

佐川急便

業界初の「カーボン・ニュートラル」を目指す
森林保全活動で取得したクレジットを利用

環境省のトライアル事業に参画し、物流業界初の「カーボン・ニュートラル」の認証取得を目指す。台車で集配を行う都市部の「サービスセンター」を対象に、そのCO₂排出量を算出し、グループで保有する森林の保全・育成活動で取得したクレジットで完全に相殺する。

天然ガス車の所有台数は世界一

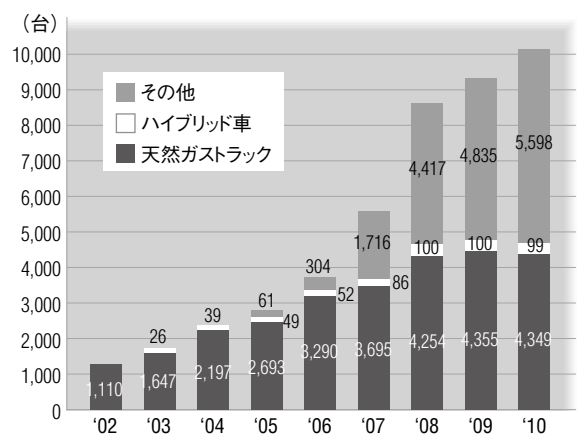
佐川急便は二〇一二年度までに、CO₂の総排出量を〇二年度比で六%削減する目標を掲げている。この目標値は、世界最大規模の自然環境保護団体「WWF（世界自然保護基金）」と取り決めたものだ。WWFは野生生物の保護を目的に一九六一年に設立され、現在はその対象領域を地球環境保全にまで広げ世界約一〇〇カ国で活動している。

WWFが一九九九年にスタートした「クライメート・セイバー・プログラム」は、企業とのパートナーシップによって地球温暖化防止に取り組むというユニークな活動だ。プログラムに参加する企業がWWFとの話し合いで従来よりも高い目標を設定して温室効果ガスの削減を進め、その実施状況について第三者機関が検証を行う。

環境活動において各業界のトップランナーを目指す企業をリーダー役にすることで排出削減活動に弾みをつけるとともに、第三者の検証によって企業の自主的な活動に透明性と信頼性を与えようという狙いがある。これまでに世界各国の二三の企業がプログラムに参加している。

佐川急便は〇三年に日本企業初、運輸会社としては世界最初にクライメート・セイバー・プログラムへの調印を行った。その際に設定したのが冒頭の「一〇年間で排出量を六%削減する」という長期目標だ。

低公害車導入の推移



「その他」は、佐川急便が保有しているディーゼル車の中で平成27年度燃費基準達成車と平成17年度排ガス規制適合車の合計台数

排出削減目標について国内の省エネ法などは、エネルギー使用量を売上高などで割った「原単位」によって設定し、削減努力を相対的に評価する方法をとっている。このため、売り上げの伸びとともにエネルギーの使用量が増えても、その増加分が売り上げの伸びを下回れば原単位が減り目標を達成できる。

これに対しクライメート・セイバー・プログラムでは「総排出量」という絶対量で目標値を設定する。従って業績の伸びが大きいほど目標達成へのハードルは高くなる。

（注・プログラムのスタート後に佐川急便はM&Aによって幹線輸送や国内航空貨物事業のグループ企業を吸収している。この結果、それまで算定の対象外だったCO₂排出量が自社分に加わることになったが、これについ

てはW W Fとの取り決めで、目標達成の評価は基準年(〇二年度)当時の算定範囲での総排出量をもとに行つてよいとされた)

佐川急便の取扱貨物量は年々伸び続けている。宅配便の年間取扱個数はスタート時に比べて二億個近く増えた。CO₂排出の絶対量を六%削減するという目標は、極めて高い数値と言える。

これをクリアするための重点施策として同社はこれまで、ディーゼル車に比べCO₂排出量が二割少ない天然ガス車の導入を進めてきた。プログラムの調印時に、一二年度までの累計で七〇〇〇台を導入する目標を掲げ、プログラム達成へのバロメーターにしている。

自家用の天然ガス充填スタンドを営業所に設置するなど環境整備も同時に行い、一〇年度実績では保有台数が四三九四台まで増えた。これによつて昨年、同社は国際天然ガス自動車協会から世界で最も天然ガストラックを保有する企業として認定されている。

このほか東京と大阪間で同社専用のコンテナ貨物列車「スーパーレールカーゴ」を走らせるなどモーターシフトにも積極的に取り組んできた。また全ドライバーに対し運転中の急発進・急加速・急ブレーキの抑制やアイドリングストップの実施を促す「エコ安全ドライブ」活動も、燃料使用の抑制につなげる地道な取り組みの一つだ。

さらに近年は、トラックの代わりに台車や三輪自転車を使って集配を行う「サービスセ

ンター」を大都市圏の都市部に集中展開しており、これもCO₂の排出削減に一役買っている。

従来は市区町村単位で郊外の幹線道路沿いなどに「営業店」を設置し、トラックでエリア内の集配を行うのが基本だった。これに対しサービスセンターは「丁目」単位で街中に設置し、半径一キロ以内の小さな集配エリアをカバーする。センターの規模はコンビニエンスストア並みで、営業店が管轄するエリアの一部を担当する形をとり営業店からセンターへ荷物を横持ちして台車などで配送する。

もともと、渋滞による集配効率の悪化を避け環境への負荷を低減するために、都心のオフィス街や繁華街を中心に設置してきたもの。〇六年の道路交通法改正で路上の荷捌き駐車に対する取り締りが厳しくなり、その対策の一環として設けた側面もある。

都市部の集配では、脱トラック

ここ数年は通販商品をはじめとする「to C宅配」の事業基盤を強化する目的でサービスセンターの整備を加速化させている。個人宅への配送業務は代金引換などの付加サービスを伴い、時間帯指定をはじめ顧客のさまざまな要望に応える必要がある。営業店からトラックで広域の集配を行うよりも、道路事情による制約が少ないサービスセンターのほうが、地域に密着した柔軟できめ細かな対応ができるからだ。

一〇年度からの同社の中期経営計画でも、「to C宅配に強い輸配送インフラの構築」を重点課題の一つに挙げ、その具体策として「サービスセンター」などの小規模店舗を大幅に増やす方針を打ち出した。これまでに大都市圏や地方の主要都市を中心に四〇〇店舗以上のサービスセンターを展開。都心などの商業地区では五〇〇メートルおきに数カ所設置している例もある。

同社はこのサービスセンターをモデルに、今年の三月から「カーボン・ニュートラル」という最先端の環境活動に取り組んでいる。

カーボン・ニュートラルとは、企業などが温室効果ガスの排出削減努力を行ったうえで、削減できなかった排出量の全量をほかの排出削減・吸収活動によつて削減した排出量でオフセット(相殺)することをいう。排出量の一部を相殺する「カーボン・オフセット」をさらに踏み込んだ取り組みだ。

欧米では一九九七年にカーボン・オフセットの仕組みが開発されて以降、先進企業や環境NGOを中心にその普及が着実に進み、カーボン・ニュートラルについても、国家レベルで推進に取り組み動きが出てきている。

日本では〇八年に環境省がカーボン・オフセットの普及活動を開始し、同年八月にオフセットに用いる排出削減・吸収量を認証するための「オフセット・クレジット(J-V E R)制度」を創設した。今年二月末現在で一三五件のクレジットが認証されている。

さらに同省は昨年四月、国内の取り組みを欧米並みに活性化させることを狙い、カーボン・ニュートラルの検討をスタートした。九月に「カーボン・ニュートラル認証制度」を創設、その実績作りのために、認証取得を目指す事業者の支援を目的とする試行事業の募集を行った。

佐川急便はこの事業に、「サービスセンターの運用に伴うCO₂排出量の全量を森林の保全・育成によって吸収した排出量でオフセットする」という取り組みで応募し、ほかの三件とともに採択された。物流業界からの参加は同社だけだ。

折しも同社は、グループで所有する森林の保全活動によって取得した「オフセット・クレジット」の使い道を検討しているところだった。その矢先にカーボン・ニュートラル認証試行事業の公募を知り、クレジットをカーボン・ニュートラルという一歩進んだ環境活動に活用することを決意した。

佐川急便グループの佐川林業は四国の高知県と徳島県に合わせて六八五ヘクタールの森林を保有し、地元の森林組合との協働で育成・保全活動を行っている。昨年七月二十九日にこの森林がJ・V・E・Rにより温室効果ガスの吸収源として認定され、一〇月五日に二年間の吸収量にあたる約五六〇〇トン分のオフセット・クレジットを取得した。

佐川急便は事業活動などにより年間に四一・八万トン（一〇年度実績）のCO₂を排

出している。J・V・E・Rで認定された森林による吸収量の二年分二八〇〇トンは、その〇・六七％に相当する。省エネ法で義務付けられている「年間に一％削減する」目標の七割近くをこれだけで達成できる計算だ。

同社は取得したオフセット・クレジットを有効活用するために、新しいサービス商品の開発を検討していた。これに先立ち同社は環境活動の一環で、国連が認定する「インド・タミル地方の風力発電プロジェクト」で創出されたCO₂排出権を購入し、〇八年から通販業者と共同で「CO₂排出権付き飛脚宅配便」を商品化している。

通販商品の購入者がこの宅配サービスを利用すると、一個あたりの輸送で排出される分の排出権が佐川急便から日本政府へ無償譲渡され、京都議定書の排出削減分としてカウントされるといふ内容だ。同社のサービスをを通じて消費者に環境への貢献を訴える狙いがあった。

サービスセンターを認証の対象に

カーボン・ニュートラル制度の認証を受けるには、対象期間と対象範囲を設定して排出量の算定を行い、基準年に対する削減努力を定量化したうえで、排出量の全量をオフセットするという手順を踏む。

この取り組みに最もふさわしい拠点として同社はサービスセンターを選んだ。センターの設置理由の一つはCO₂の排出量を減らすこ



佐川急便の櫻田正剛
環境推進課係長

とにあり、カーボン・ニュートラルの取り組みを社会にアピールしやすいと考えた。

サービスセンターを一カ所設けると、営業店の集配エリアの一部、おおむねトラック五分の配送コースが台車による配送へ変わり、その分のCO₂排出量を削減できる。ただし営業店からセンターへはトラックで横持ち輸送をするため、それによってCO₂が排出される。センターでの電気の使用に伴うCO₂の発生も避けられない。カーボン・ニュートラルは、これらをすべてクレジットで相殺し、センターの排出量をゼロにする取り組みだ。

発案者の櫻田正剛環境推進課係長は「日本ではまだカーボン・オフセットでさえ認知度が低い。（一歩進んだ）カーボン・ニュートラルを、（郊外の拠点ではなく）一般のお客様に近いサービスセンターで実施して、取り組みの内容を知ってもらう意義は大きい」と強調する。

試行事業は東京八重洲・京都四条・福岡博多の三地区のサービスセンターで三月二一日にスタートした。算定の対象は三地区での営業所々センター間の輸送とセンターの電気

使用による排出量。基準年は三地区にサービスセンターを開設する前の〇八年度に設定し、対象期間は一年間とした。

同社では従来、省エネ法などに対応した輸送の排出量算出に燃料法を用いている。外部からの燃料の購入量や、自社スタンドで給油する場合はメーターの計測値によって燃料使用量を把握し、これをもとに算出するやり方だ。今回の試行事業でも横持ち輸送のCO₂排出量の算出はこの方法で行う。

同社が申請したのは認証制度の「計画登録」という区分で、カーボン・ニュートラルを達成するための計画が確実に実施されるものかどうか審査される。申請にあたっては基準年の排出量を確定し、対象期間の排出量を試算してカーボン・ニュートラルに必要なクレジット



福岡博多のサービスセンター。台車による配送では女性スタッフも活躍。

ットの数量を想定しなければならぬ。基準年の排出量は、センターを設置する前に対象地区を配送していたトラックが一年間に使用した燃料をもとに算出した。営業店では安全推進課という部署が運行管理を行い、ドライバーの運転日報をもとに車両一台ずつの走行距離やルート、給油量などを把握している。このデータから基準年の排出量の算出が可能になった。

センター間の連携を期待

対象期間の排出量の試算には燃費法を用いた。横持ち輸送する車両の台数を推定し、営業店からセンターまでの距離と往復の便数で総輸送距離を出し、燃費で割って燃料使用量を計算した。

基準年の排出量が三地区の合計で七〇トンだったのに対し、対象期間の横持ち輸送と電気使用を合わせた排出量は四〇トンに減ると試算している。この四〇トンをクリックオフセットする。

三地区のうち福岡博多地区では、一センターではなくJR博多駅周辺にある五カ所のセ



佐川急便の石野順三環境担当部長

ンターを対象範囲にした。サービスセンターはスペースが狭く、一日に配送する荷物を営業店から一度に搬入することはできない。時間指定などのタイミングをはかって日に何度かセンターへ横持ちする。横持ちの回数は少ないほど環境にとつて望ましいが、客のニーズにきめ細かく対応すると営業店との往復回数が増えるというジレンマがある。

その解決策として近接するセンター間で業務を補完し合う方法が考えられる。石野順三環境担当部長は「そういう展開へのきっかけになればと期待を込めて地区全体を算定の対象範囲にし、(センター間の連携が)排出削減にどんな効果を生むのかを検証できるようにした」と説明する。

今回の取り組みでは排出量を算出するために、営業店が管理する車両のうち、どの車両がセンターへの横持ちを担当したかを特定する作業が必要になる。集配用ならばコースごとに車両が固定しているが、横持ち輸送は日によって台数に変動があり、いつも同じ車両が担当するとは限らない。全車両の燃料使用量の総量から算出するこれまでのやり方とは勝手が異なる。

「現場の管理は大変だが、自分たちの日々の排出量をきちんと把握することがカーボン・ニュートラルに取り組む前提となる。それを改めて認識するうえで有意義な作業だと思おう」と櫻田係長は話している。

(フリージャーナリスト・内田三知代)