

## 「荷主の判断基準」における検討項目に対する意見・要望

### 1. 荷主の判断基準

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	①荷主が省エネの取組を実施するにあたって <b>遵守すべき事項</b> とはどのようなものか。
意見・要望	<p>主務大臣への報告が課させられる遵守すべき事項については、方針と推進体制にとどめるべき。ただし、自社の活動内容は、基本的には、『LEMS マニュアル』の中にある「チェックリスト」で取り上げられているような、環境負荷低減のための方針および活動になると考える。</p> <p>この時、企業が単独で取組む施策に加え、物流が発生する取引のある企業間で協調して取組む施策を重視すべき。</p>

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	②委託輸送に係る <b>エネルギー消費原単位の中長期的にみた年間の低減目標（〇%）</b> とはどのくらいか。
意見・要望	<p>検討項目に委託輸送と記載されているが、荷主の自家物流を含めた全体の輸送に係る項目とすべきである。その際に、荷主の出荷形態荷姿を含めたエネルギー消費原単位の削減等を含めた目標とすべきである。</p> <p>（後述するエネルギー使用量の算定方法に関連して、）トンキロ法によりエネルギー使用量が算定された場合、算定値の精度が高くないことが予想されるため、既存の工場・事業場などのように具体的な数値目標を設定することは困難であると考え。したがって、例えば、“（長期的に見て）減少傾向にあること”といった内容が望ましいのではないかと。</p> <p>なお、原単位については、各荷主が自社荷物のトンキロ当たりの環境負荷原単位を算定し、原単位の値そのものを減少させていくための改善活動を進めていくといった使われ方がされることが望ましい。</p>

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	③技術的かつ経済的に可能な範囲内で計画的に <b>取り組むべき措置</b> とはどのようなものか。
意見・要望	①で記した施策の中から、個々の企業で判断されることが望ましい。

## 2. 義務対象者（裾きり基準）を定める基準

決めるべき項目	義務対象者（裾きり基準）を定める基準
検討項目	<p>①義務対象者を定める基準は、委託輸送に係るエネルギー使用量のポテンシャルを示すものである必要がある。荷主の場合、輸送用燃料を自らが直接購入していないため、燃料使用量を把握することが困難であり、かつ、貨物輸送事業者から燃料使用量のデータを入手できないことも考えられる。</p> <p>したがって、荷主において把握可能な<b>貨物重量（トン）と輸送距離（キロ）を用いて算定した輸送量（トンキロ）を基準</b>とすることで良いか。</p>
意見・要望	<p>荷主企業の裾きり基準については、上記のような事由により、輸送量（トンキロ）とすることは止むを得ないと思われる。</p> <p>ただし、この時、輸送重量（トン）および輸送距離（キロメートル）の数値の測定方法（含む推定方法）、また、特に輸送重量が取れない場合に輸送容積から輸送重量に換算（推定）する方法については、慎重に検討する必要がある。</p>

決めるべき項目	義務対象者（裾きり基準）を定める基準
検討項目	<p>②荷主に係る措置の実効性を担保する観点からも、<b>年間の総輸送量（約5,700億トンキロ）の約半分を捕らえられる値を基準値</b>とすることで良いか。</p> <p>このとき、<b>裾きり基準は、年間1,000万トンキロ</b>と想定している（これ以上の輸送量を持つ企業が義務対象となる）</p>
意見・要望	<p>全体の半分程度を裾きりの基準とすることについては、特に異論はない。</p> <p>ただし、今回の義務の対象とならないような企業におけるエネルギー使用効率の改善についても、何らかの措置を設けることが望ましい。</p>

### 3. 輸送量（トンキロ）の算定方法

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<p>①荷主において把握可能な<b>貨物重量（トン）</b>と<b>輸送距離（キロ）</b>を用いて<b>輸送量（トンキロ）</b>を算定する。この方法で良いか。</p> <p><b>【貨物重量について】</b></p> <p>②貨物重量（トン）については、荷主として把握可能な<b>貨物単位</b>とすべきか。</p> <p>③貨物単位で把握する場合、<b>実重量</b>で把握すべきか。</p> <p>⑤貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>車両単位で把握</b>すべきか。</p> <p><b>【輸送距離について】</b></p> <p>⑥輸送距離（キロ）については、荷主として把握可能な<b>推定距離</b>とすべきか。</p> <p>⑦貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>実走行距離</b>とすべきか。</p> <p><b>【算定方法について】</b></p> <p>⑧輸送量（トンキロ）については、個々の貨物について貨物重量（トン）と輸送距離（キロ）を乗じた輸送量（トンキロ）を求め、個々の貨物の輸送量（トンキロ）を足し上げて求めることとするべきか。</p>
意見・要望	<p>最も精度の高い輸送量（トンキロ）の算定方法は、ひとつひとつの貨物について、当該貨物の重量（実測値）に輸送距離（実測値）を乗じて求める方法であり、精度の高さの見地からはこの方法が最も適切であると考えられる。しかしながら、ここで求めた輸送量をエネルギー使用量（さらに二酸化炭素排出量）に換算する際に用いる原単位の精度を勘案すると、輸送量の算定で必要以上に高い精度を求めることの意味はあまりないと思われる。</p> <p>輸送量の算定においては、算定結果の用途を念頭に起き、意味のある範囲で最善の算定方法を選択することが望ましい。</p>

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<b>【貨物重量について】</b> ④容積から換算した貨物重量を求める方法を許容すべきか。
意見・要望	重量がわからない場合の止むを得ない措置と考えられるが、容積から重量に換算する際に用いる係数については、その値の適正性に対するチェックが必要なのではないか。 なお、重量を推定する方法としては、他にトラックの積載可能重量と積載率の2つから推定するものも考えられるが、この場合の考え方も同様である。

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<b>【算定対象について】</b> ⑨算定対象については、荷主として貨物の所有権を有する範囲ということで良いか。
意見・要望	輸送費の負担（支払い）部分までとすべきと考える。

#### 4. エネルギー使用量（CO<sub>2</sub> 排出量）の算定方法

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	①荷主において把握可能なデータを元に算定する方法を採用すべきか。
意見・要望	<p>算定方法を限定せずに、個々の荷主の事情に合わせて、より精度の高い算定方法を使用できるようにすべきである。</p> <p>ちなみに、ロジスティクス環境会議では、燃料法を（目指すべき）標準と定め、これが使えない場合は燃費法を第1の代替手法として、燃費法が使えない場合はトンキロ法を第2の代替手法として定めており*）、荷主においては、トンキロ法に比べ実績をより正確に把握できる燃費法や燃料法により算定することを推奨したい。</p> <p>* ) 数少ない参考例ではあるが、算定方法による算定結果の差異について、次のようなデータがある。2つの事例とも、それぞれに、算定の前提条件は同じにしてあり、算定式の違いによる差異（比）を示している。</p> <p>例1：燃料法の算定結果を1.00とした場合のトンキロ法の算定結果1.38【物流業】</p> <p>例2：燃料法の算定結果を1.00とした場合の燃費法の算定結果1.00（燃料使用量、距離とも実測値）、トンキロ法の算定結果1.68【製造業】</p>

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	②貨物輸送事業者からデータの提供を受ける場合は、 <b>貨物輸送事業者に過度な負担を強いることのない方法</b> とするべきではないか。
意見・要望	①で記した意見と関連づけるならば、データの提供方法についても、個々の荷主および委託先の輸送事業者の事情に合わせて、可能な範囲で、より精度の高い算定方法が使用されるべきである。

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	③ <b>荷主の取組度合いが可能な限り反映される算定方法</b> を採用するべきではないか。
意見・要望	その通りである（この意味で現在使われているトンキロ法の二酸化炭素排出原単位は、輸送機関の変更による取組度合いは反映されるが、ひとたび輸送機関を決定するとその輸送機関の中での改善努力—例えば、 <b>積載率向上など</b> —が反映されないものになっており、この点が問題である）。

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	④算定範囲については、 <b>荷主として貨物の所有権を有する範囲</b> という ことで良いか。
意見・要望	<p>輸送費の負担（支払い）部分までとすべきと考える。</p> <p>我が国の商慣行上、貨物の所有権（および輸送費負担）は発荷主にある場合が多い。極端な場合、例えばアパレル商品の「委託販売」で見られるように、小売店の棚に並んでいても商品（貨物）の所有権は発荷主（アパレルメーカー）にあるようなこともある。</p> <p>一方、輸送条件（ロット、到着時刻など）を決めるのは、貨物の所有権（および輸送費負担）のない着荷主であることが一般的である。</p> <p>これらのことを考えると、貨物の所有権を有していないものの、省エネルギーに対する取組の重要な主体である着荷主に対しても、何らかの措置を求めていく必要がある。</p> <p>具体的には、先に述べた荷主の判断基準のところに着荷主と共同で実施する取組を記述すること、さらには、着物量についても法の対象としていくことが考えられる（なお、この場合、物流量が発荷主と着荷主の双方でカウントされるので、荷主企業と輸送事業者の重複に加え、この分の重複が発生することには注意を要する）。</p>

## 5. その他の項目

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	① <b>帰り荷の確保</b> について、荷主として主体的に取り組んでいる場合の評価はどのようにあるべきか。
意見・要望	<p>帰り荷の確保について主体的に取り組んでいる荷主については、評価すべき。</p> <p>なお、荷主と輸送事業者が協調して環境負荷低減に取り組んでいる場合も評価すべき。</p>

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	② <b>ハイブリッドトラック</b> 等による貨物輸送等を選択した場合などにおける評価はどのようにあるべきか。
意見・要望	<p>エネルギー使用量（CO<sub>2</sub> 排出量）算定にあたり、燃料法もしくは燃費法を用いていれば、削減効果が数値として現れる。一方、トンキロ法等を用いた場合は、削減効果は数値として現れない。</p> <p>エネルギー使用量の改善効果が数字に表われない場合においても、ハイブリッド等による貨物輸送の取り組みを評価することが望ましい。</p> <p>また、算定に用いられる換算係数または原単位については、これらの新たな輸送手段に対応したものがないため、整備されることが望ましい。</p>

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	③ <b>過度の多頻度小口・時間指定配送の是正</b> 等による省エネをどのように求めていくべきか。
意見・要望	<p>4の④参照。ただし、「過度の多頻度小口・時間指定配送の是正」といった場合、何をもって過度と判断するかという程度問題の議論が始まる可能性がある。これに対しては、例えば、「<b>計画性や必然性の無い多頻度小口・時間指定配送の是正</b>」といった表現に改めるとともに、必然性があるかどうかの見直しを求めていくことが望ましい。</p> <p>また、多頻度小口・時間指定配送は最終消費者である国民の要求から発生していることを鑑み、行政が国民に対して環境負荷低減に必要な啓発策等を講ずることを要望する。</p>

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	④上記以外に、評価すべき項目にどのようなものがあるか。
意見・要望	<p>省エネルギーに加え、新エネルギーの利用についても評価すべき。また、着荷主が省エネに協力した場合についても、評価すべき。</p>