## 第3期ロジスティクス環境会議 第6回グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

2009年6月25日(木) 15:00~17:00 中央大学駿河台記念館 610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
  - 2) グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業の結果について
- 3. 議事
  - 1) 事例編の取りまとめイメージについて
    - (1) 設問 I について
    - (2) 設問Ⅱについて
  - 2) 今後の進め方について
- 4. 閉 会

## 【配布資料】

資料1-1 : これまでの経過と本日の検討事項
 資料1-2 : 設問Ⅰ. 改善事例の整理(第5回委員会 資料2-3)
 資料1-3 : 設問Ⅱ. 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組の整理(第5回委員会 資料2-4)

資料1-4:アンケート結果からの考察(アクション別)(第5回委員会 資料3-2)

資料1-5 : 今度の活動について(第5回委員会 資料4)

資料2-1 : 事例編で掲載すべき内容について(案)資料2-2 : 事例編 設問 I 取りまとめ項目(案)資料2-3 : 事例編 設問 I 現状(第5回委員会提示)

資料2-4 : 事例編 設問 I 修正案

資料 2-5 : 事例編 設問 I 修正案 (荷主用 2)、3-1) のみ抜粋) 資料 2-6 : 事例編 設問 I の取りまとめイメージについての検討事項

資料3-1 : 事例編 設問Ⅱ 取りまとめ項目 (案) 資料3-2 : 事例編 設問Ⅲ 現状 (第5回委員会提示)

資料3-3 :事例編 設問Ⅱ 修正案

資料3-4 : 事例編 設問 II 修正案 (荷主用 2)、3-1) のみ抜粋) 資料3-5 : 事例編 設問 II の取りまとめイメージについての検討事項

資料4 : 今後の進め方について(案)資料5 : 2009 年度スケジュール(案)

参考資料1 : 第5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

# 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5回委員会(2009年5月19日(火):出席者26名)
  - (1) 主な議事内容
    - ・アンケート結果報告(資料1-2、1-3、1-4)

図表 1 - 1 回答社数

	合計	内	訳
		荷主	物流事業者*1
回答数	1 6	7	9

\*1 物流子会社も含む

図表 1-2 各設問別事例収集数(設問Ⅰ、Ⅱ)

	I. 改善できた事例					Ⅱ. 実施できなかった事例				合計	
	I - 1	I - 2	I - 3	I - 4	小計	$\Pi - 1$	II - 2	II — 3	$\Pi - 4$	小計	
回答数	8	3	4	8	2 3	4	7	2	1	1 4	3 7
荷主	2	1	0	3	6	1	4	1	0	6	1 2
物流 事業者	6	2	4	5	1 7	3	3	1	1	8	2 5

- \* 事務局で分類を変更したもの有
  - ・今後の検討項目について (資料1-5)

#### (2) 決定事項

- ・当事者間での取組を推進するためのツールとして、今回収集した事例をベースに、取りま とめを行う。
- ・第6回委員会において、事務局より、事例の取りまとめイメージ案及び追加調査項目案を 提案する。また、それらの案を策定するにあたり、一部の方にヒアリングを実施する。
- ・各事例に目を通していただき、気づいた点等あれば、事務局まで連絡いただく。
- ・「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」の結果報告等については、別途実施主体と調整する。

## 2. 本日の流れ

- 1)報告
  - (1)「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」の結果について
- 2) 検討事項
  - (1) 事例編の取りまとめイメージについて
    - i ) 設問 I について
    - ii) 設問Ⅱについて
  - (2) 今後の進め方について

以 上

# 設問 I. 改善事例の整理(第5回委員会 資料2-3)

区	要因		改善事例等		
分		内容	取組が進んだ要因	実施上の課題	他に拡大させる際の課題
時	1.	・(前日等に) 納品時間等の事前連絡、調整	・待機させられているトラックがほとんど同じ時間帯の指定(1-1)	・他社トラック乗務員とのトラブル(1-1)	・納品先担当者とのコミュニケーション
間	荷降	(1-1~4)	・発荷主、協力会社含めて一体となった取り組みの実施(1-2)	・先方担当者不在の場合は調整不可(1-2,4)	・調整にかかる手間
指	待ち		・継続的な協力要請を実施(1-2)		・待ち時間による環境負荷増への理解
定	時間       ・       ・       ・       ・       ・       き				・ドライバーから各納品先の情報入手、活用
の	削減	・専用バースの確保依頼(1-5)	・待ち時間が長い納品先を定期訪問、及び対策協議	・朝一番の納品指定となるケースが多く、早朝割増な	・納品先との事前合意
合			・納品先と対等な立場による事前協議の実施	どのコストアップ要因のケース有	
理		・共配専用業者への切り替え(1-6)	・運賃の調整(取引先、実運送業者双方)		
性		・他運送会社とともに待ち時間改善要請(1-7)			
有		・荷降ろし待ち時間長時間化の改善要請(1-8)	・営業部門が顧客に対し「運賃UPによる値上げ」を要請	・作業は着荷主が行うため、着荷主都合により待ち時 間が前後する	・着荷主からの不満
	2.	・実態把握に基づく指定時間の緩和要請	・他業者の納品実態を含めた実態把握		・納品先とのWIN-WINの関係構築
	輸送	(2-1)	・納品先に対し、時間指定緩和によるデメリットがないことを強調		・発荷主から物流事業者側への過度な要請へ
	距離				の対応(オプション料金設定等)
	削減	・指定時間の見直し(2-2)	・発着荷主双方でコスト削減の目的合致		<ul><li>CO₂削減のみを目的とすると調整が進まな</li></ul>
			・見直しによる変更は一部分であったため		٧١
	3.	・①午後一納品、②夕方以降納品の実施(3-1)	・①午後一納品は着荷主側からの要望であったため		
	AM		・②着荷主センターが終日稼動センターでかつ当社近隣のため		
	PM	・早朝納品の実施(3-2)	・早朝納品を希望する納品先が多数あり、利害が一致	・乗務員の拘束時間拡大	・納品先の物流実態、作業サイクルを把握し
	平		・発荷主の支援	→当社倉庫の積み込み作業開始時間を早め時短実現	た上での効率化等の提案
	準	・午前配送と午後配送の運賃価格差設定(3-3)	・目的を理解してもらうこと		
	化	・早期納品予約システムによる平準化促進(3-4)	・エリアに差別なくサービスを提供	・物量の少ないエリアでは非効率	・運用ルールの取決め
			・営業責任者の時間指定料コスト効果への理解	→予約可能/不可能なエリアの区分	・エリア設定方法
	そ	・システム等を用いて効率的配送コースの設定	・納品先が集中している地区に限定したルートの組み合わせ(4-1)		
	の	(4-1,2)	・人力による調整の煩雑さの解消(4-2)		
	他	・追加料金等の要請(4-4,4-5,1-8)	・有料道路使用の方が、増便するよりもコスト削減となったため(4-4)	・経済情勢の変化により廃止(4-4)	・ETC割引のトラック拡充等(4-4) ・渋滞緩和策(4-4)
		・総合的な観点で時間をかけた説得(4-6)	・メリット、環境問題等を説明したため	・あまり生じていない(実施1~2ヶ月後は確認の問題点の把握を行い、都度対応)	・焦らないで実施すること
		・月間を通した平準化(4-8)			
合理	• 自社	:他部門等への教育、情報提供等(2-3,4-7)	・運賃アップになると説得したため(4-7)		・当社顧客である販売商社の説得
性無	• 着荷	主への確認 (4-3)	・翌日午前指定が何ら根拠のないものが多かったため		

【凡例】 括弧は事例番号と対応

# 設問II. 改善を進めようとしたものの実施できなかった取組の整理 (第5回委員会 資料2-4)

区	要因		改善事例等
分		内容	実現に至らなかった要因
時	1.	・(前日等に) 納品時間等の事前連絡、調整 (5-1,2)	・時間調整や他部門調整の <b>手間</b> を理由に進まない(5-1)
間	荷降ろし		・結局、当日の物量、あるいは到着順での荷降ろしになる(5-2)
指	待ち時間		・早期開門により納品先側の <b>費用増</b> となることから調整困難(5-2)
定	削減	<ul><li>・専用バースの確保依頼(5-3)</li></ul>	・早朝時間を指定され、 <b>コストアップ要因</b> となり断念
$\mathcal{O}$		・同業他社との共同配送(5-4)	・同業他社及びその取引先を含めた利害調整
合	2.	・納品時間調整、及び緩和要請(6-1~5)	・ <b>荷受側の作業スケジュール変更</b> 及びシフト変更を伴うため(6-1)
理	輸送距離		・納品先の入庫/出荷スケジュール上、指定時間での納品が必要(6-3)
性	削減		・顧客の立会い、製品到着後の調整作業等を考慮すると時間指定が必要(6-2)
有			・納品先が指定時間の変更を了承しても、当該時間はトラックが一杯で敷地内
			に入れず、結果として納品できない(6-4)
			・結果的に時間指定の見直しが実現せず(6-5)
		・配送ルートの組み換え(6-6)	・納品時間に間に合わないため、計画どおり実現できず
		・同業他社との共同運行(6-7)	・納品時間以外の付帯作業部分、貨物の受け渡し場所の調整
	3.	・午前集中から一部午後へのシフト(7-1)	・配車ルート、物量、車種が一定でないため、予約のベースとなる車輌、スペ
	AM		ースの特定が困難
	PM	・1日2便(AM、PM)から1日1便体制への見直し提案	・得意先へのサービス低下となり担当営業がメリットを感じない。
	平準化	(7-2)	・CO2を削減する意識が他部門に感じられない。
	その他	・月末集中の平準化に向けた月初、月中納品の運賃値引き	・実施したものの大きな改善が得られず、廃止
		(8-1)	

【凡例】 括弧は事例番号と対応

# アンケート結果からの考察(アクション別) (第5回委員会 配布資料3-2)

	分	 類	時間指定及びそれらに付	随する事項の見直し実施可否	見直しを推進する	ための施策等 (一例)
	大分類	小分類	発荷主/物流事業者	着荷主側での見直し	民民ベース(当事者ベース)	行政等
0	物流事業者、発荷主でのCO <sub>2</sub> 増(物流非 効率)への気づき 物流事業者 発荷主		(この段階では発生しない)	(この段階では発生しない)		
1	物流事業者から発荷主への確認、要請物流事業者発荷主		・物流事業者及び発荷主の物流 部門だけで対応できるものは、 実施可能	(この段階では発生しない)	<ul><li>・物流事業者、発荷主の対話、 協議</li><li>・CO<sub>2</sub>削減効果等のメリット の算出、説明</li></ul>	・物流事業者、発荷主による協議 推進 ・メニュープライシングの推進
2	発荷主の物流部門から関係部門への確認、 要請 発荷主 物流部門 関係部門		・物流事業者及び発荷主(物流部門、関係部門)だけで対応できるものは、実施可能	(この段階では発生しない)	・物流部門と関係部門の対話、協議 ・CO <sub>2</sub> 削減効果等のメリット の算出、説明	
3	発荷主から着荷主への確認、要請発荷主	【合理性のない時間指定】 ・指定時間以外でも支障がない。 ・習慣的に指定(なぜその時間か不明) ・発荷主側(営業部門等)都合で指定	(・右記に対応する形で) 実施 可能	・納品時間の変更等の実施可能	<ul><li>・関係者への教育</li><li>・CO<sub>2</sub>削減効果等のメリット</li><li>の算出、説明</li></ul>	・「合理性のない納品時間指定削 減」の普及、PR
4		【合理性のある時間指定】 ・後工程等の制約により、ある範囲の時間 内での納品が必須		・一部分の見直し、変更の場合は対応可能	<ul><li>・物流事業者、発荷主、着荷主</li><li>3者による協議</li><li>・CO<sub>2</sub>削減効果等のメリット</li></ul>	者による協議推進 ●事例等の情報提供、PR
5			・右記により実施不可  (・着荷主側提案の検討)	・全面的な見直し、コスト増等につながる場合は対応不可能 (発荷主等へコスト負担、値下げ等の逆提案)	←一般的な物流フローにおけ る、省エネ法の算出範囲では、	

資料1-5 2009.6.25

# 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. 資料1-4のNo. 0~4部分の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

- 2. 資料1-4のNo5部分の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

CO<sub>2</sub>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

#### 事例編で掲載すべき内容について(案)

#### 1. 事例編のねらい

荷主の物流部門、物流事業者の方が、本事例編を読んだ後に、行動ができる(行動してみようと思える)ような情報を掲載する。

#### 2. 改善のために必要な活動の手順

## ア) 気づき

・誰の発意・提案により、社内(事業所内)での具体的な検討をはじめることとなったのか。

## イ)(他部門、他社への)働きかけ・要請

- 誰が働きかけを行ったのか。
- ・(すんなり納得いただけなかった場合)調整・説得できたポイント

## ウ)取組内容

- 取組内容
- ・取組実施による、①時間指定、②荷降ろし待ち時間の差異の図示化

#### エ) 実施後に生じた課題

## オ) その他

- ・他に拡大させるための課題
- · C O 2 削減効果

以 上

# 事例編 設問 I 取りまとめ項目(案)

掲載すべき内容案(資料2-1)	現状(第5回委員会提示:資料2-3)	修正(案)(資料2-4(物流事業者)、資料2-5(荷主))
	●事例タイトル (荷主/物流事業者の別)	
ウ)取組内容	1-1)改善事例の内容について	
ウ)取組内容		1-2)取り組みによる差異
ア) 気づき		2) 気づき
イ)働きかけ・要請		3 1)働きかけ・要請
イ)働きかけ・要請	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)
エ)実施後に生じた課題	4) 取り組み実施後に生じた課題等について	
オ) その他	5-1) 本取り組みを他のルート/他の取引先に拡大させる	る際の課題等について
オ)その他	$5-2$ )(算出/推計している場合) $\mathbf{CO}_2$ 削減効果につい	~

以 上

## 事例編 設問 I 現状 (第5回委員会提示)

# 設問 I 改善事例について

## 事例1-2. 配車担当による同行調査及び荷主等との調整による荷降ろし待ち時間削減 【物】

## I-1-1) 改善事例の内容について

①配車担当がドライバーに同行し、納品先の状況について調査

慢性的に納品待機が発生? 1日で大量に入荷する場合のみ? どのような場合に荷卸待ちが発生するのか、昼前に行けば納品車輌が少ないなど納品先の実態調査と原因分析を実施した。

②配車組みの改善

慢性的な場合 : 物量を勘案し朝一番納品の配車組はせず、納品時間を事前連絡し納品する。

大量入荷時のみ:荷主を経由し事前確認、納品時間を調整し2件目以降に配車組する。

## I-1-2)取り組み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)

- ●諦めることなく荷主に継続的な改善協力依頼を続けたこと。
- ●得意先担当者と納品先の理解。
- ●乗務員の拘束時間削減、倉庫の残業削減など協力会社も含め共通の課題として一体となり取り組みができたこと。

#### I-1-3)取り組み実施後に生じた課題等について

●先方担当者不在などで確認が取れない場合、また先方の返答が遅れ配車組できない場合も発生、 従来通りの対応をせざるを得ない場合もある。

## I-1-4) 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

- ●納品先の待ち時間によるロスや環境負荷を荷主が意識できるか。
- ●実態調査などにかかる労力、コストを捻出できるか。
- ●配車担当者が、乗務員の持っている全ての納品先の情報を如何把握し、活用できるかが最大のポイントである。

#### I-1-5) (算出/推計している場合) $CO_2$ 削減効果について

### 事例3-2. 早朝納品の実施 【物】

#### Ⅰ-3-1) 改善事例の内容について

① 納品時間帯を後ろにずらせないなら前にずらせないか?

朝一納品や午前中指定の時間は変更できないところが大半、よって通常の朝一 AM8:30 などより早い時間に納入できる納品先の有無について調査。幸いに通常の朝一番より早く納品できる納品先が多数存在、早朝(AM5:00~など)納品を1番の納品先として配車組を行う。

## I-3-2)取り組み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)

- ●取り扱う貨物の業態によるが、幸いにも市場や卸問屋など早朝納品を歓迎する、もしくはご指定される納品先が多数存在していたこと。
- ●双方の利害が合致したこと。
- ●荷主には物流の実態、取り組みの説明などを行い、オーダー締め切り時間の遵守、納品先への確認や 調整などでご支援いただいたこと。

#### I-3-3)取り組み実施後に生じた課題等について

●乗務員の始業時間が大幅に早まることから、拘束時間が拡大。

対策としては乗務員の当社倉庫における、積み込み待ち時間ゼロを目標に倉庫の作業開始時間も 早め作業の前倒しを図った。(物流の一連の流れ、サイクルをすべて早めた結果、時短につなげた)

#### I-3-4) 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

- ●荷主だけでなく、各納品先の物流実態や作業サイクルを把握、効率化提案できるか。
  - 例:卸問屋で敷地が狭い、倉庫スペースが手狭、営業マンが出勤後営業車に配達製品積み込み。
    - →卸問屋においてもスルー配送を提案、営業マン出勤前に当日配達予定分を納品、常備在庫と スルー形態にしても支障の無い在庫の仕分け etc 実態調査・情報開示していただけるか。
- ●午前と午後ではなく、早朝という時間帯を活用する方向でアンバランス改善を模索。

## I-3-5) (算出/推計している場合) $CO_2$ 削減効果について

## 事例編 設問 I 修正案

# 設問 I 改善事例について

#### 事例1-2. 配車担当による同行調査及び荷主等との調整による荷降ろし待ち時間削減 【物】

## 1-1)改善事例の内容について

#### ①配車担当がドライバーに同行し、納品先の状況について調査

慢性的に納品待機が発生するのか、1日で大量に入荷する場合だけなのかといった、どのような場合 に荷卸待ちが発生するのか、昼前に行けば納品車輌が少ないなど、納品先の実態調査と原因分析を実施 した。

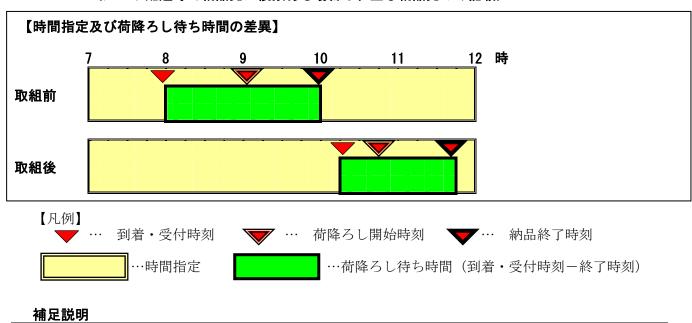
#### ②配車組みの改善

慢性的な場合 : 物量を勘案し朝一番納品の配車組はせず、納品時間を事前連絡し納品する。

大量入荷時のみ:荷主を経由し事前確認、納品時間を調整し2件目以降に配車組する。

## 1-2)取り組みによる差異

(ルート配送等で納品先が複数ある場合は、主な納品先のみ記載)



## 2) 気づき

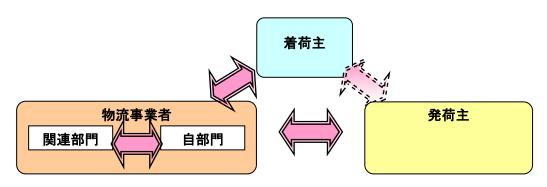
## 具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方		
□ドライバー(自社、協力会社含む)	□現場部門		
■運行管理者等の現場部門	□本社等の管理部門		
□本社等の管理部門	□他社(委託先の物流事業者、物流子会社)		
□他社(荷主)	□他社(荷主)		
□不明 □その他	□その他		

## 補足説明

ドライバーから日常的に「荷降ろし待ち時間が長くて困っている。」という不満を受けていた運行管理者が、改善策の検討提案を行ったのがきっかけである。

## 3-1) 働きかけ・要請



#### (1) 自社関連部門との調整 (■調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

				•
i )	自社関連部門との調整を進めた	主担当部門		
	□本社等の管理部門 ■運	行管理者等の現場部門	□ドライバー	
	□その他(			)
ii )	自社関連部門が改善に協力した	最も大きいポイント		
	■問題・課題に対する理解・協	5力 □コスト削減	□CO₂削減	
	□関連部門への影響少	□トップの関与		
	□その他(			)

## (2)発荷主との調整 (■調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i )	発荷主との調整を進めた	主担当部門			
	■本社等の管理部門	□運行管理	者等の現場部門	□ドライバー	
	□その他(				)
ii)	発荷主が改善に協力した	最も大きいポ	イント		
	■問題・課題に対する理	解•協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□発荷主側への影響少		□トップの関与		
	□その他 (				)

載下さい。)	□調整無)
□ドラ	イバー
	)
$\Box$ C	O <sub>2</sub> 削減
与 □発	荷主の関与
	)
・説得できた	:ポイント等)
通の課題とし	て一体となり取り組み
屋れ配車組で	きない場合も発生、
課題等につし	いて
巴握し、活用 <sup>、</sup>	できるかが最大のポイ

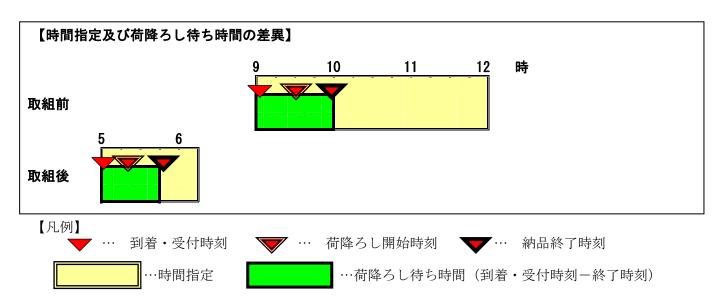
## 事例3-2. 早朝納品の実施 【物】

#### 1-1)改善事例の内容について

① 納品時間帯を後ろにずらせないなら前にずらせないか?

朝一納品や午前中指定の時間は変更できないところが大半、よって通常の朝一 AM8:30 などより早い時間に納入できる納品先の有無について調査。幸いに通常の朝一番より早く納品できる納品先が多数存在、早朝(AM5:00~など)納品を1番の納品先として配車組を行う。

## 1-2)取り組みによる差異 (ルート配送等で納品先が複数ある場合は、主な納品先のみ記載)



# 補足説明

## 2) 気づき

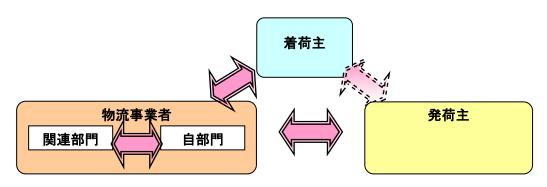
## 具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方		
□ドライバー(自社、協力会社含む)	□現場部門		
■運行管理者等の現場部門	□本社等の管理部門		
□本社等の管理部門	□他社(委託先の物流事業者、物流子会社)		
□他社(荷主)	□他社(荷主)		
□不明 □その他	□その他		

## 補足説明

ドライバーから日常的に「荷降ろし待ち時間が長くて困っている。」という不満を受けていた運行管理者が、改善策の検討提案を行ったのがきっかけである。

## 3-1) 働きかけ・要請



#### (1) 自社関連部門との調整 (■調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i )	自社関連部門との調整を進めた	主担当部門		
	□本社等の管理部門 ■運	行管理者等の現場部門	□ドライバー	
	□その他(			)
ii)	自社関連部門が改善に協力した	最も大きいポイント		
	■問題・課題に対する理解・協	力 □コスト削減	□CO₂削減	
	□関連部門への影響少	□トップの関与		
	□その他(			)

### (2) 発荷主との調整 (■調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i )	発荷主との調整を進めた	主担当部門			
	■本社等の管理部門	□運行管理	者等の現場部門	□ドライバー	
	□その他(				)
ii )	発荷主が改善に協力した	最も大きいポ	イント		
	□問題・課題に対する理	解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	■発荷主側への影響少		□トップの関与		
	□その他(				)

i )	着荷主との調整を進る	公に玉1百ヨ申111			
	□本社等の管理部門	□運行管	理者等の現場部門	□ドライバー	
	■発荷主				
	□その他(				)
ii )	着荷主が改善に協力	した最も大きい	ポイント		
	□問題・課題に対すん	る理解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	■着荷主側への影響	少	□トップの関与	□発荷主の関−	与
	□その他(				)
<b>甫足説</b> 明	月				
	T- 11 AD - 1254 1 14 T-				
3 — 2)	取り組みが進んだ要				
				78 1 10 / A 1 1	
(他部	8門、あるいは取引先	等の調整が必要	だった場合、調整・説	得できたホイント	等)
	18門、あるいは取引先		<u>だった場合、調<b>整・説</b></u> や卸問屋など早朝納品		
対り扱き	18門、あるいは取引先	、幸いにも市場	*		
支り扱う 5納品タ	那門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、	、幸いにも市場	*		
取り扱う る納品タ 双方の和	が門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。	、幸いにも市場 こと。	*	を歓迎する、もしく	くはご指定
対り扱う る納品を 双方の利 寺主には	部門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを	や卸問屋など早朝納品	を歓迎する、もしく	くはご指定
対り扱う る納品を 双方の利 寺主には	が門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを	や卸問屋など早朝納品	を歓迎する、もしく	くはご指定
対り扱う る納品を 双方の利 寺主には	部門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを	や卸問屋など早朝納品	を歓迎する、もしく	くはご指定
対り扱う る納品を 双方の利 寺主には	部門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを	や卸問屋など早朝納品	を歓迎する、もしく	くはご指定
対り扱う る納品を 双方の利 寺主には	部門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを	や卸問屋など早朝納品	を歓迎する、もしく	くはご指定
文り扱う 5 納品を 又方の お主には 調整な	部門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切	を歓迎する、もしく	くはご指定
文り扱う 5 納品 双方の 新主に 調整な 1) 取り	が門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み どでご支援いただいた。	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b>	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切	を歓迎する、もしく	くはご指定
文り扱う の 対	那門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 刊害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み どでご支援いただいた。 少組み実施後に生じた の始業時間が大幅に早	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品	くはご指定 品先への確
文 り か が な な な な な な な な な な な な な	那門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 川害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み だでご支援いただいた。 がでご支援いただいた。 が発いただいた。 が発いただいた。 が出み実施後に生じた。 の始業時間が大幅に早ましては乗務員の当社倉」	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、 車における、積	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切り	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品	くはご指定 品先への確認 開始時間も
文 り か が な な な な な な な な な な な な な	那門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 川害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み だでご支援いただいた。 がでご支援いただいた。 が発いただいた。 が発いただいた。 が出み実施後に生じた。 の始業時間が大幅に早ましては乗務員の当社倉」	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、 車における、積	や卸問屋など早朝納品 行い、オーダー締め切 拘束時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品	くはご指定 品先への確認 開始時間も
文 り か が な な な な な な な な な な な な な	那門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 川害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み だでご支援いただいた。 がでご支援いただいた。 が発いただいた。 が発いただいた。 が出み実施後に生じた。 の始業時間が大幅に早ましては乗務員の当社倉」	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、 車における、積	や卸問屋など早朝納品 行い、オーダー締め切 拘束時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品	くはご指定 品先への確認 開始時間も
文的 女 市 電	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 対害が合致したこと。 は物流の実態、取り組みでご支援いただいた。 がでご支援いただいた。 が一般業時間が大幅に早まれては乗務員の当社倉具 との前倒しを図った。	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、 車における、積 (物流の一連の)	や卸問屋など早朝納品 行い、オーダー締め切 拘束時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品目標に倉庫の作業に	くはご指定 品先への確認 開始時間も
文 的 双 方 間	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 対害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み どでご支援いただいた。 が組み実施後に生じた。 の始業時間が大幅に早ま しては乗務員の当社倉具 をの前倒しを図った。	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まることから、 庫における、 積 (物流の一連のを <b>一ト/他の取引</b>	や卸問屋など早朝納品 行い、オーダー締め切 拘束時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを だれ、サイクルをすべて	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品を制御を持ての事でで、 目標に倉庫の作業に で早めた結果、時短 で早めた	くはご指定 品先への確認 開始時間も
文 5 女 5 古 8	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 対害が合致したこと。 は物流の実態、取り組み だでご支援いただいた。 が組み実施後に生じた。 が始業時間が大幅に早また。 では乗務員の当社倉具 では乗務員の当社倉具 では、各納品先のかまでなく、各納品先のな	、幸いにも市場 こと。 みの説明などを こと。 <b>課題等について</b> まこおける、積 (物流の一連ので 一ト/他の取引を 物流や作業	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切り 有東時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを だれ、サイクルをすべて	を歓迎する、もしく り時間の遵守、納品 目標に倉庫の作業 で で早めた結果、時短 で 化提案できるか。	<ul><li>はご指定</li><li>品先への確認</li><li>開始時間も</li><li>ほにつなげた</li></ul>
文 5 又 青 間 り 納 方 主 整 り 務 策 め 一 主 : 取 員 と 作 り に わ り 所 に と り 務 策 め 一 主 : り 所 に と り で り に 即	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 対害が合致したこと。 は物流の実態、取り組みでご支援いただいた。 がでご支援いただいた。 が他業時間が大幅に早まれては乗務員の当社倉に との前倒しを図った。 本取り組みを他のルーナでなく、各納品先のも は屋で敷地が狭い、倉具	<ul> <li>幸いにも市場</li> <li>こと。</li> <li>みの説明などを</li> <li>課題等について</li> <li>はか流の一をはいる。</li> <li>一ト/他の取引を</li> <li>一ト/他の取引を</li> <li>本のでは、</li> <li>本のでは、</li> <li>は、</li> <li>かがまる。</li> <li>は、</li> <li>かがまる。</li> <li>は、</li> <li>かがまる。</li> <li>は、</li> <li>かがまる。</li> <li>は、</li> <li>かがまる。</li> <li>は、</li> <li< td=""><td>や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切り 有東時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを だれ、サイクルをすべて たれ、サイクルをすべて サイクルを把握、効率 狭、営業マンが出勤後</td><td>を歓迎する、もしく り時間の遵守、納品 目標に倉庫の作業 で早めた結果、時短 で早めた結果、時短 化提案できるか。 営業車に配達製品</td><td>はご指定 品先への確 開始時間も 記につなげた 積み込み。</td></li<></ul>	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切り 有東時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを だれ、サイクルをすべて たれ、サイクルをすべて サイクルを把握、効率 狭、営業マンが出勤後	を歓迎する、もしく り時間の遵守、納品 目標に倉庫の作業 で早めた結果、時短 で早めた結果、時短 化提案できるか。 営業車に配達製品	はご指定 品先への確 開始時間も 記につなげた 積み込み。
文 5 又 方 間 1 乗 対 2 5 方 引 一 り 納 方 主 整 ) 務 策 め ー 二 : ↑ ↑ ↑ ↑ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 とが多数存在していた。 は物流の実態、取り組みででででででででででででででででででででででででである。 本取り組みを他のルーナでなく、各納品先のの 引屋でおいてもスルート 引屋においてもスルート	、幸いにも市場 こと。 みのと。 <b>課題等について</b> まこおけっ するこおの 一ト/他の取引 物流へ 一ト/他の取引 で で で で で 表ここれの で で で で り で り で り で り で り で り で り で り	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切拘束時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを たれ、サイクルをすべて をに拡大させる際の課題 サイクルを把握、効率 狭、営業マンが出勤後 業マン出勤前に当日配	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品 目標に倉庫の作業院で 「早めた結果、時短 で早めた結果、時短 化提案できるか。 営業車に配達製品を 達予定分を納品、	はご指定 品先への確認 開始時間も がある。 はこのながた
文 5 又 青 郡 1 4 乗 対 ⊉ 5 青 引 一 り 納 方 主 整 1 4 乗 か 8 乗 か 一 主 : → 1 だ 即 即 ス ジ タ イ ト と 1 4 で 1 で 1 間 目 ノ	お門、あるいは取引先 う貨物の業態によるが、 たが多数存在していた。 は物の実態、取り組みででご支援いただいた。 は物でご支援いただいた。 は物でご支援に生じた。 は物ででは、取り組みを他のルーでの前倒しを図った。 本取り組みを他のルーでで、数地が狭い、のは は屋においても支障のは、のは、のは、 は関屋においても、 は関屋によるが、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は、 は	<ul> <li>、幸いにも市場</li> <li>こと。</li> <li>みのと。</li> <li>課題等について</li> <li>まるにおいる連のが</li> <li>一ト/他の取引を</li> <li>物流スを表にの</li> <li>一ト次の表にの</li> <li>一ト/他の取引を</li> <li>本に表に、の</li> <li>は、の</li> &lt;</ul>	や卸問屋など早朝納品行い、オーダー締め切り 有東時間が拡大。 み込み待ち時間ゼロを だれ、サイクルをすべて たれ、サイクルをすべて サイクルを把握、効率 狭、営業マンが出勤後	を歓迎する、もしくり時間の遵守、納品を制力を 目標に倉庫の作業に できるか。 営業について 化提案できるか。 営業車に配達製品を 達予定分を納品、 情報開示していただ	はご指定 品先への確認 開始時間も がある。 はこのながた

5-2)(算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

# 事例編 設問 I 修正案(荷主用) ( 2)、3-1)のみ抜粋)

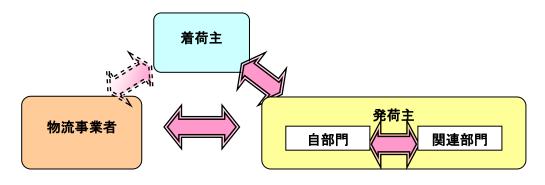
資料2-4は、	物流事業者・	・物流子会社の回	答であったこ	とから、	荷主回答の際に変更	「となる部分を以
下に記載する。						

## 2) 気づき

## 具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

□現場部門 □本社等の管理部門
コ本社等の管理部門
□他社(委託先の物流事業者、物流子会社)
□他社(荷主)
]その他

## 3-1) 働きかけ・要請



## (1) 自社関連部門との調整 (口調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) 口調整無)

i )	自社関連部門との調整を進めた主担当	部門		
	□本社等の管理部門 □現場部門			
	□その他(			)
ii )	自社関連部門が改善に協力した最も大	きいポイント		
	□問題・課題に対する理解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□関連部門への影響少	□トップの関与		
	□その他(			)

(2)	<mark>物流事業者</mark> との調整 (	□調整有	(有の場合は下記ご記載	下さい。) 口調團	を無)
i	) <mark>物流事業者</mark> との調整を進	めた主担論	当部門		
	□本社等の管理部門	□現場部	7月		
	□その他(				)
ji	) <mark>物流事業者</mark> が改善に協力	した最もえ	大きいポイント		
	□問題・課題に対する理解	解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□ <mark>物流事業者</mark> 側への影響	卜	□トップの関与		
	□その他(				)
(3)	着荷主との調整(	□調整有	(有の場合は下記ご記載	下さい。) 口調整	<b>を無</b> )
i	)着荷主との調整を進めた	主担当部門	月		
	□本社等の管理部門	□現場部	17門		
	□物流事業者				
	□その他(				)
ji	)着荷主が改善に協力した。	最も大きい	<b>ヽ</b> ポイント		
	□問題・課題に対する理解	解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□着荷主側への影響少		□トップの関与	□物流事業者の	の関与
	□その他(				)
<del>12</del> ===	4 no				
補足討	<b>(</b> 明				

\* 白抜きは、資料2-4との差異部分を示す

### 事例編 設問 I の取りまとめイメージについての検討事項

#### 1. 全体的な内容

- ・事例編への掲載項目の構成の抜けモレについて(資料2-2再掲)
  - 1-1) 改善事例の内容について
  - 1-2)取り組みによる差異について
  - 2 ) 気づき

具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

- 3-1) 働きかけ・要請
- 3-2) 取組が進んだ要因について
- 4 ) 取り組み実施後に生じた課題等について
- 5-1) 本取り組みを他ルート/他の取引先に拡大させる課題について
- 5-2) (算出/推計している場合) CO<sub>2</sub>削減効果について

\*太字が、前回調査から追加になった項目

・掲載順について

#### 2. 個別の項目について(資料2-4参照)

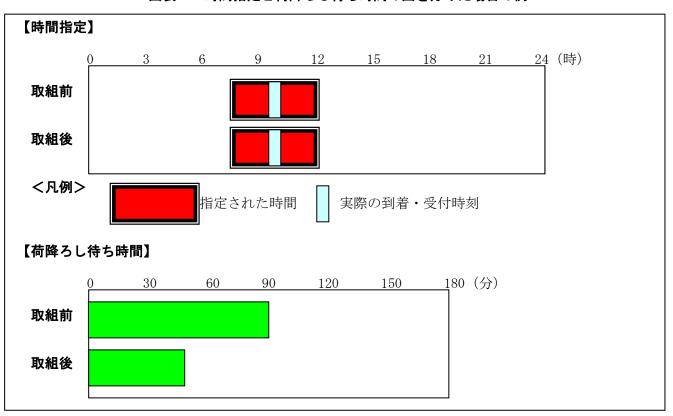
## 1) 1-2) 取り組みによる差異(資料2-4 P1)

・図示項目の抜けモレは?

(時間指定、到着・受付時刻、荷降ろし開始時刻、納品終了時刻、荷降ろし待ち時間が把握できるか? それ以外に必要なことは?)

・図示内容はこれでよいか?あるいは、下図のように時間指定と待ち時間の図を分けた方がよいか?

図表 1 時間指定と荷降ろし待ち時間の図を分けた場合の例



## 2) 2) 気づき(資料2-4 P2)

- ・発意者・提案者のみでよいか。
- ・発意者・提案者の項目の抜けモレ、より適切な語句等の有無について

# 3) 3-1) 働きかけ・要請(資料2-4 P2から3)

- ・項目の抜けモレ
- ・「各主体との調整」といった内容でよいか。他の考え方はあるか。
- ・項目の表現について

## 4) その他

#### 3. 荷主版について(資料2-5)

荷主版の項目の抜けモレ、より適切な語句等の有無について

以 上

## 事例編 設問Ⅱ 取りまとめ項目(案)

設問Ⅱは、改善に至らなかった事例であるが、可能な範囲で設問Ⅰを踏襲する形で整理することを提案したい。

**設問Ⅱ** 改善を進めようとしたものの実現に至らなかった事例

掲載すべき内容案(資料2-1)	現状(第5回委員会提示)(資料3-2)	修正(案)(資料3-3(物流事業者)、資料3-4(荷主))
	●事例タイトル (荷主/物流事業者の別)	
<b>ウ)取組内容</b>	1) 実施しようとした取り組みの内容について	
ア) 気づき		2) 気づき
イ) 働きかけ・要請		3) 働きかけ・要請
オ) その他	4-1) 実現に至らなかった要因について (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)
オ)その他	$4-2$ )(算出/推計している場合) $CO_2$ 削減効果について	

以上

## 事例編 設問Ⅱ 現状 (第5回委員会提示)

## 設問Ⅱ-1 <要因1>指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生

#### 事例5-1. 納入先への事前連絡による待ち時間削減(未) 【物】

## Ⅱ-1-1) 実施しようとした取り組みの内容について

納入先の担当者に現状を説明し、到着時間、運送会社名、車番を事前に連絡することで 少ない待ち時間で受け入れてもらうことをはかった。

## Ⅱ-1-2)実現に至らなかった要因について (他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかった要因等)

環境に対する意識はあるが、実施段階になると時間調整が面倒、他部署との調整が必要といった 理由で逃げる。

#### Ⅱ-1-3)(算出/推計している場合) СО₂削減効果について

#### 事例5-2. 納品先との納品時間の調整(未) 【荷】

#### Ⅱ-1-1)実施しようとした取り組みの内容について

納品先がデポ(倉庫)の場合に、朝一指定で到着すると他社搬入車両も同様に集中する為、待機が発生する。

⇒納品先と荷卸し時間の調整を実施

## Ⅱ-1-2)実現に至らなかった要因について (他部門、あるいは取引先等の調整が必要だった場合、調整・説得できなかった要因等)

当日の物量に応じて、若しくは到着順での荷卸しとなる、また、早期開門すると倉庫側で費用が 増加する等の理由により、調整は困難

## II-1-3) (算出/推計している場合) $CO_2$ 削減効果について

## 事例編 設問Ⅱ 修正案

#### 設問Ⅱ-1 <要因1>指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生

## 事例5-1. 納入先への事前連絡による待ち時間削減(未)

## 1) 実施しようとした取り組みの内容について

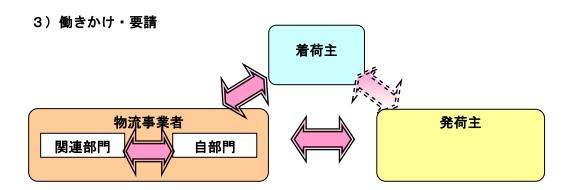
納入先の担当者に現状を説明し、到着時間、運送会社名、車番を事前に連絡することで 少ない待ち時間で受け入れてもらうことをはかった。

#### 2) 気づき

## 具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方	
□ドライバー(自社、協力会社含む)	□現場部門	
■運行管理者等の現場部門	□本社等の管理部門	
□本社等の管理部門	□他社(委託先の物流事業者、物流子会社)	
□他社(荷主)	□他社 (荷主)	
□不明   □その他	□その他	

## 補足説明



#### (1) 自社関連部門との調整 (■調整有(有の場合は下記ご記載下さい。) □調整無)

i )	)自社関連部門との調整を進めた主担当部門					
	□本社等の管理部門	■運行管理者等	の現場部門	□ドライバー		
	□その他(			)		
ii )	) 改善に至らなかった要因(想定でも可)					
	■問題・課題に対する理解・	協力	コスト	$\square$ C O $_2$		
	□関連部門への影響大		トップの関与不	足		
	□特になし					
	□その他(				)	

(2)発荷主との調整	(□調整有(	有の場合は下記ご記載	【下さい。) ■調整無	)
i)発荷主との調整を進	めた主担当部門			
□本社等の管理部門	□運行管	理者等の現場部門	□ドライバー	
□その他(				)
ii) 改善に至らなかった	要因(想定でも	可)		
□問題・課題に対す	る理解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
□発荷主側への影響	大	□トップの関与不	足	
□その他(			)	
(3)着荷主との調整	(□調整有(	有の場合は下記ご記載	【下さい。) ■調整無	)
i)着荷主との調整を進	めた主担当部門			
□本社等の管理部門	□運行管	理者等の現場部門	□ドライバー	
□発荷主				
□その他(				)
ii) 改善に至らなかった	要因(想定でも	可)		
□問題・課題に対す	る理解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
□着荷主側への影響	大	□トップの関与不	「足 □発荷主の関	与不足
□その他(				)
<b>4-1)実現に至らなかった要</b> (他部門、あるいは 環境に対する意識はあるが、 理由で逃げる。	取引先等の調整		<b>  整・説得できなかった</b>   部署との調整が必要と	
4 — 2 )(算出/推計している場	合)CO₂削減泵	効果について		

# 事例編 設問Ⅱ 修正案(荷主用)

(2)、3-1)のみ抜粋)

資料3-3は、物流事業者・物流子会社の回答であったことから、荷主回答の際に変更となる部分を以下に記載する。

## 設問Ⅱ-1 <要因1>指定された時間に届けても荷降ろし待ち時間が発生

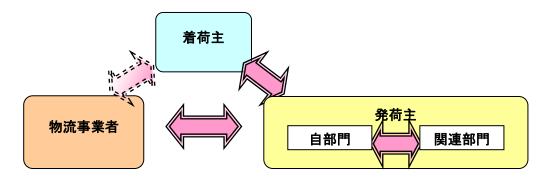
## 2) 気づき

## 具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

物流事業者、物流子会社の方	荷主の方
□ドライバー (自社、協力会社含む)	□現場部門
□運行管理者等の現場部門	□本社等の管理部門
□本社等の管理部門	□他社(委託先の物流事業者、物流子会社)
□他社(荷主)	□他社(荷主)
□不明  □その他	□その他

## 補足説明

## 3) 働きかけ・要請



## (1) 自社関連部門との調整 (口調整有(調整有の場合は下記ご記載下さい。) 口調整無)

i )	自社関連部門との調整を進ぬ	めた主担当部	3門		
	□本社等の管理部門 □	□現場部門			
	□その他(				)
ii )	改善に至らなかった要因(た	想定でも可)			
	□問題・課題に対する理解・	• 協力	□コスト	$\square$ C O $_2$	
	□関連部門への影響大		□トップの関与不足	린	
	□特になし				
	□その他(				)

(2)	<b>が流事業有</b> との調整	(山調発有	(有の場合は下記し記載	<u> トさい。)                                    </u>	· 無 /
i )	<mark>物流事業者</mark> との調整を進	めた主担当部	3門		
	□本社等の管理部門	□現場部門			
	□その他(				)
ii)	ii)改善に至らなかった要因(想定でも可)				
	□問題・課題に対する理	解•協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□ <mark>物流事業者</mark> 側への影響	大	□トップの関与フ	不足	
	□その他(			)	
(0) =	も共主 しの部数	/口部数士	/大の担合はてむ プシギ・	テナル ) 「田蔵	7 Amr. \
	<b>着荷主との調整</b>		(有の場合は下記ご記載)	下さい。) 口調整	<b>≥</b> 無)
i )	着荷主との調整を進めた	主担当部門			
	□本社等の管理部門	□現場部門	j		
	□発荷主				
	□その他(				)
ii )	改善に至らなかった要因	(想定でも可	<b>^</b> )		
	□問題・課題に対する理	解・協力	□コスト削減	□CO₂削減	
	□着荷主側への影響大		□トップの関与不足	□物流事業者の	の関与不足
	□その他(				

以上

### 事例編 設問Ⅱの取りまとめイメージについての検討事項

#### 1. 全体的な内容

- ・改善に至らなかった事例において、詳細化の必要性の有無、回答可否
- ・事例編への掲載項目の抜けモレについて(資料3-1再掲)
  - 1-1) 実施しようとした取り組みの内容について
  - 2 ) 気づき

具体的に社内での検討をはじめることとなった発意者・提案者について

- 3-1) 働きかけ・要請
- 4-1) 本取り組みを他ルート/他の取引先に拡大させる課題について
- 4-2) (算出/推計している場合)  $CO_2$ 削減効果について

\*太字が、前回調査から追加になった項目

・掲載順について

#### 2. 個別の項目について(資料3-3参照)

- 1) 2) 気づき(資料3-3 P1)
  - ・発意者・提案者のみでよいか。
  - ・発意者・提案者の項目の抜けモレ、より適切な語句等の有無について
- 2) 3-1) 働きかけ・要請(資料3-3 P1から2)
  - ・項目の抜けモレ
  - 「各主体との調整」といった内容でよいか。他の考え方はあるか。
  - ・項目の表現について

#### 3. 荷主版について(資料3-4参照)

荷主版の項目としての抜けモレ、より適切な語句等の有無について

以 上

#### 今後の進め方について (案)

#### 1. イメージ案の確定

本日の議論を踏まえて、イメージ案を確定

## 2. 第3回正副委員長ミーティングの開催

イメージ案の修正案、及び追加調査項目

## 3. 追加調査について

- 1)回答いただいた企業について(16社)
  - ① イメージ案に合わせた形で追加項目、及び回答内容について少し詳しくお聞きしたいことを 整理して各回答者にメール送付
- 2)回答いただけなかった企業について 再調査を実施?
- ←事例編の作成という視点だけで考えると、資料1-3等で主な事例を抜粋して、当該事例のみ詳細化?

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)	<ul><li>・事例編のイメージ (案) について</li><li>・追加調査について</li></ul>
第7回	2009年月日()	
第8回	2009年月日()	
第9回	2009年月日()	
第10回	2010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5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5月19日(火) 15:00~17:05

Ⅱ. 場 所:東京・港区 くるまプラザ 第2、3会議室

Ⅲ. 出席者:26名

## IV. 内容:

- 1) アンケート調査結果について
- 2) 今後の検討項目について

#### 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)アンケート調査結果について

事務局より、資料2-1に基づき、アンケート調査の目的について確認がなされた。続いて、資料2-2、2-3、2-4、2-5に基づき、アンケート調査結果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】

(アンケート結果全体を通して)

委員長:たいへん参考になる情報をご提供いただいたと思う。これらをうまく整理して、活用しや すいツールにしていくべきだと考える。

委員:アンケート結果を読んだ感想としては、発荷主、着荷主、物流事業者の3者全体での効率 化の視点から、阻害要因の解決に向けた議論ができればと考える。したがって、当委員会 においては、様々な業種の方からの意見を聞きながら、検討を進めていくべきだと考える。

副委員長:時間指定の問題は、現場サイドだけで解決できるものではなく、荷主と物流事業者の本 社部門等において解決策を協議していくことが必要だと考える。

#### (時間指定等の用語の定義等について)

委員:一言で"時間指定"といっても、ピンポイントのものもあれば、30分程度の幅があるもの、 あるいは午前や午後といった種類もあると思われる。したがって、当委員会における"時間指定"の定義を明確にする必要があるのではないか。

副委員長: "何時何分"といった指定をされるものもあれば、"午前 11 時までに受付"という指定で、 実際の荷降ろしが午後 3 時すぎになるといったものまで様々ある。また、"午前 11 時まで に受付"としながら、その時刻を過ぎると納品を拒否されて、翌日再送するケースなど、 必要性に疑問を感じる時間指定も存在する。

委員長:時間指定の定義や種類といったものを整理して、最終的なアウトプットの中で紹介する必要があるのではないか。

- 副委員長:時間指定の幅の長短に係らず、指定された時間に到着しても荷降ろしが出来ず、さらに 待ち時間が長いことから、当該納品先に対しては別便を立てなければならないことが問題 だと考える。
- 委員:様々な業種、立場の方が参加されているので、用語の定義をしないと議論がかみ合わないと考える。例えば、資料2-1のタイトルにある「時間指定の見直し」についても、これまでの議論を考えると、時間指定の幅を広げることなのか、あいまいな時間指定を明確にすることなのか、あるいは荷降ろし待ち時間を削減することなのかといったことが考えられ、委員によって受け取るイメージが異なる恐れがある。
- 事務局:ご指摘のとおり、当委員会の委員以外の方は、「時間指定の見直し」を「時間指定の緩和」という意味で理解すると思われる。しかしながら、今回の調査は、時間指定の緩和を実現した改善事例の収集のみを目的としたわけではなく、資料2-1にあるような、要因1、2の解決に向けた改善事例の収集を目的としてきた。したがって、我々の意図が分かるような適切な言い回しを用いる必要があると考える。
- 事務局:荷降ろし待ち時間に影響を与えるものとしては、時間指定の幅、あるいは時間指定が遵守されているか否かといったこととともに庭先条件も大きく影響していると考えられる。また、着荷主側には悪意がないままで、これらを指定しているケースもあると思われることから、発着荷主、物流事業者における協議・検討において、言葉の概念の共有化や共通認識をいかに持たせることができるかが重要だと考える。
- 副委員長:ご指摘いただいたとおり、「時間指定」や「時間指定の見直し」の意味合いを整理する必要がある。しかしながら、それによって検討範囲を限定するのではなく、様々の業種業態における捉え方や取組、あるいは業界ごとの決まりごと等を認め合いながら、CO2削減に向けた検討を少し広いスタンスで進めていくことが必要だと考える。
- 事務局:今回収集した事例についても、本来であれば、細かい業種ごとに分けて整理する必要があるが、「自社に該当しない業種の事例は無関係なので参照する必要がない」という誤解を避けるために、あえて「物流事業者」と「荷主」という大くくりの区分しか設けていない。

(追加調査すべき内容について)

- 委 員:各事例における時間指定の幅がどの程度なのかについての情報があると、より分かり易い のではないか。
- 委員長:改善前後において時間指定がどのように変化したのかといったことも興味深い。したがって、これらについても追加調査を検討してはどうかと考える。
- 副委員長:収集した事例について、①誰が納品時間を指定しているのか、②どのような理由で指定しているのか、③時間指定による物流事業者のコストアップ分を誰が負担しているのか、 ④何を目的として改善が進んだのかといった内容を整理すると、新たな視点や方向性が出てくるのではないか。
- 委員長:次の議題の中でも、追加調査に係る内容が出てくると思うので、それらも踏まえた上で、 可能な範囲で追加調査を実施してはどうかと考える。

#### 2) 今後の検討項目について

事務局より、資料3-1、3-2、4に基づき、今後の検討項目(案)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】

(コストに係る事項の整理について)

委員長:本委員会の主旨とは異なるかもしれないが、これらの改善によってコストがどうなるかといったことも整理してはどうかと考える。

委員:現状において、物流事業者は、コストダウンが可能となる案をまとめて発荷主に提案し、 得た利益を分けていると考えられるが、着荷主との間ではコスト削減云々よりも、CO<sub>2</sub> で進めるしかないと考える。また、恒常的に何時間も荷降ろし待ちが発生している着荷主があるとすれば、当該着荷主自身も困っていると思う。逆にそれらに対する解決策を検討していくことが最も手間のかからないやり方だと個人的に考える。

委 員:トラック事業者の立場で考えると、午前指定が少しでも減れば、午後の集荷までの間にも う1回転でき、コストダウンにもつながる。

(追加調査すべき内容等について)

委員: 当委員会では、資料4の1.1) を深堀していくことが重要だと考える。具体的には、「気づき」「対話・協議」の視点で、各事例について、誰がどのような形でアクションをしたのかといったことについて追加調査をしてはどうかと考える。また、他主体と交渉する際に、 $CO_2$ だけでは納得いただけない場合も想定される。その際には、コストも多少含めた形での説明が必要になると考える。

委員:時間指定によって、誰が費用負担をして、誰がメリットを受けているのかを確認すると方向性が見えてくると思う。また、時間指定の問題は、費用負担をしている主体が、メリットを得ている主体に発信していかないと解決は進まないと個人的に考える。

委員:資料2-2で物流事業者からの改善事例が多いとあったが、おそらく物流事業者側で負担 をして解決に導いたものも多いのではないかと考える。

委員長:次回委員会の前に、追加調査等を実施するのか教えていただきたい。

事務局: 追加調査はまとめて行いたいので、調査すべき内容の合意を得た上で、実施したいと考える。

事務局:次回委員会で、事例の取りまとめイメージ案、及びそのために必要となる追加調査項目案を提案し、合意を得た上で、追加調査を実施したい。ただし、事例の取りまとめイメージ案の策定にあたっては、一部の方にヒアリングをお願いすることになると思うので、その際はぜひご協力いただきたい。

#### (事例の確認)

委 員:各事例に一度目を通していただき、気づいた点等があれば、事務局まで申し出ていただく ことが必要ではないか。

事務局:ご指摘いただいた形で実施したい。

(シミュレーションについて)

委員長:シミュレーションをどのように行うか教えていただきたい。

事務局:資料4のとおり、この環境会議で検討してきたという経緯があるので、グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業についてご紹介いただきたいと考えている。ただし、昨年度の調査は環境会議が実施したものではないことから、実施主体への確認・依頼が必要となる。

(その他)

委員:自社倉庫における受入条件を知らない現状にある。アンケート結果等を見て、受入れ時間 を発荷主、着荷主、物流事業者3者で調整しながらやっていかないと解決できないと思っ た。

#### 【決定事項】

- ・当事者間での取組を推進するためのツールとして、今回収集した事例をベースに、取りまとめを 行う。
- ・次回委員会において、事務局より、事例の取りまとめイメージ案及び追加調査項目案を提案する。 また、それらの案を策定するにあたり、一部の方にヒアリング等を実施する。
- ・各事例に目を通していただき、気づいた点等あれば、6月3日(水)までに事務局までメールに て連絡をいただく。
- ・グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業 中継物流共同化の内容等については、別途実施 主体と調整する。

## 3) 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6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6月25日(木)15時-17時 会 場:中央大学駿河台記念館 610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