

第5回 荷主判断規準WG

化学産業の荷主としての取組状況

および課題認識について

2021年10月29日
日本化学工業協会

- 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組の事例
- 省エネ取組のやりつくし感の背景となる事例

- ・ 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
- ・ 積載率アップ、納入ロット大型化、ストックポイントの設置など
- ・ 積載率向上は現場レベルで丁寧に行っており、無駄な輸送コストを極力抑えることで、結果的に省エネにつながっているが既存の取り組みを抜本的に変化させるものではない。

➤ 省エネを阻害する要因

- ・ 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。Just in Timeは、積載率向上にはマイナス要因だが、対応せざるを得ない。
- ・ 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。
- ・ 化学業界は専用車が多く、混載が難しく帰り便は「空荷」が当たり前である。

良好事例と言われる飲料業界のような混載配送は、品質保証や運送時の安全性確保の観点で難しく、さらにカルテル違反の懸念もありその導入は難しい。

- 荷主として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

- ・ 燃料データはあるが、運行回数が膨大で解析できない。
特に、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、多大な負担がかかってしまう。
(末端物流事業者やドライバー)

➤ 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。
- ・ 近距離ではコストが割高で、遠距離では不採算により減便されている。
- ・ JR貨物側の輸送網に限りがあり、十分な切り替えができない部分がある。

- ・デジタルツール等で、効率的にデータ収集が出来るような仕組みを標準化してほしい。デジタルタコメーター活用は念頭にあるが、データ見え過ぎ問題がある。
- ・改良トンキロ法や燃料法への制度変更は必要と考えるが、その場合、5年前まで遡ってのデータ作成を求められても、現場の負荷が膨大過ぎて困る。さらに新制度の施行には、唐突感もあり、試行期間を取って慎重に検証して欲しい。
- ・ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車等の導入の補助金制度を拡充して欲しい。
- ・充電インフラ、水素供給インフラ等の整備をあわせて進めて頂きたい。
- ・JR貨物やフェリー等の原単位の小さな輸送モードへの補助を通じて投資を行わせ、各輸送力の増大を進めて欲しい。