

第3期ロジスティクス環境会議
第8回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

2009年9月30日(水) 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) 追加調査結果について

 - 2) 今後の検討事項について
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 : 追加調査結果の概要について
資料2-2 : 追加調査結果 整理表
資料2-3 : 追加調査結果及びヒアリングからの考察
資料3 : 今後の検討事項について
資料3別紙 : 考えうるソフト策
資料4 : 2009年度活動スケジュール (案)
参考資料1 : 第7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 : アウトプットの取りまとめ方針について (第7回委員会 資料3)
参考資料3 : 今後の活動について (第5回委員会 資料4)
参考資料4 : 総量削減義務と排出量取引制度における特定温室効果ガス排出量算定ガイドライン
(抜粋) (出典：東京都環境局ホームページ)
参考資料5 : 自動車排出量算定ガイドライン (出典：東京都環境局ホームページ)

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7回委員会（2009年8月4日（火）：出席者24名）

(1) 検討事項

- i) アウトプットの取りまとめ方針について
- ii) 事例編の取りまとめイメージについて
- iii) 今後の進め方について

(2) 決定事項

- i) アウトプットの取りまとめ方針について
 - ・追加調査による「詳細化」、収集した内容を基に可能な範囲で「共通化・一般化」を進める
- ii) 事例編の取りまとめイメージについて
 - (i) 設問Ⅰ（改善に至った事例）
 - ・第7回委員会における委員意見を踏まえ、設問の追加項目を定め、追加調査を実施
 - ・追加調査実施後、必要に応じてヒアリング調査を実施
 - (ii) 設問Ⅱ（改善には至らなかった事例）
 - ・設問Ⅰ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、追加調査等による深堀は行わないこととする。
 - (iii) 今後の進め方について
 - ・調査結果を受けて、当委員会としての総括の検討の必要性

2) 追加調査（2009年8月12日（水）～9月2日（水））

2. 本日の検討事項

- 1) 追加調査結果について
- 2) 今後の検討事項について

以 上

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会
追加調査結果概要について

1. 事例編 設問 I の取りまとめ項目

図表 1 追加調査項目の概要

前回調査部分	追加調査項目
●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】
(算出/推計している場合) CO ₂ 削減効果について	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】 CO ₂ に加え、トラック台数、輸送距離、積載率、コスト
	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) 気づきから取組み実施までの期間
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	

→網掛け部分を中心に追加調査を実施

2. 結果概要

1) 回答概要

図表 2-1 回答概要

分類	事例数
要因Ⅰ 荷降ろし待ち時間削減 (No.1系)	5
要因Ⅱ 輸送距離削減 (No.2系)	4
要因Ⅲ その他 (No.3系)	6
計	15

2) 追加調査事例の一覧

→資料2-2参照

3) 待ち時間削減効果

図表 2-2 待ち時間削減効果の内訳

分類	全事例（9事例）*1	要因 I（5事例）のみ
取組前平均待ち時間	137分	164分
取組後平均待ち時間	72分	70分
削減時間（削減率）	65分（47%）	94分（57%）

*1…取組前後での待ち時間が記載されていた事例を集計
（取組前後で差異がなかったものも含む）

4) 発意者・提案者

図表 2-3 発意者・提案者の内訳

分類	回答数
現場部門	11
ドライバー	3
他社	2
販売管理部門・商品管理部門	2

*複数回答

5) 他社が協力したポイント

図表 2-4 他社が協力したポイント

分類	発荷主	着荷主
問題、課題に対する理解協力	3	7
コスト削減	3	1
CO ₂ 削減	2	2
発荷主/着荷主影響少	1	0
荷受作業の効率化	0	1
納品時間の早期確定	1	1
トップの関与	0	0

*複数回答

*ここでは収集数が多かった物流事業者主体の事例のみを集計

6) 気づきから取組実施までの期間

図表 2-5 気づきから取組実施までの期間

	全事例（11事例）*2	参考（10事例）*3
平均期間	4.9ヶ月	3.0ヶ月

*2…期間が記載されていた11事例を集計

*3…取組期間が他と比べて長かった1事例（24ヶ月）を除いた結果

以上

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会 今後の検討事項について

1. はじめに

追加調査の結果、民間同士での取組が可能と考えられる「合理性のない時間指定」については、事例集の取りまとめを通じて、ある程度整理の方向性が見えつつある。

一方、「合理性のある時間指定」については、全てのケースで取組が進むことは考えにくいものの、自らの状況を少しでも改善する（改善につながる）ような視点を持たせることが必要だと考える（資料2-3 P3参照）。

したがって、そのための方策（含む、行政等が果たすべき役割）を検討し、それらを合わせた形で当委員会のアウトプットとしたい。

	合理性の有無	
	合理性有	合理性無
当委員会としての アウトプット	(検討対象)	・事例集

2. (グリーン物流としての) あるべき姿

発荷主、着荷主、物流事業者それぞれにおいて、自らがCO₂発生源となっているという認識を持ち、各々がCO₂削減するための取り組みを実施するとともに、他者からの提案に対しても検討を行う。

また、時間指定について言えば、指定された時間に到着後に「待たない（スムーズに荷降ろしできる）」ことだと考えられる。

3. 課題

1) 着荷主側から見た課題

- ・一般的なケースでは、入荷するまでは荷物の所有権がないことから、省エネ法の算定範囲に含まれない。

(CO₂削減効果を享受できない)

- ・自らの取り組み（発荷主、物流事業者への協力）によるCO₂削減効果が見えない。

(自分たちでは把握できない)

- ・着荷主側に対する規制に向けた動き（東京都環境確保条例）

2) 発荷主、物流事業者側から見た課題

- ・CO₂削減効果をどのように算出すればいいかわからない。
- ・CO₂削減効果をどの範囲まで算出すればいいかわからない。

4. 解決策（素案）

事務局では、下記4案を提案する。

案1：価格メカニズムの導入

案2：「待ち時間」を共通指標としての改善推進

案3：「自動車排出量ガイドライン」に基づく着荷主のCO₂排出量算定・削減推進

案4：地域/地区としての取組

案1：価格メカニズムの導入

前述のとおり、CO₂の効果が見えにくいこともあり、（資料2-3で確認したとおり）現実的にはコストをトリガーにして取組が進むことが想定される。

我が国においては、一般的には、店着価格制で、商品価格の中に物流費が含まれている。したがって、時間指定を含めた物流のサービスレベルの高低による価格の変動化はなされないことから、発注者側にサービスレベルを下げるという意識が働きにくい。そこで、それらを推進するためにメニュープライシングや商品価格と物流費の分離の導入推進の事項を整理する。

案2：「待ち時間」を共通指標としての改善推進

3者が共通に把握できる指標（特に着荷主側でも把握でき、かつ自らの取り組みの効果が反映できる）として、「待ち時間」が考えられる。そこで、この待ち時間の改善につながる取り組みを整理（現場レベル、取引条件に絡む部分等）するとともに、民間企業の取組を促進するために行政等が果たすべき役割等についても整理する。

案3：自動車排出量ガイドライン（東京都環境局）に基づく着荷主側でのCO₂排出量算定・削減推進

東京都では、東京都内にある事業所の温室効果ガスの総量削減義務と排出量取引制度を定めた環境確保条例が改正されて、本年4月より施行されている。一方、自動車部門の温室効果ガス対策としては、本年3月に上記条例が改正され、商品や製品の買主が、売主や物流事業者に対し、低公害車の利用や物流効率化を求めよう努めることとされ、それに対応する形で「自動車排出量算定ガイドライン」が本年6月に公表されている。当該ガイドラインの中で、買い主側のCO₂排出量算定方法等が示されている。

そこで、これらの考え方を確認・整理した上で、問題解決に寄与するものである場合については、広く普及することで、着荷主側におけるCO₂削減意識を醸成することが考えられる。

補足1：自動車排出量については総量削減義務の対象には含まれておらず、また報告についても任意とされている。

補足2：いわゆる改良トンキロ法での算定である。

案4：地域/地区内での取り組み

案1から3は、主として1民間企業間での取組推進を図るものであるが、地域/地区内における複数民間企業間での取組推進も考えられる。例えば、近接する物流センターB、C（BとCは同業他社）に納品する際に、荷量としてはトラック1台でルート配送できるが、同一の納品時間を設定されているため、2台走行させなければならないといった場合、発荷主、物流事業者がそれぞれBとCと調整するのではなく、該当する地域/地区内に係る企業等が参画し、総合調整を図ることも考え

られる。

総合調整を促進する取組の例として、下記2つを上げる。

- ①多様な関係者の連携による物流効率化推進事業
- ②中心市街地活性化法による中心市街地活性化協議会

①多様な関係者の連携による物流効率化推進事業

国土交通省において、今年度より創設された事業で、多様な関係者*¹が協議会を設置し、物流効率化を図る取組を行なう場合に、協議会に対しての支援を行うこととされている。

* 1 多様な関係者…貨物運送事業者、発荷主、地方公共団体（必須）

②中心市街地活性化法による中心市街地活性化協議会

中心市街地活性化法では、中心市街地活性化協議会を設置し、中心市街地活性化に関する事業の総合調整や事業の推進に関する事、及び市町村が策定する基本計画の実効性に寄与することなど、まちづくりを総合的に推進することとされている。

なお、中心市街地活性化協議会の構成員として、当該中心市街地において、市町村が作成する基本計画に基づく事業者等も含まれる。

5. 検討事項

- ・前提となる部分の確認（1. から3.）
- ・4. の提案について
（検討する案を絞り込むか。列挙するか？）

以 上

考えうるソフト策

(商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査報告書 平成 17 年 2 月 国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究室、JILS より抜粋)

1) 高積載率車割引制度【国土交通省、日本道路公団】

- ◆一定水準以上の積載率を達成している貨物自動車に対しては有料道路の通行料金を割引く制度を導入することが考えられる。
- ◆実施にあたっては、自己申告制によるものから ITS を活用するものまでいくつかの方法が考えられる。
- ◆今現在考えられる方法としては、ある年度の積載率が一定レベル以上になった輸送事業者に対し、翌年度一杯を有効期間とするボーナスポイント付きのストアードフェアカード（ハイウェイカード）を購入できるようにするものが考えられる。ただし、転売などがされないように、適宜、料金所などでチェックすることは必要であろう。
- ◆また、将来的には、ETC を活用した手法も考えられる。貨物自動車の車上に積載率を感知する重量センサーと送信機を装備、料金所にはそのデータを受信する装置を設置し、積載率の大きさに応じて逡減した通行料金を収受するシステムである。

2) 高積載率車優先レーン【国土交通省、警察庁、日本道路公団】

- ◆一定水準以上の積載率を達成している貨物自動車を優先して通行させるレーンを設置することが考えられる。
- ◆実施にあたっては、自己申告制によるものから ITS を活用するものまでいくつかの方法が考えられるが、ここでは ITS を活用した将来の方法のイメージを記す。
- ◆路車間通信システムの応用。車上には積載率を感知する重量センサーと送受信機を装備、道路側には受信機と送信機を設置し、所定の積載率以上の車両のみが専用レーンを走行できるようにする仕組みを作る。
- ◆例えば、該当の車両を AHS（Advanced Cruise-assist Highway Systems：走行支援道路システム）を使って専用レーンに誘導したり、該当しない車両が専用レーンに進入しようとするとうエンジンを停止させるように車両のマネジメントシステムをコントロールしたりする方法が考えられる。
- ◆類似事例：HOV レーン（米国）

3) 低積載率車進入禁止ゾーン【地方自治体】

- ◆一定水準以下の積載率の貨物自動車は進入できない区域を設定する制度が考えられる。
- ◆実施にあたっては、自己申告制によるものから IT を活用するものまでいくつかの方法が考えられるが、ここではコペンハーゲンで実験的に行われていた「グリーンステッカー」制度の事例を紹介する（表 1）。

事 例	グリーンステッカー<実験的に導入>
実施地域	コペンハーゲン（デンマーク）
実施期間	平成10年9月1日から1年間
内 容	中心商業業務地区へのトラックの通行規制 (車齢8年以下、積載率60%以上)
効 果	・法的な拘束力を持たないため、物流業者や荷主が「環境に配慮している」という点で「企業イメージを高めたいか、否か」に依存している。したがって、同施策の成功には、荷主が多少のサービス低下を覚悟してもグリーンステッカー業者を利用するか否かにかかっている。

出典：『シティロジスティクス』（谷口栄一・根本敦則共著。海北出版）

表1 高積載率車両に対するグリーンステッカー制度（コペンハーゲン）



出典：『都市内物流の効率化に向けて—都市内物流対策事例とその適用—（平成16年）』（関東地方総合物流施策推進会議）

図4 実験区域

4) 優良燃費事業者に対する燃料割引制度【経済産業省、国土交通省】

- ◆貨物自動車の燃費の良い輸送事業者に対する燃料割引制度（燃料に関わる税の減免）が考えられる。
- ◆現在、貨物自動車の燃料として最も一般的に使用されている燃料は軽油であるが、輸送事業者（軽油の直接的な利用者）から見た軽油に関わる税金は、石油税や揮発油税のように“間接的に”支払っている国税と、軽油取引税のように“直接的に”支払っている地方税に大別できる。
- ◆間接税について、今現在考えられる方法として、一旦支払った税金を年度末に行う“軽油購入量の確定申告”後に返還することが挙げられる。
- ◆直接税について、今現在考えられる方法として、ある年度の燃費が一定レベル以上の

輸送事業者に対して、翌年度一杯有効の軽油の割引券を発券することが挙げられる。なお、割引券の転売などがされないように、適宜、販売所などでチェックすることは必要であろう。

- ◆また、直接税に関する将来的な方法として、燃費が一定レベル以上の輸送事業者の貨物自動車の給油口に IC タグを使った個体認識装置を装着すると同時に給油所の給油ポンプにはそのリーダーを装着し、該当する車両については燃料代を割り引いて精算を行うしくみが考えられる。

5) 物流費の公表 (その1)【財務省】

- ◆ともすると商品価格や管理費に紛れがちな物流費を可視化することは、不合理だと思われるような物流を無くして、無駄な物流コストを省いたり環境負荷を軽減する上で極めて重要な意味を持つ。
- ◆CSR 経営が脚光を浴びる中、企業情報の公開が企業経営にとって重みを増しつつある。
- ◆しかしながら、例えば、財務会計で使われており人の目にも触れ易い「損益計算書 (PL)」を見ても物流費を直接的に見て取れる費目はなく、「販売費」の中に荷造費が紛れ込んでいたりするのが実情である。
- ◆「損益計算書 (PL)」のような公開性の高い文書の中に、「支払い物流費」のような明確に定義し易い物流費について、費目を設けることが考えられる。
- ◆ただし、「損益計算書 (PL)」をはじめとする財務諸表は「原価計算基準」に基づく法制度的な背景を持つ分類体系でできているので、この分類を横断する可能性を持つ物流費をこれらの表に盛り込むことについては、慎重な検討が必要である。
企業の会計制度そのものの議論は、財務省 金融庁の中の企業会計審議会（会長 加古宜士 早稲田大学教授）で行われている。
- ◆なお、最近では、例えば環境コストのような社会的要請が高まっている費目については、“セグメント情報”として別途計上されることがある。物流コストについても、このようなセグメント情報として取り扱うことが考えられる。

6) 物流費の公表 (その2)【経済産業省】

- ◆物流費を企業会計の中で可視化するためのいまひとつの方法として、各企業が自らの経営管理のために行っている「管理会計」を活用する方法が考えられる。
- ◆現状では各社でまちまちに行われている管理会計について、例えば物流費に関する費目を定義すると共に、様式や作成方法を標準化すると言った、マネジメント標準を策定する方法が考えられる。

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9月30日（水） 15：00－17：00	・追加調査結果について ・今後の検討事項について
第9回	2009年 月 日（ ）	
第10回	2009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7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8月4日（火） 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：24名

IV. 内 容：

- 1) 事例編の取りまとめイメージについて
- 2) 今後の進め方について

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1-1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に基づき、事例編の分類変更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】

委員長：最終的には、事例編の前に資料1-2、1-3を挿入するイメージでよいか教えていただきたい。

事務局：ご指摘いただいた形で取りまとめる予定である。

VII. 議 事

1) 事例編の取りまとめイメージについて

(1) アウトプットの取りまとめ方針について

事務局より、資料2に基づき、アウトプットの取りまとめ方針（案）について説明がなされ、了承された。

(2) 事例編 設問Iの取りまとめイメージについて

事務局より、資料3-1、3-2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】

(追加調査する範囲について)

委 員：追加調査する範囲は、事例編の事例1の部分だけと考えるとよいのか教えていただきたい。

事務局：基本的には、事例1-1から事例3-12を範囲として考えている。

(資料3-2の3-1)の選択肢について)

委 員：取引条件の見直しを進める際に、発荷主との調整においては「営業部門」、着荷主との調整においては「購買部門」との協議・交渉が必要になると考えるが、資料3-2の3-1)にこれらの選択肢がないのが気になる。

事務局：資料3-2の3-1)は、“調整を実施する部門”に関する設問であり、“調整する相手先部門”についての設問ではない。相手先の把握も必要であるならば、別途設問を設けるこ

とを検討したい。

委員：例えば、発荷主側で時間指定の見直し等を進めようと思っても、自社営業部門が、「サービスレベルを下げると売り上げが落ちる」という考えから、取組が進まないケースが多いと考える。

委員長：ご指摘いただいた内容を浮き彫りにするためにも、別途設問を設けることを検討したい。

委員：営業部門が調整を進めた場合に、どの選択肢を選べばよいか分かりにくいと考える。

(効果について)

委員：原案と比較すると、事務局案は分かりやすくなったと考える。さらに、CO₂削減効果に加えて、コスト削減効果が何らかの形で表現されていると、より説得力が出るのではないかと考える。

委員長：定性的な内容でもよいので、それらの情報が掲載できるとよいと考える。

委員：各企業においては、CO₂削減量よりも、「毎日配送から隔日配送への変更によって、トラックを何台分削減した」といったような把握をしていると思われる。イメージも掴み易いことから、これらの把握方法も検討してはどうかと考える。

委員：CO₂削減量を排出権の金額で換算する方法も一案ではないか。

委員長：CO₂、コストだけではなく、ご指摘いただいたような他の分かりやすい指標を用いることも検討したい。

委員：待ち時間削減効果、あるいは距離削減効果等をご回答いただき、それらを用いて事務局等でCO₂削減効果を算出するというやり方も一案ではないか。

(掲載順序等について)

委員：社内で改善を進める流れとしては、定期的な“気づき”の場があり、その中で問題を顕在化させ、解決策の検討を図るという流れだと思う。しかしながら、資料3-2では冒頭に改善内容が掲載されていることから、分かりにくい印象を個人的に受ける。

事務局：ご指摘いただいたように、①時系列でまとめる方法、②資料3-2のように冒頭に改善内容を掲載する方法、といった双方のやり方が考えられるので、ぜひご意見をいただきたい。

委員長：追加調査実施後に、使いやすさ、分かりやすさの視点から、あらためて検討したい。

委員：1つの事例が見開き2ページにまとまっている方が、分かりやすいと考える。

委員長：項目数が多いため、どこまで対応できるか分からない。まずは各社の回答内容を同じレベルになるように集め、見やすさ等は次のステップで検討したい。

委員：現状では、資料1-2、1-3のような分類でよいと思うが、追加調査後にあらためて見直しが必要にだと考える。

委員：改善を進めるにあたり、どのようなことで苦勞して、どのように解決したかが分かることより良いのではないか。

(ヒアリング調査について)

委員：設問の趣旨に沿った形での回答ができない、あるいは回答がしづらい部分もあると思うので、追加調査を実施し回答を収集した上で、ヒアリング調査を実施していただきたい。

委員長：追加調査の回答内容を事務局で確認いただき、必要に応じてヒアリング調査を実施し、各社の回答内容にできるだけズレがないようにまとめていただきたい。

事務局：実際に調査を実施してみないと分からない部分はあるが、各社の回答内容を同じレベルになるように努めたい。また、各社で使われている用語の定義等の詳細を確認するケースもあると思われるので、その際にご協力いただきたい。

(その他について)

委員：製品を購入し、輸送条件を定める主体と実際の納品先の主体が異なる場合、どちらを着荷主と考えればよいか教えていただきたい。

事務局：基本的には、輸送条件を定めている主体を着荷主と考えている。

事務局：本調査では、特段範囲を限定しておらず、事例編の中には、ご指摘いただいたような事例も含まれている。

委員長：ご指摘いただいたように、発荷主、着荷主が入り組んでいる事例については、事務局の方で、それらが分かるような表現の工夫も検討いただきたい。

【決定事項】

- ・本日の意見を踏まえて、事務局で修正案をまとめることとする。
- ・追加調査実施後にヒアリング調査を実施する。

(3) 事例編 設問Ⅱの取りまとめイメージについて

事務局より、資料4に基づき、事例編 設問Ⅱの取扱（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、了承された。

【主な意見】

副委員長：例えば、事例1-1、4-1は同様の内容であるが、事例1-1は実現できた事例、事例4-1は実現に至らなかった事例である。これらを両方並べて整理するというイメージでよいか教えていただきたい。

事務局：完全に併記するというよりは、実施できた事例をメインにまとめ、実現できなかったポイントを吹き出しのような形で紹介することを想定している。

2) 今後の進め方について

事務局より、資料5、参考資料2、3に基づき、今後の進め方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】

委員：事例編の取りまとめについては、本日の議論を踏まえて、ある程度メドがたったと理解しているが、今後の調査結果を受けて、共通化・一般化を行い、最終的に当委員会としての総括をいかに行うかが重要だと考える。このあたりについても次回委員会あたりから検討した方がよいと考える。

委員長：ご指摘のとおりであり、追加調査結果を踏まえて議論をしていきたい。

委員：参考資料2、3に“合理性のない時間指定”とあるが、例えば加工食品卸が午前指定をしているのは、午後の出荷対応のためであり、“合理性がある時間指定”だと考えている。合理性のない時間指定への対策として、事例編の詳細化を進めてもあまり建設的ではないと個人的に考える。

委員：同じ午前指定をしていても、トラックの待ち時間ができるだけ短くなるように改善している例も事例編の中に含まれている。このような視点が重要だと考える。

副委員長：特積み事業者を利用する際に、特に着荷主側では納品時間が不安定であるという印象から、午前必着を指定するケースも多いと考える。これらに対して、特積み事業者側から情報提供していくことが必要だと個人的に考えている。

2) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料6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8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9月30日（水）15時～17時

会場：くるまプラザ 第2、3会議室

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
アウトプットの取りまとめ方針について
(第7回委員会 資料2を一部修正)

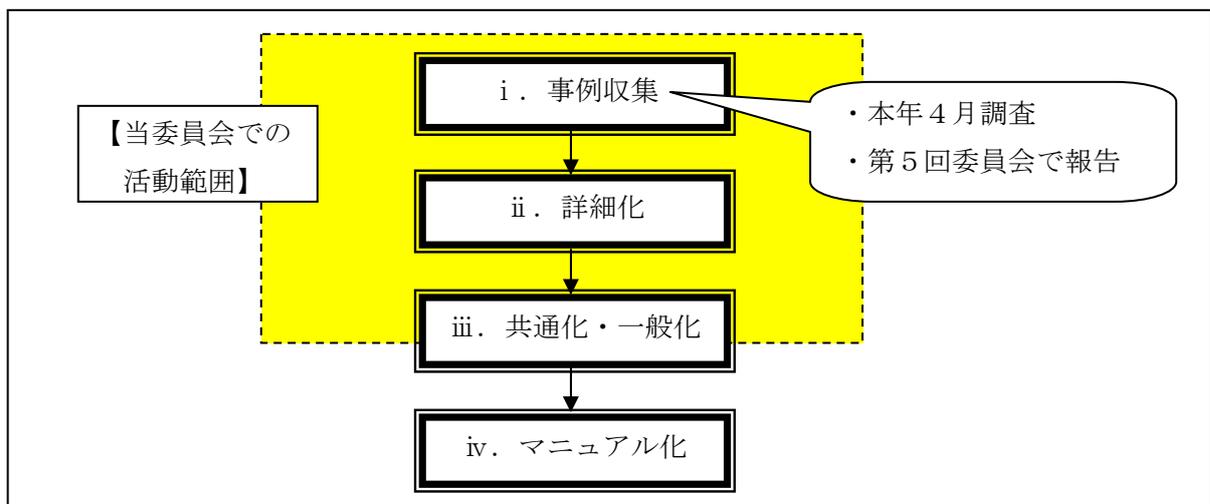
1. 第6回委員会での主な意見(抜粋)

- ・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

「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 今後の活動について
(第5回委員会 資料4)

1. 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. 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