

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8回） 議事要旨

日時：令和4年6月24日（金曜日）16時00分～18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、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フロン対策室（併）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

- ・ベンチマーク制度の導入検討
- ・改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応

●議事概要

【ベンチマーク制度の導入検討】

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）

- ・積載率に対して、荷主の関心は高まっていると思われる。運賃の上昇や、トラック利用の効率化等の背景を受け、荷主の管理レベルも向上する必要があるだろう。ベンチマーク制度は、荷主にとって役立つ仕組みが提供されることになるのではないか。細かい計算方法に関しては、今後の議論となるであろうが、品目ごとに区分した上で、車の大きさ毎にべ

ンチマーク目標が定まると理解した。荷主は、自社の業種、品目、使用トラックを基にベンチマーク目標値を理解した上で、取組を検討することができる。

- ・ベンチマーク制度が運用されるためには、荷主が実施している様々な努力が積載率に反映されるようになること、荷主が把握できるデータの中で積載率が計算できることの 2 点を注意すべきであろう。
- ・改良トンキロ法の見直しが行われたことで、燃費の改善が反映されるようになった。ディーゼルを限定にした議論であると思われるため、電力・水素を活用した場合の値も、今後検討が必要であろう。
- ・5 年度間平均原単位の値が多く業種で悪化している。どの事業者も削減しようと努力しているにも関わらず、なぜ悪化したのかという点に関して、何か把握していることはあるか。
- ・ベンチマークの算定にあたって、集配という要素が関係している。集配は、近距離の輸配送で行われていることが多いだろう。近距離の集配であれば、ディーゼル以外の燃料手段を用いている場合もあるだろう。集配の算定を行う上で、ディーゼル以外の燃料を用いている場合には、何らかの計算配慮があると良いのではないか。
- ・クラス分け制度において、上位 1~2 割となる事業者は S クラスという話があった。仮に原単位が悪化したとしても、上位 1~2 割に該当している場合は S クラスとなるのか。
- ・ベンチマーク制度を設定することで、原単位変化以外の評価方法が設けられたことになる。荷主にとっては、望ましいと言えるのではないか。品目ごとに積載率の指標が求まるが、荷主の中には複数の品目を扱っている事業者もいるだろう。その場合、荷主はどのように評価されるのか。
- ・パイロット版の算定ツールに関して、どのような意見が集まっているか。
- ・ベンチマークの計算において、集配の要素が大きいと思われる。集配は、具体的にどのようなものを指すのか。
- ・輸送事業者や着荷主に対してはどのような議論がなされているのか。

(事務局)

- ・見なし積載率を用いている事業者も一定数いるため、ベンチマーク制度を契機に、積載率を意識頂く機会となれば良い。
- ・ディーゼルに対してトンキロ法を開発している。燃料法・燃費法は実測に基づいて算定することになっている。非化石エネルギーの利用をどのように促すか検討が必要と認識している。
- ・コロナの影響を受けたことが要因の 1 つと考えている。一過性とみるか、世の中全体が変わっているかに関して、精査は必要と考えている。
- ・近距離へのインセンティブに関しては、ベンチマーク制度の中ではなく、EV や水素の評価をどうするかという検討を行いたい。

- ・ベンチマーク制度は、既に改善が限界的になっている品目に対して、その品目の目標である上位 1～2 割に位置している場合には、その取組を評価するものである。なお、工場規制ではベンチマーク目標の達成状況は確認しており、上位 1～2 割の位置は達成状況を踏まえて見直しを行っている。
- ・業種と品目の考え方の整理が必要と認識している。次回 WG 以降にて検討を進めていきたい。
- ・反応をまだ頂けていない。体制を整えているため、反応を頂きたい。
- ・今後業種別に確認・整理を進めていく。
- ・国土交通省の方で、輸送事業者に関して審議されることになる。国交省と連携しながら、荷主への取り組みを審議していきたい。非化石エネルギーの利用など、判断基準の枠組みを用いて整理していきたい。着荷主に対して、どういった関わり方ができるかは引き続き検討したい。

(オブザーバー)

- ・本資料の中で、鉄鋼を例にとったベンチマークの計算ロジックが示されているが、石油に関しても算出根拠を開示頂きたい。石油における集配だが、ポンプでくみ上げる設備がない限り、集配は発生しない。説明変数・ロットの定義に関しても、後ほど説明頂きたい。ロットの値が大きくなると、過積載をしているという誤解を招かないか。P.27 の右下の図は、積載量ではなく積載率の誤植という認識で正しいか。算定にあたって必要となるデータは、入手が難しいものではないのか。クラス分け制度に関しても、どういう風に評価を行うのかは詳細を教示頂きたい。ベンチマーク制度が救済措置の 1 つであるとは認識しつつも、業界が単純に横並びされ、積載率が比較されることのないよう、公平に評価頂きたい。
- ・石油の場合は、重量ではなく容量で定義されている。品目ごとに改善率を測るというのであれば、重量で測られたとしても容量との差はないと感じた。複数の品目を扱っている場合には、評価はどのように行うのか。
- ・会員個社と個別に話をした結果を共有させて頂きたい。船舶輸送が考慮されていないため、業界の輸送実態を踏まえて検討頂く必要があると認識している。個別に議論させて頂きたい。昨年実施された WG の中での業界ヒアリングにおいて説明した内容と重複するが、モーダルシフトの推進と省エネ取組を早くから進めてきた業界である。着荷主の協力が必要な部分も多く、非化石燃料の利用に関しては有効な燃料が見つかっていない。省エネ取組を推進する上では、国交省と協力し、インセンティブの付与やインフラの改善等を検討頂きたい。
- ・品目別に分けることは、密度の低い製品を運ぶ化学製品業界としては有難い。他の業界と積載率を単純に横並びで見られると、積載率が悪い業界と誤解を与えかねない。積載率が悪い場合であっても、容積率の限界が存在している。4tトラックに満積載したとしても、

重量ベースでは 1t しか載せられないということもある。着荷主の協力を得る必要があるとも認識している。

(事務局)

- ・詳細に関しては、個別に議論させて頂きたい。石油の集配の定義に関して、確認を進めていきたい。ロットは同一種類の複数の輸送をまとめた量を指すため、過積載かどうかとは関係がない。データの取得の難しさに関しては、確認を進めていきたい。付表 3 を用いていない荷主は、積載率を新たに把握することになる。付表 3 ベースで検討できると良い。
- ・実態を把握しながらどういう風に評価すべきなのか、次回以降に運用面に関しても示していきたい。
- ・船舶へのモーダルシフト等をどのように評価するのか、引き続き議論させて頂きたい。品目ごとに積載率を把握している理由としては、密度や荷姿の実態が様々であるからだ。積載率の活用方法と共に検討したい。

【改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応】

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)

- ・荷主単独で非化石エネルギーへの転換を簡単に進めることはできない。アンケート調査結果を共有頂き、適切な判断基準になると良い。
- ・「上げ DR」に関しては、どういう取り決めや、どういう企業を評価することとされているのか。

(事務局)

- ・上げ DR の時間帯に、エネルギー使用量の評価を小さくするなどの例がある。無理のない範囲で、上げ DR に貢献できるものを指針として評価していきたい。
- ・次回 WG は 10 月を予定している。ベンチマーク指標・目標の検討、アンケート調査結果を議論させて頂きたい。

以上