

**第2期ロジスティクス環境会議
第8回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年9月6日（木） 14：00～16：50

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) エコドライブ活動実施時に発生する課題とその解決方策の整理
- (3) エコドライブ推進ために各主体が留意/検討すべき事項の整理

＜モーダルシフトWG＞

- (1) モーダルシフトWGの目標及び着地点

2) 委員会

- (1) WG活動報告
- (2) 改正省エネ法 定期報告書・計画書の収集・分析に関して
- (3) 「CO2排出量削減のための視点整理図」について

V. 開 会

事務局より開会が宣され、WG活動が行われた後、高松副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3回燃費向上WG＞

(1) これまでの経過確認

事務局より、資料1-1、1-2に基づき、第2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) エコドライブ活動実施時に発生する課題とその解決方策の整理

事務局より、資料2-1、2-2、2-3に基づき、「エコドライブ活動実施上の課題とその解決策」の内容及び整理方法（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】

（協力会社に関わる事項について）

委 員：ドライバーに係る部分については、安全を意識させ、教育というよりも説得という形で進めた。さらに、協力会社に対してもエコドライブ活動への支援を行うとともに、グリーン経営認証等を取得していただくことで、その活動を継続的なものにつなげていくことが重要だと思う。

委 員：当社の調査では、「エコドライブ実施中」という回答は半数、「エコドライブ実施検討中」が15%、残りの35%は「何もやっていない」という結果が出た。その結果から類推すると、協力会社については、エコドライブを実施していないところの方が多いと考える。

委 員：「グリーン経営認証取得を取引の条件」とすると、下請法に抵触するかどうか教えていただきたい。

幹 事：既に契約が結ばれていて、それに対して協議もせず一方的に変更した場合、問題になるが、適切なステップを踏めば問題にならないと考える。

委 員：契約の更新時に協議を行い、理解いただくことが必要だと認識している。

幹 事：親会社からは、「グリーン経営認証を取得している事業者を使用するように」と要請がくるが、現実的にはその要求には応えられない。当社では、認証を取らせることではなく、センターや事業所ごとに、月1, 2回の安全衛生会議を開催し、①協力会社の経営層、営業所長への働きかけ、②ドライバーを集めてのエコドライブの紹介といったことで、指導支援を行っている。このような形であれば、下請法には抵触しない。

委 員：当社でも、協力会社会議で、協力会社の経営層に対して安全運転ということで理解いただいている。その際に、警察やトラックメーカーの方などを呼んで、安全運転の視点から話をしてもらっている。

委 員：当社でも、自社部分は、各地点に1人ずつ指導員をおいて、ドライバーへの指導を行っているが、協力会社については課題がある、ただし、強制することはできないので、「エコドライブにはこのようなメリットがある」といったアプローチで進めている。

(調査内容について)

幹 事：解決した事例だけではなく、現在、推進中や課題を抱えている事例についても広く集めてはどうかと考える。

委 員：「エコドライブをどうやって始めればいいのか分からない」といった課題もあると考える。

委 員：単に輸送事業者やドライバーだけの問題ではなく、発着両荷主の役割や課題といったことも合わせて収集してはどうかと考える。

委 員：①当社ドライバーにカードを携帯させて、アイドリングができないということをちや区荷主に理解していただき、先に積み込みをお願いしている事例、②コンビニへの配送の際に、店舗の店長にアイドリングストップを理解してもらえなかったことがあったが、根気よく実施したところ理解いただけた事例など、現場ではいろいろなことがある。このような事例を収集することも意義があると考えます。

幹 事：資料2-3のフォーマットは、あらかじめ記載内容が定められており、逆に回答しにくいと思われる。

(ステップについて)

委 員：「ステップ1」は輸送事業者だけが対象となるのか教えていただきたい。

事務局：本WGメンバーのように、荷主でも物流子会社等のエコドライブ活動に積極的に支援、協力していくことは考えられる。したがって、第1ステップは輸送事業者のみではなく、荷主も該当すると考える。

幹 事：資本関係の有無のみならず、例えば当社の仕事を100%行っている事業者をステップ1に含めてもよい、もしくは含めるかどうかはその企業に任せてもいいと考える。

幹 事：第1ステップと第2ステップの説明が分かりにくいので、記載内容を修正すべきと考える。

事務局：適宜修正したい。

(着荷主に関わる事項)

委 員：着荷主へのアプローチといったことも必要ではないか。

委 員：当社でも、実運送については、中小零細企業を使用しているケースが多く、それらの企業ではエコドライブは実施できていない現状がある。発着両荷主の課題はあるが、まずはこの部分に絞って検討を進めてはどうかと考える。

幹 事：協力会社へのエコドライブの進展と着荷主へのアプローチを並行して行くと切り口が混在してしまう可能性が高い。調査では両方収集する形とするが、検討ステップとしてはまずは協力会社へのエコドライブの進展に関する部分を行うこととしたい。

(その他)

委 員：工事現場向けの輸送では、請負でお願いしている部分もあるが、法律上、請負先に対し

てマニュアル等を配れないといった問題がある。

委員：エンジン回転数について、ある会社では1,500回転であるが、別の会社では2,000回転といったことがある。当然、仕事の内容等で変わってくるので、一律にトップランナーに合わせることは疑問である。

【決定事項】

- ・ 本日の議論を踏まえて、①調査票の様式を変更、②第1ステップ、第2ステップの説明の追加を行う。
- ・ 調査については、燃費WGメンバーのみならず、CO2委員会メンバーにも回答いただくこととする。

(3) エコドライブ推進のために各主体が留意/検討すべき事項の整理

事務局より、資料3-1、3-2に基づき、「エコドライブ推進（含む燃料使用量削減）によるCO2削減のために各主体が留意/検討すべき事項整理図」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】

(取引条件に関わる記載について)

幹事：「計画性のない多頻度小口」や「過度な短リードタイム」といった記載がなされているが、「適正ロット化」や「配送回数の見直し」といった表現の方が分かり易いと考え。

委員：荷主は、配送ロットと車の大きさについてバランスをとっており、売上が増えれば、それに伴って車を大きくするといったことがある。したがって、需給バランスをいかに調整できるかが1つポイントになると考える。

(IT対応)

委員：受注を電話やFAXでなく、EOS等で行うことでミスを防ぐことができる。その意味で、IT化といったことも項目に含めるべきではないか。

事務局：「誤出荷」の1要因として、「受注ミス」があり、「受注ミス」削減のための1方策としてIT化が含まれるということで、特に記載は行っていない。

幹事：受注部分のみならず、配送計画策定等でもITは重要であるが、この整理図の中では、ITを前面に出さない方がよいと考える。

(物流効率化法等の認定について)

委員：物流効率化法を利用することで、双方にメリットが出る仕組みを作ることができる。そのような記載も必要ではないか。

幹事：ご指摘のあった物流効率化法やグリーン物流パートナーシップ推進事業などは有効であるが、整理図においては、あまり範囲を広げすぎないほうがよいのではないかと考える。

委員：参考情報的に入れることは問題ないのではないか。

幹事：燃費向上というところからスタートしているので、まずは自社の現状の業務に関する範囲で整理した方がよいと考える。

(ツールに関して)

委員：エコタイヤの導入といったことも含めるべきではないか。

幹事：「輸送ロス」よりも「エコドライブ活動実践」の中に含めた方がよいと考える。

委員：ツールに走り過ぎると、とにかくつけければよいという議論になってしまう。根本的には、「何で燃料を使うのか（何でその輸送が必要か）」ということが重要だと考える。

(安全について)

幹事：整理図の“安全の確保”の項目が、安全運行パートナーシップ・ガイドラインの内容しか記載されていないが、日頃から取り組んでいる事項も含めるべきだと考える。また、現在の記載内容が分かりにくい。「過積載の防止」「無理な運行計画の見直し」「発荷主起因の遅延時着荷主への連絡」「遅延への柔軟な対応」といったような表現に変更すべきと

考える。

(その他)

幹 事：「エコドライブ活動実践」の中に、「トラック協会との連携」等を含めてはどうか。

幹 事：整理図として全体を俯瞰することは重要であるが、当WGでの具体的な活動としては、先ほど議論したとおり、現状業務の中でいかにエコドライブを推進していくかという視点で行うこととなる。

【決定事項】

- ・ 本日の議論を踏まえて、整理図を修正する。
- ・ 当面、整理図で留め、当WGの活動としては、議事（２）で決定した事項から進めていくこととする。

<第3回モーダルシフトWG>

(1) モーダルシフトWGの目標及び着地点について

事務局より、資料4、資料5に基づき、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】

(事例集について)

幹 事：マニュアルを以前に作成したときは、どういう構成にしたか。

事務局：計画をするときに、どういう留意点があるかということフローチャートにし、鉄道輸送を実行していくための手順書のような形にしていた。

幹 事：そのマニュアルと、今回の事例集のモーダルシフトを推進するための7つの条件は同じか。

事務局：ほぼ同じである。

幹 事：7つの条件の前に輸送モードの比較がある。

幹 事：条件7の活動評価とはどういうことか。

事務局：鉄道、船舶のトンキロ当たり排出原単位はそれぞれひとつしかない。このため、鉄道輸送や船舶輸送において排出量を減らすには、トンキロを減らすしかないという現状を改善しようということ。

(要望／提言について)

委 員：提言を出す前に、JR貨物と事務レベルで打ち合わせをしておいたほうが良いのではないか。

事務局：提言をロジスティクス環境会議として議長名で出す前に、JR貨物との調整のような場を設けるべきだろう。鉄道輸送の推進のために荷主としてできることはここまで行うので、JR貨物にはここから先を検討してくれませんか、というスタンスがよいのではないか。

幹 事：JR貨物に対する要望や提言を各社は実際に行っているか。

委 員：要望1の31ftコンテナのJR所有はJR貨物と交渉はしている。しかしJR貨物側としてはコスト面でのリスクを持ちたくないため、31ftコンテナは荷主か利用運送事業者が持たざるを得ないのが現状である。

事務局：JR貨物側からすれば、私有コンテナであれば回送でも収入がある。JR貨物側で所有をすると収入源をひとつ断つことになるのではないか。

委 員：JR貨物にしても、回送よりは荷物が載っていたほうが収入がいい。回送は最低限の料金しか取っていない。

事務局：JR貨物からすれば、31ftコンテナより5tコンテナのほうが利益率がいい。値上げの話があるのは31ftコンテナの方ではないか。

委 員：31ftコンテナだけでなく、5tコンテナでも値上げの話がある。

委 員：タリフがありながら、需給バランスで料金が変わってくるケースが多いのではないか。

- また、鉄道の距離が短いにも関わらずドアツードアの料金が高くなるケースもある。
- 委員：重要なのはコストである。内寸高さの関係で 31ft コンテナのほうが使い勝手が良いが、かかるコストが安くなるのであれば、31ft コンテナにこだわる必要は無いのではないか。
- 委員：31ft コンテナに荷役上の制約は無いか。ヒアリングした会社では、工場にウイング車しか着けないため、5t コンテナが使用できない例があった。
- 委員：31ft コンテナは倉庫によっては使えない場合がある。ウイングタイプの 31ft コンテナはタテ置きした海上コンテナ 3 台分以上のスペースをとる。他の作業が停滞して扱いにくい。時間帯を変えて作業ができるように荷扱いの仕方を考えている。
- 幹事：コンテナを分ければ分けるほど無駄が出るため、当社では 31ft コンテナを使用している。
- 委員：鉄道に 40ft の海上コンテナを積めない実情が一番問題。31ft コンテナは国内の 10tトラックに合わせたもの。当社にとっては 40ft 海上コンテナを送れるような貨車を作る方が良い。5t コンテナは高さもタテヨコサイズもパレットサイズも中途半端（標準パレットサイズに合わない）なことが問題である。
- 委員：対韓国、中国輸送では、小ロットのもので、航空ほど急がないがリードタイムを比較的短くする必要のある商品、特にアパレルなどで、5t コンテナが見直されている。
- 委員：当社の工場から港までの輸送量は 1 日 5t コンテナ 2 本くらいで、残りはトラックで運んでいる。南松本駅では 31ft コンテナを扱えるようにはなっているが、工場の周辺には輸送事業者がおらず、トレーラーやコンテナもない。また、鉄道の本数も少ないため、モーダルシフトがあまりできない状況である。輸出品対象の海上コンテナだと月 160 本くらいあるのでそれが鉄道に載れば良いが、鉄道の本数（1 日 1 本）に対して量が多すぎる。
- 委員：欧米は 40ft コンテナを鉄道輸送する環境が整えられている。
- 委員：要望/提言は J R 貨物向けとフォワーダー向けの 2 通りがあるのではないか。31ft コンテナは（J R 貨物ではなく）フォワーダーが所有し、荷主が共同で利用すれば良いのではないか。
- 委員：J R 貨物はコンテナの所有をやめて、物を運搬するだけの業務に戻れば良いのではないか。
- 事務局：鉄道への取次ぎは利用運送事業者しかできない*ため、31ft コンテナの使い勝手をよくするためには、J R 貨物に所有を要望するよりも、フォワーダーの所有数を増やしてもらおう要望のほうが現実的であるということか。
- *事務局註）法令の改正があり、荷主が直接輸送依頼ができるようになっているとの情報有り。要確認。
- 事務局：メーカーにおいては、国内貨物だけでなく、輸送範囲をどこまで拡大して考えるかも重要ではないか。
- 委員：40ft コンテナを運ぶのであれば、貨車を低床にしなければいけない。また、今の車両寸法だと 40ft コンテナを 1 つしか載せられないため、効率も悪い。
- 委員：輸出の多い会社であれば、40ft コンテナを国内から海外までスルーで運べるのが理想である。
- 委員：コンテナに載せる商品の種類が直前までわからない。商品によっては高さの関係でコンテナに入らないものもあり、その場合、列車が出発するまでの 1 日半の間に代わりの荷物を探すが見つかからないことも多い。当社では、当初 31ft コンテナ 12 本分あった輸送枠を現在 8 本に落とした。また、到着駅が手狭で荷扱いでも苦労している。夜積んで到着けばいいという考え方で、鉄道輸送をしている。
- 委員：最初から全部を鉄道で輸送するという考えは無い。輸送枠が取れた分を鉄道輸送している。地域ごとのフォワーダーの供給量に合わせて利用している。
- 委員：上りと下りが同じ列車本数ではない区間がある。行った分だけ帰りが無い場合は、帰りの貨物の枠が埋まっているケースもある。
- 委員：行きの本数が増えた分、空荷で帰るケースも多い。空荷をどう穴埋めするかがフォー

ダーの課題である。荷をどうまとめるか、フォワーダーとの間だけでなく荷主間でも調整して取り組まないと、往復でコストが安くない。家電業界では会社間でやり取りをしている。

事務局：フォワーダーに確認したところ、鉄道輸送の値決めは個別交渉とのことである。列車によって料金が異なり、距離が安くても料金が高くなるのは付帯作業などのせいではないか。

委員：貨物の取扱量が落ち込んだ際にJRの敷地の一部を売り払い縮小したために、需要が増えた現在は手狭になって困っている駅もある。

事務局：昔からある貨物駅の構内は31ftコンテナなどの大きな貨物を荷捌きすることを考えた配置になっていない。また、5tコンテナの使い勝手を良くするためには、内寸を高くすれば良いのか？

委員：コンテナの高さを高くすると、トンネルに引っかかる。貨車を低床にすると、カーブを曲がる時に減速をしないと脱線してしまう。

【決定事項】

- ・W/Gの成果物として、「事例集」と「提言」のふたつを出す。
- ・提言にあたり、鉄道輸送における問題の構造を解明する。
- ・提言先は、荷主、フォワーダー、JR、行政などの主体別に分ける。
- ・提言の方針は、①JRは鉄道輸送に徹し、コンテナなどの荷扱いに関してはフォワーダーが専門的に取り扱うこと、②将来的には40ftコンテナ輸送を可能にすることを旨とする。

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。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

委員：当社でも、エコドライブを実践していると、他のトラックからあおりを受けて事故につながりそうになったということを経験していることがある。大手の輸送事業者であれば教育は行き届いていると思うが、特に、下請け、孫請けの部分においては、問題が大きいと考える。

副委員長：WGの中でも同意見があった。したがって、第1ステップとしては、自社、自社と資本関係のある企業、資本関係はないが、100%自社の仕事を請け負っている事業者への教育、第2ステップとして協力会社への働きかけをいかに行うかといったことで検討を進めていくこととなった。

事務局：エコドライブに関する調査票を委員会メンバー全員にお送りするので、ぜひ御協力いただきたい。

(2) 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10に基づき、前回委員会内容の確認が行われた後、資料11-1、11-2、11-3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：荷主における輸送トンキロの把握の際に、輸送事業者へデータ提供要請しているといった話を耳にしたことがある。したがって、トンキロの把握方法についても設問を設けてはどうかと考える。

事務局：事務局内でも議論があったが、①設問数を減らし、回答の負担を減らす、②CGLメン

バーの荷主であれば、自社でトンキロは把握していると思われることから、本調査では問題点が浮かび上がらないのではないかと考え、設問は設けなかった。

事務局：燃費、積載率については、改善施策とのリンクという視点も考慮して設問を設けた。

副委員長：定期報告書、計画書の写しを送れば問題ないのか教えていただきたい。

事務局：Ⅰ部については、写しで問題ないが、Ⅱ部、Ⅲ部は調査票に記載いただく形となる。

副委員長：委員会メンバーが必ずしも定期報告書等の作成に携わっているわけではないことから、写しのどの部分が必要なのか、わかるように記載すべきと考える。

副委員長：上司の確認を取るケースも考えられることから、守秘義務等についても記載すべきと考える。

【決定事項】

- ・本日の意見を受けて、調査票を修正し、調査を実施することとする。

(3) 「CO₂排出量削減のための視点整理図」について

事務局より、資料12-1、12-2に基づき、メンバーから収集した「CO₂排出量削減のための視点整理図(素案)」に対するメンバーからの修正意見とその変更素案について説明が行われた。メンバーから、追加、修正等の意見があれば事務局まで連絡いただくこととなった。

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11月1日(木)14時-17時の日程で開催することとなった。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、高松副委員長は閉会を宣した。

以 上