

第2期ロジスティクス環境会議  
グリーンサプライチェーン推進委員会 第4回取引条件分科会

2007年5月18日(金) 15:00~17:00  
三田NNホール スペースA

次 第

1. 開 会

2. 報 告

- 1) 第4回委員会以降の経過について
- 2) 第2回本会議での報告内容について

3. 議 事

- 1) ヒアリング結果報告
  - (1) 物流事業者W
  - (2) 協同組合K
- 2) 2007年度活動内容の検討
- 3) その他

4. 閉 会

【配布資料】

- 資料1-1 : 第4回委員会以降の経過について  
資料1-2 : 研究会、委員会の活動方針、2006年度活動内容及び2007年度活動計画(案)  
(第2回本会議 配布資料)  
資料2-1 : 共同配送実施企業等ヒアリング結果  
資料2-2 : 物流事業者W ヒアリング結果  
資料2-3 : 協同組合K ヒアリング結果  
資料2-4 : 協同組合ヒアリング(電話)結果  
資料2-5 : ヒアリングからの考察  
資料3 : 2007年度活動内容の方向性(案)  
資料4 : グリーンサプライチェーン推進委員会 2007年度スケジュール(案)  
参考資料1-1 : 共同化の分類(第4回委員会 資料4)  
参考資料1-2 : 共同化推進プロセス(第4回委員会 資料5+コメント)  
参考資料1-3 : 共同化推進パターン概念図  
参考資料2 : プラネット物流パンフレット  
参考資料3-1 : カゴメ 環境報告書(抜粋)  
参考資料3-2 : 日清オイリオ 環境報告書(抜粋)  
参考資料3-3 : ミツカン 環境報告書(抜粋)  
参考資料4 : 第4回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録

以 上

## 取引条件分科会 第4回委員会以降の経過について

## 1. 第4回委員会での議事内容と決定事項（確認）

## 1) 主な議事内容

## (1) アウトプットの方向性の確認

当分科会では、多頻度小口配送削減の一方策と考えられる共同配送推進のためのガイドを作成する。

## (2) 共同物流に関する過去文献のレビュー

共同物流の成功ポイント、共同化の分類及び共同物流推進プロセスに関する過去文献等のレビューを実施

⇒参考資料1-1、1-2参照

## (3) 検討結果の整理

- ・ガイドの主な読者（利用者）はチェーン化されていない小規模発着荷主を対象とする。
- ・共同化をリードする主体は画一とせず、計画の策定段階（ステップ）に応じて決める。
- ・地域及び共同化のパターンにおいては、参考資料1-1にあるパターンを何種類か複合させる。

## 2. 第4回委員会以降

## 1) 第2回本会議

3月15日（木）に第2回本会議を開催し、当分科会の2006年度活動内容、及び2007年度活動計画（案）を審議、承認 ⇒資料1-2参照

## 2) 幹事会の開催

3月1日（木）に第1回幹事会開催し、（今後の活動内容の方向性を決める意味合いも込めて）共同配送実施主体へのヒアリング実施決定

3) ヒアリング実施 ⇒ **本日の議事**

## (1) 物流事業者主導型

物流事業者W（4月5日（木））

## (2) 荷主主導型（協同組合理型）

協同組合K（4月11日（水））

## (3) その他

協同組合に関して、電話によりヒアリング実施

以上

第2期ロジスティクス環境会議 研究会、委員会の活動方針、2006 年度活動内容及び 2007 年度活動計画(案)について

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動計画 (案)
<p><b>グリーン物流研究会</b> (登録人数: 90 名)</p>	<p>環境負荷を軽減する活動を推進するため、改善施策の事例等の情報収集や現場視察を通じて、実践的な改善施策を研究する。</p>	<p><b>1. 研究会 (講演会形式)</b>            1) 第 1 回研究会 テーマ「ロジスティクスと環境」            2) 第 2 回研究会 テーマ「改正省エネ法 (荷主対応)」            3) 第 3 回研究会 テーマ「鉄道へのモーダルシフト」            4) 第 4 回研究会 テーマ「共同物流」</p> <p><b>2. 施設見学会</b>            1) 第 5 回研究会 「㈱ブリヂストン 東京工場見学」</p> <p><b>3. その他</b>            1) アンケートの実施 (メンバー登録時、各会合終了時、及び 2006 年度 (第 1 回～第 4 回) の全体評価) の計 6 回実施            2) ブログの開設 (URL : <a href="http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/">http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/</a>)</p> <p>&lt;アウトプット&gt;  <b>『2006 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</b>            ・ 第 1 回から第 5 回の研究会の発表内容等のサマリー及び配布資料を掲載</p>	<p><b>1. 研究会及び施設見学会の実施 (8 回)</b>            1) 研究会・・・6 回            2) 施設見学会・・・2 回</p> <p>&lt;アウトプット&gt;  <b>『2007 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</b> (仮称) の作成 (2007 年度)            ・ 各会合の発表内容等サマリー            ・ 配布資料</p>
<p><b>CO2削減推進委員会</b> (登録人数: 57 名)</p>	<p>各企業の CO2 削減を推進するため、改正省エネルギー法等の関連法制度への対応も踏まえ、荷主企業と物流企業とのパートナーシップによる継続的な改善活動を推進するうえでの問題点、課題を整理し、解決策を検討する。</p> <p>さらに必要に応じて企業、行政、団体等の関係者への提言を行う。</p>	<p><b>1. 「改正省エネ法」への対応</b>            1) 改正省エネ法におけるエネルギー使用量算定等に関する取組状況及び問題、課題の収集            2) 荷主及び輸送事業者が、CO2 排出量削減のための施策立案等のヒントとなる情報収集            ⇒委員会メンバーを対象としたアンケート調査を実施し、荷主・子会社 21 社から 52 事例、輸送事業者 8 社から 20 事例を収集。</p> <p>&lt;アウトプット&gt;  <b>『改正省エネ法対応ヒント集 ver. 1』</b> (2006 年度)            1) 省エネ法の概要の紹介            2) 荷主のエネルギー使用量の算定等に関する取組の際のヒントの掲載            * 特定荷主該当有無に係らず、改正省エネ法に準拠して算定を実施したい荷主や、荷主からのデータ提供要請への対応方策を検討したい輸送事業者のための参考となる情報を掲載            3) 輸送に係るエネルギー使用量削減のための留意ポイントの紹介            * 1 輸送区間 (もしくは 1 運行) における CO2 排出量削減のために必要となる視点を整理</p>	<p><b>1. 改正省エネ法対応</b>            1) 定期報告書、計画書作成及び提出等も踏まえ、問題、課題を収集、整理し、行政へ提言を行う。</p> <p><b>2. パートナーシップによる改善活動の推進</b>            1) 削減のための留意ポイントの因果関係等の整理            2) その他</p> <p>&lt;アウトプット案&gt;  <b>『荷主と物流事業者の連携による改善活動の推進ガイドライン』</b> (仮称) (2007 年度)</p>

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動計画（案）
<p><b>グリーン サプライチェーン推 進委員会</b> (登録人数:32名)</p>	<p>製品の企画、設計等の源流段階から調達、生産、販売、回収等の物流プロセスの環境負荷を低減するため、荷主企業と物流企業間で問題、課題を共有し、解決の方向性、方策を検討する。</p> <p>さらに必要に応じて企業、行政、団体等の関係者への提言を行う。</p>	<p><b>1. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</b></p> <p>1) 既存調査資料のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1期省資源ロジスティクス推進委員会 調査報告書(2005年度)</li> <li>・「商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査」(2003年度～)</li> </ul> <p>⇒「多頻度小口配送」に焦点を絞って検討をすすめることとする。</p> <p>2) 多頻度小口配送に関する各主体の捉え方の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・分科会メンバーを対象にアンケートを実施し、各主体の捉え方の把握</li> <li>・加工食品に関しては、第1期ヒアリング結果を加味して、整理</li> </ul> <p>3) アウトプットの方向性検討</p> <p>⇒多頻度小口配送削減の一方策と考えられる共同配送推進のためのガイドの作成を行う。</p> <p>4) 共同化推進プロセスの整理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の共同化推進マニュアルをレビューし、共同化推進プロセスとともに共同化の成功要因等を整理</li> </ul> <p><b>2. 源流管理</b></p> <p>1) 第1期活動のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ロジスティクス源流管理マニュアル(Ver.1)」及び「ロジスティクス源流管理マニュアル(Ver.2)～モダリティチェックシート・資料集～」のレビュー</li> </ul> <p>2) 源流管理として捉える範囲等の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境会議として捉えてきた源流管理の定義の確認</li> </ul> <p>① 物流部門そのものが環境負荷発生源であるという認識のもと、管理を行うこと。</p> <p>② 物流、ロジスティクス分野の環境負荷低減のため、上流部門(企画、設計等)、関連部門等(営業部門等)から管理を行うこと。</p> <p>(→物流、ロジスティクス部門(物流事業者)が上流部門、関連部門等へ積極的に要請、提案すること)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・源流管理の視点として必要な項目について、分科会メンバーへアンケート調査</li> </ul> <p>3) アウトプットの方向性、ねらい等の確認</p> <p>⇒源流管理全般にわたるチェック項目の策定</p> <p>4) チェック項目の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LEMSチェックリスト*を叩き台に検討を進める。</li> </ul>	<p><b>1. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</b></p> <p>1) ヒアリング調査等により、実態把握及び課題抽出</p> <p>2) 上記を踏まえ、実効性及び汎用性が伴う共同化推進プロセスの整理 (従来の評価項目に加え、環境の評価項目を加えた形の整理)</p> <p>3) 行政等への提言</p> <p><b>&lt;アウトプット案&gt;</b> 『多頻度小口配送削減による環境にやさしい共同配送推進ガイド』(仮称)(2007年度)</p> <p><b>2. 源流管理</b></p> <p>1) チェック項目の検討</p> <p>2) 評価基準の検討</p> <p>3) チェック項目に関する参考となる情報の収集及び掲載</p> <p><b>&lt;アウトプット案&gt;</b> 『グリーンロジスティクス推進チェックシート』(仮称)(2007年度)</p>

\* LEMSチェックリスト…ロジスティクス分野における環境負荷低減活動に取り組む企業を増やすことを目的に、企業が当該活動を進めるためのガイドラインとして2001年に作成したもの。2003年度に1度改訂がなされ、現在111項目

## 共同配送実施企業等ヒアリング結果

ヒアリング先	物流事業者W		協同組合K			
分類	物流事業者主導型		荷主主導型* (協同組合型)			
共配開始時期	1973年		2003年			
共配エリア	北陸3県 (*中部でも拠点を設置し、共同配送実施中。以下、北陸部分のみ記載)		姫路県内			
対象カテゴリー	食品 (一部日雑)		食品 (一部非食品) *お茶、おふ等			
発荷主	数	139社*			8社 (組合員としては36社) (内訳: 食品7社/非食品1社) すべてTC	
			常温	チルド		計
		食品	TC	80社	40社	120社
			DC	6社	6社	12社
		非食品	TC	7社		7社
		計		93社	46社	139社
		*重複有				
所在地	中部 (56%)、関西 (36%)、関東 (5%)、北陸 (3%) *当初から中部、関西、関東荷主を対象としていたため、地元割合はわずか。		姫路市内 (姫路市外の組合員もあるが、現在の共配参加企業は姫路市内のみ)			
着荷主	配送先数	3,284件 (2006年度実績) 1日あたり300件 *配送頻度90%以上 (100日のうち90日配送) 29件 *配送頻度10%以下のところで件数比率82.8%を占める。 *エリアの食品卸は100%カバー			不明 *量販店の店舗及びパパママストア向け配送	
	着との調整有無	なし (ただし、着側の条件はW側ですべて知っている)			なし	

ヒアリング先	物流事業者W	協同組合K
時間指定	午前中指定が全体の8割。最近では、大手卸を中心に、11時までの配送完了要求がある。	大型量販店店舗にはAM10時着。 パパママストアはその日中着でOK
共配実績	ドライ品で200トン/日（2006年度実績） （飲料等 167トン/日）	1,009,410円/月（2005年度実績） *ただし、2005年度時点での共配参加企業数は不明
荷物の流れ	荷主より集荷→共配基地へ入荷、方面別得意先別へ仕分け→配送	荷主より輸送事業者S社が集荷→輸送事業者S社の物流センターへ入荷、方面別得意先別仕分→配送
集荷方法	Wが集荷（持ち込みも可）	S社が集荷（持込不可）
共配参加条件	なし	組合への加入（出資金10,000円/月会費3,000円）
共配からの離脱の有無	なし （倉庫移転に伴う関係で1社離脱したのみ）	あり （他輸送事業者の運賃が安い場合は、共配を離脱するケース有。）
環境側面の効果検証	実施していない	実施していない
共配参加荷主を増やすための方策	・特に行っていなかったが、1985年ごろから、配送先である着荷主の紹介で参加いただける荷主が増えてきた。	・当初は食品メーカーのみであったが、姫路商工会議所への働きかけにより、食品メーカー以外も参加
共配実施にあたって苦勞（工夫）している点	・物流品質を高めるために配送は自社もしくは自社関係会社を必ず使用 ・物量には波動が出るため、共配以外の事業も共配と同じ割合で実施。	・主として自家物流実施の中小零細発荷主を対象としているため、実際の物流費が把握できず、共配のメリットを理解してもらえないケースが多い。
課題	・現状の共同配送は完成形（という認識）。 ・グリーン物流パートナーシップ 事業提案	・共配参加企業を増やす （自営転換によるコスト削減につながるという意識をもってもらえない） ・県外（東京、名古屋、大阪）への共同配送の検討 ・伝票の標準化（荷主側の問題があり難しい）

以上

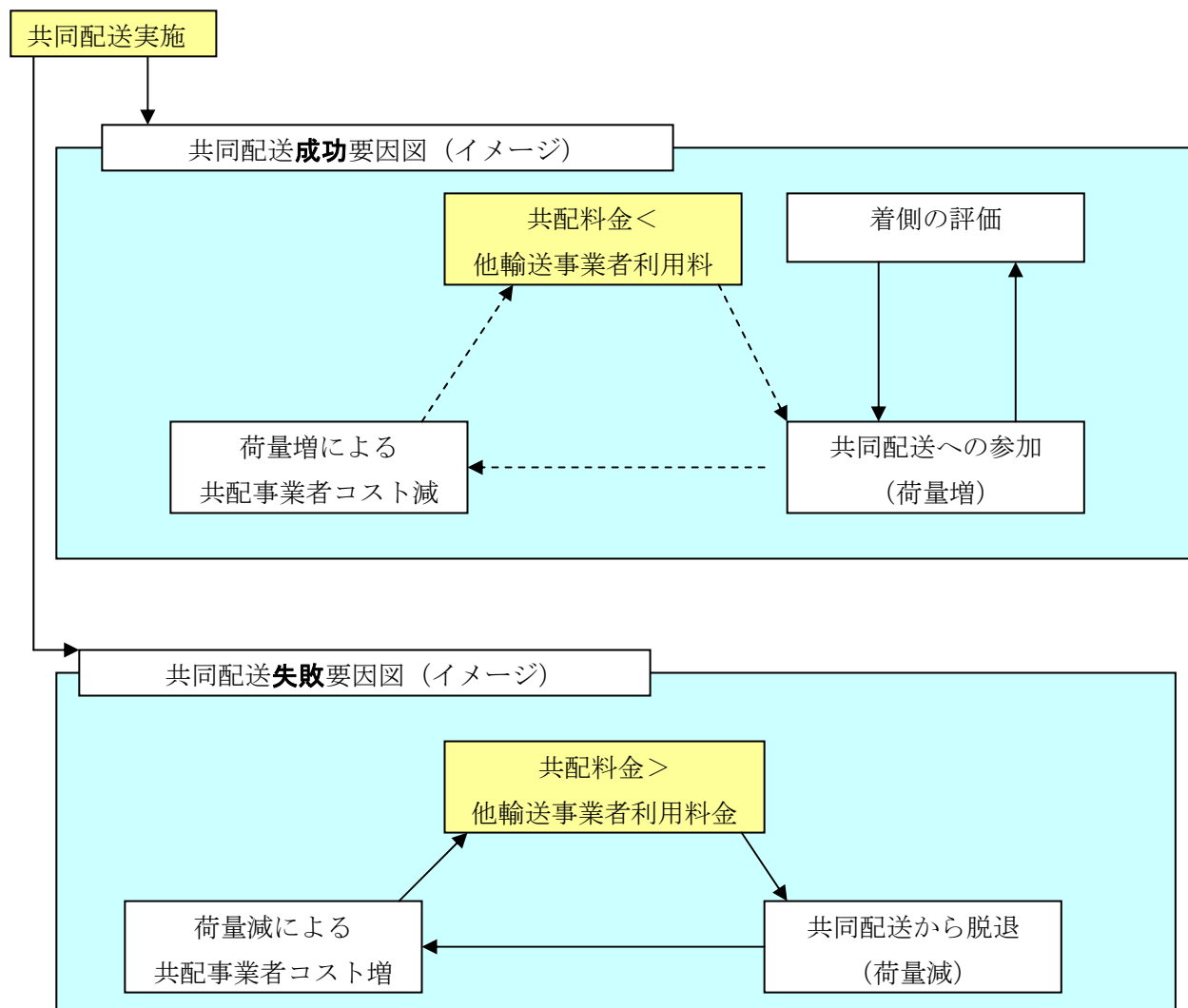
## 協同組合ヒアリング（電話）結果

No	組合名	種別	ヒアリング結果
1	A	卸団体	<p>電話応対者：専務理事</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・組合事業としての共同配送は全体の1割にも満たない。10年ぐらい前は、荷量はあったが、組合員外の運送事業者とのコスト競争に勝てず、荷量は減少。またその減少により効率化が阻害され、コストアップになる等悪循環。</li> <li>・街中の小規模小売店への配送については、荷量が少ないため、組合員が宅配等を利用。</li> <li>・組合の共同配送事業とは別に、組合員の事業として、スーパー（〇〇〇〇）のセンター業務を受注し、当組合の共同物流センターを使用している。</li> </ul>
2	B	卸団体	<p>電話応対者：（共同物流を受託しているD社の担当者）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昨今の不景気による組合員の倒産、規模の大きい組合員の離脱（自社で物流を行う）、他の運送事業者との競争等により、荷量が減少。当社の共同配送での収支は赤字。</li> <li>・荷量の減少に伴い、配送コースも減少。</li> </ul>
3	C	その他 （異業種）	<p>電話応対者：協同組合担当者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・組合として共同配送を実施しているわけではなく、組合員である運送事業者が、組合員に対して特別料金によって積み合わせで輸送しているのが現状</li> <li>・上記運送事業者を必ずしも利用しなければならないというわけではない。</li> </ul>

以上

## ヒアリングからの考察

## 1. 共同化が進む要因、進まない要因



(成功イメージ)

- ・ヒアリングでは、コスト（料金）の話は出てこなかったが、失敗プロセスと対比すると推進要因の1つになるのではないかな。
- ・着側からの紹介は共同化促進につながる。（着側にすれば、自ら主導せず（≒労力がかからず）納入車両減によるメリットの享受）
- ・波動への対応
- ・設備増強方法（荷量にあわせて設備を増強）
- ・従業員教育
- ・配送先の密度が薄く、広範囲にわたっている地域は共同化がしやすい？（北陸、山陰等）

(失敗イメージ)

- ・もともと自社輸送でメリットが出ない部分を共同でまとめていることから、共配を実施しても効率



化につながらず（あまり料金が下がらず？）、他輸送事業者との競争に勝てない。

- ・逆に言うと、コストのみの評価軸では共同化は進まない？
- ・設備と荷量のバランスが悪い（①資産が重荷、②荷量の処理ができない）

## **2. エリア**

- ・エリアを限定することによる効率化
- ・Wへの地元メーカーの共配参加は3%（もともと対象としていない）

## **3. 環境側面の評価**

- ・実施していない  
(cf プラネット物流（参考資料2）、S研（参考資料3-1、3-2、3-3）)

## **4. その他**

- ・リーダーの重要性

以 上

## 取引条件分科会 2007年度活動内容の方向性（素案）

**1. 共同配送による環境負荷低減効果の定量的評価**

- ・ 1社単独での配送と共同配送実施による効果の検証は出来ないか  
\* 実施の場合は、トンキロ法での比較

**2. 共同化促進のための環境づくりの整理（対行政への提言内容の整理）**

- ・ 共同化率（仮称）といった指標の省エネ法への記載
- ・ インセンティブ？（⇨エコレーンマーク）
- ・ 共同化実施主体に対する評価

**3. エリア共同配送推進**

- ・ 今回のヒアリング結果を材料にあるべき姿としてエリア共同配送展開  
⇨独占禁止法の関係
- ・ WとKの中間規模のヒアリング実施？

**4. その他**

- ・ 高齢化社会へ対応する個別宅配時の共同化システム構築の必要性の提案

**（検討事項）**

- ・ 活動項目として上記項目でよいか。
- ・ 1や3で協力いただける企業（含む関係会社や取引先）を紹介いただけるか。
- ・ 参考資料1-2を、3.にあわせた形で入れ込むか、別立てで汎用的なものとして入れ込むか。

以 上

**第2期ロジスティクス環境会議  
グリーンサプライチェーン推進委員会 2007年度活動スケジュール（案）**

## 1. 委員会開催

	開催日時	内容
第5回	2007年6月 日（ ） 14：00～17：00	
第6回	2007年7月 日（ ） 14：00～17：00	
第7回	2007年9月 日（ ） 14：00～17：00	
第8回	2007年10月 日	
第9回	2007年12月 日	・成果物案取りまとめ

## 2. 「取引条件」分科会開催

	開催日時	内容
第4回	2007年5月18日（金） 15：00～17：00	・ヒアリング結果報告 ・活動の方向性検討
第5回	2007年6月 日（ ） 14：00～17：00	
第6回	2007年7月 日	
第7回	2007年9月 日	
第8回	2007年10月 日	
第9回	2007年12月 日	

## 3. 「源流管理」分科会開催

	開催日時	内容
第4回	2007年4月12日（木） 16：00～18：00	・チェックリスト項目検討
第5回	2007年5月17日（木） 16：00～18：00	・チェックリスト項目検討
第6回	2007年6月 日（ ） 14：00～17：00	
第7回	2007年7月 日	
第8回	2007年9月 日	
第9回	2007年10月 日	
第10回	2007年12月 日	

\*原則として、委員会と同時開催とするが、日程調整できなかつた場合や、別途検討が必要な場合は、適宜分科会のみで開催を行う。

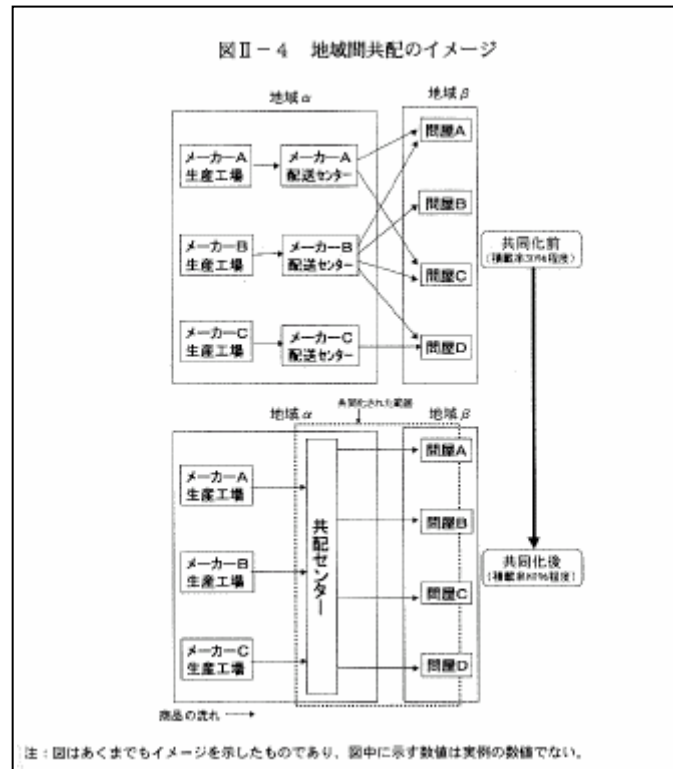
以上

## 共同化の分類

### 1. 配送距離（配送エリア）による分類

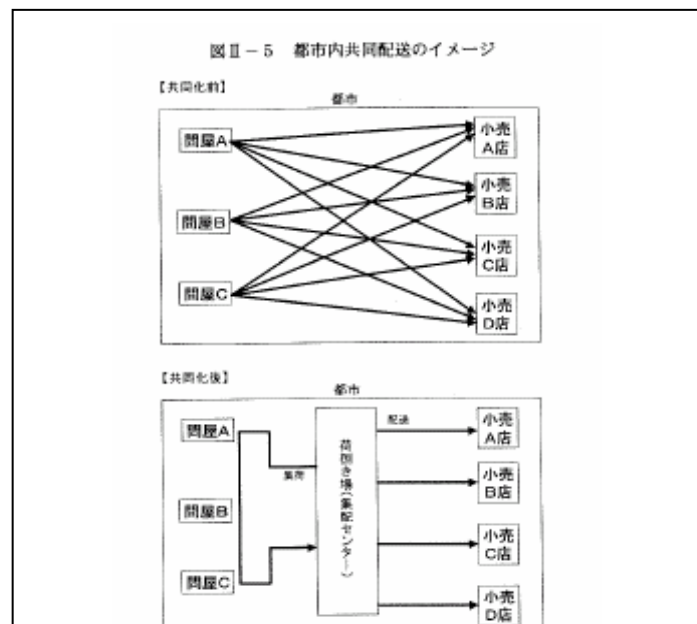
- ・地域間共配・・・地域間輸送をイメージ。一般的には、メーカーから卸（図表1-1参照）
- ・都市内共配・・・都市内配送をイメージ。一般的には、卸から小売（図表1-2参照）

図表1-1 地域間共配のイメージ



出典：「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書」P5

図表1-2 都市内共同配送のイメージ



出典：「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書」P6

## 2. 輸配送方法に着目した分類

- 共同配送センター設置型

地域間共配及び都市内共同配送いずれでも見ることができるパターン（図表 2-1 参照）

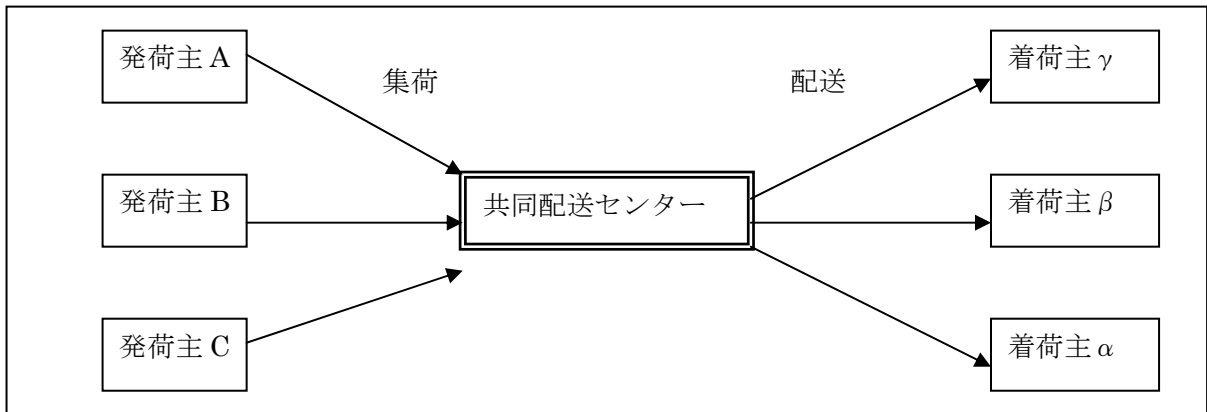
- 共同配送センター非設置・巡回型

都市内共配のパターンが多い。投資負担を抑えることができる。（図表 2-2 参照）

- 帰り荷確保型

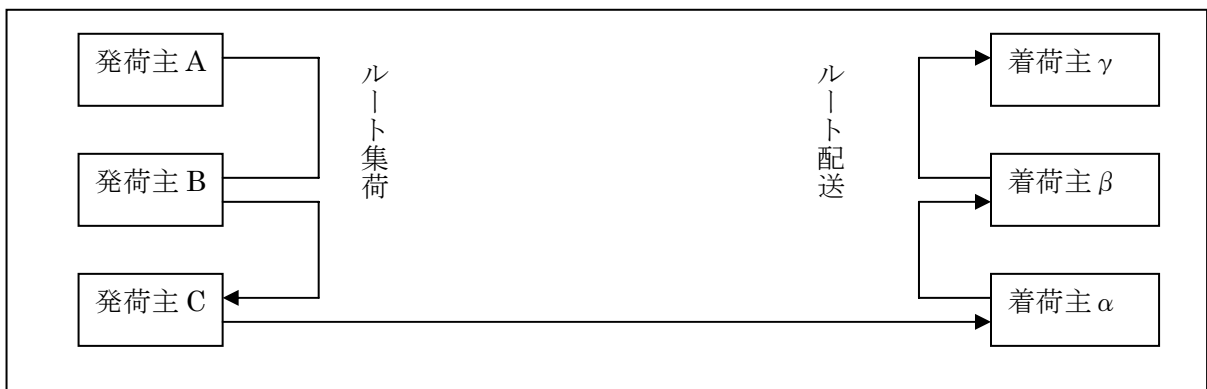
長距離輸送に用いられ、地域共配型のパターンを取るケースが多い。（図表 2-3 参照）

図表 2-1 共同配送センター設置型



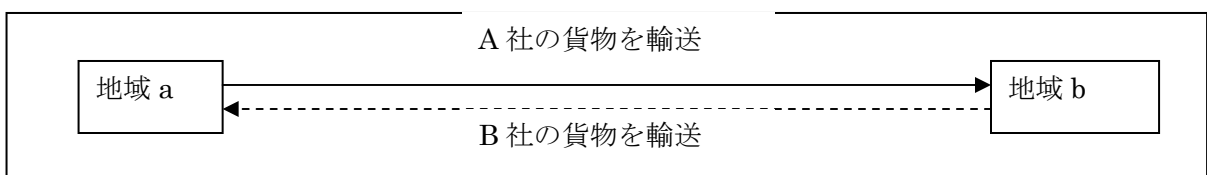
出典：「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書」P8

図表 2-2 共同配送センター非設置・巡回型



出典：「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書」P8

図表 2-3 帰り荷確保型のイメージ



出典：「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書」P9

### 3. 主体等に着目した分類

	発荷主 (9)	物流業 (6)	着荷主 (5)	地域主導 (1)
都市内 (5)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ニチレイロジグループ</u> (デパ地下共同配送)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>コラボデリバリー</u> (大型ビル内共同配送)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三越 (指定納品制度)</li> <li>・ イトーヨーカ堂 (店舗への共同配送)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>元町商店会</u> (元町共同配送)</li> </ul>
地域内 (10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 菓子業界</li> <li>・ <u>S 研 (カゴメ・ミツカングループ・日清オイリオグループ) (P12)</u></li> <li>・ <u>カメラ業界 (P32, 33)</u></li> <li>・ 東芝、ソニー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本通運 (新潟県内共同配送)</li> <li>・ <u>川崎陸送 (P13)</u> (九州地区)</li> <li>・ プラネット物流</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日産自動車</li> <li>・ 大和物流</li> <li>・ イオン (ミルクラン)</li> </ul>	
幹線 (6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>コマツ (P35)</u> (重量貨物共同輸送 (帰り荷確保))</li> <li>・ <u>ダイハツ (P37)</u> (商用車共同輸送)</li> <li>・ <u>三菱化学物流 (P41)</u> (化学品共同輸送 (帰り荷確保))</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ハウス食品・ヤマト運輸</u> 鉄道コンテナ共同化 (往復) (P21)</li> </ul> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>日立物流 (P27)</u> (電機製品の共同輸送)</li> </ul>		

凡例 下線(8)・・・第1期ロジスティクス環境会議 省資源ロジスティクス事例集より

(右側は掲載ページ)

二重下線(3)・・・第4回グリーン物流パートナーシップ会議配布資料より

その他(10)・・・環境報告書、グリーン物流研究会発表資料、

グリーンサプライチェーン推進委員会 勉強会等より

括弧内の数字は事例数を意味する。

以上

## 共同物流推進プロセス（修正案）

ガイドの狙いに、実効性のある（実現可能性の高い）ものとするを明記する。

本ガイドが対象とする範囲を図示する。色々なチャネルの中で、本ガイドは〇〇を対象としていることを示す図（昨年度の輸送区間図に対象区間を強調するような感じ）。

### 1. 自社の物流の課題を整理

#### 1) 物流量及び物流コストの把握

- ①物流コストの大枠をつかむ
- ②損益計算書から物流コストをつかむ
- ③物流コストのチェック

#### 2) 物流共同化メリットの整理

自社が直面している物流面の問題点を洗い出し、共同化によって解決できるかどうか確認

←中小企業/事業者を想定すると、これがそもそも難しいのではないかと意見多数。

共同化をしようと言う環境づくりが重要。

自ら発案する可能性は低いので、他社から働きかける。

物流事業者から？

物流事業者から荷主に働きかけるのは難しいので、まずは、大手の発着両荷主から物流事業者に対して、中小企業/事業者を対象とした共同化提案(宣言?)のようなものを出したらどうか？

**2. 検討準備**←これらのステップに応じて、共同化をリードする主体が替わっていった良いのではないかと？例えば、本ステップは物流事業者。

#### 1) 対象分野とパートナー候補の抽出

①物流コストの対売上高比率が相対的に高く、②出荷量のばらつきが小さいなどの選定条件等をもとに、対象商品・対象地域をリストアップし、その中からパートナーを抽出

← 荷主の輸配送先又はその近接する場所に、同じ商品を輸送効率が低いまま輸配送している発荷主  
・ 着荷主から荷受け負担の軽減の要望を受けている発荷主  
・ 環境問題に対する問題意識が高い発荷主

#### 2) 参加事業者の選定

##### ①参加荷主の選定

業界団体の勉強会のメンバーや同じ産業団地内に入居している事業者など、何らかの接点がある事業者にコンタクトをとる

物流共同化事業の対象地域に納品先を抱えているか、同分野への物流の非効率性が問題になっていないか調べ、該当すれば打診

←非組織系のパパママストアがイメージ。小売店と飲食店に大別されるが、より難しいのは飲食店。

小売店は大手の卸が1社で配送している可能性大。一方、飲食店は素材に応じた複数の卸が複数のトラックで配送しているのではないか？

実態を知りたい

CVSのセンターは1箇所です。100店舗前後をカバー。配送区域の面積は概ね山手線の内側くらい。  
(ちなみに、IYのセンターは1箇所です。50店舗前後)

②物流事業者の選定←2.のステップを物流事業者にした場合、この記述は削除。

(選定方法)

- ・ これまで取引してきた物流事業者の中から選ぶ
  - ・ 業界紙などの情報から、物流共同化事業の取組経験がある物流事業者を選ぶ
  - ・ ホームページなどで物流事業者の募集記事を掲載し、公募する
- 提案コンペなどで選ぶ方法が効果的

③推進体制を組織する

勉強会を設定し、そこで行うことが一般的

- ・ 経営トップの参画
- ・ 物流共同化への理解を深めるところからはじめる。

←検討協議会の組織

基本委員会…検討協議会の最高意思決定機関 (参加事業者の経営トップ層)  
検討委員会…具体的な検討機関

### 3. 物流共同化事業に必要な各種システムを設計する

1) 参加事業者の物流の現状分析

1. を参照

2) 物流共同化事業の目的の明確化

物流共同化事業の目的の明確化による、参加事業者の意思統一 ⇒環境負荷低減を含める

←基本理念についての合意

基本理念…参加事業者間の共通認識を示したもので、いわば「憲法」に相当するもの

←参加事業者間の意思統一

- ・ 参加ルール  
(参加・脱退条件)
- ・ 運営ルール
- ・ 検討スケジュール
- ・ 情報取扱ルール

3) 輸配送システムの設計←共同化のパターン (センター設置型/非設置型、etc) はビジネスモデルに大きな影響を与える。参加事業者のタイプやアセットの有無などの前提条件の設定は慎重に。  
輸配送方式は混合型 (参考資料1-1の図表2-1から2-3の混合) になるのではないか？

①輸配送ルート

②輸配送スケジュール

各参加事業者の納品先ごとに出荷頻度が異なる→統一が必要



③輸配送車両

④輸配送方法

パレット単位、バラ単位/鮮度管理の有無等

4) 情報システムの設計

①情報システム化の目的の検討

②情報システム化の対象業務の検討

③情報システムのフレームワークの検討

5) 共同物流センターの設計

①共同物流センター建設候補地の検討

②共同物流センターの機能の検討

TC、DC

← (②と③の間に) 保管仕分け方法の検討

③物流システム機器の検討

← 6) システムの投資効果分析

⇒環境負荷低減効果も記載

①投資額

②期待効果

③投資効果の評価

#### 4. 基本的なルールを策定する

1) 定時配送ルールの徹底 ←発荷主がリード

集配送時刻等の定時化が不可欠。イレギュラーなケースに対しては、別途対策が必要

2) 荷姿、パレット規格等の標準化

効率的な運用を実施するため、荷姿、パレット規格、EDI フォーマット等の標準化

3) 運賃料金の決定

事業者間の公平性を維持する運賃料金の設定。

・ メリット均一配分方式

・ 統一運賃料金方式

4) その他

①納品先との協議・調整 ←着荷主、物流事業者がリード

定時配送ルールの徹底のために、納品先とも十分協議し、イレギュラーな時間指定納品や緊急出荷等の個別対応を避ける。

②既存の取引事業者との協議・調整

共同化後取引が大幅に減少してしまう事業者との十分な協議・調整

5) 実施準備作業におけるシナリオの検討

①運送契約等

②運営体制の整備

③システムの構築・テスト

6) 実施計画(案)の策定

#### 5. 実施準備作業

- 1) 運送契約等の締結
- 2) 運営体制の整備
- ( 3) 事業計画等の策定) ( 4) 行政手続き) ( 5) 資金調達) ⇒共同組合方式の場合
- 6) システムの構築・チェック

## 6. 実施

- ・従業員教育の徹底
- ・関係事業者間での話し合い

## 7. 実施後作業

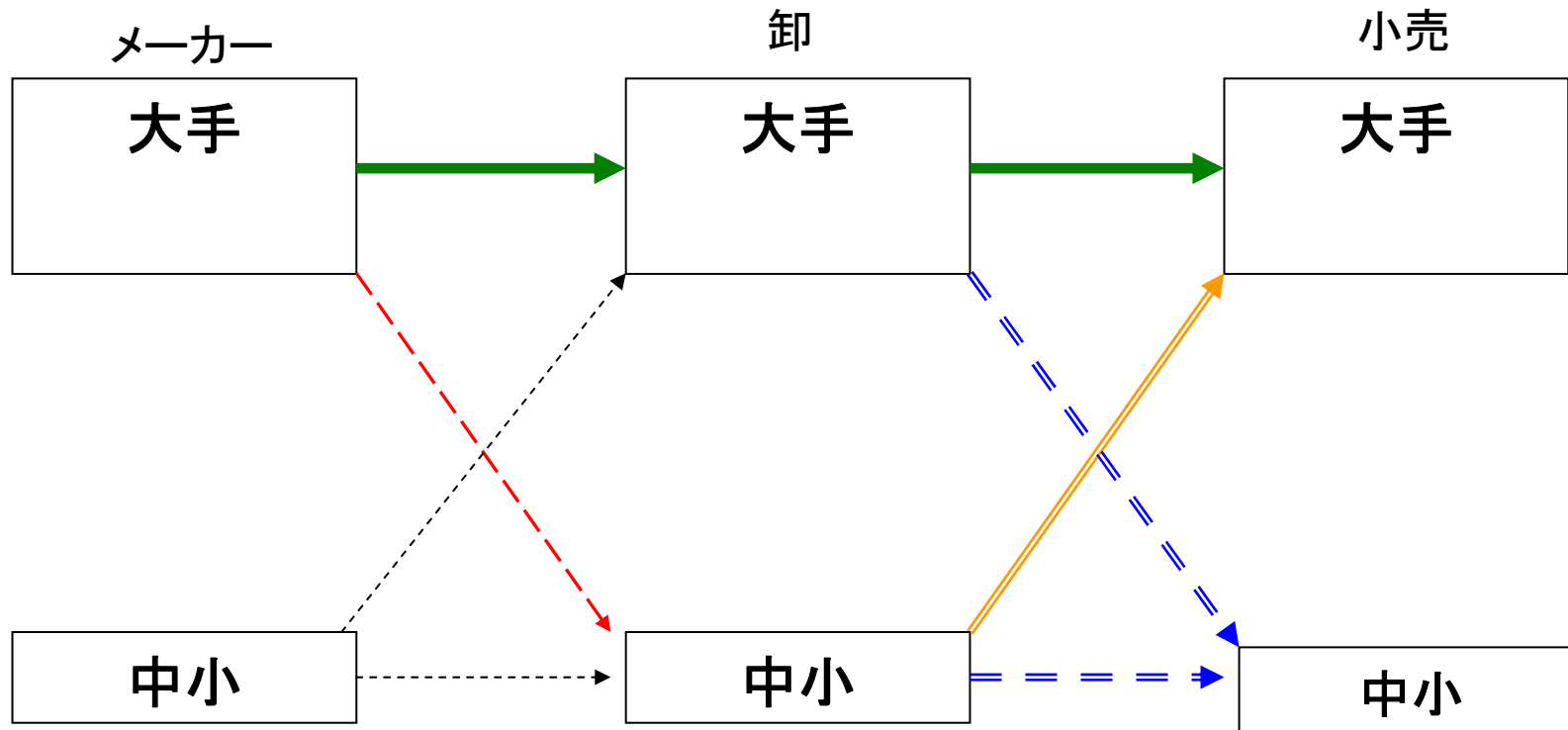
- ・実施状況のチェック
- ・実施効果の現状評価、事後評価
- ・システムの改良

中小企業向け物流共同化事業推進の手引き第2章を元に作成。枠内は、「同業種共同配送システムの推進に関する調査報告書 マニュアル編」P72～127 より一部抜粋

以 上

# 共同化推進パターン概念図

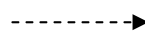
参考資料1-3  
2007.5.19



## 【凡例】



・発着双方での調整(もしくは着荷主主導)による共同化



・物流事業者主導による共同化



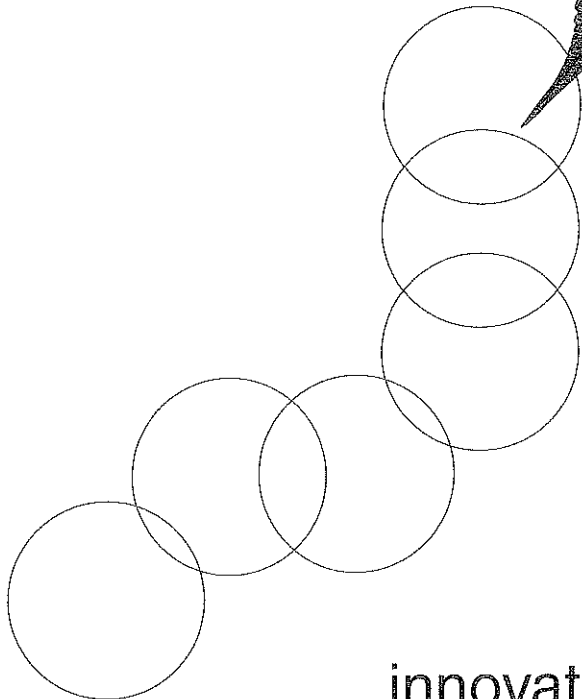
・発荷主主導による共同化



・着荷主主導による共同化



・街づくり(都市内物流共同化)



innovation

# 物流

共同物流化のイノベーションを提唱する。

①

## 会社概要

当社は1989年の創業以来、日用品雑貨業界のメーカー共同物流の推進を目的に、メーカー・お届け先・物流事業者3者様の間に立つて『全体最適』の視点から、効率的な仕組みを追求・構築し、業界標準化、システム化を進めてきた共同物流のパイオニアです。ITF管理による物流品質の向上、『物流精度99.999%の確保』、物流サービスメニューの拡大による『業界プラットフォーム』の構築、『業界の卸売業・小売業との連携強化』。相手の身になった『物流提案・ソリューション』の実践。これらプラネット物流のオルガナイザー機能は、全てのパートナーに【三方一両得】をもたらし、その公平で透明な運営で信頼を得ております。そして地球環境にも貢献しております。

## 基本事業

### 配送事業

当社流通センターから卸店・小売店様への配送業務

### 倉庫事業

商品・販促物等の保管および入庫・出庫業務

### 流通加工事業

セット加工・包装等の業務

### 幹線輸送事業

メーカー様の工場および倉庫から、当社流通センターまでの輸送業務

### 返品処理事業

卸店様から当社流通センターまたはメーカー様の指定場所までの返品輸送および検収・廃棄業務

## 共同物流

従来、メーカー様は卸店様への配送を各社単独で行ってました。プラネット物流では、参加メーカー各社様の商品を全国6ヶ所の流通センターにて、共同保管し、同一卸店様へ各社の商品を共同配送しています。

## 全国配送ネットワーク

### 北海道流通センター

- 開業 1998年4月
- 基本配送エリア 北海道全域

### 九州流通センター

- 開業 1994年4月
- 基本配送エリア 広島県・山口県・福岡県 佐賀県・長崎県・大分県 熊本県・宮崎県・鹿児島県 沖縄県

### 関西流通センター

- 開業 2004年8月
- 基本配送エリア 大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・和歌山県 滋賀県・岡山県・鳥取県・島根県・広島県 香川県・愛媛県・徳島県・高知県

### 東北流通センター

- 開業 1989年10月
- 基本配送エリア 青森県・秋田県・岩手県 宮城県・福島県・山形県

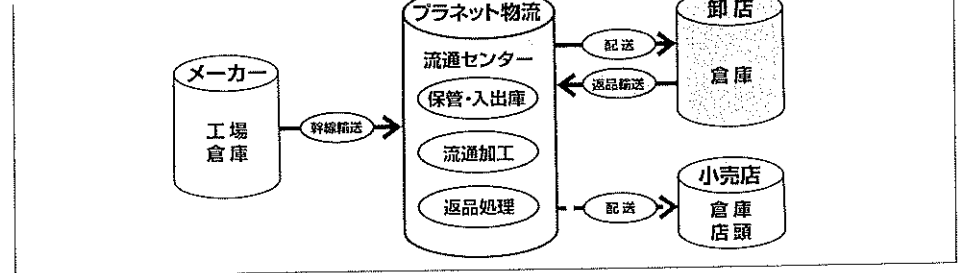
### 南関東流通センター

- 開業 2002年2月
- 基本配送エリア 東京都・神奈川県・山梨県 長野県・埼玉県・千葉県 茨城県・栃木県・群馬県 新潟県・静岡県

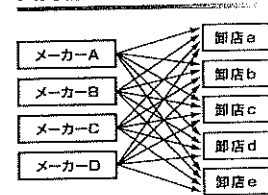
### 中部流通センター

- 開業 1989年8月
- 基本配送エリア 愛知県・三重県・岐阜県 静岡県・富山県・石川県 福井県

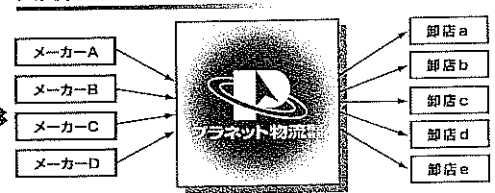
## 基本事業と業務領域図



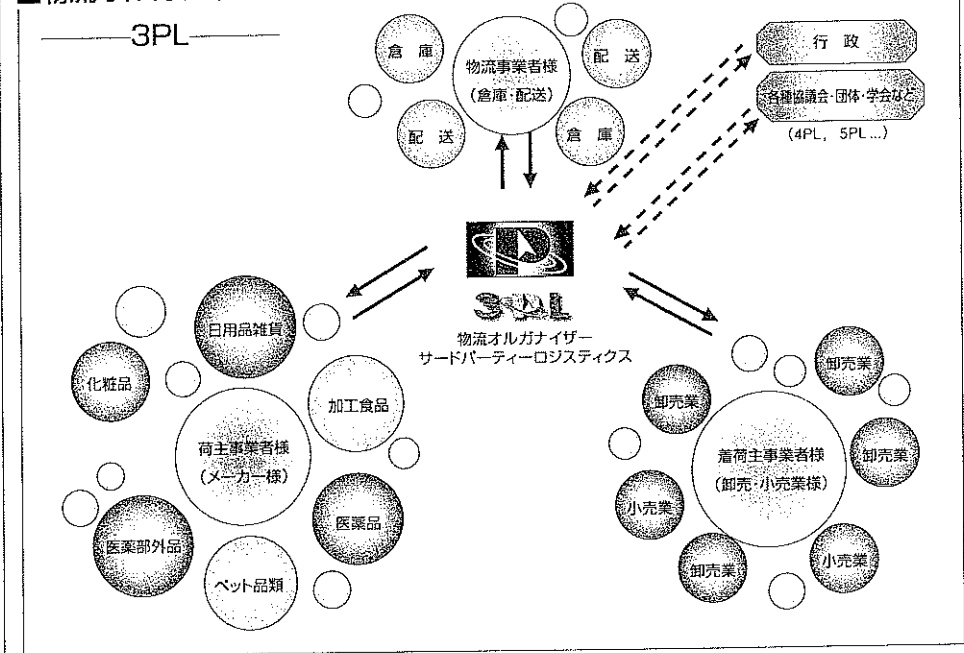
### 共同物流実施前



### 共同物流実施後



## 物流オルガナイザー

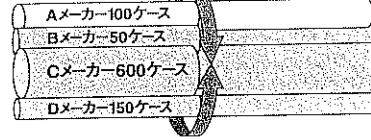


■束ね効果

プラネット物流は公平、透明な料金体系で運営しています。物量が増えることによって生じた束ね効果を参加メーカー様に、料金値下げを行い利益還元しています。

■束ね効果

プラネット物流



複数メーカーの物量をまとめて運ぶことで束ね効果が生じます。

業界プラットフォーム

プラネット物流が進める「業界プラットフォーム」には大きく3つのメニューがあります。

- ①「物流改善の推進」
- ②「業界プラットフォームの拡大」
- ③「さらなる物流品質の向上」

■幹線共同輸送

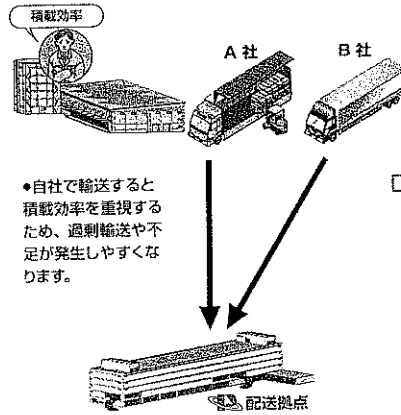
参加メーカー様の工場・物流拠点をプラネット物流の車が集荷して、プラネット物流の北海道・九州の流通センターに海上輸送しています。

■クロスドッキング

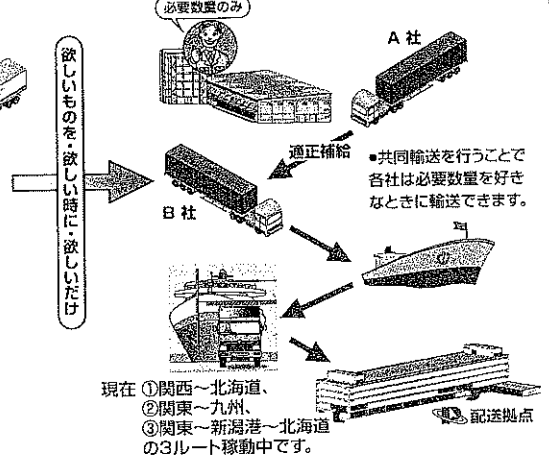
メーカー様の工場などから、プラネット物流のセンターに到着した商品と当センターの在庫商品とドッキングし卸店様へ配送します。

■幹線共同輸送

従来

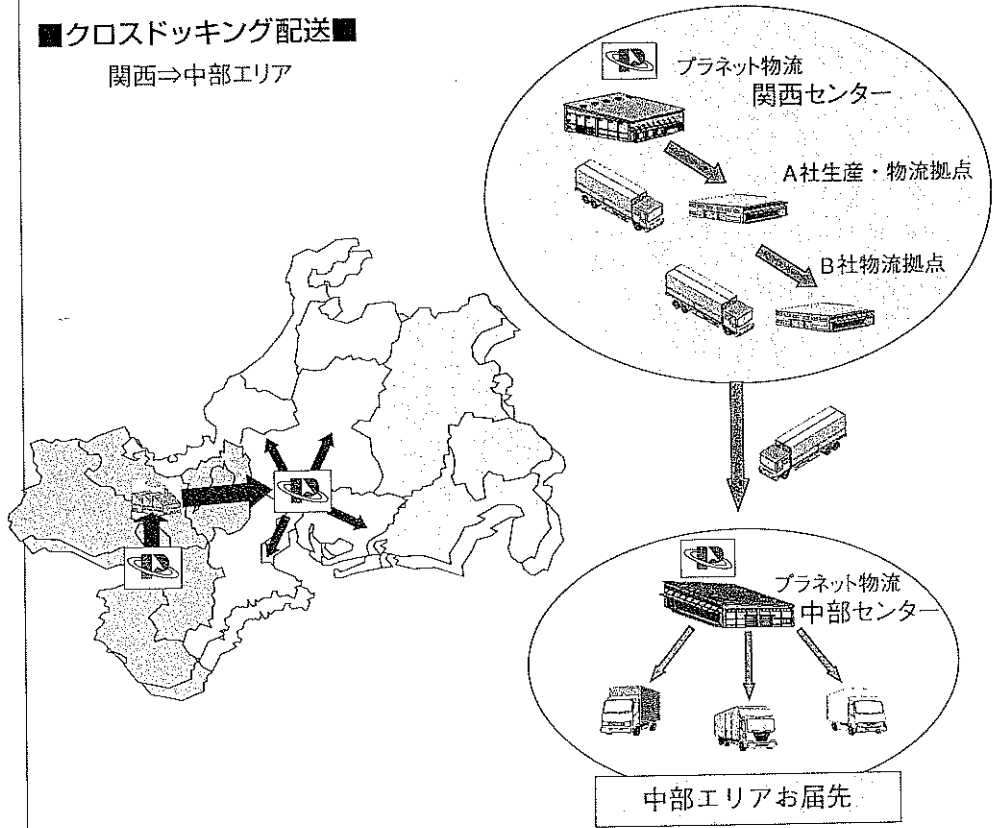


幹線共同輸送



■クロスドッキング配送

関西⇒中部エリア



logistics

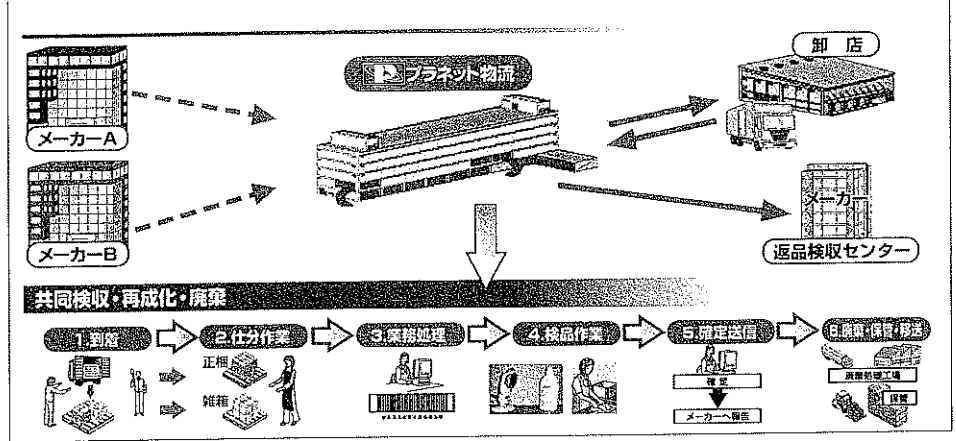


platform

■返品共同輸送

動脈系の配送システムだけでなく、プラネット物流では、静脈系の返品業務も、処理のルールや運用の標準を作成し、共同検収や再成、廃棄といった問題にも取り組んでいます。

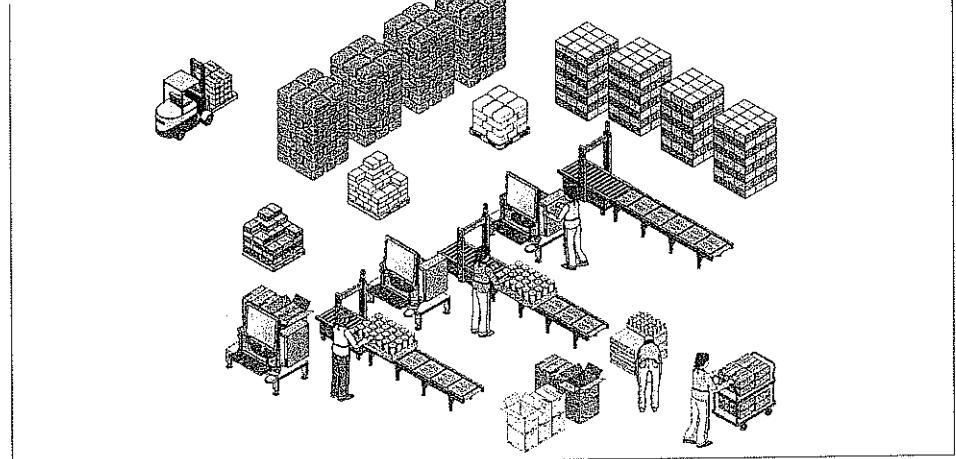
■返品共同輸送



■販促物の管理

販促物の管理も実施しています。メーカー様の販促物や試供品といった営業販促用品の保管・配送もプラネット物流では取り組んでいます。

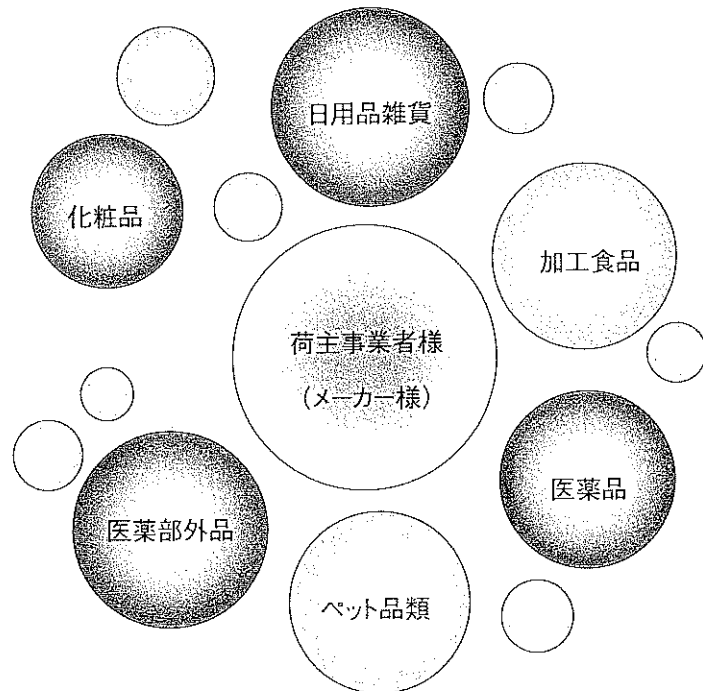
■販促物の管理



■業界プラットフォームの拡大

共同物流事業を成功させるためのキーワードは、標準化とシステム化です。プラネット物流では、創業以来参加メーカー各社様と各種機会を開催し、流通環境の変化に対応しながら、プラットフォームを構築してまいりました。日用品・玩具・ペット用品、劇毒物、医薬品の取扱拡充を図っています。

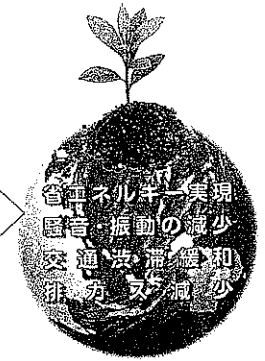
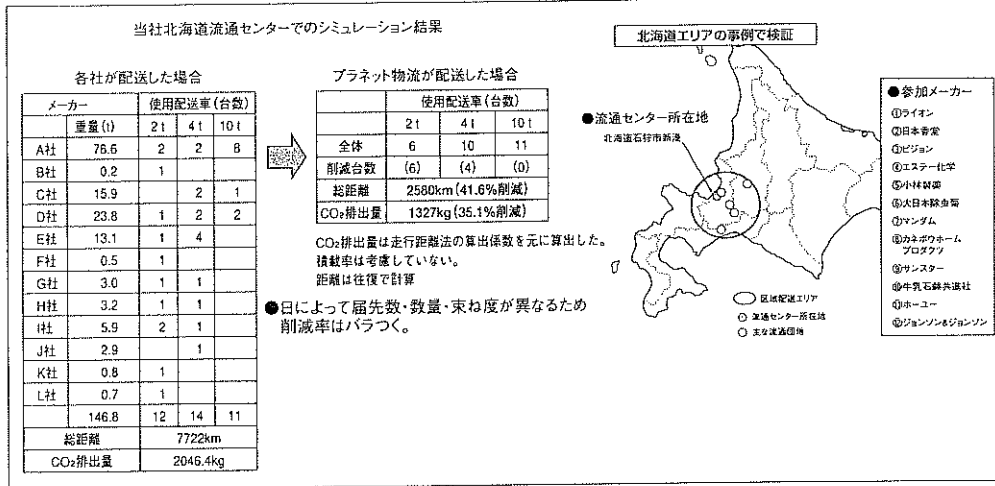
■業界プラットフォームの拡大



- ロット管理システム
- PLIS着荷確認システム
- CO2排出量算出システム
- 需給調整システム
- <まとめ物流>推進システム
- 配車計画策定システム
- 物流費算出システム
- パレット管理システム

# 地球にやさしい共同物流

## 共同物流の環境への貢献



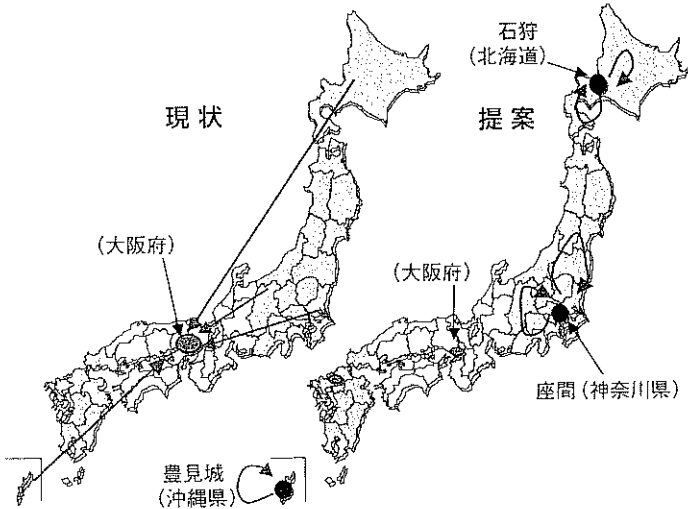
## グリーン物流の推進体制

プラネット物流は、かかる経験を基にグリーン物流をもっと強力に進めるべく、2006年4月に《エコソリューション部》を立ち上げました。

## グリーン物流の推進

プラネット物流は、パートナー事業者様と共に、推進するグリーン物流の取組として【平成18年度グリーン物流パートナーシップ推進事業】に提案を行い3件の「普及事業」に認定されました。

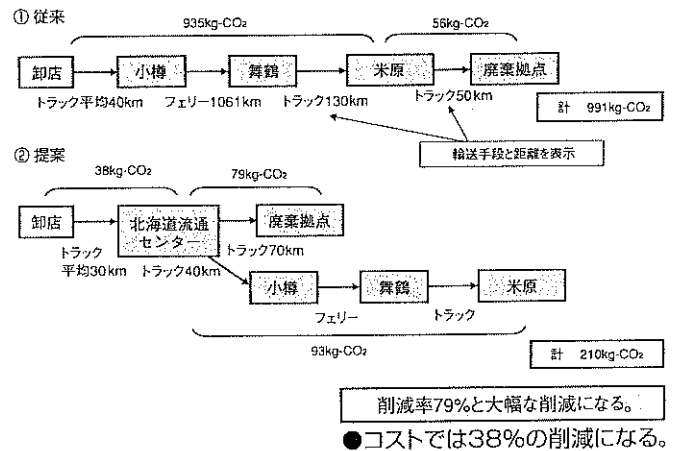
### ●北海道・本州東部・沖縄エリアの返品拠点の具体的事例



### 推進事業提案

- ①北海道におけるメーカー共同配送の拡大と返品共同回収の実施
- ②南関東流通センターの効率化及び返品共同輸送の拡充による環境負荷の低減
- ③沖縄における共同物流事業の拡充

### ●CO<sub>2</sub>排出量削減シミュレーション結果



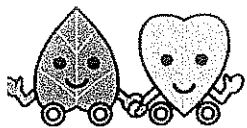
## 改正省エネ法に対する対応

平成18年度4月に改正省エネ法が施行されました。年間委託輸送量が、3000万トンキロを超える荷主様は「特定荷主」に指定され、定期報告書・計画書の提出が義務付けられます。

## 環境負荷低減に関する、行政動向などの情報収集

プラネット物流は、行政の動向変化や専門的な情報を、参加メーカー様に判り易くまとめた情報配信を積極的に行っております。





# 革新

logistics

## 北海道流通センター

北海道石狩市新港西2-779 〒061-3241  
TEL 0133-72-7222 FAX 0133-72-7211

## 東北流通センター

宮城県仙台市宮城野区蒲生字竹の内128-18 〒983-0002  
TEL 022-259-0407 FAX 022-259-0234

## 南関東流通センター

神奈川県座間市小松原2-7-1 〒228-0002  
TEL 046-266-0250 FAX 046-266-0254

## 中部流通センター

愛知県小牧市大字三ツ淵字惣作1359 〒485-0075  
TEL 0568-73-6311 FAX 0568-73-5150

## 関西流通センター

大阪府泉大津市小津島町2 〒595-0074  
TEL 0725-20-0821 FAX 0725-20-0824

## 九州流通センター

福岡県糟屋郡粕屋町大字江辻297-1 〒811-2313  
TEL 092-931-3231 FAX 092-931-3232

<http://www.planet-logi.co.jp>

**プラネット物流** 株式会社

**PLANET LOGISTICS CO.,LTD.**

東京都港区海岸3-26-1パーク芝浦12階 〒108-0022  
TEL 03-3798-1431 FAX 03-3798-1436



# ロジスティクス

参考資料3-1

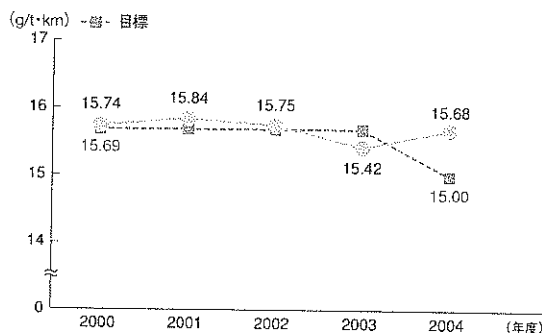
2007.5.18

商品をお客様にお届けする際にも、配送するトラックからCO<sub>2</sub>が排出されるなどの環境負荷がかかります。カゴメでは、なるべく効率よく商品をお届けするよう心がけています。

## 物流におけるCO<sub>2</sub>排出量削減

2003年度は大きく削減することができましたが、2004年度は、配送車両の小型化などにより輸配送トンキロあたりのCO<sub>2</sub>排出量が増加しました。今後も、効率の良い輸配送を実施すべく、努力していきます。

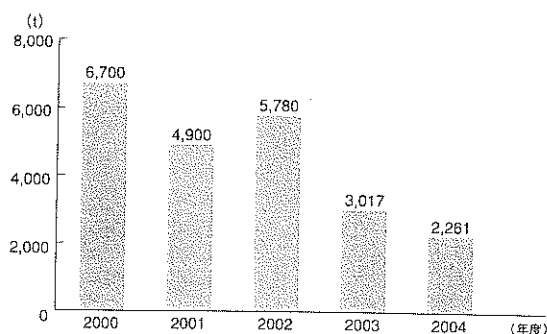
輸配送トンキロあたりのCO<sub>2</sub>排出量の推移



## 商品の返品などに伴う廃棄物対策

出荷期限を過ぎてしまった商品や、流通からの返品などに伴う廃棄物削減に努めています。2004年度は廃棄物総量が2,261tとなり、2003年度に比べて約25%削減することができました。

廃棄量の推移



## エコレールマーク認定

なるべく環境負荷の少ない方法で商品をお届けするために、以前よりモーダルシフト※1を推進してきました。これが評価され、2005年5月に、鉄道輸送を積極的に行っている企業として国土交通省が認定する「エコレールマーク※2」の第1回認定企業に選ばれました。



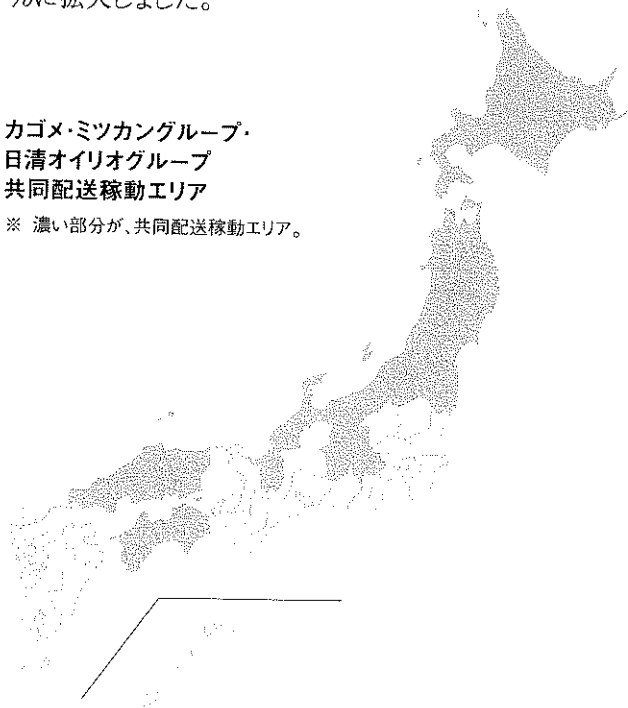
- ※1 モーダルシフト:より環境負荷の低い物流方法に切り替えること。
- ※2 エコレールマーク:エコレールマークとは、国土交通省が環境にやさしい鉄道貨物輸送を活用し、地球環境問題に積極的に取り組んでいる商品・企業を認定するもの。

## 共同配送地域拡大によるCO<sub>2</sub>削減

カゴメは、他の食品会社2社と協力して、3社分の商品を同一車両に積み込んで配送する共同配送システムを実施しています。2005年2月より、北海道を共同配送エリアに含めました。これにより、国内面積に占める割合は、55%から66%に拡大しました。

カゴメ・ミツカングループ・  
日清オイリオグループ  
共同配送稼働エリア

※ 濃い部分が、共同配送稼働エリア。



## 物流部門での2005年度取り組み

### CO2排出量削減への取り組み

日清オイリオグループは物流における環境負荷低減に取り組み、輸配送時のCO2排出量の削減に努めています。

#### <モーダルシフトの推進>

トラック配送に比べCO2排出量が少なく大量輸送が可能な鉄道や船舶に輸配送の手段を切り替える「モーダルシフト」を推進しています。2005年度の食品パッケージ品の拠点間輸送でのモーダルシフト率は46.5%と前年に比べ1.7%向上しました。

#### ○エコレールマークを取得

2005年9月、日清オイリオグループは(社)鉄道貨物協会が認定する「エコレールマーク」を取得しました。エコレールマークは物流において鉄道貨物輸送を一定割合以上利用している商品・企業が認定されるもので、一般消費者の皆様にとって、CO2削減、環境負荷低減に取り組んでいる企業であることが判断できる指標の一つです。



#### <配送車両の削減>

配送ロット規定や納入先限定などの取引条件と連携した物流の標準化を進めています。小ロット配送をなくし、1回あたりの配送ロットを上げるなど配送車両、納品回数の削減を目指します。また、バルク油配送においてはマイクロリー車での計画補充(CRP)方式を導入しています。

#### <製造拠点の変更>

商品ごとに消費地に一番近い拠点で生産するなど消費と生産を連動させることにより、遠隔地配送を削減し、配送距離を短縮しました。また工場直配、無在庫配送方式の促進により輸配送で扱う数量を必要最小限度のものとし、非効率配送を削減しました。

#### <物流品質の向上>

物流品質を向上し、再配送、緊急出荷などの非効率配送の発生原因となる誤納品、汚破損、延着などの物流異常の削減を推進しています。2005年度の物流異常発生率は153ppmでした。2006年度は100ppm以下を目標とします。

### 食品加工メーカー共同配送の実施

1995年2月にカゴメ(株)様、ミツカングループ様、日清オイリオグループ(当時日清製油)の3社による「食品加工メーカー共同配送研究会(S研)」を発足し、1996年の東北を皮切りに新潟、中国、四国、長野山梨、北陸、滋賀、北海道と共同配送エリアを拡大してきました。S研では、①得意先への配送時の物流品質・物流サービスの向上、②社会環境への貢献、③得意先での荷受業務の効率化、④物流合理化によるコストダウンの4つを目的に活動しており、これまでの導入エリアでも目的通りの成果を挙げております。

例えば社会環境へは、共同配送エリアにおいて納品車両の減少・大型化により、開始前に比べて15-20%のCO2排出量を削減することで貢献しています。また、品質向上活動を通じ、誤納品による無駄な配送や汚破損による廃棄物を削減したことも、S研による活動の効果です。今後も共同配送エリアの拡大と品質向上活動をさらに進めます。



[共同配送エリア]

### 評価

2005年度の食品パッケージ品拠点間輸送CO2排出量は前年比約12%の増加となりました。物流構造の変化により拠点間輸送の移動総重量が約29%増加したとはいえ、結果としてモーダルシフト率向上の効果が十分に活かせませんでした。

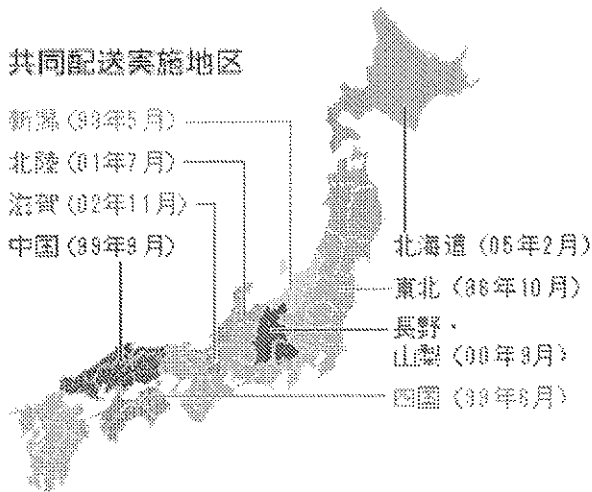
### 今後の展望

2005年度は会社合併後の統合物流が完成し、配送方法も内容が大きく変わりました。また物流関連データも、システム統合により一元化でき、より精度の高い管理が可能となりました。従来から2004年度対比3%削減としていた2007年度の食品パッケージ品拠点間輸送におけるCO2削減目標を、今まで以上に詳細な分析を行うことで推進してまいります。2006年4月からは改正省エネルギー法が施行されます。食品加工メーカー共同配送のエリア拡大を推進するなど、活動、成果とも更に充実したものを目指してまいります。

物流活動

商品の輸配送は、工場～自社物流センターまでの社内輸送(拠点間輸送)とセンター～お客様までの得意先配送とがあります。本年度の拠点間輸送(常温品)については、平均CO<sub>2</sub>排出量原単位で2003年比2.4%削減できました。今後も車両の大型化や積載効率アップ等による高効率輸送に努めます。

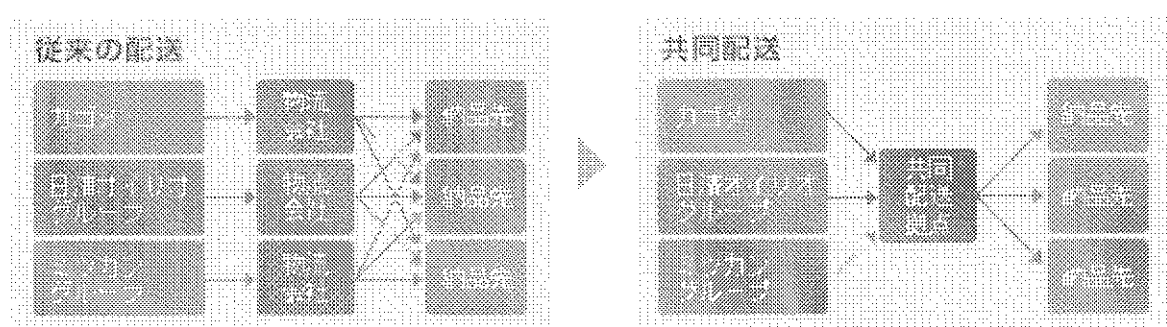
得意先配送については、2004年度、新規に北海道を共同配送地区に拡大したことにより、共同配送面積が44%から66%に広がりました。今年度も継続してパートナー企業と共同配送地区の拡大について多角的に検討し研究しました。



項目	拠点間輸送	共同配送
中期計画 (2007年度)	5%削減 (2003年度比)	配送エリアの 拡大
目標 (2007年度)	1.5%削減	エリアの拡大
実績	2.4%削減	検討中

共同配送

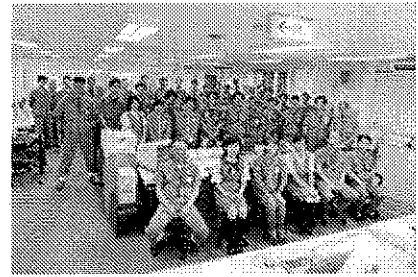
グループでは、1996年度よりパートナー企業との共同配送行なっています。これは3社の商品を同一車両に積み、各社の納品先に効率的に配送するもので、各社が単独で配送していた時と比べ、配送車両台数の削減と大型化により排気ガス削減、交通渋滞の緩和、騒音抑制など環境負荷の軽減に寄与しています。



## 担当者からのメッセージ

物流は、常に「物流品質」と「物流効率」という相反する課題に取り組んでいますが、その中で、(1)物流品質、サービスの向上(2)社会環境への貢献(3)お得意先での荷受業務の効率化(4)物流合理化による効率アップ、を目的としパートナー企業と「共同配送」をおこなっています。

2006年度より改正省エネルギー法が施行されますが、ミツカンロジテックとしては共同配送の地区拡大等、更なる環境負荷低減に向けた取り組みにチャレンジしてまいります。



ミツカンロジテック 東京物流センターの皆さん