

グリーン物流研究会 活動結果

会 合	開催日	内 容	参加 人数
第1回	2006年 9月25日 (月)	・グリーン物流研究会の運営方法(案)等説明 テーマ：ロジスティクスと環境 講演1「ロジスティクスと環境問題」 岩尾 詠一郎 氏(専修大学 商学部 講師) 講演2「日本通運の環境保全への取組」 麦田 耕治 氏(日本通運㈱ 環境部 専任部長)	69名
第2回	2006年 10月26日 (木)	テーマ：改正省エネルギー法(荷主対応) 講演「荷主と物流事業者の協調にむけて」 村山 智 氏(経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー対策課 課長補佐) パネルディスカッション「改正省エネ法 荷主に係る措置への対応とその課題」 【コーディネータ】 河野 義信 氏(グリーン物流研究会 副幹事 (新日本製鐵㈱ 営業総括部 マネジャー(物流技術)) 【パネリスト】 ・村山 智 氏(経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー対策課 課長補佐) ・桜井 保 氏(明治乳業㈱ 物流部 係長) ・石崎 雅規 氏(東芝物流㈱ 物流技術部 品質・環境管理部 参事) ・大山 茂夫 氏(第一貨物㈱ 営業本部 業務第二部 部長)	66名
第3回	2006年 11月30日 (木)	テーマ：鉄道へのモーダルシフト 講演1「モーダルシフト推進に向けた国土交通省の取組」 岡部 哲久 氏(国土交通省 政策統括官付 政策調整官(物流担当)付) 講演2「モーダルシフト推進に向けたJR貨物の取組」 姫野 健士 氏(日本貨物鉄道㈱ ロジスティクス本部 営業部 副部長) パネルディスカッション「鉄道へのモーダルシフトへの取組とその課題」 【コーディネータ】 下村 博史 氏(グリーン物流研究会 幹事 (㈱日本総合研究所 研究事業本部 上席主任研究員)) 【パネリスト】 ・岡部 哲久 氏(国土交通省 政策統括官付 政策調整官(物流担当)付) ・姫野 健士 氏(日本貨物鉄道㈱ ロジスティクス本部 営業部 副部長) ・小林 康史 氏(ハウス食品㈱ SCM部 物流企画課 専門課長) ・齋藤 直也 氏(日本通運㈱ 通運部 通運専任部長)	57名
第4回	2007年 1月25日 (木)	テーマ：共同物流 講演1「エコロジーとエコノミーの両立する共同物流を推進するプラネット物流」 児玉 博之 氏(プラネット物流㈱ 代表取締役社長) 講演2「大和物流㈱における調達物流共同配送の取組」 前田 道男 氏(大和物流㈱ 業務統括部 係長)	51名

会 合	開催日	内 容	参加 人数
		講演3「循環リ・ユースハンガー運用における共同物流・共同配送の取組事例」 柳橋 裕正 氏(日本コパック㈱ 経営改革室 企画物流 スーパーバイザー)	
第5回	2007年 3月5日(月)	見学会 ㈱ブリヂストン 東京工場見学	32名
第6回	2007年 5月30日 (水)	テーマ：イノベーションとグリーン物流 講演1「トラックを取りまく環境規制と対応について」 綾部 政徳 氏(いすゞ自動車㈱ ソフトビジネス推進部 営業推進G グループリーダー) 講演2「グリーンロジスティクスシステムを活用したCO2削減の取組」 丹羽 和彦 氏(富士通㈱ 物流本部 物流プロセス改革室 プロジェクト課長) 講演3「UHF帯RFIDタグ・リーダーを利用した 空レンタルパレット回収のトラック配車効率化」 花輪 太郎 氏(日本パレットレンタル㈱ 営業本部 戦略営業室 室長)	63名
第7回	2007年 6月28日 (木)	テーマ：包装資材削減 講演1「アサヒビールの環境負荷低減の取り組み」 千田 悠 氏(アサヒビール㈱ 物流システム部 主任) 講演2「廃棄パレットの削減活動と自動車エンジン部品のリターナブル化推進事例」 増田 章 氏(㈱コイケ 執行役員 業務部 部長) 講演3「配送後の廃棄物削減に向けた簡易包装化(省梱包化)と、運送品質の同時改善」 三村 光明 氏(㈱ノーリツ 物流システム部 企画管理グループリーダー)	51名
第8回	2007年 7月26日 (木)	テーマ：グリーン物流パートナーシップ 推進事業 講演1「環境負荷低減システムと今後の方向性」 山田 英夫 氏(国分㈱ 物流統括部 課長) 講演2「印刷用資材の共同物流におけるCO2削減効果」 小野 達朗 氏(FFGSビジネスサポート㈱ 代表取締役社長) 講演3「日鐵物流におけるグリーン物流推進の取り組み ー小口・重量貨物の共同輸送「ラック便」を中心としてー」 水野 由実 氏(日鐵物流㈱ 営業本部 営業企画部長)	49名
第9回	2007年 10月16日 (火)	見学会 日本通運㈱ RORO船見学	42名
第10回	2007年 10月25日 (木)	テーマ：現場改善とグリーン物流 講演1「韓国向けメタロフィルターの輸出諸経費の削減 ー梱包の無駄をなくし、環境に優しい輸送を実現ー」 窪田 実 氏(三井金属鉱業㈱ セラミックス事業部 技術課 設備技術主任) 講演2「物流コスト大幅削減の事例ー物流IT利用による物流改善事例紹介ー」 大塚 篤 氏(セキセイ㈱ SCM物流本部 東京物流センター長) 講演3「高末における現場改善の取組み ー計画配車の導入による配送及び配車業務の効率化を中心にー」 山下 定則 氏(高末㈱ 研究開発 所長職)	48名

会 合	開催日	内 容	参加 人数
第 11 回	2007 年 11 月 29 日 (木)	<p>テーマ：改正自動車NOxPM法と改正省エネルギー法</p> <p>第1部 改正自動車NOxPM法 講 演「改正自動車NOxPM法の概要」 唐島 聡子 氏(環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 課長補佐)</p> <p>第2部 改正省エネ法 報 告「改正省エネ法定期報告書・計画書 収集分析結果報告」 ロジスティクス環境会議 事務局</p> <p>パネルディスカッション「改正省エネ法への対応とその課題」</p> <p>【コーディネータ】 河野 義信 氏(グリーン物流研究会 副幹事 (新日本製鐵株) 営業総括部 マネジャー(物流技術))</p> <p>【パネリスト】 ・新保 一彦 氏(経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー対策課 課長補佐) ・金城 佐和子 氏(松下電器産業株) グローバルロジスティクス推進室 主事 ・上田 詔俊 氏 (鴻池運輸株) CSR推進室 課長)</p>	72名
第 12 回	2007 年 12 月 7 日 (金)	<p>見学会</p> <p>セイコーエプソン株) リサイクル施設見学会</p>	17名
第 13 回	2008 年 1 月 24 日 (木)	<p>テーマ：静脈物流共同化とロジスティクス環境会議活動報告</p> <p>第1部 静脈物流共同化 講 演「関西～北九州における瀬戸内海域で実施する瀬戸内静脈物流事業」 乗越 晃 氏(中電技術コンサルタント株) 臨海・都市部 循環システムグループ 主査)</p> <p>第2部 ロジスティクス環境会議活動報告</p> <p>発表①「CO2削減推進委員会 モーダルシフトWG 活動報告」 高松 孝行氏(CO2削減推進委員会 副委員長 モーダルシフトWG 幹事)</p> <p>発表②「グリーンサプライチェーン推進委員会 取引条件分科会 活動報告」 恒吉 正浩氏(グリーンサプライチェーン推進委員会 副委員長 取引条件分科会 幹事)</p> <p>研究会のまとめ</p>	43名

*役職等は開催時点のものである。

1.4 その他の活動

1) ブログの開設

90名というメンバーが参加されている反面、one to one でコミュニケーションできる機会がほとんどないことから、コミュニケーションの1チャンネルとして研究会ブログを立ち上げ、情報発信を行っている。

なお、研究会メンバー以外でも、ブログの閲覧及び書き込みは可能となっているので、環境会議メンバーにご利用いただきたい。

グリーン物流研究会ブログ URL:<http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/>

2)活動報告書の作成

各会合における研究会メンバーへの情報発信のほかに、研究会メンバー以外の環境会議メンバーへの情報提供という側面から、活動報告書(本書)を作成する。

以 上

改正省エネ法に関する課題(アンケート回答)

1) 荷主

参考資料3-1

2008.1.28

(1-1) 自社の省エネ活動に関する事項

<モーダルシフト>

・モーダルシフトはコスト高(鉄道輸送はトラック輸送の倍のコストが掛かる)であり、仮にシフト可能な場合でも一度シフトすると緊急輸送用等として従来のトラック輸送の路線を確保しておくのが困難等様々な課題が想定されている。

・BTO生産、JIT納入を実施しており、リードタイム的に余裕がないため、モーダルシフトの拡大が難しい。

・モーダルシフト実施による輸送日数増加への対応

・モーダルシフト化検討対象の絞り込みと方案検討

・当社グループでは特定荷主は7社であるが、グループ全社(約50社)でグリーン物流(CO2排出量削減)を推進している。グリーン物流で最も効果のある手段はモーダルシフトであり、JRコンテナ化を進めているが、コスト・納期・輸送品質等の課題が多い。

<輸送事業者との関係>

・現在、弊社は自社トラック保有せず、移送・配送は業務委託しています。今後委託運送業者と協力しながら省エネ活動を行う必要がある。

・委託物流を主体とする荷主側での省エネ施策の参考となる事例提供の枠組みを構築願いたい。

・協力輸送事業者のご理解を得て、荷主会社の省エネ活動に協力をして頂くこと

・物流子会社、関係会社、協力会社が三位一体諸施策に取り組む

<手詰まり感>

・コスト削減活動の一環でモーダルシフトや積載率の向上は上限まで来ているので、画期的な省エネ活動を企画する事は難しい。

・弊社には物流子会社がなく、省エネ活動については、物流拠点の集約、モーダルシフトの推進、商品の積載効率の向上が主な取り組みとなっているが、その取り組みも荷主としては限界があり、次の施策を打ち出すことが困難な状況であること

・輸送効率の向上のための処置はあらゆる項目に取り組んでいて手詰まりの感がある

・当社は数年前より物流のCO2削減に取り組んでおり、様々な対策を実施してきた。今年から取組を始めた会社とは違って、今後ともCO2を削減していくは大変厳しい状況である。

<全体最適を考慮に入れた活動>

・コスト、リードタイム、棚卸資産等、全体の最適化を考慮に入れた活動への取り組み

・出荷波動の平準化

<データ把握>

・今回は初めてのため小規模輸出について全てデータを把握したが、多大な工数がかかるため、今後は基準を設定して、基準以下のものは固定値として、データの把握は中止したい。

・当社の所属する業界の特徴として、輸送する荷物の重量や積載率等、現状把握が困難なデータが多い。当社でも現在のその取得方法を模索している。

<その他課題>

・部門ごとに省エネへの意識改革を行っているが、なかなか末端まで伝わらないこと。

・当社の物流センターでは、当社に所有権のない荷物を配送している場所もあり、これは省エネ法の定める範囲にないと考えているが、省エネ法対応施策については、このような物流センターも対象として実施することになっている。

・当社では配送業務をすべて委託しているため、輸送業務において荷主企業が行える施策は限りがある。実際に車両を所有していないために、車両自体に手を加えられないからである。しかし、その他の面での施策を考えており、これらを実施していくことにしている。

・当社の関連会社も特定荷主企業であるので、当社が参加した外部会議等の情報を含めて情報を共有して、グループとして省エネ法に対応できるような体制を整えている。

・現時点では、CO2排出量の把握にとどまっているが、今後の削減に向けて計画を実施し、成果を確認していくことが必要。

・エコタイヤ、デジタコ等の導入時のコスト負担を省エネの中で如何にして吸収していくか。

<施策関係>

<p>1. 卸売＝中間流通業と言う立場から、着手できる省エネルギー対策としては、販売店様への出荷納品（輸送）の頻度を、如何に圧縮できるか？と言う点が挙げられます。 特に、この10年程は、事実上、多頻度少量の受注＝出荷と言う傾向が顕著（多く）になってきたと言えますが、物流効率・輸送コストの削減と言った観点からも、過度の多頻度受注＝出荷を改める方向で各販売店様との協議を行っております。この取組みは、結果としてトンキロ値の低減に繋がるものではありませんが、物流効率・輸送コストの削減は、省エネルギーの取組みにも繋がるものとして取り組んでおります。</p> <p>2. 国内にある複数の物流拠点間の商品移送（在庫調整等が主な目的）を削減する為に、「必要な物流拠点に、必要な商品を、適正量を入荷させる」よう、仕入部門と営業部門との連携により、精度の高い需要予測・販売計画を作成する取組みを継続しております。</p> <p>3. 弊社オリジナル商品の生産地（主に中国）から輸入の際、東京港における一括輸入体制から、国内の需要にあわせ、東京港と大阪港との2箇所での輸入に変更することにより、国内輸送の削減を目指す取組みを開始する方向で、関西に新たな物流拠点を設立（2008年1月稼動）します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・商品を梱包する資材を極力最小限に抑える改善を継続している。 ・極力商品をまとめて梱包するようにしている。
<ul style="list-style-type: none"> ・物流のネットワークの変更 ・共同配送の推進 ・モーダルシフトの推進

(1-2) 定期報告書、計画書策定に関して

<原単位に関する事項>

<ul style="list-style-type: none"> ・原単位を実質売上高としたが、売価ダウンが激しいと、省エネ活動による効果が消えてしまうこと。 ・「エネルギー使用量と密接な関係を持つ値」を輸送量（輸送トンキロ）にしているが、CO2排出量削減数値とまぐリンクするのかが不安。（売上高や出荷重量は、もっと不確定要素が強い） ・計画書記載の個々の省エネ活動の効果とエネルギー使用原単位の実績値との相関の説明が課題
--

<デフォルト値について>

<ul style="list-style-type: none"> ・（省庁の公表するデフォルト値について）天然ガス車のデフォルト値がないので、設定を望む。 ・経済産業省告示の燃費等のデータは車両の省エネ性能向上に合わせて定期的な見直しが必要。

<作成支援ツールについて>

<p>作成支援ツール（2007年9月6日改訂版）の改善要望。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表紙の住所欄を2行にして、下段に社名等を入力できるようにするべきである。 ・第5表で、該当年度の原単位が第3表より引用表示されない（ゼロ表示）ので修正して欲しい。 <p>複数の所轄官庁へWEB上で電子提出（委任状も考慮した形式で）できるようにして欲しい。</p>
<p>定期報告書は経済産業省が提供するソフトで問題は無い</p>

<その他改善要望>

<ul style="list-style-type: none"> ・熱量を中心にした報告となっているため、大変わかりにくい計算が複雑である。最終的にはCO2の削減を目指すのであれば、報告書も全てCO2を中心とした報告にして頂きたい。
<ul style="list-style-type: none"> ・『荷主のための省エネ法ガイドブック』（財団法人省エネルギーセンター発行）を参照して定期報告書を作成したが、P152の上の表の二酸化炭素排出係数が間違っていた為、二酸化炭素排出量が誤った数字となり、再提出させられた。経産省で調べた結果、2006年5月25日発行の第1版は間違っていたが、第3版では、正しい数字に変更されていた。（第1版購入者には何も連絡はなかった）
<ul style="list-style-type: none"> ・数値算出に関して、有効桁数の取扱いに苦慮した。説明会や省庁が公表している記入例をみても、明確な統一見解がない。（確か当WGでも議論になったはずで、明確にするという発言があったと記憶している） ・例えば燃料法のみで数値算出を行った場合でも、定期報告書では「付表2」「付表3」を空欄のまま提出が必要との由。これは実際に経済産業局から指摘されたことだが、ガイドライン等には記載がなかったように記憶している。（記載があればどこに記載されているか、ご教授願ひ度）
<ul style="list-style-type: none"> ・定期報告書の基データの精緻化を最重要視する企業が多いなか、当社では現状できうる範囲でのデータ把握を着実に行うことで、5年間の改善状況推移を管理していく予定である。（もちろんデータの精緻化については努力を怠らない所存である）
<ul style="list-style-type: none"> ・計画書の進捗管理と省エネ活動を推進するにあたっての阻害要因を把握し、それを取り除くような方向に計画書の内容を変更して欲しい。
<p>実績収集および集計時間の短縮</p>
<p>改良トンキロ法ではCO2削減目標を設定しにくく、今後は燃費法で計算することでCO2削減に向けて取り組む予定である。</p>

<その他>

<ul style="list-style-type: none"> ・原単位年平均1%削減の努力目標に対する継続的な計画の立案 ・グループ企業での定期的連絡会 ・他社事例の収集(JILS等)

(1-3) 物流子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項

<p><省エネ意識向上等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自社の事業利益に直結する燃費向上策(運行パフォーマンスの向上等)の推進には積極的であるが、荷主と協業で取り組むべき輸送効率化の視点に立った提案には消極的である。 ・特定荷主、特定輸送事業者に該当しない関係会社や協力会社に対する省エネ活動への意識向上 ・協力会社の省エネ活動を常に意識し、共同で取り組む予定である。 ・省エネ事例の紹介による啓発が必要、国として事例提供の枠組みをお願いしたい。

<p><情報連携></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社関連会社間の情報共有化の推進(含 同業他社) ・物流子会社には省エネ活動計画設定と個々の活動進捗管理を実施し、PDCAを回していく仕組みの定着させること ・物流子会社、関係会社、協力会社が三位一体諸施策に取り組む

<p><負荷の関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実際の処、省エネ法対応の施策には、協力会社自らがコストを掛けて行うことが必要となることが多い。荷主企業としては協力会社にこれを強要する訳にはいかないの、その要請する「加減」が難しい。 ・特定物流事業者の運送会社は、タコメータ導入等の省エネ活動に積極的であるが、中小規模の運送会社は費用アップとして消極的である。
--

<p><エコドライブ活動></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタル・タコグラフを搭載し、急発進・急停車・エンジン回転オーバーの抑制、及びアイドリングストップの実行で燃費を向上させる。エコドライブ講習を行うように指導し、低燃費を実現させる。これらの活動で協力しながらCO2削減を行う。

<p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・データの把握・集計に時間がかかること。一部按分して計算を行っていること。 ・グループで特定荷主以外の企業もグリーン物流を推進しているが、路線便や宅配便が主体の企業も多く、CO2排出量削減効果がなかなか現れない。 ・荷主が提出する報告書に示す「エネルギーの使用量」と輸送事業者が報告するものがダブって計上されるシステムと聞いているが、疑問を感じる ・省エネ評価基準、表彰などガイドラインをお願いしたい。 ・省エネ技術の研究と現場テストによる効果確認、適用拡大の推進 ・エコドライブの推進 ・エコタイヤ導入の検討 ・物流子会社による共同配送の推進
--

(2-1) 輸送事業者へのデータ提供要請について

<p><一部対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・小規模輸送事業者からの詳細データの提供には限界があり、把握可能なデータによる算定方法を採用することはやむを得ない。 ・一部の運送会社の一部地域のみデータをもらっている。 ⇒利用している運送会社の全てからもらえてはいない。 ・共同配送で輸送を委託している輸送事業者からデータがとれない ・個別に手配した業者が不明確なデータの取り込みについて。
--

<p><自社データで対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送業者が将来変更されることも予想されるため、データの継続性の観点から、自社データのみで対応。 ・輸送事業者へのデータ提供要請は行っていない。理由としては、弊社の貨物を輸送するのに使用した燃料または燃費のデータを提供できる体制が取れている輸送事業者が少ないため。

<p><課題なし></p> <ul style="list-style-type: none"> ・僱車以外のデータ提供は運送会社からのデータ提供はスムーズに行われている。 ・トラック輸送がほぼ100%であるグループ内の特定荷主は燃費法で算定しており、その輸送データは契約先の区域トラック会社から提供してもらった ・輸送事業者からのデータ提供については、当社の意図を理解して戴き、輸送元請企業、および再委託企業からもデータを頂戴すること自体はスムーズに実施できていると判断している。 ・一部の業者より、報告が遅れるケースがあったが、数ヶ月前よりそのようなことも減ってきている。今後も継続して要請していくことが必要。

<p><引き続き依頼></p> <ul style="list-style-type: none"> ・さらに詳細な輸送データ提供依頼 ・輸送事業者を統括する物流子会社から輸送事業者へ省エネ活動への協力要請と共に燃費値等データの提供を要請する ・定期的なデータの提供を依頼(月次単位)

<要望>

・大手路線業者については、平均 熱量・CO2/トンキロの提示をお願いしたい。

<その他>

・データ提供時期の前倒し

・特に車両について、燃費データのカバー率向上(改善効果の確実なフォロー)

・燃費データの時系列的な把握化(改善の見える化)

・輸送事業者から提供されるデータの正確性については論議が多いが、どのような方法で提供されても、本当に正確な数値の把握は不可能であると考える。ある程度のレベルでの割り切りが必要ではないか。

(3)その他

<モーダルシフトに関して>

・モーダルシフト促進に向けさらに利用しやすいサービス・インフラが必要。

・モーダルシフトに挑戦したいが、下記の課題が大きくて、今後の進展が難しくなっている。

- 既に高いレベルでのモーダルシフトを行っている
- 鉄道コンテナの枠が足りない&前後のトラック輸送を含めるとコストが大幅に上昇する
- 風水害、事故等による輸送の停止影響が大きい
- 海上コンテナ、海上輸送トレーラーの航路が少ない

<算定に関して>

・同じ輸送実績を対象にして、燃費法と改良トンキロ法で算定してみると、燃費法の方が、CO2排出量が少ない結果になった。今後、運送会社から提供されるデータの範囲や精度が上がった場合に、改良トンキロ法から燃費法に転換して、整合性が取れるだろうか？

・社会的なインフラの整備(物流事業者で荷主ごとのエネルギー使用量が簡単にわかるシステム等)が進んでおらず、概略的なデータとなってしまう。

・当社が所属する業界団体では、平成18年度実績については、同業他社で行っている共配における企業毎の按分は行わないこととした。この按分が当面の課題であるが、業界団体としての統一見解に従うこととしている。

・将来、天然ガス車、ハイブリッド車等の普及に伴う、燃費を追加してほしい。

<消費者、着荷主に関わる事項>

・消費者の鮮度要求によりこまめな配送(補充分だけの小ロット配送)を強いられている

・一般市民、着荷主への情報が足りない、啓発による輸送への理解・配慮をお願いしたい。

・配送業務における環境問題対応について着荷主側からの要請が予想されるため、今後対応が必要になると思われる。

・包装材の不良も不良品扱いとなるため、過剰な包装(=輸送の非効率が発生)をしている

<行政に対して>

・省エネを推進した荷主・輸送事業者への表彰制度、補助金、税制優遇、コンテナヤード周辺等の渋滞地域の通行優遇、高速道路等の通行料割引等を配慮願いたい。

・着荷主、荷主、物流事業者が三位一体となり、省エネ対策を推進する枠組みを行政は設定する必要がある。

・渋滞緩和、アイドリングストップ出来るインフラ整備を加速してほしい。

・省エネ目標1%は、各社事業に見合ったもの、過去の省エネ実績に配慮願いたい。

・「貨物の輸送量届出書」は4月末が提出期限だったが、1年間の実績を1ヶ月で集計するのは困難である。せめて、5月末にして頂きたかった。

・環境報告書ガイドラインへの物流省エネの具体的記載挿入をお願いしたい。

<その他>

・物流子会社として、親会社へ商品の組み合わせなどの提案をしていくこと。

・原料購買の関係で工場が消費地から離れ、遠距離輸送をしなければならないケースが増えている

2)輸送事業者

(1-1)自社の省エネ活動に関する事項

<エコドライブに関わる事項>

・乗務員間でのエコドライブに取り組みに関する意識の差があり、燃費についても、大きな格差が出てきている現状である。

・エコドライブの推進について、各ドライバーで取り組み意識にバラツキがある

<手詰まり感>

・従来より省エネ活動に取り組んできたため、数年は一定の削減ができたとしても、長期的なエネルギー削減となると、現時点では見通しが立たない。(自動車などハード面の技術革新に頼らざるを得ない可能性がある)

・燃費改善は2年前より実施しているが、将来的には限界がくるのではないかと感じる

<データ把握>

・宅配便事業においては、複数顧客の荷物を一度に扱うことから、荷物毎の輸送距離・使用エネルギー量を正確に把握することは極めて困難である。

・区域・引越貨物について、データ取得方法が確立されていない。

・コンテナ貨物について、オフルール部分も含めデータ取得方法が確立されていない。

・航空貨物について、データ取得方法が確立されていない。

<ハード系>

・事業用貨物自動車の購入(代替時)にハード面の省燃費車両の早急な開発をディーラーに求めたい。

<社内体制・教育>

・省エネ活動がなかなか全体的に活発な活動とはなりにくいの現状
・社員の意識向上につながる良い施策を勉強したいと思っている。

<船舶関係>

・本船の減速運航(経済運航)にも限界があるため、船体改造が必要になるが費用を要するため、容易ではない
・寄港地集約を計画しても荷主都合などにより実施が難しい

<その他>

・定期的な車両代替(新車、低燃費車)により効果は見られているが、さらなる効果、継続的な向上を図る方策を検討中(エコドライブ、エコタイヤの導入は実施済み)

(1-2)定期報告書、計画書の策定に関して

・2003年度より、エコドライブに取り組み、大幅に改善したため、今後、年1%の改善が、出来るのか心配である。
・輸送実績8割以上把握を前提にしているため、管理精度向上による成果の悪化が懸念される。
・担当運輸局よりCNG導入を推奨されているが、換算係数の高い事や、燃費向上があまり期待できない上に給油のための空車走行も増えるため、原油換算使用量は増加方向にある。
・中期計画は、目標とはいえ効果測定方法が難しいものも多く、記載できないものもある。
・荷主自身の対策に先行するため、事業計画との運動性は取れない。
・低公害車の数(CNG車・電気フォークリフト)を前倒しで進める様、経営層に意見具進を実施しています。
・デジタコのデータを社内システムと連動させる仕組みの構築を検討(日々のデータを入力する業務が緩和できれば省人化につながる)
・運航船舶が多いため、データ集計に時間を要する
・当社は特定輸送事業者には該当しない為、定期報告書、計画書は作成していない

(1-3)子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項

<エコドライブ推奨等>

・エコドライブ指導会等を開催し、協力会社への参加を求めているが、なかなか理解を得られない。
・子会社へはエコドライブを推奨中

<支援時の課題>

・協力会社への指導の際に下請法が大きく進まないのが現実(役務の供用)
・グループ会社であれば、同等レベルの取り組みが可能であるが、協力会社への強制力は無いため、前向きに取り組んでもらえるよう支援するしか手立てがない。

<データ把握等について>

・エコドライブなどの施策協力について前向きではあるが、数値データによる管理は難しい。
・燃費の計算すら出来ない運送業者が多数存在する。定期的な会議を開いて必要性を説くとともに、燃費に対するデータ収集から指導している。
・荷主へ燃料使用量に関するデータを提供する場合、委託先の子会社、協力会社からデータを提供してもらわなければならないが、各社の管理レベルがまちまちであるためデータの精度にバラツキがある。

(2-1)荷主からのデータ提供要請について

<作業負担>

・荷主毎に少しずつ要望が異なる。お客さまである荷主の発言力は強く、できるだけ要望に応えられるように対応しているが、対応にかなりの労力を必要とする場合がある。

・荷主にトンキロデータを提供するにあたって物流会社として困っていること。
①モーダル(トラック、鉄道、船舶等)別のデータが求められるが、現システムでの把握が難しい。
②利用運送業者である当社は実車両を持っていないため、改良トンキロ法でデータ算出をしているが、実際の輸送距離の把握が難しい。
③混載便の場合、荷主別のデータに分ける必要がありその区分が難しい。
④協力会社に、より詳細なデータ提供を求めても限界がある。

・輸送事業者からのデータ提供は義務ではないものの、いまやサービスの一部となりつつあり、早期の提出への対応と作業負担増に苦慮している。

・輸送事業者がデータの集約義務を負い荷主に提示する必要がある場合には、輸送事業者にとっては事務工数が増加している。

・荷主企業(特定荷主に限らず)によりデータ収集基準が異なる上に、利用目的の不明瞭な内容を付加価値データとして求められ、対応作業が膨大煩雑である。

・報告期日が荷主により定められており、社内標準ルーチンに適応しない場合もあるため、負担が高い。

・目標値を設定され、目標を達成したデータを要求される。

<現状課題なし>

・データ提供を求められている荷主は複数あり、提供データ内容は荷主によって異なる。
現在の所、取得が困難なデータは要求されていない。

- ① 荷主A: データ化されていない輸送(横持ち、資材等の輸送)の距離、車種、重量について報告
- ② 荷主B: メインとなる輸送についてのみ報告する。幹線輸送は燃費法、地場配送は改良トンキ口法。メイン以外の輸送(横持ち、返品引取り等)はデータ取得が困難なことから、報告対象外となっている。

・一部荷主様からは、日々の運行データを定期報告しているが、ほとんどの荷主は自身のデータで処理されている模様

・荷主が燃費法を導入しているので、一部の輸送を除いて、データ提供要請はない。

・荷主自らが主体的にデータを持って輸送オーダーしている場合には、スムーズに情報交換が行われている。

<その他>

・過去のデータが年度単位で欲しい→対応している

・車型毎の平均燃費だけ要求される荷主様もあった

・荷主ごとに使用燃料を按分するのが難しい

2-2) 荷主の省エネ活動、定期報告書、計画書策定に関して

<データ集計等に関する協力要請>

・荷主は輸送事業者に頼る傾向が強く、報告書作成への協力を強いられる場合がある。

・荷主が行うべき、データ集計まで依頼されることがある。

<省エネ活動への要請>

・荷主より、資本関係のない協力業者の環境活動にまで、要求が挙がってくる。

・荷主から非常に厳しい目標数値を指示されている。困難で達成が非常に難しい。

・荷主だけでは省エネへの取り組みが実績にどのように反映されているのかがわかりづらいため、各種要因分析に協力する時間が増えた。

<その他>

・9月前に案内を行ったが、計画についての共同性や協力要請はない。

(3) その他

・基本的に多くの業務が荷主要件を如何に満たすかであって、部分最適になりがちである。

そのため、混載業における全体最適や自社最適は、荷主施策が後発であることも含めて難しい。

・省エネ活動の方向性は輸送コスト削減を主題とする荷主にとっての課題と対立することもある。(例えばモーダルシフトにより結果として総輸送コストが増加してしまうこともありうるなど。)従って荷主と輸送業者とのパートナーシップによる省エネ活動が実効を上げるためには、コストの負担者である荷主の推進への強力な意志が欠かせない。

○ 経済産業省 国土交通省 告示第四号

エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和五十四年法律第四十九号）第五十九条第一項の規定に基づき、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準を次のように定め、平成十八年四月一日から適用する。

平成十八年三月二十九日

経済産業大臣 川崎 俊博

国土交通大臣 北側 一雄

貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準

I エネルギーの使用の合理化の基準

荷主は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、次に掲げる諸基準を遵守することを通じ、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送（以下「貨物の輸送」という。）に係るエネルギーの使用の合理化の適切かつ有効な実施を図るものとする。

1 取組方針の作成とその効果等の把握

(1) 取組の枠組み

- ① 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の取組方針を定める。
- ② 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等をより正確に把握する。また、エネルギーの使用の実態等の把握方法について定期的な確認を行い、エネルギーの使用の実態等のより適正な把握に努める。

(2) 取組体制の整備

- ① 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、責任者を設置する。
- ② 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、社内研修を行うための体制を整備する。

2 エネルギーの使用の合理化に資する輸送方法の選択

(1) モーダルシフト

貨物の適性を踏まえ、鉄道及び船舶の活用を推進することにより、輸送量当たりの貨物の輸送に係るエネルギーの使用量を削減する。

(2) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（荷主に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。）の効果的な活用を図る。

3 輸送効率向上のための措置

(1) 積載率の向上

- ① 特に貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物輸送事業者に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注し、又は混載便を利用する。
- ② 貨物輸送事業者に対し、輸送量に応じた適正車種を選択するよう発注する。

(2) 貨物の輸送距離の短縮

- ① 貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分ける。また、ルートごとの標準的な貨物の輸送手段を定める等により、貨物輸送事業者に対し、貨物の輸送距離の全体を短縮するよう発注する。
- ② 車両の大型化及びトレーラー化並びに船舶の大型化その他の手段により、貨物輸送事業者に対し、便数を削減するよう発注する。

(3) 自営転換の推進

自営転換（自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送の転換を図ることをいう。）を推進する。

(4) 燃費の向上

出庫時間の調整等により道路混雑時の貨物の輸送を見直し、貨物の輸送の円滑化を図る。

4 貨物輸送事業者及び着荷主との連携

- ① 着荷主と調整し、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、計画性及び必然性のない多頻度少量輸送及びジャスト・イン・タイム（曜日及び時間指定）の貨物の輸送の見直しを行う。
- ② 貨物の輸送時間及び貨物の輸送の発注時間の決定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避するよう計画的な貨物の輸送を行う。

5 製造業における環境に配慮した製品開発の実施

- ① 商品及びその荷姿の標準化により積み合わせ輸送の容易化を図る。
- ② 輸送効率を考慮し、製品及びその包装資材の軽量化又は小型化を図る。

II エネルギーの使用の合理化の目標及び計画的に取り組むべき措置

荷主は、上記 I に掲げる諸基準を遵守するとともに、貨物の輸送の実態等も勘案しつつ、エネルギー消費原単位（貨物の輸送に係るエネルギーの使用量を、貨物輸送事業者に輸送させる貨物の輸送量（これに相当する金額を含む。）その他の貨物の輸送に係るエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値で除して得た値をいう。以下同じ。）を、荷主ごとに中長期的にみて年平均 1 パーセント以上低減させることを目標として、技術的かつ経済的に可能な範囲内で諸目標及び措置の実現に努めるものとする。

また、荷主は、将来に向けて、これらの措置を最大限より効果的に講じることを目指して、中長期的視点に立った計画的な取組に努めなければならない。

1 取組方針の作成及びその効果等の把握

(1) 目標の設定

- ① 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を進める上での中長期的な目標として妥当なエネルギー消費原単位の考え方等を検討し、既に実施している対策を踏まえた目標を設定する。
- ② 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等を踏まえて目標や方針を再検討し、さらに効果的な取組を行う。

(2) 環境管理システムの導入

ISO 14001 で求められるような環境管理システム（取組マニュアルの整備を含む。）を導入する。

2 関連インフラの整備

(1) 物流拠点等の整備

- ① 物流施設及び物流拠点について、機械化及び自動化並びに施設間の適正配置及び集約化並びに荷受け並びに仕分け等の業務の効率化に配慮しつつ、それらを整備する。
- ② 交通流の円滑化のために、路上駐停車を防止するとともに、事業者、地方公共団体等と協力して、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路を整備する。

(2) 標準化及び情報化の推進

- ① 国内物流 EDI（電子データ交換）標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、RFID（無線自動識別）、ネットワーク技術等を利用し、検品、荷役、保管等の簡略化を図る。
- ② 一貫パレチゼーション（パレットの規格を統一し、パレットに積み付けた貨物の荷姿を崩すことなく、発送から到着の荷卸しまで一貫して移動を完結させることをいう。）を中心としたユニットロードシステム化（貨物がある単位にまとめた上で、できるだけその単位を崩さず輸送することをいう。）等を推進し、荷役の簡略化を図る。
- ③ 帰り荷の確保に資する求貨求車システムを活用する。
- ④ VICS（道路交通情報通信システム）等のシステムを活用しつつ、積載効率の向上、効率的な輸送ルートを選択等に資するシステムを開発及び導入する。

3 貨物輸送事業者及び着荷主等との連携

(1) 連携体制の構築

- ① 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する措置について、荷主及び貨物輸送事

業者その他の関係者の連携を深めるための定例的な懇談会の設置、貨物の輸送の効率化のための検討会の設置、貨物の輸送に関する情報交換の実施等により、関係者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会（グリーン物流パートナーシップ会議も含む。）が設けられた場合には積極的に参画する。

② 事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。

(2) 商取引の適正化

① 返品に関わる条件（返品に係る貨物の輸送費等をいう。）の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。

② 貨物の輸送効率を向上させるため、着荷主に対し発注の計画化及び平準化を要請する。

(3) 貨物の輸送効率の向上に向けた協力

① 貨物輸送事業者と調整し、輸送量のピーク期間を移動させてその平準化を図ることにより、貨物の輸送効率を向上させる。

② 貨物輸送事業者の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブ（無用なアイドリングをしないこと（アイドリングストップ）、無用な空ぶかしをしないこと、急発進及び急加速をしないこと、交通の状況に応じた安全な定速走行に努めること、早めに一段上のギアにシフトアップすること、予知運転により停止及び発進回数を抑制すること、減速時にはエンブレキを活用すること、確実な車両の点検及び整備を実施すること並びに過度のエアコンの使用を抑制することを通じて、環境に配慮した自動車の運転を行うことをいう。）を推進する。

③ 貨物輸送事業者によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両等の整備及び点検（車両におけるエアクリナーの清掃及び交換並びにエンジンオイルの適正な選択及び交換並びにタイヤ空気圧の適正化並びに船舶における船底清掃等をいう。）の徹底を要請する。

④ エコドライブ支援機器（デジタルタコグラフ等をいう。）の導入に協力する。

⑤ 低燃費車、クリーンエネルギー自動車等の導入に協力する。

⑥ 他の荷主との共同輸配送を実施する。

⑦ 納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注する等により、貨物輸送事業者の帰り荷の確保に協力する。

(4) 貨物輸送事業者の活用における配慮

環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001、グリーン経営認証の取得した貨物輸送事業者をいう。）を選定する。

4 製造業における環境に配慮した製品開発及び生産体制整備

(1) 製品開発

製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の貨物の輸送をあらかじめ考慮した製品開発を行う。

(2) 生産体制

① 貨物の輸送に併せて出庫時間を調整できる生産体制を構築する。

② 生産工程における障害、遅延、調整、変更等計画どおりの出庫を阻害する要因についてより早く正確な情報を貨物輸送事業者へ提供し、貨物輸送事業者がそれに対応できるようにするとともに、当該阻害要因の排除、それが発生した場合の影響の低減措置等を講じる。

③ 工場に近い場所から部品等を調達し、貨物の輸送距離を削減する。

5 その他エネルギーの使用の合理化に関する事項

(1) 着荷主としての取組推進

① 調達する貨物を自らの貨物として取り扱う場合には、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等を把握する。

② 荷主に協力し、計画性及び必然性のない多頻度少量輸送及びジャスト・イン・タイムの貨物の輸送の見直しを行う。

(2) 国際的な貨物の輸送における取組の推進

国内から海外へ若しくは海外から国内へ又は海外での貨物の輸送に関し、貨物の輸送に係る

エネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等を把握する。

※受理年月日	
※処理年月日	

定期報告書

関東経済産業局長 殿 （1部）

平成21年6月30日

住所 ○○県○○市○○町○○番地
株式会社 ○○工業

氏名 代表取締役社長 経済 太郎 印

エネルギーの使用の合理化に関する法律第63条第1項の規定に基づき、次のとおり報告します。

特定荷主指定番号									
特定排出者番号									
事業者名	株式会社 ○○工業								
荷主の主たる 事務所の所在地	〒○○○-○○○ ○○県○○市○○町○○番地 電話（○○○-○○○-○○○） FAX（○○○-○○○-○○○）								
主要事業	○○の製造								
作成担当者名	△△△△								

省エネ責任者等の氏名

第1表 エネルギー使用量等

識別	区分		算定方法		エネルギー使用量 熱量 GJ
				前年度からの 変更	
1	自家輸送	貨物自動車()	燃料法	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>	104,838
2	委託輸送	貨物自動車(貸切便)	燃費法	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>	137,902
3		貨物自動車(混載便)	トンキロ法	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>	17,839
4		船舶()	燃費法	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>	263,537
5		鉄道()	トンキロ法	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>	1,267
合計 GJ					525,383
原油換算 kl					② 13,555
対前年度比 (%)					99.8

補足 エネルギー使用量の算定方法に関して

- ・貨物のうち容積のみがわかっているもの(〇〇、△△など)については、1m³あたり280kgで重量に換算して求めた。また、貸切便の一部で貨物重量が不明な場合には、トラックの最大積載量を貨物重量とみなして算定した。
- ・貨物の輸送距離は、工場所在地と出荷先の県庁所在地のみなし距離(最短経路の道のりを計算した距離)を利用した。廃棄物については工場別に最も代表的な最終処分場までのみなし距離とした。
- ・混載便の配送部分については、出発時の重量で最遠地まで輸送したとみなして輸送トンキロを算定した。
- ・内航船舶の燃費データを船会社から入手可能となったため、今年度は燃費法に変更した。

重量、距離の算定方法、算定対象範囲に関する補足、例外的事項(拡大推計を含む)、前年度からの算定方法の変更事項・理由等を記載

付表 1 燃料法によるエネルギー使用量等の算定

識別	区分		エネルギー使用量		
			数値	熱量 GJ	
1	自家輸送	貨物自動車 ()	揮発油	3,030 kl	104,838
			軽油	kl	
			()		
		その他 ()	()		
			()		
			()		
委託輸送	貨物自動車 ()	揮発油	kl		
		軽油	kl		
		()			
		()			
	船舶 ()	A 重油	kl		
		B・C 重油	kl		
		()			
	鉄道 ()	軽油	kl		
		電力	千 kWh		
	航空機 ()	ジェット燃料油	kl		
揮発油		kl			
合計				104,838	

トラック以外の自動車も含む

補足 燃料法によるエネルギー使用量の算定に関して

・識別 1 の燃料使用量については、帰り荷に対する取組効果を反映するため、自社保有車両について空車走行分も含めて全体を把握した。

付表 2 燃費法によるエネルギー使用量等の算定

識別	区分		輸送距離 (km)	エネルギー使用量		参考) 平均燃費
				数値	熱量 GJ	
	自家輸送	貨物自動車 ()	揮発油		kl	km/l
			軽油		kl	km/l
		()	()			
		()	()			
		その他 ()	()			
2	貨物自動車 (貸切便)	揮発油			kl	km/l
		軽油	15,900,000	3,610kl	137,902	4.40km/l
		()	()			
		()	()			
4	船舶 ()	A 重油	528,000	3,050 kl	119,255	173 km/kl
		B・C 重油	528,000	3,460 kl	144,282	153 km/kl
		()	()			
	鉄道 ()	軽油			kl	km/l
		電力			千 kWh	km/千 kWh
	航空機 ()	ジェット燃料油			kl	km/kl
		揮発油			kl	km/kl
合計					401,439	

補足 燃費法によるエネルギー使用量の算定に関して

- ・識別 2 の輸送距離は距離計算ソフトにより求めた二地点間の推計距離によった。
- ・識別 2 の燃費は原則実測によるが、一部入手できなかった物流事業者分は入手できた物流事業者の燃費を適用した。詳細は別紙参照。
- ・識別 4 の船舶は同一船舶で A 重油、B・C 重油ともに利用するため輸送距離は同じ距離を記入した。
- ・識別 4 の船舶は時間当たり燃料消費率(L/h)をもとに燃料使用量を計算した。

付表3 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定

識別	区分		輸送量 (千トンキロ)	エネルギー使用量		参考) 平均 積載率	参考) エネルギー消費 原単位 (kl/トンキロ)		
	燃料	最大積載量(kg)		数値	熱量 GJ				
3	自家輸送	貨物自動車 ()	揮発油	軽貨物自動車		kl	%		
				~1,999		kl	%		
				2,000 以上		kl	%		
		貨物自動車 ()	軽油	~999					
				1,000~1,999					
				2,000~3,999					
				4,000~5,999					
				6,000~7,999					
				8,000~9,999					
				10,000~11,999					
				12,000 以上					
		その他 ()	()						
			()						
		3	委託輸送	貨物自動車 (混載便)	揮発油	軽貨物自動車		kl	%
~1,999						kl	%		
2,000 以上						kl	%		
貨物自動車 (混載便)	軽油			~999					
				1,000~1,999					
				2,000~3,999					
				4,000~5,999	1,530	124 kl	4,737	65%	0.0000799
				6,000~7,999		kl		%	
				8,000~9,999		kl		%	
				10,000~11,999	7,600	343 kl	13,103	71%	0.0000445
				12,000 以上		kl		%	
船舶	()								
	()								
5	鉄道			()	2,580		1,267		0.0000127
	航空機	()							
合計				11,710		19,106			

トラックは改良トンキロ法の係数(燃種別最大積載量別積載率別輸送トンキロ当たりエネルギー消費原単位)、他の輸送モードは従来トンキロ法の係数(輸送トンキロ当たりエネルギー消費原単位)を適用

トラック以外の自動車も含む

補足 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定に関して

・識別 3 の積載率は最大積載量区分ごとに容積積載率から 1m^3 あたり 280kg で換算して把握。

・識別 3 の最大積載量は利用しているトラックの代表的な最大積載量と発注毎の貨物のロットサイズより推定。

・エネルギー消費原単位は原油換算 kl 換算して求めた。

第2表 エネルギー使用量と密接な関係を持つ値

	平成20年度	対前年度比 (%)
エネルギー使用量と密接な関係を持つ値 (輸送量 (百万トンキロ))	① 558	100.5

第3表 エネルギーの使用に係る原単位

	平成20年度	対前年度比 (%)
原単位= $\frac{\text{エネルギーの使用量(原油換算 kl)}\text{②}}{\text{エネルギーの使用量と密接な関係をもつ値}\text{①}}$	24.29 (5.353)	99.6

第4表 複数の種類の値を用いてエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値を算定した場合の算定手法、エネルギーの使用に係る原単位の算定方法を変更した場合の理由

<p>昨年度はエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値を輸送重量(千トン)としていたが、以下の理由により輸送量(百万トンキロ)に変更した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・顧客の納入先が移転し遠距離となった影響を考慮するため ・内航海運のエネルギー使用量を燃費法で算定することに変更したため、トンキロ当たりのエネルギー使用量に省エネ取組を反映できるようになった。 				
<p>原単位対前年度比の計算式</p>				
		平成19年度	平成20年度	対前年度比(%)
エネルギー使用量(原油換算 kl)		13,582	13,555	99.8
分母	(旧) 輸送重量 (千トン)	2,527	2,532	100.2
	(新) 輸送量 (百万トンキロ)	555	558	100.5
原単位	(旧)	5.375	5.353	99.6
	(新)	24.47	24.29	99.3

原単位の算定方法の変更理由については、エネルギー使用量の算定方法に関する変更理由は既述のため、ここでは原単位の算定方法(エネルギー使用量と密接な関係を持つ値)の変更理由のみ記述

第 5 表 過去 5 年度間のエネルギーの使用に係る原単位の変化状況

	年度	年度	年度	平成 19 年度	平成 20 年度	5 年度間 平均原単位変化
エネルギーの使用に 係る原単位				5.375	(5.353) 24.29	99.6%
前年度比 (%)		㉠	㉡	㉢	㉣ 99.6	

第 6 表 過去 5 年度間のエネルギーの使用に係る原単位が年平均 1%以上改善できなかった場合 (イ) 又はエネルギーの使用に係る原単位が前年度に比べ改善できなかった場合 (ロ) の理由

(イ) の理由
・今年度に内航船舶のエネルギー使用量の算定をトンキロ法から燃費法に変更した結果、内航船舶によるエネルギー使用量の算定結果が〇%程度大きくなった。
(ロ) の理由
(イ)と同じ

第7表 エネルギーの使用の合理化に関する判断の基準の遵守状況

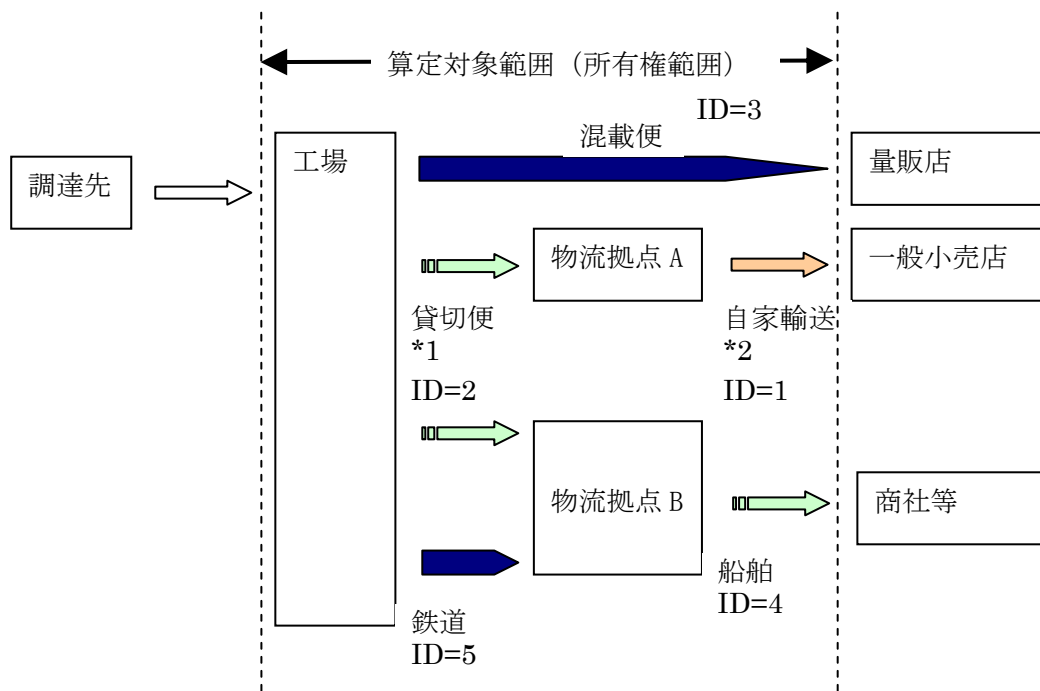
対象項目				
取組方針の作成とその効果等の把握	取組方針の策定 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	エネルギー使用実態等のより正確な把握 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認 <input type="checkbox"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	責任者の設置 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず
	社内研修体制の整備 <input type="checkbox"/> 実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	/	/	/
輸送方法の選択	鉄道及び船舶の活用の推進 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	高度な貨物の輸送に係るサービスの活用 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #ffff00;"> 「該当なし」は、検討したが合理化に資するものでないと判断して実施を見送った場合等に選択 </div>	
輸送効率向上のための措置	積み合わせ輸送・混載便の利用 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	適正車種の選択 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず		輸送ルート・輸送手段の工夫 <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず
	輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	道路混雑時の貨物の輸送の見直し <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず		
貨物輸送事業者及び着荷主との連携	貨物の輸送頻度等の見直し <input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	計画的な貨物の輸送の実施 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず		

環境に配慮した 製品開発 (製造業)	商品や荷姿の標準 化 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	製品や包装資材の 軽量化、小型化 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし 実施せず		
--------------------------	---	--	--	--


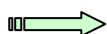

第8表 その他エネルギーの使用の合理化に関し実施した措置

措 置 の 概 要
・配送用の自家用トラックに 3t ハイブリッド車を〇〇台導入した。これにより、エネルギー使用量が〇〇GJ 減少した。
・小口配送のために利用していた自家用トラック(2t 車〇台、4t 車〇台)での輸送を営業用トラックによる積み合わせ輸送に変更した。
・〇〇-〇〇間の幹線輸送のうち輸送量の約半数をトラック輸送から鉄道輸送に変更した。
・着荷主(〇〇株式会社)の協力により納入回数を従来の 1 日 3 回から 2 回に集約し、輸送効率を向上させた結果、エネルギー使用量が〇〇GJ 減少した。

●別紙 算定範囲図の例



算定範囲図

-  燃料法
-  燃費法
-  トンキロ法

*1 ○○、△△への輸送には混載便を利用。
月間トンキロで按分

*2 繁忙期に一部備車あり。

II 循環型社会形成のための数値目標に関する進捗状況

1. 物質フロー指標に関する目標

(表1 物質フロー指標に関する目標)

目標年次：平成22年度

指 標	資源生産性	循環利用率	最終処分量
目 標	約39万円/ト	約14%	約28百万ト

(1) 現 状

- 資源生産性は、16年度で約33.6万円/ト（12年度約28.1万円/ト）であり、12年度と比べ約19.6%上昇しました。
- 循環利用率は16年度約12.7%（12年度約10.0%）であり、12年度と比べ約2.7ポイント上昇しました。
- 最終処分量は16年度約35百万ト（12年度約57百万ト）であり、12年度と比べ約38.6%減少しました。

・資源生産性（＝GDP/天然資源等投入量）

天然資源等投入量とは国産・輸入天然資源及び輸入製品の合計量を指し、一定量当たりの天然資源等投入量から生じる実質国内総生産（実質GDP）を算出することによって、産業や人々の生活がいかに物を有効に使っているか（より少ない資源でどれだけ大きな豊かさを生み出しているか）を総合的に表す指標です。

・循環利用率（＝循環利用量/（循環利用量＋天然資源等投入量））

社会に投入される資源（天然資源等投入量）のうち、どれだけ循環利用（再利用・再生利用）された資源が投入されているかを表す指標です。

・最終処分量

廃棄物の埋め立て量です。廃棄物の最終処分場のひっ迫という喫緊の課題にも直結した指標です。

(表2 資源生産性・循環利用率・最終処分量の推移)

		2年度	12年度	14年度	15年度	16年度	2年度比	12年度比
資源生産性	万円/ト	21.4	28.1	28.9	31.6	33.6	+57.0%	+19.6%
	%	7.4	10.0	10.2	11.3	12.7	+5.3 ポイント	+2.7 ポイント
最終処分量	一廃 (百万ト)	20	12	10	10	9	▲55.0%	▲25.0%
	産廃 (百万ト)	89	45	40	30	26	▲70.8%	▲42.2%
	合計 (百万ト)	109	57	50	40	35	▲67.9%	▲38.6%

図 2 循環利用率の推移

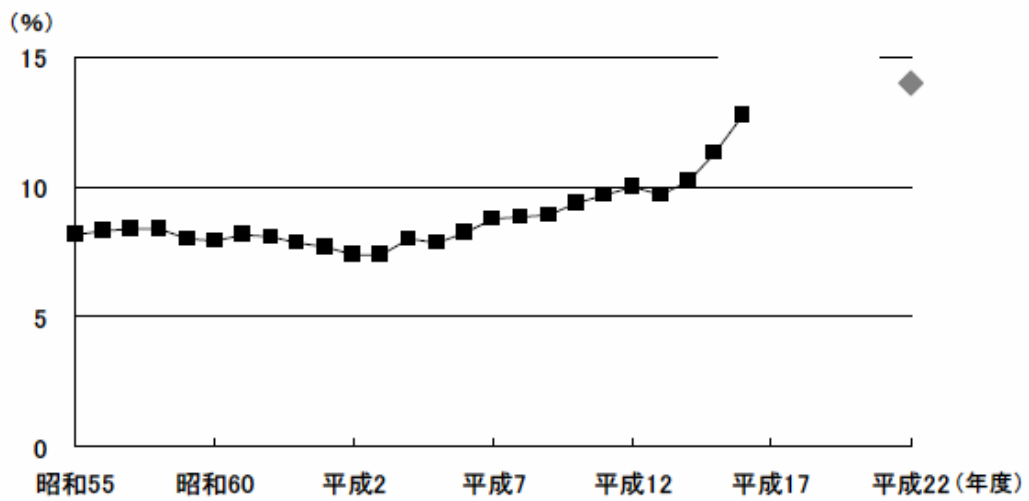
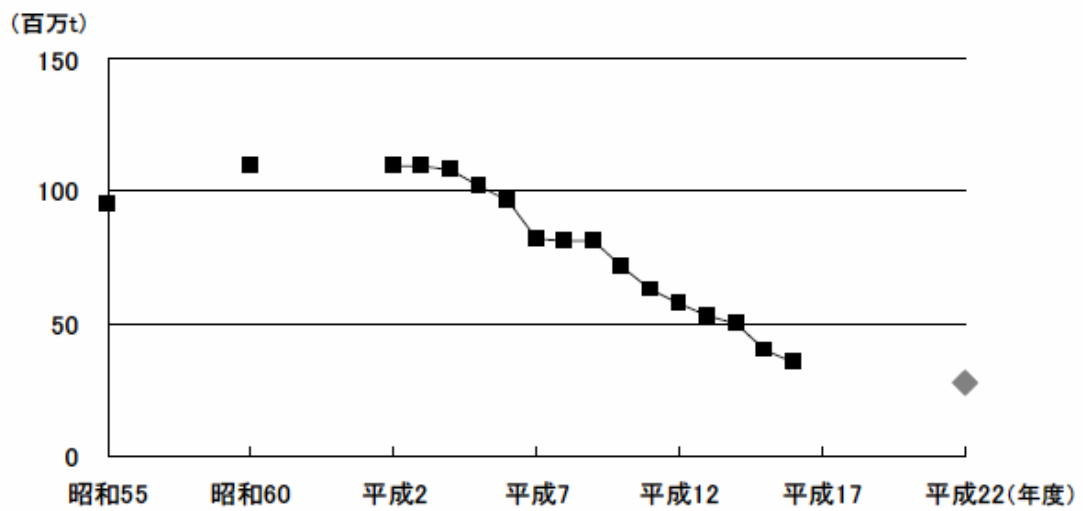


図 3 最終処分量の推移



出典：環境省 循環型社会形成推進基本計画の進捗状況の第3回点検結果について（2007年3月）

【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:48社(回答率:50.0%)・1大学・1団体 計58名 (回答率:27.8%)
(研究会、委員会 登録メンバーでの回答率 42.0%)

<研究会・委員会登録状況(2008年11月20日時点)>

	回答者数
グリーン物流研究会	31
CO2削減推進委員会	23
グリーンSC推進委員会	12
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	1	2.8%
	1~3回	18	50.0%
	4~6回	7	19.4%
	7回以上	10	27.8%
	TOTAL	36	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	5	41.7%
	7回以上	7	58.3%
	TOTAL	12	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。	16 28%	8 26%	8 35%	2 17%
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 40%	13 42%	9 39%	6 50%
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。	14 24%	8 26%	5 22%	3 25%
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 8%
6 その他(具体的に:	1 2%	1 3%	0 0%	0 0%
TOTAL	58 100%	31 100%	23 100%	12 100%

(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を進めていることから、研究会、CO2と比べて、新しい情報が少ないと考えられる。

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	27%
2 どちらかと言えば合致している。	8	53%
3 あまり合致していない。	3	20%
4 全く合致していない。	0	0%
5 分からない。	0	0%
TOTAL	15	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	33%
2 どちらかと言えば有用である。	7	47%
3 あまり有用ではない。	3	20%
4 全く有用ではない。	0	0%
5 分からない。	0	0%
TOTAL	15	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。	21	36%	10	32%	9	39%	5	42%
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。	31	53%	17	55%	13	57%	7	58%
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		58	100%	31	100%	23	100%	12	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。	45	78%	24	77%	21	91%	10	83%
2	自社に直接的に関係する内容が少なく、有益ではない。	5	9%	2	6%	1	4%	2	17%
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	6%	0	0%	0	0%
TOTAL		58	100%	31	100%	23	100%	12	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。
●CO2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。	35	60%
3	どちらでもない。	18	31%
4	不満である。	0	0%
5	大変不満である	0	0%
TOTAL		58	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。

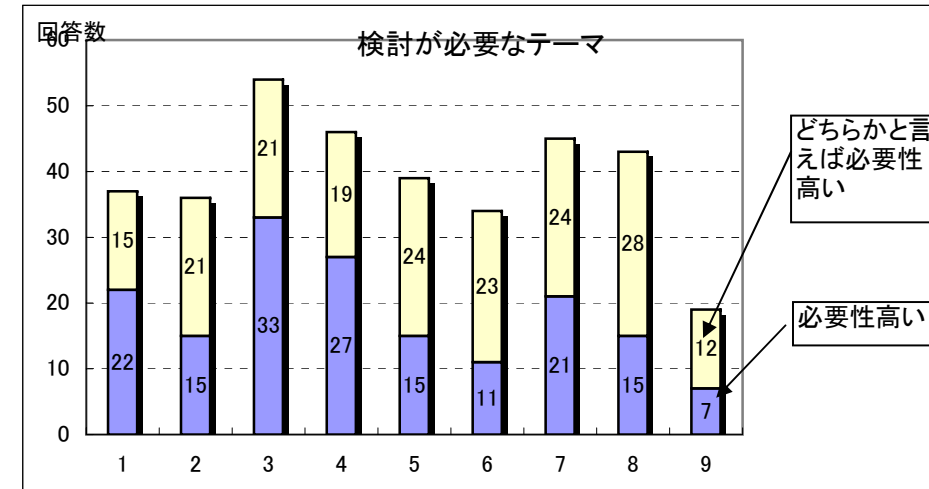
	1	2	3	4	5	未回答	TOTAL
	必要性が高い	比較的必要性がある	どちらとも言えない	あまり必要性はない	必要性はない		
1 取引条件の見直しによる環境負荷低減	22	15	16	3	1	1	58
2 効率的なリパースロジスティクス構築と返品削減	15	21	12	5	2	3	58
3 荷主、元請事業者、実運送事業者のパートナーシップによるCO2削減	33	21	2	1	0	1	58
4 CO2算定合理化の検討	27	19	7	2	0	3	58
5 包装・梱包材削減の推進	15	24	12	4	0	3	58
6 共同化推進に向けた検討 (標準化、プラットフォーム構築等)	11	23	18	4	0	2	58
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	11	1	0	1	58
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	4	0	2	58
9 表彰制度等の構築による環境負荷低減活動の推進	7	12	29	5	2	3	58
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。	24	41%
2 内容を見て検討したい。	30	52%
3 参加しない。	0	0%
4 分からない。	3	5%
5 その他(具体的に:	1	2%
TOTAL	58	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。

第2期ロジスティクス環境会議 第6回企画運営委員会 議事録

I. 日 時：2007年11月16日（金） 10：30～12：10

II. 場 所：東京・港区 （社）日本ロジスティクスシステム協会 会議室

III. 出席者：20名

IV. 内 容：

- 1) 研究会、委員会の2007年度活動内容について
 - (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）作成について
- 3) 第3期活動について

V. 開 会

事務局の高浜理事より開会が宣された後、杉山委員長の司会のもと、以下のとおり議事が進められた。

VI. 報 告

1) 第3回本会議について

事務局より、資料1に基づき、第3回本会議の日時及び会場についての説明がなされた。

2) CGLメンバー企業のCO₂排出量等の収集について

事務局より、資料2-1に基づき、CGLメンバー企業のCO₂排出量等の収集に係る経過について説明がなされた後、資料2-2に基づき、収集・分析結果の概要について説明がなされた。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

委 員：資料2-2の中で、運輸分野のCO₂排出量として254百万トンとの説明があったが、その中には自家用乗用車等も含まれていることから、それらを除いた物流分野としてのCO₂排出量を示したほうがよいと考える。

VII. 議 事

1) 研究会、委員会の2007年度活動内容について

(1) グリーン物流研究会

事務局より、資料3に基づき、グリーン物流研究会の活動方針、2007年度活動内容について説明が行われた後、同研究会の幹事である下村委員より、①メンバーの協力を得ながら活動を進めている、②第13回研究会については、可能であれば各委員会からの報告をお願いしたい旨の説明がなされ、了承された。

(2) CO₂削減推進委員会

事務局より、資料3に基づき、CO₂削減推進委員会の活動方針、2007年度活動内容について説明が行われた後、同委員会の副委員長である高松委員より、モーダルシフトWGにおける検討

の結果、鉄道輸送における課題が明確になりつつあり、それらに焦点を当てた提言を取りまとめた旨の説明がなされた。続いて、同委員会の委員長である増井副委員長より、省エネ法における算定や集計に係る課題に対する提言を取りまとめた旨の説明がなされ、以下の意見交換の後、了承された。

【主な意見】

委員：CGLメンバー企業96社に対して、定期報告書等の収集数が40社分という結果は、少ない印象を持つ。収集数を増やす方策を検討してはどうか。

事務局：CGLメンバーにおける特定荷主、特定輸送事業者数で見ると、51社中33社からご提供いただいていることから、ある程度は収集できていると考える。ただし、1社でも多くの企業にご協力いただきたいと考えており、11月29日に開催する「グリーン物流研究会/C O 2削減推進委員会との共催研究会」時に呼びかけを行いたい。

委員：行政において、定期報告書、計画書等の収集・分析はどのように実施されているのか教えていただきたい。

事務局：所管部局との意見交換の中では、どの部分まで公表すべきか検討中とのことであった。逆に、11月29日の共催研究会でパネリストとしてご登壇いただく予定なので、その際に、「このような形で集計してほしい」といった提案を行うことも一案だと考えている。

委員：定期報告書、計画書については、どのように記載すべきか悩んだ企業が多かったと考える。それらを提言に活かしていただきたい。

(3) グリーンサプライチェーン推進委員会

i) 取引条件分科会

事務局より、資料3に基づき、グリーンサプライチェーン推進委員会の活動方針、及び取引条件分科会の2007年度活動内容について説明が行われた後、同委員会の委員長である山本委員より、①加工食品をモデルとして、多頻度小口配送削減のための共同配送推進ガイドの検討を進めている、②具体的には、加工食品におけるメーカー→卸・小売間の物流で出てくる中継業者の集約化に焦点をあてた検討を行っている旨の説明がなされた。続いて、同委員会の副委員長である恒吉委員より、①実効性の高いプランを取りまとめている段階にある、②「取引条件」と「共同配送」との間にギャップを感じる委員もいるかもしれないが、共同化により解決できる取引条件上の課題は多い、③共同化した結果、残った課題について、今後焦点をあてて検討すべきと考えている旨の説明がなされ、以下の意見交換が行われた後、了承された。

【主な意見】

委員長：どのようなシミュレーションを実施しているのか教えていただきたい。

委員：あるメーカーのある地域における生の出荷データを基に、仮想シミュレーションを実施した。ただし、“仮想”といっても、そのエリアの着荷主はほぼ網羅していることに加え、中継業者数、全体の物量の総量も実態に近い値で捉えていることから、ほぼ現実に即したシミュレーションになっていると考える。

委員：日本電線工業会において、工事現場への納入時に共同配送を実施するとともに、その実績値をホームページで公開しているのので、ぜひご参照いただきたい。

ii) 源流管理分科会

事務局より、資料3に基づき、源流管理分科会の2007年度活動内容について説明が行われた後、同委員会の副委員長である菅田委員より、①広範な領域をカバーする項目の設定や企業の活動状況が把握できるような評価軸の設定を実施している、②参考情報等の記載により、皆様に使っただけのようなチェックリストを作成する旨の説明がなされ、了承された。

2) 環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）の作成について

事務局より、資料4-1に基づき、環境負荷低減活動推進の手引き（仮称）に関する第5回企画運営委員会承認事項の確認が行われた後、資料4-2、4-3、4-4、4-5、4-6に基づき、手引きの編集方針（案）、初回配布スケジュールの前倒し（案）、原稿（案）、タイトル（案）について説明が行われた。続いて、手引き検討WGの幹事である下村委員より、①配布の前倒しにより検討期間は短くなったものの、うまく整理できつつある、②資料4-5のP3、4の体系図について、過不足項目があればご教示いただきたい、③資料4-5のP13、14のチェックリストについては、活動領域の広さを示すために、暫定版であっても掲載したい旨の説明がなされ、以下の意見交換の後、手引き検討WGに一任することが了承された。

【主な意見】

<資料4-5について>

（物流分野におけるCO₂排出量等の値）

委員：「物流分野の現状とともに、物流に携わる全企業で努力して削減していかなければいけない」といったことが認識しやすい内容にすべきと考える。

委員：運輸分野として一くくりとされてしまうため分かりにくい印象があることから、物流に特化した内容にしてはどうかと考える。

（P3 体系図について）

副委員長：「排出量の削減」といった視点が強いが、例えば、燃料使用量等の「インプットの削減」といった視点も盛り込むことができればと考える。

委員：ご指摘の事項、及び循環型社会の実現という視点で考えると、「CO₂削減」を「省エネ・CO₂削減」に、「廃棄物削減」を「資源循環・廃棄物削減」としてはどうか。

（P2 環境問題とロジスティクス）

副委員長：NO_xやPMといった大気汚染についても紹介してはどうかと考える。

事務局：WGにおいても検討を行ったが、全体の流れを考えて、今回はCO₂と廃棄物に焦点を絞った。

委員：次年度は、我が国全体として温暖化対策に力点を置くことは明白な状況となっており、そのような動向等が分かるような内容にしてはどうかと考える。

委員：そのレベルまで至っていない企業が本手引きの主な対象になると考える。

事務局：P1の「手引きのねらい」の中で、「2008年は京都議定書の約束期間開始とともに、洞爺湖サミット開催といったことで、地球温暖化問題対応に向けて節目の年になる」といった紹介を行っている。

事務局：本ページの構成としては、環境問題全般を紹介した上で、温暖化にしばってという形で考えたい。

<新年賀詞交歓会における配布方法について>

委員：新年賀詞交歓会で配布することには賛成であるが、ただ配布するだけではなく、「手引きの内容」とともに「環境会議の活動」についてもぜひご紹介いただきたい。

事務局：新年賀詞交歓会の中の新春講演会の中で5分ほど説明する時間を設ける方向で検討している。また、新年賀詞交歓会前に実施している記者発表会でも紹介する予定である。

<第2版について>

委員：第2期CGLのアウトプットが完成した段階で、修正版を作成するのか教えていただきたい。

事務局：ご指摘のとおり、アウトプットの完成を受けて、第2版を作成する。

3) 第3期活動について

事務局より、資料5-1に基づき、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説

明がなされた。続いて、資料5-2に基づき、第2期の評価等に関するアンケート調査結果の説明がなされた後、資料5-3に基づき、アンケート結果の考察と第3期活動実施（案）について説明がなされ、以下の意見交換が行われた後、了承された。

【主な意見】

(人的ネットワークの形成に関して)

委員：第1期では、委員自らが調査を実施する等により、人的ネットワークの構築はできたものの、結果として膨大な作業負荷がかかったという反省があった。第2期は、事務局主導で活動を進めているため、委員への負荷は少なく、個人的には参加しやすいが、第1期のような形に戻すことも視野に入れているのか教えていただきたい。

委員：委員会については現状どおり事務局主導で実施したいと考えるが、研究会については少人数で活動を実施するのも一案だと考える。

(外部との係りについて)

委員：JILSの視点から、第2期についての評価や反省が必要だと考える。また、①環境会議の活動が外部に分かるようになってきているのか、②他団体との連携といった視点について、今後必要になると考える。

委員：人的ネットワークの重要性は否定しないが、内向きの印象を持つ。環境会議の外部に対しても、積極的に発信していくといった姿勢も合わせて必要だと考える。

(次回の検討に際して)

委員長：資料5-3の図のとおり、「現状から目指すべき姿にするためにどのようなことが必要になるか」といったことから次回の内容の検討ができるのではないかと考える。

委員：次回の検討の際に、事務局案をベースに議論をするのか、②委員から意見をいただく形とするのか教えていただきたい。

事務局：事務局案を提示する形とする。ただし、事務局案策定にあたり、個別にご意見をきくと思うので、その際にご協力いただきたい。

(その他)

委員：「参加費用」と「活動で得られた情報」といったことに関する評価も必要ではないかと個人的に考える。

IX. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、杉山委員長は閉会を宣した。

以上