

3. 輸送に係るエネルギー使用量削減のための留意ポイント

本章では、改正省エネ法の主旨は“削減”であることから、そのために必要と考えられる視点についてまとめてみました。

3.1 算定方法と削減施策の関係

第2章でみてきたとおり、改正省エネ法のエネルギー使用量算定においては、3つの算定方法があります。しかしながら、選択した算定方法によっては、すべての削減活動が必ずしもエネルギー使用量削減に反映しないものがあります。

例えば、輸送事業者がエコドライブを実施し、燃費値(及び燃料使用量)を改善しても、算定方法として改良トンキロ法を用いている場合には、輸送トンキロ、積載率は変化しないため、エネルギー使用量の値には反映できません。

3.2 算定範囲と削減施策の関係

改正省エネ法における荷主の算定範囲としては、原則として自社の所有権を有する貨物の輸送となっています。

例えば、自社倉庫の荷受作業の効率化を実施した結果、トラックの荷降待ち時を短縮し、輸送事業者のトラックの回転率が上がり、輸送事業者の1日平均の積載率が向上したとしても、自社に所有権がない貨物のため、自社のエネルギー使用量の値には反映できません。

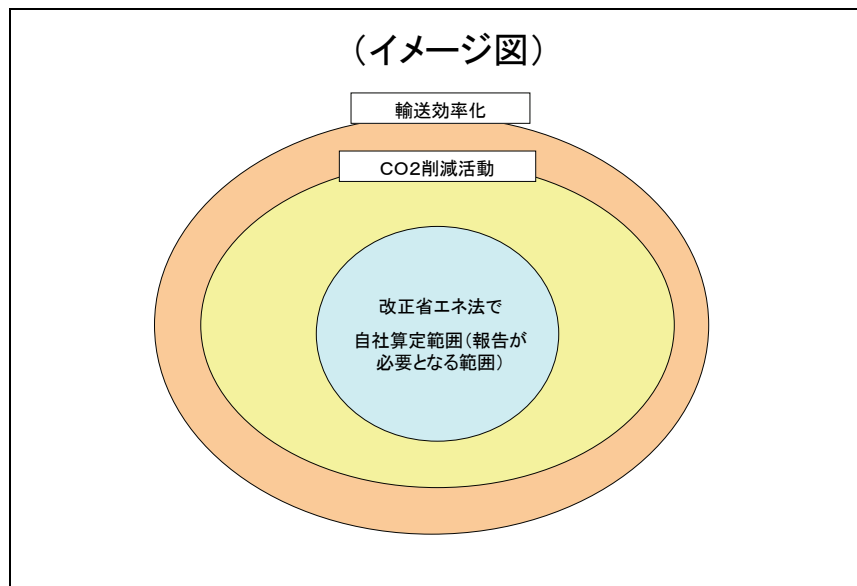
3.3 削減に関する考え方と現場指標

3.1、3.2 で見てきた施策を実施しても、定期報告書に記載する自社のエネルギー使用量の値には反映できません。しかしながら、エネルギー使用量削減につながっている活動であることは間違いありません。そこで、改正省エネ法を自社算定方法や算定範囲に係らず、エネルギー使用量削減≒物流効率化として、もう一度捉えることが必要だと考えます。

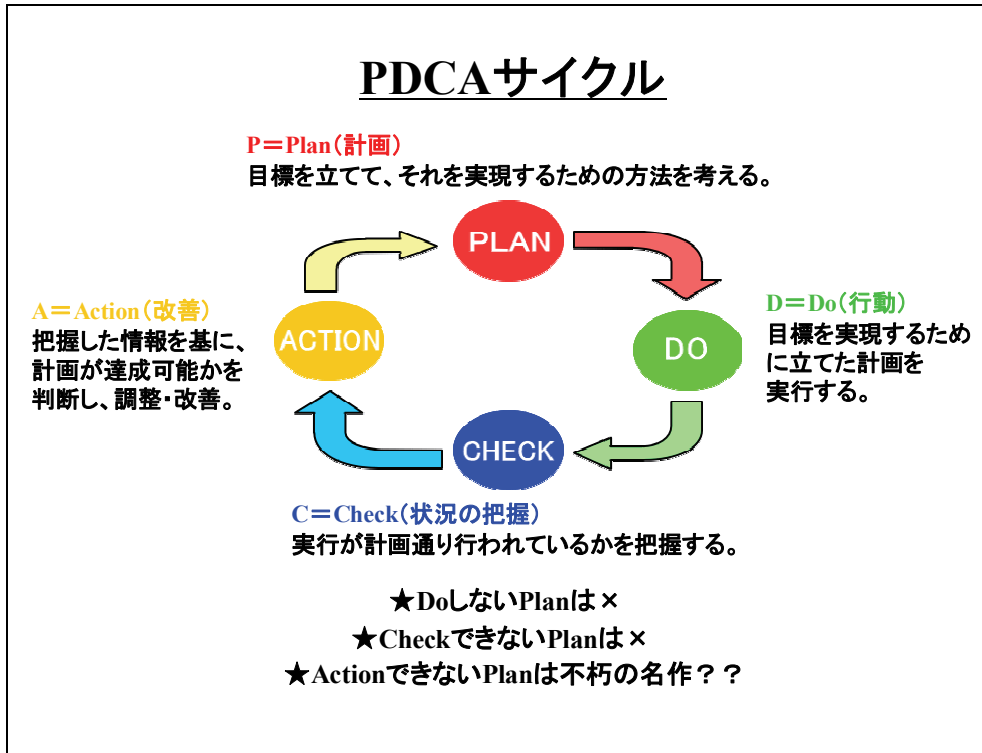
ただし、単に削減施策を実施しただけでは、それが計画通り進んでいるのか、効果が出ているのか分かりません。そこで、現場等における指標*で管理することで、PDCAサイクル(詳細は図表3-2)を回していくことが重要だと考えます。

* エネルギー使用量で管理できる場合は、それを用いてよい。

図表3-1 改正省エネ法の算定範囲と輸送効率化の範囲のイメージ図



図表3-2 PDCAサイクルの考え方



そこで、現場視点で作成したものが、次ページの図表3-3になります。管理指標に含めていいか議論のある項目、相関が薄い項目等あるかと思いますが、参考までに見ていただきたく存じます。

図表3-3 1輸送区間（もしくは1運行）におけるCO2排出量削減のための留意ポイントの例示

