

ロジスティクス環境会議  
第6回企画運営委員会

2005年7月6日(水)13:00～15:00  
(社)日本ロジスティクスシステム協会 会議室

次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) 改正省エネ法「荷主に係る措置の詳細設計における検討項目（案）」に対する  
要望・意見書について
- 2) その他

3. 閉 会

【配布資料】

- 資料1 : 要望・意見書添書（案）
- 資料2-1 : 意見書（案）
- 資料2-2 : 意見書表組（案）
- 資料3 : 事務局原案及び主な意見
- 参考資料1 : 改正省エネ法の概要
- 参考資料2 : アンケート回答企業一覧表

以 上

【事務局原案】

JILS 第 0 0 0 0 号  
2005 年 7 月 〇 日

経済産業省

\*宛先名を現在確認中です。

社団法人日本ロジスティクスシステム協会  
会長 張 富士夫  
(ロジスティクス環境会議 議長)

「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を見直す改正する法律案」  
荷主に係る措置の詳細設計における検討項目（案）に対する意見書提出の件

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、本年 2 月 1 6 日に京都議定書が発効され、二酸化炭素排出量 6 %削減の国際約束の達成に向けて、行政と産業界が協調して取り組むことが重要な課題となっております。

当協会では、ロジスティクスの観点から循環型社会の実現に貢献することを目的として、2 0 0 3 年 1 1 月より「ロジスティクス環境会議」を設立し、発荷主企業・着荷主企業と物流企業の連携による、二酸化炭素排出量、包装資材等の環境負荷の削減を目指した取り組みを推進しております。

このような状況のもと、貴省より、標記検討項目の提示がございましたので、ロジスティクス環境会議として、添付のとおり意見書を提示申し上げます。

なお、当会議は標記法律の改正により伴う「運輸分野」への新たな適用には賛同するものであり、産業界が同分野における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の意見として取りまとめさせていただきました。

つきましては、ご高覧のうえ、ご検討賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

敬具

添付資料： \_\_\_\_\_

連絡先

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推進センター 佐藤・北條・遠藤

〒105-0013 東京都港区浜松町 1-10-14 住友東新橋ビル 3 号館 5 F

TEL:03-3432-3291 FAX:03-3432-8681 E-mail: cgl@logistics.or.jp

以上

## 【事務局原案】

「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を見直す改正する法律案」  
荷主に係る措置の詳細設計における検討項目（案）に対する要望・意見書

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 2 月 16 日に京都議定書が発効され、二酸化炭素排出量 6 %削減の国際約束の達成に向けて、行政と産業界が協調して取り組むことが重要な課題となっており、標記法律の改正に伴い、新たに「運輸分野」へ適用が拡大されることは必要な措置として基本的に評価する。

産業界が同分野における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、同委員会においては、以下のとおり、「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を見直す改正する法律案」荷主に係る措置の詳細設計における検討項目（案）に対して、意見書として提出する。

特に、産業界の実態を踏まえていただきたい下記の項目については強く検討を要望する。

## 1. 荷主の判断基準について

運輸条件を規定するのは、取引慣行のうえで圧倒的優位な立場にある「着荷主（購入者）」であり、今回の改正する法律案においては、報告および遵守義務が「発荷主（販売者）」のみに課せられているが、「運輸分野」における二酸化炭素排出量の削減を実現するためには、「着荷主」についての措置を講ずる項目を追加することを要望する。

2. エネルギー使用量（CO<sub>2</sub>排出量）の算定方法について

「運輸分野」の二酸化炭素排出量削減のための改善活動を継続的に計画、実施、評価するためには、算定精度の高い方法でなければ目標管理が明確にならない、よってトンキロ法以外の燃料法や燃費法等の算定方法による報告も認める措置を要望する。

## 「荷主の判断基準」における検討項目に対する意見・要望（案）

## 1. 荷主の判断基準

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	①荷主が省エネの取組を実施するにあたって <b>遵守すべき事項</b> とはどのようなものか。
意見・要望	<p>基本的には、『LEMS マニュアル』の中にある「チェックリスト」で取り上げられているような、環境負荷低減のための方針および活動になると考える。</p> <p>この時、企業が単独で取組む施策に加え、物流が発生する取引のある企業間で協調して取組む施策を重視すべき。</p>

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	②委託輸送に係る <b>エネルギー消費原単位の中長期的にみた年間の低減目標（〇％）</b> とはどのくらいか。
意見・要望	<p>（後述するエネルギー使用量の算定方法に関連して、）トンキロ法によりエネルギー使用量が算定された場合、算定値の精度が高くないことが予想されるため、既存の工場・事業場などのように具体的な数値目標を設定することは困難であると考え。したがって、例えば、“（長期的に見て）減少傾向にあること”といった内容が望ましいのではないかと</p>

決めるべき項目	荷主の判断基準
検討項目	③技術的かつ経済的に可能な範囲内で計画的に <b>取り組むべき措置</b> とはどのようなものか。
意見・要望	①で記した施策の中から、個々の企業で判断されることが望ましい。

## 2. 義務対象者（裾きり基準）を定める基準

決めるべき項目	義務対象者（裾きり基準）を定める基準
検討項目	<p>①義務対象者を定める基準は、委託輸送に係るエネルギー使用量のポテンシャルを示すものである必要がある。荷主の場合、輸送用燃料を自らが直接購入していないため、燃料使用量を把握することが困難であり、かつ、貨物輸送事業者から燃料使用量のデータを入手できないことも考えられる。</p> <p>したがって、荷主において把握可能な<b>貨物重量（トン）と輸送距離（キロ）を用いて算定した輸送量（トンキロ）を基準</b>とすることで良いか。</p>
意見・要望	<p>荷主企業の裾きり基準については、上記のような事由により、輸送量（トンキロ）とすることは止むを得ないと思われる。</p> <p>ただし、この時、輸送重量（トン）および輸送距離（キロメートル）の数値の測定方法（含む推定方法）、また、特に輸送重量が取れない場合に輸送容積から輸送重量に換算（推定）する方法については、慎重に検討する必要がある。</p>

決めるべき項目	義務対象者（裾きり基準）を定める基準
検討項目	<p>②荷主に係る措置の実効性を担保する観点からも、<b>年間の総輸送量（約5,700億トンキロ）の約半分を捕らえられる値を基準値</b>とすることで良いか。</p> <p>このとき、<b>裾きり基準は、年間1,000万トンキロ</b>と想定している（これ以上の輸送量を持つ企業が義務対象となる）</p>
意見・要望	<p>全体の半分程度を裾きりの基準とすることについては、特に異論は無い。</p> <p>ただし、今回の義務の対象とならないような企業におけるエネルギー使用効率の改善についても、何らかの措置を設けることが望ましい。</p>

### 3. 輸送量（トンキロ）の算定方法

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<p>①荷主において把握可能な<b>貨物重量（トン）</b>と<b>輸送距離（キロ）</b>を用いて<b>輸送量（トンキロ）</b>を算定する。この方法で良いか。</p> <p><b>【貨物重量について】</b></p> <p>②貨物重量（トン）については、荷主として把握可能な<b>貨物単位</b>とすべきか。</p> <p>③貨物単位で把握する場合、<b>実重量</b>で把握すべきか。</p> <p>⑤貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>車両単位</b>で把握すべきか。</p> <p><b>【輸送距離について】</b></p> <p>⑥輸送距離（キロ）については、荷主として把握可能な<b>推定距離</b>とすべきか。</p> <p>⑦貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>実走行距離</b>とすべきか。</p> <p><b>【算定方法について】</b></p> <p>⑧輸送量（トンキロ）については、個々の貨物について貨物重量（トン）と輸送距離（キロ）を乗じた輸送量（トンキロ）を求め、個々の貨物の輸送量（トンキロ）を足し上げて求めることとするべきか。</p>
意見・要望	<p>最も精度の高い輸送量（トンキロ）の算定方法は、ひとつひとつの貨物について、当該貨物の重量（実測値）に輸送距離（実測値）を乗じて求める方法であり、精度の高さの見地からはこの方法が最も適切であると考えられる。しかしながら、ここで求めた輸送量をエネルギー使用量（さらに二酸化炭素排出量）に換算する際に用いる原単位の精度を勘案すると、輸送量の算定で必要以上に高い精度を求めることの意味はあまりないと思われる。</p> <p>輸送量の算定においては、算定結果の用途を念頭に起き、意味のある範囲で最善の算定方法を選択することが望ましい。</p>

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<p><b>【貨物重量について】</b></p> <p>④容積から換算した貨物重量を求める方法を許容するべきか。</p>
意見・要望	<p>重量がわからない場合の止むを得ない措置と考えられるが、容積から重量に換算する際に用いる係数については、その値の適正性に対するチェックが必要なのではないか。</p> <p>なお、重量を推定する方法としては、他にトラックの積載可能重量と積載率の2つから推定するものも考えられるが、この場合の考え方も同様である。</p>

決めるべき項目	輸送量（トンキロ）の算定方法
検討項目	<p><b>【算定対象について】</b></p> <p>⑨算定対象については、荷主として貨物の所有権を有する範囲ということで良いか。</p>
意見・要望	<p>妥当な判断と思われるが、我が国の商慣行上、貨物の所有権（および輸送費負担）は発荷主にある場合が多い。極端な場合、例えばアパレル商品の「委託販売」で見られるように、小売店の棚に並んでいても商品（貨物）の所有権は発荷主（アパレルメーカー）にあるようなこともある。</p> <p>一方、輸送条件（ロット、到着時刻など）を決めるのは、貨物の所有権（および輸送費負担）のない着荷主であることが一般的である。</p> <p>これらのことを考えると、貨物の所有権を有していないものの、省エネルギーに対する取組の重要な主体である着荷主に対しても、何らかの措置を求めていく必要がある。</p> <p>具体的には、先に述べた荷主の判断基準のところに着荷主と共同で実施する取組を記述すること、さらには、着物量についても法の対象としていくことが考えられる（なお、この場合、物流量が発荷主と着荷主の双方でカウントされるので、荷主企業と輸送事業者の重複に加え、この分の重複が発生することには注意を要する）。</p>

#### 4. エネルギー使用量（CO<sub>2</sub> 排出量）の算定方法

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	①荷主において把握可能なデータを元に算定する方法を採用すべきか。
意見・要望	<p>算定方法を限定せずに、個々の荷主の事情に合わせて、より精度の高い算定方法を使用できるようにすべきである。</p> <p>ちなみに、ロジスティクス環境会議では、燃料法を（目指すべき）標準と定め、これが使えない場合は燃費法を第1の代替手法として、燃費法が使えない場合はトンキロ法を第2の代替手法として定めており<sup>*)</sup>、荷主企業の中にもこれまで使用していたトンキロ法から実績をより正確に把握できる燃費法や燃料法に切り替えようという動きがある。</p> <p>* ) 数少ない参考例ではあるが、算定方法による算定結果の差異について、次のようなデータがある。2つの事例とも、それぞれに、算定的前提条件は同じにしてあり、算定式の違いによる差異（比）を示している。</p> <p>例1：燃料法の算定結果を1.00とした場合のトンキロ法の算定結果1.38【物流業】</p> <p>例2：燃料法の算定結果を1.00とした場合の燃費法の算定結果1.00（燃料使用量、距離とも実測値）、トンキロ法の算定結果1.68【製造業】</p>



決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	②貨物輸送事業者からデータの提供を受ける場合は、 <b>貨物輸送事業者に過度な負担を強いることのない方法</b> とすべきではないか。
意見・要望	<p>①で記した3つの算定方法のうち、燃料法と燃費法の2つについては、荷主は輸送委託先の輸送事業者からデータの提供を受ける必要がある。輸送事業者が特定の荷主の輸送のみを扱っている場合であれば、これに係わる燃料使用量や燃費、輸送距離のデータを荷主に提供することはさほど難しいことではないと思われる。一方、所謂共同輸送のように1台のトラックに複数の荷主の貨物を積み合せて輸送する場合は、複数の荷主に対して、燃料使用量を“按分”して報告する必要性が生じる。</p> <p>この按分については、次のような複数の方法が考えられる（例示）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 輸送区間ごとにトン按分</li> <li>ii. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のトンキロで按分</li> <li>iii. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のトンで按分</li> <li>iv. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のキロで按分</li> <li>v. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主の支払額（輸送費）で按分 など</li> </ul> <p>①で記した意見と関連づけるならば、データの提供方法（按分方法）についても、個々の荷主および委託先の輸送事業者の事情に合わせて、可能な範囲で、より精度の高い算定方法が使用されるべきである。</p>

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	③ <b>荷主の取組度合いが可能な限り反映される算定方法</b> を採用するべきではないか。
意見・要望	<p>その通りである（この意味で現在使われているトンキロ法の二酸化炭素排出原単位は、輸送機関の変更による取組度合いは反映されるが、ひとたび輸送機関を決定するとその輸送機関の中での改善努力一例えば、積載率向上などが反映されないものになっており、この点が問題である）。</p>

決めるべき項目	エネルギー使用量（CO <sub>2</sub> 排出量）の算定方法
検討項目	④算定範囲については、 <b>荷主として貨物の所有権を有する範囲</b> ということで良いか。
意見・要望	3の⑨参照

## 5. その他の項目

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	① <b>掃り荷の確保</b> について、荷主として主体的に取り組んでいる場合の評価はどのようにあるべきか。
意見・要望	評価すべき。

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	② <b>ハイブリッドトラック</b> 等による貨物輸送等を選択した場合などにおける評価はどのようにあるべきか。
意見・要望	評価すべき。ただし、ハイブリッドトラック等の新しい輸送機関に関しては、例えば燃費については個々のメーカーによるカタログデータは存在していることが予想されるものの、現状のトンキロ法で用いられている二酸化炭素排出原単位にはこれらの新しい輸送機関のデータは無い。トンキロ法を使う企業を想定した場合、4の③の意見とあわせて、この点が改善されることが望ましい。

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	③ <b>過度の多頻度小口・時間指定配送の是正</b> 等による省エネをどのように求めていくべきか。
意見・要望	3の⑨参照。ただし、「過度の多頻度小口・時間指定配送の是正」といった場合、何を持って過度と判断するかという程度問題の議論が始まる可能性がある。これに対しては、例えば、「 <b>計画性や必然性の無い多頻度小口・時間指定配送の是正</b> 」といった表現に改めることが望ましい（この表現が荷主の判断基準のひとつになることを想定しての意見）。

決めるべき項目	その他の項目
検討項目	④上記以外に、評価すべき項目にどのようなものがあるか。
意見・要望	省エネルギーに加え、新エネルギーの利用についても評価すべき。

**「荷主の判断基準」における検討項目に対する意見・要望（事務局原案+主な意見）**

【はじめに】

この文書は、現在開かれている第162回通常国会で審議されている「エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案」（2005年3月15日閣議決定）のうち、今回新たに法の対象となる運輸分野において省令で定められる「荷主の判断基準」の検討項目\*に対し、ロジスティクス環境会議事務局が考える意見・要望を列挙したものに加えて、今回行ったロジスティクス環境会議のメンバー企業に対するパブリックコメント（6/30締め切り）の中から事務局原案ではカバーしていなかった事項、また、事務局原案とはやや見解が異なるものを記したものである。←下線部については意見書提出時には次の文章に変更する。：（社）日本ロジスティクスシステム協会が主催するロジスティクス環境会議の意見をとりまとめたものである。

\*）総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会 第1回荷主判断基準小委員会 「資料3 荷主に係る措置の詳細設計における検討項目について」（2005年6月2日）

No	決めるべき項目 （「荷主の判断基準」の内容）	検討項目 （第1回小委員会配布資料 資料3より作成）	意見・要望
1	荷主の判断基準  I エネルギー使用の合理化の基準 （基準部分）  II エネルギー使用の合理化の目標及び計画的に取組むべき措置 （目標及び措置部分）	①荷主が省エネの取組を実施するにあたって <b>遵守すべき事項</b> とはどのようなものか。  ②委託輸送に係る <b>エネルギー消費原単位の中長期的にみた年間の低減目標（〇%）</b> とはどのくらいか。  ③技術的かつ経済的に可能な範囲内で計画的に <b>取り組むべき措置</b> とはどのようなものか。	①基本的には、『LEMS マニュアル』の中にある「チェックリスト」で取り上げられているような、環境負荷低減のための方針および活動になると考える。この時、企業が単独で取組む施策に加え、物流が発生する取引のある企業間で協調して取組む施策を重視すべき。  「環境に配慮した輸送事業者」については定義が必要。例えば、環境経営の認証制度を取得し、燃費効率の良い車両の導入、エコドライブなど省エネルギー対策、再生可能資源であるバイオ燃料活用などに積極的であること、など。（松下電器産業、佐川急便）  ②（後述するエネルギー使用量の算定方法に関連して、）トンキロ法によりエネルギー使用量が算定された場合、算定値の精度が高くないことが予想されるため、既存の工場・事業場などのように具体的な数値目標を設定することは困難であると考え。したがって、例えば、“（長期的に見て）減少傾向にあること”といった内容が望ましいのではないかと。  1%（東芝物流、イトーヨーカ堂、佐川急便） 約1%（キューピー） 1～2%（サントリー） 2%（明治乳業） （京都議定書をもとに）3～3.5%（資生堂物流サービス） 3箇年で10%（菱食） 3～5%（オリンパスロジテックス） 5%（富士ゼロックス、ニチレイロジグループ本社） 中期（3年）5～6%、長期（仮に10年）15%前後（日本水産） 6%（オリエント・ロジ）  中長期的にみれば業界（日食協）で公約した1990年比10%としたい。（国分）  地球温暖化対策推進大綱で定められた第一約束期間（2008～2012）の運輸部門の目標数値（1990年度比17%増）から設定すれば、約▲0.43%。（東京海洋大学）  京都議定書達成計画における位置づけを明確化し、その中で必要となる目標値を目安として設定することが筋でないか。（松下電器産業）  各社一律の値を設定することは難しいのではないかと。（三菱化学物流）  原単位については数種類用意して各社柔軟な選択が可能ないようにして欲しい。特に、事業化都度の変化による増減と省エネ活動による低減がわかる仕組みの例示が欲しい。（三菱化学物流、大阪ガス）  ③①で記した施策の中から、個々の企業で判断されることが望ましい。省エネを実現するための、従来の荷受、検品、ピッキング、出荷システムの構築（佐川急便）

2	義務対象者(裾きり基準)を定める基準	<p>①義務対象者を定める基準は、委託輸送に係るエネルギー使用量のポテンシャルを示すものである必要がある。荷主の場合、輸送用燃料を自らが直接購入していないため、燃料使用量を把握することが困難であり、かつ、貨物輸送事業者から燃料使用量のデータを手に入れないことも考えられる。したがって、荷主において把握可能な<b>貨物重量(トン)と輸送距離(キロ)を用いて算定した輸送量(トンキロ)を基準</b>とすることで良いか。</p> <p>②荷主に係る措置の実効性を担保する観点からも、<b>年間の総輸送量(約5,700億トンキロ)の約半分を捕らえられる値を基準値</b>とすることで良いか。 このとき、<b>裾きり基準は、年間1,000万トンキロ</b>と想定している(これ以上の輸送量を持つ企業が義務対象となる)。</p>	<p>①荷主企業の裾きり基準については、左記のような事由により、輸送量(トンキロ)とすることは止むを得ないと思われる。ただし、この時、輸送重量(トン)および輸送距離(キロメートル)の数値の測定方法(含む推定方法)、また、特に輸送重量が取れない場合に輸送容積から輸送重量に換算(推定)する方法については、慎重に検討する必要がある。</p> <p>「企業の」定義を明確にすべき。単独企業か連結決算対象企業かになると考えるが、後者とすべき。(富士ゼロックス)</p> <p>持ち株会社や系列分社構造の場合、細分化してしまう。グルーピングできる企業ほど相互的補完にもとづく合理化が可能。(いすゞ)</p> <p>裾きりの基準として二酸化炭素排出量を採用すること(併用を含む)は考えられないか。(東芝物流、松下電器産業)</p> <p>②全体の半分程度を裾きりの基準とすることについては、特に異論は無い。ただし、今回の義務の対象とならないような企業におけるエネルギー使用効率の改善についても、何らかの措置を設けることが望ましい。</p> <p>裾きり基準を低くしてカバー率を高めるべき。(日本水産、富士ゼロックス、東芝)</p> <p>裾きり基準を高めるべき。(菱食)</p> <p>総輸送量で裾きりした場合、例えば、低積載率の小型トラックを多数使う場合と、高積載率の大型トラックを少数使う場合で、輸送量が同じであっても環境負荷に差が生じる。この問題をどう考えるか。(日立物流)</p>
3	輸送量(トンキロ)の算定方法	<p>①荷主において把握可能な<b>貨物重量(トン)と輸送距離(キロ)を用いて輸送量(トンキロ)を算定する</b>。この方法で良いか。</p> <p><b>【貨物重量について】</b></p> <p>②貨物重量(トン)については、荷主として把握可能な<b>貨物単位</b>とすべきか。</p> <p>③貨物単位で把握する場合、<b>実重量</b>で把握すべきか。</p> <p>④<b>容積から換算した貨物重量</b>を求める方法を許容すべきか。</p> <p>⑤貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>車両単位で把握</b>すべきか。</p> <p><b>【輸送距離について】</b></p> <p>⑥輸送距離(キロ)については、荷主として把握可能な<b>推定距離</b>とすべきか。</p> <p>⑦貨物輸送事業者からデータの提供が受けられる場合は、<b>実走行距離</b>とすべきか。</p> <p><b>【算定方法について】</b></p> <p>⑧輸送量(トンキロ)については、個々の貨物について貨物重量(トン)と輸送距離(キロ)を乗じた輸送量(トンキロ)を求め、個々の貨物の輸送量(トンキロ)を足し上げて求めることとすべきか。</p> <p><b>【算定対象について】</b></p> <p>⑨算定対象については、<b>荷主として貨物の所有権を有する範囲</b>ということが良いか。</p>	<p>①、②、③、⑤、⑥、⑦、⑧</p> <p>最も精度の高い輸送量(トンキロ)の算定方法は、ひとつひとつの貨物について、当該貨物の重量(実測値)に輸送距離(実測値)を乗じて求める方法であり、精度の高さの見地からはこの方法が最も適切であると考えられる。しかしながら、ここで求めた輸送量をエネルギー使用量(さらに二酸化炭素排出量)に換算する際に用いる原単位の精度を勘案すると、輸送量の算定で必要以上に高い精度を求めることの意味はあまりないと思われる。輸送量の算定においては、算定結果の用途を念頭に起き、意味のある範囲で最善の算定方法を選択することが望ましい。</p> <p>③<b>実重量にパレットや包装材の重量が含まれなければ可</b>。(三菱化学物流)</p> <p>④重量がわからない場合の止むを得ない措置と考えられるが、容積から重量に換算する際に用いる係数については、その値の適正性に対するチェックが必要なのではないか。 なお、重量を推定する方法としては、他にトラックの積載可能重量と積載率の2つから推定するものも考えられるが、この場合の考え方も同様である。(オリンパスロジテックス、イトーヨーカ堂の意見に基づき、なお以降追加)</p> <p>⑨妥当な判断と思われるが、我が国の商慣行上、貨物の所有権(および輸送費負担)は発荷主にある場合が多い。極端な場合、例えばアパレル商品の「委託販売」で見られるように、小売店の棚に並んでも商品(貨物)の所有権は発荷主(アパレルメーカー)にあるようなこともある。一方、輸送条件(ロット、到着時刻など)を決めるのは、貨物の所有権(および輸送費負担)のない着荷主であることが一般的である。これらのことを考えると、貨物の所有権を有していないものの、省エネルギーに対する取組の重要な主体である着荷主に対しても、何らかの措置を求めていく必要がある。具体的には、先に述べた荷主の判断基準のところに着荷主と共同で実施する取組を記述すること、さらには、着物量についても法の対象としていくことが考えられる(なお、この場合、物流量が発荷主と着荷主の双方でカウントされるので、荷主企業と輸送事業者の重複に加え、この分の重複が発生することには注意を要する)。</p> <p>定期的に利用しない宅配便については対象外にして欲しい。(豊田自動織機)</p> <p>例外措置として廃棄物は対象外とすべき。(松下電器産業)</p> <p>所有権が着荷主にある場合でも発荷主が輸送料金を負担している場合は発荷主の算定対象とする。(トヨタ自動車)</p> <p>着荷主は輸送におけるCO<sub>2</sub>排出について大きな道義的責任がある。(東芝)</p>

<p>4</p>	<p>エネルギー使用量(CO<sub>2</sub>排出量)の算定方法</p> <p>定期報告において、委託輸送に係るエネルギー使用量(CO<sub>2</sub>排出量)を算定する。</p>	<p>①荷主において把握可能なデータを元に算定する方法を採用すべきか。</p> <p>②貨物輸送事業者からデータの提供を受ける場合は、<b>貨物輸送事業者に過度な負担を強いることのない方法</b>とすべきではないか。</p> <p>③<b>荷主の取組割合が可能な限り反映される算定方法</b>を採用すべきではないか。</p> <p>④算定範囲については、<b>荷主として貨物の所有権を有する範囲</b>ということが良いか。</p>	<p>①算定方法を限定せずに、個々の荷主の事情に合わせて、より精度の高い算定方法を使用できるようにすべきである。</p> <p>ちなみに、ロジスティクス環境会議では、燃料法を(目指すべき)標準と定め、これが使えない場合は燃費法を第1の代替手法として、燃費法が使えない場合はトンキロ法を第2の代替手法として定めており<sup>*</sup>、荷主企業の中にもこれまで使用していたトンキロ法から実績をより正確に把握できる燃費法や燃料法に切り替えようという動きがある。</p> <p><small>* ) 数少ない参考例ではあるが、算定方法による算定結果の差異について、次のようなデータがある。2つの事例とも、それぞれに、算定の前提条件は同じにしてあり、算定式の違いによる差異(比)を示している。</small></p> <p><small>例1：燃料法の算定結果を1.00とした場合のトンキロ法の算定結果1.38【物流業】</small></p> <p><small>例2：燃料法の算定結果を1.00とした場合の燃費法の算定結果1.00(燃料使用量、距離とも実測値)、トンキロ法の算定結果1.68【製造業】</small></p> <p>猶予期間を設けて燃料法に移行すべき。(資生堂物流サービス、東芝)</p> <p>②①で記した3つの算定方法のうち、燃料法と燃費法の2つについては、荷主は輸送委託先の輸送事業者からデータの提供を受ける必要がある。輸送事業者が特定の荷主の輸送のみを扱っている場合であれば、これに係わる燃料使用量や燃費、輸送距離のデータを荷主に提供することはさほど難しいことではないと思われる。一方、所謂共同輸送のように1台のトラックに複数の荷主の貨物を積み合せて輸送する場合は、複数の荷主に対して、燃料使用量を“按分”して報告する必要が生じる。</p> <p>この按分については、次のような複数の方法が考えられる(例示)。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. 輸送区間ごとにトン按分</li> <li>ii. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のトンキロで按分</li> <li>iii. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のトンで按分</li> <li>iv. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主のキロで按分</li> <li>v. 1箇月間の燃料使用量を同じ1箇月間の各荷主の支払額(輸送費)で按分 など</li> </ul> <p>①で記した意見と関連づけるならば、データの提供方法(按分方法)についても、個々の荷主および委託先の輸送事業者の事情に合わせて、可能な範囲で、より精度の高い算定方法が使用されるべきである。</p> <p>按分方法についても標準が必要。(トヨタ自動車)</p> <p>(燃料法でエネルギー使用量/二酸化炭素排出量を把握するためには)トラックにデジタコが標準装備されるような環境が必要。このことが一般的になるような法整備が必要。</p> <p>あわせて、荷主データを輸送事業者に提供する仕組みが必要。(国分)</p> <p>荷主から輸送事業者に対する要求事項等を示したガイドラインがあると良い。(愛知陸運、大阪ガス)</p> <p>③その通りである(この意味で現在使われているトンキロ法の二酸化炭素排出原単位は、輸送機関の変更による取組割合は反映されるが、ひとたび輸送機関を決定するとその輸送機関の中での改善努力一例えば、積載率向上などが反映されないものになっており、この点が問題である)。</p> <p>④3の⑨参照</p>
----------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5	その他の項目	<p>①<b>帰り荷の確保</b>について、荷主として主体的に取り組んでいる場合の評価はどのようにあるべきか。</p> <p>②<b>ハイブリッドトラック</b>等による貨物輸送等を選択した場合などにおける評価はどのようにあるべきか。</p> <p>③<b>過度の多頻度小口・時間指定配送の是正</b>等による省エネをどのように求めていくべきか。</p> <p>④上記以外に、評価すべき項目にどのようなものがあるか。</p>	<p>①評価すべき。</p> <p>帰り荷について%削減みなし値を設定されたい。値は相当程度大きいことが望ましい。(東芝物流)</p> <p>効果を(荷主と輸送事業者で)按分する方法の標準を整備すべき。(トヨタ自動車、東京海洋大学)</p> <p>評価は必要だが把握する方法が問題。輸送事業者側で確保した帰り荷と荷主側が確保した帰り荷の区別はどうするか等、課題は多い。(三菱化学物流)</p> <p>輸送事業者の実車率などを管理させることでマクロの政策を進めるべきと考える。帰り荷の確保という視点よりも積載率向上の視点がエネルギー分野ではより重要であり、コストの視点がより強い帰り荷確保の取組みに対しては、(荷主企業としては)総排出量の評価に包含されると考える。(富士ゼロックス)</p> <p>荷主側で努力できないところが多いため難しい。(住電装ロジネット)</p> <p>②評価すべき。ただし、ハイブリッドトラック等の新しい輸送機関に関しては、例えば燃費については個々のメーカーによるカタログデータは存在していることが予想されるものの、現状のトンキロ法で用いられている二酸化炭素排出原単位にはこれらの新しい輸送機関のデータは無い。トンキロ法を使う企業を想定した場合、4の③の意見とあわせて、この点が改善されることが望ましい。</p> <p>荷主側で努力できるものであれば評価しても良い。(住電装ロジネット、大阪ガス)</p> <p>ハイブリッドトラックの燃費は使用条件で大きく変動する。ハードを入れたことだけを評価するのは不適切。ストックの効率的な運用がより重要。(いすゞ自動車、ダイハツ工業)</p> <p>現在進めている共同輸送では様々な燃種の車が混在しているなどの理由により、個々の車両に対する取組みを評価することは難しい。(日本ロジテム)</p> <p>トラックの購入費を負担しない荷主が、輸送事業者にハイブリッドトラック等の購入を強要する可能性はないか。(日立物流)</p> <p>①、② 荷主の取組みとして評価の対象にすべき。ただし、データの取得方法は荷主が把握可能な方法とする。(オリンパスロジテックス)</p> <p>③3の⑨参照。ただし、「過度の多頻度小口・時間指定配送の是正」といった場合、何を持って過度と判断するかという程度問題の議論が始まる可能性がある。これに対しては、例えば、「<b>計画性や必然性の無い</b>多頻度小口・時間指定配送の是正」といった表現に改めることが望ましい(この表現が荷主の判断基準のひとつになることを想定しての意見)。</p> <p>国として積極的にこのような事例を紹介すべき。(日立物流)</p> <p>荷主の判断基準などの中にも含めることが有効。(東芝物流)</p> <p>①、②、③ 取組み効果の算定方法を検討することが必要。(キューピー)</p> <p>客観的な評価は難しい。(三井倉庫)</p> <p>④省エネルギーに加え、新エネルギーの利用についても評価すべき。</p> <p>着荷主が省エネに協力した場合、当該企業の二酸化炭素削減量と別枠で評価すべき。(トヨタ自動車)</p> <p>どこまで末端に近いところまで大ロットで運ぶかが省エネの原則。(いすゞ自動車)</p> <p>アイドリングストップのためにドライバーの休息所を設けている荷主を評価すべき。(愛知陸運)</p> <p>ISO14001を取得していること。(菱食)</p> <p>植林事業や自然環境整備を行った企業に税金の特典等や二酸化炭素排出量の恩典を供与させたい。(日本水産)</p>
---	--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 【その他】

- ①【質問】 輸送事業者の判断基準については荷主の判断基準小委員会のような組織はないのか。もし現時点でない場合は、今後組織を立ち上げる予定はあるか。
- ②【質問】 「地球温暖化対策の推進に関わる法律の一部改正法」で導入が予定されている温室効果ガスの排出量の算定・報告・公表制度において、改正省エネ法に基づく定期報告のデータが活用されることになるというが<sup>\*)</sup>、具体的にはどのような利用方法が想定されているのか。
- ③【要望】 算定の際に、燃料法などで使われる二酸化炭素排出係数 (kg-CO<sub>2</sub>/ℓもしくはkg-CO<sub>2</sub>/kg)、また、トンキロ法で使われる二酸化炭素排出原単位 (kg-CO<sub>2</sub>/トンキロ) の値について、実際どのような値が使われているかを調べてみたところ、値にバリエーションがあることがわかった<sup>\*\*)</sup>。この理由については、利用者が算定を開始した時点の二酸化炭素排出係数や二酸化炭素排出原単位がそのまま使われ続けていることが想定できる。双方の値とも技術の進化や社会状況によって変化するものであるが、値の更新には周知されていないものと思われる。  
二酸化炭素排出係数および二酸化炭素排出原単位を管理する行政機関（環境省、経済産業省、国土交通省）においては、これらの値の更新について周知徹底することを要望する。具体的には、例えば、ネット上でのユーザー登録制度を実施し、登録者には都度変更のお知らせが届くようなしくみが考えられる。
- ④【要望】 燃費法で燃料消費量を算定する際に必要になる燃費 (km/ℓ) の値については、現在のところ公的にオーソライズされた値がない。燃費の測定精度が向上してどの事業者であっても正確な値が提供される環境が整うまでは、公的機関によって標準的なデータが提供されることが望ましい。また、トンキロ法で二酸化炭素排出量を算定する際に必要になる二酸化炭素排出原単位 (kg-CO<sub>2</sub>/トンキロ) については、現状でデータが提供されている輸送モードごとに十分な細分化がされていない（例えば、内航船舶や鉄道、国内航空については原単位が1種類しかない）。これらについては、各輸送モードについて、より細かい区分がされたデータが提供されることが望ましい。
- ⑤【要望】 改良トンキロ法の積載率別二酸化炭素排出原単位の値については検証が行われるべき。

トンキロ法などで使用される各種係数の精度を高めていくための実証実験が必要。(トヨタ自動車)

\*) 総合資源エネルギー調査会エネルギー基準部会 第1回荷主判断基準小委員会 資料1-3

\*\* ) ~ロジスティクス分野における環境パフォーマンス算定~ 二酸化炭素排出量算定ガイド (Ver. 1) (データ収集方法事例集)【輸配送/トラック輸送版】  
2005年3月16日 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 環境パフォーマンス評価手法検討委員会 pp17-19

# エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律案について

## 国土交通省とも連携して、省エネルギー対策を抜本強化

施行期日：  
H18.4.1～

### 工場・事業場

#### 産業部門における取組を強化

- 従来熱・電気の区分を廃止、熱と電気を合算して(原油換算)規制。  
＜義務＞
  - ①中長期計画の策定
  - ②定期報告
  - ③管理者の選任  
(熱電双方の知識を備えた者)  
(第一種:3,000ki/年以上  
第二種:1,500ki/年以上)
- 指定工場の裾切り値の事実上の引き下げを行うことにより、対象工場、事業場数を拡大(約1万→約1万3千) カバー率が産業部門全体の約7割から約8割に向上。
- 経過期間5年(期間中は旧熱管理士・旧電気管理士の併置による対応を容認)。

#### 省エネルギー法の執行体制の強化

- 登録調査機関の確認調査を受けた場合において、定期報告の提出等を適用除外とする。

### 運輸 (新設)

#### 新たに輸送事業者(貨物・旅客)と荷主を省エネ法の対象とし、輸送分野での省エネ対策を導入

##### 1. 輸送事業者(貨物・旅客)の義務内容

- 計画の策定【年1回】
  - ・低燃費車、スーパーエコシップ等の導入
  - ・エコドライブの推進 等
- 定期の報告【年1回】
  - ・輸送に関するエネルギー使用量 等

##### 2. 荷主の義務の内容

- 計画の策定【年1回】
  - ・貨物輸送における省エネ責任者の設置
  - ・鉄道や船舶の利用のマニュアルの策定
  - ・営業用貨物車の利用のマニュアル策定 等
- 定期の報告【年1回】
  - ・委託輸送に関するエネルギー使用量 等

##### 3. 法的措置

勧告・公表・命令

### 住宅・建築物

#### 住宅・建築物における取組を強化

##### 1. ストック対策の強化

- 現行の届出(2,000㎡以上の非住宅建築物の新築等をする場合、所管行政庁※に省エネ措置を届出)の範囲に、大規模な改修の場合を追加。  
(省エネ措置が著しく不十分→指示・公表)

##### 2. 住宅に関する対策の強化

- 住宅(2,000㎡以上)についても所管行政庁※への省エネ措置の届出を義務付け。  
(省エネ措置が著しく不十分→指示・公表)

上記届出者は、維持保全の状況を定期的に所管行政庁※に報告。  
(維持保全が著しく不十分→勧告)

※所管行政庁： 建築主事を配置し、  
建築確認等を行う  
都道府県等

### その他 (新設)

#### 消費者への省エネルギー情報の提供促進

- 電力・ガス会社等による省エネ機器普及や情報提供事業の実施と実績の公表
- 家電等の小売業者による店頭での分かりやすい省エネ情報(年間消費電力、燃費等)の提供

#### 省エネ性能の基準を強化

液晶・プラズマTV、DVDレコーダーの追加等

今国会に提出されている地球温暖化対策の推進に関する法律の一部改正法で導入が予定されている温室効果ガスの排出量の算定・報告・公表制度において、省エネ法に基づく定期報告のデータを活用することとしている



# アンケート回答企業一覧表

参考資料2

回答 36回答 (33社、1大学) ※NECロジスティクス・トヨタ自動織機から2回答

(網掛けが回答企業)

比率 : 荷主18 物流事業者7 物流子会社9 大学1

1	愛知海運(株)	57	鉄道情報システム(株)
2	愛知陸運(株)	58	(株)東芝
3	旭運輸(株)	59	東芝物流(株)
4	アサヒビール(株)	60	東芝物流コンサルティング(株)
5	アサヒロジスティクス(株)	61	トヨタ自動車(株)
6	味の素(株)	62	(株)豊田自動織機
7	味の素物流(株)	63	豊田スチールセンター(株)
8	イオン(株)	64	トヨタ輸送(株)
9	いすゞ自動車(株)	65	トヨタフジ海運(株)
10	伊藤ハム物流(株)	66	(株)ニチレイロジグループ本社
11	(株)イトーヨーカ堂	67	ニッコー・ロジスティクス(株)
12	ウベパレットレンタルリーシング(株)	68	日清オイリオグループ(株)
13	NECロジスティクス(株)	69	(株)日通総合研究所
14	(株)NTTデータ	70	日本アイ・ビー・エムロジスティクス(株)
15	(株)エプソンロジスティクス	71	日本貨物鉄道(株)
16	大阪ガス(株)	72	(株)日本航空インターナショナル
17	(株)オカムラ物流	73	日本水産(株)
18	(株)オリエント・ロジ	74	(株)日本総合研究所
19	オリンパスロジテックス(株)	75	日本通運(株)
20	カート・サーモン・アソシエイツ・インコーポレイテッド	76	日本電気(株)
21	カゴメ(株)	77	(株)日本能率協会総合研究所
22	鹿島建設(株)	78	日本郵船(株)
23	加藤産業(株)	79	日本ユニシス(株)
24	川崎陸送(株)	80	日本ロジテム(株)
25	北九州市	81	(株)野村総合研究所
26	キッコーマン(株)	82	ハウス食品(株)
27	キヤノン(株)	83	(株)バンダイロジパル
28	キューピー(株)	84	(株)ヒガシトウエンティワン
29	麒麟ビール(株)	85	(株)日立製作所
30	グリコ乳業(株)	86	(株)日立物流
31	クリナップロジスティクス(株)	87	日野自動車(株)
32	(株)コイケ	88	福岡倉庫(株)
33	光英システム(株)	89	富士ゼロックス(株)
34	(株)合通	90	富士通(株)
35	鴻池運輸(株)	91	(株)フジトランスコーポレーション
36	国分(株)	92	(株)富士ロジテック
37	コマツ	93	プラネット物流(株)
38	佐川急便(株)	94	(株)ポッカコーポレーション
39	サッポロビール(株)	95	(株)HOTTA
40	三岐通運(株)	96	ホンダロジコム(株)
41	山九(株)	97	マクセルロジスティクス(株)
42	サントリー(株)	98	松下電器産業(株)
43	三洋電機ロジスティクス(株)	99	三井金属鉱業(株)
44	(株)資生堂 (資生堂物流サービス)	100	三井倉庫(株)
45	清水建設(株)	101	三菱化学物流(株)
46	ジョンソン・エンド・ジョンソン(株)	102	三菱倉庫(株)
47	新ナジコ興産(株)	103	(株)三菱総合研究所
48	新日本製鐵(株)	104	三菱電機(株)
49	鈴与(株)	105	村田機械(株)
50	住電装ロジネット(株)	106	明治乳業(株)
51	西濃運輸(株)	107	安田倉庫(株)
52	第一貨物(株)	108	(株)ヤマタネ
53	大成建設(株)	109	ユニ・チャーム(株)
54	ダイハツ工業(株)	110	リコーロジスティクス(株)
55	(株)ダイフク	111	(株)菱食
56	大和物流(株)	112	東京海洋大学