

**第2期ロジスティクス環境会議  
第9回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年11月1日（木） 14：00～17：00

II. 場 所：東京・千代田区 中央大学駿河台記念館 670、620 教室

III. 出席者：37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上の課題と解決策」調査結果概要
- (3) アウトプットの編集方針等について

<モーダルシフトWG>

- (1) 提言内容の検討

2) 委員会

- (1) WG活動報告
- (2) 改正省エネ法 定期報告書・計画書収集結果について

V. 開 会

事務局より開会が宣され、WG活動が行われた後、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4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3回燃費向上WGの検討結果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上の課題と解決策」調査結果概要

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解決策」調査結果概要について説明がなされた。

**【決定事項】**

- ・資料2-3の各事例については、持ち帰って確認いただくこととする。

(3) アウトプットの編集方針等について

(i) エコドライブ推進のためのロードマップについて

事務局より、資料3-1に基づき、ロードマップ策定の経緯について説明がなされた後、資料3-2に基づき、「エコドライブ推進ロードマップ」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】**

(STEP1について)

委 員：「ドライバーにかかわる部分」と「その他」について、区分して説明する必要があるのではないか。

- 幹事：STEP 2と比較すると、フェイズがあっていない。例えば、自社においても、グリーン経営認証取得といった項目が含まれていてもよいと考える。
- 委員：待機時間削減のひとつとして待合室設置があるが、そもそもリードタイムの勘案や積載率向上による受入れの効率化といった施策も含めるべきではないかと考える。
- 委員：STEP 1には、自社と発着荷主双方の事項が含まれているが、分けた方が分かりやすいと考える。
- 委員：STEP 1では、「ドライバー」→「管理者」の順番となっているが、実際は、管理者に理解いただいた後、ドライバー指導となることから、順番を変えるのも一案ではないか。
- 委員：項目ではなく、具体的な施策を記載した方が分かりやすいのではないか。

(STEP 2について)

- 委員：当社でも荷主別に協力会社会議を実施しており、ロードマップの流れそのものは合致すると考える。ただし、記載項目は検討すべきと考える。
- 幹事：PDCAによるステップとは別に、コスト等の負担の有無による協力会社が取り組みやすい順番で整理するのも一案ではないか。

(ロードマップ全体を通して)

- 幹事：PDCAを意識した図となっているが、何をすればいいか分かりにくい。
- 委員：物流事業者(元請)、協力会社、発着荷主と対象を明確に分けて、それぞれがやるべきことを整理した方が分かりやすいと考える。
- 委員：CSRの視点は、協力会社支援だけではなく、全体に関係する概念ではないか。

(その他)

- 委員：荷主が直接協力会社へ支援することを想定しているのか教えていただきたい。
- 事務局：あくまでも元請を経由してということになるが、できれば、荷主、元請、協力会社3社による連携が望まれるということが本ロードマップの主旨である。
- 委員：条例等で定められている緑地規制の緩和による待機所設置といったことも提言の素案になるのではないかと個人的に考える。

【決定事項】

- ・ 本日の議論を踏まえ、幹事及び事務局で修正案を作成し、次回WGで再度検討を行う。
- ・ 素案作成の際には、主体の明確化、STEPごとのフェイズの統一、実施すべき施策を行う。

(ii) チェックリストについて

事務局より、資料3-3に基づき、「チェックリストのイメージ」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】

(全体を通して)

- 幹事：I章などは、グリーン経営認証のチェック項目などを活用するのも一案ではないか。
- 委員：資料2-3の事例集を元に作成しているが、ロードマップ同様に、分類を分かりやすく整理する必要があると考える。

(チェックリストの意図について)

- 委員：当社でもチェックリスト的なものを作成しているが、「出来た/出来ない」だけではなく、項目ごとに段階を作成し、レベルUPできるようにしている。
- 委員：チェックリストとなると、「全項目に○がつかないといけない」と受け取られかねない。あくまでも本チェックリストは確認用という位置づけの方がよいと考える。

事務局：本WGでは、STEPⅡにあるとおり「協力会社への支援を荷主、元請として実施していく必要性」を啓発していくことを第一義と考えている。したがって、ご指摘のとおり、あくまでも確認用という意味が伝わるようにしなければいけないと考える。

幹事：その意図を伝えるためには、タイトル設定や注釈を工夫すべきと考える。

#### 【決定事項】

- ・ 本日の議論を踏まえ、幹事及び事務局で修正素案を作成し、次回WGで検討する。

#### <第4回モーダルシフトWG>

##### (1) 提言内容の検討について

事務局より資料4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】

##### (1 2頁「前回議事の確認」について)

幹事：料金についてはあまり触れていないが、このぐらいの料金がいいのではないかというの  
はあってもよいのではないか。

幹事：③の「提言の方針は、JR貨物は輸送に徹し、コンテナなどはフォワーダーが専門的に  
取り扱うこと」は誰に対して提言するのかがわかりにくい。

幹事：②の「提言先はフォワーダー・JR貨物・行政など層別する」、③の「提言の方針は、J  
R貨物は輸送に徹し、コンテナなどはフォワーダーが専門的に取り扱うこと」は、荷主  
からすれば誰に言っていかわからなくなる。3者が共通ですること、また3者が個別  
にすることを分けたほうがいい。

委員：上下分離は、アイデアとしては面白いが、海外では、通運業者が列車を運行させる事  
例もある。現状の鉄道貨物輸送業務の内容が整理されていない。その様な状況の中で、  
コンテナをフォワーダーが専門的に扱うことや貨物だけの上下分離は早計ではないか。

##### (「JR貨物とフォワーダーなどの構造的な問題の根本はどこにあるのかをクリアにすること」につ いて)

幹事：荷主が運賃を交渉する相手はフォワーダーということか。

事務局：原則として、荷主とJR貨物が直接交渉することはない。荷主とフォワーダー、またフ  
ォワーダーとJR貨物との間で交渉という仕組みになっている。

幹事：荷主、フォワーダー、JR貨物のそれぞれの関係を見ると、JR貨物は、線路をJR旅  
客会社から借り、フォワーダーがJR貨物から輸送の枠を借り、それを荷主が利用して  
いる。フォワーダーの裁量権はさほど大きくない仕組みになっているのではないか。

幹事：フォワーダーが3者の板ばさみとなり、貨物の取り扱いを自由にできなくなっている状  
況ではないか。

事務局：JR貨物は、旅客会社の旅客列車のダイヤの隙間を縫って貨物列車を走らせている状況  
である。

幹事：国が政策的にどの程度までモーダルシフトを行おうと考えているかを知る必要がある。

事務局：国が荷主からの需要の高まりに合わせるような政策を考えているか、それとも現在の供  
給の枠の中での改善を考えているのかを確認する方が良いだろう。

幹事：トラックの省エネ対策は限界に来ているのではないか。

事務局：「トラック輸送における省エネ対策はやりつくした。モーダルシフトは、改正省エネ法の  
特定荷主の計画書でも多く挙げられているものの、現状のままでは鉄道利用の劇的な増  
大が見込めない、これを改善するための提案を行う」というスタンスである。

委員：鉄道輸送における業法上の関係各者の役割を整理したほうが良い。貨物輸送の枠を広げ  
ようとしても、JR貨物は、旅客会社との力関係で、難しいと言われていたが、実際はど  
うなのか。

委員：輸送枠に関して、時間帯、方面別の空き状況がわかるような、きちんとしたデータはあるのか。

委員：路線別などは無いが、全体のデータはある。

委員：JR貨物は、どこが空いているか公開すべきではないか。

委員：荷主のキャンセルに起因する空きの問題もある。

事務局：東海道本線においても、空きが3割あると聞いている。枠の取り過ぎも多いのではないのか。

事務局：空きがあるという3割は、土日の輸送など、時間的な条件が悪い列車も一因ではないか。

委員：トラックは料金に柔軟性がある。

委員：JR貨物も、土日は安くしている。

委員：JR貨物にしても、空きがあるよりは、安くても収入があるほうが良いだろう。

委員：荷主からすれば、多少高くても荷物の管理がしやすい輸送機関がいい。

委員：トラック輸送で行われているような「求貨求車システム」はできないか。

委員：航空会社などが行っている「早割」のようなしくみを導入すれば、荷主企業はキャンセル料金発生リスクを考慮し、枠の取りすぎの問題は解消の方向に向かうのではないか。

幹事：輸送品質に関しても、鉄道輸送は、その構造上、問題が起きた場合でも、誰の責任かがわかりにくいのではないか。いろいろなケースについて、個々のケースにおける責任の所在がわかるような情報が集められれば、有効な事例集になる。

委員：フォワーダーは相当数居る。駅によってフォワーダーが異なるなどの理由で、何か起きた場合に、出発駅と到着駅でそれぞれ別のフォワーダーと交渉することになる場合もある。

#### (提言について)

委員：提言1「国及びJR貨物は、鉄道輸送のエネルギー使用量を正確に把握するための手法、輸送効率化の工夫が鉄道輸送のエネルギー使用量に反映される手法を開発し、広く告知すること」に関しては当社でも考えており、JR貨物と検討会議を行っている。

委員：提言の内容が至極当然なことなので、余計なお世話とも取られかねないものがある。表現の仕方を工夫する必要がある。

委員：荷主やフォワーダーが首都圏の貨物ターミナル全体の枠の空き状況を見ることはできないのか。

事務局：荷主・フォワーダー間のEDIと、フォワーダー・JR貨物間のEDIをつなげられないか。

委員：荷主とJR貨物がダイレクトに繋がるので、フォワーダーが「中抜き」されかねない。

委員：フォワーダー同士の情報の交換（枠の調整など）が欠けているのではないか。

事務局：フォワーダー間の情報提携を提言に入れてみてはどうか。

委員：フォワーダー同士で空き状況の確認は現状でもしている。

事務局：貨物ターミナル間で行われる「横持ち」の際の移送料金は誰が負担しているのか。

委員：JR貨物のシステム（ITフレンズ）が活用されていれば、はじめから適切な貨物ターミナルに運ばれるはずなので、そのような移送料金は発生していないのではないか。

委員：提言は、提言先の仕組みなどの諸事情を踏まえた上で行わないといけない。

委員：トラックは依頼すれば直ぐに来る。JR貨物は、直前の依頼だと枠に余裕があるときしか受け付けないため、遅くても出荷の2日前には連絡が必要ではないか。

事務局：定時定量輸送ならば鉄道を使用しやすいのではないか。

委員：空き状況がわかっているならば、もっとJR貨物を使えるかもしれない。

幹 事：季節で波動があるものが多い場合、空き状況は時々で変わるだろう。波動がある荷物の鉄道輸送は難しい。

委 員：鉄道はリードタイムが長いので、荷物を早めに作るように指示している。

委 員：リードタイムが長い荷物に関しては、空き状況などの情報があれば使う。

事務局：荷主からすれば輸送品質に問題が無ければどの輸送手段でもいいという考えがある。

CO<sub>2</sub>削減のためという基本スタンスが重要である。

委 員：提言3「鉄道利用運送事業者は、波動性のある輸送需要を持つ荷主と、一列車あたりの輸送量と運行ダイヤが固定的なJR貨物との仲介機能の強化を最大の使命とすること」は誰に提言しているのかわからない。提言先を具体的にしたほうが良い。

委 員：提言4「国は慢性的に輸送枠が不足している東海道線などの区間については、輸送枠増大のための抜本的な対策を図ること」と提言5「JR貨物は、モーダルシフトの要である結節の整備充実を図ること」はどちらもインフラの整備に係わる提言である。まとめて一本化してはどうか。

委 員：提言2「JR貨物は安全で正確、また、利便性の高い鉄道輸送を行うことを最大の使命とすること」については、輸送障害発生時の対応も盛り込んでどうか。

委 員：モーダルシフト化率は実態を反映していないのではないか。

委 員：コンテナの所有者をフォワーダーにすると、フォワーダーが個々に別の規格のコンテナを所有し、標準化ができないかもしれない。

(JR貨物との意見交換会について)

委 員：JR貨物は、波動が小さくかつある程度輸送量が読めるなど貨物鉄道にあった貨物があると言っている。

委 員：3割の空きがあるという輸送枠のところが問題である。

幹 事：CO<sub>2</sub>削減について、JR貨物としてどう考えているのかを聞き出す必要があるのではないか。

#### 【決定事項】

- ①荷主・フォワーダー・JR貨物・JR旅客会社・行政それぞれの鉄道貨物輸送における役割を明確にした上で、何が問題かを構造的な視点から明らかにする。
- ②提言の文章は、それに付随する背景としてまとめられている各社からの情報を汲むようなスタンスで書き起こす。
- ③JR貨物との意見交換会は、WGの議論がもう少しまとまってからとする。

## 2) 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：資料3-3のチェックリストの項目は原案どおりの形とするのか教えていただきたい。

副委員長：WGの中でも同意見があったが、点数をつけてランク付けを行うことを目的としているわけではなく、あくまでも確認表としての位置づけであるため、タイトル、項目含めて練り直すこととする。

委 員：参考資料2の中に、「トラックメーカーとの協力関係確立」といったことを含めるのも一案ではないか。

### (2) 改正省エネ法 定期報告書・計画書収集結果について

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に

基づき、定期報告書・計画書の収集結果について説明が行われ、以下の意見交換がなされた。

#### 【主な意見】

(トンキロ原単位の比較について)

委員長：資料 11-1 の P 3 の図表 6 のトンキロ原単位の傾向についてご教示いただきたい。

事務局：比較的重い商品を扱っている企業が、小さい原単位になっている傾向が見受けられる。

委員長：事務局の説明どおりであれば、P 3 の参考欄にある「食品」と「電機」の平均値の大小と合致していないと考える

事務局：「食品」においては、主に飲料を扱っている企業とそうでない企業の差異、「電機」については、重電を扱っている企業とそうでない企業で値にばらつきがあり、その回答企業のバランスに起因しているのではないかと考える。

副委員長：「重い商品を扱っている企業の方が、エネルギー効率が悪い」と考えるが、正反対の結果が出ている。

委員：たしかに重い荷物を運んでいる方が、エネルギー消費量は多くなるが、それとともに、分母となるトンキロの値も多くなるため、結果として値が小さくなるのではないか。

委員：重い素材であれば、船舶等を活用した大量輸送も行われていることから、結果として、値が小さくなるのではないか。

(その他記載内容について)

委員：資料 11-1 の P 3 の (6) ii) (i) と P 5 の (7) のモーダルシフトの回答の整合性が取れていない理由を教えてください。

事務局：P 5 の (7) で示した「別表第 8」は自由回答欄であり、実施したからといって必ず記載があるわけではないことから、必然的に整合性が取れない形となる。

委員：資料 11-2 の P 5 で「省エネ計画の対前年度目標削減率の分布」が記載されているが、省エネ法では「原単位での 1%削減」を求めているため、必ずしも分析結果と合致しないのではないか。

事務局：ご指摘のとおりであるが、分母となる値が推定できないことから、(分母は一定として)総量で分析している。

(今後の分析について)

委員長：単に分析結果の報告にとどまらず、この内容を基に提言につながるようなものを検討していただきたい。

副委員長：算定方法と原単位の関係等についても分析可能か検討いただきたい。

(その他)

副委員長：回答に御協力いただいた企業への報告をどのように行うのか教えてください。

事務局：当委員会メンバーについては、本日の議事により報告と代えさせていただく。また、当委員会メンバー以外については、本日の資料 11-1、11-2 を送付することで結果報告とする。また、後ほどご説明する、グリーン物流研究会との共催研究会においても報告する予定である。

#### 【決定事項】

- ・本日の意見を受けて、詳細な分析が可能かどうか、また可能な場合は実施し、次回委員会で報告することとする。

#### 3) 今後のスケジュールについて

##### (1) 次回日程について

事務局より、資料 12-1 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12月13日(木)14時-17時の日程で開催することとなった。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。

(2) グリーン物流研究会との共催の研究会

事務局より、資料12-2に基づき、標記研究会が11月29日(木)14-17時に開催される旨説明がなされた。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