

準荷主ガイドライン

〔荷主が実施する措置によるエネルギー使用の合理化に資する
準荷主の指示に関するガイドライン〕

(案)

平成30年11月

資源エネルギー庁

目次

第1章 総則

1. ガイドライン制定の趣旨、位置づけ
2. 適用対象の範囲
3. 用語の定義

第2章 準荷主が取り組むべき事項

第1節 一定の条件での輸送に際し消費されるエネルギーの量を基礎として
評価される性能が優れている輸送方法を選択するための措置

1. リードタイムの見直し
2. 発注ロット、発注頻度の見直し
3. 大型輸送機器の受け入れ体制の確保

第2節 定量で提供される輸送力の利用効率の向上のための措置

1. リードタイムの見直し
2. 発注ロット、発注頻度の見直し
3. ユニットロードシステム化等による荷役効率化の推進
4. 予約受付システム等の導入
5. 関連インフラの整備

第3章 適用

第1章 総則

1. ガイドライン制定の趣旨、位置づけ

石油危機を契機とした省エネ推進の結果、1973年から2016年にかけて、我が国の実質GDPが2.6倍となる一方で、最終エネルギー消費は1.2倍の増加にとどまっている。しかしながら、部門別で見た場合、産業部門は、同期間で0.8倍となっている一方で、運輸部門は、1.7倍に増加している。

運輸部門のうち貨物分野の省エネ推進のため、平成17年にエネルギーの使用の合理化等に関する法律（以下「省エネ法」という。）を改正し、荷主及び貨物輸送事業者に対して、省エネ取組を実施する際の日安となるべき判断基準（エネルギー消費効率改善の目標（年1%）等）を示すとともに、一定規模以上の荷主及び貨物輸送事業者には、エネルギーの使用状況等の報告が義務化されたところ。

近年のネット通販市場の拡大に伴う小口配送や再配達増加によるエネルギー増への対応が急務となってきたことを受け、平成30年には省エネ法を改正し、従来の荷主の定義を改めて、貨物の所有権に関わらず輸送の方法等を決定するネット小売事業者等も荷主として法の対象に加えることとなった。

また、これと併せ、情報通信技術の発展により、荷送り・荷受けの両事業者間における情報共有が可能となってきたこと等を踏まえ、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け側（荷主が荷送り側の場合）の事業者を新たに準荷主と位置づけ、荷主が行う貨物輸送の省エネに資するよう貨物の受取又は引き渡しを行う日時等の指示を適切に行うことが求められることとなった。

本ガイドラインは、当該指示として期待される具体的な取組を示すものである。

2. 適用対象の範囲

本ガイドラインは、準荷主に適用される。

3. 用語の定義

(1) 荷主

次の者をいう。

- ・自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が次に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く）。
- ・自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）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当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等（輸送モード、受取日時・場所）を実質的に決定している者。

(2) 準荷主

自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して、貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者（荷主を除く。）であって、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時・場所についての指示を行うことができるもの。

(3) リードタイム

生産、輸送など補充活動に要する時間。

(4) ユニットロードシステム

商品を多量に扱う際、容器、パレット、コンテナなどを用いて、個々の貨物を集合して一単位の貨物（ユニットロード）として扱うことによって、荷役を機械化し、輸送、保管などを一貫して効率化する仕組み。

(5) 一貫パレチゼーション

発地から着地まで一貫して同一のパレットに貨物を積載したまま物流を行うこと。

(6) 予約受付システム

トラックドライバーや運行管理者等が、荷積み地または荷降ろし地の物流施設にあるバース（荷捌き場）への到着時刻を予約するためのシステム。

(7) EDI (Electronic Data Interchange)

異なる企業や組織間で、商取引のためのメッセージを、可能な限り広く合意された標準的規約によって、電気通信回線を介して、それぞれのコンピュータや端末機器の間で交換し、商取引のような法律行為を有効に行うこと。

(8) RFID (Radio Frequency Identification)

自動認識技術の一つで、ICを組み込んだプレートやタグを物や場所などに取り付け、そのものの判別や位置確認を行うもの。

第2章 準荷主が取り組むべき事項

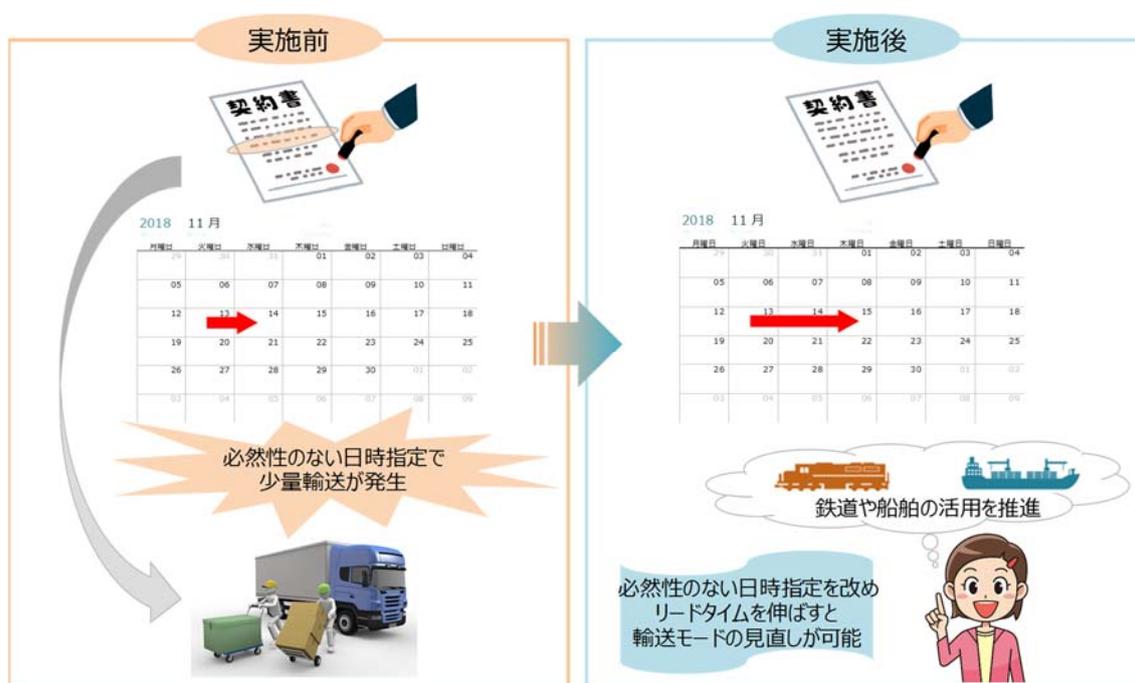
平成30年6月に改正された省エネ法において、準荷主は、荷主が実施する貨物輸送に係るエネルギーの使用の合理化に資するよう指示を適切に行うことが求められている。準荷主に期待される具体的な取組を以下に示す。なお、取組の実施にあたっては、社内の関係部署と適切に連携するため、体制の整備に留意すること。

第1節 一定の条件での輸送に際し消費されるエネルギーの量を基礎として評価される性能が優れている輸送方法を選択するための措置

1. リードタイムの見直し

貨物の適性を踏まえ、荷主が鉄道及び船舶の活用を推進できるよう、必然性のない翌日配送を見直し、翌々日配送などに改めることを含め、日時指定の適正化に努めること。

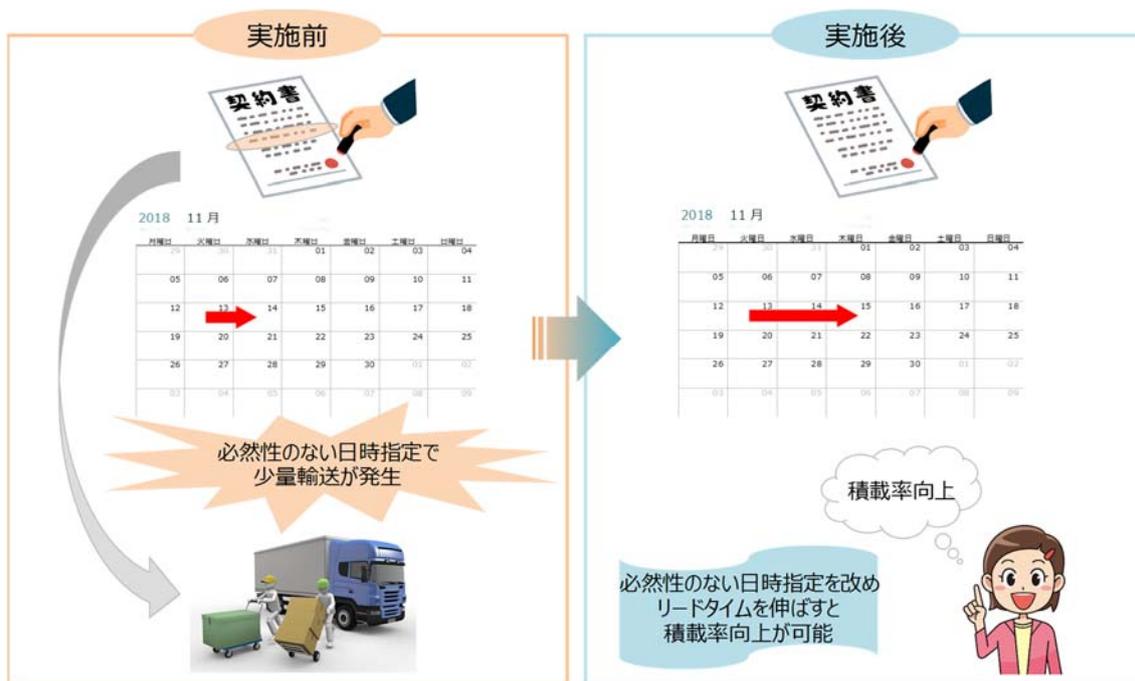
実施イメージ 図1-1



2. 発注頻度・発注ロットの見直し

貨物の適性を踏まえ、荷主が鉄道及び船舶の活用を推進できるよう、多頻度・小ロット発注の見直しに努めること。

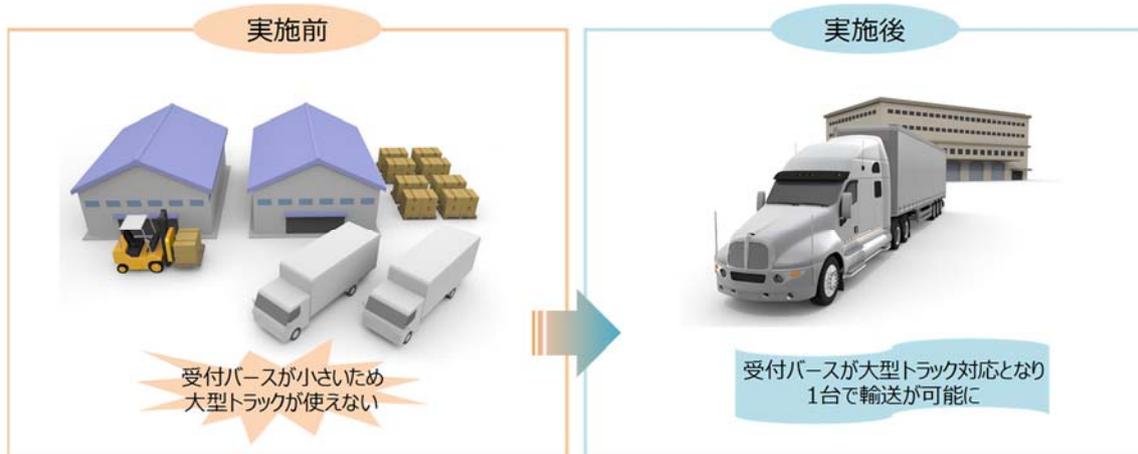
実施イメージ 図1-2



3. 大型輸送機器の受け入れ体制の確保

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、荷主が貨物輸送事業者に対し、便数を削減して発注できるよう、大型輸送機器の受け入れ体制の確保に努めること。

実施イメージ 図1-3

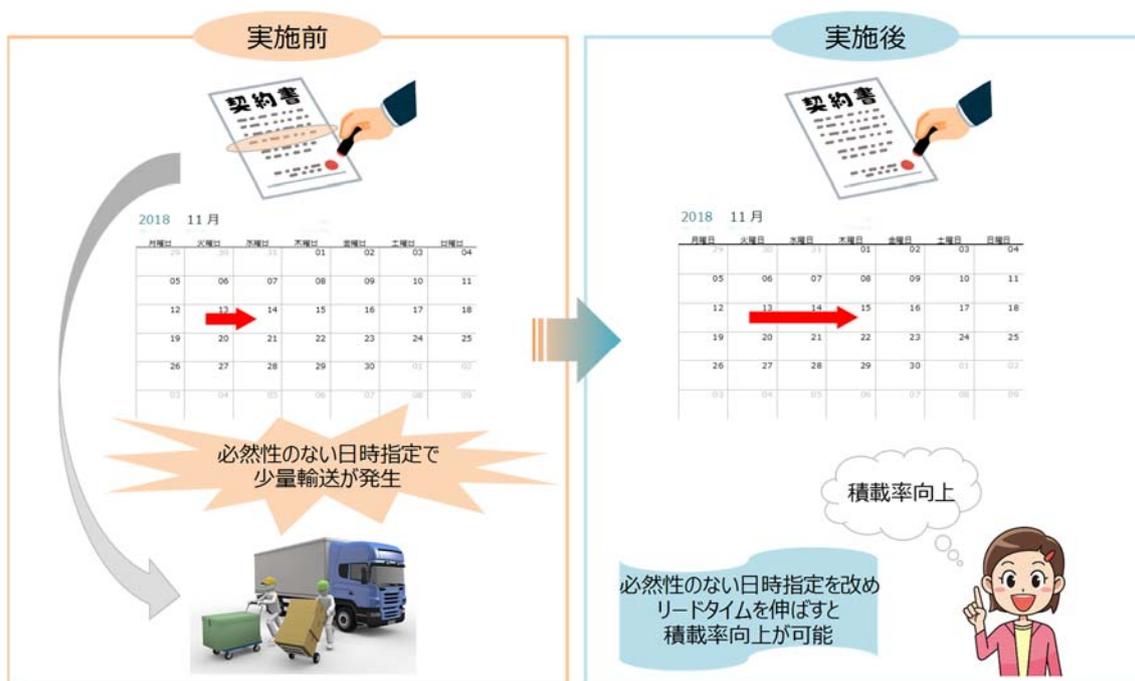


第2節 定量で提供される輸送力の利用効率の向上のための措置

1. リードタイムの見直し

輸送モードに合わせて、荷主が積載率を向上できるような、必然性のない翌日配送を見直し、翌々日配送などに改めることを含め、日時指定の適正化に努めること。

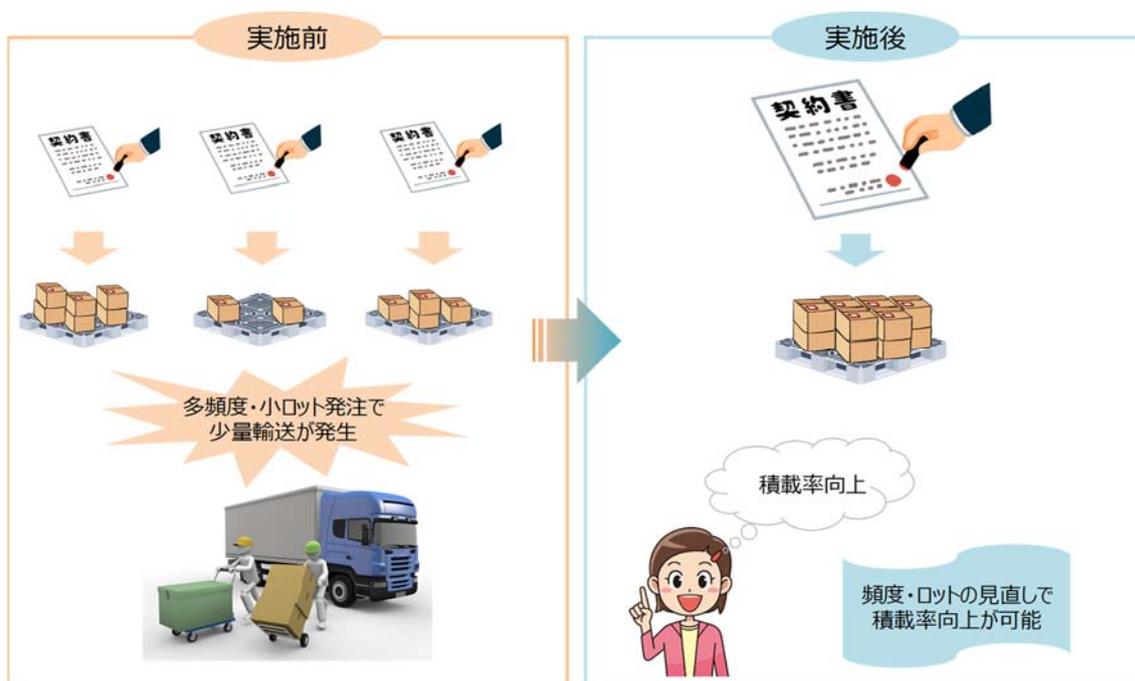
実施イメージ 図2-1



2. 発注頻度・発注ロットの見直し

輸送モードに合わせて、荷主が積載率を向上できるように、多頻度・小ロット発注の見直しに努めること。

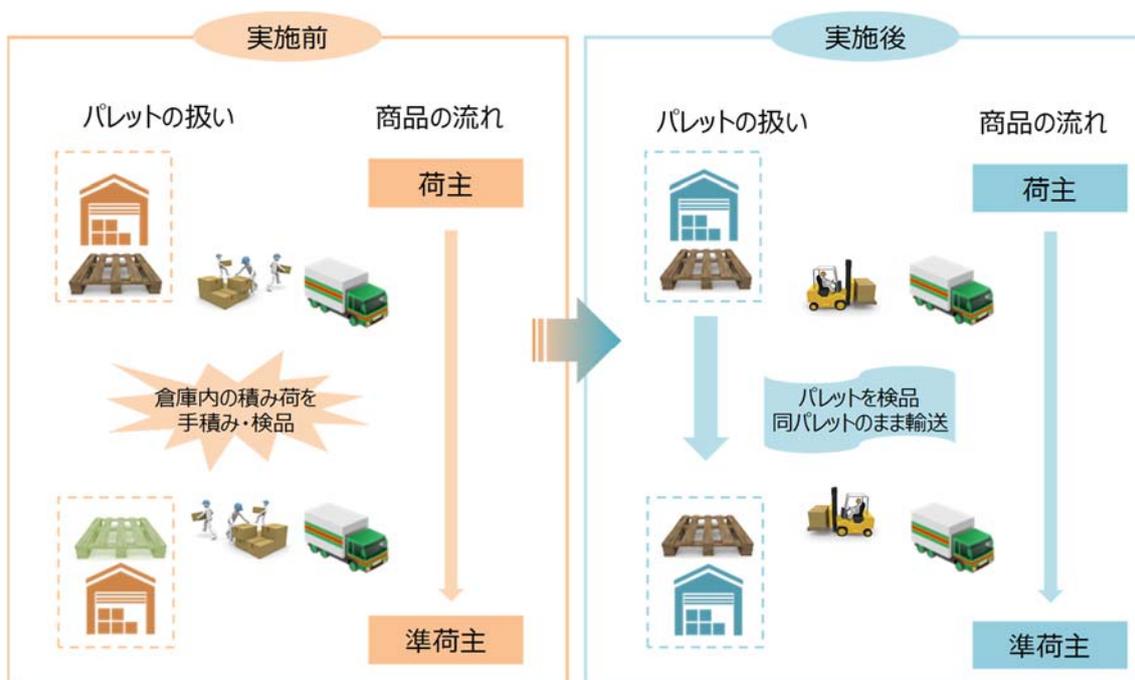
実施イメージ 図2-2



3. ユニットロードシステム化等による荷役効率化の推進

発着地におけるトラック積込み・積卸し作業や検品作業の効率を向上するため、一貫パレチゼーションを中心としたユニットロードシステム化等を推進し、荷役の効率化に努めること。

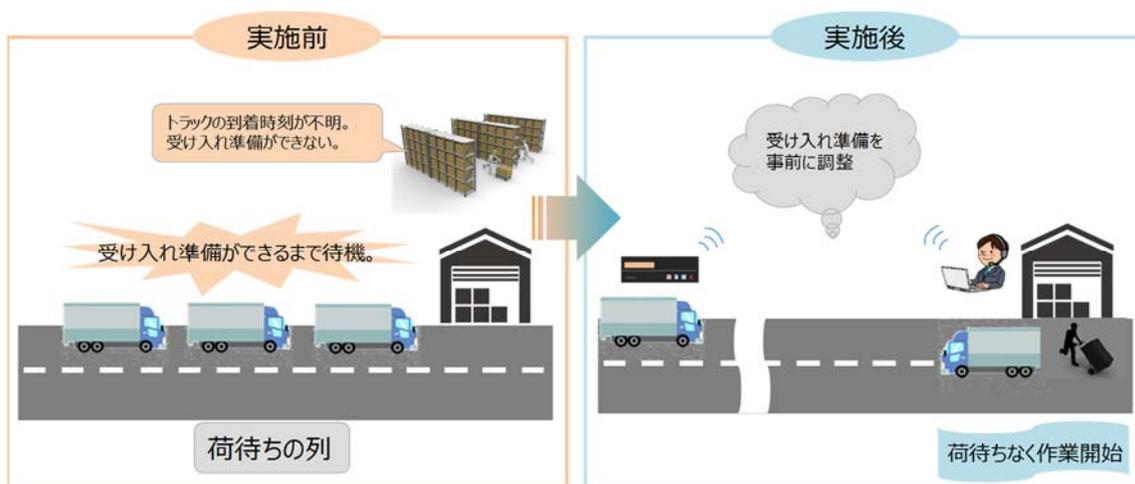
実施イメージ 図2-3



4. 予約受付システム等の導入

荷待ち時間の削減を図りトラックの回転率等を向上させるため、予約受付システム、EDI、RFID等の技術を利用し、効率的な検品、荷役ができる体制の構築に努めること。

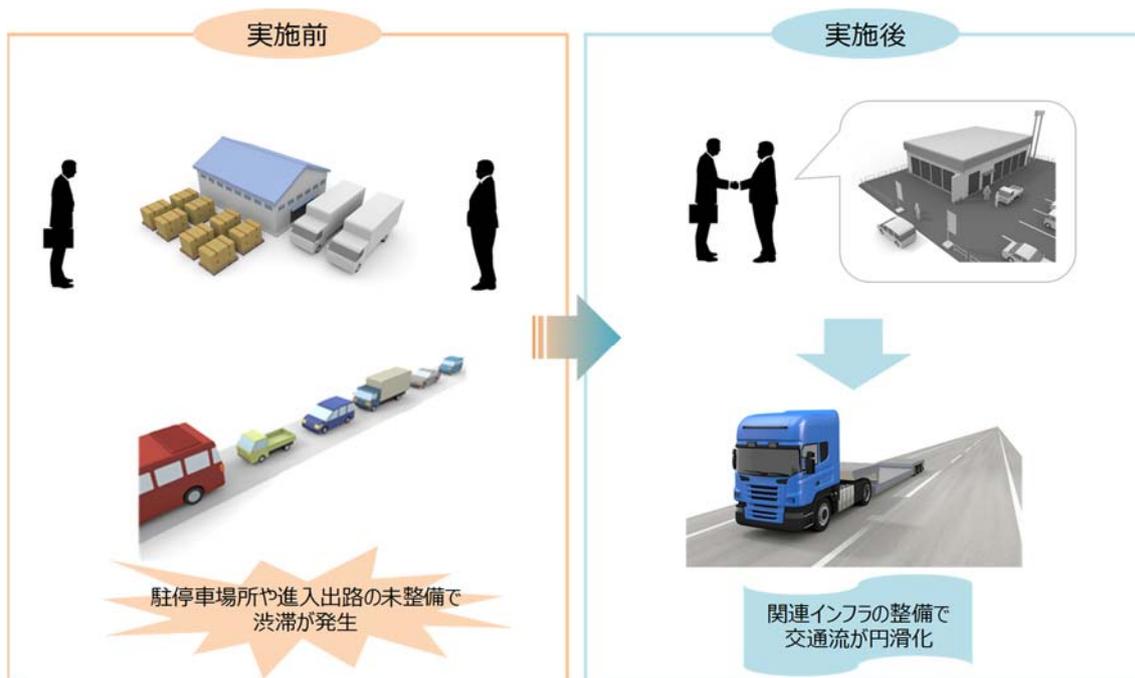
実施イメージ 図2-4



5. 関連インフラの整備

交通流の円滑化のために、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こと。

実施イメージ 図2-5



第3章 適用

本ガイドラインは、平成30年11月●●日から適用する。