

サプライチェーン(SC)物流環境ディスクロージャー調査
第2回アドバイザリー会議 議事概要

1.日時 平成20年8月4日(月)14:00~16:00

2.場所 国土交通省内会議室

3.出席者 資料2(アドバイザリー・グループ名簿)参照

4.議事概要

- ・ 日本企業は、欧米企業と比較して、動きが遅いと言われるが、長い目で見るとしっかりとした結果を残している。「カーボンフットプリント」や「ライフサイクルアセスメント(以下「LCA」)」についても、地に足のついた取り組みを通じて、その成果を世界に発信していくのが日本らしさであるとする。各省庁連携の下、こういった取り組みを推進して欲しい。
- ・ 今後の調査の進め方で難しいことは、何をもって先進的で、何がベストプラクティスなのか、その判断基準が難しいことであるとする。先駆的な取り組みを行っている企業が抱えた課題とは何か、その課題をどのように克服したのかについて、背景までさかのぼって整理すると、他の企業にとって非常に参考となる。
- ・ LCAに関するデータについては、企業が集めたデータは、自社の有利となるデータを集めているのではないかとよく言われるので、データの基盤となるものを構築してもらいたい。
- ・ 「見える化」は、よくやっている企業を社会や消費者が評価する仕組みであるので、データの信頼性も含め、共通性が必要である。対象は各省違っていても、使われる手法は共通したものであり、国際的にも認知されたものとする必要がある。そうしないと、結果として、消費者や投資家が戸惑うこととなる。
- ・ Boundary(境界線・範囲)の問題がある。ドイツの会社で、自社の工場のCO2排出量と、自社製品の使用によって削減されたCO2排出量とを比較し、社会全体で削減する「カーボンバランス」という概念を打ち出している。そうした視点からも、「見える化」の様々な使い方を検討していく必要がある。また、「見える化」の計測だけでなく、削減されたVER(Verified Emission Reduction、第三者機関によって認証された一般的な排出削減量で、排出権取引の対象となる。)等が、カーボンクレジットとしての価値を持ち得るのかという議論も必要。これにより計測 - 開示 - 削減 - 評価 - クレジット化による循環が生まれ、日本全体の削減につながるのではないかと。

- ・ 対象をどうするのが課題である。現在の省エネ法では、年間の輸送量で3,000万トンキロ以上が対象となっているが、物流部門を子会社化することにより対象外となる。情報を開示するという前にその点のルールをもう一度きちんと決めておかないと、逃げ道ができてしまう。データの取り方によって結果が変わり、自社の都合のよいデータを取ってくるのでは意味がない。物流会社からは、燃費や積載率のデータが出てこないのが実態である。こうした点を決めておかないと不公平が出てくる。改正省エネ法の対応だけでも企業は大変であるが、さらに「見える化」に取り組むとなると、相当な負担・労力を強いられることとなる。いかにシンプルに仕組みを作るかという点につき考慮して欲しい。
- ・ 省エネ法の範囲を超えて、CO2に関する情報を自主的に開示することが、企業価値を高めることにつながるという仕組みを考えていく必要があるのではないか。また、アンケート調査の回答において、CO2削減の主な取り組みとしてモーダルシフトが多いが、企業の力関係や位置関係という要素もあるので、一概に捉えることはできないのではないか。
- ・ アンケート調査結果において、「消費者を意識してCO2排出量の情報を公開していることがわかりました」とあるが、特定荷主の顧客、購買先は必ずしも一般消費者だけではない。B to Bの企業物流もあるので、企業相手もあるのではないか。したがって、アンケート回答企業をより詳細に分析すると、消費者への意識が高いのか低いのか分かるのではないか。
- ・ インターネット調査結果において、「約85%が、排出量が表示された商品の購入について前向きな考え方を示してしている」とあるが、質問の前提条件が「価格は変わらない」としているので、前向きな考え方は「是非積極的に購入したい」のみの約2割で評価すべきである。「価格が同じ」としているにも関わらず、「購入しても良い」との回答は消極的ではないか。真にCO2に関する意識が高い人、環境に関する意識が高い人は当然「価格が同じ」であれば購入するのではないか。
- ・ サプライチェーンでデータを取ろうとすると、多段階での正確なデータ取得が必要となるが、このためには、物流事業者の車にデジタルタコグラフの設置を義務付けるなど、別の仕掛けが必要である。しかしながら、中小事業者が多い物流業界では、業界の自主的な取組みに委ねるには限界があり、また事業者が個々に開発していても効率的ではない。したがって、社会的なシステムとしての構築が必要なのではないか。

- ・ 経済産業省では、「環境力の見える化」の観点から、カーボンフットプリントとともに、企業の環境力を総合的に評価する手法を開発し、環境力の高い企業は、経済パフォーマンスも高いことを示す株価指数に応用することにより、企業への投資を促進し、企業の環境への取り組みも促進するという仕組みを検討している。さらに、環境力の見える化のためにはライフサイクルアセスメントの推進が必要であるが、川上 - 川中 - 川下企業への情報開示は、環境情報であると同時に、経営情報に関わることで出しにくい面も有り得るので、企業にとって負担のないデータ収集、流通システムのあり方について検討している。また、環境報告書、CSR 報告書の様式の統一化、企業情報開示の統一化等による比較可能な情報開示も必要。国交省の物流面での取り組みをはじめ、関係省庁とも連携をとって、適切な企業の環境情報開示のための施策を進めて参りたい。
- ・ 環境省では、環境報告書のガイドラインにおいて、サプライチェーンマネジメントは報告書に記載すべき重要情報として位置づけて推奨しており、本調査研究と方向性は一致している。データを広く公表していくことになればその精度等をどのレベルまで確保すべきであるかという点が課題と認識しており、ある程度統一的な方針が出せるよう協力していきたい。
- ・ サプライチェーンにおける情報把握は非常に難しいと考えている。ヒントと成り得るアンケート調査における先進的 5 社の手法や範囲などについて詳細なヒアリングの実施を期待したい。理想に対して、現実的にはどこまで精緻化が可能なのかを得られると、具体的な政策につながるのではないかと。
- ・ Coverage(情報の捕捉範囲)について一言。米国においては、SOX 法で企業経営において重要な影響を及ぼす事項への情報開示が義務付けられているが、その解釈として、CO2 排出に関わる情報も含まれる方向で検討されている。その中で Coverage については、10 割は難しいにしても 7~8 割くらいを求めるとい議論が出てくるのではないかと。こうした流れに日本企業は気を付けなければならない。また、Boundary についても重要である。今回のネットリサーチを見ると消費者は相当な関心を持っている。法的規制ではないが、社会として消費者が先行する基準に取り入れたいという場合、その真摯な消費者の期待を裏切らない Coverage とは何かという視点も必要ではないか。それも企業レベル、個別商品レベルということが求められるのではないかと。その場合、企業レベルでの Coverage が低いと、個別商品レベルでは Coverage が高いということは通らないであろう。

- ・ 企業は環境の取り組みがビジネスの拡大になると思っている。Disclosure(情報開示)もそのひとつであろう。Disclosure に熱心な企業が投資家や消費者に評価される社会ができると、Disclosure に対処できない取引先は排除され、結果として中小企業が生まれ変わるきっかけとなり、今回の取り組みは、長い目で見れば、日本の構造改革につながっていくものと思われる。こうした取り組みを、日本で早くまとめて世界に発信することが重要である。

- ・ 物流における省エネ化では物流事業者より荷主に主導権があるので、サプライチェーンの物流部分を切り出して、荷主に一層取り組みを進めるように促すアプローチが必要であることから、昨年夏に本件調査研究プロジェクトに取り組むこととした。調査研究の進め方につき検討していた昨年秋に英国のNPOがカーボンディスクロージャープロジェクト(CDP)の一環としてサプライチェーン全体でのCO2排出のディスクロージャーを求めるという同様のアプローチを取っていることを知り、この問題については、これまでの環境省・経産省の取り組みも踏まえて、日本として能動的に取り組んでいかなければならないと確信し、当初の予定を早めて昨年末より調査に着手したことはかねて申し上げているとおり。まじめにコツコツとやっている日本企業は、基準作りなどにおいてこれまで欧米に先を越され、グローバルスタンダードを作られてしまい臍を噛んできたことも多いと思うが、懸念するのは、サプライチェーン全体でのCO2排出のディスクロージャーに、欧州勢が関心を強める中で、日本勢が後塵を拝することだ。

そうならないためには、日本企業の実態を踏まえ、日本企業にとって対応し易く、且つそれがグローバルスタンダードにはまり込むような仕組みを提案していかなければならないと考える。改正省エネ法は、法的規制であるので必ずしもレベルの高い水準に合わせているとは言えないが、今回の調査の目指すところはボランティアな取り組みであるので、改正省エネ法のレベルを超えてどこまでのことができるのかを追求したいと考えている。アウトプットとしては、グローバルスタンダードに照らしてもトップランナー(1番手)になれるレベルと、2番手以下との差異を示すベンチマークと、2番手、3番手がトップランナーになるにはどうすればいいのかについての道筋を示すことができると考える。ディスクロージャーのバウンダリー(範囲)とディスクロージャーの方式(例えば、輸送・梱包・廃棄の段階ごとに優劣を示すカラー表示と具体数値とを示す方式)の妥当性の検証については、消費者を対象にした調査などにより明らかにしていきたいと考えている。

本件調査研究で提案することとする仕組みが、最終的には、関係省で検討中のカーボンフットプリントの大きなフレームワーク組み込んでいただければ幸いと考えている。

- ・ 廃棄物に関する物流はどのように扱うのか。また、海外から入ってくる荷資材の廃棄など、国境をまたがる物流の扱いについても今後大きな課題となろう。
- ・ 廃棄物は無主物であるが、廃棄物処理法の排出者責任の考え方により、改正省エネ法の報告義務の範囲に含まれると解されている。
- ・ 海運においては、太平洋を横断する船の到着を 1 日遅らせると CO2 排出を 30%削減できるとのこと。スピードアップがサービス向上にとって本当にベストなことなのかなど、サービス内容とコストパフォーマンスを一緒に見ていくべきであろう。

以上