

ロジスティクス環境会議
第12回省資源ロジスティクス推進委員会

2005年12月27日(火)15:00~17:00
浜松町東京會館 39F ゴールドルーム

次 第

1. 開 会
2. 改正省エネ法について
3. 議 事
 - 1) 物流の取引条件改善による環境負荷低減効果に関する調査の中間取りまとめについて
 - 2) その他
3. 閉 会

【配布資料】

- 資料1 : 物流の取引条件改善による環境負荷低減効果に関する調査の中間取りまとめ (案)
参考資料1 : 省資源ロジスティクス推進委員会 2005年度の進め方
参考資料2 : 第11回委員会議事録

以 上

第 12 回 省資源ロジスティクス推進委員会 資料

《物流の取引条件改善による環境負荷低減効果に関する調査 中間取りまとめ》

I. 既存文献による取引条件の改善策

「商慣習の改善と物流効率化に関する基礎調査業務 報告書 平成16年2月 国土交通省国土技術政策総合研究所 道路研究室 社団法人 日本ロジスティクスシステム協会」に基づいて取引条件の実態、具体的な取引条件の改善策、改善による効果など、基礎的な情報を整理する。

この報告書では、既に以下にあげる商慣行及びその物流との関連に関する既存の調査報告書等の文献を収集、整理している。

- 総合物流施策大綱（1997年、2001年）
- 商慣行改善指針（経済産業省 1990年）
- 物流合理化ガイドライン（経済産業省 1992年）
- 主要物資別流通経路・商取引・商慣行に関する調査（経済産業省 1993年）
- 商慣行改善調査（経済産業省 1994年度～）
- 商慣習の改善と物流効率化に関する基礎調査（国土交通省 JILS 2004年）

ここで、本調査の「取引条件」とは、「商取引で長年にわたって行われてきたルール」である「商慣行」の貨物の流通に関する部分とする。具体的には不透明な明文化されていない返品制、リベート制、建値制、多頻度小口配送などを含めた貨物流通に関わる荷送人、荷受人、物流業者間の貨物流通の取決め、慣習のことを指す。

1. 物流施策大綱（旧大綱）

物流施策大綱（旧大綱）では、「多頻度小口配送やリードタイムの短い発注等」の商慣行が改善されるべきであると指摘している。そのためには、「商慣行調査の実施、物流コスト算定マニュアル及び物流合理化ガイドラインの普及等」により、以下の項目を促すことが示されている。

- 商品価格と輸送費、包装費等の分離表示
- 出荷の平準化・大ロット化
- 荷主による物流サービスの調達活動の透明化・効率化

2. 商慣行改善指針

1990年に経済産業省から商慣行改善の指針が発表された。この指針は様々な商慣行改善に関する事業を実施する場合の基本となっている。

この指針では、商慣習の中でも以下の項目について具体的な改善の方向性が示されている。

- リベート
- 返品
- 希望小売価格・建値
- 派遣店員等
- 契約における取引関係の明確化
- 流通業におけるサービスのあり方
- 流通系列化
- 多頻度小口配送に伴う問題
- 情報化に伴う問題

3. 物流合理化ガイドライン

経済産業省は1992年に素材産業等の21業種について物流合理化ガイドラインを策定し、関連業界の物流合理化を推進している。物流合理化ガイドラインに盛り込まれている物流面の改善すべき商慣行は以下のとおりである。改善策は、商慣行改善指針と同様に、ガイドラインを示して適正な方向に誘導する事が基本となっている。

- 配送の計画化
- 配送ロット
- 配送頻度
- 最低リードタイム
- 包装の適正化
- 物流の波動性の平準化
- 納入時間指定の適正化

4. 主要物資別流通経路・商取引・商慣行に関する調査（経済産業省 1993 年）

「商慣行改善指針」策定後、商慣行見直しの進捗状況等をフォローアップするため
に実施された調査である。この調査により業種別の商慣行の実態が明確化する。

商慣行が「未改善」の業種は以下の表に示すとおりである。

商慣行毎の「未改善業種」のまとめ

		製造・卸・小売	紳士服・洋品	婦人服・洋品	寝具	かばん	乗用車	自転車	家具	金物	石鹸・洗剤	陶磁器・ガラス器	家電品	文房具	スポーツ用品	玩具・娯楽用品	写真機・写真材料	自動車部品・付属品	肥料・飼料	事務機器	紙	鉄鋼製品	セメント
○の数		9	13	6	17	4	7	9	9	9	10	10	21	11	7	15	5	6	4	4	1	1	
リベート制度	製	○											○					○	○	○	○		○
	卸		○										○	○				○	-	-	-	-	-
仕入契約形態	製		○	○	○				○	○	○		○	○			○	-	-	-	-	-	-
	卸																○	-	-	-	-	-	-
返品条件等の取り決め	製	○			○				○		○	○	○	○				○					-
	卸				○				○		○	○	○	○			○	-	-	-	-	-	-
委託形態仕入	製	○	○		○							○	○	○		○		-	-	-	-	○	-
	卸		○		○											○		-	-	-	-	-	-
消化形態仕入	製	○	○		○				○			○	○	○		○		-	-	-	-	-	-
	卸		○		○				○			○	○	○		○		-	-	-	-	-	-
建値制	製		○				○				○	○	○		○								
	卸				○		○				○		○	○				-	-	-	-	-	-
人員派遣制度	製	○	○	○								○	○	○						○			-
	卸								○								○	-	-	-	-	-	-
協賛金	製		○						○				○	○		○		-	-	-	-	-	-
	卸															○		-	-	-	-	-	-
取引契約	製			○	○				○		○											○	-
	卸	○			○					○	○							-	-	-	-	○	-
系列外商品の扱い	製	○			○	○				○				○		○			○		○		-
	卸																	○	-	○		-	-
小口配送コストの負担取り決め	製	○			○					○			○	○		○			○	○	○		-
	卸									○	○		○	○		○		-	-	-	-	-	-

資料：経済産業省「主要物資別流通経路・商取引・商慣行に関する調査」

「未改善」とは、回答結果から商慣行改善指針の発表以降も依然として改善が見られないもの。

6. 商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査（国土交通省 JILS 2004年）

「商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査業務 報告書 平成16年2月 国土交通省国土技術政策総合研究所 道路研究室 社団法人 日本ロジスティクスシステム協会」では、既存文献の分析、各業界の商慣習のヒアリング調査により、商慣行の現状を整理し、また商慣行改善による物流交通への効果推計を行っている。こうした検討結果に基づいて、物流の観点からみて、以下にあげる太字の商慣行の改善策が特に必要であると指摘している。

物流の観点から特に改善が必要な商慣行（太字）の抽出

①生活慣習等に基づく商慣行	
○需要のピーク集中	
○取引のピーク集中	
○品質・納期等の過度な要求	
	○ライフスタイルの多様化・個別化
②一般的な商慣行	
○価格・値引き	<ul style="list-style-type: none"> ・希望小売価格・建値制 ・価格の事後調整（後値決め） ・再販制 ・値引き、リベート制 ・販売促進費、協賛金要求 ・店着価格制（運賃込み料金）
○決済条件	<ul style="list-style-type: none"> ・決済サイト、金利負担
○製品仕様	<ul style="list-style-type: none"> ・商品サイクルの短縮、商品の季節性 ・過剰品種、規格数、顧客毎の独自仕様設定 ・過剰品質 ・過剰包装 ・荷姿・梱包方法の独自指定
○納品条件	<ul style="list-style-type: none"> ・顧客毎の納品条件 ・短納期、リードタイム短縮 ・多頻度小口納品 ・緊急納品 ・時間指定納品 ・発注時期の集中（年度末発注、特売等） ・非定常な納品のコスト負担 ・センター納品
○付帯コスト・サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・材工一式価格制等のサービス価格の内部表示 ・無償メンテナンス ・値付・セット詰等の付帯サービス提供 ・作業応援、派遣店員 ・センターフィー制 ・情報処理料
○リスク負担の不透明性	<ul style="list-style-type: none"> ・在庫リスクの負担 ・差入保証金制
○返品	<ul style="list-style-type: none"> ・返品条件の曖昧さ ・委託販売制 ・消化形態仕入、押し付け販売
○契約条件	<ul style="list-style-type: none"> ・書面なし（口頭）契約 ・詳細条件の非文書化
○発注手順の非合理性	<ul style="list-style-type: none"> ・独自EDI、独自の発注様式 ・情報システムの未導入

○商流の多段階性・固定化・排他性	・流通系列化、指定工事店制 ・商流の多層化、多段階性 ・商物分離（の未達成） ・家電リサイクル等の規制による流通経路の固定化
○供給過剰	・供給過剰（による過剰サービス）

太字の商慣行の改善策の具体的な検討結果は以下のとおりである。

《ライフスタイルの多様化・個別化》への対応

商慣行は消費者のニーズの反映であり、消費者のライフスタイルの多様化、個別化といった現象が、非合理的な商慣行の遠因となっている。従って、やや迂遠であるが、消費者のライフスタイル等から、より根本的に改善していく事も考えられる。

- 合理的なライフスタイルの普及・啓発

《店着価格制（運賃込み料金）》への対応

一般的に、物流費用が商品価格に包含されており、分離表示されていない事が、物流効率化のインセンティブが働かない大きな要因となっている。従って、物流費用を分離表示する等でより明確に物流コストを認識させる事が必要であると考えられる。

- 物流費用の分離表示の促進
- 物流コストの会計基準の策定

《短納期、リードタイム短縮》への対応

リードタイムが短縮する傾向が見られるが、これは、物流の計画性の阻害を通じて、様々な面で悪影響を及ぼしていると考えられる。そこで、リードタイムを延長させる事が必要であると考えられる。

- リードタイム短縮のコスト・費用負担の明確化
- リードタイムの標準化・規格化
- 需要予測の基盤整備（情報支援、手法の研究等）

《多頻度小口納品》への対応

近年、多頻度小口納品（小ロット化）が急速に進展しており、物流に大きな影響を与えていると考えられることから、多頻度小口配送を改善する事が必要であると考えられる。

- コストの明確化・費用負担の整理
- ボリュームディスカウントの輸送単位との整合化

《時間指定納品》への対応

時間指定納品については、これまでも述べてきたように、必ずしも問題とは言えない（ピークが平準化する、計画性が向上する等のプラスの側面もある）が、

個別事例を見ると、時間指定によって非効率化しているケースも少なくない。従って、以下のような方策によって時間指定の適正化を行っていく事が必要であると考えられる。

- コストの明確化・費用負担の整理
- 建設資材関係についての平準化の推進

- 物流会社側での配送のダイヤグラムの提案
- 公共・民間工事の平準化
- 平準化を推進する物流料金体系の導入

《返品条件の曖昧さ》への対応

返品については、その定義の曖昧さもあり、社会全体でどの程度の返品が生じているのか明確ではないが、ヒアリングを行った企業の多くは、返品を問題として指摘している。これは物流コストのみならず、生産費用、処理・廃棄費用等も含めた返品コストが相当な負担となっている事を示唆しており、返品の削減が重要な課題である事が分かる。

一般に、小売店の買い取りではない委託販売等の形態が、返品の原因と考えられているが、実際には、委託販売などでメーカー側が返品のリスクを負った方が返品が少ない場合もある。このように、一概にどの取引形態が望ましいとは言えないが、納入側、発注側双方に返品を削減するインセンティブを与えるためにも、返品条件をより明確化していく事は必要であると考えられる。

- 返品条件の明確化

《詳細条件の非文書化》への対応

これまでに述べた複数の項目に関わるが、契約に際して配送の詳細な条件が明文化されておらず、配送個数等の大枠で料金が決めている場合が多く、これが様々な非効率を生じる原因となっている。

そこで、物流に関する詳細条件を契約条件として文書化する事が必要であると考えられる。

- 標準約款等の契約事項のガイドライン作成

Ⅲ. 総合物流施策大綱（2005-2009）による商慣行のあり方

総合物流施策大綱（2005-2009）の「今後推進すべき具体的な物流施策（平成 17 年 11 月 15 日 総合物流施策推進会議）」における「効率的で環境負荷の小さい物流 物流事業に関する施策のあり方の検討」で、商慣行のあり方の検討について記述されている。

○商慣行のあり方の検討

- ・ リベート、返品制度、多頻度配送、店着価格制等の商慣行がサプライチェーンマネジメントの効率性を阻害しないようにするため、今後、商慣行が全体最適化を阻害している事例を明らかにし、その改善方策の検討を行う。

総合物流施策大綱（2005-2009）の概要及び総合物流施策大綱（2005-2009）における環境に係わるポイントは次のとおりである。

総合物流施策大綱（2005-2009）の概要

○東アジア域内物流の「準国内化」

- 生産拠点、消費市場として急成長
- 距離的に国内物流と大差のない圏域

13年大綱の策定以降の
経済社会の変化や構造改革の進展

○京都議定書の発効による環境対策

- 実効性あるCO2排出削減
- 企業の社会的責任

○テロを契機としたセキュリティ対策

- 世界的なセキュリティ対策の強化
- 安全性と効率性の両立

「グローバル化を乗り切る基盤づくり」

「民需主導の経済成長の下支え」

(cf. 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」)

国際競争力の強化

「グリーン物流」など効率的で
環境にやさしい物流の実現

スピーディでシームレスかつ低廉な
国際・国内一体となった物流の実現

国民生活の安全・安心を
支える物流システムの実現

ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現

PLAN：関係省庁の関係局長等による会議において、今後推進すべき具体的施策をとりまとめ

○グリーン物流の推進

- ・グリーン物流パートナーシップ会議の活用
- 貨物交通のマネジメントの推進
 - ・適切な経路・時間帯への誘導
- 情報化・標準化の推進
- 物流効率化を支える人材の育成等
- 物流事業に関する施策のあり方の検討

○国際拠点港湾・空港の機能向上

- ・スーパー中枢港湾における基幹航路確保策
- ・大都市圏拠点空港の整備・活用
- 国内外の物流ネットワークの構築
 - ・陸海空の輸送モードの有機的連携
- 国際物流におけるロジスティクス機能の高度化

・物流セキュリティの確保

- ・交通安全の確保
- ・災害時の適確な対応
- ・消費者ニーズに応じた流通システム及び食の安全・信頼の確保

DO：物流関係者が連携・協働しながら、取組の効果が最大限発揮されるよう推進

荷主企業と物流企業の連携・協働

・・・パートナーシップの構築による社会的課題への適確な対応

地域の関係者の連携・協働

・・・関係行政機関、民間企業等の参画によるボトルネックの抽出と解消

関係省庁の連携・協働

・・・物流システムの全体効率化に向けた施策の総合的・一体的な推進

CHECK：指標を用いながら施策の進捗状況を把握し、フォローアップ

- 平成17年度末を途途に、指標ごとの目標設定を行うとともに、適宜指標を追加

ACTION：フォローアップ結果を踏まえ、施策の見直し・拡充強化等を検討

施策に
フィードバック

総合物流施策大綱（2005-2009）における環境に係わるポイント

（１）グリーン物流の推進

①グリーン物流の推進のための全体的枠組み

２．総合物流施策大綱（2005-2009）における環境に係わるポイント

具体的施策：効率的で環境負荷の小さい物流

（１）グリーン物流の推進

①グリーン物流パートナーシップ会議の活用

運輸部門におけるCO₂削減目標の達成に向けて、荷主・物流業者が一体となった取組を推進する。具体的には「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用し、モーダルシフト、低公害車の導入、物流拠点の再編・合理化、3PLの促進、エコドライブの促進等による視野の広い活動を展開する。

②エネルギー使用の合理化

物流分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進め、CO₂排出量の抑制を図るため、省エネ法に基づき、一定規模以上の輸送事業者、荷主に対し、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量の報告の義務付け等の措置を講ずる。

③静脈物流の効率化等の推進

循環型社会形成を図るため、リサイクルポートにおける保管施設等の整備拡充を支援し、効率的な静脈物流システムの構築を推進する。

※「循環型社会形成推進基本法」における3Rに関する資本原則を踏まえ、使い捨て包装資材を削減するため、標準化されたパレットや通い容器といった再使用型の資材の普及を促進する。

（２）貨物交通のマネジメントの推進

環境に優しく効率的な物流を実現するため、弾力的な料金施策等による適切な経路・時間帯への誘導を図るとともに、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るため、ハード・ソフト一体となった駐車対策等を地域の関係者との連結により推進する。

※商慣行のあり方の検討

リベート、返品制度、多頻度配送、店着価格制等の商慣行がサプライチェーンマネジメントの効率性を阻害しないようにするため、今後、商慣行が全体最適化を阻害している事例を明らかにし、その改善方策の検討を行う。

(3) 情報化・標準化の推進

迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントを実現するため、E D I、電子タグ、パレット等の標準化普及を図るとともに、交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、I T S（高度道路交通システム）の高度利用を促進する。

(4) 物流効率化を支える人材の育成等

3 P L 事業の促進のため、提案営業力、コンサルティング能力等を備えた人材の育成を図る。

※企業において環境負荷の現状を定量的に把握し、その低減のための循環型システムを計画立案、推進、評価できる人材の育成講座を開催する。

IV. 報告書の構成案と今後の進め方

1. 既存文献による取引条件の改善策とその効果

- 総合物流施策大綱（1997年、2001年）
- 商慣行改善指針（経済産業省 1990年）
- 物流合理化ガイドライン（経済産業省 1992年）
- 主要物資別流通経路・商取引・商慣行に関する調査（経済産業省 1993年）
- 商慣行改善調査（経済産業省 1994年度～）
- 慣習の改善と物流効率化に関する基礎調査（国土交通省、JILS 2004年）

2. 委員会メンバーの物流実態と取引条件（アンケート調査）

- 省資源ロジスティクス推進委員会のメンバーを対象に、物流における取引条件の改善の余地、効率化の障害となっているもの、取引条件の変更等による改善事例等についてアンケート調査を行い、取引条件の実態と改善策の概要を把握。

3. 加工食品及び電子機器の物流実態と取引条件（ヒアリング調査）

- 検討対象の選定
- 取引条件等の実態把握、整理
 - ⇒品目別物流図の作成
 - ・ヒアリング調査結果に基づいた品目別対象商品の物流フロー図の作成。
 - ・物流フロー図に改善すべき取引条件を明記。

4. 環境負荷低減のための取引条件改善シナリオの検討

- 取引条件変更案の検討
 - 調査対象企業を対象に、取引条件変更案を検討する。
- 取引条件変更による効果推計
 - 品目ごとの物流プロセスを対象に、取引条件変更による環境負荷低減効果（CO2排出量）、コスト削減効果を定量的に推計する。また、その他の項目の定量的効果や定性的効果についても分析、整理する。

取引条件変更によるトラック走行量の変化

- 現行の取引条件による物流プロセスのトラック走行量を推計し、次に取引条件変更によるトラック走行量を推計する。



取引条件変更による効果

取引条件変更に伴う使用トラックの大型化、配送回数の削減、積載率の向上などによるトラック走行量の変化に伴う燃料使用量、運賃等の削減効果を把握。

- ・環境負荷低減効果（CO2削減効果）
- ・コスト削減効果

取引条件変更案の評価

取引条件変更案について、変更の難易性、環境負荷低減効果のレベル、コストの削減効果を評価。

5. 取引条件改善の課題整理

調査結果を踏まえて、取引条件改善を産業界に広く取り入れていくための問題点、課題等を整理する。

- 取引条件改善の課題整理
- 環境負荷低減のための取引条件改善のポイント
- 環境にやさしい着荷主企業リストの作成、公表
- ロジスティクス大賞 商慣行改善部門賞の創設 など

省資源ロジスティクス推進委員会 2005年度の進め方

1. 省資源ロジスティクス推進委員会の活動方針（活動計画(案)より）

- ①省資源・省エネルギーの視点から、サプライチェーンを構成する荷主企業（発荷主・着荷主）と物流企業等が一体となって物流の環境負荷を低減するため、物流諸活動の事例収集を行い、その内容を整理する。
- ②荷主企業（発荷主・着荷主）と物流企業等が一体となって、問題解決のための方向性をとりまとめ、関係者に提案する。

2. 2004年度の成果物に対する見解に基づく2005年度の具体的な活動方針案

2004年度の成果物（『省資源ロジスティクス事例集』2005年3月16日）の内容と、1. に記した活動方針とを照らし合わせてみると、次の3つを2005年度の活動方針とし、活動内容の充実を図ることが望ましい。

- ①ある特定のサプライチェーンを構成する荷主企業（発荷主・着荷主）と物流企業等に焦点をあてること。
- ②（多くの場合、カネは出していないが物流条件を決定している）着荷主を土俵の上に乗せること。
- ③問題解決のための方向性（もしくは方針）を示すこと。

3. 想定しうる成果

2005年度は「ロジスティクス環境会議」（第1期）の最終年度にあたる。したがって、2. で記した活動方針③に対応するような、具体的な成果が欲しいところである。

このとき、省資源ロジスティクス推進委員会の活動方針である“荷主企業（発荷主・着荷主）と物流企業等の一体”性に着目するならば、例えば、省資源・省エネルギー（≒環境負荷低減）の推進を阻害しているような商慣行の改善を狙ったモノ/コトはひとつの有力な案ではないか？

現時点で考え得るモノとしては・・・

①環境負荷低減のための商慣行改善に関する『気づきの書』

②環境負荷低減のための『商慣行改善のヒント集』

①、②は、商慣行改善を行おうとする取引先に対する説得材料の雛型となりうるような資料をイメージしている。

③環境負荷低減のための『物流に関わる標準的契約書』

また、コトとしては・・・

④輸送事業者による環境にやさしい着荷主企業リストの作成・公表

⑤ロジスティクス大賞 商慣行改善部門賞の創設（JILSの現行事業に対する提案）

⑥行政機関に対する提案 など

4. 委員会の活動

1) 事例研究

課題や改善内容等の成果物に盛り込むための材料収集。委員メンバーによる発表が望ましい。

2) 調査

具体的な調査は事務局とシンクタンクが実施。委員メンバーにはヒアリング等の調査協力をお願いしたい。

5. 調査活動の進め方

1) 調査の準備

- ①商慣行改善シナリオ（作業仮説）の共有
⇒参考資料 『商慣行の改善と物流効率化に関する調査報告書』（要約版）
- ②検討対象とする商慣行の選択
- ③特定のSC¹⁾（製品）の設定（⇒分科会の設置）
- ④与件と検討項目の仕分²⁾
- ⑤③の流通に関する企業の洗い出し

委員メンバーによる検討

2) 実態調査

- ①関係企業間³⁾における物流実態⁴⁾の調査
 - ・ロット
 - ・リードタイム
 - ・物流コスト
 - ・積載率
 - ・文書化の程度 など

事務局とシンクタンクによる調査

委員メンバーによるチェック

註1) 調達物流、生産物流、販売物流等のサプライチェーン上の全物流プロセス。

註2) 例えば、自社の物流部門で直接的にコントロールできない領域（工場における生産量？ など）を与件、直接的にコントロールできる領域を検討項目とするといった考え方。

註3) 発荷主⇔着荷主、発荷主⇔物流企業、着荷主⇔物流企業

註4) 物流活動に直接的な影響を及ぼすと思われる“取引条件”に着目する。

例えば・・・

- ・ロットを大きくする⇒トラック台数を減らせる⇒二酸化炭素の発生量を削減できる
- ・リードタイムを長くする⇒鉄道が使える⇒（トラックに比べて）二酸化炭素の発生量を削減できる
- ・製品価格と輸送費を分離する⇒物流サービスレベルの見える化⇒ムダ/ムリ/ムラのある輸送をなくす⇒二酸化炭素の発生量を削減できる

- ・取引条件を明文化する⇒根拠の無い多頻度/小口輸送の是正⇒二酸化炭素の発生量を削減できる
- ・複数企業間で物流情報（例えば、製品形状のたて・よこ・高さ・重量など）を共有する⇒共同配送の効率アップ⇒二酸化炭素の発生量を削減できる

3) 環境負荷低減のための商慣行改善シナリオの検討

まずは2社間で、究極はSC全体で・・・

- ①取引条件変更案の検討
- ②取引条件変更のための必要条件のチェック
- ③取引条件変更の効果推計
 - ・環境効果
 - ・コスト効果
 - ・その他定量/定性効果
- ④取引条件変更案の評価

委員メンバーによる検討

事務局とシンクタンクによるまとめ（整理）

6. スケジュール

	2005年									2006年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1. 省資源ロジスティクス推進委員会		第10回 5/末	第11回 6/末	第12回 7/中	第13回 8/末	第14回 9/末	第15回 10/末	第16回 11/末	第17回 12/中	第18回 1/末		
			本日の議案		委員メンバーによる調査項目の洗い出し							
1) 05年活動計画												
2) 調査の準備												
3) 実態調査												
4) まとめ												
			事務局・シンクタンクによる実態調査と委員メンバーによるチェック									
								委員メンバーによる検討と事務局・シンクタンクによるまとめ（整理）				
第4回本会意義												■

以上

ロジスティクス環境会議

第 11 回省資源ロジスティクス推進委員会 議事録

I. 日 時：2005年9月27日（水） 10：00～12：00

II. 場 所：東京・港区 浜松町東京會館 39F ゴールドルーム

III. 出席者：23名

IV. 議 案：

- 1) 事前アンケートの集計結果について
- 2) その他

V. 開 会

定刻、山本委員長により、開会が宣された。

VI. 議事の経過

1) 事前アンケート結果について【資料1】

事務局より資料1に基づき、当委員会メンバーを対象に行った、事前アンケートの集計結果について説明が行われた後、以下のような意見交換がなされた。

委 員：荷主調査の「発・着荷主、物流事業者と調整しながら改善したい取引条件」として、「時間指定納品」が最上位になっている。

発注から納品までのリードタイムが短いことに要因があるのではないか。

リードタイムが短くなると受入先の整備（準備）が間に合わなくなる。

委 員：物流事業者調査の「問10、改善した取引条件」については、設問の意図がわからない。

事務局：誤って物流事業者向け調査の設問にも入ってしまった。本来は荷主向け調査のみの設問になる。

事務局：物流事業者向け調査の「荷卸するまでの待機時間」の回答で予想以上の待機時間があった。平均ではないため、例外ケースではあると思われるが、本件に対する意見をいただきたい。

委 員：納品時間を決められていても、ドライバーは渋滞等による遅延を回避するため、早めに到着するケースが多い。

委 員：時間指定は良くないという風潮が一部にあるが、計画性がない納品時間を設定すると、納品のトラックが列を成すことになる。

時間指定ということに対して「計画性」があるか否かを分ける必要があるのではないか。

委 員：受け入れる側として、時間を指定する必要があると認識している。

指定の方法が問題であり、事前に出荷情報などが入手できないと受け入れ体制を整えることが出来ない。

以上の意見交換を踏まえ、具体的なヒアリング調査活動を進めていくことが確認された。

2. 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