

## 第 8 回委員会以降の経過と本日の検討事項

### 1. 第 8 回委員会（9 月 6 日（木）開催）の審議内容確認

1) 削減のための留意ポイントの例示のリバイス

- (1) 「主に荷主主体で実施すべき CO<sub>2</sub> 排出量削減のための視点整理図（修正素案）」の提示  
⇒修正部分を説明

2) 改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集について

- (1) 調査票の確認等

### 2. 調査の実施

ロジスティクス環境会議全メンバーを対象に、「改正省エネ法 改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集・分析についての調査を実施

特定輸送事業者 2007 年 9 月 18 日（火）～10 月 4 日（木）

(⇒調査票は参考資料 3 - 2)

特定荷主 2007 年 10 月 2 日（火）～10 月 12 日（金）

(⇒調査票は参考資料 3 - 1)

その他 2007 年 10 月 3 日（水）～10 月 12 日（金）

(⇒調査票は参考資料 3 - 3)

### 3. 本日の検討事項

- 1) 改正省エネ法 定期報告書、計画書の収集・分析結果報告

以 上

1. 概要

1) 概要

	合計	荷主企業		物流子会社		輸送事業者		その他
		特定荷主	左記以外	親会社が特定荷主	左記以外	特定輸送事業者	左記以外	
送付数	97	34	10	10	6	17	11	9
回答数	40	24	1	1	3	9	2	0

\* 親会社が特定荷主の子会社でかつ特定輸送事業者 1社含む

2) 定期報告書、計画書関係

	合計	内訳	
		特定	非特定
特定荷主 定期報告書、計画書収集	25	24	1
特定輸送事業者 定期報告書、計画書収集	11	9	2

(参考)

・(2005年度)運輸部門  
におけるCO2排出量 257 百万トン  
・荷主25社計 2.22 百万トン  
構成比 0.9%

・(2005年度)運輸部門  
におけるCO2排出量 257 百万トン  
・輸送事業者11社計 0.85 百万トン  
構成比 0.3%

2. 特定荷主に関わる調査結果

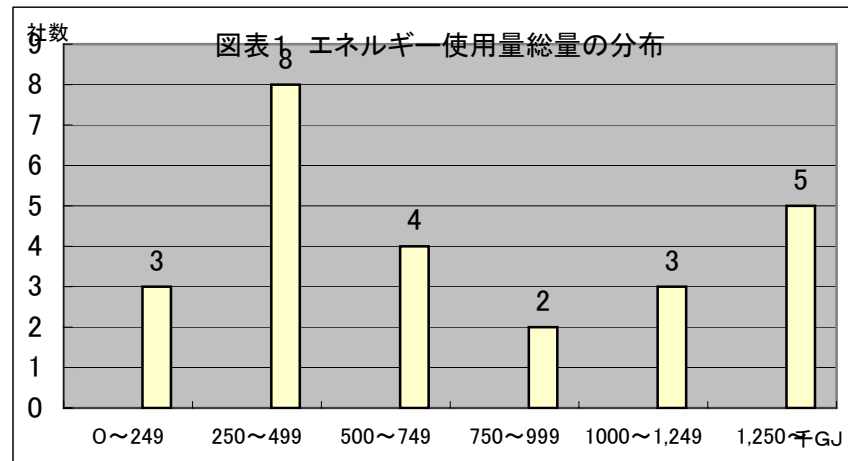
1) 定期報告書関係

(1)25社合計

エネルギー使用量	33,126,778 GJ
原油換算	854,009 kl
CO2(参考値)	2,222,806 t

(2)エネルギー使用量総量の分布

エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~249	3
250~499	8
500~749	4
750~999	2
1000~1,249	3
1,250~	5
合計	25



(3)算定方法

選択した算定方法(複数選択可)

--	--

--	--

算定方法	回答数
燃料法	9
燃費法	14
トンキロ法	23

#### 算定方法の組み合わせ

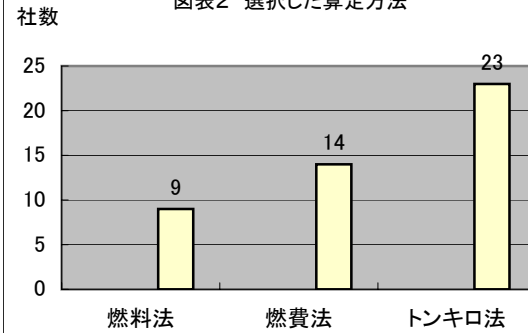
燃料法	燃費法	トンキロ法	回答数
○	○	○	7
×	○	○	7
×	×	○	9
○	×	×	2
合計			25

【凡例】 ○…算定のために使用、×…未使用

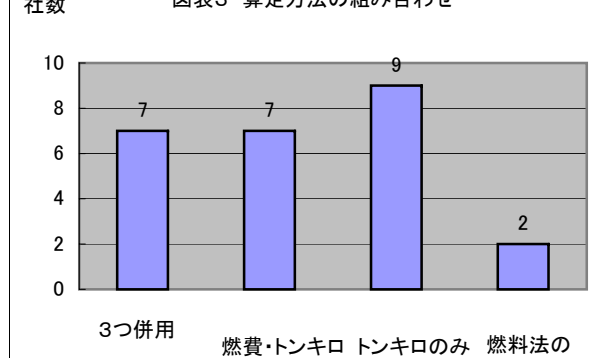
#### 25社のエネルギー使用量合算値で見た算定方法使用割合

算定方法	エネルギー使用量(GJ)	割合
燃料法	8,056,189	24.3%
燃費法	10,628,336	32.1%
トンキロ法	14,442,254	43.6%
合計	33,126,779	100.0%

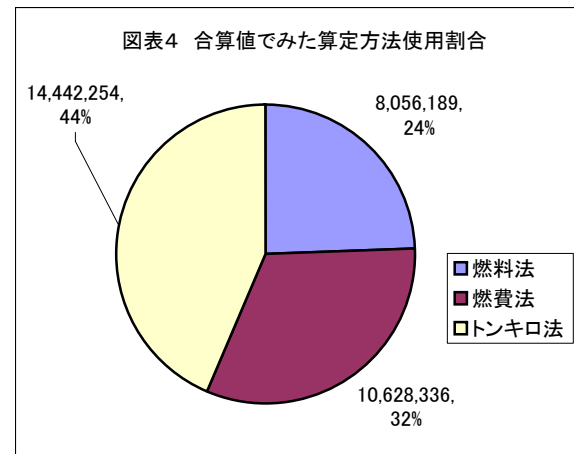
図表2 選択した算定方法



図表3 算定方法の組み合わせ



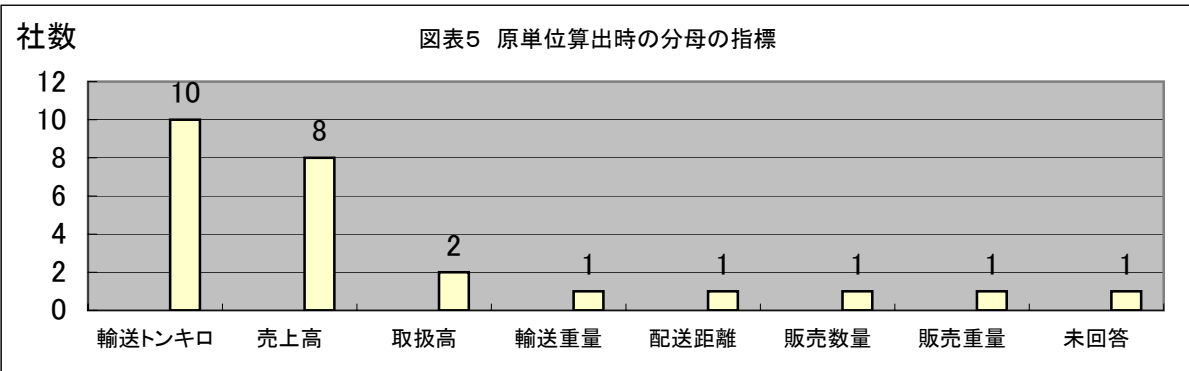
図表4 合算値でみた算定方法使用割合



#### (4) 原単位分母指標

指標	回答数
輸送トンキロ	10
売上高	8
取扱高	2
輸送重量	1
配送距離	1
販売数量	1
販売重量	1
未回答	1
合計	25

図表5 原単位算出時の分母の指標

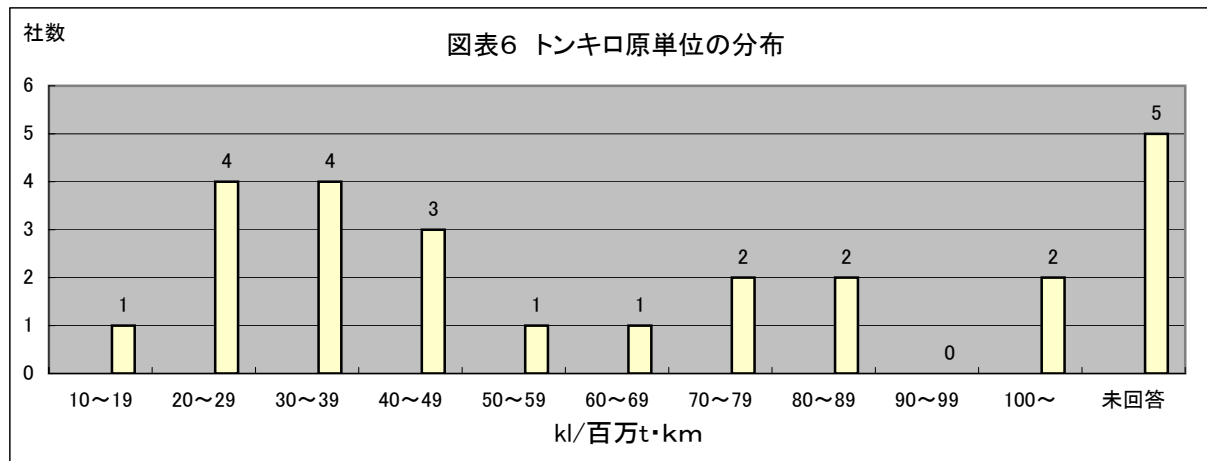


#### (5) トンキロ原単位

原単位として設定有無にかかわらず、今回、トンキロを別途ご回答いただいたことから、トンキロ原単位での比較を行った。

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	回答数
10～19	1
20～29	4
30～39	4
40～49	3
50～59	1
60～69	1
70～79	2
80～89	2
90～99	0
100～	2
未回答	5
合計	25

20社の平均 トンキロ原単位	24.4
(参考)	
食品系メーカー平均	43.8
電機系メーカー平均	73.2



(6) 判断基準遵守状況

i) 取組方針の作成とその効果等の把握

(i) 取組方針の策定

実施中	今後実施	検討中	実施せず
25	0	0	0

(ii) エネルギー使用実態等により正確な把握

実施中	今後実施	検討中	実施せず
23	1	1	0

(iii) エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認

実施中	今後実施	検討中	実施せず
24	1	0	0

(iv) 責任者の設置

実施中	今後実施	検討中	実施せず
24	1	0	0

iii) 輸送効率向上のための措置

(i) 積み合わせ輸送・混載便の利用

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
24	0	1	0	0

(v) 社内研修体制の整備

実施中	今後実施	検討中	実施せず
19	3	3	0

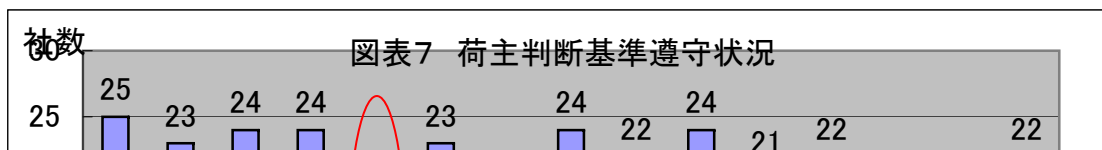
ii) 輸送方法の選択

(i) 鉄道及び船舶の活用の推進

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
23	0	1	0	1

(ii) 高度な貨物の輸送に係るサービスの活用

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
15	1	6	2	1



(ii) 適正車種の選択

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
22	2	1	0	0

(iii) 輸送ルート・輸送手段の工夫

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
24	1	0	0	0

(iv) 車両等の大型化

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
21	1	2	1	0

(v) 輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
22	0	2	1	0

(vi) 道路混雑時の貨物の輸送の見直し

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
18	2	4	1	0

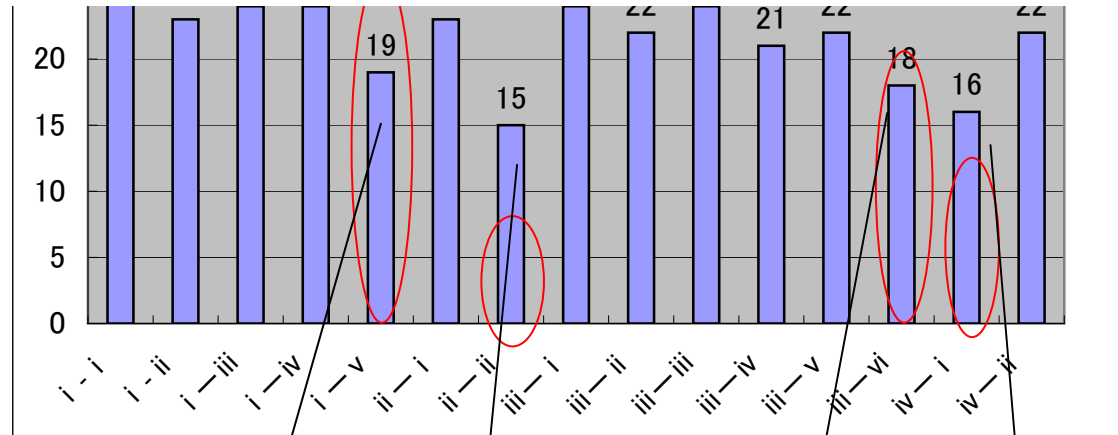
iv) 貨物輸送事業者及び着荷主との連携

(i) 貨物の輸送頻度等の見直し

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
16	1	8	0	0

(ii) 計画的な貨物の輸送の実施

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
22	2	0	1	0



社内研修体制の整

高度な貨物の輸送に関わるサービスの活

道路混雑時の貨物の輸送の見直し

貨物の輸送頻度等の見直し

(7) その他実施した措置 (定期報告書 別表第8記載事項)

(施策)

モーダルシフトの推進	6
エコドライブ(協会会社含めて)	5
納品条件変更取組	1

(主として積載率向上につながる施策)

(体制の整備)

全社委員会の設置	1
関係会社含めた研修会実施	1
生・物・販の全体最適を目指す生販会議の設置	1
各事業部ごとに省エネ推進担当者選任	1
グループ企業全体での方針説明会	1

共同配送	1
積み合わせの工夫による積載効率向上	1
中継輸送の推進による積載率の向上	1
出荷便にあわせたモノづくり	1
製品の軽量化	1

(主として輸送距離削減につながる施策)

輸入商品の横持ちの削減	1
より消費地に近い工場での生産推進	1
運行スケジュール及び倉庫内作業の見直しによる減便	1

(ハード系)

車載端末の搭載	2
低公害車の導入	1
エコタイヤ	1
バイオ燃料の活用	1
ソフトタンク輸送	1
エコランクール	1

(包装・梱包材関係)

包装材納入時のオリコン化の検討	1
配送資材の軽量化に向けた打ち合わせ	1
輸送手段に見合った荷姿・梱包の見直しによる積載率向上	1
回転容器の回収効率化	1

(認証)

グリーン経営認証の推奨	1
ISO14001の認証取得	1

(その他)

輸送ごとにデータ集計できる仕組み構築	1
レジ袋の削減	1
店頭回収リサイクル活動	1
廃棄物管理のIT化	1
協力会社にかかわる当社業務関連車両台帳及び各種認証の取得状況の把握	1

## 2) 定期報告書、計画書策定にあたっての原データについて

(1-1) 燃費法を採択している場合の燃費値として使用している値

項目	4トン車	10トン車
経済産業省告示第66号別表第2の値のみ使用	6	6
「別表第2以外」の値を使用	4	3
別表第2及び「別表第2以外」の値双方を使用	0	0
不明	0	0
未回答	4	5
合計	14	14

(1-4) 燃費法での算定にあたっての課題

### 「別表第2以外」の値を使用

- ・実績把握の基礎となるデータ量が少なく、バラツキが心配。
- ・燃費法で算定する限りは、1車毎の対策前・後の燃費改善値の把握が必要  
→ 定用車(当社製品主体の車両)は、いずれは燃料法にすべきと考えている。
- ・燃費法の燃費についても、ある周期での見直しが必要

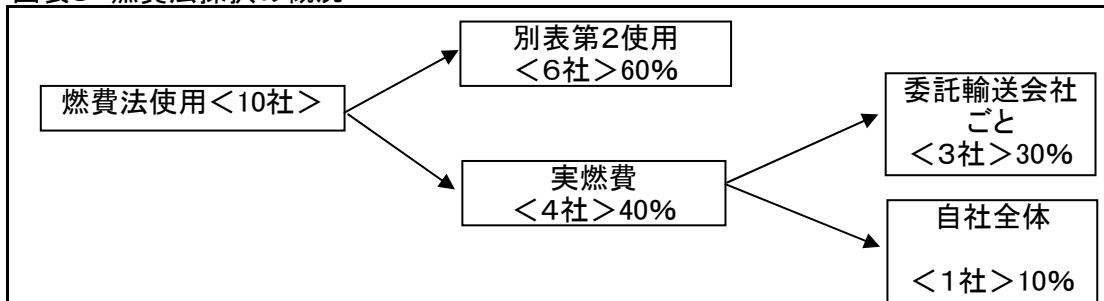
(1-2)別表第2以外の値をもとにエネルギー使用量の計算をするにあたっての方法

項目	4トン車	10トン車
委託輸送会社から提供される車両1台ごとの燃費値を用いて1車両ごとに計算	0	0
委託輸送会社から提供される、当該委託会社の平均燃費値を用いて、委託輸送会社ごとに計算	3	3
上記等を用いて、自社平均燃費値を算出し、自社全体として計算	1	0
その他	0	0
合計	4	3

(1-3) (1-2)で用いた値と別表第2の値は、概ねどちらがいいですか。

項目	4トン車	10トン車
別表第2の値の方が良い	0	1
「別表第2以外」の値の方が良い	3	2
別表第2の値と一致している。	0	0
不明	1	0
合計	4	3

図表8 燃費法採択の概況



(2-1)トンキロ法を採択している場合の積載率として使用している値

項目	4トン車	10トン車
経済産業省告示第66号別表第3の値のみ使用	9	9
「別表第3以外」の値を使用	7	7
別表第2及び「別表第3以外」の値双方を使用	1	2
不明	0	0
未回答	6	5
合計	23	23

(2-2) (2-1)で用いた値と別表第3の値は、概ねどちらがいいですか。

「別表第2」の値を使用

・実際の燃費を把握するには、輸送事業者との連携が必要であるが、連携体制が構築できていないため、経済産業省告示のデフォルト値を使わざる得ない状況である。  
 ・今後、より正確な算定を行うには、輸送事業者との連携体制の構築が不可欠であると考えている。  
 ・また、大型トレーラ(牽引車)に対するデフォルト値が無いのは、コンテナドレージが多い企業にとっては致命的である。

・今後は輸送事業者へ燃費値の把握、提供を依頼し、継続的に提出して頂くことで、実燃費値及び燃費値向上を把握する

燃費法未実施

・共同配送時の燃費法によるエネルギー使用量の算出が難しい。要因として、物流事業者での労傾やシステムの問題&算出方法の標準化パターンが確立していない問題等々により

(2-4)トンキロ法での算定にあたっての課題

(燃費法への移行と課題)

・改良トンキロ法では積載率を向上するのがポイントになるが、わが社の商品は軽量の為、1次物流ではトラックが満車状態になっても積載率が100%にならない。2次物流においても同様である。  
 改良トンキロ法ではCO2削減目標を設定しにくく、今後は燃費法で計算することでCO2削減に向けて取り組む予定である。

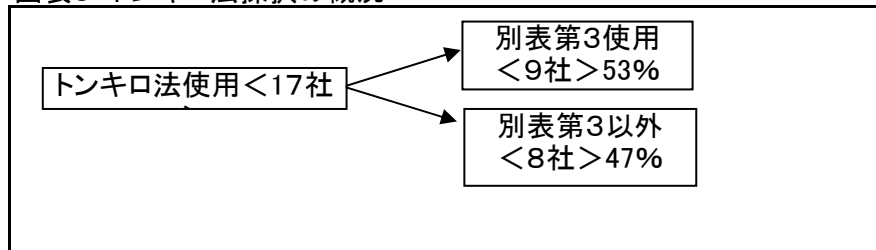
・算定そのものには特に課題はないが、エネルギー使用量の合理化に反映可能な策が限定され、輸送事業者の努力による改善策の効果(運行パ

項目	4トン車	10トン車
別表第3の値の方が良い	3	2
「別表第3以外」の値の方が良い	4	6
別表第3の値と一致している。	0	0
不明	0	0
未回答	1	1
合計	8	9

(2-3) 平均積載率の値

積載率(%)	4トン車	10トン車
20～29	0	1
30～39	1	0
40～49	1	0
50～59	2	1
60～69	0	3
70～79	0	1
80～89	3	3
未回答	1	0
合計	8	9

図表9 トンキロ法採択の概況



パフォーマンスの向上、低燃費車の導入比率の向上など)が反映できない。国は燃料法・燃費法への移行を推奨するが、燃料使用量のデータを輸送事業者から入手困難な為、燃料法・燃費法への移行もままならず不条理を感じている。

(輸送事業者との連携)

個々の、積載率を把握するには、輸送事業者との連携が必要であるが、連携体制が構築できていないため、経済産業告示のデフォルト値を使わざるを得ない状況である。今後、より正確な算定を行うには、輸送事業者との連携体制の構築が不可欠であると考えている。容積勝ちの商品の場合、多くは、実重量の把握がむずかしく、積載率について、重量ベースのみではない指標があっても良いのではないかと。

・積合せ輸送(路線便等)についてトンキロ法を採用しており、一律10トン車で積載率84%の原単位を使用しています。

・区域トラック(貸切トラック)は、重量あたり運賃を適用しているケースがあり、運送会社のトラック車種が把握できないことがある。(契約先の運送会社が備車を使用している場合は、契約先でも把握していないことがある。)  
 ・路線便や宅配便の積載率が不明。(区域トラックで算定した積載率をそのまま使用した。)トンキロ法での積載率は、CO2排出量算定における大きな要素であるが、このようなあやふやな数値把握状況は不安である。

(船舶にかかる原単位の設定)

・船舶のエネルギー係数が1つしかなく、船を大型化することによる省エネ対策効果が算定できない。早急に 船のサイズ毎にエネルギー係数を設定する必要がある。

(その他)

・容積から重量変換の方式の精度



### 3. 特定輸送事業者及び非特定輸送事業者でかつエネルギー使用量把握企業に関する調査結果

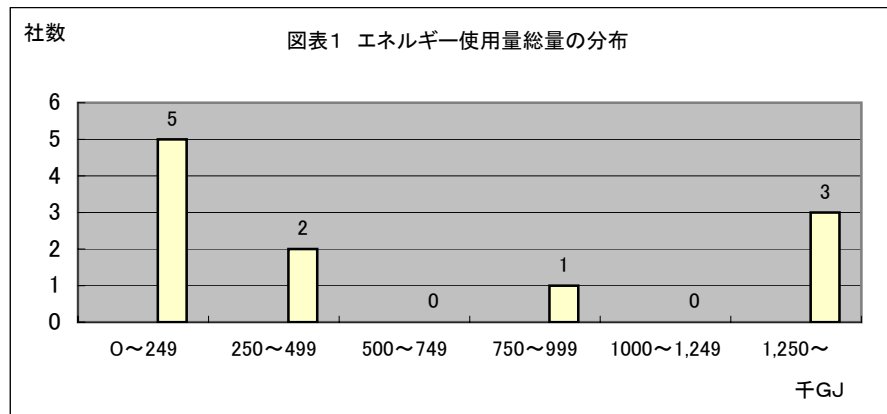
#### 1) 定期報告書関係

(1) 11社合計 \* 海運事業者含む

エネルギー使用量	12,669,648 GJ
原油換算	326,879 kl
CO2(参考値)	850,133 t

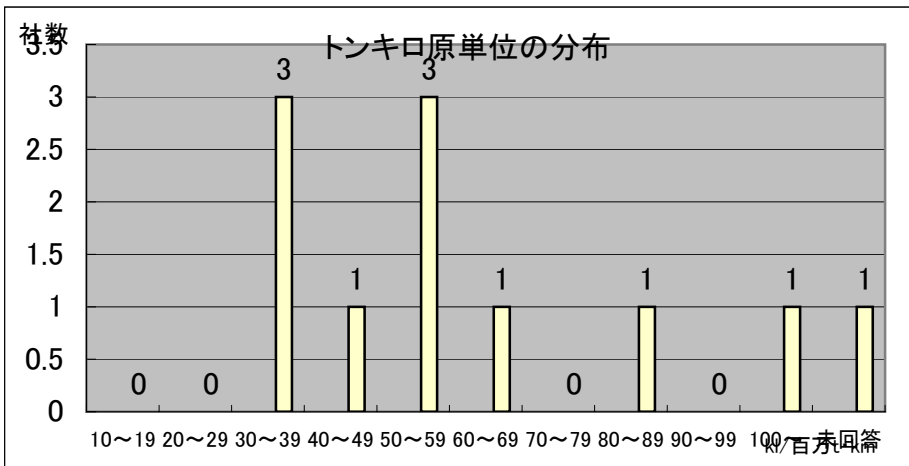
#### (2) エネルギー使用量総量の分布

エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~249	5
250~499	2
500~749	0
750~999	1
1000~1,249	0
1,250~	3
合計	11



#### (3) トンキロ原単位

トンキロ原単位(kl/百万t・km*)	回答数
10~19	0
20~29	0
30~39	3
40~49	1
50~59	3
60~69	1
70~79	0
80~89	1
90~99	0
100~	1
未回答	1
合計	11



\* 特定輸送事業者の定期報告書記載例では、「kl/万t・km」となっているが、荷主と比較を行うために「kl/百万t・km」としているため注意

10社の平均 トンキロ原単位	50.9
----------------	------

トラック輸送事業者平均	71.6
-------------	------

#### (4) 輸送用機械器具の概要

i) 自動車関係 (平成18年度導入)

#### (iv) 省エネに関する従業員教育実施

実施中	今後実施	検討中	実施せず
-----	------	-----	------

ディーゼル車代替	8
(燃費基準達成車)	1
CNG	3
ハイブリッド車	3
ガソリン車代替	2

ii)自動車にかかる省エネ機器及びその他機器

EMS機器	7
蓄熱マット	6
蓄冷クーラー	3
エコタイヤ	3
導風板	2
スタンバイ装置	2
ETC	1
キー抜きロープ	1

(5)その他実施した措置(ハード系は除く)

エコドライブ(指導等含む)	4
運行車両数の減便	2
モーダルシフト	1
積み合わせによる積載率向上	1
拠点集約とトレーラー化による距離短縮	1
共同配送	1

(6)判断基準遵守状況

i)取組方針の作成とその効果等の把握

(i)省エネ指針の策定及び見直し

実施中	今後実施	検討中	実施せず
9	1	1	0

(ii)省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し

実施中	今後実施	検討中	実施せず
9	2	0	0

(iii)省エネ推進体制・責任者の設置

実施中	今後実施	検討中	実施せず
9	0	1	1

(iii)空荷走行・航行距離等の縮減

実施中	今後実施	検討中	実施せず	未回答
8	1	1	0	1

10	1	0	0
----	---	---	---

ii)省エネ輸送用機械器具の使用

(i)省エネ輸送用機械器具の導入

実施中	今後実施	検討中	実施せず
10	0	1	0

(ii)省エネに資する器具の導入

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
9	2	0	0	0

iii)省エネ運転・操縦

(i)省エネ運転・操縦

実施中	今後実施	検討中	実施せず
11	0	0	0

(ii)効率的な輸送ルートを選択

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
10	1	0	0	0

(iii)冷凍機効率の向上

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
2	0	1	8	0

iv)輸送能力の高い輸送用機械器具の使用

(i)輸送用機械器具の大型化

実施中	今後実施	検討中	実施せず
10	0	1	0

v)輸送能力の効率的な活用

(i)積載率の向上

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
9	0	2	0	0

(ii)貨物量に応じた輸送能力の適正化

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
9	0	2	0	0

vi) その他

(i) 荷主等の関係者との連携強化

実施中	今後実施	検討中	実施せず
10	0	1	0

(ii) 効率的な輸送方法の選択の促進

実施中	今後実施	検討中	実施せず
9	1	1	0

(iii) 物流拠点の整備

実施中	今後実施	検討中	該当なし	実施せず
9	0	2	0	0

2) 荷主向け調査と合算するための設問

(1) 経済産業省告示第66号の値と実燃費の比較

項目	4トン車	10トン車
別表第2の値の方が良い	0	0
「別表第2以外」の値の方が良い	11	11
別表第2の値と一致している。	0	0
不明	0	0
合計	11	11

#### 4. 改正省エネ法に関する課題

##### 1) 荷主

##### (1-1) 自社の省エネ活動に関する事項

###### <モーダルシフト>

- ・モーダルシフトはコスト高(鉄道輸送はトラック輸送の倍のコストが掛かる)であり、仮にシフト可能な場合でも一度シフトすると緊急輸送用等として従来のトラック輸送の路線を確保しておくのが困難等様々な課題が想定されている。
- ・BTO生産、JIT納入を実施しており、リードタイム的に余裕がないため、モーダルシフトの拡大が難しい。
- ・モーダルシフト実施による輸送日数増加への対応
- ・モーダルシフト化検討対象の絞り込みと方案検討
- ・当社グループでは特定荷主は7社であるが、グループ全社(約50社)でグリーン物流(CO2排出量削減)を推進している。グリーン物流で最も効果のある手段はモーダルシフトであり、JRコンテナ化を進めているが、コスト・納期・輸送品質等の課題が多い。

###### <輸送事業者との関係>

- ・現在、弊社は自社トラック保有せず、移送・配送は業務委託しています。今後委託運送業者と協力しながら省エネ活動を行う必要がある。
- ・委託物流を主体とする荷主側での省エネ施策の参考となる事例提供の枠組みを構築願いたい。
- ・協力輸送事業者のご理解を得て、荷主会社の省エネ活動に協力をして頂くこと
- ・物流子会社、関係会社、協力会社が三位一体諸施策に取り組む

###### <手詰まり感>

- ・コスト削減活動の一環でモーダルシフトや積載率の向上は上限まで来ているので、画期的な省エネ活動を企画する事は難しい。
- ・弊社には物流子会社がなく、省エネ活動については、物流拠点の集約、モーダルシフトの推進、商品の積載効率の向上が主な取り組みとなっているが、その取り組みも荷主としては限界があり、次の施策を打ち出すことが困難な状況であること
- ・輸送効率の向上のための処置はあらゆる項目に取り組んでいて手詰まりの感がある
- ・当社は数年前より物流のCO2削減に取り組んでおり、様々な対策を実施してきた。今年から取組を始めた会社とは違って、今後ともCO2を削減していくは大変厳しい状況である。

###### <全体最適を考慮に入れた活動>

- ・コスト、リードタイム、棚卸資産等、全体の最適化を考慮に入れた活動への取り組み
- ・出荷波動の平準化

###### <データ把握>

- ・今回は初めてのため小規模輸出について全てデータを把握したが、多大な工数がかかるため、今後は基準を設定して、基準以下のものは固定値として、データの把握は中止したい。
- ・当社の所属する業界の特徴として、輸送する荷物の重量や積載率等、現状把握が困難なデータが多い。当社でも現在の取得方法を模索している。

###### <その他課題>

- ・部門ごとに省エネへの意識改革を行っているが、なかなか末端まで伝わらないこと。
- ・当社の物流センターでは、当社に所有権のない荷物を配送している場所もあり、これは省エネ法の定める範囲にないと考えているが、省エネ法対応施策については、このような物流センターも対象として実施することになっている。
- ・当社では配送業務をすべて委託しているため、輸送業務において荷主企業が行える施策は限りがある。実際に車両を所有していないために、車両自体に手を加えられないからである。しかし、その他の面での施策を考えており、これらを実施していくことになっている。
- ・当社の関連会社も特定荷主企業であるので、当社が参加した外部会議等の情報を含めて情報を共有して、グループとして省エネ法に対応できるような体制を整えている。
- ・現時点では、CO2排出量の把握にとどまっているが、今後の削減に向けて計画を実施し、成果を確認していくことが必要。
- ・エコタイヤ、デジタコ等の導入時のコスト負担を省エネの中で如何にして吸収していくか。

###### <施策関係>

<p>1. 卸売＝中間流通業と言う立場から、着手できる省エネルギー対策としては、販売店様への出荷納品（輸送）の頻度を、如何に圧縮できるか？と言う点が挙げられます。 特に、この10年程は、事実上、多頻度少量の受注＝出荷と言う傾向が顕著（多く）になってきたと言えますが、物流効率・輸送コストの削減と言った観点からも、過度の多頻度受注＝出荷を改める方向で各販売店様との協議を行っております。この取組みは、結果としてトンキロ値の低減に繋がるものではありませんが、物流効率・輸送コストの削減は、省エネルギーの取組みにも繋がるものとして取り組んでおります。</p> <p>2. 国内にある複数の物流拠点間の商品移送（在庫調整等が主な目的）を削減する為に、「必要な物流拠点に、必要な商品を、適正量を入荷させる」よう、仕入部門と営業部門との連携により、精度の高い需要予測・販売計画を作成する取組みを継続しております。</p> <p>3. 弊社オリジナル商品の生産地（主に中国）から輸入の際、東京港における一括輸入体制から、国内の需要にあわせ、東京港と大阪港との2箇所での輸入に変更することにより、国内輸送の削減を目指す取組みを開始する方向で、関西に新たな物流拠点を設立（2008年1月稼動）します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・商品を梱包する資材を極力最小限に抑える改善を継続している。</li> <li>・極力商品をまとめて梱包するようにしている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流のネットワークの変更</li> <li>・共同配送の推進</li> <li>・モーダルシフトの推進</li> </ul>

### (1-2) 定期報告書、計画書策定に関して

#### <原単位に関する事項>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・原単位を実質売上高としたが、売価ダウンが激しいと、省エネ活動による効果が消えてしまうこと。</li> <li>・「エネルギー使用量と密接な関係を持つ値」を輸送量（輸送トンキロ）にしているが、CO2排出量削減数値とまぐリンクするのが不安。（売上高や出荷重量は、もっと不確定要素が強い）</li> <li>・計画書記載の個々の省エネ活動の効果とエネルギー使用原単位の実績値との相関の説明が課題</li> </ul>
---

#### <デフォルト値について>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・（省庁の公表するデフォルト値について）天然ガス車のデフォルト値がないので、設定を望む。</li> <li>・経済産業省告示の燃費等のデータは車両の省エネ性能向上に合わせて定期的な見直しが必要。</li> </ul>
---

#### <作成支援ツールについて>

<p>作成支援ツール（2007年9月6日改訂版）の改善要望。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・表紙の住所欄を2行にして、下段に社名等を入力できるようにするべきである。</li> <li>・第5表で、該当年度の原単位が第3表より引用表示されない（ゼロ表示）ので修正して欲しい。</li> </ul> <p>複数の所轄官庁へWEB上で電子提出（委任状も考慮した形式で）できるようにして欲しい。</p>
<p>定期報告書は経済産業省が提供するソフトで問題は無い</p>

#### <その他改善要望>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・熱量を中心にした報告となっているため、大変わかりにくい計算が複雑である。最終的にはCO2の削減を目指すのであれば、報告書も全てCO2を中心とした報告にして頂きたい。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・『荷主のための省エネ法ガイドブック』（財団法人省エネルギーセンター発行）を参照して定期報告書を作成したが、P152の上の表の二酸化炭素排出係数が間違っていた為、二酸化炭素排出量が誤った数字となり、再提出させられた。経産省で調べた結果、2006年5月25日発行の第1版は間違っていたが、第3版では、正しい数字に変更されていた。（第1版購入者には何も連絡はなかった）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・数値算出に関して、有効桁数の取扱いに苦慮した。説明会や省庁が公表している記入例をみても、明確な統一見解がない。（確か当WGでも議論になったはずで、明確にするという発言があったと記憶している）</li> <li>・例えば燃料法のみで数値算出を行った場合でも、定期報告書では「付表2」「付表3」を空欄のまま提出が必要との由。これは実際に経済産業局から指摘されたことだが、ガイドライン等には記載がなかったように記憶している。（記載があればどこに記載されているか、ご教授願ひ度）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期報告書の基データの精緻化を最重要視する企業が多いなか、当社では現状できうる範囲でのデータ把握を着実にを行うことで、5年間の改善状況推移を管理していく予定である。（もちろんデータの精緻化については努力を怠らない所存である）</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画書の進捗管理と省エネ活動を推進するにあたっての阻害要因を把握し、それを取り除くような方向に計画書の内容を変更して欲しい。</li> </ul>
<p>実績収集および集計時間の短縮</p>
<p>改良トンキロ法ではCO2削減目標を設定しにくく、今後は燃費法で計算することでCO2削減に向けて取り組む予定である。</p>

#### <その他>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・原単位年平均1%削減の努力目標に対する継続的な計画の立案</li> <li>・グループ企業での定期的連絡会</li> <li>・他社事例の収集(JILS等)</li> </ul>
---

**(1-3) 物流子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項**

<p>&lt;省エネ意識向上等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自社の事業利益に直結する燃費向上策(運行パフォーマンスの向上等)の推進には積極的であるが、荷主と協業で取り組むべき輸送効率化の視点に立った提案には消極的である。</li> <li>・特定荷主、特定輸送事業者に該当しない関係会社や協力会社に対する省エネ活動への意識向上</li> <li>・協力会社の省エネ活動を常に意識し、共同で取り組む予定である。</li> <li>・省エネ事例の紹介による啓発が必要、国として事例提供の枠組みをお願いしたい。</li> </ul>
---

<p>&lt;情報連携&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当社関連会社間の情報共有化の推進(含 同業他社)</li> <li>・物流子会社には省エネ活動計画設定と個々の活動進捗管理を実施し、PDCAを回していく仕組みの定着させること</li> <li>・物流子会社、関係会社、協力会社が三位一体諸施策に取り組む</li> </ul>
---

<p>&lt;負荷の関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の処、省エネ法対応の施策には、協力会社自らがコストを掛けて行うことが必要となることが多い。荷主企業としては協力会社にこれを強要する訳にはいかないため、その要請する「加減」が難しい。</li> <li>・特定物流事業者の運送会社は、タコメータ導入等の省エネ活動に積極的であるが、中小規模の運送会社は費用アップとして消極的である。</li> </ul>
---

<p>&lt;エコドライブ活動&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタル・タコグラフを搭載し、急発進・急停車・エンジン回転オーバーの抑制、及びアイドリングストップの実行で燃費を向上させる。エコドライブ講習を行うように指導し、低燃費を実現させる。これらの活動で協力しながらCO2削減を行う。</li> </ul>
---

<p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・データの把握・集計に時間がかかること。一部按分して計算を行っていること。</li> <li>・グループで特定荷主以外の企業もグリーン物流を推進しているが、路線便や宅配便が主体の企業も多く、CO2排出量削減効果がなかなか現れない。</li> <li>・荷主が提出する報告書に示す「エネルギーの使用量」と輸送事業者が報告するものがダブって計上されるシステムと聞いているが、疑問を感じる</li> <li>・省エネ評価基準、表彰などガイドラインをお願いしたい。</li> <li>・省エネ技術の研究と現場テストによる効果確認、適用拡大の推進</li> <li>・エコドライブの推進</li> <li>・エコタイヤ導入の検討</li> <li>・物流子会社による共同配送の推進</li> </ul>
--

**(2-1) 輸送事業者へのデータ提供要請について**

<p>&lt;一部対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小規模輸送事業者からの詳細データの提供には限界があり、把握可能なデータによる算定方法を採用することはやむを得ない。</li> <li>・一部の運送会社の一部地域のみデータをもらっている。 ⇒利用している運送会社の全てからもらえてはいない。</li> <li>・共同配送で輸送を委託している輸送事業者からデータがとれない</li> <li>・個別に手配した業者が不明確なデータの取り込みについて。</li> </ul>
--

<p>&lt;自社データで対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・配送業者が将来変更されることも予想されるため、データの継続性の観点から、自社データのみで対応。</li> <li>・輸送事業者へのデータ提供要請は行っていない。理由としては、弊社の貨物を輸送するのに使用した燃料または燃費のデータを提供できる体制が取れている輸送事業者が少ないため。</li> </ul>
---

<p>&lt;課題なし&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・僱車以外のデータ提供は運送会社からのデータ提供はスムーズに行われている。</li> <li>・トラック輸送がほぼ100%であるグループ内の特定荷主は燃費法で算定しており、その輸送データは契約先の区域トラック会社から提供してもらった</li> <li>・輸送事業者からのデータ提供については、当社の意図を理解して戴き、輸送元請企業、および再委託企業からもデータを頂戴すること自体はスムーズに実施できていると判断している。</li> <li>・一部の業者より、報告が遅れるケースがあったが、数ヶ月前よりそのようなことも減ってきている。今後も継続して要請していくことが必要。</li> </ul>
---

<p>&lt;引き続き依頼&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さらに詳細な輸送データ提供依頼</li> <li>・輸送事業者を統括する物流子会社から輸送事業者へ省エネ活動への協力要請と共に燃費値等データの提供を要請する</li> <li>・定期的なデータの提供を依頼(月次単位)</li> </ul>
---

<要望>

・大手路線業者については、平均 熱量・CO2/トンキロの提示をお願いしたい。

<その他>

・データ提供時期の前倒し

・特に車両について、燃費データのカバー率向上(改善効果の確実なフォロー)

・燃費データの時系列的な把握化(改善の見える化)

・輸送事業者から提供されるデータの正確性については論議が多いが、どのような方法で提供されても、本当に正確な数値の把握は不可能であると考える。ある程度のレベルでの割り切りが必要ではないか。

(3)その他

<モーダルシフトに関して>

・モーダルシフト促進に向けさらに利用しやすいサービス・インフラが必要。

・モーダルシフトに挑戦したいが、下記の課題が大きくて、今後の進展が難しくなっている。

- 既に高いレベルでのモーダルシフトを行っている
- 鉄道コンテナの枠が足りない&前後のトラック輸送を含めるとコストが大幅に上昇する
- 風水害、事故等による輸送の停止影響が大きい
- 海上コンテナ、海上輸送トレーラーの航路が少ない

<算定に関して>

・同じ輸送実績を対象にして、燃費法と改良トンキロ法で算定してみると、燃費法の方が、CO2排出量が少ない結果になった。今後、運送会社から提供されるデータの範囲や精度が上がった場合に、改良トンキロ法から燃費法に転換して、整合性が取れるだろうか？

・社会的なインフラの整備(物流事業者で荷主ごとのエネルギー使用量が簡単にわかるシステム等)が進んでおらず、概略的なデータとなってしまう。

・当社が所属する業界団体では、平成18年度実績については、同業他社で行っている共配における企業毎の按分は行わないこととした。この按分が当面の課題であるが、業界団体としての統一見解に従うこととしている。

・将来、天然ガス車、ハイブリッド車等の普及に伴う、燃費を追加してほしい。

<消費者、着荷主に関わる事項>

・消費者の鮮度要求によりこまめな配送(補充分だけの小ロット配送)を強いられている

・一般市民、着荷主への情報が足りない、啓発による輸送への理解・配慮をお願いしたい。

・配送業務における環境問題対応について着荷主側からの要請が予想されるため、今後対応が必要になると思われる。

・包装材の不良も不良品扱いとなるため、過剰な包装(=輸送の非効率が発生)をしている

<行政に対して>

・省エネを推進した荷主・輸送事業者への表彰制度、補助金、税制優遇、コンテナヤード周辺等の渋滞地域の通行優遇、高速道路等の通行料割引等を配慮願いたい。

・着荷主、荷主、物流事業者が三位一体となり、省エネ対策を推進する枠組みを行政は設定する必要がある。

・渋滞緩和、アイドリングストップ出来るインフラ整備を加速してほしい。

・省エネ目標1%は、各社事業に見合ったもの、過去の省エネ実績に配慮願いたい。

・「貨物の輸送量届出書」は4月末が提出期限だったが、1年間の実績を1ヶ月で集計するのは困難である。せめて、5月末にして頂きたかった。

・環境報告書ガイドラインへの物流省エネの具体的記載挿入をお願いしたい。

<その他>

・物流子会社として、親会社へ商品の組み合わせなどの提案をしていくこと。

・原料購買の関係で工場が消費地から離れ、遠距離輸送をしなければならないケースが増えている

2)輸送事業者

(1-1)自社の省エネ活動に関する事項

<エコドライブに関わる事項>

・乗務員間でのエコドライブに取り組みに関する意識の差があり、燃費についても、大きな格差が出てきている現状である。

・エコドライブの推進について、各ドライバーで取り組み意識にバラツキがある

<手詰まり感>

・従来より省エネ活動に取り組んできたため、数年は一定の削減ができたとしても、長期的なエネルギー削減となると、現時点では見通しが立たない。(自動車などハード面の技術革新に頼らざるを得ない可能性がある)

・燃費改善は2年前より実施しているが、将来的には限界がくるのではないかと感じる

<データ把握>

・宅配便事業においては、複数顧客の荷物を一度に扱うことから、荷物毎の輸送距離・使用エネルギー量を正確に把握することは極めて困難である。

・区域・引越貨物について、データ取得方法が確立されていない。

・コンテナ貨物について、オフルール部分も含めデータ取得方法が確立されていない。

・航空貨物について、データ取得方法が確立されていない。

<ハード系>

・事業用貨物自動車の購入(代替時)にハード面の省燃費車両の早急な開発をディーラーに求めたい。

<社内体制・教育>

・省エネ活動がなかなか全体的に活発な活動とはなりにくいの現状  
・社員の意識向上につながる良い施策を勉強したいと思っている。

<船舶関係>

・本船の減速運航(経済運航)にも限界があるため、船体改造が必要になるが費用を要するため、容易ではない  
・寄港地集約を計画しても荷主都合などにより実施が難しい

<その他>

・定期的な車両代替(新車、低燃費車)により効果は見られているが、さらなる効果、継続的な向上を図る方策を検討中(エコドライブ、エコタイヤの導入は実施済み)

(1-2)定期報告書、計画書の策定に関して

・2003年度より、エコドライブに取り組み、大幅に改善したため、今後、年1%の改善が、出来るのか心配である。  
・輸送実績8割以上把握を前提にしているため、管理精度向上による成果の悪化が懸念される。  
・担当運輸局よりCNG導入を推奨されているが、換算係数の高い事や、燃費向上があまり期待できない上に給油のための空車走行も増えるため、原油換算使用量は増加方向にある。  
・中期計画は、目標とはいえ効果測定方法が難しいものも多く、記載できないものもある。  
・荷主自身の対策に先行するため、事業計画との運動性は取れない。  
・低公害車の数(CNG車・電気フォークリフト)を前倒しで進める様、経営層に意見具進を実施しています。  
・デジタコのデータを社内システムと連動させる仕組みの構築を検討(日々のデータを入力する業務が緩和できれば省人化につながる)  
・運航船舶が多いため、データ集計に時間を要する  
・当社は特定輸送事業者には該当しない為、定期報告書、計画書は作成していない

(1-3)子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項

<エコドライブ推奨等>

・エコドライブ指導会等を開催し、協力会社への参加を求めているが、なかなか理解を得られない。  
・子会社へはエコドライブを推奨中

<支援時の課題>

・協力会社への指導の際に下請法が大きく進まないのが現実(役務の供用)  
・グループ会社であれば、同等レベルの取り組みが可能であるが、協力会社への強制力は無いため、前向きに取り組んでもらえるよう支援するしか手立てがない。

<データ把握等について>

・エコドライブなどの施策協力について前向きではあるが、数値データによる管理は難しい。  
・燃費の計算すら出来ない運送業者が多数存在する。定期的な会議を開いて必要性を説くとともに、燃費に対するデータ収集から指導している。  
・荷主へ燃料使用量に関するデータを提供する場合、委託先の子会社、協力会社からデータを提供してもらわなければならないが、各社の管理レベルがまちまちであるためデータの精度にバラツキがある。

(2-1)荷主からのデータ提供要請について

<作業負担>

・荷主毎に少しずつ要望が異なる。お客さまである荷主の発言力は強く、できるだけ要望に応えられるように対応しているが、対応にかなりの労力を必要とする場合がある。

・荷主にトンキロデータを提供するにあたって物流会社として困っていること。  
①モーダル(トラック、鉄道、船舶等)別のデータが求められるが、現システムでの把握が難しい。  
②利用運送業者である当社は実車両を持っていないため、改良トンキロ法でデータ算出をしているが、実際の輸送距離の把握が難しい。  
③混載便の場合、荷主別のデータに分ける必要がありその区分が難しい。  
④協力会社に、より詳細なデータ提供を求めても限界がある。

・輸送事業者からのデータ提供は義務ではないものの、いまやサービスの一部となりつつあり、早期の提出への対応と作業負担増に苦慮している。

・輸送事業者がデータの集約義務を負い荷主に提示する必要がある場合には、輸送事業者にとっては事務工数が増加している。

・荷主企業(特定荷主に限らず)によりデータ収集基準が異なる上に、利用目的の不明瞭な内容を付加価値データとして求められ、対応作業が膨大煩雑である。

・報告期日が荷主により定められており、社内標準ルーチンに適応しない場合もあるため、負担が高い。



・目標値を設定され、目標を達成したデータを要求される。

<現状課題なし>

・データ提供を求められている荷主は複数あり、提供データ内容は荷主によって異なる。

現在の所、取得が困難なデータは要求されていない。

① 荷主A: データ化されていない輸送(横持ち、資材等の輸送)の距離、車種、重量について報告

② 荷主B: メインとなる輸送についてのみ報告する。幹線輸送は燃費法、地場配送は改良トンキロ法。メイン以外の輸送(横持ち、返品引取り等)はデータ取得が困難なことから、報告対象外となっている。

・一部荷主様からは、日々の運行データを定期報告しているが、ほとんどの荷主は自身のデータで処理されている模様

・荷主が燃費法を導入しているので、一部の輸送を除いて、データ提供要請はない。

・荷主自らが主体的にデータを持って輸送オーダーしている場合には、スムーズに情報交換が行われている。

<その他>

・過去のデータが年度単位で欲しい→対応している

・車型毎の平均燃費だけ要求される荷主様もあった

・荷主ごとに使用燃料を按分するのが難しい

2-2) 荷主の省エネ活動、定期報告書、計画書策定に関して

<データ集計等に関する協力要請>

・荷主は輸送事業者に頼る傾向が強く、報告書作成への協力を強いられる場合がある。

・荷主が行うべき、データ集計まで依頼されることがある。

<省エネ活動への要請>

・荷主より、資本関係のない協力業者の環境活動にまで、要求が挙がってくる。

・荷主から非常に厳しい目標数値を指示されている。困難で達成が非常に難しい。

・荷主だけでは省エネへの取り組みが実績にどのように反映されているのかがわかりづらいため、各種要因分析に協力する時間が増えた。

<その他>

・9月前に案内を行ったが、計画についての共同性や協力要請はない。

(3) その他

・基本的に多くの業務が荷主要件を如何に満たすかであって、部分最適になりがちである。

そのため、混載業における全体最適や自社最適は、荷主施策が後発であることも含めて難しい。

・省エネ活動の方向性は輸送コスト削減を主題とする荷主にとっての課題と対立することもある。(例えばモーダルシフトにより結果として総輸送コストが増加してしまうこともありうるなど。)従って荷主と輸送業者とのパートナーシップによる省エネ活動が実効を上げるためには、コストの負担者である荷主の推進への強力な意志が欠かせない。

## 改正省エネ法 計画書の分析【速報】

2007. 11. 1  
JILS/北條 英

### 1. 荷主の計画書

#### 1) 回収結果

回答企業数	25 社
計画の削減目標値がわからなかったもの	3 社
計画の削減目標値がわかったもの	22 社

#### 2) 業種構成など

##### (1) 業種構成

製造業	20 社
卸売業	3 社
流通業	2 社
計	25 社

##### (2) 特定・非特定区分

25 社全て特定荷主

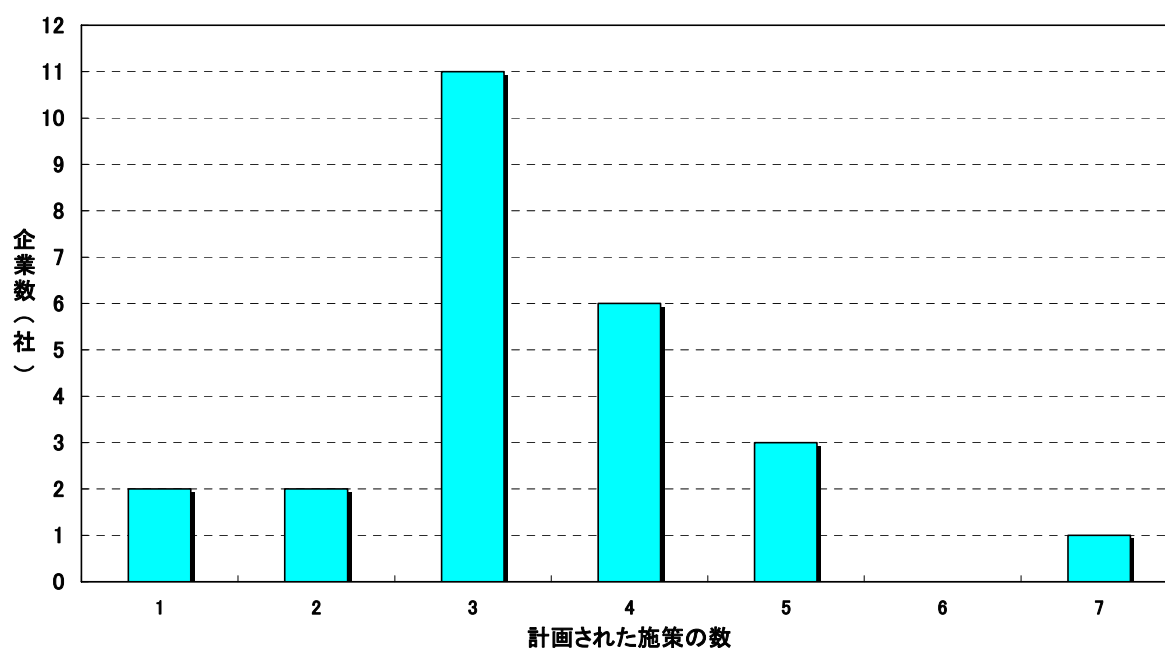
#### 3) 計画された施策数の分布 (25 社)

計画書に記されていた計画の数の分布を下図に示す。

最小1、最大7、最多は3。

平均で1社あたり3.4。

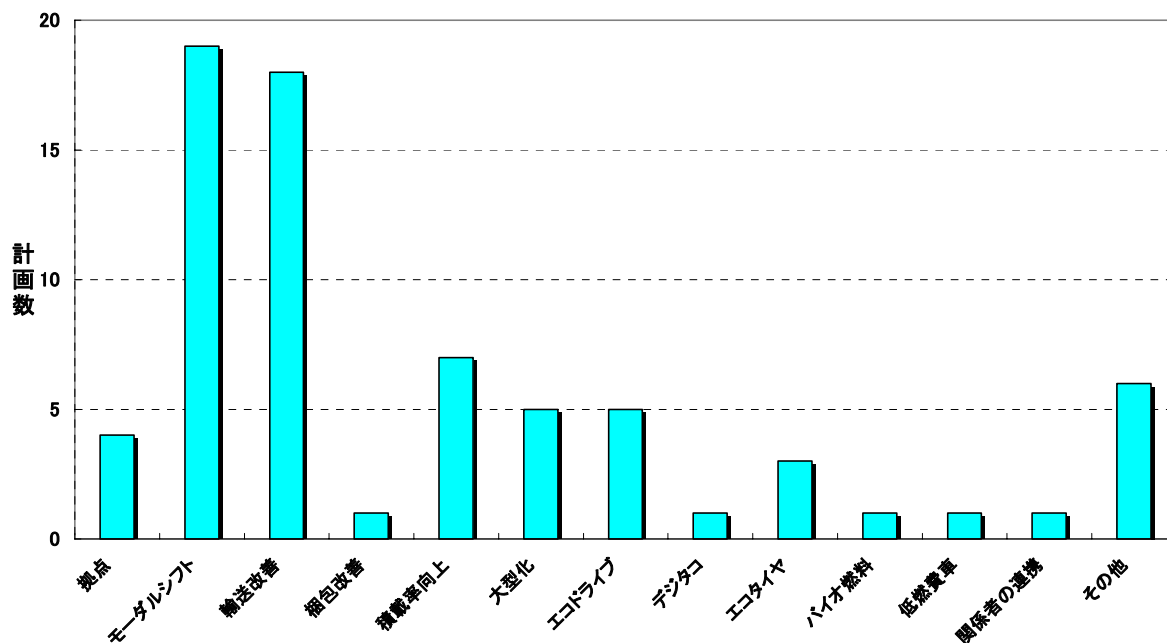
図 計画された施策数の分布\_荷主



#### 4) 施策別の計画数 (25 社)

計画書に記されていた計画を分類し、各々の計画の数を合計したものを下図に示す。  
最も多く計画されていたのは、モーダルシフト (鉄道、船舶) の 19 例。  
これに輸送改善の 18 例が続いた。

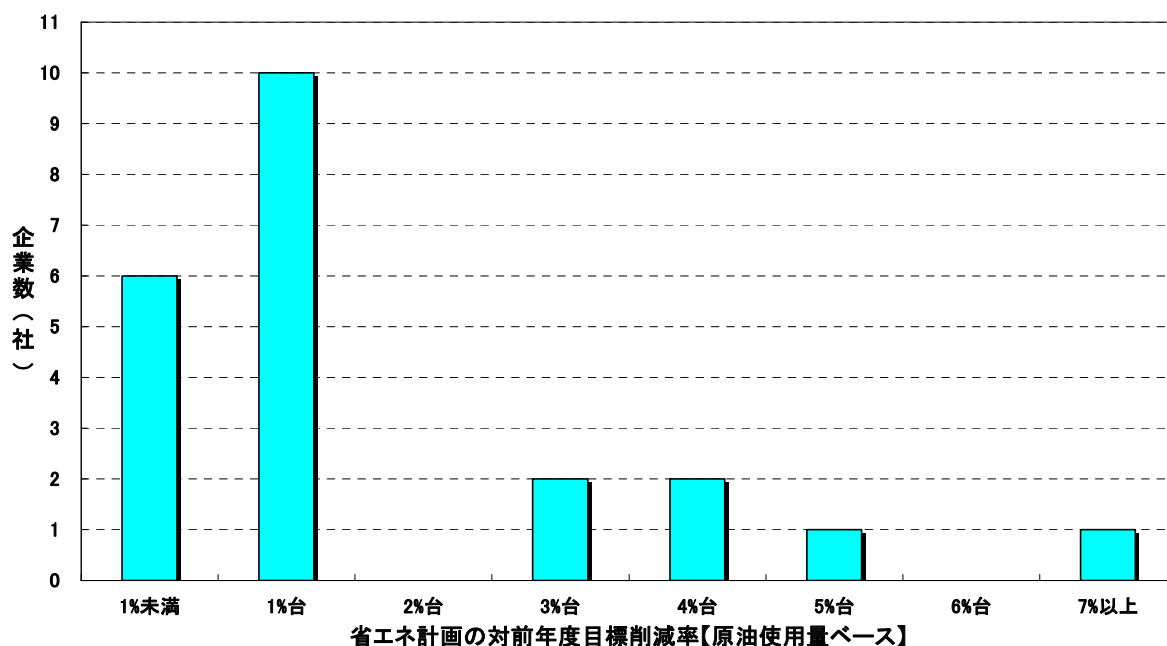
図 施策別の計画数\_荷主



#### 5) 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布 (22 社)

省エネ計画の目標値の合計の分布を下図に示す。  
1%台が最も多く 10 社。また、1%未満がこれに次ぐ 6 社となった。  
平均は 3.46%。各社とも控え目か？

図 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布\_荷主



#### 6) 施策別削減目標量【原油換算】(22社)

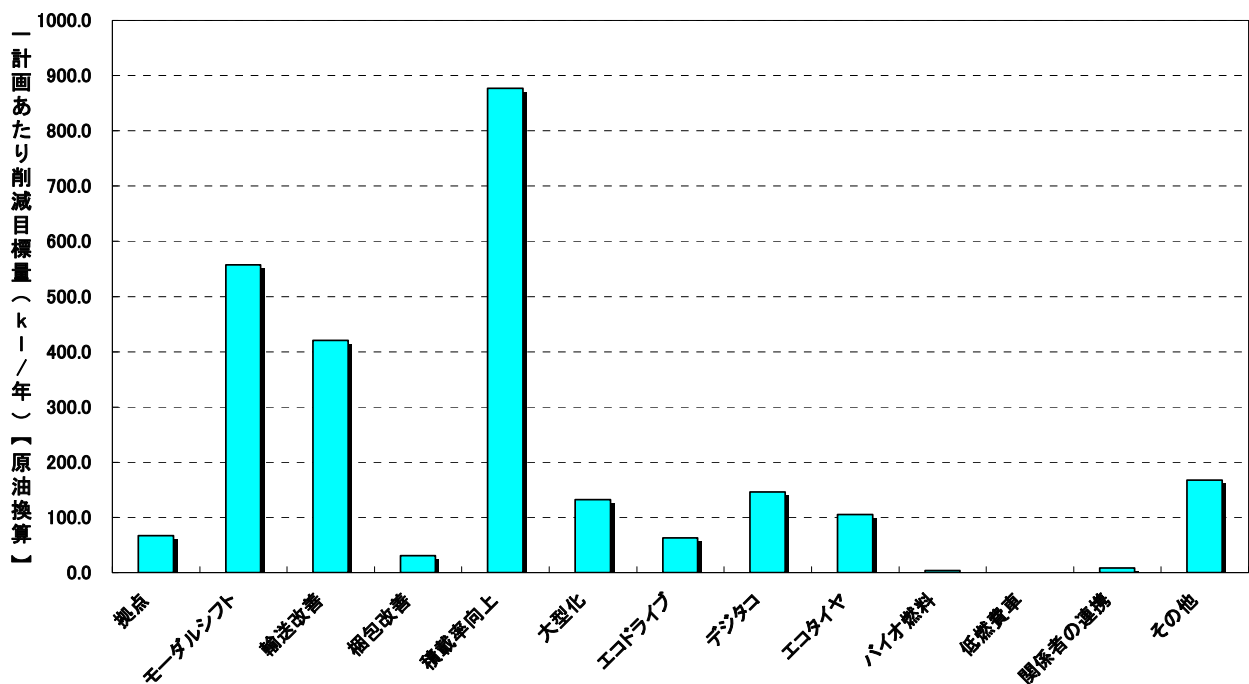
先に4) で見た施策別の計画について、一計画あたりの削減目標量を見たものを下図に示す。計画数は目立たなかった積載率向上の削減目標量の大きさが顕著に表れており、計画1つあたりの値は876.7 k1/年(原油換算)。

モーダルシフトがこれに次ぎ、557.1 k1/年(原油換算)。

平均は381 k1/年(原油換算)。

実は、「報告書」からわかったトンキロ当たりのエネルギー使用量をトラックに当てはめると相当程度な高効率と言って良い値になっている(トラックでの改善は飽和状態に近いと思われるほど)。このことは、上に述べた積載率向上の削減目標量の大きさが最も大きくなっている事実と相反すると考えられる状況であり、積載率向上の削減目標量については更なる分析が必要。

図 施策別削減目標量【原油換算】\_荷主



## 2. 輸送事業者の計画書

### 1) 回収結果

回答企業数	9社
計画の削減目標値がわからなかったもの	3社
計画の削減目標値がわかったもの	6社

### 2) 特定・非特定区分

特定事業者	8社
非特定事業者	1社
計	9社

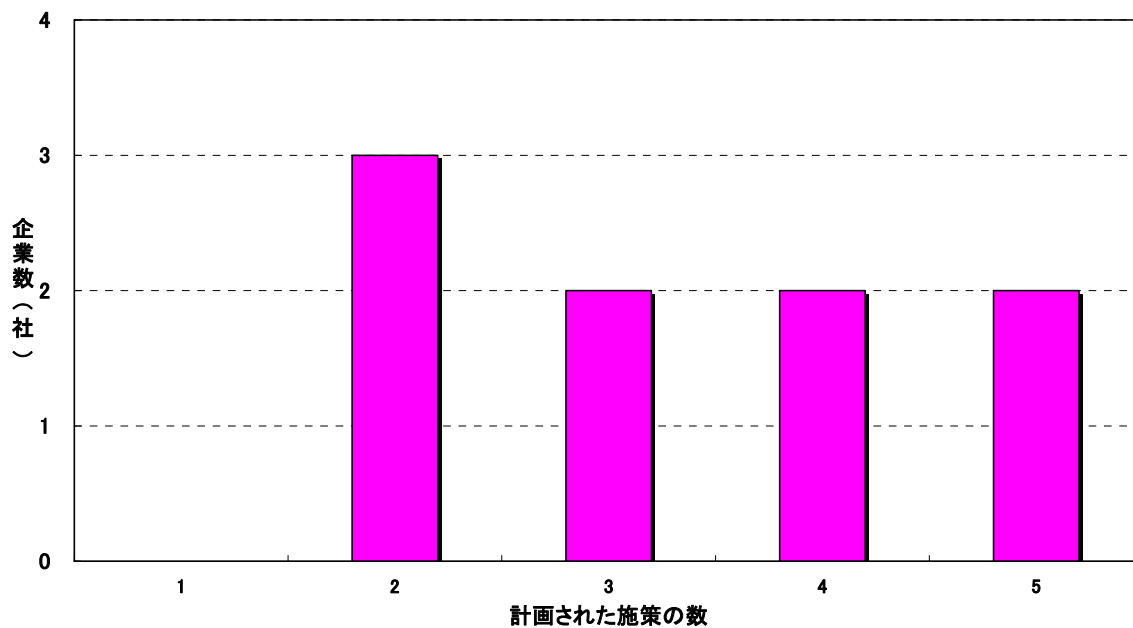
### 3) 計画された施策数の分布（9社）

計画書に記されていた計画の数を下図に示す。

最小2、最大5。

平均で1社あたり3.3。

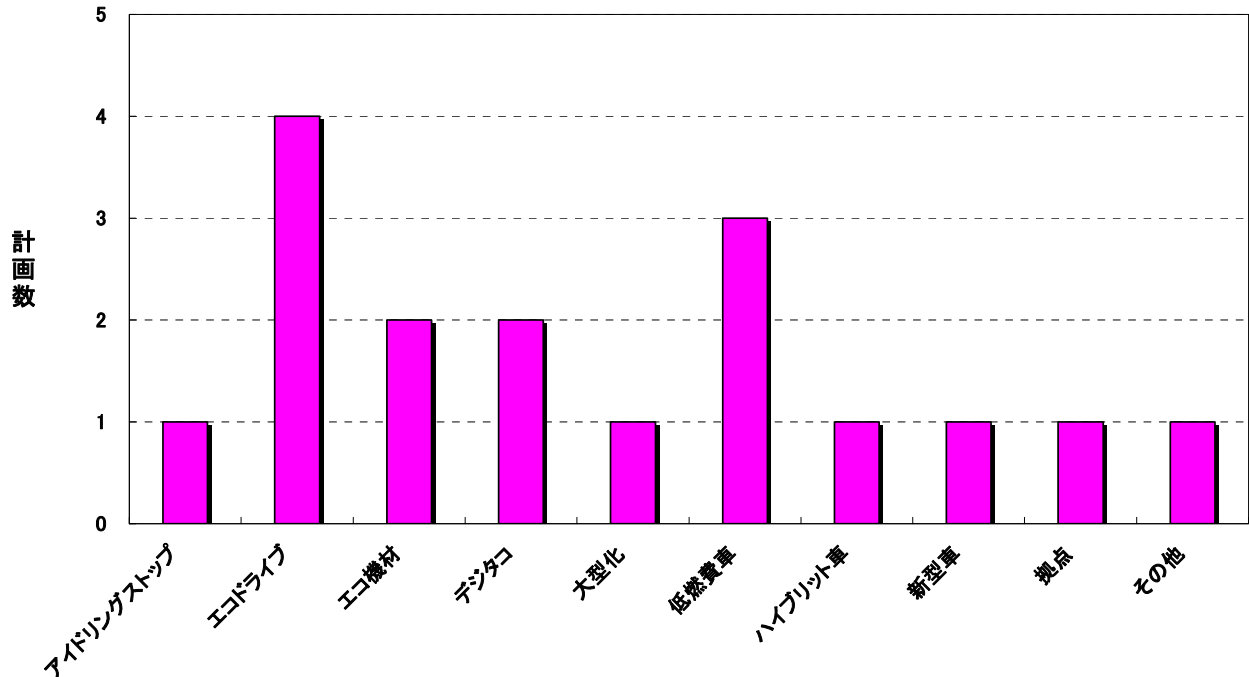
図 計画された施策数の分布\_輸送事業者



#### 4) 施策別の計画数 (9社)

計画書に記されていた計画を分類し、各々の計画の数を合計したものを下図に示す。  
最も多く計画されていたのは、エコドライブの4例、これに低燃費車の3例が続いた。  
荷主と比べて、機材等のハードウェアに係わる施策が多く計画されている。

図 施策別の計画数\_輸送事業者



#### 5) 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布 (6社)

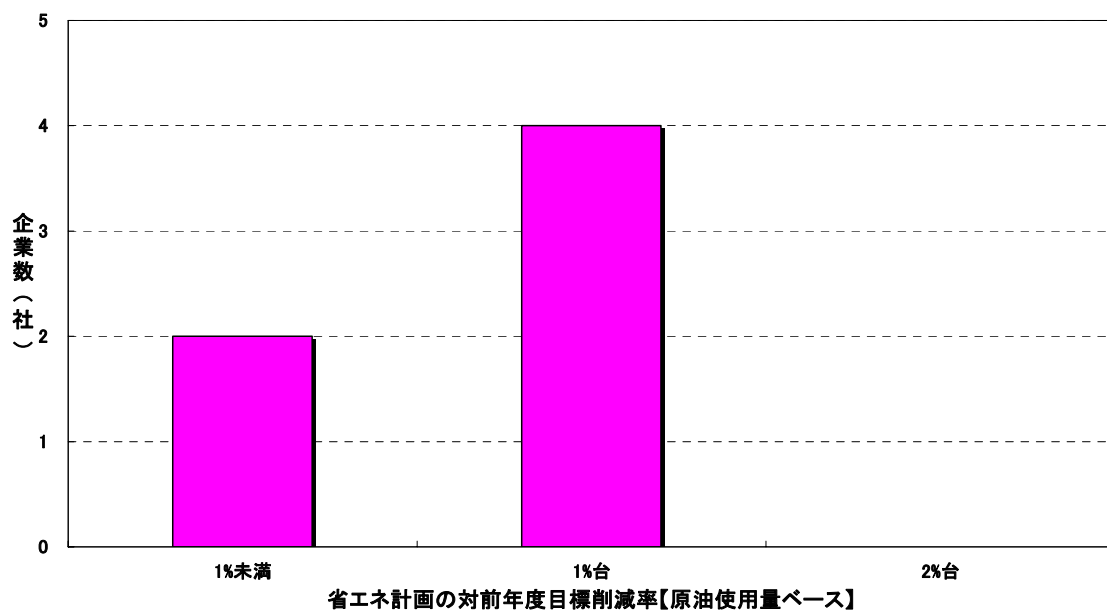
省エネ計画の目標値の合計の分布を下図に示す。

1%未満が4社、1%台4社となった。

平均は0.54%。

ある企業1社が極めて小さい目標削減率(0.00298%)になっているため、平均値が小さくなっている。

図 省エネ計画の対前年度目標削減率の分布\_輸送事業者



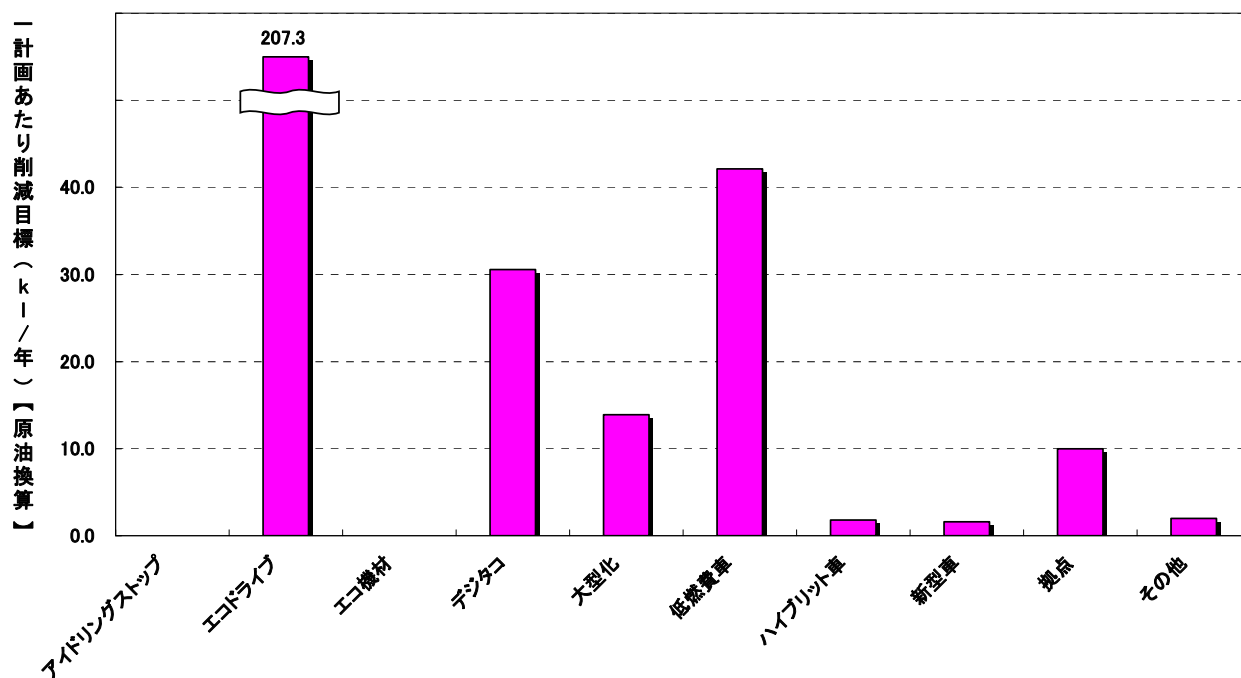
## 6) 施策別削減目標量【原油換算】(6社)

先に4) で見た施策別の計画について、一計画あたりの削減目標量を見たものを下図に示す。計画の数で首位であったエコドライブの削減目標量の大きさが図抜けており、計画1つあたりの値は207.3 k1/年(原油換算)。

低燃費車がこれに次ぐが、だいぶ離れて、42.1 k1/年(原油換算)。

平均は61.5 k1/年(原油換算)。これは、荷主の平均381 k1/年(原油換算)と比べてかなり小さな値である。

図 施策別削減目標量\_輸送事業者



速報以上

第2期ロジスティクス環境会議  
CO2削減推進委員会 2007年度活動スケジュール(案)

	開催日時	委員会		モーダルシフトWG	燃費向上WG
		改正省エネ法対応	削減ポイント		
第5回	2007年5月22日(火) 10:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>2007年度活動内容(案)検討</li> <li>WG設置について</li> </ul>			
第6回	2007年6月29日(金)		・内容検討	・活動内容検討	・活動内容検討
第7回	2007年8月3日(金)	・定期報告書、計画書収集依頼	・内容検討	・検討	・検討
第8回	2007年9月6日(金)	・定期報告書、計画書収集のための調査票について	・内容検討		
第9回	2007年11月1日(木)	・定期報告書、計画書収集、集計等			
第10回	2007年12月 日( )	・省エネ法課題整理		・検討 ・取りまとめ	・検討
第11回	2008年1月 日( )	・成果物取りまとめ(案)審議			・取りまとめ

◎ 11月29日(木) 14-17時(グリーン物流研究会との共催)

会場: 中央大学駿河台記念館

以上



第 2 期ロジスティクス環境会議  
第 11 回グリーン物流研究会/CO<sub>2</sub>削減推進委員会共催 企画概要 (案)

1. テーマ

「改正NO<sub>x</sub>PM法と改正省エネ法」

2. 目的

1) 改正NO<sub>x</sub>PM法について

現行のNO<sub>x</sub>PM法や自治体の条例等により、大気環境は改善に向かっているものの、自動車交通量の多い一部地域においては局地的な大気汚染が継続している。そのような状況のもと、重点対策地域の新設や流入車対策などを盛り込んだ、改正NO<sub>x</sub>PM法が来年1月1日より施行されることとなった。

そこで、今回、同法について、研究会メンバーの理解を深めることを目的として、研究会で取り上げることとしたい。

2) 改正省エネ法について

改正省エネ法については、第2回研究会（2006年10月26日開催）において、講演、パネルディスカッションを実施したところであるが、今回は、第1回定期報告書及び計画書提出を終えて、CO<sub>2</sub>削減推進委員会で実施した約30社のデータの収集・分析結果の報告とともに、削減活動やデータ取得（データ提供）に関する現状と課題についてメンバーで共有することを目的として実施したい。

3. 日時

2007年11月29日（木） 14時—17時

4. 会場

中央大学駿河台記念館 285 教室（東京都千代田区神田駿河台3-1-5）

5. プログラム (案)

1) 開 会（14時—14時5分）

2) 第1部「改正NO<sub>x</sub>PM法」

- ・発表①（14時5分—14時45分：講演30分、質疑応答10分）

環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 担当者

3) 第2部「改正省エネ法」

- ・報告（14時55分 - 15時15分：講演20分、質疑応答5分）

「省エネ法 定期報告書・計画書収集結果報告」

CO<sub>2</sub>削減推進委員会

- ・パネルディスカッション「改正省エネ法への対応と課題」

（15時25分—16時55分）

<コーディネータ>

河野 義信氏（グリーン物流研究会 副幹事）  
（新日本製鐵株）営業統括部 マネジャー（物流技術）

<パネリスト>（予定）

- ・経済産業省（資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー対策課）  
担当者
- ・荷主企業
- ・輸送事業者

<構成>

- ①パネリスト、コーディネータからの発表（10分×4）
- ②ディスカッション（45分） \*フロアからの/フロアへの質問等含む

## 6. 参加予定人数

グリーン物流研究会及びCO2削減推進委員会登録メンバー：120名（10月22日現在）

\*グリーン物流研究会との共催に伴い、会場の関係で委員会登録メンバー1社1名でお願いいたします。（代理出席は可能）

以 上

## 改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集・分析についての調査票（荷主、物流子会社用）

### 【はじめに】

#### 1) 本調査のねらい

本調査のねらいは以下のとおりです。

- ① 定期報告書の収集により、CGLメンバーにおけるエネルギー使用量や判断基準の遵守状況等の概況を集計、分析する。
- ② 計画書の収集により、CGLメンバーにおける省エネ計画の分析を行う。
- ③ 改正省エネ法に関する課題を収集し、行政に対する提言内容の検討材料とする。

\* 特定荷主に該当しない企業の方につきましても、③及び①、②で回答可能な事項について、ご回答いただければ幸いです。

#### 2) 回答方法

- ・ **回答は次ページ以降の回答票にご記載ください。なお、回答票は、三部構成（Ⅰ部、Ⅱ部、Ⅲ部）となっております。**

（Ⅰ部（P2～4））

- ・ 本年9月末に提出された、定期報告書、計画書に基づきご記載ください。なお、回答票への記載の代わりに、定期報告書、計画書の以下の部分の写しをお送りいただいてもかまいません。  
(その場合、送付用封筒をお送りいたしますので、ご連絡ください。)

<定期報告書、計画書の写しを送付する場合に、必要となる箇所>

定期報告書 第1表、補足、付表1、付表2、付表3、第2表、第3表、第7表、第8表  
計画書 II表、IV表

- \* なお、第2表で輸送トンキロ以外の指標を採択している場合は、回答票P2の下段の**輸送トンキロ**のみ記載下さい

（Ⅱ部（P5～6））

- ・ 定期報告書、計画書には直接記載しないが、記載のために用いた原データについて、把握可能な範囲でご記載ください。
- ・ 設問の中に出てくる、経済産業省 告示第66号 別表第2及び第3については、別紙をご参照ください。

（Ⅲ部（P7））

- ・ 改正省エネ法に関し、貴社で抱えている課題についてご記載ください。

#### 3) 回答票締切日

2007年10月12日（金）

#### 4) その他

- ・ 回答企業の承諾がない場合において、**回答企業名は一切公表いたしません。**
- ・ 回答票の行等は適宜追加していただいてもかまいません。
- ・ 回答結果は、CO2削減推進委員会の活動の一環として活用しますが、必要に応じてグリーンサプライチェーン推進委員会、グリーン物流研究会でも活用いたしますのでご承知おき下さい。

【回答票】

I 改正省エネ法 定期報告書、計画書等に関する事項

1. エネルギーの使用量（定期報告書 第1表関係）

(GJ)
(原油換算kl)

(内訳)

算定法	エネルギー使用量 (GJ)
燃料法	
燃費法	
トンキロ法	

(算定方法に関する補足) 補足

--

2. エネルギー使用量と密接な関係を持つ値（定期報告書 第2表関係）

エネルギーと密接な関係を持つ値として選定した指標	
上記の値	( )

\* カッコ内には単位を記載

(参考) 輸送トンキロ

(上記、設問2で輸送トンキロを選定している場合は記載不要です。)

(t・km)
--------

3. エネルギーの使用に係る原単位（定期報告書 第3表関係）

(kl/ )
--------

4. 判断基準の遵守状況（定期報告書 第7表関係）

対象項目					
取組方針の作成とその効果等の把握	取組方針の策定 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	エネルギー使用実態等により正確な把握 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	責任者の設置 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	
	社内研修体制の整備 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず				
輸送方法の選択	鉄道及び船舶の活用等の推進 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	高度な貨物の輸送に係るサービスの活用 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず			
輸送効率向上のための措置	積み合わせ輸送・混載便の利用 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	適正車種の選択 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	輸送ルート・輸送手段の工夫 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	車両等の大型化 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	
	輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	道路混雑時の貨物の輸送の見直し <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず			
貨物輸送事業者及び着荷主との連携	貨物の輸送頻度等の見直し <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	計画的な貨物の輸送の実施 <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず			

5. その他エネルギー使用の合理化に関し実施した措置（定期報告書 第8表関係）

--

6. 省エネ計画内容（計画書 II表関係）

対 策	計 画 内 容	エネルギー使用 合理化期待効果

7. その他計画に関連する項目（計画書 IV表関係）

--

## II 定期報告書、計画書作成にあたっての原データについて

ここでは、委託輸送に係る部分に関して、4トン車、10トン車（軽油使用）についてそれぞれお聞きします。

1-1. 燃費法を採択している場合、算定に用いている燃費値として、どのような値を使用していますか。4トン車、10トン車それぞれについて、最も当てはまるものを下記より1つずつお選びください。

ア 経済産業省 告示第66号 別表第2（以下「別表第2」と言う）の値のみ使用

イ 「別表第2以外\*1」の値のみ使用

ウ 別表第2の値及び「別表第2以外」の値両方を使用

エ 不明

\*1 「別表第2以外」の値とは、輸送事業者から提供を受けた燃費値を意味する。

4トン車	10トン車
------	-------

1-2. 設問1-1で、イ、ウと回答された方にお聞きします。別表第2以外の値をもとにエネルギー使用量を計算するにあたっての方法として、最も近いものを下記より1つずつお選びください。

ア 委託輸送会社から提供される車両1台ごとの燃費値を用いて、1車両ごとに計算していく。

イ 委託輸送会社から提供される、当該委託会社の平均燃費値を用いて、委託輸送会社ごとに計算していく。

ウ ア、もしくはイ等を用いて、自社平均燃費値を算出し、自社全体として計算していく。

エ その他（下記具体的に記載ください）

（ ）

4トン車	10トン車
------	-------

1-3. 設問1-1で、イ、ウと回答された方にお聞きします。別表第2の値と、車両ごと、もしくは委託輸送会社ごとの燃費値と比較すると、概ねどちらの方が良いですか。

ア 別表第2の値（4トン：3.79km/l、10トン車：2.89km/l）の方が良い（値が大きい）。

イ 車両ごと、もしくは委託輸送会社ごとの燃費値の方が良い（値が大きい）。

ウ 別表第2の値と一致している。

エ 不明

4トン車	10トン車
------	-------

1-4. 燃費法での算定にあたっての課題等ございましたら、ご記載ください。

2-1. **トンキロ法を採択している場合**、算定に用いている積載率をどのように収集していますか。4トン車、10トン車それぞれについて、最も当てはまるものを下記より1つずつお選びください。

ア 経済産業省 告示第66号 別表第3（以下、「別表第3」と言う）で積載率が不明な場合の値のみ使用

イ 「別表第3以外\*2」の値のみ使用

ウ 別表第3及び「別表第3以外」の値両方を使用

エ 不明

\*2 平均積載率には、輸送事業者から提供を受けた値や自社の配送計画から策定した値を含む

4トン車	10トン車
------	-------

2-2. **設問2-1で、イ、ウと回答された方にお聞きします。別表第3の値と、別表第3以外の値を比較すると、概ねどちらの方が良いですか。**

ア 別表第3の値（4トン、10トン車：62%）の方がよい（値が大きい）。

イ 別表第3以外の値の方がよい（値が大きい）。

ウ 別表第3の値と一致している。

エ 不明

( )

4トン車	10トン車
------	-------

2-3. **定期報告書 付表3にある、平均積載率の値をそれぞれご記載ください。**

	平均積載率
4トン車	
10トン車	

2-4. **トンキロ法での算定にあたっての課題等がございましたら、ご記載ください。**

--



**Ⅲ 改正省エネ法に関する課題**

**1. 荷主としての省エネ活動について**

1) 自社の省エネ活動に関する事項

2) 定期報告書、計画書作成に関する事項

3) 物流子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項

**2. 輸送事業者とのやりとりに関する事項について**

1) 輸送事業者へのデータ提供要請について

**3. その他 上記以外の事項についての課題等**

貴社名 ( )

ご回答者氏名 ( )

**ご協力ありがとうございました。**

改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集・分析についての調査票（輸送事業者用）

【はじめに】

1) 本調査のねらい

本調査のねらいは以下のとおりです。

- ① 定期報告書の収集により、CGLメンバーにおけるエネルギー使用量や判断基準の遵守状況等の概況を集計、分析する。
- ② 計画書の収集により、CGLメンバーにおける省エネ計画の分析を行う。
- ③ 改正省エネ法に関する課題を収集し、行政に対する提言内容の検討材料とする。

\* 特定輸送事業者に該当しない輸送事業者の方につきましても、③及び①、②で回答可能な事項について、ご回答いただければ幸いです。

2) 回答方法

- ・回答は次ページ以降の回答票にご記載ください。なお、回答票は、三部構成（Ⅰ部、Ⅱ部、Ⅲ部）となっております。

（Ⅰ部（P2～4））

- ・本年6月末に提出された、定期報告書、計画書に基づきご記載ください。なお、回答票への記載の代わりに、定期報告書、計画書の以下の部分の写しをお送りいただいてもかまいません。（その場合、送付用封筒をお送りいたしますので、ご連絡ください。）

＜定期報告書、計画書の写しを送付する場合に、必要となる箇所＞	
定期報告書	第1表、第2表、第3表、第4表、第7表、第8表
計画書	Ⅱ表、Ⅳ表

（Ⅱ部（P5））

- ・改正省エネ法に関し、貴社で抱えている課題についてご記載ください。

（Ⅲ部（P6））

- ・荷主用設問と合わせて集計することを目的とした設問です。可能な範囲でご記載下さい。設問に出てくる、経済産業省 告示第66号 別表第2については、別紙をご参照下さい。

3) 回答票締切日

2007年10月4日（木）

4) その他

- ・回答企業の承諾がない場合において、**回答企業名は一切公表いたしません。**
- ・回答票の行等は適宜追加していただいてもかまいません。
- ・回答結果は、CO2削減推進委員会の活動の一環として活用しますが、必要に応じてグリーンサプライチェーン推進委員会、グリーン物流研究会でも活用いたしますのでご承知おき下さい。

【回答票】

I 改正省エネ法 定期報告書、計画書に関する事項

1. エネルギーの使用量（定期報告書 第1表関係）

(GJ)
(原油換算kl)

2. 輸送用機械器具の概要（定期報告書 第2表関係）

1) 自動車関係

器具の名称	器具の概要	使用状況	導入、改造又は廃棄の状況

2) 自動車に係る省エネ機器

器具の名称	器具の概要	使用状況	導入、改造又は廃棄の状況

3) その他

器具の名称	器具の概要	使用状況	導入、改造又は廃棄の状況

3. 輸送トンキロ（定期報告書 第3表関係）

(t・km)

4. エネルギーの使用に係る原単位（定期報告書 第4表関係）

(kl/t・km)

5. 判断基準の遵守状況（定期報告書 第7表関係）

対象項目				
取り組み方針の作成とその効果等の把握	<u>省エネ指針の策定及び見直し</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>省エネ推進体制・責任者の設置</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>省エネに関する従業員教育実施</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず
省エネ輸送用機械器具の使用	<u>省エネ輸送用機械器具の導入</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>省エネに資する器具の導入</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず		
省エネ運転・操縦	<u>省エネ運転・操縦</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>効率的な輸送ルートを選択</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>冷凍機効率の向上</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	
輸送能力の高い輸送用機械器具の使用	<u>輸送用機械器具の大型化</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず			
輸送能力の効率的な活用	<u>積載率の向上</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>貨物量に応じた輸送能力の適正化</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>空荷走行・航行距離等の縮減</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	
その他	<u>荷主等の関係者との連携強化</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>効率的な輸送方法の選択の促進</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<u>物流拠点の整備</u> <input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	

6. その他エネルギー使用の合理化に関し実施した措置（定期報告書 第8表関係）

--

7. 省エネ計画内容（計画書 II表関係）

対 策	計 画 内 容	エネルギー使用 合理化期待効果

8. その他計画に関連する項目（計画書 IV表関係）

--

## Ⅱ 改正省エネ法に関する課題

### 1. 輸送事業者としての省エネ活動について

#### 1) 自社の省エネ活動に関する事項

--

#### 2) 定期報告書、計画書作成に関する事項

--

#### 3) (特定輸送事業者に該当しない) 子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動に関する事項

--

### 2. 荷主とのやりとりに関する事項について

#### 1) 荷主からのデータ提供要請について

--

#### 2) 荷主の省エネ活動、定期報告書、計画書策定に関して

--

### 3. その他 上記以外の事項についての課題等

--

**Ⅲ その他（荷主向け調査 設問Ⅱと合算した結果を集計するための設問です）**

ここでは貴社トラックの4トン車、10トン車（軽油使用）についてそれぞれお聞きします。

1. 荷主がエネルギー使用量の算定を行う際に燃費法を使用している場合、その燃費値として、経済産業省 告示第66号 別表第2の値（4トン車 3.79km/l、10トン車 2.89km/l）を用いることもできるとされていますが、この別表第2の値と貴社の実燃費と比較すると、概ねどちらが良いですか。

- ア 別表第2の値の方が良い（値が大きい）。
- イ 実燃費の方が良い（値が大きい）。
- ウ 別表第2の値と一致している。
- エ 不明

4トン車	10トン車
------	-------

貴社名（ ）

ご回答者氏名（ ）

ご協力ありがとうございました。

**改正省エネ法 定期報告書、計画書等の収集・分析についての調査票（その他）**

**【はじめに】**

**1) 本調査のねらい**

本調査は、改正省エネ法に関する課題を収集し、行政に対する提言内容の検討材料とするために実施いたします。

**2) 回答方法**

- ・回答は次ページの回答票にご記載ください。
- ・回答欄が5つほどございますが、貴社（回答者）が課題だと考える部分のみの回答で結構です。

**3) 回答票締切日**

2007年10月12日（金）

**4) その他**

- ・回答企業の承諾がない場合において、**回答企業名は一切公表いたしません。**
- ・回答票の行等は適宜追加していただいてもかまいません。
- ・回答結果は、CO<sub>2</sub>削減推進委員会の活動の一環として活用しますが、必要に応じてグリーンサプライチェーン推進委員会、グリーン物流研究会でも活用いたしますのでご承知おき下さい。



【回答票】

Ⅱ 改正省エネ法に関する課題

1. 荷主の省エネ活動について

2. 輸送事業者の省エネ活動について

3. 荷主と輸送事業者とのデータのやりとりに関する事項について

4. 荷主と輸送事業者とのパートナーシップによる省エネ活動について

5. その他 上記以外の事項についての課題等

貴社名 ( )

ご回答者氏名 ( )

ご協力ありがとうございました。

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に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、認証を取らせるのではなく、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ゃ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る。

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と考える。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と。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と。
- 委員：31ft コンテナに荷役上の制約は無いかと。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JR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と。31ft コンテナは（JR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と。
- 委員：JR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と。
- 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、JR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う要望のほうが現実的であるということか。  
\*事務局注）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と。
- 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、列車が発発するまでの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。夜積んで朝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ワ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らない。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、カーブを曲がるとき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目指すことのふたつとする。

### 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ドライバーから聞いたことがある。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) 「CO<sub>2</sub>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「CO<sub>2</sub>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