

今後の検討の方向性(たたき台)

- これまでのヒアリング結果や委員からのご意見を踏まえ、事業者間連携による今後の物流のあり方について、以下のとおり整理。

① ヨコの連携の必要性

- モードの多様化や中継輸送、消費地近郊への物流拠点の設置のため、共同輸配送は必要。
- 物量の平準化のため、異業種など、波動が逆のものの共同輸配送を進めることが必要。

② タテの連携の必要性

- 発荷主同士のヨコの連携だけではなく、発着荷主のタテの連携も重要。
- 発着荷主が連携し、翌日配送の見直しや検品レスなど、商習慣の変更を進めることが必要。

③ モードの多様化等幹線輸送の改善の必要性

- 特に長距離の幹線輸送は人手不足が深刻であり、対策が必要。
- 災害時のBCPとして、モーダルシフトなどモードの多様化が有効。

④ (地域における持続可能な物流の確保の必要性) →今後検討

今後の検討の方向性(たたき台)

- 共同物流等の障壁や国に期待することとしてヒアリング対象企業より寄せられた主なご意見や委員からのご意見を、以下のとおり整理。（【】内は前頁の分類）

A) 意識の変革

- 共同物流はコストダウンのために行うとは限らず、過度なリードタイム競争など、商慣行を変えないと物流は持続できないことを発信し、荷主の理解を得られる環境が必要。【①②③】
- 共同物流の取組を優良事例として宣伝するなど更なる応援が必要。【①②③】
- 共同化の最初のきっかけは行政が作ることも考えられる。【①】

B) 標準化

- パレットや伝票、バース予約やバーコードなど、システムがバラバラのため、業界全体での統一が必要。【①②】
- 共同物流の促進のため、各社がつながることのできる共通データ基盤の整備が必要。【①②】
- 異業種も含め、物流手順の共通化のための検討の場が必要。【①】

C) 制度的支援

- 物流総合効率化法の認定に関する手続きの簡素化が必要。【①②③】
- 競争法上のルールを明確にすることが必要。【①】
- その他制度的障壁があれば、検討が必要。【①②③】

D) 財政的支援

- システム変更への補助などによる共同物流の促進が必要。【①②】
- 新技術の導入や、モーダルシフトやトラックの大型化のための新しい車両やコンテナ等について、補助による促進が必要。【③】