

事業者団体等ヒアリング 主な意見

団体名	業界の現状・課題	政策提言
一般社団法人 日本冷蔵倉庫 協会	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市において庫腹がひっ迫、土地や費用の不足により、施設の老朽化も進展。 ・荷主企業や消費者を含めた SC 全体での効率化が必要。 ・フォークリフトやピッキングにおいて特に人手が不足。 ・冷蔵倉庫は災害時等においても不可欠で、コロナ禍においてもエッセンシャルな業務として継続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ソフト・ハード織り交ぜた庫腹対策（老朽更新・新設への税制、財政等の支援等） ・官民（官主導）による取引条件、商慣行の見直し ・低温仕様の自動倉庫、自動荷役機器等技術革新への補助等の支援策 ・運送と同様に災害時等の「継続すべき事業」としての明確な位置づけと、ワクチン接種や検査の優先実施等
公益社団法人 全国通運連盟	<ul style="list-style-type: none"> ・列車本数の削減により、特に地方部に影響。 ・ドライバーの不足感を感じる事業者は約 4 割。一方で、若年・女性ドライバーの確保は困難な状況で、ドライバーの高齢化が深刻化。 ・長時間の手荷役作業、荷主庭先での手待時間、貨物駅でのフォークリフトの順番待ちにより、生産性が大きく低下。 ・大規模自然災害により長期にわたる大規模な輸送障害が頻発しており、対策が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道モーダルシフトの推進の方向性の明確化と行政施策の展開（物効法に基づく支援、ホワイト物流推進運動、冷凍冷蔵コンテナの導入支援等の施策の維持・拡充） ・鉄道インフラ機能の強化（大型コンテナ取扱駅の拡大等）と物流ネットワークの強靱化（輸送障害時の代替輸送確保のための貨物駅施設の整備等） ・SC 全体の効率化（パレット化・標準化や物流情報のデジタル化、情報基盤の社会実装等の推進）や AI・IoT 等の活用（集配部分を含めた自動運転等の社会実装）による生産性向上等
公益社団法人 全日本トラック協会	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの影響により輸送量の下降が顕著化。 ・ドライバー不足と高齢化・若年労働力の減少が課題。 ・時間外労働の上限時間が年 960 時間を超えるドライバーがいる事業者の割合は約 30%。 ・荷主都合の荷待ち時間がある運行は全体の約 5 割で、平均 1 時間 45 分。1 日の拘束時間の平均は 13 時間超。 ・荷主への交渉力の弱さからコストに見合う運賃収受が困難である一方、ドライバー不足への対応からドライバーの件費は上昇。 	<ul style="list-style-type: none"> ・適正取引推進のための施策の推進（荷待ち時間の削減、契約にない附帯作業等の商慣習の見直し、「標準的な運賃」への理解の促進等） ・輸送の効率化推進のための施策の推進（重要物流道路の機能強化、高速道路のミッシングリンクの解消、SA・PA 等の駐車スペースの整備・拡充、SA・PA を活用した中継輸送の推進、ダブル連結トラックの展開、隊列走行・自動運転の推進、車両総重量 31 トン車の開発に向けた検討、農産物輸送におけるパレット化の強力な推進及び都心周辺のストックポイントの整備促進等） ・安全・環境対策のための施策（ハイブリット車、電気トラック等の開発等）の推進等
一般社団法人 日本港運協会	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の輸出入の 99.6%が海上輸送を通じて行われている中、陸と海との結節点である港湾は重要なインフラ。その港湾での荷役を支える港湾運送事業の安定的な業務推進のためにも、港湾の国際競争力を強化することが必要。 ・労働力不足が深刻化しており、良好な労働環境の確保が求められる。 ・新型コロナウイルスの影響も踏まえ、港湾のデジタル化が喫緊の課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・SC の強靱化を通じた生産性向上と成長の加速（国際基幹航路の維持・拡大に資する「国際コンテナ戦略港湾政策」の更なる推進、企業の国内回帰の受け皿としての地方港湾のインフラ整備、農林水産物・食品の港湾を通じた輸出の促進、頻発する大規模災害への対策、大規模災害時の基幹的海上交通ネットワークの維持、フェリー・RORO 輸送網の機能強化等） ・少子高齢化・新型コロナウイルスの影響を踏まえた労働環境の創出のための港湾のデジタル化の加速（「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現、「港湾関連データ連携基盤」の構築）
全国トラック ターミナル協会	<ul style="list-style-type: none"> ・事業規模が小さい事業者が多く、40 年以上経過している施設の建替え・大規模改修等が課題。 ・貨物取扱量が減少しており、供用バース数を削減し稼働率を維持している。 ・激甚化・頻発化する自然災害に対してハード・ソフトと両面からの体制整備が不可欠。 ・EC 市場の拡大による宅配便取扱件数の増加等により、流通加工や一時保管が可能な配送センター機能の強化が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化施設の建替等のための投資負担の軽減（固定資産税の軽減措置等） ・大規模災害時の支援物資輸送拠点としての機能確保（トラックターミナル敷地内の給油施設への優先的な燃料供給、非常用自家発電設備等の導入に対する助成措置等） ・技術革新に対応したトラックターミナル機能の充実（ダブル連結トラック、スワップボディ等に対応した荷扱場の整備やクリーンエネルギーの供給に必要なインフラ整備に対する助成措置）
日本内航海運 組合総連合会	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄鋼、石油等の輸送量は新型コロナウイルスの影響で今年に入って大幅に減少。 ・荷主の下にオペレーター・オーナーが専属化・系列化する重層構造。適正運賃の収受等取引環境の改善が課題。 ・船員の高齢化（約半数が 50 歳以上）で船員の確保に懸念。船舶の老朽化（7 割以上が法定耐用年数超）も課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航海運の生産性向上に向けて、RORO 船や大型船を活用した効率的な物流システムの構築（港湾や航路についてハード・ソフト一体となった総合的な整備が必要） ・働き方改革に伴うコストを賄うため、適正な運賃・用船料等の収受が可能な取引環境の実現、契約にない荷役作業等の商慣習の見直し、そのための荷主との対話強化等が必要。

	<ul style="list-style-type: none"> ・船員の働き方改革、内航海運の生産性向上の取組の推進（荷主の協力が不可欠）、船員育成が必要。 	
一般社団法人 日本船主協会	<ul style="list-style-type: none"> ・厳しい国際競争により世界規模でコンテナ船社の集約・再編が進行。 ・リーマンショック後海運市況は長期低迷（運賃指標はリーマンショック前の10分の1以下）し、輸送契約期間も短期化。 ・新型コロナウイルス感染症の拡大やホルムズ海峡の不安定な情勢が安定的な輸送の確保の障害となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・海運税制について、主要海運国並みの諸制度の拡充・柔軟化 ・日本人海技者に求められる役割の変化に伴う政策の再検討 ・日本船籍関連の制度改善（日本語前提の船舶管理、複雑な書類・検査、外国人承認船員制度等の見直し）とコスト低減（登録免許税・固定資産税の低減等） ・先進船舶（環境低負荷、自動化船等）の導入促進による競争力ある船隊整備
日本貨物鉄道 株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の流行下においても、貨物列車の平常通りの運行を確保しているが、特に自動車部品、紙・パルプ、家電・情報機器等の輸送量が減少。 ・駅構内の物流施設（レールゲート）や積替施設建設により、貨物駅の物流結節点昨日の向上を推進。 ・頻発化する大規模災害により鉄道ネットワークの寸断が発生。迂回輸送のための輸送機材の確保や代行費用の負担等が課題となっており、対策の強化が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・陸（鉄道・トラック）、海（船舶）、空（航空機）の各輸送モード間の相互連携・結節機能の強化（貨物駅の物流結節点機能の向上など） ・デジタルトランスフォーメーション（DX）や物流プラットフォーム化の推進による物流の効率性・安全性の向上 ・人流・物流ネットワークの一体化・共有による既存の社会・交通インフラの有効活用 ・幹線鉄道ネットワークの更なる強靱化
一般社団法人 日本長距離フェリー協会・ 一般社団法人 日本旅客船協会	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の流行により3月頃から需要が急減。この状況が続くと半年～1年以内に資金繰りに窮するとした事業者は6割以上（6月調査）。 ・トラックドライバー不足を背景に、大型トレーラーの無人航送が増加傾向。複数航路を組み合わせた広域のネットワーク化も進展。 ・近年フェリー・RORO船の輸送力強化への取組が進展（2017-22年の新船造船投資額は約2,900億） ・頻発化する大規模災害において、陸路が寸断された場合の代替ルートとして各地でフェリーが利用されているほか、各地の自治体と旅客船協会との間で災害時の輸送支援協定の締結も進展。 	<ul style="list-style-type: none"> ・税制、船舶共有制度による省エネ対応型船舶への代替建造に対する支援 ・モーダルシフト促進に対する補助事業の拡充 ・自動運航船の導入等、フェリーの運航の効率化 ・船舶の大型化に対応した船舶整備（-9m、全長220～240m岸壁） ・大規模災害に備えたフェリー埠頭の耐震化 ・公正な競争環境をゆがめることのない高速道路の料金施策 <p style="text-align: right;">等</p>
一般社団法人 日本倉庫協会	<ul style="list-style-type: none"> ・倉庫業は全産業と比して収益性が低く、入庫・保管残高ともに減少傾向。 ・生産性の向上に向け、特定流通業務施設の整備、トラック予約受付システムの活用、物流の共同化による保管貨物の集約及び空き倉庫情報の提供によるマッチングを実施。 ・AI・IoT等の活用による効率化や接触機会の削減が重要だが、多種多様な物品を扱う営業用倉庫では費用対効果の見極めが重要。また、貨物の形状・サイズの標準化が必要。 ・大規模災害等のリスクへの対応として、災害に強い倉庫施設の整備（非常用電源設備、暴風・浸水対策）が重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産性向上に向け、物流効率化法の総合効率化計画の認定要件の拡充（平屋3,000㎡及びIC5km以内要件の緩和等）、倉庫税制の維持・拡充、自動化等を推進するための施策の推進（物流・商流データ基盤やRFIDの活用推進、パレット等の規格の標準化、設備投資への助成）、建築基準法の適用緩和（庇部分の容積率不算入等） ・人材不足への対応（AI・IoT等の新技術の活用、女性や高齢者が活用できる環境整備等） ・大規模災害等のリスクへの対応（災害用設備に対する助成制度の拡充等）
一般社団法人 航空貨物運送協会	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物特性（高価値品、生鮮品、越境EC、医療品等）を踏まえ、スピードと高い輸送品質の確保が必要 ・地上での作業・手続きの効率化が特に重要 ・航空旅客便ネットワークの毀損・制約は事業基盤に影響。新型コロナウイルス感染症流行により、6月の貨物輸送能力及び航空貨物輸送の価格指標はそれぞれ、対前年同月比▲34%及び+50%（国際）/ +66%（国内）。 ・空港内・周辺施設の立地・配置設計が貨物動線上重要 ・航空貨物の安全・保安上のリスク（危険物の不適切な搭載、爆発物混入等）は乗客への深刻な脅威 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空保安に関する制度改善（適切な保安措置が実施できる貨物自動車運送事業者の認定制度の創設、爆発物検査装置の合理的な使用方法の追求） ・首都圏空港及びその周辺における物流機能強化（川崎臨海部の貨物施設用地としての活用や周辺道路の整備、成田・羽田間の共同輸送の推進、成田の物流車両の導線改善、施設機能の向上等） ・内外の輸出入関連規制等の改善（国内：航空運送上等の一貫した電子化、関税法の仮陸揚げ申告手続きの簡素化等、海外：簡易通関制度の不備、関税・輸出入手続の非効率等の課題が存在） ・人材確保・スキルアップ投資の充実 <p style="text-align: right;">等</p>
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"> ・新型コロナウイルス感染症の流行拡大や、貿易環境の変化（SCの世界的な見直し、米中貿易摩擦等）等先行き不透明な状況下で、フレイトフォワーダーには最適な輸送手段や代替輸送ルートの提案が期待されている。 ・業界の課題としては、持続可能な物流の実現、トラックドライバー不足への対応、モーダルシフトの更なる推進、技術革新への対応（B/Lの電子化等によるデジタル・フォワーディングの実現）、災害や 	<ul style="list-style-type: none"> ・SC見直しへの対応として、製造業の国内回帰を促進するため物流コスト（高速道路料金等）の低減、東南アジア諸国への支援（コールドチェーン物流構築支援等）が必要。 ・モーダルシフトの更なる推進のため、海上コンテナの鉄道輸送のためのインフラ整備（40ft背高コンテナへの対応等）、内航・外航接続の簡素化等が必要。 ・港湾地区での車両混雑緩和のため、コンテナターミナルの世界標準化（夜間ゲートオープン、コン

	新型コロナ感染症の流行拡大等の危機への対応及び港湾地区の混雑緩和と認識。	テナ搬出入事前予約制度の拡充等)、港湾の電子化推進等が必要。 ・DXへの対応として、B/L電子化や、運送書類の収入印紙税免除が必要。等
定期航空協会	<ul style="list-style-type: none"> 成田・羽田の仮陸揚量は全体の約30-40%。EC等の伸長が著しいアジア・中国から北米向けの貨物量が多い。 局地化・激甚化する大雨等の異常気象による航空物流への大きな影響が見られる(空港の浸水、貨物上屋被害等)。 運送状電子化(e-AWB)は前回大綱策定時から大幅に進展しているものの、世界的に見れば不十分な水準。 	<ul style="list-style-type: none"> 米国向け輸出貨物取扱の円滑化と物量の維持・拡大のため、日本経由米国向けの三国間貨物について経由地である日本での全量再スクリーニングの回避 首都圏空港での航空物流強化策の推進(羽田周辺の施設整備、羽田・成田間のトラック輸送の円滑化、着陸料・上屋施設利用料等の低減等) 防災の観点からの空港機能強化の推進(ランプ内のアンカー設置、貨物施設能力の向上等) ペーパーレス化(e-AWB/e-Freight)、非接触型業務の促進(空港貨物地区におけるローカル5Gの導入支援、RFID等のデバイス導入)
日本機械輸出組合	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナ感染拡大により国際物流に影響が出ている。海外の消費低迷に伴い需給調整を行っている。 海上輸送、航空輸送の定期航路減少により輸送スペースが減少しており、運賃が急騰している。 コロナ禍で在宅業務が求められる中、対面業務を減らしたいが電子化が遅れている。 オリパラなど大きなイベント時など、特定港(空港)の混雑が予想されるが、港湾間(空港間)の連携が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 貿易手続きの全体最適化のため、プラットフォームのグランドデザインの検討、また、貿易手続きのデジタル化、サイバーポート等の貿易手続きプラットフォーム間のデータ連携の加速化、利用の拡大・促進。 貿易データの電子化・情報化推進により、インボイス等の手続きに掛かる書類のペーパーレス化を推進し、対面業務の削減を促進。 BCPの観点から、大規模な自然災害や感染症、オリパラ等の大型イベントの発生時における、関連情報の収集・提供の体制整備に加え、代替となる港湾・空港を利用した地域広域連携の体制整備の推進。
電子情報技術産業協会	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナの影響で、海上輸送、航空輸送の定期航路の減少により輸送スペースが減っており、運賃が急騰。経済活動停滞に加え保護主義的な動きもあり生産・調達関係への影響を懸念。 複数の輸送手段を考慮した時、トラック、鉄道、内陸海運など各モードの連結性が課題。 大綱から推進プログラムに細分化されると、省庁間連携が進んでおらず、個別最適となっている。 予測困難な事象の発生も多く、サプライチェーンを如何に守るかの議論は重要であると認識。 国際輸送のための港・空港が首都圏に集中。災害時のリスク対応として地方港の活用を積極的に行っているがコストがかかっているのが実情。 モーダルシフトを推進していく上で、JRコンテナの輸送を検討しているが、トンネルの高さ制限の課題と、コスト、リードタイム等から活用に及んでいない。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や港湾など物流の結節点における連結性の充実が重要。特に地方での各モードの連携性を高めるため、例えば、高性能・大型コンテナが取り扱える、基盤整備が必要。 貿易データの利活用では、BCPも包含した形のプラットフォームの設計を念頭にグラウンドデザインの検討が必要。個々の最適化ではなく、全体の最適化を念頭に置いたデータ化、標準化の推進が必要。 首都圏の港湾の混雑、労働者不足の現状を鑑み、災害時のリスク対応も含めた地方港の制度強化の検討。 自然災害等に対して、信頼性のある官の情報入手するため、省庁を横断した情報提供のワンストップサービスを希望。
日本貿易会	<ul style="list-style-type: none"> 港湾関連データ基盤(サイバーポート)は税関に対する輸出入申告の主要なデータが網羅されているが、NACCSとの自動連携など更に進める必要がある。 コロナ禍で出社勤務に制限がある中で、対応できるような環境を構築する必要がある。 太平洋側での地震災害に伴い主要港湾が使用不能になった場合に備える必要がある。 港湾関係施設、冷蔵施設の逼迫が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> サイバーポートについて、港湾関係だけでなく、税関手続、原産地証明書の発給、検疫等の手続等も含めた輸入手続きの電子化、シングルウィンドウ化の実現。 各種提出書類の電子化、運用の弾力化等を通じ、提出書類の簡素化・ペーパーレス化をコロナ渦でさらに進める必要。 災害発生時のインフラ被災状況など、政府による情報発信の体制整備が必要。 太平洋側での地震災害時に、特に、日本海側の主要港に至る物流ルートの確保、BCPにおける物流ルートの事前設定が必要。 港湾関係施設、冷蔵施設の逼迫が加速しており、港湾関係施設における混雑解消に向けた積極的な取り組みの推進。
自動車メーカー業界	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナの影響で、国内回帰も含めて部品供給における地域分散・リスク分散の考え方が強まった。 個社の情報(出荷、配船、通関)とコンテナヤードの情報が直接リンクされていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 物流情報のデジタル化・データ化を推進するため、情報を統合して一括管理できるグローバルレベルの基準の策定や、既存のグローバル基準の導入が必要。全ての情報がクラウド、サーバーで一元的に管理されることが重要。

	<ul style="list-style-type: none"> RFIDによる自動化を進めている。通い容器の輸出入管理に苦勞している。 日本や海外でヤード混雑の問題が発生している。日本からの輸出コンテナが他国港経由となっており、リードタイムが長くなっている。 共同輸送、共同保管等できるところは進めている。更なる効率化に向けて業態を超えた協調などの検討も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> サイバーポートでの、RFIDを始めとした国際規格への対応を推進し、採算ラインに乗せ、普及されることが重要（例えば、通い容器でのRFID使用など）。 東京港のゲートオープン時間の拡大などの対策を恒常的に考える必要。日本の港の競争力強化、日本を通る航路の復活は日本の競争力の観点から重要。 C02削減の観点で、連結トラックなど官民連携して推進する必要。
東京青果株式会社	<ul style="list-style-type: none"> 青果物の取扱量については、国産回帰の傾向もみられるが、長期的には高齢化が進行しており、1人当たりの消費量は減少が続く。 非効率の是正のためには、流通量の平準化や市場内のスペース不足が課題。 産地の大型化を受け、今後は、多くの農産物は産地から大市場への幹線物流に集約され、地方市場は地場産品を集めるのに特化し、地域外の産品については、転送機能を持った大市場と取引する形になると考えている。 11パレットを標準として推進しているが、回収体制や人員の問題、最終的には費用負担の問題があって進まないのが現状。パレット循環の仕組みの確立が必須。パレットに積む機器やパレットを管理するための機器など付帯設備をどうするかも問題。 	<ul style="list-style-type: none"> 流通量の平準化のため、貯蔵性のある農産物のストック機能強化や休市日の固定などによる業務の平準化を進める必要。 スペース不足に対応するため、パレット流通の一層の普及、荷下ろし予約システムの普及、無人フォークリフトの導入や分荷の自動化、場内動線の見直しなどAI等も活用し非効率の是正に取り組む必要。 今後増加する市場間取引に対応するため、産地・市場間の物流情報の共有による物流の見える化の推進が必要。 パレット化の一層の推進のため、関係者間の運用ルールの策定、費用負担の問題の解決が必要。
ホクレン農業協同組合連合会	<ul style="list-style-type: none"> 北海道で生産され道外へ移出する農畜産物の3/4を取り扱う。その輸送手段は、JR貨物（約3割）、船舶（約7割）、航空輸送（約0.1%）。 ドライバー不足に対応するため、産地主導で一貫パレチゼーションの推進に取り組んできた。 段ボール規格は主要青果物ごとに100種類ほどある。外装標準化に向けて、11パレットに合う10規格については今年から独自の奨励金を加算している。 輸送会社では後継者不足により撤退する例が増えてきている。 鉄道輸送の際、積載重量制限によりパレットが敬遠されることがあるが、貨車の積載、レールの強度等を踏まえると5t以上耐えられる機能になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 重要なインフラ手段である鉄道を維持するための支援が必要。 パレット化に向けた物流施設整備及び改修に関する弾力的な補助が必要。 段ボール規格標準化に向けた支援と協力が必要。 ドライバー不足を補うために、外国人材の活用や、他地域のドライバーがその地域の閑散期に容易に手伝いに来られるような仕組みを構築する必要。 鉄道輸送においてはパレットは輸送機材とみなし、パレット重量分程度は貨物重量制限を緩和してほしい。
米穀卸売業界	<p>【玄米】</p> <ul style="list-style-type: none"> 紙袋は手おろしで荷役が大きく、米のような重量物は運ばないという輸送業者もでてきている。そのため、手荷役解消に向けて、紙袋のパレット輸送や統一規格フレコンの利用拡大などの取組を開始している。 紙袋に比べて手荷役が少ないフレコンを普及するため、産地によりサイズが異なるフレコンサイズの標準規格が設定された。 <p>【精米】</p> <ul style="list-style-type: none"> 精米輸送は、米の消費減少にともない物量は落ちており、納品先当たりの受注量が減少している一方、少量・多頻度の納品が増えてきているため、積載効率が低下することでコストが増加しており、共同配送の検討も必要となってきている。 米流通業界では、統一的な受発注システムはなく、取引先ごとにシステム化されている。米屋等との受発注は電話やFAXが主流。検査・表示制度や米トレサ制度により産地、銘柄、数量等の情報を伝達する環境は整っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 重量物である米の持続可能な流通には、手荷役の軽減等に向けた取組が重要。このため、標準規格フレコンの使用の普及拡大等を推進する必要。 標準規格フレコンや統一規格パレットに合う施設改修への支援が必要。 少量・多頻度の納品を改善するには精米年月旬表示の定着拡大とリードタイムの延長が必要。 米の商品特性や輸送実態に適したデジタル機器の改良・普及が必要。
(一社)日本加工食品卸協会	<ul style="list-style-type: none"> 加工食品は物流量の波が少ない業界であり、安定している。トレンドとしては、常温食品に比べてチルド・冷凍の伸び率が高い。 メーカーの裾野が広く、数・規模にも変化はない。実需側の大手は集約化される傾向があるが、小口 	<ul style="list-style-type: none"> 荷姿の多様さから完全自動化は難しく、少量・多頻度の需要に対応するため、人材の確保は必要。 大手メーカーの標準化と産業全体の標準化との間には高いハードルがあるが、サプライチェーン全体の効率化には大手メーカーの標準化の取組が必要。

	<p>も多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生鮮食品と日配品とを併せて取り扱う業界の物流については、カテゴリーごとにベストな手段が確立されている。 ・持続可能な物流を実現するために増大していく物流コストをどのように吸収していくかが課題。物流は競争分野から協調分野となっており物流事業者との情報共有が重要となるため、ASN フォーマットの標準化を議論している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同配送が合理化につながらない場合もあり、温度帯や配送頻度が合致するカテゴリーごとに検討する必要。 ・N-Torus や ASN の機能強化のためのシステム開発や各社が行うシステム改修には膨大な予算を要するため、システム投資や更新への支援等が必要。
飲料・酒類販売業界	<ul style="list-style-type: none"> ・酒類の流通量は、コロナ以前から人口減少の割合以上に減少している。飲料の流通量は、人口減少に比例して減少していく見通し。 ・業界全体として、小口の取扱いが増えており、物流負荷が上昇している。 ・消費形態に起因した小口配送の取扱いである以上、デジタル化が進むことで解決するものは少なく、デジタル化により売り場での在庫確認後自動発注されると発注量は少量・多頻度となり、トラック業界から取扱いを敬遠されてしまうことを懸念している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・酒類・飲料について、物流面における合理化はできることはやってきており、今後は最低納品単位や納品頻度についての取り決めや商慣行の見直し等が必要。 ・ロットの小ささとリードタイムが課題となっており、計画的に受発注を行うために中1日リードタイムを確保できるよう納品先との交渉が必要。 ・トイレットペーパーなど、常温物流に対応できる異業種との共同物流について、検討が必要。