

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24回)  
議事要旨

**日時:**平成29年7月20日(木)10:00~12:00

**場所:**経済産業省本館地下2階 講堂

**出席委員**

中上委員長、市川委員、佐藤委員、塩路委員、田辺委員、松村委員、宮島委員、矢野委員、山川委員

**オブザーバー**

株式会社エネット、住宅生産団体連合会、省エネルギーセンター、石油連盟、セメント協会、電気事業連合会、電子情報技術産業協会、東京都環境局、日本エネルギー経済研究所、日本化学工業協会、日本ガス協会、日本自動車工業会、日本製紙連合会、日本鉄鋼連盟、日本電機工業会、日本百貨店協会、日本フランチャイズチェーン協会、日本民営鉄道協会、不動産協会、環境省地球環境局地球温暖化対策課、国土交通省総合政策局地球環境政策室、国土交通省総合政策局物流政策企画室、国土交通省住宅局住宅生産課

**事務局**

高科省エネルギー・新エネルギー部長、茂木政策課長、吉田省エネルギー課長、吉川省エネルギー対策業務室長、立石省エネルギー課長補佐、鮫島産業技術環境局環境経済室長、佐藤商務流通保安グループ流通政策課長補佐、小林商務流通保安グループ物流企画室長補佐

**議題**

- (1)省エネルギー小委員会意見骨子(案)
- (2)省エネ施策の進捗状況について

**議事概要**

議題について事務局から説明の後、委員及びオブザーバーによる自由討論。  
委員及びオブザーバーによる主な意見は以下のとおり。

**議題(1)省エネルギー小委員会意見骨子(案)**

- 3年以内に全産業のエネルギー消費の7割に拡大するという総理発言もあるので、ベンチマーク制度の拡大については取りまとめ案に記載すべきではないか。

- 国や地方自治体の公共施設については、民間企業に先駆けて指標を設定してもよいのではないか。
- ベンチマーク制度に関して、地公体がリーディングオーナーになった場合にベンチマークで評価すればインセンティブになるのではないか。
- 1ページ 28 行目で気温要因について言及しているが、外部要因は変動するのが前提であるため、これに言及するのは違和感がある。文章から省くべきではないか。
- ベンチマーク制度は、省エネ取組の促進に有用だが、業界との調整等コストも大きい。定期報告データを公表して事業者が活用できるようにすることは、自社の省エネ取組を客観的に評価できる手段となるとともに、これを打開するという意味でも有益であると考えられる。
- 定期報告で入手できるデータのうちのデータが事業者の省エネ取組を促進する上で有用であるか、エネマネ事業者などと議論して検討していく必要がある。
- SABC クラス分け制度は S クラスになることをインセンティブとしているが、S クラスの事業者が大半であることに鑑みれば、S クラスよりもさらにレベルの高い省エネ取組を事業者に誘発するための評価が必要ではないか。
- 1ページ 13 行目や 19 行目に、「サードパーティ」という用語があるが、「サードパーティロジスティクス」という言葉は用法が異なる。物流の世界ではファーストパーティーが荷主、セカンドパーティーが物流事業者であるため、荷主を「サードパーティ」と称すると誤解が生じてしまうのではないか。
- 「荷主」という用語は、一般的には発荷主を連想する。必要に応じて、「発着荷主」というような文言に修正すべきである。
- 省エネ関連データの活用は有意義だと思うが、情報セキュリティの観点も重要である。
- 複数事業者による連携省エネ取組の評価については、複数事業者の概念をどのように整理するのか、具体的に検討してほしい。
- 定期報告について、業務部門についてはまだカバー率が低いので、拡大を検討していくべきである。
- 省エネ関連データについて、定期報告で収集しているデータから事業者の省エネ取組を促進するための分析を深めていくことは難しい。どのような項目を新たに定期報告で取るべきか、取ったデータをどのように活用していくかに関する検討が必要である。
- 機器の省エネ効果の向上や技術革新は重要だが、合わせて人材育成も重要となる。電気・熱分野の専門学生の減少や、事業者の技術継承の問題もある。
- 省エネ取組を進めている事業者には、これまで大きな省エネ取組を進めてきたものの省エネ余地が少なくなってきた事業者がおり、係る事業者が A クラスに分類されているケースもある。S 事業者は現時点で省エネ取組を進めている点で評価されることも理解できるので、データに基づき、事業者の省エネ取組を経年的に整理することも必要ではないか。

- 経営判断が求められる大規模な省エネ投資について、省エネ補助金は中小企業や裾野の広いところへの支援が主になってきているが、大規模な設備投資も重要であることから、省エネ効果に着目してメリハリある運用を行うべきではないか。
- 宅配事業で生じている問題への社会的関心は人材不足への対応に向いており、省エネの観点からの関心はあまり高くなく、環境省の cool choice のような取組もあまり知られていない。物流効率化に向けては消費者の取組も必要になるところ、消費者への訴求力が足りないため、cool choice の取組を含め、消費者が着荷主として取り組むべき省エネ取組についてはしっかり触れた方がよいのではないか。
- 運輸部門の省エネ取組について、BtoCの荷物の増加への対策に関する観点が薄いのではないか。判断基準に入っているのかもしれないが、省エネ法 86 条の一般消費者への情報提供に係る規定に絡めて追記することはできないか。
- トップランナー表示の検討について消費者への訴求力を高める取組は是非進めて欲しい。EC サイトやスマートフォンなど、どの媒体を用いて機器の省エネ性能を消費者に訴求すると効果的かを検討した上で、省エネラベルの表示内容について検討すると良いのではないか。
- 運輸部門は、他部門と比べて省エネ対策量が最も多いにも関わらず、進捗は最も悪い。運輸部門は関連する主体が多いので、国民を上げて取り組むべきである。通販事業者など、輸送に関与する者に省エネ目標を定め、必要なコストは消費者を含めて負担する覚悟が必要だろう。
- 上げDRは、化石燃料の使用量を少なくできるので良いと思う。上げ DR において、余剰熱利用も同様に評価すると良いのでは無いか。
- 省エネラベルについて、通販やテレビでもわかるように表示すべきである。消費者の買い換え意欲につながるように、例えば料金節約の目安を表示すると良いのではないか。
- 荷主規制について所有権に着目した概念を見直すとのことだが、何をどのように変更するのか、発荷主・着荷主の義務はどのような内容とするのか。
- 発荷主・着荷主は B to B 取引、宅配ボックスは B to C 取引に関連するため、これらの話は切り分けて記載するべきではないか。
- 5ページの4行目で、上げ DR について「夏の晴れの日の昼間」と記載しているが、上げ DR が必要なのは、発電が需要を超過し出力抑制により捨ててしまう電気を使う場合であり、これは需要が多いことが予想されている夏ではなく、再エネの発電量が増加する春や秋に起こるのではないか。また、予想外に再エネ発電量が増加した場合への対応に加え、事前に対応が予測されている場合に関する記載も必要ではないか。
- 既に意見として出ているが、消費者への訴求は大切である。ZEHも買い手が買いたいと思わなければ普及しない。今回の報告書に盛り込むことまでは必要ないが、その観点は忘れてはならない。
- 取りまとめ案は昨年6月からの省エネ小委における議論のまとめ、例えば運輸については、運輸の効率化に向けた事業者に取るべき対応が書かれている点適切だが、消費者への取組

等は書かれていない。委員会意見としての位置づけを明確にすべきではないか。ZEHについて、ZEHビルダーの実績が目標に達していないことについてネガティブに表現されているが、新築住宅の3.4万戸(12%)がZEHという実績は評価すべきことであり記載すべきではないか。

- ZEBについては、中長期的側面ではESG投資として評価することが重要である。
- 上げDRについて、再エネ導入促進という文脈で、「改正FIT法の施行を踏まえて」という文言も記載していくべきではないか。
- 5ページ1行目に「省エネを著しく妨げない範囲で」とあるが、これはどういうことか。省エネの一貫で平準化を進めるのではないのか。
- 運輸部門については、個人への働きかけは重要なので、記載しておくといいのではないか。宅配ボックスの話はコンビニ受取もあったと思うので、記載しておくといいのではないか。
- SABCクラス分け制度について、事業者が自主的に進めていく取組として非常に重要だが、Sクラスになっただけで満足しないよう評価の見直しが必要であり、この評価の見直しに係る記載も必要ではないか。
- 運輸部門に関して、消費者への訴求という観点を記載することには異存がないが、問題意識は再配達を削減するというものであったはずなので、ネット通販を活用することが省エネに反する、というような書きぶりにはならないように気をつけて欲しい。
- 対面販売をしつつ、消費者に対して再配達防止の働きかけをしている。百貨店に宅配ボックスを置くのはセキュリティなど問題があるので、小売業者にすぐできることは、こうした消費者への働きかけだろう。
- ZEHの取組は進んでいると考えているが、5ページ38行目に記載されている、ZEHビルダーの目標達成社数の割合が24%という数値については、真摯に受け止めていく。また、前回の小委員会でご指摘いただいた、ZEHビルダーのHPにおけるZEHの扱いに差異が見られる点についても、エネ庁と連携して対応していく。
- ZEH補助金については、1戸あたりの補助金額の減額の影響も生じている。引き続き後押しをお願いしたい。
- 再配達問題については、消費者の時間指定などにも着目すると、消費者への訴求が重要である。また、返品や賞味期限のルール等、商慣行にアプローチするような記載も入れるべきではないか。
- 物流総合効率化法にも荷主、物流事業者との連携について記載があるが、支援策をより拡大していただきたい。
- 今般拡大する荷主は、荷物が小さくロットが多い事業者である。物流量は定量的な把握が難しいので、運用面では、効率化に向けた全体の計画や具体的な取組を把握することも一案ではないか。

- 交通事故防止に向けた安全運転の推進は、エコドライブ、燃費改善にもつながっており、これで燃費削減効果も発生していると聞く。こうしたベストプラクティスを盛り込んでいくと、荷主規制はよいものになるのではないかと。

## 議題(2)省エネ施策の進捗状況について

- 省エネ診断について、東京都では業界団体を通じて中小企業者に対して情報提供をするなどしているが、中小企業の方々の問い合わせ窓口は貴重であり、地域プラットフォームや推進ネットワークといった取組はとてもよい。いかに支援事業を中小企業まで届けるかは重要であり、今後とも取り組んで欲しい。
- ・自動車の燃費表示について、表示が変わるのはよいと思うが、「定められた～」という前提条件をより明示すべきではないか。再配達防止をするにあたって、人手不足解消だけでなく、輸送時の省エネにつながることを明記し、動機づけをしていくことが重要ではないか。
- 再配達の防止について、環境の側面から訴求していくことは重要である。

(以上)