

**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8回取引条件分科会 議事録**

I. 日 時：2007年10月30日（火） 15：00～17：05

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：11名

IV. 内 容：

- 1) 第7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
  - (1) 着側の入荷の現状について
  - (2) 再シミュレーションについて
  - (3) 路線業者の集約化に関する試算について
  - (4) 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) 第7回分科会以降の経過について

事務局より資料1に基づき、第7回分科会での審議事項の確認ならびに第7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

(1) 着側の入荷の現状について

事務局より資料2-1、2-2、2-3、2-4に基づき、着側の入荷の現状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2-4の削減効果について)

委 員：CO<sub>2</sub>削減につながることは理解できるが、前提事項が実態に即していないのではないか。

幹 事：提供いただいたデータで、我々が考えている解決策を実施した場合、どの程度の台数削減になるか試算しただけである。現実的に、ここまで削減できないと思うが、集約化によりトラック台数が減少することは明らかだと考える。

(入荷データについて)

委 員：「メーカー共同配送」はメーカー側が実施した共同配送、「メーカー自社便」、「路線便」はメーカーがある運送会社1社に輸送を委託している部分では同じであるが、それが全国規模の路線業者か否かの違いである。「路線便集約」とは、卸側で商流上集約したものと小売側でこの業者を使用してほしいと云って集約化した2つが該当する。

委 員：資料2-2の図表1にあった750ケースは満載の取引条件となっている飲料の部分であり、今回の検討からは除いて考えた方がよいと思う。

委 員：メーカー自社便におけるケース数の数値が、メーカー側の感覚として実態とあっているか教えていただきたい。

幹 事：当社では200ケース未満での直送は実施していない。ただし、△時間後の受注等、やむをえない事情で出荷するケースがあるが、それでも自社便ではなく路線便等を使用していると思

われる。

委員：1日平均100台のトラックが入荷するとなると、入荷トラックの待ち時間等も発生しているのではないかと。

委員：出荷バース等が整備されているため、待ち時間の問題は発生していないと考えるが、入荷トラック台数が多いということは課題として捉えている。

(解決策について)

委員：解決策を検討するにあたって、「なぜ100ケース以下の輸送が発生しているのか」といったことからスタートする必要があるのではないかと。

委員：数量制限は考える施策であるが、制限以下の荷物の入荷も合わせて提案する必要性が出てくる。

幹事：メーカー側に対し、あるロット以上は直送が可能であるが、そのロット未満の場合は中継業者を利用することにより、他メーカーとの積み合わせといったことが解決策だと考える。

委員：目指すべき姿とともに、施策実施の際に、特にメーカー側における課題を明確化することが今後必要だと考える。

幹事：少なくとも当社内では、それほど課題は大きくないと考えるが、子会社において、現在使用中継業者との関係があり、その部分は課題になる。

事務局：公正取引委員会が出した報告書では、荷主が利用している輸送事業者との取引年数は比較的に長いといった結果が出ていた。

幹事：着荷主側から品質問題等の観点から指摘いただくと、集約化も抵抗なく進むのではないかとといった印象を持っている。

(路線業者に関して)

事務局：路線業者の集約化による効果があるとしても、メーカー側では、コストの視点で業者を選定してしまうのではないかと。

幹事：エリアや取扱貨物等で強い路線業者に依頼しているケースが多いと考えるが、発荷主側で、路線業者をどのように選定しているのかを聞くことで、我々が検討している解決策実施上の課題が明確になるのではないかと考える。

幹事：現状は課題すら認識していないメーカーが大半だと考える。グリーン物流や着荷主の入荷トラックの観点から考えることで、まずは課題の深さを認識することが必要ではないかと。

(その他について)

委員：取扱商品は異なるが、10年前からメーカー10社で①共同配送、②共同宅配を実施し、着側のトラック台数削減を実施してきた。共同化実施前は、料金等はバラバラであったが、個建て料金で実施している。メーカー間での話し合いも重要だと考える。

委員：「ドライ」と「冷凍」では状況は異なるのではないかと。

幹事：メーカー共同配送を実施しようとしているが、データセンターの設置等を考えると難しい。結果として、本分科会で検討しているように輸送事業者の集約といったことが現実的にはやりやすい方法だと考える。

#### 【決定事項】

- ・ 本分科会で検討を進めている解決策実施にあたっての課題についてはヒアリングを実施する。
- ・ ヒアリングの結果、課題が大きければ、解決方策の方向性の提示のみ、課題が小さければ具体策まで踏み込んだ提案を本分科会として行うこととする。

#### (2) 再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、参考資料2-1、2-2に基づき、再シミュレーションの結果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】

幹 事：前回とあわせると4パターンできたこととなるが、どれも10～30%ほどの削減率となっている。現実的にも、中継業者は5社～10社であることから、効果が確実に出ることははっきりしたのではないかと考える。

### (3) 路線業者の集約化効果について

事務局より参考資料1に基づき、「ルート配送」と「集約化による往復輸送」での輸送距離の比較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】

幹 事：路線便を勘案すると、現状20件以上配送先があると考えるが、仮に20件としたときに、本試算においては、事業者数はどの程度許容されるのか教えていただきたい。

事務局：参考資料1の例1の条件では、現状、事業者が11社以上あると輸送距離削減効果が出る。

委 員：参考資料1の内容は、直感的に分かりにくいと考える。

委 員：「配送件数の何倍の路線業者がいる」といったことで条件を挿入することも一案ではないか。

幹 事：実際はストップ&ゴーをするため、ルート配送において、CO<sub>2</sub>排出量増につながると考えるが、そこまではシミュレーションに反映できない。

### (4) 中継業者集約化の課題と対策

事務局より資料4-1、4-2に基づき、前回議論をベースとした集約化の目指すべきイメージ、及びその際に発生する課題について説明がなされた後、恒吉幹事より、別紙のとおり、現状の全体像及び補足説明がなされた。

#### 【主な意見】

幹 事：直送基準設定におけるCO<sub>2</sub>排出量の効果は算出できていない。

事務局：集約化された中継業者を利用することにより、資料3-3、もしくは3-4といった効果が出ることは明らかだと個人的に考える。

幹 事：トラック台数が減るので、CO<sub>2</sub>の総量は削減できる認識を持っている。

#### 【決定事項】

- ・ 前日のとおり、現状の解決策について、発荷主側へのヒアリングを実施するとともに、着荷主側でも課題があるかどうか整理していただく。

### 3) 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。

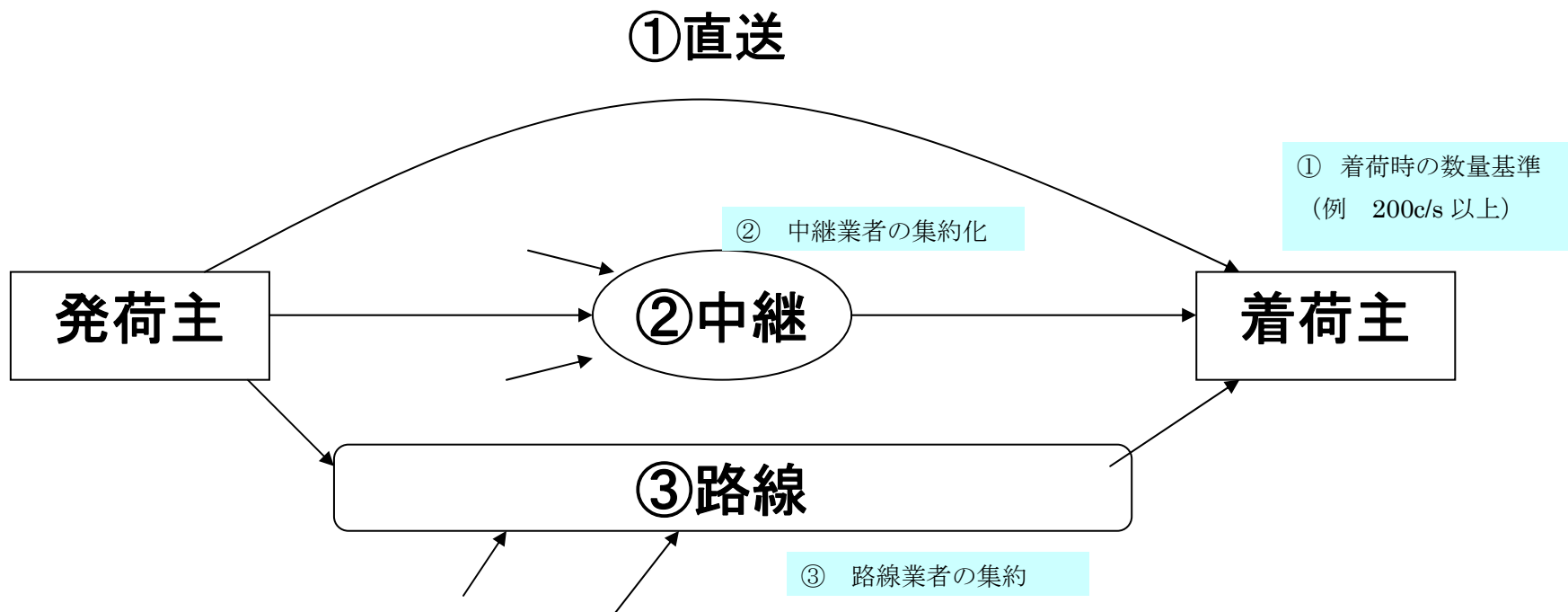
- ・ 第9回取引条件分科会 2007年11月28日(水)10-12時 (JILS会議室)

## 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

別紙



施策案	①基準以下は中継	②中継業者は集約	③路線業者は集約
CO <sub>2</sub>	・着地付近のCO <sub>2</sub>	・トラック台数減でのCO <sub>2</sub> (新潟シミュレーション)	・参考資料1でのシミュレーションでの減
課題			