

令和5年1月19日  
省エネルギー課

## 貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する荷主の判断の基準告示の新設及び関連告示の見直しのイメージについて（案）

### I. 背景・趣旨

「安定的なエネルギー需給構造の確立を図るためのエネルギーの使用の合理化等に関する法律等の一部を改正する法律（令和4年法律第46号。以下「改正法」という。）」が令和4年5月20日に公布された。

改正法第1条によるエネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和54年法律第49号。以下「省エネ法」という。）の改正により、①非化石エネルギーを含むエネルギー全体の使用の合理化、②非化石エネルギーへの転換の促進、③ディマンドリスポンス等の電気の需要の最適化のための措置を講じた。今般、改正法附則第1条に掲げる規定の施行に伴い、及び関係法律の規定に基づき、関係告示を新設又は改正し、改正法の施行にあわせて令和5年4月1日に施行する必要がある。

### II. 告示案等の概要

#### 1. 貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する荷主の判断基準（新設）の概要

改正法第1条による改正後の省エネ法（以下「改正省エネ法」という。）第111条第2項に基づいて定める、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する荷主の判断基準は、「I 非化石エネルギーへの転換の基準」、「II 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置」の構成とし、主に、それぞれ以下の内容を定めることとする。

##### < I 非化石エネルギーへの転換の基準 >

・ I の前段として、次のように規定する。

✓ 荷主は、非化石エネルギーの供給の状況及び3.（後述）による改正後の荷主における電気の需要の最適化に資する措置に関する事業者の指針（平成25年経済産業省・国土交通省告示第9号）に従って講じた措置の状況その他の事情に応じて、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、次に掲げる諸基準を遵守することを通じ、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換の適切かつ有効な実施を図るものとする。

✓ 非化石エネルギーへの転換に関する措置の中にはエネルギーの使用の合理化の効果必ずしももたらさない措置もあることから、当該措置を講じるに当たっては、エネルギーの使用の合理化を著しく妨げることのないよう留意するものとする。

・ 非化石エネルギーへの転換の諸基準に関して、以下に掲げる事項について、規定する。

(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

貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換の目標に対する取組方針を定める。

② 社内体制の構築

貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関し、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非化石エネルギーへの転換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 貨物の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関し、社内研修を行うための体制を整備すること。

③ エネルギー使用実態等により正確な把握とその方法の定期的確認

ア 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、非化石エネルギーへの転換に関する取組、当該取組による効果等をより正確に把握する。

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により適正な把握に努める。

④ 非化石エネルギーへの転換に資する取組に関する情報の開示

改正省エネ法に基づく定期の報告における非化石エネルギーへの転換の取組等に関する情報の開示について検討すること。

(2) 貨物輸送事業者等との連携

① 貨物輸送事業者と連携して、水素その他の非化石エネルギーを使用する自動車（電気自動車、水素自動車（燃料電池自動車を含む。）、プラグインハイブリッド自動車及び専らバイオ燃料・合成燃料を使用する自動車のことをいい、以下「非化石エネルギー自動車」という。）、鉄道、船舶又は航空機を選択し、非化石エネルギーへの転換を図る。

② 非化石エネルギーを使用する輸送用機械器具による貨物の輸送に当たっては、貨物輸送事業者の非化石エネルギーの使用の実態を考慮し、貨物輸送事業者が非化石エネルギーの充電・充電時間を適切に設定することや積載量又は航続距離等に応じて適切な輸送用機械器具を選択することを通じて効率的に運行又は運航できるよう、準荷主、他の輸送事業者その他関係者等と連携して配送計画を検討する。

<Ⅱ 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置>

・Ⅱの前段として、次のように規定する。

- ✓ 荷主は、Iに掲げる諸基準を遵守するとともに、非化石エネルギーの供給の状況及び貨物の輸送の実態等も勘案しつつ、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、非化石エネルギーへの転換の目標を定め、諸目標及び措置の実現に努めるものとする。
- ✓ また、荷主は、将来に向けて、これらの措置を最大限より効果的に講じることを目指して、中長期的視点に立った計画的な取組に努めなければならない。
- ・ 非化石エネルギーへの転換の目標及び計画的に取り組むべき措置について、以下に掲げる事項について、規定する。

#### (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 目標の設定に当たっては、別表第1及び別表第2に掲げる輸送用機械器具で貨物の輸送を行わせる場合にあつては、当該輸送用機械器具ごとに各表に定める目安となる水準を参照し、荷主（当該者が認定管理統括荷主である場合にあつては、当該認定管理統括荷主及びその管理関係荷主）ごとにそれぞれの輸送用機械器具に係る非化石エネルギーへの転換の目標を定めるものとする。
- イ 非化石エネルギーへの転換の目標に関する中長期的な計画の策定や実施に当たっては、必要とする非化石エネルギー自動車の台数等を書面及び電子的方法により貨物事業者に対して示した上で、協議を行う。
- ウ 貨物の輸送に係るエネルギーの使用の実態、非化石エネルギーへの転換に関する取組、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。

##### ② 国際的な貨物の輸送における取組の促進

国内から海外へ若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、非化石エネルギーへの転換に関する取組、当該取組による効果等を把握する。

#### (2) 関連インフラの整備

他の荷主、準荷主、貨物輸送事業者その他の関係者等と連携して、非化石エネルギーを使用する輸送用機械器具の導入を後押しし、円滑な運用を図るため、荷役作業等の時間を利用して非化石エネルギーを充てん・充電するための関連インフラを整備する。

#### (3) 貨物輸送事業者との運賃等の設定に係る協議

非化石エネルギー自動車での貨物輸送を発注することにより、貨物輸送事業者において生ずる非化石エネルギー導入費用の運賃等への反映について貨物輸送事業者から協議の要請がある場合には、同協議に応じることとし、その上で、同費用を運賃等設定における考慮要素とするよう努める。

- ・ 「別表第1」及び「別表第2」として、非化石エネルギーへの転換の目標の目安となる水準について規定する。具体的には、次のように規定する。

(別表第1) 非化石エネルギーへの転換の定量目標の目安となる水準

輸送用機械器具	指標	目安となる水準
車両総重量が8トン以下の貨物自動車	2030年度における自家用及び荷主専属用輸送に使用する貨物自動車の台数に対する非化石エネルギー自動車の台数の割合	5パーセント

(備考)

- 1 この表において「荷主専属用輸送」とは、次に掲げる輸送をいう。
  - 一 貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送業の用に供する自動車による貨物の輸送のうち特定の荷主の専属として行う貨物の輸送
  - 二 同条第3項に規定する特定貨物自動車運送事業の用に供する自動車による貨物の輸送
- 2 化石燃料を使用するハイブリッド自動車は、非化石エネルギー自動車には該当しないが、エネルギーの使用の合理化に重要な役割を果たすことから、国は、非化石エネルギーへの転換の取組の評価を行うに当たっては、荷主が輸送に使用するハイブリッド自動車の台数も指標として考慮するものとする。

(別表第2) 非化石エネルギーへの転換の定性目標の目安となる水準

輸送用機械器具	目安となる水準
貨物自動車、船舶、鉄道、航空機	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 技術開発・実証試験への参画                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 貨物輸送事業者等と連携した輸送用機械器具の技術開発・実証試験                             <ol style="list-style-type: none"> <li>ア 貨物自動車について、貨物輸送事業者や自動車製造業者等と連携して非化石エネルギー自動車に係る技術開発・実証試験を進めること。</li> <li>イ 船舶について、貨物輸送事業者や船舶に係る製造業者等と連携して非化石エネルギーを使用する船舶の技術開発・実証試験を進めること。</li> <li>ウ 鉄道について、貨物輸送事業者や鉄道車両に係る製造業者等と連携して非化石電気の利用や非化石燃料を使用する車両に係る技術開発・実証試験を進めること。</li> <li>エ 航空機について、貨物輸送事業者や航空機に係る製造業者等と連携して非化石燃料を使用する航空機に係る技術開発・実証試験を進めること。</li> </ol> </li> <li>(2) 非化石燃料の技術開発・実証試験                             <p>輸送用機械器具におけるバイオ燃料、水素、アンモニア等非化石燃料の使用拡大を目指し、非化石燃料に係る製造業者等と連携して技術開発・実証試験を進めること。</p> </li> </ol> </li> <li>2 貨物輸送事業者等との連携                     <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 他の荷主、準荷主、貨物輸送事業者その他の関係者等と連携して、非化石エネルギーを使用する輸送用機械器具や充電・充電インフラの導入計画を策定すること（船舶においては、陸</li> </ol> </li> </ol>

	<p>上に給電設備を設けることを含む。)</p> <p>(2) 他の荷主、貨物輸送事業者等と連携して、非化石エネルギーを使用する輸送用機械器具の積載量、航続距離、充電・充電時間等に考慮した配送計画等の運用ルールを策定すること。</p> <p>3 輸送用機械器具への使用を目的とした非化石エネルギーの供給エネルギー供給事業者等と連携して、非化石電気又は非化石燃料の生産設備の整備や非化石電気又は非化石燃料の供給を進めることにより、輸送用機械器具の非化石エネルギーへの転換を図ること。</p>
--	--

## 2. 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（平成30年経済産業省・国土交通省告示第3号）の改正概要

- (1) I 1 (1) ④として、改正省エネ法の定期報告に基づく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について検討する旨の規定を追加する。
- (2) II 2の「(5) 低燃費車、クリーンエネルギー自動車等の導入・利用の促進」を「(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」に、「低燃費車、クリーンエネルギー自動車等の導入に協力する。」を「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。」に改める。

## 3. 荷主における電気の需要の平準化に資する措置に関する事業者の指針（平成25年経済産業省・国土交通省告示第9号）の改正概要

- (1) 「電気の需要の平準化（「電気需要平準化」という。）」を「電気の需要の最適化（「電気需要最適化」という。）」に改める。
- (2) 「電気需要平準化時間帯」を「電気需要最適化時間帯」に改める。
- (3) 電気需要最適化時間帯は、次に掲げる時間帯のいずれかの時間帯とする。
  - 貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る系統電気（電気事業法（昭和39年法律第170号）第2条第1項第9号に規定する一般送配電事業者、同項第11号の2に規定する配電事業者及び同項第13号に規定する特定送配電事業者が維持し、及び運用する電線路を通じて供給される電気（同項第5号ロに規定する接続供給により供給されるものを除く。）をいう。以下同じ。）が使用されるエリアにおいて、再生可能エネルギー電気の出力の抑制（「出力制御」という。）が行われている時間帯（「出力制御時」という。）
  - 貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係る系統電気を使用されるエリアにおいて、電気の需給状況が厳しい時間帯（広域的運営推進機関が公表する広域エリアの予備率が5%未満の場合をいう。）
- (4) 事業者に、卸電力市場価格が低価格又は高価格になる時間帯等のデマンドリスポンスの実施に適した時間帯においても、電気需要最適化に資するよう、電気

の需給に係る状況に応じて、適切かつ有効に電気の使用量の増加又は減少を図る旨を規定する。

- (5) 1-1において、電気需要平準化から電気需要最適化に改めることに伴い、「電気需要平準化時間帯における貨物の輸送の軽減への協力」を「電気需要最適化時間帯を踏まえた貨物の輸送の増加又は減少への協力」に改め、1-2において「電気を使用する輸送用機械器具の充電時間帯の電気平準化時間帯以外への時間帯への変更への協力」を「電気需要最適化時間帯を踏まえた電気を使用する輸送用機械器具の充電時間帯の変更への協力」に改める。
- (6) また、1-3として、蓄電池の活用を追加し、以下の事項について、規定する。
- ア 鉛蓄電池、ナトリウム硫黄電池、リチウムイオン電池等の蓄電池の導入を検討すること。
  - イ 蓄電池を新設又は更新する場合には、充放電効率が高い設備の採用を検討すること。
  - ウ 蓄電池を新設又は更新する場合には、電気需要最適化時間帯における電気の需要及び蓄電池の特性等を考慮し、適切な最大出力及び蓄電容量の設備を設置すること。
  - エ 電気需要最適化時間帯における電気の需要に対応するため、出力制御時において充電を行い電気の需給状況が厳しい時間帯において効率的かつ効果的に放電を行い、電気を消費する輸送用機械器具の使用に充てるよう努めること。
  - オ 政府が電気の需給の逼迫を知らせる警報を発令する等、電気の需給状況が厳しくなることが予想される場合には、特に需給状況が厳しくなることが予想される時間帯に重点的に放電を行い、電気を消費する輸送用機械器具の使用に充てるよう努めること。
- (7) 2-3として、改正省エネ法の定期報告に基づく電気の需要の最適化に資する取組に関する情報の開示について検討する旨の規定を追加する。

#### 4. 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量の算定の方法（平成18年経済産業省告示第66号）の改正概要

- (1) 貨物輸送事業者に輸送させる貨物ごとに算定した化石燃料の使用量の発熱量への換算について、別表第1のエネルギーの種類ごとの一固有単位と換算する発熱量を改める。
- (2) また、同表において、省エネ法のエネルギーの定義が非化石エネルギーまで拡大したことに伴い、電気の使用量の発熱量への換算について、一固有単位と換算する発熱量を改める。
- (3) さらに、同表において、省エネ法のエネルギーの定義が非化石エネルギーまで拡大したことに伴い、非化石燃料の種類（バイオエタノール、バイオディーゼ

ル、バイオガス、水素、アンモニア)を追加し、当該エネルギーの種類ごとの固有単位と換算する発熱量を規定する。