

**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6回取引条件分科会 議事録**

I. 日 時：2007年8月7日（火） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・港区 （社）日本ロジスティクスシステム協会 会議室

III. 出席者：14名

IV. 内 容：

- 1) 第5回分科会以降の経過について
- 2) 「加工食品をモデルとした共同配送提案」について
- 3) アウトプットの構成
- 4) 第3章について

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5回会以降の経過について

事務局より資料1に基づき、第5回分科会での審議事項の確認ならびに第5回分科会以降の活動の報告がなされた。

VII. 議 事：

1) 「加工食品をモデルとした共同配送提案」について

事務局より資料2-1、2-2、2-3、2-4に基づき、「加工食品をモデルとした共同配送提案」、及び「加工食品をモデルとした共同配送提案についての検討事項」について説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

（全体を通して）

幹 事：理論ではなく、現実的な検証が必要だと考える。その結果、効果があるということが確認できた後、具体的な行動に移せればと考える。

委 員：直感的には効果があると考える。あとは、各論でどこまで落としこめるかが課題である。

委 員：結果として、選択されない物流事業者の売上が減ってしまうが、業界の流れとしてはこのような方向にいかざるをえないのではないかと個人的に思う。

委 員：集約化した結果、配送ルート等が変わることに起因して、現状のサービスレベルが下がってしまう恐れがあるのではないかと考える。

幹 事：ご指摘のとおり、サービスレベルは下がる可能性はあるが、逆に卸側の入荷トラックが減ることにより、荷卸等で時間的余裕が生まれると考える。その結果、着荷主側でコントロールしやすくなるというメリットとともに、入荷トラックの待ち時間が減ることで、そのトラックを他の仕事にまわせるということが期待できるのではないかと考える。

幹 事：輸送事業者としては、帰り荷の確保が課題であるが、それらがエリアでリアルタイムにマッチングできようになると、さらにいいのではないかと考える。

（施策（2）について）

委 員：資料2-2にあるとおり、現状では、卸のところで入荷トラック増となっているが、仮に中継業者を集約しても、その入荷トラック待ちが発生する地点が、卸から中継業者に代わるだ

けではないかと考える。また、メーカー—中継業者間の距離と中継業者—卸間の距離によっては、メーカーに近いところでの共同化といったことも考えられるのではないかと。

幹事：メーカー出荷基地から中継業者の基地までの距離は、各社でほとんど変わらないと考えられる。また、中継業者の荷受時間は、現状では、前日の18時から翌朝3時ぐらいとなっており、卸の入荷時間の幅と比較すると、時間的な余裕はあると考える。

事務局：ただし、中継業者を集約したからといって、集約された業者の倉庫や能力が高まるわけではないことは留意すべき事項だと考える。

幹事：ご指摘のとおりであり、集約した分を受けするためには、中継業者の再編とともに能力UPが必要となる。しかしながら、若松梱包運輸倉庫と同様に、荷物が集まることで売上が上がり、資金力に余裕ができればキャパが増えて、効率性が上がるといったことは考えられる。

委員：今まで、加工食品におけるメーカー、卸、小売間の全体のフローはだれも見えていなかったが、今回、メンバーの協力により、見えてきつつある。まずは、フローの中で、このようなロスがあり、そのロスを削減するためには、これらの施策があるという提案をするだけでも大きな成果だと考える。そのためには、資料2-2、2-3をもう少し実態に沿った図にする必要がある。逆に、それができれば、大きな提案につながると思う。

事務局：そのためには、資料2-4の2ページ目にあるデータが把握できるか、把握できる場合は、それをもとに推計できるかといったことが大きな課題である。

幹事：当社分のデータは出せるが、他社のデータはないため、そこが課題となる。しかし、それを用いて大まかなシミュレーションは可能ではないかと思う。

委員：ある期間の当社のデータから、貴社納入分をピックアップし、直送、混載の台数を調べることは可能である。その結果、メーカーから当社まで、どのような過程を経て輸送が行われているかといったフローが分かるのではないかと。これによって、施策(1)、(2)の内容の詳細な検討ができると思われる。

幹事：発側では、直送、中継利用の別は分かるが、中継基地で、他社分をどのように積み合わせているかは全く分からないため、ぜひご協力いただきながら実施したい。

(施策(3)について)

委員：着側からメーカー側に特定の路線業者の使用を要請することは難しい。また、路線業者自体はエリア内での配送効率を高めているが、トラック単位で見ると、食品のみならずいろいろな荷物を積んでいるという現状がある。

幹事：今回の視点としては、受け側のトラック台数を減らすということで進めていることから、施策に含めてよいのではないかと。

委員：無理にやろうとすると、フィーの問題が出てくると思われる。

委員：施策として提案することはよいと思うが、受け側としては要請ベースの話であり、効果はなかなか出ないのが現状である。したがって、今回の検討の中でのメインの対策とはなるかどうかは疑問である。

委員：専用センターであれば、小売1社からの注文(仕入れ)となるが、汎用センターでは、仕入れも複数となることから、メーカーも複数となり、結果として路線便等が増えると考えられる。

(施策(1)について)

委員：施策(1)については、既に、ある納入メーカーから10トン車から13トン増トン車での配送要請が来ていることから、方向性としては合致していると考えられる。ただし、輸送ロットの大型化に伴い発注時の大ロット化が進むと、廃棄ロスや在庫の問題が出てくる。

幹事：したがって、入荷トラック台数削減のために、発注ロット(輸送ロット)の大型化を推進するよりも、中継業者の集約化により、必要なモノを必要なときに的確に輸送できることが、加工食品の実態に合致しているのではないかと個人的に考える。

(その他の意見)

幹 事：着側のトラック台数減分とともに、それに伴い作業等でどれだけ効果があるかといったことも重要ではないかと考える。ただし、効果を実証した結果、あまりにも効果が少ない場合は、実際には誤差として消えてしまう可能性がある。

委 員：トータルコストとしてどれだけメリットがあるか、効率化につながるかといったことが重要になると思う。

幹 事：トラックが何台減るということからコストメリットは出ると思う。ただし、その分仕分けコストが発生するので、プラスマイナス両面がある。いずれにしても事例に沿ったケーススタディーをラフでもいいのでやってみたい。

委 員：「コスト削減を前提に、輸送費が安くなるから発注しろ」となると独占禁止法に抵触する可能性があるが、トラック台数を減らす方策として出てきており、問題は出ないのではないかと考える。

委 員：地域内のトラックの入荷待ちの渋滞対策は、企業のCSR上重要だと考える。

委 員：当社でも共同配送を検討した際にデータに基づきシミュレーションを行ったことから、とりあえず本件についてもシミュレーションしてみるのがいいのではないかと考える。

委 員：卸のセンターは限られた時間内で荷物を処理しなければならないが、中継業者集約化により、卸の作業時間に余裕ができるとなると、大きなメリットになるのではないかと考える。

【決定事項】

- ・ データに基づくシミュレーションを実施する。
- ・ 詳細については、データ提供するメンバーで別途検討する。

2) アウトプットの構成について

事務局より資料3に基づき、アウトプットの構成について説明がなされた。

3) 第3章について

事務局より資料4に基づき、共同化促進のための提言（一部）について簡単にされた。

【決定事項】

- ・ 資料4を一度確認いただき、修正、追加等があれば、事務局に連絡いただくこととする。

4) その他について

(1) 改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集・分析について

事務局より、資料5-1に基づき、資料5-1に基づき、6月末時点での特定荷主、特定輸送事業者の指定状況及びCGLメンバー企業の該当数の報告がなされた後、資料5-2に基づき、CO2削減推進委員会の活動として実施される、定期報告書・計画書の収集・分析について説明が行われ、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

幹 事：回答企業の社名は公表するのか教えていただきたい。

事務局：社名の公表は考えていない。

(2) 次回のスケジュールについて

次回も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7回取引条件分科会 2007年9月19日（水）10-12時

なお、開催前に、川上委員にご協力いただき、クレートの標準化に関する勉強会を実施予定。その場合は9時30分からの開催とする。

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