

省工ネ法の手引き

荷主編

— 令和5年度改訂版 —

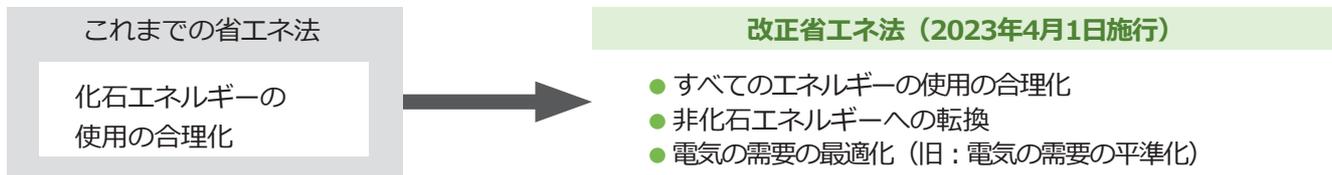


荷主分野における省エネ政策の動向

「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（旧：エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法））では、内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保を目的として、工場等の設置者や輸送事業者・荷主に対し、省エネ取組を実施する際の判断基準を示し、一定規模以上の事業者にはエネルギーの使用の状況等の報告を求めたり、必要に応じて指導等を実施しています。

1 省エネ法改正（2023年4月1日施行）

2050年カーボンニュートラル目標や2030年の野心的な温室効果ガス削減目標の達成に向けては、引き続き徹底した省エネに努めるとともに、非化石エネルギーの導入拡大を進める必要があります。また、太陽光発電等の非化石電気の導入が増える中で、供給側の変動に応じて、電気の需要の最適化（デマンドリスポンス）を行うことが求められています。このため、省エネ法ではこれまで化石エネルギーの使用の合理化等を求めてきたところ、今後は非化石エネルギーも含めた全エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換を求めるとともに、電気の需要の最適化を促す法律に変わりました。法律名は「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」（改正省エネ法）に変わりました。



2 改正の内容

改正省エネ法の荷主制度では、①エネルギーの使用の合理化に加えて②非化石エネルギーへの転換に関する取組についても評価を行います。また、③電気の需要の最適化についても取組が求められますが、国への報告は任意です。

①エネルギーの使用の合理化【本書P.5参照】

改正省エネ法では、非化石エネルギーを含む全てのエネルギーの使用の合理化が求められます。これに伴い、化石エネルギーが報告対象に加わります。非化石エネルギーを使用する輸送機器としては、例えば貨物自動車の場合は、EV、PHEV、水素燃料自動車（FCVを含む）、専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車といった「非化石エネルギー自動車」が挙げられます。

②非化石エネルギーへの転換【本書P.6参照】

荷主は、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に関し、非化石エネルギーの割合が増加する輸送方法の選択に努めることとされ、また、特定荷主は、非化石エネルギーへの転換の目標に関する中長期計画の作成及び非化石エネルギーの使用状況等の定期報告を行うことが求められます。

非化石エネルギーへの転換の目標については、現時点では以下の国が定める目安を参照し、設定することが求められます。

（国が定める目安） 使用する貨物トラック（車両総重量8トン以下。自家用及び荷主専属用輸送に限る。）のうち、非化石エネルギー自動車の割合 5%

その他、非化石エネルギーへの転換を促進する観点から、貨物トラック（車両総重量8トン超）の使用やEV、PHEVの使用に不可欠な充電設備の設置等についても、自主的な目標設定の検討が期待されます。

③電気の需要の最適化（旧：電気の需要の平準化）【本書P.7参照】

再エネ出力制御時への電力の需要シフトや、電力の需給逼迫時の電力の需要減少を促すため、電力の需給状況に応じた「上げDR（再エネ余剰時に電力需要を増加させる）」・「下げDR（電力需給逼迫時に電力需要を減少させる）」に取り組むことが求められます。

荷主は、貨物輸送事業者に行わせる電気を使用した貨物の輸送について、再エネ出力制御時や電気の需給逼迫時に応じて、系統電気を使用した貨物輸送の時間変更やEV、PHEV等の充電時間の変更等に取り組むことが求められます。

目次

1. 改正省エネ法の概要	
●省エネ法とは	2
●省エネ法におけるエネルギー	2
●省エネ法が規制する分野	2
2. 改正省エネ法における荷主の定義	
●省エネ法における荷主制度の背景	3
●荷主の定義	3
●準荷主の定義	4
●改正省エネにおける荷主の目標の目安	
改正内容①エネルギーの使用の合理化	
Ⅰ. エネルギーの使用の合理化の基準	5
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	5
改正内容②非化石エネルギーへの転換	
Ⅰ. 非化石エネルギーへの転換の基準	6
Ⅱ. 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置	6
改正内容③電気の需要の最適化	
Ⅰ. 電気需要最適化時間帯を踏まえた系統電気を使用した貨物の輸送を行わせる時間帯の変更	7
Ⅱ. その他荷主が取り組むべき措置	7
3. 改正省エネ法における特定荷主の定義と措置	
●特定荷主の義務内容	8
●定期報告書及び中長期計画書の電子申請	10
●荷主連携省エネルギー計画の認定制度	
制度の概要	11
制度活用の流れ	11
認定基準	11
●認定管理統括荷主の認定制度	
制度活用の流れ	12
認定要件	12
4. 各種提出書記入例	
●中長期計画書の記入例	13
●定期報告書の記入例	17
●荷主連携省エネルギー計画認定申請書の記入例	35
●認定管理統括荷主に係る認定申請書の記入例	36
5. その他	
●省エネポータルサイト 事業者向け省エネ関連情報	37
●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）	38
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）	38
業種別省エネルギー対策の内容（主要業種）	39
エネルギー使用量の算定方法の選択割合	40
●荷主の省エネルギー取組事例	40
●各種支援策	41
●荷主に関するよくある質問と回答	42

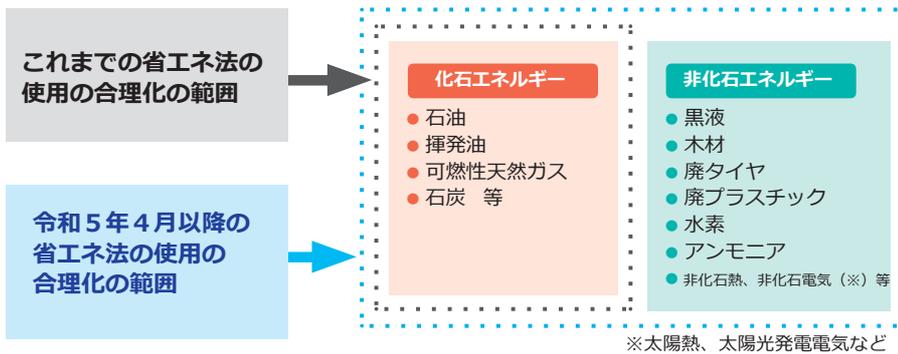
1. 改正省エネ法の概要

省エネ法とは

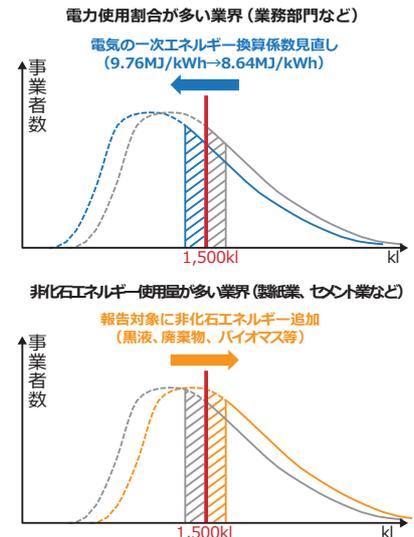
エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（以下「省エネ法」という。）は、一定規模以上の事業者に、エネルギーの使用状況等について定期的に報告いただき、省エネや非化石転換等に関する取組の見直しや計画の策定等を行っていただく法律です。

省エネ法におけるエネルギー

省エネ法におけるエネルギーとは、以下の青枠に示す燃料、熱、電気を対象としています。令和5年4月から新たに非化石エネルギーが報告対象に加わり、それに伴い業態ごとに右図のようなエネルギー使用量の変動が想定されます。



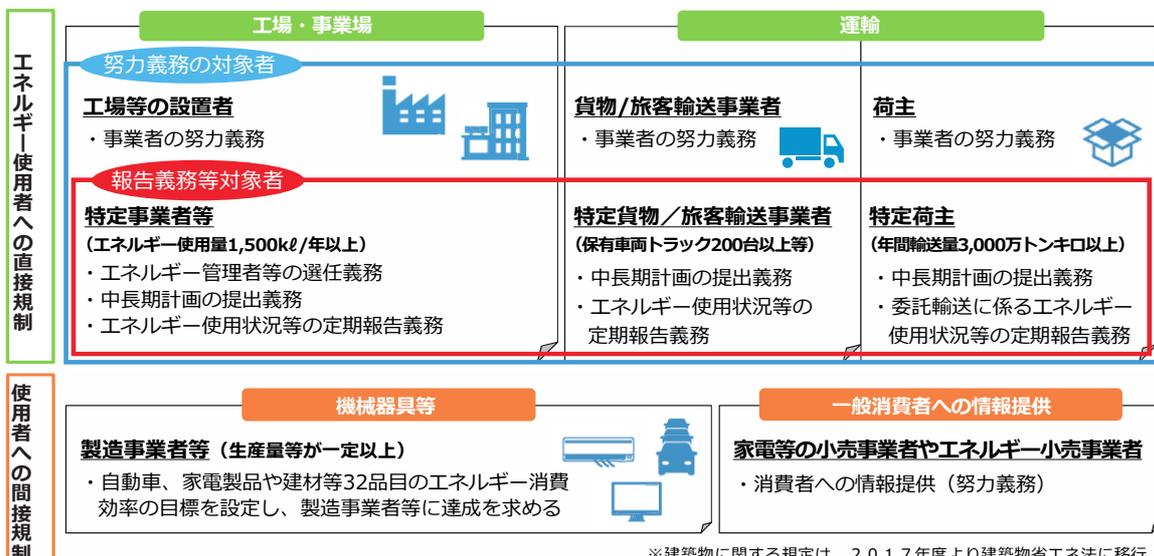
すべてのエネルギーの使用の合理化が求められます。



省エネ法が規制する分野

省エネ法がエネルギー使用者へ直接規制する事業分野としては、工場・事業場及び運輸分野があります。工場等（工場又は事務所その他の事業場）の設置者や輸送事業者・荷主に対し、省エネ・非化石転換に関する取組を実施する際の目安となるべき判断基準（エネルギー消費効率改善の目標（年1%）や、業種ごとの非化石転換目標等）及び電気の需要の最適化に関する指針を示すとともに、一定規模以上の事業者にはエネルギーの使用状況等を報告させ、省エネ取組が不十分な場合には指導・助言や合理化計画の作成指示、非化石転換の取組が不十分な場合には指導・助言や勧告等を行うこととしています。

また、エネルギー使用者への間接規制として、機械器具等（自動車、家電製品や建材等）の製造又は輸入事業者を対象とし、機械器具等のエネルギー消費効率の目標を示して達成を求めるとともに、効率向上が不十分な場合には勧告等を行っています。



※建築物に関する規定は、2017年度より建築物省エネ法に移行

2. 改正省エネ法における荷主の定義

省エネ法における荷主制度の背景

省エネ法の運輸分野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組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、共同輸配送等の取組が、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組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)

第九十九条

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に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者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

法第九十九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	第九十九条第一号	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に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者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



法第九十二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	第九十二条第二号	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 <u>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</u>

※「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。

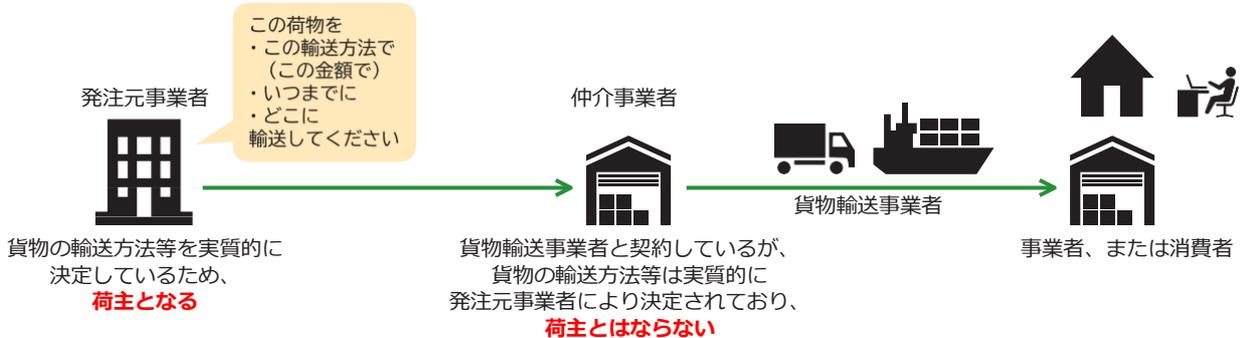
「輸送の方法等を実質的に決定している」とはどういうことか？

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（本書P.38参照）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

荷主の合理化の判断基準

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。

(4) 取組に関する情報の開示

エネルギー消費原単位に関する情報の開示について検討すること。

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、貨物輸送に併せて出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、燃料消費率又は電力消費率に関する性能の優れた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。

荷主の非化石エネルギーへの転換の判断基準

I. 非化石エネルギーへの転換の基準

荷主は次に掲げる諸基準を遵守することを通じ、貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換の適切かつ有効な実施が求められます。

なお、非化石エネルギーへの転換に関する措置の中にはエネルギーの使用の合理化の効果を必ずしももたらさない措置もあることから、当該措置を講じるに当たっては、エネルギーの使用の合理化を著しく妨げることのないよう留意してください。

1. 取組方針の作成とその効果等の把握

貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換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。加えて、定期報告に関する情報の開示を検討する。

2. 貨物輸送事業者等との連携

- ① 貨物輸送事業者と連携して、非化石エネルギー自動車（※）、非化石エネルギーを使用する鉄道、船舶又は航空機を選択し、非化石エネルギーへの転換を図る。
※ EV、水素自動車（FCVを含む）、PHEV 及び専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車
- ② 非化石エネルギーの充電時間又は充電時間を適切に設定することや積載量又は航続距離等に応じて適切な輸送機器を選択することを通じて効率的に運行又は運航できるよう、他の荷主、準荷主、貨物輸送事業者その他の関係者と連携して配送計画を検討する。

II. 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置

荷主は、自家用及び荷主専属用輸送で使用する貨物自動車（車両総重量8トン以下）の台数に対する非化石エネルギー自動車の台数の割合について5%を目安（※）として、2030年度における目標を定め、この実現に努めるものとします。

※ 非化石エネルギー自動車の他に、ハイブリッド自動車（HEV）の使用台数も、取組評価の参考事項として考慮します。

また、貨物自動車（車両総重量8トン超）の使用割合や充電設備の設置数などについても、荷主自らが先行的に目標を設定して実現に取り組むこともできます。

1. 取組方針の作成とその効果等の把握

輸送機器ごとに定められた目安を参照し、非化石エネルギーへの転換の目標を定め、その目標に関する中長期的な計画の策定や実施に当たっては、必要とする非化石エネルギー自動車の台数等を書面及び電子的方法により貨物事業者に対して示した上で、協議を行う。

また、貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、非化石エネルギーへの転換に関する取組、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. 関連インフラの整備

他の荷主、準荷主、貨物輸送事業者その他の関係者と連携して、非化石エネルギーを使用する輸送機器の導入を後押しし、円滑な運用を図るため、荷役作業等の時間を利用して非化石エネルギーの充電又は充電するための関連インフラを整備する。

3. 貨物輸送事業者との運賃等の設定に係る協議

非化石エネルギー自動車での貨物輸送を発注することにより、貨物輸送事業者において生ずる非化石エネルギー導入費用の運賃等への反映について貨物輸送事業者から協議の要請がある場合には、同協議に応じることとし、その上で、同費用を運賃等設定における考慮要素とするよう努める。

荷主の電気需要最適化

荷主は、技術的かつ経済的に可能な範囲で、次に掲げる貨物輸送事業者に行わせる電気を使用した貨物輸送に係る電気需要最適化に資する措置の実施を図るものとします。

電気需要最適化時間帯は、貨物輸送事業者に行わせる貨物輸送に係る系統電気が使用されるエリアにおいて、再生可能エネルギー電気の出力の抑制（以下、出力制御）が行われている時間帯（以下、出力制御時）及び電気の需給状況が厳しい時間帯（広域的運営推進機関が公表する広域エリアの予備率が5%未満の場合）とします。

電気需要最適化時間帯のみならず、卸電力市場価格が低価格又は高価格になる時間帯等のデマンドレスポンスの実施に適した時間帯においても、電気需要最適化に資するよう、電気の需給に係る状況に応じて、適切かつ有効に電気の使用量の増加又は減少を図るものとします。

I. 電気需要最適化時間帯を踏まえた系統電気を使用した貨物の輸送を行わせる時間帯の変更

- ・電気需要最適化時間帯を踏まえた荷送りの時間帯の見直し等の電気需要最適化に資する貨物輸送事業者の取組に協力する。
- ・充電を要する輸送機器を使用する場合には電気需要最適化時間帯を踏まえて充電時間帯を変更する。
- ・蓄電池の活用し、電気需要最適化時間帯を踏まえて系統電気の使用量を増加又は減少する。出力制御時において充電を行い電気の需給状況が厳しい時間帯において放電を行い輸送機器の使用に充てるよう努め、電気の需給状況が厳しくなることが予想される場合には、その時間帯に重点的に放電を行い輸送機器の使用に充てるよう努める。

II. その他荷主が取り組むべき措置

- ・電気の需給状況が厳しい時間帯において、電気を使用する輸送機器を使用する貨物輸送事業者に輸送させる場合には、エネルギーの使用の合理化を図る。
- ・着荷主においては、電気需要最適化時間帯を踏まえて、荷主や貨物輸送事業者に協力して荷受けの時間帯の見直しを検討する。
- ・電気の需要の最適化に資する取組に関する情報の開示について検討する。

3. 改正省エネ法における特定荷主の定義と措置

特定荷主の義務内容

輸送量が3,000万トンキロ以上となった荷主は「特定荷主」として経済産業大臣から指定されます。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）の経済産業局長宛に提出する必要があります。また、特定荷主は、中長期計画書や輸送に係るエネルギー使用量等の報告書を主務大臣に提出する義務があります。

輸送量3,000万トンキロのイメージ



- 東京-大阪間、片道600kmを1日20台、1台あたり11tの荷物を積んで年間240日輸送させた場合、 $600 \text{ (km)} \times 20 \text{ (台)} \times 11 \text{ (t)} \times 240 \text{ (日)} = 3,168 \text{ 万トンキロ}$ となる。



「貨物の輸送量届出書」の様式は、省エネポータルサイト（本書P.38参照）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

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、3,000万トンキロ未達となった場合には、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。

(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は本書P.13参照）

※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。

エネルギーの使用の合理化や非化石エネルギーへの転換に係るそれぞれの判断基準（本書P.5~6参照）を参考に、事業者の判断によって、実施可能な取組を選定して計画を作成し提出してください。

① エネルギーの使用の合理化

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

② 非化石エネルギーへの転換

計画例

- ・ 2030年度における非化石エネルギー自動車の使用台数割合の目標
- ・ 2030年度における充電インフラ整備の目標
- ・ 特殊車両の非化石エネルギーへの転換の技術開発・実証試験 等



「中長期計画書」の様式は、省エネポータルサイト（本書P.38参照）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

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。

	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)

なお、非化石エネルギーへの転換に関する計画に関しては、最後に提出した内容に変更が生じるまでは再提出の必要はありません。

※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。

(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は本書P.17参照）

① エネルギーの使用の合理化

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

② 非化石エネルギーへの転換

報告内容

- ・非化石エネルギー自動車（及び HEV）の使用台数割合 = $\frac{\text{非化石エネルギー自動車（及び HEV）の使用台数}}{\text{自家用・荷主専属用輸送に使用するトラック台数}}$
- ・充電インフラ整備の実施状況
- ・大型貨物自動車・特殊車両の非化石エネルギーへの転換に向けた実証実験 等

③ 電気の需要の最適化（任意）

貨物輸送事業者に行わせる電気を使用した貨物の輸送について、再エネ出力制御時や電気の需給逼迫時に応じて、系統電気を使用した貨物輸送の時間変更や EV、PHEV 等の充電時間の変更等の取組について報告することができます。

④ 各取組状況に関する情報開示

①～③までの取組状況について開示することは、可視化による国民・事業者全般の促進・機運醸成のみならず、製品、サービス、労働又は金融に係る市場における消費者、労働者又は投資家等からの適切な評価に繋がる意義も大きいことから、各社において、これら取組についての情報の開示を検討ください。

〈定期の報告 ① エネルギーの使用の合理化（本書P.5参照）に係る経過措置〉

● 5年度間平均エネルギー消費原単位の算定における、法改正に伴う経過措置について

改正省エネ法では、エネルギーの定義や一次エネルギー換算係数が見直されるため、事業者が算定するエネルギー消費原単位も変わります。省エネ取組の継続性を確保するため、5年度間平均エネルギー消費原単位の算定に当たっては、以下のとおり経過措置を設けます。

- 改正前の省エネ法に基づく数値は（ ）内に、改正後の省エネ法に基づく値は（ ）外に記載する。

■ 2024年度定期報告（2023年度実績）

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	5年度間平均原単位変化
エネルギー消費原単位	(95.92)	(94.96)	(92.97)	(91.11)	(91.11) 90	98.7
対前年度比 (%)		99.0	97.9	98.0	100.0	

■ 2025年度定期報告（2024年度実績）

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	5年度間平均原単位変化
エネルギー消費原単位	(94.96)	(92.97)	(91.11)	(91.11) 90	88.2	98.5
対前年度比 (%)		97.9	98.0	100.0	98.0	

■ 2026年度定期報告（2025年度実績）

	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	5年度間平均原単位変化
エネルギー消費原単位	(92.97)	(91.11)	(91.11) 90	88.2	88.2	99.0
対前年度比 (%)		98.0	100.0	98.0	100.0	

■ 2027年度定期報告（2026年度実績）

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	原単位変化
エネルギー消費原単位	(91.11)	(91.11) 90	88.2	88.2	87.32	99.3
対前年度比 (%)		100.0	98.0	100.0	99.0	

改正後の省エネ法に基づく原単位変化

定期報告書及び中長期計画書の電子提出

国は、定期報告書・中長期計画書の作成と提出を一体的に行うことができる電子報告システム

「省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム（EEGS）」を運用しています。

令和6年4月中旬頃より令和6年度報告が可能となります。

従来の定期報告書作成支援ツール（アプリ版、エクセル版）は令和5年度をもって廃止しましたので、令和6年度以降は原則EEGSにて定期報告書を作成・提出してください。

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」の提出が必要となりますが、一度提出を行えば改めて手続きすることは不要です。詳細は下記をご参照ください。

省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム

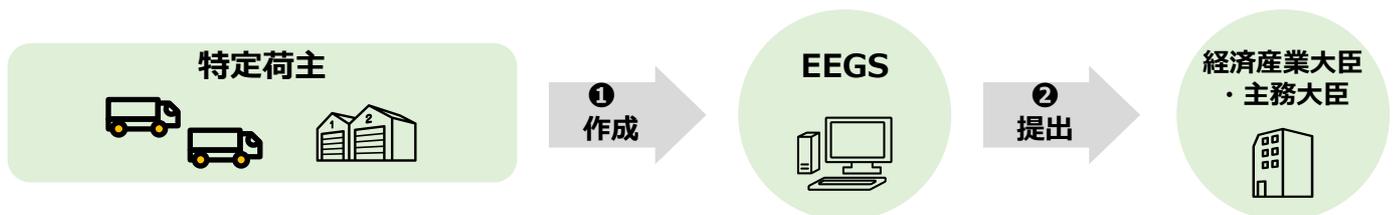
通称：EEGS（イーグス）

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の操作方法等（省エネ法（荷主）向け）の説明会動画と説明会資料もあわせてご参照ください。
説明会動画：https://ghg-santeikohyo.env.go.jp/files/eegs/discuss/2023/dscs_20230601_3.mp4
説明会資料：https://ghg-santeikohyo.env.go.jp/files/eegs/discuss/2023/dscs_20230601_3.pdf

● EEGSによる定期報告書及び中長期計画書の提出フロー



● EEGS利用のメリット

報告書提出に伴う作業の軽減	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
過年度報告内容の蓄積	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
報告書処理状況の可視化	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

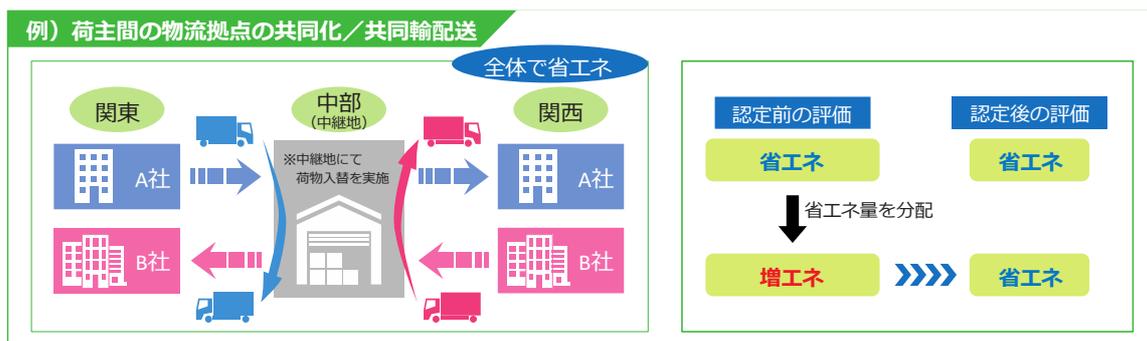
『電子情報処理組織使用届出書』は省エネポータルサイトの『様式ダウンロードページ』の様式43を参照
電子情報処理組織使用届出書に特定排出者番号、特定荷主番号、所在地、事業所名等の基本的な情報を記載。
申請から通知まで1ヶ月ほどかかりますので、
定期報告書等の提出期限(6月末)までに余裕をもって申請してください。

荷主連携省エネルギー計画の認定制度

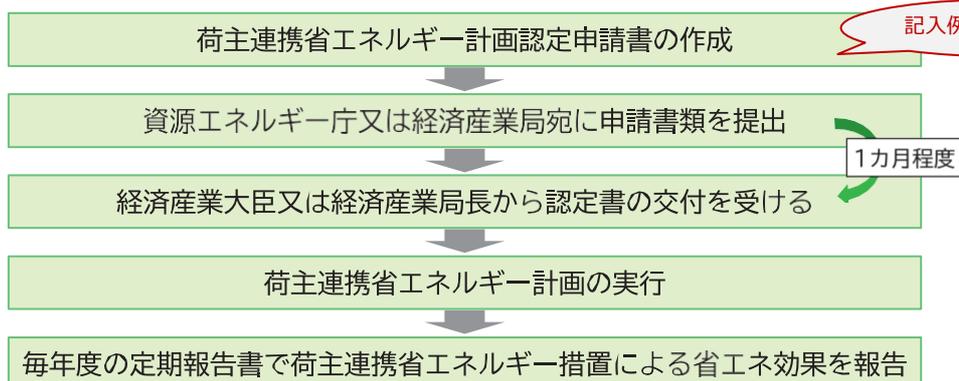
荷主連携省エネルギー計画の認定制度は、**複数の荷主で連携して省エネルギー取組を行っている場合に、省エネルギー量を荷主間で分配して報告することができる制度**になりますので、**荷主間の物流拠点の共同化や共同輸配送**を実施している場合に活用いただけます。

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



※複数の荷主が同一の管轄地域の場合、当該経済産業局へ提出ください。管轄地域が異なる場合には、資源エネルギー庁へ提出ください。
※既に行っている連携省エネ取組についても、認定を受けることが可能です。
※計画を変更する場合は、変更の認定を受ける必要があります。ただし、名称や住所等の軽微な変更の場合は、変更の認定は不要です。

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】

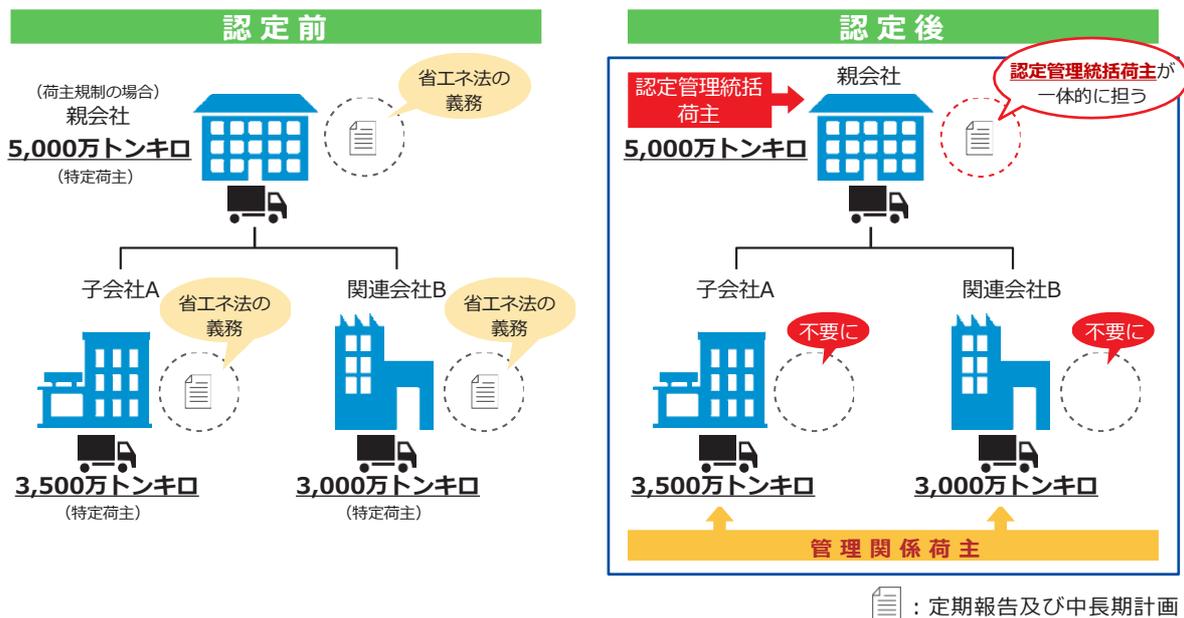
・必要資金の調達に十分な見通しがついているか。

※詳細は、省エネポータルサイト（本書P.38参照）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。

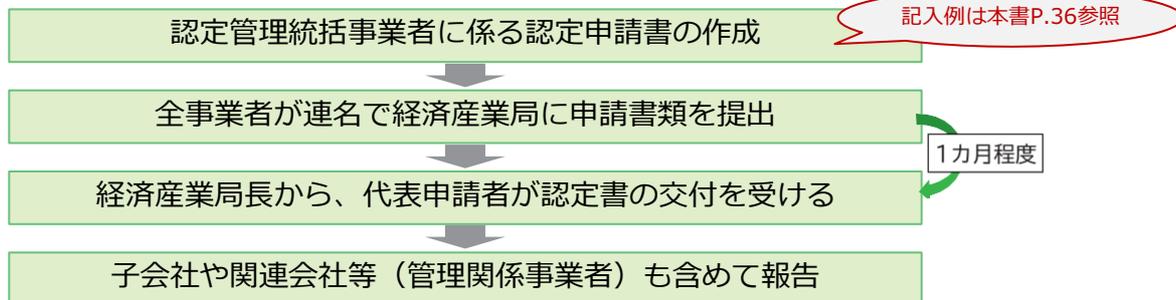
https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/certification/index.html

認定管理統括荷主の認定制度

認定管理統括荷主の認定制度は、**グループ企業の親会社等（認定管理統括事業者）**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に、子会社や関連会社等（管理関係事業者）も含めて定期報告等を行うことができる制度**です。管理関係事業者が単独で定期報告等を行う必要がなくなるため、グループ企業等の報告に適しています。



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（本書P.38参照）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

4. 各種提出書記入例

中長期計画書の記入例

様式第29の記入例

中長期計画書の作成にあたっては、判断基準（本書P.5～6参照）を参考にしてください。

様式第29（第78条関係）

① ※受理年月日
※処理年月日

中長期計画書

② ○○経済産業局長 殿

20○○年 ○○月 ○○日

住所 ○○県○○市○○町○○番地
法人名 株式会社 ○○工業
法人名（英字）○○
法人番号 ○○○○○○○○○○○○○○○○○
証券コード ○○○○

③ 代表者の役職名 代表取締役社長
④ 代表者の氏名 経済 太郎

エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律第114条又は第118条の規定に基づき、次のとおり提出します。

I. 特定者又は認定管理統括者主の名称等

⑤ 特定者主番号又は認定統括者主番号

事業者の名称 株式会社 ○○工業
主たる事務所の所在地 千○○○-○○○○
○○県○○市○○町○○番地
電話（○○○○-○○○○-○○○○）

⑥ 主たる事業 ○○製造業
細分類番号

作成担当者 職名 △△部 △△課
連絡先 氏名 省エネ 一部
電話（○○○○-○○○○-○○○○）
FAX（○○○○-○○○○-○○○○）
メールアドレス ×××××@×××.co.jp

中長期計画書の提出免除の希望 中長期計画書の提出頻度の軽減の条件に該当しており、当該条件を満たす限り、翌年度以降は下記の計画期間中の中長期計画書の提出免除を希望する 希望する ⑦

本計画書(合理化)の計画期間 (2023)年度～(2025)年度 ⑧

本計画書(非化石転換)の計画期間 (2023)年度～(2030)年度 計画内容に変更なし ⑨

No	記入のポイント
①	この欄は記入不要
②	管轄地域の経済産業局長及び事業所管省庁地方支部局長等宛
③	「株式会社」と「社名」の間はスペースを空けず「株」は使用せずに記入 国税庁HPに掲載されている13桁の法人番号(半角)を入力
④	代理人が提出する場合には委任状を提出(ただし既に提出済み等においてその写しでも可)
⑤	経済産業局より指定された番号を記入 番号は0(ゼロ)を省略せず6桁で記入
⑥	日本標準産業分類の細分類に従って記入 (https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/index/seido/san-kyo/index.htm) 名称と4桁番号の整合性に注意
⑦	提出頻度軽減の条件(5年度間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減※ 本書P.8参照)に該当しており、計画期間中の中長期計画の提出免除を希望する場合は【希望する】のチェックボックスに印をつける
⑧	計画上の取組を実施する期間を記入(提出する年もしくはその翌年を最初の年として記載) 表Ⅱの「実施期間」の直近年から最も長い年までを記入
⑨	前年度から計画内容に変更がない場合は【計画内容に変更なし】のチェックボックスに印をつける

⑩ II エネルギーの使用の合理化に関する計画

1. 計画内容

対策	計画内容	実施時期	エネルギー使用合理化期待効果(原油換算kl/年)
計画的な輸送	仕入計画、生産計画、配送計画を連動させることにより、積載率を向上させ輸送車両の○%削減し、輸送距離を○% (エネルギー使用量○%)短縮する。	2023年～2025年	○○○○
幹線輸送のモーダルシフト	本年○月より○製品に対する○-○間の幹線輸送の○%で鉄道輸送を実施する(○年度時点では○%)。	2023年～2024年	○○○○
輸送機器の大型化	工場間の輸送において、各委託先と協議し大型車両を導入して、○%も燃費が改善した。	2023年～2024年	○○○○

⑪

⑫

2. その他エネルギーの使用の合理化に関する事項

⑬

- グループ企業全体でグリーン経営認証の登録を推進している。
- 認定されたエコドライブ講習会への参加により、グループ企業内はもとより、貨物輸送事業者などと連携した燃料消費削減を実施する。
- 社内の省エネのモチベーション向上するため、エネルギー使用量の算定の精度を高め、推計が多いトンキロ法から燃費法にシフトするために、特定車両にて燃費計による計測を開始した。

3. 前年度計画書との比較

対策	削除された計画	理由
幹線輸送のモーダルシフト	○製品に対する△△-△△間の幹線輸送のうち○%で鉄道輸送を利用する(○年度時点では○%)	緊急対応時を除いて全ての鉄道輸送に移行済み。
対策	追加された計画	理由
輸送機器の大型化	工場間の輸送において、各委託先と協議し大型車両を導入して、○%も燃費が改善した。	全ての車両の大型化を実行した。

No	記入のポイント
⑩	対策の種類別 例：モーダルシフトの推進、 積み合わせ輸送・混載便の利用 対策の種類別が多く、記入欄が足りない場合は、行を追加等して記入
⑪	実施期間は表Ⅰの「本計画書の計画期間」との整合をとる 実施期間は年月で記入(開始期間及び終了期間) 単年度の実施の場合、2023年～2023年と記入
⑫	計画期間内で効果を原油換算kl(キロリットル)/年単位で記入、期待効果の合計が全体のエネルギー使用量の1%を上回ることが望ましい 数値のみ記載
⑬	Ⅱに記載した計画に関連する上位の計画や個々のエネルギー使用合理化期待効果が算定できないような取組体制等の計画等を記入

III 非化石エネルギーへの転換に関する計画

1. 非化石エネルギーへの転換に関する定量的な目標

1-1 非化石エネルギー自動車の使用割合 (車両総重量8 t以下の貨物自動車)

区分		貨物自動車	
		自家用及び荷主専属用輸送に使用する	目標年度における定量的な目標
		2030年度	2030年度
電気自動車	①		30台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②		5台
プラグインハイブリッド自動車	③		2台
⑤ 専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④		1台
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④		38台
自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥		500台
⑥ ハイブリッド自動車 (参考)	⑦		15台
⑦ 電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦)/⑥		10.4%
非化石エネルギー自動車割合	⑤/⑥	5.0%	7.6%

1-2 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る参考情報

燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成燃料の使用量の見込み	台数の見込み
⑧ バイオディーゼル	100%	2.0k1	1台
バイオエタノール	10%	2.0k1	20台

1-3 その他非化石エネルギー自動車(車両総重量8 t以下)への転換に関する事項及び参考情報

⑨

- ・委託先と協議し、全部で30台を委託している貸切便(チャーター便等)において、電動自動車を10台使用したため、上表⑤に30台、上表①に10台を算入している。
- ・混載便ではあるが、委託先と協議し、0tを運ぶ際に水素燃料電池自動車を1台使用する予定である。なお、この委託先で使用するのは当該車両のみであり、上表⑤に算入するのは1台のみとしている。
- ・メールを活用して貨物輸送事業者に送付した運送状において、電気自動車での輸送を委託しており、そのメールにおいて発注する予定の台数を上表①に算入している。
- ・現在使用しているハイブリッド自動車10台に加え、2025年までに更に5台を導入する。

1-4 充電設備の設置数(車両総重量8 t以下の貨物自動車)

充電設備の設置数 (単位:口)	目標		電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の台数(①+③) (単位:台)
	⑩	2030年度	
30口		30口	32台

No	記入のポイント
①	・最大積載量ではなく、車両総重量であることに注意
②	・「荷主専属用輸送」とは、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車による貨物の輸送のうち特定の荷主の専属として行う貨物の輸送及び同条第3項に規定する特定貨物自動車運送事業の用に供する自動車による貨物の輸送
③	・「2030年度」までに「5%」(2023年4月時点)
④	・既に達成している場合、あるいは達成が極めて困難と客観的に判断できる事情がある場合には、目安と異なる数値を目標として設定
⑤	・バイオ燃料又は合成燃料の混合割合が過半を占める自動車の台数
⑥	・化石燃料を使用するハイブリッド自動車の台数は、参考事項として考慮する ※非化石エネルギー自動車の割合が4%であっても、ハイブリッド自動車を含めて目安を達成した場合は、ハイブリッド自動車を使用していない場合よりも評価する
⑦	・電動車とは、 電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車のこと
⑧	・バイオ燃料又は合成燃料の混合割合ごとの使用した貨物自動車の情報
⑨	・非化石エネルギー自動車の台数への算入についての補足情報 (算入方法、推計方法、その推計方法を前年度から変更した場合の理由)、目標に関する解説
⑩	・目安の設定はしていないため、自主的に目標を設定

①

1-5 非化石エネルギー自動車の使用割合 (車両総重量8 t 超の貨物自動車)

区分		自家用及び荷主専属用 輸送に使用する貨物自 動車
		目標
		2030 年度
電気自動車	①	1 台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②	10 台
プラグインハイブリッド自動車	③	1 台
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	2 台
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④	14 台
自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自 動車の合計	⑥	200 台
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦	5 台
電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦)÷⑥	8.5%
非化石エネルギー自動車割合	⑤÷⑥	7.0%

1-6 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る参考情報

燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成燃 料の使用量の見込み	台数の見込み
バイオディーゼル	100%	20.0kl	2 台
合成燃料	10%	1.0kl	1 台

1-7 その他非化石エネルギー自動車 (車両総重量8 t 超) への転換に関する事項及び参考情報
・委託先等と協議し、需要に応じた使用台数分の開発計画を策定し、2025 年には水素燃料自動車を
3 台、2027 年には5 台、2030 年には更に10 台を導入する計画を立てている。

1-8 その他定量的な目標

計画内容	年度	目標

②

No	記入のポイント
①	・目安の設定はしていないため、自主的に目標を設定
②	・各輸送機器について自主的に目標を設定している場合に記入

2. 非化石エネルギーへの転換に関する定性的な目標

2-1 計画内容

対策	計画内容	実施時期
技術開発・実証試験への参画	本年〇月より造船事業者とオペレーターとともに次世代船舶の開発として、水素エンジン、燃料タンク、燃料供給システムの開発に取り組んでいる。	2023年～2028年
貨物輸送事業者との連携	輸送事業者、着荷主と連携して、充電サービス事業者と輸送ルート上において、〇〇センター（〇〇県）付近に充電インフラの整備を検討している。	2023年～2025年
輸送用機械器具への使用を目的とした非化石エネルギーの供給	水素燃料電池自動車の導入を目して、〇〇年にメーカーと導入計画を策定することと合わせて、〇〇商社と燃料調達について、〇〇t程度確保する。	2023年～2028年
輸送用機械器具への使用を目的とした非化石エネルギーの供給	12tトラックにおいてバイオディーゼル燃料を〇〇商社と〇〇年までに〇〇k1調達する予定。	2023年～2025年

2-2. その他非化石エネルギーへの転換に関する事項及び参考情報

・幹線輸送が多いため、長距離輸送において有効な手段を模索すべく、トラック等の輸送機器の他、燃料の調達環境やインフラの整備状況等から、積載率や航続可能距離等が輸送において問題ないか判断するため、EV、FCVのみならず、鉄道・船舶等を比較し実証試験を実施している。その結果、〇地区～〇地区における輸送においては、〇にて輸送することが有効であると確認できた。

2-3. 前年度計画書との比較

対策	削除された計画	理由
輸送用機械器具への使用を目的とした非化石エネルギーの供給	バイオエタノール燃料を〇〇商社と〇〇年までに〇〇k1調達する予定。	調達実施済み。
対策	追加された計画	理由

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> 対策の種類別 例：技術開発・実証試験への参画、貨物輸送事業者等との連携、輸送用機械器具への使用を目的とした非化石エネルギーの供給
②	<ul style="list-style-type: none"> 実施期間は表 I の「本計画書の計画期間」との整合性のこと 実施期間は年月で記入（開始期間及び終了期間） 単年度の実施の場合、2023年～2023年と記入
③	<ul style="list-style-type: none"> 定量的に記載できない取組ながら、効果の高い取組やその他非化石エネルギーへの転換に資する実証試験等について記入

第1表 エネルギー使用量等
1-1 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		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	
			前年度からの変更	熱量 GJ	連携分を除いたエネルギー使用量 GJ	連携分のエネルギー使用量 GJ
1	② 貨物自動車	燃料法	有/無	102,642	102,642	
	(その他)		有/無			
2	貨物自動車	燃費法	有/無	323	323	
	()		有/無			
3	貨物自動車 (専用便)	燃費法	有/無	190,499	③ 114,499	④ 38,000
	(貸切便)		有/無	137,180	137,180	
5	貨物自動車 (混載便)	トンキロ法	有/無	12,790	12,790	
	()		有/無			
6	船舶 ()	燃費法	有/無	263,267	263,267	
	()		有/無			
7	鉄道 ()	トンキロ法	有/無	1,267	1,267	
	()		有/無			
合計 GJ				707,969		669,969
うち非化石 GJ				1,962		1,962
原油換算 kl				⑤-1 18,266	⑤-2	⑥ 17,285
うち非化石 kl				51		51
前年度原油換算 kl				18,450		17,598
対前年度比 (%)				99.0		⑦ 98.2

⑧ 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、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（最短経路の道のりと計算した距離）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) に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 ※ 専属便、専用便、貸切便、混載便、輸送品目等
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"> ・付表 1 ~ 3 のうち、非化石エネルギーの合計値を記載
⑥	<ul style="list-style-type: none"> ・合計 GJ × 0.0258
⑦	$\frac{\text{当該年度値 [kl (キロリットル)]}}{\text{前年度値 [kl (キロリットル)]}} \times 100\%$ <ul style="list-style-type: none"> ※ 前年度値は前年度に報告した値を使用
⑧	<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

<算定方法（燃料法、燃費法、トンキロ法）>

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

(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。

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

(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。

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

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

●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

精度

低い

(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す。

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

●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組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。

① 付表1 燃料法によるエネルギー使用量の算定

識別	区分	エネルギー使用量		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				
		連携分を除いたエネルギー使用量 GJ		連携分のエネルギー使用量 GJ				
		数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	
1	自家輸送	揮発油	3,030kl	101,202	④ 0kl	101,202	kl	
		軽油					kl	
		(電気)	400千kWh	1,440	400千kWh	1,440		
		()						
3	委託輸送	揮発油					kl	
		軽油	5,000kl	190,000	3,000kl	114,000	1,000kl	38,000
		(電気)	20千kWh	72	20千kWh	72		
		(バイオディーゼル)	12kl	427	12kl	427		
	船舶	A重油					kl	
		B・C重油					kl	
		()						
		()						
	鉄道	軽油					kl	
		電気	千kWh		千kWh		千kWh	
		()						
	航空機	ジェット燃料油					kl	
		揮発油					kl	
		()						
合計 GJ			293,141				256,141	

② ③ ④ ⑤ ⑥

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。
- ・識別3のプラグインハイブリッド自動車において、使用した電気と軽油のエネルギー使用量を分けて報告している。うち、電気については輸送事業者にて太陽光発電による電力供給を実施している。

No	記入のポイント
①	・付表1の計算について、＜算定方法（燃料法、燃費法、トンキロ法）＞本書P.19参照
②	・識別（ID）は第1表にあわせて記入
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＜エネルギー使用量の算定に係る係数一覧＞本書P.21参照 例：軽油の場合の単位発熱量は38.0 [GJ/kl] ・この記入例の場合 揮発性 : 101,202 [GJ] = 3,030 [kl] × 33.4 [GJ/kl] 電気 : 1,440 [GJ] = 400 [千kWh] × 3.60 [GJ/千kWh] 軽油 : 190,000 [GJ] = 5,000 [kl] × 38.0 [GJ/kl] 電気 : 72 [GJ] = 20 [千kWh] × 3.60 [GJ/千kWh] バイオディーゼル : 427 [GJ] = 12 [kl] × 35.6 [GJ/kl]
⑤	・第1表2 . (3) の数値に基づいて、連携で使用したエネルギー使用量を記入
⑥	・この記入例の場合 293,141 [GJ] = 101,202 + 1,440 + 190,000 + 72 + 427 [GJ]

<エネルギー使用量の算定に係る係数一覧> (出典：省エネ法告示※)

単位発熱量

No.	燃料・電気の種類	単位発熱量	
1	揮発油	33.4	GJ/ キロリットル
2	ジェット燃料油	36.3	GJ/ キロリットル
3	軽油	38.0	GJ/ キロリットル
4	A 重油	38.9	GJ/ キロリットル
5	B・C 重油	41.8	GJ/ キロリットル
6	液化石油ガス (LPG)	50.1	GJ/ トン
7	バイオエタノール	23.4	GJ/ キロリットル
8	バイオディーゼル	35.6	GJ/ キロリットル
9	バイオガス	21.2	GJ/ 千m ³
10	水素	142	GJ/ トン
11	アンモニア	22.5	GJ/ トン

出典) 省エネ法告示※

電気の種類				単位発熱量		
買電	系統電気	自己託送 以外	電気事業者 からの買電	化石分	8.64	GJ/ 千kWh
				非化石分	8.64	
			オフサイト PPA	非化石 重み付けなし	3.60	
				非化石 重み付けあり	3.60	
		自己託送	非燃料由来の非化石電気		3.60	
			上記以外	化石分	8.64	
		非化石分		8.64		
	自営線 (他事業者からの供給)	非燃料由来の非化石電気		3.60		
		上記以外	化石分	8.64		
			非化石分	8.64		
自家発	非燃料由来の非化石電気 (オンサイト PPA 含む)		3.60			
	上記以外		※投入した燃料・熱で カウント			

※ 省エネ法告示

(https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/enterprise/transport/institution/)

<省エネ法で非化石転換の取組として評価される証明書等の種類>

省エネ法で非化石転換の取組として評価される証書等は下表のとおりです。

熱	電気	その他
<ul style="list-style-type: none"> ・非化石熱由来国内クレジット ・非化石熱由来オフセット・クレジット ・認証済グリーン熱証書 ・非化石熱由来 J- クレジット 	<ul style="list-style-type: none"> ・非化石電気由来国内クレジット ・非化石電気由来オフセット・クレジット ・認証済グリーン電力証書 ・非化石電気由来 J- クレジット ・非化石証書 	<ul style="list-style-type: none"> ・その他我が国全体の非化石エネルギーへの転換に資するものとして適切であると認められる証書等

<証書等による非化石エネルギーのみなし使用量の計算方法>

証書等による非化石エネルギーのみなし使用量は以下の計算式で算出します。非化石エネルギーへの転換に係る評価においては、使用した非化石エネルギーのうち、この非化石エネルギー相当量分を化石エネルギーに置き換えて計算を行います。

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{非化石} \\ \text{エネルギー} \\ \text{のみなし量} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{報告対象年度の} \\ \text{無効化量} \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|} \hline \text{報告対象年度の} \\ \text{移動量} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{非化石証書に} \\ \text{係る電力の量}^{(*)} \\ \hline \end{array}$$

※ 1月1日～12月31日の発電に係るもの

※報告年度の4月1日～6月30日までの間に無効化した国内認証排出削減量の非化石エネルギー相当分についても、当該報告年度の報告に用いることができます。ただしその場合、翌年度の報告に含めることはできません。

① 付表2 燃費法によるエネルギー使用量等の算定

識別	区分	輸送距離 (km)	エネルギー使用量		荷主運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
			連携分を除いたエネルギー使用量 GJ		連携分のエネルギー使用量 GJ				
			数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	
2	貨物自動車 ()	揮発油	100,000	9kl	300	9kl	300	kl	10.0km/l
		軽油		kl		kl		kl	km/l
		(バイオエタノール)	100,000	1kl	23	1kl	23		10.0km/l
		()							
4	貨物自動車 (貸切便)	揮発油		kl		kl		kl	km/l
		軽油	15,884,000	3,610k	137,180	3,610kl	137,180	kl	4.40km/l
		()							
		()							
6	船舶 ()	A重油	528,000	3,052kl	118,723	3,052kl	118,723	kl	0.173km/l
		B・C重油	528,000	3,458kl	144,544	3,458kl	144,544	kl	0.153km/l
	()								
	鉄道 ()	軽油		kl		kl		kl	km/l
		電気		千 kWh		千 kWh		千 kWh	km/千 kWh
		()							
航空機 ()	ジェット燃料油		kl		kl		kl	km/kl	
	揮発油		kl		kl		kl	km/kl	
	()								
合計 GJ				400,770				400,770	

② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨

補足 燃費法によるエネルギー使用量の算定に関して

- ・識別2の貨物自動車は同一の貨物自動車で、揮発油・バイオエタノールを混合して利用するため、輸送距離と平均燃費は同じ数値としている。
- ・識別4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るもの。
- ・識別4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。
- ・識別6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。
- ・識別6の船舶は時間当たり燃料消費率 (1/h) をもとに燃料種を計算した。

⑩

No	記入のポイント
①	・付表2の計算について、＜算定方法（燃料法、燃費法、トンキロ法）＞本書P.19参照
②	・識別 (ID) は第1表にあわせて記入
③	・識別 (ID) ごとに区分内容を記入
④	・燃料ごとに記入
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：経由の場合は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＜エネルギー使用量の算定に係る係数一覧＞本書P.21参照 例：軽油の場合の単位発熱量は38.0 [GJ/kl] ・この記入例の場合 揮発性 : 300 [GJ] = 9 [kl] × 33.4 [GJ/kl] バイオエタノール : 23 [GJ] = 1 [kl] × 23.4 [GJ/kl] 軽油 : 137,180 [GJ] = 3,610 [kl] × 38.0 [GJ/kl] A重油 : 118,723 [GJ] = 3,052 [kl] × 38.9 [GJ/kl] B・C重油 : 144,544 [GJ] = 3,458 [kl] × 41.8 [GJ/kl]
⑧	・輸送距離÷エネルギー使用量 (数値)
⑨	・この記入例の場合 400,770 [GJ] = 300 + 23 + 137,180 + 118,723 + 144,544 [GJ]
⑩	・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

<エネルギー使用量の算定に係る係数一覧> (出典：省エネ法告示※)

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

※達成年度の確認方法は

①メーカーのホームページ・カタログを確認

②国土交通省の以下URLにて確認 (https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn10_000002.html)

なお、ボディに貼り付けているステッカーを確認する方法がありますが、2021年3月末をもって貼り付けを順次廃止しているメーカーがいるため、ご注意ください。

① 付表3 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定

区分	燃料	最大積載量 (kg)	輸送量 (千トンキロ)	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) エネルギー消費効率 (kL/トンキロ)
				エネルギー使用量		連携分を除いたエネルギー使用量		連携分のエネルギー使用量		
				数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	数値	熱量 GJ	
② 貨物自動車 ()	軽油	~499		kL		kL		kL	%	
		500~1,499		kL		kL		kL	%	
		1,500~		kL		kL		kL	%	
		~999		kL		kL		kL	%	
		1,000~		kL		kL		kL	%	
		1,999		kL		kL		kL	%	
		2,000~		kL		kL		kL	%	
		3,999		kL		kL		kL	%	
		4,000~		kL		kL		kL	%	
		5,999		kL		kL		kL	%	
		6,000~		kL		kL		kL	%	
		7,999		kL		kL		kL	%	
		8,000~		kL		kL		kL	%	
		9,999		kL		kL		kL	%	
10,000~		kL		kL		kL	%			
11,999		kL		kL		kL	%			
12,000~		kL		kL		kL	%			
16,999		kL		kL		kL	%			
17,000~		kL		kL		kL	%			
その他 ()		kL		kL		kL				
その他 ()										
その他 ()										
③ 貨物自動車 (異載便)	軽油	~499		kL		kL		kL	%	
		500~1,499		kL		kL		kL	%	
		1,500~		kL		kL		kL	%	
		~999		kL		kL		kL	%	
		1,000~		kL		kL		kL	%	
		1,999		kL		kL		kL	%	
		2,000~		kL		kL		kL	%	
		3,999		kL		kL		kL	%	
		その他 ()		kL		kL		kL		
		その他 ()								
		その他 ()								
		合計 GJ		11,732		14,057		14,057		

No	記入のポイント
①	・付表3の計算については、<算定方法（燃料法、燃費法、トンキロ法）> 本書P.19参照
②	・識別（ID）は第1表にあわせて記入
③	・識別（ID）ごとに区分内容を記入

5	船舶	4,000~	1,530	89k	3,39	89k	3,394	kL	65%	0.00009
		5,999								
		6,000~		kL		kL		kL		%
		7,999								
		8,000~		kL		kL		kL		%
		9,999								
		10,000~	7,622	247k	9,397	247k	9,397	kL	71%	0.000032
		11,999								
		12,000~		kL		kL		kL		%
		16,999								
		17,000~		kL		kL		kL		%
		その他 ()		kL		kL		kL		
		その他 ()								
		その他 ()								
合計 GJ		11,732		14,057		14,057				

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

- ・識別5の貨物自動車は全て2022年度基準達成車を使用している。
- ・識別5の積載率は最大積載量区分ごとに容積積載率から1㎡あたり280kgで換算して把握した。
- ・識別5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ごとの貨物のロットサイズより推定した。

No	記入のポイント
④	<ul style="list-style-type: none"> ・様式にある固有単位量の数値で記入 例：軽油の場合の単位は kL（キロリットル） ・この記入例の場合 軽油（4,000~5,999kg）：89.311… [kL] = 1,530 × 1,000 [トンキロ] × 10.8 ÷ (65 ÷ 100)^{0.812} ÷ 5,000^{0.654} [L/トンキロ] ÷ 1,000 軽油（10,000~11,999kg）：247.286… [kL] = 7,622 × 1,000 [トンキロ] × 10.8 ÷ (71 ÷ 100)^{0.812} ÷ 11,000^{0.654} [L/トンキロ] ÷ 1,000
⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・数値 × 単位発熱量 ※単位発熱量は省エネ法告示及び「エネルギー使用量の算定に係る係数一覧」 本書P.21参照 例：軽油の場合の単位発熱量は38.0 [GJ/kL] ・この記入例の場合 軽油（4,000~5,999kg） ： 3,394 [GJ] = 89.311… [kL] × 38.0 [GJ/kL] 軽油（10,000~11,999kg） ： 9,397 [GJ] = 247.286… [kL] × 38.0 [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	$\frac{\text{エネルギー使用量 [kL (キロリットル)]}}{\text{貨物輸送量 [千トンキロ]} \times 1,000}$
⑧	$\frac{\text{エネルギー使用量 [GJ]} \times 0.0258}{\text{貨物輸送量 [千トンキロ]} \times 1,000}$
⑨	・この記入例の場合 14,057 [GJ] = 3,394 + 9,397 + 1,267 [GJ]
⑩	・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

<エネルギー使用量の算定に係る係数一覧> (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：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]

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								平均積載率				
			輸送トンキロあたりの燃料使用量 (リットル/トンキロ)												
			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	事業用	自家用			
	中央値														
揮発油	500kg 未満	350		0.725	0.854	1.21		1.63	1.92	2.73	24%	10%			
	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	0.286	0.714	0.903	0.992	0.602	1.20	1.52	1.67	25%	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	
	2,000kg 以上 4,000kg 未満	3,000		0.145		0.173		0.192	0.199				0.238	0.263	34%
	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		
	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		

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	★★★★★	★★★★★	★★★	★★	★	0.553	22.2

※ 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)

1-2 電気の国内認証非化石エネルギー相当量等に係る情報

①	クレジット特定番号等	無効化日又は移転日	無効化量又は移転量
		〇〇年〇月〇日	kWh
			kWh
			kWh

1-3 電気供給事業者から購入した電力の種別及び非化石エネルギー割合に係る情報

②	メニュー名	使用量		非化石メニューにおける非化石割合又は非化石証書使用状況
	1.	kWh	kl	%
	2.	kWh	kl	%
	3.	kWh	kl	%

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れ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

③ ××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れ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

④ 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れ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		⑤ 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		⑥ 荷主連携省エネルギー措置に係る換算係数		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れ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	38.0	GJ/kl	2,000	76,000	38.0	GJ/kl	1,000	38,000

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> 環境大臣及び経済産業大臣が定める国内認証非化石エネルギー相当量（新規追加）がある場合、相当量に係る情報を記入 無効化量は正の値、移転量は負の値で記入 また、事業者が無効化又は移転を行ったことを確認できる資料を添付
②	<ul style="list-style-type: none"> 電気メニューごとに使用量及び非化石割合を記入
③	<ul style="list-style-type: none"> 荷主連携省エネルギー措置によって a. どれだけ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のかを記入
④	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な根拠と共に按分割合を記入
⑤	<ul style="list-style-type: none"> 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
⑥	<ul style="list-style-type: none"> 按分し、報告する分のエネルギー量を記入 ここの数値を、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

	2023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)	④ 615	② 101.2%

第3表 エネルギー消費原単位

	2023年度	対前年度比 (%)
原単位= $\frac{\text{エネルギーの使用量(原油換算kl)} \text{ (B-1)}}{\text{エネルギーの使用量と密接な関係をもつ値 (A)}} \text{ (C)}$	29.8 (29.7)	99.0%
原単位= $\frac{\text{エネルギーの使用量(原油換算kl)} \text{ (B-2)}}{\text{エネルギーの使用量と密接な関係をもつ値 (A)}} \text{ (D)}$	28.2 (28.1)	98.9%

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、エネルギー消費原単位の算定方法を変更した場合の理由

⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・原単位分母を輸送重量から輸送量(トンキロ)に変更した。詳細は別紙をご参照。
---	---

第5表 過去5年度間のエネルギー消費原単位の変化状況

		2017年度	2018年度	2019年度	2022年度	2023年度	5年度間平均原単位変化
エネルギー消費原単位		(31.8)	(31.3)	(30.3)	(30.0)	29.8 (29.7)	③
前年度比 (%)			㉑-1 98.4	㉒-1 98.4	㉓-1 99.0	㉔-1 99.0	⑦
荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー消費原単位		(29.9)	(29.3)	(28.9)	(28.4)	28.2 (28.1)	③
前年度比 (%)			㉕-2 98.0	㉖-2 98.6	㉗-2 98.3	㉘-2 98.9	

No	記入のポイント
①	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・年度とその時の値を記入
③	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ法改正に伴い2023年度報告より、非化石エネルギーも報告の対象に含まれることから、エネルギー消費原単位も変わる点に留意が必要 ・原単位変化を算定するため () 内に改正前の基準で記入
④	$\frac{\text{当該年度値 [kl (キロリットル)]}}{\text{前年度値 [kl (キロリットル)]}} \times 100\% \quad \text{※ 前年度値は前年度に報告した値を用いる}$
⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・書き切れない場合は別紙
⑥	<ul style="list-style-type: none"> ・当該年度は右端
⑦	$\left((\text{㉑}-1) \times (\text{㉒}-1) \times (\text{㉓}-1) \times (\text{㉔}-1) \right)^{1/4}$

2 非化石エネルギーの使用状況		2-1 非化石エネルギー自動車の使用割合 (車両総重量8 t以下の貨物自動車)						
区分	①	② 実績					③	④
		自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車					目標年度における定量的目標の目安	目標
		年度	年度	年度	年度	2023年度	2030年度	2030年度
電気自動車	①	台	台	台	台	0台		台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②	台	台	台	台	0台		台
プラグインハイブリッド自動車	③	台	台	台	台	2台		台
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	台	台	台	台	1台		台
⑤ 非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④	台	台	台	台	3台		台
自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥	台	台	台	台	100台		台
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦	台	台	台	台	2台		台
⑥ 電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦) / ⑥	%	%	%	%	4.0%		%
⑦ 非化石エネルギー自動車割合	⑤ / ⑥	%	%	%	%	3.0%	5.0%	7.5%

2-2 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る情報			
燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成燃料の使用量	台数
⑧ バイオディーゼル	100%	2.0kl	1台
バイオエタノール	10%	1.0kl	10台

No.	記入のポイント
①	・最大積載量ではなく、車両総重量であることに注意
②	・「荷主専属用輸送」とは、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車による貨物の輸送のうち特定の荷主の専属として行う貨物の輸送及び同条第3項に規定する特定貨物自動車運送事業の用に供する自動車による貨物の輸送
③	・「2030年度」までに「5%」（2023年4月時点）
④	・既に達成している場合、あるいは達成が極めて困難と客観的に判断できる事情がある場合には、目安と異なる数値を目標として設定
⑤	・バイオ燃料又は合成燃料の混合割合が過半を占める自動車の台数
⑥	・化石燃料を使用するハイブリッド自動車の台数を参考事項として考慮する 例：非化石エネルギー自動車の割合が4%であっても、ハイブリッド自動車を含めて目安を達成した場合に、ハイブリッド自動車を使用していない者に比べて評価する
⑦	・電動車とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車のこと
⑧	・バイオ燃料又は合成燃料の混合割合ごとの使用した貨物自動車の情報

2-3 その他非化石エネルギー自動車（車両総重量8 t以下）への転換に関する事項及び参考情報

・委託先にメールにて運送状を送付し、その運送状において100%バイオディーゼル車○台での輸送を委託しており、その台数を上表④に算入している。

2-4 充電設備の設置数（車両総重量8 t以下の貨物自動車）

充電設備の設置数 （単位：口）	目標		電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の使用台数（①+③） （単位：台）
	2023年度	2030年度	
1口		30口	2台

2-5 その他充電設備の設置数等に関する事項及び参考情報

②

- ・上表2-4のとおり、電動自動車・プラグインハイブリッド自動車は2台使用しており、輸送事業者と協議の上、輸送ルート付近にある自社の事務所に就て設備を設置した。
- ・上記の他、輸送事業者、着荷主と連携して、充電サービス事業者と輸送ルート上において、〇〇センター（〇〇県）付近に充電インフラの整備を検討している。

No	記入のポイント
①	・目安の設定はしていないため、自主的に目標を設定
②	・充電設備についての補足情報 （普通充電 / 急速充電、その各々の台数、台数が前年度から変更した場合の理由）、目標に関する解説

2-6 非化石エネルギー自動車の使用割合（車両総重量8t超の貨物自動車）

区分		① 自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物自動車						自主 目標
		実績						
		年度	年度	年度	年度	2023 年度	2030 年度	
電気自動車	①	台	台	台	台	1台	台	
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②	台	台	台	台	0台	台	
プラグインハイブリッド自動車	③	台	台	台	台	0台	台	
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	台	台	台	台	1台	台	
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+ ②+③+④	台	台	台	台	2台	台	
自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物 自動車の合計	⑥	台	台	台	台	100 台	台	
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦	台	台	台	台	3台	台	
電動車割合 (参考)	(①+②+ ③+⑦) / ⑥	%	%	%	%	4%	%	
非化石エネルギー自動車割合	⑤ / ⑥	%	%	%	%	2%	%	

2-7 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る情報

燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成 燃料の使用量	台数
バイオディーゼル	100%	10.0kl	1台
	%	kl	台

2-8 その他非化石エネルギー自動車（車両総重量8t超）への転換に関する事項及び参考情報

・水素燃料電池自動車の導入を目して、〇〇年にメーカーと導入計画を策定することと合わせて、
〇〇商社と燃料調達について、〇〇t程度確保する。

No **記入のポイント**

① ・目安の設定はしていないため、自主的に目標を設定

第6表 エネルギーの消費原単位が改善できなかった場合及び非化石エネルギーの使用割合が向上しなかった場合の理由

1 過去5年度間のエネルギー消費原単位が年平均1%以上改善できなかった場合（イ）又はエネルギー消費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ため過去5年間のエネルギー消費原単位を年平均1%以上改善できなかった。
(ロ)の理由

2 非化石エネルギーの使用割合が向上しなかった場合の理由

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 type="checkbox"/> 策定している <input type="checkbox"/> 策定していない	責任者の配置実施中 <input 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 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 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 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 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 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 type="checkbox"/> 情報提供あり-燃 料費 <input type="checkbox"/> 情報提供あり-燃 料費 <input type="checkbox"/> 情報提供あり-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	商品や需要の標準化 <input type="checkbox"/> 該当なし <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 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、小量化 <input type="checkbox"/> 該当なし <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 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 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 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 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			
常時主との連携	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 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「✓」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は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 有・無 ③

③ 対象項目				
大口貨物の配送効率向上	積み合わせ輸送の利用 <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 type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	適正車種の選択 <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 type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	時間的猶予の確保 <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 type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	エコドライブの推進 <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 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 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 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 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 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	

3 主に消費者向けの小口貨物の配送 有・無

④ 対象項目			
小口貨物の配送効率向上	日時や受取場所の指定 <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 type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	日時や受取場所の通知・変更への対応 <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 type="checkbox"/> 一部だけ実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	同梱やまとめ送りの促進 <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 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	消費者への啓発の取組	

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

定期報告書添付説明資料

1. 第1表の補足説明

算定範囲図

①

2. 第4表の補足説明
 原単位分母を輸送重量から輸送量（トンキロ）に変更した理由は、事業拡大に伴い輸送距離が長距離化した影響から、1日当たりの燃料使用量が急増したため。

<原単位の分母を変更した場合の前後値>

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2022 年度	2023 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	18,338		
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	615	
原単位	(旧) (GJ/千トン)	7.28	7.32	7.28	7.29	7.27	100.0
	(新) (GJ/百万トンキロ)	31.8	31.3	30.8	30.3	29.8	98.5

②

No	記入のポイント
①	・第1表のエネルギー使用量の算定範囲について説明した資料を添付
②	・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

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▲
×・×・・・	×▲株式会社

荷主認定-第1表以降は
37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統括表及び認定表を提出（統括表は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"> 統括表には、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

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アクセスしてください。

検索キーワード例



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.3～4参照

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.8～10参照

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.11～12参照

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、変更様式を掲載しています。

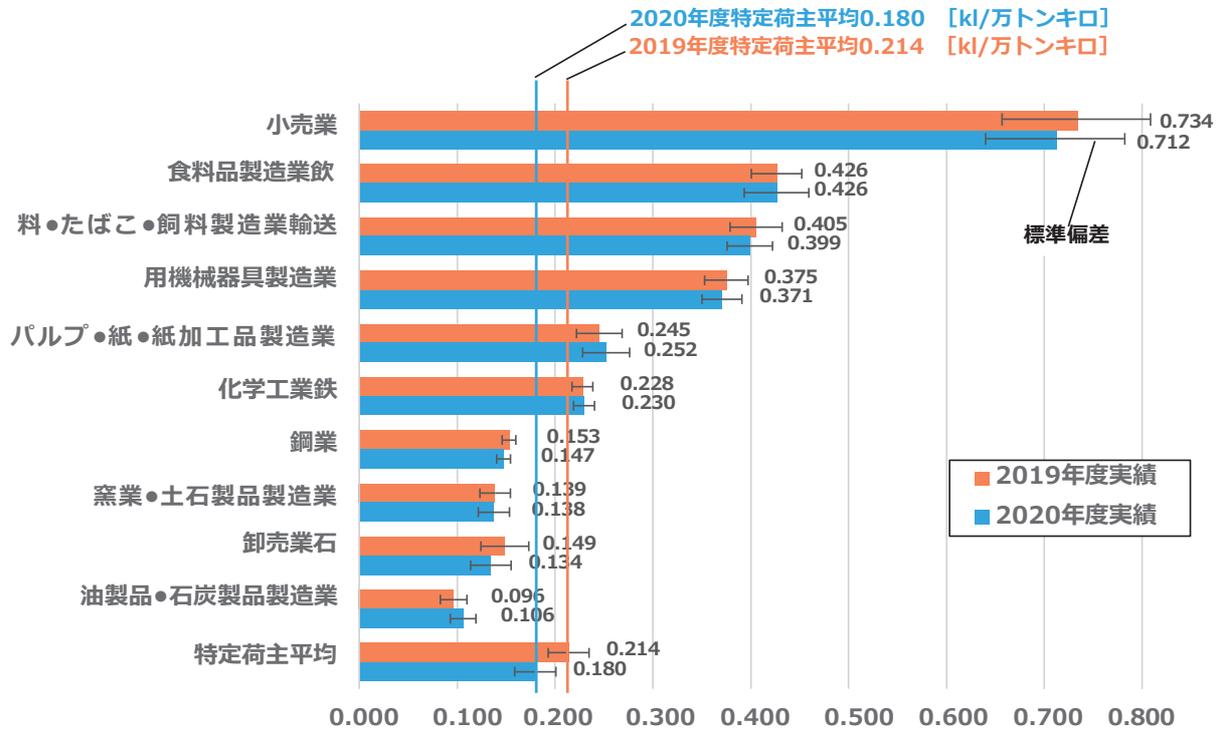
⑧ **法制度・ガイドライン等**のページでは、荷主のエネルギー使用量の算定方法等について解説しています。→本書P.19参照

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組等について紹介しています。→本書P.39～40参照

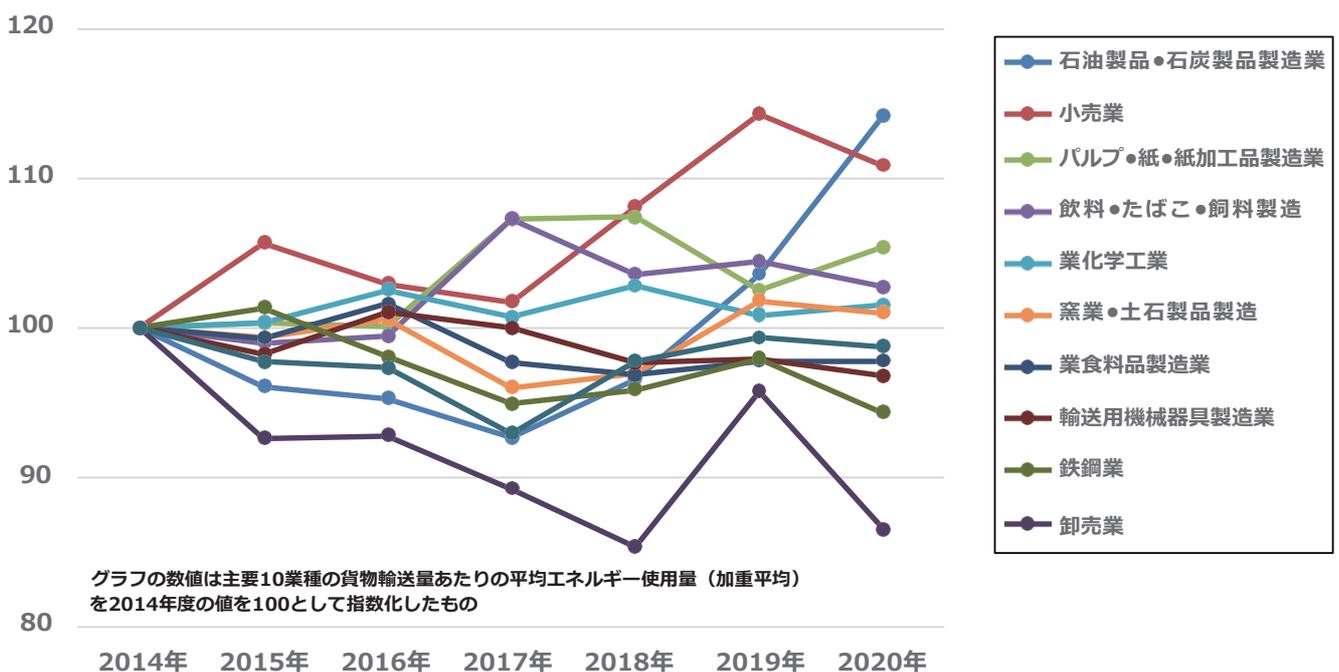
⑩ **よくある質問**のページでは、頻繁に寄せられる質問について掲載しています。→本書P.43～44参照

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）



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）



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、取組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組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	モーダルシフト	ルート・手段	車両大型化	積載率向上	エコドライブ	積み合わせ・混載	物流拠点の見直し	生産地見直し	低燃費車両等の導入	輸送頻度見直し	その他
食料品製造業		23.4%	16.2%	12.2%	9.5%	10.8%	8.6%	8.1%	5.0%	3.6%	0.5%	2.3%
飲料・たばこ・飼料製造業		22.5%	25.0%	15.0%	7.5%	6.3%	7.5%	3.8%	5.0%	1.3%	2.5%	3.8%
パルプ・紙・紙加工品製造業		23.9%	19.4%	9.0%	13.4%	6.0%	6.0%	13.4%	3.0%	1.5%	0.0%	4.5%
化学工業		26.4%	19.6%	20.4%	7.9%	6.8%	4.9%	7.9%	1.5%	2.6%	1.1%	0.8%
石油製品・石炭製品製造業		7.1%	28.6%	28.6%	14.3%	3.6%	3.6%	7.1%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%
窯業・土石製品製造業		23.4%	12.7%	11.4%	12.0%	13.9%	10.8%	4.4%	2.5%	5.1%	1.9%	1.9%
鉄鋼業		20.3%	17.2%	4.7%	23.4%	8.6%	8.6%	3.1%	5.5%	3.1%	3.1%	2.3%
輸送用機械器具製造業		7.8%	35.9%	3.9%	17.6%	2.6%	14.4%	2.0%	5.9%	2.0%	3.9%	3.9%
卸売業		8.6%	22.5%	11.3%	12.6%	19.9%	9.9%	6.6%	1.3%	4.6%	1.3%	1.3%
小売業		2.7%	24.7%	8.2%	19.2%	8.2%	8.2%	12.3%	0.0%	4.1%	2.7%	9.6%
特定荷主全体		18.9%	20.7%	11.3%	13.8%	9.1%	9.0%	6.4%	3.3%	2.5%	1.7%	3.4%
対策数の合計		352	386	211	257	169	168	119	62	47	32	64

エネルギー使用量の算定方法の選択割合

エネルギー算定方法は、トンキロ法が大宗を占めます。精度の高い燃料法や燃費法へ切り替えていくことで、省エネルギー努力を数値に反映できます。また、算定方法においてもその精度を上げていくことが重要であり、例えば、燃費法においては車両等の燃費と輸送距離を、トンキロ法においても積載率を実測に合わせて行うことが求められます。



荷主の省エネルギー取組事例

荷主企業における単独の取組

<物流計画の見直しによる取組>

- 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組>

- 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組>

- 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組、その他 特殊条件

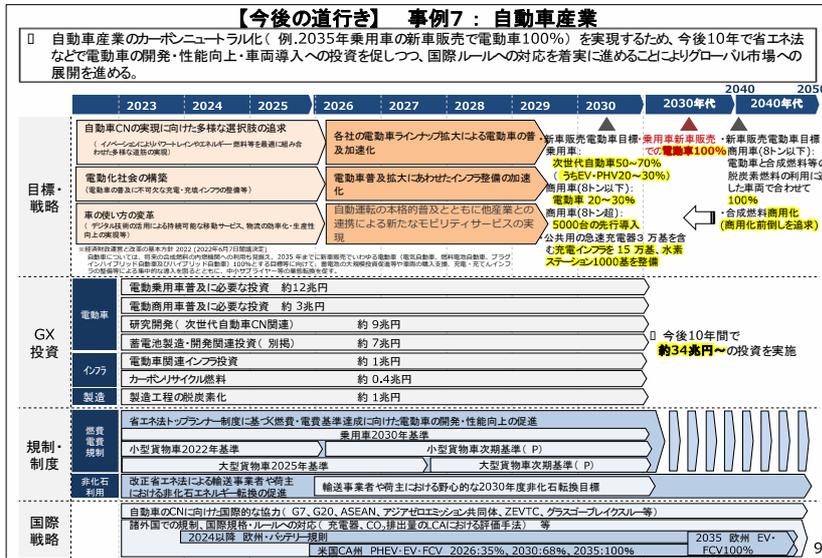
- 同業他社と製品（燃料、基礎化学品等）を相互に融通（スワップ）し、需要家に近い拠点から製品を出荷することにより輸送距離を短縮
- 輸送事業者と協力し、繁忙期における船舶輸送の確保と閑散期への貨物輸送量シフトにより積載率を向上
- 同業他社との共同配送により積載率を向上
- 異業種他社における共同幹線輸送により実車率を向上



「具体的な取組事例」は、省エネポータルサイト（本書P.38参照）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

各種支援策

物流分野の非化石エネルギーへの転換を促進するにあたり、政府においては、令和5年2月に閣議決定された「GX実現に向けた基本方針」等に基づき、輸送事業者や荷主に対して改正省エネ法の「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成において、FCV：燃料電池自動車、BEV：電気自動車等の野心的な導入目標を策定した事業者等に対して、車両の導入費等を重点的に支援することとしている。

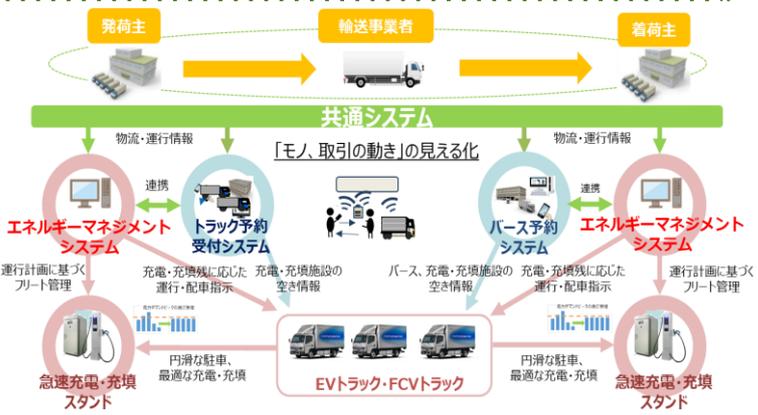


令和5年2月10日
GX実現に向けた基本方針
参考資料より

●新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石転換推進事業（経済産業省・国土交通省連携事業）【令和6年度予算】

国内の最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年カーボンニュートラルを実現するためには、省エネの更なる深堀に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要です。

このため、本事業ではサプライチェーン上の複数の発荷主・輸送事業者・着荷主が連携して取り組む①高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や、②輸送計画と連携することによるEVトラック等における充電インフラ使用枠の割当最適化等の実証に要する費用の一部について補助を行います。



- 補助対象：共通システムの構築やサプライチェーン輸送効率化機器導入、共通システムと連携したEVトラックやFCVトラックへの充電・充電インフラ使用枠割当の全体最適化等に要する経費
- 補助率：1/2以内

●商用車の電動化促進事業（環境省・経済産業省・国土交通省連携事業）【令和5年度補正予算】

政府では、商用車における2030年の目標として、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%、8トン超の大型の車については、電動車の累積5000台の先行導入を目指しており、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV※）の為に車両及び充電設備の導入に対して支援を行い、運輸部門全体の脱炭素化を進めています。

具体的には、省エネ法で求められている中長期計画書の非化石エネルギー自動車の台数割合において、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部について補助を行います。特に、トラックについては、2030年における保有台数に占める非化石エネルギー車の割合の目安を5%とし、標準的な車両との差額の2/3（EV）、3/4（FCV）を支援します。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3等

補助対象車両の例

EVトラックバン FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4等

補助対象車両の例

EVタクシー PHEVタクシー FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3等

補助対象車両の例

EVバス FCVバス

【充電設備】 補助率：1/2等

補助対象車両の例

充電設備

※原則として、上記の車両と一体的に購入するものに限る

●クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・水素充電インフラ等導入促進補助金 (令和5年度補正予算・令和6年度当初予算)

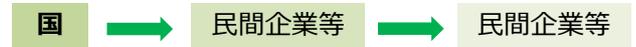
2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要。車両の普及と表裏一体にある充電・水素充電インフラの整備を全国各地で進めることを目的とする。さらには、災害による停電等の発生時において、電動車は非常用電源として活用可能であり、電動車から電気を取り出すための外部給電機能を有するV2H充放電設備や外部給電器の導入を支援する。

(1) 充電インフラ整備事業等

電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備の購入費及び工事費や、V2H充放電設備の購入費及び工事費、外部給電器の導入費を補助。

補助
(定額)

補助
(定額、1/2 等)

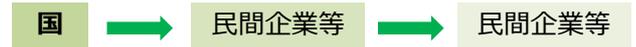


(2) 水素充電インフラ整備事業

燃料電池自動車等の普及に不可欠な水素ステーションの設備費及び運営費を補助。

補助
(定額)

補助
(2/3、1/2)



荷主に関するよくある質問と回答

<荷主と特定荷主について>

Q1. 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。

Q2. 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・・・

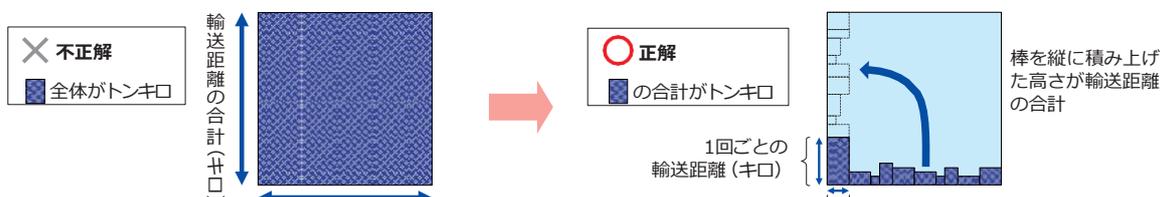
⇒省エネポータルサイト「輸送の省エネ法規制> 荷主とは」をご確認ください。

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

<トンキロ（輸送量）の算定について>

Q3. トンキロ（輸送量）の算定はどのようにすればよいでしょうか。

A. トンキロは1回ごとの輸送距離と1回ごとの荷物重量を掛け合わせたものの合計値で求める事が可能です。輸送距離の合計と荷物の重量の合計を掛け合わせることはできません。正しく計算しないと、膨大な輸送量になってしまうため、ご注意ください。



<定期報告について>

Q4. 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。

Q5. 昨年度までの荷主定期報告書作成支援ツール (アプリ版、エクセル版) を使って良いのでしょうか。

- A. 令和6年度以降、荷主定期報告書作成支援ツール (アプリ版、エクセル版) の利用はできません。定期報告書等の提出は、原則としてEEGSから直接入力してください。

Q6. 荷主の定期報告書の「自家輸送」とは何ですか。

- A. 自らの事業に関して貨物を継続して自らが貨物輸送事業者として輸送した場合が自家輸送となります。

Q7. 荷主専属用輸送とは完全に自社1社のみでの輸送を行う貨物輸送事業者のみが対象でしょうか。

- A. 荷主専属用輸送必ずしも1社のみでの輸送を行う貨物輸送事業者に限らず、自社を含む複数の荷主からの専属輸送を受ける輸送事業者も対象であり、このうち自社の貨物を専属輸送する貨物自動車の台数が報告の対象となります。

Q8. 「非化石エネルギー自動車 (車両総重量 8 トン以下) の使用割合」の2030年度定量目標の目安5%の対象は、自家輸送や荷主専属用輸送に限られていますが、該当する輸送がない場合、目標の設定や目標に対する取組の報告は不要でしょうか。

- A. 該当する輸送がない場合には、目標設定等はできないため、自由記入欄にその旨を記載してください。
なお、目安の対象を自家輸送・荷主専属用輸送に限った理由は、荷主による車両情報の把握等がしやすいためです。混載便等についても、台数に自社貨物の重量比率を勘案する等して把握が可能であれば使用台数に加えてください。

Q9. 荷主における非化石エネルギーへの転換のための具体的な策について、どのような手法がありますか。

- A. 荷主における非化石エネルギーへの転換に向けては、貨物輸送事業者と協力して非化石エネルギー自動車を使用することや自家用車として非化石エネルギー自動車を導入すること、その他、急速/非接触給電等の充電インフラの増強したり、ナトリウムイオン電池などの搭載エネルギー貯蔵量の大きな電池の開発や大型貨物自動車・特殊車両の非化石エネルギーへの転換に向けた実証実験への参画等が考えられます。
カーボンニュートラル実現に向けて、今後、あらゆる輸送について非化石エネルギーへの転換が求められるようになると考えられますので、貨物輸送事業者と連携して計画的に非化石エネルギーへの転換に向けた取組を進めてください。

Q10. 非化石エネルギーへの転換に関して、非化石電気の使用量の算出方法を教えてください。

- A. 非化石エネルギーへの転換に関して、非化石電気の使用量の算出方法は下記のとおり求められます。委託輸送における貨物輸送に使用した電気の情報については、貨物輸送事業者にご確認ください。

1) 電気事業者から調達する非化石電気

$$\begin{aligned} & \text{非化石電気の使用量 (MJ)} \\ & = A \times 8.64 \times B / 100 \\ & + A \times (100 - B) / 100 \times 8.64 \times 13 / 100 \end{aligned}$$

A : 電気使用量 (kWh)

B : 当該電気事業者の非化石証書使用状況 (%)

・全電源平均係数 8.64MJ/kWh

・FIT非化石証書売れ残り分 (余剰非化石電気分 (ベースライン)) 13%

※当該電気事業者の非化石証書使用状況 は契約している電力会社にご確認ください。

2) 非燃料由来の自家発自家消費型非化石電気

$$\begin{aligned} & \text{非化石電気の使用量 (MJ)} \\ & = A \times 8.64 \times C / 100 \times 1.2 \end{aligned}$$

A : 電気使用量 (kWh)

C : 当該電気の非化石比率 (%)

様式への記入方法について、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

⇒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い合わせください。

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
東京都千代田区霞ヶ関 1-3-1
TEL 03-3501-9726

	電話番号	担当地域
北海道経済産業局 エネルギー対策課	TEL 011-709-1753	北海道
東北経済産業局 エネルギー対策課	TEL 022-221-4932	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	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 052-951-0417	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	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	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	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	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・燃料課	TEL 098-866-1759	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

省エネポータル 特定荷主

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>