

**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7回取引条件分科会 議事録**

I. 日 時：2007年9月19日（水） 9：30～12：05

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：15名

IV. 内 容：

1) 勉強会

2) 分科会活動

(1) 第6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

i) 発着両荷主のデータに基づく中継業者利用状況について

ii) シミュレーションについて

iii) 中継業者集約化の課題と対策

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. 議 事

1) 勉強会

以下のとおり、勉強会が開催された。

(1) ダイフク 唐下氏（外部講師）

「パレット&食品クレートの標準化の現状と将来のあるべき姿」

2) 分科会活動

(1) 第6回分科会以降の経過について

事務局より参考資料2-1に基づき、加工食品におけるメーカーと卸間の物流の形態（直送、中継、路線）について確認がなされた後、資料1に基づき、第6回分科会での審議事項の確認ならびに第6回分科会以降の活動の報告がなされた。

(2) 「加工食品をモデルとした共同配送提案」について

i) 発着両荷主のデータに基づく中継業者利用状況について

事務局より資料2に基づき、発着両荷主のデータに基づく中継業者利用状況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】

（資料2のデータに関して）

幹 事：当社の商品で考えると、4トン車には200ケースほど積むことができるが、トラックNo2のデータを見ると100ケースほどしか積んでいないことから、別の得意先へも配送しているのではないかと考える。

幹 事：当社では、通常、直送分は10トン車で配送していて、通常、700ケースで満載となるが、トラックNo1データを見ると、193ケースしか積んでいなかった。したがって、直送トラックの積載率に対する最低基準の設定のようなことも重要な施策の1つだと感じた。

幹 事：発荷主1社だけで、当該センターに対し、直送、中継含めて3～4台ほどのトラックで配送

している実態が見て取れる。

委員：入荷データをどのようにカウントしているか教えていただきたい。

委員：入荷時にバーコードラベルを貼り、それをスキャンすることでカウントしている。

幹事：外食卸では小規模企業が多く、それらの企業では、伝票で確認するしかないと考える。

(入荷トラック台数削減に向けて)

幹事：そもそも発荷主側では、荷別れの結果、着荷主側の入荷トラック増加により、非効率になっているという認識が全くない。発荷主側としては、受注から出荷までに至る流れの中で、できるだけ荷物をまとめることが必要だと考える。また、その対策の中には、取引条件に関わる部分も含まれてくると考える。

(発着関係者での協議の必要性)

委員：本分科会において、発着双方がデータ提供や議論を行った結果として、このような課題が見えてきた。このような協議の場は非常に重要だと考える。今後、これらをどのように広げていくかということも重要な提言になるのではないかと個人的に考える。また、その次のステップとしては、具体的にどうやって課題を解決していくかということも重要だと考える。

幹事：発着荷主双方で情報共有することで、見えてくる部分が多い。これらについても提言する必要があると考える。特に、小売、卸、メーカーが一緒になり、課題の共有化を行うとともに、その課題の解決方策の検討することは必要だと考える。

(その他)

幹事：共同配送実施により取引条件に係る物流上の非効率な部分が解決できる。また、共同配送実施の際に弊害となる取引条件を確認するというステップも、本分科会の最後に検討すべきではないか。

委員：双方でWIN-WINの関係が構築できれば問題ないが、中継業者を1社にするといったことを強く行くと、法律上問題が出てくる可能性もあるのではないかと考える。

ii) シミュレーションについて

事務局より資料3-1、3-2、3-3、3-4、3-5に基づき、今回実施したシミュレーションの概要及び結果について報告がなされた。続いて、恒吉幹事より、補足説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

(シミュレーションの方法及び結果について)

委員：「原データ」と「3倍」の削減率の差異が大きいと考える。この要因について教えていただきたい。

事務局：中継集約時のデータを見ると、出荷重量を3倍すると、ほぼそれに比例して、車両台数も約3倍増加している。一方、中継3社時の「原データ」を見ると、例えば、上越では、各社とも積載量が少なく1台のトラックで配送しているが、出荷重量を3倍しても、トラック台数は1台のままで済むケースが多い。したがって、車両台数の増加が3倍まで至らず、これがCO2排出削減率の差につながっていると考える。

委員：その要因についても、結果の中で触れておく必要があると考える。

委員：本シミュレーションは、A社のデータを基に実施しているが、実際はA社よりも規模の小さいメーカーはたくさんあり、それらはA社と比べると、非効率な配送を行っていると考え。したがって、それらも加味すると30%ぐらいの削減効果が出て違和感はない。

委員：シミュレーションの方法としては、今回実施した方法しかないと考え。あとは、シミュレーションの前提部分をより現実に近いものにできれば、問題ないのではないかと考える。

委員：今回のシミュレーションについては、前提に対する結果としては納得したが、その前提がある程度実態を反映しているものかどうかは検討すべきだと考える。

幹事：削減率として出た「30%」と「15%」は大きな差である。ご指摘いただいたとおり、前提条

件をより現実に近づけて、再度シミュレーションを実施したい。

(再シミュレーションに向けて)

幹事：新潟県のセンターでの入荷トラックの実態を捉えることは可能か。また、それが不可能であれば、新潟県以外のセンターでもいいので、直送、中継、路線の構成比を捉えることができれば、それに基づいて、より実態に近いシミュレーションができると考える。

事務局：着荷主側では、直送、中継、路線の区別はできないのではないかと。

幹事：第5回幹事会で見せていただいたデータをベースに、1台のトラックで積み込まれているメーカー数、ケース数から、ある程度推定できるのではないかと考える。

委員：新潟県にあるセンターでの入荷トラックの状況を確認してみる。

幹事：今回実施したシミュレーションのように、出荷重量を3社とも3倍するのではなく、例えばA社のみ3倍し、後は他社の数を15社ぐらい作ってみて、再度シミュレーションを実施するのも一案だと考える。

(直送の共同化について)

委員：首都圏から新潟までの距離を考えると、直送の共同化の方がCO₂排出量の削減効果が大きいのではないかと。

事務局：発荷主の共同化は相当困難が予想される。したがって、中継業者の集約化、あるいは同一の中継業者の選定の方が現実性は高いと判断し、検討を進めてきた経緯がある。

幹事：究極的には、中継業者の集約化と直送の共同化が必要になると考える。発荷主の共同化が困難な要因の1例として、発荷主の拠点間の距離が比較的長い(例えば、A社：神奈川県、B社：埼玉県)ため、双方でのリードタイム等の調整が必要となるが、それらがたいへん難しい。

(その他)

委員：出荷重量を3倍したやり方を教えていただきたい。

事務局：原データを3倍したのではなく、原データを一旦まとめた結果(資料3-4のP2、3)の出荷重量を3倍した。A社の物量が3倍になったという意味ではなく、A社、AA社、AA社3社分をまとめて運ぶことを想定しているためである。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえて、実態に即した前提条件を再度設定した上で、シミュレーションを実施する
- ・ 可能であれば、新潟県、もしくは他地域の入荷トラック状況について確認いただき、上記シミュレーション実施時に活用する。

iii) 中継業者集約化の課題と対策

事務局より資料3-6、4に基づき、中継業者集約化の課題と対策について説明がなされ、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

委員：資料4の課題①の表現は不適切だと考える。環境負荷低減という大義名分で整理すべきではないか。

委員：方向性は資料3-6の形でよいが、具体的にどのように落とし込んでいくかが課題となる。メーカー、中継業者がそれぞれ3社あった場合に、使用する中継業者を1社にするということではなく、①首都圏→新潟への幹線部分については、積載率が高い業者に集約、あるいは共同運行の形を取る、②配送部分については、処理能力がある中継基地に降ろし、そこから3地区に分け、それぞれの地区を1社が担うという形が、当面の現実的な解決策になるのではないかと。

幹事：現実には課題③が大きな問題になる。その対策としては、先ほど指摘のあったエリアごとに

現状の中継業者を棲み分けるといふことは現実的な方策だと考える。

事務局：「中継業者1社を指名」ということもあるが、先ほどいただいた意見で整理し、それに対する課題を整理する形としたい。

【決定事項】

- ・ 中継業者集約化に向けての現実的な方策として、中継業者の共同化（エリア分割）と、それに伴う課題について整理する。

(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8回取引条件分科会 2007年10月30日（火）15-17時（J I L S会議室）

VII. 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