

CGL JOURNAL III Vol.3

個人が変わる、企業が変わる、物流が変わる

ロジスティクス環境会議 活動総括



第1部

第3期ロジスティクス環境会議 第3回本会議報告

第3期ロジスティクス環境会議の最後の活動となる第3回本会議が3月10日(水)にホテルニューオータニ(東京・千代田区)で開催されました。当日は三村明夫議長(JILS会長・新日本製鐵(株)代表取締役会長)、岡部正彦副議長(JILS副会長・日本通運(株)取締役会長)をはじめとした総勢72名の出席のもと、研究会、各委員会からの活動報告、第3期活動の総括等が行われました。

三村議長開会挨拶

本日は、第3期ロジスティクス環境会議の第3回本会議ということでございますが、本会議としてはこれが最後の開催になります。

環境問題につきましては、現在、地球温暖化対策基本法案の議論が行われていると聞いております。ただ、私どもとしましては、産業界の話をよく聞いていただけないことと25%という削減目標に向けて、何が課題で具体的に何をやったら実現できるのかといった部分の透明性が十分担保されないまま議論がなされていることに対して、非常に大きな不満をもっております。

さて、当協会が実施しております環境への取り組みは、まさに省エネそのものでございます。省エネということは、コスト削減にそのままつながるものでございます。現在でこそ、一時期に比べるとエネルギー価格は下がっておりますが、中国や発展途上国の今後の経済成長を考えますと、エネルギーのみならず資源や食糧も高騰することが想定されます。そういった意味では、将来にとっても意味のある活動を当協会では行っていると思っております。さらに、省エネを進めるにあたって、荷主と輸送事業者の間で、いわゆるコラボレーションを図って、お金をあまりかけないで、メリットのみ享受するということは、これは全く正しい方向でございます。



これから、各研究会、委員会に成果をご発表いただきますが、メンバー企業の皆様におかれましては、これをぜひとも横展開していただきたい。せっかく成果が出ているわけですから、自分の会社としても採用できるものは採用していただきたい。このような形で横展開していただければ、我々もこれ以上の幸せはございません。

今日はお忙しい中、関係各省の方々にもご出席いただき、また多くのJILSの会員の皆様にもお集まりいただきましたことにも心から感謝いたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。

第3期活動の総括

1 目的・方針・目標

1) 目的

持続可能社会を実現するロジスティクスの構築
～個人が変わる、企業が変わる、物流が変わる～

2) 方針

持続可能社会を実現するロジスティクスの構築に向けて、産・官・学、発荷主企業・着荷主企業・物流事業者間の連携のもと、第1、2期の活動成果を活用しつつ、ロジスティクス分野における環境負荷低減活動を推進する。

3) 目標

ロジスティクス分野における環境負荷低減を経営の重要課題として認識し、委員会ならびに研究会等の活動を通じて、持続可能な社会の実現を目指す。

2 第3期活動の実績

1) 低炭素社会及び循環型社会の

実現に向けた活動の推進

(ロジスティクス環境宣言第1項実現に向けた取り組み)

下記を中心に、低炭素社会及び循環型社会の実現に向けた活動の推進

主な実績

- ① グリーン物流推進のための輸送包装適正化の手引き
—環境パフォーマンス算定の考え方—
- ② 取引条件の見直しによるグリーン物流推進の手引き —時間指定を中心として—
- ③ グリーン物流研究会による改善施策の研究

2) 「取り組む企業を増やす」ための

活動の展開

(ロジスティクス環境宣言第2項実現に向けた取り組み)

各社における環境取組状況やエネルギー使用

量に係わるデータ等の情報提供の実施

主な実績

- ① グリーンロジスティクスチェックリスト調査及び簡易診断集計分析、報告
- ② 省エネ法（輸送に係る措置）実態調査報告

3) 「情報発信」の実践

(ロジスティクス環境宣言第3項実現に向けた取り組み)

行政及び関係企業に対する意見・要望の策定・提出と行政の動向

主な実績と予定

- ① モーダルシフト推進に対する意見・要望の提出（2009年1月）
→国土交通省鉄道局委託調査「貨物鉄道のインフラ整備に係るグランドデザインに関する検討会 有識者との意見交換会」の有識者メンバーとして環境会議メンバーが参画（2009年7月～2010年3月）
〈今後の予定〉
・モーダルシフト等推進官民協議会の設置*1（2010年3月～）
- ② 省エネ法に対する意見・要望の提出（第2期（2008年3月））
〈今後の予定〉
・経済産業省、国土交通省両省の関係部局による連絡会の設置、データに係る分析等*2

*1、2ともに、2009年12月25日に公表された「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省の連携強化に向けた中間とりまとめ」における物流分野での実施事項として掲げられている。

4) 連携を意識した検討・活動の推進

第1、2期に引き続き、研究会、委員会ともに発荷主企業、着荷主企業、物流事業者間の連携を意識した検討、並びに活動を進めた。

5) 消費者を意識した活動

将来の物流・ロジスティクスを担う児童を対象に、①物流・ロジスティクスへの理解、②環境に優

しい行動の実践を促すことをねらいとした環境教育冊子「グリーン物流ってなんだろう？」を作成した。

3 第3期活動からの課題

1) 普及活動のさらなる推進

第3期においても、多くの成果物を作成してきたが、それらの普及は、多くの場合環境会議メンバー内にとどまり、広く産業界に発信し、活用を促進するための十分な活動までは展開できなかった。

そこで、第1、2期の成果物とともに、第3期の成果物についても普及活動を展開し、環境負荷低減活動に取り組む企業を増やす活動をより一層進める必要がある。

2) 各委員会の今後の課題

各委員会ともに、いくつかの課題を残している。今後、JILSが設置する検討組織におけるテーマの設定の際に、それらを考慮し、研究活動にあたる。

4 総括

ロジスティクス分野における環境対応を積

極的に進め、産業界に広く貢献したいと考える87社のメンバー企業等の連携による検討、情報交流、さらには人的ネットワークの構築を図りながら、持続可能社会を実現するロジスティクスの構築に向けて、「ロジスティクス環境宣言」の実践に必要なツールの整備等を展開した。

今後は、モーダルシフトや共同輸配送、静脈物流の構築等、総合物流施策大綱等で掲げられ、より一層の推進が求められる取り組み施策を中心に、調査研究や情報提供活動を展開したい。



ロジスティクス環境会議の 3期7年にわたる活動の総括

ロジスティクス環境会議は、3期7年にわたる活動を通じて、産業界において環境負荷低減活動を進める上で有用となるツールの開発、取り組む企業を増やすための普及・啓発、異業種メンバーによる人的ネットワークの構築、行政に対する提言、「ロジスティクス環境宣言」の採択など、ロジスティクス分野における環境負荷低減に向けた活動を積極的に展開した。

今後は、3期7年にわたるロジスティクス環境会議の成果を、JILS会員を始めとする産業界に向けて広く継続的に情報発信するとともに、環境負荷低減に資するものの各企業において取り組みが遅れている施策等を中心に、引き続き調査研究や行政への提言活動を通じて、環境負荷低減活動をより一層推進したい。

ロジスティクス環境会議 3期7年を振り返る

ここでは、3期7年にわたるロジスティクス環境会議の活動成果について、
CGLジャーナル第1号でも登場した南条先生に振り返っていただきます。

登場人物

南条先生

三郷工業大学 工学部
システム工学科 教授

もともと物理専攻だったが、気づくと物流・ロジスティクスの世界に。最近ではグリーン物流を主なテーマとして研究を進めている。最近、講演やパネルディスカッションの進行などが増えて大忙しも、仕事の合間を縫っての鉄道写真撮影に余念がない。



青島記者

機関誌「中部ロジスティクスシステム」記者

人望も厚く仕事ぶりには定評があるが、おっちょこちょいがたまに傷。雨男ぶりは近所でも評判。



1. ロジスティクス環境会議とは・・・

青島記者 ロジスティクス環境会議（以下「CGL」）は2003年11月に設立されていますが、まずCGL設立前のJILSの環境問題への取り組みとCGL設立に至った経緯についてお聞かせください。

南条先生 JILSが環境問題への取り組みを始めたのは京都議定書が採択された1997年からです。「ロジスティクスにおける環境問題研究委員会」を設置し、来るべき環境の時代におけるロジスティクスのあり方について検討しました。続いて1999年からは、通商産業省（現：経済産業省）の「環境調和型物流システム構築に関する調査（LEMS）」の委託調査を実

施しました。けれども、それらをやっていく中で、物流部門の取り組みは、生産部門などと比べるとまだまだ浸透していない部分があったり、コスト増につながるといった誤解があったことから、これらを解決し、物流部門としての取り組みを推進していくための活動が必要ではないかということで設立されたのがこのCGLです。

青島記者 CGLは3期7年にわたり、ロジスティクス分野における環境負荷低減のために、環境取り組みを進める際の課題に対する解決策をまとめたり、産業界で役に立つツールを開発したりされてきましたが、もう少し詳しくご説明いただけますか。

南条先生 CGLの活動を開始するにあたり設立準備委

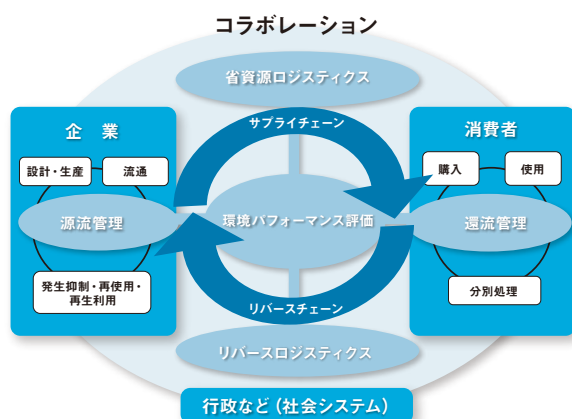
員会で「循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン」(図表1)を策定しまして、このグランドデザインの実現に向けた活動を展開することとなりました。

青島記者 簡単にご説明いただけますか。

南条先生 物流分野の環境対応というと、モーダルシフトやエコドライブなどの環境対応(省資源ロジスティクス)が頭に浮かびますが、それに加えて、商品の企画、設計段階から、ロジスティクス分野の環境負荷低減を考慮した活動を行ったり(源流管理)、消費者に使用済の製品等の分別等に協力いただいたり(還流管理)、回収、再資源化を効率的に行う仕組みを構築したり(リバースロジスティクス)、これらの取り組みを評価するための指標(環境パフォーマンス評価)を整備・活用したりといったことを通じて、循環型社会の構築に向けてロジスティクス分野として積極的な役割を果たす必要があることを示したものです。さらに、これらは1企業単独で進められるものではなく、社会とコラボレーションして進める必要があることを示しております。

青島記者 この図が作られてから7年近く経過しますが、今でも十分成立する図ですね。

図表1 循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン



調達、生産、流通、消費の諸活動とそれらの過程を経て発生する廃棄物の処理の行為は、環境汚染や環境破壊など、環境に対して様々な負荷を与えます。私達の世代は健全な地球環境と社会環境とを(人類生存の大前提である)最も重要な財産として、将来の世代に引き継ぐ責務を有しています。その責務を果たすべく、ロジスティクスにおいても、環境への調和、環境との共生、環境改善への積極的貢献、を最優先に考えねばなりません。

ロジスティクスには、再使用や循環などの視点に加え、素材の選択や廃棄物の処理のあり方で視野を広げ、環境への負荷に適切に配慮しつつ、費用対効果を最適化することが必要です。

JILSは21世紀の循環型経済における、ロジスティクス活動のあるべき姿として「環境と調和した循環型社会を支えるロジスティクス」を提唱します。

循環型の経済活動を、ロジスティクスを通じて実現したいという思いを込めて、「循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン」を提案します。

(第1期 第1回本会議 / 2003年11月13日)

南条先生 さらに、第1期の第4回本会議では「ロジスティクス環境宣言」(図表2)を全会一致で採択し、第2、3期を進める上での活動目標としました。

図表2 ロジスティクス環境宣言

ロジスティクス環境会議およびそのメンバーは、循環型社会を実現するため、物流分野の環境負荷低減を経営の重要課題として認識し、以下の活動に積極的に取り組むことを宣言する。

1. 自らの環境負荷を低減する

自らの活動によって発生する環境負荷低減の目標を定め、目標達成に向けたマネジメントサイクルを推進する。

2. 環境負荷低減に取り組む企業を増やす

関係企業とパートナーシップを築き、共に環境負荷低減に向けた取り組みを推進する。

3. 情報を発信し、循環型社会の形成に寄与する

活動を通して明らかになった課題については、企業・行政・団体等の関係者へ情報発信を行い、循環型社会の形成に寄与する。

2006年3月15日 社団法人日本ロジスティクスシステム協会 ロジスティクス環境会議

2. 省エネ法のインパクト

青島記者 この7年を振り返って、先生にとってインパクトが大きかった出来事は何でしょうか。

南条先生 2005年2月16日の京都議定書の発効と、それを受ける形での省エネ法の運輸部門への拡大ですね。

青島記者 省エネ法に対して、CGLでは意見・要望を数回提出されておりますが、それぞれどのような内容だったのでしょうか。

南条先生 1回目は、法律の施行前に、判断基準に対する意見・要望をまとめまして、荷主については2005年8月、輸送事業者については同年10月にそれぞれ提出しました。

青島記者 CGLでは、判断基準のどこに問題があると考えていたのですか。

南条先生 荷主に係わる部分として、①算定方法、②削減目標、③着荷主に係わる事項が主たる問題だと考えておりました。特に①、②は、第1期の環境パフォーマンス評価手法検討委員会で輸送分野におけるCO₂排出量の算定方法などについて検討してきたことを踏まえて、要望をまとめました。このうち、①算定方法については、我々の主

張が認められ、燃料法、燃費法、トンキロ法の3つの算定方法が選択できることとなりました。また、③着荷主に係わる事項についても、判断基準の項目として「商取引の適正化」や「着荷主としての取組推進項目」が盛り込まれました。しかしながら、②削減目標については原案どおり、「中長期的にみて年平均1%削減」という数値化した目標が盛り込まれてしまいました。

青島記者 2回目の提出は2008年3月ですが、その内容はどのようなものだったのですか。

南条先生 2007年に第1回目の定期報告書、計画書の提出がありました。それにあわせる形で、CGLでは第2期のCO₂削減推進委員会の活動の一環として、省エネ法実態調査を実施しました。その結果や算定にあたってメンバー企業が困っている点などに基づいて、要望をまとめました。主要な要望項目としては、原単位の整備、収集した結果の分析及び公表などがあります。なお、2009年12月25日に公表された「地球温暖化・エネルギー関係での経済産業省と国土交通省の連携強化に向けた中間とりまとめ」（以下「中間とりまとめ」）の中で、省エネ法については、経済産業省、国土交通省両省の関係部局による連絡会議の設置、データに係る分析等といった言及がされており、今後期待されます。

青島記者 省エネ法の削減目標である「中長期的にみて年平均1%削減」の達成状況はいかがでしょうか。

南条先生 図表3が2009年度に実施した省エネ法実態調査結果のエネルギー使用原単位の過去3カ年の年平均増減率の結果です。初年度と比べて原単位が悪化した企業が28社中7社ほどありま

した。背景としては、2008年秋以降の経済状況の悪化により、エネルギー使用量総量は減少したものの、それ以上に輸送トンキロや売上高のいわゆる「分母」の指標が減少し、そのために原単位が悪化していると考えられます。

青島記者 最後に、施行から約4年経過した現在、各企業は省エネ法をどのように捉えているのでしょうか。

南条先生 2009年度の省エネ法実態調査の中で、省エネ法によるメリットを聞いたところ、「経営層のグリーン物流への関心が高まった」、「自社内での省エネ取り組みが進んだ」との回答が見受けられました。一方で、省エネ法における現状の課題としては、「中長期的にみて年平均1%削減の遵守」、「取引先（着荷主等）との連携による取組」をあげている企業が多かったですね。

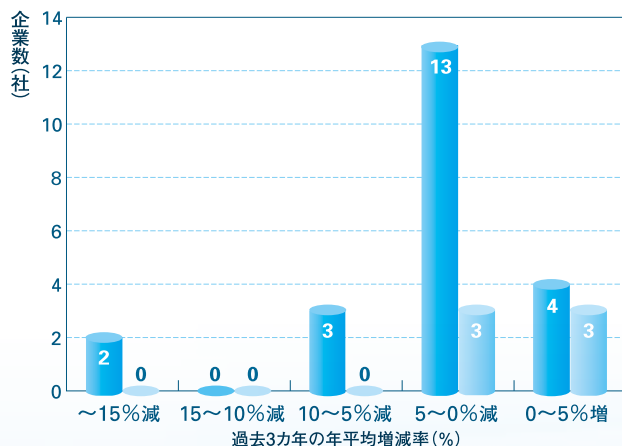
青島記者 取引条件の見直しに関しては、後ほどお聞きしたいと思います。

3. モーダルシフト

青島記者 輸送分野におけるCO₂削減に向けてモーダルシフトは有効な施策だと考えますが、先生の見解はいかがでしょうか。

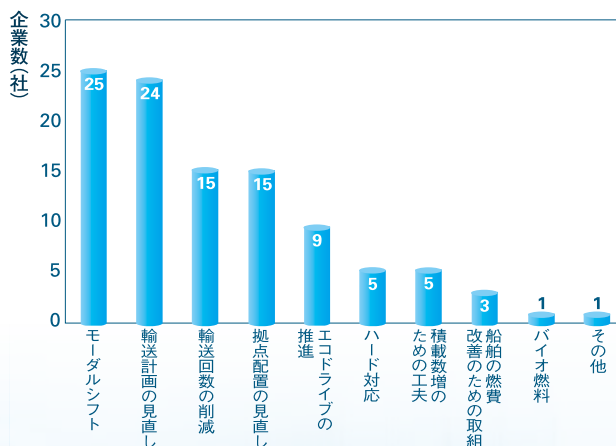
南条先生 そのとおりです。輸送トンキロあたりのCO₂排出原単位のマクロ値を比較すると、営業用貨物自動車を1とした場合、船舶で約4分の1、鉄道で約7分の1となります。さらに、2009年度の省エネ法実態調査の中で、特定荷主の省エネ計画の種類に関する結果を見ると、図表4のとおり、モーダルシフトが最も多く、期待の高さがうかがえます。

図表3 エネルギー使用原単位の過去3カ年の年平均増減率



凡例 左：特定荷主、右：特定輸送事業者

図表4 省エネ計画の種類（特定荷主）



青島記者 モーダルシフトは、CGLで3期間連続して取り組まれたテーマですね。まず、第1期ではどのような検討を行ったのでしょうか。

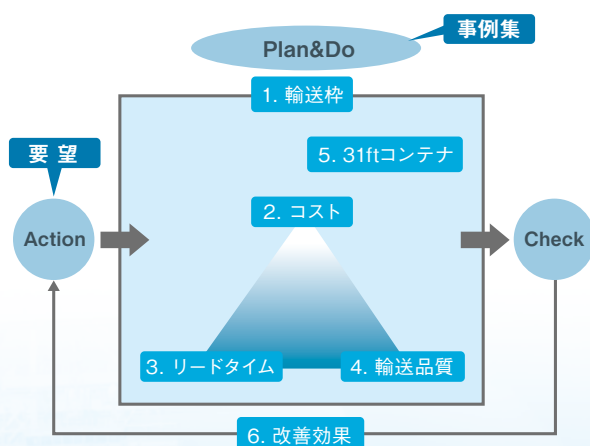
南条先生 源流管理による環境改善委員会において、モーダルシフトを検討・計画する際に考慮すべき事項や関係者と調整すべき事項などを整理しました。マニュアルとして活用できるように資料編の内容もできるだけ充実させました。

青島記者 これからモーダルシフトを始めてみたいと考える企業の方に有用な内容だと思いました。続いて第2、3期はどうだったのですか。

南条先生 第2期はCO₂削減推進委員会 モーダルシフトWGにおいて、鉄道へのモーダルシフト実施、もしくは拡大のためにクリアしなければならない問題点を整理するとともに、それらの問題に対する荷主の対応事例と関係機関への要望をまとめました。(図表5)

第3期では、検討組織は設置しませんでした。企画運営委員が中心となり、第2期にまとめた要望の提出に向けて、関係機関と調整を続け、2009年1月に国土交通省の関係3部局に提出いたしました。その後、提出先の1部局であった国土交通省鉄道局の委託調査「貨物鉄道のインフラ整備に係るグランドデザインに関する検討会 有識者との意見交換会」の有識者メンバーとしてCGLメンバーが参画しました(2009年7月～2010年3月)。さらに、先ほどお話しした「中間取りまとめ」も受けて、モーダルシフト等推進官民協議会が設置され、2010年3月に第1回会合が開催されまして、今後に期待がもたれます。

図表5 鉄道利用上の問題点と成果物の対応



4. 取引条件の見直し

青島記者 取引条件の見直しについても第1期から継続して取り組まれているテーマですが、先生はどのように捉えているか教えてください。

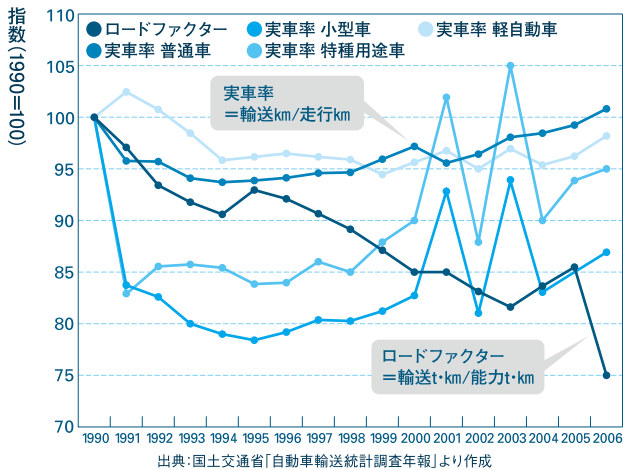
南条先生 私は、ロードファクターという指標に注目しております。ロードファクターとは、「輸送トンキロ/能力トンキロ」の値で、実車率が高く、実車の時の積載率(積載重量/最大積載重量)が高いほど、この値が大きくなります。このロードファクターと実車率の推移を示したものが図表6です。実車率は、1990年代前半は減少傾向でしたが、1990年代後半から増加傾向にあります。一方、ロードファクターは、1990年以降減少傾向にありますので、1990年代後半から積載率が低下していると考えられます。もちろん、積載率低下の要因として、荷量以上に最大積載重量の大きいトラックを使用しているということも想定されますが、多頻度や小ロットでの発注、同一地域内での時間指定の重複、短リードタイムでの発注など、取引条件による部分も大きいと考えられるところです。

実際、行政機関が実施した調査結果を見ても、時間指定の増加(図表7)や小ロット化(図表8)が進んでいることがわかります。

青島記者 このロードファクターは興味深い指標ですね。さて、第1、2期のCGLではどのような検討を進めてきたのでしょうか。

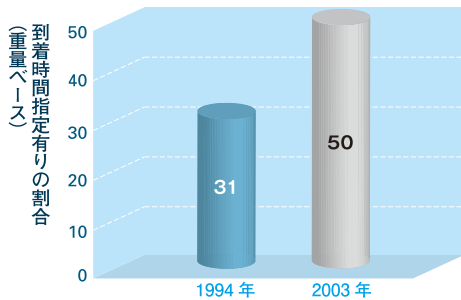
南条先生 第1期では、省資源ロジスティクス推進委員会において、特定製品の物流プロセスの調査を通じて、製造業・流通業等において取引条件と関連する物流の問題点を浮き彫りにするとともに、「取引条件見直しのシナリオ」をまとめました。続く第2期では、グリーンサプライチェーン推進委員会 取引条件分科会で、加工食品をモデルとして実データに基づく仮説検証を行い、小ロット配送されている中継物流を共同化することで、環境負荷低減と一部の取引条件の課題が解消する提案をまとめました。その後、この提案内容は、加工食品メーカーが中心となり、グリーン物流パートナーシップ ソフト支援事業としてより詳細な検討がなされました。また、第2期のCO₂削減推進委員会 燃費向上WGでは、エコドライブをより一層推進するための発荷主、着荷主の役割と活動項目例も示しましたが、これらも

図表6 営業用トラックのロードファクター、実車率の推移

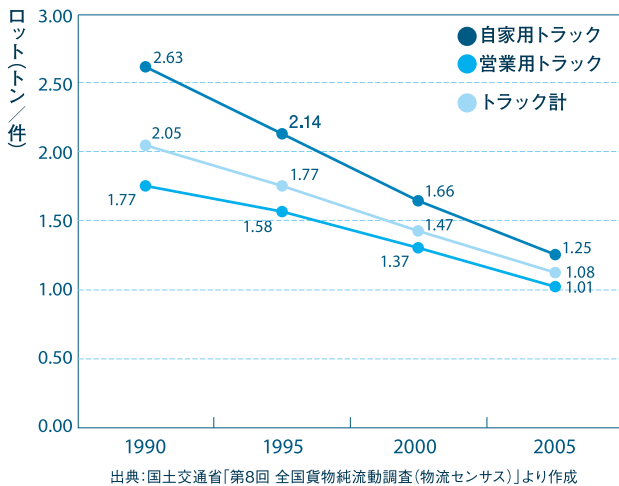


図表7 到着時間の指定割合の変化

東京都市圏では、1994年3割であった到着時刻の割合が、2003年には5割まで増加した。



図表8 トラックの輸送ロットの変化



取引条件と密接に関係する内容です。

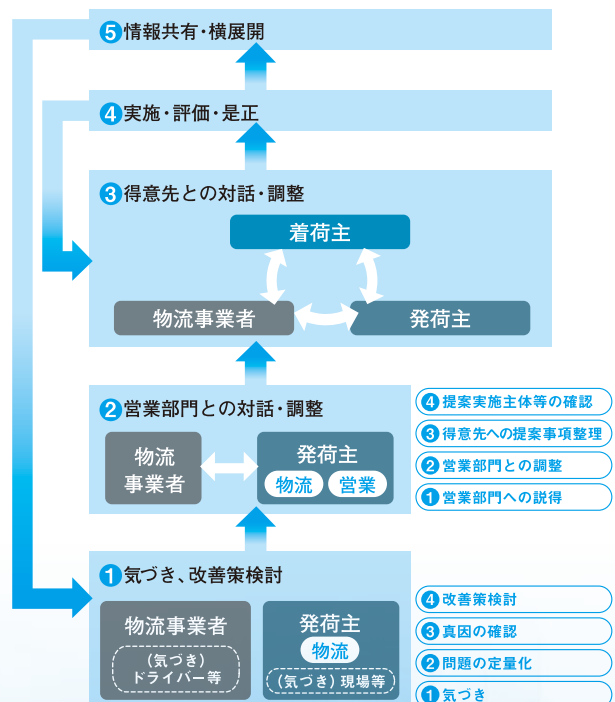
青島記者

第2期の取引条件分科会でまとめられた報告書を見たところ、「卸のセンターに1日100台以上の入荷車両があり、そのうち約3割が、1つの出荷拠点から50ケース以下の商品の納品トラックだった」といったように実データを基に整理されているところが印象的でした。さて、第3期はどのような検討を行ったのでしょうか。

南条先生

第3期では、グリーン物流推進のための取引条件検討委員会において、時間指定に焦点を絞って検討を進めました。具体的には、①発荷主、着荷主、物流事業者各主体における時間指定に係る課題抽出、並びに時間指定が環境負荷に与える影響についての情報収集、②時間指定及びそれに付随する事項によるCO₂排出量増要因に対する改善事例の収集、③収集事例を基に、発荷主の物流部門の視点から、改善取り組みを進めるためのフロー（図表9）を取りまとめました。一般的に、「取引条件の見直し」というと、取引先に理解を求めることに意識が向きますが、その前段階である問題への気づきや改善策の検討、さらには自社営業部門との調整など、自社内での取り組みも重要であるとの認識のもと、それらの項目を整理しました。ぜひご参照いただきたい内容です。

図表9 改善のためのフロー



5. 3Rとリバースロジスティクス

青島記者 先生は、3Rやリバースロジスティクスについてどのように捉えておりますか。

南条先生 廃棄物の適正処理の視点に加えて、特に、今後のアジア地域を中心とした人口増大と経済発展により顕在化すると考えられる天然資源枯渇の問題に対して、資源の循環をこれまで以上に効率的に行うことの必要性が増すと考えられます。動脈と静脈とを一元的に管理する物流・ロジスティクスの重要性がますます高まると考えます。

青島記者 CGLの中で、リバースロジスティクスについては第1期で検討を行っていますね。

南条先生 第1期のリバースロジスティクス調査委員会では、循環型社会構築の実現に向けて、リユース、リサイクルに関わる物流のあるべき姿を描くた

め、家電・OA機器、自動車、食品、物流（包装・梱包資材）の各分野で分科会を設け、調査活動を行うとともに、リバースロジスティクスの構築が可能となる環境整備を促進する施策と関係者に対する提言をとりまとめました。

青島記者 この委員会はその後のCGLに大きな影響を与えたと同っておりますが。

南条先生 委員長、副委員長を中心に、委員会主催で勉強会や懇親会を開催する等、CGLの特長の1つである人的ネットワークの構築に向けた取り組みを積極的に進めていただきました。今でもメンバー同士で連絡を取り合ったり、第2、3期メンバーも加わる形で交流会を開催したり、有志で現場見学に行ったりしているようです。

青島記者 それもすばらしい成果ですね。さて、このテーマに関して、第2期以降はどのような活動を行ったのでしょうか。

南条先生 ひとつはグリーン物流研究会の研究テーマとして、食品リサイクルや使用済インクカートリッジの共同回収の事例などを取り上げるとともに、再資源化施設の見学なども行いました。この研究会では、毎会合でアンケートを実施しておりますが、特に3Rのテーマについては高い評価をいただきました。

もう一つは、第3期の包装の適正化推進委員会で、包装材の投入量と排出量に係る環境パフォーマンスの算定の考え方について検討を行いました。なお、この委員会は、CO₂の視点でも検討しております。

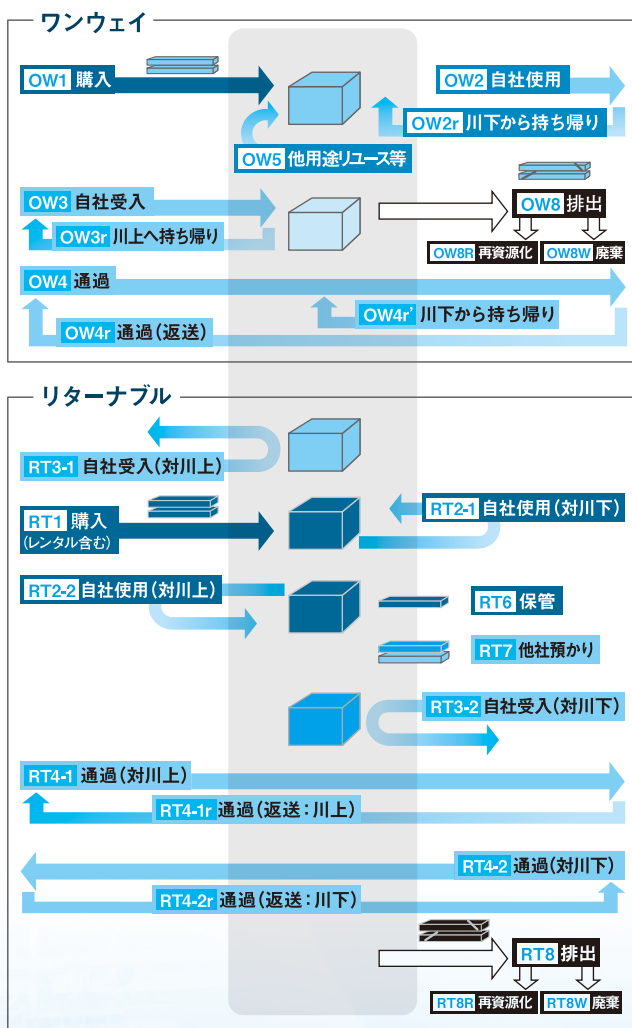
青島記者 包装材のフローを整理した理由を教えてください。

南条先生 包装材は、サプライチェーンの複数の主体に係わるという特徴があるため、ある主体が使用した包装材がどのような経路でどの主体までたどり着くものなのか、あるいは、現在手元にある包装材がどの主体から来たものか等を整理した上でその適正化を考えることが重要であると認識していたからです。そして、図表10にある「包装材のフロー 基本モジュール」を作成しました。

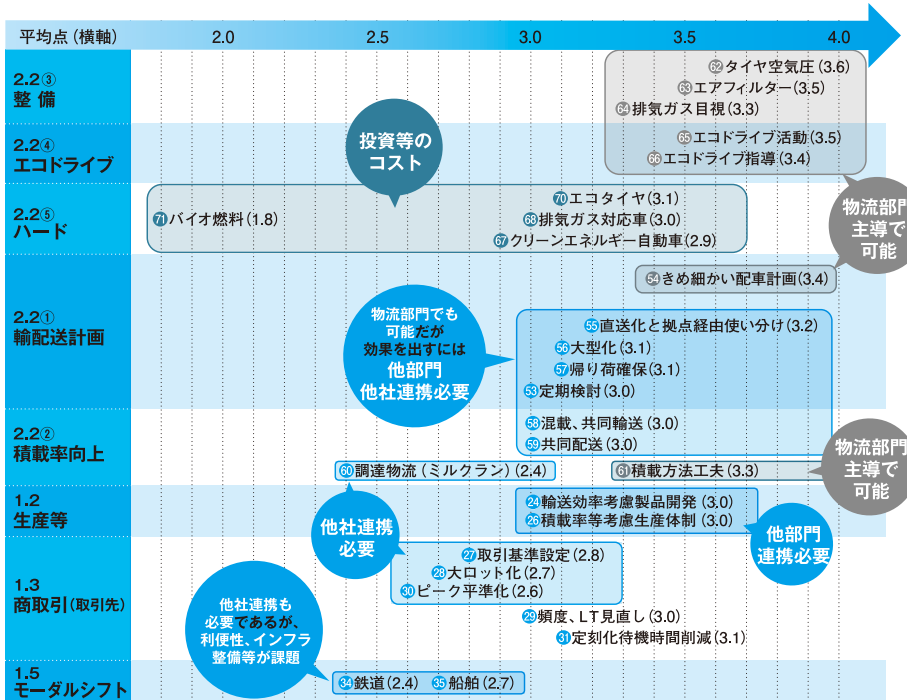
青島記者 つまり包装材においても、川上企業や川下企業との連携による取り組みが重要であるとのことですね。

南条先生 そのとおりです。まだまだ検討が不十分なところもありますが、ぜひご活用いただきたいと思います。

図表10 包装材のフロー 基本モジュール



図表11 輸配送関連の施策の平均点の分布



6. グリーンロジスティクス実現のための取り組み項目

青島記者 先ほどご説明いただいたモーダルシフトや取引条件の見直し、さらにはリバースロジスティクスももちろん重要ですが、それ以外にもいわゆるグリーンロジスティクス実現のための取り組み項目はありますよね。

南条先生 そのとおりです。第2期のグリーンサプライチェーン推進委員会 源流管理分科会で、取り組み項目(86項目)を体系的に整理した「グリーンロジスティクスチェックリスト」を策定しました。さらに、第3期のグリーンロジスティクスチェックリスト調査WGでは2008、2009年度と2年にわたり、同チェックリストを用いた調査を実施するとともに、回答企業に対して簡易診断結果の送付や結果報告会の開催などを行いました。

青島記者 調査結果はいかがですか。

南条先生 時間の関係で詳細は割愛しますが、全体平均を見ると、2008年度の2.86に対して、2009年度は2.99に増加。これは実施レベル3の「まずまずできている」に到達していることを意味しています。また、2年連続回答企業だけ見ても6割以上の企業で点数が伸びていることから、この

チェックリストや簡易診断結果が多少なりとも皆様の環境取り組み推進のお役に立ったのではないかと考えております。

青島記者 このチェックリストから施策の難易度が分かるとお聞きしておりますが。

南条先生 例えば、輸配送関連の施策を平均点ごとに並べると、図表11のようになります。こちらは右にあるほど平均点が高い、つまり取り組みがしやすいということを意味しています。右上は「車輛の整備点検」や「エコドライブ」に係わるものなど物流部門主導で可能な施策のグループで、全体として高い点数となっております。一方「エコタイヤ」や「排気ガス対応車」など投資が必要なものは、物流部門主導のものと比べると左側、つまり点数が低くなっています。続いて、中央にある「車輛の大型化」や「直送化と拠点経由の使い分け」などのグループは物流部門でも実施可能ですが、実行するためには他部門や他社連携が必要であり、先ほどの物流部門主導よりも点数が低くなっております。さらに「調達物流」や「ピークの平準化」、「大ロット化」などは他社との連携が必要であり、点数がさらに低くなっているところでした。したがって、ある程度直感とあう結果が出ているのではないかと考えています。

青島記者 たいへん面白い結果だと思いました。

7. 普及・情報提供活動

青島記者 CGLメンバー向けの普及・情報提供活動として、どのようなことを行ってきましたか。

南条先生 第1期は共通基盤整備委員会において、①関連法規、関連リンク、用語解説の整理、②環境報告書の実態調査に加え、毎回委員会終了後に、研究会を開催しました。その研究会には、CGLの他委員会メンバーにも広く参加を呼びかけ、メンバーへの情報提供とともに人的ネットワーク構築に寄与しました。第2期以降のグリーン物流研究会の前身とお考えいただいでよいと思います。

青島記者 その他、CGLニュースやジャーナル、シンポジウムの開催なども該当するのでしょうか。

南条先生 そのとおりです。

青島記者 続いて、CGLメンバー以外を対象とした活動はいかがでしょうか。

南条先生 先ほどご説明したチェックリスト調査も該当しますが、第2期に作成したグリーンロジスティクスガイドは、これから取り組みをはじめようとする企業を対象として作成したツールです。

青島記者 たいへん分かり易く整理されている印象を受けました。

南条先生 グリーン物流パートナーシップ会議（以下「P会議」）も忘れてはいけません。直接的な連携といったところまでは至りませんでした。CGLのメンバーがP会議のWGに参画したり、あるいはP会議の本会議でプレゼンしたりといったことを通じて、間接的ではありますが、約3,000社ものP会議メンバー企業への情報提供もできたのではないかと考えております。

青島記者 CGLでは産業界向けの活動を行ってきましたが、一般消費者向けの活動はいかがでしょうか。

南条先生 第3期で、主に小学校高学年を対象とした環境教育冊子「グリーン物流ってなんだろう？」を作成しました。今後、実際に児童の手に渡るような活動を進めたいと思っています。

8. 最後に

青島記者 CGLの活動はこれで終了となりますが、JILSとしての今後の取り組みについてご紹介ください。

南条先生 CGLの研究会、委員会などの具体的な枠組みは維持しつつ、さらに活動対象の拡大や活動形態の多様化によって環境負荷低減により一層積極的に取り組むために、JILSの経常活動の一環に位置づける組織体制にあらためます。

青島記者 最後に一言お願いいたします。

南条先生 まず、本日はご紹介した各委員会の成果物を活用いただきたいと思います。各成果物は、原則として<http://www.logistics.or.jp/green/report/tool.html>に掲載しておりますので、ぜひ一度ご覧いただきたいですね。2010年度以降についても、荷主企業と物流企業がそれぞれの立場を超えて一堂に集まり、お互いに知恵を出し合ってやってきたことや人的ネットワークの構築など、このCGLの特長をもっと充実させて、環境負荷低減に向けた取り組みを進めていきたいと思っています。

青島記者 どうもありがとうございました。

取材終了後

青島記者 どうもありがとうございました。早速社に戻って、取材の内容をまとめたいと思いますが…あれ？ ICレコーダーの電源が入っていませんでした！ もう一度最初からお願いできますか？

南条先生 ……

