

「省エネ法」の取り組みを振り返って

物流の更なる「見える化」を目指し「オフセット・クレジット」に取り組む

Reviewing in approach to 'The Revised Energy Conservation Law'



山田英夫：国分株式会社 経営企画部 環境担当 参事

略 歴

国分株式会社入社 酒類・食品の営業の後1999年より環境分野を担当

従来工場・事業場を対象にしていた「省エネ法」が環境負荷を低減する為に物流分野に範囲を広げ、施行されてから5年目を迎えました。物流分野での対象事業者は、「特定荷主」が874社（平成21年6月末現在）、「特定輸送事業者」は610社（平成22年3月末現在）になります。対象事業者は、この5年間使用エネルギー量、原単位数値改善の計画を立て省エネに努めると共に「地球温暖化対策推進法」に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度に対応してCO₂排出量の定期報告を行ってきました。

法律が施行される当初、運送事業者の立場で、自らの使用エネルギー量を把握することは自らの範疇で数値を把握することであり難易度は高くないと考えられました。しかし荷主が、自らの荷物を運ぶためのエネルギー使用量を取引運送事業者に問い合わせ集計し、省エネ計画を立て温室効果ガスを削減することは困難であるという意見が数多くあり、当時から様々な問題が予見されました。その問題点を乗り越えながらこの法律によって「見える化」が進み環境負荷低減が進んでき

たことは画期的なことです。この5年間「特定荷主」の立場で試行錯誤を繰り返し実務にあたってきた者としては感慨深いものがあります。

ここで実務家の立場から今迄の取り組みを整理し今後の抱負と展望を述べます。「見える化」にあたって進め方は大きく分けて2つ、ひとつはルール作り、ひとつはルールに基づいたシステム作りとサプライチェーン関係者とのデータ作成のための共同作業です。弊社は、食品酒類卸として「環境自主行動計画」を持つ業界団体である「社団法人日本加工食品卸協会」に入っています。ルール作りは、協会加盟の特定荷主12社と「荷主のための省エネ法ガイドブック」（資源エネルギー庁 省エネ対策課 編）を基に業界として「省エネ法」に対する取り組みルールを協議してきました。その内容は業界統一ガイドラインとして『「改正省エネ法」への対応ガイドライン』（平成18年3月）、『「改正省エネ法」への対応ガイドラインの運用ルール』（平成19年3月）、『「省エネ法」再改正への対応ガイドライン』（平成21年9月）と版を重ねて

きました。業界の独自ルールとして特徴的なことは、帰り便をCO₂排出量の算定範囲に入れてこのルールを作っていることです。帰り便は、荷主のコントロール範囲でありこの部分を削減の糊代として持ち、この部分を今後削減しようという考えからです。これは、カーボンフットプリント試行事業の卸の算定範囲にも反映しています。

もうひとつは、通信技術とITネットワークの普及にあわせたシステム作りと共にデータ交換を行なう運送事業者の方々との取り組みです。当初からサマリーデータの収集では、中身が見えないので運行単位データを収集してきました。省エネ法施行前のトライアルでは、携帯電話で走行距離、給油量、業務ステータスを運転手が入力する方法（平成17年度グリーン物流パートナーシップ会議モデル事業）を取りましたが、携帯電話の通信費がかさむこと、携帯電話の端末を展開しだすと操作教育の手間が掛かることから車載機、車両日報レベルのデータの収集にウエイトをおくようになりました。この段階から様々な形で運送事業者のデータを受け入れるシステムに改善したものの運行単位でデータの抜け、重複、桁違いなどのミスが見つかりその問い合わせと修正だけで業務に追われる状態となりました。

抜本的な改善を検討していた時、グリーン経営認証取得を取引運送事業者に進捗していくためにまず弊社グループ企業の運送事業者である国分ロジスティクス株式会社でグリーン経営認証を取得することになりました。データの間違いを、車両ごとの燃費チェック

によって割り出していたことからグリーン経営認証の枠組みで、事業所の全ての車両を対象に燃費を正確に取り、それを第三者機関が審査することはデータ精度を上げるために有効です。運送事業者のデータに合わせて受けていた時は、マスター（車両マスター・運転手マスター等）が必ずしも揃っていなかったのですがグリーン経営認証を取得出来るシステムに切り替えてからは、マスターの整備が一挙に進みました。又荷主・運送会社一体となったエコドライブ活動による燃費削減活動は、データ精度を上げることにつながりました。

今振り返ってみればこれまでの作業は、「荷主のための省エネ法ガイドライン」の計画的に取り組むべき措置がようやく具体化してきた道のりでした。21世紀が「環境の時代」であることは誰しも異存のない事実です。この時代の要請である「省エネ法」が求める物流分野の環境負荷低減という課題に答えるには、データ精度を高め物流をより「見える化」し、省エネ法「報告書」を作成することで説明責任を果たし、更に省エネ法「計画書」で環境負荷を低減するPDCAサイクルを廻していく必要があります。

オフセット・クレジットに向けて

データ精度を高め効果を上げる方法として自分の体にたとえて見れば、体重計の目盛りを細かくして測定する方法があります。測るだけで体重を減らすメジャー・ダイエット法をご存知でしょうか。kg単位より500g単位、更にはg単位で計測、記録、分析し減量。減

量のために細かに数値把握をすることは重要です。

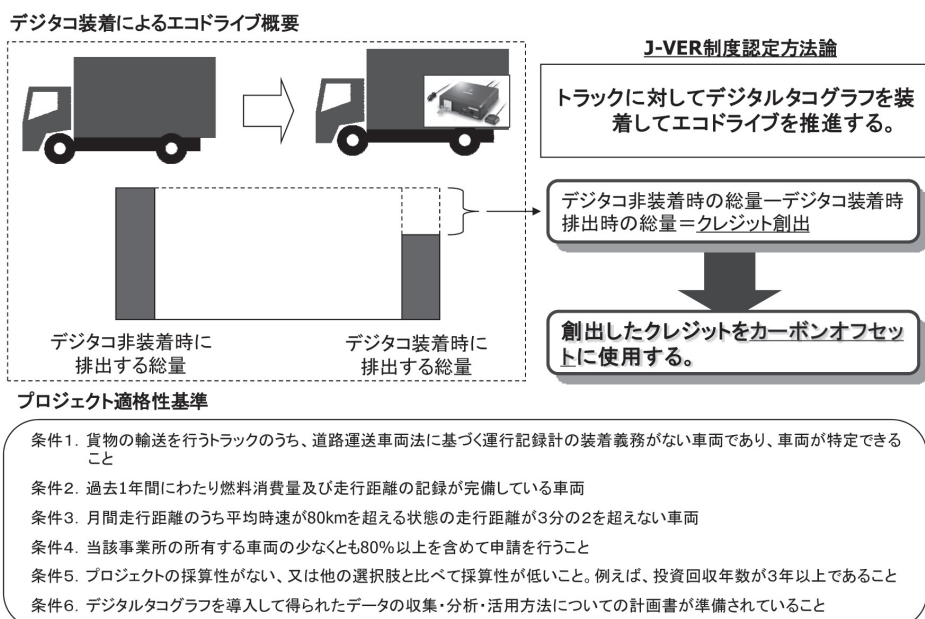
データ把握の前提は、あくまで「CO2 排出量関連データ交換の手引き」（平成 19 年度二酸化炭素排出量関連データ交換システム開発事業）に記載されている荷主と運送事業者の覚書のデータ項目が基本となります。まず荷主、運送事業者双方が開示を納得できるデータであることが第一です。そのうえでデータ提供が業務負荷にならず車両ごとの燃費を確実にすることを荷主、運送事業者以外の第三者が担保するため検証できることを満たすのが最低ラインの要件です。今まで「グリーン物流パートナーシップ」の精神に則り、全国の運送事業者の方々と行ってきた取り組みはその最低ラインを超えたと認識しています。しかしこれから更に物流の「見える化」を行い、環境負荷低減を進めるには電子データでよりリアルタイムに近い高い精度のデータが求められています。更なる一步を踏み出

すには何が必要でしょうか。

地球温暖化対策防止法に基づいてこれから企業として課題となるカーボンマネジメントについて考えるといずれ排出権取引に参加することが想定されます。今のところ工場、事業場が対象になっていますが、日本の CO2 排出量の 20%（出展：2009 年度の温室効果ガス排出量速報値）を占める物流分野において排出権取引に参加し物流分野の企業がその取り組みに貢献できる取り組みは、データ精度を上げデータ連携が出来、省エネが進む取り組みになります。

これから荷主と運送事業者が連携してデータ精度を高め環境負荷低減の効果を上げるには、業界団体ルールより更に公平と認められるルール＝公のルールに基づくこと、そして第三者による検証を受け精度が担保される仕組みであることが信頼性を持ち普及を図るために肝要です。それにはデータ交換の取り組みがオーソライズされることが必要です。

図表1 J-VER方法論「デジタコタコグラフの装着によるエコドライブ（E023）」



そこで今までの取り組みをオーソライズする第一歩としてクレジットを創出する（図表1）の方法論を作成し1月、環境省の認証を受けました。（オフセット・クレジット（J-VER）制度 方法論 2011年1月17日掲載）

今後は、この取り組み（方法論）を使い、取引運送事業者の方々は、グリーン経営認証を取得、維持しエコドライブ実施のメリットを燃料費削減で実感出来ます。更にデジタルタコメーターを装着しデータを共有するプロジェクトに参画することによりデータ精度を上げかつプロジェクトに参加するインセンティブとしてクレジットを創出することが出来ます。ここに示した「デジタコタコグラフの装着によるエコドライブ（E023）」は、シンプルな方法論です。エコドライブを行うデジタコ装着時とエコドライブを行っていないデジタコ装着前の燃費の差をクレジットにするものです。参加は容易であり多くの関係者に加わって頂くことが期待できます。多数のプロジェクトが立ち上がり、デジタルタコメーターを導入しエコドライブに努めている運転手、車両の一つ一つの点が面になると更にレベルの高い環境負荷低減のインフラになっていくことが予想されます。

これから上記方法論に基づいて「オフセット・クレジット（J-VER）」プロジェクトを計画し、環境省による「カーボン・オフセットに用いられる VER（Verified Emission Reduction）の認証基準に関する検討会」の議論におけるオフセット・クレジット（J-VER）制度に基づいた妥当性確認・検

証等を今まで構築してきたシステム（「ITトラックグリーン経営認証版」）を使って受審します。そして信頼性の高い「オフセット・クレジット（J-VER）」プロジェクトとして認証を受け、クレジットが発行される制度を使いクレジットを創出していきます。

省エネ法は、荷主に中長期で年1%以上原単位を下げることを求めており2011年6月までに特定荷主が作成する「報告書」の記載欄は、今回5年間の報告枠を使い切ります。国内物流分野のCO₂削減の取り組みは、トラック輸送にあたる6万数千社のトラック事業者と874社の特定荷主の双肩にかかっているといっても過言ではありません。保有台数20台以下の企業が70%以上を占め、また特定荷主もリーマンショック以降、国内市場が少子高齢化の流れを受けたデフレの中で環境に関する投資は縮小傾向にあります。そのような環境の中で大きな設備投資をせずに、まずクレジットの裏付けを持つデータ交換から新たな歩みが始められると信じます。これから始まる次の5年間の省エネ法「報告書」には、物流から創出したクレジットを環境負荷低減の次の一手としてサプライチェーンの関係者の方々と共に記載する所存です。今回物流クレジットの創出の一步を、多くの荷主・運送事業者の方々と共有し大きなうねりにして行きたいと考えております。