

1. 改正省エネ法の概要

1.1 改正省エネ法と運輸分野への規制

1) 省エネ法とは

エネルギーの使用の合理化に関する法律(以下、「省エネ法」という。)は、石油危機に対応したエネルギー需給対策として1979年に制定された法律です。具体的には、工場、事業場などエネルギーの固定発生源を対象として、国内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境の変化に応じた燃料資源の有効利用確保のため、エネルギー使用の合理化を推進しています。

なお、ここでいうエネルギーとは、石油、可燃性天然ガス、石炭などの燃料とそれらを熱源とする電気のことを指します。

2) 2005年改正の背景

2005年2月の京都議定書*の発効に加え、世界的なエネルギー需給の逼迫化等、昨今のエネルギーを巡る情勢を踏まえ、各分野におけるエネルギー使用の合理化を一層進めるために、2005年に省エネ法が改正され、新たに運輸分野(荷主及び輸送事業者)に係わる措置が創設されました。以下、荷主、輸送事業者それぞれに関する内容を見ていきます。

*京都議定書については、コラムを参照

1.2 運輸分野に係る措置の概要

1) 荷主に係る措置

今回の改正省エネ法では、すべての荷主*に対し省エネ取組が義務付けられています。その中でも、特に一定規模以上の荷主は特定荷主として指定され、省エネ計画の作成及びエネルギー使用量等の定期報告が義務付けられています。

*同法に関する荷主の定義は、自らの事業に関して自らの貨物(原則として所有権を有する貨物)を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者

(1) 荷主判断基準の概要

経済産業大臣及び国土交通大臣は、荷主が省エネの取組を実施するにあたって、具体的に措置すべき事項を荷主の判断基準*として定めています。荷主に関しては、①エネルギーの使用の合理化の基準、②エネルギーの使用の合理化の目標及び計画的に取組むべき措置と2章だけでとなっております。それぞれ、概要を見てみましょう。

*正式名称は、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使用の合理化に関する荷主の判断の基準

図表1-1 荷主判断基準の概要

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使用の合理化に関する荷主の判断の基準

I エネルギーの使用の合理化の基準

荷主は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、次のような基準を遵守する。

i) 取組方針の作成とその効果等の把握

- ・取組の枠組み
- ・取組体制の整備

ii) エネルギーの使用の合理化に資する輸送方法の選択

- ・モーダルシフト
- ・3PLの活用

- iii) 輸送効率向上のための措置
 - ・積載率の向上
 - ・貨物の輸送距離の短縮
 - ・自営転換の推進
 - ・燃費の向上
- iv) 貨物輸送事業者及び着荷主との連携
- v) 製造業における環境に配慮した製品開発の実施

II エネルギーの使用の合理化の目標及び計画的に取り組むべき措置

荷主は、上記 I に掲げる諸基準を遵守するとともに、エネルギー消費原単位を、荷主ごとに中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標として、技術的かつ経済的に可能な範囲内で諸目標及び措置の実現に努めるものとする。

- i) 取組方針の作成とその効果等の把握
 - ・目標の設定
 - ・環境管理システムの導入
- ii) 関連インフラの整備
 - ・物流拠点等の整備
 - ・標準化及び情報化の推進
- iii) 貨物輸送事業者及び着荷主等との連携
 - ・連携体制の構築
 - ・商取引の適正化
 - ・貨物の輸送効率の向上に向けた協力
 - ・貨物輸送事業者の活用における配慮
- iv) 製造業における環境に配慮した製品開発及び生産体制整備
 - ・製品開発
 - ・生産体制
- v) その他エネルギー使用の合理化に関する事項
 - ・着荷主としての取組推進
 - ・国際的な貨物の輸送における取組の推進

出典:経済産業省、国土交通省告示第4号(平成18年3月29日)

(2) 特定荷主

自らの事業活動に伴って貨物輸送を委託している量(自家物流を含む)が年間3000万トンキロ以上の事業者が特定荷主として指定され、省エネ計画の策定及び定期報告が義務付けられています。

(3) 特定荷主の義務内容

- ① 計画の策定(年1回、主務大臣(経済産業大臣+事業所管大臣*)に提出)
判断基準の中から事業者自身の判断によって実施可能な取組を選定し、計画を策定しなければなりません。
- ② 定期報告の策定(年1回、主務大臣(経済産業大臣+事業所管大臣*)に提出)
委託輸送にかかるエネルギー使用量、エネルギー使用に係る原単位、省エネ措置の実施状況等について、報告書を策定しなければなりません。

(4) 法的措置

省エネの取組が著しく遅れている場合、主務大臣は当該荷主に対して勧告、命令、罰則を行うことができるとなっております。

* 各事業所管大臣が所管する事業一覧は以下(関東経済産業局ホームページ)に掲載されております。

http://www.kanto.meti.go.jp/seisaku/enetai/shoene_data/pdf/teisyutusaki-ichiran200611.pdf

2) 輸送事業者に係る措置

今回の改正省エネ法では、すべての輸送事業者に対して省エネ取組を義務付けられています。特に一定規模以上の輸送事業者は特定輸送事業者として指定され、省エネ計画の作成及びエネルギー使用量等の定期報告が義務付けられています。

(1) 輸送事業者判断基準の概要

国土交通大臣及び経済産業大臣は、輸送事業者が省エネ取組を実施するにあたって、具体的に措置すべき事項を輸送事業者の判断基準として定めています。ここで概要を見ていきましょう。なお、輸送事業者判断基準については、荷主判断基準(図表1-1)とは異なり、2章だてとはなっており、また、各項目に対してトラック、鉄道、船舶、航空それぞれについて記載がありますので、別途図表1-3でその内容をまとめます。概要は以下のとおりです。

図表1-2 輸送事業者判断基準の概要

貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準	
I	輸送事業者ごとにエネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標とし、次に掲げる事項の実施に努める。
i)	取組方針の作成及び効果等の把握
ii)	エネルギーの消費量との対比における性能が優れている輸送用機械器具の使用
iii)	輸送用機械器具のエネルギーの使用の合理化に資する運転又は操縦
iv)	輸送能力の高い輸送用機械器具の使用
v)	輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用
vi)	その他エネルギー使用の合理化に資する事項

出典: 経済産業省、国土交通省告示第7号(平成18年3月31日)

図表1-3 輸送事業者判断基準の概要(各主体別整理)

主体	取組むべき事項
共通	・荷主、他の輸送事業者との連携
鉄道	・省エネルギー型車両の導入 ・大型コンテナが搭載可能な貨車の導入 ・列車本数の設定等を通じ、輸送需要に的確に対応した輸送能力の確保 ・車両の適切な点検および整備
自動車	・低燃費車両の導入 ・運転者教育、デジタル式運行記録計の活用等によるエコドライブの推進 ・輸送量に応じたトラックの大型化及びトレーラー化の推進 ・共同輸配送の実施、帰り荷の確保等による積載率の向上
船舶	・低燃費船舶の導入 ・経済速力運行等の省エネ運行の実施

	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送量に応じた船舶の大型化 ・共同輸配送の実施等による積載率の向上
航空機	<ul style="list-style-type: none"> ・エネルギーの使用効率に優れた航空機の導入 ・地上運用におけるエネルギー使用の合理化 ・輸送量に応じた最適な機材の選択 ・回送運行(フェリーフライト)時の距離を縮減するような機材繰り

出典:パンフレット「改正省エネ法の概要(輸送に係る措置) 経済産業省・国土交通省」P2より作成

(2) 特定輸送事業者

自らの事業活動に伴って、他人又は自らの貨物を輸送している者のうち、次表に掲げる基準以上の輸送能力を有する者(輸送機関毎)が特定輸送事業者として指定され、計画の策定及び定期報告が義務付けられています。

なお、改正省エネ法で規定される輸送事業者には、貨物自動車運送事業法等の個別の事業法に基づく許認可を受けた輸送事業者だけでなく、自家用貨物自動車を使用して自家物流を行っている者も含まれます。

図表1-4 特定輸送事業者の範囲

輸送機関	基準
鉄道	車両数 300 両
トラック	台数 200 台
船舶	総船腹量 2 万総トン
航空	総最大離陸重量 9,000トン

(3) 特定輸送事業者の義務内容

① 計画の策定(年1回、国土交通大臣に提出)

判断基準の中から事業者自身の判断毎に実施可能な取組を選定し、計画を策定しなければなりません。

② 定期報告の策定(年1回、国土交通大臣に提出)

エネルギー使用量、エネルギーの使用に係る原単位、省エネ措置の実施状況等について、報告書を策定しなければなりません。

(4) 法的措置

省エネの取組が著しく遅れている場合、国土交通大臣は当該事業者に対して勧告、命令、罰則を行うことができるとされています。

1.3 2007 年4月以降のスケジュール

改正省エネ法に係るスケジュールは以下のとおりです。なお、2009 年以降については、2008 年に準じた形となります。

図表1-5 改正省エネ法に係るスケジュール

	2007年	2008年
特定荷主	<p>●4月末 2006年度実績の貨物 輸送量届出 →7月を目処に特定荷 主指定通知受領</p> <p>●9月末 2006年度実績の定 期報告書、及び 2007年度の計画書 提出</p>	<p>●6月末 2007年度実績の 定期報告書、及び 2008年度の計画書提出</p>
特定 輸送事業 者	<p>●6月末 2006年度実績の 定期報告書、及び 2007年度の計画書提出</p>	<p>●6月末 2007年度実績の 定期報告書、及び 2008年度の計画書提出</p>

1.4 詳細情報

詳細については、以下のホームページに法律、政省令、判断基準、計画書及び定期報告書の書式、記載例、問い合わせ先等が掲載されております。

H17年度省エネ法改正の概要(資源エネルギー庁ホームページ)

<http://www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/save02.htm>

輸送事業者の皆様へ～改正省エネ法について～(国土交通省ホームページ)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyo_site/1.ondan/1.syouene/060118syouene.htm

＜コラム 京都議定書と京都議定書目標達成に向けた我が国の取組＞

京都議定書とは、1997年12月に京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3、京都会議)において、先進国及び市場経済移行国の温室効果ガス排出の削減目的を定めたものです。

ここであらためて骨子を確認しておきます。

- ①先進国の温室効果ガス排出量について、法的拘束力のある数値目標を各国毎に設定すること。
- ②国際的に協調して、目標を達成するための仕組みを導入すること(排出量取引、グリーン開発メカニズム、共同実施など)
- ③途上国に対しては、数値目標などの新たな義務は導入せず。
- ④下記の数値目標が定められたこと

対象ガス：二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、HFC、PFC、SF₆

吸収源：森林等の吸収源による温室効果ガス吸収量を参入

基準年：1990年(HFC、PFC、SF₆は、1995年としてもよい)

目標期間：2008年から2012年

数値目標：各国毎の目標 日本▲6%、米国▲7%、EU▲8%

先進国全体で少なくとも5%削減を目指す。

さて、2005年2月の京都議定書発効を受けて、我が国が6%削減約束を確実に達成するために必要な措置を定めるものとして、政府は「京都議定書目標達成計画」を策定し2005年4月に閣議決定しております。

同計画の中では、分野ごとに目標値が記載されていますが、ここでは運輸分野について記載いたします。

図表 1-6 エネルギー起源二酸化炭素の目安としての目標値

	基準年 (1990 年度)	2002 年度実績		2010 年度の各部門の 目安としての目標	
	A	B	$(B-A)/A$	C	$(C-A)/A$
	百万 t-CO ₂	百万 t-CO ₂	基準年比増減率	百万 t-CO ₂	基準年比増減率
運輸 部門	217	261	(+20.4%)	250	(+15.1%)

*なお、京都議定書目標達成計画は、その実効性を確保するため、「2007 年度に本計画の定量的な評価・見直しを行い、第1約束期間において必要な対策・施策を 2008 年度から講ずる」とされていることから、現在見直しが進められています。