

改正省エネ法 荷主判断基準に対する意見・要望書の反映状況

荷主判断基準の当初案（第1回及び第2回荷主判断基準小委員会での配布資料）に対して、ロジスティクス環境会議メンバーから意見を募集し、企画運営委員会で協議を重ね、取りまとめた意見・要望書を提出いたしました。今回、意見・要望書の中で、CGLとして特に主張した3点の内容と、荷主判断基準小委員会取りまとめ（以下「取りまとめ」という）への反映状況をご報告させていただきます。

①着荷主について

改正省エネ法では、報告及び遵守義務が主として「発荷主」に課せられており、当初案でも「着荷主」に関する記載事項はなかった。しかし、運輸条件を規定するのは、取引慣行の上で優位な立場である「着荷主」であるため、「運輸分野」における二酸化炭素排出量の削減を実現するためには、「着荷主」の協力なしには実現困難な場合も多いため、「着荷主」にも何らかの環境負荷低減の項目を追加することを要望した。

その結果、取りまとめの1. 1「エネルギーの試用の合理化に関する荷主の判断の基準の内容」の中のII 3「貨物輸送事業者及び着荷主等との連携」項目において、商取引の適正化についての項目が記載された。また、II 5「その他エネルギーの使用の合理化に関する事項」において（1）「着荷主としての取組推進」の項目が盛り込まれた。

②エネルギー消費原単位の年間削減目標について

当初案では「年間原単位1%削減」と数値目標の設定がなされていた。しかし、荷主の業態を勘案すると、換算する方法としてトンキロ法が用いられる可能性が高く、この場合算定値のばらつきが数十パーセント台になることが十分想定されることから、細かい数値設定を行うことは数理的な見地から見て妥当ないため、「（長期的に見て）減少傾向にあること」といった内容が望ましいと要望した。

しかし、取りまとめの1. 2「委託輸送に係るエネルギー消費原単位の中長期的にみた年間の低減目標設定」の中で、「エネルギー消費原単位を事業者ごとに中長期的にみて年平均1パーセント以上低減させることを目標とすることとする」との数値目標が盛り込まれた。

③エネルギー消費量算定方法について

当初案では、「荷主において把握可能なデータを元に算定する方法を採用すべきか」とトンキロ法での算定方法が検討されていた。これに対して、CGLでは、「改善努力が成果としてあらわれ、かつ算定精度の高い方法として、燃料法や燃費法等の算定方法を推奨。トンキロ法については、個々の企業における現時点での実施可能性を勘案し、算定の初期段階における代替手法としてのトンキロ法を容認しつつ、削減効果が見える燃料法への段階的な移行が目指されること」を要望した。

その結果、取りまとめの4「エネルギー消費量算定方法について」としては、「燃料法、燃費法、改良トンキロ法を採用すること」となった。