

(別紙)
規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律案				
規制の名称	規制の対象となる荷主の範囲の拡大				
規制の区分	規制の改正(拡充)				
担当部局	経済産業省 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				
評価実施時期	平成30年3月				
規制の目的、内容及び必要性等	<p>本法案は、従来の荷主規制を改め、荷主を以下の二種類の事業者と再定義することで、現行省エネ法が捉え切れていない主体に、省エネ取組を促すものである。</p> <p>①自らの事業に関して、貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる事業者 ②自らの事業に関して、他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について、契約等により貨物の輸送の方法等を実質的に決定している事業者 ※①②ともに、貨物輸送事業者は除く。</p>				
直接的な費用の把握	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">(遵守費用)</td> <td> <p>新たに荷主として規制の対象となる事業者には、現行法における荷主規制と同様、省エネ取組の規範である荷主判断基準(告示)の遵守が求められることとなる。荷主判断基準を遵守するため、事業者は効率的な輸送を実現するべく、輸送事業者との情報共有を可能とする機器等の物流に係るインフラや社内マニュアルの整備等を行うことになる。</p> <p>また、特に荷主のうち輸送量が年度で3000万トンキロを超える荷主は特定荷主として指定され、毎年度定期報告の義務が課されて荷主判断基準の遵守状況の報告等を行うこととなる。</p> </td> </tr> <tr> <td>(行政費用)</td> <td> <p>特定荷主から提出された定期報告を踏まえ、省エネ取組が不十分と認められる事業者に対して指導等を行う費用が発生する。</p> </td> </tr> </table>	(遵守費用)	<p>新たに荷主として規制の対象となる事業者には、現行法における荷主規制と同様、省エネ取組の規範である荷主判断基準(告示)の遵守が求められることとなる。荷主判断基準を遵守するため、事業者は効率的な輸送を実現するべく、輸送事業者との情報共有を可能とする機器等の物流に係るインフラや社内マニュアルの整備等を行うことになる。</p> <p>また、特に荷主のうち輸送量が年度で3000万トンキロを超える荷主は特定荷主として指定され、毎年度定期報告の義務が課されて荷主判断基準の遵守状況の報告等を行うこととなる。</p>	(行政費用)	<p>特定荷主から提出された定期報告を踏まえ、省エネ取組が不十分と認められる事業者に対して指導等を行う費用が発生する。</p>
(遵守費用)	<p>新たに荷主として規制の対象となる事業者には、現行法における荷主規制と同様、省エネ取組の規範である荷主判断基準(告示)の遵守が求められることとなる。荷主判断基準を遵守するため、事業者は効率的な輸送を実現するべく、輸送事業者との情報共有を可能とする機器等の物流に係るインフラや社内マニュアルの整備等を行うことになる。</p> <p>また、特に荷主のうち輸送量が年度で3000万トンキロを超える荷主は特定荷主として指定され、毎年度定期報告の義務が課されて荷主判断基準の遵守状況の報告等を行うこととなる。</p>				
(行政費用)	<p>特定荷主から提出された定期報告を踏まえ、省エネ取組が不十分と認められる事業者に対して指導等を行う費用が発生する。</p>				
直接的な効果(便益)の把握	<p>本規制は、新たに荷主として省エネ法の規制対象となる事業者に省エネ取組を行う義務がかかることを通じて、長期エネルギー需給見通し(平成27年経産大臣決定。以下「エネルギーミックス」という。)で示された省エネ対策を後押しすることにより、エネルギーミックスの実現に寄与する。</p> <p>具体的には、本規制も含めて、省エネ法改正法案が物流効率化を通じて貢献することによる2030年時点の省エネ量は、原油換算で年間約85万klと推計されている。</p> <p>※なお、エネルギーミックスにおいては、徹底した省エネ対策を行うことで、運輸部門の貨物輸送分野において、2030年度に最終エネルギー需要を対策前比で原油換算668万kl削減することとしており、本規制措置により、この見通しの実現を確かなものとする。</p> <p>また、事業者の省エネ取組が進むことで、エネルギー需要が減少し、我が国全体のエネルギーコストの削減にも寄与する。例えば、本規制も含めて、省エネ法改正法案が物流効率化を通じて貢献する2030年時点における原油換算で年間約85万klという省エネ量は、約370億円に相当する。</p> <p>※平成29年度当初予算において措置されている「エネルギー使用合理化等事業者支援事業」(「省エネルギー投資促進に向けた支援補助金」の1事業)の採択結果によれば、計画時の費用対効果は原油換算で平均約2,310kl/億円であるため、原油換算約85万klは約370億円に相当する。</p>				
副次的な影響と波及的な費用の把握	<p>新しく荷主規制の対象となった事業者が省エネ取組を行うことで、物流の効率化が図られ、副次的には昨今課題となっているトラックドライバーの人手不足問題や働き方改革等にも資することになりうる。</p>				
費用と効果(便益)の関係	<p>本規制による荷主の範囲の拡大によって、輸送事業者との情報共有を可能とする機器等の物流に係るインフラや社内マニュアルの整備等を行うための一定の遵守費用又は行政費用が発生するものの、本規制が措置されれば、現在省エネ法で捕捉されていなかったネット小売事業者等が省エネ法の義務等を履行することとなり、貨物輸送分野の徹底した省エネ対策が進展することによって、長期エネルギー需給見通しの実現が確かなものとなる。以上から、本規制は妥当であると考えられる。</p>				
代替案との比較	<p>代替案としては、現行荷主となっているネット小売事業者等について、省エネ法が求めるエネルギー消費効率の改善(年平均1%)目標を高めることで、省エネ効果を深堀りすることが考えられる。この点、荷主規制の趣旨は、貨物輸送事業者の輸送方法に影響を与える者に対して省エネ取組を求めることで、貨物輸送全体の省エネを図ることであるところ、貨物輸送事業者に課せられるエネルギー消費効率(年平均1%)よりも厳しい目標を課すことには合理的根拠がない。また、荷主規制はBtoBのメーカー間物流にも適用されること、BtoCのネット小売事業者等の荷主のみにエネルギー消費効率の改善目標を深堀りすることは不公平とも考えられる。したがって、ネット小売事業者で現行荷主となっている事業者について、他の荷主等より高いエネルギー消費効率の改善目標を課す代替案が適当であるとは考えられない。</p>				
その他関連事項	<p>エネルギーミックスにおける省エネ対策の着実な推進や省エネポテンシャルの開拓に向けて、省エネ法の規制措置のあり方に関して、2016年6月より、「総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会」を計9回開催し、必要な制度的対応の検討を行ってきた。この結果、平成29年8月4日に省エネルギー小委員会の提言である「省エネルギー小委員会 意見」が取りまとめられたところであり、今般の規制案はこれを基に検討を行ったものである。</p>				
事後評価の実施時期等	<p>施行5年後に事後評価を実施。</p>				
備考					