

第 11 回委員会以降の経過と本日の検討事項

1. 第 11 回委員会（2008 年 1 月 17 日（木）開催）の審議内容確認

- 1) 各WGにおけるアウトプット、提言の確認

- 2) 改正省エネ法に関する提言内容（修正案）の確認
 - ・大枠について了承
 - ・“CO₂単位での報告”について議論→所管部局と意見交換を行い、次回委員会で最終案を提示

2. 第 11 回委員会以降の経過

- 1) 第 7 回企画運営委員会（2008 年 1 月 28 日（月）開催）
 - ・提言の大枠について説明

- 2) 所管部局との意見交換（2008 年 2 月 7 日（木））

3. 本日の検討事項

- 1) 改正省エネ法に関する提言内容について

- 2) CO₂削減推進委員会 アウトプットについて

以 上

改正省エネ法に対する提言 意見・要望書の構成（案）

1. 構成

意見・要望書の構成は下記のとおりとしたい。

- ① 添書
- ② 意見・要望書 表紙 （資料 1 3）
- ③ 本文（具体的項目） （資料 1 2 - 2）

2. 本日の進め方

- 1) 本文の検討
- 2) 意見・要望書の表紙の検討

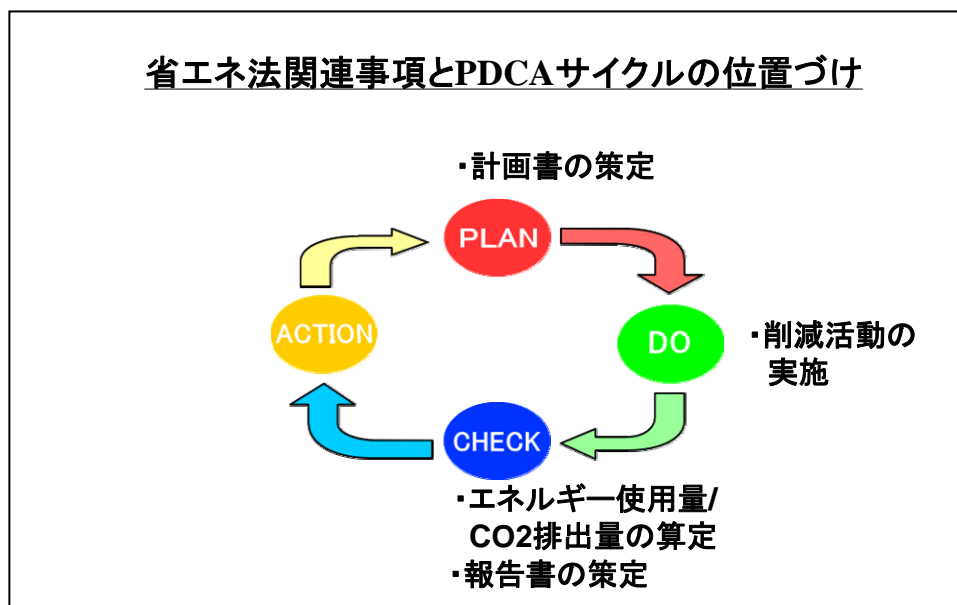
以 上

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 省エネ法関連事項と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削減がさらに進むようにすることを目的とする。

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/定期報告書のフォーマットの変更等

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

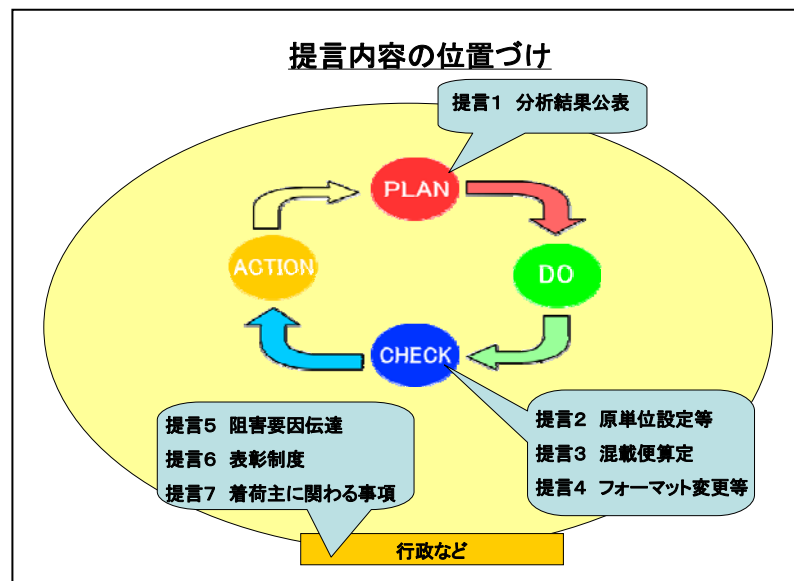
提言6 表彰制度の充実

(3) 着荷主に関する事項

提言7 着荷主としてのチェック項目の追加/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）

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CO₂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%削減を努力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を集計し、分布等の公表を併せて要望する。

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大きくくりで整理した、施策のメニュー集が考えられる。

(2) 集計内容（案）

- ・判断基準遵守状況
- ・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）

<コメント>

- ・法制度上では、公表を前提としていない。
- ・（当然のことながら）企業名が特定されるようなことはあってはならない。
- ・ただし、何らかの形で情報は出したい。

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

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とおり、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活動となる。

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、実燃料使用量、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。

※ 「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」のであれば、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はされていない。

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。

また、エネルギー使用量ベースでは、省エネ効果が現れないという話があるが、CO₂排出削減には寄与することから、原単位を設定後、CNG導入によってエネルギー使用原単位1%削減が達成できないケースが仮にあった場合には、CO₂排出量に基づく原単位における1%削減の評価を行なうことはできないか。

<コメント>

(CO₂については、4)で)

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のデータ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、燃費法採択企業 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、特定荷主全体で見ても、告示第 66 号別表第 2、第 3 の値を用いている企業は比較的多いのではないかと想定される。

4) エネルギー使用量、またはCO2排出量での報告への変更

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排出量を算出し、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。

したがって、算定にかかる負荷を削減するために、CO2排出量のみ報告も認めていただけるように変更を要望する。

*1 正しくは、燃料種、算定方法ごとに、CO2排出係数をかけることで、エネルギー使用量を算出せずにCO2排出量の算出を行なう

<コメント>

省エネ法の法目的は、「内外のエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保」であることから、エネルギー使用量のファクターをはずすことはできない。

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第8表に記載するように啓発することを要望する。

※ 「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る。

<コメント>

・燃料法、燃費法による按分については、「荷主のための省エネ法ガイドブック」等でいろいろな考え方が記載されているが、一般的な方法が確立されているわけではない。実態把握するとともに、良い事例があれば、積極的周知を行なっていきたい。

提言4. 計画書、定期報告書のフォーマットの変更等

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、担当省庁がそれらの対策を検討、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、それらが記載できるように計画書、あるいは報告書のフォーマットの変更、もしくは定期報告書第6表等にそれらの内容を記載するよう促すことを要望する。

※ ただし、新規フォーマットとすると、特定荷主、特定輸送事業者への新たな作業負荷につながる

る恐れはある。

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とも関連するが、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、適切な対策を検討、実施することを要望する。

提言6. 表彰制度の充実

省エネルギー活動とその成果事例に対する表彰を行う「省エネルギー優秀事例」は、輸送分野も応募対象から除外されていないものの、それらの明示、及び周知がなされていない。したがって、それらの明示、及び積極的な周知を行い、省エネに取り組んでいる企業へのインセンティブに寄与することを要望する。

※ 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、あるいは荷主同士の取り組みでは表彰されない。

※ 省エネルギー優秀事例については、参考資料10参照

提言7. 着荷主としてのチェック項目の追加 / 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特定荷主の定期報告書第7表の判断基準の遵守状況の中に、着荷主としての取組に関するチェック項目を設けること、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。

※ 2005年8月2日の提言内容（別紙）と同様の項目

※ 荷主判断基準では、（発荷主として）「貨物輸送事業者及び着荷主との連携」といった項目があり、具体的には「貨物の輸送頻度等の見直し（取引条件に絡む事項）」「計画的な貨物の輸送の実施（貨物の輸送の発注時間の決定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避）」が定期報告書第7表のチェック項目（資料12-3裏面）となっている。

したがって、同様の項目について、着荷主としての立場をチェックさせることはできないか。

以上

改正省エネ法に対する提言内容 論点

No	提言項目	論点
1	提言1 定期報告書、計画書の分析結果の報告 提言2 1) 17トン以上、トレーラー 3) 既存の原単位 提言3 混載便の算定 提言4 フォーマットの変更等 提言5 関係省庁への伝達	前回から変更なし。
2	提言6 表彰制度の充実	意見交換を受けて、変更
3	提言7 着荷主としてのチェック項目の追加等	現状案（資料12-2） ① <u>特定荷主の定期報告書第7表の判断基準の遵守状況の中に、着荷主としての取り組みに関するチェック項目を設けること</u> <メンバー意見>新たな負荷がかかることは容認できない。 <所管省庁> 現状の法の枠組みでは、着荷主を定義づけしていないため、難しい 再修正案 ① <u>着荷主に関し、実態を把握した上で、何らかの措置を検討すること</u>
4	提言2 2) CNG車の原単位 提言4 CO2単位	現状案（資料12-2） （詳細省略）：CO2排出量のみ報告、CO2排出量単位での評価 <所管省庁> 「内外のエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保」という法目的から認められない

以上

(参考) 第7表 エネルギーの使用の合理化に関する判断の基準の遵守状況

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のより正確な把握 <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		
環境に配慮した製品開発(製造業)	商品や荷姿の標準化 <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	製品や包装資材の軽量化、小型化 <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		

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」
に対する意見・要望書（案）

社団法人日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス環境会議 企画運営委員会

本年より京都議定書の第一約束期間が開始し、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向け、行政と産業界が協調して取り組むことがより重要となっております。

これと前後し、エネルギー使用の合理化を目的とした標記改正法が2006年4月1日に施行され、新たに「運輸分野」へ適用が拡大されました。

ロジスティクス環境会議では、同法の目的が、二酸化炭素排出量削減とほぼ合致するところもあり、必要な措置として賛同するものでありますが、荷主企業及び物流企業において、二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進するために、ご留意いただきたい事項を、意見・要望書としてまとめさせていただきましたので、宜しくご配慮の程お願いいたします。

なお、特に下記の項目につきましては、目的実現の為に大きく影響すると考えますので、強くご採用のご検討をお願いいたします。

1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

運輸分野においては、業種業態を問わず、多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果として二酸化炭素排出削減に寄与するものである。

今回、特定荷主及び特定輸送事業者において作成及び提出が義務付けられている「定期報告書」、「計画書」についても、企業において施策検討の一助となると考えられる。

したがって、「定期報告書」「計画書」の内容を集計、分析し、その結果を公表することを要望する。

2. 阻害要因等の関係省庁への伝達

企業が省エネ活動を進める上で阻害要因となっている事項を把握し、それらに対策を講じることが行政の役割の一つだと考えられる。そこで、「定期報告書」や「計画書」を通じ、企業側で抱える課題や阻害要因等を収集するとともに、関係省庁への伝達を行い、適切な対策の検討、実施を要望する。

改正省エネ法に対する提言 今後のスケジュール（案）

今後のスケジュールは以下のとおりとしたい。

- ① CO₂削減推進委員会委員長、副委員長の最終確認、承認
- ② 企画運営委員会 委員長へ報告、承認（3月上旬）
- ③ 第3回本会議での審議、承認（2008年3月11日）
- ④ 関係部局へ提出

以 上

ロジスティクス環境会議 今後の活動（予定）

1. 第2期活動について

1) 第3回本会議、懇親パーティー

2008年3月11日（火）14：30－16：30 第3回本会議
16：40－18：00 懇親パーティー

- * 本会議については、代表登録者宛に開催案内送付済
- * 懇親パーティーについては、委員会メンバー含めて開催案内メール送付済

2) 会員研究会「グリーンロジスティクスのすすめ」

(1) 講演者

下村 博史 氏（㈱日本総合研究所 研究事業本部 上席主任研究員）

*ロジスティクス環境会議 企画運営委員、グリーン物流研究会 幹事

(2) 日時及び開催地

2008年3月5日（水） 福岡
2008年3月12日（水） 東京
2008年3月19日（水） 大阪
2008年3月25日（火） 名古屋

3) その他（2008年春頃予定）

- ・グリーンロジスティクスガイド第2版
- ・CGLジャーナル

2. 第3期活動について

- ・1月28日（月）開催の第7回企画運営委員会で第3期実施することが承認
- ・活動期間としては、2008年5月～2010年3月を予定
- ・詳細については、3月11日（火）の第3回本会議でご案内予定
（1研究会、2委員会設置予定。ただし、委員会テーマについては、要検討）

以 上

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のではなく、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「 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