

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25回)
議事要旨

日時:平成29年7月28日(金)10:30~12:00

場所:経済産業省本館地下2階 講堂

出席委員

中上委員長、天野委員、市川委員、川瀬委員、木場委員、佐藤委員、田辺委員、飛原委員、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、日本チェーンストア協会、日本鉄鋼連盟、日本電機工業会、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)」の取りまとめ

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)」の取りまとめ

- ・ 宅配に関する記載に消費者へのアプローチを追記していただいたが、特にクールチョイスの取組は、再配達防止以外にもクールビズなど部門全体の国民運動に関わってくる。省

エネ取組を促進する上で、家庭と消費者の行動を進めることが重要であるという旨を「5.その他の課題」へ追記するべきではないか。

- 5 ページの事業者クラス分け評価制度 (SABC 評価制度) に関する記載について、資料中の見直し案は(事務局から先ほど口頭で説明があった)「SS クラス」相当の取組を事業者に求める施策というよりは、S クラスに新たなインセンティブを与える内容に見える。S クラス事業者について、原単位の1%改善が達成されていなくても、設備投資を行えば評価時に配慮される、と読めてしまうので、「SS クラス」を推進する観点からは、設備投資の計画及び実施を高く評価する、というような書きぶりにするべきではないか。
- 7 ページの省エネ関連データに関する記載中、16-18 行目について、自社の省エネ取組を客観的に評価できるデータベースは重要であるが、自社の省エネ取組を同業他社の取組と比較することができるツールであるという観点も重要である。
- 本とりまとめはこの1年の議論をまとめたものである等、冒頭にとりまとめの趣旨を書きおいた方がよいのではないか。消費者が行うべき省エネ取組が網羅的ではない点は引き続き違和感があるが、これまで小委員会で検討した施策については、これまでの各種取りまとめに記載されている旨を冒頭に明示すればよいのではないか。
- 5 ページの事業者クラス分け評価制度 (SABC 評価制度) に関する記載については、宮田オブザーバーのおっしゃる通り。
- 7 ページの省エネ関連データの記載中、3-12 行目の産業トップランナー制度の評価について、製造業では製造物に関連する指標で原単位を算出しており、生産時におけるエネルギーの使用状況を正しく評価できているが、業務部門では単位面積等で算出した場合には、サービス水準に対するエネルギーの使用状況を正しく評価することが難しい。コンビニ、百貨店業等においては、その点を考慮して売り上げ等を加味した指標となっているが、学校などでは適正な評価指標構築に考慮が必要であろう。例えば、ビル事業者、地方自治体がZEBを建築したことなどを評価する、あるいは BELS ラベルの取得状況などを評価する方法を検討すべきではないか。
- インターネットモール事業者は荷主に該当しないとのことだが、サイトに出店する事業者の省エネ取組を促進すべく、事業者の省エネ取組状況を表示するようモール事業者に求め、消費者の省エネ意識を喚起することとしてはどうか。
- 9-10 ページの運輸部門の省エネ取組の強化に関する記載中、14-15 行目について、エネルギー消費の増加が懸念される要因として、BtoCについて「宅配貨物の再配達増加等」と記載しているが、「宅配貨物の増加や」という文言を追記してはどうか。
- 同じく運輸部門の省エネ取組の強化に関する記載中、10 ページの 8-14 行目について、クールチョイスに係る取組によって利便性が向上するというだけでなく、そもそも宅配便の増加がエネルギー消費量の増加に繋がっているということを明記するべきではないか。
- 宅配の問題は連日ニュースになり、消費者に近い分野であることもあって問題意識が高まっている。一方で、省エネ小委のようなエネルギーロス削減するといった観点からの議論は世

間から注目度合いが低いので、本意見を通じて、消費者にしっかりと訴える必要がある。現在の冒頭の書きぶりは、物流効率化に向けては、事業者だけが省エネ取組を行えばよいと捉えられかねない表現になっている。多く分量を割いて記載する必要はないが、消費者の取組が事業者の省エネ取組の度合いに影響を与えることがわかるような表現を追記して欲しい。

- 11 ページの電気需要平準化に関する記載中、18-19 行目について、再エネ等により変化する電気の発電量に応じて需要量を変化させることを「阻害しない」と記載しているが、「配慮する」「対応する」等の表現に修正すべきではないか。
- 取りまとめ案は事務局の重視しているテーマに沿っているが、従来からの省エネ取組も重要であり、省エネ取組が網羅されていないまとめ方は良くないのではないか。
- 具体的には、機器トップランナー制度について「かつてはトップランナー制度によって省エネが推進されたが、現在は停滞している」ということがわかる表現にした上で、機器の消費効率改善に向けた取組を進める必要があるのではないか。
- ZEHについて、前はネガティブだったが、今回の表現ではいささか自画自賛的に見えてしまう。併せて、住宅については 2020 年度の新築住宅への省エネ基準適合義務化に向けて取組を進めることが重要。また、ZEBは非住宅用サッシが建材トップランナー制度に組み込まれていないなど、一般的に取組が遅れているのではないか。
- 運輸部門について、取りまとめ案では荷主を重視しているが、自動車単体への対策も重要である。トラックや自動車について、EV 化やアイドリングなどに関する取組をどのように進めていくのか検討していくべきではないか、
- 注釈を追記するなどして取りまとめ案が消費者にもわかりやすいものとなっていると思うので、周知徹底をしっかりとしていただきたい。
- 13 ページの住宅・ビルのゼロエネルギー化(ZEH・ZEB)に関する記載中、23-24 行目について、「再エネの自家消費という視点も併せて検討すべき」という部分について、抽象的なので具体的に記載するのはどうか。
- 運輸部門の省エネ取組を強化するため、貨物輸送事業者と荷主が連携する基準を策定すべきではないか。また、事業者クラス分け評価制度を荷主についても導入してはどうか。
- クールチョイスについて、利便性に関する記載に加えて、消費者の取組が省エネや CO2 の削減に寄与するということを追記するべきではないか。
- 電気需要平準化に関して「再エネ等の発電量の時間帯変動に対応して、電気の需要量を変化させる、いわゆる「上げ DR」の取り組みに対して、省エネ評価上、これを阻害しない制度を導入すること」については、小売電気事業者としても賛成する。
- 一方、このような「ピークカット」や「上げ DR」といったデマンドレスポンスを促進させるためには、スマートメーターの活用が有効。スマートメーターの普及状況としては、2016 年度末には全国の高圧以上の建物への設置が完了し、2020 年代の早期には低圧を含めた全世帯に導入される見込と伺っている。

- このように相当の投資をかけて全国に設置されたスマートメーターについて、今後は省エネルギーへの活用を積極的に進めるべきであり、省エネへの活用を加速させるための施策について、本小委員会やWGなどで検討を進めるべきと考える。
- 9ページの運輸部門の省エネ取組の強化に関する記載中、28-29行目について、商慣行に関する記載ぶりが、一般的な感覚としては食品ロスのお話を連想させるのではないかと。運輸部門に大きな影響を与えている慣行を書くのであれば、より具体的に記載するべきではないかと。
- 多品種小ロット化なども物流に影響を与えているが、商慣行は多岐にわたるので、具体的に記載しようとするとなかなくなり、簡潔に表現するのは難しい。
- 取りまとめ案はこの一年間の議論が良くまとめられていると思う。
- ただ、省エネ取組の必要性について、エネルギーミックスでは5030万kl削減することが目標とされているが、足元ではエネルギー需要が減っている状況下において、数年前よりも省エネの重要性を実感できない人が多いのではないかと。
- 省エネ取組へのインセンティブを付けるため、社会システムの変化と省エネの関係性を検討する必要がある。サービスの質の向上、IoTやAIの進展、エネルギー管理の人材不足など、少し引いた観点からの検討が重要である。
- 過疎地域の宅配の実状として、輸配送密度が小さくなってしまっているので、6倍程度のエネルギーを消費している。少子高齢化を踏まえると、過疎地域での省エネ取組の検討は重要であり、路線バス・タクシーで貨物を配送することが有効な場合もあるため、こうした取組も連携取組として後押しする文言を追記するべきではないかと。

「省エネルギー小委員会意見」について、各委員・オブザーバーからの意見・指摘を踏まえつつ、委員長一任で取りまとめを行うことについて了承された。

(以上)