

**第2期ロジスティクス環境会議
第11回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2008年1月17日（木） 14：00～17：00

II. 場 所：東京・渋谷区 アイビーホール青学会館 ナルド、シノノメ

III. 出席者：36名

IV. 内 容：

1) WG活動

＜燃費向上WG＞

- (1) 各主体における役割整理図について
- (2) 燃費目標値について
- (3) アウトプットについて

＜モーダルシフトWG＞

- (1) 事例集について
- (2) 提言について

2) 委員会

- (1) 燃費向上WGのアウトプットについて
- (2) モーダルシフトWGのアウトプットについて
- (3) 改正省エネ法に関する提言内容について
- (4) CO2削減推進委員会としてのアウトプットの構成について

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6回燃費向上WG＞

(1) 各主体における役割整理図について

事務局より、資料1に基づき、第5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後、資料2-1、2-2、2-3、2-4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。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

委 員：資料2-1のSTEP4の中に、「ドライバーのモチベーションの維持向上を図るための表彰制度の構築」といった項目も必要だと考える。

事務局：表彰制度については、STEP3の<3-3>に該当項目がある。

幹 事：<3-3>の中に、“エコドライブコンテスト”といった名称等を記載してはどうか。

【決定事項】

- ・ 上記の修正を行なったうえで、確定版とする。

(2) 燃費目標値について

事務局より、資料3に基づき燃費目標値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：具体的な目標値を設定し、その目標達成に向けた活動を推進するといったやり方も一案であるが、各社で事情が異なることから、一律の目標は不要ではないかと個人的に考える。

幹 事：ここでは、目標値そのものよりも目標値設定の際に参考となる考え方について説明すべきと考える。具体的には、省エネ法において、自社の輸送にかかわるエネルギー使用量を削減しなければならないことを受け、全体の施策の体系を示した上で、その1施策としてエコドライブ推進があるといったような整理が必要ではないかと考える。

事務局：全体の体系としては、「グリーンロジスティクスガイド」のP3、4が該当すると考える。また、資料13にあるとおり、CO2削減推進委員会の成果物の冒頭に、全体の施策の体系について紹介する予定である。

(グリーンロジスティクスガイドについて)

幹 事：グリーンロジスティクスガイドのP3、4の体系図等をベースとして、JILSが実施している各種講座の内容を整理していく予定があるか教えていただきたい。

事務局：具体的に検討を進めているわけではないが、今後、そのような方向になるのではないかと個人的に考える。

幹 事：成果物の位置づけとしては、ガイドを頂点として、その下にCGLの各委員会の成果物があるという理解でよいか教えていただきたい。

事務局：本ガイドは、あくまでも環境負荷低減活動に取り組んでいただくためのきっかけとなる情報提供を目的に作成したものであり、環境会議の活動の頂点ということではない。

(その他)

幹 事：京都議定書を受けて、業界団体で物流に関する目標値を定めて、削減活動を進めているといったことがあるか教えていただきたい。

委員：当社の所属する業界団体において、省エネ法のガイドライン策定は行なったが、CO2排出削減目標値の設定といったところまでは検討していないと思う。

【決定事項】

- ・ 燃費目標値そのものを設定するわけではなく、目標値の考え方について省エネ法からの体系的な説明を追加することとする。

(3) アウトプットについて

事務局より、資料4-1、4-2に基づき燃費向上WGのアウトプット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】

幹 事：第1章で、各主体の役割整理図がバラバラに挿入されているが、冒頭分にまとめて掲載した方が、利用者は理解しやすいと考える。

委員：P46、54が事例編に埋もれて分かりにくい。P34の後ろに挿入し、事例はまとめて掲載するのも一案ではないか。

幹 事：第2章の解説ページにおいて、前のページにある事例を参照するケースがあるのか教えていただきたい。

事務局：前のページにある事例を参照するケースも存在する。

幹 事：P14のQ&Aに“クセ”とあるが、輸送事業者以外ではイメージがつかないと考える。これ以外にも説明が分かりにくい箇所があると思うので、WGメンバーの皆様からご指摘いただきたい。

委員：P8の“エコドライブ10のススメ”はトラック版のものに変更すべきと考える。

【決定事項】

- ・ 資料4-2をご確認いただき、追加、修正点等あれば事務局宛に連絡をいただくこととする。

<第6回モーダルシフトWG>

(1) アウトプット（事例集編（案））

事務局より資料5に基づき説明されるとともに、①掲載内容の確認 および②文中掲載予定の写真の提供もしくは撮影協力の依頼がなされ確認された。「事例集編（案）」についての主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

幹 事：P1「モーダルシフト実現のための6つの条件」内の「5. トラックの輸送～」文中にある「代替性」は、「共通性」と標記するほうが適切である。

幹 事：P1「図 モーダルシフト実現のための6つの条件」内、「5. 31ft コンテナ」は三角形の頂点から移動（「6.」の上など）し、かわりに「4. 輸送品質」を三角形の頂点とする。

(2) 提言

事務局より資料6に基づき説明された。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：本提言のそれぞれの内容について、その提言対象（行政・JRF・フォワーダー等）を明確に表現する必要がある。

幹 事：本提言のスタンスをより明確に表現するため、P3下段「荷主企業や利用～」の文章を提言の冒頭に掲載してはどうか。

委 員：「6つの提言」タイトルは、「～について」といった表現ではなく、例えば「②輸送枠の拡大が出来ない」など、問題提起型の表現に変更してはどうか。

幹 事：今後提言を取りまとめるにあたり、各コメントを踏まえながら、当WGで行った検討結果や調査分析に基づき編纂する。

（1. エネルギー使用量の算定について）

委 員：「1. エネルギー使用量の算定について」では、鉄道輸送の部分だけではなく、LCAの観点からより範囲を広げた内容が望ましい。

（2. 輸送枠の拡大について）

幹 事：例えば、消席率をあげるために、「キャンセル料をあげるべき」等の方法論まで提言内で論じることは、JRFの経営戦略に踏み込むこととなり、あってはならない。

（3. コストについて）

幹 事：31ft コンテナの利用メリットを、より明確に表現してはどうか。

委 員：我々としては、「JRFのコストダウン」ではなく、あくまで料金メカニズムのオープン化を要望すべきではないか。

委 員：荷主企業としては、トラック輸送運賃も含めてトータルで管理しているので、鉄道輸送部分だけの料金を論じてあまり意味がない。出来ればトータル運賃の中での鉄道料金の費用構成を知りたい。

【決定事項】

- ・本日の意見を踏まえ、事務局で修正案を作成することとする。

2) 委員会

(1) 燃費向上WGのアウトプットについて

石崎副委員長より燃費向上WGのアウトプット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】

委員長：資料４－２のP57、58に「解決策が分からない」というコメントの事例があるが、このまま記載するのか教えていただきたい。

事務局：当該項目に対し、解決策や解決策として考えている施策案があれば、委員からご紹介いただきたいと考える。

【決定事項】

- ・資料４－２をご確認いただき、追加、修正点等あれば事務局宛に連絡をいただくこととする。
- ・資料４－２のP57、58にある解決策未定事例については、委員より解決策をご紹介いただくこととする。

(2) モーダルシフトWGのアウトプットについて

高松副委員長より、資料５に基づき、事例集編の説明が行われた後、資料６に基づき、提言の内容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】

委員：資料５のP1の図について教えていただきたい。

事務局：荷主が鉄道輸送を利用する際に、課題となる項目をあげている。また、これらの課題に対し、荷主企業は本事例集に掲載しているような様々な工夫を行ない、努力しているといったことを紹介するねらいもある。

委員：資料５のP11の項目7はどのような扱いにするのか教えていただきたい。

事務局：鉄道輸送利用時の方策とは異なるため、項目出しは行なわないが、6項目の中に盛り込みたいと考える。

委員：P6のコラムでは31 f tの回送費用が通運業者負担となっているが、荷主が支払っているケースも多いと考える。

事務局：掲載の有無含めて検討する。

【決定事項】

- ・資料５、６についてご確認いただき、修正意見等あれば事務局宛に連絡をいただくこととする。

(3) 改正省エネ法に関する提言内容について

事務局より、資料11に基づき改正省エネ法に関する提言内容の全体の構成について説明がなされた。続いて、資料12に基づき、改正省エネ法に関する提言内容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】

(提言2の4)について

委員：提言2の4)について、「現状の法対応でシステム等を構築した企業への留意」とあるが、それを差し引いてもCO2単位での報告の方が、工数は減るため、有益だと考える。

委員長：事務局案では、“CO2単位への変更”とあるが、“エネルギー使用量、またはCO2排出量での報告”という要望の仕方も一案ではないか。

委員：省エネ法の枠組みである以上、“エネルギー使用量”でよいと考える。

委員：温暖化対策を進めるために、行政が既存の省エネ法を活用したと理解している。したがって、仮に、エネルギー使用量が減らなくても、CO2排出量が減っていれば、法改正の主旨には合致すると考える。したがって、提言2の2)にあるような形で最大限配慮していただきたいといった要望も一案だと考える。

委員：算定方法や原単位等が様々あるため、CO2排出量で公表すると、その数字が一人歩きする恐れがあるのではないか。

委員：エネルギー使用量であっても同様である。仮に、エネルギー使用量を公表しても、ステークホルダーや一般の方にとってはあまり意味がない値である。

事務局：所管省庁の考えも聞いたうえで、内容を確定させたい。

(提言2の3)について)

委員：提言2の3)の主旨は賛成であるが、「原単位が改善したから1%達成した」という意識ではなく、例えば燃費法であれば実績値を捉え、様々な施策を講じ、改善を進めていくことが望ましいといった記載をすべきと考える。

委員長：原単位そのものはその時点で最新のものを変更すべきだと考えるが、省エネ法の主旨からするとご指摘のとおりである。

(その他)

委員：提言1に“法的義務”とあるが、“努力義務”だと思うので、ご確認いただきたい。

【決定事項】

- ・本日の意見を踏まえて修正案を作成する。
- ・所管省庁と意見交換を行い、内容の確認等を行なう。

(4) CO₂削減推進委員会としてのアウトプットの構成について

事務局より、資料13に基づき、CO₂削減推進委員会としてのアウトプットの構成案の説明がなされ、以下の意見交換が行われた後、了承された。

【主な意見】

副委員長：資料13のP4の一番左にある「循環型社会の実現」の中には、一般的に「省エネ・CO₂削減」は該当しないと考える。

事務局：P6にある「循環型社会を実現するロジスティクスグランドデザイン」の中に、「省資源ロジスティクス」があり、その中に輸送におけるCO₂削減が含まれると考える。

委員長：本来的には、「持続可能社会の実現」といった記載の方が、より適切だと考える。

3) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料14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2月15日(金)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