

**第2期ロジスティクス環境会議
第7回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年8月3日（金） 14：00～17：00

II. 場 所：東京・千代田区 中央大学駿河台記念館 670、680 教室

III. 出席者：31名

IV. 内 容：

1) WG活動

<燃費向上WG>

- (1) これまでの経過確認
- (2) 本WGでの活動内容について

<モーダルシフトWG>

- (1) アンケート調査結果について
- (2) JR貨物の最近の動向と論点について

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
- (3) 改正省エネ法 定期報告書・計画書の収集・分析に関して
- (4) グリーン物流研究会からの提案

V. 開 会

事務局より開会が宣され、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2回燃費向上WG>

(1) これまでの経過確認

事務局より、資料1に基づき、第1回燃費向上WGの経過と本日の検討事項について説明がなされた。

(2) 本WGでの活動内容について

事務局より、資料2-1、2-2、参考資料2-1に基づき、エコドライブ推進イメージ図、及び本WGでの活動内容（案）について説明がなされた。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

委 員：本WGのメンバーの輸送事業者は、自社についてはエコドライブ活動を組織的に行っていると考えられる。したがって、輸送事業者向けマニュアル等を作成してもあまり意味がなく、着荷主のエコドライブ（トラックの待機場所の確保等、荷卸時に留意すべき事項等）を整理してはどうかと考える。

委 員：当社では、協力会社とともにエコドライブ推進委員会を立ち上げ、活動を進めているが、エコドライブに関して、一般的にはまだまだ認識が不足していると考ええる。

委 員：当社でもエコドライブ活動を下請け会社にも拡大し、実施している。現状では、待機中のCO2が一番の課題である。また、教育フォローは半永久的に実施しなければいけな

いが、ドライバーで差が出ていることも課題である。発着荷主含めた留意点を整理してはどうかと考える。

委員：当社が属する業界では、下請、孫請まで含めた範囲でのエコドライブ活動が実践できていない現状があることから、輸送事業者側でのポイントを整理する必要があると考える。また、成果物を作成する上では、トップランナーではなく、発展途上の方に有用なものを出す必要があると考える。

委員：成果物は、どのような方を対象として作成するものか教えていただきたい。

事務局：環境会議では、メンバーだけにとって有用なものを作成するというのではなく、メンバー以外の方にも有用なものを作成するという活動している。

委員：着荷主まで焦点をあてたエコドライブのマニュアルはない。広く実態を知っていただくためにも整理してはどうかと考える。

幹事：荷主側としては、グリーン経営認証を取得している委託会社を利用しようとするが、実運送は孫会社が実施しているケースがある。また、ドライバー待合室を設置しても、特定の事業者が利用していて、他のドライバーが使えないといったことも現実には発生している。

幹事：自社部分は相当進めているが、委託の部分ができていない。まずは検討範囲を定めることが必要ではないかと考える。

幹事：月初や連休前のかげこみ輸送でロスが多いが、これは社会システムの問題であり、発着荷主側で輸送をコントロールすることは難しい。

幹事：インフラや社会システムまでを検討対象とするのは難しいと考える。したがって、範囲をある程度狭めることが必要ではないか。

幹事：特定輸送事業者では、6月末に定期報告書、計画書を策定したが、計画書では、単にエコドライブということだけではなく、デジタコの導入や輸送形態の切り替えといったことを含めて、エコドライブとして捉えていると考える。

委員：現在、輸送事業者の75%ぐらいはエコドライブへ取り組む、もしくは検討を進めている。その要因としては燃料高騰があると考えられる。活動を進めるためには、①トップダウンで決めること、②ドライバーへのモチベーションを落とさないことが重要である。その意味では、「エコドライブによって燃料使用量削減できた分について、荷主がコストダウンを要求する」のではなく、努力している輸送事業者を評価することが必要だと思う。

委員：ドライバーは職人であるため、少しずつ説得しながらひざ突き合わせてやらないと進まない。ご指摘のとおり、モチベーションを落とさないような、地道な努力が必要である。

委員：会社のコストダウンだけでは、ドライバーは長続きしない。「運転がうまくなる」という意識で取り組ませることが必要だと考える。ただし、うまくなるまでは時間がかかり、地道な取り組みが必要である。逆に言うと、一人できるようになると、周りも影響されるようになって、その事業所ではうまくいく。

幹事：当社では、大型車でエンジン回転数1,550回転で警告音が出るようにしているが、それで問題ないドライバーもいれば、不満を言うドライバーもいる。一人ひとり癖が異なることから、それらに合わせた指導が必要となる。

委員：通常のマニュアルは、たくさんあるので、実際に活動を行う中で、現場ではこのような問題が発生し、それをどのように解決していったかといった事例を紹介してはどうか。

幹事：エコドライブもPDCAの視点で考えると、PとDはあるが、CとAに対応するものがない。例えば、あるドライバーでアイドリングストップができていないときに、何でできないのか、そして、どのように対処すればいいかといったことを整理するのも一案ではないか。

委員：96社の中で、荷主の立場も多いところから、荷主として努力すべき事項を整理することは必要だと考える。

(その他について)

委員：現在、当社では省エネ法の報告書、計画書を作成している段階である。データの精度の問題はあるが、エコドライブを最重要テーマとして取り組んでいる。

委員：資料2-2のA-1案の「着荷主は～しなければならない」という表現は少しやわらかくしたほうが良いと考える。

委員：推進図の中では、元請、実運送といった区分も整理が必要ではないかと考える。また、データが把握できると別の問題がみえてくるケースはあることから、長いスパンで考えてはどうか。

幹事：測定と改善の紐付けは重要であり、それを管理できるプログラムが必要ではないか。

【決定事項】

- ・当WGの活動内容としては、①エコドライブ推進のため、輸送事業者のみならず、発着荷主の役割を整理し、アウトプットとしてまとめる、②エコドライブ活動について、単なるマニュアルではなく、実際の活動においてどのような問題が出てきて、それをどのように解決していったのかといった事例等を収集し、ヒント集としてまとめる。また、今後の省エネ法対応を進める上で、どのように管理評価していくかといったことも検討対象とする。

(3) その他について

事務局より、資料3、4に基づき、既存のエコドライブ推進マニュアルのレビュー及びそのポイントについて説明がなされた。

<第2回モーダルシフトWG>

(1) アンケート調査結果について

事務局より、資料5、資料6-1、6-2、6-3に基づき、アンケート調査結果について説明がなされた。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

幹事：アンケート調査としてはまとまっているがポイントが見えない。また、資料6-2の7ページの効果測定の解決方法として、「独自計算している」とあるが、具体的に知りたい。

委員：グローバルでの二酸化炭素排出量の算出を行うために、算出方法は簡易性を優先している。容積ベースで4t車、10t車のトラック台数に換算し、原単位の比率を使用して簡易的に算出している。

委員：過少評価になる可能性があるため、注意する必要がある。

(2) JR貨物の最近の動向と論点について

事務局より、資料7に基づき、2007年7月にJR貨物より発表されたアクションプラン、資料8に基づき、モーダルシフトWGでの論点について説明がなされた。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

幹事：アクションプランは、あまり具体的ではないのでわかりにくい。また、JR貨物がやり易いところだけを対応しても、荷主のニーズとの食い違いが生じる。このアクションプランにより効果があった事例が存在すれば教えて頂きたい。

委員：資料7の3ページの福岡と鳥栖間での改善により、31フィートコンテナを1便増やすことができた。しかし、JR貨物からの情報開示のタイミングの問題がある。1便増やすのに半年から1年前から事前交渉を進めてきた。資料7の1ページに1ヶ月前を目途に案内するとしているが、1ヶ月前では間に合わない可能性が高い。

幹事：JR貨物のアクションプランは、二酸化炭素排出量削減のためではなく、自社の業務をやりやすくするための方策と受け取れる。①品質、時間、コスト等でトラックと同じレベルになるのか、ならないのであれば、改善によりカバーできるのか、②導入する際のボトル

ネック、③どのような視点で評価するのか(当WGでは、二酸化炭素排出量になると思う)等の視点からの検討が必要である。

事務局：アクションプランは、大改善ではなく、小改善、社内での改善と読み取れる。また、アンケート調査から、荷主側がJR貨物側に合わせるために努力していると読み取れる。トラックと同じサービスレベルになるのは無理であるという前提で鉄道輸送を利用しているのではないだろうか。それならば、コストが下がらなければおかし。

委員：荷主は奮闘している。現在は、品質面で問題を抱えている。

幹事：トラックと同等でないならば、倉庫代わりに使用できるフリータイム等の他のサービスがないと荷主は利用しにくいだろう。わかりやすい提案が必要ではないだろうか。

委員：資料7の10ページに、トップリフターを目標70駅として、大型コンテナネットワークの拡大を図るとしているが、どの駅で配備されるのかが示されていない。また、発荷主側、着荷主側の双方での配備が必要であり、事前に知らなければ利用できない。荷主がどの駅に配備して欲しいのか等の声を聞くべきである。

委員：アクションプランを作成するにあたり、各業界にヒアリング調査を実施したようである。荷主の問題に対応するとされているので、アンケート結果を参考に、モレがないかチェックすることが必要である。

幹事：今回のアンケート結果は、事例集を想定してまとめられていると思うが、もう少し具体的に示せるとよい。実行できたもの、できなかったものなど、多くの事例を集めることにより、よい提案ができると思われる。

委員：各工場が個々に実施しているところもあり、実態を把握できていない部分もある。荷主企業はどこまで把握できているのか。

【決定事項】

- ・鉄道輸送を対象として、①各社が実施している鉄道輸送、②今後、モーダルシフトを拡大しようとした場合、どのような形で鉄道輸送を利用したいか、③利用するためには、どのような問題点があるか等を中心に、再度、アンケート調査を実施し、具体化する。
- ・アウトプットイメージとしては、個別の事例やJR貨物への提案をまとめたものとする。

3) 委員会

(1) 各WGからの報告

石崎副委員長より燃費向上WGの検討結果の報告がなされた。続いて、高松副委員長より、モーダルシフトWGの検討結果の報告がなされた。

(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

事務局より、資料9-1、2に基づき、前回委員会内容の確認が行われた後、資料10に基づき、「削減のための留意ポイントの例示」のリバイス(素案)について説明が行われ、以下の意見交換が行われた。

【主な意見】

委員：共同配送により積載量が増えた結果、燃費値が悪化した場合の評価はどのように行うべきか教えていただきたい。

副委員長：共同配送により車両台数が減ったということであれば、その分の燃料使用量削減量(もしくは総走行距離)となる。車両台数が減らなければ、重量やトンキロで割った原単位で評価すればよいと考える。

委員長：資料10の1ページ目にある、「原単位の改善」と「経済速度遵守」は同列にするのではなく、「原単位の改善」に包含して整理すべきではないかと考える。

事務局：トンキロ法で算定した場合、車種、もしくはモードを変えない限り、原単位は変わらないことから分けて記載したが、ご指摘のとおり修正したい。

委員長：今後、「低公害車の導入」といった施策についても整理するのか教えていただきたい。

事務局：資料9-1でご説明したとおり、関係が見えづらい荷主起因の部分を中心に整理していくこととなる。

委員長：「資料10の1ページ目の真ん中の上部分が“大きな行動”、下部分が“オペレーション”であり、オペレーションにおいても、このような事象が発生すると、CO2排出量が増加する」という気づきを与えるものという理解でよいか。

事務局：ご指摘のとおりである。

【決定事項】

- ・ 資料10の内容をご確認いただき、追加、修正事項があれば事務局まで連絡いただく。
- ・ 資料10で整理した事象の発生度合い等の確認のため、事務局でヒアリング等を検討しており、その際に御協力いただく。

(3) 改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集・分析について

事務局より、資料11-1に基づき、6月末時点での特定荷主、特定輸送事業者の指定状況及びCGLメンバー企業の該当数の報告がなされた後、資料11-2に基づき、定期報告書・計画書の収集・分析について説明が行われ、以下の意見交換がなされた後、承認された。

【主な意見】

委員長：回答企業名まで、公表するのか教えていただきたい。

事務局：公表は行わない。

委員長：基本的には、所管省庁に提出した報告書、計画書の写しをもらうという理解でよいか。

事務局：原則としてはそうだが、難しい面もあると思うので、方法については回答企業に任せたい。

委員長：転記という形であっても、出したくない部分はあるのではないか。

事務局：可能な範囲で御協力いただければと考えている。

(4) グリーン物流研究会からの提案

事務局より、資料12に基づき、第11回グリーン物流研究会との共催提案がなされ、了承された。

【主な意見】

委員長：事務局よりパネリストの依頼があった際は、できるだけご協力いただきたい。

3) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料13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9月6日(木)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