

次世代燃料供給インフラ研究会（第2回）

日時 平成30年3月16日（金） 9：57～11：50

場所 経済産業省本館17階 国際会議室

議題

1. 前回の議論を踏まえた論点整理と本日の検討課題について
2. 過疎地や人手不足に対応した燃料供給の在り方、燃料供給インフラの効率化・生産性向上に向けた方策
3. その他

1. 開会

○安念座長

皆様お揃いですので、ちょっと早めでございますが、ただいまから次世代燃料供給インフラ研究会第2回を開会させていただきます。

皆様にはご多用のところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、過疎地や人手不足に対応した燃料供給のあり方、燃料供給インフラの効率化・生産性向上に向けた方策について議論を行いたいと思います。

それでは、議事に入ります前に、事務局から構成員の出欠状況と、資料の確認をお願いいたします。

○小山石油流通課長

恐縮ではございますが、プレスの皆様、冒頭の撮影はここまでとさせていただきます。傍聴は可能でございますので、引き続き傍聴される方はご着席いただければと存じます。

構成員の方々の本日の出欠状況ですが、橘川様、森川様をご欠席でございます。なお、花谷様の代理として齊藤石油連盟流通委員会委員が代理で参加されております。

さらに、本日は外部のプレゼンターとして2名の方にお越しいただきましたので、この場であわせてご紹介いたします。浜松市市民部長、山下昭一様。

○山下プレゼンター

よろしくお願いいたします。

○小山石油流通課長

横田瀝青興業株式会社代表取締役社長、横田勝好様。

○横田プレゼンター

よろしくお願いします。

○小山石油流通課長

以上でございます。

続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。資料につきましては、お手元の i P a d にご覧いただけますのでご確認をお願いいたします。議事次第、資料1から5という構成です。資料の不足、i P a dの不調等がございましたら事務局までお申しつけください。

○安念座長

ありがとうございました。

それでは、本日の議事に入らせていただきます。

本日の議題は、議事次第にありますように3つでございます。

(1) 前回の議論を踏まえた論点整理と本日の検討課題について、(2) 過疎地や人手不足に対応した燃料供給のあり方、燃料供給インフラの効率化・生産性向上に向けた方策、(3) その他でございます。

2. 議題

(1) 前回の議論を踏まえた論点整理と本日の検討課題について

○安念座長

まず、議題1の前回の議論を踏まえた論点整理と本日の検討課題について、事務局より資料の説明をお願いいたします。資料1ですね。

○小林石油流通課長補佐

おはようございます。石油流通課の小林でございます。

それでは、資料1に基づきまして、前回の議論を踏まえた論点整理と本日の検討課題についてご説明させていただきます。

前回、非常に幅広い観点からご示唆、ご指摘いただきましたので、今後議論を進める上で論点整理をということで2点ございます。

1点目、資料1を開いていただいて1ページ目ですが、時間軸と検討していく上の対象地域の整理をしたほうがいいのかということでは何人かの委員の先生からご指摘いただいたと思っております。

それについて、一つの考え方でございますが、下の図を見ていただければと思いますが、横軸に時間軸で縦軸に空間、過疎地か都市部かというところをとらせていただいた上で、前回、我々

提示させていただいた、3つの構造変化に合わせたテーマ設定、1つ目が、過疎化・人手不足への対応、2つ目が、地域のサプライチェーンを支える産業と燃料供給インフラのあり方、3つ目が、モビリティの革新ということで3つテーマ設定させていただきましたが、これらが、この中でどういうところをカバーし得るのかというところを表してございます。

時間軸ということで申し上げますと、モビリティの話は、地域、実社会における顕在化のタイミングという観点で申し上げますと、やはり、中長期の話になってくるのかなと思ってございますし、逆に、過疎化への対応や人手不足への対応といったところは、まさに喫緊の足元の課題と認識してございます。

そして、過疎化や人手不足、人口密度の減少が進んでくると、サプライチェーンのあり方といったことが表面化してくるかと思しますので、時間軸としてはこういった流れになるのではないかとというふうに考えてございます。

もちろん、これは概念図ですので、重なり合う部分も実際には出てくるかと思ってございますが、あえてシンプルに整理するとこういうことかなと思ってございます。

それから、対象地域でございますが、これもいろんな変化というものが顕在化してくるのは、都市部というよりも過疎地を含めた地方からではないかと思ってございまして、そういった観点で、まずは、本研究会においてもこういった過疎地を中心とした地方というところを念頭に議論してはどうかと思ってございます。

ただし、一部、例えば、人手不足の問題は過疎地に限らず都市部でも同じような課題はあるかと思ってございますし、そういった点で都市部においても当てはまる論点はあるということに留意は必要かなと思ってございます。

以上、論点整理の1ということで、時間軸と地域の整理ということでございます。

続きまして2点目、2ページ目にいっていただきまして、SSの減少要因が、需要サイドの要因なのか、供給サイドなのかという分析が必要ではないかというご指摘もいただきました。

ちょうど年度末ということで、年1回やっている業界に対する調査の結果が上がってきていますのでご紹介させていただきます。右下の円グラフの、廃業を考えている方の理由というところで、結論から申し上げますと、約6割が供給サイド、これは、設備であるとか、人材であるとか、事業者サイドの要因ですね。水色の部分が需要サイドの要因ということで、需要の減少、販売量の減少、利益の減少、こういったものが大きく分類すると6対4ということになってございます。

この6対4という数字が大きい小さいかはいろいろな見方があると思いますが、ただ少なくとも、需要減少は今後も続いていくと見込まれているわけでございますが、それだけでなく供給サイドの要因も捉えていく必要があるかなということで、まさにこういった課題について今後議

論していく必要があると思ってございます。

以上が2点目でございます。

最後に、本日の検討課題ということで、前回の資料の繰り返しで恐縮でございますが、確認までに掲載させていただきました。3ページ目でございますが、過疎地あるいは人手不足に対応した燃料供給のあり方ということで、具体的には3点、過疎化への対応ということで、インフラ維持コストの低減や供給手法の多様化といったことも含めて方策の検討が必要ではないかというのが1点目。2点目が、人手不足への対応ということで、テクノロジーの進展を踏まえて安全性と効率性を両立させた燃料供給のあり方を考えるべきではないかということ。3点目として、今後、生産性の向上ということも考えていくと、燃料供給にとどまらない幅広いサービス拠点としての付加価値を提供していくことの必要性、こういった点を中心にご議論いただければと考えてございます。

以上で私からの説明は終わらせていただきます。

本日も活発なご議論をよろしくお願いいたします。

以上です。

○安念座長

どうもありがとうございました。いろいろいただいたご意見を踏まえて論点の整理をしていただきました。

ディスカッションは、これから3つのプレゼンテーションを全部伺ってからまとめてとりたいと思いますが、今のご説明は頭の整理でございますので、今の段階で何かご質問等ございましたら、どうぞ、伺います。

いかがでございますか。もちろん、最後にまとめたときに議論していただいても結構でございます。

前回ご欠席の大橋先生、おわかりいただけましたでしょうか。

○大橋委員

ありがとうございます。

○安念座長

こういうことを議論いたしました。

それでは、また、後でディスカッションのときにご議論いただければと存じます。

(2) 過疎地や人手不足に対応した燃料供給のあり方、燃料供給インフラの効率化・生産性向上に向けた方策

○安念座長

それでは、今日の本題に入っていきたいと思います。

議題2の過疎地や人手不足に対応した燃料供給のあり方、燃料供給インフラの効率化・生産性向上に向けた方策でございます。

お手元の資料では、資料2に基づいて浜松市の山下市民部長から、それから、資料3に基づいて横田瀝青の横田社長から、それから、資料4に基づいて佐藤、出光両専門委員からご説明をいただきたいと思います。

3つ全部続けて拝聴したいと存じますので、どうぞ、よろしくお願いいたします。

まずは、浜松市の山下部長からお願いいたします。

○山下プレゼンター

浜松市の山下でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2をお開きいただきまして、要望書、表紙から3枚目です、浜松市天竜区への臨時給油所への整備についてということで、1ページ目をお開きください。

まず、浜松市天竜区というところがございまして、そのSSの状況についてご説明をさせていただきます。

まず1点目、浜松市の状況です。浜松市は静岡県西部に位置しております。人口約80万で、市域が1,558平方キロということで大変広いエリアを持った政令指定都市でございます。

平成17年7月に12の市町村が合併をいたしまして、現在の浜松市となっております。平成19年4月に政令指定都市へ移行ということでございまして、浜松市の北部に位置しております旧の天竜市、水窪町、佐久間町、春野町、龍山村、この5つが1つになって天竜区となっております。この天竜区のエリアとしましては、現在の浜松市全体の60%を占めております。

その下、地図をご覧ください。薄く緑の網かけをしている部分、ここが天竜区になります。この天竜区が5つの旧自治体から成っているわけですが、その5つは、その中で緑の細い線で分けがされております。一番上が旧水窪町、それから右の部分、これが春野町です。それから、その反対側が佐久間町、真ん中のあたりが龍山村でした。それから、一番下が天竜市ということでございまして、この5つが現在の天竜区になっているという状況でございます。

浜松市は65%が中山間地域で、過疎化・少子化が進んでいるということでございます。

次に(2)天竜区のSSの状況についての部分をご説明させていただきます。

天竜区内に現在16軒のSSが営業しております。表をご覧ください。現在、一番右端ということで合計16です。それから、左にいていただきまして、平成18年現在としては30の営業所、それから、28が20となっているということで急激に減ってきているということでございます。

特に、上から2つ目、旧春野町のところを見ていただきたいと思います、18年のときには6つ、それが現在は2つになっている。それから、一番下の旧龍山村でございますが、もともと1つしかなかったわけですが、今現在はないという状況でございます。

地図の青の丸囲みがございますが、ここが最寄りのSSまで15キロ以上あるという地域を示しております。こういった状況で、非常に不便な状況に今なっているということでございます。

ページをおめくりください。

(3)天竜区内のSSの過疎地域ということで、皆さんご承知だと思いますが、SS過疎地域というのは市町村内のSSが3カ所以下、また、最寄りのSSまで15キロ以上ある住民を抱える自治体でございまして、下の表をご覧くださいと思いますが、天竜区を旧の市町で分類してございます。

SSの数が、先ほど見ていただいたとおり16、一番右端が最寄りのSSまで15キロ以上離れた集落でございますが、それぞれ、旧春野町が5つ、旧佐久間町が1つ、旧水窪町が8つ、旧龍山村が8つということで22の集落がSSまで15キロ以上離れているという状況にあります。

なお、中山間地域は急峻な地形が多いものですから、主要道から離れたところでは15キロといっても平坦ではないということで1時間以上時間をかけて行かなければいけないということもあり得るという場所でございます。

続いて、2のところですが、地域住民からのSS設置を求める要望ということでございます。

SSが廃業していくということで、自治会とか天竜区の協議会でその対策が度々取り上げられております。

表をご覧ください。一番上、平成26年8月のところですが、龍山地区で地域運営組織としてNPO法人を設立するということがありました。そのときにSS事業を行うことを検討しましたが、やはり、コストに問題、不安があり事業化できないということで断念をしております。

その次、28年9月には天竜区の協議会で、委員からSS減少してきていて今後給油ができなくなる恐れがあるので地域課題として意見を聞いていきたいという問題提起がなされました。

その次、28年10月には、委員から龍山地区はSSが廃業してなくなってしまうということで、高齢者などは自宅消費の燃料の調達に困っているというような発言もございます。龍山地区では、先ほど見ていただいたようにSSはないものですから、SSというと天竜地区の最寄りの給油所ということで旧天竜市のほうまで出かけていくという状況でございます。

それから、表の一番下、29年12月のところ、天竜区長に対しまして春野地区の自治会連合会から要望書が提出されているという状況でございます。

それでは、ページをおめくりください。3ページでございます。

3のSSの新規建設による対応について、でございます。

SSを新規に建設するには、建物の建設とか給油設備の設置等、非常に多額の費用が必要となります。

下の表をご覧ください。規格によってケースを2つ分けて記載をさせていただいておりますが、例えば、ケース1は敷地が100平米、タンクが20キロリットル物1本という状況、それから、ケース2はもう少し広く、敷地が148、タンクが30キロリットル1本ということで、ご覧いただきますように、最低限の規格のSSでもやはり四、五千万の設置費用となりますし、補助金を活用してもなお2,400万から4,700万円ぐらいの事業者負担が発生するということでございます。

表の1をご覧ください。これは人口の推移を示してございます。

下の天竜区でございますが、平成22年には3万3,000の人口でしたが、平成57年の予測では1万2,000ということでございまして、人口が半分以下となっていくというようなことが想定をされております。

それから、その下の表2、これが高齢化率を示しているところでございますが、ご覧いただきますように、平成29年現在でも既に龍山地域では60%を超えているというような状況で高齢化も進んできているということがご覧いただけるかと思います。

このような状況でして、SSの新規建設につきましては、コスト面、それから採算という点で非常に厳しい状況にあると考えております。

それでは、次のページをお願いいたします。

4として、小規模な燃料供給拠点の設置及び臨時給油所の開設についてということで、(1)にありますように、バス、タクシーなど公共交通機関が乏しい中山間地域でございますので、自動車というものは必要不可欠な交通手段でございます。

(2)から(5)までは、今申し上げた内容のまとめでございますけれども、天竜区内には平成18年時点で30カ所SSがございましたけれども、30年1月ではもう16カ所まで減少しているという状況、それから、SS廃業となりますと自家用車の給油だけではなくて農業機械、それから、移動手段を持たない高齢者等の灯油の配送ですね、こういったことにも問題がある、支障を来しているという状況でございます。

一方で、先ほどのとおり、SSの新規の設置というのは初期費用、それから、開業後の維持管理ということで多大なコストが負担となつてまいりますので、人口減少が進む中では非常に新規設置は困難という状況でございます。

仮に新規設置があった場合でも、そういったコスト等を考えますと、安定あるいは継続した事

業の運営には条件が厳しいということでございます。

このような状況下で、中山間地域に居住する住民の安定的な燃料供給体制を維持するには新たな取り組みが必要ではないかということで、矢印の下の方角囲みでございます。

中山間地域の住民の生活を維持するためには、臨時給油所の設置など新たな供給手段の多様化を含め、燃料供給拠点の整備・維持に係るコストの低減が必要不可欠ということでございまして、現行の枠組みにとどまらない新たな燃料供給モデルを確立していただきたいというものでございます。

説明は以上でございます。

よろしくお願いいたします。

○安念座長

どうもありがとうございました。

それでは、続いて横田社長にお願いいたします。

○横田プレゼンター

資料3に沿ってご説明をさせていただきたいと思います。

まず、私ども横田瀝青興業ですけれども、兵庫県の姫路市に本社を構えておりまして、石油の小口配送を主力にしております会社です。

自己紹介兼ねまして取り組んでいる事業、資料の2枚目、ページ1をご覧ください。

まず、私ども業界ではパトロール給油と呼んでおります、工事現場向けの重機に燃料を運ぶ、これが私どもの主な事業という形です。これに加えて、非常用設備の保守ということで、私ども石油荷役の経験をそういった非常用の燃料設備の仕様のご相談とか、設置後の燃料の追加供給を日々業務として取り組んでおります。

この業務の延長で、東日本大震災のときも燃料支援のご連絡をいただきまして、13日の早朝に、姫路から仙台に入りまして、燃料を100k 1ほど、タンクローリーも都合8台で入りまして、2カ月半、供給の仕事をさせていただきました。

右のほうですけれども、福岡の陥没事故に対しましても緊急の対応ということで、早朝の出来事でしたけれども昼前には燃料供給の体制を整えて待機をさせていただきました。

また、ご記憶新しいかと思うんですけれども、福井の豪雪につきましても緊急対応ということでさせていただいたんですが、この雪に対する対応ですけれども、今現在、石油の流通のタンクローリーはほとんどトレーラー型ですけれども、トレーラー型というのは雪に大変弱い車両になるので、行きたくても多分行けなかった、したがって、燃料の供給がうまくいかなかったということで燃料不足が発生したかと思うんですけれども、私どもは、単車型といいまして、トレーラー

型でないタイプの大型を運行させているのと、もう一つ、このパトロール給油用の車両というのが、実は、工事現場のぬかるみに対応できる仕様になっておりまして、バンパーぐらいまでの雪であれば自走ができるということで、業界の中でも福井の豪雪に対して横田瀝青であれば行けるだろうということで要請がありまして、都合延べ20ほどの供給をさせていただきました。

このような仕事をしているんですけれども、今日ご案内させていただきますのは、緊急時用の計量機のご案内をさせていただきたいと思います。

その前に、この位置づけですけれども、資料の2ページ目をご覧ください。平常時、ただいろいろと議論が出ておりました需要と供給の関係ですけれども、石油業界、繰り返しになりますので簡単に触れさせていただきますが、需要に関しては、少子化あるいは高齢者の増加ということで減少傾向にある、供給につきましても、鶏が先か卵が先かという形になるかと思うんですけれども、事業環境の悪化等々で供給サイドも減少している。

ところが、災害時になりますとこの状況が一変しまして、復旧・復興の活動で大量の燃料が必要になる。あるいは、非常用の設備が急激に稼働を始める。あるいは、市民のパニック買いというようなことが起きまして需要が爆発するという形です。

これに対して対策はいろいろとられておるわけですが、例えば、今取り組んでおられる満タン&灯油一缶運動、こういったものは需要の調整を図ろうという取り組みかと思いますが、一方、供給に関して、ただでさえ減少傾向の供給サイドですが、災害になりますとガソリンスタンドが営業停止をしたり、製油所・油槽所が稼働をとめたり、タンクローリーそのものも被災をするということが、特に東日本大震災のときには顕著に見られました。

これに対しても対策いろいろとられておるわけですが、この需給の調整だけで災害の大きな需給ギャップに対応し切れないというおそれがあるというのが私どもの問題意識でございまして、実は、東日本大震災のときの供給の経験に基づきまして着想して実現したのが今回ご紹介をさせていただきます、どこでもスタンドという機材でございます。

次のページをご覧ください。

機動的に柔軟な対応が可能などどこでもスタンドのご提案ということで、非常に仕組みはいたってシンプルでございまして、日常給油所で見えるような固定給油装置、これを可搬型にしたものをタンクローリーとホースで接続するという形式で、タンクローリーに積載された危険物を安全に供給することができるという仕組みでございます。

これに関しましては、平成29年度の資源エネルギー庁様補助事業としまして石油製品流通網再構築実証事業で製品としてほぼ完成させた形になっております。

もう少しこの仕組みとポイントを見ていただきたいと思いますので、次のページに進んでいた

だきまして、この給油ホースですけれども、通常、タンクローリーが日常の荷役で使用するホースをそのまま使いまして接続をする。可搬式にしておりますので、必要な場所に移動して設置することができます。灯油、軽油だけでなく、ガソリンの対応もしております。

ご覧いただければそのままご理解いただけると思うんですけれども、給油操作はそのまま日常の給油機そのものでございまして、体から静電気を解放する静電パットも装備して安全に十分に配慮した仕組みのものでございます。

この給油機そのものにはタンクはございませんので、給油量に関しましては、必要な大きさのタンクローリーを持ってくれば必要な量だけの給油所がこういう形で、臨時的ですけれども設営することができるというような機材でございます。

実際に右下に絵をつけているんですけれども、被災地で臨時の給油所を設置した場合、このような形の臨時の給油所が設営できる、必要な部材に関しても附属品でつけております。

次のページに移っていただきまして、取り扱い別の安全の比較ということでもまとめているんですけれども、よく被災地においてはドラム缶とホースを使った供給というのが行われるんですけれども、一番上と3種類比較して図式にしておりますけれども、このどこでもスタンドを使用した場合、一旦タンクローリーと接続をしてしまいますと日常どおりでございまして、作業手数が圧倒的に少ないことになります。手数が少ないということはそれだけ事故の可能性も低下させることができるということです。

可燃性の蒸気、蒸気がとにかく危険なものになりますので、可燃性の蒸気、どれだけ発生するかということですが、どこでもスタンドの場合は、蒸気が発生する場所というのは自動車の給油口に入れるノズルの先だけという形になります。

ところが、ドラム缶を使用する場合、ドラム缶を入れかえたり、ポンプを差し込んだりするたびに可燃性蒸気が周辺に拡散するということを考えると、安全な給油環境を提供できるというふうに考えております。

実際に作業する際に、指詰め事故がないと書いてあるんですけれども、実は、中身の入ったドラム缶を移動させるときによく、ドラム缶で足を挟んだり、指を挟んだりということで、最悪、指が飛んでしまうという事故もありますので、災害時ということを考えるとそういう無駄な事故の可能性のある形ということを守るだけでも十分な値打ちがあるんじゃないかなというふうに思っております。

まず、自治体での実績ですけれども、実は、平成28年12月の暮れですけれども、姫路市さんに導入をしていただきました。その動機は、姫路市として約800台の公用車、下水道であったり、道路保全であったりという車があるんですけれども、実際、その800台を動かせる環境を維持し

たいということで導入をしていただきました。

実は、姫路市内には3カ所しか災害対応型給油所がございません。しかも、東日本のときもそうでしたけれども、町なかで営業しているガソリンスタンドがどのような状況になるかというのが想定できませんので、そういったことを考えて姫路市さんのほうのご理解をいただいて導入していただきました。

想定している設置場所ですけれども、市役所の公用車用の駐車場を想定して、市民の目に触れないといえますか、市民と区画された場所での給油環境で公用車の運行を維持するのが目的でございます。使用燃料はガソリンです。

その他の実績、事例ですけれども、次のページを見ていただきますと、防災訓練、実は、導入事例もあるんですけれども、大きな災害というのは、東日本以降熊本ございましたけれども、防災訓練という形でしか実際には動かしてはいないんですけれども、NTT様、去年、おとしと近畿地方整備局様が大阪府、堺市と合同で実施しております総合訓練で青空給油所として参加をさせていただいております。

これまではこの近畿地方整備局様の総合訓練というのはドラム缶を使用した訓練という形になっていたんですけれども、どこでもスタンドの機動性を認知していただいて、平成28年から参加させていただいております。

どこでもスタンドの認定の状況ですけれども、現状、この給油機、それを使用した臨時的取り扱いということで、ハードウェア部分とソフトウェア部分、ハードウェアというのは計量機本体です。ソフトウェアというのがこれを運用するために必要になる安全対策全般、運用形態なんですけれども、ハードウェアに関しましては、危険物保安技術協会様による性能評価、これは今現在申請中で中身の議論をしていただいているところでございます。運用形態に関しましては、東日本大震災以降に発出されております震災時等の仮取り扱い・仮貯蔵の安全対策についてというガイドラインがございまして、それに準拠する形で、この資料の右にあります「安全対策の手引き」というものにまとめております。

その次のページで、どこでもスタンドを導入すると災害時にどのようなサプライチェーンになるかというのを示した図ですけれども、災害復旧の中核の場所にどこでもスタンドとタンクローリーを接続して給油の基地をつくります。

実は、このどこでもスタンドを使いますと、車両だけではなくてドラム缶とか携行缶への容器への注油というのも可能になりますので、ここでドラム缶に移しかえをして、それを災害復旧現場に運んで、空になったドラムを回収してそこでまた詰めて出せる。

現在、製油所にドラム缶に注油する設備の改良というか、設備が施されようとしているんです

けれども、実は、災害が起きると、近隣の製油所というのが基本的に稼働を停止せざるを得ないので、災害復旧の直後になりますと稼働している製油所から被災地までの足というのは必然的に長くなります。その長距離をドラム缶で運用しようとするとは非常に大きな手間と、全体を管理するコントロールが必要になってくると思うんですけども、石油を運送するという点では日常使っているタンクローリーにまさるものがないというふうに思いますので、それを利用できる点においては非常に優れたサプライチェーンを構築できるんじゃないかなというふうには思っております。

最後に、資料最後のページですけれども、まとめとしまして、臨時的なニーズは臨時でこたえる。要は、災害を想定して給油所、経済性を無視した給油所の設置というのは非常に難しいと思うんですけども、こういった臨時ニーズには臨時なものでこたえるということをご提案したいと思っています。でも、臨時だからといって安全を犠牲にするわけではございませんので、安全を担保する。

この設置ですけれども、おおよそ約30分で給油所が1軒でき上がるという形になります。

設置コストに関しましても、給油所をつくることから比べると随分費用的には有利ではないかと思えます。

それから、平時と変わらない給油形態も強みということで、どこでもスタンドがあれば、このピンクで囲んだ写真のような臨時給油所が設置できますし、もし、なければ、この下にあるような手動、人力によった対応が必要になってくるんですけども、例えば、自衛隊の皆さんが取り組んでおられるこの給油状況ですけれども、もし効率よくできれば別の大事な仕事に従事できるわけで、こういった人力をできるだけ避けることができる仕組みというのは災害時において非常に有効ではないかなというふうに思っております。

最後に、今日の課題ですけれども、過疎地の対応、突き詰めれば、需要と供給のバランスが非常に崩れた状況というふうに考えれば、差し迫った緊急の状況ということではないのかもしれませんが、どこでもスタンドをこういった過疎地対策にも活用できるんじゃないかなというふうに思っております。安全に取り扱いができるような研究は多少必要かもしれませんが、臨時の供給手段ということで有効にお使いいただけるのではないかなと思っております。

以上です。

○安念座長

どうもありがとうございました。

それでは、佐藤、出光両専門委員をお願いをしたいと存じます。

○出光専門委員

それでは、全石連からご説明をさせていただきます。

資料4、次世代SSが目指す方向性ということになります。

私、福岡本社の株式会社新出光代表の出光でございます。福岡県石の副理事長並びに全石連の副会長を今拝命しております、全石連では組合員の7割を中小SSが占めておりますので、その方々の何か新たなビジネスモデルがあればということで研究するSS経営革新部会という部会の担当をさせていただいております。

それでは、資料に基づいて、今日はもう一人、副会長の佐藤も来ておりますので2人で分担をして話をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず恐れ入りますが資料の最後のページを開いていただいて、13ページになると思いますが、具体的な説明は最後にやるとしまして、ここでまず一般的なSSの主要な構造、この図をご覧ください、今、皆さんがご利用いただいているSSの基本的な構造はこうなっているということを一度確認していただきたいと思います。

かつて、地方、都市を問わずに地域に必ずあった専業種の代表がお米屋さん、酒屋さん、そして我々油屋といえばSSだったと思います。この3業種は、いわゆる御用聞き商売の代表的な業種だったと考えております。

ただ、米屋さん和酒屋さんにつきましては、ご存じのとおり、スーパーやコンビニ等の異業種が参入して廉売も多発したということで、専業の米屋さんや酒屋さんが廃業に追い込まれ、ほぼ姿を消した地域も多いんじゃないかと考えています。

一方、SSも90年の自由化、エネルギー業界で一番に自由化に飛び込みましたので、SS建設指導の撤廃を皮切りに98年には有人セルフが解禁になったりもしております。

その中で、米屋さん等と違ってSSの場合は地下タンク、あるいは計量機、ご覧いただいている図のとおり広いスペースや頑丈な設備構造等が必要な、非常に小売業の中では重厚長大型だったということで、異業種参入が比較的限定的であったということがあるかと思います。

ということで、米屋さん、酒屋さんに比べれば、まだ存在感を保っておるんですけども、そんなSS業界も今重大な転換局面に来ているということでご説明をしていきたいと思います。

最初のページ、めくっていただいて2ページをご覧くださいと思います。

国内のSSの数は94年度の6万を超えるピーク時から2016年度末には既に3万1,467カ所となりました。この22年間で2万8,954カ所の減少、減少率で言いますと48%、ほぼ半減しました。

ここには書かれておりませんが、その中で独立資本の地場を守っていらっしゃる系列SSは、同じ期間に4万3,500カ所から、約1万8,000カ所ということで58%、全体の数よりも多く地場のSSのほうが増減したという結果になっております。

最近の5年間では年平均で1,255カ所が減少、1日当たり3.4カ所のSSが廃止になっているというのが現状でございます。

次のページ、お願いいたします。

SS事業者の大半は、【1】のところにありますけれども、中小企業です。98%がそこに中小企業と出ていると思います。その中でも、【2】、ほぼ1SS、1ディーラーという、7割以上は1SSだけをやっていらっしゃるオーナーになります。【3】SS専業でやっていらっしゃる方の事業の赤字比率は非常に高く、4割を超えるところが今赤字になっております。そういった環境も鑑みて、【4】今後、廃業を検討しているSS事業者が、事業継続をしたいと思っている方はもう7割を切って8社に1社が廃業を今検討している、さらにSSは減っていく可能性があるということになろうかと思えます。

SS経営というのは長く非常に低収益と、数量の減少、それから原油が非常に乱高下をしますので、その都度資金繰りが非常に変動するということで、この三重苦でもってなかなか経営が立ち行かなくなっているのが現状で、特に中小の地場のSSにとってはつらい状況が続いているということでございます。

次のページ、お願いいたします。

4ページ、これは、ガソリン需要が今後とも、もうご存じかと思いますが、年率で約2.2%減っていく。つまり、5年間でさらに10%、1割以上減少していくということで、需要もだんだん落ちていくということになります。

5ページをお願いいたします。

先ほどから地方と過疎地の話が出てきておりますけれども、一般的に、もちろん地方を支えていらっしゃるのとは地場のSSの方々、中小の地場のSSの方々ということになろうかと思えます。

燃料の需要も公共交通機関や都市ガスのインフラが充実する都市部よりも、当然、地方のほうが依存度が高いと言えます。上のグラフにありますように、例えば、ガソリンの使用量で申しますと、地方の山形市の例をとりますと、東京23区の約7.3倍のガソリンの支出がございます。車の移動に依存しているという姿がよく表れているかと思えます。

さらにその下、灯油で申しますと、例えば、札幌市は神戸市の46.8倍ということで、この灯油の支出についても、これだけの大きな格差がございます。

実際、地方の町村と大都市間、あるいは、過疎地・寒冷地と都市の温暖地の格差はさらに大きいことは確実だろうと考えております。

こういう消費実態も踏まえて、このSS問題というのは、やはり、地方であったり、寒冷地、あるいは過疎地という側面を重視すべきだろうと考えています。

ＳＳは、今でも車8,130万台、ドライバー8,200万人が訪れる必需拠点になっております。車やドライバーともに増加率は鈍化しておりますけれども、依然、増加は続けております。

ＳＳはそれだけの人が集まっている一方で、法的にはなかなか不特定多数の方の出入りを制限する側面も多い現状法体系になっております。

さらに、昨今、高齢者や女性のドライバーが増えていることもございますので、そういった方々の受け入れにも対応するということで、女性や高齢者が増える車社会においても安全・安心、さらには快適・便利を支えるサポート拠点としてあり続けなきゃいけない、さらには、災害時の最後の砦としてもあり続けなきゃいけないと考えておりますので、その分を佐藤から説明させていただきます。

○佐藤義信専門委員

佐藤でございます。私は全石連の副会長をしております、そして、常日ごろは政策環境部長としていろいろと進めさせてもらっております。主に税制とか政策関係の立案、また、消防法関連を含むＳＳの安全対策、また、中期的なＳＳ関連の課題等につきまして常日頃進めてきてございます。

そして、全国の危険物安全協会の理事もやらせてもらっておりまして、恐らくいろいろ話をすることは、石油エネルギーは震災時の最後の砦であり、また、大変な危険物であるということで、私は大切な部分と危険物を預かっているという両方の観点の役職を常日ごろ進めさせてもらっているところでございます。

そういう観点から、資料の7ページになりますが、そしてまた、私は宮城県でございまして、ちょうど宮城県の石油組合の理事長になりました時に、3.11の、例の東日本大震災が起こったということで、いろんな経験をさせてもらったところでございます。今日は資料に従い、数字等ご説明申し上げたいと思います。

中核ＳＳは1,624カ所、小口配送拠点は472カ所ございまして、これから、いわゆるベース電源である電気が止まったときのための自家発電機を備えたＳＳ、それが住民拠点ＳＳということで、これは全国的に8,000カ所を予定してございまして、もう既に平成29年には1,346カ所の整備が終わっています。平成30年度には約2,100カ所予定していると。

中核ＳＳ1,624カ所と小口配送拠点472カ所を合わせてこれで約2,000カ所、そして住民拠点が8,000カ所ということでございまして、これはでき上がるのが2020年頃ですが、ベース電源が止まったときにも動くであろうというＳＳが合計で約1万カ所になります。今、日本全国で3万2,000カ所ぐらいあるわけですから、全体の3分の1は動くであろうという想定のもとで今進めているところでございます。

その下、石油組合と地方自治体との災害時における燃料供給協定ですが、全47都道府県と締結をしておりまして、平時からも情報の供給や地域相互の防災訓練の参加などを通じて災害時に備えた対応力の向上に努めているところでございます。

写真にありますとおり、基本的に災害協定を結んでいてもペーパーだけでは現実的に起きたときに大変困るであろうというところがございますので、下の写真4枚あるとおり、このような形で常日ごろ訓練を行っているというところがございます。

8ページに移ります。

この写真でございますが、東日本大震災では首都圏を含む広範なエリアでパニック買いが発生したところでございまして、過疎地だけがSSが減少しているわけではないと実は私は思っておりまして、都市部でもSSの過疎地は起きているんじゃないのかなと、そうすると、車の密度も、ものすごく高いので、首都圏のほうが特にパニック買いが起きると私はそう思っております。

熊本の地震においても、3番目の写真でございます。本日一緒に説明させてもらっている新出光さんの軽油のタンクローリーでございますが、このような形で電源車に供給も行ったというところでもあります。

先般の福井の豪雪が一番右側の写真ですが、除雪が遅れ、油槽所までつなぐところの道路が途絶したというところで、除雪が完了するまでなかなかタンクローリーが届かないということですが、この写真においては、中核SSになっているようでございまして、給油を継続しているというところの写真でございます。

この写真に見るとおり、災害時に共通するのは、在庫があるSSにお客様が集中するというパニック買いが発生しておりまして、福井では特に給油待ちの車両の車列で道路の除雪の作業が滞ったりして、特にタンクローリーも届かなかったというところの問題がありました。

全石連では東日本震災、熊本地震を教訓に、消費者や需要家側の自衛的備蓄を奨励し、お客様の災害時の対応力を格段に高める満タン運動、「満タン&灯油プラス1缶運動」を昨年9月から実施しています。

車両の燃費によって異なりますが、ガソリン10リッターで車のアイドリングが10時間ぐらい、そして、10リッターで約130キロは移動可能です。また、灯油1缶で和室7畳を85時間ぐらい暖めることもできますし、お湯であれば3,700リッターぐらいは灯油1缶で普通の風呂に入るぐらいの温度に温めることができるということでございまして、いかに消費者の方々に自衛的行動をとってもらうことが必要なのかということで、この写真にもありますとおり、SSにのぼりを掲示したり、タンクローリーに満タンを推奨するステッカーを張ったりして推奨しているところでございます。

次のページでございます。

エネ庁さんの規定だと思うんですが、3カ所以下の市町村、または最寄りのSSまで15キロ以上の人口メッシュが存在する市町村をSS過疎地と規定しておりまして、全国1,718市町村のうち32%の551市町村がSS過疎地として、年々増加する傾向にあるところでございます。

一方、自治体がSS過疎地問題への対応を自覚して、SSを先ほどの話のとおり復活させたり、維持させようとする試みも相次いでいるところでございまして、この写真にある和歌山県のすさみ町は道の駅に隣接させて、閉鎖中のSSを買い取って町がSSとして再建させたという写真のようであります。

愛媛県の写真におきましては、道の駅に緊急車両等の燃料供給の拠点となるSSを設置したというところでございます。

このように、今までも過疎地に対するいろいろな問題や人手の不足に対する問題などにチャレンジしていく実証事業も多数出てきているという写真でございます。

続きまして、10ページになります。

これは秋田県の仙北市の事例、左側の上の写真でございますが、写真の右側のほうに本日欠席されている橋川先生写っていると思うんですが、木曜日と金曜日と、週に2日の配達日を固定することによって、空いている日に除雪作業であったり、農作業のサポートであったり、見回りとか、そのようなことをやられているところの写真でございます。

その下、北海道の事例でございますが、赤丸内のホームタンクのキャップに通信機能がついておりまして、その通信機能から配送業者等に連絡が行きまして、タンクの残有量をデータでSSが一元管理をして配送業務をしていくという、現代版と申し上げますか、そのような機能もただいま進められているところであります。

右上の写真は、兵庫県の事例でございますが、災害発生時に被災地の最前線で中型ローリーに計量機を直接接続し、緊急としてガソリンを給油しているところでございます。先ほどの説明のあった話と同じような写真でございます。

その下の写真は奈良県の事例でございまして、ポリ容器による灯油自販機、女性や高齢者でも持ち運び容易なサイズの容器に自動給油で販売しているという写真です。

SSは地方の過疎地でも寒冷地でも災害時でも、最後の砦という役割を担い続けているという写真です。

次の12ページ、過疎地SSでは平均的なSSの4分の1の燃料油の販売量しかなく、その一方で、マンパワーは平均の6割ぐらいが必要になっておりまして、最終的に販売量が少ないので、1リッター当たりのコスト、物流費、人件費はかかっているわけです。損益が成り立たないという

こともあって、最終的に過疎地にあるＳＳが閉鎖に追い込まれているという数字でございます。

そういった中、最終的に過疎地の問題と人手不足の問題をどう解決していくのかということで、結論、前回の会議でもいろいろ話をさせていただきました。それを改善していくには、このように、ＩＴ化などの技術革新のもとでいろいろと新しい機種が出てきております。ＳＳにおいてもＩＴ化を進めていくためのいろいろな法改正等々も必要なのではないのかなと。

ただし、冒頭にも申し上げさせてもらったとおり、いかんせん、危険物でもありますので、その辺はやっぱり最終的に、人間の監視の能力も必要なのかなと思っているところでもあります。

私からは以上でございます。

○安念座長

どうもありがとうございました。

○出光専門委員

もう少しあります。

○安念座長

どうぞ、失礼いたしました。申し訳ございません。

○出光専門委員

最後のページを私のほうから。

ここまで説明してまいりましたように、短期的な課題として人口減少や少子高齢化、内需減少等の厳しい経営環境下で、過疎地、地方においてもいかに個々のＳＳが存続して一番大事な災害時の最後の砦の機能を発揮していくか、ＳＳのネットワークをこれ以上減らせない、維持していかなきゃいけないということが大きな課題になっていると思っております。

そのためには、収益性、最後にＩＴの利用等での省力化とか合理化という話が一面あるのと、もう一方で、収益性や生産性を高めるという観点から、新たな事業領域、付加価値を上げてそれを取り込んでいくということが不可欠だろうと考えております。

その中で、今話がありましたように、安全性の確保は絶対ということで、安全性を担保しながら、それでも少しこのＳＳのフィールド内で何かできることがないだろうかということで、敷地や設備の有効利用、活用への柔軟な対応を少々提案させていただきたいということで最後の13ページにまとめております。

左上のＬＰガスとか、自動車整備、ここは既に兼業していらっしゃるところがございますけれども、より一層、連携を深めて一体化することによって1プラス1が2以上の成果を得る方法がもっとできるのではないかなと思っておりますが、④のキャノピーというところの上に書いてあるところから時計回り方向に説明したいと思うんですが、この辺は新領域ということで、主要設

備のサインポールと洗車機を除いた部分は消防法による用途制約がございます。ですから、ここを検討していただかないと現状ではできないということになっておりますが、まず、何せSSは車が来ているわけですから、一番親和性があると思いますが、給油動線は安全性を確保しつつ、②のフィールドの部分で車の展示販売なり、レンタカービジネスなり、将来のカーシェアやライドシェア、そういった拠点ができないものかというのが1つです。

その横、こうしたモビリティの革新の中ですね、こうしたモビリティの革新を視野に入れながらピットや犬走りの部分を活用して、EVの急速充電器や蓄電池を備えていきたい、1万カ所のSSが自家発電を備えて、蓄電池もつけることによって、地域の災害時のさらに最後の砦の機能を担えるのではないかと思います。石油及び電力も利活用しつつ、地産地消エネルギーの分野の一翼をSSがこれから担っていくことはできないだろうかというところまで考えたいと思います。

それからその横です、簡易郵便局ですけれども、事業承継問題等でやはり民営化の前からある閉鎖が多い過疎地の簡易郵便局等をSSのサービスルームの中に収容して、一体化して地域の利便性の維持ができないだろうかというのがこちらでございます。流通や物流の次世代化に対応してその機能を担うSSとして、あらゆる物流業態との連携ができないかということで、宅配ボックス等も設置できないかというふうに考えております。設置場所は、これは防火塀用のスペースとか犬走りになろうかと思います。

その下です。これは地域の物産物の販売や観光関連サービスの提供ができないだろうか。これもサインポールや防火塀際のスペースで告知をし、実売や陳列等はサービスルームやフィールド、犬走りなどになろうかと思います。

それからその下、全国に今1,130ある道の駅との連携、まだ道の駅と連携しているSSが10カ所程度しかありません。そういった連携をより進めて道の駅と一体化することで災害対応力等も向上していくのかなと考えております。

その横、灯油配達、既にやっておりますけれども、ついでに物品もお届けする。注文をいただく等の御用聞きビジネスをさらにやるということで、物流のラストワンマイルをさらに担っていないものだろうかという点。

さらに次、リサイクル品等の個別物流をSSで一旦集約をして一時集積拠点になることによって物流合理化と地域生活の利便性を確保できないものかと。

さらにその横。災害の備蓄倉庫スペースをサービスルームやスタッフルーム等で提供できないかというようなことも考えております。

いずれにしても、このようにエネルギーとともに災害時の衣食住でも頼りになる拠点になっていけないかということを考えているということでございます。

こういった点を現在の消防法の中で可能になる部分はないのか、考えていただけるところはないのかを少し検討していただければなと思っております。

また、消防の方には、同質の相談とか案件で、所轄の消防署によって少々判断が異なるケースもあるようですので、この辺統一された判断が出るようお願いしたいなと最後につけ加えさせていただきたいと思います。

以上、少々長くなりましたけれども、説明を終わります。

ありがとうございました。

○安念座長

どうもありがとうございました。

それでは、最初の事務局のご説明と、それから3つのプレゼンテーションを伺いましたので、どこというふうに区別をせずに議論をしたいと思います。

ご発言の方はどうぞ名札を立てていただくなり、挙手するなりしてお示しいただきたいと思います。どうぞどなたからでも。

はい、どうぞ。

○平野委員

様々なお話をお聞かせくださりありがとうございます。成城大学の平野と申します。よろしくお願いたします。

発言は後に回して質問をさせていただきたいと思います。横田様とそれから出光様、佐藤様にお聞きしたいのですけれども、このどこでもスタンドは、拝見してましてすごく魅力的に思いました。災害のときも使えますし、恐らく地方の過疎化の対策にも転用可能なものだと思います。

資料を拝見して思ったことは、正直、設備としてここまで重厚なものが必要なのかということことです。スタンド周辺の保安の問題ですが、下にシートを敷いて、保安距離をこれだけとってという形になっています。お答えしにくいかもしれませんが、事業者として実際に活動されている感覚からすると、本当はどの程度の配慮が必要なのか、実際にはこの程度でいいというところとかなりずれがあるのではないかなと思ひ、その点についての実感をお聞きしたいと思います。

この会合でも、既存の規制の緩和の話がいろいろ出ているのですけれども、既存の規制を緩和するというよりは、むしろ、大変な作業ですけれども、科学的な知見に基づいて改めてしっかりと考え直してゼロベースで構築したほうが本当はいいのではないかと思います。現在の規制を廃止できるわけではないのですけれども、一旦ないものと考えて、本当に必要不可欠であるようなものを新たに構築していくとどのようなものができるのかなということを考えています。

そのときにSSの事業者の方から見て、今の状態に合った規制をつくるとしたら、先ほど地下

タンクの話などもでていましたけれども、本当はどの程度簡便にできると思われているのか、もしくは簡便にできないのか、大幅に変えられるのかというところの実感をぜひ、お聞かせいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○安念座長

のっけから本質論ですな、これは。まず、横田社長から、移動型のものについてどうお考えか。

○横田プレゼンター

今ご指摘いただいた点ですけれども、基本的にこの移動型の給油機を検討するに当たりまして、どういう危険があるかということが正確に予見できないということで、例えば、タンクローリー、ホース、給油機という3つの要素が緊結されているんですけれども、つながっているものは外れるという考え方に基づいて準備をしているというのが実態です。

だから、その緊結されたホースが外れるんですかとなりましたら、日常、ガソリンスタンドで荷おろし業務をやっていることを考えると、現場感覚ではほとんどなじめないんですけれども、ただ、ついているものは外れるという考え方に立てば、外れたことを想定した準備という形でこのような安全資材をそろえる形になっております。

○安念座長

外れるというのは、そこからガソリンが漏出してしまう可能性があるのでその対策をあらかじめ打っておく、こういうご趣旨ですか。

○横田プレゼンター

そうです。

○安念座長

わかりました。それは現在求められているわけですね。

○横田プレゼンター

安全ということに関しては、そういう考え方に基づいて組み立てをしております。

○安念座長

わかりました。しかし、それは現場感覚で外れるなんて本当にあるのかなともお思いになるということですか。

○横田プレゼンター

多少言いにくい部分ですけれども。

○安念座長

言いにくいとは言いながらおっしゃっているんで、それはそれで、わかりました。ありがとうございます。

業界さんのほうでは何か、今の点について、どうぞ。

○佐藤義信専門委員

今問題になっているのは、緊急時にどうするかということですよね。震災が起きたときに生命と財産をいかにどう守るかということだと思うんですよ、結論は。そうすると、3.11を経験して、今もお話あったんですが、外れるとか外れないとかいう部分なんですけれども、それは、仮貯蔵、仮取り扱いという、あくまでも仮の状況だと思うんです。

地震が起きた、そしてまた津波が来た、状況に応じてちょっと違うんですけれども、そのときにその周辺にいる住民をどう守れるかという、だから過疎地問題にもなっているし、いろんな問題があるんですけれども、結論は、ベース電源である電気が止まったときに最後の砦になる石油エネルギーが近くにあるかということですよね。

SSが過疎化しているのは経営状況が厳しい、先ほどからも延々と説明がありましたが、厳しいからなんです。その厳しさはどこから来るのかというと、今、労働環境も、石油業界は、きつい、汚い、危険の3Kとよく言われますが、3Kと言われる部分に求人募集しても人は集まらないわけで、それなら高い賃金で募集してやっていこうとするとますます厳しいことになる。過疎地においては販売数が少ないと先ほどの説明にもありました。

ですから、限りなくコストを落とすことができる、IT化であればIT化、機械化であれば機械化をしていくというところでトータルコストを落としていくことによってSSが生き残っていくということだと思うんですね。そして、電気が止まったときには、自家発電装置が整備されたところが現在、1万k以上ございますので、何とか大丈夫なのかなと。

過疎地だけが、私は問題でないと思っていまして、都心部においては地価が高騰してきてガソリンスタンドやってもだめで、ビルとかマンションが建っちゃってSSが周辺になくなっている環境もあるんですね。ですから、逆に、都市部のほうが、パニック買いが起きやすいというのはそこが理由だと思うんです。

ですから、過疎地だけの問題ではなくて、都市部にもそのような問題があると。結局、SSが儲かればマンションもビルも何も建てる必要性はないけれども、SSがなくなっているという、経営的な問題があるんですね。経営的な問題はどこにコストがかかっているかというところが一番の問題で、3.11でも経験したんですが、仮貯蔵、仮取り扱い、確かにタンクローリーから直結がいいんですけれども、タンクローリー、例えば、今もトレーラーだとだめで単車で持ってくる。単車だと、うちも持っていますけれども、最高で18k1から20k1です。そうすると大体4時間ぐらいの営業で全部なくなります。ローリーから直結したとしても、需要全部に行き渡るなんていうことはあり得ません。

仮貯蔵、仮取り扱いは現実的に津波とか何かが起きると、道路が全部寸断されて、目の前に足がない人とか、手がない人とか助けてくれっていう、病院にも行かなきゃならないという作業を現場で強いられているときに、消防署に仮貯蔵、仮取り扱いの申請書を持って行って申請することなんか、現実的にはできるタイミングはありません。人命優先であれば、その場で我々が培ってきた今までの危険物の取り扱いの知恵をフルに生かして供給するということしかないと思うんです。

先ほどの話に関しては、そういう場面が起きると人間の生命の危険は72時間と言われるので、3日、4日後ぐらいとかそういうタイミングですよ。生活するための供給でしかないのと、直近のタイミングではなかなか機能しないのかなと思うんです。

○安念座長

ということは、結局、見直すべき規制は見直してくれよということでまとめちゃっていいですか。

○佐藤義信専門委員

そうですね。そこに行き着くんだろうと思います、最終的には。

○安念座長

ホースが外れる話はどうでしょう。どうでしょうって、これは、僕ら素人にはわからない話なので、後で誰か別の方に教えていただいても全然構わないんだけど、実感のない話だよなというところがあることはわかりました。

今のところ、いいですか、とりあえず。具体的なご提案とかあったら、また。

では、大橋先生、どうぞ、お願いします。

○大橋委員

前回欠席して申し訳ございませんでした。

SSの重要性というのが、事務局の資料含めて4つのご発表で表れているのかなと思います。

ある意味、今災害のお話をされていますが、いろんなところ、過疎地域ではほかの局面で同じような話というのは、例えば、毎年雪が降れば除雪どうするという話があれば、これは建設業者の話になるし、インフラ整備についても日常的に保全とか修繕ができなければ何か起こったときに大変なことになる。

こうしたことは、多分、3つぐらいの見方があると思うんですけれども、1つは、制度としてこういう災害あるいは緊急時、今いろいろ防災のことも言われていますけれども、そうしたものをどうやって担保していくのかという話が1つと、あとは、経営的にちゃんとやっていかなきゃいけないので、その経営的な側面の中でどういうことをやっていくのかというのが2つ、3つ目

は、さっきからお話しになっている規制の問題だと思うんです。

事務局からあったのですけれども、今すぐやらなきゃいけない問題と、ちょっと時間かけてやっっていかなきゃいけない問題というのが恐らくあるんだと思いますけれども、前回いなかったんでちょっとだけ時間を頂きお話しをさせて下さい。

前回の需要と供給のお話を冒頭にいただいて、おっしゃるとおりだとは思いますが、短期的には、燃料供給拠点の整備とか維持のコストを下げていかなきゃいけないというのが供給のお話だと思うんですが、ただ、需要と供給とは、よくよく考えてみるとなかなか切り離せないものということも他方で事実で、設備補助してやればS Sが直面する問題全部解決するかと言われれば、多分、6割の地域でそれが問題だと言っても多分解決はしないだろうという意味でいうと、もう少し広い観点から見ていく必要があるのかなと思います。

それは全石連さんや浜松市さんもおっしゃったんですけれども、現行の枠組みがどうなんだ、新たなビジネスモデルをどう考えていくのかというのが非常に重要な論点だなと思っていて、その中でいうと、1点は、前回の資料でもあったんですけれども、経営的な観点で言うと、今、コンビニでも郵便局でも同じような問題抱えているわけですが、何が経営的にやられているかという、多分、需要家のほうへ近づいていくということを皆さんいろいろ取り組まれているんだろうと思います。だから、郵便局でも見守りのサービスやるとか、コンビニでも配送をやるとかということだと思うんです。

そうすると、そうしたことをS Sの新しい経営として取り組むようなことというのもすごく重要なんだろうと。前回の資料でオンデマンドみたいな話がありましたけれども、こうしたものも1つ非常に重要な側面で、こうしたものがもし制度上難しい場合には、そういうものをどうやって経営上やらせるような取り組みができるのかということ、当然、他の業種とあわせて考えていく必要があるし、また、S Sの地の利があるとすれば、その地の利を生かしたようなビジネスも経営の中で考えてあげられるようにすることはすごく重要なのかなと思います。

そうした中で、先ほどから問題になっていたのは安全の話だと思うんですが、安全って何か本質的に守るものがあって、必ずしも外形的にこれをやらなきゃいけないという話じゃないんですね。そうすると、技術がアベイラブルになれば、それに応じて安全の形は変わっていくはず、要するに、守らなきゃいけないものをきちっと定義しておけば、技術で補完できるものは規制を下げたっていいはずなんですよね。

多分、安全規制って、えてして、航空とかでもそうですけれども、外形ですごく入りやすく、そうすると、前例踏襲主義になってしまって、前任者もどうしてこの規制入っているのかわからないけれども、とりあえず変えるのが大変なのでやっておくか、これまで事故が起こっていない

という経験からやっておけば恐らく安全だという形になってしまうと思うんですけれども、ただ、これをやってしまうと新しいイノベーションを取り込むことが規制の中で難しくなっちゃうことも他方で事実だと思うんですね。

規制があるところにイノベーションが起こらなくて他の分野でイノベーションが起こるということは、逆に、ガソリンスタンドの経営上の位置づけというのをすごく不利なものにすることにもなりかねない。今、民泊とかいろんなものも同じような理由で生じているような気もしますし、そこらあたり、SSの経営の尤度も技術の進展に応じて変えていくような考え方でないとなかなか難しいのかなという感じを持ちました。

すみません、ちょっとばらばらと申し上げちゃったんですけれども、まず。

○安念座長

経営の選択肢を窮屈にしないというのは本当に本質的な問題ですね。

佐藤さん、どうぞ、お待たせしました。

○佐藤克宏委員

燃料供給インフラということを考えるとき2つの視点があるのではないかと考えています。

燃料供給を担保していく、すなわち過疎地ですとか、寒冷地ですとか、あるいは災害時ですとか、こういった中にあっても燃料供給をしっかりと担保していくという視点、それから従来型からの石油ですとかLPというものを超えたサービス範囲の拡大による利便性の向上という視点です。これらの2つの視点があって、これらの視点から将来の燃料供給インフラの姿を推進していくというときに何があるんだろうと考えてみますと、当然それぞれの事業者が創意工夫を凝らすということなのですが、その前提としてルールをしっかりと整備していくことだと思っています。

ただ、このルールというときに、これも2つの視点があると思います。1つ目は、これまでも議論に出てきております規制でして、保安ですとか消防ですとかについて、技術が進化する、あるいはスマホなど含めて利用者の利用形態が変わってくるという中で、いま現在どんな規制があるのか棚卸ししたうえで、撤廃できるもの、緩和できるもの、あるいは、維持していかないといけないものという色分けがあっているのではないかと思います。

それから、2つ目は、役割分担でありまして、特に過疎地など、民間、中央政府、地方自治体がそれぞれやっていくところはどこなんだろうという役割分担の視点です。今日はあまりお話に出ていなかったと思うんですけれども、役割分担という視点で、どこで線を引いていくのかというところは明示的に議論してもいいところではないかと思っています。

以上でございます。

○安念座長

ちょっと僕が聞き逃したんですが、役割分担というのは誰と誰との間で何の役割を分担するということですか。

○佐藤克宏委員

例えば過疎地等であると、民間事業者だけで創意工夫をしてやっていけということなのか、燃料供給保証という観点から、中央政府や地方自治体はそのベースを制度的に担保して行っていくのかということです。要は、先ほども申しましたとおり、収益性が担保されないと、事業の持続可能性が担保されませんので、何らかの規制緩和等があってもちょっとやってみた、ただし、結果的には、5年も、10年ももつ事業ではなかったということになると、かえって足元をすくわれるところもあります。やはり、収益性、あるいは事業の継続性という観点からも役割分担の線を引いてみて、もちろん全部を中央政府や地方自治体が行うという話ではないとは思いますが、いかなる支援が必要なのかという議論も規制緩和等とあわせて行うべきではないかなと思っています。

○安念座長

ありがとうございます。

次に柳澤さん、その次に平野先生といきましょう。お願いします。

○柳澤専門委員

発言させていただきます。L Pガス協会の柳澤でございます。

先ほど全石連から説明がたくさんございましたので、それを踏まえながら発言させていただきたいと思いますが、災害時という部分と、過疎地という部分がごっちゃになっちゃいけないと思います。災害時というのはわかりかし、一過性とは言いませんけれども、どこかでおさまる可能性が高い。過疎地というのはこれから、これも災害なのかどうかということになりますけれども、徐々に進んで継続性が出てきそうだということです。まず災害時というところから、私どものL Pガスという観点から見ますと、石油と同じように最後の砦という形で災害時に強いとよく言われるわけでございます。地域が孤立してもL Pガスは軒先に在庫ございますから、何日間かは使用可能でございますし、流通在庫も満タンにあるという状況が続いていると思います。

現に災害時における、東日本大震災とか熊本地震とか昨年の大雨とか、今冬の北陸でありました大雪についても、供給に関して、L Pガスの供給が止まったということがほとんどなかったことを考えますと、避難所等におけるエネルギーとしての役割という部分は、全国エリアをL Pガスはカバーしていますので、どの地域の復興にも大変役に立つエネルギーだと認識していますから、先ほどからS Sという観点から見たところの拠点があるという形ですけれども、店構えとしてはなかなか見えませんが、L P業者もそこに介在しているという部分が見えます。さら

には、SS他の業種を複合的にやっている会社もあり、地域復興に役立っていると考えます。一方、過疎地という部分では、LPガス業者もこの需要減、それから過疎化、人材不足、これについては全くSSと同じ課題に直面しているということは間違いございません。

このLPガスの課題につきましては、この次の回の研究会で発言させていただきますけれども、今、あえて基本的なことを言わせていただくとすれば、過疎地においては、LPガス業者はお客様のところに直接出向くというのが商売でございますから、LPガス、エネルギー以外に、例えば、水とか生活用品、こういったものを複合的に配送するということで動ける可能性は高いのではないかなと。

前回は発言がございましたけれども、ストックポイントとか緊急時対応のポイントとか、いろんな意味での役割というものがこれから担うことができるのではないかな、こういった部分ではこれからの具体的可能性が過疎地においても広がっていくのではないかなと思います。

それから、今、LPガスは遠隔操作でもって事故防止が可能になるような集中監視システムというものを、経済産業省も含めて推奨している。相互通信でございますから、24時間つながっていますら、異常があればセンサーに異常シグナルが入ってガスを止められます。それから、これは省力化になりますけれども、ガスの検針もできますので、使用量から配送予測もできます。こういったものが安全性を保つことで規制緩和もどんどん進んでいくのではないかなとも考えます。

どこまでやるかについてはいろいろと議論はありましようけれども、この装置の安全操作をすることによりまして、お客様の見守り、それから、それに伴った駆けつけ、行けば、御用聞きということもございましようけれども、そういった、様々なサービスの提供ができるのではないかな。これも可能性として大きく複合的なことができていくのではないかなと思います。

さらに、今盛んに言われています水素社会という世界の中でいきますと、ご存じだと思います、エネファームという機械が、LPガスから水と電気をつくるというシステムですが、これがだいぶ普及し始めてきているというところでございます。

この水素供給については、いわゆる高圧ガスでございますから、ガス体エネルギーとしてはLPガス業者みたいに高圧ガスを扱っている業者がこういう水素供給のところにも盛んに参入してゆけば、安全かつ効率よく水素エネルギー供給の普及ができるのではないかなという感覚は持っております。

さらには、オートガススタンドというのがございます。オートガスというのは自動車用の燃料ということでございます。プロパン、ブタンありますけれども、主にブタンを使っておりますけれども、こういった施設が全国で1,400カ所ぐらいございますから、こういったところを、例え

ば、プロパンは、分子式で言いますとC₃H₈ですから、水素がたくさんあるわけですね。改質装置を設置しますと、ある日突然、それを設置すれば水素も使うことが可能ということになりますね、LPガスから水素を取り出して水素という形で供給もできるということまで出てくるとすれば、水素社会の実現にも寄与してくるのではないかなと考えます。

オートガスタンドは1,400カ所全国にありますけれども、全国で21万台ほど今オートガスの車は動いています。主にはタクシーです。これが大体全体の90%ぐらいになっていると思いますけれども、タクシーにつきましては、高齢者の移動とか、特に、病院とか、買い物とか、こういったことへの移動手段として大きな役割を果たしておりますし、LPガスの配送車というのも、LPガス車はトラックも結構ございますので、モビリティの変遷の中でもう少し一般の中に広げることができないのか模索していきたい。エネルギーの分散化という課題の中で考えとすれば必要なことではないかな。

オートモビル燃料としてオートガスを共用するような形でインフラをさらに広げていけばいろんな可能性がLPガスの活用として出てくるのではないかな。

最後一言、緊急時と過疎地というふうに、区分けしないと、中には共通の問題もありますけれども、これからどうしていくんだという課題からすると、そちらに論点を置いたほうがいいのかなという気もいたします。

以上です。

○安念座長

ありがとうございました。

では、平野先生。

○平野委員

2回目で申し訳ないと思いつつも発言いたします。少し具体的な点について、3つほどコメントさせていただきたいと思います。

1つ目ですけれども、SSの過疎地問題というのが大きなテーマになっていると思います。

先ほど拝聴しましたように、それなりに人口密度がある地域ならば、この移動式のSSというものは災害時にも使える、過疎地にも使えるという意味で両用できてすごく有効なのではないかなと思いました。

しかし、人口密度がさらに少ないところだと、移動式のSSですとユーザーにとっては、営業日が少なくなることで、給油の機会が限られてしまう可能性があり、利便性に乏しいのではないかなと思います。例えば、資源ごみとか特殊なごみの日忘れてしまいがちなのと同様に、いつか給油の日だと言われてもそれを忘れてしまうという可能性も十分にあると思います。

また、SS側にとっても、移動式のスタンドから供給するという手間がかかるわりには、販売量小さいために高コストとなり、収益面で魅力が乏しいということも起きてくるかと思います。

既存のSSを維持するということもすごく重要ですし、それはやるべきなのですけども、さらなる人口減とか高齢化とかを考慮していくと、前回、小林課長補佐の報告にあったような移動式の車から直接車に給油してまわるという形もしっかりと考えていかなければいけないと思います。

先ほど灯油のスマートキャップの話も出ていたのですが、カーシェアでは車を借りるときにスマホで燃料の残量が大まかにわかるようになっています。同様に、各家庭の車の燃料情報を事業者が集めて、データに基づいて効率的な配送ルートを決めて給油して回るというシステムにしていってほしいが、最終的な形としてはやはりいいのではないかなと思います。

それは、ガソリン車がだんだんと少なくなってきたときに、都市部でも恐らく有効に使えるような気がして、将来的にも持続可能な安定供給が実現される気がします。

こうした給油車というものを個別の中小の事業者の方に買っていただくことは困難だと思いますので、そういう給油車をSSに貸与したり、それから、データ関係のシステム、つまり効率的な配送方法をビッグデータに基づいて考える仕組みなどの開発や普及促進をしたりすることを大手の元売り企業は積極的に手がけていく必要があるのではないかなと思います。

より手間をかけてサービスを向上させることでマージンを向上させていくというのが望ましい姿ではないかなというふうに考えたのが1つ目です。

2つ目は、ビジネスのやり方についてですけども、大橋先生もお話されていたとおりで、新しいビジネスの形をやはり生み出していかなければいけないで、そのとき、民間主導で他業種とも連携しながらビジネスとして成立するのが一番望ましいと思います。出光様のお話にありましたように、流通・物流の一元化も必要ですし、道の駅と一緒にいうのも有望だと思います。私の学生の卒業研究で、中小の町で観光客が増えた要因としては、道の駅の設定というのが上位に上がってくるので極めて有望だと思います。

ただし、ビジネスとして成立する場合には、大手企業の独壇場とならないように事前に手当てをしっかりと考えていくことが必要だと思います。

逆に、ビジネスとして成立しない場合というのも考えなくてはいけなくて、私はビジネスとして採算ベースにならなくても、こうした新しい挑戦は積極的にすべきだと思います。なぜならば、その背景にあるものは何かといいますと、我々国民には等しく移動する権利とか、移動手段を選択できる権利、つまり、交通権のようなものが存在すると思います。そういうものを考慮しますと、こうしたSSの維持であるとか、SSのビジネスの革新であるとかというものを積極的に国

や自治体が関与してお金を投じてでもやる意義が存在していると思います。

この交通権に関する意識というのが日本はやや乏しいのではないかと。だからこそ、鉄道やバスが次々と廃線になっていって、北海道でも困るような事態が起きているような気がします。

したがって、ビジネスとして成立するのが望ましいものの、成立しない場合であっても、積極的に取り組むべき課題であることに変わりはないと考えます。

3つ目ですけれども、技術での解決という話が余り話題になっていないような気がしています。技術開発によって少し乗り越えることもできるのではないかと。

例えば、燃料を直接給油するというだけではなくて、技術開発をしてカートリッジのようなものに燃料をまとめて簡単に給油できるという具合に、各家庭に燃料をストックして、それを各家庭で給油するということができるような、何か新しい技術を開発することによってこの問題を全然違うアプローチを用いて解決することもできるのではないかと。自動車メーカーと連携してそのような手立てを考える道筋もあるような気がいたします。

最後に、規制緩和の話にもう一度戻りますけれども、すぐできることはすぐ実行するようなスピード感が必要だと思います。それと同等に、ゼロベースで考えたほうがいいのではないかと。

研究の場合も今あるものを続けて足していくよりも、実は、ゼロベースにしたほうが要する時間も短く、より良いものができるということもままありますので、ぜひ、その点を気にとめていただけると、危険物とか保安に関してはよいのではないかとということを感じました。

以上です。

○安念座長

ありがとうございました。

技術で、少なくとも一定の問題を解消、もしくは緩和できるという観点は非常に重要ですね。スマートキャップの話は、あれはスマートメーターと同じことで、別にそんなすごく先進的な技術なんかじゃ全然ないですね。一定の問題を技術によって解決できるんじゃないかという、そういう論点が皆さんのほぼ共通の認識としてあらわれたんじゃないかと思います。

それからもう一つは、過疎地の問題を今議論しているんですが、これ、佐藤さん（佐藤義信委員）も強調しておられたことだけれども、過疎地だけの問題では全然なくて、あらわれ方が違っていても都市部の問題でもある。オールジャパンの問題として考える上で非常に重要な認識だという気がいたしました。

とりあえず中間的に私はそう思いましたので、また先に進んでいきたいと思います。

柳澤さん、失礼いたしました。どうぞ。

○柳澤専門委員

1つだけご質問させていただきます。全石連の方にお聞きしたいんですけども、資料の3ページの右下にある、継続を希望している方が約70%あるというところ、私から見ると高いなと思ったわけです。これだけの方がまだやろうとしている業界というふうに見るのかどうかということですけども、失礼な話ですけども、私どもスタンドやっていますからよくわかりますから、大変厳しい状況にある中で、上の表で72%が1 S Sの方々なんですね。そういう方々を含めて7割の方がまだこれから継続していくというこの部分をどのように分析したらいいのかなと。

要するに、捨てたもんじゃないよというところで、もっと言えば、私なりに言うと、例えば、長野県でいきますと複合的なスタンドをやられているということですね。LPガスをやり、スタンドやり、雑貨屋やり、保険屋やり、さらに自分の家では農業をやっているという方々がまだ維持しているということで、これがだめならこれだっていう複合的世界で総合的にまだ維持できているということでしょうか。だが、これから多分厳しくなると思います。

そんなような感覚で見たときに、どのようにこの7割というのを見たらいいのかなとちょっとお伝えいただけると。

○安念座長

いかがですか。出光さん、佐藤さん、どういうふうに評価しておられますか。

○出光専門委員

意欲のある人も中には必ずいると思いますし、むしろ、廃業を検討していない人が全国にいるということですね、逆に言うと。今、すぐ自分の店を閉めてしまっても食いぶちがないからという理由で消極的に続ける人もいるでしょうし、おっしゃられたように、前向きにやっていくところもあるでしょうから、あまりこの7割の人が意欲満々でS S業界まだやれるじゃないかって、そんなに環境がいいんだというふうにとられるのはちょっと現状と合わないなという感じがします。

○安念座長

佐藤さん、ご印象はどうですか。

○佐藤義信専門委員

いろいろな要素はあると思うんですけども、補助金が入っていれば、設備処分制限期間の7年間ぐらいやめられないし、本当にそういうこともやっぱりあるんですよ。現実的にS S売却したいんだけど、会社名も変えられない、補助金が入っていればそのまま5年間継続してくれと、そういう案件が入ってくるんです。

ですから、例えば、廃業するといっても補助金返済、返還することが出来ないからやらざるを得ないなと、現実的には廃業検討というのはこの倍以上はあると思っています。

○安念座長

いろんなご事情がある。

○佐藤義信専門委員

そうです。あると思っています。

○安念座長

結構、7割問題はさらにアナライズしたほうがいいのかもしれませんが、その業界の現状を知るという意味でね。

ありがとうございました。

他にどなたでもどうぞ。まだ若干時間ございますが。

ちょっと僕からいいですか。山下部長に伺いたいんですが、だんだんSSがなくなって、JAさんがやるというお話がありましたよね。あれって、現にできて稼働しているんですか。

○山下プレゼンター

JAさん、実際にもう既にやっていらっしゃいますが、やはり、過疎地ですのでこれ以上広げていくというお考えはやはりないという状況です。

○安念座長

そうすると、随分減っちゃったんだけど、それを新たに埋めてくださるという業者さんが手を挙げるという環境ではやっぱりないということですよね。

○山下プレゼンター

というふうに考えていただいて結構だと思います。

○安念座長

わかりました。ありがとうございます。

もう一ついいですか。横田社長に伺いたいんですが、ローリーを動かすのは横田瀝青さんのお手のものですわな。計量機はどうやって運搬していくんですか。

○横田プレゼンター

当然、計量機の重量は300キロ以上ありますので、基本的にはユニックのついたトラックで別に運びます。

○安念座長

ということは、ローリーとトラックと両方が一つの場所に行くという、そういうイメージですか。

○横田プレゼンター

はい、そうです。

○安念座長

なるほどね、それはそうでしょうね。わかりました。ありがとうございます。

どうぞ、どなたでも結構でございますが。

○出光専門委員

消防庁さんオブザーバーでいらっしゃるんですけども、我々の資料の最後のページをご覧になっての率直な印象をぜひ聞かせていただきたいと思うんですけども。

安全性は絶対担保しなきゃいけないというのは大前提なので、ただ、100のレベルでオーケーなところ200今規制がかかっているところを何とか100縮められませんかということなので、率直な印象をお聞かせ願いたいのですが。

○安念座長

いかがですか、消防庁さん。

○秋葉オブザーバー

オブザーバーで出席しております消防庁の秋葉でございます。

この研究会では委員の方々から様々なご意見を伺っておりますので、そういったものを私ども持ち帰って検討しなければいけないと考えているところでございますが、今、全石連さんから出された13ページでございますが、これまでも私どももいろいろな技術基準、安全対策については安全確保をしつつ、様々なご要望をいただいて、私どもも必要な検討会等様々やらせていただいて、そこで決定した内容を技術基準ということで政省令改正等をしてきているというのが現状でございます。

今般、また、いろいろな、これはご要望であり、かつ、安全対策を踏まえたものが出されてきているのではないかと私ども考えておりますので、こういった点についても、今後、消防庁で検討していくことが必要かなと、今の段階ではそのように考えているところでございます。

○安念座長

他にいかがですか。

平野先生が再三おっしゃった、ゼロベースから規制を見直すというのは、そっちのほうが手直しよりも早いということは僕もあると思うんです。

ところが、これは消防上の規制に限らないんだけど、結局、エビデンスを出さなきゃならないんですよ。机上の計算とかでやれる話ではないので、実験とか実証をしなければならないんですが、私の実感では、その際の最大のネックはそのコストを誰が負担するかという問題だと思うんです。

危険物であるためにちょっとした実験でも相当お金がかかる場合が多いんですよ。そうすると、

それを結構経営が苦しくなっている業界さんに負担しろというのはものすごく難しいというか、ほぼ不可能。

消防庁さんにそのお金があるかという、消防庁さん、実は、あまりお金がない、そういう言い方しては失礼だけれども。ただ、研究所はおありで、非常に立派な研究しておられるんだけど、そんなに潤沢な予算があるところでは実はないんですよ。

だから、コストを負担する人がいないとなると、それならおっしゃったように、今まで大きな事故が起きていないなら今までどおり、あるいは、微調整でやっていくかとなってしまう。私の単なる実感を言っているだけですけども、実証や実験のコストをどう負担するのかという問題を議論しなきゃいけないなっているんですね。

何か知恵はありませんか、どなたからか。

どうぞ。

○佐藤義信専門委員

ゼロベースからって言ったら、そこまで恐らく我々の業界もたないと思います。それは別の分野でやってくれって、要するに、今起きていることを今瞬時に解決してもらわないと、恐らくSSは、このままではなくなってしまいますよ。

いろいろ学者の方々が考えることと我々現場の経済界で起きていることと全く違うと思うので、今瞬間にやっていただかないと、もう供給が途絶えるということです。

○安念座長

実感としてはそうでしょう。

何かいい手はないですかね。

何かありますか、事務局から。

○小林石油流通課長補佐

コストの問題は非常に大事な点と思っております、担当部局としては、そういったところに可能な限り力添えができるように、今後の予算要求等々含めて考えていきたいとは思っております。

○安念座長

他に、いかがですか。どうぞ。

○齊藤代理

つまるところ、過疎問題でも緊急時対応問題でも、規制緩和が論点になると思いますが、この規制緩和というのは全国一律でやるべきではないと思っています。

例えば、過疎エリアにて規制緩和になれば、事業領域も広がるでしょうし、中小のお店もそれ

によってビジネスモデルが成り立つ可能性もあるかもしれない。ただ、住宅や住民が密集しているエリアで同じように規制緩和をしてもいいのかという論点もございます。

そのあたり、安全性など、色々な視点で検証すべきではないかなと感じております。

規制緩和のやり方については、先ほどからゼロベースから積み上げていけば良いのではないかという話がありましたが、そのあたりはいかがでしょうか。

○安念座長

石連さんで出していただけますか、検証コスト。

○齊藤代理

そこは、元売はメーカーで、特約店さんや販売店さん、SS等を通じて販売している立場ですので、あくまでも全石連さんのお立場を尊重すべきだと思います。

○安念座長

全て即時どこでも撤廃という議論をしている人は多分いないわけで、どこまで技術で克服できるのかという、そういう話ですね。ただ、技術で克服できるということをやはり何かの実証しなきゃいけないから、そのときのコストを誰がどう負担していくかという、そういう話であると私は認識しておりますが。

ただ、いずれにせよ、この研究会での重要な論点として規制緩和の問題があるのは当然だが、しかし、それはあくまで問題の一端なのであって、経営の効率化を議論する中で規制緩和がどこまで要請されるのかということも議論していかなくちゃいけないということだろうと思います。

ただ、いずれにせよ、実証や実験なしに前に進める領域ではないので、そのところは考えておかないといけないなと痛感をいたしました。

他にはいかがでございますか。

じゃ、今日のところはこれぐらいにしておきましょうか。

本当に皆さん、前回もそうでしたが、非常に活発にご議論いただきまして、本当にありがとうございました。

(3) その他

○安念座長

その他というのが一応残っておりますが、事務局から何かありましたら。

○小山石油流通課長

次回の研究会の開催日程のお話です。次回は4月13日14時からを予定しておりまして、場所は別館の9階の944会議室でございます。正式な開催案内は1週間前をめどにお知らせいたします。

なお、今回の説明、議論につきましてご意見等ございます場合は、ぜひ、4月6日までに事務局までご連絡いただければありがたいです。

3. 閉会

○安念座長

それでは、今日は、どうもありがとうございました。

—了—

お問い合わせ先

資源エネルギー庁資源・燃料部石油流通課

電話：03-3501-1320

FAX：03-3501-1837