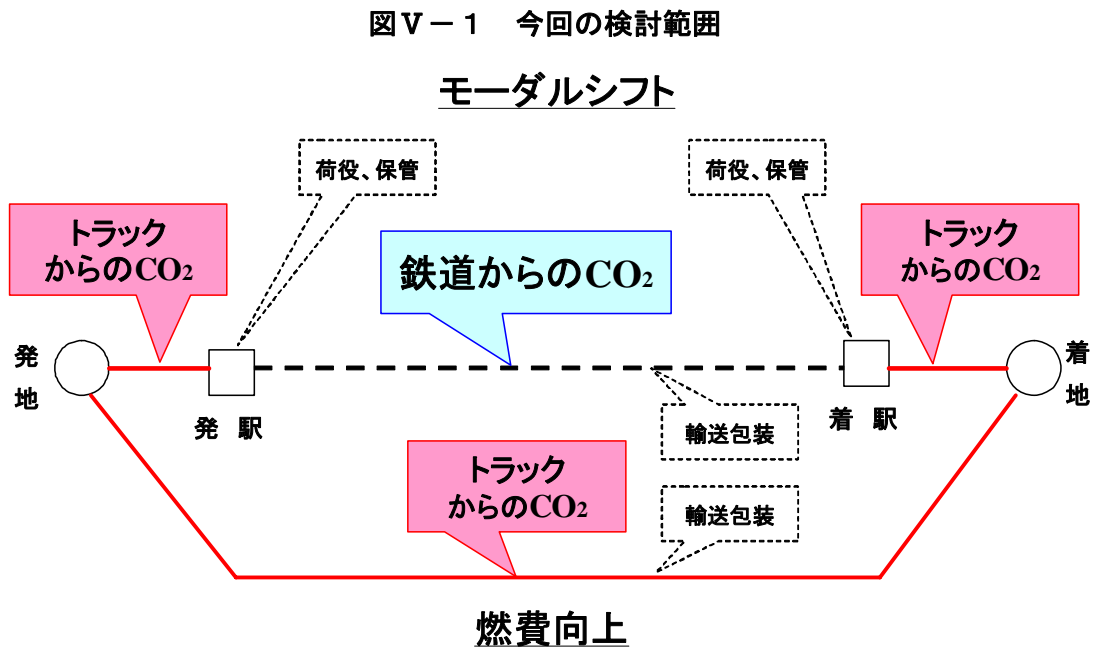


V. 今後の検討課題

CO₂削減推進委員会では、改正省エネ法の施行を受け、特に輸送分野のCO₂排出量の削減手法及び同法で定められている「計画書」と「定期報告書」の記載に係る事項に焦点をあてた調査・提言活動を行ってきた。

今回の検討範囲を図示すると次のようになると考えられる。



輸送分野のCO₂排出量の削減手法の見地からは、我が国で最も多用されているトラック輸送におけるCO₂排出量削減手法として「燃費の改善」を、また、輸送効率がトラックよりも高く輸送量あたりのCO₂排出量を低減することができる手法として「鉄道へのモーダルシフトの推進」をテーマに選んで検討を行った。これら2つについては、所期の目標を達成できたものと思われる。

しかしながら、物流分野のCO₂を、改正省エネ法の範疇からより広げて捉えた場合、次の項目については、今後の検討課題となる。

- ①結節点での荷役や保管に伴うCO₂削減
- ②輸送包装に係わるCO₂削減

今回検討した領域に上の2項目を加えることで初めて、Door to DoorでのCO₂排出量の総量を捉えることになると考える。

新たな視点としては、「リードタイムや輸送ロットなどの物流条件がCO₂排出量に与える影響の評価」などのテーマが考えられる。輸送機関や荷役・保管機器と言ったいわゆる“ハードウェア”に起因するCO₂は、実は荷物の運ばれ方（ハードウェアの使われ方）によって変化する可能性を持っている。このハードウェアの使われ方を左右する大きな要因として、上述したリードタイムや輸送ロットなどの諸条件の組合せからなる“ソフトウェア”が考えられるのであるが、このソフトウェアに係るパラメータを変化させたとき、CO₂排出量がどのように変化するかを予測することは技

術的に極めて興味深いテーマである。

輸送条件の設定に大きな影響力を持つ着荷主の施策が CO₂ 排出量に及ぼす影響を推定することで、サプライチェーンに係る各主体が何をすればより大きな CO₂ 削減効果が期待できるかを予測することは、ロジスティクス分野の今後の CO₂ 削減施策のあり方を検討する上での貴重な資料になると考える。

CO₂ 排出量モニタリングの技術的なテーマとして「CO₂ 排出量の按分手法」が挙げられるが、これについては別途検討が行われ、所期の結論が出されたところ¹⁾ である。しかしながら、今後、実施に向けた検討が開始されそうな輸送分野の CDM²⁾ のことなどを勘案すると、改正省エネ法では荷主と輸送事業者の双方に計上されているエネルギー使用量（及び CO₂ 排出量）について、荷主もしくは輸送事業者のいずれか一方に帰属させることとするのか、もしくは、荷主または輸送事業者のどちらにも帰属させることが出来るような一定のルールをつくるのかなどの議論を行う必要がある。「CO₂ 排出量の帰属問題」のような政策的なテーマも極めて重要と考える。

1) 平成 19 年度 二酸化炭素排出量関連データ交換システム開発事業報告書 平成 20 年 2 月

鉄道情報システム㈱（経済産業省委託調査）

2) クリーン開発メカニズム（CDM : Clean Development Mechanism）。

COP3 で採択された京都議定書に盛り込まれた削減方法を達成するために導入された「京都メカニズム」の一つ。先進国の資金や技術支援により、開発途上国で温室効果ガスの排出削減等につながる事業を実施し、その事業により生じる削減量の全部または一部に相当する量を先進国が排出枠として獲得することで、その先進国の削減目標の達成に利用することができる制度。 <http://eco.goo.ne.jp/word/ecoword/E00011.html>