

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 10 回)

日時 令和 4 年 12 月 22 日 (木) 14 : 00～15 : 26

場所 経済産業省別館 11 階 1107 共用会議室

1. 開会

○遠藤補佐

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の第 10 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遠藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日の審議会は対面とオンラインの併用により開催いたします。審議は公開とし、議事録は後日、発言者のご確認の上、公表いたします。委員の皆さまは全員ご出席いただいております。一般傍聴につきましてはインターネット中継にて配信しており、後日ウェブでの視聴も可能といたします。

本ワーキンググループの委員、オブザーバーについては、名簿を配布しておりますので、そちらをご覧ください。

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

○矢野座長

矢野でございます。今日はよろしくお願いいたします。久しぶりの委員の対面開催ということで、何かやはり対面とオンラインで随分違う感じですが、今日はできれば基本的な考え方を皆さんと合意したいと思っておりますので、いろいろ活発なご意見をいただきたいと思います。

前回の 11 月 17 日の荷主判断基準ワーキンググループにおいて、改正省エネ法を受けた形で非化石エネルギーへの転換と判断基準、特に転換目安の考え方ということでご議論いただきました。非化石エネルギーに転換していこうという時に単純に転換するのを頑張りましょうというのでは、なかなか進まないよねということで、ある程度目標の目安を作っていこうということで、いろいろご議論いただいたわけです。

前回いただいたご意見等を踏まえて、転換目安の具体的な案ということで今日は提示していただきました。これについて今日は諮りたいと思います。来年 4 月の施行に向けて、できましたら本日、基本的な結論は得たいと考えておりますので、委員やあるいは関係業界の

意見も伺いたいと思います。

それでは今日、皆さまに活発なご意見やご議論、ご審議をお願いしたいと思います。進め方ですが、初めに事務局より説明していただいた後、ご議論いただきたいと思っております。

2. 説明・自由討議

(1) 改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応

○矢野座長

それでは早速、議事に入りたいと思います。まずは事務局より、事務局資料1に基づき説明をお願いいたします。

○稲邑省エネ課長

省エネルギー課の稲邑でございます。事務局資料に基づいて説明させていただきます。

(1 ページ) まず最初のスライドですが、これまで6月以降、今日で3回目の会合をさせていただいております。今、矢野座長からお話がありましたように大きな考え方をここで整理いただいて、その上でなんですが、実際の法律を施行する上での告示という文章に落とし込むものがございまして、ここまでの議論を踏まえたものを書面で1月に提示させていただいて、委員の皆さまにご確認いただこうと思っております。中身としてはもう基本的にこれまでやってきたところを行政文章に落としたというものですが、そちらを書面で確認いただくというのが1月中旬にお願いしたいと考えてございます。その上でこの下のほうに赤字で書いてあるように、来年4月1日から改正省エネ法が施工されるという段取りです。

(2 ページ) 今日、大きく3つ論点がございまして、最初の非化石転換、特に定量目安のところが重要なポイントです。(3 ページ) 少し振り返りですが、この省エネ法において下にちょっと条文を引っ張っていますが、貨物輸送事業者と荷主についてそれぞれ努力義務を定めておりまして、上の青い箱で書いてありますように輸送事業者、これは全般です。輸送事業者も荷主も特定荷主とかではなくて全般にかかっているものでして、皆さま、輸送事業者においては非化石エネルギーが増加するような輸送方法を選択していただく、それから荷主のほうでは輸送事業者を通じて輸送方法を選択して非化石転換というのは、この両者が連携しながら輸送部門の非化石エネルギー転換、それからインフラ整備、こういったことを進めていくということが大事になってくる。

(4 ページ) 今日、特に特定荷主、前年度の輸送量が3,000万t以上の荷主については報告義務というのが、これまでもエネルギー使用の合理化についてかかっていますが、今回改正において非化石転換について新しい措置を求めていくというものでして、この中長期計画それから定期報告というものを議論していくということになります。

(5 ページ) 前回までの議論を踏まえて、少し整理をさせていただいております。前回大枠でちょっとこの箱を、下に表がございまして8t以下の貨物枠、これはバンを含むという

考えですが、8 t以下のものと8 t超のものと分けてございます。8 t超のものはどうしても非化石自動車はまだ市場に十分出ていないという状況もございますので、その差を踏まえた上で少し分けてございます。上半分が指標の1で非化石エネルギー自動車の使用割合を定めるもの、それから指標2というのが前回も議論したように充電インフラ等の設置ということで、大きくこの2つの指標について荷主に目標を置いていただくということ、そのための国の目安を定める案というのをここに示させていただいてございます。

指標1の8 t以下のところは、目標年限です2030年度において、貨物トラックの非化石エネルギー自動車の使用割合を5%にするということで、案として置かせていただいています。ここでの非化石エネルギー自動車というのはEV、FCV、PHEV、それからバイオ燃料・合成燃料を使用した車としておりまして、ここではハイブリッド車というのが含まれてございます。ハイブリッド車というのはガソリンだったりディーゼルとか化石燃料を使ってということなので、そういった意味での非化石エネルギー自動車についてはここでのこういう整理とさせていただいています。

※書きの中で書かせてございますが、この5%というものについては、例えばメーカーがどれぐらい今後新車を販売していくかという目標、それから今後業界団体でどれぐらい持っていくというような話とか、それからいろいろな試算を踏まえて置かせていただいているところです。当然、これは幅がございます。前回もご議論がございましたが、メーカーと荷主と輸送事業者、3者がそれぞれ連携して取り組まないとなかなか進まないものです。それから民間だけではなくて、後のほうで紹介させていただきますが国の支援施策、車両についてもそうですし、インフラについてもさようでございます。これがうまくみ合わないといけないといったところですので、当然最終的には結構幅のあるものになる部分がございますので、幅がございますが、そういった意味ではこういったものを踏まえまして5%というような数字をおかせていただいているところです。

同時に輸送事業者については国交省のほうで貨物輸送事業者についての検討をしております、そこの目安というのを議論してございます。確か来週国交省のほうの、本当に年末ですが議論がございまして、そちらとうまく連携しながら、必要があれば調整を行っていくということで考えさせていただいています。

先ほどハイブリッド車は非化石エネルギー自動車に入らないことを申し上げましたが、ハイブリッド車はこの省エネ法全体で言いますと、特に省エネルギーにとってすごく重要な役割を果たすものです。そういった意味でちょうどこのバランスが難しいですけど、省エネを進めていこうとするとハイブリッド車をたくさん入れていく、ただハイブリッド車というのが非化石上、評価できないという、このバランスがございまして、今回はハイブリッド車を含めた電動車というのを、非化石転換の取り組みを評価する上での参考資料として位置付けるということを考えています。

どうということかと申し上げますと、非化石転換が5%の目標がございまして、そこにいろいろな事情があっても届かなかった場合に、それだけをもって見るということ

はなくて、この参考資料のハイブリッドも含めた電動車というところでそれなりにこの5%という数字を上回るような大きな取り組みが進んでいけば、そこも評価上の参考にするような位置付けをする、そうすることで省エネは頑張ったけれども、この非化石転換という4評価で十分評価されなくなるということについての、少しバランスを取ろうというような考え方です。

それから8 t超の車の非化石転換ですが、先ほど申し上げたようにここの部分での車両開発等を見極めながらということが重要だと思っていますので、ここの目安の数字については今後、検討をしながら、どういった数字をやっていくかを次年度以降に引き締めさせていただくということで考えております。このタイミングもある程度メーカー、それから輸送事業者、荷主と議論しながら、どのタイミングで数字を置けるかということをよく検討を深めてまいりたいと考えています。

それから下半分の指標2の充電インフラ、例えば輸送事業者がEVとか、こういったもので荷主の物流センター等に行った時にそこで充電して戻って来る、そのほうが効率的にEVを使えるような状況が想定されます。そういった中で荷主のほうでどれぐらい非化石エネルギー自動車を使っていて、その中でそれに対応をできるような急速充電施設をどれぐらい置いたらいいかということについて、一つの目安を置きたいということで考えています。

他方で実際、どの物流形態、どれぐらいの距離を運ぶかとか、何を運ぶかとかによってもこの充電インフラのニーズが異なってくると思っております。それから場合によっては輸送事業者のほうで朝充電して、それでいろいろな客先を回ってきても十分走れるということであれば、必ずしも荷主のほうに設置する必要がないと、こういった議論もあると思います。その辺りは技術とか走り方とか、こういったことを踏まえながら現実的な目標を設定していくことが必要だと思っています。

なので、今回は目安としてこういう急速充電源を荷主側で置くことの枠を置きながらも、具体的な数字はもう少し関係者と議論しながら、どういった数字を置いたらいいかということの検討を深めてまいりたいと考えています。

それから右下の8 t超ですが、こちらは充電に限らず、恐らくFCVで大きな8 t超のトレーラー等を今後入れていくことを想定した場合に、水素の充電インフラについても何らかの目標、それからそれを誘導するような目安を置くようなことを考えた方がいいのではないかと考えております。ただ、こちらについてはより先のことになってくるということと、具体的な数字を議論していくのは今後かなというようなことで考えています。

次のスライド(6ページ)ですが、それぞれの先ほど申し上げた指標の対象というところですが、荷主から見て実際8 t以下の輸送事業者への輸送委託でいろいろな形態でやっているところですが、実際に自分の荷物を運んでいる車というのを特定できないと非化石エネルギー自動車の比率というのが分からないことがございますので、こちらの指標1の①のところでは書かせていただいたように、荷主専属用の輸送と自家輸送の貨物トラックに最初

は限定するような形で、これであれば自分の荷主から見てどれぐらいの専属の輸送をやっている車があって、そのうち何台が非化石エネルギー自動車になっているかというのが把握できるということで、ここに限定した形で目標を設定して報告いただくということを考えています。

(7 ページ) 先ほど申し上げた荷主専属用輸送と自家輸送の定義ですが、こちらに書かれている通りでして、実際これが 8 t 以下の貨物トラックの輸送トンキロにどれぐらい占めるかというところですが、まず輸送専属用輸送のほうですが、8 t 以下の貨物の t の 20% ぐらいというところですよ。どうしても多分混載とかそういったものの比率が多くなっているということなので、そういう意味ではほんの一部というところですよ。これは業種によってこの比率が高い、低いがございます、食品系ですと結構専属のトラックで運んでいる。食品メーカーのブランド名がついているようなトラックというのはよく見かけると思いますが、こういった形態が多いということです。

それから自家輸送の右のほうですが、こちらは 8 t 以上と以下と推計の中でここは切り分けられなかったのですが、全体の中で 13% ぐらいということで、自家輸送というのも多分一部であろうというところですよ。そういった意味で荷主から見た貨物輸送の全体の一部ですが、この部分については把握できるので、この部分の非化石エネルギー化を進めていくということで目標を設定していくような考え方です。将来的にはいろいろな自社だけではなくて、いろいろな別の荷主の荷物を積んでいるような混載便についてもカウントできることは、本当は理想的だと思っています。

(8 ページ) これは、ここで物流 M a a S 研究会の取りまとめを紹介させていただいていますが、貨物の見える化でさらに混載しながら物流を効率化していくような仕組み、I o T を使っていくような形で把握する技術が発展していく中で、そういったことも将来的に可能になるのではないかと期待しているところです。

次のスライド (9 ページ) ですが、先ほど国の目安の話をさせていただきましたが、国の目安と各荷主が設定する目標についての関係を少し整理させていただいています。これはこの荷主のワーキンググループだけではなくて、工場のほうについてのワーキンググループでも同じような整理をしているものですが、上の青枠で書かせていただいている、まず国が特定荷主の非化石エネルギー転換に向けて 2030 年度の定量的な目標についての目安を示します。それを受けて荷主は目安を踏まえて目標を自らの責任において設定していただいて、それに向けた取り組みを報告していただきます。

国が例えば先ほど 8 t 以下で 5 % という数字を置いています、基本的にはこの目安の数字を目標として設定することを期待させていただいていますが、幾つか例外があると考えています。例えば下の棒グラフで既に 5 % を達成している、都市の輸送がメインで E V を使いやすくして保有率が高い場合、5 % だともうすぐ達成できているということであれば、より高い目標を設定いただくことを考えています。逆に棒グラフの一番左の荷主 A のように、どうしても非化石エネルギー自動車の導入が難しいような場合、どうしても使う車両の航

続距離とか、特殊な車両を使うような物流形態、例えばタンクローリーを使って油とかそういうものを運ぶとか、ややメーカーが開発提供が最後になってしまうような分野を中心にやっているところだと、なかなか現実的に5%というのは難しい。そういう場合はそれよりも低い目標設定をして、結局はその目標がしっかりそれぞれの状況の中で野心的なものを設定して、それに向けてどう努力をしているかというところが最終的な評価になってくると考えています。

上の青いところの4ポツで書いたように、国のほうではこの5%というので全部一律ということではなくて、これをこの目安を基準としながら総合的に特定荷主の取り組みを評価していく考え方です。その中で著しく不十分である場合は、いろいろな状況を勘案した上で勧告を行ったりするような、こういったような目安の設定とそれに向けた企業の目標達成に向けた努力への期待というような形で整理させていただいております。

(1 1 ページ) それから今、定量目標についての目安について書かせていただきましたが、この告示の中では定性目標についても国のほうで目安を置かせていただいております。特定荷主はその報告の中でこういったことを参考にしながら、自由記述の中でこういった取り組みをしているような報告をいただくということを考えています。(1) は技術開発・実証試験への参画、当然新しい導入技術に取り組むということで、輸送事業者それから荷主で連携しながら各モードで新しい非化石燃料技術であったり、そういったものに取り組んでいただくことを期待してございます。

それから右の(2)のようにインフラ整備事業者も含めて連携して取り組んでいくといったところ、それから(3)で非化石エネルギーを使用した鉄道、船舶等の活用、(4)で輸送機器の中で使う非化石エネルギーの供給を増やしていくという、非化石エネルギー自体の供給も非常に重要なところではございますので、こういったところも大きなポイントになってくると考えています。

(3) でその他の論点を幾つかご報告させていただこうと考えています。(1 3 ページ) まず定期報告ということを申し上げましたが、実際どのようなフォーマットで各年度報告いただくかというもののサンプルです。この表の一番右側に計画で示していただいた各特定荷主の目標を置いていただきます。

2030 年度に向けて8 t 以下の非化石エネルギー自動車5%という目標を例えば置いた時に、それをブレイクダウンとしてこの表の中で①～④電気自動車からバイオ燃料車まで、これをそれぞれ入れていくかということで、真ん中の実績というところは毎年度が終わって次の年の6月になると思うのですが、その終わった年度の実績の実績を入れていただく。こうすると緑の枠で囲っていますところで集計が、非化石エネルギー自動車の合計が出て、それを全体で割っていただくと、一番下の非化石エネルギー自動車割合を出していただくと、これを目標に対して向上させていくようなところがポイントかと考えています。ハイブリッドについては先ほど申し上げたように、参考指標ということでさせていただいておりますので、ここについても任意で記載いただけることに整理してございます。

(14 ページ) 次のポイントですが、非化石燃料を用いることで幾つか条件が変わってくるところがございます。工場のほうの議論で、例えば化石燃料で蒸気を作るボイラーを使っているところにバイオマス燃料を入れた場合に、どうしても燃料に含まれる水分によって熱損失が生じてエネルギー効率が悪くなる。そういう意味で非化石転換をしたことによって省エネのほうがマイナスになってしまうということが発生し得るということで、非化石燃料について補正係数、この場合は 0.8 というのを掛けてそれをバランスを取るような措置をしています。これは工場、オフィス等での燃料使用です。

この荷主の判断基準の議論の中でも、例えば F C V を使っていった時に、水素の発熱量をどう評価するというのが、これはこれまでの燃料を前提とした単位発熱量から少し考え方を変えてやらなければいけない、そういったことで水素が不利になってしまう部分があると、こういうご懸念が産業界からもありましたので、こういったことについてどのような補正係数を置いていくのがいいかという議論を今後していきたいと思っています。

この議論をする上ではデータが必要になってきますので、メーカーだったりとか事業者の皆さんからデータをいただいた上で引き続き議論を行って、ここの補正係数について設定をしていきたいと考えています。

それからこれも判断基準の告示の中で定めていくものでございますが、(15 ページ) 荷主と貨物輸送事業者の連携についての規定を置こうと考えております。この下の枠の中で書かせていただいています、荷主について幾つかの基準を順守するように求めていくような構成になっています。その中で真ん中ぐらい、太字で①輸送事業者との連携というのを位置付けています。当然、非化石エネルギー自動車の導入を増やしていく上で荷主と輸送事業者が連携していくことが大事になるのですが、この中で荷主のほうから輸送事業者に、荷主の計画を立てて実施する上で当然これぐらいの非化石エネルギー自動車を入れていきたいような話を交渉することになると思います。

これをやる時に、実際にどれぐらいの台数が必要であるかということ、ここに書いてあるように書面や電子的方法によってメールとかで輸送事業者にきちんと示した上で協議を行うこととさせていただきます。この際に実際、非化石エネルギー自動車、E V なのか F C V なのか、この技術にもよってくるころではありますけど、ある程度既存のものと比べると最初はコストがよりかかる部分になってくると思っています。この部分について輸送事業者のほうで導入費用、これは国の支援とかも活用できますが、どうしてもそれが増える部分について、運賃に反映したいようなことで荷主に対して協議の要請があった場合にはこの協議には応じてくださいと。

一番最後ですが、その際にその運賃の設定において、荷主のほうで考慮要素とするように努めることというような形で置かせていただいています。このコストの負担を含めてよく議論していただくことがこの貨物輸送分野での非化石エネルギー自動車の導入の上で非常に重要になってくるということで、このような規定を置かせていただいているところでございます。

続きまして、定期報告書の内容についての任意開示化という論点を前回、紹介させていただきました。定期報告いただいている特定荷主の中でこういった情報を開示していいよというような事業者の方について、経産省のホームページでこういった形で主要な情報について見られるようにするような考え方でございます。これについて、関係する有識者に対してヒアリングをさせていただいたところです。この中でこういった情報を開示するに当たって当然、単に情報がデータとして出るだけではなくて、同業の中で比較できるようになってくる。その上で例えばベンチマークがあるとか、こういったことが大事になるのではないかと。

それから例えば温対法において行っているCO₂の排出の情報とともに開示すると、こうすることで投資家はじめいろいろなステークホルダーから見やすくなるのではないかというようなコメントをいただきました。

(17ページ)これを踏まえてですが今、来年の施行に向けて調整をしております定期報告のフォーマットの中で、こういった情報を開示項目とすべきかというところについて案を示させていただいています。これは2ページ(19、20ページ)にわたっているものですが、例えば一番最初のほうは法人名とか法人番号といったところで、二重丸がついているのは、これは共通で開示をするといった事業者の方について共通で開示していただくもの、それから丸になっているもの、二重丸ではないところは事業者のほうで選択的に、例えばうちの事業者はこれはそんなにやっていないとか、事業者によって対応の差があるものについては、二重丸にせずに選択的に開示というような形にしています。

主だった共通開示項目は事業者名とかエネルギー総使用量とか、次のページですが重要事項としてエネルギー使用の原単位とか、それから原単位の変化、それから今回、非化石エネルギー自動車についての目安を置かせていただいていますので、8t以下の非化石エネルギー自動車の割合と、そういったところ。それから先ほど有識者の意見でもありましたが、一番下のエネルギー使用に伴って発生するCO₂の排出量、これも省エネ法の定期報告が取れているデータですので、こういったものを一覧で開示するような仕組みを作っていきたいと思っています。

この上の2番目のポツで書かせていただきましたが、その任意開示した企業に対してどういうインセンティブがあるかというのも重要なことです。例えばわれわれ、省エネ関係でいろいろ補助金をさせていただいていますので、ここを開示してこれを発信していく取り組みをやっている事業者に対して加点をするとか、こういったような検討をしたいと考えています。

(22ページ)最後3番目ですが、国の支援が非常に重要であるような話を最初にさせていただきました。今、政府がグリーントランスフォーメーション、GXというような形で2050年の脱炭素化に向けて官民挙げてこういった非化石転換の投資を促していくことを位置付けているところです。(23ページ)その中で幾つか分野ごとに投資を上げていくという分野を設定させていただいています。その中で例えば⑦の赤線で囲っているところでは

商用車のF C Vだったり、バッテリーE V化というのを位置付けさせていただいています。その資料の中でも黄色いマーカーで引いているように、この改正省エネ法に基づく非化石エネルギー転換に基づいて計画を作っていると、こういう事業者に対してしっかり車両導入費を重点的に支援していくことを位置付けておりますので、当然荷主と輸送事業者、それからメーカーがしっかり取り組んでいくのですが、(24ページ) 政府のほうでもこういった車両の導入とかインフラの整備の関係で強力な支援をやっていこうと考えている、そういったロードマップも位置付けさせているところです。

(25ページ) 最後、今ここで議論した、このスライドベースで議論させていただいたことを書面に落とし込む作業をやっておりまして、最初に申し上げたように1月中旬に実際にその案を審議いただくということで準備させていただいています。この青枠の中で1～5で書いてあるようないろいろな様式等がございますが、一番メインは②の全く一から作る新しい非化石転換についての告示でございます。その他のものは、例えば①のこれまでもあるエネルギー使用の合理化の判断基準について、少しエネルギーの定義が変わった部分が変更になるといったことで修正するといったものがございます。こういったものを今日の議論を踏まえて案を用意させていただいて、また1月にお示しさせていただければと考えてございます。

私のほうからは以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで今、事務局からご説明がありました。この件についてご意見、ご質問等ということで発言をお願いしたいと思います。委員の皆さま全員に一応ご発言いただきたいと、前回と逆回りで山川先生からお願いします。

○山川委員

分かりました。説明ありがとうございました。前回のワーキングのところから幾つか変更が出されて、このような形になったと思って拝見しておりました。非化石転換の件についてはハイブリッド車を除いた目標と、ハイブリッド車については参考指標として評価をすること、それから5%の数字が前回のワーキングではグリーン成長戦略の10%も勘案しながらというようなお話だったと思うんですが、そこからハイブリッドを除いて、その他のいろいろなご意見を踏まえてこの数字になられたのではないかと思います。

前回ワーキングでも申し上げましたが、2030年度の市場の状況がどうなっているかが分からないということで、実際に事業者にとってはその台数が確保できるのかとか、価格がどのくらいあるのかとか、その辺いろいろ不明確な点がある中での目標設定になってしまうところは大変難しいと思いますが、先ほどのご説明にもありましたが、達成できなかった場合の勧告等の措置というのは市場の状況を判断した上でということでご説明もありましたので、基本的には私はこの内容でよいと思います。

それから5%目安を定める部分については、荷主専属用輸送と自家輸送で8 t以下のところということで、把握ができるところからまず始めようということで、このルールでよい

かと思います。それから定期報告書で、様式で、このような形で台数をきちんと定量的に把握することで事業者の皆さまにとっても見える化ができることになると思うので、ここはよいのかと思って聞いておりました。

それから定期報告書の開示については任意開示ということですが、投資家が脱炭素や非化石転換に関して投資の判断材料にする状況の中でこういう情報は有益だと思いますので、先ほど開示をした企業にインセンティブを置くという話がありましたので、それもまた併せて私としては積極的に開示されるといいなと思います。特に 18 ページのところに投資家サイドとしてはポイントがあると言っていましたけれども、2 つ目にあります判断材料となる周辺情報の記述、これは重要だと思っています。やはり投資家の方、専門家ではありませんので、この数字がどういう意味かとか、そういうのが一緒に分からないと正しく判断していただけないことになってしまいますので、ここは特に重要な点だと思って伺いました。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。

○二村委員

まず私、交政審の交通政策審議会の環境部会で、向こうの物流事業者のほうの判断基準のメンバーに入っておりまして、前半部分、かなり重複するところがあるということで、まず 6 ページのところの対象者、使用割合のところの対象者というところが荷主専属用輸送、自家用輸送というふうに明確化されたことによって、より具体化したかなと思います。

当初、このような記載ではなかったと思いますので、混載はどうするのだというようなことを前回伺ったのですが、ここが明確化されたことでより具体化したところが、まず感想です。

それからまたハイブリッド、当初はハイブリッドを入れずにと妙に真面目にやろうかと思っていたところですね。より効果が上がる、要は実現可能な状況になったということで大変安心しているところです。その上で一つ、参考値ということで入れる、そのハイブリッドの具体的な扱いをどのようにしていくのかと。そういう効果として足し込んでいいものかというところをちょっと質問させていただきたい。13 ページだったように思うのですが、これが質問の 1 点目です。

それから 11 ページですかね。定性目標の目安というところで、(3) 非化石エネルギーを使用した鉄道、船舶等の活用ということで、鉄道はかなりイメージが沸くのですが、船舶はまだまだ時間がかかりそうであるところが、やはりわれわれは確認をしなければいけないということと、事業者さんたちに必要以上のプレッシャーをかけなくてもいいかなと思っています。まだまだ技術が足りないというところです。

それからもう一点、15 ページの荷主との連携のところ。荷主との関連の連携ということなんですけれども、具体的にどういう形でこれを評価するのかというところに興味があります。また以前、私はこの会議で、要は荷主のほうで貨物、トラックの事業者さんの

トラックを選択する段になったら、やはり価格差がついてくるのではないかというような発言をした時に、結構反対意見がわーっと出たんですね。その際にはちょっとしょげたのですが、そうあるべきなのではないかなと思う反面、現在、エネルギー価格が上がっている中、サーチャージ制というのがルールとして取れることにはなっているのですが、それすらうまくいっていない中この要素をどういうふうに、考慮要素として入れるようなお話でしたけれども、もう少し強く言わないと、これは絵に書いた餅になるのではないかと思った次第です。以上です。

○矢野座長

ありがとうございます。それでは納富先生。

○納富委員

ご説明どうもありがとうございました。いろいろと短い時間の間にもかかわらずご検討されて、具体化してきたというのが最初の印象です。これは私が聞き逃してしまっただけかもしれないですが、充電インフラ等設置数については、これはまだ決めないのでしたでしょうか？

○稲邑省エネ課長

今回は決めずに、引き続きどれぐらいの数字でやるのがいいかという議論を、この会議で来年以降も続けていただいてということで考えています。

○納富委員

なるほど。どういう考え方に基づいて議論したらいいのか悩ましいところですが、これは来年度以降の話なのであまりここで議論してもしょうがないのかもしれないですが、少々気になったところがあります。8 t 超車両の扱いについては、さらに今後ということではあるのですが、充電インフラ等設置数について、また別に充電というところに限らず水素の充てんインフラという話にもなってくるかと思うのですが、どのような水素を用いるのかという要素は必ず入れておかなければいけないと考えます。先ほど省エネ効果で換算というところをご提示いただいて、水素の場合は確かに悩ましいところで、これは工場ワーキングのほうでもそうだということを資料でも拝見したのですが、その中で、グリーンかブルーかグレーかというところで、現状はほぼグレー水素なのですが、それが将来的にブルーになっていき、グリーンになっていく、という事に関してもなかなか道筋が見えないところもあります。一方、脱炭素、CO₂削減低減という部分をどのように評価していくのか、を考えるときに、そこは若干差別化をしていくことが課題として残っている、何かしらの形で残しておいたほうがいいのではないかなと感じた次第です。

あとは、今、二村先生もおっしゃったように、荷主と輸送事業者との連携というのは、これが結節点としての一番難しいところではありますので、どの程度のトーンで表現をするのかというところが正直悩ましいところだと考えます。もしかしたらこの後、またオブザーバーの皆さまからもご意見が出てくるかもしれないですけども、私もどちらかというと二村先生の意見に賛成で、もう少し踏み込んでもいいかな、というところも感じながら、現

実としての落としどころを探っていくのはこれから先になっていくかなという気がしております。

それは、なかなか今、いろいろな面で状況が難しい中、特に経済状況ですが、もちろんエネルギーというところに関わる話もそうなのですが、そうなった時にどうしてもやはり守りに入ってしまうのは当然の話といえば当然の話です。多くの面で、安全率を高く見積もれるような対応になってくることがある中で、どうやって高みに向けて引っ張っていくのかというところを、もちろんそのインセンティブの与え方も調整する必要があるのですが、そこにある程度の道筋は見せておくことは、非常に大事なことでないかと感じています。それが一番難しいところだというのはよくよく理解しながらでもあるのですが、この部分の対応は、今後重要なポイントになるなと感じたところです。

最後になりますけれども、ハイブリッド車の扱いということに関して意見を述べます。考え方としては非常によく理解をいたしますので、これはちょっと技術的に対応できるかどうかという話になってくるのかもしれないのですが、バイオ燃料車というものは、RE100ということは、ディーゼルの話でいうならばB100車ということが当然のことで前提となりということになるのですが、仮にディーゼルハイブリッドとかディーゼル燃料としてバイオ燃料を使う場合に、これはバイオ燃料車というカテゴリーに入ってくことに車検証上はそうなってくるということになるのでしょうか。細かい話で申し訳ありませんが。

○稲邑省エネ課長

ここは多分、もうちょっと今後詰めないといけないのですが、実際にバイオディーゼル車がどれぐらい広がっていくとか、その先のもっと先になると合成燃料とかを含めて、何%以上それを入れていけば非化石エネルギー自動車と呼べるかというところだとは思っています。

ちょっとこのところは実態を見ながら少し精査していく、場合によっては途中で状況を見ながら基準を上げていくとかいうこともあるのかと思っています。そういう意味ではプラグインハイブリッドについてもどれぐらいガソリンベースでディーゼルベースで動いているとか、電気ベース、かつさらにいうと電気もそのうち何%が非化石電気であるかということなんですけれども、そこまでを多分この荷主元で言うのは相当、荷主元へも、それから輸送事業者にも教えろということになるとちょっと制度としては限界なので、まずファーストステップとしてはそういうものに対応した車にさせていただいて、その後に多分電気の中の非化石率を上げていくことにつながる一步としてこういう基準を置くという考え方です。

○納富委員

ありがとうございます。今ちょうど充電インフラの話を言い忘れましたので、恐らくゆくゆくはそこでも同じ議論というものが出てくるだろうと感じますが、これは恐らく将来的に避けて通ることはできないと考えます。今日の議論にはちょっとならないかもしれないですけども、先々そういうような、対応を強いるという意味ではなくて、対応が

必要になっていく可能性があるようなところは、議論の中でしっかりと、われわれの中でも頭の中に入れておかなければいけないことだと感じました。

○矢野座長

ありがとうございました。

○二村委員

先生、1点ちょっと。

○矢野座長

はい。

○二村委員

忘れていたところが。申し訳ございません。もうそろそろいなくなりますので。水素に関して納富先生、段階を分けたほうがいいというお話があったのですが、きちんと正確にデータを取るという意味で非常に大事だと思うのですが、まず新しい技術にきちんとアクセスするようなところで、大変褒めて差し上げたいのですね。

なので、定性的に非常に次世代の技術を積極的に導入しているかというところを、何か一段やはりステップを差し上げたい、その上でグレーとか何とか。将来的にそれがグリーンになっていけば、さらに評価が高くなるわけですがけれども、何でしょう、グレーだからいけないというよりはまず水素というような技術を取り入れる努力をしているところを、最大限見積もって差し上げたいというところがございます。

技術さえ入れてしまえば、あとはその先の努力だと思いますので、そこを言いそびれました。よろしくお願いします。

○矢野座長

ありがとうございます。

○稲邑省エネ課長

二村先生が出られる前に少し。

○矢野座長

そうですね。

○稲邑省エネ課長

まず水素のところは、実はご紹介ですけど工場の議論の中でも納富先生がおっしゃったようにグリーン、ブルーとグレーを分けるべきじゃないか、これは実は省エネ法の国会審議の時も、今年の前半の時も質問で、その時に答弁で政府のほうから申し上げたのは、やはり最初はおっしゃったようにそこまでグリーン、ブルーのアベイラビリティの問題があるので、まずはインフラ整備をする観点からそこは差別せずなのですが、これは段階では、それはいつまでもグレー水素を非化石と呼ぶかということなので、どこかでそれを切り換えていくと。

それをどう判断するかというのは別の水素についての政策をやっているところでも、水素のコストの支援みたいな政策の中でも時限を整理していますので、そちらを見ながら切

り替えていくタイミングがあるのではないかと考えますが1点。

それから最初のほうに二村先生が質問でおっしゃった、ハイブリッドをどういうふうに見るかというのは、これは実はこれからデータを集めながら議論しなければいけないのかと思っております。実際トラックでハイブリッドというのが、重さにもよると思うのですがどれぐらい出てきて、ある車重のタイプをやろうと思った時に非化石のバッテリーで動くような、あるいはF C Vのトラックはどれぐらいあって、それが困難である時にハイブリッドがどれぐらい代替としてあるかとか、そういったことを踏まえながら最後評価していくということなので、今の時点で例えばハイブリッドを0.5 掛けしてカウントしていいとか、そういう器用なルールをその5%の計算に当てはめるのはちょっとまだ難しい。

他方である程度30年になったタイミングで、ここは非化石だけでやる5%というのが相当きついと、その中でハイブリッドを一定水準やっていけば、先ほど申し上げたようにそこは評価できるということをやっていくのですが、ちょっと今の段階でそれをどこまでというのを設定するのは難しいので、これは引き続きこのワーキンググループの中でも上流の状況を見ながらご議論いただければと考えております。

○二村委員

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。それでは内田先生、お願いします。

○内田委員

ありがとうございます。短い時間に本当に前例のないものを作らなければいけないということで、昨日最後にいただいたメールも深夜の時間帯にいただいていた、本当に不眠不休でやっていらっしゃるのだと感謝しておりますけれども、具体的に論点が整理されて見事に絞り込まれつつあると思って尊敬しております。特に荷主さんが輸送事業者さんに非化石転換を依頼する場面について、かなり思いをはせて1シートを作っていたというところには、私の思いが通じたという気持ちで感謝しています。

この内容で十分なのか、もっと強いものが必要なのかというのは今後議論が必要かと思えますけれども、連携という美しい言葉をここでは使わないでほしいようなリクエストもしたのですが、それも含めて十分なのかどうかという議論が必要だと思えますけれども、昨日だったか、業界紙で価格転嫁の実態を中企庁と公取委が業種別に調べた調査の結果が読売新聞に載っていたのですが、トラック運送業界はもっとも価格転嫁ができていないワーストワンの業界として大きく取り上げられてしまっていましたので、やはりそう簡単に価格転嫁ができない前提で考えていくというのは、必要なことであろうかと思えます。

あと2点ほど質問というか確認があるのですが、まず13シート目の定期報告書の様式というところなのですが、これは今の定期報告書は題、1表、付表とあって、エネルギー使用量について自家輸送と委託輸送に分けてモード別に報告していただきたいなフォームに

なっていますよね。あれとの関係はどういうふうになるでしょうか。

○稲邑省エネ課長

これは第何表に入るか、今、分かりますか。

○内田委員

全く別の表ですか。なるほど。最初のうち、連携させるのはかえって大変なので、別であることには賛成です。ちょっと先にはこの表は、荷主さんに対して、輸送の実態はこういうフォーマットで捉えると管理しやすいよと提言していくものであるべきかと思いますので、一体化して、調べるべきことがひと目でわかるとよいなと思います。

それからもう一つ9シート目なのですが、目標値をどう設定するかというので、これも本当に前例のない話で、前の年の何%増しもできないところで実には大変だと思うのですが、この荷主Aのような立場の人が例えば1%とか2%という目標を設定できるのかというのは、ちょっとどうなのでしょう。目標は2030年で少し先ですが、初年度ゼロというのもありなのでしょう。

○稲邑省エネ課長

目標はおっしゃるように30年なので、来年の目標はマイナスだとやるわけではない。

○内田委員

ここがゼロ回答はあり得ないという想定でしょうか。

○稲邑省エネ課長

そうですね。0.何ってすごく低いのもあるかもしれないし、5とやるかもしれないし、もっとかもしれないし。

○内田委員

なるほど。各社が目標設定の参考にするという意味でも、行政の方で業界で、あるいは社会全体で、非化石転換がどのくらい進捗しているか、実態把握が必要なのではないのでしょうか。この報告はそのベースになるものかと思いますので、報告対象になっている「自家用車と荷主専属車」が全体の輸送の何割位を運んでいるのか、わかるとよいのかなと思います。さらに今後はDXして、車両運行の生データから直接把握されたデータがデータベース化され、荷主さんも自ら業界の平均を調べることができるのが目指す姿かと思います。ロードマップを作られるのであれば入れ込んでいただくべきで、行政の野心的な目標としていただきたいと思います。

トラックのデータは、働き方改革や持続可能の物流という他の問題意識でも実態がきちんと把握できる必要があると言われていています。脱炭素をきっかけにして有効なデータが取れるようになり、みんながデータを共有しながらいい方向に向かっていけるように、先陣を切っていただくことを期待いたします。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。ということで一応委員の方には皆さんお聞きして、何か追加の発言とかございますか。よろしいでしょうか。

○稲邑省エネ課長

幾つかご指摘のあったところで回答させていただきます。まず山川先生がおっしゃったように、開示のところで周辺情報を入れてもうちょっと見やすく。これは投資家もそうです。それ以外の働いている人とか地域社会も含めて、いろいろな方にとってこの会社がどう頑張っているかというのを見ていただくということなので、ちょっとプラットフォームになるように育てていきたい。工場でも同じ議論をしていますので、例えば某機械メーカーがあって、それは工場のほうでも定期報告をしていて、荷主のほうでも報告しているのだったら、そこが多分両方うまくリンクして、両方でうまく開示というのに同意していただいたらそれが見えるようにするとか、少し工夫をしながらやっていきたいと思っています。

このデータベース自体は日本の産業の企業のエネルギー使用の相当部分をカバーしているものですし、長い蓄積があってきちんと企業が丁寧に報告いただいているものなので、この中の重要な情報を営業秘密とかが出ないようにキーの主要な情報をうまく出していくと、これはいろいろな方にとって有益なものになるのではないかと考えていますので、そういった形で発展させていきたいと思っています。

それから、まさに納富先生がおっしゃった協議の部分の書き方は、これは非常に難しいと。取引の両側でして、本当に何と言うか、不公正な取引みたいなものはそれは独禁法だったりとか、あるいは中小企業の場合ですと下請法とか、そういった規範のほうで整理するものかと思っています。この省エネ法でなぜこういうのを置くかという、それはこら辺も含めてよく協議しないと、この省エネ法の目的である非化石転換がきちんと進まないの、少しおせっかいではあるのですが荷主と輸送事業者の関係でキーになってくるところにこういうところをしっかりとやっていただくと非化石転換が進むと。

いろいろな書き方はあるのですが、多分やった、やっていないみたいなことで分かりやすいのはしっかり協議をしてくださいねと。協議要請があったのに断ったとか、ここは割と評価という意味では評価しやすいところかと思います。他方でサーチャージというお話もありましたが、何%を乗せてくださいというのをここで書くというと、それはちょっと競争に踏み込んでしまうし、その入れ方とか、何にどう投資して、それこそまさに各社の創意工夫の世界なので、そこをばしっと決めてしまうのは逆に反競争的な部分もありますので、その辺りの悩ましさもあるところでございます。

ここはいろいろご意見いただきながら設定し、また実際にこれをやりながら課題が出てくるかということを見ながら発展させていく、そういった意味でこら辺について別途われわれのほうでもそうですし、国交省のほうも含めて実態をよくヒアリングしながら、今後の発展を考えていくのが大事かと考えております。

それから内田委員がおっしゃった定期報告のフォーマットを工夫するとか、この辺りも大いに課題かと思っています。これまでそういった意味でちょっと新しく法律ができて、そこが複雑になっていくというのがありがちなのですが、ここをうまく整理するといろいろな分析に使えるということもございます。さらに言うと実際の企業のデータをどう生かし

て、また政策につなげていくかとか、さっきのM a a Sの見える化のきっかけになるというお話もありましたけど、この辺りも含めて新しい政策領域につながっていく。

入り口は非化石転換なのですが、物流の効率化ということにも当然つながってくる部分だと思いますので、そういったことも引き続きちょっとご議論いただきながら、うまく発展させていきたいと考えています。

○矢野座長

ありがとうございます。ということで一応。

○納富委員

よろしいですか。

○矢野座長

はい。

○納富委員

今、ご回答いただいたことで、私の直接の質問ではなかったのですが、ちょっと気になったところがあったのコメントします。自家輸送の解釈とえばいいか、範囲と言ったらいいか、についてなのですが、例えば今、工場の話もされたのでそれでふっと思ったのですが、工場内での荷の移動というのは、これは工場のほうのエネルギー消費ということでカウントをすることになるのでしょうか。

○稲邑省エネ課長

場内でフォークリフトとか何か物を動かすのは、工場のほうのエネルギー消費と省エネ法の中では整理しているはずです。

○納富委員

それはトラックであったとしても？

○稲邑省エネ課長

トラックでもそうですし、場内で荷を運ぶとかいうことも。

○納富委員

場内の物の移動ということについては工場のほうでの整理ということになって、それ以外のところとの、例えば拠点との間との荷の移動ということについてはいかがでしょうか。

○稲邑省エネ課長

現実にトラックの門までの部分のメーターを引くかとか、そこまでできるかということ、それは考え方としては場内のは工場のほうのエネルギー使用というふうに。

○納富委員

重量物の場合には、比較的構内が広くて移動距離があるよというようなところのご事情等がもしかしたら出てくる、それほど影響力があるかないかというのはもしかしたら状況にもよるのかもしれないけれども。私の中でその線引きがよく分からなかったこともありましたので、お尋ねしました。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、一応委員の方は大体意見が出たということで、オブザーバーの方からご意見とかご質問等はございますでしょうか。T e a m s の挙手機能でお知らせいただければと思いますが、よろしいでしょうかね。

全日本トラック協会の大西様、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

はい、聞こえます。

○大西オブザーバー

ありがとうございます。1点お願いしたい事項がございます。トラック運送業界としまして、電気トラックの今後の普及についてはいろいろ課題があると思っています。そうした課題の一つにやはり充電インフラが挙げられまして、充電場所がどこにあるかというのが大きな課題と考えてございます。そうした中で、一つの充電インフラの設置場所の候補にこういう荷主の庭先というのが挙げられたのは、非常に一歩前進と考えてございます。

さらに突っ込んで言えば、今回は特定荷主ということで、イメージとしては発荷主側に充電インフラをとというような、そういうイメージを持っているのですが、本来願わしい状態というのは、できれば着荷主側にあると非常に使い勝手がいいよねと思っています。そういう意味では今後、準荷主側に充電インフラというのが普及して行けば、もっと電気トラックも普及が進むと思ってございまして、そういった意味ではなかなか準荷主をこの領域ではしばらくできないのですが、何か準荷主側に設置する意欲が沸くような、そんな対策というものを何か講じていただければありがたいかと思ってございます。

例えば準荷主側に充電インフラを設けることでこの目標を達成するとかというような、そういう政治的なもので対応が進んでいけばいいのかなと思ってございます。併せてGXに伴う政治支援においても、そういう着荷主側に対する充電インフラの設置についても何らかの補助の仕組みがあれば、よりそういった仕組みが進んでいくのではないかと考えています。1点お願いでございます。

もう一点、15 ページの荷主と貨物輸送業者の連携についてです。なかなかトラック運送事業者が電気トラック等の導入によって、恐らくコストが上がるのではないかとというように想定してございますけれども、なかなかそれは転嫁しにくいだろうなと思っていますが、今回ここまで書き込んでいただいて一歩進んだかなと思うところです。あとはいろいろなもっと具体的なイメージをお伝えしていきながら、そういう交渉が進んでいくような、その模索を考えていきたいと思っておりますので、よろしくご協力をお願いいたします。以上です。

○矢野座長

ありがとうございました。他にはオブザーバーの方はございますでしょうか。よろしいでしょうか。どなたですか。日本鉄鋼連盟の五月女さん、お願いいたします。

○五月女オブザーバー

日本鉄鋼連盟の五月女です。音声は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。

○五月女オブザーバー

ありがとうございます。本件につきましては業界とよく議論を行った上できめ細やかな制度設計を賜りましてありがとうございます。鉄鋼業界における意見、所感等については事前説明会や別途個別のご連絡におきまして、随時事務局様に直接ご連絡させていただいておりますが、本日も委員の皆さまからさまざまなご意見がございましたが、荷主、輸送事業者の連携も含めましてよく実態を踏まえた上で、無理のない制度設計についてご配慮賜ればと改めてお願い申し上げます。

また定性目標についてなのですが、多くの現時点ではソリューションがない事業者さんは4つカテゴリーがある中で、2番の荷主・輸送事業者・インフラ事業者・着荷主の連携取り組みというところでの目標設定、報告を検討されるのではないかと想定されますが、こちらに関しては車両の開発、普及等の状況を見ながら輸送事業者と協議をしていく予定等の、できる限り広い形での設定を許容いただきますようお願い申し上げます。

私からは以上になります。

○矢野座長

ありがとうございました。それでは続いて石油連盟の渡邊様、お願いします。

○渡邊オブザーバー

石油連盟の渡邊です。今までのワーキンググループ、もしくは個別の情報交換のデータ部分によって調整する部分があるかと思いますが、改めてご意見を申し上げます。今日説明にもありましたように、8tを境にEVの導入というのが変わってくるというご認識、課題取りまとめのことで、その理解は得難いと思っています。

例えば将来的にEVがどの程度8tを超える大型車に導入されていくのかというのは、定性目標の(2)番にあるように輸送事業者との連携の中で、当然ながら導入状況といったような情報交換ということ、先ほどのご意見と同じかもしれません。そういった検討や情報交換というのを定性的な目標設定として取り上げていただけると非常にいいと思います。

今度、定量目標については、まだ今後の検討ということになっています。8tを超えるトラックについては、石油元売りが使っているタンクローリーをはじめとして特殊な仕様のものでありますので、この辺り論点を導入されるかというところを争点とし、全体の普及とのところからずれる可能性もあると思います。ちょうどこの見通しについては、こういった特殊な車両については段階的なものが、スケジュー尔的なものが違うと思いますので、そういったところも考慮にいただいた議論としていただければと思います。

それから充電器の話もありました。これについても工場や事業所によっては、私どもで

あったら防爆とか、そういった仕様でなければいけないので、一律に設置を求められるということがなかなか難しいものがあると。これはかなりご配慮をいただいているようですので、そこは感謝申し上げます。

それから、その一方で輸送事業者の方に充電器を設置するということは、これはトラックの導入と同じように、ドライバーと輸送事業者さん自身のいろいろな判断の交渉の折に、そこは輸送事業者さん側と話し合いというところもありますので、荷主等としっかりした協議の中で手配できないかというところを考慮すべきかと思います。

それから次に、かなり今日たくさんご議論があった15ページの輸送事業者さんとの連携のところですよ。これについては最初に、トラック協会さんの意見が最初のほうにありましたけれども、実際問題としては事業者さんと荷主は、いろいろなコストのモデルがあって、協議をしております。ですので非化石エネルギーありきの導入費用みたいに、いろいろな要素で運賃は決まっていくものでありますので、しかもそれが一つ、あちらこちら個別の会社との契約の中の話でありますので、そこはここだけを取り上げて協議しなさいというところはちょっと難しい部分もあるかと思いますので、ご理解いただければありがたいと思います。

それから最後に任意の開示のところ、これについても前々から申し上げております。先ほど5%のところであつたりもしましたけれども、やはり合理化とか省エネとか、それからやっている事業者もあるし、そうでないところもあります。ですが表面的な数字だけが独り歩きしていることにならないようになればありがたいです。

それと、あと私どもは石油業界の特に荷主というよりも、もう石油事業者としてやはりいろいろな何かしらの活動をしております。そういう意味では荷主の部分というよりも、企業全体としての評価としてなるように対応できればありがたいなと思っております。

○矢野座長

ありがとうございました。他にはよろしいでしょうか。分かりました。日本化学工業協会の和田様、お願いいたします。

○和田オブザーバー

今までは事前説明会とか、個別相談でいろいろと意見を述べさせていただいて、対応していただいているところは非常にありがとうございます。その時に確認を忘れていたことがございます。報告義務になる対象者の条件が今ついていますけれども、それについては年数がたつことによってどんどん広げていくということでしょうか。今現在、荷主専属用輸送とか自家輸送の限定が入るのですが、それを今後、特定荷主全体にわたってという話とかにいつ頃になっていくとか、ロードマップではないですけども、そういう考え方をされているのでしょうか。

○稲邑省エネ課長

事務局です。8ページでM a a Sの検討会の資料を示させていただきましたが、専属ではないものも混載便とかそういったものも、本当は自分がいろいろな輸送会社を通じて運ん

でいるものがどれぐらい非化石化されているかが分かると、荷主にとっても重要かと思います。

E S Gの考え方の中でもスコープ3といって、自分の工場の中のエネルギーだったり排出だったりだけではなくて、上流だとか下流を見ていくことが広がっている中で結構ここはすごく難しい部分だと思っていますので、そんなにすぐできるところではないと思っておりまして、そういう意味で先ほど内田委員もおっしゃったように、ある程度I o Tみたいな技術が発展していく中でできることかなと思っています。

答えになっていませんが、技術がどれぐらい普及していったら、それが現実的にできるかどうかを見ながら広げるべきかを考えるということだと思っています。

○和田オブザーバー

どうもありがとうございます。もう一点だけ。8 t超になってきますと、化学業界も含めてですけれども特殊車両が非常に増えてきます。その部分については8 t以上のトラックと特殊車両が別扱いされるのか、もうトンだけで決めてしまうのか、今後の検討になろうかと思うのですが、その辺りはどうお考えでしょうか。

○稲邑省エネ課長

おっしゃるように、そこも含めて検討しなければいけない。ないのにやれというものだと、あまりワークしないのだと思います。他方で例えばいろいろなメーカーなりで、どうやってスコープ3まで含めて排出を減らして、それをアピールしようかというのは各社でやられていると思います。その中でそこである程度この部分をやりたいんだということを荷主として発信して、メーカーの開発を促すとか政策、支援を引き出すとか、それから輸送事業者に導入を促すとか、ここを荷主側からリードすることもあるかなと。この分野は特殊車両なので難しいということを荷主側がずっと見てみると、なかなかその部分で排出を抑えていくことが難しくなるということなので、この部分を含めてよく議論しながら政策の支援も含めて一緒にご議論できればと考えております。

○和田オブザーバー

どうもありがとうございました。

○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。セメント業界の遠田さん、お願いいたします。遠田さん、ミュートになっております。

○遠藤補佐

遠田さん、聞こえておりますでしょうか。

○矢野座長

他は、ちょっとつながらない。他の方はいらっしゃいますでしょうか。他のオブザーバーの方はどなたかご意見、ご質問等ございますでしょうか。チャットで書き込んでいただくとか。

○遠藤補佐

よろしければチャットで書きこんでいただくか、後日いただいて事務局から回答させていただきますかという形でいかがでしょうか。

○矢野座長

分かりました。ここまでで全体で何か。

○稲邑省エネ課長

今までオブザーバーの方々からいろいろご示唆をいただきました。例えば全ト協のいただいた意見の中で準荷主、今、発荷主だけれども着荷主のところもこういったようなEVインフラのところで貢献できるのではないかと、非常に重要なポイントだと思っております。ちょっと今の仕組みの中でどうしても準荷主に対して、往復も含めてということでカバーできていない部分がありますので。

まずは今の枠組みの中でやって発荷主のほうで広めていった時に、それを同じような形で任意なのか、どんな工夫、国の支援施策なのか、いろいろやり方があると思うのですが、着荷主のほうにもそれを促すような仕組みというのはぜひここでご議論いただきたいと考えています。

それから荷主と貨物輸送事業者の契約関係のところは、非常に競争の中でいろいろ難しい部分もあると思いますが、うまくこういった国の考え方としてよく協議をしていただくとか、国のほうでもいろいろな状況を発信しながら、その連携を促していくことをしっかりやっていきたいと考えていますので、この部分は当然貨物輸送事業者もそうですし、荷主のほうでもそうですが新しいチャレンジになりますし、時間を使って報告いただくようなことになりまして戦略を練るところでも時間がかかるし、導入でもコストもかかる場所ですが、ここは国のほうでもいろいろ支援をしていきながらいろいろお願い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。ということで今日は活発にご議論いただき、本当にいろいろなご意見、ご示唆をいただきありがとうございました。一応、事務局案としてご提示したこの方向性ということでご理解は得たいと考えております。ただ、いろいろなご示唆をいただきましたので、今後これも含めた形で進めていくということかなと思います。

いずれにせよ、前回ある程度方向性は決めていただきましたけれども、やはりそれを具体的にということだったわけですが、今日相当具体的に現実の案としてご提示いただいた、そういう意味では現実に即したものになったと思います。ただ、やはり非常に不確定要素が多い。それから物流は特殊な条件のものが非常に多いものですから、そういうところではちょっとこれを全部今回網羅的にやるのは到底もう無理なわけで、全部同じ網でかけるのは無理なわけですから、そのところは走りながら検討していくと、こういうことかなと思います。

それと、やはりこういう形で進める時はどうしても定量的データをどうやって取るかはいつも問題になる。これは別に非化石の話だけではなくて、省エネ法全体でトンキロ法をど

ういう形で燃料法に変えていくかという時も当然その議論があるわけです。混載の扱いとか、非常に難しい。ここはどうしてもデータをどういう形でうまく吸い上げてくるか、そして荷主の情報と輸送事業者の情報をどうやって組み合わせるか、この辺はちょっと今からいろいろ仕組みを考えていくことは前提かと思います。

それからこの委員会自体は当然、省エネ法の荷主判断基準というところで検討するわけですが、やはり今ロジスティックスが、物流がいろいろな効率が悪い、生産性が悪いと。このところをどうやって改革していくかという時に、もちろん各企業が頑張っしてほしいというのは当然あるわけですけど、その中でやはり社会経済的な問題として環境の問題、労働時間の問題、このところをキーにして、ここを何か荷主企業、そして輸送事業者に対していろいろな形で何らかの形でコントロールをしていくことによって、結果的に物流全体の効率化に結び付けていく、こういうところが重要。

やっていること自体は企業活動であって、そこをコントロールするわけには当然いかないわけですが、やはりこういう環境問題、あるいは労働時間といったようなところでいかにそこをうまくコントロールを強いる方向に向けていくかと、こういうことが視点としては重要なのかなと思っております。

いずれにせよ今回非化石転換のご議論いただいて、この方向性で進むのは今後、輸送分野で進めていくことは非常に重要なきっかけになると思いますので、引き続き細かいことについてはご議論、あるいはそして具体的に進めていただけたらと思います。

今後の進め方についてですが、いただいたご意見等について報告様式や個々人に反映したものを再度来年早々に書面によりご審議いただく、こういう予定にしておりますので、その際には改めてご確認をお願いしたいと思います。それでは、事務局には引き続き制度化に向けた作業を進めていただきたいと思います。最後に事務局より連絡事項があればお願いいたします。

3. 閉会

○遠藤補佐

委員、オブザーバーの皆さま方におかれては、たくさんご議論いただきまして、また本年もワーキンググループの取りまとめにご尽力いただきまして誠にありがとうございました。

今後のスケジュールですが、繰り返しになりますが改正省エネ法の来年4月の施行に向けて、1月中旬頃に荷主関連の告示や中長期計画提出報告書の様式の案につきまして、承認によるご審議をいただいた上で、パブリックコメントを経て官報による公示という作業で進めてまいりたいと考えております。新年早々で大変恐縮ではございますが、書面によるご審議につきまして何とぞよろしくお願いいたします。

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いたします。本日はお忙しいところどうもありがとうございました。