

ロジスティクス環境会議活動アンケート
回答結果（中間報告）

※2006年2月16日(木)時点

- アンケート送付先：メンバー 109 社 161 人
- 回答数：33 社 35 人（21.7%）

Q1 ロジスティクス環境会議に参加された所期の目的を達成されているか

1. 達成した(19 件:54.3%)
2. 達成できなかった(3 件:8.6%)
3. どちらとも言えない(13 件:37.1%)

	件数	
1	19	54.3%
2	3	8.6%
3	13	37.1%
合計	35	100%

Q2 次年度の第2期活動として、更に充実すべき活動(複数回答 94 件)

1. 廃掃法等の関連法規に係る関係行政機関との意見交換(14 件:15.1%)
2. 企業の改正省エネ法に係る対応支援(23 件:24.7%)
3. 企業の環境活動の取組み状況の情報交換(21 件:22.6%)
4. 企業の環境パフォーマンス算定支援(9 件:9.7%)
5. 業界、業際(サプライチェーン関係者)の連携推進(共同物流等)(9 件:9.7%)
6. 物流に係る環境活動の支援技術の情報提供(9 件:9.7%)
7. 海外動向に関する情報提供(6 件:6.5%)
8. その他(3 件:3.2%)

	件数	
1	14	15.1%
2	23	24.6%
3	21	22.6%
4	9	9.7%
5	9	9.7%
6	9	9.7%
7	6	6.5%
8	3	3.2%
合計	94	100%

【各質問項目についてのコメント】

Q1 ロジスティクス環境会議に参加された所期の目的を達成されているか

1. 達成した

①改正S省エネ法への当社対応を立案するに当たり、CGLジャーナル誌、グリーン物流パートナーシップ会議で経済産業省、国土交通省の話を聞く事で進行状況が判り、大変役に立った。②環境・コスト改善の川上・川中・川下の考え方を知る事に関しては、省資源委員会のテーマとして取り組みがスタートしている。川中・川下の会員メンバーを増やしそれぞれの実態が理解出来るようにお願いしたい。(イトーヨーカ堂)

大変勉強になりました。(川崎陸送)

省資源ロジスティクスでは弊社の事例を出し、特にモーダルシフトの事例である「大型鉄道コンテナの導入」が一般的になってきて、シャトル計画にまでつながっていった事は大変良かったと思っている。

パフォーマンス評価ではガイドラインに弊社の意見も十分取り入れて頂いたこと。この評価手法は省エネ法へもつながっており、この情報も逐一入手でき、また、これに対する荷主の意見を出させて頂く場にもなっていたことは大変良かった。(キヤノン)

社内の人事異動により、昨年4月から引き継いだ。分化会のメンバーの積極的な指導もあり所期の目標は達成されたと思う。(鴻池運輸)

当社の本業に大きく関わっている物流に関する環境対応は、著しく遅れているという認識からロジスティクス環境会議に参加しました。今までロジスティクス環境会議で蓄えられた知見を頂くことにより、当社の取り組みが大きく進んだことに感謝しております。(国分2)

この2年半にわたり、各委員長を初め、JILS事務局の方々に大変お世話になり、有難うございました。全く業態の異なる委員の方々をまとめ、一つの成果物を出さないといけないというご苦労は、私も社内で同じく事務局を担当する立場から、その大変さを実感しました。

今回特に良かった点は、まず省エネ改正法へ向けた事務局の取組みで、我々の意見を集約して法制織込みに尽力いただいた点です。また、各委員との意見交換を通じて、各社の環境に対する関心度合いを十分理解すると同時に、我々の取組みをより充実させる機会となりました。それと、小西委員長の積極的な発言・姿勢も大いに参考になりました。

今後、第2期がより充実した委員会活動にしていくために、より関心を呼ぶ、具体的な提案を目指して頂きたいと思います。一つの例として、後半の成果物となった「モーダルシフト導入マニュアル」について、より使えるマニュアルをめざすために、各企業がモーダルシフト導入または拡大するのに困っている点について、問題点・課題を持ち寄り、その中から解決策を導きだす提案に持って行ければといった内容です。(ダイハツ工業)

循環型社会への環境の取り組みには、1企業だけでなく、業界や行政が一緒になって、横断的に取り組む事の重要性が強く認識できた。(ダイフク)

リバーロジスティクス調査委員会での活動が、業務面でもまた人脈作りの面でも役に立った。特に、行政の動き、業界の動きそして他社の状況などが把握でき、当社の今後の取組に役に立っている。各分科会活動の成果(報告書)も重要な情報源である。

(東芝物流コンサルティング)

CO2算出WG;手法について整理されたと思う。今後はその実証、実務的に有効な方法、簡易且つ正確な原単位の設定など他モードも進めるべきと思います。(トヨタ自動車)

CO2 排出量の算定式を含めた省エネ法の対応に役立った。現在、トンキロ法による条件整備を進めているが、参加していない場合、どうしようか迷っていたと想像できる。

(豊田スチールセンター)

改正省エネ法での荷主・輸送事業者の定義や、按分方法の考察など、情報が得られ大変ためになりました。(トヨタ輸送)

当社は環境問題に対し、前向きに取り組んでいる。今回の環境会議で国の動きや他社の動向を見ながら、自社の方向を決められたことは、大変良かったと思っている。

(ニチレイロジグループ本社)

環境負荷軽減に向けた各種法律・制度の導入に対する対応、又、CO2排出量の算定手法、排出量削減に向けた各種取組みに関する情報の取得等、弊社の当初の目標は達成できたと思われれます。(日本航空インターナショナル)

当初は情報収集というような軽い気持ちで参加したが、分科会の活動を通して人的交流も果たせ、また情報収集という点でも改正省エネ法への対応など非常に役に立った。しかし反面、分科会の活動は少数の人に負担が集中しやすく正直言って大きな負担となった。

(富士ゼロックス)

社内外へ環境問題を重要な経営課題として位置づけすることができた。しかし、弊社の関連する物流事業者の現場等までは環境問題に対する認識がまだまだ浸透していない。

(プラネット物流)

当社のような地方の中小企業が、行政・研究機関・一流企業・関東地域企業の環境取り組み動向・レベルが理解でき、肌で感じられたことは大変良かった。特にリバース委員会では、活発な小委員会活動が展開され、参加各社の相互訪問や個人活動で人間的な触れ合いもあり大変勉強になりました。(ホンダロジコム)

・改正省エネ法でのエネルギー使用量算定方法のあり方は、ロジスティクス環境会議の内容がベースになっており、一定の役割を果たしたと認識している。(松下電器産業2)

他社の取り組み事例が具体的に分かり、非常に参考になった。出来上がったものも、事務局のかたがたのご苦労のおかげで、予想していたものよりもよい内容になったと思います。

(三井倉庫)

2. 達成できなかった

CO2削減を狙って、全国通運殿と「産業車両」のトラック輸送から鉄道輸送へのモーダウシフト拡大を国土交通省の支援事業として、コンテナ制作費の一部負担をもくろんだが、勉強不足で参加要件が満たされず指定事業として認められなかった(豊田自動織機)

循環型のビジネスモデルを実現するため、具体的な動きを備えたプロジェクトを作りたいと思っていた。自動車リサイクル部品に焦点を当て取り組んだが、力足りず、業界各社・団体を巻き込んだプロジェクトまで至らなかった。最終的には、報告書を作ったがそれは自己満足に過ぎない。当初の目標が達成されたとは言いがたい。(日本総合研究所)

・スケジュールが合わずに参加出来ていなかった

・各社単独の動きは把握出来たが、JRを使った効果を全面に出した環境会議としての行政への働きかけ、JRへの働きかけ、コンテナ拡大策の具現化まで至らなかった(ユニ・チャーム)

3. どちらともいえない

物流の環境に関する様々な情報を入手したりして見聞は広まったと思うが、それを活用して自社に展開し切れたかと言うとまだ完全ではないと思う。参加当初の感覚では達成できたと言えるかもしれないが、物流に関する社会情勢は常に変化しているの、常に先手を打って対応する事が出来れば達成できたと言えるかもしれない。(愛知陸運)

従来、結果のみで受け取るしかなかった環境行政の諸施策を、プロセスで知ることができ、根拠目的を捉えやすくなった。

ただし、あまりに範囲が広い、各ワーキングの活動を知ることができなかったことが残念です。(いすゞ自動車)

・企業で環境活動を行っている人の意見が聞けて大変参考になり有意義であつたが、この会の本来の目的である成果物に対しては、仕事が変わったこともあり、充分参画できず、個人的には不本意であった(オカムラ物流)

達成できた点としては改正省エネ法に関して、早めの情報収集ができたと思う。

出来なかった点としてはロジスティクス面での環境対策を当社の方策を報告はしたが、得るものが少なかったと思う。また、SCM全体最適という視点での会議提案ができていないように思われる。(キッコーマン)

討議内容がかなりメーカーサイドに偏っていた気がします最終回にいろいろ意見が出ていた方を報告書に反映されることを期待します(国分1)

個人的には途中参加と言う事で3の回答になっています。(佐川急便)

参加目的としては、人的交流及びここで学んだ事を自社にて生かせないか、という事でした。第一目的の人的交流については、各分科会及び会議後の夜の部にて少しは出来たと思います。今後は、第2期活動への参画により、更なる交流拡大に努めたいと思います。第二目的については、中々鉄鋼業に直接生かせる検討内容は見出せませんでした。今後は、異業種での物の考え方・取り組み内容等を更に積極的に勉強し、幾ばくかでも自社に生かすべく、努力して行きたいと思います。(新日本製鐵)

人事異動もあり、物流はともかく社の体制は間違いなく環境品質重視の方向になっている。物流としてはエコルールマークの取得と表示モーダルシフトの向上に一定の成果を上げた。(ハウス食品)

小職自身が月1回の委員会への出席率が悪かったので、反省しています。以後、出席率の向上に努めます。(日野自動車)

今回のテーマである「トラックのCO2排出量算定ガイド」は、直接当社には関係のない内容でしたが、各企業のCO2排出削減に対する取組み等を学ぶことができたため、参加した意義がありました。(日本貨物鉄道)

Q2 第2期活動テーマ

1. 廃掃法等の関連法規に係る関係行政機関との意見交換

(個人的には余り関心は無いが)現場のニーズは高い、と聞いている(日本総合研究所)

どういう取組の仕方があるかを理解する上でも重要(オカムラ物流)

リサイクルに関するより一層の規制緩和の可能性について(キヤノン)

リサイクル市場で宅配便等を利用する際の法的な制約(佐川急便)

関係省庁との具体的な対話、改善活動は重要。(新日本製鐵)

関係法令の目指す方針や具体的な法令改正予定があれば。(ニチレイロジグループ本社)

企業の環境対応活動を計画する時法的規制は大きな課題である。具体事例を討議する場が必要と考える。(富士ゼロックス)

静脈物流の共同化をさらに進める上では、行政との意見交換会は欠かせない(東芝物流コンサルティング)

廃棄用木製パレットの取扱い、他について。(鴻池運輸)

廃掃法のみならず食品リサイクル法、容器包装リサイクル法も(国分2)

判断に迷う事例が少なくないように思う。(三井倉庫)

2. 企業の改正省エネ法に係る対応支援

改正省エネ法に関わる「特定荷主」の実務者の情報交流、セミナーを開いてはどうか(日本総合研究所)

今でもより具体的なアクションについての情報がなさ過ぎる(キヤノン)

運用の簡便性の推進等。(鴻池運輸)

今後決めていくことになる業界ルールとの調整(国分2)

とりあえずは目の前のテーマ。(三井倉庫)

「輸送事業者」としての対応はどうあるべきかを知りたい(愛知陸運)

CO2 排出量算定方法等の支援(プラネット物流)

JILS もアンケート中ですが、他社混載での個立て按分が課題(ダイハツ工業)

データの把握方法の事務局アドバイス等(キッコーマン)

一回りするまではいろいろ不明な点があるのではと思います。(アサヒビール)

荷主のための省エネ法ガイドブックの事例説明(イトーヨーカ堂)

各企業の改正省エネ法対応のノウハウ、情報交換が有意義であると感じる。(松下電器産業1)

各社の対応及び活動状況報告(加藤産業)

実施段階ででてくる課題の対応支援(ダイフク)

実務面からの支援(Q&Aなど)が必要(トヨタ自動車)

省庁への問合せの水平展開 環境・国交・経産 ワンストップで(いすゞ自動車)

本当の報告義務がH19年からのため(トヨタ輸送)

3. 企業の環境活動の取組み状況の情報交換

異業種での考え方・取組み内容を勉強したい。(新日本製鐵)

学習も含めた情報収集を今よりも更にオープンな環境で行いたい。(富士ゼロックス)

これからの企業価値の大きな一つが環境への取組であると認識している
(東芝物流コンサルティング)

グリーンエキスパート講座のOB会のような形も一案と思います(国分2)

倉庫業界は事例が少ないので、啓発して欲しい。(三井倉庫)

環境取組みのマンネリ化を打破したい(愛知陸運)

環境ビジネスの確立に向けての活動(プラネット物流)

各業界毎の課題について、相互補完ができないか(ダイハツ工業)

ビール会社等荷主企業の参加増を望む(キッコーマン)

エネルギー消費量削減の具体的な事例紹介(イトーヨーカ堂)

改善のネタぎれの面があり、新たな取組みの情報交換要;5含む(トヨタ自動車)

企業 H/P や報告書でPRされている内容の詳細紹介(いすゞ自動車)

各社殿の優れた活動は積極的に取り入れていきたい(トヨタ輸送)

持ち回り小発表、現場視察(ホンダロジコム)

情報交換による会社の使命再認識(豊田スチールセンター)

他社の取組み内容を参考に取組みたい。(豊田自動織機)

物流のCO2排出量に関する各種分析(業界間、企業間)(松下電器産業2)

4. 企業の環境パフォーマンス算定支援

CO2排出量の算定にあたり、荷主企業から物流企業に対し、データの提供等が必要になると
考えるため(日本貨物鉄道)

CO2 排出量把握から環境貢献可能(豊田スチールセンター)

KPIづくり(トヨタ自動車)

まだまだ迷うところも多く、しばらくは続けるべきだと感じます。(アサヒビール)

改正省エネ法対応に必要(松下電器産業1)

環境負荷コストの算定(CO2 のコスト化)(キヤノン)

算定に大きな誤りがないか第三者に確認したい(トヨタ輸送)

5. 業界、業際(サプライチェーン関係者)の連携推進(共同物流等)

同業種、異業種別による連携推進が重要(松下電器産業1)

JRコンテナの拡大策具現化(ユニ・チャーム)

ヒント、きっかけとなる場の提供(ホンダロジコム)

求められている、と考えます。(日野自動車)

業界プラットフォームづくりに向けた取組み強化(プラネット物流)

効率的でかつ高品質の物流を進める上では欠かせない(東芝物流コンサルティング)

商慣習に関しての川上・川中・川下の考え方(イトーヨーカ堂)

非常に難しいテーマですすぐに結論が出るとは思えないが、コンサル企業などを中心として進める事が重要と思う。ただし企業側の委員に負担が偏らない事と、企業の経営層にこのテーマの検討に代表を送り出しているとの認識が必要、(富士ゼロックス)

6. 物流に係る環境活動の支援技術の情報提供

トラック業者への指導の指針としたい。(豊田自動織機)

環境活動の効果を算定に反映する動きをするとともに、共通なプラットフォーム的な技術について情報提供は続けて頂きたいと思います。(アサヒビール)

既に膨大な情報が入手可能だが、系統立てた導入マニュアル要(ホンダロジコム)

業界への具体的・直接的な支援活動にシフトすることが(日野自動車)

個々の企業活動の中から公開できるものを活用(いすゞ自動車)

省エネ車のコストパフォーマンス等(キッコーマン)

7. 海外動向に関する情報提供

海外での取り組みについて、勉強したい。(新日本製鐵)

海外のJILSのような業界と環境取組みに関する協議推進(松下電器産業2)

海外動向を認識、国内活動へ展開(豊田スチールセンター)

国際輸送で排出されるCO2の取扱に関する情報の取得(日本航空インターナショナル)

国内外の排出権取引情報の動向と日本への導入の可能性(ダイハツ工業)

先進事例の研究(ダイフク)

Q3. 第1期ロジスティクス環境会議の運営面なども含む、改善すべき点

*いずれにしても、プロジェクト企画書(仮でも、成果や活動内容を明示)を提示委員を募集する方が良いのではないのでしょうか。第1期はそれが無く、スタートしたこともあり、開始後に各委員会で相当苦勞して、活動を立ち上げざるを得なかったと思います。

時々、ホテルなどの有償施設で開催されることがありましたが、経費節減の折、できるだけその回数を少なくした方が良いと思いました。皆、手弁当で参加しているので、特に会場には気を遣わずとも良いように個人的には思います。それよりも、アンケート調査や外部講師を招聘して研究会を開催するなどの、実のある経費の使い方を考えては如何でしょうか。

上記テーマの中で2は「ボトムアップアプローチ」で検討できそうなので、例えば、これまでと同じような企業の委員の方々による運営でも大丈夫だと思います。

しかし、それ以外のテーマは、実質的にこれまでのような形式の委員会活動では、運営面に無理があるように思います。ある程度、事務局がガイドしていくような進め方で無いと、委員の方々にとっては「労力ほどには成果が得られない」ことになるのではないかと危惧します。結局、各委員の善意のボランティア精神だけでは、運営は難しいかと。知恵を絞る必要があると思います。

(日本総合研究所)

・スケジュールを半期単位で確定頂きたい(ユニ・チャーム)

1. 商慣習の改善に向けての研究をさらに続けるべきである。

2. 循環型社会に向けて、ロジスティクス部門での取り組みを強化して欲しい。(プラネット物流)

① 会議の場所について、一考の余地は無いのでしょうか？わざわざホテルでやる必要は無く、例えば JILS の会議室、(賛否両論はありますが)参加企業持ち回りでの会議室の提供 等、コスト意識がもう少し必要では、と思います。

②(これは小職の問題かも知れませんが)各分科会メンバー以外の方々との交流が中々持てません。①でのコスト抑制及び会費制 等により、分科会 等のメンバーが決まった年度の初めにでも懇親の場が持てたら、と思います。

③(これは各分科会内の運営の問題かも知れませんが)分科会メンバーの検討負荷の差が大き過ぎると思います。今回は、皆が検討に参画出来る様に、進めるべきと思います。(新日本製鐵)

2つの小委員会に参加したが、JILS 事務局は概ねその役割を果たしたものと感じています。欲を言えば、会議開催場所の確保、設定はもう少し利便性を考慮して欲しい。また、テーマ議題によっては他分科会に参加されている企業の同席、アドバイスを戴けたら更に良いのでは

(ホンダロジコム)

ある程度実利を目指した活動、(例えば、日常の仕事に直結するテーマ)具体的に今は言えませんが、そういうものの中に取り入れても良いと思います。(トヨタ自動車)

グリーン物流パートナーシップ会議との棲み分けが最後まで分らなかった。JILSとしての主体的な活動がもっと多ければ、活性化した運営ができたのではないだろうか

(東芝物流コンサルティング)

委員の選考を幅広い業態にしたらいかがでしょうか(国分1)

会議開催日と検討資料受領日の間が少なく、いつも駆け足での検討となった。もう少し余裕を持って資料送付して欲しい。(ニチレイロジグループ本社)

環境活動を積極的に展開されている会社の方と知り合えて良かった。(豊田スチールセンター)

環境物流は考え方としては新しい分野ではあるので、先進的な企業が率先して道筋を作っていくのは当然だと思うが、やはり参加している各企業の方々にもっと色々な意見を出して頂けるような会議運営を期待したい。省資源ロジのように分科会によっては大人数で行われるものもあるので止むを得ないところはあると思うが、会議中一言も話さないで帰って行かれる方がいるのはどうかと思う。

たとえば悪いが、自分としても会費分の情報だけは集めようと思っている。但しその分、弊社の考え方などを出しているつもりであるが、殆ど意見を出さず、情報だけ取っていく方も随分いらっしゃるような気がする。(キヤノン)

頑張っている人がいると 私もと思いながら、仕事に流され、反省と感謝しかありません。(オカムラ物流)

業務の関係で、思うように出席できず、また課題も十分できないので、たいへん申し訳なく思っています。検討の中味を知ることで先進の事例などの情報は入るのはうれしいのですが、一方で、出席することで得られるものを直接業務に結びつけることが難しいテーマなので、困惑することもあります。(アサヒビール)

事務局より、できれば各委員会の活動報告を簡単でよいですので、期末だけでなく、中間でも報告願いたい。(ダイフク)

初期のミッションに対し、2年後の検討内容・結果ではやや変わったように思います。5つの小委員会を任意に設定されたが、全体をまとめ、成果物として提案に持っていくには一般論にならざるを得なかったと思います。

そこで、私なりに以下の提案をしたいとおもいます。

1. 物流は扱う商品により、随分と物流手段が変わってきます。扱うものが比較的近い業界、例えば、機械工業会、食品工業会、等業界内で委員会編成、もしくは、ミッションを具体的に掲げ(たとえば、JR化の拡大に向けた具体的提案)、ミッションに賛同した企業同士の委員会編成を考慮されたら如何でしょうか。
2. 委員会としての成果物は1年毎が良いと思います。理由は、初期のミッション設定時に比べ、環境が大きく変る時代であること、構成メンバーも人事異動等で変る可能性が強く、出席者確保が難しくなる可能性があります。(ダイハツ工業)

上述した通り、参加企業に偏りがあったように思う。もっと広範な発荷主、着荷主の参加を事務局として努力していただき、SCMの観点から環境問題を提案できる会議としていただきたい。

(キッコーマン)

第一期は全方位でスタート。

第二期は一期で全体像がはっきりしてきた環境改善活動のなかで、3Rのうち、温暖化防止直結のリデュースを最優先に取り上げ、活動メット(コストダウン)を可視化した上で、環境改善への取り組みを推進してはいかがでしょうか。改正省エネ法の元年でありますので。

各 W/委員会の見直し(リストラ)内容の進捗に合わせ分化または統合で、全体規模はそのままリソースの再配分。ワーキングによっては、非常に膨大な資料作りが生じ、担当者の負担となっていた。

(いすゞ自動車)

弊社のように東京以外から出かけて行く者にとっては、年に何回かで結構なので講習などは地方でも開催していただけるとありがたく存じます。(トヨタ輸送)

本会議の運営はあれで良いと思うが、調査委員会に関してはやや形式に流れすぎた感がある。分科会を絞り込み実質的議論が出来るような場にすべきと感じる(他の分科会の内容に対し余り意見を言えないような雰囲気があった)(富士ゼロックス)

様々な講演等、情報を入手したり知識を得る場は多々有ったと思うが、「現地現物」の観点から見た企画が何かあればいいかと思った。座して話を聞く事も悪いとは思わないが、物流の最前線の現場を見聞できる場があると共通の認識が得られるのではないかと思った。

(愛知陸運)

Q4. その他

(言いにくいのですが、あえて書かせて貰います)各メンバーは、会費を払い、加えて環境会議の費用も払っており、又各社での日常業務もあります。この様な中で、各人にどこまでの検討を手弁当で求めるのか、又検討結果をどう生かしていくのか、各メンバーのやる気をどの様にして醸成するか、一考が必要かと思えます。(新日本製鐵)

「ロジスティクス環境会議」は物流に携わる当事者が集まる場ではあるが、輸送事業者からすると荷主は絶対的な存在である。どうしても一歩引いた目線になってしまう。何とか乗り越えたい壁ではあると思うが、同様の考えを持っている輸送事業者は少なからずともいると思う。こう言った悩みを解決できるような場が有ればと思う。(愛知陸運)

・CO2算定WG;手法は整理、まとまってきたので、実際走行による、排出量算出により、最適輸送方法の検証、またそれにより行政への提言が必要であれば、JILSとして、活動していく事(渋滞緩和策、高速道路利用促進etc)また、手法の船舶、鉄道への展開も進めるなど、進化させていく必要があると思えます。(トヨタ自動車)

1. 環境会議が発信源となり、大きな仕組みを換えるような具体的提案ができればと思います。今回、環境会議等の高まりもあり、物流への省エネ改正施行がなされましたが、環境会議が中心に、環境改善に寄与する具体的提案(例、JR化を進展させるためのJRへの申し入れ、復荷確保のための業界を上げた施策、低環境基準の企業への思い切った税負担軽減策)ができればと思います。(ダイハツ工業) 2. 小委員会内での各委員間の情報交換、懇親会の場をJILSが中心になり、開催していただければ、各小委員会が更に魅力的なものになるのではないのでしょうか。(ダイハツ工業)

CO2の次年度削減目標が、経済産業省等から未だ示されていません。昨年末閣議決定された【総合物流施策大綱2005-2009】によれば、未だ数値目標は示されないと思えますが、当社の例をとると、新年には、昨年の反省とおもに、次年度への取り組み課題と課題を部長と担当役員に致します。国が指標数字を早くお示しいただけるよう御願ひ致します。

(豊田自動織機)

ボランティアでの活動であるにもかかわらず、大変熱心に取り組んでいただける会社の方がおられる反面、ほとんど参加されない方々もおられる。本来であれば全員が活発な活動をしていただければとても良いと思うが、この現状をどう改善すれば良いか、自分としてはうまいアイデアはない。熱心に参加される方々の使命感あるいは情熱を継続できるような取組方あるいは進め方を再考してはいかがでしょうか。(東芝物流コンサルティング)

会議の開催が東京なので時間の都合などでなかなか会議に出席出来なかった。各回の会議の内容報告を頂ければ、参考にしたい。(加藤産業)

改正省エネ法に規定される省エネ機器や建材(断熱パネル、塗料)に対する補助金制度がよくわかりません。ジャンル別にまとめたら使えると思えます。

(ニチレイロジグループ本社)

環境にとってこのような会合は必要です 是非なんらかのかたちで継続して行くことが望まれます(オカムラ物流)

環境パフォーマンスのところではまだまだ積み残し事項があるので、第二期以降も十分検討して欲しい。データ把握の標準化はわれわれ企業にとっても非常に興味があり、かつ重要な案件である。(キヤノン)

環境会議の、象徴的なプロジェクト、成果が欲しいように思います。改正省エネ法も、グリーン物流パートナーシップも JILS さんとしては大きな貢献をされたし、環境会議があったからスピードが上がったと言えるでしょうが、いずれも環境会議の外で行われた成果だと思います。

(日本総合研究所)

共同物流の検討に際してはあまり早急に結論を求める事をしないよう、ゆっくりと進める事が必要ではないかと思えます。まだこの問題で具体的に困っている事項が各企業の中できちんと認識されていない状況であると思うので、あるべき姿だけで多くの企業を巻き込む事には少々無理があると考えます。まずは何故この問題に取り組まなくてはならないか、その際の法的関連はどのように考えるかという部分から整理し、何回か参加して欲しい企業の代表と話し合う機会をつくり内容の整理を進めるというような展開方法が宜しいのではないかと考えている。

(富士ゼロックス)

今後、環境会議の存在意義、リーダーシップ力が問われると思います。2006年度は改正省エネ法施行の年であり、これまでのどちらかと言えば概念の時代から、いよいよ実行の時代になります。ロジスティクス環境会議が、日本の物流分野での環境取組み推進に向けて、どんな指導力を発揮できるのか、その実効性が問われると思います。大変難しいと思いますが。

できればロジスティクス環境会議そのものが、自ら目標と計画を持って環境取組みを推進できれば一番良いと思います。(松下電器産業2)

今国会に「地球温暖化対策の推進に関する法律」の改正案が提出されており、わが国における排出量取引をめぐる動きが今後本格化することが想定されます。この機会に、個々の物流企業への影響と今後の対応方について検証をお願い致します。

小職も欠席が多くお詫びいたしますが、全体に出席率が低かったと思う。欠席者を減らす方策の検討を望む。

また、各種アンケートがあったが、内容的に物流部単独で簡単に記入できるものではなく、その割に締め切り日が短いものが多いため提出できなかったものもあった。もっと計画的に調査をすべきだと感じた。(キッコーマン)

小川さんはじめ事務局の方々のきめ細かな対応あればこそ、私どもも振り返って1年間物流分野のみならず社内の環境対応を進めることが出来ました。この場をお借りしてお礼申し上げます。ありがとうございます。また北條さんには、経済産業省の橋渡しや、私ども食品卸の環境対応にまでお力をお借りし本当に感謝しております。(国分2)

東京地区開催のため、地方からの参加は多大の時間・費用を費やします。1開催2～3時間は効率が悪い。1開催日当たりの時間を延長できないか? (例:10:00～17:00)但し、早すぎたり遅すぎると宿泊することになります。(個人的要望すぎるかも?)(ホンダロジコム)

日程はできるだけ早めに設定をお願いします。(松下電器産業1)

年に1回、懇親ゴルフ大会等があればさらに親しく慣れるのでは。(豊田スチールセンター)

ロジスティクス環境会議 第4回本会議

2006年3月15日(水)14:30～16:30
ホテルニューオータニ 麗の間

次 第 (素案)

※赤字はメモ書きです

1. 開 会 **5分** (司会進行：J I L S 徳田)
・張議長挨拶

2. 議 事 **90分** (司会進行：張議長)
 - 1) 各委員会の活動報告および提案について **65分** (@10分×6委員会+質疑応答5分)
 - (1) 環境パフォーマンス評価手法検討委員会
 - (2) 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) リバーズロジスティクス調査委員会
 - (5) 共通基盤整備委員会
 - (6) 広報・普及専門委員会

※シンポジウム、ジャーナル、ニュース(メルマガ)などの報告
 - 2) 2005年度決算 **5分** (事務局)
 - 3) 企画運営委員会からの総括と提案について **20分** (15分+質疑応答5分)
 - (1) 第1期活動の総括
 - ①3カ年の外部環境変化の確認
京都議定書発効、総合物流施策大綱、改正省エネ法施行、
グリーン物流パートナーシップ会議発足 など
 - ②各委員会の活動成果の確認(PDCA推進に活用)
 - ③「ロジスティクス環境宣言」の提案

3. ロジスティクス環境会議の第2期活動について **10分** (5分+質疑応答5分) (事務局)

4. 閉 会 **5分**
・張議長または副議長挨拶

2005年度を中心とした3カ年の総括

以 上

ロジスティクス環境会議
各委員会の活動経過

1. 環境パフォーマンス評価手法検討委員会		
<p>【活動方針】</p> <p>1) ロジスティクス活動の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、荷主企業と物流企業等が相互に連携し、標準的な環境パフォーマンス指標を整備する。</p> <p>2) 標準的な環境パフォーマンス指標を広く公開し、関係者に提言する。</p> <p>※環境パフォーマンス指標の標準化</p> <p>(1)環境パフォーマンス指標の算出、評価の範囲</p> <p>(2)環境パフォーマンスの評価指標 ※CO₂ (京都議定書)、その他</p> <p>(3)環境パフォーマンス指標の算出方法</p> <p>【アウトプットの計画と実績】</p>		
2004 年度	標準的な環境パフォーマンス評価方法の例示 マニュアル	『二酸化炭素排出量按分ガイド／トラック輸送版』
	環境パフォーマンスの算出結果のデータ集	CGLメンバーによる燃料法、燃費方、トコ法の実証結果のまとめ
2005 年度	二酸化炭素排出量按分ガイド／トラック輸送版	『二酸化炭素排出量按分ガイド／トラック輸送版 Ver. 2』
<p>【委員会からの提案事項】</p> <p>○標準的な二酸化炭素排出量の算定方法の提案／対企業 (2004 年度)</p> <p>○排出係数、排出原単位の標準的な値の整備とその維持管理／対行政 (2004 年度)</p> <p>○標準的な按分方法の検討の推進／対企業・関係行政機関・関連団体(2005 年度)</p> <p>【第 2 期へ継続するテーマ】</p> <p>○経営指標とロジスティクス活動の関連付けの検討 ○包装資材や鉄道など他モードの環境負荷排出量算定方法の検討 など</p>		

2. 源流管理による環境改善委員会		
<p>【活動方針】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【アウトプットの計画と実績】</p>		
2004 年度	マニュアル	『ロジスティクス源流管理マニュアル ver. 1』
2005 年度	(1)各企業が守るべきこと(法令、条例遵守事項) (2)各企業がやるべきこと及び対策 ・荷主企業(製造業・流通業等)の物流・ロジスティクス部門 ※物流・ロジスティクス部門が直接管理可能な範囲 ・物流企業(運送業・倉庫業等)	※(1)は共通基盤整備委員会にて作成 (HPにて公開) 『モーダルシフト推進チェックシート・資料集』 ・ロジスティクス・物流部門の視点からモーダルシフト対応のマニュアル
<p>【委員会からの提案事項】</p> <p>○ロジスティクス、物流に携わる関係者としての基本的な取り組みの考え方などの確認 (2004 年度)</p> <p>○モーダルシフト推進のためのマネジメントサイクル (2005 年度)</p> <p>【第 2 期へ継続するテーマ】</p> <p>○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 など</p>		

3. 省資源ロジスティクス推進委員会		
<p>【活動方針】</p> <p>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・着荷主)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。</p> <p>2) 荷主企業(発荷主・着荷主)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。</p> <p>【アウトプットの計画と実績】</p>		
2004 年度	企業(間)の各種物流施策の事例集	『省資源ロジスティクス事例集』
2005 年度	ガイドライン (実態調査、課題整理、改善方向性) (1)複数企業間、業際間の各種物流施策に対する課題の整理 (2)省資源ロジスティクスを推進するための方針のまとめ	『物流の取引条件見直しによる環境負荷低減効果に関する調査報告書』 ・発荷主・着荷主・物流企業間でどのようなことに留意し、実行すればCO ₂ とコストが削減するかなどの観点からのまとめ。
<p>【委員会からの提案事項】</p> <p>○物流の取引条件見直しを行うための物流プロセスの可視化・定量化の推進 (2005 年度) / 対企業 ⇒CO₂等の環境負荷とコストの一層の低減を推進することを目的とした、企業間で取り交わされる物流に係る取引条件の見直し</p> <p>【第 2 期へ継続するテーマ】</p> <p>○企業間の取引条件の問題、課題の掘り下げ (定量化) と効果測定、改善シナリオの具体化 など</p>		

ロジスティクス環境会議
各委員会の活動経過

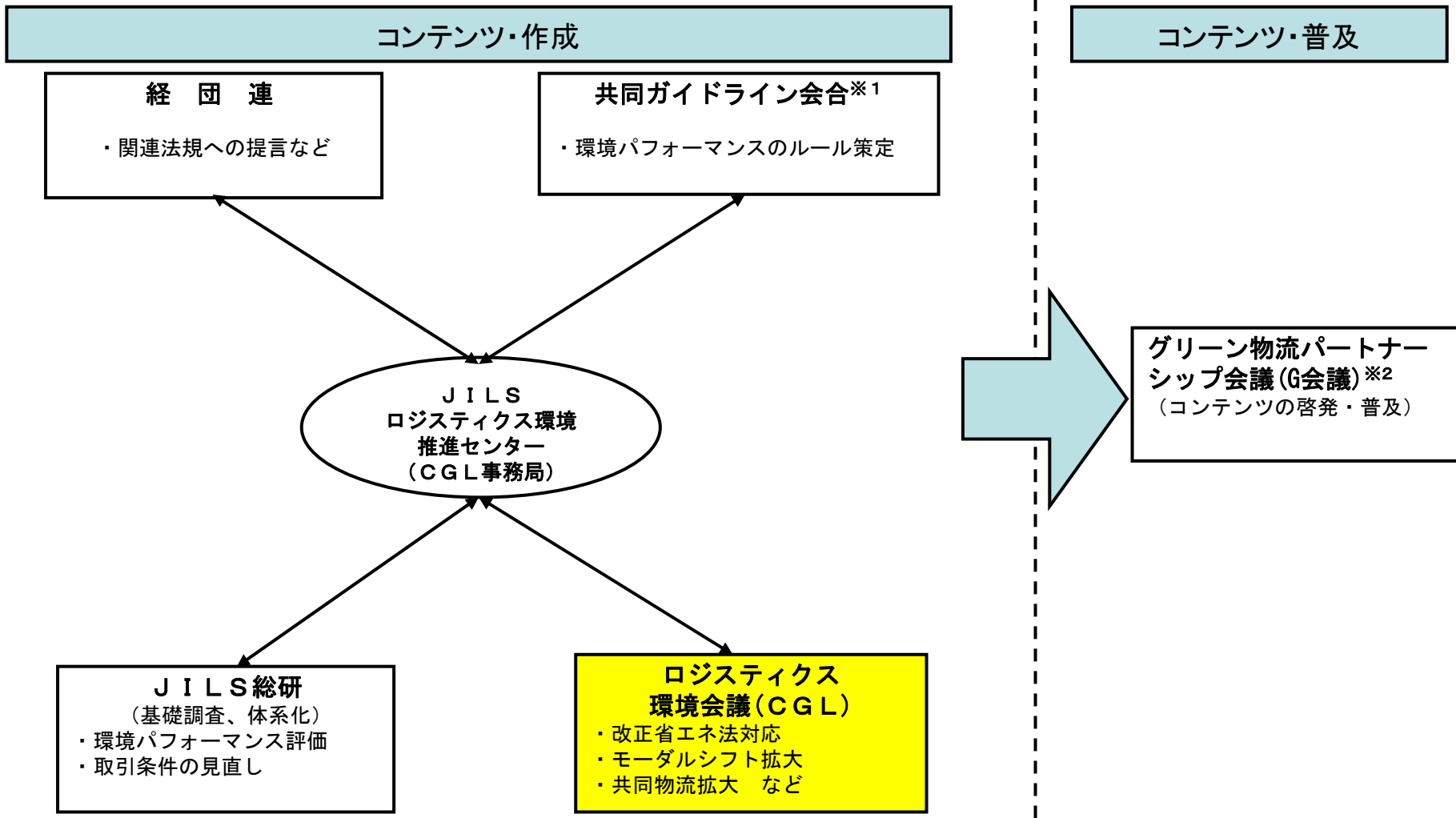
4. リバースロジスティクス調査委員会

<p>【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</p> <p>【アウトプットの計画と実績】</p>		
2004年度 2005年度	<p>1.家電・OA機器 共同化、標準化、法規制などについて、更に詳細調査し、実現策と提言をより現実的なものにする</p> <p>2.自動車 リサイクル部品・廃タイヤの深堀調査を継続、実現策と提言を更に現実的なものにする ASRのリサイクル法によるリサイクル実績調査と、(問題あれば) 解決策考察と提言作成</p> <p>3.食品 川下(消費者・小売・卸)におけるリサイクル率向上のため、共同回収→再資源化の流れの構築を目指す。実現可能な範囲で、返品物流の共同回収モデルを踏まえた提言も作成</p> <p>4.物流(包装資材) パレット共同回収の実態および宅配便包装資材の廃棄状況の実態を調査し、リサイクル率向上の具体的策と提言を作成</p>	<p>『リバースロジスティクス調査報告書 Ver.2』</p> <p>1. 全体総括 ・背景、リバースロジスティクスを取り巻く環境 ・企業の課題(共同化推進および情報化推進など) ・行政の課題(企業の効率的活動を推進する法令及び手続きのあり方等) ・その他</p> <p>2. 各分科会の調査報告の骨子 1) 家電・OA機器 ・静脈物流共同化プラットフォーム推進の具体化 ※家電OA関係企業に対するアンケート調査結果含(2004年度企画運営委員会からの提案事項) 2) 自動車 ・廃タイヤのリサイクル率向上のための施策推進 ・リサイクル部品利用促進のための施策推進 3) 食品 ・流通段階(外食、小売等)における効率的なリサイクル施策の推進 ※流通段階におけるロジスティクスの重要性の訴求 4) 物流 ・木製パレットのリサイクル率向上のための施策推進 ・宅配包装資材のリターナブル化率向上を図る施策検討の具体化</p>
<p>【委員会からの提案事項】 ○静脈物流共同化プラットフォーム推進の実行可能性の検証(2004年度、2005年度) / 対企業、関連団体、行政 ○宅配包装資材の共同リターナブル化推進の実行可能性の検証(2005年度) / 対企業、関連団体、行政 ○リユース、リサイクルの効率的な物流の実現化に向けた提案(2005年度) / 対関連団体 ○関係行政機関との情報交流の推進(2004年度、2005年度) / 対行政</p> <p>【第2期へ継続するテーマ】 ○問題、課題の掘り下げ(定量化)と効果測定、改善シナリオの検討 など</p>		

5. 共通基盤整備委員会

<p>【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</p> <p>【アウトプットの計画と実績】</p>		
2004年度	用語集	HPにて公開中
	URLリンク集	HPにて公開中
	研究会	5回開催
2005年度	関連法規	HPにて公開中
	企業の環境報告書作成ガイド(基本フォーマット)物流サブセット	各企業から発行された「2004年度版」の実態調査を中心に作成
	研究会	8回開催(12月7日時点)
	講習会(セミナー)	第1回 2005年7月28日(木) 開催 第2回 2006年1月20日(金) 開催
<p>【委員会からの提案事項】 ○『グリーンロジスティクス・フォーカスレポート(仮)』の作成 / 対企業(2005年度) ※現在各企業から環境報告書が発行されているが、物流部門から書きたい事が、自由に書けないこと、改正省エネ法の施行、環境報告書の変化(CSR、簡素化、サイトレポート)があり、ロジスティクス、物流にフォーカスしたレポートが必要である。</p> <p>【第2期へ継続するテーマ】 ○環境報告書「ロジスティクス・サブセット版」の試作 ……継続 ○環境ロジスティクス用語のさらなる充実(用語数を増、オープンソースシステムの実践) ……継続 ○広く環境会議メンバーが参加できる『オープンな研究会』の開催 ……継続 ○海外の環境とロジスティクスに関わる政策動向、企業動向の調査 ……持越しなど</p>		

第2期活動のスキーム(イメージ)



※¹ 経済産業省(流通政策課・資源エネルギー庁)、国土交通省(政策統括官、環境・海洋課、道路局)
全日本トラック協会、日本物流団体連合会、JILSによる会合

※² 経済産業省(流通政策課)、国土交通省(政策統括官)、日本物流団体連合会、JILSによる共同事務局
* 経団連は「協力機関」

ロジスティクス環境会議
第6回委員長ミーティング 議事録

I. 日 時：2006年1月30日（月） 16:00～18:00

II. 場 所：東京・港区 （社）日本ロジスティクスシステム協会 会議室

III. 出席者：10名

IV. 内 容：

- 1) 第4回本会議次第（案）について
- 2) ロジスティクス環境宣言（案）について
- 3) 第2期活動概要（案）について

V. 開 会

事務局の徳田の司会進行のもと、以下のとおり議事が進められた。

1) 第4回本会議次第（案）について

事務局より、資料1に基づき、説明が行われた後、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委 員：第4回本会議の開催案内をいつごろ委員へ送付するのか。

事務局：本日のミーティングで了承され次第、委員へ送付する。

【決定事項】

・事務局案どおりとする。

2) ロジスティクス環境宣言（案）について

事務局より、資料2-1、2-2に基づき、説明が行われたのち、以下の意見交換が行われた。

【主な意見】

（資料2-1について）

委 員：資料2-1のリバースロジスティクス調査委員会のアウトプットの評価の△という表記は適当ではない。

事務局：進捗状況の確認という意味で○、△をつけているが、本会議においては、当該欄は設けない。

委 員：資料2-1そのものの記載事項を修正してもよいか。

事務局：まだ素案ベースなので、修正していただいて構わない。

委 員：本会議の場で配布するのは、資料2-1と各委員会からの報告書という理解でよいか。

事務局：ご指摘のとおりである。

（「活動の評価と課題」について）

委 員：資料1の2. 3) ②の「活動の評価と課題」は、どのようなものを考えているのか。

事務局：参考資料1を元に作成する予定である。

委 員：「活動の評価と課題」は「宣言」の前段という意味合いもあると思う、したがって、資料2-2の裏面も「活動の評価と課題」に含めてもいいのではないか。

事務局：ご指摘のとおりである。

委 員：改正省エネ法が施行されるが、そのツールとして役に立つものがあるので、これらを活用し

で環境負荷低減に取り組んでほしいという言い方もひとつの案だと考える。

委員：資料2-2の裏面に入る前に、前段の文が必要ではないか。

事務局：全体の総括を先にして、それから各委員会の報告というやり方も考えたが、最後に力強くメッセージを伝えたいという意図から、各委員会の報告、企画運営委員会からの総括と提案という順序にした。

委員：資料2-2の裏面で、PDCAにうまく当てはまっているように見えるが、あくまでもPDCAの考え方の一例であるため、その旨説明が必要だと考える。

事務局：ご指摘のとおりである。

委員：本会議の資料には含めないまでも、活動の組織や運営体制などの評価と反省を行い、それを2期目につなげることが必要だ。

(ロジスティクス環境宣言について)

委員：もう少し宣言の文書を短くした方がよいのではないか。

委員：「また、より低減効果を高めるためには」は宣言文としては不適切ではないか。

委員：キーワードが頭に残るぐらいの長さが適当だと思う。

委員：「法の義務対象にかかわらず改正省エネ法に取り組む」や「環境報告書を作成、公表する」といったことでもいいのではないか。

委員：CGLメンバー、ひいてはJILS会員が受け止められるような内容が適当だと考える。「報告書を作成」といっても現実的にすべての企業で行うのは難しいのではないか。

事務局：共通基盤整備委員会で、環境報告書について調べたが、JILS会員のうち作成しているのは約200社、そのうち物流分野のページを設けている企業が約6割、環境負荷の定量化をしているのが約1割、さらにその根拠を占めているのが1割といったところであった。

委員：改正省エネ法の施行もあるため、(報告書の)分量的には少なくともいいので、記載してもらうことを訴えてもいいのではないか。

委員：資源エネルギー庁としては、改正省エネ法での評価と算定はあくまでもすべての企業にやっていただきたいが、報告義務対象は年間3000万トンキロ以上の企業という意図のようだ。

委員：JILSの10周年宣言では、文書のあと箇条書きで4、5項目が記載されていたが、そのような形式でもよいのではないか。

委員：宣言では、「第2期これをやりましょう」ではなく、「第1期を総括して今後こうしましょう」ということを言う意味でよいか。

事務局：ご指摘のとおりである。

委員：宣言の上3行については、今までやってきた知見をいかして、マネジメントサイクルを推進していきましょうということの意味しているのか。

事務局：ご指摘のとおりである。

委員：例えば、「物流分野におけるCO2排出量を定量化し、その根拠の記載につとめる」や「静脈物流構築の際には、共同化を進める」といったことを箇条書きで記載すればいいのではないか。

委員：大綱にも記載されているが、シームレスな社会インフラづくりを要望するといったことも記載してはどうか。

【決定事項】

- ・ 宣言については、前文の後に項目を箇条書きとする。
- ・ 「活動の評価と課題」及び宣言については、本日の意見を受けて、事務局で修正する。
- ・ 事務局案が出来次第、再度メールでお送りし、ご確認いただく。

3) 第2期活動概要(案)について

事務局より、資料3-1、3-2、3-3、3-4に基づき、説明が行われた後、以下のような意見交換が行われた。

【主な意見】

- 委員：環境負荷低減活動をCGLメンバーやJILS会員企業に広めていくにあたって、LEMSの充実を要望したい。特にLEMSのチェックリストは環境負荷低減への取組がどの段階の企業であっても使用できることから、これをさらに深掘りしていくことを要望したい。
- 委員：事務局から、「CGLとG会議とのすみわけ」という説明があったが、G会議そのものがどれほどできるかわからない。基本的にはCGLでやっていくことになるのではないか。
- 委員：資料3-1の2. 3) 宅配便協同リターナブル包装資材推進研究会については、中心になるキーパーソンがいないと難しいのではないか。
- 事務局：リバースロジスティクス調査委員会の物流分科会で出た意見である。宅配便を扱っている企業に非公式に打診をしたところ、参加してもいいという話はある。
- 委員：研究会を作ったものの、実際に参加されないのでは意味がないので、確認したほうがよいと考える。
- 委員：「宅配便」に限らず、研究会は、キーパーソンが必要だと思う。
- 委員：環境パフォーマンスには、改正省エネ法対応も含まれるのか。
- 事務局：そのように考えている。
- 委員：改正省エネ法については、法施行後もどうやっていけばいいか、各企業とも悩むところが多いと思う。したがって、そのような企業が集まれる場所を作り、議論を行い、場合によっては行政へ提言をしてはどうか。
- 委員：算定式がどれだということに加えて、計算が楽にできるようなものがどこにあるのかといったニーズもあるのではないか。
- 委員：資料3-1の1. 2) リバースチェーン効率化推進委員会とあるが、主な活動が「法制度および手続きのあり方の検討」や「関係行政機関との意見交換」であるならば、委員会の名称をそれにあったものにした方がよいと考える。
- 委員：経団連の廃棄物リサイクル委員会の活動内容を見たが、提言活動が主であった。リバースを中心において活動範囲をせばめてやることには賛成である。
- 委員：法律はある目的を達成するために制定されるが、外部環境がかわっても見直しを行わずそのままになっているケースは多い。したがって、それらの問題点を行政に指摘することは正しいのではないか。
- 委員：CGL全体の活動目的を見失ってはいけないが、法令の問題点にフォーカスを当てることは正しいのではないか。
- 委員：電機工業会では、会員から質問等を集め、それらの回答を作り、環境省に確認をとったものを会員にフィードバックしている。このような活動もひとつの案だと思う。
- 委員：第2期の活動として何を目指していくかといったことがある。ひとつは省エネ法対応、もう一つは今困っていること、緊急で行うべきこと、次にこれに取り組むべきであることについて着手すべきではないか。1期目は取り組む企業を増やすためのツールを作成してきたが、2期目はどうするか考えるべきだと思う。
- 委員：循環型社会を作るためにロジスティクス構築が必要であり、そのための法制度の問題点等をあげて解決していくことが重要ではないか。
- 委員：例えば、高速道路の時間帯によっての利用の仕方や、立体交差の充実など提言するのもひとつの案だと思う。
- 委員：CGLだけでなく、JILSの活動として、大綱のフォローも行ってほしい。
- 委員：資料3-1の1. 1) グリーンサプライチェーン推進委員会とあるが、取引条件の見直しなどはなかなか難しい。したがって、むしろ共同化をやっていくための方策を検討した方がいい

のではないか。

委員：2年間では結論がでないテーマだと思われる。2年間の活動として意味があるものを行ったほうがよいと考える。

委員：「取引条件」を取り上げるのは、行政からの意向があるのか。

事務局：大綱での記載や、改正省エネ法の判断基準にも含まれていることから、取り上げたく思う。

委員：2年後のアウトプットとしてどのようなものを出すか考える必要がある。このままでは提言書になるのではないか。

委員：省資源の委員会の中で、取引条件について取り上げるのかといった議論があったが、見直しをしないといけないのではないかという問題提起があり、現在活動している。

事務局：取引条件の変更によりCO2排出量とコストという面でどのように変化するか定量化し、評価したいという意図である。ただし、「取引条件を変える」と言うと抵抗が大きいことから、共同化を推進していこうという言い方にすべきかもしれない。

委員：自動車リサイクル部品のリユースの促進といった問題を話し合う勉強会などを個人的には考えているが、環境会議の活動としてふさわしいかどうか教えていただきたい。

委員：問題ないのではないか。

委員：自工会で行っているのではないか。

【決定事項】

- ・本日の議論を受けて、事務局で再度案を作成する。

4) その他

【決定事項】

- ・第7回委員長ミーティングを2月17日（金）、10時から12時、JILS会議室で開催する。

VIII. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、事務局の徳田は閉会を宣した。

以上