡大、船型大型化に伴う岸壁整備（耐震工事等）及び（下船後の）車両待機スペース確保をお願いしたい
新経済連盟	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宅配取扱個数増により再配達が増え、都内では約 35%が不在配達。これにより労働生産性が低下 ・ 物流量の増加によって交通渋滞が深刻化。渋滞問題解決には大きなインフラ整備を必要とする ・ ドライバー数の減少と高齢化によって人手不足が深刻化。ドライバーの有効求人倍率は上昇傾向。タクシーの空車時間帯を利用した小口貨物輸送や、シェアリングエコノミーの活用も考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ドローン物流」によって、未開拓の空間である「空」を活用すれば、インフラ整備のコストを抑えつつ交通渋滞を軽減でき、労働力不足の解消にも資する ・ 将来的に物流で活用される「自律飛行型」のドローンについては、安全性を証明する性能要件を満たすことを条件として、飛行実績を持つ操縦者確保を条件とすることなく飛行を認めてほしい ・ 福島ロボットテストフィールドを活用したドローンの飛行実証に対する支援等の取組を通じて、「第三者上空での飛行」に求められるドローンの性能要件を明らかにしてほしい
EC 事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ モノの流れは EC と EC 以外で大きく異なる ・ ある地域で各社の荷量が増加しても、輸送力が追い付かない場合がある ・ ドライバーだけでなく倉庫内の人手不足も課題 ・ 出発元の時間が決まっているため、EC 側で工夫しても結果的に荷待ちは起きている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の物流と EC での物流は違うので、分けて考える必要がある ・ 国として、エリアごとに荷量と輸送力の需給バランスを考慮した方針があると良い ・ 荷待ち時間解消には、出発元の契約形態や意識を変えないと難しい