

共同物流等の促進に向けた研究会
提言
(案)

令和元年 6 月 5 日

1. はじめに

2. 現状と課題

- (1) 人手不足の深刻化
- (2) 企業間連携の普及
- (3) 頻発する災害
- (4) S D G s への対応
- (5) 大規模イベントへの対応

3. 物流における今後の連携のあり方

- (1) ヨコの連携の必要性
- (2) タテの連携の必要性
- (3) モードの多様化等幹線輸送の改善の必要性
- (4) 地域における持続可能な物流の確保の必要性

4. 民間企業の先行事例

- (1) ヨコの連携
 - ①同業他社間での輸配送や保管の共同化
 - ②異業種間での共同輸配送や輸送リソースの共同利用
 - ③標準化
- (2) タテの連携
 - ①納品時間・納品日の平準化
 - ②リードタイムの延長、検品の簡素化
- (3) モードの多様化等幹線輸送の改善
 - ①事業者間連携によるモーダルシフト
 - ②ダブル連結トラックの活用
- (4) 地域における持続可能な物流の確保
 - ①地域内の集配の共同化
 - ②他分野のサービスとの連携

5. 課題解決の方向性

- (1) 意識の変革
- (2) 標準化の推進
- (3) 見える化の推進
- (4) 事業者が取り組みやすい環境整備

6. 今後の国の施策について

- (1) 意識の変革の支援
- (2) 標準化の支援
- (3) 見える化の支援
- (4) 制度的支援

1. はじめに

平成28年に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（以下「物流総合効率化法」という。）が抜本的に改正されてから3年を迎える。この法改正により、荷主、物流事業者等の連携が幅広く物流総合効率化法の認定対象となり、政府は、同法の枠組みにおいて、様々な民間企業の取り組みを後押ししてきたところである。

しかしながら、我が国では、少子高齢化の進展に伴い、トラックドライバーの高齢化や労働者不足といった課題が顕在化してきており、今後、更なる深刻化によって、「実際にモノが運べなくなる」懸念が生じてきている。そうした中で、持続的に物流がその機能を発揮するためには、各社の努力だけにとどまらず、各社の垣根を越えた協力による共同物流等がますます重要になると考えられる。また、令和2年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が予定されており、大会期間中の円滑な物流の実現に向けても、共同物流等の取組が重要と考えられる。

そこで、平成30年11月に、これまでの各社の共同物流等の様々な優良事例を研究し、共同物流等の促進に向けた課題を抽出するとともに、今後進めるべき施策の方向性を検討するため、本研究会が設置されたところである。

その後、本研究会においては、7社・団体から研究会の場においてヒアリングを行ったほか、13社から事務局を通じたヒアリングを実施し、民間企業の生の声を把握してきた。

本研究会は、これらの声を踏まえ、全5回の会合において共同物流等の促進に向けた施策の方向性について議論を行ってきた。本提言は、その成果をとりまとめたものである。

2. 現状と課題

(1) 人手不足の深刻化

我が国の人口は、平成23年を境に減少に転じているが、トラックドライバーをはじめとした物流分野における労働力不足は深刻化しており、今後、更なる少子高齢化、生産年齢人口の減少に伴い、労働力の確保は困難になっていくことが見込まれる。

現に、ヒアリングの結果によると、平成26年に表面化したドライバー不足を機に物流効率化の検討を始めた企業も見られ、人手不足への対応が、物流効率化の最大の動機となっているものと考えられる。

特に、長距離幹線輸送に関しては、働き方改革や労働法規制の改正も踏まえ、ドライバー不足が深刻化しており、既にトラックの手配に難航しているという声も聞かれ、効率化に向けた対策が喫緊の課題となっている。また、運送事業者側だけではなく、発着荷主における人手不足も、ドライバー側の負担軽減が進まない一つの要因となっているとの声も聞かれた。

(2) 企業間連携の普及

後に詳述するように、一部民間企業においては、人手不足等を背景として、物流総合効率化法の枠組みの活用の有無を問わず、同業他社や異業種間での連携が進みつつある。

現にヒアリングにおいても、「荷主企業間での物流に関する連携への壁が低くなっている」という物流事業者からの声や、「競争は商品で、物流は協調を」といった荷主企業からの意見が聞かれたところである。

このように、物流分野において、企業間の連携に関する機運が高まっていることも、特筆すべき現状である。

(3) 頻発する災害

昨年は、豪雨や地震等の自然災害が相次ぎ、特に平成30年7月豪雨においては西日本における鉄道網が寸断されるなど、災害時における物流の機能維持の必要性が改めて認識される年でもあった。

ヒアリング結果においても、平成23年の東日本大震災を契機として物流効率化や物流拠点の見直しを行った企業もあったほか、昨年相次いだ災害を機に、輸送モードの多様化や拠点の見直しを指向しているとの企業が多いなど、企業

が今後の物流を考えるに当たって、頻発する災害に対するBCPの観点が重視されるようになっていけると言える。

(4) SDGsへの対応

平成28年11月に、温室効果ガス削減等のための新たな国際枠組みであるパリ協定が発効したが、運輸分野は、我が国全体のCO2排出量の2割弱を占めており、物流分野における低炭素化は、地球温暖化対策を着実に進める上で極めて重要である。

また、企業においては、平成27年に国連サミットで採択された持続可能な開発目標（SDGs）に関連した取組が広がっている。物流は、気候変動のほか、イノベーションや成長・雇用といった目標に直結する産業であり、その効率化はSDGsの達成に向けても重要な取組と言える。

ヒアリングにおいても、SDGsを目的の一つとして物流効率化の取組を実施したとの企業が見られ、今後各社が物流について検討する際の大きな要素の一つになってくるものと考えられる。

(5) 大規模イベントへの対応

今年は、先般の10連休に加え、大阪でのG20など、物流に大きなインパクトを与えうる事案が連続することが見込まれる。そして来年夏には、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会が控えている。大会期間中及びその前後は、大会関係車両による交通量が増大する中、大会関係者や観客等により需要が増えることが見込まれる物量を円滑に輸送しきることが求められる。

このような大規模なイベントの開催時においても、円滑な物流を確保するためには、平常時から物流の効率化を進めることが必要不可欠であり、来夏はその真価が問われる時にもなる。

また、既に、2020東京大会を見据えて物流効率化の検討を実施している企業もあり、このような大規模イベントが、物流効率化の契機にもなり得ることが考えられる。

以上のように、物流を取り巻く現状は大きく変化しており、今後、我が国の経済成長と国民生活を支える物流がその機能を持続的に発揮するためには、各企業単位での努力だけにはとどまらず、企業の垣根を越えた協力による物流効率化がますます重要になると考えられる。

平成２９年７月に閣議決定された「総合物流施策大綱」において掲げられている「『競争』から『共創』へ」の言葉の通り、物流が、競争領域から協調領域へと変わりつつあるという現状と、企業間の連携の必要性が、一連のヒアリングを通じて明らかになった。

このため、企業間の連携の更なる促進により、持続可能な物流を実現することが強く求められている。

3. 物流における今後の連携のあり方

ヒアリングの結果等を踏まえ、持続可能な物流を実現するための関係者間の連携について、プレーヤーの関係性（ヨコの連携、タテの連携）及び物流の形態（幹線輸送、地域内輸配送）の二つの観点から、今後必要とされる連携のあり方を以下の通り整理した。

（１）ヨコの連携の必要性

複数の荷主や物流事業者が連携し、輸配送や保管を共同化することは、積載率の向上や、倉庫や車両の稼働率の向上につながるものであり、物流効率化の観点から、今後も推進する必要があることは言を俟たない。

昨今はモーダルシフトなどのモードの多様化、中継輸送、また、長距離輸送の削減やBCPの観点からの物流拠点の増設に当たって、他の荷主との連携・共同化の必要性がますます高まっている。また、物量の平準化のためにも、波動が異なる輸配送・保管を共同化することは有効な取組である。加えて、同業種内に限らず、異業種間も含めてヨコの連携を進めていくことが重要となっている。

（２）タテの連携の必要性

従来の「共同物流」は、（１）のいわゆるヨコの連携を意識して用いられてきたが、輸配送の共同化などによりどれだけ積載率を向上しても、長時間の荷待ち時間やドライバーの附帯作業などの非効率が残ってしまうとの声が多く、発荷主間、物流事業者間の連携による共同化のみでは物流効率化に限界がある。このため、発荷主及び着荷主、あるいは荷主及び物流事業者といった「タテの連携」により、サプライチェーン全体で物流の効率化を進めていくことが必要不可欠である。

具体的には、発着荷主や物流事業者が連携し、これまで当たり前のこととして続いてきた商習慣を、物流の観点から改めて検証し、翌日配送の見直しなどのリードタイムの延長、検品の簡素化・廃止、納品時間や曜日の変更による物量の平準化など、サプライチェーン全体でムダを減らしていくことが必要である。

（３）モードの多様化等幹線輸送の改善の必要性

既述のとおり、幹線輸送については、働き方改革や労働法規制も踏まえ、特に長距離輸送についてドライバー不足が深刻化しており、現在の物流サービスを維持するためには、その改善が急務である。

そのためにはまず、輸送を共同化することで積載率を向上させることや、帰り荷を確保することで車両の稼働率を上げるなどの「ヨコの連携」を進めることが考えられる。また、大量輸送機関である鉄道や船舶での輸送に切り替えるモーダルシフトも、言うまでも無く有効な手段である。この点、モーダルシフトについては、頻発する災害を踏まえ、BCPの観点から、単に単一のモードに切り替えるのではなく、鉄道や船舶といった複数の輸送手段をバランスよく活用する、モードの多様化を進めることが重要である。

また、鉄道や船舶については人気のあるダイヤやドレージ等のキャパシティに限界があることから、トラック輸送についても、効率化していくことが重要である。たとえば、連結トラックを用いて1人のドライバーでより多くの貨物を輸送することや、ドライバーの交代やトラクターの交換、スワップボディコンテナ車両の使用により中継輸送を行うこと等が考えられる。

加えて、長距離輸送そのものを減らすとともに、災害時の機能維持にも資するため、物流拠点の増設を含めた配置の見直しを行うことも考えられる。

(4) 地域における持続可能な物流の確保の必要性

地域内の輸配送についても、特に輸送密度が低いエリアを中心に、積載率が低くなりがちであり、荷主や物流事業者が連携して、輸配送・保管の共同化や商習慣の改善による車両や人材の有効活用を進めることが必要不可欠である。

また、宅配サービスをはじめとした地域内の小口の輸配送に関しては、必ずしも物流サービス内での共同化のみではなく、旅客輸送と連携した貨客混載や、買い物サービスなど物流以外の分野との連携も含め、持続可能なビジネスモデルを構築することが必要となっている。

以上のとおり、幹線物流、地域内物流ともに、ヨコの連携及びタテの連携を推進する必要があるところ、現状においては、関係者間、特にメーカー、卸、小売など、サプライチェーン内の階層ごとに、目指すKPIが異なり、連携が困難な場合が多い。このため、共同輸配送などのヨコの連携にとどまらず、サプライチェーン上の各関係者が同じゴールを目指して協働する取組を「共同物流」と位置づけ、その取組を推進していくべきである。

特に、発荷主同士、物流事業者同士のヨコの連携は、着荷主とのタテの連携を促す推進力にもなり得る一方、タテの連携は、着荷主が効率化に取り組むことによって発荷主同士、物流事業者同士のヨコの連携が進みやすくなるなど、タテ・ヨコ連

携は、相互に補完する関係にあることに注目すべきである。

4. 民間企業の先行事例

(1) ヨコの連携

①同業他社間での輸配送や保管の共同化

- ビール業界では、大手2社による北陸方面への共同モーダルシフト（平成29年1月総合効率化計画認定（以下単に「認定」という。））をきっかけに、大手4社による北海道での共同モーダルシフト・共同配送（平成29年9月認定）、大手4社による関西・中国から九州方面への共同モーダルシフト（平成30年7月認定）など、同業他社間での物流の共同化が進展。
- 加工食品業界においては、メーカー6社が加工食品の幹線共同輸送及び共同配送を実施（平成28年度グリーン物流パートナーシップ会議（以下「GLP会議」という。）国土交通大臣表彰）。うち一部が物流子会社を統合し、新たな物流会社を発足（平成31年～）。さらに、2社を加え8社で、物流に関する課題を討議する場を設置（平成28年～）。
- 菓子業界においては、スナック菓子等の温度管理を必要としない商品及びチョコレート菓子等の温度管理を必要とする商品それぞれについて、従来から同業他社間の共同配送を実施。安定した商品供給が目的。
- 医薬品業界においては、メーカー4社が北海道において医薬品の共同保管及び共同配送を実施（平成30年度GLP会議経済産業大臣表彰）。災害時のBCPの観点も踏まえ、リスク分散のために物流拠点を新設するに当たって、共同化を実現。

②異業種間での共同輸配送や輸送リソースの共同利用

- パレットレンタル会社、加工食品メーカー及び日用品メーカーが、関東ー四国ー九州間において共同で海運ラウンド輸送を実施（平成30年8月認定）。99.5%の往復実車率を実現。
- 大手小売及び日用品メーカーが関東ー中部間でトレーラーを用いての中継輸送を実施（平成28年度GLP会議経済産業大臣表彰）。
- 大手外食チェーン及び大手新聞会社が、塩と新聞の共同輸送を実施（令和元年6月認定）。夕刊を印刷所から販売店まで輸送するトラックに、外食チェーンの塩を同時積載し、メーカーから配送センターまで輸送していたトラックを削減。今後のコスト増のリスクも低減。

③標準化

- 大手加工食品メーカーが段ボール箱の外装デザインをガイドライン化し、共同輸配送に参加する6社に公開。希望に応じ他社へも提供。また、6社で共同配送を実施するにあたり、納品伝票を標準化。
- 医薬品業界において、GDP（医薬品の適正流通）ガイドラインに対応するため、保管及び輸送の品質基準や作業手順等の標準化を検討。共同物流の実現にあたっても標準化は必要との認識。
- 大手外食チェーンにおいて、カート納品を100%にするなど、店舗への納品方法を標準化。同時にドライバー作業の軽減も実現。一方で一部店舗の作業が増える部分もあったが、中長期的なメリットを説明して実現。

(2) タテの連携

①納品時間・納品日の平準化

- 大手外食チェーンにおいて、店舗への納品について、1日の納品時間帯の平準化並びに週における物量・配送回数の平準化及び配送休日の設定を実現（平成30年8月認定）。また、最も効率的な配送ルートになるような納品時間を設定。想定以上のCO2排出量の削減と若干のコスト削減を実現。

②リードタイムの延長、検品の簡素化

- 大手加工食品メーカーが、一部食品卸と連携し、検品レスと合わせて、翌日配送から翌々日配送へのリードタイムの延長を実施（平成25年GLP会議特別賞）。さらに、繁忙期に限って全国的に翌々日配送を実施。リードタイムの延長により事前の配車対応や積載率向上が可能となり、需要のピーク時においても届けられない事態を回避することができるなど、大きな効果。

(3) モードの多様化等幹線輸送の改善

①事業者間連携によるモーダルシフト

- ビール業界では、大手2社による北陸方面への共同モーダルシフト（平成29年1月総合効率化計画認定（以下単に「認定」という。））をきっかけに、大手4社による北海道での共同モーダルシフト・共同配送（平成29年9月認定）、大手4社による関西・中国から九州方面への共同モーダ

ルシフト（平成30年7月認定）など、同業他社間での物流の共同化が進展。【再掲】

- パレットレンタル会社、加工食品メーカー及び日用品メーカーが、関東－四国－九州間において共同で海運ラウンド輸送を実施（平成30年8月認定）。【再掲】

②ダブル連結トラックの活用

- 大手運送事業者4社が連携し、関東－関西間において、25mダブル連結トラックを活用した共同輸送を実施（平成31年3月認定）。将来のトラック隊列走行なども見据え、幹線共同輸送のプラットフォームを形成する方向。

（４）地域における持続可能な物流の確保

①地域内の集配の共同化

- 戸建の住宅地（平成28年10月認定）及び大規模な住宅団地において、複数の宅配事業者が宅配便の共同配送を実施。宅配各社でシステムや伝票、サービスが異なり、現時点では共同化による負担は大きい。
- オフィスビルにおける宅配便等の集配について、ビル内の各テナントへの集配業務を1社で一括して実施（平成30年6月認定）。同事例以外にも、オフィスビル内や商業施設内については一括配送の事例が普及。

②他分野のサービスとの連携

- 地方部を中心に、各地において、旅客鉄道、バス又はタクシーによる貨物輸送（貨客混載）が実現。宮崎県においては、一台のバスにより複数の宅配事業者の荷物を共同輸送（平成30年2月認定）。
- 大規模な住宅団地において、宅配事業者が家事や買い物など異業種の生活支援サービスを、地域の事業者と連携して実施。

5. 課題解決の方向性

4. の事例を中心に、ヒアリング結果から、取組が実現に至ったポイントや苦労した点を分析し、3. において必要とされている連携の推進に必要な方向性を、以下の通り整理した。

(1) 意識の変革

企業間の連携による物流効率化を実現するに当たっては、商習慣の変更や競合企業との協業、短期的なコスト上昇などを伴う場合があることから、社内外の関係者との複雑な調整が必要となり、経営層のコミットメントが必要となる。

実際に、多くの事例において、社内外での調整に相当の労力を要したとの声が聞かれ、商習慣の問題等から、配送の共同化やリードタイムの延長等の取組が当初の予定通り実現しなかった事例や、実現に難航している事例も見られた。特に、荷主企業においては、物流に関する経営層の関心が高くない場合が多く、現在物流が置かれている人手不足に起因する危機的な状況を理解してもらうことに苦労した企業が多かった。

他方、取組が実現に至った事例においては、コストダウンを前面に押し出して調整を進めた企業もある一方で、取組により必ずしもコストが下がるわけではないが、将来の更なるドライバー不足により「運べなくなる」事態の回避や、災害時のBCPの観点から、繰り返し経営層や社内関係部署を説得し、場合によっては会社のトップをコミットさせることにより、実現に至ったという企業も見られた。また、物流総合効率化法による認定やグリーン物流パートナーシップ会議による表彰といった公的な位置づけが、社内調整に効果的であったとの声もあった。

このため、ヨコの連携、タテの連携の更なる普及に向けて、まずは、「短期的なコスト削減のためだけではなく、中長期的に更なるコスト上昇や商品を運べなくなる可能性が生じるというデメリットを回避するためにも、他企業との連携も含めた物流効率化の取組が必要である」という認識を、発着荷主企業の経営層も含めて共有を図ることが重要である。

(2) 標準化の推進

輸配送や保管等の物流を共同化する場合、荷姿やシステム、納品条件等を調整・統一するなど、標準化が必要不可欠となる。実際に、ヨコの連携の事例においては、共同化に当たってシステム仕様や納品条件等の統一に苦労したという

声が聞かれた。また、荷姿やシステム仕様、伝票、納品条件等が統一されていないことが、物流事業者等の作業の増大につながっている場合もあり、ヨコの連携の有無にかかわらず、これらを標準化することが重要である。この際、標準化に当たっては着荷主との調整も必要となることが多く、タテの連携も必要となり、それが更なる物流の効率化につながるることとなる。単に組み合わせによる物流の共同化によって効率化の効果が出せる場合は非常に限定的であり、着荷主の協力も得つつ、荷姿やシステム仕様、伝票、納品条件等の標準化まで踏み込んで検討することが、真に効率的な物流を実現する上で重要となってくる。

さらに、医薬品の事例に代表されるように、物流自体に高い品質が求められる業種においては、輸送や保管に関する基準を標準化することが、当該業種における物流の付加価値を高め、ひいては業界全体の商品の信頼性をも向上させるために重要な要素となる場合がある。

このため、まずは同一の荷主業界内、さらには業界横断的な荷姿やシステム仕様、納品条件等の標準化を進めていくことが必要である。

(3) 見える化の推進

ヨコの連携の事例においては、輸配送の共同化や輸送リソースの共同利用などの際、ルートを選定に苦労したという声が多かった。実現に至った事例においては、検討の過程において全てのデータを出し合い、適切なルートを探し出したとの意見もあった。

また、そもそも共同化の連携相手がなかなか見つからないという声や、たまたま幹部どうしが知り合いだったため実現したという声が聞かれるなど、共同化のマッチングを偶然に頼っている現状や、マッチングの難しさも明らかになったところである。

物流に関する様々な情報を見える化し、それを共有できるようにすることで、マッチングや共同化のルート選定がより簡易となり、共同化が飛躍的に促進されるものと考えられる。

(4) 事業者が取り組みやすい環境整備

輸配送の共同化など、物流の共同化を実施するに当たっては、言うまでもなく、独占禁止法等の法令の規定に違反してはならない。一方で、ヒアリング対象となった事例においては、独占禁止法に違反していないことの確認に時間を要したとの意見や、多量のデータ・書類を求められたという意見、また、事前にル

ールが明確にわからず、どのような共同化が許容されるかがわからないといった意見があった。

また、新しい技術や車両の導入、システム変更、施設整備などについては、コスト負担が課題となることが多く、取組を始める上でのネックになっているとの意見もあった。

このため、制度面や財政面での負担を少しでも軽減することができれば、共同物流等の更なる促進につながるものと考えられる。

6. 今後の国の施策について

(1) 意識の変革の支援

- ・ 物流総合効率化法の認定や公的な表彰が荷主企業の社内調整に効果的であったとの意見があった。このため、これまで物流総合効率化法において主に認定してきたヨコの連携だけではなく、リードタイムの延長や検品の簡素化など発着荷主や物流事業者のタテの連携も含めて幅広く認定を行うことが有効である。また、表彰についてもさらに積極的に行い、優良事例としての認知を高めることも考えられる。さらに、「ホワイト物流」ポータルサイト等のホームページを通じたわかりやすい情報発信等により横展開を図ることも有効である。加えて、物流総合効率化法については、認定申請の手続を最大限簡素化し、さらなる認定数の増加を目指すべきである。
- ・ 荷主企業の経営層や営業部門の意識変革のためには、わかりやすい情報発信や呼びかけが重要である。このため、例えば、国土交通省、経済産業省及び農林水産省が連携して事務局を務め、官民一体となって実施している「ホワイト物流」推進運動等により、今まで当たり前と思われてきた厳格なリードタイムを延長するなど、商習慣を変えることも推進し、荷主企業の理解を得やすい環境整備を行う必要がある。
- ・ 社内調整向けのわかりやすい資料を作成・周知するなど、個々の企業へのきめ細かい支援を検討する必要がある。また、先進的な取組を行う企業の社内調整プロセス自体がノウハウであるということも踏まえ、その横展開を図ることも有効ではないか。

(2) 標準化の支援

- ・ 荷姿やシステム仕様、納品条件等の標準化を推進するため、官民で業界ごと及び業界横断的に標準化やデータ化の検討を行う協議会を設置するなど、標準化に向けた具体的な取組を官民挙げて進めるべきである。

(3) 見える化の支援

- ・ 戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) において計画されているとおり、省力化・自動化に資する自動データ収集技術を開発するとともに、個社・業界の垣根を越えて物流・商流データ（生産・販売・調達計画、車両・運行情報、輸出入情報等）を蓄積・解析・共有・活用することができるデータ基盤を構築し、サプライチェーン全体での最適化を目指す必要がある。

- ・ 民間企業が保有するデータを活用して荷主企業や物流事業者の連携相手をマッチングするシステムなど、企業間の連携を促進する仕組みについて、企業情報の取扱いやビジネスモデル等の課題を整理し、対応策を検討していくべきである。

(4) 制度的支援

- ・ 行政による制度上、財政上の支援については、あらかじめメニューを限定的に定めるのではなく、民間企業の創意工夫による幅広い取組に対し支援を行うものに転換すべきである。このため、現行の物流総合効率化法の枠組み等による制度上、財政上の支援の対象範囲を拡充し、ヨコ連携、タテ連携等の取組の後押しや、意識の変革、標準化、見える化を推進することが必要である。
- ・ 独占禁止法との関係については、例えば、過去の事例等をわかりやすくまとめるなど、企業が独占禁止法との関係を迅速かつ容易に整理できるような環境整備に向けて、国土交通省が関係省庁と協力して検討していくことが望まれる。

共同物流等の促進に向けた研究会 委員名簿

<有識者>

- 納富 信 早稲田大学理工学術院教授
- 一柳 創 大和証券株式会社エクイティ調査部チーフアナリスト
- 二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
- 北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
JILS 総合研究所ロジスティクス環境推進センター センター長
- ◎矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

(五十音順、敬称略、◎は座長)

<国土交通省>

- 松本 年弘 大臣官房物流審議官
- 山田 輝希 総合政策局物流政策課長
- 野口 透良 総合政策局物流政策課企画室長

<経済産業省>

- 島田 勘資 大臣官房審議官（商務・サービス担当）
- 伊奈 友子 商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室長

(オブザーバー)

- 平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長
- 多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官（物流産業）

(事務局)

- 国土交通省 総合政策局物流政策課

共同物流等の促進に向けた研究会 開催経緯

第1回：平成30年11月22日

- 共同物流等を巡る現状について
- 検討の進め方について
- 各委員からの発表
- 意見交換

第2回：平成31年2月13日

- 荷主間の連携に関するヒアリング結果報告
- 民間事業者等からのヒアリング
 - ・キューピー株式会社
 - ・日本パレットレンタル株式会社
 - ・一般社団法人全国物流ネットワーク協会
- 意見交換

第3回：平成31年3月13日

- 民間事業者からのヒアリング
 - ・アステラス製薬株式会社
 - ・ヤマト運輸株式会社
- 荷主間連携及び物流事業者間連携に関するヒアリング結果報告
- 意見交換

第4回：令和元年5月8日

- 民間事業者からのヒアリング
 - ・株式会社ブルボン
 - ・日本マクドナルド株式会社
- 施策の方向性（案）について
- 意見交換

第5回：令和元年6月5日

- 提言（案）について
- 意見交換