

GUIDE

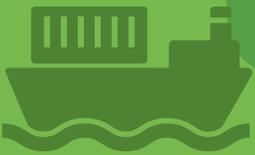
TO

PROMOTING

SHIPPER'S

ENERGY

SAVING



省エネ法対応

第7版

荷主の省エネ推進の手引き



経済産業省
資源エネルギー庁

荷主分野における省エネ政策の最新の動向

長期需給見通し(エネルギーミックス)では、2013年を基準年として2030年度に対策前比で原油換算で5,030万kℓ程度の徹底した省エネを実現することとしており、運輸部門においても1,607万kℓの省エネ実現に向け、物流効率化等に向けた取組強化が求められています。

また、近年のネット通販市場の拡大に伴う小口配達や再配達の増加によるエネルギー増への対応が急務となっています。このような背景から省エネ法を改正し、下記の措置を講じました。

1 2018年省エネ法改正(2018年12月1日施行)

・荷主の定義の見直し【p.2,3】

「荷主」の定義を、貨物の所有権を問わず、契約等で貨物の輸送方法等を決定する事業者とすることで、ネット小売事業者等を法律の規制対象に確実に位置づけ、省エネ取組を促します。

・準荷主の位置づけ【p.3】

荷主が決定した輸送方法の下で、到着日時等を指示できる貨物の荷受側等の事業者を準荷主と位置づけることで、省エネ取組への協力を促します。

・荷主連携省エネルギー計画の認定制度の創設【p.5】

複数荷主の連携による省エネ取組を「荷主連携省エネルギー計画」として認定し、連携による省エネ量を企業間で分配して報告することが可能になります。

・認定管理統括荷主の認定制度の創設【p.6】

グループ企業の親会社等が認定管理統括荷主として認定を受けた場合には、子会社等と省エネ法の義務の一体的な履行が可能になります。

・中長期計画の提出頻度の軽減【p.4】

省エネ取組の優良事業者は中長期計画の提出頻度が軽減されます。

2 荷主判断基準の改正(2018年12月1日施行)【p.7】

省エネ法の改正を受け、配送の計画化・平準化、再配達の削減、荷待ち時間の縮減等について追記しました。

目次

● 省エネ法における荷主に係る措置について	2
・ 省エネ法における荷主制度の背景	2
・ 荷主の定義	2
・ (参考) 準荷主の定義	3
・ 特定荷主の義務内容	4
・ 中長期計画書の提出頻度について	4
● 荷主連携省エネルギー計画の認定制度について	5
・ 制度の概要	5
・ 制度活用の流れ	5
・ 認定基準	5
● 認定管理統括荷主の認定制度について	6
・ 制度活用の流れ	6
・ 認定要件	6
● 荷主の判断基準	7
・ I. エネルギーの使用の合理化の基準	7
・ 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	7
● エネルギー使用量の算定方法	8
● エネルギー使用量の算定に係る係数一覧	9
● 中長期計画書の記入例	10
● 定期報告書の記入例	11
● 荷主連携省エネルギー計画認定申請書の記入例	21
● 認定管理統括荷主に係る認定申請書の記入例	22
● 中長期計画書及び定期報告書チェックリスト	23
● 定期報告書及び中長期計画書等の電子申請	24
● 省エネポータルサイト 事業者向け省エネ関連情報について	25
● 特定荷主の現状について	26
・ 特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量 (主要業種)	26
・ 特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量の経年変化 (主要業種)	26
・ 業種別省エネルギー対策の内容 (主要業種)	27
・ 中長期計画書の計画内容の実施者数と省エネ率の関係	27
● 荷主の省エネルギー取り組み事例	28
・ 荷主企業における単独の取り組み	28
・ 他社との連携による取り組み、その他 特殊条件	28
● 荷主に関するよくある質問と回答トップテン	29

省エネ法における荷主に係る措置について

省エネ法における荷主制度の背景

「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」（以下「省エネ法」という。）では、工場・事業場、建築物、機械器具それぞれの分野に加えて、輸送についてもエネルギーの使用の合理化に係る措置を定めています。このうち貨物分野においては、貨物輸送事業者に発注する立場、すなわち直接エネルギーを使用する主体でない“荷主”に対しても、省エネルギー計画の策定、エネルギー使用量等の報告等の取り組みを求めることとしています。

これは、モーダルシフトによる鉄道や船舶の利用、共同輸配送等の取り組みが、荷主による主体的な関与があって初めて可能となるものであり、貨物輸送事業者と荷主との連携を促すことが省エネルギー対策を推進するうえで有効と判断し、荷主に対しても世界に先駆けて省エネルギーの取り組みを求めることとしたものです。

本誌では、荷主企業として省エネ法上求められていることを紹介します。

荷主の定義

（荷主の定義）

第五十五条

この款において「荷主」とは、次に掲げる者をいう。

- 一 自らの事業（貨物輸送の事業を除く。次号において同じ。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者^{（一）}に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者^{（一）}に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が同号に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く。）
- 二 自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者^{（一）}に行わせる貨物の輸送について当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者として経済産業省令で定める要件に該当するもの

改正法第五十五条第一号で定められた荷主について

● 貨物輸送事業者との契約等により貨物を輸送させている事業者が荷主となる。

ただし、他の事業者により実質的に貨物の輸送方法等が決定されている場合は除く。

呼称	根拠法	条文
一号荷主	第五十五条第一号	自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。次号において同じ。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者 ^{（一）} に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者 ^{（一）} に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が同号に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く。）

荷送側が荷主となる場合



荷受側が荷主となる場合



改正法第五条第二号で定められた荷主について

- 貨物輸送事業者との契約等がなくとも、貨物輸送事業者に貨物を輸送させている事業者との契約等において、**当該貨物の輸送方法等を実質的に決定している事業者は荷主となる。**

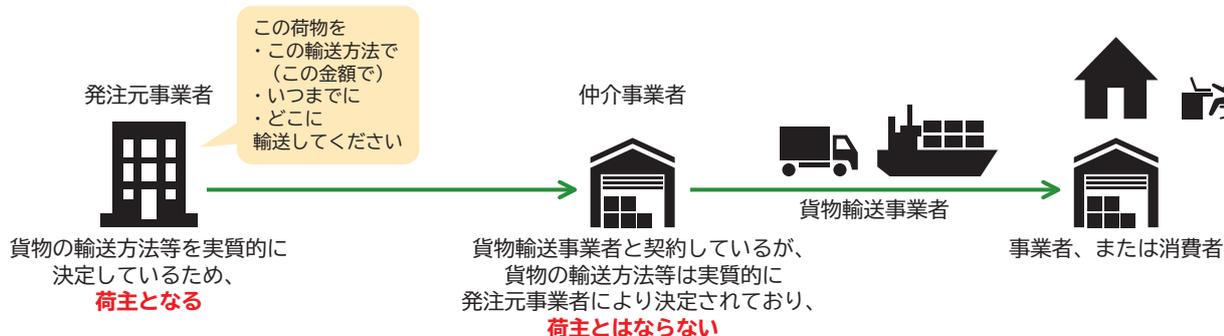
呼称	根拠法	条文
二号荷主	第五条第二号	自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について 当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者 として経済産業省令で定める要件に該当するもの

※「契約その他の取決め」とは、契約（貨物輸送契約、包括輸送契約、業務委託契約）のほかにも、指示書や約款、口約束等が考えられます。

「輸送の方法等を実質的に決定している」とはどのようなことか？

貨物の輸送方法等の要素として、

- ①**輸送モード（一定の料金内での輸送を指示した場合も、その料金内で利用可能な輸送手段を決定しているものとする。）**
 - ②**受取日時、③受取場所、④引渡日時、⑤引渡場所**
- 等が考えられるが、これらのうち**①～③のすべてを決める場合**を指す。



（参考）準荷主の定義

（準荷主の定義）

第一百六条（抜粋）

「準荷主」とは、自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して、貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者（荷主を除く。）であって、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の経済産業省令で定める事項についての指示を行うことができるものをいう。

貨物の受取又は引渡しを行う日時、及び場所を指示することができる事業者は、準荷主となります。

※ここで、「指示することができる」とは、荷主と貨物輸送事業者との契約において、受取、または引渡しの日時や場所に一定の幅（例えば午前中、先方の工場へ配送等）が許容されていて、その日時や場所について指示（例えば10時に工場内の指定場所等）を行うことができる場合を指します。

荷受側が準荷主となる場合

貨物の輸送契約
（受取日時・場所に一定の幅が許容されている）



荷送側が準荷主となる場合

貨物の輸送契約
（引渡し日時・場所に一定の幅が許容されている）



「準荷主ガイドライン」は、省エネポータルサイト（p.25参照）の「荷主とは」からダウンロードできます。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/ninushi/index.html

特定荷主の義務内容

すべての荷主は、自らの貨物輸送量を把握し、新たに年度の輸送量が3,000万トンキロ以上となった場合は、「貨物の輸送量届出書」を管轄地域（裏表紙参照）の経済産業局長あてに提出する必要があります。



「貨物の輸送量届出書」の様式は、省エネポータルサイト（p.25参照）の「特定荷主の義務内容」からダウンロードできます。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/obligation/index.html

(1) 中長期計画の作成

特定荷主は、年1回^{*}、毎年6月末日までに「中長期計画書」を作成して、主務大臣（経済産業大臣+事業所管大臣）に提出する義務があります。（中長期計画書の記入例 p.10へ）

^{*}特定の条件を満たす事業者については、中長期計画書の提出を免除します。詳細な条件は下記をご参照ください。

「荷主の判断基準」（p.7参照）を参考に、事業者自身の判断によって、実施可能な取り組みを選定して計画を作成し提出

計画例

- ・事業部ごとの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を策定 等



「中長期計画書」の様式は、省エネポータルサイト（p.25参照）の「各種手続きについて（中長期計画書・定期報告書等）」からダウンロードできます。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/procedure/index.html

(2) 定期の報告

特定荷主は、年1回（毎年6月末日まで）、以下の内容について、主務大臣（経済産業大臣+事業所管大臣）に報告する義務があります。（定期報告書の記入例 p.11へ）

報告内容

- ・輸送に係るエネルギー使用量
 - ・エネルギー使用原単位 = $\frac{\text{輸送に係るエネルギー使用量}}{\text{輸送に係るエネルギー使用量と密接な関係を持つ値[*]}}$
 - ・省エネ措置の実施状況
 - ・エネルギーの使用に伴う二酸化炭素の排出量 等
- ^{*}貨物輸送量[トンキロ]、貨物重量、売上高 等



定期報告書については、「定期報告書 作成支援ツール」をご活用ください。このツールは、関連する各表間がリンクされていることで、最小限の数値入力とプルダウン式による選択により、数値計算等を支援します。「支援ツール」は、省エネポータルサイト（p.25参照）の「各種手続きについて（中長期計画書・定期報告書等）」からダウンロードできます。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/procedure/index.html

^{*}「計画の作成」及び「定期の報告」を行わなかった場合や虚偽の届出をした者は、50万円以下の罰金が科せられます。
^{*}省エネへの取り組みが荷主の判断基準と照らして著しく不十分であると認められる場合には、勧告、公表、命令、100万円以下の罰金の措置が講じられることがあります。



注 昨年度は年度の貨物輸送量が3,000万トンキロに満たず、特定荷主とはならなかった荷主は、引き続き貨物輸送量の把握に努めてください。

また、特定荷主の指定を受けた者のうち、物流部門の子会社化等により、自らが荷主となる貨物が極端に減少する等して、3,000万トンキロ未満となった場合には、管轄地域の経済産業局まで、ご連絡ください。特定荷主の指定取り消しを申し出ると同時に、子会社化された荷主の貨物輸送量が3,000万トンキロ以上となった場合には、改めて「貨物の輸送量届出書」をご提出いただく等、手続きが必要となります。

中長期計画書の提出頻度について

省エネ取組の優良事業者については、中長期計画の提出頻度が軽減されます。具体的には、直近過去2年度以上連続で「5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減」を達成している場合、翌年度以降、最後に提出した中長期計画の計画期間内（5年が上限）は、上記の条件を継続して満たしている限りにおいて、中長期計画の提出を免除します。

^{*}中長期計画の提出頻度の軽減の条件を満たしている事業者であっても、中長期計画を提出することは可能です。

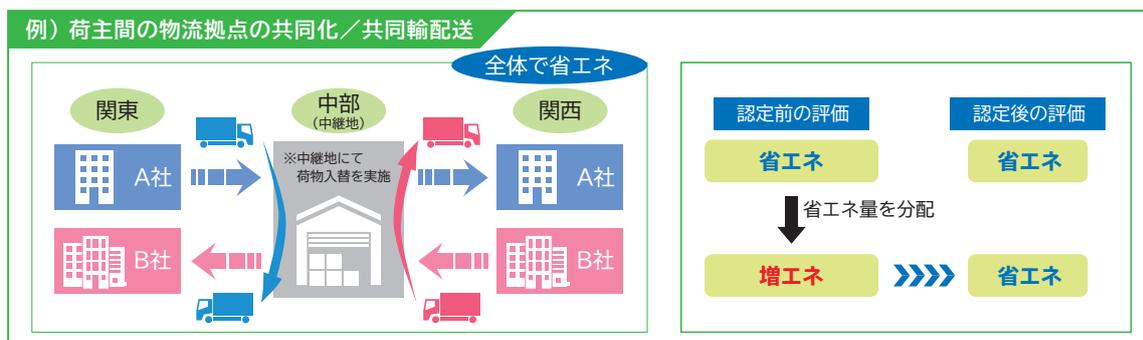
	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
達成状況	×	○	○	○	○	○
中長期計画書	提出	提出	提出 (免除申請)	免除	免除	提出

中長期計画の計画期間3年の場合
(2022年度～2024年度)

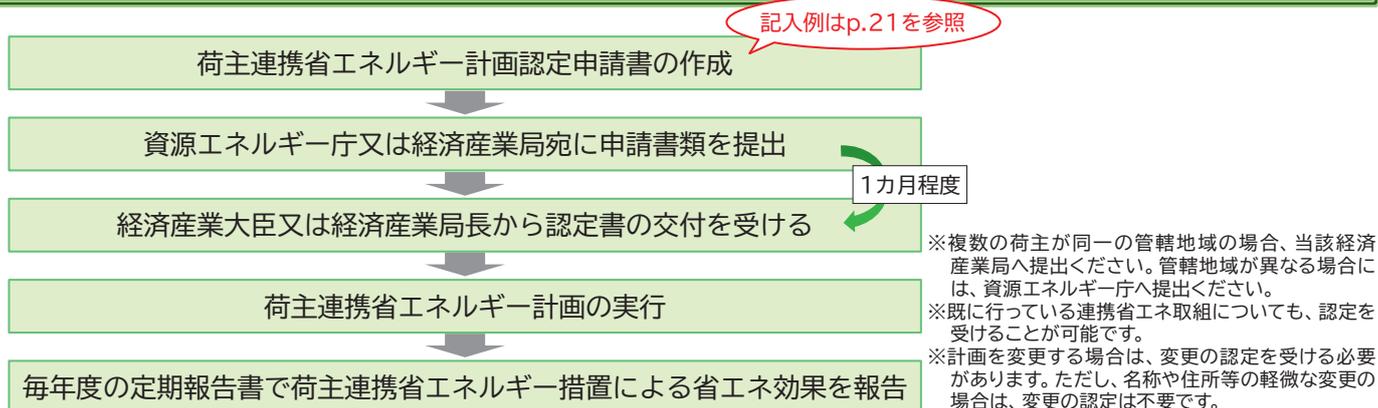
荷主連携省エネルギー計画の認定制度について

制度の概要

- 荷主連携省エネルギー計画の認定制度とは、複数の荷主が連携して省エネルギー取組を行う場合に、省エネ法の定期報告において、連携による省エネ量を荷主間で分配して報告することができる制度です。制度を利用するためには、荷主連携省エネルギー計画を作成の上、経済産業大臣又は経済産業局長に提出し、認定を受ける必要があります。



制度活用の流れ



認定基準

認定を受けるためには、荷主連携省エネルギー計画が「荷主連携省エネルギー計画の作成のための指針」に照らして適切なものでなければなりません。

作成指針は、的確な計画の作成のために検討する事項を規定したものです。認定審査では、例えば以下の事項を審査します。

【省エネ目標】

- ・荷主連携省エネルギー措置に係るエネルギー消費原単位が改善するか。

【計画の内容】

- ・荷主連携省エネルギー計画に参加するすべての事業者が、荷主連携省エネルギー措置の目標の達成に直接的に貢献しているか。
- ・荷主連携省エネルギー措置の実施によって荷主連携省エネルギー措置の目標が達成されるか。

【実施期間】

- ・実施期間中、継続的に荷主連携省エネルギー措置が実施されるものであるか。

【省エネの配分方法】

- ・省エネの配分方法が、荷主連携省エネルギー措置を行う事業者それぞれの貢献等の実態に即しているものとなっているか。

【計画の実現性】

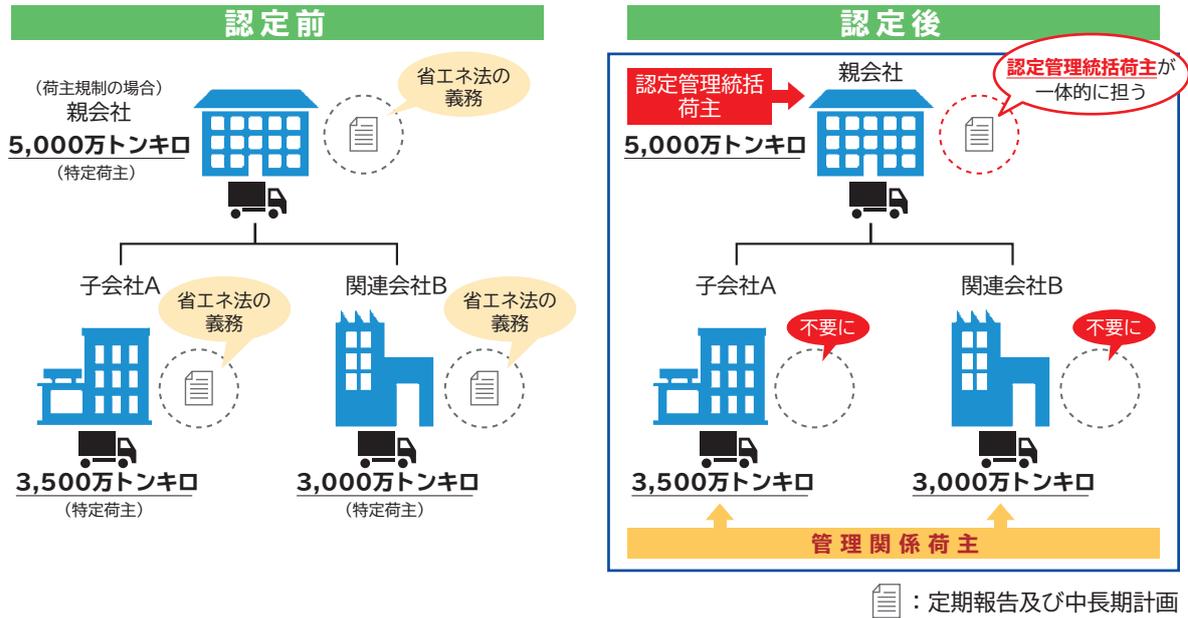
- ・必要資金の調達に十分な見通しが付いているか。

※詳細は、省エネポータルサイト (p.25参照) の「荷主連携省エネルギー計画・認定管理統括荷主の認定制度」にある「荷主連携省エネルギー計画申請の手引き」をご参照ください。

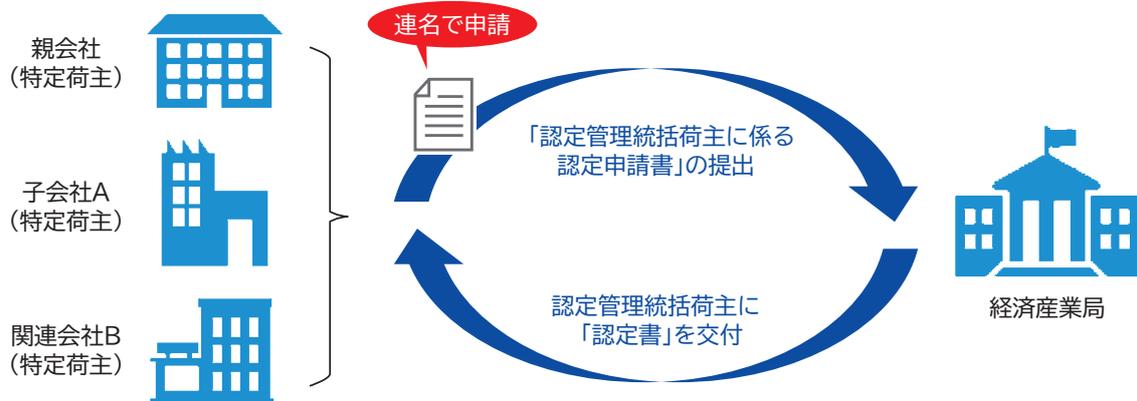
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/certification/index.html

認定管理統括荷主の認定制度について

- 企業グループの親会社等が、グループの一体的な省エネ取組を統括管理する者として認定を受けた場合、当該親会社等（認定管理統括荷主）による定期報告の提出等の義務の一体的な履行を認めます。



制度活用の流れ



認定要件

認定要件	具体的な基準
一定の資本関係等 (密接性)	「子会社」、「関連会社」及び「これらの会社と同等の関係を有する法人等」といった 密接関係者 であること
エネルギー管理の一体性	以下の内容をすべて含む書面化された「取決め」があること ①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の取組方針 ②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を行うための体制 ③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エネルギー管理の手法
輸送量	前年度の貨物輸送量の合計が3,000万トンキロ以上

※詳細は、省エネポータルサイト (p.25参照) の「荷主連携省エネルギー計画・認定管理統括荷主の認定制度」をご参照ください。
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/certification/index.html

荷主の判断基準

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、以下に示す諸基準を遵守することを通じて、省エネルギー対策の適切かつ有効な実施が求められます。

1. 共通的な取組

(1) 取組方針の作成とその効果等の把握

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ほか、責任者を配置し、エネルギーの使用の実態等を正確に把握する。

(2) 輸送効率向上のための措置

輸送効率を考慮した商品の開発や荷姿の設計、貨物の輸送距離の短縮、燃費の向上、計画的な貨物の輸送に努める。

(3) 準荷主との連携

準荷主と調整し、貨物の輸送頻度や納品回数の削減、リードタイムの見直しを実施する。

2. 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組

配送の計画化や平準化につながる発注等による積載率の向上を図るほか、エコドライブ支援機器の導入への協力、自営転換やモーダルシフトの推進、輸送機器の大型化を図る。

3. 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組

消費者による配達予定日時や受取場所の指定を可能とし、その変更に対応する等により、再配達の削減等を図る。

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、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減する努力が求められます。

1. 共通的な取組

(1) 取組方針の作成とその効果等の把握

貨物輸送に係る省エネを進めるための中長期的な目標を設定し、その目標達成に向けて効果等を検証し、さらに効果的な取組を行う。また、貨物輸送事業者の従業員に対する教育、研修等への協力や、サードパーティーロジスティクスの活用に努める。

(2) 関連インフラの整備

物流施設及び物流拠点について、機械化、自動化、適正配置や集約、業務の効率化に配慮した整備や、国内物流 EDI 標準、RFID、一貫パレチゼーション、車両動態管理システム等の活用により荷役の簡略化を図る。

(3) 貨物輸送事業者等との連携

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や検討会の設置及びそれらへの参画を通じた情報交換を行うとともに、環境に配慮している貨物輸送事業者の選定に努める。

(4) 環境に配慮した製品開発及び生産体制整備

製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の輸送をあらかじめ考慮した製品開発や、貨物輸送に併せて在庫時間を調整できるような生産体制の構築等に努める。

2. 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組

貨物輸送事業者や準荷主と連携し、輸送量の平準化等による輸送効率向上、共同輸配送や帰り荷の確保による実車率の向上、予約受付システム等の活用による荷待ち時間の縮減に努めるとともに、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

自宅における直接受け取り以外の受け取りやすい手法等を活用した再配達の削減、消費者への啓発に努める。

エネルギー使用量の算定方法

輸送に係るエネルギー使用量の算定方法については、平成18年3月29日経済産業省告示第66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量の算定の方法」（以下「省エネ法告示^{*}」という。）で、「燃料法」「燃費法」「トンキロ法」の3つの方法が定められています。

高い

精度

低い

(1) 燃料法

車両等の燃料使用量が把握できる場合に用います。

最も精度が高いが、混載の場合には荷主別の按分が必要となるため、詳細なデータ把握が必要となります。

$$\text{エネルギー使用量 [GJ]} = \text{燃料使用量 [キロリットル]} \times \text{単位発熱量 [GJ/キロリットル]}$$

(2) 燃費法

車両等の燃費と輸送距離が把握できる場合に用います。

実測で燃費が把握できれば精度が高いが、混載の場合には荷主別の按分が必要となるため、詳細なデータ把握が必要となります。

$$\text{輸送距離 [キロメートル]} \div \text{燃費 [キロメートル/リットル]} \times \frac{1}{1,000}$$

$$\text{エネルギー使用量 [GJ]} = \text{燃料使用量 [キロリットル]} \times \text{単位発熱量 [GJ/キロリットル]}$$

●容量単位として『リットル』と『キロリットル』が混在していることに注意

(3) トンキロ法

トラック：改良トンキロ法

貨物輸送量[トンキロ]に、省エネ法告示^{*}で定められたトラックの最大積載量と積載率から求められる数式により算出される燃料使用原単位をかけて算定します。

この手法では積載率による原単位の違いを反映できません。

$$\text{エネルギー使用量 [GJ]} = \text{貨物輸送量 [トンキロ]} \times \text{改良トンキロ法燃料使用原単位 [リットル/トンキロ]} \times \frac{1}{1,000} \times \text{単位発熱量 [GJ/キロリットル]}$$

●容量単位として『リットル』と『キロリットル』が混在していることに注意

船舶、鉄道、航空機：従来トンキロ法

輸送機関別貨物輸送量[トンキロ]に、省エネ法告示^{*}別表第4で定められた輸送機関別エネルギー使用原単位をかけて算定します。

$$\text{エネルギー使用量 [GJ]} = \text{貨物輸送量 [トンキロ]} \times \text{エネルギー使用原単位 [MJ/トンキロ]} \times \frac{1}{1,000}$$

●熱量単位として『GJ』と『MJ』が混在していることに注意

^{*}省エネ法告示 (https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/060327c-14.pdf)
(https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/topics_080801_yusou.pdf)

トンキロ法では評価できる省エネ取り組みが限られているため（例：燃費の向上は反映されない）、省エネ効果を数値に反映できる算定方法（燃料法や燃費法）へ、早い段階で切り換えていくことをお勧めします。

エネルギー使用量の算定に係る係数一覧(令和3年度以前の実績の報告)

単位発熱量

No.	燃料・電気の種類	単位発熱量	
1	揮発油	34.6	GJ/キロリットル
2	ジェット燃料油	36.7	GJ/キロリットル
3	軽油	37.7	GJ/キロリットル
4	A重油	39.1	GJ/キロリットル
5	B・C重油	41.9	GJ/キロリットル
6	液化石油ガス(LPG)	50.8	GJ/トン
7	昼間の電気	9.97	GJ/千kWh
8	夜間の電気	9.28	GJ/千kWh
9	上記以外の電気	9.76	GJ/千kWh

出典) 省エネ法告示*

「上記以外の電気」とは一般電気事業者から供給された電気以外の電気

自動車の燃費表(実測燃費が不明な場合)

使用する燃料	輸送の区分		燃費 [キロメートル/リットル]	
	最大積載量 [kg]	事業用	自家用	
揮発油	軽自動車	9.33	10.3	
	2,000 kg未満	6.57	7.15	
	2,000 kg以上	4.96	5.25	
軽油	1,000 kg未満	9.32	11.9	
	1,000 kg以上 2,000 kg未満	6.19	7.34	
	2,000 kg以上 4,000 kg未満	4.58	4.94	
	4,000 kg以上 6,000 kg未満	3.79	3.96	
	6,000 kg以上 8,000 kg未満	3.38	3.53	
	8,000 kg以上 10,000 kg未満	3.09	3.23	
	10,000 kg以上 12,000 kg未満	2.89	3.02	
	12,000 kg以上 17,000 kg未満	2.62	2.74	

出典) 省エネ法告示*

積載率が明確な場合の貨物輸送量あたりの燃料使用量の算定式

揮発油(ガソリン)車 : $\ln x = 2.67 - 0.927 \ln(y/100) - 0.648 \ln z$

軽油(ディーゼル)車 : $\ln x = 2.71 - 0.812 \ln(y/100) - 0.654 \ln z$

ln: 自然対数(ロン)

x: 貨物輸送量あたりの燃料使用量 [リットル/トンキロ]、y: 積載率 [%]、z: 貨物自動車の最大積載量 [kg]

出典) 省エネ法告示*

トラックのトンキロあたりの燃料使用量(代表的な最大積載量と積載率による一覧表)

使用する燃料	輸送の区分 最大積載量 [kg]	積載率が明確な場合							積載率が不明な場合			
		輸送トンキロあたり燃料使用量 [リットル/トンキロ]							平均積載率		貨物輸送量あたりの燃料使用量 [リットル/トンキロ]	
		積載率							自家用	事業用	自家用	事業用
		中央値	10%	20%	40%	60%	80%	100%				
揮発油	軽自動車	350	2.74	1.44	0.758	0.521	0.399	0.324	10%	41%	2.74	0.741
	2,000 kg未満	1,000	1.39	0.730	0.384	0.264	0.202	0.164	10%	32%	1.39	0.472
	2,000 kg以上	2,000	0.886	0.466	0.245	0.168	0.129	0.105	24%	52%	0.394	0.192
軽油	1,000 kg未満	500	1.67	0.954	0.543	0.391	0.309	0.258	10%	36%	1.67	0.592
	1,000 kg以上 2,000 kg未満	1,500	0.816	0.465	0.265	0.191	0.151	0.126	17%	42%	0.530	0.255
	2,000 kg以上 4,000 kg未満	3,000	0.519	0.295	0.168	0.121	0.0958	0.0800	39%	58%	0.172	0.124
	4,000 kg以上 6,000 kg未満	5,000	0.371	0.212	0.120	0.0867	0.0686	0.0573			0.102	0.0844
	6,000 kg以上 8,000 kg未満	7,000	0.298	0.170	0.0967	0.0696	0.0551	0.0459			0.0820	0.0677
	8,000 kg以上 10,000 kg未満	9,000	0.253	0.144	0.0820	0.0590	0.0467	0.0390	49%	62%	0.0696	0.0575
	10,000 kg以上 12,000 kg未満	11,000	0.222	0.126	0.0719	0.0518	0.0410	0.0342			0.0610	0.0504
12,000 kg以上 17,000 kg未満	14,500	0.185	0.105	0.0601	0.0432	0.0342	0.0285			0.0509	0.0421	

出典) 省エネ法告示*より作成

輸送機関別エネルギー使用原単位

輸送の区分	貨物輸送量あたりの燃料の発熱量 [MJ/トンキロ]
鉄道	0.491
船舶	0.555
航空機	22.2

出典) 省エネ法告示*より作成

※省エネ法告示 (https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/060327c-14.pdf)
(https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/topics_080801_yusou.pdf)

エネルギー使用量の算定に係る係数一覧(令和4年度以降の実績の報告)

単位発熱量

No.	燃料・電気の種類	単位発熱量	
1	揮発油	34.6	GJ/キロリットル
2	ジェット燃料油	36.7	GJ/キロリットル
3	軽油	37.7	GJ/キロリットル
4	A重油	39.1	GJ/キロリットル
5	B・C重油	41.9	GJ/キロリットル
6	液化石油ガス(LPG)	50.8	GJ/トン
7	昼間の電気	9.97	GJ/千kWh
8	夜間の電気	9.28	GJ/千kWh
9	上記以外の電気	9.76	GJ/千kWh

出典) 省エネ法告示*

「上記以外の電気」とは一般電気事業者から供給された電気以外の電気

自動車の燃費表(実測燃費が不明な場合)

輸送の区分		燃費 (キロメートル/リットル)									
		事業用				自家用					
使用する燃料	最大積載量 [kg]	2025年基準達成車	2022年基準達成車	2015年基準達成車	その他	2025年基準達成車	2022年基準達成車	2015年基準達成車	その他		
揮発油	500kg未満		15.9	13.5	9.48		16.9	14.4	10.1		
	500kg以上 1,500kg未満		10.5	8.49	6.51		11.1	8.98	6.89		
	1500kg以上		8.79	6.96	5.53		9.01	7.14	5.67		
軽油	1,000kg未満		12.9	10.2	9.31		14.9	11.8	10.7		
	1,000kg以上 2,000kg未満		8.50	8.50	6.93		6.28	9.48	9.48	7.72	7.00
	2,000kg以上 4,000kg未満		6.33		5.28		4.78	6.71		5.60	5.06
	4,000kg以上 6,000kg未満		5.13		4.36		3.93	5.45		4.63	4.18
	6,000kg以上 8,000kg未満		4.55		3.91		3.52	4.73		4.07	3.67
	8,000kg以上 10,000kg未満		3.88		3.37		3.03	4.08		3.54	3.18
	10,000kg以上 12,000kg未満		3.65		3.19		2.86	3.78		3.30	2.97
	12,000kg以上 17,000kg未満		3.35		2.96		2.66	3.52		3.11	2.79
	17,000kg以上		2.97		2.65		2.38	2.99		2.67	2.40

出典) 省エネ法告示*より作成

※ 省エネ法告示 (https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/institution/ninushi_santeikokuji.pdf)

エネルギー使用量の算定に係る係数一覧(令和4年度以降の実績の報告)

積載率が明確な場合の貨物輸送量あたりの燃料使用量の算定式

- 揮発油（ガソリン）車：① $x = 6.96 / (y / 100)^{0.927} / z^{0.612}$ (2022年度基準達成車)
 ② $x = 6.23 / (y / 100)^{0.927} / z^{0.565}$ (2015年度基準達成車)
 ③ $x = 14.4 / (y / 100)^{0.927} / z^{0.648}$ (その他)
- 軽油（ディーゼル）車：① $x = 8.83 / (y / 100)^{0.812} / z^{0.623}$ (2025年度基準達成車)
 ② $x = 10.8 / (y / 100)^{0.812} / z^{0.654}$ (2022年度基準達成車)
 ③ $x = 14.0 / (y / 100)^{0.812} / z^{0.658}$ (2015年度基準達成車)
 ④ $x = 15.0 / (y / 100)^{0.812} / z^{0.654}$ (その他)

x:貨物輸送量あたりの燃料使用量[リットル/トンキロ]、y:積載率[%]、z:貨物自動車の最大積載量[kg]

出典) 省エネ法告示[®]より作成

トラックのトンキロあたりの燃料使用量 (代表的な最大積載量と積載率による一覧表)

輸送の区分		積載率が不明な場合										
		輸送トンキロあたりの燃料使用量(リットル/トンキロ)								平均積載率		
		事業用				自家用						
使用する燃料	最大積載量[kg]	中央値	2025 年基 準達 成車	2022 年基 準達 成車	2015 年基 準達 成車	そ の 他	2025 年基 準達 成車	2022 年基 準達 成車	2015 年基 準達 成車	そ の 他	事業 用	自家 用
			揮 発 油	500kg未満	350		0.725	0.854	1.21			
500kg以上 1,500kg未満	1,000			0.381	0.472	0.615		0.858	1.06	1.38		
1500kg以上	1,500			0.250	0.315	0.397		0.460	0.580	0.731	29%	15%
軽 油	1,000kg未満	500		0.714	0.903	0.992		1.20	1.52	1.67	19%	10%
	1,000kg以上 2,000kg未満	1,500	0.286	0.286	0.351	0.387	0.602	0.602	0.738	0.815	25%	
	2,000kg以上 4,000kg未満	3,000	0.145		0.173	0.192	0.199		0.238	0.263	34%	23%
	4,000kg以上 6,000kg未満	5,000	0.0961		0.113	0.125	0.120		0.141	0.156	38%	29%
	6,000kg以上 8,000kg未満	7,000	0.0779		0.0906	0.101	0.0944		0.110	0.122		30%
	8,000kg以上 10,000kg未満	9,000	0.0525		0.0605	0.0672	0.0639		0.0737	0.0819	51%	40%
	10,000kg以上 12,000kg未満	11,000	0.0463		0.0530	0.0589	0.0564		0.0646	0.0718		
	12,000kg以上 17,000kg未満	14,500	0.0390		0.0442	0.0492	0.0475		0.0538	0.0599		
		17,000kg以上	20,500	0.0314		0.0352	0.0392	0.0383		0.0429	0.0478	

出典) 省エネ法告示[®]より作成

輸送機関別エネルギー使用原単位

輸送の区分	鉄道	船舶 (内航船省エネルギー格付制度の格付別)					その 他の 船舶	航空機
		★★★★★	★★★★	★★★	★★	★		
貨物輸送量あたりの燃料の発熱量 [MJ/トンキロ]	0.491	0.442	0.470	0.498	0.525	0.539	0.553	22.2

出典) 省エネ法告示[®]より作成

※ 省エネ法告示 (https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/institution/ninushi_santeikokuji.pdf)

※ 内航船省エネルギー格付制度 (https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000021.html)

第1表 エネルギー使用量等
エネルギーの使用量及び荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギーの使用量等

識別	区分	算定方法		エネルギー使用量	
		前年度からの変更	エネルギー使用量 熱量GJ	荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 熱量GJ	
1	貨物自動車()	燃料法	有/無	104.838	104.838
	連携分				
	その他()		有/無		
2	貨物自動車(混載便)	燃料法	有/無	188.500	113.100
	連携分				37.700
	貨物自動車(貸切便)	燃費法	有/無	136.097	136.097
3	貨物自動車(混載便)	トンキロ法	有/無	17.606	17.606
	連携分				
	貨物自動車()		有/無		
4	貨物自動車()		有/無		
	連携分				
	貨物自動車()		有/無		
5	船舶()	燃費法	有/無	264.229	264.229
	連携分				
	船舶()		有/無		
6	鉄道()	トンキロ法	有/無	1.267	1.267
	連携分				
	航空機()		有/無		
	合計GJ			712.537	674.837
	うち連携分				37.700
	原油換算kl			⑧-1 18.383	⑧-2 17.410
	うち連携分				97.2
	前年度原油換算kl			18.450	17.585
	うち連携分				88.0
	対前年度比(%)			99.6	99.0
					110.5

補足 エネルギー使用量の算定方法に関して

- ・貨物のうち容積のみが分かっているものについては、1 m³あたり280kgで重量に換算して求めた。また、貸切便の一部で貨物重量が不明な場合には、トラックの最大積載量を貨物重量とみなして算定した。
- ・貨物の輸送距離は、工場所在地と出荷先の県庁所在地のみなし距離（最短経路の道のりを計算した距離）を利用した。廃棄物については工場別に最も代表的な最終処分場までののみなし距離とした。
- ・混載便の配送部分については、出発時の重量で最遠地まで輸送したとみなして輸送トンキロを算定した。
- ・荷主連携省エネルギー措置を実施しており、帰り便に他社の荷物を載せる取組を実施している。
- ・内航船舶の燃費データを船会社から入手可能となったため、今年度は燃費法に変更した。

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> ・ 識別(ID)は以下を考慮して任意に設定 自家輸送/委託輸送 輸送モード 輸送形態(調達、販売等) 算定方法等 ・ 識別(ID)を記入し算定方法毎に付表1～3にも詳細を記入 ・ 付表の添付漏れに注意 ・ 第1表の識別(ID)は付表1～3の識別(ID)との整合性に注意
②	<ul style="list-style-type: none"> ・ ()内にその輸送区分を特徴付ける名称を記入 ※専用便、混載便、貸切便、輸送品名等
③	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自社で使用したエネルギー使用量のうち、荷主連携省エネルギー措置の対象外となるエネルギー使用量を記入
④	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1表2.(3)の数値に基づいて連携分を記入
⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・ 合計GJ×0.0258
⑥	$\frac{\text{当該年度値 [kl (キロリットル)]}}{\text{前年度値 [kl (キロリットル)]}} \times 100\%$ <p>※前年度値は前年度に報告した値を使用</p>
⑦	<ul style="list-style-type: none"> ・ IDの設定方法に関する解説、小規模輸送として省略したもの、前年度からの変更理由等を記入

付表1 燃料法によるエネルギー使用量の算定 ①

識別 ②	区分	エネルギー使用量		換算係数		荷主連携省エネルギー 措置を踏まえたエネル ギー使用量		
		数値	熱量GJ	数値	単位	数値	熱量GJ	
1	自家輸送 貨物自動車 ()	揮発油 ③	3,030kl	104,838 ④			3,030kl	104,838
		軽油						
		連携分						
		()						
		連携分						
	その他 ()	連携分						
		()						
		連携分						
		()						
		連携分						
2	委託輸送 貨物自動車 (混載便)	揮発油						
		軽油	5,000kl	188,500			3,000kl	113,100
		連携分			37.7	GJ/kl	⑤	37,700
		()						
		連携分						
	船舶 ()	A重油						
		連携分						
		B・C重油						
		連携分						
		()						
鉄道 ()	軽油							
	連携分							
	電力	千kWh				千kWh		
	連携分							
航空機 ()	ジェット燃料油							
	連携分							
	揮発油							
合計			293,338				255,638	
うち連携分							37,700	

補足 燃料法によるエネルギー使用量の算定に関して

- ・識別1の燃料使用量については、帰り荷に対する取組効果を反映するため、

自社保有車両について空車走行分も含めて全体を把握した。

No	記入のポイント
①	・付表1の計算については、p.8を参照
②	・識別(ID)は第1表にあわせて記入 ・記入漏れに注意
③	・様式にある固有単位量の数値で記入 例:軽油の場合はkl (キロリットル)
④	・数値×単位発熱量 ※単位発熱量は省エネ法告示及びp.9を参照 例:軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kl]
⑤	・第1表2.(3)の数値に基づいて、連携で使用した軽油によるエネルギー使用量を記入

付表2 燃費法によるエネルギー使用量の算定 ①

識別	区分	輸送距離 (km)	エネルギー使用量		換算係数		荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		(参考) 平均燃費
			数値	熱量 GJ	数値	単位	数値	熱量 GJ	
3 自動車輸送	揮発油		kl				kl		km/l
	連携分								km/l
	軽油		kl			GJ/kl	kl		km/l
	貨物自動車 ()					GJ/kl	kl		km/l
	連携分 ()								
	連携分 ()								
	その他 ()								
	連携分 ()								
	連携分 ()								
	連携分 ()								
5 多量輸送	揮発油						kl		km/l
	連携分					GJ/kl	kl		km/l
	軽油	15,884,000	3,610kl	136,097			3,610kl		4.40km/l
	貨物自動車 (貸切便)					GJ/kl	kl		km/l
	連携分 ()								
	連携分 ()								
	連携分 ()								
	船舶 ()								
	A重油	528,000	3,052kl	119,334			3,052kl	119,334	0.173km/l
	連携分					GJ/kl	kl		km/l
B・C重油	528,000	3,458kl	144,895			3,458kl	144,895	0.153km/l	
連携分					GJ/kl	kl		km/l	
連携分 ()									
連携分 ()									
鉄道 ()	軽油		kl				kl		km/l
	連携分					GJ/kl	kl		km/l
	電力		千 kWh				千 kWh		km/千 kWh
	連携分					GJ/千 kWh	千 kWh		km/千 kWh
航空機 ()	ジェット燃料油		kl				kl		km/kl
	連携分					GJ/kl	kl		km/kl
	揮発油		kl				kl		km/kl
	連携分					GJ/kl	kl		km/kl
合計			400,326				400,326		
うち連携分									

補足 燃費法によるエネルギー使用量の算定に関して

- ① 識別3の輸送距離は距離計算ソフトにより求めた二地点間の推測距離によった。
- ② 識別3の燃費は原則実測によるが、一部入手できなかった物流事業者分は入手できた事業者の燃費を適用した。詳細は別紙参照。
- ③ 識別5の船舶は同一船舶でA重油、B・C重油ともに利用するため輸送距離は同じ距離を記入した。
- ④ 識別5の船舶は時間当たり燃料消費率 (1h) をもとに燃料種を計算した。

No	記入のポイント
①	付表2の計算については、p.8を参照
②	識別(ID)は第1表にあわせて記入 記入漏れに注意
③	識別(ID)ごとに区分内容を記入
④	燃料種類ごとに記入
⑤	燃料使用量の按分が生じる場合には原則輸送距離も按分して記入
⑥	様式にある固有単位量の数値で記入 例:軽油の場合はkl (キロリットル)
⑦	数値×単位発熱量 ※単位発熱量は省エネ法告示及びp.9を参照 例:軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kl]
⑧	輸送距離÷エネルギー使用量(数値)
⑨	算定対象範囲、拡大推計を含む例外的事項、前年度からの変更事項等を記入

付表3 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定 ①

識別	区分	最大積載量 (kg)	エネルギー使用量		換算係数		荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		(参考) 平均積載率	(参考) エネルギー消費量単位 (kℓ/トンキロ)	
			輸送量 (千トンキロ)		数値	単位	数値	熱量 GJ			
			数値	熱量 GJ							
②	揮発油	軽貨物自動車			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		～1,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		2,000～			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		～999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		1,000～1,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		2,000～3,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
	軽油	4,000～5,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		6,000～7,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		8,000～9,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		10,000～11,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		12,000～			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		その他	()								
		連携分	()								
()											
連携分	()										

③ 貨物自動車 (混載便)

No	記入のポイント
①	・付表3の計算については、p.8を参照
②	・識別(ID)は第1表にあわせて記入 ・記入漏れに注意
③	・識別(ID)ごとに区分内容を記入

1	揮発油	軽貨物自動車			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		～1,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		2,000～			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		～999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		1,000～1,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		2,000～3,999			kℓ				kℓ	%	
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
	軽油	4,000～5,999	1,530	124kℓ	4,675			124kℓ	4,675	65%	0.000081
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		6,000～7,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		8,000～9,999			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		10,000～11,999	7,622	343kℓ	12,931			343kℓ	12,931	71%	0.000045
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		12,000～			kℓ			kℓ	%		
		連携分				GJ/kℓ		kℓ	%		
		船舶	()								
		連携分	()								
6	鉄道	()	2,580	1,267			1,267		0.000013		
	連携分	()									
航空機	()										
連携分	()										
合計		11,732		18,873			18,873				
うち連携分											

No	記入のポイント
④	・様式にある固有単位量の数値で記入 例：軽油の場合はkℓ (キロリットル)
⑤	・数値×単位発熱量 ※単位発熱量は省エネ法告示及びp.9を参照 例：軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kℓ]
⑥	・平均積載率はトンキロ法の貨物輸送量あたり燃料使用量の設定に用いた積載率を記入
⑦	エネルギー使用量 [kℓ (キロリットル)] 貨物輸送量 [千トンキロ] × 1,000
⑧	エネルギー消費量 [GJ] × 0.0258 貨物輸送量 [千トンキロ] × 1,000
⑨	・算定対象範囲、拡大推計等を含む例外的事項、前年度からの変更事項等を記入

補足 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定に関して

- ⑨ 識別4の積載率は最大積載量区分ごとに容積積載率から1m³あたり280kgで換算して把握した。
- 識別4の最大積載量は利用しているトラックの代表的な最大積載量と発注毎の貨物のロットサイズより推定した。

2 荷主連携省エネルギー措置の実績

(1) 荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者に行わせたこととされる貨物の輸送に係るエネルギー使用量の合計と省エネ効果

① ××工場から△△配送センターへの配送の帰り荷に、■■■■株式会社の荷物を輸送する荷主連携省エネルギー措置を実施している。
荷主連携省エネルギー措置に関わる輸送で消費した軽油は2,000klであった。
帰り荷の確保により、措置実施前と比較し、全体で軽油1,000klの省エネとなった。

(2) 荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者に行わせたこととされる貨物の輸送に係るエネルギー使用量の算出の方法

② 自社の輸送貨物量は年間5,000万トンキロ 帰り荷で輸送した■■■■株式会社の荷物の輸送量は年間5,000万トンキロのため、エネルギー量を1：1の割合で按分する。

(3) 荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者に行わせたこととされる貨物の輸送に係るエネルギー使用量等

エネルギーの種類	換算係数		③ 荷主連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		荷主連携省エネルギー措置に係る換算係数		④ 荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者に行わせたこととされるエネルギー使用量	
	数値	単位	数値	熱量 GJ	数値	単位	数値	熱量 GJ
軽油	37.7	GJ/kl	2,000	75,400	37.7	GJ/kl	1,000	37,700

No	記入のポイント
①	・ 荷主連携省エネルギー措置によって a. どれほどのエネルギーを使用したか、 b. どれほどの省エネ効果が得られたかを記入
②	・ 具体的な根拠と共に按分割合を記入
③	・ 荷主連携省エネルギー措置によって実際に自社で使用したエネルギー使用量を記入
④	・ 按分し、報告する分のエネルギー量を記入 ・ この数値を、第1表及び付表1～3の該当箇所に記入

第2表 エネルギー使用量と密接な関係を持つ値

	2020年度	対前年度比 (%)
① エネルギー使用量と密接な関係を持つ値 (名称: 輸送量) (単位: 百万トンキロ)	③ 612	② 100.7

第3表 エネルギーの使用に係る原単位

	2020年度	対前年度比 (%)
原単位 = $\frac{\text{エネルギーの使用量(原油換算kl)} \text{ (E-1)}}{\text{エネルギーの使用量と密接な関係をもつ値} \text{ (A)}}$	300 (7.29)	99.0 ③
原単位 = $\frac{\text{エネルギーの使用量(原油換算kl)} \text{ (E-2)}}{\text{エネルギーの使用量と密接な関係をもつ値} \text{ (A)}}$	28.4 (6.56)	98.3

第4表 複数の種類の値を用いてエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値を算定した場合の算定手法、エネルギーの使用に係る原単位の算定方法を変更した場合の理由

④ 昨年度はエネルギーの使用量と密接な関係をもつ値を輸送重量(千トン)としていたが、以下の理由により輸送量(百万トンキロ)に変更した。
・顧客の納入先が移転し遠距離となった影響を考慮するため。
・内航海運のエネルギー使用量を燃費法で算定することに変更したため、トンキロ当たりのエネルギー使用量に省エネ取組を反映できるようになった。

原単位の分母を変更した場合の前後値

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	5年度間平均原単位変化
エネルギー使用量(原油換算kl)	18,600	18,550	18,560	18,450	18,383	
分母 (旧)輸送重量(千トン)	2,555	2,535	2,550	2,531	2,523	
(新)輸送量(百万トンキロ)	585	593	603	608	612	
原単位 (旧)(GJ/千トン)	7.28	7.32	7.28	7.29	7.29	100.0
(新)(GJ/百万トンキロ)	31.8	31.3	30.8	30.3	30.0	98.5

第5表 過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位の変化状況 ⑥

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	5年度間平均原単位変化
エネルギーの使用に係る原単位	31.8	31.3	30.8	30.3	30.0	
前年度比 (%)		①-1 98.4	②-1 98.4	③-1 98.4	④-1 99.0	98.5 ⑦
荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギーの使用に係る原単位	30.5	29.9	29.3	28.9	28.4	
前年度比 (%)		①-2 98.0	②-2 98.0	③-2 98.6	④-2 98.3	98.2

第6表 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)の理由

(イ)の理由	
	・小ロット輸送が増加したので過去5年度間のエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上改善できなかった。
(ロ)の理由	

備考 (イ)及び(ロ)共に該当する場合、双方記載すること。

No	記入のポイント
①	・エネルギーの使用に係る原単位の分母の値の種類を記入 ・前年度から変更する場合は第4表に理由を記入
②	・年度とその時の値を記入
③	$\frac{\text{当該年度値 [k}\ell \text{ (キロリットル)]}}{\text{前年度値 [k}\ell \text{ (キロリットル)]}} \times 100\%$ ※前年度値は前年度に報告した値を使用
④	・書ききれない場合には詳細は別紙
⑤	・原単位の分母を変更した場合は、このような表を用いること等により、変更前後の値も記入
⑥	・当該年度は右端
⑦	$((\text{C}-1) \times (\text{D}-1) \times (\text{E}-1) \times (\text{F}-1))^{1/4}$

第7表 エネルギーの使用の合理化に関する判断の基準の遵守状況

① 対象項目				
取組方針の作成とその効果等の把握	取組方針の策定 <input checked="" type="checkbox"/> 策定している <input type="checkbox"/> 策定していない	責任者の配属実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 全ての部門で設置している <input type="checkbox"/> 大半の部門は設置している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	計画の策定 <input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	報告と指示 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	社内研修体制の整備 <input type="checkbox"/> 整備済み <input checked="" type="checkbox"/> 整備中 <input type="checkbox"/> 未整備	エネルギー使用実態等のより正確な把握 <input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認 <input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	燃料使用量の情報提供及び算定方法 <input type="checkbox"/> 情報提供なし <input checked="" type="checkbox"/> 情報提供ありー燃料法 <input type="checkbox"/> 情報提供ありー燃費法 <input type="checkbox"/> 情報提供ありートンキロ法 ※割合の多いものを選択
輸送効率向上のための措置	商品や荷姿の標準化 <input type="checkbox"/> 該当なし <input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	製品や包装資材の軽量化、小型化 <input type="checkbox"/> 該当なし <input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	輸送ルートの工夫 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	燃費向上のための貨物の輸送の見直し <input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	計画的な貨物の輸送 <input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部実施している <input type="checkbox"/> 実施していない			
準備主との連携	貨物の輸送頻度等の見直し <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない			

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> 必ず各項目のいずれかに「✓」印または、「■」印を記入 各項目において2箇所以上記入しない
②	<ul style="list-style-type: none"> 「該当なし」は、検討したが合理化に資するものでないと判断して実施を見送った場合、または、輸送手段として選択することが不可能な場合等に選択

2 主に企業向けの大口貨物の配送

③ 有 無

対象項目	積み合わせ輸送の利用	適正車種の選択	時間的猶予の確保	エコドライブの推進
大口貨物の配送効率向上	<input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	<input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	<input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	<input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	自営転換の推進 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	鉄道および船舶の活用 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	車両等の大型化 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	

No	記入のポイント
③	<ul style="list-style-type: none"> 取引形態等によって「有」「無」を選択
④	<ul style="list-style-type: none"> 上記で選択したもの以外の取組を自由記述で記載

3 主に消費者向けの小口貨物の配送

④ 有 無

対象項目	日時や受取場所の指定	日時や受取場所の通知・変更への対応	同梱やまとめ送りの促進
小口貨物の配送効率向上	<input type="checkbox"/> 輸送事業者が対応不可 <input checked="" type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	<input type="checkbox"/> 輸送事業者が対応不可 <input type="checkbox"/> 全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	<input type="checkbox"/> 全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	再配達削減のための取組 <input checked="" type="checkbox"/> 消費者への啓発の取組	宅配事業者と連携し、「置き配」サービスを開始した。 受取日時を設定するページにおいて、「再配達によるエネルギー消費の増加を抑制するため、1回での受取へのご協力をお願いします」というテキストを表示し、消費者への注意喚起を促している。	

①

荷主認定－総括表 認定管理統括荷主及び管理関係荷主において、貨物の輸送量が令第12条第2項に定める数値以上の荷主の一覧

1 認定管理統括荷主

認定管理統括荷主番号	認定管理統括荷主の名称
×××××××	株式会社〇〇工業

2 管理関係荷主

管理関係荷主番号	管理関係荷主の名称
××××××	〇〇鋼材株式会社
×××××××	株式会社〇▲
××××××	×▲物産株式会社

**荷主認定－第1表以降は
11ページ以降の記入例を参考にして記入してください**

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> 認定管理統括制度の認定を受けた場合は、認定管理統括荷主が、総括表及び認定表を提出 総括表は1つで構わない 認定表（第1表～第3表）は、年度の貨物の輸送量が3,000万トンキロ以上の認定管理統括荷主及び管理関係荷主の分を作成
②	<ul style="list-style-type: none"> 総括表には、年度の貨物の輸送量が3,000万トンキロ以上の認定管理統括荷主及び管理関係荷主を記入

認定管理統括荷主に係る認定申請書の記入例

様式第31の記入例

様式第31（第82条第1項関係）

※受理年月日	
※処理年月日	

認定管理統括荷主に係る認定申請書

〇〇経済産業局長 殿

2018年 12月 1日

(代表申請者)
 住所 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
 法人名 株式会社 〇〇工業
 法人番号 〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇
 代表者の役職名 代表取締役社長
 代表者の氏名 経済 太郎

(共同申請者)
 住所 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
 法人名 ■■■株式会社
 法人番号 〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇
 代表者の役職名 代表取締役社長
 代表者の氏名 省エネ 一郎

エネルギーの使用の合理化等に関する法律第113条第1項の規定に基づき、下記について認定を受けたいので申請します。

2. 認定管理統括荷主となる者と管理関係荷主となる者の関係

株式会社 〇〇工業は、■■■■株式会社株式の全てを所有しており、■■■■株式会社は株式会社 〇〇工業の子会社に該当する。

3. エネルギーの使用の合理化のための措置の一体的管理の概要

株式会社 〇〇工業と■■■■株式会社は、エネルギーの使用の合理化の取組方針を共通のものとするともに、月例でロジスティクス部門長が委員長を務める環境委員会において、エネルギー使用の状況等について情報交換を行うことでエネルギー管理の一体性を確保している。

4. 認定管理統括荷主となる者及び管理関係荷主となる者が貨物輸送業者に輸送させる貨物の輸送量の合計量

(2017年度)

5,000万トンキロ

5. その他

【備考】

- この用紙の大きさは、日本産業規格A4とする。
- 文字はかい頭で、インキ、タイプによる印字等により明確に記入すること。
- 申請書冒頭の※印を付した欄には記入しないこと。
- 「主たる事業」及び「細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。

【別添1】

〇 認定管理統括荷主となる者と管理関係荷主となる者の関係を証明する書類

有価証券報告書等により示すこと

1. 認定管理統括荷主となる者及び管理関係荷主となる者の概要

(1) 認定管理統括荷主となる者

特定荷主番号、認定管理統括荷主番号又は管理関係荷主番号	〇〇〇〇〇〇
事業者の名称	株式会社 〇〇工業
主たる事務所の所在地	〒〇〇〇-〇〇〇〇 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
主たる事業	〇〇製造業
細分類番号	〇〇〇〇
資本金	〇億〇〇〇万円
従業員数	〇〇〇〇名
連絡先	電話 (〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇) FAX (〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇) メールアドレス x x x x @ x . co . jp

(2) 管理関係荷主となる者

特定荷主番号、認定管理統括荷主番号又は管理関係荷主番号	〇〇〇〇〇〇
事業者の名称	■■■■株式会社
主たる事務所の所在地	〒〇〇〇-〇〇〇〇 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
主たる事業	〇〇製造業
細分類番号	〇〇〇〇
資本金	〇億〇〇〇万円
従業員数	〇〇〇〇名
連絡先	電話 (〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇) FAX (〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇) メールアドレス 〇〇〇〇@ 〇〇 . co . jp

【別添2】

〇 エネルギーの使用の合理化のための措置の一体的管理が行われていることを証明する書類

株式会社 〇〇工業及び■■■■株式会社の覚書
(例)

エネルギー管理等に関する覚書

株式会社 〇〇工業(以下「甲」といふ。)と■■■■株式会社(以下「乙」といふ。))は、次の条項により、エネルギー管理等に関する覚書を締結する。

- 甲及び乙が貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送についてのエネルギーの使用の合理化の取組方針を以下のとおりとする。
 - エネルギーの使用の合理化に関する目標
2021年度の貨物輸送量を前年と比較したエネルギー消費単量を2018年度比で3パーセント削減する。
 - 設備の運用、取扱い変更等に関する方針
甲のロジスティクス部門長が取りまとめた中長期的な計画に基づき、毎年度目標にエネルギーの使用の合理化に資する投資を行うとともに、其次の環境委員会において、甲及び乙が行った貨物輸送効率向上の取組等について共有し、使用対効果の高い取組については横展開を図ることとする。
- エネルギーの使用の合理化を行うための体制を以下の実施体制図のとおりとする。

■実施体制図

(略)
- 甲及び乙が貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送についてのエネルギーの使用の合理化に関するエネルギー管理の手法を以下のとおりとする。

甲及び乙のそれぞれが以下の管理手法を実施する。

 - 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の効率化やエネルギーの使用の合理化に関する取組による効果等を輸送ごとに正確に把握する。特に、エネルギー消費量の大きい輸送を分析し、課題を抽出する。
 - エネルギーの使用の効率化の取組等について定期的に確認を行う。
 - 消費量の削減効果等を考慮し、取組の取組又は取組の設計等を行う。
 - 貨物の輸送時間及び貨物の輸送の発注時間等の法定方法を定め、発注された輸送時間と実際の輸送時間とを比較し、発注された輸送時間と実際の輸送時間との差を把握し、発注された輸送時間と実際の輸送時間との差を把握し、発注された輸送時間と実際の輸送時間との差を把握するよう計画的な貨物の輸送を行う。

平成〇〇年〇〇月〇〇日

住所 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
 名 称 株式会社 〇〇工業
 代表者名 経済 太郎 印

住所 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地
 名 称 ■■■株式会社
 代表者名 省エネ 一郎 印

中長期計画書及び定期報告書チェックリスト

中長期計画書及び定期報告書の作成時におけるチェックリストです。提出前の自己チェックリストとしてご活用ください。

自己チェックを行うことで、提出書類の記入間違い等を未然に防ぎ、書類修正の手間を減らすことができます。

書類	場所	No.	チェック項目	チェック
中長期計画	全般	1	事業所管省庁と経済産業省の2箇所に提出しているか。	<input type="checkbox"/>
	表紙	2	代理人が提出する場合、委任状又はその写しを添付しているか。	<input type="checkbox"/>
	計画内容 及び エネルギー使用合理化 期待効果	3	主要事業に日本標準産業分類の細分類の名称を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
		4	期待効果の単位を原油換算[kℓ(キロリットル)]以外の単位にしていないか。	<input type="checkbox"/>
		5	全体のエネルギー使用量に対し、削減対策によるエネルギー使用合理化期待効果が過大でないか。	<input type="checkbox"/>
定期報告書	全般	6	事業所管省庁と経済産業省の2箇所に提出しているか。	<input type="checkbox"/>
	表紙	7	代理人が提出する場合、委任状又はその写しを添付しているか。	<input type="checkbox"/>
		8	主要事業に日本標準産業分類の細分類の名称を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
	第1表	9	付表1～3で設定したIDや計算したエネルギー使用量を矛盾なく転記しているか。	<input type="checkbox"/>
		10	原油換算を国際基準の換算係数(0.0258[kℓ/GJ])で計算しているか。	<input type="checkbox"/>
		11	原油換算値の対前年度比を、前年度に提出した原油換算値を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
	付表1～3	12	エネルギー使用量の桁間違いがないか。	<input type="checkbox"/>
		13	エネルギー使用量を様式にある固有単位量の数値で記載しているか。 (例:軽油の場合は[kℓ(キロリットル)]単位で記載)	<input type="checkbox"/>
		14	熱量を省エネ法告示※別表第1に掲げる発熱量で計算しているか。 (例:軽油の場合、37.7[GJ/kℓ]で計算)	<input type="checkbox"/>
		15	様式にある名称を改変していないか。様式にある行を削除していないか。 (例:付表3の最大積載量欄の“2,000～3,999”を“3t車”と変更する等していないか。)	<input type="checkbox"/>
	付表2	16	平均燃費(参考値)を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
		17	適正な平均燃費におさまっているか。	<input type="checkbox"/>
	付表3	18	平均積載率・エネルギー消費原単位(参考値)を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
		19	適正な平均積載率(100%以下)におさまっているか。	<input type="checkbox"/>
	第2表	20	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の種類を、前年度の報告と矛盾なく記載しているか。(※変更する場合は第4表にその理由を記載)	<input type="checkbox"/>
		21	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の対前年度比を、前年度に提出したエネルギー使用量と密接な関係を持つ値を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
	第3表	22	エネルギーの使用に係る原単位の対前年度比を、前年度に提出したエネルギーの使用に係る原単位を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
	第5表	23	当該年度の欄に第3表の結果を矛盾なく転記しているか。	<input type="checkbox"/>
		24	5年度間平均原単位変化に当該年度までの平均原単位変化を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
		25	原単位の値と前年度比の値を、前年度までの報告と矛盾なく記載しているか。	<input type="checkbox"/>
	第6表	26	原単位が改善できなかった場合、その理由が明記されているか。算定手法の変更等の影響を排除した実質的な原単位の変動についての分析がなされているか。	<input type="checkbox"/>
	第7表	27	各項目、必ずいずれかにチェックが入っているか。 (※各項目において2箇所以上記載しない)	<input type="checkbox"/>
	第9表	28	CO ₂ 排出量を小数点以下切り捨てで記載しているか。 (例:算定値が36,421.5[t-CO ₂]の場合、36,421[t-CO ₂]と記載)	<input type="checkbox"/>
		29	提出先が事業所管省庁の場合、権利利益保護請求を行う(「有」の場合)には、地球温暖化対策の推進に関する法律様式1-2を、情報提供を行う(「有」の場合)には、地球温暖化対策の推進に関する法律様式2を添付しているか。	<input type="checkbox"/>

※省エネ法告示 (https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/060327c-14.pdf)
(https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/topics_080801_yusou.pdf)

定期報告書及び中長期計画書等の電子申請

●電子申請のメリット

- オンラインによる定期報告の提出は、郵送等による紙での提出より便利です。複数の提出先に対する印刷と郵送が不要で、システムを介した再提出も可能です。
- 令和4年度からは、定期報告の作成と提出を一体的に行える、より便利な電子報告システム「EEGS（イーグス）」の稼働を予定しています。令和5年には中長期計画の作成と提出もサポートする予定です。
- オンラインによる提出を行うためには事前に「電子情報処理組織使用届出書」の提出が必要ですが、一度提出を行えば、令和4年に稼働する新システムへの移行に際して、改めて手続きすることは不要です。

省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム

通称：EEGS（イーグス）

Energy Efficiency and Global Warming Countermeasures online reporting System

「省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム（EEGS）」は、省エネ法・温対法・フロン法の同時報告、及び、温室効果ガス排出に関する情報の統合管理を可能とするシステムです。

EEGSは令和4年5月より稼働予定です。報告手続の合理化等の観点から、令和4年度以降の省エネ法・温対法・フロン法に係る報告は、原則として、EEGSをご利用ください。

●EEGS利用の目的

省エネ法・温対法・フロン法における各種報告のワンストップ化、他のシステムや他の制度の様々な情報との連携により特定荷主等の皆様の事務負担が軽減します。

●EEGS利用のメリット

報告書提出に伴う作業の低減	システム上で報告書提出が完了するため、紙での提出は不要 省エネ法・温対法・フロン法における各種報告の一元管理が可能
算定精度の向上	システム上で入力値の自動チェックが可能のため、事業所管省庁からの差戻し回数が減少
過年度報告内容の確認	過去に提出した報告書の内容を確認でき、過年度の報告内容を参照しつつ今年度の報告書を作成可能（省エネ法・フロン法に限る）
報告書処理状況の確認	提出した報告書の省庁での処理状況（提出、受理、差戻し等）がシステム上で確認可能

●電子情報処理組織使用届出書の届出手順

①電子情報処理組織使用届出書の作成



特定荷主等の皆様

②提出



経済産業局

③電子申請に必要なID・PWを通知

『電子情報処理組織使用届出書』は省エネポータルサイトの『様式ダウンロードページ』の様式43を参照電子情報処理組織使用届出書に特定排出者番号、特定荷主番号、所在地、事業所名等の基本的な情報を記載。

申請から通知まで1ヶ月ほどかかりますので、定期報告書等の提出期限（6月末）までに余裕をもって申請してください。

省エネポータルサイト 事業者向け省エネ関連情報について

資源エネルギー庁の「省エネポータルサイト」では、省エネに関する国の規制や各種支援制度の概要等をご紹介します。

省エネ法について詳しく知りたい場合はポータルサイトへ！

検索キーワード例

省エネ法、荷主向け関連情報

検索



① **事業者向け省エネ**をクリックしてください。「省エネ法の概要」「工場・事業場の省エネ法規制」「輸送の省エネ法規制」など、様々な省エネ関連情報をご覧いただけます。

② **省エネ法の概要**についてのページでは省エネ法の概要と必要な手続き、各種制度の概要等をご紹介します。クラス分け評価制度、中長期計画指針、お問い合わせ先等も掲載されています。



③ **輸送の省エネ法規制**のページでは、荷主制度や各種手続きについて紹介しています。



④ **荷主とは**のページでは特定荷主等の定義等について解説しています。→本書p.2～3関連

⑤ **特定荷主の義務内容**のページでは、貨物の輸送量届出書や定期報告書等について解説しています。→本書p.4関連

⑥ **荷主連携省エネルギー計画・認定管理統括荷主の認定制度**のページでは、制度の概要や認定基準等について解説しています。→本書p.5～6関連

⑦ **各種手続きについて(中長期計画・定期報告書等)**のページでは、荷主に係る省エネ法の各種様式をダウンロードできます。省エネ法定期報告書等の押印廃止に伴い、変更様式をアップしました。

⑧ **法制度・ガイドライン等**のページでは、荷主のエネルギー使用量の算定方法等について解説しています。→本書p.8～9関連

⑨ **特定荷主の現状について**のページでは、特定荷主のエネルギー使用量、荷主企業における省エネ取り組み等について紹介しています。→本書p.26～28関連

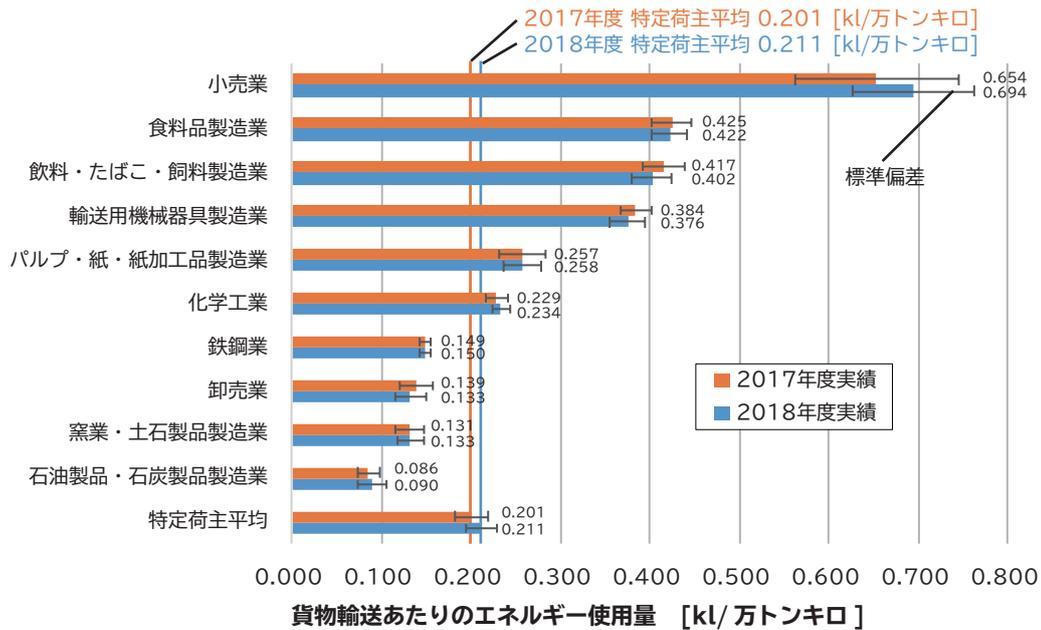
⑩ **よくある質問**のページでは、頻繁に寄せられる質問について掲載しています。→本書p.29関連

特定荷主の現状について

特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量（主要業種）

主要業種（荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い業種）における特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量を見ると、業種によりばらつきがあるものの、平均では0.211 [kl/万トンキロ] でした（2017年度実績：0.201 [kl/万トンキロ]）。重量物を大量に船舶等で運ぶことが多い石油製品・石炭製品製造業、窯業・土石製品製造業、卸売業（石油製品卸売業を含む）等においては、小さな値となっていました。

※上記の値はトンキロ把握が可能な特定荷主627社（2017年度は571社）について平均をとったもの

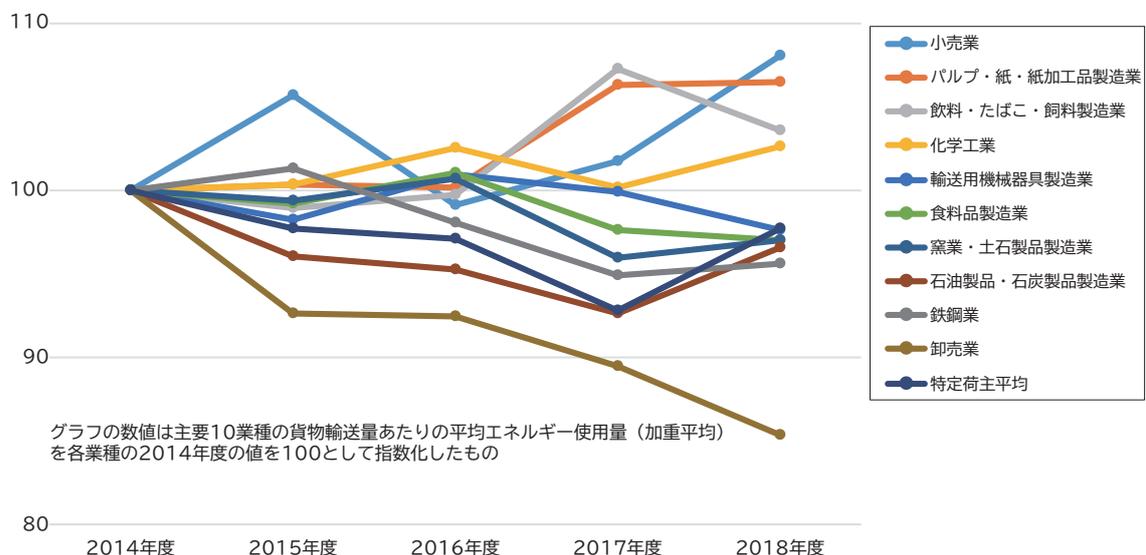


特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量の経年変化（主要業種）

主要業種（荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い業種）における特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量の推移を、2014年度を基準として見てみると、特定荷主平均及び10業種中6業種において改善傾向が見られました。

※グラフの数値はトンキロ把握が可能な主要10業種の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量（加重平均）を各業種の2014年度の値を100として指数化したもの（年度により対象の特定荷主数は異なる）

※このグラフの数値については様々な影響（加重平均のため大規模事業者の変動度合いの影響、基準年度をどの年にするか等）を受けており、4業種についても一概に増加傾向とは言えず横這傾向の中で年によって上下変動している状況



グラフの数値は主要10業種の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量（加重平均）を各業種の2014年度の値を100として指数化したもの

業種別省エネルギー対策の内容（主要業種）

2019年度に提出された中長期計画書の記載内容を荷主の判断基準を参考に主要業種（荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い業種）別に分類し、取り組み割合を示したものです。

業種ごとに計画する対策の割合の差はありますが、「輸送効率向上のための措置」「モーダルシフト」「輸送機器の大型化」が多く取り組まれています。

同じ業種の別の特定荷主がどのような取り組みを行っているか今後の計画立案等の参考にしてください。

業種	分類	輸送効率向上のための措置*	モーダルシフト	輸送機器の大型化	積載率の向上	取組方針の作成と効果等の把握	実車率の向上	準荷主との連携	エコドライブの推進	低燃費車等の導入・利用の促進	その他
食料品製造業		19.0%	31.7%	13.4%	5.6%	4.9%	12.7%	4.9%	6.3%	0.7%	0.7%
飲料・たばこ・飼料製造業		20.6%	32.4%	17.6%	5.9%	4.4%	5.9%	1.5%	4.4%	2.9%	4.4%
パルプ・紙・紙加工品製造業		28.3%	39.1%	13.0%	4.3%	6.5%	2.2%	4.3%	0%	2.2%	0%
化学工業		24.3%	33.3%	23.8%	3.2%	2.6%	3.2%	6.3%	2.6%	0%	0.5%
石油製品・石炭製品製造業		21.1%	15.8%	47.4%	5.3%	5.3%	0%	5.3%	0%	0%	0%
窯業・土石製品製造業		12.8%	26.4%	17.6%	7.2%	17.6%	0.8%	2.4%	8.0%	5.6%	1.6%
鉄鋼業		20.4%	39.8%	14.0%	6.5%	5.4%	0%	10.8%	2.2%	1.1%	0%
輸送用機械器具製造業		43.9%	22.8%	3.5%	8.8%	8.8%	1.8%	8.8%	0%	0%	1.8%
卸売業		34.9%	9.6%	22.6%	11.0%	4.8%	8.9%	2.7%	2.1%	2.1%	1.4%
小売業		41.9%	4.7%	4.7%	4.7%	23.3%	7.0%	2.3%	4.7%	0%	7.0%
特定荷主全体		26.6%	26.6%	16.2%	8.0%	7.0%	4.9%	4.1%	3.5%	1.8%	1.3%
対策数の合計		347	347	212	105	92	64	53	46	23	17

※貨物の輸送距離の短縮、製品や包装資材の軽量化、計画的な輸送、燃費の向上等

中長期計画書の計画内容の実施者数と省エネ率の関係

2019年度に提出された中長期計画書の記載内容を基に、計画内容の実施者数と省エネ率の関係を示したものです。

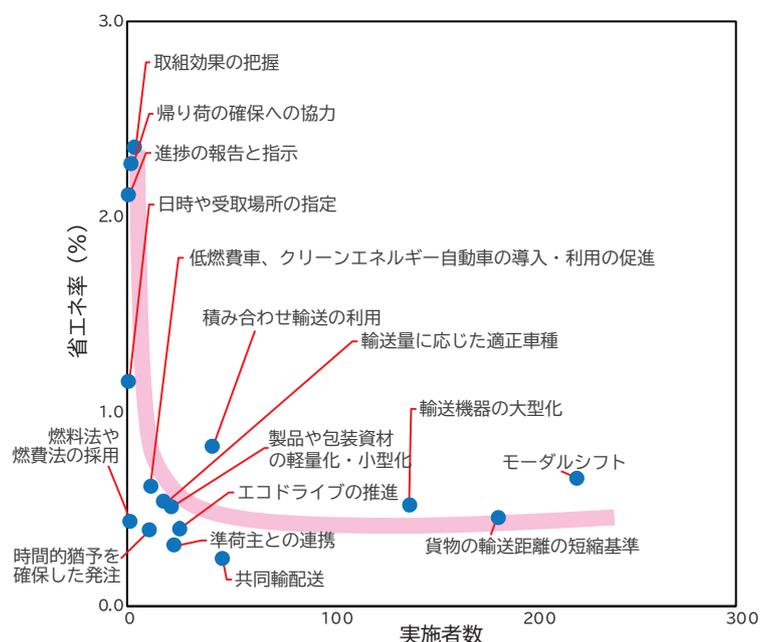
図内に示す各計画内容は、荷主の判断基準を参考に分類しています。

なお、各計画内容の省エネ率は、各特定荷主が中長期計画書に記載したエネルギー使用合理化期待効果の合計を、各特定荷主のエネルギー使用量の合計で除した値であり、中央値を採用しています。

実施者数が多い取り組み、比較的省エネ率の高い取り組み等、様々な取り組みがあります。

業種の特徴や他社との連携可否といった自社の状況に併せて実施をご検討ください。

※省エネ率は、ばらつきが大きいため平均値ではなく中央値を採用



荷主の省エネルギー取り組み事例

荷主企業における単独の取り組み

<物流計画の見直しによる取り組み>

- 需要地に最寄りの生産拠点や物流拠点からの出荷となっていなかったものについて、地域ブロックを見直すことで輸送距離を短縮
- 各地にある生産拠点から陸上輸送でひとつの港に集荷し、船舶輸送としていたものを、それぞれの生産拠点から出港することで輸送の一部をモーダルシフト
- 東日本から西日本等への長距離輸送において、トラックによる輸送から鉄道や船舶を活用した輸送へのモーダルシフト
- 戻り便や循環配送便の活用、積載率向上による輸送頻度の削減
- 低燃費車両の活用促進
- エコドライブの導入（アイドリングストップ、エコタイヤ、デジタルタコグラフ等）



<受注・生産計画の見直しを含む取り組み>

- 生産計画と物流計画の統合や、生産拠点と消費地との距離の見直し、物流拠点を工場に併設する等、生産・物流の拠点配置を見直すことで輸送距離を短縮
- IoT活用で販売予測の精度を向上させることにより、生産管理・在庫管理の精度を向上させ、委託輸送事業者及び準荷主と情報共有することで倉庫間での横持ち貨物輸送量や輸送頻度を削減
- 返品頻度の多い取引先について、契約内容を見直し、返品に伴う貨物輸送量を削減



<サービス方法を変える取り組み>

- 個別受け取りが必要な配達により送付していた荷物等（宅配物等）を宅配ボックスを設置することで、再配達にかかっていた輸送頻度や輸送距離を削減
- クレート（通い箱）を標準容器として取引先に対してレンタルを実施し、容器の大きさを統一させることで積載率を向上

他社との連携による取り組み、その他 特殊条件

- 同業他社と製品（燃料、基礎化学品等）を相互に融通（スワップ）し、需要家に近い拠点から製品を出荷することにより輸送距離を短縮
- 輸送事業者と協力し、繁忙期における船舶輸送の確保と閑散期への貨物輸送量シフトにより積載率を向上
- 同業他社との共同配送により積載率を向上
- 異業種他社における共同幹線輸送により実車率を向上



「具体的な取り組み事例」は、省エネポータルサイト（p.25参照）の「特定荷主の現状について」に掲載しています。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/current-status/index.html

荷主に関するよくある質問と回答トッペン

<荷主と特定荷主について>

Q. 貨物の輸送時に「荷主」となるのはどのような場合でしょうか。

A. 省エネ法では、貨物輸送事業者との契約等により貨物を輸送させている事業者または輸送方法等を実質的に決定している事業者が荷主となります。そのため、契約や輸送方法等の実態に応じて、荷送側が該当する場合と、荷受側が該当する場合があります。国内での輸送が対象です。

Q. 特定荷主ですが輸送量が減り、3,000万トンキロを下回っています。定期報告書等を提出しなくてよいでしょうか。

A. 年間の輸送量が3,000万トンキロを下回り、今後、3,000万トンキロ以上となる見込みがなくなったときに、「特定荷主指定取消申出書」を提出して指定の取り消しを受けることで、定期報告書や中長期計画書の提出が不要となります。「特定荷主指定取消申出書」は、「事業を行わなくなったとき」、あるいは「年度の輸送量が3,000万トンキロ以上となる見込みがなくなったとき」に提出します。「輸送量が3,000万トンキロ以上となる見込みがなくなったとき」に提出する場合は、当年度及び翌年度の当該輸送量の見込み、並びにこれららの見込みの根拠を記入する必要があります。

「荷主」や「特定荷主」についてさらに詳細を知りたい方は・・・

⇒省エネポータルサイト「輸送の省エネ法規制>荷主とは」をご確認ください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/ninushi/index.html

<定期報告書・中長期計画書の提出、電子申請手続きについて>

Q. 定期報告書・中長期計画書の提出先はどこですか。

A. 本社機能所在地の経済産業局が提出先となります。詳細はこの冊子の裏表紙をご覧ください。

Q. 電子報告システムを使って提出したい。電子申請書IDの取得方法を教えてください。

A. 「電子情報処理組織使用届出書」を本社機能所在地の経済産業局へ提出すると、電子申請に必要なIDとパスワードが通知されます。申請から通知まで1か月ほどかかりますので、定期報告書等の提出期限（6月末）までに余裕をもって申請してください。

定期報告書・中長期計画書の提出について、さらに詳細を知りたい方は・・・

⇒省エネポータルサイト「輸送の省エネ法規制>各種手続きについて（中長期計画書・定期報告書等）」をご確認ください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/procedure/index.html

<定期報告書作成支援ツールや様式について>

Q. 荷主の様式・ツールのダウンロード先を教えてください。

A. 資源エネルギー庁ホームページ「輸送の省エネ法規制>各種手続きについて（中長期計画書・定期報告書等）」からダウンロードしてください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/procedure/index.html

Q. 荷主定期報告書作成支援ツール（エクセル版）のステップ0では何年を入力すれば良いのでしょうか。

A. 5年度間報告の最初の年度を入力してください。例えば2020年度の実績を報告する場合は「2016」と入力してください。

Q. 定期報告書の識別（ID）とは何ですか。

A. 付表に入力した内容を第1表に反映させるために使用する識別（ID）です。任意に設定してください。付表1～3を通して、同じ識別（ID）を付与することはできません。

Q. 付表に記入した数値が第1表に反映されないのですが、なぜですか。

A. 付表に識別（ID）を入力してください。すでに入力してある場合は、一旦削除し、再入力してください。

Q. 昨年度使用した作成支援ツールを使って良いのでしょうか。

A. 作成支援ツールは不具合の修正等を適宜行っていますので、最新のファイルをホームページからダウンロードして使用してください。

Q. 荷主定期報告書作成支援ツール（エクセル版）で、前年度のデータを取り込んで利用する方法を教えてください。

A. 最新のツールを利用し、「前バージョンの保存データ取得」をクリックして前年度のデータを選択してください。なお「開始年度をXXXX年度（＝実績を報告する年度の10年前）に変更しますか」と表示が出た場合（例えば2020年度の実績を報告する場合に「開始年度を2010年度に変更しますか」と表示が出た場合）は「いいえ」を選択してください。

ツールや様式の使用方法について、さらに詳細を知りたい方は・・・

⇒省エネポータルサイト「輸送の省エネ法規制>各種手続きについて（中長期計画書・定期報告書等）」をご確認ください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/procedure/index.html
上記ホームページから定期報告書作成支援ツールの「荷主用操作マニュアル」「荷主用操作マニュアル簡易版」「エクセルツール操作マニュアル」等がダウンロードできます。

⇒その他、荷主制度や定期報告書等に関して不明点がございましたら、「輸送の省エネ法規制>よくある質問」の省エネ法（荷主に係る措置）Q&Aもご参照ください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/faq/index.html

わからないことがありましたら、資源エネルギー庁省エネルギー課
または最寄りの経済産業局までお問合せください。

お問合せ先



経済産業省
資源エネルギー庁
省エネルギー課

〒100-8931
東京都千代田区霞が関 1-3-1
TEL 03-3501-9726

- 北海道経済産業局 エネルギー対策課 TEL 011-709-2311
担当地域【北海道】
- 東北経済産業局 エネルギー対策課 TEL 022-221-4932
担当地域【青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島】
- 関東経済産業局 省エネルギー対策課 TEL 048-600-0362
担当地域【茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川・新潟・山梨・長野・静岡】
- 中部経済産業局 エネルギー対策課 TEL 052-951-2775
担当地域【富山・石川・岐阜・愛知・三重】
- 近畿経済産業局 エネルギー対策課 TEL 06-6966-6051
担当地域【福井・滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山】
- 中国経済産業局 エネルギー対策課 TEL 082-224-5741
担当地域【鳥取・島根・岡山・広島・山口】
- 四国経済産業局 エネルギー対策課 TEL 087-811-8535
担当地域【徳島・香川・愛媛・高知】
- 九州経済産業局 エネルギー対策課 TEL 092-482-5474
担当地域【福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島】
- 沖縄総合事務局 経済産業部エネルギー対策課 TEL 098-866-1759
担当地域【沖縄】

省エネ法（荷主に係る措置）に関する情報は、省エネポータルサイトをご覧ください。

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/ninushi/

検索キーワード例

省エネ法、荷主向け関連情報

検索



参考情報

○準荷主ガイドライン

https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/ninushi/pdf/junninushi.pdf

○グリーン物流パートナーシップ会議

（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も掲載されています。）

<https://www.greenpartnership.jp/>

○省エネ法（運輸分野）＜国土交通省 総合政策局＞

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000002.html

○温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度について ＜経済産業省・環境省＞

<https://ghg-santeikohyo.env.go.jp/>

○荷主の省エネ ＜一般財団法人 省エネルギーセンター＞

<https://www.eccj.or.jp/useful.html>

リサイクル適性 (A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

