

**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 議事録**

I. 日 時：2009年9月30日（水） 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：21名

IV. 内 容：

- 1) 追加調査結果について
- 2) 今後の検討事項について

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) 追加調査結果について

事務局より、資料2-1、2-2に基づき、追加調査結果についての説明がなされた後、資料2-3に基づき、追加調査結果及びヒアリングからの考察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】**

(資料2-1について)

委 員：資料2-1の5) 他社が協力したポイントとして「問題、課題に対する理解・協力」の回答が最も多いということであったが、理解・協力した要因としてコスト削減やCO<sub>2</sub>削減もあるのではないかと考える。

事務局：例えば、着荷主側にメリットはないものの、物流事業者側が受ける問題の大きさを認識し、改善を進めたという事例があった。

事務局：詳細については、補足説明欄に記載されている事例もあるため、そちらをご確認いただく形となる。

委員長：発意者・提案者として「現場部門」、「ドライバー」の回答が上位を占めたが、「現場部門」、「ドライバー」の気づきや不満を現場の営業所長等にあげた上で取組が進んでいるのか、それとも担当者レベルで行われているのか教えていただきたい。

事務局：発意者・提案者の選択肢には「運行管理者等の現場部門」、「ドライバー」しかなく、ご指摘いただいた部分までは把握できていない。

事務局：「ドライバー」とご回答いただいた3事例については、補足説明欄に記載されている内容からある程度推測できると考える。

(資料2-3について)

委員長：①気づきの部分としてドライバー等との情報交換の必要性、②次のステップとして関係者との協議の重要性をあらためて認識できた。

委 員：資料2-3の「1社あたりの出荷量と取引条件見直しの効果の仮説」で、取引量が少ない得意先についても、納品時間が指定されることでトラックを余分に1台走らせなければならないケースがあり、見直しは必要だと考える。さらに、「取引量が少ないから合理性がな

い」といえるかどうかとも少し疑問である。

事務局：取引量が小口の得意先は見直しの必要性がないという意味ではなく、一般的に小口のところは納品時間に強い合理性がないと考えられることから、今回まとめた事例集を活用いただくことで、民間企業同士の取り組みが進むのではないかと考えている。一方、大口のところは厳格にスケジュールが組まれており、民間企業同士では調整しにくいことから、公共的な視点が必要だと考える。詳細は資料3でご説明したい。

委員長：資料2-3等をうまく活用して、アウトプットを分かりやすくまとめていただきたい。

(待ち時間について)

副委員長：資料2-2で「待ち時間」を「納品終了時刻-到着受付時刻」と定義しているが、我々の立場では、待ち時間はあくまでも納品終了時刻から荷降ろし開始時刻までの時間で考えている。

事務局：トラックが納品を終えて出発するまでの時間を少しでも短くすることが重要だと考え、そのために、荷降ろし、入荷・検品作業の効率化を着荷主側で進めていただきたいという思いから、「納品終了時刻-到着受付時刻」の時間を記載した。ただし、ご指摘のとおり、「待ち時間」という語句は適切ではないので、変更したい。

副委員長：物流事業者においても、ターミナルに到着したトラックからいかに早く荷物を降ろし、検収を行うかはたいへん重要である。当社においては、「トンあたり何分で荷降ろしできるか」、「何分で検収できるか」といった数値を把握し、それらの時間をできるだけ短くなるようにしている。ぜひ着荷主の方にも研究していただきたい。

委員長：有用な事項であり、ぜひアウトプットの中にも盛り込んでいただきたい。

委員：①物流センターの能力に見合った時間指定をされており、結果としてあまり待たなくて済むケースと明らかに能力を超えているにもかかわらず時間指定しているケース、②荷降ろし開始時刻にあわせようとする、早めに受付を済ませておかないといけないケース、③純粋に荷降ろしだけで終わるケースと付帯作業が発生するケース等もあり、明確に分ける必要性があるのではないかと個人的に考える。

(今後について)

委員長：情報は収集できたと思うので、見せ方等の工夫をしていただきたい。

(その他について)

副委員長：物流事業者と着荷主とのコミュニケーションが不足している印象を受けた。たとえば、物流事業者側から着荷主への到着時間の伝達や、着荷主側でどのような仕組みで荷受をしているのかを把握することも重要だと考える。

#### 【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。
- ・事例集については、より見やすくなるように整理を行うこととする。

#### 2) 今後の検討事項について

事務局より、資料3、資料3別紙、参考資料4、5に基づき、今後の検討事項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】

(全般的な事項について)

委員：案の項目そのものはよいと思うが、価格メカニズムの提案が冒頭にあることに違和感を覚える。環境という視点で考えると、案3、案2、案1、案4の順番の方がふさわしいと考える。

事務局：これまでの委員会の審議の中で触れていたものから掲載しただけであり、順番を変更することは特に問題はない。

委員長：行政に実施していただく事項を整理し、要望を出すというスタンスで理解してよいか教えていただきたい。

事務局：案3、案4は行政の施策そのものとなる。一方、案1、案2は民間ベースで実施する話になるが、これらの後押しするために行政に実施していただきたいことを整理することになると考える。

(案1について)

委員：案1の価格メカニズムについて、行政等でこれまで検討がなされているのか教えていただきたい。

事務局：国土交通省 国土技術政策総合研究所において一時期研究されていたが、国として具体的に推進する動きは今のところない。(ただし、本年7月に策定された「総合物流施策推進プログラム」の中の(6)社会全体での物流の低炭素化の推進の中で言及されている。)

委員：物流費を見せることによって、着荷主自身がメーカーの工場に引き取りに来ることを希望するケースも想定される。一方、メーカー側では生産から物流までの一貫した流れがある中で、引き取りを認めると様々な問題が出てくる恐れがある。したがって、「価格メカニズムの導入」が改善をすすめる動機づけの1方策としては理解できるが、引取物流については、業界として動けるかどうかについては疑問が残る。

委員：時間指定のみならず、例えば、メーカー側が着荷主の物流センターでフォークリフトを用いて倉庫に格納する等は、メーカー物流の範疇を超えていると考える。これらについてメニュープライシングを導入することは有効だと考える。ただし、この委員会では、自ら実施すべき取組に関する検討を優先すべきではないかと考える。

委員長：自ら実施すべき事項については、先ほどの事例集が該当すると考える。

委員：メーカーの立場で考えると、メニュープライシングは有効である一方で、先ほど指摘があったとおり、着荷主側から引き取りをされないようにすることが必要ではないかと考える。

委員：メーカーの物流センターを見学する機会があったが、たしかに着荷主側が引き取りに来るとメーカー側の作業がまわらなくなることは理解できる。現実的には案3の推進がより実効性があるのではないかと考える。また、案2も進めたいが、見える化の実践は難しい。

委員：メニュープライシングは当社でも一部取り入れているが、なかなか拡大には至っていない。

副委員長：これまでの検討の中でも、価格や待ち時間の話が出ていることから、案1、2を中心に掘り下げてはどうかと考える。

(別紙について)

委員長：コペンハーゲンの事例では、どのような形で高積載率車を特定していたか教えていただきたい。

事務局：企業側の申告に基づいて実施していた実験である。また、トラック1台ごとの積載率ではなく、企業全体での積載率で判断していたようだ。

委員：積載率の低下はSCMによる在庫圧縮を目指した小ロット化の影響だと考える。したがって、ロットの大小の考えを導入することは重要だと思うが、現実的には積載率の高低で優遇措置や規制措置の適否を判断を行うことは容易ではないと考える。

副委員長：ロードファクターが低下した原因として積載率が低下しているという説明には衝撃を受けたが、景気の影響等で物量そのものが減少するとどうしても積載率も減少してしまうし、また取引との関係の部分もあると考える。もう少し議論が必要だと考える。

委員長：積載率と在庫削減や景況感との関連のデータがあったうえで、解決策が示せると説得力が増すと考える。

(その他について)

委員：調達部門と実際に受け入れをする部門が異なり、そこの連携が取れていないことが課題の1つである。またサプライヤーが調整をしようと思っても、着荷主側の調整すべき適切な部門が分からず、解決につながらないことも想定できる。

委員：先般、高速道路料金の上限1,000円が行われたが、逆に貨物自動車のみ1,000円にするような提案も有用ではないかと個人的に考える。

【決定事項】

- ・本日の意見を踏まえて、事務局で再度整理し、次回委員会で提案する。

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9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11月19日（木）15時～17時

会 場：くるまプラザ 第4、5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