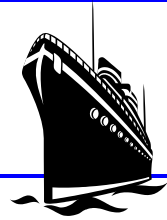


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine_navi/)

共同物流：連携による持続可能な物流に向けて

我が国では、少子高齢化の進展に伴い、物流業界におけるトラックドライバーの高齢化や労働力不足といった課題が顕在化してきています。国土交通省は持続的な物流の確保に向けて「共同物流等の促進に向けた研究会」を設置し、優良な取組事例や課題等を抽出するとともに今後進めるべき施策の方向性を検討してきました。2019年6月に「連携による持続可能な物流」に向けた提言が公表されましたので、概要および今後進めるべき施策についてご紹介します。

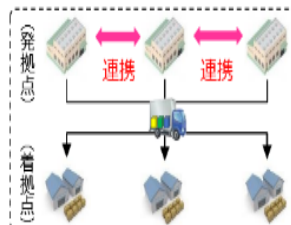
1. 物流における今後の連携のあり方

人手不足の深刻化に加え、頻発する災害や地球環境問題などに備えるためには、企業の垣根を超えた連携により物流を効率化し、生産性向上につなげていくことがますます重要になります。連携は、関係者のヨコの連携・タテの連携、幹線輸送もしくは地域内物流での連携など、各局面でみられます。重要なのは幹線物流、地域内物流ともに、ヨコの連携、タテの連携を織り交ぜながら推進することとされています。サプライチェーン内の関係者ごとの関心に違いがあっても、共同配送などのヨコの連携にとどまらず、サプライチェーン上の各関係者が同じゴールを目指して連携する取組を幹線物流・地域内物流ともに推進していくべきと提言されています。

物流における今後の連携のあり方

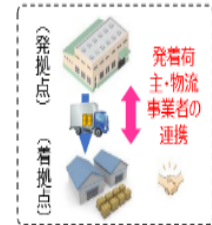
(1) ヨコの連携

積載率の向上や倉庫・車庫の稼働率向上だけでなく、モーダルシフト、中継輸送、物流拠点の増設、物量の平準化等のためにも、異業種も含めた複数の荷主や物流事業者による輸配送・保管等の共同化は有効。



(2) タテの連携

長時間の荷待ち時間の削減等のため、翌日配送の見直しなどのリードタイムの延長、検品の簡素化・廃止、物量の平準化など、発着荷主や物流事業者が連携してサプライチェーン全体でムダを減らすことが必要。



(3) モードの多様化等幹線輸送の改善

幹線輸送の共同化、BCPの観点も踏まえたモードの多様化、トラック輸送の効率化等による長距離輸送の改善が急務。

(4) 地域における持続可能な物流の確保

輸送密度が低いエリアにおける荷主や物流事業者の連携のほか、旅客輸送や買い物サービス等他分野との連携も必要。

共同輸配送などのヨコの連携にとどまらず、サプライチェーン上の各関係者が同じゴールを目指して連携する取組を広義の「共同物流」と位置づけ、幹線物流・地域内物流ともにその取組を推進していくべき

(出典:国土交通省 HP)

2. 民間企業の先行事例

具体的な連携事例として、民間企業では以下のような取組が見られます。

(1) ヨコの連携

- ① 同業他社間での輸送や保管の共同化（ビール業界、加工食品業界、菓子業界、医薬品業界）
- ② 異業種間での共同輸送や輸送方法の共同利用
 - ・パレットレンタル会社、加工食品・日用品メーカーの共同海運ラウンド輸送
 - ・大手小売および日用品メーカーがトレーラーを用いての中継輸送
 - ・大手外食チェーンおよび大手新聞社による塩と新聞の共同輸送
- ③ 標準化（段ボール箱の外装デザイン、納品伝票、納品方法等）

(2) タテの連携

- ① 納品時間・納品日の標準化（大手外食チェーン）
- ② リードタイムの延長、検品の簡素化（大手加工食品メーカー）

(3) モードの多様化等幹線輸送の改善

- ①事業者間連携による海運モーダルシフト（上記(1)②と同じ）
- ②ダブル連結トラックの活用（1台で2台分の輸送が可能。大手運送事業者4社）

(4) 地域における持続可能な物流の確保

- ①地域内の集配の共同化（複数の宅配事業者間）
- ②他分野のサービスとの連携（旅客鉄道、バスまたはタクシーによる貨物輸送）

3. 課題解決の方向性と今後の国の施策について

上記2. の民間企業の取組が実現に至ったポイントや課題を踏まえ、連携の推進のポイントと提言されている今後の国の施策について整理しました。本提言にて取りまとめられた内容が、今後推進されていくことが期待されます。

(1) 意識の変革の支援

企業間の連携による物流効率化の実現には、商慣習の変更や競合企業との協業、短期的なコスト上昇などを伴う場合があります。社内外の関係者との調整や経営層の了承取付に苦勞することが多いのも現実です。「短期的なコスト削減でなく、中長期的なコスト上昇や将来商品が運べなくなるリスク」を回避するために連携が必要であるということ、経営層を含め関係者が共有することが重要です。このためには、国として物流総合効率化法の認定の拡充や、わかりやすい情報発信により意識変革を促す取組を行うことが提言されています。

(2) 標準化の支援

輸送や保管等の物流の共同化には、荷姿やシステム仕様、納品条件等の標準化が不可欠です。標準化やデータ化の検討を行う協議会を設置するなど、標準化に向けた具体的な取組を官民協力して推進していくことが提言されています。

(3) 見える化の支援

トラックの運行データや積載率データ等の情報を見える化し、共有できるようにすることで、共同化の連携相手やルートを選定が簡易となり、共同化が促進されます。国として、物流・商流データを蓄積・共有・活用することができるデータ基盤を構築する必要性が述べられています。

(4) 制度的支援

国として関係者の制度面や財政面での負担を軽減することが、連携の推進につながります。以下のような事業者が取り組みやすい環境整備を国として行うことが提言されています。

- ① 物流総合効率化法等による支援の対象範囲の拡充
- ② リードタイムの見直し等も明記された「準荷主ガイドライン」の周知・浸透
- ③ 企業が独占禁止法との関係を迅速かつ容易に整理できるような環境整備

今後の国の施策について

(1) 意識の変革の支援	(2) 標準化の支援	(3) 見える化の支援	(4) 制度的支援
<ul style="list-style-type: none"> ▶ リードタイムの延長や検品の簡素化等「タテの連携」も物流総合効率化法等で積極的に認定し、ヨコ展開を図ることが必要 ▶ 「ホワイト物流」推進運動等により、商習慣の変更も含め荷主企業の理解を得やすい環境整備を行う必要 ▶ 社内調整向けの資料の作成等個々の企業へのきめ細かい支援が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 荷姿やシステム仕様、納品条件等の標準化を推進するため、官民で業界ごと及び業界横断的に標準化やデータ化の検討を行う協議会を設置するなど、標準化を官民挙げて推進するべき 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 物流・商流データの自動収集技術を開発するとともに、個社・業界の垣根を越えて物流・商流データを蓄積・解析・共有・活用することができるデータ基盤を構築する必要 ▶ データを活用したマッチングシステムなど、企業間の連携を促進する仕組みについて、課題の整理と対応策の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 物流総合効率化法の枠組み等による支援の対象範囲を拡充し、ヨコ連携・タテ連携等を推進する必要 ▶ 「準荷主ガイドライン」の周知等、改正省エネ法の更なる浸透に努めるべき ▶ 過去の事例等をわかりやすくまとめるなど、企業が独占禁止法との関係を迅速かつ容易に整理できる環境整備に向けて検討が必要

(出典:国土交通省 HP)

<参考文献一覧>

国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp/common/001294317.pdf>