

第3期ロジスティクス環境会議  
第5回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

2009年5月19日(火) 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) アンケート結果について

- 2) 今後の検討項目について

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 : 時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>削減に係るアンケート 調査票  
資料2-2 : 「時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>削減に係るアンケート」結果について  
資料2-3 : 設問Ⅰ. 改善事例の整理  
資料2-4 : 設問Ⅱ. 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組の整理  
資料2-5 : 設問Ⅲ. その他の主な意見の整理  
資料3-1 : アンケート結果からの考察 (要因別)  
資料3-2 : アンケート結果からの考察 (アクション別)  
資料4 : 今度の活動について (案)  
資料5 : 2009年度スケジュール (案)  
参考資料1 : 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  
参考資料2 : グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 (第2回本会議配布資料)

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4回委員会 (2009年2月20日(金): 出席者27名)

(1) 主な議事内容

- ・業種等による分類・整理イメージについて
- ・調査項目について

(2) 決定事項

i) 調査項目について

時間指定及びそれに付随する事項によるCO<sub>2</sub>排出増の要因として考えられる

**要因1 指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生**

**要因2 時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない(配送コースが増えてしまう等)**

**要因3 午前と午後の物量のアンバランス**

の3つについて、「委員全員」と「一部委員」に対象を分けて調査を行う。

ii) 委員全員対象の調査概要

改善が進んだ要因等の成功事例の収集を目的に実施する。

iii) 一部委員対象の調査概要

CO<sub>2</sub>削減効果算出のための調査を実施する。

2) 第2回本会議 (2009年3月10日(火))

山本委員長より活動概要の報告

3) 第2回正副委員長ミーティング (2009年3月25日(水))

調査項目等を再度検討

- ・実施事例及び実施に至らなかった事例収集を行う。
- ・効果算出シミュレーションについては、上記結果を受けてあらためて実施する。

4) 「時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>削減に係るアンケート」実施

(2009年4月2日(木)～4月17日(金))

2. 本日の検討事項

1) アンケート結果報告

2) 今後の検討項目について

以 上

**グリーン物流推進のための取引条件検討委員会**  
**「時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>削減に係るアンケート」 調査票**

**【本調査の目的】**

「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」では、時間指定の見直しによる輸配送分野におけるCO<sub>2</sub>削減に焦点をあてて検討を進めております。

具体的には、時間指定及びそれに付随する事項として、主として下記3要因によって、CO<sub>2</sub>増につながっているのではないかと考えております。

**要因1 指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生**

(時間指定を遵守するために、通常よりも**多いトラック台数**を配車させることにより、**総走行距離増**によるCO<sub>2</sub>排出量増。(さらには、現実的には、**待機時のアイドリング**によるCO<sub>2</sub>排出量増もある。)

**要因2 時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない(配送コースが増えてしまう等)**

(**総走行距離増**によるCO<sub>2</sub>排出量増)

**要因3 午前と午後の物量のアンバランス**

(物量の多い午前指定を遵守するために、通常よりも**多いトラック台数**を配車させることにより、**総走行距離増**によるCO<sub>2</sub>排出量増)

そこで、本調査は、これらの3要因の、①改善事例、②改善を進めようとしたものの実施できなかった取組等を収集することを目的に実施するものです。

**【回答にあたって】**

\* 本調査では、3つの設問から構成されています。また、設問Ⅰ、Ⅱはそれぞれ4つの小設問で構成しております。

**設問Ⅰ 改善事例について (P 3-7)**

- 設問Ⅰ-1 <要因1>指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生 (P 3)
- 設問Ⅰ-2 <要因2>時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない (P 4、5)
- 設問Ⅰ-3 <要因3>午前と午後の物量のアンバランス (P 6)
- 設問Ⅰ-4 時間指定の見直しに係るその他改善事例について (P 7)

**設問Ⅱ 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組について (P 8-12)**

- 設問Ⅱ-1 <要因1>指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生 (P 8)
- 設問Ⅱ-2 <要因2>時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない (P 9、10)
- 設問Ⅱ-3 <要因3>午前と午後の物量のアンバランス (P 11)
- 設問Ⅱ-4 時間指定の見直しに係るその他改善取組について (P 12)

**設問Ⅲ その他 (P 12)**

(次ページへ続く)

(設問Ⅰについて)

- \* 設問Ⅰについては、実際に改善した事例をご回答ください。なお、当該改善が貴社の物流の一部（極端なケースでは1ルートのみ）であってもかまいません。
- \* 「時間指定の見直し」ではあるものの、要因Ⅰ－1、Ⅰ－2、Ⅰ－3とは異なる改善事例があれば、設問Ⅰ－4にご回答ください。
- \* 複数要因に係る改善事例については、そのうち主な要因と考えられる設問部分にご回答ください。なお、主要因がない/分からない場合は、設問Ⅰ－4にご回答ください。
- \* 各設問にイメージ図を掲載しておりますが、あくまでも一例ですので、この図の取り組みに限定する必要はございません。

(設問Ⅱについて)

- \* 設問Ⅱについては、改善を進めようとしたものの最終的に実施できなかった取組をご回答ください。なお、当該取組が貴社の物流の一部分（極端なケースでは1ルートのみ）であってもかまいません。
- \* 「時間指定の見直し」ではあるものの、要因Ⅱ－1、Ⅱ－2、Ⅱ－3とは異なる改善取組（未実現）があれば、設問Ⅱ－4にご回答ください。
- \* 複数要因に係る改善取組（未実現）については、そのうち主な要因と考えられる設問部分にご回答ください。なお、主要因がない/分からない場合は、設問Ⅱ－4にご回答ください。
- \* 各設問にイメージ図を掲載しておりますが、あくまでも一例ですので、この図の取り組みに限定する必要はございません。

(全体を通して)

- \* CO<sub>2</sub>削減効果については、算出している場合のみご回答ください。
- \* **貴社に該当しない設問等については回答不要です。**
- \* 回答欄が小さい場合は、適宜修正していただいて結構です。
- \* 同一設問に対して複数の改善事例がある場合は、回答票（のファイル）をコピーしていただき、可能な範囲でそれぞれご回答ください。

**【調査期間】**

2009年4月2日（木）～4月17日（金）

**【回答票送付先】**

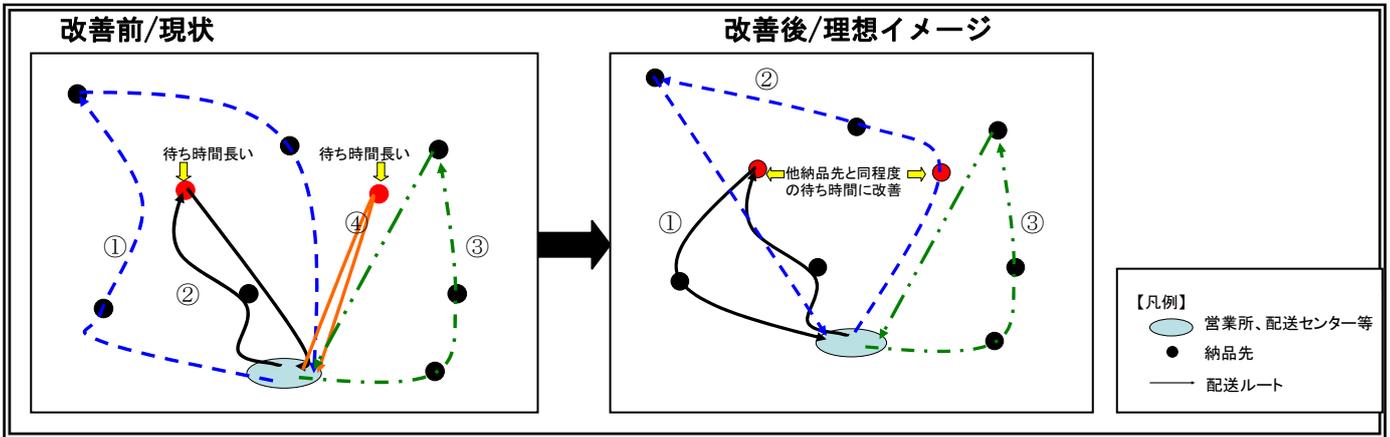
[cgl@logistics.or.jp](mailto:cgl@logistics.or.jp)

\* cgl は cg1 (シージーイチ)ではなく、cgl (シージーエル)です。

設問 I 改善事例について

設問 I-1 <要因1> 指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生

図表 I-1 荷降ろし待ち時間の改善によるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例



I-1-1) 改善事例の内容について

[Empty text box for response]

I-1-2) 取り組みが進んだ要因について

(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できたポイント等)

[Empty text box for response]

I-1-3) 取り組み実施後に生じた課題等について

[Empty text box for response]

I-1-4) 本取り組みを他のルート/他の取引先に拡大させる際の課題等について

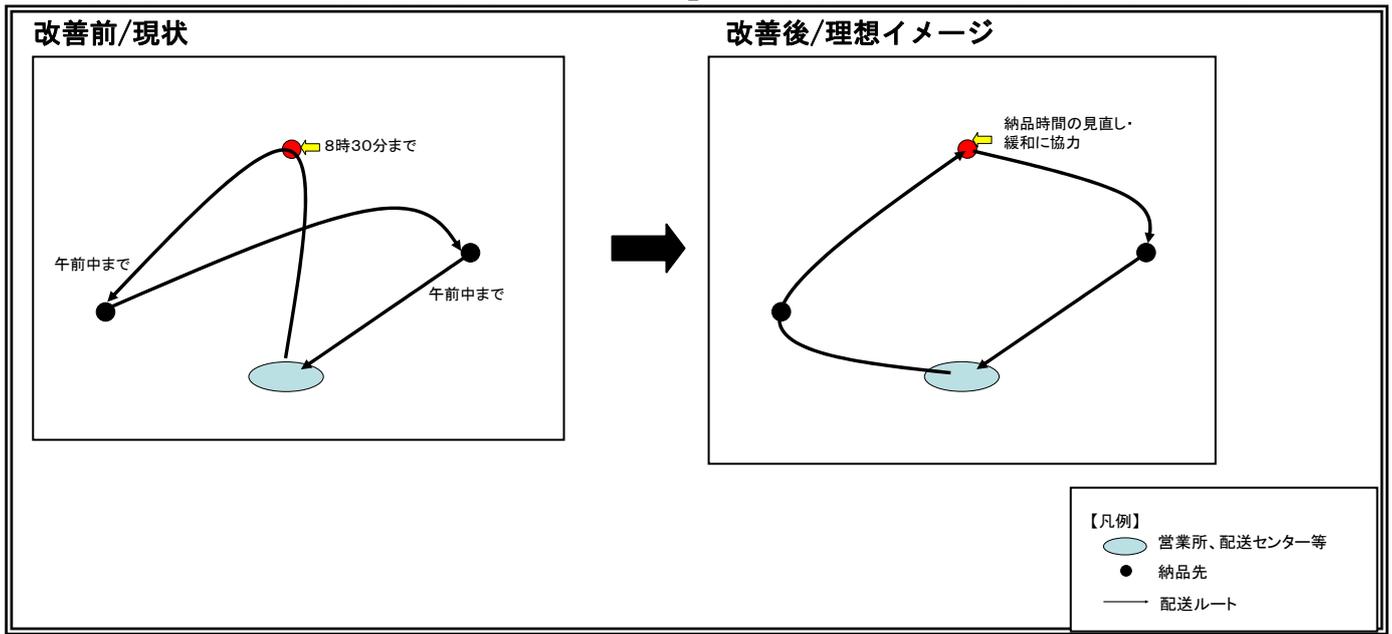
[Empty text box for response]

I-1-5) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

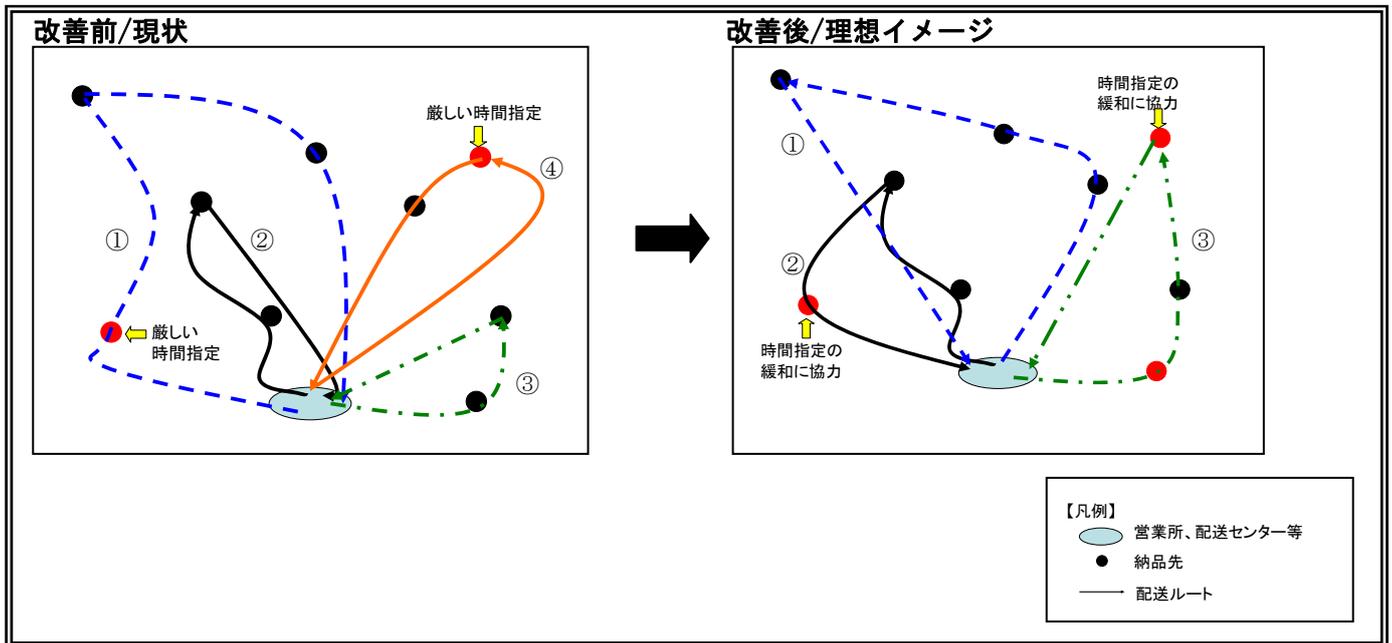
[Empty text box for response]

設問 I-2 <要因 2> 時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない

図表 I-2-1 納品時間の見直しによるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例（1 配送ルート）



図表 I-2-2 納品時間の見直しによるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例（複数ルート）



I-2-1) 改善事例の内容について

--

I-2-2) 取り組みが進んだ要因について  
(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できたポイント等)

--

I-2-3) 取り組み実施後に生じた課題等について

--

I-2-4) 本取り組みを他のルート/他の取引先に拡大させる際の課題等について

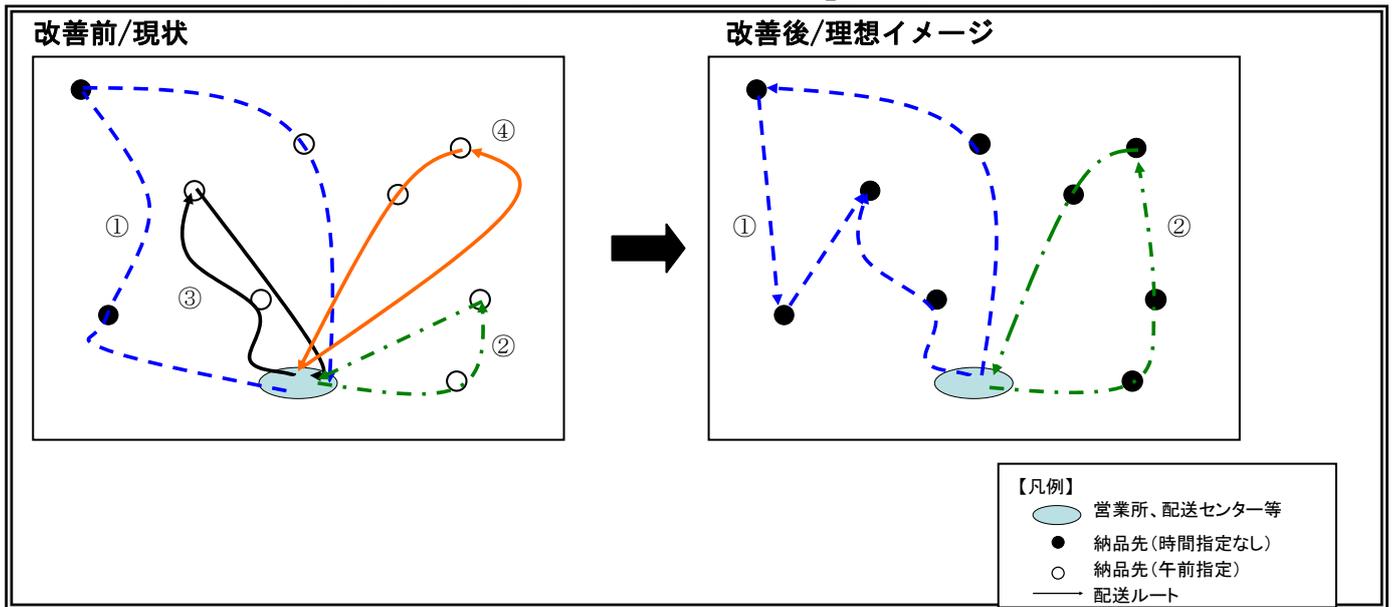
--

I-2-5) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

--

設問 I-3 <要因3> 午前と午後の物量のアンバランス

図表 I-3 物量の平準化によるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例



I-3-1) 改善事例の内容について

I-3-2) 取り組みが進んだ要因について

(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できたポイント等)

I-3-3) 取り組み実施後に生じた課題等について

I-3-4) 本取り組みを他のルート/他の取引先に拡大させる際の課題等について

I-3-5) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

**設問 I-4 時間指定の見直しに係るその他改善事例について**

「時間指定の見直し」ではあるものの、要因 I-1、2、3とは異なる改善取り組みがあれば、下記  
ご記載ください。

**I-4-1) 改善事例の内容について**

--

**I-4-2) 取り組みが進んだ要因について**

(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できたポイント等)

--

**I-4-3) 取り組み実施後に生じた課題等について**

--

**I-4-4) 本取り組みを他のルート/他の取引先に拡大させる際の課題等について**

--

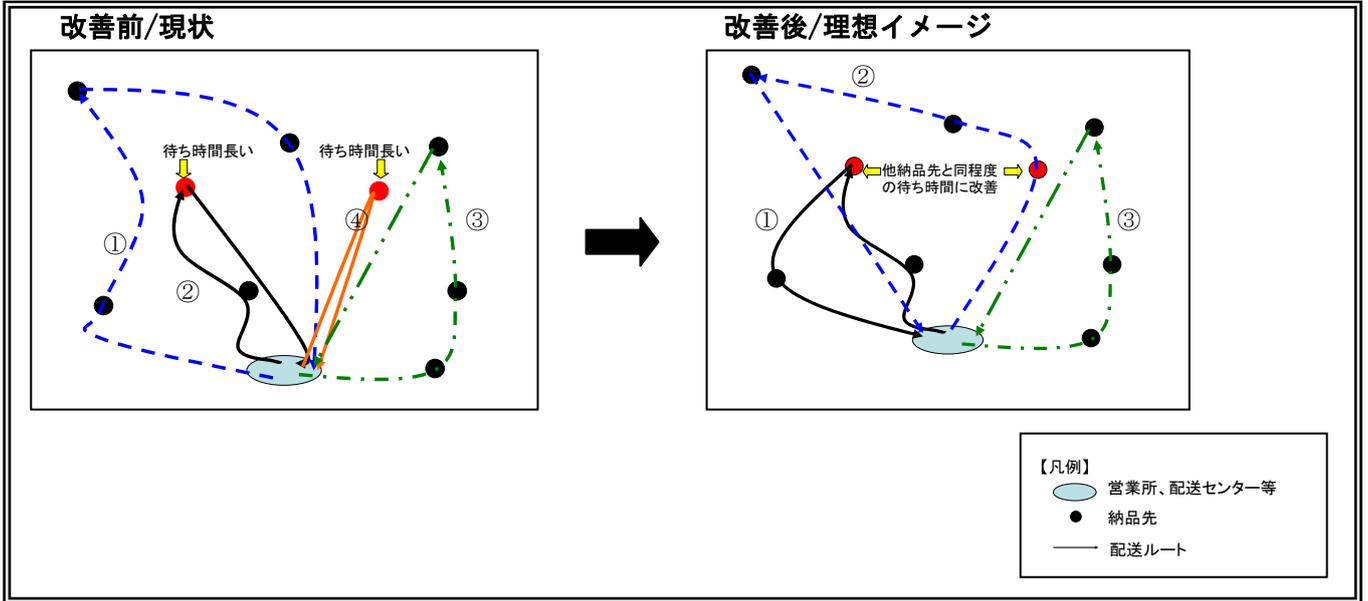
**I-4-5) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について**

--

## 設問Ⅱ 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組について

### 設問Ⅱ-1 <要因1> 指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生

図表Ⅱ-1 荷降ろし待ち時間の改善によるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例



#### Ⅱ-1-1) 実施しようとした取組みの内容について

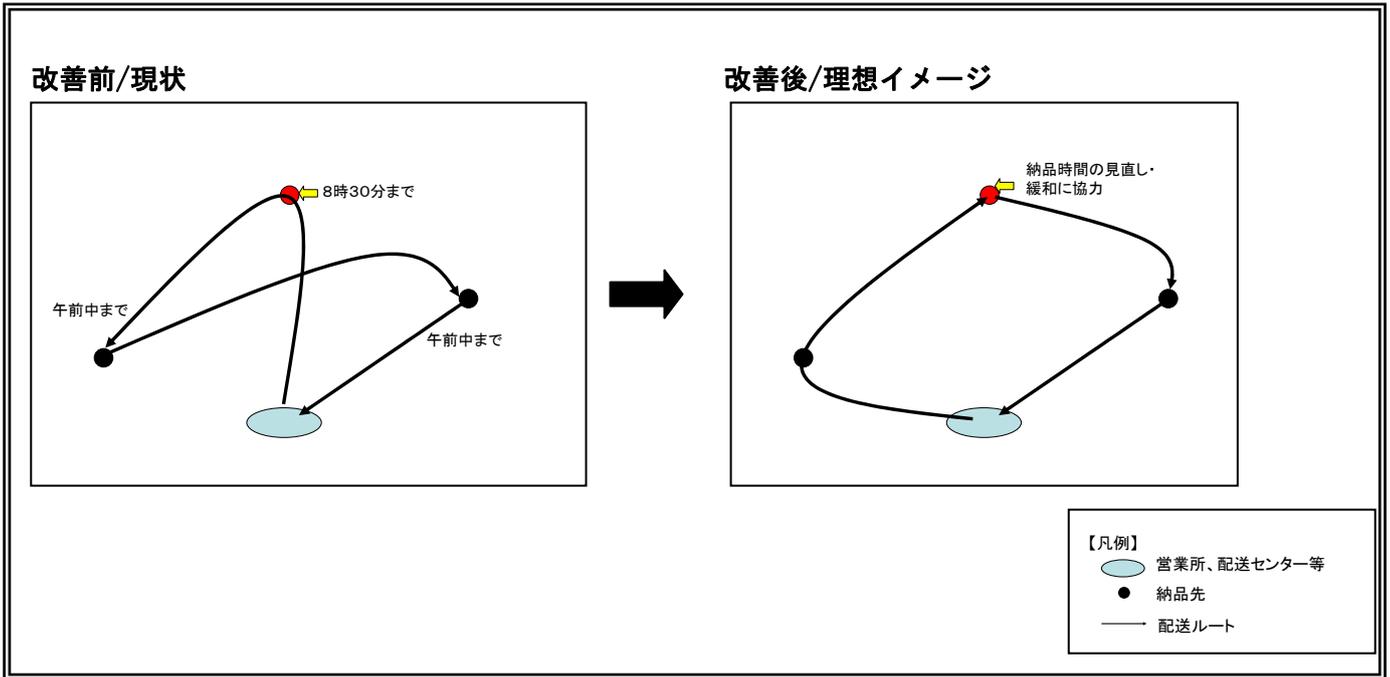
#### Ⅱ-1-2) 実現に至らなかった要因について

(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかった要因等)

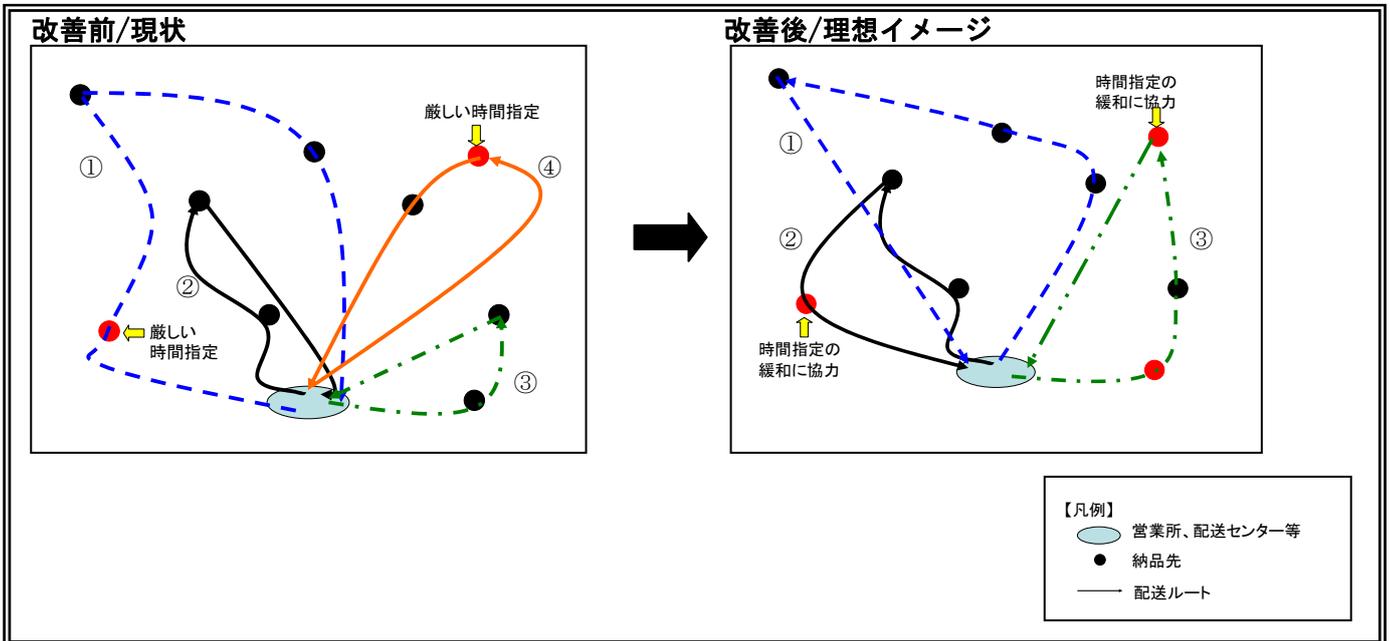
#### Ⅱ-1-3) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

設問Ⅱ-2 <要因2> 時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない

図表Ⅱ-2-1 納品時間の見直しによるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例（1配送ルート）



図表Ⅱ-2-2 納品時間の見直しによるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例（複数ルート）



Ⅱ－２－１）実施しようとした取り組みの内容について

--

Ⅱ－２－２）実現に至らなかった要因について

（他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかった要因等）

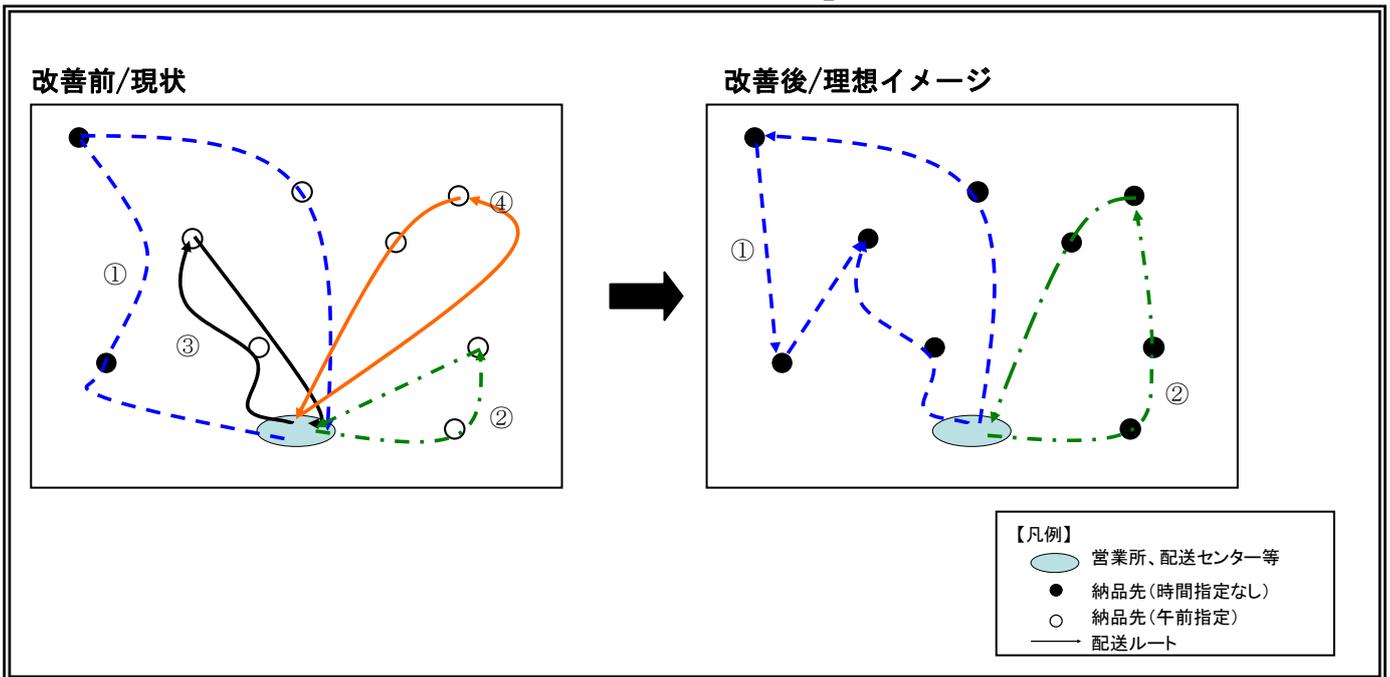
--

Ⅱ－２－３）（算出/推計している場合）CO<sub>2</sub>削減効果について

--

設問Ⅱ-3 <要因3>午前と午後の物量のアンバランス

図表Ⅱ-3 物量の平準化によるCO<sub>2</sub>排出量削減イメージの一例



Ⅱ-3-1) 実施しようとした取り組みの内容について

Blank text box for describing the implementation measures.

Ⅱ-3-2) 実現に至らなかった要因について  
(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかった要因等)

Blank text box for describing factors that prevented implementation.

Ⅱ-3-3) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

Blank text box for describing CO<sub>2</sub> reduction effects.

#### 設問Ⅱ—4 時間指定の見直しに係るその他改善取組について

「時間指定の見直し」ではあるものの、要因Ⅰ—1、2、3とは異なる改善取組（未実現）があれば、下記ご記載ください。

##### Ⅱ—4—1) 実施しようとした取組みの内容について

##### Ⅱ—4—2) 実現に至らなかった要因について

(他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかったポイント等)

##### Ⅱ—4—3) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

#### 設問Ⅲ その他

貴社における改善取組実施の有無にかかわらず、「時間指定の見直しによる輸配送におけるCO<sub>2</sub>削減」を進めるために重要だと思われることをご記載下さい。

貴社名 ( ) 氏名 ( )

お忙しい中、御記入ありがとうございました。

「時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>削減に係るアンケート」結果について

1. 回答数

図表1 回答社数

	合計	内訳	
		荷主	物流事業者*1
回答数	16	7	9

\*1 物流子会社も含む

2. 設問別収集数

図表2 各設問別事例収集数（設問Ⅰ、Ⅱ）

	Ⅰ. 改善できた事例					Ⅱ. 実施できなかった事例					合計
	I-1	I-2	I-3	I-4	小計	Ⅱ-1	Ⅱ-2	Ⅱ-3	Ⅱ-4	小計	
回答数	8	3	4	8	23	4	7	2	1	14	37
荷主	2	1	0	3	6	1	4	1	0	6	12
物流事業者	6	2	4	5	17	3	3	1	1	8	25

\* 事務局で分類を変更したものあり

3. 回答結果の概要

設問Ⅰ → 資料2-3

設問Ⅱ → 資料2-4

設問Ⅲ → 資料2-5

4. 設問Ⅰ、Ⅱ共通

CO<sub>2</sub>削減効果の算出/推計 2事例 / 37事例

\*事例1-4、2-2

\*事例4-3、6-6はCO<sub>2</sub>までは算出していないが、算出/推計可能な値の記載あり

以上

設問Ⅰ. 改善事例の整理

資料 2-3

区分	要因	改善事例等			
		内容	取組が進んだ要因	実施上の課題	他に拡大させる際の課題
時間指定の合理性有	1. 荷降待ち時間削減	・(前日等に) 納品時間等の事前連絡、調整 (1-1~4)	・待機させられているトラックがほとんど同じ時間帯の指定 (1-1) ・発荷主、協力会社含めて一体となった取り組みの実施(1-2) ・継続的な協力要請を実施 (1-2)	・他社トラック乗務員とのトラブル(1-1) ・先方担当者不在の場合は調整不可(1-2,4)	・納品先担当者とのコミュニケーション ・調整にかかる手間 ・待ち時間による環境負荷増への理解 ・ドライバーから各納品先の情報入手、活用
		・専用バースの確保依頼 (1-5)	・待ち時間が長い納品先を定期訪問、及び対策協議 ・納品先と対等な立場による事前協議の実施	・朝一番の納品指定となるケースが多く、早朝割増などのコストアップ要因のケース有	・納品先との事前合意
		・共配専用業者への切り替え (1-6)	・運賃の調整 (取引先、実運送業者双方)		
		・他運送会社とともに待ち時間改善要請 (1-7)			
		・荷降ろし待ち時間長時間化の改善要請 (1-8)	・営業部門が顧客に対し「運賃UPによる値上げ」を要請	・作業は着荷主が行うため、着荷主都合により待ち時間が前後する	・着荷主からの不満
	2. 輸送距離削減	・実態把握に基づく指定時間の緩和要請 (2-1)	・他業者の納品実態を含めた実態把握 ・納品先に対し、時間指定緩和によるデメリットがないことを強調		・納品先とのWIN-WINの関係構築 ・発荷主から物流事業者側への過度な要請への対応 (オプション料金設定等)
		・指定時間の見直し (2-2)	・発着荷主双方でコスト削減の目的合致 ・見直しによる変更は一部分であったため		・CO <sub>2</sub> 削減のみを目的とすると調整が進まない
	3. AM PM 平準化	・①午後一納品、②夕方以降納品の実施 (3-1)	・①午後一納品は着荷主側からの要望であったため ・②着荷主センターが終日稼働センターでかつ当社近隣のため		
		・早朝納品の実施 (3-2)	・早朝納品を希望する納品先が多数あり、利害が一致 ・発荷主の支援	・乗務員の拘束時間拡大 →当社倉庫の積み込み作業開始時間を早め時短実現	・納品先の物流実態、作業サイクルを把握した上での効率化等の提案
		・午前配送と午後配送の運賃価格差設定 (3-3)	・目的を理解してもらうこと		
・早期納品予約システムによる平準化促進(3-4)		・エリアに差別なくサービスを提供 ・営業責任者の時間指定料コスト効果への理解	・物量の少ないエリアでは非効率 →予約可能/不可能なエリアの区分	・運用ルールの取決め ・エリア設定方法	
その他	・システム等を用いて効率的配送コースの設定 (4-1,2)	・納品先が集中している地区に限定したルートとの組み合わせ(4-1) ・人力による調整の煩雑さの解消(4-2)			
	・追加料金等の要請 (4-4,4-5,1-8)	・有料道路使用の方が、増便するよりもコスト削減となったため(4-4)	・経済情勢の変化により廃止(4-4)	・ETC割引のトラック拡充等(4-4) ・渋滞緩和策(4-4)	
	・総合的な観点で時間をかけた説得(4-6)	・メリット、環境問題等を説明したため	・あまり生じていない (実施1~2ヶ月後は確認の問題点の把握を行い、都度対応)	・焦らないで実施すること	
	・月間を通した平準化(4-8)				
合理性無	・自社他部門等への教育、情報提供等 (2-3,4-7)	・運賃アップになると説得したため(4-7)		・当社顧客である販売商社の説得	
	・着荷主への確認 (4-3)	・翌日午前指定が何ら根拠のないものが多かったため			

【凡例】 括弧は事例番号と対応

設問Ⅱ. 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組の整理

資料 2 - 4

区分	改善事例等		
	要因	内容	実現に至らなかった要因
時間指定の合理性有	1. 荷降ろし待ち時間削減	・(前日等に) 納品時間等の事前連絡、調整 (5-1,2)	・時間調整や他部門調整の <b>手間</b> を理由に進まない(5-1) ・結局、当日の物量、あるいは到着順での荷降ろしになる(5-2) ・早期開門により納品先側の <b>費用増</b> となることから調整困難(5-2)
		・専用バースの確保依頼 (5-3)	・早朝時間を指定され、 <b>コストアップ要因</b> となり断念
		・同業他社との共同配送 (5-4)	・同業他社及びその取引先を含めた利害調整
	2. 輸送距離削減	・納品時間調整、及び緩和要請 (6-1~5)	・ <b>荷受側の作業スケジュール変更</b> 及びシフト変更を伴うため(6-1) ・ <b>納品先の入庫/出荷スケジュール</b> 上、指定時間での納品が必要(6-3) ・顧客の立会い、製品到着後の調整作業等を考慮すると時間指定が必要(6-2) ・納品先が指定時間の変更を了承しても、当該時間はトラックが一杯で敷地内に入れず、結果として納品できない(6-4) ・結果的に時間指定の見直しが実現せず(6-5)
		・配送ルートの変更(6-6)	・納品時間に間に合わないため、計画どおり実現できず
		・同業他社との共同運行(6-7)	・納品時間以外の付帯作業部分、貨物の受け渡し場所の調整
	3. AM PM 平準化	・午前集中から一部午後へのシフト (7-1)	・配車ルート、物量、車種が一定でないため、予約のベースとなる車輛、スペースの特定が困難
		・1日2便 (AM、PM) から1日1便体制への見直し提案 (7-2)	・得意先へのサービス低下となり担当営業がメリットを感じない。 ・CO <sub>2</sub> を削減する意識が他部門に感じられない。
	その他	・月末集中の平準化に向けた月初、月中納品の運賃値引き (8-1)	・実施したものの大きな改善が得られず、廃止

【凡例】 括弧は事例番号と対応

### 設問Ⅲ. その他の主な意見（抜粋）

- ・物流事業者、発荷主、着荷主の3者が一体となった取組の必要性  
(9-1, 2, 3)
- ・着荷主側において必要ない/着荷主からの要請がない「時間指定」を減らす取組  
(9-3, 4, 5)
- ・物流事業者、発荷主がいかに着荷主側にメリットを提示できるか (9-1, 2)
- ・時間指定有料化、過度な時間指定へのオプション料金の設定等  
(9-2, 3)
- ・省エネ法における算出範囲の問題で、着荷主側が荷受の効率化等には関心を示さない  
(9-3, 4)
- ・得意先に対して要求しにくい立場 (9-4)
- ・現場担当者への徹底 / 現場は変化を嫌がる傾向 (9-2, 4)

以 上

【凡例】括弧は事例番号と対応

アンケート結果からの考察（要因別）

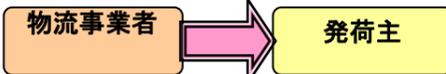
図表1 事例収集結果（要因別）

	I、II合計	内訳	
		I改善事例	II未実施
要因1 荷降ろし待ち時間	12	8	4
要因2 輸配送距離	10	3	7
要因3 AMPM平準化	6	4	2
その他	9	8	1
合計	37	23	14

- ・ 要因3と比べると、要因1、2の事例が多い（収集数が多かった）。
- ・ 要因1は改善事例が多く、一方で要因2は未実施事例が多い。
- ・ 要因3については、①要因1の対策をした結果という考え方、②どのようなケースであってもCO<sub>2</sub>削減効果があるというわけではなく（物量の多寡、総走行距離（トラックの配車台数）への影響等）、要因1、2に含めてしまう考え方もあるか？

以上

アンケート結果からの考察（アクション別）

	分類		時間指定及びそれらに付随する事項の見直し実施可否		推進するための施策等（一例）	
	大分類	小分類	発荷主/物流事業者	着荷主側での見直し	民民ベース(当事者ベース)	行政等
0	<b>物流事業者、発荷主でのCO2増（物流非効率）への気づき</b> 		(この段階では発生しない)	(この段階では発生しない)		
1	<b>物流事業者から発荷主への確認、要請</b> 		・物流事業者及び発荷主の物流部門だけで対応できるものは、実施可能	(この段階では発生しない)	・物流事業者、発荷主の対話、協議 ・CO <sub>2</sub> 削減効果等のメリットの算出、説明	・物流事業者、発荷主による協議推進 ・メニュープライシングの推進
2	<b>発荷主の物流部門から関係部門への確認、要請</b> 		・物流事業者及び発荷主（物流部門、関係部門）だけで対応できるものは、実施可能	(この段階では発生しない)	・物流部門と関係部門の対話、協議 ・CO <sub>2</sub> 削減効果等のメリットの算出、説明	
3	<b>発荷主から着荷主への確認、要請</b> 	<b>【合理性のない時間指定】</b> ・指定時間以外でも支障がない。 ・習慣的に指定（なぜその時間か不明） ・発荷主側（営業部門等）都合で指定	(・右記に対応する形で) 実施可能	・納品時間の変更等の実施可能	・関係者への教育 ・CO <sub>2</sub> 削減効果等のメリットの算出、説明	・「合理性のない納品時間指定削減」の普及、PR
4		<b>【合理性のある時間指定】</b> ・後工程等の制約により、ある範囲の時間内での納品が必須	(・右記に対応する形で) 実施可能	・一部分の見直し、変更の場合はケースにより対応可能	・物流事業者、発荷主、着荷主3者による協議 ・CO <sub>2</sub> 削減効果等のメリットの算出、説明	・物流事業者、発荷主、着荷主3者による協議推進 ●事例等の情報提供、PR ●時間指定の有償化 ・メニュープライシングの推進 ・商品価格と物流費の分離
5			・右記により実施不可  (・着荷主側提案の検討)	・全面的な見直し、コスト増等につながる場合は対応不可能  (発荷主等へコスト負担、値下げ等の逆提案)	<b>←一般的な物流フロー及び省エネ法の算出範囲では、着荷主のメリットは少ない</b>	●着荷主側にもメリットがある施策 ・CO <sub>2</sub> 削減効果の帰属 ・エコポイント的なもの ・表彰 ●規制的措置 ・省エネ法算定範囲見直し ・エリア内入荷トラック台数制限

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 今後の活動について（案）

1. 資料3-2のNo. 0~4部分の民-民ベースでの取り組み推進のためにすべきことの整理

1) 「気づき」「他主体との積極的な対話、協議」の視点

⇒今回のアンケート事例部分等の編集（説明の補足、語句の共通化、見易さの工夫）等

2) CO<sub>2</sub>削減効果等のメリット

●アンケート結果

●シミュレーション

⇒平成20年度グリーン物流Pソフト支援事業 中継物流共同化の中でもシミュレーションを実施しており、可能であれば本委員会の中でご紹介いただく場の設定

⇒上記が不可、あるいは可能であっても不足部分については、今回収集した事例等より別途実施

2. 資料3-2のNo.5部分の取り組みを推進するためにすべきことの検討

(0) 1. とも関連するが、発荷主、着荷主、物流事業者3者での協議)

1) 民-民（当事者）同士では、コスト等の問題で難しい部分有

→これらの見直しを進ませるため（後押しするために）、行政・関係団体等がやるべき（やってもらう）ことは？

●価格メカニズムの導入（時間指定の有償化）？

メニュープライシング

●着荷主側にもメリットが出る施策

CO<sub>2</sub>排出削減量の帰属

エコポイント的なもの

表彰

●規制的な措置

省エネ法算定範囲

エリア内入荷トラック台数制限

ガイドライン？

⇒これらの中から、テーマ/項目を絞って、要望内容をまとめる // （外部）関係者との意見交換を行う

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 2009年度活動スケジュール（案）

	開催日時	内容
第5回	2009年5月19日（火） 15：00－17：00	・時間指定の見直しによるCO <sub>2</sub> 削減に係るアンケート結果
第6回	2009年 月 日（ ）	
第7回	2009年 月 日（ ）	
第8回	2009年 月 日（ ）	
第9回	2009年 月 日（ ）	
第10回	2010年 月 日（ ）	
第11回	2010年 月 日（ ）	
予備		

以上

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考え。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ういことを考える。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。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った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

# グリーン物流推進のための 取引条件検討委員会



## 1. 当委員会の役割と運営体制

### 【役割】

環境負荷と経済効率を考慮した物流に係る取引条件のあり方について、発荷主、着荷主、物流事業者間で課題を共有し、解決の方向性、方策を検討する。さらに必要に応じて企業、行政、関係団体等の関係者に提言を行う。

### 【運営体制】

#### □委員長

山本 明弘 (株)日通総合研究所 物流技術環境部長 兼 環境グループ担当部長)

#### □副委員長

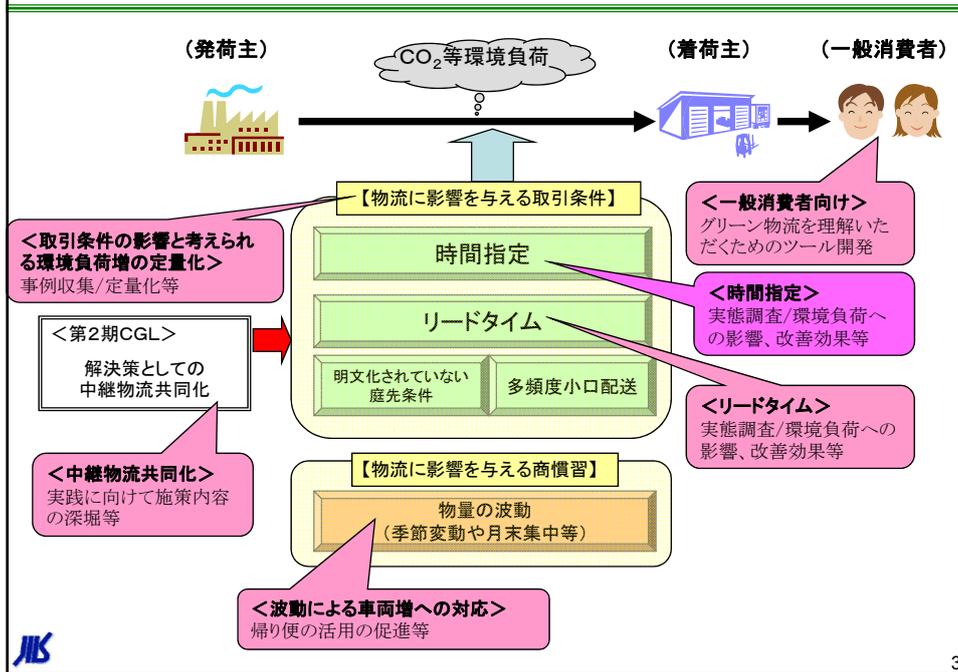
大山 茂夫 (第一貨物(株) CS・環境対策担当 部長)

梅津 芳文 (株)バンダイロジパル 環境推進室 マネージャー)

小島 賢次 (リコーロジスティクス(株) 営業本部 審議役)

#### □メンバー(計46人)

## 2-1. 当委員会の活動テーマ検討(活動内容アンケート)



## 2-2. 活動方針

【目的】ロジスティクス分野における環境負荷低減  
(主として輸配送分野におけるCO<sub>2</sub>削減)

物流にかかわる取引条件の1つである「時間指定」に焦点をあて、  
時間指定の見直し(それに付随する事項の改善含む)が

- ①上記目的達成に寄与するかどうか。
- ②どのケースでどの程度、寄与するのか。
- ③具体的にどのように見直しを進めればよいのか。そのための施策は何か。
- ④進めるにあたっての課題とその解決策は何か。

を研究、検討し、示すこと。

- 1)「時間指定に関するアンケート調査」
- 2) 主な検討対象の審議
- 3) 時間指定の見直しによる  
CO<sub>2</sub>改善効果の算出等に向けた  
調査項目の検討



4-1. 時間指定に関するアンケート調査

【主な調査概要】

①着荷主、②発荷主、③物流事業者それぞれの立場における「**時間指定**」の**捉え方**等について確認



- ①指定する(される)納品時間の範囲
- ②指定する理由 / 指定により発生している課題
- ③納品時間の指定の有無による納入価格等の差異
- ④納品時間を指定するケースとしないケースの有無
- ⑤時間指定がなくなる場合の具体的な問題点
- ⑥時間指定がなくなる(緩和される)ことによる改善内容
- ⑦その他

#### 4-2. アンケート調査結果の概要(その1)

##### ①指定される時間

- ・午前中
- ・○時から▲時の間(範囲:1時間)

##### ②指定する(指定される)理由 と 指定による課題

###### 【着荷主側】

- 後工程の計画等を遵守
- トラックの待ち時間短縮
- ・自工程及び後工程の作業効率向上

###### 【発荷主側】

- 後工程の計画等を遵守
- 自工程及び後工程の作業効率向上
- ・トラックの待ち時間短縮

###### 【物流事業者側】

- 配車・配送効率の悪化
- 荷降ろし待ち時間の長時間化



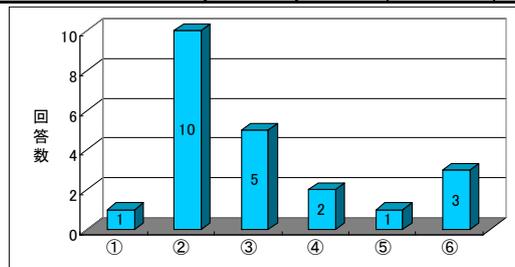
7

#### 4-3. アンケート調査結果の概要(その2)

##### ⑥時間指定がなくなる(緩和される)ことによる改善内容

図表 発荷主の立場として、時間指定がなくなる、あるいは緩和された際に改善できると考えられる項目

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

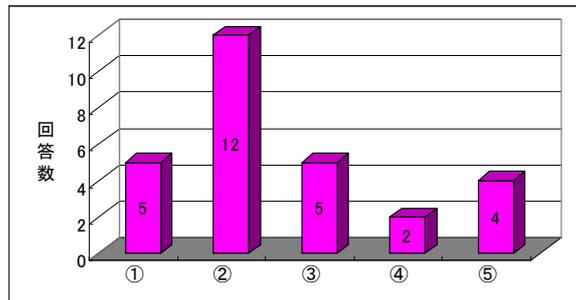


8

#### 4-4. アンケート調査結果の概要(その3)

図表 物流事業者等の立場として、時間指定がなくなる、あるいは緩和された際に改善できると考えられる項目

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



9

#### 4-5. アンケート調査結果の概要(その4)

##### ⑦その他意見

###### ●時間指定の必要性

- ・着荷主のみならず、発荷主、物流事業者についても、すべての時間指定が悪い(必要ない)といているわけではない。



###### ●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もかかわらず午前指定」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



10

### 5-1. 業種等による分類・整理イメージ(その1)

No	分類		配送継続性	配送頻度	納品時間	着側の制約			後工程	委員会での意見、及び時間指定アンケートでの記載等	備考
	大分類	小分類				入荷待機等敷地面積	保管スペース	他の入荷車輛			
1	原料・部材 メーカー →メーカー (工場等)		継続的	中	生産計画にあわせた指定?	◎	◎	○~△	生産	・メーカーの指定倉庫納品の際は、厳しい時間指定 ・工場のラインまで納品させられるケース有 ・重量物、主要部材で大量納入の際は指定	
2	メーカー (工場、センター) →卸・小売センター (卸センター) →卸・小売センター	卸・小売センターが大規模	継続的	多	午前指定	○	○(D Cの場合)	△~×	午後出荷作業	・AM時間指定が多い ・30分の範囲での指定が多い ・指定時間遅れの場合は荷受拒否有	
		卸・小売センターが小規模(業務用卸等)	継続的	中	午前指定	△~×	×	△	午後出荷作業	・保管スペースが狭いところほど、厳しい時間指定を受ける。	
3	卸・小売センター →小売店舗	スーパー等	継続的	多	①開店前、②午前中、③午後の3回	△	△~×	○~△	店頭への品出し作業	・納品車輛台数は1日50台ほど有	
		コンビニエンスストア等	継続的	多	○時指定	△~×	×	◎	店頭への品出し作業	・1日1店舗あたり平均9台	
		パパママストア等	継続的	少	指定なし?	×	×	◎	店頭への品出し作業		



11

### 5-2. 業種等による分類・整理イメージ(その2)

No	分類		配送継続性	配送頻度	納品時間	着側の制約			後工程	委員会での意見、及び時間指定アンケートでの記載等	備考
	大分類	小分類				入荷待機等敷地面積	保管スペース	他の入荷車輛			
4	据付・設置		1回		○時指定	△~×	なし	◎	据付に係る作業	・納品時に営業マンが立ち会うため時間指定は必須 ・納品時間は営業マンが顧客と調整	→配送スケジュール事前予約制に変更し、配送効率を改善。ただし、物量が少なくなると非効率を招く部分も有。
5	建設現場		1回等	不定	○時指定	△~×	なし	○~△	建設現場作業	・時間指定が厳しい ・受取人が不明	
6	B to C		1回		○時~○時	×	なし	◎	なし	・荷降りし待ち時間よりも不在時の持ち戻りが課題	→エコポイント

【凡例】

	敷地面積	保管スペース	他社の車輛
◎	広い	広い	少ない
○	↑	↑	↑
△	↑	↑	↑
×	狭い	狭い	多い



12

## 6. 時間指定の見直しによるCO2改善効果の算出等に向けた調査項目の検討

### 時間指定及びそれに付随する事項によるCO<sub>2</sub>排出増要因

- ① 指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生
- ② 時間指定によって輸送距離が最短となるルートが組めない
- ③ 午前と午後の物量のアンバランス



一部委員に御協力いただき、  
CO<sub>2</sub>改善効果算出

上記に係る見直しを実施できた  
要因等に関する調査実施



13

## 7. 2009年度の活動計画(案)

ロジスティクス環境会議  
Conference on Green Logistics in Japan

1) 時間指定の見直しによるCO<sub>2</sub>改善効果の算出等に向けた調査実施

2) 推進するための施策の検討、  
並びに実施にあたっての阻害要因の整理

3) その他

- ・時間指定と他の取引条件(例 リードタイム等)との関係

【アウトプット案】

- ・時間指定の見直しによるグリーン物流推進ガイド(仮称)
- ・行政等への意見・要望



14