

**第2期ロジスティクス環境会議  
第10回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2007年12月13日（木） 14：00～17：15

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：34名

IV. 内 容：

1) WG活動

＜燃費向上WG＞

- (1) これまでの経過確認
- (2) 各主体における役割整理図について
- (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) 提言案の修正について

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5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4回燃費向上WG以降の経過と本日の検討事項について説明がなされた。

(2) 各主体における役割整理図について

事務局より、資料2-1、2-2、2-3に基づき、「各主体における役割整理図」について説明がなされた後、資料2-4に基づき、「ロードマップ」から「役割整理図」に名称変更した理由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 自社におけるエコドライブ活動について)

i) <2-2>について

幹 事：“チェックリスト”とは、グリーン経営認証チェックリストを意味しているのか教えていただきたい。

事務局：もちろんそれもあるが、以前配布した神奈川県作成のエコドライブマニュアルの中にもチェックリストがあり、それらも該当すると考える。

委 員：“運行管理者教育”は、“運行管理の教育”といった誤解をされる恐れがある。また、整備管理者の教育も必要であることから、“運行管理者、整備管理者への教育”に修正すべきと考える。

ii) < 3-5 >について

委員：“グリーン経営認証取得”とあるが、正しくは“グリーン経営認証登録”である。

幹事：“グリーン経営認証登録への取組み”に修正すべきだと考える。

幹事：“グリーン経営推進チェックリストによる自己診断”といった項目も含めた方がよいと考える。

iii) < 2-1 >について

委員：中小輸送事業者であれば、環境取組の大部分はエコドライブ活動になると考えられるが、< 1-1 >の環境取組み方針と< 2-1 >のエコドライブ基本方針とあると、基本方針を2つ策定するといった誤解をされる恐れがある。したがって、< 2-1 >を“重点実施項目の策定”としてはどうかと考える。

幹事：< 2-1 >を“エコドライブ基本方針（実施項目及び重点施策）”に修正したい。

委員：燃費の改善施策として低公害車等の導入もあるが、それらについても記載してはどうか。

幹事：< 2-1 >の下に目標値例と施策例を記載することとしたい。

iv) < 2-1 >の記載する目標値例について

委員：当初から議論したとおり、安全の視点からもエコドライブは重要であることから、事故率や輸送距離削減、車両台数削減といった指標も目標になるのではないかと考える。

幹事：車両台数削減等になると荷主側の施策とクロスしてくると考える。ここでは、あくまでもSTEP 1の項目であるため、燃費と事故率が該当すると考える。しかしながら、“事故率”を出すことがよいかどうか検討が必要である。

委員：当社の社内的には、自損事故及び製品破損等の数値は捉えている。

委員：1つの事故が発生することで、代替品の輸送等が発生し、結果としてCO2増につながる。したがって当社内では「事故＝環境負荷増」とし、“事故”という表現を用いて、啓発している。

委員：近距離の地場配送を中心に行っていると、数件の事故で、全国平均の2倍の事故率になってしまうケースがある。したがって、事故率で捉えるかどうかは検討が必要である。

幹事：“事故率”とすると目標をゼロにしなければいけないが、“事故比率”とすると、前年比半減といった目標も可能だと考える。

委員：安全に関する事項はSTEP 1の“意識づけ”の中に留めておくことも一案ではないか。

委員：広義でエコドライブを考えてもらうことが必要であることから、< 2-1 >でも安全を含めたほうがよいと考える。

幹事：エコドライブの一環として、点検・整備もあるが、故障を起こせば、無駄な仕事が増えるとともにCO2も増加してしまうことから、記載は必要ではないかと考える。

幹事：“安全の向上（事故率等）”といった記載で整理する。

v) その他

委員：表題と図中で、同じ“STEP”という用語が使われていて、分かりにくい。例えば、表題の方を“PHASE”に変えてはどうかと考える。

（STEP II 発荷主・輸送事業者（元請）による協力会社支援について）

i) 発荷主－元請事業者の関係について

委員：荷主の立場で考えると、協力会社に直接コンタクトをとることはない。逆に、荷主と元請事業者とのコミュニケーションの確立といったことは重要であり、まずそれを記載した方がよいと考える。

委員：当社でも元請事業者への働きかけはあるが、協力会社に直接は行っていない。

幹事：荷主と元請事業者の関係としては、どのようなものがあるか教えていただきたい。

委員：項目そのものは、現状の資料2-2で問題ないを考える。

幹事：発荷主-元請事業者の図と元請事業者-協力会社の図を作り、関係が見えるようにしたい。

#### ii) EMS機器について

委員：EMS機器導入にあたっての補助制度に関する情報提供も必要ではないか。

事務局：項目の中には記載していないが、資料3-2の中で記載している。

幹事：具体的なものが記載できるとよいが、現実的に相当数あり、把握そのものが難しい部分がある。

委員：国の補助制度でも、運輸局所管や都道府県で異なっていたりする。また、トラック協会で行っているものも、都道府県単位で異なる。

幹事：<2-3>に入れる形としたい。

#### (STEPⅢ エコドライブのさらなる推進に向けた4者による取組項目)

委員：発荷主と着荷主が直接結びつくことはないを考える。

事務局：モノの流れとしては、発荷主→輸送事業者→着荷主であるが、情報の流れや注文といったことは、発着の関係で行われるため、記載している。

委員：「輸送事業者から発荷主、着荷主への要請事項」と説明されたが、受身では活動は進まないと思う。特に着荷主については、所有権の関係で、省エネ法の報告義務が課されていない企業が多いが、「環境経営の中でグリーン調達の視点から物流への協力が必要である」といった視点がなく、そもそも本資料で書かれている事項に取り組もうという意識が表れないのではないか。したがって、経営方針を策定するといったステップをどこかに作るべきではないか。

幹事：環境取組方針の策定は、STEPⅠの輸送事業者に限る話ではなく、発荷主、着荷主すべてに必要なと思う。

委員：着荷主側が配慮してくれることで、モーダルシフトが進んだケースもある。グリーン調達の側面からの配慮といったことは必要だと思う。

幹事：例えば梱包材なども、通い箱を用いたりターナブル化への協力といったこともあれば、多少のカートン不良でも荷受を認めていただく等といったこともあ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、幹事及び事務局で案を作成し、次回WGで提案を行う。
  - STEPⅠ、Ⅱ、Ⅲそれぞれの修正案
  - 着荷主に関わる環境取組方針の策定やグリーン調達の側面からの配慮といった事項

#### (3) アウトプットの編集方針等について

事務局より、資料3-1に基づき「アウトプットの編集方針」について説明がなされた。ついで、資料3-2に基づき、「活動項目とそのねらい」について説明がなされた後、資料3-4に基づき、「燃費目標値の設定」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】

##### (燃費目標値について)

幹事：「まずは活動を実施してみる」ということでよいと思うが、活動を進めるにつれて、燃費値の参考値としてどのようなものがあるか示した方がいいのではないかとということで、事務局にいろいろと整理していただいた。

幹事：京都議定書やチームマイナス6%を直接燃費値に落とし込むのは個人的には違和感を覚える。むしろ、省エネ法の1%の方が理解は得やすい印象を持つ。

委員：具体的数字を入れたほうがいいのかと考える。

幹 事：本日結論を出す話ではないので、次回検討したい。

【決定事項】

- ・ 本日の議論を踏まえ、事務局で再度修正案を作成し、次回WGで検討する。

<第5回モーダルシフトWG>

(1) 提言案の修正について

事務局より資料4、資料5および資料6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】

(鉄道輸送の構造と今後の姿について)

幹 事：資料5の第一種利用運送事業者はどんな事業者か。

事務局：船社のように、荷主（荷受所）から船までも一社で請け負う事業者である。キャリアを持ったフォワーダーのようなイメージである。ドア to ドアで一括して請け負う。

幹 事：第一種利用運送事業者はありえるか。

委 員：船社ではあてはまる場合があるだろう。

事務局：現在は、第二種利用運送と第二種鉄道事業者の混合である。

事務局：第二種鉄道事業者であるJRFは、利益を拡大するために、第二種利用運送事業の範疇である発着地から貨物駅までの輸送も行おうとするのではないか。

幹 事：経営状況を見ると、発着地から貨物駅までの輸送を行うよりも、3割の空きの部分を埋めて売り上げを伸ばそうと考えるのではないか。

事務局：商慣行がわからないので正しいかはわからないが、3割の空きは既にフォワーダーなどに売り上げた分の可能性もある。

幹 事：JRFが発着地から貨物駅までの輸送をするのであれば、鉄道駅を有効利用して鉄道区間を延ばすことを期待したいが、資料5では、トラック輸送の区間が長くなり、CO<sub>2</sub>の排出量は増えるとあるが、それはどういう意味か。

事務局：現状では、荷扱いの効率の悪い貨物駅が減らされている。駅が少なくなるほど、発着地から貨物駅までのトラック輸送の距離が長くなるケースが起りやすいということである。

委 員：仮に鉄道区間の距離が短くなったとしても、鉄道輸送の利用が増えれば、日本全体のCO<sub>2</sub>の排出量は減るのではないか。

幹 事：発地から貨物駅と、貨物駅から着地を同じ事業者でできるようにすることも提言に入れたほうがいいのではないか。

事務局：駅単位の第二種利用運送事業者の指定を広げることも、JRFへの提言に入れたほうが良いのかもしれない。

委 員：駅単位で第二種利用運送事業者を指定している理由は、安全上の問題もあるのではないか。

(提言骨子「1. 輸送枠の拡大について」における「要望①関係者への輸送枠空き状況のオープン化」について)

委 員：資料6の4頁「2. コストについて」の中の要望で「料金のオープン化」とあるが、料金体系を情報開示して欲しいということか、それともオープン価格にして欲しいということか。

事務局：料金体系を明確にして欲しいということである。

委 員：料金体系はタリフのようなものがある。さらに細かく値引率も示して欲しいということか。

事務局：鉄道部分だけだとわかりやすいが、陸上輸送部分が入ると不明確になっているため、わかりやすくして欲しいということである。

委員：通運に対しての要望ということか。

事務局：通運の部分においても、荷主に料金体系を示して欲しいということもある。通運と鉄道両方に対してである。

委員：通運からすれば、実際は、鉄道の部分での値引きと通運の部分での値引きの部分でバランスをとっている。鉄道と通運の両方を併せて料金を決めている。

(国への提言について)

幹事：JRFは短期的に黒字にするために、目先の利益にとられる傾向があるのではないかと。国に対して、貨物駅の減らすのではなく、最適な配置をして利用率を上げるような施策をすべきという提言のほうがよいのではないかと。

委員：モーダルシフトは昔から取り組まれていたが、現在は環境の面で重要性が増している。国策として取り組まないと、これ以上モーダルシフトの拡大はできない

幹事：要望は、誰に対してなのかを明記したほうがよい。JRFやフォワーダーではできないこともある。かかる費用が大きいものは国がやらないといけない。

委員：国は、港湾や空港については力を入れているが、貨物駅には力を入れていない。

委員：国の施策の中で、以前のモーダルシフトは物流コストを下げることに主だった。環境問題や高齢化への対応として、どの程度まで鉄道の利用率を上げようと考えているかわからない。

幹事：実際、自社の鉄道輸送の割合はトンベースで全輸送量の1桁%である。トンキロベースでも4%程度しかない。

幹事：東南アジアは国の鉄道網があって、そこに港がある。

委員：例えばスイスでは、アルプスを越える場合は全て鉄道輸送とする法律があり、どの企業も鉄道を利用しなければならない。しかし日本では、鉄道輸送はリードタイムや輸送量等の条件により、利用する企業が限られてしまう。鉄道輸送における企業のニーズを掴みにくいので、国は鉄道を整備しにくいのではないかと。空港を新しい航空会社が利用するように、鉄道事業にも他企業が参画できるような仕組みを作らないといけない。

事務局：鉄道にも改良トンキロ法が必要である。鉄道には改良トンキロ法が使えず、マクロでしか計算できないため、評価ができない。トラックと比べて正当な評価ができない。

幹事：貨物駅の配置など、JRFを後押しすることも考えているというスタンスがよいのではないかと。

事務局：資料4における行政への提言として考えていることが当てはまる。

事務局：CO<sub>2</sub>削減において、トラックの効率化は限界に来ているのではないかと。原単位が大きいことから、鉄道輸送が重要になってくるのが考えられるため、下げ分の議論が必要である。100%の消席率でも輸送量が少なく限界があるから、インフラを整備して輸送量を増やせるようにしなければならないという論理になるはずである。

事務局：JRFとパートナーシップを結んで、一緒に取り組む部分もある。

(提言骨子「4. 品質」について)

委員：資料6、3頁「1. 輸送枠の拡大について」における「各社全てを鉄道に頼っているわけではない」という文言は、JRFとパートナーシップを結ぶ上でも削除したほうが良い。

委員：資料6、3頁「1. 輸送枠の拡大について」における「問題点」の中で、品質を入れて欲しい。実際の事例として、リードタイムや破損など品質の問題で鉄道輸送を諦めざるを得ないケースもある。輸送ロットが大きい分、品質が悪いと製品への影響が大きい。

事務局：品質の提言として4. に入れた方が良いだろう。

委員：JRFの物流品質の問題なのか、ラッシング・積み付けの問題なのかを識別しないと責任の押し付けになる。

事務局：JRFの責任の範囲はどこからか。

委員：貨物駅に持ち込まれた時点からである。  
委員：荷主も品質を一定のリスクとして見ることで、在庫を持つことを考えられないか。また、フォワーダーからしても、リスク費用込みの商品提供はできないか。  
委員：荷役時でなく輸送時の破損は、回避できるものと考えている。  
委員：輸送手段が選べてコストも安ければ品質のよいほうを選ぶ。  
事務局：一定のリスクの上で輸送をしている国際海運と、インフラの整備された上で安全に運んでいるものとは考え方が違うのではないか。  
委員：自社では、国内輸送でも保険を掛けている。ただし、明らかに事業者の責任とわかる場合は、弁償してもらおう場合もある。  
委員：自然災害による影響をどうするかが問題になる。  
事務局：免責になるのではないか。

(その他)

委員：ORSはコンテナの出入りが1日合計40回あれば採算が取れる。  
委員：ORSのそばに配送ステーションがあれば、トラックで運べるのではないか。  
委員：運送事業者は、ORSと発着地の途中で荷物を降ろせない。  
幹事：途中で降ろせるようにしてほしいという提言をしてみたらどうか。  
事務局：コンテナやインフラについてはJRFと共同提案という形でも良いのではないか。

#### 【決定事項】

- ・JRFとの打ち合わせは、JRFへの提言のほかに、国に対する提言においてはパートナーシップを組みたいということ伝える。
- ・国への提言において、鉄道のインフラ整備を強調する。
- ・提言骨子「4.品質」に、破損の問題を盛り込む。

## 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。

### (2) 改正省エネ法に関する課題について

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に基づき、改正省エネ法に関する課題等を収集したアンケート結果からの考察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】

委員：P2の2にある「CNG車で空車が増える」理由を教えてください。  
事務局：「スタンドが限られるため、給油のための走行距離が長くなってしまふ」ということである。

### (3) 改正省エネ法に関する提言内容（叩き台）について

事務局より、資料12-1、12-2に基づき、改正省エネ法に関する提言内容の叩き台について説明がなされた後、以下の意見交換がなされた。

#### 【主な意見】

(CO<sub>2</sub>単位での報告について)

委員：今回の省エネ法では、エネルギー使用量を出し、それを原油換算に変換し、さらにCO<sub>2</sub>に換算するといったことで非常に計算が複雑であった。当社が属している地方局にCO<sub>2</sub>単位での報告の要望を伝えたが、省エネ法の歴史的な経緯があり難しいとの回答で

あった。しかしながら、今後も特定荷主の数が増えていくことを考えられることから、算定等はできるだけ簡易なものにすべきだと考える。

委員：省エネ法ではエネルギー使用量、温対法ではCO<sub>2</sub>ということが法体系という整理のようであるが、結果的に計算等が複雑になっていると考える。結果だけの報告というやり方を要望することも一案ではないか。

(既存の原単位の適時更新について)

委員：2の3)の意図が分からないので教えていただきたい。

事務局：もともと、告示第66号の別表第2、第3は自動車輸送統計調査という国のマクロ値から算出されたものであるが、当該統計の調査項目が変更となった結果、別表第2、第3に関わる数値が取れない状況になっている。しかしながら、皆様の努力やハードの技術開発等により原単位そのものは改善方向に進むと考えられることから、何らかの方法で値を更新することが望まれると考える。

(混載便の算定について)

委員：混載便でも輸送回数が減少すれば、車両の大型化や積載率向上となり、エネルギー使用量の削減効果が出るのではないかと考える。

事務局：積載率でみなし値を使用した場合のことである。説明が不足していたため修正したい。

(全体を通して)

副委員長：省エネ法の課題を捉え、その真の要因をつかんでそれに対する要望を整理すべきと考える。また、企業側が主張している「手詰まり感」に対して、行政にどのような要望を出すのかといったことが含まれていないと考える。

事務局：資料での記載はないが、「すべての施策を実施、もしくは検討した結果、やることがない。」という企業に対し、省エネ対策のメニューを示すことで、新たなヒントを与えることが1つの施策になると考える。

委員長：①何をすればいいかわからない企業に対し、次の活動のヒントを与える、②業種別に結果を出すことにより、トップランナー及び自社の位置が見えるようにする、③計算が面倒なのでこうしてほしい、といったように、ストーリー立てて整理すべきと考える。

(行政への情報提供について)

委員：現在、行政が各企業にヒアリングを実施しているようなので、例えば参考資料10-2などを提供してはどうかと考える。

事務局：事務局としては問題ないとする。ただし、記載内容として問題があるといけないので、年内にご確認いただき、問題があれば削除するので事務局に申し出てほしい。

委員長：資料12-1の内容についても、意見等があれば事務局に申し出ていただく形としたい。

(その他)

委員：省エネ法とは異なるが、グリーン物流パートナーシップ推進事業をもっと活用できるように、例えば年度を越えて予算を執行できるようにすべきといった提案を行ってはどうかと考える。

委員長：国の予算制度そのものに関わる問題であることから、困難だと考える。ただし、推進事業を積極的に活用していただくために、例えば募集の仕方などは工夫の余地があると考ええる。

#### 【決定事項】

- ・参考資料10-2を行政に提供することとする。それにあたり、内容をご確認いただき、自社回

答部分で修正、削除が必要な箇所があれば、2007年12月28日までに事務局に申し出ていただくこととする。

- ・本日の意見を受けて、提言内容については修正を行い、次回委員会で再度提案を行うこととする。

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2008年1月17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。

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