

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5回） 議事要旨

日時：令和2年10月29日（金曜日）16時00分～18時30分

場所：オンライン開催

●出席者

・出席委員

矢野座長、内田委員、二村委員、山川委員（欠席：納富委員）

・オブザーバー

石油化学工業協会、石油連盟、一般社団法人セメント協会、一般社団法人全国清涼飲料連合会、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、一般社団法人日本自動車工業会、日本製紙連合会、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、一般社団法人日本物流団体連合会、一般社団法人日本貿易会、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低炭素物流推進室、経済産業省商務・サービスグループ物流企画室

・事務局

江澤省エネルギー課長、井出省エネルギー課長補佐

●議題

業界ヒアリング

●議事概要

事務局からヒアリング事項を説明後、石油化学工業協会、一般社団法人セメント協会、日本製紙連合会、一般社団法人日本貿易会、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、一般社団法人日本自動車工業会、一般社団法人日本電機工業会より資料に基づき説明を受けた。主な意見は以下のとおり。

（委員）

- ・石油化学工業協会、セメント協会にする質問。事務局が検討している改良トンキロ法への意見があれば、伺いたい。
- ・データ収集が大変であり、精緻なデータを求めることが難しいという話があった。デジタコを用いると、どのようなことができるのか伺いたい。

- ・下請けの利用が多く、下請け先にデータ入手を依頼することは難しいと認識した。鉄道・船舶は、天候要因により運行が停止することがある。どのようなバックアップがあれば、鉄道・船舶を安心して利用できるか伺いたい。
- ・日本貿易会に対する質問。荷主と輸送事業者が共通の原単位を共有できる管理システムがあれば、同一目標に向かい互いに協力できるという意見があった。このような事例は必要と思う。管理システムに関して、具体的なイメージがあれば伺いたい。
- ・カーボンニュートラルに向けて、事業者はサプライチェーン全体での省エネ・CO2 削減について、データ公表等の取り組みが求められる。より精度の高いデータを把握することが、必要になるのではないか。エネルギー使用量の算定方法の精緻化は、現状に沿った改正と感じた。
- ・どの事業者からも、データ入手に関して、事業者の手間が膨大という懸念があった。その手間をどれだけ減らせるかが大切ではないか。事務局案として、算定ツールを作ると説明があったが、算定ツールの概要を示し、その上で意見を頂戴してはどうか。
- ・燃料法・燃費法への移行を推進していくには、燃料法・燃費法を採用していることのインセンティブの付与などの対策も同時に必要である。
- ・省エネ取組の推進について、ベンチマークの設定は、原単位 1%改善の達成が難しい事業者もいる中で、別指標があることには賛成の意見が多かった。ただし、公平な指標を設定できるかという疑問があった。指標を採用した場合のメリット、デメリットを事務局が示して、議題を議論してはどうか。数年間は試行的に実施し、検証をすることを前提としてはどうか。多くの人に納得頂く仕組みが大切ではないか。
- ・日本自動車工業会に対する質問。連結走行というサービスを提供するということか、部品輸送を連結走行トラックで行うということなのか。
- ・データ取得の重要性は理解頂いているが、データ取得に要する作業が大変ということが分かった。どこまで補助をすれば、作業に関わるコストを削減できるか。
- ・日本加工食品卸協会に対する質問。着荷主の取組として、検品レスの取組を横展開する予定はあるか伺いたい。
- ・日本電機工業会と日本自動車工業会に対する質問。Scope3 に向けた取り組みと、荷主の取り組みが重複する部分に関して、意見を伺いたい。
- ・データ集計の負荷を下げつつ、データ精度を高める必要がある。荷主が自分で努力した CO2 削減は精緻に反映されなければ、荷主の努力が報われないことになる。自家用は燃料法で対応できるが、営業用は改良トンキロ法の活用で積載率向上が落としどころではないか。
- ・基準となる CO2 排出原単位表があり、荷主が自分のデータで計算ができることを目指すと良いのではないか。
- ・データの精緻化には、物流事業者に大きな負荷がかかる問題をどう解消するのか。算定ツールの実現には時間を要すると思われる。この WG では、どこまでの範囲を算定ツール

として踏み込むのか。

(オブザーバー)

- ・改良トンキロ法は、これまでの取り組みが反映されるという観点から、前向きに検討頂きたいと考えている。
- ・デジタコは動態管理に優れており、GPS 機能が付いている。トラックの出発・到着・積込開始・積込終了・休憩時間などの記録を細かく取ることができる。トラックの走行実態を把握し、走行記録からデータを上手く利用できないかと考えている。
- ・トラックが、鉄道・船舶のバックアップ手段である。しかし、鉄道で運んでいる大量の貨物を、唐突にトラックに切り替えることは難しい。日頃から、様々な輸送モードに分けて対応できるようにしている。
- ・貨物毎に原単位を評価する仕組みがあれば、荷主と輸送事業者が協力して進めることができると考えている。
- ・連結走行は、部品輸送の 1 つの方策として取り組んでいる。エネルギーを減らすことができるため、複数の会社が連携している。
- ・検品レスは、会員企業の一個社の例である。環境対応ではなく、納入トラックの待ち時間の解消、車両の運行活用を基に、進めている取り組みである。どれだけの CO2 削減効果があるかは把握していない。
- ・Scope3 は、距離・車両・燃費・CO2 原単位で把握する。CO2 原単位の手データが更新されて、省エネ取組と連携すると良い。世界的に CO2 削減を進める必要があり、Scope3 に関して科学的な目標を立てる必要がある。
- ・様々なステークホルダーと関わる中で、排出量に対してどのように対応できるかが課題である。

(事務局)

- ・審議を踏まえて算定ツールの方向性やベンチマークに関して、次回具体的に検討の方向性を示していきたい。

以上

お問い合わせ先

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