

エネルギーの使用の合理化等に関する法律 （省エネ法） の一部を改正する法律等について

平成 3 0 年 9 月 2 5 日

資源エネルギー庁

1. 省エネ法改正の概要

第196回通常国会において、参考人質疑を含めて衆議院で3日（10時間30分）、参議院で2日（7時間30分）の審議を経て、両院ともに全会一致で可決。6月6日に成立、6月13日に公布（平成30年法律第45号）。

1. 連携省エネルギー計画の認定制度の創設

「連携省エネルギー計画」の認定を受けた事業者は、連携省エネ取組による省エネ量を計画に参加する事業者間で分配して報告できる。
(工場等設置者、荷主、貨客輸送事業者)

2. 認定管理統括事業者制度の創設

企業グループの親会社等が、グループの一体的な省エネ取組を統括管理する者として認定を受けた場合、当該親会社等（認定管理統括事業者）による定期報告等の義務の一体的な履行を認める。
(工場等設置者、荷主、貨客輸送事業者)

3. 荷主の定義の見直し

貨物の所有権を問わず、契約などで輸送の方法等を決定する事業者を荷主とする。

4. 準荷主の位置づけ

荷主が決定した輸送方法等の下で到着日時等を指示できる貨物の荷受側の事業者を新たに「準荷主」と位置づけ、貨物輸送の省エネへの協力を求める。

5. 中長期計画の提出頻度の軽減

省エネ取組の優良事業者を対象に「中長期計画」の提出頻度を軽減する。
(工場等設置者、荷主、貨物輸送事業者、旅客輸送事業者、貨客輸送事業者)

6. エネルギー管理士免状交付事務の外部委託

エネルギー管理士の免状交付事務を指定試験機関に委託できるようにする。

2. 省エネ法改正に係る国会での審議（参考人質疑）

衆議院での参考人質疑（2018年5月22日）



- ✓ 今回の法改正で事業者連携やネット小売事業者による省エネを促進することは、**社会の実態に合わせた省エネルギー政策**への転換である。
- ✓ 今後はさらに**AIやIoT等の最新技術を使った省エネルギー取組の普及・促進も重要**である。
- ✓ さらに、**シェアリングのような新たな形態への対応**も必要となってくる。



UBERの出現は家庭用乗用車の営業利用となるが、この場合のエネルギー消費は、家庭部門なのか業務部門なのか、それとも運輸部門なのか？



Airbnbの宿泊利用は住宅の空室活用であるが、この場合のエネルギー消費は、家庭部門なのか業務部門なのか？

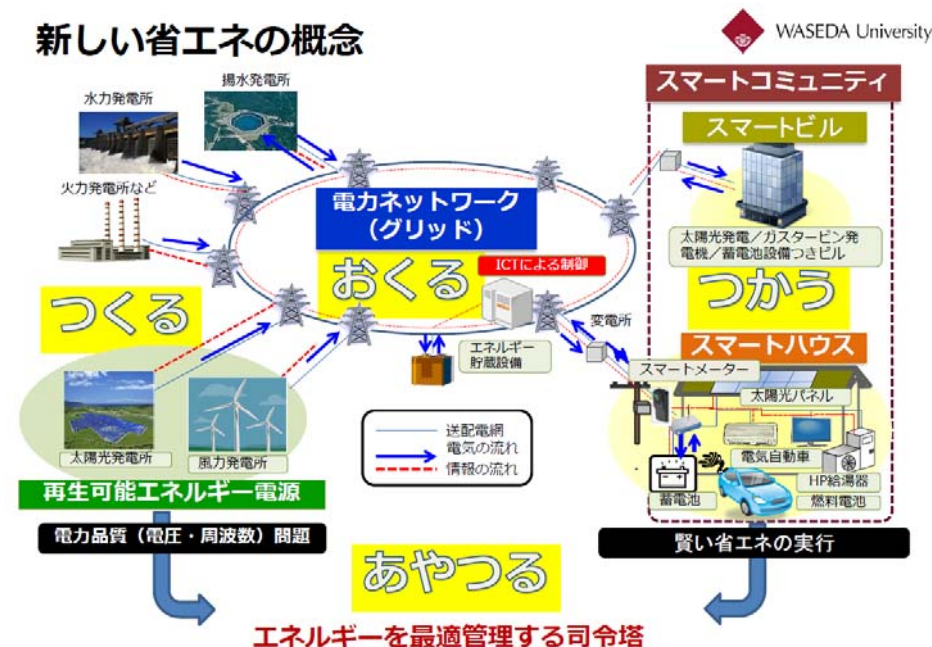
- ✓ 1事業者単位だけでなく、**事業者連携による取組**が重要。その際、サプライチェーンにおいて主導的立場にある事業者が率先して取り組むことが重要。
- ✓ 発荷主や物流事業者だけでなく、**着荷主も連携した取組**が重要。
- ✓ 発注回数の見直し等の物流条件の変更による無駄な物流の削減を図り、**物流の平準化、計画化**が重要。
- ✓ 省エネを国民全体で考えるという面から、**ネット通販等の消費者向け宅配も重要**。その際、**ネット通販事業者、消費者も含めた取組**が重要。
- ✓ **IoTのような革新技術**を導入し、ラストワンマイルの効率的なシステムの構築が重要。
- ✓ 物流で深刻化している**人手不足問題と省エネルギーの両立**が重要。

2. 省エネ法改正に係る国会での審議（参考人質疑）

参議院での参考人質疑（2018年5月31日）



- ✓ 最終エネルギー消費は減少傾向にあるが、これは**エネルギー多消費産業の生産の低調さ、機器効率の向上、気温要因等**が要因。従って、**省エネ対策が必ずしも順調に進展しているわけではなく、対策の強化が必要。**
- ✓ 今回の法改正は、エネルギーマネジメントやIoT技術等も活用しつつ、**事業者の連携**による大規模投資を促すとともに、**荷送人、荷受人、輸送事業者の連携を強化し、省エネ対策の進捗を加速しようとするもの。**
- ✓ **住宅・建築物の対策**については、支援措置の活用や**不動産価値を向上（ESG投資）**させる施策が必要。
- ✓ 再生可能エネルギーの利用拡大を考えると、これまでの省エネの概念と異なる「**新しい省エネの概念構築**」が必要。



2. 省エネ法改正に係る国会での審議（法案審議）

1. 法改正全般

- （1）最終エネルギー消費が減少している中で、なぜ今回の法改正が必要なのか。
- （2）長期エネルギー需給見通し（エネルギーミックス）の省エネ対策の進捗が遅れている要因は何か。
- （3）省エネルギー施策の効果を分野別やエネルギー源別等で多角的に分析すべきではないか。
- （4）今回の法改正による省エネ効果はどれくらいか。

2. 連携省エネルギー計画の認定制度の創設

- （1）連携省エネの取組として具体的にどのような事例を想定しているのか。
- （2）連携省エネルギー計画の認定取消し措置はどのような場合に行われるのか。
- （3）連携省エネの取組を促進するには、支援策やサードパーティの活用が重要ではないか。

3. 認定管理統括事業者制度の創設

- （1）一定の資本関係があるだけで、認定管理統括事業者制度の活用を認めてよいのか。
- （2）認定管理統括事業者制度の活用により、定期報告が不要となる特定事業者の省エネ取組が停滞する懸念はないか。

2. 省エネ法改正に係る国会での審議（法案審議）

4. 荷主の定義の見直し

- （1）モール事業者やC to Cの仲介事業者は荷主となるのか。
- （2）新たに規制対象となる特定荷主や貨物輸送事業者（特に中小トラック事業者）にとって過剰な負担とならないか。
- （3）荷主の省エネ取組を促進するための支援策が必要ではないか。

5. 準荷主の位置付け

- （1）準荷主はどのような主体で、どのような義務が課されるのか。
- （2）ネット通販を利用する消費者は準荷主となるのか。
- （3）準荷主に対して努力規定しか求めないのはなぜか。

6. その他

- （1）中小企業の省エネ取組をどのように促進していくのか。
- （2）A I・I o T等の最新技術を活用した省エネを促進すべきではないか。
- （3）シェアリングエコノミーに省エネ法はどのように対応していくのか。

2. 省エネ法改正に係る国会での審議（附帯決議）

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に対する附帯決議

衆議院での附帯決議

政府は、限られたエネルギー資源の有効な利用を図るとともに、長期的なエネルギー需給見通しの確実な実現に向け、省エネルギー対策を着実に推進するため、本法施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講ずべきである。

- 一 これまでの省エネルギー施策全体の実施状況を分野別及びエネルギー源別等多角的に分析し、施策の評価を行い、その評価の結果を的確に施策へ反映すること。
- 二 既存のプラットフォームや、企業間をつなぐコンサルテーションの活用等、企業間の省エネルギーに関する連携を促進するとともに、省エネルギーが企業の生産性向上につながる観点から、省エネルギー投資促進策を充実させ、企業の効果的な連携や省エネルギー投資が可能となるような情報提供等に努めること。
- 三 A I や I o T など最新の I T 技術を活用した省エネルギー技術を省エネルギー施策に積極的に取り込むとともに、最終エネルギー消費として大きな比重を占める熱利用について、熱利用の効率化を通じた省エネルギーを進めること。
- 四 連携省エネルギー計画の認定制度や見直し後の荷主規制の運用等については、中小事業者等の実情に十分配慮するとともに、基準の明確化とその運用に努めるとともに、中小事業者等の省エネルギー取組支援に引き続き取り組むこと。
- 五 省エネルギーに積極的に取り組む企業を広く社会に周知すること等により、省エネルギーに取り組むことが企業価値向上につながるような社会環境を醸成すること。

参議院での附帯決議

政府は、本法施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講ずべきである。

- 一 これまでの省エネルギー施策全体の実施状況を分野別及びエネルギー源別等多角的に分析し、施策の評価を行い、その評価の結果を的確に施策へ反映するとともに、責任ある将来のエネルギー像を策定した上で、C O 2 の削減を図ること。
- 二 連携省エネルギー計画の認定に当たっては、連携する事業者が全体として省エネルギーを推進するという制度の趣旨に鑑み、計画を慎重に検証し、個々の事業者の省エネルギーの努力を妨げるものではなく、かつ、連携による効果のある計画のみを認定すること。併せて、既存のプラットフォームや企業間をつなぐコンサルテーションの活用等により、企業間の連携を促進すること。
- 三 省エネルギーの取組を促進する観点から、地域コジェネを含む熱利用の効率化を推進すること。また、A I や I o T など最新の I T 技術を活用した省エネルギー技術を施策に積極的に取り込むとともに、省エネルギー投資促進策の充実に努めること。併せて、省エネルギーに積極的な企業の周知等により、省エネルギーへの取組が企業価値向上につながる社会環境を醸成すること。
- 四 試験及び講習を委託する機関の指定、役員の認可に当たっては、役員の構成が公務員退職者に偏ることなく、多様な経験を有する人材がバランスよく選任されているかに配慮すること。
- 五 連携省エネルギー計画の認定制度や荷主規制の運用等については、基準の明確化と適正な運用に努め、中小事業者等の実情に十分配慮するとともに、中小事業者等の省エネルギー取組支援に引き続き取り組むこと。

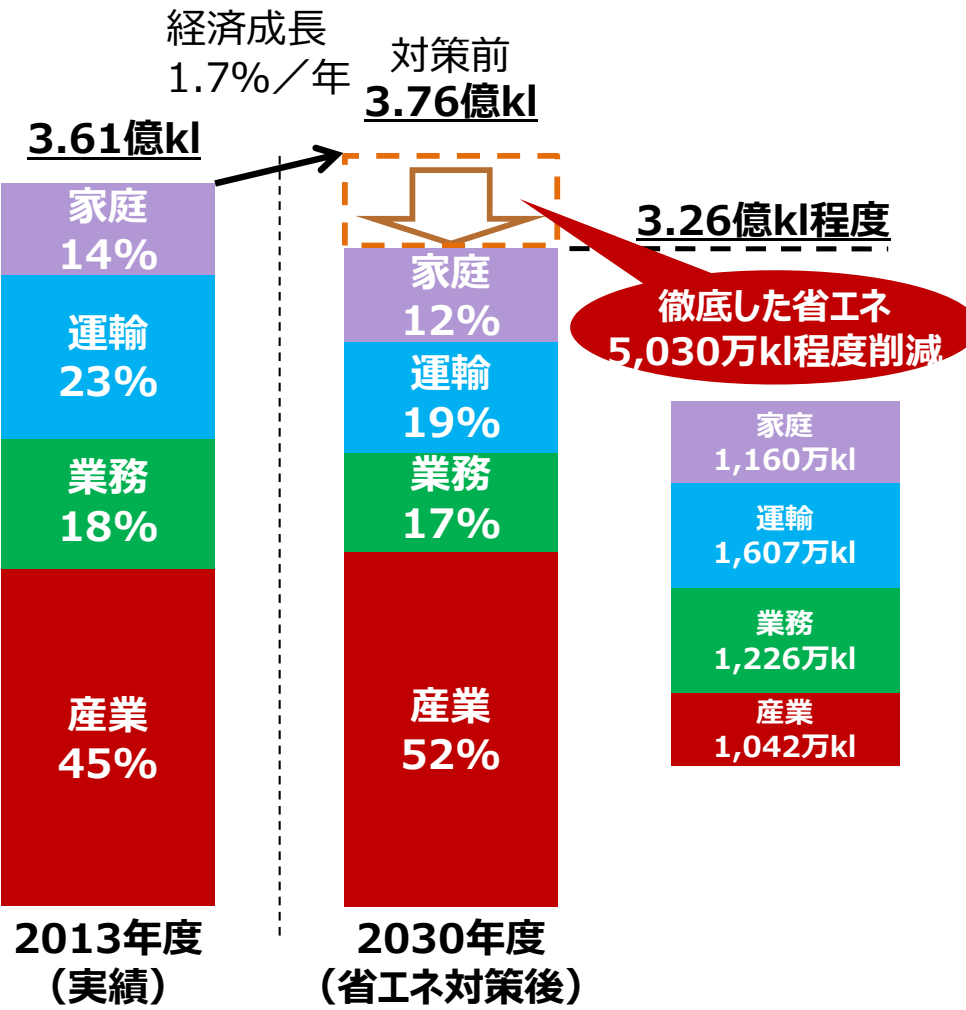
3. 背景 ① 最終エネルギー消費の動向

					エネルギーミックス		(単位：百万kl)		
	2013 年度		2016 年度		差分	主な増減要因	2030年度 対策前	2030年度 対策後	ミックス実現に向けた課題
全体	365		344		▲20.6		377	326 (▲50.3)	
産業	169		159		▲10.4	エネルギー多消費産業の生産活動が低調に推移。 (例：粗鋼生産 1.12億トン→ 1.05億トン)	180	170 (▲10.4)	今後想定される成長の中で増エネを抑制するため、省エネ設備投資の促進によるエネルギー消費効率（原単位）の改善が課題。
業務	59		55		▲4.1	照明や空調等の機器の効率が向上したほか、暖冬冷夏等により冷暖房需要が減少。	69	56 (▲12.3)	業務延床面積の増加による増エネが想定される中、EMSの普及も含めた機器効率の更なる向上や建築物の省エネ化等が課題。
家庭	53		50		▲3.3	照明や空調等の機器の効率が向上したほか、暖冬冷夏等により冷暖房需要が減少。	50	38 (▲11.6)	家電の更なる効率化は、従来技術の延長だけでは困難。 住宅の断熱強化も課題。
運輸	84	旅客 49.9 貨物 33.6	81	旅客 47.8 貨物 32.9	▲2.9	乗用車の燃費向上等により減少（旅客分野だけで▲2.1）。	78	62 (▲16.1)	更なる燃費向上に加え、EV・PHVやFCVの普及加速が課題。 電動化が難しいトラックについては物流効率化も重要。

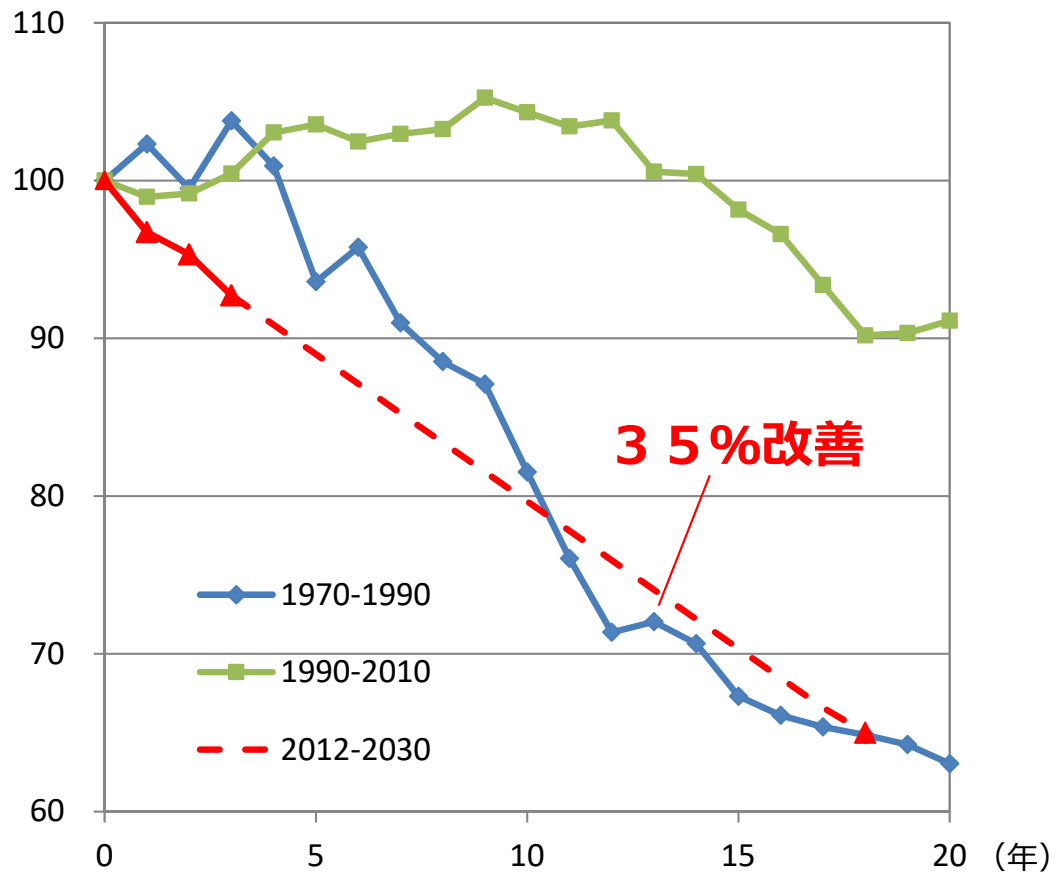
3. 背景 ② エネルギーミックス（長期エネルギー需給見通し）における省エネ対策

- 2030年度に最終エネルギー需要を対策前比で**原油換算5,030万kl程度削減**（▲13%）。
- **オイルショック後並みのエネルギー消費効率**（最終エネルギー消費量／実質GDP）の**改善**（35%）が必要。

エネルギーミックスにおける最終エネルギー需要



エネルギー消費効率の改善



※ 1970年、1990年、2012年のエネルギー消費効率を100とする

3. 背景 ③ エネルギーミックスの省エネ対策の進捗状況（2016年度時点）【部門別】

全体 <省エネ見込み▲5,030万kl> ▲876万kl（進捗率：17.4%）

産業部門 <省エネ見込み ▲1,042万kl>

▲191万kl（進捗率：18.3%）

➤ 主な対策

- LED等の導入 [44.6万kl/108.0万kl (41.3%)]
- 産業用ヒートポンプの導入 [4.3万kl/87.9万kl (4.9%)]
- 産業用モータの導入 [8.8万kl/166.0万kl (5.3%)]

1

業務部門 <省エネ見込み ▲1,227万kl>

▲206万kl（進捗率：16.8%）

➤ 主な対策

- LED等の導入 [88.0万kl/228.8万kl (38.5%)]
- 高効率な冷凍冷蔵庫やルーター・サーバー等の導入 [32.8万kl/278.4万kl (11.8%)]
- 建築物の省エネ化 [52.9万kl/373.4万kl (14.2%)]

1

5

家庭部門 <省エネ見込み ▲1,160万kl>

▲170万kl（進捗率：14.6%）

➤ 主な対策

- LED等の導入 [86.3万kl/201.1万kl (42.9%)]
- トップランナー制度等による機器の省エネ性能向上 [13.0万kl/133.5万kl (9.7%)]
- 住宅の省エネ化 [19.6万kl/356.7万kl (5.5%)]

4

5

運輸部門 <省エネ見込み ▲1,607万kl>

▲309万kl（進捗率：19.2%）

➤ 主な対策

- 次世代自動車の普及 [71.5万kl /938.9万kl(7.6%)]
- その他の運輸部門対策 [237.5万kl/668.2万kl (35.5%)]
- （内訳）貨物輸送 [96.2万kl /337.6万kl (28.5%)]
- 旅客輸送 [141.3万kl /330.5万kl (42.8%)]

3

2

課題① 産業部門・業務部門 : 省エネ設備投資の促進によるエネルギー消費効率の改善が課題

→ 産業・業務・運輸部門 : 連携省エネルギー計画の認定制度の創設等の措置を講じる。 省エネ効果 165万kl

課題② 運輸部門（貨物分野） : 小口配送や再配達への対応など貨物輸送の効率化が課題

→ 運輸部門 : 荷主の定義の見直しや準荷主の新設の措置を講じる。 省エネ効果 85万kl

課題③ 運輸部門（旅客分野） : EV・PHV／FCVの普及加速が課題

課題④ 家庭部門・業務部門 : 機器間連携などによる新たな省エネ技術の開発・普及が課題

課題⑤ 家庭部門・業務部門 : 住宅・ビルの徹底した省エネ性能向上が課題

3. 背景 ④ エネルギーミックスの省エネ対策の進捗状況（2016年度時点）【主要対策別】

- エネルギーミックスの省エネ対策を主要対策別に整理すると以下の通り。

※ 改正法で対応する省エネ施策（赤字）、既に施策を講じている省エネ対策（黄字）、順調に進捗している省エネ対策（青字）

全体 <省エネ見込み▲5,030万kl>

▲876万kl（進捗率：17.4%）

産業
工場など

業務
ビルなど

家庭

運輸

191万kl／1,042万kl
（進捗率：18.3%）

206万kl／1,227万kl
（進捗率：16.8%）

170万kl／1,160万kl
（進捗率：14.6%）

309万kl／1,607万kl
（進捗率：19.2%）

工場の製造設備などの省エネ化
228万kl／1,509万kl
（進捗率：15%）

家電製品の省エネ化
66万kl／580万kl
（進捗率：11%）

自動車の燃費向上・次世代車の普及
72万kl／939万kl
（進捗率：8%）

住宅・建築物の省エネ化
73万kl／730万kl
（進捗率：10%）

交通流対策など

貨物分野
96万kl／338万kl
（進捗率：29%）

旅客分野
141万kl／331万kl
（進捗率：43%）

照明のLED化
219万kl／538万kl
（進捗率：41%）

3. 背景 ⑤ エネルギーミックスの省エネ対策の進捗状況（2016年度時点）【エネルギー源別】

- エネルギーミックスの省エネ対策をエネルギー源別に整理すると、「電力」、「熱」、「動力」の省エネ見込みは、それぞれ1,823万kl、1,568万kl、1,645万kl。
- 一定の仮定の下で試算すると、2016年度時点の進捗は、「電力」が353万kl（進捗率：19.4%）、「熱」が228万kl（進捗率：14.5%）、「動力」が294万kl（進捗率：17.9%）。

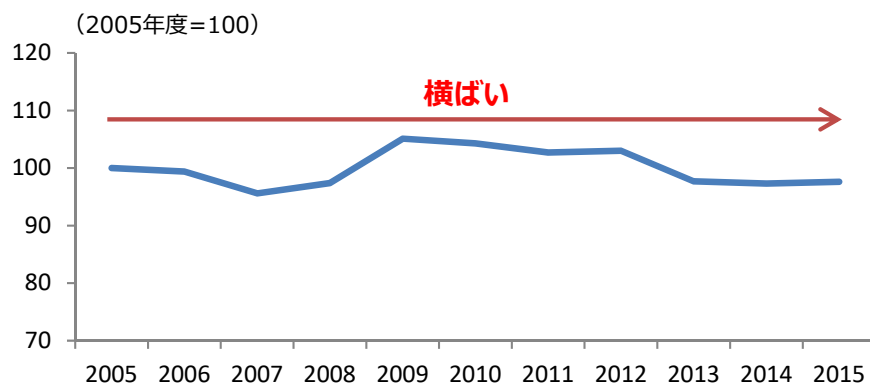
	産業部門	業務部門	家庭部門	運輸部門	合計
電力	見込み：427万kl 実績値：90.2万kl 進捗率：21.1%	見込み：875.5万kl 実績値：152.4万kl 進捗率：17.4%	見込み：558.2万kl 実績値：96.3万kl 進捗率：17.3%	見込み：▲37.7万kl 実績値：14.6万kl 進捗率：－	見込み：1,823万kl 実績値：353万kl 進捗率：19.4%
熱	見込み：615万kl 実績値：100.5万kl 進捗率：16.3%	見込み：351万kl 実績値：53.8万kl 進捗率：15.3%	見込み：602.4万kl 実績値：73.3万kl 進捗率：12.2%	－	見込み：1,568万kl 実績値：228万kl 進捗率：14.5%
動力	－	－	－	見込み：1,644.8万kl 実績値：294.4万kl 進捗率：17.9%	見込み：1,645万kl 実績値：294万kl 進捗率：17.9%
合計	見込み：1,042万kl 実績値：190.7万kl 進捗率：18.3%	見込み：1,226.5万kl 実績値：206.2万kl 進捗率：16.8%	見込み：1,160.6万kl 実績値：169.6万kl 進捗率：14.6%	見込み：1,607.1万kl 実績値：309万kl 進捗率：19.2%	見込み：5,036万kl 実績値：876万kl 進捗率：17.4%

4. 課題① 産業・業務部門 原単位改善の足踏みが課題

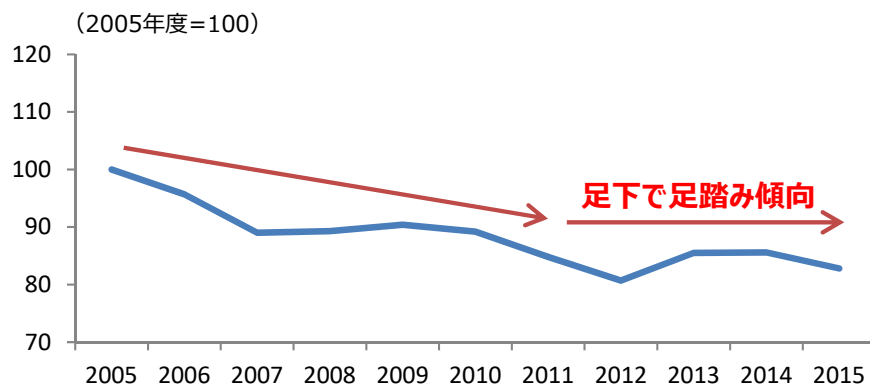
- 産業・業務部門の原単位は相当改善したが、近年は足踏み。省エネ法の特定事業者の約3割は対前年比で悪化。
- 事業者単位の省エネは相当進展しており、今後は、事業者単位の取組だけでなく、複数の事業者が連携する新たな省エネ取組の普及によって改善を加速する必要。

事業者の原単位推移

＜産業部門のエネルギー消費原単位の推移＞



＜業務部門のエネルギー消費原単位の推移＞



特定事業者のエネルギー原単位改善の状況

＜特定事業者の原単位改善状況（平成27年度実績）＞

	全事業者数	1%以上改善	0～1%改善	前年度悪化
産業部門	5,545	2,743 (49%)	759 (14%)	2,043 (37%)
業務部門	5,513	3,439 (62%)	777 (14%)	1,297 (24%)
全体	11,058	6,182 (56%)	1,536 (14%)	3,340 (30%)

出典：平成28年度委託調査（工場等及び荷主の判断基準遵守状況等分析 並びに電子化推進に向けた調査事業）より

4. 産業・業務・運輸部門 改正事項① 連携省エネルギー計画の認定制度の創設

※改正法第46条から第50条まで（工場・事業場規制）、第117条から第121条まで（荷主規制）、第134条から第138条まで（輸送事業者規制）関係

【現行法】

事業者ごとのエネルギー消費量に基づき評価

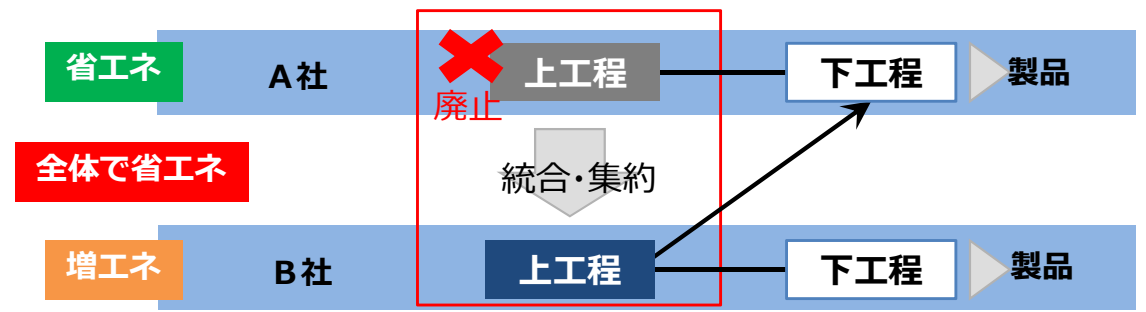
➡

【改正法】

「連携省エネルギー計画」の認定を受けた者は、連携省エネの省エネ量を事業者間で分配して定期報告可能に

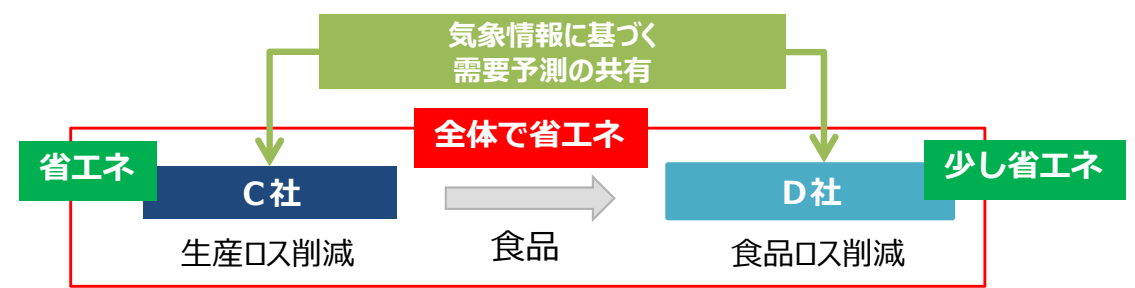
ケース1 同一業界の事業者間の設備集約

- 現行法では、設備統合側の評価は悪化。省エネ量を分配可能とし、双方にとってプラスとなるようにする。



ケース2 サプライチェーン連携による最適化

- 現行法でも双方ともプラスに評価されるが、取組への関与の度合い等に応じた柔軟な省エネ量の分配を可能とすることで取組を促進する。



ケース3 荷主間連携による物流効率化

- 荷主についても同様に連携による省エネ量の分配を認める。

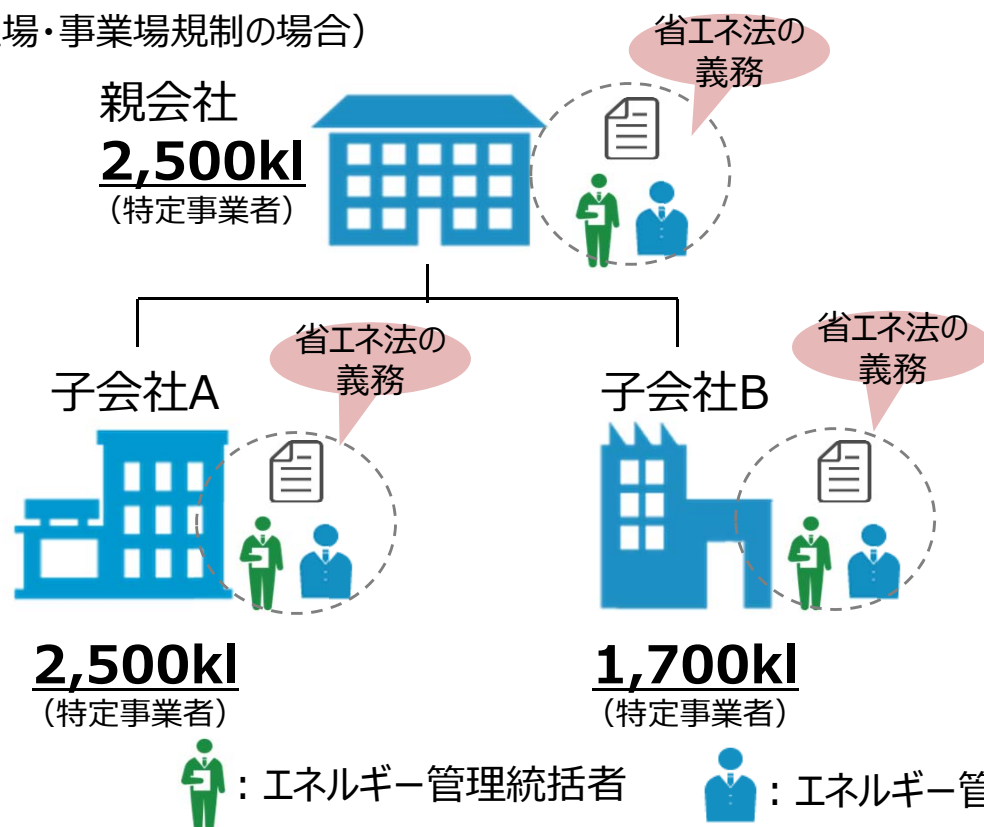


※改正法第29条から第44条まで（工場・事業場規制）、第113条から第116条まで（荷主規制）、第130条から第133条まで（輸送事業者規制）関係

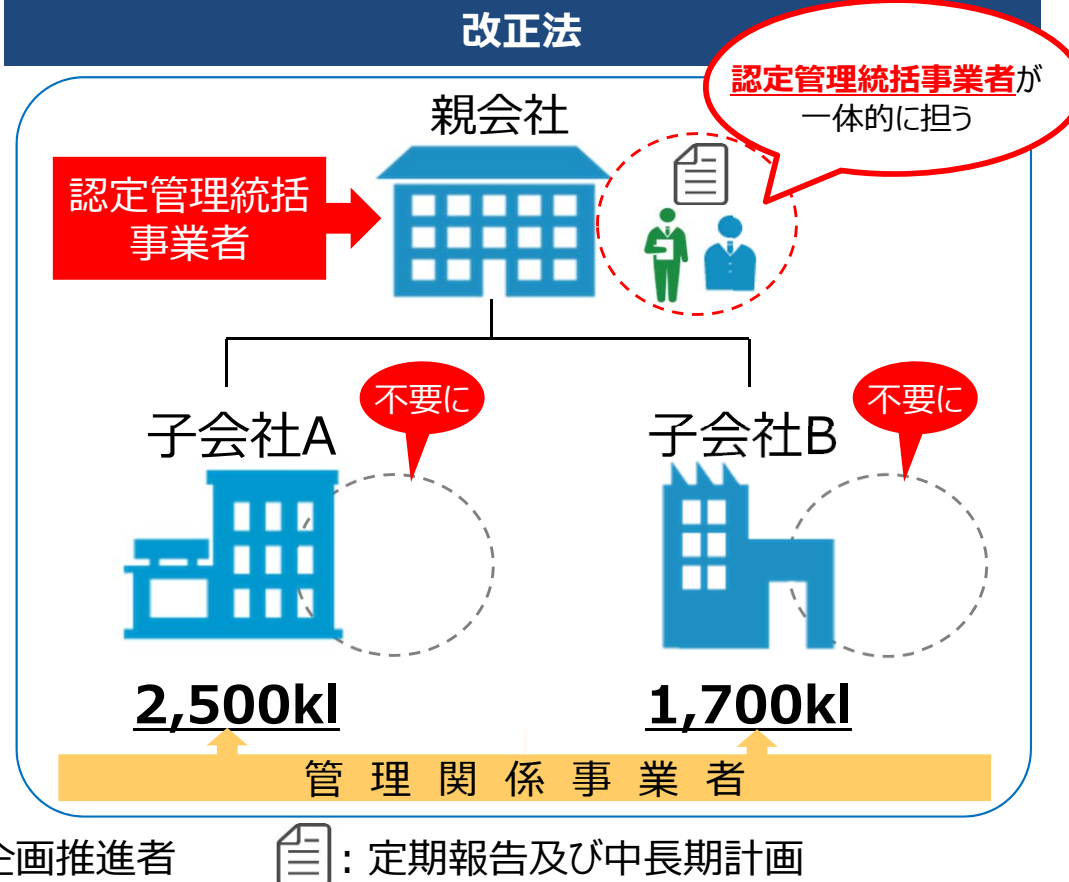
- **一定の資本関係等の密接性を有しており、一体的に省エネ取組を行っている企業グループの親会社等が、グループの一体的な省エネ取組を統括管理する者として認定を受けた場合、当該親会社等による定期報告等の義務の一体的な履行を認める。**
- なお、子会社等の管理関係事業者のエネルギーの使用状況等についても引き続き把握できるように措置する。

現行法

(工場・事業場規制の場合)



改正法

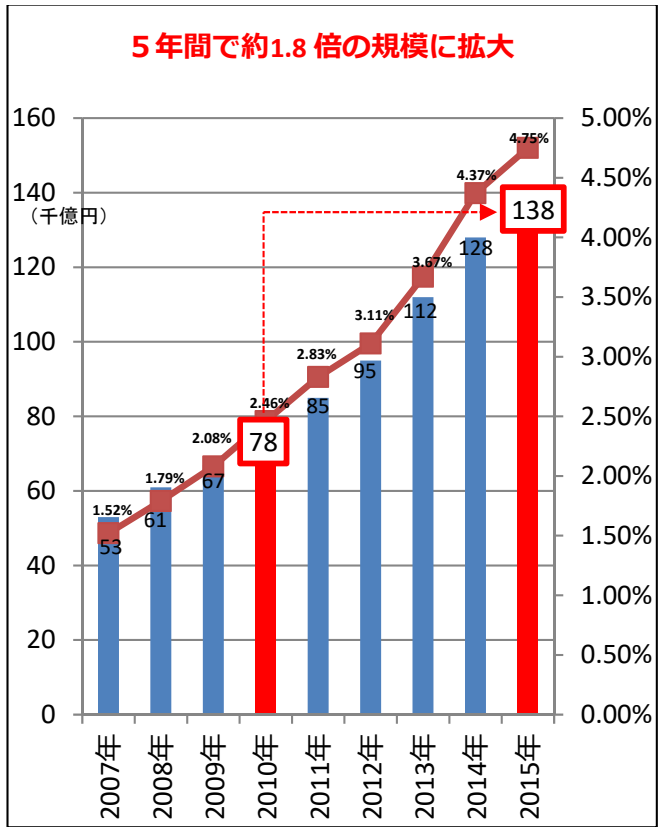


省エネ法の義務	現行法	改正法
定期報告・中長期計画の提出	全ての特定事業者が報告・提出	認定管理統括事業者が一体的に提出
エネルギー管理統括者等の選任	全ての特定事業者で選任	認定管理統括事業者において選任

5. 課題② 運輸部門（貨物分野） 小口配送の増加等の増エネ懸念が課題

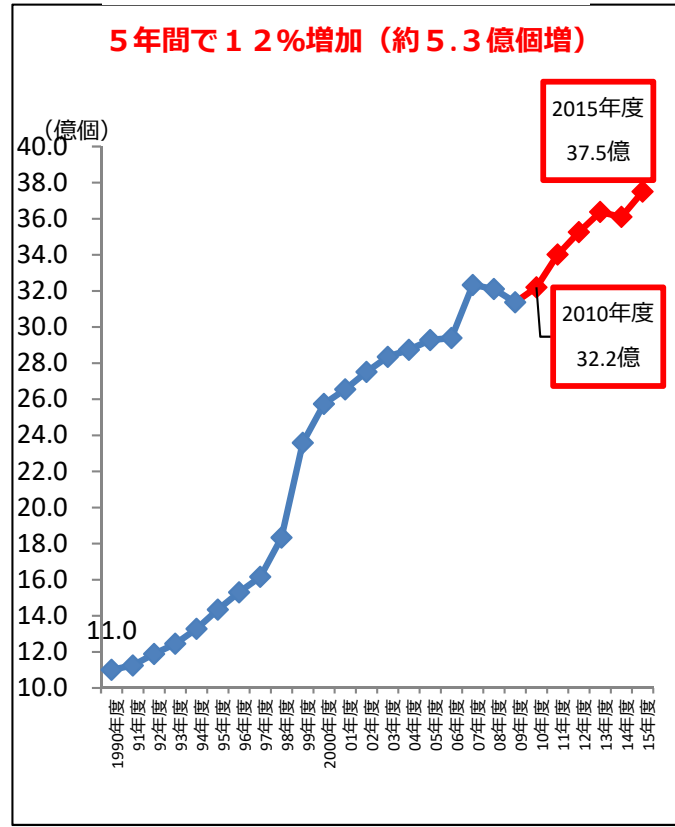
- 燃費向上だけでは大幅な省エネが難しい貨物分野については、物流の効率化が重要であるところ、
 - ネット通販市場の拡大（5年で1.8倍）に伴う小口配送・再配達増加
※宅配に伴うエネルギー消費の25%（原油換算で10万kl）が再配達によるもの。
 - B to B 輸送の荷受け側における手待ちの発生（手待ちは、発着双方で同程度発生）といった増エネの懸念要因への対応が急務。

【ネット通販市場規模の推移】



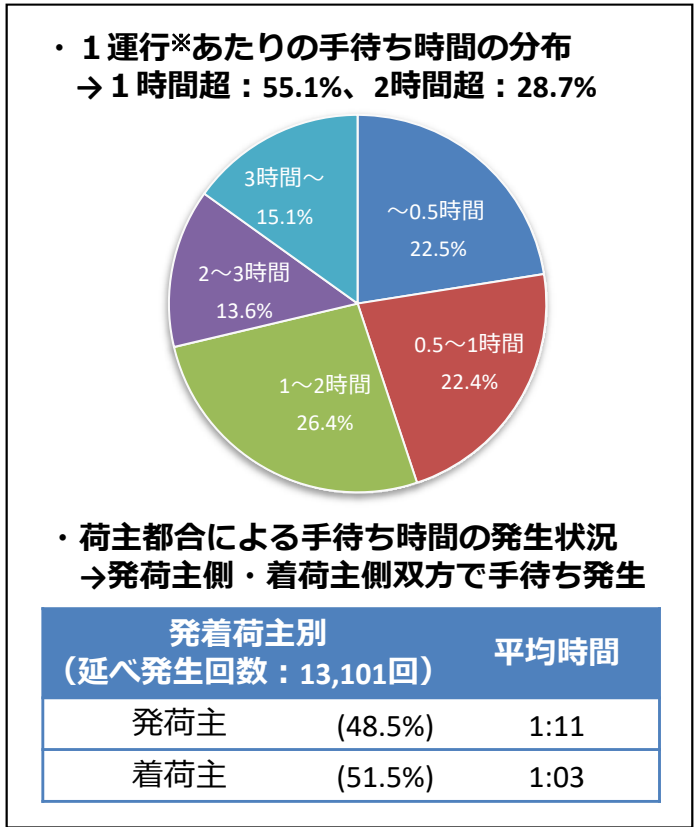
出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「平成27年度宅配便等取扱個数の調査」

【手待ちの発生状況】



※ 1運行：回送運行を含め運転を開始してから運転を終了するまでの一連の乗務。

5. 運輸部門（貨物分野） 改正事項③ 荷主の定義の見直し ※改正法第105条関係

- 貨物の所有権を問わず、**契約等で輸送の方法等を決定する事業者**を荷主と定義することで、所有権が無いものの輸送方法等を決定する**ネット小売事業者**も省エネ法の対象に。
- ネット小売業界の優良取組事例を、荷主の省エネ取組の規範（判断基準）に追加。他の事業者の取組も促す。

現行法

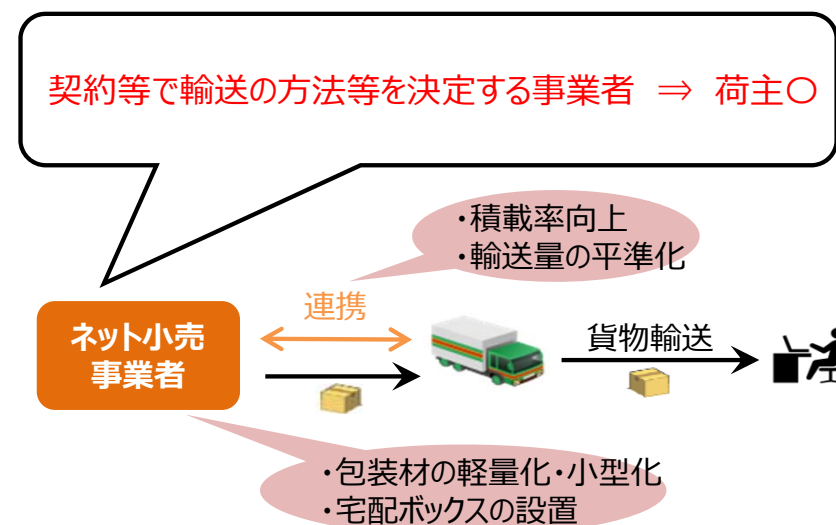
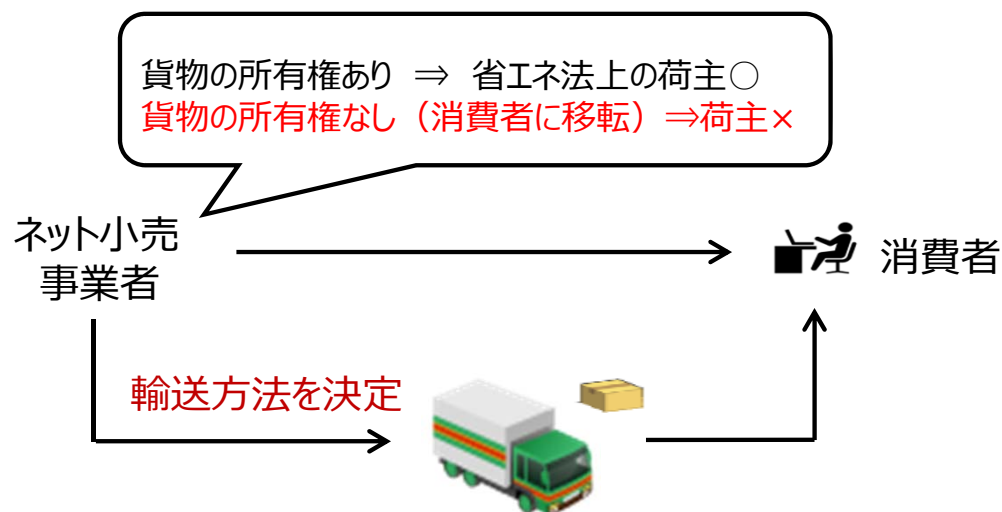
荷主 = 貨物の所有者

- ・工場→工場の輸送を念頭に、貨物の所有者を荷主と定義。
- ・ネット小売事業者には、貨物の所有権を持たない事業者も存在。輸送の方法等を決定しているが、捕捉されない。
(上位10社中、特定荷主は5社)

改正法

荷主 = 輸送の方法等を決定する事業者

- ・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義。
- ・貨物の所有権のないネット小売事業者も省エネ法の対象へ。
※貨物輸送事業者との契約がなく、輸送の方法等を決定していないモール事業者やC to Cの仲介事業者は対象外。

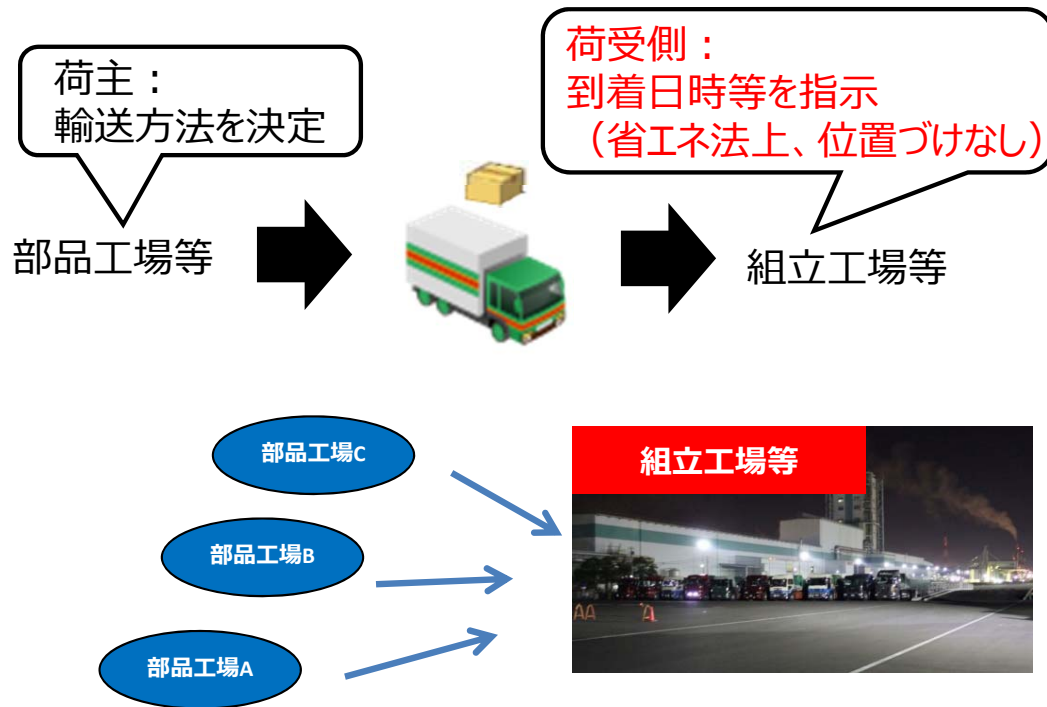


5. 運輸部門（貨物分野） 改正事項④ 「準荷主」の新設 ※改正法第106条関係

- 荷主が決定した輸送方法の下で、到着日時等を指示できる貨物の荷受側の事業者を新たに**準荷主**と位置づけ、貨物輸送の省エネへの協力を求める（努力規定）。

現行法

荷受側の省エネ努力は位置付けていない

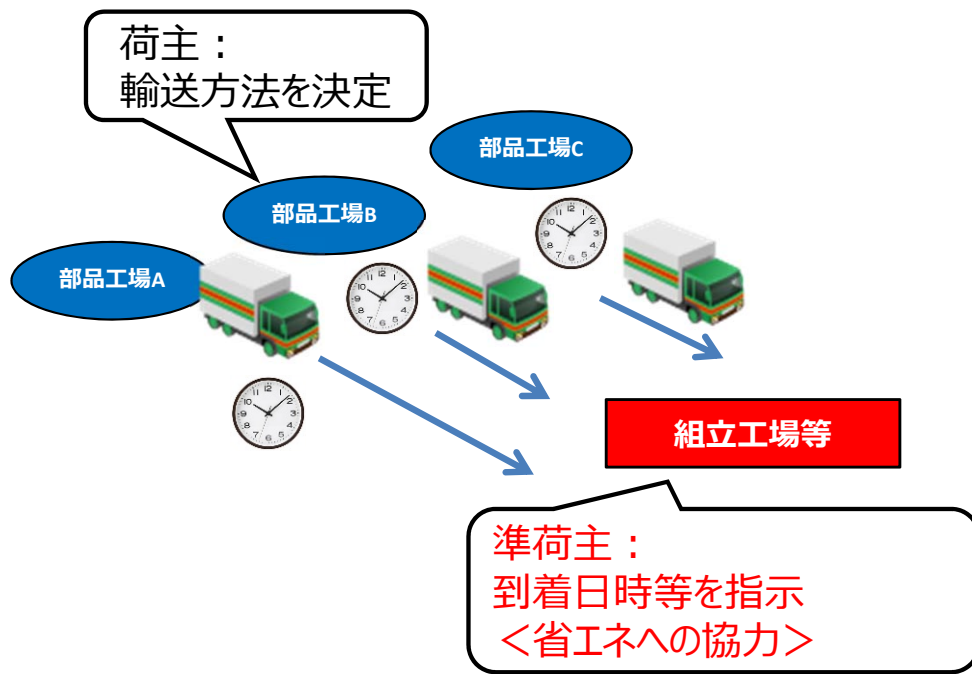


荷受け側が適切な行動をとらないと…
無秩序に到着・手待ち発生

改正法

準荷主 = 到着日時等を指示できる荷受側の事業者

- 貨物の到着時刻等を指示できる**荷受側の事業者を準荷主と位置づけ**、努力を求める。（努力規定）



- 準荷主のガイドラインの検討候補
- ・ 荷受時間や場所の適切な指示
- ・ 部品工場の検品結果の活用 等

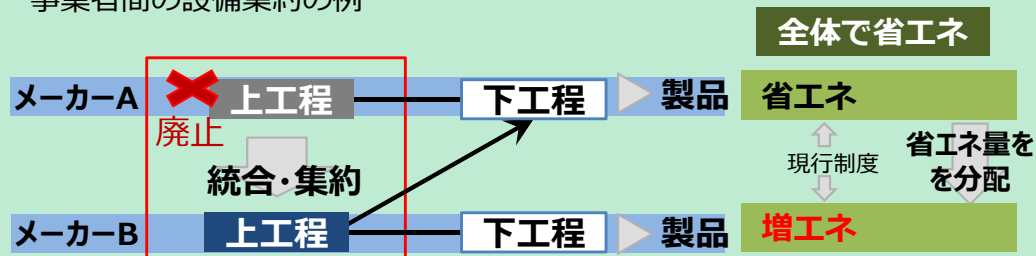
6. 省エネ法改正と支援策の強化の組み合わせによる省エネの推進

- 改正法に基づき認定された連携省エネルギー計画の実現に資する設備投資について、今回の法改正と併せて創設した税制措置を講じるほか、既存の補助金についても連携省エネ取組を促進するために活用していく。

改正法

(1) 事業者の連携による省エネ取組の評価

事業者間の設備集約の例



- 連携による省エネ量を事業者間で分配して報告可能に。
- 連携省エネ事例を規範化し周知。他の事業者の取組も促す。

支援策（補助金・税制措置）の強化

【新設】

認定された「連携省エネルギー計画」の実施に必要な設備投資に対する税制を措置

※法人税：30%特別償却、7%税額控除(中小企業)

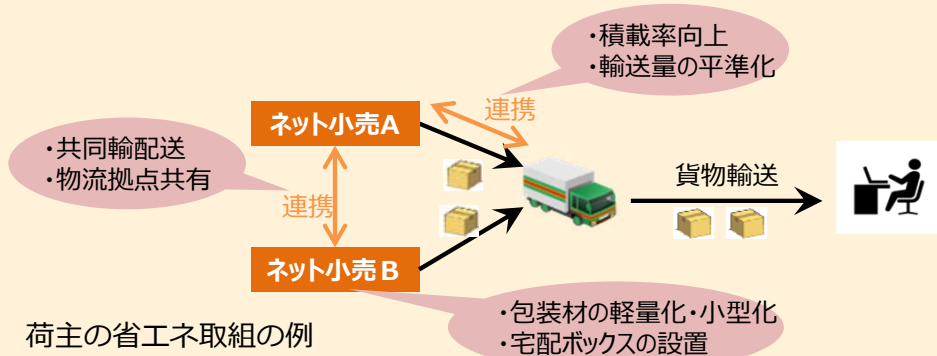
【継続】（省エネ補助金）

連携省エネ等の効果の高い省エネ取組に必要な設備投資（代替）に対する補助金を措置

※H30年度予算：600億円の内数

(2) 荷主の定義の見直し

- ネット小売業界の優良取組事例を、荷主の省エネ取組の規範（判断基準）に追加。他の事業者の取組も促す。



【新設】

認定された「荷主連携省エネルギー計画」の実施に必要なシステム等の設備投資に対する税制を措置

※法人税：30%特別償却、7%税額控除(中小企業)

【継続】

荷主と輸送事業者の連携省エネに必要なシステム等の設備投資に対する補助金を措置

※H30年度予算：60.5億円

7. 今後のスケジュール

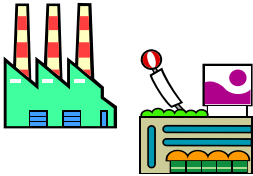
※ 2018年9月25日現在の予定
ただし、今後の作業の進捗に応じて変更の可能性あり

	2018年						2019年				2020年				
	6月	7月	...	10月	11月	12月	...	6月	7月	...	...	4月	5月	6月	...
改正法 及び 関係法令	★ (6/13) 法律公布														
	● 施行 ※公布から6月を超えない範囲														
連携省エネルギー 計画の認定制度	準備行為(申請) ※省令等公布後						● 認定				★ (6末) 運輸・荷主 ★ (7末) 工場等				
											複数事業者が省エネ量を分配して定期報告が可能に(2019年度～)				
認定管理統括 事業者の認定制度	準備行為(申請) ※省令公布後						● 認定				★ (6末) 運輸・荷主 ★ (7末) 工場等				
											認定管理統括事業者が、管理関係事業者分の省エネ法の定期報告等も可能に(2019年度～)				
中長期計画の 提出頻度軽減	●						★ (6末) 運輸・荷主 ★ (7末) 工場等				省エネ取組の優良事業者に限って 中長期計画の提出頻度を軽減(2019年度～)				
荷主の定義見直し 準荷主の創設							●								
											● ・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定するネット小売事業者も「荷主」の対象 ・準荷主の努力規定 ・ただし、改正法に基づく新たな荷主に係る特定荷主の届出に関する規定は、2020年4月から適用				
改正法に基づく 新たな荷主 貨物の輸送量 届出書の提出等											★ (4/1) 適用 ★ (4末) 届出期限 ★ (6末) 定期報告等 ※3,000万トンキロ超の場合				
											● 特定荷主に指定				

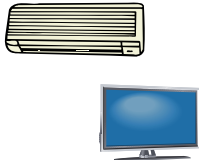
(参考) エネルギーの使用の合理化等に関する法律 (省エネ法) の概要

- 工場等の設置者、輸送事業者・荷主に対し、省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断基準（設備管理の基準やエネルギー消費効率改善の目標（年1%）等）を示すとともに、一定規模以上の事業者にはエネルギーの使用状況等を報告させ、取組が不十分な場合には指導・助言や合理化計画の作成指示等を行う。
- 特定エネルギー消費機器等（自動車・家電製品等）の製造事業者等^注に対し、機器のエネルギー消費効率の目標を示して達成を求めるとともに、効率向上が不十分な場合には勧告等を行う。^注 生産量等が一定以上の者

エネルギー使用者への直接規制

工場・事業場	運輸
努力義務の対象者 工場等の設置者 事業者の努力義務 	貨物/旅客輸送事業者 - 事業者の努力義務  荷主（自らの貨物を輸送事業者に輸送させる者） - 事業者の努力義務 
報告義務等対象者 特定事業者・特定連鎖化事業者 (エネルギー使用量1,500kl/年以上) - エネルギー管理者等の選任義務 - 中長期計画の提出義務 - エネルギー使用状況等の定期報告義務	特定貨物/旅客輸送事業者 (保有車両トラック200台以上等) - 計画の提出義務 - エネルギー使用状況等の定期報告義務 特定荷主 (年間輸送量3,000万トン以上) - 計画の提出義務 - 委託輸送に係るエネルギー使用状況等の定期報告義務

使用者への間接規制

特定エネルギー消費機器等（トップランナー制度）	一般消費者への情報提供
製造事業者等（生産量等が一定以上） 自動車や家電製品等32品目のエネルギー消費効率の目標を設定し、製造事業者等に達成を求める 	家電等の小売事業者やエネルギー小売事業者 消費者への情報提供（努力義務）

(参考) 判断基準 (告示) の概要

- 事業者が、技術的かつ経済的に可能な範囲で省エネ取組を実施する際の目安となるべき判断の基準。
- 「基準部分」(実施を図る)と「目標部分」(計画的に実現に努める)の二部構成。

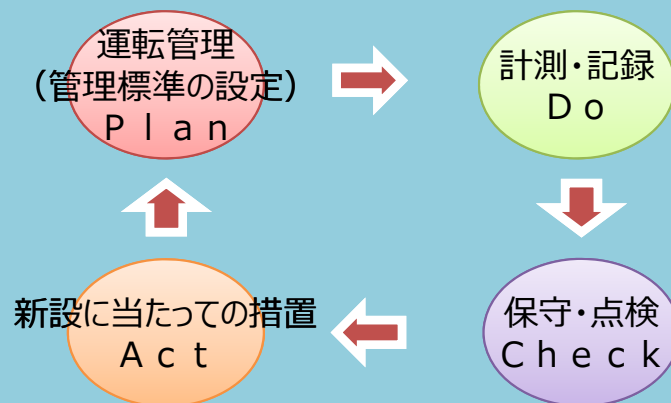
「工場等判断基準」の概要

● 事業者が工場等全体を俯瞰して取り組むべき事項

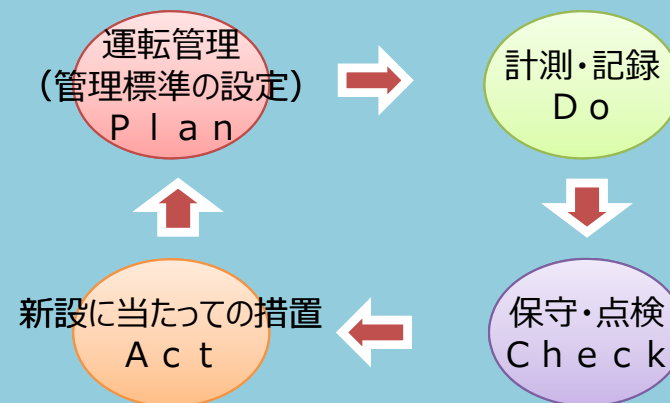
管理体制の整備 / 取組方針の規定 / 従業員に対する取組方針の周知、省エネ教育の実施 等

● 主要な設備ごとの基準 (①運転、②計測・記録、③保守・点検、④新設に当たっての措置)

(1) 空気調和設備、換気設備



(5) 発電専用設備、コージェネレーション設備



...

● 事業者が中長期的に努力し、計画的に取り組むべき事項について規定

- ・ エネルギー消費効率を中長期的にみて年平均1%以上低減の努力
- ・ ベンチマーク(業種ごとに設定したエネルギー消費効率の目標)の達成に向けての努力 等

● 主要な設備ごとに、事業者として検討、実施すべき事項

基準部分

目標部分