

物流政策懇談会（第3回） 議事概要

平成17年3月4日

於：合同庁舎3号館4階特別会議室

1. 有識者による論点提示

- ・内航海運においては、船舶の大型化やRORO船の利用促進について、注文ロット、生産ロットなども含めてトータルに考えることでコスト競争力を向上させることが必要なのではないかと。
- ・内航海運に有利な仕組みがモーダルシフトを進めるために必要なのではないかと。
- ・陸上輸送については、特殊車両通行許可制度や車両制限の緩和のほか、交差点などの通行ネックの改善、橋梁補強などのインフラ整備が必要なのではないかと。
- ・情報の共有化によって復荷の獲得ができるような仕掛けが必要ではないかと。
- ・現在の制度やインフラにとらわれずに望ましい物流を考え、それと現実の差を埋めていくという視点が必要なのではないかと。
- ・物流コストを減らすことを前提としたCO2削減を検討することが必要なのではないかと。そういう点で、物流網の整備やインセンティブ制度が必要ではないかと。
- ・発注の精度アップを生産から店まで徹底すると、在庫のマネジメントが楽になり、商品鮮度が改善し、作業時間が短縮され、商品出しの負担も軽減される。
- ・店内の物流、すなわち商品出しや棚入れの無駄を徹底的に排除することで、接客、売れ筋商品の管理、死に筋商品の排除等の店員本来の仕事時間を長くできる。
- ・首都圏の交通を3つの環状道路に流すことで、放射状の高速道路の稼働率を上げ、都心部の渋滞解消を図ることができる。また、高速道路を使いやすくすることが重要で、そのためには、各所の不連続区間の解消、インターチェンジの増設等、いろいろな対策が考えられるのではないかと。
- ・トラック事業者は運賃に転嫁できない分、高速道路料金に極めて敏感。一層の料金割引を期待したい。
- ・多頻度であっても満載して納品できる仕組みを作ることが一番のポイントになるのではないかと。

- ・ 配送センター内の改革のみならず、共同配送やメーカー側の協力を得るための具体的な取組が必要。
- ・ パレットのサイズを自社だけで決めているが、業界全体で決めていければもっとよくなるのではないか。

2. 次期物流施策大綱の枠組みについて

- ・ 公と民間の連携は非常に重要である。公共側、消費者、民間の企業が一堂に会して、時間のスケールなど、公と民間との間でそもそも合わないところがあるということ認識することも含め、課題解決に向けた議論をすべきではないか。
- ・ 社会全体として物流の重要性への認知度を高めるとともに、コストとサービスレベルが比例することに配慮した物流大綱を作るべきではないか。
- ・ 費用負担が適正に行われるように何か方法を考えることが必要であり、そのためには、難しいと思われるが、個々の事業者が他の主体にとってなくてはならない存在になるのが理想的である。
- ・ 費用負担は、最終的に消費者が負担している面もあるが、外部不経済に関するものは最終的な商品の価格でカバーされていないのではないか。
- ・ 無理や無駄に対して社会全体として取り組むようにしていくことが重要ではないか。
- ・ 従来の商業集積には物流という概念が欠けているのではないか。新しいまちづくりのときに、経済産業省なり国土交通省で計画的に物流の立場を入れ込むことが必要ではないか。
- ・ 本筋の通ったJITがうまくいくような仕組みを国が用意するように物流大綱の中に盛り込むことが重要なのではないか。
- ・ 地方自治体において物流のことを考える運用についても考えるべきではないか。