

東京都環境審議会環境確保条例改正特別部会分科会（第4回）

平成19年12月3日（月）

第二本庁舎31階 特別会議室21

午後 5 時 0 0 分開会

山下課長 ただいまから第 4 回環境確保条例改正特別部会分科会を開会させていただきます。委員の皆様にはお忙しい中、本日は追加のご審議ということで急遽お集まりいただきましてまことにありがとうございます。私、事務局の環境政策課の山下でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに分科会として、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元に次第がございます。資料は「自動車環境管理計画書制度の拡充」でございます。よろしくお願いいたします。

これからの議事につきましては小早川座長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

小早川座長 皆様どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入りますが、会議次第にありますとおり、きょうは「自動車環境管理計画書制度の拡充」についてであります。

最初に事務局から説明をお願いします。

村山課長 環境局自動車公害対策部計画課長の村山でございます。資料に基づきまして、自動車環境管理計画書制度の拡充につきまして説明申し上げます。座らせていただきまして説明させていただきます。

お手元配付の資料、特別部会分科会第 4 回会議次第をおめぐりいただきますと、A3 の資料が 2 枚ほどございます。この資料に従いまして説明させていただきたいと思います。

まず、A 3 の資料の 1 枚目左側でございますが、「自動車からの CO2・NOX 排出量削減対策の現状と課題」ということで、1 に「自動車環境管理計画書制度の現状」という記載がございます。

この計画書制度につきましては、一つ目の にございますように、平成 18 年度に温暖化対策の視点から制度改正をしまして、計画期間としましては 18 年度から 22 年度までの 5 力年で計画を行っているところでございます。対象となります事業者は、都内で 30 台以上自動車を保有する事業者ということで、約 2,000 事業者、2,000 社が対象になっております。この 2,000 社で約 24 万台の台数をカバーしているところでございます。

3 番目の でございますが、この計画書制度で目指しております内容としましては、一つには低公害車の導入計画、燃料使用、CO2 排出量の年次計画、自動車使用合理計画などを目指してございます。18 年度から 22 年度までの 5 力年のうち、昨年度 18 年度は計画書制

度の受付、集計等を行っておりました。今年度は、計画書に基づきます実績報告書を提出いただきまして、公表とか、本人に内容の通知をすることを想定しております。20年度からの3カ年では、各事業者に立ち入りまして、指導もしくはコンサルみたいな形で具体的な指導等を行っていきたいと考えております。

3番目の にCO₂排出量の年次計画という記載がございますが、現在、集計中ですので確たる数字は言えませんが、2,000社のCO₂排出量、計算上でいきますと数%程度の減にとどまっているのが現状でございます。これが現在行っております自動車環境管理計画書制度の現状でございます。

2番目としまして「運送事業者を利用する事業者の優位性」という記載がございます。

こちらの記載は、現在、自動車環境管理計画書制度では、運送事業者等を対象としておりますが、運送事業者に対する取組だけでは不十分であるということに記載したものでございます。

一つ目の でございますが、運送事業者を利用する事業者、買い主、売り主等ということになりますが、こちらは運送事業者に対しまして優位な立場にございます。物流サービスの水準等は委託者側、買い主、売り主等の意向に制約を受けるという実態がございます。このため、運送事業者が単独で十分な自動車使用、合理化の取組をすることは困難であるという現状がございます。

二つ目の でございますが、特に運送事業者の選択に当たりましては、コストや利便性が重視されることから、運送事業者側に自動車使用の合理化のインセンティブが働きにくい状況がございます。その辺をあらわしたものが下の図でございます。

上のほうからごらんいただきますと、上の枠は「自動車交通起因のCO₂削減対策」ということで、運送事業者の取組内容を記載してございます。これらの取組内容につきまして、現状の自動車環境管理計画書制度に基づきまして、2,000社になりますが、運送事業者等に指導を行っている内容です。一つには低公害・低燃費な車の導入、エコドライブの推進、自動車交通量削減ということで、交通流の円滑化とか台数そのものを減らすことを指導しております。具体には、共同配送等を行うとか、そういう指導を行っている実態がございます。

これらの指導に基づきまして運送事業者が取組を進めた場合どうなるかというのが、矢印の下のところに記載してございます。

低公害・低燃費な車を導入した場合、これらの車は新しい車ですので、ゆくゆくは各事

業者の輸送コストの上昇を招くこととなります。エコドライブの推進をした場合、ゆっくりとした加速・発進等をする結果、配送時間が長時間化する可能性が高くなっております。共同配送等を推進した結果、各商店等におけます商品の在庫の増加等といった事態が招かれる可能性が高いです。

下のほうは運送事業者を利用する買い主、売り主の意向、優位な立場にある買い主、売り主の意向ですが、一つには、輸送コストという部分に関しましては、低運賃の業者を利用したいというニーズがございます。そういった意味で、低公害・低燃費な車の導入は、運送事業者側と利用者側では利害が反するような関係がございます。

エコドライブの推進に関しましても、買い主、売り主側の意向としましては、時間指定配送ということに対するニーズが高いです。そういった意味では、配送時間の長時間化を招くようなエコドライブとは利害が反する関係でございます。

また、昨今は買い主側等は多頻度少量配送といったことに対してニーズが高いので、商品在庫がふえるような共同配送といった取組を運送事業者が進めることに対しては、買い主側からある程度の制約が及んでいるという実態がございます。これが2番の「運送事業者を利用する事業者の優位性」でございます。

3番目の「都外車籍車の都内への流入」をごらんいただきたいんですが、都内を走行する自動車の約半分は、下のグラフにございますように、周辺3県もしくはその他ということで、実際のところ、都内を走っている車の半数しか都内車籍のものはございません。自動車環境管理計画書制度自体の対象は都内の運送事業者ということになりますので、自動車環境管理計画書のみによってコントロールし得るのは都内車籍、約半分の自動車にすぎない実態がございます。これらが「自動車からのCO₂・NO_x排出量削減対策の現状と課題」でございます。

右側をごらんいただきたいんですが、これらの現状を踏まえますと、貨物運送事業者を利用する事業者は対策の必要性があると認識しているところでございます。

一つ目の でございますが、都内の運送事業者の自動車使用合理化のさらなる促進や、都外車籍の環境性能の悪い自動車の流入を抑制するためには、現況の自動車環境管理計画書制度を補完する制度の構築が必要と考える次第です。

二つ目の ですが、このため自動車交通需要発生の原因となるとともに、交通需要発生の原因者である買い主、売り主を言っているわけですが、運送事業者を利用する際、物流サービスの水準の決定に支配権を行使することができる買い主や売り主などに対し、自動

車利用の合理化を図るための自主的な取組や、運送事業者への働きかけなどの義務づけを検討する必要があると考えております。

3番目のでございますが、特に運送事業者の低公害・低燃費な車の使用につきましては、前回ご審議いただいたところでございますが、改正条例で努力義務規定が設けられることに伴いまして、買い主や売り主側からの働きかけを行うことも効果的と考えている次第でございます。

これらを踏まえまして、右側の下の制度の骨子に移らせていただきますが、一つには事業者、買い主、売り主等になりますが、事業者の自動車利用合理化にかかる努力義務規定を新設する必要があると認識しているところでございます。

枠の中の基本的な考え方でございますが、物流の末端からさかのぼりまして、運送事業者の自動車使用の合理化を図るため、売り主や運送事業者と締結する運送委託契約を通じ、買い主は売り主と締結する売買契約等を通じ、運送事業者の取組の促進を図ることができるよう、努力義務の内容について定める必要があると考えております。

自動車からのCO₂削減、運送事業者の取組だけでは進めることも困難と考えておりますので、そういった意味では、利用する側の売り主、運送委託契約の当事者になります、あるいは売り主に対して強い影響力を持ちます買い主等、こういった方々に、運送事業者の取組促進のための努力義務を課したいと考えております。

売り主、買い主という言葉を使っておりますが、運送事業者を使う場合は、図表2にございますように、売り主、買い主だけではなくて、販売委託者あるいは受託販売者というようなさまざまな形態があるかと思いますが、運送事業者と運送委託契約を結ぶ人には、いずれにいたしましても、運送事業者に対しての取組促進のための働きかけをしていただく。運送事業者と契約を結ぶ一方当事者の方と売買契約等がある方につきましては、その売り主等に対して働きかけをしてもらう取組が必要と考えている次第です。

それらを踏まえまして、この努力義務規定の対象者としましては事業者ということを想定しております。事業者としましては、(1)ですが、都内に有する事業所において、みずからの事業に関し、みずからの貨物を反復継続して輸送させ、これは売り主等を意味しております。または、購入した物品等を当該事務所においても反復継続して受け取る法人、これは買い主等のほうを想定しております。これらの方々を対象者として考えております。

また、都内に事業所を有する都外の法人につきましても、都内の事業所分につきましても対象としていきたいと考えております。

事業所としてはこういったところを想定しているかということでいきますと、小売店とか工場、倉庫、物流センターなど、貨物を取り扱います施設全般を対象として対象者と考えていきたいと思っております。

2 枚目をごらんいただきたいんですが、これらの対象事業者に対しましての義務内容としては、事業者はみずから主体的に実施可能な自動車利用の合理化の取組、例としては物流効率化等を挙げてございます。そういった取組を推進するとともに、運送事業者または貨物の発送者、売り主等に対しまして、低公害・低燃費な車の使用やエコドライブ、物流効率化などの取組の実施を求めよう努めなければならないものとするということで、このような内容の努力義務規定を設けることを想定しているところです。これが 1 番目の制度ということで、努力義務規定の新設でございます。

2 番目としましては自動車環境管理計画書制度の拡充と書いてございますが、1 の努力義務規定を課します対象事業者のうち一定規模以上の方々に対しまして新たな計画書制度の作成、実績報告書の義務づけを行っていくことを考えております。その辺の基本的な考えが枠の中に示してございます。

基本的な考えの 一つ目でございますが、継続的かつ実効性のある取組の促進ということで、貨物が集中する大規模事業所は、都内外の貨物運送事業者の自動車使用に大きな影響を与えることから、特に継続的かつ実効性のある取組の実施が求められます。このため、一定規模以上の貨物取扱量がある事業所を有する事業者につきましては環境管理計画書の作成を義務づけていきたいと考えております。

また、計画書制度の作成に当たりましては、インセンティブの付与ということで、計画書の活用によりまして、事業者の取組が社会的に評価される仕組みを構築しまして、事業者の自主的取組を推進する土壌もつくっていききたいと考えております。新たな計画書制度の対象者としましては特定事業者を想定しております。

特定事業者のところですが、事業者のうち、一定規模以上の貨物取扱量がある事業所、これを特定事業所としますが、事業所を有する法人で、購入した物品等を、当該事務所に於いて反復継続して受け取る者を想定しております。

反復継続して受け取る者ということでいきますと、努力義務規定につきましては、買い主、売り主双方を対象ということで考えておりましたが、こちらでいきますと受取人、荷受人といいますが、買い主等の荷物を受け取るほうを対象者として想定しております。

このような一定規模以上の購入した物品等を受け取る者を対象者とした考えとしまして

は、下に三つほど項目を挙げてございます。

一つには、この計画書制度等で求めていきます低公害・低燃費な車の使用状況につきましては、貨物の到着点でないと確認することが困難であります。そういった効果検証を行うためには、貨物の到着点で行う必要があると考えています。また、取引慣行上、着荷主となる買い主等が運送サービスの水準決定を行う優位な立場にあるということもございません。

この関連でいきますと、実際は運送事業者と売り主等が契約を結んだとしましても、個々の配送に関していいますと、一つの契約に基づきまして、日々のオーダーを出すのは買い主側、着荷主側であるという実態もでございます。

3番目でございますが、都外から都内に到着する貨物が多いという意味におきまして、売り主が都外である場合も相当数あります。その点、都内の着荷主、買い主等を対象としますと、都内に入ってくる貨物をすべて対象とすることが可能であるということで、特定事業者につきましては郵送を対象とすることを考えている次第でございます。

特定事業者としましては、こういった者が対象になるかを四角の枠の中で記載してございます。特定事業者として現状、想定しておりますのは、貨物取扱量が多い大規模小売店あるいは倉庫、物流センターなどを対象として検討してまいりたいと考えております。

図表3をごらんいただきたいんですが、日用品の施設間の流動量をあらわしております。図表の中に数字が記載してございますが、数字は1万トンをあらわしております。一日当たり1万トンの輸送量ということをあらわしております。

日用品の物流ということでございますと、都外から来るものもでございます。工場から物流施設に入るものもでございます。そういったもろもろの動きをしているところですが、物流量として多いのは、物流施設から商業施設に行くもの、あるいは物流施設間相互の中での動きが多いということをあらわしたのがこの図でございます。

物流施設相互の中の動きということでございますと、東京都市圏内の物流施設から物流施設は18という矢印がございます。物流施設から商業施設は17という矢印がございます。それ以外にも、物流施設から物流施設へ10という矢印があるように、物流施設間の物の移動が多いということをお知らせいたします。

図表4は、物が搬送されるときどういった流れで来ているかを簡略化してあらわしたものでございます。物自体の生産、製造等は都市圏外の工場でも行われますし、都内の工場でも行われます。これらの工場で生産されたものにつきましては、広域的な倉庫や流通セ

ンターに集約される実態がございます。工場から広域的な施設や流通センターへの集約は一般的には大型貨物によって行われております。これらの大型貨物によって行われたものが、それらの倉庫等で乗り換えがされまして、都内の配送センターに、また大型貨物車で持って来られます。都内の配送センターあるいは倉庫から、さらに乗り換えがされまして、今度は小型トラックに乗り換えるのが一般的ですが、大規模小売店とかスーパーに配送されている実態がございます。そういった意味では、物が生産されてから、最終の商店等に到達するまでには幾つかのトラックが使われておりまして、場合によりましては複数の運送事業者が使われているという実態をあらわしたのが図表4でございます。

図表3、図表4を参考としていただきまして、大規模小売店とか倉庫、物流センターを対象として検討してまいりたいと考えております。

対象を選択するに当たりましては、自動車使用量で基本的には線引きをしてまいりたいと考えておりますが、台数、トン数等で把握することを想定してはありますが、現実に計画書制度の対象になるかどうかは、左側の一番下の矢印でございますが、業態ごとに自動車使用量、延べ床面積、資本金、そういったものの外形的な基準との相関関係を調査しまして、外形的基準によって、この計画書制度の対象になるかどうかを決めていきたいと考えております。

これらの特定事業者、対象者につきましては、右側の下になりますが、こういった計画書で記載等をお願いしていくかを書いたものが(2)でございます。

計画書の主な内容としましては、一つには、低公害・低燃費車の利用割合を徐々に高めていくをお願いしたいと考えております。多頻度少量配送の見直しとか、共同輸配送等の効率化の実施、あるいは運送事業者への協力といいますが、運送事業者へのオーダー等を計画的に取り組んでいただくことも想定しております。法適合車の利用につきましても取組を促進していくことを考えております。

(3)計画期間としましては、条例施行から5年程度を予定したいと思っております。また、計画書の対象となりました方々には実績報告書の提出を求めまして、現行の自動車環境管理計画書制度と同じように、毎年度指導等を行うことを想定している次第でございます。

以上が自動車環境管理計画書制度の拡充でございます。

小早川座長 ただいまの説明につきましてご意見、ご質問等ありましたらよろしく願います。

堀委員 2,000事業者あるというお話ですが、その中に買い主等、影響力があるといった

らいいんでしょうか、系列といたらいいんでしょうか、影響力を行使できるような事業所はこの中にどのくらいあるんでしょうか。

村山課長 2,000 の運送事業者という意味でよろしいでしょうか。買い主側から影響力を受けそうなということでしょうか。

堀委員 はい。

村山課長 2,000 事業者のうち、貨物運送事業者が約 550、それ以外に個々の、いわゆる白ナンバーのトラック等がございます。ですから、貨物運送事業者の割合ということでいきますと 500 と、旅客運送事業者等もございますので、それらを合わせますと約半分ぐらいが緑ナンバーという実態がございます。

堀委員 半分に関しては運送事業者の行う仕事と同じようなことができるという理解でいいんですか。

村山課長 運送事業者と同じといたしますと、緑ナンバーのほうの話でしょうか。

堀委員 車の所有者が低公害車を導入するとか、あるいはエコドライブをやるとか、自分で決められますよね。そういうことが可能かどうかということです。

村山課長 白ナンバーにつきましては可能でございます。

堀委員 ありがとうございます。

原沢委員 インセンティブの付与ということで、具体的にどういうことをお考えなのか 1 点目です。

2 点目ですが、図表 3 で、物流施設を考えてみますと、必ずしも入ってくる量と出てくる量が同じにならなくてもいいのかなと思いますが、出てくる量は、例えば 15、17 で 32、入ってくる量が 3、6、4 というオーダーですが、この解釈をどうしたらいいかということです。

3 点目では、共同輸送が非常に重要な項目になってくるんじゃないかと思いますが、同じ企業内の事業所という場合もあれば、企業間での事業所で共同輸送・配送するような可能性もあるのではないかと思います。そういった場合の取り扱いについて確認という意味で質問させていただきます。

村山課長 1 点目のインセンティブの付与でございますが、この部分につきましては買い主等の事業者の取組で有用なものにつきまして公表するといったような、いいものを公表するという形でのインセンティブ付与を考えている次第でございます。

図表 3 の物流量につきましては、入ってくる量と出てくる量の時間差があるので、必ず

しも一致しない資料となっております。

3点目の共同輸配送等の物流効率化の実施の部分につきましては、一つには同一企業内でのものも考えております。ただ、それだけにとどまるものではなくて、同一業種の他社間あるいは他業種間でのものも想定していきたいと考えております。

その際には、一つの役割としましては、最終の小売店からの働きかけということもあるでしょうし、今回の場合、物流センターを対象者とすることによって、他業種間での共同配送等の可能性についても検討してまいりたいと考えております。

末吉委員 質問というより、可能性をどう考えたらいいかということで2点あるんですが、車の低公害・低燃費というのもあるんですが、もともとの荷物を減らすという観点から、9月の終わりにアメリカに行ったときに、ウォルマートを訪ねたときに非常に驚いたんですが、パッケージングの見直しを始めているんですね。そうすると、物量が非常に大きいものですから、1個当たりのパッケージングのあり方を少し見直すだけでも、年間で車何台分もの輸送量が減るという話を聞いてびっくりしたんですが、計画書の中に、多頻度少量配送の見直しもあるんですが、そもそも運ばなくてもいいものを運んでいるのをやめたらどうだという可能性ができないのかという話が一つと、運送事業者のために、ここだけ攻めてもだめだから、前後の売り主、買い主を攻めるという話ですが、同じことを広げていくと、売り主にまた売り主がいたり、サプライチェーンを含めて前後がいるとしたら、その対象を広げるような形での努力義務であれば、そういうことを広げることでより多くの人が入る。

あるいは、最終的には消費者に対して、運送マイレージに対して、もっと消費者側買うように、消費者をもっと教育していくとか、そういうぐあいに考えると、もっと対象範囲を広げて、より幅広くいろいろなことをやっていけばという気もするんですが、その辺いかがでしょうか。

村山課長 1点目の、包装を減らす、荷物を減らすということに関しましては、この点につきまして一番大きな影響力を持っているのは最終の小売店とか、荷物が届くところが一番大きな影響力を持っていると思っています。

それが上流にさかのぼっていくに従いまして、例えば配送センターとか、いわば下流側にいます配送センターも上流側に、例えば包装の簡易化を働きかけるとか、そういうことによって、多頻度少量配送の見直しを一つの例にしましたが、貨物量そのものを減らすというのは非常に有効な手段だと思いますので、その辺は計画書制度の中で取り組んでいけ

たらと考えております。

2点目の買い主売り主の関係でいきますと、1枚目の右側に単純化した図表2を入れてございますが、実際はこういった三角関係だけではなくて、買い主、売り主の間にさまざまな人が入ってくると思っております。努力義務規定に関しましては、そういった意味では輸送させ、あるいは受け取るということでやっていきたいと思っておりますので、「輸送させ」の解釈次第によりましては、この間の方々も入ってくるのかなと思っております。

計画書制度につきましては、最終の荷受人を対象にしますので、そこが一番大きな影響力を持っていると思っておりますので、先ほど言われましたような包装の簡易化とか、それによる貨物量の減少とか、それによってさらには自動車自体を減らす取組を進めていけたらと考えている次第です。

富田委員 貨物の輸送に関して私自身ほとんど知見がなく、教えていただきたいのですが、荷主、買い主の取組を促すということで効果が大きいということですが、これをやることによってどのくらい削減効果につながるとお考えなのか教えていただければと思います。

村山課長 削減効果という点でいきますと、この制度、あるいはこれのもとになります自動車環境管理計画書制度自体、自動車部門におけるCO2削減に対しまして、一つには単体対策ということで、自動車の性能がどんどんよくなっていきますと、燃費がよくなればCO2が減ってくるという取組をしていきたいと思っております。

2番目としましてはエコドライブの推進ということで、運転の仕方によってCO2削減を行っていくことを考えております。3本目の柱としましては、TDMと申しますか、自動車交通量の抑制とか、あるいは円滑化によりましてCO2削減を行っていくことを考えております。

それ以外に燃料対策ということで、バイオディーゼル燃料を使うという取組もありますが、自動車環境管理計画書あるいは荷主等、買い主等の計画書につきましては、これらのもろもろの制度の「横串」と申しますか、これ自体で何万トンというよりは、あくまでも「横串」という形で機能することを想定しております。

計画書制度の中で何万トン減るかということに関しましては、対象者となる方々がどれぐらいの割合を占めるかによっても変わってくるかと思っております。

一つの資料としましては、小売であれば、大規模な小売店を押さえますと、あくまで参考までにお聞きいただきたいんですが、都内の事業所数でいきますと11万4,000事業所ご

ざいます。このうち売り場面積が 6,000 平米以上の小売ということでいきますと 160 事業所ございまして、160 事業所で、売上高でのカバー率ということでいきますと 20% をカバーするというところでございます。

平米数とか、あくまでも仮定の話ですので何とも言えないところがありますが、ある一定規模以上の事業者を対象にしますと、都内の物流の、小売であれば 20% 程度をカバーしている。そこで自動車を使用するに当たりまして、例えばエコドライブの推進を行えば、一般的には 1 割程度 CO₂ が減ると言われておりますので、取組状況にもよりけりだと思えますが、何万トンという数字は申し上げられませんが、数% 程度の削減は見込めると考えている次第でございます。数字が明確でない部分がございますので回答が不十分かもしれませんが、そういう考えのもとにこの制度は進めていきたいと思っております。

原田委員 自動車環境管理計画書制度を拡大していく、従来適用されているのが、都内を走行する自動車の半分であって、上の 30 台以上の 2,000 とどう関係するのかにもよりますが、従来の 30 台以上という、対象としているものが全体の何割をカバーしていて、何割カバーしているものの中で、今、横串と言われましたけれども、計画書で一応出しているわけですから、計画書自体で、全体でどれぐらいの排出量を捉えていて、それが何% 減ったという効果がいままで上がっているのか、それをベースに、次に事業者を拡大したときに、そのカバレッジがどれぐらい上がると見ているのか、これは基本中の基本のことだと思いますが、その説明は、この資料を見る限りではないですよ。かなり不足しているんじゃないですかね。

村山課長 大変申し訳ございません。資料の年次計画の部分で、数% 減にとどまるということで、具体の数字を出しておりませんが、実際のところ、まだ集計中のところもございまして、不十分な資料になっていることをおわび申し上げます。

台数のカバー率ということでいきますと、24 万台という数字を申し上げました。これにつきましては、都内の自動車の数、マイカーも含めた上での数ということになりますが、約 420 万台が都内の自動車の台数ということになります。そういった意味では、現状の計画書制度自体の車のカバー率ということでいきますと約 5.7% 程度カバーしていると思えます。

乗用車の部分につきましては、自家用と営業用が不明確な部分がございますので、営業用あるいは貨物におけるカバー率というのは、それよりは少しは高くはなるんですが、正確な数字は今手元にない状況でございます。

5.7%のカバー率の中で今もろもろの取組を進めているところでございますが、営業用車両という意味におきましては、ある程度のカバー率はあると考えているところです。

岸委員 図3の物流は、質量がインプット、アウトプット一緒にならないとわからないんですが、時間差があるからというのはどういうことでしょうか。

村山課長 この調査自体は、資料は、東京都市圏物質流動調査というものからとってきております。この調査の手法としましては、三日間につきまして調査をした関係がございますので、三日間の数値を押さえてこういったものを出しております。その関係で、入った日と出た日、この三日間だけです。差があるということでございます。

岸委員 だとすると、適切な数字と言えるのでしょうか。

もう一つは、トラックを問題にすると、大型トラックで持ち込むのと、小分けして持ち込むのとトラックの数が変わるから効率はかなり違うと思うんですね。トラックの移動による炭酸ガス放出ということだと、重量でやるのは大丈夫なんでしょうか。

村山課長 数字的には、三日間の調査ということですので、ある程度イメージをつかんでいただくためということでお出ししたものでございます。

岸委員 数字がないほうがいいのかもしいですね。

村山課長 申し訳ございません。大型と小型に関しましては、確かに大型トラックの排出量と小型トラックの排出量は違います。そういった意味では、計画書制度の対象者、台数、トン数の把握という部分にかかってくるかと思いますが、小売に関しましては、ある程度小分けした形で入ってくるのが一般的だと思いますので、小型トラックの台数等で比較できると思います。

さかのぼって、物流センターには大型で入ってくるのが多いと思いますので、そこは業態ごとに横並びに比較ができるのかと考えている次第でございます。

原田委員 東京都市圏物質流動調査担当ですので、数字は間違っていないと思います。三日間の足し上げても、出入りのそれぞれには、出と入ととっているもので、それはそのまま。

人は、私が急に小錦のように太るとか、そういうことはないわけですが、物については、そこで加工しますので、どういう形で商品ができ上がっているか、ある物をいろいろ集めて弁当にして売るとか、弁当屋さんに包装して売るとか、付加価値創造のロジスティクスがありますので、それなりの数字ではないかと私は思っております。

細かい、この表自体をどうかというのはあれですが、東京都市圏の集計結果として出て

いるのであれば、担当の者が検証して出しているものではないかと思います。トン数がけた違うところがありますが、そういう影響があるんだ、時差というよりは、姿形を変えているところもあるということでもあります。ですから、すべての流れがここに入っているとは限らないと思います。

堀委員 エコドライブの推進のところを見ると、課題が、配送の長時間化と書かれていますが、エコドライブすることがそんなに長時間化することはないと思います。むしろ、エコドライブを維持させる労務管理のほうが大変ではないのかなと思っているんですが、いかがでしょうか。

村山課長 確かにエコドライブの推進に関しましては、維持していくことが重要な課題であると思っております。長時間化と書きましたが、どの程度の長時間化になるかというのは、運送するルート、混雑している時間帯にもよりけりだと思っております。

エコドライブの推進が、荷主側の意向と反するかどうかに関しては、参考までに申し上げますと、エコドライブを常にやっているトラック事業者等、複数から話を聞いたことがございますが、荷受人の側がある程度時間的に、エコドライブだからおくれたとか、その辺を認めてもらえないと、かなり心理的抵抗があってエコドライブを実施しにくいという実態を聞いている次第です。

ただ、長時間化ということで行きますと、どこまでデータ的にやるかといいますと、長時間化するかなという程度の意味で記載している状況です。

市川委員 図表3の下の(2)の2番目に「多頻度少量配送の見直し」という項目が挙げられています。

日用品において多頻度少量配送をなぜするのかということ、たぶんお店の人たちは、消費者がそれを望むからおっしゃると思います。ということは、消費者が多頻度少量配送をしなくてもいいよという何らかのメッセージを送らなければ、流通とか小売店の側で勝手に、うちは営業時間を短くしましたとか、いままでのようには頻繁に入れかわりませんよとか、そのあたりの消費者とのフェーズを合わせることを組み込まないと、事業者の方々だけではどうにもならないところなのかなと思います。そのあたりいかがでしょうか。

村山課長 一つには、多頻度少量配送の背景としましては在庫管理の関係が多いと聞いております。在庫管理が十分にできていないところだと、売れ筋の商品がなくなって、新筋の商品ばかり残っている。売れ筋の商品がなくなったからすぐ持ってきてくれという形での多頻度配送のニーズがあると聞いております。そういう意味では、一つには事業者

側の問題が大きいのかなと思っております。

同時に、多頻度少量配送の背景としましては、おっしゃられましたような消費者側のニーズもあるかもしれません。その辺は、最終的には小売店に計画書制度を課していくことによって、小売店側がそういった配送をしなくても済むように、例えば消費者のほうに働きかけることも可能ではないかと考えている次第です。

市川委員 小売店の側が消費者の側に働きかけるのではないかというようなお話をされたんですが、私は消費者の側だから、それはそれでいいんですけども、小売店の側は果たしてそれができるものなんでしょうか。そういうところにこそ行政のほうできちんと、いろんなところの調整をするのが行政のお役目で、小売店でやってくださいねみたいな形で投げるのは、管理する側としては簡単かもしれませんが、そういうのができないから、事業者の方々は悩むんじゃないかなと思います。

村山課長 消費者側の意識も変わらなければ、多頻度少量配送を商店側が見直すことは不可能という部分もあるかもしれません。この部分に関しましては、第一義的には商品管理の問題と私どものほうでは認識している次第です。

同じ規模の商店でも、在庫管理がしっかりできているところであれば、ある程度の売れ筋が見極められれば、そこの在庫をふやすということに対応しているという状況も聞いておりますので、第一義的な問題は、消費者のニーズというよりは小売側の問題であるという認識に私どもは立っております。

富田委員 私自身、小売の経験もないので何とも言いがたいのですが、コンビニの POS システムというのは、日々、何が売れるのか、雨とか天気とか気温とか、そういうのによって売れ筋が変わってくるということにいかに対応するかがビジネスモデルとして紹介され、成功例として出されていたと思います。

そういう観点からすると、今回の計画制度を、こういうやり方で小売の人たちにやっていただきたいのだということに関して、たぶんされていると思いますが、どのくらい小売事業者の方の意見をヒアリングされていますか。こういうやり方だったらうまくいくよという確証は得られていらっしゃいますか。

村山課長 確証ということではいきますと、包装の問題とか、共同配送に関しては、相互間のやりとりは、ある程度橋渡しがないと難しいというのがございますが、例えばエコドライブの推進に関しての、定時配送についての見直しという部分に関しては、ある程度取組は可能であると思っておりますし、多頻度少量配送ということではいきますと、お互いの

ニーズということで行きますと、商品が到達するたびごとに検品に行かなければならないというニーズもございますので、そこに関してはある程度まとまった配送で、コンパクトな簡易な包装で来るとか、そういう意味では、お互いのニーズにも合致する部分があるのかと考えておまして、ある程度の効果は上げられると考えている次第です。

原田委員 十分に慎重に聞いていただければいいんですが、POS システムでも、コンビニの地価の高いところの店舗面積をなるべく多くしたいから、在庫のところをなるべく小さくする、それは弱い物流業者にしわ寄せがいて、道路上を走ってこい、倉庫を道路上に持ち出しているということが通常理解だと思います。

ジャスト・イン・タイムに対する批判とか、そういうところでもいろいろと出ているわけですね。それが業種によってこう違うんだという明確なお答えがいただければ非常にありがたいんですが、通常理解はそうだと。

多頻度少量輸送が、大規模な小売店とか倉庫とか物流センターのニーズに合って、コスト削減とともにCO2も削減するとなるかどうかというのは少し慎重に取り組んでほしいと思います。

村山課長 その辺は業態ごとによってもろもろであることは十分に認識しております。

コンビニという話が出ましたが、ある程度の大きな売り場のある小売とは違いまして、コンビニにつきましては今回、フランチャイジーのほうの店舗は特に対象としては考えておりませんし、コンビニ業界に関しては、運送事業者に関しましても、コンビニ大手が運送事業者を持っていて、現行の自動車環境管理計画書制度でも管理していくような状況でございますので、その辺は小売イコール全部同じという認識ではございませんので、そこに関しては配慮した上で進めていきたいと思っております。

原田委員 コンビニは例として言ったので、コンビニのことについて答えてもらわなくても結構です。

村山課長 申し訳ございませんでした。

原田委員 小売業全体としてどうだということを言っているわけですね。ジャスト・イン・タイムとかPOSのシステムをやって、一般にはそういうふうにとめられている、走行を何回やれと言っても動かないよというのが印象であるということなので、慎重にやっていただきたいということです。

小早川座長 いろいろご指摘がありましたので、それをできるだけ反映させた形でお考えいただきたいと思えます。

自動車のごく一部分をつかまえるだけということなので、全体の CO2 削減の戦略の中で今回のペーパーの部分がどれだけ寄与するのかということ、できれば数値的に出したほうがいいと思いますが、そこも難しい。どちらかという、消費者の指向、選好も含めて、今のやり方でいいのか、もう少し別の CO2 削減のための要素を組み込んでみんながそれぞれビヘイビアを考え直すべきではないか、そういう効果をねらっているんだろうと思いますが、いずれにせよ、皆さんに汗をかいてもらうだけの意味が本当にどれだけあるのかということは常に検証していかなければいけない話だろうと、私もお話を伺っていて思った次第です。

ほかにもあるかと存じますが、予定の時間を過ぎておりますので、この件につきましての議事は終了とさせていただきたいと思えます。これ以後は事務局のほうでお願いします。

山下課長 ご審議いただきましてまことにありがとうございました。第4回分科会はこれもちまして閉会とさせていただきます。

午後5時55分閉会