

CGL活動のイメージ図

(目的)持続可能社会の実現に向けたロジスティクスの構築

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
- ・(既に実施済の企業の)取り組みを拡大させる

【研究会、委員会、WG活動】

<推進にあたっての阻害要因等に対する
解決案の検討>

【第2期】

- ①省エネ法
- ②鉄道へのモーダルシフト
- ③取引条件での「共同化」

【第3期】

<取組の参考となるツール等の作成>

【第2期】

- ①グリーンロジスティクスチェックリスト
- ②エコドライブ推進ガイド
- ③グリーン物流研究会による施策研究
- ④グリーンロジスティクスガイド

【第3期】

- ①グリーン物流研究会による施策研究
- ②チェックリスト診断

包装材、取引条件(時間指定)

発荷主、着荷主、物流事業者等の連携
人的ネットワーク構築促進

第1期:2003年11月～2006年3月

環境負荷低減活動に「取り組む企業」を増やすための基盤整備活動の展開

＜主な成果物＞

- ・二酸化炭素排出量算定ガイド
- ・モーダルシフト推進チェックリスト/資料集
- ・省資源ロジスティクス事例集
- ・取引条件の見直しによる物流の環境負荷低減効果に関する調査報告書
- ・リバーズロジスティクス調査報告書
- ・企業の環境報告書における物流に関する記載内容実態調査 他
- ・省エネ法判断基準への意見・要望書提出
- ・「ロジスティクス環境宣言」の採択
- ・グリーン物流P会議との連携

第2期:2006年8月～2008年3月

物流分野におけるCO₂削減をテーマとし、環境宣言実現に向けた取り組みを展開

＜主な成果物＞

- ・グリーンロジスティクスガイド
- ・鉄道へのモーダルシフト実施/拡大のためにクリアしなければならない課題と対応事例
- ・エコドライブ推進ガイド
- ・取引条件を考慮した環境負荷低減施策に関する提案
- ・グリーンロジスティクスチェックリスト
- ・改正省エネ法への意見・要望書提出
- ・鉄道へのモーダルシフト促進のための要望書提出
- ・グリーン物流P会議との連携

第3期:2008年5月～2010年3月

持続可能社会実現に向けた取組の展開

＜検討テーマの例＞

- ・包装の適正化による環境負荷低減推進
- ・環境負荷と経済効率を考慮した取引条件のあり方の検討
- ・改善施策の研究
- ・省エネ法の定期報告書等の集計
- ・ランドデザイン改訂 等

取り組む企業を増やす活動の推進

＜第1、2期成果物等の普及＞

- ・グリーンロジスティクスチェックリスト調査を通じた啓発活動
- ・グリーンロジスティクスガイド等の第1、2期成果物の普及
- ・グリーン物流P会議との連携
- ・その他

【企業メンバーの意向】

＜環境対応に関する誤解＞

- ・コストアップ要因との誤解
- ・物流事業者だけで取り組むべきこととの誤解

＜取り組むためのツール等の不足＞

- ・CO₂等の環境パフォーマンス算定方法
- ・環境負荷低減施策に関する情報不足

【外部環境】

＜京都議定書の発効＞

＜行政施策等の推進＞

- ・総合物流施策大綱(2005-2009)の閣議決定
- ・改正省エネ法の施行
- ・グリーン物流P会議の発足
- ・物流総合効率化法の施行

【企業メンバーの意向】

＜省エネ法対応方策等に関するニーズ＞

- ・エネルギー使用量算定方法
- ・省エネ計画の策定
- ・削減施策推進に向けた異業種メンバーとの検討

【外部環境】

＜21世紀環境立国戦略＞

- ・持続可能な社会に向けた取組

＜京都議定書国際公約達成に向けて＞

- ・京都議定書目標達成計画の改定

【企業メンバーの意向及び外部環境】

＜環境意識の高まり＞

- ・京都議定書第1約束期間の開始
- ・G8北海道洞爺湖サミット

＜原油、各種資源、食糧等高騰＞

- ・コストダウン(コストアップの抑制)に向けて、限りある資源を有効に使うための他部門、他社との連携のさらなる推進

「持続可能な社会」と第3期の方向性

1. 我々の直面している課題

地球温暖化問題

- ・人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つ
- ・地球温暖化による悪影響は顕在化しており、今後の気温上昇により、より重大な影響が様々な分野や地域で生じることが予測
- ・我が国における2006年度の温室効果ガス排出量は、13億4000万t-CO₂であり、京都議定書基準年から6.2%増加

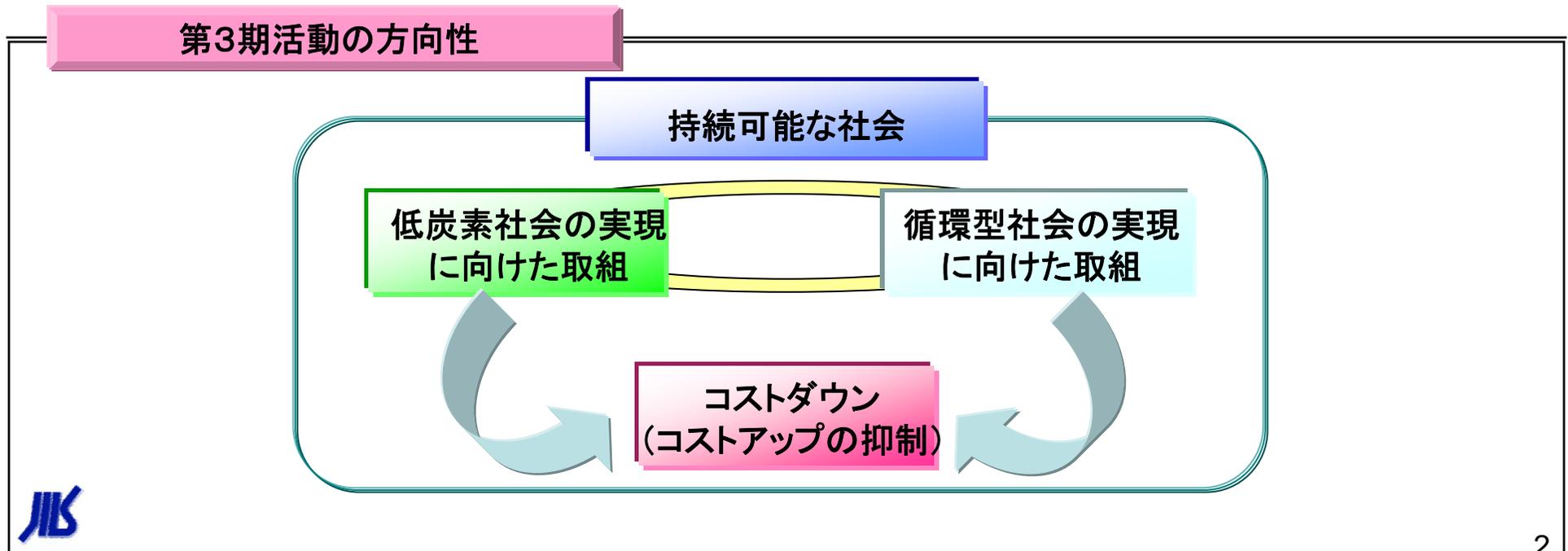
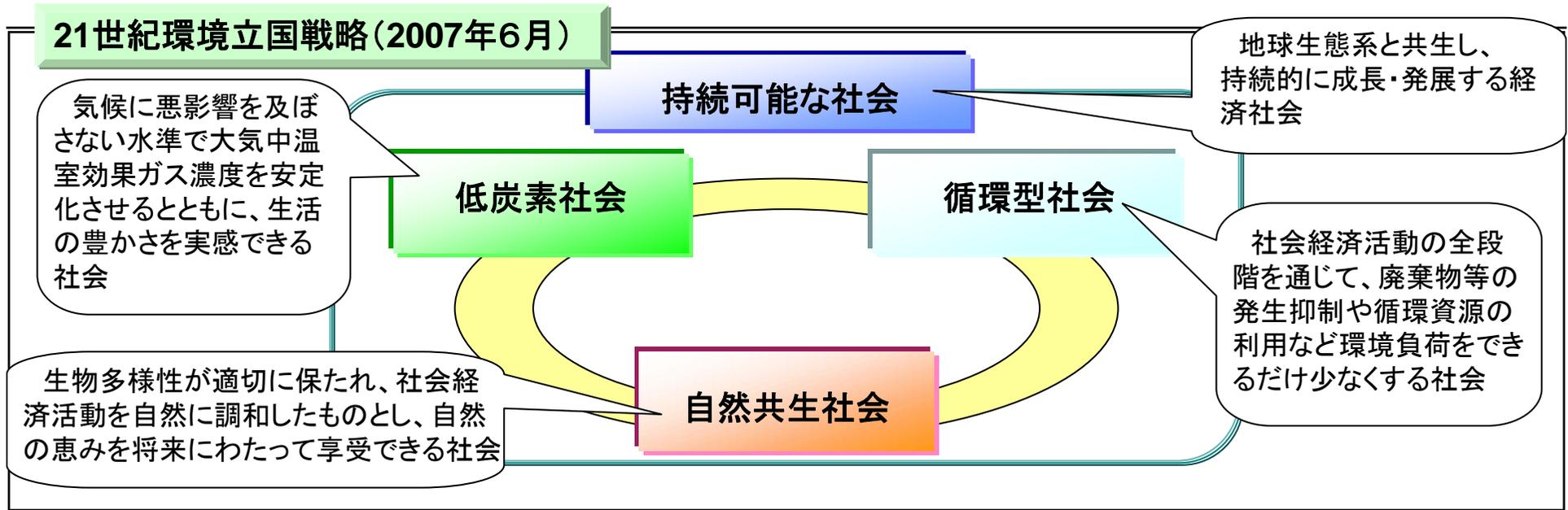
廃棄物問題

- ・大量生産、大量消費、大量廃棄型の経済社会活動の結果、我が国では、毎年約4億7千万トンもの膨大な廃棄物の発生
- ・廃棄物等の多様化に伴う処理の困難化や不適正処理による環境負荷増大、最終処分場の残余容量の逼迫等といった様々な局面で深刻な状況が継続
- ・さらに、開発途上国における廃棄物問題の深刻化（全世界で2050年には、2000年の2倍の廃棄物量との試算有）

原油・食糧等の高騰

- ・原油については、2004年以降、一層の上昇傾向。需給バランスに加えて、投機マネーの原油市場への流入の影響
- ・農産物についても、小麦、とうもろこし、大豆が2006年秋より高騰し、それぞれ2008年に史上最高値を更新。開発途上国の需要増大に加え、バイオ燃料需要増大、気候変動の影響といった中長期に継続する構造的な要因有
- ・その他、国際的な資源制約の高まり

2 「持続可能な社会」と第3期の方向性



グリーン物流研究会 2008 年度企画 (案)

日程	講演①	講演②	講演③
第 1 回 2008 年 5 月 21 日 (水)	オリエンテーション、年間企画説明、名刺交換会		日経BP社 「物流に求められる環境対応とは」
第 2 回 2008 年 6 月 18 日 (水)	㈱アスア 「エコドライブ活動によるCO ₂ 削減と 人材育成 -経営者・管理者の考え方で成果は決まる-」	新日石プラスト㈱ 「シートパレットによる物流効率化と 環境負荷低減」	日本ビジネスロジスティクス㈱ 「グローバルロジスティクスに向けた 輸送品質の改善による環境負荷の低減 -サーバー製品の外装梱包損傷課題における取組-」
第 3 回 2008 年 7 月 16 日 (水)	国土交通省 「運輸部門における地球温暖化対策 について」	㈱ユニー 「循環型社会形成に向けたユニーの取組 -未来の子供達に美しい自然を残したい-」	光英システム㈱ 「運輸分野における CO ₂ 削減に向けた 自動配送計画システムと車載端末活用の実例」
第 4 回 2008 年 9 月 24 日 (水)	拓殖大学 「アメリカにおける物流改革最前線 -グリーン物流の視点から-」	住金物産㈱ 「アパレル・サプライチェーンにおける 環境物流の将来像」	NECロジスティクス㈱ 「NECロジスティクス㈱の環境活動の取組み -環境アニュアルレポートより-」
第 5 回 2008 年 10 月 23 日 (木)	文化ファッション大学院大学 「CO ₂ 排出量取引に関する最新事情」	明治乳業㈱ 「明治乳業グループのグリーン物流への取組み -エコドライブと輸送新技術への挑戦-」	SBSホールディングス㈱ 「SBSグループにおける環境への取組み -デジタ導入によるグリーン物流の実現と運行管理体制の確立に向けて-」
第 6 回 2008 年 11 月 19 日 (水)	・日本アイ・ピー・エム㈱ 藤沢北事業所 3R工場の見学会		
第 7 回 2008 年 12 月 3 日 (水)	東京都 「『東京における地区物流効率化 認定制度』について」 武蔵野市役所 「吉祥寺における荷捌き駐車対策」	トランコム㈱ 「エコロジネットワークによる グリーン物流推進 (仮題)」	環境省 「循環型社会の形成に向けた環境省の取組み」
第 8 回 2009 年 1 月 21 日 (水)	山九㈱	㈱竹中工務店	オリンパス㈱

* 社名に四角囲み有…外部講師 (7 : うち行政4)、無…メンバー発表 (13)

* 網掛け…3Rを中心としたテーマ

* 第8回は予定

以 上

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)

【業種別回答数】

	合計	業種別			
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他
回答数	114	39	36	27	12

【業種別 VS CGLメンバー】

	合計	業種別				
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	
回答数	114	39	36	27	12	
CGL	メンバー	58	24	14	13	7
	非メンバー	56	15	22	14	5

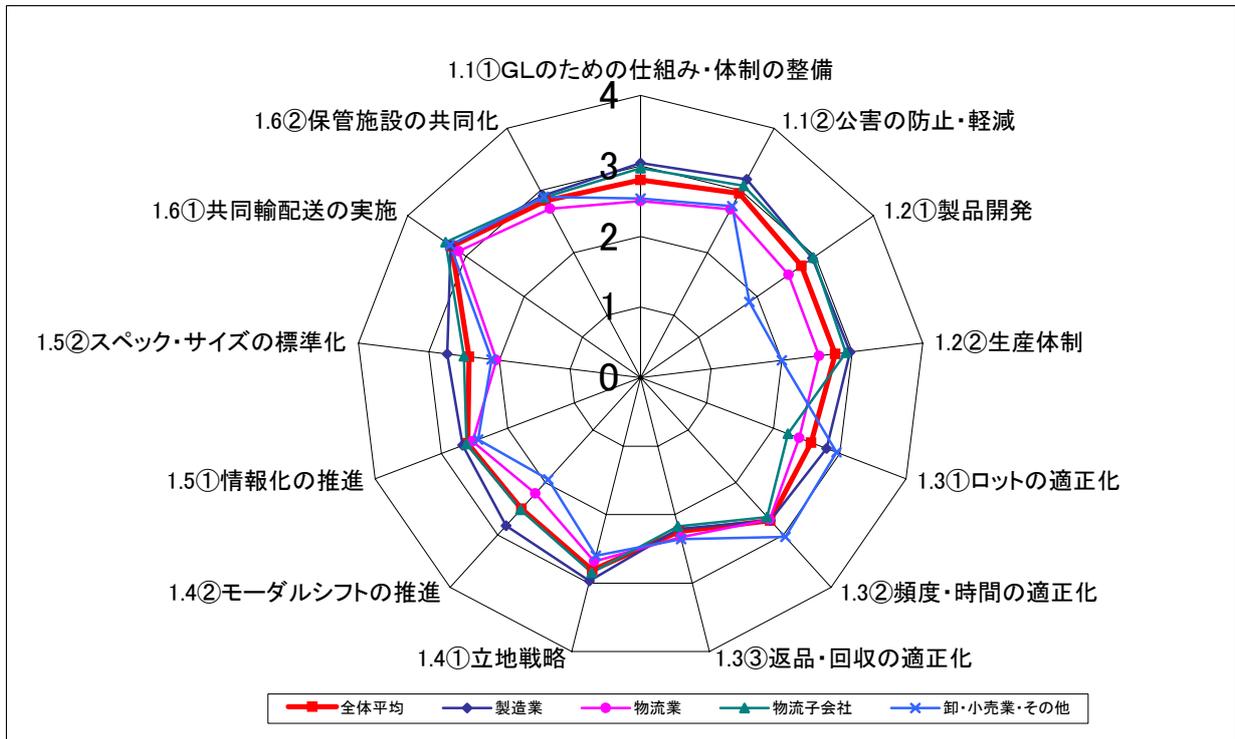
【売上高】

	合計	業種別				CGL	
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	メンバー	非メンバー
回答数	114	39	36	27	12	58	56
1億円未満	0	0	0	0	0	0	0
1億円以上3億円未満	3	1	2	0	0	0	3
3億円以上20億円未満	5	0	3	2	0	0	5
20億円以上50億円未満	5	0	3	2	0	2	3
50億円以上100億円未満	3	1	1	1	0	2	1
100億円以上200億円未満	10	0	4	6	0	4	6
200億円以上500億円未満	13	1	5	5	2	4	9
500億円以上1000億円未満	19	3	7	9	0	12	7
1000億円以上	51	33	6	2	10	34	17
未回答	5	0	5	0	0	0	5

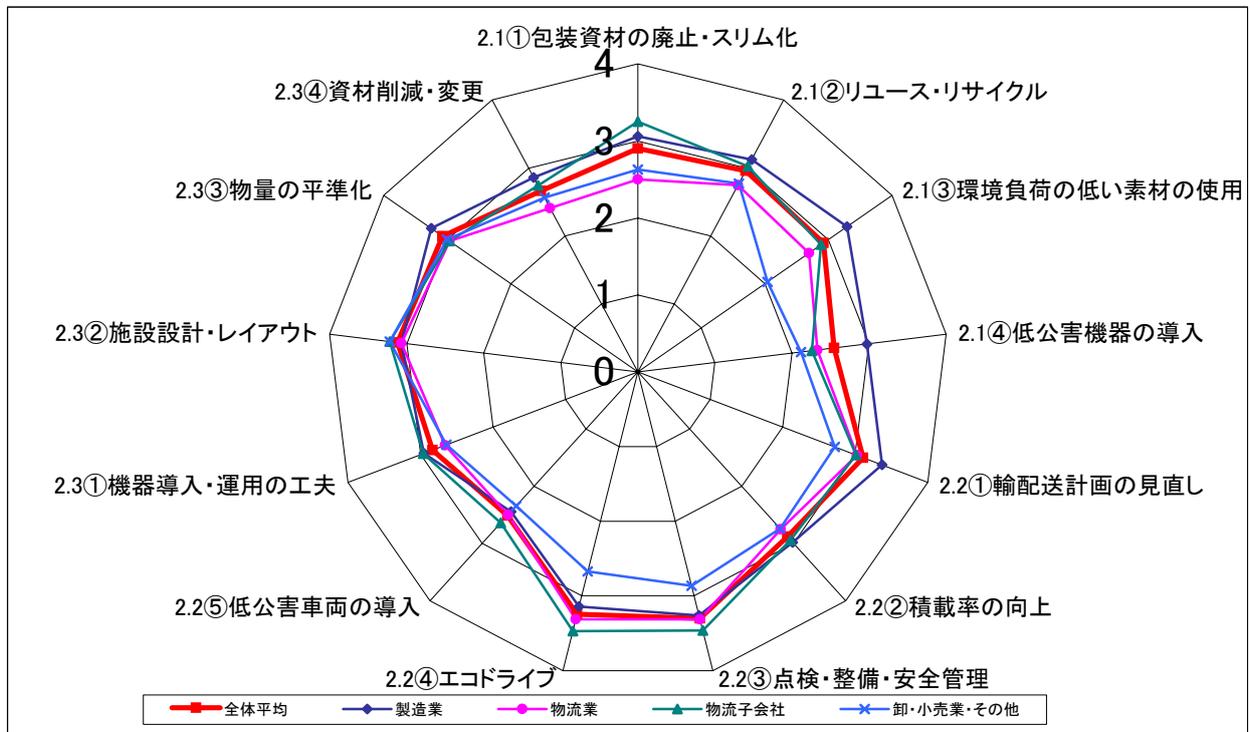
【従業員数】

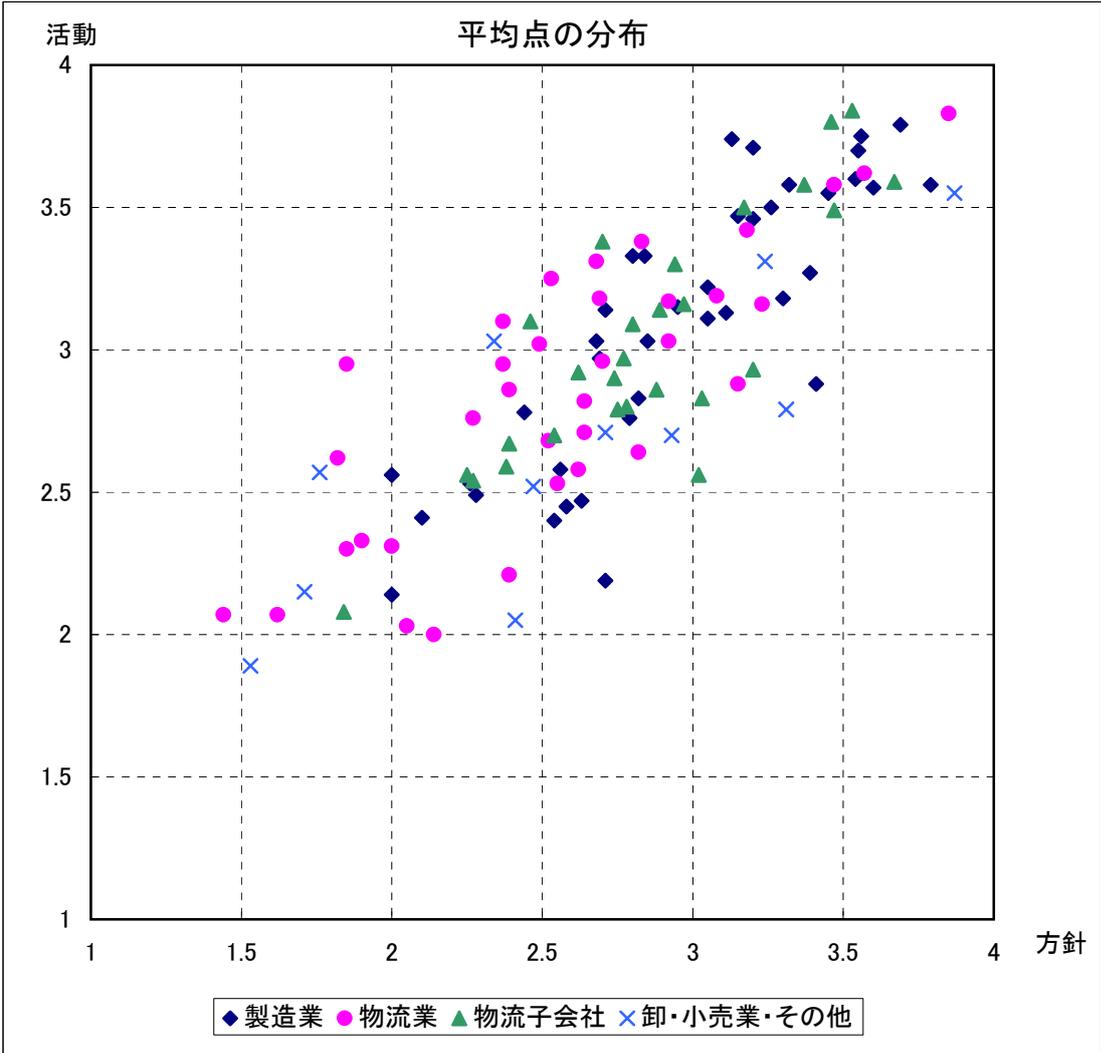
	合計	業種別				CGL	
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	メンバー	非メンバー
回答数	114	39	36	27	12	58	56
20人未満	1	0	1	0	0	0	1
21人～50人	7	0	5	2	0	1	6
51人～100人	3	0	1	2	0	1	2
101人～200人	6	1	2	3	0	4	2
201人～500人	17	3	8	6	0	6	11
501人～1000人	11	1	3	3	4	3	8
1001人以上	69	34	16	11	8	43	26
未回答	0	0	0	0	0	0	0

【中分類レーダーチャート】
 <方針>



<活動>





【大分類結果】

方針/活動	大分類	全体平均	業種別平均				CGL	
			製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	メンバー	非メンバー
方針	1.1全社的な取り組み	2.82	3.06	2.53	2.98	2.57	3.06	2.56
方針	1.2環境に配慮した製品開発・生産体制	2.76	2.95	2.54	2.96	1.9	2.98	2.44
方針	1.3商取引の適正化	2.62	2.67	2.57	2.47	2.88	2.8	2.42
方針	1.4ネットワーク設計	2.61	2.88	2.39	2.63	2.18	2.83	2.37
方針	1.5情報化・標準化	2.56	2.7	2.4	2.59	2.38	2.74	2.37
方針	1.6共同化	3.04	3.09	2.91	3.11	3.1	3.28	2.78
活動	2.1包装の見直し	2.89	3.13	2.59	3.02	2.49	3.14	2.59
活動	2.2輸配送の見直し	2.95	3.03	2.91	3.02	2.66	3.16	2.74
活動	2.3荷役・保管・流通加工の見直し	3.01	3.06	2.9	3.08	3.02	3.23	2.78

【方針/活動結果】

方針/活動	全体平均	業種別平均				CGL	
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	メンバー	非メンバー
方針	2.76	2.94	2.54	2.85	2.54	2.98	2.52
活動	2.95	3.07	2.84	3.04	2.73	3.18	2.72

【全体結果】

全体	全体平均	業種別平均				CGL	
		製造業	物流業	物流 子会社	卸・小売業 その他	メンバー	非メンバー
合計	2.86	3	2.69	2.95	2.63	3.08	2.62

【速報版】省エネ法実態調査 集計結果(2008年9月30日時点)

1. 回答企業概要

図表1-1 回答企業概要

	特定荷主	特定 輸送事業者	計
送付数	40	13	53
回答数	28	7	35
* 親会社が特定荷主である物流子会社含む			
(前年度回答数)	25	9	34

2. 回答企業全体のエネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表図表2-1 エネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表

	特定荷主(27社)	特定 輸送事業者	計(参考)
エネルギー使用量(GJ)	30,335,314	10,350,840	40,686,154
原油換算(kl)	782,624	267,052	1,049,676
CO ₂ 排出量(t)	2,095,090	809,095	2,904,185

* 特定荷主1社は前年度の総量等のデータ非開示のため27社で整理

図表2-2 エネルギー使用量総量(原油換算)、CO₂排出量の対前年度比較

	07年度	06年度	増減	増減率
特定荷主(27社)				
原油換算(kl)	782,624	801,855	▲ 19,231	▲ 2.4%
CO ₂ 排出量(t)	2,095,090	2,131,426	▲ 36,336	▲ 1.7%
特定輸送事業者(7社)				
原油換算(kl)	267,052	246,377	20,675	8.4%
CO ₂ 排出量(t)	809,905	747,750	62,155	8.3%
計(参考値)				
原油換算(kl)	1,049,676	1,048,232	1,444	▲ 0.1%
CO ₂ 排出量(t)	2,904,995	2,879,176	25,819	▲ 0.9%

図表2-3 平均目標削減率(34社)

平均目標削減率(34社)	2.04%
--------------	-------

図表2-4 34社の平均目標削減率から算出したCO₂排出量削減目標

	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
2007年度	2,904,995
2008年度	2,850,091
増減	▲ 54,904

* 次ページ以降で、＜参考＞の記載があるものについては、定期報告書、計画書以外の「その他設問」の内容を集計・分析したものである。

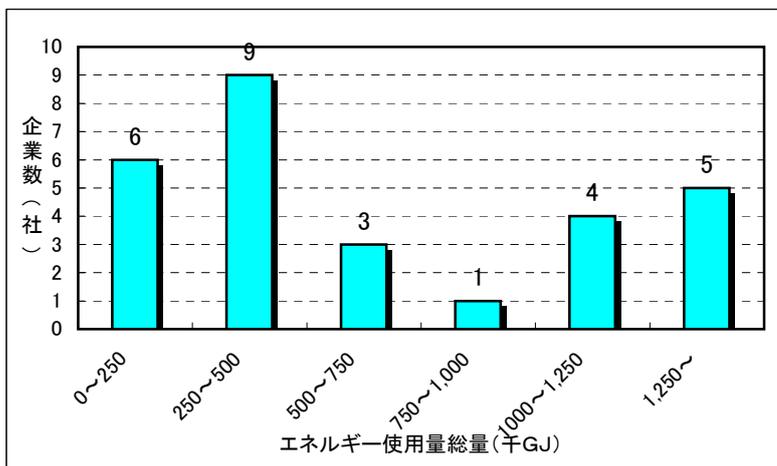
3. 特定荷主

1) エネルギー使用量総量

(1) エネルギー使用量総量

図表3-1 エネルギー使用量総量の分布

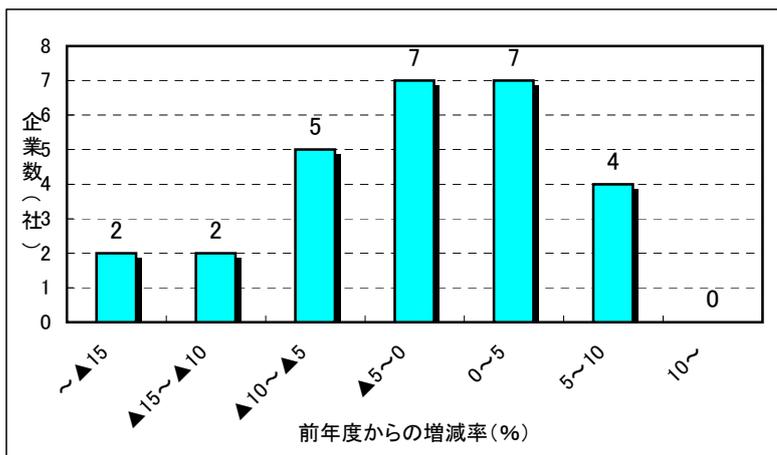
エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~250	6
250~500	9
500~750	3
750~1,000	1
1000~1,250	4
1,250~	5
計	28



(2) 総量の対前年度増減率

図表3-2 総量の対前年度増減率の分布

増減率(%)	回答数
~▲15	2
▲15~▲10	2
▲10~▲5	5
▲5~0	7
0~5	7
5~10	4
10~	0
計	27



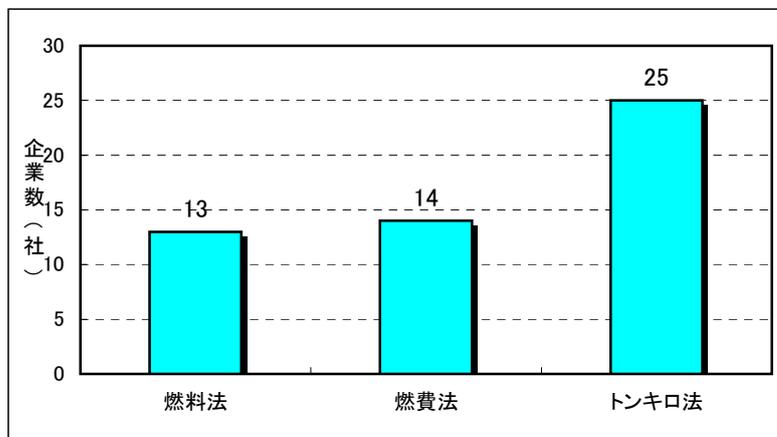
※前年度より増加したのは11社

2) エネルギー使用量の算定方法

(1) 特定荷主が選択した算定方法(複数選択可)

図表4-1 特定荷主が選択した算定方法

算定方法	回答数
燃料法	13
燃費法	14
トンキロ法	25



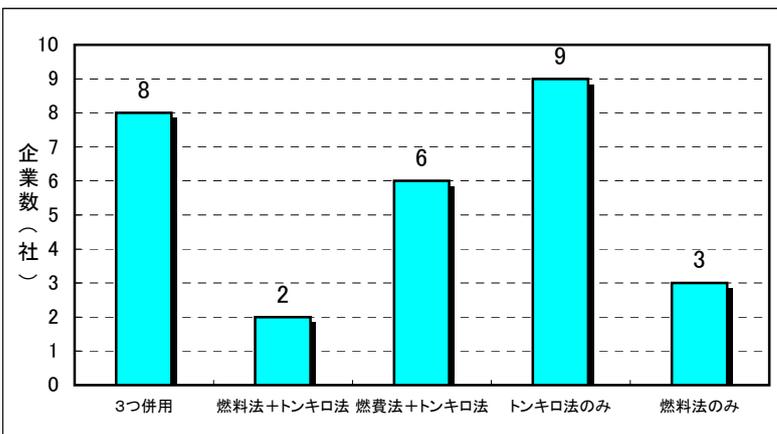
※昨年度調査では、燃料法選択率が35%(9社/25社)だったが、今回46%(13社/28社)と増加。(昨年度未回答企業もあり、一概には言えない)

(2) 特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ

図表4-2 特定荷主が選択した

算定方法の組み合わせ

算定方法の組み合わせ	回答数
3つ併用	8
燃料法+トンキロ法	2
燃費法+トンキロ法	6
トンキロ法のみ	9
燃料法のみ	3
計	28

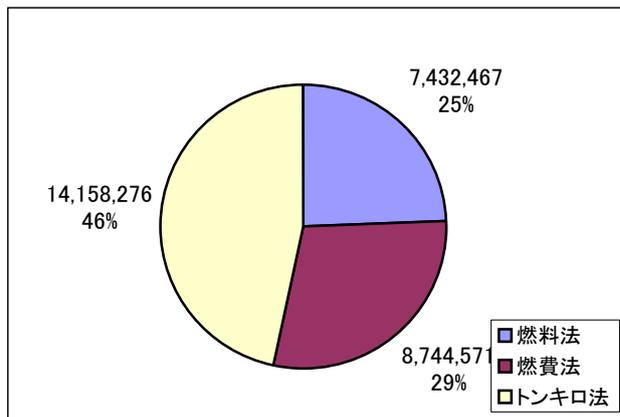


(3)合算値でみた特定荷主における算定方法の使用割合

図表4-3 合算値でみた特定荷主における算定方法の使用割合

算定方法	エネルギー使用量(GJ)	割合
燃料法	7,432,467	24.5%
燃費法	8,744,571	28.8%
トンキロ法	14,158,276	46.7%
計	30,335,314	100.0%

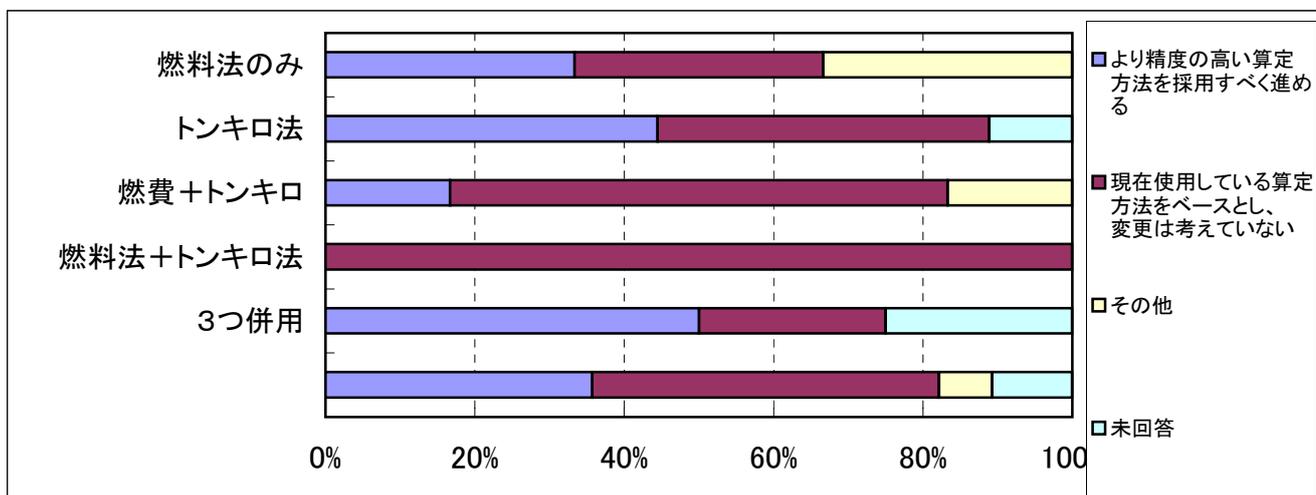
※昨年度調査とほぼ同様の割合



(4) <参考> 特定荷主における今後(2-3年後)の算定方法の変更についての意向

図表4-4 特定荷主における今後(2-3年後)の算定方法の変更についての意向

今後(2-3年後)の意向	回答総数	現状選択している算定方法の組み合わせ				
		3つ併用	燃料法+トンキロ法	燃費+トンキロ	トンキロ法	燃料法のみ
より精度の高い算定方法を採用すべく進める	10	4	0	1	4	1
現在使用している算定方法をベースとし、変更は考えていない	13	2	2	4	4	1
その他	2	0	0	1	0	1
未回答	3	2	0	0	1	0
合計	28	8	2	6	9	3



3) エネルギー使用原単位

(1) エネルギー使用量と密接な関係を持つ値として選択した指標(原単位算出に用いた「分母の指標」)

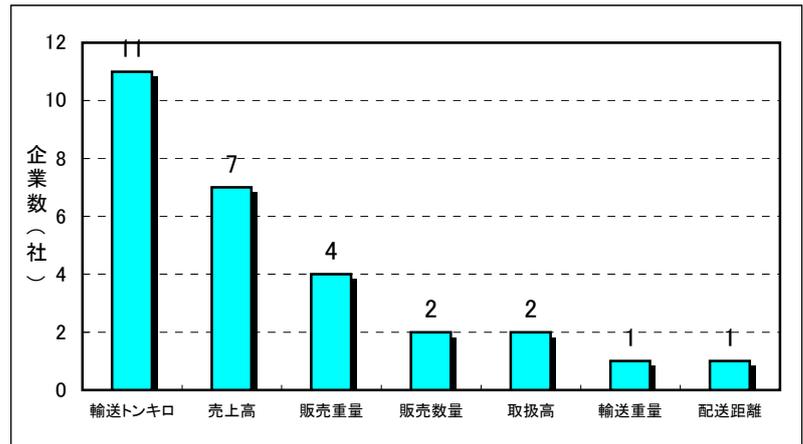
i) 原単位算出時に用いた「分母の指標」

図表5-1 原単位算出時に用いた「分母の指標」

指標	回答数
輸送トンキロ	11
売上高	7
販売重量	4
販売数量	2
取扱高	2
輸送重量	1
配送距離	1
計	28

* 出荷重量含む

※昨年度調査同様、
1位輸送トンキロ、2位売上高だが
3位に販売重量が入った。(前回は1社のみ)

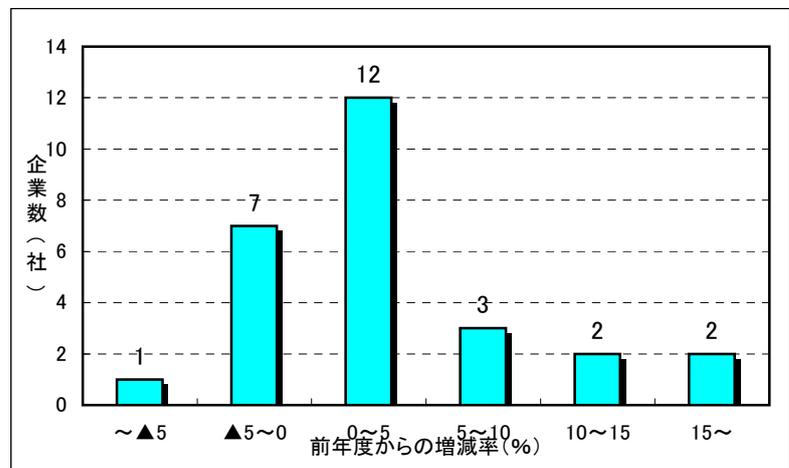


ii) 「分母の指標」の対前年度増減率

図表5-2 「分母の指標」の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	1
▲5~0	7
0~5	12
5~10	3
10~15	2
15~	2
計	27

※19社が増加。



iii) 「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

図表5-3 「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

	分母の指標の対前年度増減率(%)						計
	~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%) ~▲15			1		1		2
▲15~▲10	1	1					2
▲10~▲5		2	3				5
▲5~0		4	2	1			7
0~5			5	2			7
5~10			1		1		2
10~							0
計	1	7	12	3	2		27

※総量の増加に伴い、選択した「分母の指標」の値も増加傾向にある。さらに、総量の伸びに比べて、「分母の指標」の値の伸びの方が大きい。

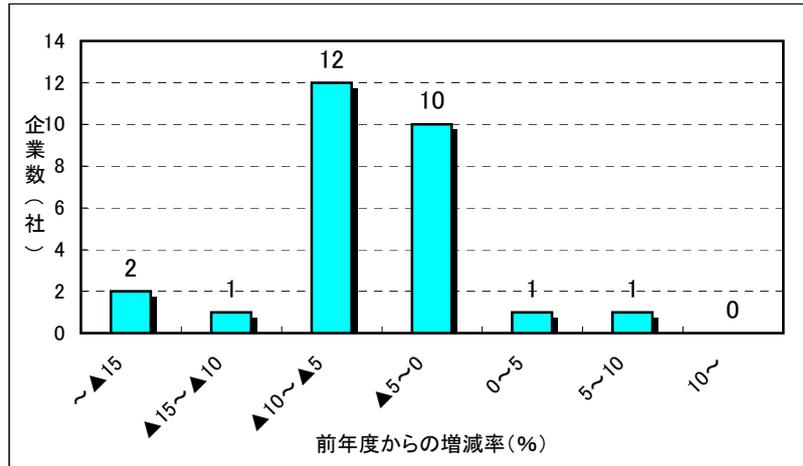
(2) エネルギー使用原単位

i) エネルギー使用原単位の対前年度増減率

図表5-4 エネルギー使用原単位の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲15	2
▲15~▲10	1
▲10~▲5	12
▲5~0	10
0~5	1
5~10	1
10~	0
計	27

※年平均1%削減未達成は2社

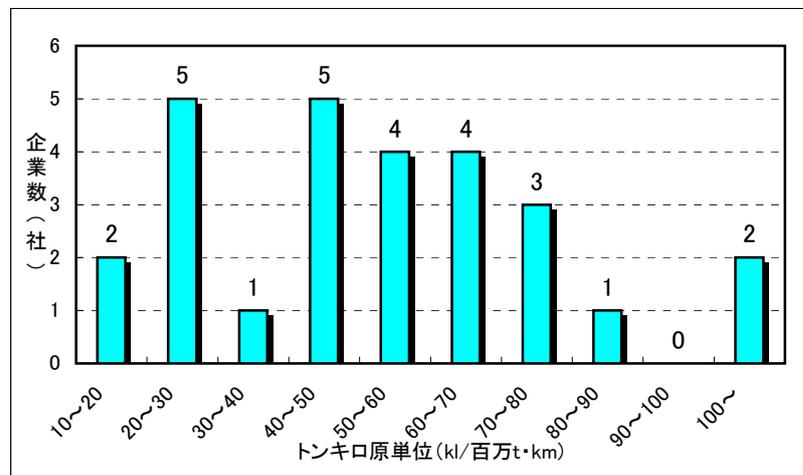


(3) <参考>トンキロ原単位

図表5-5 トンキロ原単位の分布

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	回答数
10~20	2
20~30	5
30~40	1
40~50	5
50~60	4
60~70	4
70~80	3
80~90	1
90~100	0
100~	2
計	27

*27社平均25.5(昨年度調査:20社 24.4)

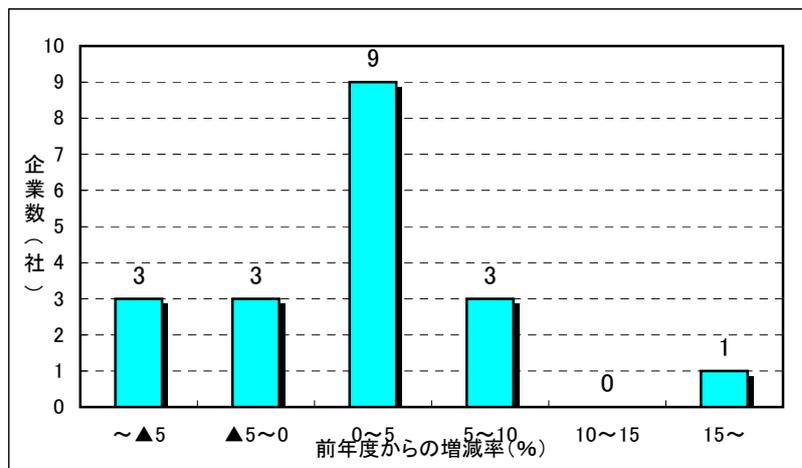


*「分母の指標」として「輸送トンキロ」を選択しているか否かに係らず、回答企業に別途調査した輸送トンキロの値を元に算出

(4) <参考>輸送トンキロの対前年度増減率

図表5-6 輸送トンキロの対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	3
▲5~0	3
0~5	9
5~10	3
10~15	0
15~	1
計	19



(5) <参考>「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

図表5-7 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

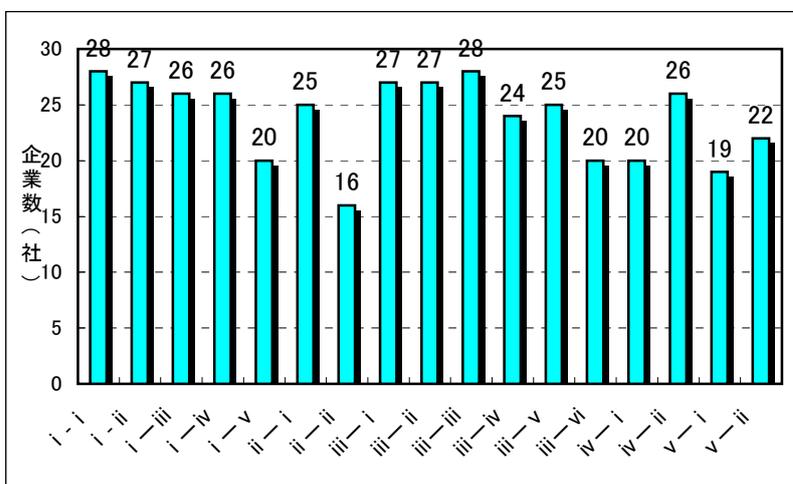
		輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
		~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%)	~▲15	1						1
	▲15~▲10		1					1
	▲10~▲5	1		2	1		1	5
	▲5~0		1	4	1			6
	0~5			3				3
	5~10	1	1		1			3
	10~							0
計		3	3	9	3	0	1	19

*「総量」と「分母の指標」の関係図(図表5-3)と比較すると、ややばらつきがある。

4) 荷主判断基準遵守状況

図表6-1 荷主判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	28
i - ii	27
i - iii	26
i - iv	26
i - v	20
ii - i	25
ii - ii	16
iii - i	27
iii - ii	27
iii - iii	28
iii - iv	24
iii - v	25
iii - vi	20
iv - i	20
iv - ii	26
v - i	19
v - ii	22



*実施中という回答が少なかった項目としては、昨年度調査結果同様、「ii - ii 3PLの活用」、
「i - v 社内研修体制の整備」、「iii - iv 道路混雑時の貨物輸送の見直し」、
「iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し」があげられる。
(v - i、v - ii は主として製造業を対象とした項目)

<図表6-1の項目>

- i - i 取組方針の策定
- i - ii エネルギー使用実態等のより正確な把握
- i - iii エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認
- i - iv 責任者の設置
- i - v 社内研修体制の整備
- ii - i 鉄道及び船舶の活用の推進
- ii - ii 高度な貨物の輸送に係るサービスの活用
- iii - i 積み合わせ輸送・混載便の利用
- iii - ii 適正車種を選択
- iii - iii 輸送ルート・輸送手段の活用
- iii - iv 車両等の大型化
- iii - v 輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用
- iii - vi 道路混雑時の貨物の輸送の見直し
- iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- v - i 商品や荷姿の標準化
- v - ii 製品や包装資材の軽量化・小型化

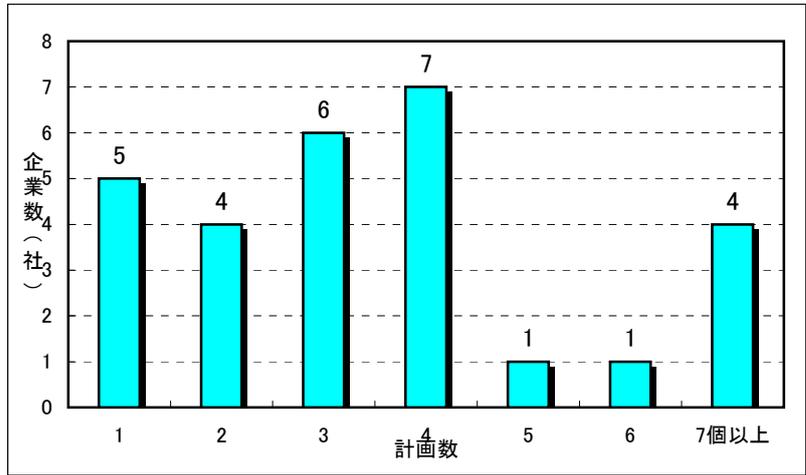
5) 計画について

(1) 計画数

図表7-1 特定荷主計画数

計画数	回答数
1	5
2	4
3	6
4	7
5	1
6	1
7個以上	4
合計	28

* 平均は1社あたり3.7(昨年度調査では3.4)
 * 対策欄に記載された計画数でカウント
 (一つの対策欄に複数の計画が
 記載されているものも1計画としてカウント)

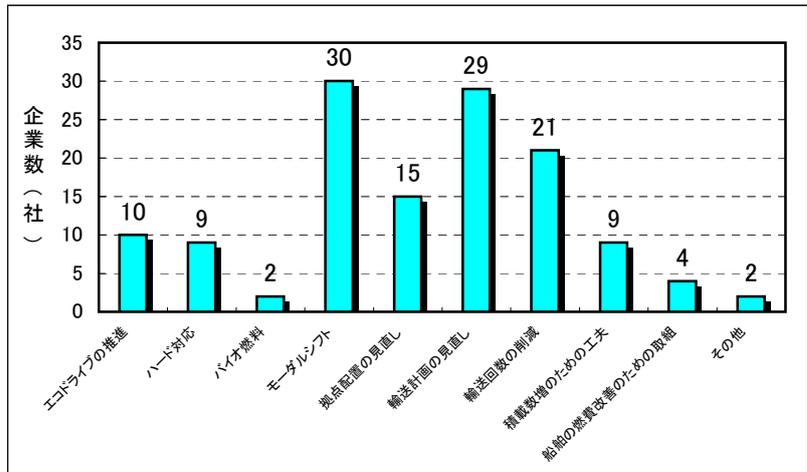


(2) 計画の種類

図表7-2 施策の構成

施策	回答数
エコドライブの推進	10
ハード対応	9
バイオ燃料	2
モーダルシフト	30
拠点配置の見直し	15
輸送計画の見直し	29
輸送回数の削減	21
積載数増のための工夫	9
船舶の燃費改善のための取組	4
その他	2

* 詳細は5. を参照のこと

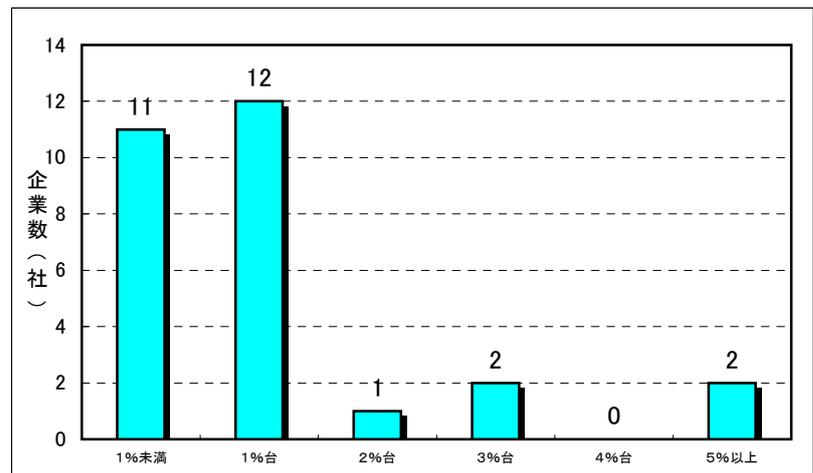


(3) 省エネ計画の対前年度目標削減率

図表7-3 特定荷主の省エネ計画の対前年度目標削減率

省エネ計画の対前年度目標削減率	回答数
1%未満	11
1%台	12
2%台	1
3%台	2
4%台	0
5%以上	2
合計	28

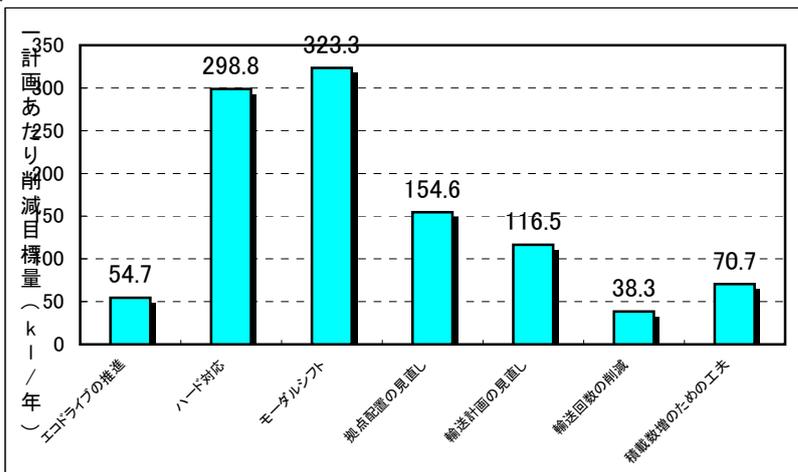
* 平均は2.18%(昨年度調査では3.46%)



(4) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表7-4 特定荷主の1施策あたりの削減目標量

施策	削減目標量
エコドライブの推進	54.7
ハード対応	298.8
モーダルシフト	323.3
拠点配置の見直し	154.6
輸送計画の見直し	116.5
輸送回数の削減	38.3
積載数増のための工夫	70.7

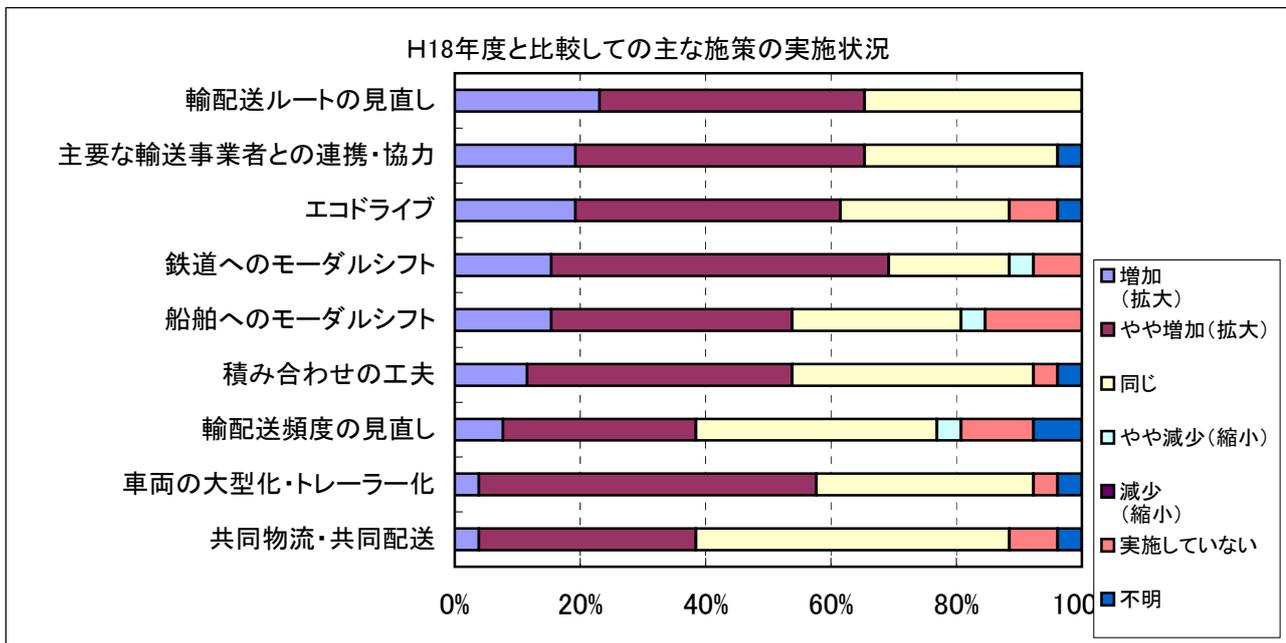


6) <参考> 主な施策の実施概況

(1) <参考> 平成18年度との比較

図表8-1 H18年度と比較しての主な施策の実施状況

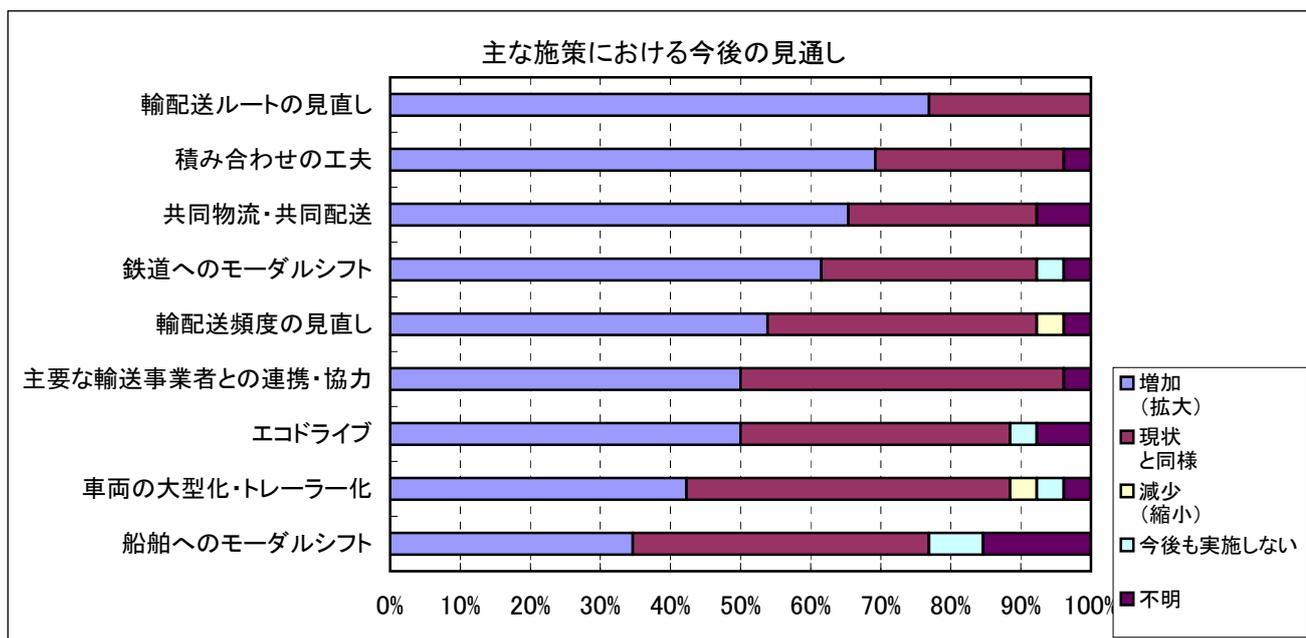
	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
共同物流・共同配送	1	9	13	0	0	2	1	26
車両の大型化・トレーラー化	1	14	9	0	0	1	1	26
輸配送頻度の見直し	2	8	10	1	0	3	2	26
積み合わせの工夫	3	11	10	0	0	1	1	26
船舶へのモーダルシフト	4	10	7	1	0	4	0	26
鉄道へのモーダルシフト	4	14	5	1	0	2	0	26
エコドライブ	5	11	7	0	0	2	1	26
主要な輸送事業者との連携・協力	5	12	8	0	0	0	1	26
輸配送ルートの見直し	6	11	9	0	0	0	0	26



(2) <参考> 今後(2-3年後)の見通し

図表8-2 主な施策における今後(2-3年後)の見通し

	増加 (拡大)	現状 と同様	減少 (縮小)	今後も実 施しない	不明	合計
船舶へのモーダルシフト	9	11	0	2	4	26
車両の大型化・トレーラー化	11	12	1	1	1	26
エコドライブ	13	10	0	1	2	26
主要な輸送事業者との連携・協力	13	12	0	0	1	26
輸配送頻度の見直し	14	10	1	0	1	26
鉄道へのモーダルシフト	16	8	0	1	1	26
共同物流・共同配送	17	7	0	0	2	26
積み合わせの工夫	18	7	0	0	1	26
輸配送ルートの見直し	20	6	0	0	0	26



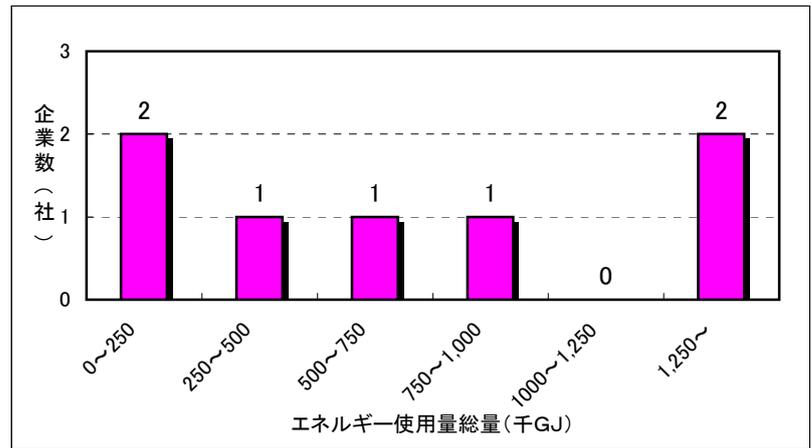
4. 特定輸送事業者

1) エネルギー使用量総量

(1) エネルギー使用量総量の分布

図表9-1 エネルギー使用量総量の分布

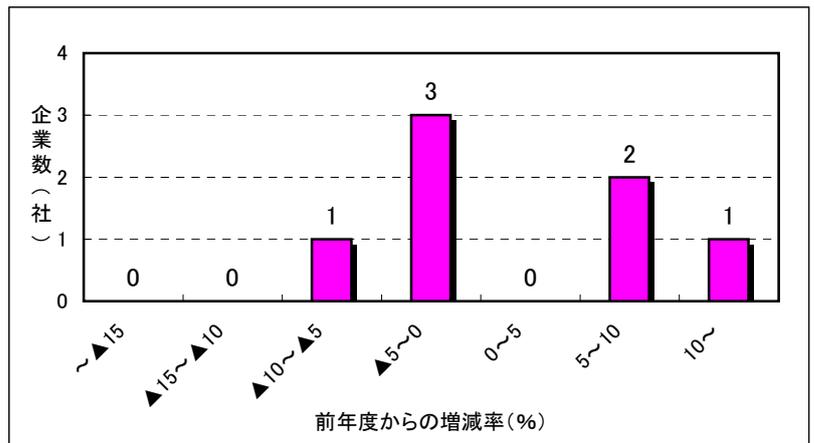
エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~250	2
250~500	1
500~750	1
750~1,000	1
1000~1,250	0
1,250~	2
計	7



(2) 総量の対前年度増減率

図表9-2 総量の対前年度増減率の分布

増減率(%)	回答数
~▲15	0
▲15~▲10	0
▲10~▲5	1
▲5~0	3
0~5	0
5~10	2
10~	1
計	7



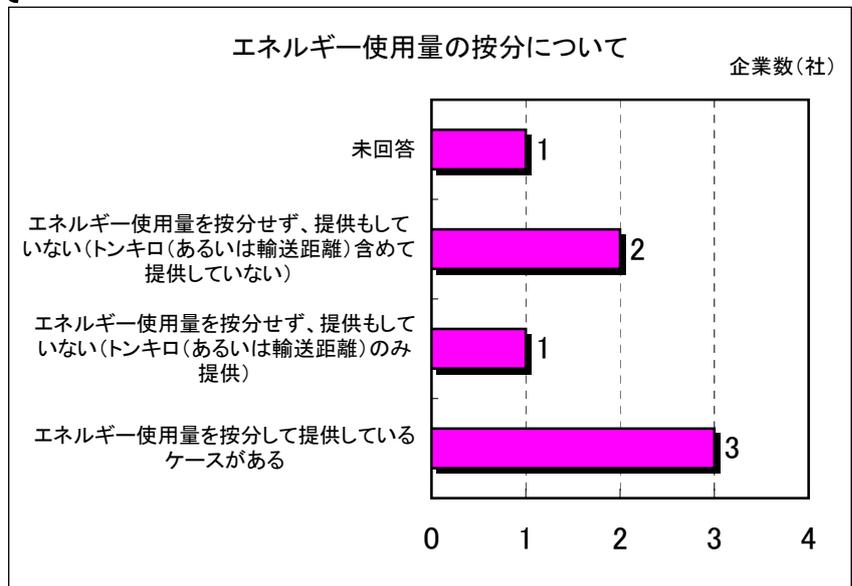
※前年度より増加したのは3社

2) エネルギー使用量の算定に関して

(1) <参考> 特定輸送事業者において、混載等にかかわるエネルギー使用量の按分による荷主へのデータ提供について

図表10-1 エネルギー使用量の按分について

項目	回答数
エネルギー使用量を按分して提供しているケースがある	3
エネルギー使用量を按分せず、提供もしていない(トンキロ(あるいは輸送距離)のみ提供)	1
エネルギー使用量を按分せず、提供もしていない(トンキロ(あるいは輸送距離)含めて提供していない)	2
未回答	1
計	7



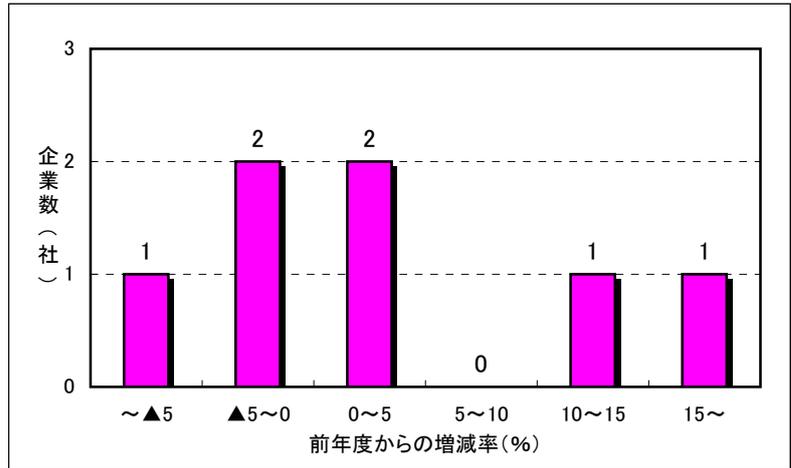
*「提供しているケースがある」であり、すべてのケースで提供しているとは限らない

3) エネルギー使用原単位

(1) 輸送トンキロの対前年度増減率

図表11-1 輸送トンキロの対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	1
▲5~0	2
0~5	2
5~10	0
10~15	1
15~	1
計	7



(2) 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

図表11-2 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

	輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
	~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%)							
~▲15							0
▲15~▲10							0
▲10~▲5			1				1
▲5~0	1	1	1				3
0~5							0
5~10		1			1		2
10~						1	1
計	1	2	2	0	1	1	7

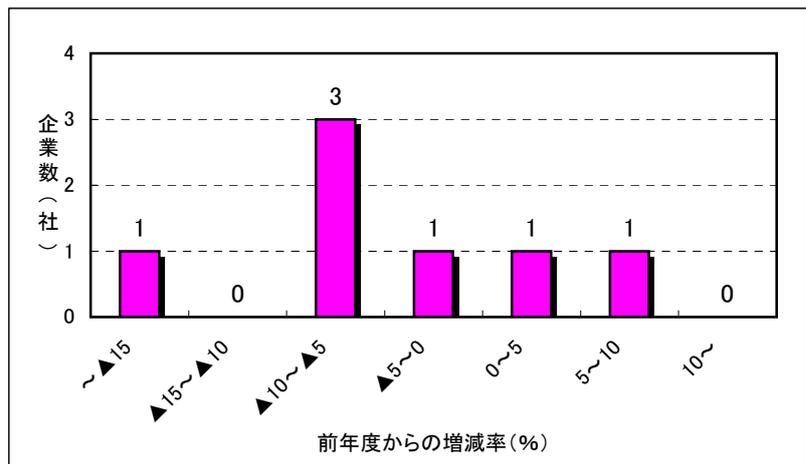
※特定荷主(図表5-3)と比較するとばらついている。

(3) エネルギー使用原単位の対前年度増減率

図表11-3 エネルギー使用原単位の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲15	1
▲15~▲10	0
▲10~▲5	3
▲5~0	1
0~5	1
5~10	1
10~	0
計	7

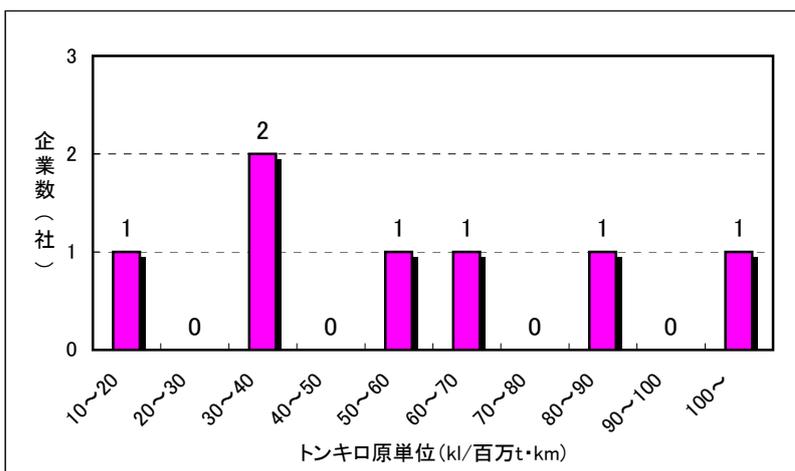
※年平均1%削減未達成は2社



(4) 特定輸送事業者におけるトンキロ原単位

図表11-4 トンキロ原単位の分布

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	回答数
10～20	1
20～30	0
30～40	2
40～50	0
50～60	1
60～70	1
70～80	0
80～90	1
90～100	0
100～	1
合計	7



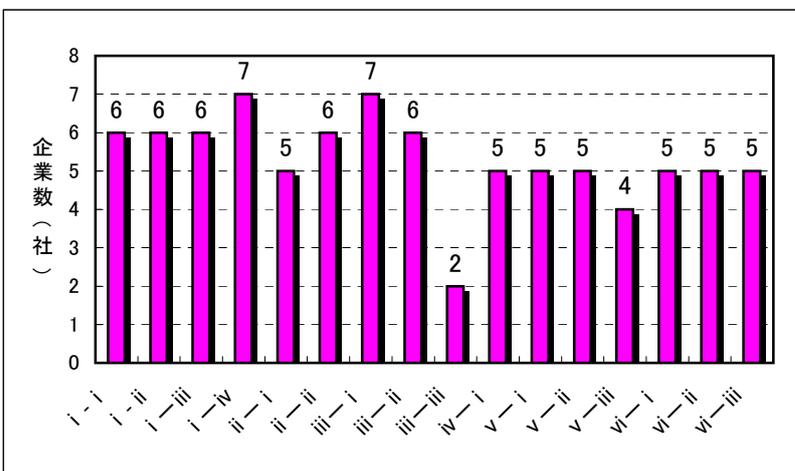
*7社平均 46.5(昨年度調査では50.9)

*特定輸送事業者の定期報告書記載例では、kl/万t・km単位のため、比較の際は要注意

4) 輸送事業者判断基準遵守状況

図表12-1 輸送事業者判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	6
i - ii	6
i - iii	6
i - iv	7
ii - i	5
ii - ii	6
iii - i	7
iii - ii	6
iii - iii	2
iv - i	5
v - i	5
v - ii	5
v - iii	4
vi - i	5
vi - ii	5
vi - iii	5



*「冷凍機効率の向上」を除き、概ね実施中が多い。(昨年度調査と同様の結果)

<図表12-1の項目>

- i - i 省エネ指針の策定及び見直し
- i - ii 省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し
- i - iii 省エネ推進体制・責任者の設置
- i - iv 省エネに関する従業員教育実施
- ii - i 省エネ輸送用機械器具の導入
- ii - ii 省エネに資する器具の導入
- iii - i 省エネ運転・操縦
- iii - ii 効率的な輸送ルートを選択
- iii - iii 冷凍機効率の向上
- iv - i 輸送用機械器具の大型化
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- iv - iii 積載率の向上
- iv - iv 貨物量に応じた輸送能力の適正化
- iv - v 空荷走行・航行距離等の縮減
- v - i 荷主等の関係者との連携強化
- v - ii 効率的な輸送方法の選択の促進
- v - iii 物流拠点の整備

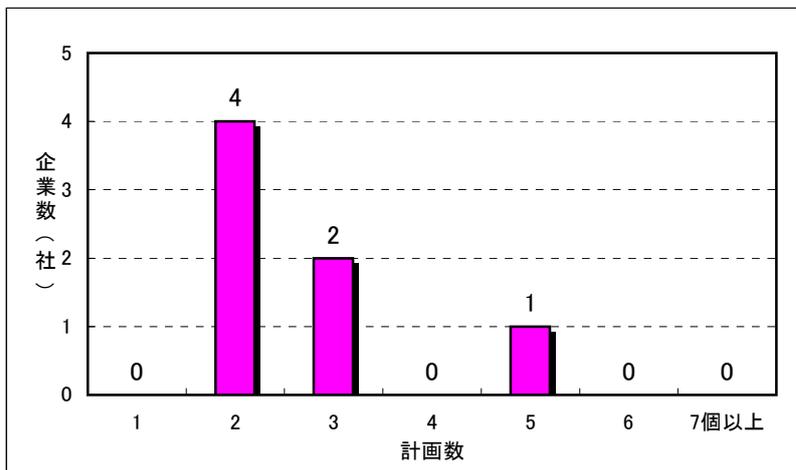
5) 計画について

(1) 計画数

図表13-1 特定輸送事業者計画数

計画数	回答数
1	0
2	4
3	2
4	0
5	1
6	0
7個以上	0
合計	7

* 平均は1社あたり2.7(昨年度調査では3.3)
 * 対策欄に記載された計画数でカウント
 (一つの対策欄に複数の計画が記載されているものも1計画としてカウント)

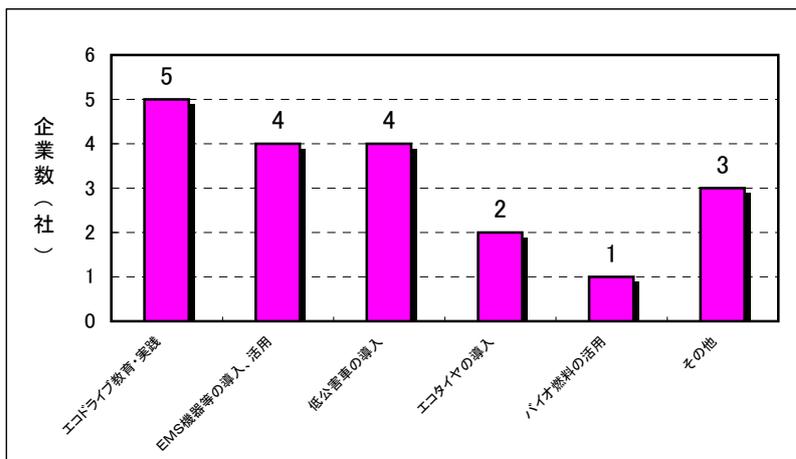


(2) 計画の種類

図表13-2 施策の構成

施策	回答数
エコドライブ教育・実践	5
EMS機器等の導入、活用	4
低公害車の導入	4
エコタイヤの導入	2
バイオ燃料の活用	1
その他	3

* 詳細は、5. 参照



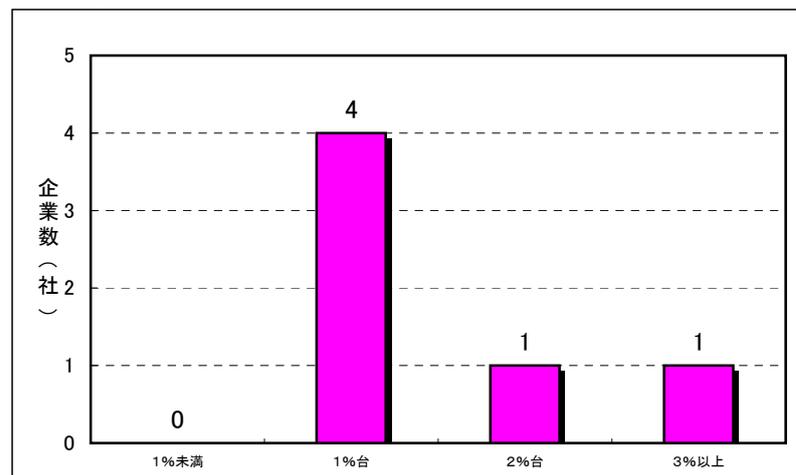
(3) 省エネ計画の対前年度目標削減率

図表13-3 特定輸送事業者の省エネ計画の対前年度目標削減率

省エネ計画の対前年度目標削減率	回答数
1%未満	0
1%台	4
2%台	1
3%以上	1
合計	6

* 平均は1.57%(昨年度調査では0.54%)

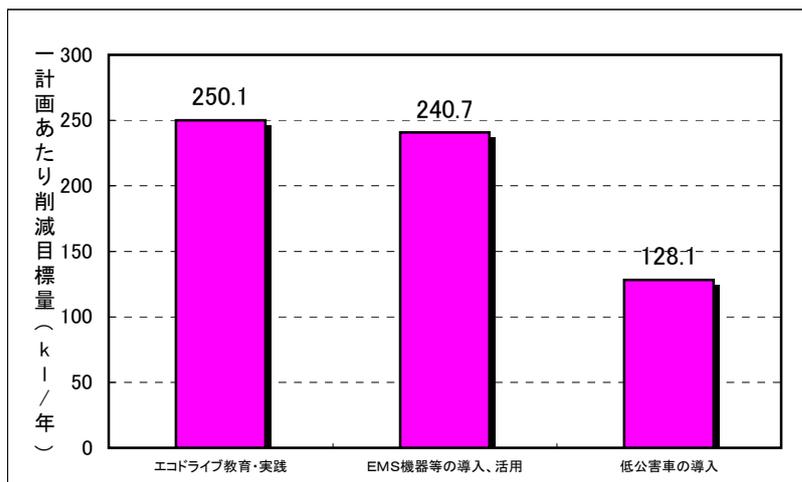
* 削減効果欄に、原単位改善率、あるいは燃費改善率が記載されているものについては、その割合から総量を算出



(4) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表13-4 特定輸送事業者の1施策あたりの削減目標量

施策	削減目標量
エコドライブ教育・実践	250.1
EMS機器等の導入、活用	240.7
低公害車の導入	128.1



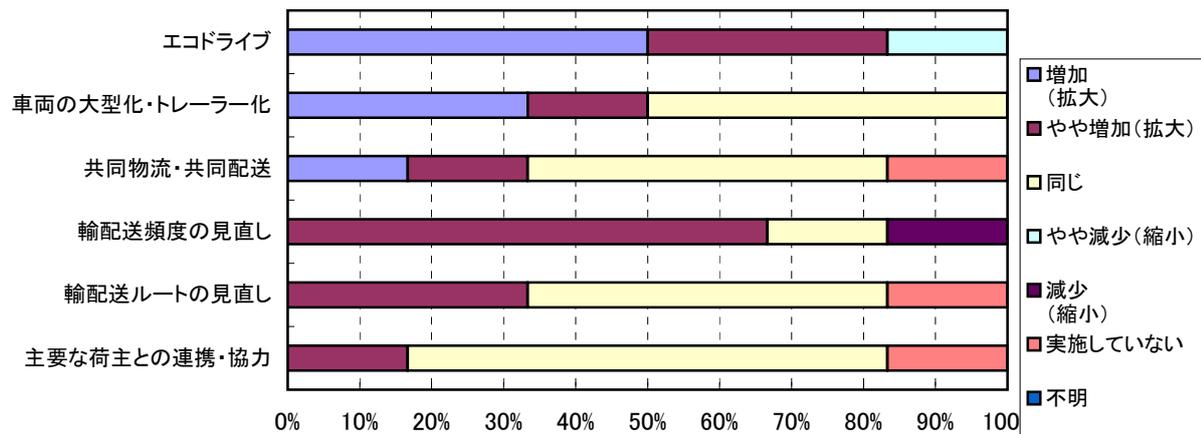
6) <参考> 主な施策の実施概況

(1) <参考> 平成18年度との比較

図表14-1 H18年度と比較しての主な施策の実施状況

	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
主要な荷主との連携・協力	0	1	4	0	0	1	0	6
輸配送ルートの見直し	0	2	3	0	0	1	0	6
輸配送頻度の見直し	0	4	1	0	1	0	0	6
共同物流・共同配送	1	1	3	0	0	1	0	6
車両の大型化・トレーラー化	2	1	3	0	0	0	0	6
エコドライブ	3	2	0	1	0	0	0	6

H18年度と比較しての主な施策の進捗状況

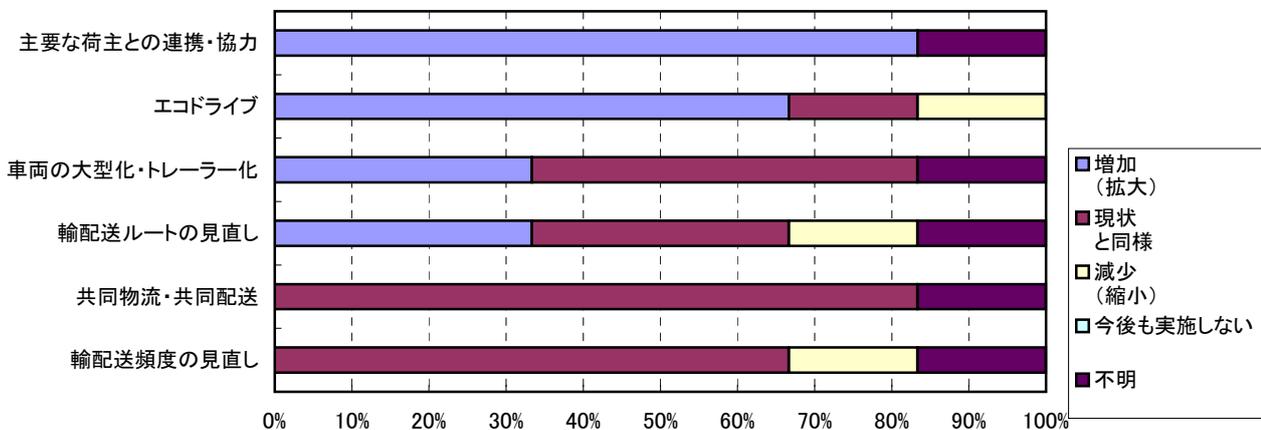


(2) <参考> 今後(2-3年後)の見通し

図表14-2 主な施策における今度(2-3年後)の見通し

	増加 (拡大)	現状 と同様	減少 (縮小)	今後も実 施しない	不明	合計
輸配送頻度の見直し	0	4	1	0	1	6
共同物流・共同配送	0	5	0	0	1	6
輸配送ルートの見直し	2	2	1	0	1	6
車両の大型化・トレーラー化	2	3	0	0	1	6
エコドライブ	4	1	1	0	0	6
主要な荷主との連携・協力	5	0	0	0	1	6

主な施策における今後の見通し



5. 施策の種類(詳細版)

図表15-1 施策の種類(詳細版)

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと					
原単位改善	47 (17)	エコドライブの推進	10 (9)	エコドライブ教育・実践	6 (5)						
				EMS機器等の設置、活用	4 (4)						
		ハード対応	9 (6)	クリーンエネルギー自動車(低公害車)導入	6 (4)						
				エコタイヤの導入	3 (2)						
		バイオ燃料	2 (1)	バイオ燃料の活用	2 (1)						
		モーダルシフト	30	鉄道	21						
				船舶	5						
				航空機から他モードへの変換	4						
		走行距離削減	65	拠点配置の見直し	15			物流センター・在庫拠点の見直し	8	生産拠点の見直し(生産工場の複数化)	5
								仕入れ商品の入庫拠点の変更	1		
在庫拠点の共同化	1										
輸送計画の見直し	29			輸出入における最寄港(空港)の活用(分散荷降ろし)	5	共同輸配送	3				
				輸配送ルートの見直し	4	リードタイムの見直し	1				
				工場直送	3	帰便の調達物流への活用	1				
				混載便・小口便の活用	3						
				複数拠点での積み合わせ、積み降ろし	2						
輸送回数の削減	21			車両の大型化	5	納入頻度の削減・見直し	4				
				車両のトレーラー化	5	大ロット化	3				
				輸入コンテナ/ソフトタンク利用による帰便の効率化	2						
				イレギュラー輸送・臨時便の削減	2						
積載率向上	9	積載数増のための工夫	9	包装設計の見直し・小型化	4	製品の小型化	1				
				積み合わせの工夫	2						
				多段積みの実施	1						
				パレットレス化	1						
				横持ちの削減	1						

*実数は特定荷主、括弧内は特定輸送事業者の計画数

<その他の施策>

- ・船舶の燃費改善のための方策 4
- ・販促物製造量の削減 1
- ・梱包材料の軽量化 1

6. その他施策の内容(抜粋)

講習会等会合の開催

- ・社内「環境保全委員会」の専門部会の一つとして「グリーン物流部会」を設置し、特定荷主としての責務を果たすために社内関係部署や物流事業者とグリーン物流について企画・実施・確認などにより積極的に改善活動を行っている。
- ・年2回の社内講習会を実施し、各事業部門のCO₂排出量削減活動推進責任者に当社の物流におけるCO₂排出量の現状を周知し、削減対策の推進を図った。
- ・事業部署ごとに省エネ管理者を設置し、体制を作り、社内及び運送会社に対する教育を実施している。
- ・営業責任者に対する社内研修を実施
- ・グループ特定荷主情報交換会を開催
- ・グループ企業全体に省エネ輸送の取組方針の説明会を開催し、定期的な取組による効果を把握する体制を確立
- ・2002年よりロジスティクス環境対応専門委員会を設立し、グループ企業全体の物流におけるCO₂排出量の把握を開始。当部門では、CO₂排出実績集計および分析、モーダルシフト等の環境対応物流の推進、支援を行い、CO₂削減の推進を図る中心的役割を担っている。
- ・経済走行・安全走行による燃費向上に向けたデジタコ勉強会開催
- ・輸送の合理化やデータ収集に関して、輸配送委託先と施策についての打ち合わせを継続実施した。
- ・H20年度は物流事業者との情報交換等を通じて、可能な限り燃費情報を取得する推進を実施する。
- ・輸送事業者と「安全・品質・環境会議」及び、その分科会を定期的に行い、モーダルシフト、燃費向上の施策を推進中
- ・エコタイヤセミナーを開催し、運送事業者に対して環境対策への訴求活動を実施
- ・配送業務委託企業が実施するドライバーミーティングに、弊社物流センター責任者が出席し、意見交換等を実施。配送業務委託企業と同じ目線での省エネルギーに努めている。
- ・輸送業者と荷主と連携体制を構築し、輸送効率を向上する施策を協力して推進している。

包装資材関連

- ・配送資材(パレット、通い函、カゴ車等)の軽量化/サイズ変更等を行って燃費向上を図るため、配送資材の研究を始めた。
- ・包装資材の軽量化を推進(製品容器の軽量化、段ボールの中仕切りの廃止、薄型段ボールの採用)

認証取得関連

- ・「主要委託先」(*)に対してISO14001、グリーン経営認証、エコアクション21のいずれかを取得している物流事業者との連携を深めていく。(*)主要委託先:取引金額の合計が全体の過半数となる上位委託先の物流事業者
- ・グリーン経営認証、ISO14001認証、貨物自動車運送事業安全性評価事業=Gマーク等の取得/採用情報を把握し、未取得の輸送事業者に対しては、取得/採用を要請する。
- ・当社ではISO14001認証取得を全社的に展開中であり、未取得物流センター4箇所についての新規認証取得予定である(毎年新規設置後1年を経過した物流センターを対象に認証取得を行っている。)

その他

- ・今後は自社単体だけではなく、貨物運送責任範囲と同様の範囲におけるCO₂削減
- ・運送事業者と荷主企業の協働による取組をさらに発展させ、消費者も参加できる輸送サービスを通じてエネルギー消費量の削減及びCO₂排出量の削減に向けた取組の展開
- ・省エネ運転指導員の育成
- ・平成17年度よりトラックドライバーの訓練にエコドライブの教育をプログラム化し、19年度も実施した。
- ・平成19年度グリーン物流パートナーシップモデル事業の認定
- ・物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定

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

1. 第1回委員会での経過

グリーンロジスティクスに係る普及活動については、CGL第1回企画運営委員会（2008年6月26日）において、「グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）」の提案を行ったが、以下の討議の結果、時間をかけて審議することとなった。

1) グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）の概要

（第1回委員会での提案内容の抜粋：配布資料は参考資料3-2参照）

（1）背景

外部環境変化の中で、（省エネ法の裾きり基準や企業規模等にとらわれず）、我が国の物流・ロジスティクスに携わる発荷主、着荷主、物流企業、および行政等が協力して、物流部門全体として、CO₂削減（燃料使用量削減）等のグリーンロジスティクスに係る取組を進めていくことがより重要となっている。

その一つの方策として、ロジスティクス環境会議及びメンバー企業が、物流・ロジスティクス分野の多くの企業の先頭に立ち、グリーンロジスティクスの普及活動を推進する、「グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）」を提案したい。

（2）目的

- （i）ロジスティクス環境宣言第2項（「取り組む企業を増やす」の遵守、及び環境会議の成果物等の普及活動の推進
- （ii）ロジスティクス環境会議メンバー企業のプレゼンス向上への寄与
- （iii）グリーン物流パートナーシップ会議の広報活動への提案の一助

2. 第1回委員会での主な意見

- ・対象等を含めてもう少し時間をかけて検討すべきではないか。（複数）
- ・イベントをやればいいわけではなく、なぜツールが使われないのかを考えるべきではないか。
- ・ガイドレベルであっても中小規模だと分かりにくい部分がある。例えばネット配信等映像を使ったものを検討すべきでは？
- ・普及についてはグリーン物流パートナーシップ会議にゆだねるべきではないか。

以 上

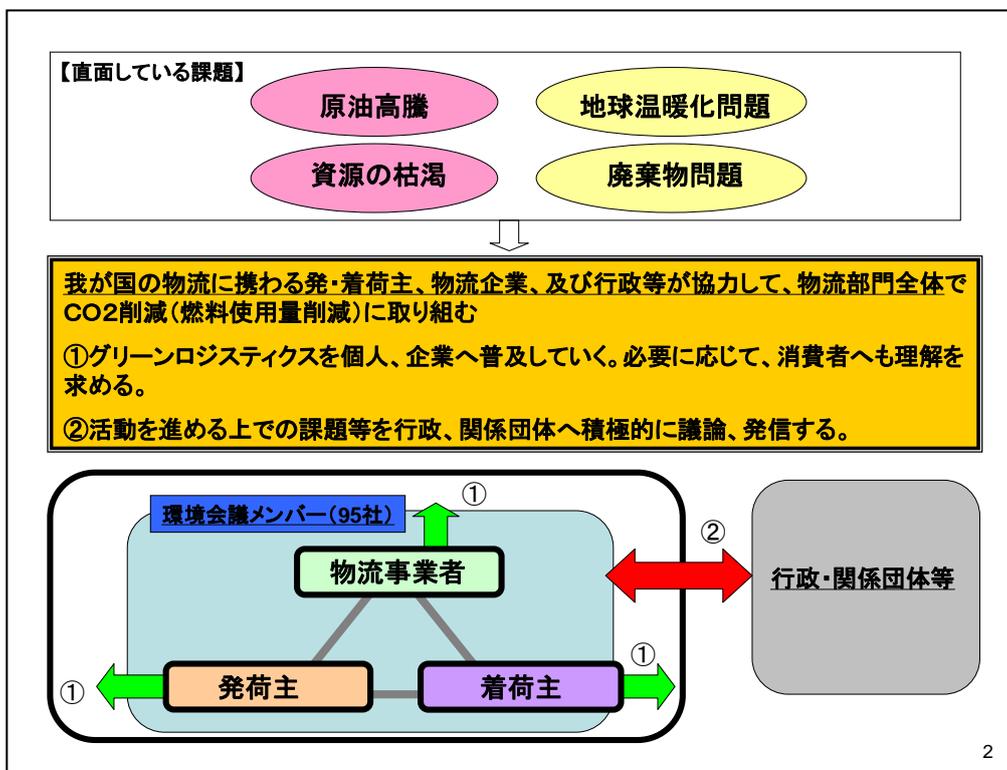
「グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）」の実施について（案）

（第1回企画運営委員会 資料3-4）

1. はじめに

ロジスティクス環境会議の第1、2期活動において、グリーンロジスティクスガイド等の各種成果物や意見・要望の作成等により、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ものの、それらの普及活動が十分になされていないといった課題がある。

さらに、昨今の原油高騰や地球温暖化問題（京都議定書第一約束期間の開始、さらには洞爺湖サミットやポスト京都議定書に向けた動き）等の外部環境の中で、（省エネ法の裾きり基準や企業規模等にとらわれず）、我が国の物流・ロジスティクスに携わる発荷主、着荷主、物流企業、および行政等が協力して、物流部門全体として、CO₂削減（燃料使用量削減）等のグリーンロジスティクスに係る取組を進めていくことがより重要となっている。



その一つの方策として、ロジスティクス環境会議及びメンバー企業が、物流・ロジスティクス分野の多くの企業の先頭に立ち、グリーンロジスティクスの普及活動を推進する、「グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）」を提案したい。

2. 目的

1) ロジスティクス環境宣言第2項の遵守、及び環境会議の成果物等の普及活動の推進

ロジスティクス環境宣言第2項において、「取り組む企業を増やす」という項目があるが、第2期活動の課題として、これまでに環境会議で作成した各種成果物の普及活動が十分とはいえなかった。そこで、それらの普及等を行うことを目的として実施することとしたい。

2) ロジスティクス環境会議メンバー企業のプレゼンス向上への寄与

ロジスティクス環境会議及びメンバー企業が、グリーンロジスティクスを主体的に、かつ（自社物流部門にとどまらず）広く普及を行い、さらにその結果を多くの関係者へ情報発信することで、環境会議メンバー企業が環境対応を積極的に進めている企業であることを広く知らしめるため。

3) グリーン物流パートナーシップ会議の広報活動への提案の一助

グリーン物流パートナーシップ会議の活動の1つとして、下記のとおり“広報活動”があげられる。

＜グリーン物流パートナーシップ会員規約＞

第3条 事業

3. 広報企画

荷主企業及び物流事業者がパートナーシップによる燃料消費の削減に取り組む個別の事業（プロジェクト）に係るシンボルマークの制定、他の事業者の模範となるべき優良事例の選定及びその広報の実施等に係る検討

実際の活動としては、2005年度にシンボルマークの決定、2006、2007年度には大臣表彰等を行ったが、“グリーン物流”そのものの広報という面では十分な活動が行えていない実態がある。そこで、今年度、当週間/月間を環境会議で実施し、結果を評価したうえで、効果があったと見込まれば、グリーン物流パートナーシップ会議への提案を行うこととしたい。

3. 活動項目の例示

- ・ポスターの作成、配布によるグリーンロジスティクスの啓発
- ・グリーンロジスティクスに係る標語、キャッチフレーズの募集、表彰
- ・環境会議メンバー企業が、自社、あるいはグループ会社、取引先等を対象にしたグリーンロジスティクスに関する勉強会の開催
- ・講演会、説明会等の実施

4. 開催時期及び期間

期間：案 a 2週間 / 10日間 案 b 1ヶ月間

時期：下記2案が考えられる。

図表：開催時期と利点、決定

	案 1	案 2
時期	2008年10月	2008年12月
利点	・ロジスティクス強調月間と重なる ・案2（12月）と比較すると、忙しくない時期に開催ができる。	・地球温暖化防止月間と重なる ・グリーン物流P会議本会議開催時期
欠点	・第1回本会議（7月31日）からのスケジュールがタイト	・多くの企業で繁忙期にあたる

- * 環境、物流に係る主な月間は、参考資料4 参照
- * 環境会議全体のスケジュール案は、資料3－5 参照

5. 本日の検討事項

- 1) グリーンロジスティクスの普及を目的とした本提案を実施すべきかどうか。
- 2) (実施する場合に) どのような活動を行うのが望ましいか。
- 3) (実施する場合に) 詳細については、下記WGで検討し、第1回本会議に提案する形でよいか。

<詳細検討を行う組織について>

第2期では、グリーンロジスティクスの普及を主目的として、企画運営委員会の下に「環境負荷低減活動推進のための手引き検討WG」を設置し、具体的には「グリーンロジスティクスガイド」を作成した経緯がある。本催事も普及活動の一環であることから、同WGのメンバー企業で詳細検討を行うてはどうか。

(参考) 環境負荷低減活動推進のための手引き検討WGメンバー (2008年3月11日時点)

No.		会社名	氏名	役職
1	幹事	(株)日本総合研究所	下村 博史	研究事業本部 上席主任研究員
2	メンバー	味の素(株)	恒吉 正浩	食品カンパニー 物流企画部 企画グループ長
3	"	(株)イトーヨーカ堂	一ノ瀬 高	物流業務改善プロジェクト リーダー
4	"	国分(株)	山田 英夫	物流統括部 課長
5	"	新日本製鐵(株)	河野 義信	営業総括部 マネージャー (物流技術)
6	"	日本通運(株)	麦田 耕治	環境・社会貢献部 専任部長

以上

2007年度（平成19年度）の温室効果ガス排出量（速報値）〈概要〉

速報値の算定について：温室効果ガス排出量の確報値は各種統計の年報値に基づいて算定されるが、現段階では2007年度の年報値は公表されていないものがある。そこで、2007年度の年報値が公表されていないものについては、2006年度の年報値等を代用している。このため、今般とりまとめた速報値と2009年4月に報告予定の確定値との間には誤差が生じる可能性がある。

- 2007年度の温室効果ガスの総排出量は、13億7,100万トン。
- 京都議定書の規定による基準年（CO₂、CH₄、N₂Oは1990年、HFCs、PFCs、SF₆は1995年）の総排出量と比べると、エネルギー起源二酸化炭素について業務その他部門、家庭部門、運輸部門などからの排出量が増加したことなどにより、総排出量としては8.7%上回っている。
- 前年度の総排出量と比べると、エネルギー起源二酸化炭素について産業部門、家庭部門などからの排出量が増加したことなどにより、総排出量としては2.3%増加している。

（参考）

- 前年度と比べて排出量が増加した原因としては、原子力発電所の利用率の低下及び濁水による水力発電電力量の減少に伴い、火力発電電力量が大幅に増加し、電力排出原単位が悪化した影響が大きい。そこで、この影響を除いた場合の排出量の増減傾向をみるために、電力排出原単位が0.34kg-CO₂/kWh（注）であったと仮定した場合について試算した。この場合の総排出量を推計すると、2007年度の排出量は基準年比で0.5%増であり、同様の仮定をおいた前年度比0.8%の減となると試算される。

（注）京都議定書目標達成計画における電力排出原単位目標値が0.34kg-CO₂/kWh程度とされていることから、この値を使用した。

- 原子力発電所の利用率が長期停止の影響を受けていない時の水準（1998年度の実績値）にあったと仮定して我が国の温室効果ガスの総排出量を推計すると、2007年度の温室効果ガスの総排出量は基準年比で3.7%増であり、同様の仮定をおいた前年度比0.5%の増となると試算される。

温室効果ガスの総排出量

	京都議定書の 基準年〔シェア〕	2006 年度 (基準年比)	前年度から の増加率	2007 年度 (基準年比)
合計	1,261 〔100%〕	1,340 (+6.3%)	→ <+2.3%> →	1,371 (+8.7%)
二酸化炭素 (CO ₂)	1,144 〔90.7%〕	1,272 (+11.2%)	→ <+2.6%> →	1,305 (+14.1%)
エネルギー起源二酸化炭素	1,059 〔84.0%〕	1,186 (+12.0%)	→ <+2.7%> →	1,218 (+15.0%)
非エネルギー起源二酸化炭素	85.1 〔6.7%〕	86.4 (+1.6%)	→ <+1.5%> →	87.7 (+3.1%)
メタン (CH ₄)	33.4 〔2.6%〕	23.5 (-29.6%)	→ <-1.6%> →	23.1 (-30.7%)
一酸化二窒素 (N ₂ O)	32.6 〔2.6%〕	25.4 (-22.2%)	→ <+0.1%> →	25.4 (-22.1%)
代替フロン等3ガス	51.2 〔4.1%〕	19.0 (-62.8%)	→ <-8.7%> →	17.4 (-66.1%)
ハイドロフルオロカーボン類 (HFCs)	20.2 〔1.6%〕	6.5 (-67.9%)	→ <+0.1%> →	6.5 (-67.8%)
パーフルオロカーボン類 (PFCs)	14.0 〔1.1%〕	7.4 (-47.4%)	→ <-12.2%> →	6.5 (-53.8%)
六ふっ化硫黄 (SF ₆)	16.9 〔1.3%〕	5.1 (-69.6%)	→ <-14.8%> →	4.4 (-74.1%)

(単位: 百万t-CO₂)

各部門のエネルギー起源二酸化炭素 (CO₂) 排出量 (電気・熱 配分後)

	京都議定書の 基準年〔シェア〕	2006 年度 (基準年比)	前年度からの 増加率	2007 年度 (基準年比)	2007年度の電力排出原単位が 2006年度の値であったと仮定した場合		
					2006 年度 (基準年比)	前年度からの 増加率	2007 年度 (基準年比)
合計	1,059 〔92.6%〕	1,186 (+12.0%)	→ <+2.7%> →	1,218 (+15.0%)	1,186 (+12.0%)	→ <-0.3%> →	1,182 (+11.6%)
産業部門 (工場等)	482 〔42.1%〕	460 (-4.7%)	→ <+3.6%> →	476 (-1.3%)	460 (-4.7%)	→ <+1.7%> →	467 (-3.1%)
運輸部門 (自動車・船舶等)	217 〔19.0%〕	253 (+16.5%)	→ <-1.6%> →	249 (+14.6%)	253 (+16.5%)	→ <-1.9%> →	249 (+14.3%)
業務その他部門 (商業・サービス・事業所等)	164 〔14.4%〕	230 (+40.0%)	→ <+1.2%> →	233 (+41.7%)	230 (+40.0%)	→ <-4.3%> →	220 (+34.0%)
家庭部門	127 〔11.1%〕	166 (+30.2%)	→ <+8.4%> →	180 (+41.1%)	166 (+30.2%)	→ <+2.2%> →	170 (+33.0%)
エネルギー転換部門 (発電所等)	67.9 〔5.9%〕	77.1 (+13.6%)	→ <+3.6%> →	79.8 (+17.7%)	77.1 (+13.6%)	→ <-0.6%> →	76.7 (+13.0%)

(単位: 百万t-CO₂)

【2006年度からのエネルギー起源二酸化炭素の増減の内訳】

(増減の数値のうち[]内は 2007 年度の電力排出原単位が 2006 年度の値であったと仮定した場合の数値)

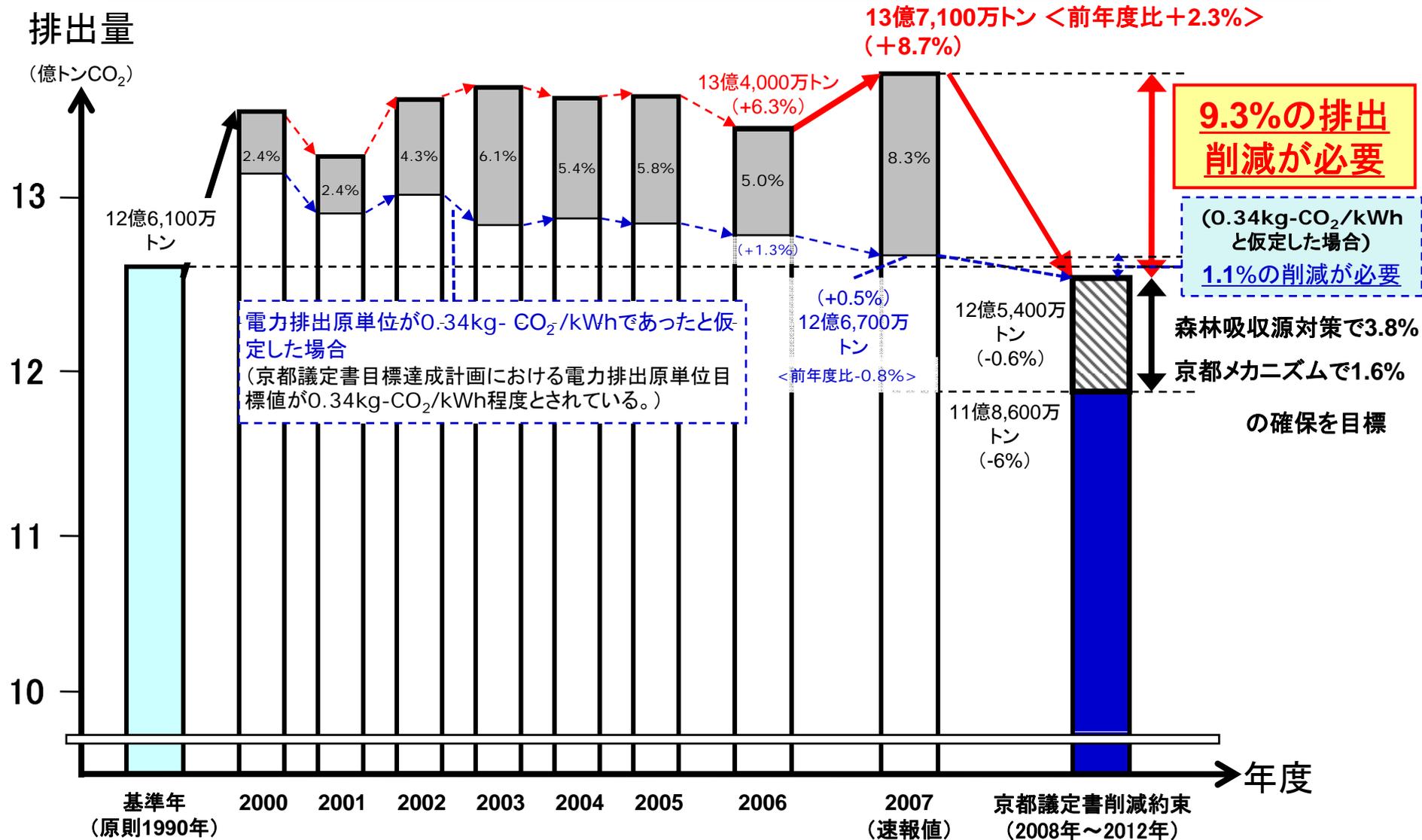
- 産業部門（工場等）：1,640 万 t-CO₂（3.6%）増 [760 万 t-CO₂（1.7%）増]
 - ・ 生産量増加及び電力排出原単位の悪化に伴い、製造業等からの排出量が増加。
- 運輸部門（自動車・船舶等）：410 万 t-CO₂（1.6%）減 [470 万 t-CO₂（1.9%）減]
 - ・ 自家用乗用車及び貨物自動車からの排出量が減少。
- 業務その他部門（商業・サービス・事業所等）：280 万 t-CO₂（1.2%）増 [990 万 t-CO₂（4.3%）減]
 - ・ 電力以外のエネルギー消費量が減少した一方で、電力排出原単位の悪化、冷暖房需要の増加等により、電力消費に伴う排出量が増加。
- 家庭部門：1,390 万 t-CO₂（8.4%）増 [360 万 t-CO₂（2.2%）増]
 - ・ 電力排出原単位の悪化、冷暖房需要の増加等により、電力消費に伴う排出量が増加。
- エネルギー転換部門（発電所・石油精製所等）：280 万 t-CO₂（3.6%）増 [40 万 t-CO₂（0.6%）減]
 - ・ 電力排出原単位の悪化や電力等の自家消費量が増加したことにより、排出量が増加。

【2006年度からのエネルギー起源二酸化炭素以外の増減の内訳】

- 非エネルギー起源二酸化炭素：130 万 t-CO₂（1.5%）増
 - ・ 工業プロセス分野からの排出量（鉄鋼用の石灰石の使用に伴う排出量等）が増加。
- メタン（CH₄）：40 万 t-CO₂（1.6%）減
 - ・ 廃棄物分野からの排出量（廃棄物の埋立に伴う排出量等）が減少。
- 一酸化二窒素（N₂O）：2 万 t-CO₂（0.1%）増
 - ・ 燃料の燃焼からの排出量が微増。
- ハイドロフルオロカーボン類（HFCs）：0.8 万 t-CO₂（0.1%）増
 - ・ オゾン層破壊物質である HCFC から HFC への代替に伴い冷媒からの排出量が増加。
- パーフルオロカーボン類：90 万 t-CO₂（12.2%）減
 - ・ 半導体製造からの排出量が減少。
- 六ふっ化硫黄（SF₆）：80 万 t-CO₂（14.8%）減
 - ・ SF₆ 製造時の漏出による排出量が減少。

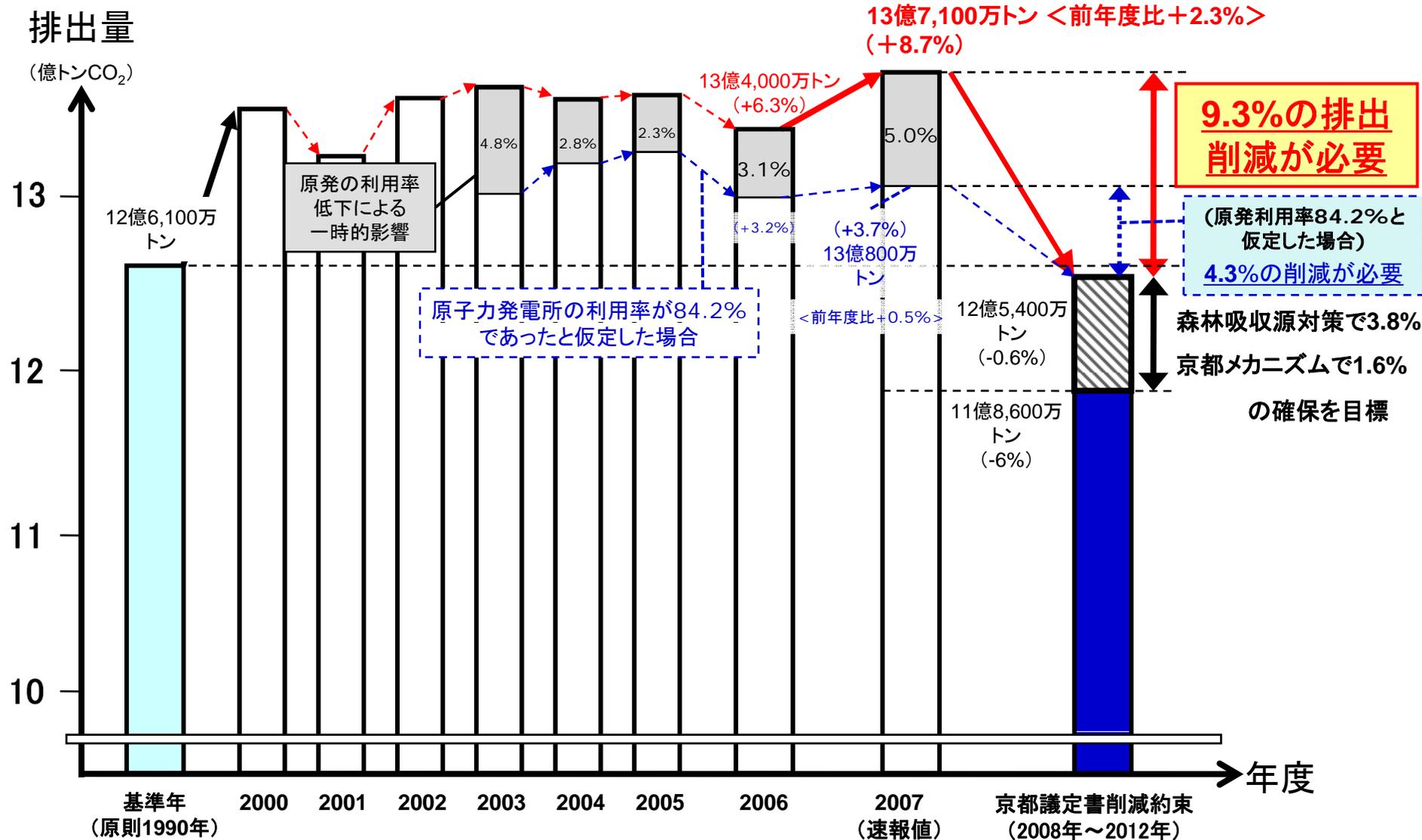
我が国の温室効果ガス排出量

2007年度における我が国の排出量は、基準年比8.7%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.3%の排出削減が必要。
 (電力排出原単位を0.34kg-CO₂/kWhと仮定した場合、排出削減必要量は1.1%)



我が国の温室効果ガス排出量

2007年度における我が国の排出量は、基準年比8.7%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.3%の排出削減が必要。
 (原子力発電所の利用率を84.2%と仮定した場合、排出削減必要量は4.3%)



第3期ロジスティクス環境会議 第1回企画運営委員会 議事録

I. 日 時：2008年6月26日（木） 15：00～17：05

II. 場 所：東京・港区 浜松町東京會館 パールルーム

III. 出席者：19名

IV. 内 容：

- 1) 第3期の活動について
 - (1) 環境会議のこれまでの取り組みと第3期の活動イメージについて
 - (2) 組織体制について
 - (3) 研究会、委員会、ワーキング等の活動について
 - (4) グリーンロジスティクス推進週間/月間（仮称）について
 - (5) 2008年度スケジュールについて
- 2) 第1回本会議について

V. 開 会

事務局の徳田専務理事より開会が宣され、第3期活動においても、委員の皆様にご協力いただきながら、大きな成果を出したい旨の挨拶がなされた。続いて、杉山委員長、増井副委員長、牛込副委員長を紹介した後、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. 委員紹介

委員各位による自己紹介が行われた。

VII. 報 告

1) 第3期の企画概要、及び設置委員会について

事務局より、資料2-1、2-2に基づき、第3期の企画概要、及び設置委員会について説明がなされた後、資料1に基づき、第3期の申込状況等について説明がなされた。

【主な意見】

委 員：第3期に継続参加していない企業も見受けられるが、退会原因等を分析していれば教えていただきたい。

事務局：すべての退会企業から話を聴いているわけではないが、現状把握している中では、①航空、海運会社については、環境会議の検討テーマと自社の課題等が合致しないことが要因による退会、②遠方地（東京以外）企業については、時間・旅費等と環境会議のメリットを比較した結果、第3期の参加を見合わせるといったことがある。

委員長：「航空会社、海運会社が環境会議の検討テーマと合致しない」について、具体的に教えていただきたい。

事務局：参加メンバーからは、エコドライブ等のトラック輸送に係る事項や「鉄道へのモーダルシフト」といった要望が多いため、海運や航空を検討テーマとして取り上げることができなかった経緯がある。

VIII. 議 事

1) 第3期の活動について

(1) 環境会議のこれまでの取り組みと第3期活動のイメージについて

事務局より、資料3-1に基づき、第1期からの活動の変遷と第3期の活動イメージ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】

(環境会議としての活動成果について)

委員：第2期の企画運営委員会でも検討していたが、「環境会議に参加したことによって、CO₂がこれだけ削減できた」といったことを出すことで、環境会議そのもののアピールとともに、我々の活動を評価する際にも活用できるのではないかと考える。

事務局：本日の資料では明確に記載していないが、省エネ法の定期報告書調査やグリーンロジスティクスチェックリスト調査を通じて、環境会議の活動前後でのCO₂や取り組み項目数の変化を把握する予定である。

(現状の外部環境等を踏まえた再整理について)

委員：第2期からの延長線上で活動を進めることも重要であるが、現在の外部環境の急激な変化に対して、現状分析を行い、どのような方向性で取り組みを進めるべきかといったことを環境会議として検討、発信することも必要ではないかと考える。

委員：第1期は、CO₂に加えて、リバースロジスティクスや省資源といったテーマで検討を進めてきたが、省エネ法の施行等を受けて、第2期以降CO₂を中心に検討を進めている。あらためて全体を再整理した上で、テーマ検討することが望ましいのではないかと個人的に考える。

委員：グランドデザインは環境会議の設立時に策定されたものであり、現状と合致しない部分が出てきていると個人的に考える。WGのテーマ例にあがっていた「グランドデザインの改訂」を通じて、各委員からご指摘いただいた内容を検討していくことができるのではないかと考える。

委員長：資料3-1にある未着手領域の検討を進めながら、各委員からご指摘いただいた部分の再整理が必要だと考える。さらに、それらをグランドデザインの改訂の中に落とし込めればと考える。

(その他)

副委員長：環境問題は一般的な問題になっている。したがって、第3期では「グリーン物流を社会・世間に問いかける」といった活動も進めていくべきだと考える。

(2) 組織体制について

事務局より、資料3-2に基づき、組織体制(案)について説明がなされ、全会一致で承認された。

(3) 研究会、委員会、ワーキング等の活動について

事務局より、資料3-3に基づき、研究会、委員会、ワーキング等の活動概要(案)について説明がなされた。続いて、研究会の幹事、各委員会の委員長より下記説明がなされた後、以下の意見交換が行われ、了承された。

i) グリーン物流研究会

グリーン物流研究会の幹事である下村委員より、①人的交流の活性化を目的として、第1回研究会で名刺交換会を開催した、②今後もメンバーのみならず、メンバー外に対しても積極的に情報発信していく旨の説明がなされた。

ii) 包装の適正化推進委員会

包装の適正化推進委員会の委員長である増井副委員長より、①当初の委員会名称案は「包装の削減」であったが、包装材を単に減らすだけではなく、商品設計まで含めて考えることが必要であることから、「包装の適正化」という名称にした、②「包装材の帰属の問題」や「処理の際の取

扱が自治体によって異なる」といった様々な問題があるが、あるべき姿を描きながら検討を進めていきたい旨の説明がなされた。

iii) グリーン物流推進のための取引条件検討委員会

グリーン物流推進のための取引条件検討委員会の委員長である山本委員より、「第2期と比べ、参加人数、業種数も増えており、かつ各人が抱えている課題が異なることから、少し時間をかけながら検討対象を決定していきたい」旨の説明がなされた。

【主な意見】

副委員長：第1期の活動当初に、各社でどのような取り組みを行っているか調査を実施している。

それらの結果と、今回実施するチェックリスト調査の結果を比較検討していただきたい。

事務局：項目の整合性が取れる範囲で、ぜひ実施したい。

(4) グリーンロジスティクス週間/月間（仮称）について

事務局より、資料3-4に基づき、グリーンロジスティクス週間/月間（仮称）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】

(週間/月間の意義について)

委員：“活動の実施”よりも“普及啓発”という位置づけで理解すればよいか。

事務局：ご指摘のとおりである。

委員：資料3-4で「普及活動が十分になされてない」とあるが、具体的にどのようなことか教えていただきたい。

事務局：第2期第3回本会議で課題としてあがったことである。例えば、第2期活動において、グリーンロジスティクスチェックリストを策定したが、活用の段階まで実施することができなかった。

委員：アウトプットの配布やホームページの掲載、メールマガジンでの情報発信といったことで、ある程度普及方策を実施していると考える。それよりも、アウトプットがなぜ活用されないのか、なぜ環境会議メンバー数が増えないのかといったことを考えていくことが重要ではないか。その点を曖昧にしたまま、広報活動を実施しても意味がないのではないか。

委員：イベントについては、本会議を含めると複数回実施しており、あらためて実施することに対して疑問を持つ。

委員：グリーン物流パートナーシップ会議がある以上、普及活動はそちらに委ねるべきであり、あらためて環境会議で実施する必要はないのではないかと考える。

(消費者への啓発について)

副委員長：環境負荷低減活動に取り組む企業を増やすことも重要であるが、消費者にグリーン物流を理解いただくことの方が非常に重要だと考える。したがって、消費者に啓発を行う週間にすべきではないか。

事務局：最終的には消費者をターゲットにすべきだと個人的に考える。しかしながら、これまで策定してきたツールは企業を主対象としており、消費者を対象にしたものがない。したがって、委員会もしくはワーキングでそれらを策定した後、消費者を対象とした啓発活動を実施すべきと考える。

(事務局の想定イメージ)

委員：資料3-4では、対象が曖昧である。このまま実施しても効果がないと考える。

委員：事務局として、素案があれば教えていただきたい。

事務局：対象は環境会議メンバー企業であり、またメンバー企業のグループ会社や取引先である。週間期間中にメンバー企業の事業所等で10人から数十人程度を集め、グリーンロジスティクスに関する勉強会を開催いただくとともに、簡単な結果レポートを作成いただき、事務局に報告いただく。事務局ではそれらを集計するとともに結果報告書を作成する。仮にメ

ンバー企業1社平均50名の方が参加すれば、メンバー企業100社で5,000名の方が週間期間中にグリーンロジスティクスについて理解を深めたことになり、その人数とともに、環境会議メンバー企業100社が環境対応の先進企業として啓発を行ったということを産業界にアピールすることで、結果として環境会議メンバー企業のプレゼンスをあげることを想定している。

副委員長：QCサークルのような形に近い印象を受けた。例えば、各企業にサークルのような形で登録いただき、そのグループに環境会議で開発したツールを提供して活用いただき、結果をみて優秀な取り組みを表彰するといったこともできるのではないだろうか。時間をかけて検討してはいかがか。

委員：当社においても、グループ会社への意識づけは重要な課題になっている。しかしながら、先ほど意見があったとおり、消費者に理解を求めることが最終目標になると考えるので、少し時間をかけて検討してはどうか。

委員：趣旨は理解できたが、勉強会を実施するためには、ツールの準備が不可欠である。ツールを作る際には、対象を定めておく必要がある。

委員：ターゲットによってツールも異なる。それらを整理した上で、来年度の実施に向けて検討を進めてはどうか。

委員長：事務局の考えは面白いと思うが、もう少し時間をかけて、検討を進めてはどうかと考える。

(その他)

委員：環境会議で策定してきたグリーンロジスティクスガイド等はいへん参考になるが、読むだけでは理解が難しい部分もある。したがって、講演等をネット配信で見られるようにしていただけるとたいへん有意義だと考える。

【決定事項】

- ・ グリーンロジスティクス週間/月間（仮称）については、再度企画運営委員会等で議論を行うこととし、第1回本会議では提案しないこととする。

(5) 第3期のスケジュールについて

事務局より、資料3-5に基づき、第3期のスケジュール（案）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：省エネ法の定期報告書、計画書調査のスケジュールを早めることが可能かどうか教えていただきたい。

事務局：「第1回本会議で、メンバーに対し調査の依頼をする」ということを想定してスケジュール案を策定している。その制約がなければ、調査実施時期をある程度早めることは可能だと考える。

委員：調査票に回答いただくのではなく、計画書及び報告書の原票のコピーを収集すべきだと考える。

委員：昨年度のCO₂削減推進委員会で検討したが、原票のコピーの提出に抵抗がある企業も多く、調査票形式で実施した経緯がある。

委員：回答企業が特定されない形で集計を行うので、原票のコピーやフォーマットデータでいただけるように依頼してはどうか。

【決定事項】

- ・ 事務局において、第1回本会議前に調査を開始できるかどうか検討する。
- ・ 定期報告書、計画書のフォーマットデータ、もしくは原票のコピーを提出いただくように依頼する。

2) 第1回本会議について

事務局より、資料4-1、4-2に基づき、第1回本会議の次第(案)について説明が行われた。主な意見は以下の通りである。

【主な意見】

副委員長：環境省や農林水産省からも施策動向を紹介いただくことはできないのか教えていただきたい。

事務局：議事の部分に時間がかかることから、資料4-1では経済産業省、国土交通省のみとしていたが、先ほどの決定したとおり、「グリーンロジスティクス週間/月間」については本会議で提案は行わないことから、環境省、農林水産省にも施策を紹介いただく時間を取ることは可能である。

【決定事項】

- ・ 行政施策動向の紹介において、農林水産省や環境省にも発表の依頼を行うこととする。

3) その他について

(1) 情報提供活動について

事務局より、資料5-1に基づき、グリーンロジスティクスガイド第2版について、及び資料5-2に基づき、第2期委員会活動成果発表会について説明がなされ、了承された。

(2) 意見・要望について

事務局より、資料6-1に基づき、省エネ法に係る意見・要望書について説明がなされた。続いて、資料6-2に基づき、鉄道へのモーダルシフト促進に関する要望について現状報告がなされ、以下の意見交換の後、了承された。

【主な意見】

(鉄道へのモーダルシフト促進に関する要望について)

委員：1民間企業の立場で考えれば、文書を受け取ることができないということは理解できないことではないが、我々は要望に対する回答を求めているわけでもない。したがって、例えば文書の宛先を変更する等により、文書を受け取っていただけるように調整したい。

事務局：本件については、CO₂削減推進委員会 モーダルシフトWGのメンバーであった増井副委員長、高松委員、麦田委員を中心に検討を進めてきた経緯もあり、今後も3名と相談しながら対応していきたいと考える。

(3) その他

事務局より、資料7に基づき、経済産業省の調査を受託した旨の説明がなされ、企画運営委員の一部の方にも委員としてご協力いただきたい旨の説明がなされた。

続いて、下村委員より、グリーン物流をテーマとした書籍発行について説明がなされ、その中で環境会議の活動を引用したい旨の提案がなされ、了承された。

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