

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2回)

日時 平成30年9月10日(月) 15:00~16:52

場所 経済産業省本館17階 第1特別会議室

議題

- (1) 荷主判断基準の見直しについて(第1回からの継続事項)
- (2) 準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて
- (3) 定期報告書の様式について
- (4) 荷主連携省エネルギー計画について
- (5) 認定管理統括荷主について

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2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と申します。よろしく願いいたします。

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いたします。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いるiPadにて閲覧いただければと思います。動作確認のため、iPadにて資料1が開けるかどうかご確認いただければと思います。

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います。

また、マイクの使い方についてご存じだと思いますが、こちらの発言ボタンをクリックしていただきますと緑のランプがつきますので、それがついてからご発言をいただければと思います。

続きまして、委員のご出席ですが、本日は5名の委員全員にご出席をいただいております。また、本日は前回に引き続きオブザーバーとして関連団体、企業の代表の方々にもご参加いただい

ております。

それでは、これ以後の議事進行を矢野座長にお願いしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

2. 議事

(1) 荷主判断基準の見直しについて（第1回からの継続事項）

○矢野座長

それでは、これより議事に入らせていただきます。

まず初めに、本日の資料構成と、それから議題1、荷主判断基準の見直しということで、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

では、本日の資料ですが、お手元のiPadをごらんいただきますと、まず上から資料1、荷主判断基準の見直しについて、資料2、準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて、資料3が定期報告書の様式、資料4、荷主連携省エネルギー計画、資料5、認定管理統括荷主について、その後、委員名簿、議事次第、座席表の8つのファイルがあるかと思われます。過不足等なければ、このまま進めさせていただきます。

では、まず資料1をお開きいただければと思います。荷主の判断基準の見直しについてになります。

こちらは、前回ご議論いただいた基準部分につきまして、その後、前回の場でいただいたご議論と、あと終わった後に文書にてEC事業者様からいただいたご意見を踏まえまして事務局のほうで修正をさせていただいております。

構成としましては、左側に目次を書かせていただいて、赤の吹き出しでその部分を詳細に右側に示させていただいております。

また、前回から事務局のほうにて変更した点については、赤字にてお示しをしているという状況でございます。

まず、1ページ目をごらんください。

1. (1)、②のAの部分ですが、①に規定する取組方針を踏まえてエネルギーの使用の合理化の目標の達成のための計画を他の部門と調整して取りまとめ、業務執行を決定する機関に当該計画の承認を受けるということで、前回は「報告をする」ということだったんですけども、オブザーバーの方のご意見を踏まえまして「承認を受ける」と。

また、PDCAサイクルを回すべきだというご意見も踏まえまして、その下にイとして、「アの計画に基づく取組の進捗状況を当該機関に定期的に報告し、報告を受けた当該機関は必要な指示を行う」という文言を追加させていただいております。

続きまして、2ページ目をごらんください。

2ページ目につきましては、基本的に文章の変更はございません。

1点、(2)の④計画的な貨物の輸送の部分につきましては、前回はその下の準荷主との連携のところにはありましたが、これは全体的に準荷主だけではなく全体で取り組めることですので、(2)の輸送効率向上のための措置として、場所を変更してございます。

3ページ目をごらんください。

3ページ目、B to Bの配送効率の向上になります。

まず、(1)の積載率の向上のところ、内田委員からのご指摘を踏まえまして、「配送の計画化・平準化に寄与するよう、できるだけ時間的猶予を確保し発注する」という文言を追加させていただいております。

4ページ目をごらんください。

4ページがB to Cの取組になります。この(1)の部分、再配達削減の部分ですが、EC事業者様のご意見を踏まえまして、「貨物輸送事業者が対応可能な場合は、」以下の取組を推進するということで、貨物輸送事業者の対応可能かどうかを踏まえて、①である配達予定日時や受取場所の指定、あるいは消費者の要望に応じた適時適切な通知を行っていただくというようなことに取り組んでいただきたいというふうに、条件づけをさせていただいております。

また、こちらに前回お示しした案では、自宅以外の受け取りやすい手法を示すというようなことを基準に入れさせていただきましたが、いろんなご意見をいただきまして、目標のほうに移動させていただきます。

5ページ目をごらんください。5ページ目からは目標になります。

まず、5ページ目につきましては、基本的に変更点はございません。

6ページ目をごらんください。(2)の②のオの部分ですが、赤字で「準荷主」となっていますが、前回お示しさせていただいた資料ですと「荷受人」という言葉が使われていたんですが、今回新たに「準荷主」という定義をさせていただいておりますので、「準荷主」という定義で統一をさせていただくという修正をさせていただいております。

また、7ページ目は特段変更点がございません。

8ページ目をごらんいただければと思います。

8ページ目ですが、2.(1)、②、こちらも「荷受人」とあったところを「準荷主」という

ふうに文言を修正させていただいております。

また、(4)の荷待ち時間の縮減につきましては、J I L Sの北條様よりご意見をいただきまして、「予約受付システムの導入」に加え、「事前出荷情報の共有、検品方法の見直し」というような文言を追加させていただいております。

最後、9ページ目になります。

9ページ目、3. (2)の①、前回お示しさせていただいた案では基準にありました部分を、①として目標に移動させております。貨物輸送事業者等と連携して、消費者が自宅における直接受け取り以外の受け取りやすい手法、例えば、自宅や駅等の宅配ボックス、コンビニエンスストアでの受け取りを選択可能とする。

②の部分につきましては、貨物輸送事業者等と連携し、宅配ボックスの共同利用など、宅配ボックスの普及に向け協力する。こちらは前回は「宅配ボックスの標準化」という文言を入れさせていただいていましたが、荷主の皆様ができる立場としては、「宅配ボックスの普及に向け協力する」というのが適当であろうということで修正させていただいております。

③再配達を削減するための新たな仕組み、例えば1回目の配達で受け取った場合のポイント付与や置き配を貨物輸送事業者等と連携して導入するという、こちらは前回は「再配達料金化」みたいな文言を入れさせていただいていましたが、これはやはりまだちょっと早いということで、次の再配達削減のための有効な取組である「置き配」を例示に加えてはどうかというご意見を頂戴しましたので、こちらに修正させていただいております。

また、(3)返品による輸送の削減ということで、返品に係る必要以上の貨物の輸送を抑制するため、消費者に対して画像や動画による商品の詳細な情報提供等を行うということで、前回の意見では、「リアル店舗との競争において必要な返品というものも存在するので、その制限をかけないでいただきたい」というご意見を踏まえて、「必要以上の貨物の輸送を抑制する」という条件を付させていただいています。

最後に、消費者への啓発ということで、「消費者が物流コストや物流に係るエネルギーを正しく認識しづらい状況となっていることを踏まえ、創意工夫により、再配達の削減・まとめ送りなどの貨物輸送の合理化が省エネルギーに資することを啓発する」という文言に修正をさせていただいております。

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、前回8月17日に第1回のワーキングがございました。そのときにもさまざまな

ご意見をいただきましたし、その後、各委員、それからオブザーバーからいろいろご意見をいただきました。その中で、いろいろ議論はあるところはあるんですが、基本的には修正点は全体を構成を少しわかりやすくしたということがございます。それで、準荷主が入りましたので、その辺で若干そのままやると入り組んでしまうところがありますので、その辺も含めて構成を少し見直させていただいたということがございます。

それから、前回いただいたご意見を踏まえて、今までの荷主判断基準では入ってなかったところをもう少し、例えば商慣行に少し絡むようなところ、そういうところを少し加えると。こういうことを含めて追加しております。

それから、B to Cというところですが、B to Cについては随分議論がございました。これについては、もちろん前回いただいたところで、やっぱりその荷主としてできるところというのはどこまでかと、この辺の議論がやはり相当ありました。荷主として直接できないところをどこまでここに入れるかと、こういうご議論がありまして、その辺も含めて一部は基準から目標へと、こういうことも含めて修正させていただいたということでございます。

ということで、一応事務局からこういう案でいきたいということですが、これに対してご意見、それからご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

ご発言を希望される方におかれましては、ネームプレートを立ててお知らせいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○二村委員

東京女子大学の二村でございます。事前にコメントを申し上げる機会がなくて大変申しわけございませんでした。

ちょっと質問させていただきたいのですが、10ページ目の(2)の③のところ、例えばの中で、「置き配」という言葉が使われているんですけども、この言葉は市民権を得ている言葉ですかというのが質問です。わかります。見ればわかるんですけども、恐らく業界内では通用するんでしょうけれども、置き配される消費者側がわかっているかどうかとか、その部分も含めての言葉、こなれていないという気がするんですけども、いかがでしょうか。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。「置き配」につきましては、EC事業者様といろいろ調整をさせていただいた段階で、荷主側として「置き配」というキーワードでわかるということで使わせていただいているということでございます。荷主判断基準ですので、荷主の方がわかれば、それでいいのかなという気も若干はしたんですけども、そこはどうですか。

○二村委員

ということで整理されているのであれば、私としては問題ないというふうに思います。ですから、あとは「置き配」という言葉の普及に向けてご担当課が努力をされるということかもしれません。ありがとうございます。

○矢野座長

ほかにはございませんか。

○内海オブザーバー

ビックカメラの内海と申します。

9ページの同じ部分になってくるんですけども、(2)の③の部分で、再配達を削減するといった部分のところはこれはもちろん、これは一応わかるんですけども、それにあわせて、例えばのところ、1回目の配達で受け取った場合のポイントの付与とあるんですけども、当社はポイントの還元等を行っている中では、当社の顧客の方はご自身の部分で配送を依頼している部分で、1度目の配送でさらにポイントをつけるといった部分になってきますと、ちょっとこのところの部分に関しては、そういった意味で原資であったりですか、また取組の部分で逆に差が出てくる部分もちょっとあるのかなと思います。そういった意味で、配達したのに逆にポイントがついて、持ち帰った場合はポイントがつかないだったとか、そういうのが一般の方にそういった意味では差別化が少ししっかりと落ちない部分がありまして、そんなところを感じている次第でございます。

以上です。

○吉川省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。今の点につきましては、今、恐らくポイントを別の形でつけている取組に関して、それはこの1回目での受け取りでポイントをつけるという点と違うというご指摘だったと思うんですが、こちらに関しましては今、例示させていただいて、1回目の配達で受け取った場合のポイント付与というのを例示させていただいているんですけども、これ全体が再配達を削減するための新たな仕組みとして各企業、荷主の方々のご協力といいますか、創意工夫でやっていただくような取組というのを評価したいということですので、今のようなポイントを事前につけるという制度についてもこの中に含まれる取組なのかなというふうに考えておりますので、その点はこの1回目のポイント付与というところに限られてないというところでご理解いただければというふうに思います。

○矢野座長

基本的に今回のこのB to Cの取組は特にそうなんですが、ここに例示してあるのは例えばというのが基本でありまして、そういう意味では各事業者さんでいろんな、こちらのやり方がいい

とか当然あるわけですね。そういう創意工夫はどんどんやっていただくということが前提ということでございます。

ここに書いてあることを、とにかくあなたの企業でこれを絶対にやってくださいよという意味ではなくて、例示ということで各企業さんでいろんなことを取り組んでいただきたいと、こういうスタンス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

日本ロジスティクスシステム協会の北條です。

場所の問題、編集にかかわる問題と、あと言葉の問題と2つあります。1つは、場所なんですけれども、例えば、スライド2のところの(2)の①のところ、「輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計」という話があって、これは製造業らしくDesign for logisticsをやってくださいという話で整理されていていいと思うんですけども、次にこれの似た記述が出てくるのがどこかと申しますと、スライド6ですね。(2)の②のところ、標準化及び情報化のところの標準化になると思うんですけども、一貫パレチゼーションの話が今度出てくると。本来であれば、この設計のところで一貫パレチゼーションの荷姿の話というのが連担して起きるイベントだと思うんですね、製造業にとって、設計しました、運用しました。

ところが、この判断基準と目標を見ると離れた場所になってしまっ、できればこれはパッケージでユニットの設計をし、一貫パレチゼーションをし、ユニット単位で検品するという一貫通貫の流れができると非常にいいガイドになるんじゃないかなというふうに思ったので、修正案としては、これは可能かどうか分からないですけれども、同じ施策を複数の場所に出すという案はありか、なしかなんですね。再掲という形でまとめられれば、まとめておいたほうがいいんじゃないかと思った次第です。

同じような話が、スライド6のところの一貫パレチゼーションに続いて、私のほうで入れていただいてありがたいんですけども、ユニット検品とかなんかの話も一貫通貫でいく話かなということで、場所の話、編集の話が2つです。

あと言葉の問題なんですけれども、さっきもB to Cの話がありましたが、これは立場的にどう読むのかなというところで、やっぱりスライド6の(2)②のウのところ、「帰り荷の確保に資する求貨求車システムを活用する」というふうにあるんですけども、これは恐らく荷主の立場からすると、帰り荷じゃないなど。帰り荷になるのは物流事業者さんではないかなということで、これは類似した記述を見るとどこにあるかという、スライド8のところで、(5)の①のところのイ、「納品車の帰り便で」云々というのがある、むしろ荷主的にはこっちのほうがフィットするんじゃないかなと思ったので、ここはちょっとワーディングを工夫されたほうがいい

かなと思った次第です。

以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

貴重なご意見、ありがとうございます。踏まえて修正をさせていただきます。

○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。

一応、判断荷主基準、こういう形で、いろいろご意見をいただきましたけれども、こういう形でまとめさせていただくということをございます。

実は、この判断基準について、本日、委員、オブザーバーのご意見をいただきましたので、それを少しこちらのほうでも修正させていただいた上で、さらにこの案については一応委員長一任で取りまとめさせていただいて、9月下旬に開催予定となっております省エネルギー小委員会のほうに報告させていただくと、こういう手順を踏ませてもらいたいということをございます。

そのような形で進めさせてよろしいでしょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。

(2) 準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて

○矢野座長

それでは、次に議題2、準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて、事務局より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2をお開きいただければと思います。準荷主ガイドラインになります。

こちらは括弧書きの中で若干詳しく、法律用語を用いて、荷主が実施する措置によるエネルギー使用の合理化に資する準荷主の指示に関するガイドラインという形で補足説明をさせていただいております。

おめくりいただきまして、目次になります。資料構成につきましては、まず総則で、本ガイドラインの制定の趣旨、位置づけを述べさせていただいております。また、2. で適用対象の範囲。3. で用語の定義を述べております。第2章が本文になりますが、準荷主が取り組むべき事項として、第1節と第2節に分かれて、いろいろ考えられる施策を列挙させていただいております。

第1節、第2節の分け方につきましては、もともと法律上、準荷主は荷主が行うべき省エネ法

の取組に応じて、その合理化に資するよう適切な指示を行うようにということで、その法律上の指示として1つ目が一定の条件での輸送に際し、消費されるエネルギーの量を基礎として評価される性能が優れている輸送法を選択するための措置。2つ目が、定量で提供される輸送力の利用効率の向上のための措置という文言が使われているので、そのまま示させていただいております。

若干わかりづらいかと思いますが、第1節目は基本的にトンキロ当たりのエネルギー消費原単位がいい輸送方法をなるべく使ってくださいというような取組になります。第2節は輸送方法、輸送モードが決まった上で、その積載率を向上するなどの取組をしていただきたいと、こういうふうに分けられております。

それでは、1ページ目になります。

第1章、総則、ガイドラインの位置づけですが、まず、第1パラグラフでは、1973年から2016年にかけてGDPが上昇している一方、最終エネルギー消費は1.2倍になっているところ、運輸部門は1.7倍に増加しているという事実を述べさせていただいております。

第2パラグラフですが、平成17年に法律を改正しまして、初めて運輸分野における省エネ法というのを制定させていただいております。

この際に、荷主及び貨物輸送事業者に対して、省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断基準ということで、エネルギー消費効率改善の目標、年1%を示すとともに、一定規模以上の荷主、3,000万トンキロですけれども、及び貨物輸送事業者には、エネルギー使用状況等の報告が義務化されましたということも述べさせていただいております。

3パラグラフ目になりますが、近年のネット通販の拡大に伴う小口配送や再配達増加によって、そのエネルギー増への対応が急務になったことを受け、ことし省エネ法を改正し、従来の荷主の定義を改めて、貨物の所有権にかかわらず輸送方法を決定する事業者も荷主として新たに法の対象に加わることになりました。

4パラグラフ目ですが、これとあわせて、情報通信技術の発展により、荷送り・荷受けの両事業者間における情報共有が可能になったので、いろいろと省エネに取り組む余地が出てきたということも踏まえまして、新たに準荷主というものを位置づけさせていただいていると。

最後のパラグラフでは、本ガイドラインは、適切に指示を行うという法律で準荷主に求められている努力規定について期待される具体的な取組を示すものだという位置づけを示させていただいております。

2つ目、本ガイドラインの適用対象は準荷主に適用させていただいております。

3. 用語の定義ですが、荷主につきましては法律の用語をそのまま、省令部分は若干書き下して定義をさせていただいております。準荷主も同様になります。

(3) 以降の用語につきましては、J I L Sハンドブック、ロジスティクスハンドブックの用語をもとに、わかりやすい用語を記載させていただいているというふうな整理になります。

3ページ目をごらんください。第2章になります。

平成30年6月に改正された省エネ法において、準荷主は、荷主が実施する貨物輸送に係るエネルギーの使用の合理化に資するよう指示を適切に行うことが求められております。準荷主に期待される具体的な取組を以下に示します。なお、取組の実施に当たっては、社内の関係部署と適切に連携するため、体制の整備に留意をしていただきたいということを述べさせていただいております。

続きまして、第1節の部分ですが、トンキロ当たりの輸送エネルギー消費原単位が低い措置を選択してくださいという項目の1つとして、まず1つ目、リードタイムの見直しを挙げさせていただいております。貨物の適性を踏まえ、荷主が鉄道及び船舶の活用を推進できるよう、必然性のない翌日配送を見直し、翌々日配送などに改めることを含め、日時指定の適正化に努めていただきたいという事例を書かせていただいております。

4ページ目になりますと、2. 発注頻度・発注ロットの見直しになります。

こちら、貨物の適性を踏まえて鉄道、船舶への活用ができるよう、多頻度・小ロット発注の見直しに努めていただきたいというふうに書かせていただいております。

3. がモーダルシフトという発想から若干変わります、大型輸送機器の受け入れ体制の確保ということで、車両の大型化及びトレーラー化並びに船舶の大型化その他の手段により、荷主が貨物輸送事業者に対し便数を削減して発注できるよう、大型輸送機器の受け入れ体制の確保に努めることということで、実施イメージを書かせていただいておりますが、受付バースが小さいため大型トラックが使えないのを大型トラックで搬送すると、トンキロ当たりのエネルギー消費量が減るというような取組にもご協力をいただきたいというメッセージになります。

6ページ目からは、第2節になります。こちらは、輸送するモードが決まった上で、その輸送モードをいかに効率よくするかという観点での取組になります。

1つ目、リードタイムの見直しですが、輸送モードに合わせて、荷主が積載率を向上できるよう、日時指定の適正化に努めていただきたいということを書かせていただいております。

7ページ目も、発注頻度・発注ロットですが、こちら多頻度・小ロットの見直しで積載率の向上に努めるようご協力をいただきたいということになっております。

8ページ目が、ユニットロードシステム化等による荷役効率化の推進ということで、発着地におけるトラックの積込み・積卸し作業や検品作業の効率を向上するため、一貫パレチゼーションを中心としたユニットロードシステム化等を推進し、荷役の効率化に努めていただきたいという

事例を挙げさせていただいております。

9ページ目が、予約受付システム等の導入になります。荷待ち時間の削減を図りトラックの回転率等を向上させるため、予約受付システム等の技術を活用し、効率的な荷役ができる体制の構築をお願いしたいということがございます。回転率等はアイドリングストップがなくなることによる効果も見込んでおります。

最後、10ページ目になります。関連インフラの整備。

これは、交通流の円滑化のために、事業者、地方公共団体等と協力して、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進出路を整備すること、ということを実例として挙げさせていただいております。

以上が準荷主ガイドラインの概要になります。

○矢野座長

ありがとうございました。

ということで、準荷主のガイドラインということがございます。若干、文章などで、第1節とか第2節の項目を読むと最初は何を言っているのか、何かわかりづらいところがあるんですが、ただ、それぞれの項目に落ちていきますと、それなりにイメージができるような項目が並んでいますし、本当のところ、これらの項目が本当に準荷主を含めてできたら今の物流は大幅に効率性がよくなっていくだろう、省エネにも非常に大きな効果を上げられるだろうと、こういうところが期待されることが非常に多いかなと思っております。

ということで、ガイドラインをどこまで記述するかという議論はいろいろあるのかもしれないんですが、一応これぐらいのレベルでガイドラインはつくりたいというのが案ということがございます。

これにつきましてまたご意見、ご質問等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でございます。

リードタイムの見直しについて、2回、明確に書いていただいて、これは大変ありがとうございます。

このように、やはり国が出すものの中に、ここまで事業者さんたちの、本来事業者さんたちの商取引の中で決めるべきことに踏み込んで物を言う場面というのは余りないのかなと、荷主さんの意見も伺ったんですけども、そういうふうに使われていて、この省エネ法ってすごいよねと。だから、こういうふうに使ってもらえたら、自分たちはすぐに社内でそれをもってやりたいと思っていることを掲示に必然性を示すのに使えるよというような、そういう期待が込められている

ところなので、大変最初に書いていただいている、翌々日配送などに改めることを含め日時指定の適正化に努めるという表現は非常にすばらしいと思いました。

ちょっと2つあるんですが、1つはリードタイムについて、用語説明のところで書いてある内容が、これでいいのかなと思ったんですけれども、「生産、輸送など補充活動に要する時間」ということになるんでしょうかね。多分ここでは、その取引において物を注文してから届くまでの時間の決めごとみたいな、そういう、生産リードタイムはもちろんあるんですけれども、ここで言っているのは多分取引の中での、それもA地点からB地点まで物を運ぶのに何時間かかるかというような意味合いではなくて、あくまで取引の中で決め事として注文してからどれだけの日時に届くかという、そういう取引条件の話としてここでリードタイムの見直しを言っていられるのかと思うので、それに即した定義に改めていただいたほうがいいかなということと、あともう一つ、今の審議の進行の中で非常にルール違反なことを申し上げてしまうのかもしれないのですが、先ほど実は資料1のほうの審議をしてくださっていた間に、ちょっとごめんなさい、戻らせていただけるとありがたいのですが、荷主判断基準のこの輸送効率向上のための措置の中にも、やはり計画的な輸送、シート2番ですか、計画的な貨物の輸送という項目を設けてくださって、緊急貨物の輸送を回避するというような表現があって、この表現をもうちょっと、本当に輸送を効率化するために必要なことをもって、ずばっと書いたようなものに改めるお願いができないかなと思いながら、いい文案が浮かばなかったんですけれども、今、準荷主ガイドラインのリードタイムの特に、モーダルシフトじゃないほうの表現ですね。資料2の6ページ、「荷主が積載率を向上できるよう、必然性のない翌日配送を見直し、翌々日配送などに改めることを含め」という、この表現が私は非常にツボにはまって、やるべきことを的確に短く示唆している表現だなと思ひまして、荷主判断基準のほうでもこれに近い言い方でやるべきことを書いていただけると、より今こういうことに取り組んでいる人たちを鼓舞することになるのではないかと思います。

以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

ご意見ありがとうございます。

まず、用語の定義のほうなんですけれども、リードタイムで内田先生がおっしゃっている部分は、リードタイムの中でも特に取引にかかわる部分の定義というイメージですかね。一般的にリードタイムというと、取引の部分から後、ここで書かせていただいている生産、輸送などの要する時間というものがあるので、リードタイム括弧何々という注釈を入れて、内田先生がおっしゃるような書きぶりをしたほうがよろしいんですかね。

○内田委員

リードタイムという言葉の定義の仕方は複数通りあるであろうと思うんですが、多分この準荷主ガイドラインの中で言われているリードタイムの見直しというのは、その約束事というか、取引における納期みたいなことをおっしゃっているのかなというふうに思ったんですが、もしそうであれば、この中で使われているリードタイムの言葉の定義を書かれたほうがいいんじゃないかなと思うんです。

○田中省エネルギー課長補佐

わかりました。じゃ、わかるような形で修正をさせていただきます。

○矢野座長

今、後のほうの話は、判断基準のほうはできるだけ時間的猶予を確保するという形になっているのに対して、こちらのほうではより具体的に「翌日配送を見直し、翌々日配送に改めることを含め」ということが書いてあるので、それを含めて入れたほうがいいんじゃないかなという意味で理解していいですか。

○内田委員

そうです。

○矢野座長

この辺がどうなのかな。ちょっと検討させてください、すみません。どういう表現がいいかを少し。

単純に長くすることだけがいいのかという問題が若干あると思っているんですね。ですから、その表現を、翌日が翌々日になることだけが全て解決する議論になるのかというのはちょっと私も、その言葉がいいのか、ここまで具体的にやるのが少なくとも、荷主判断基準のほうに入れていいのかなというので、どちらか少しぼかした形にしたというのが判断基準のほうなんですけれども、ちょっと考えさせて、ちょっとまた。

○田中省エネルギー課長補佐

一応この基準の整理としましては、基準の部分は全ての業界の荷主様に遵守いただきたい事項として、広く守れるようなもの、文言、あくまで抽象的になってしまうんですけども、そういう文言を書かせていただくという整理で、今こういう記述をさせていただいているということで、多分、前回のご議論でも、翌日を翌々日配送という、キーワードをこの基準に盛り込むというのがなかなか全業界に適用できるのかどうかというところが我々としては厳しいのかなという思いで、こういう表現ぶりにさせていただいています。

先生の部分の翌々日配送とかいうのは、読める用語としては3.のほうで、B to Bの(1)

の③で、「配送の計画化・平準化に寄与するよう、できるだけ時間的猶予を確保し、発注する」というような形で、これぐらいの表現であれば、翌々日配送というのも読めますし、そういう翌々日配送ではない最適な方法がある業界にはそういう方法でやってくださいというような誘導ができるのかなという思いで、こちらのほうに記載をさせていただいているという整理になります。

○矢野座長

ほかにございますでしょうか。

○納富委員

すみません、納富でございます。結構たくさんございまして、最初は座長が言われた第1節、第2節というもののタイトルはなかなか理解しづらいなというところがあるので、これは恐らく準荷主の方は非常に多様な方が参入されるというか、認定されるということになると思いますので、ぜひ、この文言は残しながらも、ちょっと改変していただいたほうがいいのかというのが1つの意見でございます。

2つ目なんですけれども、3ページ、4ページの第2章第1節の1のリードタイムの見直しと2の発注頻度・発注ロットの見直しというところなんですけれども、メッセージとしてはよくわかるんですけれども、言ってしまえば両方ともリードタイムの見直しということであり、リードタイムの見直しの具体的な方法として、日時指定の適正化と多品種・小ロットというものは是正じゃないですけども改変というふうにちょっと理解、私はそういうふうな理解をいたしましたので、若干レベルの違うものを1、2というふうにしてしまっているのかなという印象を受けました。

なぜそう思ったのかという簡単な理由を申しますと、この実施イメージの4ページの図を見ますと、どうも上の文言と下の実施後のところの図が若干整合がとれてないなという印象が強かったですので、ちょっとこのところをご検討いただいたほうがいいのかというふうに思いました。

むしろ、4ページのところの発注頻度・発注ロットの見直しのところは、「荷主が鉄道及び船舶の活用を推進できるよう」というのは、確かにそこの気持ちもわかるんですけれども、それよりも積載率の向上ということのほうが、恐らく後ろのほうの第3節のほうはそういうふうに具体的に書いてありますけれども、直接的な効果で言うとそちらのほうが、積載率の向上ということのほうがやはり訴えかけやすいし、積載率向上すると必然的にそのトンキロでのCO₂排出量というものは減ってくるわけですから、それもある意味、モードをよくしたという効果にもなるのかなというふうに考えると、若干「荷主が鉄道及び船舶の活用を推進できるよう」というふうに、

そこの船舶と鉄道のところに限定したという表現が若干違和感があるかなというふう感じた次第でございます。

ちょっとご検討。何か妙案があればすぐに言えばいいんですけども、ちょっと今思ったことですので、ご検討をいただければなというふうに思います。ひとまずこれで。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

第1節、第2節の表現はわかりづらいというのは我々も非常に把握してしまっていて、もうちょっとわかりやすい括弧書きで、わかりやすい用語を追加していく方向で修正をしたいと思います。

あと、2点目のご指摘で、発注ロット・頻度の見直しが積載率の向上のほうにということですので、ほかの先生方からもそういうご意見であれば、こちらの準荷主ガイドラインのほうは落として、第1節のほうじゃなく第2節のほうに書かせていただくというような方向で修正をさせていただこうかなと思います。

○矢野座長

ほかにご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。

ガイドラインを拝見して、やはり準荷主さんというのは、物流とかにきちんと対応されているところとそうでないところと、いろいろ千差万別であろうかと思えます。

物流に既に関心を持たれて対策をとっているところというのは、特にこういったガイドラインというのは必要なくやっていただけのかなと思っていて、大事なのは物流に今まで余り関心を持たれていない荷主さんであろうかなと思っています。

そういったときに、受け側の荷主さんのほうに絡む話として、物流がやはり問題を抱えているのは先ほどお話があった、いわゆるトラックの積載率が一向に上がらないと、特に中型、小型の部分で上がらないという問題と、あと待機時間問題ですね。この2つだと思いますので、やはりこの準荷主ガイドラインをつくった、1番の総則、趣旨、位置づけというところにそういった問題意識を国として持っているんだということをぜひ記載していただきたいと思います。できれば国交省さんが常にデータを更新されていますので、そういったデータも使いながら、荷主さんに説得力のあるガイドラインをやらなければいけないんだというような意識を持ってもらうようなものをつくっていただきたいと思います。

あともう一つ、どうしてもこのガイドライン、準荷主のガイドラインというと運ぶ側の理屈がどうしても、エネルギーの消費の観点からいくと優先してしまうのですが、やはり準荷主さんの

かわりとして預かる、保管をする側、そういったところもやはり大きな問題があるという認識ですので、ここが一番大きいのは、やはり準荷主さんと荷主さんとの連携がうまく行っていないがために、そのトラックがどういった業者が入ってくるか直前までわからないとか、そういった情報共有、準荷主さんが本来知るべき情報がきちんと提供されていないという事例もあるので、それをきちんと収集して、実際にその保管を扱うような物流会社に提供していただくと、エネルギー的な部分は幾ばくかというのはわかりませんが、かなりの人的なエネルギーの省力化にはなってくるのではないかと考えています。

あと、やはりもう一つは、先ほどのオーダーで積載率をできるだけ高めましょうというお話もあるんですが、どうしてもそのオーダーというのが準荷主さんの都合で、かなり上下するということがあります。運ぶ側、保管する側からいくと、これは平準化されていることが一番でありますので、取引先との契約とかいろいろあるというのは承知しておりますが、継続して取引がなされている以上はできるだけ平準化した輸送、保管、流通、さらにそこから再出荷、そういったものが実現できるような仕組み、そういったものを準荷主さんに理解していただいて、実現するようなガイドラインをつくっていただきたいと考えております。

以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

ご意見、ありがとうございます。

ご指摘がありましたトラックの積載率向上、あるいは待機時間対応、あと平準化という観点については非常に大切な部分だと思いますので、省エネに資する取組で、かつそういうのが大切だよというのがわかるような文章になるよう、物流関係部局と調整して考えてみたいと思います。

○北條オブザーバー

J I L S、北條です。2つありまして、1つは荷主判断基準との整合性というか、対称性という意味からすると、準荷主ガイドラインもやっぱり連携ということが欲しいなど。コミュニケーションをちゃんととってくださいねということはずいぶん入るべきかなと考えております。今、何か行政との絡みみたいなものが5. の関連インフラ等の整備に入っているんですけども、民間同士の連携というのがすごく発着荷主の場合重要だし、こちらの荷主の判断基準にもそのようなことが書かれていますので、その裏返した形をガイドラインに書くことが必要かなと考えています。

あと1つは、山崩しとかいって、実は乾汽船さんが複数の荷主さんにお声がけして、ちょっとずつづらしながら山を崩したなんていうのが、J I L Sのことしの物流大賞みたいなものを取っていたりするので、事例もありますので、そういうところも盛り込めたらいいなと思います。

それから、2つ目といったら2つ目なんですけれども、このガイドラインを一体どういう形で誰に読んでもらうのかという。これは多分、着荷主の物流部門が読んででも駄目なんです。多分、着荷主のところの調達部門だとか、あるいは商品部門、そういう人たちが発注するときに、こういうことを意識しなければいけないということを喚起、惹起しなければいけないので、そこはちょっと何らかの工夫が必要かなと思いましたがので申し上げたく思います。

以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

貴重なご意見、ありがとうございます。

我々も準荷主ガイドライン、なかなか苦心してここまでつくったんですけれども、もうちょっと膨らませていかないといけないという気持ちもありますので、民間同士の連携とか、あるいは具体的な事例で書けることは書いていきたいなと思っています。

この準荷主ガイドラインの扱いについては、法律上は努力規定を準荷主の方にかけるということで、特段すごい義務をかけるわけではないので、協力できるのであれば荷主さんのところに協力していただくという形で周知をしないといけないと思っているんですけれども、やはりつくったからにはいろんな方に読んでいただく必要があると思っていますので、地方経済産業局とかの説明会の場とか、いろんな場で周知徹底していくというような工夫で取り組みたいと思います。

○渡辺オブザーバー

アマゾンジャパンの渡辺です。

ちょっと私の理解が間違っていたらおわびしたいんですけれども、このガイドラインは別にB to BとかB to C関係なくかかるということですよ。その場合、荷主判断基準のほうは丁寧にB to BとB to Cをかなり分けて、業態に合わせたような形で使い分けていただいているんですけれども、例えば、荷受人としてこのガイドラインをちょっと拝見するときに、多頻度・小ロット発注の見直しというのがあるんですけれども、もともと経済産業省で法改正されるときにポンチ絵で出てきているのは、部品工場と加工組立工場みたいな形でのB to Bをかなり意識したような形で、この準荷主のガイドラインというのをいろいろ説明されてきていると思うんですけれども、B to Bの業界の場合、もともとその最終的なお客様が多頻度・小ロットで注文されるというのが前提のビジネスモデルになっていまして、そうしますと、これは別に弊社に限らず一般論で申し上げると、B to Cをやっているその業者の例えば物流センターへの納入というのは、それ自体がロットとしては、B to Bに比べればかなり小さくて、小さい単位の納入になっている。

というのはなぜかという、いろんな、例えば日本の中小企業の方がeコマースを使ってビジ

ネスをされるというときに、一遍のその商品が売れるかどうかというのはわからないけれども、その初期投資が少ない形で、eコマースを使っているような販路の拡大ができるというメリットがありますので、最初はどうしてもその商品の取扱い点数というのは少ないんですね。なので、物流センターへの納入というのも最初はどうしても小ロットにならざるを得ない。むしろ小ロットであるがゆえに、いろんな方が参入障壁なしにそのビジネスを享受することができるというメリットがあるわけで、それが日本の経済成長につながっているところがあると思うんです。

そういった業態の違いがB to Bと違ってありますので、一般的に、すべからく多頻度・小ロットの発注の見直しに努めると言われても、かなりB to Bの業界とは、そうはなから言われても困っちゃうのかなという気がしますので、ガイドラインとは言え、もう少し丁寧な、業態に合わせたような書きぶりというのができないのかなというコメントでございます。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

ご指摘のとおりB to Cの場合は一般消費者の方の荷物をどうするかというところの観点で、今書かせていただいたB to Bとは若干違うステージにいらっしゃるということも非常によくわかりますので、書きぶりとしてはB to Cに配慮した感じで若干わかりやすく修正するという方向で考えたいと思います。

○矢野座長

今の議論は、B to Cに限らず、B to Bでもやはり同じようなことが起きる場合は当然あるんで、これはあくまでも可能な限りというのが常についているというふうにご理解いただきたいなと思います。

そういう意味で、そういう意味での書きぶりを少し変更しなくてはいけないのかなと思います。それぞれの物流条件にあった中で、可能な限りそれぞれの、多頻度を見直すとか、そういう形での表現に変えていくということで、検討させていただければというふうに思います。

○中川オブザーバー

石化協の中川です。

1つだけなんですけれども、第1節、第2節の表現のところが少しわかりづらいというところのご意見がありましたけれども、私はあえて分けなくてもいいのではないかなというふうに客観的に思いました。

例えば、リードタイム、1. と2. のところは1節、2節、かぶっているんで、全部の要素をあわせても6つしかないんで、事項として1節、2節分けずに、1、2、3、4、5、6と並べたほうが読み側としてはシンプルでわかりやすいのではないかと思います。以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

我々がこの第1節、第2節で分けさせていただいたのが、まさに今回の法律の第106条の書きぶりで、準荷主は基本方針を定めるところに留意して、荷主が実施する前項第1号及び第2号に掲げる措置によるエネルギー使用の合理化に資するよう、次項に規定する指示を適切に行うよう努めるというような法律がまずありまして、第1号と第2号は分かれているという状況でございます。

現在、このガイドライン自体は確かに項目が少なく、あえて分ける必要がないというご指摘もあるかと思えますけれども、徐々にこのガイドライン自体をふやしていくべきものでもありますし、また、この法律から入って読まれる方からすると、今の第1節、第2節の分け方で分けさせていただいたほうがいいのかというふうな形で整理をさせていただきたいなと思えます。

○矢野座長

ありがとうございます。

ほかにごございますでしょうか。

○荻原オブザーバー

全日本トラック協会でございます。いつもお世話になります。

こういう形で準荷主のガイドラインができるということで、本当にありがとうございます。

ただ、私ども運送事業者としては、エコトラとかいろいろ省エネについては一生懸命取り組んでいるわけでございますけれども、やはり先ほどもこのガイドラインをどうやって周知するかという話がございますけれども、農水省さんですとか経産省さんとかいろんな省庁さんが関係していると思えますので、経済産業省さんだけのみならず、関連の省庁様とタッグを組んでといたしますか、ぜひ周知活動を広げていただければ大変ありがたいガイドラインでございますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

○矢野座長

ほかにごございませんか。

○納富委員

すみません、納富です。

先ほど、この法律106条の1、2号というところに対応するという形で整理されるというのは、それは私も非常によく理解するんですけども、今のお話にもあったように、これは誰にお伝えるのか、周知するのかというレベルの設定の問題というのもあって、できるだけ平易に、新規にこういうことにかかわるという方の中にはいらっしゃるということを想定すると、できるだけ

わかりやすく、取り組みやすくするといったときに、最初からこういう、法律上はこういう措置をしなければいけないと言ってはいけないか、努力目標として取り組むということなんだけれども、その前段階として、何か自分の物流システムといえいいのか、ロジスティックシステムといえいいのか、そういったものがどういうものであるかということをもとに把握しましょうねというのが何かちょっと必要な気がして、その中から先ほど多頻度・小ロットのお話もございましたが、これは見方によって多いか少ないかというのは当然変わってくるものでございますので、要するに何と比較をして多いか少ないかといったところを自分の業と照らし合わせるという、そこがスタートでないと、なかなかこれは多い少ないという一律の基準はできないなというのがあるので、何かそういう文言が一番最初のところに入って行くのか、どこに入れるのかということなんですけれども、何かそういうようなところが一丁目一番地としてあった上で、じゃ、どのような取組が努力としてできますかという、何かそういうほうがずっと入っていきやすいんじゃないかと個人的には思っています。

それが、この準荷主という概念もそうなんですけれども、それが広く広まってくようになれば、その次のステージのようなやり方、取組措置というところを講じるというふうに、ガイドライン自体もだんだんとステップアップしていくような、何かそういうような位置づけにしたほうがよろしいのかなというのが、ちょっと個人的な意見として感じましたので、できるかできないかはちょっとわからないのでご検討いただければと思うんですけれども、ちょっとそういうところを今議論を聞いて感じた次第です。

以上です。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。

今も3ページ目の第2章の始まる部分のところで、なお取組の実施に当たっては、体制の整備に留意することということで、第1節、第2節の前に前提としてやるべきことというのを書かせていただいていますので、このあたりに先生のご指摘の部分をもし埋め込められれば、どういう表現がいいかを考えてみたいと思います。

○矢野座長

準荷主に対して、どういう形でこれを伝えていくかというのは非常に重要で、もともと準荷主でもこういうのを理解している準荷主については、こういうガイドラインでなくても極端に言えば済むわけで、ただ多くの準荷主はなかなか実際にどういうことが起きているのか、どういう問題が起きているのか、自分が常日ごろやっていることがどれだけいろんな意味での効率を悪くして、いってみればエネルギーをある意味では無駄に使っているか、そういうところは余り理解

してないというか、そういう中で、まずそのところをできるだけ理解してもらい仕組みのところを少し考えなければいけなくて、そしていろんなこういうリードタイムの見直しを含めて、いろんな施策をやったときに、じゃ、具体的にあなたのところでどれだけ変わるかというところまでは言えないでしょうけれども、こういう事例があつて、これぐらいの実際に効果があるんだよ、こういうことにつながっていくんだよというところが少しでも理解してもらいように、最終的にはしていかなざるを得ないと思う。

ただ、それをガイドラインでどこまで入れるかという議論はちょっと、もしくはきっと難しいのかもしれないですが、そういう意味でのいろんなデータ、それからいろんな政策の実際の事例とか、そういうのを少しずつ蓄積して、ガイドラインとしてかどうかわかりませんが、そういうものでもっと広げる手段をいろんな形で作り出していかなければいけないのかなと思うんですけれども、その辺は今からの課題ではあると思うんですけれどもね。

きっと今おっしゃったことは、ガイドラインの中でやるか、そうでないかはちょっと議論はあると思いますが、いずれにせよやはり準荷主の方にいかに理解してもらいかというところから始める。実際に、発荷主企業が例えばリードタイムに直すと効率的になるよと思っていても、なかなかその着荷主に理解してもらい、あるいはそれを説明する資料がないんですよ、現実問題。やっぱりこういうガイドラインができると、国が言っているし、だから準荷主にもこういうことでそれなりに意味があるんですよということを少しでも考えるきっかけをつくり、そして実際にそれが具体的にどうだ、こういう施策によってこれだけの効果があるよと、そういうのをどんどん蓄積していくことがきっと重要なのかなというように思います。そのやり方については、またいろいろ議論があるかと思いますが。

ほかにございますでしょうか。

○内田委員

今のお話ですけれども、このガイドラインは発荷主さんが社内で営業の方に、その取組の賛同を得るための材料という使い方とても期待されるんじゃないかと思います。だから、準荷主さん、読んでくださいと言っても、自分は準荷主かどうかよくわからないとか、準荷主という言葉自体がまだ新人なので余り、もしかすると私も準荷主だったのかわからないかもしれないんですが、だから準荷主さん読んでくださいじゃなくて、やはりこのサプライチェーンの中で効率化を考える人みんなが特に発と着の連携というか、発荷主と準荷主の連携という言葉がいいのかもしれないんですけれども、それを促すというか、特に社内にやっぱりその障壁があるというか、物流のほうでそういう計画を立てても、営業がなかなか「うん」と言わないというところを乗り越えるのに非常に使えると思うので、そういうアピールをしていただければと思います。

○矢野座長

ありがとうございました。

ということで、実は先ほどの1つ目の荷主判断基準は9月下旬の開催予定の省エネ小委員会のほうに出さなくちゃいけないというのはあるんですが、これにつきましてはきょうのご意見を踏まえて、また事務局のほうで検討させていただいて、次回のワーキングでまたいろいろご議論いただくと、こういう形にさせていただきたいと思います。いろいろ貴重なご意見をいただきましたので、これにつきましてはこちらのほうでもう少し整理させていただきたいというふうに思っております。

(3) 定期報告書の様式について

(4) 荷主連携省エネルギー計画について

(5) 認定管理統括荷主について

○矢野座長

それでは、最後に議題(3)、(4)、(5)についてですが、荷主判断基準を踏まえた国へ報告するためのフォーマットや改正省エネ法に基づく法規制に係る各種制度の説明となりますので、(3)、(4)、(5)について3つあわせてご議論いただきたいと思います。

それでは、事務局より説明をお願いします。

○吉川省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。省エネ法の担当をしております課長補佐の吉川と申します。

私のほうから、資料3、4、5をまとめてご報告、ご説明させていただければというふうに思っています。

若干細かい内容も含まれます点、ちょっとご承知おきいただければというふうに思います。

まず、資料3ということで、第7表、エネルギーの使用の合理化に関する判断の基準の遵守状況等というものがワード紙でご用意させていただいているものがありますけれども、こちらにつきましては、毎年度、6月末までに特定荷主の方々にご報告をいただき、先ほどご議論いただきました判断基準の遵守の状況につきまして、チェックをしていただく項目になってございます。

これまでは「実施している」、「実施していない」、「今後実施予定」ということで、また、「該当なし」ということで報告をいただいておりますけれども、今後、法執行の中で、この状況を確認させていただくに当たりまして、細かく遵守の状況というのを把握していく観点から少しパーセント表示という形で、荷主さんによっても取組の状況が違いますし、その差異というの

を国としてもしっかり把握する観点から、可能な限り細かく把握をしていこうということで、今回、フォーマットの改正事項につきましてご説明をさせていただければというふうに思います。

それでは、まず取組方針の作成とその効果等の把握というところでございますが、まず判断基準に沿って、取組方針の策定につきましては、これはもう「策定している」か「策定していない」ということの2つの2分論かと思しますので、これは2つのチェック項目にしてございます。

責任者の設置につきましては、「すべてで配置している」、「一部配置していない」、「全く配置していない」ということで、こちらにつきましてはもともとほかの部門と調整して取りまとめたことということで、計画を取りまとめたことになっておりますので、物流部門のみならず、ほかの部門においても責任者の方を配置されるということも想定され得ますので、それに関しましては複数の部門にわたってということも想定して、「すべてで配置をしているか」、「一部配置」なのか、「全く配置していない」のかという、3つの選択肢をご用意させていただいております。

次に計画の策定ということで、先ほどの責任者の方々については、その生産部門等とも他の部門と調整をして、業務執行を決定する機関ということで、経営の意思決定機関に今後どういう承認取組をやっていくのかという報告をいただいて、それについて承認を受けていただくということが必要になりますので、その計画の策定につきましては、どこの部門までできているのかというところで、少しパーセント表示ということで、5つの項目、選択肢を設けさせていただいたということにしています。

報告と指示ということで、その計画の策定をしていただきまして、その計画に基づきまして、責任者の方々に対して、報告、指示を行っていただくことになっておりますので、それが「すべてできているのか」、「一部できているのか」、「実施していない」のかという3つの選択肢をご用意させていただいております。

次に、社内研修体制の整備につきましては、このエネルギーの使用の合理化に関する社内研修を行うための体制を整備をしていただくということを判断基準上求めておりますので、こちらにつきましても多岐にわたる部門でやっていただくことも想定しまして、その部門ごとに、例えばできている部署、できていない部署というのでも出てくるかもしれませんので、ここについてもパーセントの表示にしております。

エネルギー使用実態等のより正確な把握というところにつきましては、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギー使用の合理化に関する取組、その取組による効果等をより正確に把握をしていただくということでございますけれども、こちらにつきましても部門ごとにやっている状況、やっていない状況というのが変わってくるかと思しますので、こちらにつきましても

もパーセント表示にしております。

その正確な把握をしていただくに当たりましては、それを把握方法ということで、どういう形でエネルギーの使用実態というのを把握していくのかということ、それを方法をどういうことできているのかを定期的に確認していただくということで判断基準の中でもお願いをしておりますけれども、その正確なより適正な把握に努めていくために、その把握の方法というところを定期的に見直していくことをやっているのかどうかというところを2つの選択肢でご用意をさせていただいております。

算定の方法というのは、エネルギーの使用の算定の方法ということなんですけれども、今回、判断基準の中では、燃料使用量が貨物輸送事業者から提供される場合、されない場合というところがまず2つあるということでしたので、提供されない場合というのがあり、提供されている場合もあるということで、提供されている場合については、燃料法、燃費法、トンキロ法という3つがあると。提供がない場合は、基本的には把握はできないので、トンキロ法になるということが前提ではありますけれども、その3つの選択肢の中からどの方法で把握をされているのかというところを選択肢の中に設けさせていただいたということにしています。

次の輸送効率向上のための措置というところにつきましては、商品や荷姿の標準化というところで、この商品、荷姿の設計をしているか、していないかというところで、そもそも該当するかないかというところがありますので、「該当なし」という項目を設けさせていただいた上で、パーセントの表示で選択肢を設けさせていただいているということにしております。

次の製品や包装資材の軽量化、小型化につきましても今の話と同様で、その製品、包装資材の開発等を行っているかどうかというところで選択肢がまず分かれてきて、それをパーセント表示で商品についてやっているもの、やっていないものというのがあるかもしれませんので、そういう形でパーセント表示を設けさせていただいたということにしています。

貨物の輸送距離の短縮というところにつきましては、このルート of 標準的な手段というのを決めていただくということに判断基準ではしておりますので、基本的には荷主の方々皆様に行っていただくものだというふうに想定をして、その輸送距離の短縮というのを輸送事業者さんごとなのか商品ごとなのかというのはまたこれは判断が分かれるかもしれませんが、その短縮の取組にパーセント表示で取り組んでいるか、いないかというところを設けさせていただいております。

道路の混雑時の貨物の輸送の見直しというところにつきましては、こちらについては出庫時間の調整等によって道路混雑時の貨物の輸送を見直して、貨物の輸送の円滑化を図るということをお願いしておりますので、こちらにつきましても輸送事業者さん、もしくは商品ごとにそういっ

たことができているか、いないかというところで、パーセント表示の選択肢を設けさせていただいているということにさせていただきます。

最後、計画的な貨物の輸送の実施というところにつきましては、その輸送の発注の時間の決定方法等を定めて、緊急な貨物の輸送を回避するというところで計画的な貨物の輸送の実施を行っていただくということにしておりますけれども、ここについては先ほど申し上げた貨物の輸送を事業者さんごとにそういったことができているか、いないかというところも分かれてくるかもしれませんので、こちらについてはパーセント表示とさせていただいております。

準荷主との連携というところで、その取引単位の大規模化をといるを行うことによって、計画性及び必然性のない多頻度・少量輸送、ジャストインタイムの貨物の輸送の見直しを行っていただくということで、その輸送頻度の見直しというのが貨物輸送事業者さん、もしくは商品ごとにこれができているかどうかというところのメルクマールとして選択肢をパーセント表示で設けさせていただいているということになります。

これが全体の共通的な取組として判断基準の中で求めているものについてのチェック項目ということにさせていただいております。

大口貨物の次のB to Bのところにつきましては、それぞれ取組ごとにこちらもパーセント表示ということにさせていただいてございまして、積み合わせ輸送ということで、貨物の輸送単位というのを大きくしていただくということで、貨物輸送事業者さんに対して、この積み合わせ輸送を実施するように発注をしていただくということなのですが、これも貨物輸送事業者さんごとにやっている割合が変わってくるかもしれませんので、こちらもパーセント表示にさせていただいております。

あとは適正車種の選択についても、輸送量に応じた適正車種というのを選択をしていただくこととなりますけれども、こちらも貨物輸送事業者さんに対してお願いをできているかどうかというところで、パーセント表示、複数社さんいらっしゃったときには、またこれは違ってくるかもしれませんので、パーセント表示にしております。

時間的猶予の確保というところにつきましては、配送の計画化、平準化に寄与できるように、できるだけ時間的猶予を確保して発注するというところでございますけれども、こちらもそれぞれの輸送について、できているもの、できていないものがあるかもしれませんので、それはパーセント表示にしております。

エコドライブの推進につきましては、エコドライブ支援機器の導入に協力をするということで、貨物輸送事業者さんが、エコドライブの推進機器というのを入れようとしたときに、それに協力ができているかどうかというのは、複数社あったときにはそれが異なってくる可能性があります

ので、パーセント表示にさせていただきます。

輸送効率のいい事業用貨物自動車の活用ということで、これは自営転換の話になってございますが、自家用自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車というところに転換をしていくということの推進ということで、こちらについても商品ごとによって変わってくる可能性がありますので、こちらについてもパーセント表示にしております。

鉄道及び船舶の活用の推進ということで、こちらはモーダルシフトということでございませけれども、貨物の適正に応じて変わってきますので、こちらについてもパーセント表示にさせていただきます。

車両等の大型化というところで、大型のトレーラー、そういったものを活用することによって、積載率の向上を図ることができますので、そちらについても商品、製品ごとによって変わってきますので、パーセント表示にさせていただきます。

次に、B to Cの小口貨物のところにつきましては、基準部分につきましては3つありまして、日時、受取場所の指定というところでございましたけれども、これはもともと前段の部分について、貨物輸送事業者さんが対応可能な場合ということで、もともと条件づけがされておりますので、輸送事業者さんが対応不可能な場合については荷主さんがそれを配達予定日時、受取日時の指定というのを可能とすることは不可能ですので、そういう選択肢を設けさせていただいた上で、実際にできている割合についての選択肢を設けさせていただいていると。

受取場所の通知、変更への対応ということで、こちらについても輸送事業者さんがシステム上、対応可能かどうかというところで変わってくる可能性がありますので、そういう選択肢の構成にさせていただいてございます。

同梱、まとめ送りの促進ということで、消費者に同梱やまとめ送りを促すことで、配送効率の向上が見込まれる場合については、まとめ送りの促進をやっていただくこととなりますので、それがそもそも同梱、まとめ送りを促す必要がない製品というものもあるかもしれませんので、それは該当がないのか、もしくは配送効率の向上が見込まれる製品があれば、そのパーセント表示で、できているかどうかというところを選択していただくという選択肢を設けてございます。

最後に、ちょっと基準部分とは違ったところであるんですけども、目標部分の中で、先ほど事務局のほうから説明をさせていただいた1回で受け取ればポイントを付与するであるとか、あとは置き配のような例示がありましたけれども、再配達削減の取組としまして、新たな仕組みを検討していただくということをお願いしてございますので、そういった取組で新しいものというのが出てきた場合については、国としてもご紹介をさせていただくという観点から、自由記載としてそういう欄を設けさせていただいております。

あと、すみません、ちょっと誤字があります。「消費者への啓発」ということで、こちらにつきましても再配達削減の取組ということで、荷主さん側からも発信していただける情報があれば、消費者の方々にその再配達削減というところを促していくという取組を目標部分としてお願いしていますので、どういう消費者への啓発というのをどういう手段で行っているかということについても少し国のほうにご報告いただければ、そういった取組についてご紹介をさせていただきたいなというふうに思っています。

それが今、判断基準、ご議論いただいた資料1に基づいて、現在のその判断基準のチェック項目ということで設けさせていただいているものになります。

続きまして、資料4というところに移っていただければと思うんですが、今回、法律の中で、事業者単位での省エネ取組から複数事業者で行う省エネ取組について、評価範囲を広げて、さらに省エネ取組を日本で促していこうということで、荷主連携省エネルギー計画の認定制度というのを今回、法改正の中で概念をつくらせていただきました。

資料4の1ページ目をおめくりいただければと思うんですけども、荷主連携省エネルギー計画の認定制度の創設ということで、各工場部門であれ貨物輸送事業者の部門であれ、こういった複数事業者の連携による省エネ取組というのを国としても評価をしていきたいということで、現行法では事業者ごとのエネルギー消費量に基づいて評価をしているところから、複数事業者で省エネ取組をしたことについては、そこまで評価範囲を広げてもいいのではないかということで、今回、法改正を行わせていただきました。

法改正の資料の中では、荷主間連携による物流効率化ということで、ご紹介をさせていただいているグリーン物流パートナーシップ会議の中でも取り上げられた事例でございますけれども、共同輸配送というところで、関東から関西、または関西から関東という物流を行っている2者があったときに、その物流を間のその中継地というのを設けることによって、この荷物の入れかえ、トレーラーで運んでいる荷物のトレーラー部分だけを入れかえて、それぞれ積載率をお互い高めるような取組というのをご紹介をさせていただきました。

これはお互い省エネになる取組ではあるんですけども、例えばこの省エネ量がある一方に偏ってしまったりとかいうときに、それらを平準化をして均一に評価できるようにということで、今回、荷主連携省エネルギー計画の認定制度というのをつくらせていただきました。なので、この複数事業者でやった取組を省エネ量を適正に分配をして、そういった取組を2者均等に分配できるようにということで、この認定制度というのをつくっております。

次の2ページ目がちょっと細かいですけども、法律上の文言というふうになってございまして、荷主連携省エネルギー計画の認定制度につきましては、法律の117条というところで、今、

規定をさせていただきます。

117条の文言としましては、規定ぶりとして、荷主が他の荷主と連携して、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を推進する場合には、共同でその連携して行うエネルギーの使用の合理化のための措置、これを荷主連携省エネルギー措置と呼んでおりますが、複数事業者で共同で行う荷主連携省エネルギー措置に関する計画というものを作成をいただき、その荷主連携省エネルギー計画というその計画を作成して、経済産業省令で定めるところによって、これを経済産業大臣に提出をしていただく。その荷主連携省エネルギー計画が適当である旨の認定を受けることができるということで、共同で計画を出していただければ、経済産業大臣が認定をして、その認定をしたものに基づいて定期報告ができるようになりますということが書かれています。

その荷主連携省エネルギー計画の中には、荷主連携省エネルギー措置の目標、今読んでいるのが2番の一から三番のところでございますが、まず荷主連携省エネルギー措置の目標、あとは荷主連携省エネルギー措置でどういったことをしていただくのか、またはその実施の期間というところを記載いただく。また、三番につきましては、荷主連携省エネルギー措置を行うものが貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送において、先ほど不均一なこの分配になっていたところを均一な分配にするというふうに申し上げましたけれども、それを是正するための貨物の輸送に係るエネルギーの使用量の算出の方法ということで、分配の仕方、省エネルギー量をどういうふうに分配するのかというところについての内容を盛り込んだ計画をご提出いただくということにさせていただきます。

今ちょっと申し上げた内容、少し難しいというところもありますので、1つ例を記載をさせていただいたのが3ページ目になってございまして、荷主連携省エネルギー措置の定期報告への反映ということで、例えばこれはトンキロ法を採用されている事例で、先ほどご紹介した自社輸送から共同輸配送に切りかえたときの事例を想定して記載をしたものになってございます。

3ページ目に記載をしているのが、まず左の上にある「A社の定期報告書（連携前）」というふうに書いているものがありますが、もともとA社というのが貨物輸送事業者に輸送をお願いしているもの、または鉄道に輸送をお願いしている部分というのがそれぞれあって、それぞれ貨物自動車をお願いしている部分が3,000万トンキロで、鉄道をお願いしているものが100万トンキロあったときに、今現状ではそれらをあわせて係数というふうに書いておりますが、これをエネルギー使用に係る係数を掛けて、エネルギー使用量に換算をして合計をした結果、今、5万2,584ギガジュールということで合計欄に書いておりますけれども、熱量としましてはエネルギー使用量を5万2,584ギガジュール使っていたというA社があったときに、例えばこれを複数事業者で

連携をして、共同の輸配送、先ほどでいうと、2社連携をして共同輸配送したというケースがあったときに、その連携省エネルギー措置ということで、実際には貨物自動車での3,000万トンキロの部分の一部、今回の場合は2,000万トンキロの部分について共同輸配送をするというケースを想定しておりますけれども、その2,000万トンキロと他の事業者が行っている貨物の輸送の一部というところを先ほどの例に挙げたような共同輸配送をしたということを想定したときに、エネルギー使用量は合理化をされたということで、先ほどまでは係数としましては0.0410/トンキロということになっていたんですけれども、その輸送を合理化したことによって、係数、燃料使用量当たりのトンキロというのが実際に合理化をされて、0.0400/トンキロというふうになった場合については、そのA社の報告としましては、今まで0.0410で係数で運んでいたものと、0.0040というもので運んだものというのを少し分けて報告をいただいて、2,000万トンキロの部分については0.0040、残りのもとと3,000万トンキロやっていた部分の一部、1,000万トンキロについては0.00410という係数を掛けて計算をしていただくと、実際に右上の連携後という定期報告になりますけれども、小計としましては5万1,809ギガジュールということで、連携前に比べて大体700ギガジュールぐらい合理化をされておりますので、省エネ評価上はこのエネルギー使用量が合理化された部分をA社にも適切に分配することによって評価というのが適切に評価することができるようになるということで、少し細かいご説明にはなりましたが、こういった共同輸配送等による合理化の部分はこのA社、もしくは、もう1社あったときに、そのもう1社にも適切な原単位というのを配分をして、評価をしていくという体系に切りかえていきたいというふうに思っています。

私たちは今、把握できている事例というのが少し限定的になっておりますので、こういった共同輸配送以外の取組としても、例えば出てきたときに、そういったものをこの定期報告の中でうまく評価をしていきたいと考えておりますので、もしほかにもこういう事例があるよということがあればご紹介をいただければなというふうに思っております。

すみません、長々ご説明申し上げておりますが、最後に資料の5番で、もう一つ、今回の省エネ法改正の中で認定管理統括荷主の認定制度というものもつくらせていただきました。資料の5番、1ページ目をおめくりいただければと思いますけれども、認定管理統括荷主の認定制度というところで、「一定の資本関係等の密接性を有しており、一体的に省エネ取組を行っている企業グループの親会社等が、グループの一体的な省エネ取組を統括管理する者として認定を受けた場合」には、その「親会社等による定期報告等の義務の一体的な履行を認める」というふうに書いてございます。

少し法律上の文言もありますので少し概念的には難しくなっておりますが、1ページ目の左下

の図をちょっと見ていただければと思いますけれども、現行法上、3,000万トンキロというものを超えていれば、同じグループ会社にあったとしても、それぞれ定期報告、中長期計画という法律上の義務を負っていただくことになっています。

この場合には、親会社が5,000万トンキロ、子会社が3,000万トンキロを例えば超えていたときに、それぞれに省エネ法の義務というのがかかっているというケースが例えばあったときに、その親会社がグループ会社と一体的に定期報告であるとか中長期計画というものを例えば提出をして子会社分の負担を軽減したいというふうなニーズがあったときに、その子会社分の報告も含めて親会社が行うことができるという制度を創設をいたしました。

こちらにつきまして、一番下に書いておりますけれども、定期報告書、中長期計画書というものの提出が現在、法律上義務づけられておりますけれども、これが現行法では全ての特定荷主、3,000万トンキロを超えている特定荷主さんには報告提出の義務というのがかかっておりますが、改正法ではその認定管理統括荷主という形で全ての子会社を統括してまとめることができる荷主さんが例えばいたときに、その方が一体的に提出をしていただいてもいいと。

かつ子会社が不要になった部分について、省エネ評価はどうやっていくのかということ、その一体的にまとめたもので評価をしていくということなので、この認定管理統括荷主と言われる親会社さんが出してくれた定期報告に基づいて、全体を評価をしていくということにしております。なので、子会社、関連会社が例えばあったときには、親会社全体で報告をまとめていただいて、そのグループ全体で行っている取組というところまでしっかりと評価を広げて、その評価に基づいて省エネ評価を判断をしていきたいと。これは先ほどの連携省エネ計画も同様ですけれども、ある種できる規定ですので、そういった取組のニーズがある企業さんについては、そういった取組ができるようになるということで、この制度を設けさせていただきました。

次の2ページ目ですけれども、これも法律上の文言になっておりまして恐縮でございますが、これは法律の113条というところで規定をしておりまして、荷主が「自らが発行済み株式の全部を有する株式会社」、これは完全子会社を1つの例にしておりまして、「その他の当該荷主と密接な関係を有する者として経済産業省令で定めるものであって荷主であるものと一体的に貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を推進する場合には、経済産業省令で定めるところにより、次の各号のいずれにも適合していること」について「経済産業大臣の認定を受けることができる」ということでございます。

こちらはちょっと難しいですが、完全子会社のようなある種資本的に密接な関係のある会社さんと1つになって、基本的にこういう認定管理統括荷主の制度の認定を受けることができることになっておりますが、下に書いてある一番と二番の条件をまた満たしていただく必要があります。

て、一番については「その認定の申請に係る密接関係荷主と一体的に行うエネルギー使用の合理化のための措置を統括して、管理している者として経済産業省令で定める要件に該当する者であること」ということで、これは要すればエネルギー管理というか、省エネ取組を一体的に行うことができる人じゃないと一体的に評価することに全く意味がありませんので、省エネ取組が資本関係があつて、かつ省エネ取組が一体できる方というのを経済産業省令で定めることにしております。

二番でございますが、今度その3,000万トンキロという1つのメルクマールがありました、そのメルクマールを満たしている人たちということで、グループ会社全体で3,000万トンキロというのを超えている人たちについて、その方々に対しての認定制度でありますということを申し上げます。

今申し上げた113条の先ほどの完全子会社のような資本的一体性がある人というのはどういう人なのかということと、省エネ取組を一体的にやっている人というのはどういう人なのかということとを省令上、決める必要があります、その要件というのを3ページ目、4ページ目に記載させていただいております。

3ページ目につきましては、資本的一体性といったときに、どこまでの範囲を想定しているのかということでございますが、基本的には法律上の文言として子会社、または関連会社、あとはこれらの会社と同等の関係を有する会社等という形で、経済産業省令に定めることを想定をしています。

根拠法令としましては、子会社については会社法と会社法施行規則というものに定義をされておりまして、子会社というのは「会社とその総株主の議決権の過半数を有する株式会社その他の当該会社とその経営を支配している法人として法務省令で定めるものをいう」というふうに書いてありますが、議決権の過半数を持っている、もしくはそれと同等の関係にある者ということで、その会社法の施行規則の中に委ねられていますけれども、実際には施行規則の中で、先ほどの法第2条第3号に規定する法務省令で定める者というのは、「同号に規定する会社が他の会社等の財務及び事業の方針の決定を支配している場合における当該他の会社等とする」というふうに書いてありますが、合わせると総株主の議決権の過半数を有している株式会社なのか、またはその会社の財務及び事業の方針の決定を支配しているということが認められる場合については、その会社との関係では子会社ということで定義をされることになっていきますので、そういった子会社をこの認定管理統括荷主の傘下に入れることができるというふうにしたいと思っております。

また、関連会社につきましては、財務諸表等施行規則というものの中で決まっております、この規則において「関連会社」とはと書いておりますが、「会社等及び当該会社等の子会社が、

出資、人事、資金、技術、取引等の関係を通じて、子会社以外の他の会社等の財務及び営業又は事業の方針の決定に対して重要な影響を与えることができる場合における当該子会社以外の他の会社等」ということで、子会社以外の先ほど申し上げた重要な影響を与えることができる会社に対してはそれを関連会社といいますというので、そういった会社を傘下に入れることができる制度というふうにしたいなというふうに思っています。

4ページ目でございますが、その最後、エネルギー管理の一体性というものもちゃんとないと省エネ取組を一体的にやることについて認めることはできないというふうに考えておりますので、経済産業省令で定める要件に該当する人というのを定めるときには、その子会社、関連会社という「管理関係荷主との間にエネルギー管理等に関する取決めを行っている者とする」というふうに定義をしたいなというふうに思っています。

具体的には、下に書いている親会社と子会社、関連会社というのがあったときに、その間でエネルギー管理等に関する取決めというのをやっていることを想定しています。基本的に、取決めには以下の全ての内容というのを含むこととすると。なお、当該取決めというものは書面化されたものを前提とするということで、国の側としてもちゃんとエネルギー管理等に関する取決めを行っているかどうかというのを把握していくためには文書管理をちゃんとしていただいている必要がありますので、文書化された、書面化されたものを前提としたいなというふうに思っておりますけれども、先ほどご議論いただいた判断基準の中にも書いている内容となりますが、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の取組方針ということで、親会社、子会社、関連会社、全体トータルでどういった取組をやっていくのかという方針がちゃんと共有されていることが重要です。

また、②貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を行うための体制。今までは個々の事業者ごとに体制整備というのを求めておりましたけれども、こういったグループ会社でやる場合については、グループ全体としてちゃんと省エネ取組を行っていただく体制というのを整備していただく必要があるというふうに思っております。

3つ目でございますが、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関するエネルギー管理の手法ということで、国に一体的に定期報告であるとか中長期計画を出していただくということについては、やはりその情報共有といいますか、子会社、親会社、関連会社の間で適切に情報が共有されて、それを親会社のほうで集約をしていただくということが必要になりますので、そういったエネルギー管理の手法というのがこの文章の中で定められているということが必要であるというふうに考えておりますので、経済産業省令には今後具体化をしていきますが、こういった要件を規定することを想定しているということにしてございます。

ちょっと長くなりましたが、資料（３）、（４）、（５）の。

○矢野座長

ありがとうございました。

議題（３）、（４）、（５）ということでご説明いただきました。これについてご意見、ご質問等をいただきたいのですが、ちょっと私のほうから。

私が聞いていいのかわからないですが、この資料３、議題（３）のところですよ。これについてそれぞれパーセントを出すという形になる。今まではそれぞれの項目について、やっているか、やってないかということだったんですが、こういうパーセントを出すときに、そのパーセントはどうやって出すのとなると、もともとこの100%って逆に言うとなんの。

例えば、モーダルシフト100%からいろいろあるわけですけども、全ての荷物が対象としてモーダルシフトがやっているか、やってないか、それともモーダルシフトの対象となるような荷物を100%としてやるのか、その辺の100%はちょっとどういうふうを設定するかわからなかったんですが。

○吉川省エネルギー課長補佐

ありがとうございます。基本的には、全てのモーダルシフトができる荷物について、それができているかどうかというところの判断をしていただくということを想定しております。

基本的に、例えばモーダルシフトができない、適さないものについてはここは対象除外していただいても結構だというふうに思っています。

○矢野座長

モーダルシフトは距離がどれぐらいかとか、割かしわかりやすいんだけど、ほかのところ結構、何を100%とするのって、ちょっとわかりづらいような感じが結構あって、どうするのかな。

例えば、先ほどの時間的猶予の確保といったときに、じゃ、それが対応するような荷物の100%は何なのというようなことになるとなかなか難しいような感じがするんだけど、やっているか、やってないかだと答えようはあるんだけど、パーセントとなったときに100%をどう計算するのかと。

○吉川省エネルギー課長補佐

それはおっしゃるとおり、この全ての貨物について把握することは多分難しいと思っているので、本当にぎちぎちこの100%、75%、50%、25%のところの判断基準のチェック項目に関して、見ていただくことが難しい場合については、それに近い数字というのを選択していただくことになると思うのですが、その100%の実施というのはやはり僕たちもこのチェックボックスによ

って点数づけをして法執行を行っているというところもあるので、可能な限り、この100%というところの数字に近いのであれば、全ての貨物というよりは、そのモーダルシフトであればモーダルシフトできるような貨物についてできているかどうかというのをしっかりと把握をしていただいて、そこに対してチェックをつけていただくということをお願いをしたいなと思うんですが、逆にそれが難しいということであれば、2つのこの選択肢に戻してもいいのかもしれないなと。

なので、逆に、本当にこの全てモーダルシフトに適正な貨物について、やっていますよということを差別化してちゃんと評価をするべきということも1つの考え方としてあるのかなというふうに思いましたので、こういう荷主の方々の取組を細分化して、少し評価指標として判断基準の遵守状況を聞いてみるというのも1つの選択肢かなというふうな形で、今回ちょっと提示をさせていただいたということにしています。

○矢野座長

非常に気持ちはわかるんですが、いざ……

○北條オブザーバー

多分大事なのは、このデータの集計イメージだと思うんですよね。このデータをとって何に使うのというところ、そのときにパーセントといったときに、例えば荷主製造業であれば、いろんな何々ベースというのがあって、物流ベースであったりだとか、売上げベースであったりだとか、あとアイテムベースだったりだとか、いろんな部門が考えるやつを集計しても余り意味がないというか、ほとんど意味がないんじゃないかというところ。

あと、さらに言うと、パーセントで聞くんじゃなくて、もしこれを大きなデータベースにするのであれば、実数で答えてもらったほうがはるかによく、できるかどうかは別ですよ。そうすると、統計の法則にのっとれば正規分布みたいな形になってくるので、この取組については、5、4、3、2、1の5段階評価したときに2だなと、もうちょっと頑張って3に引き上げようだとか誘導ができてくると思うんですけれども、結局これをとってどういうふうを集計して、どういうふうに誘導するのかという、そのイメージ次第でこのパーセントの意味というのは決まってくるんじゃないかなという気がします。

以上です。

○二村委員

関連する事項ですので、ちょっと発言させてください。東京女子大学の二村でございます。

そうなんです。数字のとり方はとても難しいと思うんですが、例えば車両の大型化を100%実施していくと恐らく台数は減っていくだろうとか、そのときに何をして100%とするかという

のがとても難しいと思うんですね。このようなアンケートをつくる時に、十分にやっている、かなりやっている、普通にやっているとか、その5段階で、それもまた難しいと思うんですけども、非常にやっているというところと、ほどほどにやっているというところが実は実際に見てみたら同レベルだったというようなこともあるので、その数字できっかり出していきたいという気持ちは非常によくわかるんですが、例えば先ほど矢野座長がおっしゃったモーダルシフト、対象貨物を100%やっているというふうには言ったら、むしろ嘘だろうということになると思うんです。ということになると、ちょっとこの数字は難しいんじゃないかなというのが、すみません、感想です。

以上です。

○矢野座長

山川委員。

○山川委員

今の3名の方のお話と似ている話なんですけれども、この定期報告書のここの遵守状況は、法律の基準部分をこれからどれぐらいの荷主の方が遵守しているかというのを集計する上で大事なデータになると思うので、荷主の方が同じ捉え方でちゃんとチェックしていく必要があると思うので、そういうことができるような形にする必要があると思います。

ですので、今ご意見が出たパーセント表示をどうするかも含めて、ぶれないような選択肢にしたほうが良いと思います。

それで、あと、そのわかりやすさというか、記入のしやすさという意味で、ちょっと気がついた点ですけども、共通的な取組のところの一番上のところで責任者の設置と報告と指示というところで、「全て」と「一部」と「まったく」というのが、これは全ての部門ですか、責任者の配置はさっきの説明で「全ての部門」とたしかご説明いただいたと思うので、そういう全ての何かというのがあったほうがわかりやすいと思います。

それから、小口のところで、日時や受取場所の指定、あと通知や変更の対応のところで、輸送事業者が対応不可という欄が出ているんですが、ちょっと私の認識が十分じゃないんですが、輸送事業者は必ずしも1社ではない場合があるんですよね、荷主さんがいろいろ契約されるのは。そういう場合に、ある事業者は対応が不可だけれども、あるところは対応できるのにやっていないとか、その辺がやっぱり迷ってしまうので、そこをきちんと分けてとることができるようなものにしたほうが良いかなと思います。

ちょっとこの辺、この選択肢の中で全部反映していくのか、多分これは記入のところ、注意書きが下に出ますよね。そこで細かく書くという方法もあるかなというふうに思います。

○矢野座長

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

○納富委員

すみません、納富です。今の資料の3でしょうか、これは。個別の話をしていても切りがないので、私のアイデアといいますか、で申し上げますと、計画の策定というのがどこかに基準の中になしにあったと思ひまして、その計画がなされているというのは、当然網羅的に計画されているかと言われると、部門ごとによって変わっていくはずなので、その計画に対する達成度ということであれば回答できるかなと。

それは事業者の方がそれはできるかどうかというのはちょっとお伺いしないといけないのかもしれないけれども。ですので、計画に対する達成度というものが何%ということであるならば、比較的取り組みやすいのかなと。それはそれぞれのご事情に合わせて、そのモーダルシフト率とか何かの取組率というのは変わってくるということだけれども、それはこういうふうには100分率で表現することもできるのかなと。

ただ、その目標の策定がされていなかったときにはなかなかそれが難しいなというところがありますので、この資料3の、これはページでいうと7というところですね。一番上のところの、「方針が策定されているか」、その後に「責任者が設置されているか」で、その次の「計画が策定されているか」と、そここのところというのがちょっと特出しにして、取り組まれているかということ的前提として、あとはそれぞれの事業者さんに合わせてやっているところとやってないところを取捨選択するというような、若干色分けをしておいたほうがいいのかという気がいたしております。

以上です。

すみません、もう一つだけよろしいでしょうか。

この判断基準のそれぞれの項目のところを書いてある文言と、それとこちらの資料3のところのタイトルはある程度合わせておいたほうがいいのかと。どちらがわかりやすいかと言うと、まちまちだなという印象があったので、それは統一しておいていただいたほうが多分回答される方はわかりやすいんじゃないかなと思います。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

どうぞ。

○中川オブザーバー

1点だけなんですけれども、今のパーテージのところは議論されているかと思うんですが、一貫性で言うと、その責任者の設置と報告と指示、この2つの点についても統一して、もし100%管理するならできないことはないんじゃないかなと思います。今この2つだけが3分類という形に残っている印象があるので、あわせてはいかがかなと。

以上です。

○矢野座長

ほかにございますでしょうか。

この議論はどうしましょう。結構期限が迫っていますよ。

実は、議題の(3)、(4)、(5)については、改正省エネ法の施行期日の関係で、9月下旬に開催予定の省エネ小委員会のほうに出す形ですよ。ですから、ちょっともう一回という議論ができないので、きょういただいたご意見ですぐ修正案をつくって、特に議題3のところですよ。3のところは各委員に至急一回ご意見いただいて、それで、あとは申しわけないんですが、座長一任という形で出させていただくという形よろしいでしょうか。

いろいろ実際にやってみないと、これは答えられないんじゃないのというところがやっぱりありますので、その辺は答えられるような形にしておかないとまずいと思うので、それから先ほどから100%の話もあるし、数字の話、実際にはどうやってはかるのと、こういうところももう少し注釈をつけるとか、ちょっとその辺をしないといけないと思いますので、そこを少し、至急、案をつくっていただいて、各委員とオブザーバーのほうに流していただくことは可能ですか。

○吉川省エネルギー課長補佐

今、座長からいただいたとおりで結構なんですけど、基本的にこのパーセント表示にした一応理由としては、「実施している」、「実施していない」という判断を基本的に今していただいていることになっているんですけども、それを「している」、「していない」ぐらいの判断ができるんだったら、例えば部門ごとにどれぐらいやっているかとか、そういった把握をしていただいて、しっかりとこのパーセントにつけて、チェックをつけていただいて、ちょっと細かく点数づけしていったらどうかという考え方ではあったので、もし何かそれ以外にもしいい評価指標があったりとか、そういったことがあれば、できれば事務局のほうにご連絡をいただいて、事務局でも検討させていただくんですが、そういった観点から適切に評価できるその表記の仕方があれば、もしご意見をいただければと思います。

○矢野座長

わかりました。

はい、どうぞ。

○北條オブザーバー

ということであれば、私たちの団体でやった経験のお話をさせてください。チェックリストとこのをつくったんですね。こういうグリーンの、施策を87か何か集めて、セルフチェックをしてもらおうというやつなんですけれども、それを基本的に4プラス1にしたんですよ。4というのはどういうものかという、やってないからやっているということで、自分で自己評価で強度をつけてもらおうと。

あともう一つは何かというと、うちは該当しないねというのがどうしても出てくるので、その該当しない欄というのをつけました。それを集計してあげると、面白い波の形が出てくるんですね。やさしい施策について言うと、自己評価の高いところにこんな山のピークがあって、難しい施策になると1あたりにたくさん集まっていて、ほどほどかなというのがちょうど正規分布みたいな形になってくる。

これを見ながら、私たちは何をやったかという、これはもうほぼ普及しちゃったねと。なので普及途上にあるとか、まだまだ未着手みたいなのところについて、これからプロモーションしていきましょうというような活動を過去やっていました。1つの参考にしていただければと思います。当時の資料もありますので、よければお送りしたいと思います。

以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。

たしかそのときは、例えばそれぞれの省エネの取組について、うちは結構やっているとか、多少やっているとか、普通はそういうような聞き方をするんだけど、その多少とか、結構頑張っているというのがこれくらいだよと具体的にたしか提示しているんですよ。そういう形でやっているの、そういう意味では、パーセントよりそちらのほうがもしかするとうまく該当する項目もある。

ただ、それはあくまでもそういう前提となる資料があるのだけそういうふうになっているので、全部の数字があるとは限らないというのはあるんですが、ちょっとその辺も含めてご検討いただければいいかなと思います。

よろしいでしょうか。今申しあげましたように、議題（3）、（4）、（5）のうちの特に議題（3）のところ、これはいろいろちょっと議論があるかと思います。これにつきましては、皆さんいろいろ至急ご意見等をいただいて、修正して、基本的には座長一任で省エネ小委員会のほうに報告させていただく、こういう形で進めさせていただければと思います。

ということで、一応本日の議事は全て終了しました。どうもありがとうございました。

きょうは、一応、荷主判断基準ということでいろいろご議論をいただきました。ありがとうございました。

前回のワーキングは8月17日ということで、非常に短い間に皆さんに活発なご議論をいただきました。当然、それぞれのお立場によっていろいろご意見はあるかと思えます。そういう中で、基本的方向性ということでは大筋はできたかと思えます。

このような判断基準、実際にはこれを具体的にどのように結びつけていくかというのはまた議論なんですけど、いずれにせよ今回の荷主判断基準というのは、何々をやらなければいけないというよりは、みんながいろんな形で連携して、そしていろんな創意工夫を含めてやっていこうと、こういうことを目指していることです。そういう意味では、具体的な実践に向けて、また皆様のご協力をいただければと思えますし、さらにはもう一回、準荷主のほうについてのガイドラインについてもまたご検討いただくということで、引き続きよろしく願いいたします。

それでは、最後に事務局よりお願いします。

○田中省エネルギー課長補佐

ありがとうございました。

本日お示しさせていただいた資料につきまして、追加のご意見等ございましたら、9月18日火曜日中に事務局までご連絡をお願いしたいと思います。

なお、先ほど資料3の部分につきましては、結構早目に固めさせていただく必要がございますので、こちらのみは13日、木曜日までに妙案がございましたら、お示しいただければと思っております。

また、座長から先ほどご発言いただきましたとおり、荷主の判断基準案及びフォーマット、あと連携計画の認定制度、あと認定管理統括荷主の認定制度、また、今回はやらなかったですが、第1回のワーキングでご審議いただいた荷主の要件あるいは準荷主の要件についても、この前のご議論を踏まえまして関係法令の規定ぶりを検討し、9月下旬の開催を予定している省エネルギー小委員会にご報告をさせていただくという方向で進めさせていただきたいと思えます。

また、準荷主ガイドラインにつきましては、本日いろいろ貴重なご意見をいただきましたので、所要の修正を行いまして、次回のワーキンググループの日程はまだ未定ですが、その段階でまた再度ご意見、ご議論をいただきたいと思えます。

以上になります。

3. 閉会

○矢野座長

ということで、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