

**第2期ロジスティクス環境会議
第4回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年2月6日（木） 10：00～12：00

II. 場 所：東京・港区 虎ノ門パストラル 新館4F オーク

III. 出席者：46名

IV. 内 容：

- 1) 2006年度アウトプットについて
- 2) 改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提案について

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、増井委員長の司会のもと、以下のとおり議事が進められた。

VI. 議 事

1) 2006年度アウトプットについて

事務局より、資料1に基づき、2006年度のアウトプットとなる改正省エネ法対応ヒント集(Ver.1)案の説明が行われ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委 員：第2章では、「エネルギー使用量」と「エネルギー消費量」という両方の用語が使用されているが、意味の差異等があれば教えていただきたい。

事務局：定期報告書においては「エネルギー使用量」という用語が使われているが、行政等が発行しているパンフレットでは「エネルギー消費量」という用語も使用されている。ヒント集では、定期報告書にあわせて「エネルギー使用量」に統一したいと考える。

委 員：7ページの2行目に「なお、特定輸送事業者については、輸送能力を有する燃料使用量の報告となることから」とあるが、実際には燃料使用量に加えて、輸送トンキロの報告も必要となることから、表現を修正した方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり、説明を加える。

委 員：トンキロ法において、積載率が不明の場合に用いるみなし値を掲載してはどうか。

事務局：17ページの図表2-3の右側に掲載している。

委 員：「積載率が不明の場合は、この値を用いる」という説明があった方がよいと考える。

事務局：16ページの下から4行目に記載している。

委員長：17ページの輸送トンキロあたりの燃料使用量は、冷凍車も含めてこの値を用いるのか。

事務局：冷凍車についてもこの値を用いることとなる。

委 員：温対法との関係で、二酸化炭素排出量の計算も必要となるが、行政の発行している省エネ法のパンフレット等では算定方法の記載がなかったり、説明している箇所が離れていたりしており、分かり難い。ぜひ掲載していただきたい。

事務局：掲載したいと考える。

委 員：混載便や共同便を利用することで、平均積載率は上がると思われる。したがって、混載便用の積載率の設定が必要だと個人的に考える。

事務局：17ページの図表2-3の値は、国土交通省が実施している自動車輸送統計のマクロ値から作成された値であるが、その統計の中では共同便や混載便といった輸送形態のデータがないため、そのような値を国として設定することができないと考える。

委員長：33ページの3.1の最後の「至りません」及び3.2の最後の「削減できません」は、それぞれ「反映できません」に変更した方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり修正する。

委員：事例編のルート名とその後ろの補足説明等の記載の整合性が取れていないので修正すべきと考える。

事務局：同様のミスが他にも発生していると考えられるため、事例編は一度確認する。

委員：11 ページの図表 2-7 を見ると、営業用よりも自家用の燃費値が大きくなっている。したがって、国が進めている営自転換をすることで、かえってエネルギー使用量が大きくなってしまいが、これは積載率等の関係でそのような数値になっているという説明を書いておく必要があると考える。

事務局：御指摘を踏まえて、説明を加えたい。

(有効数字について)

委員：有効数字のコラムを掲載している以上、事例編の算定式についても有効数字をそろえた形に修正すべきと考える。

事務局：有効数字をそろえることも一つの方法だと考えるが、逆に有効数字があまり意識されていないということを強調する意味でも、そのまま残しておくことも一案だと考えている。

委員：17 ページの図表 2-23 やその下の対数の式は本来であれば 1%削減ということを考慮して策定されたものであり、有効数字 3 桁で行う必要があると考える

委員：地方運輸局の説明会に参加したが、行政の担当者は、有効数字についてほとんど意識されていなかった。報告する側としては、有効数字の扱い方について、国としての統一した見解を出していただきたいと考える。

委員：資源エネルギー庁の本庁に確認を取ったところ、本庁としての統一見解を出すとのことであつた。

委員長：本会議のスケジュールを勘案しながら、資源エネルギー庁の統一見解が間に合えば、その内容に合わせて記載していただきたい。

(内航船舶に関する原単位の設定状況について)

委員：内航船舶等に関する原単位の設定状況について教えていただきたい。

委員：日本鉄鋼連盟ではサンプリング調査を行い、その結果をもとに複数の値を設定し、資源エネルギー庁にも確認を取っている。現在、国の方でも、船の大きさ別の原単位値を設定中との話を聞いているが、“時間”の概念が考慮されていないことが個人的に気になっている。

委員：現在、国の方で、内航船舶輸送統計を元に、原単位設定作業を進めている。トラックと比較すると、輸送距離、輸送量と燃料使用量との関係が一定ではなく、また海象や停泊時間等により燃料使用量にも大きく影響が出るため、時間をかけて検討をすすめることとなる。

委員：基本的には労力をかけずに算定できることが重要だと考える。それとともに、年平均 1%削減ということ考えると、先ほど議論のあった有効数字も重要となるが、原単位そのものが変わることによって大きな影響が出てくる。原単位は一定で使えるように国に要望していただきたい。

委員長：技術革新等により原単位は減少する方向（燃費であれば増加する方向）にかかわると思うので、できるだけ最新のデータを反映した形で原単位の更新がなされるべきと考える。

委員：事例編を見ると、多くの事例で 1 ヶ月単位での集計となっているが、「1 ヶ月分を算定したものを 12 倍して報告すればいい」といった誤解をする方もいると考えられるので、説明は加えた方がよいと考える。

事務局：御指摘のとおり説明を加える。

委員長：ヒント集完成後はどのような形でメンバーに配布されるのか教えていただきたい。

事務局：基本的には第 2 回本会議で代表者に配布することとなる。その後、メンバー宛には環境会議ホームページに掲載された PDF ファイルを紹介することとなると思われる。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえて事務局で修正する。
- ・ 委員名簿含めてヒント集の中身を確認していただき、修正点等あれば2月16日までにメールにて御連絡いただく。

2) 改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提案について

事務局より、資料2に基づき、第3回委員会以降の経過が説明された後、資料3-1、3-2、3-3、参考資料1-2、1-3、1-4、1-5に基づき、改良トンキロ法におけるデータ収集・提供に関する課題と提案について説明がなされ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委員：資料3-2の3ページ目の下から4行目にある「国の積載率よりは高い値であることは想像されるが」とあるが、重量の関係でどうしても積載率が低くなる輸送もあることから、削除すべきである。

事務局：御指摘を踏まえて、削除する。

委員：燃費法が採用できないから改良トンキロ法を採用しているわけであって、この提案は意味をなさないと考える。また、改良トンキロ法でそろえて算定しているところに、別の方法を採用するとなると混乱が生じる。

事務局：燃費法が採用できないのは、車種別の燃費値が把握できないこと、もしくはその前提となる車種が分からないことから採用できないと考える。したがって、今回の提案は、車種が分からないものに関して、利用している輸送事業者全体の燃費値で計算してはどうかという提案である。ただし、今回の提案は「すべての算定をこの方法に変更すべきである」ということを意味しているわけではない。

委員：当社では、改正省エネ法施行前から燃費法により算定を実施している。車種については、輸送計画時に何トン車のトラックを利用するか決めてはいるが、本当にその車両を使用しているかどうかまでは把握していない。また燃費については、現在は告示の値を使用している。輸送事業者から年1回燃費データを提供してもらっているが、長距離やルート配送で値が変わるため、それをどのように反映させればいいのか分からない。また、1企業では判断ができない部分があるため、例えば環境会議等で計算基準等を決めてもらえるとありがたい。

委員：輸送事業者に過度な負荷をかけないというもとで算定を行っている。荷主であれば、自社貨物重量は分かるはずであるから、あとは最大積載重量が分かれば積載率は出るので問題ないのではないかと。

委員：輸送事業者の立場として、荷主に算定のために必要なデータが提供できていない状況である。その原因としては、①備車、②空荷の値を除いた燃料使用量や燃費値の把握が課題となっている。特に備車が多く、自社の分としては半分もないため、データとして不確定なところが多く、提供できていない現状である。

委員：改良トンキロ法においては、積載率が改善指標となるが、現状全社月間で85%近くあるため、これを1%あげるとは現実的には厳しいと考える。したがって、例えば、CNG車やハイブリッド車を導入し、燃料使用量の削減することにより、燃費値が改善することから、その値を荷主に提供できればと考えている。

【決定事項】

- ・ 本日の意見を踏まえて、事務局で委員会メンバー等の状況を勘案した上で、提案そのものも含めて検討する。内容を修正する。

(その他)

委員：定期報告書作成のみならず、計画書作成もポイントとなるため、そのあたりも議論してい

ただければ幸いである。

3) 今後のスケジュールについて

次回委員会については、2007年4月もしくは5月に開催することとなった。詳細は別途事務局よりメールにて連絡することとなった。

VIII. 閉 会

以上をもって全ての議事を終了し、増井委員長は閉会を宣した。

以 上