

第3期ロジスティクス環境会議
第3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1月19日（月） 15：00～16：55

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：26名

IV. 内 容：

1) 業種等による分類・整理イメージについて

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) 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、1-2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) 時間指定に関するアンケート結果について

事務局より、資料2-1に基づき、当面の活動内容についての説明がなされた後、資料2-2、2-3に基づき、業種等による分類・整理イメージ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2-2の各分類の記載内容について)

副委員長：分類3の小分類にコンビニエンスストアも追加すべきと考える。

委 員：分類4の備考欄にある取組を当社でも行い、配送効率は向上したが、一方で物量が減ると件数的には午前中だけで配送が済むにもかかわらず、午後にも配送しなければならないといったことにより、非効率を招いている部分もある

委 員：分類1は一般論としてはそのとおりだが、①メーカーの指定倉庫に納品する際には厳しい時間指定を受ける、②工場のラインまで納品するように指示を受けることもある、③重量物については荷降ろしに係る作業等が発生するため時間指定が必要、と考える。

委 員：分類2の小分類については、小規模卸であっても「指定なし」ということはないと考える。

委 員：トイレタリー業界においても、分類2については、卸の規模に係らず、基本的には午前指定を受けている。逆に小規模卸であるほどバースの制約により厳しい時間指定を受けている。

委 員：分類3については、「卸・小売センター→小売店舗」という記載でよいと考える。また、小売店舗についても、①開店前、②午前中、③午後の3回配送があり、物量的には当社の例ではそれぞれ①4割、②3割、③3割ほどである。車輛台数としては1日50台程度あり、決して少ない量ではない。

委 員：営業倉庫の業務・運営の立場で見ると、午後出荷作業をするために、午前入庫となっている。一方配送業務については、納品時間に合わせた配送計画を立て、実施している。

(荷降ろし待ち時間について)

委 員：指定された時間にいっても荷降ろしができないことが時間指定の課題と考える。その課題

について物流事業者の方から実情等についてご意見をいただき、お互いの立場に対する理解を深めながら検討すべきと考える。その結果を受けて、必要に応じて、着荷主側も、①荷受時間を長くすること、②入庫に係る作業効率を向上させること、③人員を増やすことなどを考える必要があるのではないかと個人的に考える。

委員長：裏づけとなるデータがあると、相互理解も進むのではないかと考える。

委員長：物流事業者の立場から荷降ろし待ち時間に係る現状について教えていただきたい。

委員：当社の例ではないが、大手家電量販店への納品時に待たされるという話をよく耳にする。

委員：当社では、帰りの空車トラックをマッチングさせる事業を行っているが、物流センターにおけるピッキング等の作業が遅れることでマッチングさせたトラックが使用できないといった課題がある。また、家電量販店の時間指定が厳しくなるとともに、スポットの発注も増えているが、それらは夜間配送となっている。これらの課題について荷主と協議を行い、有料化に踏み切ったこともある。

委員長：料金に反映させることに対して、荷主の理解をどのように得たか教えていただきたい。

委員：率直に提案をすることでご理解いただいた。

委員長：たいへん意義深い取組であり、公表できる範囲で情報提供いただきたいと考える。

委員：入荷トラックの集中による荷降ろし待ちの発生ということであれば、バース等の着側の施設や荷受作業の効率といったことも検討対象になるのではないかと考える。施設については、例えば、当社では、15mの下屋を設けて、70～80台の大型トラックはその下屋で荷降ろししていただくことで、滞留を防いでいる。

委員：「時間指定を見直すことでグリーン物流にどのような影響を与えるか」が本委員会の検討テーマとすると、「待ち時間」と「時間指定」がどのようにリンクするのか個人的に疑問であると同時に、「待ち時間」の問題は個別企業の問題になってしまうのではないかと考える。さらに「待ち時間」等の他の制約条件を含めると焦点がぼやけてしまう恐れがある。また、トラックを午前と午後で2回転できれば効率が上がることは理解できるが、時間指定によりどの程度阻害されているのかといったことがよく分からない。時間指定の何が問題になっているのかといったことに焦点を当てて検討を進めた方がよいと個人的に考える。

事務局：一言で時間指定といっても「合理性の有無」が重要だと考える。「合理性のある時間指定」とは、着荷主側としては設定した時間に合理性はあるものの、物流事業者の立場からすると納品時間をあと30分遅くすることで、積載率向上しCO₂削減につながるといったことであり、これらは物流事業者側からの提案等により改善につながるのではないかと考える。当委員会では、このような「合理性のある時間指定」について検討してはどうかと考える。

(検討対象について)

委員長：分類1から6について幅広く検討するのか、検討対象をいくつか絞った方がいいのかご意見いただきたい。

委員：資料2-3に記載されている事項プラスαのデータが必要となるが、これらのデータが入手できるか否かという視点で対象を絞り込む必要もあるのではないかと個人的に考える。

委員長：課題、及び当委員会のメンバー等を総合的に勘案すると、分類2、3を対象にしてはどうかと考える。

委員長：今後、具体的な調査が必要となるが、分類2、3の中で、さらに業種等を絞った調査・検討を行うかどうかについて教えていただきたい。

事務局：現時点で業種を絞り込むところまでは考えていない。

(調査にあたって収集すべきデータ等について)

委員：発荷主である当社のデータでは、件数ベースでは午前指定、午後指定ともに50%ずつであるものの、物量ベースでは午前指定が75%に対して午後指定が25%であった。ただし、実際に輸送事業者でどのように配車されているかといったことまでは不明であるが、仮に平準化することによりCO₂排出削減にどの程度効果があるのか検討してはどうかと考える。

委員：資料２－３の図表にある配送ロットの大小による相関の有無は不明だが、少なくとも配送重量データを把握する必要があるのではないか。

委員：重量をどのように捉え、どのように検討に活かすのか教えていただきたい。

委員：ある日のあるエリアで換算重量、及び時間指定の有無でそれぞれの件数を算出するとともに、４トン車換算で何台必要になるか推計する。次にその条件の基で時間指定を見直し物量を平準化させるとどうなるかを推計し、削減効果を見ることは考えられる。ただし、実際にその台数を走らせているかどうか、あるいは積載率がどの程度かというところまでは発荷主のデータだけでは把握することができないと考える。

委員：メーカーから卸の配送に関しては午前指定、逆に卸から小売店舗には午後配送ということであれば、その意味では車輛の使用に関してバランスが取れているとも考えられる。ただし、それらが把握できるのは物流事業者だと思う。

副委員長：積載率の把握も重要ではないか。

委員：積み合わせの場合、積載率をどのように評価すべきか難しい部分がある。

委員：分類ごとに、納品車輛 100 台あたりどの程度納品時間を指定しているのか、その割合も整理してどうかと個人的に考える。

委員：あるメーカーでは 9 時ジャストの納品時間から前後 1 時間のアローアンスをとったところ、CO₂ で 5%、コストで 10%削減効果があるとのことであった。これらも参考になるのではないか。

委員長：本日いただいた意見を踏まえて、調査対象、調査項目を整理し、次回委員会に提案したい。

【決定事項】

- ・検討対象としては、資料 2－2 の分類 2，3 とする。
- ・資料 2－2 については、本日の議論を踏まえて、追加・修正する。
- ・次回委員会で、事務局より、調査対象、調査項目等の素案を提案する。

2) その他について

次回委員会の日程については、別途事務局より連絡を行うこととなった。

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