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3回） 議事要旨

日時：平成30年11月29日（木曜日）10時00分～11時40分

場所：経済産業省別館9階 944会議室

●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、石油化学工業協会、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、日本貨物鉄道株式会社、一般社団法人日本自動車工業会、一般社団法人日本倉庫協会、公益社団法人日本通信販売協会、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、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、ヤフー株式会社、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

・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) 準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて
(第2回からの継続事項)
- (2) 荷主の事業者クラス分け評価制度について

●議事概要

【議題（1）準荷主が行うべき省エネ取組のガイドラインについて】

事務局より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

- ・リードタイムの実施前・実施後の図が分かりづらい。

- ・「大型輸送機器の受け入れ体制の確保」をした上で、大ロットの大型輸送機器の選択があり、セットになることが多いので関連づけたほうが良い。
- ・準荷主がなぜ協力を求められているのかわからない事業者も多い中、取組を知るきっかけになり、理解してもらえるものになっている。「営業部門や販売部門等」との記載があるが調達部門、購買部門との連携も示してほしい。
- ・部品工場や組み立て工場、インターネット通販など業態によって物流が違う。多頻度小ロット輸送の見直しをするにはビジネスモデルそのものを変える必要がある。ビジネスモデルによって参考になるものと受け入れがたいものが混在している。各業態・ビジネスモデルによってガイドラインを柔軟に取り入れるというニュアンスは7ページ下部の「技術的かつ経済的に可能な範囲で、効果の見込まれる取組を選択することが重要である」という文章により読み取れるという解釈でよいか。
→仰る通り、ビジネスモデルにマッチした形で取り組んでいただければということ記載しているが、様々な業態・業種がある中で技術的かつ経済的に可能な範囲でということをもう少しわかりやすく取れるように修正を検討する。
- ・物流は、BtoCの協力が必要不可欠なため、ガイドラインのなかでも消費者への周知を記載してほしい。一人一人の意識の変化がなければ物流は変わらない。本ガイドラインは、先進的な事例を挙げていると理解しているが、業界によっては導入が難しいと感じるため、あくまで事例であるということを明確に示してほしい。
- ・6ページの下段は法律用語の説明ということだが、ほとんど同じことを書いているように見える。例えば、原単位という表現の方が正確に伝わるのではないか。
- ・原単位という言葉はわかりづらいので、現状の書きぶりに賛成。「輸送方法」という言葉があるが、「輸送手段」の方が一般的ではないか。
- ・12ページには荷主・準荷主と記載されているが、そのままの立ち位置とならない可能性もあるため、ある程度幅を持たせた記載をした方がよい。
- ・今後どのような周知の方法を考えているのか。
→ホームページ上で公開することを考えている。プレス等も検討する。(事務局)
- ・予約受付システム等の導入という表題は技術の導入に主眼が置かれているように読める。ここでは情報を得て、対応を求めるということを記載すべきではないか。記載してある文章の順番を変えた方がより趣旨が伝わりやすいのではないか。
ご意見を踏まえて修正し、12月1日に公表に向けて調整させて頂く。

【議題（２）の事業者クラス分け評価制度について】

事務局より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

- ・荷主についても報告はされているが、実態がなかなか見えていない中で評価を行うのはいいことだと思う。一方で、実際にクラス分けの水準を作るのは難しいと感じる。特に懸念としては、省エネの取組を今まで行っている人が B・C クラスになってしまう可能性がある。報告当初からの取組を考慮してはどうか。判断基準の報告状況については定性的な部分も多く慎重に議論しなくてはならない。ベンチマークについても業種別に大きな違いがあるので議論を進めていく必要がある。
- ・資料の 3 ページにもあるとおり、荷主がエネルギーの使用に直接関与することは限度がある。努力目標であるエネルギー使用原単位 5 年間平均年 1 % 削減は永遠というのはほぼ不可能。定量的なものを再度設定しても 10 年後には限界が来る。先々を考慮すると定性的な指標もありか。過去の経緯も踏まえたうえでの指標が必要。
- ・積載率の向上は、バラ積みしたほうが積載率向上する一方で、トラックドライバー等への負担は大きくなる。算定方法としてはどこにメインの視点を置いているのか。
→物流に係るエネルギーに視点を置いている。（事務局）
- ・評価制度を導入するという方向性自体は賛成。しかし、公平性や実効性があるものができるのか疑問。荷主ではできないことが多く、契約している輸送事業者によってできることが左右される。今回の法改正により新たに特定荷主に加わる事業者がいるので、まずはノウハウを蓄積すべきではないか。
- ・トラック業界は人手不足であり、いかに効率的に運ぶかが課題になっている。貨物輸送事業者も相当の省エネの取組をしている。荷主との連携は欠かせない。貨物輸送事業者で個別の荷主ごとに燃料の消費量を把握していることはない。まだまだ現状としては燃料法・燃費法へのハードルは高い。
- ・評価制度の導入に期待している。燃料使用量のデータの補足は重要なインフラになると考える。新たな指標として、フードマイレージ的な考え方で実際に届くまでにどのようにエネルギーが使用されたのかを明確にして評価してみても良いかと考える。
- ・評価制度は工場等においては効果が上がっている。議論を聞いていて荷主に対して導入することが大変難しいと再認識した。工場の方は、原単位の低減が難しい事業者に対しては、ベンチマーク達成の方で評価できるようになっている。荷主の方にも原単位以外の指標が必要なので、まずは新たな判断基準・様式でのデータの収集を行うべきだと思う。
- ・新たな指標について、エネルギーから少し離れて独立性のある指標にしてはどうか。取組の特徴を把握する。また、エネルギー算定方法については、どこまで燃料法、燃費法の付加価値があるのか。トンキロ法で計算した場合、エネルギー消費量が増えるだけでなく減る場合もある。燃料法を推奨するのであればインセンティブを付与すべきでどのような方向性を持っていきたいのかも明確にする必要がある。

- ・クラス分け評価制度について、SクラスもやりつくせばBクラスにおちてしまう。努力目標の見直しも含めて検討すべきではないか。いつかできなくなることも想定した指標を検討すべき。新たなエリアでの指標や労働時間等についても同じエネルギーで考えていいのかも検討が必要。

→なかなか統一的な指標を導入するのは理解している。今回のWGで回答を出すつもりはなく、あくまでたたき台として案を掲示させていただいた。業界別に原単位を分析するなど引き続き検討を行っていく。

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