

**第3期ロジスティクス環境会議
第11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：2010年1月27日（水） 15：00～17：10

II. 場 所：東京・千代田区 日本教育会館 第5会議室

III. 出席者：11名

IV. 内 容：

- 1) 時間指定の見直しによるCO₂削減 取り組みの手引きについて
- 2) アウトプットについて

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、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) 時間指定の見直しによるCO₂削減 取り組みの手引きについて

事務局より、資料2-1、2-2に基づき、時間指定の見直しによるCO₂削減 取り組みの手引き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】

(全体を通じて)

委 員：本手引きの活用方法や配布先等について教えていただきたい。

事務局：物流部門や物流事業者の改善取り組みを促すことを目的としている。配布先としては、環境会議メンバー企業に対して冊子版の配布を行うとともに、JILSのホームページに公開して誰でも閲覧できるようにする予定である。

(P3 ドライバーへのヒアリングシートの例について)

委員長：各社、各現場において、必要に応じて項目を追加して活用いただくように注記などを入れてはどうか。

副委員長：ドライバーから危険箇所や工事箇所を聞き、当該箇所を通らない配送ルートに変更することは、事故防止のためにも重要である。それらの視点や意義についても、どこかに記載していただきたい。

委員長：ドライバーに対して、着荷主の現状を聞く機会があるのか教えていただきたい。

副委員長：帰社後の終業点呼で話を聞く機会はあるが、漠然と聞き流してしまっているケースも多いと考える。したがって、このようなシートがあれば、何らかの機会で有効活用できる可能性が高い。

委 員：、例えば、「荷降ろし時間」といっても、1社貸切便での品名の確認と複数荷主の混載便の際の品名確認では作業時間が異なるし、1パレットに1品種だけしか積めないのか、2品種までかといったことでも荷降ろし時間が変わってくる。したがって、我々が知りたい情報を記載いただけるように例を示しておくのも一案ではないか。

(付帯作業について)

委 員：得意先のフォークリフトを使ってドライバーが荷降ろしをやることもあるが、安全面等ではたしてこれでよいのか疑問である。

副委員長：本来的には契約を交わさなければいけない部分ではあるが、一般的には契約を交わしていないケースの方が多いと思われる。

委員：当社では、納品まででよいケースと陳列まで行うケースとでは、契約において料率を変えている。したがって、契約を結んでいる企業も少なくないのではないかな。

委員：契約がないケースでは、下請法の問題などが出てくると思われる。そのあたりについて、法律的なポイントが紹介されているとわかりやすくなるとともに、得意先との交渉の切り口になると考える。

委員：生産の遅れ等でトラックを待たせてしまっているケースもある。それに伴って得意先への到着時刻も変更しないと、安全運行上の問題にもつながりかねない。

事務局：数年前、行政から安全運行パートナーシップガイドラインが出されており、手引きの中でそれらを記載することも一案だと考える。

委員：積み込み作業や荷降ろし作業では、パレットを用いている方が効率はよいが、輸送中の積載率の問題からバラ輸送を行い、得意先で格納する際にパレタイズしているケースも少なくない。当事者間でどちらが低コストでできるのかといった対話ができ、合意に至れば、契約に基づく作業になると考える。おそらく付帯作業、契約作業の中身をそれぞれの主体が分かっていないところに問題があるのではないかな。

事務局：ドライバーに対して、各届け先での契約で定められた作業項目（内容）の話などをする機会があるのか教えていただきたい。

副委員長：当社では特に行っていない。付帯作業などの有無等を詰めずに、見積もりを出してしまい、仕事を受けた後、「こんな作業も含まれていたのか」といったケースもあるのではないかな。

委員：当社では、納品先から注意事項と納品方法の連絡を受けた場合、それらの情報をドライバーに伝えている。

事務局：得意先からの要請に対して、ドライバーの判断で付帯作業を実施してしまうケースがあるのか教えていただきたい。

委員：得意先ごとにカルテのようなものを作成して発荷主側で管理するようにしているが、実際にはそれらに記載されていない作業を実施しているケースは存在すると考える。

(P5 Step 3について)

委員：最下段に“量率”とあるが、“料率”の方が一般的ではないかな。

副委員長：1台のトラックを2社でシェアしたときに、それぞれの会社の荷物の嵩で運賃を決めるという意味で“量率”を使うケースもあると思われるが、“料率”の方が一般的だと考える。

委員：当社でも“料率”しか用いていない。

委員長：“料率”に変更したい。

(P7 Step 5 効果算出のイメージ)

委員：改善策①により待ち時間が削減できても、CO₂排出量は減らないのではないかな。

副委員長：アイドリング時間が短くなることによるCO₂削減効果は算出できる。

委員長：アイドリング時間の短縮化に加えて、それ以外の効果が補足的にわかるような表現ができるとよいのではないかな。

事務局：“その他効果”という欄を設けることも一案である。

委員：省エネ法における算定方法の中で、燃料法を用いていけば、待ち時間の削減効果を得ることはできるが、燃費にデフォルト値を用いた燃費法、トンキロ法の場合、効果は出ないのではないかな。

委員：条例でアイドリングを禁止している地方自治体も少なくない。アイドリングストップを実施している場合、待ち時間削減とCO₂削減は関係がなくなってしまうのではないかな。

事務局：当委員会では、指定された時間に到着しても荷降ろし待ち時間が発生し、そのために配送効率が悪くなり、結果としてCO₂増につながっているという問題意識から検討を進めてきている。

委員：Step 5の下段にある表及び説明だけでは、効果算出を実施するのは難しいのではないかと。

委員長：何からの解釈や説明を入れてはどうか。

(その他)

委員：発荷主側は、得意先の仕入れ部門と調整することとなるが、一般的に仕入れ部門は物流に関する理解がないため、我々の提案内容を理解いただけないといったケースもある。この場合、得意先の物流部門や委託物流業者と対話ができると、提案を受け入れていただける可能性も出てくる。

委員：当社においては、物流部門における省エネ取組が他部門に理解されていない現状にある。特に営業部門との調整はハードルが高い。物流部門の省エネのために、当社として何をしなければならず、そのために営業部門がしなければいけないことが整理されていると、社内の説得は容易になると考える。また、営業部門に物流の教育がなされていないといったことも理解が進まない要因の一つだと考える。

(最後に)

委員長：本日いただいた意見を踏まえて、可能な範囲で反映させていただきたい。

事務局：ご意見等あれば、ぜひメール等で事務局宛にいただきたい。

【決定事項】

- ・資料2-1の以下の事項について、事務局で、本日の意見を踏まえて修正案をまとめ、次回委員会で提案する。
 - P3 ドライバーへのヒアリングシートの例
 - P5 Step 3の“量率”を“料率”に変更する
 - P7 Step 5の効果算出の記載、その他効果の欄の追加

2) アウトプットについて

事務局より、資料3-1に基づき、当委員会のアウトプットの構成(案)について説明がなされ、了承された。続いて、資料3-2に基づき、政策的事項の経過と当委員会としての扱い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】

副委員長：これまでの議論も振り返ると、課題の記載にとどめることとして、政策的事項までは記載しなくてもよいのではないかと。

委員：5項目どれも難易度が高く、実践には結びつかないと思うので、記載はしなくてもよいのではないかと。

委員：技術的に困難が予想されるが、施策2の待ち時間を減らすとCO₂削減につながるといったことが目安でもいいので出すことができれば、物流部門以外に対して交渉や提案がしやすくなると思う。

委員：当社における配送方面別のエネルギー効率を調べたところ、東京都内が最も悪かった。その要因は、道路事情の問題もあるが、得意先の倉庫等が狭いことから納入単位も小さくなり、結果として小型車両を用いなければならないことだと想定できる。したがって、積載率だけが問題ではないと考えることから、施策5の有効性は少し疑問が残る。実現性を考えると、この中では、施策2しかないと思う。

委員：施策1は算出することそのものが目的化する恐れがある。施策3は物流費の削減要請といったことにつながる恐れがある。施策4、5も困難な部分があり、あり得るとすると施策2しかないと思う。

委員：施策1は着荷主側でデータが取れるのかといった問題がある。施策3は社内で検討する場合は不可欠であるが、社外とのやり取りで用いることは困難だと思う。施策5は北欧で実施された例があるとのことであったが、日本では難しいのではないかと。

委員：待ち時間について、着荷主の意識は薄いと思われるが、一方でいろいろな物流センターを

みると、物理的な要因よりも人的要因によって影響が出ていると個人的に考える。したがって、待ち時間を共通指標化することによって、着荷主も問題意識を持ち、結果としてWIN-WINになる可能性がある。一方、指標3については、得意先を説得するための材料ではなく、まず発荷主自身が得意先ごとの物流コストを把握し、課題を認識していただくことが重要だと考える。

事務局：得意先に総額を示してしまうと問題は発生するが、割合や指数を示すことで相対的な非効率を認識してもらう用途はあるのではないかと考える。

委員：施策1は実効性に疑問がある。施策3は社内での検討の際には重要であるが、得意先に対して提示することは難しい。施策4については、課題は多いが、方向性としては重要だと考える。施策2については他委員と同意見である。

事務局：各委員からの意見を踏まえると、まず施策3は得意先との交渉のためではなく、営業部門との交渉の際に重要だとの意見が多かったことから、政策的事項としてではなく、手引きの中に記載するようにしたい。また、施策2は、政策的事項として何らかの形で整理することとしたい。

【決定事項】

- ・政策的事項として施策2を整理する。ただし、記載内容等について、事務局で検討し、次回委員会で提案する。
- ・施策3については、営業部門との調整の際に重要な項目として、手引きの中で記載する。

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、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12回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会＞

日時：2010年2月16日（火）15時～17時

会場：中央大学駿河台記念館 5F 510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