

新たな地域燃料流通に関する研究会（第１回）
議事要旨

【日 時】2025 年 10 月 30 日(木)10:00～12:00

【場 所】経済産業省別館 2 階 2 1 8 共用会議室 及び Web（Teams）

【議 題】

- （１）地域燃料流通やＳＳ過疎地を巡る現状と課題
- （２）その他

【委員】（五十音順・敬称略）

	氏 名	所属・役職
座長	平野 創	成城大学経済学部 教授
委員	相沢 拓哉 (代理：早坂鉄平)	ENEOS 株式会社 執行理事 販売企画部長
	指田 朝久	東京海上ディーアール株式会社 主幹研究員 立教大学大学院社会デザイン研究科 客員教授
	滝澤 紗矢子	東京大学大学院法学政治研究科 教授
	原 聡子	日本テレビ放送網株式会社 報道局 デスク
	平野 祐子	主婦連合会 副会長
	藤本 祐太郎	長島・大野・常松法律事務所 弁護士
	三原 英人	愛媛県石油商業組合 理事長

【オブザーバー】

石油連盟
全国石油商業組合連合会
全国農業協同組合連合会
内閣府地方創生推進事務局
公正取引委員会事務総局取引部取引企画課
総務省自治行政局過疎対策室
総務省消防庁危険物保安室

【事務局】

経済産業省資源エネルギー庁資源・燃料部燃料流通政策室
株式会社日本能率協会総合研究所

【委員の主な意見】

＜ＳＳ過疎地のあり方＞

- 過疎地にあるＳＳのうち、どれくらいが、災害時対応ＳＳがあるのか把握すべき。
- ＳＳ過疎地の定義については、その中でも、重点的に支援を強化するものを抽出するスタンスのほうが、抵抗なく、実効性高くなるのではないか。
- ＳＳ過疎地の定義について、重点化するとしたら、日本では比較的防災の観点は理解が得やすいのではないか。能登半島震災の教訓もレビューして考えていくことも一案。
- 現在の基準として、市町村の中のＳＳ数が３つ以下と、道路距離で１５km以内にＳＳがないところの２条件があるが、両方の基準に当てはまるところは、かなり深刻度が高いため、特にクローズアップしてもよいのではないか。
- 例えば、国鉄がローカル線を廃線していく際には、輸送密度と、代替交通の欠如、冬期など季節要因といった特別な条件を考慮したと承知。その際には、人口だけではなく、特別な対応が必要になる後背地の状況も重要な要素になる。
- 過疎地の定義について、行政単位にとらわれず、競争法的にみると、ユーザーの買い回る行動範囲を見ていくべき。基本的に、住民の需要といった生活目線を中心に、災害時の対応といった点も加えて考慮する方がよいのではないか。

＜ＳＳ過疎地支援の拡充・重点化＞

- 「ＳＳ過疎地ハンドブック」は過去にいろいろ検討し、支援策に組んでいるが、計画策定後の設備導入の利用実績が少ないとすれば、痒いところに届いていない可能性がある。
- 補助事業によって策定された計画について、その後のフォローアップが重要ではないか。
- 過疎地では、車も運転できないような高齢者を支え、見守るエッセンシャルサービスが必要ではないか。ＳＳと同様に、郵便局でも、拠点としての機能を活用しつつ、エッセンシャルサービスを担う事業者との連携を強くしながら、住民のために撤退せず、どうやって維持していくかを模索している。
- エッセンシャルサービスごとに強み弱みがあり、その強み弱みを生かして、地域の最適解として残していくことが大切。ＳＳの強みは、営業時間の長さ、常に人がいることなので、ＳＳが、その強みを生かして、エッセンシャルサービスを提供する拠点になるという考えもあるのではないか。
- ＳＳが、エネルギー、モビリティ、そして生活食品など、何の拠点にするかについて、運営者側としては、収支、運営者・後継者、それから資格・法律をクリアしないと、総合的な機能が果たせない。１つの事業者だけでは難しいなら事業者同士の連携や行政からの支援を受けながらの運営を検討していく必要があるし、もしも人が足りないなら、定期的に資格を持った人を派遣してもらい、サービスを維持していくというようなことも考えられる。
- 最終的には、人が輪番制でその地域を広く回っていくようなシステムの構築も必要な時代がくるのではないか。
- ＥＶの普及や、人口減少による自動車離れが進む中での、居住地域の年齢層などを踏まえた、１０年後の姿をしっかりと押さえて、考える必要がある。
- 例えば、地域によっては、コンパクトシティ化を目指すのであれば、ここはもう切り離しますという政

策もあるはずで、満遍なくＳＳを残していくものではない。また、ガソリンスタンドという場所を残すのか、それとも、いざとなったら、プッシュ型で人やローリーを派遣して、臨時の給油所を作ってしまうという準備を国レベルでした方がよいか、そうしたバックアップの考え方も合わせて、災害時対応として整理が必要。

- 当社は、需要がないと、拠点は残せないため、維持するＳＳは、販売量と粗利で考えている。
- 拠点となるガソリンスタンドの廃業等で燃料を運んでもらえなくなった場合、住民が、どうやって生きていくのが心配である。そのようなことも少しは考えないといけないのではないか。そういったエリアでは、他の儲かる事業で補填したり、国から補填したりすることも、必要ではないか。
- 維持すべきＳＳの基準について、生活に必要なものとして、ガソリン・軽油の他、プロパンガスや灯油などもあり、総合的に扱くと、配送の人手がかかることになるため、販売数量だけでは言えない部分もある。
- 当社は、都市型とは別に、過疎地モデルの多角化も検討中。エッセンシャル事業者や郵便局、輸送業者との協業により、運営コストを削減することによって、燃料油の販売数量・販売粗利が少なくても事業継続しうる形を模索している。コスト削減してもまだ事業として、成り立ち得ないエリアでは、さらなる規制緩和も期待。

<ＳＳの災害対応>

- 防災のために必要なＳＳと、エッセンシャルサービスの維持を担うＳＳは分けて考えたほうがよいではないか。中核ＳＳ・小口燃料配送拠点・住民拠点ＳＳで、防災の観点から必要なＳＳの洗い出しはこれで足りているのか、この指定をアップデートしていく議論が必要ではないか。
- 住民拠点ＳＳの存在をあまり知られていないが、災害時に、住民にとっては、こうした情報が必要であり、報道する重要性は高い。他方で、公表することで緊急車両を優先するように行動変容を促すことができるか、殺到して在庫がなくなることによって情報の齟齬が生じるデメリットになるか、も考えないといけない。

<大規模販売事業者の影響>

- 住民目線からすると、ガソリンは安いほうがよい。大手の参入により、廉売で販売量が取られてしまうとしても、それは経済合理性から仕方がない話である。地場の中小のＳＳを残すという政策であれば、政策としては問題ないかもしれないが、住民目線から見て果たしてそれがどのように映るのかを押さえておく必要がある。

以上