

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） 議事要旨

日時：令和3年12月23日（木曜日）15時00分～17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、井出課長補佐

●議題

・検討の方向性

・取りまとめ（案）について

●議事概要

【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。

（委員）

- ・エネルギー使用量の算定の適正化に関しては、算定ツールが事業者の算定負担軽減に資することが必要である。来年度試行して頂き、必要な修正を行って頂きたい。
- ・定期報告書がEEGSを用いての提出となると、紙媒体での提出は認められなくなるのか。移行に際して、周知が必要ではないか。
- ・改良トンキロ法の改訂が行われるが、精緻な算定を行うには燃料法・燃費法が望ましい。

算定方法のベストプラクティスの分析・周知を進めて頂きたい。

- ・エネルギー使用量算定ツールにて、管理すべき項目が限られていることを示すと、負担と感ずる度合が減るのではないか。
- ・荷主から輸送事業者へ輸送を依頼する際に、車の燃費基準のオーダーも来るのではないか。物流事業者も、使用するトラックを改良しようとするインセンティブが働く。高度な燃費基準を達成しているトラックと、そうでないトラックとの間で、輸送料金の差があることが望ましいといった記述ができないか。
- ・算定方法に関するベストプラクティスに関して、専用便を用いているにも関わらず、改良トンキロ法を利用している人が半分以上であることに驚いた。燃費法の方が、簡便に算定できると思われる。算定方法に関する理解が、不十分な可能性がある。算定方法のガイドラインのようなものとあわせてベストプラクティスを周知して欲しい。
- ・改良トンキロ法から、燃費法・燃料法への移行を促すことが肝要である。専用便にて、改良トンキロ法が多い実態に関しては、事業者へ背景を伺う必要があるだろう。
- ・積載率に影響を与える因子の分析に関しては、提供する側も、利用する側も分かりやすいようにするために、指標を可能な限り減らすことが望ましい。
- ・重回帰分析については項目間の相関もあるのでまとめて分析した方が良いかもしれない。
- ・将来的には、トラックとトラクターを分けて検討する必要がある。見なし積載率の利用を推奨するわけではないが、精緻化を進めていく必要があると思われる。

(事務局)

- ・定期報告書は引き続き紙媒体での提出は可能である。
- ・適正な料金の取引であれば、燃費基準の話を組み込むことは難しいと考えている。

(オブザーバー)

- ・算定方法の精緻化は、現実に近い値を出すことは前向きな取り組みとして認識している。他方で、輸送事業者の負担に配慮頂きたい。
- ・ベンチマーク制度に関しては、年率1%改善と絡む部分である。事業者間の中で、規模や配送形態が異なるため、共通した指標が公平な評価になるかは慎重に検討・検証をすべきである。
- ・クラス分け制度は、事業者の評価に直結するため、株主やステークホルダーへの影響があり、慎重な検討が必要である。算定方法を精緻化する方向ではあるものの、算定方法が統一されていない中で、公平に妥当な評価を行うことは難しい。既にやり切った事業者と、やることが残っている事業者を明確に分けて評価できることが望ましい。
- ・スケジュールに関しては、クラス分けを先に検討することになっていたが、公平なベンチマークを設定することと、クラス分けの導入はセットで検討すべきではないか。
- ・EEGSでデータのやり取りができるようになることは喜ばしい。算定ツールを使う初期段階では、使いやすい・使いにくいという意見が出てくるであろう。事業者が既に所有され

ているシステムに自動連携できる発展性が残されていると良い。

- ・専用便において、改良トンキロ法を用いられていることの指摘があった。専用便であったとしても、部品サプライヤーから、ミルクラン形式で集荷し、様々な場所へ納品するケースもある。組み合わせとして、多種類になってしまうため、精緻なデータを抜き出すことが難しい場合もある。事業者を実際に訪問されて、どのようなデータベースを所有しており、どのような算定を行っているのか踏まえた上で検討頂きたい。
- ・燃費が良い車両に関して、料金を変える意見があった。荷主だけが負担を強いられることがないよう配慮いただきたい。
- ・業界内では、モーダルシフトを早期に進めており、取り組みの推進に難しさを感じている企業もある。クラス分け制度、ベンチマーク制度に関しては、更なる検討材料が必要である。2023 年定期報告書でクラス分け制度を実施するのであれば、算定ツールの試験的提供による結果を踏まえて、再検討頂きたい。
- ・前回の WG において、算定方法の差の検証をしてはどうかという意見があったが、是非実施頂きたい。燃料法以外は推定に過ぎないため、検証して頂きたい。算定方法が変えられないとなると、業界内で順位が固定することが考えられる。インセンティブを与えるとすると、工場の例のように補助金の申請に用いられるようになれば、評価が高い事業者と低い事業者の二極化が進む要因となってしまう。
- ・精緻化にあたって、トラック事業者の負担が増えないようにして頂きたい。燃費基準を把握することで、燃費が良いと料金を引き下げるということにならないようにしたい。また、燃費法を用いたほうが望ましいという意見があるが、昨今の物流では、混載便が増えていくケースが多いと推測される。より把握は難しくなるのではないか。
- ・算定ツールについては、どれだけ輸送事業者にとって負担が減るのか。発荷主・着荷主の観点から、ヒアリングする場を設けて頂きたい。運賃の話もあったが、省エネ効率の良いトラックを手配する場合には、コストが上がるため、運賃を高くしたい本音がある。インセンティブを用意する必要もあるだろう。
- ・クラス分け制度は、省エネ余地がある企業と省エネ余地がない企業の間で、不公平が生じないようにして頂きたい。エネルギー使用量の算定支援ツールでは、輸送事業者の負担が減ることが望ましい。トラックであれば、デジタコの情報がある。これらの情報を用いて、負担のかからないツールを開発頂きたい。

(事務局)

- ・実際に事務局で製作中のツールを使って頂き、見直しを進めながら、荷主と輸送事業者の負担軽減に資するようにしたい。今回のツールで解決できていない部分に関して、ヒアリング等で確認できれば、横展開できるようにしたい。
- ・ベンチマークは、事業者の皆さまに公平感を持っていただけるようにしたい。色々な違いを考慮できるように、関数化できるようにしたい。検証の必要性は認識しており、皆さんの理解を得ながら進めたい。

- ・算定方法による違いがあることは否定できない。過去の分析資料やヒアリングを通して、確認を進めていきたい。
- ・スケジュールに関しては、ベンチマークの検証を重要と認識している。今後、ベンチマークの検討、クラス分けの具体的な進め方をお見せしながら、改めて検討したい。

【取りまとめ（案）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。

（委員）

- ・p.7 (6) のタイトルは、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共有とされているが、燃料法・燃費法を選択することが望ましいことを打ち出すためにも、“燃料法・燃費法の採用促進に向けた情報提供”と表現を修正してはどうか。
- ・これまで議論されていることが、適切に反映されていると感じた。
- ・これまで議論されていることが、適切に反映されていると感じた。p.7 (6) のタイトルは、燃料法・燃費法を選択することが望ましいことを強調してはどうか。
- ・p.11 (3) 連携による省エネ取組に関するベストプラクティスの共有に関して、興味深いと感じた。輸送事業者と荷主の連携があまりピンとこなかった。荷主が単独で取り組むことが困難な取組を輸送事業者と取り組むという点に違和感がある。荷主と輸送事業者の連携が進むことは望ましい。図2で示されている項目は、荷主と準荷主・輸送事業者が連携できる項目以外も含まれていると思われるため、さらにブラッシュアップ頂きたい。

（事務局）

- ・より精緻な算定方法を目指す視点を読み取れるように修正したい。
- ・図2は広く荷主に連携すべきことを、判断基準の中から整理した。広く記載したが、ベストプラクティスとして議論する場合には、何を記載すべきか議論したい。

（オブザーバー）

- ・見なし積載率や、見なし燃費を改定することで、現実に近づくことは良いものの、現状の設定値より、見なし積載率は悪化し、見なし燃費も低下する。事業者の努力の及ばない範囲の変更のため、クラス分け制度に繋がる場合には救済を用意してはどうか。
- ・ベンチマークの検討の際に、積載率を1つのベンチマークとすることを検討されている。トラックの積載量毎の分布を議論頂いているが、積載率だけでベンチマークを議論することが適切なのか。積載率を上げるために、小さな2台のトラックに分けて運ぶことも起きている。他の因果関係がある要因も合わせて検討頂きたい。

（事務局）

- ・これまで過大に評価されていた可能性があるものを、実態に合わせる見直しである。見なし値を用いて、結果が変わることに、特段の措置は設けない。

- ・ベンチマークは、車両の大きさも踏まえて評価したい。引き続き検討を深めたい。

(座長)

- ・取りまとめに関しては、座長に一任頂きたい。
⇒異議なし

(事務局)

- ・算定方法は年度内に、パブリックコメントを実施し告示を改正する。算定ツールは年度内に考えているものを提供して意見をいただきたい。ベンチマークの議論に関しても、引き続き本 WG で議論頂きたい。

以上