

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「環境負荷軽減のための都市物流の先進事例と都市・交通政策に関する調査研究（最終報告）」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：矢野 裕児氏 流通経済大学 流通情報学部 大学院 物流情報学研究科 物流科学研究所 教授 西成 活裕氏 東京大学大学院 工学系研究科 教授	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> 都市物流において、物流効率化を追求することが環境負荷軽減につながると考える。そのために商慣行を変えていくことが必要だと考える。そのための行政の役割としては、法規制を制定し、企業に具体的な行動を促すことである。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 行政の役割としての制度の整備について、事例に基づき、規制と支援制度をセットにすることが、物流インフラの整備及び新技術導入へのインセンティブとなることを知見としてとりまとめた。(第4章第2節第2項)
<ul style="list-style-type: none"> 物流革新に向けた政策パッケージの中では、業種及び分野別に、物流の適正化又は生産性向上に関する「自主行動計画」を策定することを義務付けている。上手くいっている業界としては、日本鉄鋼連盟、スーパーマーケット等が挙げられる。 端末物流における非効率な物流の代表として、コンビニの物流が挙げられる。これは商品開発を、年間を通じて常に行っているため、必然的に定期的な輸送が発生する。このことが端末輸送の貨物車が減らない一つの原因である。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 自主行動計画について、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会が、同協会に加盟するコンビニ各社の自主行動計画の策定及び共有を主導した取組について調査し、とりまとめた。(第2章第2節第2項(3))
<ul style="list-style-type: none"> 共同配送は、幹線輸送においてはかなり高い積載率で実現できている。 一方、支線及び端末物流では実現が難しいことが問題である。これは、配送のタイミング及び頻度について顧客ニーズが高すぎる点にある。 地域として配送時間等に柔軟性を持たせることができれば幹線輸送以外での共同輸送の展開も可能である。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 共同配送について、日本の事業者の取組及びロンドンの事業者の取組についてそれぞれ調査しとりまとめた。(第2章第2節第2項(1)及び第3章第4節(2)④)
<ul style="list-style-type: none"> 近年では、大規模再開発の例として、東京ミッドタウン、スカイツリー等では、設計段階から物流動線を組み込んで、効率化されるように計画されている。特にミッドタウンは好事例といえる。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 東京ミッドタウンの取組について、調査しとりまとめた。(第2章第2節第1項)
<ul style="list-style-type: none"> EV車両は大型貨物車への適用は難しいが、小型貨物車は順次EVに転換されつつあり、環境負荷軽減の観点からは直接的に効果がある。 例えば、日本郵便等で取組が進められている。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> EV車両への転換について、マドリードの取組について調査しとりまとめた。(第3章第3節第2項(2))
<ul style="list-style-type: none"> 夜間配送を導入することはピークカットにつながるが、2024年問題を受けてドライバーの労働環境が制約されることを踏まえると、日本での導入は難しい。 配送量には曜日による変動があるため、それを平準化するには異業種との連携も有効であり、事例としても存在する。(矢野教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 平準化について、日本の事業者の取組について調査しとりまとめた。(第2章第2節第2項(1))

有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"> 共同配送は、現状では動脈物流に関して議論されることが多いが、リードタイム、荷姿等の親和性が求められるため、うまくマッチングできないことが多い。 日本はこれまで同じ業種での共同配送を考えてきたが、柔軟に異業種を組み合わせることが重要であると考えられる。例えば、日清（加工食品）とアサヒビール（飲料）の事例、朝日新聞社とパナソニック社の事例等がある。 行政は、異業種の荷主同士のマッチング機会の提供という役割を担える可能性がある。中立機関が機会を設定することで、集まりやすくなることが考えられる。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> 共同配送について、日本の事業者の取組及びロンドンの事業者の取組についてそれぞれ調査しとりまとめた。（第2章第2節第2項（1）及び第3章第4節（2）④） 異業種の荷主同士のマッチング機会の提供といった「複数の事業者の関与が必要な物流の環境負荷軽減策の運用」について、知見としてとりまとめた。（第4章第2節第3項）
<ul style="list-style-type: none"> 比較の観点として、行政の関与又は役割について調査することも有効であると考えられる。 行政が中立の立場で異業種の荷主のマッチング機会を提供するという役割も考えられる。 また、補助金によるイニシャルコストのサポートも重要である。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> 行政の関与及び役割について、パルセロナの事例を調査しとりまとめた。（第3章第3節第4項（1）②） とりまとめた知見において視点②及び視点③において、行政の関与及び役割について整理した。（第4章第2節、第3節及び第4節）
<ul style="list-style-type: none"> 物流分野において環境負荷軽減に資する取組としては、EV又はFCトラックといった貨物車の性能を良くすることと、物流を効率化して車両の台数を減らすことの二つがあり、この掛け合わせが重要だと考えている。どちらについても実現には費用がかかるため、インセンティブを与えながら上手く転換を促す必要がある。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> EV又はFCトラックの活用といった脱炭素型輸送手段への転換及び輸送最適化によるCO₂発生抑制の二つの視点から都市物流における主な物流シーンを整理（第4章第2節）し、事例に基づき、規制と支援制度をセットにすることが物流インフラの整備及び新技術導入へのインセンティブとなることを知見としてとりまとめた（第4章第2節第2項）。
<ul style="list-style-type: none"> 物流は都市のインフラであるため、例えば再開発においては、まちづくり計画の初期段階から物流についても計画されることが重要である。東京の丸の内ビルディングの例では、一般道での納品車両の滞留を防ぐために物流専用の地下道を造った。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> マンチェスターの事例に基づき、「プロジェクト初期段階から運営事業者を巻き込む必要性」について明記した。（第3章第2節第3項（2）①）
<ul style="list-style-type: none"> 自治体に物流に関する知識を持った人がいて、自治体として物流対策の検討をしなければならぬことを理解していることが重要である。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> マドリードの事例において物流の専門部署を設置したことを明記した。（第4章第2節、第3節及び第4節）
<ul style="list-style-type: none"> 民間企業の意見交換の場に、基礎自治体レベルの行政が入っていることはほとんどない。地方部であれば、物流企業もほとんど独占のような形で大手1社と自治体が組んでやっている事例（例：岐阜県）はあるが、都市部だとほとんどみられない。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体間の連携に繋がる情報交換の場が設置されることの重要性について明記した。（第4章第2節及び第4節）
<ul style="list-style-type: none"> 基礎自治体レベルの行政が物流に取り組むためには、対応する人材がいるかどうかにかかっている。愛知県岡崎市の例では、DXに係る専門部署を設置しており、職員が熱心に働いている。そういった職員がいる行政は上手くことが進んでいるので、行政における人材育成が重要だと感じている。このように企業のみならず、行政関係者においても人材育成の重要性が高まっている。（西成教授） 	<ul style="list-style-type: none"> この点については、物流分野における人材育成を今後の課題として、明記した。（第4章第3節）