

循環型社会を実現するロジスティクスの構築
 ~ 個人が変わる、企業が変わる、物流が変わる ~

1
VOL.

2005.7 JULY

CGL JOURNAL

Conference on Green Logistics in Japan: ロジスティクス環境会議



CONTENTS

ロジスティクス環境会議 第3回本会議報告

開会の挨拶	①
経過報告	②
各委員会の活動方針・2004年度活動内容と課題・2005年度活動計画	
源流管理による環境改善委員会	③
省資源ロジスティクス推進委員会	④
共通基盤整備委員会	⑤
リバーズロジスティクス調査委員会	⑥
環境パフォーマンス評価手法検討委員会	⑦
企画運営委員会からロジスティクス環境会議メンバーへの提案	⑨
関係各省(オブザーバー)の施策動向	⑩

国内施策動向 ~ 改正省エネ法の概要 ~	⑪
----------------------------	---

生息域が減少するカワセミ

カワセミは水辺の宝石と称され、北海道から本州、四国、九州、沖縄に分布している小型のカワセミ類です。垂直な土の崖に奥行き約1メートルの横穴を掘って営巣するため、土の崖が姿を消した都会では姿を見ることはなくなりました。日本各地で「準絶滅危惧種」として登録され、近年はカワセミの生息を促すために崖のコンクリートに営巣ブロックを設置するなど自治体や住民による保護が進められています。

ロジスティクス環境会議 第3回本会議報告

ロジスティクス環境会議 第3回本会議が3月16日(水)に開催されました。当日は、張議長、岡部副議長をはじめとした総勢110人の参加のもと、下記議事についての説明及び承認がなされました。

- 1)各委員会の2004年度活動報告と2005年度活動計画(案)
- 2)企画運営委員会からロジスティクス環境会議メンバーへの提案
- 3)2004年度収支決算(案)及び2005年度収支決算(案)

また、JILSの今後の取り組みとして「ロジスティクス環境推進センター」の設置について、及びオブザーバーの関係各省(経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省)より環境行政施策についての説明が行なわれました。

今回、本ジャーナルでは、同会議の内容についてご紹介いたします。

開会の挨拶

現在、地球温暖化をもたらす、温室効果ガスの約9割を占める二酸化炭素排出量は、2001年では、わが国全体で約12億トンにのぼります。このうち、運輸部門は約22%の2億6,000万トンを占めており、今後の排出量の増加を含めて、その約6%の低減が目標とされていることから、行政・産業界・消費者が一体となった取り組みが不可欠です。

この環境会議を通して、荷主企業と物流事業者の連携をより深め、二酸化炭素排出量の削減のみならず、再資源化の推進等の環境負荷低減に向けた活動を拡大し、その成果を広く情報発信していく必要があります。わが国が環境先進国として世界をリードするためにも、ロジスティクス分野では、この環境会議が中心的な役割を担っていきたいと考えております。

本日は各委員会の1年間の活動成果を次年度の活動計画をご説明いただきますが、是非、その内容を、企業メンバーをはじめ学識経験者、自治体と関係各省の方々が共有し、連携を深め、最終年度のさらなる成果に繋げていただければ幸いです。



開会の挨拶を述べる張富士夫議長

経過報告（事務局）

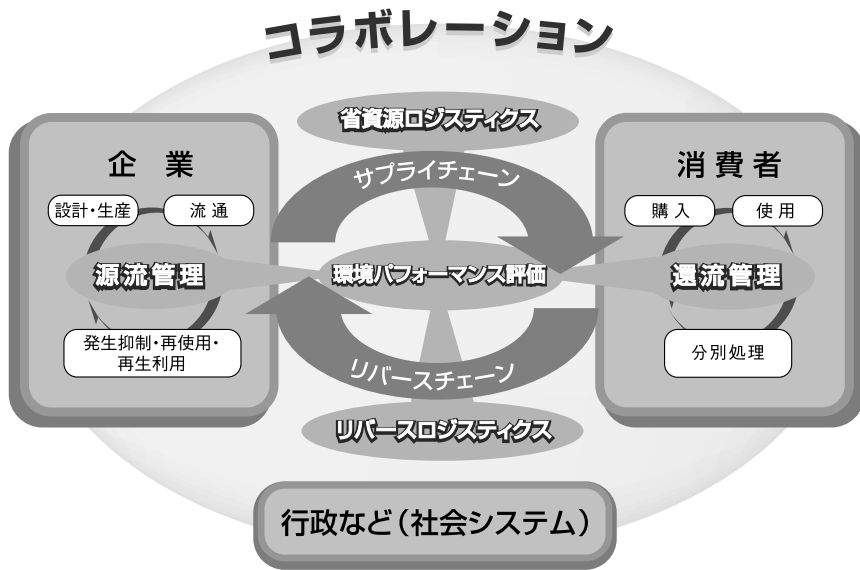
ご承知のとおり、1997年に締結された京都議定書は、2004年12月にロシアの批准により、2005年2月16日に発効されました。

今後、わが国は、2008年から2012年の約束期間において、二酸化炭素排出量を、1990年度比で6%削減を実現する必要があり、そのためには行政・産業界・消費者が一体となった取り組みが必要不可欠です。

ロジスティクス環境会議では、このグランドデザインの考え方のもと、各委員会にて、具体的に活動を推進するツールとして、事例集、マニュアル、調査報告等を作成いただいております。

最終年度を迎えるにあたり、本日の中間報告を踏まえ、環境会議の成果の一層の充実化に向けて、事務局として、さらに活動を強化するために、協会内に「ロジスティクス環境推進センター」を設置いたします。メンバー各位につきましても、業務多忙の中とは存じますが、引き続き、積極的なご参画とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン



調達、生産、流通、消費の諸活動とそれらの過程を経て発生する廃棄物の処理の行為は、環境汚染や環境破壊など、環境に対して様々な負荷を与えます。私達の世代は健全な地球環境と社会環境とを(人類生存の大前提である)最も重要な財産として、将来の世代に引き継ぐ責務を有しています。その責務を果たすべく、ロジスティクスにおいても、環境への調和、環境との共生、環境改善への積極的貢献、を最優先に考えねばなりません。

ロジスティクスには、再使用や循環などの視点に加え、素材の選択や廃棄物の処理のあり方で視野を広げ、環境への負荷に適切に配慮しつつ、費用対効果を最適化することが必要です。

JILSは21世紀の循環型社会における、ロジスティクス活動のあるべき姿として「環境と調和した循環型社会を支えるロジスティクス」を提唱します。

循環型の経済活動を、ロジスティクスを通じて実現したいという思いを込めて、「循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン」を提案します。

源流管理による環境改善委員会

1. 活動方針

- ・ロジスティクスの分野から環境負荷低減に取り組むため、荷主企業のロジスティクス・物流部門、物流企業として現状の物流活動をチェックし、見直すための視点とその内容をまとめる。
- ・合意された内容はマニュアル形式に整理し、関係者の環境活動を支援する。



2. 2004年度活動報告と課題

【活動(検討)内容】

- ・企業が環境負荷低減活動を促進するための、人材の育成、組織のあり方等の基本方針の検討
- ・ロジスティクス・物流部門として環境負荷低減活動を促進するため、物流機能毎(包装、輸送、保管、荷役等)に、関係者が検討および実行すべき項目と内容の検討
- ・マニュアルに具体的事例を盛り込むための情報収集
- ・環境負荷低減策等の事例発表会の実施

【活動成果】『ロジスティクス源流管理マニュアルver.1』

本マニュアルは、企業の物流関係者に求められる環境対応について、第1部では、企業として取り組む職場環境の整備、人材育成、全社活動等についての基本的な考え方を示し、第2部では物流現場での具体的な施策についてそのコンセプトと手順を詳述している。その際、物流業務を輸送、包装、保管・荷役・流通加工の3分野から捉え、それぞれについて「PLAN DO CHECK ACTION」という流れで解説しており、本マニュアルに沿った形で、施策を実施することができるようになっている。

【課題】

- ・ロジスティクス・物流関係部門ならびに物流企業(運送業・倉庫業等)がやるべき内容や対策等について定量的な把握、評価するためのデータやツールの整備
- ・マニュアルの見易さ、読み易さの工夫

3. 2005年度活動計画

【活動(検討)内容】

- ・荷主企業のロジスティクス・物流部門から企画・設計、生産、販売、環境等の他部門への協力要請する内容のまとめ
- ・物流事業者から荷主企業に協力要請する内容のまとめ

【活動成果】『ロジスティクス源流管理マニュアル』

定量化指標については、環境パフォーマンス評価手法検討委員会との連携を図り、活動評価項目として記載予定

源流を管理する目的や意思決定者、実行者の明確化



省資源ロジスティクス推進委員会

1. 活動方針

- 1) 省資源・省エネルギーの視点から、サプライチェーンを構成する荷主企業(発荷主及び着荷主を意味する。以下同じ。)と物流企業等が一体となって物流の環境負荷を低減するため、物流諸活動の事例収集を行い、その内容を整理する。
- 2) 荷主企業と物流企業等が一体となって、課題解決のための方向性をまとめ、関係者に提案する。

2. 2004年度活動報告と課題

【活動(検討)内容】

製造業・流通業・物流業等が一体となって物流の環境負荷を低減するためのガイド作成にあたり、各社における環境活動の取組み状況の把握及び問題点・課題の整理
委員会メンバーの業種、製品群等により、以下3分野を整理

食品・流通 機械器具・精密機器 素材(化学・鉄鋼等)

【活動成果】『省資源ロジスティクス事例集』

本事例集には、食品・流通、機械器具・精密機器、素材(化学・鉄鋼等)の3分科会が収集・整理した90事例(共同物流(23事例)、 モーダルシフト(25事例)、 包装資材等(13事例)、 トラック・物流施設(22事例)、 その他(7事例))を掲載している。また、それぞれの事例について、概要、背景、対策効果、課題等が記載されている。

【課題】

- ・荷主企業と物流企業等が一体となって環境負荷低減とコスト低減の両立化の実現
物流の構造的問題の顕在化および定量化(わが国の高コスト物流体質の原因の解明)
物流企業の活動に着目し、積載率等の物流効率化阻害要因の把握
- ・荷主企業と物流企業間における問題点の共有
- ・サプライチェーンのあるべき姿とその実現策の考察



3. 2005年度活動計画

【活動(検討)内容】

- ・調達物流、生産物流、販売物流等のサプライチェーンの全物流プロセスの問題点を荷主企業と物流企業から抽出、整理、共有
- ・荷主企業と物流企業の協議による改善策の検討および実現のための指針のまとめ

【活動成果】『省資源ロジスティクス推進ガイドライン』(仮称)



1. 活動方針

環境会議及び各委員会の円滑かつ効果的な活動を支える共通的な「情報資源」を整備する。

2. 2004年度活動報告と課題

【活動(検討)内容】

- ・ロジスティクスの視点から、既存の用語集等には抜けている環境に関する用語の収集、整備(WEB版)
- ・行政、自治体、産業界、学界、団体等の環境、ロジスティクスに関わるURLの整備
- ・研究会の実施(4回実施)

【活動成果】『グリーンロジスティクス用語集』(仮称)

グリーンロジスティクスに関する236の用語を収集・整備した。用語の詳細の説明についてはホームページにて公開する。*現時点では、CGLメンバー限定とし、ユーザー名、パスワードは別途お知らせする。

『グリーンロジスティクスURLリンク集』(仮称)

<http://www.logistics.or.jp/green/link.html>に掲載中

【課題】

- ・用語集の定期的な更新とメンテナンス
- ・環境に関する国際動向(行政、自治体、企業の先進事例等)の情報収集と整備



3. 2005年度活動計画

【活動(検討)内容】

- 『グリーンロジスティクス用語集』(仮称) 適宜更新と公開
- 『グリーンロジスティクスURLリンク集』(仮称) 適宜更新と公開
- 『環境に関する国際動向の調査レポート』(仮称) 大使館や在日出先機関等からの情報収集とその整理

【活動成果】

- ・セミナーの開催(2回/年)
- ・研究会の開催(1回/原則毎月)など

リバースロジスティクス調査委員会

1. 活動方針

- 1) 循環型社会形成に向けて、今後本格的に必要とされるリユース、リサイクルに関わるリバースロジスティクスのモデル(あるべき姿)をまとめる。
- 2) 消費者における還流管理の促進を含め、リバースロジスティクスモデルの構築が可能となる環境整備を促進するため、関係者に対して提案を行う。

2. 2004年度活動報告と課題

【活動(検討)内容】

・参加メンバーの問題意識、商品の特性などにより、下記のとおり、家電・OA機器、自動車、食品、物流(包装資材)の4分野(品目)を選定して調査を実施した。

【活動成果】『リバースロジスティクス調査報告書ver.1』(中間報告)

本報告書は、家電・OA機器、自動車、食品、物流(包装資材)の4分野についての現状の姿、課題、解決の方向性、提言等をまとめている。

3. 2005年度活動計画

【活動(検討)内容】

- 1) 4分野を中心に、実態と課題を更に調査把握
- 2) あるべきモデルとその実現策の考察
- 3) 提言(企業・業界・行政・消費者など)

提言の方向性:リバースロジスティクスを速やかに構築し、円滑に機能させるため、

- 1) 企業や業界が自主行動(共同化・標準化・リターナブル包装化など)すべき事項
- 2) 上記活動のために、行政に対する廃掃法を含む法規制の適切・柔軟な運用の要望事項
- 3) 必要に応じ消費者への要請事項(普及啓発)などを整理する。(行政とは望ましい方向性などについて情報交換の場を設ける)

【活動成果】

分野別の『リバースロジスティクス調査報告書』

単なる調査だけに止まらず、分野別の「業界共同循環型ロジスティクス・プラットフォームモデル」の考察、実現策提示までを目指す。

分野	調査活動内容	課題・解決方向
1.家電・OA機器	PC・複写機・家電のリサイクル・回収システムについて	業界共同静脈物流プラットフォームの構築が必要 共同化推進の為に、情報等の標準化、包装材の標準化・リターナブル化、ならびに、静脈共同輸送に対する法規制の弾力的な運用の要望
2.自動車	ASR・リサイクル部品・廃タイヤについて	[ASR]:2005年3月の結果をフォロー予定 [リサイクル部品]:在庫ヒット率向上のための情報共有化ネット構築と、消費者への積極的なPRが有効 [廃タイヤ]:100%リサイクルを目指した、新品販売時の同時回収の実践が有効
3.食品	食品廃棄物のリサイクル状況、返品物流について	製造業 卸売業 小売業 外食産業(消費者)の流通工程の流れから見ると、川下になるほどリサイクル率が低い為、分別 共同回収の工夫を行うことよってリサイクル範囲を拡大する
4.物流(包装資材)	パレット・宅配用包装段ボール箱について	リユース・リサイクルの促進が必要 木製パレットの再利用促進と、宅配用ダンボール箱のリターナブル化を考察提案



1. 活動方針

ロジスティクス活動の環境負荷を低減するため、環境負荷を定量的に把握、評価し、環境負荷を低減するため、標準的な環境パフォーマンスの算定方法と算定に必要なデータを整備する。

標準的な環境パフォーマンスの算定方法と算定に必要なデータを関係者に提案する。

2. 2004年度活動報告と課題

【活動(検討)内容】

- ・算定方法の調査(算定範囲、算定式、データ入手方法)
- ・算定事例の整理
- ・標準的な算定方法の検討

標準式(燃料法): 二酸化炭素排出量(kg-CO₂)
 = 燃料使用量(%) × 二酸化炭素排出係数(kg-CO₂/%)
 準標準式(燃費法): 二酸化炭素排出量(kg-CO₂)
 = [輸送距離(km) ÷ 燃費(km/%)] × 二酸化炭素排出係数(kg-CO₂/%)
 代替式(トンキロ法): 二酸化炭素排出量(kg-CO₂)
 = [輸送重量(t) × 輸送距離(km)] × 二酸化炭素排出原単位(kg-CO₂/t・km)

【活動成果】『二酸化炭素排出量算定ガイド(データ収集方法事例集)/輸配送・トラック版ver.1』

<http://www.logistics.or.jp/green/performance.html>に掲載中

本書では、当委員会が検討を行い標準的な算定方法とした標準式、準標準式、代替式の解説と必要とされるデータとその入手方法を説明している。また、それぞれの方法によって実際に算定を行っている20社24事例の概要(算定対象、調査方法、データの入手方法)を一覧表でまとめている。

【課題】

- 1) 環境会議メンバーによる上記算定式の評価
 - 『算定ガイド』の利用促進(算定の事例、データの入手方法を記載)
- 2) 二酸化炭素排出係数、二酸化炭素排出原単位に関する標準的な数値の整備およびその維持管理
 - 環境省、国土交通省による実行を要望
- 3) 按分方法の検討
- 4) 他のパフォーマンス指標の検討
 - ・包装資材の使用量、廃棄量
 - ・トラック以外の輸送モードから排出される二酸化炭素

3. 2005年度活動計画

【活動(検討)内容】

以下2つのテーマについて緊急性・波及効果・実効性等の視点からLEMS 調査結果の検証後、優先度の確認および具体的な活動(検討)を実施

- ・按分に関する基本的な考え方とその方法 トラック輸送に伴う二酸化炭素排出量
- ・包装資材の使用量、廃棄量等の環境負荷算定の基本的な考え方とその算定方法

【活動成果】

- ・『二酸化炭素排出量按分ガイド/トラック輸送版』(仮称)
- ・『包装資材の環境負荷排出量算定ガイド』(仮称)
- ・『CGLメンバー企業の二酸化炭素排出量算定データ集』(仮称)
 - 提言の方向性
- ・トラック輸送に関わる二酸化炭素排出量の算定式の標準化
- ・按分方法の標準化
- ・包装資材使用量/排出量の算定方法の標準化

LEMS: JILS総合研究所による経済産業省委託調査
 「環境調和型ロジスティクス調査」



代表的な3つの算定式

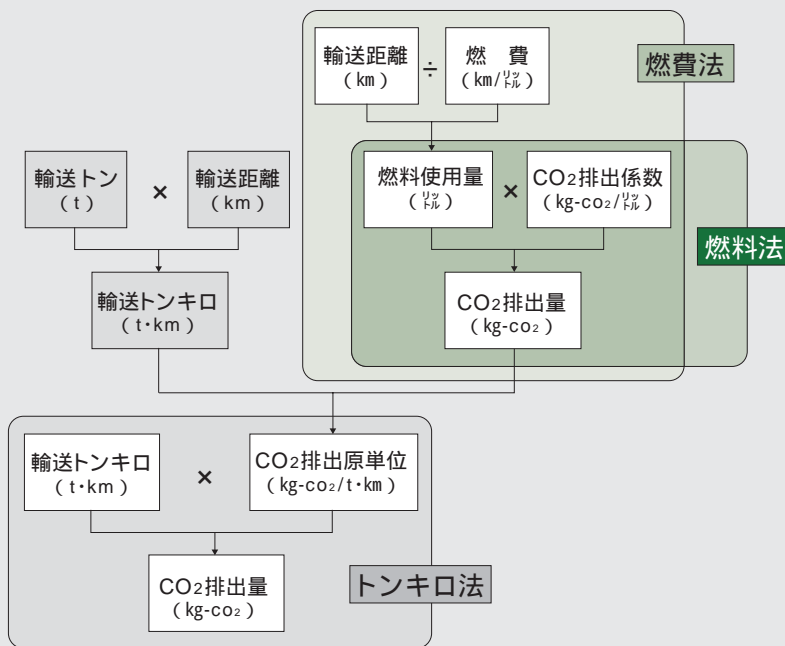
- 1 標準式:燃料法
 $\text{二酸化炭素排出量 (kg-CO}_2\text{)} = \text{燃料使用量 (}\frac{\text{kg}}{\text{kg}}\text{)} \times \text{二酸化炭素排出係数 (kg-CO}_2\text{/}\frac{\text{kg}}{\text{kg}}\text{)}$
- 2 準標準式:燃費法
 $\text{二酸化炭素排出量 (kg-CO}_2\text{)} = [\text{輸送距離 (km)} \div \text{燃費 (km/}\frac{\text{kg}}{\text{kg}}\text{)}] \times \text{二酸化炭素排出係数 (kg-CO}_2\text{/}\frac{\text{kg}}{\text{kg}}\text{)}$
- 3 代替式:トンキロ法
 $\text{二酸化炭素排出量 (kg-CO}_2\text{)} = [\text{輸送重量 (トン)} \times \text{輸送距離 (km)}] \times \text{二酸化炭素排出原単位 (kg-CO}_2\text{/トンキロ)}$

《3つの算定式の関係》

[燃料法]は、燃料使用量にCO₂排出係数をかけてCO₂排出量を計算する方法である。燃料の使用に伴う二酸化炭素の発生は、燃料に含有される炭素分が燃焼することで酸化され、大気中に二酸化炭素として放出されることによることから、燃料が完全燃焼することを前提とすれば、燃料使用量からCO₂排出量を算定する燃料法が最も正確な算定方法と言える。

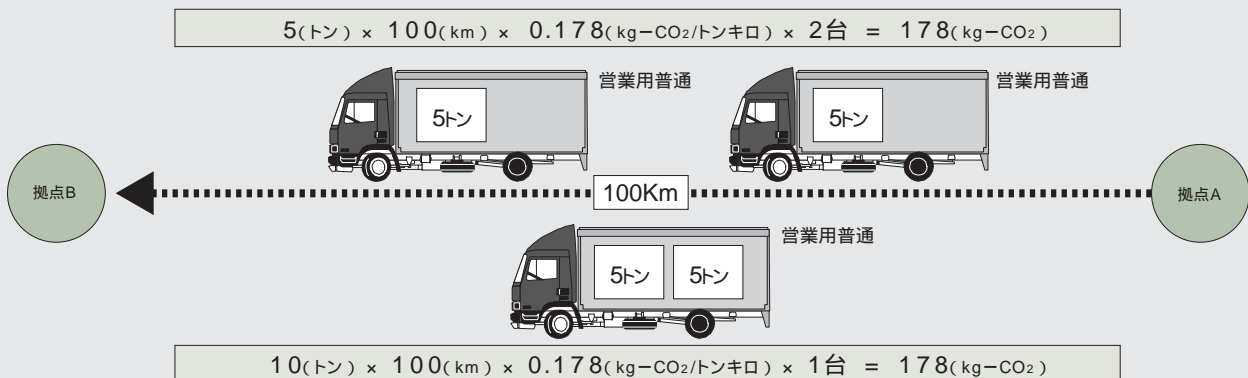
[燃費法]は、右図のとおり、輸送距離と燃費から間接的に燃料使用量を計算し、それにCO₂排出係数をかけてCO₂排出量を計算する方法である。したがって、元となる式は燃料法と同じであることから、燃料使用量が把握できない場合などに用いる準標準式としている。

一方、[トンキロ法]は、国土交通省が実施している自動車輸送統計の輸送トンキロのマクロデータと燃料消費量のマクロデータから算定されたCO₂排出原単位に輸送トンキロをかけることで算出している。



輸配送量(トンキロ)からCO₂排出量を算定する場合、以下のような問題がある。

仮に、10トンの荷物を、拠点Aから拠点Bまでの100kmの区間を、営業用普通貨物車で運ぶ場合を想定する。5トンの荷物を2台で運んだ場合(取組前)と、1台で運んだ場合(取組後)で、それぞれCO₂排出量を算定すると、共に178kg-CO₂となり、同じ数値になる。つまり、トンキロ法では積載率を向上させ、走行するトラック台数を削減した場合の効果が数値として表れてこない。



一方、燃料法を用いた場合は、燃料使用量が半分(取組前:2台分の燃料使用量、取組後:1台分の燃料使用量)(注1)になるため、走行するトラック台数を減らした効果がCO₂排出量の数値として現れる。また、燃費法でも総走行距離が半分(取組前:100km×2台分=200km、取組後:100km×1台分=100km)になるため、走行するトラック台数を減らした効果がCO₂排出量の数値として現れる(注2)。

(注1) ただし、同じトラックであっても、10トンの荷物を運ぶ場合と5トンの荷物を運んだときでは、燃料使用量は若干変わってくるため、厳密には半分にならない。
 (注2) 総走行距離は半分になるが、(注1)のとおり燃料使用量が厳密には半分にならないため、燃費の値そのものも若干変わり、厳密には半分にはならない。

企画運営委員会からのロジスティクス環境会議メンバーへの提案

1 トラック輸配送に関する二酸化炭素排出量算定式について

1) 算定式試用(検証)の要請

標準式(燃料法):二酸化炭素排出量(kg-CO ₂)
=燃料使用量(ℓ)×二酸化炭素排出係数(kg-CO ₂ /ℓ)
準標準式(燃費法):二酸化炭素排出量(kg-CO ₂)
=[輸送距離(km)÷燃費(km/ℓ)]×二酸化炭素排出係数(kg-CO ₂ /ℓ)
代替式(トンキロ法):二酸化炭素排出量(kg-CO ₂)
=[輸送重量(t)×輸送距離(km)]×二酸化炭素排出原単位(kg-CO ₂ /t・km)

(1)試用の対象:CGLメンバー

(2)試用の目的

- i) 理論的に設定した算定式の精度を実際の算定結果を使って検証すること
- ii) 上記算定式をトラック輸配送の二酸化炭素排出量の算定に試用し、算定する際の問題点、課題を明らかにすること
- iii) ii)の内容を『二酸化炭素排出量算定ガイド』に反映させること

(3)試用の概要

i) 算定実施範囲は日本国内とし、自社でコスト負担しているトラック輸配送とする。

ii) 算定実施方法

算定未実施企業は燃料法、燃費法、トンキロ法のいずれかによる算定を行う。算定実施企業は理論的により精度の高い式による算定を行う。(燃料法>燃費法>トンキロ法)

(可能であれば3つの式すべてを用いて算定を行い、精度の違い等を確認する。)

試用実施期間等の詳細については、別途事務局より連絡する(説明会を実施予定)。

事務局に算定を行う際の問題点、課題および算定結果の提出をお願いする。

(例:荷主から、または逆に物流事業者からデータを入手しなければならない、細かくデータを取らなければならない等)

2)データ取得の体制整備

燃料法では燃料使用量のデータが必要となるが、自社だけでなく協力会社の分も含めて把握する必要がありますので、その体制整備をお願いしたい。

3)二酸化炭素排出係数、二酸化炭素排出原単位の標準的な値の整備とその維持管理に関する要望

(1)要望先:環境省、国土交通省

(2)要望の趣旨

- i) 二酸化炭素排出係数や二酸化炭素排出原単位の値の告知
- ii) 値の変更の告知
- iii) 過去の値の継続的な提示
- iv) 値の整備
(例:二酸化炭素排出原単位が、4トン車と10トン車で同じ値で問題ないか。)

2 リバースロジスティクスの共通プラットフォーム構築の着手

- 1)関係データの提供ならびにヒアリング等の調査の協力要請
(1)調査協力の対象:CGLメンバー
(2)調査協力の目的

ビジネスモデルの構築に必要な情報を収集すること(複数企業・業界における物流に関する取引上の具体的かつ定量的な問題点・課題の洗い出など)

【問題点と課題の例示】

- (1)部品名称等の統一化
- (2)帳票、伝票フォーマットの統一化
- (3)情報システムの標準化の推進

- 2)関連法制度に関する関係行政機関との意見交換の実施

3 関連法制度に関する関係行政機関とCGLメンバーとの課題の共有

- 1)関連法制度に関する関係行政機関とCGLメンバーとの意見交換会実施の要望

(1)要望先

CGLオブザーバーである関係各省を中心とした関係行政機関

(2)要望の趣旨

ロジスティクスの観点から循環型社会を形成に寄与するため、関係行政機関との連携を図ること。
(例:改正省エネ法において現在の案では発荷主と物流事業者に報告義務を求めているが、着荷主には報告義務が課されていない点等)

- 2)その他

他団体との交流や環境会議として他への情報発信。

4. グリーン物流パートナーシップ会議との連携

環境会議の各委員会のアウトプットをグリーン物流パートナーシップ会議で提供することにより、グリーン物流パートナーシップ会議に参画し、CO₂排出削減に取り組む活動をする方々を支援していく。

5. 最後に

今日からの活動がさらに活発になるよう、環境会議メンバーからの問題提起や指摘があれば、事務局宛にお願いしたい。

関係各省(オブザーバー)の施策動向

経 済 産 業 省 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(案)について」

1 目的

荷主(メーカー・流通企業)と物流事業者の連携や中小企業の連携・事業の共同化等による環境調和型の流通・物流の効率化を促進

2 認定スキーム

主務大臣による基本方針の策定 事業者による効率化計画の作成 主務大臣による効率化計画の認定

3 支援措置

1)規制の緩和

- (1)貨物事業関連規制の緩和措置
- (2)倉庫業法の緩和措置等

2)金融支援

- (1)中小企業信用保険法の特例
- (2)中小企業基盤整備機構の高度化融資等

3)その他

- (1)中小企業の物流効率化対策(物流効率化アドバイザー等)等

4 スケジュール

2005年秋、施行予定

詳細については、下記ホームページを参照ください。

[経済産業省報道資料]

<http://www.meti.go.jp/press/20050301005/20050301005.html>

国 土 交 通 省 「グリーン物流パートナーシップ会議について」

1 目的

荷主企業と物流事業者の連携により物流のCO₂排出削減策を効果的に推進

2 体制

- 1)運営は、日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、経済産業省、国土交通省、日本経済団体連合会(オブザーバ)で構成

- 2)下記3つのWGにて、具体的な活動を行なっていく

- (1)事業調整・評価WG
 - ・モデル事業の造成

- ・グリーン物流モデル事業の選定

- ・評価実施

- (2)CO₂排出量算定WG

- ・多様な取り組みに応じた算定手法の策定

- ・算定方法の標準化、体系化

- (3)広報企画WG

- ・優良事例のPR等

詳細については、下記ホームページを参照ください。

[グリーン物流パートナーシップ会議HP]

<http://www.greenpartnership.jp/>

環 境 省 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の一部を改正する法律案について」

1.改正の背景と改正内容(物流分野に係る部分)

1)大規模不法投棄事案への対応

- ・産業廃棄物管理票(マニフェスト)制度の違反行為に係る勧告に従わない者についての公表・命令措置を導入するとともに、産業廃棄物の運搬又は処分を受託した者にマニフェストの保存義務を課す等

2)無確認輸出の取り締まり強化

- ・廃棄物の無確認輸出を輸出通関手続等の段階で効果的に防止するために、無確認輸出に係る未遂罪及び予備罪の創設等

詳細については、下記ホームページを参照ください。

[環境省報道資料]

<http://www.env.go.jp/press/press.php3?serial=5761>

農 林 水 産 省 「食品物流関連の平成17年度予算について」

1 電子タグを活用した物流効率化の推進

卸売市場を中心とする生鮮食品流通に電子タグを導入することにより、産地、卸売市場、小売の各流通段階において実証実験を行い、その効果について総合的評価を行なう。

2 生鮮向け通い容器の規格の標準化について

通い容器の規格の統一を推進し、通い容器について効率的で確実な回収を実現するシステムの実証実験を行い、通い容器の利用コストの縮減をはかり、もって食品流通のコスト削減、環境負荷低減を推進する。

詳細については、右記ホームページを参照ください。[農林水産省総合食料局] <http://www.syokuryo.maff.go.jp/>

国内施策動向 ~ 改正省エネ法の概要 ~

地球温暖化防止に関する京都議定書の発効を踏まえ、各分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進めることを目的とした、省エネ法の改正案が国会に提出されております。同法案では、新たに運輸分野(輸送事業者、荷主)における対策を導入することとなっていることから、今回、その概要についてご紹介いたします。

運輸分野における概要

<p>1. 輸送事業者について</p> <p>下記に関して、事業者の判断基準となるべき事項を定めて公表</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ措置 ・低公害車等の導入 ・エコドライブの推進 ・貨物積載効率の向上等 省エネ原単位目標 <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid #ccc; background-color: #e0f2f1; padding: 5px; text-align: center;">一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者</div> <p>上記の判断基準を受けて、</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ計画の策定(年1回) 主務大臣への定期の報告(年1回) ・エネルギー使用量(含む二酸化炭素排出量) ・エネルギー使用原単位 ・省エネ措置の取組状況等 	<p>2. 荷主について</p> <p>下記に関して、事業者の判断基準となるべき事項を定めて公表</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ措置 ・共同発注等への取組 ・省エネ責任者の設置 ・鉄道や船舶利用のマニュアル策定等 省エネ原単位目標 <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid #ccc; background-color: #e0f2f1; padding: 5px; text-align: center;">一定規模以上の貨物輸送を発注する荷主</div> <p>上記の判断基準を受けて、</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ計画の策定(年1回) 主務大臣への定期の報告(年1回) ・委託輸送に関するエネルギー使用量(含む二酸化炭素排出量) ・エネルギー使用原単位 ・省エネ措置の取組状況等
<p>3. 法的措置</p> <p>省エネの取組が著しく不十分であった場合、主務大臣は、勧告、公表、命令を行うことができる。さらに、その命令にも従わなかった場合は罰則を課すことができる。</p> <p>*計画策定及び報告義務が発生する一定規模、判断の基準等については、別途経済産業省令及び国土交通省令等で定めることとなっている。(なお、荷主に関わる措置については、2005年6月より経済産業省で検討が始まっており、ロジスティクス環境会議として意見書を経済産業省に提出する予定である。)</p> <p>*施行期日は2006年4月1日</p> <p>詳細については下記ホームページを参照ください。</p> <p>[経済産業省報道資料] http://www.meti.go.jp/press/20050315006/20050315006.html</p> <p>[国土交通省報道資料] http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010315_2_.html</p>	

企画・編集 / ロジスティクス環境会議 広報・普及専門委員会

委員長	小西俊次	愛知陸運(株)
副委員長	黒坂真一	(株)ヤマタネ
"	河野義信	新日本製鐵(株)
委員	竹原 郁	いすゞ自動車(株)
"	栗田典彦	(株)イトーヨーカ堂
"	眞鍋大輔	NECロジスティクス(株)
"	宮村隆二	日本ロジテム(株)
"	野村久則	(株)菱食

CGLジャーナル 第1号 2005年7月15日発行

発行人 徳田 雅人
 編集人 佐藤 修司
 編集制作 ロジスティクス環境会議 広報・普及専門委員会
 発行所 社団法人 日本ロジスティクスシステム協会
 ロジスティクス環境推進センター
 〒105-0013 東京都港区浜松町1-10-14 住友東新橋ビル3号館 5階
 TEL 03-3432-3291 FAX 03-3432-8681
 e-mail: cgl@logistics.or.jp
 URL <http://www.logistics.or.jp/green/>
 印刷 (株)アルファコム