

**第2期ロジスティクス環境会議
第6回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年6月29日（金） 14：00～16：45

II. 場 所：東京・千代田区 中央大学駿河台記念館 610 教室

III. 出席者：39名

IV. 内 容：

1) WG活動

<モーダルシフトWG>

- (1) メンバー紹介
- (2) WG活動内容
 - i) WG登録アンケート結果報告
 - ii) WG活動について

<燃費向上WG>

- (1) メンバー紹介
- (2) WG活動内容
 - i) WG登録アンケート結果
 - ii) WG活動について

2) 委員会

- (1) WG活動報告
- (2) 「削減のための留意ポイントの例示」のリバイスについて

V. 開 会

事務局より開会が宣された後、WG活動が行われた後、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) WG活動

<第1回モーダルシフトWG>

- (1) メンバー紹介
メンバー各位による自己紹介がなされた。

(2) WG活動内容

i) WG登録アンケート結果報告

事務局より、資料1に基づき、モーダルシフトWGアンケート結果について説明が行われ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委 員：鉄道輸送についての問題点には、リードタイムやキャパシティがあげられる。貨車の利用枠（以下「枠」と表記）が広がれば、利用が進むであろう。

委 員：鉄道駅が充実されているところもあれば、削減される駅もある。物量の増減によるフレキシビリティが無いことが問題である。

委 員：貨車の予約（「枠」をおさえること）が必要で、それがネックになる。幹線輸送の「枠」がほとんどとれないのが現状である。

委員：定期貨物ではない、スポット貨物をもっとあつかえるよう、インフラの整備を望む。
事務局：変動経済と計画輸送（鉄道貨物輸送）は、そもそもあわないのではないかと。
委員：それでもニーズがあるところにはある。やはり「枠」を拡大させないとならない。
委員長：第2東名の中央分離帯に貨物専用線を構築する構想があるようだ。そのような形でインフラ整備をすすめていかないと抜本的な課題解決は出来ない。もちろん荷主側で、選択リードタイム制について検討をすすめるなど改善の余地は残されているが、やはり現状のインフラのままでは限界がある。
委員：貨物駅の能力も問題がある。駅に到着してもスムーズな積み替えが出来ていない。
委員：顧客は、貨車の利用・稼働率が見えない。それが無理・無駄を生んでいるのではないかと。
事務局：本WGでは、人気路線の「枠」拡大を提言していく必要があるのではないかと。
委員：東海道の貨車は、ほぼ飽和状態である、と聞いている。その一方で、モーダルシフトの推進を進めるということに矛盾がある。例えば、複数の会社による共同幹線輸送（物量波動の違いを利用）の実現を目指してはどうか。
事務局：物量の波動による無駄を埋める方策と、インフラ自体の拡大への対応が必要である。
委員：そもそも、貨物を動かせるのは旅客運行が無い時間帯のみである。その制約がある限り、共同輸送の実現も難しいのではないかと考える。
委員：空いている「枠」をどう利用するか、に焦点を絞る方がよいのではないかと。
事務局：「枠」を増やすということと、「枠」の有効利用を考える仕組みづくりが必要である。
委員長：貨車への積載率の変化によるCO2削減率をもとめたい。改善のための効果が評価されるような仕組みが必要である。

ii) WGの活動について

事務局より、資料2、資料3に基づき、本ワーキングにおける活動内容案について説明が行われ、以下のような意見交換がなされた。

【主な意見】

委員：内航海運は対象にしないのか教えていただきたい。
事務局：本日の意見を踏まえて決めたい。鉄道に限定するものではない。

【決定事項】

- ・検討対象として、鉄道輸送に内航海運輸送も加える。
- ・各社ですすめてきたモーダルシフト推進にむけた課題解決方策についてアンケートを実施、その課題毎にとりまとめる（事例集の作成）。アウトプットイメージとしては、資料3をベースに、船と鉄道について、課題解決方策を整理する。
- ・貨物鉄道のインフラ拡大や、モーダルシフト後の改善効果が評価されるような仕組みなど、提言を行う。

<第1回燃費向上WG>

(1) メンバー紹介

メンバー各位による自己紹介がなされた。

(2) WG活動内容

i) WG登録アンケート結果報告

事務局より、資料4に基づき、WG登録時に実施したアンケート結果の報告がなされた。

ii) WG活動について

事務局より、資料5-1、5-2、5-3、5-4、5-5、参考資料3-2に基づき、燃費向上WGの活動内容（案）について説明がなされた後、意見交換がなされた。主な意見は以下のとおり。

【主な意見】

（案2に対する意見）

- 委員：案2は、すでに実施されている施策やハードの情報に偏ってしまう恐れがあることから、案1の方が活動としてふさわしいと考える。
- 委員：ハードはいろいろなメーカーから出されていることもあり、当WGでの議論が難しいと考える。したがって、案1にあるパートナーシップ構築に重点をおいてはどうかと考える。
- 委員：WGメンバーも限られており、偏った情報になる恐れがある。
- 委員：当社では、輸送の協力会社に、ある1機種の車載端末導入によるシステム構築を検討していたが、現在は、どんな車載端末からもデータがとれるような仕組みを検討している。
- 幹事：機器を導入すると1年目は効果があるが、2年目、3年目も同じ効果が出るか疑問である。したがって、日常業務の中でどのようにロスを削減していくかという視点と、それによりCO2削減にどの程度寄与できるかといった検討がふさわしいと考える。

（案1に対する意見）

- 幹事：輸送事業者でのロス削減の1項目として、空車をできるだけなくすことがある。現状、片荷運行になる部分は、備車に切り替えているが外注費がかかり、負担が少なくない。これをなくすために、荷主とのパートナーシップ構築という検討が必要ではないかと個人的に考える。
- 幹事：輸送ロスについては、荷主側として理解できていない部分もあると考える。例えば、出荷時のトラックの待ち時間に関して、待ち時間分が運賃に加算されるケースでは、できるだけ早く積むように工夫しているが、加算されないケースではどうしてもルーズになってしまう。
- 幹事：当社でも、梱包の簡易化を実施しているが、あるケースでは、6ヶ月後になってようやく不良率が上がっていることを把握したといったこともあった。
- 幹事：荷主側で梱包資材を削減した結果、輸送事業者側で養生材やトラックボード、ストレッチフィルムを増え、廃棄物増加につながるケースもある。また、輸入製品のダンボールの質が弱く、カートンダメージの発生率が高かったり、同じ程度のカートンのキズであっても、届け先によって、問題ないケースと返品されるといったケースもある。
- 委員：「品質＝環境」は重要であるが、総論的な話になってしまうため、エコドライブという各論で議論することが重要だと考える。
- 事務局：エコドライブを議論する前段部分として、品質という視点もあることを掲げただけであって、品質そのものを総論として議論をすることは、事務局としては考えていない。
- 委員：6月28日に開催されたグリーン物流研究会の中で、「走行中や荷降ろし時に丁寧に扱わないと、キズがついてしまうことから、荷主が委託輸送業者の責任者に教育を行っている」という話があった。したがって、エコドライブが物流品質維持につながることは重要な視点だと考える。
- 委員：エコドライブにおいては、安全の視点も重要だと考える。ある大学の報告では、ドライバーに対して「ゆっくり発進、ゆっくり停車」だけ意識させたところ、事故の発生率が約半分になるとともに、燃費が10%向上したといったことであった。
- 委員：当社においては、実輸送は協力会社の下に備車が90%実施している。したがって、孫請会社への指導が重要になってくる。

（その他意見）

- 委員：パートナーシップの議論をするのであれば、発荷主と物流事業者だけではなく、着荷主の意向に影響を与える消費者部分も含めて検討する必要があると考える。
- 委員：当社で排出されるCO₂のうち、約2/3が幹線部分、残りの1/3が集配送である。燃費向上は、幹線部分への効果が大きいですが、集配送部分については、消費者の巻き込みによる効果が大きいと考える。
- 委員：消費者の意識変革による平準化と、それによる燃費向上といった事例があればと考える。また、前回の委員会や先ほども意見があった、下請け会社への意識付けをどうするかといったことにも関心がある。
- 委員：当社でもデジタコを導入し、エコドライブを実施している。それにあたっては、ドライバーのモチベーションをどのようにあげていくかが重要だと考える。しかしながら、これらは輸送事業者の仕事であると考え。当WGメンバーには荷主企業もいることから、荷主との間でどういう仕組みができるのか検討してはどうかと個人的に考える。
- 委員：業界団体においても検討をしているが、どうしても偏った議論になりがちであるが、当WGでは、荷主、物流事業者双方がいることから、パートナーシップ構築について議論を進めてはどうかと考える。また、個人的には燃費向上に係る部分を広く検討してはどうかと考える。
- 委員：荷主から改正省エネ法の問い合わせが現在もたいへん多い。当社では、当社の原単位とトンキロを提供することで話をしている。ただし、この原単位削減のために、荷主として、どのようなことが実施できるか相談を受けるが難しい面もあるが、荷主、輸送事業者で話し合っていくことは、たいへん意義深いことである。
- 委員：燃費向上のために、荷主、輸送事業者が要望を出し合い、解決方策を検討することで、双方の理解が深まるのではないかと。
- 委員：当社では2010年のCO₂排出量の目標値を定め、それに向けて削減活動を進めている。削減目標のうち半分は当社責任、残りの半分は輸送事業者責任としている。しかしながら、輸送事業者分についても、当社も参画して定期的にミーティングの開催による検討等、パートナーシップを構築して実施している。
- 委員：燃費向上のためには、物流事業者から荷主に提案することも重要だと考える。また、機器を導入すれば効果がでるわけではなく、人の教育等が重要ではないかと。
- 幹事：荷主と輸送事業者の会話が不十分であることは認識している。また、双方で共有できる評価基準があるようでない。例えば、ISOについても、認証の有無だけであり、実際の活動についての検証、効果は行っていない。
- 委員：荷主も含めた部分でのエコドライブ環境づくりは重要だと思う。また、その検討の中で、物流事業者の方からの生の意見を聞くことで、荷主自身も努力できるのではないかと。
- 委員：エコドライブをどのようにマネジメントしていくかといった内容で検討を進めてはどうか。その第1歩として、イメージを共有した後、具体的検討を進めてはどうかと考える。

【決定事項】

- ・エコドライブ推進のためのマネジメントのあり方の検討を進める。
- ・次回WG（もしくはWG開催前）において、成果イメージ（案）を出し、活動方向性の合意をとる。

(3) 委員会

i) 各WGからの報告

事務局及び高松副委員長、増井委員長より、モーダルシフトWGの検討結果の報告がなされた。続いて、事務局及び石崎副委員長、大山副委員長より、燃費向上WGの検討結果の報告がなされた。

ii) 「削減のための留意ポイントの例示」のリバイスについて

事務局より、資料6-1に基づき、前回委員会内容の確認が行われた後、資料6-2、6-3、6-4に基づき、「削減のための留意ポイントの例示」のリバイス（案）について説明が行われ、以下の意見交換の後、承認された。

【主な意見】

副委員長：着荷主起因といったこともあるのではないかと考える。

事務局：ご指摘のとおりであるが、①発着荷主での関係はグリーンサプライチェーン推進委員会の取引条件分科会で検討していることと、②発荷主であっても、営業部門の理解を得ることから第一歩が進む部分もあるので、まずは発荷主に絞ってはどうかと考える。

委員：資料6-3については特性要因図で整理しなおすことも一案ではないか。

委員長：ぜひ事務局で検討していただきたい。

委員長：資料6-4の形であれば、ある程度事務局で素案作成できるのではないかと考える。

事務局：実態を必ずしも把握できていない部分もあると思われるので、必要に応じて数社ヒアリングに御協力いただければと考える。

3) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料7に基づき今後のスケジュールについて説明がなされ、次回委員会及びWGが8月3日（金）14時-17時の日程で開催されることとなった。なお、詳細については、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