

論点整理(案)参考資料

地域における共同配送の例 (グリーン物流優良事業者表彰平成26年度 経済産業大臣表彰事例)

吉祥寺方式による物流対策事業

事業者 (◎：代表者)

吉祥寺活性化協議会◎、コラボデリバリー株式会社、タイムズ24株式会社、株式会社アトレ、豊橋創造大学、武蔵野市

事業概要

本事業は、吉祥寺商店街を「安全で歩いて楽しいまち」とすることを旨とし、常態化していた配送業者車両の通行、路上駐車、路上荷さばき作業を削減するため、商店会が中心となって以下4つの取組を実施。路上駐車や路上荷さばきの削減に成功し、二酸化炭素の低減も実現。まちの景観や歩行者の快適性も向上。

- ① 共同集配送事業
共同集配送センターを設置し、そこに集約した荷物を台車で配達。
- ② 「きっちり・すっきり・吉祥寺」推進活動
荷さばきルール徹底週間を定期的に設けPRチラシの配布や声かけを実施。
- ③ 荷さばきカード事業
タイムズ24と連携し、荷さばき車両が駐車場を割引料金で利用。
- ④ 大規模店舗による荷さばき改善事業
アトレ吉祥寺も荷さばきバースの増設などで荷さばき改善に協力。

本取組のポイント

- 「安全で歩いて楽しいまち」という目標達成に向けて、商店街の多岐に亘る関係者が協力して、各種取組を長期にわたって継続的に実施している。
- 全国の商店街への展開・応用可能性が高く、モデルケースになる取組。

◎ CO₂排出削減量 32.0トン (32.0トン → 0トン)

◎ CO₂排出削減率 100.0%



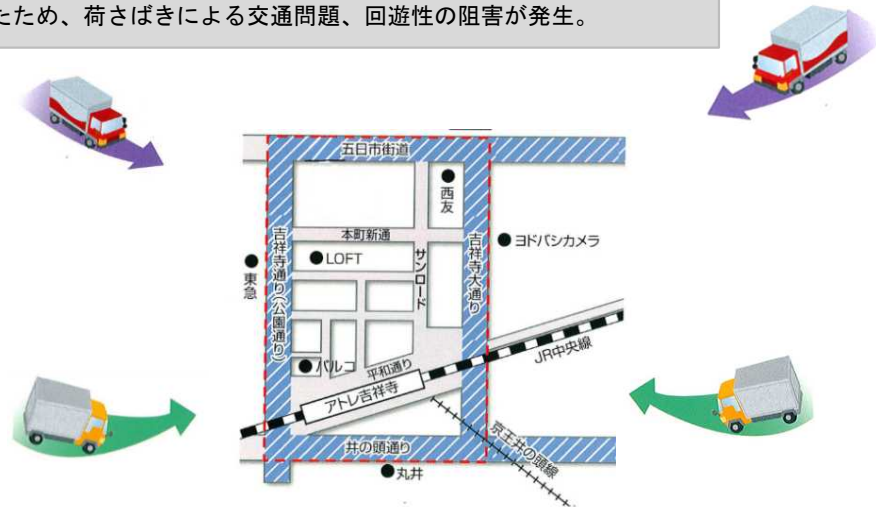
共同集配送センター



商店街の各店舗への配送の様子

実施前

エリア内の各店舗に、納品業者がそれぞれ配達、集荷を行っていたため、荷さばきによる交通問題、回遊性の阻害が発生。



実施後



物流の観点からの建築物の課題(例)

- 例えば以下のような、効率的な集配が難しい大規模施設が存在。
- 東京オリンピック・パラリンピックに向け、今後、大規模施設の建設が増加することが見込まれることから、関係者に対し、物流に配慮した設計・運営を促していくことが望まれる。

①天井の高さ不足

屋内駐車場の天井が低く、トラックが駐車できないケースがある。

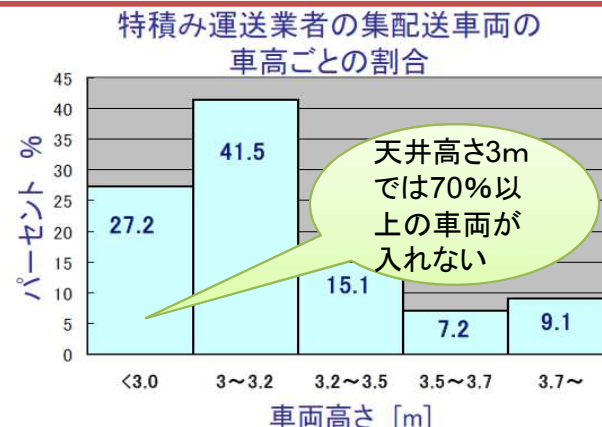
【物流事業者の声】

軽トラックに積み替えて何度も往復しなくてはならない...

離れた駐車場から台車で往復するので大変....



東京都駐車場条例では、荷捌き駐車施設のはり下高さは3.0m以上とされている。



※(一社)全国物流ネットワーク協会の調査結果

②駐車スペースの不足

多くのトラックが納品・集荷に訪れるにもかかわらず、**トラック用の駐車場がないか、又は収容台数が不足し、駐車できない**ケースがある。

【物流事業者の声】

空くまで待機するしかない....

配達業者間で場所取りのいざこざが絶えない....

③エレベータの不足

荷役に利用できる**エレベータの処理能力(大きさ・基数)が不足し、待ち時間が長くなる**ケースがある。



④動線の段差・傾斜

駐車場から最終届け先フロアまでの**動線に段差があったり、スロープの傾斜が急なため、貨物の台車への積み替えが発生**するケースがある。



⑤運営面の問題

納品先施設に物流担当の窓口が存在せず、使用可能な車両サイズ、納品可能時間帯、搬入経路等の事前確認や調整ができないケースがある。

駐車スペースが不足しているため、**駐車場利用時間の予約制度の導入を要望しているが、実現していない**ケースがある。

宅配の再配達削減に向けた受取方法の多様化の促進等に関する検討会について

趣旨

- 電子商取引(EC)市場の拡大に伴い宅配便の取扱件数が増加するとともに、受取人の不在等による再配達が増加している現状を踏まえ、物流分野における二酸化炭素排出量を抑制するとともに、労働力不足に対応するため、再配達削減を通じた物流の効率化を推進する必要がある。
- 一部の事業者による既存の対策に加え、再配達対策が更に推進されるよう、宅配事業者、通販会社等で構成される委員会を設置し、宅配の受取方法の多様化の促進等を通じた再配達削減に向けた現状把握、要因分析を行うとともにこれらに基づき諸課題及び対応の方向性に関する検討を行う。

検討会内容

【第1回】 6月5日:

(内容)再配達現状把握、アンケート調査内容検討

【第2回】 8月(予定):

(内容)再配達発生原因の分析と問題の把握、削減方策の検討

【第3回】 9月(予定):

(内容)社会的損失の分析、報告書とりまとめ

委員

- (有識者) 流通経済大学矢野教授、読売新聞東京本社永峰編集委員、八洲学園大学池内教授、早稲田大学研究戦略センター澤谷教授
- (宅配事業者) ヤマト運輸(株)、佐川急便(株)、日本郵便(株)
- (通販会社) アマゾンジャパン(株)、楽天(株)
- (総合商社/コンビニ) 伊藤忠商事(株)、(株)ファミリーマート、三菱商事(株)、(株)ローソン、(株)セブン&アイ・ホールディングス
- (ロッカー会社) (株)フルタイムシステム、日本宅配システム(株)、(株)豊田自動織機
- (自治体) 東京都環境局
- (業界団体) 日本物流団体連合会、日本通信販売協会、民営鉄道協会、不動産協会、住宅生産団体連合会、日本フランチャイズチェーン協会
- (行政) 国土交通省物流審議官部門、自動車局貨物課、経済産業省商務情報政策局 商務流通保安グループ

「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」
報告書の概要（平成27年3月31日発表）

（要旨）

- 過疎や高齢化が進展していることから、今後、過疎地等における持続可能な物流サービス・生活支援サービスの提供、地域経済の活性化を実現するための取組がその重要性を増している。
- このため、「小さな拠点」を核とした新たな共同配送スキームの構築及び公共交通を活用した貨客混載の導入や自家用自動車の活用により、物流の効率化、生活支援サービスの維持・向上、地域経済の循環促進を実現する必要がある。
- また、これらを進めるための地域における関係者からなる協議スキームを検討する必要がある。
- 今後、モデル事業を実施し、実効性の検証や施策の普及を図る。また、必要に応じ、交通政策審議会交通体系分科会において、同審議会陸上交通分科会自動車部会との連携を行いつつ貨客混載や自家用自動車による有償貨物運送に関する制度的課題の検討を継続・深化する。

1. 基本的な考え方

過疎や高齢化が進展していることから、今後、過疎地等における持続可能な物流サービス・生活支援サービスの提供、地域経済の活性化を実現するための取組が一層その重要性を増しており、以下の3点を実現する必要がある。

（1）物流ネットワークの効率化

物流ネットワークの持続可能性向上のため、過疎地等において、新たな共同配送スキームの構築、貨客混載の導入、自家用自動車の活用による物流効率化を図る。

（2）生活支援サービスの維持・向上

地域の戸別訪問を既に行っている物流ネットワークを地域インフラとして最大限活用することで、生活支援サービスの維持・向上を図る。

（3）地域経済の循環促進

農産物等の地域産品の出荷促進、地域産品も取り扱う地元商店の利用機会の増大等により、地方部から都市部への物流も促進し、片荷の解消を図り、地域経済の循環促進を図る。また、これらを通じて、地域（特に女性）の雇用拡大にも貢献する。

2. 具体的な取組のあり方

（1）「小さな拠点」形成推進の取組との連携

「小さな拠点」を核とした輸送の共同化及び生活支援サービスとの複合化による新たな輸送システムを構築することにより、持続可能な物流ネットワークを活用した個別訪問サービスの効率的・効果的な提供が可能となる。

(2) 課題解決のための体制整備

- イ. 限りある地域リソースを有効に活用するためには、横断的な組織・人材・拠点等の体制を整備するとともに、人・物をデマンド型でも運ぶことができる交通ネットワークの構築が必要である。
- ロ. 地域の特徴に応じた効果的な取組を実施するためには、地域の主な関係者からなる協議会を設置・開催し、それぞれの連携と役割分担、費用負担のあり方等について構想段階から十分な協議を行い、合意を得ることが必要である。
- ハ. 複数の関係者による取組を実現するためには、関係者をとりまとめる地域のリーダーの育成や、複数サービスの複合化にあたって必要となる広範な業務知識の習得等の人材育成が不可欠である。

(3) 制度面の課題への対応

- イ. 物流ネットワークの維持が懸念される地域において、公共交通を活用した貨客混載及び自家用自動車を活用した貨物有償運送を可能とする制度上の措置について検討する必要がある。
 - ロ. 共同配送を行う場合、宅配各社間あるいは宅配各社とNPO等との間の運送に関する契約形式、法的責任、各事業法での位置付けを整理する必要がある。
 - ハ. 見守りサービスにおける個人情報の取り扱いや自治体との役割分担等について、標準的な協定内容を示すといった、新たなサービス形態を一般化するためのきめ細やかな対応も必要である。
- 二. 制度上の課題への対応について、地方運輸局等におけるワンストップによる情報提供や相談受付の対応に向けた体制整備を行うべきである。
- ホ. 以上の課題について、今後、モデル事業等を通じて、地域の実情やニーズに応じた制度の弾力的運用を含むあり方を模索していく必要がある。

(4) その他

補助金に過度に依存しない自立した物流ネットワークを目標としつつも、取組当初の立ち上げ時期において、適宜、「地域住民生活等緊急支援のための交付金」等の補助制度の活用が有効である。

3. 今後の取組

- イ. 国において具体的な地域を選定し、持続可能な物流ネットワーク構築に関するモデル事業を実施し、実効性の検証や施策の普及を図る。
- ロ. 必要に応じ、交通政策審議会交通体系分科会において、同審議会陸上交通分科会自動車部会との連携を行いつつ貨客混載や自家用自動車による有償貨物運送に関する制度上の課題の検討を継続・深化する。

都市内における集配車両減車の取組事例

～京福電気鉄道株式会社とヤマト運輸株式会社が実施している路面電車を活用した取組～

＜平成26年度交通関係環境保全優良事業者大臣表彰事例＞

京都嵐山地域周辺における宅配便の集配作業において、路面電車とリヤカー付き電動自転車
を利用し、集配車両を減車することによって、CO2排出量を約30%削減した。

(取組みの概要)

■ヤマト運輸の物流ターミナルから営業所へ大型トラックで宅配便を輸送し、そこから2tトラックなどに積み替え配達していたものを変更し、**路面電車（京福電鉄嵐山線）の車両を1両貸し切り、集配用コンテナを搭載した台車ごと電車に積み込んで輸送。**

■各駅で台車を降ろし、そのままリヤカー付き電動自転車・台車・電動自動車に荷物を移して、集配。

■トラック車両の減車により、**CO2排出量を実施前との比較で約30%削減。**街中での駐停車がなくなり、**渋滞を緩和。**

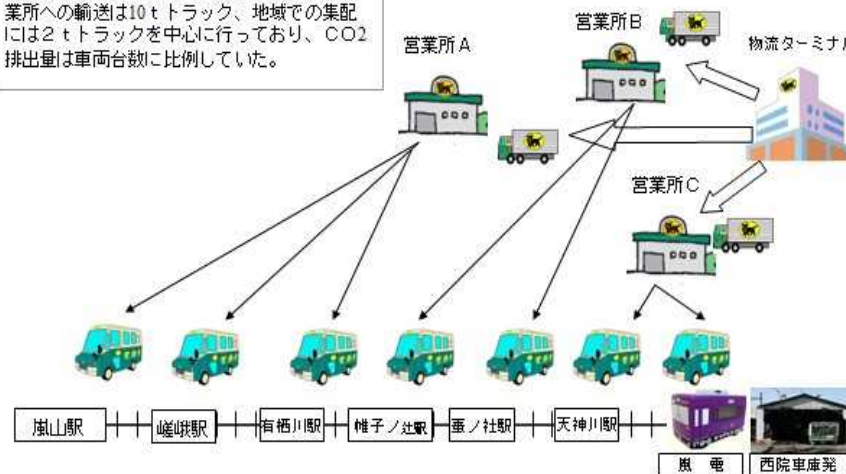


路面電車を利用したモーダルシフト



嵐電沿線におけるCO2削減策の実施前

現状の集配においては、物流ターミナル～営業所への輸送は10tトラック、地域での集配には2tトラックを中心に行っており、CO2排出量は車両台数に比例していた。



取組み前

取組み後

嵐電と宅急便の融合によるエコ

住宅街を走る嵐電で宅急便の輸送を行うことで、営業所への大型トラックでの幹線輸送を無くし路面電車を利用したモーダルシフトすることで車両の台数削減が可能となる。その結果、台数と比例しCO2の削減・交通事故削減となる。

ヤマト運輸が嵐電の電車を貸し切って、社員が集配用台車ごと乗車し、各駅に出勤した社員が台車を受け取り集配を行う。集配は全てエコ集配（電動自動車・リヤカー付き電動自転車・台車）で行う為、CO2排出量は大幅に削減された。

