

ウッドマイルズ研究ノート（その2）

輸入材の国内輸入港までの輸送距離についての暫定データ

ウッドマイルズマニュアル別表1の解説

藤原敬 2005/1/31

1 はじめに

ウッドマイルズ研究会では、建築物に使用している木材の輸送距離に関する指標を誰でも算出できるように[マニュアルを作成している](#)¹。その中で、輸入材の産地国内の輸送距離や我が国までの輸入距離については、評価者がそれらのデータを入手するのが困難な場合が多いため、別表に暫定値を公表し便宜的に積算することもできるようにしている。本稿では、現在改定提案中の「[建築物ウッドマイルズ関係指標算出マニュアル Ver. 2005（改訂案）](#)」²（以下「マニュアル案」）について、当該数値の適否を多くの方に検討していただくため、「[輸入材の国内輸入港までの輸送距離](#)」に関する別表の数値の性格と根拠を明らかにするとともに、一部のデータに関し新たな情報に基づき、更新の提案を行うこととしたい。

2 別表1「輸入材の国内輸入港までの輸送距離暫定データ」の位置づけ

ウッドマイルズ算出の基本となる輸送距離について、マニュアル案では、「木材の収穫地点から建築地点まで加工貯蔵される箇所を可能な限り明らかにし、その間の距離を、輸送形状別（丸太、製品）輸送手段別（自動車、鉄道、船舶）に具体的な道程を計測する」（5-1 基本的な考え方）と基本的な考え方を明らかにしている。また、「生産国内での輸送距離と生産国から輸入港湾までの距離について、一定の手続きに基づき加工流通業者から部材の信頼できるマイル数が提供される場合それを使うことが出来る」とし、「これらの距離が不明の場合は暫定的に別表1を使うことが出来る」（5-1-3 生産国内の輸送距離と輸入距離）としている。

別表で提供されているのは、あくまで暫定的なデータであり（この数値を使った場合はそこで算出されるマイルージ数値については、流通把握度の対象外となる³）、この数値はなるべく流通の実態に依るとともに、分かりやすく、また、若干安全側（平均値より少し遠距離になる可能性がある）の数値を採用している（具体的なデータがわかればそれを使うということが基本であり、その努力に応じて「流通把握度」も大きくなると同時に、輸送距離や環境負荷の数値も少なくなる可能性があるように配慮されて作成されている）。

3 別表1の仕組み

マニュアル案の別表1は「輸入材の国内輸入港までの輸送距離暫定データ」とタイトルが

ついており、表1に再掲する。

表1 輸入材の国内輸入港までの輸送距離暫定データ

	生産国	製材品輸送距離			原木輸送距離		
		船舶	自動車	鉄道	船舶	自動車	鉄道
原木 輸入	北米材	0	0	0	7710	100	0
	ロシア材	0	0	0	1921	500	5000
	チリ材	0	0	0	18235	100	0
	NZ材	0	0	0	9116	100	0
	南洋材	0	0	0	4920	100	0
製材 品輸 入	北米材	7710	0	0	0	100	0
	ロシア材	1921	0	5000	0	500	0
	欧州材	22570	0	350	0	100	0
	チリ材	18235	300	0	0	100	0
	NZ材	9116	300	0	0	100	0
	南洋材	4820	0	0	0	0	0
輸入 合板	インドネシア	4820	0	0	0	100	0
	マレーシア	4920	0	0	0	100	0
	北米材	7710	0	460	0	100	0
	NZ材	9116	300	0	0	100	0
データの根拠			藤原敬(2000)「循環社会と輸入木材の輸送過程消費エネルギー」、木材工業 Vol. 5, No. 6, pp251-253 ⁴				
			同上を準用				
			研究会による独自の推計				

原木輸入、製材品輸入、輸入合板の三つの品目カテゴリーとなっており、カテゴリーごとに、製品輸送距離と原木輸送距離の暫定値が、船舶、自動車、鉄道の三つの輸送手段に応じて、それぞれの品目の収穫地点から日本の輸入港までの想定で掲載されている。

例えば、ウッドマイルズ指数算出対象の建築で使われる製材が、「米材の現地挽き製材品」（北米で製材に加工され製材品として輸入されたもの）である場合、二番目の「製材品輸入」の北米材の欄を参照し、収穫地点から輸出国内での加工施設までの輸送距離である「原木輸送距離」は100km、加工施設に隣接している輸出港から輸出されるため製品の自動車輸送距離は0km、また、輸出港から日本の輸入港までの輸送距離「製品輸送距離」は7710kmとなっている。

4 数値の根拠

この数値の根拠は、表1の下欄に示すとおり、3通りある。

第一が、「木材工業」誌に掲載された「循環社会と輸入木材の輸送過程消費エネルギー」⁵のデータである（表1 緑色の欄）。同稿の説明によれば、「上記材種を最も多く我が国に輸出している国（北米材はカナダ、欧州材はフィンランド、その他ロシア、ニュージーランド、チリ）において、対日輸出製材品を最も多く生産している製材工場（99年現在）の所在地を、各材種を代表する輸送基点とした。当該地点から最終消費地と想定した東京まで、通常の輸送ルート・輸送手段に基づき、産地国内における陸上輸送距離、及び海上輸送距離を求め、算出の根拠とした」としている。

同稿では、産出の根拠となるそれぞれの材種の輸送経路は以下のとおりとしている。

表2 材種別の想定メーカー

材の種別		北米材	ロシア材	欧州材	チリ材	NZ材
想定メーカー		ウエコー APD	イギルマ 大陸	エンソ	アラウコ	タチカワ
想定産地(輸送起点)		ポータルバニー・BC州 カナダ	イギルマ・イルクーツク州 ロシア	キツテ フィンランド	フオロコ ネス チリ	ロトルア ニュージーランド
消費地		東京	東京	東京	東京	東京
経路	産地陸送		イギルマ イルクーツク ワニノ	キツテ コトカ	フオロコ ネス コーネル	ロトルア タウラン ガ
	海上輸送	ポータルバニー 東京	ワニノ 東京	コトカ ハンブルグ 東京 (スエズ 運河経由)	コーネル 東京	タウラン ガ 東京

藤原敬(2000) 第2表

上記の数値は針葉樹の輸入製材品を対象にしており関係業界の聞き取りによったものである。

第二の数値は青色の欄であり、第一のカテゴリの数値を援用したものである。第一の区分の数値は製材品で輸入されるもののみを対象としているため、原木で輸入されるもの、合板で輸入されるものについて、同一地域からの輸入と目されるものについて、第一のデータを援用している。

第三が、暫定マニュアル策定に際し研究会が独自に推計したものである（黄色の欄）。第一のカテゴリの数値の算出は針葉樹製材のみを対象とするものだったので、広葉樹材を主とする東南アジア材が抜けている。また、同稿では製品輸入の加工施設から東京港までの輸送距離を算出しているため、山から加工施設までの原木輸入距離、および、合板で輸入されるもの、原木で輸入されるものなどの数値が抜けているため、それらの数値を推定しておく必要があった。それらについて関係者からの聞き取り、とりあえずの数値として表1を作成したものである。

5 残された課題

別表1の数値の根拠は上記の通りであるが、基本的に製材品輸入データに基づいているため、特に原木輸入や原木形態での輸送距離についてデータが十分でなく、今後、関係者のご意見に基づき、さらに信頼性のある数値としていく必要がある。関係各位のご協力を期待したい。（現在（05年1月）ロシア材及び南洋材のデータを平行して改定検討中である⁶）

¹ [ウッドマイルズ研究会\(2002\)「住宅ウッドマイルズ関係指標算出マニュアル Ver. 2003」](http://woodmiles.net/manual0.htm)
<http://woodmiles.net/manual0.htm>

² [ウッドマイルズ研究会\(2004\)「建築物ウッドマイルズ関係指標算出マニュアル Ver. 2005（改訂案）」](http://woodmiles.net/manual2005.htm) URL <http://woodmiles.net/manual2005.htm>

³

⁴ [藤原敬\(2000\)「循環社会と輸入木材の輸送過程消費エネルギー」、木材工業 Vol. 5, No. 6, pp251-253](#)

⁵ 藤原敬(同上論文)

⁶ ロシア材についてはウッドマイルズ研究ノート(3)「ロシア材の流通過程とウッドマイルズ暫定値」、南洋材は同(6)「南洋材の流通過程とウッドマイルズ暫定値」で暫定値の改訂を提案している。