

第3期ロジスティクス環境会議
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

I. 日 時：2008年10月2日（木） 15：00～16：45

II. 場 所：東京・千代田区 中央大学駿河台記念館 610会議室

III. 出席者：33名

IV. 内 容：

- 1) 活動内容アンケートの結果について
- 2) 活動内容について
- 3) 副委員長について

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、山本委員長の司会のもと、以下のとおり議事が進められた。

VI. 委員長、委員紹介

事務局より、山本委員長の紹介が行われた後、山本委員長より「取引条件については、環境会議の第1期より検討を進め、第2期では実践を意識した施策案をまとめた。その施策案については、本年度のグリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業として認定を受け、現在、その具体化に向けた調査が進められている。今回、本委員会には、新たなメンバーにもご参画いただいていることから、別の観点から検討を進め、物流分野におけるCO₂削減に寄与するような成果を出したい。」旨の挨拶がなされた。

続いて、各委員より自己紹介が行われた。

VII. 報告

1) これまでの経過と本日の検討事項について

事務局より、資料2-1に基づき、これまでの経過と本日の検討事項について説明がなされた。

2) 物流に係る取引条件を検討するねらい

事務局より、資料2-2に基づき、物流に係る取引条件を検討するねらい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】

委員長：スライド13を見ると、1990年代から2000年代にかけてロードファクターが減少しているが、その要因と取引条件との関連について、定量的な裏づけデータがあれば教えていただきたい。

事務局：ご指摘いただいたようなデータはないが、2003年度に当協会で開催した調査では、取引条件が物流交通に与える影響を参考資料2にあるフローで整理するとともに、マクロデータを用いて、取引条件の改善効果を算出した。

委員長：トラック等の単体対策により、効率化は進んでいると考える。

事務局：スライド11にあるとおり、原単位は改善しているが、総量は依然として多い。また、我が国のCO₂排出量総量で見ると、運輸部門で我が国全体の約2割を占めている現状にある。

委員長：物流分野におけるCO₂削減施策として、単体対策、車両大型化、輸送の効率化等もある

中で、取引条件の見直しを実施していくことは他の施策と比べると大変難しいことだと思う。しかしながら、CO₂削減に向けて、少しずつでもいいので実施していくべきだと個人的に考える。

事務局：すべての取引条件が悪いということではなく、その中でも不合理なもの、設定根拠が分からないものについては、改善を促していくような活動が必要だと考える。

VIII. 議 事

1) 活動内容アンケートの結果について

事務局より、資料3-1、3-2に基づき、活動内容アンケート結果について説明がなされ、以下のような意見交換がなされた後、了承された。

【主な意見】

委員長：資料3-1は、取引条件に関する様々な問題が整理されており、非常によい検討材料になると考える。

委員長：回答内容を大きく分類すると、①実態調査と定量化、②事例収集、③取引条件にかかわる全般的な内容の検討、④中継物流の共同化の深堀になると考える。

2) 活動内容について

事務局より、資料4に基づき、2008年度の活動内容（案）について説明が行われ、以下のような意見交換が行われた。

【主な意見】

(資料4について)

委員：時間指定とリードタイムを選択した理由を教えてください。

事務局：資料3-1にある回答結果に基づいて選択した。

委員：“キ、その他”の回答数が2社となっているが、内容を見ると“エ、取引条件の影響と考えられる環境負荷増の影響”に含むべきではないかと個人的には考える。

(案1、2について)

委員：時間指定はリードタイムの1つと理解すべきであり、分けて検討してもあまり意味がないのではないかと考える。また、CO₂削減効果を考えると、リードタイムに起因する部分の方が割合として大きいのではないかと考える。

委員：リードタイムを緩和しても、結果として廃棄量が増えるといったことが想定できるとともに、そもそも実現性があるのか疑問である。一方、時間指定は、例えば、共同配送を実施する上でもクリアしなければいけない課題であり、必要性が高いテーマだと考える。

委員：発荷主の立場としては、リードタイムの緩和によって、いろいろな輸送モードが選択することができることから、効果も大きいと考える。しかしながら、着荷主の立場で考えると、棚卸資産の削減のために調達リードタイムを短くしている現状であることから、リードタイムの緩和を実現することは難しいのではないかと考える。一方、時間指定については、指定数を少しでも減らすことで、トラック台数が減少するのは確かなことであり、検討に値するのではないかと考える。

委員：個人的には、リードタイムの中に時間指定が含まれると考えるが、リードタイムの検討をすると、鉄道における輸送枠の問題等が出てきて、より検討が複雑になると考える。したがって、時間指定をテーマに検討した方がよいと考える。

委員：発荷主の立場で考えると、時間指定を少しでも緩和していただきたいと思っている。しかしながら、着荷主の立場で考えると、午前中に入庫作業を完了させたいということで時間指定している。仮に、時間指定を緩和するとなると、他の作業に影響が出てきてしまう。

委員：自分の経験した中では、翌日午前着で配送指示しても、届け先は土曜日で休みといったことや、保管場所がないといって発着荷主で言い争っていたケースがあった。これらのこと

で一番被害を受けるのは運送事業者であることから、これらの検討が必要ではないか。

委員：リードタイムについては、消費者に近いところほど厳しく（短く）なっていると考える。また、時間指定そのものは、決して悪いことではないと考える。ただし、一方的に指定されてしまうことで車を回転させることができないことが課題となる。発着荷主で認識を共有化するとともに、ガイドラインのようなものが作成することも一案ではないか。

委員：それぞれの企業の立場や取扱商品等で見方が異なると考える。したがって、いきなり業種等を絞って細かい調査をするのではなく、まずはそれぞれの立場で、時間指定を設定している理由、設定時に工夫している点、逆に時間指定をなくしたらこのようなメリットがあるということを出し合って、それらを共有化することが必要ではないか。

委員：第2期ではロットに焦点をあてて、中継物流共同化という提案をまとめた。第3期については、“時間”をテーマとして、時間指定の検討をしながら、リードタイムについても余力があれば検討してはどうかと考える。

委員長：今までの議論を踏まえ、本委員会では時間指定をテーマに検討を行うこととしたい。

(調査について)

事務局：資料4で示したような細かい調査を行うのではなく、まずは、①時間指定する側に対して、設定する理由、②時間指定される側に対して、その指定がなくなることにより想定される効果等について調査を実施したい。

委員長：事務局から提案があったとおり、現在、時間指定をしている側、されている側双方で、どのようなことを実施しているかについて、皆様にご回答いただきたい。

事務局：様々な意見が記載できるように、調査票は、自由記入を基本にしたいと考える。

委員長：何もないとかえって記載しにくい方もいると思うので、簡単なキーワードがあるとよいと考える。

【決定事項】

- ・本委員会では「時間指定」をテーマに検討を行うこととする。
- ・時間指定に関する調査を実施する。

3) 副委員長について

事務局より資料5に基づき説明がなされた後、山本委員長より、第一貨物 大山氏、リコーロジスティクス 小島氏、バンダイロジパル 梅津氏の推薦があり、全会一致で承認された。

最後に、事務局より、ロジスティクス環境会議 企画運営委員である、恒吉氏、栗田氏、山田氏、高松氏にも適宜御協力いただきたい旨の依頼がなされた。

IX. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、山本委員長は閉会を宣した。

以上

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 時間指定に関するアンケートについて

【はじめに】

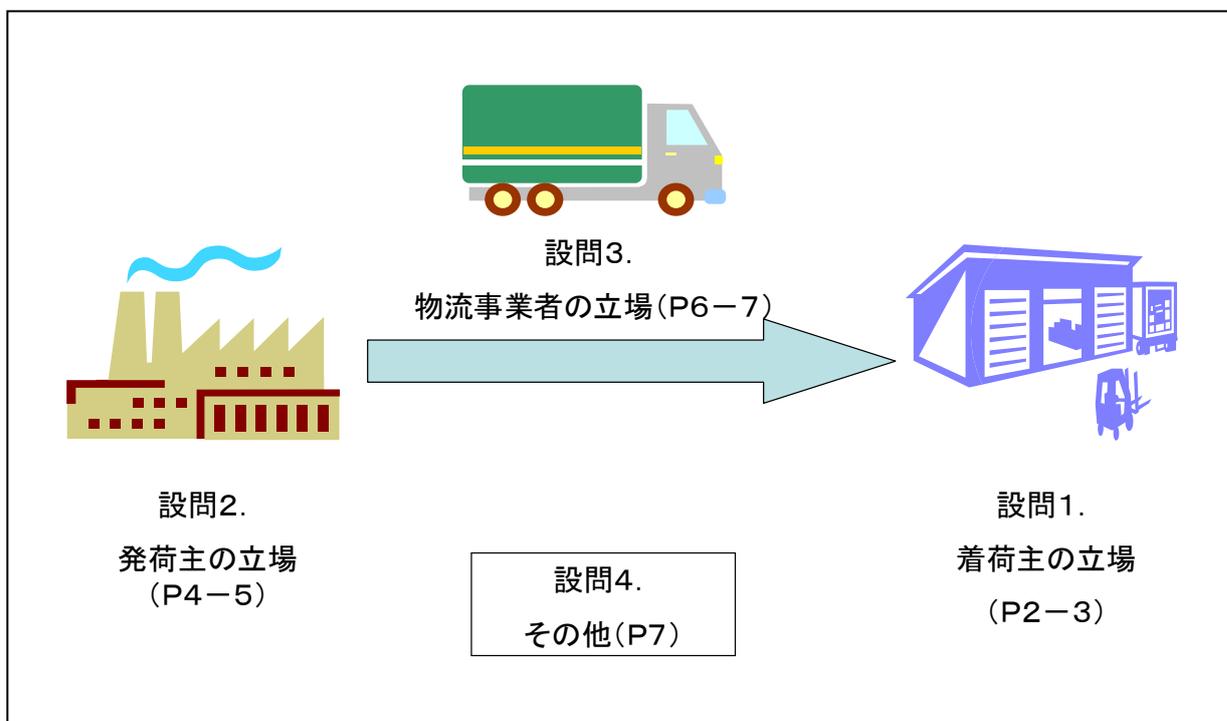
10月2日（木）に「第1回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会」が開催され、①「時間指定」をテーマに検討を進めていくこと、②委員それぞれの立場における時間指定の捉え方等についてアンケート調査を実施することが決定されました。

つきましては、ご多忙のところ恐れ入りますが、下記ご記入いただき、10月30日（木）までに下記事務局宛にメールにてお送りください。

送付先：cgl@logistics.or.jp * cgl は cg1(シージーイチ)ではなく、cgl(シージーエル)です。

【回答にあたって】

* 本アンケートは、下図にあるとおり、4つの設問に分かれております。



つきましては、貴社が該当する設問のみご回答いただきたく存じます。

ただし、回答企業によっては、複数の立場をお持ちのケースもあると思いますので、可能な範囲でそれぞれご回答いただきたく存じます。

- * 本設問は、着荷主が発荷主に対して納品時間を指定する前提で策定しておりますが、商品等によっては、発荷主が指定しているケースも考えられます。そのケースについて回答される場合には、回答欄にその旨が分かるようにご記載下さい。
- * 倉庫業者の方につきましては、設問3にご回答下さい。
- * 選択式の設問（設問1-1、1-3、1-4、2-1、2-3、2-4、3-1、3-3）については、選択した記号にマークをつけてください。（どのようなマーク（○、□）でも結構です。）
- * 回答欄の枠が小さい、あるいは行が足りない場合は、回答欄を適宜修正いただいて結構です。

回答票

設問 1. 着荷主の立場の方にお聞きします。

設問 1 - 1 : 貴社が、発荷主に対し納品時間を指定する場合、どのように指定するケースが多いですか。下記アークより主に当てはまるものを1つお選び下さい。

- ア. 〇時〇分に
- イ. 〇時〇分から〇時△分の中に (範囲としては、数十分間)
- ウ. 〇時から▲時の間に (範囲としては、1時間)
- エ. 〇時から△時の間に (範囲としては、数時間)
- オ. 午前中までに
- カ. 午後〇時までに
- キ. 納品時間の指定は行っていない (→設問 1 - 5 へお進み下さい)
- ク. その他 (具体的にご記載下さい)
()

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ご記載下さい。

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) に差異がありますか。下記ア-エより主に当てはまるものを1つお選び下さい。

- ア. 納品時間の指定の有無による仕入価格等の差異はない。
- イ. 納品時間の指定により仕入価格等が高くなる。
- ウ. 納品時間の指定により仕入価格等が安くなる。
- エ. その他 (具体的にご記載下さい)
()

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りますか。下記ア-ウより当てはまるものを1つお選び下さい。
また、「ア. ある」を選択された場合は、①その理由、②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ご記載下さい。

ア. ある

イ. ない

ウ. 分からない



①「ア. ある」の理由について
②当該商品等の時間指定が不可となった場合の具体的な問題点等について

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をご記載下さい。
(例 納品時間を指定する際に留意している点等)

--

設問 2. 発荷主の立場の方にお聞きします。

設問 2-1 : 貴社が、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ですか。下記アークより主に当てはまるものを1つお選び下さい。

- ア. 〇時〇分に
- イ. 〇時〇分から〇時△分の中に (範囲としては、数十分間)
- ウ. 〇時から▲時の間に (範囲としては、1時間)
- エ. 〇時から△時の間に (範囲としては、数時間)
- オ. 午前中までに
- カ. 午後〇時までに
- キ. 納品時間は指定されていない (→設問 2-6 へお進み下さい)
- ク. その他 (具体的にご記載下さい)
()

設問 2-2 : 貴社が、着荷主より納品時間を指定される理由についてご記載下さい。

設問 2-3 : 納品時間の指定により、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) に差異がありますか。下記ア-エより主に当てはまるものを1つお選び下さい。

- ア. 納品時間の指定の有無による納入価格等の差異はない。
- イ. 納品時間の指定により納入価格等が高くなる。
- ウ. 納品時間の指定により納入価格等が安くなる。
- エ. その他 (具体的にご記載下さい)
()

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）がありますか。下記ア〜ウで当てはまるものを1つお選び下さい。

また、「ア. ある」を選択された場合は、①その理由、②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ご記載下さい。

ア. ある

イ. ない

ウ. 分からない



①「ア. ある」の理由について
②当該商品等の時間指定が不可となった場合の具体的な問題点等について

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、貴社においてどのような改善が可能になると考えられますか。想定される内容についてご記載下さい。

--

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をご記載下さい。

(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)

--

設問3. 物流事業者の立場の方にお聞きします。

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ですか。下記アークより主に当てはまるものを1～3つお選び下さい。また、業種や納品先（工場、物流センター、販売店等）等によって、指定される納品時間に違いがあれば、その内容について下記枠内にご回答下さい。

- ア. 〇時〇分に
- イ. 〇時〇分から〇時△分の中に（範囲としては、数十分間）
- ウ. 〇時から▲時の間に（範囲としては、1時間）
- エ. 〇時から△時の間に（範囲としては、数時間）
- オ. 午前中までに
- カ. 午後〇時までに
- キ. 納品時間の指定はされていない（→設問3-5へお進み下さい）
- ク. その他（具体的にご記載下さい）
()

業種や納品先による違いについて

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についてご記載下さい。

設問3-3：納品時間の指定により、貴社が発荷主等に請求する物流費に差異がありますか。下記ア～エより主に当てはまるものを1つお選び下さい。

- ア. 納品時間の指定の有無による物流費の差異はない。
- イ. 納品時間の指定により物流費が高くなる。
- ウ. 納品時間の指定により物流費が安くなる。
- エ. その他（具体的にご記載下さい）
()

2007年度（平成19年度）の温室効果ガス排出量（速報値）〈概要〉

速報値の算定について：温室効果ガス排出量の確報値は各種統計の年報値に基づいて算定されるが、現段階では2007年度の年報値は公表されていないものがある。そこで、2007年度の年報値が公表されていないものについては、2006年度の年報値等を代用している。このため、今般とりまとめた速報値と2009年4月に報告予定の確定値との間には誤差が生じる可能性がある。

- 2007年度の温室効果ガスの総排出量は、13億7,100万トン。
- 京都議定書の規定による基準年（CO₂、CH₄、N₂Oは1990年、HFCs、PFCs、SF₆は1995年）の総排出量と比べると、エネルギー起源二酸化炭素について業務その他部門、家庭部門、運輸部門などからの排出量が増加したことなどにより、総排出量としては8.7%上回っている。
- 前年度の総排出量と比べると、エネルギー起源二酸化炭素について産業部門、家庭部門などからの排出量が増加したことなどにより、総排出量としては2.3%増加している。

（参考）

- 前年度と比べて排出量が増加した原因としては、原子力発電所の利用率の低下及び濁水による水力発電電力量の減少に伴い、火力発電電力量が大幅に増加し、電力排出原単位が悪化した影響が大きい。そこで、この影響を除いた場合の排出量の増減傾向をみるために、電力排出原単位が0.34kg-CO₂/kWh（注）であったと仮定した場合について試算した。この場合の総排出量を推計すると、2007年度の排出量は基準年比で0.5%増であり、同様の仮定をおいた前年度比0.8%の減となると試算される。

（注）京都議定書目標達成計画における電力排出原単位目標値が0.34kg-CO₂/kWh程度とされていることから、この値を使用した。

- 原子力発電所の利用率が長期停止の影響を受けていない時の水準（1998年度の実績値）にあったと仮定して我が国の温室効果ガスの総排出量を推計すると、2007年度の温室効果ガスの総排出量は基準年比で3.7%増であり、同様の仮定をおいた前年度比0.5%の増となると試算される。

温室効果ガスの総排出量

	京都議定書の 基準年〔シェア〕	2006 年度 (基準年比)	前年度から の増加率	2007 年度 (基準年比)
合計	1,261 〔100%〕	1,340 (+6.3%)	→ <+2.3%> →	1,371 (+8.7%)
二酸化炭素 (CO ₂)	1,144 〔90.7%〕	1,272 (+11.2%)	→ <+2.6%> →	1,305 (+14.1%)
エネルギー起源二酸化炭素	1,059 〔84.0%〕	1,186 (+12.0%)	→ <+2.7%> →	1,218 (+15.0%)
非エネルギー起源二酸化炭素	85.1 〔6.7%〕	86.4 (+1.6%)	→ <+1.5%> →	87.7 (+3.1%)
メタン (CH ₄)	33.4 〔2.6%〕	23.5 (-29.6%)	→ <-1.6%> →	23.1 (-30.7%)
一酸化二窒素 (N ₂ O)	32.6 〔2.6%〕	25.4 (-22.2%)	→ <+0.1%> →	25.4 (-22.1%)
代替フロン等3ガス	51.2 〔4.1%〕	19.0 (-62.8%)	→ <-8.7%> →	17.4 (-66.1%)
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	20.2 〔1.6%〕	6.5 (-67.9%)	→ <+0.1%> →	6.5 (-67.8%)
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	14.0 〔1.1%〕	7.4 (-47.4%)	→ <-12.2%> →	6.5 (-53.8%)
六ふっ化硫黄 (SF ₆)	16.9 〔1.3%〕	5.1 (-69.6%)	→ <-14.8%> →	4.4 (-74.1%)

(単位: 百万t-CO₂)

各部門のエネルギー起源二酸化炭素 (CO₂) 排出量 (電気・熱 配分後)

	京都議定書の 基準年〔シェア〕	2006 年度 (基準年比)	前年度からの 増加率	2007 年度 (基準年比)	2007年度の電力排出原単位が 2006年度の値であったと仮定した場合		
					2006 年度 (基準年比)	前年度からの 増加率	2007 年度 (基準年比)
合計	1,059 〔92.6%〕	1,186 (+12.0%)	→ <+2.7%> →	1,218 (+15.0%)	1,186 (+12.0%)	→ <-0.3%> →	1,182 (+11.6%)
産業部門 (工場等)	482 〔42.1%〕	460 (-4.7%)	→ <+3.6%> →	476 (-1.3%)	460 (-4.7%)	→ <+1.7%> →	467 (-3.1%)
運輸部門 (自動車・船舶等)	217 〔19.0%〕	253 (+16.5%)	→ <-1.6%> →	249 (+14.6%)	253 (+16.5%)	→ <-1.9%> →	249 (+14.3%)
業務その他部門 (商業・サービス・事業所等)	164 〔14.4%〕	230 (+40.0%)	→ <+1.2%> →	233 (+41.7%)	230 (+40.0%)	→ <-4.3%> →	220 (+34.0%)
家庭部門	127 〔11.1%〕	166 (+30.2%)	→ <+8.4%> →	180 (+41.1%)	166 (+30.2%)	→ <+2.2%> →	170 (+33.0%)
エネルギー転換部門 (発電所等)	67.9 〔5.9%〕	77.1 (+13.6%)	→ <+3.6%> →	79.8 (+17.7%)	77.1 (+13.6%)	→ <-0.6%> →	76.7 (+13.0%)

(単位: 百万t-CO₂)

【2006年度からのエネルギー起源二酸化炭素の増減の内訳】

(増減の数値のうち[]内は 2007 年度の電力排出原単位が 2006 年度の値であったと仮定した場合の数値)

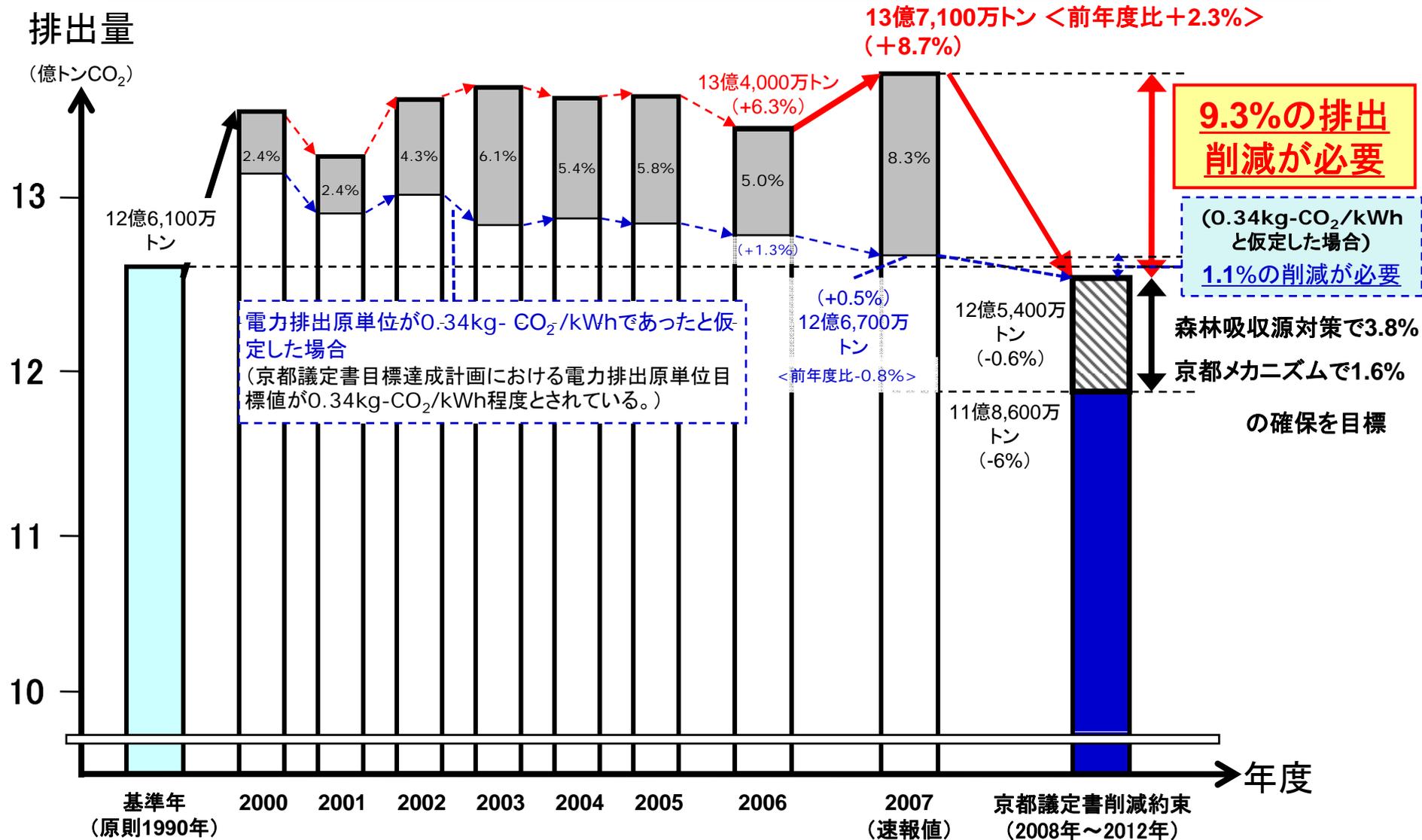
- 産業部門（工場等）：1,640 万 t-CO₂（3.6%）増 [760 万 t-CO₂（1.7%）増]
 - ・ 生産量増加及び電力排出原単位の悪化に伴い、製造業等からの排出量が増加。
- 運輸部門（自動車・船舶等）：410 万 t-CO₂（1.6%）減 [470 万 t-CO₂（1.9%）減]
 - ・ 自家用乗用車及び貨物自動車からの排出量が減少。
- 業務その他部門（商業・サービス・事業所等）：280 万 t-CO₂（1.2%）増 [990 万 t-CO₂（4.3%）減]
 - ・ 電力以外のエネルギー消費量が減少した一方で、電力排出原単位の悪化、冷暖房需要の増加等により、電力消費に伴う排出量が増加。
- 家庭部門：1,390 万 t-CO₂（8.4%）増 [360 万 t-CO₂（2.2%）増]
 - ・ 電力排出原単位の悪化、冷暖房需要の増加等により、電力消費に伴う排出量が増加。
- エネルギー転換部門（発電所・石油精製所等）：280 万 t-CO₂（3.6%）増 [40 万 t-CO₂（0.6%）減]
 - ・ 電力排出原単位の悪化や電力等の自家消費量が増加したことにより、排出量が増加。

【2006年度からのエネルギー起源二酸化炭素以外の増減の内訳】

- 非エネルギー起源二酸化炭素：130 万 t-CO₂（1.5%）増
 - ・ 工業プロセス分野からの排出量（鉄鋼用の石灰石の使用に伴う排出量等）が増加。
- メタン（CH₄）：40 万 t-CO₂（1.6%）減
 - ・ 廃棄物分野からの排出量（廃棄物の埋立に伴う排出量等）が減少。
- 一酸化二窒素（N₂O）：2 万 t-CO₂（0.1%）増
 - ・ 燃料の燃焼からの排出量が微増。
- ハイドロフルオロカーボン類（HFCs）：0.8 万 t-CO₂（0.1%）増
 - ・ オゾン層破壊物質である HCFC から HFC への代替に伴い冷媒からの排出量が増加。
- パーフルオロカーボン類：90 万 t-CO₂（12.2%）減
 - ・ 半導体製造からの排出量が減少。
- 六ふっ化硫黄（SF₆）：80 万 t-CO₂（14.8%）減
 - ・ SF₆ 製造時の漏出による排出量が減少。

我が国の温室効果ガス排出量

2007年度における我が国の排出量は、基準年比8.7%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.3%の排出削減が必要。
 (電力排出原単位を0.34kg-CO₂/kWhと仮定した場合、排出削減必要量は1.1%)



我が国の温室効果ガス排出量

2007年度における我が国の排出量は、基準年比8.7%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.3%の排出削減が必要。
 (原子力発電所の利用率を84.2%と仮定した場合、排出削減必要量は4.3%)

