

荷主判断基準WGにおける ヒアリング事項について

2021年10月29日

一般社団法人 日本貿易会

目次

- 0. 商社業界の概要
- 1. 商社業界における省エネの取り組み
- 2. 燃料法に出来ない背景、燃料法へのシフトを継続的に促すことの課題
- 3. 検討の方向性に対する意見（①エネルギー使用量の算定方法）
- 4. 検討の方向性に対する意見（②省エネの取り組みの評価と促進）

0. 商社業界の概要

(1) 商社業界の概要

- 日本独自の業態であると言われる商社は、資源の乏しい日本が「貿易立国」を目指し戦後復興を遂げていく中で、輸出入の担い手として積極的に海外進出し、全世界にネットワークを広げ、日本経済の発展に大きな役割を果たしてきた。
- 今日、商社は機械、自動車、船舶、航空機、プラント、通信機器、金属、鉱産物、エネルギー、化学品、繊維、食糧、食品など幅広い業種の商品を扱っている。また、国内外に物流・販売拠点網を張り巡らし、原材料の調達から製品の販売に至るまでバリューチェーンを構築して、トレードおよび事業投資を両輪にグローバルに事業展開している。

(2) 日本貿易会

名称	: 一般社団法人日本貿易会 Japan Foreign Trade Council, Inc.
設立	: 1947年6月25日
代表	: 会長 小林 健
所在地	: 〒100-0013 東京都千代田区霞が関 3 - 2 - 1 霞が関コモンゲート西館20階
会員	: 法人正会員41社



未知の時代を切り拓く
日本貿易会

1. 商社業界における省エネの取り組み

省エネの取り組み

- ▶ **エコドライブの推進、低公害車・低燃費車の使用を輸送業者に推奨**

課題

- ▶ 長年の取り組みにより燃費が下げ止まっている。
- ▶ 協力を依頼した輸送事業者側の取り組み次第となり、省エネ効果の実績は把握できず、**当社独自で効率化を図れない部分大きい。**

課題解決に向け期待される施策（インセンティブ、補助金など）

- ▶ EV・FCVなど**低排出車輛の導入促進**
- ▶ 荷主というよりは、**輸送事業者の省エネ取り組みを促すための施策が有用**
- ▶ **荷主・荷受・輸送業者間での取り組みを促す施策**

1. 商社業界における省エネの取り組み（続き）

省エネの取り組み

- 混載便・他社との共同配送による出荷頻度低減、小口輸送の削減、車両大型化、適正車種の選択、積載効率の見直し
- 輸送ルート工夫、物流拠点見直し、横持ち配送の削減
- モーダルシフト（船舶・鉄道利用促進）
- 船舶輸送：出荷量・入荷量の平準化、輸送量に応じた船舶種の選定、助燃剤の投入、港の混雑状況の早期把握、内航船燃費の向上

課題

- 輸送事業者から燃料データを入手することが困難であり、どの事業者の輸送効率が良いか分からない。他方、省エネが進んでいる事業を選ぶことは必ずしも経済合理的でない場合もある。
- 同業他社との協業は限定的
- 自社グループ内の物流会社使用はコスト面・納期面から限定的
- 客先要請による小口輸送増加
- 商売形態の変化による原単位増減
- 納期優先による積載率低下

課題解決に向け期待される施策（インセンティブ、補助金など）

- 物流効率改善投資の促進策（物流施設効率化を促す補助金、税控除など）
- 取扱商品によっては荷主・準荷主側において納期・荷姿のコントロールは困難であり、納期優先による輸送効率悪化を削減するためには、発注側・荷受側に対する施策も必要（協力要請など、補助金等により納期延長を促すことができれば効果が出る可能性もあり）
- 輸送事業者の省エネ推進（環境負荷低減が見込める船種・車種導入に対するインセンティブなど）

2. 燃料法に出来ない背景・燃料法へのシフトを継続的に促すことの課題

- 燃料法・燃費法は計算式が複雑かつ膨大なデータを集計・集約する必要があり、現場が対応できない（担当者が異動する際に簡単に引き継げるものではない）。
- 多くが混載利用であり、輸送事業者から距離・物量で按分した正確な情報を入手することは難しい。
- 自社物流では、燃料法で把握し省エネに取り組むことがコスト削減につながるため推進しやすいが、委託物流では、荷主は輸送事業者からデータを入手するしかなく、両者とも手間・コストを上回るメリットが無いいため、シフトは難しい。
- 制度への理解のみならず、効率的なシステムの開発など算定ツールの利便性向上による物流事業者の手間削減が鍵と思われる。
- 燃料法は輸送事業者からデータを入手が必要があるが、輸送事業者も2次下請、3次下請等を活用しているため、データ把握が困難であることが考えられる。輸送事業者が2次下請、3次下請等と共同利用できるシステムを構築することが必要と考えられる。

3. 検討の方向性に対する意見（①エネルギー使用量の算定方法）

検討の方向性

自由意見欄【個社回答】

① 積載率を考慮した省エネ取組を促進

➤ 改良トンキロ法では積載率が不明な場合に用いることができる定数（みなし積載率）を提供している。この値について輸送区分（積載量）別に積載率の現状の実態を踏まえた値に適正化することで、積載率を考慮した省エネ取組を促進する。

② トンキロ法による多様な取組の評価

➤ 改良トンキロ法について、2025年度基準までの重量車（トラック）のトップランナーの燃費基準に対応したエネルギー使用量の算定が行えるよう見直しを行う。

➤ 多くの事業者にも用いられている改良トンキロ法において、燃費の向上が評価できるようになることで、更なる省エネ取組を促進する。

➤ また、トンキロ法（船舶）についても、内航船省エネルギー格付け制度を活用した算定が行えるよう見直しを行う。

- トラックの積載率は既に限界まで向上しており、これ以上の省エネは困難。みなし積載率を実態を踏まえた値に適正化することは、一部の荷主においては有効かもしれない。積載率の係数よりは、トンキロ法における燃費の係数を変更した方がCO₂排出量が下がるのではないかと。輸送事業者は経費削減含め燃費改善努力をしているはずであり、2006年当初と同じ燃費で測定するのはもったいないと思う。
- 計算式をより簡素化することにより正確な情報を入手することができ、現場の煩雑さも緩和される。積載率不明な場合のみならず、積載率が明確な場合も、輸送事業者より正確な情報を入手できなければ実態は把握できない。
- トラックのトップランナーの燃費基準に対応したエネルギー使用量の算定が行えるよう見直しを行う方向性には賛同。例えば、前々年度の輸送業者の平均燃費に基づいて見直しを行うというアイデアもある。
- トップランナーとそれ以外の事業者にも用いる燃費が違う場合、データ収集がかえって煩雑となることが懸念される。それよりも自動車の燃費表全体の見直しが必要ではないか。また、船舶の格付け制度についても、事業者によって異なる係数で算定するのはかえって煩雑となることが懸念される。
- 検討の趣旨は理解するものの、データ集計にかかる負荷が懸念される。
- 輸送事業者のトラック構成を把握する必要がある、多数の業者と取引している中で限界があるように思われる。
- 荷主としては輸送事業者の協力が必須である。

3. 検討の方向性に対する意見（①エネルギー使用量の算定方法）（続き）

検討の方向性

自由意見欄【個社回答】

③ 算定負担の軽減

➤ 事業者間の情報提供の依頼やその授受で負担が大きいと考えられるエネルギー使用量の算定について算定ツールを提供する。両者の省エネ取組の基礎となるエネルギー使用量の算定負担の軽減と精緻化を図る。

- 概算値を簡易に算定・把握できる算定ツールの早期導入を希望する。
- 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。荷主と輸送事業者が共通の原単位を共有できる管理システムがあれば、同一目標に向かい互いに協力しやすくなる。
- 現状、輸送事業者より提供されるフォーマットが種々異なり、計算式の複雑さ・膨大なデータ集計と相まって正確性を維持するのが困難なため、輸送事業者への働きかけによるフォーマットの統一・簡素化が理想と考える。
- 算定ツールよりも、各算定法に必要な輸送データを明確化し、輸送事業者から荷主への情報提供を容易化していく必要がある。

④ 燃料法・燃費法へのシフトの促進

➤ 燃料法・燃費法は推計要素が少なく多様な省エネ取組みが評価できる一方で、荷主が貨物輸送事業者の協力を得ながら進めることが必要。混載便や共同輸配送では、燃料法・燃費法による算定割合が低いが、実施できている事例がある。それらを参考に、燃料法・燃費法の導入のポイントをまとめ特定荷主等に横展開する。燃料法・燃費法の導入に向けた気付きを与え、事業者の取組を促進する。

- 燃料法・燃費法は計算式が複雑かつ膨大なデータを集計・集約する必要があり、現場が対応できない（担当者が異動する際に簡単に引き継げるものではない）。
- 多くが混載利用であり、輸送事業者から距離・物量で按分した正確な情報を入手することは難しい。
- 自社物流では、燃料法で把握し省エネに取り組むことがコスト削減につながるため推進しやすいが、委託物流では、荷主は輸送事業者からデータを入手するしかなく、両者とも手間・コストを上回るメリットが無いいため、シフトは難しい。
- 制度への理解のみならず、効率的なシステムの開発など算定ツールの利便性向上による物流事業者の手間削減が鍵と思われる。
- 燃料法は輸送事業者からデータを入手が必要があるが、輸送事業者も2次下請、3次下請等を活用しているため、データ把握が困難であることが考えられる。輸送事業者が2次下請、3次下請等と共同利用できるシステムを構築することが必要と考えられる。

4. 検討の方向性に対する意見（②省エネの取り組みの評価と促進）

検討の方向性

自由意見欄【個社回答】

① 事業者の取組状況に応じた評価と措置

- エネルギー使用量の算定方法の精緻化と併せて、事業者クラス分け制度の導入を行う。
- 目標を達成した事業者を優良な事業者（Sクラス）として、当省ホームページで公表。原単位変化が連続して2年連続して悪化したり5%以上悪化した事業者は、省エネが停滞した事業者（Bクラス）として注意喚起等を実施。
- 特定荷主が自らの取組の評価を客観的に認識可能とし、更なる省エネ取組を促進する。

- 多種多様な商品を取り扱っているため原単位の分母を売上高としているが、資源価格の変動等により省エネの取り組みと関係なく大幅に数字が動くことがあり、クラス分け制度を検討するには考慮いただきたい。
- 多種多様な商品を取り扱っているため事業全体のエネルギー消費原単位のコントロールが難しいため、荷主の事業者クラス分け制度の導入には賛同できない。輸送事業者の省エネの取り組みを評価し、優良な輸送事業者と連携する荷主にインセンティブを与える方向で制度設計することを提案したい。
- 実態として納期・輸送形態のコントロールは限定的であり、発注側・荷受側への働きかけを必要とするが、多数の取引先に対し個社単独で協力を要請することは難しい。また一度大幅な改善対策を行なった場合、2年連続で改善率を上げていくことは難しく、大幅改善が逆に翌年の原単位悪化要因になる可能性もある。さらに多種多様な商品を取り扱っているため毎年の事業内容により原単位が増減する。以上から、クラス分け評価・ベンチマーク指標設定に公平感が確保されるのか懸念している。
- 自社で可能な取り組みには限度があり、自社要因ではない部分でエネルギー使用量や原単位が毎年上下しているのが実態であり、その結果をもって事業者クラス分けが実施される場合、事業者の納得感が得られるか疑問。
- 輸送条件がある程度定められていることから省エネ対策が立てづらく、また対策を実施する際も主体的な関与が限られ輸送事業者に依頼するにとどまることが多いことから、事業者クラス分け制度にはそぐわない。

4. 検討の方向性（②省エネの取り組みの評価と促進）（続き）

検討の方向性

自由意見欄【個社回答】

② 省エネ取組のベンチマークの設定

- 省エネ取組の状況について原単位の変化率だけではなく、客観的な目標水準（原単位、積載率等）をベンチマークとして設定する。
- 目指すべき省エネ水準を示すことで省エネ取組を促進する。

- 輸送事業者の省エネ取組や客観的な目標（原単位、積載率等）の公開には賛同する。
- 燃費法のベンチマークは機能すると思われる。卸売業は取扱商品・荷姿もバラバラであるため、ベンチマーク化は難しい（商品構成の変化で原単位が変わってしまう）のではないかと。
- 荷主によって原単位の分母が異なるため、ベンチマークの策定は困難と思われる。卸売業は取扱商品や取引量によって輸送状況が大きく異なるため、目標水準を設定することが適切かは疑問。
- 原単位変化のばらつきを分析することで貨物毎の評価をするために、当社においては本部ごとに報告を受け個々に分析している。
- 省エネもさることながら、日本政府としてもCO₂排出削減目標を掲げ重要課題と捉えている以上、輸送におけるCO₂排出量の算定により重きを置いた制度改正が肝要と思慮する。

③ 多様な省エネ取組の促進

- 荷主が単独で行える省エネ取組は限定的。荷主間、荷主と準荷主、荷主と貨物輸送事業者といった、連携を通じた取組が重要。
- 連携を通じた省エネ取組を促進するため先進的な事例や、連携に向けた課題とその対策の例を整理し横展開する。
- 取組の事例の新たな気付き、具体的な連携取組に向けた解決策から、省エネ取り組みを促す。

- 先進的な事例や連携に向けた課題とその対策の事例を横展開することには賛同する。
- 先進的な事例等の横展開については、事例における省エネ取組のコスト負担に関する説明も合わせて紹介してほしい。
- 省エネ努力をしてきた事業者の公平感を保つ取り組みは機能するのではないかと。産業廃棄物でいえば、優良輸送事業者を認定し、当該事業者を活用することで省エネを推進できる仕組みがあるとよい。