資料１

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１２月

資源エネルギー庁

目次

第１章　総則
　　１．改正省エネ法の概要とガイドラインの位置づけ
　　２．適用対象の範囲
　　３．用語の定義

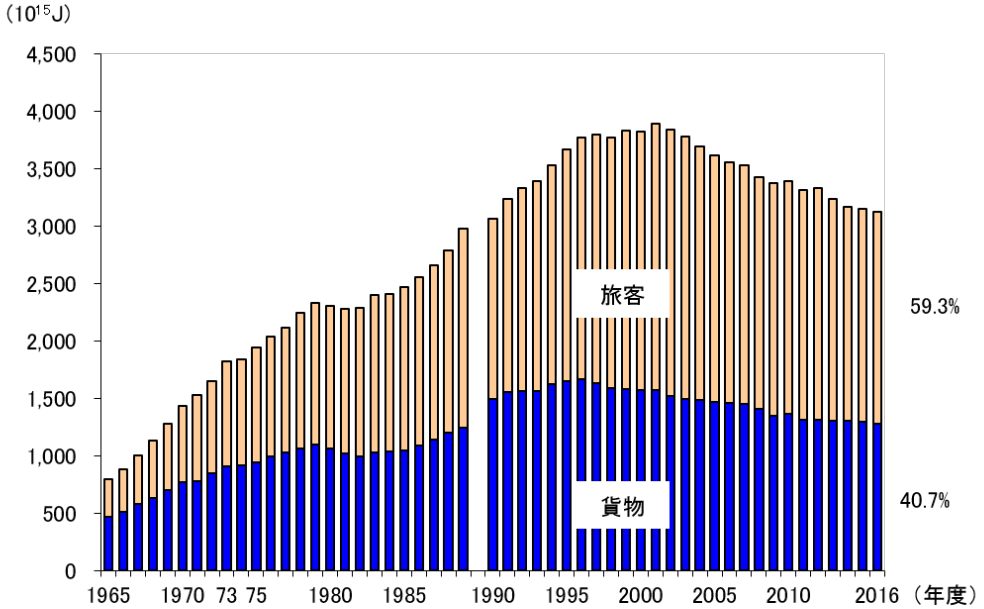
第２章　準荷主による取組が考えられる事例
　　１．リードタイムの見直し
　　２．発注ロット、発注頻度の見直し及び発注量の平準化・最適化
　　３．大型輸送機器の受け入れ体制の確保
　　４．予約受付システム等の導入
　　５．ユニットロードシステム化等による荷役簡略化の推進
　　６．関連インフラの整備

第３章　適用

第１章　総則

１．改正省エネ法の概要とガイドラインの位置づけ

我が国の運輸部門における最終エネルギー消費は、図１－１の通り、1973 年度から 2001 年度の 28 年間で 2.1 倍に拡大してきた。その後、2000 年代以降は輸送効率の改善等によってエネルギー消費は減少に転じており、2016 年度におけるエネルギー消費はピーク時（2001 年度）に比べて 20%の縮小となっている。



(注)「総合エネルギー統計」では、1990年度以降、数値の算出方法が変更されている。
出典:資源エネルギー庁「総合エネルギー統計(速報値)」を基に作成

図１－１　運輸部門における最終エネルギー消費の推移

他方で、2015 年 7 月に策定されたエネルギーミックスにおいては、産業部門、業務部門、家庭部門、運輸部門の４部門において 2030 年度までに年間最終エネルギー消費を対策前に比べ原油換算で 5,030 万 kl 程度削減することとされており、運輸部門では４部門の中で最大の 1,607 万 kl の削減を見込んでいる。

2016 年度時点の運輸部門の省エネ対策の進捗は、旅客輸送分野が 42.8%、貨物輸送分野が 28.5%であり、エネルギーミックス達成のためにはトラック等の燃費改善のみならず、物流効率化に向けた取組強化が課題となる。

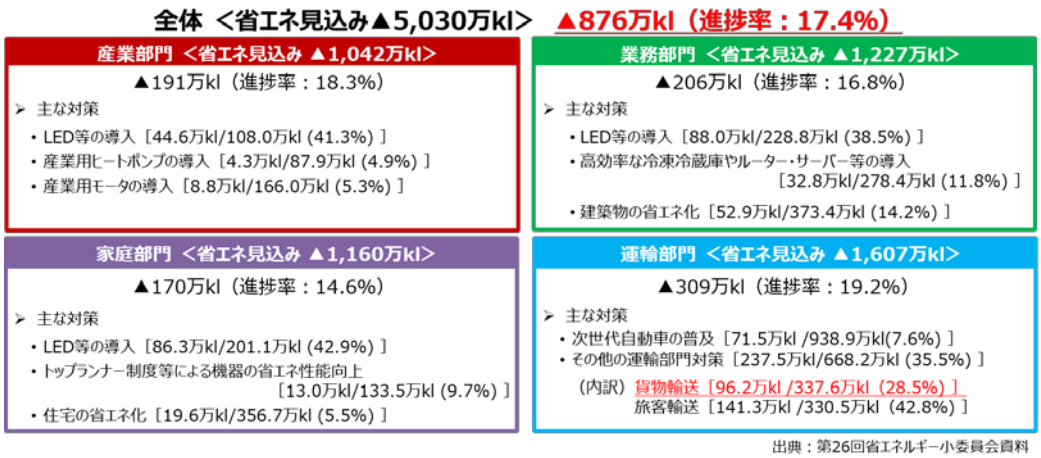


図１－２　エネルギーミックスの省エネ対策の進捗状況（2016 年度時点）

運輸部門における省エネを推進するため、省エネ法では 2005 年度から荷主に対する規制を導入したが、近年のネット通販市場の拡大に伴う小口配送や再配達の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、2018 年度に省エネ法を改正し、図１－３の通り従来の荷主の定義を改め、これまで規制の対象となっていなかったネット小売事業者を含め、輸送の方法等を決定している事業者を貨物の所有権に関わらず規制の対象とすることとなった。

また、図１－４のように、荷待ち時間が荷主側だけでなく荷受側等においても同程度発生しているなど、荷受側等にも可能な範囲で努力を求める余地があることから、改正法では図１－５に示す通り、荷主が決定した輸送方法等の下で、到着日時等を指示することができる貨物の荷受側等を新たに準荷主と位置づけ、省エネへの協力を求めることとなった。

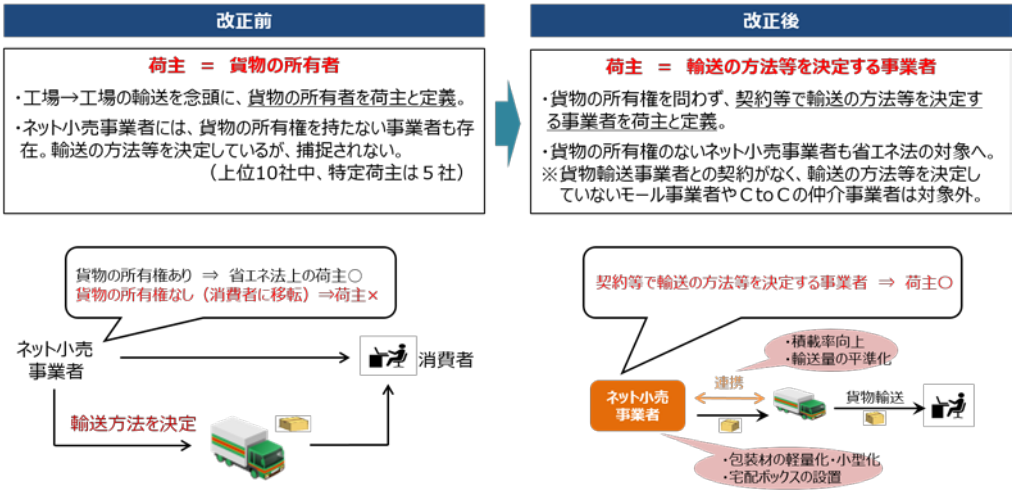
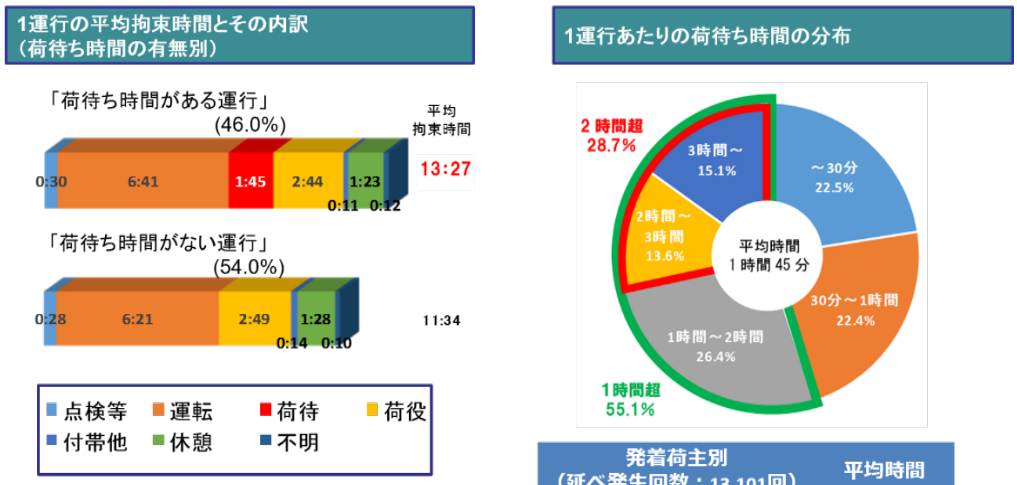


図１－３　改正省エネ法における荷主の定義の見直し



発着荷主別（延べ発生回数：13,101回）		平均時間
発荷主	(48.5%)	1:11
着荷主	(51.5%)	1:03

出典：トラック輸送状況の実態調査（H27）

図１－４　トラックの１運行あたりの平均拘束時間と、荷待ち時間の分布

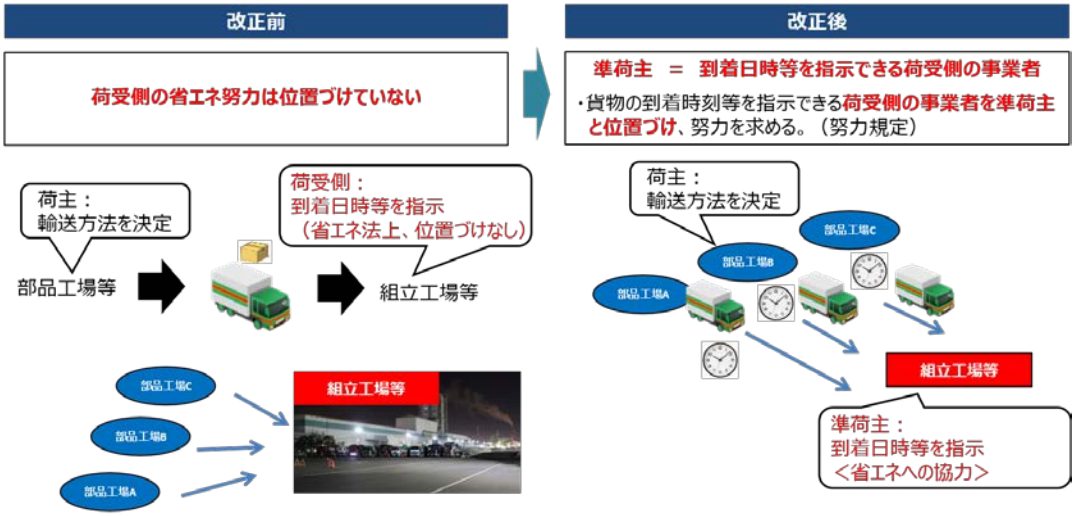


図１－５　改正省エネ法における準荷主の位置づけ

本ガイドラインでは、今後より一層の省エネを進めるため、時間及び場所を適切に指示することが求められている準荷主に期待される取組について、これまでのベストプラクティス等を踏まえた事例を示し、その周知を図るものである。

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。

準荷主とは、貨物輸送事業者との契約関係はないものの、貨物の受取又は引渡しを行う日時及び場所の指示を行うことができる事業者のことを指す。

ここで、「指示を行うことができる」とは、荷主と貨物輸送事業者との契約において、受取、または引渡しの日時や場所に一定の幅（例えば午前中、先方の工場へ配送等）が許容されていて、その日時や場所について指示（例えば 10 時に工場内の指定場所等）を行うことができるということである。

契約の形態によって、荷受側が準荷主になる場合、荷送側が準荷主になる場合の双方が存在する。

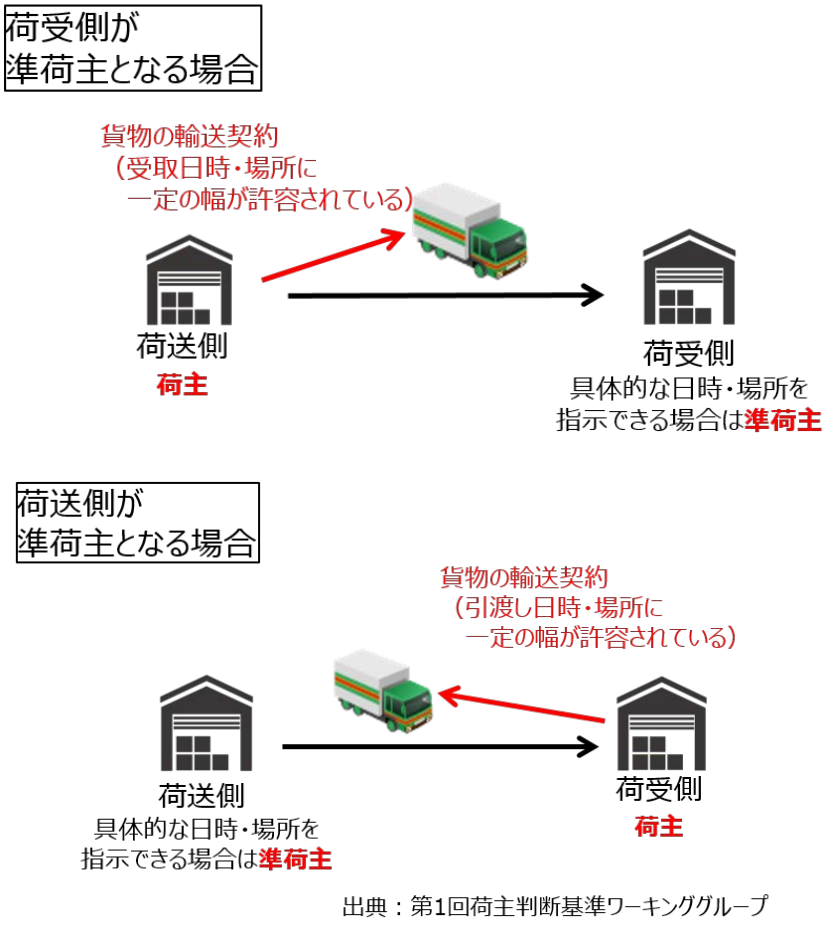


図１－６　改正省エネ法における準荷主の定義

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）リードタイム

生産・流通などにおいて発注から納品までに必要な時間や日数のこと。

（３）ユニットロードシステム

商品を多量に扱う際、同一の容器、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。

（４）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。

（５）ASN（事前出荷通知；Advanced Shipping Notice）

荷役作業効率向上のため、荷送人が荷受人に、事前にどの商品が何個入荷するか等の情報を事前に通知すること。

（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）RFID（Radio Frequency Identification）

自動認識技術の一つで、IC を組み込んだタグを物などに取り付け、そのものの判別や位置確認を行うもの。

第２章　準荷主による取組が考えられる事例

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ところである。

準荷主が行うべき取組についての法律上の規定は、以下の通りとなっている。

第百六条　荷主は、基本方針の定めるところに留意して、次に掲げる措置を適確に実施することにより、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資するよう努めるとともに、電気の需要の平準化に資するよう努めなければならない。

一　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

二　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

三　（略）

２　準荷主は、基本方針の定めるところに留意して、荷主が実施する前項第一号及び第二号に掲げる措置によるエネルギーの使用の合理化に資するよう、次項に規定する指示を適切に行うよう努めなければならない。

３　前項の「準荷主」とは、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。）であつて、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の経済産業省令で定める事項についての指示を行うことができるものをいう。

ここで、第一号に示されている「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」とは、一定の貨物を一定の距離輸送する中で、よりエネルギー消費量の少ない（省エネな）輸送方法を選択するための取組を進めていただきたい、という趣旨である。

また、第二号に示されている「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」とは、トラック、船舶、鉄道などの輸送方法を利用するにあたって、それらの積載効率等を向上させるなど、輸送方法を効率よく利用する取組を進めていただきたい、という趣旨である。

本章では、準荷主が取組むべき具体的な事項を、省エネ法の条文にならい、「省エネな輸送方法を選択するための取組（省エネな輸送方法の選択）」、「輸送方法を効率よく活用するための取組（利用効率の向上）」の２つに分類して示す。

なお、取組の実施にあたっては、営業部門や販売部門等、関係部署との適切な連携や、人材育成のための社内体制の整備を進めることが望ましい。また、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、効果の見込まれる取組を選択することが重要である。

省エネな輸送方法の選択

利用効率の向上

１．リードタイムの見直し

貨物の適性を踏まえ、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、曜日及び時間指定の適正化に努めること。

受取までのリードタイムが伸びることで、貨物を一定距離運ぶ際のエネルギー消費量が少ない鉄道や船舶を活用した輸送が可能となる。さらには、従来は時間の余裕がなく、積載率が低いまま出発していたトラックに、他の発注分の貨物も合わせて積載することが可能となり、トラックの積載効率の向上にもつながる。

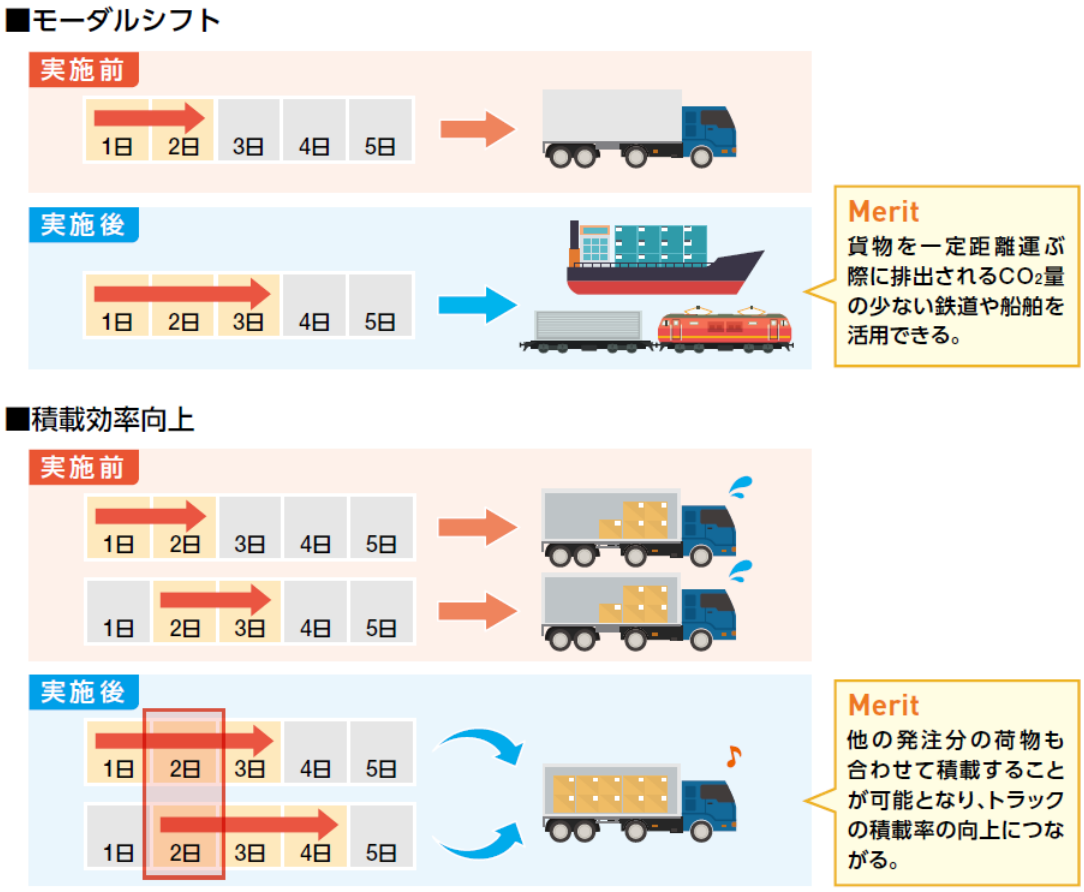


図２－１　リードタイムの見直しによる物流の効率化のイメージ

２．発注頻度・発注ロットの見直し及び発注量の平準化・最適化

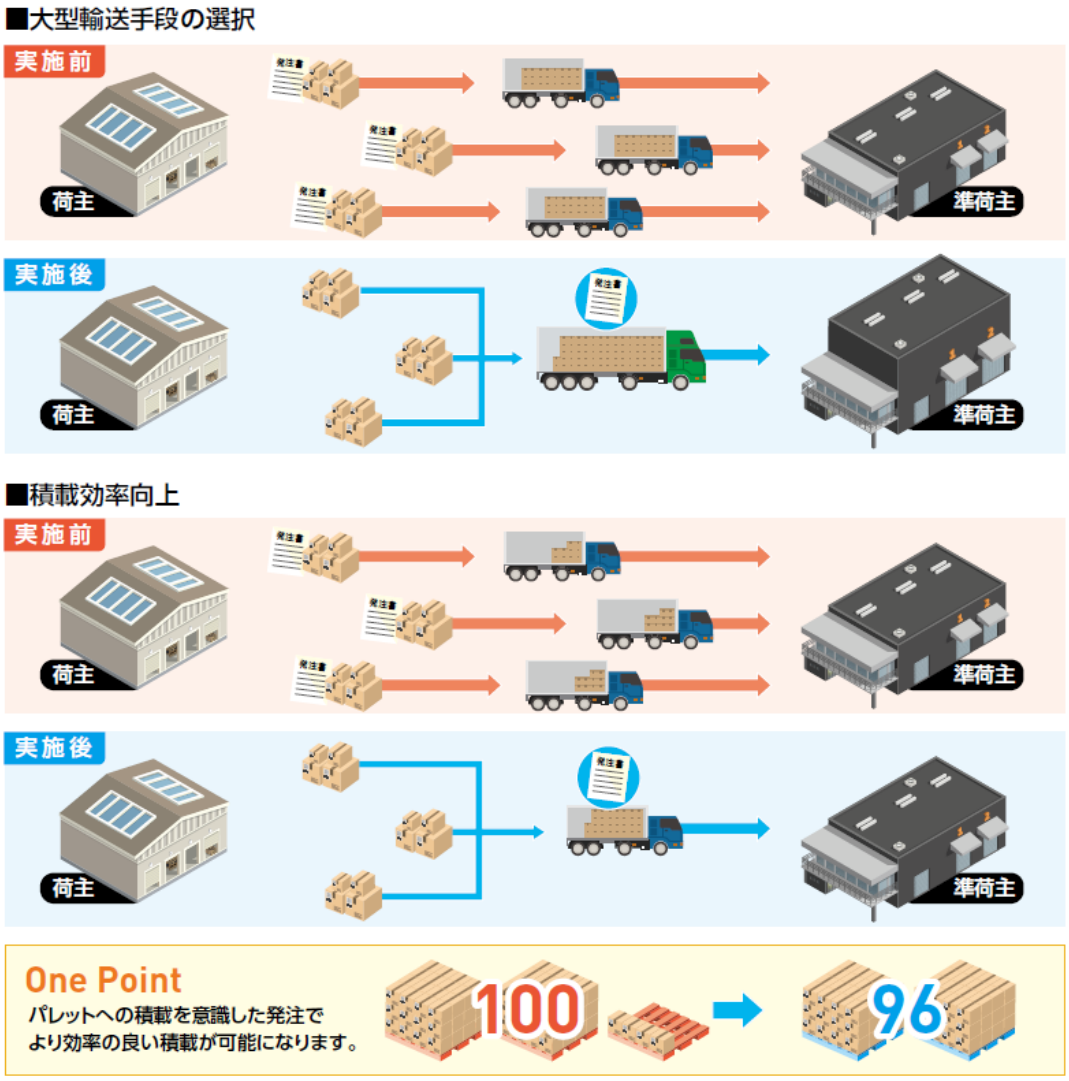
省エネな輸送方法の選択

利用効率の向上

貨物の適性を踏まえ、多頻度・小ロット発注の見直しや発注量の平準化・最適化に努めること。

例えば、配送量に応じて、毎日配送から隔日配送へ変更して輸送することで、大型輸送手段の選択や積載効率向上が可能となる。

また、発注の際に、50 個、100 個単位の発注ではなく、48 個、96 個など、パレットへの積載を意識した数量を単位とすることで、より効率よく貨物を積載することができる。



省エネな
輸送方法の
選択

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等により、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に、大型輸送機器の受入体制の確保に努めること。

輸送機器を大型化することにより、省エネにつながるだけでなく、燃料費、人件費等の運行コストの削減も期待される。

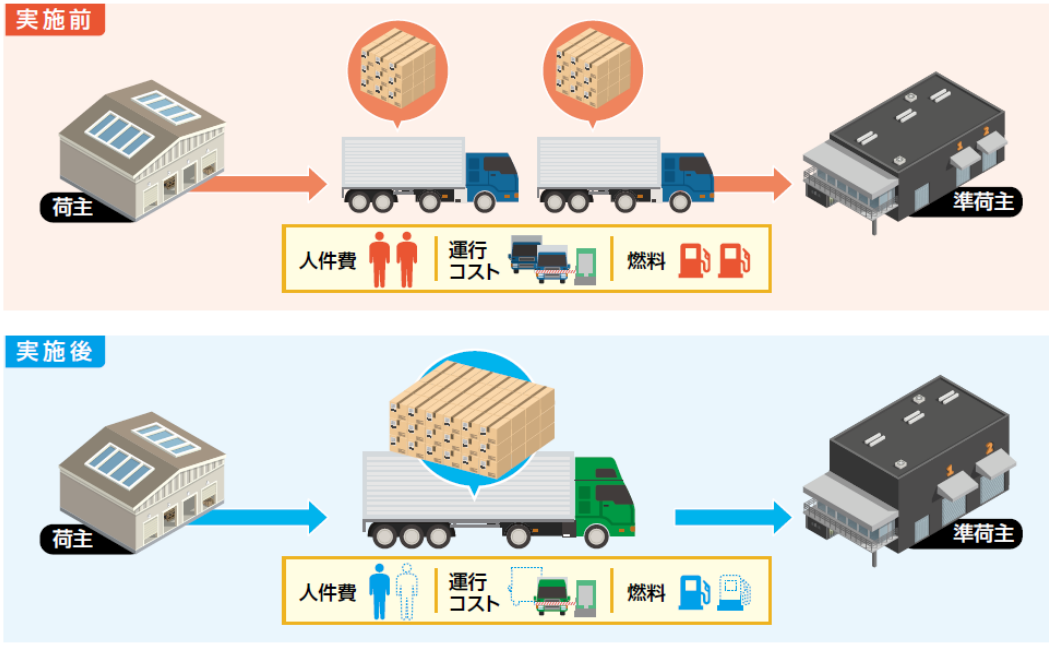


図２－３　大型機器の受け入れ態勢の確保により、大型トラックでの輸送を実施するイメージ

利用効率の向上

４．予約受付システム等の導入

荷役作業の効率化のため、ASN システムや、予約受付システム等の活用に努めること。

また、RFID 等の技術を活用し、検品作業の効率化を図ることも有効である。

これらの技術を活用することにより、トラック等の到着前に、到着予定時刻と貨物の概要が把握できるため、計画的に荷下ろしの人員を手配することができる。これにより、トラックの荷待ち時間が短縮され、荷待ち時間中のアイドリングによるエネルギー消費量の増大を抑制することができる。

また、検品作業の効率化により、１つの貨物の検品にかかる時間が短くなるため、少ない人員でも効率よく作業を進めることが可能となる。

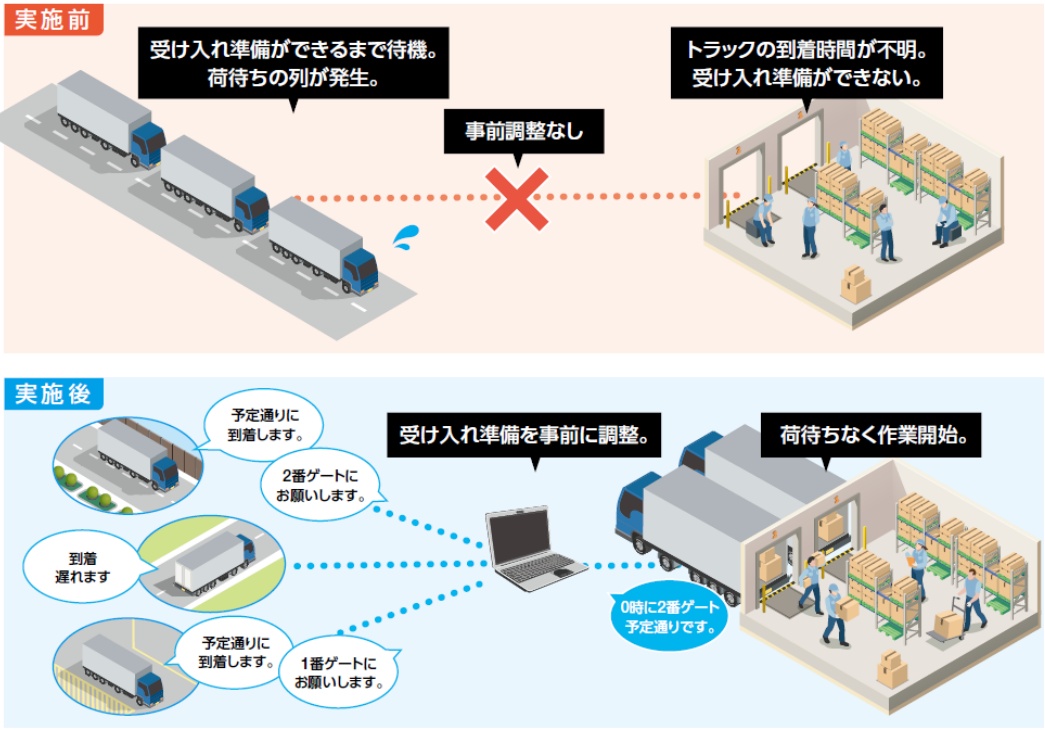


図２－４　予約受付システムの活用による荷待ち時間解消のイメージ

利用効率の向上

５．ユニットロードシステム化による荷役簡略化の推進

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の推進に努めること。

これにより、荷役の機械化や積替えの省力化をはじめ、荷役作業時間の短縮だけでなく、トラックの待ち時間削減による省エネにもつながる。

また、パレットの位置及びその積み荷の情報を把握することにより、パレット紛失のリスク低減や、受け入れ側の荷役作業の簡略化が期待される。

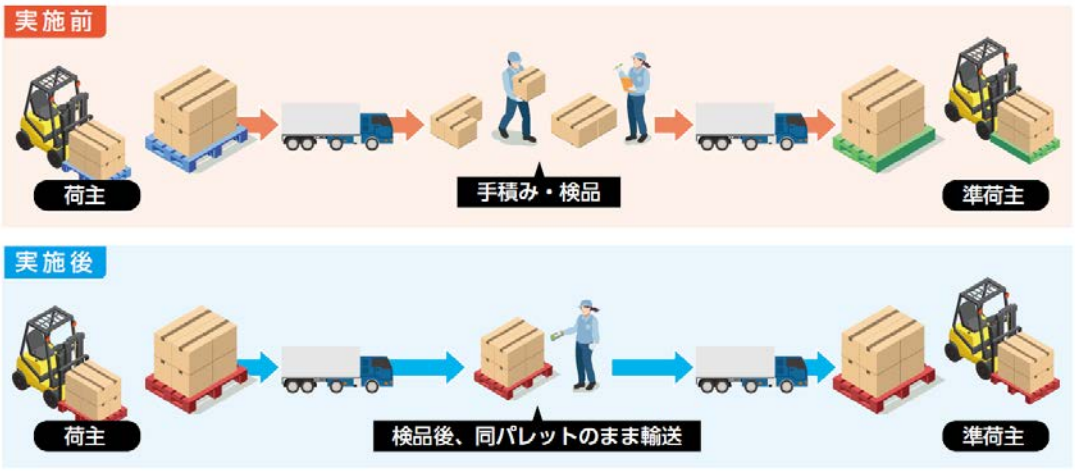


図２－５　一貫パレチゼーションによる荷役作業の効率化のイメージ

利用効率の向上

６．関連インフラの整備

交通流の円滑化のために、事業者や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の整備に努めること。

これらの取組により、トラック等の移動の効率化が図られ、稼働率が向上するほか、待機時間中のアイドリングによるエネルギー消費量の増大を抑制することができる。

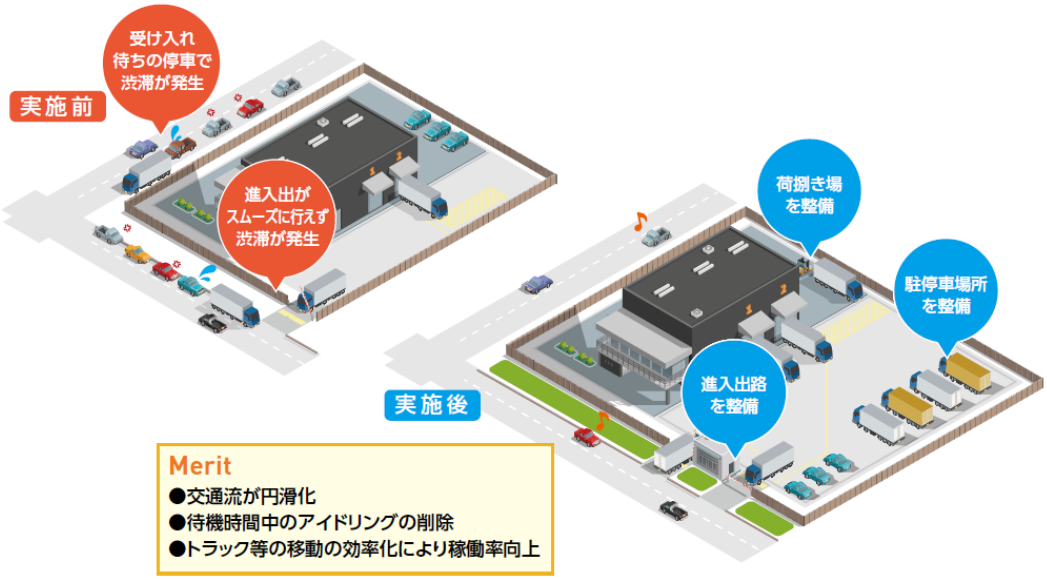


図２－６　インフラの整備による輸送の効率化のイメージ

第３章　適用

本ガイドラインは、平成 30 年 12 月●●日から適用する。