

第2期ロジスティクス環境会議
第5回CO2削減推進委員会

2007年5月22日(火)10:00～12:00
芝パークホテル 本館3F 牡丹

次 第

1. 開 会
2. 報 告
 - 1) 第2回本会議について
3. 議 事
 - 1) 2007年度の活動内容について
 - 2) 各WGの活動について
 - (1) モーダルシフトWG
 - (2) 燃費向上WG
 - 3) 今後のスケジュールについて
4. 閉 会

【配布資料】

- 資料1 : 2006年度活動内容及び2007年度活動計画(案)について
(第2回本会議配布時資料)
- 資料2 : CO2削減推進委員会 2007年度活動内容(案)について
- 資料3-1 : モーダルシフトWG 検討の流れ(案)
- 資料3-2 : モーダルシフトに関する意見記載状況
- 資料3-3 : 鉄道へのモーダルシフト推進にあたっての検討整理表(案)
- 資料4-1 : 燃費向上WG 検討の流れ(案)
- 資料4-2 : 燃費に影響を与える項目について
- 資料5-1 : WG登録用紙(案)
- 資料5-2 : 今後のスケジュール(案)
- 参考資料1 : 削減のための留意ポイントの例示
- 参考資料2 : 現場活性サイクル(「物流現場改善推進のための手引書」(JILS作成)より)
- 参考資料3 : ロジスティクス環境宣言
- 参考資料4 : 第4回CO2削減推進委員会 議事録

以 上

第2期ロジスティクス環境会議 研究会、委員会の活動方針、2006 年度活動内容及び 2007 年度活動計画(案)について

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動計画 (案)
<p>グリーン物流研究会 (登録人数: 90 名)</p>	<p>環境負荷を軽減する活動を推進するため、改善施策の事例等の情報収集や現場視察を通じて、実践的な改善施策を研究する。</p>	<p>1. 研究会 (講演会形式) 1) 第 1 回研究会 テーマ「ロジスティクスと環境」 2) 第 2 回研究会 テーマ「改正省エネ法 (荷主対応)」 3) 第 3 回研究会 テーマ「鉄道へのモーダルシフト」 4) 第 4 回研究会 テーマ「共同物流」</p> <p>2. 施設見学会 1) 第 5 回研究会 「㈱ブリヂストン 東京工場見学」</p> <p>3. その他 1) アンケートの実施 (メンバー登録時、各会合終了時、及び 2006 年度 (第 1 回～第 4 回) の全体評価) の計 6 回実施 2) ブログの開設 (URL : http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/)</p> <p><アウトプット> 『2006 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』 ・ 第 1 回から第 5 回の研究会の発表内容等のサマリー及び配布資料を掲載</p>	<p>1. 研究会及び施設見学会の実施 (8 回) 1) 研究会・・・6 回 2) 施設見学会・・・2 回</p> <p><アウトプット> 『2007 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』 (仮称) の作成 (2007 年度) ・ 各会合の発表内容等サマリー ・ 配布資料</p>
<p>CO2削減推進委員会 (登録人数: 57 名)</p>	<p>各企業の CO2 削減を推進するため、改正省エネルギー法等の関連法制度への対応も踏まえ、荷主企業と物流企業とのパートナーシップによる継続的な改善活動を推進するうえでの問題点、課題を整理し、解決策を検討する。</p> <p>さらに必要に応じて企業、行政、団体等の関係者への提言を行う。</p>	<p>1. 「改正省エネ法」への対応 1) 改正省エネ法におけるエネルギー使用量算定等に関する取組状況及び問題、課題の収集 2) 荷主及び輸送事業者が、CO2 排出量削減のための施策立案等のヒントとなる情報収集 ⇒委員会メンバーを対象としたアンケート調査を実施し、荷主・子会社 21 社から 52 事例、輸送事業者 8 社から 20 事例を収集。</p> <p><アウトプット> 『改正省エネ法対応ヒント集 ver. 1』 (2006 年度) 1) 省エネ法の概要の紹介 2) 荷主のエネルギー使用量の算定等に関する取組の際のヒントの掲載 * 特定荷主該当有無に係らず、改正省エネ法に準拠して算定を実施したい荷主や、荷主からのデータ提供要請への対応方策を検討したい輸送事業者のための参考となる情報を掲載 3) 輸送に係るエネルギー使用量削減のための留意ポイントの紹介 * 1 輸送区間 (もしくは 1 運行) における CO2 排出量削減のために必要となる視点を整理</p>	<p>1. 改正省エネ法対応 1) 定期報告書、計画書作成及び提出等も踏まえ、問題、課題を収集、整理し、行政へ提言を行う。</p> <p>2. パートナーシップによる改善活動の推進 1) 削減のための留意ポイントの因果関係等の整理 2) その他</p> <p><アウトプット案> 『荷主と物流事業者の連携による改善活動の推進ガイドライン』 (仮称) (2007 年度)</p>

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動計画（案）
<p>グリーン サプライチェーン推 進委員会 (登録人数:32名)</p>	<p>製品の企画、設計等の源流段階から調達、生産、販売、回収等の物流プロセスの環境負荷を低減するため、荷主企業と物流企業間で問題、課題を共有し、解決の方向性、方策を検討する。</p> <p>さらに必要に応じて企業、行政、団体等の関係者への提言を行う。</p>	<p>1. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</p> <p>1) 既存調査資料のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1期省資源ロジスティクス推進委員会 調査報告書(2005年度) ・「商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査」(2003年度～) <p>⇒「多頻度小口配送」に焦点を絞って検討をすすめることとする。</p> <p>2) 多頻度小口配送に関する各主体の捉え方の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分科会メンバーを対象にアンケートを実施し、各主体の捉え方の把握 ・加工食品に関しては、第1期ヒアリング結果を加味して、整理 <p>3) アウトプットの方向性検討</p> <p>⇒多頻度小口配送削減の一方策と考えられる共同配送推進のためのガイドの作成を行う。</p> <p>4) 共同化推進プロセスの整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の共同化推進マニュアルをレビューし、共同化推進プロセスとともに共同化の成功要因等を整理 <p>2. 源流管理</p> <p>1) 第1期活動のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ロジスティクス源流管理マニュアル(Ver.1)」及び「ロジスティクス源流管理マニュアル(Ver.2)～モダリティチェックシート・資料集～」のレビュー <p>2) 源流管理として捉える範囲等の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境会議として捉えてきた源流管理の定義の確認 <p>① 物流部門そのものが環境負荷発生源であるという認識のもと、管理を行うこと。</p> <p>② 物流、ロジスティクス分野の環境負荷低減のため、上流部門(企画、設計等)、関連部門等(営業部門等)から管理を行うこと。</p> <p>(→物流、ロジスティクス部門(物流事業者)が上流部門、関連部門等へ積極的に要請、提案すること)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・源流管理の視点として必要な項目について、分科会メンバーへアンケート調査 <p>3) アウトプットの方向性、ねらい等の確認</p> <p>⇒源流管理全般にわたるチェック項目の策定</p> <p>4) チェック項目の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LEMSチェックリスト*を叩き台に検討を進める。 	<p>1. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</p> <p>1) ヒアリング調査等により、実態把握及び課題抽出</p> <p>2) 上記を踏まえ、実効性及び汎用性が伴う共同化推進プロセスの整理 (従来の評価項目に加え、環境の評価項目を加えた形の整理)</p> <p>3) 行政等への提言</p> <p><アウトプット案> 『多頻度小口配送削減による環境にやさしい共同配送推進ガイド』(仮称)(2007年度)</p> <p>2. 源流管理</p> <p>1) チェック項目の検討</p> <p>2) 評価基準の検討</p> <p>3) チェック項目に関する参考となる情報の収集及び掲載</p> <p><アウトプット案> 『グリーンロジスティクス推進チェックシート』(仮称)(2007年度)</p>

* LEMSチェックリスト…ロジスティクス分野における環境負荷低減活動に取り組む企業を増やすことを目的に、企業が当該活動を進めるためのガイドラインとして2001年に作成したもの。2003年度に1度改訂がなされ、現在111項目

CO2削減推進委員会 2007年度の活動内容について（案）

1. はじめに

2006年度CO2削減推進委員会では、全体会形式による運営を実施し、活動成果として「改正省エネ法対応ヒント集（Ver. 1）」を作成した。

2007年度の活動に際し、正副委員長ミーティングにおいて議論した結果、「多くの委員会メンバーの問題意識と合致する活動を進めるとともに、メンバー同士の議論や意見交換をより深めていただくこと」を方針とし、具体的には以下の内容を提案する。

2. 活動内容を決めるにあたって基本的な考え方

1) 2006年度からの継続

- ・省エネ法対応
- ・削減活動推進

2) 委員会メンバーの問題意識

2006年度に実施した改正省エネ法対応ヒント集作成用アンケート結果を見ると、特に以下の項目に関する回答数が多いことから、検討項目としてあげてはどうか。

・モーダルシフト推進

- 「CO2削減のための施策と課題」という設問において、「モーダルシフト」との回答が多かったことによる。

・燃費向上（ハード、ソフト）

- 「CO2削減のための施策と課題」という設問において、「モーダルシフト」に続いて、「車両」と「日常活動（エコドライブ等）」であったことによる。
- 一般的には、輸送事業者に関係する部分が多いが、荷主として関与できる部分もあることから整理してはどうか。

*なお、荷主において、トンキロ法で算定した場合は、燃費値に影響を与える施策を実施しても、その効果が反映されない

3. 委員会としての活動内容（案）

1) 改正省エネ法関係

(1) 定期報告書、計画書の収集、分析

i) 活動内容

委員会メンバーより、定期報告書及び計画書を収集し、①原単位、②燃費値、③積載率、④実施施策内容等の分析、整理を行う。

ii) アウトプットの方向性

- ・集計結果の公表
- ・集計結果を受けて、定期報告書及び計画書を用いて、荷主、輸送事業者がベンチマーク用に活用できる統計資料作成要請等の提言の可否を検討

(2) 省エネ法告示に対する問題、課題の収集、整理

i) 活動内容

省エネ法の第1回報告終了後、メンバーより、問題、課題を収集し、整理する。

ii) アウトプットの方向性

- ・行政への提言

2) 削減活動推進

(1) 燃費向上

i) 活動内容

燃費向上のための、ハード、ソフトの施策とその実施上の留意点を整理する。

ii) アウトプットの方向性

- ・改善活動推進ガイド
- ・行政への提言（原単位が設定されていない車種の値の公表）

(2) モーダルシフト推進

i) 活動内容

モーダルシフト実施にあたっての問題、課題を整理し、解決方策の検討を行う。

ii) アウトプットの方向性

- ・行政、関係団体への提言
- ・改善活動推進ガイド/（もしくはモーダルシフト推進マニュアルの追補）

(3) 「削減のための留意ポイントの例示（参考資料1）」のリバイス

i) 活動内容

2006年度のアウトプットの「留意ポイント」の再整理

- ・相関関係の整理
- ・領域を絞って精緻化
- ・メンバーにとって使い易いような記載や例示の工夫

ii) アウトプットの方向性

- ・改善活動推進ガイド

4. 組織体制（案）

1) WGの設置について

上記の活動内容（案）のうち、一部項目については、委員会の下にWGを設置し検討を進めてはどうか。

(1) 目的

特定テーマについて、メンバー同士により議論の深堀をはかることを目的とする。

(2) テーマ

以下の2つのWGの設置を行う。

- ① モーダルシフト
- ② 燃費向上

(3) 開催数、開催日程等

- ・原則として、委員会と同一日に開催する。
- ・開催時刻は委員会開催前とする。
(両WGを同一時間帯に別々に開催する。)

・スケジュールイメージ

時間	内容	
1 時間 50 分	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">モーダルシフトWG</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 審議 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">燃費向上WG</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 審議
10 分	休憩、レイアウト変更等	
1 時間	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">CO2削減推進委員会</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各WGの審議結果報告 ・ 審議 	

* なお、討議内容や実際の運営状況により時間等変更有

(4) 参加対象等

- ・ 両WGともに、同一時間帯での開催となることから、2つのWGへの同時登録は不可とする。また、委員会のみ参加も可とする。

以 上

CO2削減推進委員会 モーダルシフトWG 検討の流れ（素案）**1. 検討対象の決定**

- 案1 鉄道のみ
- 案2 船舶のみ
- 案3 鉄道、船舶両方

⇒2006年度にCO2削減推進委員会メンバーを対象に実施したアンケート結果（資料3-2参照）において記載事例数を比較すると、船舶3事例に対して、鉄道9事例ということから、鉄道について検討を進めてはどうか。

2. 鉄道へのモーダルシフト実施にあたっての課題抽出**3. 解決方策の検討（自社（荷主）内、JR貨物、利用運送事業者、行政）**

⇒2. 及び3. で出てくる項目としては、以下が考えられる。それぞれを資料3-3のようなマトリックスで整理してはどうか。

- ・コスト
- ・品質
- ・リードタイム
- ・障害時対応
- ・輸送枠確保
- ・コンテナ大型化
- ・原単位

4. 取りまとめ

以 上

モーダルシフトに関する意見記載状況（2006年度アンケート結果より）

NO(事例NO)	社名	ルート	鉄道/船舶	記載内容
1 (1)	A	AA工場（青森）→CCセンター（神奈川）	鉄道	鉄道輸送への切り替えを検討したが、納品リードタイムが確保できず断念（製造→販売リードタイム短縮化の影響）
2 (2)	A	DDセンター（神奈川）→EEグループ（大阪）	鉄道	鉄道輸送への切り替えを検討中であるが、下記が検討材料。 ① コストメリットの有無 ② 無外装品の輸送方法（保護材）
3 (6、7)	C	FF工場（大阪）→GG工場（栃木）	鉄道	鉄道輸送への切り替えを検討しているが、問題点や課題は以下のとおり。 ① コンテナ扱い駅が少ないことがあり、JRコンテナの両端のトラック配送運賃が高いため、トータルではトラック運賃が安い ② 夜間納入等の時間指定がJRコンテナの通運では対応してもらいにくい ③ JRコンテナは出荷時間の締切時間が早いため、工場の生産状況への柔軟な対応ができない ④ トラックと比較すると積載率が悪い→段積み治具の導入 ⑤ ダイヤ乱れがあり、納期信頼性がトラックに比べて低い *コストメリットがある区間は導入済
4 (13)	F	製品倉庫（大阪）→LM工場（茨城）	鉄道	鉄道輸送への切り替えを検討しているが、 ① 大阪-東京間のスピード化、到着時間の早朝化、又は深夜化
5 (14)	F	他社（九州）→納品（関西）→弊社工場（大阪）→佐賀（弊社顧客）	船舶	大阪南港⇔門司港間をフェリー輸送（他社と往復輸送実施中） ① 着時間指定があるときは港からの遠隔地であれば対応できず陸送実施
6 (22)	H	中部→九州	船舶	内航船発着港変更に伴う輸送距離減によるCO2排出量減 <変更前> 中部⇔香椎港 1,826km <変更後> 中部⇔新門司港 1,592km (▲234km)

NO(事例NO)	社名	ルート	鉄道/船舶	記載内容
7 (23)	H	名古屋南貨物駅→盛岡駅	鉄道	従来の船舶輸送能力の不足分をトラックではなく鉄道輸送活用によるCO2削減 課題として、 ① ダイヤ設定の自由度 ② 緊急時の対応（トラック、船舶輸送への切り替え） ③ 完成車輸送への展開 その他、鉄道輸送ではトンキロ法による算定しか実施できず、トラックとの差異効果算出の際に有効か疑問
8 (31)	K	FFF工場（福岡県） →GGG工場（福岡県）	鉄道 (タンク貨車)	高稼働のタンク貨車であり、またコンタミの危険性があり、帰り荷の確保は困難。
9 (40)	N	TTT事業場 →UUU事業場	船舶	・輸送距離が実測値ではなく、船会社の料金算定用マスタのため実態との乖離有。航路変更の場合の走行距離値連絡体制が必要 ・製販バランスの崩れや天候悪化によって船輸送が計画通りに実施できないケース有。
10 (51、52)	AB	掛川⇔大阪	鉄道	鉄道輸送による往復輸送を検討中。 ① コストの問題 ② 新製品立ち上げ時はリードタイム短のため、鉄道では間に合わない。

以上

鉄道へのモーダルシフト推進にあたっての検討整理表（案）

課題		自社（荷主）での解決方策	他者への提案、提言等		
項目	内容		J R 貨物	利用運送事業者	行政
コスト					
品質					
リード タイム					
障害時対応					
コンテナの 大型化への 対応					
輸送枠の確 保					
原単位					

以上

CO₂削減推進委員会 燃費向上WG 検討の流れ（案）

1. 検討対象の決定

資料4-2にあるとおり、燃費に影響を与える項目は複数存在する。

案1 ハードとしては低公害車、ソフトとしてはエコドライブを取り上げる。

案2 全般にわたり、一通り取り上げる。

⇒CO₂削減推進委員会の活動期間を踏まえて、案1で進めてはどうか。なお、バイオ燃料については、現状の状況、及びWGメンバーの意向を確認した上で、検討有無を決定する。

2. 低公害車について

1) 検討対象の決定

低公害車の普及の現状等を考慮し、検討対象を決定する。

2) 実使用上の課題抽出

各低公害車の実使用上（使用者等）の課題を含めた問題点を収集する。

*すでに先進企業において解決されている事項についても、今後導入する事業者等を考慮し、情報収集する。

3) 解決方策の検討（対象ごとに整理（事業者、荷主、行政、団体））

4) 取りまとめ

3. エコドライブについて

1) 検討事項の決定

案1 マニュアル策定

→全日本トラック協会「エコドライブ推進マニュアル」、交通エコロジー・モビリティ財団「エコドライブ推進10項目」等あることから、あらためて作成は不要か。

案2 エコドライブに必要となる各項目の数値的効果測定

→運輸低公害車普及機構発行の機関誌において各項目（経済速度、タイヤ空気の適正化、早めのシフトアップ等）について連載中

⇒ドライバー（輸送事業者）からすれば、エコドライブに必要となるすべての項目を同時に実施することとなることから、各項目の改善効果数値はあまり重要ではない？

案3 エコドライブ活性サイクル（仮称）の整理

→エコドライブ活性サイクル（参考資料2「現場活性サイクル」エコドライブ版）の作成及び

ポイントの増補

⇒案3ベースに作成してはどうか。

2) エコドライブ実施上の課題及び推進上の留意点収集

*すでに先進企業において解決されている事項についても、今後実施する事業者等を考慮し、情報収集する。

3) 解決方策の検討（対象ごとに整理（事業者、荷主、行政、団体））

⇒情報収集が必要な事項

- ・ドライバーへの対応
- ・運行管理者の対応
- ・全社（事業所）定量的指標設定
- ・評価等（公的機関実施のもの含む）の有無及び実施している場合の内容等

4) 取りまとめ（案）

エコドライブ活性化サイクルの作成

- ・サイクル図の作成
- ・定着のために必要となるポイント記載
自社内（対ドライバー/経営層）、取引先（荷主、着荷主）、行政、団体
- ・2) 3) で収集、整理した課題及び解決方策等を解説編に記載

以 上

燃費に影響を与える項目について

1. ハード

- ・低公害車（ハイブリッド、CNG、LPG、その他）
- ・エコタイヤ
- ・バイオ燃料
- ・導風板
- ・その他
→新車への切り替え

2. ソフト

- ・エコドライブ（含む整備点検）

3. その他

- ・走行環境
 - 高速道路/市街地
 - 路面状況（雪）
 - 風
 - 渋滞
- ・輸送重量の軽量化
 - ただし、貨物そのものの減量化が伴わない輸送重量減は積載率減によるCO₂排出量増につながるため、検討には含まれない。

以 上

CO2削減推進委員会 WG登録用紙(案)

モーダルシフトWG及び燃費向上WGに登録を希望される方は下記御記入いただき、5月30日(木)までに下記事務局宛にメールにてお送りください。

送付先 : cgl@logistics.or.jp

貴社名 ()	氏名 ()
1. 参加を希望するWG (印をつけてください。)	
A モーダルシフトWG	B 燃費向上WG
2. 参加されるWGの活動テーマに関して、貴社等での実施状況や課題を記載ください。	
3. WGで討議、検討、作成したい成果物等を記載ください。	

(WGへの参加を希望されない方は記入不要です。)

以 上

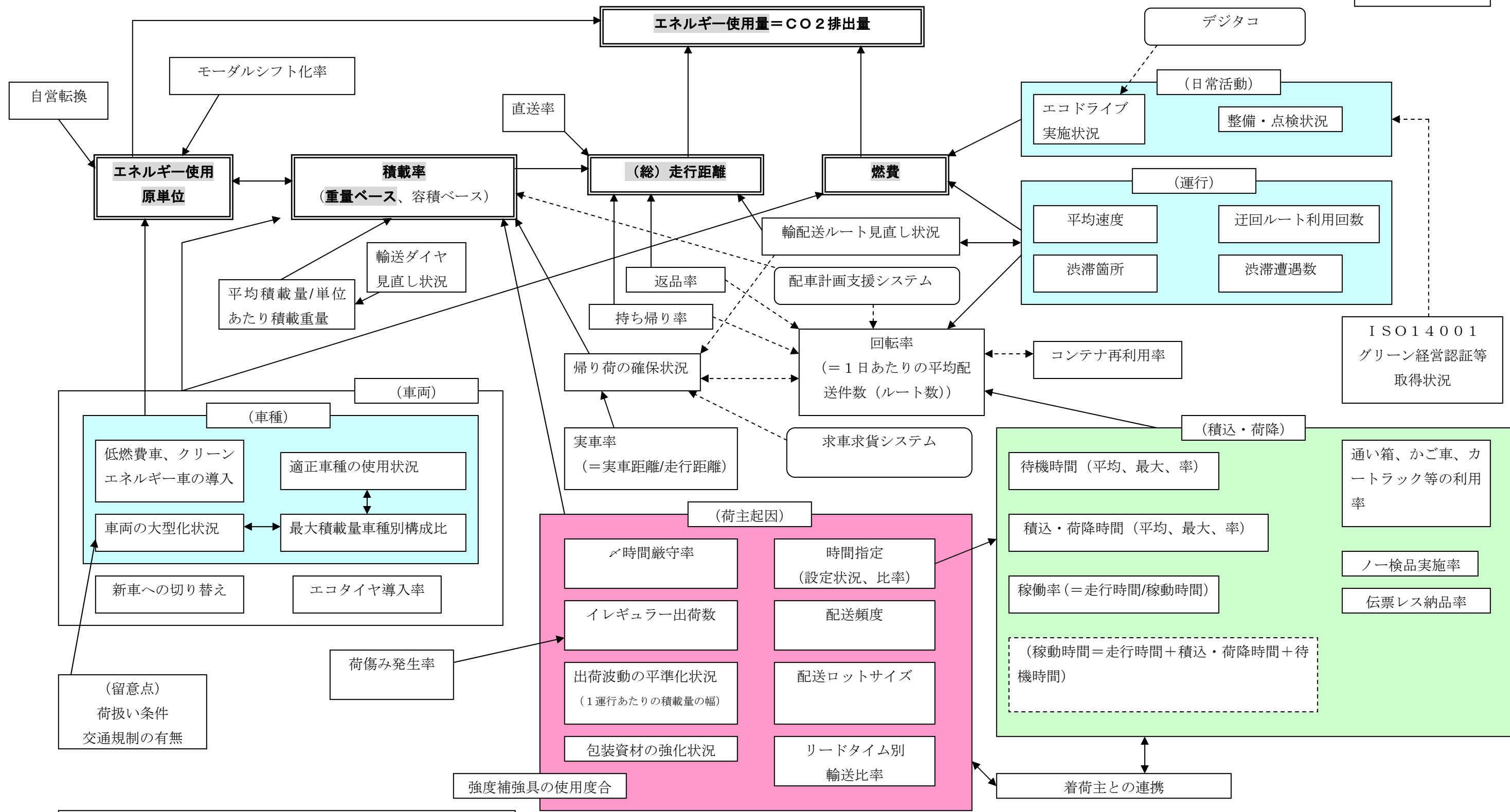
第2期ロジスティクス環境会議
CO2削減推進委員会 2007年度活動スケジュール(案)

	開催日時	委員会		モーダルシフトWG	燃費向上WG
		改正省エネ法対応	削減ポイント		
第5回	2007年5月22日(火) 10:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> 2007年度活動内容(案)検討 WG設置について 			
第6回	2007年6月 日()		・内容検討	・活動内容検討	・活動内容検討
第7回	2007年7月 日()		・内容検討	・検討	・検討
第8回	2007年9月 日()	・定期報告書、計画書収集依頼			
第9回	2007年10月 日()	・定期報告書、計画書収集、集計等			
第10回	2007年12月 日()	・省エネ法課題整理		▼	▼
第11回	2008年1月 日()	・成果物取りまとめ(案)審議			

以上

図表 3-3 1 輸送区間（もしくは 1 運行）における CO2 排出量削減のための留意ポイントの例示

参考資料1
2007.5.22



- 主に（荷主の）全輸送区間等で検討すべき事項**
- 共同化 → 共同化率 → 積載率
 - 商品設計 → 重量、容積 → 積載率
 - 拠点再配置 → 走行距離

凡例

- エネルギー使用量算定のために必要となるデータ
- エネルギー使用量削減のための施策実施にあたり、実態をつかむための指標
- 支援機器

ISO14001
グリーン経営認証等
取得状況

(積込・荷降)

- 待機時間 (平均、最大、率)
- 積込・荷降時間 (平均、最大、率)
- 稼働率 (= 走行時間/稼働時間)
- 通い箱、かご車、カートラック等の利用率
- ノー検品実施率
- 伝票レス納品率

（稼働時間 = 走行時間 + 積込・荷降時間 + 待機時間）

(荷主起因)

- 時間厳守率
- 時間指定 (設定状況、比率)
- イレギュラー出荷数
- 配送頻度
- 出荷波動の平準化状況 (1 運行あたりの積載量の幅)
- 配送ロットサイズ
- 包装資材の強化状況
- リードタイム別輸送比率

(車両)

- 低燃費車、クリーンエネルギー車の導入
- 適正車種の使用状況
- 車両の大型化状況
- 最大積載量車種別構成比
- 新車への切り替え
- エコタイヤ導入率

(運行)

- 平均速度
- 迂回ルート利用回数
- 渋滞箇所
- 渋滞遭遇数

(日常活動)

- エコドライブ実施状況
- 整備・点検状況

燃費

- 輸配送ルート見直し状況
- 配車計画支援システム
- 返品率
- 持ち帰り率
- 帰り荷の確保状況
- 実車率 (= 実車距離/走行距離)
- 求車求貨システム
- コンテナ再利用率

積載率 (重量ベース、容積ベース)

- 平均積載量/単位あたり積載重量
- 輸送ダイヤ見直し状況

エネルギー使用量 = CO2 排出量

現場活性サイクル

現場活性サイクルは物流現場改善への取り組みを4段階に分け、その段階に合わせた改善活動を示します。

本手引書では物流現場改善活動を現場活性サイクルに沿って展開していくことを推奨しています。現場改善のきっかけとして、気付き・問題点を把握し、その問題点を解決するために改善活動を実施し、その成果を情報共有・横展開します。さらに次の改善につなげるため、気付き・問題点把握に結びつけ、物流現場改善活動を定着させるとともに、成果を社内外で評価・報奨することが重要です。

気付き・問題点把握(Mind) :

物流現場改善活動が実施されていない状況で、改善の必要性を理解し、どこに問題点があるのか、把握する段階。物流現場改善活動へのきっかけ作りが求められます。

情報共有・横展開(See) :

物流現場改善活動が継続的に実施されている状況で、成果を情報共有し、横展開する段階。この成果をきっかけに、他の現場へ波及効果をもたらし、新たな物流現場改善活動へつなげるのが求められます。

改善活動(Improve) :

問題点を把握し物流現場改善活動を実施する状況で、正確な目標設定や体系的なアプローチを通じて、PDCAサイクルで物流現場改善活動を実施する段階。物流現場改善活動の成果と物流現場改善活動の定着が求められます。

評価・報奨(Award) :

情報共有された改善の成果に対し、社内外での評価・報奨を行い、物流現場改善活動のモチベーション向上を図る段階。自社内にとどまらず、社外へも広く顕彰されることが求められます。

【サイクル定着のためのポイント】

【評価・報奨】

- 自己(自社)啓発・相互啓発:
 ● 自社内での評価体制 ● 社外への情報発信
 ● 社外からの評価

【JILSの支援】

【全日本物流改善事例大会・物流合理化賞】

【情報共有・横展開】

- 情報共有: ● 改善データベースの蓄積
 ● 自社内、グループ内での発表
 横展開: ● 定着⇒マニュアル化

【JILSの支援】

【物流改善事例発表会・受賞事例集】

【改善活動】

- 組織の支援: ● トップの意思
 教育: ● 人材育成
 職場環境: ● 全員参画の仕掛け
 ● 継続・定着のための環境
 定着: ● 標準化

【JILSの支援】

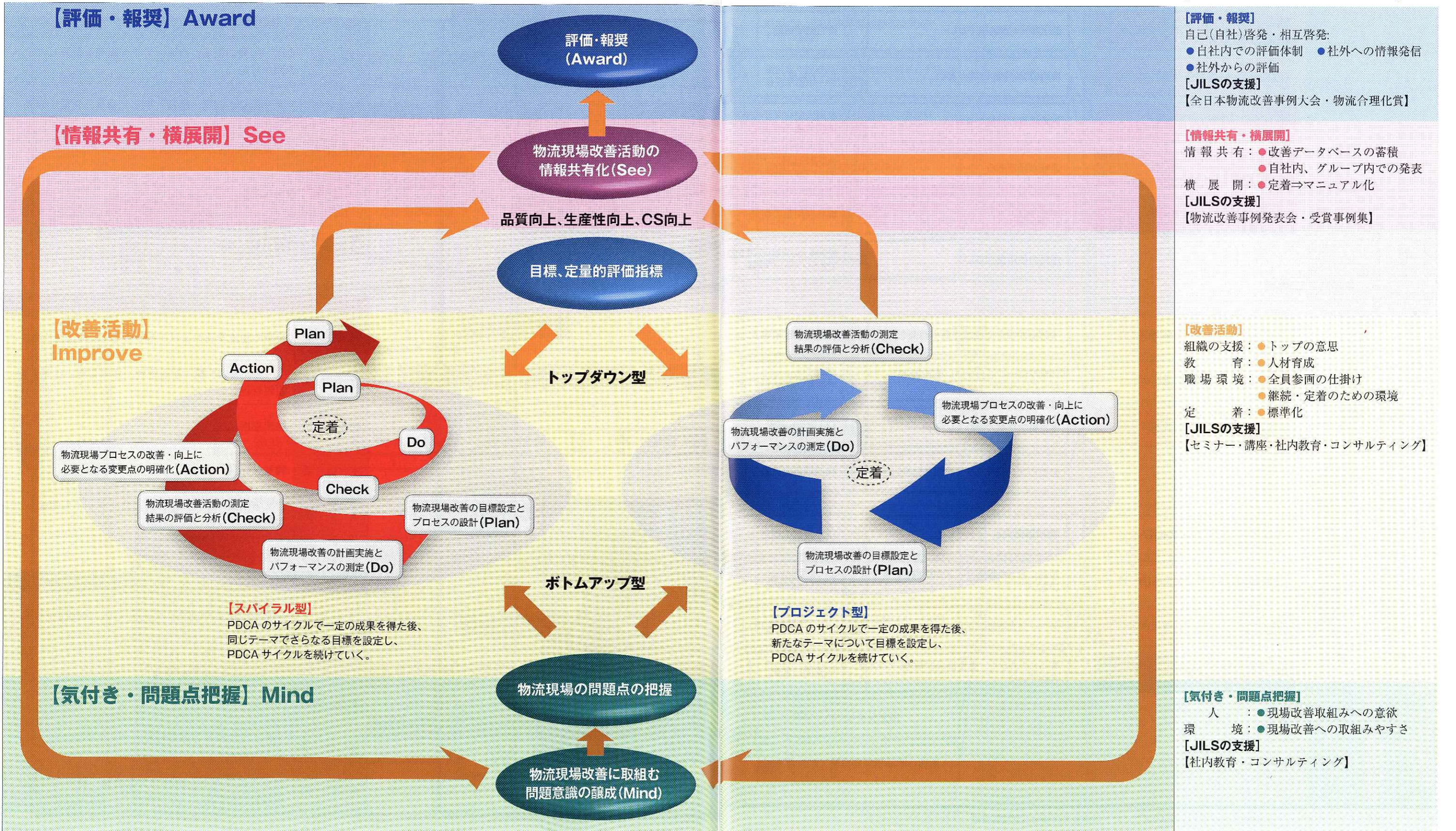
【セミナー・講座・社内教育・コンサルティング】

【気付き・問題点把握】

- 人: ● 現場改善取り組みへの意欲
 環境: ● 現場改善への取り組みやすさ

【JILSの支援】

【社内教育・コンサルティング】



「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

第2期ロジスティクス環境会議
第4回CO2削減推進委員会 議事録

I. 日 時：2007年2月6日（木） 10:00～12:00

II. 場 所：東京・港区 虎ノ門パストラル 新館4F オーク

III. 出席者：46名

IV. 内 容：

- 1) 2006年度アウトプットについて
- 2) 改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提案について

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、増井委員長の司会のもと、以下のとおり議事が進められた。

VI. 議 事

1) 2006年度アウトプットについて

事務局より、資料1に基づき、2006年度のアウトプットとなる改正省エネ法対応ヒント集(Ver. 1)案の説明が行われ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委 員：第2章では、「エネルギー使用量」と「エネルギー消費量」という両方の用語が使用されているが、意味の差異等があれば教えていただきたい。

事務局：定期報告書においては「エネルギー使用量」という用語が使われているが、行政等が発行しているパンフレットでは「エネルギー消費量」という用語も使用されている。ヒント集では、定期報告書にあわせて「エネルギー使用量」に統一したいと考える。

委 員：7ページの2行目に「なお、特定輸送事業者については、輸送能力を有する燃料使用量の報告となることから」とあるが、実際には燃料使用量に加えて、輸送トンキロの報告も必要となることから、表現を修正した方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり、説明を加える。

委 員：トンキロ法において、積載率が不明の場合に用いるみなし値を掲載してはどうか。

事務局：17ページの図表2-3の右側に掲載している。

委 員：「積載率が不明の場合は、この値を用いる」という説明があった方がよいと考える。

事務局：16ページの下から4行目に記載している。

委員長：17ページの輸送トンキロあたりの燃料使用量は、冷凍車も含めてこの値を用いるのか。

事務局：冷凍車についてもこの値を用いることとなる。

委 員：温対法との関係で、二酸化炭素排出量の計算も必要となるが、行政が発行している省エネ法のパンフレット等では算定方法の記載がなかったり、説明している箇所が離れていたりしており、分かり難い。ぜひ掲載していただきたい。

事務局：掲載したいと考える。

委 員：混載便や共同便を利用することで、平均積載率は上がると思われる。したがって、混載便の積載率の設定が必要だと個人的に考える。

事務局：17ページの図表2-3の値は、国土交通省が実施している自動車輸送統計のマクロ値から作成された値であるが、その統計の中では共同便や混載便といった輸送形態のデータがないため、そのような値を国として設定することができないと考える。

委員長：33 ページの 3.1 の最後の「至りません」及び 3.2 の最後の「削減できません」は、それぞれ「反映できません」に変更した方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり修正する。

委員：事例編のルート名とその後ろの補足説明等の記載の整合性が取れていないので修正すべきと考える。

事務局：同様のミスが他にも発生していると考えられるため、事例編は一度確認する。

委員：11 ページの図表 2-7 を見ると、営業用よりも自家用の燃費値が大きくなっている。したがって、国が進めている営自転換をすることで、かえってエネルギー使用量が大きくなってしまいが、これは積載率等の関係でそのような数値になっているという説明を書いておく必要があると考える。

事務局：御指摘を踏まえて、説明を加えたい。

(有効数字について)

委員：有効数字のコラムを掲載している以上、事例編の算定式についても有効数字をそろえた形に修正すべきと考える。

事務局：有効数字をそろえることも一つの方法だと考えるが、逆に有効数字があまり意識されていないということを強調する意味でも、そのまま残しておくことも一案だと考えている。

委員：17 ページの図表 2-23 やその下の対数の式は本来であれば 1%削減ということを考慮して策定されたものであり、有効数字 3 桁で行う必要があると考える

委員：地方運輸局の説明会に参加したが、行政の担当者は、有効数字についてほとんど意識されていなかった。報告する側としては、有効数字の扱い方について、国としての統一した見解を出していただきたいと考える。

委員：資源エネルギー庁の本庁に確認を取ったところ、本庁としての統一見解を出すとのことであった。

委員長：本会議のスケジュールを勘案しながら、資源エネルギー庁の統一見解が間に合えば、その内容に合わせて記載していただきたい。

(内航船舶に関する原単位の設定状況について)

委員：内航船舶等に関する原単位の設定状況について教えていただきたい。

委員：日本鉄鋼連盟ではサンプリング調査を行い、その結果をもとに複数の値を設定し、資源エネルギー庁にも確認を取っている。現在、国の方でも、船の大きさ別の原単位値を設定中との話を聞いているが、“時間”の概念が考慮されていないことが個人的に気になっている。

委員：現在、国の方で、内航船舶輸送統計を元に、原単位設定作業を進めている。トラックと比較すると、輸送距離、輸送量と燃料使用量との関係が一定ではなく、また海象や停泊時間等により燃料使用量にも大きく影響が出るため、時間をかけて検討をすすめることとなる。

委員：基本的には労力をかけずに算定できることが重要だと考える。それとともに、年平均 1%削減ということ考えると、先ほど議論のあった有効数字も重要となるが、原単位そのものが変わることによって大きな影響が出てくる。原単位は一定で使えるように国に要望していただきたい。

委員長：技術革新等により原単位は減少する方向（燃費であれば増加する方向）にかかわると思うので、できるだけ最新のデータを反映した形で原単位の更新がなされるべきと考える。

委員：事例編を見ると、多くの事例で 1 ヶ月単位での集計となっているが、「1 ヶ月分を算定したものを 12 倍して報告すればいい」といった誤解をする方もいると考えられるので、説明は加えた方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり説明を加える。

委員長：ヒント集完成後はどのような形でメンバーに配布されるのか教えていただきたい。

事務局：基本的には第2回本会議で代表者に配布することとなる。その後、メンバー宛には環境会議ホームページに掲載されたPDFファイルを紹介することとなると思われる。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえて事務局で修正する。
- ・ 委員名簿含めてヒント集の中身を確認していただき、修正点等あれば2月16日までにメールにて御連絡いただく。

2) 改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提案について

事務局より、資料2に基づき、第3回委員会以降の経過が説明された後、資料3-1、3-2、3-3、参考資料1-2、1-3、1-4、1-5に基づき、改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提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】

委員：資料3-2の3ページ目の下から4行目にある「国の積載率よりは高い値であることは想像されるが」とあるが、重量の関係でどうしても積載率が低くなる輸送もあることから、削除すべきである。

事務局：御指摘を踏まえて、削除する。

委員：燃費法が採用できないから改良トンキロ法を採用しているわけであって、この提案は意味をなさないと考える。また、改良トンキロ法でそろえて算定しているところに、別の方法を採用するとすると混乱が生じる。

事務局：燃費法が採用できないのは、車種別の燃費値が把握できないこと、もしくはその前提となる車種が分からないことから採用できないと考える。したがって、今回の提案は、車種が分からないものに関して、利用している輸送事業者全体の燃費値で計算してはどうかという提案である。ただし、今回の提案は「すべての算定をこの方法に変更すべきである」ということを意味しているわけではない。

委員：当社では、改正省エネ法施行前から燃費法により算定を実施している。車種については、輸送計画時に何トン車のトラックを利用するか決めていますが、本当にその車両を使用しているかどうかまでは把握していない。また燃費については、現在は告示の値を使用している。輸送事業者から年1回燃費データを提供してもらっているが、長距離やルート配送で値が変わるため、それをどのように反映させればいいのか分からない。また、1企業では判断ができない部分があるため、例えば環境会議等で計算基準等を決めてもらえるとありがたい。

委員：輸送事業者に過度な負荷をかけないというもとで算定を行っている。荷主であれば、自社貨物重量は分かるはずであるから、あとは最大積載重量が分かれば積載率は出るので問題ないのではないか。

委員：輸送事業者の立場として、荷主に算定のために必要なデータが提供できていない状況である。その原因としては、①備車、②空荷の値を除いた燃料使用量や燃費値の把握が課題となっている。特に備車が多く、自社の分としては半分もないため、データとして不確定なところが多く、提供できていない現状である。

委員：改良トンキロ法においては、積載率が改善指標となるが、現状全社月間で85%近くあるため、これを1%あげることは現実的には厳しいと考える。したがって、例えば、CNG車やハイブリッド車を導入し、燃料使用量の削減することにより、燃費値が改善することから、その値を荷主に提供できればと考えている。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえて、事務局で委員会メンバー等の状況を勘案した上で、提案そのものも含めて検討する。内容を修正する。

(その他)

委員：定期報告書作成のみならず、計画書作成もポイントとなるため、そのあたりも議論していただければ幸いである。

3) 今後のスケジュールについて

次回委員会については、2007年4月もしくは5月に開催することとなった。詳細は別途事務局よりメールにて連絡することとなった。

VIII. 閉 会

以上をもって全ての議事を終了し、増井委員長は閉会を宣した。

以 上