

ロジスティクス環境会議
第13回源流管理による環境改善委員会

2005年7月27日(水)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

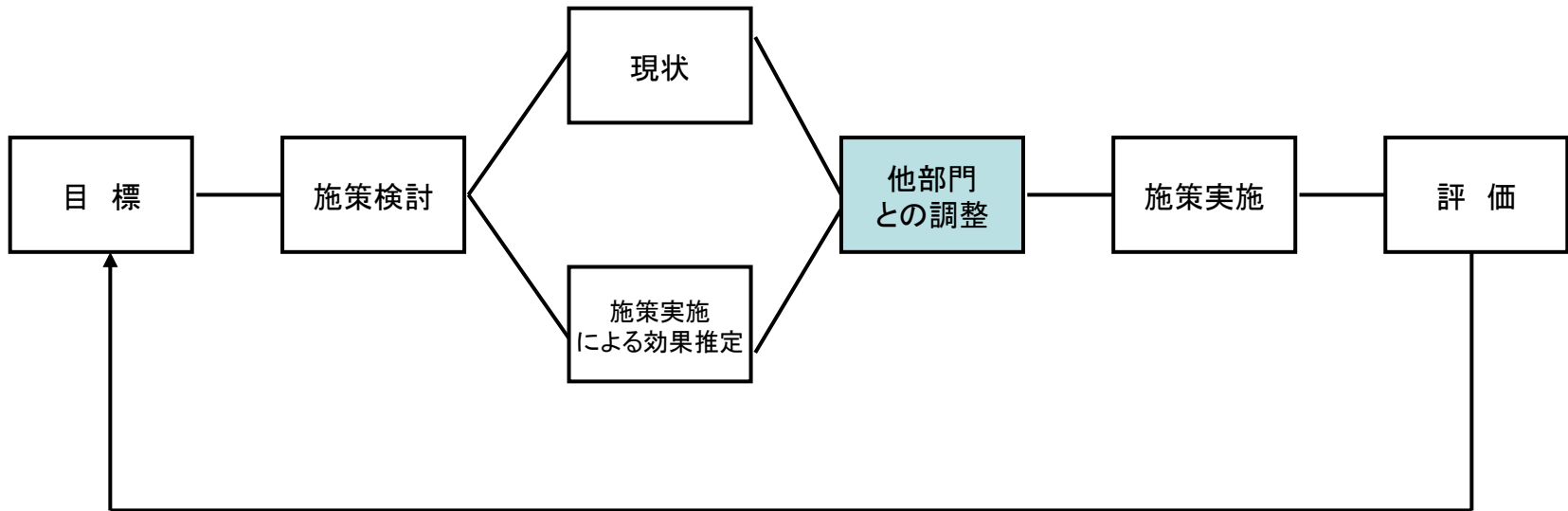
1. 開 会
2. 改正省エネ法について
3. 議 事
 - 1) マニュアル Ver.1 の修正案について
 - 2) 施策フローと他部門調整のチェック項目のイメージについて
 - 3) その他
4. 閉 会

【配布資料】

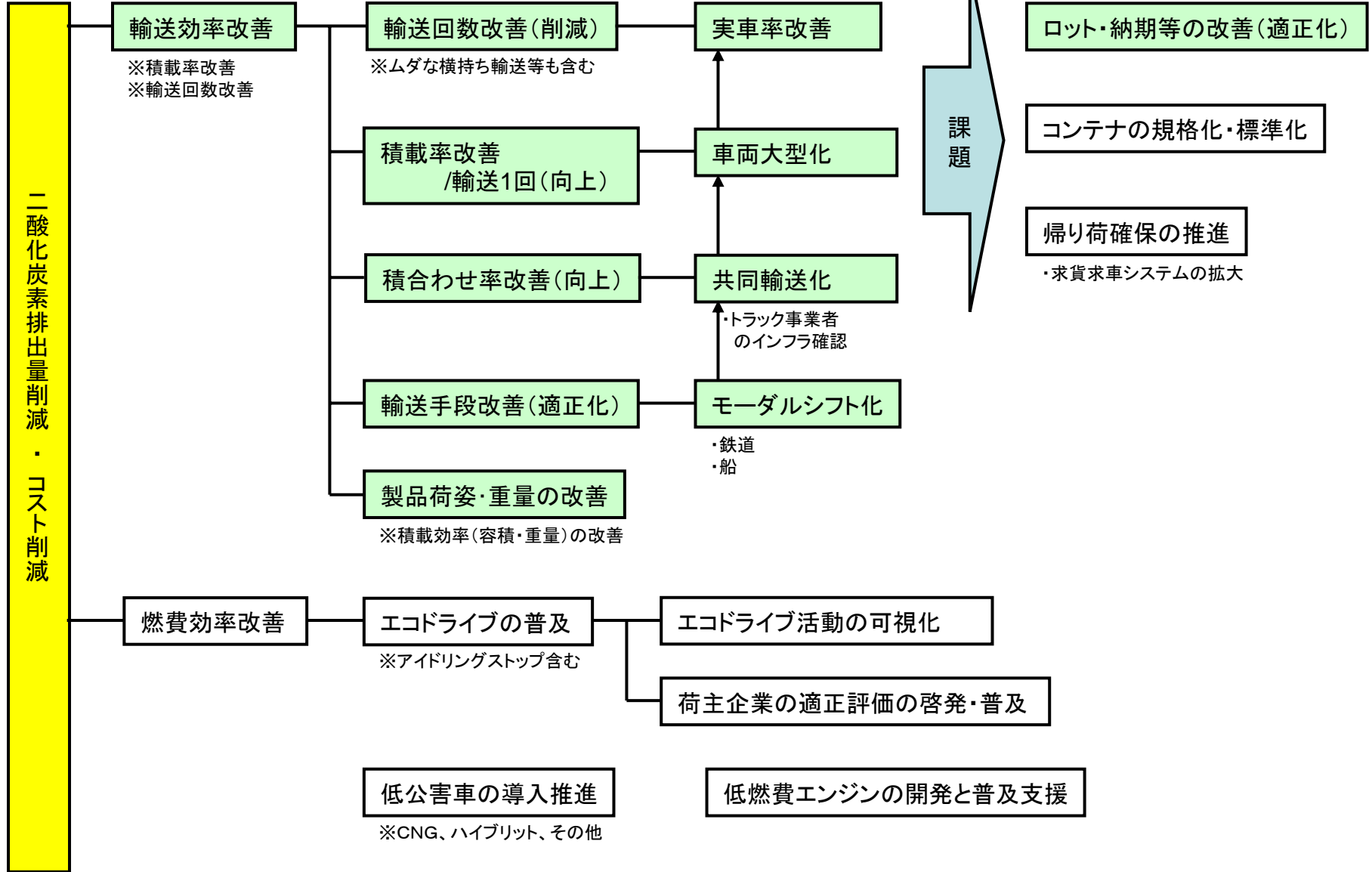
- 資料1 : アンケート調査の結果報告
資料2 : マニュアル第2ステップについて
参考資料1 : 改正省エネ法
参考資料2 : 2005年度の進め方
参考資料3 : 第11回委員会議事録

以 上

施策検討の全体的な流れ(例)

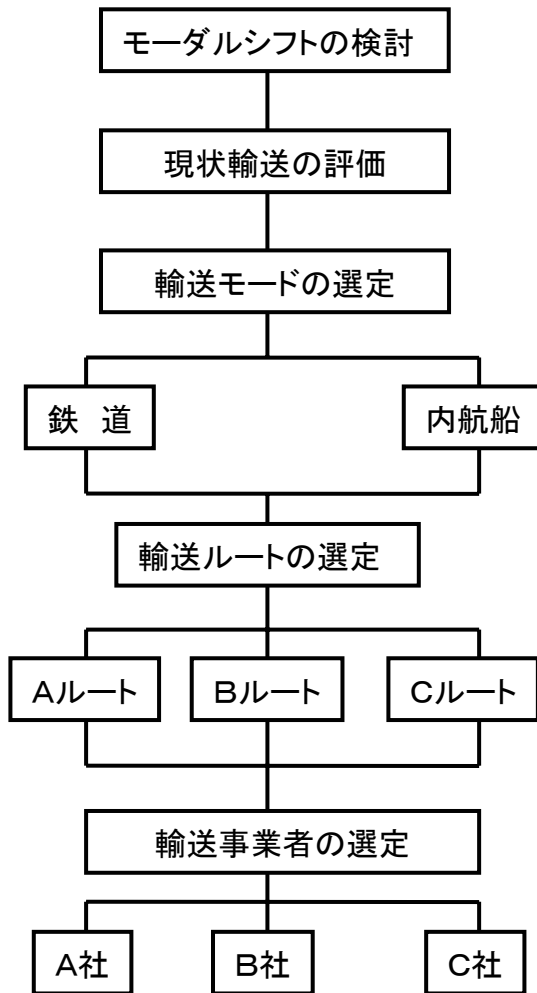


【源流管理チェックシート: 輸送版】



施策フローと他部門調整のチェック項目のイメージ(モーダルシフトの例)

【PLAN】の例示



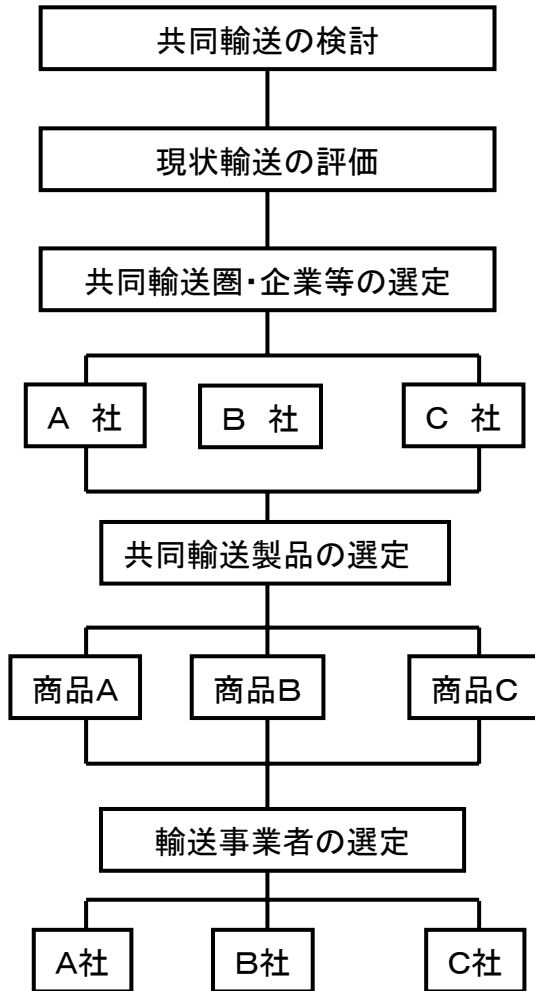
CO2 現状: 目標:	物流コスト 現状: 目標:
-------------------	---------------------

発地: 着地:

チェック項目	ロジ・物 流部門	企画 ・設計	生産	販売	その他
納期				○	
距離	○				
重量			○		
リードタイム	○				
ロット(積合せ)	○		○		
荷姿(縦横高)		○	○		
振動衝撃		○	○		
温度管理	○				
運行パフォーマンス	○				
その他					

施策フローと他部門調整のチェック項目のイメージ(共同輸送の例)

【PLAN】の例示



CO2 現状: 目標:	物流コスト 現状: 目標:
-------------------	---------------------

発地: 着地:

チェック項目	ロジ・物 流部門	企画 ・設計	生産	販売	その他
納期				○	
距離	○				
重量			○		
リードタイム	○				
ロット(積合せ)	○		○		
荷姿(縦横高)		○	○		
振動衝撃		○	○		
温度管理	○				
運行パフォーマンス	○				
その他					

他部門調整による施策の実施前・実施後チェックシート

CO2 現状： 目標：	物流コスト 現状： 目標：
-------------------	---------------------

発地： 着地：

チェック項目	ロジ・物流部門	企画 ・設計	生産	販売	その他
納期					
距離					
重量					
リードタイム					
ロット(積合せ)					
荷姿(縦横高)					
振動衝撃					
温度管理					
運行パフォーマンス					
その他					

ロジスティクス源流管理マニュアル アンケート調査の結果報告

1. 回答状況

回答数：13社（有効回答：13社、有効回答率：40%）

回答対象：32社

2. 回答内容の概要

1) 『マニュアル Ver.1』に対する評価

回答数も十分ではないため、このアンケートのみで評価することは難しいが、文章の読み易さ、図表の分かり易さについては、全体としては良い評価を得られたと思われる。

文章の読み易さについては、第2部の「包装・輸送・保管荷役」や「輸送」に対する評価が高く、他章の到達目標として位置づけ、改善していくことも考えられる。

また、図表の分かり易さについては、C評価（全面的に見直す必要がある）が「組織対応」と「保管荷役流通加工」で見られるため、具体的な意見をいただき、代替案等を検討したい。

2) 2005年度活動に関する掘り下げのポイント

数値としては大きな差異は見られない結果となったが、おおよそのところでは、分科会の登録数と同様に「輸配送」に対する関心が高いという結果となった。

また、マネジメントサイクルでは、「PLAN」のポイントが最も高く、次に「CHECK」が続く結果となった。

今回の結果を受けて、今年度の活動としては、「PLAN」および「CHECK」の部分を中心に、荷主企業と物流企業の双方から、荷主企業におけるロジスティクス・物流部門から他部門に対して、環境負荷低減とコスト低減を実現するための協力要請を行うためのマニュアルを作成するという方向で、分科会毎に具体的な掘り下げを行っていきたい。

3. 回答結果の詳細

1) 『マニュアル Ver.1』 に対する評価

(1) 定量的な評価

範例 A：満足 B：一部見直す必要がある C：全面的に見直す必要がある

【集計方法】 A：3点 B：2点 C：1点 として集計

	文章の読み易さ	図表の分かり易さ
第1部 組織対応	31ポイント A：7名 (58.3%) B：5名 (41.7%) C：なし (0.0%)	31ポイント A：8名 (61.5%) B：4名 (30.8%) <u>C：1名 (7.7%)</u>
第2部 環境負荷低減方策		
1. 包装・輸送・保管荷役	31ポイント <u>A：9名 (81.8%)</u> B：2名 (18.2%) C：なし (0.0%)	32ポイント A：8名 (66.7%) B：4名 (33.3%) C：なし (0.0%)
2. 包装	29ポイント A：7名 (63.6%) B：4名 (36.4%) C：なし (0.0%)	31ポイント A：9名 (69.2%) B：4名 (30.8%) C：なし (0.0%)
3. 輸送	34ポイント <u>A：10名 (83.3%)</u> B：2名 (16.7%) C：なし (0.0%)	33ポイント A：9名 (75.0%) B：3名 (25.0%) C：なし (0.0%)
4. 保管・荷役・流通加工	30ポイント A：8名 (72.7%) B：3名 (27.3%) C：なし (0.0%)	29ポイント A：8名 (72.7%) B：2名 (18.2%) <u>C：1名 (9.1%)</u>

(2) 具体的な意見

【組織対応】

- ①内容は、実際に弊社でも参考にさせていただきました。最初の章だけに、既に動機付けられた人だけでなく、これから取り組もうかどうか考えている人を動機付けられるために、さらにわかり易く、定型的でない表現が必要かと思います。
- ②格調が高く、学術書を読む感あり。体言止め等端的な表現が分かり易いのでは。
- ③環境家計簿例：買うときに環境にやさしい容器はなにか、という視点で同容量の容器を比較して表示したらと思う。どの容器購入が最もエコに貢献できるか。(個人が購入するときに判断する。) COOLBIZ やチーム・マイナス6%の紹介や取り組み啓蒙は今回入れないのか。
- ④文章も簡潔に纏められており、表についてもとても見やすく出来ている。
- ⑤文章が多い(何らかの工夫がいるのでは?) 図表でもう少し見やすく
- ⑥「CHECK→PLAN→DO→CHECK」とあるが、

一般的には「PLAN→DO→CHECK→Action」であり、やや違和感を感じた。

【包装・輸送・保管荷役】

- ①輸送の中には、大ロット（DC への輸送）と小ロット（小売店等への輸送）があるので、トラックの大きさを変えた方が良いと思う。10トン車と4トン車。また、DC 輸送はパレット輸送、店輸送はカゴ車輸送のイメージが良いかと。
- ②図表の見方の補足があった方が良い。
- ③絵などをうまく取り入れ解りやすく解説されている。
- ④図表2-2を見やすく。

【包装】

- ①LCA等の略号の説明がいるのでは。
- ②PAGE18の「各づけ」は判定基準に如何に客観性を持たせるか。
- ③CHECK⇒PLAN⇒DOのサイクルが解りやすく表に纏められています。
- ④包装設計の部分をもう少し盛り込む必要がある。さらには製品設計まで入りこむ必要もあるので。

【輸配送】

- ①やむを得ないとも思いますが、他の章と比較すると、文が長い(くどい)感がすることは否めない。
- ②「輸送計画の検討」がI・IIで重複している様に感じますが？
- ③P22の(2)部分の「輸送そのものの発生をなくす」は、現実的にどうなのか？経路短縮や共同輸送等文言を追加したらどうでしょうか？
- ④輸送車両に対するLCAの考え方の事例比較説明を入れたらと思います。(プリウスとノーマル車)
- ⑤各輸送モード等が図表で表され、とても比較がしやすく良い。
- ⑥地球温暖化で一番問題視されているところ、源流部門では対応の難しい、インフラ関連のデータをもっと入れる必要があるのでは？
- ⑦モーダルシフトについて抽象的な文章例だけでなく、具体例を掲載するとより効果的と考えます。

【保管・荷役】

- ①保管場所をどこに設定するかで、生産から販売迄のトータルの輸送距離が変わり、環境負荷・コストダウンにつながる例を示す。

2) 2005年度活動に関する掘り下げのポイント

	包装	輸配送	保管・荷役・ 流通加工	合計
I. CHECK	3	5	4	12
II. PLAN	4	7	3	14
III. DO	1	1	2	4
合計	8	13	9	

	包装	輸配送	保管・荷役・ 流通加工
I. CHECK	搬送単位(パレット等)での保管効率実態調査	積載効率の実態調査と生産現場での待ち時間実態調査	保管時の車両待ち時間の 実態調査
II. PLAN	改善アイデア例の掘り下げ	改善アイデア例の掘り下げ	改善アイデア例の掘り下げ
III. DO			

3) その他意見、要望など

- ①「組織の対応、人の育成」の作成には携わっていなかったので、見たときは少々驚きましたが、まさに企業として環境問題に取り組むときの必須要件であり、ついつい見過ごしがち、ややもすると動機付けや必要な力量をもつ人材の育成が疎かなまま、無理な取組みになってしまうC.C.P.です。弊社でも、個人に対する「意識の喚起」に解決を求めがちですが、書いてある通り、組織に属する個人が自然に環境に対する意識を高め、習慣を身につけられるような「土壌」を作るの方が上策ですし、実際に取り組む対象を、無理なく広げていくために、戦略・戦術を組み立てる人材、実際に活動に携われ、組み立てられるだけの力量をもつ人材を揃える必要があることを、改めて確認しました。
- ②使えるマニュアルに向けた表現方法の平易化
非常に格調の高い出来栄だと思います。一方、使う対象者を認識した場合、例示を多くしたイラスト等による誰もが取っ付き易い表現がより良いのではないかと思います。そのためには、各委員から提供いただいた具体例を随所に散りばめるといった方法もあるのではないのでしょうか。
- ③源流管理委員会から行政への「積極的提案」
企業のグリーン物流、グリーン調達等が盛んにいわれているが、企業間の温度差が大きく、グリーン物流によるコストメリットの面の反映は余りないのではないのでしょうか。今回の物流マニュアルではこの点を正面切って取上げておらず、その結果としてグリーン物流が実務にまで入り込めていないのではないかと思います。これからの第2ステップでは、グリーン物流による優遇税制を受けるための行政への働きかけとコストメリット算出式を設定、提案がこの委員会では出来ないものかと思います。

- ④文章を、更に各項目の中で時系列のフロー図にしてもらえないでしょうか？
- ⑤環境家計簿の実際の計算事例を追加してもらったほうが更に分かりやすいと思います。
- ⑥メンバーに小売の業種が少ないと思われます。小売業の委員会参加をお願い致します。
サプライチェーンにおける小売業者の力は絶大なものがあると思われます。その力の強い小売企業の参加があれば委員会の進捗も早まると思われます。
- ⑦省資源ロジスティクスと重なると思われますが、事例集・同じ輸送モードの比較表（企業比較）などは参考資料として入れても良いのではないのでしょうか。同じ輸送モードの企業比較に関しては、問題も出るかと思われますが・・・・・・・・
- また、「サプライチェーンの見直し⇒コスト削減⇒結果CO2削減になっていた。」この図式は非常によい事だと思われます。しかし、同じ物流業者でも同商品をA地点からB地点に輸送する場合、CO2の排出量は違います。
- 輸送機関選定の次は業者選定になるはずですが、その場面での選定基準は「品質」・「コスト」・「スピード」・「環境」など色々あると思われますが、「環境」が選定理由の一番目に来ることは、まだまだ少ないと思われます。環境から見た荷主企業の輸送モード選定基準・業者選定基準など作れないものでしょうか。

以 上

源流管理による環境改善委員会 2005年度の進め方

1. 源流管理による環境改善委員会の活動方針（活動計画(案)より）

- 1) 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。
- 2) 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年度の成果物に対する評価と2005年度の活動内容

2004年度の成果物（『ロジスティクス源流管理マニュアル ver.1』2005年3月16日）の内容を、1. に記した活動方針と照らし合わせてみると、以下のような観点から確認を行ったうえで、2005年度の活動を検討した。

- 1) 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。

⇒ 基本的には『ver.1』としてまとめたが、見易さという点では改善余地がある。

※見本となる材料を提供いただく

⇒ 環境基本法や各種リサイクル法等の環境に関わる直接的な法規については、共通基盤整備委員会にて作成中。

その他の道路交通法等の間接的な関連法規については、取り組み内容に併せて洗い出しを行ってはどうか。

- 2) 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。

⇒ 『ver.1』の内容について、基本的な合意を得たい。⇒アンケート実施中

⇒ マニュアル作成にあたり、既に存在するトラック運行等の領域については、以下のようなものを参照することとし、当委員会では既存の図書が無い領域として、輸配送や包装資材等の物流計画の領域に絞り込む。

【既存マニュアルの例】

- ・『トラック運送事業におけるグリーン経営推進マニュアル』
交通エコロジー・モビリティ財団
- ・『エコドライブ推進マニュアル』全日本トラック協会
- ・『省エネ運転マニュアル』全日本トラック協会
- ・その他（何かあればご紹介ください）

6) 留意事項

(1) 企業間におよぶ内容については、省資源ロジスティクス推進委員会にて検討された内容をもって、マニュアルに盛り込みたい。

※発荷主企業・着荷主企業・物流企業間の物流における取引条件の是正ポイントと改善方策（『商慣行改善のためのチェックリスト（またはシート）』（仮）

(2) 上記（1）により、本年度のチェックシートの検討範囲は、取引先等の企業間も考慮をしつつ、自社の管理がおよぶ範囲に留めたい。

以 上

ロジスティクス環境会議
第 12 回源流管理による環境改善委員会 議事録

I. 日 時：2005年6月22日（水） 15：00～17：00

II. 場 所：東京・港区 芝パークホテル 本館2F 桜

III. 出席者：21名

IV. 議 案：

- 1) 分科会について
- 2) アンケート結果について
- 3) 施策フローと他部門調整のチェック項目のイメージについて

V. 開 会

定刻、小西委員長により開会が宣され、以下のような議事が行われた。

VI. 内 容

1) 改正省エネ法の動向について

事務局より、参考資料1に基づき、改正省エネ法の動向について報告が行われた。

20日（月）に開催された、各委員会の委員長で構成された「委員長ミーティング」にて、環境会議の意見をまとめ、経済産業省に提出することが確認され、そのため、環境会議メンバーに緊急アンケートを実施することが説明された。

2) 分科会について

事務局より、包装分科会の中心メンバーが異動等によって変更になり、出席メンバーも少ないため、今後の包装分科会の活動が難しいことが報告され、次回委員会の出席状況を踏まえ、運営等について再検討することが確認された。

3) アンケート結果について

事務局より、資料1に基づき、アンケート結果の報告が行われ、回答数が少ないという前提はあるが、基本的には満足を得られていることが説明された後、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見交換の内容】

委 員：マニュアルを読んでもらいたい、関心をもってもらいたい人に見てもらうには、どのようにすると良いか、という視点で見直す必要があるのではないか。

事務局：委員メンバーの意見を聞いていると、対象が「現場」まで含まれているが、基本的には物流を企画する人を対象にしている。

委 員：現場と言っても、オペレータを指しているわけではなく、広くスタッフということでもとめられるのではないか。また、そのように対象を広げないと、物流が変わらないのではないか。

委員：2004年度に作成した、各メンバーがまとめた物流機能の「施策」はどのように扱われるのか。

事務局：前回第11回委員会の説明のとおり、2005年度にまとめる内容の具体的な推進ポイントとして掲載したいと考えている（参考資料2参照）。

委員：二酸化炭素増加がどのように影響するかという全体的な説明があっても良いのではないか。

事務局：各委員会で共通する内容である。2006年3月に委員会全体を総括する資料として、企画運営委員会でのどのように作成するのか検討したい。

委員：業界として、OEM製品の責任が問題となった。本来製造元が責任を担うべきだともおられるが、省エネ法等の対象外となっている。このような抜け漏れについて、マニュアルでフォローしていくべきではないか。

以上のような意見交換を踏まえ、事務局にてマニュアルの一部に対する修正案を作成し、次回委員会に提示することが確認された。

4) 施策フローと他部門調整のチェック項目のイメージについて

事務局より、資料2に基づき、2005年度に作成する「他部門との調整ツール（説得）」内容のイメージについて説明が行われ、目標設定から施策実施、評価のプロセス中での位置づけやモデルシフト等の具体的な施策を念頭に置くことによって、先ず他部門と調整すべき納期等の項目を整理し、そのうえで、その項目に対する掘り下げを行ってはどうかということが提案された後、以下のとおり検討することが確認された。

■委員会メンバー各社で他部門との調整に関する成功・失敗事例をアンケートで収集する。

5) 次回は以下のとおり開催することが確認された。

第13回委員会

日時：2005年7月27日（水）10：00－12：00

会場：J I L S 会議室

VII. 閉 会

以上をもって全ての議事を終了し、小西委員長は閉会を宣した。

以 上