

## Q &amp; A

QUESTIONS and ANSWER

## 改正省エネ法

ここでは、改正省エネ法に関して、現在までにロジスティクス環境推進センターに寄せられてきた質問とその回答をご紹介します。（あくまでもJILSとしての見解ですが、事実誤認がないかどうか確認はとっております。）

## ● 京都議定書との関係

## Q1 京都議定書と省エネ法との関係について教えてほしい。

京都議定書の発効等に見られますように地球温暖化防止といった意識の高まりを受けて、今回改正されたと考えてよろしいと思います。

また、京都議定書第5条1項において「各国（批准国）が（二酸化炭素等温暖化ガスの）排出量・吸収量推計のための国内制度を2006年末までに整備すること」と記載されており、その整備の一環として「地球温暖化対策の推進に係わる法律」（略称：温対法）が改正されておりますが、今回、改正省エネ法でエネルギー使用量の値を定期報告することで、温対法で義務付けられるエネルギー起源の二酸化炭素排出量の公表制度の報告に代えることができるとされております。

## Q2 京都議定書では、2008年から2012年の5年間で目標期間となっておりますが、改正省エネ法もその5年間だけを考えると、計画や定期報告書等の作成を行えばよいのでしょうか。

改正省エネ法については、京都議定書の約束期間後も継続されると考えてよいと思われれます。



## ● 対象範囲

## Q3 フォワーダーは対象になるのでしょうか。

本法律では、「荷主については、自社の所有権がある貨物の輸送」、「輸送事業者については、自社が所有している輸送能力」に関して、一定規模以上の荷主（年間輸送トンキロ3,000万トンキロ以上）、輸送事業者（貨物自動車200台以上所有）に、計画に基づく省エネ活動の実施とエネルギー使用量等の定期報告を求めています。したがって、いずれかに該当すれば本法律の対象となります。

## Q4 当社は物流子会社で、貨物の所有権は親会社（または生産子会社）にあり、物流子会社は貨物の物流のみ担当しています。この場合、改正省エネ法の「荷主」に該当するのは親会社ということなのでしょうか、それとも子会社になるのでしょうか。

改正省エネ法の「荷主」に該当するのは、一般的に、親会社であると考えられます。

改正省エネ法でエネルギー使用量算定の対象となるものは、原則として、

- ①自社の所有権のある貨物に関わるエネルギー使用量
- ②自社が所有している輸送機関のエネルギー使用量の2つです。

ご質問内容から判断して、御社の場合、①は該当しないと考えます。ただし、②については、御社が所有されている輸送機関の量によって、特定輸送事業者になるか否かが分かります。例えば、トラックの場合200台以上所有していると特定輸送事業者となり、改正省エネ法の対象になります。

（ただし、親会社が改正省エネ法の対象となった場合、親会社が物流子会社にデータ提供等を依頼してくる可能性が高いと考えられます。その際には、P1 2.④※を踏まえ、双方で十分な意思疎通をはかり検討を進めることが必要だと考えられます。）

## ● 取得するデータの精度について

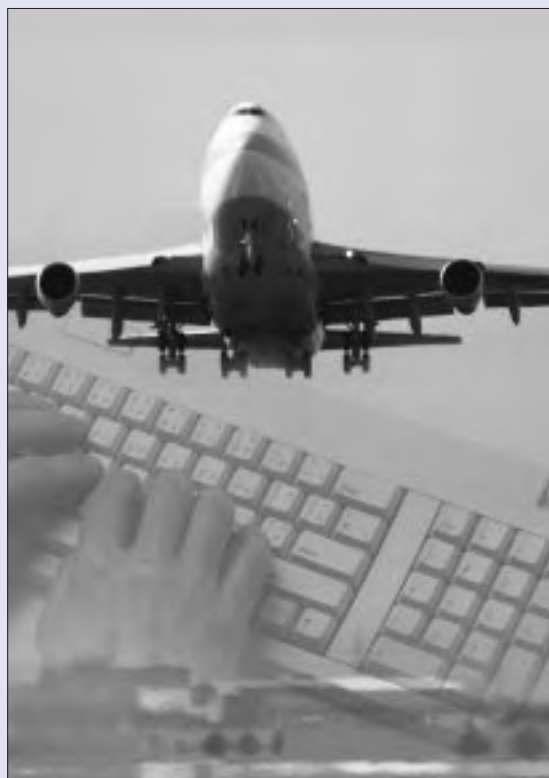
**Q5** マクロの輸送重量や走行距離の把握は、今現在でも可能ですが、どの精度で報告すべきか教えていただけませんか。（そのレベル（精度）で報告するかによって、データ取りの方法やエネルギー消費量の計算値も異なってくると思いますので。）

ご質問にありますレベル（精度）ですが、結論から申し上げますれば、有効数字4桁で生データを把握の上、算定結果（算定値）については4桁目を四捨五入、有効数字3桁で表示することが妥当であると考えられます。

その理由は、国が公表している二酸化炭素排出原単位（kg-CO<sub>2</sub>/ℓ）の有効数字が3桁であることに拠ります（例えば、軽油の場合2.62kg-CO<sub>2</sub>/ℓ）。

この意味では、現時点で未公表の改正省エネ法の二酸化炭素排出原単位（kg-CO<sub>2</sub>/トンキロ）については有効数字が2桁になるのではないかの観測が流れていることがもし真実であった場合、改良トンキロ法を使用する再の生データの有効数字は3桁で十分ということになります。

しかしながら、現時点においては、憶測によるものごとを判断することは避け、上述の有効数字4桁で生データを取得できる体制づくりをしておかれることが適切であると考えられます。



## ● 法の適用期日について

**Q6** 改正省エネ法の附則第七条で荷主に関わる処置に関する経過処置として、「新法第61条から第64条までの規定は平成19年3月31日までは適用しない」とありますが、これが正しければ、少なくとも荷主に関しては、改正省エネ法の適用が平成19年（2007年）からとなる、ということになるのではないのでしょうか。

"荷主に関しては、改正省エネ法の適用が平成19年からとなる"の意味するところは、平成18年度（2006年度）中は何もしなくて良いという訳ではなく、①平成19年（2007年）4月末日には平成18年度（2006年度）の輸送トンキロを、また、②平成19年9月末日には平成18年度のエネルギー使用量等に係わる定期報告書を提出する義務があるため、これに必要なデータ収集や算定については平成18年度中に行う必要があると考えられます。

（経過措置とは、法律は平成18年4月1日に施行されるものの、平成17年度に遡ってトンキロやエネルギー使用量を報告しなくても良い、という内容であると考えられます）

また、輸送事業者についても、平成18年4月に輸送能力を届出頂き、それを受けて、特定輸送事業者として指定され、荷主と同様に、平成18年度のエネルギー使用量等の報告を平成19年度初にさせていただくこととなります。（平成17年度分の使用量の報告は不要です）

## 改正省エネ法に係るこれまでの経過と意見・要望書反映状況

改正省エネ法の閣議決定以降、荷主判断基準及び輸送事業者判断基準等に関する経済産業省及び国土交通省の検討内容を受けて、ロジスティクス環境会議として、意見・要望書を作成、提出してきました。

今回、これまでの経過並びに提出した意見・要望書の反映状況につきまして、下記のとおりご報告させていただきます。なお、意見・要望書作成にあたり、環境会議メンバーの皆様には3回にわたるアンケートにご協力いただきまして、ありがとうございました。あらためて御礼申し上げます。

## 1) 改正省エネ法に係るこれまでの経過

	国の動き	ロジスティクス環境会議の動き
2005年 3月15日	改正省エネ法閣議決定	
6月2日	経済産業省 第1回荷主判断基準小委員会 <sup>(注1)</sup> 開催 ・省エネ法改正の概要について ・荷主に係る措置の詳細設計における検討項目について	
6月24日 } 6月30日		「改正省エネ法荷主判断基準イメージの検討項目(論点)に対する意見要望アンケート」をCGLメンバーに実施
7月6日		第6回企画運営委員会開催 ・上記アンケート結果を踏まえ、「改正省エネ法荷主判断基準に対する意見・要望書」審議
7月13日	第2回荷主判断基準小委員会開催 ・エネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準について ・エネルギー消費原単位の目標設定について	
7月19日 } 7月25日		「改正省エネ法荷主判断基準及びエネルギー消費原単位の目標設定について」意見要望アンケートをCGLメンバーに実施
7月29日		第7回企画運営委員会開催 ・上記アンケート結果を踏まえ、「改正省エネ法荷主判断基準に対する意見・要望書」内容審議
8月2日		「改正省エネ法荷主判断基準に対する意見・要望書」を張議長に説明

注1 正式名称は、経済産業省 資源エネルギー庁 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー基準部会 第1回荷主判断基準小委員会

	国の動き	ロジスティクス環境会議の動き
8月2日		「改正省エネ法荷主判断基準に対する意見・要望書」を経済産業省へ提出
8月3日	改正省エネ法成立	
9月2日	第3回荷主判断基準小委員会開催 ・エネルギー消費量の算定方法について ・裾切り基準について	
9月5日	国土交通省 交通政策審議会 交通体系分科会 環境部会開催 ・輸送事業者の裾切り基準について ・エネルギーの使用の合理化に関する輸送事業者の 判断の基準について	
9月14日 } 9月20日		「改正省エネ法輸送事業者判断基準に関する意見・要望アンケート」をCGLメンバーへ実施
9月27日	第4回荷主判断基準小委員会開催 ・荷主判断基準小委員会とりまとめ(案)について	
10月14日		「改正省エネ法輸送事業者の判断基準に対する意見・要望書」を国土交通省へ提出
10月14日 } 11月14日	パブリックコメント募集(政令、省令、判断基準)	
11月17日	経済産業省 資源エネルギー庁 総合資源エネルギー 調査会 省エネルギー基準部会開催	
2006年 2月(予定)	基本方針、政令、省令、判断基準公布	

## 2) 意見・要望書の反映状況

### 1) 荷主判断基準について

荷主判断基準の当初案（第1回及び第2回荷主判断基準小委員会での配布資料）に対して、ロジスティクス環境会議メンバーから意見を募集し、企画運営委員会で協議を重ね、取りまとめた意見・要望書を提出した。今回、意見・要望書の中で、CGLとして特に主張した3点の内容と、荷主判断基準小委員会取りまとめ（以下「取りまとめ」という）への反映状況を報告する。

#### ①着荷主について

改正省エネ法では、報告及び遵守義務が主として「発荷主」に課せられており、当初案でも「着荷主」に関する記載事項はなかった。しかし、運輸条件を規定するのは、取引慣行の上で優位な立場である「着荷主」であるため、「運輸分野」における二酸化炭素排出量の削減を実現するためには、「着荷主」の協力なしには実現困難な場合も多いため、「着荷主」にも何らかの環境負荷低減の項目を追加することを要望した。

その結果、取りまとめの1.1「エネルギーの試用の合理化に関する荷主の判断の基準の内容」の中のII3「貨物輸送事業者及び着荷主等との連携」項目において、商取引の適正化についての項目が記載された。また、II5「その他エネルギーの使用の合理化に関する事項」において(1)「着荷主としての取組推進」の項目が盛り込まれた。

#### ②エネルギー消費原単位の年間削減目標について

当初案では「年間原単位1%削減」と数値目標の設定がなされていた。しかし、荷主の業態を勘案すると、換算する方法としてトンキロ法が用いられる可能性が高く、この場合算定値のばらつきが数十パーセント台になることが十分想定されることから、細かい数値設定を行うことは数理的な見地から見て妥当ないため、「（長期的に見て）減少傾向にあること」といった内容が望ましいと要望した。

しかし、取りまとめの1.2「委託輸送に係るエネルギー消費原単位の中長期的にみた年間の低減目標設定」の中で、「エネルギー消費原単位を事業者ごとに中長期的にみて年平均1パーセント以上低減させることを目標とすることとする」との数値目標が盛り込まれた。

#### ③エネルギー消費量算定方法について

当初案では、「荷主において把握可能なデータを元に算定する方法を採用すべきか」とトンキロ法での算定方法が検討されていた。これに対して、CGLでは、「改善努力が成果としてあらわれ、かつ算定精度の高い方法として、燃料法や燃費法等の算定方法を推奨。トンキロ法については、個々の企業における現時点での実施可能性を勘案し、算定の初期段階における代替手法としてのトンキロ法を容認しつつ、削減効果が見える燃料法への段階的な移行が目指されること」を要望した。

その結果、取りまとめの4「エネルギー消費量算定方法について」としては、「燃料法、燃費法、改良トンキロ法を採用すること」となった。

