

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6回） 議事要旨

日時：令和3年 11月 22日（月曜日）13時 00分～15時 00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、納富委員、二村委員、山川委員

・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
- ・検討の方向性

●議事概要

【業界ヒアリング】

事務局、公益社団法人全日本トラック協会、一般社団法人日本物流団体連合会、石油連盟、一般社団法人全国清涼飲料連合会、一般社団法人日本鉄鋼連盟より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

（委員）

- ・省エネの問題に関して、物流の視点から検討を進めて頂いていると感じた。ドライバー問題などの物流の危機も踏まえて、荷主として対策を進めていると感じた。
- ・算定の精度を高めつつも、算定に関わる負荷を小さくしたいという話があった。例えば、

運賃を請求する際に、運賃の計算と併せて CO2 も計算されており、物流事業者からデータを貰う方針はどうか。

- ・取り扱っている商材によって、状況が異なると認識した。クラス分け制度にも大きく関わる部分である。理想的なクラス分けの仕組みを簡単に作成することは難しいが、クラス分け制度自体には、荷主の皆さまは前向きに捉えられていると感じた。
- ・全国清涼飲料連合会に対する質問。共同配送便を使用した場合の算定方法を統一化して欲しいと意見があった。具体的には、どの部分が統一化されておらず、どの部分を統一化して欲しいと考えているのか、意見を頂きたい。
- ・できるだけ努力をされていると感じた。前向きに算定を行おうと考えられているものの、労力の削減を求められていた。業界特性をどのように算定方法に盛り込めるかが鍵である。
- ・石油業界と鉄鋼業界に対する質問。荷主と船舶会社は密接な関係にあると感じた。この認識に誤りはないか。
- ・鉄鋼連盟に対する質問。次世代省エネ船が紹介されていたが、荷主と船舶会社の間で、業界の横連携又は縦連携で始まった取り組みか。
- ・石油連盟に対する質問。タンカーの大型化を進められている話があった。道路輸送に不都合な点があるか。
- ・トラック協会に対する質問。小規模の事業者が多く、荷主毎の細かいデータ把握が難しいという話があった。現時点では、どのようなデータを把握されているのか。
- ・石油連盟に対する質問。エネルギー使用量の把握・算定に係る負担軽減に資するツールは、どの部分の負担軽減に資するものを想定されているのか。

(オブザーバー)

- ・ビール系飲料メーカーや一般飲料メーカーの中で、関連するビジネスが異なることに起因する意見の可能性はある。
- ・ほぼ専用船で輸送が行われている。決まった船を、定期傭船して運行している。
- ・オペレーターに関係会社を抱えている場合と、個別に契約されている場合があり、必ずしも 1 対 1 の関係ではない。次世代省エネ船に関しては、個別に同意して進められている取り組みである。
- ・道路輸送については積載重量や軸重規制があるため、これ以上の車両大型化は難しい。車幅や車長が長くなると、カーブを曲がり切れないなどの課題もある。長大トンネル等では、通常時はタンクローリーの走行が許可されていない。災害時には、関係者の了承を経てから、一部の長大トンネルの運行が認められる。災害に備えて、その他のトンネルにおけるタンクローリーの走行も許可をいただくと良い。
- ・中小のトラック事業者が、どのような情報を把握しているかは不明である。輸送毎の精緻なデータは把握しきれていないと推察する。過去からのデータ、大手のトラック事業

者が持っているデータをベースに、燃料消費量にある程度推察しているのではないか。

- ・自動的にエネルギー使用量や走行距離が算定されて報告できるようなシステムが構築されると良い。運送事業者がそのようなシステム導入する際には、その金銭的負担を軽減されることが望ましい。

【検討の方向性】

事務局より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

- ・基本的な方針は納得した。より精度の高まった算定方法を荷主が使う場合に、どの方法をもどどのように使い分けるのかガイドラインがあると良い。
- ・精緻に把握するという意味では、燃料法が最も良いとされているが、算定負荷は燃料法が最も高い。どの方法が、最も算定負荷が少なく CO2 削減効果を算定可能かは、運賃形態によって異なる部分もあると推測される。貸切運賃の場合は、燃料法の算定負荷が最も小さい可能性がある。積み合わせが行われており、個建て・重量建ての運賃設定の場合には、改良トンキロ法で算定することが最も正確な可能性がある。荷主側から管理できる可能性のある部分について、努力が反映されると良いということを踏まえた、使い分けを提示できると良い。
- ・積載率をベンチマーク指標とすることは賛成である。品目、距離などいくつかの要素があり、何を組み合わせるかという問題もある。貸切便の場合と積み合わせの場合で分けるという考え方もあり得る。
- ・事務局資料 P.7 にて示されている見なし積載率は、改正案は現行の値より低くなるが、実態に即しているものとして理解した。最大積載量カテゴリが複数でまとまって同じ値になっている部分と、まとまっていない部分がある。例えば、事業用トラックの場合は、4t 以上 8t 以下は 1 つのまとまりになっている。貨物の形状にも依る部分はあるが、8t 以上では最大積載量が増加すると、積載率は下がっているのが事実のため、そのまま最大積載量カテゴリ別に設定しても良いのではないかと。17t 以上は特殊な区分ではあるが、17t 以上の見なし積載率も設定してはどうか。
- ・燃料法は、燃料消費量に直結する算定手法である。その一方で、改良トンキロ法は燃料法・燃費法と比較して、どの程度ずれているか、分析する必要があるのではないかと。ある事業者を例に、各算定手法で算定し、どの程度の差異があらわれるのか示せば、精度の議論ができるのではないかと。必ずしも精度を上げることが善ではないということを前提にした場合の話である。
- ・事務局資料 P.7 にて示されている見なし積載率は、見なし値を使うと分が悪くなるため、事業者自ら適切に実測するインセンティブになる。
- ・トラックの型式等を踏まえて、荷主サイドからこのトラックを使って輸送して欲しいという要望が出るのではないかと。燃費の良いトラックで運んだ際には、運賃を変えるなどの工

夫もみられるのではないか。

- ・エネルギー使用量算定ツールに関しては、事業者実際に運用頂き、改良を続けていくことが大切である。
 - ・事務局資料 P.33 にて示されている重回帰の分析では、項目を減らす又はこれ以上項目を増やさないようにした方が良い。モデルを複雑化しないことも大切である。
 - ・事務局案に同意する。エネルギー使用量の精緻化に関しては、算定ツールを作成頂いている。試験運用するということだが、算定ツールを事業者の方に評価頂き、改良して頂きたい。算定ツールは、データ入力が必要となる。データ入力の協力依頼などの説明会等を通じて使い方を十分理解して頂くことが重要である。
 - ・細かいデータを集計頂いた。精緻化に向けて、事業者使いやすいものとするか、実証しながら検討して頂きたい。検討の方向性は、大まかな方向性は良いと意見を頂いた。
-
- ・あるべき姿にどのような課題があるのか、その部分をベストプラクティスとして示していきたい。(事務局)
 - ・見なし積載率に関しては、参照としている統計の癖があると考えている。過去の考え方を整理しつつ、次回検討させて頂きたい。(事務局)
 - ・精緻化は、精度ということではなく、省エネ取組の評価ができると行った視点。燃料法・燃費法・改良トンキロ法での差異を、引き続き分析していきたい。(事務局)
 - ・積載率ベンチマークの検討における回帰分析に関しては、具体的な検討の際の課題の1つとして取りまとめで整理していきたい。(事務局)

以上