

**第2期ロジスティクス環境会議
グリーンサプライチェーン推進委員会 第4回取引条件分科会 議事録**

I. 日 時：2007年5月18日（金） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・港区 三田NNホール スペースA

III. 出席者：15名

IV. 内 容：

- 1) 第4回委員会以降の経過について
- 2) 第2回本会議での報告内容について
- 3) ヒアリング結果報告について
- 4) 2007年度活動内容の検討について

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、山本幹事の司会進行のもと、以下のとおり議事が進められた。

VI. 報 告：

1) 第4回委員会以降の経過について

事務局より資料1-1に基づき、第4回委員会での決定事項の確認ならびに第4回委員会以降の活動の報告がなされた。

2) 第2回本会議での報告内容について

事務局より資料1-2に基づき、3月15日に開催された第2回本会議での承認事項の報告がなされた。

VII. 議 事：

1) ヒアリング結果報告について

事務局より資料2-1、2-4、2-5に基づき、ヒアリング結果が報告された後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

(W社における共同配送に関して)

幹 事：ヒアリング後、再度確認したところ、共同配送部分の積載率は高いが、メーカーからの引き取り輸送の積載率が低いという課題を抱えているとのことであった。

委 員：本事例では、輸送事業者であるW社が共同配送の主体となっているが、「地方卸が主体となり、そこに輸送事業者がついてくる」形が本来の形ではないかと個人的に考える。したがって、W社が共同配送の主体になっている要因がわかれば、共同配送が成功する要因が見えてくるのではないかと。

事務局：商物分離しているからではないか。

幹 事：利害関係が出てくることから、卸がエリア共配の主体になることは難しいのではないかと。

委 員：ほかの物流事業者と違い、商流の情報を持っているから、主体となりえるのではないかと考える。

委 員：北陸においてW社に荷物が集まった背景としては、メーカーの在庫の拠点の撤収とW社の共同配送事業開始のタイミングが合ったのではないかと。

委 員：資料2-1にある、届け先件数3,284件の中には、小売への直送分も含まれていると考える。

幹 事：W社と協同組合の事例は、参考資料1-3においては、メーカーと卸の間の位置づけになる

と考える。

2) 2007年度活動内容の検討について

事務局から資料3に基づき、2007年度活動内容の方向性について説明がなされ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

(検討対象の確認)

委員：加工食品を中心に議論を進めているが、他の業種の商品も含めた検討が必要ではないか。

幹事：第3回委員会において、「加工食品をモデルに検討を進めるが、汎用性のあるものを目指す」ことが承認されており、特に問題はない。

(卸側の概況等)

委員：卸にとっては、大手メーカーからの納品分はロットがまとまっていることから、在庫を持つとセンターがいっぱいになってしまう。したがって、センターは中小のメーカーの製品をまとめる役割のほうが多い。

委員：小売の月末在庫削減の影響を受けて、月末に比べて月初に納品量が多くなり、その結果、月初にトラックの待ち時間が長くなっている。

委員：小口便の仕入れは、トラック台数は多いが物量は少ない。どこかで集約することにしても、そこでコストが発生してしまう。

幹事：満載ではないトラックによる納品件数は多いのか教えていただきたい。

委員：4トン車に1/3ほどの荷量で輸送してくるケースも少なくない。おそらく、同業他社(の卸)を回って輸送されてきていると考える。その要因として最低発注(輸送)ロットがトラック満載になる量ではないことがあげられる。

委員：CO₂削減等の環境対応を進めるためには、発注ロット、時間指定、配送頻度の制約があげられるが、1社では解決できない課題だと考える。

(小売側の概況等)

委員：全車両が満載かどうかといった、卸、センターに来ている車の状況を把握しないと車両の台数が減らせるか確認がつかめない。

委員：車両を待たせないためには、全ての商品を10時納品にするのではなく、商品群により優先順位を設定することが必要である。スーパーでは、通常、①生鮮三品、②加工食品、③日雑、④衣料品の順番だと考える。

委員：納品時の渋滞は小売の時間指定の仕方に問題があり、小売の責任であると考え。

委員：配送センターから小売への納品分はダイヤグラムが組めるが、路線便は時間指定ができないため、入荷バースを確保できるように配送時間を予測しなければいけない。

(輸送事業者側の概況等)

委員：輸送事業者にとっては、トラックだけ考えると効率化できる部分はあるが、特に遠距離において実際にはドライバーの制約が出てくる。

委員：路線便に関する課題が意見としてあがっていたが、「小口の荷物を集めて効率化している」という見方もできるはずである。

委員：共同配送により、着荷主側の検品時間は変わらないが、トラックの台数削減効果はある。

(2007年度活動内容の方向性について)

委員：各主体におけるニーズ(含む非効率となっている部分)の確認が必要である。ニーズがないところで共同配送は進まないと考え。

- 委員：エリア共配と一言でいっても、地方と首都圏では状況が異なることから、分けて検討することも一案ではないか。
- 幹事：中小卸についてヒアリングが必要だと考える。
- 委員：活動成果の整理としては、「1. 共同配送による環境負荷低減効果の定量的評価」「3. エリア共同配送推進」「2. 共同化促進のための環境づくりの整理（対行政への提言内容の整理）」の順番が良いのではないか。
- 事務局：「共同配送による環境負荷低減効果の定量的評価」についてデータ提供可能か教えていただきたい。
- 幹事：データの協力は可能である。
- 事務局：宅配、ならびに宅配と大手メーカーの間の中間領域の物流の改善のための共同化を検討していったほうが良いのではないか。
- 委員：中小のメーカーと中小の卸の間の輸送の状況についてもヒアリングが必要ではないか。

【決定事項】

- ・ 2007年度活動内容として「共同配送による環境負荷低減効果の定量的評価」「エリア共同配送推進」「共同化促進のための環境づくりの整理（対行政の提言内容の整理）」を進めていく。
- ・ 中小の卸を対象にヒアリングを実施する。その結果を踏まえ、参考資料1-3にある、大手メーカーと中小メーカーの間に位置する領域における物流改善のための共同化についても検討する。

VIII. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、山本幹事が閉会を宣した。

以上