

省エネ法改正について

- 省エネ法は産業・業務・運輸（貨物輸送事業者、荷主等）を対象に省エネ取組の規範（判断基準）を示し、一定規模以上の事業者にはエネルギーの使用の状況を報告させ、必要に応じ指導等を実施。また、家電や自動車等を対象に機器効率の目標を設定（トップランナー制度）。
- 家庭部門や運輸の旅客分野は、家電や乗用車の効率向上等によって省エネが足下で進展。エネルギーミックスの実現に向け、産業・業務部門と運輸の貨物分野について、省エネ法の見直しと支援策（税・補助金）のパッケージで取組を強化。

課題1 産業・業務部門の更なる省エネ推進

企業連携による省エネの評価

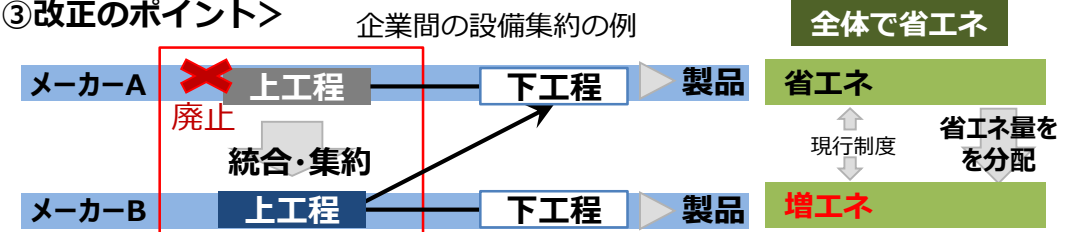
<①現状>

企業単位の省エネは相当進展も、効率（原単位）改善が足踏み。
⇒ 同業種やサプライチェーン上の複数企業連携が更なる省エネの鍵。

<②現行制度>

エネルギーの使用の状況を企業単位で報告。
例えば2社連携による省エネの場合（右図）、設備集約側の評価は悪化。

<③改正のポイント>



- ・連携による省エネ量を企業間で分配して報告可能に。
- ・連携省エネ事例を規範化し周知。他の企業の取組も促す。
※運輸部門においても同様に、共同輸配送等の企業連携による省エネ量を企業間で分配して報告可能に。

課題2 貨物分野の更なる省エネ推進

荷主の定義の見直しと準荷主の位置づけ

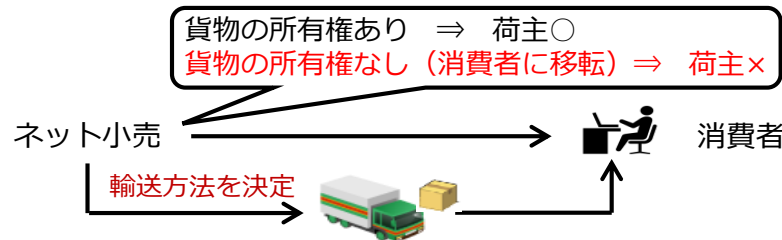
（1）ネット通販拡大（5年で1.8倍）に伴う輸送増への対応

<①現状>

小口配送・再配達増加への対処等、輸送の効率化が急務。
⇒ 貨物輸送事業者だけでなく、輸送方法を決定する荷主の取組強化が重要。

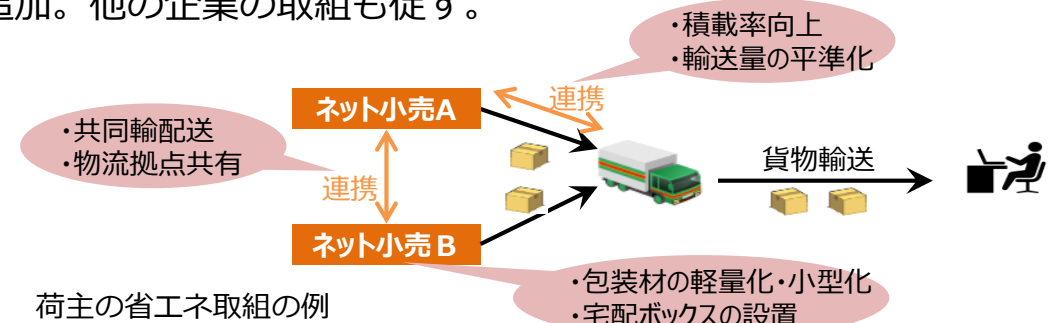
<②現行制度>

- ・工場→工場の輸送を念頭に、貨物の所有者を荷主と位置づけ。
- ・ネット小売事業者には、貨物の所有権を持たない者も存在。輸送の方法を決定しているが、捕捉されない。（上位10社中、荷主は5社）



<③改正のポイント>

- ・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法を決定する者を荷主と定義。
→ 所有権のないネット小売事業者も省エネ法の対象へ。
※ 輸送方法を決定していないモール事業者は対象外。
- ・ネット小売業界の優良取組事例を、荷主の省エネ取組の規範（判断基準）に追加。他の企業の取組も促す。

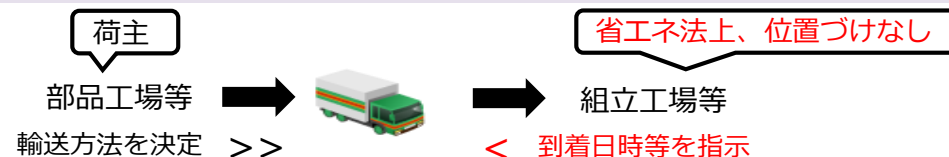


（2）荷受側の課題への対応

<①現状>

トラック輸送の手待ち時間は荷受側でも荷主側と同程度（1時間強）発生。
⇒ 荷主に加え、到着日時等を指示する荷受側の協力が重要。

<②現行制度>



<③改正のポイント>

- ・荷受側を準荷主と位置づけ。貨物輸送の省エネへの協力を求める。（努力規定）