

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7回）

日時 令和3年12月23日（木）15：00～16：46

場所 オンライン開催

1. 開会

○井出補佐

定刻になりましたので、ただ今から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、第7回荷主判断基準ワーキンググループを開催いたします。事務局を務めさせていただきます、省エネルギー課の井出でございます。よろしくお願いいたします。

本日は委員の皆さまは全員ご参加ということですが、納富先生は若干遅れているという状況でございます。

審議はオンラインでの開催といたします。審議は公開としまして、議事録は後日、発言者のご確認後、公表いたします。傍聴につきましてはインターネット中継で配信しておりまして、後日もウェブで視聴可能といたします。

それでは、ここからの議事進行を矢野座長にお願いしたいと思います。座長、よろしくお願いいたします。

2. 議事

- （1）検討の方向性について
- （2）取りまとめ（案）について

○矢野座長

皆さま、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。これまで3回にわたり関係団体の皆さまのヒアリング、そして検討の方向性ということを議論させていただいておりました。前回は基本的な検討の方向性についてはご提示させていただきました。委員の方には一応、ご意見を伺ったのですが、オブザーバーの方までは時間的に難しく、ご意見を頂く時間がありませんでした。さらにその後も検討の方向性についても一部修正をしております。そういうことも含めて本日は取りまとめに向けた審議ということで進めさせていただきたいと思います。

それでは、まず検討の方向性について、前回からの引き続きの審議を進めさせていただきたいと思います。前回、ご説明いただいた分も含めて、資料1の検討の方向性について事務局から説明をお願いいたします。

○井出補佐

それでは事務局資料1と右上に記載されています、横長形式の資料に基づきまして説明をさせていただきます。

(1ページ) 前回、説明したところとの違いに重点を置いて説明したいと思います。まず、検討の方向性ですけれども、まずこのワーキンググループでは、燃料法・燃費法の導入が拡大しておらずトンキロ法を多く用いられている実態であるとか、エネルギー消費原単位の改善が鈍化している状況を初めの審議会で確認をいたしました。その後、算定法の適正化というや、特定荷主の皆さまの省エネ取り組みの評価といったようなことを事務局案として提示をさせていただきます、業界団体のヒアリングを実施してきたということでございます。これまでの審議を踏まえまして、本日は取りまとめの議論をお願いしたいと思います。

(2ページ) これまでどういった議論がありましたかというところですが、若干、紹介します。まず算定法の適正化に関しまして、委員の皆さまからは算定の見直しの方向性は、状況に合っているのではなかろうかということであったり、トンキロ法を精緻化していくということは合理的であろうというような話がありました。一方で、負荷をいかに減らせるかといったようなことが重要ではないかというようなことをご指摘いただきました。

オブザーバーの多くの皆さまから算定法については賛成というような声をいただいたと思っております。ただ、業務の負担があるということで、工数の削減が重要であるとか、また構造として下請けの構造が深くあるといったようなお話もいただきました。そうした中でシステムの導入等の支援が欲しいというような話もありました。

(3ページ) 続いて、取り組みの評価に関しましては、1%の取り組みが難しくなっている中で、ベンチマークの指定は賛同いただいている方は多いのではなかろうかというようなことで委員の皆さんからのご指摘がございました。公平に設定可能かどうか、そういったことについてはオブザーバーから意見がございました。また、段階を踏んで試行的に実施するというのも重要ではないかというようなご指摘もございました。

ベンチマークを積載率で検討していくということ自体は賛成であるということや、実施しやすいのではなかろうかといったようなご指摘もいただいております。

続いて、オブザーバーの皆さまからの意見ですが、1%に縛られない目標を作ることとは賛成である。ただし、実際に指標が機能するか検証しながら進めることも重要ではなかろうかというようなこととか公平性を担保できるのだろうか、そういった問題意識もいただいたということでございます。

(6ページ) それでは、資料の説明のほうに入っていきたいと思います。まず、見なし積載率を適正化していくというところでございます。ここにつきましては、前回と違うところということで説明をいたしますけれども、見なし積載率は今回のポイントは、平均から標準偏差に当たる数字を差し引くと、要するに、これまでよりも考え方として小さな数字を提示するようにしていった、実積載率を把握する方向に促していくことができないかということで、こういった算定式で見なし積載率を検討していきたいということでございます。車の

大きさに応じて階段状に見なし積載率が上がっていくというのがこれまでの流れだったわけですが、実際にこの計算をしてみると下がっていくような実態がありました。このため、実態に合わせたらどうなんだろうかといったご意見を頂きました。

(7 ページ) ここは前回の審議では若干癖のある数字を使っているということを申し上げました。です。われわれが参考にしている統計の中では、若干、トラックとトラクターとで積載率の定義が異なります、要するに、積載率を分母に用いるものは、トラックについては全体に係る荷重で見えていくわけですが、トラクターに関しては第五輪荷重というふうには呼ぶらしいですが、ここにかかってくる荷重に対して、これを分母にして積載率を把握するということや、もしくはこのシャーシが空荷であっても荷物を運んでいると評価をするといったような統計の癖があるというような状況を確認しております。(6 ページ) そういったこともありまして、トラクターが増えていく 8 トン以上につきましては、変動要因が積載率によるものかどうかということが明確にちょっと判断できないところもありますので、差を設けず 8 トン以上につきましては、平均値を用いるというふうにしていきたいと思えます。

それと、これまで 17 トン以上については見なし積載率を設けていなかったのですが、8 トン以上に差を設けないといった考え方で、8 トン以上は一律に見なし積載率を設定するというので 17 トン以上についても同じ数字を適用すると考えていきたいと思えます。こういった計算を実施していくと具体的にこういった改正案が告示できるということになりまして、事業用と自家用、それぞれに数字を算出するというので、自家用のほうは若干小さな値になっているということでございます。

(13 ページ) 続いて、改良トンキロ法でも貨物輸送自動車の燃費を評価できるようにしようという見直しの件でございます。こちらは前回から大きく変わっておりませんので、概略の説明にとどめますけれども、燃費を評価するようにするために、これまでと同じ統計を用いることができなくなっているという状況から、カタログ値と燃費基準値を用いてこれまでと同様に考えられる点を推計し、それを重回帰分析し、単位換算していくといったようなことで燃費基準毎に改良トンキロ法を設定していったということでございます。(16 ページ) その結果、主流のところは 15 トン以上のディーゼルトラックということになると思いますが、2015 年規制をクリアしているものについては現行の改良トンキロ法の値に対して 12%の燃費向上と、2025 年の燃費基準に関しましては、現行の値に対しまして 30%向上といった未来にわたっても貨物輸送自動車の燃費を評価が可能な改良トンキロ法の新しい式を提示させていただくということでございます。

これは車が 2015 年基準をクリアしていると確認できた場合にこういった新しい係数、A と B と書いてありますけれども、ここここです。新しい係数を使って算定ができるということで、2015 年基準をクリアした車というのは、実態は今、ざっくり考えるとストックの中で 7 割ぐらいそういった車がいますので、そういった過去からの成長を取り込んだ報告をこれからいただくとともに、将来にわたって燃費基準を達成した新しい車が導入され、そ

れを用いた場合はご報告いただけるようになってきたということでございます。

(19ページ) 車の燃費基準を達成の判定の仕方につきましては、ステッカーとか各会社のホームページ、もしくは国交省が出している燃費一覧とそういったようなデータベースを用いることができるということでございます。

(22ページ) 続きまして、見なし燃費ですけれども、見なし燃費は今申し上げた改良トンキロ法の新しい算定式を用いて統計の平均値を用いるということで、燃費基準に適応した見なし燃費を設定することができるということと、最新の平均積載率から算定することになります。こちらも算定の式については若干詳しく説明を書いておりますけれども、前回ご説明したものから大きな変更はございません。こちらも同様に、自家用と事業用でそれぞれ値を設けるということにしております。

(26ページ) 続きまして、船のトンキロ法です。船舶のトンキロ法につきましても同様に、船自体で性能の向上というものを評価できるようにしていこうということで、前回、説明いたしました。変更点は、前は星1つに関しては格付未取得と同等と扱って引き下げた値を使わないというご説明をしていたわけなんですけれども、やはり星1つも平均的な船舶よりは向上しているということが説明できるものになりますので、星1つも取得していこうというモチベーションがあるわけですので、そういったものについても評価をしていこうということで、星1つについても評価をするということで修正をしております。この格付制度は1990年から2020年までのものを平均として捉えて、それを超えるものについては星を与えていくということになりますので、2010年ストック時点においても星1から5、この範囲ですけれども、ストック数の半数ぐらい生じていたということになりますので、今、使われている船の評価を過去の成長も取り込んで評価をいただくと、さらには20%と、先進的な船についても将来出てくるのであればそういったものも評価していくということで、こちらも同様に過去の成長とこれからの成長、どちらも取り込めるような評価手法に変えていくということでございます。

(29ページ) 続きまして、ツールの話になります。ツールにつきましては、課題といたしまして、データの授受の取り決めだったりとか、件数が多いということだったりとか、後は混載便のおきのデータをどういうふうに分けるのかというお話、それと下請け構造になっていると、そういったような構造があるわけなんですけれども、こういったものの課題を克服できるようなツールを作っていきたいということを前回申し上げました。われわれは現在、開発中のツールを確認したところ、この①、②、④、この3つについては解決ができるものが作れそうということで、③の荷主のデータを分けていくところにつきましてはなかなか複雑なシステムを構築していかなくちゃいけないというところがありますので、そういったものに関しましては、別途、補助金等で動体管理とか、要するに貨物輸送事業者の省エネ性を高めていくというツールで荷物を管理していくというようなもののわれわれは支援をしておりますので、そういったものも使いながら事業者の中でシステム化を進めていくことで対応できればと考えてございます。

(32ページ) 具体的にツールにつきましては、イメージを具体的にしたものをつけております。これまでわれわれはガイドラインで1枚の紙で、ワントリップごとに報告するようなもので提示させていただいておりましたけれども、これは役割分担を示す上では重要な役割を果たしたということなんですけれども、実務で考えていくとこういった帳簿のようなもののほうが分かりやすかろうということで、重複している情報を排除して、よりシンプルなデータ交換様式を検討しています。(33ページ) そういったデータ交換様式につきましては、入手に集まってきたところでクリックを3回するだけで定期報告に必要な情報を収集するといったようなことが算出、エネルギー使用量の算定から集計、さらにいうと、さらなる定期報告に向けた集計まで実施できるといったようなものを準備しております。ただ、今回は私たちが今準備しているものは、ここで作ったものを定期報告の様式に転記するようなところは、まだできていませんので、そういったところは次年度に向けて提供していくということでございます。

(34ページ) ここでE E G Sという報告書のシステムがあるということを前回お話ししました。別途参考資料として、今こういったもの、省エネ法・温対法・フロン法電子報告システムということで、エネルギー起源のCO₂に関しましては、省エネ法と温対法とが一体的に報告ができる仕組みを構築しています。省エネ法の報告をすることによって温対法の報告をカバーできるといった仕組みになってございますので、そういった意味で温対法と連携しながらわれわれはシステムを構築しているということで、来年の5月からこのシステムが新たにスタートするということになっています。現行も定期報告に際しましては、アプリをインストールしていただいて報告をいただいていたわけですが、そういったインストールが不要になるとか、ミスの抑制するようなエラーチェック機能が付いているとか、このシステムで報告をし続けていただくと過年度のものも閲覧しながら報告の作成ができるとか、そういった利便性があるようなシステムになります、ぜひご活用をいただきたいと思います。

(35ページ) 1点ちょっとずれますけれどもこのシステムを使うに当たっては、電子情報処理組織の事前届け出というものをいただくことになってございます。今は工場規制と荷主規制は一体的に同じこの仕組みの中で報告をいただいているわけですが、工場規制のほうは多くの人に電子情報処理組織の事前届け出をいただいていますけれども、荷主の皆さんは実は工場規制とほぼ一致している事業者の皆さんですけれども、工場規制よりは荷主の皆さんはなかなか電子化が、今はご報告をいただいていませんので、こういった手続きも今後の負担を軽減していくために事前届け出ということを実施していただきたいと思います。なお、現在は手続きをいただいた皆さまにはダイレクトメールの送付等も実施しているといったような状況でございます。

(37ページ) 続きまして、ベストプラクティスにつきましてご説明いたします。算定法について、自ら算定しないために、精緻に算定することはなかなか難しいところもあるのでベストプラクティスとして共有していけないかということを考えてございます。前回の審

議の中でベストプラクティスとは言わないのかもしれないのかもしれませんが、自家用車とか委託輸送の専用便とか、燃料消費について自らデータを取っているようなことや、1者だけのデータのそういった場合には燃料法を使ったらどうだろうかといったようなご指摘もいただきました。こういったベストプラクティスをまとめていく際には、やはりより精緻なデータを取れる人はトンキロ法を使うのではなくて燃料法を出していただきたいといったところも訴えていくようにしたいと思います。

一方で、やはり難しいところは委託の混載便ということになってきます。そういったところで見なし値を使わずに実測値をどう扱っている事例とか、改良トンキロ法によらず生の値や燃費法を使っている事例なんかもありますので、こういった事例の中でこういった課題を克服しながらこういったデータを取得できたのかという事例を、担当者の課題解決とかそういった点をベストプラクティスとして分析していくというふうに進めていきたいと思っております。

(40ページ) 続いて、事業者の評価につきまして説明いたします。事業者の評価につきましては、前回から大きく変えたところはありませんが、まずはベンチマーク指標の設定ということで、ベンチマーク指標は1%改善とは別に目指すべき水準を定めて、その達成を求めていくものということになりますので、1%だけではない別の目標を持つことによって常時1%改善ということではない違うものを目指すことが法律上評価できるようになるということになってございます。(44ページ) そういったものを検討する際に、今われわれとしては品目別であったりとか、走行距離とかもしくは流動ロットであったりとか、トラックの積載率といったようなものを因子にしながら積載率をベンチマーク指標、さらには目標を設定するということができないかということで考えております。こういった項目をいわずらに増やすということではなくて、説明変数として機能するものを取捨選択して品目ごとにこういったものを検討していきたいと考えてございます。(45ページ) これはホテルの例として説明をさせていただきました。

(47ページ) それと、もう1つの考え方としてエネルギー消費原単位を用いるということもあります。こちらにつきましては算定法が異なるとかということもあり、検討に当たり課題も大きいというふうに認識してございます。

(49ページ) 続いて、クラス分けの導入です。クラス分けの導入の背景は、まず事業者の皆さまの取り組みが鈍化してきているような実態があるということでございます。われわれは1%の改善を求めているところですが、0.4%にとどまっているという状態ですとか、仮に実施してみたらSクラスの方は4割程度ということで、そういったところは鈍化しているところに背景がございます。(50ページ) 業種で見ると異なるということで、こういったところは事業者の皆さまごとに省エネ取り組みの限界があるというようなお声も挙がっているところだというふうに認識してございます。

(51ページ) ただ、一方で、そういった取り組みについて判断基準の遵守状況を見ると、やはりSクラス相当の方は遵守事項を多くクリアされているということですので、やはり

取り組みの違いが原単位の改善につながっている部分もあろうかと思っております。(52ページ) 取り組みの差があるということになりますので、そういったところを褒めていくというようなところでクラス分け制度を導入できないかと考えているところでございます。

(53ページ) スケジュールにつきましては、最短で実施した場合の導入スケジュールの案ということで、どんなことが考えられるかということでお示しをしております。まず、私たちは今回の冒頭でお話ししました算定法の見直しを、これは今年度実施していきたいと考えてございます。告示、改正を今年度中に実施することによって、過去の成長を取り込むとかそういったことができる環境を作っていくということになりますので、2002年の報告からは大きく省エネ性能が表現できるようになってくるといったような報告ができるようになろうかと思っております。

さらに、今後はこのワーキンググループの中でご審議させていただきたいというふうにわれわれは思っておりますけれども、ベンチマーク指標、目標の検討ということを次年度に実施していければと考えてございます。

その上で 2023 年度に算定法の見直しを踏まえたクラス分けが実施できればと考えておりますけれども、具体的に実施するかというところにつきましては、22 年度の審議の中で具体的に検討していくということで、方向としては 23 年度を目指していきたいんですけれども、具体的には今後検討していくということでございます。

さらに、そういったベンチマークも 22 年度に検討できるようになるのであれば、設定した分野からベンチマークを踏まえたベンチマーク制度も導入していけると思いますので、そういったところが検討できると 24 年度からベンチマークを踏まえて 1% だけではない基準においてそのクラス分けが実施できるようになるんじゃないかなと考えてございます。

(55ページ) 続いて、ベストプラクティス。今度は省エネ取り組みのベストプラクティスということになりますけれども、こちらにつきましては、われわれは2つのことを考えられるかと思っております。2つのことというのは、まずは、連携するというのがやはり課題として大きいと思っておりますので、その連携に関しまして2つのことが検討できないかと思っております。

1つはどういった方がどういった取り組みを実施されているのかということで、横の方がどういったことをやっているのか、自分もできるんじゃないかなろうかという、その気付きを得るという意味で、広く浅くどういった取り組みがどんな方がやられているのかというところを把握するようなところ。もう一つは、そういった連携を実施していこうというモチベーションの醸成だとか、課題を認識して課題を克服していくという、担当者の皆さまは苦労されているところがあると思いますので、そういったところをベストプラクティスとして深く分析をしていって提示できるようにできればと考えております。そういったところを考えているところでございます。

説明としては以上になりまして、次のページ(57ページ)は関連施策として燃費規制があるとか、(58ページ)船の格付制度がある。(59ページ)さらには補助金等、先ほど申

し上げましたツール、われわれが提供するツール以外に省エネを事業者の皆さまが進められるようなシステム提供なんかも補助金でわれわれは支援しているというところでご紹介をさせていただきます。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで、資料1、検討の方向性ということで前回ご説明いただいたところが大半なのですが、その後の修正を若干しています。いずれにしても、皆さまからご意見、ご質問等をいただきたいと思います。まずは、委員の皆さまからご発言をお願いしたいと思います。今日はまた逆という感じです。山川先生から二村先生、納富先生、内田先生とこの順でいきたいと思います。それでは、申し訳ないですが、山川先生からよろしくお願いいたします。

○矢野座長

山川先生、よろしくお願いいたします。

○山川委員

ありがとうございます。まず、エネルギー使用量の算定の適正化については、今開発中の算定ツールが事業者の皆さまの負担軽減につながることを大事だと思いますので、今回の資料では前回のワーキンググループのときよりも詳細なツールのイメージをお示しいただいておりましてありがとうございます。事業者の皆さまに来年度試行で使っていただいて必要な修正があればしていただきたいと思います。

それからこれは質問なんですけれども、定期報告書のオンラインの提出ということでE E G Sによる新しいシステムが 2022 年度からスタートというご説明がありましたけれども、こちらが開始されると紙媒体による提出はもう認められなくなるのかというのが1つ質問です。

現在は紙での提出が大変多いというようですので、各事業者がスムーズに移行できるようにご周知等が必要かと思います。

それから改良トンキロ法に関する改定が今回は行われるんですけれども、やはり精緻なエネルギー使用量を把握したり、省エネの取り組みを反映する上では燃料法による算定というのがやはり望ましいというか理想的だと思いますので、ご説明にありました算定方法のベストプラクティスの分析とか公表というか周知はぜひ進めていただきたいと思います。

私からのコメントは以上です。前回のワーキングではオブザーバーの方のご意見を時間の関係でお伺いできませんでしたので、今回はそれをお聞きできればと思います。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、続いて、二村先生、よろしくお願いいたします。

○二村委員

二村でございます。今回は適切な修正がなされて非常にいい内容になっているというふうなまず雑駁な感想を持ちます。これを見せ方として、今回は改良トンキロ法をさらに適切な形に改良していくというようなことがあるわけなんですけれども、あくまでもやっぱり燃料

法を目指していただきたいというようなメッセージは強くこれからも打ち出していくべきだろうと思うところです。

また、32 ページの今ちょうど出ているところですけども、エネルギー使用量算定ツールのところです。ここの新たな管理項目がこれだけなんですというようなアピールをすることによって負担感を減らすことにもなるのかというような気がいたします。要は、見えなもののに対する恐怖みたいなものがこれで少し少なくなるかというようなところです。

また、この新たな管理項目の一番右側のところ、型式または燃費の確認方法というところで、これは要は型式ですよね。また、燃費基準もそうなんですけれども、これから荷主さんのほうから物流事業者に輸送のオーダーを出すときに、要は車をこのような燃費基準のものを使ってくださいというようなもしかするとオーダーが来るようになるのではないかと思います。そうなりますと、要は、物流事業者のほうも使用するトラックをより改良しようというようなインセンティブにもなりますし、要は、トラック事業者の市場全体を改善の方向に導くのではないかと思います。ただし、そこで1点やっぱりあると思うんですけども、要は、より環境に優しい、より高度な燃費基準を達成しているトラックを使用した場合とそうじゃない場合で何とか料金差が付けられるとうれしいと思いました。あまりこんなことを言っではなんですけれども、先だって、今年ですよ、標準的運賃というようなものがトラック事業のほうで導入されましたけれども、そこに、要は燃費のグレードに関してもこれだけクリアしているところに関しては幾らというふうにしますと、また導入が遅くなりますので、これらのものに関してはより高い料金を付けることが望ましいとか、そのような一言を入れたらどうかと思うところです。

また、もう1点で終わりにします。要は、オブザーバーの皆さま、44 ページです。ベンチマーク目標の設定のところの要は重回帰分析の結果を踏まえた指標のイメージというところで、あまりもうこの変数を増やさないというような先ほどご回答がありましたけれども、やはりここは複雑化していきますと計算疲れのようなところが出てくると思いますので、できるだけ分かりやすい、要は計算疲れというのは指標が多いとそれだけ操作変数が多くなるのでなかなか使うほうにとっても見えにくいし、提供するほうにとってもなかなか難しい点があると思いますから、ここは精度は高めつつできるだけ増やさないという、かなりひどいことを言っているかもしれないですけども、その注意をお願いしたいと思うところです。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、納富先生、お願いいたします。

○納富委員

いいですか、納富でございます。聞こえておりますでしょうか。

○矢野座長

はい、聞こえております。

○納富委員

ありがとうございます。1点だけ述べさせていただきます。6ページ、7ページのところのトンキロ法についてですが、できれば燃費法、燃料法というほうに誘導していくことにながっていくものなので、あまり使わないでいただきたいというところが前提の話になるのですけれども、今回ご説明いただいたように、トラック、トラクターが混在している8トン以上の場合においては、なかなか変動要因というものは積載率そのものであるか分からないというようなところが1つの課題であると認識をしております。これは今すぐの話ではないということが前提ではありますが、将来的にはやはりトラクターとトラックというものを分けて解釈をする必要があるのではないかと感じた次第であります。ただし、先ほど申しましたように、みなし積載率をできるだけ使わないようにするのが全体の流れであるならば、扱わなくても済むのではないかと感じるころもあるのですけれども。結果的に、燃費法、燃料法への誘導がスムーズに進まないことを想定して、この見なし積載率の精緻化という部分も進める必要があるのではないかと感じた次第です。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、内田先生、お願いします。

○内田委員

ありがとうございます。今回、作り足していただいた算定方法のベストプラクティス、この資料をよくぞ作ってくださったと思います。改めてこの資料を拝見して、専用便でなぜ改良トンキロ法を使っている人が半分以上なのか、疑問に思われました。というのは、多分、専用便であれば1つ1つの車の大きさと輸送距離というのは、必ず、運賃にひもづいて分かっているはずですが。そのデータと燃費のデータ、見なし燃費でいいので、掛け合わせれば1運行ごとで使った軽油の量が簡易に推計できるはずなんです。改良トンキロ法の実積載率を1運行ごとに求めて値を当てはめていくよりも、そのほうがはるかに簡便だと思うんですが、なぜこうなっているのか。推定するに、やはり算定方法についてのご案内が、ちゃんと理解されていないかもしれないと思いました。混載便については、燃費法に直接持っていくのは難しいけれども、専用便はこのデータがあれば燃料法でできますという算定方法のガイドラインをご案内いただけるといいのかなと思います。

それからもう1点だけ、クラス分けの際にどうやって積載率を適切に評価していくかというところはいろんな要因があって難しいというお話がありました。ここは算定方法と関係して、要するに、燃費法で算定をしている輸送であれば、輸送実態がちゃんと把握されていて報告がされているわけですから、積載率も正しいはずですが。クラス分けをする根拠は、燃費法で取っているところのみを対象とするのもいいかと思いました。燃費法を使って出してください、そこでいい成績の人はいいクラスに行けますという、それによって燃費法で報告することを推奨するというのも、1つ考え方としてあると思います。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。各委員の先生方、ありがとうございました。

いくつか出てきたのですが、まず、質問のところで山川先生からいただいたものですが、定期報告書ということで今度はE E G Sを導入した場合、その場合、紙媒体はどういう形に
んまるのでしょうか。

○井出補佐

従来のアプリケーションを使って作成していただく場合は紙でも提出が可能です。ただ、私たちとしては、やはり事業者の皆さまに簡便に実施していただけるようなシステムを提供させていただきながら、そちらのほうにできればシフトしていただきたいと思っております。紙で出すということになりますと、省エネ法は実は経済産業省だけに提出するわけではなくて、その業種を所管している大臣に提出していくということになりますので、そういうふうになってくると提出先が多くて紙が煩雑になろうかと思います。また、提出していただいた後に間違いがあるとわれわれはまたそれを指摘して行って、事業者の皆さんとのコミュニケーションが追加的に発生してくるということになってきますので、われわれが今準備していますシステムにつきましては、ウェブサイト上で作成をして、それをワンクリックで関係省庁に提出ができるということであるとか、過去の振り返りもできるというようなこともございますので、便利なものにシフトしていただけるような形でわれわれとしては準備をしていきたいと考えております。

○矢野座長

ありがとうございました。それから各委員からいろいろご意見、ご質問をいただきました。算定ツールのお話は、実際に使われる方がいかに簡便にできるかと、いうこと。あるいはベンチマークの指標についても、いろいろいただきました。事務局からここまでまとめてお願いします。

○井出補佐

回答します。

○矢野座長

それでは、お願いいたします。

○井出補佐

すみません。今の山川先生の質問に直接答えていなかったかもしれないので、そこだけ若干、もう1回補足します。紙の提出は可能です。すみません。よろしくお願いします。

それで、それ以外のコメントのところですけれども、二村先生から負担が少ないところをアピールできるといいんじゃないかということで、確かに今回のツールで今回追加的にもらう情報はやはり燃費情報が追加になっただけということになりますので、そういったところも説明していきながら、ぜひ使っていただけるような形にしていきたいと思えます。

それと、あと、ベンチマークを検討していく際に、精緻なものを目指しつつ複雑化し過ぎないということで、確かに説明変数が少なく説明できるのであればそれはそれに越したことがないと思えますので、そういった視点も加味しながら検討していくというふうにしていきたいと思えます。

それと、専用便ですが、何でトンキロ法を使っているんだろうかというところですけども、確かにそうなんです。ここで見ますと、67%の事業者は、今回把握できた範囲で67%ということですけども、やはり多くの人がトンキロ法を使っているという実態があるようです。ここの部分も要するにベストプラクティスを検討していく際には、やはり課題を見つけていくと考えていますので、なぜ算定方法が変更できないのかというようなところも、ちょっと背景をわれわれが深掘りしながら必要に応じて、やはり改良トンキロ法から、より多くの省エネの取り組みが評価できる方向に行けるように、課題がどういうところにあるのかというところを評価していくといったようなことを考えていきたいと思えます。そういった際にガイドラインの使い方みたいな話も必要であればベストプラクティスと同時に情報提供していくというのもわれわれとしては必要じゃないかと思っております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。最後のところのご指摘というのは、結局は改良トンキロ法をいかに燃費法、燃料法にもっていくかと、こういうところは非常に重要なことであり、そして、今ご指摘のとおり専用便、自家輸送の改良トンキロ法比率が非常に高いと。何でこうなのというところは、もう少し実際に事業者のご意見なども聞きながら、いかにここでいう左側に持っていくかと、この辺の議論というのは非常に重要かと思えます。

もちろん混載便についてはなかなか難しいということは確かであって、そのところは今回こういう形で見直しているわけですが、専用便、自家輸送のところをいかに左に持っていくかと、こういうところはある意味では根本的なのかと思っています。そういう意味では見せ方ということも含めてあるのかと思えます。

○江澤課長

省エネルギー課長の江澤でございます。ご意見ありがとうございます。これを踏まえてさらなる検討を進めてまいりたいと思えます。ご指摘をいただいた中で、二村委員、それから内田委員から44ページのベンチマークについて、指標はなるべく多くならず、それでも正確にというご指摘と、それから燃費法で取っている人で出すべきといったご指摘をいただきました。ベンチマークの在り方については、今後はこういったことを踏まえて検討していきたいと思えます。説明変数でございますので、数が多ければ正確になるという二律背反なところがございまして、それを踏まえた検討だったかと思えます。

それからトラックの料金について標準料金を出すということで、高い料金が望ましいとかそういったものなんですけれども、適正な料金をきちんと請求して、それで取り引きが適正化されるようにということかと思えます。燃費基準のいいトラックを使ったほうが高いほうがいいのか、むしろ安いほうがそっちに誘導されるのかというようなところもありまして、なかなかそういった点は適正な料金、取り引きということであれば、そこに燃費基準を入れるというのはなかなか難しいかと思うんですが、そういったご指摘を踏まえて今後とも議論をしていきたいと思えます。

それから見なし積載率については、今回は見なし積載率から標準偏差を引く形で、見なし積載率を使った人が得にならないような制度にしておりますので、今後は本当はできるだけ見なし積載率のほうが有利だよみたいなところは、そういった影響はなるべく減ってくるのかと、この８ページのところでございまして、こういったことも踏まえて見なし積載率を使うのではなくてなるべく燃料法や燃費法を使うように、見なし積載率を使わないように誘導ができればと考えております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで、いろいろとやり方があって、その中でいかに左側にもっていくかというところを総合的に考えていく必要があるんだろうと思いますし、ベストプラクティスのほうもベンチマーク目標のほうもこういうふういくつかの指標があります。こういうふうを増やしたほうがいいのか。ただ、結構この項目間でも相関になるといろいろありますので、そうすると、これに該当するところをいくつかまとめた形で、指標なんかをまとめた形というのも一部できるのかもしれませんが。その辺は今からの議論というふうに理解しております。ありがとうございます。

それと、前回、委員の方しかお聞きできなくてオブザーバーの方には誠に申し訳なかったのですが、ここからオブザーバーの方にご意見等をいただければと思っております。

ご意見等がある方は挙手をしていただければと思うのですが。

○井出補佐

挙手機能でお知らせください。

○矢野座長

石油連盟の渡邊さん、お願いいたします。

○渡邊オブザーバー

石油連盟の渡邊と申します。今日のご説明をお聞きしまして、石油連盟がちょっと思うところ４点を述べます。

第６回のときのプレゼンテーションでも触れている部分と重複する部分もあるかもしれませんが、改めて申し上げます。大前提として、私たちは石油を扱っている業界ですので、昨今のカーボンニュートラルをはじめとする環境問題というのは非常にわが事としてしっかり省エネに取り組む必要というのは重々認識しております。その中で今回の議論なんですが、いくつかある中でまず算定方法の精緻化については、正しい現実に近い数字を出すという意味では非常に前向きな取り組みというふうに認識しております。

ただ、これも前回申しましたが、輸送事業者さんのご苦勞を軽減するということを重々ご認識いただいているんです。そこは引き続きご配慮いただきたいと思います。

それからベンチマーク制度ですが、これは従前からやっています年率１％の改善というところと大きな絡みになってきます。基本的な考え方というのに異論はないんですけども、やはり有効かもしれませんが、これも事業者、これは石油業界の中でもそうなんですけれども、事業者間、企業の中で規模とか配送形態がいろいろ異なるようなそういった実情が

ある中で、共通した指標というのがどこまで客観的で公平な評価になるのかというところは慎重に検討し、また、検証というのもある一定の時間をかけて必要になってくるんではないかと考えています。これは、私どもだけではなくて世間一般いろんな業種に共通することかと思しますので、これも重々ご認識いただければ幸いです。

それからクラス分け制度ですが、これは評価ということになりますので、株主や投資家、そういったステークホルダーに対する影響ということもあるので、これもまた慎重な検討が必要だと思います。

現在は燃費法、燃料法という算定方法を精緻化するという方針でありますけれども、今現在なかなかそれが統一されていないような中で、これを公平に客観的に評価するということの妥当性というのはなかなか難しいのではないかと考えます。ですので、これも仕組みとしては重々時間がかかるかもしれませんが、検討と検証が必要かと思えます。特に評価ということになると、先ほどの年率の話ではないんですが、先般から申し上げている相当もうやり切った事業者とまだまだやる余地がある事業者とか、そういった違いもありますので、そういったものもしっかりと評価されるような仕組みが望ましいかと思えます。

特に、算定方法の見直しとか改善については、一番直近で正確な燃費、燃料使用量が反映された結果になるということが期待されるわけですが、それを見直した後は今度はベースが改善されている状態の中でのさらなる改善ということになりますので、結局はさっきも申しましたけれども、今後もさらに省エネを進められるかどうかというところは公平性をきちんと担保しないといけないという制度と検討をお願いしたいと思っています。

もう1回ベンチマークの話になりますけれども、ベンチマークにしてもこのクラス分けもやはり公平性をきちんと担保するというところで、インセンティブというかモチベーションをしっかりと維持するということになろうかと思えます。

先ほどのスケジュールで少し気になるところがあるんですが、適正、客観的な公正なベンチマークを設定することと、クラス分けの導入というのは基本的にはセットのほうがいいんじゃないかと思えます。スケジュール上はそれがクラス分けが先で24年度にベンチマークと。ベンチマーク制度をしっかりと整備した上でのクラス分けというのは非常に分かりやすいし、妥当かと、適切な順番ではないかと思っております。今般のこのスケジュールは最短ということで決定ではないということなんで、このスケジュールありきで進められるわけではないと思料はしておりますけれども、これはベンチマークとクラス分けはセットの運用が望ましいということは意見として申し上げておきたいと思えます。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、続いて、日本自動車工業会の永翁さま、よろしく願いいたします。

○永翁オブザーバー

聞こえておりますでしょうか。永翁でございます。

○矢野座長

はい。

○永翁オブザーバー

私のほうから3つ意見を述べさせていただきます。まず、E E G Sです。データのやり取りはシステムでできるということで大変喜ばしい話であります。使う初期段階というのは使いやすい使いにくいというような初歩的なファンダメンタルな部分のいろんな意見も出てこようかと思いますし、あるいはそのシステムにあるいろんな事業体の皆さんが持っているデータを自動連携できるようなネットワークの融通性みたいなものに進化をしていただけるよう、そういった発展性みたいなのも考慮して、いろいろと事業体の皆さんとコミュニケーションを取って、いいものに育てていっていただきたいというのが1つでございます。

2つ目は、先生方のご意見の中にも、専用便を使っている経路に対して燃料法、燃費法の普及がまだまだ低いというようなお話もありました。私は日産自動車から来ておりまして、基本的には改良トンキロ法を使っているんですけども、その理由はほとんどの輸送の形態が混載便だということで、ただ、専用便を使っている経路もございます。その経路については燃費法を採用して報告をさせていただいているということなんですけれども、まだまだ難しい部分があるんです。専用便といいましても、いろんな部品サプライヤーさんを回ってミルクラン形式で部品を拾って、仕向け地もいろいろあつたりします。パワートレインの工場を回って完成車のアッセンブリ工場を回ってという、なかなかどの部品がどの経路をどれぐらいの占有率で使ったというような計算が難しいといった課題がいっぱいあって、それが経路が1つ、2つというわけではなくて本当に組み合わせでいうと何百種類、何千種類に及んでしまうというような膨大なデータの中から精緻化された数字を抜き取っていくという困難さもございますので、できればこちらの検討されるに当たって事業体を実際に訪問されて、どのような計算をされて、どのようなデータベースを持っているみたいなところの調査も含めて踏み込んだ取り組みにさせていただきたいと思います。

最後に3つ目なんですけれども、燃費性能の高い機材に対しては輸送費を高くというようなお話もありました。自動車業界におきましても、例えばいろんな輸送の契約の仕方があります。特に完成車などは専用機材を使っているケースが多いということで、共同して積載率の向上ですとか、機材の設計のところに荷主、自動車メーカーが踏み込んで開発を行っていくというような活動もできるんですけども、こういった部品を運ぶという形態においては、輸送業者さんからサービスを買うというような主にビジネス上の取引きなので、メーカーとしてはできるだけコスト競争力の高いところを選びがちだという実態はあります。ということで、さらに、今は輸送コストの上昇ということが懸念されるような状態にもなるので、そこはいろんなインセンティブの付け方があろうかと思いますけれども、荷主だけが負担を強いられるというようなことがないようにご配慮をいただいた進め方をお願いしたいと、この3点でございます。どうもありがとうございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、鉄鋼連盟の長峰さま、お願いいたします。

○長峰オブザーバー

日本鉄鋼連盟の長峰といいます。どうぞよろしくお願いいたします。

省エネ法の特定荷主制度におけるクラス分け制度およびベンチマーク制度の検討に当たりまして、当連盟の意見をお伝えさせていただきます。

日本鉄鋼連盟といたしましては、2021年2月にわが国の2050年カーボンニュートラルに関する日本鉄鋼業の基本方針を策定、公表しまして、鉄鋼業といたしましてもゼロカーボンスチールの実現に向けて果敢に挑戦していくこととしています。輸送におきましても、これまでの省エネ取り組みをさらに進めるべく、関係官庁、団体、お客さまとさらなる連携が必要だと考えております。

一方で、業界ヒアリングの際にもご説明させていただいたとおりでございますが、足下での省エネの取り組みについては、業界としてモデルシフトを早期に進めてきており、重量、長大物といった製品の特殊性もある中で、取り組みの推進に難しさを感じている企業もございます。また、業界の評価制度に関しましては、業界の実情を踏まえ、妥当性や公平性が十分に確保されることを前提に進められるべきと考えてございます。

そのような観点からいたしますと、クラス分け制度、ベンチマーク制度、こちらの検討に当たっては、積載率の検証、また、ホテル業での事例等を提示いただいておりますが、十分な検討材料には乏しいのではないかと考えております。

次に、今後の最短導入スケジュールの例として、2023年度定期報告でクラス分けを実施する方向。2024年度で設定した分野からベンチマークを踏まえたクラス分け、このような記載がございますが、制度の導入の是非に関しましては、算定ツールの試験的提供等による結果を踏まえた十分な材料がそろったタイミングでさらなるご検討をいただけないかと考えてございます。

最後になりますが、今回のWGで示された荷主クラス分け評価制度導入スケジュール、今日説明いただきました53ページでございますが、これまでのWGにおけるヒアリング等々、皆さまからのご意見を踏まえて前回から修正されておりますが、われわれの考える課題感をご認識いただいているものというふうに受け止めております。今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。他にご意見等はございますでしょうか。セメント協会さま、お願いいたします。

セメント協会さま、マイクがオフになっています。

○遠田オブザーバー

すみませんでした。前回のワーキングにおきまして、矢野先生から査定方法のぶれについて検証してはどうかというご意見があったかと思えます。ぜひやっていただきたいと思います。

ております。というのは、工場等判断基準では、例えば燃料の入庫と在庫の差し引きで消費というふうに捉えて定量管理しやすいということだと思いますが、荷主制度ではやっぱり燃費法以外は推量にほかならないということがありまして、実際にどれぐらいぶれがあるのかと。業種内でも査定にぶれがあれば公平性に問題が出てくるのかと考えていますので、ぜひそれも検証していただきたいと思っています。

また一方で、企業として精緻な査定方法を採用するというのは当然当たり前のことですが、なかなかそれができないところで苦しんでいると。また、算定方法が変えられないとなりますと、業界内で順位が固定してしまうことも懸念されます。今後、インセンティブを与えるといった考え方もございまして、一方では工場判断基準で考えますと、環境省エネ投資への補助金に対してのインセンティブというのはやられているかと思いますが、こういったものの場合、評価が進んでところと遅れたところにおいて二極化するのではないかとこのことを恐れております。ぜひ、この点からも検証のほうをお願いしたいと思っております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございます。他にございますでしょうか。物流団体連合会です。伊勢川さん、お願いいたします。

○伊勢川オブザーバー

伊勢川でございます。今、トラック協会の大西さんも手を挙げられていらっしゃるようなので、実は大西さんのご意見も伺った上で思っていましたので、もし、差し支えなければ大西さんのほうにまずお話しただいて、その後、私からフォローさせていただければと思います。

○矢野座長

分かりました。それでは、全日本トラック協会の大西さん、お願いいたします。

○大西オブザーバー

全日本トラック協会の大西です。聞こえますでしょうか。

○矢野座長

聞こえています。

○大西オブザーバー

いろんな精緻化に当たってトラック事業者の負担が増えないようにという強い希望は持っております、今日聞いた中でも、例えばトンキロ法の場合に、先ほど燃費基準当たりのデータを新たに入れば済むようなお話しも聞きました。これで本当に負担がこれだけなのというところは少しここから先を見てもないと言えないかと思っていますし、さっき二村先生からありましたように、例えばこういう燃費基準に車を使っていますよというデータを入れるときに、燃費基準のいい車を使っているんだからその分運賃を下げてという話がならないように、ぜひお願いしたいとも思ったりもしたところでございます。

あと、それから 37 ページの資料で燃費を使ったほうがいいのかという話があるんですけれど

も、先ほど混載便と専用便の話になっているんですけれども、昨今のいろんな物流の効率化の取り組みの中では、共同配送なんてものも、いわゆる混載便のことを事例として進んでいておりますので、そういった意味ではなかなか把握しにくいケースがこれから先はどんどん増えてくるんだろうという感想を持っています。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、物流連の伊勢川さま、お願いいたします。

○伊勢川オブザーバー

ありがとうございます。大西さんのからお話いただきましてありがとうございます。実は、まさに大西さんがおっしゃった点は私からも申し上げたいと思っていた点でした。若干、重複しますが、まずこのような方針で省エネを進めていく、CO₂の排出量を減らしていくという方向性自体はぜひ進めるべきだと考えております。その上での話ですが、どうやって取り組んでいくかという HOW の部分の算定ツールにつきまして、実際にどれだけ負担が減るのか、前回の大西さんのプレゼンの中でもコメントされていた通り、発荷主さまだけでなく着荷主さまも交えて討議する場を設けていただければと考えております。

先ほど運賃のお話が出ましたが、省エネ効率のいいトラックあるいは輸送機器を手配する場合、投資コストとしては高くなるのが一般的なので、通常であれば運賃を高くしたいというのが事業者の本音ではと思います。実際に 2020 年の内向船の SO_x 規制のときには荷主さまに燃料油価が上がる部分の転嫁をお願いしましたが、非常に難しく、国交省さまのサポートもいただいて燃料サーチャージという形でご理解をいただきながら進めていった経緯があったと記憶しております。一方、先ほどオブザーバーの方がおっしゃられましたように、荷主さまの観点からみれば、コストが上がる部分に対しては運賃競争力のある事業者を選定されることになろうかと思っておりますので、省エネを推進する結果、コストが高くなる場合には、ある種のインセンティブを検討していただく話にもなろうかと思っております。したがって、このような点も含めワーキンググループなどで具体的に詰めていく場を設けさせていただければと思います。

あと、最後にもう 1 点、昨日、経産省さまが主催されるフィジカルインターネットの会議に出席させていただき、その場で KPI の候補として積載効率だけでなく例えば CO₂ の排出量も入れたらどうかというご意見がありました。フィジカルインターネットで、現在の物流がネットを使って効率的に輸送、配送される展開になってきたとき、積載効率や CO₂ の排出量、あるいは EV トラックの導入による CO₂ の削減など大きく変わる部分もありますので、個別の会議で話されていることが縦割りで進められるのではなく、横のつながりを持って連動する形で推し進めていくことが、大切ではないかと思っております。私のほうからは以上となります。

○矢野座長

ありがとうございました。他にございますでしょうか。日本製紙連合会さん、よろしくお願ひします。

○齋藤オブザーバー

日本製紙連合会の齋藤でございます。クラス分け制度について一言ちょっと話しをさせていただきたいのですが、先ほど石油連盟さまのほうからご指摘のあったとおり、クラス分け制度、これは当連合会でも費用に対する評価、あと投資環境にも影響を与える可能性があると考えております。よって、これまで省エネを進めてきた企業とこれから省エネの余地のある企業との間でやはり公平性が保たれる制度となるように、当協会としても慎重な検討と調整が必要だと考えております。

あと、エネルギー使用量の算定ツールについて一言話しをさせていただきたいのですが、先ほどの提案にありましたエネルギー使用量の算定ツールで、算定に関しましては支援ツール、あと報告に関しましてはE E G S というような形で考えられているということですが、そのうちの算定ツールのほうの支援ツールのほうですが、やはり輸送事業者の負担が少しでもこの部分で減るような形で進めていただければと考えます。先日、こちらから報告させていただいたように、例えばトラックでしたらデジタコ、そういったようなデータが必ずトラックのほうに情報として持っていますので、そういったものを活用していただいて、少しでも負担のかからないツールを開発していただければと思っていますのでよろしく願いいたします。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。他にはよろしいですか。

それでは、いろいろご意見をいただきましてありがとうございます。それでは、ここまでにについてまとめて回答をいただければと思います。

○井出補佐

回答いたします。目次の順番に行きたいと思いますが、算定ツールにつきましては、いろんな皆さんの負担を軽減していくという観点で、いろんな皆さんのヒアリングも含めてわれわれは検討していきたいと思っています。今現在検討しているものはわれわれの問題意識で開発しているものになりますので、やはりその実際に使っていただく中でどういった課題が生じるのか、そういったことを見ながら見直しができるような形にしまして、貨物輸送事業者、荷主の皆さま双方の負担を軽減できるものを検討したいと思っています。

さらには、今回はわれわれのシステムの中で実施できないところもございます。そういったところをクリアしている課題等も事例とか見つけることができればいいというふうに感じました。

続いてベンチマーク制度です。これは他の石油連盟さん、鉄鋼連盟さん、製紙連合会さんからもご指摘をいただきましたけれども、やはりこのベンチマーク、事業者の皆さまが公平感を持って使っていただけるようなものをわれわれは考えていかなきゃいけないと思っています。

そういった意味でいろんな違いを考慮できるような形で関数化するというようなこともあろうかと思いますが、いずれにしても、検証していくことが必要だと言われている

ことはそのとおりだと思いますので、そういった検証を通じて皆さんの理解を得ながら進めることができればと思っております。

それと、クラス分けにつきましては、市場に対する影響があるというような指摘を製紙連さん、鉄鋼連盟さんからもご指摘もいただきました。思いとしては、Sクラス事業者を評価していくというようなところと、対外的に公表していくわけではないのですけれども、どういった状況であるかということも個別にお伝えしていくことになります。いずれにしても、Sクラスは公表ということで褒めていく制度というようなところで思っております。

さらに、この算定に当たっては、算定法が違うことによってその影響もあるんじゃないかなというようにご指摘はありましたけれども、1%原単位改善につきましては、事業者の中での比較であって、他の事業者との相対的な関係ではないと思っております。ただし、他方で先ほどちょっとご指摘をいただきました。1つの事業者の方が算定法を変えていくことに、それが影響してくるということはやはり否定できないことだと思いますので、過去にちょっと分析したものもあるんですけども、改めてそういったところもヒアリング等しながら状況を確認していくことができればと考えております。

それと、スケジュールです。スケジュールのところにつきましては、われわれの思いとして先ほど書かせてはいただいていますけれども、やはりベンチマーク制度の検証をしっかりやってほしいというお声もいただいているところでございます。われわれもそこは重要だと思っておりますので、そういったスケジュールは、今後はベンチマークの検討、あとクラス分けの具体的な進め方、そういったものを具体的にお見せしながら、また改めて検討が実施できればと思っております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで、とりあえず議題1のほうがここまでということで、続きまして、議題2の本ワーキンググループとしての取りまとめということで資料2の説明をお願いいたします。

○井出補佐

ご説明いたします。これは、右上に事務局資料2と書いてありますワード形式の資料になります、こちらで説明をさせていただきます。

まず目次です。はじめにということと算定方法の最適化、適正化、事業者の取り組みの評価と促進、それと、あと今後の課題ということと、あと別添資料が続くということで今回の審議会の資料が後ろに続くような形になってございます。

めくっていただきまして1ページ目になります。はじめにということになりますが、ここは、荷主をめぐる現状把握ということで、初回の審議会で審議させていただいたようなことになります。エネルギー使用量は10%以上を占めているところで、この合理化を進めていくところが重要な制度ということでございます。そういった中、制度としましてはエネルギー消費原単位の1%改善を求めているというところに対しまして、若干その取り組みが鈍化している傾向がみられているということであったり、判断基準の遵守状況の差がみ

られているといったようなところを現状と認識しただけでございます。

(2 ページ) その上で算定法ですけれども、先ほどもご説明しましたけれども、改良トンキロ法の見なし積載率の見直しということで、見なし積載率、よりこら辺り、10 行目の辺りですけれども、その評価ができるように新たなものを設けていくわけなんですけれども、できるだけ実積載率を把握できるようにしていくために、今回は平均的な値より若干差し引いた値を用いるということが今回の見直しのポイントということでございました。具体的には次のページ(3 ページ)にあるような自家用車と事業用、それぞれにつきまして見なし積載率をこれまでよりも若干低い値ということで設けさせていただいているということでございます。

(4 ページ) 続いて、燃費基準の達成を踏まえたトンキロ法の見直しということでございます。すみません、若干、説明が遅れましたけれども、この別添3とかというふうに書いてありますのは、後ろのほうに別添3、この場合ですと19 ページになりますけれども、具体的な検討プロセス、これまで審議会で審議してきたパワーポイント資料が後ろに付いているということでございます。こちらにつきましては、トップランナー基準の確認、クリアできた際にはそういったものを評価できる仕組みとして反映できるようなトンキロ法の式を見直しするというところでございます。通常とこれまでと同じ形の式なんですけれども、このAとBといったような係数を見直すといったことで対応ができるようにしているということでございます。

(5 ページ) さらに、見なし燃費につきましては、改良トンキロ法の見直した式を用いまして、さらには積載率の平均値を用いることによって導出ができるということで、こちらも同様に燃費が分からないときに事業者、自家用車それぞれ燃費基準をクリアしたときにどういった燃費を一応適用できるかというようなところを一覧表で提供していくということでございます。

そういった車を判定する際には、われわれ行政側から提供しているものとしては、ステッカーであったり、国交省の燃費一覧といったようなもので判別ができるということです。そういったものを使いながら燃費をクリアしたものについては新しい算定式であるとか、係数を使っていただくということで報告がいただけるようになるということでございます。

続いて6 ページ目になりますが、トンキロ法による船の評価の話です。船につきましては、国交省さんでやられています内航船の格付制度を使いまして、燃費それに対して星が1つの場合は2.5%、星が増えていくごとに燃費値を削減して報告ができるといったようなことを見直しさせていただくということでございます。

以上、ここまでの(1)から(4)までにつきましては、本年度にできますれば告示改正をしていきながら22年度の実績の報告から使えるような形にしていきたいと、そういったことで23年度に提出いただく報告においてはこういった算定法の効果を踏まえて報告がいただけるようにしていきたいと考えてございます。

続きまして、ツールの開発、今回も多くのご意見をいただきましたが、課題が膨大なデータとかはまだ下請け構造にあるとか、そういったようなところをクリアできるものとして、われわれとしてはいったん開発し、次年度以降は EEGS の web システムと連携していくというような開発をします。今年度は、試験的に提供させていただきまして、意見を聞きながらわれわれが修正したものを改めて提供していくということで負担を減らすことができないかと考えてございます。

(7 ページ) ベストプラクティスにつきましては、先ほどのご意見がございましたけれども、やはり PDCA を回していく上ではよりリアルなエネルギー使用量を把握していくことが重要ですが、それを実現していく上でトンキロ法を使ってしまうことには何か背景があるとか、もしくは混載便で燃費法を実施しているところにつきましては、いろんな工夫があるというような状況になっています。そういった課題や工夫を把握してわれわれとしてその解決策をヒアリングを通じて確認しながら、ベストプラクティスとして分析して提供できるようにしていきたいと考えてございます。

(8 ページ) 続きまして、事業者の取り組みの評価の促進ということで、ここでは先ほど来議論がありましたベンチマーク制度の導入とクラス分け制度の実施ということでございます。

まず、ベンチマーク制度につきましては、1%改善が難しくなっているような状況において、積載率をもってその評価をすることができないかということでお話をさせていただきました。こちらにつきましては先ほどの議論がございましたけれども、やはりその検証を踏まえながらどういった基準を適用していくのか、そういったことをしながら具体的に導入を検討していくというふうにしたいと考えてございます。

クラス分けにつきましても、こちらにつきましても、S クラス事業者を評価していく、褒めていくというそういったことになるわけなんですけれども、ベンチマーク制度の検討状況を踏まえながら検討していく。さらにはベンチマーク制度が検討された品目はクラス分けに反映していくといったようなことで進めていくことができると考えてございます。

(9 ページ) 続いて、ベストプラクティスになります。ベストプラクティスにつきましては、これは連携による取り組みが荷主においては重要であるということで、単体で実施していくものということではなくて、荷主を中心として貨物輸送事業者、準荷主との連携が不可欠になってきます。そういった際にどういった荷主さんがどういった取り組みが実施できているのか俯瞰できるようなものと、さらにはその課題を認識してクリアして、実施しているというモチベーションがあるわけなんですけれども、そういったものを深く把握できるような担当者の課題解決につながるような事例をお示しすることができないかということで、そういったことをベストプラクティスとして分析をしていくことを考えたいと思います。

最後です。これは 10 ページ目になりますけれども、こちらは今回の検討会の中で今後、次の次年度以降にまた審議会で検討していくような継続して実施していくものについて記載をさせていただいております。

1つ目ですけれども、算定ツールはいったん開発したものを提供しますが、そこでは終わらない。具体的な使い勝手とか負担感についてわれわれとしてはまたご意見をお伺いしながら、さらにはE E G Sと連携できるようなツールにしていくということで改めて見直しをして提供するというふうにしていきたいと考えてございます。

続いて、ベストプラクティスにつきましてもその取り組みを分析していったって、より精緻なデータが取得できるような方法につきまして、課題解決をできるような取り組みを分析として提供できるようにしていきたいと思っております。

続いて、ベンチマークです。ベンチマークはいろんな指標を用いまして評価をしていくということになるわけですが、指標が多くても負担感になってくるところもありますし、後は事業者の皆さまと検証しながら進めていくということが重要になりますので、そういったところを引き続き実施していきたいと考えてございます。

それと最後は、先ほど申し上げました連携によるベストプラクティスというのは、いろんなご意見をヒアリングさせていただきながらわれわれとしても検討していきたいと思っておりますので、そういったことも引き続き検討していかなくちゃいけないということで今後の課題として記載をさせていただいております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで、先ほど議題1で検討の方向性ということにご検討をいただいたものをで文書化したということ。さらには今後の課題ということを明確にして決めたということでございます。それでは、まずは委員の皆さまからご意見、ご質問等をいただきたいと思います。

それでは、山川委員のほうからお願いいたします。

○山川委員

聞こえますでしょうか。

○矢野座長

はい、聞こえます。

○山川委員

ありがとうございました。必要な事柄が簡潔にまとまっていたと思います。あえて申し上げるとすればという程度なんですけれども、7ページの(6)のタイトルですが、「エネルギー使用量の算定方法に関するベストプラクティスの共有」ということで書いていただいておりますが、先ほどの資料の議論のときにも他の委員の方からも出ていましたけれども、燃料法や燃費法を選択することが望ましいということをもう少し明確に打ち出すという意味で、ここはタイトルを燃料法、燃費法の採用を促進するための情報提供とかなんかそういった形にしてはどうかと思います。そうしますと、先ほど内田委員がおっしゃっていたような算定方法のガイドラインを示すとかそういったものを含めて情報提供という形で表現するといろんなことが含まれるかと思いました。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、二村先生、お願いします。二村先生、お願いいたします。

○二村委員

すみません、名前の部分が聞こえなくて。

○矢野座長

ごめんなさい。

○二村委員

すみません、失礼しました。ありがとうございました。先ほどこれまで議論してきたことが適切にまとめられているというふうに拝見いたしました。私のほうからは特にコメントはございません。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、続いて、納富先生、お願いいたします。

○納富委員

納富でございます。聞こえておりますでしょうか。

○矢野座長

はい、聞こえております。

○納富委員

ありがとうございました。これまでの議論、検討の経緯等も含めて簡潔にまとめていただきまして非常に分かりやすい表現になっているかと思っております。特段、コメントをさせていただくところはないかと思ったんですが、私も先ほどの山川先生と同じところが若干気になったところというようなところがございます。7ページの下のところですね。ですので、そのところは少し主張を強めてもいいのかというふうに感じたところがございます。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、内田先生、お願いいたします。

○内田委員

ありがとうございます。今回、作り足していただいた算定方法のベストプラクティス、この資料をよくぞ作ってくださったと思います。改めてこの資料を拝見して、専用便でなぜ改良トンキロ法を使っている人が半分以上なのか、疑問に思われました。というのは、多分、専用便であれば1つ1つの車の大きさと輸送距離というのは、必ず、運賃にひもづいて分かっているはずですね。そのデータと燃費のデータ、見なし燃費でいいので、掛け合わせれば1運行ごとで使った軽油の量が簡易に推計できるはずなんです。改良トンキロ法の実積載率を1運行ごとに求めて値を当てはめていくよりも、そのほうがはるかに簡便だと思うんですが、なぜこうなっているのか。推定するに、やはり算定方法についてのご案内が、ちゃんと理解されていないかもしれないと思いました。混載便については、燃費法に直接持っていくのは難しいけれども、専用便はこのデータがあれば燃料法でできますという算定方法の

ガイドラインをご案内いただけるといいのかと思います。

それからもう1点だけ、クラス分けの際にどうやって積載率を適切に評価していくかというところはいろんな要因があって難しいというお話がありました。ここは算定方法と関係して、要するに、燃費法で算定をしている輸送であれば、輸送実態がちゃんと把握されていて報告がされているわけですから、積載率も正しいはずです。クラス分けをする根拠は、燃費法で取っているところのみを対象とするのもいいかと思いました。燃費法を使って出してください、そこでいい成績の人はいいクラスに行けますという、それによって燃費法で報告することを推奨するというのも、1つ考え方としてあると思います。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。ということでいろいろご意見をいただきましたけれども、まとめてここまででご回答をお願いします。

○井出補佐

ありがとうございます。算定法に係るベストプラクティスのところですが、確かに課題の多い算定が難しいところにちょっと注視した記載になっていましたけれども、本日の議論の中でやはりより精緻なものを目指していくことということだったり、それを進める上での算定法のガイドラインなんかを作っていくかどうかというご指摘もいただきましたので、そういった視点が読めるように修正ができればと考えてございます。

それと、省エネ取組のベストプラクティスのところになりますけれども、この部分はすみません、われわれはなかなか検討がまだちょっと足りないところがありますが、これから実施していくという意味で、まずは広く荷主も連携していかなきゃいけないこととしてこういったことがあるんじゃないだろうかということで、判断基準を見ながら実はこれは記載しています。判断基準の中では輸送事業者さんだけにお任せするんじゃなくて、荷主も積極的にそういったその取り組みに関わっていこうという発想で判断基準は作られているわけですが、そういった意味で今は広く書かせていただいております。具体的にベストプラクティスとして整理していく際には、今いただいたような視点をちょっと考えながら、こういった方にお話しを聞くと分かるのかということも含めながら検討していきたいと思っています。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは、オブザーバーの方でご意見とかご質問等がございませんでしょうか。

それでは、石油連盟の渡邊さん、お願いいたします。

○渡邊オブザーバー

ありがとうございます。石油連盟の渡邊でございます。

まとめということで前半の内容を文字にしているということなんで、実は内容のまとめ方というよりも内容に対する意見です。ですので、本当は前半のパートで申し上げたほうがよかったという内容かもしれませんが、そこはちょっとご容赦いただきたい

と思います。

2つありまして、1つは見なし積載率とか、見なし燃費、これを改定するというか数字を見直すと。現実になくなったというのはいいことなんですが、それによって例えば見なし積載率は現在設定されているものよりも現実が悪くなる。見なし燃費は逆に良くなるということで、言ってみれば事業者が努力の及ばないところで事業者の成績が変わるということが現実にありますので、その辺が結局、最終的にはそれがクラス分けとか何らかの評価につながる話ですので、すみません、これはちょっと一般論でございますが、その辺の救済というか、エクスキューズする方法を今後は検討されたいんじゃないかと思います。

2つ目ですが、2つ目はベンチマークの検討のところ、これも積載率を1つのベンチマークにしようということを検討するということになっています。積載率とこれに影響を与える因子の関係性について分析となっています。今日は前半の資料でも、例えばトラックの積載量ごとの積載率の分布なども分析いただいていますけれども、実際には、例えば積載率を上げようと思ったらロットを小さくすると。小さいトラックで2回に分けて満載にして運ぶとか、あの数字とはちょっと違うかもしれませんけれども、現実的にはそのようなことが起きておりますので、今日は検討するということで結んでいただいていますので、その辺の本当に積載率だけでベンチマークを評価するということが本当に適切かどうかという、他の因果関係がある要因がたくさんあるはずですので、そこもぜひぜひ検討していただきたいと思いました。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。他にございますでしょうか。

では、よろしいでしょうか。ここまでで事務局のほうからご回答をお願いします。

○井出補佐

まず、2点、今いただきましたけれども、まず見なし積載率に関しましては、今回の見直しはこれまで過大に評価されてしまっていた可能性があるものを正しくしていこうといった観点の見直しの中で、見なし値を使ってしまっている場合については、それを実態に合わせるといったような修正になります。そういった意味では今回は見なし値を使っていることによって評価が変わるということにつきましては、特段エクスキューズを与えるとかそういったことではなかろうかと思っています。

ただ、今回はやっぱり小さな値になってきているというのは実態上はありますので、そういったところを踏まえながら、より実績の値を使っていくということであったり、もしくは燃料法にシフトしていくとかそういったところをぜひご検討をいただきたいと思います。

それと、あと、ベンチマークにつきましては、単純に積載率だけで評価するということではなくて、やっぱり積載率というものを車の大きさとかそういったものの違いとの比で評価していこうという説明をさせていただきました。小さな車でたくさん積むということの評価しようということではなくて、車の大きさも考慮して指標を設けて、その基準に対してどれだけ実施できたかということになります。ホテルの事例もあったと思いますが、その人にとっ

てチャレンジングなところの相対性で見ていただくというところがベンチマークで検討していきたい姿だと思っておりますので、そういったふうなところで引き続き検討させていただきたいと思っております。以上でございます。

○矢野座長

ありがとうございました。

○渡邊オブザーバー

ありがとうございます。

○矢野座長

ということで、皆さま、ご意見、ご質問等はよろしいでしょうか。

ということで、一応、今日はいろいろご意見をいただきました。それで、もちろん若干変更するところはあるかと思いますが、基本的な方向性という意味では、一応、皆さまから、この方向性でいいというふうにご了解を得たのではないかと判断しております。そういう意味ではもちろん今後進めるに当たって、先ほど、例えば公平性の話もあるし、算定ツールなんかはどうやって作っていくか、そして、実際に事業者の負担をいかに軽くしていくか、いろいろあるとは思いますが、少なくとも方向性ということでは意見の集約ができたと考えております。

今日いただいた意見等をもとに、事務局のほうで修正は進めていただいて、そして取りまとめについては基本的には私に一任させていただくという形でよろしいでしょうか。

○納富委員

よろしくお願いします。

○矢野座長

別途、もし何かありましたら、また事務局のほうにおっしゃっていただく、細かい字句等については調整していただくということで、方向性等については、それでは座長一任という形にさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

ということで、今日もいろんなご意見をいただきました。そして、非常にやっぱり難しいというのを改めて感じるころはあったのですが、少なくともこういう形で取りまとめを行うことができました。本当にありがとうございました。

それでは、今後の進め方等を事務局に進行をお返しいたします。

3. 閉会

○井出補佐

委員の皆さま、関係団体の皆さま、ご審議をいただきましてどうもありがとうございました。これまで4回にわたりまして毎月審議のお時間をいただきまして、本当にありがとうございます。

今後のスケジュールですけれども、今いただきましたご審議を踏まえまして、取りまとめ

案を事務局のほうで修正をさせていただきまして、矢野座長に確認をいただいた後、本ワーキンググループの取りまとめとしてホームページに公表するようにさせていただきたいと思います。その後、私どものほうで算定法につきましては、告示改正を年度内に実施したいと考えてございますので、パブリックコメントを経ながら改正の手続きを進めていくと、改正を実施するということで考えてございます。

それと取りまとめの中で今後の課題というふうに書かせていただいたところでもありますが、算定ツールも年度内には今考えているものを提供させていただきまして、ご意見をいただきたいと思います。そういったところも荷主の皆さまには改めて周知をさせていただくようなことを実施させていただきたいというふうでございます。

ベンチマークの議論も引き続き事務局のほうで検討させていただきまして、可能であればまたこのワーキングにおいて審議をさせていただきたいと思っております。そういったところは、また改めましてご案内をさせていただきたいと思います。

それで、本日取りまとめに至りましたので、よろしければ座長の矢野先生、一言いただくことはできますでしょうか。

○矢野座長

ということで、第1回が先ほど聞いたら10月8日ということで、そこから4回、もう2カ月半でこういう形でまとめていただいたということは本当に感謝しております。最初は、私はなかなかこの議論というのは難しいと、なかなか本当のところは手を付けられないということかと思っていたんですが、この周りの情勢もあります、やはり何とかやらなくちゃいけないと、そういう中で今まで以上に、例えば積載率等に関しても細かい分析をしていただいているんな形で数値が出てきて、あるいは燃費等についても細かい数字を出していただいているということで、やはりいかに実際に近い形、それを前よりは相当そういう意味ではその部分についてはある程度データが出てきたのかと思っております。

こういうことを踏まえながら、じゃあ、いかに今の改良トンキロ法から燃料法等にシフトしていくかと、この議論はこういういろんなデータを積み重ね、そして事業者にとって使いやすいと、こういう仕組みをいかに作っていくか。それは、相当、総合的にやっていかなくちゃいけないことだと思いますが、そういう意味では基本的な基盤のところ、それについてはある程度今回はできた。それもまだまだ改良しなくちゃいけないところもありますが、この辺は引き続き皆さまのご意見を賜りながら、より良い方向に進めていければと考えております。

さらには、このベンチマーク、それから評価、クラス分けの話、これについては他業界も相当進んでいる中で、これもなかなか難しいと思っていたところですが、しかし何らかの形で取り組んでいかなくちゃいけない。ただ、もう何回も皆さま方からご意見をいただきました。特に公平性というところはやっぱり非常に議論になるところだと思います。これは別に駄目なところに出そうというよりはインセンティブと、Sクラスのところをもっと頑張てねと、みんなでSクラスになってよねと、そういうところだと思いますが、しかしながら

やはり公平性というのは非常に重要だと思っております。その点については、今後はいろんな形でより細かい検証をしながら進めていくということで、これについても皆さま方に引き続きいろんなご意見を賜りながら進めていければと思っております。いずれにせよ非常に短い間、2カ月半の間にこういう形でまとめさせていただいたということで皆さまに感謝しております。どうもありがとうございました。

○井出補佐

矢野座長、どうもありがとうございました。

それでは、省エネルギー課長の江澤からも一言ごあいさつをさせていただきます。

○江澤課長

委員、オブザーバーの皆さま、ありがとうございました。省エネルギー課長の江澤でございます。

短い期間で4回にわたるインテンシブな議論をありがとうございます。貨物部門はエネルギー消費の10%を占めるということでございまして、この部門におけるカーボンニュートラル、それから省エネというのは引き続き重要な課題だと考えております。今後とも今回の算定方式の精緻化に加えまして、算定ツールであるとか、さらにクラス分け、ベンチマークといったところを精緻化と負担感とそれから公平性といった観点で、委員、オブザーバーにご相談しながら、知見をお借りしながら今後とも検討を進めてまいりたいと考えております。引き続きよろしくお願いいたします。本日は、今回はありがとうございました。

○井出補佐

それでは、荷主判断基準ワーキンググループはこれにて終了させていただきたいと思っております。本日はどうもお忙しい中、ありがとうございました。