

ロジスティクス環境会議
第 1 4 回源流管理による環境改善委員会 議事録

I. 日 時：2005年10月6日（木） 13:00～15:00

II. 場 所：東京・港区 社団法人日本ロジスティクスシステム協会 会議室

III. 出席者：17名

IV. 議 案：

- 1) 『源流管理マニュアル ver. 1』のビジュアル化について
- 2) 『源流管理マニュアル ver. 2』作成の進め方（案）について

V. 開 会

定刻、小西委員長により開会が宣され、以下のような議事が行われた。

VI. 内 容

1) 改正省エネ法の動向について

事務局より、「改正省エネ法 輸送事業者判断基準に対する意見・要望書（事務局修正案）」に基づき、現在事務局で取りまとめを行っている意見・要望書（案）について説明がなされた。

【主な意見】

委 員：意見・要望書（案）の今後の予定について教えてほしい。

事務局：企画運営委員にメールで送付し、ご確認いただく予定である。

委 員：本法律の主旨としては、エネルギー消費原単位を1%削減するために自社においてはどのような活動を行っていく必要があるか検討し、計画書等に記載しろということなのか。

事務局：そのとおりである。

委 員：意見・要望書（案）では、「エネルギー消費原単位削減目標の数値化は行うべきではない」との記載があるが、既に現在の荷主判断基準（案）では「中長期的にみて年平均1%以上」と数値目標が盛り込まれている以上、輸送事業者についても同一の目標を設定する方が整合性が取れると考える。

事務局：本年8月に経済産業省に提出した「荷主判断基準に対する意見・要望書」において、数値目標を定めるべきではないという主張をしていることから、今回提出する意見・要望書でも同様の主張をしている。

2) 『源流管理マニュアル ver. 1』のビジュアル化について

事務局より、資料1に基づき説明がなされた後、(株)日通総合研究所の室賀氏より参考資料1に基づき、『源流管理マニュアル ver. 1』の「PLAN1 輸送機関の選択」の説明がなされた。

【主な意見】

委 員：3ページに「輸送中に発生する衝撃・振動による加速度値」が掲載されているが、これだけ見ても何をすればいいかわからない。素人でも分かるような追加説明が必要ではないか。

委 員：特徴的な事項について概要を記載し、詳細については数値を見ていただく形式の方がよいと考える。

委 員：4ページの市区町村間の距離程は、全てをマニュアルに記載するのではなく、ホーム

ページ上で全て掲載されているのであれば、そのURLを記載してはどうか。

委員：11ページの走行速度の違いによる燃料消費率とCO₂排出係数の表は、営業車と一般車を比較したものなのか。

事務局：一般車ではなく乗用車との比較の表である。

委員：業種により必要となる指標は異なると思うが、それについてはどのように考えているのか。

委員：マニュアルの冒頭で、例えば「この業種ではこの使い方」といった誘導的なことがあると、より使いやすいマニュアルになると考える。

委員：概要を1ページほど掲載し、より詳細を知りたい場合は後ろのページの数値をご参照していただく形がいいのではないかと。

委員：CO₂排出原単位の値を最初に掲載してはどうか。

事務局：マニュアル上では扱いに差をつけていないが、環境負荷低減を全面に打ち出すのであれば、CO₂排出原単位を最初に出すのも一つの方法だと考える。

委員：我々の活動は、環境負荷低減を目標に行っているため、その方がよいと考える。

委員：改正省エネ法の荷主判断基準の遵守状況としていくつかの項目が記載されているが、ある項目を実施するとどの程度環境負荷低減するのか分かるようなものが今回のマニュアルに反映できればよいと考える。

委員：マニュアルの構成を、利用者が使いやすい形でまとめるか、一般論として展開するかを考える必要があるのではないかと。

委員：輸送機関の選択をする際、本日提示されているような難しいことは実務上行わない。例えば、輸送重量や容積、輸送距離から考えて、トラックしか選びようがない場合がある。また、鉄道輸送を検討しようとしても、最終的な送り先を考えると、鉄道は使えないという判断がすぐにできる場合もある。したがって、このケースはこちら、このケースはこちらという形で記載してはどうか。

委員：冒頭にA4用紙1, 2枚でまとめた形があると分かりやすいのではないかと。

事務局：別途メールにて、ver. 1についてのアイデアを出していただきたい。また、次回の委員会開催案内を出す際に、その時点でまとめたものも添付し、委員会の場で意見を求める形で進めたい。

委員：その都度、メールでやりとりしながら行う方法の他に、12月まで事務局預かりとして一通りまとめていただく方法もあるのではないかと。

事務局：あるブロックが完成した段階で、その都度委員の皆様にお送りしてご確認いただく形としたい。

委員：今後のスケジュールについて教えてほしい。

事務局：ver. 1については、輸送だけで5項目あり、その他では包装と荷役・流通加工が残っている。一方で、今期は第1期の最終年度であるため、12月までにまとめたい。よって、ver1のビジュアル化については輸送部分を徹底的に行い、包装、荷役は絞り込んだ形で提案したいと考えている。スケジュールとしては、12月末に8割方完成させ、2月にはマニュアルとしてメンバーに送付し、3月の本会議の段階では、既に皆様に使っているという報告をしたい。

【決定事項】

- ・本日提示した ver. 1 について、委員よりメールにて意見を求める。（1週間程度）
- ・本日の意見及びメールでの意見を受けて、事務局、室賀氏で作成を進める。

3) 『源流管理マニュアル ver. 2』作成の進め方について

(株)野村総合研究所の森川氏より参考資料2に基づき、説明がなされた。

【主な意見】

委員：モーダルシフトを行う際の制約についても記載すべきではないか。

事務局：どれほどの物量があれば、モーダルシフトの検討をした方がいいのかといったところまではまだ理解していない。

事務局：マニュアルのターゲットを、これからモーダルシフトを検討される企業とするのか、既にモーダルシフトを実施しており、これからさらに拡大しようとする企業とするかを決める必要があるのではないか。

委員：環境負荷低減に取り組む企業の裾野を広げることがそもそもの目的であることから、初めてモーダルシフトに取り組む企業を支援していくためのツールを目指すべきだと思われる。

委員：仮にダンボール1箱をトラック輸送からモーダルシフトしようとした場合、どこに相談すればいいかわからずに検討をやめてしまう場合があると思われる。したがって、相談窓口がどこにあるかといった情報を掲載してはどうか。

委員：JR貨物ではフリーダイヤルの相談窓口があったと思うので、その番号を掲載してはどうか。

委員：内航船舶はトラック輸送と比較して、CO₂排出量原単位が約1/5となっているが、内航船舶の値はいろいろな船の値を平均した値である。モーダルシフトが一概に環境負荷低減につながるとは言いきれない。

委員：ver.2について、本年度はどの項目まで作成する予定なのか。

事務局：本年はモーダルシフトのみとなると考えている。

委員：スケジュールはどのように考えているのか。

事務局：委員の皆様とメールでやりとりをしながら、まとめていきたい。具体的には、関連法規を加えた上で、12月の段階で7割、1月には9割の完成度を目指して作成していきたい。

【決定事項】

- ・本日提示したver.2について、委員よりメールにて意見を求める。(1週間程度)
- ・本日の意見及びメールでの意見を受けて、事務局、森川氏で作成を進める。

4) その他

委員：有用なマニュアルを作成しても、改正省エネ法の裾切り基準(案)(荷主が3000万トンキロ、輸送事業者が200台)を考えると、義務対象企業は既に取組を進められている企業が大多数であり、義務対象ではない企業は関心を示さないのではないか。

委員：裾切り基準から外れたから、環境負荷低減の取組を行わなくても構わないということではない。環境会議としては、環境に取り組む企業を1社でも多くするため、それらの企業へのサポートしていくことが重要である。

事務局：我々の運動を広めて、1社でも多く取り込むことが必要であるとする。

5) 次回日程

小西委員長と事務局で調整した上で、10月第2週に日程をメールで知らせることが確認された。

VII. 閉会

以上をもって全ての議事を終了し、小西委員長は閉会を宣した。

以上