

# 「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案」

## 荷主判断基準に対する意見・要望書

社団法人日本ロジスティクスシステム協会  
ロジスティクス環境会議 企画運営委員会

本年2月16日に京都議定書が発効され、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向けて、行政と産業界が協調して取り組むことが重要な課題となっており、標記法律の改正に伴い、新たに「運輸分野」へ適用が拡大されることは必要な措置として賛同いたします。

産業界では、これまでも「自主行動計画」に代表される企業の主体的な環境活動などを通して、二酸化炭素等温室効果ガスの削減に努めてきたところですが、上述の京都議定書が発効を踏まえ、荷主企業の立場として主体的に二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進する必要があるとの認識のもと、ロジスティクス環境会議 企画運営委員会において表記の件につきまして協議を重ね、その結果を意見書としてまとめさせていただきましたので、宜しくご配慮の程お願いいたします。

なお、特に下記の項目につきましては、目的実現の為に大きく影響すると考えますので、強くご採用のご検討をお願いいたします。

### 1. 荷主の判断基準について

#### 1) 着荷主にも環境負荷低減の項目を設ける

運輸条件を規定するのは、取引慣行のうえで優位な立場にある「着荷主」である。今回改正する法律案の省令案においては、報告および遵守義務が主として「発荷主」のみに課せられているが、「運輸分野」における二酸化炭素排出量の削減を実現するためには「着荷主」の協力なしには実現困難な場合も多く、「着荷主」にも何らかの環境負荷低減の項目を追加することを要望する。

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

#### 1) 実績把握（「運輸分野」のエネルギー使用量の算定）は、改善努力が成果としてあらわれ、かつ算定精度の高い方法として、燃料法や燃費法等の算定方法を推奨する。

ただし、燃料法で算定するためには、荷主企業と輸送事業者間でデータをやり取りする必要があり、荷主企業と輸送事業者の連携を強化する施策を要望する。

トンキロ法の算定結果は燃料法または燃費法との乖離が大きく、算定精度に問題はあるが、個々の企業における現時点での実施可能性を勘案し、算定の初期段階における代替手法としてのトンキロ法も容認しつつ、削減効果が見える燃料法への段階的な移行が目指されることを要望する。

#### 2) 上述の方法で使用する排出原単位、排出係数の一元的な維持管理の体制を整備する。