

## 「エネルギー使用の合理化に関する輸送事業者の判断基準（案）」に対する意見

2005年10月14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 企画運営委員会

### 1. 「エネルギー消費原単位削減目標—中長期的にみて年平均1%以上低減させる」について

輸送事業者のエネルギー使用量については、そもそもの電力使用量の算定が概算になっている鉄道を除けば、基本的には算定結果の精度が高いと考えられる「燃料法」を使った算定が行えるものと思われる。このため、エネルギー“消費量”に限っていえば、削減量の目標を数値化することは可能と思われる。

しかしながら、次のような点には十分配慮する必要がある。

- ・数値目標が設定されるのは（エネルギー“消費量”ではなく）エネルギー“消費原単位”であること。エネルギー使用量をどのような値（さらにはそれらの値をどのような手段で計測したか）で除したものをここでいうエネルギー消費原単位に定めるかによって、1%の持つ意味/重みは相当に違ってくることが予想されること。
- ・また、一律に1%といった場合、これまでに省エネ活動を推進してきた事業者とこれから省エネ活動に取り組む事業者では相当程度に重みが異なる値であると考えられること。

したがって、エネルギー消費原単位の削減目標については、現状では例えば「エネルギー消費原単位は中長期的に見て減少傾向にあること」程度の表記に留める一方、エネルギー消費原単位に係わる広範なデータの把握およびこれらの統計的分析を行い十分な確証が得られた時点で、あらためて数値目標の値を設定するような方法が望ましい。

### 2. 「エネルギー消費原単位」について

「エネルギー消費原単位」については、個々の輸送事業者の業種/業態に応じて複数の原単位が使用できるようにすべきである。

しかしながら、もし、エネルギー消費原単位の削減目標を数値化するというのであれば、1. で記した事項により、誰もが精確なデータを入手できるような指標（エネルギー消費原単位を算定するために、エネルギー使用量を除する指標）の代替案を示すべきである。また、過去の省エネ努力をどのように評価するかを明示する必要がある。

さらに、エネルギー消費原単位の算定に先立つエネルギー使用量を算定する際に、輸送トンキロを使用した場合には、個々の荷主企業から貨物重量等を入手する必要があるなどの課題がある。また、このとき、見做し輸送トンキロを容認するのであれば、その換算基準などの考え方を示すべきである。

なお、売上高や従業員を指標としたエネルギー消費原単位は、扱い商品特性により大きく変動するので、問題が多いと思われる。

### 3. 「使用されるべき算定方式」について

算定の対象が自社保有の輸送機器に限定したものであれば、鉄道を除き、燃料法でも問題はないかと思うが、個々の輸送事業者の事情も勘案し、算定方式（燃料法、燃費法、改良トンキロ法）のいずれかを選ぶかは、当該事業者の判断に委ねることが望ましい。

なお、このとき、事業者のエネルギー消費量の削減努力が反映される算定方法が選ばれることが望ましい。

あわせて、わが国における荷主企業の輸送業務の大部分が外部輸送事業者に委託されて行われていること、さらにそれらの業務の多層性を勘案して、荷主からの受託輸送に係わるエネルギー使用量等の算定が荷主企業から輸送事業者に対し一方的に求められることなど、算定にあたって輸送事業者が荷主企業から過度の負担をかけられないよう十分な配慮が払われる必要がある。あわせて、エネルギー使用量のデータを輸送事業者から荷主に報告する情報連携を促進する施策を要望する。

### 4. エネルギー消費原単位の算定対象の範囲について

エネルギー消費原単位の算定対象範囲が明確に示されていない。

輸送事業者の裾切り基準が貨物自動車の保有台数で設定されるのであれば、エネルギー消費原単位の算定対象範囲も自社保有の貨物自動車の範囲であることが明記されるべきである。

### 5. 「判断の基準」について

#### 1) 全 般

全体的に、輸送事業者に対するハードウェア導入の指導のような印象を受ける。

ハードウェアを使うための仕組みや方法といったソフト策を充実させると共に、情報システムのより一層の活用など、荷主と協力して進める方策が強調されることが望ましい。

また、所々で、一方的と受け取られるような文章表現が見受けられる。例えば、「車両（サイズ）の大型化」は「車両（サイズ）の適正化」とした方が良いのではないかと。

#### 2) 「エネルギーの消費量との対比における性能が優れている輸送用機械器具の使用」について

低燃費車の導入は省エネに効果がある一方でコストに直結すること、また、業務実態によっては適合車種がない輸送もあり、導入しようにも導入できない。したがって、導入計画について、「導入率」など数値目標の設定などは避けるべきである。

#### 3) 「輸送用機械器具のエネルギー使用の合理化に資する運転又は操縦」について

効率的な輸送ルート選択のために、各種設備（GPS、VICSなど）の計画導入が記載されているが、それらの導入効果がどの程度で、かつ設備投資に対して経営上許容範囲であるのかどうかを検証されているかを確認したい。

輸送事業は経常利益率が非常に小さい業態であるため、コスト面は非常に重要であるからである。

#### 4) 「輸送能力の高い輸送用機械器具の使用」について

車両の「大型化・トレーラー化」推奨されているが、これらの施策が経営的に見合うものであれば、輸送事業者は自ら推進する。推進しない理由には、①当該輸送が恒常的にあるのかが予測できないこと、②当該発着地に大型車両が進入できない場合があることなど、複数の要因があると考えられる。

「大型化・トレーラー化」については、省エネが目的でなく、その他の目的が大きいと思われるので、ことさら、「大型化・トレーラー化」を評価しない方が良いのではないかと。上記1) で述べたように、「車両（サイズ）の適正化」としたらどうか。

#### 5) 「輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用」について

「積載効率向上のため、輸送ロットなどを考慮」とあるが、輸送ロットを決定するのは原則的に荷主企業であり輸送事業者でない。したがって、この方策は「荷主企業」の基準もしくは輸送事業者と荷主が協力して取り組む施策に分類されるべき事項である。

当然、輸送事業者は与えられた条件下で最大限の検討は行うが、最終的に最も影響を及ぼすのは荷主企業の委託商品のロットなどの商品特性である。

#### 6) 「その他エネルギーの使用の合理化に資する事項」について

「関係者との連携強化」とあるが、これらは、一事業者に課すべき内容でなく、業界さらには行政自らが指導し、行うべき内容である。

同様に「自家用トラックから営業用トラックへの転換」についても、一事業者に荷主企業の意向転換を把握させることを前提としているように見受けられるが、このことも、行政自らが自家用トラックの不効率性、営業トラックの高効率性を積極的にアピールし、誘導する国家的施策を採るべき事項である。

これに関連し、自家用トラックが営業用トラックに転換された場合、営業用トラックが増車されるケースも多いと思われるが、この場合、営業用トラックのエネルギー使用量が增大することとなる。そこで、転換対象となった自家用トラックのエネルギー使用量を増車となった営業用トラックのエネルギー使用量から差し引くような仕組みが検討されても良いと考える。

## **6. 「裾きり基準」について**

貨物自動車の200台は大きすぎる基準と思われる。

こうした場合、恐らく、対象事業者は既に省エネ活動に取り組んでいる企業が中心になり、新たに活動を開始する企業を増やすことには繋がらないと思われる。

以 上