

サプライチェーン(SC)物流環境 デイスクロージャー調査について

国土交通省
国土交通政策研究所
平成20年7月

調査研究の詳細は、国土交通政策研究所のホームページ(<http://www.mlit.go.jp/pri/>)と直接入力、又は検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力してご覧下さいからダウンロードできます。



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

サプライチェーン(SC)物流環境デイスクロージャー調査について

20年7月
国土交通省 国土交通政策研究所

1. 調査の問題意識・背景

1. 地球温暖化問題を巡る国際情勢

昨年12月にインドネシア(バング)で開催された第13回気候変動枠組条約締約国会議(COP13)において、ポスト京都議定書の交渉期限を2009年末とするバング・ロードマップが合意され、また本年1月の世界経済フォーラム(ダボス会議)では、福田首相はポスト京都フレームワークとして、2050年までに少なくとも半減することを提唱。さらに、今月のG8北海道洞爺湖サミットでは気候変動問題が主要議題となり、G8は、2050年までに世界全体の温室効果ガスの排出量を少なくとも50%削減するという長期目標を、世界全体の目標として採択することを求める、との認識で一致。今後は2009年末のCDP15での作業完了を目指し交渉が本格化。

2. 運輸部門におけるCO2排出量の現状及び対策の必要性

運輸部門におけるCO2排出量は減少傾向を示しているものの、上記の福田首相が提唱したポスト京都フレームワークの目標にかながみれば、引き続き、対策の強化を検討していくことが必要。

そのうち、物流分野については、生産活動の派生需要であることから、物流事業者のみの取り組みでは限界があるため、グリーン物流パートナーシップ会議にみられるように、荷主業界と協働し、物流により排出されるCO2排出量の削減に取り組むことが必要。

3. サプライチェーン全体を対象とした物流における環境情報のデイスクローズの必要性

これまで、経済産業省及び環境省が、内部及び外部環境会計に関するガイドラインの作成やISO14001への取組みを進めている。これらの取組みに呼応するように、我が国の企業において、社会的責任(CSR)の観点から、環境報告書の作成が普及してきている。

このような諸々の取組みのみならず、最近とみに一般の消費者の環境意識が高まりつつあることも踏まえ、物流に関する環境情報の開示についても、既存の法制度とは別に、将来的な更なる取組みとして、サプライチェーン全体をとりえて、具体的にいかんことを進めていく必要があるものと考えられる。

この点につき、海外の動向を見ると、英国のNPOが実施する「カーボン・デイスクロージャー・アロジエクト」(CDP)(注)は、昨年の調査(CDP5)から企業から直接排出される温室効果ガスの量だけでなく、取引先などサプライチェーンも含めた間接排出量について調査対象とし、大企業を通じて調達先の中小企業にもCO2排出量に関する情報の開示を求めるとともに、これを世界標準の情報公開の仕組みとして普及させたいとの意向を示していると伝えられている。また、本年4月からは、CDPに参加している企業に代わり、CDP事務局が各企業のサプライヤー(1社最大2,000社まで)に対し、事業活動におけるサプライチェーンに関わる温室効果ガスの排出量に関する質問状を送付するパイロット事業が開始されている。(Supply Chain Leadership Collaboration)

(注)CDPは、温室効果ガスの排出に関して、株主価値に関わる重要情報の開示を求める質問状(世界の機関投資家の共同署名入り)を、2002年より世界の時価総額トップ企業500社(FT500)を中心に送付し、調査結果を公表している。

このような国際的な胎動に、我が国としても主体的に対処していく意味でも、物流分野における地球温暖化対策を推進するためのツールの一つとして、ある企業又は商品若しくはサービスに係るサプライチェーン全体の物流を対象とし、モーターシフトや物流効率化等のCO2排出削減対策に係るコストや効果を定量的に測定し、計上する方法(「SC物流環境デイスクロージャー」という。)の基本・概略設計を目指した調査研究を行う。なお、この仕組みは、企業の自主的な取組みを促すボランティア的なものとするを想定しており、基本・概略設計ができれば、必要に応じて国内外の関係機関とも連携して広く普及させることも視野に入れている。

調査研究の実施状況及び今後の予定

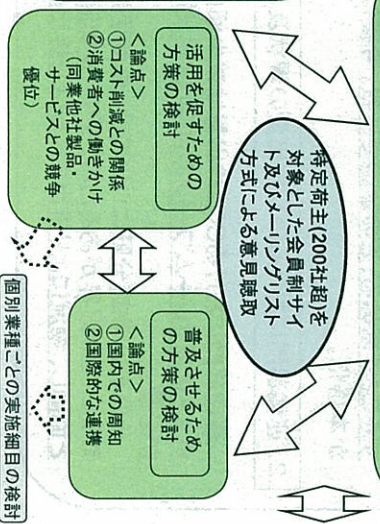
これまでの実施状況

- 各エネ法に基づく特定荷主(注)の物流に関する環境情報の把握及び開示状況、開示に当たった意識や課題を調査
- ①環境報告書による開示状況及びCDPへの回答状況の分析
 - ②特定荷主を対象としたアンケート調査の実施・分析
 - ③消費者を対象としたインターネット調査の実施・分析
- 注)特定荷主とは、自らの事業活動に伴って貨物輸送を委託している量が3千万トンキロ以上の者をいう。

20年度末目標

- 開示が進んでいる特定荷主を対象としたヒアリング・ケーススタディの実施
- 他の企業にも導入可能な方法の抽出・とりまとめ
- 業種横断・共通的なモデル又はガイドライン(企業の自主的な取組みを促すボランティア的なもの)の基本・概略設計(業案)
- (物流の形態は各業界・各企業によって千差万別なので、国土交通政策研究所での調査のアプローチとしては、ベースとなる業種横断・共通的なもの策定を目指す。)
- <論点>
- ①対象範囲(SCの川上・川下)のどこまで何を対象とするか)
 - ②計測方法
 - ③SCに関わる他社のデータの入手方法 等

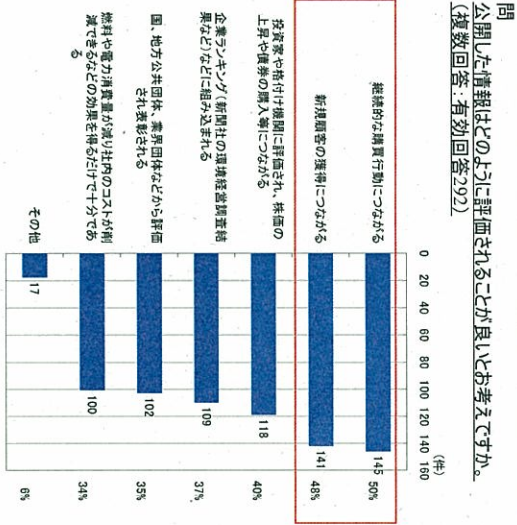
Output



調査結果ポイント

特定荷主アンケート調査結果(調査委託先:株式会社 日通総合研究所)

- ①特定荷主803社にアンケート調査票を配布し、299社(回収率:約37%)から回答を得ました。
②情報公開がもたらす効果については、約半数の特定荷主が、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。



③「調達物流」(注1)に関するCO2排出量の把握状況については、下表のとおりとなりました。
また、「海外での物流」のCO2排出量を把握している特定荷主は12社でした。

調達物流のCO2 排出量を把握して いる特定荷主	改正省エネ法の報告義務 のない範囲(所有権がな い、輸送の手配等を行っ ていない等、以下同じ。注 2)についても把握してい る。	改正省エネ法の報告義務のない範囲について、把握していない。		合計
		改正省エネ法の報告義務のない範囲について	改正省エネ法の報告義務のない範囲については、当面把握が難しい(当面は、所有権のある、輸送の手配等を行っている範囲での把握に留まる。)	
5社	7社	66社	78社	
0社	23社	198社	221社	
合計	5社	30社	264社	299社

(注1)調達物流
物流の種類による区分には、主として調達物流、社内物流、販売物流、回収物流の4つが存在する。例えば、製品メーカーの場合には、原料、資材、部品などを各仕入先から調達する際に発生する物流が調達物流となる。出典「ロジスティクス用語辞典(日通総合研究所編)」

(注2)エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)に基づく特定荷主としての報告義務
省エネ法では、貨物を輸送する場合において、原則として所有権を有する貨物の輸送について荷主となり、年度間の総トンキロが3000万トンキロ以上となった場合は、特定荷主として、輸送に係るエネルギー使用量等の報告義務を負うこととなります。ただし、以下の例外が認められます。

例外1 所有権があっても荷主とならないことが認められる場合
(1)輸送の手配、輸送費の負担を行っている場合
(2)その他の取引の契約、慣行上、輸送についての決定権が取引先に一任されている場合

例外2 所有権が無くても荷主となることが認められる場合
(1)輸送の手配、輸送費の負担を行っている場合
(2)その他の取引の契約、慣行上、所有権者から、輸送について荷主として所有権を有する貨物の輸送を行っている場合
したがって、①所有権がなく、かつ輸送の手配、輸送費の負担を行っている場合、かつその他の取引の契約、慣行輸送についての決定権が取引先に一任されている場合には、改正省エネ法上の荷主としての報告義務はありません。

出典「改正省エネ法 荷主対応マニュアル第2版(経済産業省資源エネルギー庁、財団法人 省エネルギーセンター)」を参考に作成。

