

静脈物流共同化プラットフォームの構築について(Ver. 2)

2006年3月15日

社団法人日本ロジスティクスシステム協会

ロジスティクス環境会議

リバースロジスティクス調査委員会

家電・OA機器分科会

家電・O A 機器分科会 2005 年度活動報告

	開催日		開催日
第8回	2005年5月27日(金)	第15回	2005年10月11日(火)
第9回	2005年6月16日(木)	第16回	2005年10月28日(金)
第10回	2005年7月5日(火)	第17回	2005年11月17日(木)
第11回	2005年8月17日(金)	第18回	2005年11月25日(金)
第12回	2005年8月26日(金)	第19回	2005年12月22日(木)
第13回	2005年8月30日(火)	第20回	2006年1月24日(火)
第14回	2005年9月30日(金)		

家電・O A 機器分科会 メンバー

No.		会社名	氏名	所属・役職
1	幹事	東芝物流コンサルティング(株)	横山 直人	代表取締役社長
2	副幹事	日本アイ・ピー・エムロジスティクス(株)	海老塚 健治	販売物流事業 主管コンサルタント
3	〃	富士ゼロックス(株)	坂弥 雄二	SCM 部 SCM 管理 G 環境対応 T 長
4	メンバー	(株)オカムラ物流		
5	〃	北九州市		
6	〃	西濃運輸(株)		
7	〃	日本電気(株)		
8	〃	日本ユニシス(株)		
9	〃	富士通(株)		
10	〃	(株)富士ロジテック		
11	〃	(株)ヤマタネ		
12	〃	流通経済大学		

目 次

1 . 家電・OA機器分科会としての取り組み方.....	19	(家電・OA - 1)
2 . 共同化のめざすべき姿.....	20	(家電・OA - 2)
1) 静脈物流共同化プラットフォームの必要性.....	20	(家電・OA - 2)
2) 二つの共同化イメージ.....	20	(家電・OA - 2)
3) 共同物流システム構築上の課題.....	24	(家電・OA - 6)
3 . 静脈物流の共同化インフラ構築に関するアンケート調査結果	25	(家電・OA - 7)
1) 調査回答企業の現状.....	25	(家電・OA - 7)
2) 共同物流システムの必要性認識について.....	26	(家電・OA - 8)
3) 共同化の狙いと今後の進め方.....	28	(家電・OA - 10)
4) その他の関連意見.....	30	(家電・OA - 12)
4 . 実現に向けた検討体制の提案.....	31	(家電・OA - 13)
1) 検討体制について.....	31	(家電・OA - 13)
2) 各メンバーの役割について.....	32	(家電・OA - 14)
3) 検討プロジェクト活動期間について.....	34	(家電・OA - 16)
4) プロジェクト設立・運営上の課題.....	35	(家電・OA - 17)
5 . あとがき.....	35	(家電・OA - 17)

1. 家電・OA機器分科会の今年度の取り組み

家電・OA機器分科会では2004年、「CO₂・NO_x削減」「積載効率の向上」「個装梱包の廃止」を実現する施策として「静脈物流共同化プラットフォーム構築」の提案を行った。

今年度は分科会メンバーで議論を重ね、静脈物流共同化プラットフォーム構築に向け、「どのような体制で進めるべきか」について提言を行うことで合意し活動した。静脈物流共同化プラットフォームについて、各企業がどのような期待を持っているのか、実現したら活用するのかどうか、活用する対象製品がどれくらいあるのか、構築体制はどうあるべきかなど、アンケート調査が必要と判断し、(社)日本ロジスティクスシステム協会(以下JILS)の協力により調査を実施した(添付調査表を参照方)。

回答の整理・分析結果は「3.」に詳細に記載されている。

とくに、使用済み製品を「再資源化」「部品として再利用化」「製品として再使用化」といった循環型社会の実現にとって重要な施策を進めるに当たり、使用済み製品を「廃棄物」とみなすことなく「有価物」として取り扱えるような環境整備について、国として実現に向けた取組を期待したい。

また、総合物流施策大綱(2005-2009)にも「適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システム構築の推進」が掲げられており、分科会活動の成果が少しでも役に立てば幸いである。

アンケート調査対象企業は、ロジスティクス環境会議参加企業の中から家電・OA機器の製造や販売、物流に係わっている企業と、(社)日本ビジネス機械・情報システム産業協会(JBMIA)参加企業の中から選んだ。アンケート調査にご回答いただいた各企業に感謝する。

2. 共同化のめざすべき姿

1) 静脈物流共同化プラットフォームの必要性

2004年度の活動の成果として「物流の共同化」とりわけ「静脈物流分野の共同化」が必要であることを提案した。2005年度はその具体的イメージの深堀と共同物流を構築するに当たっての体制、構成、実現プロセスなどの議論をとおして、「静脈物流共同化プロジェクト」の設立を提案したい。

2004年度の報告書にも記したが共同物流体制が必要とされる理由として、マクロな視点に立ったときの物流の多重化構造を挙げた。これは各企業単位の物流ネットワークがほぼ同様な地域に展開されており、都市部に集中している傾向を持っていることから、都市部周辺の大気汚染、地域全体の物流量を上回る積載能力を持つ車両台数が排出するCO₂・NO_x、また物流に投入される新規資源（包装材料・ガソリン）など地球温暖化防止・天然資源枯渇防止の側面からも企業・産業界の枠組みを超えて解決していかなばならない課題であると認識したからにはほかならない。

この対応策の一つとして物流の共同化が挙げられ、実現への第一ステップとして各企業とも比較的参画しやすい静脈物流分野の具体化に向けたスタディを行うことを試みた。

静脈物流が取り組みやすい理由として、第一に動脈物流に比較してビジネス上の機密性が低いこと、第二にリードタイムの制約や据付作業などの技術的難易度が比較的緩やかであること、第三に何よりも各社とも静脈物流の効率が低いことから所要コストに割高感を感じており、一社単独では解決が難しいと感じている企業が少なからずあるということが挙げられる。現在でも共同保管・共同輸送あるいは共同配送など部分的な共同化は進展しており、多くの企業が何らかの共同化を実施あるいは検討している。しかし前述のような課題を根本的に解決しようとするとき、現状実施されている共同化のみでは不十分であるといわざるを得ない。

静脈物流の個々の工程、つまり最終顧客からの回収～分別～分解～リユース・リサイクル（再資源化）までの一連の流れを統合し、最適にコントロールするための「一貫したシステムの構築」が必要と考え、さらなる飛躍のための新しい枠組みとしての「静脈物流共同化プラットフォーム構築」の基盤となる物流共同化を提唱するものである。

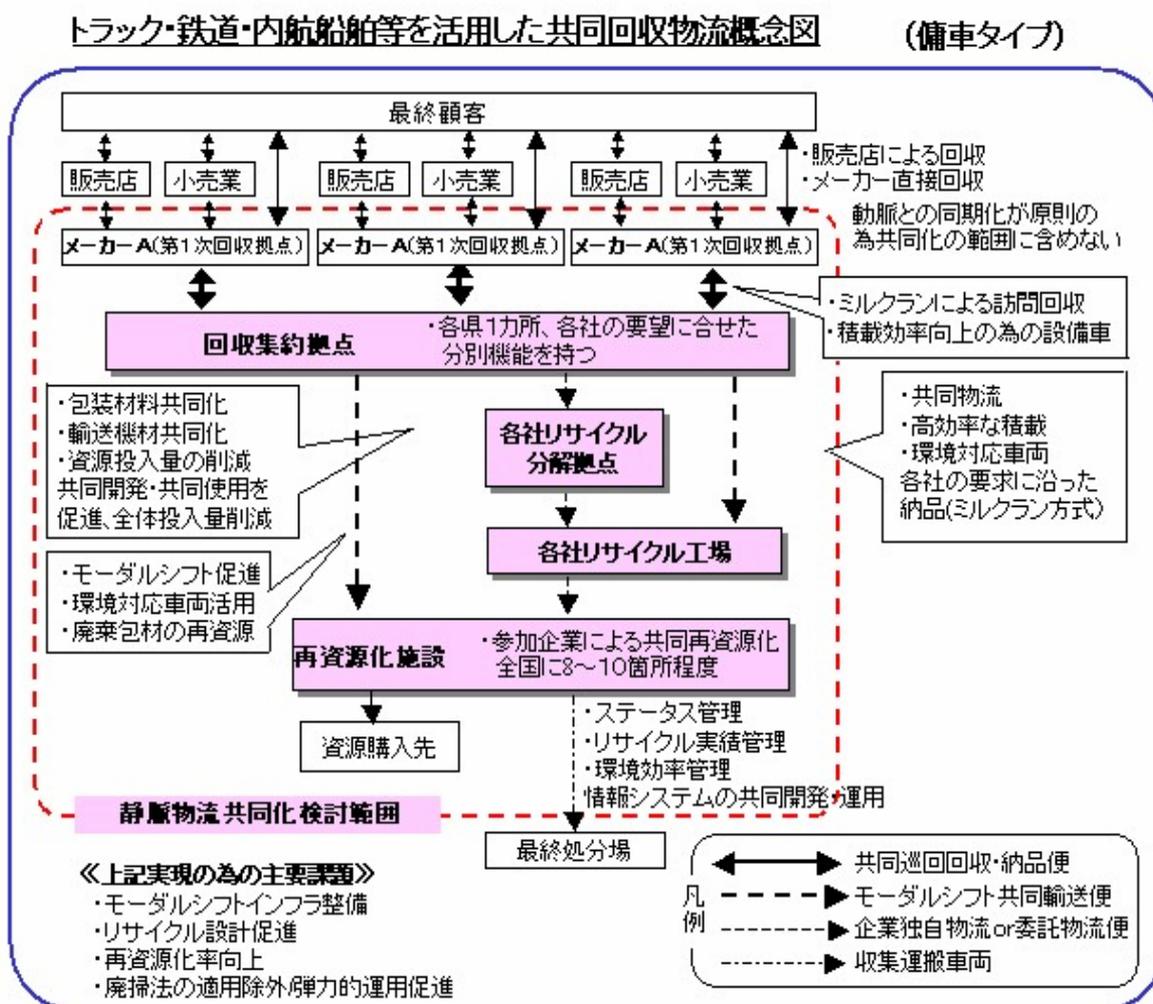
2) 二つの共同化イメージ

共同化が環境対応やコスト削減にとって有効な手段であることは、以前から認識されてきた。しかしながら前述のように共同化の現状が部分的かつ小規模に留まっているのは、これら共同化への働きかけが個別企業独自の活動に委ねられており、業界・産業界の広がりの中での活動になり得なかったことに起因しているのではないだろうか。

その要因の一つには共同化の具体的なイメージが組み立てられておらず、どのような製品・業務が対象になり得るかについての検討が十分ではないこと、ましてや他社の製

品・業務に関する知識が不足している中では共同化のイメージを膨らませることは大変難しいことと推察している。我々は2005年度の活動として、まずこの共同化で何が可能かのイメージをより具体化したうえで、家電・OA機器取扱い企業（メーカー・販売子会社・物流子会社）にアンケート調査を行い、静脈物流領域の共同化に関する各企業の意識、および共同化の可能性を探ってみたいと考え、下記（a）、（b）二種類の共同物流イメージを整理した。

（a）トラック・鉄道・内航船舶など活用した共同物流イメージ



図表1 トラック・鉄道・内航船舶などを活用した共同回収物流概念図

図表1はトラックによる輸配送を中心にイメージした共同物流概念図である。対象となる製品は比較的大型（一個が0.8 m³、120 kg程度）の製品であり積み下ろしにリフトゲートやフォークリフトなどの機器を必要とするような製品をイメージしている。この仕組みの特長は最終顧客からの回収業務は対象としていない点が挙げられる。

多くの企業では効率を追求するため、最終顧客からの回収は動脈物流との同期化を狙いとしており、また顧客情報保護の視点からも顧客接点の業務は極力閉ざされた体制の中で完結したいという要望を持っている。このような理由から、この共同化イメージは販売店もしくはメーカーが回収した製品の一次保管場所から以降を対象と考えている。

各社の営業体制により異なる点はあるが、最終顧客より回収された製品は、おのおのの代理店・販売店の店頭もしくは倉庫、営業所などに一時保管されることが多い。これらの回収製品は後日、何らかの手段により集約拠点へ運ばれ次の工程（仕分・分解あるいは再資源化などの工程）へと輸送が行われることが前提となるが、各企業単位でみると、これらの物流は単発的であり保管面積の不足から量的にもまとまりにくく効率面から課題となっている。

しかし、業界全体からみると、第一次回収拠点や集約拠点もさらには最終工程の所在地もほぼ同一地域に分散している傾向がある。そこで、第一次回収拠点からの回収を、共同車両を使用しミルクラン方式で集荷して回ることにより回収タイミングの早期化・積載効率の向上・コストの削減が期待できるとともに、回収トラック台数の削減により排出ガス削減の効果も期待できる。

回収集約拠点に入荷した製品は製造企業ごとに分類・仕分され、その用途に従い輸送が行われる。むろんこの工程でも近接した目的地別に共同輸送が行われ、常に積載率の高い車両運行が期待できる。また、回収製品のデータベース作成などの業務も各企業のリクエストにより可能となる。

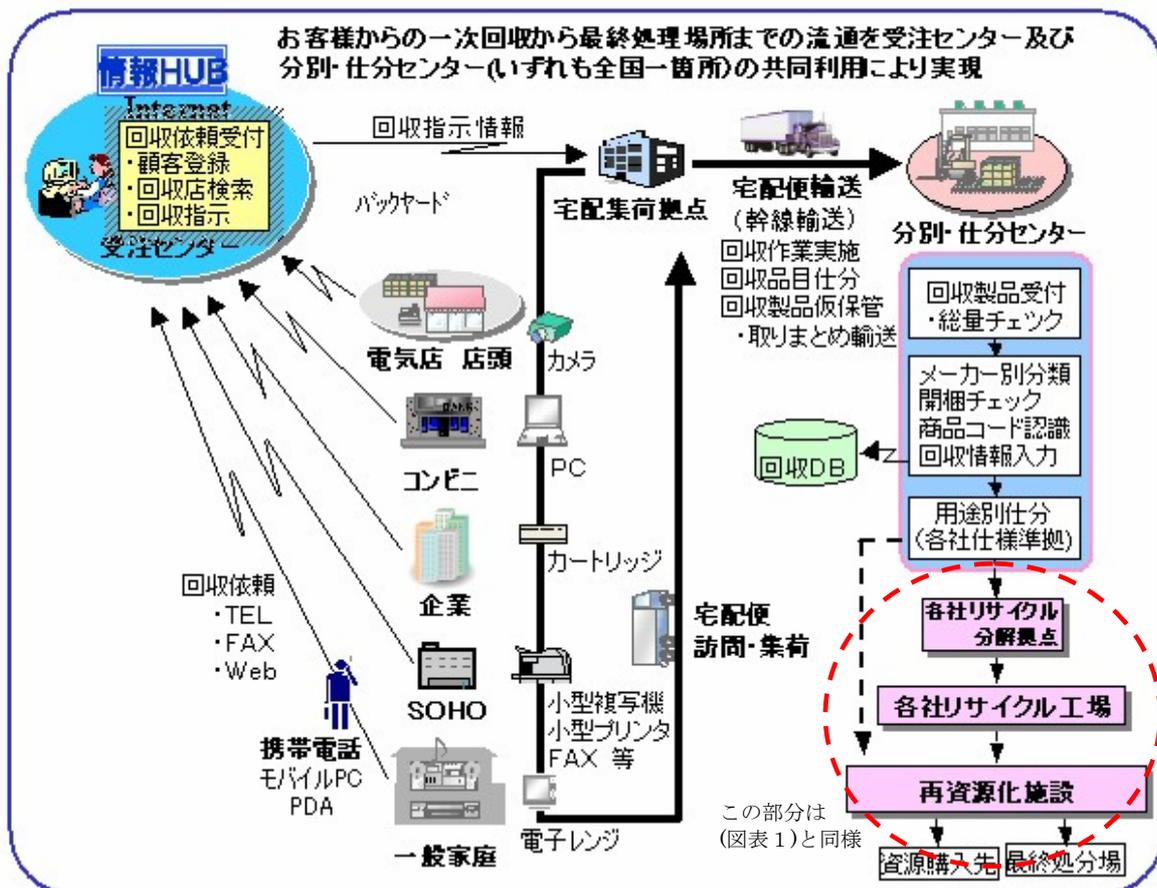
集約拠点と最終工程の所在地が遠隔である場合には、鉄道・内航船舶などを共同利用するモーダルシフト化も同時に推進する。

共同化のメリットは単に効率の向上、コストの削減のみならず包装材料の共同使用や輸送機材の共同利用あるいは廃棄包材の共同リサイクルなど多くの分野で共同化を指向することにより、より多面的な環境面でのメリットをも享受可能となる。このような体制を地域（北海道・東北・関東・中部・近畿・中四国・九州）ごとに構築し、輸送ネットワークで有機的に結合することにより、企業の扱うすべての製品（包装材料なども含む）を対象にした静脈物流共同化プラットフォームへと育てていくことが可能と考えている。

(b) 宅配を活用した共同物流イメージ

宅配を活用した共同回収物流概念図

(小口混載タイプ)



図表 2 宅配を活用した共同回収物流概念図

図表 2 は宅配の活用をイメージした共同物流の概念図である。特長は最終顧客からの回収を取り込んだ点であり、遠隔地など備車のトラックではコストがかかり過ぎるなどの理由から回収に行けないような場所・タイミングでの回収を低コストで可能とする。対象製品は比較的小型 (0.2 m³、30 kg程度) の製品で、一人で持ち運びが可能な製品である。

この仕組みでは共同の受注センターを運営し、回収を希望する企業・店舗・個人などからの電話・FAX・Web・携帯電話などを利用した回収依頼を受付ける。受注センターは最寄りの集荷店を特定し回収指示を行い、宅配業者が訪問し集荷・回収を行う仕組みである。集荷店では集荷された製品を取りまとめて幹線輸送を活用し、やはり共同で運営する分別・仕分センターへ輸送を行う。このとき小さな製品は輸送用の折たたみコンテナなどに積み合わせるにより輸送の効率化 (コストの削減) を実現する。分別・仕分センターに集まった製品は各社の要望にしたがって分別され各企業の要求に沿

った作業、例えば開梱チェックや回収データ入力などを経て指定された拠点（リサイクル分解拠点・リサイクル工場・再資源化施設）などへ輸送される。

図表1で示したトラック・鉄道・内航船舶を活用した共同物流が「面」をカバーする仕組みであるのに対し、この宅配を活用した共同物流は「点」をカバーする共同物流体制であるということができ、製品・ビジネス特性により使い分けることが可能である。

この仕組みでは回収する場所への制約が緩く、企業・店舗・コンビニ・SOHOオフィス・一般家庭まで適用範囲は広く、取扱い製品も家電から情報機器、パーソナルな複写機・プリンタ、複写機のカートリッジなどさまざまな製品への対応が可能である。

現在、企業によっては単独で同様な仕組みを有している企業もあると聞いているが、回収タイミングが散発で少数を輸送しなければならないことから回収コストは割高感がある。同様の回収業務を集約することにより回収後の業務の効率化と低コスト化、そして環境負荷の低減を同時に追求できる仕組み作りをめざす点がこの共同物流体制の最大の存在価値となる。

3) 共同物流システム構築上の課題

以上、二つの共同物流システムイメージを例示したが、この実現に向かつては大きな障壁となり得る課題がいくつか横たわっており、その解決をなくしては我々が理想とする静脈物流プラットフォームの構築に行き着くことは難しい。詳細については2004年度の報告書に記述したが、ここに再度その主要な項目のみを掲げ、再認識を行う。

静脈物流共同化プラットフォームの構築は物流領域における「循環型社会経済システム構築」の基盤として、きわめて重要な位置付けを持つものである。これはとりもなおさず「投入の最小化と排出の最小化を両立させた仕組み作り」につながるものであり、いわゆる「3R」を広範な経済社会全体で推進していくことを意味している。しかし現状進められている各企業の3Rへの取組みと、それを支える業務システム（業務仕様）はおのおの異なっていることから、共同で静脈物流を推進しようとするとき、現状の業務仕様を保証しようとするとき非常に煩雑な事務処理に陥りがちである。物流コストが共同化のスケールメリットを享受し削減することが可能となったとしても、事務作業が煩雑のままであれば事務経費がかさみ、共同化の効果を上回るコスト負担となってしまう可能性が大きい。このような観点から業務の標準化・情報システムの共同化はまず克服しなければならない最大の課題となる。電子タグなどの活用による業務の簡素化・自動化なども将来的課題として位置付ける必要がある。

さらに、静脈物流の効率を高めリユース・リサイクルを促進し限りなく廃棄ゼロに近づける物流システムを志向するとき、現行法規（廃棄物の処理及び清掃に関する法律（＝以下廃掃法と記す）など）の解釈・運用が一つの障壁となる場合がある。メーカーが自らの責任のもと、自らが販売した使用済み製品を市場から回収し、リユース・リサイクルに結びつける一連の業務について、その効率性を高め環境負荷を減少させようとする試

みに対し、廃掃法の弾力的な運用を可能とする制度の整備を企業と業界団体と行政とが一体となり研究・構築していくことが何よりも重要であると認識している。

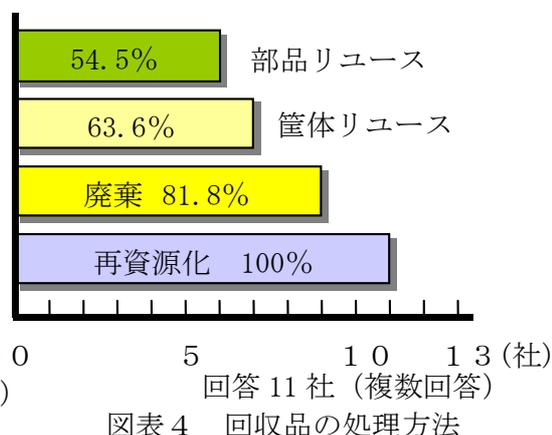
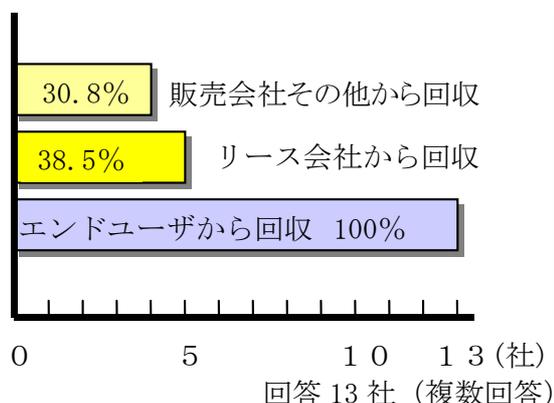
以上の仮説・課題を踏まえて「静脈物流の共同化システム構築」に関する各企業の物流・環境担当の意識・課題認識などを確認し共同化への可能性を探ろうとアンケート調査を実施した。サンプル数が小さく産業界全体の姿とはいえないものの、一定の方向性は確認できたと感じている。「3.」でその結果について報告したい。

3. 静脈物流の共同化インフラ構築に関するアンケート調査結果

1) 調査回答企業の現状

今回のアンケート調査に回答頂いた企業は、家電、PC、複写機業界のメーカー（5社）、販売会社（3社）、物流子会社（4社）、家具系物流子会社（1社）の計13社であり、複写機関連企業が54%、PC関連企業が38%であった。回答いただいた企業の静脈物流の現状では、すべての会社がエンドユーザからの回収物流を実施しており、ほかにリース会社からの回収（38.5%）や販売会社からの回収（30.8%）を実施している【図表3 現状の回収物流】。

また、回収した製品はすべての会社が「再資源化」を実施しているほか、「部品や筐体」のリユースを行っている企業もそれぞれ54.5%、63.6%と非常に多く、これらの処理を施してもなお、再利用できなかった残渣を廃棄処理している姿が見えてきた【図表4 回収品の処理方法】。

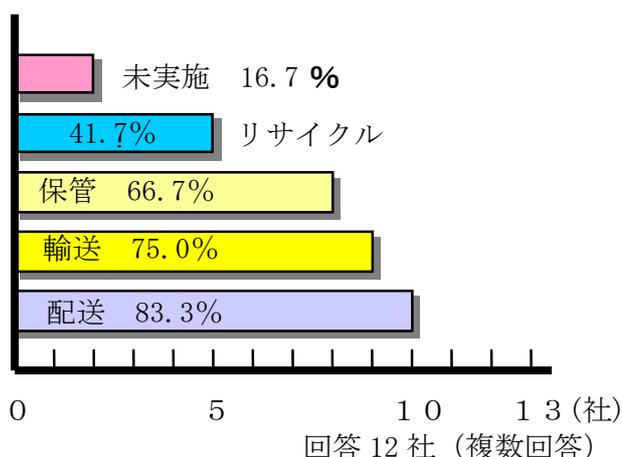


これら回答企業では2社を除き11社がすでに何らかの共同物流を実施しており、物流機能別には配送（83.3%）、輸送（75.0%）、保管（66.7%）などが多かった。

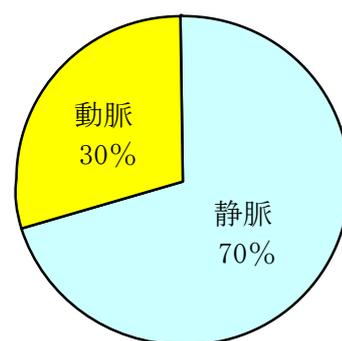
特筆すべきなのは複写機業界各社からの回答に再資源化（リサイクル）の共同化を実施しているという記載があり、聞くとところによれば一部の地域限定ではあるが、回収保管、収集運搬、再資源までの一連の工程を共同で運営しているとのことであった。これ

は来るべき姿のミニモデルともいうべき姿がすでに稼働しているという点に今後注目したい【図表5 現状の共同物流取組状況】。

現在実施されている共同物流の分野別内訳は、主に静脈物流分野との回答が70%を占めており、物流品質（回収）要求レベルが比較的緩やかであることや、リードタイムの制約が比較的低いこと、機密性が比較的低いことなどが、静脈物流分野の共同化を取り組みやすくしている要因であることをうかがわせる【図表6 現状の共同化領域】。



図表5 現状の共同物流取組状況



回答 10 社（単独回答）
図表6 現状の共同化領域

2) 共同物流システムの必要性認識について

分科会では社会インフラとして業種・業態を超えた静脈物流共同化プラットフォーム構築の必要性を感じ、静脈物流の方向性として、この考え方に賛同していただけるかについてまず質問を行った。結果として100%の企業が、必要性があるとの回答を寄せた【図表7 プラットホームの必要性】。

次に前述の共同物流システムイメージ（a.トラック・鉄道・内航船舶活用案、b.小口混載活用案）についてそれぞれ、この共同化イメージに対し賛同するか否か、現状の静脈物流に関する課題認識などを確認した。

a. トラック・鉄道・内航船舶活用案

共同化イメージに関しては、回答のあった12社中10社が賛同としている【図表8 備車タイプへの賛意】。このタイプの共同物流に適合する商品については、「製品」をイメージしている企業が大半で、適合商品の大きさについては、3辺の総和が「200cm前後」、質量では、「120kg以下」が78%を占めている。現状の静脈物流に対する課題認識を確認したところ「荷量がまとまらない」、「回収タイミングがバラバラで効率が上がらない」、「コストが高い」の3要素で全回答の73%を占めており、とくにコストが高いという回答はほとんどの企業に共通する課題であった【図表9 現状の静脈物流の課題】。

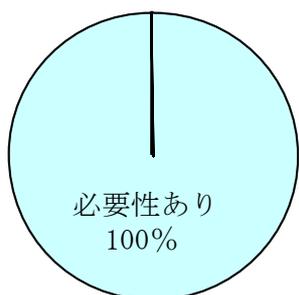
b. 小口混載活用案

同様に小口混載便を活用する共同化イメージに対しても、9社（75%）が賛同として
いる【図表10 小口混載タイプへの賛意】。

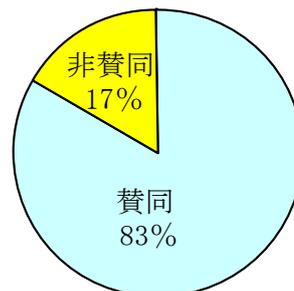
非賛同とした3社のうち1社は「すでに同様な仕組みを自社で運用しており共同化に
より何が可能になるのかがよくわからない」という理由であり、また別の1社は「動脈
物流との同期化をめざしているので静脈のみの共同化は意味が薄い」との意見を持って
いた。

適合する商品については、「消耗品」をイメージしている企業が中心であり、「製品」
「部品」をイメージしている企業より多数である。これはやはり顧客からの回収という
点が強調されて伝わった故であろう。

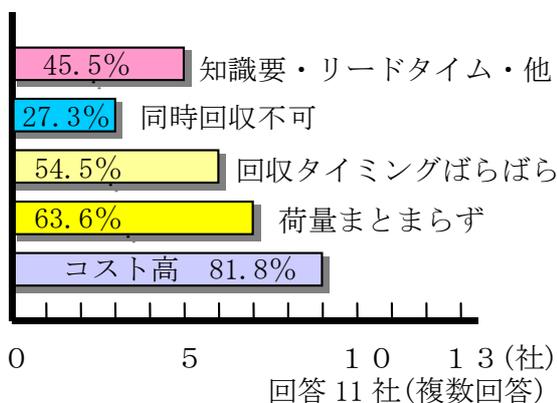
適合商品の大きさについては、3辺の総和が「150 cm以下」の小型製品が中心的であ
り、質量では、宅配を利用とのことから「20 kg以上 30 kgまで」が63%と過半数を占め
ている。



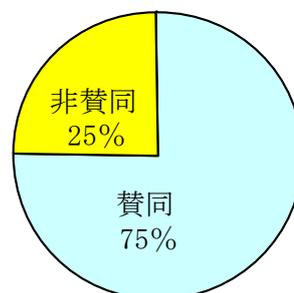
回答 12 社(単独回答)
図表7 プラットホームの必要性



回答 12 社(単独回答)
図表8 備車タイプへの賛意



図表9 現状の静脈物流の課題

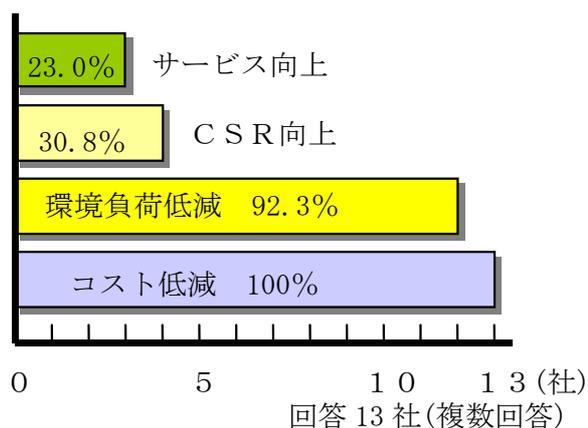


回答 12 社(単独回答)
図表10 小口混載タイプへの賛意

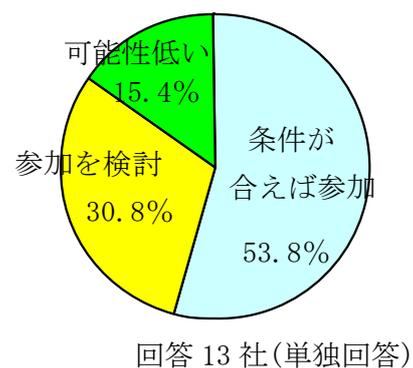
3) 共同化の狙いと今後の進め方

大多数の企業が共同化についての必要性を感じていることは確認できたが、その狙いとするものは何かについても共通の認識を持たなければ、共同化の方向性が揺らぐおそれがあることを念頭におき、「共同物流システムに参加する際の狙いは何か」について確認を行った。その結果、複数回答であるがすべての企業が「コストの削減」を挙げており、「環境負荷低減」を挙げた企業 12 社をしのいでいた。ほかにはCSRの向上、物流サービスの向上などが挙げられたが全回答に占める割合は 22%と低い回答率であった【図表 11 共同化の狙い】。

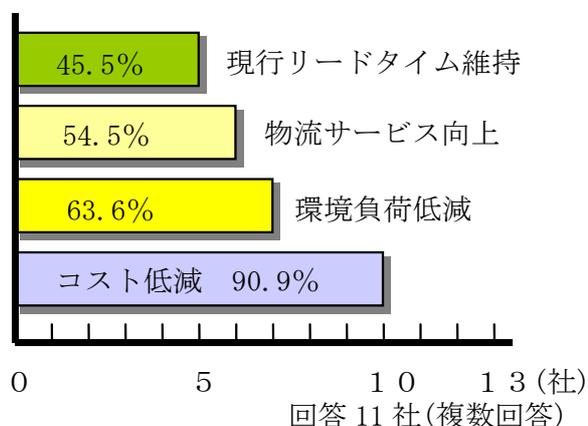
また共同物流への参加の意思を確認したところ、「条件が合えば参加」を含めると「参加の意思を持っている」と答えた企業は 85%に及ぶ【図表 12 共同化への参加意思】。「条件が合えば参加」と回答した企業が挙げた「条件」には、「物流コストの削減」が 90.9%、「環境負荷の低減」が 63.6%と、まだコストへの意識が環境への意識を上回っている現実があらわれている。それ以外では「物流サービスの向上」(54.5%)「現行リードタイムの維持」(45.5%)が挙げられている【図表 13 共同化参加の条件】。



図表 11 共同化の狙い



図表 12 共同化への参加意思



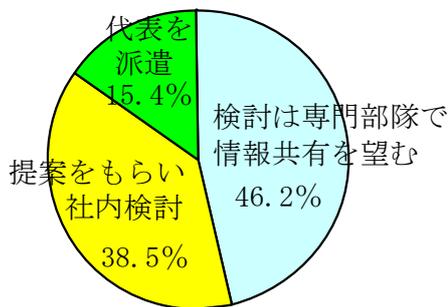
図表 13 共同化参加の条件

次に、これらの共同物流化案をどのように構築していくべきかについて意見を確認した。まず「検討組織への参画についての希望」については、「検討は外部の知見を持っている方々にお願ひし、検討過程について情報共有を希望する」が46.2%と最も多く、「検討プロジェクトに代表を派遣し意向が反映できるようにしたい」は15.4%の低率であった。「提案ができればその内容を自社内で検討させてもらいたい」という回答も38.5%を占めており、必要性を感じつつも検討のための工数は捻出が難しいというのが現状のようである【図表14 検討組織への希望】。

また、検討組織のあり方という視点では「企業代表と物流コンサルティングの合同チームに行政の関与を」という意見が84.6%という圧倒的多数を占めている【図表15 検討組織のあり方】。これは企業代表のみの議論では乗り越えられない利害の対立があった場合、社会全体の視点に立った評価、論理的解決案などを物流コンサルティング企業メンバーにうまく調整して欲しいというあらわれである。

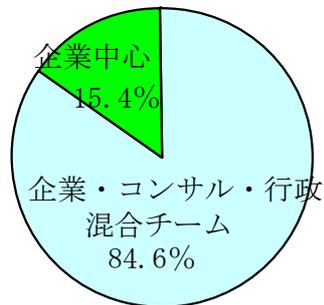
また、とくに静脈の共同物流においては、廃掃法などの適用・解釈をめぐる多くの課題が横たわっていることから、行政の関与が不可欠であるとの意見のあらわれである【図表16 検討組織の構成】。

最後にこの「検討組織の運営主体はどこがふさわしいか」という問いに関しては、「業界団体の主導が望ましい」との回答が61.5%と圧倒的多数であった。ほかには「コンサルタント企業の主導」という意見が30.8%あったが、やはり企業の置かれた立場を正しく認識したうえで、来るべき理想の姿に近づけるためには業界団体に期待するところが大きくなることは否めない【図表17 検討組織の運営】。



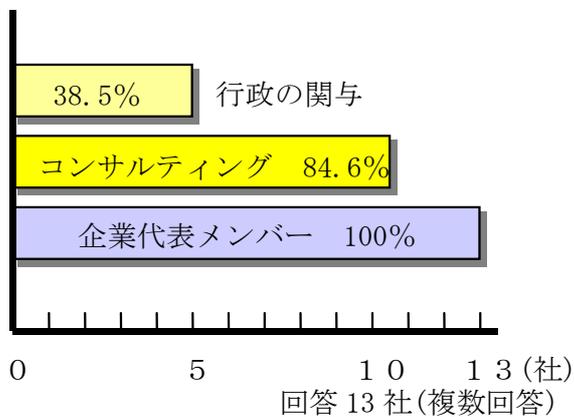
回答 13 社(単独回答)

図表 14 検討組織への希望

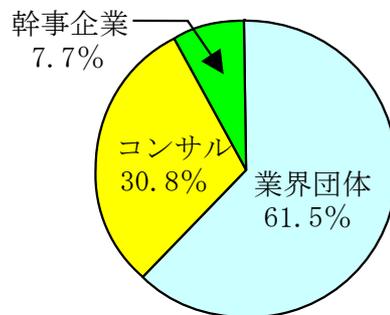


回答 13 社(単独回答)

図表 15 検討組織のあり方



図表 16 検討組織の構成



回答 13 社(単独回答)

図表 17 検討組織の運営

4) その他の関連意見

アンケートで回答いただいた中に文字情報によるコメントが多数寄せられた。ここに要約してご紹介したい。

【共同物流で実現したいこと】

- ・家庭系 P C のエンドユーザからの回収とリサイクル工場までの輸送
- ・エンドユーザ（地方）あるいは一次拠点から最終拠点（首都圏）への輸送を低コストで実現してほしい
- ・エンドユーザからの回収・仕分・輸送の低コスト化を実現したい

【留意点】

- ・情報機器メーカーは広域認定のスキームが確立されている（委託輸送あり）ため共同物流と広域制度の区別を明確にする必要あり
- ・共同化は最終段階の再資源までの共同化が必要。リサイクル率の向上に結びつけることが必要

- ・企業・業種によりリサイクルへの温度差があり克服が必要
法令（廃掃法）の緩和が必要（廃棄物の扱い）
- ・広域認定の取得・未取得企業のそれぞれの扱いを整理する必要あり
- ・共同物流化事業に対し特例的な緩和措置を望む
- ・現契約物流会社との関係がネックとなりえる
- ・グリーン物流パートナーシップ会議に事業提案すべきである
- ・同種貨物に特化した、より効率の高い仕組みを追求すべきである
- ・規制に留意し、国・自治体との円滑な連携による事業展開を望む
- ・消耗品・部品がケースに収納されていないときの仕分に懸念
- ・回収品質を動脈と同等に高めることが必要。品質基準を決めること
- ・ハードディスク上の情報セキュリティ管理の強化も必要である
- ・共同化プロセスにおいて各社ニーズの相違を整合しつつ進めること

【その他】

- ・輸送費の消費者（ユーザ）負担をどのように分類するか
- ・すでに動脈との統合に着手中のため、静脈のみの共同化では意味が薄い
- ・扱い製品が異質すぎて共同化は考えにくい（家具系物流子会社）

4. 実現に向けた検討体制の提案

1) 検討体制について

物流の共同化が環境対応としてもコスト削減の側面からも有効な手段であることは論を待たず、かなり以前から認識されてきた。今回のアンケート結果でわかるように、100%の企業が社会インフラとしての業種・業態を超えた静脈物流共同体が必要であると答えている。

しかし現実には業界を網羅した共同化というレベルでは一部の事例を除いて進展はなく、ましてや業種・業態を超えた共同化は皆無といっても過言ではない状況である。この要因の一つとして考えられるのは、異業種の企業との接点・交流の場が少なく共同化の可能性があったとしても、一企業の主導では検討のテーブルすら設定するのが難しいという点が挙げられる。プラットフォームの構築にはある程度の網羅性が必要であり、その意味からも検討の旗を振るのは業界団体、しかも業種・業態を超えた企業の集合体である団体でなくてはならないと考える。

また、多くの企業から寄せられている意見として現行法令の規制に関する緩和策などを望む声が多い。回収物流を効率良く進めようとするとき、静脈物流と動脈物流の同期化が必要であるが、廃棄物と定義される回収製品の輸送に関しては廃掃法上の規制があり、廃棄物の定義についての解釈・運用が重要な要素となり得る。この点からも検討体制への行政の関与は必要条件であり、事業を進めるに当り何が問題となり得るか、どの

ように解決し得るかについて検討をともに進め、企業・国・自治体の円滑なる連携を実現させたい。さらに、なるべく多くの企業に参加してもらえる静脈物流共同体を企画する上では、各企業が現在持っている物流をそのまま共同化するだけでは不十分である。物流工程・ルート一つをとっても共同化を前提とした新しい物流の導入が必要になることが想定される。その場合参加する各企業の利害の調整、ニーズの相違の整合が非常に難しい業務となり、当事者である企業の代表者間だけでは結論が出ないことが想定される。

そのような視点から客観的に事案を評価し論理的な結論を導き出すために、第三者機関である物流コンサルタントの参画もまた必要な要素である。先に述べた調査結果においても、企業代表とコンサルタントの混合プロジェクト体制を望む声が 85%と圧倒的であった。

コンサルタントの選定に当って、我々は実行計画の確かさと実行へのスムーズな移行をめざす視点から、物流手段を持つ実業系のコンサルタントが適切であると考え。しかし検討の段階においては所属する企業色を薄めることも必要との配慮から、複数の共同コンサルティングチームの設定が可能であれば最良の選択になると考える。

結論として、設立すべき検討体制は業種・業態を超えたナショナルセンターである J I L S が主導し、各業界をリードする各企業の代表と複数の物流コンサルタントからなる共同プロジェクトであり、行政各省からのオブザーバーを交え、定期的に各省庁・協会メンバー企業との連絡会を開催しつつ総意を形成していくことが可能な組織体であると提案するものである。

2) 各メンバーの役割について

共同化は来るべき資源循環型社会実現のために必要な存在であることはすでに繰返し述べてきた。しかし産業界全体とりわけ実務者レベルでは、環境そのものに対してよりも、物流コストに対する課題意識のほうが大きいのではないかと感じる面がある。今回の調査においても共同化の狙いにおいては、コストと環境がほぼ同率の 40%前後、共同化への参加条件では、「コスト負担が現状より低いこと」が「環境負荷が現状より小さいこと」を凌いで 36%と最大の条件となった（環境負荷は 25%、第二位の条件であった）。

もとより環境を追求することは経済効率を追求することにつながると認識しており、両者の間に矛盾はないと考え、その実現可能な仕組みを作り上げることが今後の検討プロジェクトの使命であると認識している。しかし、細部に亘っては、あるいは現状のコストを上回る負担を甘受しなければならない部分も発生することが想定される。

したがって実のある共同化推進のためには、各企業のトップの強い意志と支援が必要不可欠であり、それを引き出し産業界全体の方向性と舵取りを行う機能を J I L S に期待したい。

物流コンサルタントには参加各社の実情・要望を基に将来「静脈物流プラットフォーム」となり得る仕組みの立案と、実行に向けて段階的に充実させ育てていくための展開計画立案を企業代表メンバーとともに進めていただきたい。また、ともすると利害の対立しがちな案件に関し、公平で社会的に最も効率の良い方策を評価し説得する機能も重要な役割となる。

企業代表メンバーは単に自社の利益・効率のみに囚われることなく、所属する業界全体の利益・効率を高めるべく検討のための基礎情報の収集・意見の集約が重要な役割であると考える。

とくに今回の調査においても「現行法規上の規制を緩和して欲しい」旨の回答が多く、さらに、2005年7月に行ったリバースロジスティクス調査委員会メンバー企業に対する「リバースロジスティクス活動における法規制への要望事項」調査（添付資料参照方）においても、リサイクル目的での使用済み製品の輸送の取扱いや、木質パレットの一般廃棄物から産業廃棄物への変更など廃掃法の解釈・運用緩和を求める要望、また共同物流事業に関連して独禁法の適用基準の明示の要望など、行政にお願いすべき項目がいくつか挙げられている。これら静脈物流共同化プラットフォームをめざす上で解決していかなければならない課題に対する具体的項目と、要請内容、事例などを幅広く収集し業界意見をまとめる努力を期待したい。

3) 検討プロジェクト活動期間について

静脈物流共同化プロジェクト活動大日程計画案



図表 18 静脈物流共同化プロジェクト活動大日程計画案

当プロジェクトの網羅すべき範囲の広さ、解決すべき課題の大きさを考慮すると、かなりの期間を費やさなければならないことは想像に難くない。しかしながら早期に結論を出すべき課題でもあることもまた事実である。

そこで全体を形づくるには3年ないし5年の中・長期レンジでの活動を指向し、第一次段階の「静脈物流共同化プラットフォームの前提となり得る共同化プラン」について2年間の活動計画の幅で検討を進めたいと考える。

図表 18 に大日程計画を示したように、まずどのような組織体制にするか、メンバーをどこから募るかの事前検討に四半期を費やし、続く四半期でメンバーの募集、幹事団によるプロジェクト運営細則、検討の範囲原案などをまとめプロジェクトの発足まで漕ぎ付ける。

全体像の議論・検討と併行して、第一段階の実実施計画の検討を続く半年間で議論し各企業向けプロポーザルにまとめるまでが 2006 年度の実施項目となる。その後は共同物流システムへの参加企業の募集と参加が決定した企業の具体的な要求事項などの調整・細則の検討・合意、参加企業側および受け入れる物流企業側での導入準備を 2007 年度上半期に完了させ、下半期はトライアルの実施とレビューを行い、トライアル結果を踏まえた拡大展開計画とプロジェクトの第二次活動計画の策定を行う。

第一次プロジェクトの基本的な活動項目・期間を以上のように提案したい。

4) プロジェクト設立・運営上の課題

以上のような組織・構成・期間で検討体制を作り上げる提案を行いたいと考えているが、提案に当たって以下の項目に関する具体的プランが固まっていない。これらの項目については環境会議、J I L S に検討を委ねたい。まずこのプロジェクトの設立・運営、また参加してもらう物流コンサルタントに要する費用の捻出の問題である。参加を希望する企業に一定額を課金する方式も考えられるが、プロジェクトに参加せず、その後の共同システムに参加する企業との間に不公平感は免れない。また課金を前提にすると検討プロジェクトに代表を送り込んでくれる企業数が減少するおそれすらあり、妥当とは判断しかねる状況である。

やはり主宰団体である J I L S が費用を捻出することが妥当と思えるが、その場合、企画段階から参画し、システムの構築に多大な貢献のあった企業などとの成果物の共有方法など、事前に調整すべき項目がいくつか残されていると考える。

また、現在進行中のグリーン物流パートナーシップ会議活動との関係を整理することも必要であろう。このプロジェクト活動を進めていく上では行政からの全面的なバックアップが必要となると考えており、まさにグリーン物流パートナーシップ会議で取り上げ議論するに相応しいテーマになると確信するものである。

5. あとがき

今年度の家電・OA機器分科会活動成果報告書では、静脈物流共同化プラットフォーム構築のための検討体制や活動期間について提案した。実現のための構築体制や人員、必要な費用の見積や費用負担の考え方、構築に向けたスケジュール、さまざまな法規制の弾力的な運用などについては、構築体制の中で議論を重ね具体化していただきたいと願っている。また、構築に当たってさまざまな課題が山積していることは十分承知している。

しかし、次世代の人々のためにより良い地球環境を残しておくことは我々現世代の重要な責務であると認識している。そのためにも、「静脈物流共同化プラットフォーム構築」に向け、国・関係団体・民間が協力して取り組む必要があると強く望むものである。

分科会メンバーの皆さんにはそれぞれの会社業務でお忙しい中、分科会活動に積極的に参加頂き、また本報告書作成に当たっても絶大なご協力を頂き感謝する次第である。以上、述べてきた体制・構成・役割・期間の提案をもって 2005 年度リバースロジスティクス調査委員会、家電・OA機器分科会活動の最終報告とする。