

## フィジカルインターネット実現会議（第6回）

### 議事要旨

日時：令和4年3月4日（金）10時05分～12時00分

場所：オンライン会議（Teams）

出席委員：

浅野委員、荒木委員、伊勢川委員、小野塚委員、加藤委員、河合委員、齋藤委員、嶋崎委員、土屋委員、西岡委員、西成委員、橋本委員、原島委員、藤野委員、北條委員、堀内委員、宮澤委員、村上委員、吉本委員

議題：

1. 開会
2. スーパーマーケット等WGとりまとめ報告（橋本委員）
3. 事務局説明：「フィジカルインターネット・ロードマップ案」について（経済産業省）
4. 意見交換
5. 閉会

議事概要：

- 橋本委員より、資料3-1に基づき、スーパーマーケット等WGのとりまとめ内容を報告。
- 事務局より、資料4に基づき、「フィジカルインターネット・ロードマップ案」を提示した後、委員による討議を実施。

#### 【委員議論】

#### 藤野委員

- 大変素晴らしい報告書だと思う。全体の話も、橋本委員からのスーパーマーケット等WGの報告にも感銘を受けた。
- スーパーマーケット等WGについて、分科会のネーミングが少し気になっている。例えば、「商慣行の透明化」について、私は別途日本小売業協会の流通SCM政策研究会の座長もやっているが、「商慣行」「取引透明化」という言葉に小売事業者はアレルギーがある。商慣行は既得権益だと認識されているからである。それが良くないというのは分かっているが、そう考える企業がいるのは事実なので、商慣行という言葉でなく、「業務プロセス・取引設計と経済性の検討」等とすると、新しい業務プロセス設計をするという理解が頂けるのではないか。
- 「データの共有」についても、データだけ共有するのか、業務プロセスは変えなくていいのかという議論になってしまう恐れがある。今の日本の流通機構は非常に遅れていて、「2025年の崖」そのものになっているので、新しいシステムの一つの参照モデルを検討するチームとして「流通システムのレファレンスモデル設計・検討ワーキング」といった名称にしてもらえると、全体を網羅するような形にできるのではないか。

## 橋本委員

- ワーキンググループの分析でも、民間のビジネスモデルないしビジネスプロセスの改革が前提になっている。物流に大きな非効率があり、そこをビジネスプロセスで改革する必要性があるという認識が前提となっている。
- その一つの原因は、例えば、物流コストが必ずしも明確になっていないことなどである。こうした現状からまず変えなければならないということから、その入口として広い意味で「商慣行」という言葉を使っている。狙いは藤野委員のおっしゃることと同じである。
- 「リファレンス（参照）モデル」という部分も同じで、どのようにやっていくかを議論しているところだが、推進の枠組みとして色々な取組が考えられる。業務プロセス改革の推進をモニタリングして、検証していくような枠組みが必要になるろうという事は、このワーキンググループでも議論している。またご知見を頂ければと思う。
- 標準化については、ワーキングの中で課題検討を進めながら、官民協力も含めてスキームを作っていくと考えている。

## 村上委員

- スーパーマーケット等ワーキンググループの報告で、7月に賛同企業で宣言をするという話があったが、どのくらいの規模を想定し、業界に与えるインパクトをどう想定しているかお尋ねしたい。
- もう一つは、ロードマップ案の冒頭「我が国に迫る物流クライシス」において、フィジカルインターネットの必要性に関して、コロナによるサプライチェーンから始まっているが、ここ最近起きているウクライナでの戦争の状況も踏まえた方が良いのではないか。このフィジカルインターネットの議論が始まった時には、企業活動にとってのユートピア的なものとして、ユニバーサルな物流システムが日本から世界に広まればいいと、平和を前提にして考えていたが、ここ数年で人類が直面している疫病・戦争といったことによるサプライチェーンの分断、エネルギーの安定化の必要性、レジリエンスな市民社会を作り上げていく必要性を、ぜひこの冒頭に書いていただけたら。

## 橋本委員

- 賛同の広がりについては、製配販連携協議会でこれまで、各社の経営トップもご参加頂き 10 年以上進めてきている。トップの方は、やはり SDGs だとか、地政学的リスクについても関心が高い。大所高所の議論からトップに賛同いただいて、そこと紐づける形でサプライチェーンないしは物流の問題をつなげていきたいと考えている。
- 製配販連携協議会は業界を代表する多くの企業に参加頂いているので、そこで大きな動きを作って、これを中小企業や各種団体にも説明して賛同の輪を広げていく事を考えている。経産省・国交省をはじめ官民のご協力を頂きながら広げていくということがこれからの課題だと思っている。

## 小野塚委員

- 大変わかりやすい内容で、多くの皆様からのご指摘も適切に反映頂いていると思う。また、橋本委員からのプレゼンも勉強になった。まさに、こういうことを実現していくのがフィジカルインターネット

トの価値、あるいは社会的な意義だということがリアリティをもって伝わると思う。今朝の新聞にも報じられていたように、具体的な内容が広まっていく事で、フィジカルインターネットが特定の誰かにとってのみではなく、全員にメリットがある。例えば「こういうことですよ」というのが明示されて、いい方向に進んでいるというのが率直な印象。

- 報告書の内容についてコメントをすると、基本的に民間のことは民間でということだと思いが、会議の中でも意見として出た通り、標準化については多数の標準が濫立しないようにという点については、民間に任せていると進まないというより濫立してしまうリスクがある。この会議の3回目で、ドイツでGS1のスマートボックスが進んでいるという話があった。あるいは1回目に、そもそも物流のイノベーションは海上コンテナから始まったという話があったが、まさに第二の海上コンテナを日本発で作っていくといった時には、国の果たす役割も大きいだろう。
- もう一点、政府の役割に関しては、標準化というのは「ルール作り」だと思うが、他方で昔からある、今は必要のないルールを見直し、最適化していくということも必要ではないか。例えば、トラックで言えば、安全のための点検義務や、5台以上でないとな法人格を有せないというのは大事なルールだが、これだけIoTやデジタル技術の進化が進んでいるときに、そもそも人に頼らないで安全性を担保するといった新しい仕組みは考えられないか。トラックだけではなく、倉庫も同じだと思う。例えば、民泊ができたおかげで旅行は便利になったように、白倉庫、白トラックというのが本当に駄目なのか。デジタル技術を使うことで、より多くの方が安全かつ健全に働けるようになっていく。もちろん所得にも配慮した上でというのを、世界に先駆けて進めていくチャンスが目の前にあるのではないか。
- フィジカルインターネットは「ビッグチャンス」であると同時に、「脅威」であるという言い方もできるのではないか。フィジカルインターネットは進めるべきものであると同時に、進んでしまうものである。まさにインターネットがそうだったように、思えば1995年のインターネット元年といわれた時に、残念ながら日本はその普及から遅れてしまった。日本は30年前、時価総額トップ10に何社もあったが、今トヨタ自動車は何十位という状況。逆に言えば、このフィジカルインターネットを一つの切り口に、かつてアメリカが30年かけて双子の赤字を解消したように、新しい成長を実現できる可能性があるのではないか。

#### 河合委員

- 「標準が濫立しないように」「物流施策大綱の下で、政府のイニシアチブのもとでの推進体制」ということを明記して頂き感謝する。
- 橋本委員への質問で、「流通BMSを2024年までに導入、その後次世代発注システムを検討する」というアクションプランになっているが、今の流通BMSのフォーマットは「消費者」が入っていない従来の受発注の形が前提で、その先の方が受発注をしたときに対応できない。フィジカルインターネットへの対応には厳しいフォーマットではないか。次世代の検討をすぐに始めたほうが良いのではないかと思うが、どのようにお考えか。

#### 橋本委員

- 流通BMSという表現は、要するに受発注手続きの標準化を図るという意図で使っているもので、ご

指摘のとおり流通 BMS そのものも見直し、変えていく事は必要だし、国際標準に準拠したものにすりあわせていかなければいけない。

- 現在の流通 BMS 自体が現状の取引ルールを前提として構築されているので、そこは必要に応じて見直すことを前提に考えている。今はまだ流通 BMS ですら全ての企業が使っているわけではないので、まずは標準的な手続での EDI を普及させようという意味もある。

#### 西成委員

- 今回、この会議で話題になった「コンテナ物語」を今一度読み直し、どうしてコンテナが成功したのかということは今一度みんなで認識すべきと感じた。成功したポイントの一つは、効率化によって得られた利益がちゃんと分配されていること。得られた利益が、既得権益を奪われる人に対してもきちんと配分されている。このフィジカルインターネットを通して効率化されたときに、「脅威」となるのではなく、きちんと利益が配分される流れができる必要があると痛感した。
- また、もう一つのポイントとして、労働争議もある。荷役が簡単になると港での雇用がなくなるので、労働組合の反対も大きかったが、その時にアメリカではケネディ大統領まで出て労働争議を取めている。そのぐらいの覚悟で取り組まれていたということが大事。今回これだけのメンバーが入っているので、我が国でも本気でやるのであれば総理大臣レベルの関与も必要になるという事ではないか。
- 関連して橋本委員に伺いたい。商習慣、店着価格制の話が出ていたが、2005 年の総合物流施策大綱にも同じことが書いてあった。商習慣を改めないといけない、特に店着価格制がサプライチェーンの効率化を妨げているというのは昔から議論されているわけで、今回こそ本当にメスを入れなければいけない段階だと思う。既得権益もある中で、これまでと状況が違うことはあるのか。例えば SDGs の議論もある中で、気運が高まっているとか、業界の雰囲気が変わったとか、ご教示頂けるとありがたい。

#### 橋本委員

- この報告書では「ゲインシェアリング」という言い方をしているが、特にプラットフォーム型ビジネスの場合、そこの配分ルールを間違ってしまうと、プラットフォーム自体が安定的に維持されない恐れがある。配分ルールは非常に重要である。そうした制度の設計を考えることや、金融プラットフォーム等との関係も非常に重要になるのではないかとこのことを念頭に置いて記載していただいた。
- また、商慣習については、ご指摘のように過去から言われていても十分に進んでいない側面がある。まずは現状どのぐらい非効率な実態があるのかを表に出していこうと。そういったところから認識を広く共有する必要がある。
- どうやって普及させるかということに様々な広い取組をやっていないと、社会的な認識も広まっていかない。委員の皆様のお知恵をお借りしながら、引き続き考えていきたい。

#### 荒木委員

- 以前も発言したが、このフィジカルインターネットは国が作るものではない。もういちど郵便局ネットワークを作るものではないと考えている。本日の報告を聞くと、そのあたりに疑問がある。

- 実はこのロードマップに対しては、いつまでに何をやるのかの具体性にまだ欠けると思っている。もちろん、なかなか難しいところがあるのは分かる。ただ、今回ワーキンググループでやられたのは細かい具体的な部分で、そこは楽しいと思ひ拝見していた。
- スーパーマーケットが対象という事は、日用消費財が商材だと思う。そこで T11 とビールパレット以外を使っているとは思えないのだが、「パレットの標準化」がテーマになっているのはなぜか。電機など他の業界で標準以外を使っていることは確かにあるが、基本的には国内では T11 を使っているはず。そういう状況で、なぜパレット標準化にこのグループが取り組むのか、よくわからなかった。
- また、バース予約についても、一時的、過渡的なものであり、2030 年にあるとは思わない。我々がレストランや病院の予約をして時間通りに行ったら、待たされないということはない。待たされないということは、余裕時間、つまり無駄があるということ。予約というのはそういうもの。トラックの GPS を使って、何時何分に到着する予測ができて、その時に最適なバースを配分するような制御はできると思うし、10 年先に 5G、6G が主流で情報がリアルタイムになっている時、今の考え方の延長がアクションプランにあることには違和感がある。
- もう一点伺いたいのは、先ほど製配販連携協議会でワーキンググループを作るとするのは、ひょっとしたらこの消費財のグループで一つのフィジカルインターネットを作ろうということを考えているのではないか。申し上げているように、これから郵便局ネットワークを国主導で新たに作るはずはない。民間が作るのだから、フィジカルインターネットの組織・系列が複数できて、そのどれに入るかは業種関係なく自由。必要なのは標準化だと思う。立ち上げるのはベンチャーでも業界でも良いが、標準化をやらない限りは垂直統合、水平連携はできない。
- 垂直統合もある意味では独占禁止法に抵触するようにも思うので、ある程度自由度がないといけない。抵触しない形での統合はあると思うが、いずれにせよ日用消費財業界で、国家がフィジカルインターネットを作るというのを皆さんがイメージされているのであれば、それは違うと思う。我々は社会主義国ではないし、一方でバラバラなアメリカでもない。
- 日本は日本の枠組みの中で、運賃やサービスレベルは競争しないとイケない。郵便局のような閉じた組織の中では一定のタリフはあるが、キャリア・フォワードナーには競争をしてもらわないとイケない。今回のガソリンもそうだが、元請けに補助を出しても末端のスタンドでは価格が下がらなかったりする。競争があってもコストが下がるということにならないとフィジカルインターネットは普及しない。
- ある大学の先生が学生に、フィジカルインターネットは国家がやることだとおっしゃったと聞いたが、それは違う。小泉さんがせっかくぶっ壊したものをまた作るのかとなってしまふ。自由競争をやることで日本の経済が成り立つと思っている。私はそのような疑問を持ったので、橋本委員がどのようにお考えかお聞きしたいと思う。

#### 橋本委員

- まず、ワーキンググループでの分析は「民間がやる」が大前提であり、政府が作ることを想定してはいない。先ほど図でも示したように、民間の業務プロセス改革でありビジネスモデル改革である。将来の方向性として、物流のリソースをシェアリングすることを前提としてビジネスモデルや業務プ

プロセスを民間が作りなおしていくために、どうしたら良いかという議論を行っている。荒木委員が懸念されるような、新しい郵便局を作ろうというようなものでは全くないというのが第一点。

- 二点目は、現状、リソースのシェアリングという形になっておらず、業界ごとに仕組みが出来上がっている。それをシェアリングの形に持っていくためのプロセス、ステップをどのようにやっていくかという議論をしている。そのためのアクションプランとして、現状からどのように移行するかということ、製配販連携協議会という民間の集まりで、お互いに議論をしましょうと。そのためのワーキンググループを作っているという事である。
- また、確かに物流資材、特にパレットの標準化というのを出しているが、フィジカルインターネットの場合にはモジュール型の RTI (Returnable Transportation Item) のようなボックスを使うことを想定していて、そういうものとの連携という意味で出している。新たにパレットの標準化をゼロからここで議論しようと言っているわけではない。また、パレットの標準化については官民物流標準化懇談会の分科会などで議論されているわけで、そのような会議体との連携をしながら進めていくことを記載している。
- 荒木委員のご指摘のように、現状から新しい姿にどのように変えていくのかについて、ビジョンを共有しながら民間がどうやって協調・競争しながらやる。今は協調・競争するなかで非効率な物流があるという認識をまず明らかにしていかないと、具体的な議論にならないということで、このような表現になっている。趣旨としては、民間ベースを前提として議論しているのでご理解頂ければと思う。

#### 西岡委員

- 報告書として、いろいろな意見を踏まえた大きな方向性が示せたと思っている。私がコメントした、ものづくりとの融合や、フィジカルとサイバーの融合についても踏まえた内容となり評価したい。
- 報告書の冒頭で物流クライシスに触れ、特に物流業界で働かされている方々がどのような形でよりよい暮らしを得ていくかという話がある。運賃引き下げはダメという話があった。企業による自由な競争を強調することによって、事業者側としてはいかに利益をあげるのか。そうするとコストを下げようとする。物流の中に膨大な無駄があるということはその通りだと思うが、立ち位置を変えれば、それは何らか収益に対応し、最終的に誰かの給料になっている。一般的にコストの大半は人件費なので結果として、人件費削減の方向になるのではないかと。そうならないことを担保というか保証することはできるのか。これを規制やルールでガードするということもあるかもしれないが、アーキテクチャ的な仕掛け、あるいは新しいガバナンスの枠組みの中で、コスト削減ではなくバリューアップになるという方向性をメッセージとして出すことが大事。
- 特に垂直統合のところで、「デマンドウェブ」のようなキーワードを入れていただいているが、これはまさに無駄の排除ではなく、新たな価値の創造である。そうしなければ、収益の側が増えないため結果的にコスト側のカットになってしまうということだと思う。そのため、当然標準化が進めば効率化につながるが、そこにプラスして新しいニーズやサービスの創造みたいなところをもう少し強調していただくと、それによって新たな雇用も生まれ、単価も上がるといった方向性を感じ取れるような全体のテイストになるとよい。
- もう一点、大きな方向性の中で、地球温暖化、環境負荷の話が挙げられている。付属の資料の中にも書かれているが、要するに全部まとめてこれぐらいの削減になるというマクロな指標でしかない。や

はり今、GHG プロトコルや様々なアプローチがあるが、そこでいうスコープ3では、カテゴリ4やカテゴリ9においてより具体的な個別的な温室効果ガス削減の数値の見える化をやることになっている。温室効果ガス削減の数値の見える化を一つのインセンティブ、トリガーにして、物流ならではの商習慣の変革につなげる。

- 実際は製造業の立場からすると、企業の内部のスコープ1、2以外にも、外部の物流からくる負荷も当然これから大きな課題になってくると思うので、フィジカルインターネットの次の時代の方向性・ビジョンといったところに、より具体化して数値化、見える化でき、個別の企業にとってどれくらいの負荷に相当するのか、というところが見えるような形になることで、物流に対するものづくり側からのメッセージ、あるいはインセンティブによる改革と価値創造に繋がると思った。

#### 原島委員

- 報告書の内容について異議はない。いろいろと発言した内容について細かく修正をいただき、感謝している。
- 先ほど他の委員より政府の役割について発言があった。フィジカルインターネットが実現していくためには、荷主企業や物流企業、協会などの所属団体はもちろんだが、フィジカルインターネットという言葉、考え方自体がやはり世間の方々に広く認知されていくことが重要だと思っている。今後、PRの方法や企業への支援策について2025年までの準備期までに検討いただけると幸いである。
- 特に支援策については、輸送機器の自動化、物流施設の機械化などは、企業に費用面での負担が大きくなる話になってくると思う。大手の会社は大丈夫かもしれないが、6万社以上ある中小物流業者は体力的に投資の負担が難しい場合もあるので、政府として助成金や支援策等、フォローについて、今すぐの話ではないが、今後考えていってほしい。

#### 加藤委員

- スーパーマーケット等ワーキンググループにも参加しており、橋本委員と一緒にとりまとめにも参加した。それから製配販連携協議会のマスタ事務局も務めているため、委員からも質問があったスーパーマーケット等ワーキンググループの報告の考え方を説明したい。
- まず、商慣習のところ藤野委員や西成委員からご意見があった。これは本当に根深い問題で、いろいろな捉え方があると思うが、やはり物流のサービスレベルにアグリーメントがないというところが大きい。消費財の業界でも議論になって取り組んできたが、例えば納品期限の3分の1ルールを2分の1にしていくという鮮度基準のサービス要求が曖昧で、これまで個別の要求として無償でより高いサービスが提供されてきたことは問題。また、リードタイムも同様で、当日配送、翌日配送というものを、翌日、翌々日配送にしていこうという話になっている。当初のサービスレベルのアグリーメント、あるいは考え方が曖昧なまま取引が行われていることが、かなり根本的な問題なのだと思う。ここをしっかりと整理していかないといけないというのが、商慣習のところ考えようとしてきたところである。
- 店着価格、センターフィーの問題について、センターフィーはそろそろやめたほうがいいと思っているが、これが本当に解決できるのか。一部の小売業とサプライヤーの取組の中で、全部のコスト開示に取り組んだという事例も出てきているので、少しずつ変わってきたと感じている。

- 小売業が自社で物流をコントロールするという流れが出てきている。物流センターを外部の物流業者に委託し、そのコストを管理していく状況になりつつあるから、コストについてお互いに開示していく機運は少しずつ増えてきている。そういった点を踏まえてもう一步進められないかと考えている。
- データ共有の話は、SIP スマート物流構築推進準備会を、製配販連携協議会の中で SIP の活動と連携してやっている。メーカー同士のマッチングや、メーカーから卸・小売の物流センターへの納品書添付の電子化、あるいはコンビニ3社の共同配送のような取り組みをやっている。それをこのワーキンググループで皆さんと議論しながら進めていこう、というのが意義である。少し先を見据えつつ、まずそういうところに取り組んでいきたい。
- 河合委員からの流通 BMS や荒木委員からのパレットの話があった。流通 BMS も進んではきているが、完全に小売・卸間で普及してはいないという状況。苦勞されている方も相当まだいらっしやる。流通 BMS も小売・卸間の EDI 標準なので、メーカーと卸間はまた別の表現となっており、BtoB の部分もなかなか EDI を整理できていない。もっと言うと、製配販の荷主間だけでなく、荷主と物流事業者間の EDI 標準化ができておらず、その連携は SIP の課題として喫緊取り組んでいる。BtoB のところでも相当やるところが残っている。流通 BMS もまず一歩ずつ進めていこうというところである。
- パレットにおいては、確かに T11 を標準的に使っているのだが、いろいろ調べてみると 14 型や 0425 型とか使っているところもまだ一定程度ある。だから必ずしも統一化できているわけではない。それから、パレットのサイズと高さ問題がある。二段積みにしてトラックの中に積んでいくときっちり混載もやりやすいが、高さが揃っていないと、パレットを積み重ねて混載することは難しくなる。この部分の標準化に関しては、まだまだ議論しなければいけない領域があると考えている。
- いずれにしても、将来を見据えつつ非常に地味なところからやらないといけないと思っている。地味なところを一歩ずつ進めていくような取り組みをこのスーパーマーケット等 WG、それからその次の製配販連携会の中での議論に結び付けていきたい。

#### 伊勢川委員

- 報告書については、過去にコメントした内容も反映していただき感謝している。充実した内容になっていると思う。物流連としてもこれを進めていくためのサポートをさせて頂きたいと思っている。今回の会議がとりあえず最終回で、今後は各ワーキンググループ等でアクションプランに基づいて動いていかれると思うが、このフィジカルインターネットがどう展開していくのか、あるいはどういう状況にあるのか、定期的に発信をしていただいて、関係者を巻き込みながら進捗状況が見える化していただけるとありがたい。
- それから、先ほどから物流の無駄というキーワードが出ている。確かに効率化を進めていかなければいけない部分があるが、一方で無駄があるにもかかわらず、トラックドライバーの給与レベルは他の業界に比べると必ずしも高くない。ということは、お客様から見ると割高な運賃料金が払われていることになり、「割高な部分はどこに行ってしまうのか？」ということになる。利益の分配という言葉があった。ある意味付帯作業の料金をただけずに、ドライバーの作業時間が人件費として物流会社の費用として負担している負荷があるのではないか。こういう部分を今回のフィジカルイン



ターネットで効率化して解決していくという流れになるかと理解している。

- なぜこの話をしたかという点、荒木委員から倉庫では T11 パレットで保管されているとコメントがあった。実際に T11 で運ばれ、T11 で保管されている場合でも、実は倉庫で保管用の T11 に積替えを行っているケースがある。これはパレットの流出を避けるため。倉庫で保管されているパレットは確かに T11 であるが、実際には積替え、積卸がされているケースがある。このような実情を改善していこうという一つの流れがパレット標準化推進分科会の流れになっている。
- 今回の報告書の中に、参考として ALICE のロードマップと今回のロードマップが示されているが、ALICE の報告書では、物流拠点のところに「オープンでシームレスな物流拠点のサービス」とあり、ガバナンスのところに「資産共有プラットフォームのルールとガバナンス」とある。一方、今回の報告書では明確に資産という言葉が見つからなかったが、今のパレットの話でいうと、パレットは資産という考え方をもち、プライベートなものではなく循環し共有して使っていきましょう、という流れで話をしている。今回のフィジカルインターネットの図でも、トラックが 2 台個別で配送しているものを 1 台に集約して配送するという図が書かれているが、トラックという資産を共有して使っていくなかで、どういったガバナンス・ルールを作るか。物流事業者からみると将来への投資が絡んでくる話であり、どの会社のトラックを使うか、今後誰が新規のトラックへ投資していくのかというルール作りがあらうかと思うので、そういう部分の整理も必要になると思っている。
- 先ほどから海上コンテナの話が出ているが、ご存じの通り、コンテナ船社は、日本だと大手三社が出資した会社が船舶という資産を共有して運航している。こういう部分も参考に整理していく必要があらうかと思う。
- あとは、物流拠点という観点。アクセスする場所、施設も非常に重要になってくると思う。ご存じのことと思うが、2010年に上海港に抜かれるまでは、シンガポール港 PSA (Port of Singapore Authority) が世界最大の貿易港だった。上海の場合、後背地に世界最大の工場地帯があり、アメリカに次ぐ消費国という強みがあったの No.1 である。シンガポール PSA は現在も世界第 2 位だが、消費も比較的少ないし、生産という意味でも土地が狭いので難しい。にもかかわらず、物流拠点として脚光を浴びている。先ほどからお話があったが今回のフィジカルインターネットをある意味、世界に先駆けて売れるものにしていこうということに、私も賛同する。例えば PSA のような仕組み、これはオープンな仕組みで競争力があって、且つシステムも非常にうまくできているというところを学びながら、いいところは取り入れていきながら、日本ならではのものを作っていければと思っている。

#### 土屋委員

- 伊勢川委員にパレットについてコメントしていただいたが、冷蔵倉庫は T12 型が主流である。倉庫はだいたい 40 年ぐらい使うが、柱の位置など T12 を前提にできているから、これが T11 になったら正直大変なことになる。ただここで申し上げたかったのは、冷蔵倉庫は物流の一部でありトラックも別で冷蔵トラックである。
- 何を申し上げたいかという点、物流トラックは様々な品目を共通で積むようにできている、物流倉庫も様々な品目を入れるから、共通化できる余地が多いということである。今回、品目あるいは分野ごとにワーキンググループを作っているのはこういったアプローチをとらざるをえないと思っているが、今後の運用について、是非ワーキンググループ間で成果を共有するし、場合によっては調整する

ようにしてほしい。

- 例えば、トラックにとっては目的地のコードが一種類で検索できると非常に便利で、しかも物流倉庫もいろいろな品目を入れているところがあるから、GS1コードで行くのであれば、目的地コードは品目に関わらず、統一できればと思う。また何よりも、今回橋本委員のご苦勞によって非常に素晴らしい報告書が出来上がってきていると思うが、例えば価格シグナルが働かないところへ商慣行を見直して経済性を議論する等、こういった考え方は様々な分野で共通な問題だと思うので、完全に整合はとれないかもしれないが、共通なものは共有して進めていただければと思う。

#### 北條委員

- 前回申し上げた独占禁止法の話も抽象化、一般化してガバナンスのところに記載されていて、オブラートに包んでしまったとは思ったが、対応していただき感謝する。私からは、この後の進め方について2点コメントしたい。
- 資料3-1のP.11にあるように、今後の実現に向けた進め方として、フィジカルインターネットが実現する為に必要な環境整備という見地からすると、この4つのワーキンググループの役割は極めて大きいと思う。
- 特に申し上げたいことは2点で、まず一つが、マスタ等のあるところにあるコード体系標準化。ここに「商流・物流」とあるが、私は今日の物流危機の遠因は「物流」という言葉を作ったところにあるのではないかと考えている。物流は、physical distribution の和訳、物的流通を略した言葉で、これで流通から物流が分離された。それゆえ商流と物流が別々になって、今日の議論でもあったEDIもバラバラになっている。商流・物流というよりも、ぜひ「流通」としてコード体系化、標準化を進めるというコンセプトで進めていただきたい。
- 2点目として、商慣行・商慣習といってしまうと、先ほど既得権だとあったが、また「あれか」と言われてしまう。そのため、私個人としてこの言葉は使うのをやめたほうがいいと思っている。例えば、DFL (Design For Logistics) という言葉がある。パレットサイズに収まるように外装の寸法を設計したりとか、さらに進んで個装のサイズまでもそれを敷衍して考えたり等。DFL は一般的になりつつあって、例えばアスクルなども外装だけでなく中身のペットボトルの大きさも含めて総合設計をしている。
- 同様に、商慣行の話も「物流に配慮した商取引」だと思う。例えば Commerce For Logistics だとか Trade For Logistics だとか、そういった発想で商慣行を見直していく、改革していくといったコンセプトが大事だと思う。用語の話にはなってしまうが、商慣習等という言葉を変えて別の言葉に置き換えて、物流に配慮した取引をしませんか、そのためにサプライチェーンをつなぎませんか、というようにしたほうが実り多い話になってくると思う。

#### **【お問合せ先】**

経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室  
電話：03-3501-0092