

省エネ施策の進捗状況

平成 2 9 年 7 月 2 0 日

資源エネルギー庁

事業者クラス分け評価制度 (SABC評価制度) を踏まえた法執行

事業者クラス分け評価制度

- 平成28年度（平成27年度提出分）より本制度を開始し、省エネ法の定期報告を提出する事業者をS・A・B・Cの4段階へクラス分けして、クラスに応じたメリハリのある対応を実施。
- 優良事業者を業種別に公表して称揚する一方、停滞事業者以下はより厳格に対応。
- 事業者は、他事業者と比較して自らの立ち位置を確認することができる。

Sクラス

※1

省エネが優良な事業者

H28：6,657社（58.3%）

H27：7,775社（62.6%）

【水準】 ※2

①努力目標達成

または、 ※3

②ベンチマーク目標達成

【対応】

優良事業者として、経産省HPで事業者名や連続達成年数を表示。

Aクラス

※1

一般的な事業者

H28：3,378社（29.6%）

H27：3,430社（27.7%）

【水準】

Bクラスよりは省エネ水準は高いが、Sクラスの水準には達しない事業者

【対応】

特段なし。

Bクラス

※1

省エネが停滞している事業者

H28：1,386社（12.1%）

H27：1,207社（9.7%）

【水準】 ※2

①努力目標未達成かつ直近2年連続で原単位が対前年度年比増加

または、

②5年間平均原単位が5%超増加

【対応】

注意喚起文書を送付し、現地調査等を重点的に実施。

Cクラス

※1

注意を要する事業者

H27：12社

【水準】

Bクラスの事業者の中で特に判断基準遵守状況が不十分

【対応】

省エネ法第6条に基づく指導を実施。

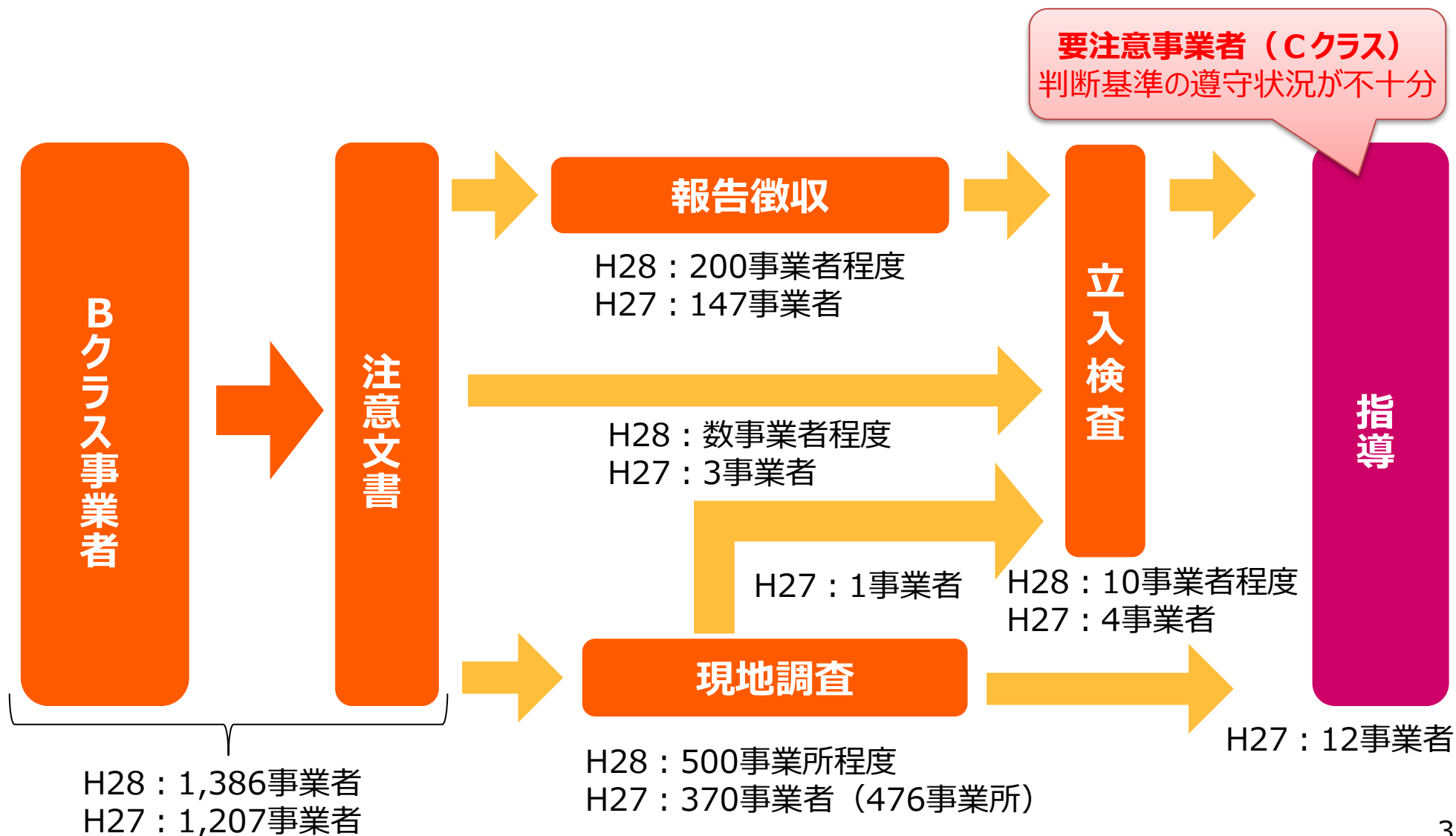
※1 H28：平成28年度提出分、H27：平成27年度提出分（次頁も同じ）。数値は5年度分データのない事業者を除いたベース。

※2 努力目標：5年間平均原単位を年1%以上低減すること。

※3 ベンチマーク目標：ベンチマーク制度の対象業種・分野において、事業者が中長期的に目指すべき水準。

事業者クラス分け評価制度（SABC評価制度）を踏まえた法執行

- 事業者クラス分け評価制度に基づき、エネルギーの使用の合理化の状況に課題のある事業者に対して、省エネの観点から指導等を実施。



新たな燃費表示 (走行環境の違いに応じた燃費表示) の導入

新たな燃費表示（走行環境の違いに応じた燃費表示）の導入

- 自動車ユーザーの使用状況にあった燃費性能の比較を可能とするため、市街地モード、郊外モード、高速道路モードの燃費をカタログ等に表示することを義務化。（2017年7月4日告示施行）
- 日本自動車販売協会連合会の協力を得て、各自動車販売店において、リーフレットを活用し、自動車ユーザーに対して新たな燃費表示の説明を行うなど、広報活動を開始。

JC08モード → WLTCモード 燃費の表示内容が変わります！

- このたび、「市街地」、「郊外」、「高速道路」といった走行モードで構成された国際的な試験法である「WLTCモード」という燃費の測定方法を国内に導入します。
※Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle
- WLTCモードに基づく燃費（WLTCモード燃費）に加え、構成する3つの走行モード毎の燃費について、カタログや展示車に表示することとしました。
- これにより、お客様の走行環境に応じた省エネ性能の良い自動車を知って頂くことができます。

どのような表示内容が変わるの？

これまでの表示例（JC08モード）

燃料消費率※1（国土交通省審査値）

JC08モード

21.4 km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。

これからの表示例（WLTCモード）

燃料消費率※1（国土交通省審査値）

WLTCモード※2

20.4 km/L

市街地モード※2：15.2km/L

郊外モード※2：21.4km/L

高速道路モード※2：23.2km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。

※2 WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。

市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。

郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。

高速道路モード：高速道路等での走行を想定。

いつから表示内容が変わるの？

- 平成29年夏以降、WLTCモード燃費が算定された自動車から順次切り替えていきます。

～Q&A～

Q1 これまでのJC08モードとの違いは何ですか？

A1 WLTCモードは市街地モードや高速道路モードなど、各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な試験法です。JC08モードは日本独自の試験方法です。

Q2 JC08モード燃費とWLTCモード燃費の両方が記載されている場合、他の自動車の表示内容とどのように比較すればよいですか？

A2 同じ試験方法に基づく燃費で比較してください。

Q3 JC08モード燃費とWLTCモード燃費に差があるのはなぜですか？

A3 WLTCモードは試験時の車両重量が増加する等、直近の使用実態を考慮しています。これにより、WLTCモード燃費はJC08モード燃費に比べ、同水準又は低くなる傾向があります。

Q4 燃費の表示内容が変わると、こういったメリットがありますか？

A4 3つの走行モード毎の燃費が表示されるため、お客様の走行環境に合った燃費との比較がしやすくなります。



注意

○表示されている燃費は特定の条件下で行われた試験により算定されます。

○実際の燃費は、お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて異なります。



経済産業省



国土交通省

日本自動車工業会

**省エネルギー相談地域プラットフォーム
及び
全国省エネ推進ネットワークによる支援**

省エネルギー相談地域プラットフォーム

- 「日本再興戦略2016」の方針を踏まえ、省エネルギー相談地域プラットフォーム※及び自治体等の省エネ支援体制と協力し、中小企業等の省エネ取組推進窓口の全国展開を実施。
- 全国30都道府県、35の「省エネルギー相談地域プラットフォーム」が、中小企業等の省エネ取組に係るきめ細かな支援を実施。

※ 省エネ支援事業者が地域の専門家（商工会議所や自治体、コンサル及び金融機関等）と協力して作る「省エネ支援の連携体」

支援対象地域	事業者名 ※五十音順	支援対象地域	事業者名 ※五十音順
1 青森県	特定非営利活動法人循環型社会創造ネットワーク	21 静岡県	一般社団法人静岡県環境資源協会
2 宮城県	特定非営利活動法人環境会議所東北	22 静岡県掛川市	一般社団法人中東遠タスクフォースセンター
3 秋田県	株式会社あきぎんリサーチ&コンサルティング	23 静岡県浜松市	株式会社浜松新電力
4 山形県	特定非営利活動法人環境ネットやまがた	愛知県岡崎市、豊	
5 栃木県	栃木県	24 田市、安城市、知	一般社団法人環境創造研究センター
6 群馬県	一般社団法人ぐんま資源エネルギー循環推進協会	立市、みよし市	
7 群馬県利根郡 みなかみ町	一般社団法人群馬県技術士会	25 滋賀県湖南市	こなんウルトラパワー株式会社
8 埼玉県	特定非営利活動法人環境ネットワーク埼玉	26 大阪府	一般社団法人省エネプラットフォーム協会
9 東京都	一般社団法人エコファーム推進機構	27 兵庫県神戸市	特定非営利活動法人ワット神戸
10 東京都 大阪府	株式会社GNE	28 鳥取県	とっとり環境エネルギーアライアンス合同会社
11 神奈川県	神奈川県	29 岡山県	一般社団法人エコエネ技術士ネット
12 神奈川県 千葉県柏市 大阪府	一般社団法人エネルギーから経済を考える経営者ネットワーク 会議	山口県	一般社団法人エネルギー・マネジメント協会 山口支部
13 神奈川県厚木市	一般社団法人ソーシャルテクニカ	31 香川県	公益財団法人香川県環境保全公社
14 新潟県	一般社団法人環境省エネ推進研究所	32 福岡県	一般社団法人エネルギー・マネジメント協会
15 富山県	一般社団法人地域資源循環システム協会	大分県	
16 石川県	一般社団法人いしかわエネルギー・マネジメント協会	33 熊本県	熊本県中小企業団体中央会
17 福井県	一般社団法人ふくいエネルギー・マネジメント協会	34 熊本県	一般社団法人ヒューマンアンドエコロジー
18 山梨県	山梨県商工会連合会	35 沖縄県	一般社団法人沖縄C O 2削減推進協議会
19 長野県	一般社団法人長野県経営支援機構		
20 岐阜県	一般財団法人岐阜県公衆衛生検査センター		

全国省エネ推進ネットワーク

- 省エネルギー相談地域プラットフォームに加え、自治体や金融機関等、省エネ取組の支援を行う窓口※を「全国省エネ推進ネットワーク」のポータルサイトに公開。

※ 47都道府県に120の窓口（プラットフォーム35、自治体及び関連機関58、金融機関27）

全国省エネ推進ネットワーク ポータルサイト



<https://www.shoene-portal.jp/>



Z E Hの普及

ZEHの普及促進に係る施策の現状と今年度の取組

<普及目標>

- 2020年までに標準的な新築住宅で、2030年までに新築住宅の平均^{ゼッチ}でZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の実現を目指す。（エネルギー基本計画）

※未来投資戦略 2017中短期工程表等において、「2020年の新築住宅の省エネ基準適合率を100%とし、ハウスメーカー等の新築注文戸建住宅の過半数をネット・ゼロ・エネルギー・ハウス化する」として2020年目標を具体化

<現状と課題>

- ZEHロードマップ（2015年ZEHロードマップ検討委員会）に基づき、官民にて取組を実施。
 - － 2016年度より「ZEHビルダー」登録制度を開始し、ハウスメーカー、工務店等による自主的な普及目標管理を推進。
※ ZEHビルダー登録数：2016年度末 5,566社、2017年7月時点 5,914社
 - － 2016年度当初予算及び補正予算により、合計12,678戸に支援を実施。2017年度も引き続き支援事業を継続。
 - － ZEHマーク、ZEHビルダーマークを製作。
2017年4月よりBELS（建築物省エネ法に基づく第三者認証による省エネラベル）においてZEHマークの表示を開始。
 - － 工務店、建材・住宅設備業界等においてZEHの設計ノウハウの普及の取組が開始（事例集、マニュアルの作成等）等
- 一方、2016年度にZEHの自主目標を達成したZEHビルダーの割合は24%に留まる等の課題も存在。

<今年度の取組>

- ZEHロードマップフォローアップ委員会を2017年7月に設置。
ZEHの更なる普及拡大に向けた対策を検討し、今年度内に取りまとめ（必要に応じZEHロードマップを見直し）
 - － 2020年目標の着実な実現に向けた取り組み状況のフォローアップ、追加的な対策の検討
 - － 2030年目標の実現に向けた課題と対策を検討

※集合住宅についても別途検討会を設置し、集合住宅におけるZEHの定義のあり方、その普及に向けたロードマップ等を検討予定

Z E Bの実証

ZEBの普及促進に係る施策の現状と今年度の取組

<普及目標>

- 2020年までに新築公共建築物等で、2030年までに新築建築物の平均で^ゼZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）を実現することを目指す。（エネルギー基本計画）

<現状と課題>

- ZEBロードマップ（2015年ZEBロードマップ検討委員会）に基づき、官民にて取組を実施。
 - － 2016年度に「ZEBロードマップフォローアップ委員会」を通じて、ZEBの実現に向けたノウハウ共有のための設計ガイドライン、建物オーナー向けにZEBの便益を訴求するパンフレットを一部の建物用途において策定。
 - ※ 2017年2月より順次WEBにて公表。ダウンロード総数は約10,600件。（2017年6月時点）
 - － 2016年度当初予算により、合計40件（環境省補助事業での件数も含む）の実証事業を実施。2017年度も引き続き実証事業を継続。
 - － 2017年度から、自主的な取組みによるZEBの普及を目的とした「ZEBプランナー」、「ZEBリーディング・オーナー」の登録制度を開始。
- 一方、現状でZEBという高い水準の目標の実現に取り組んでいる者は、CSR等の観点から環境に対する意識が特に高い層等、広がりが限定的であること等の課題が存在。

<今年度の取組>

- ZEBロードマップフォローアップ委員会を2016年から引き続き開催。
 - ・ 設計ガイドライン未作成の建物用途を中心に、実証事業の事例を元にガイドライン・パンフレットを作成・改定
 - ・ 実証事業を通じて得た課題と対策を検討し、今年度内に取りまとめ（必要に応じZEBロードマップを見直し）
 - － 2020年目標の具体化及び実現に向けた取り組み状況のフォローアップ、追加的な対策の検討
 - － 2030年目標の実現に向けた課題と対策を検討

今後のワーキンググループ（WG）等 の予定

機器トップランナー制度に係るWGについて

●照明器具等判断基準WG

- ✓ 高効率照明の普及を促進させるため、電球類（平成39年度）及び照明器具（平成32年度）の目標基準値等に関する取りまとめを策定。（平成29年3月）
⇒ パブコメ等を実施し、政令、省令及び告示改正予定。（平成29年夏頃）

●自動車判断基準WG（国土交通省「自動車燃費基準小委員会」との合同会議）

＜新たな燃費表示（走行環境の違いに応じた燃費表示）の導入＞

- ✓ 自動車ユーザーの使用状況にあった燃費性能の比較を可能とするため、走行環境の違いに応じた燃費表示の導入について審議を行い、パブコメ等を実施し、取りまとめを策定。（平成29年7月）
⇒ 告示改正（平成29年7月）

＜次期重量車燃費基準の策定＞

- ✓ 対象範囲、燃費測定法、目標年度、達成判定方式について審議を終え、今後、目標基準値等について審議を行い、取りまとめを策定予定。（平成29年中）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）

●ガス・石油機器判断基準WG

- ✓ ガス温水機器及び石油温水機器における、温水の標準的な使用実態等を考慮した新しい測定方法等について審議を終え、今後、目標基準値等について審議を行い、取りまとめを策定予定。（平成29年中）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）

工場等判断基準WGについて

＜産業トップランナー制度（ベンチマーク制度）の拡大＞

- ✓ 平成30年度中に全産業のエネルギー消費量の7割に拡大するという目標の達成に向けて、これまで検討を進めてきた、食料品スーパー、貸事務所、ショッピングセンターについては引き続きの審議を実施。（平成29年度中）
- ✓ また、ベンチマーク制度の対象業種のさらなる拡大に向けて、それ以外の業種のベンチマーク設定の可能性についても併せて検討を実施。（平成29年度～平成30年度）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）

＜ものづくりIoTの推進＞

- ✓ ものづくり現場でIoTを活用し、省エネと生産性向上を同時に実現する先進的な省エネ取組（ものづくりIoT）を促進するため、中長期計画作成指針の活用を検討。また、今後はものづくりIoTの幅をさらに広げるとともに、それらに積極的に取り組む業界・事業者への支援を検討。（平成29年度中）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）

火力発電に係る判断基準WGについて

火力発電に係る判断基準WG

- ✓ 電力供給業におけるベンチマーク制度については、平成27年度に、燃料種毎の評価が可能な「火力発電効率 A 指標」と、火力発電の総合的な発電効率を評価する「火力発電効率 B 指標」に見直しを実施。当該指標については、平成29年度提出の定期報告において初めて報告が行われるため、エネルギーミックスと整合するように設定された「目指すべき水準」の達成に向けた蓋然性について評価を実施。（平成29年度中）
- ✓ また、目指すべき水準の達成に当たっては、事業者同士の共同取組を許容しており、共同取組の仕組み等についても併せて検討を実施。（平成29年度～）
⇒ 必要に応じて、法制度の見直しを実施

判断基準の見直し検討会について ※委託調査等にて実施予定

<工場等判断基準の見直し>

- ✓ 平成20年の省エネ法改正において、「事業所単位規制」から「事業者単位規制」に移行し、エネルギー管理統括者やエネルギー企画推進者の配置が義務付けられたが、判断基準は従来の現場のエネルギー管理を想定したエネルギー消費設備ごとや省エネルギー分野ごとの構成や規定を踏襲。
- ✓ しかし、現場のエネルギー管理に基づく判断だけでは設備投資等の意思決定に直接結びつけることは困難であるため、エネルギー管理統括者等の経営層を巻き込み、現場のエネルギー管理を踏まえた投資判断を促進するとともに、エネルギー企画推進者等を通じて現場と経営を繋ぐ役割を強化するような判断基準に見直し。（平成29年度中）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）

<荷主判断基準の見直し>

- ✓ 物流の変化による荷主の多様化に制度が対応しておらず、貨物輸送事業者との連携を十分に促進できていない。省エネルギー小委員会で検討を行っている省エネ法における荷主の取扱いを踏まえ、荷主の遵守事項等を定めた判断基準の構成や具体的な規定を見直し。（平成29年度中）
⇒ パブコメ等を実施し、告示改正予定（平成29年度中）