

秋の年次公開検証「徳島レビュー」

物流における省エネルギー対策

平成29年11月19日（日）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：山根行政改革推進本部事務局次長

梶山弘志行政改革担当大臣

松本文明行政改革担当副大臣

評価者：赤井伸郎評価者（取りまとめ）、石田恵美評価者、上村敏之評価者、
土居丈朗評価者、山田肇評価者

参考人：石田和之参考人

府省等：環境省、総務省、国土交通省

○山根次長 本日、2つ目のセッションに入りたいと思います。

「物流における省エネルギー対策」ということで、評価者は同様でございますが、取りまとめを赤井先生にお願いしたいと思います。

参考人としてしまして、石田和之、徳島大学大学院社会理工学研究部教授に参加いただいております。

出席省庁は、環境省、総務省、国土交通省、財務省主計局でございます。

今回、徳島で秋のレビューを行うということで、徳島県内の市町村が取り組んでいる行政改革にも積極的に御参加されております石田教授に参考人として参加いただきまして、御自由に御発言いただきます。

また、石田ゼミのゼミ生の皆様には、本レビューの運営に御協力いただいているところでございます。どうもありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速でございますが、行革事務局から、資料の説明をいたします。

○事務局 それでは、説明いたします。

物流における省エネルギー対策の紙をご覧ください。

1 ページ目です。今回、取り上げる3事業でございます。いずれも環境省の予算で、省エネを目的としております。

1つ目の物流分野におけるCO₂削減対策促進事業ですが、トラックから鉄道や船舶への輸送接続を円滑にするための補助事業と宅配システムの省CO₂化、宅配ボックスの普及促進を図るためのモデル事業です。

2つ目の事業は、交通機関の低炭素化と利用促進に向けた整備で、マイカーなどから、自転車等への転換、あと、コミュニティサイクル、駐輪場整備のための補助です。

3つ目の事業は、エネルギー起源CO₂排出削減技術評価ということで、大型の郵便物などを投函できる郵便受け箱の効果検証事業です。

1枚目下の資金の流れです。石油石炭税、一般会計を経て、エネルギー特別会計に入り、補助金等が民間事業者などに支給されます。

2 ページ目をご覧ください。本ページ以降は、各事業についてどうなのかという観点で、

まとめてございます。

2 ページ目の左、国土交通省の検討会での報告書の抜粋です。宅配の再配達削減のために、4 つの方策が提言されております。

第 1 にコンビニ等での受取、第 2 に住宅における宅配ボックス、第 3 に鉄道駅の活用等、第 4 に関係者間の連携促進です。

一つ目の宅配システムのCO₂事業でございますが、本報告書の第 3 の提案、鉄道駅等の活用と新たな受取方法の多様化として行われておりますが、1 ページ左下の本事業の採択実績をご覧くださいますと、国からの補助金を受けて、ヤマト運輸のお客様サービスセンターや郵便局など1,423カ所に宅配ボックスが設置されることとなっております。

また、本報告書の第 2 の提案、住宅における宅配ボックスですが、2 ページ目の右上をごらんください。マンション用宅配ロッカーの出荷台数は、既に3,000台近くまで増加しています。

本報告書での第 1 の提案、コンビニでの受け取りにつきましては、右の図の真ん中あたりですが、宅配会社の取組により、既に約 5 万7,000カ所で受取可能となっております。また、e コマース会社もコンビニや郵便局で受取可能とする取組を行っております。

3 ページ目、自転車利用環境の整備を通じた交通の低炭素化促進事業についてです。

第 1 にコミュニティサイクル整備。左下をご覧ください。実績は 3 件となっています。また、右上にありますとおり、コミュニティサイクルは全国100を超える都市で実施、あるいは導入検討とされています。また、右下にある通り、何らかの支援を地方自治体等から受けているものが多い状況です。

第 2 に、本事業は自転車通勤促進のため、駐輪用のいわゆるラックの整備に補助もしておりますが、また、左下の表でございますけれども、実績は 1 件です。

第 3 に、駐輪場整備については実績が無い状況です。

4 ページ目をご覧ください。左側は、郵便物の再配達削減検証事業についてでございます。左の図、日本郵便が2014年10月から 1 年半行った取り組みを記載してございます。これとの関係が問われます。

また、右側のグラフですが、モーダルシフト促進に関しての懸念課題ということで、環境省の事業ですけれども、鉄道利用拡大検討に当たっての懸念課題の左から数えますと、10番目のところで、赤色で示しておりますが、積み降ろし、積み替えによる手間などを解消しようとするものとなっております。

最後、5 ページ目、論点は 3 つでございます。

第 1 に、国費を投じて本事業を実施する必要があるのか。

第 2 に、事業を実施する場合でも、支援対象の見直しを行う必要があるのではないか。

第 3 に、事業終了後、民間企業などによる自主的な取組が進むのか。

以上でございます。

○山根次長 それでは、次に、環境省より説明をいただきたいと思います。5分以内でお願いします。

○環境省 お手元の環境省の物流における省エネルギー対策資料で御説明いたします。

1 ページ目でございます。モーダルシフトの資料でございます。

モーダルシフトについては、地球温暖化対策計画で定められた目標の達成のために、物流分野でのCO₂削減が重要となっております。その具体的手段として、トラック輸送からCO₂排出量のより少ない鉄道、あるいは海上輸送への転換が必要でございます。

しかし、こういったモーダルシフトについては、荷物の積み替えなどの際のリードタイムが長い、あるいはコストが大きい、ダイヤの柔軟性に劣るといったデメリットがこれまでございます。

そこで、民間事業者の自主的な取組だけでは限界があるため、国が補助事業並びに規制的手法も組み合わせまして、モーダルシフトの政策誘導を進めているところでございます。地球温暖化対策計画で具体的に数値目標が定められておりまして、鉄道、海運それぞれについて、今後、10%以上のモーダルシフトを進めていくことになっております。

事業による方向性でございますけれども、現在、一部の荷主、物流事業者の連携で、取組が広がりつつあるところでございますが、一方、中小企業など経営体力の弱い民間事業者、こういったところの取組が必要になってございます。そのための措置を整える必要があると考えております。

補助事業並びに規制的手法による政策誘導でございますが、省エネ法による取組、あるいは物流総合効率化法の計画認定制度、こういった制度的な枠組みがございます。これらに補助事業を組み合わせ、政策誘導を強化していこうというものでございます。

事業の出口戦略でございますが、事業終了後には、民間事業者による自立的な取組の拡大を期待しております。モデル的な機器、最先端な機器の導入で、リードタイム短縮、あるいは積み替えの迅速化並びに機器のコスト低減化を図ってまいります。

こういった補助事業によって、経営体力の弱い民間事業者を中心とした事業を行って、モーダルシフトの取り組みを後押ししようというものでございます。

3 ページは宅配でございます。

御案内のとおり、eコマースによって、宅配便の取扱個数が急増しております。現在、約40億個と言われております。そのうち、再配達の手配割合が2割程度ということですが、これは、単独世帯、あるいは共働き世帯の増加によって、昼間に受け取ることが困難になっております。このあたりは、9ページに資料を用意しておりますので、ご覧いただければと思います。

消費者の時間指定もまだ十分でございませぬ。消費者を巻き込んだ取組が必要になっております。この分野については、人手不足が大変深刻になっているという状況でございます。

そこで、再配達削減に向けた取組として、幅広い取組が必要になってまいりますが、その中で、受取方法の多様化の一環として、オープン型宅配ボックスの設置をこの事業により進めていこうということでございます。その他、消費者と事業者との間での連絡の強化並びに消費者自らの受取促進という環境整備も必要でございます。

この中で、国は、オープン型宅配ボックスということで、複数の物流事業者が利用できるものにモデル的な支援を行って、知見を集積して、短期間での面的整備で、消費者による認知度、あるいはこれを使うことで便利だという認識を向上します。あわせて、コスト低減も図って普及につなげようということでございます。

29年から31年まで立ち上がり支援を行いまして、29年は3大都市圏で行いました。来年度以降は、地方部を中心にモデル形成を支援してまいりたいと思います。地方部についても宅配の再配達というのは首都圏と変わらず2割でございますので、その辺の資料が10ページ、あるいはこういった地方を中心にしてやっていくのかは11ページで述べておりますので、あわせてご覧いただければと思います。

こういった地域特性の異なる多様な地域での事例を創出しまして、消費者の利便性・認知度を向上するという事で、宅配ボックスの利用率を向上させる。あわせて価格低減を図り、32年以降は自主的に普及を図ってまいりたいと考えております。

4 ページ、自転車でございます。

自転車は、公共交通、自転車移動の利便性を向上させることで、マイカーからの転換でCO₂削減につなげることでございます。これについて、地球温暖化対策計画の中で削減目標が掲げられているところでございます。公共交通機関と組み合わせることで、利用者の利便性の向上を図って、マイカーからのCO₂を減らすものでございます。

この事業は2つございます。コミュニティサイクルと通勤・業務利用。それぞれでわかっております課題に応じて、その対応方針をこの事業の中でつくっていこうということでございまして、コミュニティサイクルについては地方公共団体との連携、通勤・業務利用については事業者には制度面での整備を行っていただきます。それぞれの事業の中で、それを補助要件として位置づけてやっていくことでございます。

国費を投入する必要性でございますが、個々の地方公共団体の取組では、知見の共有、獲得が限定的になってまいりますので、国が優良モデル事例を形成して、知見を取りまとめ、それを水平展開し、全国に普及していくものでございます。

事業の出口としては、モデル事例約50カ所を目標としてございます。

最後に、郵便受箱の事業でございます。

郵便受箱につきましては、郵便法に基づいて、3階以上の建物について、大きさの最小の基準が定められております。この基準では、近年、増加している大型の郵便物の投函が困難ということで、持ち戻りが課題になり始めている状況でございます。

そこで、郵便受箱を大型化することで、この問題への対応が可能となると考えられますので、この事業によって、大型化をした場合にどれぐらい再配達が減らせるのか、

CO₂を減らせるのか。その効果を検証し、それをエビデンスデータとして、郵便受箱の望ましい規格を関係者と検討して、必要な制度改正などに結びつけていくものでございます。

下の方に、大型受箱の設置という絵が描いてございます。従来の受箱では入らないというものについて、大型受箱の効果がどれぐらいかということで、中ほどにございます検証事業イメージで、従来の大きさの受箱、大型化した場合の受箱の両者を比較して、利用者の利便性、住民の評価についてもあわせて把握をし、32年以降、政策立案及び本格導入につなげていこうというものでございます。

以上でございます。

○山根次長　ありがとうございます。

それでは、これから30分弱、議論をしていきたいと思います。

行革事務局の資料の1ページを出していただけますか。事業が3つございまして、一番上の事業には2つの事業メニューがございます。そういう関係上、上の物流分野におけるCO₂削減の関係の2つ目のポツの宅配システムの省CO₂化推進事業と、その関連で、郵便物の総務省連携事業、この2つについて、15分ほどで御議論をいただきたいと思います。

土居先生、どうぞ。

○土居評価者　私から質問させていただきたいと思います。

行革事務局の1ページにありますように、これらの事業の財源はどこにあるのかというと、石油石炭税であります。石油石炭税は昔は特定財源だったわけで、他の使い道には使えないということだったのですが、今は、一般財源化されました。

そして、一旦、一般会計に入るのだけれども、環境省なり、エネルギー対策特別会計で予算を要求するところから予算要求がきて、それが認められれば、石油石炭税の税収の範囲内でエネルギー対策特別会計にお金を繰り入れて、そこから支出されて、この事業が営まれます。

こういうことなのですけれども、必要が無いことが認められ、予算を減らすとか事業を止めるということになった分は、一般会計に税収が留め置かれて、他の有効な施策に使ったり赤字国債を減らしたりすることにも通ずるところがあるということが1つのポイントです。

もちろん、これから質問する事業だけではなくて、今日取り上げている事業全てに言えることでありまして、エネルギー対策特別会計でつけられる予算というのは、一般会計だととても厳しい財政状況の中で、他にもっと優先される政策があるのだからこんな予算をつけなくてもいいではないかという話になるのだけれども、環境対策ということだと、エネルギー対策特別会計で石油石炭税の税収の一部を使うことができるということだから、ここで予算をつけるという悪しき慣行になっているのではないかと思うわけであります。

そこで、改めて対象としている事業について、お伺いしたいのですけれども、御説明は

あったのですが、なぜ国費でやらなければいけないのかということを説明していただきたいと思います。

○山根次長 宅配の関係とあわせて、郵便物の関係について、今の御質問に対して、東京はいかがですか。

○環境省 まず宅配です。なぜ、国がやらなければいけないかでございますけれども、資料の3ページにございますように、再配達は非常に大きな問題になっております。そういう中で、既にいろいろ物流事業者さんの取組が進められているのですが、一方で、各社それぞれに任せてしまうと、設置戦略、セキュリティー、費用負担等の考え方がありまして、自然体では、各社独自に宅配ボックスの設置を進めることになりまして、利用者の利便性、例えば、ある特定の物流事業者の宅配ボックスしか使えないとか社会コストの観点から非効率になることが想定されます。

ですので、オープン型であることを条件にして、国が宅配ボックスの設置や情報システムネットワーク化の費用をモデル的に支援することで、地域特性の異なる地域での事例を創出して、効率的な宅配システムの実現に向けた、立ち上がりの支援を行うものでございます。

このようなオープン型宅配ボックスの支援は、まさに多様な受取方法や働き方改革に資する制度であって、国費を投入する必要があると考えております。

また、郵便物でございますが、なぜ国がやるかということでございますけれども、一番の根っこは、国民生活に直結する法令改正に係る知見を集積するものですので、国が知見を集積しなければできないのだろうと。さらには、関係業界との協議の場を設ける予定ですので、国が行うことでございます。

○山根次長 どうぞ。

○上村評価者 今の御説明ですけれども、民間でやるとバラバラになってという話が出たのですが、国がお金を出すのではなくて、指針を作って、きっちりまとめるという方法でも可能なのではないかと思います。お金を全部出すというのはどうなのかなと思いますけれどもいかがでしょうか。

○山根次長 どうぞ。

○環境省 国が指針という考え方もあるわけでございますが、あくまで今回は、民間事業者も、当然、コスト負担をしていただきます。民間事業者にもコスト負担をしていただきつつも、いわゆる国民生活の利便性の向上や地域間の公平性を図るために、まさに協調領

域の部分について、国がモデル的に支援をするもので考えております。

○山根次長 山田先生、どうぞ。

○山田評価者 2つ質問します。

1つ目は、なぜ、民間事業者の自主的な営業努力に委ねないのかということです。宅配ボックスだけが唯一の解決策ではありません。色々なオプションがあります。

例えば、先ほどのように共働き世帯が多いので持ち帰りが多いという話がありましたけれども、そういう方々が多く住んでいる地域については、宅配便の営業時間を午後3時から午後10時に変えたって構わないわけです。あるいは、再配達でこの時間に届けてくれと最初に言ったはずなのに再配達になった人からは再配達料を徴収してもいいわけです。あるいは、この家には過去に10回配達をして何時頃だったら受け取ってくれるということが記録してあれば、それに基づいて、一番在宅していそうな時間に配達することを考えてもいいわけです。

民間事業者がそのような自主的な努力をしないで、宅配ボックスに決め打ちをするというのは間違っていると思います。

郵便についてですけれども、日本郵政は、郵便受けに入らない大型郵便物が何パーセント位あるのか、それぞれどのくらいの寸法のものがあるのかは当然把握してしかるべきでありますし、把握していれば、このようなお金を一切使わないでも、机の上で計算するだけで、どのような規則改正をしなければいけないかということのおおよその見積もりができるわけです。

そういうことの前提無しにこのような計画をするというのは、お金の無駄遣いだと思います。

以上です。

○山根次長 東京、いかがですか。

○環境省 今、民間でどういうことに取り組んでいるかというところについて、御説明させていただきますと思います。

民間の宅配事業者の取組としては、メールやアプリ等のツールの活用により、配達予定日時の事前連絡や受取日時の変更を便利に扱えるサービスの提供をしております。また、EC事業者との連携による不在時の荷物を事前指定の場所に置くサービス、コンビニ受取。さらには、宅配が特に集中する午後から夜にかけて荷物を届ける専門の運転手の配置、午前や夜間の配達員の増加、人工知能のAIを活用した配達の効率化ということで、既に、民間事業者でそういう取組をなされておるのですが、一方で、再配達の問題は解決していません。

先ほどコンビニという話で、5万店舗ということもあったのですが、コンビニにつきましても、荷物の管理の観点ですとか荷物を置いている場所のスペースの観点から、コンビニにおいても、首都圏において、むしろオープン型宅配ボックスをコンビニの外に置いていこうという話も進んでいるところでございまして、そういう形で、オープン型宅配ボックスを進めていくというのは極めて重要なことだと考えております。

○総務省 郵便について、お答えいたします。

まず、どのくらい再配達がなされているか、ということでございますけれども、日本郵便にお聞きしても、正確な数値については不明ということではございますが、総務省で、色々な状況をヒアリングし、あくまで推計でございますが、定形外郵便物、あるいは書留などの持ち戻りはおおむね6,000万位あるのではないかと。

これに、郵便ではございませんが、日本郵便が郵便受けに配達をしておりますゆうメールとかゆうパケットなどの持ち戻りを合わせると、1億位になるのではないかという風に思っております。

○山田評価者 たったの1億なのですよ。1億というとすごく大きく聞こえるのですけれども、たったの1億です。日本中には5,000万世帯以上ありますから、1世帯当たり年に2回しかそういう問題は発生しません。

○総務省 もう一つの質問についてもお答えさせていただきます。机の上の計算でできるのではないかという御質問がございました。

今回、郵便に関して検討しようとしておりますのは規制的手法でございますので、十分な根拠から見て、客観的で偏りのないデータに基づいて内容を検討することが必要だと思っております。

こうしたデータを、協会からのヒアリングだけということではなかなか集めることができないだろうということで、実態に基づいて検証を行って、それに基づいて検討を行いたいと考えているところです。

○山根次長 石田先生、今までのところについて御意見等はございますか。

○石田参考人 今までということではなく、1つ関連してなのですが、徳島では、NPO法人徳島県域カーボン・オフセット推進ネットワークをやっておりまして、CO₂削減の取組をやっております。

宅配システムの省CO₂化の事業がございますので、その観点から、1つだけ気になったところを質問させていただきたいのですが、取りにいく時に車で取りに行ったら同じといえますか、要するに先方が車で運んでこられるか、自分の車で取りに行くかというだけの

違いなのかと思ったりいたしました。

そうすると、CO₂削減の量というのは、環境省さんでも、カーボン・オフセットもそうですが、基準といいますか測定の仕方が厳密だったりするのですが、どうやって車で行ったのか、歩いて行ったのか、走って行ったのか。その辺りは、どのような把握の仕方をするのか。現場の素朴な感覚でございます。

○山根次長　ありがとうございます。

東京の環境省さん、いかがでございましょうか。

○環境省　今年度の29年度は、首都圏を中心でございますので、受取は基本的には徒歩が中心になろうと思うのですが、いずれにせよ、自転車とか、自動車で取りに行くようなケースもあると思います。二酸化炭素の削減効果というのは、補助事業終了後、補助事業者に対して、CO₂削減効果を計算していただきまして、報告を求めることになっています。

○山根次長　さらに申し上げることがあったら、どうぞ。

○石田参考人　大丈夫です。

○山根次長　それでは、赤井先生、どうぞ。

○赤井評価者　ありがとうございます。

環境というのは、経済学でいう外部性と呼ばれていて、本人はそれほど負担しないけれども社会全体で大きなコストになっているということで、その分を国がある程度見てあげるとというのが一番の根拠だと思うのですが、この事業の場合、宅配だと労働環境、宅配する業者に負担がかかっているんで、業者に対してかなりメリットがある。ところが、最終的には住民にとってもメリットがあるということで環境省さんが予算要求されているわけですが、CO₂が占める分野というのはかなり小さいような感じがするのですが、全体の中で、効果を生み出すうちのCO₂が生み出す部分というのは何割位なのかというのはある程度計測されていらっしゃるのでしょうか。それが、補助の割合とも関わってくると思うのですがいかがでしょうか。

○山根次長　環境省さん、いかがですか。

○環境省　資料の3ページの真ん中の四角のところに記載がございますが、二酸化炭素排出量として、現在、8億個の再配達でCO₂の42万トン増、右側にまいりまして、ドライバーの労働時間として9万人分の労働力ロスにつながっております。これを大幅に削減して

いく予定です。

○赤井評価者 難しいのかもしれないのですけれども、効果としては、何対何位になるのでしょうか。

○環境省 効果としては、CO₂の観点で答えさせていただきますと、再配達を全て無くそうといたしますと、同じ3ページの真ん中の下のところでございますけれども、10万台程度の宅配ボックスが必要であろうと考えております。そのうち、この予算事業で5,000台。つまり、5%の立ち上がりの支援を行うわけでございますので、42万トンのうち10万分の5,000トンという数字になろうかと思えます。

○赤井評価者 環境省だけで議論するのは難しいのかもしれませんが、環境省以外にも、社会にとってのメリットもたくさんあって、それが民間でどんどん主導してやっていけるという部分になるので、それが圧倒的に多い場合は、これほど補助は出さなくてもいいし、補助を出す根拠が曖昧になると思います。

以上です。

○山根次長 石田先生、どうぞ。

○石田評価者 違う方の石田です。

このところ、ヤマトさんの方で宅配ロッカーを他社にも開放して、利用料についてもコストなどに充当していこうという取組が出ているということについては、新聞紙上にも出ております。

そういったように、民間でも既に推進していこうという機運があるわけです。もちろん運転手さんの労働環境もありますけれども、eコマースを支える運送業に関して、限界がきています。

本来であれば、誰がこれを負担すべきなのかと言えば、eコマースによって受益するユーザーであったり、あるいは大手さんだったりとか。そういうところについて、無料でどこまでユーザーに届けるかというところの中で、色々な配達のところにはひずみが生じています。そのところで、既に民間でも宅配ボックスを作っているのに、今から実証実験。色々な集積をするために国がお金を出すということは全く説得的ではなかったと思います。

実際には、ある大手の宅配業者に対する、一部に対する支援になってしまうのではないかということを大変懸念しておりますけれども、こういったことを進めることについて、CO₂の削減に結びつけてあえて言うのであるならば、今までのお話というのは全く説得的ではない。

どういうところがCO₂を削減するのか、そのところをもう少し具体的にお話してくださ

い。宅配業者さんでは、宅配ボックスを置いたりとか、いかに効率的に運べるのかという工夫を一生懸命されています。そこを除いて、自分たちの実証実験によって、どのぐらいのCO₂が減ると試算されているのでしょうか。

○山根次長 環境省、どうぞ。

○環境省 オープン型宅配ボックスの事業につきましては、資料にもございますけれども、平成27年に国土交通省が関係業界の皆さんと検討会を設けまして、宅配ボックスのシステムについて議論をし、報告書が取りまとめられました。

それを受けて、平成29年度予算に予算事業として計上して、国と業界が一体となって、再配達問題に取り組むものとしたものでございます。

したがって、本事業は、業界が取組を進めるための前提として、極めて重要でございまして、国の補助事業を受けて、民間事業者も、業界を挙げて、再配達問題に前向きに取り組むようになってきております。民間事業者からは、実際、補助制度があることを前提に事業計画を立てていると伺っております。

2社に偏在していることでもございますけれども、最初の質問にも絡みますが、各社に任せてしまうと異なる仕様の宅配ボックスが乱立し、かえって消費者の利便性の低下を招くことが懸念されます。したがって、共同利用をすることを条件として、オープン型宅配ボックスの設置について支援を行うこととしたものでございます。

これによって、今回、まさに競争原理のもとで、6事業者、2グループが宅配ボックスを開始しておりまして、本補助制度の政策誘導効果が発現したものと理解しております。

○国土交通省 補足をさせていただきます。

○山根次長 補足ですね。簡潔にお願いします。

○国土交通省 宅配ボックスの事業というのは、従来と何が違うのかというと、1カ所の宅配ボックスにまとめて運ぶということでございます。ですから、各家庭に運ぶということではなくて1カ所にまとめる。そして、利用者は自分の導線に沿ったところで受け取るということで、極めてCO₂削減効果が大きいのではないかと考えている次第でございます。

○山根次長 他にも事業があります。行革の資料の1ページ。2つ目の大きな○で公共交通機関の自転車利用環境の事業と1つ目の大きな○の1番目の物流におけるCO₂削減のモーダルシフト促進支援事業。これらもあわせて御議論をいただければと思います。

どうぞ。

○土居評価者 宅配システムの話とさらに残りの事業もあわせてお伺いしたいと思うのですが、国土交通省と総務省にお伺いしたいと思います。

エネルギー対策特別会計は環境省と経済産業省が共管している特別会計です。国土交通省と総務省は直接的には関わっていません。先ほどの宅配システムの例で言えば、国土交通省で検討会を設けられて、そこで取りまとめられた意見を反映して、この事業を起こしたという御説明だったと思います。

ならば、なぜ国土交通省は、一般会計予算として、この予算を環境省とは切り離して、独自に予算要求をするということをしなかったのでしょうか。なぜ特別会計で予算を計上するような予算要求をしたということなのでしょう。それは、総務省の事業もあわせてそれぞれお答えいただければと思います。

○山根次長 今のところで、一般会計、特別会計の違いや背景についても、簡単に御説明いただければと思います。

○土居評価者 冒頭、私が質問させていただいたことと同じことですが、行革事務局資料の1ページにありますように、一般会計の予算とは別に石油石炭税、今は一般財源になっていて紐つきの特定財源ではないのですが、石油石炭税を財源として、予算が認められると、一般会計からエネルギー対策特別会計にお金が繰り入れられ、それがこれらの事業の財源になります。

エネルギー対策特別会計の予算を司っているのは、環境省と経産省で、国土交通省や総務省は、直接的にはエネルギー対策特別会計の予算を握ってはいないわけです。もちろん役所の縦割りみたいなものがありますから、今日、取り上げている事業は、元々は国土交通省が所管しているような事業内容なのですが、環境対策の話が絡んでいるから連携事業という話が出てきたのです。

先ほどの説明によると、元々は、国土交通省が開いた業界との間での検討会でこういう社会的な取組が必要だと。それは良いと思いますけれども、社会的な課題の解決が必要だということを国の予算でやるということであれば、国土交通省には2つの選択肢があります。国土交通省には他にも一般会計で予算を認めてもらいたい事業が沢山あるわけですが、その中の1つとして予算要求をし、認めてもらえれば、これを一般会計予算で実施できることにするのが選択肢の1つ目です。

2つ目の選択肢は、今、ここに挙げられているように、環境省と連携して、エネルギー対策特別会計の予算で認められれば、この特別会計の予算、お金を使えます。

国土交通省の一般会計予算で認めてもらうためには、それなりに説得力があって、しっかり予算の必要性を説明できることが必要です。しかも、国土交通省には他にもいっぱい仕事があるわけです。一般会計の予算は限られていますから、国土交通省の中で、一般会計の予算で認めてもらいたいということであれば、ある種トーナメントというか、省内で

必要性が認められる必要があります。

もちろん、予算要求は要求ですから、そこから先、財務省と折衝をして、それでダメだと言われたらダメになってしまうのですけれども。一般会計の予算は限られているので、省内でこの予算を認めてくださいと要求することもできたけれども、他の予算が目白押しでそちらは厳しそうで、こんな予算をつけてくれと言ったって省内でもなかなか認めてくれません。

特別会計でということだったら他の国土交通省の予算とはバッティングしませんから、環境省にタイアップしてもらって予算をつけてもらう。その方が事業で認められやすいのではないかという懸念を私は持つわけです。

その点、国土交通省と総務省にお伺いしたいのは、この事業をなぜ自分の省、つまり環境省とは連携しないで、自分の省の中で、一般会計予算として予算要求をしなかったのかという理由をお聞かせいただければと思います。

○山根次長 東京、お願いします。

○国土交通省 本件につきまして、補足したいのですが、モーダルシフトの関係で挙げられている調査というのは、モーダルシフトの輸送障害の関係の調査をやっていたもので、これが起点というのはちょっと違うと思っています。

私ども、今回、予算要求を環境省さんにさせていただいているのは、この事業がまさにCO₂対策に資するからということでございまして、省庁連携で、霞が関全体として取り組んでいる中で、どうしたらいいかということで、環境省さんと連絡をさせていただいて、環境省さんで要求をしていただけたことになったということでございます。

○総務省 総務省です。

もちろん総務省につきましても、総務省の立場として、本件について進めたいと思っておりますが、これにつきましては、政府全体としてのCO₂対策が重要であります。これにつきましては、当然環境省さん、配達という意味では国土交通省さん、それぞれとの連携が不可欠だと思っております。総務省単独で、というよりも、今あるこういう仕組みでやっていくことがよろしいのではないかと、ということで相談をさせて頂いたところでございます。

○山根次長 山田先生、どうぞ。

○山田評価者 政策のオプションを考えるときに、代替手段を考えないで政策はこれしかないというのはおかしいと思うのです。特に郵便の話は完璧にそうでありまして、先ほど言ったように、日本郵便は上手く配達できなかった郵便物の量等を把握しているはずで

し、その大きさも把握しているはずです。

もっと言えば、例えば、その時にどう対応するかということで、大型の郵便受けを置くということに省令を改正したとして、いつそれが実現するのかと考えれば、全ての日本の家屋の更新が終わるまで、何十年もかけないと普通は変わらない。自分の家の郵便箱を、省令が変わったから大きい郵便箱につけかえましょうというのは、なかなか動かないと思うわけです。そういう意味で時間がかかり過ぎます。

他のオプションとして、例えば定形外郵便の最大サイズはこれ以下であると規定してしまえばそれで済むと思うのですが、なぜそういう政策を、他のオプションを考えずに決め打ちをして無駄遣いをするのでしょうか。

○山根次長 総務省さんでしょうか。どうぞ。

○総務省 総務省です。

もちろん、この郵便受箱の大きさのみで問題が解決するというわけではないと思います。当然、配達の手間などもあると思います。

ただ、この手段を捨てる必要もないだろうと。これにつきましては、今、考えておりますのは基準の見直しでございます。今、先生がおっしゃられたように、新築ですとか、あるいは更改の都度換えるということであれば、コスト的には、追加という意味ではそれほど大きくはありません。

○山田評価者 ただ、解決するのに何十年もかかるのです。そのことは考えましたか。

それから、そうやってやる実験というのは、私は机の上の計算でもごくっと分かるだろうと言ったら実験してみなければわからないとおっしゃったのですけれども、実験規模は全国の中で100世帯のマンションの2カ所で実験するだけで分かるのですか。

○山根次長 総務省、どうぞ。

○総務省 実験につきましては、先ほど申し上げたのは、業者からの情報だけでは全体は分からないだろう、と申し上げました。住民側の御意見なども伺う必要があると思っております。

どこまでその数を取らなくてはいけないか、ということについては、もっと多く取った方が良いでしょう、というお考えも当然あるかと思っておりますけれども、そこはもちろん予算との兼ね合いもございますので、今のところは、この規模でいかにか、と考えているところです。

○山根次長 どうぞ。

○上村評価者 山田先生の話に私もほぼ同意しますけれども、地球温暖化対策とか、CO₂排出削減という外部性の問題をどう解決するかという話になっているのですけれども、その手段として、これらの事業が望ましいかというところが論点だと思います。

補助金も政策手段としてあるのですけれども、規制による誘導もあるし、融資という方法もあります。ですので、なぜ最初に、まず補助金ありきなのかというところは非常に分かりません。

モーダルシフト促進支援事業に話を移しますけれども、鉄道、船舶による低炭素機器を導入することが大切だと書いていますが、補助金ではなく、規制をするということでも政策目的が達成できるのではないかと思いますがいかがでしょうか。

○山根次長 これは国土交通省ですか、環境省ですか、どちらですか。

○環境省 環境省でございます。

規制ですが、資料にも書いてございますが、省エネ法という法律がございまして、これである一定の規模以上の事業者につきましては省エネ低CO₂化を図るわけでございますが、一方で、経営体力のない企業につきましては、規制だけではなくて、補助金による誘導支援もあわせて、規制と補助金のセットで、低CO₂化を進めていくという考え方でございます。

○山根次長 どうぞ。

○上村評価者 あと、自転車利用環境の整備を通じた交通という、その低炭素化促進事業もあるのですけれども、駐輪場の整備という中身があります。駐輪場が整備されると、自転車利用が増えるというつながりが全く分かりません。どうして駐輪場が整備されると、人々の自転車利用が増えるのかということについて説明してください。

○山根次長 よろしく申し上げます。環境省さんですか。

○環境省 失礼いたしました。

駐輪場整備をすることでCO₂につながるのかという御質問でございますけれども、マイカー等から自転車に転換するには、放置自転車対策もあわせて実施するということが有効だと考えております。放置自転車対策をしながら自転車の使いやすい空間をつくることも、新しく自転車へ進む可能性があると考えておりまして、CO₂削減に有効だと考えております。

また、人の流れが集中する地域におきましては、利便性の高い場所にコミュニティサイ

クルですとか駐輪場を整備することで、近距離からのマイカー等の移動に転換される可能性があると考えております。

○上村評価者 放置自転車がある状況で、駐輪場が国費によって整備されると、放置自転車が駐輪場に入るかもしれませんが、多分、自転車利用は増えないと思いますけれども、いかがですか。

○山根次長 いかがでしょうか。

○環境省 今、放置自転車のことについて御質問がありましたけれども、そのことだけを対象にしているわけではございません。例えば、コミュニティサイクルに関して言うと、全国でも取組が進みつつありますが、利用回数の平均というのは0.7回程度にとどまっていることもございまして、自転車利用という観点で見れば、マイカー転換には必ずしもつながっていないということで、ひいては温暖化対策の効果的な推進にもつながっていないと考えておりまして、そういった観点から、本事業を進めていこうということでございます。

○山根次長 赤井先生、どうぞ。

○赤井評価者 モーダルシフトのところがあまり議論されていないので、1つなのですけれども、ここでは、モーダルシフトに向けて、実際、積み替えがボトルネックであるというイメージになっていると思うのですが、実際のところ、そのところのコストが幾らで、どのぐらい、全体のコストに対して占めていて、実際のコストが高いがゆえにそこでの乗せ換えるための機械が不足しているという実情について教えてください。そのところは、どの位根拠があるのでしょうか。

○山根次長 環境省さんですか、国交省さんですか。どちらでもいいので、お願いします。

○国土交通省 事務局の資料で、積み降ろし、積み替えによる手間、時間のロスと書いていますけれども、そもそものモーダルシフトの課題としましては、鉄道にしろ、海運にしろ、駅、港で一旦止まって、積み込み、積み降ろしをしないといけないということでございます。ただ、海運の場合ですと、バン型の車両を使ってそのまま船舶に積んでしましますので、いわゆる積み降ろしの作業が発生するわけではないという構造でございます。

こういった機械というのは、トップリフターは各地の駅に90台ほどございますが、まだまだ設置が進んでいないところがある、こういうことがボトルネックになって積み替えができない駅がある。ここは是正したいということで、今回の補助制度の対象とさせていただいたところがございます。

○赤井評価者 私の先ほどの意見とも関わるのですけれども、リードタイムがかかるということで、積みかえの時間を下げることがメインであれば、CO₂よりも事業者にもメリットがあるので、物流の効率化というところでの効果をしっかりと見極めないと、CO₂だけでこれだけの効果があるのかというところも議論になると思いますので、CO₂の部分はどのくらいなのかというのは重要だと思います。

以上です。

○山根次長 まだありますか。

参考に石田先生、全体を通してありますか。何でも結構です。

○石田参考人 徳島での事例がありましたので、その経験といいますか、その当時、一緒に環境のことをやっている仲間がかかわってたりもしました。

徳島の地域で、恐らく最も自転車に乗っているのは高校生であろうかと思います。それはなぜかという、余りにも公共の交通機関の利便性が悪い。鉄道だけでなくバスなども。高校生などは10キロ圏内を自転車で移動します。つまり、交通手段の選択というのは相対的なものだと思いますので、どこかだけというのではなく、自転車利用を進めていくのであれば、パッケージとしてといいますか、全体として、自転車の利用がその人達にとって利便性が高いような仕組みにしていかなければいけないといいますか、していただきたいと思いました。

以上でございます。

○山根次長 ありがとうございます。

赤井先生、そろそろ取りまとめの準備をしていただいてよろしいですか。

山田先生、短くお願いします。

○山田評価者 こういう事業を見るときには、その事業がそれぞれどういう効果があるのか、どのくらいの費用がかかるのかをちゃんと見る必要があると思うのです。先ほどの宅配システムで42万トンの効果があるとお話があって、ただし、そのうちの5%の実験をなさるということで2万トンなのです。それに対して、徳島でなされた自転車の実験のときのCO₂削減量は1年間で5,000トンです。

ということは、徳島と同じようなところで、実験ではなくて、常にコミュニティサイクルを使えるような環境を作れば、それを4カ所に作れば、宅配ボックスの事業は要らないのです。費用対効果は高いわけです。そういう政策間の比較をなさらないといけないと思うのですけれども、環境省はいかがでしょうか。

○山根次長 環境省さん、簡潔にお願いします。

○環境省 公共交通機関の利便性を上げるために自転車利用を活性化する。これはこれで、温暖化対策計画の中でしっかりやっていく必要があるという政策になっております。

同時に宅配ボックス、あるいはそれ以外の宅配事業者の取組を含めまして、宅配便の再配達を減らすことでCO₂の削減もやっていく。これも温暖化対策計画の中でそれぞれ実施することになっております。

どちらかをやればどちらかをやらなくていいということではございませんで、それらの取り組みを積み重ねて、我が国の目標の26%削減をやっていこうというのが、政府が閣議決定をして決めたということでございます。それに沿って、それぞれこの事業を、先生方からいろいろな御意見を頂戴いたしましたので、それも踏まえて、見直していく必要があるかと思いますが、こういった形で予算要求をさせていただいているところでございます。

○山根次長 そろそろ取りまとめをよろしいでしょうか。

今のことに對して、ありますでしょうか。

フロアから、御質問、意見、コメント、何でも結構ですが何かございますが。

取りまとめの準備をしていただいている間に、一つだけ、ニコニコ動画、ツイッターのコメントだけ紹介します。

CO₂が多いから直ぐに減らすための補助金を出すのではなく、そもそも民間企業自ら、自主的にビジネスモデルを見直していくことを促すべきというコメントがございます。

それでは、取りまとめをお願いしたいと思います。

○赤井評価者 ありがとうございます。

今回は、4つの事業にまたがっているので、少し幅があるのですが、全体として、物流の問題ということで、何らかの社会的問題を解決すべきということは理解できるのですが、今回の予算要求として、CO₂削減をメインに出ている場合には、それだけの予算を使って、CO₂の削減を行うのは、費用対効果として望ましいのかというのが議論の中心になったと思います。

宅配システム及び郵便の再配達の削減に関しては、基本的に民にメリットがあるものであり、フレキシブルな配達方法の開発というのは既になんかなり進んでいます。ボックスの統一性とか利用の効率性はもちろん大事だけれども、ガイドラインなどを作ることで、民の連携を促すことで、費用を最小限に抑えながら、そういう問題にも対応できるのではないかと、事業の廃止を含め、実施の必要性を抜本的に見直すべきという形でまとめさせていただきます。

モーダルシフト及び自転車利用に関しては、色々と推計はされているわけですが、

これも同様に、実際に使うお金に対してCO₂の削減効果はどのぐらいなのか、モーダルシフトや自転車利用を今の政策で行えるのか、今の課題のボトルネックは何なのか、真の効果が明確ではないという部分がありますので、費用対効果がより高い政策を検討すべきということで、事業の廃止を含め、実施の必要性を抜本的に見直すべきということにさせていただきますと思います。

以上です。

○山根次長 補足等はございますでしょうか。

どうぞ。

○土居評価者 補足をさせていただきたいと思いますが、エネルギー対策特別会計の事業だということで、行政事業レビューでは、他にもエネルギー対策特別会計の事業を扱っていましたが、去年、一昨年にもそういうものがあって、特別会計だから多少ルーズに事業をやっているというのは、もちろん表向きにはそんなことをしていませんとおっしゃるかもしれませんが、第三者的に見ても、国民の目から見ても本当にそうなのか。

一般会計は確かにタイトだから、ルーズなお金の使い方をするとすぐに指摘されて、すぐに止めさせられることがあるかもしれないけれども、あれはもともと特定財源だったのではないかという甘えが、この特別会計には、この事業だけではなくて他の事業もありますから。石油石炭税という大切な我々が払った税金をよりの確に使っていただくためには、一般会計から特別会計に繰り入れる金額をできるだけ精査して、不必要には繰り入れないようにするという形で査定をしていただきたいと思います。

○山根次長 ありがとうございます。

それでは、大臣、最後にいかがでございますか。

○梶山行革担当大臣 再配達の問題にしても様々な要因があると思うのです。ですから、しっかりとその要因を分析した上で、他の対策とあわせてしっかりとCO₂の排出削減に向けて行っていただきたいことと、民間の領域があります。先ほど、ニコニコ動画の御意見にもありましたけれども、ビジネスモデルとして成り立っているのかどうかということも含めて、しっかりと考えていただきたいと思います。

自転車に関してはルール等の交通規則等もあると思いますし、また、モーダルシフトもコンテナの形がそれぞれの運送形態によって違うとか交通規則の問題もあろうかと思うので、こういうことが全て直接にCO₂の削減につながるかどうかを、もう一回、御議論いただければよろしいと思います。

○山根次長 ありがとうございます。

それでは、このセッションは、終わりにしたいと思います。

5分延長しましたので、次の再開は、15時35分を予定しております。

以上でございます。ありがとうございました。