

次世代燃料供給インフラ研究会（第5回）

日時 平成30年6月5日（火）13：00～14：51

場所 経済産業省本館17階 国際会議室

議題

1. 次世代燃料供給インフラ研究会報告書（案）について
2. その他

1. 開会

○安念座長

それではただいまより、次世代燃料供給インフラ研究会第5回を開催させていただきます。

皆様におかれましては、ご多忙のところご出席をいただきありがとうございます。

本日は、本研究会の報告書（案）について議論を行いたいと思います。

議事に入る前に、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、プレスの皆様の冒頭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思います。

構成員の方々の本日の出欠状況ですが、森川様のご欠席、マッキンゼーの佐藤様が用務の関係で遅れて出席となっております。なお、花谷様の代理として齊藤石油連盟 流通委員会委員が参加されます。

さらにオブザーバーの方として5名の方にお越しいただきましたので、ご紹介をさせていただきます。

消防庁危険物保安室長 渡辺様ですが、遅れて来られるということです。

商務・サービスグループ 消費・流通政策課課長補佐 佐藤様も遅れて来られます。

産業保安グループ ガス安全室長 田村厚雄様です。

産業保安グループ 高圧ガス保安室長 高橋正和様。

省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギーシステム課課長補佐 川村伸弥様。

続きまして、配付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 にございますのでご確認をお願いいたします。議事次第、資料1という構成です。資料の不足、i P a dの不調等ございましたら事務局までお申し出ください。

2. 議題

(1) 次世代燃料供給インフラ研究科報告書(案)について

○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ります。本日の議題は、議事次第にありますように2つでございます。て、(1) 次世代燃料供給インフラ研究会報告書(案)について、(2) その他でございます。

早速、議題(1)に入らせていただきます。議題(1) 次世代燃料供給インフラ研究会報告書(案)について、事務局よりご説明をいただきます。

○小林石油流通課課長補佐

石油流通課、小林でございます。本日はお集まりいただきましてありがとうございます。

本日で5回目ということで、本年2月から今日を含めて5回にわたって議論を進めてまいりました。本日は、報告書(案)という形で、これまでの議論をまとめさせていただきましたので、ご説明させていただきます。

この報告書をまとめるに当たり、燃料供給インフラの今後のあり方を考えていくということは、燃料供給を切り口にして世の中の変化をどう捉えていくかということであったということを改めて感じたとともに、燃料供給のことを議論しながらも、やはり周辺産業、自動車、流通、IT等々、様々な産業の動向、あるいは都市部、過疎地といった領域、またその時間軸も短期、中長期という、そういった非常に立体的な議論をしていただいたと思っております。改めて感謝申し上げます。

それでは報告書の説明に入らせていただければと思います。資料1でございます。

まず大きな構成ですけれども、目次のところをご覧くださいと思いますけれども、前回、論点整理をさせていただいた構成で基本的には変えておりませんが、初めに導入部分の後に燃料供給インフラの役割、また、大きな捉えるべき構造変化が3ということで、その後、直面する課題ということで短期と中長期、さらに5ボツで対応の方向性ということで、基本的な考え方と目指すべき方向性という構成にしております。その上で最後、6ボツで取り組むべき事項ということで、(1) から(4) まで具体的な取り組みの方向性を記載させていただいてございます。

3ページ目、導入部分ですけれども、まず大前提というところでございますが、やはり燃料供給インフラは国民生活、産業活動の基盤であるということ、ここが出発点だということでございます。そのため、いかなる経済社会の変化の中においても、誰もが必要なときに必要な燃料にアクセスできる環境を確保するということを大目標にしていきたいということでございます。

その中で、なぜ今この燃料供給インフラのあり方を考える必要があるのかということですが、1つ目は様々な需要減少等々の環境変化の中で、これまでのような燃料供給インフラの維持が限界に直面しているということ。2つ目としてエネルギーをめぐる情勢も大きく変わろうとしているということ。また3つ目として産業構造も全体が変わる大きな変革期にあるということ。これらの変化を捉えて、まさに燃料供給インフラのあり方を考える時が来ているということでございます。

そのときに、まさに足元の課題を乗り越えながら、中長期の課題に対応していくということ、既存のインフラを最大限生かしながら、今後、直面するあらゆる変化にしなやかに対応していくといった視点が必要であるということでございます。

続きまして、2. 燃料供給インフラの役割でございます。4ページ目でございます。

ここは、そもそも燃料供給インフラはなぜ重要なのかというところの話でございます。(1) がまさに平時ということですが、もうご案内のとおりで、自動車の燃料、また熱源用の燃料として国民生活に不可欠な燃料物資であるということ。

特にということで申し上げますと、運輸部門においては2016年度時点で約98%は石油製品、これはL Pガスも含んで占めているということでございます。また、こうした燃料を最終的に消費者に届けるといった役割を担っているのが燃料供給インフラであり、また個々の燃料供給拠点も、それが全国津々浦々にあるということで、国民の自由な移動を確保しているというネットワークとしての機能をまさに備えているということでございます。

そして、(2) が災害時ということでございます。この燃料は分散型であるということが最大の特徴であると思っております。特に大規模災害等、電力・ガス系統が寸断されるような状況においてやはり燃料供給インフラが重要な役割を果たすと。それはつまり分散型であるがゆえに大規模な供給途絶リスクを回避しやすいということ、また系統が寸断された状況においても、例えば燃料による自家発電機、あるいは電源車の稼働、あるいはL Pガスもまさにそうですけれども、その系統による供給を一時的に代替できるという機能を備えているということから、これがまさに「最後の砦」と言われるゆえンであるということでございます。

以上の役割、平時、有事、そうした役割や状況を踏まえると、本研究会では特にこのような全国津々浦々で国民生活を支える既存の供給ネットワークをまず出発点として、次世代の燃料供給インフラのあり方について検討してきたということでございます。

続きまして3ポツ目、6ページの、捉えるべき構造変化ということでございます。

ここも、既に何度も研究会の中でも出てきていますので、ご案内のとおりでございますが、(1) 人口減少というものが中長期的に進行していく中で、過疎化、あるいは人手不足といった

ものも、現在もそうなんですけれども、中長期的にも大きな課題になってくるということが見込まれているということでございます。

また、(2) 技術革新ということでございますが、第4次産業革命と呼ばれるような産業構造の変革期が到来している中で、流通産業も、自動車産業も、まさにあらゆる産業が新たな時代に突入しつつあるということで、燃料供給の世界も例外ではないということでございます。

また、(3) エネルギー情勢の変化ということで、脱炭素化の潮流という中で、日本においても、パリ協定、あるいはエネルギー自立というところを目標にしてエネルギー転換を図っていくという方向性になっているということ。その中では輸送用の燃料についても、様々な次世代の技術、こうしたものが急速に開発が進んでいる中で、中長期的には今の石油製品を中心とした供給構造も変化していくということが予想されているということでございます。

こうした大きな世の中の変化を捉えて、燃料供給の世界でこういった課題があるのかということころでございます。4ポツ目でございますが、ここも短期と中長期ということで記載してございますが、まず短期ということで、(1) ①過疎化への対応ということで、需要が減少する中で事業者の数も減ってきている、その中でSS過疎地問題と言われるような問題も社会問題になってきているということでございまして、表の中で最新の数字で申し上げますと、2017年度末でSS過疎地市町村数、312ということで、全体の市町村数のうち約18%ということでございます。この傾向を見ても、年々合計の数は増える傾向にありますので、今後もこういった傾向の中でこういった対策が必要なのかということを考える必要があるかと思っております。

そのときに、需要減少はもちろんですが、より供給サイドの課題にも着目する必要があるのではないかとということで、9ページ目でございますが、ここも研究会の中でも議論にあったところでございますが、SS事業者の廃業の理由として、やはり需要サイドの要因が4割に対し、供給サイド、これは設備、人、こういった要因というのも6割ということで大きいということでございまして、こういったところにどういうふうにアプローチするのかということを考える必要があるということでございます。

また、②として人手不足ということで、ここも現場、現場では様々な経営努力の中で対応がとられているということでございますが、より中長期的に考えると、やはりIoTなどの技術を活用しながら、今、人で行われている業務をどのように効率化していくのかということも考えていく必要があるということでございます。

また、③生産性の向上ということで、需要減少の中で事業継続を図っていくためには、やはり生産性の向上が不可欠ということでございまして、これまでも自動車関連事業等々様々な分野で取り組みがなされているということでございますが、より一層今後こうした取り組みの幅を広げ

ていく必要があるということでございます。

続きまして10ページ目、（2）中長期的な課題ということございまして、ここは産業構造変革の可能性と書かせていただいています。

ここも4つほど挙げさせていただいていますが、まず1つ目が地域を支えるサプライチェーンの垣根低下ということで、過疎化、あるいは人手不足といった状況があらゆるプレーヤーに共通の課題であること、またそこにIT等の技術の進展も相まって、やはり今後あらゆる地域を支えるプレーヤーの機能融合が進んでいく可能性があるということでございます。これは例えばSSのコンビニ併設もそうですけれども、最近、宅配ボックスの設置なども進んできています。こうした動きは色んなところで見ることができますし、今後こういった動きが進展していく可能性があるのではないかということでございます。

2つ目としてIoT等の技術活用によるビジネスモデルの転換ということございまして、こうした技術進展によって、今までなかったようなビジネスモデル、例えばオンデマンドや、データの活用、そういった新しいビジネスモデルが生まれる可能性があるということで、こういう技術で効率化・省力化が進む中で、さらに人が担うサービスの質も一層問われる時代にもなってくるということで、ものを売るのではなく、サービスを売るという発想で捉えていく必要があるということでございます。

続きまして11ページ目、③燃料次世代化への対応ということで、ここは長く記載させていただいていますけれども、載せている表はIEAの見通しということで、石油がなぜ重要なのかということも含めてここでは記載させていただいていますけれども、例えば2040年断面で見ても、ハイブリッドを含む内燃機関の世界の乗用車販売台数に占める割合は8割を超えているということございまして、もちろん不確実な見通しなので確実なものではないということではあるんですけれども、やはり当面、中長期的にも、今の石油供給インフラを維持していく必要はあるだろうということですね。

一方、電気自動車あるいは水素等々、次世代燃料の普及も見込まれておりますけれども、当面の石油の需要に適切に対応しながら、将来の変化にも切れ目なく対応していくという視点が重要であると思っております。

またその後、今の石油のインフラ、電気、水素の特徴を整理させていただいています。まず電気自動車の充電インフラですけれども、次の表もあわせてご覧いただきながら見ていただければと思うんですが、比較的、設置コストが安いということで、住居、商業施設等々、人が集まる場所に設置されていると。一方、電気自動車については、航続距離が比較的短いということで、近距離輸送に向いているということで、現時点では生活圏の移動手段としての車両を中心に普及が

進んでいるということでございます。他方、充電時間が30分、急速でも30分ということで充電時間も長いことから、長距離輸送、あるいは高稼働が要求される車両としては現時点では課題があるかと思います。

他方、水素ステーションは、インフラの整備コスト、設置コストが比較的高いということがございますので、現時点では四大都市圏等、需要がしっかり見込まれる地域を中心として整備が進んでいるということでございます。一方、燃料電池自動車については、充填時間がガソリン車並みの3分であるということ、あるいはエネルギー密度も比較的高いということから、電気と比べてということでございますが、大型、長距離輸送向けのモビリティ領域で比較優位があるということでございます。また現在、100カ所の水素ステーションが整備されておりますけれども、その中でもS S一体型というのが18カ所あって、かつS S事業者の参入も最近では見られるようになってきているということでございます。

こうした点を踏まえると、比較的高稼働、長距離かつ広範囲の移動が要求される例えば物流の車などは、中長期的にも石油の供給インフラが一定の役割を果たしていくことが求められる可能性もあるのではないかとということで、こうした議論を見ると、どれか一つのインフラが全てを代替するということよりは、各特性に応じてやはり適材適所の普及が進むと考えるべきではないかということでございます。また電気自動車、燃料自動車の環境性能については、電源構成、あるいは燃料の製造プロセスに依存することにも留意が必要ということでございます。

続きまして、④モビリティの革新ということで、燃料の話も含めてでございますが、モビリティの革新により、中長期的には車のあり方というのは、所有か共有かシェアかということですね、あと有人、無人ですね、あとは多様な燃料がやはり適材適所ですみ分けられる、それがI o T等サービスの融合で多様なサービスが展開される可能性がある。ですので、燃料供給インフラもこうしたモビリティの変化に柔軟に対応していくことが必要になってくると考えてございます。

続きまして14ページ、対応の方向性ということで、ここまでが背景説明と課題の説明でございます。ここからは今後の対応ということでございます。

14ページ目（1）基本的考え方ということでございまして、ここもまず足元の課題を乗り越えるということと、②将来のあらゆる変化に対応するという2つ分けてございます。

まず足元の課題をどう乗り越えるかというところについては、やはりI o T等の技術を活用しながら、とにかくインフラ維持コストを下げていくということで、過疎地等で需要が急速に減少していく地域においても、簡素化する、可搬化する、あるいは拠点化するといったことを適切に組み合わせて、地域のニーズに応じた多様な燃料供給体制を構築していく。また、省力化できる部分は技術で省力化し、一方で貴重な人材をより有効に活用して生産性向上につなげていくとい

った考え方が重要ではないかということでございます。

また、②将来の変化への対応ということでは、やはり保安面での制約等々、可能な限り安全性を確保しつつ低減していくということによって、今後生まれてくる新たな技術、あるいはビジネスモデルの取り込みを可能にして、産業構造の変化に対応できる、そういった事業環境を確保していくことが重要ではないかということでございます。

とりわけ燃料需要が減少していく中においても、今後いろいろ多様化してくる生活サービス、モビリティサービス、こういった需要を捉えていく、そのときに燃料を接点にしてこうした需要を取り込んでいくことが非常に大事だと思ってございまして、そうした変化に対応していくための環境整備が必要であるということでございます。

また、前回の議論でまさにあったところでございますが、こうしたいろんな制度の見直し等々による影響というのは、まさに今この燃料供給インフラを担っていらっしゃる方々は、中小、小規模事業者が大半であるということを十分に踏まえる必要があるということございまして、こうした保安面での制約等の見直しが事業環境に与える影響を十分に考慮する必要があるということでございます。

もちろん安心・安全を伴う新たな技術、アイデアを持った新規参入というのも必要であるということでございますが、一方でそれらのみで現在の燃料供給インフラの機能が代替されるということではないということで、やはり現在の担い手の方々の生産性向上を伴う事業の継続を同時に進めていく必要があるということでございます。

続きまして、15ページ目、目指すべき方向性ということで、ここから今後の燃料供給拠点のあり方として4つ、その方向性を出してございます。

1つ目がサービス拠点化ということで、ここも流通・物流、生活サービス、行政サービス等々様々な機能を融合したサービス拠点化というのが一つの方向性と考えております。ここも研究会の中で、全国石油商業組合連合会さんのほうからも、この絵にあるようなイメージを提示いただいたと思っております。

こうした方向性に向かって、方向性が実現できるような環境整備を進めていく必要があるということでございますし、既にこの下の部分もそうですが、いろんな事例がございます。例えば奈良県の川上村では、村唯一のSSを地元の「かわかみらいふ」という一般社団法人、いろんな生活雑貨宅配サービスを手がけている、村とほぼ一体となった団体ですけれども、こうしたところが引き継ぐことで燃料供給拠点の維持にも成功しているという事例。あるいは群馬県下仁田町です、最近、自主行動計画という計画を発表する中で、SSを燃料供給拠点のみならず防災拠点、あるいは見守りサービスの拠点として位置づけていく、こうしたことも実際に出てきております。

またメインテーブルのみではございますが、「SS経営革新ガイドブック」というガイドブックを配付させていただいております。これは全石連さんのほうで、出光委員を中心に最近まとめていただいたものでございまして、こういった方向性の端緒となるような取り組み事例が掲載されておりますので、後ほどお時間あるときにご覧になっていただければと思います。

16ページ目ですが、地域というか、郊外を含めた都市部においては、より立地に応じた機能の融合・高度化も考えられるということで、前回もありましたけれども、例えばコンビニとの一体運営であったり、ショッピングセンターとの融合であったり、こうしたことも今後の可能性として考えられるということでございます。

続きまして、②デリバリー機能強化・IoT活用ということで、今後、多様化する消費者ニーズを捉えるという点で、届けるという機能に着目するというのも一つの方向性だと思っております。現在も寒冷地を中心として灯油配送ということが行われているところでございますが、これをさらに例えばLPガス事業であるとか、例えば生活物資宅配サービスとの相乗効果なども発揮しながら、さらに生活密着サービスを展開していくといった方向性が考えられるのではないかと考えてございます。既に秋田県の仙北市では、灯油配送を合理化しながら、雪かき事業であったり、見守りサービス等々、生活サービスを展開することで燃料供給拠点としての事業継続にも成功しているといった事例もございます。

さらにこうしたものにIoT等の技術を活用することで、よりその可能性が広がってくるということで、ここは米国のベンチャー企業の例を掲載してございますが、これも単に燃料を届けるということのみならず、燃料を接点にして今後IoT化されていく自動車のメンテナンスプラットフォームを、そういった需要をとっていくと、そういったところを狙ってこういった事業をしているということがポイントかと思っております。

17ページ目ですが、これも研究会の中でご提案ありましたが、Liquidさんは、例えばナンバープレートを基軸に自動車あるいは消費者のデータを使って、自動車整備、保険、決済等々さまざまな付帯サービスを創出していくといったビジネスモデルのご提案もございました。

こうした事例から読み取れることとして、やはり今後あらゆる消費行動がネットの上でできるようになっていく、IoT化されていくという可能性の中で、現実のリアルな消費者との接点により希少化していく可能性があるというふうに思っております。まさに燃料供給というのは、現実、実物の世界ということで今後残っていくということでございますので、そういった燃料供給拠点の価値が高まっていく可能性があるという点を認識し、ここを新たな可能性として今後広げていくことができるのではないかと考えてございます。

続きまして、③モビリティサービスとの機能融合でございます。ここも今、自動運転等々の技

術開発が進んでおりますが、我が国においてはこうしたものの実装が過疎地から起こってきているということでございまして、こうしたモビリティサービスのメンテナンス、燃料、サービスそのものも含めてこういったところを燃料供給事業者が担っていくという可能性も十分あり得るのではないかと考えてございます。

また都市部も含めてということでございますと、カーシェアというものが今後より普及が見込まれてございますので、こういったところも今後、燃料供給と一体化していくような可能性も十分考えられるということでございます。

続きまして18ページ目、④簡素化でございます。以上の3つぐらいの方向性がある中ではあるのですが、やはり過疎化が今後もさらに進展していくということを考えると、どうしても空白地域が生じてしまうことも想定しておく必要があると思っております。そういった場合には、より簡素な設備で、低コストで運営をしていくとした方法も考えていく必要があるということでございます。

ここについても研究会の中で、浜松市さんなんかこれまでの枠組みにとどまらない燃料供給体制を検討することの必要性、これをまさにご提示いただきましたし、横田瀝青さんですね、この絵にあるような「どこでもスタンド」というような技術といったものも使いながら、今はまだ災害時ということではあるのですが、過疎地等への供給にも活用できる部分があるのではないかとのお話もありました。

また前回、イオンさんも、こういった過疎地等の地域で簡易な形でSSを設置し、I o T等で効率化しながら、地元の自治体であったり、地元の事業者さん、あるいは郵便局さんと連携して運営体制を構築していくことでこうした地域の燃料供給を維持していくといったご提案もいただきましたので、こういったモデル、あるいは事業を実際に運用していく上での安全性の確保等々を含めて、技術実証や制度整備を今後進める必要があるだろうということでございます。

続きまして19ページ目でございますが、2) LPガスということで、LPガスの供給の効率化についても研究会で議論させていただきました。LPガスもやはり届けるということが基本でございますので、この訪問するという機能を生かして、より多様なサービスを提供していくということで、マルチサプライヤーとして事業拡大、多角化を図ることが一つの方向性ではないかと考えてございます。

また、過疎化、人手不足への対応ということを考えると、やはり配送をとにかく合理化していくということが必要ということで、東京ガスリキッドホールディングスさんは、共同配送・共同保安の取り組み、またI o Tの活用、こうした提案もございました。こうした取り組みを含めて、サプライチェーン全体を効率化していくことが必要かということでございます。

また、過疎地等のきめ細かい需要に対応していくための保安体制の規制も含めてのあり方、あるいは機器の安全性の高度化、あるいは自動車供給継続に向けてのマルチステーション化、こういった課題に向けて課題整理をしていく必要があるということでございます。さらに需要拡大が続くアジアを狙って、こうした市場に展開していくことも十分考えられるということでございます。

続きまして20ページ目ですね、6. 取り組むべき事項ということで、こうした大きな方向性、将来像を実現していくために具体的に取り組むべき事項としてここから記載させていただいております。こうした将来像の実現というのは、まず大前提として事業者の方の経営努力が必要になるということでございますけれども、まさにこうした経営努力を後押しするという意味での環境整備として以下の事項が求められるということでございます。

1つ目が地域の連携体制の構築ということで、事業者の方々単独でなかなか解決できない問題としてやはり連携ということがあって思っています、特に過疎地なんかでは地元の自治体の中でどういうふうに燃料供給拠点を維持していくのかというときに、やはり地元の自治体のリーダーシップのもとで地域が一体となって供給拠点の確保に向けた取り組みを進めることが必要というふうに思っています、我々もこういった取り組みをまさに進めているところでございますけれども、こうした取り組みをさらに進めていく必要があるということでございます。

(2) 保安規制の見直しということで、ここもこれまでかなり議論がされてきたところでございます。保安規制の見直しの際には、石油製品が危険物であるという認識を持って、安全性をどのように担保するかという観点で検討していく必要があるということでございます。そのときの検討の視点として3つほど記載させていただいています。

1つ目が技術の活用可能性ということで、技術の活用は事業の効率化にとどまらず、安全性向上にも資するという視点で、求められる安全水準を技術でどのように担保するかという視点で検討する必要があるということで、インセンティブ規制ということも一つの方法として有効ではないかということで、LPガスの保安の世界ではまさにこういった方法を制度として導入されているということでございます。

2つ目として手段の効率性・柔軟性確保ということでございまして、求められる安全水準に応じて、設備なのか資格なのか人なのか、そういった手段についてもどれかこれだけということではなくて、事業者側に事業環境に応じた選択を可能とする、こういった視点も必要になってくるということでございます。

また、③リスクに応じた安全確保のあり方ということでございまして、ここもその周辺環境、過疎地なのか都市部なのか、あるいは住宅地なのか商業地なのかといった周辺環境に応じて、

安全確保を求められる水準が変わってくるということで、それぞれに応じた安全確保のあり方を検討することも重要であるということでございます。

こうした視点のもとで、2) より具体的に今後、課題解決に向けて検証していく課題と、検証していく必要がある事項ということで、表に整理させていただいています。21ページ目です。

上から行きますが、まず供給手法多様化という意味では、先ほどご紹介したような移動式給油の有効活用や地上タンクなんかの活用も含めて、今の地下タンクを介しない方法による給油方法についての安全な給油方法についてこれから検証していく必要があるということでございます。

またI o T活用という意味では、スマホ、タブレット等の電子機器といったものの給油所敷地内での活用可能性、あるいはサービス拠点化という意味では、敷地内でできる業務、あるいは必要な設備の考え方、安全確保のあり方等を検証していく必要があるということですし、燃料次世代化という意味では、次世代燃料の供給設備をSS等へ併設していくときの条件、いろんな安全確保のあり方もこれまでも段階的にいろんな取り組みがなされているところでございますが、引き続き進めていく必要があるということでございます。

また、保安体制効率化ということで、ここもセルフの人が目視で監視している体制を代替していくときの技術の活用可能性、画像認識センサー、認証、遠隔監視等、こうした技術で今と同等あるいはそれ以上の安全性を確保しながら効率化できる体制のあり方、また安全確保のあり方含めて検証していく必要があるということでございます。

またLPガスについても、供給効率化していく過疎地への対応を考えていく上での保安エリアの考え方、事業者単位を事業所単位にする、こうしたところの制度の柔軟化も含めて、保安の規制を見直していく必要があるということでございます。

続きまして22ページ目、(3) 技術の実証等ということで、こうした保安の規制を見直していく上ではやはり実証していくことが不可欠であるということだと思ってございまして、そのときには様々な関係者の技術と知恵を結集して、保安当局さんを含めて、国、自治体の適切な役割分担のもとで新たな燃料供給体制の確立に向けた取り組みを進めるということが必要になるということでございます。

とりわけ、制度設計に関わる部分については国が積極的な役割を果たして、またスピード感を持って対応を行う必要があるということでございます。また、その技術を実証の後、実装していく段階を考えると、企業による投資ということが必要になってくるということでございますので、そういう観点でもこの燃料供給ビジネスの効率性、あるいは柔軟性を向上させることで投資の回収の蓋然性を高めて投資促進につなげていくといった好循環をつくり出していくという視点も大事になってくると考えてございます。

そして最後でございますが、（４）実現に向けた行動ということで、ここも前回議論がありました。まさに今、過疎化、人手不足等、喫緊の課題に直面しているということで、少しずつ需要が減少する中で、少しずつ供給インフラも減少していくということではなくて、ある時点で大幅に機能が損なわれてしまうといった可能性も否定できないということで、やはりスピード感を持って対応していく必要があるということでございます。

そういった観点で、今後３年間程度、規制見直しのための集中取組期間と定め、ロードマップ等の実現に向けた道筋を関係者間で共有しつつ、科学的知見に基づいて今後規制の見直しと必要な実証を集中的に実施すべきであるというふうに記載させていただいてございます。

以上、大変駆け足で恐縮でございますが、報告書の説明とさせていただきます。私からは以上です。

○安念座長

どうもありがとうございました。

今日のメインテーマは、今ご説明をいただいた報告書（案）についてご討論いただくことでございます。１時間ぐらい時間をいただいておりますので、どうぞどなたからでも特に論点はここからということも絞りませんで、ご自由にご発言をいただきたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

別に前もって相談したわけでは全然ございませんけれども、まずはやはりこういう席では橘川先生からのご発言を仰ぐというのが作法ではないかと思っておりますのと、それと今日ＳＳ経営革新の非常に充実したパンフレットをお配りいただいておりますので、その次には出光さんからちょっと具体的に業界内部の、どういう需要に応じてこういうものをおつくりになったのかということのご披露とかもいただけたらありがたいと思いますので、まずは橘川先生からでよろしゅうございますか。

○橘川専門委員

皆さんの意見を聞いてからと思っていたのですが。全体はここで議論されたことがよく反映されていて、報告書としてはよくまとまっていると思います。

ただ、いずれにしても、次世代の燃料インフラの供給を行う主体が誰かという問題が大事だと思っていまして、今の担い手とは別の人たちがやるのであれば、それは新規参入ということで勝手に考えていただければいいと思うのですけれども、現在の人たちが次世代のインフラ供給の担い手になり続けるというのであれば、ちょっと今までのやり方とどこを変えるのかという観点が大事だと思っていまして、そのためには全石連や全Ｌ協などに入られている事業者の方の、本当は経営分析といいますか、そういうことを踏まえて、どこを直すべきかという議論を、もう少し時間

があるならばやったほうがいいのではないかと思います。

そうすると、今後、中長期にインフラの燃料供給事業がどう変わっていくのかというビジョンみたいなものを持つことがすごく大事だと思っています。例えばEVなんかの対応ですけれども、EVがどれぐらい入ってくるかという議論も大事ですが、EVが来たとしても、むしろEV化が進めば進むほどSSが使われるというような状況をどうつくり出していくのかと前向きに捉えることが大事で、例えばニーズとしては、車づくりのほうでもそうなっていますけれども、今まで重量級のプロジェクトマネジャーとかいうことでマルチプロジェクト戦略とかいうことがつくり方として言われてきましたけれども、つくり方の過程で電子系のソフトの情報で、ガタイは変えないでもソフトだけを変えることによってつくり方がガラッと変わってくるというのがカーメーカーのほうで問題になっているわけですが、そうするとSSなんかでも、乗っている利用者の方が、ここが壊れちゃったとか、あるいは壊れてはいないけれども新しい性能をバージョンアップしたソフトみたいなものを入れたいとか、そういうニーズにSSの人が対応できるかどうかというようなことが、例えばEV化なんか前向きに対応していくときにはすごく大事なんじゃないかなと思うわけです。

それからLPガスなんかで考えても、需要が減っていくって言っているんですけども、むしろ今の4割の家庭にLPが入っている、つまり6割には入っていないわけだけれども、入っていない6割のところにむしろLPガスが必要になるところがあり得る。

ノルウェーでなぜコンポジットの容器がはやったかという、ノルウェーというのは非常に電力が安くて、オール電化がほとんどなわけですけども、冬の暖房はやっぱり電気だときついということで、コンポジットの容器で、そこはLPガスを合わせて暖房をとるとかいうようなやり方をやったわけで、オール電化の家こそLPガスにビジネスチャンスがあるとか、それから都市ガスエリアの、通常、緊急時、防災面で常時使用していないとLPガスはだめですとかいうわけですけども、そうするとLPガスって何か災害のときだけに必要な暗いイメージになっちゃうので、平時で使うイメージですよね、そうするとLPのGHPとか使ったほうが、都市ガスエリアでも効率的なところがあり得るとかという、何かそういう需要開拓的な発想が必要なんじゃないかと思っています。

細かいですけども、したがって21ページの保安項目の中で、LPガスのところでコンポジットの30分規制の問題なんかもう既に実証なんかは始まっているわけで、この問題は本来ここに書き入れたほうがよいのではないかと思います。

それから最後にスピードを持ってやっていくというときに、向こう3年間というのは全然スピードを感じないというのが普通の国民の感想なのではないかと思っています。

以上です。

○安念座長

ありがとうございます。皆様のご発言を踏まえて、またご示唆いただければと思います。

出光さんお願いします。

○出光専門委員

4回のうち2回しか出ていないので大きいことは言えませんが、もともと私がこの会議に参加するときに全石連側で申し上げたことは、あくまでも今の担い手の話なんですけれども、次世代というのはあくまで現SSネットワークの次という意味で、その中で我々がもう少し規制緩和とかの手を借りてビジネスの幅を少し広げられないだろうかというのが素朴なスタートだったんですけれども、いつの間にか随分話が大きくなってこういう研究会になって、既存SSじゃなくても新陳代謝インフラでもいいのではないかなというの若干聞こえてくるような、そういう議論だったのかなというふうに思います。

お手元の「SS経営革新ガイドブック」というのは、2年間、私がたまたま部会長をさせていただいて、開いていただいた最初の「刊行に寄せて」というところなんですけれども、とにかく今、全石連としては7割を占める小規模事業者にとにかく目線を置いて考えると。しかしそんなに汎用的なビジネスモデルというのではないだろうということで、やっぱり個々のSSの立地とか、お客様の層、環境ですね、そういったものを考えると、やっぱりそれぞれの経営者が自分で考えてやっていかなければいけないということで、経営革新イコール経営者革新だということで、自分で考えるフレームワークをまず2年間つくり上げようということで力を借りてやった、その成果が主にここに載っています。

私は、SSはローカルビジネスの最たるものだと思っているし、地方創生とか一億総活躍という話がありますけれども、そういうものにも、国の方向性にも則ったものだろうというふうに思っています。ですので、こういう場で余り新しい技術とかを否定する発言ばかりもちろんしたくないですし、大きな潮流変化にももちろん抗えないし、SS自身がこうやって革新をしていかなければいけないとかもちろんわかっていることを前提で申し上げたいんですけれども、例えばこれだけ今SSは、6万あったのが3万になったというのは、やはりいろんな規制緩和とか、自由化であったり、エネルギーの石油、ガス、電気の中で一番風呂で自由化に飛び込んで、その結果3万に減ったということで、過疎地ができたので需要が減って、過疎地ができたのでSS過疎地ができてという議論、この会でも随分あったと思うんですけれども、私は、SSが減ったのは、むしろそういう自由化とか規制緩和で、本当に異業種も進出し、セルフも解禁され、大資本の論理で古手がどんどん淘汰をされていったというほうが一番の原因だったんじゃないかなというふうに

思うので、まず1点目として申し上げたいのは、規制緩和ありだと思います、僕もやっていただきたいし。しかし少なくとももうこれ以上更なる規制緩和が既存SSの市場退出を早期に促すような形になることだけは我々としてはどうしても避けたいというのが一つあります。これは是非申し上げておきたいと思います。

それをやっていかないと、前回も申し上げたのですが、2点目としては、平時だけではなくて、有事のときの最後のとりでという使命がやはりなかなか果たせなくなる。私の会社もほかの事業に進んでいったりしていますけれども、SSをもともとやっていらっしゃる方のさがというか、自分の家が被災してもそれを投げうってSSに行ってお客さんのために給油するというのは、異業種から利益を求めて入ってきた方々にはなかなかできないことだろうと思っているので、やっぱり今あるインフラをこれ以上減らしたくないというのが、有事のためにも絶対必要だというのが2点目です。

3点目は、最後の取り組むべき事項のところですが、もちろんこれからやっていくんでしょうけれども、国が主導的役割を持ってスピードを持って、もちろん大事なんですけれども、本当にそれがどういう方向性のもとで、今、私が一番懸念している、インフラを新陳代謝してもいいんだということで行われてしまうのかどうかということについてはとても懸念を持っているので、そこはある程度、明確化をしていきたいなということをちょっとお願いしておきたいというふうに思います。

以上です。

○安念座長

ありがとうございます。

私がとやかく申し上げることではないんですけど、これは私個人の読み方でしかありませんが、3ページのところに、担い手としても設備としても、一遍で1年間に2割ずつ変わっていきますというのはあり得ないわけですから、既存の人、それからここでも既存インフラという言葉が何回か出ているんですが、今、出光さんがおっしゃったことは恐らくこの報告書の中でも共有されている問題意識であって、まずは今あるもの、今ある人の使い方なのか、働き方なのか、そういうものを最大限効率化して活路を見出していこうということはもう一通りの前提になっているんじゃないかと私は読んでいたんですがね。

○出光専門委員

そうであっていただければと思います。

○安念座長

ありがとうございます。

他の方はいかがですか。

柳澤さん、いかがですか。今、L P ガス、橘川先生のように都市ガスが入って、あるいはオール電化こそ実は狙い目なのではないかというようなお話もありましたが、その点についてはどういうふうにお考えですか。

○柳澤専門委員

難しそうですね。都市部と地域というのは大分考え方が違いまして、地域のほうがどっちかというところと中小の事業者が多ございますから、都市部に参入するといふとなかなか難しいところはあります。

ただ、都市部でも今たしか6～7割ぐらいしか都市ガスは供給していないと思います。今、自由化の中で都市ガスさんはL P ガスを排除しようという形で動いているところは間違いないかと思いますが、そういう意味ではどうやって戦っていくかということについては戦略的なものが相当影響すると思いますから、そこは消費者との絡みで対応できるかどうかという部分は参入するかの選択の一つの大きな要素になってくると思いますけれども。

ただL P ガスの場合は、都市部においてはボンベを立てるとか、バルクを入れるとかなると、いわゆる土地の形状の問題がございますから、景観的に見てもボンベが立っていないほうがきれいだねという見方はありますから、都市部においてはのものは、価値以外にどうするかという問題もあります。

先ほど先生が言われましたF R P の容器なんかは、例えば都市部のマンションなんかの高いところの暖房とか乾燥機とか、こういうところへの参入はできるかと思いますが、ただ、重量販売というのは大きな規制がございますから、業者そのものがなかなか手を出さないという現状もございますので、この辺のところは規制的な部分をどう見直ししていくかなというところで、安全面を見つめながら考えていかなきゃいけないところだと思います。

大きい意味で、都市部、こういうところへ参入はしたいということで現実に戦っている業者も多くございますので、電気と複合的にやるとか、事業の多様化というんですかね、多角化というんですかね、これをしていくことによっての参入は可能だというふうに思っていますから、L P ガスのいいところ、都市ガスのいいところ、電気のいいところ、それぞれお客様にわかるような形で複合的に説明をしていくということがこれから重要になってくると思います。

○安念座長

どうもありがとうございました。

ほかに、どうぞ、どなたからでも。

いかがでございますか。

齊藤さん、どうぞ。

○齊藤代理

代理で3回目の参加となります。大変恐縮ですが、意見を述べさせていただきます。今回の報告書でも十分に記載されておりますし、よくまとまっていると思っておりますけれども、人手不足とかSSの過疎地といったものは、緊急度の高い課題と認識しております。

これまでも議論されておりますけれども、安全確保を大前提として、しかも特約店さんとか販売店さん先ほどもあったように中小企業であり、零細企業でありますので、そのような事業者でも取り組みができる、また石油のサプライチェーンの維持に資するような具体的な取り組みを、販売事業者、具体的には全石連の皆様方とよく話し合っていて、行政のイニシアチブで、着実に進めていただければありがたいなということが一つ。また、いろんなご提案がこれまでありましたが、万が一特区などの設定がされて、規制緩和が進められるといった場合でも、既にこれまでやられている事業者の方々は投資をなされております。その負担等の公平性をいかに担保するかというところは、いわゆる先行者デメリットにならないようにお願いしたいと思えます。

また、最後ですけれども、過疎エリアということになると、JAさんも実は多くのSSをお持ちですので、その方たちの意見も伺われたらどうかと思いました。

以上です。

○安念座長

ありがとうございました。

JAさんの問題については、直接伺ったわけではないけれども、最初の会でしたか、浜松市さんから現状のご報告をいただいたときに、JAさんの役割の大きさ、さらに、そうだけれどもなかなか持ちかねるようになってきているというようなお話を伺って問題の深刻さを痛感したところでしたね。大変貴重なご指摘をいただいたと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでございますか。

平野先生、どうぞ。

○平野委員

成城大学の平野です。よろしくお願いいたします。3つほど感想を述べたいと思っています。1つ目なんですけれども、今日の冊子も興味深く拝読させていただきました。いろいろな経営革新の方法があるんだなというふうに知りました。1つ目なんですけれども、事業者の自助努力だけでなく、やはり元売側の積極的な関与がもう少し必要なのではないかと感じます。

特に投資を要するような経営改善、いろんな他業種との連携とか、そういうものに関しては、

一括である程度やることによって規模の経済性も生まれてきますし、各SSで情報共有することによって横展開もできていくので、売ることにもう少し元売側がしっかり注目していくと、量が減ったとしてもしっかり売るといような形にすることが重要なのではないかと思います。自助努力だけではどうにもならないところもやはり苦しいのかもしれないと思いました。

2つ目なんですけれども、問題解決としてインフラを基地から維持してくる問題解決に際して、やはり交通政策とのすり合わせというのが重要になるのではないかと思います。基本的には燃料そのものが必要なのではなくて、移動する手段であつたりとか、移動から得られる恩恵そのものが一番重要な点ですので、その本質的なニーズとのつながりで議論していかなければいけない、より先にはということを感じました。

3つ目は、実はいろいろ考えていくと、規制緩和しなくてもできることってたくさんビジネスであるのではないかと。例えば燃料の供給拠点がなくなったとしても、例えば車を預かって供給するところには多分規制は余り関係ないと思いますし、車両の運行そのものを地方でやっていくということも、それは別の規制とはひっかかってきますけれども、大きな規制、この場の緩和とは関係ないところで、よく考えてみれば本質的にはSSが必要とされる形をつくっていくことが重要で、そのときに何がSSを減らしていたかと言えば、やはりSSでなければできないような、SSの強みを生かせるような魅力的なビジネスを発見できていないことそのものがやはり本質的な問題なのではないかなということ、少しいい加減な感じもしますけれども感想としてはそういうものを抱きました。

以上です。

○安念座長

ありがとうございます。

今、平野先生おっしゃった第1の点なのですが、この報告書（案）の中でも繰り返し、特にITと申しますか、そういう先端的な技術を取り込もうとか、それからいろんなサービスを一体化しようとかいうご提案があつて、それはそれでもっともなんでしょうけども、当然のことながらそれはそれ相応の投資が要るわけです。投資って単にキャッシュというだけではなくて、勉強するとか、経験するとか、そういう意味の投資も相当に要る話ですので、そういうコストを誰がどのように負担していけばいいんだろうかと。

これは例えば補助金とかでというのは、それは一つの手段だろうけれども、余り芸のない話だな。呼び水にするにはいいと思うんですけども、それだけで賄えるような話でもなかろうと思うし、どう考えたらいいんだろうなと思ひながら、これは今回だけではなくてずっとそう思ってきたんですけども、もし今の点についても何かお考えのようなものがありであれば、ちょ

っと委員の皆様からお聞かせいただけないかなと思うところもございます。単に私のお願いを言っているだけですけれども。

というわけで、いかがでございましょう。

そろそろ大橋先生、はい。

○大橋委員

どうもありがとうございます。報告書はこれまでの議論を丁寧に反映していただいたなと思っています。「はじめに」のところにも、先ほど座長からもご指摘あったんですけれども、燃料供給インフラとは何かというふうに考えてみたときに、ある意味、生活インフラの一部でしか過ぎなくて、まちづくりの中の全体を構成するひとつのピースなんだと思います。

他方で、まちづくりの議論の中で、燃料供給インフラが議論されるかという、これは余り視点として欠落していることが往々にしてあるんじゃないかという印象を持っています。どうしてなのかと思うと、多分2点ぐらい理由があって、1つは供給インフラというのは民間がやっているものなんだということと、あと、この世界は基本的に自由化されているので、そうした中で供給というのが民間の発意の中でされるという点だと思います。

市場がどんどん大きくなって、どんどん参入が起きるような世界においては恐らく余り考えとして念頭に置くべき論点というのは少ないのかもしれないですけれども、他方で今回論点になるような人口の減少下での話になると、退出も自由にできるわけで、そうすると今回ご指摘のような論点というのはやっぱり出てくる。

燃料供給のラストリゾートというか、あるいはそうしたものがファシリティーとして非常にエッセンシャルなものであるというのであれば、これはやっぱり行政として一定程度対応するようなことも、基本的にはまちづくりの全体の中で必要な視点としてあるわけですし、その中で行政との連携というのは書かれているんだろうなと思います。よってこれまでとは若干違って、民間も重要ですけども行政の役割も一定程度やっぱり重要なんだという視点があらわれていると思いますけれども、そういう局面なのかと感じました。

この問題に対応する際に、今回SSの問題として議論はされていますけれども、人口減少を抱える、これは都市とそれ以外といろいろ地域で濃淡あると思いますけれども、そうした課題をビジネスの中で解決していただくような、SSがそうしたものの一翼を担うというふうな位置づけでこのレポートも書かれているような印象を持っています。

具体的にいうと、燃料を接点とした需要を取り込むとか、そういうふうな表現があるわけですが、基本的にはSSを、俗にいう用語でいうとプラットフォームのようなものに生まれ変わらせることができないんだろうかというふうな論点で、プラットフォームというところとグーグルと

か思い浮かべるので、I o Tとか、データとか、そういうふうな話にも結びつきやすいというところだと思いますけれども、ただデータというところの前に、まず人に集まってもらわないとしょうがないので、プラットフォームというのは集客する、だからいかにS Sに人に集まってもらうのかということがそもそも出発点として考えなきゃいけないところで、それを行う際に規制が足かせになっているのであれば、規制緩和ということも当然手段としてあり得るのではないかなということなのかなというふうに思いました。

確かに燃料を接点として需要家の行動みたいなのをデータとかで補足できればいいんだろうなと思いますけれども、座長おっしゃられたように、結構二歩ぐらい先行っちゃっているところがあるのかなと。まず一步としてやっぱりプラットフォームになって、燃料供給を商材としていかに人に集まってもらうのかという考え方自体がかなりビジネスモデルの転換を生んでいると思うので、そうしたところでどうした知恵が絞れるのかというのは次のステップなのかなと思いました。

ちょっとバラバラお話しさせていただきましたけれども、以上なんですが、全国一律にのっぺりI o Tをやろうというのは若干難しいのかなと思っていて、当然、都市部と都市部以外の課題も違うだろうし、あと需要家がそもそもタブレットもスマホも持っていないければ余りI o T頑張っても意味がないので、どういう地域の需要家さんに接しているのかという、まさにS Sを経営されている個々の方の経営努力の中でこうしたものがフィットすれば進めていけばいい話なのかなという感じを持ちました。

以上です。

○安念座長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

役所の研究会だから、当然今ご指摘あった行政の役割ってどう定義するのかというのは非常に重要な問題だと思うんです。考えてみると一番素朴なというか、一番切羽詰まった手は、もう誰もやり手がいないので自治体が自分で例えばS Sを経営してしまうとか、これは最も知恵のない、しかし一番切羽詰まったやり方。

大橋先生もおっしゃっていたけれども、まちづくりの観点が必要なのと、平野先生もおっしゃったが、大切なのは要するに移動手段というか、交通手段そのものであるというふうに考えると、例えば都市計画の中では鉄道とか道路というのは都市施設として当然書き込まれることになるんですが、その移動の手段を与える、S Sという形かどうかかわからないが、燃料供給インフラというものも例えばの話、都市計画の中で計画してしまっただけで、必要な補助金等の手当も制度化される

というか、そういう仕組みというのはこれからは考えていかなきゃいけないものなのかなって何となく思ってたんですが、どう思われますか。もうこれだけ切羽詰まると、今までどおりの都市施設の考え方ではちょっとやっていけないのかなって感じはしたんですがね。

○大橋委員

賛成なんですけど、ただ多分、今、行政の仕組みとしてそうなっていないんじゃないですか。だからそういうふうな問題意識をまず植えつけることから始めないといけないような気はします。

○安念座長

どうもありがとうございました。

ほかにいかがですか。

大体このあたりで佐藤さんからご発言がありそうなものだなというふうに思っているんですけどもいかがでしょう。

○佐藤（義）専門委員

ちょっと頭で結構まとめ切れなくているんですけども、まずもって今日のこの報告書、今まで議論してきましたよくまとめていただいているなと思っておりました。過去の4回あった研究会をずっと頭の中で整理していたんですけども、そしてまた我々の業界が6万2,000カ所から3万カ所になってきたということをいろいろ鑑みたときに、そして本日のこの燃料供給インフラの問題はいわゆる過疎化と人手不足、そしてまた需要減少というところから結論はなっているんだなということですね。

今現時点のいろいろな小規制があって、このような形になってきましたと。そして東日本大震災から熊本地震もありまして、いろいろ補助金制度もありまして、いわゆる自家発電装置であったり、地下タンクの増設であったり、緊急時に運べるタンクローリーであったり、整備はされてきましたと。今現在いろいろな自然災害が起きたときにどうなるんだろうと。直近で大雪が降って福井はああいうような形になりましたですけども、資源エネルギー庁がしっかり対策を我々にやってくれたというのもあるので、何とか乗り切れるのかなというような、実は感覚的にはそう思っております。それを我々が維持できるのかどうかということなんだと思うんですね。

問題は、先ほども言ったとおり過疎化、人手不足、需要減少ということなんですけれども、今までのいろいろな規制があろうとも、どうしてSSが過疎化してきたのかということを振り返ったときに、実は人口減少というのもしっかりあると思うんです。でも片や、今までの規制の中でも、例えば外資系のコストコが出てきたりとか、前回の会議でもあったようにイオンさんが集客目的のためにSSをやっているんだと。ローソンさんは携行缶じゃなくてポリ缶にガソリンを入れさせてくれとか、全くもって売ることだけですね。平時でそういうことをやっただと。今まで

の規制の中でも、そのようなプレーヤーが出てきたということですね。

そのようなプレーヤーが、私たちと全く違う視点から、いわゆる最後のとりでは石油エネルギーだということで、わかりやすく言えば私たちは背中に日の丸を持って今まで石油というものを預かってきたわけですよ。ところがビジネスのためだけで、自分の食料とか衣料品を販売するためだけに集客をするという、それでマーケットの価格が落ちて、それで過疎化になっているというのも事実なんですね。ですからこの人口減少と、いわゆる今までの規制の中でもそういうプレーヤーが出てきたことによつての過疎化になってきているんだと。

そうすると、そういうコスト削減をしていくということは、平時はいいと思うんですけども、あのようなひとたび災害が起きたときに供給できなくなる体制になってきますよね。だからこそきょうの会議が、今までの会議があるんだと思っています。

だから結論からすると、最後のページだったでしょうかね、国が積極的な役割を果たさないとだめだということなんだと思うんですね。今まで諸問題ここまで出てきて、では、どのように解決していけばいいのかというところですよ。どこの視点に立っていろいろな規制緩和をすればいいのか。日本国も今後も人口減少は延々としていくと思うので、そうすると人口減少するところは需要も減少していきますよね。

そういうところで、平時で今現在のようにもいいんだとするならば、SSの過疎化は延々と起きてくるんですね。その過疎化するためのものを防止するために、国の予算でしっかりと過疎地につくっていくのか、必要以上の規制緩和をして違うプレーヤーが出てきて、マーケットを荒らして、延々と今まで以上にひどくなるような国の役割で進んでいくのか。その辺のところはこの報告書にもいろいろ提案をされているが、国のほうに、そういう部分はどういう方向で持っていきたいのかというのを逆に聞きたいなと、そんな具合に思います。

以上です。

○安念座長

わかりました。ありがとうございます。それについてはまた後ほど当局からお答えをいただきますしょう。

ほかにかがですか。

確かに出光さんからもお話もあったし、今の佐藤さんのお話も全くそのとおりなんだけれども、このエマージェンシーのときにスタンバイしてくれというのはマーケットメカニズムだけで完全に供給するということは恐らく無理ですよ。それはだって、ずっと平時に、ある程度はファシリティーは遊ばしていかなきゃいけないわけだから、それとやっぱりセンスオブミッションというのかな、使命感というのがあって、これはなかなか培うのは大変だけれども、一度失われ

てしまうともう二度と再現できないようなものなので、そういったものをなかなかマーケットメカニズムで全部を賄うというのは無理だろうと思いますね。

そうとなるとやっぱり一定の行政というか、国の役割というのはあらざるを得ないというかな、そういうところはあるんだろうと思うし、この報告書（案）の中でもやはり緊急時とかその他、過疎対策という点ではそうした問題意識はあらわれているんだろうと思いますね。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

どなたか。よろしいですか。

では、最後、お願いするつもりでございました橘川先生に。

○橘川専門委員

何か余り平穏なまま終わっちゃうのも何なのであれなんですけれども、前からこの会議で不思議に思っていたんですけれども、アカデミックの世界でSS問題というと、明らかに、私、客観的に見て一番の権威は東洋大学の小嶋先生だと思っています。

その小嶋先生がなぜここに呼ばれないんだろうというふうに考えるときに、一つ一番ありそうな答えは、主としてアメリカのSSを先生は研究されているわけなんですけれども、もはやアメリカにはSSという業態はないと。基本的にはコンビニエンスストアが中心であって、独立SSはコンビニエンスストアで、SSはそれの従属変数になったという議論をされているわけですね。これはなかなか刺激的過ぎて呼ばれないんだろうなというふうに思うわけです。でも物事を本当に考えるんだったら、そういうことも考えなければいけないんじゃないかなと思います。

それに対して、ここでも今たくさん議論出てきていますけれども、とはいえ今いる業者を維持していかなくちゃいけないと。これが意味があるとする、それはやっぱりコミュニティを支えているからで、それを守らなければいけないんだという話になると思うんですが、それは一理ある考え方なんですけれども、そこから出てくるのは経済政策ではなくて、社会政策みたいなアプローチになるわけですね。

私が一番言いたいのは、既存の業者の人でもやりようによっては経済政策の論理に則って未来を切り開くことができるんじゃないかと。それが社会政策的な手段を国に打ってくださいとしか言わないようになってしまったら、既存の業者の意味ないんじゃないかと思うわけです。

例えば次世代燃料なんて言われるぐらいに次世代化していろいろ変化があるとしたら、経営学の常識なんですけれども、ビジネスチャンスというのは変化があったら必ず生じるわけで、変化に伴うビジネスチャンスをむしろ前向きに打開するというふうに考えるのが本当に既存の業者が今持っているノウハウを生かす上で当然のことなんじゃないかと思います。

だから繰り返し言いますが、例えばEVだったら、明らかに今大きな弱点として急速充電という問題があって、今、急速充電と称するものでも30分ぐらいかかったりするわけですが、これを根本的に例えば3分とかという世界に持ち込むためには電圧の問題が多分一番ネックになると思うんですが、どこでもかしこでもそんな高電圧はできないとしたら、そこは例えば規制を変えて、SSは3分で充電できるような高電圧を認めてもらうとかいうことを政府に要求するというのは非常に前向きでわかりやすいわけですね。

あるいはEVに関していうと、電池の劣化の問題とかが非常に心配であると。SSに行くとき度、ハイブリッドだったらガソリンも入れながら、電池のほうの劣化についてチェックしてくれるというサービスを入れるだとか、そういう話が本来ここで出てくるべきなんじゃないかと思います。

LPの方も、なかなか今のメーター販売に対する規制のままでは手が出せないと、動けない。それはそれでいいと思いますから、現実には東京の都心で、世田谷に充填所を持って、基本的にはメーター販売じゃなくて、質量販売で、その状況の中で都市ガスエリアでどんどん、ニッチですけども需要を伸ばしている業者の方もいらっしゃるわけで、むしろこういう自由化なり、あるいは技術の進歩で状況が動き出したときに、どうやって経済ベースで前向きにイノベーションを起こしていくのかということを考えないと、私は本当の意味で業者の方の存続は難しく、小嶋先生の言われるとおりになるんじゃないかなというふうに思います。

○安念座長

別に事務局の肩を持つわけじゃないんですが、僕はこの報告書は結構、小嶋理論の刺激を受けて、それを前提にして書かれているというのが私の認識です。つまり小嶋先生のは本当に刺激的なんですけど、今日のベクトルをある方向に伸ばしていけば、それはそうなる可能性はあるよねというようなものもこれはもうしょうがない話であって、だからこそこで書かれている今後とるべき方策というのは、事業者のまさにビジネスとしてのあり様というものの背中を押して、小嶋ワールドができるだけ実現しないようにするにはどうしたらいいかという提案だろうと私は思っておりますがね。私は人選については知りませんよ、それは存じ上げないけれども、小嶋理論の影響は実は随所にとにかく、ベースにははっきりあるような気がして読んでおりました。

ほかにいかがでございますか。

もし報告書についてのご意見、大体出していただいたとしましたら、また後から承ってももちろん結構なんですけれども、何人かの委員の方々からそもそも政府の役割というのはどういうふうに考えているんだというご質問、ご指摘がありましたので、現時点でのもしお考えがあればどんなから、小山さんからいいですか。

○小山石油流通課長

ちょっとその答えは小林のほうになるかもしれませんが、私は実は2年間石油流通課長をやっている、今日のお話を聞いていて、平野先生からの元売の役割とか、あと橘川先生から、EV初め新しいビジネスにどう取り組んでいくのかと。

あと都市計画を行う自治体との連携という話があって、実は去年も石油の精製流通研究会というのを事務局で参加しておりまして、今回もこの研究会に参加しているんですけども、我々としては一つのシリーズであると思ってまして、実は元売さんもブランド価値を上げるという意味でいろんな施策を打って、それを活用して競い合っているという部分もありますし、この1年間は大幅状況変わったんですけども、これまでは元売さんと特約店が非常にウェットな関係の中でやっていて、お客さんに向き合う、もちろん向き合っているんですけども、両方に向き合っているという状況から、やや距離を置いて突き放されて、特約店、販売店が本当にお客さんに向き合わなくてはいけなくなっているという状況の中で、橘川先生がおっしゃったような新しいところに自ら自分で判断して取り組んでいくというふうな方向にどんどん向かっているのではないかなと思ってまして。

この報告書の中で包括的にその辺まで十分に拾えてはいないですが、実はSS過疎地対策であるとか、前回の報告書の中でも取り上げてきてまして、その辺はしっかり踏まえていきたいと思っております。

それと、私が最近よく感じているのは、実は全国で荷おろしの事故が増えていることです。荷おろしは、要するにタンクローリーからガソリンスタンドに石油製品をおろすときに、例えば灯油のタンクにガソリンを間違っておろしたりとか、軽油とガソリン入れて取り間違えたりというのがあるんですけども、それは基本的にはミスと確認不足なんですけれども、やはりそういったローリーの運転手の方とかSSの従業員のほうが結構疲れてきているというのもあって、安全を確保していくためにもその辺の環境を変えていく必要があると思います。

そういう思いもあって、ここで今の姿勢というのを前提に頑張るのではなくて、少し見直して、やはり人手不足の問題であるとか、そういったところにもインフラコストを下げた経営をもっと改善していけるような取り組みも必要になっているのではないかなということで、今やっぴらる皆さんに、より一層の安全と、より一層の事業の繁栄をとっていただくためにもこの研究会、皆さん参加していろいろ知見を借りてご意見をいただいたということでもありますので、方向性としては、前回も議論あったんですけども、それだけでいいかという話あると思うんですけども、やはり今いる方がしっかりこのインフラを引き続き支えていっていただくということでやっていって、国の役割もちろんあるんですけども、そこはやはりここ1～2年かなりステ

ージが変わってきているので、やや行政と事業者の皆さんの関係性もこれからは変わってくるのではないかと考えております。

○安念座長

ありがとうございます。

小林さんから何か。一任されましたけれども、どうですか。

○小林石油流通課課長補佐

いろいろご意見ありがとうございます。私もこの執筆担当者として、いろいろご意見ある中でいろいろ悩みながら書いたというのが偽らざる事実かなと思います。

その中でやはり、まず行政の役割という意味で申し上げますと、大橋先生がおっしゃったように地域の中で行政が担う役割、今も事例としてはいろんなパターンがあつて、自治体そのまま買い取って運営するとか、あくまで民間ベースで続けていらっしゃる自治体もいらっしゃいます。いろんな事例がある中で、地域に応じた自治体の関与の仕方をしっかり考えていく必要があるかと思っております。

そのときにやはりおっしゃったとおり、そもそもまちづくりとか村づくりの計画の中で燃料のプライオリティーが低過ぎるというか、そもそも問題であるということにすらまだなかなか認識が届いていないという地域があるのも事実なので、そういったところ我々今まさに取り組んでいるところではございますけれども、より一層そういった地域、さらに燃料供給の拠点の確保というところをしっかりと行政課題としてプライオリティーを上げていただくということが非常に大事になってくるかと思っております。

それと新規参入、あるいは既存のプレーヤー、そういう論点も非常に大きな論点だと思っております。そのときに、課長が申し上げたように、我々としては、基本は本当に今の既存の事業者の方はいかに事業継続を今後していただくかという視点で考えています。ただそのときに現実、過疎地なんかを見ると、なかなかそれだけでは地域への供給が継続できないというケースも出てきているという事実もございますので、そういった場合にはやはりいろんなプレーヤーとの連携の中で供給体制をつくっていくということも考えていく必要があるのかと考えてございます。そのときにやはり有事も含めて、自分の自治体あるいは地域の供給体制をどういうふうに維持していくのかというところを、有事の視点も含めて考えていくということが重要かと思っております。

また、この規制緩和のお話の中で書かせていただいているように、制度設計については国の役割が大きいと思っておりますので、保安当局さんとしっかり連携をして、これからスピード感を持って制度改革につなげていきたいと考えてございます。

以上です。

○安念座長

ありがとうございました。

今、お着きになって、大体、皆様から一わたり報告書（案）についてのご見解を伺いましたので、何かありましたらどうぞお願いします。

○佐藤（克）委員

最終回に遅れての参加となりお詫び申し上げます。今回の報告書、私も事前に拝見させていただきましたが、まさに時期を得たこういった方向性なんだろうなということだと思っております。大きく今後の実現に向けた課題ということで3つ、地域の連携体制の構築、保安規制の見直し、そして規制見直しに向けた実証等とありますけれども、ややもすると当面の場当たり的な対応として、まずは保安をどうしよう、規制をどうしようという話に終始しがちにならないとも限らなかったところを、しっかり地域の連携体制の構築ですとか、あるいは今の過疎の問題であるとか、やはり将来を見据えた形の視点までしっかり打ち出されているというところはよかったんじゃないかと思っています。

一方、保安ですとか規制というところも、今まさに既存の事業者の方、あるいは新規、これからの方というお話ありましたけれども、双方にとって公平・公正であり、かつそれぞれが生産性の向上であるとか、あるいは人手不足への対応であるとか、あるいは新たに入っていくというところに対しての入りやすさであるとか、お互いそれぞれメリットがあるという形、その上で事業者の創意工夫というところが大きく生かせるようなベースになっていく、そのようなプラットフォームをつくっていく、あるいは見直していくという視点に立てば、これも十分意義があるということではないかと思っています。

その上で今思いますのは、やはり10年後、20年後から今の時点を振り返ったときに、確かにちょうど人口構成だ何だ、いわゆる市場が変わるときだったなと。あるいは自動車ですとかデジタルですとか、新たなテクノロジーというところが出てくるタイミングだったなと。こういった広い意味での石油製品含めた流通業ですよね、いわゆる流通というものがいろいろこういった重複しているものが変わっていく、そういった転換点だったなというところ、非常に感慨深く思い返せるそんな1年にことはなるんじゃないかと思っていまして、そのときにまさに時期を得た検討だったんじゃないかと思っております。

○安念座長

ありがとうございました。

ほかにはいかがでございますか。

柳澤さん、どうぞ。

○柳澤専門委員

この研究会そのものがどっちかというと、私のですけれども、SSというか、油を中心としたということだったと思いますけれども、そうして見ますとこの報告書の中でこれだけLPガスというものを取り上げていただいて、地味なLPガスですが、全国の445%に供給しているということそのものが余り表に出てこない中で、これだけ報告書の中にいろんな課題とか諸問題を挙げていただいて報告いただいたということは大変ありがたいし、これからLPガスもSSと同じように地域の中でのエネルギー供給の担い手という部分での方向性というものはこれからしっかり考えていかなければと思います。

そういった意味では規制緩和というのが確かに必要というのがありますけれども、これから3年間という期間で集中的に議論していこうということを挙げていただいたというのは、重要なことではないかなと思います。ほかのエネルギーが加速度的に変化して進んでいく中で、SSとかLPガスというのが取り残されないようにお客さんへのPRを含めて、安全を担保しながらの方向性をしっかり考えていただきたいなと考えます。そういった意味では報告書しっかりできているかと思います。

ありがとうございます。

○安念座長

いや、LPガスの役割小さくならないですよ。だってガス管ってもうこれ以上延びようがないといったらあれですけれども、ガス管を敷設して採算がとれるようなところは大体もう敷きまくっちゃったわけだから、これからガス管がどんどんよきによき延びていくという環境ではありませんので、そこでガスを使うとなればLP以外の方法はないわけですから、その点ご指摘のとおりだと思っております。ありがとうございました。

大体、報告書（案）については、これまでいただいたご意見でよろしゅうございましょうかね。それで型どおりでございますが、最終的なバージョンについては事務局と相談をいたしまして、私にご一任いただければと存じますが、よろしゅうございますか。

その際、ちょっと今日のご議論からやはりもう一度見直して、書きぶりを多少変えなきゃいけないところが出てくるかもしれません。どうもキーワードとしては例えばまちづくりとか、コミュニティとか、それからエマージェンシーの対応とか、それからもちろん、今、佐藤さんがおっしゃったけれども、なかなかそのときにはわからないんだけど、後から振り返ると事業環境の決定的な屈曲点だったんじゃないかとかいう認識というのは、非常に大切なところだろうなというふうに思っておりますので、いただいたご意見を最大限生かしながら、もう一度

考えてみたいと存じます。どうもありがとうございました。

それで一応これもまた型どおりでございますが、こういうときは最後でございますので、委員の方から報告書（案）を含めてご自由に一言ずつご発言をというのが大体取りまとめるときのしきたりでございますので、何度も恐縮でございますが、お一方2～3分でご感想など伺えればと存じます。

ちょっと平野先生からお願いしてよろしゅうございますか。

○平野委員

私、しきたりを知らずに完全に油断し切っていたのであれなんですけれども、私はやはり元売の話の先ほどさせていただいたんですけれども、丁寧にものを売るところにやはりビジネスチャンスがすごくあると思いますし、そこを魅力的なゾーンだと感じるのが重要なんではないかなというふうに感じました。それと、本来魅力的なビジネスであれば次々に新規参入も起こるはずですので、その魅力度を発見していくみたいなプロセスが今後重要になってくるのかなということを感じました。

あとは、やはり燃料供給すごく重要なことで、エマージェンシー含めて重要なことだという認識を私も改めて持ち、ただ、既存事業者以外もきっとその思いを共有してくれる日が来るのではないかなということも、新規参入者も感じてくれる日が来るのかもしれないということも一部思いました。ただ、しっかりとこの報告書すごくいいものができ上がっていると思いますので、供給のインフラに一致するところがあればいいのではないかなというふうに思いました。

すみません、以上です。

○安念座長

ありがとうございます。

○佐藤（克）委員

今回はこのような席に加えていただきましてまずはお礼申し上げます。ありがとうございます。今まさに申し上げましたとおりで、私自身も今大きな構造変化のとば口に立っている、まさに議論する本場にいいタイミングだったと思っています。

その上で短期的なところを含めてこういう報告書のとおりだと思うんですけれども、私自身個人でいうともう少し中長期的なところに目が行っていきまして、一つあるのは、やはり大きく日本の構造が人口含めて変わっていくという中で、最初にも申しましたけれどもサプライチェーンネットワークの重層的なぜいたくというのが許されなくなってくる時代、あるいは時期というのが遠からずやってくるのではないかと思います。

この石油もそうですし、小売、コンビニ、スーパーもそうですし、郵便もそうですし、宅配、

日本というのは言ってみれば狭い国土にそういったものが重層的にくまなく張りめぐらされている非常にぜいたくな国であると。ただこれがなかなかこの後、許されなくやってくるというところ、その中で広く流通と考えたときに、この石油の流通も含めてどうあるべきなのか。これはなかなか一ついい議論もできたのかと思っております。

それとともにもう一つあるのは、これも最初から申し上げているとおりで、やはり中長期的になるんですけれども、SSというのがサービスステーションではなく、そうした中で地域の拠点であり、ストックポイント、かつサービスディスパッチポイントになるという、やはりこの考えというのは今回議論を通して、個人的にもそういう方向なんだろうなというところを改めて思いをめぐらせることができたというのは大変感謝をしております。

その上で、最後こうやって出てくる提言が、やはり政府の立場としてもプレーグラウンドをそろえてあげようと。これは成長ということをSSとして目指す場合、あるいはこの地域の過疎地対策を含めていわゆる生存のほうを考える場合、エネルギーセキュリティーで考える場合、両方にとってやはりプレーグラウンドをそろえてあげようというトーンであったということも非常によくて、ここから本当に成長も、そういったエマージェンシーのところも、まさに事業者と一緒にになって創意工夫というところ、事業者の創意工夫だということになってくると思いますので、非常にいい方向になったのではないかと思います。

改めまして事務局初め皆様方、あとご一緒いただきました委員の皆様方に感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

○安念座長

ありがとうございました。

何度も恐縮ですが、橘川先生。

○橘川専門委員

この会議と並行して石油精製備蓄課のほうで元売のほうの研究会をやって、佐藤委員と一緒に出ているわけですが、そちらでもまとまりましたけれども、そのときに日本の元売が持っている国際的に見て固有の強みは何なのかという話の中の1点として、やっぱりSSを一応ブランドを確保した形で持っている、これが重要な点なんじゃないかという話が出ました。

○安念座長

外国は違うんですか。

○橘川専門委員

外国は先ほど言いましたけれども、実際ブランドを掲げていてもその上にセブンイレブンがついていたりして、そっちのほうが重要になっているということ。グリップが全然違って、EMに

してもロイヤルダッチシェルにしても、経営戦略を話すときにSSがどうのなんていう話はまずすることはないと思いますので、そこは非常に違うのではないかなと思うんですね。

ということはやはりSSというのが価値があるということであって、ちょっと記憶正確じゃないんですけども10年ぐらい前にSSはどこまで減るだろうかと、6万ぐらいあったところから、地下タンク二重殻にすると3万ぐらいになるんじゃないかと、3万ぐらいがぎりぎり、ある意味委員の中には適正規模と言った方も当時いたんですけども、そういう数字なんじゃないかというところに来たわけですね、今。

そうすると、この3万のSSをどう日本人として価値づけていくのかという勝負どころに来ているし、LPについてもアジアの国を回ると、ガイドラインをつくっている、それは業界のほうもつくっているし、政府もつくっていると。それから保安を毎年、毎年チェックして、保安規定の見直しなんか毎年やっているって、もうみんなびっくりするわけですね。何でそんなことができるのか。

そういう意味で考えると、今、我々がここに持っている資産というものの価値というんですか、世界的な意味がある価値があると思うので、それをどう生かすかということを考えなきゃいけないくて、そのときには守りも大事なんですけれども、コミュニティーになくってはならない、危機のときになくってはならないというだけではなくて、この資産を新しい技術の変化や市場の変化の中でどう磨いていくのかという気概を持つ出発点になればいいなというふうに思います。

○安念座長

ありがとうございました。すごくぜいたくしてきたんですね。よくわかりました。

出光さん、どうぞ。

○出光専門委員

初めてこういう会議に参加させていただきましたのでありがとうございました。背負うものが大きくて、安易にお受けするものではないなと思ったのが最初の感想ですけども。

最後、念押しですけども、個人的には僕は自由化、規制緩和というのは、普通にやっているとやはり大資本に味方するというのをどうしても思うわけですね。さっき安念座長からも言っていただきましたけれども、何かやろうとすると投資がかかる、お金誰が出せるのかという話になると必ずそうなる。

なので、規制緩和の議論をするときには、さっき橘川先生にも言っていた小規模SS、小規模事業者、中小規模の事業者を政策的に後押ししていただけるような、それは必ずしも規制緩和じゃないかもしれませんが、普通でいけば大資本が優位になってしまうので、是非そこに少し配慮を多くしていただいて、小規模事業者が立ちいくような、そういう政策的な後押し、

補助金ももちろんいいんですけども、根本としてそういうものを後押ししていただけるような施策をこういうところに盛り込んでいただけると、我々としてはとてもありがたいというふうに最後をお願いしておきたいと思います。

ありがとうございました。

○安念座長

ありがとうございました。

大橋先生、お願いします。

○大橋委員

どうもありがとうございます。私もそもそも教育とか研究では、エネルギーの中でも電力などがメインで、ガソリンを初めとする次世代燃料の話というのは余り研究テーマとしては縁がなかった、そういう意味ではいろいろと勉強させていただきました。

個人的には第1回出られなかったのでお話しする機会を逸していたのだけれども、私は、石油業界には非常に親近感を持っております。振り返るとすごく荒波の中で業界も大きく変わってきて、ただ、常に民間のエネルギーというのは失わずやってきた業界ですから、今後も全く問題ないというふうに個人的には思っているのですけれども、ぜひこうした研究会の報告書をきっかけにし、行政と民が手を取り合うというか、民間のほうが強いんだと思いますけれども、ぜひ頑張っていていただければなと強く思っています。

ありがとうございます。

○安念座長

ありがとうございます。

齊藤さん、いかがですか。

○齊藤代理

私も元売で30年間営業を続けておりまして、SSが6万から3万カ所に減っていく中で、新しくつくったSS、自分のつくったSSがなくなる現場も見てきましたし、販売店さんがゆえあつてなくなっていくという現場も見てきました。したがって、安全で安定供給というところは前提になるんですけども、どうにかこの既存のSSネットが持続して、そのネットが魅力あるネットワークになればいいなというふうに思っている次第です。

石連代表なんですけれども、一部元売の話が出ましたので少しだけご披露しておきますと、当然これから先、需要が減退していくということだから、各元売ではそれぞれの手札、例えば複合施設、コンビニエンスだとか、食料施設、マッサージ、介護、レンタカー、いろんなことを特約店様と販売店様にはご提供しております。ただし、これらは元売が考える手札です。エリアによ

って、もしくは地域によって、その手札が有効である、有効でないというところは少し判断がつかねますので、それは事業者様がご案内していただくというところになっています。

ただ、これを2040年、2050年をターゲットにしますと既存の数字がさらに半分近くになるということも予想されています。これに対して各元売は既存の考え方じゃだめだということで、世界各国、先ほど小嶋先生の話出ましたけれども、世界各国でブランドを掲げたS S、S Sを中心として見た事業というのはうまくいっているのかというのは、私個人的には成功事例はないと思っていますので、日本から成功事例を出そうということでいろんなところに提案をしていただきながら、新しいビジネス、弊社でいくと1万3,000カ所のS S共通でできるビジネスを模索しているところでございます。

ですから、今までなかなか元売の露出も少ない状態になっていますけれども、これからどんどんやっているなというところを石連としても元売としてもお見せしていきたいなと思っております。

いろいろと5回、お世話になりました。

○安念座長

どうもありがとうございました。

佐藤さん、どうぞ。

○佐藤（義）専門委員

いろいろな会議に出させてもらっていますけれども、神経の使う会議だなと出席するたびにちょっと思っているんですけども。いろいろここまでやってくると、最後の砦の石油というのはこれぐらい議論すれば、いろいろ核心に触れる部分はあると思うんですけども。規制緩和という部分に向かって、過疎化とか人手不足だとかいろんなものを解消していくためには最終的に規制緩和が必要だという部分があるんですけども、最終的にこの最後の砦の石油というのは、やっぱり有事と平時問わず全体の今8割は動いているということなので、有事と平時にガソリン、軽油、灯油を扱っているプレーヤーが何か規制緩和と規制という部分、両方求めたいなと実は思います。

有事も平時もしっかり供給できるという規制をしながら前に進んでいく規制緩和、いわゆる我々が有事の、平時は誰でもやれるわけで、有事の際に供給できる体制を整えているからこそコストが高くなっているわけです。前回話したとおり東電の電柱にダンプカーがぶつかったときに誰が直しに行くんだという、そういう安全のところまで見ている経営をしているのでコストが高くなっているわけですね。新しく入ってきているプレーヤーというのは、その部分を排除しているコスト主義でやっているわけです。土俵が全く違うわけです。

ですから平時も有事も、供給するものが石油エネルギーをしっかりと供給するんだという規制と、しっかりと進むべく規制緩和というのを並行して、その両輪がないと恐らく延々とこのような議論の研究会が毎年行われるんだと思うんです。これは延々と加速化していくんだと思うんですね。ですからその両輪を、国が果たすべき役割ということが先ほどの論点に入っていましたので、そこをしっかりと念頭に入れていただいてやっていただきたい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。

柳澤さん、お願いします。

○柳澤専門委員

先ほども話したので重複になるかと思うんですけども、報告書、大変簡潔に議論されたことが記載されていると思います。ありがとうございました。次世代の燃料のインフラという形で考えれば諸問題あると思いますけれども、前向きにいろいろと考えてこれからもいけたらと思います。

我々LPガス業界とすれば4月にプレゼンをさせていただきました。諸問題について提案をさせていただいたり、課題を掲げさせていただきました。それに向けて当然、L協としても取り組んでいきます。特に期間を3年間と期限をいただきました。この間に集中的に解決をしていくということです。諸問題、特に規制の緩和とかいろいろあると思いますけれども、こういったものについて具体的に集中的に取り組んでいくということでございます。L協としてもそのところは全面的に協力をさせていただきながら、前向きに進めていけたらなと思いますので、ぜひとも経済産業省の皆さんにおかれましては引き続きよろしくお願いしたいと思います。

本当にありがとうございました。

(2) その他

○安念座長

ありがとうございました。

それでは一わたりご意見を承りましたので、最後に議題2のその他に移りたいと思います。

事務局からご説明をお願いいたします。

○小山石油流通課長

委員の皆様、どうもありがとうございました。議論というか、ご意見はある程度出尽くしていただいたのではないかと考えておりますけれども、また後日、今回の議論、あるいはこれまでの

議論についてご意見等ございます場合は、少し早いんですけども12日までに事務局にご連絡いただけますと幸いです。

なお、座長にご一任いただきました報告書（案）は取りまとめ次第、ホームページに掲載されることとなりますが、掲載前に皆様にしっかりお知らせをしたいというふうに思っております。

3. 閉会

○安念座長

ありがとうございます。

それではこれをもって本日の会議は終了させていただきます。数回にわたり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。

—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