

第6回燃費向上WGの検討結果と本日の検討事項

1. 第5回燃費向上WGの検討結果 (2007年1月17日(木)開催)

- 1) 役割整理図の修正内容の確認
- 2) 着荷主に関わる部分の検討
- 3) 燃費目標値について
- 4) アウトプットについて

<決定事項>

- ・燃費目標値としては設定せずに、“目標値を設定する場合の考え方”を記載
- ・アウトプットについては、中身を確認いただく

2. 第6回分科会以降

- 1) アウトプットに関する意見収集
→委員会全メンバーを対象に修正意見等収集

3. 本日の検討事項

- 1) アウトプットについて

以 上

アウトプット一部修正箇所について（案）

前回提示したアウトプット（案）（資料3）から修正した箇所は下記のとおりである。

1. 第1章 エコドライブ推進のための各主体の役割

- ① P 2～3 「環境」、「安全」、「物流品質」の説明を追加
- ② P 6～9 整理図をまとめて掲載
(前回提示分では、各解説ページ前に掲載)
- ③ P 8 PHASE III 注書を記載
これにあわせて、P 27 「調達物流の考え方」を追加
⇒資料2-3参照、検討
- ④ P 13 「エコドライブ運転テクニック」を差替え
- ⑤ P 19～20 「目標値の考え方」を掲載

2. 第2章 エコドライブ実施時に発生する課題と解決事例

- ① P 32、33 図表2-3、2-4修正
- ② 事例編をまとめて掲載
- ③ P 78、80
事例11-2、11-5（下線部）の検討

以 上

役割整理図 PHASEⅢの修正について（案）

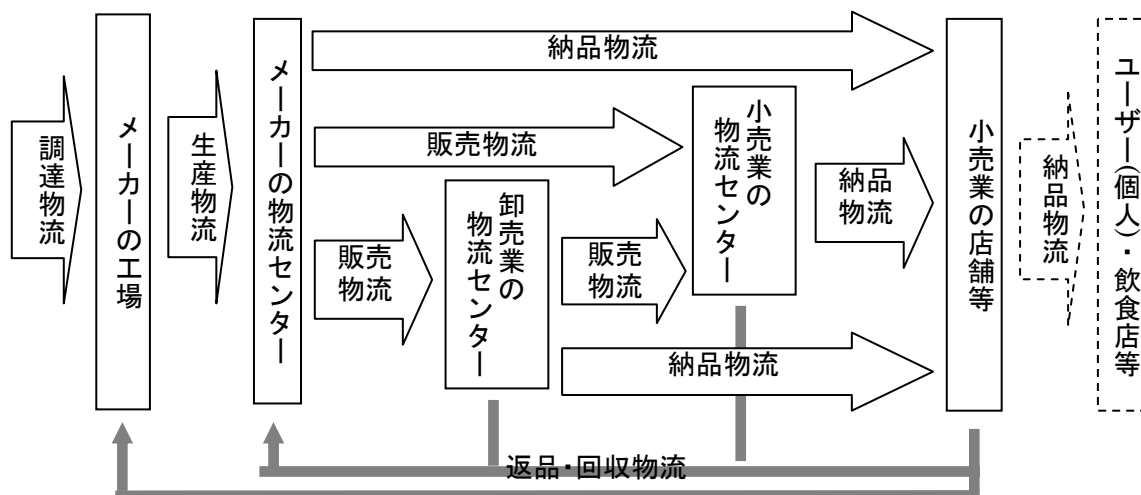
1. 修正内容

下段に注書として、「調達物流には、メーカーにおける部材調達時の物流のみならず、“販売物流” “納品物流” の領域も含む。」と記載する。

2. 理由

「調達物流」については、一般的には下図のとおり、「メーカーが部材を購入する際の物流」と捉えるケースが多い。本WGでは、当該領域の物流に絞ったわけではなく、販売物流、納品物流においても「着荷主として購入等に伴う輸送指示を行う際の配慮」が必要だと考えることから。

（参考）図表 1-1 メーカーから小売業の店舗（ユーザー等）までの物流の類型区分（基本例）



区分	物流の概要	主な特徴	共同配送の取組実態
調達物流	製品の生産に必要な原材料や部品・半製品のメーカー工場への移動。	自動車メーカーの「かんばん方式」が浸透するにつれ、調達物流の重要性が認識され、物流効率化の大きなターゲットとなっている。	比較的輸送ロットが大きいとため調達物流単独での共同化は少ないと考えられる。同一車両での共同化ではないが、最近では、調達物流と販売・納品物流を連携させ、往復輸送の確保による効率化の事例が増えている。
生産物流	メーカーにおける生産基地である工場から自社の販売拠点である営業所・物流センター等までの製品の移動。	生産主導のメーカー物流システムとなるため、計画的な大ロット配送が行われることが多い。	共同化の実績は少ないと考えられる（必要とされない）。
販売物流	顧客である卸、小売に対して行われる商品の移動（生産から消費までの物流全体の中核を構成する部分）。	生産物流と連携し、拠点の配置などの検討により、物流効率化が図られていることが多い。	北海道、東北など、メーカー1社では配送量が少ない地域でメーカーが中心となって共同配送を実施することが多い。取組事例もかなり多いと考えられる。
納品物流	小売業における、流通センターから各店舗への商品の移動。	店舗では保管スペースが小さいことが多く、多頻度少量配送が要求されることが多い。	卸や物流事業者が主体となって小売業の物流センターを運営し、多くのメーカーの商品を集約して荷受けし、店舗配送する方法が普及。加工食品・飲料、日用雑貨を中心に共同化実績が多かったが、近年では、冷蔵冷凍品、米穀、パン、雑誌などへの取組みも進んできている。
返品・回収物流	通常の商品の流れと逆方向の返品や物流用具（パレット等）や包装資材の回収。	回収物流は、再生資源有効利用の観点から、今後拡大が予測される領域。	共同化の実績は少ないと考えられるが、納品物流の帰り便を利用することが多いと考えられる。

出典：グリーンSC推進委員会 第11回取引条件分科会配布資料4-3より作成

アウトプットのタイトル（案）について

アウトプットのタイトル（案）については、以下の項目が考えられる。

<タイトル案>

- 案1 エコドライブ推進ガイド
- 案2 エコドライブ推進ヒント集
- 案3 荷主と輸送事業者の連携によるエコドライブ推進ガイド
- 案4 荷主と輸送事業者の連携によるエコドライブ推進ヒント集

以 上