

**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 議事録**

I. 日 時：2008年11月14日（金） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・港区 くるまプラザ 第2、3会議室

III. 出席者：35名

IV. 内 容：

- 1) 時間指定に関するアンケート結果について
- 2) 当委員会での検討内容について

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. 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。

VII. 議 事

1) 時間指定に関するアンケート結果について

事務局より、資料2-1、2-2、2-3に基づき、時間指定に関する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。

**【主な意見】**

(全体を通して)

委員長：発荷主、着荷主、物流事業者それぞれの意識の違いが現れていて興味深い結果であった。  
また、時間指定により荷降ろし待ち時間の削減が図れれば、物流事業者側の効率化が図れる一方で、必要でないものについてもすべて時間指定をすることにより無駄が発生しているといったことが浮き彫りになったのではないかと。

(資料2-1 P2の結果について)

委員長：サンプル数は少ないものの、事務局の説明のとおり、午前指定が多いという理解でよいか。  
副委員長：当社の例で言えば、ほとんどが午前指定である。特に、着荷主が問屋のケースでは午後納品をほとんど受けつけていただけない。また、午前11時までに受付するように指定されており、その時間に遅れると持ち戻るように指示される。しかしながら、持ち戻っても問題がないのであれば本当に必要な荷物だったのか疑わしい。

副委員長：今後、少子高齢化や労働環境の変化等により10年後のドライバー不足は目に見えており、その結果、コストアップにつながることは間違いない。その上、必要のない時間指定までされてしまうと、さらなるコストアップにつながるのではないかと。

(資料2-1 P3 設問3-2の結果について)

副委員長：現状、営業担当者の発注はモバイル端末により行われており、その発注データはそのまま物流センターに送られてきて、それに基づいて出荷作業が行われる。しかしながら、発注前に入庫処理が行われていないと、発注そのものを受け付けることができないといったケースが多いことから、入庫処理を一定時間以内で行う必要がある。

委 員：今回のアンケートでは「発注者＝着荷主」という回答が多いのではないかと推測しているが、発注者と届け先が異なるケースもある。その際に、発注者は午前指定をするが、届け

先は「午前指定を要望していない」、さらには「本日納品されても困るので持って帰ってほしい」といったこともある。このような問題を是正していくことが必要だと考える。

委員長：製造で用いる部品等についても、調達部門と製造現場との間で情報の共有化なされておらず、意味のない時間指定が行われているケースも耳にすることがある。これらによって、結果として、間接的にコストアップにつながっているのではないかと考える。

(資料2-1 P4の結果について)

委員長：着荷主、発荷主についてはほぼ全てが「差異はない」という回答結果であったが、一方の物流事業者では、「物流費が高くなる」という回答が見受けられた。これは、納入指定条件に合わせて荷主に対する請求金額を変えているという意味なのか、それとも自社のコストアップにはなるが、荷主への請求までは行っていないという理解でよいのか教えていただきたい。

事務局：ここは「発荷主等に請求する物流費への差異について」という設問であるので、「荷主に対して請求している」と理解している。

委員：当社では、午前中の指定をしたからといって、輸送事業者側から追加請求がくることはない。しかしながら、朝5時の納品指定や遠方のエリアへの翌日配送指示については、30ケース程度であっても車建てにせざるをえないことから、輸送事業者から追加料金の請求がくる。着荷主(得意先)に対してこの金額を請求することはないが、事情を説明することで「前々日発注」や「時間指定の緩和」といったことにご理解いただいている状況である。したがって情報共有ということは重要だと個人的に考える。

委員：設問3-3の「物流費が高くなる」というのは、「極端な時間指定」、「チャーター便や航空便の使用」といったことに対して行っているものだと思う。したがって、「午前11時までに」という納品指示に対して、運賃を高くしているわけではないと考える。

委員：20年前に午前着のオーダーとそれ以外のオーダーの件数等を比較したところ、6割ぐらいが午前着だった。そこで、午前着とそれ以外で2割程度の価格差をつけたところ、物量は平準化し、チャーター便等の利用をしなくて済んだことがあった。

委員長：たいへん興味深い取り組みである。各社で行われている様々な取組についても情報収集できればと考える。

(資料2-1 P6の結果について)

委員：当社のデータでは、件数ベースでは午前指定、午後指定ともに50%ずつであるものの、物量ベースでは午前指定が75%に対して午後指定が25%であった。仮に、午前と午後の物量を平準化することにより、物流コストがこれぐらい安くなる、さらにはCO<sub>2</sub>排出量がこれぐらい減るということを定量的に示していただければ、荷主側の意識も変わる可能性がある。

委員長：回答結果にあるとおり、配車・配送効率向上によって、CO<sub>2</sub>排出量の削減とコストの改善につながる。可能な範囲でデータを提供いただき、定量的な効果等が算出できればと個人的に考える。

(その他)

委員：当社において、時間指定の幅等によって運賃に差異は設けていない。当社における課題としては、営業側が月次の販売目標達成のために、月末の販売が多くなることにより発生する月末集中である。そこで「25日よりも前の納品」について運送料を半額にしたところ、月末集中がある程度緩和したことがあった。今後も月末集中等に対してはキャンペーンを打っていこうと考えている。

## 2) 当委員会での検討内容について

事務局より、資料3-1、3-2に基づき、当委員会での検討内容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】

(分類した上での検討の必要性について)

副委員長：当社は特積事業者なので例外的かもしれないが、午前指定が増えれば増えるほど、午後には集荷に専念できるため効率が上がる。一方、当社にとっての課題としては、早朝配達、あるいは夜9時の集荷に対して、自社のトラックが使えないことである。また、“11時”といった指定をされてしまうと、定期ルートとは異なる別ルートを組んで配送しなければならず、非効率を招く。したがって、「午前中に」ということが「時間指定に含まれる」ということに対して、少し違和感を持っており、議論が必要だと個人的に考える。

事務局：つまり午前中指定が問題ではなく、イレギュラーなものが問題だという理解でよいか教えていただきたい。

副委員長：ご指摘のとおりである。さらに言うと、当社の営業担当者への教育が行き届いていないという課題もある。午前中に配送可能な距離は決まっているにもかかわらず、それを越えた地域等であっても午前中着という仕事を取ってきてしまうことがある。

委員：当社は発荷主でもあり着荷主でもある。着荷主の立場としては原材料倉庫に納品いただいているが、時間指定による課題はそれほど感じてない。一方で発荷主の立場としては、着荷主の入荷バースの制約等の影響を受けている。したがって、分類した上で検討を進めた方がよいと考える。

委員長：ご指摘いただいたとおりサプライチェーン全体を捉えた上で、分類・整理して検討を行っていくことも一案だと考える。

委員：卸がメーカーに対して午前指定をするのは、午後出荷しなければいけないということがある。サプライチェーン全体の視点で見ると標準的なトラック運行が行われていると言える可能性もある。したがって、卸から先のプロセスも踏まえた上で、午前指定がトータルとしてのCO<sub>2</sub>排出量の増加要因となっているのか、検証すべきだと考える。

事務局：当委員会では様々な業種・業態の方にご参画いただいていることから、現時点で、業種・業態を明確に絞った上での検討を行うことについては、あまり望ましくないのではないかと考えている。

(荷降ろし待ち時間について)

副委員長：資料2-3にあるとおり、発着荷主は待ち時間削減を目的として、納品時間を指定しているが、一方の物流事業者側では実際の待機時間が増えているというギャップがある。このあたりをもう少し明確にしていくことで解決策が見えてくるのではないかと考える。

事務局：荷主側は「(自社)構内における待ち時間」という認識であろうが、物流事業者側は指定時間に遅れないように周辺で待機している時間も含めて考えているのではないかと考える。

委員長：これらの実態が定量的に浮き彫りになるような調査を行うことができれば、たいへんインパクトはあると考える。さらに、それらの結果を踏まえてガイドライン等を策定することも一案である。

(その他)

委員：時間指定が発生する要因としては、例えば、発注ミスをしてしまったのですぐに持ってきてほしいといったこともある。したがって、EOSを導入するといったことまで含めて検討を行ってはどうか。

事務局：当委員会の目的は、物流に関わる取引条件を変更することでCO<sub>2</sub>排出量を減らすことである。したがって、発注ミス等については取引条件と言えるか疑問なところがあり、検討の対象外になるのではないかと個人的に考える。

## 【決定事項】

- ・本日の議論を踏まえて、今後の進め方について事務局で素案を策定し、次回委員会で提案することとする。

- ・素案策定にあたっては、必要に応じて、委員長、副委員長、一部メンバーによる「正副委員長ミーティング」を開催する。

3) その他について

次回委員会の日程については、別途事務局より連絡を行うこととなった。

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