

ロジスティクス環境会議  
第1回共通基盤整備委員会

2004年2月3日(火)10:00~12:00  
(社)日本ロジスティクスシステム協会 会議室

次 第

1. 開 会
2. 主催者挨拶
3. 委員紹介
4. 設立後の経過報告
  - 1) ロジスティクス環境会議の概要について
  - 2) ロジスティクス環境会議設立後の経過報告について
5. 議 事
  - 1) 共通基盤整備委員会の活動内容について
  - 2) その他
6. 閉 会

【配布資料】

- 資料1 - 1 : ロジスティクス環境会議の設立経緯
- 資料1 - 2 : ロジスティクス環境会議の概要と運営体制
- 資料2 - 1 : ロジスティクス環境会議設立後の経過報告
- 資料2 - 2 : 問題抽出アンケート結果の概要
- 資料2 - 3 : 第1期(2003年11月~2006年3月)に合意形成したい内容の例示
- 資料3 : 正副委員長ミーティングの検討内容と委員会の議題と(合意形成)したい項目
- 参考資料1 : ロジスティクス環境会議 設立趣旨書
- 参考資料2 : 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
- 参考資料3 : 各委員会の共通課題
- 参考資料4 : 登録要件と運営方法

以 上

## ロジスティクス環境会議 設立経緯

社団法人日本ロジスティクスシステム協会（略称、JILS）では、会員企業を中心として、企業経営と社会システムである物流の高度化、効率化を、全体最適を実現するロジスティクスの視点から支援するため、普及啓発、教育、調査等の活動を行ってきた。環境問題に対しては以下のような活動を通じて、ロジスティクス環境会議を設立する運びとなった。

- 1．ロジスティクスにおける環境問題研究委員会の設置（第1期：1997年～）
- 2．「ロジスティクスにおける環境問題研究報告書」の発行（1998年10月）
- 3．ロジスティクス環境マネジメント調査（LEMS）の開始（1999年～）  
<http://www.logistics.or.jp/search/chart/lems/index.html>

1999～2000年度に通商産業省(当時)からの委託により、ロジスティクス分野における環境対策の実態把握や課題分析などを行い、ロジスティクス環境マネジメントシステムの体系と内容を整理した。2001～02年度にはこれをチェックリスト化し、導入マニュアルを策定した。2003年度より、マニュアルによる取組成果を評価する基準の確立をめざして、環境パフォーマンス指標の策定に着手した。

- 4．ロジスティクスにおける環境問題と企業活動シンポジウムの開催（1999年2月）
- 5．ロジスティクスにおける環境問題研究委員会の設置（第2期：2001年～）
- 6．「21世紀のロジスティクス コンセプト」の発表（2001年10月）  
<http://www.logistics.or.jp/logi.html>

- 1) 経済活動とロジスティクスのグローバル化
- 2) より上位の最適化の追求
- 3) 地球環境と地域社会環境への調和

ロジスティクスの実践において、より上位の最適化を求めるもう一つの要素が、「環境への調和」という視点である。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、汚染や破壊など、環境に対してさまざまな負荷を与える。私たちの世代は、健全な地球環境と地域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世代に引き継ぐ責務を有している。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、を最優先に考えなければならない。そのためには、素材の選択や廃棄物の処理のあり方にまで視野を広げ、再利用や循環などの視点を加え、その上で環境への負荷に適切に配慮した費用対効果の最適化を考えることが必要である。

- 4) 21世紀のロジスティクスシステム
- 5) 理念と目的の達成に向けて
- 6) 産業界が取り組むべき課題と展望

7. 「創立10周年宣言」の発表（2002年6月）

創立10周年を迎えた社団法人日本ロジスティクスシステム協会は、グローバル化の進展する21世紀の経済社会の発展と国民生活の向上に貢献するため、ロジスティクスの品質を高め、顧客満足を実現すると共に、国際競争力強化を図るなど、一層、ロジスティクスの高度化・効率化の推進に努め、次の目標達成に邁進することを宣言する。

- 1) 全体最適の需要と供給を支援するロジスティクスシステムの構築
- 2) 環境と調和したロジスティクス活動の実現
- 3) 情報通信技術をはじめとするロジスティクスイノベーションの推進
- 4) 適切なロジスティクス情報の発信と情報交流活動の強化
- 5) ロジスティクス人材の育成と快適な労働環境整備

8. ロジスティクス環境会議設立準備委員会の設置（2003年～）

9. ロジスティクス環境会議の設立（2003年11月13日）

以上

## ロジスティクス環境会議の概要と運営体制

### 1. 概要

- 1) 名称：ロジスティクス環境会議  
Conference on Green Logistics in Japan (CGL in Japan)
- 2) 目的：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～
- 3) 目標：行政・自治体・大学等の研究機関・関連団体との連携を図りながら、環境と調和したロジスティクス方針・活動を通じて、循環型社会を実現するロジスティクスの構築に取り組む企業を増やす。
- 4) 期間：2003年11月～2006年3月(第1期)  
初年度：2003年11月～2004年3月  
2年目：2004年4月～2005年3月  
3年目：2005年4月～2006年3月
- 5) 参加対象：(社)日本ロジスティクスシステム協会の会員
- 6) 活動内容：ロジスティクス環境会議(本会議)のもとに企画運営委員会を設け、グランドデザインのそれぞれのミッションに基づき、主体的に問題点・課題などを議論し、アウトプットを創出するための活動を行い、その活動は委員会を設けて実施される。
  - (1)環境パフォーマンス評価手法の検討
  - (2)源流管理による環境改善の検討
  - (3)省資源ロジスティクスの推進
  - (4)リバースロジスティクスの調査
  - (5)共通基盤の整備

源流管理：企業の社会的責任として、商品・サービスのライフサイクル全体にわたって環境負荷を低減するため、ロジスティクスの視点から、リデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用)の実現を目指し、製品や荷姿の設計、物流プロセスを構築すること。

## 2. 運営体制

### 1) ロジスティクス環境会議（本会議）

#### (1) ミッション

ロジスティクス環境会議の基本方針を定める。

ロジスティクスの視点から企業間にわたる環境負荷低減を実現するための合意形成を行う。

合意事項の普及啓発と関係者に対する提言を行う。

#### (2) 全体の構成

組織

議長：張 富士夫（社）日本ロジスティクスシステム協会 会長

（トヨタ自動車株）取締役社長

副議長：鈴木 武（社）日本ロジスティクスシステム協会 副会長

（味の素株）代表取締役副社長

副議長：岡部 正彦（社）日本ロジスティクスシステム協会 副会長

（日本通運株）代表取締役社長

副議長：鈴木 敏文（社）日本ロジスティクスシステム協会 副会長

（株）イトーヨーカ堂 代表取締役会長

企業・自治体メンバー：企業の経営執行上の責任者、自治体の運営上の責任者

特別メンバー：ロジスティクスおよび環境問題に取り組む学識経験者・関連団体・消費者団体等

オブザーバー：関係府省庁

### 2) 企画運営委員会

#### (1) ミッション

ロジスティクス環境会議全体の活動における基本方針案の策定と本会議への提案

ロジスティクス環境会議（本会議）において合意された基本方針に基づく活動方針の策定

および決定

活動方針に基づく各委員会の目標設定と活動の計画および調整

各委員会の取組み状況と目標に対する達成状況の把握

各委員会の活動の積極的な支援ならびに委員会として組織化されていない重要テーマに関する

実態調査等の企画および実施と組織化の検討および推進

各委員会でまとめられた提案（提言案）の取りまとめと関係者への提言活動の実施

広報・普及啓発活動の企画

オブザーバー会議の企画および実施

各関連団体との会議の企画、実施（各関連団体との連携による活動の効率化の推進）

環境負荷低減に寄与する技術開発動向の把握と啓発活動、検証による要望の検討および整理と

関係者への提案活動の実施

#### (2) 委員会のメンバー構成

各委員会の正・副委員長および主要メンバーと学識経験者等で構成する。

#### (3) 正副委員長

委員長：杉山 武彦 一橋大学 副学長

副委員長：津久井英喜 諏訪東京理科大学 経営情報学科 教授

副委員長：小西 俊次 トヨタ自動車株 物流企画部 主査

### 3) 委員会

#### (1) ミッション

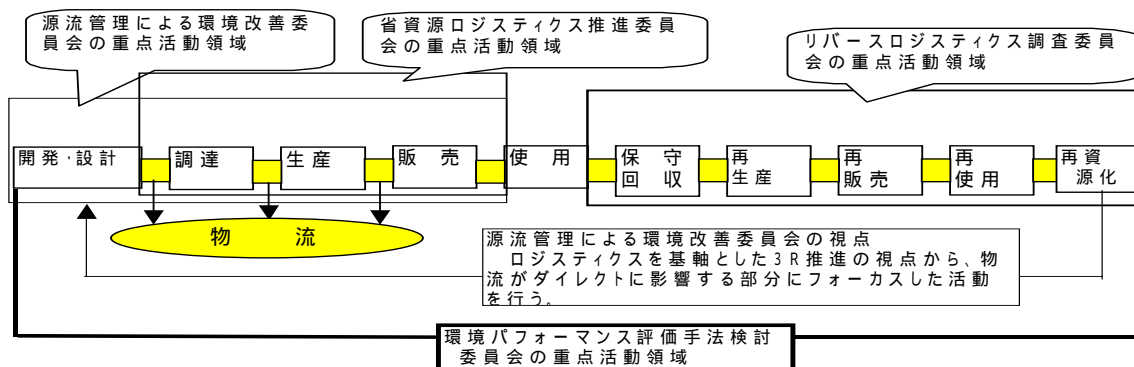
目標を達成するため、各委員会は主体的にテーマや内容を設定する。

具体的な議論を重ねて合意形成を図りながら、ステップバイステップで環境負荷を低減するロジスティクスを構築する。

#### (2) 委員会のメンバー構成

本会議メンバーの意向を受けた、実務上の責任者および学識経験者で構成する。

### 4) 各委員会の構成とミッション



#### (1) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会

##### ミッション

物流における環境活動の評価を行い、その評価に基づいてレベルアップを図り、環境活動の活性化を促進する。そのために、評価項目となる環境負荷指標や標準的な測定方法の整備、測定結果の評価方法の体系化を図り、マニュアルを策定する。また、公表されている各種目標値との関連性を明らかにする。

##### 正副委員長メンバー

委員長：増井 忠幸 武蔵工業大学 環境情報学部 教授  
副委員長：小林だいご 鹿島建設(株) エンジニアリング本部 生産・物流グループ 課長  
副委員長：飯島 康司 三菱電機(株) ロジスティクス部 企画グループ 専任

#### (2) 源流管理による環境改善委員会

##### ミッション

循環型社会に対応する企業の社会的責任として、ロジスティクスの視点から実施すべき事項明確にし、省資源・省エネルギー化を通じて、リデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用)の実現を目指す。そのために、製造業(物流部門)・物流業・流通業等の各社が環境負荷を低減するため、物流プロセスを検討、実践するためのマニュアルを作成する。さらに、適用する企業の拡大を図ると共に、関係者に対する提案を行う。

##### 正副委員長メンバー

委員長：小西 俊次 トヨタ自動車(株) 物流企画部 主査  
副委員長：成澤 淳一 サッポロビール(株) 執行役員 ビール事業部  
サプライチェーンマネジメント部 部長  
副委員長：納富 信 早稲田大学 環境総合研究センター 客員助教授

#### (3) 省資源ロジスティクス推進委員会

### ミッション

省資源・省エネルギーの視点から物流の環境負荷を低減するため、モーダルシフトや共同物流等の活動促進を図る。サプライチェーンを構成する各企業が一体となって阻害要因の解消を目指し、関係者に対する提案を行うことによって省資源・省エネルギーを促進する。また、各活動の事例収集を行い、関係者間の情報交換と公開を行う。

#### 正副委員長メンバー

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

副委員長：魚住 和宏 味の素(株) 調味料・食品カパ コーポレーション戦略本部 物流企画部 企画グループ 長

副委員長：軽部 熊次郎 (株)日立物流 コーポレーション統括本部

エンジニアリング 開発本部 環境サイク部 部長

#### (4) リバースロジスティクス調査委員会

##### ミッション

ロジスティクスの視点から、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物流のあるべき姿を描くために調査活動を行う。また、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。

##### 正副委員長メンバー

委員長：菅田 勝 リコーロジスティクス(株) 業務改革本部 副本部長

副委員長：麦田 耕治 日本通運(株) 環境部 環境施策専任部長

副委員長：新村 弘之 富士通(株) ものづくり推進本部 物流企画部 計画部長

#### (5) 共通基盤整備委員会

##### ミッション

メンバー企業が循環型社会を実現するロジスティクスの構築を推進するため、環境活動に関わる共通基盤の整備を行い、アウトプットを広く公開する。

##### 正副委員長メンバー

委員長：津久井英喜 諏訪東京理科大学 経営情報学科 教授

副委員長：堀口 英雄 東芝物流(株) 物流技術部 物流技術担当(環境保全) 課長

副委員長：下村 博史 (株)日本総合研究所 研究事業本部 上席主任研究員

5) 委員長ミーティング、広報・普及専門委員会、オブザーバー会議、関連団体会議の設置  
企画運営委員会を有機的に機能するものとするため、委員会機能を以下のとおり組織構成し、各メンバーの役割を明確にする。

#### (1) 委員長ミーティング

##### ミッション

委員会間のテーマ、内容、進捗の確認および調整

##### メンバー

各委員会の委員長にて構成

## (2)正副委員長ミーティング

### ミッション

委員会のテーマ、内容、進捗の確認および調整

### メンバー

委員会の正副委員長にて構成

## (3)広報・普及専門委員会

### ミッション

- ・メンバー間コミュニケーション活動(フォーラム、シンポジウム等)の企画と推進  
共通基盤整備委員会との連携
- ・各委員会のアウトプット等の普及啓発
- ・電子メール、紙媒体(各種情報を掲載したジャーナル等)による情報発信内容の企画と推進  
共通基盤整備委員会との連携
- ・新規メンバー参加対策の企画と推進

### 正副委員長メンバー

委員長：小西 俊次 トヨタ自動車(株) 物流企画部 主査

副委員長：黒坂 真一 (株)ヤマタネ 情報営業部 課長

副委員長：中島 敏洋 新日本製鐵(株) 営業統括部 部長(物流技術企画)

## (4)オブザーバー会議

### ミッション

- ・省庁間の連携推進
- ・情報交換と関係省庁に対する提言の実施  
具体的な内容は、各委員会において問題点や課題が具体化した際に検討

### メンバー

関連省庁と企画運営委員会にて構成

## (5)関連団体会議

### ミッション

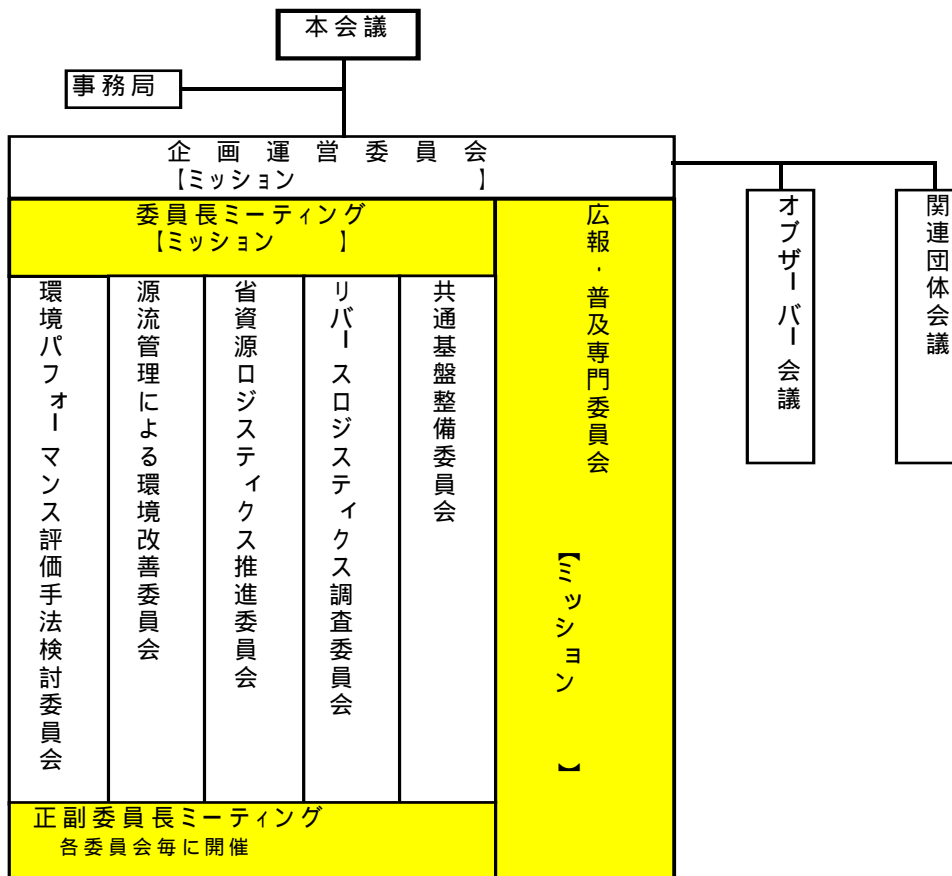
- ・関連団体の連携推進
- ・情報交換と関係団体に対する提言の実施  
具体的な内容は、各委員会において問題点や課題が具体化した際に検討

### メンバー

関連団体と企画運営委員会にて構成



【組織構成と機能】



ミッションの番号は、企画運営委員会のミッションの番号に対応

網掛けは、新たに追加する会合

企画運営委員会のミッション

ロジスティクス環境会議全体の活動における基本方針案の策定と本会議への提案

ロジスティクス環境会議（本会議）において合意された基本方針に基づく活動方針の策定および決定

活動方針に基づく各委員会の目標設定と活動の計画および調整

各委員会の取組み状況と目標に対する達成状況の把握

各委員会の活動の積極的な支援ならびに委員会として組織化されていない重要テーマに関する実態調査等の企画および実施と組織化の検討および推進

各委員会でまとめられた提案(提言案)の取りまとめと関係者への提言活動の実施

広報・普及啓発活動の企画

オブザーバー会議の企画および実施

各関連団体との会議の企画、実施（各関連団体との連携による活動の効率化の推進）

環境負荷低減に寄与する技術開発動向の把握と啓発活動、検証による要望の検討および整理と関係者への提案活動の実施

以上

## ロジスティクス環境会議設立後の経過報告

### 1．ロジスティクス環境会議の設立(第1回ロジスティクス環境会議(本会議)の開催)

- 1)開催日時：2003年11月13日(木)15:00～16:30
- 2)会場：東京プリンスホテル 2Fマグノリアホール  
参加申込受付後、各メンバーに問題抽出アンケートを実施

### 2．企画運営委員会の開催

#### 第1回企画運営委員会

- 1)開催日時：2003年11月13日(木)17:00～18:00
- 2)会場：東京プリンスホテル 11F 高砂

#### 第2回企画運営委員会

- 1)開催日時：2004年1月9日(金)15:00～17:00
- 2)会場：J I L S 会議室

#### 3)主な検討

第1期(2003年11月～2006年3月)に議題(合意形成)としたい項目と内容について  
企画運営委員会の組織構成と役割分担について  
各委員会の今後の進め方について

### 3．各委員会の正副委員長による、委員会の進め方の検討

#### 1)環境パフォーマンス評価手法検討委員会

- (1)開催日時：2003年12月4日(木)10:00～12:00(第1回)  
2004年1月9日(金)17:30～19:00(第2回)
- (2)会場：J I L S 会議室

#### 2)源流管理による環境改善委員会

- (1)開催日時：2003年12月3日(水)15:00～17:00(第1回)  
2003年12月24日(水)15:00～17:00(第2回)
- (2)会場：J I L S 会議室

#### 3)省資源ロジスティクス推進委員会

- 1)開催日時：2003年12月4日(木)16:00～18:00(第1回)  
2003年1月15日(木)16:00～18:00(第2回)
- 2)会場：J I L S 会議室(第1回)、芝パークホテル(第2回)

#### 4)リバースロジスティクス調査委員会

- 1)開催日時：2003年12月3日(水)17:00～19:00(第1回)  
2004年1月9日(金)17:30～19:30(第2回)
- 2)会場：J I L S 会議室

#### 5)共通基盤整備委員会

- 1)開催日時：2003年11月28日(金)10:00～12:00(第1回)  
2003年12月25日(木)15:00～17:00(第2回)
- 2)会場：J I L S 会議室

以上

## 問題抽出アンケート結果の概要

- 1 . 回答数 58 社 / 110 社 ( 2004.1.15 現在 )  
 回答率 52.7%  
 回答件数 95 件 優先順位 1 位、2 位の回答を含む

### 2 . 物流機能、主体別集計結果

物流機能	主体	企業			業界		合計
		部門単独	部門間	企業間	業界	業界間	
全 体		0	5	10	5	5	25
輸配送		3	8	24	31	20	86
包 装		3	5	3	8	3	22
保管・荷役		0	1	11	0	0	12
流通加工		0	0	0	1	2	3
情 報		0	0	3	4	3	10
その他		0	0	0	5	0	5
合計		6	19	51	54	33	

表の中の数字は、優先順位 1 位の回答には 2 ポイント、優先順位 2 位の回答には 1 ポイントとし、それらを加算した結果である。

### 3 . 各委員会の検討課題に該当する回答数について

- 1 ) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会  
7 件 / 95 件(7.4%)
- 2 ) 源流管理による環境改善委員会  
13 件 / 95 件(13.7%)
- 3 ) 省資源ロジスティクス推進委員会  
48 件 / 95 件(50.5%)
- 4 ) リバースロジスティクス調査委員会  
16 件 / 95 件(16.8%)
- 5 ) 共通基盤整備委員会  
9 件 / 95 件(9.5%)
- 6 ) その他  
2 件 / 95 件(2.1%)

1 件の回答が複数の委員会の検討課題として取扱われることが望ましい場合も考えられるため、これに対応した第 2 次集計を行い、後日公表する。

### 3. 各委員会ごとの主な問題点

#### 1) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会

- (1)算出の根拠と方法、評価が不明瞭
- (2)企業間の比較が難しい。

#### 2) 源流管理による環境改善委員会

- (1)生販各部門・各関連企業の業務プロセスが統合されていないため、物流が非効率。
- (2)部門間、事業部間で生産方式や顧客サービスレベルが異なるため、物流統合が難しく、環境及びコスト面で非効率。
- (3)ロジスティクス全般でのトータルコスト削減・物流品質維持と製造部門における包装（梱包）費削減。

#### 3)省資源ロジスティクス推進委員会

##### (1)発注企業と受注企業間の商慣行、取引条件(物流サービス)

- 梱包仕様
- リードタイム
- 発注ロット
- コスト負担

##### (2)物流インフラ(ソフト、ハード)

- モーダルシフトの基盤整備
- 貨物ダイヤ、船の出港時間と航行速度等
- 共同物流を円滑にする情報基盤

##### (3)法規制

- 業界共同化を阻害する「独占禁止法」の弊害

#### 4) リバースロジスティクス調査委員会

- (1)自治体等の許認可制度
- (2)省庁連携
- (3)サービスレベル（時間指定等、商慣行）
- (4)情報共有
  - ・リサイクル等の処理業者等
  - ・共同化のための物流情報
  - ・業界横断的なリサイクルシステム

#### 5) 共通基盤整備委員会

- (1)法規制、条例への対応
- (2)業界としての貨物情報等の情報共有
- (3)中小企業への対応

以 上

**ロジスティクス環境会議 問題抽出アンケート**

1. 主体（企業・業界）と機能（全体 と物流機能）に区分した場合、貴社が問題点として認識されている該当部分を2つ選び、該当するマスの中に優先順位を「1」、「2」でご回答ください。

主体 物流機能	企 業			業 界	
	部門単独	部門間	企業間	業界	業界間
全 体					
輸 配 送					
包 装					
保管・荷役					
流通加工					
情 報					
そ の 他					

全体：設計から生産、販売などの範囲（ロジスティクス）を指します。

2. 上記1で問題と認識されている該当部分の問題点を具体的にご回答ください。

優先順位1)

優先順位2)

3. その他、環境会議や行政、自治体に期待すること、取り組んでみたいテーマ等がございましたら、ご自由にご記入ください。

貴社・団体名( )氏名( )

ご協力いただき、ありがとうございました。

【ロジスティクス環境会議 問題抽出アンケート 集計結果】

2004.1.15現在  
回答数:58社/110社(52.7%)

物流機能	主体	企業			業界		合計
		部門単独	部門間	企業間	業界	業界間	
全体		0	5	10	5	5	<b>25</b>
輸配送		3	8	24	31	20	<b>86</b>
包装		3	5	3	8	3	<b>22</b>
保管・荷役		0	1	11	0	0	12
流通加工		0	0	0	1	2	3
情報		0	0	3	4	3	10
その他		0	0	0	5	0	5
合計		6	19	<b>51</b>	<b>54</b>	<b>33</b>	

優先順位1・・・2ポイント  
優先順位2・・・1ポイント

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
1	1.パフォーマンス	1.全体	2.企業間	IR活動で注目される環境会計、環境報告書に記載される環境活動への取り組み成果が定量化されていなく環境対策に対する投資基準が不明瞭。また他社とのベンチマークができない。	27情報・通信
2	1.パフォーマンス	1.全体	4.業界間	環境に対しての企業間の優劣がまだ明確にされていない(そういう制度はあるようだが知れ渡っていない。)と考えられる。(ISOやグリーン経営認定制度などはあるが取得していれば良いというようなイメージがある。)荷主に対して、業務を委託している会社がどのレベルにいるのが明確になる仕組みがあつてよいのではないかと。(排出ガスの算定値などを統一して環境負荷に対する優劣を明確にする。)	26物流業
3	1.パフォーマンス	2.輸配送	1.部門単独	環境パフォーマンスのデータ測定や、評価をどのように進めたら、より効果があるか。	26物流業
4	1.パフォーマンス	2.輸配送	3.企業間	食品三社共配の拡大を通じて、配送車輛の削減と大型化を実現し、排出ガスの削減を実施しているが、定量的に捉えるに当り、算出の根拠がいまいちわかりづらいと感じている。対象商品のくくりと算出基準の明確化が必要と認識。	04食品
5	1.パフォーマンス	2.輸配送	4.業界	モーダルシフトの推進により、CO2削減の取り組みを実施しているが、これも対象商品のくくりが不明確と認識(原料の調達物流、原油、精油の拠点間輸送は含まれるか否か等)いずれにしても環境報告書の中で、数値目標、実績を明確にしたいと考えている。	04食品
6	1.パフォーマンス	6.情報	3.業界	環境負荷を算出するための標準が定まっていない。環境省や国交省の実績(白書)等の数字は存在するが、荷主としての算出方法については特に明確な基準がなく、輸送を委託している荷主企業は独自の算出方法をとっており、実績に対して厳密な企業間比較が出来ない状況である。	17精密機械器具
7	1.パフォーマンス	6.情報	4.業界間	国際間輸送については特に、船舶・航空業界で正式な環境負荷算出基準がなく、関係省庁に確認しても基準の存在は確認できない。やはり荷主が独自に算出しなければならない状況で、国際間輸送におけるCO2排出量の多さ(距離の長さ)から考えると、最優先で基準作りが求められる部分であると思われる。	17精密機械器具
8	2.源流	1.全体	1.部門間	環境に対する負荷軽減のもと、梱包の簡易化と製品自体の重量化とのトレードオン	26物流業
9	2.源流	1.全体	2.企業間	CO2排出量の抑制を指向した際、いかに貨物の動きを最少に最短に行うか(完全な商物分離と需要供給、顧客直納化と推進)その為に生販各部門・各関連企業の業務プロセスの統合が必要と認識している。	17精密機械器具
10	2.源流	2.輸配送	2.部門間	弊社は事業部制を採用しており、各事業部にて生産管理や調達機能を有している。また製品ジャンルが異なるため、顧客や生産方式が違い、物流統合が難しく、環境及びコスト面で効率の良い物流ができない。	16輸送用機械器具
11	2.源流	2.輸配送	2.部門間	物流部門でのモーダルシフト推進と荷主部門でのコスト削減要望の両立	15電気機械器具
12	2.源流	2.輸配送	5.業界間	建設資材は、現状、建設工程に合わせて都度、個別に搬入されているため、資材搬入用のトラックの積載率は高いとは言えない。異なる資材、サプライヤあるいは異なる現場での共同物流や、資材のタイムリーな供給のための中間ストックヤードが検討され、実証実験等も行われているが、普及し始めているとは言いがたい状況である。実現されない理由の一つに、物流に関わるIT化(バーコード化、物流EDIなど)の基盤整備が進んでいないこともあり、今後の方向性を調査・検討して明確化することが期待される。	03建設
13	2.源流	5.流通加工	4.業界	統轄官庁からの指示で、添付文書(患者向け取り扱い説明書)を各箱に添付することを求められているが、その添付文書用の資材、間違いなく患者の手に渡るようにするための、シュリンク用ラップなど、使用資材が増加している。これについても、1)同様の対応か、別のブレークスルーを検討する必要がある。	07化学
14	2.源流	3.包装	2.部門間	弊社は事業部制を採用しており、各事業部にて生産管理や調達機能を有している。また製品ジャンルが異なるため、顧客や生産方式が違い、物流統合が難しく、環境及びコスト面で効率の良い物流ができない。	16輸送用機械器具
15	2.源流	3.包装	2.部門間	製品設計時の判断が、その後の物流効率化を決定してしまう。環境に対応する包装設計、及び、トレーサビリティ対応を含めこのことが基本となるので部門間にわたる重要事項と考える。	04食品
16	2.源流	3.包装	2.部門間	ロジスティクス全般でのトータルコスト削減・物流品質維持と製造部門における包装(梱包)費削減の兼ね合い。トータルの取組みでトータルコストを削減する、品質を維持する活動がなかなか進まない。	15電気機械器具
17	2.源流	3.包装	3.企業間	荷物を養生するストレッチフィルム、ビニール紐の処理。 不燃ゴミとして処理してしまえば、ただの産業廃棄物として終わってしまう。例えリサイクルが出来たとしても、輸送方法をどの様にするかが課題である。(どれだけ多く集めても、空気を運んでいる様なもの)今後はこの様な事項に対しての情報の窓口を設け、情報収集する体制を整えたい。	26物流業

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
18	2.源流	3.包装	4.業界	(弊社化成品部門の中から、フィルム事業を取り上げての回答)。 食品包装用途、工業用途、双方を製造しているが、それぞれ、自社内でも梱包の形態、素材が異なる。企業間でも梱包の形態、素材が異なる。容器包装リサイクル法などにより、フィルム製品の梱包資材の3Rも進みつつあるが、フィルムメーカー各社での個別の取組となっている。梱包仕様の共通化、回収の共通化をおこなえば、環境負荷低減に貢献すると考えられるが、これを促進させる為には、業界としての共同の取組や、取組に対するインセンティブが働くようなしくみ作りを業界で考える。	05繊維・衣服
19	2.源流	3.包装	4.業界	包装用の資材、保管荷役用のパレットなどが廃材となった場合にその処理が問題になる。廃材(梱包材、廃パレット等)は、場合によっては大量に排出されるので、その処理方法は環境問題として取り上げられるべき。	26物流業
20	2.源流 1.パフォーマンス	6.情報	3.業界	物流の未来像を描くにあたり、各社の目指すところについて情報入手したい。又、ベンチマークにより、改善目標を策定したい。	15機械器具
21	3.省資源	1.全体	1.部門間	使用するトラックの低公害化・モーダルシフトの推進・積載効率の向上から自社の廃棄物管理まで物流事業者(当社)の企業活動全体を環境対応型にしていくこと、ロジスティクスサービスを提供する当社にとって重要課題であると認識している。	26物流業
22	3.省資源	1.全体	2.企業間	省資源・省エネルギーを実現するためには、包装資材の3R化、モーダルシフト、輸配送車両の積載率向上、低公害車の導入等を推進する必要があるが、梱包仕様、納入リードタイム、発注ロット、コスト負担の取り決め等、企業間の取引条件によって大きく左右される。一般的に強い立場側の論理に基づく場合(部分最適)が多いと思われるが短期的利害関係をを超えて、全体最適の視点に立って決定することが重要である。	26物流業
23	3.省資源	1.全体	2.企業間	企業独自で取り組めることは、弊社でもISO14000を切り口に活動を展開中だが、活動に制限・限界を感じる事が多い。一層のレベルアップを実現する為には、商習慣を始め、メーカーから消費者に至る広範囲の視野に立った活動が必要かと思います。	26物流業
24	3.省資源	1.全体	3.業界	企業独自で取り組めることは、弊社でもISO14000を切り口に活動を展開中だが、活動に制限・限界を感じる事が多い。一層のレベルアップを実現する為には、商習慣を始め、メーカーから消費者に至る広範囲の視野に立った活動が必要かと思います。	26物流業
25	3.省資源	1.全体	3.業界	当社を含む食品卸売業界全体で環境問題に取り組むべきであるが、現状は共に取り組む環境にない。(競合状態にあるため)	04食品
26	3.省資源	1.全体	3.業界	ロジスティクス全体に対しては、結節点を担う物流事業者として、さまざまな環境負荷低減への対応が求められている。その対応力は、すなわち差別化された競争力ともなり得るし、新たなビジネスの領域の創出としても考えられる。新たな挑戦に向けて。	26物流業
27	3.省資源	1.全体	4.業界間	私共の属する食品業界では、売り手と買い手の力関係の偏在が顕著で、米ウォルマートのようなSCMの考えかたがなかなか進展せず生産リスクを負ったサプライヤーからの無駄な生産・商品廃棄が、社会的な環境課題として潜在する。 日本市場では、必要以上の日付を求められることも多く、缶詰や、冷凍食品のような長期保存食品で、仮に十分な賞味期限を残していても、わずかな納品日付で納品拒否され、最終的に廃棄される場面が見受けられる。	01農林・水産
28	3.省資源	1.全体	4.業界間	環境問題は、どちらかといえば各企業単独で取り組むことが多く、業界としての取り組みや方向性を示して進められているものが少ないように思われる。業界として横のつながりを強化することで、推進スピードもあがるものと思われる。	04食品
29	3.省資源	1.全体	4.業界間	企業(特にメーカーや販売会社)が販売済製品の環境負荷を低減する為のシステムを築くためには、多くの関連する企業の協力を得ないと実現が難しい場合が多いが、これがなかなか旨く効かない。システムが社会的に定着する為には法的強制力又はコスト面での折合いがないと難しい。	26物流業
30	3.省資源	2.輸配送	1.部門単独	自社拠点間の製品1次輸送のモーダルシフトについて。現状の弊社輸配送はすべてトラック物流であるが、今後リードタイムの制約が比較的緩い「LL(ロングライフ)製品」にてモーダルシフトの実用化を検討していきたい。運行経路や時間帯、頻度、物量、弊社拠点~ターミナル駅間のトラック物流費用等を考慮、また、同業他社との共配も視野に入れ、コストメリットの出る方法を検討していきたい。	04食品
31	3.省資源	2.輸配送	2.部門間	低いモーダルシフト化率	15電気機械器具



ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
32	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	輸配送での問題は、CO2排出であり、関連する企業間で効率、省エネ、省資源の話し合い 工夫が必要。選択肢は種々提示されているが、利害関連もあり効果に疑問が残る	22卸売業
33	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	特定される荷主企業への輸送で、先方への到着後、荷下し及び荷積み非常に待機時間が発生している。料金が下降している。	26物流業
34	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	ロジスティクス活動に伴う、エネルギー消費という視点で「輸配送」が最も関与度が高い。環境改善余地が最も大きいと認識している。	03建設
35	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	航空運輸業として環境保全活動に取り組んでいるが、荷主企業による理解をより深めることが望ましい。	26物流業
36	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	大都市圏に於ける製品の共同配送について 電気店に製品を配送する場合、それぞれのメーカーから依頼されたトラック業者が配送するが、東京や大阪/名古屋等の大都市圏の電気街各店に配送するには混雑が激しく、又、駐車場の少なさも手伝い近隣の迷惑・法令違反・環境対策等問題が多いと考える。利害関係の無い物流会社を設立し電気街近傍に倉庫・拠点を設け、その会社が各メーカーの製品を請け負って配送する仕組みを構築すればスムーズな輸配送が可能。	15電気機械器具
37	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	エネルギー消費と配送効率向上に向けた荷主の理解と協力。元請け業者としての備車管理。	26物流業
38	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	納品先から荷下し時間の短縮化でパレット納品を求められている。当社商品はカサ勝ち商品がほとんどで採算が合わない。又パレット出納管理も難しいと考えている。	07化学
39	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	優先順位1(輸配送-業界間)と同様、低排出のモードへの切り替えについては荷主と物流業界の連携が重要であると思います。	26物流業
40	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	ロジスティクス活動で最も環境負荷の大きい機能と認識している。 分母が大きい上に、「共配」や「納品時間を関係各業界で標準化」等、改善余地も大きい分野と考える」	01農林・水産
41	3.省資源	2.輸配送	3.企業間	企業単独での集配送の非効率な物流形態を企業毎の集配送拠点と配送ルートを相互に利用する共同物流形態に変え、物流の効率化推進。	16輸送用機械器具
42	3.省資源	2.輸配送	4.業界	工場からのダイレクト輸送を推進し、配送センターを集約することで、総輸送距離の短縮によるCO2削減に取り組んでいるが、メイン輸送手段であるトラックへの規制が厳しくなる中、更なるモーダルシフトを検討している。しかしながら、リードタイムがトラックより長く、定期輸送的な考え方の貨車輸送の展開には区間、量ともに限界があり、更なる工夫が求められる。	04食品
43	3.省資源	2.輸配送	4.業界	CO2やNOx等の排出削減について、共同配送等、輸送効率を上げて削減していくには限界がある。低公害車普及による効果が最も有効であると考えているが、使用に際してのデメリット(インフラ不足、コスト高等)が多く、導入に踏切れない企業がおおいのではないかと。今でも税制面での優遇はあるが、ディーゼル車よりもコスト的にメリットが得られる仕組み、または、もっと規制を強化して使用を強制されるような仕組みが必要ではないかと。	26物流業
44	3.省資源	2.輸配送	4.業界	モーダルシフトの推進により、CO2削減の取組みは実施しているが、トラックに比べサービスレベル(リードタイム、商品破損)がやや低いことで、販売物流へのシフトが遅れている。JRとの協議も行っているが、モーダルシフト推進のためには避けて通れない問題と認識している。	04食品
45	3.省資源	2.輸配送	4.業界	重量貨物の輸送=弊社の場合建設機械及び産業機械を、10t、15tトラック、20~36tトレーラーで個別に輸送している。これら重量貨物で「復路活用・内航船共同誘致等による輸送効率向上」を進めたい。	15電気機械器具
46	3.省資源	2.輸配送	4.業界	温暖化に対する施策としてモーダルシフトの推進を挙げているが、トラックから鉄道貨物やフェリーへ転換するための物流事業者のニーズにあったインフラ(貨物ダイヤ、出航時間、航行速度)の確保が難しい。	26物流業
47	3.省資源	2.輸配送	4.業界	環境負荷物質使用量・排出量の低減・循環型採用において、 共同輸送・物流がメリットのあるところだけ成立。復便の荷物の少ない地域では、他社との混載が難しく、全く進まない。 各社共通のパレット使用による混載化推進の遅れ。 R/Rではコンテナ充填率、外製部品では輸送積載率アップの遅れ。	16輸送用機械器具

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
48	3.省資源	2.輸配送	4.業界	機能のなかの輸配送を取り上げるとき、キーワードとして モーダルシフト物流の共同化 などがよく取り上げられる。弊社、現行の製品輸配送は、ほとんどがトラック輸送である。JRなどへのモーダルシフト化も検討しているが、なかなか条件が整わず進んでいない。進まない主要因は、その実施によりコストアップ 納期に間にあわなくなる 事による。業界の中で各企業間は販売競争をしている背景で、有効な方策が見いだせない。方策の検討や実行のリーダーシップをとる事、基本的な物流インフラ整備とそれを安価に利用できる制度作りなどの促進策を行政に働きかける事など、業界として考える事が必要では？	05繊維・衣服
49	3.省資源	2.輸配送	4.業界	内陸輸送でのトラックから環境を考慮した鉄道、内航船へのモーダルシフトが望まれる。	26物流業
50	3.省資源	2.輸配送	4.業界	繁忙期に協力車両を揃えるのに苦労している。輸配送 - 企業に関連するが、長時間拘束が避けられない。	26物流業
51	3.省資源	2.輸配送	4.業界	CO2削減のためのモーダルシフトとお客様納期との相反する課題の両立	26物流業
52	3.省資源	2.輸配送	4.業界	物流は、とかく効率の面で非効率となりがちな分野であり、1つの解決策として業界共同輸配送システムの構築を進めている。この際、壁となり得るのが、廃掃法や独禁法などの法的規制である。柔軟な対応を望む。	17精密機械器具
53	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	物流面から最も大きな要素としてCO2排出問題があげられ、いかにこれを削減するかは川上、川下といった業界間連携が必要と考えます。	26物流業
54	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	環境面を考えると、必ずしも現在の輸送システムは最適化されていないのでは。宅配便・バイク便等、短時間で人(会社)から人(会社)へ物を輸送するニーズが当たり前になっている、いわゆる輸送分野における「個」のマーケットが拡大し、コモディティ化している現状で、また地球温暖化をはじめとして、これだけ環境問題に対する取り組みが社会的に迫られている状況において、従来の輸送形態よりも優れた業種横断的な環境対応型の輸送システムがあるのではないだろうか？同じような時間帯に同じ場所に同じような地域から異なる企業が物を輸送する、空荷の状態トラック・貨物車両を走らせる、交通渋滞や規制等により距離的に遠回りをせざるを得ない、等々、環境面を中心に考えるともっと合理的なシステムができるのではないか？	29調査研究機関
55	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	特積トラック事業者としてモーダルシフトを推進したいが、顧客のリードタイムへの要請や、レールの出発時間が業務と合致しない等で問題となっている。	26物流業
56	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	(陸～海)モーダルシフト推進に関する各種弊害(リードタイム等)	26物流業
57	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	輸配送に伴う廃ガス排出の環境問題。主にディーゼル車(トラック、荷役用フォークリフト等)が対象となるが、メーカーとしての自動車会社、ユーザーとしての物流業者、それぞれが問題に取り組んでいく必要がある。	26物流業
58	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	京都議定書で採択された地球温暖化防止のためのCO2排出量削減は企業活動を支える輸配送部門で喫緊の課題となっています。この解決策として、トラックよりCO2排出量が少ない鉄道輸送や内航海運によるモーダルシフト化を検討していますが、大量輸送向きの輸送手段であり、かつ顧客満足度(リードタイム、物流品質、緊急時の対応等)の点で課題を抱えています。モーダルシフト化を推進する上で、上記課題の解決が必要不可欠です。また、社会資本である駅ターミナルや港湾から消費地域までの道路輸送における通行車両の規制緩和(総重量、制限高さ)の法整備の見直しが必要です。	15電気機械器具
59	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	モーダルシフトとしてJR化を進める場合 現状は復荷があり、コストが陸上に比べ見合ったところのみ実施 輸送条件がコスト以外にも毎日一定台確保等厳しい条件があり、量的拡大も困難。	26物流業
60	3.省資源	2.輸配送	5.業界間	配送工程において、アイドリングストップやエコドライブを推進する体制作りをする。例えば、冬の待機時におけるアイドリングストップの推進策	26物流業
61	3.省資源	3.包装	3.企業間	海外事業体へのCKD部品発送において、当社ではリターナブルケースの採用や、梱包資材の省資源、再利用の向上に取り組んでいるが、輸出相手国によっては、現地ケース置場の問題、返却ルート未設定などにより、1wayケース(木材・スチール)で輸出している場合がある。これらの改善を進めていく。	16輸送用機械器具
62	3.省資源	5.流通加工	5.業界間	食品の流通時の容器・包装・破棄で個々に対応がなく、業界で統一方針・行動が急務。(業界内の取り決め、枠決め等を推進することにより全体効果を上げる方向)	22卸売業

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
63	3.省資源	5.流通加工	5.業界間	重量物の国際物流に於いて、梱包、保管、通関、埠頭および各業者のテリトリーが存在し、環境負荷が大きいと判っていても改善されずに又、コスト低減できずにいる。一元化および連携できる輸配送システムを構築すべきである。	26物流業
64	3.省資源	6.情報	4.業界間	履歴管理など、いわゆるトレーサビリティの問題は業界間での情報ネットワークの構築が必須であり、この部分の構築はまだ未成熟である。また優先順位1(輸配送-業界間)に記載したことを具体的に解決しようとするれば、情報管理の仕組み作りを切り離しては考えられない。	29調査研究機関
65	3.省資源	7.その他	4.業界間	食品業界では、賞味期限管理を厳格に行うことで、消費者へ鮮度の新しい商品をお届けすることに各社しのぎを削っている。しかしながら、流通内部では、管理体制が必ずしも統一されておらず、無駄が発生している。この部分についても問題として考えている。	04食品
66	3.省資源	3.包装	5.業界間	梱包・包装に係わる環境負荷の改善について。荷主・物流の両業界でガイドラインなどを作成する。	26物流業
67	3.省資源	6.情報	2.企業間	幹線輸送などを委託する場合は、使用する大型トラックの燃料消費量、走行距離などの正確なデータ収集が難しく、CO2排出量など地球環境負荷の実態が把握しづらい面がある。	26物流業
68	3.省資源	6.情報	2.企業間	情報共有化・共同使用化の遅れ	26物流業
69	5.リパース	1.全体	2.企業間	新品メーカーとリユース業界、廃棄物処理業界、資源リサイクル業界等が各々の目論みを持って動いているが、高度で大規模なリサイクルシステムを構築するためには、関係業界の知恵を結集し、実現に努力することなしには効率的に動かないことが多いと思います。(ヒト・モノ・カネのムダが発生)	26物流業
70	5.リパース	2.輸配送	4.業界	<輸配送：パソコン撤去品(廃棄)>現状：一般運送は 売却金額>運送金額 条件である。上記条件を満たさない場合は廃掃法が適用される。検討事項：リサイクル目的(中古販売・素材販売等)の場合は一般運送を適用する。問題点：1)廃掃法適用による不要運送作業/費用が発生(少量物) - 車両チャーターでの積載率低下 - CO2の搬出	26物流業
71	5.リパース	2.輸配送	4.業界	産業廃棄物収集運搬業許可の緩和。都道府県及び政令都市単位の許可から、広域単位の許可制度へ。廃棄物の種類の簡素化。産業廃棄物20種類を数種~2種類程度へ。	26物流業
72	5.リパース	2.輸配送	5.業界間	リサイクル施設の原料(廃棄物)受入施設容量拡大を。静脈物流は時間的余裕があり、大量輸送が可能。帰り便使用が可能と考えておりますが、現実には受入施設により、時間指定など動脈物流同様の制約があります。	26物流業
73	5.リパース	2.輸配送	5.業界間	リパースロジスティクスにおける廃棄物輸送については、廃棄物処理法に基づき、関係する都道府県市の許可を得て行なうこととされている。必然的に、全国的に廃棄物輸送を行なう物流企業にとっては、多くの自治体に許可手続きを要するが、現状許可に関する自治体の審査スタンス・内規は自治体によって大きく異なっており、企業側はこの対応に多大な労力を費やしている。今後当産業の健全かつ効率的な成長を図る上ではこの許可問題に関する検討は必須と思われる。	26物流業
74	5.リパース	2.輸配送	5.業界間	循環型物流ネットワークを構築しようとした場合、全国行政区への届出許可取得が必要(収集運搬及び積替保管等)ですが、各行政区窓口の裁量余地があり、不統一で、許可申請取得には、時間・コスト・忍耐が必要です。リサイクルビジネス自体は手間が掛かる割には、現状では低採算であり、行政面からは本来支援をしていただき、事業としての早期立ち上げと事業収益化の早期基盤作りを進める必要があり、早期進出企業を苦しめる対応は早く解消して欲しい。全国申請をどこか1ヶ所の申請で全国OK化できれば大変助かります。	26物流業
75	5.リパース	3.包装	1.部門単独	工場からDC, DCから店舗、消費者にわたる、包装資材(段ボール、パレット、コート紙、プラスチックトレイ、緩衝材、ビニールラップなど)の廃棄、再使用、再利用などが今後の課題。企業での努力もあるが、自治体を含めたグリーンロジスティクスをどう構築できるか。	07化学
76	5.リパース	3.包装	1.部門単独	物流現場からの回収等、今後要望が増加し、費用、作業量の増加が考えられる。	04食品
77	5.リパース	3.包装	4.業界	<包装：パソコン撤去品(廃棄)>現状：宅配モードでは輸送委託製品全て梱包条件である。検討事項：廃棄品に関しては未梱包仕様で受託可能にする。問題点：1)廃梱包資材の発生 2)不要梱包作業/梱包資材の発生	26物流業

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
78	5.リパース	3.包装	4.業界	省資源化・リサイクル化推進策として、包装資材や物流活動で使用する資材の再資源化率を向上させる必要があります。しかしながら、物流センターは全国に分散し、規模も小さく、各地域特性の特殊性もあり、これら資材の再資源化率も低く、焼却や埋立処理の多いのが実情です。業界としてこれら資材の再資源化率向上の為に、リサイクル方法や処理業者の情報共有化を図り、業界全体としての取組みレベルの向上を実現する必要があると思います。弊社の各物流センターでも、再資源化率向上の為に、リサイクル方法に関する情報共有化を進めておりますが、処理業者の開拓等は地域性があり、共有化が難しく、調査開拓に手間をかけて実現しております。	26物流業
79	5.リパース	3.包装	5.業界間	輸送用包装や、パレットの再利用・リサイクルを推進していく事と輸送用ユニットやコンテナによる輸送梱包の省資源化	26物流業
80	5.リパース	6.情報	3.業界	ルート・料金に相場がない。いわゆる静脈においては「見た目」重視で重量計測による「在庫管理」の発想がない。	26物流業
81	5.リパース	6.情報	4.業界間	リサイクルやリユースを効率的（低コスト）に促進する為には、還流されるべき製品や部品情報を業界間で共有する仕組みが存在しない。情報共有基盤の実現は新しい仕組みの創出段階での整備が必要。	27情報通信
82	5.リパース	7.その他	4.業界間	建設現場で発生する建設副産物（いわゆる廃棄物）を回収するためのリバースロジスティクスは、その輸送先の現場あるいは企業への依存性が小さいため、巡回回収あるいは共同リサイクル物流の実現性と有効性が期待できる分野である（一般的な輸配送とは異なるので「その他」とした）。現状、そのための改善努力は着実に進められつつはあるが、商慣習や現場の独立性などから、十分な進み方とは言い難い。リバースロジスティクスの共同化を加速するための社会基盤整備（EDI、回収センターなど）が期待される。	03建設
83	5.リパース	7.その他	4.業界間	静脈物流（リバース）に関してです。法律が省ごとの見解も違うし、現実遵守している排出事業者（廃掃法）も少ない。	26物流業
84	5.リパース	3.包装	4.業界	容器包装リサイクル法や建築リサイクル法では包装材の排出処理に費用が発生しており、循環型社会を構築する上で、この包装材の3R（リデュース、リユース、リサイクル）が求められています。他方、企業活動においては省資源、省エネルギー等の観点から最終的に廃棄される材料を削減する方針で検討を進めています。当社製品の場合は輸送の製品を保護することを目的とした輸送包装であり、最終的に廃棄されるので、減量化に努めています。この包装材の削減と有効利用には荷主企業と輸送・保管企業間での共同作業が必要になります。具体的には荷主企業から出荷された製品をリターナブル容器で消費地近郊の倉庫へ輸送・保管し、必要最小限の包装で最終顧客へ届けるとか、包装の再利用を含めたリターナブル容器で届けることにより、包装材の3Rを実現できると考えます。この場合、荷主企業と輸送・保管企業と協調や最終顧客への出荷する際の包装をするという流通加工業務が新たに発生し、雇用の創生が図られます。	15電気機械器具
85	6.共通	1.全体	1.部門間	環境に限らず部門間の問題は多い。企業内で解決すべきことがらであるが、他社の具体的事例は大いに参考になる。	26物流業
86	6.共通	2.輸配送	2.部門間	環境重視型物流への変革に取り組む企業は着実に増えており、物流担当企業としてもそのニーズに応えるべく努力しているところである。しかしながら、物流システムの変革には相当のエネルギーを要することもあり、荷主企業側としては、環境パフォーマンスの改善だけでは変革推進の十分条件とはならず、物流コストの削減が同等あるいはより重要な条件となっている。他方、物流企業側としても個々の案件毎に合わせた輸送システムを構築するのにはかなりのエネルギーを要するところである。今後一層物流システムの転換を図るには、環境パフォーマンスの改善がより高いインセンティブとなるような環境作り（税制面等）荷主企業・物流企業双方にとって環境型物流への転換・推進に役立つ汎用的ノウハウの蓄積や、中小企業等への啓蒙等が必要と思われる。	26物流業
87	6.共通	2.輸配送	4.業界	「NOx・PM法」、「東京都環境確保条例」等の法規制による車輛の対応（代替等）を実施しているが、やはりコスト面でかなりの負担ではある。法規制遵守の観点からすれば当然の事ではあるが、「東京都環境確保条例」施行以前時に自治体・業界団体が「DPF・酸化触媒」導入費用を補助するという様な動きが、「NOx・PM法」対応の為に新車購入費用を補助する動きに対して今の所見られない。	26物流業
88	6.共通	2.輸配送	4.業界	CO2排出規制は、今後全国規模で拡大傾向であるが、車輛の改善工事や入替に伴う輸配送業者のコスト高をどの様に解決するか、又、当環境会議が業者や荷主、行政にどのような提言を発信できるのか。	16輸送用機械器具

ロジスティクス環境会議  
問題抽出アンケート集計結果一覧

2004.1.15  
(58社/110社)

NO	テーマ	機能	項目	意見	業種
89	6.共通	2.輸配送	4.業界	物流業界にあっては、特に輸配送における環境負荷低減は、今や避けて通れない重要な課題である。しかしながら資金的にも業界には厳しい対応が求められており、輸配送原価押上げの解決は、死活問題になっている。国内貨物流通量の減少、デフレ経済の進展による売上高の減少に加えて、更なるコスト負荷拡大で対応力の差が顕著に現出する。資金力に勝る輸配送業者に収斂される事なく、独自に生き残りをかけなければならない中堅中小事業者にもスムーズな対応が必須である。	26物流業
90	6.共通	2.輸配送	4.業界	解決策としてリターナブル梱包を一部製品に導入しているが、回収面などで業界自体に対する啓発不足。	26物流業
91	6.共通	2.輸配送	4.業界	今後とも車輛の環境対応規制が企業物流コストに大きなインパクトを与える。	04食品
92	6.共通	2.輸配送	5.業界間	業界全体での運行削減をめざし、共同輸送を推進しているが、情報の世界で、お互いの荷情報等の統一データベース化による更なる効率化、業界の情報規格の制定	26物流業
93	6.共通	6.情報	2.企業間	企業間での環境に配慮した全体最適物流を目指しているが、企業間較差があり、十分な情報が得られない。	04食品
94	7.その他	1.全体	2.企業間	ヒト・モノ・カネの無駄	26物流業
95	7.その他	2.輸配送	5.業界間	航空業界としても環境問題に取り組んでいるが、業界間でも情報を交換しつつ進めるのが効果的と思われる。	26物流業

## 第 1 期(2003 年 11 月～2006 年 3 月)に議題(合意形成)としたい項目と内容の例示

### 1. 方針

環境と調和したロジスティクス方針・活動を通じて循環型社会を実現するロジスティクスの構築に取組む企業を増やす、という目標に基づき、知識ベースの情報共有を図りながら合意形成を行う。

### 2. 各会合の進め方の留意点

- 1)メンバー間の問題点の共有と課題の整理
- 2)検討すべき範囲、視点、深さ(経営レベル、現場レベル等)の検討および合意形成  
合意形成の方法等についても検討が必要

### 3. アウトプット(成果)について

- 1)各委員会活動によるアウトプット(用語集、ガイドライン、マニュアル、事例集等)の創出と共有
- 2)合意形成による複数企業間、業際間の環境活動の活性化
- 3)目標設定とその達成によるメンバー企業、自治体等の評価の向上
- 4)複数企業間、業際間の環境活動に関する知識ベースの情報共有
- 5)その他

### 4. 目標設定の具体化について

メンバーの自主的な活動による環境負荷低減を促進し、環境活動を活性化すると共に、各関係者にロジスティクス環境会議における活動の意義や成果をアピールするため、ロジスティクスに関わる環境活動の対象領域を明らかにし、環境負荷を可能な範囲で具体的に定量化する。

#### 1)参加メンバー各社における環境活動の現状調査と目標設定

##### (1) LEMS 導入マニュアルに基づく現状調査

方針の設定について

全社的な環境方針の策定や環境報告書の発行および物流関係の記載内容等

各物流施策の活動(マニュアル各項目に対する取組み)について

社内体制(社内横断的な環境委員会の設置等)について

LEMS 導入マニュアルにはないため、項目の追加を検討

##### (2)上記マニュアルの取組み状況に基づく目標設定と成果の向上

#### 2)環境活動のレベルについて

環境パフォーマンス指標、評価基準、評価方法等が整備された後に具体的な目標値の設定を行い、環境活動のレベルの向上を目指す。

以 上

共通基盤整備委員会  
正副委員長ミーティングの検討内容と本委員会の議題(合意形成)としたい項目

問題抽出アンケート結果を踏まえ、正副委員長にて、以下のような検討を行った。

1. 正副委員長ミーティングによる主な検討内容と課題の整理

1) 開催日時：2003年11月28日(金)10:00~12:00(第1回)

2003年12月25日(木)15:00~17:00(第2回)

2) 会場：JILS会議室

3) メンバー：委員長：諏訪東京理科大学 津久井 英喜 (敬称略)

副委員長：東芝物流(株) 堀口 英雄

〃：(株)日本総合研究所 下村 博史

オブザーバー：文化女子大学 鈴木 邦成

第2回目より、鈴木委員(文化女子大学)にオブザーバーとしてご参加いただいた。津久井委員長と用語集の作成に関わられ、海外の事情にも精通されているため、今後も正副委員長ミーティングのメンバーとしてご参画いただくこととなった。

第2回目の打合せにあたり、今後の委員会活動の参考とするため、日本総合研究所が行っている、コンソーシアムの話しを伺った。

4) 議 事：(1)問題抽出アンケート結果について

(2)活動の方針・目標・計画について

(3)今後のスケジュールについて

(4)その他

5) 主な検討内容と課題

(1) 本委員会に関する検討内容と課題

物流関係は環境問題への対応が遅れているのが現状である。この遅れを取り戻すためにも、各委員会での具体的なアウトプットを広く関係者に公開し、普及啓発することが必要ではないか。

本委員会では各委員会、各企業から求められる情報を整理、提供すると同時に、環境会議の成果としても残るものにした方が良いのではないか。

各委員会のアウトプットや各企業、団体、コンソーシアムの動向や物流の環境活動に関わる最新の技術情報が得られるような勉強会や大会、フォーラムを開催するべきではないか。

環境に関する文献情報、企業の環境報告書の収集は早急に行うべきではないか。

(2) 各委員会にも関連する検討内容と課題

時代の流れは、環境対応からCSR(Corporate Social Responsibility)へと向かっている。環境会議もCSRを視野に入れながら、活動を行うべきではないか。

環境会議から情報発信するものは、電子メールやインターネット、ホームページ等を最大限に活用するべきではないか。

物流、ロジスティクスの視点から、環境報告書をどのように記載をすればよいか、ガイドライン等を作成し、推奨例を提示した方が良いのではないか。

## 2. 委員会の議題(合意形成)としたい項目

### 2-1. 委員会の議題(合意形成)としたい項目

本委員会にて検討された内容は、「委員長ミーティング」にて委員会間の調整を行う。

- 1)方針
- 2)委員会の進め方
- 3)アウトプット(成果)
- 4)目標
- 5)スケジュール

### 2-2. 正副委員長ミーティングからの提案(上記、2-1の例示)

#### 1)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』を整備し、アウトプットは原則全て公開する。

#### 2)アウトプット(成果)

(1)環境に関する用語集の作成と公開(物流・ロジスティクスの視点から見た環境用語集)

(2)行政、自治体産業界、学界、団体の情報収集と公開

行政、自治体の法制度や規制値、条例、目標値および各種インセンティブ等

企業の環境報告書(ホームページ・印刷物)

学界、団体、大学、自治体の研究

環境に関する書籍

先端技術等の動向を把握し、委員会横断的なセミナーや勉強会を開催する。

(3)環境に関する国際動向の収集と公開

(4)企業の環境報告書に対するガイドラインの作成

物流、ロジスティクスの視点から、どのような記載をすれば良いか、推奨例を提示する。

各委員会との調整を図る。

(5)行政、自治体の法制度や規制値、条例、目標値および各種インセンティブ等に関わる問

題点の洗い出しおよび提案の作成と公開

#### 3)目標

(1)環境に関する用語集の作成と公開・・・2004年4月より適宜公開

(2)行政、産業界、学界、団体、自治体の情報収集と公開・・・2004年7月より適宜公開

先端技術等の動向を把握し、委員会横断的な勉強会を開催する。

(3)環境に関する国際動向の収集と公開・・・適宜実施

(4)企業の環境報告書に対するガイドラインの作成・・・2005年7月

(5)行政、自治体の法制度や規制値、条例、目標値および各種インセンティブ等に関わる問

題点の洗い出しおよび提案の作成と公開・・・2005年12月





## ロジスティクス環境会議 設立趣意書

地球温暖化や大気汚染、廃棄物等の環境問題を解決し、次世代に健全な地球環境と社会環境を継承するためには、これまでの大量消費型の社会から、循環型社会への転換が強く求められております。

経済活動における環境負荷を低減するためには、個人の意識改革を促すと同時に、企業の社会的責任において、継続的にそれを実現する仕組みを構築する必要があります。

そのためには、ストックとフローを最適化するロジスティクスの視点から、設計・開発・製造・販売・物流の仕組みを横断的に見直さなければなりません。また、日常の物流諸活動においても、源流段階から環境負荷の低減を考慮すると共に、使用後の適切な処理と円滑な再使用ないし再生使用を図るべきです。

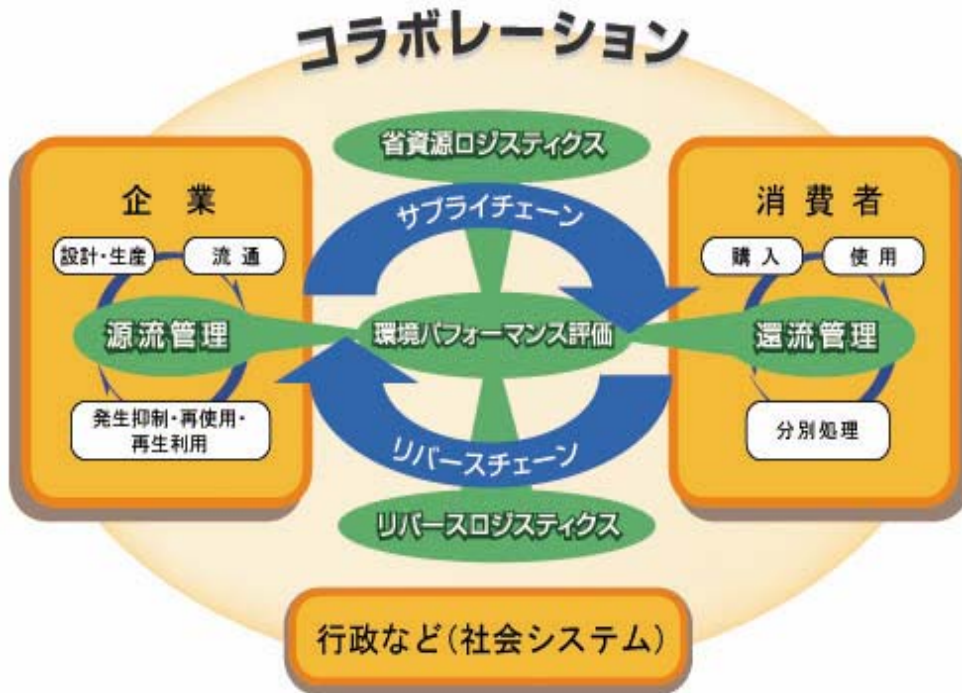
社団法人日本ロジスティクスシステム協会は、1997年からロジスティクスにおける環境問題の研究・調査を重ねて参りました。2001年には、『21世紀のロジスティクス コンセプト』の中で、「地球環境と地域社会環境への調和」を提唱し、2002年の『創立10周年宣言』では、「環境と調和したロジスティクス活動の実現」をミッションの一つとして定めました。

その活動の蓄積を基盤として、企業や業界の枠を越えて、産業界が行政や学界等と共同し、国際的にも評価され得る環境と調和した循環型社会の体系的なロジスティクスシステムを構築し、その普及啓発を図ることを目的として、ここに「ロジスティクス環境会議」を設立します。

2003年 11月13日

ロジスティクス環境会議

## 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 世紀の循環型経済における、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。

## 各委員会の共通課題

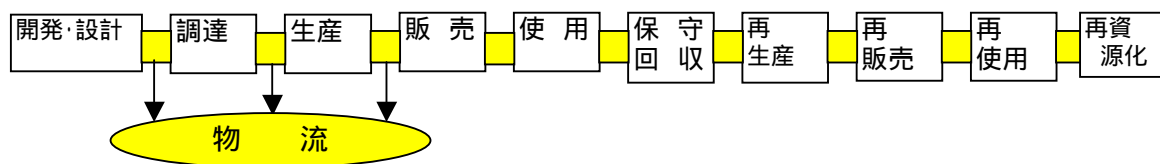
### 1. 物流業務モデル図の作成

#### 1) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会

委員会の中で具体的な議論を進めるに当たり、物流活動の業務モデル図が必要であり、他委員会でも共通のツールになるので作成するべきである。

#### 2) 源流管理による環境改善委員会

物流マップ（モデル図）があると、議論する際に焦点が明確になるため、作成したい。



### 2. 企業の環境報告書に対するガイドラインの作成

#### 1) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会

環境報告書におけるロジスティクスの項目が不明確である。経営におけるロジスティクスの位置付けが低く見られるため、ロジスティクスの役割が正しく伝わるフォーマットを関係者に提示するべきである。

#### 2) 共通基盤整備委員会

物流、ロジスティクスの視点から、環境報告書をどのようなに記載をすればよいか、ガイドライン等を作成し、推奨例を提示するべきではないか。

### 3. 省庁・自治体に対する提言の作成

#### 1) 省資源ロジスティクス推進委員会

アンケート結果の問題点にもあるように、共同物流を進めようとする、独占禁止法の問題にあたり、活動が制約されるケースがあるため、現状を調査したうえで、関係省庁に提言を行うべきである。

これまで、各省庁で物流に関する様々な施策が行われており、成功しているとは言えないものがあるため、その原因調査も行っても良いのではないか。

#### 2) リバースロジスティクス調査委員会

共同物流を進めようとする、廃棄物処理法や独占禁止法等の問題にあたり、活動が制約されるケースがあるため、現状を調査したうえで、関係省庁に提言を行うべきである。

### 4. 委員会の運営等について

#### 1) 源流管理による環境改善委員会

各委員会の活動が見えるような仕組みが必要であり、気軽に意見を言える環境を整備して欲しい。

委員会の人数も多い為、委員会の運営としては、2つの分科会を構成することも必要ではないか。但し、分科会のテーマ、切り口を改めて検討する必要がある。

共通基盤整備委員会を除き、各委員会でも検討された。

## 2) 共通基盤整備委員会

時代の流れは、環境対応からCSR (Corporate Social Responsibility) へと向かっている。

環境会議もCSRを視野に入れながら、活動を行うべきではないか。

環境会議から情報発信するものは、電子メールやWEBを最大限に活用すべきである。

以 上

## メンバー登録と運営方法

### 1. メンバー登録について

- 1) メンバーはJILS会員を原則とする
- 2) ロジスティクス環境会議（以下、本会議）メンバー
  - ・本会議のメンバーは、経営執行上の責任者とする。
- 3) 委員メンバー
  - ・本会議メンバーの意向を受けた、実務上の責任者とする。  
（物流・ロジスティクス・SCM部門・環境部門等）  
委員会登録は1社につき、2つの委員会まで登録可能

### 2. 合意形成について

各委員会で検討および合意された内容は、企画運営委員会を通して、本会議の承認に基づき、合意形成を図るものとする。また、合意がなされた事項については、各メンバー企業はステップバイステップで取り組むこととする。

### 3. 運営について

- 1) 各種情報の公開
  - 本会議の成果物等は、JILS ホームページや各種媒体を通じて、広く社会に発信する。
- 2) 各委員会の情報公開
  - 各委員会の活動状況、配布資料等は JILS ホームページにて公開する。  
個別メンバーへの送付を原則行わない。  
但し、更新状況は電子メールにて、各メンバーに配信する。
- 3) 各委員会開催にあたっての案内は、電子メールを活用する。
  - \* 経営執行上の責任者が集まる本会議は除く

### 4. その他

- 1) メンバー企業から公表されている「環境報告書類」は、JILS ホームページに掲載(リンク)する。
- 2) その他

以 上