

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
荷主判断基準ワーキンググループ
(平成30年度第1回)

日時 平成30年8月17日(金) 10:00~11:52

場所 経済産業省本館地下2階 講堂

議題

- (1) 議事の取扱い及び開催趣旨について
- (2) 荷主・準荷主の定義について
- (3) 荷主判断基準の見直しについて

1. 開会

○田中省エネルギー課長補佐

それでは、定刻となりましたので、ただいまから、第1回荷主判断基準ワーキンググループを開会させていただきます。

本日はご多忙の中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。私は事務局を務めさせていただきます資源エネルギー庁省エネルギー課の田中でございます。本日はよろしくお願いたします。

それでは、ワーキンググループの議事に先立ちまして、省エネルギー課長の吉田より一言ご挨拶させていただきますと思います。

○吉田省エネルギー課長

皆さん、おはようございます。省エネルギー課長の吉田でございます。

本日は、委員の皆様、それから大勢のオブザーバーの皆様に集まっております。大変ご多忙の中、ご参加いただきまして、ありがとうございます。

先般、エネルギー基本計画が見直されまして、その中で2030年、あるいは2050年のエネルギーの政策について論じられたわけですが、2030年に向けてはエネルギーミックス、これを達成していくということを引き続き、我々は注力していくことになっております。

そういった観点から、あらゆることを各部門について行っていくわけではありますが、その中で省エネ法、省エネルギー施策の根幹であります。この省エネ法を改正するという事で、今年

の通常国会で6月に法律が改正されたというところでございます。

この中で荷主の規制に関して、これは平成17年に導入されて以降、最初の改正になりましたけれども、今回改正がなされました。具体的な仕組み、これは今後、政省令、告示でしっかりと固めていくこととなりますけれども、今回のこのワーキンググループでは、その審議をお願いすることとなりました。

国会での審議、さまざまございました。こういったこと、それから、これまで関係の皆様からいろいろなご意見を頂戴してまいりました。そういったことも含めて、我々なりの案を今回提示していきたいと思っております。

この法律の中で、施行が半年以内ということになっておりますので、大変時間がない中で、集中的なご審議をお願いすることとなって大変恐縮でございますけれども、私どもといたしましては、ここででき上がった制度をしっかりと執行していきたいと考えておりますので、ぜひいい形に仕上げたいと思っております。集中的なご議論、ぜひよろしくお願いをいたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

○田中省エネルギー課長補佐

今回のワーキンググループにつきましては、ペーパーレスで実施をさせていただいております。資料につきましては、メインテーブルの皆様にご配付させていただいております i P a d にて閲覧をいただければと思っております。

念のため動作確認をさせていただければと思いますが、まず i P a d にて資料1が開けるかどうかご確認いただけますでしょうか。動作に不具合がある場合には、会議の途中でも結構ですので、事務局までお知らせいただければと思っております。

では、本ワーキンググループの座長の選任については、総合資源エネルギー調査会運営規程第13条第9項の規定により、小委員会の委員長が指名することとなっております。本ワーキンググループの座長につきましては、既に省エネルギー小委員会の中上委員長のご指名により、流通経済大学流通情報学部の矢野裕児教授にお引き受けいただいております。

それでは、矢野座長から一言ご挨拶を頂戴したいと思います。矢野座長、よろしくお願いいたします。

○矢野座長

座長を務めさせていただきます流通経済大学の矢野でございます。

このワーキングで検討対象とします物流部門については、1990年代後半から、過密輸送の減少ということもあったわけですが、エネルギー使用量は大きく減少してきたと、こういう状況があります。さらに、平成17年の省エネ法改正において輸送部門が加わり、物流事業者だけでなく、

荷主も含めて、各企業においてさまざまな形で省エネの取組がされてきたということでございます。これについては非常に意義があって、そして一定の成果は出てきたのだと思います。

ただ、先ほどありましたけれども、政府は2030年度に向けて、エネルギーミックスということで、さらなる省エネを進めていくと、こういうことになっております。

その一方で、各企業さんにお聞きすると、省エネ改正直後は結構すぐに施策をやると効果が出たけれども、最近はなかなか、ちょっと行き詰まっている、こういう話も聞きます。

さらに、貨物車の積載率も残念ながら余り上がっていないというか、若干下がる程度と、こういう状況もあります。即ち、従来からの取組の延長線だけではなかなか難しい。さらなる省エネを求められている中では、もう少し歩進んだ取組が必要だと、こういう状況かと思えます。

平成17年の改正省エネ法から大体10年以上経過して、ある意味では10年経過して、ある程度蓄積し、それを見直すという時期にも入っています。さらには、さらなる省エネが必要だということで、本年6月に公布された改正省エネ法において、輸送部門における状況の変化を踏まえて、これまでの荷主の定義、これを見直す。さらに、新たに準荷主を位置づける、こういうことになりました。

こういう中で、今後、新たな荷主や準荷主の対象となる事業者の方々のご協力や連携により、輸送部門における省エネをさらに進めていくと、こういうことが期待されております。

ということで、本ワーキンググループでは、改正法に合わせて具体的に実行する。それに向けて荷主や準荷主の定義にかかわる要件、それから荷主判断基準の見直しについて有識者の皆様、それから関係団体の皆様にご議論いただきたいと、こういうことでございます。

予定されている法律の施行まで時間が限られております。実は私も最初聞くときまでは、こんな厳しいスケジュールだとは思っていなかったのですが、非常に、お盆休みも返上しないとなかなか間に合わない、こういう状況でございます。逆に言うと、お盆休み、この時期だったから、皆これだけ出席率がよかったのかもしれませんが、いずれにせよ非常に短い期間とはなっていますが、できるだけ効率的に、そして多くの方々のご意見を伺いまして、ワーキンググループを進めていきたいと思っております。ご協力のほどよろしくお願いいたします。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございました。

次に、委員のご紹介をさせていただきます。

本日は初回ですので、本来ですと皆様から一言ずつご挨拶をいただくべきところですが、時間の都合上、私からご紹介することとさせていただきます。

まず、東京女子大学現代教養学部の教授でいらっしゃいます二村真理子委員でございます。

続きまして、エナジーコンシヤスの代表でいらっしゃいます山川文子委員でございます。

続きまして、早稲田大学大学院環境・エネルギー研究科の教授でいらっしゃいます納富信委員でございます。

続きまして、株式会社湯浅コンサルティングのコンサルタントでいらっしゃいます内田明美子委員でございます。

また、本日はオブザーバーとして関連団体、企業の代表の方々にも多数ご参加をいただいております。ありがとうございます。

それでは、この後の議事進行を矢野座長にお願いしたいと思います。

なお、これより先のカメラ撮影はご遠慮いただければと思いますので、よろしくお願いたします。それではよろしくお願いたします。

2. 議事

(1) 議事の取扱い及び開催趣旨について

○矢野座長

それでは、議事に入りたいと思います。

初めに、本日の資料構成と、それから、議題1、議事の取扱い及び開催趣旨に関して、事務局よりご説明をお願いします。

○田中省エネルギー課長補佐

まず、資料確認をさせていただきたいと思います。

i P a dのフォルダーを開いていただきますと、座席表、議事次第、委員名簿、資料1の「議事の取扱い等について(案)」、資料2「荷主判断基準ワーキンググループの開催について」、資料3「荷主・準荷主の定義について」、資料4「荷主判断基準の見直しについて」の資料があるかと思います。

まず、資料1の議事の取扱い等についてご説明をさせていただきます。

まず、本ワーキンググループは、原則として公開とさせていただいております。また、配付資料も、原則として公開させていただいております。議事要旨につきましては、原則として会議終了後1週間以内に作成し、公開することとさせていただきます。また、議事録につきましては、原則として会議終了後1カ月以内に作成し、公開するということにさせていただきます。最後に、個別の事情に応じて、会議または資料を非公開にするかどうかについては、座長の一任にさせていただきます。

資料1の説明は以上になります。

続きまして、資料2「荷主判断基準ワーキンググループの開催について」というものについてご説明させていただきます。資料2をごらんいただければと思います。

先ほどの挨拶にもございましたが、エネルギーの使用の合理化等に関する法律につきましては、平成17年に荷主に係る規制が導入されまして、同法に基づき荷主の皆様に取り組んでいただきます取組を実施する際の目安となるべき判断基準として荷主判断基準を定め、当該基準に沿った省エネに資する取組をさせていただいているところでございます。

他方で、本年6月13日に公布された、エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律において、荷主の定義の見直しや準荷主の新設等が措置されております。また、荷主判断基準の見直しも含めまして、改正法の施行に向けて関係法令等の整備を行う必要があるところでございます。

そこで、総合エネルギー調査会 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のもとに設置されます本ワーキンググループで、以下の2に示させていただいております検討事項について審議をしていただくこととなっております。

2. 検討事項でございます。

まず、検討を行っていただく部分につきましては、①荷主の要件、②準荷主の要件、③荷主連携省エネルギー計画、④認定管理統括荷主の要件、⑤荷主判断基準の見直し、⑥準荷主が行うべき省エネ取組のガイドライン、以上6つを想定させていただいております。

なお、本日のワーキングにおきましては、①、②及び⑤につきご議論をいただければと思います。また、残りの3つにつきましては9月10日に第2回を予定させていただいております。そちらにおいてご議論をいただければと思っております。全6つの項目につきましては、第1回目の本日と第2回目の9月10日にて審議をさせていただければと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

以上になります。

○矢野座長

ありがとうございました。

ということで、まず議題1の議事の取扱い及び開催趣旨ということでございます。基本的な議事の取扱いについては、公開ということでございます。それから、開催趣旨ということで、今、背景、趣旨、それから、検討事項ということでございました。検討事項、結構項目が多いのですが、きょうは、ここの①から⑥のうちの①、②、⑤を中心にとということでございます。

ということで、一応こういう進め方ということでございますが、何かご意見等ございますでし

ようか。なお、この省エネ委員会は、このネームプレートをこういうふう縦にすると発言したいということですので、よろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。後でまたご意見がありましたら、いただければというふうに思います。

(2) 荷主・準荷主の定義について

○矢野座長

それでは、次に議題2、荷主・準荷主の定義についてということで、事務局から説明をお願いいたします。

○田中省エネルギー課長補佐

では、資料3をお開きください。荷主・準荷主の定義について、資料3に基づきご説明をさせていただきます。

まず、1ページ目、本改正の背景についてでございます。

こちらのブルーのところにありますとおり、ネットの通販市場の拡大、左下の図を見ていただきますと、5年間で約1.7倍の規模に拡大をしております。また、宅配便の取扱い実績ということで真ん中のグラフに示させていただいておりますが、これも5年間で14%ほど増加しているというような状況の変化が発生しているという状況が、まず一つの点でございます。

また、右側の手持ちの発生状況というところで、B to Bの輸送の荷受け側における手持ちの発生というのも問題として出てきているということで、これらの増エネの懸念要因への対応が急務という時代背景がございます。

これを受けまして、2ページ目をごらんいただければと思いますが、今般6月13日に改正されました法改正において、定義の見直しをさせていただいております。

2ページ目の真ん中左側、現行法、今のものですが、当時はB to Bを念頭に置いておりましたので、貨物の所有者を荷主として定義をさせていただいている状況でございました。一方、ネット小売事業者の増加というところで、必ずしも所有権を持っている方が荷主ではないパターンがふえてきているという状況変化を受けまして、右側の改正法のところをごらんいただきますと、貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主として新たに定義をさせていただくということで改正をさせていただいております。

この定義については後ほど詳しくご議論いただければと思います。

3ページ目をごらんください。

こちらにつきまして、真ん中の左側、現行法ですが、これまでは所有権を持っている方を荷主

として、荷主の省エネについて取り組みいただくという構図でしたので、荷受け側については、特段、規定をさせていただいていませんでした。一方、今回、法改正におきましては、準荷主という定義を新たに新設させていただきまして、到着日時等を指示できる荷受側の事業者の方に、荷主の省エネ努力にご協力をいただくというような努力規定を設けさせていただくという改正をさせていただいているところでございます。

4 ページ目をごらんいただければと思います。

4 ページが、本改正の条項でございます。まず、第105条におきまして、第1号で、「自らの事業に関して貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者」を1号荷主として定義をさせていただいております。

また、2号につきまして、「自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者として省令で定める要件に該当する者」を2号荷主と定義するというふうに規定させていただいております。

また、準荷主につきましては、106条に規定させていただきまして、「「準荷主」とは、自らの事業に関して、貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者であって、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の省令で定める事項についての指示を行うことができるものをいう。」という条文になっております。ただ、この文章だけでは若干わかりづらいので、今回、皆様と認識を共有させていただきたいと思って、以下のページを作成しております。

まず、5 ページ目をごらんください。

1号荷主についての説明になります。1号荷主と我々が呼ばせていただいている荷主につきましては、ブルーのところをごらんいただければと思いますが、「貨物輸送事業者との契約等により貨物を輸送させている事業者を荷主」というふうに定義させていただこうと思っております。

まずは、輸送事業者さんとの契約等がございましたら、基本的には1号荷主として定義をさせていただく。ただし、他の事業者により実質的に貨物の輸送方法等が決定される場合だけ除かせていただくというような立てつけになっております。その「ただし」部分については2号荷主についての定義で除く形にさせていただいております。

その2号荷主についてのご説明が6 ページ目になります。

青の部分をごらんいただければと思いますが、「貨物輸送事業者との契約等がなくとも、貨物輸送事業者に貨物を輸送させている事業者との契約等において、当該貨物の輸送方法等を実質的に決定している事業者は荷主となる。」というような考え方でございます。

ここで輸送の方法等を実質的に決定しているという部分について、どういうふうな解釈をする

のかというのを示させていただいているのが、表の左下のほうをごらんいただければと思います。

「輸送の方法等を実質的に決定している」というのは、貨物の輸送の方法等の要素として、①輸送モード、②受取日時、③受取場所、④引渡日時、⑤引渡場所のほかに、運ぶ際の温度ですとか、あるいは大きさですとか、いろいろ要素はあると思うのですが、このうち①、②、③の赤字で示させていただいている要素を全て決める場合を「実質的に決定する」というふうに解釈させていただこうと思っております。

なお、①の輸送モードにつきましては、括弧の部分をごらんいただければと思いますが、（一定の料金内での輸送を指示した場合も、その料金内で利用可能な輸送手段を決定しているものとする。）ということ、ある程度料金を決められた場合、必然的に飛行機で運ぶのは無理だろうというようなことで、モードが制限されるということですので、基本的には料金を決めると、輸送モードを決定したという解釈をさせていただくことにしております。

また、「契約その他の取決め」という部分の条文もございまして、この「契約その他の取決め」とは何かというのを示させていただいたのが右側でございます。

契約につきましては、貨物輸送契約、包括輸送契約、業務委託契約といろいろ契約がございますが、その他の取決めとして指示書、約款、口約束といった何々契約とつかないようなものも、その輸送の方法等を決定する要素としては考慮させていただくというような解釈をさせていただきたいと考えております。

7ページ目をごらんください。

この2号荷主を定義させていただいたことによって、貨物輸送事業者と契約をしても1号荷主にならない事例としての説明になります。

ブルーの部分ですが、卸事業者から複数の店舗への流通を一括して取り仕切っている事業者が実質的に決定した輸送方法等に基づいて貨物輸送事業者に貨物を輸送させる場合、この卸事業者は荷主とはならず、この場合は取り仕切り事業者が荷主となるということで、取り仕切り事業者が2号荷主となることで、卸事業者は1号荷主ではなくなるという、このような立てつけになっております。

続きまして、8ページ目をごらんください。

8ページ目は、準荷主についてのご説明になります。ブルーの部分をごらんいただければと思いますが、「貨物の受取又は引渡しを行う日時の他、その場所を指示することができる事業者は準荷主となる。」というふうに解釈をさせていただきます。

この場合、「指示することができる」という部分についての注釈を表の下の※で示させていただいておりますが、「指示することができる」とは、荷主と貨物輸送事業者の契約において、

受取日時や場所に一定の幅が許容されており、準荷主が具体的な日時や場所を指示できる場合を指す。」と。これは、具体的には、荷主の方が午前中のどこどこ工場にというような指示をされた中で、受け取り側、準荷主側が10時に工場内のどここのスペースという形で荷主の指示の範囲の中で省エネに取り組む余地がある場合については、荷主の省エネに対して協力をしていただけるのではないかと、準荷主という定義をさせていただいております。

最後になりますが、9ページ目をごらんください。

省エネ法の概要についてご説明させていただいております。真ん中の部分の右側が、運輸に係る部分の省エネ法の概要でございまして、一番右側に「荷主」という部分がございます。

まず、「自らの貨物を輸送事業者に輸送させる者」につきましては、基本的に荷主として省エネの努力をしていただくという義務がかかってございます。ただ、年間輸送量が3,000万トンキロ以上の方についてのみ特定荷主として我々は指定させていただきまして、その特定荷主の方については、定期報告の計画義務、あるいは委託輸送に係るエネルギー使用状況等の報告義務といった報告義務がさらに追加されているという状況でございます。

なお、最後にご説明させていただきました準荷主につきましては、これらの義務はかからず、あくまで努力規定として荷主の省エネに協力をしていただくというような形で考えているところでございます。

以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。

ということを改めて考えると、私なんか荷主という言葉は相当曖昧というか、いい加減に使っているなという感じが改めてするのですが、さらに今回、準荷主ということが入ってきますので、条文において、この荷主あるいは準荷主をきちんと定義づけなくては行けないと、こういう状況になります。

従来は、荷主は貨物の所有者と、割かし明確だったのですが、今回は、荷主を輸送の方法等を決定する事業者と、こういうふうにした場合に、こういうふう定義づけるということになります。

ということで、こういう案ということなのですが、この定義で、実際に事業者さんに伝わるかということも含めて、あるいは、これってなかなか現実ではわかりづらいよねと、こういう部分もあるかと思えます。そういうことも含めて、いろいろご意見、ご質問等いただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

○北條オブザーバー

省エネ法、輸送分野って、たしかカンパニーベースですよ。事業所ではなくて、会社ベースで定められていて、例えばメーカーでも調達部門というのがあるし、販売部門ある。卸なんかはもっと特徴的ですけども、1つの会社が準荷主でもあり1号荷主でもあり得るということがあると思うのですけれども、省エネ法上、そのような場合はどのような位置づけになるのですか。1号荷主が優先されて報告とかするとか、省エネ活動をするとか、その辺の整理というのはどのようなようになっておりますかという質問です。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

基本的に報告義務がかかりますのは1号荷主、2号荷主という部分でございまして、その場合は1号荷主にかかるエネルギー使用量の部分について、報告をいただくというふうにご理解いただければと思います。

○北條オブザーバー

ありがとうございます。

それで、そうなる具体的な話をちょっと伺いたいのですけども、同じ社内の中で、報告義務のある、例えば物流部門というのがあったときに、調達部門はの場合、準荷主で報告の義務はないのですけれども、こういう努力目標があるんだよというようなことを社内的に働きかけてくれみたいな形というのが荷主の判断基準の中に書かれるのかどうかというところを伺いたいのですけども。要するに、会社の中で一体として取り組んでくれという言い方をするのか、1号荷主は1号荷主でやってくれと、準荷主は準荷主でやってくれというふうな言い方をするのか、その辺どう考えるのかというのは結構微妙というか、ロジスティクスができるかどうかという話だと思っております。

○田中省エネルギー課長補佐

基本的には、事業所全体で荷主として省エネに取り組んでいただくということだと思っております。荷主については荷主の判断基準をお示しさせていただいて、準荷主については、あくまでガイドラインという形で、事例集的に公表させていただくということになってございます。

協力をして当然やっていただくということだと思っておりますが、そこが荷主の判断基準に書くのかどうかということですか。荷主の判断基準につきましては、後ほど次の議題でお示しさせていただくところでございますが、準荷主としての荷主へ協力するという部分については、準荷主ガイドラインの方向に移行して、そちらのほうで準荷主としては、こうこう、こういうような協力をしていただきたいというのを書かせていただいて、荷主の判断基準のほうについては、あくまで1号荷主あるいは2号荷主として取り組んでいただきたい部分について記載をするという方向

で考えているところでございます。

○北條オブザーバー

わかりました。行政から2つほど出てくるという感じですね。ガイドラインと、あと判断基準と、それぞれが会社の中で取り組んでくださいと。

○矢野座長

ただ、そこで当然、取り組んでくださいと、それぞればらばらにやるといっても、実際には、実質の話だから、連携してやってくださいよという形で、文章として入れるかどうかは別としても、それが基本的考え方。

○北條オブザーバー

はい、わかりました。

○大西オブザーバー

全日本トラック協会でございます。

今回、準荷主という枠組みが決められたということは非常に前進したなというふうに思っております。ありがとうございます。

そこで、いろんな輸送の形態があって、準荷主の定義に「指示することができる」という枠組みをはめているのですけれども、この枠組みをはめるということが準荷主の位置づけを狭くしようとしているのか、あるいは広くしようとしているのか、どちらの方向で考えているのかというのが少しわからないので、どういうふうにお考えですかということを質問させてもらえればと思います。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

「指示することができる」という部分については、指示している人以外にも、指示できる余地がある方についても準荷主として取り組んでいただきたいと思うので、なるべく広く準荷主を捉えていくという発想でございます。

○矢野座長

基本的には、今回、準荷主を入れたということは、発着荷主を含めてみんなで考えていこう。こういうのが基本的趣旨ですので、できるだけ特に準荷主について広げていく。ただし、それはあくまでもみんなで努力してくださいねということであるということ。

ほかにございませんか。

特に事業者さんから見て、これはわかりづらいという感じで、もうちょっと条文でもこの辺は加えておいた方がいいとか、そういうのがもしございましたらご意見をいただきたいのですが。

例えば、これなんか、物流子会社なんかはどうするのかとか、こういうところで相当無理して、相当苦勞してつくっているところがあります。もっと直接的に何か言葉を入れたほうが良いようなところもあるのだけれども、なかなか条文としてはそれに入れてはちょっとまずいかなということも、相当、直接的に書いていないので、ますます実際に事業者さんにはわかりづらいところもあるのかもしれないのですが、よろしいでしょうか。

○小林オブザーバー

日本加工食品卸協会の小林と申します。

資料、7ページ目の貨物輸送事業者と契約等をしている事業者が1号荷主とならない事例というスライドがありますが、私どもの会員企業は卸事業者です。貨物輸送事業者と契約をして、こういった形の我々がいうところの一括物流ということをやっているのですが、ここに出ている「取り仕切り事業者」というのがイメージがつかないので、もうちょっと具体的にご説明をいただけるとありがたいと思います。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

今回、この「取り仕切り事業者」という方は、基本的に1ページ戻っていただきまして、6ページの左下のほうにありますように、「貨物の輸送方法等を実質的に決定している取り仕切り事業者」というふうにお考えいただければと思っています。

「実質的に決定している」というのが、輸送モード、受取日時、受取場所というこの3つを決めて卸の方に指示している場合は、それは、その方は2号荷主になります。今ご質問ありましたケースにつきましては、恐らくその卸事業者様が基本的にいろいろ物流の効率化を考えて、このモードとか受取日時とか場所とかを決められているというケースかと思っていますので、その場合は卸事業者様がそのまま1号荷主になるというふうにお考えいただければと思います。

○矢野座長

ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

(3) 荷主判断基準の見直しについて

○矢野座長

それでは、続きまして、次に議題3のほうですね。荷主判断基準の見直しについて、事務局から説明をお願いいたします。

○田中省エネルギー課長補佐

資料4をお開きいただければと思います。

資料4、1ページ目、まず荷主判断基準の見直しの背景等についてご説明をさせていただこうと思います。

2ページ目をごらんいただければと思います。

荷主の規制における判断基準の位置づけを説明させていただいているペーパーでございます。

ブルーの部分を見ていただければと思いますが、荷主につきましては、省エネ法告示である荷主の判断基準の遵守等を求めさせていただいています。また、先ほどもご説明させていただきましたが、年間の輸送量が3,000万トンキロ以上の方については特定荷主として指定させていただきました。エネルギーの使用状況及び荷主判断基準の遵守状況等の報告の義務を現在も課させていただいているという状況でございます。

左側の絵の部分を見ていただければと思いますが、荷主が行う措置の部分で、まず、措置の部分につきましても、判断基準で、基準部分と目標部分と2つのパーツに分かれているところがございます。

基準の部分につきましては、荷主の皆様にご遵守をいただくという位置づけのものになっております。

また、目標部分につきましては、実現努力できる場合にはその目標に取り組んでいただきたいというような位置づけで、基準と目標を分けて整理をさせていただいているところがございます。

3ページ目をごらんいただければと思います。

3ページ目は、現行の荷主の判断基準の概要になっております。基準部分につきましては、1から5の項目について、いろいろと書かせていただいているところがございます。また、目標につきましても、同じく1から5の項目について、より具体的な取組内容等を例示させていただいて、それに取り組める事業者さんには、その目標のものについて取り組んでいただくというようなことをお示しさせていただいているものになります。

4ページ目をごらんください。

今般、この荷主の判断基準を見直しさせていただくことになってございます。その理由としまして、ブルーの濃い部分を見ていただければと思いますが、まず、先ほどもご説明させていただきました①ネット通販市場の拡大に伴う小口輸送、再配達増加という事情がございます。

こちらに関しましては、これまでB to Bという部分の発想で基準をつくっていたところ、B to Cというのも対象にさせていただこうと思っておりますので、そのB to Cに係る取組を新たに追加させていただくという方向で改正をしたいと考えております。

また、AI、IoT技術の活用により省エネの余地の増大があるということで、車両動態管理システムですとか、あるいは予約受付システムといった、そういった科学技術を活用することで省エネがより進んでいるという事例が出てきていますので、そのあたりについて判断基準に追記をさせていただきたいというふうに考えております。

これらの状況変化を踏まえまして、③に示させていただいておりますとおり、全体を「共通の取組」「B to B取引に係る取組」「B to C取引に係る取組」という3部構成に再構成をさせていただこうと思っております。

下の部分が現行から改正の目次を大まかに示したものでございます。この後の資料にもなりますけれども、ブルー、薄い水色の背景が基準で、黄色の背景が目標というような色の分け方で説明させていただいております。

基準部分につきましては、まず1. 共通的な取組として、(1) (2) (3) といった項目で書かせていただいております。

また、2. として大口貨物、主にB to Bを想定して、配送効率の向上についての取組を書かせていただいております。また3. として小口貨物、主にB to Cを想定したものの配送効率の向上について書かせていただいております。

同じように黄色の網掛け部分、2. ですが、目標についても1. 2. 3. と共通、大口、小口というような構成で再度整理をさせていただいているところでございます。

続きまして、内容に入っていきたいと思いますが、6ページ目をごらんいただければと思います。

I. 1. 共通的な取組ということで、基準部分についてでございます。

まず、考え方のほうをごらんいただければと思いますが、省エネの促進については責任者の役割が重要ということで、また、工場等判断基準の見直しも行われまして、その書きぶりもあわせて役割等を追記するというような修正をさせていただいております。それが右側の見直し方針(案)の基準I. 1. (1)の部分で、②の赤字で書かせていただいている箇所になります。

責任者を設置するという部門については現行法でもございますが、責任者につきましては、他の部門と、営業部門とか物流部門以外の部門とも調整して、省エネの計画等を策定して報告していただければというような役割を追記させていただいているところでございます。

また、考え方の2つ目を見ていただければと思いますが、トンキロ法に比べて省エネ取組の成果が反映しやすい燃料法等の選択が可能な場合に、これを促す規定を追記したいと考えております。

こちらにつきましては、エコドライブですとか、あるいはアイドリングストップといった省エ

ネの取組について、トンキロ法では表現がなかなかできないところがございますので、そのような取組も評価できる部分について算定方法を選択していただきたいということで、具体的には右の青の部分の一番下、③のウです。燃料使用量が貨物輸送事業者から提供される場合には、燃料法、燃費法の算定方法の選択に努めていただきたいというような書きぶりで書かせていただいております。

7ページ目をごらんください。

これも引き続きI. 1. 共通の取組ということでございます。考え方にございますとおり、これまで製造業に限定した記載であったのですが、B to Cも対象に入れますし、製造業以外にも商品設計や包装を検討する荷主が存在することから、標題と内容を変更させていただいております。また、特に流通事業者等が小口の顧客向けに積み合わせを実施するケースや、共同輸送等のパレット等の輸送容器に合わせた商品設計を行って、省エネに取り組んでいただいている事例も出てきていますので、それらを反映した形として、右上のブルーの部分ですが、「輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計等」ということで、ア、「流通全体の輸送効率を考慮し、商品の開発又はその荷姿を設計する場合には、当該商品の形状又はその荷姿の標準化等の工夫により積み合わせ輸送の効率化を図る。」、イ、「流通全体の輸送効率を考慮し、製品の開発又はその包装資材の設計を行う場合には、当該製品やその包装資材の軽量化又は小型化を図る。」という書きぶりに修正をさせていただいているところでございます。

8ページ目をごらんいただければと思います。

こちらは、I. 3. 小口貨物ということで、B to Cとして新たに追記させていただいたものでございます。

まず、ブルーの薄い水色の部分ですが、「小口貨物の配送効率向上」ということで、(1)再配達削減、(2)同梱やまとめ送りの促進、(3)消費者への啓発という3項目について新設をさせていただいているところでございます。

また、赤字で書かせていただいている部分につきましては、事前に関係者の皆様といろいろご議論させていただいた中で、今回、一応この会議の場でもまたご意見が出そうなところということで、例示させていただいているところでございます。

まず、(1)②の宅配ボックス等というところが赤になっていますが、基本的に、具体例を列記するのはいかがかというようなご意見をいただいているところでございますが、考え方に書かせていただいているとおりでございます。自宅以外の受取場所の例示は、現状で一定程度普及している事例を可能な限り記載させていただいてまして、事業者の創意工夫を制約するのではなく、むしろベストプラクティスとして幅広く記載し、ほかの荷主の皆様のご参考にしてい

ただきたいというイメージで書かせていただいております。

また、貨物輸送事業者の負担に十分配慮しつつ連携してという部分でございますが、今般、6月に行われました国会審議におきまして、国会において議員の皆様から貨物輸送事業者の実情に配慮して荷主の規制運用をすべしというご意見も頂戴しておりますところ、そこを考慮し、この部分は明記をさせていただいているというところでございます。

なお、荷主の判断基準告示につきましては、現行法もそうですが、基本的には合理的かつ技術的に可能な範囲でという前提のもとでの取組というふうに例示をさせていただいておりますので、荷主の方の負担を考慮しなくていいというような表現にはなっていないということでご理解をいただければと思います。

9ページ目をごらんください。

こちらから目標に入ってきております。II. 1. 共通的な取組としまして、考え方をまずごらんいただければと思いますが、「輸送の効率化に資する情報技術を活用した新たなシステムが登場しており、省エネを図るツールとして重要」になってきております。「このため新たな取組として当該システムを活用した取組を加え」させていただくという考え方で、右側のほうを見ていただければと思いますが、②のエとして車両動態管理システム、あるいはオとして、受発注の業界プラットフォームや共同の配車管理システム等の構築といった取組を新たに追記させていただいているところでございます。

10ページ目をごらんいただければと思います。

II. 1. 共通的な取組及びIIの大口貨物についての部分でございます。まず1つ目ですが、現行法のII. 4. (1)について、記載内容に即して表題を変更したということで、右側のほうですが、文章としましては、廃棄物あるいは「リサイクル資源の輸送を考慮した製品開発を行う。」ということですので、表題もそれに合わせた書きぶりに修正をさせていただいているところでございます。

また、真ん中の部分ですが、考え方のところ、「トラックの荷待ち時間におけるアイドリング等による増エネが懸念されている。」と。一方で、「予約受付システムの導入等」で待ち時間が減って省エネになっているという事例も多々見受けられますので、今回、新たに新規項目として待ち時間の縮減ということで、「予約受付システムの導入や受け入れ体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。」というのを目標として書かせていただこうと思っております。

一番下になりますけれども、輸送量の考え方に書かせていただいておりますとおり、輸送量の平準化に関する規定をまとめたのと、また発注計画及び平準化の具体的な例として発注単位、リードタイムまたは納品頻度の見直しを明示したということで、現行法上は、II. 3. (2) ②と

(3) ①で、それぞれ貨物輸送の効率化の向上協力と商取引の適正化という項目が分かれていたのですが、これをまとめて右側のほうで、「輸送量の平準化や発注の計画化及び平準化の要請」ということでまとめさせていただいているところでございます。

また、②につきましては、発注単位、リードタイムまたは納品頻度といった例示を追記をさせていただいているところでございます。

最後、11ページ目になりますが、Ⅱ. 3. で、小口貨物ということで、新たに追加したB to C部分についての目標を新規で追加させていただいております。薄い黄色の部分を見ていただければと思いますが、小口貨物の配送効率向上として、(1) 貨物の輸送距離の短縮、(2) 再配達削減、(3) 返品による輸送の削減、(4) 消費者への啓発という4点について新設させていただいているところでございます。

こちらにつきましても、宅配ボックス等の具体例についてご意見をいただいたこともございますが、考え方の1つ目に書かせていただいております「宅配ボックスに係る取組について」は強制されるものではございません。あくまで目標ですので、できる人がそれを取り組んでいただければという事例として紹介させていただいているところでございます。

また、(2) ②の部分で、ポイント付与や再配達料の料金化といった項目について、我々の考え方としまして、考え方の2つ目ですが、再配達削減のための例示として創意工夫を制限するものではなく、また、これまでの省エネ小委員会等で提案のあったものをあくまで例示として記載させていただいているという整理にさせていただいております。

(4) の消費者への啓発につきましては、「送料無料とのみ表記するなど、貨物輸送にエネルギーやコストがかからないとの誤解を消費者に与える表示を避け、消費者に対する貨物輸送に係る省エネルギーの重要性の啓発に努め」ていただきたいというものも新設としてさせていただいております。

12ページ目、その他がございしますが、現行法、目標Ⅱ. 5. の部分で「着荷主としての取組推進」という記載が書かれております。こちらにつきましては、基本的に、考え方を見ていただければと思いますが、貨物輸送事業者と契約等をしていない着荷主の場合は、今回、法改正で新たに追加させていただいた「準荷主」という定義に当たりますので、そちらの部分については「準荷主ガイドライン」について検討させていただきたいと思っております。

また、①の調達物流の部分の書きぶりにつきまして、貨物輸送事業者と契約等をしている場合は1号荷主というような位置づけになりますので、既に1. (1) で記載させている内容と重複をしているというこの状況を踏まえまして、現行法のⅡ. 5. (1) については削除するという考え方をしているところでございます。

13ページ目以降は、見直し後の荷主判断基準の全体像を示したものでございまして、適宜、気になった場合にご参照いただければと思っているところでございます。

以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。

ということで、具体的にその荷主判断基準、どういうふうに見直すかということでご説明がございました。

基本的に今の現行の改正省エネ法においても、基準部分と目標部分と、こういう形に分かれています。基準部分については基本的に遵守してほしいと、目標部分については皆さん努力してくださいねと、こういう構成になっているのですが、新たに今回、B t o Cも加えたということで、それぞれについて共通部分、それからB t o Bの部分、それからB t o Cに分けるという形になってございます。

そしてその後、この2. の荷主判断基準の見直しということで、前半のほうが基準部分、それからI、これについては基準部分、それからIIの部分については目標部分と、こういう形でそれぞれ整理されております。それぞれどう変えていこうというのに対して、どういう狙いがあるか、どういう理由・背景があるかというのが、それぞれ下のほうの考え方ということでお示ししてあるということでございます。

ということで、いろいろご議論あるかと思いますが、ご意見等をいただけたらと思います。

○松田オブザーバー

日本物流団体連合会の松田でございます。

今回、提示していただいた基準につきましては、大変、物流のことに配慮していただきまして、ありがたい内容であると思っております。

大変、今、物流というのは人手不足、特にトラックドライバーさんが不足の危機に瀕しているという状況でございますが、振り返ってみると、荷主さん、発荷主さん、着荷主さん、そしてそれを結ぶ物流事業者、それがいる中で、やはり力関係というのは今までどうしてもあって、発荷主さん、着荷主さんの間でも力関係があるという中で、どうしても力の強い荷主さんのほうの意向に沿って物を運ぶ、あるいはそういった物流の作業を行うということが多かったかと思えます。

その結果、最初に矢野座長が指摘されていたとおり、トラックの積載率、これもなかなか向上しない。結果的に労働生産性が上がらないということで、それがトラックドライバーの待遇にもつながって、結果的に人が集まらないという悪循環が続いているかと思えます。

やはり物流というのは、どうしても経済の潤滑油でありますので、必ずそれがないといけない

ということは皆さんご理解していただいていると思いますが、物流を限られた人の中で効率的に業務を行っていく。これについて荷主さんの一層のご理解が求められている中で、こういった基準をつくっていただいたことは本当にありがたい内容だと思っております。

また、新たにB to Cのことについても触れられておまして、こちらにつきましても、再配達、これについて非常に今多くなっておりますが、これについても労働生産性、さらにはエネルギー効率、こういったものを大きく阻んでいる内容になっておりますので、これを減らしていく努力、これは物流事業者としても当然やっていかなければなりません、発注される荷主さんのほうの体制、これについてもご協力を得られる内容かと思っております。

また、もう一つ、送料無料についても触れていただいて、あくまで目標ということでございますけれども、この送料無料については、いわゆる宅配便の受取側である消費者の意識、これについて物流に対して必ずコストがかかっているのだということを消費者の方々に認識をしていただいて、それによって、きちんと宅配便を再配達することなく受け取っていただけることにつながっていくものと思っております。

送料無料というのは、私もいろいろな場で漢字の四字熟語のように、当たり前のように言われてしまっているところがございます、これは何とかしなければいけないということで、物流連でずっと過去から取り組んでいる内容でございますけれども、もう一方で、いわゆるネット通販業界の中で、金利手数料について無料という表現をされている事業者さんがおりますが、ある大手のテレビショッピングの事業者さんは、金利手数料はその事業者さんが負担をいたしますということをテレビで何回も連呼されていて、かなりそれが耳について、金利手数料はその事業者が負担しているんだということがかなりイメージとして定着している。ただ、送料はなかなか定着しないということで、どういった違いがあるのかということで私もちょっと調べてみたのですが、割賦販売法という経済産業省さんの法令がある中で、厳密に言うと分割払いをするときは、信販会社との契約を消費者がすることに大半の場合はなっているのですけれども、そのときに、やはり金利が一方的に優遇されたりとか、その通販事業者さんと一体となるような誤解を消費者に与えないようにという解説が中に載っていることがわかりまして、やはり大手のテレビショッピングの事業者さんの言い方というのは非常に正しい言い方なのかなと思いました。

一方で、送料というのは、全くこれは経済産業省さんと関係なく、国土交通省さんの所管になるわけなのですが、送料というのは宅配便運賃のことを指すと思っておりますけれども、これも国土交通省の貨物自動車運送事業法の中で、国土交通大臣の認可事項として各事業者は運送約款を認可を受けなければいけない。その中で、宅配事業を行う場合は宅配便運賃を届け出ると、そういうことが決まっている非常に重みのある内容でございますので、これを送料無料という言葉で片づ

けられるというのは、いかがなものかと思っておりました。

そういう中で今回、目標とはいえ、こういった送料無料の表記をしていただいたことは大変ありがたいことだと思っております。

以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。

ほかにごございますでしょうか。

○内田委員

湯浅コンサルティングの内田と申します。

物流コンサルタントという仕事をしております、荷主さんを主に対象にして、今のお話にもあった物流危機にどう対処していくかということをお手伝いするようなことを本業としておりますが、今の物流連の松田様からのお話にもありましたように、物流危機の本質というか、一番何が問題になるかという、やはりドライバーさんになる方が少ない、ドライバー不足ということなのかと思います。

貴重なトラックドライバーさんを使わぬ、限りなく大切に、有効に使おうということが危機への対処ということであるところからすると、まさにこの省エネルギーというのと同じ方向性を持つと申しましょうか、省物流、省ドライバーという形に物流が変わっていかなくちゃいけない。それが今の大きな方向性だと思うのですけれども、どうもなかなかその実務をやっている方々との取組は困難が多くて、なかなか簡単には今までの枠組みが変わらない。

座長からも、これまでの延長上の取組じゃだめだというお話が最初にあったのですけれども、そういう意識はあっても、なかなかその具体的な進捗が見えない。省エネに対する進捗よりもむしろずっとその進捗が見えづらいというか、歩みがのろいところがあるんじゃないかなというふうに歯がゆく思っております。

その中で、今回の目玉になるといいますか、B to Cの省エネ取組義務が法律で明示されて、その中で再配達への削減への取組ということがきっちりと基準の部分で促されるというのは、私はこのB to Cの部分は余り自分の得意というか、専門部分ではないのですけれども、この問題に熱心に取り組んでいるコンサル仲間などに聞きますと、まさに我が意を得たりというか、その手があったかと膝を打つようなすばらしい法令の施行であるというふうに喜びを持って受けとめているようでございます。

その中で、具体的な取組の内容の例示も法文の中に取り入れていらっちゃって、先ほどその扱い方とか語順について、かなり慎重にいろいろ配慮していらっしゃる様子をご説明の中でもうか

がわれたのですが、やはりその実務で取り組んでいらっしゃる方々に、最も効果があってやってほしい内容が先に来るといいなというところがあるようでございます。

例えば日時指定というふうにずっと書いても、日付が指定されないで時間だけ指定できるというのが通販のサイトでは割とあるのですけれども、なるべく早い、一番早い到着日で指定はしないで、時間だけ指定するというやつですね。そうすると、それが非常に効果がないと。やっぱり日にちがわからないで時間だけだと、行ってもいなくて再配達になることが多いとか、そういう実務の世界で苦労している人々にはいろんなノウハウや思いがあるようですので、何が一番大事で、何を先に書いてほしいかというところをしっかりとヒアリングしていただいて、さらに工夫をしていただければというふうに思います。

それからもう一つだけ。B to Bの部分ですよね。B to Bの部分の省物流、省トラックの施策についても、全体の中でキーワードは全て拾い上げる形で散りばめられていたと思うのですが、ちょっと残念に思うのは目標部分、イエローの背景のほうですね。こちらにいいことがいっぱい書いてあって、ブルーの背景の基準の部分のほうが、もう一つ何か加わっているといいなという願望をちょっと捨て切れないという思いをお伝えしたいと思います。

ここも何を持ってくるのか、いろいろたくさんの課題があって、いろんな取組のものがある中で、何を持ってくるかというのは難しいところかと思うのですが、私が今の仕事の中で、もし何か1つだけブルーへの昇格をリクエストするとすると、やはり積載率の向上に一番効果があるのは何かというと、リードタイムですね。

今の翌日配達当たり前というリードタイムだと、どうやっても積載率が上がらない。それを確定情報に基づいて配車をするという枠組みに変えるというのには、どうしても翌々日配達ですね。もう1日リードタイム、もうちょっと精緻に言うと十何時間という時間レベルの話になると思うのですが、わかりやすく言えば翌々日配達に変えるということが確定情報に基づいてトラックの台数を決めて、それで配車を行うということが、今、実質はできていません。固定的にトラックを確保して、それでやるということが必然的になっているのはこのリードタイムが一番大きく悪さしているんで、それを努力義務にするというところは、なかなかいろいろハードルはあるかとも思うのですけれども、やはり積載率の向上に、荷主さんの立場で具体的に取組んで、何らかの計画を立て、その成果も公表してほしいというところは、大きく事態を変える可能性のある部分だと思いますので、そこをお願いしたいと思います。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

○山川委員

よろしいですか。ありがとうございます。山川です。

私は、省エネに関して、主に消費者向けの広報などを中心にお仕事している者ですので、今回はB to Cの小口のところを中心にお話をしたいと思います。

質問が2つと、あとコメントなんですけれども、質問は、すみません、ちょっと素人の質問で恐縮ですが、8ページのところの基準のIの3の(2)のところに「同梱やまとめ送りの促進」ということで、これを「促すことで効率の向上が見込まれる場合には」というただし書きがついておりますが、これは同梱の部分は、例えばすぐく形の違うものを一緒にまとめて送ると大きくなってしまって積載率が下がるのかなとか、ちょっとその辺は想像できるのですが、まとめ送りというのは、1人の消費者が複数回なり、複数の商品を注文した場合に、それをまとめて配送するというのが恐らくまとめ送りのことを言っているんじゃないかと思うのですが、これをすることが効率の向上につながらない場合があるというのが荷主の立場としてあるのがちょっとわからないので、そこが曖昧なので教えていただきたいです。

それから、もう一つの質問は、11ページで、これも小口の(2)の②のところに、「再配達を削減するための新たな仕組み」と出ているのですが、これは自社として新たな仕組みというふうに捉えてよろしいということかが、少し読んだときにわからないなと思います。世の中ではいろいろ、新たではないけれども、自社としてやっていないものであるならば、それを新たということと捉えられるのであれば、このとおりでいいかなというふうに思います。

それから、コメントですけれども、私自身もちろん消費者として宅配は便利に利用させていただいていますので、そういう利用者とか消費者の視点でコメントいたしますけれども、今回の判断基準の中に消費者に対する啓発というところが盛り込まれて、大変いいことだと思っています。

やはり再配達を削減など、小口の貨物のことに関しては、消費者の意識とか行動がなければ、不可欠ですので、そこに働きかける必要があると思います。再配達の問題は、配達員の方の労働負担が多くなっているというのが先ほどからも出ていますけれども、その面はメディアでもよく取り上げられているので、消費者の方も認識しているのですが、それがエネルギーとかかわっていることというのは、まだ意識されていない方がほとんどではないかと思います。

また、再配達を減らすことが省エネにつながる事とか、それをするための自分の行動がかかわっているんだよというところは、消費者の理解とか共感と比較的得やすい部分だと思いますので、このような形で判断基準に盛り込んでいただいて、荷主の側からもぜひ普及啓発をしていただければいいのではないかと思います。

それから、先ほどのご説明で、今回の判断基準は例示を多く入れていきますというふうに、ご説明をいただいたと思います。今回の荷主の定義の変更によって、今まで荷主になっていなかった事業者さんが新たに荷主になるということがふえますので、判断基準、やっぱり若干わかりづらいというか、読みづらいところがありますので、どの方が読んでも、こういうことを指しているんだということがわかるように例示を入れていただくというのは、私はいいなというふうに思います。

それから、最後ですけれども、先ほどからも話が出ています送料無料の話のところなのですが、これも例示として書かれている部分です。やはり消費者の心理としては、送料無料というふうになっていると、先ほどもありましたが、やっぱり1回で受け取らなきゃいけないというような意識が若干薄れてしまうとか、それから、特に急いで必要としているものではなくても少量のものを頻繁に注文するとか、やはりそういうところにはつながる可能性があるのではないかと思います。

消費者は、物の移動にはお金がかかるのだということに関しては、もともとは意識しているはずですので、そこを送料無料というふうに書いてあると、やっぱりちょっと誤解してしまうというのはあるのではないかとというのが、私の感想です。

以上です。ありがとうございました。

○矢野座長

回答しますか、そろそろ。

○田中省エネルギー課長補佐

いろいろとありがとうございました。

松田様からのご指摘は、ご指摘というよりも、お褒めいただいたという整理で、ありがとうございますということで、内田委員からいただいているご意見について、リードタイムの部分を目標から基準に格上げすべきではないかという部分につきましては、基準にすると遵守という部分で結構、要素が出てきますので、そこを翌々日配送という個別具体例の書き方をすべきなのか、もうちょっと表現を弱めて、それが読めるようなものを追加するのかということについて、またもう一度いろいろと検討させていただき方向で、いい書きぶりがあったら、ぜひご提案いただければと思いますが、また検討させていただきたいと思っております。

あと、山川委員からいただきました同梱やまとめ送りの、まとめ送りの部分ですが、例えばトラックに積みつける際に、聞いた話ですけれども、50個とか100個単位で発送するのではなく48個だと全部積めるとか、そういう積みつけを考えたまとめ方みたいなもので、必ずしもまとめればまとめるほどいいんじゃないよということをお伺いしたことがありますので、それをもって効率

が向上する場合にはという限定をさせていただいているという状況でございます。

また、11ページ目の（２）の「新たな」という部分、確かに既にポイント制とかやられているのではないかというご指摘はごもっともなんですが、事業者さんとしてそれまでやっていないけれども、そういう再配達が減るような取組について、もしできるなら新たに組み込んでいただきたいというような趣旨で、新たな仕組みというような書きぶりをさせていただいているところでございます。

○矢野座長

じゃ、アマゾンさん。

○渡辺オブザーバー

アマゾンジャパンの渡辺です。

2点申し上げます。

1点目は、資料でいいますと6ページ目に関係するのですが、今回、6ページ目に「燃料使用量が貨物輸送事業者から提供される場合には、燃料法、燃費法の算定方法の選択に努める」というのがあるのですが、一般論で申し上げて、個別のトラック運送事業者の方から燃料使用量などを個別の荷主ごとにデータをいただくというのが非常に難しいと認識しております。各トラック運送事業者の方は、会社全体としてどれぐらいCO₂の排出をされているとか、燃料を使用されているかというのはホームページ等で公開されているのですが、荷主A、荷主B、荷主Cに対して、それぞれどういうふうな燃料使用量になっているかということをお尋ねしても、なかなかお出しただけがないというふうに理解をしております。

ですので、今回のこの荷主判定基準に限らないのですが、いろんな省エネ法に関連する通達、手引等に関連して、理想論として、こちらのほうの算定方法のほうがいいんですよということをいろいろ書いてあるものがあるのですが、理想論で書いてあるものに関して、仮に荷主側がトラック運送事業者の方に、こういうデータをいただけませんかというふうお願いしても、いただけない場合が非常に多いと思いますので、その辺の実態を踏まえた記述にさせていただけないかというふうに思っております。

ここの6ページ目の記述がだめだと言っているわけではなくて、これは提供される場合にはということでもありますので、この記述自体を訂正してほしいというふうに申し上げているわけではないのですが、実際、そのようなことが荷主側とトラック運送事業者との間で議論されているということをご認識いただければなというふうに思います。

もう1点目は、消費者への啓発ということで、送料無料に関しての記述なんですけれども、よく私が理解できないのが、先ほど何人の方がおっしゃっていたコメントの中に、送料無料という

この言葉の説明をされる中で、再配達につながるようなことをおっしゃっているのですけれども、再配達の削減自体をするというのは、まさに省エネにそのまま直結する話だと思いますので、再配達の削減がいいというのは皆さん共通認識だと思うのですけれども、送料無料というその表記と再配達というのは直接関係しているものとは思えず、送料無料というのは、本来マーケティングとして通販業界が使っている場合がある言葉だと思うのですけれども、仮に再配達が無料ですというふうに書いていたら、再配達を何度頼んでも無料だということで安易に再配達を頼んでしまうということで、それは省エネによくないなということはロジックとしてつながると思うのですけれども、送料無料ということ自体が省エネにマイナスになるのかどうなのかというのは、少なくとも私の知る限り、そういったことを理論的に分析した結果というのは余り拝見したことがなくて、例えば、通販で頼むかわりに、自分が自家用車でどこかの小売店さんに行って、物を買って、運んで帰ってくるということと、送料無料ということで、通販で頼んで、トラック運送事業者の方がかわりに運んでいただけるということと比較した場合に、果たして省エネ上どちらがプラスなのかマイナスなのかということは、なかなか一律には語れないのかなと思いますので、送料無料ということのみを表記することがなぜ省エネにマイナスなのかというのは、もう少し丁寧に説明していただかないと、幾らその目標とはいえ、もともとこのB to CのところというのはB to Bに比べて非常にその粒度が細かく今回、基準が書いてありますので、ここまで書かれるのであれば、理論的に送料無料ということが省エネにマイナスなんだということをもう少し関係者の間で議論を重ねないと、幾ら例示、あるいは目標とはいえ、ちょっと書くにはまだ早いかなというふうに思います。

もし何か補足説明をいただけるようであれば、お願いしたいと思います。

○矢野座長

ありがとうございました。

まず1点目は、きっとこれはなかなか現実になったときに、この問題、しょっちゅう、いろんなところで出てくる話だと思います。

もしわかったら教えていただきたいのですが、現実としてはトンキロ法でやっているのと、燃料法、燃費法で、その割合としてはどうなのですか。

○田中省エネルギー課長補佐

燃料法、燃費法でやっていただいているのは、2割ぐらいが実態でございます。

○矢野座長

ということは、逆に言うと8割はトンキロ法になっている。それはせざるを得ないかどうかは別としても、物流事業者のほうから、そのデータが出てこないとなかなか、トンキロ法で結局や

ってしまう場合が非常に多いという現実ですね。

それを少しでも本来は進めるべきなので、現実にはいろんな施策をやったとしても、トンキロ法だとなかなか反映できない部分があるので、そこのところも含めて本来はやらなくてはいけないのですが、なかなかそこまでいかないと。ここで、ちょっと表現のところは確かに、ここに「提供される場合には」というふうに書いてあるので問題はないのだと思うのですが、できるだけ燃費法、それから燃料法に変えていきたいと、こういう趣旨ということでございます。

それから2点目ですが、きつとこういう、今おっしゃったような議論が出てくるのかなと思います。この辺はなかなか表現が難しいなと私自身も思っています。

実を言うと、きょうはこういう形で出させていただいたのですが、皆さんからいろいろきょう、ご意見をいただいて、少しもんでいきたいというのが、実際のところはこちらの趣旨でございます。

特にこの送料無料についてのところ、どういう形に入れるか、表現をどうするかというところは、いろいろご意見をいただいて、事務局としてまた調整しながら、最終的に詰めていきたいと思っております。

ということで、ほかにございますでしょうか。

○松田オブザーバー

物流団体連合会の松田でございます。

先ほど渡辺さんからお話がありました燃料使用量の話なのですけれども、今回いわゆるB to Cの部分での燃料使用量を算定するというのは、基本的には初めての試みではないかと思っております。

確かに、非常に小口の話になってくるので、実際、末端までどのぐらいCO₂が排出されているのか、これを正確に把握するというのは非常に困難であるかと思えます。このため、ある程度のルールづくりをして、こういった形で出せば、ある程度現実に近いんじゃないかというものを何らかの形でつくっていく必要があると思っております。

最初に、平成16年のときに、いわゆる荷主さんに対して貨物輸送のエネルギーを把握して報告するようになったときに、当時、JILSさんが荷主さんとそういう算定ガイドラインをつくるための委員会とか、そういったものを立ち上げられていろいろ検討された経緯もありますので、こういった考え方を一つまとめていくということは、非常に必要なのではないかと思います。また逆にこれがないと、また形骸化した報告になってしまって、せっかくの法律の改正の意味というのが薄れしまうということがあるかと思えます。

あと2点目、送料無料の話なんですけれども、いろいろ送料無料とエネルギーの消費がどうい

う関係があるのかというエビデンスという話が以前からございましたが、なかなか消費者の行動を把握するというのは非常に難しい面があると思いますし、単にその再配達を減らすというだけではなくて、同梱とかまとめ送りを減らすというのが、これが新たに荷主となったネット通販事業者さんに課されるということになっていますが、消費者がまとめて注文するとか、そういった意識も芽生えれば、余計な手間も省けることになるかと思えます。

ですので、なかなかこれは本当に論理的にどうつながっているのかとか、証明を出せというのは難しい話ではありますが、ぜひこの送料無料というのは、消費者の関係の方々の意見も聞きながら、例示として残していきたいというのは我々の考えでございます。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

では、百貨店協会。

○高橋オブザーバー

百貨店協会、高橋でございます。

私も11ページのスライドのB to Cのところちょっと聞かせていただきたいところがあるのですが、確かに送料無料、あとは送料込み商品という、小売の立場にありますと、送料に関しての説明が消費者の方に足りない部分ではあるのかなというふうに思うことが1点と、(2)の②でございます1回目の配達で受け取った場合のポイント付与であるとか再配達の料金化という、ここの明示に関してちょっと教えていただきたいのですが、消費者からお金を取るのは貨物輸送事業者さんだと思うのですが、この場合、小売のかかわりってどうなのかなということが疑問に思っております、私から、例えば矢野委員長に送って、勝手に送ったのに、何で再配達したからって料金を払わなきゃいけないんだということとか、いろんな形で問題が生じるのではないかなと思いますので、ここの例示って、もうちょっと送料に関してお客様にわかりやすいような形を事業者が努力するであるとか、何らか、ちょっとこれは具体的過ぎるのかな。余りにもポイント過ぎる例ではないかなというふうに思っておりますので、ここはもうちょっと、もともとの送料に関する小売なのか運輸事業者さんなのかわからないのですけれども、説明を丁寧にする必要があると思うので、ここはもう一步踏み込んだご議論をしていただきたいというふうに思っております。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

この辺は確かに例示の表現の仕方って、いろいろあるかと思いますがね。どこまで具体的に書くか。余りにも具体的に書いて、少し狭まってもいけない。この辺が難しいところで、基本的にはここの例示の書き方というのは一つの例示として出しているだけであって、これ以外にもいろいろ取組はあるでしょうというスタンスではあるのですけれども、少し例示の書き方については、事務局で調整というか、意見をうまく取りまとめていただければと思います。ありがとうございます。

○北條オブザーバー

感想と、あと意見を言います。

感想としては、全体的にすごくいいなという印象を受けています。特に最初に僕が質問ところにハモるんですけども、6ページ目のところの見直し方針案の②のところのアですかね。責任者をちゃんと置いて、社内の連携を図りなさいということを言っている。これはまさにロジスティクスですね。物流だけではなくて、設計だとか営業だとか、そういうところをまとめて省エネしましょうという。すごくいいなと思いました。

あと、これからコメントが2つあるのですけれども、1つ目ですが、その下のスライド7のところの見直し方針案の①のところ、「輸送効率を考慮した商品の開発または荷姿」云々というのがあるのですけれども、これはあくまでも設計部門の話であって、私はここをぜひ、荷主であっても営業部門を巻き込むような例示をしたらどうかというふうに提案したいと思います。

具体的には、さっきからちらちらと出ていますけれども、50個じゃ頼まないで48ケース頼んだほうが荷がまとまるみたいな話があるので、いかに積載効率をよくなるような営業をしてくるかというようなことを自社の営業マンの人たちにやっぱり意識づけるというのはすごく大事なかなと思います。

具体的な例をご紹介しますと、味の素が物流ハンドブックという小冊子をつくっていて、営業マンの人の手帳に入るような形で、物流のいろいろが書かれているということで、営業するときも、そういうことを配慮しながらやると、何か切りのいい50個で売るのでなくて、「48個だったらいいですよ」みたいな会話ができるのかなということで、これはぜひ追加していただきたいというのが1つ。

それから、もう一つ、キーワードとして絶対入れておくべきだなということで、私が見落とししていなければいいのですけれども、事前出荷情報の話がありました。ASNですね、Advanced Shipping Notice、これはやはり検品ですとかユニット検品とつながっていて、何が起きるかという、ドライバーさん、B to Bの場合、検品が終わるまで帰れないのですよね。これはトラックの1日の回転数を落とし、積載効率を悪くし、トンキロ当たりのエネルギー原単位を悪化さ

せるという方向に向かっているということが実データを使った実証的な研究でも発表されている例がありますので、ここはやっぱりドライバーさんの回転をよくすることによって省エネをするのだという意味で、一貫パレチゼーションと並んでASNプラス、例えばまとめ検品だとかというような施策なんていうのは、ここに書くべきかなというふうに思いました。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

先ほど、例えば自社内で販売営業部門とか、あるいは生産部門とか、いわゆる他部門をうまく巻き込むというか、そこを連携するって結構重要で、昔、アンケート調査やったときも、逆に言うと物流部門でいろんな形で取組をやろうというときに、取引先との調整・連携ももちろん重要なんだけど、それ以上に自社内の話のほうが大きく取り上げられることが多い。そういう意味では、その辺も含めて入れていただければというふうに思います。

○秋山オブザーバー

省エネルギーセンターの秋山でございます。

今ご意見のありました6ページなんですけれども、今回、責任者の役割ということで具体的な役割を記述されたということで、非常に進んだ改定案かなと思っております。

ここで今お話がありましたような部門を取りまとめて計画をとということなんですけれども、例えば、これはもう一步進んで、計画だけではなくて、その取組の推進状況みたいなことも、こういう業務執行機関に報告するというようなことがもしございましたら、いわゆるPDCAを回すという意味で、プランだけではなくて、それがどういうふうに進んでいるかといったようなことも報告されると、より省エネが進んでいくんじゃないのかなというふうに感じております。

といいますのは、多分、今いろんな仕組みのお話もございましたけれども、やはり先ほどございましたように、省エネを進めていくために、いろいろIoTだとか、いろいろその新しい技術の導入だとか、いわゆる投資の部分もあろうかと思っておりますので、そういった意味では、こういう執行機関へご報告されるといったことも、省エネを後押しするのではないかなというふうに感じております。

以上でございます。

○矢野座長

ほかに。どうぞ。

○島オブザーバー

ヤフーの島でございます。

先ほどの送料無料の件なんですけれども、ここで記載されているのは貨物輸送にエネルギーやコストがかからないとの誤解が発生するという懸念が記載されているわけなんですけれども、実際、送料無料という表記から、このような誤解が生じるというのは、どの程度存在しているのかは若干疑問でして、省エネに関するリテラシーを向上しなければいけないというのはまさにそのとおりだとは思いますが、直感的には既に貨物輸送事業者の方々は大変なご努力をされているということは共通認識になっていて、さすがに送料無料という表記からエネルギーやコストがかからないと誤解されている方というのが存在するかどうかというのは疑わしいのではないかと思っております、仮にこの送料無料の表記を改めさせるということであれば、その誤解がどの程度発生しているのかどうかというデータが、まずは必要なのではないかと考えております。

それから、ちょっと前後してしまうのですが、一番最初にその基準のほうは遵守が求められていて、普及のほうは実現努力ということでご説明いただきまして、基準とされるべきものは、現在においてもある程度、実現が容易なものであるべきだということに考えております。

その点、11ページのB to Cのところの(2)の再配達削減の①のところに宅配ボックスの普及に向けて取り組むということが目標として記載をされています。

あわせて、8ページのほうに行きますと、基準として再配達削減の②のほうで、宅配ボックスを選択可能とすると書いてあるんですけども、これは順序が逆なんじゃないかと思っていて、まず普及させてから、この選択を取らせるべきだと思いますので、ベストプラクティスであったとしても、まだ普及をしていないものを選ばせるようにしなければいけないというのを基準にするというのは行き過ぎなんじゃないかと思っております。

あわせて、今回の改正によって荷主となる方が恐らく数十万から数百万、存在するんじゃないかと思うのですが、貨物輸送事業者と連携をしてコンビニエンスストアでの受取を行うということも、個別の荷主が貨物輸送事業者と交渉して、こういう連携をするということが果たして実現可能かどうかというのはやや疑問がありまして、もし今ここでベストプラクティスと書かれている宅配ボックスとコンビニエンスストアでの受取というものが実現が容易でないのであれば、こちらは基準ではなくて、目標のほうに移すべきではないかと考えています。

以上です。

○矢野座長

今で、ちょっとこちらのほうでまた詰めさせていただきます。

確かにおっしゃるとおり、この目標のところと基準部分のところは完全にうまく切り分けられるかというところは確かにあるのです。それも含めてちょっと調整させていただきます。

ほかにございますでしょうか。

○稲葉オブザーバー

楽天の稲葉と申します。

幾つか述べさせていただきます。

まず8ページのところですけれども、(1)の再配達削減で、最初、貨物輸送事業者の負担に十分配慮しつつとあるのですけれども、十分配慮しなければいけない主体としては、貨物事業者だけではなく、荷主自身も負担ですし、取り扱っている商品やその種類やサイズなどでコンビニエンスストアでの受取とか宅配ボックスの受取というものが必ずしもなじまないものもございますし、こういった取組を推進することについて消費者との関係等も考慮しなければならないと思いますので、貨物輸送事業者の負担のみをことさら強調するような記述の特出しというものは避けてほしいなと思っております。

それから、11ページですけれども、先ほども出ていましたけれども、再配達削減の(2)②のところ、再配達削減のための新たな仕組みを導入するということで、この表現ぶりですと、荷主がポイントの付与や再配達料金の料金化というものを導入するかのように読めるのですけれども、基本的にポイントの付与や再配達料金の料金化といったものは貨物事業者によってなされる問題であって、荷主のほうがコントロールできるものではないので、これに何か協力をすると、そういったようなことであれば趣旨としては理解できるのですけれども、現在の表現ぶりというものについては違和感があるなと思っております。

それから、(3)の返品による輸送削減ですけれども、画像や動画による商品の詳細な情報提供等というところについては理解できるのですけれども、返品に係る貨物の輸送削減のためといったところについては、例えばアパレルの通信事業者に関して言うと、リアル店舗と比べてサイズの違いですとか色の違い、それから素材の違いなどの懸念があって、それが消費者にとって懸念であって、リアル店舗と比べて非常に不利な状況にあるところから、リアル店舗と競争するために、サイズの違いや似た色の複数の商品をまとめて郵送して、合うものだけは購入いただいて、合わないものについては返品をしていただく。そういったようなビジネスモデルを展開しているケースがあるというふうにも伺っておりますので、この返品削減するといったような表現が入ってしまうと、そういった事業者に対する営業の自由を制限する、もしくは萎縮するということがありますので、ここの表現ぶりを削除していただければなと思っております。

また、返品については、荷主が誰かというふうには考えたときには、それは消費者であることから、この荷主の判断基準の中に消費者を範疇にするというようなことを読み込めるような文言を入れるということについても、ちょっと違和感があるなと思っております。

送料無料の表記についても、アマゾンさんやヤフーさんと同じなんですけれども、営業の自由の範囲内かなと思いますので、その表記を避けることが省エネに結びつくということについて明確な根拠のないまま書くということについては、やめたほうがいいのではないかなと。

同じような表現で、8ページの(3)のところの消費者への啓発というところが、再配達を削減することが省エネルギーに資することを消費者に啓発するという表現がありますので、ここと同じような形で、送料無料の具体的な表現のところは避けるべきではないかなと思っております。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

この点については、先ほどからずっとご議論ありますので、少し事務局のほうで整理して、何かありますか。

○田中省エネルギー課長補佐

いろいろご議論いただきまして、ありがとうございます。

基本的に我々が今お示しさせていただいた資料には書いていないのですが、現行の判断基準にもありますとおり、まず基準や目標については技術的かつ経済的に可能な範囲で取り組んでいただくことという大前提は載せさせていただいております。

荷主の部分について、その事情を考慮していただきたいというのは、そのあたりで読んでいまして、荷主の判断基準の告示のほうに、荷主が守るべき基準のことに荷主の状況を考慮してという表現を入れるのはなかなか事務方としては微妙かなと思っていまして、そこは一律、技術的、経済的に合理的な範囲でやってくださいというところで、荷主の事情に考慮しているというふうには考えてはいるところでございます。

燃料法の部分につきましてもご意見をいただいていたと思うのですが、基本的には燃料法でやったほうがアイドリングストップとかエコドライブとか、そういった部分の評価、あるいはこれまでとは違う新たな取組を評価できてくるころだろうなというのはあって、そちらについて推奨したいというのは、もともとある状況でございます。

ただ、一方で渡辺さんご指摘のとおり、なかなか合い積みの場合、切り分けができない。輸送事業者さんが燃料の切り分けができないというのも実態としてあるところなので、提供される場合にはなるべく燃料法、燃費法をしていただきたいというような表現ぶりにさせていただいております。

逆に言いますと、燃料法が提供、輸送事業者さんからデータをいただいて、燃料法にできるのにトンキロ法を選ばれるといったようなところについては、ご遠慮いただきたいというような

メッセージもそこに込めさせていただいているところでございます。

いろいろご意見をいただきました書きぶり等につきましては、また、座長もおっしゃっていますとおり、どういう書きぶりにすべきかというところについて、いろいろご意見を伺いながら、検討させていただきたいと思っております。

○矢野座長

ほかにごございますでしょうか。

○北條オブザーバー

さっきから名を名乗るのを忘れていました。日本ロジスティクスシステム協会の北條です。すみません。

今の算定方法のところって、省エネ法がもう制定された時点からもう問題になってというか、課題になっていて、結局PDCAを回すためには、自分が打った手、打ち手が結果に効いてこないといけないのですよね。だから、「トンキロ法、うちやっています。エコドライブ、ドライバーさんをお願いしています」と、何にもならないという話があったりとかする。やっぱりPDCAを回しやすくするためには、原理原則にかなった燃料法、エネルギーを実際どれくらい使っているんだという方向に行くべきだというのは理論的に正しい。

ただ、今それができる技術がないんですね。トラックなんかは特に。ただ、そうはいつでもIoTがこれだけ出てくるし、車も今、CANで制御されているのは当たり前になっちゃうので、その辺は何か大きなプロジェクトをつくってあげて、実績をちゃんととれるようにしようよ。トラックに積まれている、例えば積載重量にしても、荷主ごとにもし案分ができるようなことであれば、燃料をトンキロで案分するなんてこともできますので、将来に向けてはそういうふうに誘導していくべきだということで、やっぱりこれはメッセージとして必要だなという感じがします。

トラックを限定とすると難しいのですけれども、例えば専用船なんかだと、荷主さんは当然、燃料使用量はわかっていますので、鉄鋼だとかセメントとかというのはわかるんですね。そういうところはやっぱり、今できているんだから、これが全て共通的な取組になっちゃっているんで、トラックがもうほとんどのtoCのところは困ってしまうのかもしれないのですけれども、toBのところは少なくともそういうところがあるんだということは、まずここで申し上げておきたいというのが1つと。

あと、これはお願いなんですけれども、鉄道と船舶とそれから航空機、これは原単位が1個しかないんですね、ずっと。これは何がいけないかというと、例えばモーダルシフトしましたというと、どんとその年はよくなるんですよ。7分の1とか8分の1になる。ところが一回モーダ

ルシフトしちゃうと原単位が1個しかないものだから、あと省エネしようかと思ったらトンキロを下げるしかないということになっちゃって、結局モダルシフト率を下げるという、しゃれにならないような話がずっと続いているので、ここの特に船舶なんかの細分化というのは、ぜひとも国土交通省さんと連携して、原単位を細分化するというような方向に、ぜひぜひ行政とやっていただきたいということをお願いしておきたいと思います。

最後に、東京都トラック協会が東京都環境局と一緒にやっているグリーン・エコプロジェクトの紹介をしておきたいのですが、あれは業者さんごとに、車格ごとに燃費をかなり細かく出すというようなプロジェクトになっていて、さすがに荷主さんごとにはわからないのですけれども、何かそういうような取組もぜひ積極的に使っていったって、できるだけその燃費も実績として細かくとっていけるのだというようなことを、やっぱりメッセージとして出していったほうがいいかなと思います。

PDCAを回すためにあるので、計算することは目的じゃない、手段なんですね。そこをやっぱり強調しておきたいと思います。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

そういう意味では今おっしゃられたように、より詳細にデータをとるところがとても重要で、実態を把握できないのに、なかなか取り組みができない。実際に目標を立てても、それがどこまで到達しているかわからない。こういうのが今のところ。これは省エネの話だけじゃなくて、物流全体が実際にはデータが、相当データ化がおくれているという現状がある中で物流のさまざまな形のデータ化ということは言われています。

その中でも、やはり省エネにかかわるところを、もっとデータ化を進めていく、この辺が重要かと思います。ちょうどAIとかIoTとか、こういうところをどういう形で取り組んでいくか。相当これはあくまでも目標部分なんですけど、今おっしゃったような部分も少し入れていければというふうに思います。

ほかにございますでしょうか。

○納富委員

早稲田大学の納富でございます。

幾つかご指摘と感想をちょっと述べたいと思います。

最初に、結構こういうのって一つ一つの言葉を大事にしないといけないので、そこをこだわりをちょっとお話をしたいと思います。

4ページのところででしょうか。これは目次的なところですので、ちょっと書きかえられるところもあるのかもしれませんが、配送効率と輸送効率、厳密に違う部分もあろうかなと思うのですけれども、例えば4ページの上の基準部分の大口貨物、2のところでございますね。大口貨物の配送効率、B to Bでやっても当然、輸送ということもあるので、輸配送効率という言葉でもいいのかなというふうに思っておりますのと、あとは下の目標部分のところでございますけれども、これは(5)のところが輸送率と書いてありますので、多分これは輸送効率じゃないかなというところのご指摘を1つしておきたいと思います。

それと、ちょっと先のほうに飛びますけれども、11ページのところになりますでしょうか。先ほどからたくさん議論がなされているところなので、送料無料の話は私は特に申しませんけれども、再配達削減のところの(2)でございますね。①のところ、これもなかなか悩ましいところがあるなというふうに思うのですけれども、宅配ボックスの標準化ということが特出しで、特出しと言っては失礼ですね、赤字で書かれておるのですけれども、これはなかなか貨物輸送事業者さんの、「等」と書いてあるから、その「等」で読みかえるのかなと思いつつも、そことの関係者と調整してというところで宅配ボックスをつくっている業者さんとの協働というところが何か基本になるのかなというふうにも思っていますので、できればそういう方々も巻き込まれるような、巻き込むことができるような、そういう表現でないと、なかなかこれは荷主さんが宅配ボックスの標準化というところに取り組むというのも、先ほどどなたかおっしゃられましたけれども、若干難しいところもあろうかなというふうにも思いますので、そこをご配慮いただいたほうがいいのかというふうに思っております。

それと、最後でございますけれども、今、北條さんからお話しあったことは、実は私もかつてそのような話をしたことがございまして、車の制御というのは、皆さんご存じのように非常に高度化しておりまして、さまざまな情報が、使える、使えないは別にしても、集約されて縮約されているというような状態なんですけれども、特にエンジンコントロールユニットのところから燃料噴射量というものが、どの程度の精度なのかという問題はありながらも、そういうものを取り出すことができるような仕組みもございますので、これは今すぐにといいようなことではないのかもしれませんが、少しずつそういう、より精緻な形での情報というものの集約と活用というようところに少し道筋をつけるという意味でいいと思いますと、先ほど議論ありました燃料法、燃費法といったところの書きぶりというのは、私は書き方が適切ではないかなというふうに思っております。

それと余談になりますけれども、これはちょっと打ち合わせ段階でお話をしたことなんですけれども、改良トンキロ法で計算したほうがCO₂排出量が少なくなるというようなケースが、当

然そういうケースというのは出てくる場合もございますので、当然そういうものにならないような形ということもうまく誘導していくという意味でいうと、やはり高度化させていく、情報の高度化というものは必要不可欠だなというふうに思いますので、特に省エネというところを訴えかけていくという意味では、先ほどの記述というのは適切ではないかなというふうに感じております。

以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございます。

たしか自動車連さんは来ていないんですね。本当は貨物車のCANデータをとかいう話は当然あるのかと思うのですが、それはそこまでいくかは別としても、もう少しいろんな意味でのデータをきちんと把握、蓄積していくと、こういう流れのところは少し書ければいいかなと思います。

ほかにもございますでしょうか。

○二村委員

東京女子大学の二村と申します。

今の北條先生、納富先生のおっしゃったデータですよね。特に船舶のほうはフェリーとコンテナ仕様だったら確実に違うだろうというところも素人でもわかりますので、ぜひそういうようなデータ整備に努めていただきたいというふうに私も思いました。

それから、すみません、宅配ボックスの標準化のところなんですけれども、11ページです。

(2) ①なんですけれども、荷主ができる具体的な努力を事例として入れられないかというふうに思います。宅配ボックスの標準化の場合というのは、恐らく荷主が、これは荷姿をどうにかするということなのではないでしょうか。努力できるところという、その努力の方向性というか、そういうようなところをお示しいただければわかりやすいんじゃないかなというふうに思いました。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

私もこの宅配ボックスの標準化は、じゃ、具体的に何というのはちょっとイメージが湧かなくて。実はいろんなところで言われてはいるんだけど、そして、ましてや普通の事業者が、はい、標準化しますよなんて、できるわけがないところがあって、そういう意味では、ここの表現は少し見直したほうがいいかなとは思っています。ただ、逆に、たしかアマゾンさんが郵便ボックスの受け入れ口を少し大きくするような、郵便ボックスさんがそういうメーカーさんと協働で何かやったと、この間テレビでやっていたのを見たのですが、ああいうのも一つのもしかしたら、標

準化じゃないのかもしれないけれども、そういう一つの事例かもしれないですよ。というような取組もあるかとは思いますが、ちょっとこの宅配ボックスの標準化は、どういうふうに捉えていいか、それから何ができるのと、ちょっと言われたように、これは見直していただければいいかなと思います。

○田中省エネルギー課長補佐

我々が宅配ボックスの標準化で書かせていただいたイメージだけご説明をしますと、大体、段ボール箱で送られる場合があると思うのですけれども、今だと小さい口だと入らないと思うんですね。大きい、宅配ボックスをある程度標準化することで、その大きさに合った配送に皆さん合わせるか。あるいは、世の中で最も使われている大きさの梱包の大きさに合わせて宅配ボックスを標準化していくと、世の中的に宅配ボックスを使おうと思って持ってきても持って帰るといったような事例が減るんじゃないかというイメージで書かせてはいただいているところでございます。

ただ一方で、ちょっとイメージしにくいと思うんですね。表現についていろいろご指摘はありますので、そこについては、もう一度検討させていただこうと考えております。

○矢野座長

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

○宮田オブザーバー

日本鉄鋼連盟の宮田と申します。きょうはありがとうございました。

本日の議論は、B to C 中心の議論ということで拝聴させていただいておりますけれども、我々鉄鋼業界としましては、どちらかというと B to B 中心のところなんですけれども、今回、提示いただいた中で、荷主と準荷主を分けて定義いただいているということで、このことにつきましては我々としても大変ありがたく感じております。

我々鉄鋼業界は重量物を扱っている関係上、荷物の手渡しができないということで、受渡し場のところで何らかの作業をして荷物の受渡しをするということをやっていますので、それもあって手待ち時間が発生したりということにもなっていますので、省エネルギーということを考える場合には、そういう荷渡しの際に今回の定義でいう準荷主側、こちらのところとの協力ということ、そちらのところの取組というのも大変重要になってくるかなというふうに思っております。

準荷主のガイドラインの検討につきましては次回の検討項目ということですので、また次回の際には、改めて内容を聞かせていただきたいと思いますと思っております。どうもありがとうございます。

○矢野座長

ほかにございますでしょうか。

二村先生はよろしいですか。

よろしいでしょうか。いろいろご意見をいただきました。論点となるところは、ある程度集約できたかなというふうに思っています。ある程度予想されたのも多かったのですが。それから、やはりこうやって改めてみると、誰がというか、主体が何か若干不明というか、あるいは自分がそれで取り組めるのと、こういうところの表現が幾つかあったかと思えます。そういう意味での表現も含めて、少し見直しをしていく必要があるかなと思えます。

それから、特にB to C、再配達についてはいろいろご議論いただきました。この点については、私自身ずっと物流をやっているのだけれども、ほかのことについては物流にはなかなか取り上げられないが、再配達の話になると急にマスコミで取り上げると。こういうことがあって、国会での審議でもやはりいろいろありましたし、それから親委員会というか、省エネ小委員会でも、やっぱりこの再配達について非常に多く意見が出されたのですね。

そういう意味では、確かに貨物輸送量全体から見るとこの宅配便のところの部分というのは量的にはそれほど大きくないのだけれども、やっぱりその影響力というか、そしてやはりこの省エネ法自体もいかに消費者、利用者に、一緒に考えてもらおうと、一緒に普及に向けてどう考えていくか、その辺をどうやって発信していくか、こういう面も非常に重要かと思えます。

そういう意味では、この再配達の部分というのは各企業さんによって相当状況も条件も違うということで、簡単に一律に書けないというところもあるのですが、この辺についてはいろいろこちらのほうで調整させていただければと思います。

そういう意味では、具体的にどう表現するかについては、事務局で調整していただき、次回までにまた案を出させていただきたいというふうに思っております。

ということで、一応、本日の議事は以上になります。ただ、いろいろきょうお見せして、急にご意見を求めたところもございます。それから、これ自体は少し短期間でまとめなくてはいけないということもございますので、後でメール等で事務局にご意見をいただくということもいろいろしていただければというふうに思います。

きょうは、委員の皆様、それからまたオブザーバーの皆様におかれましては、ご多忙のところ、ご審議をいただき、まことにありがとうございました。

最後に事務局に連絡事項があれば、お願いいたします。

○田中省エネルギー課長補佐

いろいろとご意見を頂戴しまして、まことにありがとうございました。

次回のワーキンググループの日程についてですが、第2回は9月10日の15時より開催予定とさせていただきます。場所についてはまだ決まっていませんので、決まり次第、改めてご連絡を差し上げたいと思います。

第2回ワーキンググループにおきましては、本日いろいろご意見いただいたものに関しての修正意見案をお示しさせていただくとともに、ほかに連携省エネルギー計画や準荷主向けのガイドライン等についてご審議いただく予定としております。

また、本日お示しさせていただきました資料につきましてご意見、あるいは修正案、あるいは追記案等ございましたら、8月24日の金曜日中に事務局までご連絡をいただければと思います。

以上です。

3. 閉会

○矢野座長

ということで、長時間ご議論ありがとうございました。

それでは、本日のワーキンググループはこれにて終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

—了—

お問合せ先

資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー課

Tel 03-3501-9726 Fax 03-3501-8396