

第2期ロジスティクス環境会議
グリーンサプライチェーン推進委員会 第7回源流管理分科会

2007年8月8日(木) 15:00~17:00
(社) 日本ロジスティクスシステム協会 会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) チェックリストについて
 - (1) 評価軸項目に関する検討事項について
 - 2) 今後の進め方について
 - 3) その他

3. 閉 会

【配布資料】

- 資料1 : 第6回分科会以降の経過と本日の検討事項
- 資料2-1 : グリーンロジスティクスチェックリスト (Ver. 0.4-1)
- 資料2-2 : 評価軸項目に関する検討事項について
- 資料2-3 : 評価軸項目に関する検討事項について 補足資料
- 資料3 : 今後の進め方について (案)
- 資料4-1 : 改正省エネ法 特定荷主及び特定輸送事業者リストと
CGLメンバー企業該当数
- 資料4-2 : 改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集・分析について (CO2委員会活動)
- 資料5 : スケジュール (案)
- 参考資料1 : チェックリストの構成 (LEMSチェックリストVS6月21日終了時対比表)
- 参考資料2 : 評価軸記載例 (2007年6月23日メール送付資料)
- 参考資料3 : 第5回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録

以 上

第6回分科会以降の経過と本日の検討事項**1. これまでの経過**

- 1) 第6回分科会（6月21日（木）開催）
 - ・第5回分科会でのペンディング項目の検討
 - ・チェック項目（旧番号90から111）検討⇒チェック項目90まで確定（LEMSチェックリストとの比較は参考資料1参照）
 - ・評価軸の大枠の検討

- 2) 評価軸素案作成（6月23日（土）～7月10日（火））
 - ・前回分科会出席者に御協力いただき、評価軸項目の素案作成
 - ・8月1日にメール送付（資料2-1参照）

2. 本日の検討事項

- 1) 評価軸項目に関する検討（資料2-2、2-3）
 - ・1つ1つの項目に入る前の全般に係る事項の検討

- 2) 今後の進め方について（資料3）

以 上

グリーンロジスティクスチェックリストVer. 0.4.1

方	1.1	①グリーンロジスティクスのための仕組み・体制の整備	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他	参考情報等
						出来ていない	遅れ気味で努力不足	まざまざ出来ている	よく出来ている		
針	1	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標をトップがコミットメントし、策定している。	矢野	企業の環境方針を策定していない。	企業の環境方針は策定しているが、ロジスティクス分野に関する方針・目標はない。	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標を策定しているが、トップのコミットメントはない。	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標をトップがコミットメントし、策定している。			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書 ・キリンビール 2006年度環境報告書 ・トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル	
	2	環境委員会や環境部門で、ロジスティクス分野における方針・活動が策定・実施されている。	矢野	環境委員会や環境部門が存在せず、ロジスティクス分野における方針は存在しない。	環境委員会や環境部門が存在するが、ロジスティクス分野に関する方針は存在しない。	環境委員会や環境部門が存在し、ロジスティクス分野に関する方針は策定されているが、具体的な実施計画等にはリンクしていない。	環境委員会や環境部門において、ロジスティクス分野における方針・目標、重点施策を策定し、それに基づいた活動を実施している。			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書	
	3	グリーンロジスティクスを推進する体制が構築されている。	矢野	グリーンロジスティクスを推進する体制が存在しない	環境部門の設置、もしくは環境担当者が選任されているのみで、各事業所を含めた推進体制構築までは至っていない	各事業所を含めた全社的な推進体制が構築され、それぞれ責任者が任命されている	各事業所を含めた全社的な推進体制が構築され、それぞれ責任者が任命されている。加えて、各段階で、定期的に会合が開催されている。			・トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル	
	4	グリーンロジスティクスを推進する計画を策定し、周知徹底している。	矢野	グリーンロジスティクスを推進する計画は存在しない	グリーンロジスティクスを推進する計画は策定しているが、策定部門以外は把握していない	グリーンロジスティクスを推進する計画は策定しているが、策定部門及び責任者以外は把握していない	グリーンロジスティクスを推進する計画は策定し、全社的に周知徹底している			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書	
	5	社員へ環境に関連した教育訓練(人材育成)を行っている。	矢野	環境に関連した教育訓練は実施していない	環境部門、環境担当者については教育訓練を実施しているが、その他部門については実施していない。	全従業員を対象とした教育訓練は実施しているが、定期的かつ計画的なものではない。	環境に関する教育メニューを整理し、環境部門、環境担当者のみならず、全従業員を対象に計画的に教育訓練を実施している。			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書 ・グリーンロジスティクスエキスパート講座、グリーン物流基礎コース(JILS)	
	6	海外拠点を含めて、ロジスティクス分野における環境対策を実施している。	矢野	海外については実施していない、あるいは実施有無含めて把握していない	海外拠点、国際物流で実施している環境対応活動を把握しているのみで、会社としての活動は行っていない	海外拠点、国際物流について、事業所ごとに環境対応を進めている	海外拠点、国際物流について、会社として統一的に環境対応を進めている			・リコー 2006年度環境報告書	
	7	ロジスティクス分野における環境に対する取り組みを環境報告書や環境レポート等に記載している。	矢野	環境に対する取り組みをまとめた環境報告書や環境レポート等を作成していない	環境報告書や環境レポート等を作成しているが、ロジスティクス分野に関する記載が全くない	環境報告書や環境レポート等を作成し、ロジスティクス分野に関する記載を行っているが、環境負荷に関する定量的な記載は行っていない	環境報告書や環境レポート等を作成し、ロジスティクス分野での環境負荷について、定量的な記載を行っている。			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書 ・リコー 2006年度環境報告書 ・日本通運 2006年度環境報告書	
	8	ロジスティクス分野において、法令遵守(各種リサイクル法、過積載輸送の防止など)している。	矢野	自社が遵守しなければならない法令が整理されていない、もしくは整理されているかどうか不明である。	法務部門、総務部門、環境部門等において、ロジスティクス分野に関連して遵守しなければならない法令を整理しているが、該当する部門の従業員への教育は行っていない	ロジスティクス分野に関連して遵守しなければならない法令を従業員へ周知、実行している。	ロジスティクス分野に関連して遵守しなければならない法令を従業員へ周知するとともに、定期的な内部監査等でチェックしている。			・NECロジスティクス 2006年度環境報告書	
	9	ISO14000sを取得、あるいはそれに値する活動を実施している。	水頭	ISO14000sを取得する予定がない。	ISO14000sを取得予定はあるがまだ取得していない。	ISO14000sを取得しており、維持できている。	ISO14000sを取得しており、目標を達成できている。				
	10	エコアクション21(環境省)を取得、あるいはそれに値する活動を実施している。	武藤(事務局)	実施体制が決定されていない(EMSへの取り組みの体制が決まっていない)	実施体制を決定しているが、「環境負荷の自己チェック」「環境への取組の自己チェック」に実施、チェック結果から環境方針・環境目標及び環境活動計画を策定のいずれかの段階で、取組の実施まで至っていない(環境への取組の体制が決まっており、方針・目標・計画を策定中である)	取組を実施し、定期的な取組状況の確認・評価を行い、問題があれば是正処置を行っている。代表者が取組状況全体を評価し、必要に応じて見直しを行っている(取組がPDCAのサイクルに乗っている)	環境活動レポートを作成し、公表している(外部に実施状況・結果を公表している)			財団法人地球環境戦略研究機関 持続性センター http://www.ea21.jp/	
	11	グリーン経営認証を取得、あるいはそれに値する活動を実施している。	水頭	グリーン経営認証を取得する予定がない。	グリーン経営認証を取得予定はあるがまだ取得していない。	グリーン経営認証を取得しており、維持できている。	グリーン経営認証を取得しており、目標を達成できている。				
	12	ロジスティクス活動において、ゼロエミッション活動に取り組んでいる。	藤井	ゼロエミッションの活動をしていない(ゼロエミッションの取組、及び定義をしていない)	ゼロエミッションの活動はしているが一部に留まっている	ゼロエミッションの活動が継続的に展開している	ゼロエミッションの一次ステップの活動がほぼ終了し、次のステップアップを目指した展開が行われている。				
	13	ロジスティクス分野の環境パフォーマンスを算定している。	武藤(事務局)	算定していない、または算定方法を知らない	データを集計中である	環境負荷総量を算定している	環境負荷総量を算出して、削減への取り組みを行っている			・日通総研ロジスティクスレポート ・キリンビール環境パフォーマンス算定基準・環境会計作成基準 ・東京都自動車環境管理指針	

番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他 該当しな分らない	参考情報等
			出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている		
14	グループ企業、取引先、業界団体(自主行動計画など)と共同で取り組んでいる	武藤 (事務局)	自社単独での取り組みであり、グループ企業や取引先、業界団体とは連携していない	グループ企業、取引先、業界団体と取り組みに関して検討しているが、まだ実施はしていない	グループ企業、取引先とも連携して共同で取り組んでいる	グループ企業、取引先と一体となって取り組み、かつ業界団体において自主行動計画を策定している		経団連環境自主行動計画
(案2)		武藤 (事務局)	自社単独での取り組みであり、グループ企業や取引先、業界団体とは連携していない	グループ企業と共同で取り組んでいるが、取引先や業界団体とは連携していない	グループ企業、取引先と一体となって取り組んでいるが、業界団体とは連携していない	グループ企業、取引先と一体となって取り組み、かつ業界団体において自主行動計画を策定している		
15	環境に配慮している企業を取引先として選定している(インセンティブを与えている)。	藤井	取引先企業選択の方針、基準が無い	取引先企業選択の方針、基準について企画、作成中である	取引先企業選択の方針、基準にもとづいて、選定している	取引先企業と情報交換を積極的に行い、業種選択の質の向上に努めている。		
16	物流拠点の周辺住民と共に、環境負荷の軽減に向けた取り組みを実施している。	武藤 (事務局)	取り組みを考えていない	取り組みを検討中だが、まだ実施には至っていない	取り組みを実施しているが、周辺住民への浸透・理解がまだ十分にされていない	物流拠点が中心となり、周辺住民とともに実施しており、広く浸透・理解されている		
	その他							
②公害の防止・軽減	17	騒音・振動の防止、軽減の施策を実施している。	水頭	行なっていない。	行なっているが、前年より悪化した。	行なっており、現状維持できている。	行なっており、前年より向上した。	
	18	大気汚染の防止、軽減の施策を実施している	水頭	行なっていない。	行なっているが、前年より悪化した。	行なっており、現状維持できている。	行なっており、前年より向上した。	
	19	水質汚濁防止・軽減の施策を実施している。	水頭	行なっていない。	行なっているが、前年より悪化した。	行なっており、現状維持できている。	行なっており、前年より向上した。	
		その他						

方	針	①製品開発 ②生産体制	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他 該当しな分らない	参考情報等	
						出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている			
方	1.2 環境に配慮した製品開発・生産体制	①製品開発	20	輸送効率向上と包装資材の削減を考慮した製品開発を実施している。	栗原 (事務局)	輸送効率向上と包装資材削減を考慮した製品開発は実施していない	輸送効率向上のみ、もしくは包装資材削減のみの視点で製品開発が行われている。	輸送効率向上と包装資材削減を考慮した製品開発が実施されているが、開発・設計部門単独であり、物流部門を巻き込んだ検討はほとんど行われていない。	輸送効率向上と包装資材削減を考慮した製品開発が実施されており、物流部門も積極的に改善提案している。		・ソニー 液晶テレビの事例 (2006年度CSRレポート)	
			21	物流に関する記載が含まれた製品アセスメントガイドラインやマニュアルを利用して、製品評価を実施している。	栗原 (事務局)	製品評価を実施していない	製品評価は実施しているが、製品アセスメントガイドラインやマニュアルに、物流に関する記載がない。	一部の製品に関して、物流に関する記載が含まれた製品アセスメントガイドラインやマニュアルを利用して、製品評価を実施している。	すべての製品に関して、物流に関する記載が含まれた製品アセスメントガイドラインやマニュアルを利用して、製品評価を実施している。		・家電製品 製品アセスメントマニュアル概要版(財団法人 家電製品協会)	
			その他									
		②生産体制	22	積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用といったことに対応した生産体制を構築している。	栗原 (事務局)	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用といった検討は行っていない。	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、生産部門へ提案を行っているが、実現に至っていない	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、生産部門と調整を行い、一部の工場で生産体制の見直しが図られている。	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、定期的に生産部門と調整を行い、最適な生産体制の構築をはかっている。		・パナソニックモバイルコミュニケーションズの事例(マンスリー貨物2007年4月号より)	
			その他									
	方	1.3 商取引の適正化	①ロットの適正化	23	取引先と調整し、取引基準を設定(取引単位を物流単位と整合化するなど)している。	栗原 (事務局)	取引先、もしくは自社営業部門の要求どおりの取引単位で物流を実施しており、取引基準の設定についての提案すら行ったことがない	自社営業部門に対し、取引基準の設定提案を行っているが、営業部門に受け入れてもらえない。	取引先に対し、自社営業部門とともに取引基準設定の提案を行っているが、取引先に受け入れてもらえない	取引先に対し、自社営業部門とともに取引基準設定の提案を行い、一部取引先に受け入れてもらい、実施している		
				24	取引先にインセンティブを提供して、輸送単位を大きくするように誘導している。	栗原 (事務局)	取引先、もしくは自社営業部門に対して、ロット割引等、輸送単位を大きくするような提案を行なったことがない。	自社営業部門に対し、ロット割引等、輸送単位を大きくするような提案を行っているが、営業部門に受け入れてもらえない。	取引先に対し、自社営業部門とともにロット割引等、輸送単位を大きくするような提案を行っているが、取引先に受け入れてもらえない	取引先に対し、自社営業部門とともにロット割引等、輸送単位を大きくするような提案を行い、一部取引先に受け入れてもらい、実施している。		
				その他								
			②頻度・時間の適正化	25	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を実施している。	堀口	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を実施していない。	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を提案している。	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を一部実施している。	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を実施している。		
				26	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより平準化している。	堀口	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより平準化は実施していない。	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより平準化を提案している。	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより一部平準化している。	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより平準化している。		
				27	入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間を短縮している。	堀口	入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間は実施していない。	入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間の提案している。	一部分、入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間を短縮している。	入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間を短縮している。		
その他												
③返品・回収の適正化		28	返品物流費を有償化し、返品を抑制している。	小松	返品物流費が顧客(代理店・販売店)負担になっていない	2~3割の顧客には負担してもらっている	6~7割の顧客に負担してもらっている	約9割の顧客に負担してもらい、抑制効果が出ている				
		29	取引先との調整により、納品条件の適正化や遵守により、返品を抑制している。	小松	取引先との調整による返品抑制はほとんどできていない	調整を試みているが抑制効果はまだ出ていない	6~7割の取引先と返品抑制の契約ができています	約9割の取引先と契約ができ返品抑制になっている				
		その他										
1.4 ネットワーク設計		①立地戦略	30	環境負荷を考慮に入れて、物流拠点を配置している。	水頭	環境負荷を考慮にいれた配置をしていない。	配置する計画は、あるが実現していない。	環境負荷を考慮にいれた配置している。	配置しており、さらに改善計画がある。			
			その他									
	②モデルシフトの推進	31	輸送に鉄道を利用している。	藤井	鉄道利用の検討対象を把握していない	鉄道利用の検討対象は把握しているが詳細検討に至っていない	鉄道利用の判断基準があり、それに則って利用をしている。	判断基準はもとより、利用可能性の模索を継続的に展開している。				
		32	輸送に船舶(フェリーを含む)を利用している。	藤井	船舶も含めて検討対象を把握していない	鉄道、船舶利用の対象は把握しているが詳細検討に至っていない	鉄道、船舶利用の判断基準があり、それに則って利用をしている。	鉄道、船舶の判断基準はもとより、利用可能性の模索を継続的に展開している。				
		その他										

1.5 情報化・標準化	①情報化の推進	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他 該当しな分らない	参考情報等
					出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている		
		33	需要予測の精度を向上させ、無駄な生産、在庫、輸送を削減している。	藤井	需要予測の仕組みが無く、生産、在庫、輸送の削減に連動していない。	需要予測の仕組みは、無いが、無駄な個別に生産、在庫、輸送を削減している。	需要予測の仕組みを構築し、無駄な生産、在庫、輸送の削減に取り組んでいる。	需要予測の仕組みを構築し、さらに予測精度向上に積極的に取り組んでいる。		
		34	標準物流EDI(JTRNなど)を利用し、配送伝票を電子化している。	菅田	配送伝票を電子化する環境(システムソフト・ハード)を持っていない。全て手作業である。	配送伝票を電子化する環境が整備されつつあるが、出荷物量の3割未満程度しか実現できていない。	配送伝票を電子化する環境が整備され、出荷物量の3割以上～6割未満が実現している。(JTRNも導入検討は実施済、または部分的に導入されている)	配送伝票を電子化する環境が整備され、出荷物量の6割以上が実現できている。(JTRNも導入事例が存在する)		JILS総研調査が必要
		35	標準輸送ラベル(STARラベルなど)を使用している。	菅田	標準輸送ラベルに対する調査や検討も行われていない。存在も知らない。	標準輸送ラベルに対する調査や検討は行われているが、実施事例は無い。特に積極的な取り組みは行っていない	標準輸送ラベルに対する調査検討も実施済みである。導入に向けての調査活動が開始され、素案もまとめられている。	標準輸送ラベルを積極的に活用する方針が打ち出され、導入事例も実現しつつある。業界をリードする啓蒙や働きかけ活動が行われている。		JILS総研調査が必要
		その他								
	②スペック・サイズの標準化	36	ユニットロードシステムを導入している。	菅田	ユニットロードシステム(以下ULS)を考慮した活動を実施していない。またはULSそのものを知らない	ULSを調査検討し、可能な部分(対象)について導入を開始すべく、調査活動を開始している。または発荷主や着荷主へ提案し、働きかけようとしている。	ULSの可能な部分(対象範囲)についての調査は終了している。自社で可能な部分には採用済みであり、荷主にも働きかけ提案を実施中である。業界平均の採用率である。	自社で採用可能な部分(対象範囲)は実施済み。荷主にも積極的に提案し、業界平均を上回るULS採用率となっている。		業界別のULS採用率を調査必要
		その他								
1.6 共同化	①共同輸配送の実施	37	輸配送回数の削減や積載率を高めるために、共同輸配送を実施している。	小松	共同配送は実施していない	共同配送を検討中だが未実施	6～7割の物量を共同配送に載せている	約9割の物量を共同配送に載せている		
		その他								
	②保管施設の共同化	38	物流拠点を他社と共同で利用している。	菅田	物流拠点を共同化する意思が無い、または検討さえしていない。企業秘密が洩れるリスク大と感じ、消極的である。	物流拠点を共同化しようとの気持ちはあるが、何をどう進めて行けば良いか？判らずに、積極的な調査・取り組みはしていない	保管効率と在庫低減の為に、常に共同化を意識し、可能な範囲については(協調精神で)取り組み開始している。業界平均的な取り組み実績である。	業界をリードする共同化の取り組み事例を豊富に実現し、保管効率と在庫低減を実現している。		(業界別の)保管共同化実施状況を調査し、相対的な比較で実施度を判断する
		その他								

活	2.1	①包装資材の見直し	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他	参考情報等
						出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている		
			39	使用包装資材を薄肉化、軽量化(段ボール紙質の軽量化 他)している。	藤井	使用包装資材について薄肉化、軽量化には取り組んでいない。	使用包装資材を薄肉化、軽量化の対象は抽出しているが取り組んでいない	使用包装資材を薄肉化、軽量化の対象は抽出し取り組んでいる。	使用包装資材を薄肉化、軽量化の実績を上げながら、さらに軽量化の模索を継続的に取り組んでいる		
			40	小箱包装を廃止して大箱にまとめている。	小松	特に対策はしていない	意識はしているが、販売ルートや輸送状況により実現困難	包装合理化により6~7割が改善できた	約9割が改善できている		
			41	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。	堀口	無包装は実施していない。	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。50%未満。	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。50%以上。	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。		
			42	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。	堀口	包装資材の省略は実施していない	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。50%未満。	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。50%以上	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。80%以上		
			43	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。	堀口	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)していない。	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。50%未満。	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。50%以上。	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。80%以上。		
			44	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。	堀口	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)していない。	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。50%未満。	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。50%以上。	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。80%以上。		
				その他							
		②リユース・リサイクル	45	運搬容器やパレットのリユースやリサイクルについて、全社、業界全体でシステム化している。	菅田	運搬容器やパレットに関するリユース・リサイクルのシステム化には取り組んでいない。システム化の必要性意識も低い。	リユース・リサイクルのシステム化については必要性を理解し、調査開始しているが、まだ初歩的なシステム構築の取組みさえ実施されていない。	リユース・リサイクルに取組むためのシステム化の取組み方針が決定され、初歩的な(エクセルによるハンド方式など)全社システムが構築運用されている。	本格的な全社システム化(DB化)が構築・運用されている。自社だけに止まらず、業界での取組みを活性化するために啓蒙活動や働きかけを活性化している。		
			46	リターナブル、リユース、リサイクル可能な包装資材、運搬容器を使用している。	水頭	リターナブル、リユース、リサイクル可能な包装資材、運搬容器を使用していない。	リターナブル、リユース、リサイクル可能な包装資材、運搬容器を使用率、15%以下	リターナブル、リユース、リサイクル可能な包装資材、運搬容器を使用率、15%以上、40%以下	リターナブル、リユース、リサイクル可能な包装資材、運搬容器を使用率、40%以上		
				その他							
		③環境負荷の低い素材を使用	47	包装資材の再使用、再資源化、廃棄を考慮して、素材を変更している。	菅田	慣習的に包装資材を使用しているだけであり、再使用、再資源化、廃棄を考慮して、素材を選んでいる。再資源化も未実施。	環境負荷少ない包装資材が必要と理解はしている。素材調査・再資源化調査の方法は断片的で本格的には未実施。再資源化率も低く、4割未満である。	環境負荷少ない包装資材や再資源化の促進ポイントは何かを特定化している。コスト的にほぼ同等範囲内で素材切替えや再資源化を促進しつつある。再資源化率は4割以上、7割未満である。	環境負荷少ない包装資材への切替えを積極的に推進している。コスト的に10%程度差であれば素材切替えを実施している。再資源化率は7割以上に到達している。		石油系から紙系へ、木系から紙系への切替え、包装資材のリサイクル活動の活発度合い
			48	再生素材を原料とする包装資材を使用している(バージン素材を使用しない)。	菅田	包装資材に対する知識や理解が不足し、何らの考慮をしていない。	環境負荷少ない、再生素材を原料とする包装資材の検討を開始している。具体的な導入はまだ少なく、2割未満である。	再生素材を原料とする包装資材を使用するべく本格調査を開始している。具体的な導入比率は5割未満である。	積極的な会社方針が設定され、業界に先駆けて、再生素材を原料とする包装資材を導入している。導入比率は5割以上である。		素材に、再生紙40%以上、再生Pet布・繊維、生分解プラなどを使用。グリーン購入法に適合した資材の採用有無
			49	有害物質を含まない素材を使用している。	菅田	包装資材に有害物質が含有されているかもしれないということをもっと認識していない(意に介していない)。	有害物質とはどのようなものがあるかの調査は納品業者説明を通じて大まかに理解している。しかし積極的な取組みには至っていない。	有害物質について、納品業者で説明だけで無く、文献調査など実施し、素材を特定化できている。5割未満の素材が切替え済み。	有害物質についての深い理解があり、素材を完全に特定化している。5割以上の資材が切替え済み。		石油系材料などに有害物質が添加された材料が使用されていないこと 例: 溶剤系粘着材など 薰じようされた木製パレットの使用
				その他							
		④低公害機器の導入	50	省エネ型、低公害型の包装用機器を導入している。	菅田	コスト優先のみの考え方が強く、自主的に省エネや低公害型の機器を導入する考え方や計画が無い(法規制を受け身的に対応しているのみ)	コスト優先の考え方が強いが、環境配慮時代への理解も芽生えていて、省エネや低公害型機器の自主的導入を2割未満程度実施している。	環境配慮への理解が進み、省エネや低公害型機器の導入が積極的に実施されるようになってきた。自主的導入5割未満程度	省エネや低公害型機器への配慮も強く、積極的に導入を図っている。5割以上導入されている。		インバータ内蔵、低騒音、低排気ガス、省エネ型低消費電力/低燃費機器などの積極導入

番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他	参考情報等
			出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	該当しな 分らない	
51	オゾン層破壊につながらない冷媒を使用した冷凍コンテナを使用している。	青柳 (事務局)	冷凍コンテナの冷媒について、調査されていない。	フロン類を冷媒として使用している冷凍コンテナが、全体の50%以上を占める。	フロン類を冷媒として使用している冷凍コンテナが、全体の10%未満。	フロン類を冷媒として使用している冷凍コンテナを使用していない。		<ul style="list-style-type: none"> ・使用%についての根拠なし。要調査。 ・フロン類から、HFCを冷媒とするコンテナへの代替事例があるが、HFCの方が地球温暖化係数が高いとの説あり。 ・日本郵船は、2004年に、フロン類からHFC冷媒への代替完了とある(↓以下HP参照) http://www.nykline.co.jp/profile/csr/safe/pdf_2005/3_07.pdf
	その他							

活	2.2	輸配 送の 見直し	①輸 配送 計画 の見直し	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他 該当しな 分らない	参考情報等	
							出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている			
				52	現状の輸送量やリードタイム等を勘案し、環境負荷の少ない輸送手段の使用を定期的に検討している。	藤井	輸送量、リードタイム等を勘案した環境負荷の少ない輸送手段の検討をしていない	不定期ではあるが、検討はしている。	定期的に検討している。	定期的に検討している。	定期的に検討を行い、さらに、新しい輸送手段の情報入手と模索を継続的に展開している		
				53	方面別輸送量に応じて、車種、車数、輸送ルート、輸送回数をきめ細かく見直し、輸送計画に反映させている。	水頭	見直していない。	1ヶ月に1回程度見直している。	1週間に1回程度見直している。	毎日見直している。			
				54	輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送効率を向上している。	堀口	輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分けていない。	毎年輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送効率を向上している。	毎月輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送効率を向上している。	毎日輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送効率を向上している。			
				55	輸送効率向上のために、定期的に納品条件見直し提案を実施し、改善をはかっている。	小松	輸送効率向上策は、特に検討していない	検討はしているが、取引先の了解が得られず実現していない	定期的に配車編成を見直し、効率化を図っている	毎月配車編成を見直し、納品条件の改善を了承してもらっている			
					その他								
			②積 載率 の向 上	56	求貨求車システムを導入している。	青柳 (事務局)	求貨求車システムを全く利用していない。	イレギュラーな輸送が発生した時のみ利用し、積極的な活用はしていない。	恒常的に利用しているが、複数のシステムに登録するなど、積極的な活用はしていない。	複数のシステムに登録し、積極的に活用している。			
				57	輸送・取引単位が小ロットの場合は混載や共同輸送を利用している。	小松	混載や共同輸送は利用していない	検討はしているが、実現はしていない	小ロットの6~7割は混載や共同輸送で対応している	小ロットの約9割は混載や共同輸送で対応している			
				58	得意先への配送の際には、他社との共同配送により積載率を高めている	小松	積載率を高める配慮はしていない	検討はしているが、実現はしていない	得意先配送の6~7割は共同配送により積載率を高めている	得意先配送の約9割は共同配送により積載率を高めている			
				59	調達物流においてミルクラン方式を利用している。	水頭	利用していない。	利用しているが、15%未満。	利用しており、15%以上40%以下	利用しており40%以上。			
				60	トラックの大型化・トレーラ化により、便数を削減している。	多々見	実施していない	検討中	一部実施	全体的に実施			
				61	車両の積載効率向上のために、積載方法を工夫している。	狩谷							
					その他								
			③整 備・ 点 検・ 安全 管理	62	タイヤ空気圧の測定・補充を定期的に行っている。	多々見	実施していない	指導中	不定期に実施	毎月実施			
				63	エアフィルターの点検・清掃・交換を定期的に行っている。	多々見	実施していない	指導中	不定期に実施	定期的に実施			
				64	排気ガスの色を目視で確認している。	多々見	実施していない	指導中	不定期に実施	定期的に実施			
				65	危険有害性物質の輸送に対する安全管理(イエローカードの携帯など)を徹底している。	多々見	実施していない	検討中	一部実施	全体的に実施			
				66	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。	堀口	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。50%未満。	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。50%以上。	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。80%以上。	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。			
					その他								
			④エ コド ライ ブ	67	エコドライブに係るマニュアル等を用いて、エコドライブ活動を実施している。	多々見	実施していない	検討中	一部実施	全体的に実施			
				68	デジタコ等を活用し、ドライバーへエコドライブ指導を実施している。	事務局で案作成 多々見	実施していない	検討中	一部実施	全体的に実施			
			⑤低 公害 車両 の導 入	69	低公害車・クリーンエネルギー自動車等を導入している。	狩谷	全く導入していない。また検討もしていない。	導入を検討している。	効果を確認するため導入している。	自社のCO2削減計画に基づき計画的に導入している。		低公害車とクリーンエネルギー車の区分を示す必要がありそう。排ガス触媒、LPG、CNG、ハイブリッド等	
				70	最新の排気ガス規制に対応したトラックを前倒しで導入している。	事務局で案作成 狩谷	前倒しはしていない。		買い替えの時は前倒ししている。	買い替え時に係わらず積極的に前倒しで導入している。		前倒しをするかしないかだけの差	
				71	エンジンを停止時も冷凍機能が停止しない冷凍車を使用している。	青柳 (事務局)	導入の検討がされていない。	導入はされていないが、検討をすすめている。	一部で導入されている。	導入車両が全体の半数以上を占め、本格的に導入している。		・普及度合いは不明。要調査。	
				72	エコタイヤを導入している。	多々見	導入していない	検討中	一部導入	全体的に導入			
				73	バイオマス燃料を利用している。	狩谷	全く導入していない。また検討もしていない。	導入を検討している。	効果を確認するため導入している。	自社のCO2削減計画に基づき計画的に導入している。			
					その他								

活	2.3 荷役・保管・流通加工の見直し	①機器導入・運用の工夫	番号	チェック項目	担当者	実施度合い				その他 該当しな分らない	参考情報等
						出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている		
			74	環境負荷の高い物流機器を削減し、省エネ型物流機器、低公害型物流機器を導入している	渡辺	機器導入の検討を未だ行っていない	機器導入の検討を行なっているが、実施には至っていない	一部の現場で機器を導入している	機器導入可能な現場では全て導入し、定期的な見直しを行なっている		
			75	動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置により、稼働時間、作業距離の短縮を実施している。	渡辺	動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置の検討を未だ行っていない	動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置の検討を行なっているが、実施には至っていない	動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置を行い、稼働時間・作業距離の短縮を図っている	動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置を行い、稼働時間・作業距離の短縮を図り、内容を定期的に見直している		
			76	環境負荷の低減を考慮して、物流機器の使用の制限や適切な能力の機器を使用している	渡辺	環境負荷の低減を考慮した、物流機器の運用や選択の検討を行っていない	環境負荷の低減を考慮した、物流機器の運用や選択を検討しているが、実施には至っていない	環境負荷の低減を考慮した、物流機器の運用や選択を行なっている	環境負荷の低減を考慮した、物流機器の運用や選択を行ない、内容を定期的に見直している		
				その他							
		②施設設計・レイアウト	77	物流量の変動並びに作業動線を考慮して、倉庫レイアウトを変更している。	渡辺	倉庫レイアウトの変更を未だ検討していない	倉庫レイアウトの変更を検討しているが、実施には至っていない	倉庫レイアウトの変更を実施している	倉庫レイアウトの変更を実施して、定期的な見直しを行なっている		
			78	入荷と出荷の車両が混雑・交錯しないような設計を行っている。	渡辺	入荷・出荷による混雑を考慮していない	入荷・出荷による混雑を考慮してパースの物理的若しくは時間的な分離を検討しているが実施には至っていない	入荷・出荷のパースを物理的若しくは時間的に分離している	入荷・出荷のパースを物理的若しくは時間的に分離しており、内容を定期的に見直している		
			79	荷物積みおろし中の冷凍車のアイドリング防止のため、保冷車用のコンセントを設置している。	狩谷	全く導入していない。また検討もしていない。	検討中、又は検討したが実施していない。	保冷車用のコンセントを設置している。	コンセントを設置し車両も全て改造完了。		
			80	積みおろしに伴う待ち時間のアイドリングを防止するため、ドライバー控室を設置している。	武藤(事務局)	控室を設置しておらず、ドライバーが自車内にいるため、アイドリングストップも完全ではない	控室は設置しているが、待機中のドライバーの利用率は100%ではなく、アイドリングストップも完全ではない	控室を設置しており、待機中のドライバーは100%利用し、アイドリングストップを実行している	控室を設置し、待機中のドライバーは100%利用している。かつ待ち時間を利用して他の施設に納品できるようなシステムを整えている		・東京都自動車環境管理指針
			(案2)		武藤(事務局)	控室を設置しておらず、ドライバーが自車内にいるため、アイドリングストップも完全ではない	控室設置を検討中	控室は設置しているが、待機中のドライバーの利用率は100%ではなく、アイドリングストップも完全ではない	控室を設置し、待機中のドライバーは100%利用しているため、アイドリングストップは完全に実施されている		
			81	空調、照明、電力設備に省エネ機器を導入している。	狩谷	検討をしたことがない。	検討中、又は検討したが実施していない。	コスト的に実施可能なものは完了している。	実施できるものは実施完了。		
			82	ラック、ネステナー、パレットサポーター等によって保管効率を向上させる工夫をしている。	渡辺	保管効率を向上させる機器導入は一部に留まっている。	機器の導入を行なっているが、在庫の変動による定期的な見直しは行っていない	機器の導入を行なっており、在庫の変動による定期的な見直しを検討中である。	機器の導入を行なっており、在庫ABC分析を用いて定期的な見直しを行なっている。		
			83	冷蔵・冷凍倉庫において、代替フロンやアンモニアガスを使用している。	狩谷			新しい設備を導入する際代替フロンを採用している。	新しい設備を導入する際ノンフロン冷媒を採用している。		新規に設置する場合は、代替フロンかノンフロンしか選択の余地がない。また漏れ防止が大切ではないか。
			84	冷蔵・冷凍倉庫において、断熱性能を高める工夫をしている。	狩谷	検討をしたことがない。	検討中、又は検討したが実施していない。	コスト的に実施可能なものは完了している。	実施できるものは実施完了。		
				その他							
		③物量の平準化	85	在庫量、出荷量、保管量を平準化し、保管スペースをコンパクトにしている。	渡辺	平準化について未だ検討していない	単一部門としては取り組んでいるが、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請をしていない	単一部門としては取り組んでおり、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請し、共同で取り組むことを検討中である	単一部門としてだけでなく、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請し、共同で取り組んでいる		
			86	荷役・保管・流通加工作業を平準化し、保管スペースにコンパクトにしている。	渡辺	平準化について未だ検討していない	単一部門としては取り組んでいるが、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請をしていない	単一部門としては取り組んでおり、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請し、共同で取り組むことを検討中である	単一部門としてだけでなく、他部門(生産部門・営業部門)或いは荷主へ要請し、共同で取り組んでいる		
			87	無駄な在庫を削減し、保管スペースをコンパクトにしている。	渡辺	不動態在庫、不良在庫の実態を数値的に把握していない	不動態在庫、不良在庫の実態を数値的に把握しているが、定期的な処置を行っていない	不動態在庫、不良在庫の実態を数値的に把握しているが、棚卸前など、必要に応じて処置を行なっている	在庫ABC分析を用いて、不動態在庫、不良在庫の削減に努め、定期的な処置を行なっている		
			88	物量変動を吸収するため、求庫システムを利用している。	小松	利用検討も利用実績もない	検討はしているが、まだ利用実績はない	6~7割程度は利用している	約9割程度は利用している		
				その他							
		④資材削減・変更	89	標準輸送ラベル(STARラベルなど)の利用や包装資材への直接印字により、ラベルの使用枚数を削減している。	菅田						
			90	ラベルやラベルインキ、テープ、養生資材等の購入の際に、素材を考慮している(グリーン購入)。	藤井	資材購入において、グリーン購入の判断基準を組み入れていない	グリーン購入の判断基準はあるが一部にしか展開されていない	グリーン購入の判断基準にもとづいて購入を展開している	最新のグリーン購入対象の更新を行い、積極的に展開を図っている		
				その他							

評価軸項目に関する検討事項について

1. はじめに

評価軸については、分科会メンバー作成いただいたが、事務局の記載例（参考資料2）の問題等により表現形式がバラバラ等、課題がある。本日は、その課題部分について、ご審議いただきたい。

2. 検討事項

1) 詳細型/簡易型 （資料2-3 図表1参照）

図表1-1 それぞれの特徴

詳細型	簡易型
<ul style="list-style-type: none"> ・ チェック項目の内容を評価軸においても再度記載 ・ そのレベルがどのような状態を意味するかを説明 ・ 必ずしもすべて長くしなければならないわけではなく、定量的記載ができる項目についてはその値を掲載することで紹介可能 ・ 回答者にとって、文が長いため、読むのに時間がかかる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ チェック項目の文をベースとして、それに対する進捗度合い（レベル）のみを簡潔に記述 ・ 回答者にとって、文が簡潔であるため、読みやすい

<確認事項>

- ・ 詳細型/簡易型どちらの記載方法を基本とするか？

2) 「よく出来ている」のレベルの確認

<確認事項>

- ・ 「よく出来ている」 = 「回答企業に目指してもらいたいレベル」 でよいか？
- ・ 上記でよい場合、目指してもらいたいレベルとは
 - 案1 あるべき姿？（実現可能性の高低にかかわらず）
 - 案2 現状において実現可能性があるレベル？

図表1-2 例 商慣行に絡む項目（資料2-1 No23~29、No55）

番号	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている
23、24	実施していない	営業に提案したが×	営業とともに提案したが、取引先が×	一部取引先に受け入れてもらい実施
25~27	実施していない	提案している	一部実施	実施
28、29	実施していない	2~3割の顧客に負担	6~7割の顧客に負担	9割の顧客に負担
55	検討していない	検討しているが、取引先×	定期的に見直し、効率化を図っている	毎月見直し、納品条件の改善の了承

3) 定量的評価の記載方法について (資料2-3 図表2参照)

<確認事項>

- ・数値の網羅方法

例えば、No28 について、自社が5割程度だった場合に、どのように回答してもらうか?

案1 数字をすべて網羅する形で項目を記載する? (3割未満/3割以上7割未満/7割以上)

案2 出来ていない=レベル1 (1点)、…、よく出来ている=レベル4 (4点) として、2.5点と回答?

- ・文の中に落とし込むか (No28、No59)、文と数値を切り分けて記載するか (No66)

4) 導入、設置に関する設問の方向性 (資料2-3 図表3参照)

- ・導入、設置型設問として11項目存在。そのうち、No70は前倒し導入の視点、No80はアイドリングストップの視点。
- ・網掛け部は、①導入していない、検討していない、②検討している、③一部導入、④導入(完了)

<確認事項>

- ・上記にあわせるか、導入しやすさによっては、「検討している」をなくし、No50的な表現 (例 2割未満) にするか?

5) チェック項目の改廃、及び項目名の変更 (資料2-1 ピンク色の箇所)

- ・評価軸検討した際に修正、削除した方がよいと考えられる項目
No89 輸送ラベル (出荷ラベル) を貼らず、直接印字するケースの有無→なければ削除しては?
- ・評価軸検討した際に項目の表現を修正した方がよいと考えられる項目

図表1-3 チェック項目名修正案

番号	修正内容 (案)	理由
1	企業環境方針、 <u>行動計画等</u> の中には、ロジスティクス分野に関する方針・目標をトップがコミットメントし、策定している	・一般的に、企業の環境方針には理念的な項目が多く、ロジスティクス分野に触れているものは少ないと考えられる
4	<u>グリーンロジスティクス推進に向けての計画があり</u> 、周知徹底している	・原案では、「グリーンロジスティクス推進計画」というものを別に策定する必要があると捉えられる可能性があることから
8	ロジスティクス分野において、法令遵守 (各種リサイクル法、過積載輸送の防止など) <u>徹底に向けて取り組みをしている</u>	・法令遵守できていないのは問題なので、表現を改めてはどうか。

6) 定量的項目の基準となる値について

- ・以下の項目について、調査が必要では？との指摘

№34、35、51、71

№36、38（業界別平均が必要では？）

<確認事項>

- ・妥当性があると考えられるものについては、そのままとするが、どうしても必要な値があれば、委員会メンバーを対象としたトライアルの際に、該当部分の概数を聞く形でよいか？
- ・業界平均までは難しい？

7) 参考情報等について

現状では、未記入欄が多いが、現在の記載内容を分類すると、①環境報告書、②マニュアル（グリーン経営認証）等、③ポイント、④その他（作成時に気づいた点）となっている。

<確認事項>

- ・可能な限り、項目ごとに環境報告書に記載されている該当事例を紹介する形（ベストプラクティスまでいなくても、それに近いものであれば掲載する）形でよいか？
- ・環境報告書に記載がないもの、もしくはあっても不十分なものについては、関連する資料、あるいは語句説明を加える形でよいか？

以上

評価軸項目に関する検討事項について 補足資料

図表1 詳細型-簡易型の例

番号	チェック項目	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	参考情報等
50	省エネ型、低公害型の包装用機器を導入している	コスト優先のみの考え方が強く、自主的に省エネや低公害型の機器を導入する考え方や計画が無い(法規制を受け身的に対応しているのみ)	コスト優先の考え方が強いが、環境配慮時代への理解も芽生えていて、省エネや低公害型機器の自主的導入を2割未満程度実施している。	環境配慮への理解が進み、省エネや低公害型機器の導入が積極的に実施されるようになってきつつある。自主的導入率5割未満程度	省エネや低公害型機器への配慮も強く、積極的に導入を図っている。5割以上導入されている。	インバータ内蔵、低騒音、低排気ガス、省エネ型消費電力/低燃費機器などの積極導入
3	グリーンロジスティクスを推進する体制が構築されている	グリーンロジスティクスを推進する体制が存在しない	環境部門の設置、もしくは環境担当者が選任されているのみで、各事業所を含めた推進体制構築までは至っていない	各事業所を含めた全社的な推進体制が構築され、それぞれ責任者が任命されている	各事業所を含めた全社的な推進体制が構築され、それぞれ責任者が任命されている。加えて、各段階で定期的に会合が開催されている。	・トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル
42	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。	包装資材の省略は実施していない。	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。50%未満	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。50%以上	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。80%以上	
16	物流拠点の周辺住民と共に、環境負荷の軽減に向けた取り組みを実施している。	取り組みを考えていない	取り組みを検討中だが、まだ実施には至っていない	取り組みを実施しているが、周辺住民への浸透・理解が十分にされていない	物流拠点が中心となり、周辺住民とともに実施しており、広く浸透・理解されている	
72	エコタイヤを導入している。	導入していない	検討中	一部導入	全体的に導入	

図表2 定量的評価記載例

番号	チェック項目	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	参考情報等
66	荷崩れ・荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。	荷崩れ、荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。 50%未満	荷崩れ、荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。 50%以上	荷崩れ、荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。 80%以上	荷崩れ、荷ずれ防止のため、荷物の重心の位置確認をしラッシングベルト等で固縛を徹底している。	
28	返品物流費を有償化し、返品を抑制している	返品物流費が顧客(代理店・販売店)負担になっていない	2~3割の顧客には負担してもらっている	6~7割の顧客に負担してもらっている	約9割の取引先と契約ができ返品抑制になっている	
59	調達物流においてミルクラン方式を利用している	利用していない	利用しているが、15%未満	利用しており、15%以上 40%以下	利用しており 40%以上	

図表3 導入・設置型項目

番号	チェック項目	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	参考情報等
50	省エネ型、低公害型の包装用機器を導入している	コスト優先のみの考え方が強く、自主的に省エネや低公害型の機器を導入する考え方や計画が無い(法規制を受け身的に対応しているのみ)	コスト優先の考え方が強いが、環境配慮時代への理解も芽生えていて、省エネや低公害型機器の自主的導入を2割未満程度実施している。	環境配慮への理解が進み、省エネや低公害型機器の導入が積極的に実施されるようになってきつつある。自主的導入率5割未満程度	省エネや低公害型機器への配慮も強く、積極的に導入を図っている。5割以上導入されている。	インバータ内蔵、低騒音、低排気ガス、省エネ型消費電力/低燃費機器などの積極導入
69	低公害車・クリーンエネルギー自動車等を導入している	全く導入していない。また検討もしていない。	導入を検討している	効果を確認するため導入している	自社のCO2削減計画に基づき計画的に導入している	低公害車とクリーンエネルギー車の区分を示す必要があるそう。排ガス触媒、LPG、CNG、ハイブリッド等
71	エンジンを停止時も冷凍機能が停止しない冷凍車を使用している	導入の検討がなされていない	導入はされていないが、検討をすすめている	一部で導入されている	導入車両が全体の半数以上を占め、本格的に導入している	普及度合いは不明。要調査
72	エコタイヤを導入している	導入していない	検討中	一部導入	全体的に導入	
73	バイオマス燃料を利用している	全く導入していない。また検討もしていない。	導入を検討している	効果を確認するため導入している	自社のCO2削減計画に基づき計画的に導入している	
74	環境負荷の高い物流機器を削減し、省エネ型物流機器、低公害型物流機器を導入している。	機器導入の検討を未だ行っていない	機器導入の検討を行っているが、実施には至っていない	一部の現場で機器を導入している。	機器導入可能な現場では全て導入し、定期的な見直しを行っている。	
79	荷物積みおろし中の冷凍車のアイドリング防止のため、保冷車用のコンセントを設置している。	全く導入していない。また検討もしていない。	検討中、又は検討したが実施していない	保冷車用のコンセントを設置している	コンセントを設置し車両も全て改造完了	
81	空調、照明、電力設備に省エネ機器を導入している	検討をしたことがない	検討中、又は検討したが実施していない	コスト的に実施可能なものは完了している	実施できるものは実施完了	
83	冷蔵・冷凍倉庫において、代替フロンやアンモニアガスを使用している			新しい設備を導入する際、代替フロンを使用している	新しい設備を導入する際ノンフロン冷媒を採用している	新規に設置する場合は代替フロンかノンフロンしか選択の余地がない。また漏れ防止が大切ではないか。
80	積みおろしに伴う待ち時間のアイドリング防止のため、ドライバー控室を設置している。	控室を設置しておらず、ドライバーが自車内にいるため、アイドリングストップも完全ではない	控室設置を検討中	控室を設置しているが、待機中のドライバーの利用率は100%ではなく、アイドリングストップも完全ではない	控室を設置し、待機中のドライバーは100%利用しているため、アイドリングは完全に実施されている	
70	最新の排気ガス規制に対応したトラックを前倒しで導入している	前倒しはしていない		買い替えの時は前倒ししている	買い替え時に係らず積極的に前倒しで導入している	前倒しをするかしないかだけの差

今後の進め方について（案）

1. **第2回少人数検討会（8月29日（水）18:00—（予定））**
 - ・本日の議論を受けて、評価軸項目修正案の作成
（基本的には素案の意図を組んだ形での作成）
2. **第8回分科会（9月21日（金）16:00—18:00）**
 - ・少人数検討会で作成した修正案の確認
3. **第3回少人数検討会（9月下旬） ⇒場合によっては、9月21日の前に開催も検討**
 - ・残り部分の修正案の作成
4. **第9回分科会（10月）**
 - ・少人数検討会で作成した修正案の確認

以 上

改正省エネ法 特定荷主及び特定輸送事業者リストとCGLメンバー企業該当数について

1. はじめに

本年6月末時点での特定荷主リストが資源エネルギー庁ホームページで、同じく、本年6月末時点での特定輸送事業者リストが国土交通省ホームページでそれぞれ公開されている。今回、その状況、及びその中に含まれる環境会議メンバー数を整理した。

図表1 特定荷主指定状況

産業分類	特定荷主企業数	特定荷主のうち、 CGLメンバー 企業数	特定荷主のうち、 物流子会社が CGLメンバー企業数
合計	804	34	10
鉱業	12		
建設業	10		1
製造業	632	29	9
食料品製造業	78	9	1
飲料・たばこ・飼料製造業	43	3	
繊維工業	3		
木材・木製品製造業	12		
家具・装備品製造業	4		
パルプ・紙・紙加工品製造業	36		
印刷・同関連業	7		
化学工業	127	2	2
石油製品・石炭製品製造業	13		
プラスチック製品製造業	26		
ゴム製品製造業	5		
窯業・土石製品製造業	63		
鉄鋼業	65	2	
非鉄金属製造業	23	1	
金属製品製造業	15		
一般機械器具製造業	23	1	1
電気機械器具製造業	22	5	3
情報通信機械器具製造業	4	2	1
電子部品・デバイス製造業	2		
輸送用機械器具製造業	52	4	1
精密機械器具製造業	1		
その他製造業	8		

産業分類	特定荷主企業数	特定荷主のうち、 CGLメンバー 企業数	特定荷主のうち、 物流子会社が CGLメンバー企業数
電気・ガス業	15		
情報通信業	1		
運輸業	2		
卸売・小売業	116	5	
一般飲食店	2		
協同組合	4		
サービス業	8		
行政機関	1		

- * 1 804社のリストについては、資源エネルギー庁ホームページに掲載
- * 2 ゴシックの産業分類は、CGLメンバー企業が含まれている分類
- * 3 網掛けは製造業の内訳

図表2 特定輸送事業者指定状況

産業分類	特定輸送事業者企業数	特定輸送事業者のうち、 CGLメンバー企業数
合計	650	16
貨物	462	15
鉄道	1	
事業用自動車	322	13
自家用自動車	106	
船舶	35	2
旅客	186	
航空	2	1

- * 1 650社のリストについては、国土交通省ホームページに掲載
- * 2 ゴシックの分類は、CGLメンバー企業が含まれている分類
- * 3 網掛けは貨物の内訳

図表3 CGL該当企業数

	企業数	備考
特定荷主	34	
特定荷主を親会社とする物流子会社	10	うち4社は親会社もCGLに参画
特定輸送事業者	16	
計	60	うち4社は親会社もCGLに参画
CGLメンバー企業総数	96	

以上

改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集・分析について（CO2削減推進委員会の活動）

1. 定期報告書、計画書の収集・分析の経緯

CO2削減推進委員会では、今年度の活動として、改正省エネ法の定期報告書、計画書の収集・分析を行うこととなった（5月22日開催の第5回委員会で承認）。次いで、第5回企画運営委員会（6月1日開催）において、収集に関して、CO2削減推進委員会メンバー企業のみならず、環境会議メンバー企業を対象に実施することが承認された。

2. 収集・分析の概要（案）

1) 定期報告書

定期報告書を収集することにより、集計・分析を行う事項（案）は下記のとおりである。

図表1 定期報告書において集計・分析を行う事項（案）

特定荷主	特定輸送事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・原単位 ・算定方法採択状況 ・燃費、エネルギー消費原単位、平均積載率の集計（付表2，3レベル） ・原単位算出の際の分母指標の採択状況 ・判断基準の遵守状況 ・その他エネルギーの使用の合理化に際し、実施した事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・原単位 ・輸送用機械器具の概要 ・判断基準の遵守状況 ・その他エネルギーの使用の合理化に際し、実施した事項

- * 定量的な値については集計を行う。（最大値、最小値）
- * 特定荷主の原単位については、分母として用いる指標を選択することができることとなっている。ただし、原単位の分析・比較を行う上で（輸送事業者含めて比較を行うことも想定して）、分母として輸送トンキロを採択しなかった企業に関しては、輸送トンキロの値も収集してはどうか。

2) 計画書

計画書を収集することにより、集計・分析を行う事項（案）は下記のとおりである。

図表2 計画書において集計・分析を行う事項（案）

特定荷主	特定輸送事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・計画内容及びエネルギー使用合理化期待効果 ・その他計画に関する事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画内容及びエネルギー使用合理化期待効果 ・その他計画に関する事項

3) その他

報告まで終了した上での改正省エネ法の問題、課題等について、収集する。

3. 収集方法について（案）

1) 定期報告書、計画書の収集について

定期報告書、計画書の収集については、所管省庁に提出したものをそのまま収集する方法が考えられるが、「代表者の会社印を押した書類を提出することは難しい（不可能）」、「手続に時間がかかる」ことが想定される。そこで以下のどちらか対応可能な方法で収集したい。

- ① 所管省庁に提出した書類の写しを提出していただく
- ② 提出した定期報告書、計画書に即した記入表を送付するので、そこに記載（転記）していただく

2) 改正省エネ法への課題について

様式を策定、送付するので、そこに記載する。

4. スケジュール（案）

1) 輸送事業者

すでに提出済であることから、以下のとおりとしたい。

- 依頼状送付：2007年8月中旬
- 回収：2007年8月下旬～9月上旬

2) 荷主

9月末が提出期限であることから、以下のとおりとしたい

- 依頼状送付：2007年10月上旬
- 回収：2007年10月中旬

5. その他

本活動はCO₂削減推進委員会の活動の一環として行うが、環境会議全メンバーを対象に収集を行うことから、必要に応じて、グリーンサプライチェーン推進委員会やグリーン物流研究会の活動でも利用することとしたい。

以 上

**第2期ロジスティクス環境会議
グリーンサプライチェーン推進委員会 2007年度活動スケジュール（案）**

1. 委員会開催

	開催日時	内容
第5回	2007年6月21日（木） 14：00～17：00	・勉強会 ・分科会活動
第6回	2007年10月 日	
第7回	2007年12月 日	・成果物案取りまとめ

2. 「取引条件」分科会開催

	開催日時	内容
第4回	2007年5月18日（金） 15：00～17：00	・ヒアリング結果報告 ・活動の方向性検討
第5回	2007年6月21日（木） 15：00～17：00	・ヒアリング結果報告
第6回	2007年8月7日（火） 15：00～17：00	・加工食品をモデルとした共同配送提案確認
第7回	2007年9月19日（水） 10：00*1～12：00	
第8回	2007年10月 日	
第9回	2007年12月 日	

* 1 講師の都合がつけば、勉強会開催（その場合は9：30～12：00で開催予定）

3. 「源流管理」分科会開催

	開催日時	内容
第4回	2007年4月12日（木） 16：00～18：00	・チェックリスト項目検討
第5回	2007年5月17日（木） 16：00～18：00	・チェックリスト項目検討
第6回	2007年6月21日（木） 15：00～17：00	・チェックリスト項目検討 ・評価軸検討
第7回	2007年8月8日（水） 15：00～17：00	・評価軸の項目に関する検討事項の確認
第8回	2007年9月21日（金） 16：00*2～18：00	
第9回	2007年10月 日	
第10回	2007年12月 日	

* 2 講師の都合がつけば、勉強会開催（その場合は15：30～18：00で開催予定）

*原則として、委員会と同時開催とするが、日程調整できなかった場合や、別途検討が必要な場合は、適宜分科会での開催を行う。

以 上

チェックリストの構成（LEMSチェックリスト VS 6月21日分科会終了時対比表）

LEMSチェックリスト（111）	6月21日分科会終了時（90）	増減
1. 方針（46）	1. 方針（38）	-8
<u>1.1 全社的な取り組み（19）</u> ①環境意識の向上（17） ②公害の防止・軽減（2）	<u>1.1 全社的な取り組み（19）</u> ①グリーンロジスティクスのための仕組み・体制の整備（16） ②公害の防止・軽減（3）	±0
<u>1.2 環境に配慮した製品開発・生産体制（6）</u> ①強度の変更（1） ②容積の変更（2） ③重量の変更（1） ④材質の変更（1） ⑤生産と物流の同期化（1）	<u>1.2 環境に配慮した製品開発・生産体制（3）</u> ①製品開発（2） ②生産体制（1）	-3
<u>1.3 商取引の適正化（9）</u> ①ロットの適正化（2） ②頻度・時間の適正化（4） ③返品・回収の適正化（3）	<u>1.3 商取引の適正化（7）</u> ①ロットの適正化（2） ②頻度・時間の適正化（3） ③返品・回収の適正化（2）	-2
<u>1.4 ネットワーク設計（5）</u> ①立地戦略（3） ②モーダルシフトの推進（2）	<u>1.4 ネットワーク設計（3）</u> ①立地戦略（1） ②モーダルシフトの推進（2）	-2
<u>1.5 情報化・標準化（5）</u> ①情報化の推進（1） ②データコンテンツの標準化（2） ③スペック・サイズの標準化（2）	<u>1.5 情報化・標準化（4）</u> ①情報化の推進（3） ②スペック・サイズの標準化（1）	-1
<u>1.6 共同化（2）</u> ①共同輸配送の実施（1） ②保管施設の共同化（1）	<u>1.6 共同化（2）</u> ①共同輸配送の実施（1） ②保管施設の共同化（1）	±0
2. 活動（65）	2. 活動（52）	-13
<u>2.1 包装の見直し（21）</u> ①包装資材の廃止・スリム化（7） ②リユース、リサイクル（6） ③環境負荷の低い素材を使用（6） ④低公害機器の導入（2）	<u>2.1 包装の見直し（13）</u> ①包装資材の廃止・スリム化（6） ②リユース、リサイクル（2） ③環境負荷の低い素材を使用（3） ④低公害機器の導入（2）	-8
<u>2.2 輸配送の見直し（22）</u> ①輸配送計画の見直し（6） ②積載率の向上（5） ③整備・点検・安全管理（2） ④エコドライブ（5） ⑤低公害車両の導入（4）	<u>2.2 輸配送の見直し（22）</u> ①輸配送計画の見直し（4） ②積載率の向上（6） ③整備・点検・安全管理（5） ④エコドライブ（2） ⑤低公害車両の導入（5）	±0
<u>2.3 荷役・保管・流通加工の見直し（22）</u> ①機器導入・運用の工夫（5） ②施設設計・レイアウト（11） ③物量の平準化（3） ④資材削減・変更（3）	<u>2.3 荷役・保管・流通加工の見直し（17）</u> ①機器導入・運用の工夫（3） ②施設設計・レイアウト（8） ③物量の平準化（4） ④資材削減・変更（2）	-5

評価軸記載例（2007年6月23日メール送付資料）

1. 定量的記載が可能 ⇒数字を記載

項目	項目	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	参考情報等
31	鉄道に輸送を利用している	鉄道輸送を利用していない	鉄道を利用しているが、モーダルシフト化率は15%未満	鉄道によるモーダルシフト化率が15%以上40%未満	鉄道によるモーダルシフト化率が40%以上	・エコルールマーク認定基準

*上記はあくまでも例示として記載しているだけであり、表中の15%、40%が基準値として公的に決まっているわけではない。

2. 定性的記載（定量的記載ができない、もしくは困難なものも含む）

項目	項目	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている	参考情報等
22	積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用といったことに対応した生産体制を構築している。	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用といった検討は行っていない。	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、 <u>生産部門へ提案を行っているが、実現に至っていない</u>	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、 <u>生産部門と調整を行い、一部の工場で生産体制の見直しが図られている。</u>	生産体制の見直しによる積載率向上又は環境負荷の少ない輸送手段使用のために、 <u>定期的に生産部門と調整を行い、最適な生産体制の構築がはかられている。</u>	・パナソニックモバイルコミュニケーションズの事例（マンスリー貨物2007年4月号より）
1	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標をトップがコミットメントし、策定している。	企業の環境方針を策定していない。	企業の環境方針は策定しているが、ロジスティクス分野に関する方針・目標はない。	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標を策定しているが、トップのコミットメントはない。	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標をトップがコミットメントし、策定している。	・キリンビール環境方針

3. 定性的記載の作成の考え方

分類	出来ていない	遅れ気味で努力不足	まずまず出来ている	よく出来ている
レベル付けが可能	実施していない	レベル低	レベル中	レベル高
レベル付けが困難				
(範囲)	実施していない	検討したが、行動はまだ。	一部範囲を実施	全体的に実施
(頻度)	実施していない	1回だけ/検討したが、行動はまだ	不定期	定期的
中間がない	実施していない	→	→	実施

以上

第2期ロジスティクス環境会議
第5回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録

I. 日 時：2007年6月21日（木） 14：00～17：10

II. 場 所：東京・港区 笹川記念会館 第5、6会議室

III. 出席者：24名

IV. 内 容：

1) 勉強会

2) 分科会活動

<第6回源流管理分科会>

(1) 第5回分科会以降の経過と本日の進め方について

(2) チェックリストについて

i) チェックリストの項目について

ii) チェックリストの評価軸について

<第5回取引条件分科会>

(1) 第4回分科会以降の経過と本日の進め方について

(2) ヒアリング結果について

(3) ヒアリング結果からの仮説について

(4) アウトプットの構成について

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すすめられた。

VI. 議事

1) 勉強会

以下のとおり、勉強会が開催された。

1) 三菱総合研究所 奥村委員

「海外における物流分野の環境施策動向」

2) 鴻池運輸 狩谷委員

「バイオ燃料について ―世界の状況、日本の状況―」

2) 分科会活動

<第6回源流管理分科会>

(1) 第5回分科会以降の経過と本日の進め方について

事務局より、資料0に基づき、第5回分科会以降の経過について説明がなされた。

(2) チェックリストについて

i) チェックリストのねらいについて

事務局より、資料1-1、1-2に基づき、第5回分科会でのペンディング項目及び6月8日に開催された少人数検討会での素案について説明がなされ、各項目の検討に入った。

【主な意見】

(チェック項目 49)

幹 事：「有害物質を含まない」では範囲が狭くなることから、「環境負荷の低い素材を使用する」といった内容も含めてはどうか。

委 員：「環境負荷の低い素材の使用」を具体化したものが、チェック項目 47、48 だと考える。

(チェック項目 53)

幹 事：配車係によっては、自社で持っている車を全て配車してしまう傾向がある。その結果、CO₂のみならず収益性も悪くなってしまうことから、配車計画をきめ細かく策定することが求められると考える。

委 員：車種、ルートだけではなく、車数、回数も含めるべきではないか。

(チェック項目 55)

委 員：本チェックリストでは、物流部門の方が回答者となる可能性が高いことから、“他部署へ提案する”というアクションを実施してもらうような内容に変更すべきだと考える。

(チェック項目 58)

委 員：事務局案の“他社”とは、具体的にどのような意味を含んでいるのか教えていただきたい。
事務局：荷主であれば、“同業他社の荷主”という意味である。

委 員：物流事業者でも地域によって同業他社と共同で配送している部分もあることから、“他社”という表現で問題ないと考える。

(チェック項目 62)

委 員：“エアフィルター”だけでなく“燃料フィルター”に関するチェック項目を策定してはどうかと考える。

委 員：燃料フィルターまでは不要だと考える。また、大型車のエアフィルターについては、「ドライバーは触らないように」とされており、“交換”しかできない。

委 員：“交換”という語句が入っていることから、事務局案でよいと考える。

(チェック項目 64)

委 員：当社では包装レスによる輸送が増えており、その際に商品を傷めないように固縛していることから、この素案を作成した。ただし、グリーン物流の観点から少しはずれてしまうのではないかという思いもある。

幹 事：安全管理や商品破損は重要な事項であり、広義のグリーン物流にも含まれると考えられることから、項目に加えるべきと考える。

(チェック項目 65)

幹 事：“マニュアルの作成”は不要ではないかと考える。

委 員：輸送事業者によって、エコドライブの取組み度合いに格差が大きいと感じている。したがって、マニュアル作成は残したほうがよいと考える。

(チェック項目 66)

委 員：“デジタコ等”の“等”に含まれる事項を教えていただきたい。

事務局：運行日報が該当すると考える。

委 員：運行管理マネジメントとエコドライブ指導が混ざった内容となっており、修正が必要だと考える。

委 員：デジタコの導入により 20%近く燃費が向上したという話を聞いたが、平均的にそのぐらい改善できるのか教えていただきたい。

委員：デジタコ導入だけではなく、指導の仕方で差異が出てくると考える。

幹事：エコドライブ指導といった内容に修正してはどうかと考える。

(チェック項目 68)

委員：事務局案は、事業者として当然のやらなければならない内容であり、チェック項目としてはふさわしくないと考える。

幹事：“最新規制に対応して、対応車を前倒しで導入している”といった内容にすべきと考える。

(分類⑤低公害車両の導入 その他項目について)

委員：カーナビを使用することにより、最短距離選択、渋滞回避によるCO₂削減につながるといった効果があると考えます。

委員：費用の問題があり、現状では難しいのではないかと考える。

委員：エコドライブするようにナビゲーションする“エコナビ”といったものもあり、当社では10%ほど改善された。

委員：エコタイヤに関する項目を追加してはどうかと考える。

(チェック項目 71 から 73)

委員：チェック項目 72 の“稼働時間、作業距離”をどのように短縮するかといった内容が必要ではないか。

幹事：動線の確認や作業負荷に合わせた人員配置、レイアウトのコンパクト化が該当すると考える。

委員：レイアウトについては、チェック項目 74 が該当することから、動線確認と作業負荷にあわせた人員配置を追記すべきだと考える。

委員：チェック項目 73 にある“物流機器の使用の制限”の意味について教えていただきたい。

委員：例えば、自動仕分機をすべてのケースで使うのではなく、使った方が効率がよい時期と、使わない方がよい時期があり、それらを考慮して使用すべきという意味である。

(チェック項目 74 から 82)

委員：チェック項目 75 に関しては、設計による工夫よりも、通常、午前中を入荷、午後を出荷にあてることで対応しているのではないかと考える。

委員：「バースが空かず、待機させている」という実態は多い。

委員：チェック項目 76 の“余分な資材等”とは具体的にどのようなものか教えていただきたい。

幹事：パレットを想定している。例えば、パレットをたくさん並べてスペースを広く使うのではなく、スペースをコンパクトにすることが必要ではないかという視点である。

委員：1パレットに複数アイテムを載せるとピッキングミスにつながる恐れがある。

委員：パレットであればチェック項目 82 と内容が重なると考える。

幹事：チェック項目 76 は運用による工夫、チェック項目 82 は機器の使用による保管効率向上という視点である。

委員：“余分な資材”ということが理解しづらいことから、チェック項目 82 に“等”をつけることで、1つにまとめてはどうか。

委員：チェック項目 78 は冷蔵・冷凍倉庫に限らず、通常の倉庫においても実施すべきことではないかと考える。

幹事：冷蔵・冷凍倉庫はエネルギー消費量が多いことから、特に留意すべき事項として、記載している。

委員：チェック項目 82 の“電力設備”の内容を具体的に教えていただきたい。

幹事：変圧器等が該当する。国土交通省で1/3の補助があると記憶している。

(チェック項目 83 から 86)

幹 事：単に“平準化”というのと、チェック項目 26 との関連性も検討する必要が出てくる。

委 員：季節によって物量に偏りがある場合は、少ない時期に別の荷主の荷物を預かり、平準化するという考え方もあるのではないか。

幹 事：自社でできる部分と取引先含めてやるべき部分と両方あるのではないかと考える。

委 員：ABC分析により、動きの少ない荷物を正規ロケーションから除くことによる平準化という意味合いもあるのではないか。

幹 事：“平準化している”だけではなく、“平準化して保管スペースをコンパクトにしている”といった表現の方がふさわしいと考える。

委 員：チェック項目 85 の求庫システムと平準化がどのように結びつくかわからない。

委 員：“物量の変動を吸収するため”といった語句を追記すべきだと考える。

(チェック項目 87、88)

委 員：チェック項目 88 には養生材も含めるべきではないかと考える。

【決定事項】

- ・チェックリストの項目として、別紙 90 項目となった。(別紙参照)
- ・以下の項目については、事務局で原案を作成し、次回委員会前に提示することとする。

①チェック項目 68、70

ii) 評価軸の検討について

事務局より、資料 3-2 に基づき、評価軸のイメージ(案)について説明がなされた。ついで資料 4-2 に基づき、評価軸記載表を説明した後、評価軸項目案作成を各人 8~10 項目で分担する旨、説明がなされ了承された。主な意見は以下のとおり。

【主な意見】

委 員：「実施中」の区分けについては、事務局案にある 4 つぐらいが適当ではないかと考える。

幹 事：現状、90 項目となっているが、100 項目ぐらいがふさわしいと考える。

事務局：評価軸の検討を行うと、項目数が増減する可能性があることから、それを実施した後、あらためて検討したいと考える。

<第 5 回取引条件分科会>

(1) 第 4 回分科会以降の経過と本日の進め方について

事務局より、資料 5-1 に基づき、第 4 回分科会以降の経過について説明がなされた。

(2) ヒアリング結果について

事務局より、資料 6 に基づき、国分八潮流通センターのヒアリング結果について説明がなされ、意見が交換された。

(3) ヒアリング結果からの仮説について

事務局より、資料 7-1、7-2、7-3 に基づき説明がなされ、意見が交換された。

(4) アウトプットの構成について

事務局より、資料 8 に基づき、共同配送におけるアウトプットの構成(素案)について説明がなされ、検討を行った。

【主な意見】

<ヒアリング結果から>

幹 事：共同配送に焦点を当てているが、伝票の標準化や商品マスターなども次の課題としてとり

かからなければいけないだろう。

幹事：積載率の悪いトラックや、専用便でも小ロットで来るトラックもある。大型のセンターでも積載率の悪いトラックが存在することを考えると、小さいセンターはさらに積載率は悪いだろう。エリアや中継をどうするかも考えて、減らしていかなければいけない。

幹事：大きいセンターでも、商流が理由で最終センターでないことがはっきりした。環境物流面から最終センターはどちらが最適なのかどうかを見ていかなければいけないと個人的に考える。

委員：販売量の多いものや少ないもの、少量多品種など様々なものを扱わなければいけないため、積載率が悪くなるのもある程度は止むを得ない。大量商品は1台で来るので、少量商品をいかにして減らすかが焦点である。入荷台数の約60%が小口便であり、専用の大口便が25%、残りの15%がメーカーの少量専用便である。60%の小口便がまとまれば環境、時間効率の点で良くなるのではないかと。

委員：卸のセンターから小売のセンターへ一括納品すれば車両1台で済むところを、小売の各店舗へ納品すると、開店前納品により車両台数や荷受検品が多くなる。小売にしても、店舗に多くの卸から何台も車両が来るより、センターで集約することで店舗の検品の時間や人手、車の受け入れ台数など削減できる。各企業がプラスになるのが共同配送ではないかと。

幹事：事業者側からすれば、ドライバーの待合室が設置されていたことは非常に良い。午前4時から開けているため、納品の件数をこなせていいのではないかと。

委員：4時から開けていても早いトラックは3時半には来ている。さらに早く開けると人件費が高くなってしまふなどの問題が出てくる。事業者側からみて、トラックが1日1回転から2回転になり、物流費が抑えられるなど、お互いにメリットがあり助け合いができるのが一番よい。

幹事：環境面では、事業者は早く納品できても、その分昼間に他に走ればあまり変わらないのかもしれない。

委員：小売のセンターを24時間営業にして待ち時間を減らしたとしても、走行距離を短縮し、かつ車両台数が減るように配送回数や物量を考えない限りCO₂は減らないのではないかと。

<メーカー・卸間、卸・小売間のイメージ及び仮説について>

幹事：路線便自体の効率は良い。

幹事：京浜トラックターミナルでは同じエリアでいくつかの事業者が積み合わせている。複数の路線業者が入っているので積み合わせがやりやすい。

事務局：食品メーカー同士で申し合わせて混載することで、専用便としてトラック台数を減らせるのではないかと。

幹事：食品業界でもL研の3メーカーで混載を行っている。メーカーの数が多くなるほど効率は良くなるが、配送や締め時間などの条件をそろえるとともに、収集必要データを取り決めた上で、データを集める必要がある。データを集めること自体が大変であり、さらにメーカー間の調整も難しい。若松梱包運輸倉庫は、100社以上をメーカーが調整することなく集約している。メーカーが調整するよりも早くできる方法があるはずである。

委員：マテハン機器の提供側からは、荷主に対してセンターのあるべき姿のイメージがあっても言いにくい。共同配送のネックは荷姿の標準化の遅れである。大きい荷姿が小さい荷姿に合わせると生産ラインも変えなければいけないため、小さい荷姿が大きい荷姿に合わせるほうが良い。

幹事：メーカーから卸への荷姿はケース単位からダンボール単位になりつつある。さらに卸から小売、小売から店舗などはオリコンが共通化され体制が整いつつあるのではないかと。

委員：同じ荷姿でメーカーから最後まで行く流れができれば合理化される。

幹事：メーカー側は、小売の棚の大きさから小売の発注単位を予測してボールを作っているが、

小売が卸に注文する単位はメーカーの予想と異なる。発注単位を考えた荷姿を作っていかなければいけない。

委員：各部門がお互いの合理化のために一歩ずつ改善を、というスタンスでないとうまくいかない。

委員：ケースで入ってくるものと、ボールで分けしたものとでは物流コストが違うということを言い続けなければいけない。物流コストが同じだと思われているために、トレードオフの関係が解決しないのではないかと。発注単位によって物流コストが違うことを営業部門に話すようにしていかなければならない。また、メーカー・卸・小売間でも物流コストに関してオープンにしていけないとこの問題は解決しない。卸がメーカーに話をする際に、小売も参加して卸とともに発言するくらいでないと、トラック台数削減のための路線便集約の説得は難しい。われわれの事例では小さいメーカーの物流コストの見える化ができた結果、参加メーカーを増やすことができた。

幹事：小売・卸・メーカーが路線業者を完全入札することでひとつに絞ってみてはどうか。

委員：路線業者を絞る理由として物流品質を決め手にしてはどうか。

幹事：メーカー・小売・卸からメリットがあるなどの動機付けがあれば事業者もやるのではないかと。

委員：着荷主側からも路線業者を集約したいと考えているが、大義名分が無い。集約したいことをいえない着荷主が一番困っている。

事務局：入ってくるトラック台数の制限などの規制を行政がかけると、着荷主側も言いやすい。

委員：路線業者を絞ることと、それを調整する窓口をルール化しないとうまく進まない。

事務局：市街地に立地する小売店を想定した場合、タウンマネージャーがいるとやりやすいのではないかと。

委員：多品種小口化で困っていたオランダの花き卸売市場では、大口から先に取引ができるようなインセンティブを設けた例がある。金額以外の点で差をつけるようにすればやりやすいのでは。

委員：小口のメーカーはどうしても路線便になるので、エリアごとに事業者が決まっていればやりやすい。

幹事：卸・小売が同意すれば、メーカーがコントロールをしてエリアの路線業者を集約することはできるかもしれない。ただし、集約されて残った事業者が無茶なことをしないように監視していかなければならない。

<アウトプットについて>

幹事：メーカー・卸・小売間でデータの標準化は進んでいる。伝票・ラベルなど、モノを標準化するなど、共同配送版G C Iを進めるのは社内的に問題は発生しないだろう。

委員：卸からメーカーに共同伝票のお願いはしている。100社くらいは決まったが、小さいメーカーが多い。大手メーカーは検討中という段階で進んでいない。

幹事：卸から要請されたという表現でなく、メーカーとの共同宣言みたいなものがないのではないかと。

委員：伝票の標準化ができればIT化も促進されるだろう。

幹事：改正省エネ法に関して、混載していても燃料法や燃費法によりデータが取れるような仕組みが望まれると考える。

幹事：物流コストが明確化するようなものを、効率化を促すものとして入れたい。

【決定事項】

- ・エリアでの共同配送に加えて、着荷主側において問題となっている路線便の集約についても検討する。

- ・共同化、またそれに伴う標準化はメーカー・卸間、または卸・小売間ではなくサプライチェーン全体、つまりメーカー・卸・小売が一体となって実行できるように推進することが重要。

3) その他

次回は分科会に分かれて開催することとなった。開催日時は以下のとおりである。

- ・第6回取引条件分科会・・・8月7日（火）15-17時
- ・第7回源流管理分科会・・・8月8日（水）15-17時

VII. 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