

○ 経済産業省
国土交通省 告示第三号

エネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和五十四年法律第四十九号）第百七条第一項の規定に基づき、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準を次のように定め、平成三十年十一月一日から適用する。

なお、平成十八年 経済産業省
国土交通省 告示第四号（貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準を定めた件）は、廃止する。

平成三十年十一月三十日

経済産業大臣臨時代理

国務大臣 茂木 敏充

国土交通大臣 石井 啓一

貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準

I エネルギーの使用の合理化の基準

荷主は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、次に掲げる諸基準を遵守することを通じ、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送（以下「貨物の輸送」という。）に係るエネルギーの使用の合理化の適切かつ有効な実施を図るものとする。

1 共通的な取組

(1) 取組方針の作成とその効果等の把握

① 取組方針の策定

貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の目標に対する取組方針を定める。

② 社内体制の構築

貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、責任者を設置し、責任者は、以下の責務を果たす。

ア (1)①に規定する取組方針を踏まえてエネルギーの使用の合理化の目標の達成のための計画を他の部門と調整して取りまとめ、業務執行を決定する機関に当該計画の承認を受けること

イ アの計画に基づく取組の進捗状況を当該機関に定期的に報告し、報告を受けた当該機関は必要な指示を行うこと。

ウ 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、社内研修を行うための体制を整備すること。

③ エネルギー使用実態等により正確な把握とその方法の定期的確認

ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等をより正確に把握する。

イ エネルギーの使用の実態等の把握方法について定期的な確認を行い、エネルギーの使用の実態等により適正な把握に努める。

ウ 燃料使用量が貨物輸送事業者から提供される場合には、エネルギーの使用量の算定について、取組の効果がより反映できる燃料法又は燃費法の選択に努める。

(2) 輸送効率向上のための措置

① 輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計等

ア 流通全体の輸送効率を考慮し、商品の開発又はその荷姿を設計する場合には、当該商品の形状又はその荷姿の標準化等の工夫により積み合わせ輸送の容易化や荷役・運搬の効率化を図る。

イ 流通全体の輸送効率を考慮し、製品の開発又はその包装資材の設計を行う場合には、当該製品やその包装資材の軽量化又は小型化を図る。

② 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分ける。また、ルートごとの標準的な貨物の輸送手段を定める等により、貨物輸送事業者に対し、貨物の輸送距離の全体

を短縮するよう発注する。

③ 燃費の向上

出庫時間の調整等により道路混雑時の貨物の輸送を見直し、貨物の輸送の円滑化を図る。

④ 計画的な貨物の輸送

貨物輸送事業者と可能な限り連携し、貨物の輸送時間及び貨物の輸送の発注時間の決定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避したり輸送量を平準化するよう計画的な貨物の輸送を行う。

(3) 準荷主との連携

準荷主と調整し、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、計画性及び必然性のない多頻度少量輸送及びジャスト・イン・タイム（曜日及び時間指定）の貨物の輸送の見直しを行う。

2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組

(1) 積載率の向上

① 特に貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物輸送事業者に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注する。

② 貨物輸送事業者に対し、輸送量に応じた適正車種を選択するよう発注する。

③ 配送の計画化・平準化に寄与するよう、できるだけ時間的猶予を確保し発注する。

(2) エコドライブの推進

エコドライブ（無用なアイドリングをしないこと（アイドリングストップ）、無用な空ぶかしをしないこと、急発進及び急加速をしないこと、交通の状況に応じた安全な定速走行に努めること、早めに一段上のギアにシフトアップすること、予知運転により停止及び発進回数を抑制すること、減速時にはエンジンプレーキを活用すること、確実な車両の点検及び整備を実施すること並びに過度のエアコンの使用を抑制することを通じて、環境に配慮した自動車の運転を行うことをいう。）を推進するため、エコドライブ支援機器（デジタルタコグラフ等をいう。）の導入に協力する。

(3) 自営転換の推進

自営転換（自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送の転換を図ることをいう。）を推進する。

(4) モーダルシフト

貨物の適性を踏まえ、鉄道及び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を削減する。

(5) 輸送機器の大型化

車両の大型化及びトレーラー化並びに船舶の大型化その他の手段により、貨物輸送事業者に対し、便数を削減するよう発注する。

3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組

(1) 再配達削減

貨物輸送事業者が対応可能な場合は、以下の取組を推進すること。

① 貨物輸送事業者等と連携して、消費者による配達予定日時や受取場所の指定を可能とすること。

② 消費者に配達予定日時や受取場所の適時適切な通知を行うとともに、消費者の要望に応じてこれらの変更に対応すること。

(2) 同梱やまとめ送りの促進

消費者に同梱やまとめ送りを促すことで配送効率の向上が見込まれる場合は、これらを促すための措置を講ずる。

II エネルギーの使用の合理化の目標及び計画的に取り組むべき措置

荷主は、上記 I に掲げる諸基準を遵守するとともに、貨物の輸送の実態等も勘案しつつ、エネルギー消費原単位（貨物の輸送に係るエネルギーの使用量を、貨物輸送事業者に輸送させる貨物の輸送量（これに相当する金額を含む。）その他の貨物の輸送に係るエネルギーの使用量と密接な関係

をもつ値で除して得た値をいう。以下同じ。)を、荷主(当該者が認定管理統括荷主である場合にあっては、当該認定管理統括荷主及びその管理関係荷主)ごとに中長期的にみて年平均1パーセント以上低減させることを目標として、技術的かつ経済的に可能な範囲内で諸目標及び措置の実現に努めるものとする。

また、荷主は、将来に向けて、これらの措置を最大限より効果的に講じることを目指して、中長期的視点に立った計画的な取組に努めなければならない。

1 共通的な取組

(1) 取組方針の作成及びその効果等の把握

① 目標の設定

ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を進める上での中長期的な目標として妥当なエネルギー消費原単位の考え方等を検討し、既の実施している対策を踏まえた目標を設定する。

イ 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等を踏まえて目標や方針を再検討し、さらに効果的な取組を行う。

② 環境管理システムの導入

I S O 14001で求められるような環境管理システム(取組マニュアルの整備を含む。)を導入する。

③ 人員の教育・育成

ア 貨物輸送事業者の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブを推進する。

イ 貨物輸送事業者によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両等の整備及び点検(車両におけるエアクリーナーの清掃及び交換並びにエンジンオイルの適正な選択及び交換並びにタイヤ空気圧の適正化並びに船舶における船底清掃等をいう。)の徹底を要請する。

④ サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス(荷主に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。)の効果的な活用を図る。

⑤ 国際的な貨物の輸送における取組の促進

国内から海外へもしくは海外から国内へ又は海外での輸送に関し、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、エネルギーの使用の合理化に関する取組、当該取組による効果等を把握する。

(2) 関連インフラの整備

① 物流拠点等の整備

ア 物流施設及び物流拠点について、機械化及び自動化並びに施設間の適正配置及び集約化並びに荷受け並びに仕分け等の業務の効率化に配慮しつつ、それらを整備する。

イ 交通流の円滑化のために、路上駐停車を防止するとともに、事業者、地方公共団体等と協力して、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路を整備する。

② 標準化及び情報化の推進

ア 国内物流E D I(電子データ交換)標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、R F I D(無線自動識別)、ネットワーク技術等を利用し、検品、荷役、保管等の簡略化を図る。

イ 一貫パレチゼーション(パレットの規格を統一し、パレットに積み付けた貨物の荷姿を崩すことなく、発送から到着の荷卸しまで一貫して移動を完結させることをいう。)を中心としたユニットロードシステム化(貨物のある単位にまとめた上で、できるだけその単位を崩さず輸送することをいう。)等を推進し、荷役の簡略化を図る。

ウ 納品車の帰り便の活用に資する求貨求車システムを活用する。

エ V I C S(道路交通情報通信システム)、車両動態管理システム等のシステムを活用しつつ、積載効率の向上、効率的な輸送ルートを選択等に資するシステムを開発及び導入する。

オ 受発注の業界プラットフォームや共同の配車管理システム等を構築・活用し、貨物輸送事業者や協働する荷主、準荷主と受発注情報や車両の位置情報等を共有することで、共同輸送による積載率や実車率の向上を図る。

(3) 貨物輸送事業者等との連携

① 連携体制の構築

ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する措置について、荷主及び貨物輸送事業者その他の関係者の連携を深めるための定期的な懇談会の設置、貨物の輸送の効率化のための検討会の設置、貨物の輸送に関する情報交換の実施等により、関係者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。

イ 事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。

② 貨物輸送事業者の活用における配慮

環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001、グリーン経営認証を取得した貨物輸送事業者をいう。）を選定する。

(4) 環境に配慮した製品開発及び生産体制整備

① 廃棄物処理やリサイクルを考慮した製品開発

製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の貨物の輸送をあらかじめ考慮した製品開発を行う。

② 生産体制

ア 貨物の輸送に併せて出庫時間を調整できる生産体制を構築する。

イ 生産工程における障害、遅延、調整、変更等計画どおりの出庫を阻害する要因についてより早く正確な情報を貨物輸送事業者を提供し、貨物輸送事業者がそれに対応できるようにするとともに、当該阻害要因の排除、それが発生した場合の影響の低減措置等を講じる。

ウ 工場に近い場所から部品等を調達し、貨物の輸送距離を削減する。

2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組

(1) 輸送量の平準化や発注の計画化及び平準化の要請

① 輸送量のピーク期間の移動によるその平準化により貨物の輸送効率を向上させる取組を貨物輸送事業者と連携して実施する。

② 準荷主に発注単位、リードタイム又は納品頻度の見直しによる発注の計画化及び平準化を要請する。

(2) 商取引の適正化

返品に関わる条件（返品に係る貨物の輸送費等をいう。）の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。

(3) 実車率の向上

① 他の荷主との共同輸配送を実施する。

② 納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注する等により、貨物輸送事業者の帰り荷の確保に協力する。

(4) 荷待ち時間の縮減

予約受付システムの導入、事前出荷情報の共有、検品方法の見直し（ユニット検品等）や受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。

(5) 低燃費車、クリーンエネルギー自動車等の導入・利用の促進

低燃費車、クリーンエネルギー自動車等の導入に協力する。

3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組

(1) 貨物の輸送距離の短縮

複数の物流拠点に商品の在庫がある場合は、配達先が決定した段階で輸送距離が最短となる物流拠点からの出荷を決定する。

(2) 再配達削減

① 貨物輸送事業者等と連携して、消費者が自宅における直接受け取り以外の受け取りやすい手法（例えば、自宅や駅等の宅配ボックス、コンビニエンスストアでの受け取り）を選択可能とする。

- ② 貨物輸送事業者等と連携し、宅配ボックスの共同利用など、宅配ボックスの普及に向け協力する。
 - ③ 再配達を削減するための新たな仕組み（例えば一回目の配達で受け取った場合のポイント付与や置き配）を貨物輸送事業者等と連携して導入する。
- (3) 返品による輸送の削減
- 返品に係る必要以上の貨物の輸送を抑制するため、消費者に対して画像や動画による商品の詳細な情報提供等を行う。
- (4) 消費者への啓発
- 消費者が物流コストや物流に係るエネルギーを正しく認識しづらい状況となっていることを踏まえ、創意工夫により、再配達の削減・まとめ送りなどの貨物輸送の合理化が省エネルギーに資することを啓発する。