

物流をめぐる状況について(参考資料③)

～物流の現状及び物流政策の取組状況等～

2. 物流政策の取組状況について

(2) 地域内の物流ネットワークの構築

- ・宅配便の再配達削減
- ・地域の持続可能な物流ネットワークの構築
- ・地域における共同配送の取組
- ・物流に配慮した建築物の設計・運用

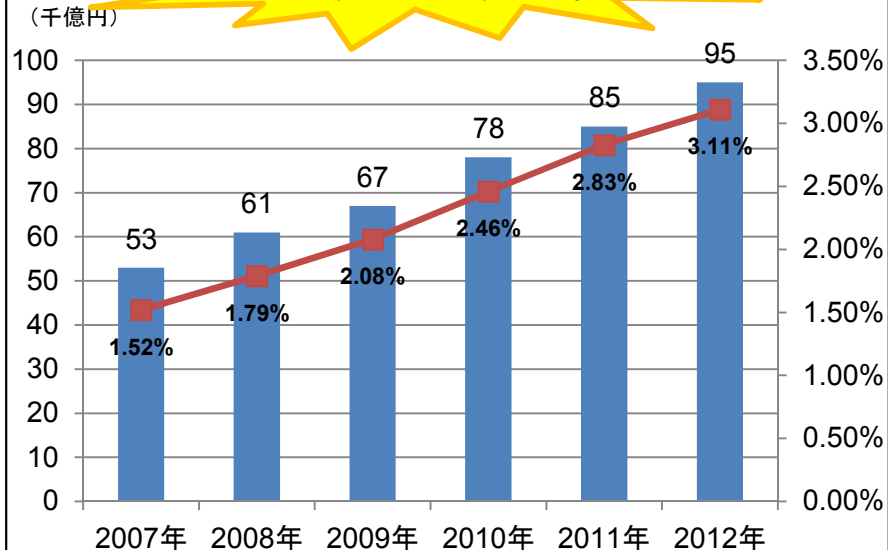
宅配便の再配達の削減

- 消費者の生活スタイルの変化に合わせ発展してきた電子商取引（EC）市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、配達時間が指定されている場合を含め、宅配貨物の不在再配達も増加している。
- 物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】

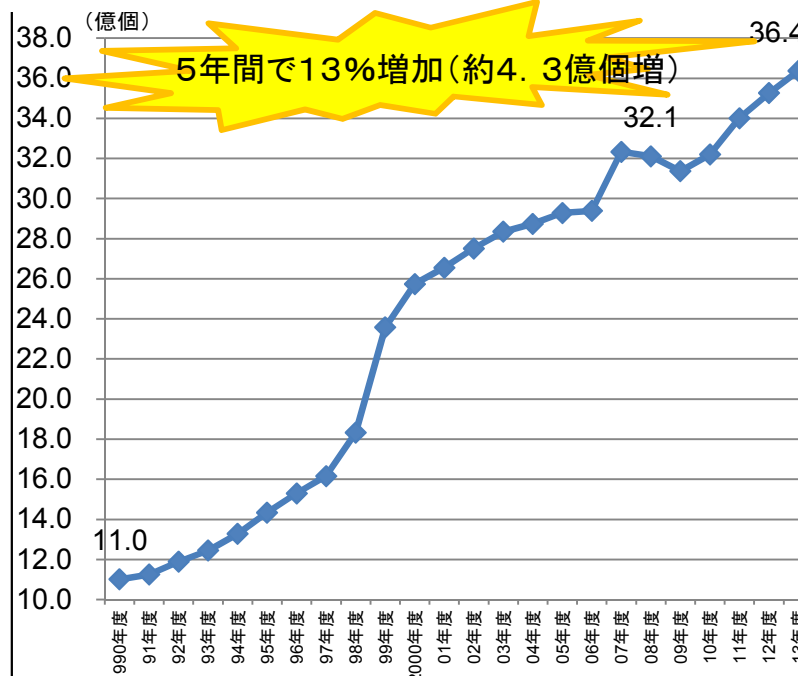
ECの市場規模：約9.5兆円 EC化率：約3.1%（2012年時点）

5年間で約1.8倍の規模に拡大



出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

【宅配便取扱実績の推移】



5年間で13%増加(約4.3億個増)

出典：国土交通省「平成25年度宅配便等取扱個数の調査」
注：2007年度から郵便事業（株）の取扱個数も計上している。

【物流事業者の声】

再配達の回数

全体平均 2.2回

（ヒアリング結果）

To Bの再配達率は小さいため、To Cだけでは、再配達率は2.2回より大きい。

平成27年度 調査内容

- 再配達となる消費者行動パターンの把握
モニタリングにより性別、年齢、世帯状況、時間指定有無、再配達回数などを把握
- 再配達の傾向分析、消費者行動パターンに即した対応方策の検討
- 労働力の負荷軽減効果の試算

H28年度以降

- 調査結果の活用
 - ・対応方策の試験的实施
 - ・フォローアップ

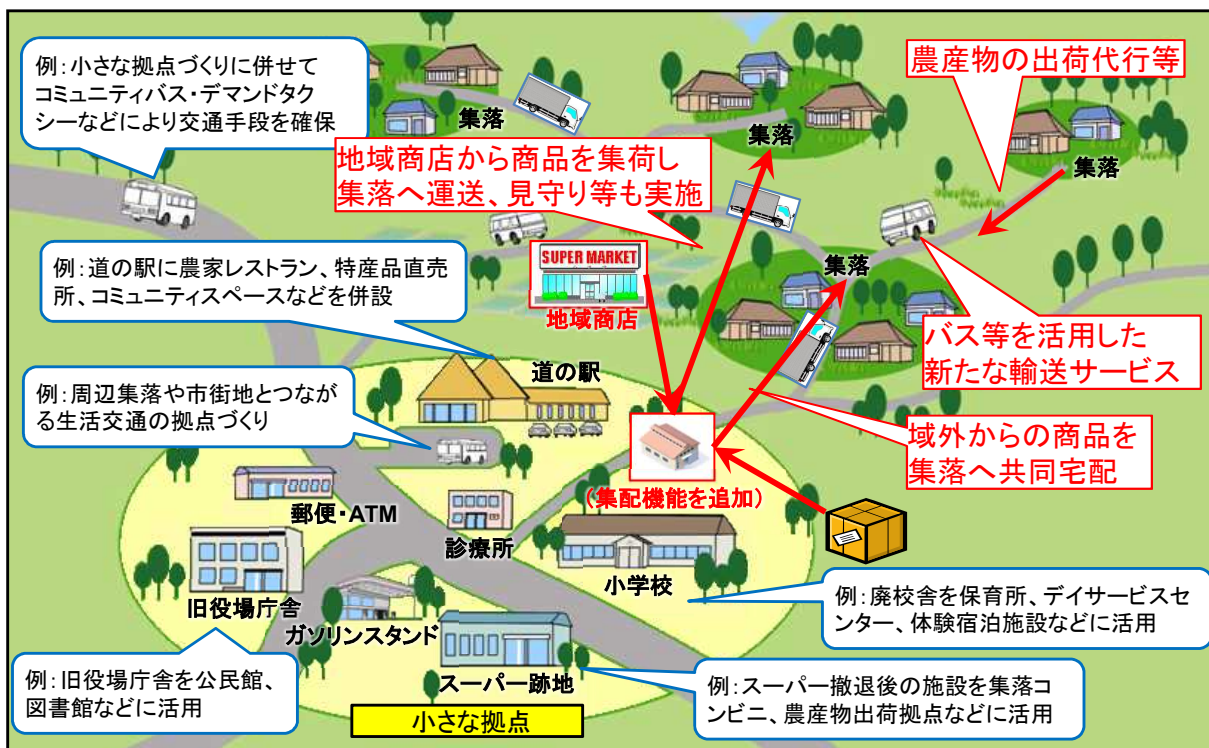
地域の持続可能な物流ネットワークの構築

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。

過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】

【モデル事業における役割分担】



【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方
- ・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

【現在の取組み】

- ・平成26年10月より、学識経験者、物流事業者、地方自治体、NPO等からなる「地域を支える物流システムのあり方に関する検討会」を開催(平成26年10月、12月、2月、3月の計4回開催。)
- 3月31日(火)に報告書を発表済み。
- ・平成27年度予算において、モデル事業を実施。(41百万円の内数)

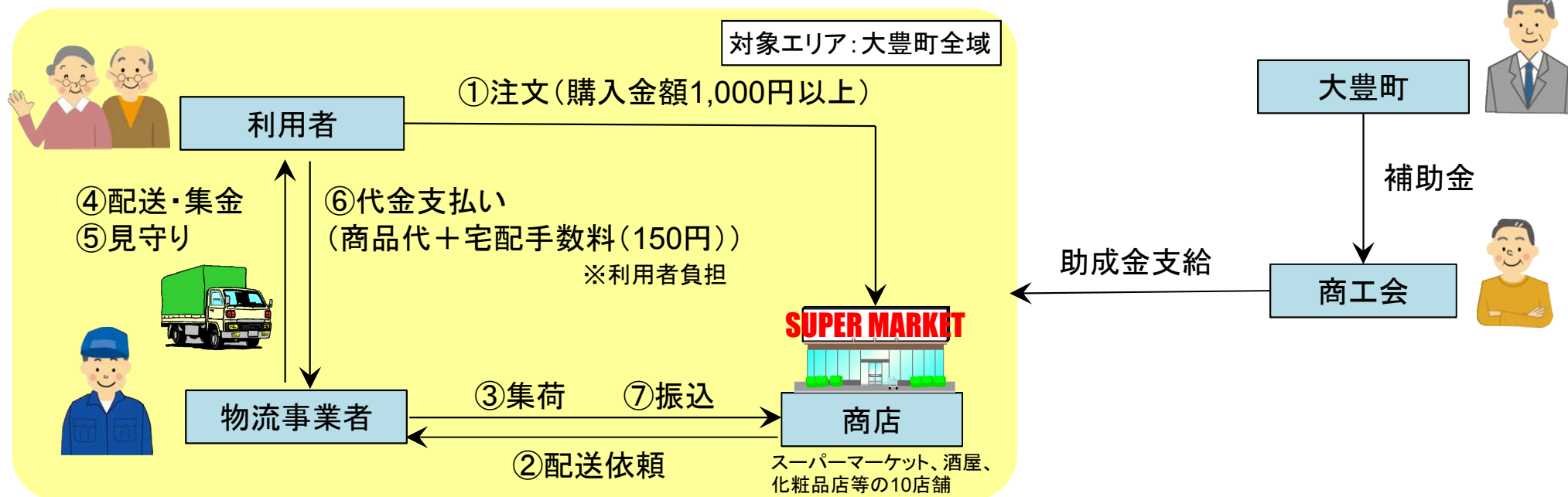
- 過疎や高齢化が進展していることから、今後、過疎地等における持続可能な物流サービス・生活支援サービスの提供、地域経済の活性化を実現するための取組がその重要性を増している。
- このため、「小さな拠点」を核とした新たな共同配送スキームの構築及び公共交通を活用した貨客混載の導入や自家用自動車の活用により、物流の効率化、生活支援サービスの維持・向上、地域経済の循環促進を実現する必要がある。
- また、これらを進めるための地域における関係者からなる協議スキームを検討する必要がある。
- 今後、モデル事業を実施し、実効性の検証や施策の普及を図る。また、必要に応じ、交通政策審議会交通体系分科会において、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

高知県大豊町(買い物支援、高齢者等の見守り)

高知県大豊町は、過疎化・高齢化が進む限界自治体(50%以上が65歳以上の高齢者)で、物流の効率が低下するとともに、買い物支援や見守りに対するニーズが高まっていた。

このため、地元商店、商工会、宅配事業者及び自治体の連携により、平成24年に高齢者の見守りも兼ねた買い物支援サービスが導入された。

【取組のフロー】



利用者からは「特に冬場は歩いて買い物に行きづらいので助かっている」「決まったドライバーが運んできてくれるので、安心して利用できる」といった声が聞かれている。

今後の課題としては、補助金が無くなった場合、事業を継続する運営資金の確保、注文できる商品ラインアップの拡充等が上げられる。

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。

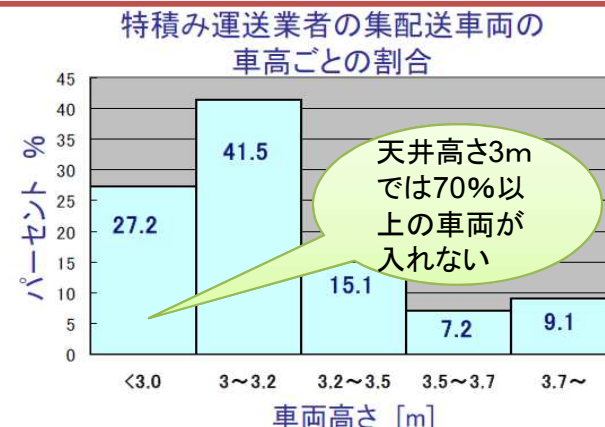
【物流事業者の声】

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。

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」とすることを目指し、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%



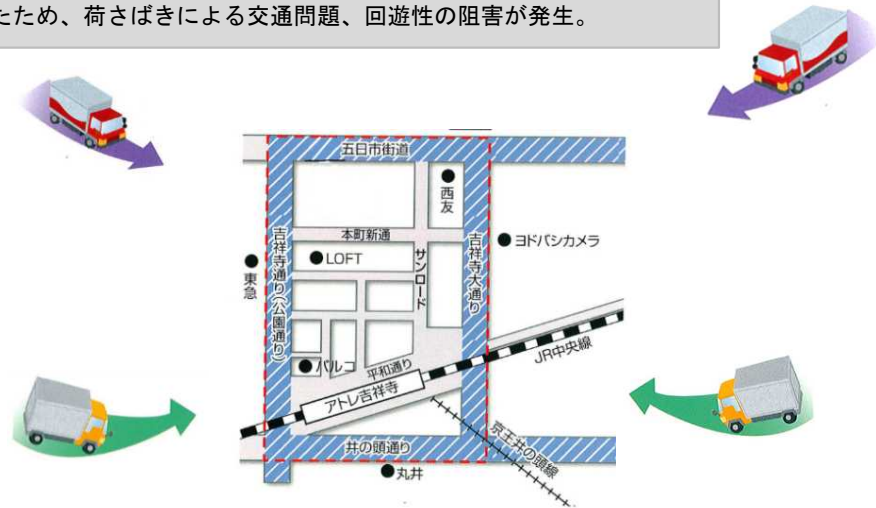
共同集配送センター



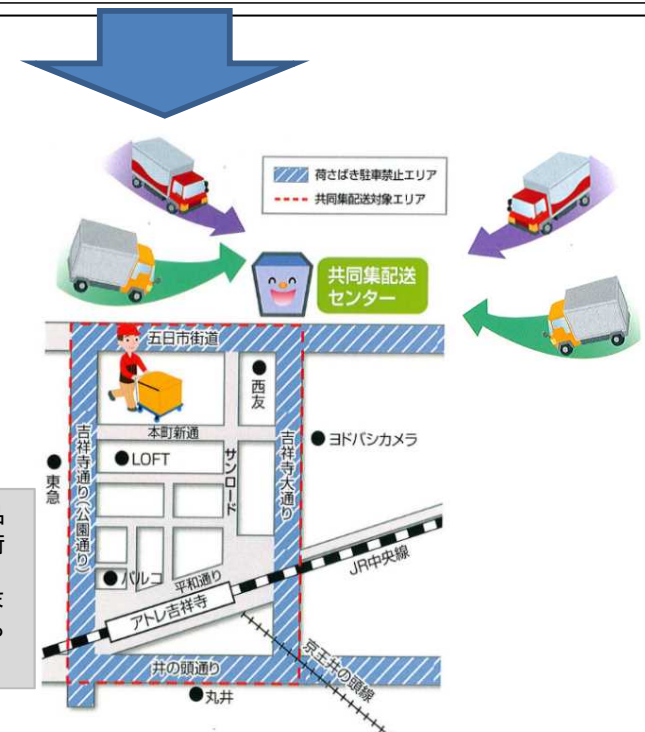
商店街の各店舗への配送の様子

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



共同集配送場に集約して納品することで、商店街地区の荷さばき駐車車両を削減。納品業者各社の荷物を取りまとめて配達することで、まちなかの台車が減少。