

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10回取引条件分科会 議事録

I. 日 時：2008年1月18日（金） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・港区 浜松町東京會館 オリオン

III. 出席者：9名

IV. 内 容：

- 1) 第9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
- 3) アウトプットについて
 - (1) 0. はじめに
 - (2) I. 共同配送提案
 - (3) II. 加工食品をモデルとした共同配送提案

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9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9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) 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】

(データについて)

幹 事：今回のデータにおいても、トラック1台あたりの入荷ケース数が少ないことがわかった。したがって、当分科会で検討している事項を実施することで大幅なトラック台数削減につながるとの印象を持った。

幹 事：路線便や混載便で、入荷時間が夕方になったトラックについては、そもそもメーカーの出庫時間が異なるため、集約できないと考えられる。今回のデータでその割合がどの程度あったか教えていただきたい。

事務局：13時前後の入荷はあったが、夕方の入荷はなかったと記憶している。

幹 事：トラックの大きさは把握できているのか教えていただきたい。

事務局：今回いただいたデータには含まれていない。

(専用便について)

幹 事：入荷ケース数が50ケース未満であっても専用便を利用している理由が分かれば教えていただきたい。

事務局：詳細は分からないが、新潟近郊の小さいメーカーが、自社車両で納品に来ている分は把握できた。

委 員：1ケース20kgとしても、50ケースで1トンとなる。これらが10トン車で運ばれていると

すると、低積載率の可能性が高い。

幹事：専用便といっても、他の卸向けも含めて、配送していると思われる。

幹事：おそらく、メーカー名やメーカーの物流子会社名が入ったトラックを専用便、それがわからないものを混載便としていると思われる。

(路線便について)

幹事：メーカーから見ると、各エリアで路線業者の数も限られているという認識を持っており、今回のデータにあるようにトラック 11 台も来るということは多すぎるという印象を持った。

委員：当社でもエリアごとに共配便、路線便の業者は決めている。

幹事：食品を扱える路線業者は各エリアでそれほど数は多くないことから、各社ですりあわせをすれば、集約化は困難ではないと思われる。

事務局：発側としてはAという路線業者に輸送の委託をしていますが、A社が下請事業者を使用することで、結果として着側の入荷トラック台数が増えてしまうといったことは考えられる。

(待ち時間について)

幹事：トラックの待ち時間にかかわるデータが把握されていれば教えていただきたい。

事務局：正確には調べていないが、平均すると 50 分ぐらいだった。ただし、2時間以上待っていたトラックも数台あった。

委員：荷卸そのものにはそれほど時間はかからないが、商品のケースの外箱にバーコードがついているか否かで、入荷検品時間の差異は大きくなるのではないか。

【決定事項】

- ・本日議論したデータについてもアウトプットに掲載することとする。

3) アウトプットについて

(1) 0. はじめに

事務局より資料3-1に基づき、アウトプットの構成(案)の説明がなされた。続いて、資料3-2に基づき、「0. はじめに」の説明がなされた後、恒吉幹事より資料3-3に基づき、「取引制度がグリーン物流に与える影響」について説明がなされた。主な意見は下記のとおりである。

【主な意見】

(取引条件と共同配送の関係)

幹事：『今回検討している共配を実施することにより、「課題から消える取引条件」と「依然として課題として残る取引条件」が浮かび上がり、今後、「課題として残る取引条件」にフォーカスを当てて検討すべきである』といった説明を追加した方がよいと思う。

(図表1-2の推計について)

幹事：資料3-2のP2の図表1-2の考え方について教えていただきたい。

事務局：トラック1台あたりの積載量が増え、その結果輸送距離が短くなるといったことである。

幹事：リードタイムの改善効果の値がやや低い印象を持つ。

事務局：リードタイムについては、「小売業が卸売業なみのリードタイムとなった場合の効果推計」であった。この中では、「リードタイムが長くなることで、鉄道や船舶が活用できる」といったことまでは推計していない。

幹事：モーダルシフトを加味すると、より効果が大きいと考える。したがって、注書でその旨を記載した方がよいと考える。

幹事：「リードタイムが1日長くなり、かつその日までであればいつ届けてもよい」となると、出荷波動の平準化につながり、CO2削減効果は大きいと考える。

(その他)

幹事：P3の4項は、着荷主に問題があるといった印象を持たれるが、実際には商品数の多さ、保管スペースの問題があり、小ロットにせざるをえないといった要因がある。そのあたり

の説明に変更すべきと考える。

【決定事項】

- ・ 基本的には資料3-2をベースとする。
- ・ 本日の意見、及び資料3-3を踏まえ、資料3-2の修正案を作成する。

(2) I. 共同配送概論

事務局より、資料3-4に基づき、「I. 共同配送概論」の説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

(今回の検討内容の分類表への追加について)

幹事：今回検討している共同配送が、P5の図表1-4のどの分類にあてはまるか教えていただきたい。

事務局：しいて言えば、パターン12であるが、新しい分類になるのではないかと考える。

幹事：後ほど議論する資料3-5の前半部分が分からないと、この中に記載しても理解できないと考える。したがって、今回の共同配送をIに入れ込むのではなく、IとIIのつなぎの部分とまとめのところで整理してはどうかと考える。

幹事：今回の検討は共同配送だけではなく、直送部分のルール化も含まれる。これによって、共同配送の物量を多くし、実行力のある施策にしている。

事務局：「①資料3-5でフローが分かり、②発側、着側の課題が分かり、③その解決策として、今回の提案となった」という整理も一案である。

(共同配送による環境負荷低減効果について)

幹事：P10の環境負荷低減効果の定量化は、II章でシミュレーション結果を掲載しているので不要ではないかと考える。

事務局：既に共同配送を実施して、効果として出されている数値を照会すべきと考える。あるいは、第1期で実施した省資源ロジスティクス事例集の中のものでもよいかと思う

【決定事項】

- ・ 3) 共同配送による環境負荷低減効果について作成する。
- ・ 資料3-4の中では、今回検討している共配を位置づけない。

(2) II. 加工食品をモデルとした共同配送提案

事務局より、資料3-4に基づき、「II. 加工食品をモデルとした共同配送提案」の説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

(P21 直送基準の見直しについて)

事務局：P21で直送基準を750ケースとしているが、これはP5の図表3-3のグラフから事務局で勝手に定めたものである。しかしながら、この750ケースは飲料が中心となっているため、今回検討している加工食品では、このケース数がふさわしいかどうか検討が必要だと考える。

幹事：当社で考えると、750ケースは10トン車満載近くとなるが、1つの卸にそれほどの物量でトラックを走らせることはほとんどない。

幹事：資料3-3にあったとおり、D社の1台あたり平均積載ケース数は121ケースであることから、150ケースで推計すればいいのではないかと考える。

(P8~17 削減効果のシミュレーションについて)

幹事：資料3-3でD社のデータを見ると、混載便の数が19台あった。そのうち半分が加工食品だと仮定すると10台前後となる。したがって、中継業者は、現実には10社以上あると考えられることから、中継業者を3社として実施したシミュレーション1、2は報告書では

不要ではないか。

事務局：シミュレーション1はトライアル的にやったものであるから、本編からは削除し、付録の参考編に掲載する方法も一案だと考える。

事務局：入荷トラック台数削減のシミュレーションは、シミュレーション1をベースにやっている。シミュレーション3か4を基に、再度やり直す必要がある。

(その他)

幹事：まとめの部分で、図表4-1を再度掲載し、今回の特徴を確認する必要があると考える。

【決定事項】

- ・ P21の直送基準については、150ケースで再計算する。
- ・ 5項のシミュレーション1, 2は本編では掲載しないこととする。また、上記に伴い、入荷トラック台数削減シミュレーションをシミュレーション3か4を基に再度実施する。

iv) その他について

幹事：メーカーのヒアリングについては、2月の分科会までに実施する。大きな課題はないと思うが、唯一あるとすると既存の業者との関係だと考える。

幹事：実行のためのスキームについても、検討したい。

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11回取引条件分科会 2007年2月18日(月) 15-17時 三田NNホール スペースB

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