

次期エネルギー基本計画の策定 にあたっての意見・要望

2021年3月24日

全国石油商業組合連合会

会長 森 洋

全国石油商業組合連合会について

沿革

- 1963年設立
- 全国47都道府県に設置された石油商業組合によって構成
- 全国約1万4千社の石油販売業者が組合員

目的

全国の石油販売業者およびSS（サービス・ステーション）の健全経営と消費者の利益保護を目的に設立。地域社会における石油製品の安定供給に努めるとともに、近年は、頻発する大規模災害時の「最後の砦」として、緊急車両や病院・避難所、さらには被災地住民への燃料供給に尽力し、国民の安心・安全に寄与。

主な取り組み

- 47都道府県および全国500以上の市町村と災害時協定を締結
- 災害時に備えた「満タン&灯油プラス1缶運動」（自営的燃料備蓄）の提唱
- SS過疎地等における燃料供給対策の検討支援
- VOC（ガソリンベーパー）排出抑制の大気環境配慮型SSの普及促進
- 石油諸税の円滑納税および的確な徴収の普及促進 など



次期エネルギー基本計画の策定にあたっての意見・要望（要旨）①

- ◎全国3万SSネットワークは、「ハイブリッド車含めガソリン・軽油を使う車」がある限り、ユニバーサルサービスとして、地域の生活の足を支える不可欠のインフラ。
- ◎我が国は、地震・台風・大雨・豪雪等の災害が多く、近年、電力の脆弱性と停電時における分散型エネルギーである石油の地域社会の生活と安全を守る役割が高い評価を受けてきた。
- ◎SS業界は、この数年で、国土強じん化の一環として、本年3月末までに、全国3万SSのうち半分の1.5万SSに自家発電機を設置。災害時には、停電時でも、SSにおける給油を継続し、また、併行して、多くのタンクローリーで地域の医療機関や電源車等への燃料の緊急配送に努めてきたところ。（政府支援：約400億円）
さらに、各都道府県の石油組合は47全ての都道府県及び500以上の市町村と災害時の協力協定を締結済みで、地域のライフラインを守るインフラネットワークを築いている。

1. SS現場では不安な気持ちと既に雇用等に悪影響が出ているのが実情

- 菅総理の「2050年カーボンニュートラル宣言」（2020年10月26日臨時国会／所信表明演説）とそれに続く「2035年までに新車販売で電動車100%を実現」（2021年1月18日通常国会／施政方針演説）が唐突に出され、**石油販売業者の多くは、これからのSS経営に与える影響がどうなるのか、具体的なロードマップが何も示されていない現在、不安な気持ちでいるのが現状。**
- 加えて、菅総理の宣言以降、「脱ガソリン」といった報道もあり、あたかも石油を「悪者扱い」するかのようなムードが醸成され、**既に、SSの現場では有為な若者が退職したり、人材確保が困難になっている。また、従業員のモチベーションが低下するなど、既に悪影響が出始めているのが実情。**

2. 2035年新車販売で電動車100%実現の方針について

- 2035年新車販売100%電動車の方針については、
 - (1) 災害時の地域社会の生活・安全を守る議論
 - (2) 自動車のEV化だけの部分的議論だけでなく、発電段階からLife Cycle 全体のCO2排出削減の議論
 - (3) SS業界含めた自動車関連産業の産業構造・雇用面の議論
 - (4) 消費者（自動車保有者）の納得する議論等が全く欠落していることから、強く異議を唱えるとともに、政府においてしっかり議論していただくことを求めたい。

次期エネルギー基本計画の策定にあたっての意見・要望（要旨）②

3. S S 業界は「石油販売」を軸足に、引き続き環境問題にも取り組む

- **石油販売業界は、これまで平時・災害時を問わず、地域社会の「命」と「暮らし」を守るため、石油製品の安定供給拠点として、地域社会に貢献し、地域経済や車の移動を守るために努めてきたところ。これからも「石油販売」を軸足にして、地域社会のコミュニティ・インフラとして、引き続き、地域のライフラインとして、石油製品の安定供給に努めていく所存。**
- また、S S 業界は、VOC（ガソリンベーパー）排出抑制や地下タンク・配管からの石油製品の漏えい防止対策など環境問題に取り組んできており、**今後、EV充電設備併設等の総合エネルギー拠点化にもチャレンジ。**

4. 次期エネルギー基本計画策定にあたっての意見・要望

- 次期エネルギー基本計画策定にあたっては、S S 業界の7割は1 S S 事業者であり、中小・小規模事業者が太宗を占める業界という特性を踏まえ、石油販売業者の誰もがこれからの未来に疑心暗鬼なく企業経営を続けていくことが可能となるよう、
- ① **2050年カーボンニュートラルに向けて、地域の生活と安全を支える我々 S S 業界を含めた石油産業のエネルギー供給における位置付けを明確にし、災害時における「最後の砦」としてのレジリエンス対応も十分考慮し、実現可能なエネルギーベストミックスを示し、カーボンニュートラルへのロードマップを作成すべき。**
- ② **経営多角化等による持続可能（サステイナブル） S S ネットワーク維持のための支援。併せて、ガソリン需要減で事業転換せざるを得ない S S への支援の実施**
- ③ 加えて、**2050年までの過渡的期間の措置**として、例えば、**S S 経営に必要な適正利潤を考慮した公正競争の確保**を関係省庁で検討し、適正な S S ネットワークを維持して、平時・災害時を問わず、**ユニバーサルサービス機能を維持し、地域住民への安定供給の確保を図るための方策**を講じて頂きたい。

石油販売（SS）業界としての意見

1. 災害時の地域社会の生活・安全を守る議論をすべき

- ◎ 全国3万SSネットワークは、「ハイブリッド車含めガソリン・軽油を使う車」がある限り、ユニバーサルサービスとして、地域の生活の足を支える不可欠のインフラ。
- ◎ SS業界は、平時には地域への安定供給のため、たとえコロナ禍でも資源エネルギー庁からの指示で、エッセンシャルワーカーとして営業継続をし、また、災害時には、地震や豪雪の中でも、地域の生活・安全を守るため燃料供給に努めている。

※最近の主な災害時における対応としては、

- 例えば、昨年12月の新潟関越道で2,000台以上の車が立ち往生した豪雪では、新潟県庁からの要請を石油組合、組合員SSが受け、自衛隊との連携で携行缶にガソリンを詰めて、立ち往生した車に給油。
- 今年1月の豪雪でも、北陸道で一時1,000台以上の車が立ち往生したが、福井県庁からの要請で、石油組合、組合員SSが、自衛隊と連携して給油。
- また、12月、1月の豪雪で一部停電した地域への暖房用灯油あるいは電力会社の電源車用軽油のタンクローリーでの緊急配送も、地場のSSが担ったところ。
- ◎ 災害時におけるEV自体の安全性（感電の危険性、充電・蓄電時間問題など）とともに、地域社会の生活と安全を守るインフラネットワークの議論が欠落。

2. LCA（Life Cycle Assessment）全体の議論をすべき

- ◎ EVは、製造や発電段階でCO₂を多く排出するため、LCA全体からみて自動車のEV化だけではCO₂排出削減にはつながらない。
- ◎ 自動車のEV化だけの部分的議論ではなくLCA全体の議論をすべき。

（注）日本自動車工業会の豊田章男会長も同様の発言（2020年12月17日オンライン会見）

3. 自動車関連産業（SS等を含む）の産業構造・雇用面の対応を十分考慮すべき

- ◎自動車関連産業は、我が国の基幹産業であり、関連する中小企業も多く、産業構造・雇用面を考慮すると、**自動車のEV化という短絡的な議論では済まされない**。それまでの技術の蓄積も活かしつつ更なる発展につながるよう官民で方向性を定めていくべき。（注）自動車関連産業で働き、移動を支える雇用者550万人、うちSS業界35万人（日本自動車工業会）

4. 消費者（自動車保有者）の納得する議論をすべき

- ◎EVは一般的にガソリン車に比べて価格がかなり高いことから、**EV化を進めるには、消費者が納得する議論が必要**。**特に地方においては、自動車はまさに生活の足であることを十分踏まえるべき**。

（注）2019年乗用車 新車 約413万台。うちガソリン車 約 299万台、HV 112万台、EV 2万台
2019年乗用車 保有車 約6,181万台。うちガソリン車 約5,241万台、HV 928万台、EV 12万台

- 以上の論点や、
 - 2050年カーボンニュートラル、2030年半ばまでの電動車100%実現との「政府の決定」により、ガソリンを使う自動車が減っていき、それに伴い、**ガソリン需要は年率、例えば4%以上で確実に減少し続けることになる**。
 - **脱炭素を人為的に進めて需要を減らしSSがなくなっていく後に、災害発生時だけ燃料供給してくれと言われてもできない**。
 - 人口減少・少子高齢化の進展で、2040年には地域によっては3割人口が減り、生産年齢人口も減少。石油業界は、その上に脱炭素化が被さってくるダブルパンチとなるため、**相当な規模と内容の経営セーフティネットを政治に用意してもらわなければ、特に中小・小規模事業者はどうにもならなくなる**。
 - 特に、**エネルギーに関しては、3E+Sの大原則を変えてはならない**と考える。**それが国民の命と暮らしを守る**ことになる。等の意見がある。

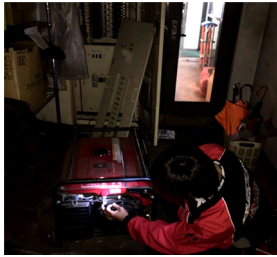
5. 政府としての石油の位置付け、ロードマップそしてユニバーサルサービスのためのSSネットワーク維持に最大級の支援を

- ◎政府においては、本年度改定する『エネルギー基本計画』において、2050年カーボンニュートラルに向けて、地域の生活と安全を支える**我々SS業界を含めた石油産業のエネルギー供給における位置付けを明確にし、災害対応も十分考慮して、実現可能なエネルギーベストミックスを示し、カーボンニュートラルへのロードマップを作成すべき。**
- ◎その際、SS業界にとっては、ガソリン需要が減少していく中で、「ハイブリッド車含めガソリンを使う車」がある限り、地域社会の生活と安全を守っていくとの誇りと自信をSS経営者、従業員が保っていけるよう、**多角化や地域コミュニティインフラ化等による持続可能（サステイナブル）SSネットワーク維持のため政府の最大級の支援をお願いしたい。**併せて、**ガソリン需要減等により事業転換せざるを得ないSSへの支援も実施していただきたい。**
- ◎他方、SSネットワークに関連して、既にSS過疎地（市町村単位でSSが3か所以下）が全国で325町村にのぼっており、政府、地方自治体を含めた**官民でのSSネットワーク維持（例えば、廃業しそうなSSを自治体がい取り公設民営）に十分対処していくべき**である。
- ◎**レジリエンス強化に向けた国の支援強化**
 - －中核SSや小口燃料配送拠点の機能強化、住民拠点SSの整備等を通じたSSの災害対応能力の強化への取組
 - －近年頻発する災害等を踏まえ、引き続き、SSが災害時における『最後の砦』としての機能を維持するため、地震・台風・豪雨・豪雪等の災害時におけるSSの燃料配送機能の確保、燃料供給要請への確実な対応、SS従業員の災害対応能力の強化や自治体や自衛隊等の関係機関との連携強化など**レジリエンス強化に向けた国の支援強化**をお願いしたい。
- ◎加えて、**2050年までの過渡的期間の措置として、例えば、SS経営に必要な適正利潤を考慮した公正競争の確保を関係省庁で検討頂き、SS過疎地をこれ以上増やさないよう、適正なSSネットワークを維持して、平時、災害時を問わず、ユニバーサルサービスとして、地域住民への安定供給を図るための措置**を政府として検討すべきである。

【参考①】 SSは災害時における「最後の砦」

①熊本地震

- 2016（平成28）年4月14日（前震）、16日（本震）と続いて地震が発生し熊本県を中心に九州各県において被害が発生
- 多くのSSが被災する中、中核SS・小口燃料配送拠点が機能を発揮するとともに、送電鉄塔倒壊により停電が発生した地域において、九州電力の移動電源車に対する燃料供給に尽力



自家発電機により営業している中核SS
(熊本県阿蘇市／2016.4.18撮影)



停電地域において「移動電源車」に
タンクローリーから軽油を供給
(熊本県阿蘇市／2016.4.18撮影)

②北海道胆振東部地震

- 2018（平成30）年9月6日に発生した北海道胆振東部地震により、全道停電＝ブラック・アウトが発生
- 自家発電機を備えた道内の約300SSでは、停電後、速やかに自家発電機を稼働させてSS営業を再開



9月6日午前4時から開店した札幌市豊平区のSSでは午前11時には全て売り切れた。それでも車列がなくなるため警察官が「並ばないで」と呼びかけた。(2018.9.6撮影)



停電直後から、自家発電機を稼働させて給油を続けた中核SS
(北海道札幌市／2018.9.6撮影)

③台風15号 (千葉県長期停電)

- 2019年（令和1）年9月9日に千葉県に上陸した台風15号により、千葉県を中心に甚大な被害が発生
- 千葉県内で送電塔2本と電柱84本が倒壊したほか、推計約2000本の電柱が損傷し千葉県を中心に9日時点で93万戸が停電。復旧に時間を要したこともあり停電は異例の長期に及んだ。



自家発電機を稼働させて、給油を続けたSS (千葉県鴨川市)



移動電源車に燃料を届けたタンクローリー
(千葉県館山市)

④令和2年7月豪雨

- 2020（令和2）年7月3日からの記録的大雨により、九州地区では球磨川や筑後川などが氾濫し、熊本県、鹿児島県等で甚大な被害が発生
- 自ら被災しながらも停電時に発電機を稼働させた住民拠点SSなどが給油継続に尽力



自家発電機を稼働させて給油を続けた
住民拠点SS (大分県九重町)



長大トンネル通行制限の緩和を受けタンクローリーが緊急通行。タンクローリーの長大トンネル通行制限が緩和された初めてのケース
(出所) Twitter「[経済産業省 @meti_NIPPON](#)」(2020年7月6日)

【参考②】 2020年12月豪雪／立ち往生した車への供給支援や暖房用燃料の供給

- 新潟県内の関越自動車道や上信越自動車道では大雪により2020年12月16日から17日にかけて最大2100台程度の車やトラックが立ち往生した。新潟県石油組合（浜田忠博理事長）は、新潟県庁（防災課）から災害協定に基づく燃料供給支援要請を受け、組合員SSが、自衛隊への燃料補給基地として、ガソリン・軽油それぞれ8,500Lを供給（12/17～18の2日間）。
- また、新潟県（妙高地区や南魚沼地区など）や兵庫県（香美町、新温泉町など）における集中豪雪の際には、地場SSが除雪・暖房用の燃料供給に奔走

【1】 関越自動車道や上信越自動車道で立ち往生した車やトラックへの燃料供給支援



携行缶にガソリンを注油するSSスタッフと、携行缶を運び出す自衛隊員の方々（防衛省統合幕僚監部提供）



自衛隊員が雪をかき分け、トラックに軽油を補給（防衛省統合幕僚監部提供）



自衛隊員が雪をかき分け、車にガソリンを補給（2020.12.18 FNNプライムオンラインニュース）

【2】 新潟県（南魚沼市や妙高市など）や兵庫県（香美町、新温泉町など）では地場SSが除雪や暖房用、停電対応の燃料供給に奔走



雪で埋もれた灯油ホームタンクの給油口を探し出し、灯油を供給（新潟県南魚沼市）



雪の中タンクローリーのホースを伸ばし給油作業にあたる配送スタッフ（新潟県妙高市）



兵庫県香美町などで停電が発生。関西電力から高所作業車への緊急燃料配送要請があり地場SSがローリーで燃料を緊急配送

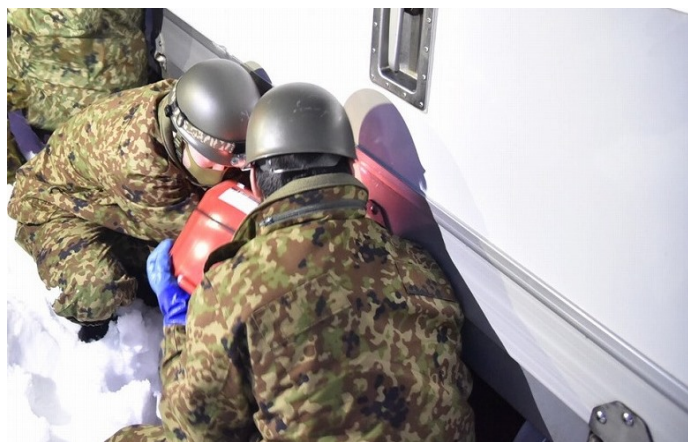


雪をかき分けてマイクロリーのホースを伸ばし給油作業にあたる配送スタッフ（兵庫県新温泉町）

【参考③】 2021年1月豪雪／北陸自動車道で立ち往生した車への供給支援など

- 2021年1月10日に発生した豪雪により、福井県災害対策本部から福井県石油組合（井田浩志理事長）に対して燃料供給の緊急要請を受け、地場の中核S Sがガソリン500ℓを携行缶に詰め、出動中の自衛隊員に手渡して北陸自動車道などで立ち往生した1,000台程度の車両に燃料供給支援。
- また、新潟県（上越市など）では、地場S Sが石油製品の安定供給確保に尽力

【1】北陸自動車道で立ち往生した車やトラックへの燃料供給支援



雪をかき分けてトラックに軽油を補給する自衛隊員
2021年1月10日・北陸自動車道
(防衛省統合幕僚監部提供)



立ち往生解消に向け除雪作業を行う自衛隊員④と
救援物資を配布する自衛隊員④
2021年1月10日・北陸自動車道（防衛省統合幕僚監部提供）

【2】新潟県（上越市など）では、地場S Sが石油製品の安定供給確保に尽力



懸命な除雪排雪作業でタンクローリーをS S構内に入れ地下タンクに燃料を確保（1月11日上越市内）



降り積もる雪をかき分けて、洗車機から車両を出そうと試みるS Sスタッフ（1月12日上越市内）



雪の重みでキャノピーが真っ二つに折れ、一時営業停止に追い込まれたS S（1月12日富山市内）

【参考④】 福島沖地震／被災地で停電が発生、住民拠点SSが給油を継続 － 地場SSが被災地住民らの燃料供給に奮闘 －

- 2021年2月13日、福島沖地震（震度6強）により、岩手・宮城・福島の3県で最大9万戸超の停電が発生。
- 福島県国見町の住民拠点SSであるオカダ石油ガス貝田SS（ENEOS系）では2月13日（土）は午後8時で閉店したが、午後11時過ぎに発災し、SS周辺地域一帯が停電となった。停電の影響などで近くの24時間営業のSSが閉まっていたことから、急きよ自家発電設備を稼働させ、深夜から営業を再開して地域住民らの給油要請に応えた。
- 福島県相馬市では2月14日（日）、ほとんどのSSが地下タンク検査などのため一時休業に追い込まれたために、給油難民が発生。給油客は県境を越えて宮城県にも流入した。



住民拠点SSであるオカダ石油ガス貝田SSでは、周辺地域一帯が停電となったため、急きよ、自家発電設備を稼働させ、深夜から燃料供給を再開し、地域住民らの給油要請に応えた（2021年2月14日撮影）



福島県側からも給油客が流入し混雑する宮城県亘理町のSS（2021年2月14日撮影）

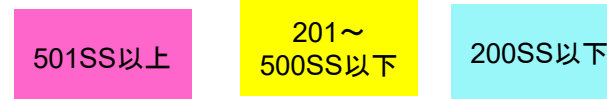
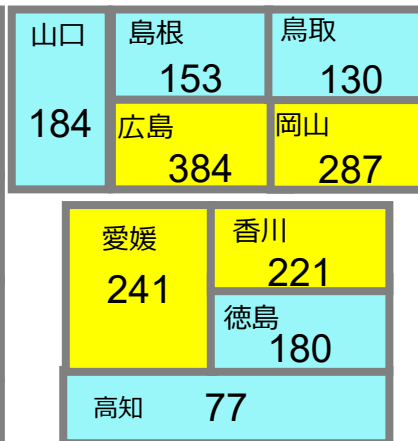
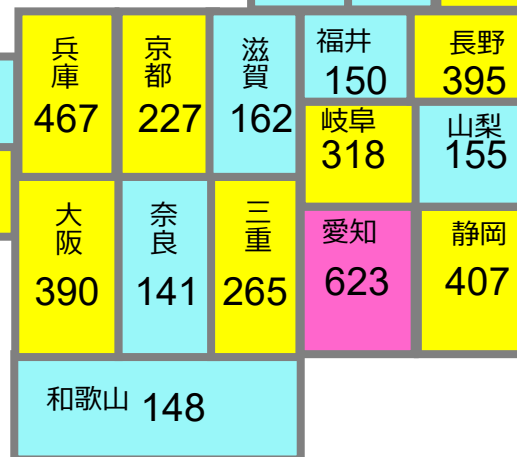
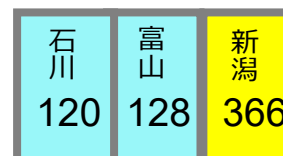
【参考⑤】 住民拠点SSの整備

●熊本地震を契機に、非常用発電機を備えて災害時に一般車両への燃料給油を担う「住民拠点SS」の設置を進めており、2021年3月末までに、全国3万SSの1/2である15,000SSを整備予定。

※住民拠点SS設置状況：14,191SS（北海道地域サポートSS及び設置見込み含む）
（2021年1月19日現在／全石連調べ）



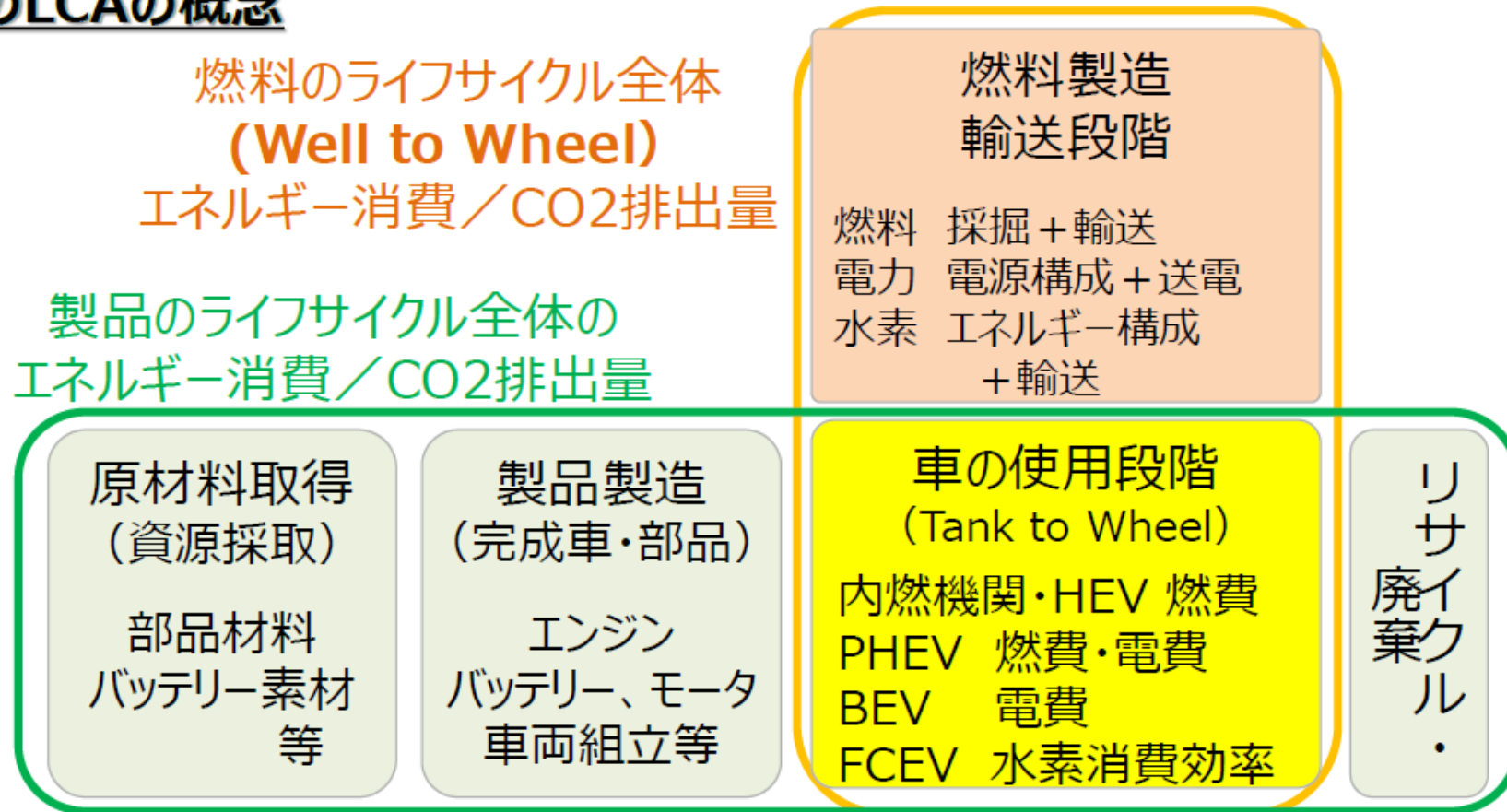
令和元年台風第15号の際に自家発電設備を稼働させて給油を続けたSS



(参考) 自動車のライフサイクルでのCO2削減の重要性

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、従来の燃費 (Tank to Wheel) のみならず、原材料の採取から製造、使用、廃棄に至るライフサイクル全体を通じた環境負荷について検討することが重要。

自動車のLCAの概念



各国の動向

日本：Well to Wheelでの燃費規制導入 (2030年～)

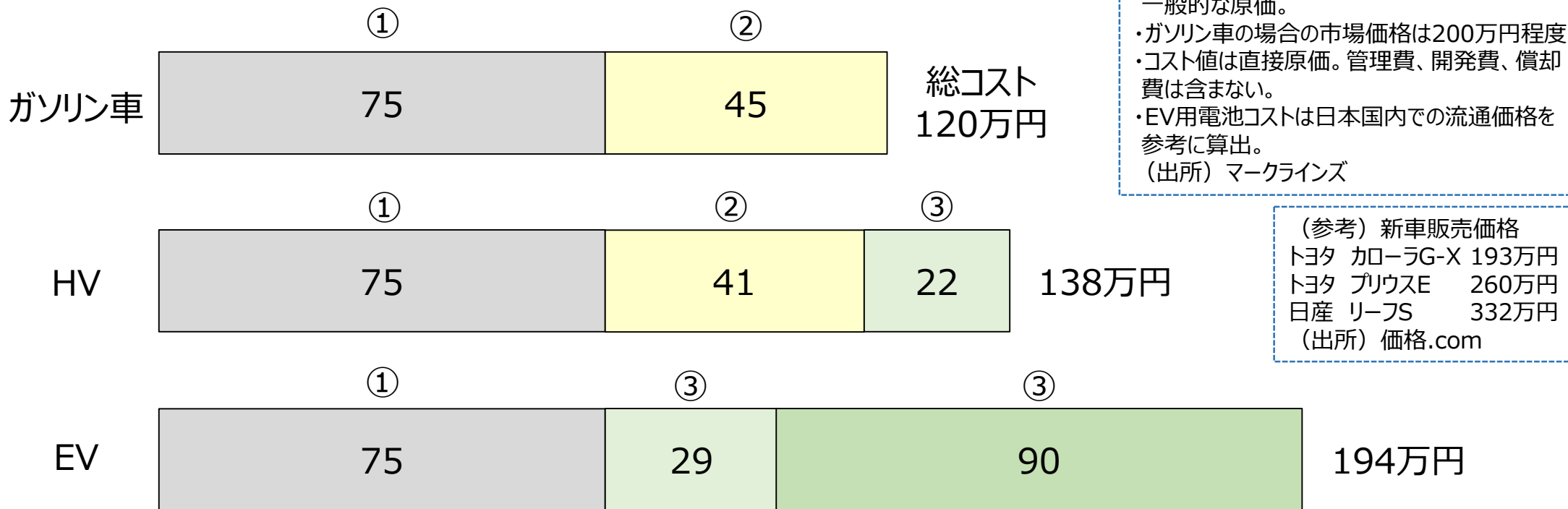
欧州：バッテリーのLCA規制制度 (バッテリー指令改正で、2024年からラベル規制、2027年から市場アクセス制限を検討)、CO2排出評価をTank to WheelベースからLCAベースに変更検討

中国：LCA規制導入検討 (2025年頃～)

【参考⑦】 自動車の原価コストの内訳

- 一般的な中型車の原価コストを比較。
- 通常、ガソリン車は200万円程度で販売されているが、原価は120万円程度。EVは原価が194万円程度あり、原価だけでガソリン車の販売価格とほぼ同水準。なかでも電池の原価が90万円程度と半分近くを占めている。

[自動車の原価コスト比較]



・Cセグメント（カローラ、プリウス、リーフ級）の一般的な原価。
 ・ガソリン車の場合の市場価格は200万円程度
 ・コスト値は直接原価。管理費、開発費、償却費は含まない。
 ・EV用電池コストは日本国内での流通価格を参考に算出。
 （出所）マークラインズ

（参考）新車販売価格
 トヨタ カローラG-X 193万円
 トヨタ プリウスE 260万円
 日産 リーフS 332万円
 （出所）価格.com

① 共通部分コスト

| | |
|-------|----|
| 車体・外装 | 20 |
| 内装 | 15 |
| シャシー | 20 |
| 電装 | 10 |
| 塗装・組立 | 10 |

② ガソリン部分コスト

| | |
|-----------|----|
| エンジン | 20 |
| 吸気系 | 1 |
| 排気系 | 3 |
| 燃料タンク・配管 | 2 |
| トランスミッション | 13 |
| 冷却・空調 | 6 |

③ EV専用部分コスト

| | |
|-----------------------|----|
| モーター | 5 |
| インバーター、DCDCコンバーター、充電器 | 12 |
| 高電圧ハーネス | 3 |
| 減速機 | 2 |
| 冷却・空調 | 7 |

単位：万円

| | |
|-------|----|
| バッテリー | 90 |
|-------|----|

（バッテリー容量は40KWh）

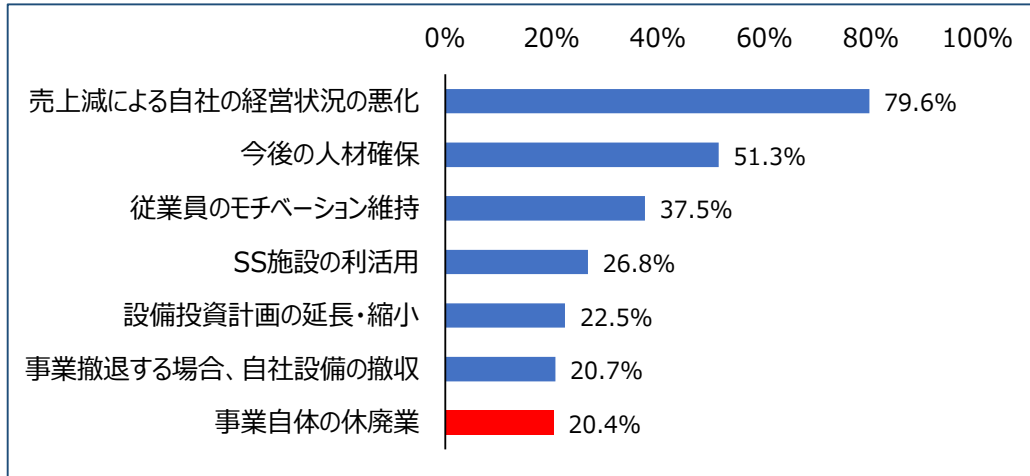
【参考⑧】 今後のSS経営に関するアンケート調査結果／全石連調査

【調査期間】 2021年1月12日～1月27日
 【回答社数】 1,194社（2021.1.29集計時点まで）

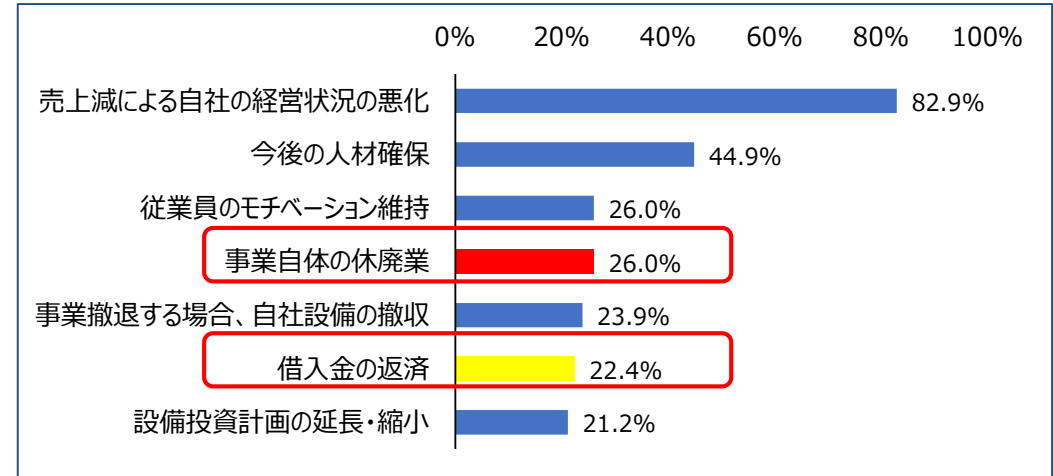
問1 石油製品の販売減少により今後自社の経営で懸念されること

- 「売上減による経営悪化」、「今後の人材確保」、「従業員のモチベーション維持」が上位3位
- 一方、SS事業者全体の7割を占める1SS事業者では、「従業員のモチベーション維持」と並んで、4社に1社（26.0%）が「事業自体の休廃業」に懸念。また、「借入金の返済」を上位に挙げる事業者もあり、今後のSSネットワーク維持に懸念も。

【SS事業者全体】 1,194社



【1SS事業者】 557社

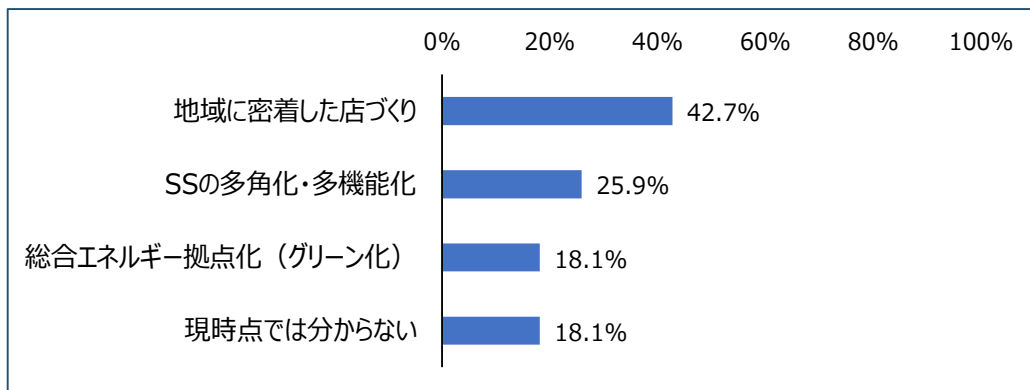


※全国の石油販売業者のうち70%が1SS事業者

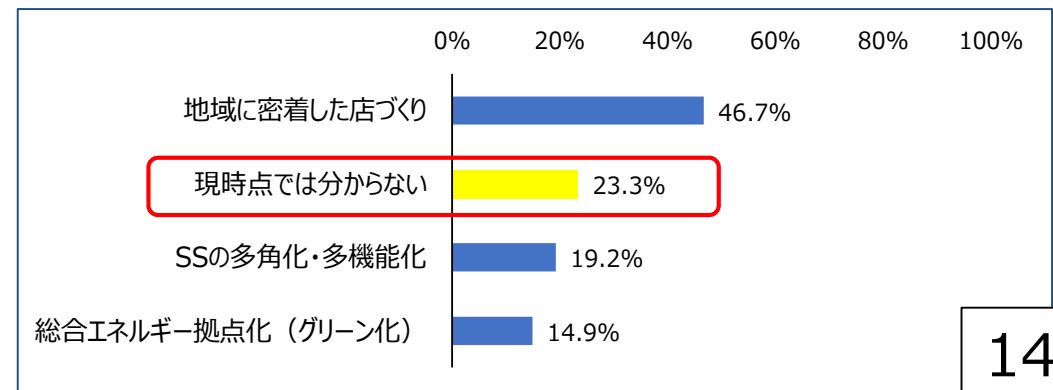
問2 石油販売業の今後のあり方／SS経営の方向性

- 「地域に密着した店づくり」が最上位。1SS事業者ではほぼ2社に1社（46.7%）が今後とも地域密着によるSS経営を目指す。
- 一方で、1SS事業者のうち、ほぼ4社に1社（23.3%）は「現時点では分からない」と回答し、悩んでいる状況が浮き彫りに。

【SS事業者全体】 1,194社



【1SS事業者】 557社

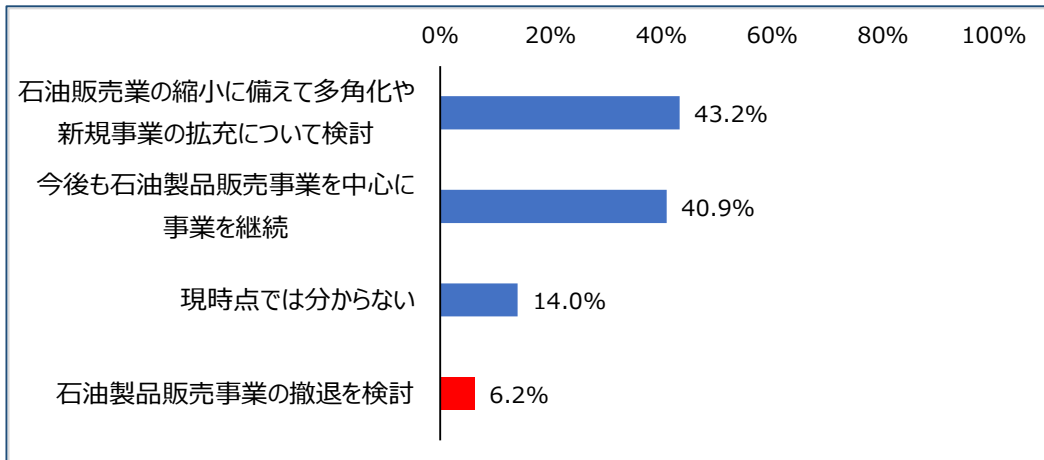


問3 今後の自社の方向性に最も近いと思われるもの

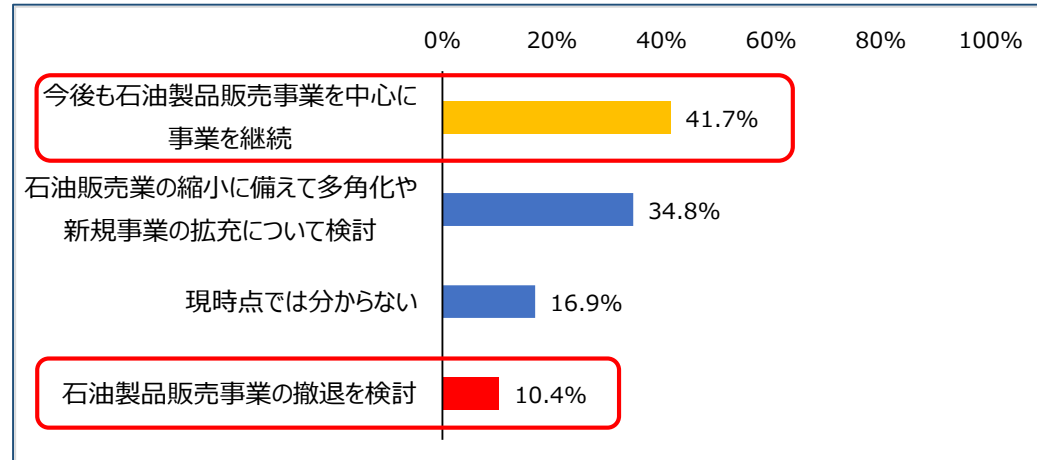
- S S事業者全体では、「多角化や新規事業の拡充」が最上位だが、1 S S事業者は、もともとS S専業が多く、「今後も石油販売中心に事業を継続」が最上位となり、多角化や新規事業の展開が難しい一面も。
- また、「石油販売業からの撤退を検討」する事業者が、1 S S事業者では1割以上（10.4%）となっている。

※専業・兼業割合
 ① S S事業者全体
 専業47.4%、兼業52.6%
 ② 1 S S事業者
 専業50.7%、兼業49.3%
 (出所) 全国石油協会調べ

【S S事業者全体】 1,194社



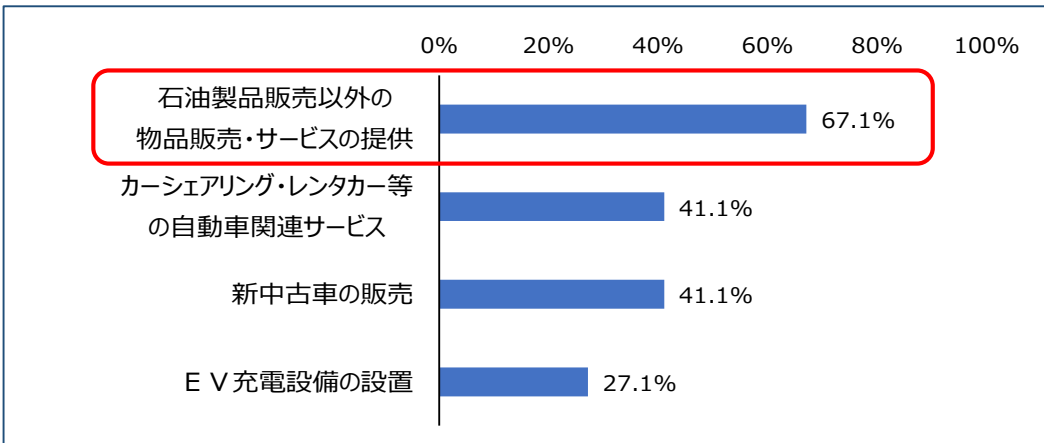
【1 S S事業者】 557社



問4 多角化や新規事業として検討している事業について

- 「石油製品以外の物販やサービスの提供」が最上位。一方で、4社に1社（27.7%）は「EV充電設備の設置」を検討

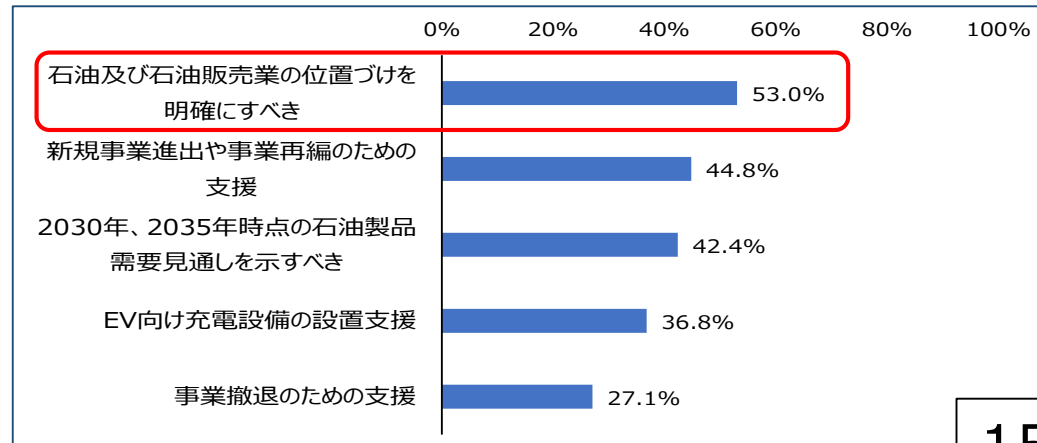
【S S事業者全体】 1,194社



問5 政府への要望について

- 「石油及び石油産業の位置づけの明確化」「新規事業等への支援」「2030年・2035年時点の需要見通しの提示」が上位3位

【S S事業者全体】 1,194社



問6 2050年カーボンニュートラル宣言や2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%を実現に対する意見①

< 1. 変化に対応していく >

- **多角化や事業転換も視野に新たなビジネスモデルの構築に取り組み、次世代のS S事業の展開に繋げることが重要**であり、実行することである。(宮城)
- 昨今の**自然災害等によって我々の取り扱う石油エネルギーがまだまだライフラインに欠かせない一つ**だと強く感じた。コロナ禍の中、事業継続、雇用維持等で大いに苦悩している。(特に利益率で) **組合・メーカー・国が一丸となって、販売業者、従業員に未来と夢を与えてほしい**。(群馬)

< 2. 災害対応をどう考えているのか >

- **災害時の対応、対策議論が欠落しているのはなぜか？災害時の重要インフラである石油業界に対する対応のロードマップを示すべき**である。今冬の高速度道路の立ち往生で多くの車がEVだったら対応できたであろうか。(新潟)
- 100%電気自動車では安全とは思えない。**大雪等により渋滞した時に、電気切れによるトラブルは生命に直結**すると思われる。また、ガソリン等の従来通りの車があれば燃料の補給もできるが、電気では、道路上でいかに補給するか課題も残る。(千葉)

< 3. 今後の見通しを示してほしい >

- **足下の課題である「S S過疎地対策」や「S S強靱化」との整合性が不明確**。ガソリンだけでなく、灯油やL Pガスも含め、**特に地方の住民を意識した国としてのエネルギー政策を示して欲しい**。(長野)
- カーボンニュートラルやガソリン車新車販売ゼロといった、**注目を集めるためだけの言葉で発表を行う前に、関係する業界がどのように変化していくことが可能なのか、といったロードマップをきちんと示すことが大切**。(福岡)

< 4. 再投資可能な経営の維持 >

- **量より質への販売確立をS S業界全体でシフトしないと、各社の家族、社員、地域の方々への影響は甚大**なものになり、守らなくてはならないものを守れなくなる前に変化させる必要。(埼玉)
- **今のマージンでは経営が難しいS Sが多数存在**。地域に根ざし安定供給や災害時に対応すべく自家発電機の設置、満タン運動など幅広く地域に貢献。今後も持続可能なS S経営を続けていくことを考えた時、量販思考の強いスーパーディーラー、販社S S、商社S Sなどに対して積極的に適正な販売をしていただく具体的な行動を起こすべき。**不安定な市況では10年後20年後を考える経営には結びつかない**と思います。(栃木)
- 10年後、ガソリンの需要は半減すると考えるべきであるが、**油外収益には期待しないで、本業である燃料油の利益確保を図ることが必要**と思います。(岐阜)

< 5. 国への支援要請 >

- **S Sへの設備支援等をしっかりしてもらわなくては、事業撤退も考えられる事案であり、先行きが不安**。(茨城)
- **政府の支援、補助金の予算範囲を災害・過疎だけに偏らず、多角化対応にどれだけ広げる事が可能か**。災害対応「最後の砦」としての業界の価値へのさらなる告知活動、**エネルギー基本計画においての石油の役割の位置づけの明確化**を。(兵庫)

問6 2050年カーボンニュートラル宣言や2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%を実現に対する意見②

< 6. 税制問題：カーボンプライシング >

- **ガソリン消費量の削減を狙ってガソリン税を更に上乗せするようなことは絶対にやめてほしい。**加えて道路財源については他のエネルギーにも賦課すべき。(静岡)
- 年間3兆円以上のガソリン税、軽油税収で道路や橋が作られている。**EVは、税金を払っていないどころか、補助金までもらっている。このままでは、EVは道路を利用する資格はない。**(沖縄)

< 7. 電源問題をどうするのか >

- 普通車・軽自動車の販売が**電動車のみになった場合、必要な電力量が十分に供給されるのか、疑問(不安)**を感じる。(福島)
- **カーボンニュートラルを実施するには、まず発電所のCO2を止めないと、いくらEVを作っても効果がない。**我が国は、原子力発電はほぼ出来ないとされる。火力発電に頼らないと、太陽光、風力発電はなかなか機能しない。水素自動車は充填設備がまだまだ出来ていない。結局、欧米にならって声をあげたが、2030年半ばまでには無理ではないか。(和歌山)

< 8. 宣言への疑義、問題点 >

- 再生可能エネルギー推進費を生活者の電気代に上乗せし負担額は上昇の一途。**真の国益と生活者の幸せを判断の基軸とし、コロナ対応、災害対応や経済対策等、地に足のついた政策を謙虚に進めるべき。**(岐阜)
- 我が国の持つ世界に秀でた技術を見殺しにし、日本の気候を無視して国民の命を危険にさらす行為である。**カーボンニュートラルというのであれば、エネルギーを消費する車にのみ注目するのではなく、発電から消費までを一貫して戦略を練るべき。**(愛媛)

< 9. 変化への認識 >

- **脱炭素宣言により、SSの存続に不安を感じ、設備投資が出来ず、経営を断念するSSが出てくるのは必至**で、是非とも補助金をSS設備全般にして存続の後押しをして頂きたい。(千葉)
- **業界的には他社との競争により、1Lあたりの適正価格が保てなくなるのではないかと懸念**する。(宮崎)

< 10. 今後に不安 >

- **従業員の間でガソリンが不要になればSSも不要になり仕事が無くなるとの不安の声**が出ている。突然の発表で、自動車メーカーや石油業界の対応ができていないのに、**一方的な前倒し方針は、その業界で働く人々に不安を与え若手の採用が出来なくなる。**(群馬)
- **我々の業界にとってはショッキングな発表。**燃料に税金をかけるだけかけて、あとは一般財源に回し、仕事も無くすという最悪の未来になってしまう。**今後SSはどんどん減少し、大手子会社のみで地方にはSSがなくなり、ライフラインが無くなると思う。明るい未来はないと思っていましたが、決定打をくらったようなもの**です。(栃木)

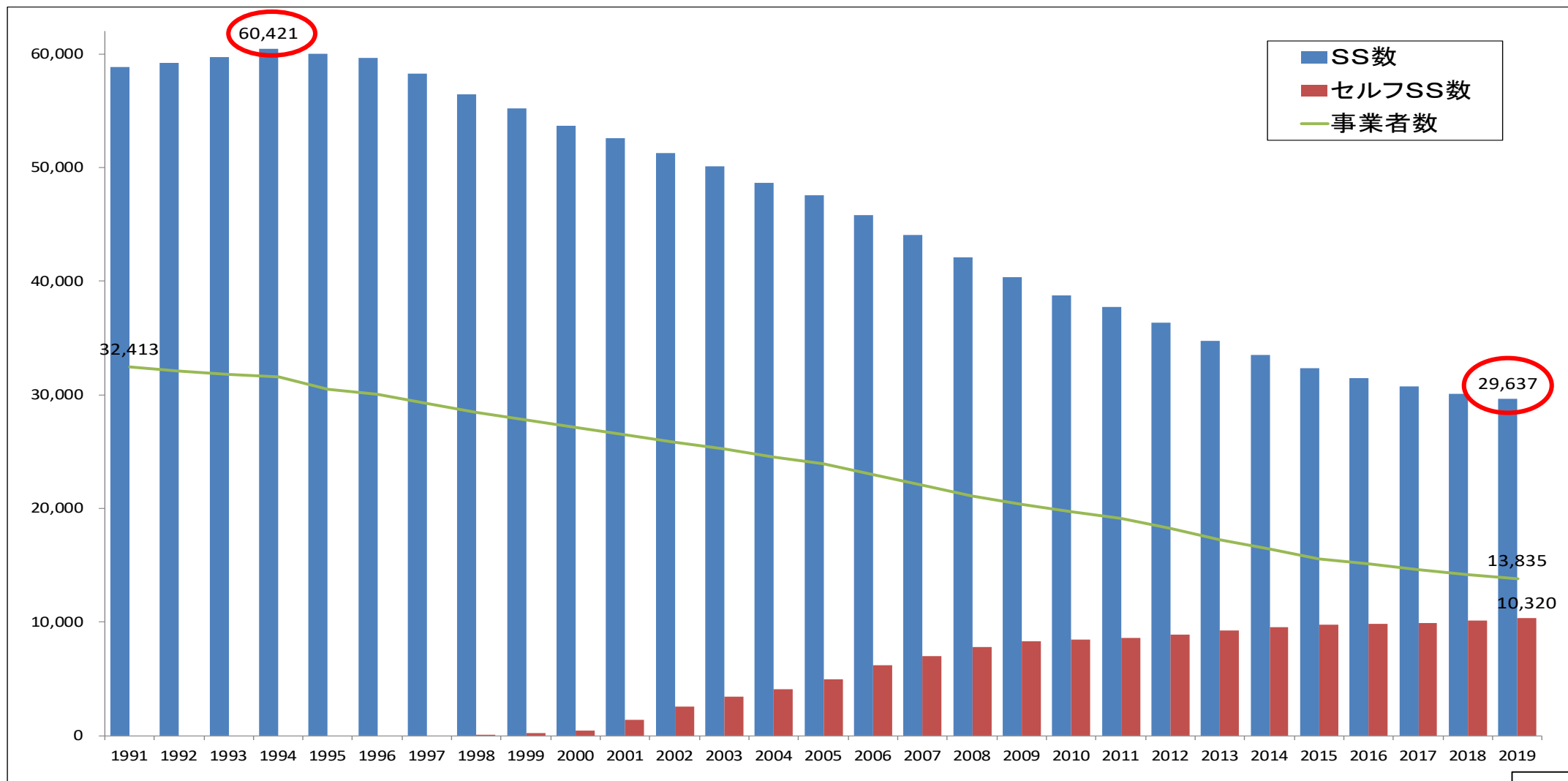
【参考⑨】 SSの廃業・撤退

SS数 : 29,637 SS (2020年3月31日現在)

- SS数は3万か所を割り込み、ピーク時の60,421SS (1995年3月末) から30,784SSが廃止・撤退 (▲50.9%)
- SS減少数は、直近3年間平均 (2017~2019年度) で▼610SS/年 [▼1.7か所/日]
その前の3年間平均 (2014~2016年度) は▼1,080SS/年 [▼3.0か所/日] であり、SS減少は縮小傾向

※SS数・事業者数の推移

(単位 : か所、者)



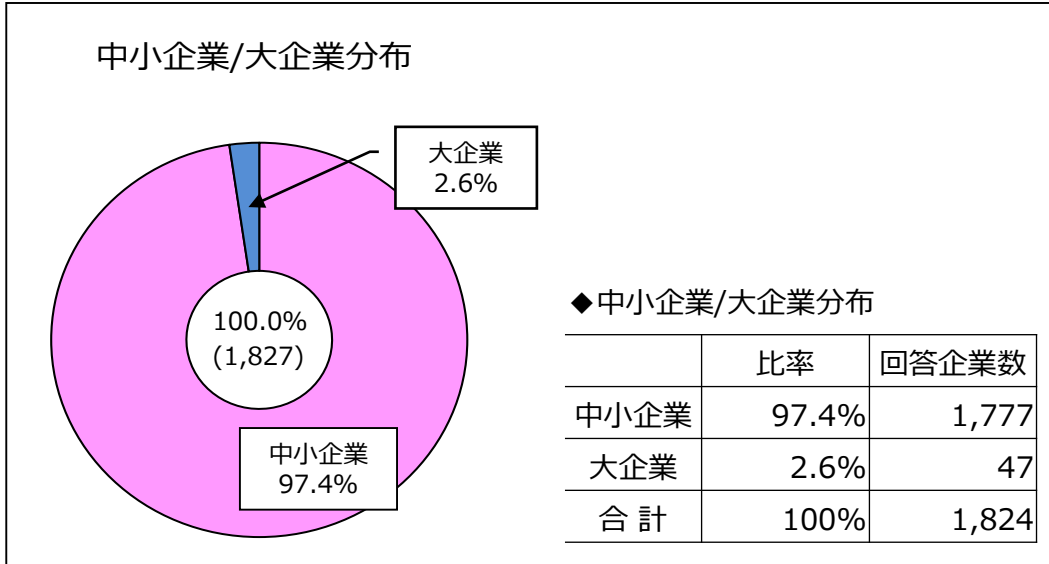
(出所) SS数・事業者数 : 資源エネルギー庁石油流通課。セルフSS数 : 石油情報センター ※いずれも2020年3月末現在

・セルフSS比率 : 34.8%

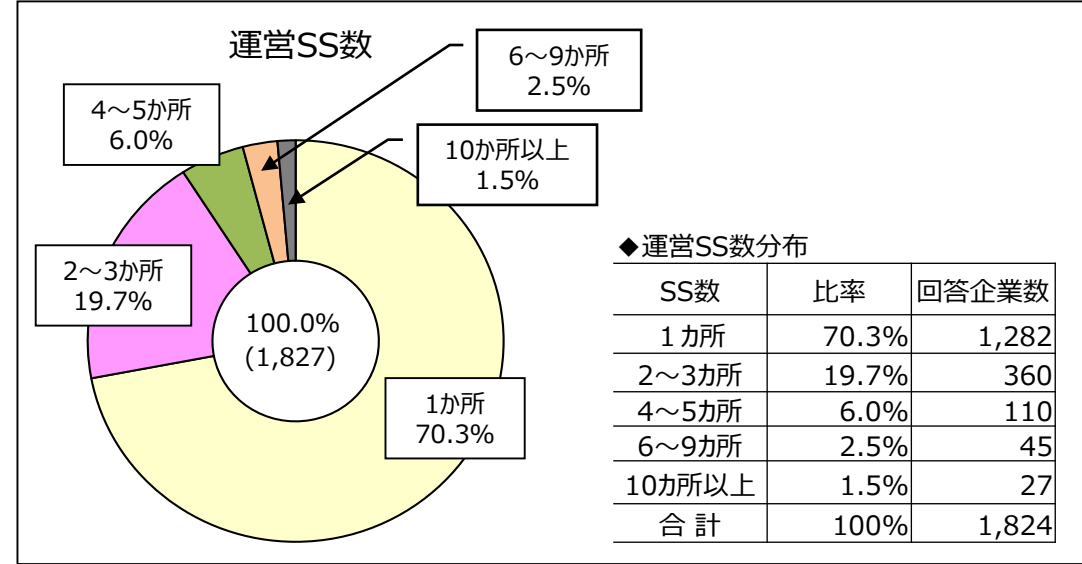
【参考⑩】SS経営の実態

■ SS事業者の大半は中小企業者であり、1SSのみを運営している企業が7割を占めている。

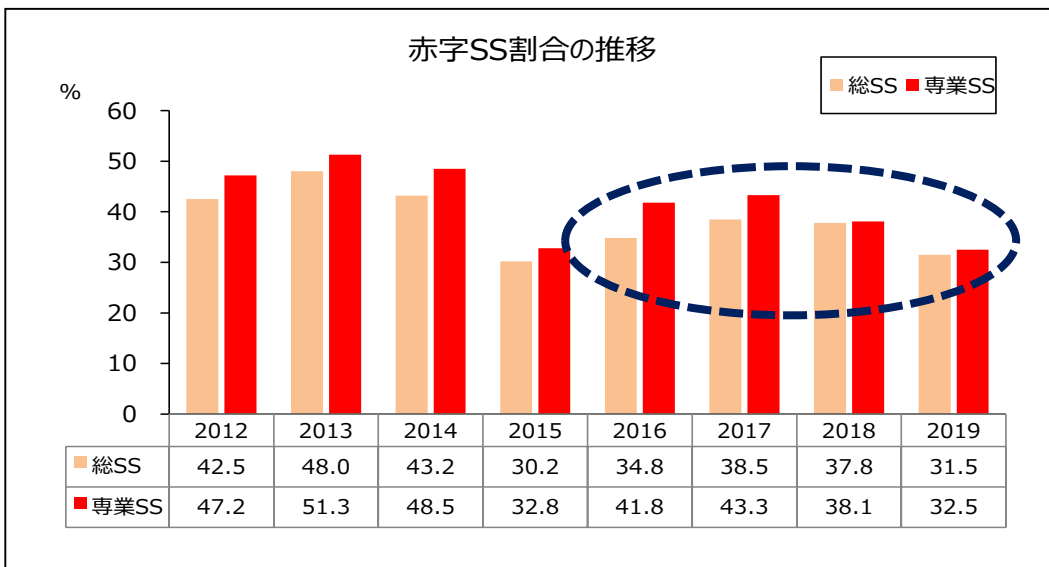
【1】SS事業者の97.4%が中小企業



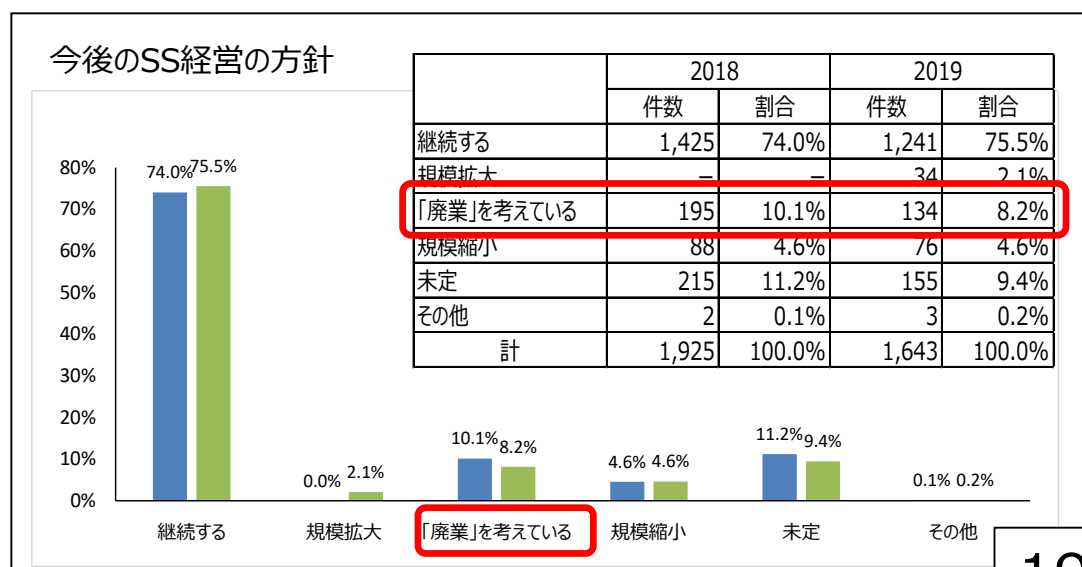
【2】SS事業者の7割以上は1SSオーナー



【3】SS事業者の方が兼業事業者に比べて赤字が多い



【4】今後「廃業」を検討しているSS事業者が約1割程度存在



【参考⑪】 石油には「5兆7,800億円」もの過重な税負担

■ 2020（令和2）年度税収予算ベース

| 税目 | 本則税率 | 特例税率 | 2020年度 税収予算 |
|------------------|------------|----------------|----------------|
| 揮発油税 | 24,300円/kl | 48,600円/kl | 22,040億円 |
| 地方揮発油税 | 4,400円/kl | 5,200円/kl | 2,358億円 |
| 石油ガス税 | 17.5円/kg | — | 120億円 |
| 軽油引取税 | 15,000円/kl | 32,100円/kl | 9,641億円 |
| 石油石炭税 | 2,040円/kl | 2,800円/kl | 6,550億円 |
| 航空機燃料税 | 26,000円/kl | (※) 18,000円/kl | 694億円 |
| 小計 | | | 41,403億円 |
| 消費税 (地方消費税含む) | 10% | 8% (軽減税率) | 16,400億円 |
| 合計 | | | 57,803億円 |

※2,800円のうち760円は地球温暖化対策税分

※うち、ガソリン税に係るTax on Tax額:2,440億円

・航空機燃料税：2020年4月1日～2022年3月31日までの軽減措置（※）
 ・他に石油製品関税（28億円）がある。

（出所）財務省、総務省、石油連盟

石油販売業者による取組事例：根本通商（株）（福島県）

**定置式の商用水素ステーション（水素S T）
をSS併設で開業
FCVミライのレンタル事業を展開**

- 11SSを展開する根本通商（本社・福島県いわき市、根本克頼社長）は、定置式の商用水素ステーション（水素S T）をいわき市内のSSに併設する形で開業。
- 燃料電池車（FCV）を1台備えてレンタカーサービスも行い、FCVの普及を図る。定置式商用ステーションの開業は東北では仙台市に次いで2カ所目。
- 根本社長は、「水素は地球温暖化対策の切り札。すぐに採算ベースに乗せるのは難しいが、全国で普及拡大を図るうえで地方の企業が地元で商用拠点を設けるモデルケースとして頑張っていきたい」と話している。

石油販売業者による取組事例：大分石油（株）（大分県）

**小型風力発電を自社設置するとともに、
代理店としてプラントを販売、施工
太陽光発電システムを自社SSに設置**

- 同社はクリーンエネルギーとして風力発電に着目し、7年間の検討を経て昨年秋から世界的メーカーのエネラ社（スペイン）製プラントの販売・施工を開始。
- 自社で設置するとともに、代理店としてプラントを販売・施工している。事業化直後から反響があり、全国から100件以上の問い合わせがあった。
- 大分県国東市に設置しているプラントには、見学希望者が次々に訪れている。金融機関も注目、セミナーや講演会で事業について説明してほしいという依頼が相次いでいる。



開業したいわき鹿島水素ステーション



全国から引き合いが殺到している大分石油の小形風力発電機

石油販売業者による取組事例：丸高石油（株）（千葉県）

スマホで簡単にカーシェア 小型EVの可能性探る

- 丸高石油（本社・千葉県館山市、高橋幸丸社長・出光昭シ系）は、超小型EVを活用したカーシェアリングの実証事業に参画。
- きっかけは「新たな可能性」の追求。「スマホと同じようにEVが使えればいいと思っている。必要なときに気軽に使えて、不要なときはスタンドに置いて充電するイメージ。シティ通勤ターとしてのEVの可能性を探りたい」との思いから、同事業はスタートした。
- レンタカーのように煩わしい手続きや受け付けもなく、運転免許証を持ってさえいれば、スマホ1つで簡単に利用が可能だ。また駐車スペースが併設されているため、自家用車などで現地に訪れ、車両を乗り換えることもできる。

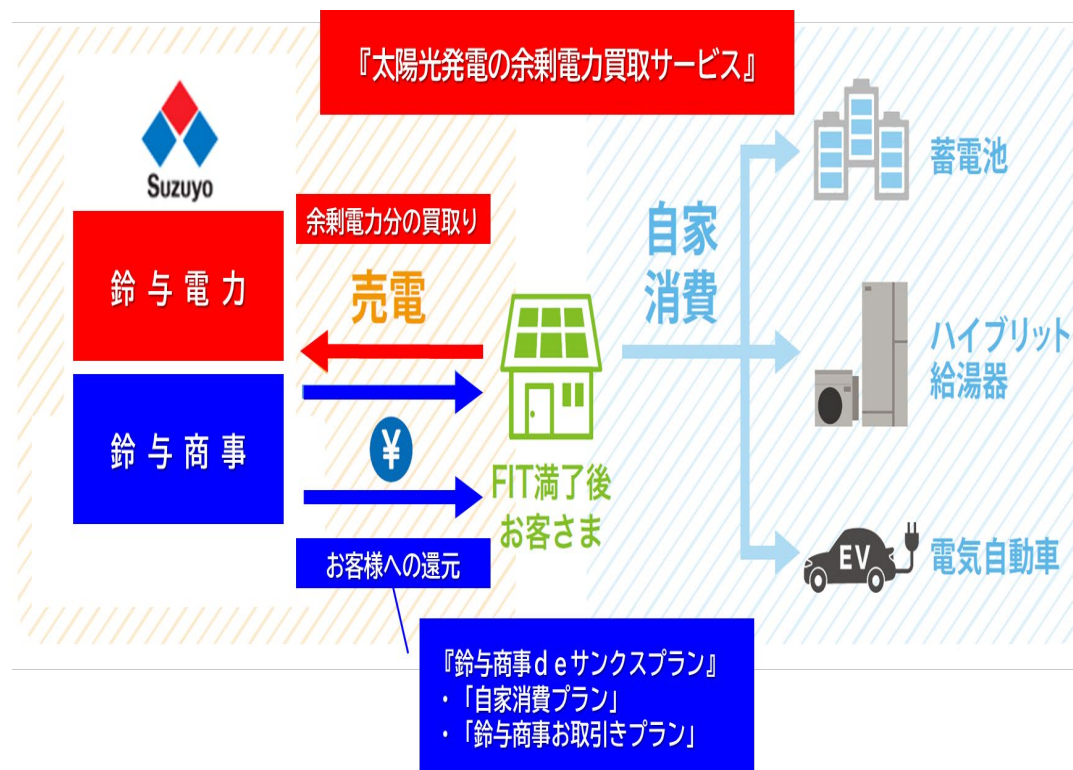


「思い立ったらすぐ乗れる、手軽なオートシェア」がコンセプトだ

石油販売業者による取組事例：鈴与商事（株）（静岡県）

卒FITで余剰電力買取サービス

- 鈴与商事（本社・静岡市、加藤正博社長）は2020年5月、再生可能エネルギーの固定価格買取制度（FIT）の10年間の買取期間が満了した住宅用太陽光発電設備（卒FIT）を持つ顧客を対象に、「太陽光発電の余剰電力買取サービス」を開始。
- 同サービスの余剰電力は関連会社の鈴与電力が買い取るが、サービスの提供および契約、支払いなどは鈴与電力の取次事業者となる鈴与商事が行う。契約期間は1年（2年目以降は自動更新）、買電単価は1KWhあたり10円（消費税等相当額10%込み、非化石価値含む）。



（出所）鈴与商事ホームページ

デジタル化

石油販売業者による取組事例：丸山（株）（宮城県）

2020年4月からの消防法規制緩和を受け、セルフSSにおける給油許可をデジタル化

- 丸山株式会社（本社：宮城県蔵王町、佐藤義信社長・ENEOS、出光昭シ系）は、2020年4月からの消防法規制緩和を受け、セルフSSにおける給油許可方式を、従来のサービスルームからの固定式装置（SSC）による給油許可方式（スタッフ専従）から、「タブレット端末」による給油許可方式に切り替え。
- 給油許可システムをデジタル化することにより、新しい生活様式にも対応した接客が可能となるとともに、SSスタッフの省人化など業務]効率化にも資する取組となっている。

■タブレット端末型装置を用いて給油許可を行うSS例（丸山・白石中央SS）



給油許可に用いるタブレット端末型装置
（可搬式の制御装置）



タブレット端末を操作するSSスタッフ

■運用面での改善点

- ・通常スタッフ2人体制だが、1人になる時間帯もできる。
- ・当該SSはセルフではあるが、顧客の中には給油をスタッフに委ねる高齢者もあり、複数来店時の給油許可・給油サポート業務が改善。
- ・SSスタッフからは、「1日に何度も計量機とサービスルームとの間を往復していたが、本システム導入により手間が省け作業効率化が向上した」との意見。

石油販売業者による取組事例：伊藤忠エネクス（株）（東京都）

「スマホ給油」システムの導入 スマホアプリを用い給油予約から決済までをデジタル化 非接触型給油の実現

- 伊藤忠エネクス株式会社（本社：東京都千代田区、岡田賢二社長）は、2020年3月より、「スマホ給油」サービスの提供を開始。
- スマホ給油とは、給油客がSSに来店する前に、あらかじめスマホアプリで給油予約から決済予約までをしておくことで、SS店頭においては、給油機の横に設置してあるQRコードを読み込ませるだけで給油が可能となるサービス【モバイルオーダーシステム】
- フルサービスSSにおいては、注文～決済～給油すべてを非接触で行うことができ、コロナ感染予防などニューノーマルな販売が可能。

給油機の横に設置してある
QRコードをスキャンして給油



（出所）スマホ給油説明資料（伊藤忠エネクス作成）



モバイル端末で給油レーンや
油種等を確認（フルSS）



セルフトSS
(株)REXエネルギー・星ヶ丘SS
(神奈川県相模原市)
2020年4月から導入



フルSS
MAXエネルギー(株)・世田谷SS
(東京都世田谷区)
2020年10月から導入

地域住民による取組事例：あば商店（岡山県）

SSを拠点とし、域外他業種と連携した地域生活支援再構築実証事業

- 岡山県津山市の阿波地区では2013年には村で唯一のSSが撤退することになり、14年2月に住民出資の「合同会社あば村」を設立し、同年6月には土地、建物をJAから借りる形でSS運営を開始した。
- 18年度にはSS過疎地対策検討支援事業で、地域に高齢世帯や独居世帯が増加していく中、ホームタンの設置状況、ポリタンの保管状況を把握。灯油が安定供給できる体制構築の必要性から、SSを拠点に域外他業種と連携し、品物を高齢者宅に届ける買い物支援や見守りサービスの実証事業を実施。



地域の拠点としての重要性を示したSSとあば商店



交流のために設けられたコミュニティスペース（勝央町で）

自治体による取組事例：福島県三島町

唯一のガソリンスタンドが閉店町が店を譲り受けてSSを再開

- 2020年、町に1軒しかないSSが閉店した福島県三島町では、町が店を譲り受けて再開にこぎつけた。「SS過疎」は人口減少が進む地方の共通課題。
- 町民は東に約12キロ離れた柳津町のSSか、西に15キロ離れた町外のSSで給油せざるを得なくなった。
- 町長は「町民の命を守るためにSSは必要」と考え、町が譲り受けることを決定。100%出資する農業法人「桐の里産業」が運営を担い、同年12月4日に営業を再開。
- 県石油商業組合の小林勝専務理事も「災害時最後のとりでとして供給を絶やさないと使命が、町民の生活や命を救うことになる」と評価する。



灯油を買った客を見送るスタンドの社員

(出所) 2021年1月17日 朝日新聞デジタルニュース