

改正省エネ法施行への取組に関するガイドライン

平成18年11月

日本石灰協会・日本石灰工業組合

改正省エネ法施行への取組に関するガイドライン

1 荷主企業に発生する義務について

(1) 改正省エネ法では、すべての荷主企業に対し省エネ対策を講ずることを新たに求めている。

(2) 荷主企業は年間輸送量（輸送トンキロ）を把握しておくこと。

$$* \text{輸送トンキロ} = \text{輸送重量（トン）} \times \text{輸送距離（Km）}$$

(3) 特に、輸送量の多い特定荷主には、特別な義務が発生する。

*特定荷主とは、輸送量が年間3,000万トンキロを超える貨物輸送を委託している荷主企業のことであり、自社に所有権のある貨物の輸送量（トンキロ）で判断する。

ア 計画の策定…年1回、国に物流部門の省エネ対策、省エネに係る設備投資及びその期待効果についての計画を提出する。省エネ目標は、中・長期的に年間原単位1%の削減を求められている。

例 ・省エネ責任者の設置

・モーダルシフト実施のためのマニュアルの策定

・積載率向上、輸送距離短縮、燃費の向上など

イ 定期の報告…年1回、国に以下の項目について報告義務が発生する。

・輸送量

・エネルギー消費量算定範囲、算定方法、算定結果

・エネルギー消費原単位

・省エネ取組状況

・エネルギー起源CO₂排出量など

(4) 年間輸送量が3,000万トンキロに達しなかった場合は特別な義務は発生しないが、可能な範囲で省エネ対策に取り組むことを求められる。

2 エネルギー使用量の算定について

(1) 集計データの範囲設定及び算出方法

ア 所有権による設定

(ア) 貨物の所有権に着目し、算出範囲を決める。

・先方車引取り（差向け）輸送は対象外

・所有権のある仕入れ、転売品の輸送は対象内

(イ) 輸送の手配、運賃の発生、輸送時に不具合が発生した場合の責任の所在も所有権判断の基準となる。

イ 輸送範囲による境界設定（荷主省エネと工場省エネの住み分け）

- (ア) 公道を輸送する貨物を対象とする。
 - ・工場敷地外の倉庫への輸送
 - ・原材料（原石、コークス、石炭など）の港（埠頭）から工場への輸送
 - ・輸入品は通関から工場までの輸送、輸出品は工場から通関までの輸送
- (イ) 工場敷地内の輸送は、工場省エネ法の対象とし除外する。
- (ウ) 公道を一部通行する輸送でも、事業者が工場省エネ法の対象と判断する場合には、荷主省エネ法の対象外とすることができる。
- (エ) 荷主省エネ、工場省エネの対象は、年度ごとに一貫していること。また、重複して算出しないこと。

ウ 積載重量の算出

積載重量の算出についてはいろいろな方法があるが、協会及び組合としては下記の方法を選択する。

- (ア) ダンプ車輸送（バラ製品）・・・実計量による重量
- (イ) 平ボデー車輸送（包装製品）・・・表示重量×個数で重量を算出
 - 例 土質用生石灰：フレコン1本（1トン）×10本＝10トン
 - 消石灰袋：（正味20kg）×50個＝1トン

エ 輸送距離（キロ）の把握

輸送距離については、実輸送距離を把握する方法のほか、次による推定によって距離を把握する方法がある。

- (ア) 発着地点間の距離（精度高）
- (イ) 都道府県庁所在地又は市町村間等までの距離（精度中）
- (ウ) 船舶、鉄道、航空機・・・運賃計算における路線距離（精度低）

輸送距離の把握については、インターネット上の地図（PCソフト）から走行距離を求めることができる。また、輸送距離の精度は、輸送エネルギーの削減において今後の計画策定に大きく影響するため、できるだけ精度の高い方法を選択すること。

(2) エネルギー使用量の算出方法

貨物の輸送に係るエネルギーの使用量の算定方法については、経産省告示により次の3方法が定められている。

- (ア) 燃料法・・・燃料使用量からエネルギー使用量を算出
- (イ) 燃費法・・・燃費と輸送距離からエネルギー使用量を算出
- (ウ) トンキロ法
 - ・トラック・・・改良トンキロ法
 - ・船舶、鉄道、航空機・・・トンキロ法

以上の算出方法のいずれか1つを選択するか、あるいは、3種類の方法を組合せることによってエネルギー使用量を算定する。

3 その他の輸送について

(1) 産業廃棄物の輸送

* 処理委託の直接的な当事者となる範囲（一次運搬先まで）について対象とする。マニフェストに排出場所、輸送場所、重量及び種別が記載されており、輸送量の算出は可能であるが、最終処分先までは把握することが困難である。

(2) 包装資材の輸送

ア 動脈物流

* 貨物輸送のため用いるパレット、フレコン、小袋など包装資材、梱包資材については、輸送用機械器具の一部とみなし、算定対象外とすることができる（算定対象としても良い）。

イ 静脈物流

* 再利用可能なパレット、フレコンなどの包装資材を空容器として返送する場合は、原則として算定対象外とすることができる。

(3) 小規模輸送の取扱い

* 小口混載便等の特定の輸送形態、主力でない部門や製品の輸送等、小規模輸送については全体の輸送量との対比において十分小さいと認められる場合には、簡易的な計算又は省略をすることができる。ただし、次のような場合には、小規模輸送には該当しない。

(ア) 小規模輸送でない輸送から容易にシフトできるもの

(イ) 小規模輸送を足し上げた場合に、全体では小規模と言えないもの

また、小規模輸送の検討対象となりうる貨物の例として次のものがある。

- ・ 小口混載便
- ・ 産業廃棄物
- ・ 包装資材
- ・ 宅急便
- ・ 手紙、はがき
- ・ 非主力製品
- ・ サンプル製品
- ・ 販売促進用のチラシ、什器、グッズなど

なお、“十分小さい”とは、全輸送量に対して0.1%以下を目安として判定する。

4 エネルギー使用量削減計画の策定

(1) モーダルシフトの推進

*貨物の適正を踏まえ、トラック輸送から鉄道、船舶の活用を推進することにより、輸送量当たりの貨物の輸送に係るエネルギーの使用量（原単位）を削減する。

ア エネルギーの使用に係る原単位の分母は、想定している省エネ取組みに影響されにくいものとする。

イ 分母の例として、売上高、トン及びトンキロ以外に生産量、出荷額、取引量及び貨物個数などがあり、各社の省エネ取組みに適切な分母を選択する。

*原単位が輸送効率を評価する上で、不適切となるような状況の変化が生じた場合は、原単位の算出方法を変更することも可能である。その場合には、過去の原単位も変更した年と同じ方法で求め、年度ごとの比較ができるようにする。

(2) 積載率の向上と車両の大型化

*輸送量に合わせて、できるだけ大型化するように配慮するとともに、高積載率を維持できるような適正車種を選択する。

(3) 貨物輸送業者及び着荷主との連携

*着荷主と調整の上、取引単位を大規模化することなどで配送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しができるようにし、積載率の向上や車両の大型化によって輸送回数の低減対策を省エネに繋げる。

- ・ 連携体制の構築
- ・ 商取引の適正化・・・納入時間（リードタイム）など
- ・ 輸送効率の向上に対する協力
- ・ 貨物輸送事業者の活用における協力
- ・ 荷主間の連携・・・共同配送の実施など

(4) 製造業における環境に配慮した製品開発及び生産体制整備

*製品開発は、あらかじめ製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の貨物の輸送を考慮して行う。また、貨物の輸送に合わせて出庫時間を調整できる体制を工夫する。

以 上