

## 2024年度フィジカルインターネット実現会議

### 議事要旨

日時：令和6年6月26日（水）15:00～17:45

場所：経済産業省別館 11階 1111 共用会議室及びオンライン会議の併用形式

出席委員：浅野委員、小野塚委員、加藤委員、土屋委員、西岡委員、橋本委員、原島委員、藤野委員、堀内委員、村上委員、森委員、吉本委員

（オンライン参加：山田委員、河合委員、齋藤委員、陣上委員、西成委員、北條委員、宮澤委員）

オブザーバー（オンライン参加）：

〔行政〕

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課、経済産業省 製造産業局 製造産業戦略企画室、資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー課

議題：

1. 開会
2. フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進捗
3. 事業者等からの取組紹介
4. 医薬品WGの設置
5. フィジカルインターネット・ロードマップの一部改訂
6. 意見交換
7. 閉会

議事要旨：

※質疑応答については、質問と回答の対応関係を明確化するために順番を変更している。

#### ■開会

#### ●事務局 平林物流企画室長

・今回のフィジカルインターネット実現会議の開催の趣旨について、2022年3月に委員の皆様のお力添えの元、「フィジカルインターネット・ロードマップ」を策定したところだが、その着実な推進に向けて、引き続き進捗管理や検証等を行う観点から、今年度も開催する運びとさせていただいた。本日は、フィジカルインターネットの実現に向けた官民それぞれの取組について紹介させていただくので、委員の皆様におかれては、それらを踏まえ、ぜひご示唆をいただければと考えている。

## ■フィジカルインターネットの実現に向けた取り組みの進捗

- 事務局より資料 2 に基づき説明。

## ■事業者等からの取組紹介

- 一般社団法人フィジカルインターネットセンター、北海商科大学、フィジカルインターネット実現会議化学品 WG 事務局、一般社団法人ビジネス機器・情報システム産業協会より資料 3-1、3-2、3-3、3-4 に基づき説明。

(質疑応答)

### ●加藤委員

- ・質問ではないが、物流情報標準ガイドラインが重要。その中で維持管理・普及推進がこれから気になるところで、幅広い意見が取り入れられ標準化が更新されていくような体制作りが必要と思った。特に GS1JAPAN の流通 BMS 協議会について、ここでは様々な業界団体を巻き込んで、各業界団体の意見を吸い上げて標準化されている。このような形で物流に関わる様々な業界の意見が反映され、標準ガイドラインの維持・管理がされるような体制を目指し、我々も意見を挙げながら推進できればと思っている。

### ●一般社団法人フィジカルインターネットセンター

- ・我々としても維持・管理には様々な修正・改正が必要だと思っており、拡大していくためには協力が必要であると思っている。拡大については、会員が様々なプロジェクトを共同で実施する中で、基盤としてのデータの標準化が重要であり、それをベースにしたいと思っている。我々の会員だけでなく、できるだけ多くの皆様に使っていただいて本当の意味での標準化になるようにしたい。維持・管理に関しては何年かに 1 回必ず修正が必要で検討をしたいと思っている。その際は広く外部の知見もお借りしながら様々な方の意見を取り入れて、修正をしていきたいと考えている。その節はご助言あるいはご協力をお願いしたい。

### ●藤野委員

- ・一つ提案である。空間構造への言及である。「フィジカルインターネット・ロードマップ」では、2024 年問題を契機として議論したため長期の空間構造変革の話はなされていない。先ほどの北海道の話で、北海道の広大な空間で共同配送を設計した話が紹介された。やはり空間構造の変革も重要な政策課題との認識を強く再認識した。首都圏では首都圏整備計画にある 16 号線や圏央道の環状構造が完成に近づきつつある。流通・物流の視点からは大きな空間構造変革のチャンスである。既に 16 号沿線に物流不動産については、REIT で国際マーケットから資金調達して投資をすることが活発化しているが、この動きを空間構造変革により積極的に活用する方策を模索すべきではないか。例えば、消費財メーカーが関西の工場を移転する、首都圏物流センターを整備し、卸流通関係の方々が卸の物流センター、小売のプロセスセンター、専用物流センター・ネットスーパー専用物流センターを置くといったニーズはまだ大きい。
- ・このため、例えば数十ヘクタールから百ヘクタールほどの流通団地を 16 号沿線や圏央道に複数計画的に整備することで、メーカーの倉庫、卸の倉庫、小売の専用センター、小売のプロセスセンターをある程度集中さ

せることができれば、輸送が効率化できるのではないかと。16号線沿線や圏央道の環状ネットワークで処理ができれば、物の動きは構造的に変わってくるのではないかなと思う。もちろん長期の話である。

- ・さらに、もう一点、もはや都心にある公設の生鮮市場が老朽化してきている中で、単に建て替えるのではなく、16号沿線に移転整備し、広域からの物流を環状構造で受け止め小売プロセスセンターも至近に誘致できれば効率的だ。公設市場跡地は高度利用する。例えば商業地区やオフィスの形でスワップすれば、ファイナンス的にも効果的と思う。こうした空間構造の変革・再編を長期の視野で政策に組み込むこともお願いしたい。

#### ●経済産業省 三木物流企画室長補佐

- ・北海道地域のように、どういう立地になっているのかというのは大変重要な観点だと思う。一方行政の中で分担がわかれており、そこをどう反映するのかは今後の政策の課題とさせていただければと思う。

#### ●北海商科大学

- ・今ほど委員からご指摘のあった空間利用に関して、北海道ではある程度検討があった。どこの地域で何を中継しているか地図に書いてみて、それをどう繋ぎきるか、フィジカルインターネットをどう活用できるかが議論のスタートであった。
- ・また、フィジカルインターネットセンターの高度人材について、地域を取りまとめるコーディネーターは各省庁の中堅クラスの皆様がたまたま揃い、いつでも情報交換できる状態にあった。彼らは元より物流に関する業務をしていたため非常に話が通やすく、互いに専門知識を有していた。フィジカルインターネットセンターの高度人材育成等、そういった教育を重点的に行っていくのが地域にとっては物流を効率化する早道なのではと思った。

#### ●小野塚委員

- ・北海道は先進地域であり、ある意味モデルケース。仮に東北・北陸・九州等も将来同じような状況になる可能性が高いとすると、せっかく北海道でこういった良い仕組みが検討されているので、将来的には皆さんが今集まって対応しているものを、システムでデジタルに対応していくことができるのではないかと。仮に九州でも四国でも同じ仕組みだが全く異なるシステムが出来上がって繋がらなくなるともったいない。例えばPASMOやSuicaは東海でも九州でも使えるが、これは基盤システムが同じだからである。せっかくこの素晴らしい取り組みがあり、トライアルやイオンも九州で同じような取り組みをしている中で、既に横連携しているかもしれないが、成果を他地域に拡大し、そこで作った基盤を共用することで、例えば北海道・東北と一緒に融通する等の横展開をしていくべきではないかと思った。去年は九州の方にご報告いただいたが、ノウハウやシステムを連携するような動きは既に実施されているのか、今後そのような目途があるのかを教えてください。

#### ●北海商科大学

- ・何をコアに情報共有するのが一番早いかを考えたときに、研究者をコアに考えたいと思っている。現在物流学会に所属しており、地域間研究分野間で研究者ネットワークを作り、それを通じてこうしたノウハウを各地域に展開したいと思っている。省庁の皆様と組んでやる方法も試行錯誤しながら考えている。ぜひこういったご縁を皮切りに連携を深めたいと思っている。

●一般社団法人フィジカルインターネットセンター

・沖縄の例で、現在実施している物流人材育成を発展的に解消し、沖縄におけるフィジカルインターネット実現を目指したい。その中で北海道の成果を可能な限り吸収させていただき、ご協力いただきながら、0からではなく短時間で実現できるようにと思っている。地域の動きはこれからも様々な場所ででてくると想定しているが、互いに共有・協力し、こうしたネットワークを作りそれぞれの成果を共有していきたいと思っている。

●北條委員

・協議会の対象がCLOということだったが、フィジカルインターネットとなるとCLO以外にもCIO、CFOといった方々の協議会もありうるかと思っただが、協議会の対象者をCLOにした理由を教えてください。

●一般社団法人フィジカルインターネットセンター

・フィジカルインターネット実現にあたっては様々な分野が関係するため、その意味ではご指摘の通りだと思うが、すぐにすべてを我々がカバーするわけにはいかなかった。CLOはサプライチェーンを統括する意味合いがあり、今の企業の動向をみると、例えば調達部門が入っていない等、サプライチェーン全体を統括する役割ができていないと感じた。サプライチェーン全体、物流全体を統括することによって、様々な議論ができる。協議会の中でそういった人たちが集まることによって、自らの問題を一緒に議論することをサポートすることが、我々としてできることではないかと考えた。まずはそういった共同物流に一番近く影響力のある立場の方をサポートすることによって、物流の共同化・セーリングを進めていこうという趣旨である。

●村上委員

・共同物流を進めることによる物流企業にとっての物流コストへのインパクトをどのように見ているのか。既に検証できているかもしれないが、投資も発生する中でどうなっているか教えてください。

●化学品WG事務局

・やはり効率化を求めることが必要。共同物流をすることによって個社でなく、化学メーカー、そして物流業者と一緒にあって、効率化を図るべきである。例えば、積載率40%となっているが、これを共同物流にすると100%に近づけるといふことであれば、いわゆる固定費の部分がプールされる形になるため、その意味でコストメリットがある。極端なコストダウンということよりは効率化を図って、コストが上がることを抑制できないかを議論している。

●一般社団法人ビジネス機器・情報システム産業協会

・5つのコンセプトを決める際に議論になっており、当初はコストを抑制するとしていたが、今の物流環境を踏まえると、コストダウンではなくコスト上昇を抑制することをコンセプトにしようとなった。物流費が上昇する中で比較的成本を抑えられているという意味で、効果が出ている。

●西岡委員

・地方の営業サポートは良いと思う一方で、システムの観点で、基幹システムと情報システムとの連携をうまく捉えないと、トレーサビリティや問い合わせなど最後はどうなっているのかが見えなくなってしまうため、社内システムと

の連携がとても重要だと思う。実際にシステム連携するのは相当大変な作業でお金もかかるため、現実的でない気がするが、この点どうやってらっしゃるのかという点をお聞きしたい。

- また、（化学品 WG における）幹線での実証実験をやられる中で何を実証するのか、そしてこの結果どういったことが成果として残りそうなのかというあたりをお聞きしたい。

- 一般社団法人ビジネス機器・情報システム産業協会

- まさにご指摘の点が最初の課題であった。各社それぞれ基幹システムで別々の運用しているため、それを一本化するのには到底無理な中で、どのように共同化を実現したかという点、物流事業者が用意してくれた配送の共通予約システムを使った。具体的には事前に予約を取った後に、その予約番号と配送オーダーを物流事業所に投げている。その投げ方は残念ながらデータ連携していないため、それぞれ書き出したものを提供するやり方を今は採用している。エリアとしては大都市でなく地方であれば、そこまで大混乱するほどの量は多くないため、今は対応できている状況。今後進めていく上では、このデータの点をどうするか大きな課題だと思っており、今後の活動をより良くしていくための悩みである。

- 化学品 WG 事務局

- 実証実験で想定されるアウトプットについて、この実証実験をやる前に三井化学と弊社でデータを実際に集めて、社内検証としてデータサイエンスチームにて検証してもらっている。その結果、どのレーンでどういうことをやればこのぐらいの効果があろう、ということまでは机上の計算で出ている。極論すればその通り動かしてみたらどうなるのか、ということが実証実験の最終目的だが、現在非常に参加者数が多い中で、どのレーンを取ると最も効率的かということは、実際に皆様のデータを全部集めて解析してみないとわからない。今回の目的の一つは実証実験と言いながらデータの可視化である。実際にトラックの積載率や稼働状況等を、車載端末を積み、ルートも確認しながら、今回確認をして、データを可視化する。端的に申し上げるとデータの可視化、あとは仮説の検証が実証実験の大きな目的となっている。

- 河合委員

- 事務局に質問とお願いがある。質問としてはフィジカルインターネット実現を考えると、共同輸送も大事だが、荷主の異なる荷物の中継輸送も最終的には考えねばならないと思う。その際荷主が異なるため、何かあった場合の補償等を検討していかないといけないと考えるが、検討は進んでいるのか。
- もう一点お願いとして、フィジカルインターネットの全体像を考えたときに、最終消費者とフィジカルインターネットを繋げるのか、それともその手前のところで今回のスコープは終わっているのかが、見えづらくなっているような気がする。例えばロードマップを毎年見直していくタイミングで、スコープをどこまでにするのかを見直しも含めて、スタートからゴールまでどういうことをしたいのかをシミュレーションして、今の動きのままで本当に繋がるのか、繋がらないならどこを改善していかないといけないのか、どうアクションを起こしていかないといけないのかを洗い出す必要があるのではないかと感じている。事務局でご検討いただきたい。

●経済産業省 三木物流企画室長補佐

- ・中継輸送等の取り組みに関して、昨年 6 月に出ている政策パッケージの中でも「物流拠点（中継輸送を含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援」が位置づけられており、政府が一体となってそれぞれの役割に応じて取り組んでいる状況。また、結節点でどう連携ができるのかという議論がまさに進んでおり、そういった各種政策を連携させていくことであると考えている。もう 1 点ご指摘いただいた点は今後の施策検討の参考にさせていただいて進められればと考えている。

●西成委員

- ・1 つ目が分野別に進めるのは良いが、異分野の融合がこのままではなかなか進んでいかない。例えば、民間でも加工食品や飲料メーカーと一緒に取り組んでいるため、異分野間をもう少し意識して広い意味で水平を取って進めていくのも大事ではないかと思った。
- ・2 つ目は、国が推進しているので、トップダウンである程度できるはずである。例えば、戦略としてこういうネットワークにすると、日本ではできるはずだと思う。そういったトップダウン的な開発・倉庫や配送網もある程度コミットしていくべきではないか。
- ・最後に、やはりコスト面が障害があるとよく聞いている。国の補助金もあるが 2 年ほどであるため、ビジネスモデルで誰がお金を払って持続可能なものができるかという検討も WG の中でやらないとうまくいかない。ビジネスモデルと一緒に検討してみることもぜひ進めていただければと思う。

●北海商科大学

- ・JBMA にご依頼で、一業界の中だけでの共同輸送、積み合わせは限界に来ている。ぜひ業界、品物を越えた共同輸送や、取組に着手していただければと思う。

■医薬品 WG の設置

- 医薬品 WG 設置準備事務局より資料 4 に基づき説明。

（質疑応答）

●藤野委員

- ・医薬品 WG が設置されることに対しては賛同である。一点要望がある。細かな話のようであるが重要と考えている。調剤薬局でのピッキング作業の改革である。海外では薬の箱は開けずそのまま渡す。日本では箱を開けて、例えば 5 日分とかを箱から取り出し数えて残りをまた戻す。これは医薬品メーカーからすると本来問題視すべき話である。クリーンルームで作った薬を調剤薬局の一定の汚染を許容しなければいけない空間で開放すること、さらに複数の箱を開けてタブレット（錠剤）単位でピッキングして残りを箱に戻すという作業はヒューマンエラーの危険性が高い。ヨーロッパに行くと調剤薬の 2 階が倉庫になっておりそこは全部ロボットの対応。30 秒ぐらいの自動ピッキングを完了し待ち行列もほぼない。在庫管理の精度が高く、需要予測も容易となり物流は平準化できる。日本でのこの業務の背景は、お医者さんの処方箋を出すソフトウェアの商品マスターが、1 箱当たり何個入っているかという情報がなく、マスター情報の同期化がなされていないためではないか。箱単位で処方

していただければ問題はなくなる。そうすれば川上の物流も少し効率される可能性があるため、ここから一気に通貫で議論できればかなり構造的な改革が可能となると思っている。ご検討いただきたい。

●橋本委員

・今回の医薬品 WG のように特定の業界ごとに WG を立ち上げて行く場合に、異なる業界をまたがった物流効率化・共同化の取り組みが阻害されないように留意する必要がある。業界ごとの特殊性もあるのでこうした取り組みは重要であるが、一方で、例えば北海道のように物流需要の発生密度が低いエリアは、特定業界の枠組みを超えた物流効率化・共同化を積極的かつ早めに進めなければいけない。基本的にはガイドラインに沿ったものになると思われるが、業界ごとの物流効率化・共同化に取り組む際に、他業界を巻き込んだ取り組みを視野に入れるために、業界ごとの取組み内容や進め方を他業界でも参考になるように蓄積し、公開すること、取組み項目や評価基準等の可能な部分は共通化・標準化することが重要である。業界ごとにバラバラに進めていても最終的につながらないということになりかねない。こうしたことが起こらない配慮が必要である。幹線物流の中継地等、物流拠点の再編成の議論にも業界をまたがる取り組みがしやすくなるので、ぜひ検討いただきたい。フィジカルインターネット・ロードマップでは「業界内・地域内の取組み」の次のステップで、「業界間・地域間の取組み」が明示されているが、これも前倒しで取り組むことが必要ではないか。

●小野塚委員

・改めて去年の資料を拝見していると、WG を設置する際は「事務局および関連部局が必要であると認めた場合、もしくは業界団体ないしは事業者等から申し入れがあった場合」となっていたと思う。実際過去に WG が設置された際には、メーカーあるいは業界団体からという形で申請があって設置されたという経過かと思っているが、今回はそうではないのではないか。医薬品 WG を設置すること自体には賛成だが、武田薬品や三井倉庫が申請されたのであればよくわかるけれども、このルール上の問題をどう捉えればいいのか。また、三菱倉庫は「ML Chain」というフィジカルインターネット的な構想を武田薬品と進めてらっしゃるので、うまく連携できればと思う。

●経済産業省 三木物流企画室長補佐

・今回ポストコンサルティンググループに、委託の中で実施していただいている。今回に関しては事業者等々からのご見解として、医薬品業界でも共同化を進めていく必要があるのではないかと声があった。そのような観点から、我々として今回医薬品業界 WG を進めていきたいということで関係業界・関係省庁とも調整させていただき、その実行に関してポストコンサルティンググループにお願いしている。設置主旨①の整理の中でやらせていただいて今回実現会議でお諮りしている。

●吉本委員

・WG としての動脈物流については十分に対応されていると理解。複合機はリユースを念頭にした製品設計になっているため静脈物流の話が出てきているが、他の部分で会議の考え等いわゆる静脈物流に対しての項目が全くなく、リバースエンジニアリングあるいは、途中で回収してくるというようなゴールについての見解が全くなかったということを少し懸念している。事務局として、一つの事項として入れるよう指示してもよいのではないかと考えた。

(承認可否)

●事務局 平林物流企画室長

- ・医薬品 WG 設置について委員の皆さまはご承認いただけるか。(委員よりご了承。)
- ・異議なしということで医薬品 WG について正式に設置させていただく。

■フィジカルインターネット・ロードマップの一部改訂

- 事務局より資料 5 に基づき説明。

(質疑応答)

●土屋委員

- ・標準化ガイドラインについて、GS1 を初めとするコード体系とあるが、共同物流のためには事業所の識別というのが実は重要。GS1 は国際的には通用するものだがコストがかかるため、中小企業が多い物流企業においては負担ではないか。要はこういう識別、どこに何があるかという公共財みたいなものについて、現在はガイドラインでコードを申請していただく仕組みになっているが、基盤的な情報として、統一的、網羅的な整備が図られるよう補助金等が必要ではと感じた。

●藤野委員

- ・ウラノス・エコシステムという産業連携でデータ連携の基盤を作られているものがある。今の事業所コード、厳密に言うと物流センターのバースまで含めた認証のレジストリ機能について、流通ではあらゆる化学品から医薬品から全部の事業所コードの発番とレジストリ機能を整備していただければ、おそらくウラノス・エコシステムとしても趣旨に沿っており、物流としてもやりやすくなるのではないかと。できればメッセージも国際標準のものを使いソフトウェアも GitHub 上でオープンソースになっているものを安く、中小のトラック事業者も使える形にしていけるとかなり加速するのではと思う。

●堀内委員

- ・物流だけでなく、早い段階から商流・金流も意識したデータ連携を視野に入れていただいた方が、デジタルを導入するのに繋がらない箇所があるということにならないためにも大事と思う。全国通じてデータ連携ができるようにしていく意識が大事であり、ぜひ関係各省庁で連携していただきたい。

●加藤委員

- ・あらゆる業界で物流センターのコード付番をやっていく必要があると思っており、今後議論を深めていきたい。やり方としては、GS1 コードを持っていないところでも標準コードを配布できるようにして、そういった交付と既存の GS1 コードと業界の取引先コードとの連携ができるようなものになると使いやすくなるので、検討を進められればと思う。

#### ●北條委員

- 業界連携は必然。それを促すのは地域での物流課題だと思う。今までの議論はトラックドライバー不足に起因する輸送機能に引っ張られがちだと思っている。フィジカルインターネットを考えると、結節点である倉庫の保管・荷役・情報機能も重要であり、これらの標準化もまた重要である。これからより一層議論していく必要があると思った。
- 2点目は先ほどの医薬品WGだが、もちろん大賛成。農水・国交・経産の3省に加えて、厚生労働省が絡んでいるという点で非常にいい。こうした動きはこれから先もどんどん進めていけば良いと思う。そのうえで3点。1つは補助事業の期間だけでなく、終わってからも自律的な運営ができるような仕組み作りに留意していただきたい。2つ目は、医薬品のサプライチェーン全体を考えると、エンドユーザーである病院は重要である。仮に商慣行に触れるとなると、これまでの病院の物流のあり方についても検討する必要がある。3点目は、医薬品トレーサビリティ協会。この団体がトレーサビリティの観点から、情報化について種々の研究をしているため、もしまだコンタクトされていない場合にはお話を伺うとよいと思う。

#### ●藤野委員

- マテハンを大きな物流センターに入れるときの最大の問題は平準化と、もう一つは荷姿。もし一つの業種でマルチテナントで荷姿が共通化されるのであれば、物流不動産会社がマテハンに投資してくることは十分ありうる。こうしたファイナンスの面から先ほどの拠点投資の話で議論する場を作っていただいてもよいのではないか。

#### ●橋本委員

- 物流機器の利用や、物流拠点のスペースの利用など、利用課金、従量課金のような形態になると考えると、そこでの料金の決済・金融ファイナンスも含めてどのようなスキームで投資や利用を促進するかを議論する必要が出てくる。さらに、発荷主の中には、中堅・中小事業者も多く、物流効率化への取り組みを継続ならしめるためにはこうした事業者への配慮に関しても議論の場があるとよいと思う。

#### ●経済産業省 三木物流企画室長補佐

- ここまでいただいたご意見等についてまとめてコメントさせていただくと、物流だけでなく金融含めて様々な情報をとるところに関して、まさにフィジカルインターネット・ロードマップの「物流・商流データプラットフォーム」の中で物流・商流を超えた多様なデータの業種横断プラットフォームのところを、さらに徹底していくということだと思う。事業者コードが大事という話も、物流情報標準ガイドラインの活用もあるが、その中でこういったコードを活用していく等、しっかり徹底していくということだと認識している。物流不動産の話も、現在国交省と連携して進めさせていただいている官民標準化の話を徹底していき、企業投資にうまく流していくということだと認識している。ロードマップの話をさらに徹底し、加速できるところはどんどん進めていくという認識のもとで、今後の施策を進められればと思う。

(承認可否)

#### ●事務局 平林物流企画室長

- ロードマップの改定案について委員の皆さまはご承認いただけるか。(委員よりご了承。)

- ・異議なしということでロードマップの改定案を最新版とさせていただく。

## ■意見交換

### ●原島委員

- ・フィジカルインターネットには共同配送、共同集荷が肝。それを行うには大きな基地が必要になってくるが、今ある施設をある程度有効利用していくというのが一番実現的になると考える。特積み事業者の中だと、市街化調整区域に基地をつくっているところもある。市街化調整区域に立っている物流センターの規制を緩めていただいて、他に有効活用できることも必要だと考える。

### ●土屋委員

- ・積載率は、車両などの最大積載量に対する荷物の容積である。一方で総合物流施策大綱では違った使い方をしていて、要するに行き帰りも含めた輸送能力に対して占める割合となる。今後改正物流効率化法の中で、KPIのひとつ、改善目標になるが、物流業界の用語法をきちんと見て、定義も関係者の中で統一しておくことが必要で、目標の標準化は今後の政策を進める上で重要なことだと思う。
- ・それからは、物流施設の立地は、都市計画法に制約されたりして、例えばインターチェンジから何キロとなっているため、なかなかこの地点に大規模に、とはならない可能性もある。他方では、地方自治体の誘致政策でバラバラにできるものもあるので、広域的に、国としての政策的な要素も入れて、物流の国土政策を立てた方が良いのではないかと思った。

以上