

第 10 回委員会以降の経過と本日の検討事項

1. 第 10 回委員会（2007 年 12 月 13 日（木）開催）の審議内容確認

- 1) 改正省エネ法に関する課題の確認
(改正省エネ法 定期報告書、計画書 収集・分析等に関する調査票結果より)

- 2) 改正省エネ法に関する提言内容（叩き台）の確認
＜メンバーからの主な意見＞
 - ・CO₂単位での報告
 - ・「手詰まり感」に対する要望の追加
 - ・ストーリー立てた整理
 - ・行政への情報提供

2. 本日の検討事項

- 1) 各WGのアウトプット等の確認 (各WG 20 分)

- 2) 改正省エネ法に関する提言内容について (30 分)

- 3) CO₂削減推進委員会としてのアウトプットの全体構成 (10 分)

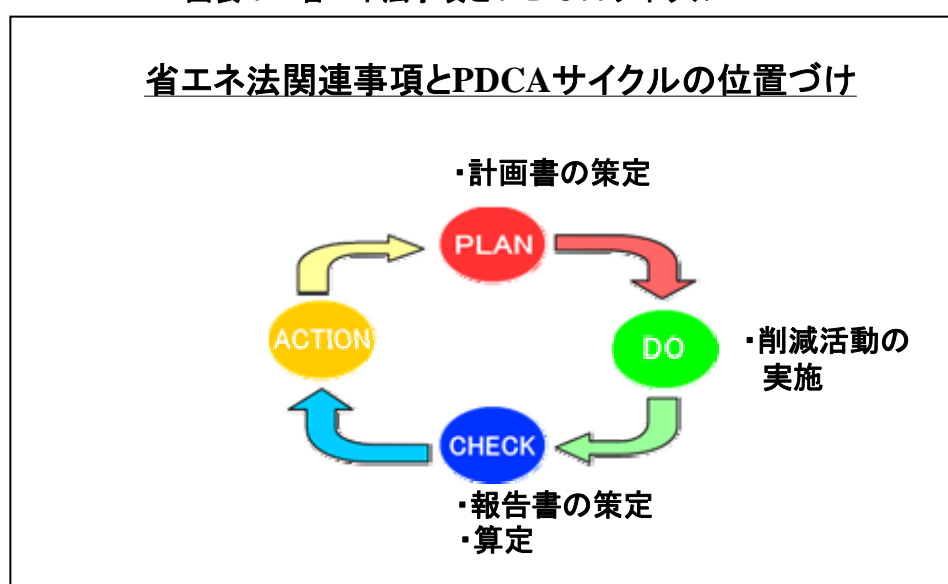
以 上

改正省エネ法に対する提言内容 全体の構成

1. はじめに

省エネ法に基づき、特定荷主、特定輸送事業者で実施しなければならない事項をP D C Aサイクルに当てはめると図表1のとおりとなる。

図表1 省エネ法事項とP D C Aサイクル



2. 提言の目的

上記P D C Aサイクルがスムーズに回り、CO₂削減がさらに進むことを目的とする。

3. 提言の概要

1) PLANに関わる事項

提言1 定期報告書、計画書の分析結果の公表

- ・自社の立ち位置が分かるようなデータ
- ・削減メニュー集

2) CHECKに関わる事項

(1) 算定に関わる事項

提言2 原単位の設定等

- i) 17トン以上のトラック、トレーラーに関わる原単位
- ii) CNG車の原単位
- iii) 既存の原単位の更新
- iv) CO₂単位での報告への変更

提言3 混載便の算定

(2) 計画書/報告書のフォーマットに関わる事項

提言4 計画書/報告書のフォーマットの修正

3) サイクルを回し易くするための事項

(1) 阻害要因の対策立案に向けた情報提供

提言5 阻害要因等についての関係省庁への伝達

(2) インセンティブ

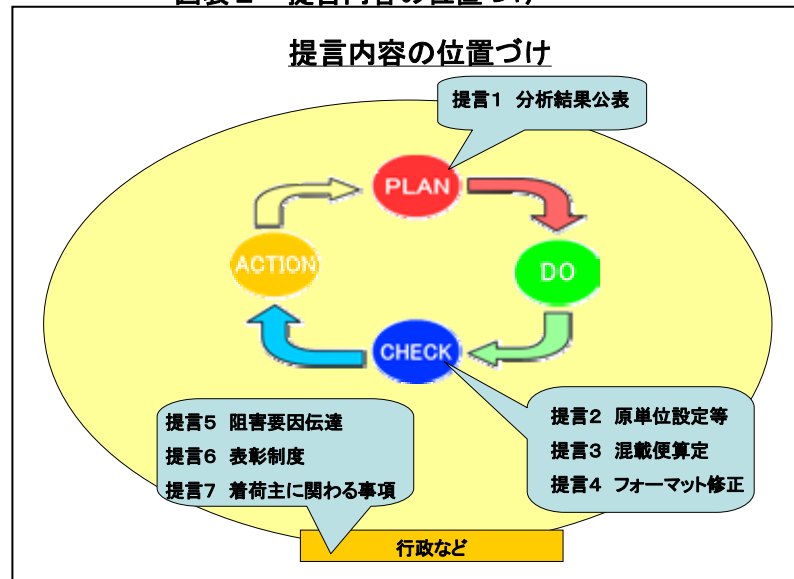
提言6 表彰制度の構築

(3) 着荷主に関する事項

提言7 着荷主への措置の追加/取引条件を見直した事例の積極的周知、表彰

上記を図に表したものが、図表2である。

図表2 提言内容の位置づけ



以上

改正省エネ法に関する提言内容（修正案）

* 下線部が第 10 回委員会からの修正、追加事項

提言 1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

省エネ計画策定の際に、業種を問わず多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果として削減に寄与すると考えられる。

特に、省エネ法では、中長期的にみてエネルギー使用原単位の年平均 1%削減を法的義務と課しているが、省エネ法施行以前から CO2 削減活動に取り組んでいる企業を中心に、自社で採択可能な施策を全て実施し、近い将来「手詰まり」になるのではないかとの危惧を持っている。したがって、それらの企業に対し、種々の施策の情報を提供することにより、新たな施策導入検討を促すことが必要になると考える。

そこで、所管省庁が、省エネ法の定めに基づき（第 55、56、62、63 条）、特定荷主、特定輸送事業者からの定期報告書及び計画書の提出を受けるだけでなく、省エネ計画や実施事項の内容を分析するとともに、その結果を広く公表することを要望する。

また、業種内における自社の大まかな位置付けが把握でき、かつ数値上取組が遅れていると考えられる場合に、さらなる省エネ取り組み推進を意識づけさせることができるように、エネルギー使用原単位の分布等の集計、公表も併せて要望する。

提供すべきと考えられる情報

(1) 削減計画メニュー集（仮称）の作成

省エネ計画書、報告書に記載されている内容を整理し、施策のメニュー集が考えられる。

(2) 集計内容（案）

- ・総量の分布
- ・エネルギー使用原単位の分布

←特定荷主については、分母の指標を選択できるため、800 社一律での比較は不可能。

比較的多くの企業で選択されていると考えられる、輸送トンキロ、売上高原単位についての公表。（なお、特定輸送事業者については、トンキロ原単位しか採択できない）

提言 2. 原単位の設定等

1) 17 トン以上のトラック、トレーラーにかかわる原単位の設定

輸送量に応じて、大型車両やトレーラーを活用することは、輸送回数の削減による省エネに寄与することから、省エネ法の荷主判断基準及び輸送事業者判断基準にも記載されている項目である。

しかしながら、省エネ法の告示第 66 号においては、17 トン以上のトラック、トレーラーにかかわる燃費、原単位が設定されていないことから、燃料使用量、あるいは実燃費を捉える以外は、算定できないこととなる。

したがって、所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

←告示第 66 号に規定されることが望ましいが、諸事情で値が設定できないのであれば、参考値でもいいので、公表できないか？

←11 月 29 日に開催した、第 11 回グリーン物流研究会/CO₂削減推進委員会共催研究会において、「17 トン以上であっても告示第 66 号で規定されている対数式を用いてもかまわない」といった発言があった。そのようなことを広く公表することが望まれる。

2) CNG 車の原単位

輸送事業者を中心に、CO₂排出量削減のために、CNG 車の導入が進んでいる。しかしながら、省エネ法の原単位については、「今後の検討課題であり、今後の国のガイドライン（ロジスティクス分野における CO₂ 排出量算定方法共同ガイドライン）や業界の設定値を参考にすることができる」とされているが、現状において、ガイドライン等での設定がされていない。

したがって、所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

←エネルギー使用量ベースでは、効果が出ないという話があるが、CO₂ 排出削減にはつながることから、①CNG 導入によってエネルギー使用量 1%削減が達成できないことが発生した際には、CO₂ 総量での 1%削減の比較、②中長期的には CO₂ ベースでの算定が求められる。

3) 既存の原単位（告示第 66 号別表第 2、第 3）の更新

既存の原単位については、国土交通省が実施している自動車輸送統計を基に設定したものであるが、同調査の調査項目が変更となり、原単位設定のために使用した調査項目が取れない状況になっている。

しかしながら、各企業の努力やハードの技術開発等によって、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、何らかの方法で更新を行なうことを要望する。

←CO₂ 削減推進委員会で実施した調査では、特定荷主 25 社中 17 社でトンキロ法を利用している。また、燃費法については、10 社中 6 社が、告示第 66 号別表第 2 の値を用いている。

したがって、特定荷主全体で考えても、告示第 66 号別表第 2、第 3 の値を用いている企業が多いと想定される。

4) CO₂単位での報告への変更

特定荷主、特定輸送事業者は、省エネ法におけるエネルギー使用量に加え、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、CO₂排出量の算出し、報告をしなければならない。その際に、①燃料種、算定方法ごとにエネルギー使用量（GJ単位）の算出、②①の原油換算、③①からCO₂排出量の算出といった過程を経るが、本来CO₂排出量のみ算出する場合は、①、②の計算は不要となる*1。

また、2)のCNG車のように、CO₂排出量は効果があるが、エネルギーベースでは効果が現れないといったことがある。我々は、地球温暖化問題対策として、CO₂削減に取り組んでいることから、CO₂単位での報告への変更を要望する。

*1 正しくは、燃料種、算定方法ごとにCO₂排出量の算出を行なう

←現状の法対応でシステム等を構築した企業もあると考えられることから、留意が必要

提言3. 荷主のエネルギー使用量の算定における混載便の算定について

混載便を利用した際のエネルギー使用量の算定において、燃料法、燃費法による按分ができず、トンキロ法を採択しているケースが多いと考えられる。その場合、積載率にみなし値を用いることが想定されるが、そうすると、例えば、輸送回数削減施策を実施しても、その効果が数値として現れないこととなる。したがって、①按分を実施しているケースの事例があれば、広く公表することにより啓発をはかるとともに、短期的には、②トラック台数（輸送回数）削減になった場合にその内容を定期報告書、計画書に記載するように啓発することが望まれる。

← 「算定結果に現れない⇒実施しない（実施していても記載しない）」ことを防ぐ目的

← 輸送量が変化しないと仮定すると「輸送回数削減→ロットの大型化」と考えることができる。特に、当該事例が、他社向けの輸配送で実施された場合は、取引条件の見直し事例と考えることができ、

提言4. 計画書のフォーマットの修正

計画書では、①計画内容、②前年度の計画から削除した計画内容及びその理由、③前年度の計画から追加した計画内容及びその理由の記載のみであり、計画の進捗状況が確認できるような様式にはなっていない。特に、企業側が計画した施策が、様々な要因で実施できない場合があり、それらを所管省庁として把握し、行政としてそれらの要因を除去するような対策を実施することも、省エネ活動を推進する上で必要な事項と考える。したがって、それらが分かるように計画書、あるいは報告書のフォーマットの変更を要望する。

←ただし、新規フォーマットを求めることは、特定荷主、特定輸送事業者への新たな作業負担につながる恐れもあり、任意フォーマットとする？

提言5. 計画内容及び計画実施にあたっての阻害要因等についての関係省庁への伝達

提言1及び提言4とも関係するが、企業側の努力だけで、企業側が望むすべての省エネ計画を実施することは現実的に不可能である。一例をあげれば、「鉄道へのモーダルシフト」を計画として掲げている企業が多いが、慢性的に輸送枠が不足している路線が現実的に存在することから、要望どおり利用できないケースがある。

しかしながら、省エネ法の所管省庁である資源エネルギー庁では、モーダルシフトのためのインフラ整備等を実施することはできないことから、これらの情報を担当省庁へ伝達し、適切な対策を実施することを要望する。

提言6. 表彰制度の構築

省エネルギー機器・システム、製品については「省エネ大賞」があるが、輸送分野に関する制度は構築されていない。省エネに取り組んでいる企業へのインセンティブとなるよう、輸送分野での表彰制度の構築を要望する。

←グリーン物流パートナーシップの大臣表彰があるが、グリーン物流パートナーシップ推進事業に認定されることが必須であり、企業単独での取り組みでは表彰されない。

←11月29日の研究会の際に、「現行の省エネ大賞への応募は問題ない」との発言があったが、それらの公式的な発表等

提言7. 着荷主への措置の追加 / 取引条件を見直した事例の積極的周知、表彰

我が国において、物流上の取引条件を決めているのは、買い手である着荷主であるケースが多い。その上、着荷主の物流センターに届けるまでは、当該貨物の所有権は発荷主にあるケースが多い。

しかしながら、省エネ法における特定荷主の算定範囲は、自社の所有権を有する範囲であることから、一般的な輸送のケースでは、着荷主に省エネ義務は発生しないこととなる。

したがって、輸送分野における省エネ活動をより推進するためには、着荷主の理解と協力が不可欠であることから、①着荷主に対し何らかの環境負荷低減のための項目を設けること、②発荷主に協力し、取引条件を見直し、省エネ活動に寄与した事例の積極的周知や表彰といったことを要望する。

←第1期CGLでの提言事項(2005年8月2日)と類似内容

←本提言内容については、①CO2委員会での検討、②グリーンSC推進委員会 取引条件分科会で要検討

以上

CO₂削減推進委員会 成果報告書内容案（私案）

2008.1.15

北條 英

1. はじめに

- ・循環型社会の実現
 図表 グランドデザイン
- ・「資源循環・廃棄物削減」と「省エネ・二酸化炭素削減」
 ここでは「省エネ・二酸化炭素削減」を選択した
- ・二酸化炭素削減方策
 ここでは、燃費向上（エコドライブ）とモーダルシフト（特に鉄道への）を選択した
 『グリーンロジスティクスガイド』の pp. 2-4 の記述を使いながら、上記の内容を展開する
 図表 ロジスティクスにおいて実施すべき主な環境負荷低減施策
- ・二酸化炭素排出量のモニタリング（方策の Check）
 改正省エネ法の定期報告書、計画書の収集・分析を行い、定期報告書データを改善活動に活かすこと（Check から Action へ！）を念頭に置いた提言を行った

2. 燃費向上

燃費向上 WG の成果物

- ・（仮称）ガイド
 - 各主体における役割と項目例
 - 課題と解決事例
- ・燃費改善目標値の設定（??）

3. モーダルシフト

モーダルシフト WG の成果物

- ・事例集
- ・提言（対 JRF、行政）

4. 改正省エネ法計画書、報告書調査

- ・計画書、報告書調査結果
- ・提言（対行政）

5. まとめ（総括と今後の課題）

- ・Door to Door でのトータル二酸化炭素排出量を削減するために
 複合一貫輸送（鉄道、船舶とトラックの組合せ）
 トラック燃費の向上
 排出原単位の少ない輸送モードの活用
 鉄道、船舶の排出量算定手法の洗練
 積替拠点での排出量算定の必要性（保管、荷役活動による二酸化炭素の排出）
- ・包装資材に係わる二酸化炭素排出量の取り込み
- ・その他（取引条件の見直しなど）

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"> 2007年度活動内容(案)検討 WG設置について 			
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13日(木)	・省エネ法課題整理			
第11回	2008年1月17日(木)	・省エネ法課題整理		<ul style="list-style-type: none"> 検討 取りまとめ 	<ul style="list-style-type: none"> 検討 取りまとめ
第12回	2008年2月 日 ()	・成果物取りまとめ(案)審議		・取りまとめ	・取りまとめ

◎ 第3回本会議 2008年3月11日(火) 14:30-16:30

以上

改正省エネ法に関する課題 アンケート結果からの考察
(第10回委員会資料11-1)

2007年9月～10月に実施した「改正省エネ法 定期報告書、計画書 収集・分析等に関する調査」結果をベースに下記を整理した。

I 荷主

1. 削減活動について

1) モーダルシフト

- ・コストUP
- ・リードタイム
- ・輸送品質

⇒モーダルシフトWGの提言へ

2) 輸送事業者との関係

- ・実運送事業者と協力しながらの施策遂行をどのように行うか

3) 手詰まり感

2. 定期報告書、計画書（含む算定）に関して

1) 原単位について

- ・エネルギー使用量と相関する指標かどうか不安

2) 原単位の設定

- ・17トン以上、トレーラーの原単位
- ・CNG車の原単位

3) 配送頻度の見直し VS トンキロ法

- ・配送頻度を見直しても、トンキロ法による算定の場合、トラックの車種、積載率等が把握できなければ効果が現れない。

4) その他

- ・計画の進捗管理及び実施できない場合の阻害要因が記載できるようなフォーマットへの変更
- ・(2)のCNG車の原単位とも関係するが、最終的にCO₂削減を目的とするのであれば、CO₂単位での報告にできないか
- ・定期報告書作成用エクセルファイルの修正

3. 輸送事業者へのデータ提供依頼について

- ・自社対応（トンキロ法、燃費法（燃費値は国のデフォルト値を使用））
- ・一部事業者から入手
- ・ある程度のレベルでの割り切りが必要ではないか。

4. その他

- 1) 省エネ意識の向上
 - ・非特定荷主、非特定輸送事業者への省エネの啓発
 - ・着荷主、一般消費者への啓発
- 2) 行政に対し
 - ・渋滞緩和
 - ・アイドリングストップが出来るインフラ整備（の促進）
 - ・表彰制度等の確立

II 輸送事業者

1. 削減活動について

- 1) エコドライブ
 - ・ドライバーの意識の格差
- 2) 手詰まり感

2. 定期報告書、計画書（含む算定）に関して

- 1) CNG車
 - ・地方運輸局より導入を推奨されるが、原単位や空車走行増加により、エネルギー使用量ベースでは増加傾向にある。

3. 子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動

- 1) 協力会社に関して
 - ・数値管理すら出来ていない事業者が多数存在しているのが現状
 - ・協力会社には強制力がないため、指導が難しい

4. 荷主からのデータ提供要請

- ・作業負荷増 ⇔ 荷主が自身のデータで対応しており問題ない
- ・利用目的不明瞭なものまで要請されている。

5. 荷主の省エネ活動、定期報告書、計画書の作成に関して

- ・データ集計の依頼
- ・報告書作成への協力を強られる

以上

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"> ・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。 ・極力商品をまとめて梱包するようにしている。
<ul style="list-style-type: none"> ・物流のネットワークの変更 ・共同配送の推進 ・モーダルシフトの推進

(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"> ・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。 ・「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かが不安。（売上高や出荷重量は、もっと不確定要素が強い） ・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
--

<デフォルト値について>

<ul style="list-style-type: none"> ・（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。 ・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。

<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"> ・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。 ・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。 <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"> ・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。
<ul style="list-style-type: none"> ・『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）
<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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）
<ul style="list-style-type: none"> ・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）
<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<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"> ・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 ・グループ企業での定期的連絡会 ・他社事例の収集(JILS等)

(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><省エネ意識向上等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 ・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。 ・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。

<p><情報連携></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社関連会社間の情報共有化の推進(含 同業他社) ・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 ・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

<p><負荷の関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

<p><エコドライブ活動></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

<p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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 ・省エネ評価基準、表彰などガイドラインをお願いしたい。 ・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 ・エコドライブの推進 ・エコタイヤ導入の検討 ・物流子会社による共同配送の推進
--

(2-1) 輸送事業者へのデータ提供要請について

<p><一部対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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 ・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。
--

<p><自社データで対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

<p><課題なし></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 ・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。 ・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。

<p><引き続き依頼></p> <ul style="list-style-type: none"> ・さらに詳細な輸送データ提供依頼 ・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 ・定期的なデータの提供を依頼(月次単位)

<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口法。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。

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していると、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で問題ないとする。
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とする。
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する。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と。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ものとする。
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考える。
幹事：例えば梱包材なども、通い箱を用いたリターン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」といった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ではないかと考える。

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、CO₂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CO₂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、目先の利益にとらわ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る。

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いいのではないかと。

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：CO₂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ことが考えられるため、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. に入れた方が良さそう。

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：J R F 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J R F と共同提案という形でも良いのではないか。

【決定事項】

- ・ J R F との打ち合わせは、J R F 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を伝える。
- ・ 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】

(CO2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

2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CO₂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CO₂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何をすればいいか分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