

荷主の省エネ推進のてびき



CONTENTS

省エネ法における荷主に係る措置について	1
荷主の判断基準	3
エネルギー使用量算定方法	4
エネルギー使用量の算定に係わる係数一覧	5
計画書の記入例	6
定期報告書の記入例	7
計画書及び定期報告書チェックリスト	12
特定荷主の現状について	13
荷主の省エネルギー取り組み事例	14

省エネ法における荷主に係る措置について

省エネ法における荷主制度の背景

「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。)では、工場・事業場、建築物、機械器具それぞれの分野に加えて、輸送についてもエネルギーの使用の合理化に係る措置を定めています。こ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り組み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、共同輸配送等の取り組みが、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り組み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

省エネ法上の「荷主」とは、自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者とされています。

荷主

年度間の自らの貨物の輸送量[トンキロ]^(注1・2)

3,000万[トンキロ]以上

特定荷主

特定荷主として指定され、特別な義務が発生

3,000万[トンキロ]未満

特定荷主以外

自主的な省エネルギーの取り組み

注1：貨物輸送量[トンキロ]=貨物重量[トン]×輸送距離[キロメートル] 注2：自家物流を含む。

荷主の義務内容

すべての荷主は、自らの貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の適切かつ有効な実施を図るために、技術的かつ経済的に可能な範囲で、国が定めた「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荷主の判断の基準」(以下「荷主の判断基準」という。)(p.3参照)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。

すべての荷主は、自らの貨物輸送量を把握し、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)の経済産業局長あてに提出する必要があります。



「貨物の輸送量届出書」の様式については、

[<http://www.enecho.meti.go.jp/ninushi/index.html>] からダウンロードできます。

STEP 1 自らの貨物範囲の把握

① すべての貨物について、輸送の委託状況と所有権の有無を確認してください。

② 所有権の所在が不明なものは、契約先と相談のうえ確定してください。

※省エネ法で報告義務が生じるのは、**荷主が所有権を有する貨物輸送**の範囲です。

※対象は国内輸送のみです。輸出入の場合、通関の場所が国際輸送との境界です。

※事業活動に伴い、継続的に発生する輸送が対象となります。このため事業所の移転に伴う輸送等、継続的に発生しない輸送は対象となりません。

※事業所単位ではなく、事業者(企業)全体の輸送が対象となります。

STEP 2 トンキロの計算

- ① 特定荷主に該当するかどうか判定するため、貨物輸送量 [トンキロ] を算定してください。
- ② 貨物輸送量 [トンキロ] とは、輸送した貨物重量 [トン] に輸送距離 [キロメートル] を乗じたもので、個々の貨物輸送ごとに計算します。

※算定式：貨物輸送量 [トンキロ] = 貨物重量 [トン] × 輸送距離 [キロメートル]

STEP 3 “貨物の輸送量届出書”の提出

- ① 年度間の貨物輸送量 [トンキロ] の合計が3,000万 [トンキロ] 以上となった場合は、**翌年度4月末日までに管轄地域の経済産業局長あてに「貨物の輸送量届出書」を提出してください。特定荷主として指定され、特別な義務がかかります。**

※年度間の貨物輸送量 [トンキロ] の合計が3,000万 [トンキロ] 以上となる荷主が、「貨物の輸送量届出書」の提出を行わなかった場合、50万円以下の罰金が科せられます。



昨年度は貨物輸送量が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の皆さまは、引き続き貨物輸送量の把握に努めてください。事業拡大や企業合併等さまざまな要因により貨物輸送量が3,000万 [トンキロ] を超えた場合には、「貨物の輸送量届出書」を提出する必要があります。特に、昨年度の貨物輸送量が、3,000万 [トンキロ] に近かった荷主の皆さまはご注意ください。

また、特定荷主の指定を受けられた皆さまのうち、物流部門の子会社化等により、所有権を有する貨物が極端に減少する等して、3,000万 [トンキロ] 未満となった場合には、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。

特定荷主の義務内容

(1) 計画の作成

特定荷主は、年1回(毎年6月末日まで)、「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。(計画書の記入例 p.6へ)

「荷主の判断基準」(p.3参照)を参考に、事業者自身の判断によって、実施可能な取り組みを選定して計画を作成し提出

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



「計画書」の様式については、「<http://www.enecho.meti.go.jp/ninushi/index.html>」からダウンロードできます。

(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 p.7へ)

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 = $\frac{\text{輸送に係るエネルギー使用量}}{\text{輸送に係るエネルギー使用量}} \div \frac{\text{輸送に係るエネルギー使用量と密接な関係を持つ値※}}{\text{輸送に係るエネルギー使用量と密接な関係を持つ値※}}$
- ・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、輸送コスト 等



定期報告書については、「定期報告書 作成支援ツール」をご活用ください。

このツールは、関連する各表間がリンクされていることで、最小限の数値入力とプルダウン式による選択により、数値計算等を支援します。

支援ツールは、「<http://www.enecho.meti.go.jp/ninushi/index.html>」からダウンロードできます。

※「計画の作成」及び「定期の報告」を行わなかった場合や虚偽の届出をした者は、50万円以下の罰金が科せられます。

※省エネへの取り組みが荷主の判断基準と照らして著しく不十分であると認められる場合には、勧告、公表、命令、100万円以下の罰金の措置が講じられることがあります。

荷主の判断基準

I. エネルギーの使用の合理化の基準

荷主は、技術的かつ経済的な考慮をしつつ、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取り組みや実施が求められます。

1. 取り組み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取り組み方針を定める等の取り組みの枠組み構築及び取り組み体制を整備する。

2. エネルギーの使用の合理化に資する輸送方法の選択

モーダルシフトの推進及びサードパーティーロジスティクス^(注3)の効果的な活用を図る。

3. 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、自営転換の推進及び燃費の向上のための措置を図る。

4. 貨物輸送事業者及び着荷主との連携

計画性及び必然性のない多頻度少量輸送等の見直し、及び貨物の輸送時間等の決定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避する。

5. 製造業における環境に配慮した製品開発の実施

商品等の標準化により積み合わせ輸送の容易化及び輸送効率を考慮した製品等の軽量化又は小型化を図る。

注3：荷主に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。

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. 取り組み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実態、エネルギーの使用の合理化に関する取り組み、当該取り組みによる効果等を踏まえて目標や方針を再検討し、さらに効果的な取り組み等を行う。

2. 関連インフラの整備

機械化及び自動化等の業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点等を整備する。また、VICS等のシステムを活用しつつ、積載効率の向上、効率的な輸送ルートを選択等に資するシステムを開発及び導入する。

3. 貨物輸送事業者及び着荷主との連携

検討会や情報交換等の実施により、貨物輸送事業者及び着荷主との連携体制の構築を図り、着荷主との連携による返品条件の透明化により、返品に係る貨物の輸送を削減する。また、貨物輸送事業者の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブを推進する。

4. 製造業における環境に配慮した製品開発・生産体制整備

廃棄物、リサイクル資源等の貨物の輸送を考慮した製品開発、貨物の輸送に併せた生産体制等を構築する。

5. その他エネルギーの合理化に関する事項

調達する貨物を自らの貨物として取り扱う場合には、着荷主としてエネルギーの使用の合理化に関する取り組みによる効果等を把握する。また、国際的な貨物の輸送におけるエネルギーの使用の合理化に関する取り組みによる効果等について把握する。

エネルギー使用量算定方法

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^(注4)」)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

精度

低い

(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。

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

(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。

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

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

※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

(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^(注4)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。

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

※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^(注4)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

注4：省エネ法告示 (<http://www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/kokuji.htm>)
(<http://www.enecho.meti.go.jp/topics/O80801/yusou.pdf>)

トンキロ法では評価できる省エネ取り組み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。

エネルギー使用量の算定に係わる係数一覧

単位発熱量

No.	燃料・電気の種類	単位発熱量	
1	揮発油	34.6	GJ/キロリットル
2	ジェット燃料油	36.7	GJ/キロリットル
3	軽油	37.7	GJ/キロリットル
4	A重油	39.1	GJ/キロリットル
5	B・C重油	41.9	GJ/キロリットル
6	液化石油ガス(LPG)	50.8	GJ/トン
7	昼間の電気	9.97	GJ/千kWh
8	夜間の電気	9.28	GJ/千kWh
9	上記以外の電気	9.76	GJ/千kWh

出典)省エネ法告示(注4)

※「上記以外の電力」とは「一般電気事業者から供給された電気」以外の電気

※軽油、B・C重油、液化石油ガス(LPG)の単位発熱量が改訂されたので注意

自動車の燃費表(実測燃費が不明な場合)

使用する燃料	輸送の区分		燃費[キロメートル/リットル]	
	最大積載量[kg]		事業用	自家用
揮発油	軽自動車		9.33	10.3
	2,000 kg未満		6.57	7.15
	2,000 kg以上		4.96	5.25
軽油	1,000 kg未満		9.32	11.9
	1,000 kg以上	2,000 kg未満	6.19	7.34
	2,000 kg以上	4,000 kg未満	4.58	4.94
	4,000 kg以上	6,000 kg未満	3.79	3.96
	6,000 kg以上	8,000 kg未満	3.38	3.53
	8,000 kg以上	10,000 kg未満	3.09	3.23
	10,000 kg以上	12,000 kg未満	2.89	3.02
	12,000 kg以上	17,000 kg未満	2.62	2.74

出典)省エネ法告示(注4)

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 : $\ln x = 2.67 - 0.927 \ln(y/100) - 0.648 \ln z$

軽油(ディーゼル)車 : $\ln x = 2.71 - 0.812 \ln(y/100) - 0.654 \ln z$

\ln : 自然対数(ロン)

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]

出典)省エネ法告示(注4)

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)

使用する燃料	輸送の区分 最大積載量[kg]	積載率が明確な場合							積載率が不明な場合			
		輸送トンキロあたり燃料使用量[リットル/トンキロ]							平均積載率		貨物輸送量あたりの燃料使用量[リットル/トンキロ]	
		積載率							自家用	事業用	自家用	事業用
		中央値	10%	20%	40%	60%	80%	100%				
揮発油	軽自動車	350	2.74	1.44	0.758	0.521	0.399	0.324	10%	41%	2.74	0.741
	2,000 kg未満	1,000	1.39	0.730	0.384	0.264	0.202	0.164	10%	32%	1.39	0.472
	2,000 kg以上	2,000	0.886	0.466	0.245	0.168	0.129	0.105	24%	52%	0.394	0.192
軽油	1,000 kg未満	500	1.67	0.954	0.543	0.391	0.309	0.258	10%	36%	1.67	0.592
	1,000 kg以上 2,000 kg未満	1,500	0.816	0.465	0.265	0.191	0.151	0.126	17%	42%	0.530	0.255
	2,000 kg以上 4,000 kg未満	3,000	0.519	0.295	0.168	0.121	0.0958	0.0800	39%	58%	0.172	0.124
	4,000 kg以上 6,000 kg未満	5,000	0.371	0.212	0.120	0.0867	0.0686	0.0573	49%	62%	0.102	0.0844
	6,000 kg以上 8,000 kg未満	7,000	0.298	0.170	0.0967	0.0696	0.0551	0.0459			0.0820	0.0677
	8,000 kg以上 10,000 kg未満	9,000	0.253	0.144	0.0820	0.0590	0.0467	0.0390			0.0696	0.0575
	10,000 kg以上 12,000 kg未満	11,000	0.222	0.126	0.0719	0.0518	0.0410	0.0342			0.0610	0.0504
12,000 kg以上 17,000 kg未満	14,500	0.185	0.105	0.0601	0.0432	0.0342	0.0285	0.0509	0.0421			

出典)省エネ法告示(注4)より作成

輸送機関別エネルギー使用原単位

輸送の区分	貨物輸送量あたりの燃料の発熱量[MJ/トンキロ]
鉄道	0.491
船舶	0.555
航空機	22.2

出典)省エネ法告示(注4)

計画書の記入例

特定荷主が提出する計画書の記入例です。

計画書の作成にあたっては、「荷主の判断基準 (p.3参照)」を参考にしてください。

様式第19の記入例

様式第19 (第45条関係)

※受理年月日
※処理年月日

この欄は記入不要

管轄地域の経済産業局長及び事業所管省庁地方支分部局長等あて

計画書

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はその写しでも可)

〇〇経済産業局長 殿

平成23年6月30日

経済産業局より指定された番号を記入

記入のポイント

日本標準産業分類の細分類に従って記入 (<http://www.stat.go.jp/index.htm>)
※名称と4桁番号の整合性に注意
※平成19年11月に改定されたので注意

住所 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地

氏名 株式会社 〇〇工業
代表取締役社長 経済 太郎
(法人にあっては名称及び代表者の役職名、氏名)

省エネ責任者等の氏名を記入

エネルギーの使用の合理化に関する法律第62条の規定に基づき、次のとおり提出します。

特定荷主指定番号					
事業者の名称	株式会社 〇〇工業				
荷主の主たる事務所の所在地	〒〇〇〇-〇〇〇〇 〇〇県〇〇市〇〇町〇〇番地 電話 (〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇)				
主要事業	〇〇製造業				
作成担当者名	△△部 △△課 省エネ 一部 電話 (直通) (〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇)				

計画上の取り組みを実施する期間を記入 (複数年度にまたがる場合には、平成23-24年度等とする。)

記入のポイント

計画期間内での効果を原油換算kl (キロリットル) 単位で記入
※期待効果が、全体のエネルギー使用量から見て過大でないか注意

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

記入欄が足りない場合は、行を追加等して記入

IIに記入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り組み体制等の計画等を記入

I 計画期間

平成23年度

II 計画内容及びエネルギー使用合理化期待効果

対策	計画内容	エネルギー使用合理化期待効果
(例) グリーン経営認証登録事業者の利用	本年4月より、製品輸送の委託先をグリーン経営認証の登録がなされているところとし、ドライバー教育等輸送事業者のエコドライブの実施に協力し、トンキロ当たり燃費を向上する。	〇〇kl/年
(例) 幹線輸送のモーダルシフト (鉄道輸送) の推進	本年〇月より、〇〇製品に対する〇〇-〇〇間の幹線輸送のうち〇〇%で鉄道輸送を利用する (〇〇年度時点では〇〇%)。	〇〇kl/年
(例) 物流センターの集約化	これまで〇〇工場から〇〇地方への輸送には〇箇所の物流センターに分散して輸送していたが、物流センターを1箇所に集約することで、幹線輸送の車両の大型化 (8t車→13t車) と積載率向上 (〇%向上が目標) を実現する (〇〇年〇月完成予定)。	〇〇kl/年

III 前年度計画書との比較

対策	削除された計画	理由
(例) 幹線輸送のモーダルシフト (鉄道輸送) の推進	〇〇製品に対する△△-△△間の幹線輸送のうち〇〇%で鉄道輸送を利用する。(〇〇年度時点では〇〇%)。	緊急対応時を除いて全て鉄道輸送に移行済み。
対策	追加された計画	理由
(例) 物流センターの集約化	倉庫についてもグリーン経営認証の登録がなされているところとした。	〇〇地方への輸送量増加に伴い物流業務の効率化の一貫で実施。

IV その他計画に関連する事項

- ・ 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。
- ・ 燃費法の導入を視野に特定車両にて実燃費計による計測を開始した。
- ・ 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。
- ・ グループ企業内に、エコレーニング参加やエコドライブ普及員の養成を検討した。

定期報告書の記入例

様式第20の記入例

管轄地域の経済産業局長及び
事業所管省庁地方支分部局長等あて

この欄は記入不要

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は
その写しでも可)

様式第20 (第46条関係)

※受理年月日	
※処理年月日	

定期報告書

平成 23 年 6 月 30 日

住 所 ○○県○○市○○町○○番地

氏 名 株式会社 ○○工業
代表取締役社長 経済 太郎 印
(法人にあっては名称及び代表者の役職名、氏名)

エネルギーの使用の合理化に関する法律第63条第1項の規定に基づき、次のとおり報告します。

特定荷主指定番号									
特定排出者番号									
事業者名	株式会社 ○○工業								
荷主の主たる事務所の所在地	〒○○○-○○○ ○○県○○市○○町○○番地 電話 (○○○-○○○-○○○) FAX (○○○-○○○-○○○)								
主要事業	○○製造業								
作成担当者名	△△部 △△課 省エネ 一郎 電話 (直通) (○○○-○○○-○○○)								

経済産業局より
指定された番号
を記入

省エネ責任者等の
氏名を記入

記入のポイント

日本標準産業分類の細分類に従って記入
(<http://www.stat.go.jp/index.htm>)
※名称と4桁番号の整合性に注意
※平成19年11月に改定されたので注意

環境省HPより検索
(<http://www.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/index.html>)

第1表 エネルギー使用量等

識別	区分	算定方法	エネルギー使用量	
			前年度からの 変更	熱量 GJ
1	貨物自動車()	燃料法	有/無	104,838
	その他()		有/無	
2	貨物自動車(貸切便)	燃費法	有/無	136,097
	貨物自動車(混載便)		有/無	
3	貨物自動車()	トンキロ法	有/無	17,606
	貨物自動車()		有/無	
4	船舶()	燃費法	有/無	264,229
	船舶()		有/無	
5	鉄道()	トンキロ法	有/無	1,267
	航空機()		有/無	
合計 GJ				524,037
原油換算 kl				② 13,520
対前年度比 (%)				99.8

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(O.O. ΔΔなど)については、1m³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は、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(最短経路の道のりを計算した距離)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。
- ・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。

()内にその輸送区分を特徴付ける名称を記入

記入のポイント

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

※付表 1~3 で設定した識別(ID)との整合性に注意

合計GJ×0.0258

記入のポイント

$$\frac{\text{当該年度値 [kl(キロリットル)]}}{\text{前年度値 [kl(キロリットル)]}} \times 100\%$$

※前年度値は前年度に報告した値を使用

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

付表1の計算については、p.4を参照

記入のポイント

識別(ID)は第1表にあわせて記入

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)

記入のポイント

数値 × 単位発熱量

※単位発熱量は省エネ法告示(注5)を参照

例：軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kl]

※軽油、B・C重油、液化石油ガス(LPG)の単位発熱量が改訂されたので注意

付表1 燃料法によるエネルギー使用量等の算定

識別	区分	エネルギー使用量		
		数値	熱量 GJ	
1	自家輸送	貨物自動車	揮発油 3,030kl	104,838
		()	軽油 kl	
		()	()	
		()	()	
	委託輸送	貨物自動車	揮発油 kl	
		()	軽油 kl	
		()	()	
		()	()	
	船舶	()	A重油 kl	
		()	B・C重油 kl	
		()	()	
	鉄道	()	軽油 kl	
		()	電力 kWh	
	航空機	()	ジェット燃料油 kl	
		()	揮発油 kl	
合計				104,838

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、積み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。

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

注5：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」
(<http://www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/kokuji.htm>)

平成21年3月31日経済産業省告示第67号
「平成18年経済産業省告示第66号の改正」
(<http://www.enecho.meti.go.jp/topics/080801/yusou.pdf>)

付表2の計算については、p.4を参照

付表2 燃費法によるエネルギー使用量の算定

識別	区分	輸送距離 (km)	エネルギー使用量		(参考)		
			数値	熱量 GJ	平均燃費		
1	自家輸送	貨物自動車 ()	揮発油	kl	km/l		
		()	軽油	kl	km/l		
	()	()	()	()	()		
	その他 ()	()	()	()	()		
2	貨物自動車 (貸切使)	揮発油		kl	km/l		
		軽油	15,900,000	3,610kl	136.697	4.40km/l	
		()	()	()	()	()	
		()	()	()	()	()	
4	委託輸送	船舶 ()	A重油	528,000	3,050kl	119.255	173km/kl
			B・C重油	528,000	3,460kl	144.974	153km/kl
	()	()	()	()	()	()	()
	鉄道 ()	軽油		kl		km/l	
()	電力		千 kWh		km/千 kWh		
航空機 ()	ジェット燃料油		kl		km/kl		
	揮発油		kl		km/kl		
合計					400,326		

記入のポイント

識別(ID)は第1表にあわせて記入

識別(ID)ごとに区分内容を記入

燃料種類ごとに記入

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

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)

記入のポイント

数値 × 単位発熱量

※単位発熱量は省エネ法告示(注5)を参照

例：軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kl]

※軽油、B・C重油、液化石油ガス(LPG)の単位発熱量が改訂されたので注意

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の輸送距離は距離計算ソフトにより求めた二地点間の推計距離によった。
- ・識別2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物流事業者の燃費を適用した。詳細は別紙参照。
- ・識別4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4の船舶は時間当たり燃料消費率(l/h)をもとに燃料使用量を計算した。

輸送距離 ÷ エネルギー使用量(数値)

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

付表3 トンキロ法によるエネルギー使用量の算定

付表3の計算については、p.4を参照

識別(ID)ごとに区分内容を記入

様式にある固有単位量の数値で記入
例：軽油の場合kl(キロリットル)

記入のポイント

数値 × 単位発熱量

※単位発熱量は省エネ法告示(注5)を参照

例：軽油の場合の単位発熱量は37.7 [GJ/kl]

※軽油、B・C重油、液化石油ガス(LPG)の単位発熱量が改訂されたので注意

記入のポイント

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

記入のポイント

エネルギー使用量 [kl(キロリットル)]
貨物輸送量 [千トンキロ] × 1,000

記入のポイント

エネルギー使用量 [GJ] × 0.0258
貨物輸送量 [千トンキロ] × 1,000

識別	区分	燃料	最大積載量 (kg)	輸送量 (千トンキロ)	エネルギー使用量		(参考)	(参考)
					数値	熱量 GJ	平均積載率	エネルギー消費 原単位 (kJ/トンキロ)
1	自家輸送	揮発油	軽貨物自動車			kl		%
			~1,999		kl		%	
		2,000以上		kl		%		
		~999		kl		%		
		1,000~1,999		kl		%		
		2,000~3,999		kl		%		
		4,000~5,999		kl		%		
		6,000~7,999		kl		%		
		8,000~9,999		kl		%		
		10,000~11,999		kl		%		
12,000以上		kl		%				
3	委託輸送	貨物自動車 (混載使)	軽油	1,530	124kl	4,675	65%	0.000081
			6,000~7,999		kl		%	
6	航空機	船舶	軽貨物自動車			kl		%
			~1,999		kl		%	
			2,000以上		kl		%	
			~999		kl		%	
			1,000~1,999		kl		%	
3	委託輸送	貨物自動車 (混載使)	2,000~3,999		kl		%	
			4,000~5,999	7,600	343kl	12,931	71%	0.000045
			6,000~7,999		kl		%	
			8,000~9,999		kl		%	
6	航空機	船舶	10,000~11,999		kl		%	
			12,000以上		kl		%	
6	航空機	鉄道	軽貨物自動車	2,580		1,267		0.000013
			()	()	()	()	()	
合計				11,710		18,873		

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3の積載率は最大積載量区分ごとに容積積載率から1m³あたり280kgで換算して把握した。
- ・識別3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毎の貨物のロットサイズより推定した。

第2表 エネルギー使用量と密接な関係を持つ値

エネルギー使用量と密接な関係を持つ値 (輸送量(百万トンキロ))	22年度 ① 558	対前年度比(%) 100.5
-------------------------------------	---------------	-------------------

第3表 エネルギーの使用に係る原単位

エネルギーの使用量(原油換算k) ②	22年度 24.2 (5.34)	対前年度比(%) 99.6
--------------------	------------------------	------------------

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、エネルギーの使用に係る原単位の算定方法を変更した場合の理由

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に変更したため、トンキロ当たりのエネルギー使用量が省エネ取組を反映できるようになった。

原単位の分母を変更した場合の前後値

	平成21年度	平成22年度	対前年度比(%)
エネルギー使用量(原油換算k)	13,547	13,520	99.8
分母(旧) 輸送重量(千トン)	2,527	2,532	100.2
(新) 輸送量(百万トンキロ)	555	558	100.5
原単位(旧)	5.36	5.34	99.6
(新)	24.4	24.2	99.2

第5表 過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位の変化状況

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	5年度間平均原単位変化
エネルギーの使用に係る原単位	5.61	5.55	5.45	5.36	(5.34)	24.2
前年度比(%)		④98.9	③98.2	②98.3	①99.6	98.7

第6表 過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位が年平均1%以上改善できなかった場合(イ)又はエネルギーの使用に係る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

- 今年度に内航海運のエネルギー使用量の算定をトンキロ法から燃費法に変更した結果、内航海運によるエネルギー使用量の算定結果が○%程度大きくなった。

(ロ)の理由

(イ)と同じ。

記入のポイント

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

年度とその時の値を記入

記入のポイント

$\frac{\text{当該年度値}}{\text{前年度値}} \times 100\%$
※前年度値は前年度に報告した値を使用

書ききれない場合には詳細は別紙

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

当該年度は右端

記入のポイント

$(A) \times (B) \times (C) \times (D) 1 / 4$

記入のポイント

必ず各項目のいずれかに「✓」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

「該当なし」は、検討したが合理化に資するもので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

事業者全体でみた場合に製造業ではなくても、製造部門を有していれば必ず5つの選択肢より選択
また、全く製造部門がない事業者については、「該当なし」を選択

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

対象項目	取組方針の策定	エネルギー使用実態等の把握	エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認	責任者の設置
取組方針の作成とその効果等の把握	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 実施せず
輸送方法の選択	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず
輸送効率向上のための措置	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず
貨物輸送事業者及び着荷主との連携	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input checked="" type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず
環境に配慮した製品開発(製造業)	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず	<input type="checkbox"/> 実施中 <input type="checkbox"/> 今後実施 <input checked="" type="checkbox"/> 検討中 <input type="checkbox"/> 該当なし <input type="checkbox"/> 実施せず

第8表 その他エネルギーの使用の合理化に関し実施した措置

措置の概要	
・配送用の自家用トラックに3tハイブリッド車を〇〇台導入した。これにより、エネルギー使用量が〇〇GJ減少した。	
・小口配送のために利用していた自家用トラック(2t車〇台、4t車〇台)での輸送を営業用トラックによる積み合わせ輸送に変更した。	
・〇〇-〇〇間の幹線輸送のうち輸送量の約半数をトラック輸送から鉄道輸送に変更した。	
・着荷主(〇〇株式会社)の協力により納入回数を従来の1日3回から2回に集約し、輸送効率を向上させた結果、エネルギー使用量が〇〇GJ減少した。	
・グループ企業全体でグリーン経営認証取得を推奨し、ドライバーへの教育、研修の実施等によりエコドライブ推進に協力する。	
・グループ企業全体でエコドライブを推進し、関連するところにもその要請をした。	
・燃費管理を自家輸送対象に実施し、燃料消費削減が〇%達成できた。	

第9表 エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の排出量

報告年度： 22 年度

1 エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の排出量

エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の排出量	36,421 t-CO ₂
---------------------------	--------------------------

2 地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく命令に定める算定方法又は係数と異なる算定方法又は係数の内容

3 権利利益の保護に係る請求及び情報の提供の有無

上記1又は2の報告が地球温暖化対策の推進に関する法律第21条の3第1項の請求に係るものであることの有無 (該当するものに○をすること)	1. 有 2. 無	地球温暖化対策の推進に関する法律第21条の8第1項の規定による提供の有無 (該当するものに○をすること)	1. 有 2. 無
--	--------------	---	--------------

当該年度に実施した取り組みを記入
(荷主の判断基準の内容以外の措置でも可)

記入のポイント

当該年度(第2表・第3表に記入した年度)
※省エネ法様式では実際の排出を行った年度を記入

記入のポイント

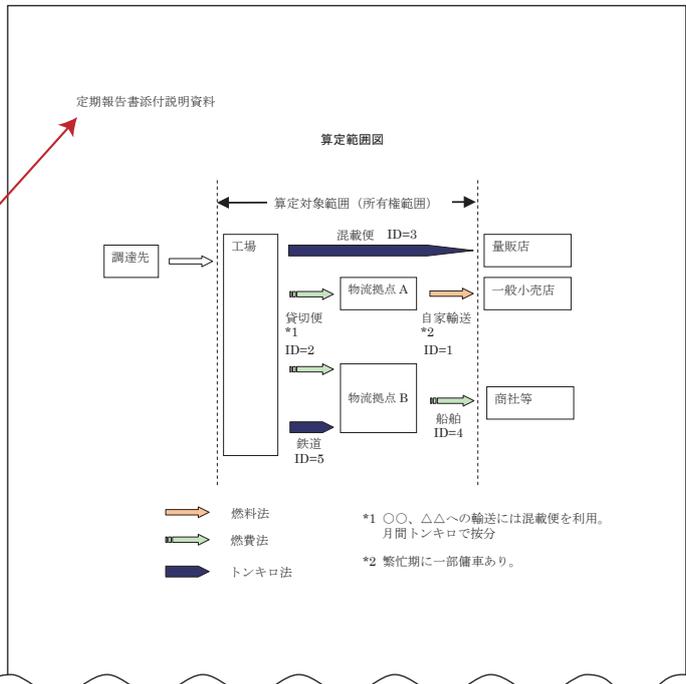
小数点以下切り捨て

算定方法、単位発熱量や排出係数について地球温暖化対策の推進に関する法律における政省令に基づかないものを使用した場合、その内容を記入

権利利益保護請求の有無
※「有」の場合には、地球温暖化対策の推進に関する法律における、「様式1-2 権利利益の保護に係る請求書」を添付
(様式については「<http://www.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/material/>」からダウンロードできます。)

排出量関連情報提供の有無
※「有」の場合には、地球温暖化対策の推進に関する法律における、「様式2 温室効果ガス算定排出量の増減の状況に関する情報その他の情報」を添付
(様式については「<http://www.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/material/>」からダウンロードできます。)

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



計画書及び定期報告書チェックリスト

計画書及び定期報告書の作成時におけるチェックリストです。

提出前の自己チェックリストとしてご活用ください。

自己チェックを行うことで、提出書類の記入間違い等を未然に防ぎ、書類修正の手間を減らすことができます。

書類	場所	No.	チェック項目	☑
計画書	全般	1	事業所管省庁と経済産業省の2箇所に提出しているか。	<input type="checkbox"/>
	表紙	2	代理人が提出する場合、委任状又はその写しを添付しているか。	<input type="checkbox"/>
		3	主要事業に日本標準産業分類の細分類の名称を記載しているか。 (※日本標準産業分類は平成19年11月に改定され、平成20年度提出から適用されている)	<input type="checkbox"/>
	計画内容及びエネルギー使用合理化期待効果	4	期待効果の単位を原油換算[kl(キロリットル)]以外の単位にしていないか。	<input type="checkbox"/>
		5	全体のエネルギー使用量に対し、削減対策によるエネルギー使用合理化期待効果が過大でないか。	<input type="checkbox"/>
定期報告書	全般	6	事業所管省庁と経済産業省の2箇所に提出しているか。	<input type="checkbox"/>
	表紙	7	代理人が提出する場合、委任状又はその写しを添付しているか。	<input type="checkbox"/>
		8	主要事業に日本標準産業分類の細分類の名称を記載しているか。 (※日本標準産業分類は平成19年11月に改定され、平成20年度提出から適用されている)	<input type="checkbox"/>
	第1表	9	付表1～3で設定したIDや計算したエネルギー使用量を矛盾なく転記しているか。	<input type="checkbox"/>
		10	原油換算を国際基準の換算係数(0.0258[kl/GJ])で計算しているか。	<input type="checkbox"/>
	付表1～3	11	原油換算値の対前年度比を、前年度に提出した原油換算値を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
		12	エネルギー使用量の桁間違いがないか。	<input type="checkbox"/>
		13	エネルギー使用量を様式にある固有単位量の数値で記載しているか。 (例：軽油の場合は[kl(キロリットル)]単位で記載)	<input type="checkbox"/>
		14	熱量を省エネ法告示別表第1に掲げる発熱量で計算しているか。 (例：軽油の場合、37.7[GJ/kl]で計算)	<input type="checkbox"/>
	付表2	15	様式にある名称を改変していないか。様式にある行を削除していないか。 (例：付表3の最大積載量欄の“2,000～3,999”を“3t車”と変更する等していないか。)	<input type="checkbox"/>
		16	平均燃費(参考値)を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
	付表3	17	適正な平均燃費におさまっているか。	<input type="checkbox"/>
		18	平均積載率・エネルギー消費原単位(参考値)を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
	第2表	19	適正な平均積載率(100%以下)におさまっているか。	<input type="checkbox"/>
		20	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の種類を、前年度の報告と矛盾なく記載しているか。 (※変更する場合は第4表にその理由を記載)	<input type="checkbox"/>
	第3表	21	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の対前年度比を、前年度に提出したエネルギー使用量と密接な関係を持つ値を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
		22	エネルギーの使用に係る原単位の対前年度比を、前年度に提出したエネルギーの使用に係る原単位を基に計算しているか。 (※対前年度比=当該年度値÷前年度値×100%)	<input type="checkbox"/>
	第5表	23	当該年度の欄に第3表の結果を矛盾なく転記しているか。	<input type="checkbox"/>
		24	5年度間平均原単位変化に当該年度までの平均原単位変化を記載しているか。	<input type="checkbox"/>
	第6表	25	原単位の値と前年度比の値を、前年度までの報告と矛盾なく記載しているか。	<input type="checkbox"/>
26		原単位が改善できなかった場合、その理由が明記されているか。算定手法の変更等の影響を排除した実質的な原単位の変動についての分析がなされているか。	<input type="checkbox"/>	
第7表	27	各項目、必ずいずれかにチェックが入っているか。 (※各項目において2箇所以上記載しない)	<input type="checkbox"/>	
第9表	28	CO2排出量を小数点以下切り捨てで記載しているか。 (例：算定値が36,421.5[t-CO2]の場合、36,421[t-CO2]と記載)	<input type="checkbox"/>	
	29	提出先が事業所管省庁の場合、権利利益保護請求を行う(「有」)の場合には、地球温暖化対策の推進に関する法律様式1-2を、情報提供を行う(「有」)の場合には、地球温暖化対策の推進に関する法律様式2を添付しているか。	<input type="checkbox"/>	

特定荷主の現状について

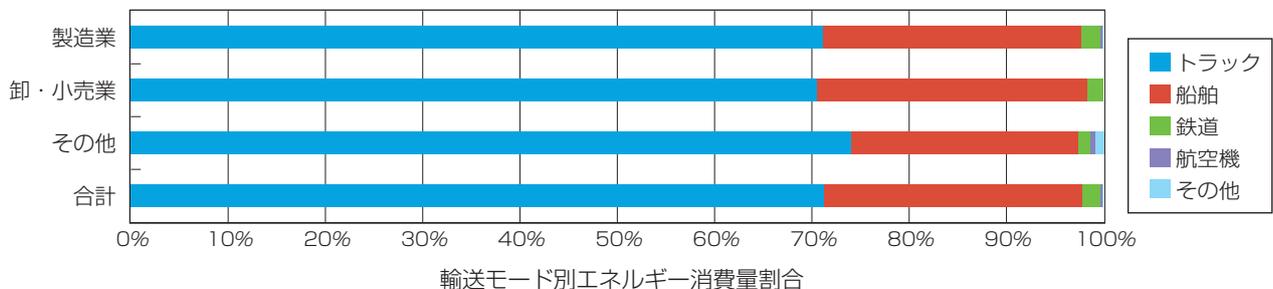
特定荷主のエネルギー使用量

特定荷主の貨物の輸送に係るエネルギー使用量について、業種別に割合を見ると、指定数の多い製造業で77%、卸・小売業で15%を占めていました。特定荷主全体での1社あたりのエネルギー使用量は、281,357 [GJ] でした。

業種名	特定荷主数	エネルギー使用量 [GJ]	割合	1 特定荷主あたりのエネルギー使用量 [GJ]
製造業	671	189,956,171	77%	283,094
卸・小売業	142	37,427,480	15%	263,574
その他	61	18,522,510	8%	303,648
合計	874	245,906,161	100%	281,357

特定荷主の輸送モード別エネルギー使用量

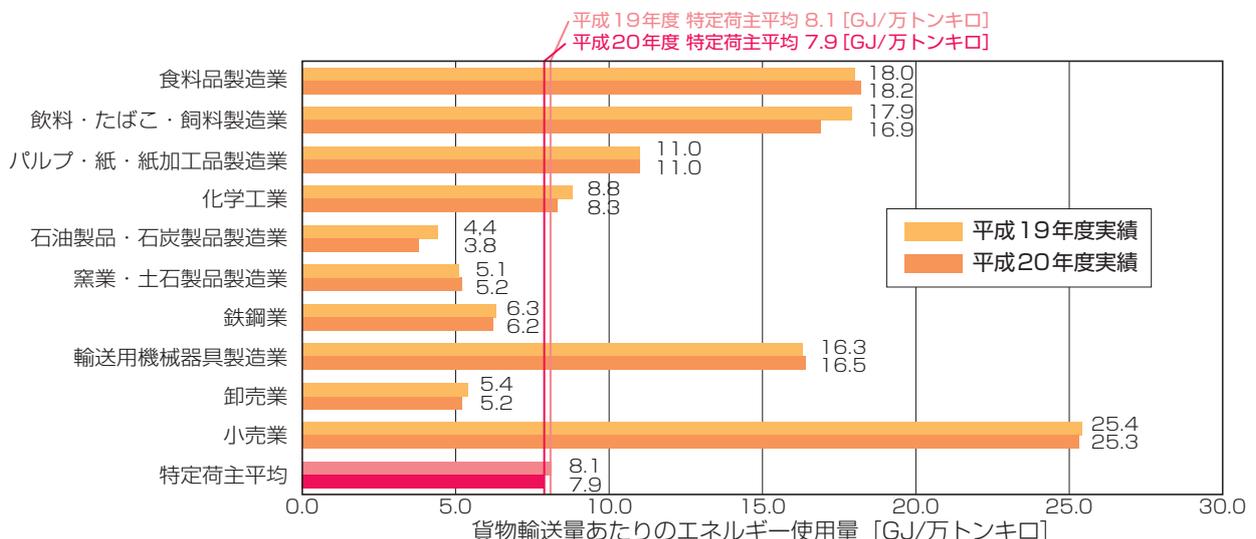
特定荷主の貨物の輸送に係るエネルギー使用量について、輸送モード別に割合を見ると、卸・小売業においてやや船舶の割合が高いものの、業種間で輸送モード別の割合に大きな差異は見られませんでした。



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）

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）における特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量を見ると、業種によりばらつきがあるものの、平均では7.9 [GJ/万トンキロ] でした（平成19年度：8.1 [GJ/万トンキロ]）。重量物を大量に船舶等で運ぶことが多い石油製品・石炭製品製造業、窯業・土石製品製造業、卸売業（石油製品卸売業を含む）等においては、小さな値となっていました。

※上記の値はトンキロ把握が可能な事業者489社（平成19年度は466社）について平均をとったもの



荷主の省エネルギー取り組み事例

荷主企業における単独の取り組み

<物流計画の見直しによる取り組み>

- 需要地に最も近い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
- 船舶における燃費向上のためのメンテナンスや機器の導入

<受注・生産計画の見直しを含む取り組み>

- 生産計画と物流計画を統合したり、生産拠点と消費地との距離を見直したり、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
- 販売予測の精度を向上させることにより、倉庫間での横持ち貨物輸送量を削減
- 返品頻度の多い取引先について、契約内容を見直し、返品に伴う物流量を削減

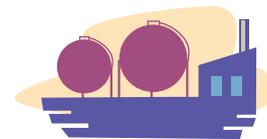
<サービス方法を変える取り組み>

- 個別受け取りが必要な配達により送付していた印刷物（カタログ等）をポスティングサービスに切り替えることで、再配達に掛かっていた輸送距離を削減
- 顧客会員に配布していた印刷物を電子化（メール配信での案内に切り替える等）することにより、貨物量を削減



他社との連携による取り組み、その他 特殊条件

- 同業他社と製品を相互に融通（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
- ローリー配送を行っていた原料物資（液体）を、生産拠点を近接させパイプライン配送に切替えることで、貨物量を削減



具体的な取り組み事例は、以下のホームページでも掲載しています。

 <http://www.enecho.meti.go.jp/ninushi/index.html>

【掲載事例一覧】

- 🌿 まずは、実態把握から！ ～データ把握の精度が効率化の肝～
- 🌿 まずは、基盤となる取組体制の構築を！ ～グリーン物流はグループとしての環境取組3本柱の一つ～
- 🌿 発注業務請負で、効率の良い「計画配送」を推進
～積載率は既に限界まで向上、1度に運ぶ量を増やすことが効率化への鍵～
- 🌿 グループ販売会社との協働取組 ～グループ全体の意識向上がなければ取組は～
- 🌿 取組は複数事業者間での連携が不可欠 ～さらなる連携と情報共有を進め、取組の頭打ち感を打破！～
- 🌿 荷物単位での輸送データ徹底把握 ～豊富なデータに基づく効果的な取組推進～
- 🌿 サプライチェーン全体での削減活動を推進 ～モーダルシフトの的確な判断とITを活用した配車集中管理～
- 🌿 省エネ取組は広い視野で協働による地道な取組と普及・啓発から
～コスト削減と物流品質の向上を念頭に置いた省エネ取組の推進～
- 🌿 外箱のダウンサイジング ～キーワードは「全体最適」～
- 🌿 満車単位・パレット単位発注で、お客様にもメリット
～共同物流・エコルールマーク・発注単位の効率化、課題は次の施策～
- 🌿 同業他社との協力関係を物流の省エネに活かす！ ～共同配送で省エネと効率化の推進～
- 🌿 冷凍食品輸送の海上へのモーダルシフト ～「環境対応」と「コスト低減」を同時達成～
- 🌿 動脈・静脈物流の一本化
～リサイクルの推進に加え、車両大型化、エコドライブ講習、天然ガス車の利用など多様な取組を推進～

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。

お問い合わせ先一覧

経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー課

〒100-8931 東京都千代田区霞が関 1-3-1

TEL 03-3501-9726

- 北海道経済産業局 エネルギー対策課 TEL 011-709-1753
担当地域【北海道】
- 東北経済産業局 エネルギー対策課 TEL 022-221-4932
担当地域【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 048-600-0364
担当地域【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 052-951-2775
担当地域【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 06-6966-6043
担当地域【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
担当地域【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
担当地域【徳島・香川・愛媛・高知】
- 九州経済産業局 エネルギー対策課 TEL 092-482-5473
担当地域【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 エネルギー対策課
担当地域【沖縄】 TEL 098-866-1759

参考情報

- 省エネ法(荷主に係る措置)について
<http://www.enecho.meti.go.jp/ninushi/index.html>
- 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。)
<http://www.greenpartnership.jp/index.html>
- 省エネ法(運輸分野) <国土交通省 総合政策局>
http://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>
<http://www.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/index.html>
- 荷主の省エネ <一般財団法人 省エネルギーセンター>
http://www.eccj.or.jp/sub_02.html



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。

資源の有効利用のため、古紙パルプ配合率100%白色度70%の再生紙、大豆油インキを使用しています 2018.3/10,000