

公開版

資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部  
省エネルギー課 御中

令和6年度エネルギー需給構造高度化対策調査等事業  
特定荷主等のエネルギーの使用合理化・  
非化石転換等の現状分析調査

報告書

株式会社 野村総合研究所

2025年3月

**NRI**

Envision the value,  
Empower the change



# 事業目的と主な実施事項

## 目的

- 本事業は、省エネ法に基づく荷主制度を通じた荷主の取組を促進することで、運輸部門における更なるエネルギーの使用合理化及び非化石エネルギーへの転換を図ることを目的とする。
  - (1) : 物流2024年問題への対応に向けた改正物効法の施行に向けた最新の検討状況を踏まえ、荷主を通じた輸送効率化の推進に伴う省エネ効果の分析として、当該制度と省エネ法荷主判断基準との対応関係整理、及び両法令の特定荷主の指定範囲の差異について調査を行う。
  - (2) : 荷主を通じた運輸部門の省エネ・非化石転換を推進する際の課題を把握し、改善を図るための取組のあり方を検討するため、特定荷主による定期報告や中長期計画書の情報をもとに、エネルギー使用や非化石転換に係る計画や実績を分析する。
  - (3) : 荷主の省エネ・非化石転換に向けた取組の推進を目的とした定期報告等の情報開示制度について、類似制度の調査及び事業者等の意見聴取を行いつつ、開示の意義・目的、開示内容・方法の検討を行う。

## 主な実施事項

### (1)

#### 物流2024年問題に対する措置を踏まえた省エネ法施策の見直しに向けた分析・整理

##### ①改正物効法と省エネ法の対応関係の整理

- 改正物効法に基づく措置内容（『合同会議とりまとめ（2024/11/27公表）』を参照）と荷主判断基準との対応関係を整理し、省エネ・非化石転換の観点から既存の荷主判断基準に記載されていない取組の有無、及び両法令での連携可能性について検証した。

##### ②改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理

- 改正物効法においても、一定規模以上の荷主は特定荷主に指定される。先行する省エネ法における特定荷主の指定範囲との差異について分析を行った。
- 省エネ法の特定荷主の裾ギリ値について、引き下げ時に想定される企業規模や企業数について、統計情報を基に推計を行い、裾ギリ値の引き下げに関する分析を行った。

### (2)

#### 定期報告書等のデータベース構築と分析

##### ①データベースの更新

- 2023年度報告（2022年度実績）データのクレンジング及びフラグ立てを行った上で、既存のデータベースに2023年度データを接続した。
- 2023年度報告から中長期計画書に非化石エネルギー転換に係る内容が追加になったため、データベースの構成の見直しを行った上で、当該内容をデータベースに新たに追加した。

##### ②データの集計・分析

- 過年度から集計・分析を行っている特定荷主の状況、エネルギー使用量の算定方法、エネルギー使用原単位、計画の達成状況等について、集計・分析を更新した。
- 今年度から新たに加わった非化石エネルギー転換に係る目標の設定状況について、新たに集計・分析を行った。

### (3)

#### 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

##### ①開示の意義の検討

- 荷主に対する施策として従来検討されていたベンチマーク制度やクラス分け制度の検討状況との比較を通じ、開示制度のメリット・意義を整理した。
- 上記に加え、荷主や輸送事業者へのヒアリング調査を通じ、荷主の省エネ・非化石転換に効果的となる開示制度のあり方を検討した。

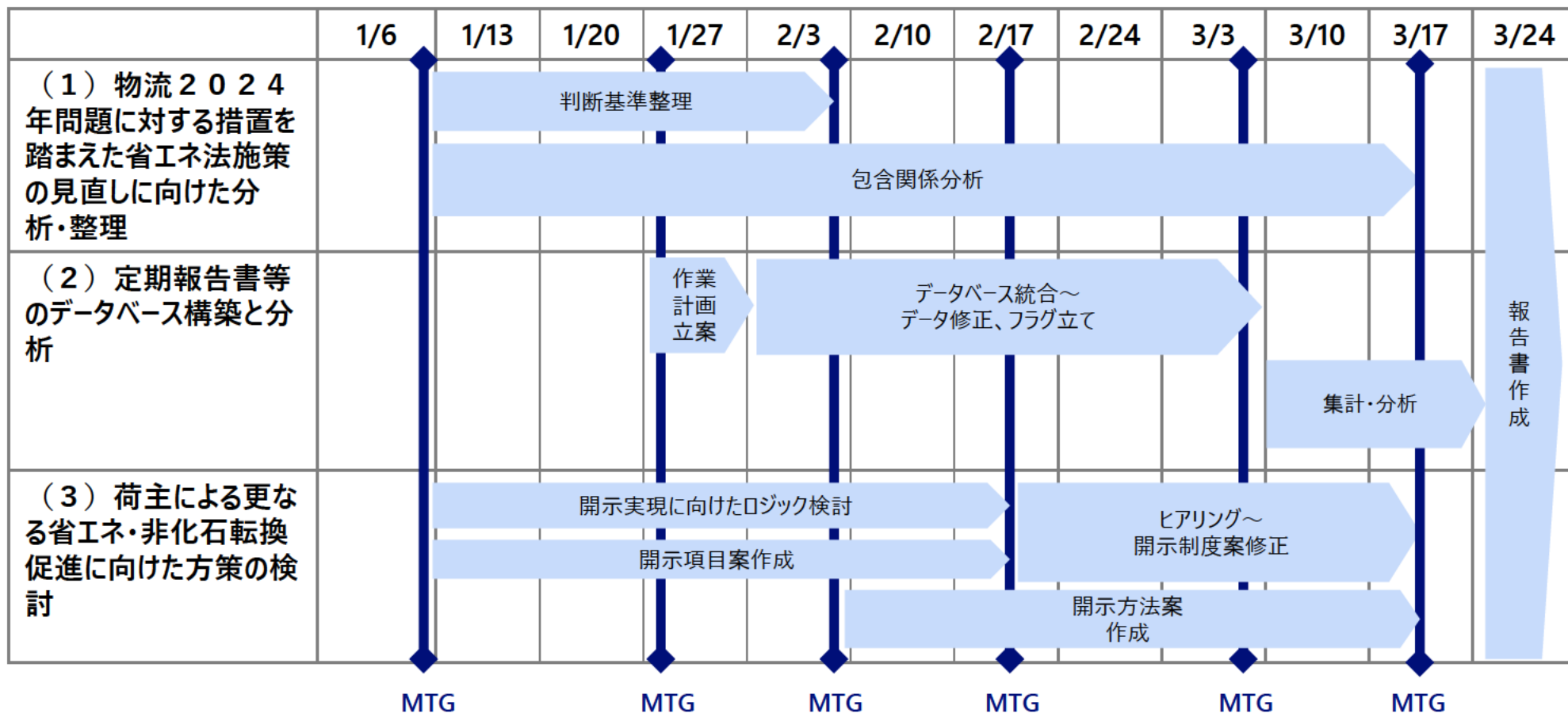
##### ②開示項目の検討

- 荷主・輸送事業者の省エネ・非化石転換の促進を目的として、第10回荷主WG提示資料をベースに、荷主及び情報利用者のニーズをふまえ、望ましい開示項目を検討した。

##### ③開示方法の検討

- 先行する工場の開示制度を参考に、試行運用や本格運用の段階における開示方法（開示のスケジュールおよび開示媒体）について、国際的なESG情報開示基準の動向や他制度の状況もふまえ、望ましいあり方を検討した。

# 事業実施スケジュール



<b>1. <u>物流2024年問題に対する措置を踏まえた省エネ法施策の見直しに向けた分析・整理</u></b>	<b>4</b>
(1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理	4
(2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理	36
<b>2. <u>定期報告書等のデータベース構築と分析</u></b>	<b>44</b>
(1) 過年度集計・分析結果の更新	51
(2) 非化石転換に係る目標設定の状況	73
<b>3. <u>荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討</u></b>	<b>82</b>
(1) 開示制度実施の意義の検討	85
(2) 開示項目の検討	96
(3) 開示方法の検討	102



# 1. 物流2024年問題に対する措置を踏まえた省エネ法施策の見直しに向けた分析・整理

## (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理



## 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | 実施事項

### 調査内容

- 「物流の2024年問題」解決および物流の持続的成長を図るために、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（以下、改正物効法）の下位法令が2025年4月以降に施行され、荷主・物流事業者に対する規制的措置が実施される中、既に定められている省エネ法荷主制度との整合を図ることが重要である。
- そこで、『改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）に基づく基本方針や事業者の取り組むべき措置についての判断基準を定める省令（2025年2月18日公布）』および『合同会議とりまとめ（2024年11月27日公表）』を基に、省エネ法における荷主判断基準（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）との対応関係を整理した
- 対応関係は、①省エネ法を軸とした整理②改正物効法を軸とした整理の2つのアプローチにて整理を実施した  
整理のアプローチ

<p>(1) - 1 省エネ法を 軸とした整理</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 省エネ法における荷主判断基準の項目に対して、改正物効法と対応する記載がある項目について、考察を実施</li></ul>
<p>(1) - 2 改正物効法を 軸とした整理</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 改正物効法における荷主判断基準、中長期計画・定期報告の記載事項に対して、省エネ法の荷主判断基準と対応する記載がある項目について、考察を実施</li></ul>

出所) 国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました（2025/2/18）」  
産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ

## 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | まとめ

省エネ法荷主判断基準と「関連する」または「一部関連する」項目が多く、物流効率化が省エネにも貢献。一方で、物流効率化と関連しない取組み（エコドライブ等）は、改正物効法には含まれない。

- 改正物流効率化法では、積載効率の向上や荷役・荷待ち時間等の短縮に関する荷主の努力義務が課され、省エネ法荷主基準の項目と関連する、または一部関連性する項目が多くを占める。
- 一方で、改正物流効率化法では物流効率化と関連しないエネルギー使用削減に関する取組の記載はない。  
例) エコドライブの推進、自営転換の推進、輸送距離の短縮、省エネ効果の高い自動車等の導入など

### 省エネ法荷主判断基準と改正物効法の対応関係整理における区分の考え方

関連性あり	<ul style="list-style-type: none"><li>• 両法令における取組内容が関連している項目 (例) 積載効率の向上における取組みなど</li></ul>
一部関連性あり	<ol style="list-style-type: none"><li>① 項目として概ね記載は同様だが、一部の取組内容は省エネ法にのみ記載があるもの</li><li>② 両法令における取組内容として、直接的に同じ記載とはなっていないが、同様の取組内容と解釈できるもの (例①) 輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計等（製品または包装資材の軽量化・小型化） 改正物効法では、輸送効率の向上の記載はあるが、製品・梱包資材の軽量化・小型化の言及はない (例②) 輸送距離の短縮 改正物効法では直接的な記載はないが、運行計画の最適化の結果として同様と解釈できる</li></ol>
-	<ul style="list-style-type: none"><li>• 項目として関連がないもの。</li></ul>

# 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | まとめ

荷主判断基準における基準部分では「輸送効率向上のための措置」「toB/Cの配送効率向上」が概ね関連しており、省エネにも寄与すると想定される。

I エネルギーの使用の合理化の基準		改正物効法との対応関係	
		関連の有無	内容
1 共通的な取組			
(1) 取組方針の作成とその効果等の把握	① 取組方針の策定	無	-
	② 社内体制の構築	一部関連性あり	物流統括管理者の役割と一部関連性あり
	③ エネルギー使用実態等により正確な把握と方法の定期的確認	無	-
	④ エネルギーの使用の合理化に資する取組に関する情報の開示	無	-
(2) 輸送効率向上のための措置	① 輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計等	一部関連性あり	①積載効率向上、②荷待・③荷役時間短縮の取組みと一部関連性あり
	② 貨物の輸送距離の短縮	一部関連性あり	①積載効率向上の取組みと一部関連性あり
	③ 燃費の向上	関連性あり	②荷待時間短縮の取組みと関連性あり
	④ 計画的な貨物の輸送	関連性あり	①積載効率向上の取組みと関連性あり
(3) 準荷主との連携		関連性あり	①積載効率向上の取組みと関連性あり
2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組			
(1) 積載率の向上		関連性あり	①積載効率向上の取組みと関連性あり
(2) エコドライブの推進		無	-
(3) 自営転換の推進		無	-
(4) モーダルシフト		関連性あり	④ ①～③の実効性確保の取組みと関連性あり
(5) 輸送機器の大型化		関連性あり	④ ①～③の実効性確保の取組みと関連性あり
3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組			
(1) 再配達削減		関連性あり	基本方針の内容と関連性あり
(2) 同梱やまとめ送りの促進		無	-

出所)

国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました(2025/2/18)」

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ」

「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」よりNRI作成

# 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | まとめ

荷主判断基準における目標部分では「関連インフラ整備」「貨物輸送事業者との連携」「toB/Cの配送効率向上」は概ね関連しており、省エネにも寄与すると想定される。

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		改正物効法との対応関係	
		関連の有無	内容
<b>1 共通的な取組</b>			
(1) 取組方針の作成及びその効果等の把握	① 目標の設定	無	-
	② 環境管理システムの導入	無	-
	③ 人員の教育・育成	無	-
	④ サードパーティロジスティクスの活用	無	-
	⑤ 国際的な貨物の輸送における取組の促進	無	-
(2) 関連インフラの整備	① 物流拠点等の整備	一部関連性あり	③ 荷役時間の短縮の取組みにて一部関連性あり
	② 標準化及び情報化の推進	関連性あり	① 積載効率向上 ③ 荷役時間短縮の取組みと関連性あり
(3) 貨物輸送事業者等との連携	① 連携体制の構築	一部関連性あり	④ ①～③の実効性確保の取組みと一部関連性あり
	② 貨物輸送事業者の活用における配慮	無	-
(4) 環境に配慮した製品開発及び生産体制整備	① 廃棄物処理やリサイクルを考慮した製品開発	無	-
	② 生産体制	無	-
<b>2 主に企業向けの大口貨物の配送効率向上の取組</b>			
(1) 輸送量の平準化や発注の計画化及び平準化の要請		関連性あり	① 積載効率向上の取組みと関連性あり
(2) 商取引の適正化		一部関連性あり	③ 荷役時間短縮の取組みと一部関連性あり
(3) 実車率の向上		関連性あり	① 積載効率向上の取組みと関連性あり
(4) 荷待ち時間の縮減		関連性あり	③ 荷待ち時間短縮の取組みと関連性あり
(5) 燃料消費率又は電力消費率に関する性能の優れた自動車等の導入・利用の促進		無	-
<b>3 主に消費者向けの小口貨物の配送効率向上の取組</b>			
(1) 貨物の輸送距離の短縮		一部関連性あり	① 積載効率向上の取組みと一部関連性あり
(2) 再配達削減		関連性あり	基本方針の内容と関連性あり
(3) 返品による輸送削減		無	-
(4) 消費者への啓発		関連性あり	基本方針の内容と関連性あり

出所)

国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました (2025/2/18)」

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | まとめ

改正物効法にのみ課される取組としては、運賃・料金の適切収受に関連する項目が挙げられる。  
 なお、努力義務である積載効率向上・荷待ち時間等の短縮は概ね同様の記載である

- 改正物流効率化法では、積載効率の向上や荷役・荷待ち時間等の短縮に関する荷主の努力義務が課され、省エネ法荷主基準の項目と概ね関連あり。
- 一方で、運賃・料金の適切収受に関する項目は改正物効法にのみ記載されている

改正物効法		省エネ法荷主判断基準との対応関係	
		対応関係	内容
2 荷主・物流事業者等の判断基準について			
(1) 荷主の判断基準等について	① 積載効率の向上	関連性あり	記載内容は概ね関連性あり
	② 荷待ち時間の短縮	関連性あり	記載内容は概ね関連性あり
	③ 荷役時間の短縮	関連性あり	記載内容は概ね関連性あり
	④ ①～③の実効性確保に関する事項	一部関連性あり	「発・着荷主との連携」「モーダルシフト」「物流データの標準化」など関連する項目はあるが、運賃・料金の適切収受など改正物効法にのみ記載されている項目もある

出所)

国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました (2025/2/18)」

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | まとめ

中長期計画・定期報告においては、様式の項目レベルでは概ね同様の方向性が示されている  
省エネ法としては、荷主連携省エネルギー措置との連携余地があると思料

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会				省エネ法 中長期計画・定期報告	対応関係	解説 (NRI)
中長期計画・定期報告の記載事項について	(1) 中長期計画について	①作成期間	毎年度提出することを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、 <b>計画内容に変更がない限りは、5年に1度提出</b> することとする。	①作成期間	直近過去2年度以上連続で「5年間平均エネルギー消費原単位を年1%以上低減」を達成している場合、翌年度以降、最後に提出した中長期計画の計画期間内(5年が上限)は、上記の条件を継続して満たしている限りにおいて、中長期計画の提出を免除	関連性あり 毎年提出が基本 <b>免除要件がある点は共通</b>
		②記載内容	判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、(i)実施する措置、(ii)具体的な措置の内容・目標等、(iii)実施時期等、(iv)参考事項を記載することとする。	②記載内容	「エネルギーの使用の合理化に関する計画」「非化石エネルギーへの転換に関する計画」について計画内容、実施時期、期待効果、非化石エネルギーへの転換では数値目標を記載	関連性あり <b>様式の項目レベルは概ね合致</b>
	(2) 定期報告について	記載内容	事業者の判断基準の遵守状況(チェックリスト形式を想定)、 <b>関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況</b> (自由記述欄を想定)、荷待ち時間等の状況を記載することとする。荷待ち時間等の状況については、(i)前提、(ii)具体的方法の考え方、(iii)計測方法、(iv)計測対象施設、の考え方について記載あり	記載内容	「エネルギー使用量の算定」、「荷主連携省エネルギー措置の実績」「非化石エネルギーの使用状況」「判断基準の順守状況(チェックリスト)」を記載	関連性あり <b>判断基準の順守状況のチェックリスト形式をはじめとして、様式の項目は概ね関連性がある</b> 関連事業者との連携に関する取組は、「荷主連携省エネルギー措置の実績」との連携余地があるか(NRI仮説)

出所)

国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました(2025/2/18)」

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議とりまとめ」

「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判断の基準」よりNRI作成

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | まとめ

物流統括管理者の業務として、トラックへの過度の集中を是正する事業運営方針・管理体制の整備が求めれ、モーダルシフトの推進が期待される。また、エネルギー管理統括者の役割を担う可能性がある

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		省エネ法	対応関係	解説 (NRI)
物流統括管理者の業務について	<p>業務内容</p> <p>新物効法上の物流統括管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充て、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。</p> <p>① 中長期計画の作成 ② <b>トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備</b> ③ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務</p> <p>物流統括管理者は、新物効法に基づく義務等に対して全社的な責任を持って対応する必要があることから、上記③の業務として、以下の業務を規定する必要がある。</p> <p>(i) 定期報告の作成 (ii) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成 (iii) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築 (iv) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価 (v) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施</p> <p>○ 上記に加え、フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進のためには、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら、商慣行の見直しやオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要があることから、以下の業務も規定する必要がある。</p> <p>(vi) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整</p>	<p>荷主にはエネルギー管理統括者は無し</p>	<p>—</p>	<p>物流統括管理者によるトラックへの過度の集中を是正する事業運営方針と管理体制の整備は、<b>モーダルシフトの推進が期待される</b></p> <p><b>物流統括管理者がエネルギー管理統括者に類似した役割を担える可能性がある (NRI仮説)</b></p>

出所)

国土交通種「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行に伴う関係省令・告示が公布されました (2025/2/18)」

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議とりまとめ」

「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」よりNRI作成



**【参考】（1）－ 1 省エネ法を軸とした整理 詳細**

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

改正物効法では輸配送の効率化と直接関連しないことから、エネルギー使用の合理化に関連する取組方針や効果把握は示されていないが、物流統括管理者が社内体制構築に寄与する可能性がある。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)		
(1) 取組方針の作成とその効果等の把握	① 取組方針の策定	貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の目標に対する取組方針を定める。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない	
	② 社内体制の構築	貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、責任者を設置し、責任者は、以下の責務を果たす。 ア (1)①に規定する取組方針を踏まえてエネルギーの使用の合理化の目標の達成のための計画を他の部門と調整して取りまとめ、業務執行を決定する機関に当該計画の承認を受けること。 イアの計画に基づく取組の進捗状況を当該機関に定期的に報告し、報告を受けた当該機関は必要な指示を行うこと。 ウ 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し、社内研修を行うための体制を整備すること。 エ 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組、当該取組による効果等をより正確に把握する。	③ 物流統括管理者の業務内容について	新物効法上の物流統括管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充て、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。 ① 中長期計画の作成 ② トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備 ③ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務	一部関連性あり	物流統括管理者は、物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する者となれ、物流の持続可能性に向けてはエネルギー使用の合理化を役割として担う可能性がある	
	③ エネルギー使用実態等のより正確な把握とその方法の定期的確認	イ エネルギーの使用の実態等の把握方法について定期的な確認を行い、エネルギーの使用の実態等のより適正な把握に努める。 ウ 燃料使用量が貨物輸送事業者から提供される場合には、エネルギーの使用量の算定について、取組の効果がより反映できる燃料法又は燃費法の選択に努める。	-	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない
	④ エネルギーの使用の合理化に資する取組に関する情報の開示	エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律(昭和54年法律第49号)に基づく定期の報告におけるエネルギー消費原単位等に関する情報の開示について検討すること。	-	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

輸送効率向上の措置における軽量化・小型化の方向性は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)	
(2) 輸送効率向上のための措置	① 輸送効率を考慮した商品の開発又は荷姿の設計等	ア 流通全体の輸送効率を考慮し、商品の開発又はその荷姿を設計する場合には、当該商品の形状又はその荷姿の標準化等の工夫により積み合わせ輸送の容易化や荷役・運搬の効率化を図る。  イ 流通全体の輸送効率を考慮し、製品の開発又はその包装資材の設計を行う場合には、当該製品やその包装資材の軽量化又は小型化を図る。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	一部関連性あり	荷主判断基準の「ア」の内容は、積載効率の向上及び荷役時間の短縮に向けた取組内容と概ね重複。 荷主判断基準の「イ」の内容は、「軽量化又は小型化」という省エネにつながる方向性は示されていない。	
			2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について② 荷待ち時間の短縮に関する事項			・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。 ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。 ・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。
			2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について③ 荷役時間の短縮に関する事項			・トラックが一時に集中して到着することがないよう、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること。 なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。 ・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。
2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について④ 荷役時間の短縮に関する事項	・パレット、ロールボックスパレット(カゴ車)等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと ・バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組むこと。 ・事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。 ・パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。 ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。 ・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。					

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

輸送距離の短縮は直接的には示されていないが、  
計画最適化の結果として距離短縮に寄与すると想定される。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)	
(2) 輸送効率向上のための措置	② 貨物の輸送距離の短縮	貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分け。また、ルートごとの標準的な貨物の輸送手段を定める等により、貨物輸送事業者に対し、貨物の輸送距離の全体を短縮するよう発注する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。 ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。 ・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。	一部関連性あり	輸送距離の短縮に関する直接的な方向性は示されていないが、配車・運航計画の最適化の中で、輸送ルートの見直しにより輸送距離の短縮に寄与する可能性がある。
	③ 燃費の向上	出庫時間の調整等により道路混雑時の貨物の輸送を見直し、貨物の輸送の円滑化を図る。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について② 荷待ち時間の短縮に関する事項	・トラックが一時に集中して到着することがないように、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること。 なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。 ・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。	関連性あり	改正物効法では荷待ち時間の短縮を目的とした取組みであるが、概ね関連性あり
	④ 計画的な貨物の輸送	貨物輸送事業者と可能な限り連携し、貨物の輸送時間及び貨物の輸送の発注時間の決定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避したり輸送量を平準化するよう計画的な貨物の輸送を行う。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。 ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。 ・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上を目的とした取組みであるが、概ね関連性あり

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

発荷主・着荷主の連携は、同様の方向性が示されている。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(3) 準荷主との連携	準荷主と調整し、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、計画性及び必然性のない多頻度少量輸送及びジャスト・イン・タイム(曜日及び時間指定)の貨物の輸送の見直しを行う。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</li> <li>トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。</li> <li>社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上を目的とした取組みであるが、概ね関連性あり
		2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について④①～③の実効性確保に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>発荷主・着荷主間において連携を図ること。</li> <li>寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。 (以下略)</li> </ul>		

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

改正物効法では輸配送の効率化と直接関連しないエコドライブ、自営転換の方針は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(1) 積載率の向上	<p>① 特に貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物輸送事業者に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注する。</p> <p>② 貨物輸送事業者に対し、輸送量に応じた適正車種を選択するよう発注する。</p> <p>③ 配送の計画化・平準化に寄与するよう、できるだけ時間的猶予を確保し発注する。</p>	<p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項</p> <p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 貨物自動車運送事業者等の判断基準について① 積載効率の向上等に関する事項</p>	<p>・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</p> <p>・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。</p> <p>・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</p> <p>・複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること。</p> <p>・荷主、連鎖事業者、貨物利用運送事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと。</p> <p>・求貨求車システム等を活用した帰り荷(復荷)の確保により、実車率の向上を図ること。</p> <p>・配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと。</p> <p>・輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させること。</p>	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上を目的とした取組みであるが、概ね関連性あり ※ただし、②の適正車種を選択は貨物自動車運送事業者の取組み
(2) エコドライブの推進	エコドライブ(無用なアイドリングをしないこと(アイドリングストップ)、無用な空ぶかしをしないこと、急発進及び急加速をしないこと、交通の状況に応じた安全な定速走行に努めること、早めに一段上のギアにシフトアップすること、予知運転により停止及び発進回数を抑制すること、減速時にはエンジンブレーキを活用すること、確実な車両の点検及び整備を実施すること並びに過度のエアコンの使用を抑制することを通じて、環境に配慮した自動車の運転を行うことをいう。)を推進するため、エコドライブ支援機器(デジタルタコグラフ等をいう。)の導入に協力する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化(積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮)と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はない。
(3) 自営転換の推進	自営転換(自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送の転換を図ることをいう。)を推進する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化(積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮)と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はない。

出所)

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

モーダルシフト・輸送機器の大型化は同様の方向性が示されている。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(4) モーダルシフト	貨物の適性を踏まえ、鉄道及び船舶の活用を推進することにより、輸送量当たりの貨物の輸送に係るエネルギーの使用量を削減する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について④①～③の実効性確保に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発荷主・着荷主間において連携を図ること。(中略)</li> <li>・貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。</li> <li>・異常気象時(台風・豪雨・豪雪等)に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。</li> <li>・トラック事業者との運送契約の締結の協議の際に、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。</li> <li>・発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では過度なトラックへの集中の是正としてモーダルシフトが挙げられており、概ね関連性あり
(5) 輸送機器の大型化	車両の大型化及びトレーラー化並びに船舶の大型化その他の手段により、貨物輸送事業者に対し、便数を削減するよう発注する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について①積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</li> <li>・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。</li> <li>・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</li> </ul>	関連性あり	荷主の取組みとして、車両の大型に関する直接的な方向性は示されていないが、貨物自動車運送事業者の取組みでは運送ごとの貨物量の増加の方向は示されている。また、荷主では積載効率の向上を目的とした、納入単位・回数の集約の取組みは示されており、総合的に勘案すれば同様の内容が記載されていると考えられる。
		2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 貨物自動車運送事業者等の判断基準について①積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること。</li> <li>・荷主、連鎖化事業者、貨物利用運送事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと。</li> <li>・求貨求車システム等を活用した帰り荷(復荷)の確保により、実車率の向上を図ること。</li> <li>・配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと。</li> <li>・輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させること。</li> </ul>		

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

再配達削減は同様の方向性が示されているが、同梱やまとめ送りの促進は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(1) 再配達削減	<p>貨物輸送事業者が対応可能な場合は、以下の取組を推進すること。</p> <p>①貨物輸送事業者等と連携して、消費者による配達予定日時や受取場所の指定を可能とすること。</p> <p>②消費者に配達予定日時や受取場所の適時適切な通知を行うとともに、消費者の要望に応じてこれらの変更に対応すること。</p>	<p>1 基本方針について (4) 集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項</p>	<p>・集貨・配達に係るトラックドライバーの負荷の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配達日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりするなど、配達サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠であること。また、B to C 物流だけでなく、B to B 物流においても、再配達削減に向けた事業者の理解と実践が必要であること。</p> <p>・国は、「再配達削減 PR 月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配達時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニ・ガソリンスタンドでの受取り、マンションや民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること。</p> <p>・国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達削減や、路上を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組む、集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減を図ること。</p> <p>・EC モールの運営事業者と通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、物流負荷の低い多様な受取方法の選択や配達日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すこと。</p>	関連性あり	<p>改正物効法では、荷主・物流事業者等の判断基準においては、消費者向けの小口貨物の配送に関する記載は見られないが、基本方針においては再配達削減に関する取組みが記載されている。</p>
(2) 同梱やまとめ送りの促進	<p>消費者に同梱やまとめ送りを促すことで配送効率の向上が見込まれる場合は、これらを促すための措置を講ずる。</p>	-	-	-	<p>荷主・物流事業者等の判断基準においては、消費者向けの小口貨物の配送に関する記載は見られず、消費者向けの同梱・まとめ送りについての記載は見られない。</p>

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

改正物効法では輸配送の効率化と直接関連しないことから、エネルギー使用の合理化に関連する取組方針や効果把握については示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)	
(1) 取組方針の作成及びその効果等の把握	① 目標の設定	ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を進める上での中長期的な目標として妥当なエネルギー消費原単位の考え方を検討し、既に実施している対策を踏まえた目標を設定する。 イ 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組、当該取組による効果等を踏まえて目標や方針を再検討し、さらに効果的な取組を行う。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない
	② 環境管理システムの導入	ISO14001で求められるような環境管理システム(取組マニュアルの整備を含む。)を導入する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない
	③ 人員の教育・育成	ア 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。 イ 貨物輸送事業者によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両等の整備及び点検(車両におけるエアクリナーの清掃及び交換並びにエンジンオイルの適正な選択及び交換並びにタイヤ空気圧の適正化並びに船舶における船底清掃等をいう。)の徹底を要請する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない
	④ サードパーティロジスティクスの活用	サードパーティロジスティクス(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。)の効果的な活用を図る。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない
	⑤ 国際的な貨物の輸送における取組の促進	国内から海外へもしくは海外から国内へ又は海外での輸送に関し、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組、当該取組による効果等を把握する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

物流拠点の整備は同様の方向性が示されているが、交通流の円滑化に関する方向性は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会	対応関係	解説 (NRI)
(2) 関連インフラの整備	① 物流拠点等の整備	<p>ア 物流施設及び物流拠点について、機械化及び自動化並びに施設間の適正配置及び集約化並びに荷受け並びに仕分け等の業務の効率化に配慮しつつ、それらを整備する。</p> <p>イ 交通流の円滑化のために、路上駐停車を防止するとともに、事業者、地方公共団体等と協力して、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路を整備する。</p>	一部関連性あり	<p>アについては荷役時間の短縮及びその実効性確保に関する事項にて、概ね同様の方向性が示されている。</p> <p>一方で、イについては、物流施設周辺の道路等を含めた全体としての「交通流円滑化」の視点の記載はない。</p>
		<p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について③荷役等時間の短縮に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パレット、ロールボックスパレット（カゴ車）等の輸送用具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと</li> <li>・バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組むこと。</li> <li>・事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。</li> <li>・パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。</li> <li>・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。</li> <li>・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。</li> </ul>		
		<p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (4) 貨物自動車関連事業者の判断基準等について③実効性確保に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間18や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。</li> <li>・寄託者である荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力・連携を行うこと。</li> <li>・責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。</li> <li>・無人搬送車、ピッキングロボット等の導入等により、自動化・機械化を図ること。</li> <li>・物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。</li> <li>・関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。</li> </ul>		

出所)

「産業構造審議会 商流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

# 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細 標準化及び情報化の推進は同様の方向性が示されている。

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			合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会	対応関係	解説 (NRI)
(2) 関連インフラの整備	② 標準化及び情報化の推進	<p>ア 国内物流EDI (電子データ交換)標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、RFID(無線自動識別)、ネットワーク技術等を利用し、検品、荷役、保管等の簡略化を図る。</p> <p>イ 一貫パレチゼーション(パレットの規格を統一し、パレットに積み付けた貨物の荷姿を崩すことなく、発送から到着の荷卸しまで一貫して移動を完了させることをいう。)を中心としたユニットロードシステム化(貨物がある単位にまとめた上で、できるだけその単位を崩さず輸送することをいう。)等を推進し、荷役の簡略化を図る。</p> <p>ウ 納品車の帰便の活用に資する求貨求車システムを活用する。</p> <p>エ VICS (道路交通情報通信システム)、車両動態管理システム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。</p> <p>オ 受発注の業界プラットフォームや共同の配車管理システム等を構築・活用し、貨物輸送事業者や協働する荷主、準荷主と受発注情報や車両の位置情報等を共有することで、共同輸送による積載率や実車率の向上を図る。</p>	<p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 貨物自動車運送事業者等の判断基準について① 積載効率の向上等に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること。</li> <li>・ 荷主、連鎖化事業者、貨物利用運送事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと。</li> <li>・ 求貨求車システム等を活用した帰り荷 (復荷) の確保により、実車率の向上を図ること。</li> <li>・ 配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと。</li> <li>・ 輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上・荷役時間の短縮を目的とした取組みの中で、概ね同様の記載がある
		<p>2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について③ 荷役等時間の短縮に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パレット、ロールボックスパレット (カゴ車) 等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと</li> <li>・ バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組むこと。</li> <li>・ 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。</li> <li>・ パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。</li> <li>・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。</li> <li>・ 貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。</li> </ul>			

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

貨物輸送事業者との連携は示されているが、協議会や業界団体にまでは言及されていない。また、環境に配慮する事業者の選定は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(3) 貨物輸送事業者等との連携	① 連携体制の構築	ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する措置について、荷主及び貨物輸送事業者その他の関係者の連携を深めるための定期的な懇談会の設置、貨物の輸送の効率化のための検討会の設置、貨物の輸送に関する情報交換の実施等により、関係者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。 イ 事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について④①～③の実効性確保に関する事項	一部関連性あり	改正物効法においても、連携体制の構築に関する方針は示されており、協議の窓口の設置という取組みはあるが、協議会や業界団体の活動についての記載はない。
	② 貨物輸送事業者の活用における配慮	環境に配慮している貨物輸送事業者(ISO14001、グリーン経営認証を取得した貨物輸送事業者をいう。)を選定する。	-	-	改正物効法では輸配送の効率化(積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮)と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

改正物効法では輸配送の効率化と直接関連しないことから、  
環境に配慮した製品開発及び生産体制整備に関する方向は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)	
(4) 環境に 配慮した製 品開発及 び生産体 制整備	① 廃棄物処理 やリサイクルを考 慮した製品開発	製品使用後の廃棄物、リサイクル資源等の貨物の 輸送をあらかじめ考慮した製品開発を行う。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率 の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しな いエネルギー使用の合理化に関する直接的な記 載はなく、重複しない
	② 生産体制	ア 貨物の輸送に併せて出庫時間を調整できる生産 体制を構築する。 イ 生産工程における障害、遅延、調整、変更等計 画どおりの出庫を阻害する要因についてより早く正確 な情報を貨物輸送事業者に提供し、貨物輸送事業 者がそれに対応できるようにするとともに、当該阻害 要因の排除、それが発生した場合の影響の低減措 置等を講じる。 ウ 工場に近い場所から部品等を調達し、貨物の輸 送距離を削減する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率 の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しな いエネルギー使用の合理化に関する直接的な記 載はなく、重複しない
		-	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化（積載効率 の向上、荷待ち/荷役時間の短縮）と関連しな いエネルギー使用の合理化に関する直接的な記 載はなく、重複しない

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

# 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細 平準化に関する取組は同様の方向性が示されている。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(1) 輸送量の平準化や発注の計画化及び平準化の要請	① 輸送量のピーク期間の移動によるその平準化により貨物の輸送効率を向上させる取組を貨物輸送事業者と連携して実施する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</li> <li>・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。</li> <li>・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上を目的とした取組みであるが、概ね関連性あり
	② 準荷主に発注単位、リードタイム又は納品頻度の見直しによる発注の計画化及び平準化を要請する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について④①～③の実効性確保に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発荷主・着荷主間において連携を図ること。</li> <li>・寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。(以下、略)</li> </ul>		

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

商取引の適正化は同様の方針は示されているが、書面による透明化の記載はなし。  
 実車率の向上は同様の方向性が示されている。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(2) 商取引の適正化	返品に関わる条件(返品に係る貨物の輸送費等をいう。)の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について③荷役等時間の短縮に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>パレット、ロールボックスパレット(カゴ車)等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと</li> <li>バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組むこと。</li> <li>事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。</li> <li>パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。</li> <li>フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。</li> <li>貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。</li> </ul>	一部関連性あり	改正物効法では返品水準の合理化に関する方向性は示されているが、書面による透明化の記載はなし
(3) 実車率の向上	① 他の荷主との共同輸送を実施する。 ② 納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注する等により、貨物輸送事業者の帰り荷の確保に協力する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について①積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</li> <li>トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数集約等に取り組むこと。</li> <li>社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では積載効率の向上を目的とした取組みとして概ね関連性あり

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
 「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

荷待ち時間の縮減は同様の方向性が示されている。  
省エネ効果のある自動車の導入・利用の促進に関する方向は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(4) 荷待ち時間の縮減	予約受付システムの導入、事前出荷情報の共有、検品方法の見直し(ユニット検品等)や受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について②荷待ち時間の短縮に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラックが一時に集中して到着することがないよう、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること。</li> <li>なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。</li> <li>寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では荷待ち時間の短縮を目的とした取組みとして概ね関連性あり
		2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について③荷役等時間の短縮に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>パレット、ロールボックスパレット(カゴ車)等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと</li> <li>バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品流通の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組むこと。</li> <li>事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。</li> <li>パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。</li> <li>フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。</li> <li>貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。</li> </ul>		
(5) 燃料消費率又は電力消費率に関する性能の優れた自動車等の導入・利用の促進	燃料消費率又は電力消費率に関する性能の優れた自動車等の導入に協力する。	-	-	-	改正物効法では輸配送の効率化(積載効率の向上、荷待ち/荷役時間の短縮)と関連しないエネルギー使用の合理化に関する直接的な記載はなく、重複しない

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

輸送距離の短縮は直接的には示されていないが、結果的に短縮に寄与すると想定される。再配達は同様の方針が示されているが、返品による削減は示されていない。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(1) 貨物の輸送距離の短縮	複数の物流拠点に商品の在庫がある場合は、配達先が決定した段階で輸送距離が最短となる物流拠点からの出荷を決定する。	2 荷主・物流事業者等の判断基準等について (1) 荷主の判断基準等について① 積載効率の向上等に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(復荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。</li> <li>・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数集約等に取り組むこと。</li> <li>・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。</li> </ul>	一部関連性あり	輸送距離の短縮に関する直接的な方向性は示されていないが、配車・運航計画の最適化の中で、輸送ルートの見直しにより輸送距離の短縮に寄与する可能性がある。
(2) 再配達の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 貨物輸送事業者等と連携して、消費者が自宅における直接受け取り以外の受け取りやすい手法(例えば、自宅や駅等の宅配ボックス、コンビニエンスストアでの受け取り)を選択可能とする。</li> <li>② 貨物輸送事業者等と連携し、宅配ボックスの共同利用など、宅配ボックスの普及に向け協力する。</li> <li>③ 再配達を削減するための新たな仕組み(例えば一回目の配達で受け取った場合のポイント付与や置き配)を貨物輸送事業者等と連携して導入する。</li> </ul>	1 基本方針について (4) 集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集貨・配達に係るトラックドライバーの負荷の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配達日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりするなど、配送サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠であること。また、B to C 物流だけでなく、B to B 物流においても、再配達の削減に向けた事業者の理解と実践が必要であること。</li> <li>・国は、「再配達削減 PR 月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配達時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニ・ガソリンスタンドでの受取り、マンションや民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること。</li> <li>・国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組む、集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減を図ること。</li> <li>・EC モールの運営事業者と通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、物流負荷の低い多様な受取方法の選択や配達日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すこと。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では、荷主・物流事業者等の判断基準においては、消費者向けの小口貨物の配達に関する記載は見られないが、基本方針においては再配達の削減に関する取組みが記載されている。
(3) 返品による輸送の削減	返品に係る必要以上の貨物の輸送を抑制するため、消費者に対して画像や動画による商品の詳細な情報提供等を行う。	-	-	-	荷主・物流事業者等の判断基準においては、消費者向けの小口貨物の配達に関する記載は見られず、返品による輸送の削減に関する記載は見られない。

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 とりまとめ」  
「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」よりNRI作成

# 1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 1 省エネ法を軸とした整理 | 詳細

## 消費者への啓発は同様の方向性が示されている。

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		合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		対応関係	解説 (NRI)
(4) 消費者への啓発	消費者が物流コストや物流に係るエネルギーを正しく認識しづらい状況となっていることを踏まえ、創意工夫により、再配達削減・まとめ送りなどの貨物輸送の合理化が省エネルギーに資することを啓発する。	1 基本方針について (4) 集貨又は配達に係る運転者への負担の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集貨・配達に係るトラックドライバーの負担の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配達日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりするなど、配達サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠であること。また、B to C 物流だけでなく、B to B 物流においても、再配達の削減に向けた事業者の理解と実践が必要であること。</li> <li>・国は、「再配達削減 PR 月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配達時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニ・ガソリンスタンドでの受取り、マンションや民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること。</li> <li>・国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路上を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組み、集貨・配達に係るトラックドライバーへの負担の低減を図ること。</li> <li>・EC モールの運営事業者と通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、物流負担の低い多様な受取方法の選択や配達日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すこと。</li> </ul>	関連性あり	改正物効法では、荷主・物流事業者等の判断基準においては、消費者向けの小口貨物の配送に関する記載は見られないが、基本方針においては再配達の削減に関する取組みが記載されている。

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成



## 【参考】（1）－2 改正物効法を軸とした整理 詳細

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | 詳細

積載効率の向上、荷待ち時間の短縮に関しては、概ね同様の方向性が示されている

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会		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		対応関 係	解説 (NRI)		
2, 荷主・ 物流事業 者等の判断 基準等につ いて	(1) 荷主の 判断基準等 について	①積載効率の 向上	・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、 共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に 取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイム の確保や荷主間の連携に取り組むこと。	I-2-(1)積載率の 向上	① 特に貨物の輸送単位が小さい場合には、 貨物輸送事業者に対し積み合わせ輸送を実 施するよう発注する。 ② 貨物輸送事業者に対し、輸送量に応じ た適正車種を選択するよう発注する。 ③ 配送の計画化・平準化に寄与するよう、 できるだけ時間的猶予を確保し発注する。	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある
			・トラック事業者の運行効率向上のため、年単 位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品 日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の 最適化に取り組むこと。 なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、 納入単位・回数の集約等に取り組むこと。				
			・社内の関係部門（物流・調達・販売等）の 連携を促進することにより、適切なリードタイムの確 保や発送量・納入量の適正化を図ること。				
	② 荷待ち時 間の短縮	・トラックが一時に集中して到着することがないよ う、トラック予約受付システムの導入や混雑時間 を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品 日時を分散させること。なお、トラック予約受付シ ステムについては、単にシステムを導入するだけで はなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した 予約時間の調整や利用率の向上など、現場の 実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につな がるような効果的な活用を行うこと。	II-2-(3)実車率の 向上	① 他の荷主との共同輸配送を実施する。 ② 納品車の帰り便で納入先からの回収物を 回収するよう発注する等により、貨物輸送事 業者の帰り荷の確保に協力する。	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある	
			II-2-(4)荷待ち時間 の縮減	予約受付システムの導入、事前出荷情報の 共有、検品方法の見直し(ユニット検品等)や 受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮 減を図る。			
			I-1-(2)-④計画的 な貨物の輸送	貨物輸送事業者と可能な限り連携し、貨物 の輸送時間及び貨物の輸送の発注時間の決 定方法を定め、緊急な貨物の輸送を回避し たり輸送量を平準化するよう計画的な貨物の輸 送を行う。			
	・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行う こと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確 保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散さ せること。	II-2-(1)輸送量の 平準化や発注の計 画化及び平準化の 要請	① 輸送量のピーク期間の移動によるその平 準化により貨物の輸送効率を向上させる取組 を貨物輸送事業者と連携して実施する。 ② 準荷主に発注単位、リードタイム又は納 品頻度の見直しによる発注の計画化及び平 準化を要請する。				

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | 詳細

荷役時間の短縮に関しても、概ね同様の方向性が示されている

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会			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	対応関 係	解説 (NRI)
2, 荷主・ 物流事業 者等の判断 基準等につ いて	(1) 荷主の 判断基準等 について	・パレット、ロールボックスパレット (カゴ車) 等の輸 送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。 なお、パレットを使用する場合は、発注主・着荷 主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品 数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実 現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包 装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を 行うこと。	I-1-(2)-① 輸送効 率を考慮した商品の 開発又は荷姿の設 計等	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある
		③ 荷役等時 間の短縮	・バーコード等の商品を識別するタグの導入、検 品・返品水準の合理化、管理単位の統一等によ り、検品の効率化を図ること。また、食品流通 の効率化に資する賞味期限の大括り化等に取り組 むこと。 ・事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品 レス化を図ること。 ・パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応 じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整え ること。 ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によ り、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効 率化を図ること。 ・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順 序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことによ り、荷役等の効率化を図ること。		

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
 「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | 詳細

発荷主・着荷主連携、社内体制の整備に関しては概ね同様の方向性が示されている

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会			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	対応関係	解説 (NRI)		
2, 荷主・ 物流事業 者等の判断 基準等につ いて	(1) 荷主の 判断基準等 について	①～③の実効 性確保に関す る事項	I-1-(3) 準荷主との 連携	準荷主と調整し、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、計画性及び必然性のない多頻度少量輸送及びジャスト・イン・タイム(曜日及び時間指定)の貨物の輸送の見直しを行う。	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある	
		・ 発荷主・着荷主間において連携を図ること。	II-2-(4)荷待ち時間 の縮減 【再掲】	・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。 ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。	予約受付システムの導入、事前出荷情報の共有、検品方法の見直し(ユニット検品等)や受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある
		・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること。	II-2-(4)荷待ち時間 の縮減 【再掲】	予約受付システムの導入、事前出荷情報の共有、検品方法の見直し(ユニット検品等)や受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。	関連性 あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある	

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | 詳細

荷待・荷役時間の把握と費用分担に関する項目は改正物効法のみで示されている

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会			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	対応関係	解説 (NRI)		
2, 荷主・物流事業者等の判断基準等について	(1) 荷主の判断基準等について	①～③の実効性確保に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること。</li> <li>・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。</li> <li>・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。</li> </ul>	II-2-(4) 荷待ち時間の縮減【再掲】	予約受付システムの導入、事前出荷情報の共有、検品方法の見直し(ユニット検品等)や受入体制の構築等によって荷待ち時間の縮減を図る。	関連性あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある
						-	荷待ち・荷役時間の測定に関する記載事項は省エネ法には記載されていない
							-
		・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。	II-1-(2)-② 標準化及び情報化の推進	<p>ア 国内物流EDI (電子データ交換)標準、出荷・輸送・受荷一貫ラベル、RFID(無線自動識別)、ネットワーク技術等を利用し、検品、荷役、保管等の簡略化を図る。</p> <p>イ 一貫パレチゼーション(パレットの規格を統一し、パレットに積み付けた貨物の荷姿を崩すことなく、発送から到着の荷卸しまで一貫して移動を完結させることをいう。)を中心としたユニットロードシステム化(貨物がある単位にまとめた上で、できるだけその単位を崩さず輸送することをいう。)等を推進し、荷役の簡略化を図る。</p> <p>ウ 納品車の帰り便の活用にあつては、求貨求車システムを活用する。</p> <p>エ VICS (道路交通情報通信システム)、車両動態管理システム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。</p> <p>オ 受発注の業界プラットフォームや共同の配車管理システム等を構築・活用し、貨物輸送事業者や協働する荷主、準荷主と受発注情報や車両の位置情報等を共有することで、共同輸送による積載率や実車率の向上を図る。</p>	関連性あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある	

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」

「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」よりNRI作成

1 (1) 改正物効法と省エネ法の対応関係の整理 | (1) - 2 改正物効法を軸とした整理 | 詳細

安全確保、標準的運賃や価格設定に関する項目は改正物効法のみで示されている

合同会議 取りまとめ (2024年11月27日) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会			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	対応関係	解説 (NRI)		
2, 荷主・ 物流事業 者等の判断 基準等につ いて	(1) 荷主の 判断基準等 について	①～③の実効 性確保に関 する事項	・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。	I-2-(4)モーダルシフト	貨物の適性を踏まえ、鉄道及び船舶の活用を推進することにより、輸送量当たりの貨物の輸送に係るエネルギーの使用量を削減する。	関連性あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある
			・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。			-	トラックドライバーの安全確保に関する記載事項は省エネ法には記載されていない
			・ トラック事業者との運送契約の締結の協議の際に、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。			-	標準的運賃に関する記載事項は省エネ法には記載されていない
			・ 発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。			-	価格設定に関する記載事項は省エネ法には記載されていない
			・ 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。	II-1-(3)-① 連携体制の構築	ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する措置について、荷主及び貨物輸送事業者その他の関係者の連携を深めるための定期的な懇談会の設置、貨物の輸送の効率化のための検討会の設置、貨物の輸送に関する情報交換の実施等により、関係者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。 イ 事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。	関連性あり	省エネ法の取組と概ね関連性がある

出所)

「産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ」  
「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」よりNRI作成



**1. 物流2024年問題に対する措置を踏まえた省エネ法施策の見直しに向けた分析・整理**

**(2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理**



## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理

### 調査内容

- 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（以下、改正物効法）の一部が2025年4月以降に施行され、全荷主への物流効率化に向けた努力義務が措置される。加えて、2026年度以降、一定規模以上の事業者は特定荷主に指定され、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる。
- 改正物効法に基づく特定荷主の裾ギリを踏まえ、先行する省エネ法に基づく荷主制度における特定荷主の指定範囲との差異と省エネ法における特定荷主の裾ギリ値引き下げに関する調査を実施した。

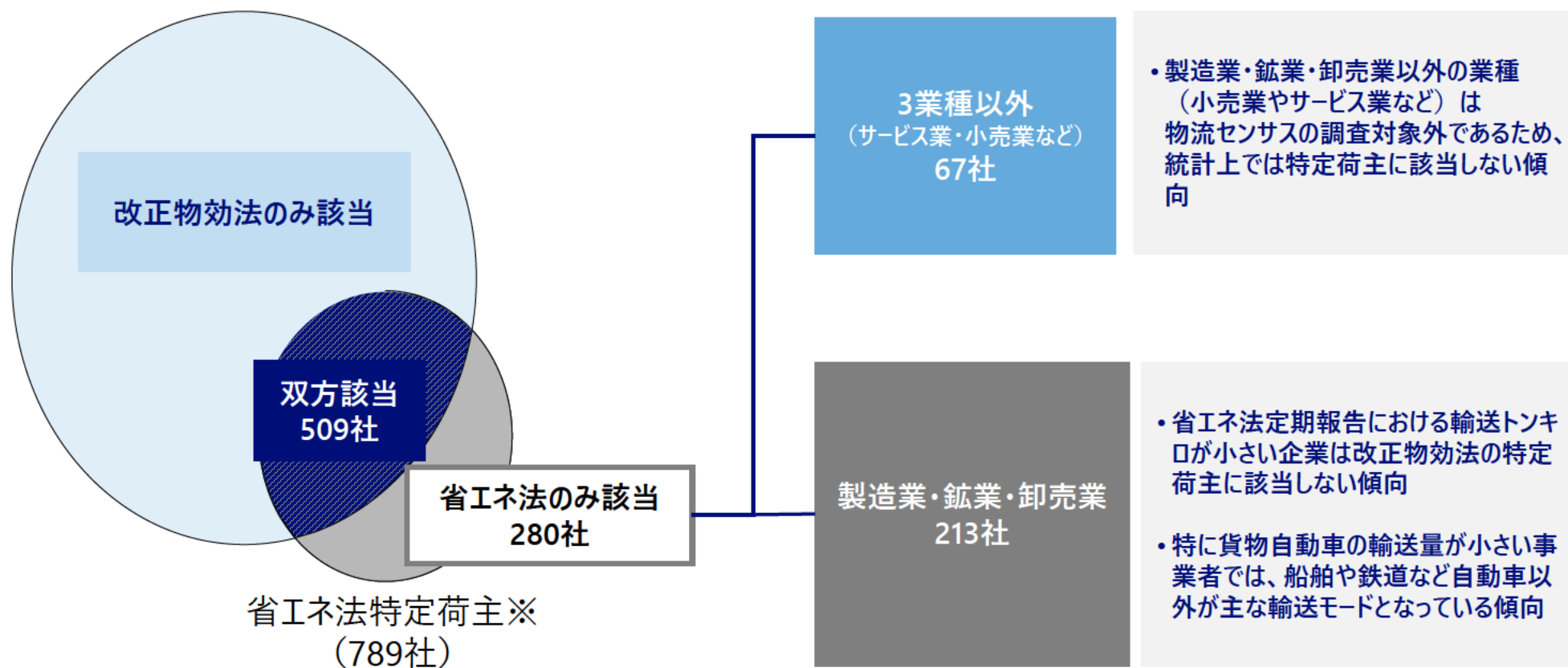
## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | まとめ

省エネ法特定荷主789社の内、509社（約65%）は改正物効法の特定荷主に該当すると想定。  
その他の280社は、物流センサスにおける業種の非網羅性や自動車輸送量が小さく、該当しない見込み

■ 物流センサスや省エネ法荷主定期報告を基に、省エネ法と改正物効法それぞれの特定荷主の指定状況を推計

### 包含関係（イメージ図）と分析概要

改正物効法特定荷主 発荷主



※2023年度省エネ法荷主定期報告書より集計

## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | 省エネ法のみ特定荷主 (3業種)

省エネ法ではエネルギー使用量が小さい企業を捕捉できており、  
特定荷主に係る措置の実効性は担保可能といえる

- エネルギー使用量を基にした省エネ法・改正物効法での特定荷主の指定状況を見ると、  
省エネ法のみ特定荷主となる企業の平均エネルギー使用量は、両法令で特定荷主となる企業と比較して小さい。
- そのため、省エネ法では小さい企業を包含しており措置の実効性を担保できていると言える

### 省エネ法特定荷主における輸送に係るエネルギー使用量の1社当たり平均値

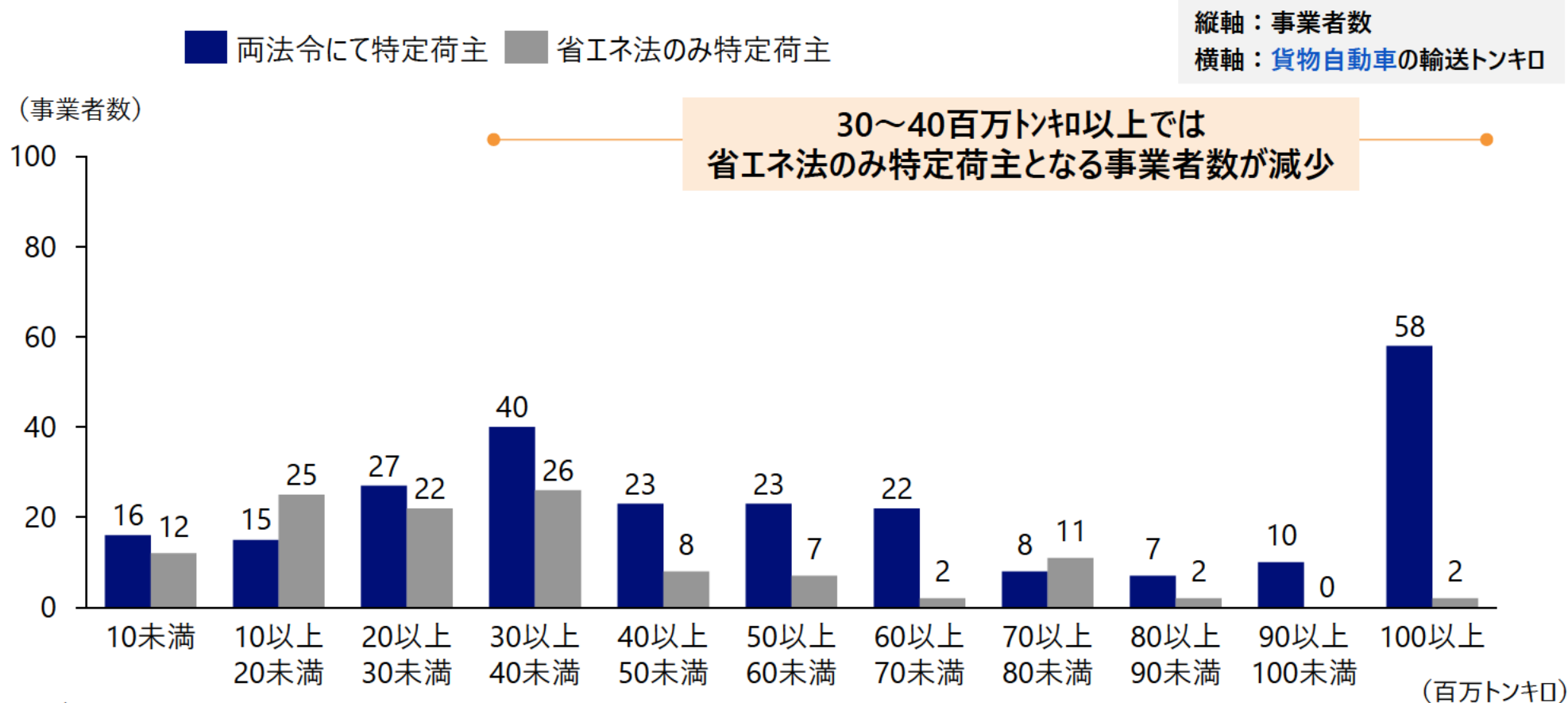
	社数 (社)	1社当たり平均輸送エネルギー使用量 (GJ/社)
省エネ法・改正物効法 双方で特定荷主	509社	545,025
省エネ法のみ特定荷主 3業種 (製造業・鉱業・卸売業)	213社	92,558

## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | 省エネ法のみ特定荷主 (3業種)

製造業・鉱業・卸売業では輸送トンキロが小さいと改正物効法の特定荷主にならない傾向がある。  
特に30～40百万トンキロが分岐となる値と想定される

### 【貨物自動車】

省エネ法特定荷主 (製造業・鉱業・卸売業) の内、輸送トンキロ報告事業者における物効法特定荷主の該当状況



注1) 貨物自動車に限定した輸送トンキロを集計しているため、30百万トンキロを下回る事業者も一定数存在する

注2) 省エネ法の定期報告におけるトンキロ法報告 (100%) の事業者を集計しているため、前頁の事業者数とは一致しない

# 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | 裾切値の引き下げに関する調査

## 省エネ法における特定荷主指定に係る裾切値の引き下げの検証のために、統計情報を基に企業規模別の輸送量を推計し、裾切値との対応状況を整理した

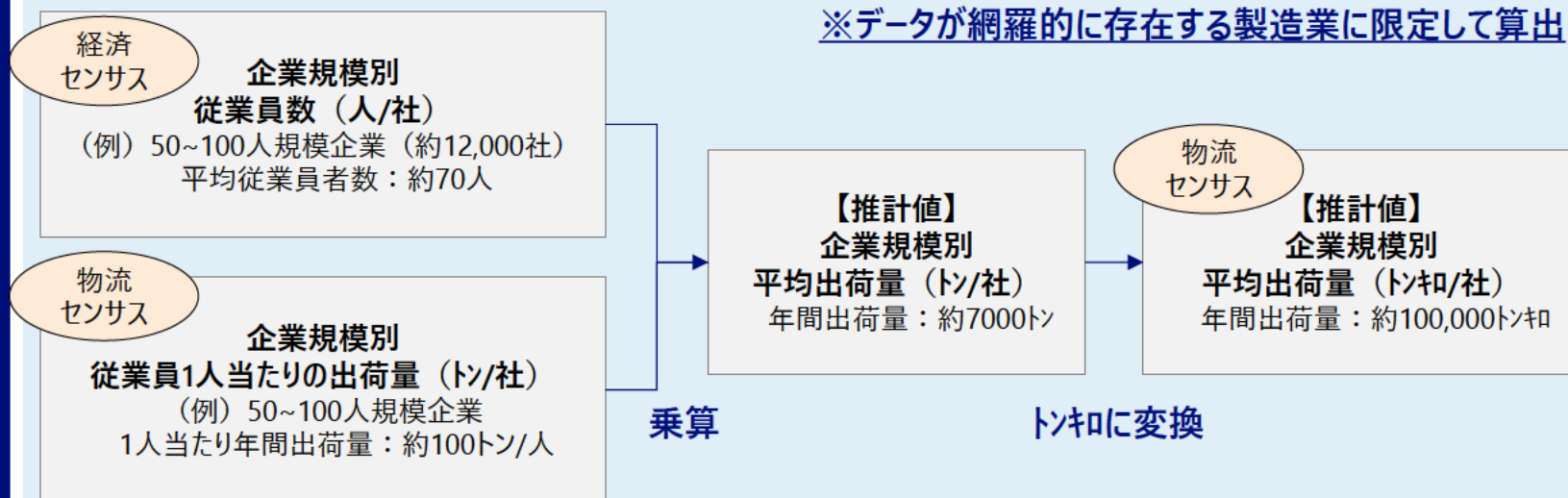
### 検証事項

✓ 裾ギリ値を下げると、どの程度の企業が特定荷主に指定される可能性があるか

### 実施事項

✓ 経済センサス及び物流センサスを用いて、企業規模別の平均輸送量（トンキロ）を推計

※データが網羅的に存在する製造業に限定して算出



### 検証結果

- ✓ 裾ギリ値を下げると1,000人未満企業（2,854社）まで対象企業が広がる可能性がある
- ✓ 一方で、現在の特定荷主の多くは裾切値を大きく超えており、既に国内主要企業は捕捉できている

## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | 裾切値の引き下げに関する調査

### 裾切値を下げると、現状の特定荷主に比して小規模の企業に拡大することになる

- 統計情報が存在する製造業について、統計情報を基に企業規模別の平均貨物量（トンキロ）を推計し、裾切値と想定対象企業数の関係性を整理した。
- 具体的には、従業員数規模別の1社あたり平均従業員数（出所：経済センサス）に対し、従業員規模別1人当たり年間出荷量（出所：物流センサス）を乗じることで、企業規模別の1社当たりの平均貨物量（トン）を算出。その後、産業別の出荷1トン当たり平均輸送距離144km（出所：物流センサス）を乗じて企業規模別の1社当たりの平均貨物量（トンキロ）を推計した。
- 現状の裾ギリ値（30,000千トンキロ）は、1,000～1,999人規模企業の平均貨物量に近い値である。  
裾ギリ値を下げると1,000人未満企業（2,854社）まで対象企業が広がる可能性があり、特定荷主数は大きく増加すると想定される。
- 一方で、拡大対象となる企業は現在の特定荷主と比較して小規模であり、省エネ・非化石化観点での寄与は小さいと想定される

#### 製造業における従業員数規模別の1企業あたり平均貨物量

従業員数	【統計情報】 企業数	【統計情報】 平均従業員数	【統計情報】 1人当たり年間出荷量	【推計値】1企業当たりの平均貨物量	
				トンベース	トンキロベース
50人未満	218,094	9	218	2	277
50～100人	12,308	70	106	7	1,060
100～299人	9,030	164	195	32	4,598
300～999人	2,854	504	218	110	15,810
1000～1999人	519	1,352	146	197	28,426
2000～4999人	281	2,981	146	435	62,663
5000人以上	127	11,635	146	1,699	244,608

乗算

1トン当たり平均輸送距離  
(143km/トン) を乗算

単位：人/社                      単位：トン/人                      単位：千トン/社                      単位：千トンキロ/社

#### 参考値

<b>特定荷主数</b> (製造業・2023年度) <b>603社</b>
<b>特定荷主※の輸送量</b> (製造業・2022年度) ※トンキロ報告事業者に限る <b>中央値：58,057千トンキロ</b> <b>平均値：124,540千トンキロ</b>

出所) 企業数、平均従業員数：「R3年経済センサス 産業横断的集計企業等数、従業員数」1人当たり年間出荷量「R3年度物流センサス II 全国表 出入荷量原単位年間調査」  
産業別の出荷1トン当たり平均輸送距離「令和3年度物流センサス III 都道府県別表 平均輸送距離3日間調査」

注) 1人当たり年間出荷量は1000人以上の区分のみのため、1000～1999、2000～4999、5000人以上は同じ値を使用

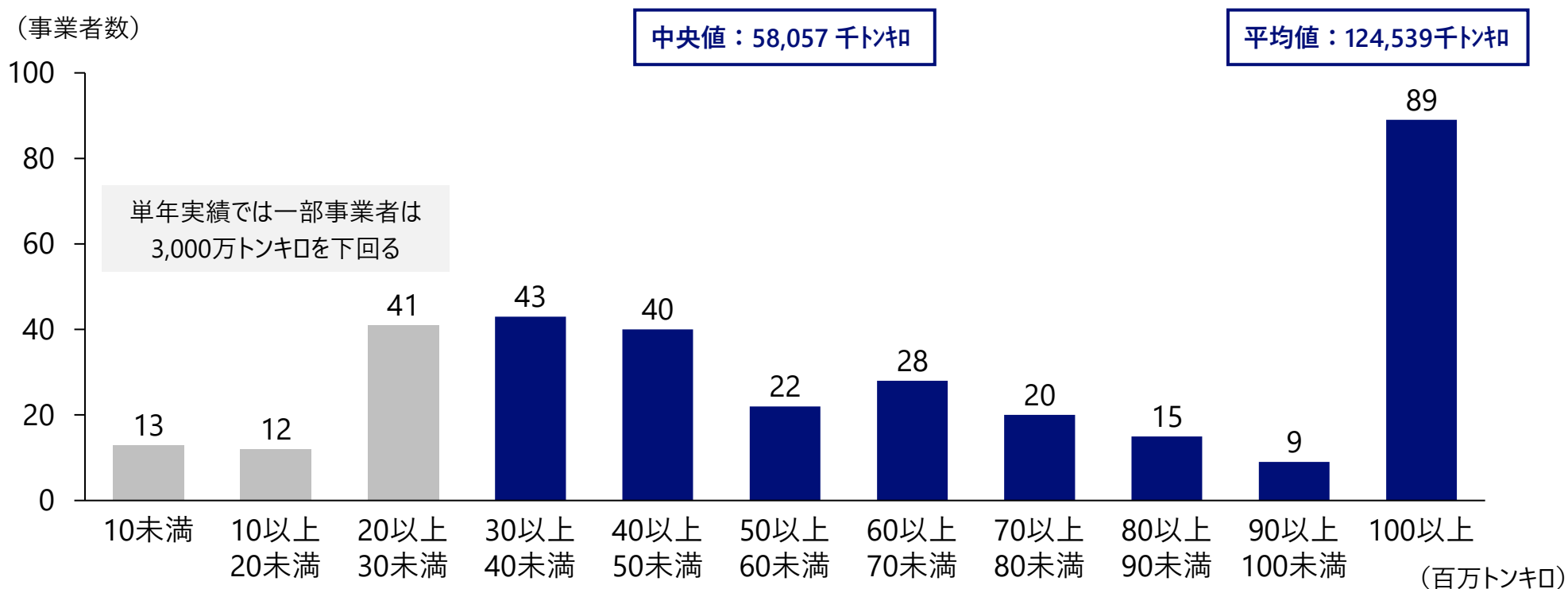
## 1 (2) 改正物効法と省エネ法の特定荷主の包含関係整理 | 裾切値の引き下げに関する調査

### なお、現在の特定荷主（製造業）は裾切値を大きく超える事業者が多い

- 省エネ法の定期報告におけるトンキロ報告事業者の輸送量（トンキロ）をみると、特定荷主の多くは年間3,000万トンキロを超える水準であり、1億トンキロを超える企業も多数存在する。

#### 省エネ法特定荷主（製造業）かつトンキロ報告事業者（332社）の輸送に係る輸送量分布

2023年度省エネ法荷主定期報告書より  
製造業かつトンキロ法報告（100%）の事業者を集計



## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析

### 調査内容

- 前年度までに、直近8年度間（平成27（2015）年度～令和4（2022）年度提出分）の定期報告書・中長期計画書のデータベースが既に構築されている。このデータベースに令和5（2023）年度提出分の定期報告書・中長期計画書のデータを接続し、データベースを更新した。
- なお、令和5（2023）年度提出分から中長期計画書の様式が変更され、「非化石エネルギーへの転換に関する計画」に係る内容が追加されたため、当該情報をデータベースに新たに追加した。
- さらに、更新したデータベースを用いて、特定荷主の状況、エネルギー使用量の算定方法、見なし値の使用状況、エネルギー使用原単位の状況、原単位分母の状況、クラス分け評価の推移、判断基準の遵守状況、中長期計画書の計画内容、非化石目標の設定状況等について、集計・分析を行った。
- なお、令和6年度提出の定期報告書等のデータについては、業務期間内にデータの確定がなされなかったため、データベースへの反映は実施していない。

### 【作業1】データの修正

■ データベースに直近年度のデータを統合した後に、以下に示す観点からデータの修正を行った。

#### ● 【定期報告書】同一事業者内での数値の整合

- エネルギー使用量（原油換算kl）をエネルギー使用量と密接な関係を持つ値（以下「原単位分母」と言う。）で除した値が、原単位の値と一致しているかを確認。桁の記載ミス等と判断できるものがあれば修正。
- エネルギー使用量（GJ）と、第1表に記載されたデータの合計値が一致しているかを確認。前者の方が小さい場合、前者を後者の値と一致するように修正。
- 第1表の識別番号ごとのエネルギー使用量（GJ）と、付表に記載された同じ識別番号のデータの合計値が一致しているかを確認。前者の方が小さい場合、前者を後者の値と一致するように修正。
- その他、他年度の数値データと比較して、明らかな記載ミスであり修正が可能なものがあれば修正。

#### ● 【定期報告書】原単位分母の種類や桁の表記

- 原単位分母の単位の記載内容に基づき、次頁の表に示す考え方でその種類を類型化。
- 同一事業者の他年度のデータと比較し、原単位分母の種類が変わっていないにも関わらず、桁が突出して大きく（又は小さく）ないかを確認。該当するものは、原単位分母の桁（百万、千等）を修正。
- その他、他年度の記載内容と比較して、明らかな記載ミスであり修正が可能なものがあれば修正。

#### ● 【中長期計画書】エネルギー使用合理化期待効果の表記

- 「約●kl」のように文字列が入っているものについて、文字列部分を削除。
- 複数の計画内容のエネルギー使用合理化期待効果の合計値が、1つの計画内容の行に記載されているものについて、合計の対象となっている計画内容の各行に単純按分。

※この他、過年度から極端に変動しているデータに関して、単位や桁数の記載ミス等、原因が特定できる場合はデータの修正を行い、原因が特定できない場合は、分析対象から除外するためのフラグ付けを行った。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 | データベース更新方法

### 【作業1】データの修正

#### 原単位分母の単位による種類の類型化

原単位分母の種類	定期報告書における記載
トンキロ	トンキロ、t k、t * k m、t・k m、トンキロ／年、トンキロ k m、T o n k m、トン・k m、 (トン (t) ・キロ (k m) )、トン・キロ、t k m、トン k m、t / k m、t - k g、t = k m、トン、 トンキロメートル、トンキロ法、輸送トンキロ、t トンキロ、輸送量 (トンキロ) 、トンキ、輸送トンキロ (トンキロ) 、トン (t) キロ (k) 、 (トンキロ) 、トンキロ) 、ニトンキ、キロ・ト
重量	トン、t、K g、(t)、t / 年、トン / 年度、輸送トン、輸送重量トン、t o n、k t、重量トン、トンキロ、輸送重量 (トン) 、(ト ン) 、販売数量 (トン) 、出荷重量 (t) 、ト、トン)
金額	円、円 / 年、売上高、輸送量に相当する売上高、売上高 (円) 、(円 / 年)
個数	ケース、羽数、函、棟、個、本、戸、店、箱、枚、パレット、羽、缶・本
容積・体積	リッター、立方メートル、K L、m 3、キロリットル、才
距離	K m
面積	m 2、m <sup>2</sup> 、m <sup>2</sup> )
電力量	k W h、M W h 発電端 / 年、M W h 送電端 / 年
その他	無次元、円 ÷ 円、ユニット k m、m 3・k m、k m / l、売上高 (円) ÷ 運賃 (円) 、(ユニット k m) )

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 | データベース更新方法

### 【作業2】分析に使用するフラグ立て

■ データの修正が完了した後、分析を行うための前準備として、以下に示す観点から「フラグ立て」を行った。

#### ● 主たる算定方法の判定

- 定期報告書の第1表において、エネルギー使用量に占める割合が最も大きい算定方法を、「主たる算定方法」と定義。
  - 割合が最大となる算定方法が複数ある場合は、燃料法、燃費法、トンキロ法の順で優先。

#### ● みなし値適用の判定

- 燃費法による算定で使用する燃費及びトンキロ法による算定で使用する平均積載率は、実測値が不明な場合に「みなし値」（区分ごと、すなわち自家輸送または委託輸送別かつ貨物自動車の燃料別（揮発油、軽油）かつ最大積載量階級別に用意されている。）を使用することができる。そこで、定期報告書の付表において、みなし値と一致する燃費または平均積載率であった場合に「付表区分単位でのみなし値適用」と判定。判定方法の詳細は以下の通り。
  - 燃費法：燃費のみなし値は最大積載量の階級別に設定されているが、報告様式では全階級集約後の燃費の値のみを記載する形であるため、いずれかの階級におけるみなし値と一致する場合のみ、「付表区分単位でみなし値適用」と判定。
  - トンキロ法：最大積載量の階級別の平均積載率が、みなし値と一致する場合に、「付表区分単位でみなし値適用」と判定。
- 事業者単位で見た場合に、主に実測値を使用しているか、主にみなし値を使用しているかについて、以下に示す方法で判定。
  - 燃費法：燃費法で算定したエネルギー使用量のうち、みなし値適用の区分が占める割合が50%超の場合に、「事業者単位で主にみなし値適用」と判定。上記以外を「事業者単位で主に実測値適用」と判定。
  - トンキロ法：トンキロ法で算定したエネルギー使用量のうち、みなし値適用の区分が占める割合が50%超の場合に、「事業者単位で主にみなし値適用」と判定。上記以外を「事業者単位で主に実測値適用」と判定。

#### ● 原単位変化を踏まえたクラス分け ※R2は非実施、R3・4は実施

- 以下の方法で特定荷主のクラス分けを実施。
  - 努力目標（5年間平均原単位を年1%以上低減）を達成している場合は、「S」と判定
  - 以下のいずれかに該当する場合は、「BC」と判定
    - 努力目標未達成かつ、直近2年度連続で原単位が対前年度比増加
    - 5年間平均原単位が5%超増加
  - 「S」「BC」のいずれにも該当しない場合は、「A」と判定するが、定期報告における「平均原単位変化」「当年度対前年度比」「前1年度対前年度比」のいずれかのデータが欠損している場合は、「判定不可」とする。

### 【タスク2】分析に使用するフラグ立て（つづき）

#### ● 中長期計画書の計画の分類

- KH coderを用いて、省エネ対策の計画内容及びエネルギー使用合理化期待効果に記載されている自由記述の内容から、計画が11分類（モーダルシフト、ルート・手段、積載率向上、車両大型化、積み合わせ・混載、エコドライブ、物流拠点の見直し、生産地見直し、輸送頻度見直し、低燃費車両等の導入、その他）のいずれに該当するかを分類。
  - 中長期計画書における「対策」欄及び「計画内容」欄に記載された内容を足し合わせた文章を、本分析における計画内容として扱う。

#### 【KH coderによる分析方法】 KH coder : <https://kncoder.net/dl3.html>

- KH coder の「ベイズ学習による分類」（ナイーブベイズモデル）を用いて、2015年度及び2016年度の計画内容と計画分類（11分類）が紐づけ済みであるデータを教師用データとして活用し、2022年度の中長期計画書に記載されている計画内容が、どの計画分類に当てはまるか、教師用データを用いて分類する。分析手順は以下の通り。
- **【手順1】分析データの準備**
  - 2021年度の中長期計画書が記載されたExcelファイルを用意。Excelファイルには、計画内容（「対策」欄と、「計画内容」欄の記載内容を足し合わせたもの）を整理。
- **【手順2】データの前処理**
  - KH coder に上記Excelファイルの計画内容を、分析対象として読み込ませ、前処理を実行。前処理を実行することで、分析対象に記載されている文章を単語に分解している。
- **【手順3】ベイズ学習による分類**
  - KH coder にて、ベイズ学習による分類を選択し、学習結果を用いた自動分類を実施。学習結果は、令和2年度事業にて作成した教師用データを使用。（教師用データの作成方法は次頁参照）

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 | データベース更新方法

### 【タスク2】分析に使用するフラグ立て（つづき）

（参考）令和2年度業務で実施した教師用データの作成手順 ※今年度は実施不要

#### 1) 教師用データの作成

##### ● 【手順1】データの準備

- 2015/2016年度の中長期計画書が記載されたExcelファイルを用意。Excelファイルには、計画内容（「対策」欄と、「計画内容」欄の記載内容を足し合わせたもの）と計画分類（11分類）が記載されている。

##### ● 【手順2】データの前処理

- KH corder に上記Excelファイルの計画内容を、分析対象として読み込ませ、前処理を実行（計画分類（11分類）は外部変数として整理されている）。前処理を実行することで、分析対象に記載されている文章を単語に分解している。

##### ● 【手順3】交差妥当化（一部の文章を学習に使わず、学習に用いなかった文章を対象として、自動分類を行うテスト方法）

- KH corder にて、ベイズ学習による分類を選択し、外部変数から学習を行う。学習する外部変数は、計画分類（11分類）に設定。全ての品詞を分析対象とし、また、1度でも出現した語は分析対象とする。Options にて、交差妥当化の設定を実施。Folds を10回と設定。

#### 2) 教師用データの精度確認

##### ● 【手順1】交差妥当化の検証（完全合致数の把握）



- 1) の【手順3】で出力される交差妥当化の結果（教師用データとして入力した外部変数の値（正解）と、ベイズ学習による分類結果をクロス集計したもの）を確認。
- ベイズ学習による分類結果と、正解が一致している場合は「完全合致」として整理。ベイズ学習による分類結果と、正解が一致していない場合において、内容面では分類内容に誤りがないと思われるものは「実質合致」とし、内容面では誤りがあると思われるものは「不合致」として整理。

##### ● 【手順2】実質合致数の把握

- ベイズ学習による分類結果と、正解が一致していない事例の一部をランダムに抽出し、記載内容を確認し、内容面ではベイズ学習による分類内容に誤りがないと思われるものは「実質合致」とし、内容面ではベイズ学習による分類内容に誤りがあると思われるものは「不合致」として判断。抽出するサンプル数は、許容誤差±5%、信頼度95%、回答比率50%の条件で設定した際に、統計的に必要なサンプル数とする。抽出したサンプルを全件、「実質合致」あるいは「不合致」と判断し、教師用データ全体の実質合致数及び不合致数を推測。

##### ● 【手順3】合致率の評価

- 【手順1】で把握した完全合致数、及び【手順2】で推測した実質合致数を足し合わせた合致率を整理。合致率を踏まえて、教師用データの精度を評価。



## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析

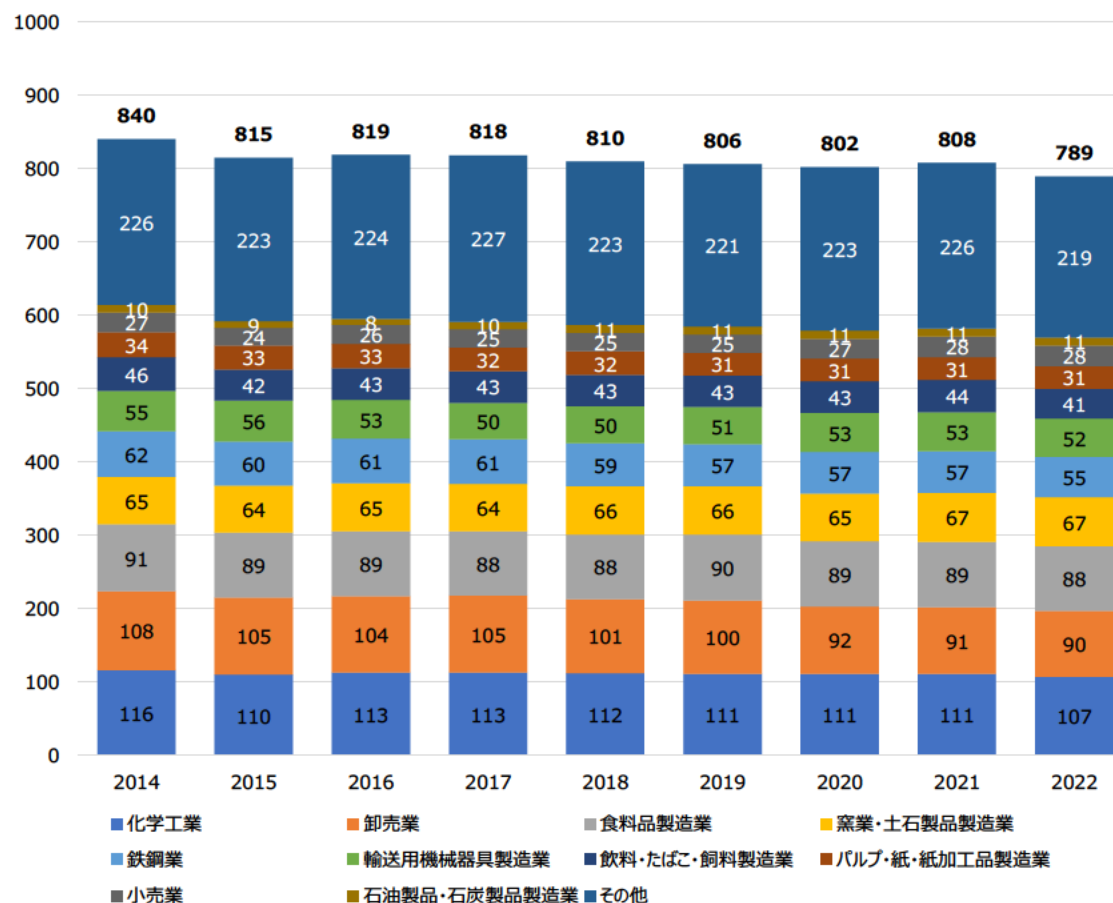
### (1) 過年度集計・分析結果の更新

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 特定荷主の状況 (事業者数)

- 特定荷主の数は789社で、昨年に比べて19社減少した。
- 業種別にみると、化学工業、卸売業、食料品製造業の順が多い。

特定荷主の事業者数の推移



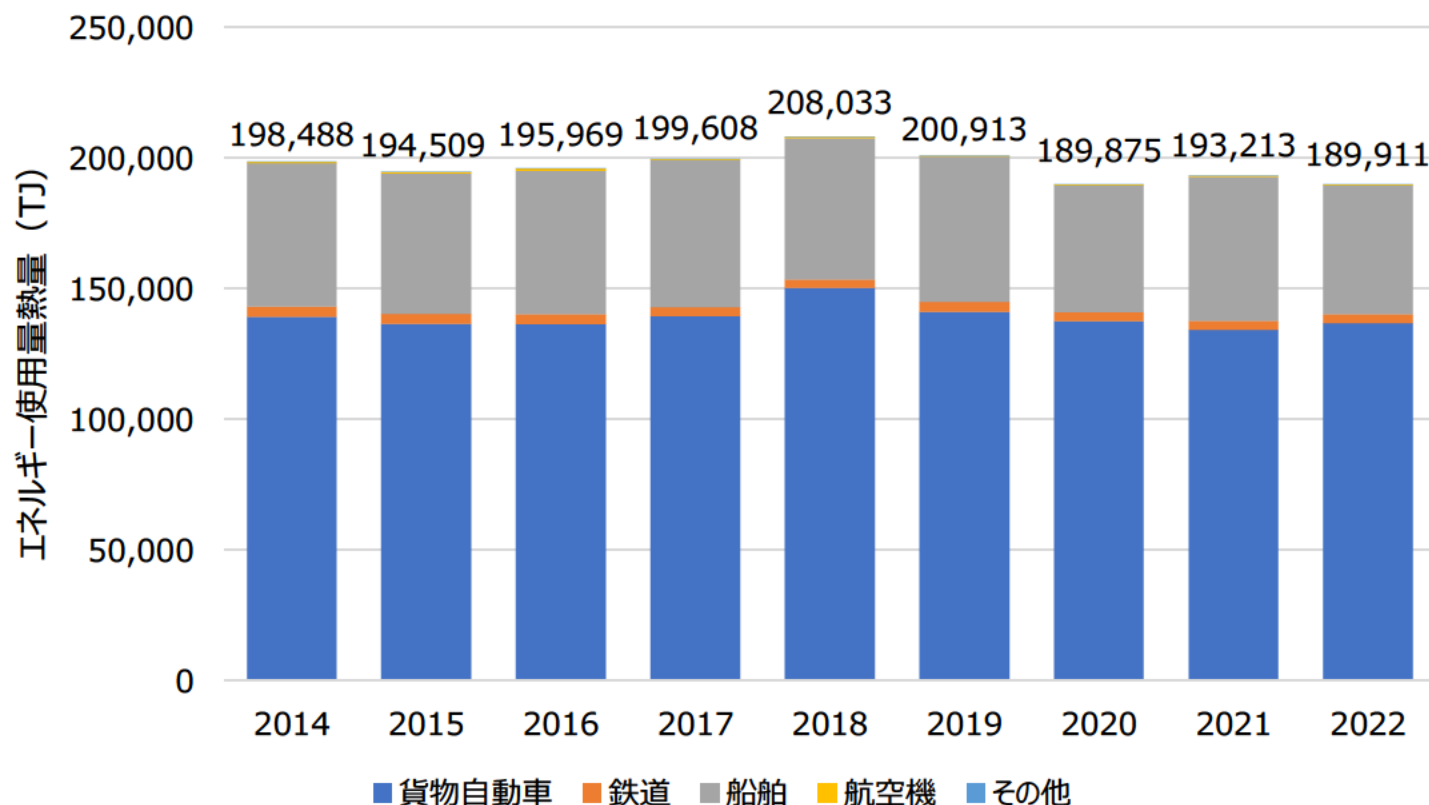
出所：定期報告書  
 注：年度は実績年度を指す（定期報告の提出年度の前年度に相当）。次ページ以降も同様。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 特定荷主の状況 (エネルギー使用量)

- 特定荷主のエネルギー使用量は、貨物自動車が7割程度、船舶が3割程度を占めている。

#### 特定荷主のエネルギー使用量の推移

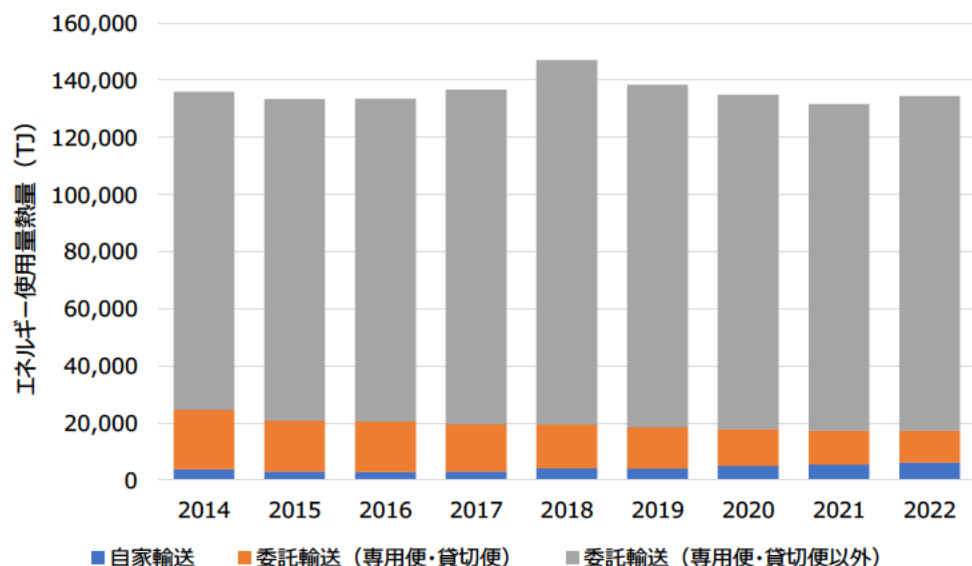


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

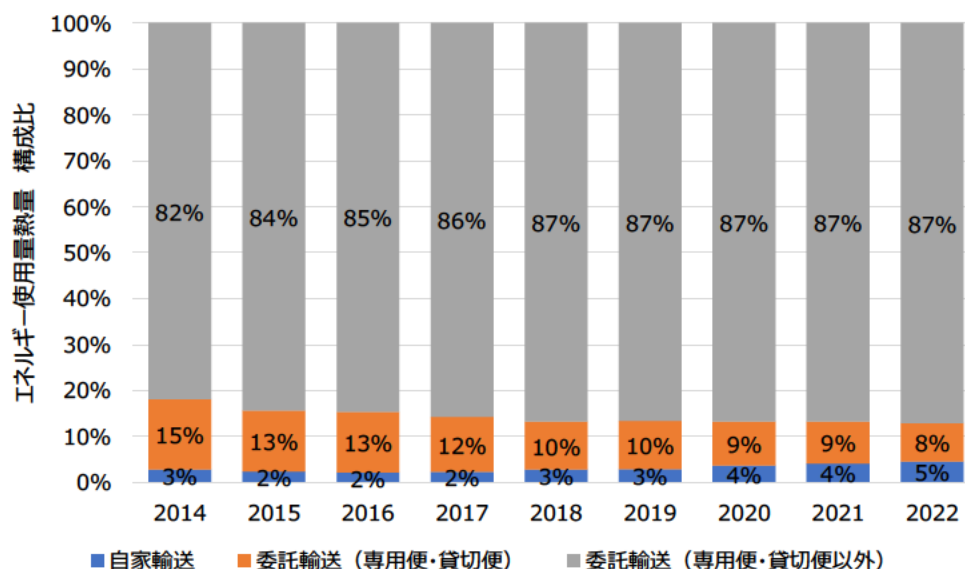
### 輸送形態のシェア (エネルギー使用量ベース)

- 輸送形態のシェアをエネルギー使用量ベースで見ると、「委託輸送 (専用便・貸切便以外)」が87%を占めており、その割合は微増傾向にある。

輸送形態のシェア (エネルギー使用量ベース)



輸送形態のシェア (エネルギー使用量ベース)

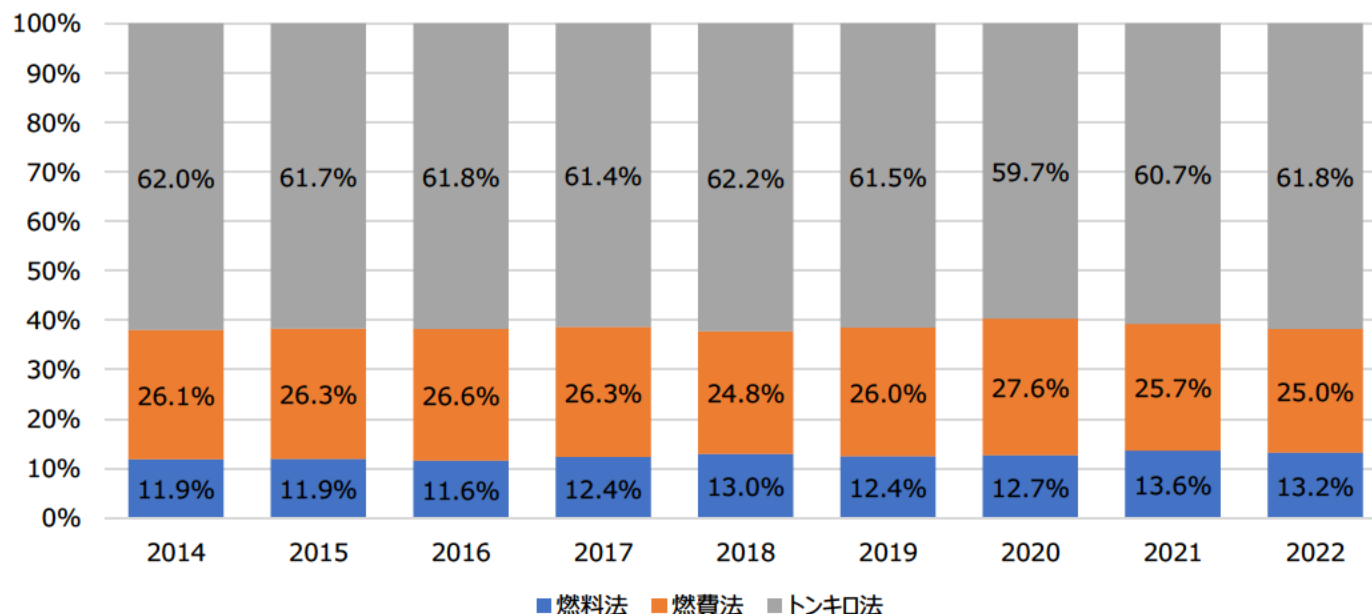


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### エネルギー使用量の算定方法 (算定方法の選択割合)

- エネルギー算定方法は、トンキロ法が6割超を占める。トンキロ法に代えて燃料法や燃費法の採用を促しているが、トンキロ法から燃料法・燃費法への移行は進んでいない。

#### 貨物自動車の算定方法のシェア (エネルギー使用量ベース)

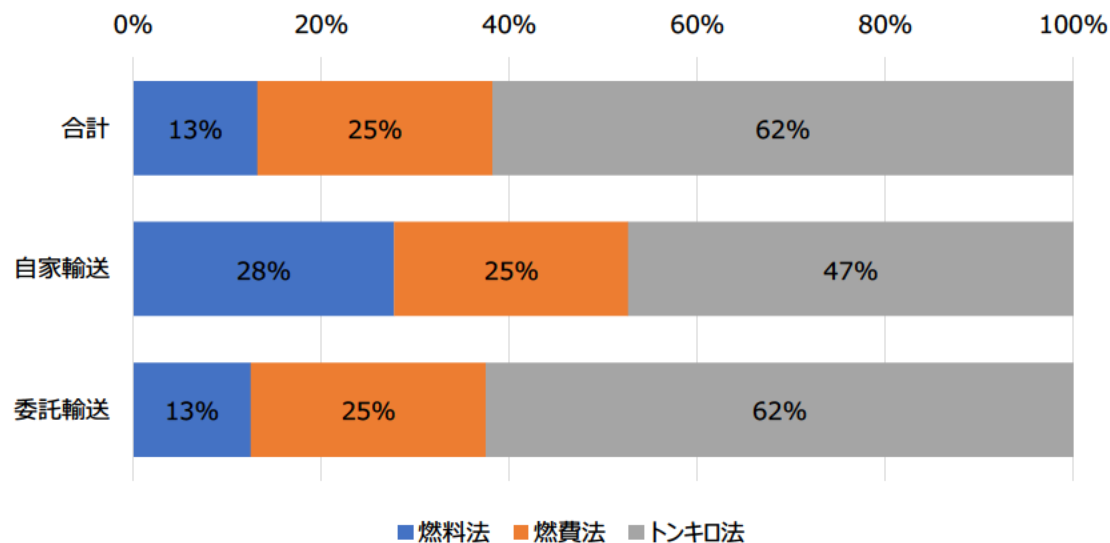


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### エネルギー使用量の算定方法 (自家輸送と委託輸送)

- 「自家輸送」は、燃料法で算定が行われている割合が高い。これは、実際のエネルギー使用量を把握しやすいためと考えられる。

貨物自動車 (自家輸送/委託輸送) の算定方法のシェア  
(エネルギー使用量ベース、2022年度)

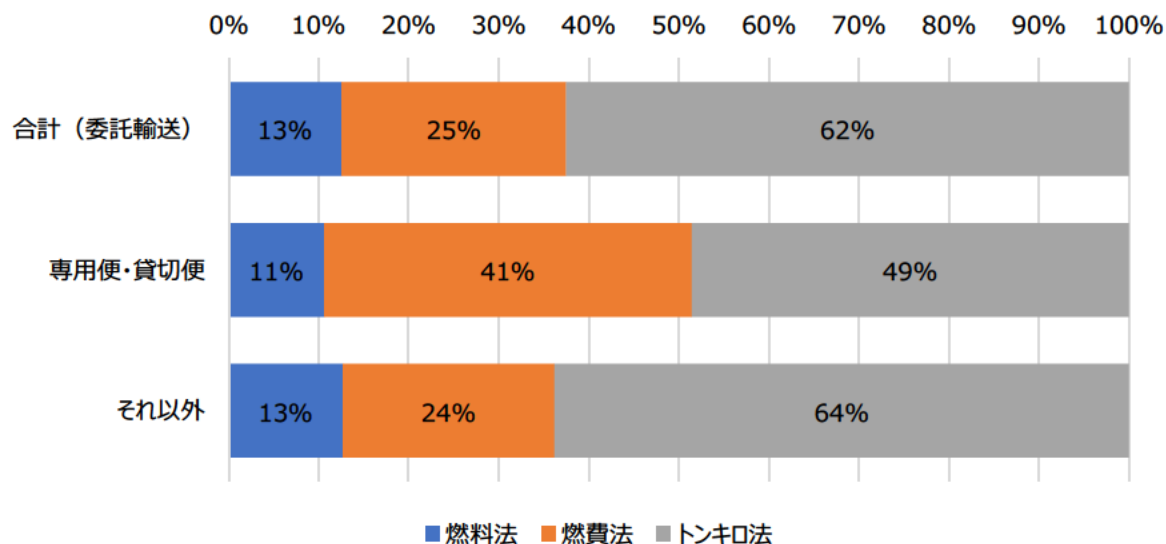


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### エネルギー使用量の算定方法 (専用便と混載便)

- 「専用便・貸切便」は、燃費法で算定が行われている割合が高い。これは、輸送車両を専有するため、荷主が運送事業者から、使用した車両の情報を把握しやすいためと考えられる。

貨物自動車 (委託輸送における専用便/混載便等) の算定方法のシェア (エネルギー使用量ベース、2022年度)

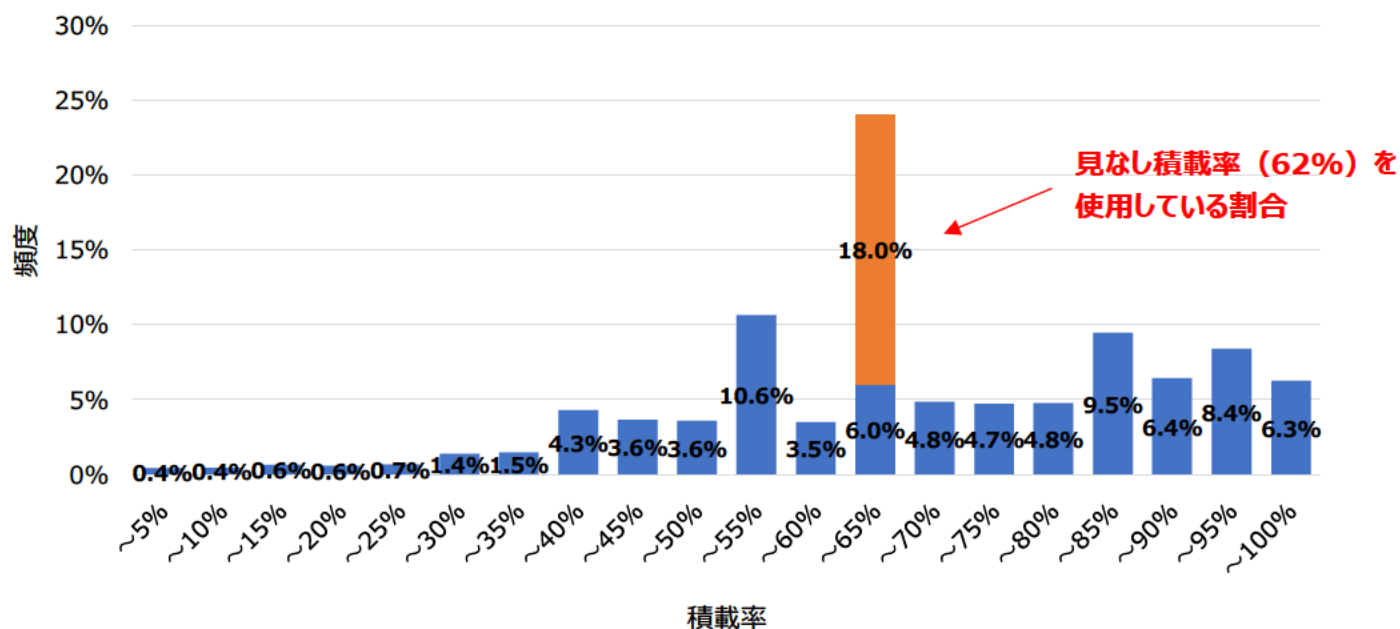


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 見なし値の使用状況

- 改良トンキロ法を用いてエネルギー使用量を算定している事業者のうち、積載率として見なし値を使用している割合は18%。昨年度の約25%から減少した。

改良トンキロ法によるエネルギー使用量の算定  
貨物自動車（軽油・事業用、4トン以上）の積載率の分布  
(2022年度)



出所：定期報告書 第1表 付表3 (トンキロ法による算定)

注：付表3において、「委託輸送」「最大積載量区分4トン以上」「軽油」に該当する積載率を積載率階差ごとに数量ベースで集計。Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### エネルギー使用原単位（貨物輸送量あたり平均エネルギー使用量）の状況

- 貨物輸送量（トンキロ）当たりのエネルギー使用量は、取り扱う貨物の性質の違いから業種ごとに水準が異なっており、原単位が悪化している業種も存在している（小売業、石油製品・石炭製品製造業、化学工業等）。
- 事業者による原単位のばらつきの大きさも業種によって異なる。卸売業や窯業・土石製品製造業は事業者による取組状況の違いが大きく、一方、食料品製造業や飲料・たばこ・飼料製造業は取組状況の違いが小さい。

	事業者数	原単位（2022）		変動係数
		GJ/万トンキロ	2014=100	
小売業	18	31.3	120.1	0.406
食料品製造業	61	18.4	98.5	0.396
輸送用機械器具製造業	33	16.0	104.9	0.416
卸売業	60	16.0	93.4	0.699
パルプ・紙・紙加工品製造業	25	15.5	94.6	0.652
飲料・たばこ・飼料製造業	34	15.3	100.9	0.405
窯業・土石製品製造業	55	14.2	109.9	0.685
化学工業	85	13.4	110.0	0.606
鉄鋼業	45	9.4	99.9	0.464
石油製品・石炭製品製造業	9	8.6	117.5	0.484

出所：定期報告書（第2表）

注1：原単位分母がトンキロか、算定方法が100%トンキロ法の事業者を対象に集計。

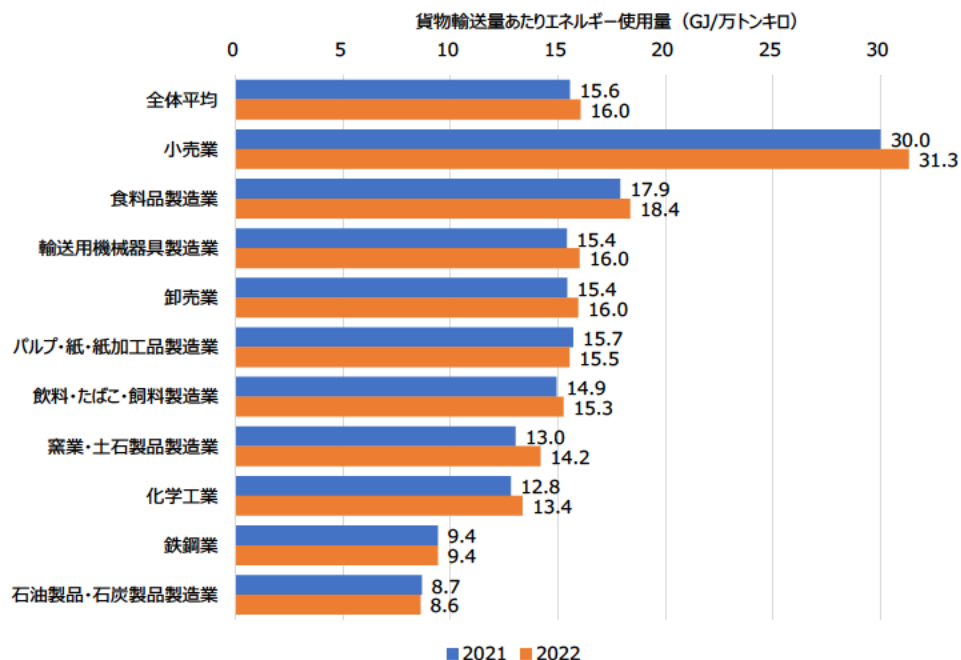
注2：「変動係数」とは、標準偏差を平均で除した値。データのばらつきの大きさを示す。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

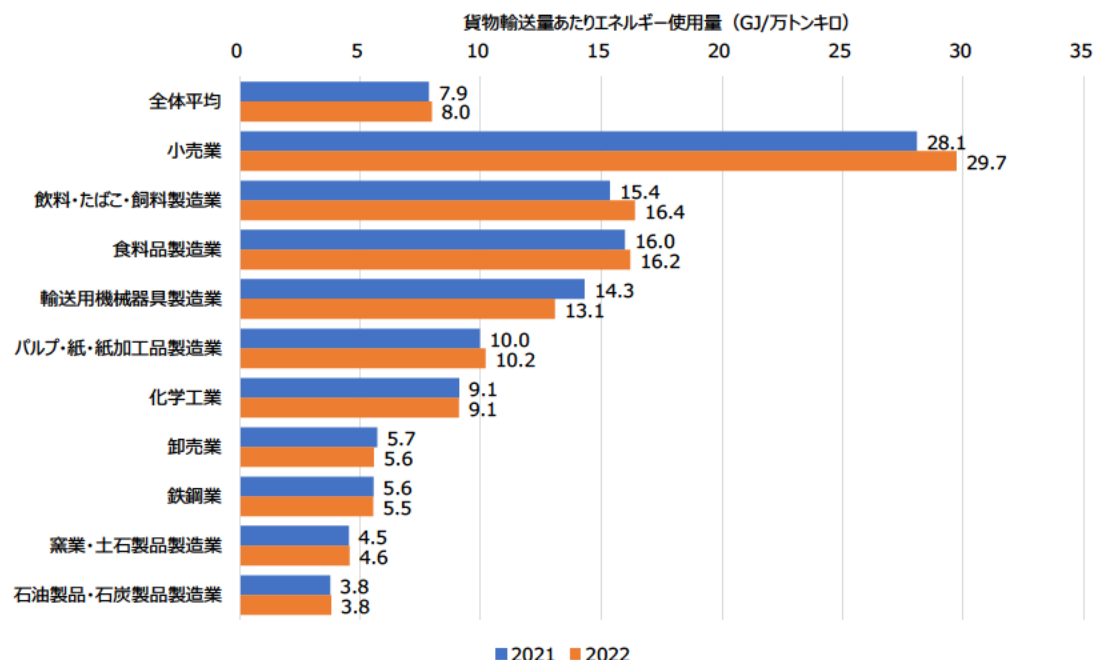
# エネルギー使用原単位（貨物輸送量あたり平均エネルギー使用量）の状況

- 2021年度と2022年度のエネルギー使用原単位を比較すると、単純平均で見ると15.6GJ/万トンキロから16.0GJ/万トンキロに、また、加重平均で見ても、7.9GJ/万トンキロから8.0GJ/万トンキロに悪化した。
- 業種別にみると、小売業のエネルギー使用原単位が大きく、また、悪化傾向にある。

特定荷主の貨物輸送量当たりの平均エネルギー使用量（単純平均）



特定荷主の貨物輸送量当たりの平均エネルギー使用量（加重平均）



出所：定期報告書

注1：原単位分母がトンキロか、算定方法が100%トンキロ法の事業者を対象に集計。

注2：「単純平均」は、当該業種に属する事業者のエネルギー使用原単位の合計値を、事業者数で除して算出。

「加重平均」は、当該業種に属する事業者のエネルギー使用量の合計値を、貨物輸送量の合計値で除して算出。

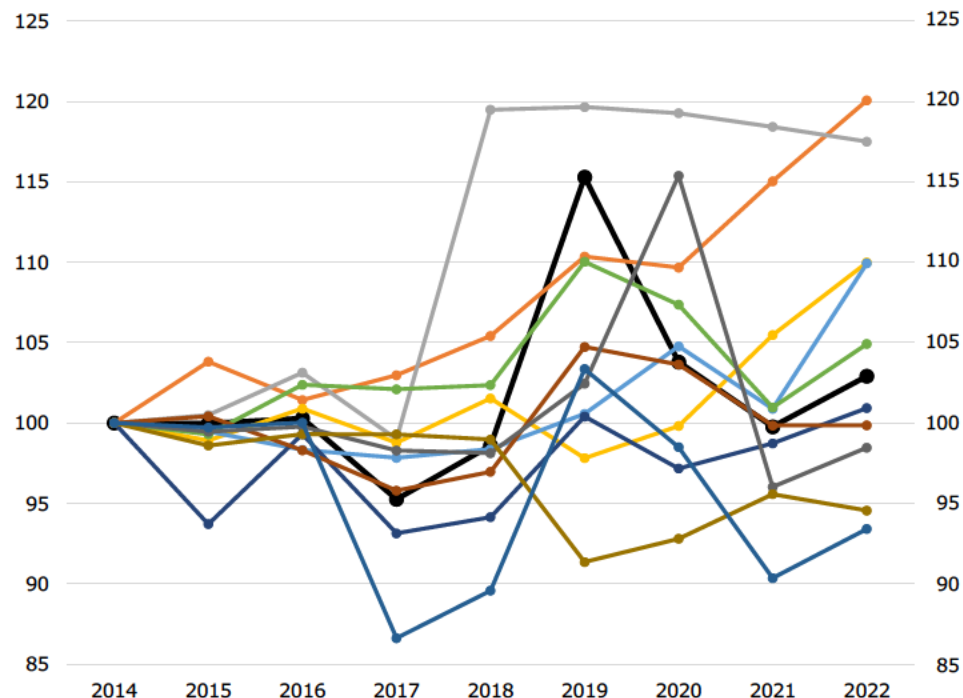
注3：荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い主要10業種を記載。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

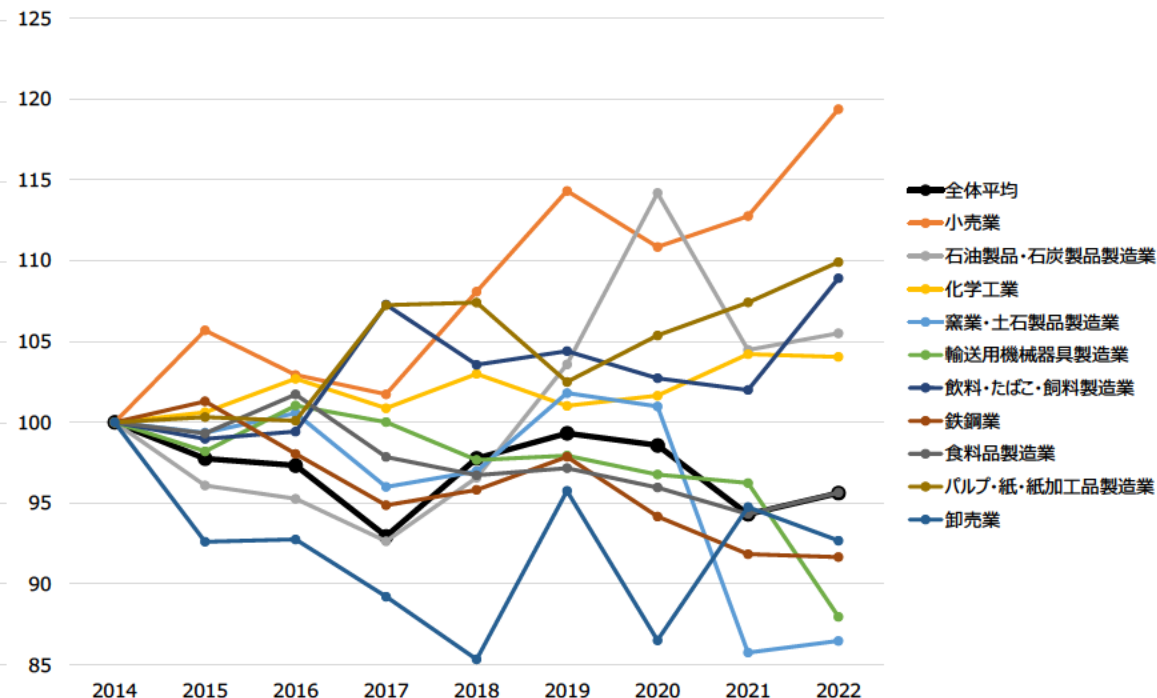
# エネルギー使用原単位（貨物輸送量あたり平均エネルギー使用量）の推移

■ 全業種平均のエネルギー使用原単位は 2019年以降改善傾向にあったが、2022年はやや悪化した。

特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量  
(単純平均) ※2014年=100



特定荷主の貨物輸送量あたりの平均エネルギー使用量  
(加重平均) ※2014年=100



- 全体平均
- 小売業
- 石油製品・石炭製品製造業
- 化学工業
- 窯業・土石製品製造業
- 輸送用機械器具製造業
- 飲料・たばこ・飼料製造業
- 鉄鋼業
- 食料品製造業
- パルプ・紙・紙加工品製造業
- 卸売業

出所：定期報告書

注1：原単位分母がトンキロか、算定方法が100%トンキロ法の事業者を対象に集計。

注2：「単純平均」は、当該業種に属する事業者のエネルギー使用原単位の合計値を、事業者数で除して算出。

「加重平均」は、当該業種に属する事業者のエネルギー使用量の合計値を、貨物輸送量の合計値で除して算出。

注3：荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い主要10業種を記載。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 原単位分母の状況

- 「トンキロ」が半数以上を占め、次いで「重量」「金額」を選択する事業者が多い。

分母	トンキロ	重量	金額	容積	個数
事業者数	433	154	133	23	23
事業者数比率	55%	20%	17%	3%	3%
単位	t・km 等	t kg 等	売上高 (円) 等	m <sup>3</sup> ℓ 等	個 本 台 枚 箱 戸 棟 缶 冊 ケース パレット 等

出所：定期報告書

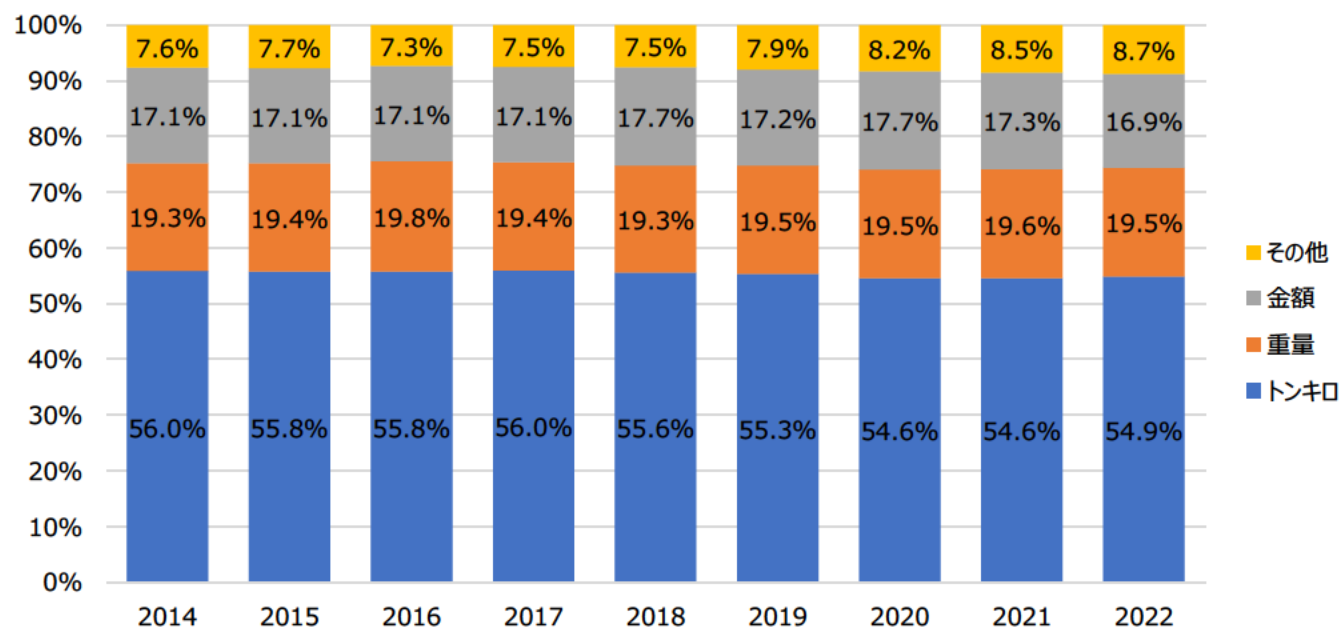
注1：事業者数は2021年度実績で計808社。その他の原単位は電力量、距離、面積等。

注2：定期報告書第2表の「エネルギー使用量と密接な関係を持つ値」の記載内容を分類・集計。

## 原単位分母の状況

- 原単位分母（エネルギー使用量と密接な関係を持つ値）は「トンキロ」が半数以上を占め、次いで「重量」「金額」に係る指標を選択している事業者が多い。

原単位分母の種類（事業者数ベース）

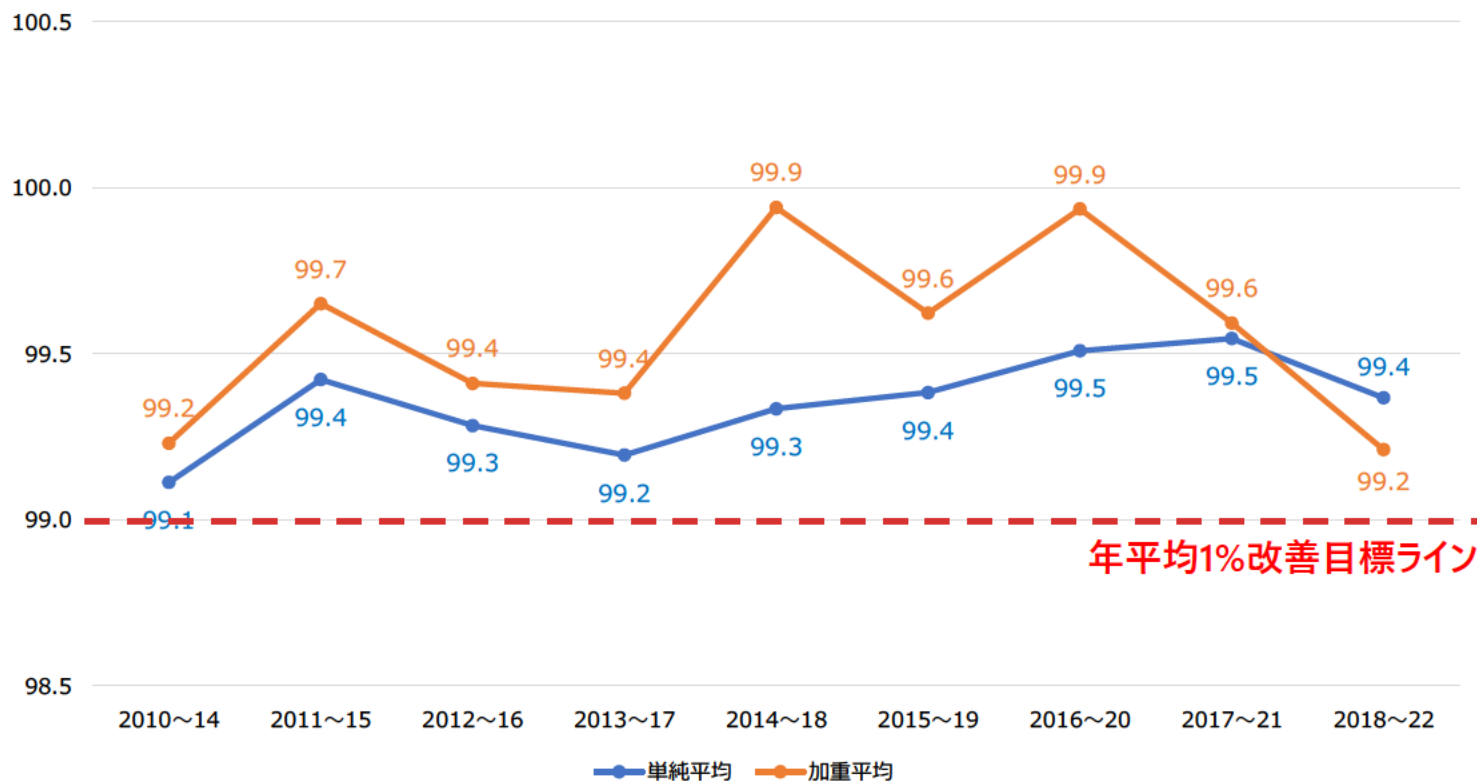


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 原単位変化の推移 (集計方法別)

- 5年度間原単位変化の平均は100%を下回っているが、判断基準の目標である年平均1%改善目標ラインを上回っており、目標未達成の状況が続いている。

#### 5年度間原単位変化の推移



年平均1%改善目標ライン

● 単純平均 ● 加重平均

出所：定期報告書

注1：2014年度以降定期報告書を継続して提出し、かつ、主たる算定方法に変化がない事業者を対象に集計。

注2：「単純平均」は、平均原単位変化（第5表）の事業者平均値。

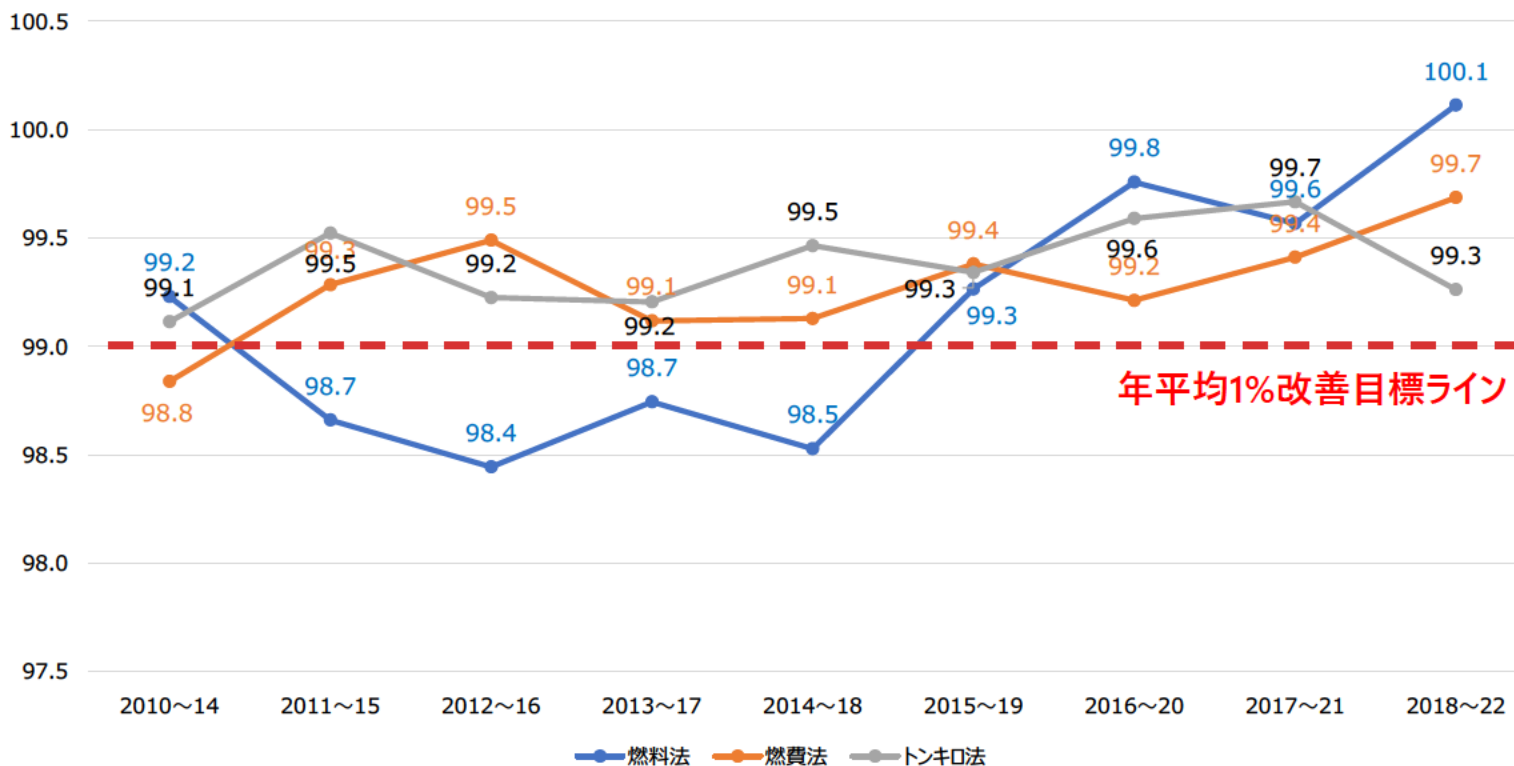
「加重平均」は、平均原単位変化（第5表）のエネルギー使用量による加重平均値。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 原単位変化の推移 (算定方法別)

- 燃料法を使用している事業者は、判断基準の合理化目標の達成度が高い傾向にあったが、近年は改善傾向が鈍化し、算定方法による違いは見られなくなっている。

5年度間原単位変化 (エネルギー使用量算定方法別 ; 単純平均)

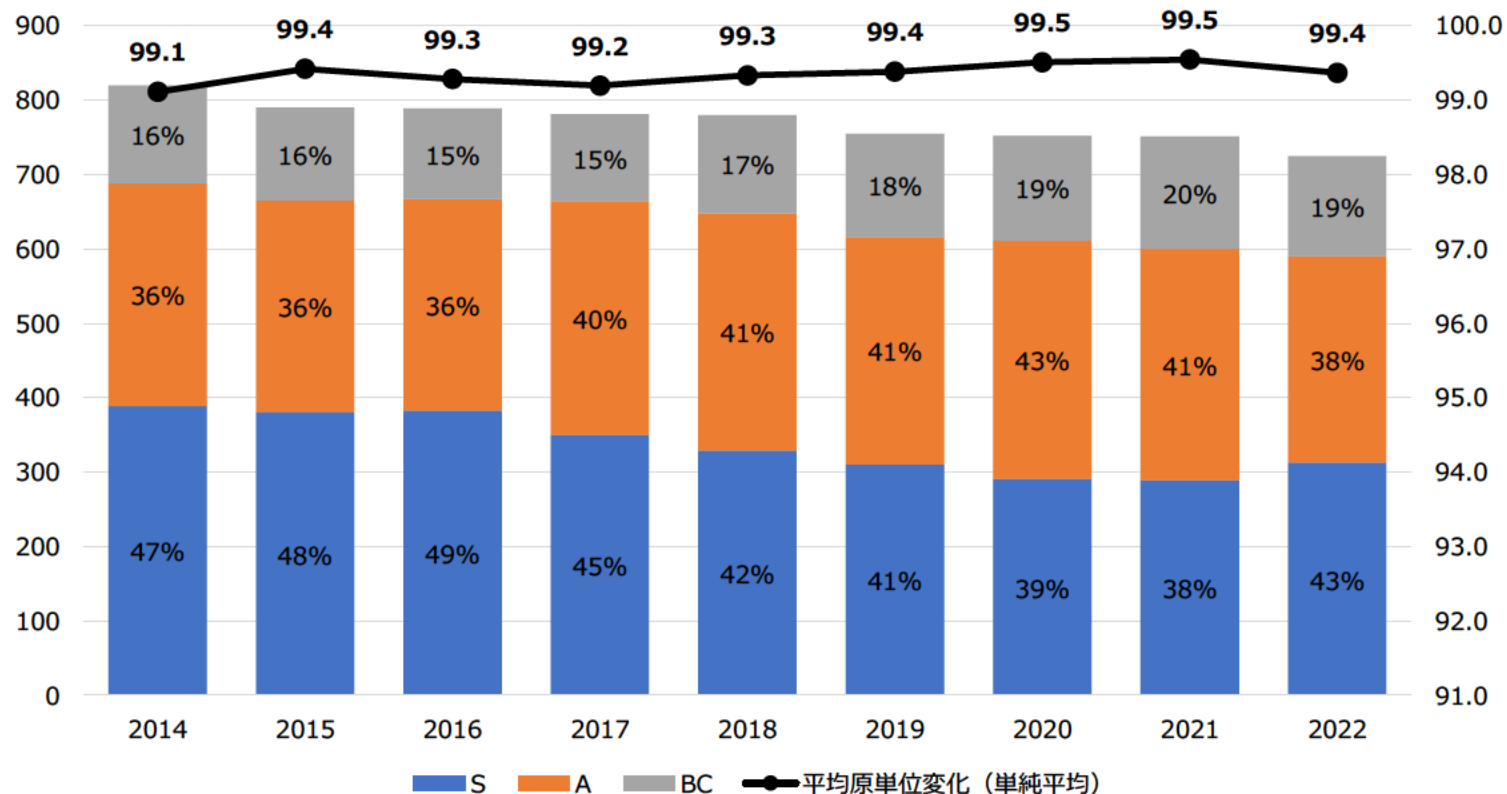


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 原単位変化のクラス分けの例示 (平均原単位変化との関係)

- 工場・事業所規制で実施しているクラス分け制度に準じてクラス分けを実施すると、Sクラス相当の事業者は2014年度の47%から2021年度の38%まで減少傾向で推移してきたが、2022年度は43%と増加に転じた。

平均原単位変化とクラス分け評価の推移



#### クラス分け定義

努力義務：5年度間平均原単位変化  
1%以上低減

S：省エネが優良な事業者  
(目標達成事業者)

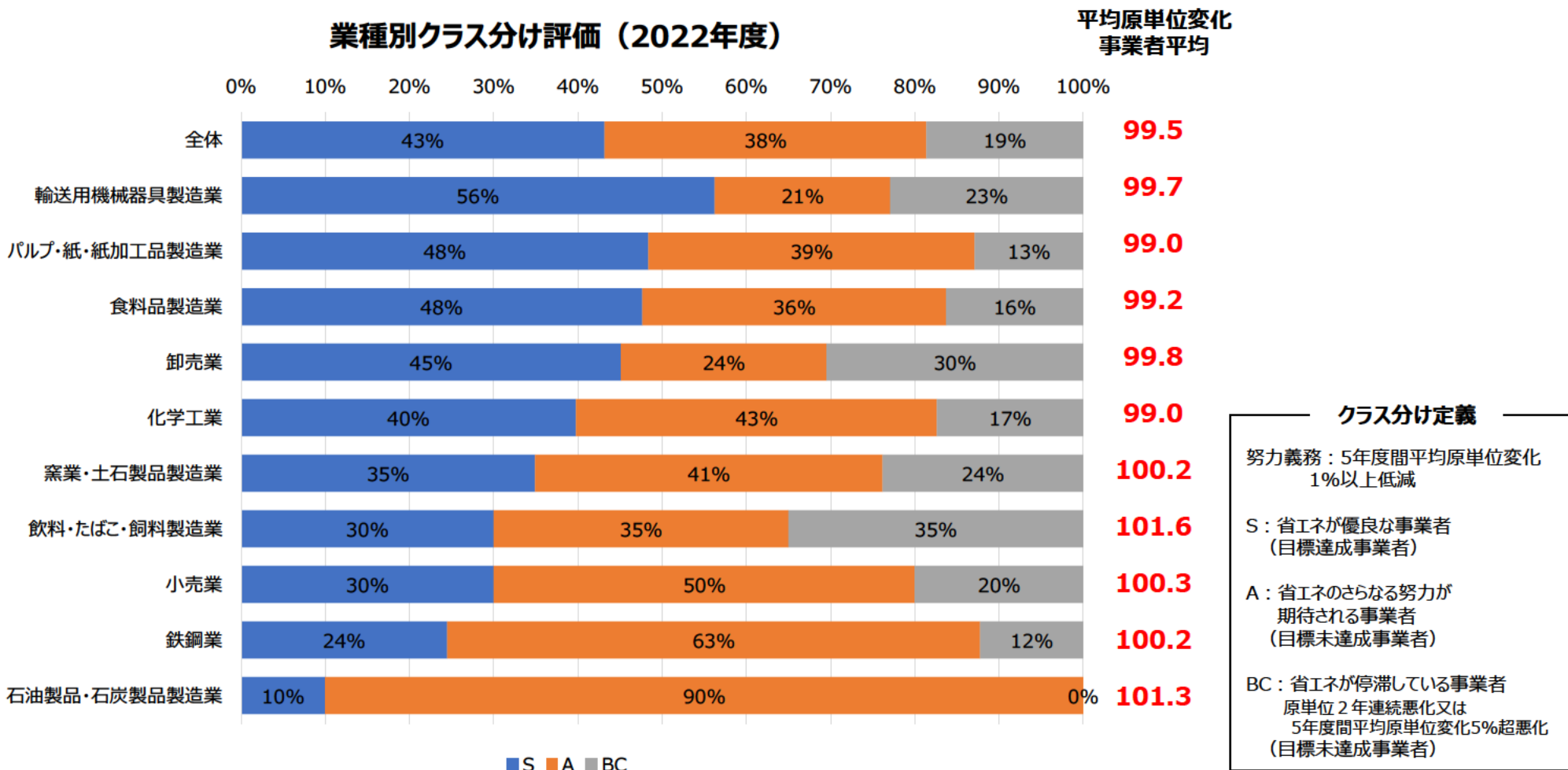
A：省エネのさらなる努力が  
期待される事業者  
(目標未達成事業者)

BC：省エネが停滞している事業者  
原単位2年連続悪化又は  
5年度間平均原単位変化5%超悪化  
(目標未達成事業者)

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 原単位変化のクラス分けの例示 (業種別)

- 業種によってSクラス相当の割合は異なる。Sクラス相当の割合は、輸送用機械器具製造業、パルプ・紙・紙加工品製造業、食料品製造業の順に多い。

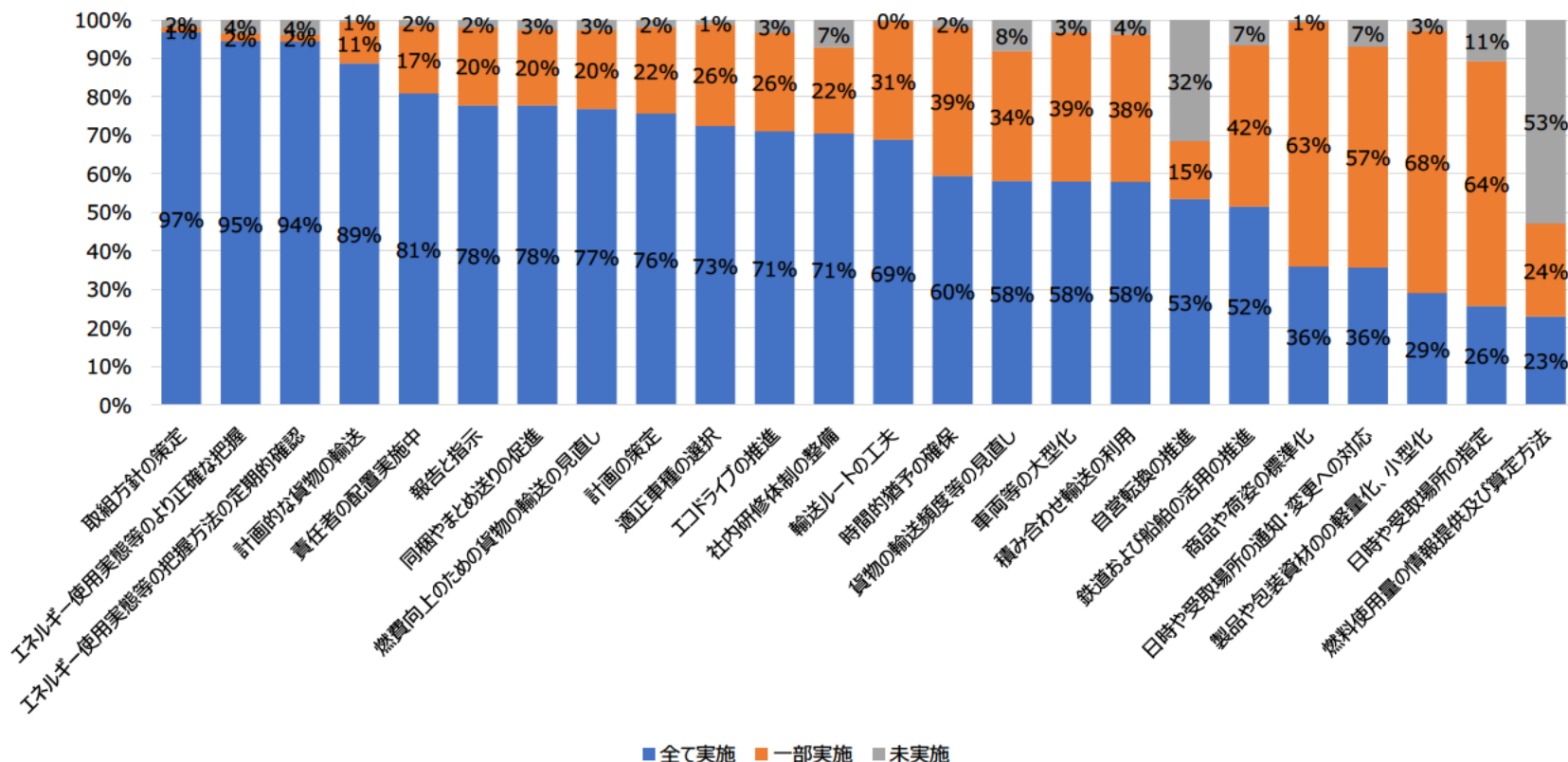


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 判断基準の遵守状況

- 未実施の事業者が多い項目は「燃料使用量の情報提供及び算定方法」と「自営転換の推進」。
- 全て実施できている事業者が少ない項目は、上記以外に、「日時や受取場所の指定」「製品や包装資材の軽量化、小型化」「日時や受取場所の通知・変更への対応」「商品や荷姿の標準化」等。

判断基準の遵守状況 (2022年度)



■ 全て実施 ■ 一部実施 ■ 未実施

出所：定期報告書 (第7表)

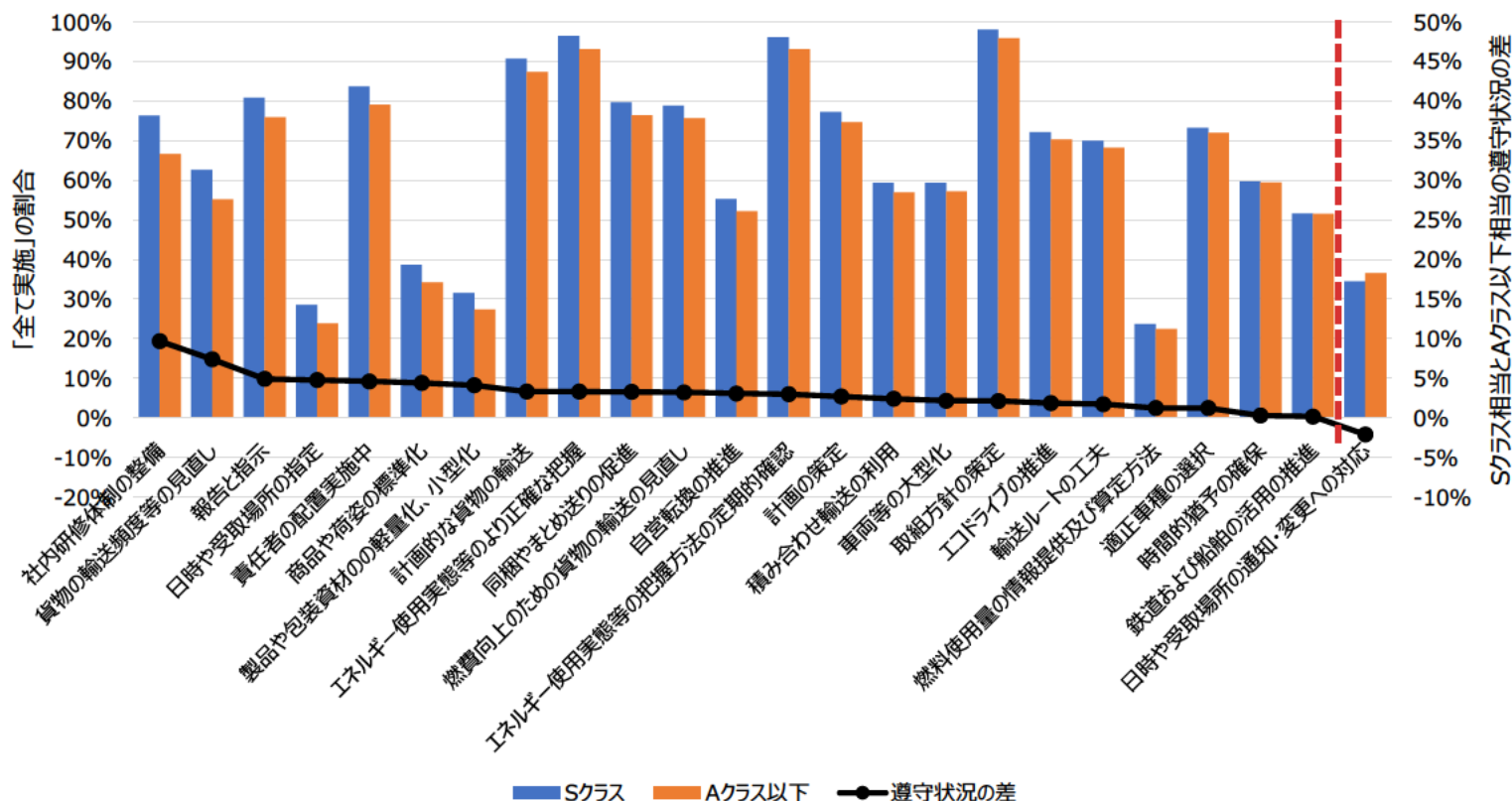
注：「燃料使用量の情報提供及び算定方法」は、燃料法を使用していれば「全て実施」、燃料法を使用せず燃費法を使用していれば「一部実施」、トンキロ法のみを使用していれば「未実施」と判定している。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 判断基準の遵守状況 (クラス分け評価結果との比較)

- 定期報告書の判断基準において「全て実施」と回答した事業者の割合を、Sクラス相当とAクラス以下相当の事業者で集計・比較すると、全体として、Sクラス相当の事業者は判断基準の遵守状況も高い結果となった。

判断基準の遵守状況 (クラス分け評価別、2022年度)



出所：定期報告書 (第7表)

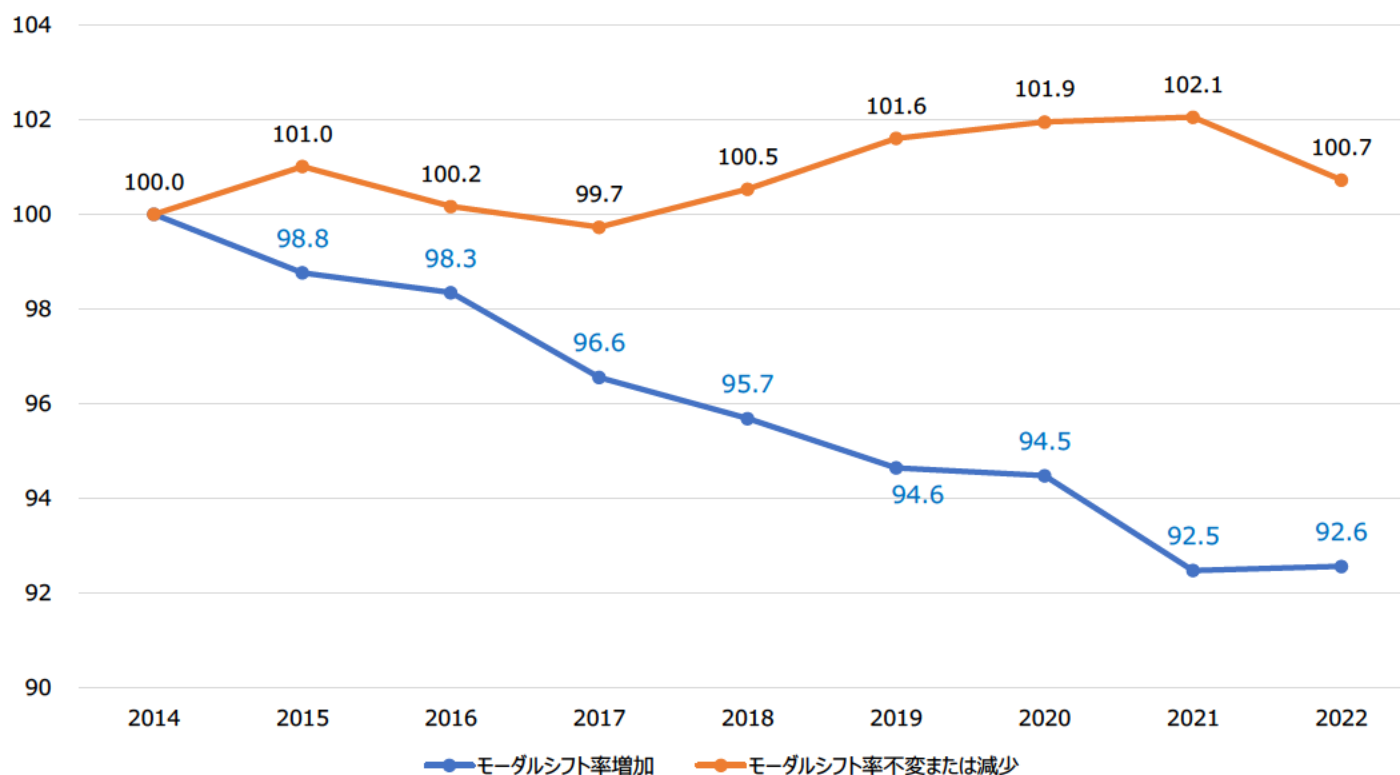
注：「燃料使用量の情報提供及び算定方法」は、燃料法を使用していれば「全て実施」、燃料法を使用せず燃費法を使用していれば「一部実施」、トンキロ法のみを使用していれば「未実施」と判定している。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

### 省エネ取組と原単位変化との関係

- 省エネ取組のうちモーダルシフトについて、エネルギー使用原単位との関係を見ると、モーダルシフト率（エネルギー使用量に占める船舶・鉄道の割合）を高めている事業者は、それ以外の事業者に比べて、原単位の改善幅が大きいことが分かる。

モーダルシフト率増減別の原単位推移（2014年度=100）



出所：定期報告書

注1：2014年度以降定期報告書を継続して提出し、かつ、全年度で前年度比データがある事業者を対象に集計。

注2：「モーダルシフト率」とは、エネルギー使用量における鉄道・船舶の割合。

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

## 中長期計画書に記載された計画内容

- 中長期計画書に記載された計画内容を分類すると、「モーダルシフト」「積載率向上」「車両大型化」「ルート・手段」「積み合わせ・混載」の順で多くなっている。
- 省エネ効果が大きいのは、「物流拠点の見直し」「輸送頻度見直し」「モーダルシフト」「低燃費車両等の導入」。

## 省エネ取組の件数と省エネ効果 (2022年度)

	計画者数	計画率	年間省エネ率 (計画値) ※中央値
モーダルシフト	68	8.6%	0.264%
積載率向上	64	8.1%	0.19%
車両大型化	59	7.5%	0.143%
ルート・手段	57	7.2%	0.26%
積み合わせ・混載	44	5.6%	0.129%
エコドライブ	32	4.1%	0.225%
物流拠点の見直し	17	2.2%	0.287%
生産地見直し	17	2.2%	0.149%
低燃費車両等の導入	15	1.9%	0.263%
輸送頻度見直し	6	0.8%	0.267%
その他	18	2.3%	0.045%

出所：中長期計画書

注：「計画者数比率」とは、中長期計画書を提出した事業者のうち、計画内容を設定した割合。

「省エネ率」とは、中長期計画書に記載されたエネルギー使用合理化期待効果を、各特定荷主のエネルギー使用量で除した値。表ではその中央値を掲載している。



## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (1) 過年度集計・分析結果の更新

## 中長期計画書に記載された計画内容 (業種別)

- 中長期計画書に記載された計画内容を業種別にみると、多くの業種で「モーダルシフト」が最も多く記載されているが、窯業・土石製品製造業では「車両大型化」「積載率向上」、輸送用機械器具製造業では「積載率向上」、卸売業・小売業では「ルート・手段」が最も多く記載されている。
- 計画内容として「モーダルシフト」を挙げている事業者は製造業に多い。また、卸売業は「ルート・手段」、小売りは「積み合わせ・混載」を計画内容として挙げている事業者が多い。

## 省エネ取組の業種別集計 (2022年度)

	モーダルシフト	ルート・手段	車両大型化	積載率向上	エコドライブ	積み合わせ・混載	物流拠点の見直し	生産地見直し	低燃費車両等の導入	輸送頻度見直し	その他
特定荷主全体	8.6%	7.2%	7.5%	8.1%	4.1%	5.6%	2.2%	2.2%	1.9%	0.8%	2.3%
食料品製造業	11.4%	6.8%	3.4%	5.7%	2.3%	6.8%	4.5%	4.5%	3.4%	1.1%	4.5%
飲料・たばこ・飼料製造業	7.3%	4.9%	9.8%	9.8%	4.9%	4.9%	2.4%	4.9%	0.0%	0.0%	0.0%
パルプ・紙・紙加工品製造業	12.9%	12.9%	16.1%	16.1%	12.9%	6.5%	6.5%	0.0%	3.2%	0.0%	0.0%
化学工業	8.4%	1.9%	8.4%	5.6%	0.9%	0.0%	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%	1.9%
石油製品・石炭製品製造業	9.1%	0.0%	0.0%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
窯業・土石製品製造業	7.5%	10.4%	9.0%	11.9%	6.0%	9.0%	0.0%	3.0%	1.5%	0.0%	0.0%
鉄鋼業	14.5%	3.6%	5.5%	7.3%	7.3%	5.5%	0.0%	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%
輸送用機械器具製造業	1.9%	9.6%	3.8%	3.8%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
卸売業	4.4%	10.0%	6.7%	4.4%	3.3%	2.2%	2.2%	1.1%	3.3%	1.1%	2.2%
小売業	3.6%	7.1%	3.6%	7.1%	7.1%	10.7%	3.6%	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%



## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析

### (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

### 分析内容

- 2023年度中長期計画書から「非化石エネルギーへの転換に関する計画」に係る内容が追加された。国が指標として設定している「非化石エネルギー自動車の使用割合」及び「充電設備の設置数」に係る定量目標の設定状況を整理した。

III 非化石エネルギーへの転換に関する計画

1. 非化石エネルギーへの転換に関する定量的な目標

1-1 非化石エネルギー自動車の使用割合（車両総重量8t以下の貨物自動車）

区分	自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物自動車	
	目標年度における定量目標の目安	目標
	年度	年度
電気自動車	①	台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②	台
プラグインハイブリッド自動車	③	台
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	台
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④	台
自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥	台
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦	台
電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦)/⑥	%
非化石エネルギー自動車割合	⑤/⑥	① % ② %

1-2 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る参考情報

燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成燃料の使用量の見込み	使用台数の見込み
	%	kl	台
	%	kl	台

1-3 その他非化石エネルギー自動車（車両総重量8t以下）への転換に関する事項及び参考情報

1-4 充電設備の設置数（車両総重量8t以下の貨物自動車）

充電設備の設置数	目標	
	年度	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の台数(①+③)
④	口	⑤

1-5 非化石エネルギー自動車の使用割合（車両総重量8t超の貨物自動車）

区分		自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物自動車
		目標
		年度
電気自動車	①	台
水素自動車 (燃料電池自動車を含む)	②	台
プラグインハイブリッド自動車	③	台
専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車	④	台
非化石エネルギー自動車の合計	⑤=①+②+③+④	台
自家用及び荷主専用輸送に使用する貨物自動車の合計	⑥	台
ハイブリッド自動車 (参考)	⑦	台
電動車割合 (参考)	(①+②+③+⑦)/⑥	%
非化石エネルギー自動車割合	⑤/⑥	③ %

1-6 バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る参考情報

燃料の種類 (バイオ燃料又は合成燃料)	混合割合	バイオ燃料又は合成燃料の使用量の見込み	使用台数の見込み
	%	kl	台
	%	kl	台

1-7 その他非化石エネルギー自動車（車両総重量8t超）への転換に関する事項及び参考情報

1-8 その他定量的な目標

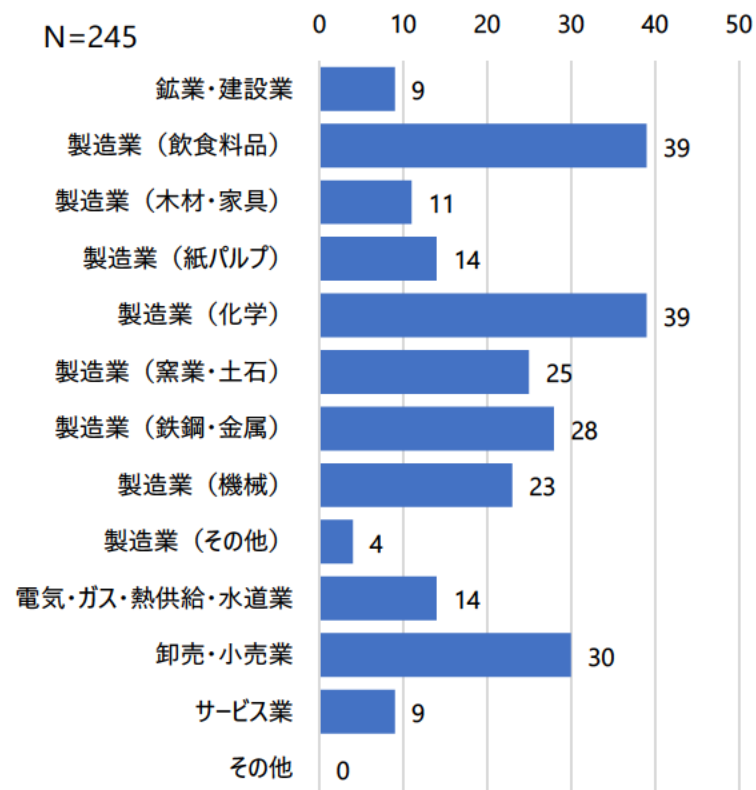
計画内容	年度	目標

## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

## 集計対象（母集団）の概要

- 集計対象とした「2023年度に中長期計画書を提出した事業者」は245。業種構成は下図の通り。

## 中長期計画書提出事業者（2023年度）の業種別構成



## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

## 集計に用いている産業分類

産業大分類	分析用分類	事業者数
農業, 林業	その他	0
漁業	その他	0
鉱業, 採石業, 砂利採取業	鉱業・建設業	6
建設業	鉱業・建設業	3
製造業	(別表参照)	183
電気・ガス・熱供給・水道業	電気・ガス・熱供給・水道業	14
情報通信業	サービス業	0
運輸業, 郵便業	サービス業	1
卸売業, 小売業	卸売・小売業	30
金融業, 保険業	サービス業	0
不動産業, 物品賃貸業	サービス業	0
学術研究, 専門・技術サービス業	サービス業	0
宿泊業, 飲食サービス業	サービス業	1
生活関連サービス業, 娯楽業	サービス業	0
教育, 学習支援業	サービス業	1
医療, 福祉	サービス業	0
複合サービス事業	サービス業	4
サービス業 (他に分類されないもの)	サービス業	2
公務 (他に分類されるものを除く)	その他	0
分類不能の産業	その他	0
	計	245

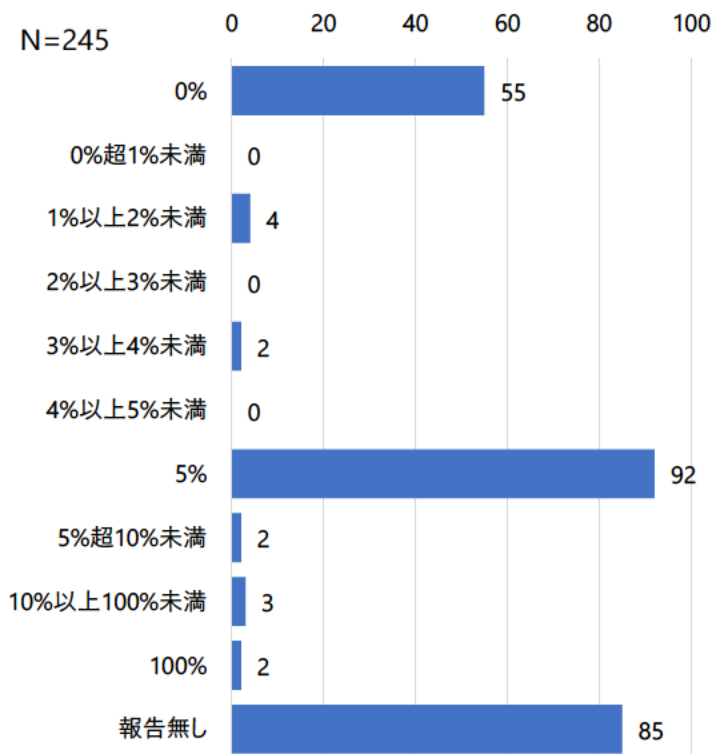
産業中分類 (製造業のみ)	分析用分類	事業者数
食料品製造業	製造業 (飲食料品)	26
飲料・たばこ・飼料製造業	製造業 (飲食料品)	13
繊維工業	製造業 (その他)	3
木材・木製品製造業 (家具を除く)	製造業 (木材・家具)	10
家具・装備品製造業	製造業 (木材・家具)	1
パルプ・紙・紙加工品製造業	製造業 (紙パルプ)	14
印刷・同関連業	製造業 (その他)	0
化学工業	製造業 (化学)	25
石油製品・石炭製品製造業	製造業 (化学)	2
プラスチック製品製造業 (別掲を除く)	製造業 (化学)	11
ゴム製品製造業	製造業 (化学)	1
なめし革・同製品・毛皮製造業	製造業 (その他)	0
窯業・土石製品製造業	製造業 (窯業・土石)	25
鉄鋼業	製造業 (鉄鋼・金属)	21
非鉄金属製造業	製造業 (鉄鋼・金属)	4
金属製品製造業	製造業 (鉄鋼・金属)	3
はん用機械器具製造業	製造業 (機械)	3
生産用機械器具製造業	製造業 (機械)	3
業務用機械器具製造業	製造業 (機械)	2
電子部品・デバイス・電子回路製造業	製造業 (機械)	1
電気機械器具製造業	製造業 (機械)	3
情報通信機械器具製造業	製造業 (機械)	0
輸送用機械器具製造業	製造業 (機械)	11
その他の製造業	製造業 (その他)	1
	計	183

2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

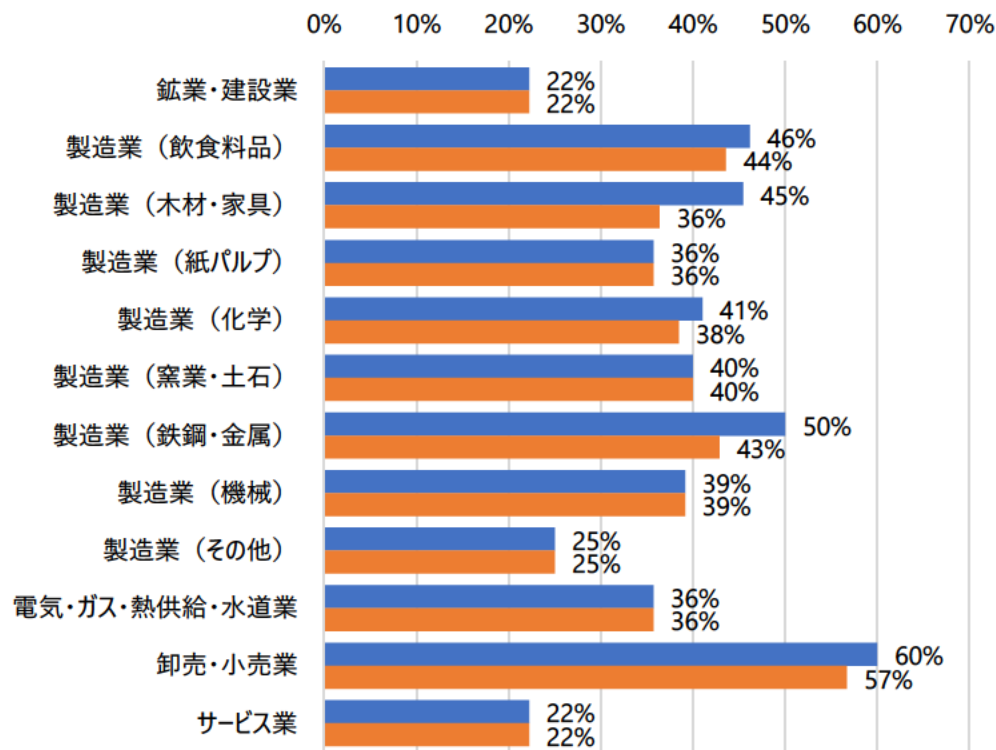
①非化石エネルギー自動車割合 (車両総重量8t以下) : 目安値

- 目安値としては「5%」と記入している事業者が92社、記入していない事業者が85社、「0%」と記入している事業者が55社。
- 記入している割合 (0%を除く)、また、5%以上の割合を設定している割合が最も高いのは「卸売・小売業」。

非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t以下)の目安値



非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t以下)の目安値の報告状況 (業種別)



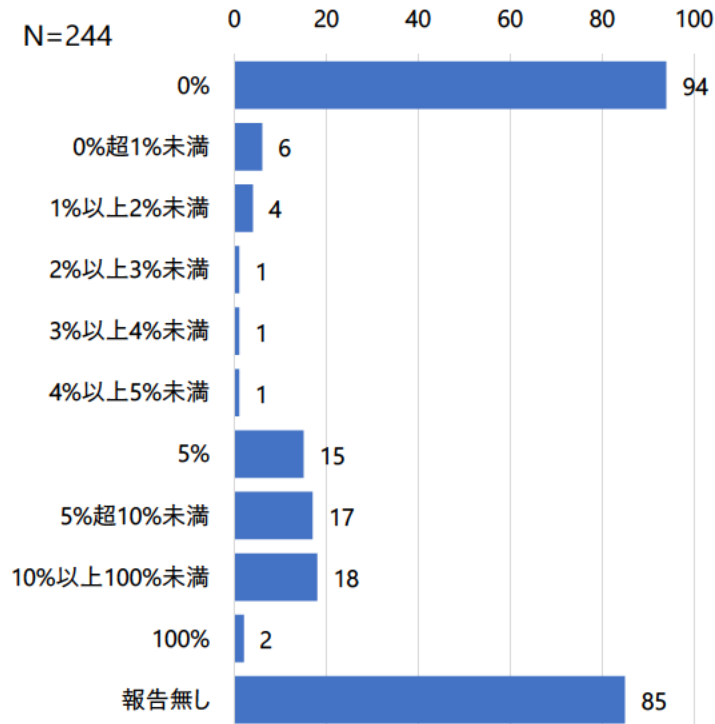
■ 報告している割合 (0%を除く) ■ 5%以上の割合

2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

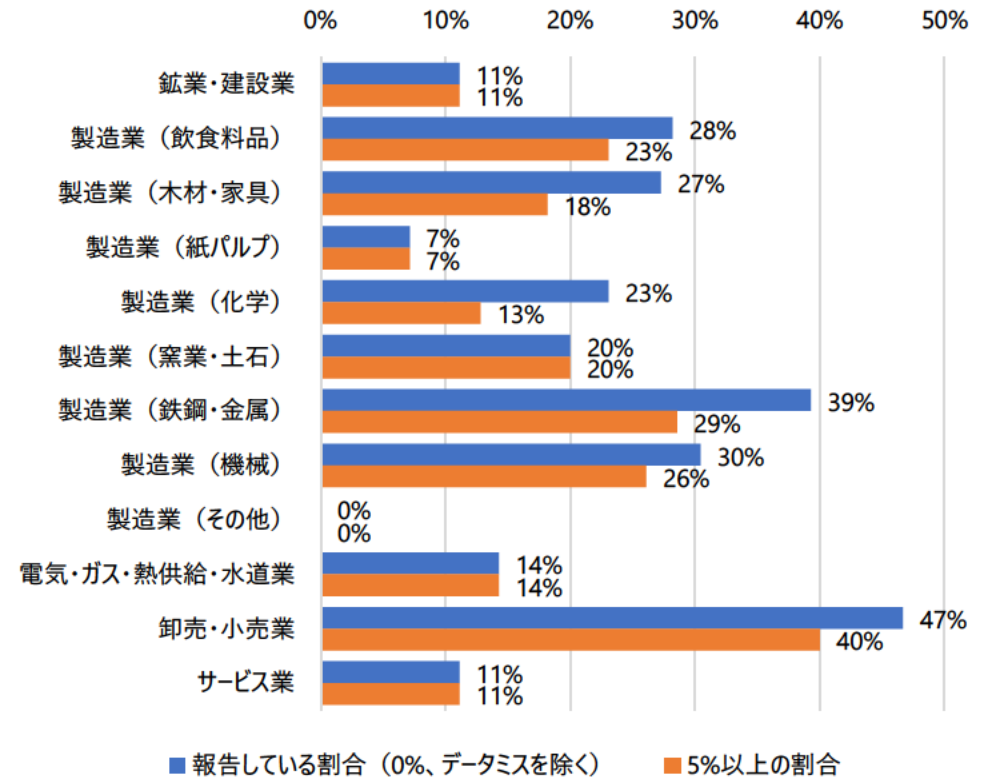
②非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t以下)：目標値

- 目標値(0%を除く)を記入している事業者は245社中66社。うち、5%を超える目標値を設定している事業者は37社。
- 目標値(0%を除く)を記入している割合、また、5%以上の割合を設定している割合が最も高いのは「卸売・小売業」。

非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t以下)の目標値



非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t以下)の目標値の報告状況(業種別)

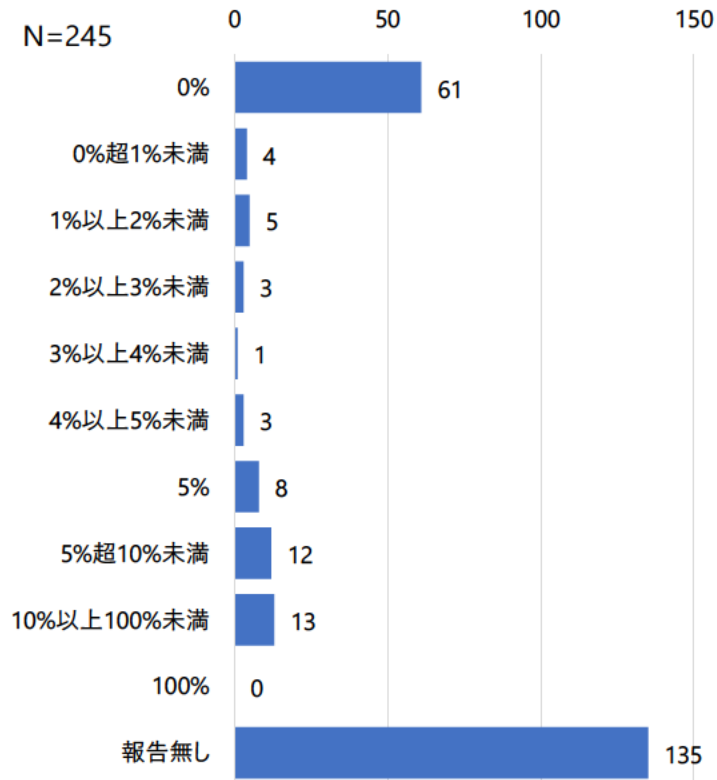


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

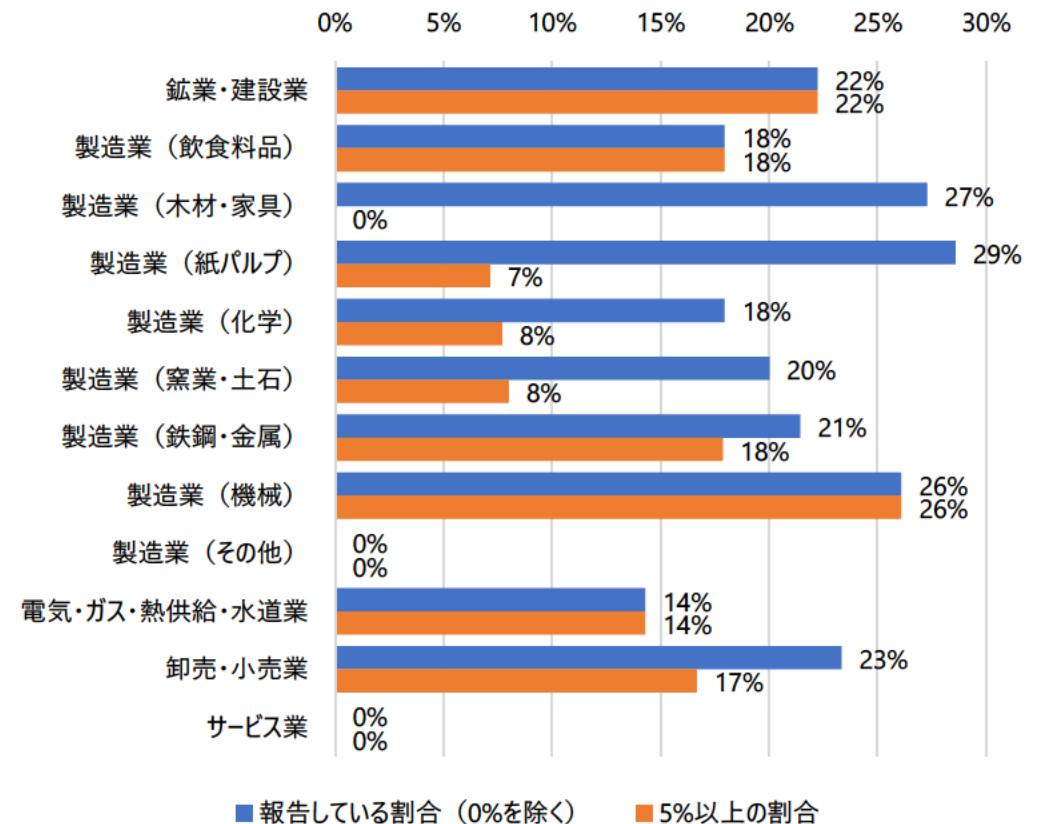
## ③非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t超)：目標値

- 目標値(0%を除く)を記入している事業者は245社中49社。うち、5%を超える目標値を設定している事業者は25社。
- 目標値(0%を除く)を記入している割合が高いのは「製造業(紙パルプ)」、「製造業(木材・家具)」、「製造業(機械)」。

## 非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t超)の目標値



## 非化石エネルギー自動車割合(車両総重量8t超)の目標値の報告状況(業種別)

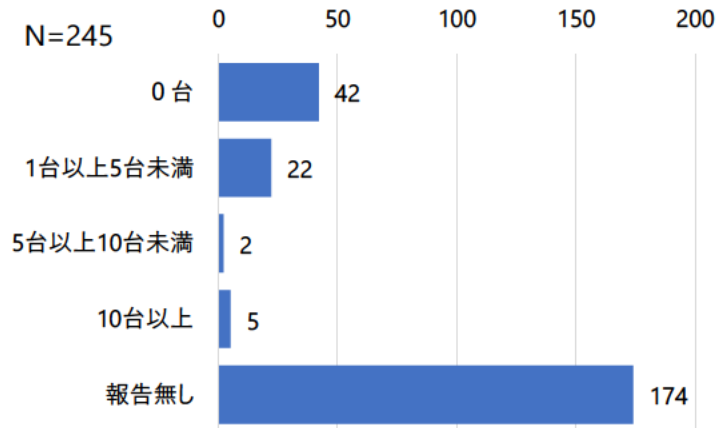


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

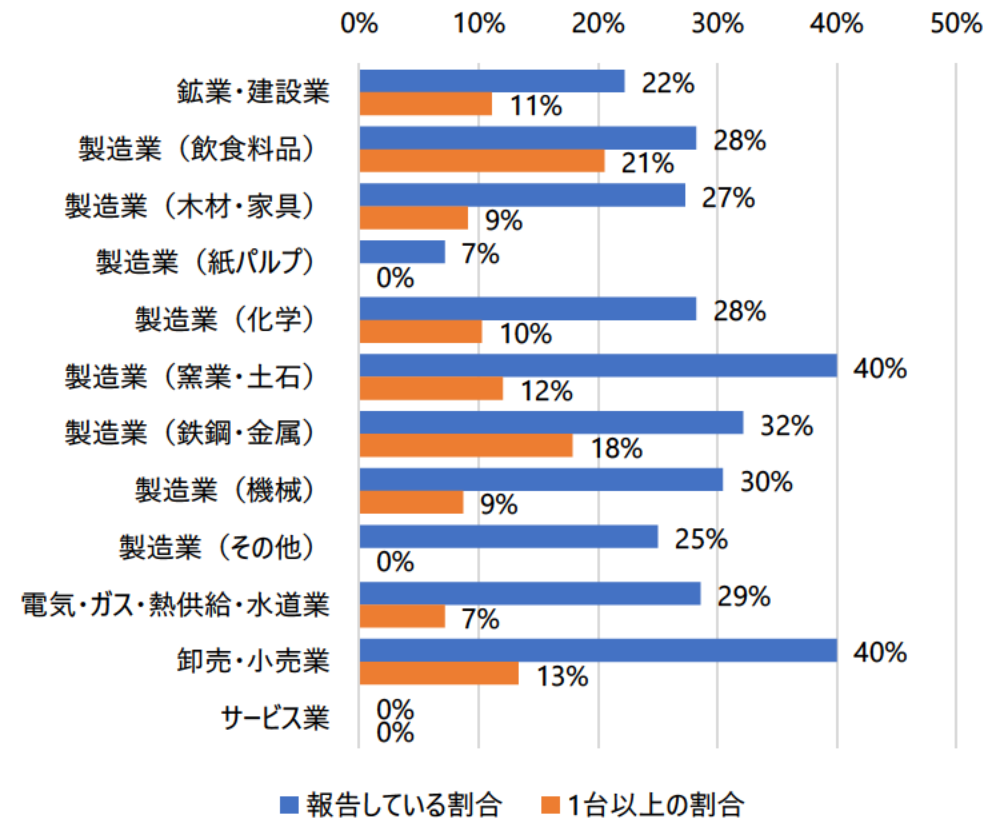
## ④ 充電設備の設置数 (車両総重量8t以下) : 現状値

- 現状値としては、記入していない事業者が174社、「0台」と記入している事業者が42社、1台以上と記入している事業者が29社。
- 現状値を記入している割合が高いのは「製造業 (窯業・土石)」、「卸売・小売業」。  
また、1台以上の値を記入している割合が高いのは「製造業 (飲食料品)」、「製造業 (鉄鋼・金属)」。

## 充電設備の設置数(車両総重量8t以下)の現状値



## 充電設備の設置数(車両総重量8t以下)の現状値の報告状況 (業種別)

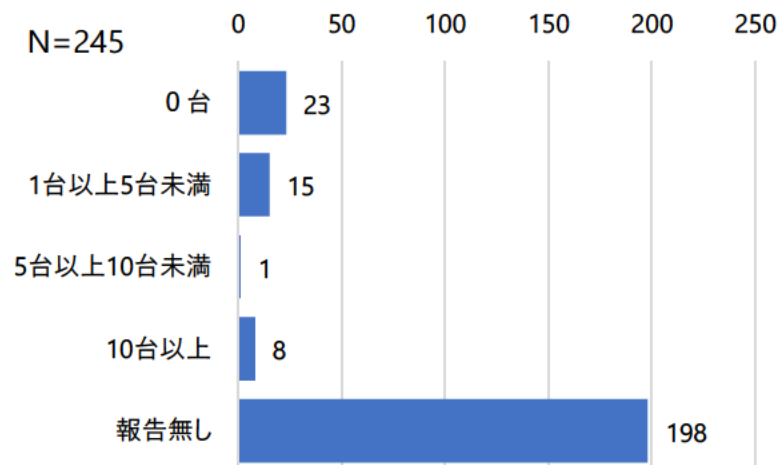


## 2. 定期報告書等のデータベース構築と分析 (2) 非化石転換に係る目標設定の状況

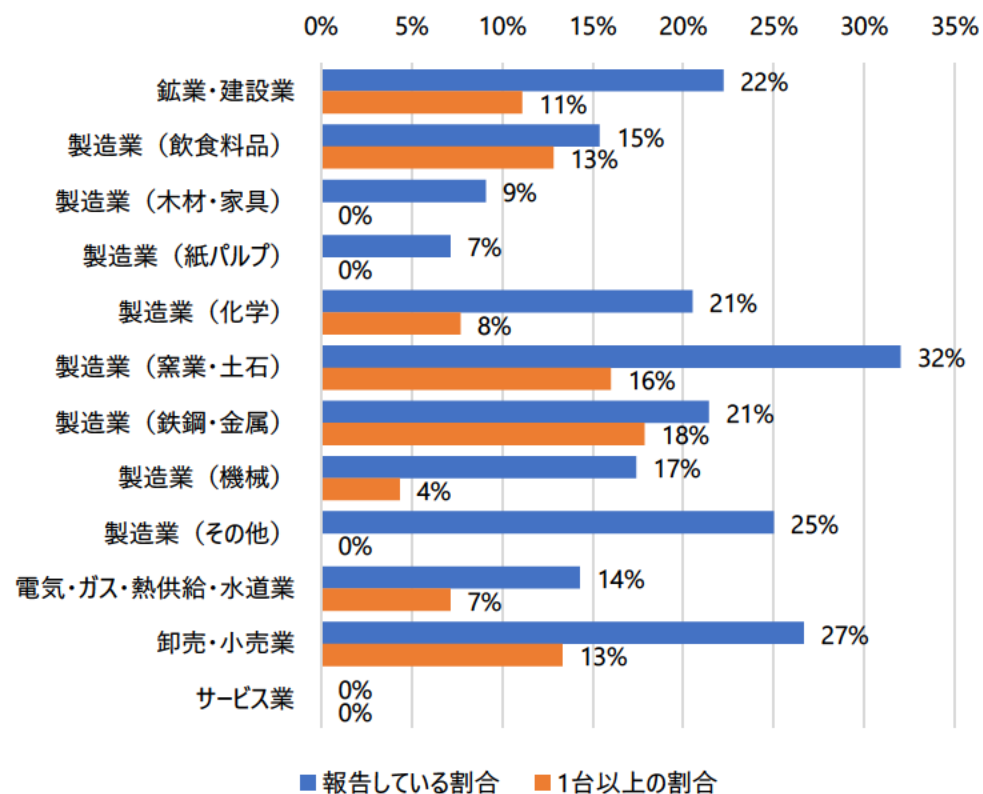
## ⑤ 充電設備の設置数 (車両総重量8t以下) : 目標値

- 目標値としては、記入していない事業者が198社、「0台」と記入している事業者が23社、1台以上と記入している事業者が24社。
- 目標値を記入している割合が高いのは「製造業 (窯業・土石)」、「卸売・小売業」。  
また、1台以上の値を記入している割合が高いのは「製造業 (鉄鋼・金属)」、「製造業 (窯業・土石)」。

## 充電設備の設置数(車両総重量8t以下)の目標値



## 充電設備の設置数(車両総重量8t以下)の目標値の報告状況 (業種別)





### 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

### 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

## 調査内容

- 省エネ法における工場規制においては、既に先行して定期報告等の開示制度の運用が開始されているところ、荷主における更なる省エネ・非化石転換促進施策の一つとして荷主規制においても同様に開示制度を実施することが考えられる。
- 本検討においては、開示制度の効果的な運用のあり方を検討することを目的として、特定荷主や輸送事業者へのヒアリング、また国際的なESG情報開示の動向調査を通じ、また工場の開示制度との整合・連携もふまえた上で、主に以下3点についての検討を実施した。
  - 開示制度実施における意義付け
  - 定期報告書・中長期計画書の内容に基づく開示項目
  - 開示方法、スケジュールなど開示方法


### 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

## ヒアリングの概要

■ 本検討においては、荷主（1者）および輸送事業者（2者）における、主に省エネ取組みに対する、現状の課題および開示制度の有用性についての認識を把握することを目的にヒアリングを実施した。

■ 主要なヒアリング事項は以下の通り。

<b>省エネ・非化石転換実施上の現状・課題</b>	<p><b>【荷主・輸送事業者に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>現状の省エネ・非化石転換に向けた取組みにおいて、どのような課題を認識しているか</li><li>現状、省エネに取り組むモチベーションは高いか。Scope3排出量の開示が社会的に求められていることは、省エネ・非化石転換のモチベーションにどの程度影響しているか</li><li>取引先や株主・投資家からの要請・プレッシャーはあるか。それはモチベーションにどの程度影響しているか</li></ul> <p><b>【荷主に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>国が目安として設定している非化石転換の目標は、荷主の努力で達成しうるものか</li><li>荷主が省エネ・非化石転換を進める際、輸送事業者が取り組める施策の少なさや、輸送事業者の積極性の高・低が、取組み促進の壁となるケースはあるか</li><li>輸送事業者から、従前より割高な非化石自動車の使用を提案された場合、それは許容できるか</li><li>省エネの取組みに伴う輸送事業者のコスト増加（充電設備や車両への投資等）を、荷主が負担する構想は現実的か</li></ul>
<b>開示制度の有用性</b>	<p><b>【荷主・輸送事業者に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>特定荷主の中長期計画書や定期報告書の情報の開示は、省エネや非化石転換を進める上で有用か。今後の活動が促進されるか</li><li>特定荷主が輸送事業者とどのように連携して省エネの取組みを行っているか、または行う意向があるか知ることは、今後の省エネに向けた取組みを検討する上で参考となるか</li></ul> <p><b>【荷主に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>開示を行うモチベーションはあるか。開示促進のためのインセンティブとして、どういったものが望ましいか</li></ul>
<b>荷主に 対する期待</b>	<p><b>【輸送事業者に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>輸送事業者として省エネや非化石エネルギーへの転換を進める上で、荷主への期待や改善要望等はあるか</li></ul>
<b>開示項目</b>	<p><b>【荷主・輸送事業者に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>どのような情報が開示項目に含まれていると、今後のアクションに繋げやすいか</li></ul> <p><b>【荷主に対するヒアリング事項】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>開示を避けたい項目、もしくは現行の報告内容に追加して開示したい項目はあるか</li></ul>






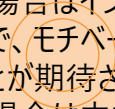

### 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

#### (1) 開示制度実施の意義の検討

### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討 | 他施策との比較

開示制度は、ベンチマーク制度やクラス分け制度と比較して、開始しやすく、省エネに向けた訴求力があり、荷主の作業負荷も顕著に増加しない施策として位置付けられる

- 特定荷主の報告に基づくベンチマーク制度およびクラス分け制度については、過去の検討を通じ、ベンチマークとして設定できる指標についてさらなる検討が必要とされた。

	概要	開始しやすさ	省エネ促進に向けた訴求力	荷主側の作業負荷
開示制度	荷主の報告内容を公開する	<ul style="list-style-type: none"> <li>• すぐに実施可能</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 開示により活動が外部からチェックされることで、省エネに向けたモチベーション向上につながることを期待される</li> <li>• 追加的に、開示宣言にインセンティブを付与することで訴求力向上が期待できる</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 報告内容をもとに開示するため、顕著に増加しない</li> </ul> 
ベンチマーク制度	特定の省エネ指標を設定し、荷主の取組みを評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>• さらなる検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標設定のみであり、事業者への訴求効果は他制度に比べて劣化する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ベンチマーク指標（積載率など）を把握していない場合、新たなデータ収集作業が発生する</li> </ul>
クラス分け制度	設定されたベンチマークに基づく、省エネの実績に応じて荷主をランク付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>• さらなる検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ランク付けの結果が公開されることで、省エネに向けたモチベーション向上につながることを期待される</li> <li>• 高ランクの場合はインセンティブ付与することで、モチベーション向上につながることを期待される</li> <li>• 低ランクの場合は立ち入り検査実施などにより、訴求力を高めることが期待できる</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 報告内容をもとに評価するため、顕著に増加しない</li> </ul> 

## 輸送事業者は、コスト削減の観点からも省エネに取り組む意思はあるが、業界構造上主体的に取り組を進めることが難しいため、荷主の協力・支援を必要としている

### 省エネ・非化石転換実施上の課題

#### 【業界全体の課題】

- 特定輸送事業者は省エネ・非化石導入を進めるニーズがあると思うが、トラック業界の90%以上が中小企業で大手の下請けも多いため、経営上省エネまで手が回らない実情がある。ただし、コスト削減の観点から省エネに取り組む意思はあると思う。
  - 荷主と輸送事業者が対等な関係になく、輸送事業者は荷主を選べない。省エネも主体的に取り組むというより荷主の要求に応じて進めている。

#### 【EVに関する課題】

- 技術的な課題として、長距離トラックの電動化が難しく、EVはラストワンマイルの使用に限られる。その場合、荷主側で充電設備の確保や、運賃へのコスト上乘せの許容などといった協力が必要。
  - 既存の車両やインフラを転用できるため、コストの観点からも、天然ガス・合成燃料を通じた非化石転換を有望視している。燃料代もコスト増になるため、増加分のコストを荷主が負担できることが理想的。
  - EV導入は、通常の固定資産の購入検討スケジュールと同様に検討し、荷主へのコスト転嫁や償却額を加味して利益が出ると判断した場合に導入する。ただ、せっかく高額なEVを購入しても途中で使われなくなるケースもあり、導入への懸念は高まっていると感じる。

#### 【モーダルシフトに関する課題】

- モーダルシフトは省エネ手段の一つとして検討しうるが、輸送量がトラックより格段に少ないこと、自然災害リスクによる影響が大きいことが課題。鉄道は大量の荷物を一度に運ぶことは難しい一方、小口の荷物を運ぶ場合は、積載率が低くなりコストが見合わなくなる。
  - 災害で鉄道が断線すると復旧に時間がかかり、代行輸送もリードタイムがあるため到着が遅れることを考えると、完全に切替えることは難しい。

### 開示制度の有用性

- 荷主と対等な関係ではないため、開示された情報を活用して積極的にアクションを起こすことが難しく、開示制度によって大きなメリットが得られるとは考えにくい。また、普段の業務の中で、必要な情報は荷主とやり取りして得られていると感じる。

### 荷主に対する期待

- 上記のEV化や燃料切替におけるコスト負担やインフラ整備をはじめ、省エネ・非化石化を進める上では荷主の協力が重要。大手コンビニなどは自社の企業イメージも考慮し、積極的に輸送事業者の省エネ・非化石化にコスト支援を行っている印象（FCV導入の費用など）。このような事例が増えることを期待している。

## 荷主からの要求を受けEVを導入したが、本格的な実用化に向けては技術的・経済的課題が残る

### 省エネ・ 非化石転換 実施上の 課題

#### 【業界全体の課題】

- 荷主に対してトンキロデータをレポートしているが、協力会社のトンキロや集荷段階・ラストワンマイルのトンキロは収集が難しく、提供するデータに抜け漏れが発生する。
  - ベンチャーが提供するプラットフォームを使って抜けているデータを集めようとしているが、協力会社の対応が進まない。
- 輸送事業者の省エネ活動は、CO2削減に価値を感じる企業にしか評価されないが、日本の荷主にはそうした企業が少ない印象がある。
  - 欧米では副社長がロジスティクスを主管するなど、経営テーマに物流が位置付けられているが、日本ではそうになっていない。CLOを置くことで、物流に投資する意識づけができることを期待している。

#### 【EVに関する課題】

- 外資系の荷主からCO2削減に向けた取組みを求められ続けている中で、EV導入が必要となり、大小併せて20台ほど導入したが、使い勝手はよくない。走行距離が通常のトラックの半分以下で、充電にも12時間以上かかるなど、技術的にまだ成熟しておらず実用的ではない。
  - 急速充電は変電設備の工事等が高額で投資対効果が得られないため、より安価に導入できる普通充電を行っている。
  - 充電時間も労働時間に含まれる点は、2024年問題等を考えると厳しい。
- EVは課題が多いが、外資系荷主の求めに応じて導入した。EVの莫大に高いランニングコストについて、理解や支援が可能な荷主でないと導入は困難だと思う。自社では、導入後のコスト増加分を計算し、外資系荷主に説明して費用転嫁に理解を得た上で導入した。

#### 【バイオ燃料に関する課題】

- RD（リニューアブルディーゼル）燃料の導入も過去に検討したが、外資系荷主があまり関心を示さなかったため断念した。欧州の企業にとって、バイオ燃料は最終的にCO2を排出しているので、環境負荷低減効果が十分ではないとして認めない傾向がある。
  - 燃料が高く、トラックのメーカーに使用可能か確認を取る煩雑さもあるため、コストに比して導入のメリットが少ないと判断した。

### 開示制度の 有用性

- 荷主の開示情報を参照したいニーズはあまり大きくないが、一部の情報は、取引先の状況を把握する上で有用だと考えている。

## EVは価格と充電時間が課題だが、車両導入に伴う輸送コストの増加はある程度許容できる。 またCLOの設置は、省エネ・非化石転換に向けた有効な施策だと認識

### 省エネ・ 非化石転換 実施上の 課題

#### 【非化石車両に関する課題】

- 自社では、京都議定書が策定された時代から、コストを意識しつつ環境配慮型の輸送を実践していた。今でこそGHG削減が求められているが、それよりも**自社商品を運搬するトラックが環境配慮型であることのアピールを動機として取り組んでいた。**
- **CNG車やハイブリッド車は通常のディーゼル車より極端に高額ではないため、輸送費を上げずに導入できたが、EVや水素トラックは車両価格とランニングコストが非常に高く普及が進みづらい。**ただ、補助金があるため、導入は少しずつ増えると思う。
  - EVは充電の問題もあり、自社の配送スケジュールで車を稼働させられないため、メインの輸送手段としての運用は現実的ではない。
  - 輸送事業者側の提案を待つのではなく、自社で補助金を一括でとり、費用負担ができそうな体力のある輸送事業者にのみ導入を持ちかける構造だった。省エネだけでなく、燃費改善などのメリットも示して、導入できる環境を整えた上で提案した。輸送事業者側から導入を働きかけられたケースはない。
- 非化石車両導入に伴う輸送事業者のコスト増加を、同一の輸送ルートを共有する複数の荷主で連携して負担する構想について、自社では専属で効率的に運んでいるため、他社と連携するメリットがあまりない。ただ、**国が背中を押せば大手企業は対応するため、目標等が国によって定められて実施の必要性が高まれば、実現可能性はあると思う。**
  - 2024年問題がある現状、荷主は荷物を運べなくなることを避けたいため、大幅値上げでなければそこまで抵抗しないと思う（実際、省エネに関わるコスト増以外で、輸送費の値上げはこれまでも対応している）。特に宅配業者は寡占なので値上げしやすく、輸送事業者側も強気に出られる。一方で輸送事業者でも中小や再委託業者は、親請けの企業と違って値上げが難しいと思う。

#### 【輸送事業者に関する課題】

- 荷主は輸送費の値上げに対応しているが、中小の輸送事業者ではドライバーの給与に値上げ分が十分回されていないと感じる。
- 輸送事業者は中小企業が多数あり、全てを評価することは難しいが、輸送事業者を評価できる格付けのような仕組みが必要では。

### CLO設置に 対する期待

- 改正物流効率化法により、**CLOの設置が求められることは、間違いなく省エネ・非化石転換への追い風になる。**省エネも物流クライシスも必ず解決すべき重要な課題で、それを経営層に認識してもらうためにもCLOは有効だと思う。
  - CLOが選任され、経営層に物流が企業活動に不可欠な投資対象だと理解されることで、2024年問題にも対応しやすくなると思う。

## 取組みを進めている荷主は、開示制度によって自社の取組みを広く知ってもらえるため、開示へのモチベーションは高い。各社のベストプラクティスを公表することも有効だと考えている

### 開示制度の 有用性

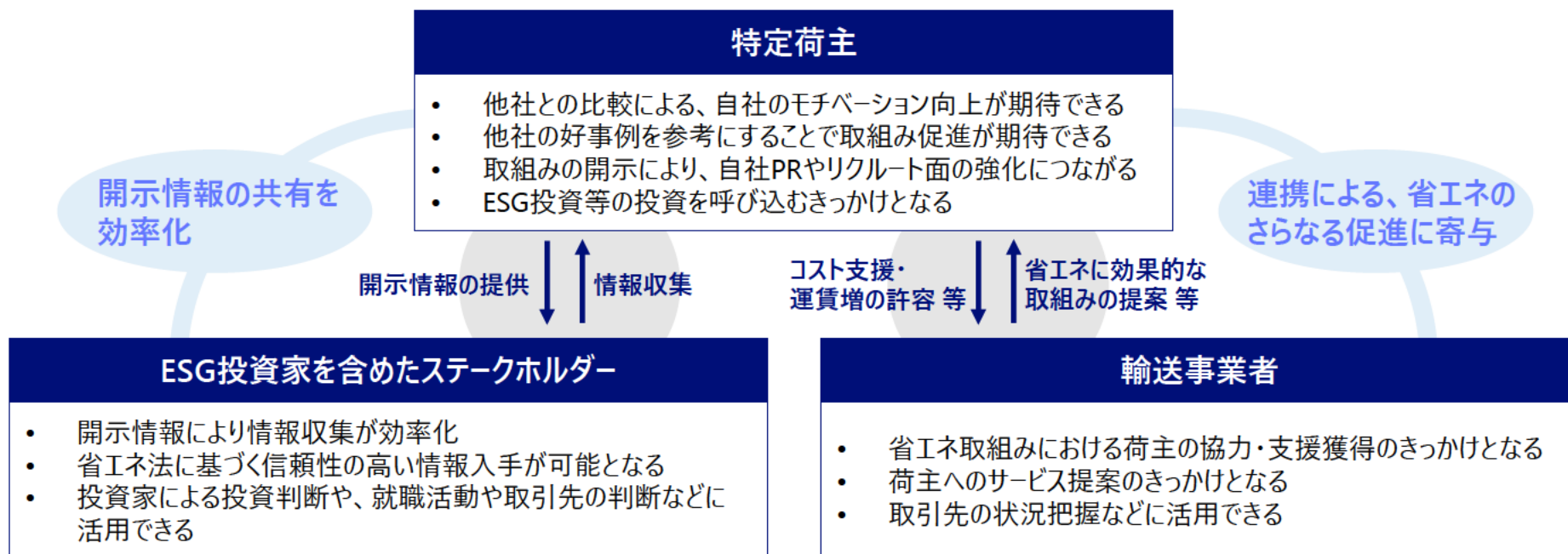
- 本気で取り組んでいる荷主企業にとっては、開示されることが省エネ促進のモチベーションになるだろう。
- 今は省エネ等の取組みが企業評価につながる環境があるため、取組み企業は統合報告書等で実施内容を開示しているが、なかなか見えてもらえていない。国が企業の取組みを評価し、ベストプラクティスとして公表することは、取組み推進や開示促進のインセンティブにもなる。公表の際に、取組みに関する個社HPのリンクを掲載してもらえると、詳細まで見てもらえるのでありがたいと思う。
- 他にも、工場制度と同様に、補助金の加点ポイントなどにもインセンティブとなる。
- 他社の情報が開示されると、荷主は参考にすると思う。ただPDF等で公表する際、情報量があまりにも多いと、自社か、ベンチマークしている他社の情報しか確認しないため、検索機能などがあると便利ではと思う。また、数字だけでなく図などでも説明があると、理解しやすいと思う。

### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討 | ステークホルダーにおけるメリット

## 輸送段階の省エネ・非化石導入促進に向け、荷主の取組み促進および、将来的な荷主-輸送事業者間の連携への寄与が期待できる

- これまでの検討やヒアリング調査を通じ、開示制度は、荷主にとっては自社の情報が公表されることで、取組みのモチベーション向上につながる可能性があると推測。
- また輸送事業者は、省エネの促進に向けて、荷主による取組みへの理解、またコスト支援・コスト増の許容が必要と認識している。開示項目に輸送事業者との連携についても設定することで、荷主間での取組み実績の共有を通じ、輸送事業者との連携のモチベーション向上が期待できると思料。

荷主および主なステークホルダーにおける、開示制度実施によるメリット



### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討 | ESG投資家におけるニーズ

## 荷主の開示情報は、ESG情報の開示・利用シーンにおいては、エネルギー消費量などGHG算定の元データを参照したい投資家等にニーズがあると想定される

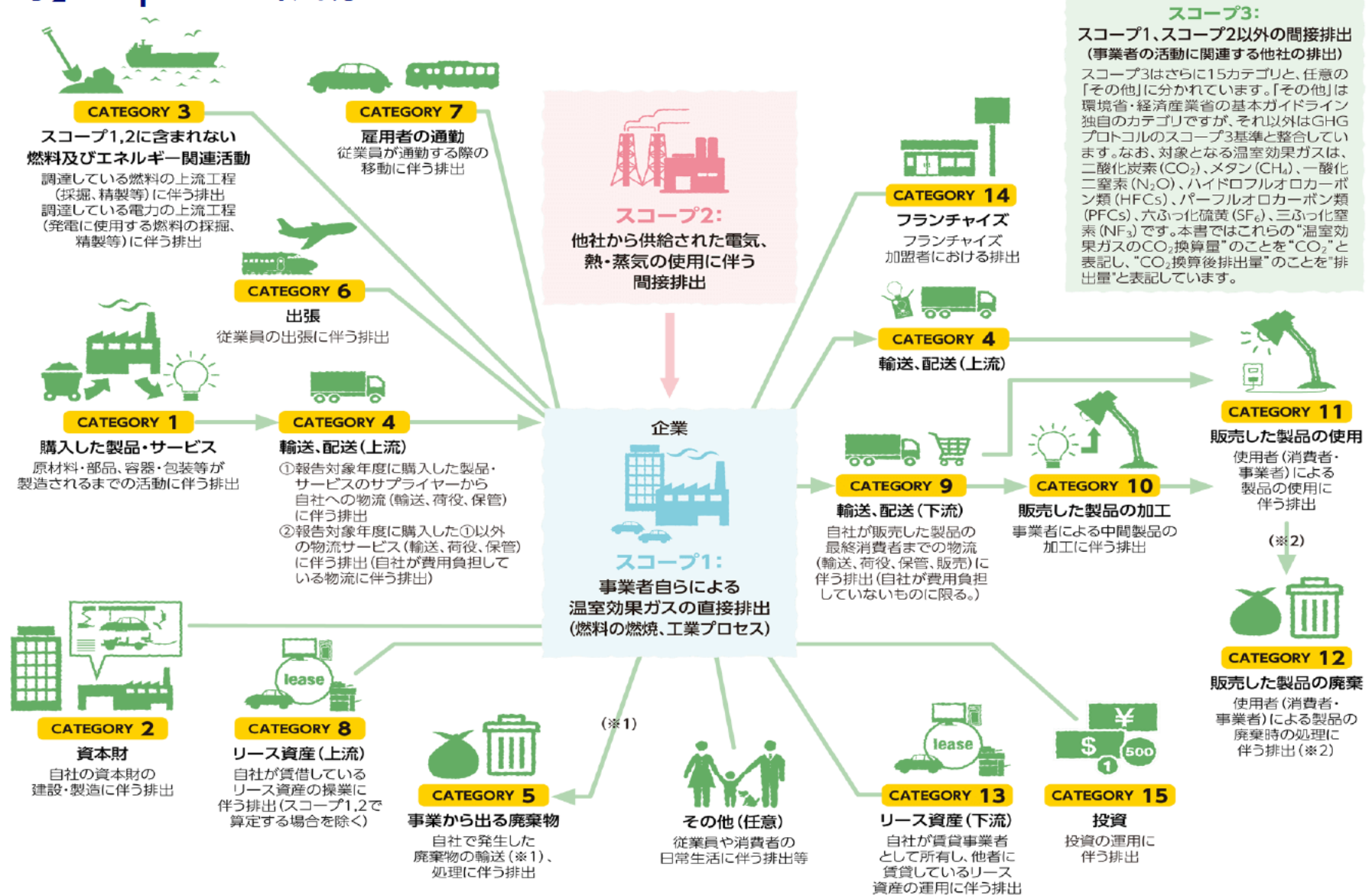
- ESG情報開示基準は、主に投資家に対して企業のサステナビリティを報告する方向性で整備されてきた。
- 現在、投資家は企業のScope1-3排出量について、自社が算定する必要があるGHGを算定・開示しているかを重視する傾向にある。
- 一方で、企業のGHG削減状況などをもとに、エンゲージメントや株主提案を実施する動きがあり、こうした活動においては荷主の開示情報も需要があると想定される。

Scope	説明	ESG情報開示基準で開示が要求される情報	荷主の報告する情報	特定事業者の報告する情報
Scope1	自社のエネルギー使用等による直接排出	●		●
Scope2	電力・熱の使用による間接排出	●		●
Scope3	カテゴリ1	●		
	カテゴリ2	●		
	カテゴリ3	●		
	カテゴリ4	●	●	
	カテゴリ5	●		
	カテゴリ6	●		
	カテゴリ7	●		
	カテゴリ8	●		
	カテゴリ9	●		
	カテゴリ10	●		
	カテゴリ11	●		
	カテゴリ12	●		
	カテゴリ13	●		
	カテゴリ14	●		
	カテゴリ15	投資	●	

投資家はScope1,2やScope3の15個のカテゴリのうち、当該企業が必要なカテゴリを算定・開示しているかをチェックし、企業の評価を行うことが主流

### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討

## 【参考】Scope1-3の概観



### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討 | 省エネ・非化石導入の課題への対策

## 開示制度は、荷主および輸送事業者における環境的課題への対策として位置付けることができる

- これまでの検討やヒアリング調査を通じ、荷主と輸送事業者で共通する課題・固有の課題があることを把握。輸送段階の省エネ促進にむけては、それぞれの課題への対策が必要。
- 開示制度は、将来的な荷主-輸送事業者間の連携への寄与が期待できるものとして、環境的課題への対策となりうる。
  - 一方で、ヒアリング調査等の結果から、**省エネにむけては技術的課題・経済的課題がボトルネックであると把握。開示制度は他社好事例の共有や事業者間の連携を促進するものであり**、省エネ先進企業の取組みをさらに促進するような大きな効果ではなく、**原単位低減目標（5年度平均1%以上）が未達の荷主に、その達成を促す等の底上げを図る効果**を見込めるのではないかと推測。

荷主および輸送事業者による、省エネ・非化石導入に向けた主要な課題認識

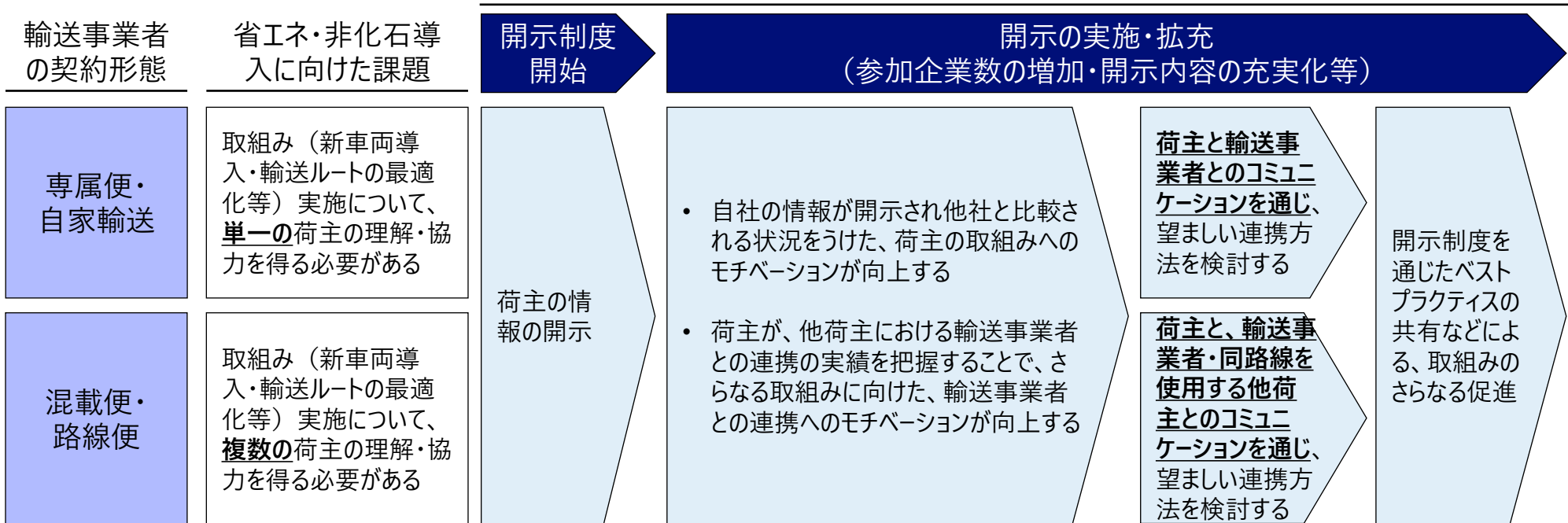
	荷主	輸送事業者
技術的課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の輸送に十分活用できるスペースの次世代輸送手段（長距離走行可能なEVトラックなど）の開発が不十分</li> <li>・ 非化石エネルギー供給に向けたインフラ整備が不十分</li> <li>・ 燃料消費量や輸送重量などの正確なデータ把握が困難（運行数や車両の多さ、輸送業者側の負荷増大などに起因）</li> </ul>	
経済的課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送手段の大型化や転換などは、出荷元・配送先の敷地条件や、輸送経路の環境といった地理的要因が制限となり困難な場合がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次世代車両や充電設備といった設備の他、バイオ燃料や水素等の非化石エネルギーが高額</li> <li>・ 取組みには補助金等が必要</li> </ul>
環境的課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷主自ら努力できる範囲に限界があり、輸送事業者や需要家の理解と協力が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営状況が厳しく、省エネやGHG削減への投資が困難</li> <li>・ 次世代車両や非化石エネルギーの導入によるコストの、運賃転嫁に対する荷主の理解が必要</li> </ul>

### 3 (1) 開示制度実施の意義の検討 | 将来的に期待する荷主-輸送事業者間の連携

## 開示制度を通じ、輸送事業者との連携の実績が荷主間で共有されることで、荷主におけるモチベーション向上や取組み促進が期待されると思料

- 輸送事業者は、省エネの促進に向けて、荷主による取組みへの理解、またコスト支援・コスト増の許容が必要と認識している。
  - 混載便では、契約する全ての荷主の理解・協力を得る必要がある（一部の荷主のみコスト支援に協力する等の状況は、その荷主への専属性が高まってしまったため非現実的）。
- 輸送事業者との連携の実績を開示項目として設定することで、荷主間での取組みの共有を通じ、輸送事業者との連携のモチベーション向上が期待できるのではないか。
- また開示によって荷主間の情報共有を円滑化することで、混載便における同路線の、荷主同士での連携促進を期待できると思料。

開示制度に基づく、荷主の行動・意識の変容として期待すること





### 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討 (2) 開示項目の検討

## 輸送事業者が現状の開示制度から得られるメリットは大きくないが、年間の車両計画や事業計画を事前に立てる上で必要な情報や、燃費改善に資する情報は有用だと感じている

### 開示を希望する情報

#### 【現在の開示項目以外で業務上有用と思われる情報】

- ルート最適化はこれまでも提案しているが、**貨物の届先に関する通年の情報があると、繁忙期を加味した車の調整について事前に計画し、ルート提案ができるのでよいと思う。**
  - ただ、積合せの輸送では複数の荷主とルートを検討する必要があるため、一部荷主の情報だけ得られても有効に活用することは難しい。
- **貨物の出荷形態や年間の変動を含む出荷量について開示されれば、それに応じて輸送事業者として事業計画を検討できるので、有用な情報だと思う。ただ、実際の出荷量等が開示情報通りに実現されることが前提になる。**
  - 出荷形態について、配送センターを持っている場合は、そこからの出荷の流れなどを知りたい。
- 燃料コストの関係で、燃費には気を遣っているので、**荷役を自分で行うかどうかや荷待ちの平均時間などの情報があるとありがたい。**輸送の最適化にもつなげられる。
- 報告内容から指標を作成し、業界内の立ち位置等について情報が得られたとしても、活用場面やメリットがあるとは考えにくい。

## 開示項目案について、エネルギー量や企業向け大口貨物の配送における判断基準、合理化や非化石転換に関する取組みの情報は有用だが、それ以外は参照しない考え

開示制度の  
有用性  
・  
開示を  
希望する  
情報

### 【有用な情報】

- (第1表) エネルギー量は算出根拠に必要なデータなので、開示が必要だと思う。
- (第7表) 企業向けの大口貨物の配送が主要業務に直結するので、自社の実態と乖離があるか確認するために参照すると思う。
- (第8表) 合理化や非化石転換に関する取組みは参照するかもしれないが、電気需要の最適化は見ないと思う。

### 【参照しない情報】

- (第1表) クレジットの情報にはあまり関心がない。
- (第5表) バイオ燃料の情報は、RDを荷主が評価しないので、開示されても見ないと思う。また、EVはトラックのスペックが問題なので、荷主側の充電設備の設置状況はあまり参考にならないのではないか。
- (第6表) (第9表) は参照しないと思う。

### 【自由記述欄について】

- 荷主の立ち位置がわかる指標については、各業種・業態別にどういったサービスを提供していくか考えているので、そこに関連する情報という意味で興味はある。
  - 輸送事業者が省エネを進めるうえでの情報というよりも、新たなサービス提案につなげるための情報という意味合い。

## 各社が報告する数値にはばらつきがあるため、業界平均値を出す際は、精度高く正当な評価ができる指標を用いる必要があると考えている

### 開示を 希望する 情報

- 開示制度で報告する数字の精度は、会社によってばらつきがあると認識している。業界平均値を出す場合はその点を考慮する必要があり、**精度が低い指標で格付けを行ったり、平均値を出したりすることには懸念がある。**
  - 数値に関しては、エネルギー総使用量を前年度比で見た際に、自社が成長局面にある場合は車両や店舗数が増えるため、数値が悪化しているように見えてしまう。原単位などで説明はできるが、エネルギー総使用量だけを見ると誤解を招きかねないので、公平な見方ができるように一台当たりや売上比でエネルギー使用量を見てもらえる指標とし、正当に評価していただきたい。
  - 物流の現場では、輸送重量の正確な把握も難しい。自社でも、メーカーが集計したデータを社内で再度計測し直したところ、かなり大きい誤差が生じたことがあった。業界として正確なデータの収集は難しいとの意識が前提としてあるので、指標を作る場合は比較可能な、条件を整えたデータだと示す必要があると感じる。
  - 自社の成績が悪いように見えていたら、精度の低さを理由に反発が出るだろう。
- **輸送事業者の開示制度ができれば、開示された情報は輸送事業者選定時の参考になる。**意識の高い輸送事業者と付き合うことは、自社のアピールにもなるため積極的に進めたいが、価格も重要なので、他業者より2割以上高くならなければ採用できると思う。

### 3 (2) 開示項目の検討

## 第10回荷主WGで検討された開示項目案を基準として、輸送事業者・荷主へのヒアリングを踏まえ、開示項目案を設定

◎：共通開示項目 ○：選択開示項目 ※10回荷主WGの開示項目案から追加で開示対象とした項目は赤字にて表記

表番号	情報種別	情報項目名	開示対象
第1表	合理化	区分別算定方法及びエネルギー使用量	○
		区分別荷主連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 (連携分及び連携分を除いたエネルギー使用量)	
		区分別輸送距離(付表2)	
		区分別輸送量(付表3)	
		エネルギー総使用量(GJ・kl)	◎
		非化石エネルギー総使用量(GJ・kl)	○
		前年度エネルギー総使用量(kl)	◎
		エネルギー総使用量(GJ・kl) 総使用量の対前年度比	
		荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者が行ったこととされる貨物輸送に係るエネルギー使用量の合計と省エネ効果	
		荷主連携省エネルギー措置に関して貨物輸送事業者が行ったこととされる貨物輸送に係るエネルギー使用量の算出方法	
	荷主連携省エネルギー措置のエネルギー種類・換算係数・措置に係る実際のエネルギー使用量・措置に係る換算係数等		
非化石転換	外部調達電気等のメニュー名		
	Jクレジット等の非化石価値	○	
第2表	合理化	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の名称及び単位	◎
		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の前年度比	◎
第3表	合理化	エネルギーの使用に係る原単位	◎
第4表	合理化	エネルギー使用量と密接な関係を持つ値の算定方法及びエネルギー使用に係る原単位の算定方法を変更した場合の理由	

表番号	情報種別	情報項目名	開示対象
	合理化	直近5年度間の原単位	◎
		5年度間平均原単位変化	◎
第5表	非化石転換	非化石エネルギー自動車の割合(8t以下)	◎
		非化石エネルギー自動車の割合(8t超)※目標数含む	○
		バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る情報	○
		その他非化石エネルギー自動車(8t以下)への転換に関する事項及び参考情報	
		充電設備の設置数(8t以下)※目標数含む	○
		その他充電設備の設置数等に関する事項及び参考情報	
第6表	合理化	原単位が改善しなかった理由等	○
第7表	合理化	判断基準の遵守状況：共通的な取組	○
		判断基準の遵守状況：主に企業向けの大口貨物の配送	○
		判断基準の遵守状況：主に消費者向けの小口貨物の配送	○
第8表	合理化	合理化に関するその他の取組	○
	非化石転換	非化石エネルギーへの転換に関するその他の取組	○
	最適化	電気需要の最適化に関するその他の取組	
第9表	温対法関連	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	◎
		排出量算定に係る参考情報	
		権利利益の保護に係る請求及び情報の提供の有無	

- 「バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る情報」は、取組み企業に公表ニーズがあるため、選択開示とする
- 「充電設備の設置数(8t以下)」は、荷主のインフラ整備情報の公表ニーズがあり、輸送事業者もEV導入時に重視する項目のため、選択開示とする
- 「判断基準の遵守状況：主に企業向けの大口貨物の配送/主に消費者向けの小口貨物の配送」は、該当貨物の配送が主業務の企業に参照ニーズがあるため(自社の実態との乖離確認等) 共通的な取組みとともに選択開示とする


※表紙については本表から除き、別添の開示項目リスト(Excel)で詳述  
 ※各項目内の詳細情報についても、別添Excelにて開示有無を記載

### 3 (2) 開示項目の検討 | 業界の状況を示す指標

## 算定条件の差異等の留意点を説明した上で、エネルギー使用量などの平均値や、業界別の原単位低減の状況など、報告企業の立ち位置を示す指標の開示も有用と想定

- ESG投資家を始めとする情報の利用者における、主な開示情報の利用シーンとして以下が想定される。
  - 情報の把握：エネルギー使用量、非化石車両の導入状況や省エネへの取り組み状況など、当該企業のデータを把握する。
  - 企業の評価：当該企業のデータについて、他社との比較を通じ当該企業の取り組み状況を評価する。
- 上記に対しては、業種別の状況の差異を可視化するために、エネルギー使用量の業界平均値や、同業界における原単位変化率のヒストグラムでの表示等も有用と想定される。
- 一方で、企業ごとに算定条件等に差異があるため、厳密に業界内での立ち位置を評価できる指標の作成は困難。指標を開示する場合、データの解釈上の留意点を明示することが望ましい。

目的	項目の候補	計算して作成する指標（案）	解釈上の主な注意点
報告企業の業界内での立ち位置を伝える	エネルギー使用量	報告企業の業種における最大値、最小値、平均値、中央値 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 燃料法・燃費法・トンキロ法で算定方法が異なる</li> <li>● 企業によって輸送モード（自動車・船舶等）が異なる</li> <li>● 企業によって保有する輸送能力が異なる</li> </ul>
	非化石エネルギー自動車の割合		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業によって保有する輸送モードの比率や自動車台数が異なる</li> </ul>
	充電設備の設置数		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業によって保有する輸送モードや、設置が可能な環境が異なる</li> </ul>
	5年原単位変化		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 年度によって、燃料法・燃費法・トンキロ法で算定方法が異なる</li> </ul>



## 3. 荷主による更なる省エネ・非化石転換促進に向けた方策の検討

### (3) 開示方法の検討

### 3 (3) 開示方法の検討 | 実施事項

## 先行する特定事業者における開示制度の方法を基準として、調査に基づき望ましい方法を検討した

- 特定事業者の開示制度では、試行運用や本格運用を実施し、各段階で手順、開示時行、場所や媒体が異なる。
- 本検討では国際的なESG情報開示の動向調査や、荷主・輸送事業者へのヒアリング等を実施し、開示方法に影響を与える外部要因の整理を通じ、主に時期と媒体について、どのような方法が望ましいかを検討した。

特定事業者の開示制度における、試行・本格運用時の開示方法

運用	項目	開示方法	
試行運用	試行運用の有無	R5年度報告分を対象に施行運用実施し、R6年度報告分から本格運用を開始	
	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社の公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
		開示シートサンプルの開示	一部の企業の開示シートをサンプルとして先行公開
	時期	開示の宣言	前年度3月-報告年度10月で宣言
		開示シートの開示	報告年度3月に掲載
	開示場所	資源エネルギー庁HPで開示	
	対象事業者	東証プライム上場企業（子会社含む）	
開示内容	本格運用と同様の内容、一部調整中の項目も含む		
本格運用	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社リストの公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
	時期	開示の宣言	速報版および確報版の開示：前年度3月-報告年度8月 確報版のみの開示：8月-10月
		速報版・確報版の開示	速報版：11月 確報版：3月
	開示場所	資源エネルギー庁HPで開示	
	対象事業者	全ての事業者等	

### 3 (3) 開示方法の検討 | 開示時期の検討

## 事務局側の作業もふまえ、特定事業者の開示時期にあわせたスケジュールが望ましいと思料

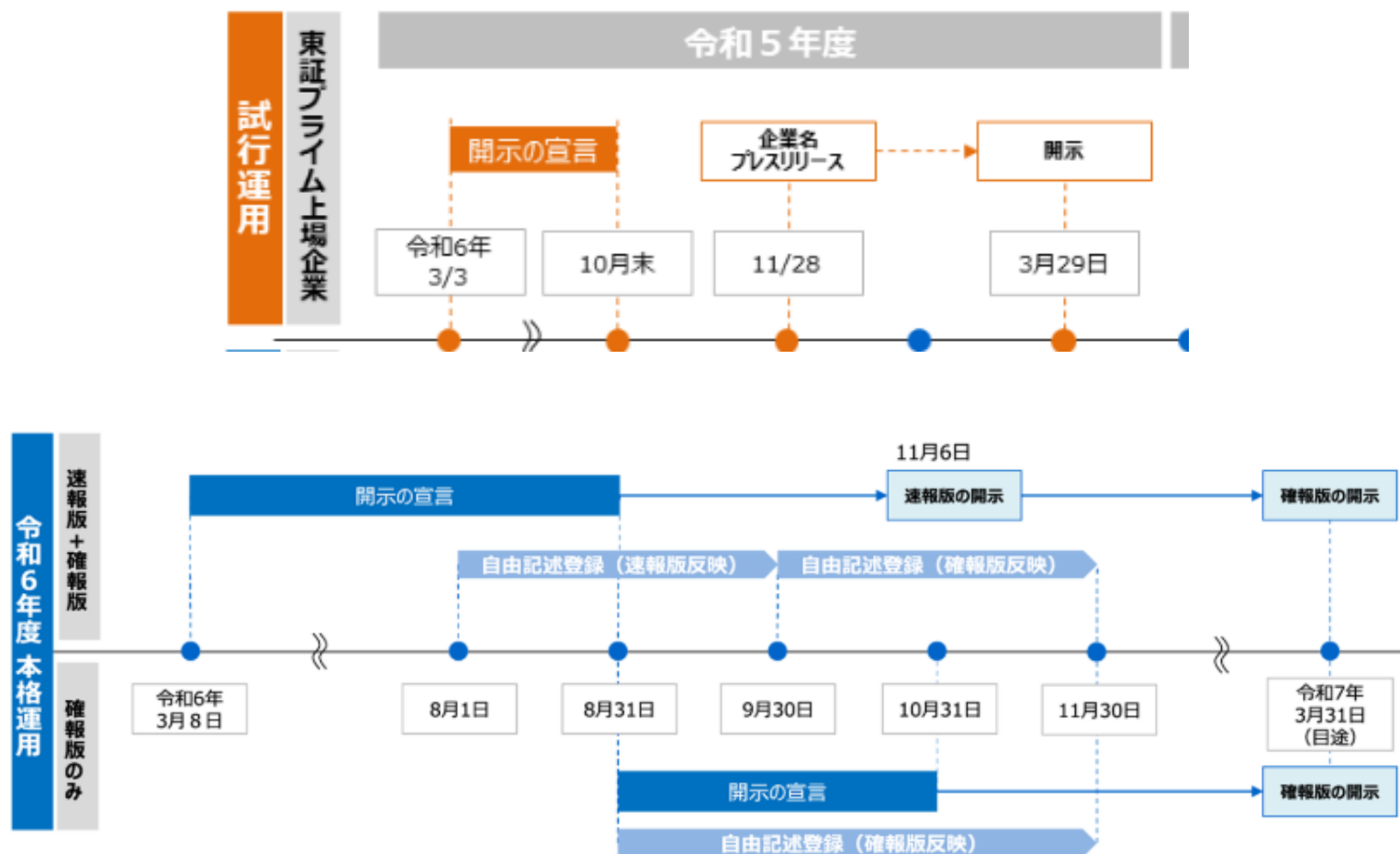
- 国際的なESG情報開示基準（後述）において、開示基準ごとに開示時期は異なるため、情報の利用者においては、必ずしも一定の時期に開示情報が必要となる状況ではないと判断。
- 特定事業者（7月末まで）よりも荷主（6月末まで）の報告時期が早期だが、開示時期を分けることは事務局側の作業負担増大につながるため、荷主の開示時期も特定事業者と合わせる形が望ましいと思料。

特定事業者の開示制度における、試行・本格運用時の開示方法

運用	項目	開示方法	
試行運用	試行運用の有無	R5年度報告分を対象に施行運用実施し、R6年度報告分から本格運用を開始	
	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社の公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
		開示シートサンプルの開示	一部の企業の開示シートをサンプルとして先行公開
	時期	開示の宣言	前年度3月-報告年度10月で宣言
		開示シートの開示	報告年度3月に掲載
	開示場所	資源エネルギー庁HPで開示	
	対象事業者	東証プライム上場企業（子会社含む）	
開示内容	本格運用と同様の内容、一部調整中の項目も含む		
本格運用	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社リストの公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
	時期	開示の宣言	速報版および確報版の開示：前年度3月-報告年度8月 確報版のみの開示：8月-10月
		速報版・確報版の開示	速報版：11月 確報版：3月
	開示場所	資源エネルギー庁HPで開示	
対象事業者	全ての事業者等		

### 3 (3) 開示方法の検討 | 開示時期の検討

## 【参考】特定事業者の開示制度における、試行運用（R5年度）および本格運用（R6年度）のスケジュール



### 3 (3) 開示方法の検討 | 開示媒体の検討

## 工場の開示媒体とあわせた媒体での開示が望ましいと思料

- 国際的なESG情報開示基準（後述）において、開示基準ごとに開示媒体は異なるため、情報の利用者においては、一定の媒体での開示を要求する状況ではないと判断。
- 荷主へのヒアリングの結果、開示情報を参照する際、pdf形式では多数の企業の情報を閲覧することは難しく、自社か、もしくはベンチマーク先の企業のみ閲覧するだろう、との意見があった。
  - 工場の開示形式も現在はpdf形式であり、今後これとあわせた検討が必要となる。

特定事業者の開示制度における、試行・本格運用時の開示方法

運用	項目		開示方法
試行運用	試行運用の有無		R5年度報告分を対象に施行運用実施し、R6年度報告分から本格運用を開始
	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社の公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
		開示シートサンプルの開示	一部の企業の開示シートをサンプルとして先行公開
	時期	開示の宣言	前年度3月-報告年度10月で宣言
		開示シートの開示	報告年度3月に掲載
	開示場所		資源エネルギー庁HPで開示
対象事業者		東証プライム上場企業（子会社含む）	
開示内容		本格運用と同様の内容、一部調整中の項目も含む	
本格運用	開示までの手順	事業者による宣言	開示企業は宣言を実施
		宣言社リストの公表	宣言を行った企業を一覧化して公開
	時期	開示の宣言	速報版および確報版の開示：前年度3月-報告年度8月 確報版のみの開示：8月-10月
		速報版・確報版の開示	速報版：11月 確報版：3月
	開示場所		資源エネルギー庁HPで開示
対象事業者		全ての事業者等	

### 3 (3) 開示方法の検討 | ESG情報開示基準の動向

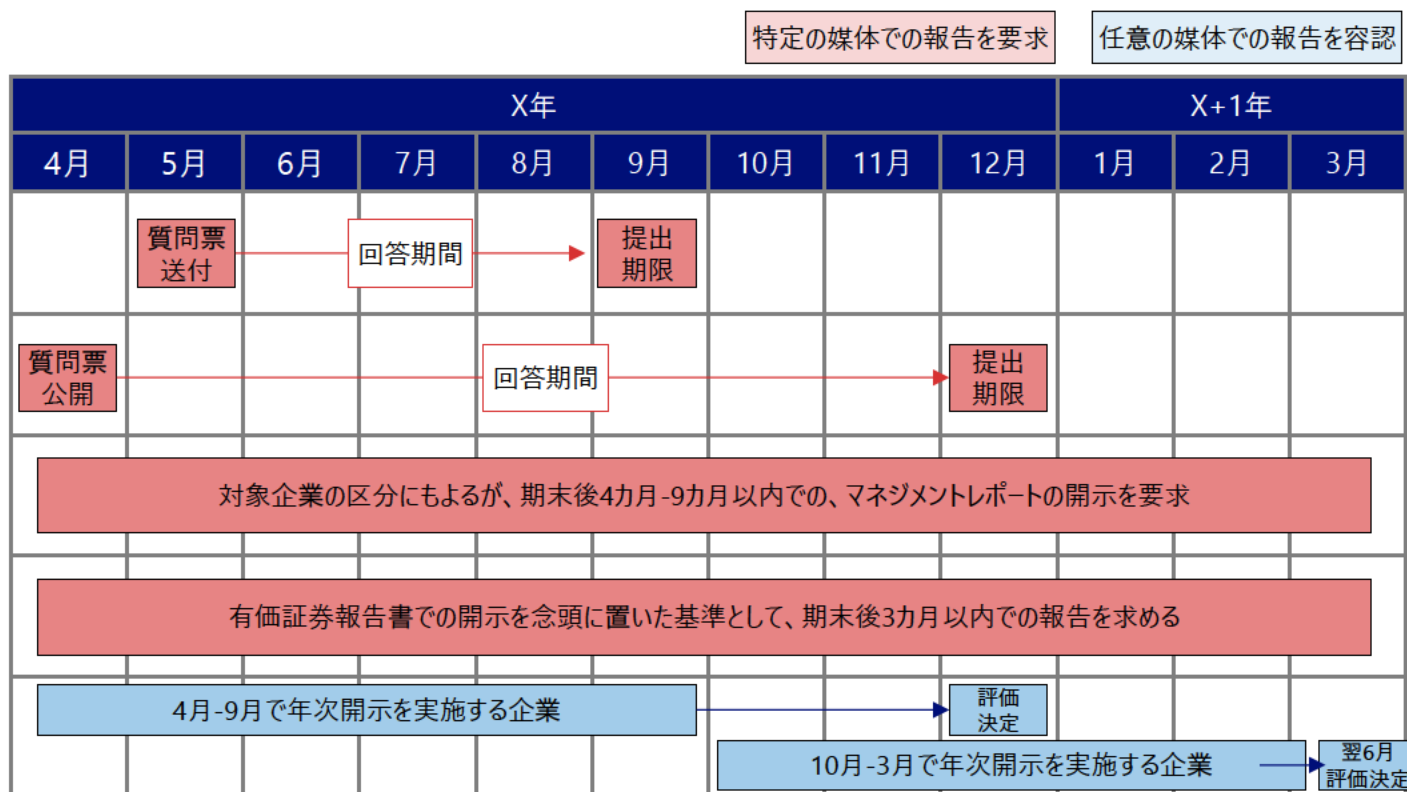
## 【参考】世界的なESG情報開示基準で要求されるスケジュールや、開示媒体は基準によって異なる

■ ESG情報開示基準で求められる開示方法を参照し、スケジュールや開示媒体など開示方法の妥当性を検証した。

- スケジュール：開示基準によって要求は異なる。企業はそれぞれにあわせた開示を実施。
- 開示媒体：開示基準によって要求は異なるが、特定のフォームでの回答を求める基準以外は、基本的にはこれまで企業が実施していた統合報告書、有価証券報告書、HPなどでの開示を容認。

#### 主要な情報開示・評価基準

<b>CDP</b> (Carbon Disclosure Project)	企業に質問票を送付し、ESGの指定項目について取り組み状況の回答を求める
<b>CSA</b> (コーポレートサステナビリティ評価)	グローバル資本市場の95%を占める7,300社以上を対象に質問票を送付し、ESGの指定項目について取り組み状況の回答を求める
<b>CSRD</b> (企業サステナビリティ報告指令)	主にEUで事業を行う企業や、その親会社(域外含む)に対し、ESG情報について、企業の自主的なマネジメントレポートでの開示を求める
<b>SSBJ</b> (サステナビリティ開示基準、'25/3/5公開)	国内企業に対し、サステナビリティ情報の有価証券報告書での開示を求める。2027年から時価総額3兆円以上の企業を対象に適用予定。
<b>FTSE Russell</b>	先進国および新興国の中型および大型企業を対象に、ESG取り組み状況を評価。企業のあらゆる開示を対象として調査を行う。



出所) 各開示基準の公開情報に基づきNRI作成 ※情報はすべて調査時点のもの



**Envision the value,  
Empower the change**