

物流 CO₂排出量簡易算定ツール（案） への荷主企業アンケート調査結果について

「物流 CO₂排出量簡易算定ツール（案）について」（別添）にて示した、国政研考案のツールの概要、設計と利用意向に関する意見募集を行った。

●実施概要

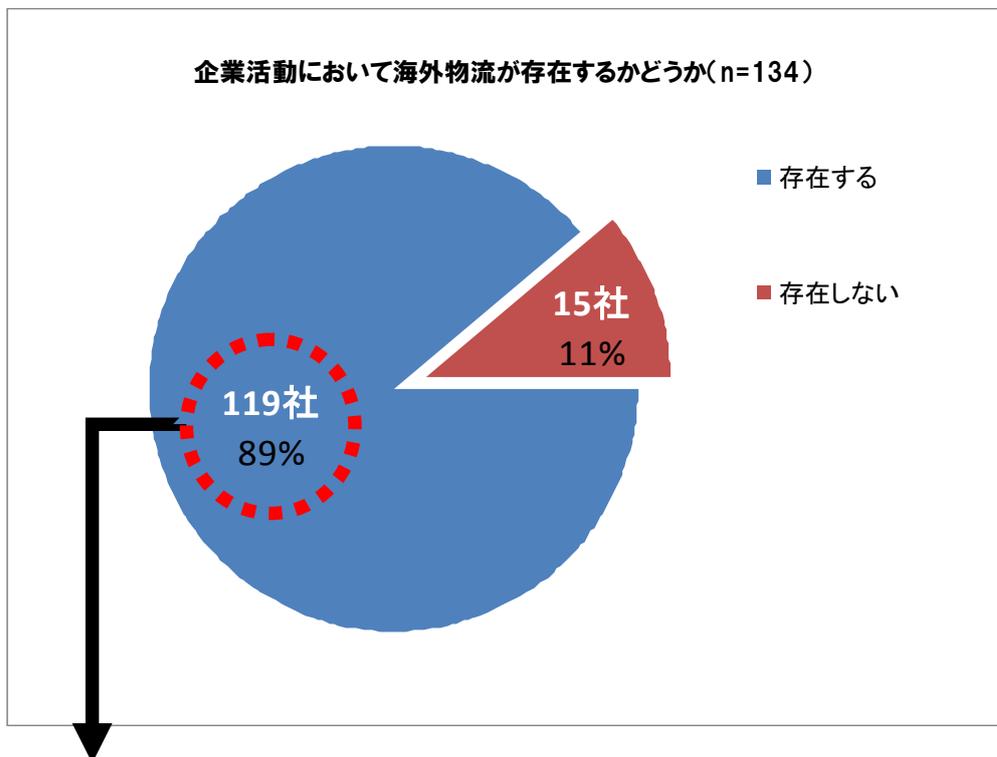
- ・ 実施期間：平成 23 年 2 月 21 日（月）～平成 23 年 3 月 4 日（金）
（その後、3 月 11 日(金)まで募集期限を延長）
- ・ 調査対象：現在の特定荷主企業 873 社
- ・ 調査方法：郵送で依頼状・パスワードを送付し、所定の web アドレス上で各質問項目に係る回答を選択及び自由記入にて入力。
- ・ 回答状況：有効回答数 134 社（回答率 15.3%。1 問でも回答していただいた企業の数をカウント）
- ・ 調査項目：
 - 海外物流の有無について
 - ツールの利用意向について
 - ツールに設定された、各輸送手段の CO₂排出原単位デフォルト値について
 - ツールに設定された、輸送距離の設定について
 - ツールの設計、仕様、その他ツール全体について
- ・

●調査結果

調査により得られた回答について、主な意見を集約すると以下のとおりである。なお、各設問において複数の意見に重複する回答者も含まれる。

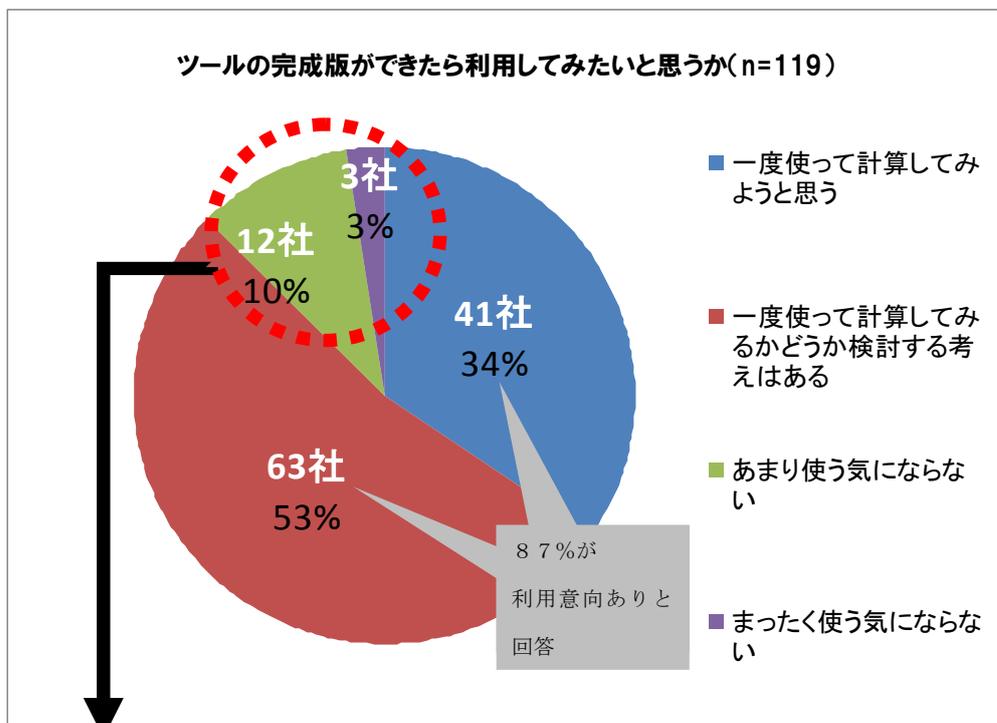
併せて、意見に対する対応もまとめた。

○海外物流の有無について



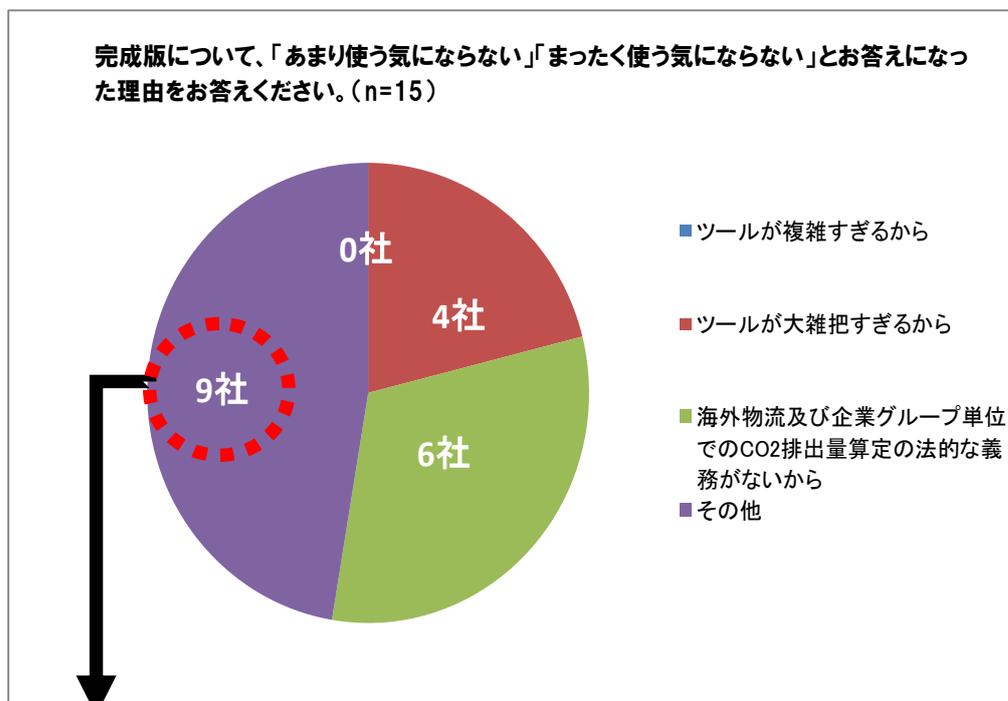
海外物流が存在すると回答した119社に対し、ツールの利用意向について質問

○ツールの利用意向について (海外物流が存在する119社対象)



ツールの利用意向がないと回答した15社に対し、その理由について質問

○ツールの利用意向がない理由（利用意向のない15社を対象・複数回答あり）



その他の理由「自由記述」回答

○その他の理由自由記述回答

細かい改善内容が反映されないから。
入力データの把握に労力を要する。
現時点では、海外物流まで管理していない。
ツールに対応するデータ作成の目処が不明のため。
弊社ツールで出来るから。
海外からの輸入データが多すぎるため、現在の国内分データの作成でさえ、莫大な時間を要しています。
独自の集計システムを私用しているため。
もっと直接的なエネルギー効率化支援を行う方が良い。
事業活動における海外物流の比重が極めて低いため。

※データの把握が困難、独自のツールを活用、といった回答が多く見られた。

○その他ツール全体へのコメントと、それに対する対応

問. このツールは国内物流にも使用できるのですか？国内物流について同様のツールがあるのであれば、教えてほしい。

(対応)

アンケート調査依頼文及びツール（案）P 1 冒頭にあるとおり、本ツールは、省エネ法の報告義務の範囲を超えて、国際物流を含めた企業グループ全体の CO₂ 排出量を開示しようとする環境情報開示に積極的な企業に、排出原単位等の適切な情報を提供することにより国土交通省として、それら企業を支援しようとするものです。したがって、本ツールは国際輸送（国際海運、国際航空）と外国内輸送（トラック、鉄道、航空、海運）を対象としており、国内物流に使用されることは想定していません。

国内物流に伴う CO₂ 排出量については、省エネ法において特定荷主に対して報告義務が課せられており、「定期報告書作成支援ツール〈荷主用〉」が経済産業省HPにおいて公開されています。

問. 外国内の輸送について日本国内の輸送を対象とした省エネ法の原単位を使用することは疑問である。

(対応)

確かに、欧米においては日本より大型のトラックにより効率的に輸送されている場合があるでしょうし、逆に新興国においては極めて燃費の悪い車両が使用されている場合があります。また、鉄道の場合、その国の電化状況や電源構成（石炭火力、原子力等の割合）によって原単位は違ってきます。

しかしながら、現状では各国の原単位の有無・数値の情報がほとんど把握できていません。（英国(Defra)の数値等一部は国土交通政策研究所「物流から生じる CO₂ 排出量のディスクロージャーに関する手引き（素案）（以下「手引き（素案）」という。）」に掲載しています）。このため、何らかのデフォルト値を設定する必要上、他に適当な数値がなく国内輸送の原単位をいわば流用しているというのが実情です。

したがって、独自に適切な原単位を把握しておられる場合（自社車両等による実走行データから算定している場合を含む。）には、その数値をお使いください。本ツールにおいては、すべてのデフォルト値について、それによらず任意の数値を入力していただけるようになっています。

なお、本ツールで設定している外国内輸送に係る自動車、鉄道、航空、海運の原単位は、省エネ法上の報告のために作成された経済産業省・国土交通省「ロジスティクス分野における CO₂ 排出量算定方法 共同ガイドライン（以下、「共同ガイドライン」という。）」の数値を当研究所が最新のデータで計算し直したものです。

問. 共同ガイドラインにおいては、燃料法を推奨しており、トラックについて従来トンキロ法による省エネ法報告を認めていないにもかかわらず、従来トンキロ法を主体にしたツールになっているのは整合がとれていないのではないか。従来トンキロ法では積載率の向上等輸送効率の改善が反映されない。また、小型トラックと普通トラックの2区分のみではなく、大型トラックの区分を設けるべき。

(対応)

改良トンキロ法(※)で入力・計算できるように修正いたします。

外国内の輸送で典型的と考えられるのは、現地子会社の工場が材料・部品を調達する際の調達物流、現地工場と空港・港湾との間の輸送、現地工場から納入先倉庫等までの販売物流等ですが、国内物流と比べて輸送データの把握が格段に難しいと思われます。

従来トンキロ法では積載効率の改善を反映できないのはご指摘の通りですが、報告義務のある国内物流と同じ精度の計算を前提にした作りにするよりも、幅広く使っていただくために最小のデータ把握で入力できるように従来トンキロ法を主体にした(案)にしました。

また、共同ガイドラインの従来トンキロ法にならない、トラックは積載重量3トンを境に区分しました。ただ、輸送効率の改善を反映できるようにすべきというご意見が複数あったことに鑑み、燃料法、燃費法と並んで改良トンキロ法(※)でも入力・計算できるように修正いたします。

※トラックのおおよその大きさはわかるが最大積載量の正確な数値がわからない場合や積載率が不明な場合について、共同ガイドラインに掲載されている最大積載量の間接値と営業用の平均積載率をデフォルト値として組み込むこととします。

問. 国際海上輸送について、コンテナ単位で入力出来るようにしてほしい。

(対応)

ご指摘の通り修正します。その場合のデフォルト値を7トン/TEUとします。この数値は「第2回IMO(国際海事機関)GHG調査報告2009」で用いられている数値です。

((財)日本船舶技術研究協会「船舶輸送におけるカーボンフットプリント策定に関する調査研究」P.28~30参照)。このデフォルト値により難いと判断される場合は、輸送貨物総重量を入力していただくこととなります。

問. タンカー等バラ積み船、専用船の場合でもコンテナ船の原単位を流用すべきでしょうか？

(対応)

タンカー等バラ積み船や専用船の場合は混載のケースは少なく、海運会社に照会することにより燃料法により算出した数値を入手することが可能と考えられますので、コンテナ船についてのみ原単位のデフォルト値を設定しています。なお、ばら積み船について、外部設定値を使用したい場合には、「手引き」に（財）日本船舶技術研究協会が計算したバルカーのCO₂排出原単位を掲載していますので、ご参照ください。

問. 博多港、名古屋港等重要な港湾を加えてほしい。

(対応)

欧州航路、北米航路等を想定して、日本のどの港湾発着かは航海距離を設定するに当たって誤差の範囲と考えましたが、近海航路を考慮すると国内主要港湾を選択できる方が望ましいので、ご指摘を踏まえ、追加修正します。

問. 輸送手段・発地・着地が同一の場合には、まとめて入力出来る欄があればよい。

(対応)

その場合、例えば月単位の輸送重量合計を「輸送重量」欄に入力していただくことを想定しています。

問. 管理上、ルートや社名等を入力出来る欄を追加してほしい。また、詳細都市の選択について入力漏れも考えられるので、「選択なし」という表示もしてほしい。

(対応)

ご指摘の通り修正します。

問. 海外関係会社の使用が想定されるため、外国語版を作成してほしい。

(対応)

英語版を作成する予定です。