

グリーン社会小委員会 第1回 議事要旨

日時：令和4年8月10日（水）10：00～12：00

場所：国土交通省 中央合同庁舎3号館3階 総合政策局 AB 会議室（Web・対面同時開催）

●議題

- (1) グリーン社会小委員会「輸送事業者判断基準検討」の開催について
- (2) 改正省エネ法を踏まえた対応について
- (3) 関係団体ヒアリング
- (4) 意見交換
- (5) 今後のスケジュール

●議事概要

議題（1）、（2）について、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）

- ・荷主の判断基準を検討している資源エネルギー庁とはどのように連携を図っているのか。
- ・省エネ法の運用において地方運輸局はどのような役割を担っているのか。
- ・省エネ法改正に伴って新たに発生する非化石エネルギーへの転換に関する事業者の努力義務、報告義務の対象はどのようになるのか。
- ・法改正の目的の一つに、事業者の行動変容をおこすことがあると認識している。

（事務局）

- ・国土交通省、資源エネルギー庁のそれぞれが主催する委員会にお互い関係省庁として参加している。本委員会には資源エネルギー庁も参加いただいている。
- ・国土交通大臣の権限の一部を地方運輸局長に委任しており、事業者から提出される定期報告書、中長期計画の受理などの事務を行っている。
- ・基本的には、省エネに関する事業者の努力義務、報告義務の対象と同じである。具体的には、すべての事業者に非化石エネルギーへの転換に関する取組を努力義務として求め、加えて、特定輸送事業者には定期の報告、中長期的な計画の作成等を義務付けている。

議題（3）について、各団体より資料に基づき説明。主な意見は以下のとおり。

（委員）

- ・西武バスが使用しているリニューアブル燃料は何由来なのか。
- ・EVバスのほとんどは海外製である。カーボンニュートラルの達成に向けて、EVに転換していかなければならない状況において、海外製に頼ることはリスクが大きいため、国産車を確保することが重要ではないか。
- ・エネ特による支援を拡充するなどして、積極的にEVバスの導入を支援する必要がある。
- ・トラック業界においては、資本金、売上、従業員数、車両台数が小規模の事業者がほぼ99%を占めているとのことだが、これらの事業者はトンキロベースだとどのくらいを占めることにな

るのか。

- ・非化石エネルギー含めて省エネを図っていくためには EV の電費を改善していく必要がある。事業者で電費の実態は把握しているのか。
- ・各事業者単体で省エネに取り組むだけでなく、物流システム全体として輸送の効率化を図っていく必要があるが、どのような取組をされているのか。モーダルシフトや共同輸配送などの取組はあるか。
- ・バスについて、東京都交通局での FC バス導入を紹介されたが、東京オリパラ終了後の継続性は一つの課題だと思う。また、過去には合成燃料や CNG 燃料を使用するバスの展開にも取り組まれていたかと思うが、リニューアブル燃料、合成燃料、CNG 燃料等について、今後どのような持続可能な展開を考えているのか。ユーグレナなどの燃料は、供給価格も高く、量の確保も課題と思われるが、今後の使用も見込んだ補助・助成に期待しているのか。
- ・PHV・EV タクシーは現状どうなっているのか。Well To Tank も含めてトータルとしての CO2 排出削減への寄与を検討していただきたい。
- ・バス、トラック、タクシーの非化石エネルギーへの転換について、海外動向の調査や把握はされているか。
- ・優先的に非化石エネルギーを使用する車両を導入すべきユースケース（インフラの整備状況、貨物の種類等）の特定、最適化に向けて非化石エネルギーの使用による CO2 排出削減効果のモニタリングのために、CO2 排出量をきめ細かく把握する必要があると思われる。現在、どのように CO2 排出量を把握しているのか。
- ・充電設備等のインフラの積極的な配置をしていかなければならない。トラック、バス、タクシー事業者などが連携して、共同で使用できるようなインフラの設置を要望することも一つの手ではないか。
- ・CO2 を減らすために、トラック業界であれば再配送を減らすことが重要だと思うが、再配送の減少に向けて困っていることはあるか。
- ・次世代バイオ燃料、合成燃料なども含め非化石エネルギーの利用は、カーボンニュートラルの早期実現に向けた選択肢を広げることになる。
- ・非化石エネルギーへの転換に向けては、車両、電力・燃料、インフラなどの各々に課題があるので、メーカーとしては、車両の早期開発・提供に努めるとともに、課題の解決に向けて関係者と連携を進める。
- ・「物流の 2024 年問題」によって、トラック業界のトンキロは減少することになると思われるので、エネルギー使用原単位も今後減少すると思われる。そのことを議論の前提とする必要がある。原単位値を小さくしていくことも重要であるが、業界として総量を減らしていく努力をしていることにも、着目する必要がある。
- ・物流業界における CO2 削減に向けた取組として、大型の物流拠点の屋上に設置した太陽光パネルで発電して、余った分は売電する事業者も存在している。また、大都市であれば、ラストワンマイルの輸送については、トラックを使用せずに自転車等を使用している大手の輸送事業者もいる。
- ・EV のバッテリーの耐久性の基準を国が示さないと事業者も EV を導入しづらいと思うので、国で早めに検討して欲しい。

- ・プレゼンのあったいずれの業界においても中小企業が多く、競争条件が厳しい中、2030年に向けて目標を高く志していることが分かった。トラック協会の目標に関連して、大手の事業者については、協会としての目標以上の野心的な目標を設定している場合もあるのか。すべての事業者が同じ目標を持つのか。
- ・バス業界の大変な経営状況において、公共交通としての持続可能性の確保は大きな課題であると認識している。資料中、『運賃に「脱炭素」を課金の検討』とあるが、運賃を上げるということか。
- ・充電・充填インフラについては、海外の事例を参考にしながら、戦略的に進めていく必要がある。