

	荷主(含：物流子会社)の声	物流事業者の声	来年度検討の方向性 例
与信・信頼性の担保	<p>【与信】</p> <p>①与信は重要である。会員登録時、更にはグループ(仲間)同士の取引等、与信を担保して仕組みを構築する必要あり。< C社 ></p> <p>②共配を共に検討できるパートナー物流事業者を探していた。過去に付き合いがあり与信に心配のない物流事業者にまずは連絡を取り、情報交換をした。< L社 ></p>	<p>【与信】</p> <p>①与信を担保する体制/仕組みが重要。計画倒産等、善意ではない企業もあり、与信を管理する団体の立上げ等、回収できない場合の仕組み擁立が必要。< h社 ></p> <p>②アプローチは、相手先企業が信用できるということが前提。現段階は国事業への参加という安心感はあるが、民営化時(28年度)は、与信情報把握の手段が必要。< a社 ></p> <p>③知り合った企業とは初めての付き合いであるが、知名度の高い企業であったため、安心できる。< p社 ></p> <p>【信頼性】</p> <p>⑤車両の属性が合致した事もあるが、事前に相手企業の担当者と会話をした際、レスポンスが非常に早く信頼できた。以降、その企業とマッチングを3件成立した。< h社 ></p> <p>⑥短時間で車両を回す事ができるため、復荷がない事に問題意識を持っていなかったが、相手企業からの問い合わせをキッカケに、復荷確保ができる事が分かった。信頼できる担当者に出会えた。< p社 ></p>	<p>与信の重要性を訴える声が最も多かった。</p> <p>組合制等の求貨求車システム事業も見据えた 様々なリファレンス事例を参考に、与信を担保する仕組みを構築していく必要がある。</p>
運用面での各種条件の合致	<p>1. 共配当事者(間)の話し合いで生じる課題【料金】</p> <p>①話し合いを進めたものの金額が見合わず< C社 > < L社 ></p> <p>【荷扱い条件】</p> <p>②荷扱いが特殊な商品であり、スキルがある物流事業者でなければ共配できない< E社 ></p> <p>③過去にパレットサイズの合わず、共配を断念。< L社 ></p> <p>【荷量の変動 ピーク/オフピーク】</p> <p>③荷量のピーク/オフピークの時期が異なり、吸収しあえる事が良い。< C社 > < L社 ></p> <p>【ドライバーの拘束時間】</p> <p>④少量(1t程度)の貨物を積む為にドライバーの拘束時間を増やしてまで共配対応する事は難しい。< C社 ></p> <p>2. 着荷主・荷主も係わる課題【納入(先)の要件】</p> <p>⑤家電業界(特に軽電)は、リードタイムが厳しく共配自体が難しい特性がある。< D社 ></p> <p>⑥小売物流センターへの納入は、多頻度・物量変動も大きく、目いっぱい運行をしている。</p> <p>⑦卸売業の納品先は業務用か、家庭用によって、納入形態が異なる。納入先が重複している事。< C社 ></p>	<p>1. 共配当事者(間)の話し合いで生じる課題【料金】</p> <p>①話し合いを進めたものの金額に見合う車両が見つからず< h社 ></p> <p>【荷扱い条件】</p> <p>②積み込みの仕方にノウハウを要し、荷役等の条件が厳しく成約に到らず。< f社 ></p> <p>【拠点(配置)と輸送ネットワークの最適化】</p> <p>④倉庫の大型化・高床化・集約< j社 ></p> <p>⑤輸送ネットワークの充実< g社 > < r社 ></p> <p>【ドライバーの拘束時間】</p> <p>⑥過去に自社内・他社間の共配実現に向け取り組んだ事がある。ドライバーの労働時間等、コンプライアンス上の問題点をクリアしなければならなかった。< a社 ></p> <p>2. 着荷主・荷主も係わる課題【納入(先)の要件】</p> <p>⑦納入先の時間指定に幅がある事や、車数と貨物量とバランスが取れている事。< p社 ></p>	<p>■業種業態により、荷扱いに必要なスキルが異なる事もあり、ドライバーや荷役担当への教育体制整備も視野に入れた検討も必要である。</p> <p>■深刻なドライバー不足に悩む物流事業者にとってドライバーの拘束時間が長くなる事は肝要な問題。例えば中継輸送(スイッチ輸送)と併せた共配検討等も必要。</p> <p>■共配を安定的に実施するには荷主/着荷主の理解と協力が必要との声が多かった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・納入リードタイム緩和 ・納入頻度緩和 ・時間指定緩和 ・積下し地での待ち時間削減 ・パレタイズ等の荷姿(バラでない) <p>如何に荷主の協力してもらうかの検討が重要である。</p>
荷主の理解・協力	<p>①締め切り時間や納品時間の緩和、物量の平準化等荷主/着荷主の協力が必要である。< D社 ></p> <p>②積み下ろし地での長い待機時間や、バラ積みであるが為に作業時間が荷量により大きく変動する等、時間が見えない/読めない事は、共配実現に大きく影響する。< C社 ></p>	<p>①共配・モーダルシフトに取り組んでいるが、荷主の理解が必須。< e社 ></p> <p>②最も重要な事は荷主が物流事業者を下請けだと思わず『真のパートナー』だと思ってくれる事。いくら金が良くても、下請けと思っている様な荷主とは長続きしない。物流事業者から共配等、荷主にとって良い提案も実施する事で真のパートナーとなる荷主が増えていくのだと思う< h社 ></p>	<p>■同上</p>
他	<p>1. ICTの活用</p> <p>①動態管理システムや自動配車システムの導入により配送の効率化を図りたい。< H社 ></p>	<p>1. ICTの活用</p> <p>①GPSシステムでの車両情報による余積利用。< a社 ></p> <p>2. 貨物量の確保</p> <p>②新規荷主を開拓し、貨物量を確保すれば共配が加速化できる。< o社 ></p>	