

第3期ロジスティクス環境会議
第2回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

2008年11月14日(金) 15:00~17:00
くるまプラザ 第2、3会議室

次 第

1. 開 会

2. 報 告
 - 1) これまでの経過と本日の検討事項

3. 議 事
 - 1) 時間指定に関するアンケート結果について

 - 2) 活動内容について

4. 閉 会

【配布資料】

- | | |
|-------|---|
| 資料1 | : これまでの経過と本日の検討事項 |
| 資料2-1 | : 時間指定に関するアンケート結果について |
| 資料2-2 | : 時間指定に関するアンケート結果について (コメント部分の詳細) |
| 資料2-3 | : 時間指定に関するアンケート結果からの考察 |
| 資料3-1 | : 時間指定 (午前中集中) による輸送事業者側における
コストとCO ₂ への影響イメージの仮説 |
| 資料3-2 | : 時間指定に関わる課題と考える対応策の列举 (素案) |
| 資料4 | : 2008年度スケジュールについて (案) |
| 参考資料1 | : 第1回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 議事録 |
| 参考資料2 | : 時間指定に関するアンケートについて |
| 参考資料3 | : 2007年度温室効果ガス排出量 (速報値) (環境省ホームページより) |

以 上

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会
これまでの経過と本日の検討事項

1. これまでの経過

1) 第1回委員会（2008年10月2日（木）：出席者33名）

（1）主な議事内容

- ・活動内容アンケートの結果報告
- ・活動内容について
- ・副委員長について

<決定事項>

- ・当委員会では「時間指定」をテーマに検討を行うこととする。
- ・委員それぞれの立場における時間指定の捉え方等についてアンケート調査を実施することとする。

2) 「時間指定に関するアンケート調査」の実施

（2008年10月16日（木）－10月30日（木））

2. 本日の検討事項

1) 時間指定に関するアンケート調査結果について

2) 今後の活動内容について

以 上

時間指定に関するアンケート結果について

I. 回答数

1) 総数

図表0-1 回答数

	合計	内 訳			
		製造業	流通業	物流子会社	物流事業者
回答数	22	7	3	5	7

2) 設問別分類

設問1 着荷主の立場	設問2 発荷主の立場	設問3 物流事業者の立場																																				
設問別回答数																																						
<p>図表0-2 「着荷主の立場」の回答数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">合計</th> <th colspan="3">内 訳</th> </tr> <tr> <th>製造業</th> <th>流通業</th> <th>物流子会社 /物流事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回答数</td> <td>12</td> <td>5</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>		合計	内 訳			製造業	流通業	物流子会社 /物流事業者	回答数	12	5	3	4	<p>図表0-3 「発荷主の立場」の回答数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">合計</th> <th colspan="3">内 訳</th> </tr> <tr> <th>製造業</th> <th>流通業</th> <th>物流子会社 /物流事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回答数</td> <td>11</td> <td>7</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>		合計	内 訳			製造業	流通業	物流子会社 /物流事業者	回答数	11	7	2	2	<p>図表0-4 「物流事業者の立場」の回答数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">合計</th> <th colspan="2">内 訳</th> </tr> <tr> <th>物流子会社 /製造業</th> <th>物流事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回答数</td> <td>13</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>		合計	内 訳		物流子会社 /製造業	物流事業者	回答数	13	6	7
			合計	内 訳																																		
	製造業	流通業		物流子会社 /物流事業者																																		
回答数	12	5	3	4																																		
	合計	内 訳																																				
		製造業	流通業	物流子会社 /物流事業者																																		
回答数	11	7	2	2																																		
	合計	内 訳																																				
		物流子会社 /製造業	物流事業者																																			
回答数	13	6	7																																			

II. 回答結果

納品時間の指定方法

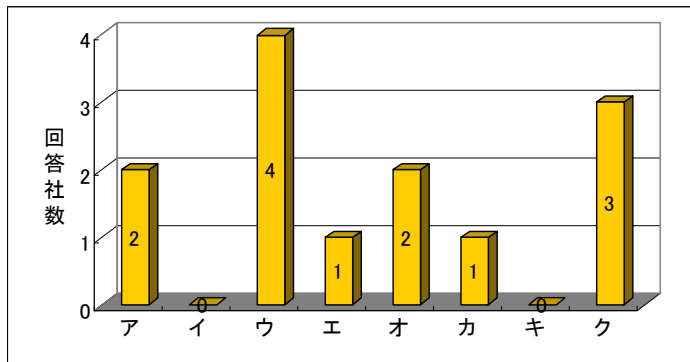
設問1-1 貴社が発荷主に対して納品時間を指定する場合の指定方法

図表1-1 設問1-1の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. 〇時〇分に	2	1	0	1
イ. 〇時〇分から〇時△分の間 (範囲: 数十分間)	0	0	0	0
ウ. 〇時から▲時の間 (範囲: 1時間)	4	1	0	3
エ. 〇時から△時の間 (範囲: 数時間)	1	1	0	0
オ. 午前中までに	2	0	2	0
カ. 午後〇時までに	1	0	0	1
キ. 納品時間の指定は行っていない	0	0	0	0
ク. その他	3	2	1	0
合計	13	5	3	5

* 物流子会社/物流事業者が複数回答

図表1-2 設問1-1の回答結果 (着荷主総数)



* 「ク. その他」の内容

- ・配送センター便は「イ」で前15分～後15分の枠。路線、宅配便は「カ」
- ・原料は指定なし、包装材料は指定有
- ・日指定納品を要求しており、時間指定は行っていない (製造業)

* 以下設問1の製造業は4社

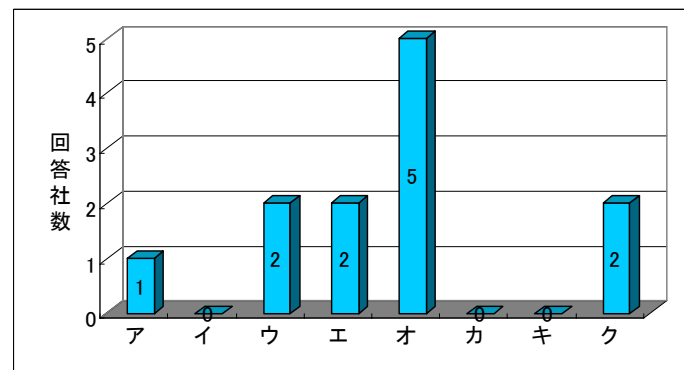
設問2-1 着荷主より納品時間を指定される場合、どのような指定をされるケースが多いか。

図表2-1 設問2-1の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. 〇時〇分に	1	0	0	1
イ. 〇時〇分から〇時△分の間 (範囲: 数十分間)	0	0	0	0
ウ. 〇時から▲時の間に (範囲: 1時間)	2	1	0	1
エ. 〇時から△時の間に (範囲: 数時間)	2	1	1	0
オ. 午前中までに	5	3	1	1
カ. 午後〇時までに	0	0	0	0
キ. 納品時間の指定は行っていない	0	0	0	0
ク. その他	2	2	0	0
合計	12	7	2	3

* 物流子会社/物流事業者が複数回答

図表2-2 設問2-1の回答結果 (発荷主総数)



* 「ク. その他」の内容:

- ・①ピンポイント指定 (範囲1時間)、②時間帯指定 (2時間程度)、③当日中を使い分け
- ・月日指定

【その他補足コメントの内容】

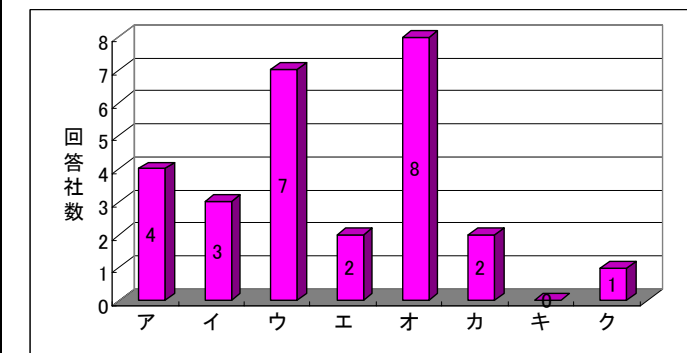
「オ」 午前中=午前11時までに

設問3-1 貴社が、荷主より納品時間を指定される場合、どのような指定をされるケースが多いか。(1~3つ選択)

図表3-1 設問3-1の回答結果

選択肢	回答結果		
	総数	物流子会社 製造業	物流事業者
ア. 〇時〇分に	4	2	2
イ. 〇時〇分から〇時△分の間 (範囲: 数十分間)	3	2	1
ウ. 〇時から▲時の間に (範囲: 1時間)	7	5	2
エ. 〇時から△時の間に (範囲: 数時間)	2	2	0
オ. 午前中までに	8	5	3
カ. 午後〇時までに	2	1	1
キ. 納品時間の指定は行っていない	0	0	0
ク. その他	1	1	0

図表3-2 設問3-1の回答結果 (物流事業者総数)



* 「ク. その他」の内容:

- ・あらゆるパターンがあり、どれとは言えない

【その他補足コメントの内容】

業種による違いはない

→ 「業種や納品先による違い」の結果は。本資料のP5参照

時間指定の理由 納品時間指定により発生している課題

設問 1-2 貴社が納品時間を指定する理由（記述式）
詳細は資料 2-2 P 1

設問 2-2 着荷主より納品時間を指定される理由（記述式）
詳細は資料 2-2 P 4

設問 3-2 納品時間指定により貴社で発生している課題（記述式）
詳細は資料 2-2 P 10

図表 1-3 設問 1-2 の回答結果

内 容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
①自工程及び後工程の作業効率向上のため	3	1	2	0
②コスト削減のため	2	1	1	0
③トラックの待ち時間削減のため	4	2	2	0
④在庫等の削減のため	3	3	0	0
⑤保管等の能力不足のため	1	1	0	0
⑥後工程の計画等を遵守するため	7	2	1	4
⑦その他	3	0	1	2

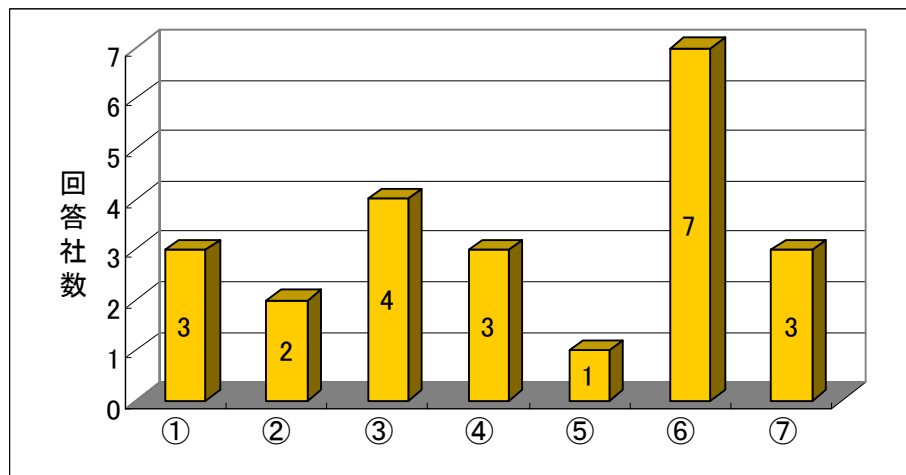
図表 2-3 設問 2-2 の回答結果

内 容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
①自工程及び後工程の作業効率向上のため	4	3	1	0
②コスト削減のため	2	0	2	0
③トラックの待ち時間削減のため	2	1	1	0
④在庫等の削減のため	0	0	0	0
⑤保管等の能力不足のため	1	1	0	0
⑥後工程の計画等を遵守するため	4	3	0	1
⑦その他	6	4	0	2

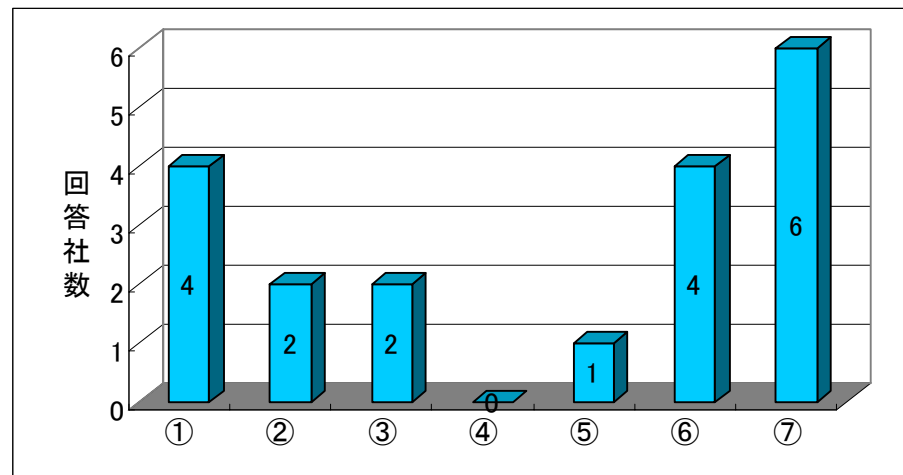
図表 3-3 設問 3-2 の回答結果

内 容	回答結果		
	総数	物流子会社 製造業	物流事業者
①荷降ろし待ち時間の長時間化	5	1	4
②配車・配送効率の悪化	12	6	6
③コストアップ	4	1	3
④その他	3	2	1

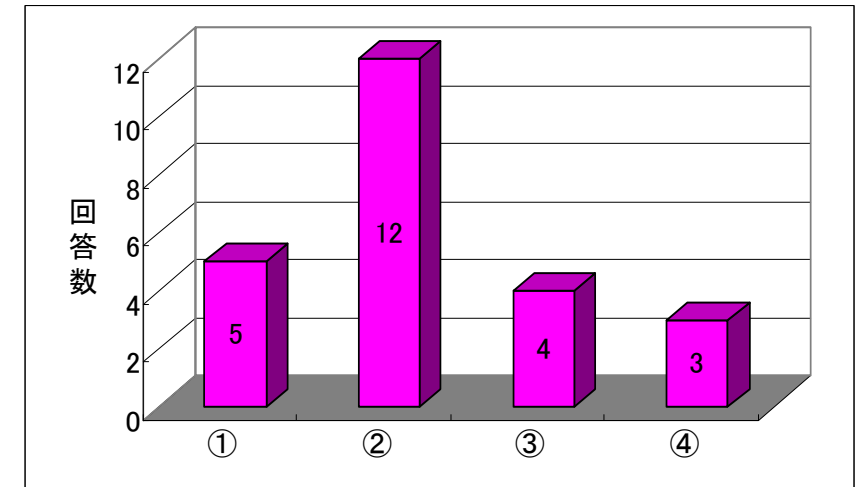
図表 1-4 設問 1-2 の回答結果（着荷主総数）



図表 2-4 設問 2-2 の回答結果（発荷主総数）



図表 3-4 設問 3-2 の回答結果（物流事業者総数）



納品時間指定の有無による価格等の差異

設問1-3 納品時間の指定の有無により、商品の仕入価格等（商品価格と物流費を分離している場合は物流費）への差異の有無について

図表1-5 設問1-3の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. 差異はない	8	4	2	2
イ. 仕入価格等が高くなる	0	0	0	0
ウ. 仕入価格等が安くなる	0	0	0	0
エ. その他	2	0	0	2
未回答	1	0	1	0
合計	11	4	3	4

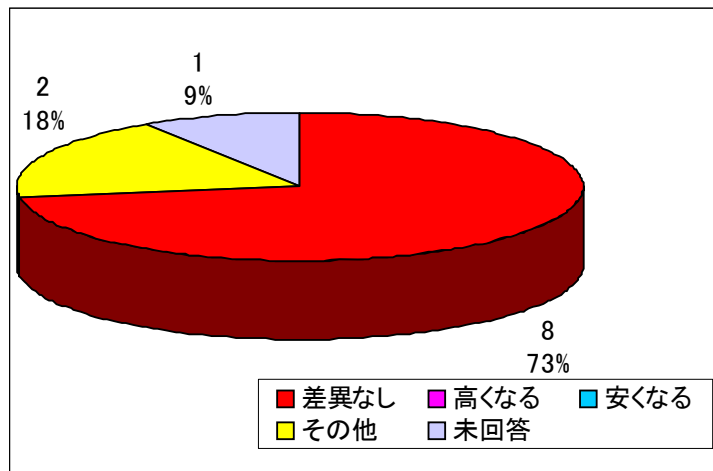
*「エ. その他」の内容：

- ・時間指定料金が発生する。販売会社負担
- ・残り1社は未記載

【その他補足コメントの内容】

物量の80%を構成するセンター便は納品時間指定を前提としてコンパを実施しており、センターフィーは時間指定を前提とした料金となっている

図表1-6 設問1-3の回答結果（着荷主総数）



設問2-3 納品時間の指定の有無により、商品の納入価格等（商品価格と物流費を分離している場合は物流費）への差異の有無について

図表2-5 設問2-3の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. 差異はない	9	7	1	1
イ. 納入価格等が高くなる	1	0	1	0
ウ. 納入価格等が安くなる	0	0	0	0
エ. その他	1	0	0	1
未回答	0	0	0	0
合計	11	7	2	2

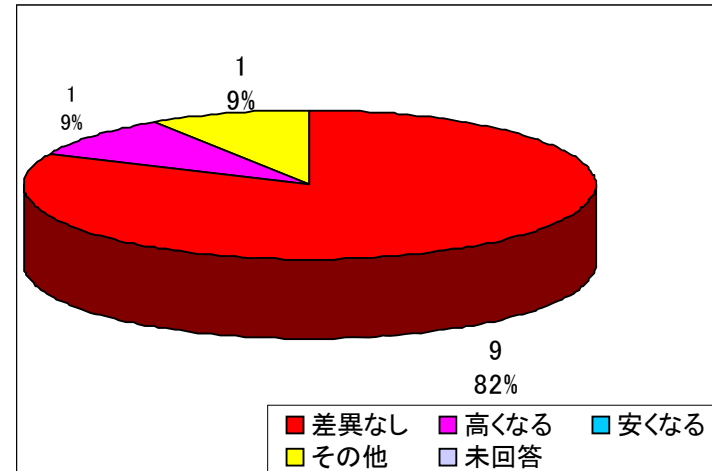
*「エ. その他」の内容：

- ・時点指定料金が発生する。販売会社負担

【その他補足コメントの内容】

「イ」 午前納品にも関わらず納品貨物車の長期間待機により運送会社から割増請求があるので事実上コストアップになることがある

図表2-6 設問2-3の回答結果（発荷主総数）



設問3-3 納品時間の指定の有無により、貴社が発荷主等に請求する物流費への差異の有無について

図表3-5 設問3-3の回答結果

選択肢	回答結果		
	総数	物流子会社 製造業	物流事業者
ア. 差異はない	5	3	2
イ. 物流費が高くなる	4	1	3
ウ. 物流費が安くなる	0	0	0
エ. その他	4	2	2
未回答	0	0	0
合計	13	6	7

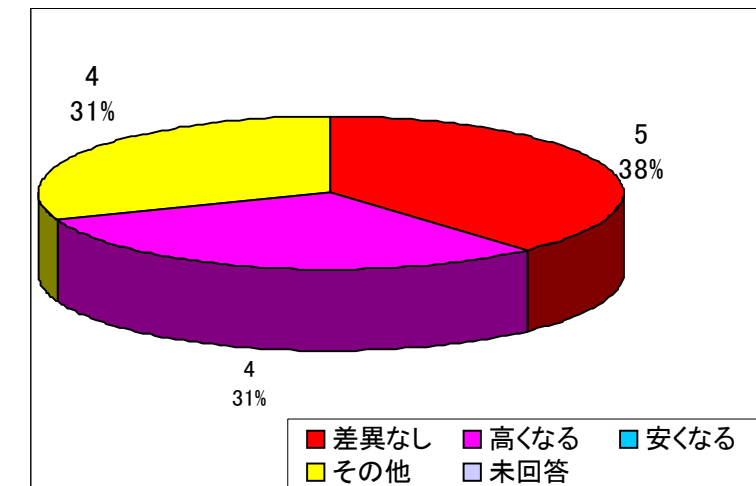
*「エ. その他」の内容：

- ・契約時のリードタイムの決定によりかわる
- ・基本的に差はないが、有料時間帯を希望される場合は、別途料金を頂戴する。
- ・時間指定料を請求している

【その他補足コメントの内容】

- ・割り増し料金を請求しているが、それ以上のコストが発生している

図表3-6 設問3-3の回答結果（物流事業者総数）



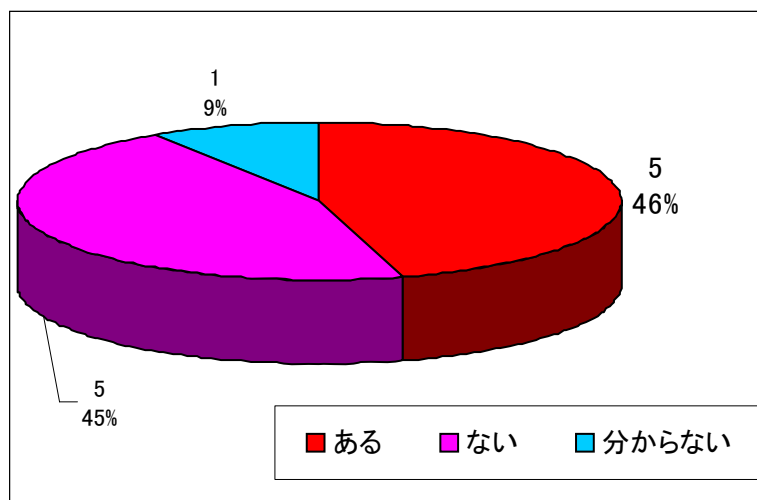
納品時間を指定するケースとしないケース

設問1-4 同一ジャンルの商品であっても、納品時間を指定するケースとしないケースがあるかどうか。

図表1-7 設問1-4の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. ある	5	2	2	1
イ. ない	5	2	1	2
ウ. 分からない	1	0	0	1
合計	11	4	3	4

図表1-8 設問1-4回答結果（着荷主総数）



図表1-9 設問1-4の「ある」の理由（記述式）*詳細は資料2-2 P2

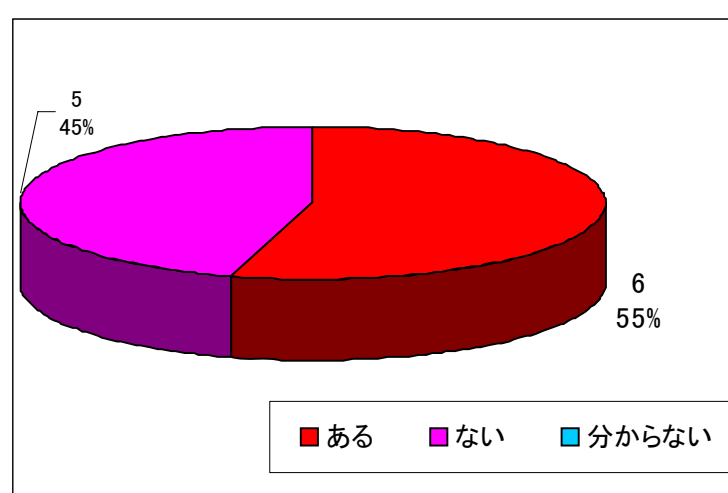
内容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
・後工程の緊急対応のため	1	1	0	0
・当日出荷がある場合	1	0	1	0
・保管スペースに余裕がある場合	1	1	0	0
・センター便/路線便による差異	1	0	1	0
・受入れ人の滞在時間（建設現場等）	1	1	0	0
・その他	1	0	0	1

設問2-4 同一ジャンルの商品であっても、納品時間を指定するケースとしないケースがあるかどうか。

図表2-7 設問2-4の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
ア. ある	6	4	1	1
イ. ない	5	3	1	1
ウ. 分からない	0	0	0	0
合計	11	7	2	2

図表2-8 設問2-4回答結果（発荷主総数）



図表2-9 設問2-4の「ある」の理由（記述式）*詳細は資料2-2 P5

内容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
・後工程の緊急対応のため	1	1	0	0
・当社事由による納期遅れのため	1	1	0	0
・搬入先/得意先による	2	1	1	0
・ジャンル無関係	1	1	0	0
・受入れ人の滞在時間（建設現場等）	3	2	1	0
・客先の発注担当者、営業等のいい加減な発注	1	1	0	0
・その他	1	0	0	1

業種や納品先による指定される時間の違いについて

（設問3-1の続き）（記述式）

詳細は資料2-2 P9

<卸、小売等>

- ・午前11時まで受付がほとんどである（荷受は全く関係ない）
- ・小売業は概ね午前中の指定をされる。
- ・中間流通納品の場合に午前中指定が多い。
- ・センター・量販店はAM迄
- ・販売店の大型センターは概して時間指定に厳しい。
- ・量販店については30分の範囲での時間指定
- ・CVS業態においても30分の範囲での時間指定
- ・CVSセンターなどは前後15分程度しか時間指定の許容範囲が無い（遅れると荷受拒否の場合もある）

<工場>

- ・工場系はAM納品と特に指定なしの両極端
- ・納品先の生産工程に伴い到着時間が指定される。

<建設現場>

- ・厳しい時間指定を受ける
- ・時間指定は厳しいが誰が受け取るか分からない

<その他業種>

- ・飲食店、衣料販売店は開店前に集中
- ・システム製品は搬入先にSEが待機しており、共同作業となるため時間指定は必須。
- ・樹脂関係のメーカー、問屋は午前又は午後といった時間指定。オーダーは2～3日前、遅くとも前日にある
- ・グラフィック関係の印刷屋は午前何時という指定。当日オーダー当日納品も多い
- ・銀行等は3時以降が多い
- ・個人宅が納品先の場合は、時間帯の枠の指定をされる。

<その他>

- ・納品先のバース、駐車スペース等により時間指定が発生（狭いところほど、指定してくる。）
- ・業種や納品先にかかわらず、お客様ごとに要望が異なる。
- ・量販店等の営業時間の延長（早朝や深夜へ拡大）により物流への影響も出てきた。（リードタイムは変わっていないが）納品可能時間帯が狭くなってきた

当該商品の時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
詳細は資料2-2 P2

図表1-10 設問1-4で当該商品の時間指定が不可になった場合の問題
(記述式)

内容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
・生産や工事ストップ等によるペナルティ	1	0	1	0
・ライン停止等によるコストアップ	1	1	0	0
・入荷待ちトラックによる待機時間増、渋滞	1	0	1	0
・お客様の要求に対応できない	1	0	0	1
・その他	1	1	0	0

当該商品の時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
詳細は資料2-2 P5

図表2-10 設問2-4で当該商品の時間指定が不可になった場合の問題
(記述式)

内容	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
・生産や工事ストップ等によるペナルティ	2	2	0	0
・ライン停止等によるコストアップ	1	1	0	0
・お客様の要求に対応できない	1	0	0	1
・その他	1	0	1	0

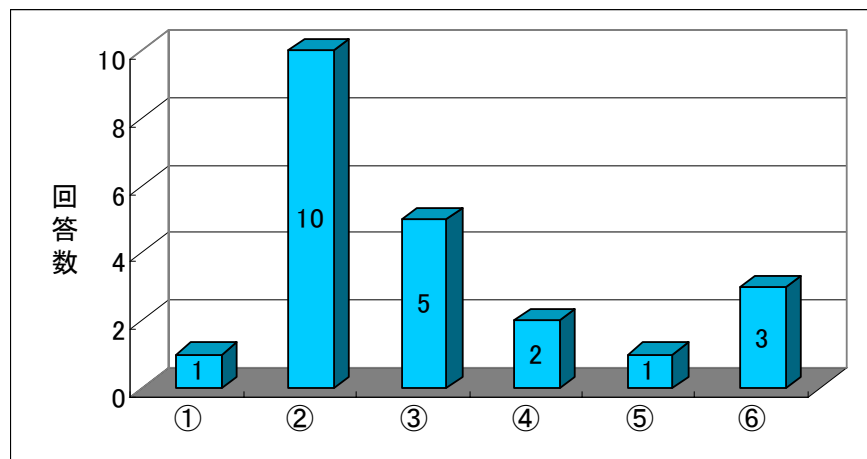
納品時間の指定がなくなる(緩和される)ことによる改善について

設問2-5 納品時間の指定がなくなる(あるいは緩和される)ことにより貴社
においてはどのような改善が可能となるか。(記述式) 詳細は資料2-2 P6

図表2-11 設問2-5の回答結果

選択肢	回答結果			
	総数	製造業	流通業	物流子会社 物流事業者
①ドライバーの労働条件の改善	1	0	1	0
②配車・配送効率の向上	10	7	2	1
③コストダウン	5	4	1	0
④共同輸配送の推進	2	2	0	0
⑤モーダルシフトの推進	1	1	0	0
⑥その他	3	0	2	1

図表2-12 設問2-5の回答結果(発荷主総数)

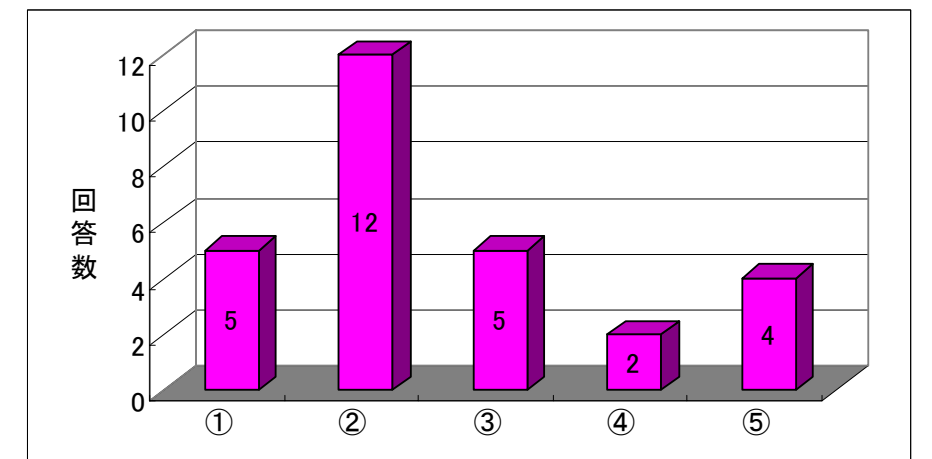


設問3-4 納品時間の指定がなくなる(あるいは緩和される)ことにより貴社
においてはどのような改善が可能となるか。(記述式) 詳細は資料2-2 P11

図表3-7 設問3-4の回答結果

選択肢	回答結果		
	総数	物流子会社 製造業	物流事業者
①ドライバーの労働条件の改善	5	2	3
②配車・配送効率の向上	12	5	7
③コストダウン	5	1	4
④荷降ろし待ち時間の短縮	2	0	2
⑤その他	2	0	2

図表3-8 設問3-4の回答結果(物流事業者総数)



その他各立場での時間指定に関する意見		
設問 1-5 その他、着荷主の立場として、時間指定に関する意見（記述式） 詳細は資料 2-2 P 3	設問 2-6 その他、発荷主の立場として、時間指定に関する意見（記述式） 詳細は資料 2-2 P 8	設問 3-5 その他、物流事業者の立場として、時間指定に関する意見（記述式） 詳細は資料 2-2 P 13
<p>◎時間指定の必要性</p> <p>・<u>継続性・計画的な時間指定は実施すべき（物流事業者にもメリットがあるはず）</u>。一方、突発的に発生する時間指定については、物流事業者にコスト増を提示いただき、費用対効果で荷主が判断すべき。（流通業）</p>	<p>◎時間指定の必要性（やむをえない）</p> <p>・<u>ある程度の時間指定はやむを得ない</u>と思うが、発、着荷主+配送業者でもっと有効な指定方法（時間）を協議すると良いのでは。（製造業）</p> <p>・時間指定については、<u>通常納品条件として扱わざるをえない</u>（製造業）</p> <p>・客先から時間指定があれば<u>断るのは不可能</u>（製造業）</p>	<p>◎時間指定の必要性</p> <p>・<u>時間指定を一概に悪いとは思わない</u>が、問題は<u>その時間で荷受してもらえるかどうか</u>。（物流事業者）</p> <p>・<u>時間指定にはメリット、デメリット両面がある</u>ため、輸送事業者と荷受人の相互理解が大切（物流事業者）</p> <p>・<u>一方的な時間指定ではなく、調整できて荷降ろし待ち時間が発生しなければ悪ではない</u>。なんとなく指定が一番困る（物流子会社）</p> <p>・<u>システム製品のためSEとの共同作業が必要となり時間指定は必要だが、搬入時間を柔軟に運用（10時指定から9時、11時への移行）</u>（物流子会社）</p>
	<p>◎不確実（“いい加減”）な時間指定</p> <p>・不在等の話もドライバーからあがってくるケース有。本<u>当に時間指定が必要か判断しないで発注される場合も多い</u>と考える。（製造業）</p>	<p>◎不確実（“いい加減”）な時間指定</p> <p>・<u>着荷主が特に要望していない時間指定を発荷主が独自判断で行うケースが多い</u>。（とにかく午前中指定で出荷）（物流事業者）</p> <p>・<u>配送業者ごとに時間指定をしても、着荷主側で管理できていない場合が多く、荷受業務の効率化につながっていない</u>。（物流事業者）</p>
<p>◎着荷主側としての取り組み（含む今後の方向性）</p>	<p>◎発荷主側としての取り組み（含む今後の方向性）</p> <p>●相互理解、協議等の必要性</p> <p>・ある程度の時間指定はやむを得ないと思うが、<u>発、着荷主+配送業者でもっと有効な指定方法（時間）を協議すると良いのでは</u>。（製造業）</p>	<p>◎物流事業者としての取り組み（含む課題、今後の方向性）</p> <p>●相互理解、協議等の必要性</p> <p>・時間指定にはメリット、デメリット両面があるため、<u>輸送事業者と荷受人の相互理解が大切</u></p> <p>・<u>一方的な時間指定ではなく、調整できて荷降ろし待ち時間が発生しなければ悪ではない</u>。なんとなく指定が一番困る</p> <p>・<u>納入先より一方的に決められるのではなく、お互い話し合っ</u>て決めることでお互いのメリットになるようにしたい。例えば、決められた時間に行うことで、少ない待機時間で荷降ろしが可能となる決め方。</p>
<p>●コストへの反映</p> <p>・<u>継続性・計画的な時間指定は実施すべき（物流事業者にもメリットがあるはず）</u>。一方、突発的に発生する時間指定については、物流事業者にコスト増を提示いただき、費用対効果で荷主が判断すべき。（流通業）</p> <p>・<u>納品時間指定は購入価格UPにつながる</u>ので、必要な場合のみに限定（製造業）</p>		<p>●コスト（運賃）への反映</p> <p>・<u>時間指定は本来運賃料金の割増（荷主負担）が要求されるべき</u>（現行は適用されるケースが少ない）（物流事業者）</p>

<p>●待機時間等の短縮化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>入庫車輛待機時間の短縮化</u>（流通業） ・<u>入庫検品時間の短縮化に向けたシステム面、運用面の改良</u>（流通業） 	<p>●待機時間等の短縮化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>待機時間の短縮化による車輛運用の効率化</u>（流通業） 	<p>●待機時間等の短縮化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間指定を一概に悪いとは思わないが、<u>問題はその時間で荷受してもらえるかどうか</u>。（物流事業者） ・納入先より一方的に決められるのではなく、お互い話し合っ決めて決めることでお互いのメリットになるようにしたい。例えば、<u>決められた時間に行うことで、少ない待機時間で荷降ろしが可能となる決め方</u>。（物流子会社）
<p>●緩やかな時間指定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出来るだけ<u>緩やかな時間指定</u>とするように配慮（製造業） ・直送からセンター経由の店舗納品になっており、リードタイムが短くなっているメーカーに対して極端な要請は行っていない。（物流事業者、子会社） ・トラック会社に配車運用を移行。その中で<u>原料の時間指定等を排除</u>（製造業） 	<p>●緩やかな時間指定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間指定はせいぜい午前中とか午後といった<u>帯時間での交渉</u>を実施（流通業） ・当社は納品時間を原則午前中としている。6時まで、あるいは18時以降といった<u>過度な時間指定は断っている</u>。（製造業） ・新規の得意先に対して、<u>時間指定を受けないように営業部署に指示している</u>ものの、物流サービスの点から受け入れられない（製造業） ・<u>共同配送を進めていく上で、時間指定の緩和は重要</u>。時間に関しては物流サービスの差別化よりも標準化を志向すべき。（製造業） 	<p>●緩やかな時間指定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>緩やかな時間指定（午後2時ごろまでの納品）</u>では、トラックの効率的な配車により、積載率アップにつながり、環境対策上もよい<u>影響が出るのでは</u>。（物流事業者） ・システム製品のためSEとの共同作業が必要となり時間指定は必要だが、<u>搬入時間を柔軟に運用（10時指定から9時、11時への移行）</u>（物流子会社） ・積載効率を改善するためには、<u>時間指定を緩和することが一番大きな要因</u>（物流子会社） ・CO₂削減の視点からも<u>時間指定を極力なくし、運行車輛数を減らしていきたい</u>。（物流子会社） ・商品の性格上、すぐに店頭で陳列する必要があるのはわかるが<u>時間枠があまりにも厳しい</u>（物流子会社）
<p>●その他の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過小積載にならないように<u>1回の納入量若しくは日当たり納入回数を仕入先と調整</u>（製造業） ・物量の波動に対する<u>荷受の時間や人員の弾力的運用</u>（物流事業者、子会社） 	<p>●その他の取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>着荷主に搬入予定時間を提供することで時間指定を抑制</u>している。（製造業） 	
<p>◎その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前中入荷、午後出荷を基本（物流事業者、子会社） 	<p>◎その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に小ロットについては、早急な改善が必要（製造業） 	<p>◎その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間指定をする荷受側の内部経済・外部不経済に対する考え等を聞きたい。（物流事業者） ・時間に余裕があれば安全な運行をすることができる。（物流子会社）

設問4 その他意見 →資料2-2 P14参照

時間指定に関するアンケート結果について（コメント部分の詳細）

1. 着荷主の立場の方

設問1-2：貴社において、納品時間を指定する理由について

①自工程及び後工程の作業効率向上のため

(製造業)

- ・重量物について納品時間を指定している。荷降ろしに特殊機材(大型フォーク、レッカー車等)が必要であり、荷降ろしに時間がかかるため。

(流通業)

- ・入庫作業の効率化、省力化を図るため。
- ・出庫作業等、センター全体の運用効率化を図るため。

②コスト削減のため

(製造業)

- ・受入れ作業のコスト抑制のため、配置人員の少人数化、短時間勤務者の配置、時間外発生の抑制等を図る要員体制としたい。

(流通業)

- ・午後から出荷作業に入る為、またパートさんの作業拘束時間の制約もあるので午前中必着を徹底している。

③トラックの待ち時間削減のため

(製造業)

- ・重量物について納品時間を指定している。荷降ろしに特殊機材(大型フォーク、レッカー車等)が必要であり、荷降ろしに時間がかかるため。（再掲）
- ・毎日、大型トレーラで10～30台納入される主要資材についても、納品時間を指定している。入門時に構外道路に並べられると交通の妨げになり、また、荷降ろし時にドライバーを長時間待たせることになるため。

(流通業)

- ・1店舗当り60台の納品車を4バースで荷受する為、時間指定しないと待機時間渋滞が長くなり、店・物流事業者ともデメリットになる。
- ・入庫受付時間の車輛待機時間の回避および周辺環境への配慮

④在庫等の削減のため

(製造業)

- ・それぞれの工程で不要な在庫を持たない、発生させないため。
- ・日々の生産計画、生産順序に基づき、時間指定し部品、資材等を調達するため。
- ・包装材料は、製品の詰作業に合わせて納品をお願いしている。

⑤保管等の能力不足のため

(製造業)

- ・保管等の能力がないため原材料及び仕入資材等の使用時間から在庫が減少する時間を考慮して

納品時間を指定

⑥後工程の計画等を遵守するため

(製造業)

- ・日々の生産計画、生産順序に基づき、時間指定し部品、資材等を調達するため。(再掲)
- ・包装材料は、製品の詰作業に合わせて納品をお願いしている。(再掲)

(流通業)

- ・午後から出荷作業に入る為、またパートさんの作業拘束時間の制約もあるので午前中必着を徹底しています。(再掲)

(物流子会社、物流事業者)

- ・着後の流通加工（この場合は店別の小分け）と店舗到着時刻が決められていることによる、センター発時間を守るため。
- ・特定顧客の専用物流センターを運営しているが、そのセンターは、スルー型で店舗配送時間が設定されているため、時間を設定せざるを得ない。別のセンターでは、営業マンからの受注をCPで在庫引き当てにくいため納品時間を指定せざるを得ない。
- ・受入れ検査があり、検査所要時間を考慮すると、午後3時がリミットとなる。
- ・着発の場合があり、作業時間が必要になる。？

⑦その他

(流通業)

- ・商品によって優先順位が異なるので、①開店前に陳列する生鮮品、②在庫回転が速い加食・雑貨品、③在庫回転が長い衣料品の順で時間指定をしている。

(物流子会社、物流事業者)

- ・納品マシンをセットするテクニシャンと納品に立会う営業マンの都合
- ・マシンを購入してくださったお客様都合

設問1-4:「同一ジャンルの商品等であっても、納品時間を指定するケースとしないケースがあるかどうか」で、①「ア. ある」理由と②不可となった場合の具体的問題点等について

No	業種	①「ア. ある」の理由	②時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
1	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・生産トラブル等で代替品製造のための緊急納入要請の場合 ・社外の工事現場等で受入人の滞在時間が決まっている場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・予定している製造や工事ができなくなる。出勤者や受取者等のコストも発生する。
2	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・保管スペース等に余裕ある場合 	<ul style="list-style-type: none"> ・運送会社の負担とならないように出来るだけ緩やかな時間指定とするよう配慮
3	流通業	<ul style="list-style-type: none"> ・センター便は納品時間指定を前提とした契約なので実施 ・路線・宅配便は時間指定をしても現実的には難しいので指定なし(センター便を指定する事で、指定なしでも対応できる) 	<ul style="list-style-type: none"> ・1店舗60台の納品車があり、時間指定不可なら、待機時間増・渋滞が発生し無駄なCO₂を発生させるし商売上問題になる。

No	業種	①「ア. ある」の理由	②時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
4	流通業	・得意先の当日出荷が有る場合、入荷待ちを余儀なくしないといけない、例えば朝一番（AM7：00）の入荷時刻を指定する場合があります。	・例えば、当日チラシ特売の商品やC社関係の商品納品遅れをすると何某のペナルティが掛かる場合があります。
5	物流 子会社/ 物流 事業者	・しないケースは営業マンが物流業者が納品前日に連絡した納品時間を受け入れるため指定が無い。いずれにせよ、前日のタイミングで必ず納品時間は確定させる。当社での時間指定とは依頼主が時間を予め設定して納品依頼を出すことを意味している。	・テクニシャン、営業マンがスケジュールを立てられない。お客様の要求に対応できない。

設問1-5：その他、着荷主の立場として、時間指定に関するご意見等について

（例 納品時間を指定する際に留意している点等）

No	業種	意見
1	製造業	・過小積載にならないように1回の納入量若しくは日当たり納入回数を仕入先と調整。また仕入先は、混載、共同配送などにより積載率の向上に取り組んでいる。
2	製造業	・往復輸送等環境にやさしい調達物流実現に向けて、トラック運行を優先させるために、極力トラック会社に配車運用を移行している。そうしたなかで、原料の時間指定等を排除してきた
3	製造業	・運送会社の負担とならないように出来るだけ緩やかな時間指定とするよう配慮
4	製造業	・購入する立場として、納品時間指定をすれば、購入価格アップにつながるので、必要な場合のみに 限定させるようにしている。
5	流通業	・前もって話をして、継続性・計画的な時間指定は実施すべき。物流事業者から見てもメリットがあると思う。問題なのは突発的に発生する時間指定。物流事業者からはコスト増を提示して頂き、費用的効果で荷主側が判断すべき ※S社のT便は料金が高いので、時間指定をやめて通常便に変更する事もある。
6	流通業	・入庫車輛待機時間の短縮化 ・入庫検品時間の短縮化に向けたシステム面、運用面（パレタイズ入庫等）の改良 ・庫内荷受作業全体の効率化
7	物子/物事	・物量の波動に対する荷受の時間や人員の弾力的運用に心がけている。
8	物子/物事	・午前中入荷、午後出荷を作業の基本パターンとしている。
9	物子/物事	・今までのメーカー直送からセンター経由の店舗納品になったことで、リードタイムは短くなっているメーカーに対して、極端な要請は行っていない
10	物子/物事	・特になし

2. 発荷主の立場の方

設問 2-2 着荷主より納品時間を指定される理由について

① 自工程及び後工程の作業効率向上のため

(製造業)

- ・着荷主のセンターが午後からは出荷作業に入るため、午前中しか荷受けが出来ないため。(と
言われているケースが多い。)
- ・着荷主側では午前中の荷受、午後の出荷としてセンターを運営しているところが多いため。
- ・午後は仕分け作業の時間としているため。
(要員の確保が困難、垂直搬送機の台数が少ないため午後入庫には使用不可、荷捌きスペース
が狭隘、保管庫のスペースが狭隘なため午前入庫の商品を午後仕分け)

(流通業)

- ・着荷主が効率的なオペレーションを行うため(パート社員の雇用時間含む)。

② コスト削減のため

(流通業)

- ・お得意先の方での品出し、陳列に関わる作業員がパートさんで行なわれていることが多く作業
拘束時間に制約があると良く聞く。
- ・着荷主が効率的なオペレーションを行うため(パート社員の雇用時間含む) (再掲)

③ トラックの待ち時間削減のため

(製造業)

- ・入庫時間の渋滞緩和を図る。

(流通業)

- ・入庫受付待機時間の短縮化および周辺環境への配慮

⑤ 保管等の能力不足のため

(製造業)

- ・午後は仕分け作業の時間としているため。
(要員の確保が困難、垂直搬送機の台数が少ないため午後入庫には使用不可、荷捌きスペース
が狭隘、保管庫のスペースが狭隘なため午前入庫の商品を午後仕分け) (再掲)

⑥ 後工程の計画等を遵守するため

(製造業)

- ・顧客への納入日遵守のため。
- ・工事現場等への納入
- ・工場の生産ラインへの納入

(物流子会社、物流事業者)

- ・到着後の作業時間の関係だと想定できる。

⑦その他

(製造業)

- ・ 客先の発注担当者、営業や商社の手配担当者のいい加減な判断（不要にもかかわらずなんとなく時間指定欄に○を付ける）
- ・ 搬入先の営業時間外（午前9時から10時までの間とか、午後3時以降 他）
- ・ 休日の納入
- ・ 緩やかな時間指定（午後2時ごろまでの納品）では、トラックの効率的な配車・配送計画が立てられ、積載率のアップにつながり少ない車両で配送が完了し、環境対策上でも良い影響を及ぼす。

(物流子会社、物流事業者)

- ・ マシンを購入してくださったお客様都合
- ・ 納品マシンをセットするテクニシャンと納品に立会う営業マンの都合

設問2-4：「同一ジャンルの商品等であっても、着荷主から納品時間を指定されるケースとされないケース（あるいは、指定を受け入れるケースと受け入れないケース）」で

①「ア. ある」理由、②不可となった場合の具体的問題点等について

No	業種	①「ア. ある」の理由	②時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
1	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生産トラブル等の緊急納入要請の場合 ・ 社外の工事現場等で、受取人の滞在時間が決まっている場合 ・ 客先の発注担当者、営業や商社の手配担当者のいい加減な判断（不要にもかかわらずなんとなく時間指定欄に○を付ける） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 客先で予定している製造や工事ができなくなる。出勤者や受取者等のコストも発生する。ペナルティ金額を請求されることもある。
2	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当社事由による納期遅れが発生した場合、通常の納品時間指定より厳しい指定（○時まで）となるケースがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出荷前配車で納品時間指定不可となった場合（納品日前日）、営業担当者より調整を行う。また、配送中の交通事故・車輛故障・事故渋滞等発生した場合、速やかな連絡により、了承を得る。以上により、具体的な発生事例はないが、製造ライン停止、小売店店頭欠品になった場合、損害賠償請求される可能性は考えられる。
3	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 搬入先による（搬入作業が、顧客業務に影響を与えるか、与えないか等） 	
4	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・ ジャンルに関係なく、時間指定のある着荷主と指定の無い着荷主が存在する 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 午後に荷受をしてもらえる場合と翌日回しになる場合があり、効率が悪くなりコスト増となる
5	流通業	得意先の都合による場合。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能、不可能の判断は勇気を持って得意先に伝え、説得しますが、基本的には何として

No	業種	①「ア. ある」の理由	②時間指定が不可になった場合の具体的な問題点等について
			も要望通り納品指定時間に対応するようにはしています。
6	物流事業者/ 物流子会社	・しないケースは営業マンが物流業者が納品前日に連絡した納品時間を受け入れるため指定が無い。いずれにせよ、前日のタイミングで必ず納品時間は確定させる。当社での時間指定とは依頼主が時間を予め設定して納品依頼を出すことを意味している。	・テクニシャン、営業マンがスケジュールを立てられない。お客様の要求に対応できない

設問 2-5：納品時間の指定がなくなる（あるいは緩和される）ことにより、貴社においてどのような改善が可能になるか考えますか。

①ドライバーの労働条件の改善

（流通業）

- ・ドライバーの就業改善および事故・トラブルの減少

②配車・配送効率の向上

（製造業）

- ・トラックの使用効率が上がり配送コストが下がる。（午後に2回転目が出来る。同一エリアの午前指定とかぶり、トラックを分けなければならないところが一緒に配送できる。等）
- ・午前と午後の配送比率の偏りが無くなり、一日2回戦の配送が多くなると車両の効率が上がり運送費のコストダウンを図ることができる。
- ・同一エリア同一時間の搬入による複数トラック手配がなくなり、手配トラック台数の削減、積載率の向上
- ・納品車両効率の改善につながり、運送業者、荷主双方の利益になると思われる。
- ・配送効率を向上させてコスト及びCO₂排出量の削減が可能（積載率向上、車両台数の削減、車両回転率の向上等）
- ・混載、共同輸送などによる積載率の向上がやりやすくなると思われる。
- ・1台の貸切トラックで数カ所の納入ができるため、余計な物流費が発生しなくなり、CO₂排出量も減る。また、常用運送会社のトラックだけで対応できない場合は、スポット的な運送会社を採用せざるを得ないが、輸送品質が低下することもある。

（流通業）

- ・効率的な配送予定コースが組め、時間のロスが無くなる。
- ・車両活用の効率化による使用台数の削減（積載率の向上）

（物流子会社、物流事業者）

- ・車両積載率が改善され、使用車両台数が減ると想定される。

③コストダウン

(製造業)

- ・トラックの使用効率が上がり配送コストが下がる。(午後に2回転目が出来る。同一エリアの午前指定とかぶり、トラックを分けなければならないところが一緒に配送できる。等) (再掲)
- ・午前と午後の配送比率の偏りが無くなり、一日2回戦の配送が多くなると車両の効率が上がり運送費のコストダウンを図ることができる。(再掲)
- ・少量貨物の場合、貸切トラックでなく路線便を使用することにより、余計な物流費が発生しなくなり、CO₂排出量も減る。
- ・1台の貸切トラックで数カ所の納入ができるため、余計な物流費が発生しなくなり、CO₂排出量も減る。また、常用運送会社のトラックだけで対応できない場合は、スポット的な運送会社を採用せざるを得ないが、輸送品質が低下することもある。(再掲)

(流通業)

- ・別立ての特車を組み込んで納品する必要が無くなり無駄な配送コストが無くなる。

④共同輸配送の推進

(製造業)

- ・共同配送の取り組みが容易
- ・混載、共同輸送などによる積載率の向上がやりやすくなると思われる

⑤モーダルシフトの推進

(製造業)

- ・またモーダルシフト(LTが増)がやりやすくなると思われる。
- ・また、大量貨物の場合、JRコンテナも使用できる。

⑥その他

(流通業)

- ・ドライバーの就業改善および事故・トラブルの減少(再掲)
- ・商品手配条件の緩和による納品率の向上

(物流子会社、物流事業者)

- ・テクニシャン、営業マンがスケジュールを立てられない。お客様の要求に対応できない。

設問 2-6 : その他、発荷主の立場として、時間指定に関するご意見等について

(例 着荷主との間で納品時間を決定する際に留意している点等)

No	業種	意見
1	製造業	・先方センターの設計（バースが一方向しかない。等）を考えると、ある程度の時間指定はやむを得ないと思うが、発、着荷主+配送業者でもっと有効な指定方法（時間）を協議すると良いのではと思っている。
2	製造業	現在、時間指定のある配達先は非常に多い。時間指定については通常納品条件として扱わざるを得ないと思っている
3	製造業	・客先からの時間指定があれば、断ることは不可能。 ・時間指定で客先に持っていくと、「受取担当者が不在だった」、「受取担当者から時間指定はしていないと言われた」等の話が、ドライバーからあがってくるケースが多々ある。本当に時間指定が必要かを判断していないで発注される場合が多いと考える。
4	製造業	・当社は納品時間を原則午前中（9：00～12：00）としている。 通常納品におけるジャストタイム指定や、6：00 まで・18：00 以降といった過度な時間指定はお断りをしている。
5	製造業	・着荷主に対して、搬入予定時間を提供することで、時間指定することを抑制する
6	製造業	・特に小ロットにおける納品時間の指定は、環境及び運送効率の面から早急に改善が必要である。 ・新規の得意先に対しては、環境への負荷低減を図るうえにおいて時間指定を受け入れられないよう営業部署に指示しているが、物流サービスの点からなかなか受け入れられないようである。 ・共同配送を進めていく上では時間指定の緩和は重要なテーマであり、時間に対しては物流サービスの差別化より標準化を志向すべきである。
7	流通業	・時間指定はせいぜい午前中とか午後といったような帯時間での交渉を行います。
8	流通業	・待機時間の短縮化による車輛運用の効率化

3. 物流事業者の立場の方

設問3-1の続き

No	業種	業種や納品先による違い
1	物流事業者	・食品問屋は、午前11時まで受付がほとんどである。(荷受は、全く関係ない) 建設現場は、時間指定が厳しいが、誰が受け取るのか分からない
2	物流事業者	・業種や納品先にかかわらず、お客様ごとに要望が異なる。
3	物流事業者	・建材関係の現場納品は、かなり厳しく時間の指定を受けるが、それ以外の商品は午前中納品又は午後何時までに納品している
4	物流事業者	①加工メーカー：納品先の生産工程に伴い、到着時間が指定される。 ②業種・業態により到着時間の指定内容が異なる。 (化学品：朝1・食品・建設現場：指定時間) ③納品先のモータースペースにより時間指定が発生。 (狭いところ程、到着時間を指定してくる。)
5	物流事業者	・小売業は、概ね午前中の指定をされる。 ・個人宅が納品先の場合は、時間帯の枠の指定をされる
6	物流事業者	・CVSセンターなどは前後15分程度しか、時間指定の許容範囲が無い。 (遅れると荷受拒否の場合もある) ・販売店の大型センターは概して時間指定に厳しい。
7	物流事業者	・その時間指定の為に他の配送・配車計画の組み直し。その時間指定の為に別途備車
8	物流子会社等	・物流センターや中間流通納品の場合に、午前中指定が多いように感じる。
9	物流子会社等	・銀行等は3時以降の指定が多い。またお店の場合開店前(飲食店・衣料販売店)に集中。
10	物流子会社等	・システム製品は搬入先にSEが待機しており、共同作業になるため時間指定は必須となっている。物流センター、販売店等への納品は午前中までが多い。
11	物流子会社等	・量販店に商品(日配品)をお届けしておりますが、30分の範囲での時間指定。CVS業態においてもほぼ同レベルの店着時間の精度を求められる。同様に店舗の荷受(パートさんの作業割付全般ですが)においてもほぼ、15分刻み。出勤時間等で早朝時の配車に影響も増えてきた。 ・営業時間の延長(早朝や深夜へ拡大)により、物流への影響も増えてきた。(リードタイムは変わっていない)納品可能時間帯が狭くなった
12	物流子会社等	・樹脂関係の大手メーカー、問屋は午前、又は午後と言った時間指定が一部ある。オーダーも2~3日前、遅くとも前日にある。 ・グラフィック関係の印刷屋さんには午前何時といった指定がある。当日オーダーの当日納入も多い。
13	物流子会社等	・センター・量販店はAM迄 ・工場系はAM納品と特に指定無しの両極端

設問 3-2：納品時間の指定により貴社で発生している問題

①長時間に渡る荷降ろし待ち時間

(物流事業者)

- ・荷受のため長時間の待機発生による配送効率の悪化。
- ・朝一番の納品指定があるセンターでも、実際の荷降ろしが午後まで待たされる場合も多く、車両の回転が出来ず、割増料金を請求される。
- ・納品先の生産ラインの具合により、指定時間到着後も長時間の待機となることがある。乗務員の控室がない為、車両キャビン内で待機。エアコン利用の為、アイドリングを発生。
- ・納品指定時間に到着させる為に早めに出発させても時間調整の為の待機が発生。納品先・工場に入れないために、周辺を周回させなければならないケースもある。

(物流子会社等)

- ・ドライバーの待機時間が増加し、時間外手当に影響する。

②配車・配送効率の悪化（配送ルートが組めない（混載ができない）、車両増等）

(物流事業者)

- ・時間指定の着荷主を優先し、配送ルートを組んでいるが、ルートが組めない場合はチャーター便や宅配便等で対応している
- ・通常配送に組み込むことが出来ないため別便を仕立てなければならない。
- ・混載配送がきつくなる為、荷主にチャーター料金の承認を頂く。
- ・時間帯により、配車組が難しくなる（特に午前中）
- ・荷受のため長時間の待機発生による配送効率の悪化。
- ・数量・ロットが細かくされるので、大型化・車両回転等の効率が阻害される。

(物流子会社)

- ・午前10時指定が多く、質量に比較して車両台数が多くなる傾向にある。
- ・10時・2時のゴールデンタイムに納品が集中するため、配車効率が悪くなる。
- ・積載効率の悪化
- ・ルート配送のため時間指定が重なると配車が大変になり、別の車を依頼することとなることもある。
- ・着時間を守るために、車両を余分に配車する必要がある。
- ・同地区への重複配送が発生している。（効率が落ちている、と思う）

③コストアップ

(物流事業者)

- ・朝一番の納品指定があるセンターでも、実際の荷降ろしが午後まで待たされる場合も多く、車両の回転が出来ず、割増料金を請求される。（再掲）
- ・混載配送がきつくなる為、荷主にチャーター料金の承認を頂く。（再掲）
- ・従業員の時間外労働の発生や他社委託によるコストアップ。

(物流子会社)

- ・ドライバーの待機時間が増加し、時間外手当に影響します。

④その他

(物流事業者)

- ・ご要望には極力お応えできるようにしたいが、すべてのお客様に対して、ご指定どおりの時間に納品することは困難。

(物流子会社)

- ・納品延着による、商品の持ち帰り。
- ・樹脂関係の大手メーカーの場合、数量も多く車扱いになり特に問題なし。

設問3-4：納品時間の指定がなくなる（あるいは緩和される）ことにより、貴社においてどのような改善が可能になるか考えられますか。

①ドライバーの労働条件の改善

(物流事業者)

- ・ドライバーの労働条件の改善
- ・ドライバーの拘束時間・運転労働時間管理が容易になる。
- ・ドライバーの勤務時間の短縮化に繋がる

(物流子会社)

- ・ドライバーの拘束時間
- ・ドライバーの負担軽減、物流事故のトラブルの減少

②配車・配送効率の向上

(物流事業者)

- ・配送効率の向上とコストダウン
- ・混載便の積載率が上がり、チャーター便が少なり、定期配送便で配送計画が立てられ、帰り荷確保対策も立て易くなる
- ・配車計画が立てやすくなるため、車両台数の抑制に繋がる可能性がある。
- ・車両台数の削減
- ・積載率の向上
- ・必要車両台数の減少
- ・運行管理者の運行計画に沿ったなかで、効率化が図れる。

(物流子会社)

- ・2 t 車両で5 台のマシンが積載できるが、時間指定がなくなれば配送エリア単位で満載に近い配車計画が組みやすくなり、原価低減が可能になる。
現在時間指定が多いため、増車を余儀なくされるケースが多々発生
- ・車両の積載率の向上や、車両の大型化を進める事により、車両台数は大幅に減少することが想定される。
- ・配送ルート of 効率化 (台数)
- ・昼前後 (混雑する時間帯) の配送ルート組みに変化があると推測される
- ・積載率のUP、車両の回転率UP、車両台数の削減

③コストダウン

(物流事業者)

- ・ 配送効率の向上とコストダウン (再掲)
- ・ 運賃コストの抑制
- ・ 備車費の圧縮
- ・ 待機の為のアイドリング、余計な運行がなくなることから運行リスクやコストの削減が図れる。

(物流子会社)

- ・ 2 t 車両で5台のマシンが積載できるが、時間指定がなくなれば配送エリア単位で満載に近い配車計画が組みやすくなり、原価低減が可能になる。現在時間指定が多いため、増車を余儀なくされるケースが多々発生 (再掲)

④荷降ろし待ち時間の短縮

(物流事業者)

- ・ 納品待ち時間の短縮
- ・ プラットホームの混雑改善

⑤その他

(物流事業者)

- ・ 事務職の配達応援の解消
- ・ 時間指定履行率が向上するが、個人宅への配達を考えた場合、逆に不在となる可能性も増える。

(物流子会社)

- ・ ドライバーの待機時間が増加し、時間外手当に影響する。
- ・ 着時間を守るために、車両を余分に配車する必要がある。

設問3-5：その他、物流事業者の立場として、時間指定に関するご意見等について

No	業種	意見
1	物流事業者	・時間指定を一概に悪いとは思わない。問題は、本当にその時間で荷受していただけるかです。長時間待機が発生するため別便を仕立てなければならないのが現状です。
2	物流事業者	・時間指定はサービスとして必要であると思うが、メリット、デメリットの両面が存在するため、輸送事業者と荷受人の相互理解が大切。
3	物流事業者	・時間指定については、本来は運賃料金の割増し（荷主負担）が要求されるべきと考える。（現行は、当制度を適用されるケースが少なく、荷主の一方的な要請が継続している。）
4	物流事業者	・着荷主が特に要望をしていない時間指定を、発荷主が独自判断で行うケースが多い。（とにかく午前中指定で出荷される）
5	物流事業者	・実際問題として、配送業者ごとに時間指定をしても、着荷主側で管理が出来ていない場合が多く荷受け業務の効率化に繋がっていない
6	物流事業者	・主に恒常的に時間指定をする荷受側（概して物流子会社であったり、センター運営専業者）の内部経済・外部不経済体制に対する考えを聞きたい ・時間指定を受けさせられる荷送側の荷受側との取引条件の設定に対する取り組みを聞きたい。 ・時間指定を受けなければならなくなる荷送側の営業担当者と出荷担当者の人的問題（ミスも含む）について聞きたい。
7	物流事業者	・緩やかな時間指定（午後2時ごろまでの納品）では、トラックの効率的な配車・配送計画が立てられ、積載率のアップにつながり少ない車両で配送が完了し、環境対策上でも良い影響を及ぼす。
8	物流子会社	・一方的な時間指定ではなく、調整できて、荷降ろし待ち時間が発生しなければ、時間指定も悪ではないと考える。なんとなく指定が一番困る。
9	物流子会社	・CO ₂ 削減の視点からも時間指定を極力なくし、運行車両数も減らしていきたい。燃料費高騰など、原価アップ要素が多いのでなんとかしたい。
10	物流子会社	・システム製品の設定にSEとの共同作業がある以上、時間指定は必ず必要だが、搬入時間を柔軟に運用して（10時指定から9時、11時への移行）みたい。
11	物流子会社	・商品の性格上、すぐに店頭へ陳列し露出すべきなのはわかるが時間枠についてあまりにも厳しい。 （例：荷量が少なくても時間変更の余地が無い、パートさんの出勤時間変更で納品時間変更など）
12	物流子会社	・納入先より一方的に決められるのではなく、お互い話し合っで決めることで時間指定がお互いのメリットになるようにしていきたい。例えば決められた時間に行くことで、少ない待機時間で荷下ろしが可能となる決め方。
13	物流子会社 等	・積載効率を改善する為には、時間指定を緩和することが一番大きな要因と思います。 ・安全面からも、時間に余裕があれば更に、安全な運行をすることができると考えられます

全てのメンバー対象

設問4：貴社の立場にかかわらず、時間指定等に関する意見、本委員会で討議したい内容等について

<抜粋>

当委員会で討議したい事項等

<実態把握>

- ・あるエリアのあるカテゴリーの配送の実態を洗い出して、本当に時間指定がコストや環境に悪影響を与えているか、その影響度はどの程度か検証してはどうか。
- ・具体的な事例により問題、課題を明らかにする。

<問題、課題についての対応策の検討>

- ・時間指定料金の設定、共同輸送等などの対策を検討
(具体的には業種別や輸送方法別に分類し取り組んではどうか)
- ・時間指定を緩和する具体的対応策の検討整理
- ・発荷主及び着荷主双方がコスト、環境負荷低減のために効率的な時間指定枠組みを決める方法について
- ・時間指定に付随して指定場所への持込要求、パレット受け渡し問題、指定伝票処理等の要求時間の手間
- ・納品先における付帯作業(庫内への格納、店別仕分け作業等)の対応策
(優越的地位からの要請に対する対策)
- ・多数の荷主の商品を扱う倉庫業者には自らの都合による入出庫の時間指定はありえないが、ほぼ単独の荷主を取り扱うセンターでは常に時間指定が行われていることについての相互理解
- ・時間指定への遅れに対して翌日再配達となることの是非
- ・取引先に対するアクションマニュアル類の作成

<その他>

- ・行政のリーダーシップ誘発に向けた検討
- ・消費者、小売業者に理解を求めるキャンペーンを他の組織に相談、立ち上げ等

その他主な意見

- ・多頻度小口発注のメリットと荷受業務の煩雑さによる荷受コストアップが検証されているか疑問
- ・時間指定のメリットとデメリットの両方を説明しきれていないという反省点がある。
- ・発荷主側の輸送コストアップは、結局着荷主側の仕入れコストにも反映されているはず。
- ・月初、20日、月末の“山”の必要性
- ・チャーター便、宅配便で発生する時間指定とその他の時間指定では質が違っているのではないか。

<設問4：コメントの詳細>

No	業種	意見
1	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・無理かもしれないが、あるエリアでのあるカテゴリーの配送の実態（ある日のそのカテゴリーの全配送データ）を全て洗い出してみて、本当に時間指定がコストや環境に悪影響を与えているか、また、その影響度はどの程度かを検証してみたい
2	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・時間指定による積載効率の悪さ、渋滞の要因またモーダルシフトへの阻害など種々の問題があると思われます。 まず具体的な事例によりその悪さをあきらかにする。 次にそれらの課題、問題について、時間指定料金の設定、共同輸送、共同クロスドックなど対策を検討、それぞれについて検討を進めていく。 具体的には業種や輸送方法別などに分類し取組むのも方法かと思います。 また、消費者、小売業者に理解を求めるキャンペーンを他の組織に相談、立ち上げて良いかもしれません。
3	製造業	<ul style="list-style-type: none"> ・時間指定を緩和する具体的対応策の検討整理 ・取引先に対するアクションマニュアル類の作成 ・行政のリーダーシップ誘発に向けた検討 ・納品先における付帯作業（庫内への格納、店別仕分け作業等）の対応策（優越的地位からの要請に対する対策）
4	物流 子会社	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーを管理する上で、「時間」という概念はメリットもある。 ・時間指定は届け先の意向だけが最優先されており、交渉の土俵にすらなかなか上がらない場合が多い。時間指定のメリットとデメリットの両方を説明しきれていない、という反省点あり
5	物流 事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・発荷主及び着荷主の双方が、物流コスト削減・環境負荷低減のために、効率的な時間指定の枠組みを決める方法を考えたい。
6	物流 事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・不必要と思われる多頻度少量納品も見受けられる。はたして多頻度少量発注のメリットと荷受業務の煩雑による荷受コストアップが検証されているのか疑問 ・発荷主側の輸送コストアップは、結局は着荷主側の仕入コストにも反映されているはず
7	物流 事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・一つの倉庫で多数の荷主の商品を取り扱う倉庫業者には、自らの都合による入出庫の時間指定はありえない一方、ほぼ単独の荷主を取り扱うセンターでは、常に時間指定が行われていることについての双方の認識の違いの相互理解への道 ・時間遅れに対して翌日再配達となることの是非 →そもそもの発注は何だったのか。 ・センター型受入側の購入者であることによる高圧的態度 ・時間指定に付随した、戸前でなく指定場所への持ち込み要求、パレット受け渡し問題、指定伝票処理等の要求事項の手間 →結果としてドライバーの1カ所滞在時間の延び 等々
8	物流 事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、月初、20日、月末の3つの山がありますが本当に必要な山なのでしょうか？米国や欧州にも、このような山があるのでしょうか？またチャーター・急便・宅配便等で発生する時間指定とその他で発生している時間指定は、基本的に質が違っているように思われる

以上

時間指定に関するアンケート調査結果についての考察

1. 指定される時間帯（資料2-1 P2（図表1-1、2-1、3-1）より）

- ・「午前中」
- ・「○時から▲時の間に（範囲：1時間）」

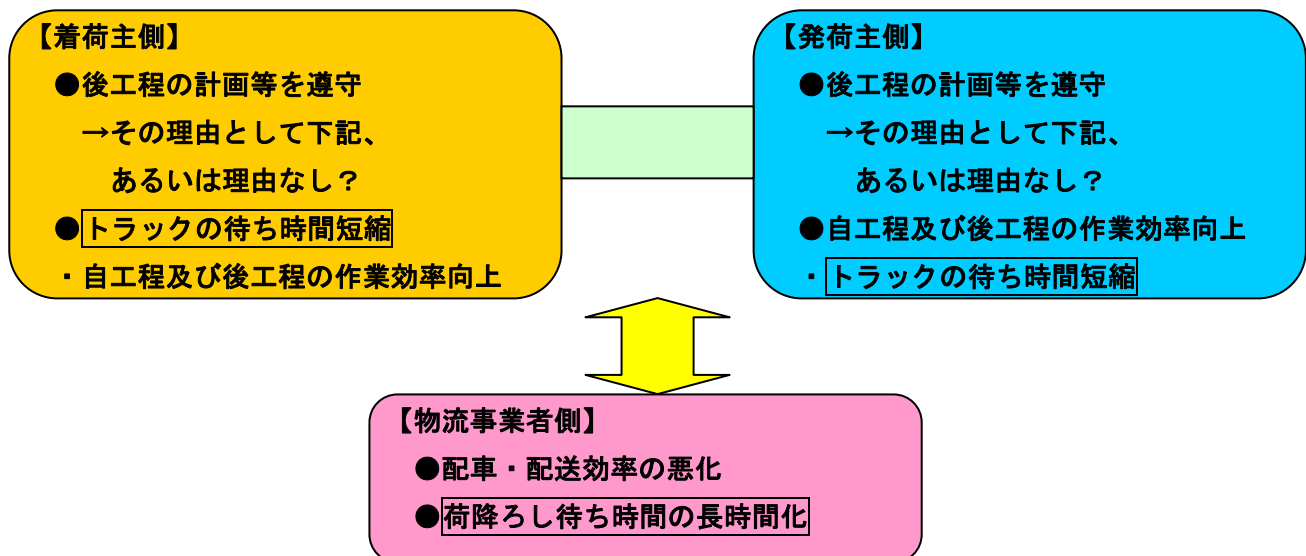
* 「○時から▲時の間」についても午前中が含まれているケースも多いのではないかと考えられる。 ←定量的データはない。

2. 業種等による指定される時間の指定（P5（右列）より）

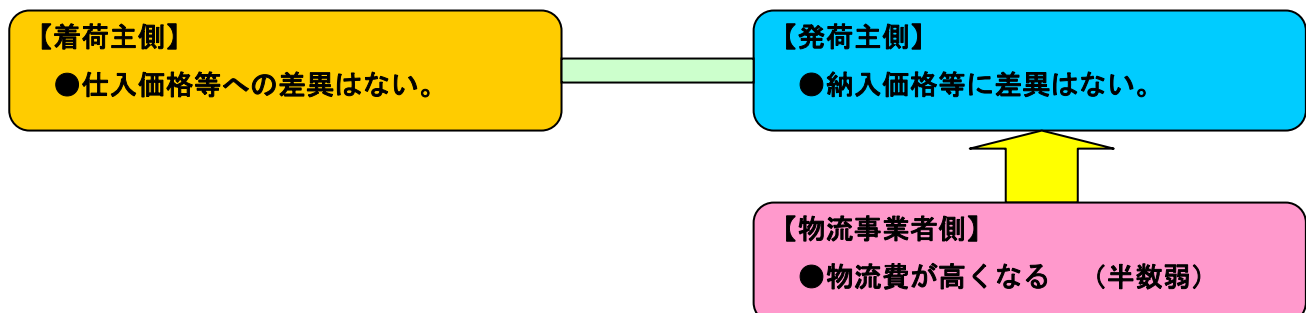
- ・卸・小売等が厳しい時間指定 VS 工場はそれほどでもない？
- ・建設現場、システムの搬入等はモノ+人により、時間指定は必要
- ・バース、スペースの関係（狭いところほど指定） ←後述の目的のため

3. 「指定する（指定される）理由」（資料2-1 P3 図表1-3、2-3）

VS 「時間指定による課題」（資料2-1 P3（図表3-3））



4. 時間指定の有無による価格等の差異（資料2-1 P4 図表1-5、2-5、3-5）



5. 同一ジャンルの商品であっても、納品時間を指定するケースとしないケースがあるかどうか

(資料2-1 P5 図表1-7、2-7、1-9、2-9、P6 1-10、2-10)

- ・着荷主、発荷主ともに「ある」半数程度
- ・「ある」場合の理由

【着荷主側】

- ・緊急対応
- ・当日出荷
- ・受入れ側滞在時間

【発荷主側】

- ・受入れ側の滞在時間
- ・搬入先、得意先による

→明確なものがあるわけではない。

- ・当概商品において、時間指定が不可になった場合の問題点
→ペナルティ、コストアップ

6. 時間指定がなくなる（緩和される）ことによる改善（資料2-1 P6 図表2-11、3-7）

- ・発荷主、物流事業者ともに、「②配車・配送効率の向上」が最も多い。
- ・物流事業者については「①ドライバーの労働条件の改善」が多く、発荷主については「④共同輸配送」「⑤モーダルシフトの推進」といった意見が見受けられるのが特徴的。
- ・「③コストダウン」については、当該記載があるもののみをカウントしたが、「②配車・配送効率の向上」によって、必然的にコストダウンの方向に進むと考えられる。

7. その他各立場での意見（資料2-1 P7、8）

●時間指定の必要性

- ・着荷主のみならず、発荷主、物流事業者ともに、すべての時間指定が悪い（必要ない）というわけではない。



●不確実な時間指定

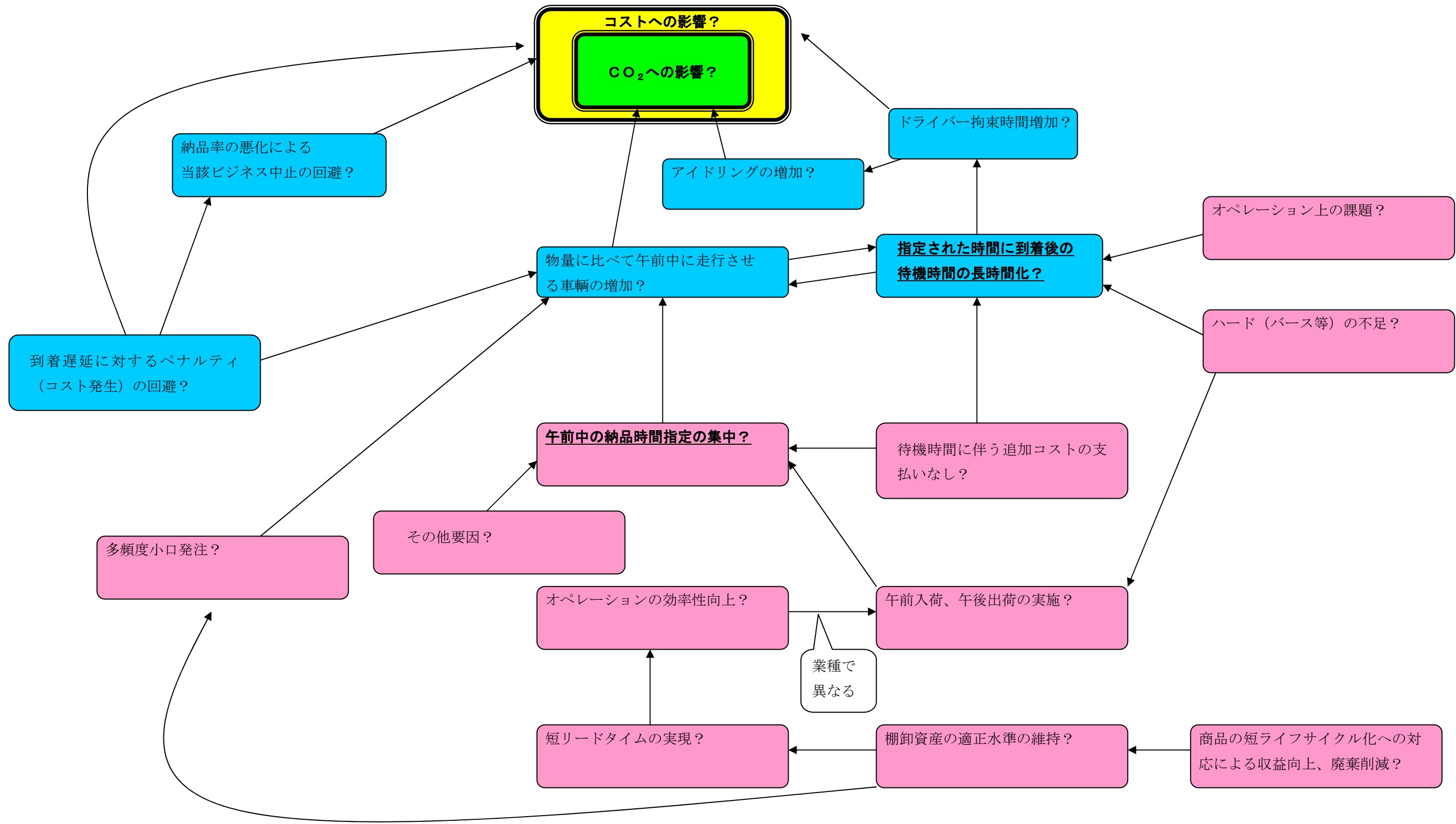
- ・指定された時間に到着しても荷降ろしできない。
- ・「指定された時間に配送しても不在」、「着荷主が要望していないのにとにかく午前指定」といったこと有

●取り組み（取り組みの方向性）




- ・待機時間の削減
- ・時間指定の緩和
- ・発着荷主、物流事業者での相互理解、協議
- ・コストへの反映

以 上

時間指定（午前中集中）による輸送事業者側におけるコストとCO₂への影響のイメージ仮説



【凡例】

		
輸送事業者	荷主	輸送事業者側 が受ける影響

時間指定に関わる課題と考える対応策の列挙（素案）

「時間指定＝悪」というわけではない。

- 時間指定によって待たない（スムーズに荷降ろしできる/荷物だけではなく、設置者が待たない）

1. 不合理な時間指定の削減

- ・「不在時」の時間指定の削減
- ・思い込みの時間指定（とにかく午前指定）の削減

2. 荷降ろし待ち時間の短縮

- ・着荷主側での現状把握、ソフト、ハード対策の実施
- ・スムーズ荷降ろしセンター/着荷主の表彰/評価制度の構築
- ・実態に合わせた指定時間の協議、決定
- ・（建設現場）受取人が誰なのかを伝えておく

- ・「待ち時間＝追加コスト発生」の価格メカニズムの導入？（時間概念の導入：別紙）

- ・待ち時間増の原因の1つとも考えられる付帯作業（特に明文化されていないで実施されているケース）の費用負担
- ・入荷車両台数（見込み）に合わせたバース/駐車スペース確保の義務付け

3. 時間指定の集中に起因する低配車/配送効率の改善

- ・時間指定の部分緩和
- ・到着遅延ペナルティの見直し（←事前連絡等）

- ←入荷車両数が変化しないという前提のもとで、
配車/配送効率はどれほど上がるのか？ 待機時間は？
すべてが緩和ではなく、「午前指定」＋「緩和」の組み合わせ？
＊グリーン物流パートナーシップ推進事業等でシミュレーション？実証？
- ・発注頻度の見直し（曜日発注等）による車両減

*** 上記で特に午前中指定の集中が多く、かつ当該事象による課題が大きいということが正しいという前提のもと**

4. 3の中の特に午前中集中の平準化に向けた取り組み

- ・グリーン物流パートナーシップ会議等で実践いただきたいフィージビリティスタディの計画素案策定

例 あるエリアで午後入荷、翌午前出荷の

「卸・小売」+メーカー、輸送事業者連合におけるCO2削減効果とコスト影響調査

* (卸) 在庫保有、(小売) リードタイム

- ・エリア別入荷時間設定
- ・午後入荷への一定配慮
- ・時間指定幅許容範囲別の標準運賃

- ・午後の荷量確保への協力
- ・一日2便に向けて業種として、午前入荷業/午後入荷業の割り当て (行政???)

←「午前中集中の平準化」はモノの売り方に直結のみならず、まさに商慣習？

5. 最初に戻って…

アンケートは定性的な情報であり、課題についてももう少し定量的に捉えることはできないか？

(“定量的な” データを集める必要はないか?)

例えば

<輸送事業者側の視点>

- ・ある日/ある期間の午前指定/午後指定の割合
- ・積載率 (←輸送重量不明だと困難?)
- ・車両回転数

<荷主側の視点>

- ・?

<マクロデータ>

以 上

第3期ロジスティクス環境会議
グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 2008年度活動スケジュール（案）

	開催日時	内容
準備 委員会	2008年6月12日（木） 10：00－12：00	・テーマに関する意見収集
第1回	2008年10月2日（木） 15：00－17：00	・活動内容について
第2回	2008年11月14日（木） 15：00－17：00	・時間指定に関するアンケート結果
第3回	年 月 日	・検討
第4回	年 月 日	（・2008年度成果物取りまとめ）
第5回 （予備）	年 月 日	（予備）

◎第2回本会議 2008年3月（予定）

以 上