

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） 議事要旨

日時：令和4年12月22日（木曜日）14時00分～16時00分

場所：対面及びオンライン開催

●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、経済産業省製造産業局自動車課

・事務局

稲邑省エネルギー課長、飯野省エネルギー総括課長補佐、遠藤省エネルギー課長補佐

●議題

・改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応

●議事概要

【改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応】

改正省エネ法を踏まえた荷主制度の対応に関しては、事務局より資料に基づき説明。主な意  
見は以下のとおり。

<委員からのご指摘>

- ・非化石転換の目標に関しては、HVは参考指標と整理すると理解した。今回の提案は、荷  
主専属用輸送と自家輸送が対象であり、実態が把握しやすいものが対象であるため、この  
まま目標を設定する方針が良い。
- ・定性目標の目安において、鉄道は非化石エネルギーの使用がイメージしやすいが、船舶は

非化石エネルギーの転換が難しいと思われるので、非化石転換を進める上で、輸送機器ごとのハードルの高さにも配慮することが重要。

- ・ディーゼルハイブリッド車においてバイオ燃料を用いれば非化石エネルギー自動車に該当するのか明確にされたい。
- ・正確にデータを取ることは大切だが、新しい技術にアクセスするということは評価したい部分である。次世代の技術を積極的に導入しているか、というステップを用意したい。その上で、グレー水素/グリーン水素/ブルー水素のような議論をしていけば良い。まずは、水素という技術の取入れを評価したい。
- ・貨物輸送事業者の連携(P.15 参照)に関して、輸送業界は価格転嫁ができていない業界の一つ。簡単に価格転嫁ができない背景がある中、どのようにして非化石転換を進めていくのか、支援などのインセンティブ付与も含めて、ある程度の道筋を示していくことが重要と考える。
- ・定期報告書の様式にて、非化石エネルギー自動車台数を定量的に把握することで、事業者における見える化が期待できる。
- ・新たな定期報告の様式は現時点ではこれでよいが、先々、荷主が社会的責任を果たす意味では、自家輸送/委託輸送と分けている整理の中で、どこに何台使われているか把握し、同じ表の中で目標管理できるようにすることが良いのではないかと。
- ・DXが進み、実車両から実データを集計したものから、業界平均などの値が導出される姿が望ましい。
- ・定期報告書の開示は任意ということであるが、投資家にとっては、定期報告書の記載内容は脱炭素/非化石転換の投資の判断材料の一つであるため、開示することのインセンティブも含めて検討を進めていただきたい。
- ・判断材料となる周辺情報を充実させることは大切であるが、定期報告書の中の数字が持つ意味が理解できなければ、正しい認識に繋がらない。

#### <事務局>

- ・既存の車両にバイオ燃料を使用した場合に非化石エネルギー自動車に該当するかどうかについては、合成燃料などの話も含めて、何%以上の何が入っていれば非化石エネルギーと見なせるか等は、状況を見ながら検討したい。
- ・次世代技術として水素の取り入れについて、最初から、グリーン水素/ブルー水素/グレー水素の別の評価の議論を行う必要はないと考えるが、評価の切り替えについてタイミングをみて検討する必要があると認識している。
- ・貨物輸送事業者の連携に係るご指摘について、公正な取引は、あくまで下請法などの規範に基づいて実施されるものである。省エネ法では、非化石転換を進めるために、荷主と貨物輸送事業者の関係でポイントになる部分においては、対応の方針を示したい。その上で、個別の実施は、各社の創意工夫で実施いただく必要がある。

- ・定期報告書の様式と DX の活用についてのご指摘は、物流効率化につながる部分もあるため、今後 DX 等も発展して検討していきたい。

<オブザーバーからの意見>

- ・EVトラックの普及には、充電インフラの配置が重要。充電インフラの設置候補に、荷主拠点が挙げられたことは一歩前進と言える。準荷主（着荷主）側にも充電インフラがあることが望ましい。準荷主を縛ることはできないかもしれないが、準荷主が充電インフラを設置したいという意欲が出る対策を講じて頂きたい。
- ・非化石エネルギー自動車の導入コストの輸送料金への転嫁について、荷主と輸送事業者との連携という形で踏み込んで記載してもらい感謝。
- ・荷主、輸送事業者の実態を踏まえた制度設計をして頂きたい。まだ、大型車にどの程度非化石エネルギー自動車導入されるか分からない中で、ソリューションがない企業が多いため、定性目標に関しては、荷主・輸送事業者・インフラ整備事業者・準荷主が連携して取組を進めていきたい。
- ・今後の検討することになる 8t 超のトラックの定量目標に関して、特殊車両を含め、非化石エネルギー自動車が度のタイミングでどの程度導入されるかをご考慮して検討頂きたい。

<事務局>

- ・改正省エネ法は来年 4 月の施行に向けて、来年 1 月に告示案・様式案を书面審議頂き、パブリックコメントを受けて、官報掲載する予定である。

以上