

匿名版

福島県浜通り地域における
物流事業者の連携体制構築に向けた
調査業務に係る

報告書

令和2年6月
株式会社 富士通総研

目 次

第1章 業務の目的と概要.....	1
1-1 業務の背景と目的.....	1
1-2 業務の実施ステップ.....	1
1-3 業務の実施体制.....	2
第2章 福島12市町村における物流の現状.....	3
第3章 荷主事業者間の連携の在り方検討.....	4
3-1 荷主事業者へのヒアリング内容.....	4
3-2 荷主事業者へのヒアリング結果.....	5
3-3 荷主事業者の連携の在り方.....	7
3-4 荷主事業者向けのアンケートについて.....	10
第4章 物流事業者間の連携の在り方検討.....	12
4-1 物流事業者へのヒアリング内容.....	12
4-2 物流事業者へのヒアリング結果.....	13
4-3 物流事業者の連携の在り方.....	16
第5章 マッチングイベントの開催.....	20
5-1 荷主事業者と地元運送事業者のマッチングイベント.....	20
5-2 大手路線事業者同士のマッチングイベント.....	22
第6章 物流事業者間の連携に関する実証的取組.....	24
6-1 広野町及び楡葉町における実証的取組に向けた準備.....	24
6-2 富岡町における実証的取組の内容.....	24
第7章 総括、及び今後に向けて.....	27

第1章 業務の目的と概要

本章では、復興庁事業の目的と概要について説明する。

1-1 業務の背景と目的

福島12市町村(田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯舘村)においては、避難指示の解除が進展し、さまざまな支援措置により企業立地が進んでいる一方、地場の物流事業者の避難・廃業やドライバーの不足等を背景として、特に企業間物流について、一部地域への集配送が行われていないか、あるいは、従来通りの条件での配送サービスの維持が難しくなっており、立地企業や自治体からは、それらの解決を求める声が高まっている。

これを受け、復興庁では平成30年度に「福島浜通り地域における物流問題の解決に向けた調査事業」を実施し、大手運送事業者及び福島県トラック協会に所属している地元運送事業者を対象にアンケート調査や、大手運送事業者と地元運送事業者のマッチングイベントを通じて、大手運送事業者と地元運送事業者の連携による課題解決の可能性を検討した。

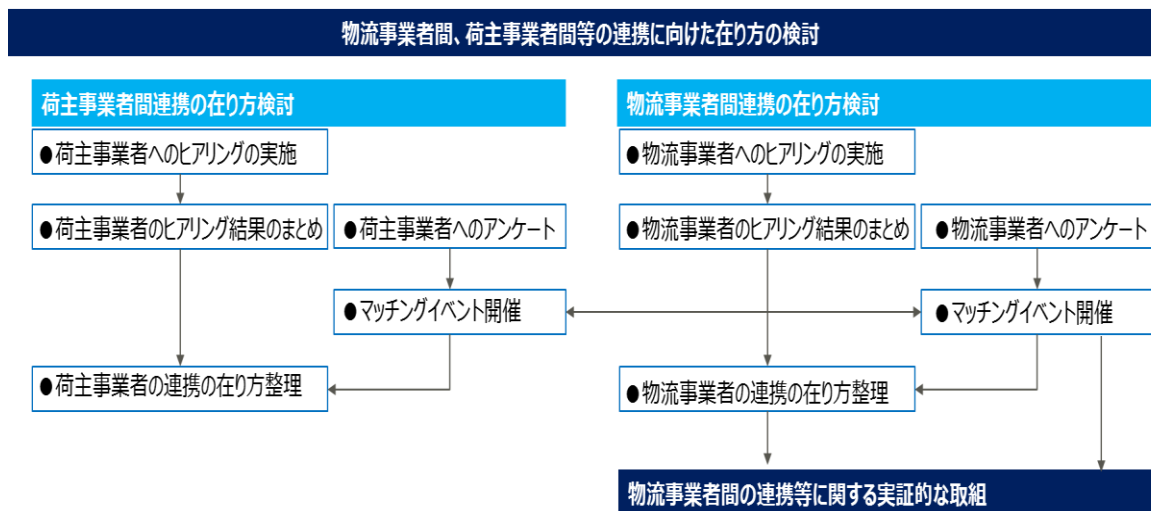
本業務では、課題解決に向け更に前進するため、物流事業者間の連携やマッチングによる集配サービス提供に向けた具体的方策を検討すること等を目的としている。

1-2 業務の実施ステップ

本業務では、浜通り地域での企業間物流を回復させるための物流事業者間の実現可能な連携の在り方を調査・検討したほか、物流事業者に集配を依頼する荷主事業者側にも着目し、物流事業者が企業間物流を再開するための荷主事業者間の連携の在り方についても、調査・検討した。

また平成30年度事業の実績を踏まえ、物流事業者と荷主事業者を結びつけるためのマッチングイベントも開催した。

更に、物流事業者間の連携に関する実証的取組も実施した。



図表 1-2 業務の実施ステップ

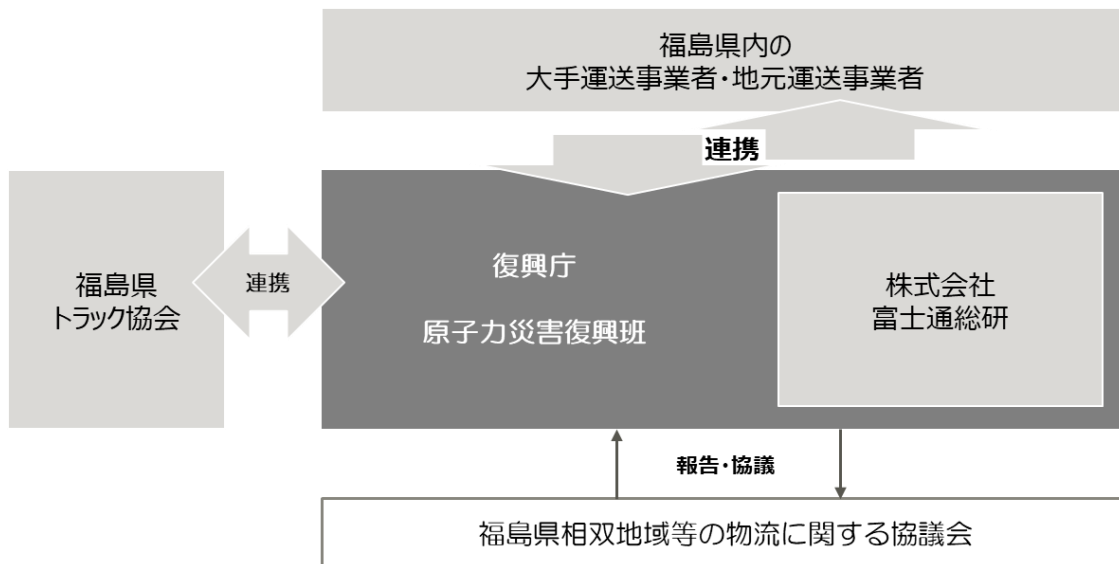
■物流事業者間、荷主事業者間等の連携に向けた在り方の検討

- 荷主事業者間連携の在り方検討…詳細は、報告書「第3章」参照
自治体より推薦頂いた荷主事業者 10 社に対してヒアリングを実施。
そのヒアリング結果を通じて、荷主事業者の連携の在り方を整理。
また併行して荷主事業者 445 社に対してアンケートを送付し、路線事業者への引き取り有無等を確認。
- 物流事業者間連携の在り方検討…詳細は、報告書「第4章」参照
大手運送事業者 3 社に対してヒアリングを実施。
そのヒアリング結果を通じて、大手運送事業者の連携の在り方を整理。
また併行して大手路線事業者 30 社に対して「出会いの場」への参加を呼びかけ、合わせて連携に向けた意思等を確認。

- 物流事業者間の連携等に関する実証的な取組み…詳細は、報告書「第6章」参照
大手路線事業者 2 社にご協力頂き、連携時を見据えた実証実験を実施。

1-3 業務の実施体制

事業の実施体制を図表 1-3 に示す。



図表 1-3 事業の実施体制

第2章 福島 12 市町村における物流の現状

令和元年度末現在において、小口・宅配の荷物については、帰還困難区域を除いた福島 12 市町村全域で、大手運送事業者による集配送サービスが回復している。

一方で、大口の貨物については、特に避難指示の解除から間もない地域では、大手運送事業者の一部のみが集配送サービスを再開しているところや、未だチャーター便でのサービスしか提供されていないところがある。

下表に、被災 12 市町村における物流サービスの提供状況を示す。

物流サービス 市町村	個人向け（宅配便） ※帰還困難区域を除く			事業者向け（企業間物流・路線便） ※帰還困難区域を除く			
	ヤマト運輸	日本郵便	佐川急便	西濃運輸	第一貨物	福山通運	日本通運
双葉町	×	○	○	×	×	×	×
大熊町※1	○	○	○	×	×	●	●
浪江町	○	○	○	●	×	●	○
富岡町	○	○	○	●	×	●	○
葛尾村	○	○	○	●	×	●	○
川内村	○	○	○	●	×	●	○
楢葉町	○	○	○	●	○※2	●	○
飯館村	○	○	○	○ 一部●	○	●	○
広野町	○	○	○	○	○※2	○	○
川俣町	○	○	○	○	○	○ 山木屋地区は●	○
南相馬市	○	○	○	○	○※2	○ 小高区は●	○
田村市	○	○	○	○	○	○	○

※1 大川原地区限定 ※2 時間指定、現場等は不可 凡例：○：集配送可 ●：チャーター便のみ集配送可能 ×集配送不可

また、平成 31 年 2 月現在、福島 12 市町村では、商工会会員事業所のうち、907 事業者の事業所が地元で再開しており(商工会連合会調べ)、これらの中にも、一定程度、物流環境の改善を望む事業者があるのではないかとと思われる。

まずは、上記の大口の貨物に係る集配送サービスが行き届いていない地域において、出来る限り、その地元の荷主事業者が利用しやすいような物流の環境を整えていくことが必要であり、そのために、路線事業者、地元運送事業者、地元荷主事業者が、それぞれ協力し合える部分を持ちより、荷量などの地域の実情に応じた物流体制を構築していくことが必要と考える。

なお、こうした実情も踏まえ、令和元年 12 月 20 日に閣議決定された「復興・創生期間」後における東日本大震災からの復興の基本方針」で、原子力災害被災地域において、「企業活動に不可欠な集配送などの物流に係る課題の解決、地域の経済活動や交流人口・関係人口拡大に向けた人・モノの移動を担う取組を支援する」とされたところである。

第3章 荷主事業者間の連携の在り方検討

3-1 荷主事業者へのヒアリング内容

荷主事業者へのヒアリング調査概要

■ヒアリングの目的

物流サービスを利用する側である荷主事業者の生の声を聴き、それに応えられる連携の型を整理する事とした。

■ヒアリングする荷主事業者の選定要領

自治体を訪問し、上記目的を理解頂いたうえで、ヒアリング先として妥当な荷主事業者を推薦していただいた。

■ヒアリングした荷主事業者

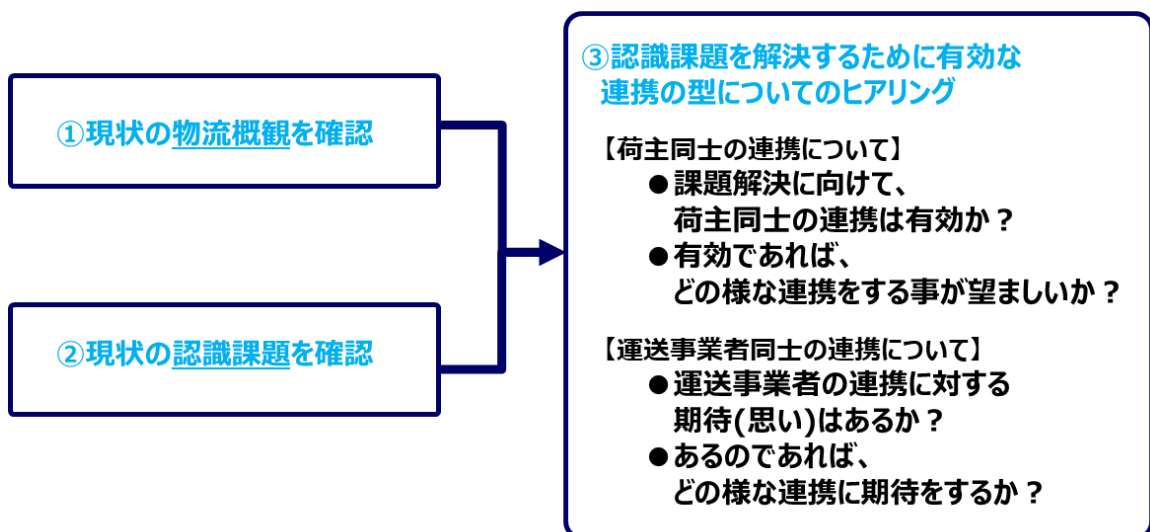
下表に示す 10 社に対してヒアリングを実施。(令和元年 9 月から 10 月)

ご推薦いただいた自治体	企業名
飯舘村	荷主 A
	荷主 B
広野町	荷主 C
	荷主 D
	荷主 E
	荷主 F
	荷主 G
檜葉町	荷主 H
	荷主 I
	荷主 J

■ヒアリングの全体像

各荷主事業者の取り扱い品目などの現状の物流実態を確認した後、課題と考える事項、望ましいと考える連携の型についてヒアリングを実施した。

※ヒアリングシートは巻末参考資料に掲載



3-2 荷主事業者へのヒアリング結果

①現状 入出荷に対し、課題を感じていない……荷主F、荷主D、荷主E、荷主G、荷主B

- 3PLとしてa物流事業者に一任……荷主F
 - a物流事業者は震災前から活用していた。
 - a物流事業者の幹線が弱いエリア、祝日の発送、小物は、b物流事業者に委託
- 地元運送事業者（路線便の協力会社）が配送……荷主B
 - 震災後、当初は届かなかったが、要望を伝えたとこ改善した。
 - ただし、到着時間は日々まちまちである。
 - 地元運送事業者：c物流事業者、d物流事業者

対策

- 対取引事業者
 - e物流事業者以外での発送を依頼（荷主B）

②入荷貨物が営業所止めになるケースはあるものの、課題を感じていない……荷主J、荷主K

- 自社便（いわき⇄楡葉）で対応済み……荷主J
 - 月に1～2回、e物流事業者 いわき営業所止めはあるものの、いわき発の自社便が、引き取りに行き、楡葉へ持込み。
 - 但し、現状の自社便は積載率に余裕もあり、またある程度の融通も利くことから特段困っていることはない。
- 自車両(2t車)で対応済み……荷主K
 - 年に1～2回、e物流事業者 いわき営業所止めはあるものの、四ツ倉への納品車両が、引き取りに行き、翌日楡葉戻りとする事で特段困っていることはない。

対策

- 対取引事業者
 - e物流事業者以外での発送を依頼（荷主K）

③少しずつ回復してきているが、未だに入荷貨物が営業所止めになるケースがある……荷主C、荷主H、荷主A

- 届け先を近隣店舗に変更し、引き取り……荷主H
 - 店舗直発注分の商品は、本部のルート配送には乗らない。
 - 楡葉店宛の場合、e物流事業者 いわき営業所止めとなる。
 - 営業所より近い近隣店舗宛に変更し、自社の軽トラで引き取り。
 - 対象貨物：ローリータンク、電動自転車 等
 - 頻度：月1～2回
- チャーター便にて対応 ……荷主A
 - e物流事業者 福島営業所からチャーター便（h物流事業者）で対応。
 - 対象貨物：金型・アルミインゴット
- 自社トラックで引き取り ……荷主A
 - f 物流事業者・g 物流事業者 福島営業所に自社トラックで引き取り
 - 対象貨物：重量物（樹脂、コイル材など）

対策

- 対取引事業者
 - ・広野町が集配再開している旨、全国の営業所へ周知徹底（荷主C）
- 対取引事業者
 - ・商社が間に立ち、広野町に配送実績のある物流事業者指定で発注（荷主C）
 - ・e物流事業者以外での発送を依頼（荷主H）

荷主同士の連携の型について得られた意見概要（どのような連携のやり方があるか等）。

A 荷主同士の連携には前向き・・・荷主D、荷主G、荷主F、荷主C

- 地元の運送事業者（自社の協力会社）を紹介できる・・・荷主D、荷主G
- 共同配送での連携
共同配送を検討するには、お互いの品目、荷姿、荷量などを知る必要がある・・・荷主G、荷主C、荷主F
広野町工業団地で実施したい・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・荷主C
ただし、自社が稼働前のため、出荷を単独/共同配送いずれが良いのか、要検討
- 長距離幹線で連携したい・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・荷主F
a物流事業者で出荷できないエリアの貨物について、他社と連携したい

B 荷主同士の共同配送での連携は難しい・・・荷主D、荷主E

- 自社貨物が、契約上混載NGのため、共同配送には協力できない・・・・・・・・荷主D
医薬品・化成品など
- 自社貨物が劇物であること、荷量、頻度がまちまちであることからNG・・・・・・・・荷主E

物流事業者に期待すること/要望

A 代替となりうる運送事業者を探したい・・・荷主D

B 要望・・・荷主E、荷主F

- 到着日が遅れる場合、事前連絡して欲しい・・・荷主E
- 外装が破損した場合、事前連絡して欲しい・・・荷主E
- 流通加工※もして欲しい・・・・・・・・・・・・・・・・荷主F
※梱包などの運送以外の作業

考 察

荷主事業者については、各社の事業内容により、物流環境に対する意識の違いがみられる。

荷主事業者間の連携に前向きであった事業者の多くは、荷主同士が連携する共同配送の利用は可能であるとしている。

共同配送は、荷主事業者にとって物流サービスの復活に繋がる施策であるだけでなく、物流費を削減できる施策でもあることから、荷主事業者の期待は大きいと思われる。

物流サービス復活と物流費削減の双方を実現し得る共同配送については、現在進めている実証実験をより汎用化する形にすることも含めて、今後、その本格実施に向けた取組を展開していくべきと考える。

但し、一方で、荷主事業者が他の荷主事業者と連携をしたくとも、その声を上げる場がないという状況も考えられ、併行して、広く荷主事業者の希望を吸い上げられる仕組みを構築することも重要であると考ええる。

また、医薬品、危険物・毒物などの特殊製品を取り扱っている事業者は、「共同配送」の利用には消極的であり、こうした事業者が利用できる仕組みを検討していくことも重要であると考ええる。

3-3 荷主事業者の連携の在り方

福島 12 市町村における企業立地や物流量の現状を考慮すれば、個々の物流事業者と荷主事業者が 1 対 1 で取引を行うことが困難な場合も多いと考えられるが、複数の荷主事業者が連携し 1 つの物流事業者と取引を行うことで、コスト面の課題を改善し、物流体制を構築することが可能になると考える。

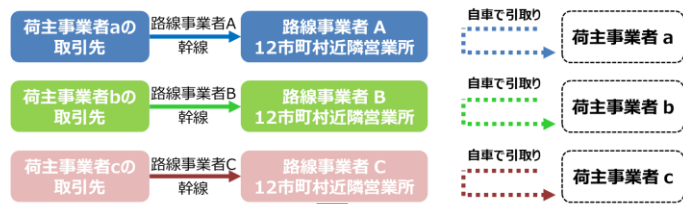
以下に、考えられるこうした連携の形態を示す。

連携対象の領域 入 荷

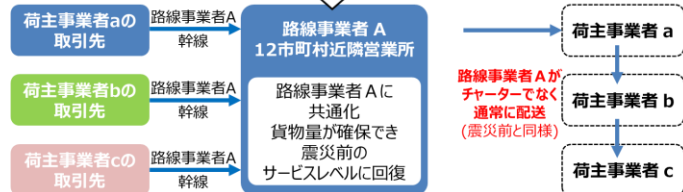
① 路線事業者の共通化

各荷主事業者の取引先が契約している路線事業者を、特定の路線事業者に共通化。各荷主事業者の入荷貨物を特定の路線事業者に集約する事で、絶対的取扱い貨物量を確保する。

【現 状】



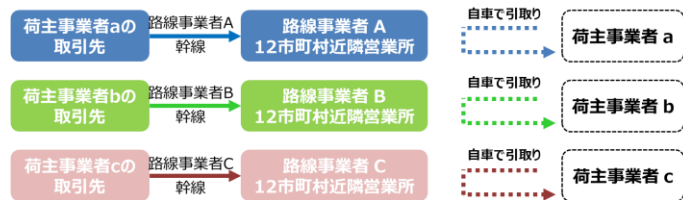
【共通化】



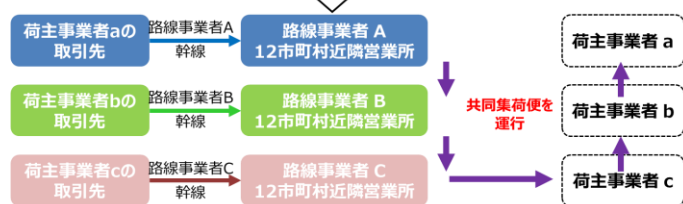
② 納入の共同化 【共同集荷】

路線事業者営業所から、各荷主事業者が、個別に引き取っている貨物を、新たに共同集荷便を運行させる事で、引き取りを無くす。

【現 状】



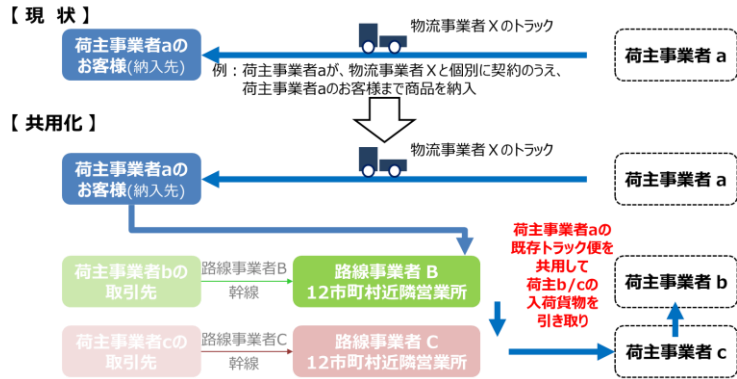
【共同化】



連携対象の領域
入 荷

③既存便の共用化
【混載】

荷主事業者が、個社単独で、物流事業者と契約し、運行させているトラック便がある場合、“運行時間帯”及び“積載余裕率”を踏まえて、他の荷主事業者の貨物を混載。

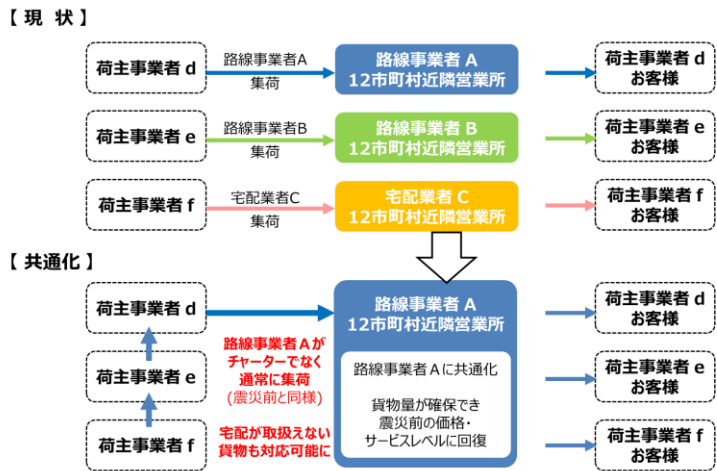


連携対象の領域
出 荷

①路線事業者の共通化

各荷主事業者が契約している路線事業者を、特定の路線事業者に共通化。各荷主事業者の出荷貨物を、特定の路線事業者に集約する事で、絶対的取扱い貨物量を確保する。

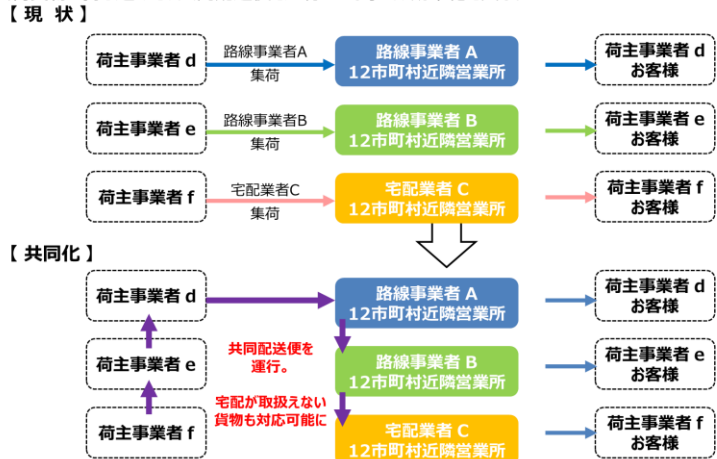
※入荷で記載した「路線事業者の共通化」で集約した路線事業者への共通化が、ベスト。
↓
出入荷貨物を特定の路線事業者に集約する事で、ボリュームメリットによりコスト削減・サービスレベル向上が期待可



②出荷の共同化
【共同配送】

各荷主事業者が、個別に依頼/対応している路線事業者、あるいは宅配事業者の営業所までの出荷貨物の持ち込みを、共同配送便を運行させる事で、効率化を図る。

※入荷で記載した「納入の共同化」で運行させる共同集荷便にて出荷貨物も対応する事が、ベスト。
↓
出入荷貨物を特定のトラック便に集約する事で、コスト削減・サービスレベル向上が期待可



連携対象の領域
出荷

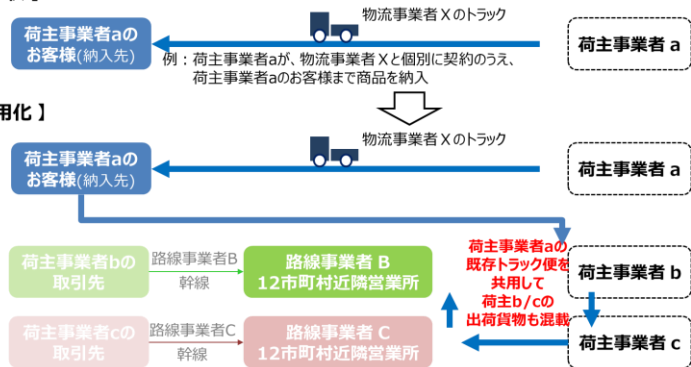
③ 既存便の共用化
【混載】

※入荷で記載した「既存便の共用化」で混載させるトラックで出荷貨物も対応する事が、ベスト。

↓
入出荷貨物を特定のトラック便に集約する事で、コスト削減・サービスレベル向上が期待可

荷主事業者が、個社単独で、物流事業者と契約し、運行させているトラック便がある場合、“運行時間帯”、及び“積載余裕率”を踏まえて、他の荷主事業者の貨物を混載。

【現状】



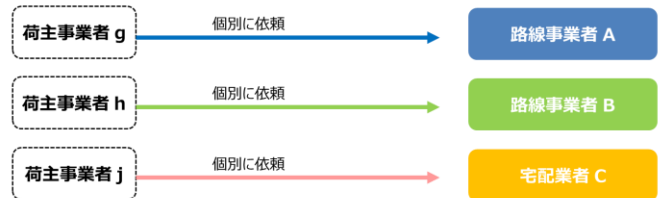
【共用化】

連携対象の領域
入荷・出荷
【物流全域】

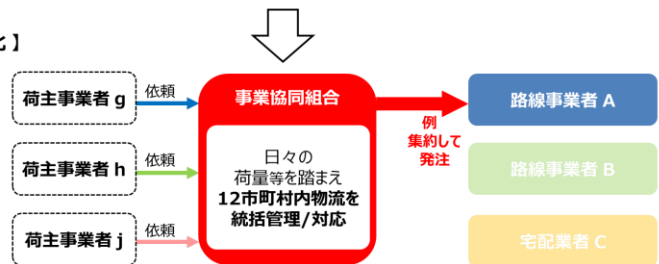
① 物流業務の共創化
【事業協同組合】

各荷主事業者が、個別に対応/依頼している物流業務を、各荷主事業者が出資し設立する“事業協同組合”にて、総括管理/対応。物流に関わる共同事業を行う。

【現状】

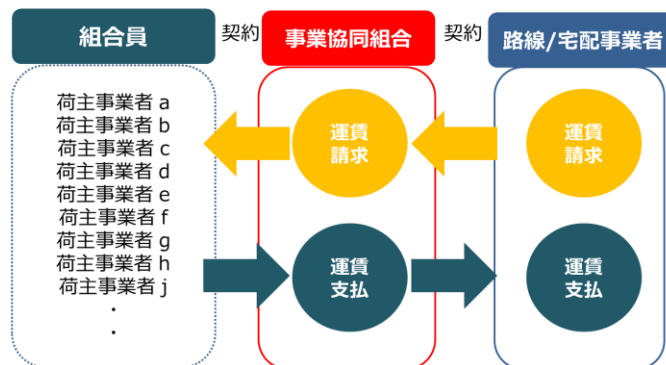


【共創化】



※貨物量が確保できる事で震災前のサービスレベルに回復

〔 “契約”と、“請求/支払い” 形態 〕

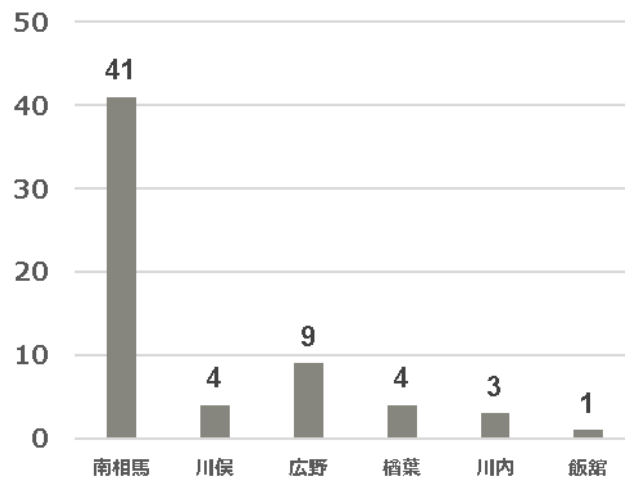


3-4 荷主事業者向けのアンケートについて

調査内容：12 市町村に所在地が登録されている「製造業・販売・卸業」、かつ「従業員 20 名以上」で、これまで接点のない 445 社に対し、路線業者による引き取りにかかる課題の有無を確認するため、アンケート調査を実施。
引き取りに課題がある場合は、地元業者との引き合わせ(マッチングイベント)に繋げる。

調査結果：回答 62 社。自社車両による物流事業者の営業所等の拠点への持ち込み、引き取りを課題に挙げたのは 2 社。

① アンケートにご回答いただいた会社数



② アンケートで頂いた回答内容 抜粋

○引き取りを課題として挙げた 2 社の声

● 金属製品製造業 (川内村)

過去に数回、いわきの路線事業者営業所まで引き取った実績ありと回答。但し、南相馬 本社工場との役割分担見直しで、川内村工場は、研究開発・試作が主体となり、引取りそのものが不要となったとの事。

● 自動車整備工場 (川内村)

修理部品を、週に 1 回、いわきの路線事業者営業所まで引き取り。共同配送便の参加可能性も含めて、現在調整中。

○その他 ~広野町の企業~

リードタイムが 1 日延びたものの路線事業者にお願いをして、最近、集配に来てくれるようになった。

考 察

自社車両による路線事業者拠点への「持ち込み」「引き取り」を課題に挙げた荷主事業者は少なかったが、震災後 9 年が経過し

● 12 市町村内の路線事業者が集配可能なエリアに営業所を保有している荷主事業者は当該営業所に貨物を納入し、その後、自社既存輸送ネットワークで納入

● 納入頻度を少なくする事で、メーカーチャーター便で納入

など、独自に物流状況の改善を図っているに荷主事業者もみられた。

こうした荷主事業者であっても、共同配送への参加で物流コストの改善が図られる場合も想定されることから、共同配送等への参加呼びかけを地道に行っていくことが重要と考える。

※マッチングイベント：協力業者の拡充を希望する1社について、地元運送事業者との引き合わせ（マッチングイベント）を実施。

・・・詳細は第5章に記載

① **参加企業**

荷主事業者 : 南相馬市のモーター製造業

地元運送事業者 : 南相馬市に拠点を構える地元運送事業者（2社）

② **荷主企業の困りごと**

不定期・不定量かつ重量物の貨物を、多方面で依頼できる物流パートナー企業を増やしたい。

チャーター便を仕立てるほどの貨物量がない時、路線便は荷量により積み残しが発生するため、使いづらい。

③ **マッチングイベントの結果**

マッチングイベントに参加いただいた地元運送事業者を、参加いただいた荷主事業者の物流パートナー企業として、今後連携していくことで合意。

→ 今後、荷主事業者で必要が生じた際、その都度相談いただくことで合意。

第4章 物流事業者間の連携の在り方検討

4-1 物流事業者へのヒアリング内容

物流事業者へのヒアリング調査概要

■ヒアリングの目的

実現性の高い連携の在り方を整理する事を目的に、大手運送事業者の生の声に基づいて連携の型を整理する事とした。

■ヒアリングした物流事業者

下に示す大手運送事業者 3 社に対してヒアリングを実施。

- ・ a 物流事業者
- ・ b 物流事業者
- ・ c 物流事業者

■ヒアリングの全体像

まずは各大手運送事業者の現状の 12 市町村集配サービス実態を確認した後、課題、そして連携に向けた型についてヒアリングを実施した。

■ヒアリング項目

下述のヒアリング項目に則り、ヒアリングを実施。

- ① 12 市町村集配サービス実態の確認
- ② 震災前のサービスレベル回復に向けて解決すべき課題／回復を阻む要因
- ③ 大手運送事業者同士の連携の在り方 ～検討はできる／実現の可能性はある「連携の“型”」～
 - ・大手路線事業者同士の連携の型について、どのような連携のやり方があるか
 - ・大手路線事業者と大手宅配事業者の連携の型について、どのような連携のやり方があるか
- ④ 大手運送事業者と福島の地元運送事業者の連携の在り方
～検討はできる／実現の可能性はある「連携の“型”」～
 - ・大手路線事業者と地元運送事業者の連携の型について、どのような連携のやり方があるか

4-2 物流事業者へのヒアリング結果

物流事業者へのヒアリング結果を、以下に示す。

① 12市町村集配サービスの実態の確認

「第2章 福島12市町村における物流の現状」に記載しているとおり。

② 震災前のサービスレベル回復に向けて解決すべき課題 / 回復を阻む要因

認識課題	対策
<p>A ドライバー不足が、サービスレベル回復の阻害要因 …… c物流事業者・b物流事業者</p> <p>● 協力会社のドライバー不足が深刻…… b物流事業者 原則として、集配は協力会社に委託している。 自社で集配は実施していない。 協力会社から、今勤めている職員が退職すると、連携が困難とも言われている。 なお新規協力会社の発掘は、前線拠点に一任している。</p> <p>● 自車のドライバー不足が深刻…… c物流事業者 方針として自車での集配を優先している。8割が自車。 慢性的にドライバーが不足している。</p> <p>B 12市町村の採算性の低さが、サービスレベル回復の阻害要因 …… a物流事業者</p> <p>● 採算性が低いため、協力会社に強く依頼できない …… a物流事業者 12市町村のうち、荷量の少ない地域は、協力会社に委託して、再開している。 自社で再開するにも、ドライバー・車両ともに手当てできない。 (原資も含め)</p>	<p>● 運賃見直し(アップ) 注：ドライバーの荷役作業レスは、実現が困難 ・客先での荷卸し作業は、客からの依頼あり ・c物流事業者拠点での積み込み作業は、積み込み順(=配送逆順)を考慮するとドライバーが実施すべき</p> <p>● 働き方改革の推進 ・長時間労働からの脱却 → 公休完全消化・7日連続休暇取得義務化等で労働時間短縮 → 作業効率など、生産向上に向けた取組を推進 ・労働時間減により給与が減額されない様に給与体系も見直し、1万円アップ</p> <p>● 免許取得支援 ・中型・大型免許取得費(70万～80万)の費用を会社で補助/支援</p>

③ 大手運送事業者同士の連携のあり方 ～検討はできる / 実現の可能性はある「連携の”型”」～

まずは、大手路線事業者同士の連携の型について、どのような連携のやり方があるか、アイデアをください。

A 過去に取り組んだ事はあるが、実現に向けたハードルは高い・・・b物流事業者

大手路線業者ごとに、様々な異なる物流要件がある。

● 取り扱い荷姿の相違

b物流事業者は、ロールボックス(カゴ台車)を使用。
カゴ台車を使用していない路線業者の場合、集配車にラッシングベルト等の養生治具が付いていない。

● 取り扱い貨物形状の相違

b物流事業者は、長尺物/重量物などの対応をしている。一方で貨物形状に制限のある路線業者もいる。

● サービスの相違

b物流事業者は、代引きサービスをしていない。一方で代引きサービスをしている路線業者もいる。

● 情報システムの相違

・貨物追跡システムなど、各社保有の基幹情報システムを連携させる事は、負荷が高い。
・多くの路線業者が、貨物追跡/検品などの為に伝票にバーコードを表示している。
バーコードの仕様(中身)が各社で異なるため、統一は困難。

B 路線業者同士の連携を検討する事には、障壁は感じない・・・c物流事業者・a物流事業者

過去(震災時)にa物流事業者と連携した事もあり、路線業者同士の連携にアレルギー/ハードルは感じていない。・・・c物流事業者

過去(震災時)にc物流事業者と委託した事もあり、路線業者同士の連携にアレルギー/ハードルは感じていない。・・・a物流事業者

お客様のニーズを考えると、いわき営業所到着日に集配できるのであれば、貨物の集配を依頼したい(現状は到着日をN日としてN+1日)

C 路線業者同士の連携の仕方が重要・・・b物流事業者

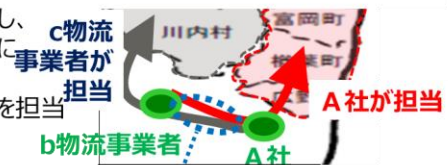
路線業者同士で連携するにあたり、集配貨物を福島県内の路線業者拠点で横持ちをすると、非常に非効率である。つまり着地(福島)起点で、仕組みを構築する事は望ましくない。

例えば、右図に示す様に、相双エリアの東部と西部で線引きをし、いわき市に営業所を構える複数路線業者の集配貨物を対象に

● 12市町村東部は、物流事業者A社が集配を担当

● 12市町村西部は、物流事業者b物流事業者が集配を担当

として、シェア(分担)した場合、福島県内の路線業者拠点で横持ち(❖部)が発生。非効率である。



b物流事業者が、自社の東部集配貨物を、A社拠点に横持ち
A社が、自社の東部集配貨物を、b物流事業者拠点に横持ち

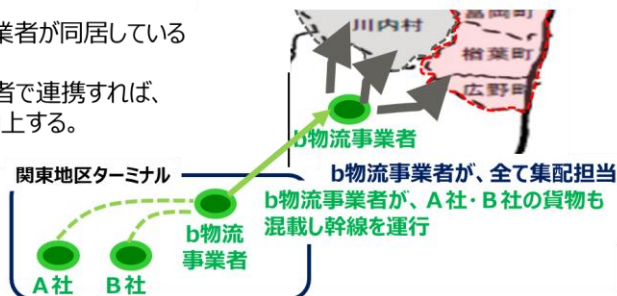
よって、路線業者同士で連携は、発地起点に変えれば良い。

つまり発地から、特定の路線業者の幹線に混載させる仕組みを構築する事が望ましい。福島での横持ちは無くなる。

例えば、東京には、既に複数の路線業者が同居しているターミナルがある。

そのターミナル発の段階から、路線業者で連携すれば、福島での横持ちが無くなり、能率が向上する。

b物流事業者に、
幹線輸送の段階から運送委託



但し、本取組をb物流事業者で実施するにあたっては、前線の拠点にオペレーション負荷も含め、確認する必要がある。

大手路線事業者と大手宅配事業者の連携の型について、どのような連携のやり方があるか、アイデアをください。

A 幹線であれば連携は可能だとは思いますが、集配での連携は困難である・・・b物流事業者・c物流事業者

取り扱い貨物の相違・・・b物流事業者

宅配業者は、重量品の集配は不可。

配送先の視点に立つと、例え1個でも重量物があると、我々が集配に行かなければならない。

宅配との連携は、あまり魅力的ではない。

サービスレベルの相違・・・c物流事業者

d物流事業者は、日曜日の集配は実施していない。宅配業者とサービスレベルが異なる。

事業領域の相違・・・c物流事業者

d物流事業者として、BtoCは、実施しない方針である。

B 集配での連携を期待したい・・・a物流事業者

④ 大手運送業者と福島県地元運送業者の連携のあり方 ～検討はできる / 実現の可能性はある「連携の”型”」～

大手運送事業者と地元運送事業者の連携の型について、どのような連携のやり方があるか、アイデアをください。

A 新規協力会社(地元運送業者)の発掘は、前線拠点に一任している・・・b物流事業者

B 地元運送業者との連携は、強化したい・・・c物流事業者

・基本は、自車ドライバーで対応。協力会社を備車するとコストになる。

・但し、ピーク時は、自車だけで捌く事が困難なため、協力してくれる地元業者が居てくれれば、非常に助かる。

⑤ 荷主事業者への要望 ～荷主事業者の連携のあり方(アイデア)などについて～

A 福島に限った事ではないが、荷出し時間の前倒し化や待ち時間削減など、ドライバーの拘束時間短縮に繋がる取組をして欲しい・・・b物流事業者

B 地元運送業者が希望した荷主事業者に対する要望は、貨物運送事業者の視点であり、路線業者の視点と異なる部分もある・・・c物流事業者

・例：路線運賃は都度変動ではなく、タリフで決まった固定運賃でのスポットが基本。

よって地元運送業者が荷主事業者に望んでいる月額固定契約は、そもそも路線業者には見合わない要望事項である。

・例：競合他社の存在を踏まえると、リードタイムの延長は、非常に難しい。

考 察

物流事業者が抱える課題として、ドライバー不足や採算性が挙げられ、また、他の物流事業者と連携を図る際には、取り扱い貨物や情報システムの相違が問題点となるとの意見が挙げられた。

後述する実証実験の準備を進めるに当たり、後者はほぼ解決できる方向になったが、採算性・コストについては、連携によっても少数の荷主側では負担をお願いできる水準にはなかなか到達できていない状況にあり、引き続き、コスト低減の道を探りつつ、差額に対する支援の検討や物流事業者側のコストを回収できるだけの地元荷主事業者等の掘り起こしも並行して進めることが必要と考える。

4-3 物流事業者の連携の在り方

ドライバーが不足している現状や福島 12 市町村における物流量の現状を考えれば、複数の物流事業者が受け持ち範囲を分担して連携することは、課題解決のための有効策と考えられる。以下に、考えられる連携の形態を示す。

連携対象の領域
輸送

①ドライバーを、シェア(共有)
含：トラックのシェア(共有)

昨年度事業で、物流事業者間連携の阻害要因として、最も指摘が多かったのが、「ドライバー不足」。よって物流事業者間の連携実現に向けては、ドライバー不足を緩和する事が必須要件。

物流事業者の多くが「ドライバー不足」を、連携できない要因として指摘しているが、その前提は、下記の通りである。

- 自社の現状の業務負荷(業務量)を踏まえると
- 他の物流事業者と連携して新たに発生する業務に
- 自社のドライバーを、新たに、割り当てる余裕がない

これは言い換えれば、割り当てられるドライバーがいれば、連携できるという事である。

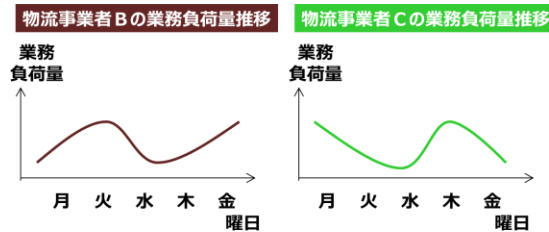
そこで、

- 割り当てるドライバーを、自社のドライバーに限定せず、
- 他の物流事業者のドライバーも、柔軟に割り当てる仕組みがあれば、
- 連携できる可能性が高い。

物流事業者の業務負荷(業務量)は、月、あるいは曜日によって、変動がある事が通常である。例えば、下グラフに示す様に、

- 物流事業者 B は、火曜日/金曜日の業務負荷量は高いが、月曜日/水曜日は低い。
- 物流事業者 C は、月曜日/木曜日の業務負荷量は高いが、水曜日/金曜日は低い。

これらの物流事業者が、業務負荷量が低い時に、空いている自社ドライバーを割り当て可能なドライバーとして提供する事ができれば、物流事業者同士の連携は成立する。



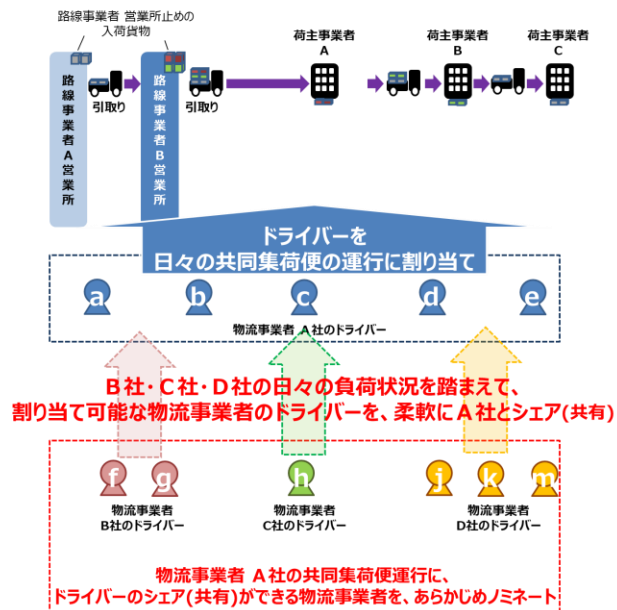
注意：ドライバーをシェア(共有)する事の遵法性

法的には、問題なし。

国交省が、平成9年7月1日付(平成19年一部改正)で下の通達を出しており「貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の相互使用について」

の中で、自社のドライバーが、他社の車両を運転する事を認めている。但し実施に向けては、事前の協定書締結など、条件はある。

例：物流事業者 A 社が、下図に示す12市町村内の共同集荷を担っている場合のドライバーシェアの考え方



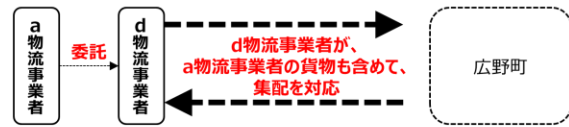
連携対象の領域
輸送

②集配エリアを、シェア(分担)

エリアごとに、集配を担う物流事業者をシェア(分担)する事は、そのエリアへの集配を担う物流事業者に貨物を集約させ、荷主事業者のサービスレベル向上に繋がる。
※取り扱い貨物量が多ければ、物流事業者の売り上げ増に繋がり、結果として、震災前のサービスレベルに戻るという考え。

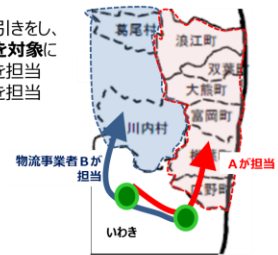
集配エリアのシェア 例①・・・既に実施済み

現在、a物流事業者は、“広野町”の集配を、d物流事業者に委託している。
“広野町”エリアのa物流事業者の集配貨物を、d物流事業者とシェア(分担)する事により、広野町の荷主事業者のサービスレベル向上を図っている。



集配エリアのシェア 例②

例えば、右図に示す様に、相対エリアの東部と西部で線引きをし、いわき市に営業所を構える複数路線業者の集配貨物を対象に
●12市町村東部は、物流事業者A社が集配を担当
●12市町村西部は、物流事業者B社が集配を担当として、シェア(分担)。 注：線引きエリアは、イメージ



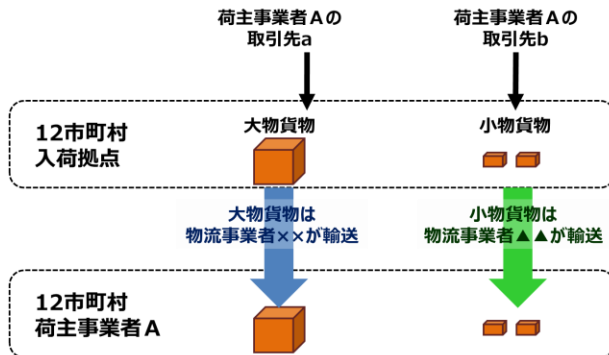
③荷物を、シェア(分担)

保有車種(車両の大きさ、車両設備など)によって、物流事業者が取り扱える荷物の種類が異なる。

例えば、a物流事業者などの路線業者は大物貨物を取り扱えるが、d物流事業者などの宅配業者は、大物貨物を対象外としており、取り扱いは小物貨物に限定している。

しかし、一方、荷主事業者は、大物貨物と小物貨物の双方が集配の対象貨物となる事も多く荷物の種類に応じて、対応をシェア(分担)すれば、サービスレベルは向上する。

荷物のシェア 例・・・昨年度事業「大手業者同士の連携」で勘案したアイデア



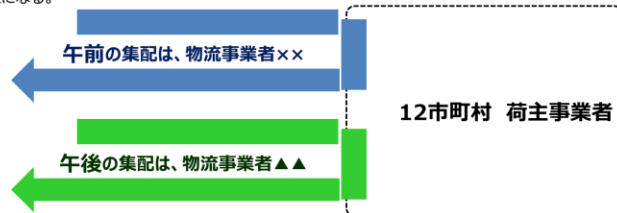
④時間を、シェア(分担)

含：曜日のシェア(分担)

物流事業者によって、トラックが空いている時間帯は、異なる。

午前中であれば、他の物流事業者と連携が可能な事業者もいれば、一方、午後が連携が可能な事業者もある。

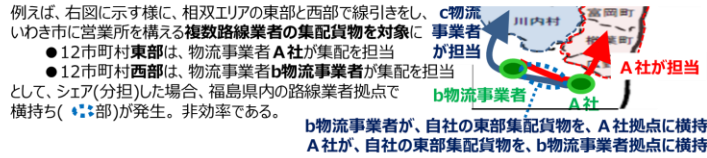
そこで連携する時間帯をシェア(分担)する事で、1日を通して、12市町村荷主事業者に物流サービスが提供できる様になる。



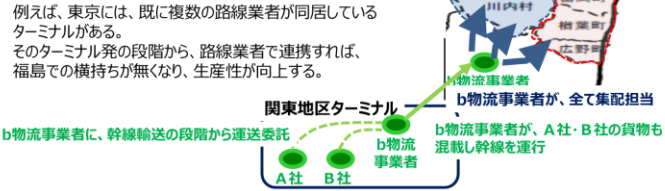
連携対象の領域
輸送

⑤ 幹線から、シェア(分担)

路線業者同士で連携するにあたり、集配貨物を福島県内の路線業者拠点で横持ちをすると、非常に非効率である。つまり着地(福島)起点で、仕組みを構築する事は望ましくない。



よって、路線業者同士で連携は、発地起点に変えれば良い。つまり発地から、特定の路線業者の幹線に混載させる仕組みを構築する事が望ましい。福島での横持ちは無くなる。



連携対象の領域
倉庫

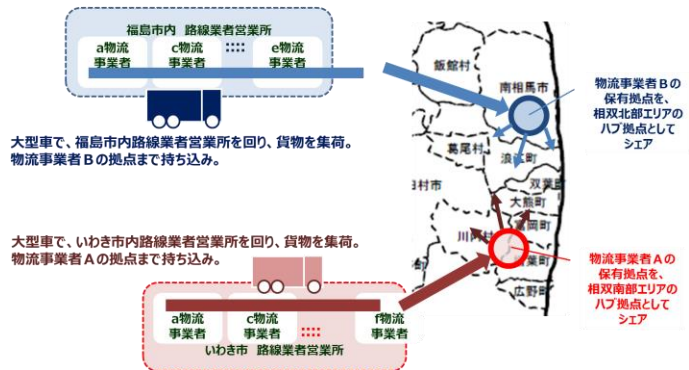
物流拠点を、シェア(共有)

物流事業者が保有している物流拠点を、12市町村集配の物流ハブ拠点としてシェア(共有)。物流拠点を強化する事で、集配サービスレベルの向上を図る。

物流拠点のシェア例

下図に示す様に、物流事業者が保有している拠点に貨物を集約。

- 物流事業者Aが保有している拠点は、相対南部エリアの集配ハブ拠点として、複数の路線業者の貨物を集約。
- 物流事業者Bが保有している拠点は、相対北部エリアの集配ハブ拠点として、複数の路線業者の貨物を集約。

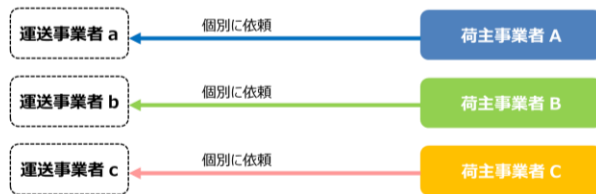


連携対象の領域
事業

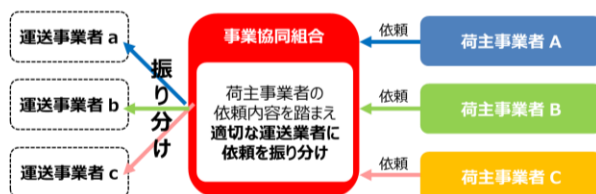
事業を、シェア(共創)

地元運送事業者が出資し設立する“事業協同組合”にて、荷主事業者からの依頼を総括管理/対応。運送事業者個々の得意領域を踏まえ、荷主事業者の物流に柔軟に対応する。

【現状】



【共創化】



4-4 大手路線事業者向けの出会いの場への参加呼びかけについて

- 調査内容：12市町村に営業所を有する大手路線事業者同士連携促進を目的に、これらの大手路線事業者30社に対して「出会いの場」開催案内を送付。参加企業を募った。この際、浜通り地域で連携を行うことに興味を持っているかどうかなども質問票により確認した。
- 申し込み結果：2社から申し込み。
- 開催日時・場所：2019年11月11日（月） a 物流事業者いわき支店
・・・詳細は第5章に記載
- 結果概要：富岡町への配送で連携の可能性について、検討する事となった。
なお、この出会いの場がキッカケとなり、第6章記載の実証的取組に繋がっている。

考 察

「出会いの場」への参加意思を確認したものの、結果として2社からのみの参加申し込みに留まった。

開催案内送付先企業に連携について個別打診し、弊社が確認した「各社が参加を躊躇する理由」は次の通り。

- 大手路線事業者同士の連携には自社の基幹システム見直しなど莫大なコストが掛かる。
- 運行曜日が異なる。～土曜・日曜の配送有無～
- 本社の意向を確認しないと分からない。本社決断までには一定の時間がかかり、出会いの場開催日までに結論が出るとは思えない。

第5章 マッチングイベントの開催

5-1 荷主事業者と地元運送事業者のマッチングイベント

第3章記載の「荷主事業者向けアンケート」結果を基に、荷主事業者と地元運送事業者のマッチングイベントを開催。

開催日時 : 2020年1月8日(水)

出席者 :

【荷主事業者】 荷主A

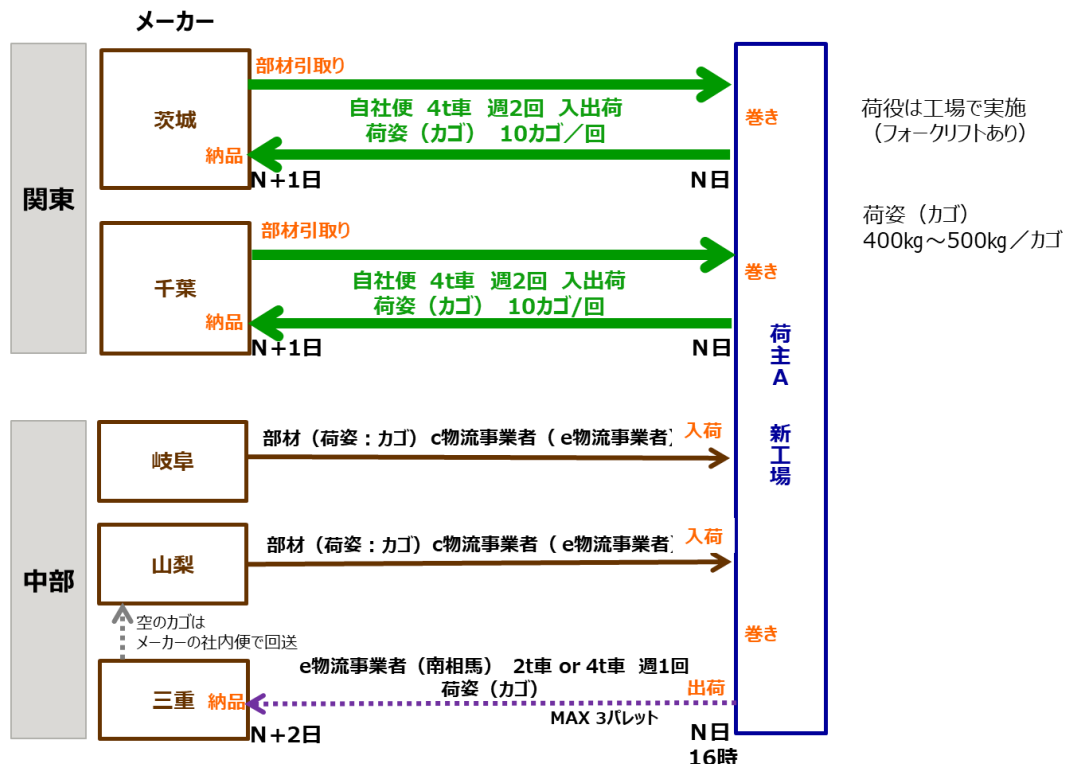
社名	荷主A
所在地	【本社】 ドローン、ロボットの試作 【新工場】 【千葉工場】
営業品目	各種ローター、ステータ 等

【地元運送事業者】 a 運送事業者 b 運送事業者

注：上記2社は、何れも福島県トラック協会相双支部の会員企業

開催内容：現状の荷主Aが有する物流ネットワークは次頁の通り。
原則として、自車両で対応をしている。

荷主Aの「入・出荷ネットワーク」・基本的には、下図 緑線の自車両で対応



近々、生産量・納入先の増加・拡大が見込まれており、現状の自車両だけでの対応が困難となる。

	現 状	将来：半年から1年後
荷量	週に2～3パレット	週に8～12パレット
方面	岐阜・山梨 茨城・千葉	関西方面 群馬 東北 等

→→→近い将来、自車両だけでは、100%対応できなくなる！

そこで、

**不定期・不定量かつ重量物の貨物を、
多方面で依頼できる物流パートナー企業を増やしたい。**

というニーズがあった。

このニーズを受け、参加頂いた運送事業者と詳細を調整のうえ、

荷主Aの物流パートナー企業として、今後、連携していく事で決定。

- 荷主Aにて必要が生じた際、
その都度、a物流事業者、及びb物流事業者と相談頂く事で合意。

5-2 大手路線事業者同士のマッチングイベント

第4章記載の「大手路線事業者向けの出会いの場への参加呼びかけ」結果を基に、大手路線事業者同士のマッチングイベントを開催。

開催日 : 11月11日(月)
 出席者 : 路線c社 いわき支店・路線d社 いわき支店。
 なおマッチングイベント開催当時の、両社サービスレベルは、下の通り。

	大熊	双葉	浪江	檜葉	富岡	川内	葛尾	広野	小高
路線c社	集配不可	集配不可	集配不可	条件付き	条件付き	条件付き	条件付き	条件付き 配達のみ	--
路線d社	集配不可	集配不可	条件付き	条件付き	条件付き	条件付き	条件付き	条件付き 配達のみ	条件付き

路線c社	路線d社
<ul style="list-style-type: none"> ●集配不可エリア 大熊町・双葉町・浪江町 ●条件付き集配エリア ※チャーター配送のみ可 檜葉町・富岡町・川内村・葛尾村 ※集荷不可、配達日時指定不可 広野町 <p>注：路線c社管轄外エリア 南相馬・川俣町・飯館村・田村市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●集配不可エリア（営業所止め） 大熊町・双葉町 ●条件付き集配エリア ※チャーター配送のみ可 檜葉町・富岡町・川内村・葛尾村・浪江町 南相馬市（小高地区全域） <p>注：路線d社以外に、12市町村の配送を担う会社の管轄エリア 郡山・福島・南相馬</p>

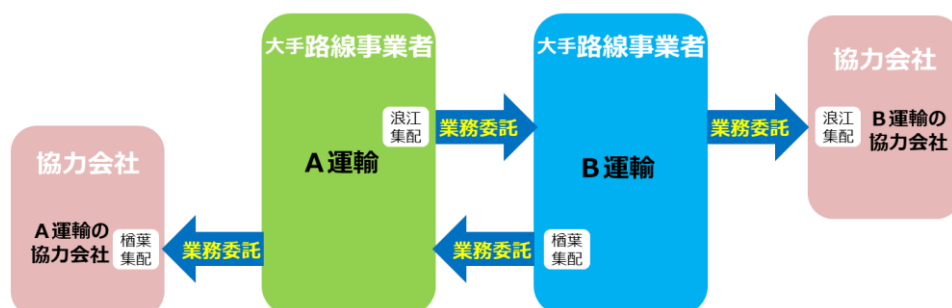
調整内容：下図を連携イメージとして合意のうえ、両社連携エリアを検討。

【出会いの場とは？】

“大手路線事業者同士の連携の可能性検証”に着目し、福島県浜通り地域の物流に関わる様々な悩みを持っている大手路線事業者に集まって頂き、12市町村物流課題解決に向けた「連携のキッカケ」を創っていただく場。

【大手路線事業者同士の連携のイメージ】

例示：浪江集配は大手路線事業者 B 運輸が担当。檜葉集配は大手路線事業者 A 運輸が担当。



但し、両社ともに、相手事業者への配送委託を望んだ事から、どちらの大手路線業者が配送を担うかは以降の検討課題と位置づけ、まずは、連携するエリアの絞り込みを行った。

結果、いわきからの配送距離などを考慮し、富岡町をターゲットとし今後、詳細の検討を進める事で合意した。

注：検討後、実施した実証的な取組は、第6章参照。

考 察

出会いの場では、大手路線事業者の両社は、12市町村配送業務を委託したいという意思を表明したものの、相手事業者の貨物の配送を担うという声は上がらなかった。

この両者の声の背景には、2社における荷量を集約しても、

● 十分な利益が確保できない

● 配送の生産向上に寄与できない

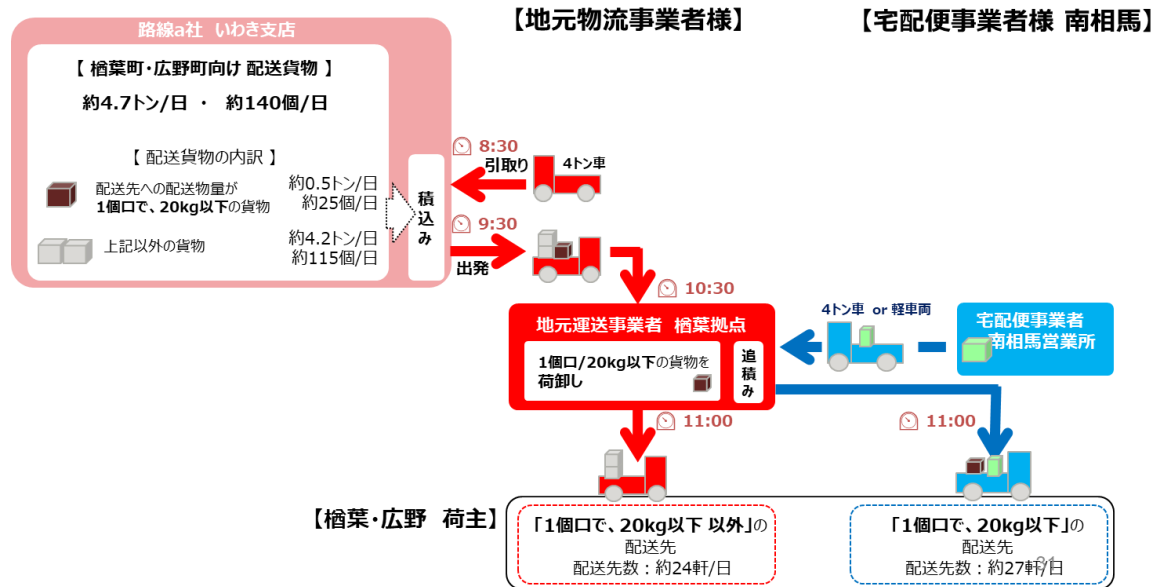
事が挙げられる。

この解決のためには、連携を行おうとする地域における荷量を十分に確保することや、貨物集約に賛同頂く大手路線事業者を如何に増やすということ、コスト面の差額に対する支援の検討を行うことが、今後の重要な課題になると考える。

第6章 物流事業者間の連携に関する実証的取組

6-1 広野町及び榎葉町における実証的取組に向けた準備

広野町及び榎葉町向けの路線 a 社の貨物を、宅配便事業者及び榎葉町に拠点を持つ「地元物流事業者」が引き継ぎ、毎日定期的に配送先に届ける方式での準備を進めたが、3社が希望する輸送料負担について折り合いがつかず、実施に至らなかった。



6-2 富岡町における実証的取組の内容

●実証的取組に協力頂いた大手路線事業者

路線 a 社 いわき支店

路線 b 社 いわき支店

注：上記 2 社は、第 4 章記載の「大手路線事業者同士のマッチングイベント」で出会った事業者

●実験実施日

1 回目：2月25日(火) 発荷主集荷 2月27日(木) 富岡町配送

2 回目：3月 2日(月) 発荷主集荷 3月 4日(水) 富岡町配送

●実証的取組の実施目的

異なる路線事業者同士が連携する場合の運用面での様々なルールについての検証、更にテンプレートとなるモデルの構築に繋げる。

【検証する運用面のルール】

①両社間での情報連携ルール

a 委託事業者から受託事業者への配送委託貨物情報の事前連絡

b 委託事業者における貨物追跡対応ルール

②ドライバーの作業ルール

c 貨物の積卸し作業ルール

d 貨物の配送伝票取扱いルール

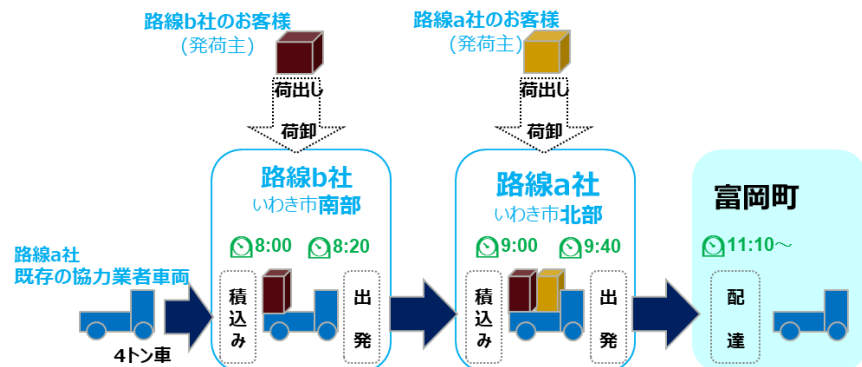
③イレギュラー時の対応ルール

e 貨物/カートン破損・納入遅延時などの連絡ルール

●実証的取組の内容

第5章記載の両社サービスレベルを踏まえ、連携するエリアを富岡町と決定。

【実証的取組の輸送ネットワーク（下図は2月実施分）】



- ① 両社それぞれのお客様(発荷主)が、富岡町行きを、両社発拠点で荷出し。
- ② 路線 a 社の既存協力会社の車両が、いわき市南部にある路線 d 社の拠点に立ち寄り、路線 b 社の貨物を積み込み
- ③ 続いて、いわき市北部にある路線 a 社の拠点に立ち寄り、路線 a 社の貨物を追い積み。
- ④ その後、富岡町に向けて出発。

●検討した運用について

両社打合せのうえ。運用マニュアルを作成。（※マニュアルについては参考参照）

●実証実験 振り返り

実証実験では、事前に検証した運用ルール(上記マニュアル)は、特に問題なく所期の運用ルールに則って実施ができた。

この点からも、今後、他の大手路線事業者が連携する際のテンプレートモデルとして活用する事は可能と考える。

考 察

貨物追跡については、各社それぞれ独自の情報システムを装備している事もあり、その改修も含め、詳細運用ルールは検討すべき今後の重要な課題である。

● 〔ご参考〕 実証的取組の実施時の風景



第7章 総括、及び今後に向けて

今年度事業では、荷主事業者や物流事業者が連携して物流網を構築することに主眼を置き、そのための検討や実証実験の準備などを進めたが、特に、物流事業者側が要するとしている輸送コストと、荷主事業者側が負担できるであろう金額には隔たりがあることが、大きな課題であることが見えてきた。

この点を解決していくためには、連携への参加を積極的に希望している地元荷主事業者以外からの参加を求めるべく掘り起こしを行っていくことが必要であり、そのために各市町村における立地企業、個人事業者、農家等の状況の把握や、連携への参加の呼びかけを粘り強く行っていくことが必要と考える。また差額に対する支援の検討も有効と考える。

さらに、令和元年9月に開始された経済産業省による浪江町での共同配送の実証実験の取組が軌道に乗りつつあり、川内村の荷主A社や葛尾村の荷主B社では、協力を得られる物流事業者と自ら交渉して、大口貨物の集配送を担ってもらうことに成功し、又はその実施に近づきつつあり、これらの事例も参考にしつつ、それぞれの地域の実情に応じた物流体制の構築の方向を模索し、その実現に向けた準備を進めていくことが必要と考える。

【ご参考】物流体制の構築に対し、C町とD町からいただいたご意見

- 定期配送を担う協力会社として、異業種（タクシー・バス会社、警備会社等）を活用することはできないか（C町）
- 路線便を担える事業者がないことが、そもそもの問題点であり、既存制度での優遇措置の実施などを行うことはできないか（C町）
- 現状においても事業者から、物流が円滑に行われていないことに対する不安・不満の声が挙がっている（D町）
- 自治体としても、企業誘致を進めるうえで、物流サービス環境が整っていることは大きな利点である。そのため、物流サービスの開始が急務である（D町）
- 物流サービスの開始の前向きなご検討をお願いしたい（D町）

以上

【参考編】

■荷主事業者向けヒアリングシート (第3章 3-1)

① まずは、貴社の物流実態について教えてください

入荷貨物の実態 ヒアリングシート

通常月の代表的な入荷貨物について、ご回答ください。

番号	品目	頻度	荷姿	1回あたりの荷量 (重量、容積)	路線便事業者の 営業所等からの引取りの有無	備考
1	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		<input type="checkbox"/> 引取りあり ●場所： ●引取り手段： <input type="checkbox"/> 自車両で引取り <input type="checkbox"/> チャーター使 <input type="checkbox"/> その他 <input type="checkbox"/> 引取りなし 運送事業者：	
2	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		<input type="checkbox"/> 引取りあり ●場所： ●引取り手段： <input type="checkbox"/> 自車両で引取り <input type="checkbox"/> チャーター使 <input type="checkbox"/> その他 <input type="checkbox"/> 引取りなし 運送事業者：	
3	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		<input type="checkbox"/> 引取りあり ●場所： ●引取り手段： <input type="checkbox"/> 自車両で引取り <input type="checkbox"/> チャーター使 <input type="checkbox"/> その他 <input type="checkbox"/> 引取りなし 運送事業者：	

出荷貨物の実態 ヒアリングシート

通常月の代表的な出荷貨物について、ご回答ください。

年間：ピーク月 () オフピーク月 ()
週：ピークの曜日 () オフピークの曜日 ()

番号	出荷品目と特性	出荷頻度	荷姿	1回あたりの荷量 (重量、容積)	現在の出荷の方法	備考
1	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		主な出荷方面： <input type="checkbox"/> 路線便 <input type="checkbox"/> 宅配便 <input type="checkbox"/> その他	現状の積込に掛かる時間 __人で__分 現状の積み込み担当者 <input type="checkbox"/> ドライバー <input type="checkbox"/> 荷役担当 <input type="checkbox"/> その他
2	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		主な出荷方面： <input type="checkbox"/> 路線便 <input type="checkbox"/> 宅配便 <input type="checkbox"/> その他	現状の積込に掛かる時間 __人で__分 現状の積み込み担当者 <input type="checkbox"/> ドライバー <input type="checkbox"/> 荷役担当 <input type="checkbox"/> その他
3	品目名： 臭い <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 汚れ <input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし 温度帯 <input type="checkbox"/> 常温 <input type="checkbox"/> 冷蔵 <input type="checkbox"/> 冷凍	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週__日 <input type="checkbox"/> 月__日 <input type="checkbox"/> 不定期	<input type="checkbox"/> パレット積み <input type="checkbox"/> バラ積み <input type="checkbox"/> その他		主な出荷方面： <input type="checkbox"/> 路線便 <input type="checkbox"/> 宅配便 <input type="checkbox"/> その他	現状の込に掛かる時間 __人で__分 現状の積み込み担当者 <input type="checkbox"/> ドライバー <input type="checkbox"/> 荷役担当 <input type="checkbox"/> その他

② 続いて、貴社が物流(入荷・出荷)で困っている事/課題を教えてください。

課題分類	内容
入荷	例：希望の納入頻度で物流事業者に対応してもらえない。等
出荷	
その他 ご意見	

③その困っている事を解決する為に、荷主企業同士の連携は、有効ですか？ どの様な連携が望ましいですか？

④一方、運送事業者同士の連携に対して、期待(思い)はありますか？ どの様な連携に期待しますか？

■荷主事業者向けアンケート(第3章 3-4)

企業名: _____
 住所: _____
 従業員数: _____

記入者氏名: _____
 記入者部署名: _____
 記入者役職名: _____
 記入者TEL: _____

問1. 貴社の事業内容について

問1-1. 貴社の事業概観を、下表にてお答えください。

業種	※下記の業種項目の中から該当するものに○をして下さい 農業/林業・漁業・建設業・製造業・小売業・卸売業 その他()
業務内容	※自由記述
事業所所在地	※12市町村内の拠点も含め、工場など、製品/貨物の入出荷を伴う事業所を、記載して下さい。なお所在地は、市町村までで結構です。 【所在地】 【事業所名】 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____

問2. 貴社の物流課題(困りごと)について

【入荷貨物に関わるご質問】

問2-1. 貴社の入荷貨物を対象とした、物流課題についてお答えください。
 特に認識なさっている課題が無い場合は、記入不要です。

サービスに関わる課題	例：震災前と比較して、路線業者が自社まで持ち込んでくれる頻度が少なくなった。
その他課題	※自由記述

問2-2. 貴社の入荷貨物について、下記の対応をなさっている場合には、その内容についてお答えください。
 該当しない場合は、記入不要です。

【入荷貨物に関わる課題】
 震災前は、自社まで持ってきてくれたが、今は、路線業者の営業所止めとなる。
 路線業者の営業所まで、引き取りに行かなければならない。

引き取りに行かれている 路線業者の営業所	その1 路線業者名: _____ 営業所名: _____ 引き取る頻度: _____
	その2 路線業者名: _____ 営業所名: _____ 引き取る頻度: _____
	その3 路線業者名: _____ 営業所名: _____ 引き取る頻度: _____

【出荷貨物に関わるご質問】

問2-3. 貴社のお荷物を出荷貨物を対象とした、物流課題についてお答えください。
 特に認識なさっている課題が無い場合は、記入不要です。

コストに関わる課題	例：震災前と比較して、物流費が高騰した。
サービスに関わる課題	例：震災前と比較して、集荷に来る時刻が早くなった。
その他課題	※自由記述

問1-2. 貴社が取扱われている代表的な品目を、入荷/出荷貨物別に、下表にてお答えください。
 なお、卸売業などで、入荷貨物と出荷貨物が同一の場合は、入荷貨物の表で、お答えください。

【入荷貨物】

No.	品目名	入荷時の荷姿	温度帯	臭い	汚れ
例	自動車部品	パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
1		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
2		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
3		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
4		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
5		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし

【出荷貨物】

No.	品目名	出荷時の荷姿	温度帯	臭い	汚れ
1		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
2		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
3		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
4		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし
5		パレット積・バラ積	常温・冷蔵・冷凍	あり・なし	あり・なし

A 社様ドライバー 運用マニュアル ～積卸し・伝票取扱～

■ B 社様拠点での B 社様の貨物積み込み～出発

- ① B 社様 拠点到着後、B 社様の担当者より、B 社様の配送伝票(本紙)を受け取って下さい。
- ② 積み込み検品作業をしたうえで、積み込み作業を行って下さい。
※積み込み検品は、
「B 社様の配送伝票記載個数」と「現物の個数」に不一致がないか
「個数検品」をして下さい。

**【注意】カートン不良があった！ 個数が違う！
→ B 社様に対応を確認、指示を仰いで下さい！**

- ③ 積み込み完了後、B 社様伝票にサインをして下さい。
※ B 社様はその伝票のコピーを取ります。
- ④ 出発して下さい。

■ B 社様 納入先での B 社様貨物荷卸し

- ⑤ 納入先到着後、荷卸し作業を実施して下さい。
※荷卸し検品は、
「B 社様の配送伝票記載個数」と「現物の個数」に不一致がないか
「個数検品」をして下さい。

**【注意】遅れそう！ 事故に巻き込まれた！
納入先が分からず迷った！
→ A 社様の担当者に連絡を入れて下さい。
A 社様の担当者が B 社様に連絡を入れます**

- ⑥ 荷卸し完了後、納入先より B 社様伝票に受領印をもらって下さい。
※なお B 社様の貨物は、A 社様 ハンディターミナルでスキャンはしないで下さい。
両社のシステム連携まで時間がかかりますので、連携するまではスキャンは不要です。

■ A 社様 倉庫帰着

- ⑦ B 社様の配送伝票を、A 社様の担当者に渡して下さい。
※ A 社様の担当者が、B 社様に納入が完了した旨、
電話連絡します。また B 社様の伝票は、後日、B 社様に郵送返却します。

情報連携ルール

■ B 社様から A 社様への 「配送委託貨物」の貨物情報の事前提供について

① 定期便で配送する場合

原則、事前情報の提供は不要です。

※但し、B 社様拠点に貨物が到着した時点で、B 社様拠点で貨物の荷姿等を現認した後、必要に応じて、A 社様に連絡を入れます。

② チャーター便で配送する場合

B 社様への納入日の前々日までに、下記の情報を、B 社様より A 社様に連絡を入れます。
・・・FAX、または電話

- 配送先名・配送先住所
- 配送重量・配送個数・貨物荷姿
- フォーク作業の有無・時間指定などの特殊要件
- 発荷主の与信

B 社様貨物の貨物追跡について

③ 両社のバーコード体系などが異なる事から、 ハンディターミナルの両社共用に向けては、十分な検討を要します。

そこで、現時点では、

- B 社様の貨物は、A 社様のハンディターミナルでスキャンはしません。
注：A 社様のドライバーへの B 社様のハンディターミナルの貸出しも現時点では行いません。
注：B 社様は、協力会社へのハンディターミナル貸し出しを、通常業務でも行われておりません。
- B 社様の貨物荷卸し完了については、A 社様より電話で B 社様に連絡をいれて頂き、その連絡を受けて B 社様が手動でステータス更新をします。

■ 福島県相双地域等の物流に関する協議会の開催について

1. 目的／設立趣旨

東京電力福島第一原子力発電所事故に伴う避難指示等の対象となった 12 市町村（福島県田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯舘村）においては、平成 29 年春までに、帰還困難区域を除くほとんどの地域で避難指示が解除されるなど、本格的な復興・再生に向けスタートしている。

そうした復興・再生への進捗が見られる一方で事故の影響等で従来の物流網が脆弱になり、物資の受配送ができない事例が一部見られ、企業や関係市町村からはこうした課題の解決を求める声もあり、復興庁「福島 12 市町村の将来像に関する有識者検討会」における福島 12 市町村将来像の実現加速化に向けた取組の一つとして、物流問題の課題解決が位置づけられた。

そのため、物流網における課題が企業進出、新規創業、事業再開等のボトルネックとなり、今後の被災 12 市町村の事業・なりわいの再建等に影響を及ぼさないためにも、早期に本課題の把握と解決に向けた検討・取組を進めていくべく、官民関係者が会する協議会を設け、平成 30 年より関係者の共通認識の醸成及び今後の必要な対応等について協議している。

2. 令和元年度実施概要

令和元年度は、下表に示す通り「福島県相双地域等の物流に関する協議会（以下、協議会）」を 2 回開催し、被災 12 市町村における物流問題の解決に向けた対応等について検討を行った。

	第 1 回	第 2 回
開催日	令和元年 11 月 21 日	令和 2 年 5 月 22 日
開催会場	いわきワシントンホテル	書面開催
議事次第	<ol style="list-style-type: none">1. 協議会について2. 現在の配送状況について3. 今年度の取組について4. 共同配送の実現・促進に向けた自治体連携について5. 物流データの可視化に向けた活動について6. その他	<ol style="list-style-type: none">1. 福島県相双地域の復興状況について2. 令和元年度の経済産業省及び復興庁の事業の取組について3. 物流データの可視化に向けたヒアリング結果についてのご報告4. 令和 2 年度「地域経済産業活性化対策費補助金（輸送手段等の確保支援事業）」について