

省エネ法（荷主）に関するQ&A

（算定期間）

Q1:定期報告の対象期間について、経営年度の期間設定にもとづいて1月1日~12月31日の期間でデータを把握し、報告してもよいでしょうか。

A1:法律において、輸送量（トンキロ）やエネルギー使用量等のデータ算定期間は「年度（4月1日~3月31日）」と定めています。

Q2:すべての荷主が特定荷主になるか分からない段階で輸送量（トンキロ）だけでなくエネルギー使用量を把握しなければならないのでしょうか。

A2:改正省エネ法はすべての荷主に省エネの努力義務を課しており、荷主企業は少なくとも自らのエネルギー使用量に関するデータの把握に努めていただく必要があります。したがって、改正法が施行される平成18年4月1日から、輸送量（トンキロ）を把握するとともに、輸送量が特定荷主の裾切り基準（3000万トンキロ）を超えた場合に定期報告書を提出できるよう、エネルギー使用量（平成18年度実績）を算定するための最低限のデータを取得していただく必要があります。ただし、輸送量（トンキロ）と代表的な車種だけが把握できていれば、最低限の報告をしていただけるようになっています。なお、以後の年度で特定荷主に達する場合も同様です。

（特定荷主の指定）

Q3:荷主としての指定は事業者単位でしょうか、事業場単位でしょうか。また、1企業単位なのでしょうか、連結してグループ単位としてもよいのでしょうか。

A3:省エネ法上の荷主規制はすべて事業者（法人・企業）単位です。グループ企業についても連結ベースではなく、分社・関連子会社は別に指定します。

○裾切り基準の判定

Q4:特定荷主はどのように指定されるのでしょうか。

A4:各荷主において年度の輸送量（トンキロ）を算定の上、3000万トンキロ以上の場合は自ら国（地方経済産業局の省エネ法担当課）に報告していただき、報告を受けた国が指定します。

Q5:エネルギー使用量を燃料法で算出していますが、輸送量（トンキロ）が求められないので、燃料法で求めたエネルギー使用量から換算してトンキロを求めてもよいでしょうか。

A5:政令において、特定荷主の裾切り基準はトン×キロで3000万トンキロ以上と規定しています。したがって、裾切り基準を超えない（特定荷主にならない）と判断する場合には、燃料法を採用した場合であってもトンキロを別途詳細に把握して、国から報告徴収

または立入検査があった場合に根拠として提示できるようにして頂く必要があります。ただし、裾切り基準を超える（特定荷主に該当する）と判断する場合には、例外的に、燃料法を採用した部分について、燃料使用量をトンキロに換算しても構いません。換算の方法としては、代表的なトラックの種類を想定し、みなし積載率を適用した場合の代表的なトンキロ当たりの燃料使用量を用いて燃料使用量から逆算することが考えられます。

（算定範囲）

○燃料の種類

Q6: バイオ燃料を用いた場合には算定対象に含まれるのでしょうか。

A6: 省エネ法は化石燃料の使用に伴うエネルギー使用を対象としているため、バイオエタノール、バイオディーゼル油等のバイオ起源の燃料である場合、その量についてはエネルギー使用量算定の範囲には含まれません。例えばE3の場合には、使用した燃料中に含まれるバイオ起源エタノールの量が算定対象の範囲外になります。

○所有権の所在

Q7:貨物の所有者、輸送費の負担者、輸送の発注者、輸送の管理者が異なることがあります。誰が荷主になるのでしょうか。

A7:原則として貨物の所有者（所有権を有する範囲）と考えてください。ただし、輸送の管理を行っているものの所有権がない場合など、除外することで荷主としての省エネ措置を十分に講じることができないような場合には、業種業態ごとに共通に認められる実情を踏まえ、コスト負担範囲等の異なる基準を補完的に用いて報告を行うことができます。

Q8:貨物の輸送に係る輸送責任の所在は複雑、多様なため、荷主としての責任範囲を一律に所有権で仕切るのはむずかしいと思います。

A8:貨物の輸送に係る輸送責任の所在は複雑、多様なため、法律（民法第401条）及び契約によって明確化されている所有権の帰属によって荷主の責任範囲を仕切ることを原則としています。所有権は財産の帰属を示すものですので、まずは契約関係を確認し、所有権の帰属主体を整理してください。契約上も所有権の所在が曖昧な場合は、売買契約において明文化するよう努めてください。ただし、業種業態ごとに共通に認められる実情を踏まえ、補完的な考え方の整理ができる場合にはそれを採用しうることとします。

Q9:子会社の部門販売会社が荷主として製品の輸送を委託しておりますが、製造は当社で行っており、共同配送比率が高いため、親会社の輸送として一括してエネルギー使用量等を報告してもよろしいでしょうか。

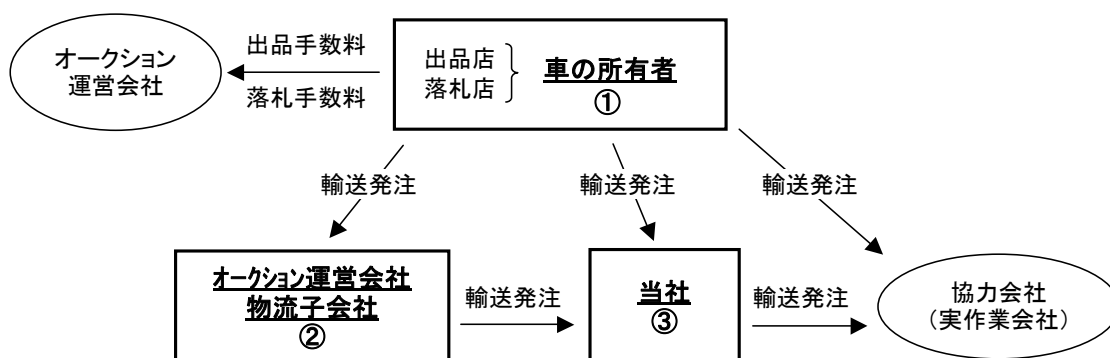
A9:子会社の輸送分も親会社の算定範囲に含める（ダブルカウントする）ことは、グループ

会社に共通にみとめられる事情として認めますので、その旨を定期報告書第1表の補足欄において説明してください。ただし、その場合も子会社の報告範囲を狭めることはできません(子会社の輸送が3000万トンキロを超えた場合は単独で特定荷主となります)。

Q10:取扱商品の中に所有権のあるものとないものが混在しており、所有権のあるもののみ把握するのが困難です。

A10:このような場合には、所有権のないものも含めて算定しても構いません。ただし算定の考え方について定期報告書の第1表の補足欄で説明するとともに、経年的に一貫した考え方としてください。

Q11:下記のオークションの例において、車の所有者(①)、輸送事業者(②及び③)は荷主となるのでしょうか。また、オークション運営会社は商いの場として仲介しているだけなので、荷主にならないという判断でよろしいでしょうか。



A11:所有権を有さないオークション運営会社は荷主ではありません。所有者たる出品者・落札者(①)が荷主となり、個人であれば省エネ法定期報告等の対象外となります。

Q12:自家輸送には物流子会社の輸送は含まれないと解釈してよいでしょうか。

A12:自家輸送は法人単位で自社の行う輸送のみを含みますので、物流子会社の輸送は含みません。

○レンタル・リースの扱い

Q13:リースで使用しているものを輸送した場合には算定対象に含まれるのでしょうか。

A13:レンタルやリースで使用しているものには所有権はありませんが、所有物と同様に扱って貨物輸送を行っていると考えられますので、算定対象に含めて考えてください。

○物流拠点

Q14:製造工場内には配送センターが設置されていますが、当該センターのエネルギー使用量（主に電気）は、工場・事業場として報告し、荷主の輸送に関する報告からは除外するということがよろしいでしょうか。

A14:荷主としての貨物輸送に伴うエネルギー使用量のみが対象となっておりますので、物流拠点等工場・事業場でのエネルギー使用量は報告対象外です。

○継続的でない輸送

Q15:設備移転（引越し）など突発的に発生する輸送は省エネ法の荷主としての輸送に含まれるのでしょうか。

A15:継続的に発生しない輸送は省エネ法の荷主としての輸送の対象外となります。

Q16:イベントの開催を業として行っており不定期で輸送先も変わりますが、資材の輸送は必ず発生します。この場合、荷主としての輸送となるのでしょうか。

A16:輸送自体が不定期で輸送先が毎回変わる場合であっても、事業活動に伴い継続的に発生する輸送であれば対象となります。

○対象外となる輸送形態

Q17:ベルトコンベア、索道（リフト、ロープウェイ含む）での輸送は荷主としての輸送の算定対象に含まれるのでしょうか。

A17:トラック、鉄道、航空機、船舶以外の輸送機関による輸送は、省エネ法の荷主としての輸送には含まれません。

Q18:工場内・事業所内でトラックや鉄道輸送している部分は荷主としての輸送に含まれるのでしょうか。

A18:工場内・事業所内の輸送は構内輸送として工場・事業場のエネルギー使用量にカウントしますので、原則として荷主の算定対象には含まれません。構内輸送と荷主としての輸送の区分については、漏れなく重複がないこと、経年的に一貫していることに留意した上で、事業者が自ら定義してください。ただし、貨物輸送として構内輸送も一体的に管理されている場合には構内輸送も含めて荷主としての輸送に含めることもできます。

Q19:自動車を自走して納入した場合には算定対象に含まれるのでしょうか。

A19:この場合は自動車自体が貨物と考え、算定対象範囲に含めてください。

Q20:シャトル便で人の輸送を行っている場合、荷主としての輸送に含まれるのでしょうか。

A 20:人の輸送（旅客輸送）は荷主としての輸送の対象外となります。

Q21:社員がパソコンを携帯して移動することがありますが、これは荷主としての貨物輸送に含まれるのでしょうか。

A21:手荷物の輸送は旅客輸送の一部とみなしますので、荷主としての輸送の対象外となります。

○包装資材の取扱い

Q22:包装資材の輸送は荷主としての輸送の算定対象に含まれるのでしょうか。

A22:段ボール、パレット、コンテナ等の包装資材・梱包資材の扱いについては、ケースバイケースで判断してください。一般的に、輸送用機械器具の一部とみなせる場合は算定対象外になります。また、貨物重量に含めて把握することがむずかしい場合は、小規模であれば省略しうるものとします。

Q23:容器回収輸送はどのように扱ったらよいのでしょうか。

A23:例えば、極めて構成比が低く、實際上製品の顧客への出荷時にトラックの空いたスペースに積んで持って帰る程度であれば省略し、容器のみまとめて社内倉庫間で移動する場合等は報告に含めるという考え方があり得ます。

○特殊な輸送形態について

Q24:製造委託を行っている貨物の輸送も省エネ法の対象に含まれるのでしょうか。

A24: 製造委託については、所有権の所在という指標では「自らの貨物」か否かを判断しがたい特殊な事情があります。このため、製造委託元が貨物の保管、輸送等の管理を行っておらず、製造委託元が輸送事業者（利用運送含む）への貨物輸送の委託の直接的な当事者ではないような場合は、取引の実態に照らし、省エネ法上は製造委託先企業の貨物とみなし、製造委託先側が「自らの貨物」として把握することにします。ただし、逆に、自社が製造委託先となっている場合、所有権がない貨物についても算定範囲に含める必要があります。その際、製造委託元に対しては「製造委託先であるものの自社の省エネ法報告範囲とする」旨を伝達してください。

Q25:ミルクランで製造部品を集荷する場合、出荷側と集荷側のどちらの算定範囲に入るのでしょうか。

A25:契約上の所有権移転時期を確認してください。契約で特に定められていない場合、不特定物の所有権は目的物（売買対象物）を特定した段階（この場合、集荷して引き取った段階）で移転していると考えられるため、集荷を行った側で算定することとなります。ミルクランにより所有権範囲が広がり、見かけ上のエネルギー使用量が増える場合がありますが、定期報告書第6表、第8表等においてその旨説明してください。

Q26:保守部品をライトバンで運んで移動することがあります。この場合、荷主としての算定範囲に入るのでしょうか。

A26:自家用の軽貨物車（ライトバン等）での輸送についても、所有権を有する保守部品の輸送であれば、対象に含まれます。各地を巡回しており発着地点が明確でない場合でも、自家用トラックであれば燃料使用量を把握できると思われます。なお、点検スタッフが手荷物として保守部品を積んでライトバンで移動する場合も貨物輸送にあたり、荷主としての輸送の対象に含まれます。

Q27:返品輸送の場合には発送側と受取り側のどちらの輸送とみなすのでしょうか。

A27:物品の所有権の移転箇所（引渡し箇所）で判断してください。

Q28:通信販売で発送前に決済が済んでいる場合には所有権が移転済みとして算定対象から除外してよいのでしょうか。

A28:通信販売の場合は送付債務にあたり、通常は、実際に商品を送付して通販の購買者が受け取った時点で所有権が移転すると考えられるため、決済の時期に関わらず販売側で算定する必要があります。ただし、別途取り決めがある場合はそれに従ってください。

○廃棄物輸送

Q29:廃棄物輸送も算定対象範囲に含まれるのでしょうか。

A29:無主物である廃棄物については廃棄物処理法の前提とされている「排出者責任」の考え方を重視し、産業廃棄物の輸送は排出事業者の責任範囲として含むこととしています。リサイクルにより輸送距離が増加することなどにより増エネルギーとなる場合がありますが、その点については定期報告書第6表に記載してください。なお、産業廃棄物の輸送量については、廃棄物マニフェストをもとに把握に努めてください。

Q30:一般廃棄物は算定対象範囲に含まれますか。

A30:一般廃棄物の排出者責任は自治体（市町村）が負うものであり、自治体が荷主として算定するため、排出事業者の算定対象範囲には含まれません。

Q31:産業廃棄物を敷地内で有償で引き渡した場合は算定対象範囲に含まれますか。

A31:産業廃棄物を有償で引き渡した場合でも引渡し側（排出者）が輸送費を負担してその輸送費が売却代金を上回る場合等引渡し側に経済的損失が生じている場合には産業廃棄物として扱われるため、排出者が自らの貨物として算定する必要があります。一方、輸送費が売却代金を上回らない場合等経済的損失が生じていない場合には所有物として扱われることとなり、引き渡し時点で、所有権が移転すると想定されるため、算定対象範

困には含まれません。

Q32:産業廃棄物は中間処理施設までの輸送を把握すればよいのでしょうか。

A32: 原則としては最終処分場までですが、実際には全ての行程を排出事業者が把握するのが困難です。このため、産業廃棄物の処理委託の直接的な当事者となる範囲（一次運搬先まで）については原則として把握するものの、二次マニフェストが発行され、収集運搬業者への廃棄物輸送の委託の直接的な当事者ではなく、輸送形態（トラックの種別等）や着地点等を指定できない（把握できない）ため算定が困難である場合には、算定範囲から除外することができます。

○空車の取扱い

Q33:空車部分は算定するのでしょうか。

A33: 空車は算定対象外です。ただし空車部分を除外するのがむずかしい場合、空荷輸送分の削減努力を評価したい際には、除外しないこととしても構いません。その場合には算定の考え方について定期報告書の第 1 表などの補足で注釈を記載するとともに経年的に一貫した考え方としてください。

○小規模輸送

Q34:会社内の工場間等の書類送付に郵便や宅配便を活用していますが、これも算定しなければならぬのでしょうか。

A34: 原則として算定対象に含まれます。ただし、全体の輸送量との対比において十分小さく小規模輸送とみなせる場合には簡易的な計算または省略を行うことができます。

Q35:毎日小規模で 1 事業所から 3,000 個/日、1 個 5kg を全国に発送というような場合、算定対象とすべきなのでしょうか。

A35: 輸送の単位が小さいから対象外ということではなく、足し上げた全体量（輸送重量、輸送トンキロ、エネルギー使用量）の比率で見てください。1 単位は小さくてもそれが大量にある場合には把握する必要があります。ただし、1 個ずつ算定するのは現実的ではありませんので、都道府県別の発着表を作るなど、ある程度のみなし算定を行ってください。

○国内輸送の範囲

Q36:定期報告する範囲は国内輸送のみでしょうか。判断基準を見ると国際輸送についても言及しています。

A36:省エネ法の規制対象は国内で発着する輸送のみですので、税関より先のいわゆる国際輸送については定期報告書のエネルギー使用量算定の対象範囲外です。ただし、判断基準には努力目標として示しており、その他の取り組みとして定期報告書第 8 表に記載することはできます。

Q37:輸入品の場合どこからの輸送が対象でしょうか。輸出品についてもどこまでの輸送が対象でしょうか。

A37: 輸入品の場合は通関した場所から、輸出品については通関した場所までの国内輸送が算定対象となります。輸入にあたり通関前に船舶が複数港を立ち寄るような場合や、通関をせずに内航フィーダー輸送を行う場合、その国内港間の輸送は対象範囲外です。また輸出にあっても、内地で通関手続後に港まで輸送を行う場合、その国内輸送は対象範囲外です。

○年度ごとの変更

Q38:初年度の報告後に所有権範囲に変更があった場合、次年度から算定範囲を変更することはできるのでしょうか。

A38: 事業内容や契約条件の変更等により所有権の範囲が変更されたときは、速やかに次年度から算定範囲を変更してください。

Q39:本来算定範囲に含まれるべきものについて、ある年度から追加的に把握できるようになった場合、当該年度から算定範囲を変更することはできるのでしょうか。また、前年度の報告を修正することはできるのでしょうか。

A39:把握できるようになり次第、速やかに算入してください。ただしその際、過去に遡ってエネルギー使用量等を修正することはできません。

(算定手法)

○算定手法の適用方法

Q40:複数の算定方法を組み合わせてエネルギー使用量を算定することはできるのでしょうか。

A40:貨物の区分により採用できる算定方法は異なるはずですので、組み合わせて算定していただくことができます。その場合は算定方法によって異なる識別 (ID) を設定してください。

Q41:エネルギー使用量の算定方法を前年度と変えることはできるのでしょうか。

A41: より精度の高い算定方法に変えること（トンキロ法→燃費法→燃料法）は可能です。
その場合、算定方法を変えた事実を定期報告書第1表の補足欄に記載してください。

Q42:算定手法の精度低下が不可避な場合はどうしたらいいのでしょうか。

A42: 例えば、輸送委託先の変更等の理由で、前年度まで燃料法で算定が可能だった区間がトンキロ法でしか算定できなくなる場合など、算定方法の精度低下が不可避な場合には、その理由を定期報告書第1表の補足欄に記載してください。

Q43:エネルギー使用量の算定方法を前年度と変えた場合は、どのように識別（ID）を設定すればよいのでしょうか。

A43: ある識別（ID）の一部の区間の算定方法を変えることになった場合には、変えない区間について従来と同じ識別（ID）を付け、変えた区間について新たに識別（ID）を付けてください。なお、貨物輸送の模式図（算定範囲図）には、どの区間の算定方法を変えたのかが分かるように記入してください。

○燃料法、燃費法

Q44:複数荷主の混載（共同輸送）の場合には按分が必要とのことですが、路線便や宅配便の場合も必要なのでしょうか。

A44: 燃料法や燃費法で算定する場合は、その輸送全体のエネルギー使用量を算出した上で、各荷主の所有権を有する範囲で貨物を分類し、トンキロ等の指標で按分する必要があります。トンキロ法を採用した場合は各事業者の発送した貨物のトン×キロをもとにエネルギー使用量を算出するので按分は不要です。

○改良トンキロ法

Q45:改良トンキロ法の適用方法について伺います。通常、集荷→幹線→配送とトラックを変更しつつ輸送が行われますが、それぞれ最大積載量と積載率を考慮して算定するのでしょうか。

A45: 原則として、集荷、幹線、配送それぞれ通常利用するトラックを想定して算定してください。しかし、それが困難でありかつ全体に占める割合が小さい場合には、両端のトラック輸送の比率をサンプリング調査により推定する、合計輸送距離を主たる輸送手段単独の輸送とみなすなど、簡易的なみなし計算を行うことができます。

○その他の手法

Q46:エネルギー使用量算定にあたり、細部にわたってすべてを燃料法、燃費法、トンキロ法で網羅することは困難です。このため、一部は売上等の実績で輸送量・エネルギー使用量を推算してもよいでしょうか。

A46:定期報告にあたっては、燃料法、燃費法、トンキロ法のいずれかを用いてください。ただし、サンプリング調査や拡大推計、小規模輸送の場合には金額からトンキロに換算するなどの簡易的な方法を適用することが考えられます。

(データ把握方法)

○距離

Q47:燃費法、トンキロ法において、正確な輸送距離が分からない場合はどうするのでしょうか。

A47:個別貨物ごとの輸送距離が正確に把握できない場合、貨物の推定輸送距離として、代表的な発地点と代表的な着地点の距離、むずかしければ都道府県所在地点間距離などを利用してみなし値を置いてください。

Q48:鉄道や船舶の場合の距離はどのように把握すればよいのでしょうか。

A48:鉄道の輸送距離は路線距離を把握するようにしてください。船舶や航空機の場合も同様です。

Q49:改良トンキロ法を用いる場合、輸送距離については、運賃表（タリフ）で示された距離の値を用いて算定してもよいでしょうか。また、タリフを用いても輸送距離を 100% 把握することはむずかしいため、一部を運賃比率などで割り返す方法で行ってもよいでしょうか。

A49: 運賃表（タリフ）で示された距離を用いても構いませんが、それでも把握できないものについては、輸送形態が運賃表（タリフ）で契約している輸送と同等か、サンプリング調査で距離と運賃の関係を求めた場合も同等の結果となるか等を踏まえて算定してください。

○重量

Q50:貨物の量を貨物重量ではなく貨物体積で把握しているため、貨物重量はわかりません。

A50: 貨物体積からみなし貨物重量を計算する換算係数を用いて計算してください。なお、換算係数は一律に決められるものではなく、できるだけ貨物の種類を踏まえて、実態に基づき個々に設定するのが望ましいといえます。

○積載率

Q51:積載率は重量ベースで把握することになるのでしょうか。例えば10トン車に満載でも8トンしか積載していなければ80%でしょうか。

A51:積載率は重量ベースで把握してください。裾切り基準（特定荷主）の判断、定期報告時の輸送トンキロやエネルギー使用量の把握にあたって用いる積載量も、車両の最大積載量ではなく実際の積載重量を基に把握してください。

Q52:改良トンキロ法を利用する予定ですが、積載率が10%未満となっています。積載率はそのまま当てはめてよいのでしょうか。

A52:10%未満の場合は10%として算定してください。なお、100%超は過積載となりますので注意してください。

○貨物輸送量当たり燃料使用量

Q53:最大積載量20トンの車両を使っておりますが、この場合でも関数式に最大積載量を当てはめて貨物輸送量当たりの燃料使用量を求めてよいのでしょうか。

A53: 関数式に最大積載量を当てはめて貨物輸送量当たり燃料使用量を求めても構いませんが、改良トンキロ法の原単位は最大積載量17トン未満のデータに基づき設定されているため、実態を反映するよう、17トン以上の大型車両については燃費法等で実測により把握するのが望ましいといえます。

○燃費

Q54:CNGトラック等、燃費法や改良トンキロ法に標準値がない種類のトラックの燃費、原単位についてはどのように算定すればよいのでしょうか。

A54:燃料法であればトラックの種類による違いが忠実に反映されるので、燃料法の利用を推奨します。燃費法、改良トンキロ法で算定する場合には、ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン(<http://www.enecho.meti.go.jp/policy/kyodo.htm>)等も参照のうえ、実測等による確からしい燃費、原単位を用いることができます。また、このようなみなし値以外の燃費、原単位を使った場合、その旨定期報告書の付表2、3に明記してください（またこのような原単位の根拠データを示すことができる体制を整えておくことが必要となります）。

Q55:船舶の燃費として時間当たりの燃料消費率を用いてもよいでしょうか。

A55:一般的に自動車の場合には燃費として燃料使用量当たりの走行距離(km/L)またはその逆数を用いると思いますが、輸送機関ごとに用いられている燃料消費率（時間当たりの燃料消費率(L/h)など）を利用しても構いません。

○車種等の輸送手段の種類

Q56:改良トンキロ法を利用する予定ですが、乗用車で貨物を輸送していることがあります。この場合にはどのように算定したらよいのでしょうか。

A56:定期的にご利用し量が無視できない場合には、軽トラックの数値で代替してください。

Q57:利用しているトラックの区分が分かりません。どのように設定すればよいのでしょうか。

A57:まずは輸送事業者を確認してください。不明な場合は輸送形態（例えば集荷、配送、地域内輸送、地域間幹線輸送、特積み、鉄道の末端輸送、輸出商品の港湾への輸送 等）ごとに代表的な車種を把握し、算定してください。

Q58:輸送事業者がどのような輸送機関を用いて輸送しているかが全く不明です。輸送方法をどのように捉えたらよいのでしょうか。

A58:まずは輸送事業者を確認してください。輸送機関などが全く不明な場合には、発地点あるいは着地点で把握できたトラックで全行程を輸送したものとみなしてください。

○小規模輸送

Q59:小口輸送が中心で商品数が膨大なため、通常重量は把握しておらず重量の把握が困難です。

A59:商品を輸送する際の単位（ダンボールなど）の容積と数がわかる場合には、そこからみなし重量を換算してください。そのようなデータがない場合には個別の商品の数と容積、トラックの台数と1台当たりの平均積載重量から把握することもできます。

Q60:郵便、宅配便についても把握することを考えておりますが、重量、輸送距離の把握が困難です。

A60:郵便や宅配便が全体量（輸送トンキロ、エネルギー使用量）に占める割合が大きくなると仮定した場合、輸送料金から貨物重量、輸送トンキロを料金表やサンプリング調査を基に逆算して把握することが考えられます。また、輸送距離についてはサンプリング調査を基に把握することが考えられます。

○燃料使用量

Q61:自家輸送、専用車による輸送について、保有車両（専用車両）の燃料使用量の合計とみなしてよいのでしょうか。

A61:輸送量（トンキロ）については特定荷主を判断する裾切り基準ともなる重要な指標であり、把握がむずかしい場合にはみなし計算等によって算定してください。荷主の立場からの自家輸送（専用車両）への委託輸送のエネルギー使用量については、保有車両（専用車両）の燃料使用量の合計とみなして問題ありません。ただし算定の考え方について定期

報告書付表 1 などの補足で注釈を記載するとともに、経年的に一貫した考え方としてください。なお、特定輸送事業者に該当するのであれば、輸送事業者としてもエネルギー使用量等を国土交通大臣に報告等することとなります。

○推計方法の適用

Q62:サンプリング調査とは何でしょうか。

A62:サンプリング調査は、本来は全数で把握すべき量を全数把握ができない場合に、その対象の中から一部を抽出して調査して全体に適用するものです。例えば、モーダルシフトを行っているがその割合が不明な場合(鉄道を利用しているがトラック輸送と併用されているような場合)、鉄道とトラックの利用比率をサンプリングして調査することが考えられます。サンプリング調査はあくまで対象の中から一部を抽出して調査するものですので、類似のものから外挿する拡大推計とは異なります。

Q63:拡大推計とは何でしょうか。

A63:拡大推計は、本来把握対象となっているがそのデータが全く不明な場合、類似の別のデータをその対象にも拡大して適用するものです。例えば、委託先輸送会社の車両について燃費がわかっているが一部利用している再委託先の車両についてはスポット運用であり、車両の特定が困難なため燃費も不明というような場合、車両の種類や運用方法が同等と類推できれば、委託先車両の燃費を再委託先車両の燃費にも拡大して適用することが考えられます。ただし、委託先車両と再委託先車両の燃費が同じであることが保証されているわけではないので、再委託先車両のデータも何らかの形で(サンプリング調査等)把握し、確認する方が望ましいといえます。

Q64:燃料法で把握したいのですがデータの提供を受けられない事業者があるため、全面的な適用は困難です。

A64:データ提供を受けられない部分については原則として燃費法やトンキロ法で補ってください。ただし、データの欠落が全体の中で十分小さい場合、同様の輸送を行っている輸送事業者のデータから拡大推計することが考えられます。ただし算定の考え方について定期報告書付表 1 の補足で注釈を記載するとともに、経年的に一貫した考え方としてください。

Q65:共同配送等で輸送事業者からトンキロデータの把握が困難な場合、根拠を明確にした上で例外的に拡大推計を適用してもよいでしょうか。

A65:拡大推計は合理的範囲で適用可能です。ただし、トンキロは推計値であれば荷主自ら把握しうる点に注意してください。

(輸送事業者からのデータ提供)

Q66:荷主がデータ提供を輸送事業者に求める場合、省エネ法の下でどの程度の拘束力を持つのでしょうか。

A66:法的拘束力はありませんので、事実上の協力関係に基づき依頼してください。

Q67:特定輸送事業者でない輸送事業者に対しては、どの程度データ提供の協力を求められるのでしょうか。

A67:特定輸送事業者かどうかにかかわらず、荷主の取組みに協力していただく必要があります。ただし、輸送事業者に過大な負担とならないよう配慮してください。

(原単位)

Q68:トンキロ当たりのエネルギー使用量を原単位として評価すると、燃費法でエネルギー使用量を算定した場合、軽量化の取組み(容積はあまり変わらない)は分母のトンキロの減少に比べエネルギー使用量の減少度合いが小さくなるため、原単位が悪化する結果となります。これは本来的には望ましい取組みであるため、評価方法として適切でないのでしょうか。

A68:このようなケースではトンキロ当たりのエネルギー使用量を原単位とするのは適切ではないと思われます。原単位は任意に設定できるため、生産高や容積・kmなど、取組効果が表れやすい分母を戦略的に設定するのがよいと思います。

Q69:原単位の分母となるエネルギー使用量と密接な関係を持つ値として、売上高や輸送コストが挙げられていますが、売上高又は輸送コスト当たりのエネルギー使用量を原単位として評価すると、経済環境や売買契約に左右され、不適切ではないのでしょうか。

A69:売上高又は輸送コストについても物価指数等で補正が可能ですが、エネルギー使用量と密接な関係を持つ値は事業者の実態に合わせて選択できるため、この他輸送する製品価格、輸送距離、輸送トンキロなどを用いることができます。

(原単位改善目標)

Q70:判断基準において、中長期的にエネルギー使用原単位を年平均1%改善することとなっていますが、中長期とは具体的に何年をさすのでしょうか。また“1%”の数字に、どのような意味があるのでしょうか。

A70:中長期とは概ね3~5年程度を指しております。また、1%は目安としての目標値で、達成できないことが直ちに法的措置につながるものではありません。

Q71:中長期で年平均1%の原単位改善が求められていますが、単年度の目標設定は0.1%としてもよいのでしょうか。

A71:中長期的にみて年平均1%の原単位改善が達成されれば、単年度の目標はそれに達しなくともかまいません。

Q72:年平均1%の削減目標を達成するために各種の取組を講じることとなりますが、これらの取組の実施状況等は評価するのでしょうか。

A72:定期報告書第7表のチェックリストで判断基準の義務的取組（基準部分）の各項目について実施状況を確認するほか、任意に第6表や第8表に講じた取組について記入していただき、総合的に判断します。

Q73:前年度は目標以上に計画を達成し、当年度は目標に到達しなかったものの、2年平均では目標を達成した場合、当年度の目標を達成できなかった理由を提出しなければならないのでしょうか。

A73:定期報告書第6表で過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位が年平均1%以上改善できなかった場合（イ）、又はエネルギーの使用に係る原単位が前年度に比べ改善できなかった場合（ロ）に理由を記載してください。（ロ）に該当する場合には、2年平均すれば達成していることを記載していただければ構いません。

（計画書）

Q74:計画書の作成責任者は「省エネ責任者」でなければいけませんか。また、「省エネ責任者」の法的な設置義務はあるのでしょうか。

A74:物流部門の省エネ責任者は特に法令上規定されるものではないため、各事業者の事情に応じて社内で省エネの取組を行うにあたって適切な責任者を指定し、計画書を作成するようにしてください。例えば物流部門の責任者、環境部門の責任者等が考えられます。

（定期報告書）

Q75:定期報告書の識別（ID）は、どういう基準で分けるのでしょうか。

A75:原則として以下の4項目に応じてIDを分けてください。

- ・ 自家輸送／委託輸送
- ・ トラック／船舶／鉄道／航空機／その他
- ・ 燃料法／燃費法／トンキロ法
- ・ 前年度と算定方法が違う場合

このほか、幹線輸送／末端輸送（配送＋ミルクラン）など輸送形態、〇〇製品など貨物種類、〇〇会社分など事業組織や委託先輸送会社などに応じてIDを分けても構いませんが、あまり細かくならないように、まとめられるところはまとめてください。定期報告書に

は、貨物輸送の模式図（算定範囲）を添付することとなっておりますが、図には対応する ID を記入してください。

Q76:定期報告書の識別（ID）としては、どのような記号を付けるのがよいでしょうか。

A76:基本的には、定期報告書第 1 表で示す区別に 1 から順に番号を付けることを想定していますが、ID番号が第 1 表以降一貫している限り、各荷主の判断によりその他の記号を付けることもできます。

また、以下のような場合には必ずしも連番となるとは限りません。

- ・前年度で、ある ID の一部の区間の算定方法を変えることになった場合、変えない区間について従来と同じ ID を付け、変えた区間について新たに ID を付けてください。（この場合、例えば従来の ID が 3 とすると新たな ID を 3A とし、以降の番号を変更しないこととすれば、年度毎の対応関係がわかりやすくなります。）
- ・ある ID に相当する輸送がその年度になくなった場合、その年度のその ID は欠番とすることにより、年度ごとの対応関係がわかりやすくなります。

Q77:定期報告書の付表 3 で、平均積載率を記入するようになっていました。同じ ID の同じ車種に対し、毎月の積載率からそれぞれ貨物輸送量当たりの燃料使用量を算定して燃料使用量を合算したのですが、この場合には平均積載率はどのように求めて記入すればよいのでしょうか。

A77:各 ID の最大積載量区分に対し、月ごと等複数の積載率を適用して算定した場合には、エネルギー使用量から単一の積載率を逆算して求めて記入してください。具体的な計算方法は次のとおりです。

$$x=y^{1/a} \cdot z^{-b/a} \cdot e^{-c/a}$$

ここで、積載率（x：小数）、最大積載量（z：kg）、トンキロ当たり燃料使用量（y：L/トン・km）

燃料の種類	a	b	c
ガソリン（ガソリン車）	-0.927	-0.648	2.67
軽油（ディーゼル車）	-0.812	-0.654	2.71

Q78:定期報告書の付表 3 に固有単位量で表す燃料使用量と平均積載率を記載する欄がありますが、船舶、鉄道、航空機でトンキロ法を用いた場合にはこれらの値を把握できません。

A78:船舶、鉄道、航空機でトンキロ法を用いた場合については固有単位量で表す燃料使用量と平均積載率を記載する必要はありません。