

**第3期ロジスティクス環境会議  
第4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：2009年2月20日（金） 15：00～16：50

II. 場 所：東京・港区 くるまプラザ 第2、3会議室

III. 出席者：27名

IV. 内 容：

- 1) 業種等による分類・整理イメージについて
- 2) 調査項目について

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) 業種等による分類・整理イメージについて

事務局より、資料2に基づき、業種等による分類・整理イメージ（修正素案）について説明がなされ、以下のような意見交換の後、了承された。

**【主な意見】**

委員長：“吹き出し”については、別途確認や調査等を行うのか教えていただきたい。

事務局：「パパママストア等の納品時間」については、食品卸の委員等に確認することとしたい。また、荷降ろし待ち時間については、現在、大山副委員長に「あるエリアのある期間における待ち時間に伴う別便配車の回数等」を整理いただいております、その結果である程度代替できるのではないかと考える。

2) 調査項目について

事務局より、資料3-1、3-2に基づき、調査項目（素案）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】**

（データの把握可能性について）

委員長：委員各社において、資料3-1にあるデータの収集が可能かどうか教えていただきたい。

副委員長：当社で考えると、要因1、2については何らかの形でデータ把握や効果推計は可能であるが、要因3については定量的に算出することは難しいと考える。また、今回の調査では1社での貸切便は対象となっていないと理解しているが、それでよいかどうか検討も必要ではないかと個人的に考えている。

副委員長：定量的なデータまで把握できるかどうかは分からないが、少なくとも定性的な部分については何らかの整理はできると考える。

委 員：今回の調査はルート配送が主対象だと考えるが、当社では半分以上がローリー車なので対象とならない。また、実運送を協力会社に委託しているが、当該協力会社において、どの程度までデータが把握できるのか不明である。仮に、把握できていない場合はヒアリング

調査が必要になると考える。

委員：当社では、原則として定時定量納品による配送をしているため、時間指定の緩和による効果が出てくる配送コースは限定されると考える。また、データをどの程度まで把握できるかについては、別途確認が必要である。

委員：メーカー自身としては掴みにくいデータであるが、物流子会社においては、時間指定を加味して、システムで配車計画を立てている。したがって、要因2については、時間指定の有無ごとのルート、台数、距離といったことを算出することは可能だと思われる。また、要因1についても、日常的に待たされる納品先への配送の際には他の納品先の荷物を積まずにトラック1台を配車しているが、荷降ろし待ちがなくなれば通常のルートに組み込むことが可能なため、その差異の算出もできないことはないと思う。しかしながら、要因3については、どこまで把握できるか分からない。

委員：メーカーである当社においても細かいデータは把握していないことから、物流子会社や実運送事業者にはヒアリングをするしかない。また、午前と午後の物量のデータは取れないことはないが、平準化による効果推計を具体的にどのようにやればよいかイメージがつかめない。

委員：調査の基本的な考え方としては、「通常のケースにおけるトラック台数」と「時間指定の条件がなくなった場合のトラック台数」の差異を算出するイメージで理解している。要因2は何らかの形で算出できると考えるが、要因1については、標準荷降ろし時間をどのように捉えるかについて検討が必要ではないか。

委員長：「指定された時間」と「実際に荷降ろしを開始した時間」との差異といったデータも必要ではないかと個人的に考える。

委員：実際の回答は当委員会に出席していない各社の実務担当者等が行うケースが多いと想定される。その際に、この調査がどのような主旨で行われるもので、調査結果がどのように活用されるのかといった説明がないと、協力していただけない企業も出てくるのではないかと考える。

事務局：当委員会の活動方針としては参考資料2のとおりであり、本調査は主として②定量化、③具体的な施策の収集を目的に実施するものである。なお、実際の調査票には、ご指摘いただいた事項の記載を行うこととしたい。

副委員長：今回の調査内容（案）とも一部重なるが、1月のある営業所において、荷降ろし待ち時間が長時間になる納品先に対する配送時に、通常のエリア配送便以外の別便を使用した件数等を調査したところ、件数としては53件、当該53件に伴う総走行距離は約1,300kmであった。なお、53件の大半は、日常的に待ち時間が長い状況にあるものの、発荷主にチャーター料金を請求できているのは9件しかなく、それ以外は当社でコストをかけて配送しているといった実態であった。したがって、荷降ろし待ち時間の長時間化が常時発生している着荷主との間で、どのように改善を進めていくかが課題となっている。

（調査内容について）

委員：発荷主の立場とすると、着荷主に対して時間指定の見直しに係る交渉をする際の材料、あるいは行政に対し本件に関する施策を推進していただくための提言材料ができるとよいと考える。具体的に収集した結果をどのように集計・整理するのかについて教えていただきたい。

事務局：収集したデータを単純に合算しても意味がないと思われるため、例えば、メーカー→卸、卸→小売間といったような分類ごとに、それぞれで改善効果の平均値を出すことを想定している。ただし、詳細なところまでは決めていない。

委員：データの収集の際には、ドライバーへのヒアリングや業務日報を確認といったことで現場に負荷がかかる可能性が高い中で、収集したデータをどのようにまとめるかといったことがないと調査への協力は難しいのではないかと考える。また、効果を算出したいのであれば、極端

な話、調査を行わなくても、机上の計算でよいのではないか。むしろ、時間指定の緩和等の改善が進んだ要因、あるいは改善が進まない原因といった事例的な部分の収集の方が重要だと考える。

事務局：行政への提言まで行おうとするのであれば、本調査項目による改善効果の推計よりも、マクロデータからの算出結果の方が重要だと考える。

委員長：マクロデータより効果を算出するとともに、成功事例を各社より情報提供いただく形に調査内容を修正することも一案だと考える。

委員：要因3については、物流事業者の立場としても検討している。同条件のまま午前指定を午後指定に変えていただくことは難しいが、料金を少し安くするという提案を行うことで午後指定に変えていただけるケースは少なくない。

委員長：ご指摘いただいた提案を行う際に、トラック台数やコストについても定量的な効果を算出しているのか教えていただきたい。

委員：シミュレーションの結果を踏まえて、顧客に提案する。例えば、「時間指定の見直しによりトラック台数が削減できた部分について、コストメリット等の一部を還元する」といったようなことはある。

委員長：CO<sub>2</sub>及びコスト削減につながる、たいへん有用な情報だと考える。可能な範囲で情報提供いただきたい。

委員：当社に配車権があるケースにおいては、時間指定をうまく組み合わせて改善を進めている。いろいろなケースがあるので、何らかの情報提供は可能だと考えている。

委員：データ収集よりも、①なぜ改善ができたのか、②どのようなアプローチをしたのか、③改善効果をどのように提示し分け合ったか、といった情報収集が重要だと考える。したがって、資料3-1のような形式ではなく、ある程度自由度を持たせた形の調査の方がよいと考える。

委員長：これまでの議論を踏まえて、各社における成功事例を収集するとともに、データについては何社かの方にサンプリングさせてもらう形で進めてはどうかと考える。

#### 【決定事項】

- ・委員を対象に実施する調査においては、成功事例の収集を主目的とし、定量的なデータ把握は行わない。
- ・上記とは別に、副委員長や一部委員にデータを提供いただき、改善効果の算出を行う。

#### 3) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料4に基づき、今後のスケジュールについて説明がなされ、調査を4月に実施するとともに、次回委員会を5月に開催することとなった。なお、詳細については、事務局よりメールにて連絡することとなった。

#### VIII. 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