

第3期ロジスティクス環境会議
第12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2月16日（火） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・千代田区 中央大学駿河台記念館 510会議室

III. 出席者：15名

IV. 内 容：

- 1) アウトプットについて
- 2) アウトプットのタイトルについて

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. 議 事

1) アウトプットについて

(1) 第II章について

事務局より、アウトプット（案）に基づき、第II章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】

(コストメリットについて)

委 員：P14にCO₂排出量の計算例を記載いただいたことでわかりやすくなったが、営業部門と調整する上ではコストメリットを示すことが重要だと考える。それらの算定例も記載した方がよいのではないか。

事務局：「ドライバー1人あたり人件費」等、マクロ的に推計した値を元に算出することは可能であるが、実際のコストダウン額等の数値を出して、アウトプットの中に記載するのは難しい。

委 員：トンキロあたりの料金で契約しているケースであれば、トンキロが減ることによるコストメリットを算出することは可能だと考える。ただし、一般的には様々な契約が存在すると考えられ、それらを網羅することは難しいのではないか。

副委員長：実施しようとしている取り組みそのものによるコストメリットを算出することは可能であるが、その結果、顧客全体としてコストがどのようになるかを示すことは困難ではないか。

事務局：物流ABCを実施していれば算出できるが、実施している企業はあまり多くないと考えられる。

副委員長：コストメリットを提示した結果、その全額について運賃削減の要請をされてしまうと、物流事業者としては難しい部分もあるのではないか。

委 員：メリットを一方だけが享受するのではなく、当事者間の協議によって分かち合う形が望ましいといった記載が必要ではないか。

委 員：コストも重要であることは理解しているが、カーボンフットプリントなどの動向を踏まえると、物流分野のCO₂排出量も無視できない。これらの情報をステークホルダーに示すことで、信頼の醸成や企業イメージ向上にもつながると考えている。

事務局：コストについて、トンキロ原単位や時間、ドライバー1人あたり人件費等のマクロ的な数値を基にした算定例を入れるとともに、メリットを適正に協議して分け合うことが必要といった記載をすることとしたい。

(その他について)

委員：P 1 3 の改善策①を算定した場合、削減効果をどのように算出するのか教えていただきたい。

事務局：アイドリングによるCO₂排出量の推計値で計算するしかないと考える。

委員：P 2 2 の「4. 実施・評価・是正」の段階においては、改善策を実施後、計画通り実施できているか、またできていない場合はどのような課題があるのかといったことを当事者で協議することが重要だと考える。これらの記載も必要ではないか。

事務局：ご指摘いただいた事項を追記するとともに、P 6 のフロー図の4. から3. へのループを記載したい。

委員：前回の委員会でも議論となったが、P 2 0 の具体的な見本のようなものがあるとわかりやすいのではないか。

事務局：掲載可能な作成例があれば情報提供いただきたい。難しいようであれば、イメージのようなものが作成可能かどうか、事務局で検討してみたい。

副委員長：Ⅱ. 実践編という章タイトルに違和感を覚える。例えば、「改善アプローチ編」や「標準アプローチ編」の方が適当だと考える。

【決定事項】

・事務局で、本日の意見を踏まえて、修正する。

●P 1 3 マクロの原単位等からコストメリットの算定例を追記する。また、メリットのシェアについての記載を追記する

●P 2 2 4. 実施・評価・是正の、実施後の協議について追記する。また、P 6 のフロー図で4. から3. へのループも追記する。

●P 2 0 見本の作成を検討する。

●章タイトルについては、いただいた意見を踏まえ修正する。

(2) 第Ⅰ章について

事務局より、アウトプット（案）に基づき、第Ⅰ章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。

(P 5 について)

委員：P 5 のようにアイドリング時間でCO₂排出量を推計してしまうと、アイドリングを黙認しているような誤解を与えてしまう。

事務局：「待ち時間によって輸送効率が悪化し、マクロで見るとこの程度CO₂排出量が増えてしまう」といった原単位があればそれを元に算出することが可能であるが、現状それらの指標がないため、待ち時間にはアイドリングをするものとして算定している。

副委員長：待ち時間を減らすことによる波及効果の説明が必要だと考える。

副委員長：P 5 では、「全待ち時間」でアイドリングしている想定で計算しているが、荷降ろし中や付帯作業中はドライバーが車から離れていてエンジンを切っていることから、計算例としては適当ではない。

事務局：計算例を記載するのであれば、例えば「待ち時間のうち10%をアイドリング時間とした」といった仮定に変更する必要がある。

(P 2 について)

委員：P 2 の2. 2) (1) でアンケート調査の結果概要が記載されているが、その中の発着荷主と物流事業者のギャップが一番の問題であった。この問題の原因は、①現場の実態が荷主に伝わっていない、②よくやっている荷主と出来ていない荷主の差があることの2つが考えられ、特にこの①の解決策として、問題点を営業部門、さらに得意先に伝えるための方策を作成したものが第Ⅱ章である、といったようにストーリーがわかるように整理すべきと考える。

(P 1 について)

副委員長：冒頭に、「環境負荷と経済効率を考慮した」とあり、たしかに双方重要であるが、実際の委員会では、環境負荷の低減を主目的とした検討を進めたと考えることから、「環境負荷」だけでもよいのではないか。

副委員長：仮に「環境負荷」だけにしても「経済効率を無視しても取り組まなければならない」といった誤解を与えることにはならないと考える。

【決定事項】

- ・ P 1、P 2、P 5 の指摘事項について、事務局で、本日の意見を踏まえて、修正する。
- ・ アウトプット全体については、修正版を委員長、副委員長に確認いただき、最終版とする。

2) アウトプットのタイトルについて

事務局より、資料 2 に基づき、当委員会のアウトプットのタイトル（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】

事務局：案 2、案 3 はともに“ガイド”と記載しているが、一般的に“ガイド”は行政機関が出す指針のような印象を与えてしまうので、“手引き”の方が適当だと考える。

委員：時間指定をメインに検討してきたので、案 2 でよいと考える。

委員：①案 2 をメインとして、案 1 をサブタイトルにする、②案 2 とするが、環境負荷低減という語句が個人的に気にかかるので、「時間指定の見直しによるグリーン物流推進の手引き」がよいと考える。

委員：物流に係わる取引条件を示す意味で、案 3 のほうがよいと考える。

委員：「グリーン物流」が一般的かどうかという問題とともに、委員会名称は下段に記載されているので、案 2 でよいのではないか。

副委員長：「グリーン物流」というと、これまでモーダルシフトやエコドライブという印象を与えるが、時間指定を見直すこともグリーン物流になるというメッセージを与えるために、先ほどご提案いただいた「時間指定の見直しによるグリーン物流推進の手引き」がよいのではないか。

副委員長：案 1 を題名とする場合は、案 2 を副題にする必要がある。いずれにしてもわかりやすくインパクトのあるタイトルにすべきと考える。

副委員長：個人的には案 3 だが、案 2、3 ともに大きな差異はないと考える。

委員：実務担当者の視点では案 2 だが、経営に近い層を意識すると案 3 のほうがよいと考える。

委員：グリーン物流という語句は何らかの形で含めるべきだと考える。

委員：3 案の中では、案 2 の方がわかりやすい。その他では、個人的には「時間指定の見直しが環境に与える影響について」がよいと考える。

委員：社内の営業部門への啓発用資料として活用したいと考える。その視点でわかりやすいタイトルとしていただきたい。

事務局：ご意見を踏まえ、①手段と目的がわかるように記載されたタイトル、②「ガイド」ではなく、「手引き」という語句に修正したい。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえ、修正案を作成し、再度委員に示した上で、決定することとする。

3) 今後のスケジュールについて

事務局より、第 3 回本会議での本冊子の完成版の配布、並びに本会議後に委員向けに郵送する旨の説明がなされた。

VIII. 閉 会

以上をもって全ての議事を終了し、事務局は閉会を宣した。

以 上