

**第3期ロジスティクス環境会議
第7回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会**

2009年8月4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) 事例編の取りまとめイメージについて
 - (1) 設問Ⅰについて

 - (2) 設問Ⅱについて

 - 2) 今後の進め方について

4. 閉 会

【配布資料】

- | | |
|-------|--|
| 資料1-1 | : これまでの経過と本日の検討事項 |
| 資料1-2 | : 設問Ⅰ. 改善事例の整理 (第5回委員会 資料2-3の分類等を一部修正) |
| 資料1-3 | : 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
(第5回委員会 資料2-4の分類等を一部修正) |
| 資料2 | : アウトプットの取りまとめ方針 (案) について |
| 資料3-1 | : 事例編 設問Ⅰ の取りまとめイメージ (再修正案) について |
| 資料3-2 | : 事例編 設問Ⅰ 再修正案 |
| 資料3-3 | : 事例編 設問Ⅰ 再修正案 (荷主用) |
| 資料4 | : 事例編 設問Ⅱ の取扱について (案) |
| 資料5 | : 今後の進め方について (案) |
| 資料6 | : 2009年度活動スケジュール (案) |
| 参考資料1 | : 第6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 | : アンケート結果からの考察 (アクション別) (第5回委員会 資料3-2) |
| 参考資料3 | : 今後の活動について (第5回委員会 資料4) |

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6回委員会（2009年6月25日（木）：出席者25名）

(1) 報告

「グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業 中継物流共同化」の結果について

(2) 検討事項

i) 事例編の取りまとめイメージについて

(i) 設問Iについて

(3) 決定事項

- ・アウトプットに関して、事例編のみを取りまとめるのか、あるいはマニュアル形式での取りまとめまで行うかについて、第7回委員会で検討することとする。
- ・事例編については、第6回委員会における委員意見を踏まえて、事務局で修正案をまとめ、第7回委員会に提案することとする。

2) 正副委員長ミーティング（2009年7月8日（水））

- ・上記についての検討

3) 事例編の分類変更

- ・事例編収集時点では、「要因1 荷降ろし待ち時間」、「要因2 輸配送距離削減」、「要因3 A MPM平準化」、「その他」の4分類で整理したものの、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CO₂削減効果があるというわけではない（物量の多寡、総走行距離（トラックの配車台数）への影響等）ことから、要因3の項目を要因1、2、その他に割り振る形で再整理を行った。

2. 本日の検討事項

1) アウトプットの取りまとめ方針について

2) 事例編の取りまとめイメージについて

以 上

設問Ⅰ. 改善事例の整理 (第5回委員会 資料2-3の分類等の一部修正)

資料1-2

区分	ねらい	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 ₂ 削減のみを目的とすると調整が進まない
		・早期納品予約システムによる平準化促進 (2-3)	・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 of 取決め ・エリア設定方法
	3. その他	・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		
		・システム等を用いて効率的配送コースの設定 (3-4,5)	・納品先が集中している地区に限定したルート of 組み合わせ(3-4) ・人力による調整 of 煩雑さ of 解消(3-5)		
		・追加料金等の要請 (3-7,3-8,1-8)	・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(3-7)	・経済情勢の変化により廃止(3-7)	・ETC割引 of トラック拡充等(3-7) ・渋滞緩和策(3-7)
		・総合的な観点で時間をかけた説得(3-9)	・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 of 把握を行い、都度対応)	・焦らないで実施すること
合理性無	・自社他部門等への教育、情報提供等 (2-4,3-10)	・運賃アップになると説得したため(3-10)		・当社顧客である販売商社 of 説得	
	・着荷主への確認 (3-6)	・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
(第5回委員会 資料2-4の分類等を一部修正)

資料1-3

区分	ねらい	未実施事例	
		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 (4-1,2)	・時間調整や他部門調整の 手間 を理由に進まない(4-1) ・結局、当日の物量、あるいは到着順での荷降ろしになる(4-2) ・早期開門により納品先側の 費用増 となることから調整困難(4-2)
		・専用バースの確保依頼 (4-3)	・早朝時間を指定され、 コストアップ要因 となり断念
		・同業他社との共同配送 (4-4)	・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 (5-1~5)	・ 荷受側の作業スケジュール変更 及びシフト変更を伴うため(5-1) ・ 納品先の入庫/出荷スケジュール 上、指定時間での納品が必要(5-3) ・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(5-2) ・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(5-4) ・結果的に時間指定の見直しが実現せず(5-5)
		・配送ルートの変更(5-6)	・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(5-7)	・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
		・1日2便 (AM、PM) から1日1便体制への見直し提案 (5-8)	・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 ₂ を削減する意識が他部門に感じられない。
	3. その他	・午前集中から一部午後へのシフト (6-1)	・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
		・月末集中の平準化に向けた月初、月中納品の運賃値引き (6-2)	・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

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 アウトプットの取りまとめ方針（案）について

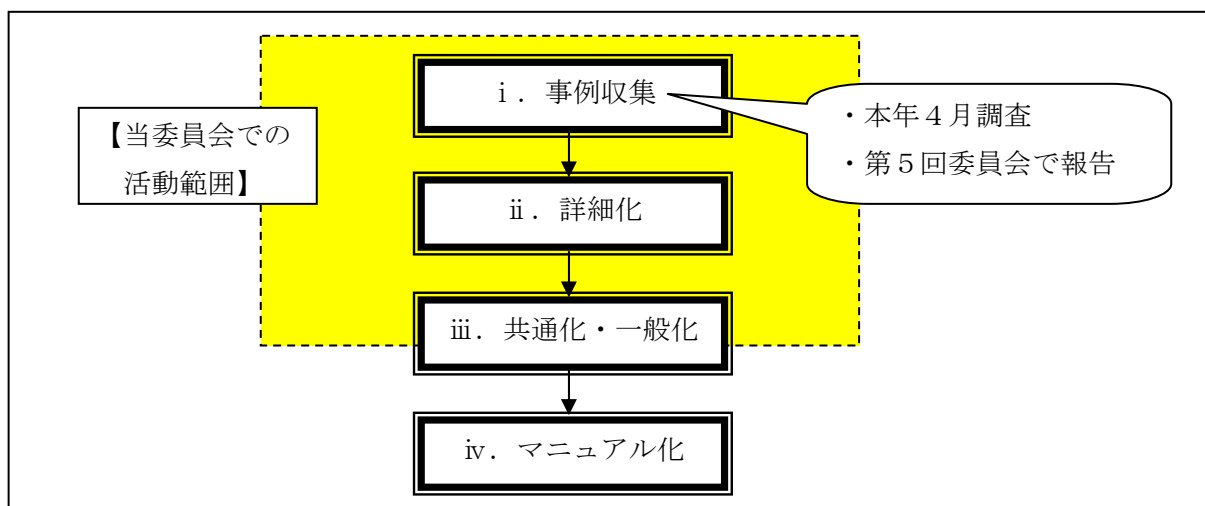
1. 第6回委員会での主な意見（抜粋）

- ・どの部門がどのような事項の調整をしたかが分かるかといふのではないか。
- ・取引条件の見直しを進めるにあたっては、関係する各主体がどのようなメリットを受けるかといった情報を出し合うことが必要ではないか。
(=どのような情報を出したかといったことが分かるかといふのではないか)
- ・「サービレベルが下がる提案」を着荷主側のどの人物に行い、その際にどのようなデータを示すかといったことがポイントではないか。
- ・エッセンス、共通項をまとめてマニュアル形式でまとめることも一案ではないか。

2. 取りまとめの流れイメージ及び当委員会における活動範囲

1. の項目を整理すると、下図のとおりと考えられる。

図表 取りまとめの流れイメージ



マニュアル化が理想的とも考えられる一方で、取引条件見直しのための他主体との調整方法は各社各様、さらには同一企業であっても、事例ごとに異なる方法を採用する可能性が高い中で、「当該マニュアルに沿わないケースは、取り組みを進めることができない」といった誤解を与える恐れもあることから、当委員会としては、①追加調査による「ii. 詳細化」、②収集した内容を基に可能な範囲で「iii. 共通化・一般化」を進めることとしたい。

3. 具体的な進め方について

資料3系で提案する「事例編」取りまとめイメージに沿った形で詳細情報の収集を行う。具体的には、①メールベースでの調査を基本とするが、②数事例についてはヒアリング調査により詳細化を進めることとしたい。

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会
事例編 設問 I の取りまとめイメージ（再修正案）について

1. 第6回委員会での主な意見（抜粋）

●具体的な調整内容の詳細化（資料2の1.を再掲）

- ・どの部門がどのような事項の調整をしたかが分かるかとい
- ・取引条件の見直しを進めるにあたっては、関係する各主体がどのようなメリットを受けるかとい
- った情報を出し合うことが必要ではないか。
- (=どのような情報を出したかといったことが分かるかとい
- ・「サービレベルが下がる提案」を着荷主側のどの人物に行い、その際にどのようなデータを示す
- かといったことがポイントではないか。

●実現までにかかる期間

●時間指定、荷降ろし待ち時間以外の効果

●コスト削減効果、削減コストの還元

●CO₂削減効果（待ち時間削減 → アイドリング時間削減による推計が可能では？）

⇒ 項目数が多い、あるいは細かい項目が増えると回答者への負荷がかかるのではないかと？

2. 事例編 設問 I の取りまとめ項目（再修正案）

現状	再修正案
●事例タイトル（荷主/物流事業者の別）	
1-1) 改善事例の内容について	
	1-2) 取り組みによる差異 【時間指定及び荷降ろし待ち時間について】
	1-3) 取り組みによる差異 【時間指定及び荷降ろし待ち時間以外について】
(算出/推計している場合) CO ₂ 削減効果について	1-4) (算出/推計している場合) CO ₂ 削減効果について
	2) 気づき
3-1) 働きかけ・要請	3-1) 働きかけ・要請 追加 ：調整・変更を求めた主な項目について
3-2) 取組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)	
	3-3) 気づきから取組実施までの期間
4) 取り組み実施後に生じた課題等について	
5) 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	

以上

事例編 設問 I 再修正案

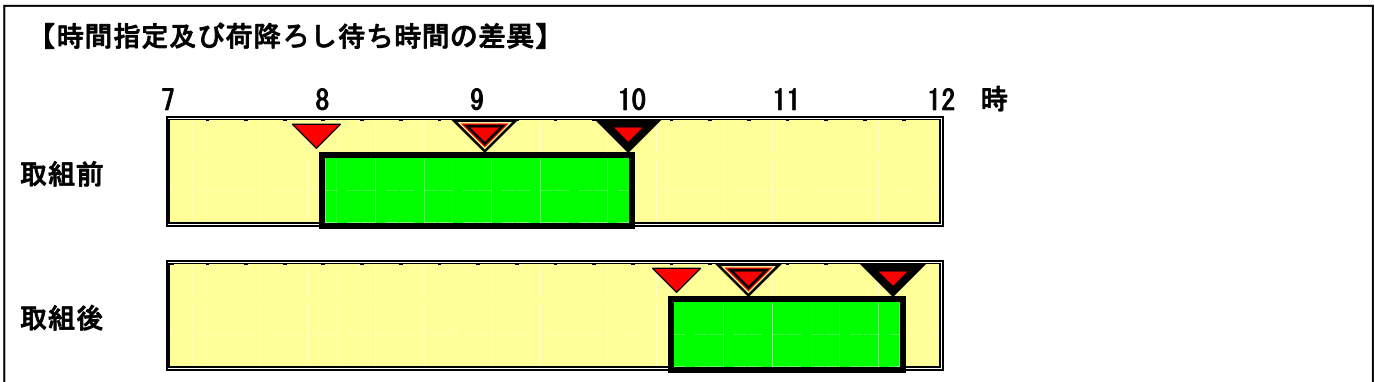
設問 I 改善事例について

事例1-2. 配車担当による同行調査及び荷主等との調整による荷降ろし待ち時間削減 【物】

1-1) 改善事例の内容について

- ①配車担当がドライバーに同行し、納品先の状況について調査
慢性的に納品待機が発生するのか、1日で大量に入荷する場合だけなのかといった、どのような場合に荷卸待ちが発生するのか、昼前に行けば納品車両が少ないなど、納品先の実態調査と原因分析を実施した。
- ②配車組みの改善
慢性的な場合 : 物量を勘案し朝一番納品の配車組はせず、納品時間を事前連絡し納品する。
大量入荷時のみ : 荷主を経由し事前確認、納品時間を調整し2件目以降に配車組する。

1-2) 取り組みによる差異:【時間指定及び荷降ろし待ち時間について】
(ルート配送等で納品先が複数ある場合は、主な納品先のみ記載)



- 【凡例】
- ▲ ... 到着・受付時刻
 - ▼ ... 荷降ろし開始時刻
 - ▼ ... 納品終了時刻
 - ... 時間指定
 - ... 荷降ろし待ち時間 (到着・受付時刻 - 終了時刻)

補足説明

1-3) 取り組みによる差異【時間指定及び荷降ろし待ち時間以外について】

1-4) (算出/推計している場合) CO₂削減効果について

--

2) 気づき

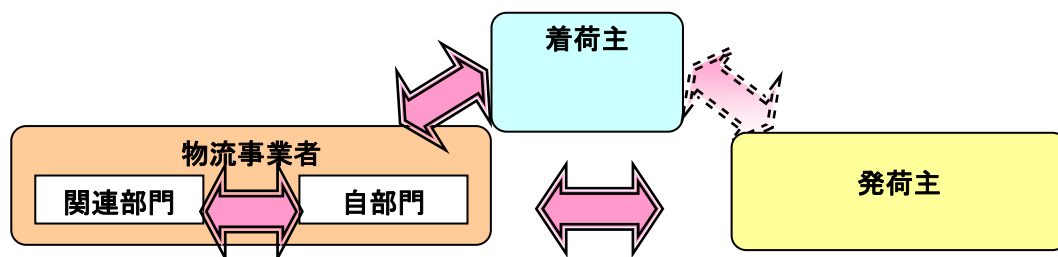
具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方
<input type="checkbox"/> ドライバー (自社、協力会社含む) <input checked="" type="checkbox"/> 運行管理者等の現場部門 <input type="checkbox"/> 本社等の管理部門 <input type="checkbox"/> 他社 (荷主) <input type="checkbox"/> 不明 <input type="checkbox"/> その他	<input type="checkbox"/> 現場部門 <input type="checkbox"/> 本社等の管理部門 <input type="checkbox"/> 他社 (委託先の物流事業者、物流子会社) <input type="checkbox"/> 他社 (荷主) <input type="checkbox"/> 不明 <input type="checkbox"/> その他

補足説明

ドライバーから日常的に「荷降ろし待ち時間が長くて困っている。」という不満を受けていた運行管理者が、改善策の検討提案を行ったのがきっかけである。

3-1) 働きかけ・要請



(1) 自社関連部門との調整 (■調整有 (有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i) 自社関連部門との調整を進めた主担当部門
 本社等の管理部門 運行管理者等の現場部門 ドライバー
 その他 ()

ii) 自社関連部門に調整・変更を求めた主な項目について

iii) 自社関連部門が改善に協力した最も大きいポイント
 問題・課題に対する理解・協力 コスト削減 CO₂削減
 関連部門への影響少 トップの関与
 その他 ()

(2) 発荷主との調整 (■調整有 (有の場合は下記ご記載下さい。)) □調整無)

i) 発荷主との調整を進めた主担当部門

- 本社等の管理部門 □運行管理者等の現場部門 □ドライバー
□その他 ()

ii) 発荷主に調整・変更を求めた主な項目について

iii) 発荷主が改善に協力した最も大きいポイント

- 問題・課題に対する理解・協力 □コスト削減 □CO₂削減
□発荷主側への影響少 □トップの関与
□その他 ()

(3) 着荷主との調整 (■調整有 (有の場合は下記ご記載下さい。)) □調整無)

i) 着荷主との調整を進めた主担当部門

- 本社等の管理部門 □運行管理者等の現場部門 □ドライバー
■発荷主
□その他 ()

ii) 着荷主に調整・変更を求めた主な項目について

iii) 着荷主が改善に協力した最も大きいポイント

- 問題・課題に対する理解・協力 □コスト削減 □CO₂削減
■着荷主側への影響少 □トップの関与 □発荷主の関与
□その他 ()

補足説明

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)

- 諦めることなく荷主に継続的な改善協力依頼を続けたこと。
- 得意先担当者と納品先の理解。
- 乗務員の拘束時間削減、倉庫の残業削減など協力会社も含め共通の課題として一体となり取り組みができたこと。

3-3) 気づきから取組み実施までの期間

約 ヶ月間

4) 取組み実施後に生じた課題等について

- 先方担当者不在などで確認が取れない場合、また先方の返答が遅れ配車組できない場合も発生、従来通りの対応をせざるを得ない場合もある。

5) 本取組みを他のルート/他の取引先に拡大させる際の課題等について

- 納品先の待ち時間によるロスや環境負荷を荷主が意識できるか。
- 実態調査などにかかる労力、コストを捻出できるか。
- 配車担当者が、乗務員の持っている全ての納品先の情報を如何把握し、活用できるかが最大のポイントである。

事例編 設問Ⅰ 再修正案（荷主用）
（ 2）、3-1）のみ抜粋 ）

資料3-2は、物流事業者・物流子会社用のシートであり、荷主回答の際に変更となる部分を以下に記載する。

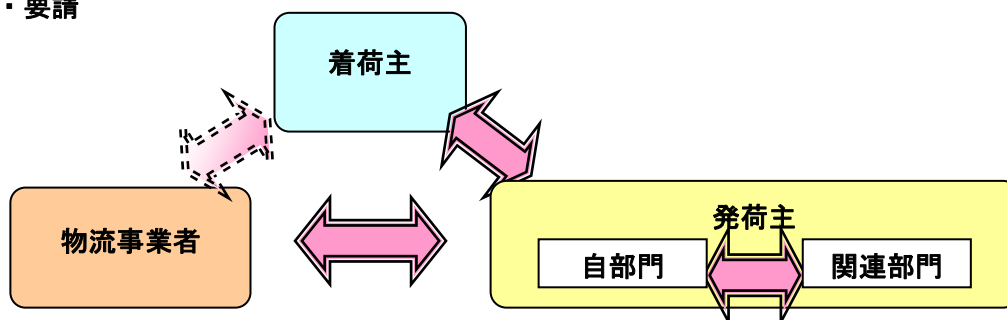
2) 気づき

具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方
<input type="checkbox"/> ドライバー（自社、協力会社含む）	<input type="checkbox"/> 現場部門
<input type="checkbox"/> 運行管理者等の現場部門	<input type="checkbox"/> 本社等の管理部門
<input type="checkbox"/> 本社等の管理部門	<input type="checkbox"/> 他社（委託先の物流事業者、物流子会社）
<input type="checkbox"/> 他社（荷主）	<input type="checkbox"/> 他社（荷主）
<input type="checkbox"/> 不明 <input type="checkbox"/> その他	<input type="checkbox"/> 不明 <input type="checkbox"/> その他

補足説明

3-1) 働きかけ・要請



(1) 自社関連部門との調整 (調整有 (有の場合は下記ご記載下さい。) 調整無)

i) 自社関連部門との調整を進めた主担当部門

- 本社等の管理部門 現場部門
その他 ()

ii) 自社関連部門に調整・変更を求めた主な項目について

iii) 自社関連部門が改善に協力した最も大きいポイント

- 問題・課題に対する理解・協力 コスト削減 CO₂削減
関連部門への影響少 トップの関与
その他 ()

(2) **物流事業者**との調整 (□調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i) **物流事業者**との調整を進めた主担当部門

本社等の管理部門 現場部門

その他 ()

ii) **物流事業者**に調整・変更を求めた主な項目について

iii) **物流事業者**が改善に協力した最も大きいポイント

問題・課題に対する理解・協力 コスト削減 CO₂削減

物流事業者側への影響少 トップの関与

その他 ()

(3) **着荷主**との調整 (□調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i) 着荷主との調整を進めた主担当部門

本社等の管理部門 現場部門

物流事業者

その他 ()

ii) 着荷主に調整・変更を求めた主な項目について

iii) 着荷主が改善に協力した最も大きいポイント

問題・課題に対する理解・協力 コスト削減 CO₂削減

着荷主側への影響少 トップの関与 **物流事業者**の関与

その他 ()

補足説明

* 白抜きは、資料3-2との差異部分を示す

事例編 設問Ⅱの取扱について（案）

本調査では、改善事例（設問Ⅰ）のほかに、実施に至らなかった事例（設問Ⅱ）についても収集を行っている。ただし、実施に至らなかった事例については、原因を収集することが主目的であり、その主な結果としては、他部門、着荷主の理解不足という部分の他に、着荷主（納品先）の①作業スケジュールの変更、②（①に伴う）コストアップといったことが大きかった。（資料1-3参照）

そこで、本委員会では、解決策のヒントとなる（と考えられる）改善事例の詳細化等を中心に進め、実施に至らなかった事例については、該当する改善事例の内容等と対比する形で、コラム的に取り上げることとして、追加調査等による深堀は行わない形としたい。

図表1 設問Ⅰ（再修正案）及び設問Ⅱの収集項目の比較

設問Ⅰ 再修正案（資料3-2）	設問Ⅱ 収集項目（第5回委員会時点）
● 事例タイトル	
1-1) 改善事例の内容	1) 実施しようとした取り組みの内容
1-2) 取り組みによる差異 【時間指定及び荷降ろし待ち時間について】	
1-3) 取り組みによる差異 【時間指定及び荷降ろし待ち時間以外について】	
1-4) CO ₂ 削減効果	3) CO ₂ 削減効果
2) 気づき	
3) 働きかけ・要請	
4) 取り組み実施後に生じた課題等について	
5) 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	
	2) 実施に至らなかった要因について

以上

今後の進め方について（案）

1. 第7回委員会（2009年8月4日（火））

イメージ案、及び追加調査項目の確定

2. 追加調査について

- ① 原則として、回答企業に対して、イメージ案に合わせた形で追加項目、及び回答内容について少し詳しくお聞きしたいことを整理して各回答者にメール送付
- ② 数事例についてはヒアリングによる調査を実施

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 ₂ 削減に係るアンケート結果
第6回	2009年6月25日（木） 15：00－17：00	・事例編の取りまとめイメージ（案）について
第7回	2009年8月4日（火） 15：00－17：00	・事例編の取りまとめイメージ（案）について
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6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6月25日（木） 15：00～17：00

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：25名

IV. 内 容：

1) 事例編の取りまとめイメージについて

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) グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業の結果について

平成20年度グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業「中継物流の効率化のために必要な商慣行の見直しによる物流省エネルギー対策導入調査事業」について、同事業の代表提案者を務めた株式会社日本能率協会総合研究所の沢江委員より説明がなされた。

2) 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1-1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。続いて、資料1-2、1-3、1-4、1-5に基づき、アンケート結果についての確認がなされた。

VII. 議 事

1) 事例編の取りまとめイメージについて

事務局より、資料2-1に基づき、事例編に掲載すべき内容（案）について説明がなされた。続いて、資料2-2、2-4、2-5、2-6に基づき、事例編 設問Iの取りまとめイメージ（案）について説明がなされた後、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

（資料2-4の項目全般について）

副委員長：項目数が多い印象を受けるが、理解しやすい構成になっているのであればあまり問題ではないと考える。また、追加調査の回答内容を見て、項目を微調整してもよいと考える。

委 員：細かい設問が増えて、回答者に負担がかかる恐れはあるが、現場の方が使いやすい形にまとめることが重要だと考える。

委 員：販売店に対して時間指定の撤廃に向けた取組を進めているが、社内を説得するだけでも1年近くかかることがある。しかしながら、資料2-4を見ると、取組が容易に進むような誤解を与える恐れがある。したがって、どの程度の時間がかかったのかといった記載を行うことで、“根気と努力”が必要な取組であることを示すべきではないか。

委員長：利害関係者間で調整を進めることは、時間も労力もかかると考えられる。したがって、ご指摘いただいた内容を盛り込むようにしたい。

委員：事例編の構成としては、“取組内容”、“効果”の順序に変更すべきだと考える。

事務局：ご指摘いただいたとおりであるが、残念ながらCO₂削減効果を算出した回答がほとんどなかったことから、この順序で提案させていただいた。

(資料2-4の1-2)について)

副委員長：1-2)に関連して、荷降ろし待ち時間の削減を実現した事例については、アイドリング時間の削減によるCO₂削減効果を目安として示すことも一案ではないか。数値が記載されていると取組を進めようという意欲も出てくると考えられる。

委員長：概算値を算出することは可能だと考える。

委員：1-2)は、時間指定、荷降ろし待ち時間といった「時間」に特化しているが、例えばトラックの削減台数等、もう少し汎用性のある項目についても記載できるようにしてはどうか。

事務局：欄を設けることも一案ではあるが、どの項目まで盛り込むべきかといった問題もあることから、補足説明欄を活用する方向で検討したい。

(アウトプットの取りまとめ方針について)

委員長：最終的なアウトプットとしては、皆様にご回答いただいた事例をそのまま束ねるやり方のほかに、エッセンスをまとめてマニュアル形式でまとめるやり方も考えられるのではないかと。

委員：事例編を使用する立場としては、例えば“調整”の際に、どの部門にどのような調整をしたのかがわかるとたいへん参考になる。また、その情報の共通項等を整理して、マニュアルのような形でまとめる方がよいと考える。

事務局：資料2-4の3-1)の(1)で「自社関連部門との調整」といっても、調整しなければならない部門が複数存在することも考えられる。それぞれに対してどのように調整を進めたかについてまで回答いただけるかといったことがあるが、設問を工夫する等検討したい。また、「発荷主、着荷主との調整」では、物流事業者の立場とすると、各主体内での調整部分は“ブラックボックス”である。アウトプットの完成度を追求するとなると各主体へのヒアリングが必要となるが、現実的には困難ではないかと考える。

事務局：事例を基に抽象化することは可能であると思うが、追加調査でどの程度の情報が収集・整理できるかといった問題もあり、現時点では判断がつかない。

委員：取引条件の見直しを進めるにあたっては、関係する各主体がどのようなメリットを受けるかといった情報を出しあわないと取組が進まないと考える。当社の例では、当初計画よりも物流コストが増加している中で、納品時間を変更すればコスト削減の可能性があった提案をベンダーからいただいたことで、検討を開始した。ただし、最終的には、自社内の各現場の責任者への説明が必要となるが、その際には変更によるメリットについてデータを示して説得した。

委員長：ご説明いただいた内容をそのままマニュアルとして落とし込みができるのではないかと考える。

委員：最終的には「サービスレベルが下がる提案」を着荷主側のどの人物に行うのか、さらにその際にどのようなデータを示すかといったことがポイントだと考える。

委員：取引条件を見直すことは容易なことではない。特に、自社内においても営業部門を納得させることはたいへん困難であり、その際に活用できるマニュアルのようなものがあることたいへん有用である。また、時間指定のみならず、庭先条件についても、合理性のないものが実際には存在しており、これらがボトルネックになっている。それらを元に戻していただく際にどのように説得すればよいかといったポイントがあると参考になる。

委員：①実際に後工程を見て、本当にその時間に商品が必要なのかどうか、②前工程を見て、どこにロスがあるのか、といったことを調べた上で、相手との調整を行わないと、納得いただくことは難しいと個人的に考える。

(取組による効果について)

委員：物流事業者では、荷降ろし待ち時間の長時間化のために、トラックを余分に走らせているケースが多く、その分は自社のコスト負担となっている。現場が最も関心を持つのはコストであり、コストとCO₂双方のシミュレーションできれば、より実感がわくのではないかと考える。

委員：時間指定がなくなることで配送効率が上がり、その結果配送コストに還元できるといったシナリオでないと、実際の現場での取組は進まないのではないかと考える。

委員：CO₂削減量を排出権の金額で換算する方法も可能ではないかと考える。

事務局：ご指摘いただいた情報をコラムのような形で入れ込むことも一案だと考える。

(その他について)

委員：資料2-6の図表1の意味が分かりにくい。

委員：取引条件はなかなか難しいテーマであるが、このメンバーで実際の取組を進めることも一案ではないかと考える。

(今後の進め方について)

委員長：今後の進め方について教えていただきたい。

事務局：本日いただいた意見を踏まえて、修正案をまとめて、正副委員長ミーティングで検討したのち、再度委員会に諮りたい。

【決定事項】

- ・事例編については、本日の意見を踏まえて、事務局で修正案をまとめ、正副委員長ミーティングでの検討を経て、次回委員会に提案することとする。
- ・アウトプットに関して、事例編のみを取りまとめるのか、あるいはマニュアル形式での取りまとめも行うかについて、次回委員会で検討することとする。

2) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料5に基づき、今後のスケジュールについて説明がなされ、次回委員会を下記のとおり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。

<第7回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会>

日時：2009年8月4日(木) 15時-17時


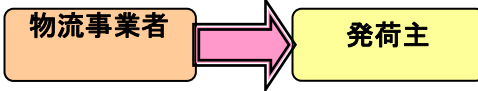
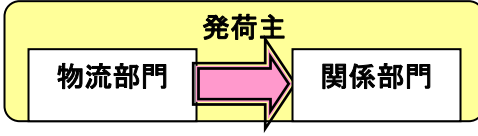
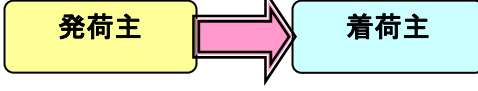
会場：選定中

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

アンケート結果からの考察（アクション別） （第5回委員会 配布資料3-2）

	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		見直しを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	物流事業者、発荷主でのCO ₂ 増（物流非効率）への気づき 		（この段階では発生しない）	（この段階では発生しない）		
1	物流事業者から発荷主への確認、要請 		・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 ₂ 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	発荷主の物流部門から関係部門への確認、要請 		・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 ₂ 削減効果等のメリットの算出、説明	
3	発荷主から着荷主への確認、要請 	【合理性のない時間指定】 ・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 ₂ 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		【合理性のある時間指定】 ・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、変更の場合は対応可能	・物流事業者、発荷主、着荷主3者による協議 ・CO ₂ 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）	←一般的な物流フローにおける、省エネ法の算出範囲では、着荷主のメリットは少ない	●着荷主側にもメリットがある、出る施策 ・CO ₂ 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
(第5回委員会 資料4)

1. 参考資料2のNo. 0～4部分の民一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（内容の追加、説明の補足、見易さの工夫等）

2) CO₂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年度グリーン物流パートナーシップ 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

* 第6回委員会で実施済

2. 参考資料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) 民一民（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、商品価格と物流費の分離

●着荷主側にもメリットが出る施策

CO₂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