

第2期ロジスティクス環境会議
グリーンサプライチェーン推進委員会 第4回源流管理分科会

2007年4月12日(木) 16:00~18:00
社団法人日本ロジスティクスシステム協会 会議室

次 第

1. 開 会

2. 報 告

- 1) 第4回委員会以降の経過について
- 2) 第2回本会議での報告内容について

3. 議 事

- 1) チェックリストについて
 - (1) チェックリストの項目の検討
- 2) その他

4. 閉 会

【配布資料】

- 資料1-1 : 第4回委員会以降の経過について
資料1-2 : 本チェックリストのねらい
資料1-3 : 研究会、委員会の活動方針、2006年度活動内容及び2007年度活動計画（案）
（第2回本会議 配布資料）
資料2 : LEMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除意見
参考資料1 : 「LEMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果
参考資料2 : LEMSチェックリスト
参考資料3 : 源流管理として管理及び活動が必要な事項の例示
参考資料4 : 第4回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録

以 上

源流管理分科会 第4回委員会以降の経過について

1. 第4回委員会での議事内容と決定事項（確認）

1) 主な議事内容

(1) 「LEMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果
第3回委員会以降に実施した、標記アンケート結果の報告
⇒参考資料1-1及び資料2参照

(2) チェックリストのねらい
本分科会で作成するチェックリストのねらいを決定
⇒資料1-2参照

(3) チェックリストの項目検討
第4回委員会では、項目1から11が見直され、新たに12項目を策定
本日は、項目12以降を審議
⇒資料2参照

2. 第4回委員会以降

3月15日（木）に第2回本会議を開催し、当分科会の2006年度活動内容、及び2007年度活動計画（案）を審議、承認。

⇒資料1-3参照

以 上

本チェックリストのねらい

本分科会では、ロジスティクス分野における環境負荷を低減し、循環型社会を実現するロジスティクス・グランドデザイン実現の一助となるためのチェックリストを作成する。なお、本チェックリストの具体的なねらいは以下のとおりとしたい。

1. 自社のグリーンロジスティクスに係る取組のレベル（到達度合い）を図るツール

企業において、毎年1回チェックを行い、①前年度との比較、②他社（全体）結果との比較により、自社のグリーンロジスティクスに係る取組レベル(位置づけ)をある程度客観的に図れるツールとする。

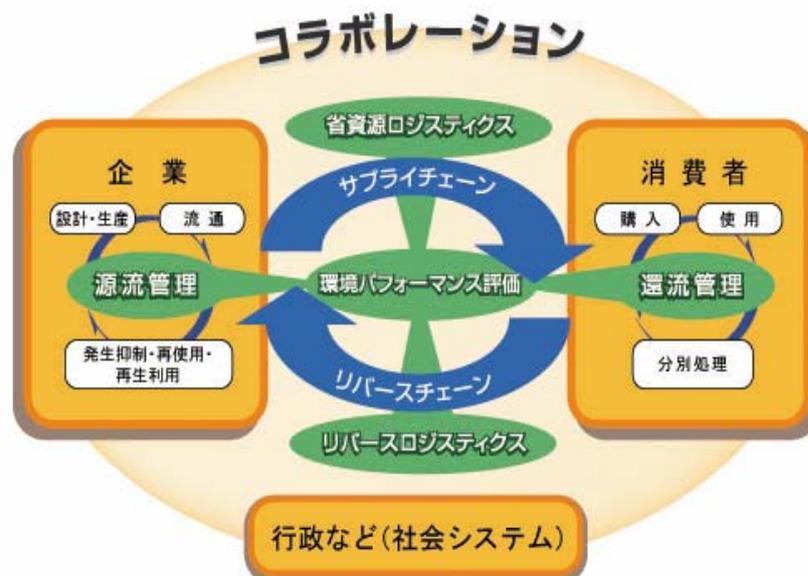
2. グリーンロジスティクスの活動内容及び領域を示すツール

グリーンロジスティクスについての具体的な活動内容及び活動領域について、多くの企業に理解を深めていただくためのツールとする。

3. ロジスティクス環境宣言の実現に向けたツール

ロジスティクス環境宣言にある「環境負荷低減に取組む企業を増やす」ため、企業規模、業種問わず多くの企業において、上記1及び2として有用なツールとする。

図 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



第2期ロジスティクス環境会議 研究会、委員会の活動方針、2006年度活動内容及び2007年度活動計画(案)について

研究会/委員会	活動方針	2006年度活動内容	2007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>環境負荷を軽減する活動を推進するため、改善施策の事例等の情報収集や現場視察を通じて、実践的な改善施策を研究する。</p>	<p>1. 研究会(講演会形式) 1) 第1回研究会 テーマ「ロジスティクスと環境」 2) 第2回研究会 テーマ「改正省エネ法(荷主対応)」 3) 第3回研究会 テーマ「鉄道へのモーダルシフト」 4) 第4回研究会 テーマ「共同物流」 2. 施設見学会 1) 第5回研究会 「㈱ブリヂストン 東京工場見学」 3. その他 1) アンケートの実施(メンバー登録時、各会合終了時、及び2006年度(第1回～第4回)の全体評価)の計6回実施 2) ブログの開設(URL: http://plaza.rakuten.co.jp/greenlogistics/) <アウトプット> 『2006年度 グリーン物流研究会 活動報告書』 ・第1回から第5回の研究会の発表内容等のサマリー及び配布資料を掲載</p>	<p>1. 研究会及び施設見学会の実施(8回) 1) 研究会・・・6回 2) 施設見学会・・・2回 <アウトプット> 『2007年度 グリーン物流研究会 活動報告書』(仮称)の作成(2007年度) ・各会合の発表内容等サマリー ・配布資料</p>
<p>CO2削減推進委員会 (登録人数:57名)</p>	<p>各企業のCO2削減を推進するため、改正省エネルギー法等の関連法制度への対応も踏まえ、荷主企業と物流企業とのパートナーシップによる継続的な改善活動を推進するうえでの問題点、課題を整理し、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. 「改正省エネ法」への対応 1) 改正省エネ法におけるエネルギー使用量算定等に関する取組状況及び問題、課題の収集 2) 荷主及び輸送事業者が、CO2排出量削減のための施策立案等のヒントとなる情報収集 ⇒委員会メンバーを対象としたアンケート調査を実施し、荷主・子会社21社から52事例、輸送事業者8社から20事例を収集。 <アウトプット> 『改正省エネ法対応ヒント集 ver.1』(2006年度) 1) 省エネ法の概要の紹介 2) 荷主のエネルギー使用量の算定等に関する取組の際のヒントの掲載 *特定荷主該当有無に係らず、改正省エネ法に準拠して算定を実施したい荷主や、荷主からのデータ提供要請への対応方策を検討したい輸送事業者のための参考となる情報を掲載 3) 輸送に係るエネルギー使用量削減のための留意ポイントの紹介 *1輸送区間(もしくは1運行)におけるCO2排出量削減のために必要となる視点を整理</p>	<p>1. 改正省エネ法対応 1) 定期報告書、計画書作成及び提出等も踏まえ、問題、課題を収集、整理し、行政へ提言を行う。 2. パートナーシップによる改善活動の推進 1) 削減のための留意ポイントの因果関係等の整理 2) その他 <アウトプット案> 『荷主と物流事業者の連携による改善活動の推進ガイドライン』(仮称)(2007年度)</p>

研究会/委員会	活動方針	2006 年度活動内容	2007 年度活動計画 (案)
<p>グリーン サプライチェーン推 進委員会 (登録人数:32名)</p>	<p>製品の企画、設計等の源流段階から調達、生産、販売、回収等の物流プロセスの環境負荷を低減するため、荷主企業と物流企業間で問題、課題を共有し、解決の方向性、方策を検討する。</p> <p>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. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</p> <p>1) 既存調査資料のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1期省資源ロジスティクス推進委員会 調査報告書(2005年度) ・「商慣行の改善と物流効率化に関する基礎調査」(2003年度～) <p>⇒「多頻度小口配送」に焦点を絞って検討をすすめることとする。</p> <p>2) 多頻度小口配送に関する各主体の捉え方の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・分科会メンバーを対象にアンケートを実施し、各主体の捉え方の把握 ・加工食品に関しては、第1期ヒアリング結果を加味して、整理 <p>3) アウトプットの方向性検討</p> <p>⇒多頻度小口配送削減の一方策と考えられる共同配送推進のためのガイドの作成を行う。</p> <p>4) 共同化推進プロセスの整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の共同化推進マニュアルをレビューし、共同化推進プロセスとともに共同化の成功要因等を整理 <p>2. 源流管理</p> <p>1) 第1期活動のレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ロジスティクス源流管理マニュアル (Ver.1)」及び「ロジスティクス源流管理マニュアル (Ver.2) ～モーダルシフトチェックシート・資料集～」のレビュー <p>2) 源流管理として捉える範囲等の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境会議として捉えてきた源流管理の定義の確認 ① 物流部門そのものが環境負荷発生源であるという認識のもと、管理を行うこと。 ② 物流、ロジスティクス分野の環境負荷低減のため、上流部門(企画、設計等)、関連部門等(営業部門等)から管理を行うこと。 (→物流、ロジスティクス部門(物流事業者)が上流部門、関連部門等へ積極的に要請、提案すること) ・源流管理の視点として必要な項目について、分科会メンバーへアンケート調査 <p>3) アウトプットの方向性、ねらい等の確認</p> <p>⇒源流管理全般にわたるチェック項目の策定</p> <p>4) チェック項目の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LEMSチェックリスト*を叩き台に検討を進める。 	<p>1. 物流における環境負荷低減のための取引条件改善方策の検討</p> <p>1) ヒアリング調査等により、実態把握及び課題抽出</p> <p>2) 上記を踏まえ、実効性及び汎用性が伴う共同化推進プロセスの整理 (従来の評価項目に加え、環境の評価項目を加えた形の整理)</p> <p>3) 行政等への提言</p> <p><アウトプット案> 『多頻度小口配送削減による環境にやさしい共同配送推進ガイド』(仮称)(2007年度)</p> <p>2. 源流管理</p> <p>1) チェック項目の検討</p> <p>2) 評価基準の検討</p> <p>3) チェック項目に関係する参考となる情報の収集及び掲載</p> <p><アウトプット案> 『グリーンロジスティクス推進チェックシート』(仮称)(2007年度)</p>

* LEMSチェックリスト…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ことを目的に、企業が当該活動を進めるためのガイドラインとして2001年に作成したもの。2003年度に1度改訂がなされ、現在111項目

		旧	新	チェック項目	
1.2 環境に配慮した製品開発・生産体制	①強度の変更	20	20	包装資材の削減を考慮して、製品を開発(製品強度を高めるなど)している。 その他	
	②容積の変更	21	21	輸送効率や包装資材の削減を考慮して、製品を開発している。	
		22	22	ユニットロード(サイズ)を考慮して、製品を開発している。 その他	
	③重量の変更	23	23	製品や製品個装(びん、チューブなど)を軽量化している。 その他	
	④材質の変更	24	24	再使用・再利用可能な素材を用いた製品の開発に努め、廃棄物発生による静脈物流量を抑制している。 その他	
	⑤生産と物流の同期化	25	25	輸送に合わせて、在庫時間を調整できる生産体制を導入あるいは構築している。 (修正案)『輸送に使用する車両の積載効率を向上できる生産体制を導入あるいは構築している。』 (理由)この項目は平成18年3月の経産省・国交省の告示第四号をベースにしていると思われませんが、 在庫時間の調整という表現よりも、積載率を上げるための生産体制とした方が現実的と考えられるため。 その他	
方針	1.3 商取引の適正化	①ロットの適正化	26	26	取引先と調整し、取引基準を設定(取引単位を物流単位と整合化するなど)している。 その他
			27	27	取引先にインセンティブを提供して、輸送単位を大きくするように誘導している。 その他
		②頻度・時間の適正化	28	28	取引先と調整し、配送頻度、納品回数の削減や、リードタイムの見直し(延長)を実施している。
			29	29	取引先と調整し、輸送量のピーク期間を移動させることにより平準化している。
			30	30	輸送を平準化するために、ジャストインタイムを行っている。 ⇒(削除) 理由:ジャストインタイムが平準化に結びつか分らない ⇒(削除) 理由:ジャストインタイムは輸送の平準化に寄与するものではない。(LEMS#27. と矛盾する)
	31		31	入出荷時間を定刻化し、貨物車の待機時間を短縮している。 その他	
	③返品・回収の適正化	32	32	返品物流費を有償化し、返品物流を削減している。	
		33	33	返品に関わる条件を文書化し、返品物流を削減している。	
		34	34	返品が少ない場合は、歩引きを行い、返品物流を削減している。 その他	
	1.4 ネットワーク設計	①立地戦略	35	35	環境負荷を考慮に入れて、物流拠点を配置している。
			36	36	取扱商品のカテゴリ別、温度帯別に物流拠点を設置している。 ⇒(削除) 理由:企業単独でカテゴリ、温度帯別に拠点を設置するだけでは環境負荷の低減にはつながらないため、同業種或いは異業種での共同化が必要である。→ LEMS#46. と重複する。
			37	37	拠点を増設して、自動車を使用せずに台車により集配している。 その他
②モーダルシフトの推進		38	38	輸送に鉄道を利用している。	
		39	39	輸送に船舶(フェリーを含む)を利用している。 その他	
1.5 情報化・標準化	①情報化の推進	40	40	需要予測の精度を向上させ、無駄な生産、在庫、輸送を削減している。 その他	
	②データコンテンツの標準化	41	41	標準物流EDI(JTRNなど)を利用し、配送伝票を電子化している。	
		42	42	標準輸送ラベル(STARラベルなど)を使用している。 その他	
	③スペック・サイズの標準化	43	43	ユニットロードシステムを導入している。	
		44	44	包装用機器、輸送用機器、荷役用機器、保管用機器の標準化を行っている。 その他	
1.6 共同化	①共同輸配送の実施	45	45	他企業と積み合わせ輸送を実施している。 その他	
	②保管施設の共同化	46	46	物流拠点を他社と共同で利用している。 その他	

		旧	新	チェック項目		
活 動	2.1 包装の見直し	①包装資材の廃止・スリム化	47	47	過剰包装を廃止している。	
					⇒(削除) 理由:48から53と同じ内容と考えられる。	
			48	48	使用包装資材を薄肉化、軽量化(段ボール紙質の軽量化 他)している。	
			49	49	小箱包装を廃止して大箱にまとめている。	
			50	50	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。	
			51	51	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。	
			52	52	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。	
			53	53	使用時だけではなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。	
					その他	
			②リユース・リサイクル	54	54	運搬容器やパレットのリユースやリサイクルについて、全社、業界全体でシステム化している。
				55	55	リユース可能な包装資材を使用している。
						⇒(修正意見)判断基準があいまい。
				56	56	包装資材の強度を上げて、繰り返し使用できる回数を増やしている。
				57	57	使用済みの包装資材を取引先(川上、納入業者)に返還している。
				58	58	リサイクル可能な包装資材を使用している。
						⇒(修正意見)判断基準があいまい。
			59	59	使用済みダンボールでパッキンを製造し、緩衝材として再利用(用途を変えて利用)している。	
					その他	
			③環境負荷の低い素材を使用	60	60	包装資材の再使用、再資源化、廃棄を考慮して、素材を変更している。
				61	61	再生素材を原料とする包装資材を使用している(バージン素材を使用しない)。
				62	62	焼却時にダイオキシンを発生しない素材を使用している。
				63	63	生分解性プラスチック素材を使用している。
				64	64	複合素材を使用した包装資材の使用を廃止している(単一素材化により再資源化を可能にしている)。
				65	65	取引先(特に川下)での、包装資材の廃棄を考慮して、包装資材の素材を検討している。
					その他	
			④低公害機器の導入	66	66	省エネ型、低公害型の包装用機器を導入している。
				67	67	オゾン層破壊につながらない冷媒を使用した冷凍コンテナを使用している。
				その他		

		旧	新	チェック項目			
活動	2.2 輸配送の見直し	①輸配送計画の見直し	68	68	輸送量に応じた適正車種を選択するため、毎日輸送量をチェックして輸送計画に反映させている。		
			69	69	交通混雑を避けるために早朝・夜間・休日配送を行っている。		
			70	70	毎日の輸送計画に基づいて最適輸送ルートを選択している。		
			71	71	輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送距離を短縮している。		
					⇒(修正案)『輸送先、輸送量に応じて拠点経由と直送を使い分け、全体で輸送トンキロを低減している。』(理由)単純に輸送距離が短くなればよいということではない。積載効率の問題も関わってくるため。		
			72	72	事前通知により、受取側の不在時の走行を削減している。		
					(削除) 現実にはBtoBでは特殊な事情を除き不在にはならない。BtoCでは事前通知をしても不在の低減にはほとんど効果がない。		
		73	73	求貨求車システムを導入している。			
				その他			
				②積載率の向上	74	74	輸送・取引単位が小ロットの場合は混載を利用している。
				⇒(修正案)『輸送・取引単位が小ロットの場合は混載やミルクラン方式等を利用している。』(理由)一般的な積み合わせ以外にもミルクランのような方法も有効であるため。			
					75	75	他店舗配送品を混載し、巡回配送により積載率を高めている。
				76	76	納入先からの回収物を納品車の帰り便で回収している。	
				⇒(修正案)『納入先からの回収物を納品車の帰り便で計画的に回収している。』(理由)事前の連絡無しに、現場の判断で納品車に回収物を持ち帰らせるケースがある。返路車の有効利用に支障をきたし、中途半端な積載量で輸送することになる。納品車の積載効率を考え、計画的に利用することが望ましいため。(LEMS#32で”有償化”としたのはそういった理由からではないか)			
					77	77	トラックの大型化・トレーラ化により、便数を削減している。
				78	78	効率的な輸送のために、荷姿を変更している。	
				⇒(修正案)『車両の積載効率向上のために、荷姿を変更している。』(理由)よりの確かな表現にするため。			
						その他	
				③整備・点検・安全管理	79	79	車両の整備・点検を行っている。
				⇒(追加案)『タイヤ空気圧の測定・補充を定期的に行っている。』			
				⇒(追加案)『タイヤに窒素ガスを注入している』			
				⇒(追加案)『エアフィルターの点検を定期的に行っている』			
				80	80	危険有害性物質の輸送に対する安全管理(イエローカードの携帯、タンカーの二重船殻化など)を徹底している。	
						その他	
				④エコドライブ	81	81	アイドリングストップ(キー抜きロープ、パトロール、啓発活動)を実施している。
				82	82	おだやかな発進と加速の実施や、空ぶかしを抑制している。	
				83	83	シフトアップを早めに行い、一段上のギアで走行している。	
				84	84	定速走行や経済速度を厳守している。	
				85	85	エンジブレーキを多用している。	
						その他	
				⑤低公害車両の導入	86	86	低公害車・クリーンエネルギー自動車等を導入している。
		⇒(修正意見)判断基準があいまい。					
		87	87	DPF(ディーゼル微粒子除去装置)等、排出ガス中の微粒子を低減する装置を設置している。			
		⇒(修正意見)法律で規制され、やるのが当然となっている項目の記載が妥当か					
		88	88	騒音の少ない輸送機器(パワーゲート、台車など)を使用している。			
		89	89	エンジンを停止時も冷凍機能が停止しない冷凍車を使用している。			
		⇒(追加案)『デジタコなどの燃費改善に役立つ機器を導入している。』					
		⇒(追加案)『エコドライブ支援機器(デジタルタコメーター等)を導入している。』					
		⇒(追加案)『バイオマス燃料自動車等を利用している。』(理由)京都議定書目標達成計画でもバイオマス由来燃料50万KL導入が目標にされ、関連の規格化も施行されているなど、バイオマス燃料利用が現実味を帯びてきているため。					
				その他			

		旧	新	チェック項目		
活 動	2.3 荷役・ 保管・流通 加工の見 直し	①機器導入・ 運用の工夫	90	90	環境負荷の高い物流機器を削減している。 ⇒(修正意見)判断基準があいまい。	
			91	91	省エネ型物流機器、低公害型物流機器を導入している。 ⇒(修正意見)判断基準があいまい。	
			92	92	稼動時間、作業距離の短縮を実施している。	
			93	93	環境負荷を低減を考慮して、物流機器を使用している。	
			94	94	機器の整備・点検を行っている。 ⇒(削除)LEMS#79もそうですが、整備・点検は環境問題に関わらず、行なわなければならないことなので、他の項目と並列に並べることは不自然です。	
					その他	
			②施設設計・ レイアウト	95	95	物流量の変動を考慮して、倉庫レイアウトを変更している。
				96	96	入荷と出荷の車両が混雑・交錯しないような設計を行っている。
				97	97	作業動線を考慮して庫内レイアウトを設計している。
				98	98	保管時に余分な資材等を使用しないように、保管形態を変更している。
		99		99	環境を配慮して、人的荷役と機械荷役(自動化を含む)を使い分けている。 ⇒(削除)具体的にどのように使い分けのでしょうか。(環境を考えたら全て人海戦術でしょうか?)	
		100		100	冷蔵・冷凍倉庫において、代替フロンを使用している。 (追加案)『冷蔵・冷凍倉庫において、冷媒としてアンモニアガスを使用している。』	
		101		101	冷蔵・冷凍倉庫において、搬出入時に冷気が漏れないようにしている。	
		102		102	荷物積みおろし中の冷凍車のアイドリング防止のため、保冷車のコンセントを設置している。	
		103		103	積みおろしに伴う待ち時間のアイドリングを防止するため、ドライバー控室を設置している。	
		104		104	空調や照明に省エネ機器を導入している。	
		105		105	ポストパレット(パレットサポータなど)の利用により、保管効率を向上している。 その他	
		③物量の平 準化		106	106	入庫量、出庫量、保管量を安定化している。 ⇒(修正案)『入庫量・出庫量・保管量を平準化している。』(理由)LEMS#107と表現を統一するため ⇒また、右側の「評価」の欄に文言で、ムリ・ムラに加えてムダも加えてはどうでしょうか。
				107	107	荷役・保管・流通加工作業を平準化している。
			108	108	求庫システムを導入している。 ⇒(追加案)『無駄な在庫の削減に取り組んでいる。』	
					その他	
			④資材削減・ 変更	109	109	輸送情報を(ラベルを使用せずに)包装資材に直接印字している。
		110		110	標準輸送ラベル(STARラベルなど)を利用して、ラベルの使用枚数を削減している。	
		111		111	ラベルやラベルインキを購入の際に、素材を考慮している(グリーン購入)。 その他	

「LEMS チェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果**1. チェックリストのねらいについて**

- ・当分科会で作成するチェックリストのねらいを再確認すべきではないか。
(ねらいによって、記載する項目が変わる可能性もあるため)

2. 方針/活動、大項目、中項目の分類について

1) 全体構成について

- ・全体を見直した上で、個々の項目の検討に入るべきではないか。
- ・方針に含めるものと活動に含めるものの切り分けが必要ではないか。

2) 分類への意見

(1) 大項目1への追加

- ・配送方式の見直しにより無駄な作業・走行・在庫を見直している
- ・積載率を向上させる包装設計を行っている。

(2) 大項目1の見直し

- ・中分類1.1②公害の防止・軽減が含まれていていいか。
- ・循環型社会を実現する再資源化、3Rのような項目が必要ではないか。

(3) 大項目1 中分類1.2への追加

- ・⑥容器の再利用
『詰め替え用製品を販売し、容器廃棄物削減につとめている。』

3. チェック項目について

資料2参照

4. 評価基準について

- ・現状、「実施中」「今後実施」「検討中」「実施しない」「該当しない」「分からない」となっているが、これを「良くやれている」、「まずまずやれている」「遅れ気味で努力が必要」「出来ていない」「該当しない」「自社では分からない」といった区分にしてはどうか。
- ・数値データがあった方がよいものは？（積載率、モーダルシフト化率、ユニットロード化率…）

5. 参考となる情報

- ・項目に関して参考となる情報（URL、企業名等）を追記してはどうか

6. その他

- 1) 前回委員会でレビューした「ロジスティクス源流管理マニュアル Ver.1」の内容の中で、妥当なものを本チェックリストに盛り込む。
- 2) 第3回委員会で配布した資料7-2（参考資料3）をブラッシュアップしてはどうか。
⇒第3回委員会では、アンケート結果より作成している関係上、縦横の分類項目が不十分（縦…保管、荷役の項目が不足、横…営業部門、顧客への項目が不足）。チェックリストが固まった後、時間があれば検討してはどうか。

以 上

記入日	所属	氏名
-----	----	----

記入例

方針	1.1 全社的な取り組み	① 環境意識の向上	1	企業の環境方針の中に、ロジスティクス分野に関する方針・目標を策定している。	業種別取組状況(2002調査結果)						チェック欄					環境パフォーマンスの算定	評価	記入欄	
					製造業	卸売業	小売業	サービス業	その他	実施中	今後実施	検討中	実施しない	該当しない	わからない				
					◎	○	○	○	◎	■	□	□	□	□	□	□	□	ステークホルダーに対する社会的責任(CSR)を果たすために、環境意識を向上させているか。	A

【2002年度調査結果】 回答企業数:318社
 ◎:80%以上の企業が実施している方策 ○:50%以上の企業が実施している方策
 ●:今後実施企業が増えると思われる方策 △:実施している企業が少ない方策
 -:対象外とする企業が多い方策 無印:2002年度調査対象外の方策(新規で追加した方策)

【評価基準】
 A. 積極的に取り組んでいる B. さらに取り組みが必要
 C. 取り組んでいない D. 該当しない

記入欄

活動	2.1 包装の見直し	①包装資材の廃止・スリム化	47	過剰包装を廃止している。	業種別取組状況(2002調査結果)						チェック欄					環境パフォーマンスの算定	評価	記入欄
					製造業	卸売業	小売業	サービス業	その他	実施中	今後実施	検討中	実施しない	該当しない	わからない			
活動	2.1 包装の見直し	①包装資材の廃止・スリム化	47	過剰包装を廃止している。	○	-	○	-	-	□	□	□	□	□	□	□	廃棄物を削減するために、包装資材を廃止したりスリム化しているか。	
			48	使用包装資材を薄肉化、軽量化(段ボール紙質の軽量化 他)している。	◎	-	◎	-	-	□	□	□	□	□	□	□		□
			49	小箱包装を廃止して大箱にまとめている。	△	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□		□
			50	取引先の了解のもとで、包装を省略(無包装化:ラベル表示のみなど)している。	○	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□		□
			51	取引先での包装資材の処理を考慮して、廃棄物となる包装資材はできるだけ省略している。	○	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□		□
			52	包装形態を簡素化(ハンガー輸送など)している。	△	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□		□
			53	使用時だけでなく、未使用時も減容化(折りたたみ式通い箱の使用、組立式の包装資材など)している。						□	□	□	□	□	□	□		□
				その他						□	□	□	□	□	□	□		□
	2.1 包装の見直し	②リユース・リサイクル	54	運搬容器やパレットのリユースやリサイクルについて、全社、業界全体でシステム化している。	○	○	○	○	-	□	□	□	□	□	□	□	廃棄物を削減するために、包装資材のリユースやリサイクルを行っているか。	
			55	リユース可能な包装資材を使用している。	○	○	-	○	-	□	□	□	□	□	□	□		
			56	包装資材の強度を上げて、繰り返し使用できる回数を増やしている。						□	□	□	□	□	□	□		
			57	使用済みの包装資材を取引先(川上、納入業者)に返還している。						□	□	□	□	□	□	□		
			58	リサイクル可能な包装資材を使用している。	○	●	-	○	-	□	□	□	□	□	□	□		
			59	使用済みダンボールでパッキンを製造し、緩衝材として再利用(用途を変えて利用)している。	△	△	△	○	-	□	□	□	□	□	□	□		
				その他						□	□	□	□	□	□	□		
	2.1 包装の見直し	③環境負荷の低い素材を使用	60	包装資材の再使用、再資源化、廃棄を考慮して、素材を変更している。	●	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□	廃棄時の環境負荷を低減するために、包装資材の素材を見直しているか。	
			61	再生素材を原料とする包装資材を使用している(バージン素材を使用しない)。						□	□	□	□	□	□	□		
			62	焼却時にダイオキシンを発生しない素材を使用している。	◎	-	○	-	-	□	□	□	□	□	□	□		
			63	生分解性プラスチック素材を使用している。	△	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□		
			64	複合素材を使用した包装資材の使用を廃止している(単一素材化により再資源化を可能にしている)。						□	□	□	□	□	□	□		
65			取引先(特に川下)での、包装資材の廃棄を考慮して、包装資材の素材を検討している。						□	□	□	□	□	□	□			
			その他						□	□	□	□	□	□	□			
2.1 包装の見直し	④低公害機器の導入	66	省エネ型、低公害型の包装用機器を導入している。	△	-	-	-	-	□	□	□	□	□	□	□	包装過程で発生する環境負荷を低減するために、低公害型の機器を使っているか。		
		67	オゾン層破壊につながらない冷媒を使用した冷凍コンテナを使用している。						□	□	□	□	□	□	□			
			その他						□	□	□	□	□	□				

営業部門/顧客に関する項目が不足

源流管理として管理及び活動すべき事項の例示

	物流部門自らが実施	物流部門が要請、提案する相手部門		
	物流部門	企画・設計部門	調達部門	生産部門（工場）
包装	<ul style="list-style-type: none"> ●包装資材の削減、レス ・ダンボール、パレットの3R推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●DfE（環境配慮設計） ・包装材の削減、レス ・再資源化可能な包装材の使用 ・個装品、集合箱等のダンボール外装部へのJANコード/ITFコード等の印字位置 	<ul style="list-style-type: none"> ●（部材納入時）荷姿改善検討、提案 ・包装資材の削減、レス、通い箱化 ・（生産ラインでの使用形態にあわせた荷姿への改善） 	<ul style="list-style-type: none"> ●包装資材の削減 ・ストレッチフィルム使用削減
輸送	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送効率化 ・モーダルシフト・共同物流 ・エコドライブ ・ユニットロード <ul style="list-style-type: none"> ●輸送時の荷崩れ等の情報共有及び設計等へのフィードバック 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送条件を考慮したスペック確保（強度等） ・ユニットロード化を考慮した製品サイズ等の決定 	<ul style="list-style-type: none"> ●（部材納入時）輸送効率化提案 ・積載率向上のための大ロット化（⇔生産側の入荷スペース） ・帰り荷の確保 ・荷下ろし時間短縮（時間指定の緩和、入庫作業の効率化）（⇔入庫作業能力） ・ミルクラン、共同配送の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●遅延情報の早期提供、調整による適正な輸送手段への変更 ⇔営業への遅延可否確認 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">部材納入遅延</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">生産遅延</div> </div>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●マテハン機器の効率的使用 ●環境配慮した省エネルギー型物流センターの設置・運営 	<ul style="list-style-type: none"> ●返品、廃棄を抑えるモノの供給のあり方 ⇔受発注数量との関係 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">回収品の設計段階等での再利用</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">部材の自社他製品への代替利用</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">部材の返品の抑制</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">回収品の再投入</div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px; width: fit-content; margin-left: auto; margin-right: auto;">廃棄処理のあり方</div>		
	<ul style="list-style-type: none"> ●情報化 （伝票レス/帳票ラベルレスのためのインターフェイス統一） ●行政支援策の活用 ・流通業務総合効率化法、グリーン物流パートナーシップ普及事業、モデル事業 その他行政支援施策の活用促進 			

保管/荷役に関する項目が不足

注1 第3回委員会資料5の回答内容を中心に記載

注2 網掛け部は、（日本企業の一般的な取引条件を採用している場合は）自社の環境負荷削減とは直接関係はないが、トータルとしての環境負荷およびコスト削減の視点として記載

第2期ロジスティクス環境会議
第4回グリーンサプライチェーン推進委員会 議事録

I. 日 時：2007年2月15日（金） 14:00～17:10

II. 場 所：東京・港区 グランパーク三田 301会議室

III. 出席者：25名

IV. 内 容：

1) 勉強会

2) 分科会活動

<取引条件分科会>

(1) 第3回委員会での決定事項の確認と本日の進め方について

(2) 共同物流に関する既存のマニュアル及び報告書について

(3) 共同化の分類について

(4) 共同物流推進プロセスについて

<源流管理分科会>

(1) 第3回委員会以降の経過について

(2) 「LEMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果について

(3) チェックリストについて

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、山本委員長の司会のもと、以下のとおり議事がすすめられた。

VIII. 議事

1) 勉強会

以下のとおり、勉強会が開催された。

1) 鹿島建設 中澤委員

「鹿島の環境保全への取組み」

2) マネージメント&システム研究所 高橋氏

「SCM構築におけるロジスティクス部門の役割」

2) 分科会活動

<取引条件分科会>

(1) 第3回委員会での決定事項の確認と本日の進め方について

事務局から資料1、資料6に基づき、第3回委員会での決定事項の確認、本日の検討事項が説明された。

(2) 共同物流に関する既存のマニュアル及び報告書について

事務局から資料2、資料3-1、資料3-2、資料3-3に基づき、共同物流に関するマニュアル、報告書について説明がなされた。

(3) 共同化の分類について

事務局から資料4に基づき、共同化の分類と具体例について説明がなされた。

(4) 共同物流推進プロセスについて

事務局から資料5に基づき、共同物流を進めるにあたっての具体的な作業の進め方の案が説明された

【主な意見】

(ガイドのねらいについて)

- 委員：過去においても共同配送の取り組み例は多いが、成功の事例が少ない。CO₂削減など、環境は変わってきていることも踏まえ、実行性のあるガイドにする必要があるのではないか。
- 委員：大規模の荷主は実行しやすい。小規模荷主が実行できるガイドがキーワードになるのではないか
- 委員：小規模な荷主という難しいところから手をつけて、汎用性も持つようにしていく。
- 委員：大規模小売と小規模小売では、質や量も含めて、抱えている問題が違うのではないかと。
- 委員：小売業でもチェーン化され、共同配送センターを持っているところもある。地場に密着した小売業（パパママストア）を対象とするべき。
- 委員：小規模荷主はそもそも物流コストを把握していないため、ガイドを見て実行しても効果をつかめない。
- 委員：今までのガイドよりも、もう一步踏み込んだ内容にしてはどうか。「考えなさい」ではなく、一緒にやろうというイメージにしてはどうか。
- 委員：ヒントになるようなものを作ってはどうか。
- 委員：あるモデルを作るためにはこういう手順でやればよい、というものを作るべきではないか。

(計画主体の設定について)

- 委員：今までのものは主体がわかりにくいと考える。
- 委員：小規模荷主は物流事業者が主導したほうが動きやすい。
- 事務局：地域の独立した小売業においては、着荷主からはリードしにくいいため、物流事業者が仕掛けることになるだろう。
- 委員：大規模小売業が必ずしも非効率ではない。ネットワーク化された大手の卸が入り込んで効率化を図っているのではないかと。
- 委員：卸が機能しているから小規模小売業が生き残っている。主体は卸になるだろう。
- 委員：卸から小売業への流れが集約されている場合には、メーカーから卸への流れが中心になるだろう。それにあたり、商流の情報を卸から取ってはどうか。
- 委員：外食は同じエリアに複数の卸が入り込んでいるため、小売業の卸とは異なり、飲食業の卸は改善しにくい。
- 委員：主体を決めるにあたり、小規模小売店は大規模小売店よりも採算性が悪いというデータを入力する必要がある。
- 事務局：チェーン化されていない小売業はデータを取りにくく、一番問題である。
- 委員：主体をステップによって変えるというのはどうか。
- 委員：一番問題なのは、目的やコストの把握などが、発荷主、物流事業者、着荷主の間で同じではないことである。
- 委員：量率による支払契約にして物流事業者の効率化を図るなど、発荷主側が主体的に動かなければいけないだろう。
- 委員：荷主としっかり交渉している物流事業者もある。ただし、原価計算などきちんとやろうとしても、荷主が面倒くさがると等により、できない物流事業者が多いだろう。
- 委員：環境会議において、共同物流の計画を策定する諸端に、発着荷主が物流事業者に協力するといったような宣言を出すのも一案ではないか。
- 委員：宣言をする際に、代表を大手小売業に務めてもらい、他の小売にも理解してもらう必要がある

る。

委員：発着荷主に、現状が非効率であることを共通に認識させないといけない。

（地域及び共同化のパターンの設定について）

委員：卸が共同配送センターに入ることに課題はあるが、センターへの効率化が小規模小売業へのコスト削減につながるのではないかと。

委員：卸同士は情報を交換していないから共同化をしたくてもできないのではないかと。各々が何とかしたいと思いつながら手が打てないのではないかと。

委員：例えば市内というように、地域やエリアは絞らないといけない。

委員：もう少し大きくてもいいのでは。ある地方では1社でその地域の大過の食品物流を担っている。そこには情報が集約されており、何かわかるかもしれない。

事務局：資料4、図表2のどのイメージかが重要である。

委員：図表2-1にある、共同配送センターは設備投資が難しい。

委員：大きなところに間借りしてはどうか。図表2-2のように発着主のルート集荷はうまくいくのか。

委員：発着主は分散しているのでルート集荷は難しい。図表2-1と図表2-2を合わせてはどうか。

事務局：発着主から共同配送センターまでは図表2-1で、共同配送センターから着荷主までは図表2-2ということでどうか。

委員：自社の情報システムを外販している会社は僅かしかない。各社の情報システムの共有化が難しい。

委員：実態を調べてみる必要がある。

【決定事項】

- ・ ガイドの主な読者（利用者）はチェーン化されていない小規模発着荷主を対象とする。
- ・ 共同化をリードする主体は画一とせず、計画の策定段階（ステップ）に応じて決める。
- ・ 地域及び共同化のパターンにおいては、資料4にあるパターンを何種類か複合させる。
- ・ 3月の本会議でガイドの編集方針及び全体構成（目次案）を出す。

<源流管理分科会>

（1）第3回委員会以降の経過について

事務局より、資料7に基づき、第3回委員会以降の経過について説明がなされた。

（2）「L EMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果について

事務局より、資料8-1、8-2、参考資料3-2に基づき、第3回委員会後に実施した「L EMSチェックリスト チェック項目に関する追加、修正、削除」アンケート結果について説明がなされた。

（3）チェックリストについて

i) チェックリストのねらいについて

事務局より、資料9に基づき、チェックリストのねらい（案）について説明がなされ、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

委員：「他社との比較」がどこまでできるか難しいところはあるが、回答企業全体との比較ができれば、ある程度の目安になると考える。

委員：3.の中の、“一部の大企業のみや特定の業種のみを対象とした”という点まで書く必要はないと考える。また、“多くの企業で使える”とあるが、“使える”という語句を、その上

の“1. 及び2. の項目で有用である”といった記述に変更すべきだと考える。

事務局：ご指摘のとおり、修正する。

幹事：本分科会では、物流部門でできる範囲についてのチェック項目だけではなく、全社的に取組みを進める上で、他部門への働きかけのために必要となる項目も記載すべきと考える。その観点から考えると、“グリーン物流”よりも“グリーンロジスティクス”の方がふさわしいと考える。

事務局：ご指摘を踏まえ、“グリーンロジスティクス”という標記に修正する。

【決定事項】

- ・本日の意見を踏まえ、事務局で修正案を作成することとする。

ii) チェックリストの構成について

事務局より、参考資料3-1に基づき、チェックリストの構成の見直しに関する委員意見を紹介した後、資料10に基づき、現在の構成について説明がなされ、以下の意見交換がなされた。

【主な意見】

委員：参考資料3-1に“SEEの項目を追加する”とあるが、具体的なイメージを教えてください。

事務局：例えば、包装資材の削減に関しての①目標設定、②削減活動実施に加えて、③目標と実績の差異を比較、分析しているかという設問になると考える。

委員：最初から方針/活動の区分けは難しいため、当面、チェック項目の追加、削除、修正の検討を行ってはどうかと考える。また、現状の分類に入らない項目が発生した場合は、新規の分類を検討し、設定してはどうか。

幹事：言葉の使い方によって、方針にも活動にもなると思われるので、チェック項目の検討に入ってはどうかと考える。

委員：大分類、中分類、小分類と固めていくのが通常のやり方だと考えるが、たたき台がある以上、チェック項目から検討を進める方法でよいと考える。

【決定事項】

- ・当面、チェック項目の検討を行っていくこととする。

iii) チェック項目について

事務局より、資料8-2に基づき、各チェック項目に関する、追加、修正、削除意見を紹介しながら、各項目の検討に入った。

【主な意見】

(全般的な意見)

委員：企業の立場から見ると、LEMSチェックリストはたいへん回答しにくい内容であり、見直しが必要だと考えるが、一方で2002年度の結果と比較をするのであれば、あまり項目を変えないほうがよいと考える。どのように利用する考えなのか教えていただきたい。

事務局：2002年度の結果との比較ということは想定していない。あくまでも資料9で確認したねらいに基づくリストを策定していただきたいと考える。そのためには、“回答しやすさ”は重要なポイントの1つであるため、ぜひ皆様からそのような視点でのご意見をいただきたい。

(チェック項目1)

幹事：ISO14001や運輸安全マネジメント、あるいは改正省エネ法を考えると、トップのコミットメント、方針、推進体制、計画・実施、教育訓練という内容となっている。本チェックリストの全社的な取組みについても、同様の形式にすべきではないか。

委員：「方針・目標を“トップがコミットメントして”策定」に変更してはどうか。

(チェック項目 2)

委員：“検討”を“実施・策定”に変更してはどうか。

(チェック項目 2´)

事務局：コミットメント、方針の後に続く“推進体制”とは、何らかの組織化がなされていることを想定しているかご教示いただきたい。

幹事：小規模な企業では組織や専任者は設置できないものの、何らかの体制を構築して推進することが求められると考えられる。したがって、“グリーンロジスティクスを推進する体制が構築されている”といった表現でよいと考える。

(チェック項目 2´´)

委員：推進体制の後に続く、“計画・実施”のイメージを教えてください。

幹事：“今年の方針や計画”を策定し、職員に周知徹底するというイメージである。したがって、“グリーンロジスティクスを推進する計画を策定し、周知徹底している”といった表現でよいかと考える。

(チェック項目 5)

委員：“啓発活動”を“教育訓練”に変更してはどうか。

(チェック項目 4)

事務局：資料 8-2 では環境報告書への否定的な意見があるが、これは残しておいてもいいのではないかと考える。

(チェック項目 6)

委員：資料 8-2 にあるとおり、法令遵守は企業として必須であり削除してもいいのではないかと考える。

委員：中小企業ではなかなか遵守できていない企業もあると思うので、残しておいてもいいのではないかと考える。

(チェック項目 7)

幹事：当社でも環境会計を取り入れているが、手間をかけて数字を出しているほどの意味はないと考える。M F C A (マテリアルフローコスト会計) や E E B E (企業等の事業活動やそれに生じた製品・サービスの社会・環境貢献度を外部経済効果として評価する貨幣単位の指標のこと)の方が有益だと個人的に考える。

幹事：“ロジスティクス分野”と限定すると難しいのではないか。

幹事：ロジスティクス分野においても、低公害車の投資コストや廃棄物だったものが有償で販売できた際の売却収入などを集計することはできる。

委員：環境会計よりもグリーン調達等の方が重要だと考える。

事務局：2.1③に環境負荷の低い素材を使用という記載はあるが、あくまでも包装材に限った内容である。別途ご議論いただきたい。

(チェック項目 8、10、11)

幹事：認証としては I S O 1 4 0 0 1 となるが、対象範囲が狭くなるので、現状のまま I S O 1 4 0 0 0 s でよいと思う。ただし、I S O 1 4 0 0 0 s とした場合には、“事務所や物流拠点”という表現が必要かどうか疑問である。

幹事：“認証を取得していないとだめ”ということではなく、認証を取得していなくても、それに

類する実質的な活動をしていればいいのではないかと考える。

委員：“取得、あるいはそれに値する活動を実施している”という表現にしてはどうか。

(チェック項目9)

委員：物流拠点でのゼロエミッション活動というのはしっくりこないことに加え、チェック項目3に包含されることから、削除してはどうかと考える。

事務局：2002年頃には、工場でのゼロエミッション活動が活発に実施しており、それが物流拠点でも行われているか聞いてみたと考えられる。

委員：物流拠点でのゼロエミッション活動とはどのようなことなのか教えていただきたい。

幹事：例えば、今まで廃棄していたストレッチフィルムを業者に持ち帰ってもらったり、輸出のバンニングの際に利用する等により、廃棄をゼロにしている。

委員：物流においてもゼロエミッション活動は大きな意味を持つ活動かどうか教えていただきたい。

幹事：例えば、ヤマト運輸の環境報告書を見ると、伝票類の紙のリサイクル含めたゼロエミッション活動に力を入れて取り組んでいる。私は重要な活動の1つだと考える。

委員：“ロジスティクス活動においてゼロエミッション活動に取り組んでいる”という表現にしてはどうか。

【決定事項】

・チェック項目1から11の見直しがなされ、別紙13項目となった。(別紙参照)

3) その他

第5回委員会については4月に開催することとなった。詳細は別途連絡することとする。

VIII. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、山本委員長は閉会を宣した。

以上