

**第2期ロジスティクス環境会議  
第12回CO2削減推進委員会 議事録**

I. 日 時：2008年2月15日（金） 14：00～17：10

II. 場 所：東京・港区 芝パークホテル ローズ、カトレア

III. 出席者：30名

IV. 内 容：

1) WG活動

<燃費向上WG>

- (1) アウトプットの内容について
- (2) アウトプットのタイトルについて

<モーダルシフトWG>

- (1) アウトプットについて

2) 委員会

- (1) 改正省エネ法に対する提言内容について
- (2) アウトプットについて

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7回燃費向上WG>

(1) アウトプットの内容について

事務局より、資料6に基づき、第6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3、7-1、7-2に基づき、内容の確認を行なった。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

(P2、3 “環境” “安全” “物流品質” の内容について)

幹 事：改正省エネ法の説明部分については、“特定輸送事業者についても、省エネの努力義務が課せられることからエコドライブの推進が求められる”といった内容の記載が必要ではないか。

委 員：“省エネ法”と“改正省エネ法”の用語を用いているが、意味の違いがあるのか教えていただきたい。

事務局：意味の差異はないことから、以降のページも含め、“改正省エネ法”で統一したい。

委 員：物流品質の説明の冒頭で、“輸送事業者は荷主からの輸送委託を受ける中で、物流品質を担保する義務がある”と記載した方がよいと考える。

幹 事：“安全運行パートナーシップガイドライン”の記載があるが、初見の人は理解できないと考えることから、ポイントについての補足説明が必要ではないか。

(P8 PHASE IIIへの注記について)

幹 事：事務局案の注記だけでは、理解できないと考える。

事務局：卸がメーカーから商品を仕入れる際の物流を“調達物流”と捉えているのか教えていた

だきたい。

委員：“納品物流”と呼んでいる。卸自らがメーカーに取りに行く場合のみ“調達”という用語を用いている。

幹事：輸送事業者側ではどのような用語を用いているか教えていただきたい。

委員：荷主からの依頼に基づき輸送を行なうことには変わらないことから、特に区別することはない。

委員：P 8 の下段に資料 7-2 を簡略化した図を記載し、“この部分における配慮”といったことが分かるようにすればいいのではないか。

事務局：ご提案いただいたような形で整理したい。

(P 19 目標値の考え方)

幹事：貨物重量によって燃費値は大きく変わることから、告示第 66 号をデフォルト値として載せるべきかどうか検討が必要ではないか。

委員：実燃費を捉え、その値に基づき更なる目標値を設定いただくことが重要である。したがって、参考値としての位置づけで掲載した方がよいと考える。

委員：神奈川県調査の燃費値は、あまり精度の高いものではないと考える。

委員：当社では、冷蔵機つきトラックでアイドリングストップ装置を導入したが、車両重量が重くなった結果、トータルで見ると燃費値は悪化している。

(P 34)

委員：1) の前に P 40 以降に事例が記載されている旨の説明が必要ではないか。

(P 40～ 事例編について)

委員：P 40 の冒頭部分で、メンバーからの回答をそのまま掲載している旨を記載すべきと考える。

幹事：事例 11-2、11-5 は、表中の記載は回答者の回答内容に戻し、欄外に“このような考え方がある”といった補足をする形にしてはどうか。

委員：事例 11 の内容を P39 に記載してはどうかと考える。

幹事：4) その他として記載すべきと考える。

【決定事項】

- ・ 事務局にて上記の修正を行なう。
- ・ その他の修正意見があれば、事務局宛にいただくこととする。

(2) アウトプットのタイトルについて

事務局より、資料 8 に基づきアウトプットのタイトル(案)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：エコドライブの主体はあくまでもドライバーであることから“輸送事業者、発・着荷主の連携によるエコドライブ推進ヒント集”の方がよいのではないか。

委員：タイトルは案 1 か 2 のように短くし、副題として“荷主と輸送事業者の連携”としてはどうか。

幹事：2～3 案出して、メンバーから意見をいただいてはどうか。

【決定事項】

- ・ 本日の審議を踏まえ、事務局でタイトル案を作成し、WGメンバーの投票により決定することとする。

2) 委員会

(1) 前回検討事項の確認

事務局より資料 10 に基づき、前回検討事項の確認がなされた。

(2) 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書の構成、及び「意見・要望書」として作成することについて説明がなされ、了承された。続いて、資料 12-1 に基づき、省エネ法の意見・要望書の全体構成について説明がなされた後、資料 12-2 に基づき、改正省エネ法に関する意見・要望書の内容、資料 13 に基づき、意見・要望書の表紙部、最後に資料 14 に基づき今後のスケジュールについて説明がなされた。主な意見は以下のとおりである。

【主な意見】

(提言 6 について)

委員長：事務局案では、少しトーンが弱いのではないか。

委員：表彰制度とともに、優秀事例の紹介といったことが重要ではないかと考える。

委員長：“表彰制度を構築するとともに、優秀事例を周知してほしい”といったことに主眼をおいた内容にしてはどうか。

副委員長：提言 1 とも関連するが、分析結果の公表とともに優れた事例を周知することが次のアクションにつながると考えられる。したがって、委員長の指摘のような形で要望にすべきと考える。

(提言 7 について)

委員：事務局案では“着荷主としての取り組みに関するチェック項目”とあるが、具体的にどのような活動を求めているのか教えていただきたい。

事務局：特定荷主の定期報告書別表第 7 にある“貨物の輸送頻度等の見直し”や“計画的な貨物の輸送の実施”を想定している。ただし、活動実施を求めるという意図ではなく、視点を持っていただくことを目的として、チェック項目への記載といった案を策定した。

委員長：法の中で“着荷主”の定義づけができていないことに加え、現状の特定荷主だけに新たな義務がかかってしまうことから、資料 12-3 の再修正案の方がふさわしいと考える。

(提言 2-2) 及び 4) について)

委員：輸送に関わる環境パフォーマンスをエネルギー単位で管理していた企業は全くなく、CO<sub>2</sub>単位で管理している企業の方が圧倒的に多いと思われる。また、CO<sub>2</sub>単位であれば、京都議定書の 6%削減と対応関係があることは理解できるが、エネルギー単位では、集計しても企業側におけるメリットはなく、法対応のためだけに、エネルギー単位の集計をすることは無駄だと考える。

委員長：個人的な意見としては、環境問題全体として捉えると、「エネルギーの枯渇」といったこともあることから、すべてをCO<sub>2</sub>換算すればよいというのではなく、本来的にはCO<sub>2</sub>とエネルギーの双方で管理すべきだと考える。

委員：CNG車では、CO<sub>2</sub>削減となるがエネルギーは増加するとの話があったが、NO<sub>x</sub>PMに関しては、間違いなく効果が大きい。一つの環境負荷だけで見ればいいというものではなく、本来的には双方で管理すべきと考える。

委員：省エネ法の報告書の中で、エネルギー使用量とCO<sub>2</sub>の併記を求めるのは仕方がないと考える。しかしながら、エネルギーが増えてしまってもCO<sub>2</sub>が減る場合には評価していただけるように要望を出してはどうか。

副委員長：「法の目的から、エネルギー使用量しか受け付けない」ということではなく、エネルギー使用量の管理が必要である理由を説明いただきたい。

事務局：行政側の考えとしては、インプットの効率化を計る指標として、エネルギー使用量があり、アウトプットの効率化を計る指標としてCO<sub>2</sub>排出量がある。今回、エネルギー使用量とCO<sub>2</sub>排出量は、ほぼ一致することから、省エネ法のみでの報告で温対法の報告は不要としているが、本来的には、インプット、アウトプット双方とも管理すべきものと思われる。

委員：省エネ法施行前から、CO<sub>2</sub>のみでの報告も認めていただけるよう提案をしてきたが、結局、認めてもらえなかった。逆に、環境省の環境報告書作成ガイドラインを見ると、C

CO<sub>2</sub>排出量及びエネルギー投入量の双方を記載する形となっている。したがって、エネルギーが増加しても、CO<sub>2</sub>としては削減になる場合は、評価いただきたいという要望を出すべきだと考える。

委員：エネルギー使用量及びCO<sub>2</sub>排出量の併記が必要であるとの意見が多いのであれば、提言から取り下げることやむを得ない。ただし、エネルギー使用量の集計が入ったことで、新たな工数が発生している旨を行政にご理解いただきたい。

(集計の負荷に関する記載について)

副委員長：特定荷主及び特定輸送事業者の裾きり基準を下げるといった動きはあるのか教えていただきたい。

事務局：具体的に、そのような動きはないと考える。ただし、卸、小売については実態調査を進め始めようとしているようである。

副委員長：工場、事業場でエネルギー管理をしてきた者であれば、エネルギー使用量の計算を違和感なく行えるが、それ以外の者は、エネルギー使用量の単位等を理解からするところから始めて、工数をかけながら集計を行なっている。これらの事項についても、説明は入れていただきたい。

(意見・要望書の表紙について)

委員長：素案をベースにしつつ、本日いただいた意見を踏まえ、内容を決定したい。

(今後のスケジュールについて)

委員長：本日の議論を踏まえ、再度委員に意見を聞くかどうか教えていただきたい。

事務局：スケジュール的にタイトであることから、資料14の形で進めたい。

#### 【決定事項】

- ・ 提言1、2の1)、3)、提言3、4、5については、事務局案ベースに作成する。
- ・ 提言6については、“表彰制度の構築及び優秀事例の公表”といったことを主眼においた内容に変更する。
- ・ 提言7については、資料12-3の再修正案とする。
- ・ 提言2の2)、4)については、“増エネになってもCO<sub>2</sub>単位で削減になっていれば評価いただきたい”といった要望に変更する。
- ・ 集計に負荷がかかっている旨の表現を記載する。
- ・ “提言”を“要望”に変更する。
- ・ 資料14のスケジュールに沿った形で進める。

#### (3) CO<sub>2</sub>削減推進委員会としてのアウトプットについて

事務局より、資料1、2、3、4、5に基づき、CO<sub>2</sub>削減推進委員会としてのアウトプットについて説明がなされ、了承された。主な意見は以下のとおりである。

#### 【主な意見】

委員長：資料5で紹介している“包装材”や“荷役”でのCO<sub>2</sub>といった表現があるが、内容的に細かすぎる印象を受ける。

副委員長：資料1の目次と資料5のタイトルの整合性が取れていない。

事務局：ご指摘いただいた部分含めて、細かい部分で確認ができていない部分があるので、修正したい。

委員長：時間があれば、委員の方々にもご確認いただき、修正等があれば、事務局までいただきたい。

#### 3) 今後のスケジュールについて

事務局より、資料15に基づき第3回本会議の日程、及び第3期活動について説明がなされた。

## 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