

#### IV. 改正省エネ法 定期報告書、計画書調査

##### 1. 調査概要

###### 1) 本調査の目的

本調査は、省エネ法の第1回報告を終えた2007年9～10月時点において、以下の3点を目的として実施した。

なお、本調査は、非特定企業であっても、特定企業にデータ提供等を行っている可能性や、報告義務はないものの特定企業と同様にエネルギー使用量の算定等を行っている可能性もあることから、非特定企業も含めて実施した。

<目的>

- ① 定期報告書の収集により、CGLメンバーにおけるエネルギー使用量や判断基準の遵守状況等の概況を集計、分析する。
- ② 計画書の収集により、CGLメンバーにおける省エネ計画の分析を行う。
- ③ 改正省エネ法に関する課題を収集し、行政に対する意見・要望内容の検討材料とする。

###### 2) 調査対象者

CGLメンバー企業96社（非特定荷主及び非特定輸送事業者も含む）

###### 3) 調査実施期間

調査実施期間は以下のとおりである。

特定輸送事業者	2007年9月18日（火）～10月4日（木）
特定荷主	2007年10月2日（火）～10月12日（金）
その他	2007年10月3日（水）～10月12日（金）

###### 4) 回答企業概要

図表IV-1-1 回答企業概要

	合計	荷主企業		物流子会社		輸送事業者		その他
		特定荷主	非特定荷主	親会社が特定荷主	左記以外	特定輸送事業者	左記以外	
送付数	96	34	10	10	6	17	11	9
回答数	40	24	1	1	3	9	2	0

\* 「親会社が特定荷主の子会社」でかつ「特定輸送事業者」1社含む（網掛け部）

## 5) 定期報告書、計画書に係る回答概況

図表Ⅳ－１－２ 定期報告書、計画書に係る回答概況

	計	内訳	
		特定	非特定
特定荷主に係る定期報告書、計画書収集数	25	24	1
特定輸送事業者に係る定期報告書、計画書収集数	11	9	2
計	36	33	3

\* 2項は上記36社の結果を紹介。なお、記載上は「特定荷主」、「特定輸送事業者」としているが、上記のとおり、非特定企業の結果も含めた形となっている。

## 2. 定期報告書について

### 1) エネルギー使用量総量

36社のエネルギー使用量総量等は以下のとおりである。

図表Ⅳ－２－１ エネルギー使用量等の総量

	特定荷主	特定輸送事業者	計 (参考* <sup>1</sup> )
エネルギー使用量 (GJ)	33,126,778	12,669,658	45,796,426
原油換算 (kl)	854,009	326,879	1,180,888
CO <sub>2</sub> 排出量 (参考* <sup>2</sup> ) (t)	2,222,806	850,133	3,072,939

\* 1 ダブルカウントとなるが参考値として掲載

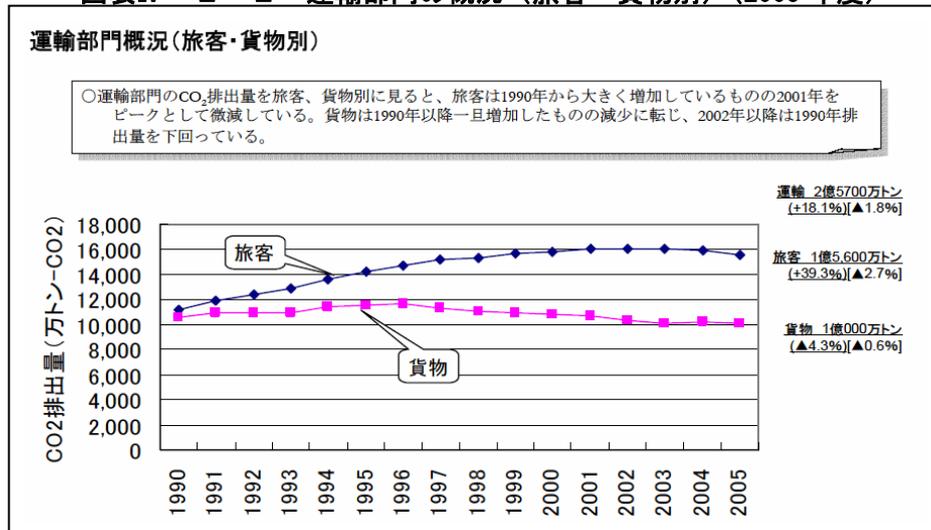
\* 2 定期報告書における温対法への報告値ではなく、上記原油換算値から逆算した値

\* 3 特定輸送事業者は、トラック輸送事業者のみではなく、海運事業者も含まれている。

(参考) 運輸部門 (貨物) にかかるCO<sub>2</sub>排出量はどのぐらい？

2006年度運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量 (速報値) は254百万t-CO<sub>2</sub>となっている。ただし、この値には、自家用乗用車等も含まれており、貨物のみの値は図表Ⅳ－２－２となる。(なお、図表Ⅳ－２－２は2005年度の値で、運輸部門トータルは257百万t-CO<sub>2</sub>である。)

図表Ⅳ－２－２ 運輸部門の概況 (旅客・貨物別) (2005年度)



出典：環境省ホームページ「温室効果ガス排出量について (要因分析) 2/3」

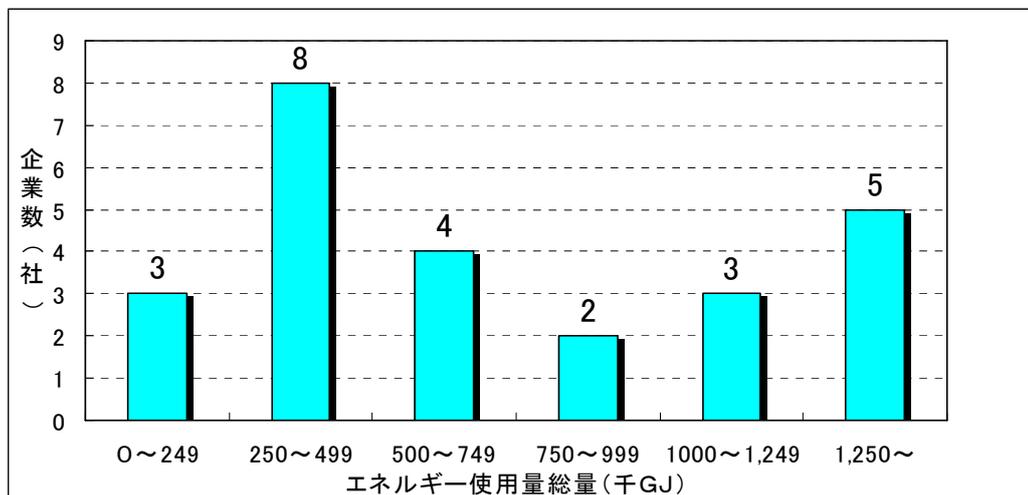
<http://www.env.go.jp/earth/ondanka/ghg/youin2-2.pdf>

## 2) エネルギー使用量総量

### (1) 特定荷主

特定荷主 25 社におけるエネルギー使用量総量の分布は以下のとおりである。  
250～499 (千GJ) の区分が最多 (8 社)、ついでに 1,250 (千GJ) が 5 社となった。

図表Ⅳ－２－３ エネルギー使用量総量の分布 (特定荷主)



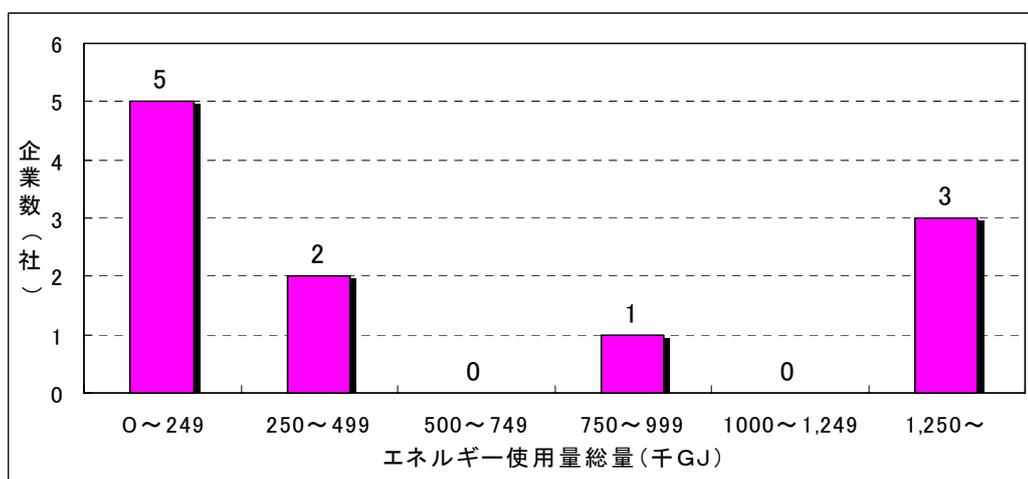
### (2) 特定輸送事業者

特定輸送事業者 11 社におけるエネルギー使用量総量の分布は以下のとおりである。

0～249 (千GJ) の区分が最も多く、荷主よりもエネルギー使用量として小さい区分の回答が多かった。

なお、通常、荷主は、複数の輸送事業者に輸送を委託しており、その中には「特定輸送事業者」のみならず「非特定輸送事業者」も含まれているケースが多いと考えられることから、整合性のある結果だと考えることはできる。ただし、N数が少ないことに注意。

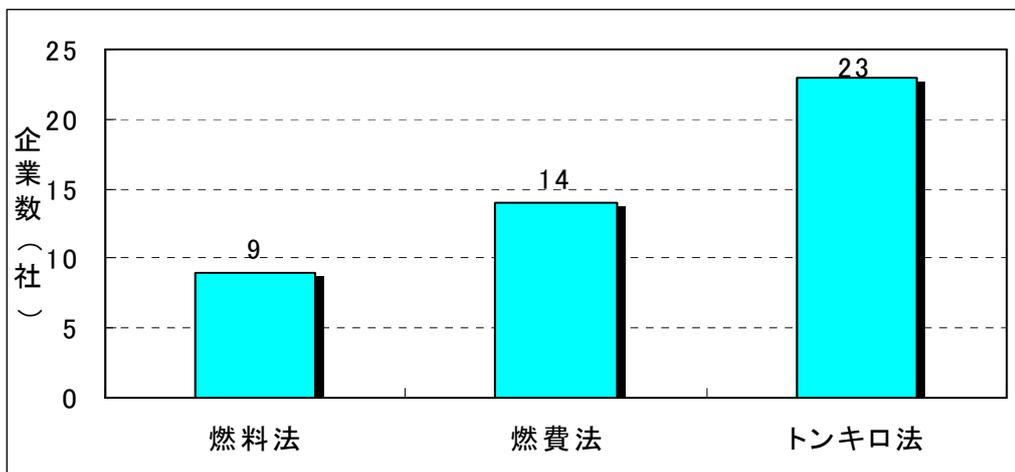
図表Ⅳ－２－４ エネルギー使用量総量の分布 (特定輸送事業者)



### 3) 算定方法

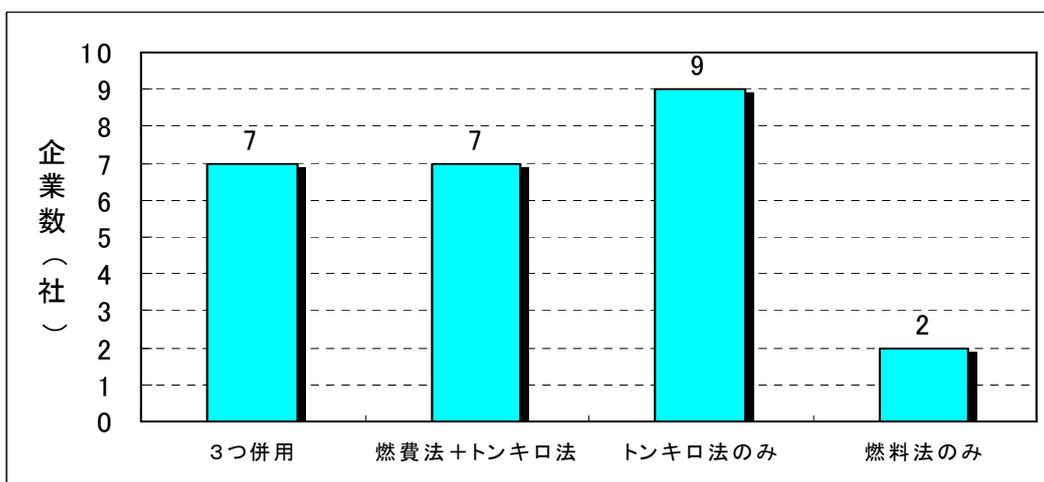
特定荷主が使用した算定方法は以下のとおりである。なお、省エネ法においては、複数の算定方法を利用することは可能となっているが、今回の結果を見ると、荷主においてデータ把握が容易な順で算定方法が選択されていることが分かる。

図表Ⅳ－２－５ 特定荷主が使用した算定方法（複数選択可）



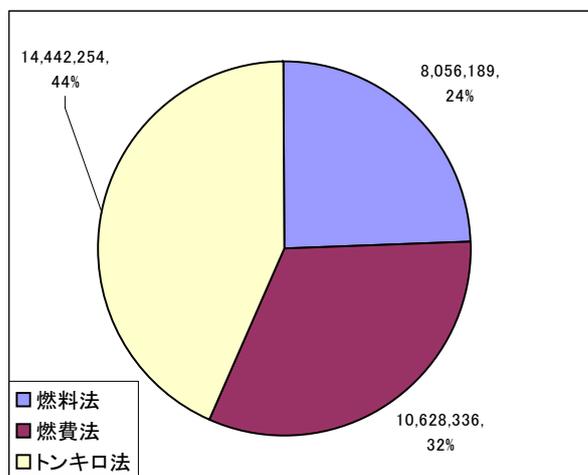
続いて、選択されている算定方法の組み合わせについて調べたところ、トンキロ法のみで算定している企業が9社と回答数としては最も多いが、燃料法、燃費法との併用が計14社あることから、燃料法、燃費法にチャレンジしている企業の方が多いことが分かる。

図表Ⅳ－２－６ 特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ



エネルギー使用量の合算値で見た算定方法の使用割合は下記のとおりである。合算値で見ると、燃料法もしくは燃費法により算定された値の方がトンキロ法で算定した値よりも多い。(ただし、図表Ⅳ-2-3のとおり、各社の総量にばらつきがあるため、あくまでも傾向値である。)

**図表Ⅳ-2-7 合算値で見た算定方法の使用割合**



\* 上の数字の単位は千GJ

#### 4) 原単位

改正省エネ法では、「エネルギー使用量」を「エネルギー使用量と密接な関係を持つ値」で除した「エネルギー使用原単位」について、中長期的に見て、年平均1%削減を努力義務としている。

なお、本書内では、エネルギー使用量と密接な関係を持つ値を“分母の指標”、また輸送トンキロをエネルギー使用量と密接な関係を持つ値として算出した原単位を“トンキロ原単位”と記載する。

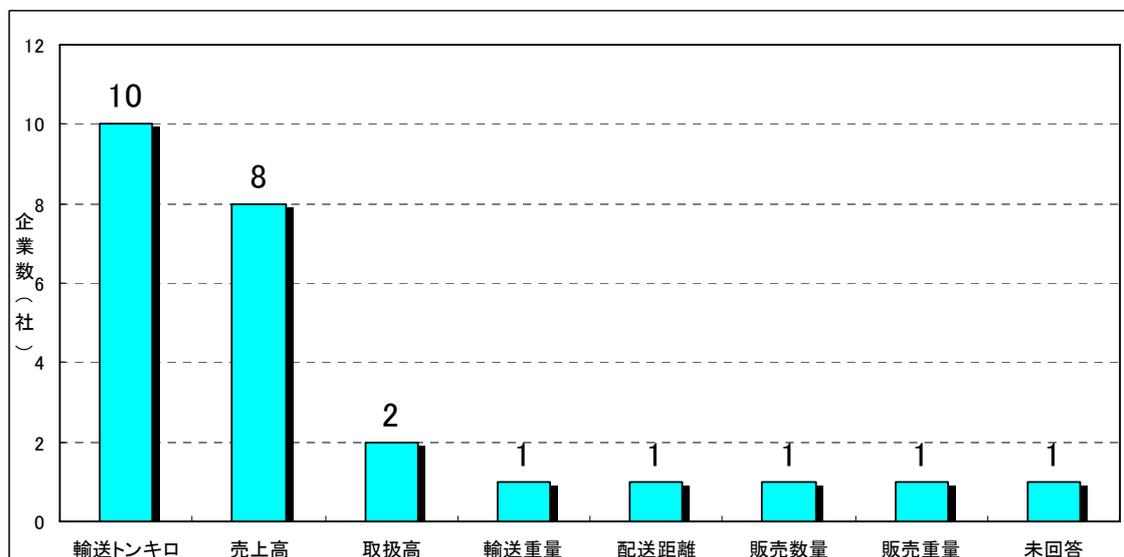
**図表Ⅳ-2-8 エネルギー使用原単位の考え方**

$$\boxed{\text{エネルギー使用原単位}} = \frac{\boxed{\text{エネルギー使用量総量}}}{\boxed{\text{エネルギー使用量と密接な関係を持つ値}}}$$

(1) 特定荷主

特定荷主 25 社が分母の指標として用いた指標は以下のとおりである。輸送トンキロが最も多く 10 社 (40%)、ついで売上高が 8 社 (32%)。したがって、この両指標で 7 割以上を占めていることとなる。

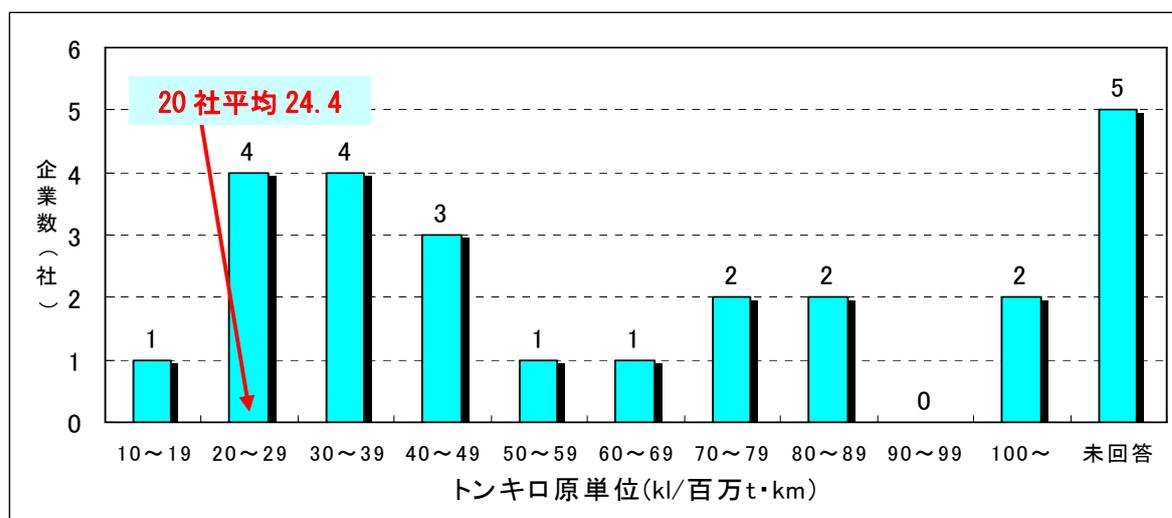
図表Ⅳ－２－９ 原単位算出時に用いた分母の指標



上記のどの指標を選択したかに係らず、今回、回答企業に輸送トンキロを質問し、その値を用いたトンキロ原単位での比較を行なった。結果を見ると、20～29 (kl/百万 t・km)、30～39 (kl/百万 t・km) の区分が多い一方、100 (kl/百万 t・km) を超える回答もあった。

また、20 社の平均としては 24.4 (kl/百万 t・km) であった。

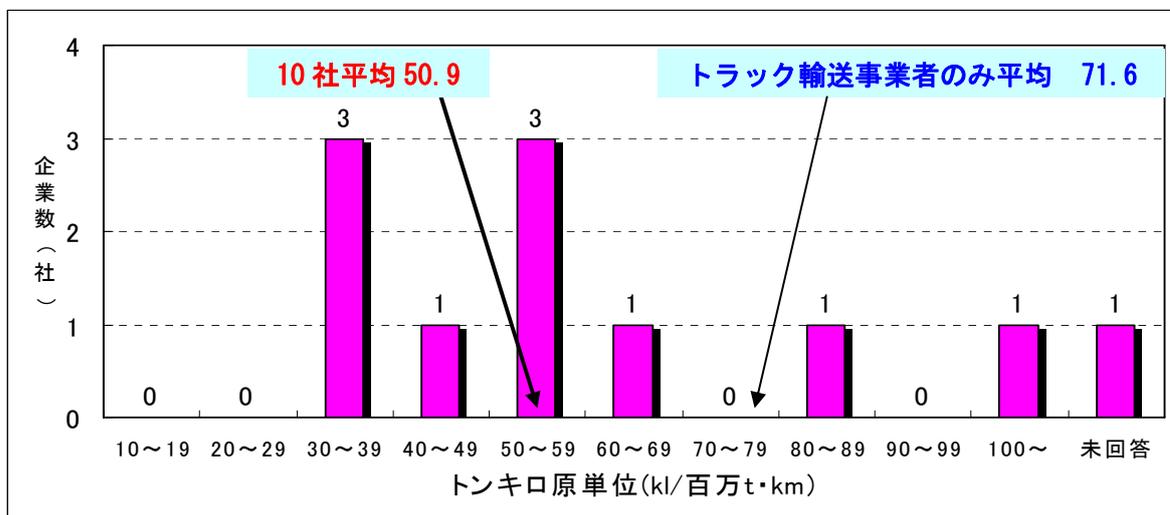
図表Ⅳ－２－１０ トンキロ原単位の分布 (特定荷主)



## (2) 特定輸送事業者

特定輸送事業者については、分母の指標を選択することができず、トンキロ原単位で一律である。トンキロ原単位の分布を下記に示す。30～39 (kl/百万 t・km)、50～59 (kl/百万 t・km) の区分が多い結果となった。

図表IV-2-11 トンキロ原単位の分布 (特定輸送事業者)



\* 特定輸送事業者の定期報告書記載例では、単位が「kl/万 t・km」となっているため、上記と比較の際には注意

## (3) 原単位比較からの考察

回答企業各社の業種と原単位を見ていくと、容積勝ちよりも重量勝ちの荷物を扱っていると考えられる企業の方がトンキロ原単位の値としては小さい値が出ている傾向が見受けられた。

その要因としては、下記2点が考えられる。

- ① 素材系を中心に船舶等を用いた大量輸送の実施
- ② 輸送重量増加によるエネルギー使用量(分子)の増加分よりもトンキロ(分母)の増加分が多く、結果的に原単位が小さくなる。(次ページのシミュレーション結果参照)

### <机上シミュレーション1>

10 トン車で100km先の得意先Aへ1,000 ケース輸送する(改良トンキロ法による算出)。なお、本シミュレーションの積載率は重量ベースのものであり、容積ベースでは1,000 ケースの積載により10 トン車満載だったと仮定する。

結果を見ると、エネルギー使用量総量としては、1 ケースあたりの重量が軽くなるとそれに伴い減少している。また、トンキロ原単位を見ると、トンキロで割ることにより軽量化の効果が消えてしまい(改良トンキロ法算出時に用いるトンキロあたり燃料使用原単位のみ値となってしまう)、結果として重い荷物を運んでいる方が原単位は小さくなる。

図表IV-2-12 机上シミュレーション1 結果

1 ケースの重量(kg)	2	4	6	8	10
総積載重量(t)	2	4	6	8	10
積載率(%)	20	40	60	80	100
エネルギー使用量*1(1)	25.2	28.8	31.1	32.8	34.2
トンキロ原単位*2(kl/百万t・km)	126	71.9	51.8	41.0	34.2

\*1 ここでのエネルギー使用量の値は軽油値

\*2 分子は軽油値で算出しているため、図表IV-2-10で示した原油換算値とは値が若干異なる。  
(数字はほぼ一致すると考えてよい)

### <机上シミュレーション2>

10 トン車で100km先の得意先Aへ1,000 ケース輸送する(燃費法(燃費値一定)による算出)。

結果を見ると、燃費法(燃費値一定)の場合は、1 ケースの重量にかかわらず、エネルギー使用量は変化しない。また、トンキロ原単位で見ると、分子(エネルギー使用量)トンキロで割ることにより軽量化の効果が消えてしまい(改良トンキロ法の原単位のみ値となってしまう)、重い荷物を運んでいる方が原単位は小さくなる。

図表IV-2-13 机上シミュレーション2 結果

1 ケースの重量(kg)	2	4	6	8	10
総積載重量*1(t)	2	4	6	8	10
積載率*1(%)	20	40	60	80	100
エネルギー使用量*2(1)	34.6				
トンキロ原単位*3(kl/百万t・km)	173	86.5	57.6	43.2	34.6

\*1 燃費法では特に利用しない(網掛け部)

\*2 ここでのエネルギー使用量の値は軽油値

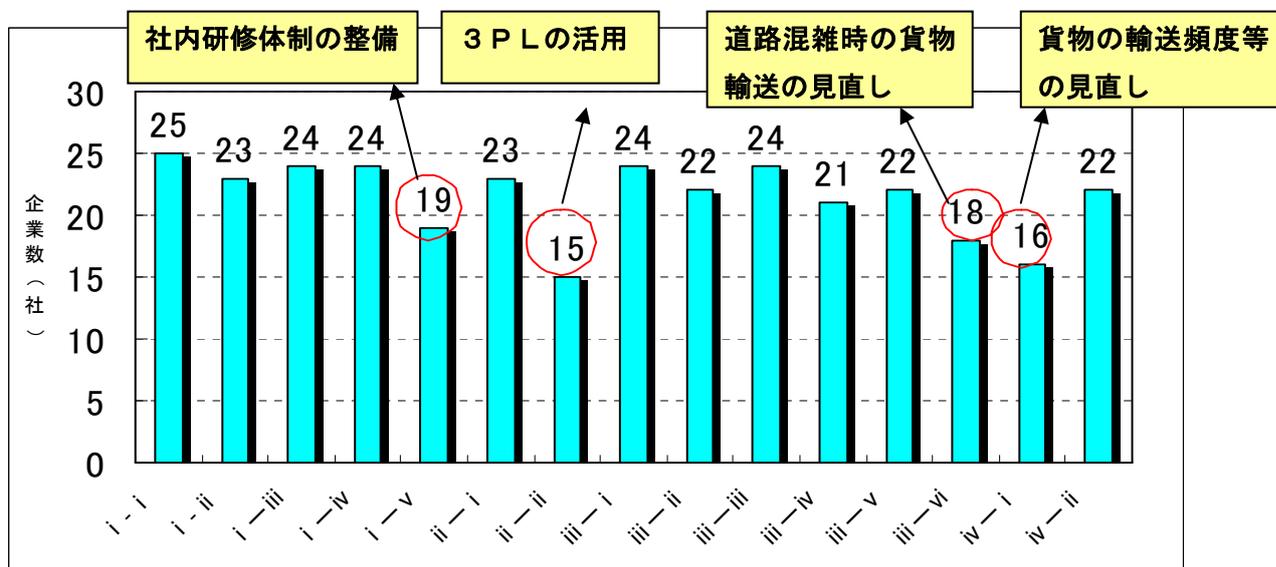
\*3 分子は軽油値で算出しているため、図表IV-2-10で示した原油換算値とは値が若干異なる。  
(数字はほぼ一致すると考えてよい)

## 5) 判断基準遵守状況

### (1) 荷主判断基準

荷主判断基準の遵守状況は以下のとおりである。大多数の項目について、9割以上は実施中であつた。その中でも、実施中という回答が少なかった項目は○で記載した4項目であつた。

図表Ⅳ-2-14 荷主判断基準遵守状況（実施中回答数）



#### <図表Ⅳ-2-14の項目>

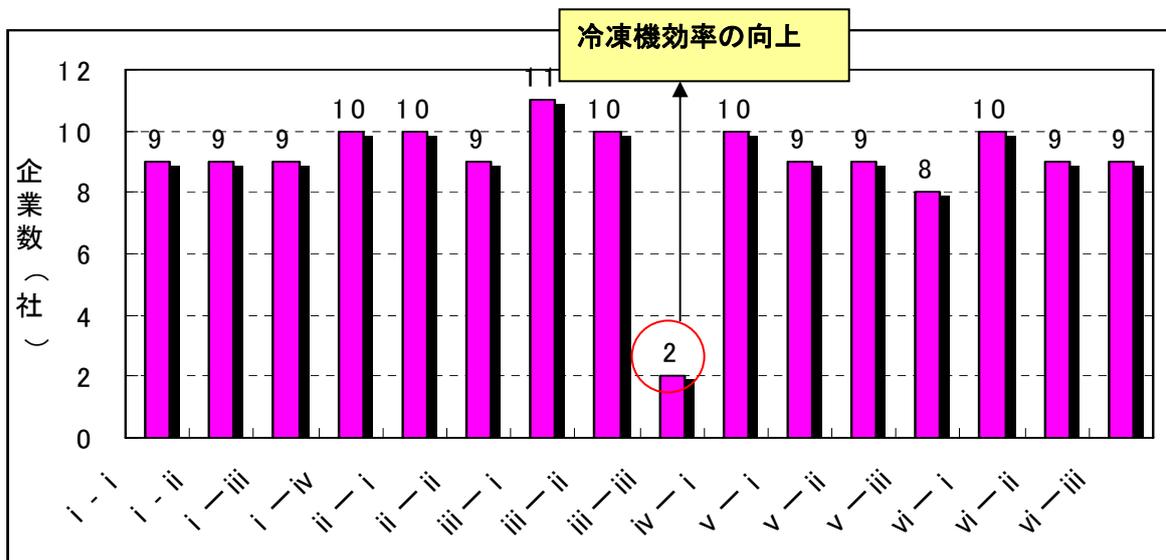
- i-i 取組方針の策定
- i-ii エネルギー使用実態等のより正確な把握
- i-iii エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認
- i-iv 責任者の設置
- i-v 社内研修体制の整備
- ii-i 鉄道及び船舶の活用の推進
- ii-ii 高度な貨物の輸送に係るサービスの活用
- iii-i 積み合わせ輸送・混載便の利用
- iii-ii 適正車種を選択
- iii-iii 輸送ルート・輸送手段の活用
- iii-iv 車両等の大型化
- iii-v 輸送効率の良い事業者貨物自動車の活用
- iii-vi 道路混雑時の貨物の輸送の見直し
- iv-i 貨物の輸送頻度等の見直し
- iv-ii 計画的な貨物の輸送の推進

\*環境に配慮した製品開発項目については、今回は調査していない。

(2) 輸送事業者判断基準

輸送事業者判断基準の遵守状況は以下のとおりである。「冷凍機効率の向上」の項目を除き、9割程度実施中との回答結果であった。

図表Ⅳ-2-15 輸送事業者判断基準遵守状況（実施中回答数）



<図表Ⅳ-2-15項目>

- i - i 省エネ指針の策定及び見直し
- i - ii 省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し
- i - iii 省エネ推進体制・責任者の設置
- i - iv 省エネに関する従業員教育実施
- ii - i 省エネ輸送用機械器具の導入
- ii - ii 省エネに資する器具の導入
- iii - i 省エネ運転・操縦
- iii - ii 効率的な輸送ルートを選択
- iii - iii 冷凍機効率の向上
- iv - i 輸送用機械器具の大型化
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- iv - iii 積載率の向上
- iv - iv 貨物量に応じた輸送能力の適正化
- iv - v 空荷走行・航行距離等の縮減
- v - i 荷主等の関係者との連携強化
- v - ii 効率的な輸送方法の選択の促進
- v - iii 物流拠点の整備

## 6) 輸送用機械器具の概要

特定輸送事業者の報告内容となっている輸送用機械器具の回答概要は以下のとおりである。

図表Ⅳ－２－１６ 輸送用機械器具（自動車関係）の回答概要

種類	企業数（社）
ディーゼル車代替	8
CNG車	3
ハイブリッド車	3
ガソリン車代替	2

図表Ⅳ－２－１７ 輸送用機械器具（自動車に関連する省エネ機器及びその他の機器）の概要

種類	企業数（社）
EMS機器	8
蓄熱マット	3
蓄冷クーラー	3
エコタイヤ	3
導風板	2
スタンバイ装置*1	2
キー抜きロープ	1
E T C	1

\*1 スタンバイ装置…エンジン停止中でも車内のエアコンや冷蔵・冷凍機器を利用できる装置

7) その他実施した施策（定期報告書第8表関係）

その他実施した施策の回答内容は下記のとおりである。なお、第8表は、必ずしもすべての企業が記載しているわけではなく、特に第7表までに回答した施策については記載されていないことから、実施施策全てを網羅しているわけではない。

図表Ⅳ-2-18 その他実施した施策の回答内容

（省エネ・CO<sub>2</sub>削減関連項目）

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと	
原単位改善	17 (10)	エコドライブの推進	8 (4)	エコドライブ実践	5 (4)		
				EMS 機器等の活用	3		
		ハード対応	2	エコタイヤ	1		
				低公害車の導入	1		
		モーダルシフト	6 (1)	モーダルシフト	6 (1)		
その他	1	バイオ燃料の活用	1				
走行距離削減	7 (5)	拠点配置の見直し	1 (1)	拠点集約	(1)	生産拠点の見直し	1
							輸送計画の見直し
		納品条件の見直し	1				
		輸送回数の削減	3 (3)	運行スケジュールの見直しによる減便	1 (2)	出荷便にあわせたモノづくり	
				横持ちの削減	1		
トレーラー化	(1)						
積載率向上	4 (1)	積載数増のための工夫	4 (1)	積み合わせの工夫	1 (1)	製品の軽量化・小型化	1
				輸送手段に見合った荷姿・梱包の見直し	1		
				段積み治具等の活用	1		

（資源循環・廃棄物削減）

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと	
リデュース	3	包装資材の削減	3	オリコン化の検討等	2		
				配送資材の軽量化の検討	1		

【凡例】 実数は特定荷主の計画数、括弧内は特定輸送事業者の計画数

\* 2007年1月にCGLで作成した「グリーンロジスティクスガイド」のP3、4の体系図をベースに作成した。

**(認証取得)**

- ・グリーン経営認証
- ・ISO14001取得

**(体制の整備)**

- ・全社委員会の設置
- ・関係会社含めた研修会実施
- ・生・販・物の全体最適を目的とした生販会議の設置
- ・事業部ごとに省エネ推進担当者選任
- ・グループ企業全体での方針説明会

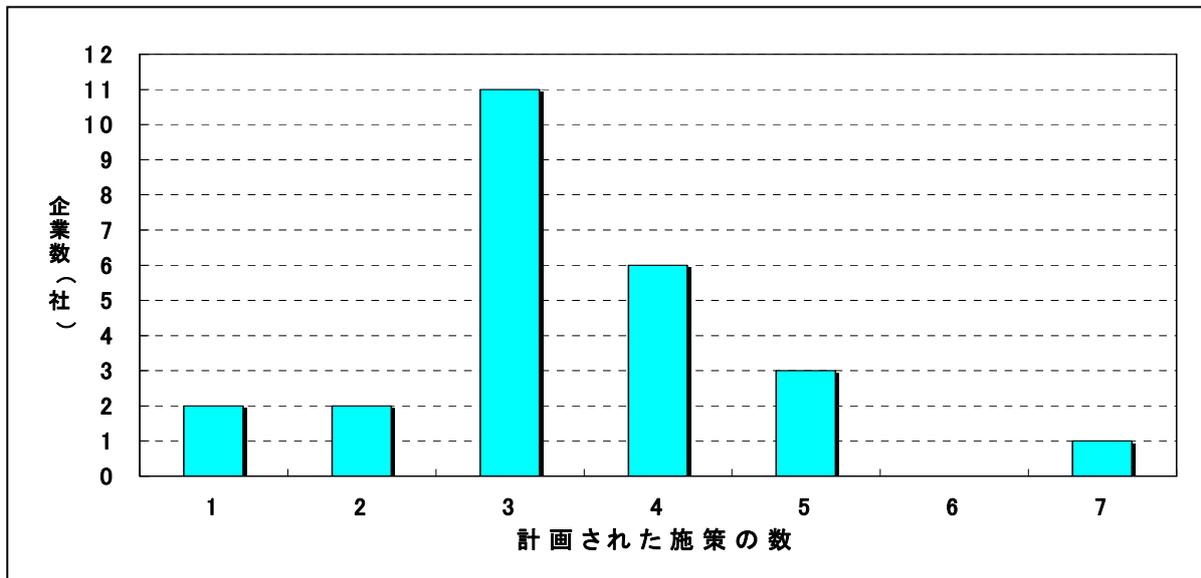
### 3. 計画書について

#### 1) 施策数

##### (1) 特定荷主

特定荷主が計画書に記載した施策数は下記のとおりである。最小は1つ、最大は7つ、最も多いのは3つであった。平均は1社あたり3.4であった。

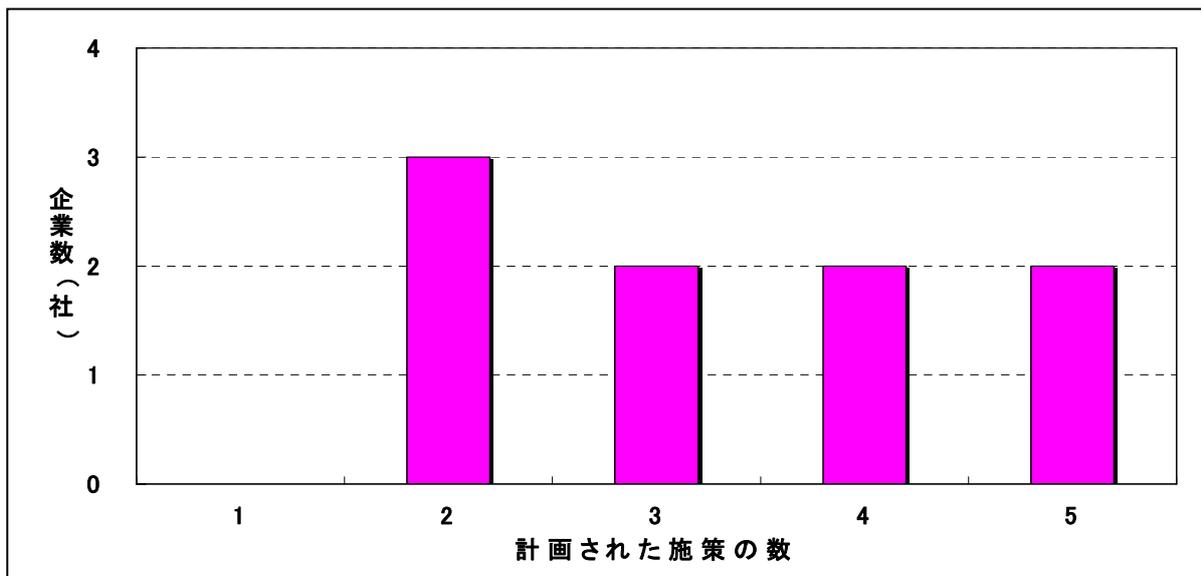
図表Ⅳ-3-1 特定荷主において計画された施策の数



##### (2) 特定輸送事業者

特定輸送事業者が計画書に記載した施策数は下記のとおりである。最小は2つ、最大は5つ、最も多いのは2つであった。平均は1社あたり3.3であった。

図表Ⅳ-3-2 特定輸送事業者において計画された施策の数



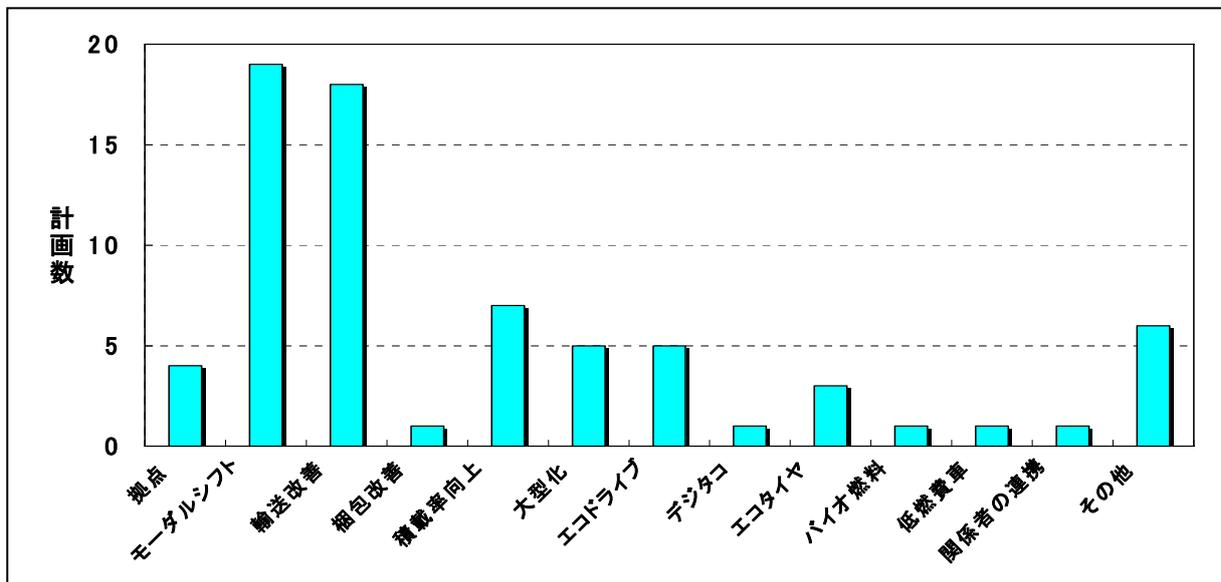
\* 2社については、計画書は未回答であることから、3項における特定輸送事業者回答数は9社となる。

## 2) 施策の種類（大分類）

### (1) 特定荷主

特定荷主が計画書に記載した施策の種類は下記のとおりである。最も多く計画されていたのはモータルシフト（鉄道、船舶）の19例。これに輸送改善の18例が続いた（輸送改善の例としては、輸送ルートの見直し、直送化、臨時便削減等がある）

図表Ⅳ－3－3 施策別の計画数（大分類）

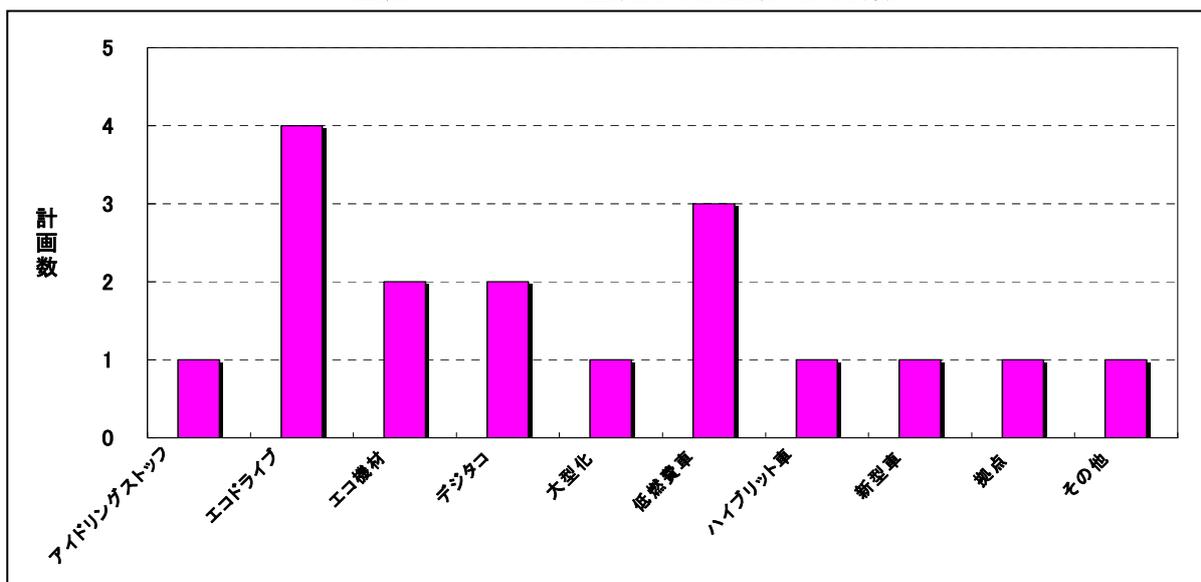


### (2) 特定輸送事業者

特定輸送事業者が計画書に記載した施策の種類は下記のとおりである。最も多く計画されていたのはエコドライブの4例。これに低燃費車の3例が続いた。

荷主と比べて、機材等のハードウェアに係る施策が多く計画された。

図表Ⅳ－3－4 施策別の計画数（大分類）



### 3) 施策の種類 (小分類)

2) の施策を「グリーンロジスティクスガイド」の体系で再整理したものが、下記図表である。

図表Ⅳ-3-5 体系図に基づく計画数

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと					
原単位改善	38 (14)	エコドライブの推進	7 (9)	エコドライブ実践	5 (4)						
				EMS機器等の設置、活用	2 (5)						
		ハード対応	4 (5)	エコタイヤ	3						
				低公害車の導入	1 (5)						
		モーダルシフト	26	鉄道	17						
				船舶	6						
				航空機から他モードへの変換	3						
		その他	1	バイオ燃料の活用	1						
		走行距離削減	44 (2)	拠点配置の見直し	10 (1)			物流センター集約化	5	生産拠点の見直し	2
								出荷場所の変更	1	仕入れ拠点の変更	1
センター新設	1										
その他	(1)										
輸送計画の見直し	20			輸配送ルートの見直し	5	配送頻度削減	4				
				工場直送	2	共同輸配送	2				
				最寄港での積み降ろし	2	リードタイムの見直し	1				
				出荷港の集約化	1						
				帰り便の活用	1						
				複数拠点での積合せ、積降し	1						
				ミルクランの利用	1						
輸送回数の削減	14 (1)			車両の大型化・トレーラー化	7 (1)	返品輸送の削減	1				
				横持ちの削減	2	大ロット化	1				
				イレギュラー輸送の削減	1	生産アイテムの統合による汎用化	1				
		臨時便削減	1								
積載率向上	11	積載数増のための工夫	11	積み合わせの工夫	3	製品の軽量化・小型化	1				
				包装設計の見直し	2	製品設計の変更	1				
				段積み治具等の活用	2						
				多段積みの実施	1						
				シートパレットの活用	1						

【凡例】 実数は特定荷主の計画数、括弧内は特定輸送事業者の計画数

**(結果概要)**

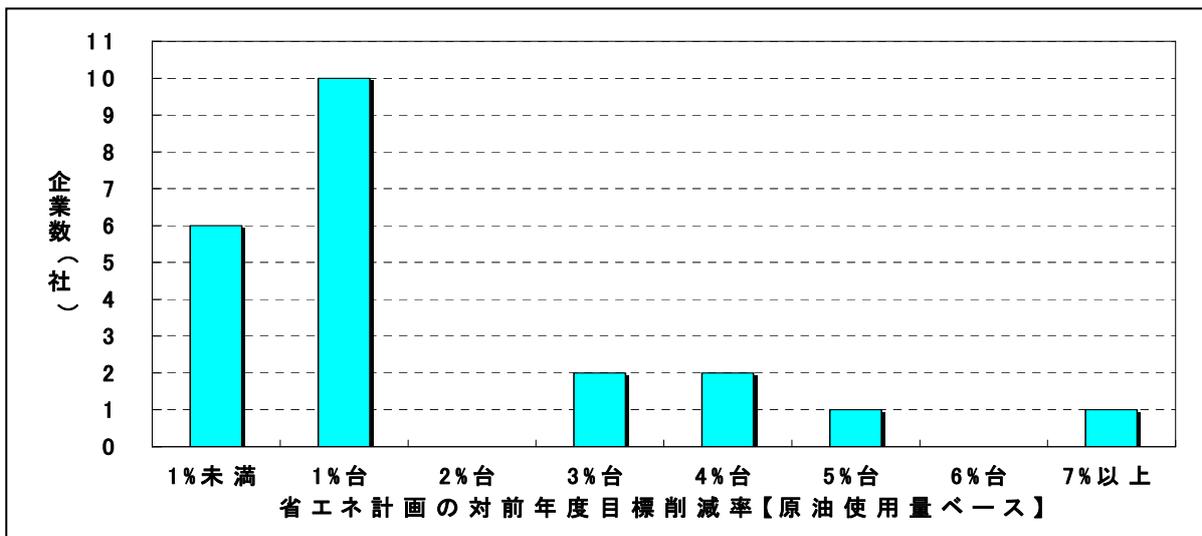
- ① 鉄道へのモーダルシフトが17計画で最も多い。ついで、車両の大型化・トレーラー化が7計画
- ② 他部門や取引先との連携が必要な計画も策定されている。
- ③ 図表Ⅳ-3-4と同様、輸送事業者計画書ではハードにかかわる施策が多い。

**4) 省エネ計画の対前年度目標削減率**

(1) 特定荷主

定期報告書のエネルギー使用量総量と計画書の省エネ期待効果より、目標削減率を算出した。その分布は以下のとおりである。1%台が最も多く10社。また、1%未満がこれにつぐ6社となった。平均は3.46%であった。

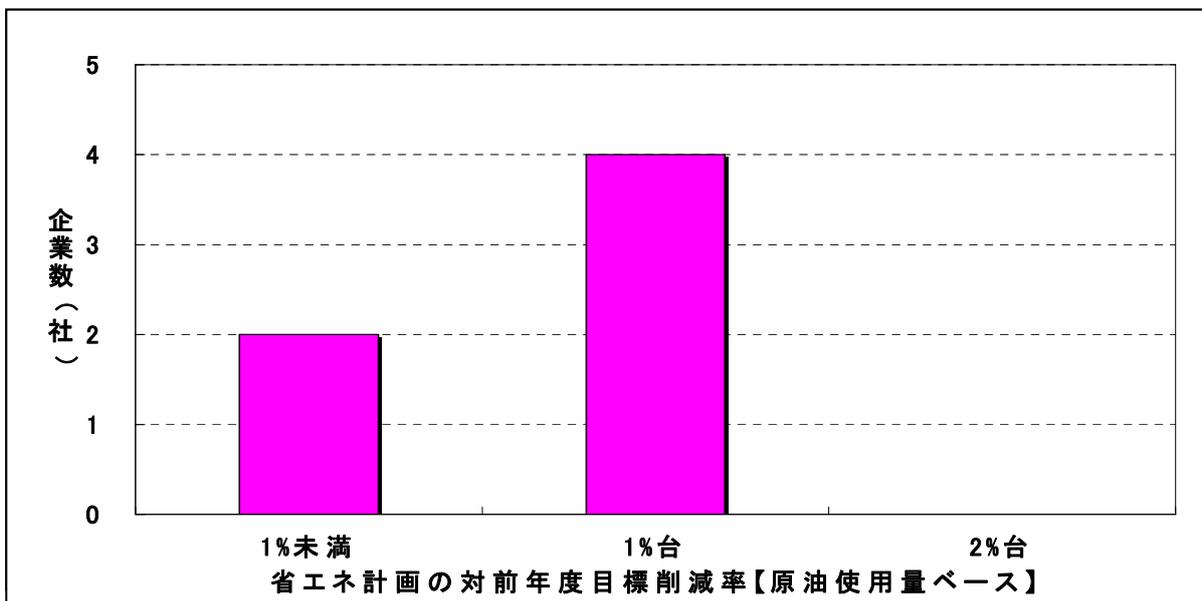
**図表Ⅳ-3-6 特定荷主の省エネ計画の対前年度目標削減率の分布**



(2) 特定輸送事業者

続いて、特定輸送事業者の目標削減率の分布は以下のとおりである。1%未満が2社、1%台が4社。ある企業は極めて小さい目標削減率となっているため、平均値が小さくなっている。

**図表Ⅳ-3-7 特定輸送事業者の省エネ計画の対前年度目標削減率の分布**

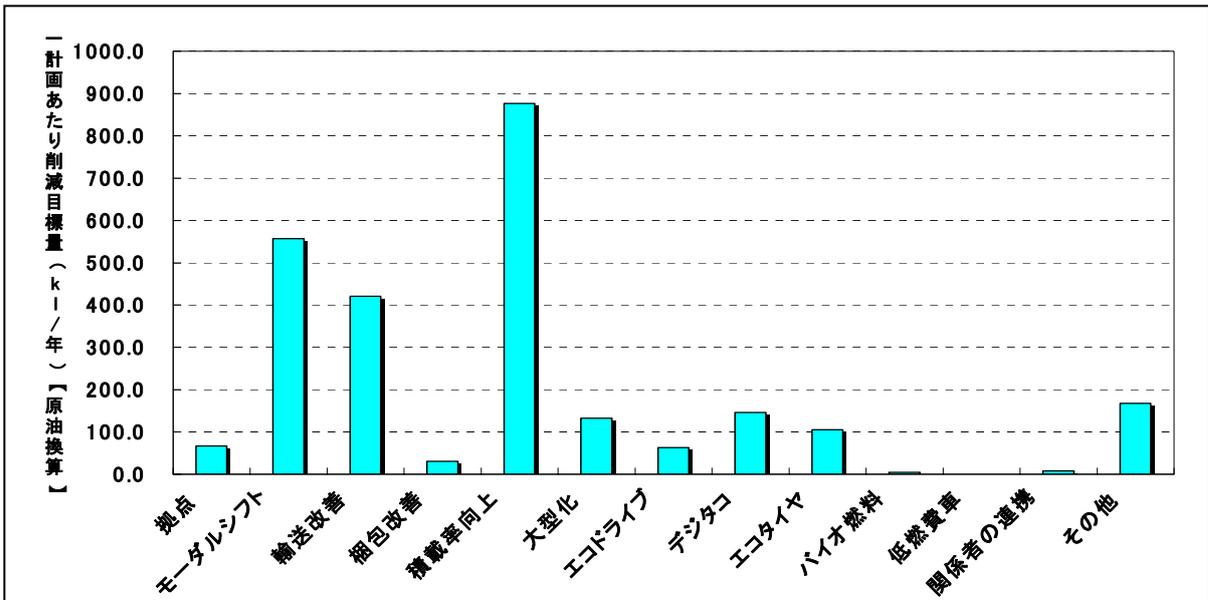


## 5) 施策別削減目標量

### (1) 特定荷主

省エネ計画で記載された各施策の削減目標量の分布は以下のとおりである。計画数は目立たなかった積載率向上の削減目標量の大きさが顕著に表れており、計画1つあたりの値は876.7k1/年（原油換算）。モーダルシフトがこれに次ぎ、557.1 k1/年（原油換算）であった。平均は381 k1/年（原油換算）となった。

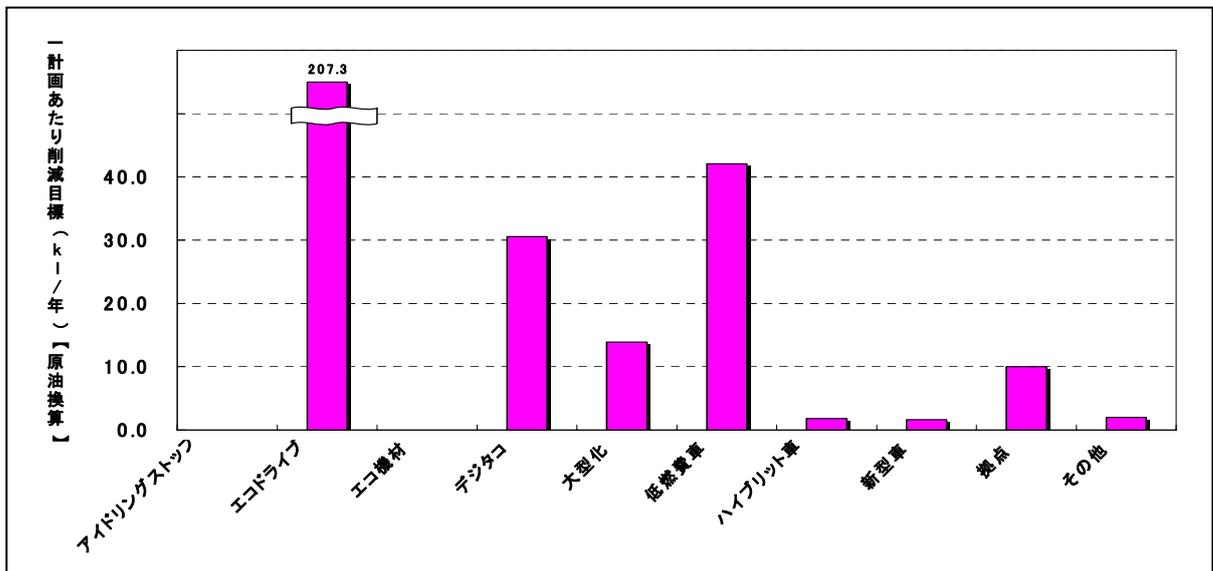
図表Ⅳ－3－8 特定荷主の施策別削減目標量



### (2) 特定輸送事業者

続いて、特定輸送事業者の施策別削減目標量の分布は以下のとおりである。計画の数で首位であったエコドライブの削減目標量が大きく計画1つあたりの値は207.3k1/年（原油換算）。低燃費車がこれに次ぐが、かなり離れて42.1k1/年（原油換算）。平均は61.5 k1/年（原油換算）。これは、荷主の平均381 k1/年（原油換算）と比べてかなり小さな値である。

図表Ⅳ－3－9 特定輸送事業者の施策別削減目標量



#### 4. エネルギー使用量算定にあたっての原データについて

##### 1) 燃費値について

###### (1) 算定に用いている燃費値について

エネルギー使用量算定の際に、燃費法を利用している荷主 14 社に対し、燃費値としてどの値を利用しているかを質問した。なお、本設問では、一般的に使用されるケースが多い 4 トン車と 10 トン車をそれぞれについて調査を行った。結果を見ると、告示第 66 号の別表第 2 の値を用いているケースが多い傾向にあった。

**図表Ⅳ－４－１ 算定に用いている燃費値**

項目	4トン車	10トン車
経済産業省告示第 66 号別表第 2 の値のみ使用	6	6
「別表第 2 以外」の値を使用	4	3
別表第 2 及び「別表第 2 以外」の値双方を使用	0	0
不明	0	0
未回答	4	5
合計	14	14

###### (2) 別表第 2 以外の燃費値について

燃費値に別表第 2 以外の値を使用している場合、どのように燃費値を捉えているか質問したところ、委託会社の平均燃費値を用いて計算している企業が多いという結果となった。

**図表Ⅳ－４－２ 算出に用いている燃費値（別表第 2 以外）**

項目	4トン車	10トン車
委託輸送会社から提供される車両 1 台ごとの燃費値を用いて 1 車両ごとに計算	0	0
委託輸送会社から提供される、当該委託会社の平均燃費値を用いて、委託輸送会社ごとに計算	3	3
上記等を用いて、自社平均燃費値を算出し、自社全体として計算	1	0
その他	0	0
合計	4	3

###### (3) 別表第 2 の燃費値とそれ以外の燃費値との比較

「別表第 2」と「別表第 2 以外」の燃費値とどちらの方が値がよいか質問した。N 数が少ないので傾向値であるが、別表第 2 以外の値の方がよいとの回答の方が多い。

**図表Ⅳ－４－３ 別表第 2 とそれ以外の燃費値比較（荷主）**

項目	4トン車	10トン車
別表第 2 の値の方が良い	0	1
「別表第 2 以外」の値の方が良い	3	2
別表第 2 の値と一致している。	0	0
不明	1	0
合計	4	3

(4) 輸送事業者の実燃費について

輸送事業者に対し、自社の燃費が「別表第2」と比べ、どちらがよいかどうか質問したところ、回答した11社全てが、自社燃費値の方がよいという回答であった。

図表Ⅳ-4-4 別表第2と自社燃費値との比較(輸送事業者)

項目	4トン車	10トン車
別表第2の値の方が良い	0	0
自社燃費の値の方が良い	11	11
別表第2の値と一致している。	0	0
不明	0	0
合計	11	11

2) 積載率について

(1) 算定に用いている燃費値について

エネルギー使用量算定の際にトンキロ法を用いている荷主23社に対し、積載率としてどの値を用いている質問したところ、別表第3を使用しているケース(双方使用含む)が半数以上占めた。

図表Ⅳ-4-5 算定に用いている積載率

項目	4トン車	10トン車
経済産業省告示第66号別表第3の値のみ使用	9	9
「別表第3以外」の値を使用	7	7
別表第3及び「別表第3以外」の値双方を使用	1	2
不明	0	0
未回答	6	5
合計	23	23

(2) 別表第3の燃費値とそれ以外の積載率との比較

「別表第3」と「別表第3以外」の積載率のどちらの方が値がよいか質問したところ、10トン車では別表第3以外の方がよいとの回答が多かった。

図表Ⅳ-4-6 算定に用いている積載率(別表第3以外)

項目	4トン車	10トン車
別表第3の値の方が良い	3	2
「別表第3以外」の値の方が良い	4	6
別表第3の値と一致している。	0	0
不明	0	0
未回答	1	1
合計	8	9

(3) 定期報告書付表3の平均積載率の値

トンキロ法を用いた場合、定期報告書の付表3の中で参考値として平均積載率を記載することとなる。今回、その値について調査した。取扱商品が異なるため、一概には言えないが、積載率のみなし値（62%）以上で輸配送されているケースが半数弱程度あった。

図表Ⅳ－４－７ 平均積載率の値

積載率(%)	4トン車	10トン車
20～29	0	1
30～39	1	0
40～49	1	0
50～59	2	1
60～69	0	3
70～79	0	1
80～89	3	3
未回答	1	0
合計	8	9

## 5. 改正省エネ法に関する課題について

本調査の最後に、省エネ法に関する課題について調べた。主な意見は以下のとおりである。これらの事項を元に意見・要望書を作成した。

### 1) 荷主

#### (1) 削減活動について

##### i) モーダルシフト

・以下の要因で推進/さらなる拡大ができない。

- コストUP
- リードタイム
- 輸送品質

⇒モーダルシフトWGでの検討へ

##### ii) 輸送事業者との関係

・実運送事業者と協力しながらの施策遂行をどのように行うか

##### iii) 手詰まり感

・長年にわたり削減施策を実施している中で、1%削減を遵守できるかどうか。

#### (2) 定期報告書、計画書（含む算定）に関して

##### i) 原単位について

・自社で設定した原単位が、エネルギー使用量と相関するかどうか不安

##### ii) 原単位の設定

- ・17トン以上、トレーラーの原単位
- ・CNG車の原単位

##### iii) 配送頻度の見直し（削減）による効果

・配送頻度を見直しても、トンキロ法による算定でかつ積載率にみなし値を設定している場合、効果が現れない。

##### iv) その他

- ・計画の進捗管理及び実施できない場合の阻害要因が記載できるようなフォーマットへの変更
- ・最終的にCO<sub>2</sub>削減を目的とするのであれば、CO<sub>2</sub>単位での報告にできないか

#### (3) 輸送事業者へのデータ提供依頼について

- ・自社対応（トンキロ法、燃費法（燃費値は国のデフォルト値を使用））
- ・一部事業者から入手
- ・精度を上げるためには輸送事業者からのデータ提供が不可欠であるが、ある程度のレベル

での割り切りが必要ではないか。

#### (4) その他

##### i) 省エネ意識の向上

- ・非特定荷主、非特定輸送事業者への省エネの普及・啓発
- ・着荷主、一般消費者への啓発

##### ii) 行政に対し

- ・渋滞緩和
- ・アイドリングストップが出来るインフラ整備 (の促進)
- ・表彰制度等の確立

## 2) 輸送事業者

### (1) 削減活動について

#### i) エコドライブ

- ・ドライバーの意識の格差
- ⇒燃費向上WGでの検討

#### ii) 手詰まり感

### (2) 定期報告書、計画書 (含む算定) に関して

#### i) CNG車

- ・地方運輸局が導入を推奨しているが、原単位そのものの問題に加え、スタンドの数が少ないことから、空車走行増加により、エネルギー使用量ベースでは増加傾向にある。

### (3) 子会社、関係会社、協力会社の省エネ活動

#### i) 協力会社に関する事項

- ・数値管理すら出来ていない事業者が多数存在しているのが現状
- ・協力会社には強制力がないため、指導が難しい

### (4) 荷主からのデータ提供要請

- ・荷主からの要請で作業負荷増 ⇔ 荷主が自身のデータで対応しており問題ない
- ・利用目的不明瞭なものまで要請されている。

### (5) 荷主の省エネ活動、定期報告書、計画書の作成に関して

- ・データ集計の依頼
- ・報告書作成への協力を強えられる

## 6. 改正省エネ法に対する意見・要望について

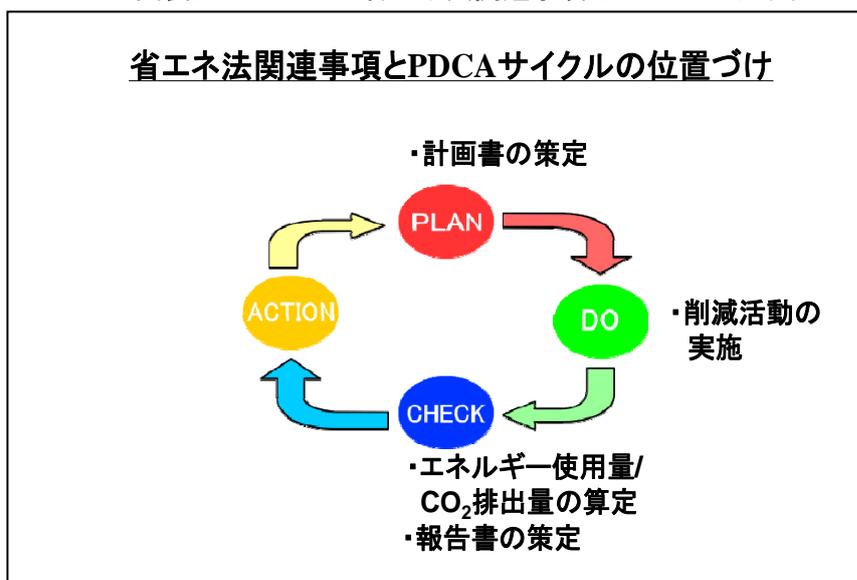
上記調査を踏まえて、省エネ法に対する意見・要望書をまとめた。本項では全体の考え方について紹介する。

### 1) 全体の構成

#### (1) はじめに

省エネ法に基づき、特定荷主、特定輸送事業者で実施しなければならない事項をPDCAサイクルに当てはめると図表Ⅳ-6-1のとおりとなる。

図表Ⅳ-6-1 省エネ法関連事項とPDCAサイクル



#### (2) 意見・要望の目的

上記PDCAサイクルがスムーズに回り、CO<sub>2</sub>削減がさらに進むようにすることを目的とする。

#### (3) 意見・要望の概要

##### i) PLANに関わる事項

**要望1** 定期報告書、計画書の分析結果の公表

- ・自社の立ち位置が分かるようなデータ
- ・削減メニュー集

##### ii) CHECKに関わる事項

###### ①算定に関わる事項

**要望2** 原単位の設定等

- ・17トン以上のトラック、トレーラーに関わる原単位
- ・CNG車の原単位
- ・既存の原単位の更新
- ・エネルギー使用原単位1%削減未達成時のCO<sub>2</sub>単位での評価

要望3 混載便の算定

②計画書/報告書のフォーマットに関わる事項

要望4 計画書/定期報告書のフォーマットの変更等

iii) サイクルを回し易くするための事項

①阻害要因の対策立案に向けた情報提供

要望5 阻害要因等についての関係省庁への伝達

②インセンティブ

要望6 表彰制度の構築/優秀事例の周知

iv) 着荷主に関する事項

要望7 着荷主にかかわる実態把握/取引条件を見直した事例の積極的周知、表彰

上記を図に表したものが、図表IV-6-2である。

図表IV-6-2 意見・要望内容の位置づけ

