

# 第5回 荷主判断基準WG ヒアリングについて

---

2021年 10月29日

石油化学工業協会  
物流委員会

## ヒアリング内容について

### ◇ 荷主としての省エネ取り組み

#### 1. 荷主間、貨物輸送事業者・準荷主との連携等による省エネ取り組みの事例

- ・鉄道および船舶（専用船も含め）輸送の活用。
- ・共同輸送、共同配船。
- ・荷役待ち時間および荷役時間の短縮。
- ・積載率のアップ、納入ロットの大型化、ストックポイントの設置など。

#### 2. 省エネ取り組みのやりつくし感の背景となる省エネ取り組み

- ・モーダルシフト（鉄道）について、昨今の自然災害により不通となり、復旧に時間がかかる。  
また、近距離ではコストが割高であり、遠距離では不採算による減便がされている。
- ・積載率のアップ、納入ロットの大型化について、顧客側の事情で頭打ち。
- ・現在、採用しているトンキロ法では、省エネに対する目標達成が難しい。

## ヒアリング内容について

### ◇ 荷主としての省エネ取り組みの課題

#### 1. 荷主として燃料データがあるにもかかわらず、燃料法に出来ない背景

- ・委託輸送の場合、燃料データは輸送業者が持っているため、燃料データを請求した場合、輸送業者に対し、多大な負担がかかってしまう。
- ・燃料データはあるが、運行回数が膨大なため解析できない。

#### 2. 省エネを阻害する要因

- ・着荷主、荷受インフラや立地の状況により、納入方法が限定される。
- ・事業活動の効率化が優先され、多頻度配送や小口配送せざるを得ない。
- ・モーダルシフト(鉄道)について、輸送網が拡充されておらず、利便性がトラックより劣る。

#### 3. 燃料法へのシフトを継続的に促すことの課題

- ・物流事業者への業務負担が懸念され、データ提供にかかる工数の削減策が必要。
- ・燃料データ収集の難しさ。

## ヒアリング内容について

### ◇ 検討の方向性に対する意見

#### 1. 原単位変化のばらつきを分析することで、貨物毎の評価ができないか。

貨物が積載されている以上、現状の集計方法では貨物毎の評価は不可能と考えられる。また、何らかの方法で貨物毎の評価を行おうとする場合、データ集計も貨物毎に行うことになり、集計負荷が数倍に膨れ上がるため、現実的でない。

#### 2. 省エネ努力をしてきた方との公平感を保つ手法として、ベンチマーク指標が機能するのではないか。

事業者によって、環境（立地、貨物の特性など）や荷主各社の製品荷姿や物量が異なる中、ベンチマーク指標を設定し、運用することが可能であるのか、また機能するのか疑問である。一方、機能させていく場合には、まず、ベンチマーク制度の具体的な内容（基準など）が重要。