

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荷主判断基準ワーキンググループ
取りまとめ

令和4年1月17日

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荷主判断基準ワーキンググループ

目次

1. はじめに.....	1
2. エネルギー使用量の算定方法の適正化.....	2
(1) 改良トンキロ法の見なし積載率の見直し	
(2) 燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の見直し	
(3) 燃費法の見なし燃費の見直し	
(4) トンキロ法による船舶のエネルギー消費性能の評価適用	
(5) エネルギー使用量の算定ツールの開発	
(6) エネルギー使用量の算定方法に関するベストプラクティス共有	
3. 特定荷主の省エネ取組の評価と促進.....	8
(1) ベンチマーク目標の設定	
(2) 荷主クラス分け評価制度の導入	
(3) 連携による省エネ取組に関するベストプラクティスの共有	
4. 荷主の省エネ取組の加速に向けた今後の課題.....	10
別添1 荷主を巡る現状	
別添2 改良トンキロの見なし積載率の見直し	
別添3 燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の見直し	
別添4 燃費法の見なし燃費の見直し	
別添5 トンキロ法による船舶のエネルギー消費性能の評価適用	
別添6 エネルギー使用量の算定ツールの開発	
別添7 クラス分け制度の導入とベンチマーク目標の設定	
別添8 開催経緯	
別添9 委員名簿	

1. はじめに【別添1参照】

2005年のエネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）改正において、運輸部門の省エネ取組強化するため、荷主と貨物輸送事業者が新たに省エネ法の対象となった。その結果、一定規模以上の輸送事業者及び荷主に対し、中長期計画の作成とエネルギー使用量の報告が義務付けられるようになり、工場・事業場規制と同様にエネルギー消費原単位の年1%改善を求めることとなった。

2018年の省エネ法改正では、複数の事業者が連携した省エネルギー取組を国が認定し、評価可能とする連携省エネルギー計画制度を創設するとともに、貨物輸送事業者・荷主・荷物の荷受側の連携強化によって貨物輸送の更なる省エネルギーを促進するための荷主の定義の見直し等の措置を講じた。

貨物部門のエネルギー消費は、我が国全体のエネルギー消費の10%程度を占めており、引き続き省エネ取組を進めることが重要である。2019年度時点で指定されている800を超える特定荷主の定期報告書によると、エネルギー使用量は横ばいで推移しており、また、エネルギー使用量の算定法としては推計要素が多いトンキロ法の使用割合が約6割を占めている。エネルギー消費原単位の年1%改善目標に対し、全特定荷主の原単位平均改善率は年平均0.4%であり、改善の程度は鈍化している。業種別に見ると、業種内の事業者の多くが悪化している業種も存在する。また、原単位が悪化している荷主と改善している荷主との間で判断基準の遵守状況が異なるなど取組に差が生じている。

このような状況の下、第6次エネルギー基本計画（2021年10月閣議決定）において「荷主規制や貨物・旅客事業者規制については、指標となるエネルギー使用量に係る算定方法の違い等もあり、工場・事業場規制のように省エネルギー取組を適切に評価することができていない。このため、今後、省エネルギー取組を適切に評価・見える化を進めることで、荷主・輸送事業者のインセンティブを強化する。」とされたところである。

本ワーキンググループにおいては、省エネ法荷主規制について、トンキロ法の見直し等のエネルギー使用量の算定方法の適正化や、クラス分け制度の導入等の特定荷主の省エネ取組の評価について関係団体へヒアリングを実施し、その方策について検討を行った。

2. エネルギー使用量の算定方法の適正化

それぞれの事業者が省エネを進めるためにはエネルギーの使用状況を把握し、その合理化を図ることが重要である。一方で、荷主は自ら直接エネルギーを使用しないため、荷主が関与する物流や輸送におけるエネルギー使用状況を適切に把握し合理化を図るためには、その算定方法の適正化を図ることが重要である。

以下、(1) から (4) の算定方法の見直しは、年度内にエネルギー使用量の算定告示¹を2021年度に改正し、2022年度のエネルギー使用量の算定時から用いる事が出来るようにし、2023年6月末を期限とする省エネ法定定期報告書から報告を受けられるようにする。

(1) 改良トンキロ法の見なし積載率の見直し【別添2参照】

荷主規制では、輸送に係るエネルギー使用量の算定にあたり、燃料法、燃費法、トンキロ法の3つの算定方法を設けている。トンキロ法のうち、貨物自動車のエネルギー使用量を算定する改良トンキロ法は、車両の最大積載量や積載率の実績を踏まえてエネルギーの使用量を算定できる手法である。積載率を把握していない場合は、荷主が告示で定める積載率（以降、「見なし積載率」という）を用いることを認めているが、改良トンキロ法を用いている者のうち、2割を超える者が見なし積載率を用いていると見込まれる。見なし積載率は、2002年の自動車輸送統計を用いて算出されているが、自動車輸送統計によると、「輸送トンキロ（輸送重量×走行距離）」を「能力トンキロ（最大積載量×走行距離の最大値）」で割った積載効率は低下傾向で推移している。このため、改良トンキロ法の見なし積載率の値については、現状を過大に評価している可能性があり、その結果として見なし積載率を用いて改良トンキロ法により計算される貨物自動車のエネルギー使用量は過小評価されている可能性がある。このため、見なし積載率を適切に見直し、荷主がより適切にエネルギー使用状況を把握できるようにし、エネルギー消費に繋がる荷主の行動が適切になるよう促すことが必要である。

このため、平均的な積載率を策定し、これよりも低い値を見なし積載率とする。具体的には、自動車輸送統計における最大積載量別の積載率の平均値から、省エネ法の特定荷主による定期報告の積載率のばらつきを考慮した値を差し引くこととする。なお、自動車輸送統計ではトラック、トラクタによって積載率の分母の定義が異なり（トラクタは牽引部にかかる荷重、第5輪荷重を調査票で報告されている）、最大積載量の区分によって利用されるトラック、トラクタの割合が異なる。こうした変化の要因が積載率そのものにあるのか定かではないため、見なし積載率の改正案において、トラクタの値が含まれると見込まれる最大積載量の8トン以上の区分については、差を設けず各区分の平均値とするべきである。また、17トン以上の車両については、これまで区分が設けられていなかったが、最大積載量の大きな車両の選択も見られるため新たに区分を設けることとする。

¹ 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（告示）、以降「算定告示」という。

表 1. 見なし積載率と自動車輸送統計値

燃料	最大積載量	見なし積載率				自動車輸送統計 (2019)		省エネ法定期報告 (2019)			
		現行 ※		改正案		平均値		平均値		標準偏差	
		事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用	事業用	自家用
揮発油	500kg未満	41%	10%	24%	10%	38%	16%	43%	37%	16%	17%
	500kg以上1,500kg未満	32%				41%	19%	32%	21%	19%	12%
	1,500kg以上	52%	24%	29%	15%	55%	39%	42%	32%	20%	20%
軽油	1,000kg未満	36%	10%	19%	10%	38%	18%	46%	46%	23%	33%
	1,000kg以上2,000kg未満	42%	17%	25%		41%	23%	51%	44%	20%	26%
	2,000kg以上4,000kg未満	58%	39%	34%	23%	49%	36%	60%	57%	18%	20%
	4,000kg以上6,000kg未満	62%	49%	38%	29%	54%	39%	66%	65%	20%	16%
	6,000kg以上8,000kg未満				30%	52%	42%	67%	69%	19%	20%
	8,000kg以上1,0000kg未満			51%	40%	73%	56%	70%	69%	16%	14%
	1,0000kg以上12,000kg未満					68%	56%	72%	68%	19%	18%
	12,000kg以上17,000kg未満					61%	47%	75%	71%	18%	19%
	17,000kg以上	-	-			58%	56%	-	-	-	-

出所 省エネ法定期報告、国土交通省所管の自動車輸送統計（2019 年度分）の調査票情報を利用して省エネルギー課にて独自に集計を行ったもの。※現行の見なし積載率は、算定告示別表第 3 の貨物輸送量当たりの燃料使用量を逆算して算出したもの。

(2) 燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の見直し【別添3参照】

現行の改良トンキロ法は、2002年の自動車輸送統計を用いて設定した算定方法であり、その後の自動車の燃費の向上を評価することができない。貨物輸送自動車の出荷車両のカタログ燃費は年率1%程度で改善しているところであり、燃費が向上した車両を用いている場合には、改良トンキロ法を利用する荷主がその効果を反映できるようにする。

貨物自動車については、省エネ法トップランナー制度で燃料や車両重量の車種区分に応じ、2015年度、2022年度、2025年度を目標年度とした燃費基準を設けている。そこで、これらの燃費基準を達成した車両を用いたことを荷主が確認できる場合は、燃費の向上を反映できるようにすることが重要である。そのため、最新のカタログ燃費とトップランナー制度における各目標年度の燃費基準値を用いて、最大積載量の区分毎の実走行燃費を推計し、最大積載量を説明変数として目標年度別に重回帰分析した上で、改良トンキロ法の算定式の分子と最大積載量の指数に新たな係数を設定することとする。なお、燃費基準を達成していない車両（確認できない車両も含む）については、燃費の向上が確認できない車両として現行の改良トンキロ法の算定式を用いることとする。

$$\text{改良トンキロ法 燃料消費原単位 (リットル/トンキロ)} = \frac{A}{\text{積載率 \%}^S \times \text{貨物自動車の最大積載量 (キログラム)}^B}$$

S : 揮発油の場合0.927、軽油の場合0.812

図1. 改良トンキロ法の算定式

表2. 改良トンキロ法燃費基準に応じた係数

燃 料	最大積載量	燃費基準未確認 （現行）※		燃費基準区分					
				2015年度基準		2022年度基準		2025年度基準	
		A	B	A	B	A	B	A	B
揮発油	すべて	14.44	0.648	6.23	0.565	6.96	0.612	なし	
軽油	1t未満	15.03	0.654	14.01	0.658	10.83	0.654	なし	
	1t以上2t未満							8.83	0.623
	2t以上					なし			

説明：図1の算定式の分母Aと最大積載率の指数Bに燃費基準の達成状況を踏まえた係数を代入し、燃料消費原単位を算出する。

※ 算定告示第4項の値

(3) 燃費法の見なし燃費の見直し【別添4参照】

燃費法では、実測に基づく燃料消費量を輸送距離で割ることによって燃費を算出し、これに距離を乗じることで、エネルギー使用量を算出している。一方で実測に基づく燃費を用いずに、貨物自動車の燃料や最大積載量の区分毎に設定された燃費（以降「見なし燃費」という。）を用いて、エネルギー使用量を算出することも可能である。現行の見なし燃費は、改良トンキロ法の算定式に、2002年度当時の積載率の平均値を代入し、燃費へ単位換算

($\ell/t \cdot km \rightarrow km/\ell$) して算出したものである。積載率の平均値の変化や、燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の見直しにともない、燃費法の見なし燃費も見直す必要がある。

具体的には、2019年度の自動車輸送統計から導出した平均値と最大積載量の各区分の中央値を用い、2.(2)で設けた新たな改良トンキロ法の算定式に代入し、「燃費基準の達成が確認できない車両」と「各年度の燃費基準を達成した車両」毎に算定することとする。なお、これまで最大積載量17トン以上の区分を設けていなかったが、昨今では荷主が最大積載量17トン以上の大きな車両を選択することも増えてきたため、新たに区分を設ける。その際、2019年度自動車輸送統計から24トン以上の最大積載量のトラックはほぼ存在しないことから、17トン以上の区分の最大積載量の中央値は20.5トンとなる。

表3. 見なし燃費（単位：km/ℓ）

燃料	最大積載量	事業用				自家用			
		燃費基準未達成等※	2015年度基準	2022年度基準	2025年度基準	燃費基準未達成等※	2015年度基準	2022年度基準	2025年度基準
揮発油	0.5t未満	9.45	13.47	15.88		10.09	14.38	16.95	
	0.5t以上1.5t未満	6.50	8.48	10.51		6.86	8.97	11.10	
	1.5t以上	5.51	6.96	8.79		5.65	7.14	9.01	
軽油	1t未満	9.28	10.21	12.88		10.65	11.71	14.78	
	1t以上2t未満	6.26	6.92	8.69		6.98	7.71	9.68	9.47
	2t以上4t未満	4.77	5.28		6.33	5.06	5.61		6.72
	4t以上6t未満	3.93	4.36		5.13	4.17	4.63		5.45
	6t以上8t未満	3.51	3.90		4.54	3.66	4.06		4.73
	8t以上10t未満	3.02	3.36		3.88	3.18	3.54		4.08
	10t以上12t未満	2.86	3.18		3.64	2.97	3.31		3.79
	12t以上17t未満	2.65	2.96		3.36	2.79	3.11		3.52
	17t以上	2.38	2.65		2.97	2.39	2.67		2.99

※ 燃料基準未達成については算定告示別表第2の値

なお、燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の算定法と、当該算定法を用いて算出する見なし燃費の適用にあたっては、貨物輸送に用いた車両が燃費基準を上回っている車両であるか判定を行う必要がある。燃費基準の達成の判定には様々な方法があるが、例えば、国土交通省及び経済産業省が表示を求めている燃費基準達成ステッカー²が貨物輸送に用いた車両に貼付されているか、貨物輸送に用いた車両の型式が国土交通省のホームページの自動車燃費一覧の型式に該当するか確認する方法が挙げられる。

² 「自動車の燃費性能及び公表に関する実施要領（平成16年国土交通省告示第61号）」に基づく自動車の燃費

(4) トンキロ法による船舶のエネルギー消費性能の評価

【別添5 参照】

現行のトンキロ法による船舶の貨物輸送量あたりの燃料の発熱量は、一定の値として、2003年度の内航船舶輸送統計から求められる同発熱量の平均値を適用しているが、今後は船舶のエネルギー消費性能に応じて、この値に差異を設ける。

内航船舶について省エネ・省CO2排出設備への投資環境を整備するため、船舶の省エネ・省CO2排出性能を「見える化」し、それを評価する「内航船省エネルギー格付制度」が、国土交通省において、2020年3月より本格運用している。本制度では申請された内航船の省エネ・省CO2排出性能が基準値（1990～2010年の平均）から何%改善しているかに応じて、星1つから星5つで評価を行っている。この制度を活用し、具体的には格付未取得の船舶については、2010年度の内航船舶輸送統計から求められる貨物輸送量あたりの燃料の発熱量の平均値を適用する。これを基準として星1つについては2.5%、星2つについては5%、星3つについては10%、星4つについては15%、星5つについては20%の改善した貨物輸送量あたりの発熱量を適用するものとする。

表4. 船舶の貨物輸送量あたりの燃料の発熱量の評価（トンキロ法）

	貨物輸送量あたりの燃料の発熱量 (MJ/トンキロ)	改善率
現行トンキロ法 ※	0.555	—
新トンキロ法		
格付未取得	0.553	(基準)
0～5%未満(★1)	0.539	2.5%
5～10%(★2)	0.525	5.0%
10～15%(★3)	0.498	10.0%
15～20%(★4)	0.470	15.0%
20%以上(★5)	0.442	20.0%

※ 現行トンキロ法：算定告示別表第4の値

(5) エネルギー使用量の算定ツールの開発【別添6 参照】

省エネを進める上でエネルギー使用量を把握することは重要であり、省エネ法では特定荷主に対して、エネルギー使用量とその合理化の取組状況の報告を求めている。荷主は自ら直接エネルギーを使用しないため、貨物輸送事業者の協力を得ながら、輸送に係るエネルギー使用量を算定する必要がある。その算定にあたっては、関係者間のデータ処理の取決め、経済活動に欠かせない貨物輸送の膨大なデータ集計、混載便における荷主別の情報提供、貨物輸送事業者の下請構造による混み入った情報伝達等の課題があると考えられる。今後、こうした課題を解決することを目指した算定ツールの開発を進めていくことが重要である。

2005年に省エネ法に荷主規制が導入され、輸送において自らエネルギーを使用しない荷主が輸送に係るエネルギー使用量を算定することとなったが、そのためには荷主と貨物輸送事業者の協力関係が必要になる。経済産業省と国土交通省が2007年に策定した「省エ

ネ法（荷主分野）における荷主－輸送事業者間のデータ交換に関するガイドライン」は、荷主と貨物輸送事業者が取扱う情報や両者の役割分担等を整理し、算定に関わる関係者間の合意形成に一定程度寄与したと考えられる。燃費基準の達成を考慮した改良トンキロ法の見直しにより、これまで以上に省エネ取組が評価できるようになる一方、算定に必要な情報は増加することになる。こういった情報共有における事業者の負担を低減しながら、エネルギーの使用状況を適切に把握し、省エネを進めることが重要である。

省エネ法では、2022年5月よりWebシステム「省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム（EEGS）」の運用を開始し、定期報告の作成や報告についてWebサイトを通じて一元的に実施できるようにすることを予定している。こうしたシステムとも連動して、関係者間の役割分担を明確化し、報告の集計を自動化するなど事業者の負担を低減することができるツールを提供することが有効である。なお、算定ツールは2021年度中に試験的に提供を開始し、改善にむけた課題の把握しながら、EEGSとの連携等の継続的な開発を進める予定である。

このほか、エネルギー使用量の算定や集計の際に燃料消費や貨物の状況等を把握する車両動態管理システム等のIoTツールを導入することは、エネルギー消費量管理の改善だけでなく、経営の合理化にもつながると考えられる。

（6）燃料法・燃費法の採用促進による省エネ取組の評価とベストプラクティス共有

荷主の省エネ取組には、モーダルシフト、ルート短縮、車両の大型化、貨物の混載、エコドライブ等がある。こうした取組は、エネルギーの使用量の把握方法が実測に基づくものであれば、エネルギーの使用量に実態に即して反映されるが、推計を含む算定法では適切に評価できないことがある。

特定荷主の定期報告によると、算定に推計が少ない燃料法は13%（エネルギー使用量ベース）で用いられているに過ぎない。一方で、算定に推計が多いトンキロ法は、59%で用いられていることから、多くの事業者は一定程度推計によりエネルギー使用量を算定していると言える。

省エネ取組のPDCAを着実に回していくためには、推計の少ない算定方法を選択することや、できるだけ実測値を得られるような荷主と貨物輸送事業者の関係の構築が重要である。特に、自家輸送や委託輸送の専用便は、他貨物との按分等が不要であり、比較の実測のエネルギー使用量が把握しやすいと考えられるため、トンキロ法ではなく、燃料法や燃費法を選択することが望ましい（表5参照）。算定方法の変更を促すとともに、算定法を変更できない要因や負担等の分析を行い、分析を踏まえた情報提供を検討する。

自家輸送等に対し、委託輸送の混載便では、他社の貨物との按分、混載時の燃費や積載率、走行区分ごとの各値等を把握する負担が大きくなり、その結果、負担が比較的少ないトンキロ法による算定の割合が多くなっていると考えられるが、委託輸送の混載便であっても、燃料法や燃費法を用いている事例がある。これらの事業者は何らかの努力や工夫により、エネルギー使用量を実測により把握していると考えられる。こうした事例について、燃料法や燃費法による算定が成立している背景を調査し、それを横展開できるようベストプラクティスとして分析する。

表 5. 定期報告における輸送区分別算定方法集計（2019 年度実績）

輸送区分		燃料法	燃費法		改良トンキロ法	
			実走行燃費値	見なし燃費値	実積載率	見なし積載率
委託輸送	混載便 (190件)	1% 2件	8% 1.6件		60% 1.13件	31%
	専用便 (330件)	8%	25%	×	55%	12%
自家輸送 (220件)		22%	16%	×	55%	6%

説明 ・2020年度定期報告（2019年度実績）第1表区分3に記載されている用語に基づいて、貨物自動車について「混載便」、専用便又は貸切便と判断できたもの「専用便」として集計。
・改良トンキロ法において、「見なし値と同値」の定義は、平均積載率がみなし値と同値である最大積載量区分がある輸送IDについてカウント。

3. 特定荷主の省エネ取組の評価と促進【別添7参照】

（1）ベンチマーク制度の導入

荷主規制では、特定荷主に対してエネルギー消費原単位の年1%改善を求めている。多くの荷主は、荷主規制が設けられる以前より、経営合理性の観点から輸送の効率改善を図っており、すでに相当程度省エネ取組を進めてきた結果、現状において年1%改善が困難になっているといった意見がある。現に、特定荷主全体の原単位改善率は平均0.4%であり、改善の程度は鈍化している。このため、エネルギー消費原単位の年1%改善とは別に、エネルギーの使用の合理化の状況を事業者間で比較可能とするベンチマーク指標を設定し、中長期的に目指すべき水準（ベンチマーク目標）を設けることとする。

ベンチマーク指標の設定にあたっては、エネルギー消費原単位を用いることも想定されるが、エネルギー使用量算定の際には燃料法、燃費法、トンキロ法といった異なる算定方法を用いていることや、原単位の分母に用いる値はトンキロ、重量、金額等、任意で選定可能であることなど、事業者間の原単位の差を評価分析し、ベンチマーク目標を設定するための準備を整えることは現状では困難である。一方で、エネルギーの使用に大きな影響を与える積載率は、荷主のみならず、ドライバー不足等からも輸送効率を高めたいと考えている貨物輸送事業者にとっても共通の指標として設定しやすく、かつ比較的把握しやすいものである。自動車輸送統計も活用しながら積載率に影響を与える品目や輸送距離等を考慮し、積載率とこれに影響を与える因子の関係性について分析を行い、ベンチマーク目標を設定することを検討する。

（2）荷主クラス分け評価制度の導入

前述のとおりエネルギー消費原単位の改善は鈍化し、エネルギー消費原単位を年1%改善している事業者数は4割程度となっており、減少傾向で推移している。原単位を改善している荷主と、改善していない荷主の判断基準の遵守状況を各項目で比較すると、多くの項目で改善している荷主の方が判断基準の各項目の遵守率が高いなど、原単位の改善と判断基準の遵守状況には一定の関係があると考えられる。荷主の取組に差があることを踏まえた評価を検討すべきである。また、取組の結果を評価し事業者にフィードバックすることで、荷主が自らの取組の評価を客観的に認識して、省エネ取組を加速することが重要である。

このため、工場・事業場等における事業者クラス分け評価制度を参考に、目標を達成した荷

主を優良な荷主（S クラス）として経済産業省ホームページで公表することや、原単位が2年連続して悪化又は5 %以上悪化した荷主を省エネが停滞した荷主（B クラス）として注意喚起等を行う「荷主クラス分け評価制度」を荷主規制においても導入するべきではないか。

なお、前述のとおり、見なし積載率や見なし燃費の見直し等によるエネルギー使用量の算定方法の適正化を踏まえた定期報告（2022年度の実績の報告）が可能となるため、それらを踏まえ荷主クラス分け評価制度を導入について検討を進めることとし、ベンチマーク指標や目標を設定した分野から順次、ベンチマーク目標の達成状況もクラス分け評価において考慮することとする。

（3）連携による省エネ取組に関するベストプラクティスの共有

貨物輸送における省エネは、荷主を中心とした関係者間の連携が不可欠である。荷主が単独で取り組むことが困難な取組については、関係者間の合意形成について課題の認識と克服の過程を、連携して省エネを進めるプロセスをベストプラクティスとして分析する。



図3. 連携による省エネ取組の例

4. 荷主の省エネ取組の加速に向けた今後の課題

本ワーキンググループにおいては、エネルギー使用量の算定方法の適正化や、特定荷主の省エネ取組の評価と促進について検討を行った。本とりまとめを踏まえ、特定荷主が貨物輸送事業者等と連携して進める省エネ取組の促進が今後更に進むよう、引き続き以下の取組を実施する。

- ・ エネルギー使用量の算定の負担を軽減するため、ツールの試験的提供を経て、課題を踏まえた上で、より使い勝手のよいツールを改めて提供する。
- ・ 省エネ取組が適切に評価される算定方法が用いられるよう、事業者の努力や工夫のある事例をベストプラクティスとして分析を進める。
- ・ ベンチマーク制度を導入に向けて、統計等の分析を踏まえてベンチマーク指標や目標を検討や、検証を進める。
- ・ 見なし積載率や見なし燃費の見直し等によるエネルギー使用量の算定方法の適正化を踏まえた定期報告（2022年度の実績の報告）が可能となるため、それらを踏まえて荷主クラス分け評価制度を導入について検討を進める。
- ・ 連携した省エネ取組の構築が進むように、多くの課題を克服して実現した連携した取組や効果が大きい取組についてベストプラクティスとして分析を進める。