

**第3期ロジスティクス環境会議
第1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：2008年10月2日（木） 15：00～16：45

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：33名

IV. 内 容：

- 1) 活動内容アンケートの結果について
- 2) 活動内容について
- 3) 副委員長について

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. 委員長、委員紹介

事務局より、山本委員長の紹介が行われた後、山本委員長より「取引条件については、環境会議の第1期より検討を進め、第2期では実践を意識した施策案をまとめた。その施策案については、本年度のグリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業として認定を受け、現在、その具体化に向けた調査が進められている。今回、本委員会には、新たなメンバーにもご参画いただいていることから、別の観点から検討を進め、物流分野におけるCO₂削減に寄与するような成果を出したい。」旨の挨拶がなされた。

続いて、各委員より自己紹介が行われた。

VII. 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2-1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。

2) 物流に係る取引条件を検討するねらい

事務局より、資料2-2に基づき、物流に係る取引条件を検討するねらいについて説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

委員長：スライド13を見ると、1990年代から2000年代にかけてロードファクターが減少しているが、その要因と取引条件との関連について、定量的な裏づけデータがあれば教えていただきたい。

事務局：ご指摘いただいたようなデータはないが、2003年度に当協会で開催した調査では、取引条件が物流交通に与える影響を参考資料2にあるフローで整理するとともに、マクロデータを用いて、取引条件の改善効果を算出した。

委員長：トラック等の単体対策により、効率化は進んでいると考える。

事務局：スライド11にあるとおり、原単位は改善しているが、総量は依然として多い。また、我が国のCO₂排出量総量で見ると、運輸部門で我が国全体の約2割を占めている現状にある。

委員長：物流分野におけるCO₂削減施策として、単体対策、車両大型化、輸送の効率化等もある中で、取引条件の見直しを実施していくことは他の施策と比べると大変難しいことだと思う。しかしながら、CO₂削減に向けて、少しずつでもいいので実施していくべきだと個

人的に考える。

事務局：すべての取引条件が悪いということではなく、その中でも不合理なもの、設定根拠が分からないものについては、改善を促していくような活動が必要だと考える。

Ⅷ. 議 事

1) 活動内容アンケートの結果について

事務局より、資料3-1、3-2に基づき、活動内容アンケート結果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後、了承された。

【主な意見】

委員長：資料3-1は、取引条件に関する様々な問題が整理されており、非常によい検討材料になると考える。

委員長：回答内容を大きく分類すると、①実態調査と定量化、②事例収集、③取引条件にかかわる全般的な内容の検討、④中継物流の共同化の深堀になると考える。

2) 活動内容について

事務局より、資料4に基づき、2008年度の活動内容（案）について説明が行われ、以下のような意見交換が行われた。

【主な意見】

(資料4について)

委員：時間指定とリードタイムを選択した理由を教えてください。

事務局：資料3-1にある回答結果に基づいて選択した。

委員：“キ. その他”の回答数が2社となっているが、内容を見ると“エ. 取引条件の影響と考えられる環境負荷増の影響”に含むべきではないかと個人的には考える。

(案1、2について)

委員：時間指定はリードタイムの1つと理解すべきであり、分けて検討してもあまり意味がないのではないかと考える。また、CO₂削減効果を考えると、リードタイムに起因する部分の方が割合として大きいのではないかと考える。

委員：リードタイムを緩和しても、結果として廃棄量が増えるといったことが想定できるとともに、そもそも実現性があるのか疑問である。一方、時間指定は、例えば、共同配送を実施する上でもクリアしなければいけない課題であり、必要性が高いテーマだと考える。

委員：発荷主の立場としては、リードタイムの緩和によって、いろいろな輸送モードが選択することができることから、効果も大きいと考える。しかしながら、着荷主の立場で考えると、棚卸資産の削減のために調達リードタイムを短くしている現状であることから、リードタイムの緩和を実現することは難しいのではないかと考える。一方、時間指定については、指定数を少しでも減らすことで、トラック台数が減少するのは確かなことであり、検討に値するのではないかと考える。

委員：個人的には、リードタイムの中に時間指定が含まれると考えるが、リードタイムの検討をすると、鉄道における輸送枠の問題等が出てきて、より検討が複雑になると考える。したがって、時間指定をテーマに検討した方がよいと考える。

委員：発荷主の立場で考えると、時間指定を少しでも緩和していただきたいと思っている。しかしながら、着荷主の立場で考えると、午前中に入庫作業を完了させたいということで時間指定している。仮に、時間指定を緩和するとなると、他の作業に影響が出てしまう。

委員：自分の経験した中では、翌日午前着で配送指示しても、届け先は土曜日で休みといったことや、保管場所がないとあって発着荷主で言い争っていたケースがあった。これらのことで一番被害を受けるのは運送事業者であることから、これらの検討が必要ではないかと考える。

委員：リードタイムについては、消費者に近いところほど厳しく（短く）なっていると考える。

また、時間指定そのものは、決して悪いことではないと考える。ただし、一方的に指定されてしまうことで車を回転させることができないことが課題となる。発着荷主で認識を共有するとともに、ガイドラインのようなものが作成することも一案ではないか。

委員：それぞれの企業の立場や取扱商品等で見方が異なると思う。したがって、いきなり業種等を絞って細かい調査をするのではなく、まずはそれぞれの立場で、時間指定を設定している理由、設定時に工夫している点、逆に時間指定をなくしたらこのようなメリットがあるということを出し合って、それらを共有化することが必要ではないか。

委員：第2期ではロットに焦点をあてて、中継物流共同化という提案をまとめた。第3期については、“時間”をテーマとして、時間指定の検討をしながら、リードタイムについても余力があれば検討してはどうかと考える。

委員長：今までの議論を踏まえ、本委員会では時間指定をテーマに検討を行うこととしたい。

(調査について)

事務局：資料4で示したような細かい調査を行うのではなく、まずは、①時間指定する側に対して、設定する理由、②時間指定される側に対して、その指定がなくなることにより想定される効果等について調査を実施したい。

委員長：事務局から提案があったとおり、現在、時間指定をしている側、されている側双方で、どのようなことを実施しているかについて、皆様にご回答いただきたい。

事務局：様々な意見が記載できるように、調査票は、自由記入を基本にしたいと考える。

委員長：何もないとかえって記載しにくい方もいると思うので、簡単なキーワードがあるとよいと考える。

【決定事項】

- ・本委員会では「時間指定」をテーマに検討を行うこととする。
- ・時間指定に関する調査を実施する。

3) 副委員長について

事務局より資料5に基づき説明がなされた後、山本委員長より、第一貨物 大山氏、リコーロジスティクス 小島氏、バンダイロジパル 梅津氏の推薦があり、全会一致で承認された。

最後に、事務局より、ロジスティクス環境会議 企画運営委員である、恒吉氏、栗田氏、山田氏、高松氏にも適宜御協力いただきたい旨の依頼がなされた。

IX. 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