

省エネ法（荷主に関わる措置）に関する意見・要望内容

要望 1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

省エネ計画策定の際に、業種を問わず多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果としてCO₂削減に寄与すると考えられる。

特に、省エネ法では、中長期的にみてエネルギー使用原単位の年平均1%削減を努力義務と課しているが、省エネ法施行以前からCO₂削減活動に取り組んでいる企業を中心に、自社で採択可能な施策を全て実施し、近い将来「手詰まり」になるのではないかとの危惧を持っている。したがって、それらの企業に対し、種々の施策の情報を提供することにより、新たな施策導入検討を促すことが必要になると考える。

そこで、所管省庁が、省エネ法の定めに基づき（第55、56、62、63条）、特定荷主、特定輸送事業者からの定期報告書及び計画書の提出を受けただけではなく、省エネ計画や実施事項の内容を分析するとともに、その結果を広く公表することを要望する。

また、業種内における自社の大まかな位置付けが把握でき、かつ数値上取組が遅れていると考えられる場合に、さらなる省エネ取り組み推進を意識づけさせることができるように、エネルギー使用原単位を集計した結果の分布等の公表を併せて要望する。

要望 2. 原単位の設定等

1) 17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる原単位の設定

省エネ法の荷主判断基準及び輸送事業者判断基準にも記載されているとおり、輸送量に応じて、大型車両やトレーラーを活用することは、輸送回数の削減による省エネに寄与する活動となる。

しかしながら、省エネ法 経済産業省告示第66号において、17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる燃費、原単位が設定されていないことから、実燃料使用量、あるいは実燃費を捉える以外は、算定できない状況にある。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

2) CNG車の原単位

輸送事業者を中心に、CO₂排出量削減のために、CNG車の導入が進んでいる。しかしながら、省エネ法の原単位については、「今後の検討課題であり、今後の国のガイドライン（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）や業界の設定値を参考にすることができる」とされているが、現状において、ガイドライン等での設定はされていない。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

3) 既存の原単位（経済産業省告示第66号別表第2、第3）の更新

既存の原単位については、国土交通省が実施している自動車輸送統計を基に設定したものであるが、同調査の調査項目が変更となり、原単位設定のために使用した調査項目のデータが取れない状況になることが危惧されている。

しかしながら、各企業の努力やハードの技術開発等によって、原単位そのものは改善方向に進むと考えられることから、何らかの方法で更新を行なうことを要望する。

4) エネルギー使用原単位1%削減未達成時のCO₂単位での評価

省エネ法の目的が、「内外の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」であり、エネルギー使用量ベースでの評価を行うことは理解している。一方、CNG車のようにCO₂削減には寄与するものの、エネルギー使用量は増加する施策も存在する。

そこで、それらの施策遂行により、エネルギー使用原単位1%削減が達成できないケースであっても、CO₂排出量に基づく原単位において1%削減が達成できていれば、その旨を定期報告書第6表に記載させ、それらを踏まえた評価も併用できるようにすることを要望する。

要望3. 荷主のエネルギー使用量の算定における混載便の算定について

混載便を利用した際のエネルギー使用量の算定において、燃料法、燃費法による按分ができず、トンキロ法を採択しているケースが多いと考えられる。その場合、積載率にみなし値を用いることが想定されるが、そうすると、例えば、輸送回数削減施策を実施しても、その効果が数値として現れないこととなる。したがって、①按分を実施しているケースの事例があれば、広く公表することにより啓発をはかるとともに、短期的には、②トラック台数（輸送回数）の削減になった場合にはその内容を定期報告書第8表に記載するように啓発することを要望する。

要望4. 計画書、定期報告書のフォーマットの変更等

計画書では、①計画内容、②前年度の計画から削除した計画内容及びその理由、③前年度の計画から追加した計画内容及びその理由の記載のみであり、計画の進捗状況が確認できるような様式にはなっていない。特に、企業側が計画した施策が、様々な要因で実施できない場合もあり、それらを所管省庁として把握し、担当省庁がそれらの対策を検討・実施することも、省エネ活動を推進する上で必要な事項と考える。したがって、それらが記載できるように計画書や報告書のフォーマットを変更すること、もしくは定期報告書第6表等にそれらの内容を記載できるようにすることを要望する。

要望5. 計画内容及び計画実施にあたっての阻害要因等についての関係省庁への伝達

提言1及び提言4とも関連するが、企業側の努力だけで、企業側が望むすべての省エネ計画を実施することは現実的に不可能である。一例をあげれば、「鉄道へのモーダルシフト」を計画として掲げている企業が多いが、慢性的に輸送枠が不足している路線が現実的に存在することから、要望どおり利用できないケースがある。

しかしながら、省エネ法（荷主に関わる措置）の所管省庁である資源エネルギー庁では、モーダルシフトのためのインフラ整備等を実施することはできないことから、これらの情報を担当省庁へ伝達し、適切な対策を検討・実施することを要望する。

要望6. 表彰制度の構築と優秀事例の周知

省エネ活動のさらなる推進に向けては、積極的な取り組みを行っている企業に対し、インセンティブを付与することも有効である。

そこで、省エネ活動に取り組んでいる企業、もしくは優れた事例に対し、表彰を行う制度の構築を要望する。併せて、多くの企業に参考となるよう優秀事例を周知・公表することを要望する。

なお、省エネルギー活動とその成果事例に対する表彰を行う制度として「省エネルギー優秀事例」があり、これには輸送分野も応募対象から除外されていないものの、そのことが明示・周知されていない。この点の明示、及び積極的な周知を要望する。

要望7. 着荷主に関する実態把握/取引条件を見直した事例の積極的周知・表彰

我が国において、物流上の取引条件を決めているのは、買い手である着荷主であるケースが多い。その上、着荷主の物流センターに届けるまでは、当該貨物の所有権は発荷主にあるケースが多い。

しかしながら、省エネ法における特定荷主の算定範囲は、自社の所有権を有する範囲であることから、一般的な輸送のケースでは、着荷主に省エネ義務は発生しないこととなる。

輸送分野における省エネ活動をより推進するためには、着荷主の理解と協力が不可欠であることから、①着荷主に関し、実態を把握した上で、何らかの措置を検討すること、②取引条件を見直すことによる省エネ活動事例の積極的周知や表彰を要望する。

以 上