

2009年度省エネ法実態調査結果【資料編】

1. 回答企業概要

図表1-1 回答企業概要

	特定荷主	特定 輸送事業者	計
送付数	40	12	52
回答数	23	6	29

* 親会社が特定荷主である物流子会社の回答も含まれている。

2. 回答企業全体の2008年度エネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表

図表2-1 エネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表

	特定荷主	特定 輸送事業者	計(参考)
エネルギー使用量(GJ)	27,761,346	8,579,443	36,340,789
原油換算(kl)	716,242	221,349	937,591
CO ₂ 排出量(t-CO ₂)	1,915,723	598,130	2,513,853

図表2-2 エネルギー使用量総量(原油換算)、CO₂排出量の対前年度比較

	08年度	07年度	増減	増減率
特定荷主				
原油換算(kl)	716,242	805,648	▲ 89,406	▲11.1%
CO ₂ 排出量(t-CO ₂)	1,915,723	2,161,804	▲ 246,081	▲11.4%
特定輸送事業者				
原油換算(kl)	221,349	238,763	▲ 17,414	▲7.3%
CO ₂ 排出量(t-CO ₂)	598,130	644,840	▲ 46,710	▲7.2%
計(参考値)				
原油換算(kl)	937,591	1,044,411	▲ 106,820	▲10.2%
CO ₂ 排出量(t-CO ₂)	2,513,853	2,806,644	▲ 292,791	▲10.4%

図表2-3 平均目標削減率(27社)

平均目標削減率(27社)	2.45%
--------------	-------

図表2-4 上記平均目標削減率から算出したCO₂排出量削減目標

	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
2008年度	2,513,853
2009年度	2,452,264
増減	▲ 61,589

* 次ページ以降で、＜参考＞の記載があるものについては、定期報告書、計画書以外の「その他設問」の内容を集計・分析したものである。

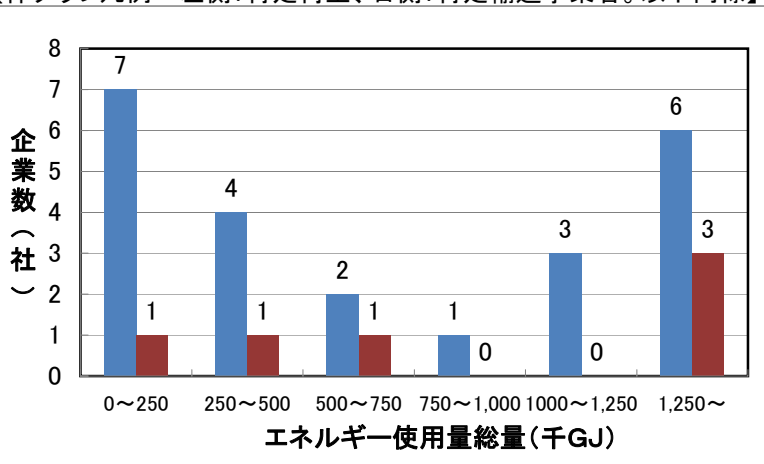
3. エネルギー使用量総量

1) エネルギー使用量総量

図表3-1 エネルギー使用量総量の分布

エネルギー使用量(千GJ)	特定荷主	特定輸送事業者
0~250	7	1
250~500	4	1
500~750	2	1
750~1,000	1	0
1000~1,250	3	0
1,250~	6	3
計	23	6

【棒グラフ凡例…左側:特定荷主、右側:特定輸送事業者。以下同様】

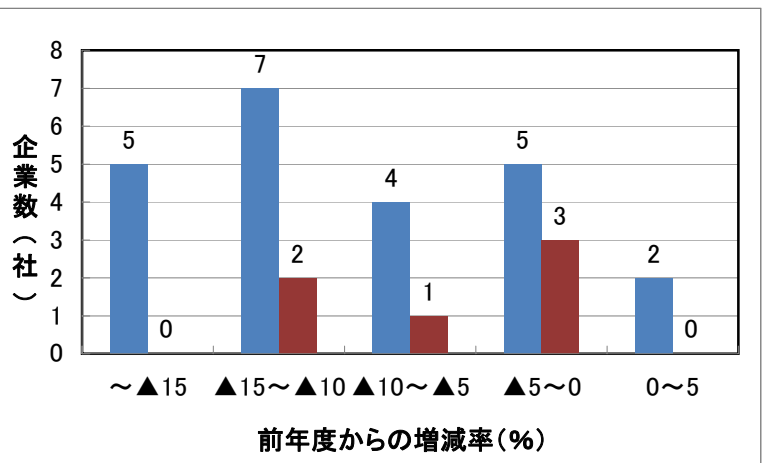


2) 総量の対前年度増減率

図表3-2 総量の対前年度増減率の分布

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	5	0
▲15~▲10	7	2
▲10~▲5	4	1
▲5~0	5	3
0~5	2	0
5~10	0	0
10~	0	0
計	23	6

※07年度より増加したのは2社のみ

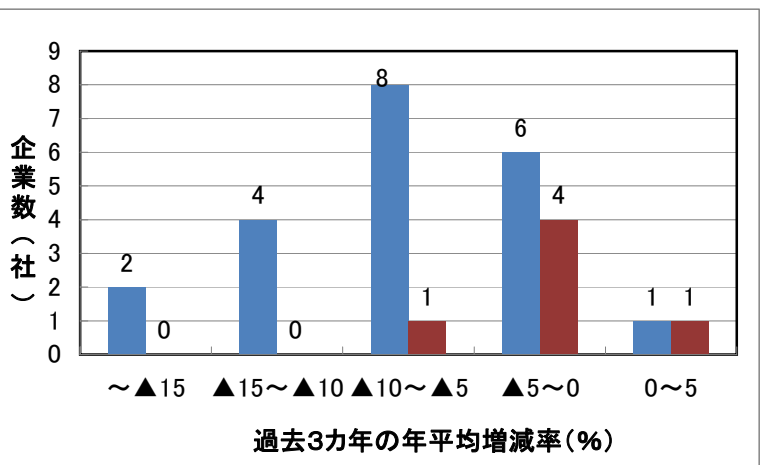


(3) 総量の過去3カ年の年平均増減率

図表3-3 総量の過去3カ年の年平均増減率の分布

年平均増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	2	0
▲15~▲10	4	0
▲10~▲5	8	1
▲5~0	6	4
0~5	1	1
5~10	0	0
10~	0	0
計	21	6

※2社は過去データなし

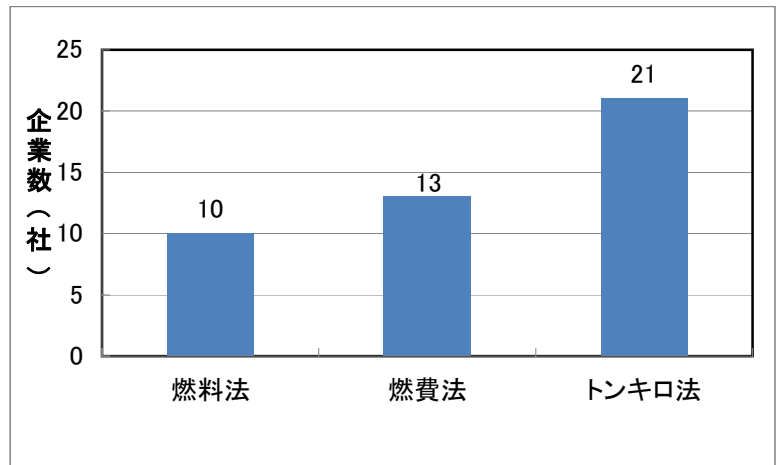


4. エネルギー使用量の算定方法(特定荷主のみ)

1)特定荷主が選択した算定方法(複数選択可)

図表4-1 特定荷主が選択した算定方法

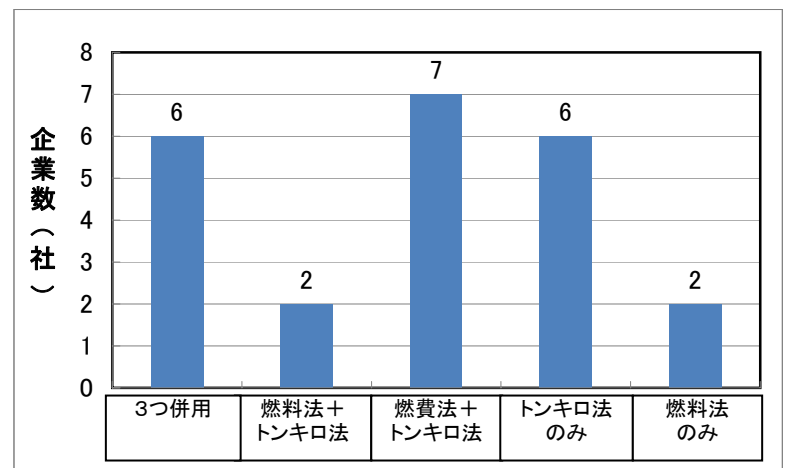
算定方法	特定荷主
燃料法	10
燃費法	13
トンキロ法	21



2)特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ

図表4-2 特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ

算定方法の組み合わせ	特定荷主
3つ併用	6
燃料法+トンキロ法	2
燃費法+トンキロ法	7
トンキロ法のみ	6
燃料法のみ	2
計	23

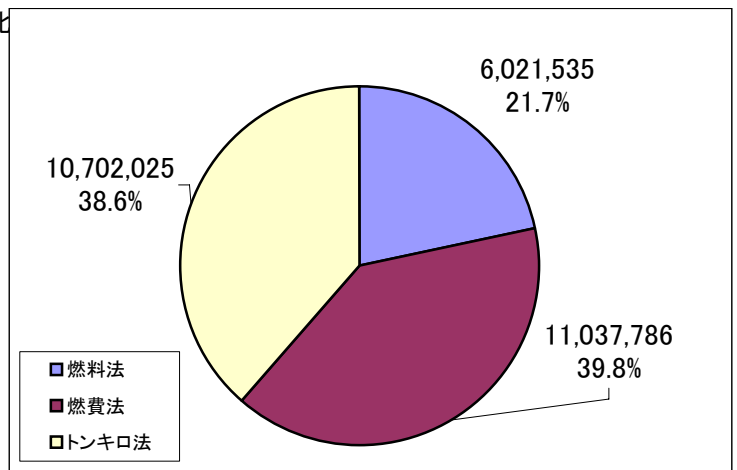


3)エネルギー使用量から見た特定荷主の算定方法の構成比

図表4-3 エネルギー使用量から見た特定荷主の

算定方法の構成比

算定方法	エネルギー使用量(GJ)	割合
燃料法	6,021,535	21.7%
燃費法	11,037,786	39.8%
トンキロ法	10,702,025	38.6%
計	27,761,346	100.0%



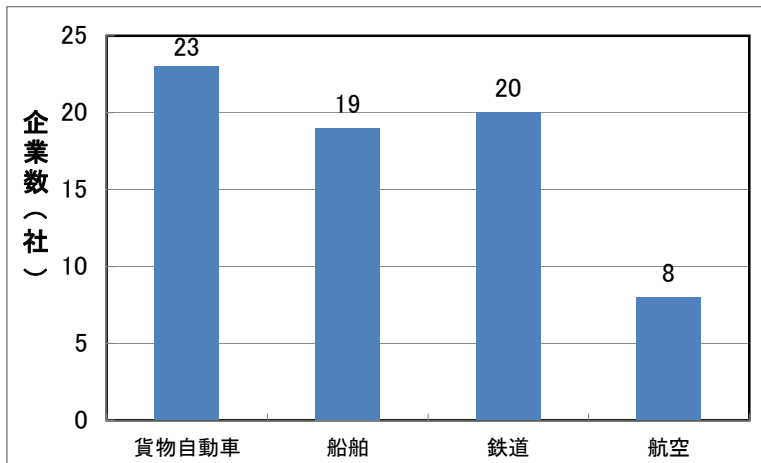
5. 輸送手段(特定荷主のみ)

1)特定荷主が利用した輸送手段(複数選択)

図表5-1 特定荷主が利用した輸送手段

算定方法	特定荷主
貨物自動車	23
船舶	19
鉄道	20
航空	8

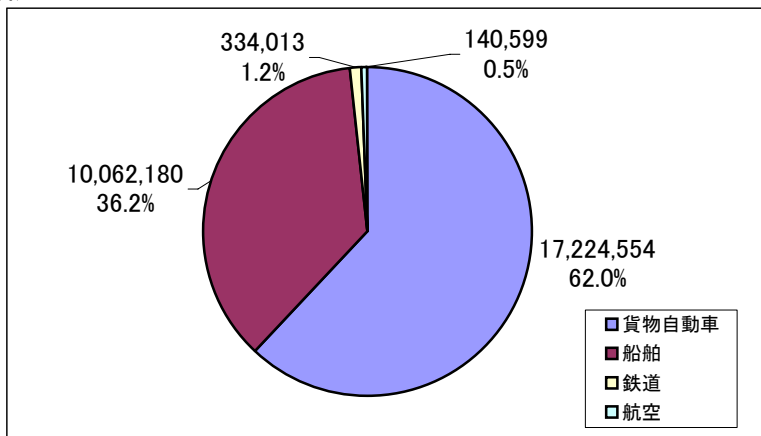
※定期報告書第1表で0以外の値が記載されていたものを集計



2)エネルギー使用量から見た特定荷主の輸送手段の構成比

図表5-2 エネルギー使用量から見た特定荷主の輸送手段の構成比

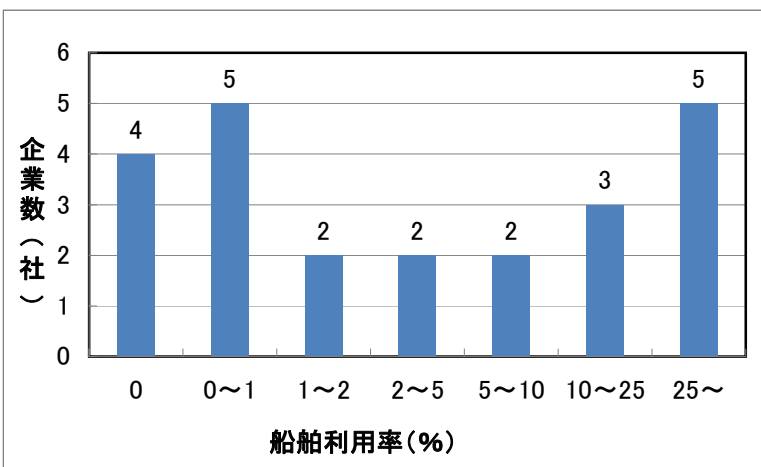
算定方法	エネルギー使用量(GJ)	割合
貨物自動車	17,224,554	62.0%
船舶	10,062,180	36.2%
鉄道	334,013	1.2%
航空	140,599	0.5%
計	27,761,346	100.0%



3)エネルギーベースで見た船舶利用率

図表5-3 エネルギーベースで見た船舶利用率

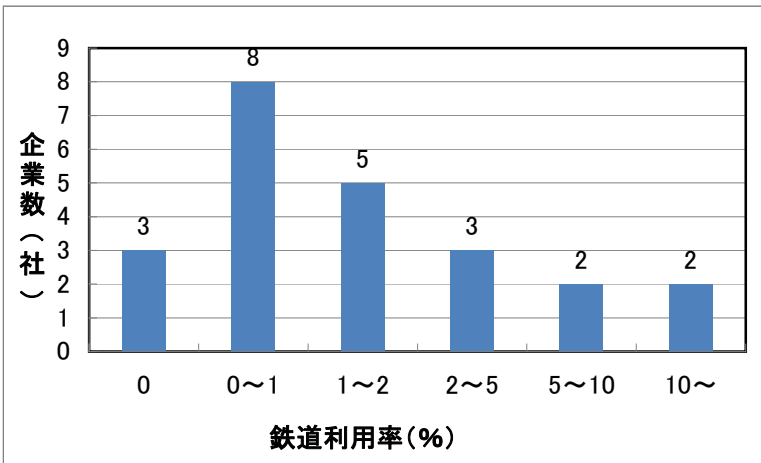
船舶利用率(%)	特定荷主
0	4
0~1	5
1~2	2
2~5	2
5~10	2
10~25	3
25~	5
計	23



4)エネルギーベースで見た鉄道利用率

図表5-4 エネルギーベースで見た鉄道利用率

鉄道利用率(%)	特定荷主
0	3
0~1	8
1~2	5
2~5	3
5~10	2
10~	2
計	23



6. エネルギー使用原単位

1) エネルギー使用量と密接な関係を持つ値として選択した指標(原単位算出に用いた「分母の指標」)

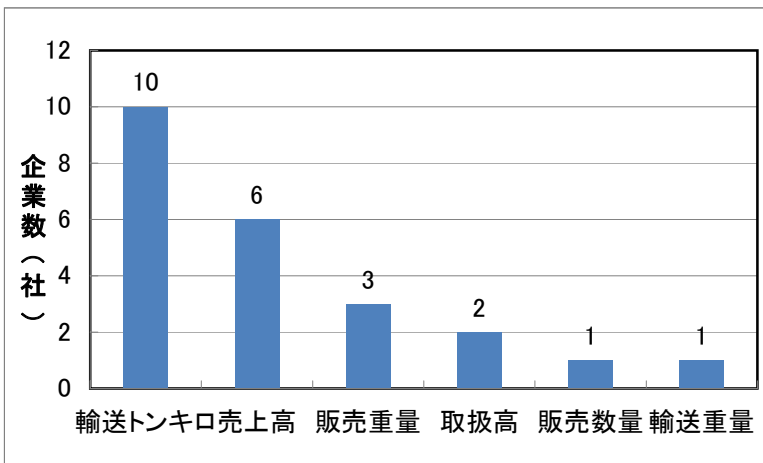
(1) 原単位算出時に用いた「分母の指標」

図表6-1 原単位算出時に用いた「分母の指標」

指標	特定荷主
輸送トンキロ	10
売上高	6
販売重量	3
取扱高	2
販売数量	1
輸送重量	1
計	23

*「販売重量」には「出荷重量」も含む

※昨年度調査結果と傾向は変化なし



(2) 「分母の指標」の対前年度増減率

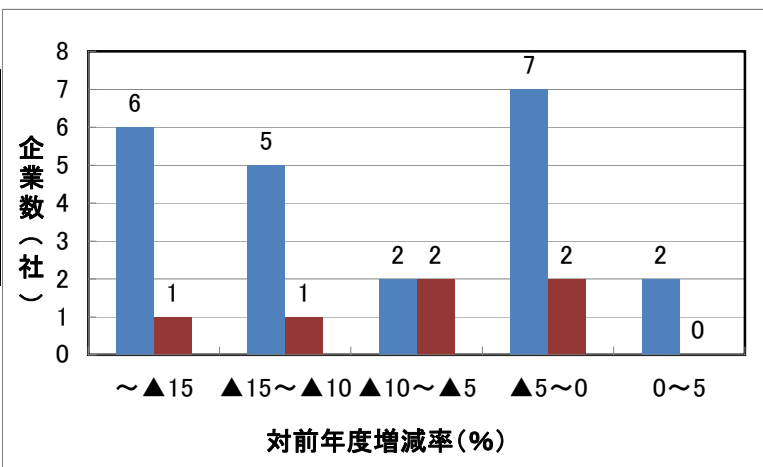
図表6-2 「分母の指標」の対前年度増減率

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	6	1
▲15~▲10	5	1
▲10~▲5	2	2
▲5~0	7	2
0~5	2	0
計	22	6

※1社は過去データなし

※07年度は27社中19社が増加していたが、08年度は22社中増加は2社のみ

※特定輸送事業者は輸送トンキロ

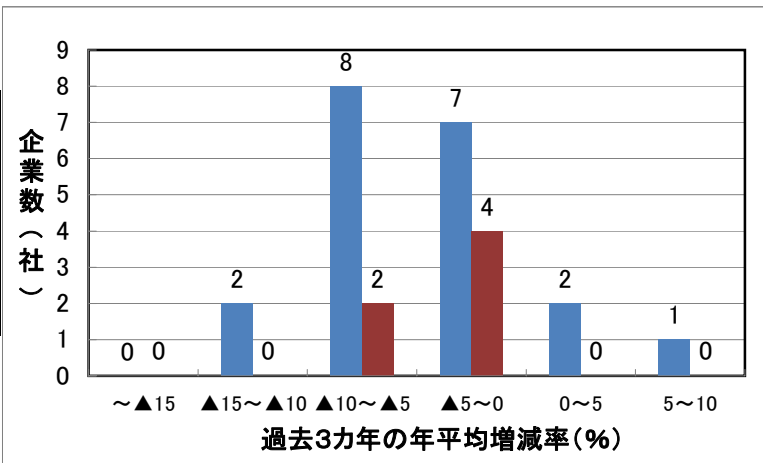


(3) 「分母の指標」の過去3カ年の年平均増減率

図表6-3 「分母の指標」の過去3カ年の年平均増減率

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	0	0
▲15~▲10	2	0
▲10~▲5	8	2
▲5~0	7	4
0~5	2	0
5~10	1	0
計	20	6

※3社は過去データなし



(4)「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

i) 特定荷主

図表6-4 「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

		分母の指標の対前年度増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の対前年度増減率(%)	~▲15	4	1					5
	▲15~▲10	2	3	1	1			7
	▲10~▲5				3			3
	▲5~0		1	1	2	1		5
	0~5				1	1		2
	5~10							0
	10~							0
計		6	5	2	7	2		22

※1社は過去データなし

ii) 特定輸送事業者

図表6-5 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

		輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の対前年度増減率(%)	~▲15							0
	▲15~▲10	1	1					2
	▲10~▲5				1			1
	▲5~0			2	1			3
	0~5							0
	5~10							0
	10~							0
計		1	1	2	2	0	0	6

(5)「総量」と「分母の指標」の過去3カ年の年平均増減率の関係

i) 特定荷主

図表6-6 「総量」と「分母の指標」の過去3カ年の年平均増減率の関係

		分母の指標の過去3カ年の年平均増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の過去3カ年の年平均増減率(%)	~▲15		1	1				2
	▲15~▲10		1	3				4
	▲10~▲5			3	5			8
	▲5~0			1	2	2		5
	0~5						1	1
	5~10							0
	10~							0
計		0	2	8	7	2	1	20

※3社は過去データなし

ii) 特定輸送事業者

図表6-7 「総量」と「分母の指標」の過去3カ年の年平均増減率の関係

		輸送トンキロの過去3カ年の年平均増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の過去3カ年の年平均増減率(%)	~▲15							0
	▲15~▲10							0
	▲10~▲5			1				1
	▲5~0			1	3			4
	0~5				1			1
	5~10							0
	10~							0
計		0	0	2	4	0	0	6

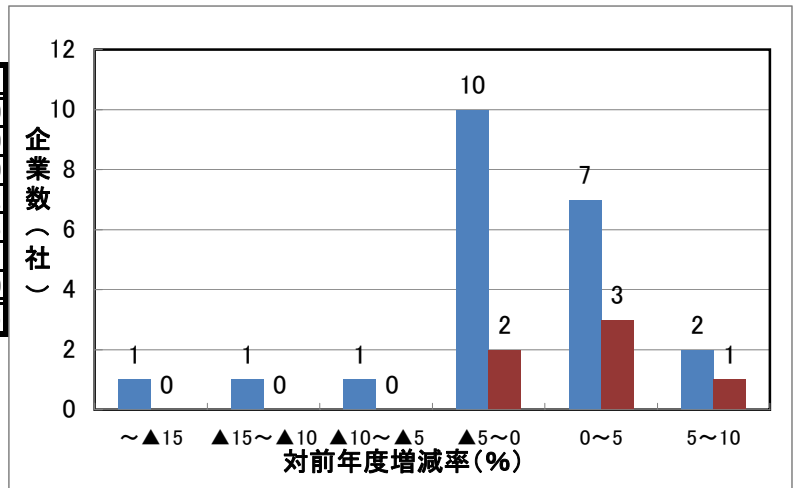
7. エネルギー使用原単位

1) エネルギー使用原単位の対前年度増減率

図表7-1 エネルギー使用原単位の対前年度増減率

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	1	0
▲15~▲10	1	0
▲10~▲5	1	0
▲5~0	10	2
0~5	7	3
5~10	2	1
10~	0	0
計	22	6

※1社は過去データなし

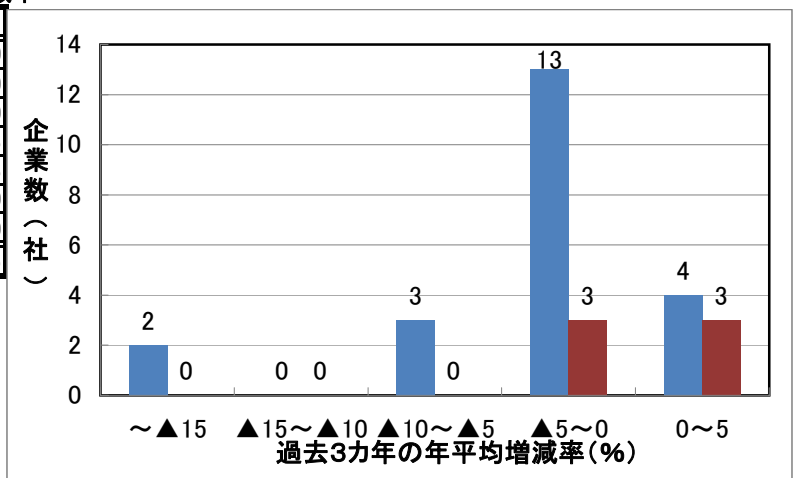


2) エネルギー使用原単位の過去3カ年の年平均増減率

図表7-2 エネルギー使用原単位の過去3カ年の年平均増減率

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	2	0
▲15~▲10	0	0
▲10~▲5	3	0
▲5~0	13	3
0~5	4	3
5~10	0	0
10~	0	0
計	22	6

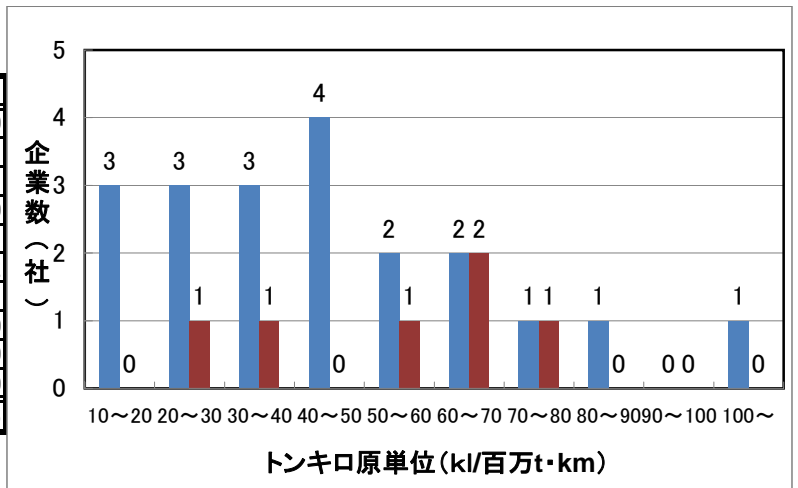
※1社は過去データなし



3) トンキロ原単位

図表7-3 トンキロ原単位の分布

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	特定荷主	特定輸送事業者
10~20	3	0
20~30	3	1
30~40	3	1
40~50	4	0
50~60	2	1
60~70	2	2
70~80	1	1
80~90	1	0
90~100	0	0
100~	1	0
計	20	6



※荷: 20社平均24.8(昨年度調査: 27社 25.5)

※輸: 6社平均40.7(07年度42.5)

※特定輸送事業者の定期報告書記載例では、kl/万t・km単位のため、比較の際は要注意

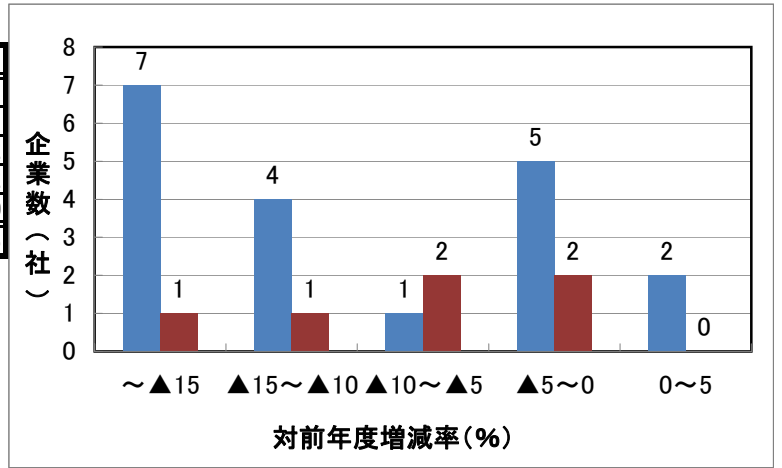
※特定荷主については、「分母の指標」として「輸送トンキロ」を選択しているか否かに係らず、回答企業に別途調査した輸送トンキロの値を元に算出

4) 輸送トンキロの対前年度増減率

図表7-4 輸送トンキロの対前年度増減率

増減率(%)	回答数	特定輸送事業者
~▲15	7	1
▲15~▲10	4	1
▲10~▲5	1	2
▲5~0	5	2
0~5	2	0
計	19	6

※4社は過去データなし

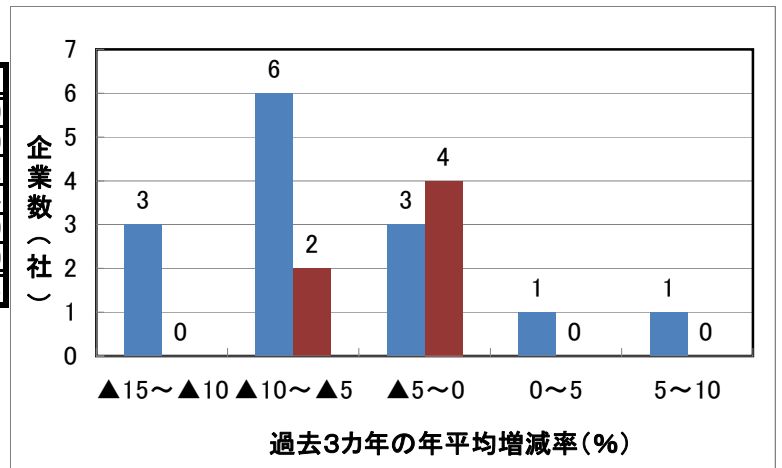


5) 輸送トンキロの過去3カ年年平均増減率

図表7-5 輸送トンキロの過去3カ年の年平均増減率

増減率(%)	特定荷主	特定輸送事業者
~▲15	0	0
▲15~▲10	3	0
▲10~▲5	6	2
▲5~0	3	4
0~5	1	0
5~10	1	0
計	14	6

※9社は過去データなし



6)「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係(特定荷主のみ)

図表7-6 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

		輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の対前年度増減率(%)	~▲15	4	1					5
	▲15~▲10	3	3					6
	▲10~▲5				2			2
	▲5~0			1	3			4
	0~5					2		2
	5~10							0
	10~							0
計		7	4	1	5	2	0	19

※特定輸送事業者については図表6-5参照

7)「総量」と「輸送トンキロ」の過去3カ年の年平均増減率の関係(特定荷主)

図表7-7 「総量」と「輸送トンキロ」の過去3カ年の年平均増減率の関係

		輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
		~▲15	▲15~▲10	▲10~▲5	▲5~0	0~5	5~	
総量の過去3カ年平均増減率(%)	~▲15		1					1
	▲15~▲10		2	2				4
	▲10~▲5			3	2			5
	▲5~0			1	1	1		3
	0~5						1	1
	5~10							0
	10~							0
計		0	3	6	3	1	1	14

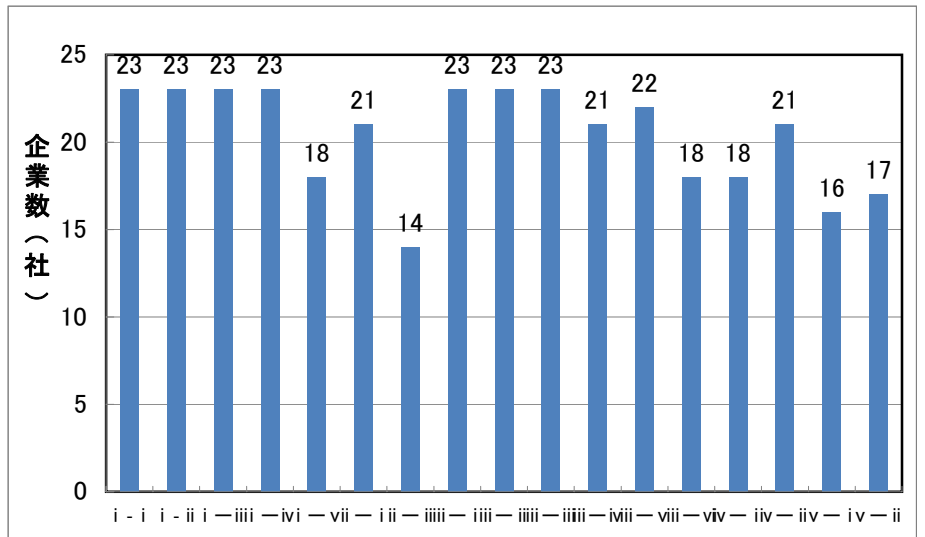
* 特定輸送事業者については図表6-7参照

8. 判断基準遵守状況

1) 荷主判断基準遵守状況

図表8-1 荷主判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	23
i - ii	23
i - iii	23
i - iv	23
i - v	18
ii - i	21
ii - ii	14
iii - i	23
iii - ii	23
iii - iii	23
iii - iv	21
iii - v	22
iii - vi	18
iv - i	18
iv - ii	21
v - i	16
v - ii	17



※実施中という回答が少なかった項目としては、昨年度調査結果同様、「ii - ii 3PLの活用」、「i - v 社内研修体制の整備」、「iii - iv 道路混雑時の貨物輸送の見直し」、「iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し」となった。

(v - i、v - iiは主として製造業を対象とした項目)

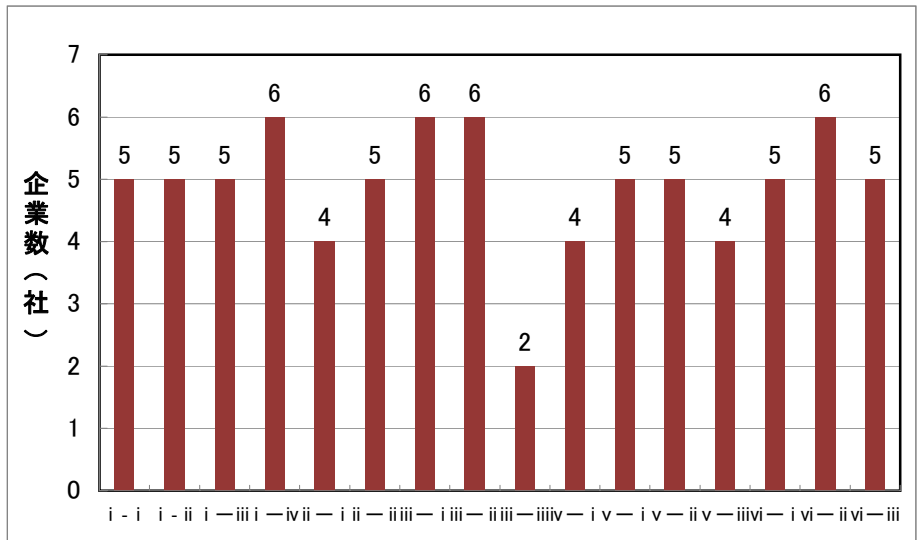
<図表8-1の項目>

- i - i 取組方針の策定
- i - ii エネルギー使用実態等のより正確な把握
- i - iii エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認
- i - iv 責任者の設置
- i - v 社内研修体制の整備
- ii - i 鉄道及び船舶の活用の推進
- ii - ii 高度な貨物の輸送に係るサービスの活用
- iii - i 積み合わせ輸送・混載便の利用
- iii - ii 適正車種の選択
- iii - iii 輸送ルート・輸送手段の活用
- iii - iv 車両等の大型化
- iii - v 輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用
- iii - vi 道路混雑時の貨物の輸送の見直し
- iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- v - i 商品や荷姿の標準化
- v - ii 製品や包装資材の軽量化・小型化

2) 輸送事業者判断基準遵守状況

図表8-2 輸送事業者判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	5
i - ii	5
i - iii	5
i - iv	6
ii - i	4
ii - ii	5
iii - i	6
iii - ii	6
iii - iii	2
iv - i	4
v - i	5
v - ii	5
v - iii	4
vi - i	5
vi - ii	6
vi - iii	5



※「冷凍機効率の向上」を除き、概ね実施中が多い。(昨年度調査と同様の結果)

<図表8-2の項目>

- i - i 省エネ指針の策定及び見直し
- i - ii 省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し
- i - iii 省エネ推進体制・責任者の設置
- i - iv 省エネに関する従業員教育実施
- ii - i 省エネ輸送用機械器具の導入
- ii - ii 省エネに資する器具の導入
- iii - i 省エネ運転・操縦
- iii - ii 効率的な輸送ルートを選択
- iii - iii 冷凍機効率の向上
- iv - i 輸送用機械器具の大型化
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- iv - iii 積載率の向上
- iv - iv 貨物量に応じた輸送能力の適正化
- iv - v 空荷走行・航行距離等の縮減
- v - i 荷主等の関係者との連携強化
- v - ii 効率的な輸送方法の選択の促進
- v - iii 物流拠点の整備

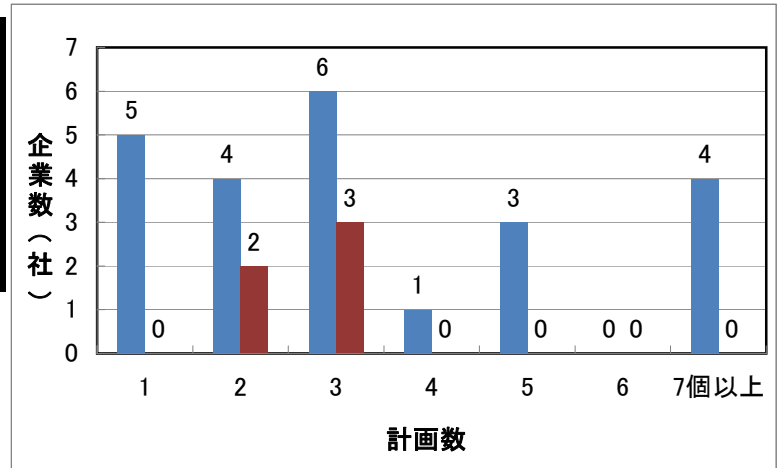
9. 計画について

1) 計画数

図表9-1 計画数

計画数	特定荷主	特定輸送事業者
1	5	0
2	4	2
3	6	3
4	1	0
5	3	0
6	0	0
7個以上	4	0
合計	23	5

※荷:平均は1社あたり3.7(昨年度調査でも3.7)
 ※輸:平均は1社あたり2.6(昨年度調査では2.7)
 ※対策欄に記載された計画数でカウント
 (一つの対策欄に複数の計画が
 記載されているものも1計画としてカウント)

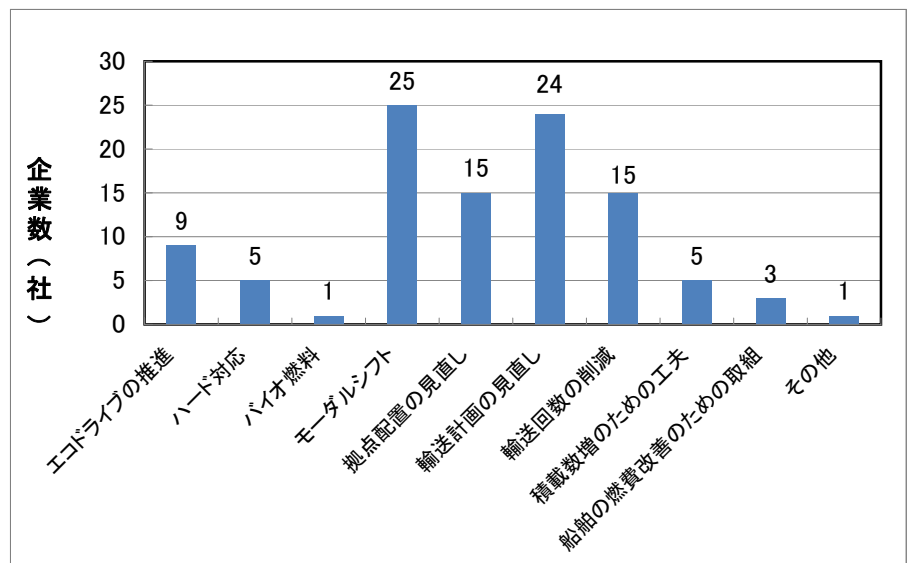


2) 計画の種類

(1) 特定荷主

図表9-2 施策の構成

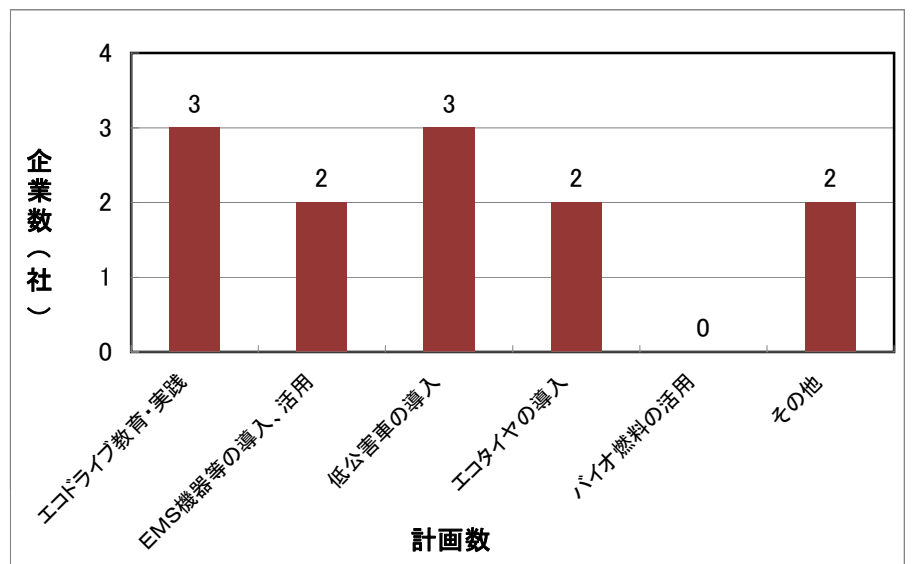
施策	回答数
エコドライブの推進	9
ハード対応	5
バイオ燃料	1
モーダルシフト	25
拠点配置の見直し	15
輸送計画の見直し	24
輸送回数の削減	15
積載数増のための工夫	5
船舶の燃費改善のための取組	3
その他	1



(2) 特定輸送事業者

図表9-3 施策の構成

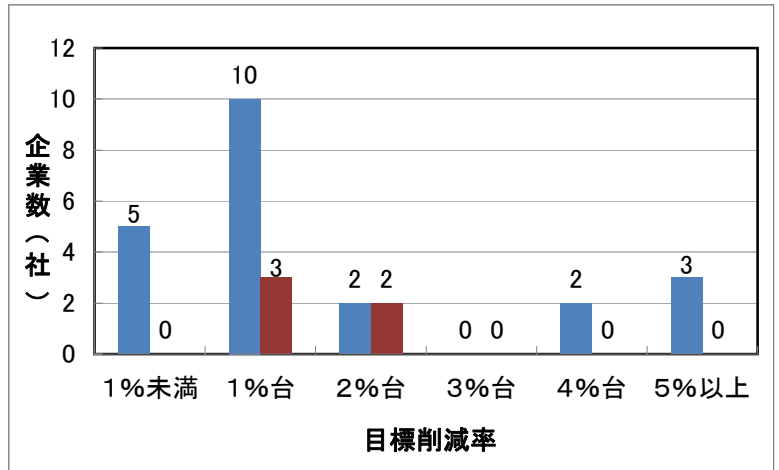
施策	回答数
エコドライブ教育・実践	3
EMS機器等の導入、活用	2
低公害車の導入	3
エコタイヤの導入	2
バイオ燃料の活用	0
その他	2



3) 省エネ計画の対前年度目標削減率

図表9-4 省エネ計画の対前年度目標削減率

省エネ計画の対前年度目標削減率	特定荷主	特定輸送事業者
1%未満	5	0
1%台	10	3
2%台	2	2
3%台	0	0
4%台	2	0
5%以上	3	0
合計	22	5



* 荷: 平均は2.7%(昨年度調査では2.2%)

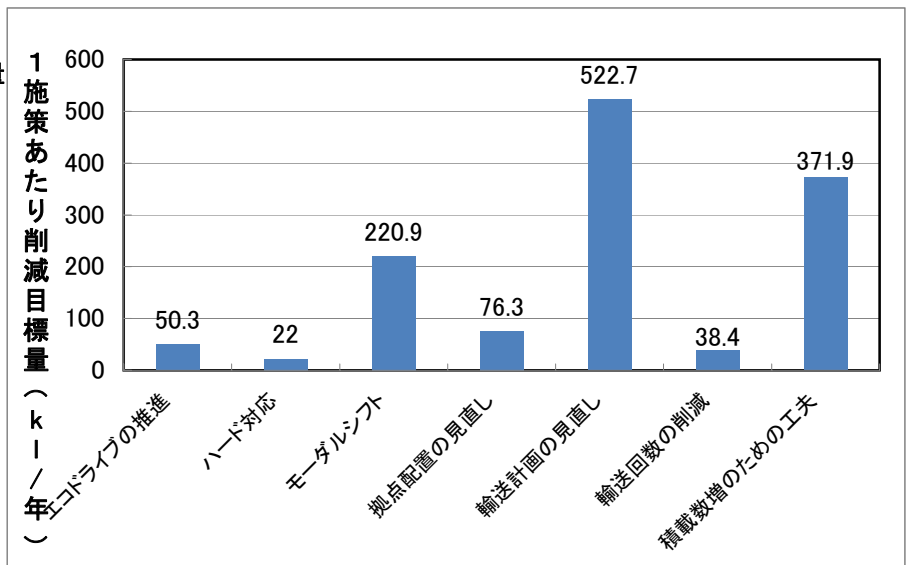
* 輸: 平均は1.4%(昨年度調査では1.6%)

* 削減効果欄に、原単位改善率、あるいは燃費改善率が記載されているものについては、その割合から総量を算出

4) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表9-5 特定荷主の1施策あたりの削減目標量

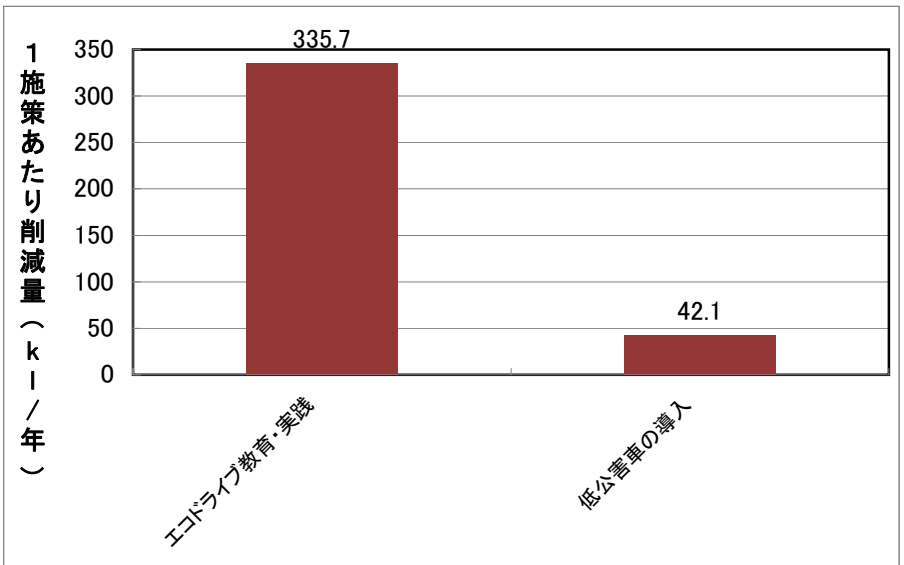
施策	削減目標量
エコドライブの推進	50.3
ハード対応	22
モーダルシフト	220.9
拠点配置の見直し	76.3
輸送計画の見直し	522.7
輸送回数の削減	38.4
積載数増のための工夫	371.9



5) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表9-6 特定輸送事業者の1施策あたりの削減目標量

施策	削減目標量
エコドライブ教育・実践	335.7
低公害車の導入	42.1



10. 施策の種類(詳細版)

図表10 施策の種類(詳細版)

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと	
原単位改善	47 (10)	エコドライブの推進	9 (5)	エコドライブ教育・実践	7 (3)		
				EMS機器等の設置、活用	2 (2)		
		ハード対応	5 (5)	クリーンエネルギー自動車(低公害車)導入	3 (3)		
				エコタイヤの導入	2 (2)		
		バイオ燃料	1	バイオ燃料の活用	1		
		モーダルシフト	25	鉄道	17		
		船舶	5				
			航空機から他モードへの変換	1			
走行距離削減	65	拠点配置の見直し	15	物流センター・在庫拠点の見直し	9	生産拠点の見直し(生産工場の複数化)	5
							部品調達先の変更
		輸送計画の見直し	24	輸出入における最寄港(空港)の活用(分散荷降ろし)	4	共同輸配送	3
				輸配送ルートの見直し	3		
				直送化	2		
				混載便・小口便の活用	3		
				複数拠点での積み合わせ、積み降ろし	3		
		輸送回数の削減	15	車両の大型化	3	納入頻度の削減・見直し	2
				車両のトレーラー化	2	大ロット化	4
				輸入コンテナ/ソフトタンク利用による帰り便の効率化	1		
横持ちの削減	2						
積載率向上	9	積載数増のための工夫	9	包装設計の見直し・小型化	1	製品の小型化	1
				積み合わせの工夫	2		
				パレットレス化	1		

*実数は特定荷主、括弧内は特定輸送事業者の計画数

<その他の施策>

・船舶の燃費改善のための方策

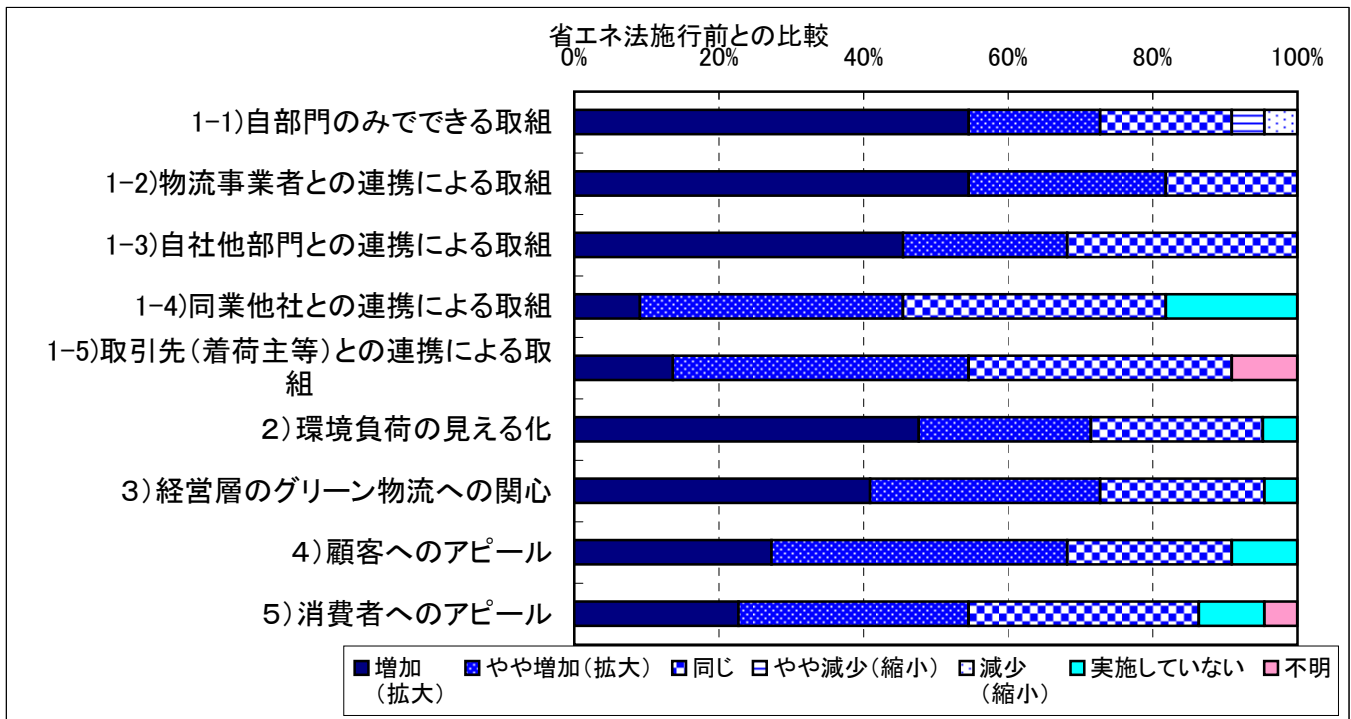
11. その他

1) 特定荷主

(1) <参考> 省エネ法施行前(平成17年度以前)との比較

図表11-1 省エネ法施行前(平成17年度以前)との比較

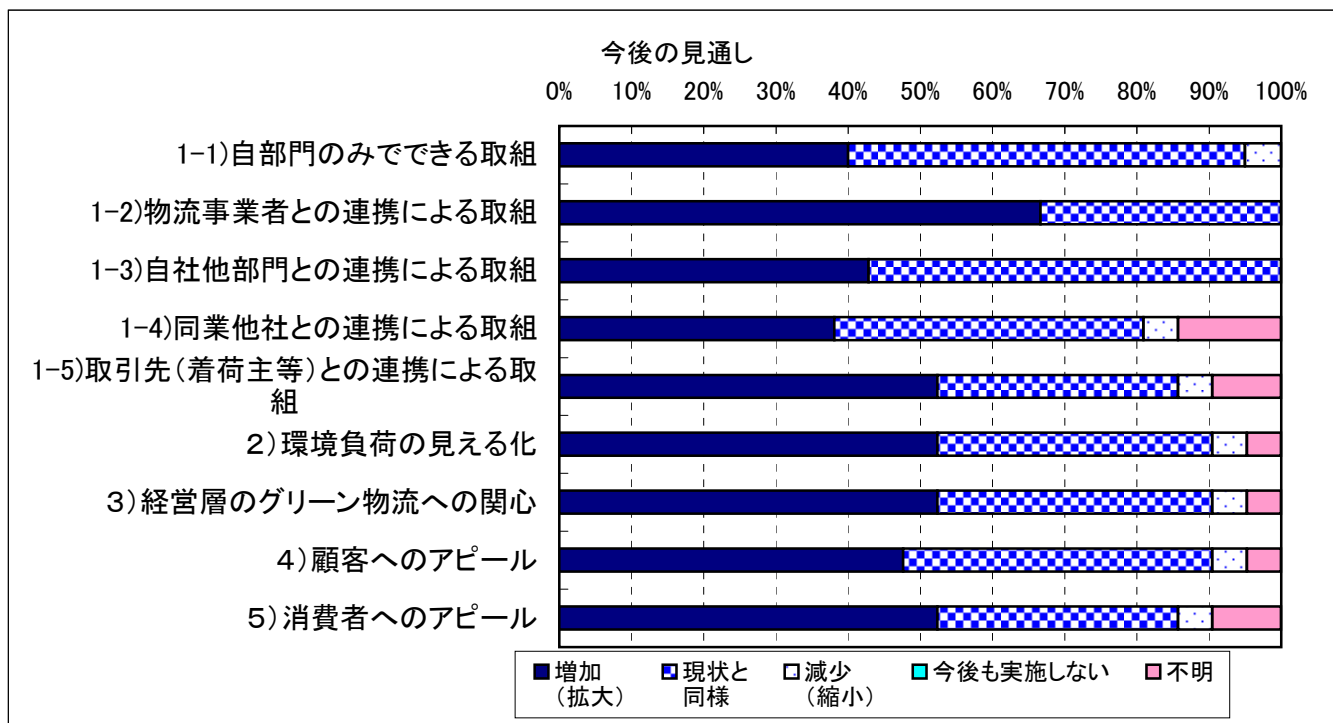
	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
1) 省エネ取組の推進								
1-1) 自部門のみでできる取組	12	4	4	1	1	0	0	22
1-2) 物流事業者との連携による取組	12	6	4	0	0	0	0	22
1-3) 自社他部門との連携による取組	10	5	7	0	0	0	0	22
1-4) 同業他社との連携による取組	2	8	8	0	0	4	0	22
1-5) 取引先(着荷主等)との連携による取組	3	9	8	0	0	0	2	22
2) 環境負荷の見える化	10	5	5	0	0	1	0	21
3) 経営層のグリーン物流への関心	9	7	5	0	0	1	0	22
4) 顧客へのアピール	6	9	5	0	0	2	0	22
5) 消費者へのアピール	5	7	7	0	0	2	1	22



2) <参考> 今後の見通し

図表11-2 今後の見通し

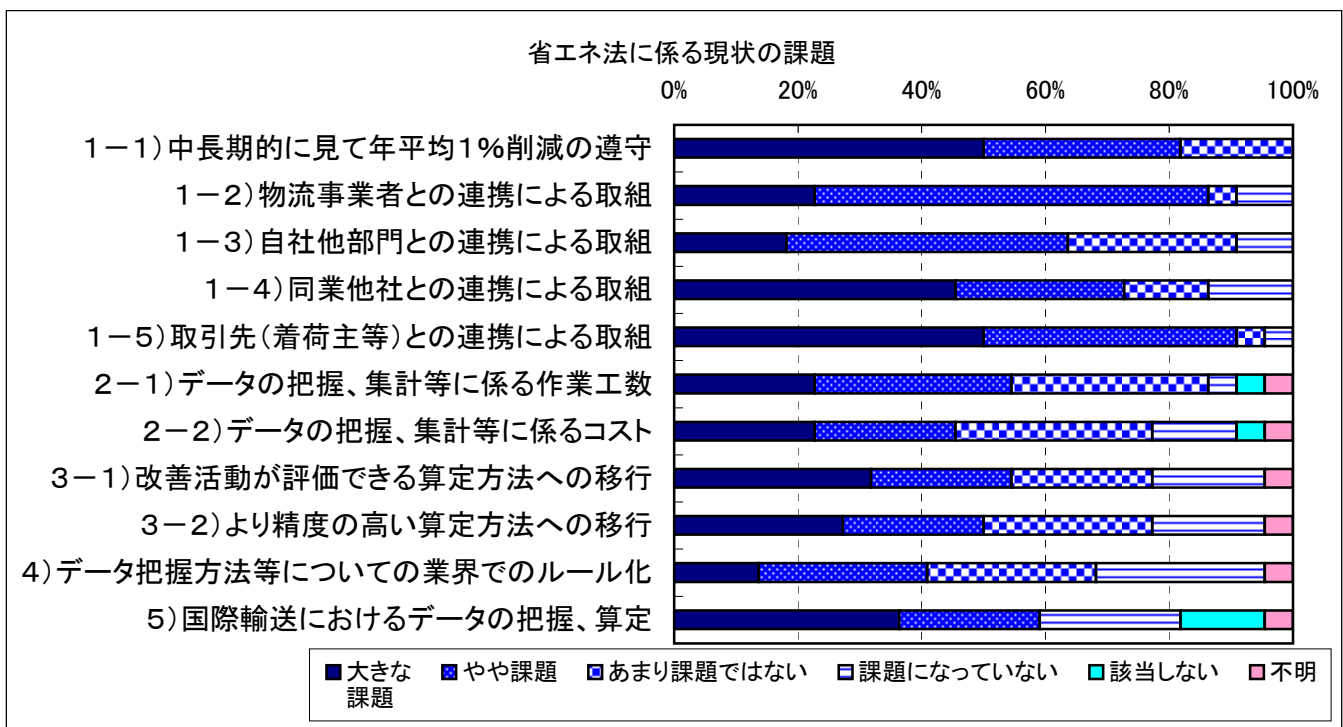
	増加 (拡大)	現状と 同様	減少 (縮小)	今後も 実施しない	不明	合計
1) 省エネ取組の推進						
1-1) 自部門のみでできる取組	8	11	1	0	0	20
1-2) 物流事業者との連携による取組	14	7	0	0	0	21
1-3) 自社他部門との連携による取組	9	12	0	0	0	21
1-4) 同業他社との連携による取組	8	9	1	0	3	21
1-5) 取引先(着荷主等)との連携による取組	11	7	1	0	2	21
2) 環境負荷の見える化	11	8	1	0	1	21
3) 経営層のグリーン物流への関心	11	8	1	0	1	21
4) 顧客へのアピール	10	9	1	0	1	21
5) 消費者へのアピール	11	7	1	0	2	21



3) <参考> 省エネ法に係る現状の課題

図表11-3 省エネ法に係る現状の課題

	大きな課題	やや課題	あまり課題ではない	課題になっていない	該当しない	不明	合計
1-1) 中長期的に見て年平均1%削減の遵守	11	7	4	0	0	0	22
1-2) 物流事業者との連携による取組	5	14	1	2	0	0	22
1-3) 自社他部門との連携による取組	4	10	6	2	0	0	22
1-4) 同業他社との連携による取組	10	6	3	3	0	0	22
1-5) 取引先(着荷主等)との連携による取組	11	9	1	1	0	0	22
2-1) データの把握、集計等に係る作業工数	5	7	7	1	1	1	22
2-2) データの把握、集計等に係るコスト	5	5	7	3	1	1	22
3-1) 改善活動が評価できる算定方法への移行	7	5	5	4	0	1	22
3-2) より精度の高い算定方法への移行	6	5	6	4	0	1	22
4) データ把握方法等についての業界でのルール化	3	6	6	6	0	1	22
5) 国際輸送におけるデータの把握、算定	8	5	0	5	3	1	22

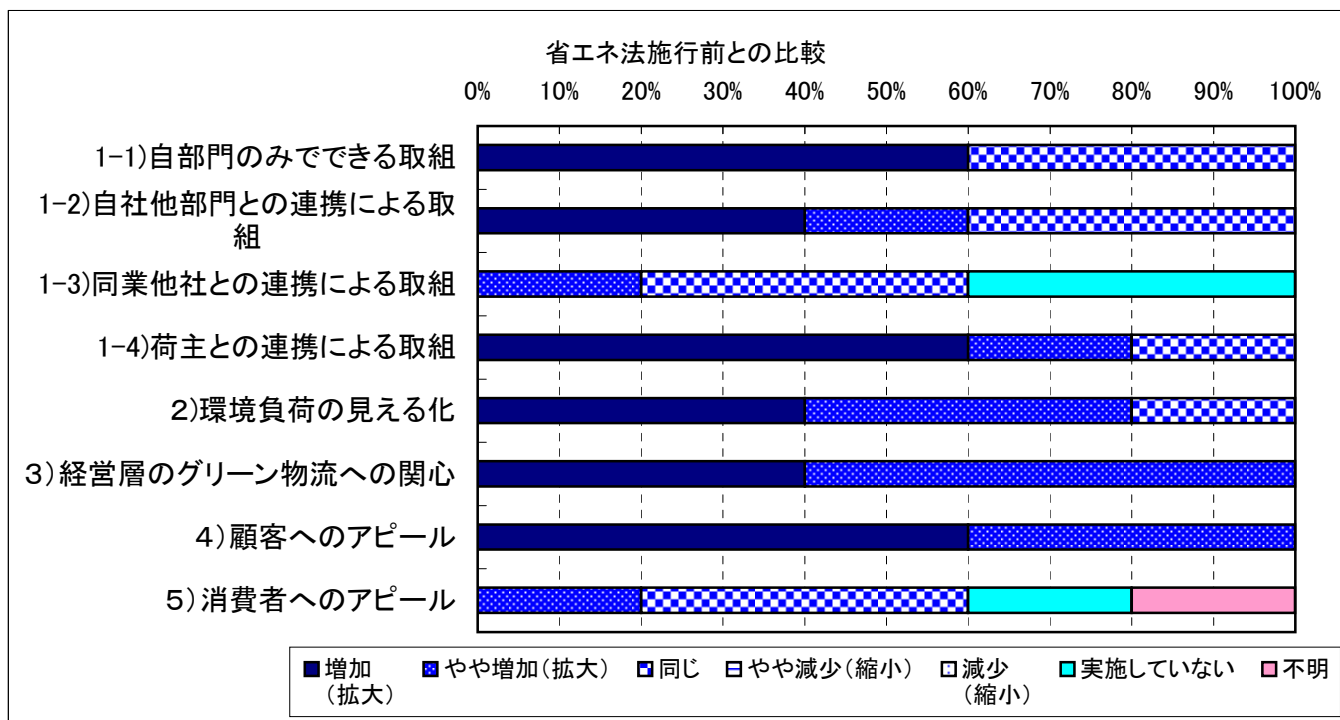


2) 特定輸送事業者

(1) <参考> 省エネ法施行前(平成17年度以前)との比較

図表12-1 省エネ法施行前(平成17年度以前)との比較

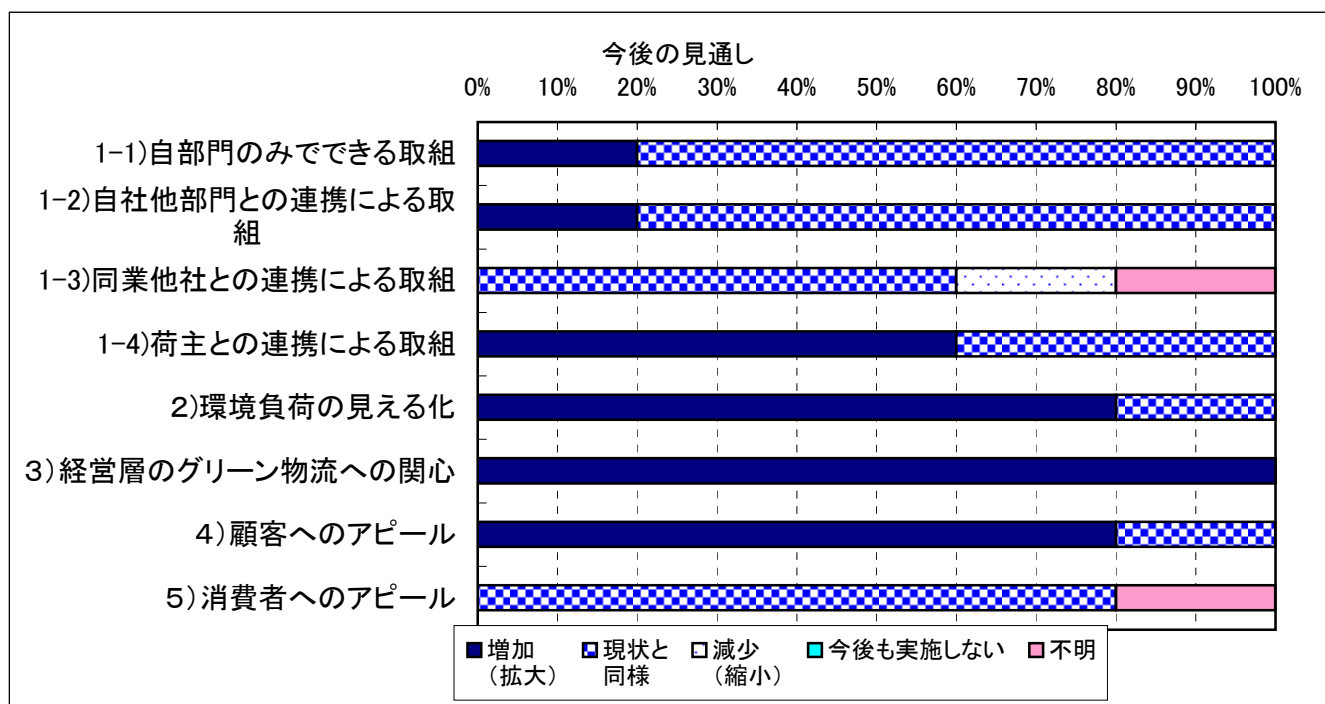
	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
1) 省エネ取組の推進								
1-1) 自部門のみでできる取組	3	0	2	0	0	0	0	5
1-2) 自社他部門との連携による取組	2	1	2	0	0	0	0	5
1-3) 同業他社との連携による取組	0	1	2	0	0	2	0	5
1-4) 荷主との連携による取組	3	1	1	0	0	0	0	5
2) 環境負荷の見える化	2	2	1	0	0	0	0	5
3) 経営層のグリーン物流への関心	2	3	0	0	0	0	0	5
4) 顧客へのアピール	3	2	0	0	0	0	0	5
5) 消費者へのアピール	0	1	2	0	0	1	1	5



(2) <参考> 今後の見通し

図表12-2 今後の見通し

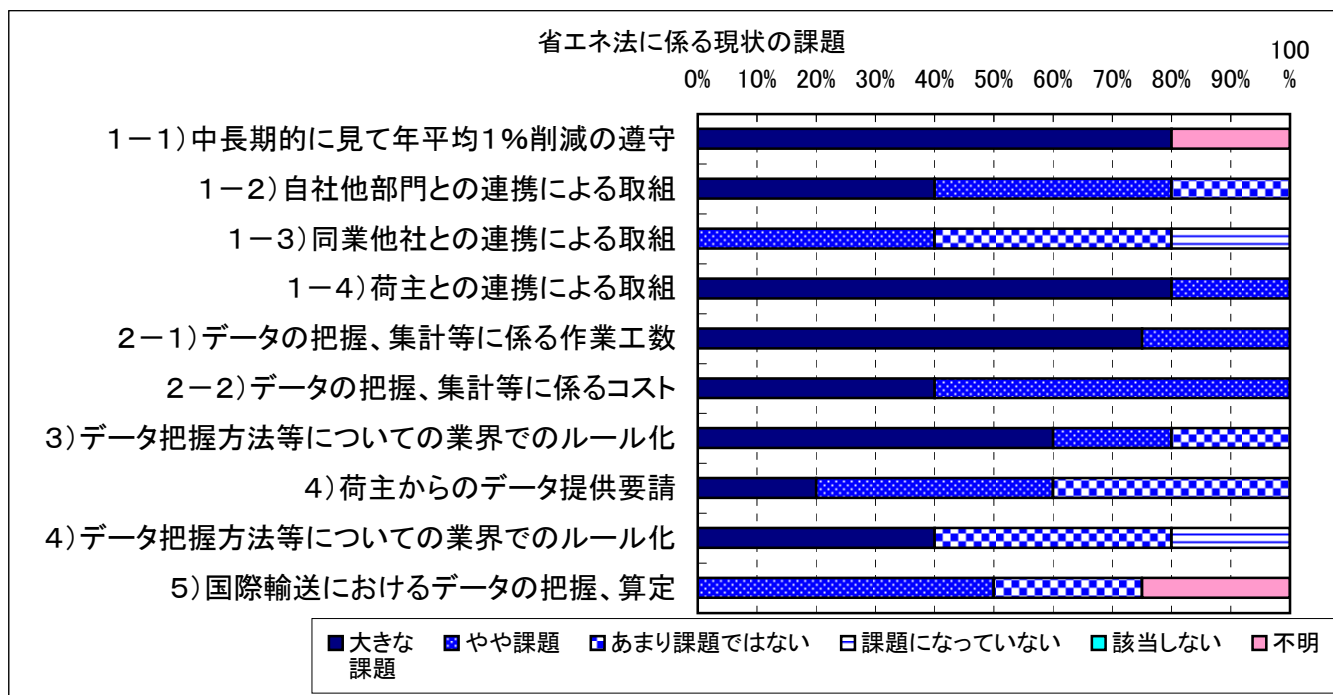
	増加 (拡大)	現状と 同様	減少 (縮小)	今後も 実施しない	不明	合計
1) 省エネ取組の推進						
1-1) 自部門のみでできる取組	1	4	0	0	0	5
1-2) 自社他部門との連携による取組	1	4	0	0	0	5
1-3) 同業他社との連携による取組	0	3	1	0	1	5
1-4) 荷主との連携による取組	3	2	0	0	0	5
2) 環境負荷の見える化	4	1	0	0	0	5
3) 経営層のグリーン物流への関心	5	0	0	0	0	5
4) 顧客へのアピール	4	1	0	0	0	5
5) 消費者へのアピール	0	4	0	0	1	5



(3) <参考>省エネ法に係る現状の課題

図表12-3 省エネ法に係る現状の課題

	大きな課題	やや課題	あまり課題ではない	課題になっていない	該当しない	不明	合計
1-1) 中長期的に見て年平均1%削減の遵守	4	0	0	0	0	1	5
1-2) 自社他部門との連携による取組	2	2	1	0	0	0	5
1-3) 同業他社との連携による取組	0	2	2	1	0	0	5
1-4) 荷主との連携による取組	4	1	0	0	0	0	5
2-1) データの把握、集計等に係る作業工数	3	1	0	0	0	0	4
2-2) データの把握、集計等に係るコスト	2	3	0	0	0	0	5
3) データ把握方法等についての業界でのルール化	3	1	1	0	0	0	5
4) 荷主からのデータ提供要請	1	2	2	0	0	0	5
4) データ把握方法等についての業界でのルール化	2	0	2	1	0	0	5
5) 国際輸送におけるデータの把握、算定	0	2	1	0	0	1	4



3) <参考> 省エネ法が施行されてよかったこと(自由意見)

●見える化による効果

- ・社外、他部門との共同取組みが必要な場合、CO₂排出量のような共通尺度で系全体のメリット、デメリットを考えやすい。(コストだと、系全体ではメリットがあっても、負担する側と利益を享受できる側に偏りが発生し、取組みの維持が難しくなりがちである。排出権取引が定着すると、やはり利害関係の問題になるかもしれないが、現状では有効かと思われる。)
- ・CO₂削減努力を通じ、見える化への意識が高まったことが、仕事の進め方に良い効果をもたらした。
- ・トンキロ等必要数値把握のため、運行管理がより詳細に、深く実施できるようになった。

●コスト削減との両立等

- ・混載配送の拡大等、物流の効率化が同時に図られコスト削減につながった。
- ・改善を提案する場合、コストメリットの軸と環境メリットの軸の2軸で評価できるようになるので、より広い視点から判断できるようになった。
- ・エコドライブ＝燃料使用量削減となり、原価削減に寄与している。(輸)

●意識の向上

- ・(環境部門の)業務分担の扱い(立場)が向上、重要視されるようになった。(マスメディアの影響も大) (輸)
- ・ドライバーの意識改革とマナー向上を推進することが出来た。(輸)

●他部門との連携

- ・営業部門に対して省エネ活動の理解浸透を図るきっかけが出来つつある。
- ・社内ではコンプライアンス対応となったため、物流省エネについてはすべての事業場においてロジスティクス事業計画に織り込み、PDCA管理が徹底された。

●グループ企業との連携

- ・グループ企業を中心にエコドライブの推進が出来、交通事故削減に繋がった。
- ・グループ企業の上場会社の物流部門とはこれまであまり付き合いがなかったが、特定荷主としての対応方法等について打ち合わせの機会をつくり、それ以降も定期的に情報交換をおこなっている。それにより、グループ全体でのグリーン物流推進委員会を、2006年以降、2回/年開催している。

●物流事業者等との連携

- ・車載器を導入した運送会社の燃費向上が確認され、またエネルギー使用量の精度が向上した。
- ・異業種企業との連携による取り組みが実行できたこと。

●オーソライズ

- ・自社独自で取り組んでいたCO₂低減活動が、省エネ法によってオーソライズされたこと。

●支援制度等

- ・省エネ法施行と同時にグリーン物流パートナーシップの推進事業への申請など、社内でのモチベーションも高まり横展開が加速された。
- ・省エネ推進のための改善施策(設備投資)に対する各種支援制度の充実。

●その他

- ・化石燃料消費一辺倒から多様なエネルギー開発研究が進んでいることや省資源への意識が徐々に形となりつつあること。

4) <参考>省エネ法に係る現状の課題(自由意見)

●着荷主を巻き込んだ取組

- ・積載率向上や荷の集約等、着荷主を巻き込んだ改善をどのように円滑に進めることができるか。
- ・着荷主等の改善効果の高いと思われる対象について、どのようなアプローチを図るか。

●エネルギー使用原単位について

- ・昨年後半からの急激な台数減に対して、輸送体制の見直しが追いつかず、原単位が悪化している。
- ・売上高原単位:物価下落が激しく物価補正を行うなど必要。
- ・昨年のような急激な経済変動に対し現状の原単位の計算方法では、年1%の削減目標達成が難しい(輸)
- ・重量原単位、トンキロ原単位:当該年度の削減対策の内容や規模により大きく左右され、実際に正しい評価がされているのかどうか。(輸送重量、輸送距離の分母が減りすぎ、対策を実施してもその効果があらわれないこともある)
- ・当社の原単位は輸送量(トンキロ)を使っているが、輸送距離を短縮するような改善を行った場合、分母(トンキロ)も分子(エネルギー使用量)も小さくなってしまふ為、必ずしも原単位が下がることには繋がらない。

●精度向上

- ・今後関連データの精緻化の必要性があるが、どのように対応していくか(算定法とは別課題)。
- ・運送会社から報告される給油量、輸送距離等数値の精度。
- ・輸送トンキロの算定システムの構築(輸)
- ・輸送重量の明確、かつ公平な基準がない(実重量か換算重量か)、表示されていないものもある(輸)
- ・重量勝ちの貨物と容積勝ちの貨物の混載時の計算方法。同距離の輸送においては容積勝ちの貨物の方が燃料使用量は少なくなるのではないか。

●原単位

- ・CNG車導入などCO₂削減と増エネルギーの相反する評価
- ・船舶、鉄道など係数の細分化
- ・鉄道輸送については、もう少し精度の高い(ex.積載率の大小などによる)算出原単位が必要。

●手詰まり感

- ・法律の改正前からエネルギー消費の改善に努めてきた企業ほど、数値目標の改善枠が小さくなり、計画の達成が厳しくなる。(改正法導入前の説明会では、このあたりの融和措置をにおわせていたが、法律の施行と共に、そういった措置の話がきかれなくなった。)
- ・物流部門として事業部門へのサービスである「物流コスト低減、リードタイム短縮」が命題であり、モーダルシフト等を実施するとしても、少なくとも「物流コスト及びリードタイム」は現状レベルを維持していく必要がある。正直なところ、2006年以降でグリーン物流方策はやり尽くした感があり、どのようにCO₂排出量削減を進めていくかが大きな課題である。
- ・法律の適用年限(何年か継続すれば、いずれ改善効果がでにくくなると思われる。)
- ・特定輸送事業者側で可能なエネルギー使用量原単位削減策には限界がある(輸)

●その他

- ・ポスト京都議定書による削減目標が設定された場合、今まで以上の努力をしないと目標を達成できない恐れがある。
- ・国際間物流、海外域内物流との関係において、国内排出量削減および原単位改善だけで評価して良いものかどうか。
- ・国際間で国別で様々な施策を実施しているが、やり方は問題があるが、単純に、化石燃料の使用量をもっと数値でわかりやすく公表したほうが、官民含め、地球規模での環境負荷低減が推進されると考えます。
- ・データを提出することが目的化しているくらいがある。
- ・現状での報告義務事項等実施による環境負荷低減の推進は国情として有効なやり方ではあるが、国際情勢(地球規模)では負荷低減の推進が危ぶまれる民生を含めると疑問となってしまう。(輸)