

第3期ロジスティクス環境会議
第2回企画運営委員会

2008年11月20日(木)15:00～17:00
芝パークホテル 別館2F アイリス

次 第

1. 開 会
2. 報 告
 - 1) 第1回本会議報告
 - 2) 組織体制、及び参加企業について
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) 包装の適性化推進委員会
 - (3) グリーン物流推進のための取引条件検討委員会
 - 2) 調査関係の活動について
 - (1) グリーンロジスティクスチェックリスト調査
 - (2) 省エネ法実態調査
 - 3) 広報・普及活動について
 - 4) その他
 - (1) 鉄道へのモーダルシフト促進に関する意見・要望について
 - (2) スケジュールについて
4. 閉 会

【配布資料】

- | | | |
|-------|------------------------------|-----------------------------------|
| 資料1-1 | : 第3期ロジスティクス環境会議 | 第1回本会議報告 |
| 資料1-2 | : 第3期ロジスティクス環境会議 | 組織体制について |
| 資料1-3 | : 第3期ロジスティクス環境会議 | 名簿 |
| 資料2-1 | : 第3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、
活動計画(案)について |
| 資料2-2 | : 第3期ロジスティクス環境会議 | 調査関係の活動について(案) |
| 資料3 | : CGLにおける広報・普及活動に関する検討事項について | |
| 資料4-1 | : 「鉄道へのモーダルシフト」促進のための要望 | 活動結果の報告 |
| 資料4-2 | : 「鉄道へのモーダルシフト」促進のための要望 | (最終版) |
| 資料5 | : 第3期ロジスティクス環境会議 | 2008年度のスケジュール(案) |

*裏面に続く

- 参考資料1-1 : CGL活動のイメージ図
- 参考資料1-2 : 第1期からの活動の変遷と第3期の活動のイメージ (第1回本会議 資料2より抜粋)
- 参考資料1-3 : 「持続可能な社会」と第3期の方向性 (第1回本会議 資料2より抜粋)
- 参考資料2-1 : グリーン物流研究会 2008年度企画 (案)
- 参考資料2-2 : グリーンロジスティクスチェックリスト 集計結果 (案) 抜粋版 (11月17日時点)
- 参考資料2-3 : 【速報版】省エネ法実態調査 集計結果 (9月30日時点)
- 参考資料3-1 : グリーンロジスティクスの普及活動に係る第1回委員会での議事内容について
- 参考資料3-2 : 「グリーンロジスティクス週間/月間 (仮称)」の実施について (案)
(第1回企画運営委員会 資料3-4)
- 参考資料4 : 2007年度温室効果ガス排出量 (速報値) (環境省ホームページより)
- 参考資料5 : 第1回企画運営委員会 議事録

以上

第3期ロジスティクス環境会議
第1回本会議報告

(敬称略)

1. 日時

2008年7月31日(木) 14時～15時50分

2. 場所

東京・千代田区 ホテルニューオータニ 本館地下1F 麗の間

3. 出席者

議長：三村 明夫 社団法人日本ロジスティクスシステム協会 会長
(新日本製鐵株 代表取締役会長)

副議長：岡部 正彦 社団法人日本ロジスティクスシステム協会 副会長
(日本通運株 代表取締役会長)

企画運営委員： 14名

企業メンバー： 69名

特別メンバー： 5名

団体メンバー： 3名

オブザーバー： 16名

計 77社・4大学・4省庁・3団体 107名

4. プレス

26名

以上

第3期ロジスティクス環境会議 組織体制について

1. これまでの経過

第3期ロジスティクス環境会議の組織体制については、第1回本会議において、①包装の適性化推進委員会の副委員長、グリーン物流推進のための取引条件検討委員会の副委員長を除き、承認いただくとともに、②上記2委員会の副委員長については、各委員会の第1回委員会で審議・決定することとなった。今回、2委員会の副委員長が下記のとおり決定したので、報告する。

2. 組織体制（該当委員会のみ抜粋、敬称略）

1) 包装の適正化推進委員会

委員長：増井 忠幸 武蔵工業大学 環境情報学部 学部長

副委員長：藤井 幸則 オリnpas(株) 品質環境推進部 技術サポートグループ 課長

副委員長：麦田 耕治 日本通運(株) 環境・社会貢献部 専任部長

2) グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

委員長：山本 明弘 (株)日通総合研究所 物流技術環境部長 兼 環境グループ担当部長

副委員長：大山 茂夫 第一貨物(株) CS・環境対策担当 部長

副委員長：梅津 芳文 (株)バンダイロジパル 環境推進室 マネージャー

副委員長：小島 賢次 リコーロジスティクス(株) 営業本部 審議役

以 上

第3期ロジスティクス環境会議 組織体制 (2008年11月20日時点)

議長: 三村 明夫 (新日本製鐵(株) 代表取締役会長)
副議長: 岡部 正彦 (日本通運(株) 代表取締役会長)
副議長: 鈴木 敏文 (株イトーヨーカ堂 代表取締役会長 CEO)

**ロジスティクス
環境会議(本会議)**

メンバー: 97社

**企画運営委員会
(16名)**

委員長: 杉山 武彦
(一橋大学 学長)
副委員長: 増井 忠幸
(武蔵工業大学 環境情報学部 学部長)
副委員長: 高橋 信直
(新日本製鐵(株) 営業総括部 部長)
副委員長: 牛込 達彦
(日本通運(株) 環境・社会貢献部 部長)

**グリーン物流研究会
(90名)**

幹事: 下村 博史 (株日本総合研究所 総合研究部門 上席主任研究員)
副幹事: 鈴木 邦成 (文化ファッション大学院大学 ファッションビジネス研究科 准教授)
副幹事: 黒坂 真一 (株ヤマタネ 情報本部 情報営業部 次長)

**包装の適正化推進委員会
(26名)**

委員長: 増井 忠幸 (武蔵工業大学 環境情報学部 学部長)
副委員長: 藤井 幸則 (オリンパス(株) 品質環境推進部 技術サポートグループ課長)
副委員長: 麦田 耕治 (日本通運(株) 環境・社会貢献部 専任部長)

**グリーン物流推進のための
取引条件検討委員会
(50名)**

委員長: 山本 明弘 (株日通総合研究所 物流技術環境部長 兼 環境グループ担当部長)
副委員長: 大山 茂夫 (第一貨物(株) CS・環境対策 担当部長)
副委員長: 梅津 芳文 (バンダイロジパル(株) 環境推進室 マネージャー)
副委員長: 小島 賢次 (リコーロジスティクス(株) 営業本部 審議役)

**グリーンロジスティクス
チェックリスト調査WG**

幹事: 矢野 裕児 (流通経済大学 流通情報学部 教授)
幹事: 菅田 勝 (リコーロジスティクス(株) クオリティー(KAIZEN)アドバイザー
(株)ロジスティクス革新パートナーズ 代表取締役)



第3期ロジスティクス環境会議 参加企業一覧

資料1-3
2008.11.20

	会社名
1	愛知陸運(株)
2	アサヒビール(株)
3	味の素(株)
4	イオングローバルSCM(株)
5	いすゞ自動車(株)
6	(株)イトーヨーカ堂
7	SBSホールディングス(株)
8	NECロジスティクス(株)
9	遠州トラック(株)
10	(株)沖ロジスティクス
11	(株)オリエント・ロジ
12	オリンパス(株)
13	オリンパスロジテックス(株)
14	花王(株)
15	鹿島建設(株)
16	加藤産業(株)
17	川崎陸送(株)
18	北九州市
19	キッコーマン(株)
20	キヤノン(株)
21	キューピー(株)
22	麒麟ビール(株)
23	(株)コイケ
24	光英システム(株)
25	鴻池運輸(株)
26	国分(株)
27	佐川急便(株)
28	山九(株)
29	サントリー(株)
30	三洋電機ロジスティクス(株)
31	(株)サンロジスティクス
32	(株)J-オイルミルズ
33	(株)資生堂
34	澁澤倉庫(株)
35	NPO法人省エネルギー輸送対策会議
36	新日石プラスト(株)
37	新日本製鐵(株)
38	住友電気工業(株)
39	西濃運輸(株)
40	センコー(株)
41	第一貨物(株)
42	ダイキン工業(株)
43	(株)ダイフク
44	(株)竹中工務店
45	ディーアイエス物流(株)
46	DICロジテック(株)
47	鉄道情報システム(株)
48	(株)東芝

	会社名
49	東芝物流(株)
50	東芝物流コンサルティング(株)
51	トヨタ自動車(株)
52	(株)豊田自動織機
53	豊田スチールセンター(株)
54	トヨタ輸送(株)
55	トランコム(株)
56	日清オイリオグループ(株)
57	日清食品(株)
58	(株)日通総合研究所
59	日本通運(株)
60	日本電気(株)
61	(株)日本総合研究所
62	日本トランスシティ(株)
63	(株)日本能率協会総合研究所
64	日本ビジネスロジスティクス(株)
65	日本ロジテム(株)
66	ネスレ日本(株)
67	(株)野村総合研究所
68	ハウス食品(株)
69	パナソニック(株)
70	(株)ハピネット
71	(株)バンダイロジパル
72	(株)日立物流
73	福岡倉庫(株)
74	不二製油(株)
75	富士通(株)
76	(株)フジトランスコーポレーション
77	富士物流(株)
78	(株)富士ロジテック
79	プラネット物流(株)
80	(株)プロロジス
81	三井倉庫(株)
82	三井物産(株)
83	三菱化学物流(株)
84	三菱倉庫(株)
85	(株)三菱総合研究所
86	三菱電機(株)
87	三菱電機ロジスティクス(株)
88	村田機械(株)
89	明治乳業(株)
90	矢崎総業(株)
91	安田倉庫(株)
92	(株)ヤマタネ
93	雪印乳業(株)
94	(株)ライフサポート・エガワ
95	リコーロジスティクス(株)
96	(株)菱食
97	(株)ロジスティクス・プランナー

第3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、活動計画(案)について

研究会/委員会	活動方針	2008 年度活動内容（上部：実施済、下部：実施予定）	2009 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>ロジスティクス分野における環境負荷低減活動を推進するため、グリーン物流に関する各種施策の実施事例等の情報交換等を通じて、実践的な改善施策を研究する。</p>	<p>1. 研究会（講演会形式） 5回開催</p> <p>2. 見学会 1回開催</p> <p>3. その他 1) メンバー記入表の作成及び配布（新規） 研究会への参加目的、グリーン物流に関する課題等を各メンバーにご記載いただくとともに、その内容を全メンバーに配布することで、メンバー相互の人的交流の一助としていただいた。 2) アンケートの実施（計5回実施） 3) ブログによる情報発信 (URL : http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/)</p> <hr/> <p>1. 研究会（講演会形式） 2回開催</p> <p>2. 2008 年度総括アンケートの実施</p> <p><アウトプット> 『2008 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</p>	<p>1. 研究会（講演会形式） 7回</p> <p>2. 見学会 1回</p> <p>3. ブログによる情報発信の継続</p> <p>4. 総括アンケートの実施</p> <p><アウトプット> 『2009 年度 グリーン物流研究会 活動報告書』</p>
<p>包装の適性化推進委員会 (登録人数：26名)</p>	<p>物流の主要な1機能である「包装」の適性化による環境負荷低減に向け、荷主企業と物流企業等の課題を整理した上で、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>1. 活動内容の検討 1) 「活動内容アンケート」を実施 2) 上記アンケート結果を基に活動内容を検討 ⇒「包装に関わる環境パフォーマンスの算定」に関する検討を行う。</p> <p>2. 包装に関わる環境パフォーマンスの算定についての検討 1) 「包装に関わる環境パフォーマンスの算定に関する調査」の実施 各社における包装に関わる環境パフォーマンス算出状況等について確認 ⇒パフォーマンス算定に必要な基データもあまり捉えられていない実態 2) 上記調査結果を基に今後の進め方を検討 ⇒メーカー、物流事業者等で別々のモデル策定の必要性 ⇒INPUT（投入量）、OUTPUT（排出量）を分けて検討を進める。</p> <hr/> <p>3) INPUTに関わる検討 ・基礎となるデータの標準的算出方法 ・素材別重量への変換方法 ・CO₂への換算方法</p> <p>4) OUTPUTに関わる検討 ・INPUT手法の代替可能性検討</p>	<p>1. 包装に関わる環境パフォーマンスの算定についての検討 1) OUTPUTに関わる検討 ・基礎となるデータの標準的算出方法 ・素材別重量への変換方法 ・CO₂への換算方法 2) ワンウェイとリターナブルの比較に関わる研究</p> <p><アウトプット例> 『輸送包装に関わる環境パフォーマンス算定ガイド』 行政等への意見・要望</p>

研究会/委員会	活動方針	2008年度活動内容（上部：実施済、下部：実施予定）	2009年度活動計画（案）
グリーン物流 推進のための 取引条件検討 委員会 （登録人数： 50名）	環境負荷と経済効率を考慮した物流に係る取引条件のあり方について、発荷主、着荷主、物流事業者間で課題を共有し、解決の方向性、方策を検討する。 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。	1. 活動内容の検討 1) 「活動内容アンケート」を実施 2) 物流に係る取引条件を検討するねらい（含む過去の検討成果）の確認 3) 上記アンケート結果を基に活動内容を検討 ⇒「時間指定」をテーマに検討を行う。 2. 「時間指定」が環境負荷に与える影響等についての検討 1) 「時間指定に関するアンケート調査の実施」 ①着荷主、②発荷主、③物流事業者それぞれの立場における「時間指定」の捉え方等について確認 ⇒特に物流事業者側から①指定された時間に到着しても荷降ろし待ち時間の長時間化、②午前指定の集中等による配車・配送効率悪化に伴う環境負荷増 2) 上記調査結果を基に今後の進め方を検討 ⇒第3回委員会で提案 ----- 3) 今後の進め方を検討 <方向性（第2回委員会での委員意見）> ・課題の定量化 ・サプライチェーン全体を捉えた上での分類・整理の必要性 ・待ち時間削減に向けた検討	2. 「時間指定」が環境負荷に与える影響等についての検討 1) 発着荷主、物流事業者双方で全体最適となる「時間指定」のあり方の検討 2) 時間指定と他の取引条件（例 リードタイム等）との関係 <アウトプット例> 『時間指定の見直しによるグリーン物流推進ガイド』 行政等への意見・要望

第3期ロジスティクス環境会議 調査関係の活動について（案）

1. グリーンロジスティクスチェックリスト調査

1) 目的

第2期CGLで策定した「グリーンロジスティクスチェックリスト」の普及等を通じて、ロジスティクス分野における環境負荷低減活動を推進する。

具体的には、本チェックリストに網羅されている「物流・ロジスティクスにおける環境負荷低減活動項目」の取組状況を集計・分析するとともに、回答企業に対して、集計結果（全体平均、業種平均と貴社回答）等を整理した簡易診断結果を返却することにより、自社の現状の取組度合いを確認いただき、今後の取り組みを進める際の参考資料としていただくことを目的としている。

2) 検討組織

グリーンロジスティクスチェックリスト調査WG

3) これまでの活動経過

(1) 調査実施（2008年8月12日～10月31日）

（対象）

- ・環境会議メンバー（8月12日）
- ・JILS会員（9月2日）
- ・グリーン物流パートナーシップ会議メンバー（10月17日）

⇒114社より収集

(2) 結果集計（2008年10月1日～）

***参考資料2-2参照**

4) 今後の予定

(1) 簡易診断結果の送付（11月末～12月中）

回答者に診断結果を送付（原則としてメール送付）

(2) 結果報告会の開催（2009年2～3月）

集計結果の報告にとどまらず、チェックリスト（含む簡易診断結果）を活用した取り組み等の紹介を行うことにより、未回答企業等への回答の誘発を含めてチェックリストの活用促進検討する。

2. 省エネ法実態調査

1) 目的

省エネ法で特定荷主、特定輸送事業者に作成、提出が義務付けられている定期報告書、計画書を収集し、環境会議メンバーにおけるエネルギー使用量や判断基準の遵守状況等の概況を集計、分析する。

なお、本調査は、第2期環境会議 CO₂削減推進委員会で実施していることから、可能な範囲で経年変化の比較も行うこととする。

2) これまでの活動経過

- (1) 調査実施 (2008年8月7日～9月5日)
- (2) 結果集計 (2008年9月6日～9月30日)
- (3) 結果報告 (2008年9月30日～)

- ・環境会議ホームページに集計結果の速報版を掲載 (9月30日) *参考資料2-3参照
- ・環境会議メールマガジン「CGLニュース vol.12」に掲載 (10月1日)
- ・研究会、委員会での速報版を配布

3) 今後の予定

(1) 概要編の作成

「集計表」が中心の速報版だけでは、理解が容易に進まない、さらには省エネ責任者以外では最後まで目を通していただくのは難しいと考えられることから、CGLメンバー等にとって「分かりやすく、かつ読みやすい」ように概要編を作成し、CGLジャーナル vol.1号で掲載する。現在、2008年12月1日発行に向けて作業を進めている。

以上

CGLにおける広報・普及活動に関する検討事項

1. はじめに

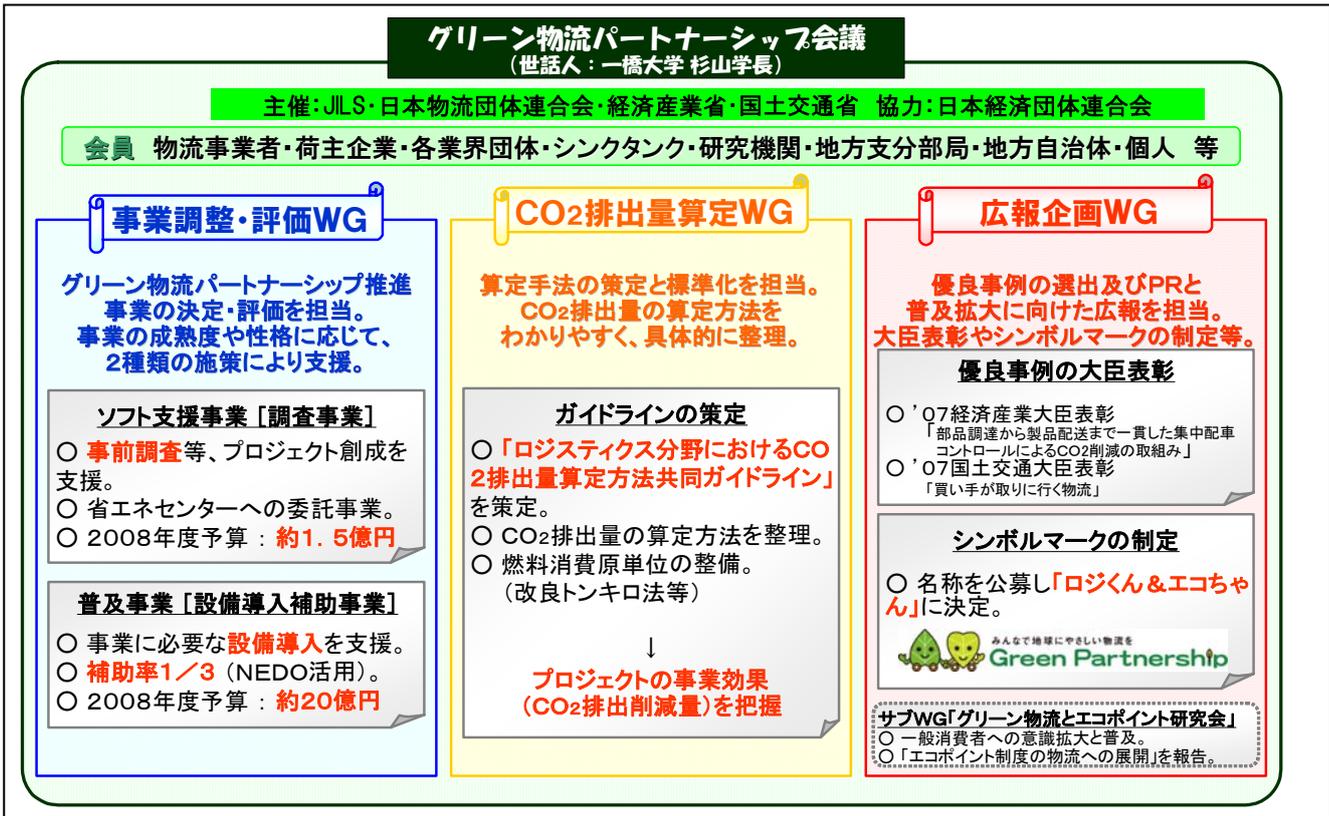
CGL第1回企画運営委員会において、「グリーンロジスティクスに係る普及活動」を目的とした「グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）」についての提案を行ったところ、少し時間をかけて審議することとなった。（詳細は参考資料3-1参照）

しかしながら、前回議論の中で、「（会員数等を勘案すると）広報・普及に関してはグリーン物流パートナーシップ会議に委ねるべきではないか」との意見もあったことに加えて、第1回企画運営委員会以降、グリーン物流パートナーシップ会議及びそれに関連した調査事業で広報に係る検討が進められていることから、それらの概況報告を行った後、検討を行いたい。

2. グリーン物流パートナーシップ会議等における広報活動の実績、及び現在の検討状況について

- 1) グリーン物流パートナーシップ会議における広報にかかわる活動
 - (1) グリーン物流パートナーシップ会議のこれまでの体制

図表1 グリーン物流パートナーシップ会議のこれまでの組織体制



図表2 グリーン物流パートナーシップ会議（旧組織体制）とCGLの比較

	グリーン物流パートナーシップ会議	ロジスティクス環境会議
主 催	経済産業省 国土交通省、 社団法人日本物流団体連合会、 J I L S 協力：社団法人日本経済団体連合会	J I L S
設 立	2005年4月（キックオフ2004年12月）	2003年11月
会員数	2,871社（2008年10月31日現在）	97社（2008年11月19日現在）
目 的	物流分野におけるCO ₂ 削減	持続可能な社会の実現に向けたロジスティクスの構築（CO ₂ 削減、3R、廃棄、No x P Metc）
組 織	本会議（年1回） 事業調整・評価WG（年2～3回） CO ₂ 排出量算定WG（年2～3回） 広報企画WG（年2～3回） *旧組織体制	本会議（年1回） 企画運営委員会（4ヶ月に1回開催） 研究会（1.5ヶ月に1回開催） 2委員会（1.5ヶ月に1回開催）
参加料	無料	1年間：105,000円/1社

(2) 広報企画WGの活動

i) 活動の目的（第2回広報企画WG資料）

- ・物流の環境負荷低減に対する企業の取り組みを喚起する。
- ・グリーン物流に対する一般消費者のメリットを含めたその認知度向上を図り、取り組みを行う企業の価値向上を図る。

（具体的に得られる効果：モデル事業に提案する企業数の増加、会員企業の増加、本会議の認知度向上、企業による取り組みの積極性）

ii) 広報企画WGにおける主な活動実績

(i) シンボルマーク・ロゴマーク

グリーン物流パートナーシップ会議の活動を広く一般に周知するとともに、物流分野におけるCO₂排出量削減の取組みを拡大するために、広報企画WGが中心となって、シンボルマークを作成した（「荷主と物流事業者のパートナーシップ」をグリーン（葉っぱ）で表現し、モノを運ぶ躍動感を車輪で表現している）。

(ii) シンボルマークの名称募集

一般の方に「グリーン物流」の活動を理解してもらうとともに、シンボルマークの認知度向上を図るために、シンボルマークの愛称を一般公募した。この愛称は、第5回グリーン物流パートナーシップ会議にて発表された。

名称（愛称）：「**ロジ君とエコちゃん**」

(iii) キャッチフレーズ

いくつかのキャッチフレーズが提案され、広報企画WGメンバーの投票、検討の結果、

「みんなで地球にやさしい物流を」が採用された。

図表3 シンボルマークとロゴマーク

シンボルマーク	ロゴマーク
<p>みんなで地球にやさしい物流を</p>  <p>グリーン物流パートナーシップ</p>	<p>みんなで地球にやさしい物流を</p> <p>グリーン物流パートナーシップ</p>
<p>みんなで地球にやさしい物流を</p>  <p>Green Partnership</p>	<p>みんなで地球にやさしい物流を</p> <p>Green Partnership</p>

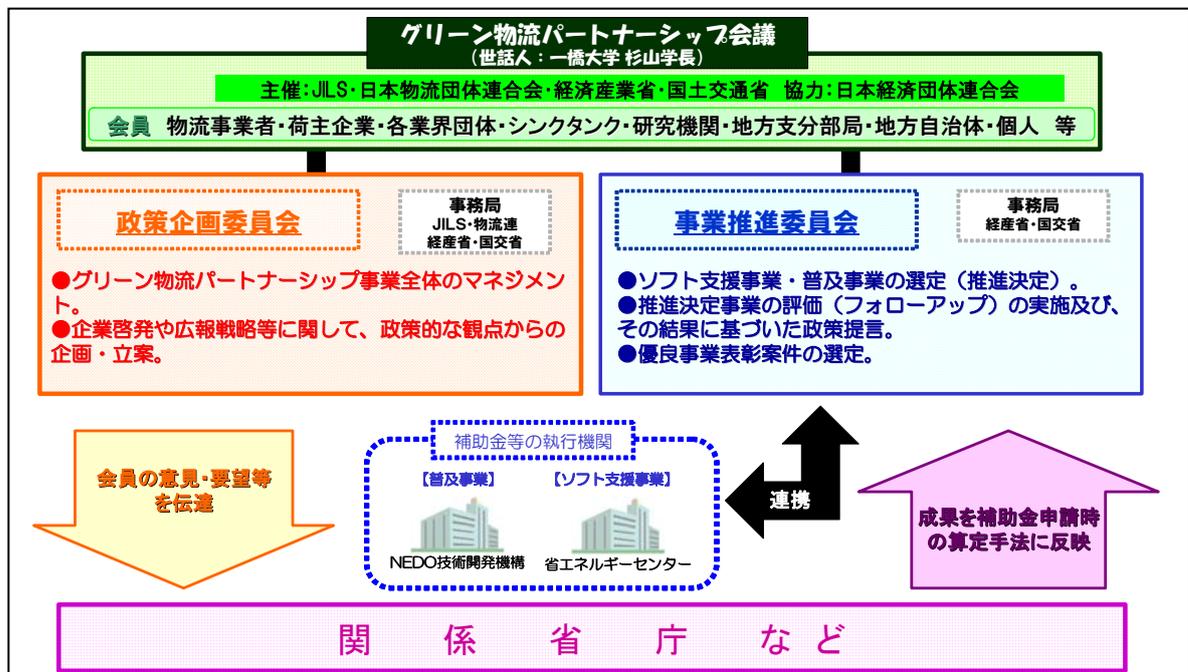
(iv) その他

ホームページ等への意見

(3) グリーン物流パートナーシップ会議の新組織について

これまでの成果を踏まえつつ、より実行性の高い組織を目指して2008年10月より下記組織体制に一新された。この中の「政策企画委員会」の活動目的の1つとして、企業啓発や広報戦略等に関して政策的な観点から企画立案することが掲げられている。なお、本日（11月20日（木））午前に第1回委員会が開催されるとともに、2009年1月、3月に開催が予定されている。

図表4 グリーン物流パートナーシップ会議の新組織体制



2) 2008 年度環境調和型ロジスティクス調査 (LEMS)

2008 年度環境調和型ロジスティクス調査 (経済産業省委託調査、JILS 受託) の 1 項目として、「グリーン物流パートナーシップ会議の広報戦略の検討」が掲げられている。具体的には、「グリーン物流パートナーシップ会議の広報戦略検討委員会」を組織し、検討を進めている (第 1 回 : 2008 年 10 月 31 日開催。以降 12 月、2009 年 2 月に開催予定)。

(1) 活動の目的

本事業では、多くの会員によって組織されている「グリーン物流パートナーシップ会議」に焦点を当て、これまでに蓄積してきた知見 (事業成果) を核としながら広報戦略を検討する。そして、戦略実行の結果として、会員を中心とした多くの企業・個人が環境負荷低減型のロジスティクスを実践することを目指す。

(2) 活動経過 (ターゲットの選定)

第 1 回委員会において、下記 2 重線の領域を広報のターゲットとして今後検討を行うことが決定された。

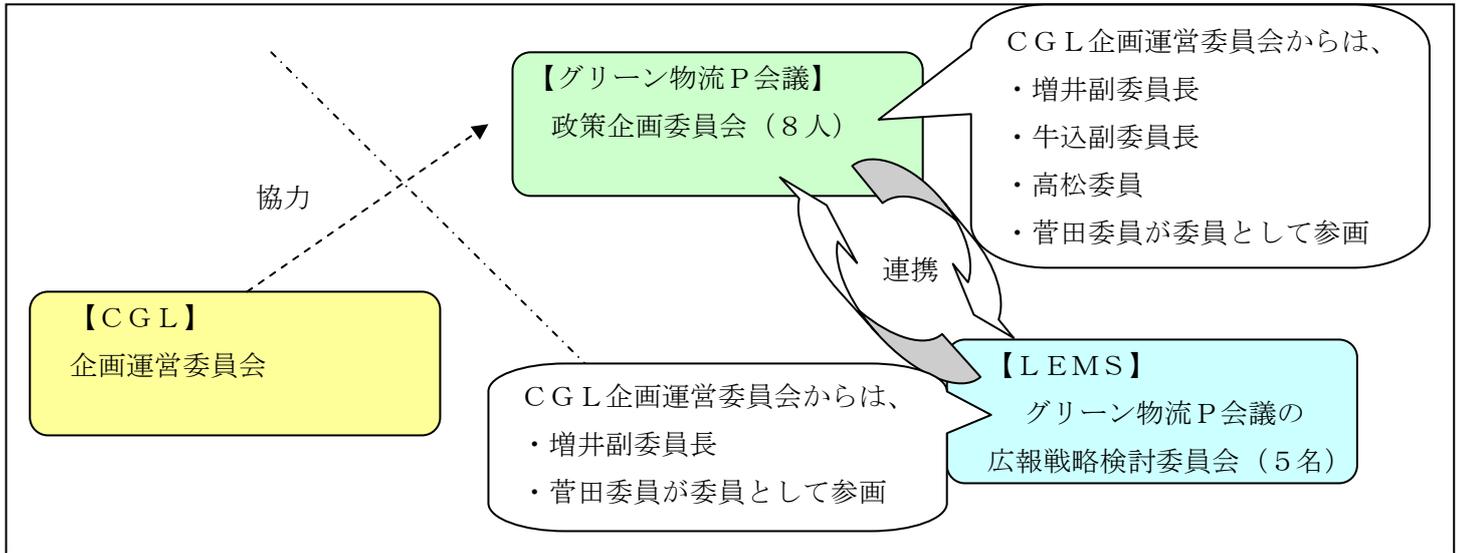
図表5 広報ターゲットのイメージ図

広報のターゲット		物流・ロジスティクス分野に関連する企業・部門 (国内)		その他		
		グリーン物流パートナーシップ会議メンバー	グリーン物流パートナーシップ会議メンバー以外	物流・ロジスティクス分野と関わりの浅い企業・部門	一般消費者	海外
知っている	既に取り組んでいる	継続してもらうための広報				
	取り組んでいない	実行してもらうための広報				
知らない		認知してもらうための広報				
参加してもらうための広報						

3) 上記2組織、及びCGL企画運営委員会の関係

上記2組織、及びCGL企画運営委員会との関係を示すと下記のとおりとなる。

図表6 上記2組織とCGL企画運営委員会との関係



3. 検討事項

1) CGLとしての広報・普及の目的

案ア：取り組む企業を増やす

←中小企業等が主対象？

案イ：CGL企業内における取り組みを拡大させる

←たとえば、CGLのメンバー自らが、(i) 環境対応部門以外への普及、(ii) 取引先等関係企業への普及

案ウ：グリーンロジスティクスのキープレイヤーの1つである消費者にグリーンロジを理解いただく

案エ：CGLのプレゼンスを高める

←本来の広報の意味ではあるが、我々の活動の目的になるか？

案オ：P会議に任せるべき (CGLでやる必要はない)

*** 案ア、または案ウであればP会議と重なる可能性は大きい (図表5)**

2) P会議との連携等について

① P会議での決定・実施 → CGLが協力

② P会議での決定・実施 ← CGLが提案 * 同じ対象であるという前提が必要

③ P会議での決定・実施 / CGLでの実施

④ P会議での決定 (未実施???) → CGLがアレンジして実施？

* 検討委員が重なることから、結論としては同じ方向性になるのではないかと？

VS P会議とCGLは別組織なので、P会議等の活動は考慮しなくてよいのか？

以 上

「鉄道へのモーダルシフト」促進のための要望_活動結果の報告

2008年11月20日

JILS_ロジスティクス環境会議事務局

◆経 過

- ①2007年12月20日 第1回 JR 貨物殿への要望及び意見交換
- ②2008年2月7日 第2回 JR 貨物殿意見交換
- ③2008年2月29日 第3回 JR 貨物殿意見交換
- ④2008年3月7日 JR 貨物（経営企画室）殿より文書でご回答あり
- ⑤2008年4月8日 第1回国土交通省（政策統括官付）殿意見交換
- ⑥2008年4月25日 第1回 JR 貨物（経営企画室）殿・国土交通省（政策統括官付、鉄道局、環境政策課）殿との合同意見交換
- ⑦2008年6月17日 国土交通省（政策統括官付）殿から、関係各部署（鉄道局、環境政策課）に対しても要望書を提出されては如何かとの連絡が入る
（当初の想定では、政策統括官付のみ）
- ⑧2008年6月19日 JR 貨物（経営企画室）殿から、要望書を文書のかたちで受領することに対し社内からの抵抗が強く、難攻しているとの連絡が入る（出来れば文書のかたちでは受領したくない、とのニュアンスあり）
- ⑨2008年6月26日 本委員会において上記の状況を報告
今後の対応について、CO₂削減推進委員会_モーダルシフトWGの主査らに一任される
- ⑩以降 JR 貨物（経営企画室）殿と断続的に協議。文書を受領したくない旨繰り返される
- ⑪2008年11月13日 JR 貨物（経営企画室）殿と協議。国土交通省（政策統括官付）が同席次の事項が決定
- ・ JR 貨物殿には要望書を出さない
 - ・ 国土交通省の鉄道貨物輸送関連部署に要望書を出す
 - ・ 要望書には JR 貨物殿に対する要望内容を含む
 - ・ 国土交通省の具体的な提出先は、今後、政策統括官付と相談の上、決定する

◆要望書（最終版）

☞ 資料4-2参照

以 上

国土交通省 政策統括官 殿
国土交通省 鉄道局 総務課 貨物鉄道政策室 殿
国土交通省 総合政策局 環境政策課 地球環境対策室 殿
㊦ いずれの提出先についても、宛先の部署について要・最終確認
~~(ご参考；日本貨物鉄道株式会社 殿)~~

「鉄道へのモーダルシフト」促進のための要望（最終版）

2008年11月〇日

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

CO₂削減推進委員会

註) 変更履歴がわかるよう、見え消しにしています。

1. 趣 旨

(社)日本ロジスティクスシステム協会では、ロジスティクスの観点から循環型社会の実現に貢献することを目的として2003年11月より「ロジスティクス環境会議」を立上げ、荷主企業・物流事業者との連携による二酸化炭素排出量、包装資材等の環境負荷削減に向けた取組みを推進しております。

今回「第2期ロジスティクス環境会議」の【CO₂削減推進委員会】において“モーダルシフト推進ワーキンググループ”を編成、会員企業のモーダルシフト促進のための活動を推進して参りました。

ワーキンググループの活動内容は、「鉄道へのモーダルシフト」促進のための課題の抽出やその対応策の検討、更にはそれらの課題への具体的な取組み内容をまとめた事例集の作成などがございます。

しかしながら、中には私どもだけでは解決できない課題も多々あるため、今回、委員会として「鉄道へのモーダルシフト」をより促進するための要望を ~~JR 貨物殿及び~~関係当局にさせていただくことと致しました。

なお、要望内容につきましては、行政の関係当局のみならず JR 貨物殿にも直接関係する項目もございますので、本要望書では「JR 貨物殿関連項目」として記載、要望させて頂きましたのでよろしくご対処の程お願い致します。

CO₂排出量の削減が重要な課題となっております現在、物流における「鉄道へのモーダルシフト」は非常に大きな効果がございますことはご承知の通りでございます。

本要望について十分ご検討いただき、ご対応いただくことを切にお願い申し上げます。

2. 要望項目

以下6項目ございます。具体的内容は次ページ以降をご参照下さい。

- ①輸送枠の有効利用及び拡大について
- ②料金について
- ③~~リードタイムについて~~
- ④~~品質について~~
- ③⑤鉄道貨物駅について
- ④⑥エネルギー使用量の算定について
- ⑤③リードタイムについて ☞行政への要望が無く JRF への要望のみなので繰り下げました。
- ⑥④品質について ☞行政への要望が無く JRF への要望のみなので繰り下げました。

3. 具体的内容

1) 輸送枠の有効利用及び拡大について

- ◆行政（国土交通省殿）への要望 ☞順序を換えました（行政が先、JRF が後）。以下同様
 - ・国全体の輸送体系のグランドデザインの策定
 - ・ボトルネックにおける線路の増設
- ◆JR 貨物殿関連項目 ☞「参考」から変更しました。以下同様
 - ・貨物列車積載率¹⁾の向上（予約状況の見える化）
 - ・輸送契約期間²⁾の柔軟な設定
 - ・増結・増便

◆行政（国土交通省殿）への要望 ☞順序を換えました（行政が先、JRF が後）。以下同様

僭越ではございますが、輸送分野の CO₂ 排出量削減策として有効なモーダルシフトはトンキロベースでは減少しており、(00 年度の内航海運+鉄道の輸送割合は 45.7%、06 年では 39.8%と減少) 今後のわが国の輸送体系のあり方を抜本的に検討する必要があると考えます。例えば、鉄道輸送を中心とした我が国全体の輸送（貨物及び旅客）体系のグランドデザイン、特に鉄道貨物輸送のあり方・役割（将来輸送量計画、サービス等）などについて中長期的な視座から、検討、策定されることを要望いたします。

また、短期的には、輸送能力拡大の緊急対策として、例えば、東海道本線名古屋駅近辺のボトルネックを解消するため、線路の増設などの対策を進めることが望ましいと考えます。

◆JR 貨物殿関連項目 ☞「参考」から変更しました。以下同様

鉄道輸送を行うにあたり、荷主/フォワーダーは輸送枠を確保する必要がありますが、東海道・山陽線などの人気路線は、輸送枠を確保することが大変難しいと言われていています。しかしながら、上記東海道・山陽線のように輸送需要が集中している路線であっても、マクロ的に見た貨物列車

の積載率は7割程度であるとの情報³⁾もございます。

そこでモーダルシフト推進のため、JR 貨物殿に対し、まず現状の輸送枠における貨物列車積載率の向上を図る対策を講じられることを要望致します。

そのためには、まず、鉄道輸送の利用関係者に対し、輸送枠の空き状況をオープンにする⁴⁾必要があると考えます。

何故なら、鉄道輸送の発・受注の構造が、「荷主からフォワーダー」及び「フォワーダーからJR 貨物」という構造になっていることから、フォワーダーの JR 貨物への予約発注量と荷主の利用時の実輸送需要量との間に乖離が生じ、これが貨物列車の実積載率の向上を妨げていることが想定されるからです。従いまして需要の大きい路線につきましては関係者に予約状況がいつでも見えるようにし、また空きが出る場合、柔軟な対応により出来るだけ空きを減らす取組みが必要と考えます。

一方、荷主にとりましても輸送需要の変動を長期間で予測することが大変難しいことから、輸送枠を直前になって手放さなければならないことに起因する貨物列車積載率の低下を防ぐため、輸送枠の契約期間を短期間にするなど、輸送契約期間を柔軟に設定することなども必要と考えます。

また将来的には、高需要路線について種々課題があると考えられますが⁵⁾ 需要増対策として、貨車の増結や貨物列車の増便を検討する必要があると考えます。

2) 料金について

◆行政（国土交通省殿）への要望

- ・ 鉄道コンテナと海上輸送コンテナとの共通化のご検討

◆JR 貨物殿関連項目

- ・ 料金低減に対する考え方のご提示（料金を左右する要因・料金決定メカニズムなど）
- ・ 31ft コンテナ利用拡大策の検討（31ft コンテナの回送料金の見直しなど）

◆行政（国土交通省殿）への要望

輸送容器の規格化・共通化・共用化は輸送効率向上・コストダウンに大変大きなウェイトを占めています。将来的に鉄道コンテナを海上輸送コンテナと共通化・共用化することにより、日本の物流の国際競争力は格段に向上すると思われれます。今後の重要な課題と考えますので是非ご検討をお願いします。

◆JR 貨物殿関連項目

荷主にとりましてモーダルシフトによってコストが増大してしまうようなこととなりますと、その推進を阻害することになりかねません。従いまして私ども荷主やフォワーダーが、自らどのようにすれば鉄道輸送コストの削減ができるか、できれば鉄道輸送コストを左右する要因や料金決定メカニズムについてご説明いただくと役に立つと考えます（例えば輸送ロット設定の考え方など）。

また、トラック輸送から鉄道輸送への切替えを想定した場合、31ft コンテナは10 トントラック

クと貨物容量がほぼ同じことから、極めて大きな役割を持ちます。しかしながら 31ft コンテナは現在ほぼ全てが私有コンテナのため、JR 貨物殿が所有する 12ft コンテナ (5t コンテナ) と異なり回送料金が上乗せされ、その結果コスト高に繋がるようなケースも起きています。このような現状を踏まえ、今後 31ft コンテナの拡大策についてご検討をお願い致します。

3-5) 鉄道貨物駅について

- ◆行政（国土交通省殿及び地方自治体）への要望
 - ・設備投資への支援、公共部門による貨物鉄道駅の整備手法の検討
- ◆JR 貨物殿関連項目
 - ・輸送効率をあげるため 31ft コンテナの取扱いターミナルの増設

◆行政（国土交通省殿及び地方自治体）への要望

上記対応のためには設備投資及び新駅開発整備に多大な費用が必要と思われまます。

モーダルシフトを、公共の政策として進める見地から、設備投資への支援策や公共部門による貨物鉄道駅の整備方策等を検討する必要があると考えます。

◆JR 貨物殿関連項目

トラック輸送から鉄道輸送への転換を想定した場合、31ft コンテナの果たす役割は大きいものがあります。しかしながら、31ft コンテナの取扱いができる大型荷役機器（トップリフター）の配備駅は、303 駅⁸⁾ 中 53 駅（17.5%）に留まっています。このため、目的地近くの鉄道駅が使えず、遠方のトップリフター配備駅までトラック輸送を行わなければならない、CO₂ 排出量も増大しているといった例も多々ございます。

そこで輸送効率の向上、また今後の鉄道の利用拡大のため、トップリフターを配備した 31ft 及び 40ft コンテナの取り扱い駅を増やす⁹⁾ 必要があると考えます。

以下が要望する駅或いは地域です。

表 31ft 及びまたは40ft コンテナを利用したい駅・地域の例示 ←要・最終確認

	東青森	弘前	北上	宮城野	東福島 ORS	郡山 貨物駅	郡山	土浦
31ft	⊖	○	○	⊖	○	○		○
40ft	⊖	○	○	⊖	○	○	⊖	

	隅田川	東京千	本牧	名古屋	四日市	米原	敦賀	西大分
31ft	⊖	⊖				○	○	○
40ft	⊖	⊖	○	⊖	○			

⁸⁾見え消しの駅については、トップリフター配備済み（2008年9月末時点）。

「地域」とあるのは、現在、駅が無い北上を考慮しているためです。

4-6) エネルギー使用量の算定について

◆行政（国土交通省）~~（及び JR 貨物）~~への要望

- ・ 荷主やフォワーダーによる輸送の効率化などの工夫が鉄道輸送のエネルギー使用量（CO₂ 排出量）に反映されるエネルギー使用量算定手法の開発及び告知
- ・ 将来的には、鉄道輸送のエネルギー使用量（CO₂ 排出量）を正確に把握するための手法の開発及び告知

◆行政（国土交通省）~~（及び JR 貨物）~~への要望

鉄道輸送のエネルギー使用量（CO₂ 排出量）を算出するために用いるトンキロ当たり原単位は、現状では一律であるため、例えば、貨物列車積載率の向上やコンテナ積載率の向上などによる輸送改善策の実施効果が把握できないのが現状です。

モーダルシフトをすればそれで終わりというわけではなく、モーダルシフト後も継続的な改善活動を実施し、その効果を測定できるようにする必要があります。つまり荷主やフォワーダーによる輸送の効率化などの工夫が鉄道輸送のエネルギー使用量（CO₂ 排出量）の低減に反映される手法を開発し告知する必要があると考えます。

また、将来的には、鉄道輸送のエネルギー使用量（CO₂ 排出量）を正確に把握するための手法を開発し告知する必要もあると考えます。

考えられる指標は以下のとおりです。

【改善活動を評価できると考えられる指標の例】

- ・ コンテナの大きさに応じたエネルギー使用量（CO₂ 排出量）原単位
- ・ コンテナ積載率¹⁰⁾に応じたエネルギー使用量（CO₂ 排出量）原単位
- ・ 貨物列車積載率を反映させたエネルギー使用量（CO₂ 排出量）原単位 など

5-3) リードタイムについて

◆JR 貨物殿関連項目

- ・ 定時、短時間輸送の確立
- ・ E&S (Effective & Speedy Container Handling System)方式実施駅の拡大

◆JR 貨物殿関連項目

荷主やフォワーダーは、これまで、トラック輸送と比べて長くなりがちな鉄道輸送のリードタイムを与件とした上でモーダルシフトを実施してきました。

今後とも鉄道輸送を安定して継続するためには、まず鉄道輸送の優位性である定時輸送を確保する必要があります。

さらに、鉄道輸送のリードタイムを短縮するために、結節点での滞留時間を削減する E&S 方式⁶⁾の実施駅を拡大することや接続ダイヤを見直すこと⁷⁾などが必要であると考えます。

6-4) 品質について

◆JR 貨物殿関連項目

- ・フォークリフト荷役作業の品質向上

◆JR 貨物殿関連項目

荷主やフォワーダーは、これまで鉄道輸送の振動特性などに適合した包装資材の利用や養生などによって、輸送品質を確保してきたところであります。

しかしながら、鉄道駅でのフォークリフト荷役中に荷物を破損した例が報告されています。

鉄道貨物駅で実際の荷役業務に従事する業務委託会社を含めて、荷役作業の品質をこれまで以上に向上させる必要があると考えます。

以上

- 1) 貨物列車積載率＝[1本の貨物列車に積載されたコンテナの数/1本の貨物列車に積載可能なコンテナの数]×100(%)
例えば、26両編成のコンテナ列車の場合、積載可能なコンテナの数は130本であるから、積載されたコンテナの数が65本ならば貨物列車積載率は50%、91本ならば貨物列車積載率は70%となる。(5tコンテナで換算)
- 2) JR貨物とフォワーダー間の輸送枠の契約期間は3箇月単位。一方、フォワーダーと荷主間の輸送枠の契約期間は、3箇月単位を前提に、様々なケースがあることが考えられる。
- 3) 東海道本線でもマクロに見ると30%の空きがあるという情報(国土交通省物流政策統括官付)、また、コンテナ輸送については現在の販売率は70%程度であり現状でも30%程度の空きがあるという情報【運輸と経済(財)運輸調査局、2008年1月、p.8】がある。これらの情報は、情報時点がやや古い(2003年)がローディングファクタ(貨物車1両あたりの積載率)の全国平均値を61.9%(ちなみに、関東⇄関西は62.8%)とする資料【路線研究のグランドデザイン 土木学会構造工学委員会鉄道構造小委員会路線研究のグランドデザイン研究会、2003年12月、p.229】の数字と比較的近い値である。
- 4) 以前は「黒板会議」と言って、貨物駅の事務所に掲示された黒板に記されたフォワーダー各社の積載情報を見ながら、フォワーダーの担当者が枠を融通しあうことができた。積載情報が電子化された今、このようなことが出来なくなっている。
- 5) 現状の在来線の幹線輸送力を増やすことは、競合する旅客の通勤列車を現状通りと仮定し、信号システムや列車最高速度を現在のままとした場合、困難であるとする記述がある【前掲 路線研究のグランドデザイン、p.242】。
- 6) E&S方式(着発線荷役：着発線上に荷役ホームがあり、列車が駅に到着した直後に荷役作業を開始し、そのまま発車できる)は荷役時間の短縮に寄与する。具体的な数字については、例えば、「路線研究のグランドデザイン 土木学会構造工学委員会鉄道構造小委員会路線研究のグランドデザイン研究会、2003年12月、p.229」などを参照。
- 7) 「アクションプラン」では、「拠点駅を結ぶ幹線列車は、トラックと概ね同等のリードタイムを提供していますが、フォワーダー区間の駅を発着する場合は複数の列車を利用することから、リードタイムが長くなってしまいうケースがあります」という記述がある。
- 8) 303駅の中には、事実上営業していない駅も含まれている。稼働中のコンテナ取扱駅はおおよそ140駅程度。
- 9) 「アクションプラン」に記述はある(53駅→70駅)が、具体的な時期は不明。
- 10) コンテナ積載率＝[1本のコンテナに積載された貨物重量/1本のコンテナに積載可能な貨物重量]×100(%)
例えば、5tコンテナの場合、積載可能な貨物重量は5トンであるから、積載された貨物重量が2.5トンならばコンテナ積載率は50%、4トンならばコンテナ積載率は80%となる。

👉 要望の順序の確定後、註番号を変更します。

第3期ロジスティクス環境会議 2008年度スケジュール(案)

	本会議	企画運営 委員会	グリーン物流 研究会	委員会		WG	省エネ法 実態調査	イベント
				包装の適正化	取引条件	チェックリスト調査		
5月			21 第1回					
6月		26 第1回	18 第2回	10 準備委員会	12 準備委員会			6 成果発表会
7月	31 第1回		16 第3回					
8月						↑ 調査	↑ 調査	
9月			24 第4回	26 第1回		↓ 調査	↓ 集計	
10月			23 第5回		2 第1回	↑ 集計	↑ 報告	
11月		20 第2回	19 第6回(見学)	6 第2回	14 第2回	↓ 集計	↓	
12月			3 第7回			↓	1 ジャーナル 第1号	
1月		第3回	25 第8回	15 第3回	第3回	↑		
2月				第4回	第4回	↓ 報告		講習会
3月	第2回					↓		