

## 第2期ロジスティクス環境会議 第6回企画運営委員会

2007年11月16日(金)10:30~12:00  
(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. 報 告
  - 1) 第3回本会議について
  - 2) CGLメンバー企業のCO2排出量の収集等について
3. 議 事
  - 1) 研究会、委員会の活動内容について
    - (1) グリーン物流研究会
    - (2) CO2削減推進委員会
    - (3) グリーンサプライチェーン推進委員会
  - 2) 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）について
  - 3) 第3期活動について
4. 閉 会

#### 【配布資料】

- 資料1 : 第3回本会議について
- 資料2-1 : CGLメンバー企業のCO2排出量の収集等の経緯
- 資料2-2 : 改正省エネ法 定期報告書、計画書 収集・分析結果
- 資料3 : 研究会、委員会の活動方針、活動内容について
- 資料4-1 : 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）の作成の経緯と本日までの経過
- 資料4-2 : 手引きの編集方針等について（案）
- 資料4-3 : 手引き 初回配布スケジュールの変更（前倒し）について（案）
- 資料4-4 : 手引き検討スケジュールの変更素案
- 資料4-5 : グリーン物流の手引き（仮称） 原稿素案
- 資料4-6 : 手引きのタイトルについて（案）
- 資料5-1 : 第3期活動検討にあたっての基本的な考え方
- 資料5-2 : 活動アンケート集計結果
- 資料5-3 : アンケート結果からの考察と第3期活動実施について（案）
- 参考資料1 : 登録会社一覧
- 参考資料2-1 : 改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集についての調査票（荷主・物流子会社用）
- 参考資料2-2 : 改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集についての調査票（輸送事業者用）
- 参考資料2-3 : 改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集についての調査票（その他用）
- 参考資料3 : グリーン物流研究会 活動内容
- 参考資料4-1 : ロジスティクス環境宣言
- 参考資料4-2 : 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）の作成について（第5回企画運営委員会 承認事項）
- 参考資料5 : 第2期 活動アンケート調査票
- 参考資料6 : 第5回企画運営委員会議事録

以 上

第2期ロジスティクス環境会議  
第3回本会議について

1. 日 時

2008年3月11日(火)

本 会 議： 14時30分～16時30分

懇親パーティー： 16時40分～18時00分

2. 会 場

東京・千代田区 ホテルニューオータニ 本館地下1F

本 会 議： 麗の間

懇親パーティー： 舞の間

- \* 当日の議事等については、2008年1月～2月に開催予定の第7回企画運営委員会で検討することとする。

以 上

第2期ロジスティクス環境会議  
CGLメンバー企業のCO2排出量等の収集に係る経過

1. 第5回企画運営委員会における審議結果

CGLメンバー企業のCO2排出量等の収集について、第5回企画運営委員会において審議した結果、CO2削減推進委員会で実施する下記活動をCGLメンバーに対象を拡大して実施する旨、承認された。

CO2削減推進委員会 活動内容 (抜粋)

改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集し、①総量、②原単位、③実施施策及び省エネ計画等の分析」を行う

2. 調査概要

1) 調査実施

ロジスティクス環境会議全メンバーを対象に調査を実施した。具体的には、以下のとおり、特定輸送事業者、特定荷主、その他に分けて、実施した。

特定輸送事業者	2007年9月18日(火)～10月4日(木)	(調査票は参考資料2-1参照)
特定荷主	2007年10月2日(火)～10月12日(金)	(調査票は参考資料2-2参照)
その他	2007年10月3日(水)～10月12日(金)	(調査票は参考資料2-3参照)

2) 結果(速報)の報告と今後の予定

(1) CO2削減推進委員会

第9回委員会(2007年11月1日開催)において、速報報告

(2) 回答者へのフィードバック

上記委員会に欠席/登録していない回答者へ速報を送付

(送付日:11月5日)

(3) 第11回グリーン物流研究会/CO2削減推進委員会 共催研究会での報告

(2007年11月29日)

以上

# 改正省エネ法 定期報告書、計画書収集・分析結果

ロジスティクス環境会議 事務局  
(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推進センター)



# 1. 概要

## 1) 回答企業概要

図表1-1 回答企業概要

	合計	荷主企業		物流子会社		輸送事業者		その他
		特定荷主	左記以外	親会社が特定荷主	左記以外	特定輸送事業者	左記以外	
送付数	96	34	10	10	6	17	11	9
回答数	40	24	1	1	3	9	2	0

\* 「親会社が特定荷主の子会社」でかつ「特定輸送事業者」1社含む

\* 特定荷主、特定輸送事業者該当企業における定期報告書、計画書の収集のみを目的としているのではなく、非特定企業も含めた算定等の概況や、省エネ法の課題等の収集を目的に本調査を実施

## 2) 定期報告書、計画書に係る回答概況

図表1-2 定期報告書、計画書に係る回答概況

	計	内訳	
		特定	非特定
特定荷主に係る定期報告書、計画書収集	25	24	1
特定輸送事業者に係る定期報告書、計画書収集	11	9	2
計	36	33	3

\* 本資料では、当該36社の結果を中心に紹介。なお記載上は、「特定荷主」、「特定輸送事業者」としているが、上記のとおり、非特定企業の結果も含まれた形となっている。

## 2. 定期報告書について

### 1) エネルギー使用量総量

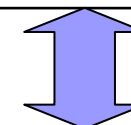
図表2-1 エネルギー使用量等の総量

	特定荷主	特定輸送事業者	計 (参考*1)
エネルギー使用量 (GJ)	33,126,778	12,669,648	45,796,426
原油換算(kl)	854,009	326,879	1,180,888
CO2排出量 (参考*2)(t)	2,222,806	850,133	3,072,939

\*1 ダブルカウントとなるが、参考までに記載

\*2 定期報告書において温対法へのブリッジとしての値ではなく、上記原油換算値から逆算した値

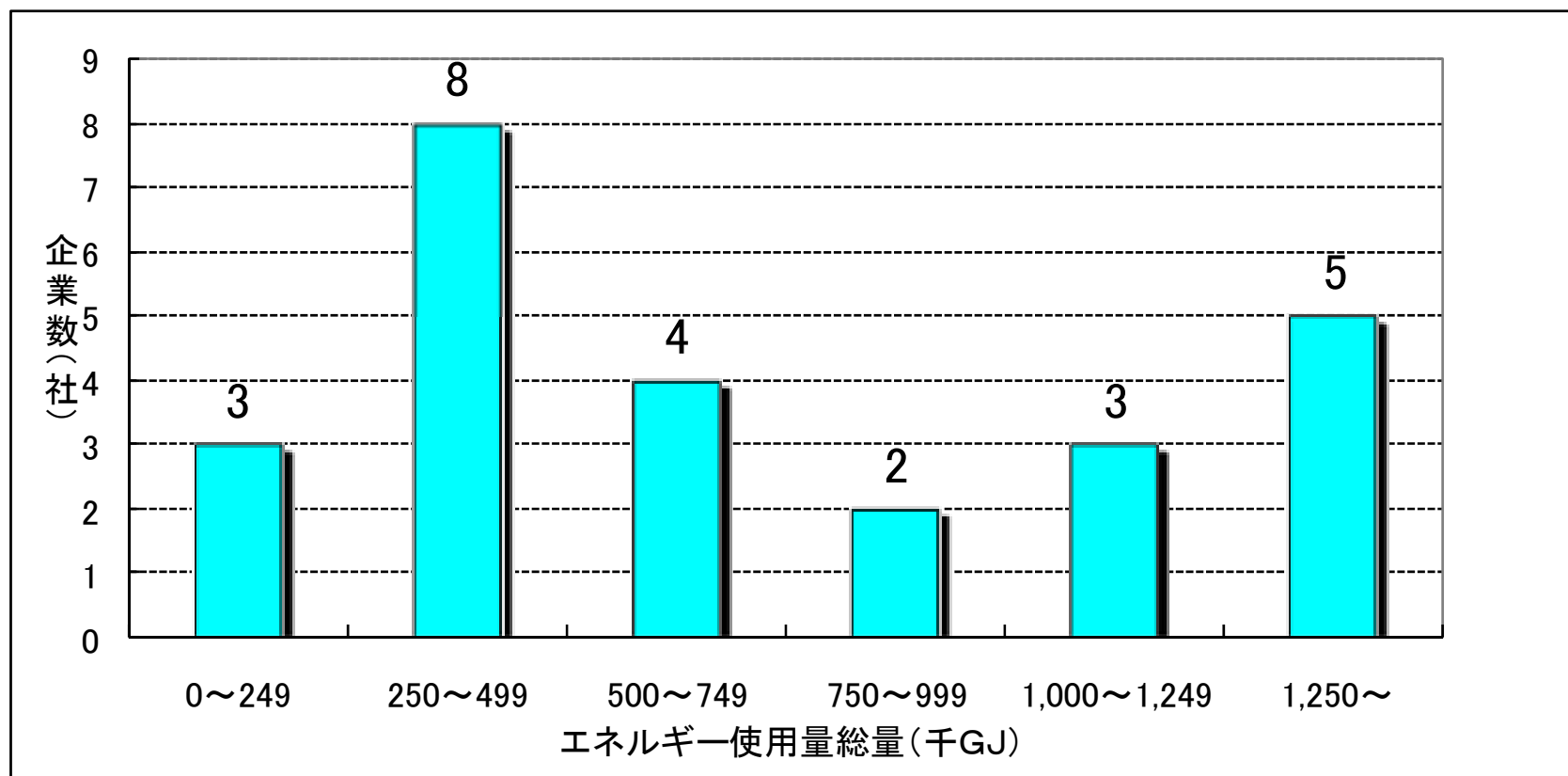
\*3 特定輸送事業者は、トラック輸送事業者のみではなく、海運事業者も含まれている。



**2006年度運輸分野  
速報値 254百万トン**

## 2-1) エネルギー使用量総量(特定荷主)

図表2-2 エネルギー使用量総量の分布(特定荷主)

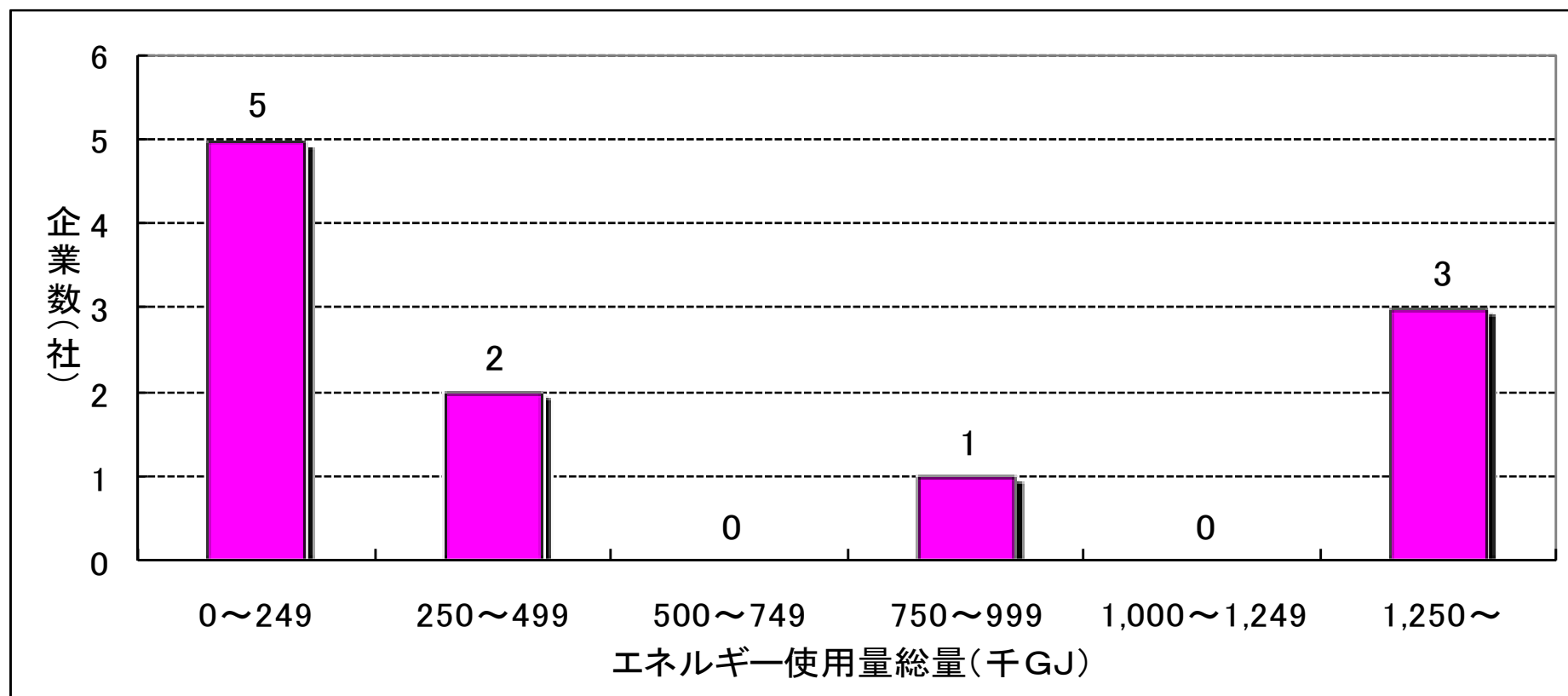


- 250~499(千GJ)の区分が最多(8社)、ついで1,250(千GJ)が5社



## 2-2) エネルギー使用量総量(特定輸送事業者)

図表2-3 エネルギー使用量総量の分布(特定輸送事業者)

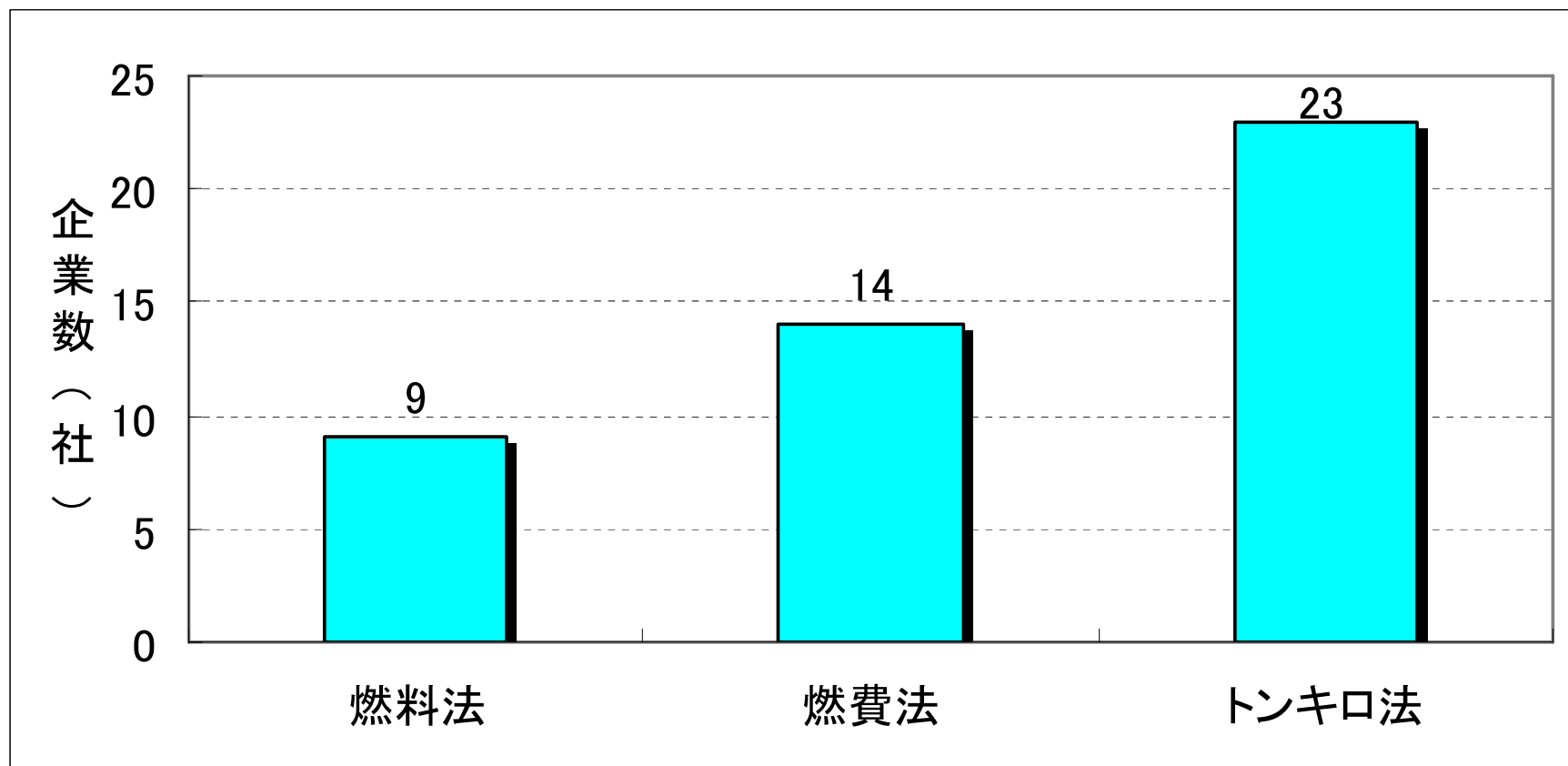


- 0~249(千GJ)の区分が最も多く、荷主よりもエネルギー使用量として小さい区分の回答が多い。

⇒荷主は、複数の輸送事業者を使用しており、その中には「特定輸送事業者」のみならず「非特定輸送事業者」も含まれているケースが多いと考えられることから、結果の整合性はある  
(ただし、N数が少ないことは注意)

### 3-1) 算定方法(特定荷主)

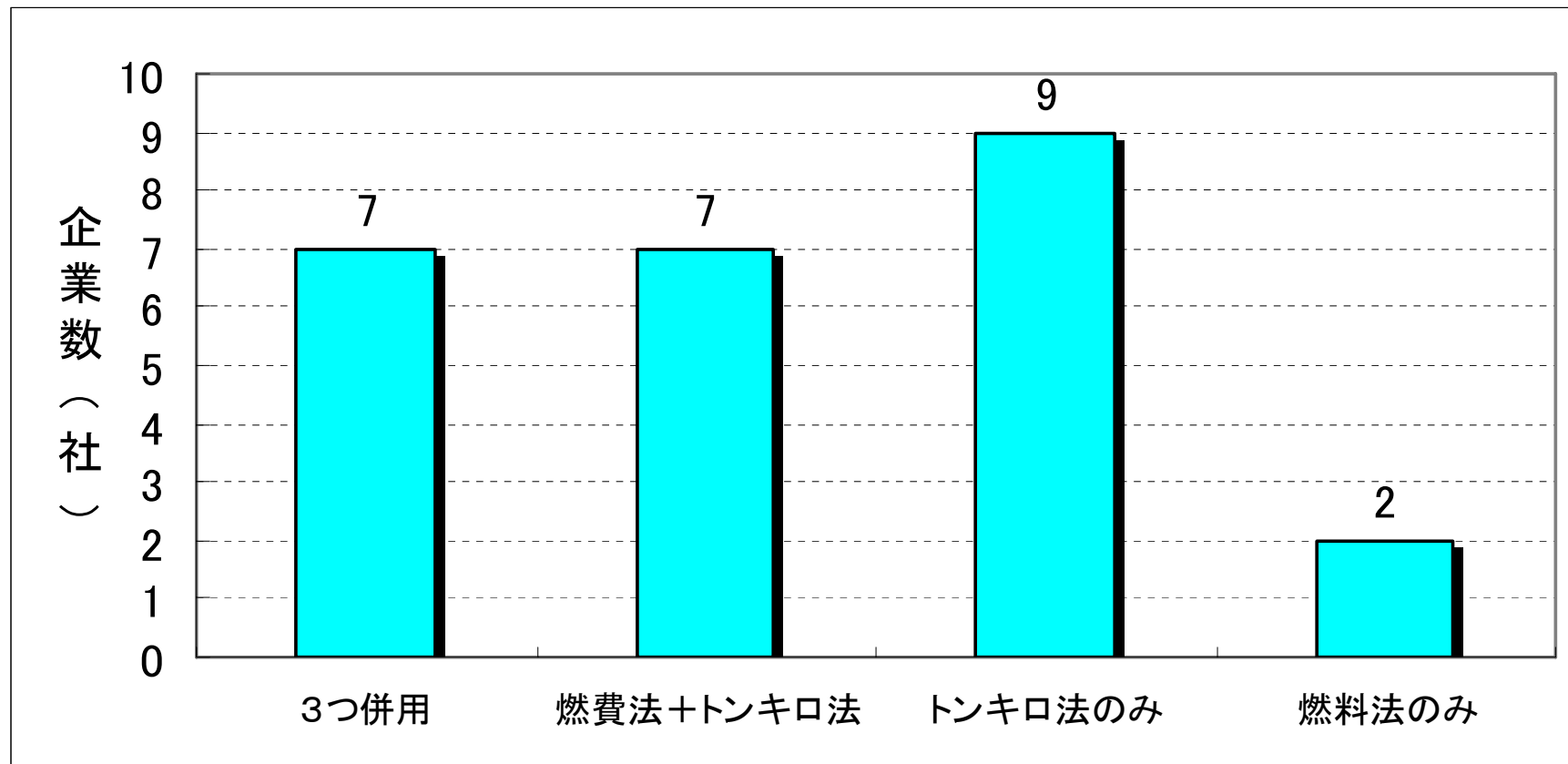
図表2-4 使用した算定方法(複数選択可)



- 荷主においてデータ把握が容易な順で算定方法が選定されている。

## 3-2) 算定方法(特定荷主)

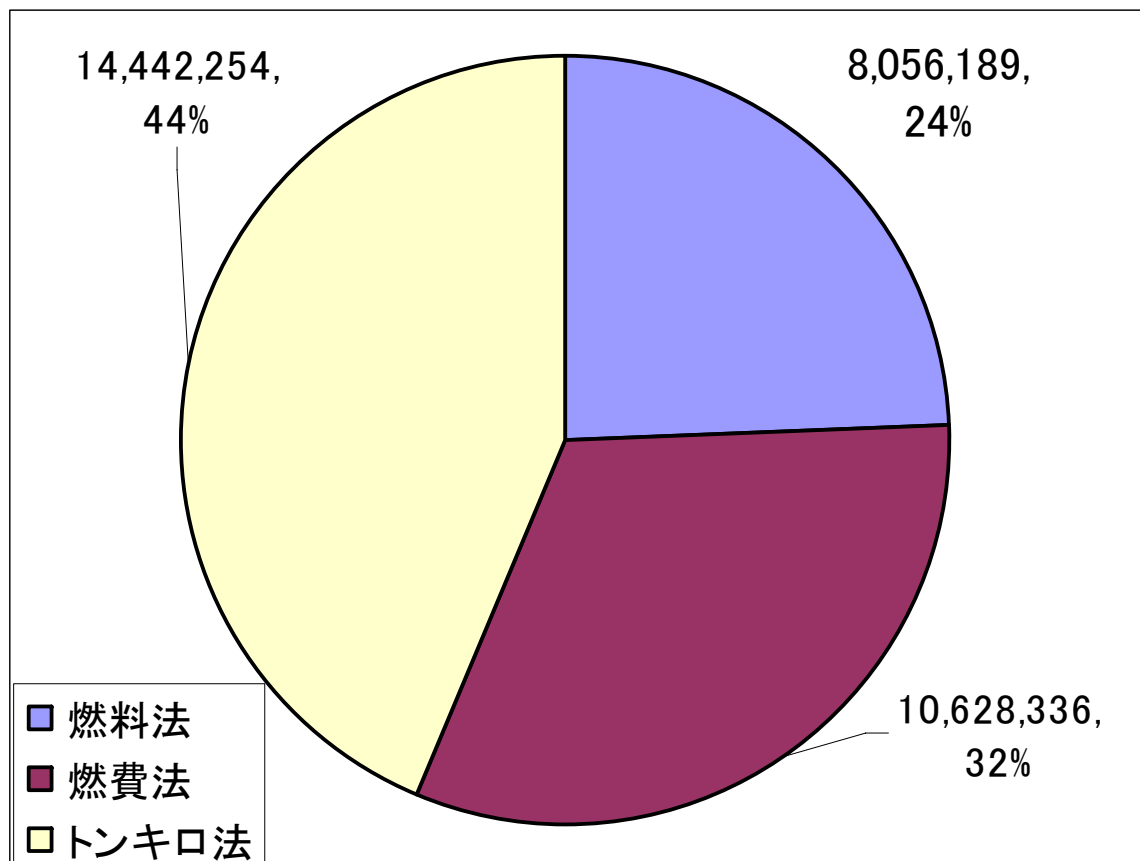
図表2-5 選択した算定方法の組み合わせ



- トンキロ法のみで算定されている企業が9社と回答数としては最も多いが、燃料法、燃費法との併用が計14社あることから、燃料法、燃費法にチャレンジしている企業の方が多いことが分かる。

### 3-3) 算定方法(特定荷主)

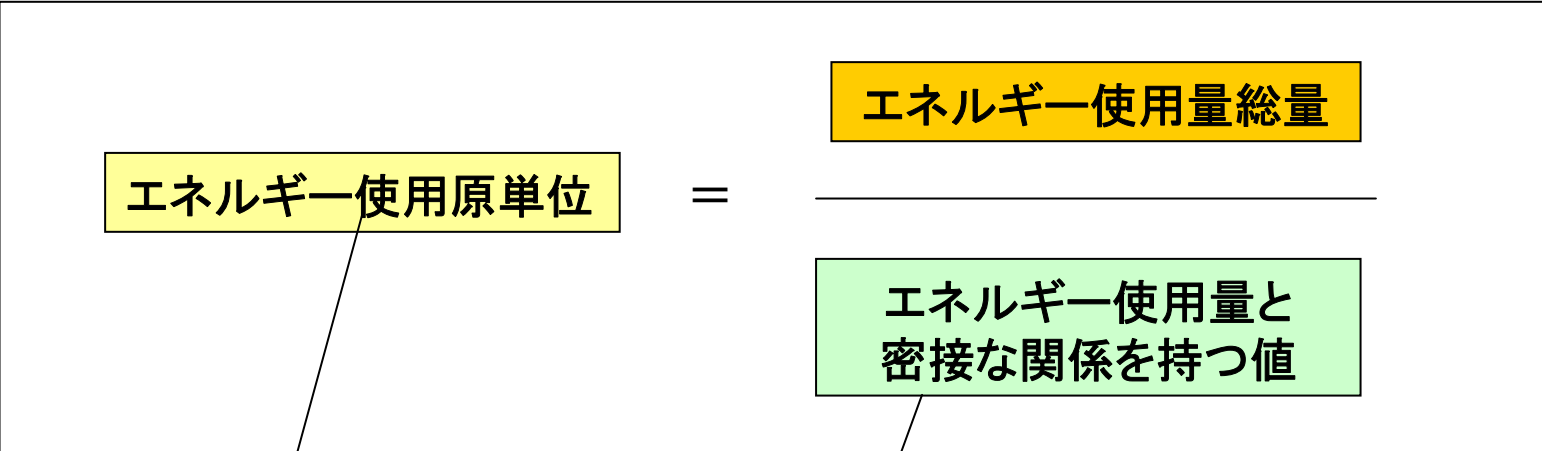
図表2-6 合算値でみた算定方法の使用割合



\* 上の数値の単位は千GJ

- 合算値で見ると、燃料法もしくは燃費法により算定された値の方がトンキロ法で合算した値よりも多い。  
(ただし、図表2-2のとおり、各社で総量にばらつきがあるため、あくまでも傾向値)

## 4-1) 原単位について(確認)

$$\text{エネルギー使用原単位} = \frac{\text{エネルギー使用量総量}}{\text{エネルギー使用量と密接な関係を持つ値}}$$


省エネ法では中長期的  
に年平均1%削減

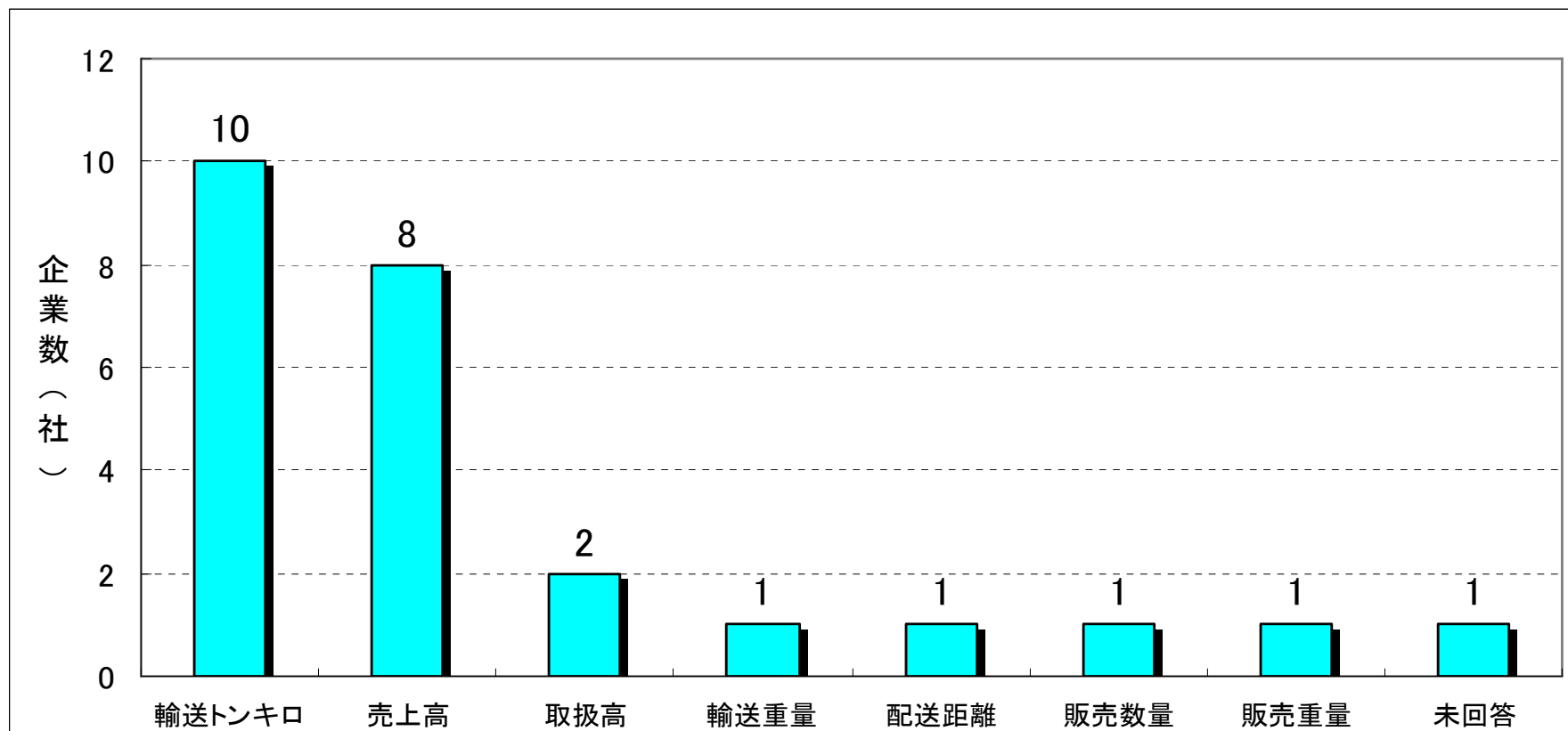
特定荷主は自社で選定可能(図表2-7参照)  
特定輸送事業者は「輸送トンキロ」に指定

\* エネルギー使用量と密接な関係を持つ値について、本資料では、“分母の指標”と記載

\* 輸送トンキロをエネルギー使用量と密接な関係を持つ値として算出した原単位を本資料では“トンキロ原単位”と記載

## 4-2) 原単位(特定荷主)

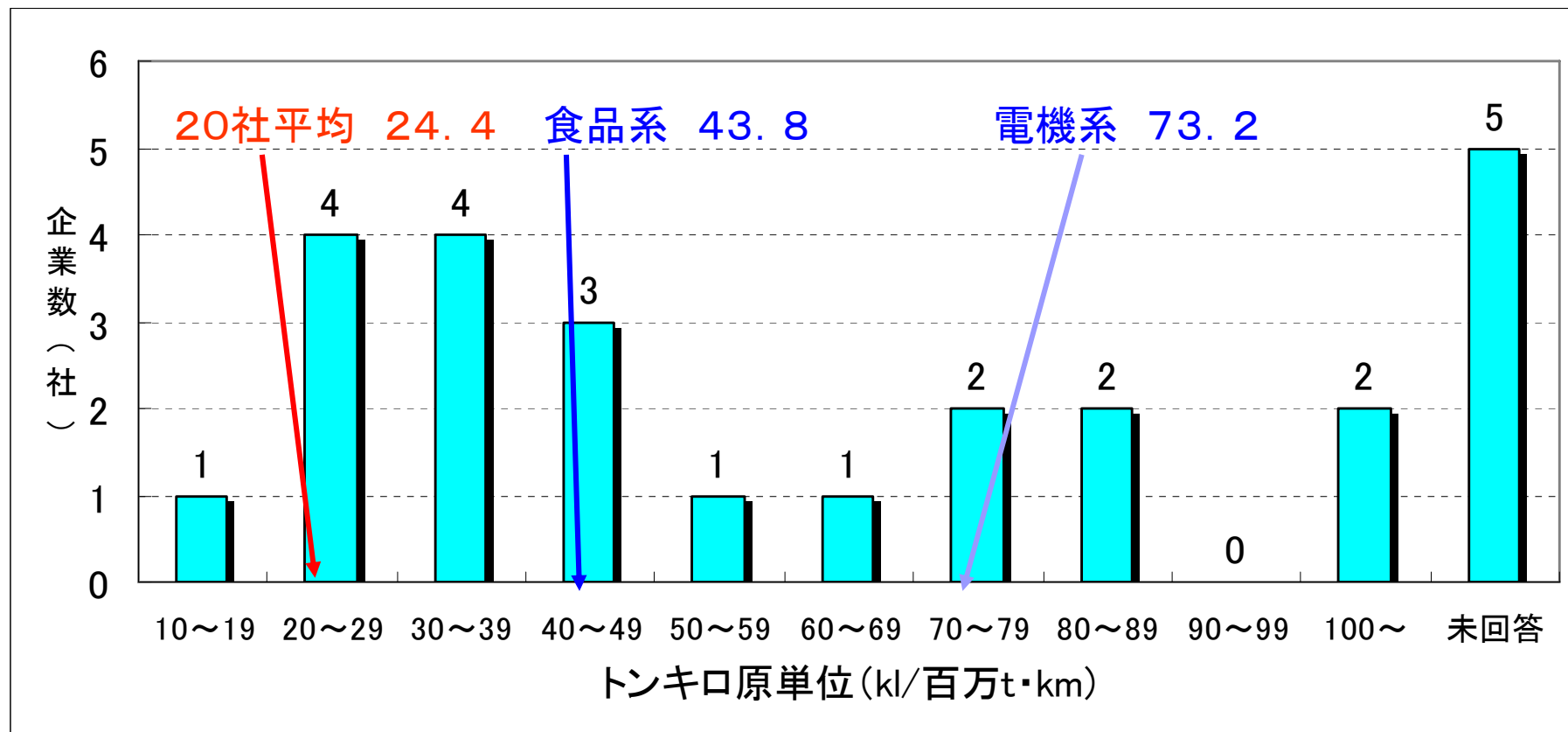
図表2-7 原単位算出時に用いた分母の指標



- 輸送トンキロが最も多く10社(40%)、ついで売上高で8社(32%)。したがって、この両指標で7割以上を占めていることとなる。

## 4-3) トンキロ原単位(特定荷主)

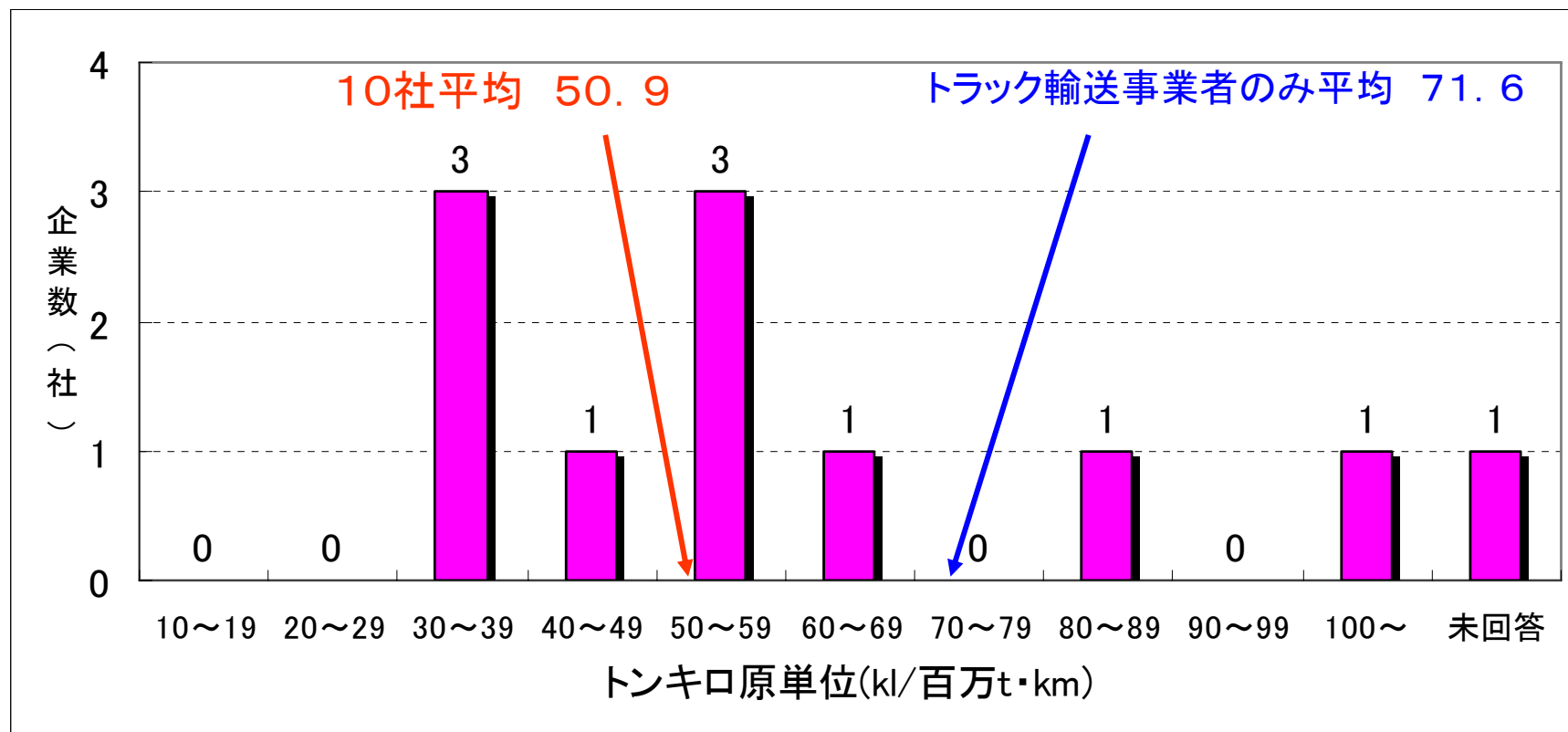
図表2-8 トンキロ原単位の分布



- 20~29、30~39の区分が多い一方で100を超える回答有

## 4-4) トンキロ原単位(特定輸送事業者)

図表2-9 トンキロ原単位の分布



- 30~39、50~59の区分が多い一方で100を超える回答有



## 4-5) トンキロ原単位比較から分かること

各社の業種と原単位を見ていくと、重量物を扱っていると考えられる企業の方がトンキロ原単位の値としては、小さい値が出ている傾向が見受けられた。

<考えられる理由>

(その1)

素材系を中心に船舶等を用いた大量輸送実施

←図表2-9の総平均とトラックのみ平均の差異

(その2)

図表2-10、2-11参照

⇔図表2-8の食品と電機の比較の矛盾

## 4-6) トンキロ原単位の簡易シミュレーション1

### <机上シミュレーション1>

10トン車で100km先の得意先Aへ1,000ケース輸送する(改良トンキロ法による算出)

図表2-10 シミュレーション結果

1ケースの重量	2(kg)	4(kg)	6(kg)	8(kg)	10(kg)
総積載重量	2(トン)	4(トン)	6(トン)	8(トン)	10(トン)
積載率*1	20(%)	40(%)	60(%)	80(%)	100(%)
エネルギー使用量*2	25.2(l)	28.8(l)	31.1(l)	32.8(l)	34.2(l)
トンキロ原単位*3	126 (kl/百万t・km)	71.9 (kl/百万t・km)	51.8 (kl/百万t・km)	41.0 (kl/百万t・km)	34.2 (kl/百万t・km)

\*1 重量ベースの積載率であり、容積ベースでは1,000ケースの積載により10トン車が満載だったと仮定する。

\*2 ここでのエネルギー使用量の値は、軽油値

\*3 分子は軽油値で算出しており、前頁にて説明した原油換算とは値が若干異なる。(が、ほぼ一致と考えてよい)

- エネルギー使用量総量としては、1ケースあたりの重量が軽くなると、それに伴い減少する。
- トンキロ原単位で見ると、トンキロで割ることにより軽量化の効果が消えてしまい(改良トンキロ法の本原単位のみ)の値となってしまう)、結果として重い荷物を運んでいるほうが原単位は小さくなる。

## 4-7) トンキロ原単位の簡易シミュレーション2

### <机上シミュレーション2>

10トン車で100km先の得意先Aへ1,000ケース輸送する(燃費法(燃費値一定による算出))

図表2-11 シミュレーション結果

1ケースの重量	2(kg)	4(kg)	6(kg)	8(kg)	10(kg)
総積載重量*1	2(トン)	4(トン)	6(トン)	8(トン)	10(トン)
積載率*1	20(%)	40(%)	60(%)	80(%)	100(%)
エネルギー使用量*2	34.6(l)				
トンキロ原単位*3	173 (kl/百万t・km)	86.5 (kl/百万t・km)	57.6 (kl/百万t・km)	43.2 (kl/百万t・km)	34.6 (kl/百万t・km)

\*1 燃費法では特に利用しない

\*2 ここでのエネルギー使用量の値は、軽油値

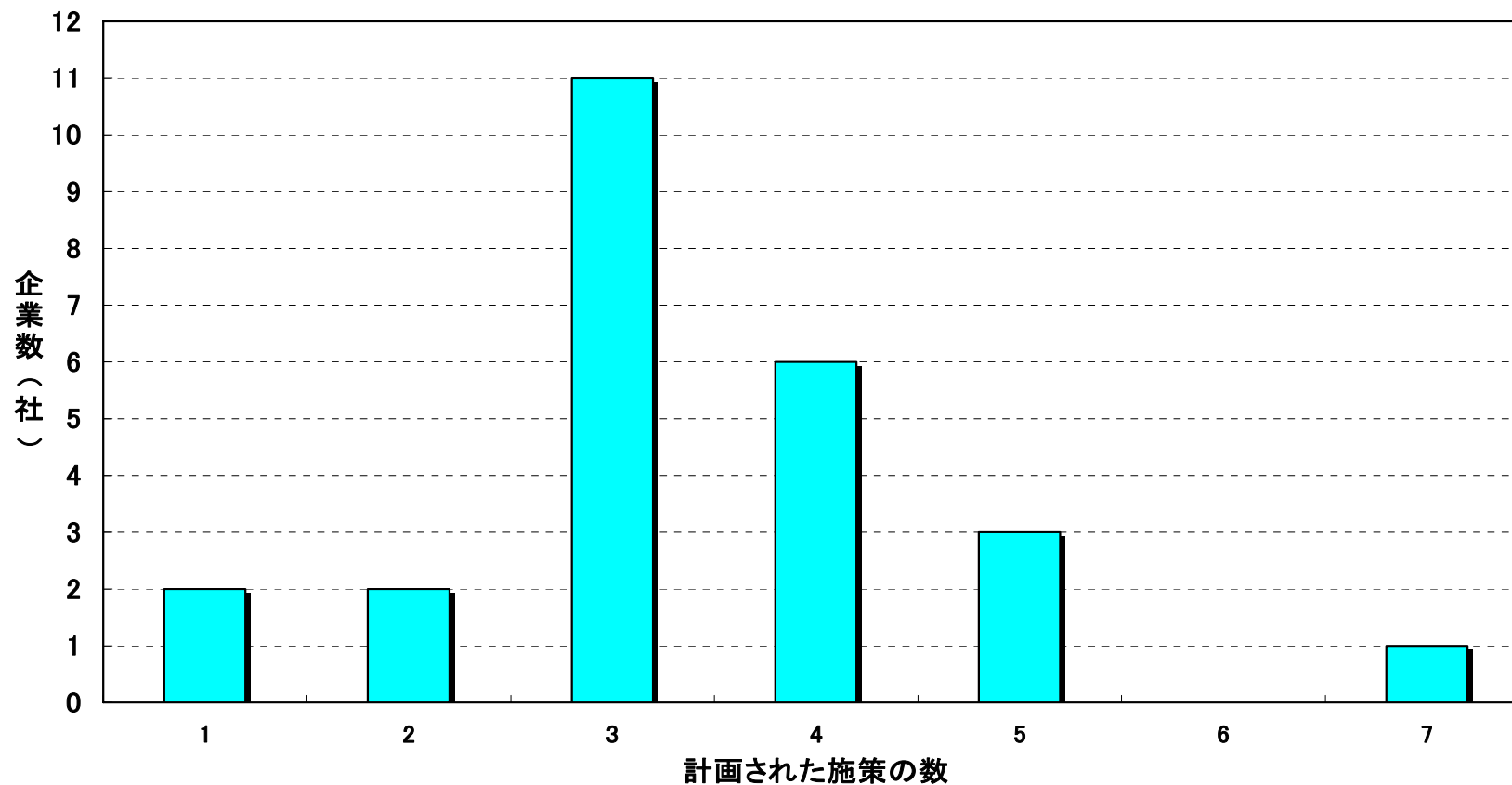
\*3 分子は軽油値で算出しており、11月1日の委員会にて説明した原油換算とは値が若干異なる。(が、ほぼ一致と考えてよい)

- 燃費法(燃費値一定)の場合は、1ケースの重量にかかわらず、エネルギー使用量は変化しない。
- トンキロ原単位で見ると、分子一定で分母のみ差異が出るため、**結果として重い荷物を運んでいるほうが原単位は小さくなる。**

### 3. 計画書について

#### 1-1) 施策数(特定荷主)

図表3-1 特定荷主において計画された施策の数



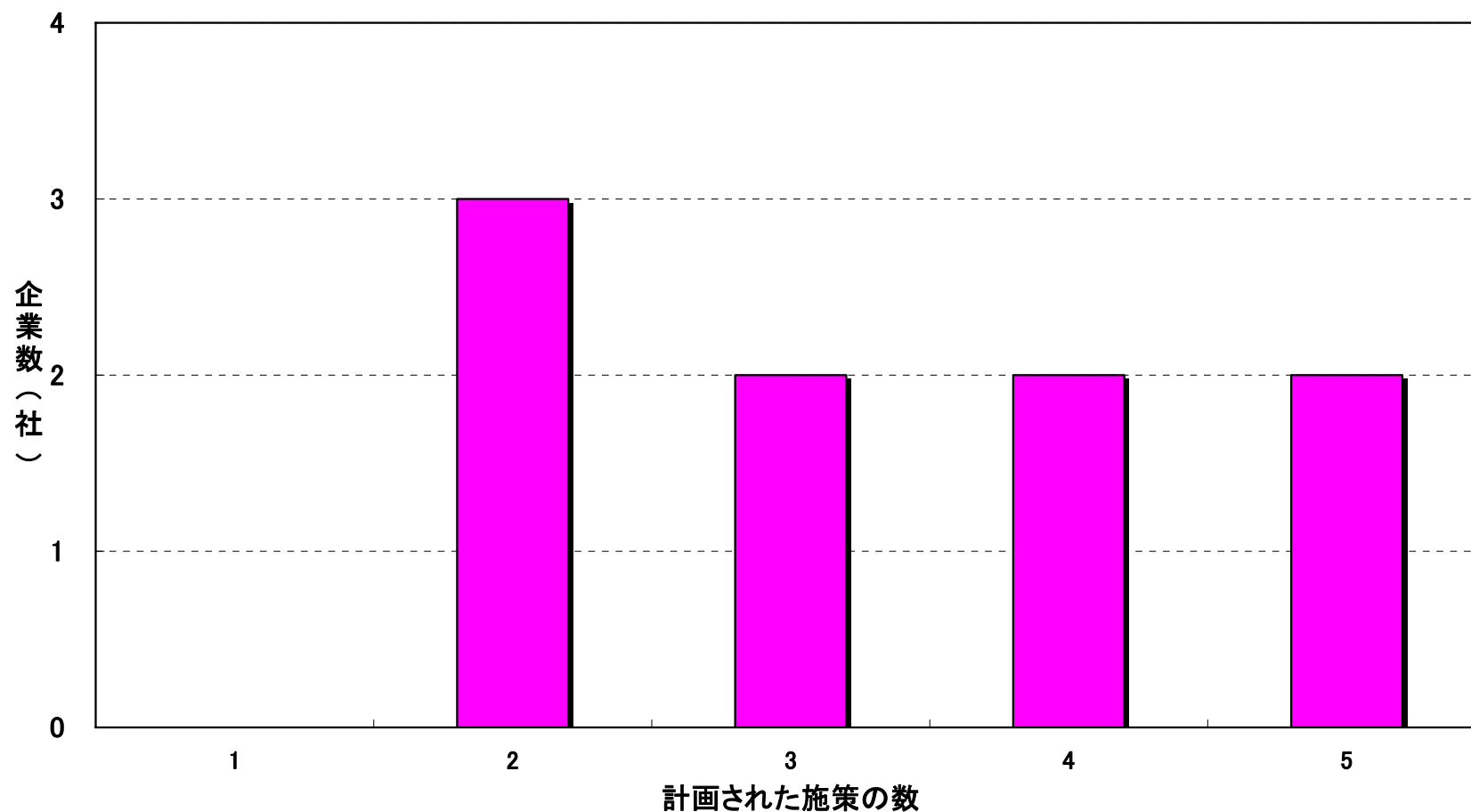
●最小1、最大7、最多は3。

●平均で1社あたり3.4。

### 3. 計画書について

#### 1-2) 施策数(特定輸送事業者)

図表3-2 特定輸送事業者において計画された施策の数



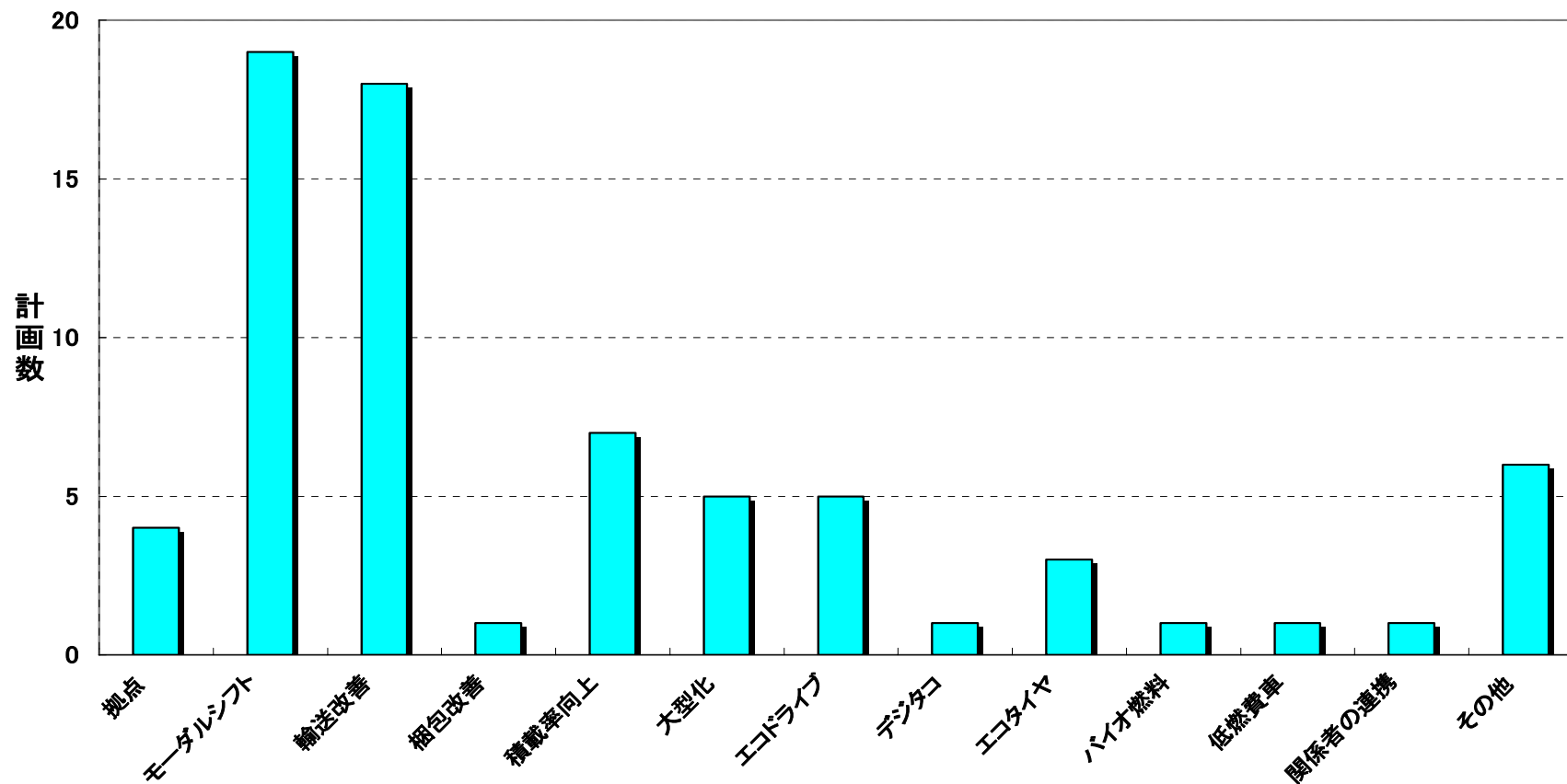
\*なお、2社については、計画書は未回答であることから合計が9社となる

●最小2、最大5、最多は2。平均で1社あたり3.3。

### 3. 計画書について

#### 2-1) 施策の種類(特定荷主)

図表3-3 施策別の計画数

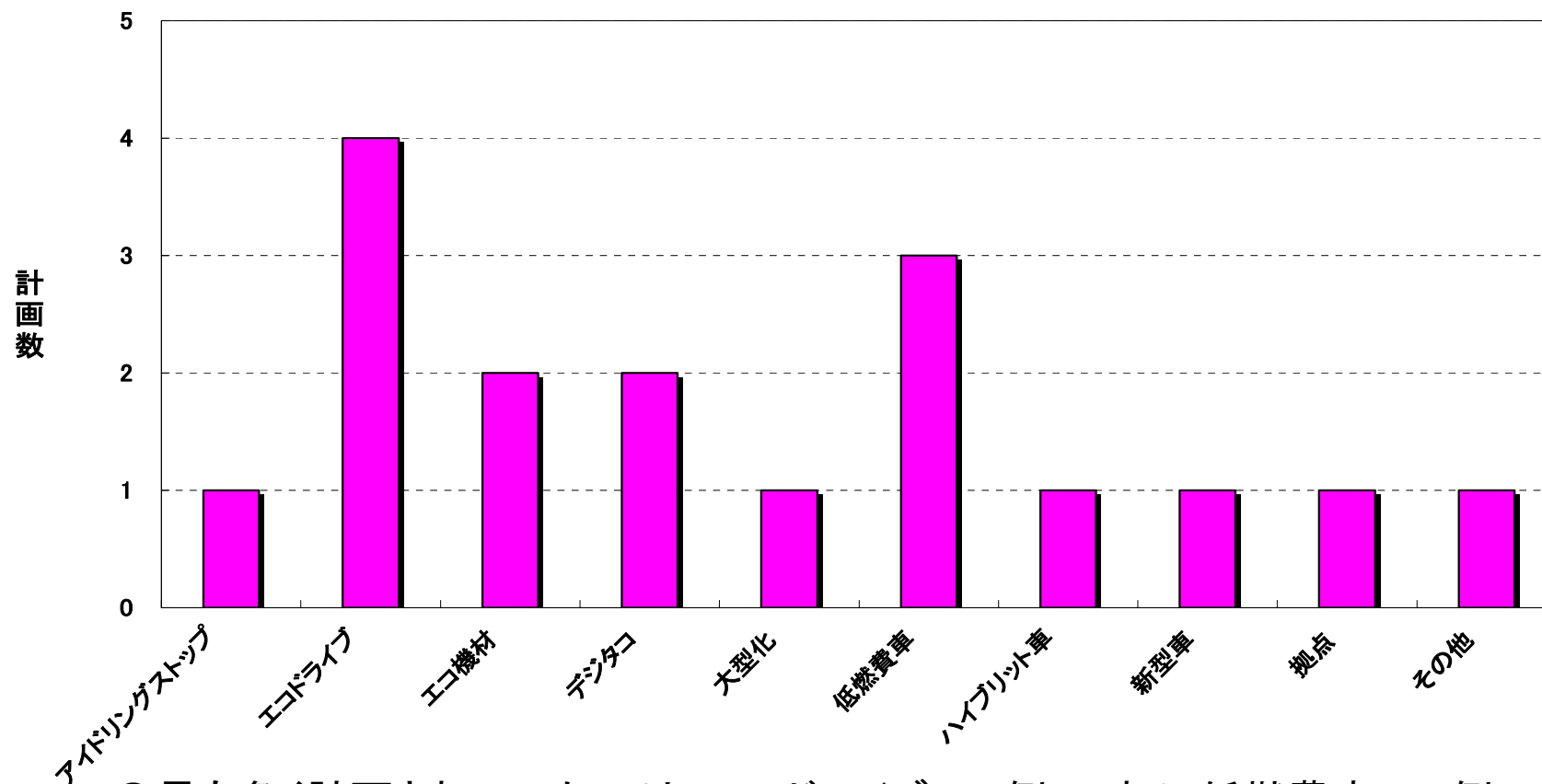


●最も多く計画されていたのは、モーダルシフト(鉄道、船舶)の19例。  
これに輸送改善の18例が続いた。

### 3. 計画書について

#### 2-2) 施策の種類(特定輸送事業者)

図表3-4 施策別の計画数

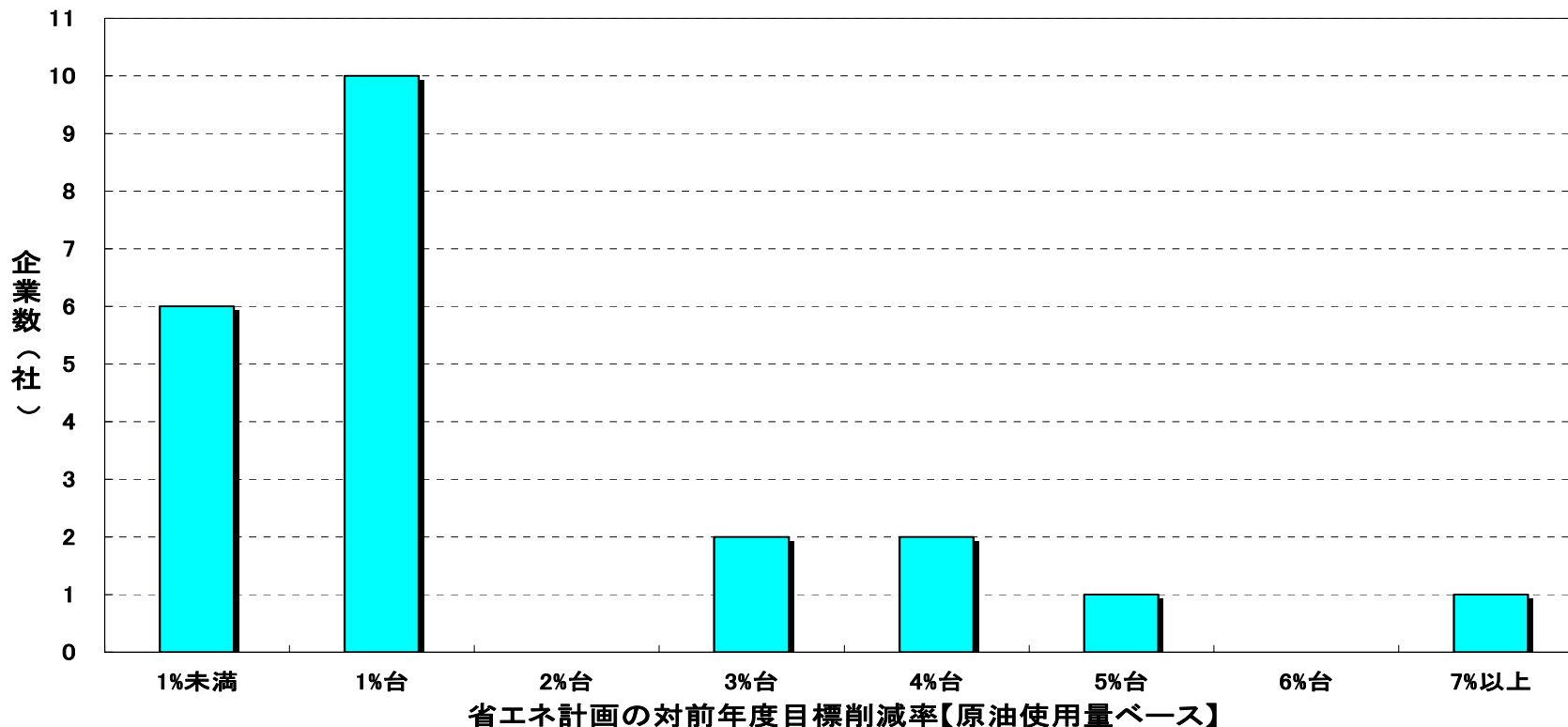


●最も多く計画されていたのは、エコドライブの4例、これに低燃費車の3例が続いた。荷主と比べて、機材等のハードウェアに係わる施策が多く計画されている。

### 3. 計画書について

#### 3-1) 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布(特定荷主)

図表3-5 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布



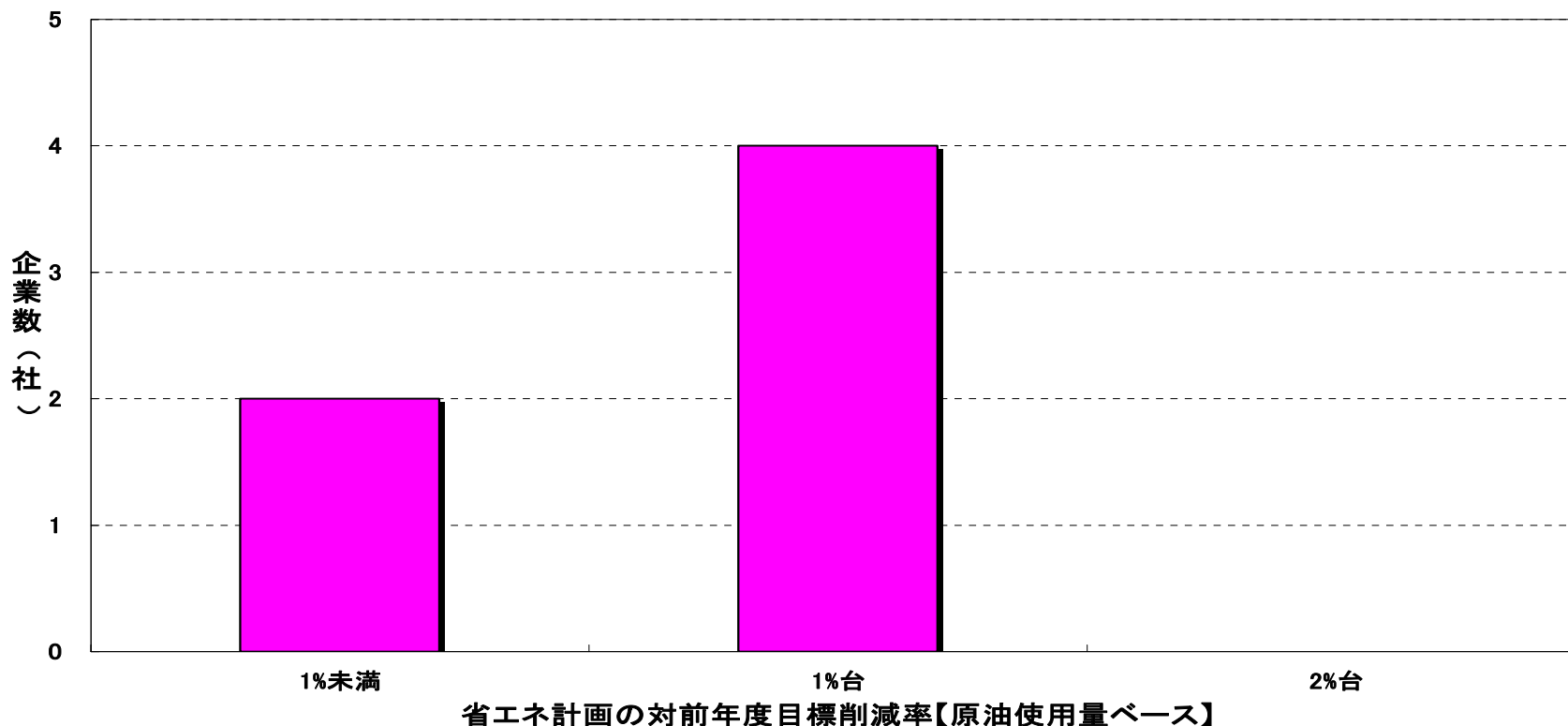
●1%台が最も多く10社。また、1%未満がこれに次ぐ6社となった。  
平均は3.46%。



### 3. 計画書について

#### 3-2) 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布(特定輸送事業者)

図表3-6 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布

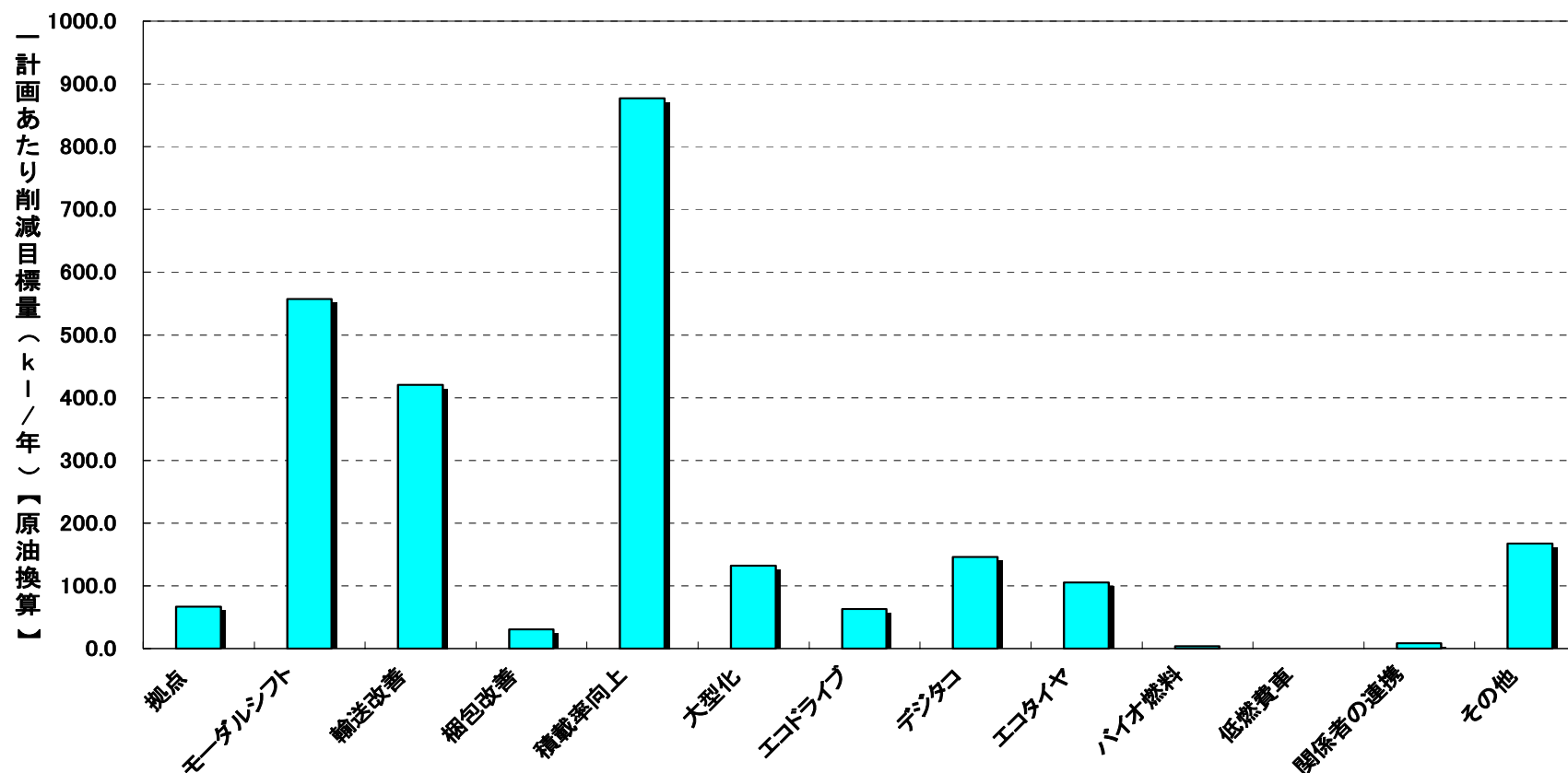


●1%未満が4社、1%台4社となった。平均は0.54%。  
ある企業1社が極めて小さい目標削減率(0.00298%)になっているため、平均値が小さくなっている。

### 3. 計画書について

#### 4-1) 施策別削減目標量(特定荷主)

図表3-7 施策別削減目標量

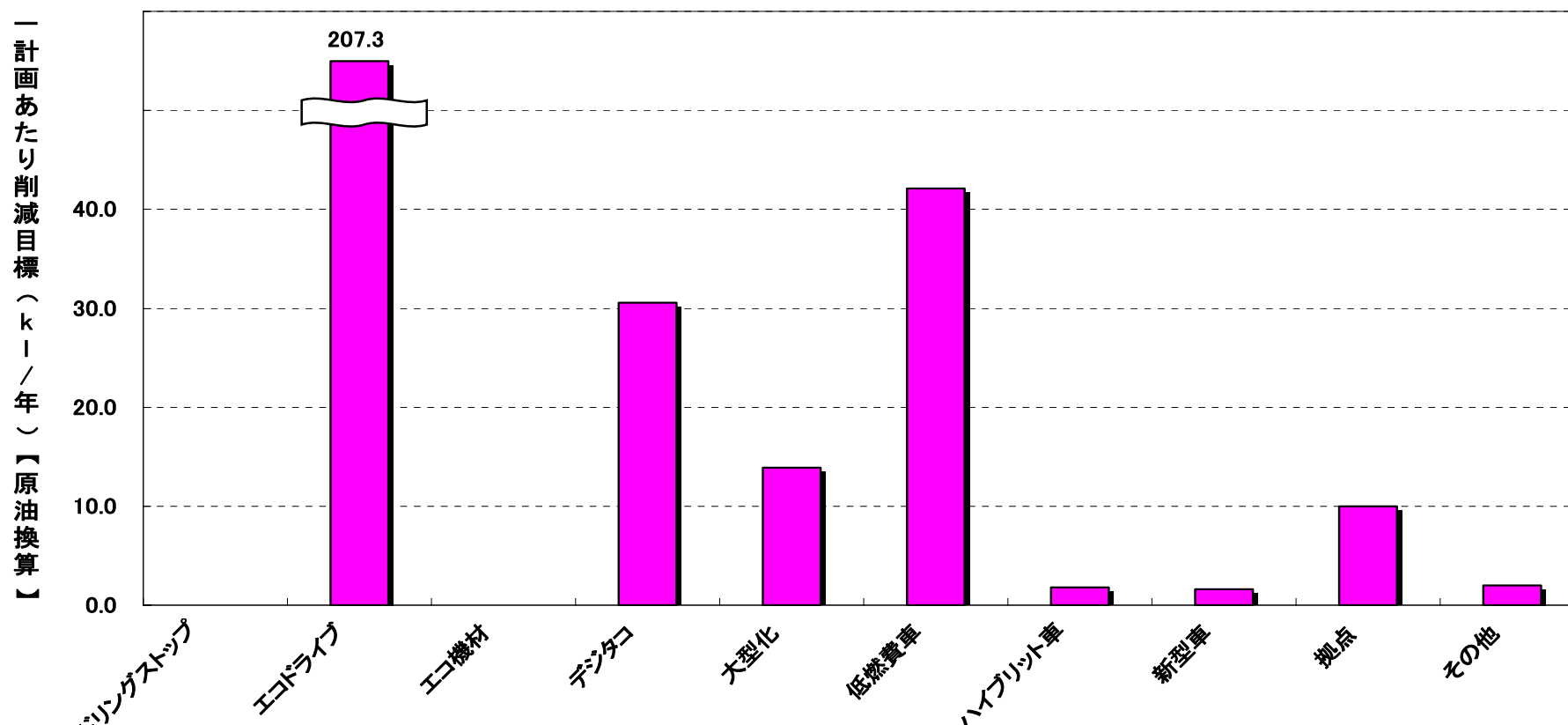


●計画数は目立たなかった積載率向上の削減目標量の大きさが顕著に表れており、計画1つあたりの値は876.7 kl/年(原油換算)。モーダルシフトがこれに次ぎ、557.1 kl/年(原油換算)。平均は381 kl/年(原油換算)。

### 3. 計画書について

#### 4-2) 施策別削減目標量(特定輸送事業者)

図表3-8 施策別削減目標量



●計画の数で首位であったエコドライブの削減目標量の大きさが図抜けており、計画1つあたりの値は207.3 kl/年(原油換算)。低燃費車がこれに次ぐが、だいぶ離れて、42.1 kl/年(原油換算)。平均は61.5 kl/年(原油換算)。これは、荷主の平均381 kl/年(原油換算)と比べてかなり小さな値である。

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、活動内容及び今後の活動計画(案)について

研究会/委員会	活動方針	2006年度活動内容	2007年度活動内容 (上部：実施済 下部：実施予定(計画))
<p><b>グリーン物流研究会</b> (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><b>1. 研究会（講演会形式）</b>            1) 第1回研究会 テーマ「ロジスティクスと環境」(69名)            2) 第2回研究会 テーマ「改正省エネ法（荷主対応）」(66名)            3) 第3回研究会 テーマ「鉄道へのモーダルシフト」(57名)            4) 第4回研究会 テーマ「共同物流」(51名)  <b>2. 施設見学会</b>            1) 第5回研究会 「㈱ブリヂストン 東京工場見学」(32名)  <b>3. その他</b>            1) アンケートの実施（計7回実施）            2) ブログの開設（URL：http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/）</p> <p>&lt;アウトプット&gt;  <b>『2006年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</b></p>	<p><b>1. 研究会（講演会形式）</b>            1) 第6回研究会 テーマ「イノベーションとグリーン物流」(63名)            2) 第7回研究会 テーマ「包装資材削減」(51名)            3) 第8回研究会 テーマ「グリーン物流パートナーシップ推進事業」(49名)            4) 第10回研究会 テーマ「現場改善とグリーン物流」(48名)  <b>2. 施設見学会</b>            1) 第9回研究会 テーマ「日本通運㈱ RORO船見学」(42名)</p> <hr/> <p><b>3. 研究会及び施設見学会の実施（3回）</b>            1) 第11回研究会 テーマ「改正NOx PM法と改正省エネ法」*            2) 第12回研究会 テーマ「セイコーエプソン㈱ リサイクル施設見学」            3) 第13回研究会 テーマ「委員会からの報告/他テーマ」（予定）            * CO2削減推進委員会との共催研究会として実施</p> <p>&lt;アウトプット&gt;  <b>『2007年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</b>の作成</p>
<p><b>CO2削減推進委員会</b> (登録人数：58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。            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><b>1. 「改正省エネ法」への対応</b>            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>&lt;アウトプット&gt;  <b>『改正省エネ法対応ヒント集 ver.1』</b>            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><b>1. 削減活動推進</b>            1) モーダルシフト推進（モーダルシフト推進WG）            ・モーダルシフト推進にあたっての課題の収集、整理            ・鉄道に係る事業者側の取り組みの整理            ⇒事例編（モーダルシフト開始/拡大のためにクリアしなければいけない条件及び各条件の対応事例を掲載）            ⇒提言編（フォワーダー、JR貨物、行政に対する提言内容の検討）素案検討            2) 燃費向上（燃費向上WG）            ・エコドライブ実施時に発生する課題とその解決方策の検討            ⇒78事例収集            ・荷主、輸送事業者（元請、協力会社）の3社の連携によるエコドライブ推進に向けた各主体における役割の整理図及びチェックリストの検討            3) 削減のための留意ポイントの整理            ・2006年度アウトプットから、特に荷主起因項目について再整理を実施</p> <p><b>2. 省エネ法対応</b>            ・定期報告書、計画書の収集、分析し、①総量、②原単位、③実施施策及び省エネ計画等の分析、整理（資料2-2参照）            ・省エネ法に対する問題、課題の収集、整理</p> <hr/> <p><b>1. 削減活動推進</b>            1) モーダルシフト推進            ・事例編の編集及び提言内容の確定            2) 燃費向上            ・各主体における役割の整理図及びチェックリスト（仮称）の策定            ・上記と対応をとった形での事例編の編集</p>

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動内容 (上部：実施済 下部：実施予定 (計画))
			<p><b>2. 省エネ法対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期報告書、計画書の詳細分析</li> <li>・省エネ法に対する問題、課題の収集、整理</li> </ul> <p><b>&lt;アウトプット案&gt;</b>  <b>『改善活動推進ガイド～モーダルシフト、エコドライブ～』</b> (仮称)  <b>行政、関係団体等への提言</b></p>
<p><b>グリーン サプライチェーン 推進委員会</b> (登録人数： 33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><b>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</b></p> <p>1) 既存調査資料のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・「商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査」(2003年度～)</li> </ul> <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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <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<b>共同配送推進のためのガイド</b>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"> <li>・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</li> </ul> <p><b>2. 源流管理</b></p> <p>1) 第1期活動のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「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) ～モーダルシフトチェックシート・資料集～」のレビュー</li> </ul> <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"> <li>・環境会議として捉えてきた源流管理の定義の確認</li> <li>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。</li> <li>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。 (→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)</li> <li>・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</li> </ul> <p>3) アウトプットの方向性、ねらい等の確認</p> <p>⇒<b>源流管理全般にわたるチェック項目の策定</b></p> <p>4) チェック項目の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LEMSチェックリスト*を叩き台に検討を進める。</li> </ul>	<p><b>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</b></p> <p>1) 共同配送実施企業及び入荷側へのヒアリング調査による実態把握</p> <p>2) 入荷側データに基づく、加工食品メーカー⇒卸間の物流フロー確認</p> <p>3) 加工食品をモデルとした共同配送推進提案 (素案) 審議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入荷トラック台数削減による環境負荷低減に向けた仮説を確認</li> </ul> <p>4) 原データに基づくシミュレーションの実施</p> <p>5) 仮説を実施する際の課題確認 (メーカー、卸・小売側)</p> <p>6) アウトプットの作成 (含む行政への提言内容整理)</p> <p><b>&lt;アウトプット案&gt;</b>  <b>『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』</b> (仮称)  <b>行政への提言</b></p> <p><b>2. 源流管理</b></p> <p>1) チェック項目の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LEMSチェックリスト*を叩き台に検討を進め、90項目を仮決定</li> </ul> <p>2) 評価基準素案の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各項目に対して4段階の評価基準を設定 (56項目決定)</li> </ul> <p>1) 評価基準の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・残り項目の策定</li> </ul> <p>2) 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>3) その他 (チェックリスト回答にあたっての説明編の策定等)</p> <p><b>&lt;アウトプット案&gt;</b>  <b>『グリーンロジスティクスチェックリスト』</b> (仮称)</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

## 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）の作成の経緯と本日までの経過

### 1. 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）作成の経緯

ロジスティクス環境会議では、第1、2期において様々なアウトプットを作成し、環境会議ホームページ等で公表することにより、ロジスティクス分野における環境負荷低減活動に寄与してきた。

しかしながら、「ロジスティクス環境宣言」（参考資料4-1）の第2項「環境負荷低減に取り組む企業を増やす」を推進していく上で、環境会議に参画していない企業等へのさらなる働きかけが必要になると考えられる。このため、それらの企業等を対象として、環境負荷低減活動への理解を深めていただくための「手引き」の作成を行うことを提案し、第5回企画運営委員会（6月1日開催）にて承認されたところである（企画運営委員会での承認時配布資料は参考資料4-2参照）。

#### <第5回企画運営委員会 承認事項（抜粋）>

##### 1) 目的

以下の2点を目的として、当該手引きの作成を行う。

- ① 企業\*において、環境問題への理解を深めていただき、環境負荷低減活動への取り組みのきっかけとなるような情報提供を目的として

\*環境会議メンバーやJILSに参画していない、比較的規模の小さい企業を念頭におく。

- ② 環境会議で作成した（2008年3月作成分含む）各種アウトプットへの導入ガイドの位置づけとして

##### 2) 検討体制

企画運営委員会にて審議いただくこととする。（ただし、素案作成にあたっては、一部委員に協力いただきながら、事務局を中心に作成を行う。）

##### 3) スケジュール（予定）

2007年下期      第6回企画運営委員会にて素案提示、検討

2008年1月      第7回企画運営委員会にて最終案提示、検討

2008年3月      第3回本会議にて環境会議メンバーへ配布

### 2. 第5回企画運営委員会以降の経過

#### 1) 環境負荷低減活動推進のための手引き検討WGの設置

企画運営委員をメンバーとする手引き検討WGを設置し、①詳細な編集方針の検討、②素案策定等を行うこととした。（WGメンバーは参考資料1-4ページ参照）

2) WGの活動概況

(1) 第1回WG 2007年9月19日(水) 17-19時

- ・手引きの目的、編集方針等
- ・手引きの内容について

(2) 第2回WG 2007年10月31日(水) 16-18時

- ・手引き発行のスケジュール変更について
- ・手引きの内容について

以 上

## 手引きの編集方針等について（案）

## 1. 手引きの目的

次項で想定する利用者に対し、単なる“省エネ法対応”という狭い視点ではなく、“環境対応”という視点での理解を深め、環境負荷低減活動に取り組んでいただくためのきっかけやヒントとなる情報提供を目的として、本手引きを作成する。

## （参考） J I L S 会員アンケート結果に見る環境対応への意識

本年8月にJ I L S 会員を対象に実施した「J I L S 会員アンケート」の結果では、**自社の環境対応に関して、「特定荷主、特定輸送事業者に該当しないため対応は行っていない」という回答が全体の20%**を占めるとともに、**特定荷主または特定輸送事業者非該当企業**での割合（下記項目2及び3のみ合算）**で再集計を行うと、10社に4社は対応を行っていない**という結果となった。

図表1 貴社の環境対応について（2007年度J I L S 会員アンケート結果）

設問項目	回答数	回答割合
1 特定荷主または特定輸送事業者に該当し、所管省（局）に届出を行った	90	38.8%
2 特定荷主または特定輸送事業者には該当しないが、法の趣旨や取引先への対応も踏まえ、省エネ活動を推進している	69	27.9%
<b>3 特定荷主または特定輸送事業者として該当しないため、対応は行っていない</b>	<b>48</b>	<b>20.6%</b>
4 その他	5	2.2%
5 分からない	9	3.9%
6 未記入	11	4.7%
計	232	100.0%

\* 269社から「サービス業」、「その他」を削除した232社の集計結果

## 2. 対象とする利用者

今回の手引きの利用者としては、下記を想定する。

①環境会議メンバー企業の取引先

②環境会議に参画していないJ I L S 会員企業（932社（=1,028社-96社））

（2007年11月9日現在）

③グリーン物流パートナーシップ会議 会員企業（2,703社）（2007年10月15日現在）

## 3. 体裁

A4 カラー 16ページ



#### 4. 配布先（想定）

##### 1) パンフレットの配布

- ・環境会議メンバー企業
- ・J I L S 会員（含む経営層への働きかけ）
- ・グリーン物流パートナーシップ会議 メンバー企業（主催団体との調整必要）

##### 2) P D F ファイルの掲載、紹介

- ・環境会議ホームページ\*での掲載
- ・グリーン物流研究会のブログでの掲載
- ・関連団体（例えば、ロジスティクス全国大会 2007 協賛団体（37 団体）等）
- ・財団法人省エネルギーセンター  
（「荷主ドットコム」（改正省エネ法の荷主にかかわる情報提供サイト）の運営）

**\* なお、環境会議ホームページには、P D F ファイルの掲載のみならず、ページとして作りこみを行うこととする。**

##### 3) その他

- ・国際物流総合展 2008（2008 年 9 月 9 日～12 日 東京ビックサイト）  
J I L S ブースでの配布等（予定）

以 上

## 手引き 初回配布スケジュールの変更（前倒し）について（案）

### 1. はじめに

手引きの初回配布については、資料4-1で確認したとおり、第2期ロジスティクス環境会議の成果物の1つとして、第3回本会議（2008年3月11日（火）開催）での配布をすることを、第5回企画運営委員会で承認いただいた。

しかしながら、①より多くの企業に活用いただくための手引きの普及、②J I L S他事業のスケジュール等を勘案し、下記のとおり配布スケジュールの変更（前倒し）を提案したい。

### 2. 変更概要

#### 1) 初回配布日の前倒し

上述のとおり、第2期ロジスティクス環境会議の最後の活動となる、第3回本会議にて初回の配布を行う予定であったが、以下のとおり、J I L Sが新年1月に東京で開催する新年賀詞交歓会、及び大阪、名古屋、福岡で開催する新春交流会にて配布を行うこととしたい。

#### 手引き 初回配布日現状と変更案

	現状	変更案
初回配布日	第3回本会議 2008年3月11日（火）	新年賀詞交歓会（東京） 2008年1月11日（金） 新春交流会（大阪、名古屋、福岡） （大阪17日、名古屋18日、福岡24日）

#### 2) 前倒し実施の理由

前倒しを実施する理由としては、新年賀詞交換会/新春交流会4催事合計で900名を超える参加があることに加え、経営層の参加が多い行事であることから、「環境負荷低減活動に取り組んでいただくためのきっかけやヒントとなる情報提供」を目的に作成する手引きの普及の場としては効果が大きいと考えられるからである。

#### （参考）2007年新年賀詞交歓会/新春交流会 参加者数

名称	会期	参加者数
新年賀詞交歓会（東京）	2007年1月12日（金）	556名
中部新春交流会（名古屋）	2007年1月17日（水）	136名
関西新春交流会（大阪）	2007年1月18日（木）	162名
九州新春交流会（福岡）	2007年1月26日（金）	70名
計		924名

### 3) 初回配布日前倒しに伴う課題

#### (1) 検討及び承認スケジュールの変更

初回配布日の変更に伴い、検討スケジュールの変更が必要となる。当初案では、2008年1～2月開催の第7回企画運営委員会での最終承認となっているが、この前倒しが不可欠となる。

⇒ 資料3-4のような形での変更が考えられる。(その場合、本日開催の第6回企画運営委員会でオーソライズを取ることが必要)

#### (2) 手引き内の表現

手引き(資料4-5)の事例紹介の中で、「●●●についてさらに知りたい方は、『●●●ヒント集』へ」といった形で、環境会議のアウトプットへ紹介(誘導)を考えているが、第2期検討中のものについては、2008年3月にならないと完成しないため、紹介できない\*1。

⇒ 第1版については、“2008年3月発行予定” という表現でパンフに掲載する。

また、第2期のアウトプットが完成後、上記の表現等を修正した、第2版を制作する。

\*1 第1期に制作された成果物については、紹介可能である。

以 上

## 手引き検討スケジュールの変更素案

月	当初計画（第1回WG承認）		変更素案	
	ロジスティクス環境会議		ロジスティクス環境会議	
	手引き検討WG	本会議/企画運営委員会	手引き検討WG	本会議/企画運営委員会
9月	19日（水）第1回WG ・編集方針の確認 ・手引きの大枠検討		19日（水）第1回WG ・編集方針の確認 ・手引きの大枠検討	
10月	31日（水）第2回WG ・内容の検討		31日（水）第2回WG ・内容の検討	
11月		16日（金）第6回企画 ・現状報告 → <作成依頼>		16日（金）第6回企画 ・スケジュール承認 → <作成依頼>
12月	5日 第3回WG ・第7回企画提案用素案 作成	← <初校出し> ← <初校戻し> ← <作業>	5日 第3回WG ・最終案決定	← <初校戻し> ← <作業> ← <最終校>
1月		●日 第7回企画 ・WG提案事項検討、承認 ← <最終校> (源流リスト、アウトプット名称)		●日 第7回企画 ・配布/報告 11日（金） 新年賀詞交歓会 ・配布 HP（PDF）
2月			(微修正作業?)	
3月		11日（火）第3回本会議 ・配布 HP PDF		11日（火）第3回本会議 ・配布/報告 HP完成版
4月				

凡例 &lt;&gt;…事務局作業

## 手引きのタイトルについて（案）

手引きのタイトル（案）及びサブタイトル（案）については、WG等で検討した結果、以下の項目があげられた。

### <タイトル案>

#### 案1 グリーン物流～

案1-1 「グリーン物流の手引き」

案1-2 「グリーン物流ガイド」

案1-3 「グリーン物流マニュアル」

案1-4 「グリーン物流入門BOOK」

#### 案2 ロジスティクス環境～

案2-1 「ロジスティクス環境ガイド」

案2-2 「ロジスティクス環境マニュアル」

#### 案3 その他 物流

案3-1 「はじめてのグリーン物流」

案3-2 「今日からはじめるグリーン物流」

案3-3 「グリーン物流のすすめ」

案3-4 「物流から始める環境対策」

#### 案4 その他 地球環境系

案4-1 「ともに創る、地球の未来」

#### 案5 その他

### <サブタイトル案>

案6-1 ～ロジスティクス環境会議成果報告～

案6-2 ～ロジスティクス環境会議からのメッセージ～

案6-3 ～環境対策とコスト削減の両立を目指して～

案6-4 （サブタイトルをつけない）

以 上

## 第3期活動を検討するにあたっての基本的な考え方について

### 1. はじめに

第2期ロジスティクス環境会議は、2008年3月で活動期間が終了となる。引き続き、第3期活動の検討にあたってのステップを整理する。

### 2. ステップについて

以下のステップにより検討を進める。

#### ステップ1-1. 第2期活動の評価と反省

現在の活動に対する、参加メンバーの評価を確認等

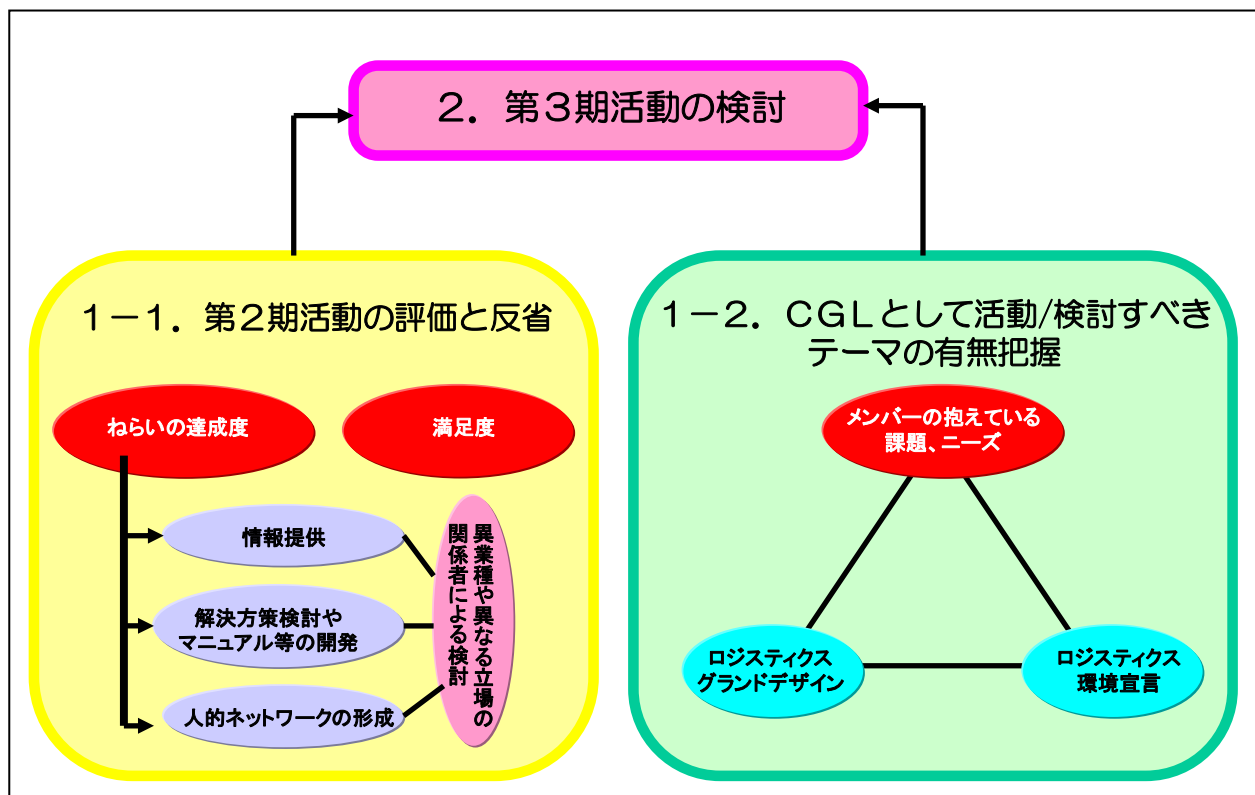
#### ステップ1-2. CGLとして活動/検討すべきテーマの有無

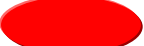
今後、CGLとして検討すべきテーマの有無を確認


#### ステップ2 活動の検討

活動の検討を行う。

上記を整理したものが下図である。



【凡例】  メンバーへのアンケート実施項目

 アンケート選択肢へ間接的に反映

### 3. 活動アンケートの実施

上記を鑑み、現時点でのメンバーからの評価等をいただくためのアンケートを実施した。

- ・ 調査期間：2007年10月22日（月）～11月2日（金）

調査票（参考資料5参照）

調査結果（資料5－2参照）

以 上

## 【第2期ロジスティクス環境会議 活動アンケート集計結果】

送付先:ロジスティクス環境会議メンバー 企業メンバー96社・特別メンバー9・団体6 計 209名  
(うち 研究会、委員会 登録メンバー計 138名)

回答数:47社(回答率:49.0%)・1大学・1団体 計56名 (回答率:26.8%)  
(研究会、委員会 登録メンバーでの回答率 39.1%)

### <研究会・委員会登録状況(11月2日時点)>

	回答者数
グリーン物流研究会	30
CO2削減推進委員会	23
グリーンSC推進委員会	10
その他	5

\* 複数登録者有

### <研究会・委員会参加状況>

グリーン物流研究会 (10回)	0回	0	0.0%
	1~3回	18	51.4%
	4~6回	7	20.0%
	7回以上	10	28.6%
	TOTAL	35	100.0%

CO2削減推進委員会 (9回)	0回	1	4.0%
	1~3回	8	32.0%
	4~6回	5	20.0%
	7回以上	11	44.0%
	TOTAL	25	100.0%

グリーンSC推進委員会 (取引条件:9回) (源流管理:10回)	1~3回	0	0.0%
	4~6回	4	40.0%
	7回以上	6	60.0%
	TOTAL	10	100.0%

\* グリーン物流研究会、CO2削減推進委員会の回答数が上記登録数と一致しないのは、

①現在は登録メンバーではないが、昨年度参加していたメンバー

②代理出席

が含まれているため。



## I. 第2期ロジスティクス環境会議の活動に関する評価

設問1) 研究会や委員会への参加等により、貴社や貴グループ会社、取引先等の環境負荷低減につながる各種事例等のヒントや参考情報の収集はできておりますか。主にあてはまるものを1つお選び下さい。

	合計	G研	CO2	グリーンSC
1 参加する毎回の会合で有用な情報が収集できている。	15 27%	7 23%	8 35%	1 10%
2 参加する会合のうち、4～6回程度で、有用な情報が収集できている。	23 41%	13 43%	9 39%	6 60%
3 会合に参加しているが、有用な情報が収集できているのは数回(1～3回程度)しかない。	13 23%	8 27%	5 22%	2 20%
4 会合に参加しているが、有用な情報は全く得られていない。	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%
5 分からない	4 7%	1 3%	1 4%	1 10%
6 その他(具体的に:	1 2%	1 3%	0 0%	0 0%
TOTAL	56 100%	30 100%	23 100%	10 100%

(コメント)

- ・業務のためなかなか出席できないが、資料等で有用な情報を入手できている(同意見4)
- ・異業種の方が参加しており、100%有用な情報を得ることを期待することに無理がある(同意見3)
- ・組織としては有用であるが、出席している担当者ベースでは担当外の内容もあり、実際は活かしきれていない(同意見2)
- ・環境対応の必要性、重要性の意識向上の場として活用している。

・行政から出された情報と変わらない。

・参加していない委員会の活動が分かりにくい

●回答者の7割近くが、「ある程度有用な情報収集が出来ている」との意見

●「毎会合での有用な情報収集」については、CO2が最も高く、グリーンSCは少ない。

⇒グリーンSCが少ない理由としては、取引条件においては加工食品をモデルに絞って検討を進めていること、源流については、チェックリスト作成が要因と考えられる。

設問2) ご登録いただいている委員会について、課題の解決策の検討や有用となるマニュアル、チェックリスト等のツールの開発作業等について、お聞きます。

① 委員会での検討内容はご自身、もしくは自社の課題と合致していますか。主にあてはまるものを1つお選びいただき、ご登録いただいている委員会欄にご記載ください。

CO2削減推進委員会		
1 合致している。	9	35%
2 どちらかと言えば合致している。	15	58%
3 あまり合致していない。	1	4%
4 全く合致していない。	0	0%
5 分からない。	1	4%
TOTAL	26	100%

(コメント)

- ・CO2削減はCSRの観点からも重要であるが、物流分野は未だ整備されていないことから、本活動は大変有効であり、今後も期待している。
- ・モーダルシフトは課題が多く、残念ながら先に進む感じが見受けられない。インフラ整備含めて息の長いテーマと考える。
- ・マニュアル、チェックリスト等の作成において、(単に活用する側以上に)内容把握、知識習得等につながる。

グリーンサプライチェーン推進委員会		
1 合致している。	4	31%
2 どちらかと言えば合致している。	7	54%
3 あまり合致していない。	2	15%
4 全く合致していない。	0	0%
5 分からない。	0	0%
TOTAL	13	100%

(コメント)

- ・作成したマニュアルやチェックリストを普及させる活動が必要である。
- ・広範な意見があるため、幅広い意見をすべて吸い上げるのではなく、環境会議としての特色に特化した方がよい成果につながると思う。

② 委員会での検討は、ご自身にとって有用ですか。主にあてはまるものを1つお選びいただき、ご登録いただいている委員会欄にご記載ください。

CO2削減推進委員会		
1 有用である。	9	35%
2 どちらかと言えば有用である。	16	62%
3 あまり有用ではない。	0	0%
4 全く有用ではない。	0	0%
5 分からない。	1	4%
TOTAL	26	100%

(コメント)

- ・荷主からすると、実運送事業者へのエコドライブの徹底に課題があるが、そのメンバーがいないため、議論がかみ合わない部分があると感じている。
- ・メンバーの意見は大変貴重だが、やや手詰まり感がある。新しい検討テーマを設定するのも一案ではないか。
- ・物流システム全般の見直し等もCO2削減に有効だと考える(モーダルシフトだけがシステム見直しではない)

グリーンサプライチェーン推進委員会		
1 有用である。	5	38%
2 どちらかと言えば有用である。	6	46%
3 あまり有用ではない。	2	15%
4 全く有用ではない。	0	0%
5 分からない。	0	0%
TOTAL	13	100%

(コメント)

- ・荷主の物流に関する課題、動向等を得ることが出来、業務知識の蓄積や新たな提案に役立っている。
- ・取引条件については、輸送条件への影響の大きさを考慮し、省エネ法の対象を広げる条件、仕組みを提言してはどうか。

●検討そのものについても「概ね有用である」という回答が8割を占める。

●グリーンSCについては、「合致していない」、「有用でない」という回答が見受けられる。

⇒要因は前述のとおりと考えられる。

設問3) 第2期ロジスティクス環境会議の活動を通じ、人的ネットワークの形成ができましたか。主にあてはまるものを1つお選び下さい。

		合計		G研		CO2		グリーンSC	
1	人的ネットワークが形成でき、実務でも活用している。	20	36%	9	30%	9	39%	4	40%
2	研究会、委員会への出席時に会話をする程度で、人的ネットワークの形成には至っていない。	30	54%	17	57%	13	57%	6	60%
3	研究会、委員会での会話も含めて、全くない。	4	7%	3	10%	0	0%	0	0%
4	分からない。	1	2%	0	0%	1	4%	0	0%
5	その他(具体的に:	1	2%	1	3%	0	0%	0	0%
TOTAL		56	100%	30	100%	23	100%	10	100%

- (コメント)
- ・検討内容以上に最大のメリットとなっている。メンバーを通じて仕事上のかかわりもでき、有意義であった。(同意見2)
  - ・ネットワークまでは至らないが、情報交換ができる環境は出来た(同意見2)
  - ・当方側の努力不足でうまく活用できていない(同意見3)
  - ・グリーンSCは当初から分科会がありネットワーク形成に寄与したが、CO2のWGは今年度からであり、活用できていない。
  - ・全員参加型の”討議後の会合”が年1~2回あってもよいと考える(有志は毎回でもよいが)
  - ・WGに参加していないため、ほとんどない/研究会だけでは、交流する機会が少ない
  - ・人的ネットワークの形成を目的として参加していない。

●「人的ネットワークの形成ができた」という回答が36%。  
●参加人数が少なく、かつ当初から分科会形式で検討を進めていた、グリーンSC⇒CO2⇒G研の結果となっている。

設問4) 第2期ロジスティクス環境会議では、異業種や異なる立場(発荷主、着荷主、物流事業者等)の関係者による検討を進めていますが、それについて、主にあてはまるものを1つお選び下さい。

		合計		G研		CO2		グリーンSC	
1	同業種だけのメンバーとは異なった視点での検討や情報交流、人的交流が出来ることから、有益である。	44	79%	23	77%	21	91%	9	90%
2	自社に直接的に関係する内容が少なく、有益ではない。	4	7%	2	7%	1	4%	1	10%
3	分からない。	5	9%	3	10%	1	4%	0	0%
4	その他(具体的に:	3	5%	2	7%	0	0%	0	0%
TOTAL		56	100%	30	100%	23	100%	10	100%

- (コメント)
- ・業界団体でも様々な検討をしているが、同業であるため意見が一定の方向に集約化しがちであるが、環境会議では異なる意見が聞けるため大変有益(同意見3)
  - ・通常、仕事の発注側と受注側がいると、意見が出しにくいですが、環境会議では、そのようなことも見られず、異なる視点からの意見交換ができています。
  - ・同業種が多いととてもよい。
  - ・着荷主の参加拡大をお願いしたい。
  - ・物流事業者、荷主双方の理解がないと、CO2削減がなかなか進まない。

●「異業種や異なる立場での検討が有益」との回答が約8割。  
●具体的な検討を行っているCO2、グリーンSCで有益との回答が9割であることに対し、講演会形式の研究会では7割

設問5) 上記を踏まえ、第2期ロジスティクス環境会議の活動全般について満足されていますか。主にあてはまるものを1つお選び下さい。

1	大変満足している。	5	9%
2	満足している。	34	61%
3	どちらでもない。	17	30%
4	不満である。	0	0%
5	大変不満である	0	0%
TOTAL		56	100%

- ・省エネ法施行に伴い、今後の削減活動や書類作成等有益な情報収集が出来た
- ・成果物は大いに利用しております。
- ・各社委員が積極的であり、また別団体の会合よりは、事業現場の吸い上げ、反映が出来ていると思われる。
- ・発着双方が毎回参加できると、より有効である。
- ・参加者間での温度差が見受けられる。
- ・見識としては満足しているが、成果としては満足できない。
- ・活動内容はよいが、人的交流を強要している向きがあり、その点は不満

●「たいへん不満」「不満」がないことから最低ラインの評価はいただいているか。 Cf 設問II2の結果も参照

設問6) 現状の活動に関する意見

- ・開催頻度等は適切だと考える/現在の頻度が活動の限界である。(同意見4)
- ・複数メンバーで参加できる方向での検討をお願いしたい(同意見2)
- ・発、着、物流事業者が参加しているので、マニュアル等の作成から、3者による物流の環境負荷低減につながるような協議ができる場を設けて、具体的な対策を検討、実行していく仕組みが必要だと思う。

- ・オープンな情報交換を志向してはどうか(省エネ法の報告書等の原本での収集等)
- ・異業種との会合は有益だか、かみ合わない場面もあると感じている。事務局も苦労すると思うが、力強いリーダーシップの発揮により実りの多い会議にしていきたい。
- ・開催場所の固定、月末開催の見直し

## II. 今後検討が必要なテーマについて

設問1) 異業種のメンバーによる検討や情報提供が必要だと考えるテーマ案に関して、検討の必要性について、主にあてはまるものを下記より1つお選び下さい。

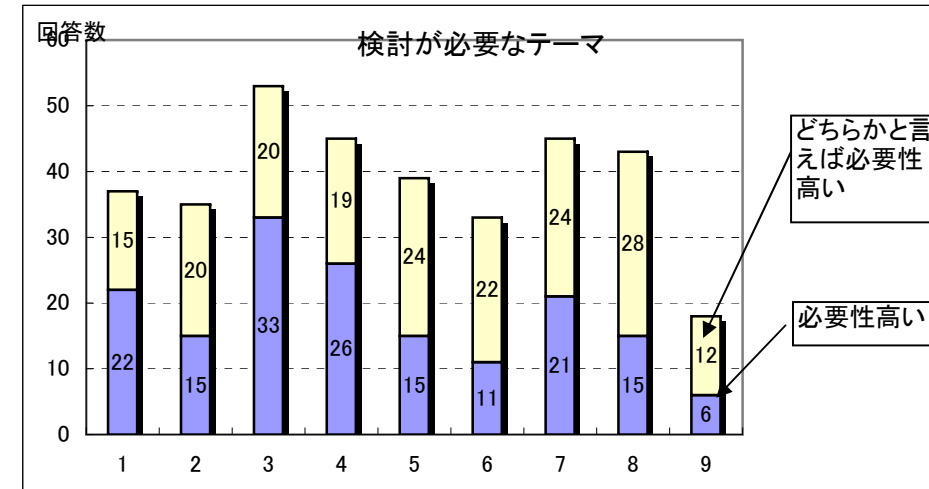
	1	2	3	4	5	未回答	TOTAL
	必要性が高い	比較的必要性がある	どちらとも言えない	あまり必要性はない	必要性はない		
1 取引条件の見直しによる環境負荷低減	22	15	15	3	1	0	56
2 効率的なリパースロジスティクス構築と返品削減	15	20	12	5	2	2	56
3 荷主、元請事業者、実運送事業者のパートナーシップによるCO2削減	33	20	2	1	0	0	56
4 CO2算定合理化の検討	26	19	7	2	0	2	56
5 包装・梱包材削減の推進	15	24	11	4	0	2	56
6 共同化推進に向けた検討(標準化、プラットフォーム構築等)	11	22	18	4	0	1	56
7 省エネ機器等効果の調査(トラック、物流システム機器等)	21	24	10	1	0	0	56
8 ベンチマーキング用データの収集、整備(CO2排出量、モーダルシフト化率等)	15	28	9	3	0	1	56
9 表彰制度等の構築による環境負荷低減活動の推進	6	12	29	5	2	2	56
10 その他(下記にご記載ください)	5	3	0	0	0	0	8

(その他意見)

<国の施策関係>

- ・改正省エネ法届出資料作成の合理化
- ・下請法や独禁法、派遣法等の法規制の有効性やそれによる環境面の弊害
- ・白ナンバーを含めた渋滞、駐車待機を解消するような施策等、国の施策が不十分。それらへの提言等

- ・モーダルシフト拡大に向けた取り組み
- ・グローバル(中国や東アジア) (同意見2)
- ・グリーン物流に絡む各種機器等の紹介
- ・センター運営、人手不足への対応研究、365日24時間稼働センターの功罪研究等、センターの視点からの研究
- ・物流事業者の使い方が論点になるやすい現状に対し、物流事業者と協力関係になれるような周知もしくは改革指針のようなものが必要ではないか
- ・ステークホルダーへの情報開示、コミュニケーション等



- 検討が必要なテーマが存在することを確認
- 現状の回答としては、「荷主、元請、実運送のパートナーシップ」、「CO2算定の合理化」、「省エネ機器等効果の調査」
- 「必要性が高い」だけを見ると、「取引条件」は第3位

設問2) ロジスティクス環境会議の第3期活動を実施する場合、参加したいと思いますか。現時点で、主にあてはまるものを下記より1つお選び下さい。

1 継続して参加したい。	23	41%
2 内容を見て検討したい。	30	54%
3 参加しない。	0	0%
4 分からない。	2	4%
5 その他(具体的に:	1	2%
TOTAL	56	100%

- 本アンケートで、「参加しない」との回答は0(設問 I 5)と同様の傾向)
- テーマ選定の課題

## III. その他意見について

#### <メンバー間の意見交換、検討ができる工夫>

- ・より具体的な意見交換が行えるとよいのではないか。例えば参加者からの問題提起とそれに対するアドバイスや関連事例等の紹介を行う方法があるのではないか。
- ・単なる情報交換の域を脱していない。省エネ法の報告を機会に、各社具体的な取り組み方について意見交換が行えると良い。(同意見2)
- ・研究会のように大人数となると参加者の要望の調整が難しいと考える。したがって、少人数のWGの活動を主とし、集約する会議の設置がよいと考える。

#### <行政関係>

- ・JILSに対しては、官民とのバイパス役となり、迅速かつ多用な情報提供を希望する。
- ・行政や関連法人の参加があればベストだと思う。
- ・今後、国からの規制がますます厳しくなると考えられ、その内容に対する対策が必要である。環境会議として、良い意味で国と企業の取り持ち役としていただきたい。
- ・行政に対する提言のみをテーマとした検討があってもいいのではないか。

#### <その他>

- ・参加ができず申し訳ない。参加の機会を増やしたい(同意見2)
- ・1社だけでは環境問題は解決しない。多くの会社の参加を望みたい。
- ・参加企業の経営者への積極的なアピール
- ・情報量は増えているが、社内への展開が課題となっている。
- ・さらに一歩先行く取り組みを期待する。(荷主連合のような位置づけでの提言活動等)
- ・本活動による各社への寄与、行政への提言等の成果を期待する。

- ・他地域での開催を検討していただきたい。

・環境会議に参加している企業は、どちらも物流分野の環境負荷を計測しPDCAサイクルを廻すことを意識している企業だと思いと考えるが、現在の「改正省エネ法」の数値の算定、「環境自主行動計画」の報告の出し方では、法律や世の中の空気のスピードに合わない。自主的にという名の下に外部からは不透明なやり方を各々が続けるうちに、矛盾が隠せなくなるまで大きくなって破綻するということになりかねない。

## アンケート結果からの考察と第3期活動実施について（案）

## 1. ねらいの達成度

## 1) 情報提供

→「ある程度有用な情報収集が出来ている」が7割

## 2) 検討の有用性（委員会登録者のみ）

→「ある程度有用な検討を行っている」が8割

## 3) 人的ネットワークの形成

→「人的ネットワークが形成でき、実務でも活用」が4割

## 4) (異業種、異なる立場での検討)

→「有益」が8割

「人的ネットワークの形成」が不十分であったが、他項目については、所期のねらいをある程度達成したと考えられるのではないかと考えられる。

## 2. 満足度

## 1) (ねらいの評価を考慮した上での) 満足度

→「満足している」が7割、「不満」、「やや不満」が0

満足度についてもある一定の評価を得られているのではないかと考えられる。

## 3. 検討すべきテーマ

事務局が例示したテーマについて、「検討の必要性が高い」テーマが多かった。

引き続き環境会議の活動を実施し、それらの課題についての解決方策の検討等をすべきではないか。

\*具体的な活動テーマについては、別途検討する。

## 4. アンケートから見えてくる課題と対策

## 1) 参画意識の格差の是正

## (1) 課題

「参加メンバーの参画意識の格差」については、第1期から課題としてあがっていた事項であり、第2期については、情報収集を目的とした「グリーン物流研究会」を設置し活動を進めている。

しかしながら、情報収集を目的としたメンバーに対し、意識を変えていただくような取り組みを十分に行うことができなかつたことが下記の結果として現れていると考えられる。

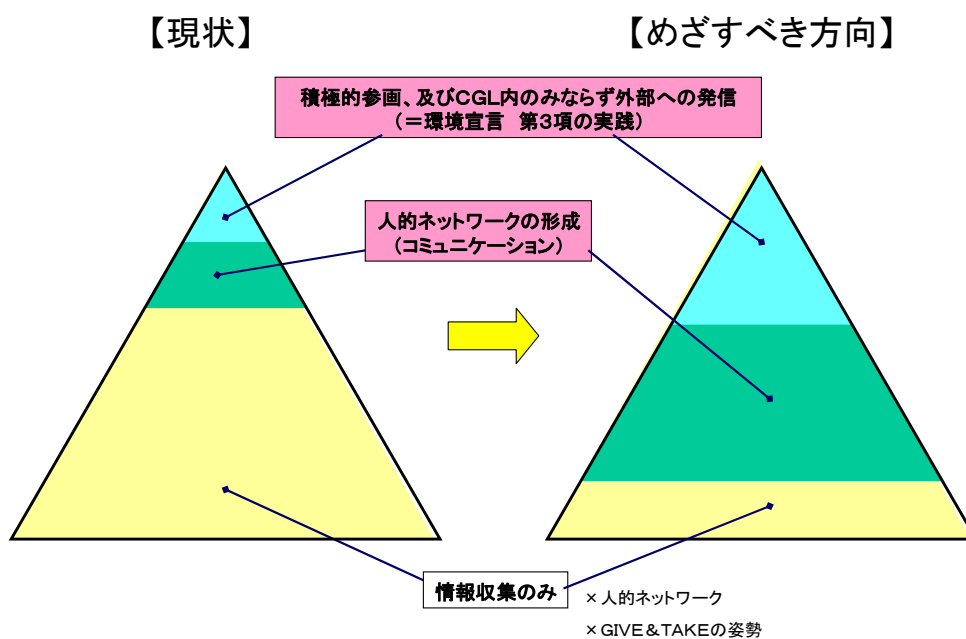
(参考)

- ・委員会への登録 (64 社) ⇔ 研究会のみ (32 社)
- ・省エネ法 定期報告書、計画書への協力 (特定荷主、特定輸送事業者) (33 社) ⇔ (18 社)
- ・「交流する機会が少ない」「委員会で会話をする程度」が6割弱  
(類似意見) 情報交換ではなく、具体的な取り組み方策の意見交換がしたい。

## (2) 対策 (素案)

情報収集のみならず、(CGLの活動を通じて) 積極的参画/CGL外部含めた発信等を進めるメンバーを1社でも増やすことで、CGLのみならず、メンバー企業の取引先、関係会社、関係のある同業種企業等にも影響を与え、結果として、物流に関わる産業界全体での環境負荷低減につながるのではないかと考えられる。

ただし、情報収集を目的としたメンバーを積極的発信に切り替えるのではなく、その前段として、CGLメンバー内での人的ネットワークの形成を促すことが最初のステップになる。したがって、第3期では、上記を実現するための“仕組み”を組み込んだ形での活動も実施すべきと考える。



\* 発信等は実施するものの人的ネットワークを形成しないケースも実際は考えられるが、稀なケースであるため、ここでは考えない。

## 5. 第3期実施について

- ・現状の評価、ニーズ等を踏まえ、第3期についても活動を実施する。
- ・4項で記載した課題、もしくはその他課題を少しでも改善し、参加メンバーの満足度が向上するような活動を進める必要がある。
- ・具体的な検討については、第7回企画運営委員会で実施する。

以上