

総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会  
省エネルギー小委員会(第23回)  
議事要旨

**日時:**平成29年6月29日(木)9:00~12:07

**場所:**経済産業省別館3階 312 共用会議室

**出席委員**

中上委員長、市川委員、江崎委員、川瀬委員、佐藤委員、塩路委員、田辺委員、飛原委員、松村委員、宮島委員、矢野委員、山川委員

**オブザーバー**

株式会社エネット、住宅生産団体連合会、省エネルギーセンター、石油連盟、セメント協会、電気事業連合会、日本エネルギー経済研究所、日本化学工業協会、日本ガス協会、日本自動車工業会、日本製紙連合会、日本鉄鋼連盟、日本電機工業会、日本百貨店協会、不動産協会、環境省地球環境局地球温暖化対策課、国土交通省総合政策局地球環境政策室、国土交通省総合政策局企画室、アマゾンジャパン合同会社、株式会社セブン-イレブン・ジャパン、日本フランチャイズチェーン協会、全日本トラック協会、トヨタ自動車株式会社、日本加工食品卸協会、日本通信販売協会、日本物流団体連合会、日本マクドナルド株式会社、楽天株式会社

**事務局**

藤木省エネルギー・新エネルギー部長、吉川政策課長、吉田省エネルギー課長、吉川省エネルギー対策業務室長、立石省エネルギー課長補佐、山影新エネルギーシステム課長、服部産業技術環境局環境経済室長、佐藤商務流通保安グループ流通政策課長補佐、小林商務流通保安グループ物流企画室長補佐

**議題**

- (1) 荷主規制のあり方について

**議事概要**

議題について事務局から説明の後、委員及びオブザーバーによる自由討論。

主な意見は以下のとおり。

**議題(1)荷主規制のあり方について**

- Amazonなどのサービスをよく利用するが、格段に便利になった。担当ドライバーによれば、再配達を避けるよう努力しているが、宅配の利用頻度増加による大変さもあるようだ。
- 省エネ法においては、全ての荷主に省エネ取組を、そして特定荷主には計画の策定・報告などを求めている。そこで、資料3-1の2ページ、JADMAのEC売上高ランキングを見るとAmazonなどが入っているが、このうち特定荷主にあたるのはどれか教えて欲しい。貨物の所有権を前提とする今の荷主の定義だと、Amazonは荷主には含まれないのか。
- そうだとすると、EC事業者が貨物輸送に大きく関与している現状を考えれば、貨物の所有権を前提とする現在の荷主の定義には限界があり、見直しが必要なのではないか。また、特定荷主の定義にはトンキロだけでなく個数の要件も必要ではないか。
- 省エネ法に荷主規制が規定されてから10年が経過するなかで、社会情勢が変化し、現行の規定ではカバーしきれなくなっている部分があるかと思う。例えば、現在の規定でカバーしている発荷主だけでなく、着荷主にも着目する必要がある。荷主の定義は所有権が前提となっているが、通販事業においては、荷物を注文した時点で所有権が移転する場合があるなど、契約によって所有権の所在は異なるため、事業者によってカバーされる場合とされない場合が発生してしまっており、所有権に着目する必要はないのではないか。また、現在特定荷主としてカバーされている範囲はどれぐらいか。
- 物流の分野は、共同・連携による取組が重要である。例えば宅配ボックスについては、マンションの宅配ボックスが足りていないような場合もあるので、コンビニ等で共同の宅配ボックスを導入する必要があるだろう。また、これはどんな企業でも使えるようにしなければならない。
- イオンの連携における共同配送の事例は重要である。また、連携事業をしたいと思っても相手が見つからない、というケースもあるはずであり物流企業によるマッチングも必要なのではないか。
- 消費者の意識改革も重要である。受取時間の設定や、返品無料などを改めることは受け入れられやすいかと思うので、こうした情報の発信も行っていく必要がある。
- 荷主規制に関して、所有権に着目するのではなく貨物輸送において誰が最も影響力を持っているのかを見極めて働きかけを行うのが重要であり、またベストプラクティスを共有していくことも大切である。
- 加えて、規格の問題も重要である。例えば、宅配ボックスや、同じ場所へ配送する場合の複数梱包などは規格化すべきであるし、荷送人が中身よりも大きな梱包を行うことで配送にもたらず非効率な配送負担は軽減する必要がある。また、まとめて受け取っても構わないにも関わらず、同じ宅配事業所から連日輸送されている場合もあるので、1回で受け取るインセンティブ作りとともに、急がない物をまとめて配送できる工夫も検討が必要である。
- 消費者からみて、指定時間を短くしたほうがいいのか、長いほうがいいのか、どうするのが一番いいのかわかりにくい。指定可能な時間帯を細かくすることは、宅配業者に負担をかけることもありうる。つまり、細かな時間指定は最適なルートを作成を難しくする一方、短い指定時間のほうが再配達が少なく宅配事業者にとっていいという話もあり、努力すべき方向が不明

瞭である。ラストワンマイルについては、消費者の側にも立ちつつ何がベストなのかを検討し、工夫していく必要がある。

- 平成 29 年版消費者白書の消費者相談情報によると、年々店舗での購入割合が減少し、EC（電子商取引）が増加している。65 歳以上の高齢者を見てもインターネット通販の利用が多くなってきており、EC の需要は増えている。
- EC の便益を享受しているのは消費者だが、輸送に参与している EC 事業者が荷主の定義に入らないことには問題がある。EC 事業者は、過剰包装をなくし、パレットの標準化をするなど、物流効率化に向けた取組を進めるべきである。また、消費者には再配達は無料であるという意識があるが、実際には人件費や燃料費などが発生しており、再配達に係る消費者の負担はある程度免れないのではないかと。
- 連携や情報の共有が物流効率化の鍵になる。IoT 技術等の活用等によって、そのネットワークの構築にどう取り組んでいくかが、国の政策として重要である。効率化の最適解を検討するにあたっては、システム工学的な観点を用いてネットワーク構築を行うことになるだろう。
- また、効率化に伴って生じる事業者間の格差をどのようにケアし、埋めていくかも重要である。
- 資料 6-1 の 4 ページで、貨物出荷件数について、件数ベースで 2015 年が減っているが、その理由はなにか。
- 資料 6-1 の 19 ページについて、物流におけるサービス水準とは何かを明確にすべきではないか。
- 資料 1 の 1 ページについて、小売業者でとまっているが、その先に消費者に結びつくような図にすると、全体がわかっていいのではないかと。
- 本日は連携取組の成功事例を説明していただいたが、その過程で苦労された点はあまり説明していただけていない。複数事業者間でシステムを統合しようとして、システムが異なるために苦労する場面があるが、このような時に、過去に苦労した点がどこで、どう対処したのかという情報があると有用である。
- 日本全国版のデータが多いが、都市部と地方では状況がかなり異なるだろう。都市部と地方で事情が異なることに伴って、ルール上で障害となっている点を把握すべきである。
- 物流の効率化については、事業者のみならず、行政や消費者ともコミュニケーションをとることが重要である。
- 消費者によって、どこまでが適正で、どこからが過剰なのかということは異なる。しかし、昨今は再配達削減に係る取組を進めようという動きがあるため、このような機会に、多様化する輸送にあわせた、荷主や輸送事業者との連携を進めてもらいたい。
- 現行省エネ法では規制がかかるところとかけないところがある、という点は公平性を欠くと思っているので、EC 事業者の扱いなどに関する仕組み作りを進めて欲しい。

- 消費者としては、どの事業者からであっても、安全に受け取れることが重要であるが、事業者が省エネに貢献している度合いが消費者にも分かると、再配達削減に向けた取組に係る消費者のモチベーションも上がるのではないか。
- 現行省エネ法における荷主の定義について。省エネ法においては、荷主は「自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者をいう。」と、貨物の所有権に着目して定義されている。これは平成 17 年の改正の際に、荷主と貨物輸送事業者が連携して省エネを行う観点で記載されたもの。資料 3-1 の 2 ページに記載がある EC 事業者のリストのなかに、特定荷主と扱われていない事業者がいることも事実である。省エネ法でカバーしている特定荷主は約 800 者であり、エネルギー消費に占める割合は 2 割程度である。
- 資料 6-1 において、件数ベースで減っているという点については、これが 3 日間調査であることから、大きな傾向として捉えていただきたい。
- サービス水準については、時間指定や発注単位が関係してくる。
- 全国で状況が異なることはご指摘の通り。過疎地域であれば、都市部よりも配送効率が悪い。過疎地域の生活インフラを守るという観点から、ラストワンマイルをどう考えるかが重要であり、トラックだけでなくバス輸送も検討するなど、多様な輸送手段を検討すべきである。
- 荷主の定義について先ほど資源エネルギー庁から説明があったが、現行の定義でも、所有権がなくとも荷主となる場合があり、荷主の手配、輸送費の負担を行っている一定の EC 事業者については荷主としてカバーされている。ただ、EC 事業の中にはモール事業もあり、モール事業者は配送にタッチしていないので荷主とするのは違和感がある。
- 判断基準については場所の指定などに議論がいきがちだが、様々な取組があり得る。まとめ便のように、一度で受け取れるサービスや、スマートフォンへの通知などといった取組が存在するため、判断基準の見直しをする場合には、特定の処方箋を義務化するのではなく、様々な取組の可能性を示す形にするべきである。
- EC 事業者といっても、モール事業者もいれば、大きな店舗も小さな店舗もあるため、単に「EC 事業者」としてまとめられない点に注意して欲しい。
- 「COOL CHOICE できるだけ 1 回で受け取りませんかキャンペーン」については、134 者にまで広がっており、優良事例の情報を配信している。
- オープン型の宅配ボックスの導入支援事業については、国交省と連携して進めており、成果につなげたい。
- 宅配ボックスの導入について、環境省と連携して進めている。
- 昨年 10 月に改正物流総合効率化法が施行し、各者連携の取組を認定しており、こうした取組を横展開していきたい。
- 省エネ法における規制のあり方については、経産省と連携して引き続き検討を進めたい。
- 例えば、再配達が増えたからそれへの対応を検討する、という一方的な議論ではなく、それによって他の場面での輸送が減っていることなどにも着目し、輸送全体の裏と表を論じる必要がある。

- 今後あと2回委員会を開催して、引き続き検討させていただきたい。

(以上)