

**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11月28日（水） 10：00～11：50

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：9名

IV. 内 容：

- 1) 第8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) メーカー、卸・小売それぞれの立場で考えられる課題について
  - (2) 第II章の構成について

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. 議 事

1) 第8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8回分科会での審議事項の確認がなされた。

2) 「加工食品をモデルとした共同配送提案」について

(1) メーカー、卸・小売それぞれの立場で考えられる課題について

事務局より資料2-1、2-2、2-3、参考資料2に基づき、メーカー、卸・小売それぞれの立場で考えられる課題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】

i) 中継業者集約化に関して

(E社があげた課題について)

委 員：メーカー出荷拠点ごとのマスターの作成から始めることになるため、作業負荷が大きくかかる恐れがある。

幹 事：本分科会の議論の中で、課題を認識するために、いろいろなデータをご提供いただいたが、中継業者の集約化を実際に進める際は、発荷主主導になるため、着側のデータ作成は必須ではないと考える。

委 員：データ作成の負荷がなければ、大きな課題はないと考える。着側では、集約化によるCO2削減効果は享受できないが、入荷トラック台数が減少による、センターの運用面でのメリットが享受できるため、ぜひ進めていただきたいと考える。

事務局：今回ヒアリングしたB社のような考えのメーカーが多ければ全く問題ないが、中継業者の集約化に乗り気でないメーカーが多い場合は、着側で発生している入荷トラック増といったことに関し、データを用いて認識させる必要が出てくる可能性はある。

幹 事：問題意識を持っている企業に対しては、データがあると説得しやすいと考える。

(中小メーカーの参加について)

幹 事：大手メーカーが、集約化された中継業者へ業者を変更することについては、比較的容易に進むが、中小メーカーに参画いただくところで課題が発生する可能性がある。参加しない中小メーカーに対し、着荷主が個別に説得するといったことは望ましいことではないことから、例えば、あるエリアで実証実験的なものを実施し、その効果を日本全国に広く普及

啓発することにより、中小メーカーにもご理解いただく方策も必要だと考える。

幹事：中小メーカーにおいて、「この業者でなければいけない」ということは少ないのではないか。

(コストの問題)

幹事：B社のヒアリングの中で“コストアップは容認できない”という話があったが、集約化はコストダウンにつながるかどうか教えていただきたい。

幹事：完全集約化の結果、荷量増によるコストダウンは考えられるが、完全集約を実施した場合の法的な問題とともに、設備能力的に荷量を捌ききれない可能性がある。したがって、エリア別の共同配送によるCO2削減が当面の目標になるのではないかと考える。

幹事：当面の目標である、エリア分割による集約化を実際に行うと、メーカー側では、今まで中継業者1社分で済んでいたものが、分割した社数分の荷揃えをする必要性が出てくることから、結果としてコストアップになる可能性がある。ただし、実施する場合は、コストメリットを目的とするのではなく、あくまでもCO2削減を第一義とし、コストは現在の水準とイーブンから始めることが必要ではないかと個人的に考える。

(その他の課題について)

委員：リードタイムの問題は気になるが、トラブル等により避けられない場合もあることは、着荷主側でも理解している。

幹事：通常の状態であれば、集約化してもリードタイム的に問題ないと考ええる。

委員：物流品質の問題発生の可能性について教えていただきたい。

幹事：既存の業者に集約化することになると思われることから、新たに品質問題が発生することはないと考える。

(その他)

幹事：メーカー側については1社しかヒアリングができていないため、他メーカーの考えを確認する必要があるのではないか。

## ii) 路線業者の集約化について

(参考資料2について)

幹事：距離の差異は理解できるが、配送先数が多いことによる、STOP&GOの回数がCO2の増加に起因するのではないかと考える。

事務局：参考資料2は総輸送距離で比較しているが、特定荷主の算定範囲である実車距離で比較すれば、差異は変わると考える。

委員：参考資料2は極端なケースの例であり、配送先の荷量によって、ルートがいいのか、直送がいいのか変わってくるはずである。

(集約化について)

委員：着側としては、路線便についても入荷トラック台数が多く、課題として認識している。

幹事：メーカー側に特定の路線業者を使用するように要請することがあるか教えていただきたい。

委員：「少ない業者であるとありがたい」といった言い方で話をすることはあるが、特定の業者を指定しているわけではない。

委員：主に路線便利用による納品しているメーカーを集めることすら困難である。

委員：当社では、焼酎等、地場の特産品を製造しているメーカーとの取引がある。これらは、当社からお願いして取引していただいている場合が多いことから、使用していただきたい路線業者の要請等が出せない実情もある。

事務局：中継業者集約化は発着荷主双方にメリットがあるが、路線業者集約化は資料2-3のとおり発荷主側であまりメリットがないことから、難しいのではないか。

幹事：路線業者数はそれほど多くないことから考えると、集約化はそれほど難しいことではないのではないかと個人的に考える。

幹 事：メーカー数社で毎年入札を行い、同じ路線業者を使用することによるコストメリットを出す方法も考えられる。

委 員：1社に絞るのではなく、2、3社選定するのであれば、問題ないのではないか。

(路線業者間の共同化について)

幹 事：日曜日等、荷量が少ない日に幹線部分の共同化は実施している。

委 員：路線業者間でCO2削減のための検討を行っている場があるか教えていただきたい。

幹 事：全日本トラック協会が、マニュアル等を作成しているといったことはあるが、あくまでもトラック事業者全体であり、路線だけ取り上げたものではない。

委 員：集荷と配達拠点が異なるのであれば、配送拠点の共同化といったことも可能ではないか。

幹 事：1拠点で、集荷と配達両方行っており、配送だけ行っている拠点はおそらく存在しない。

事務局：配送の共同化の可能性について教えていただきたい。

幹 事：委託することによって売上が減ることから難しいのではないかと考える。

### iii) 新潟データについて

幹 事：前回提示いただいた入荷データは新潟県ではなく、首都圏近郊のデータであった。実態を確認したいため、新潟県にあるセンターのデータやヒアリングといったことを実施したいと考えるが、御協力いただけるか教えていただきたい。

委 員：新潟には当社センターがあるため、時期があれば可能である。ただし、収集したいデータ等については事前に教えていただきたい。

### iv) その他について

幹 事：メーカー側の意向によっては、実証実験的なことも視野に入れることになるのではないかと個人的に考える。

### 【決定事項】

- ・メーカー側のヒアリングを実施し、中継業者の集約化等に関する課題等の把握を行う。
- ・新潟県のセンターのヒアリング等を実施し、実態を確認する。
- ・上記ヒアリング結果について、次回分科会で報告することとする。

### (2) 第Ⅱ章の構成について

事務局より、別紙及び資料3に基づき、アウトプットの第Ⅱ章の構成素案について説明がなされ、以下の意見交換の後、内容をご確認いただき、問題となる箇所があれば、ご指摘いただくことで了承された。

### 【主な意見】

幹 事：当分科会は、取引条件を検討する場であったが、なぜ共同配送の検討を行ったのかといった整理をする必要があると考える。

幹 事：共同配送により、時間指定やロットの問題がなくなると考える。残った問題を今後集中的に検討することになるといったことを冒頭と最後に記載する必要があると考える。

### 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10回取引条件分科会 2007年1月18日(金) 15-17時(浜松町東京會館オリオンルーム)

## 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