

**第2期ロジスティクス環境会議
第5回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年6月21日（木） 14：00～17：10

II. 場 所：東京・港区 笹川記念会館 第5、6会議室

III. 出席者：24名

IV. 内 容：

1) 勉強会

2) 分科会活動

<第6回源流管理分科会>

(1) 第5回分科会以降の経過と本日の進め方について

(2) チェックリストについて

i) チェックリストの項目について

ii) チェックリストの評価軸について

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、山本委員長の司会のもと、以下のとおり議事がすすめられた。

VI. 議事

1) 勉強会

以下のとおり、勉強会が開催された。

1) 三菱総合研究所 奥村委員

「海外における物流分野の環境施策動向」

2) 鴻池運輸 狩谷委員

「バイオ燃料について ―世界の状況、日本の状況―」

2) 分科会活動

<第6回源流管理分科会>

(1) 第5回分科会以降の経過と本日の進め方について

事務局より、資料0に基づき、第5回分科会以降の経過について説明がなされた。

(2) チェックリストについて

i) チェックリストのねらいについて

事務局より、資料1-1、1-2に基づき、第5回分科会でのペンディング項目及び6月8日に開催された少人数検討会での素案について説明がなされ、各項目の検討に入った。

【主な意見】

(チェック項目 49)

幹 事：「有害物質を含まない」では範囲が狭くなることから、「環境負荷の低い素材を使用する」といった内容も含めてはどうか。

委 員：「環境負荷の低い素材の使用」を具体化したものが、チェック項目 47、48 だと考える。

(チェック項目 53)

幹 事：配車係によっては、自社で持っている車を全て配車してしまう傾向がある。その結果、C

〇2のみならず収益性も悪くなってしまふことから、配車計画をきめ細かく策定することが求められると考える。

委員：車種、ルートだけではなく、車数、回数も含めるべきではないか。

(チェック項目 55)

委員：本チェックリストでは、物流部門の方が回答者となる可能性が高いことから、“他部署へ提案する”というアクションを実施してもらうような内容に変更すべきだと考える。

(チェック項目 58)

委員：事務局案の“他社”とは、具体的にどのような意味を含んでいるのか教えていただきたい。事務局：荷主であれば、“同業他社の荷主”という意味である。

委員：物流事業者でも地域によって同業他社と共同で配送している部分もあることから、“他社”という表現で問題ないと考える。

(チェック項目 62)

委員：“エアフィルター”だけでなく“燃料フィルター”に関するチェック項目を策定してはどうかと考える。

委員：燃料フィルターまでは不要だと考える。また、大型車のエアフィルターについては、「ドライバーは触らないように」とされており、“交換”しかできない。

委員：“交換”という語句が入っていることから、事務局案でよいと考える。

(チェック項目 64)

委員：当社では包装レスによる輸送が増えており、その際に商品を傷めないように固縛していることから、この素案を作成した。ただし、グリーン物流の観点から少しはずれてしまうのではないかという思いもある。

幹事：安全管理や商品破損は重要な事項であり、広義のグリーン物流にも含まれると考えられることから、項目に加えるべきと考える。

(チェック項目 65)

幹事：“マニュアルの作成”は不要ではないかと考える。

委員：輸送事業者によって、エコドライブの取組み度合いに格差が大きいと感じている。したがって、マニュアル作成は残したほうがよいと考える。

(チェック項目 66)

委員：“デジタコ等”の“等”に含まれる事項を教えていただきたい。

事務局：運行日報が該当すると考える。

委員：運行管理マネジメントとエコドライブ指導が混ざった内容となっており、修正が必要だと考える。

委員：デジタコの導入により 20%近く燃費が向上したという話を聞いたが、平均的にそのぐらい改善できるのか教えていただきたい。

委員：デジタコ導入だけではなく、指導の仕方で差異が出てくると考える。

幹事：エコドライブ指導といった内容に修正してはどうかと考える。

(チェック項目 68)

委員：事務局案は、事業者として当然のやらなければならない内容であり、チェック項目としてはふさわしくないと考える。

幹 事：“最新規制に対応して、対応車を前倒しで導入している”といった内容にすべきと考える。

(分類⑤低公害車両の導入 その他項目について)

委 員：カーナビを使用することにより、最短距離選択、渋滞回避によるCO₂削減につながるといった効果があると考ええる。

委 員：費用の問題があり、現状では難しいのではないかと考える。

委 員：エコドライブするようにナビゲーションする“エコナビ”といったものもあり、当社では10%ほど改善された。

委 員：エコタイヤに関する項目を追加してはどうかと考える。

(チェック項目 71 から 73)

委 員：チェック項目 72 の“稼働時間、作業距離”をどのように短縮するかといった内容が必要ではないか。

幹 事：動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置、レイアウトのコンパクト化が該当すると考える。

委 員：レイアウトについては、チェック項目 74 が該当することから、動線確認と作業負荷にあわせた人員配置を追記すべきだと考える。

委 員：チェック項目 73 にある“物流機器の使用の制限”の意味について教えていただきたい。

委 員：例えば、自動仕分機をすべてのケースで使うのではなく、使った方が効率がよい時期と、使わない方がよい時期があり、それらを考慮して使用すべきという意味である。

(チェック項目 74 から 82)

委 員：チェック項目 75 に関しては、設計による工夫よりも、通常、午前中を入荷、午後を出荷にあてることで対応しているのではないか。

委 員：「バースが空かず、待機させている」という実態は多い。

委 員：チェック項目 76 の“余分な資材等”とは具体的にどのようなものか教えていただきたい。

幹 事：パレットを想定している。例えば、パレットをたくさん並べてスペースを広く使うのではなく、スペースをコンパクトにすることが必要ではないかという視点である。

委 員：1パレットに複数アイテムを載せるとピッキングミスにつながる恐れがある。

委 員：パレットであればチェック項目 82 と内容が重なると考える。

幹 事：チェック項目 76 は運用による工夫、チェック項目 82 は機器の使用による保管効率向上という視点である。

委 員：“余分な資材”ということが理解しづらいことから、チェック項目 82 に“等”をつけることで、1つにまとめてはどうか。

委 員：チェック項目 78 は冷蔵・冷凍倉庫に限らず、通常の倉庫においても実施すべきことではないかと考える。

幹 事：冷蔵・冷凍倉庫はエネルギー消費量が多いことから、特に留意すべき事項として、記載している。

委 員：チェック項目 82 の“電力設備”の内容を具体的に教えていただきたい。

幹 事：変圧器等が該当する。国土交通省で1/3の補助があると記憶している。

(チェック項目 83 から 86)

幹 事：単に“平準化”というと、チェック項目 26 との関連性も検討する必要が出てくる。

委 員：季節によって物量に偏りがある場合は、少ない時期に別の荷主の荷物を預かり、平準化するという考え方もあるのではないか。

幹 事：自社でできる部分と取引先含めてやるべき部分と両方あるのではないかと考える。

委員：ABC分析により、動きの少ない荷物を正規ロケーションから除くことによる平準化という意味合いもあるのではないかと考える。

幹事：“平準化している”だけではなく、“平準化して保管スペースをコンパクトにしている”といった表現の方がふさわしいと考える。

委員：チェック項目85の求庫システムと平準化がどのように結びつくか分からない。

委員：“物量の変動を吸収するため”といった語句を追記すべきだと考える。

(チェック項目87、88)

委員：チェック項目88には養生材も含めるべきではないかと考える。

【決定事項】

- ・チェックリストの項目として、別紙90項目となった。(別紙参照)
- ・以下の項目については、事務局で原案を作成し、次回委員会前に提示することとする。
 - ①チェック項目68、70

ii) 評価軸の検討について

事務局より、資料3-2に基づき、評価軸のイメージ(案)について説明がなされた。ついで資料4-2に基づき、評価軸記載表を説明した後、評価軸項目案作成を各人8~10項目で分担する旨、説明がなされ了承された。主な意見は以下のとおり。

【主な意見】

委員：「実施中」の区分けについては、事務局案にある4つぐらいが適当ではないかと考える。

幹事：現状、90項目となっているが、100項目ぐらいがふさわしいと考える。

事務局：評価軸の検討を行うと、項目数が増減する可能性があることから、それを実施した後、あらためて検討したいと考える。

<第5回取引条件分科会>

(1) 第4回分科会以降の経過と本日の進め方について

事務局より、資料5-1に基づき、第4回分科会以降の経過について説明がなされた。

(2) ヒアリング結果について

事務局より、資料6に基づき、K社センターのヒアリング結果について説明がなされ、意見が交換された。

(3) ヒアリング結果からの仮説について

事務局より、資料7-1、7-2、7-3に基づき説明がなされ、意見が交換された。

(4) アウトプットの構成について

事務局より、資料8に基づき、共同配送におけるアウトプットの構成(素案)について説明がなされ、検討を行った。

【主な意見】

<ヒアリング結果から>

幹事：共同配送に焦点を当てているが、伝票の標準化や商品マスターなども次の課題としてとりかからなければいけないだろう。

幹事：積載率の悪いトラックや、専用便でも小ロットで来るトラックもある。大型のセンターでも積載率の悪いトラックが存在することを考えると、小さいセンターはさらに積載率は悪いだろう。エリアや中継をどうするかも考えて、減らしていかなければいけない。

幹事：大きいセンターでも、商流が理由で最終センターでないことがはっきりした。環境物流面から最終センターはどちらが最適なのかどうかを見ていかなければいけないと個人的に考

える。

委員：販売量の多いものや少ないもの、少量多品種など様々なものを扱わなければいけないため、積載率が悪くなるのもある程度は止むを得ない。大量商品は1台で来るので、少量商品をいかにして減らすかが焦点である。入荷台数の約60%が小口便であり、専用の大口便が25%、残りの15%がメーカーの少量専用便である。60%の小口便がまとまれば環境、時間効率の点で良くなるのではないか。

委員：卸のセンターから小売のセンターへ一括納品すれば車両1台で済むところを、小売の各店舗へ納品すると、開店前納品により車両台数や荷受検品が多くなる。小売にしても、店舗に多くの卸から何台も車両が来るより、センターで集約することで店舗の検品の時間や人手、車の受け入れ台数など削減できる。各企業がプラスになるのが共同配送ではないか。

幹事：事業者側からすれば、ドライバーの待合室が設置されていたことは非常に良い。午前4時から開けているため、納品の件数をこなせていいのではないか。

委員：4時から開けていても早いトラックは3時半には来ている。さらに早く開けると人件費が高くなってしまふなどの問題が出てくる。事業者側からみて、トラックが1日1回転から2回転になり、物流費が抑えられるなど、お互いにメリットがあり助け合いができるのが一番よい。

幹事：環境面では、事業者は早く納品できても、その分昼間に他に走ればあまり変わらないのかもしれない。

委員：小売のセンターを24時間営業にして待ち時間を減らしたとしても、走行距離を短縮し、かつ車両台数が減るように配送回数や物量を考えない限りCO₂は減らないのではないか。

<メーカー・卸間、卸・小売間のイメージ及び仮説について>

幹事：路線便自体の効率は良い。

幹事：京浜トラックターミナルでは同じエリアでいくつかの事業者が積み合わせている。複数の路線業者が入っているので積み合わせがやりやすい。

事務局：食品メーカー同士で申し合わせて混載することで、専用便としてトラック台数を減らせるのではないか。

幹事：食品業界でもL研の3メーカーで混載を行っている。メーカーの数が多くなるほど効率は良くなるが、配送や締め時間などの条件をそろえるとともに、収集必要データを取り決めた上で、データを集める必要がある。データを集めること自体が大変であり、さらにメーカー間の調整も難しい。W社は、100社以上をメーカーが調整することなく集約している。メーカーが調整するよりも早くできる方法があるはずである。

委員：マテハン機器の提供側からは、荷主に対してセンターのあるべき姿のイメージがあっても言いにくい。共同配送のネックは荷姿の標準化の遅れである。大きい荷姿が小さい荷姿に合わせると生産ラインも変えなければいけないため、小さい荷姿が大きい荷姿に合わせるほうが良い。

幹事：メーカーから卸への荷姿はケース単位からダンボール単位になりつつある。さらに卸から小売、小売から店舗などはオリコンが共通化され体制が整いつつあるのではないか。

委員：同じ荷姿でメーカーから最後まで行く流れができれば合理化される。

幹事：メーカー側は、小売の棚の大きさから小売の発注単位を予測してボールを作っているが、小売が卸に注文する単位はメーカーの予想と異なる。発注単位を考えた荷姿を作っていかなければいけない。

委員：各部門がお互いの合理化のために一歩ずつ改善を、というスタンスでないとうまくいかない。

委員：ケースで入ってくるものと、ボールで分けしたものとでは物流コストが違うということを言い続けなければいけない。物流コストが同じだと思われているために、トレードオフの

関係が解決しないのではないかと。発注単位によって物流コストが違うことを営業部門に話すようにしていかなければならない。また、メーカー・卸・小売間でも物流コストに関してオープンにしていけないとこの問題は解決しない。卸がメーカーに話をする際に、小売も参加して卸とともに発言するくらいでないと、トラック台数削減のための路線便集約の説得は難しい。われわれの事例では小さいメーカーの物流コストの見える化ができた結果、参加メーカーを増やすことができた。

幹事：小売・卸・メーカーが路線業者を完全入札することでひとつに絞ってみてはどうか。

委員：路線業者を絞る理由として物流品質を決め手にしてはどうか。

幹事：メーカー・小売・卸からメリットがあるなどの動機付けがあれば事業者もやるのではないかと。

委員：着荷主側からも路線業者を集約したいと考えているが、大義名分が無い。集約したいことをいえない着荷主が一番困っている。

事務局：入ってくるトラック台数の制限などの規制を行政がかけると、着荷主側も言いやすい。

委員：路線業者を絞ることと、それを調整する窓口をルール化しないとうまく進まない。

事務局：市街地に立地する小売店を想定した場合、タウンマネージャーがいるとやりやすいのではないかと。

委員：多品種小口化で困っていたオランダの花き卸売市場では、大口から先に取引ができるようなインセンティブを設けた例がある。金額以外の点で差をつけるようにすればやりやすいのでは。

委員：小口のメーカーはどうしても路線便になるので、エリアごとに事業者が決まっていればやりやすい。

幹事：卸・小売が同意すれば、メーカーがコントロールをしてエリアの路線業者を集約することはできるかもしれない。ただし、集約されて残った事業者が無茶なことをしないように監視していかなければならない。

<アウトプットについて>

幹事：メーカー・卸・小売間でデータの標準化は進んでいる。伝票・ラベルなど、モノを標準化するなど、共同配送版G C Iを進めるのは社内的に問題は発生しないだろう。

委員：卸からメーカーに共同伝票のお願いはしている。100社くらいは決まったが、小さいメーカーが多い。大手メーカーは検討中という段階で進んでいない。

幹事：卸から要請されたという表現でなく、メーカーとの共同宣言みたいなものがないのではないかと。

委員：伝票の標準化ができればIT化も促進されるだろう。

幹事：改正省エネ法に関して、混載していても燃料法や燃費法によりデータが取れるような仕組みが望まれると考える。

幹事：物流コストが明確化するようなものを、効率化を促すものとして入れたい。

【決定事項】

- ・エリアでの共同配送に加えて、着荷主側において問題となっている路線便の集約についても検討する。
- ・共同化、またそれに伴う標準化はメーカー・卸間、または卸・小売間ではなくサプライチェーン全体、つまりメーカー・卸・小売が一体となって実行できるように推進することが重要。

3) その他

今回は分科会に分かれて開催することとなった。開催日時は以下のとおりである。

- ・第6回取引条件分科会・・・8月7日（火）15-17時

・第7回源流管理分科会・・・8月8日（水）15-17時

VII. 閉 会

以上をもって全ての議事を終了し、山本委員長は閉会を宣した。

以 上