

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（第1回） 議事要旨

日時：平成30年8月17日（金曜日）10時00分～12時00分

場所：経済産業省本館地下2階 講堂

●出席者

・出席委員

矢野座長、内田委員、納富委員、二村委員、山川委員

・オブザーバー

アマゾンジャパン合同会社、一般財団法人省エネルギーセンター、石油化学工業会、公益社団法人全日本トラック協会、一般社団法人日本化学工業協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人日本鉄鋼連盟、一般社団法人日本電機工業会、一般社団法人日本冷蔵倉庫協会、一般社団法人日本倉庫協会、日本貨物鉄道株式会社、日本百貨店協会、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会、一般社団法人日本物流団体連合会、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会、ヤフー株式会社、楽天株式会社、株式会社ビックカメラ、株式会社ヨドバシカメラ、国土交通省総合政策局環境政策課、国土交通省総合政策局物流政策課、環境省地球環境局地球温暖化対策課、経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課

・事務局

吉田省エネルギー課長、立石省エネルギー課長補佐、田中省エネルギー課長補佐、吉川省エネルギー課長補佐

●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

●議事概要

【議題（1）議事の取扱い及び開催趣旨について】

事務局より資料に基づき説明。委員から特段の意見なし。

【議題（２）荷主、準荷主の定義について】

事務局より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

- ・ 1つの会社が準荷主であり、荷主でもある場合、どちらが優先されるのか。
⇒法的にはどちらの義務も果たしていただくことになるが、報告義務等がかかるのは1・2号の荷主となる。（事務局）
- ・ 同じ会社のなかで例えば営業部門と物流部門の連携を促進することを記載するのか。
⇒荷主判断基準に記載する方向で検討する。（事務局）
- ・ 準荷主の定義について、いろいろな物流の形態があると思うが、「指示できる」という記載は対象を広く取ろうとしているのか、狭くとらえようとしているのか。
⇒ 基本的には指示できる可能性のある人を広く捉える発想である。（事務局）
- ・ 取り仕切り事業者とは何を想定しているのか。
⇒ 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。例えば、卸事業者が最適な物流効率化を考えて貨物の輸送方法等を実質的に決定しているのであれば、卸事業者が荷主になることもあると考える。（事務局）

【議題（３）荷主判断基準の見直しについて】

事務局より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

- ・ 基準部分について、これまでは荷主と輸送事業者とのパワーバランスによって荷主の意向に従わざるを得ないことが多かった。
- ・ BtoCの再配達については、荷主の体制についても協力を得られる記載になっている。再配達の削減は労働生産性の向上や、エネルギー効率の向上に関わるため、荷主の方にも協力いただきたい。送料無料という表記について、物流はコストがかかっていることをきちんと周知してほしい。
- ・ 省エネルギーやドライバーの負担軽減に向かっていくべき。BtoCの取組について、省エネ法に記載するのは画期的。具体的な取組の例示については最も効果のある事例について記載してあるのは良い。
- ・ BtoBの取引については、目標に重要なことが書いてあり、基準に書ききれていない。特に積載率の向上に一番効果があるのはリードタイムの延長であり、当該取組を基準に変えてほしい。
- ・ エネルギーと関わっていることを意識している消費者は少ないため、BtoCの取引について消費者に対する啓発はいいことだと思う。今回の見直しにより今まで荷主ではなかった事業者が荷主になるため、分かりやすい例示が望まれる。
- ・ 燃料法、燃費法を推奨する記述について、記述の書きぶりを修正してほしいということではないが、実態として、トラック事業者から個別に情報をもらうことは難しい。また、再配達の削減が良い取組であるというのは理解できるが、送料無料表記をやめることが省エネルギーに資するとの科学的根拠があればご教示いただきたい。

- 燃料法を行うための情報提供について、末端まで行うのはとても難しい。算定方法について一定のルールを作るのが良いと思われる。
- 送料無料については、どのように例示するのか。もう少し踏み込んだ議論が必要。
- 荷姿の設計については設計部門が担当となるが、営業部門への意識づけのためにも営業部門を巻き込むような例示が必要ではないか。
- トラックの回転数の向上のために、事前出荷情報やユニット検品などのキーワードも入れてはどうか。
- 共通的な取り組みについて、今回の改正で責任者の役割が明記されているが、業務執行を決定する機関への報告については、計画だけではなく取組の推進状況も報告するような記載にしてはどうか。PDCA を回すためにも、取組の推進状況も加えればより省エネが進んでいくと思われる。
- 送料無料表記によって、消費者がどの程度誤解するのか疑問である。宅配ボックスについては基準と目標の記載が逆転しているのではないか。コンビニエンスストアでの受け取りもコンビニエンスストアにおいて対応が可能なのか確認する必要がある。いずれも対応が難しいのであれば基準ではなく目標にすべき。
- 省エネについては、輸送事業者だけでなく荷主や消費者とも協力しなくてはならないため、輸送事業者への配慮について特出しして記載するべきではない。
- ポイントの付与や再配達のコスト化は本来輸送事業者が行うことで、荷主は協力する程度なら理解できる。また、EC 事業は実店舗と違い、色やサイズの違いが分かりづらいため、返品を抑制してしまうと事業を阻害することになる。送料無料表記を避けることが省エネにつながるのと明確な根拠がない以上、具体例を挙げてまで表示規制をすべきではない。
- エネルギー使用量の把握方法の中で最も原理原則にかなった方法であると考えられる燃料法については、現在のところは把握が難しいところだが、今後は IoT やデジタコといった技術の進歩により、荷主ごとの輸送量（トンキロ）に応じた“按分”ができるようになると思われるので、燃料法が大切というメッセージを出す意味で記載すべき。また、鉄道、船舶等、各輸送モードで原単位が1つしかないのは課題。モーダルシフトを進めるためにも、船舶や鉄道について、例えば船舶の場合であれば、資源エネルギー庁と国土交通省が連携して、船種ごとに細分化した原単位を用意するようお願いしたい。
- 宅配ボックスの標準化は、荷主だけで実施するのは難しいため、宅配ボックスを作るメーカーも巻き込んでいく必要がある。
- 車の制御は高度化している。より緻密な方法で測定を求めるのは正しい方向である。
- フェリーとコンテナで原単位が同じことに違和感がある。宅配ボックスの標準化について、荷主の努力の方向性が分かりづらい。
- 荷主と準荷主を分けて考えているのは実態を捉えるのに良い。省エネを考える際に

は荷受けについて検討することも重要である。

以上

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