

1. エネルギーの使用の合理化に関する法律施行令関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>(1)特定輸送事業者の範囲の明確化を図るべき。</p> <p>－ ハイヤー・タクシーに関し、いつの時点をもって350台を判定するのか。また、休車は350台に含まれるのか。</p> <p>－ 輸送能力の定義に関し、①自社保有船、②船会社から常時チャーターしている船、③船会社から定期的にチャーターしている船、④船会社の50%以上の株式を保有している場合において、総船腹量にカウントすべき場合はどれか。</p> <p>－ 上記における『基準以上の輸送能力を有する者』との記述は、表現が曖昧でどのような状態を示しているのか理解しにくい為、具現化願いたい。例えば、自動車で車輛の保有とは自社所有の車輛での貨物輸送を示すのか。利用運送・取次運送等で常態的に使用している備車車輛等はカウントするのか等を明確に定義して頂きたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年度末に確認していただくこととなります。貨物自動車運送事業法といった個別の事業法において届出をしているものであれば、休車をしていても含めることとなります。 ・ 保有、リース、チャーターの形態を問わず輸送に使用しているものについては全て対象となりますが、海運事業であれば、チャーター船でも事業に使用している場合には、事業登録しているはずですので、そちらをご確認ください。なお、会社・子会社の資本形態は問わず、組織が別であれば、それぞれが規制対象となります。 ・ 保有・リースを問わず自社で使用しているものをカウントしていただきます。自動車使用の輸送のうち、トラック事業者であれば貨物自動車運送事業法に基づく事業計画に掲載されている車両（自動車リースであれば1年以上の契約期間を有するもの）を、自家物流事業者であれば、保有・リース（自動車リースであれば1年以上の契約期間を有するもの）で使用している車両をカウントしてください。備車の使用権限は備車元が持つことから、備車先の輸送能力にはカウントせず、備車元の輸送能力にカウントします。
<p>(2)貨物自動車の200台に関し、トレーラーは除外すべき。</p>	<p>台数のカウントに際しては、トレーラーはカウントしないこととします。</p>
<p>(3)対象要件が貨物・バスが200台以</p>	<p>エネルギーの使用の合理化の実効性</p>

<p>上、タクシー350 台以上では対象範囲が狭い。燃料使用量で決める、大型車保有者は台数が少なくても対象とする、一般ごみを含め廃棄物収集運搬業者を対象とする、など対象の拡大をすべき。</p>	<p>を担保するため、各モードの車両等の台数の過半をカバーすることを目指して、裾切り基準を設定することとしています。</p>
<p>貨物自動車の 200 台は大きすぎる。</p>	<p>しかしながら、中小規模の事業者が多い自動車輸送については、その実態を考慮し、バス事業において概ね過半となるのが 200 台であることから、それと同程度のエネルギー使用が想定されるトラック 200 台、タクシー 350 台をそれぞれ裾切り基準と設定する予定です。</p>
<p>(4) 事業法の許認可を受けた輸送事業者の他、一定規模の自家物流者も含まれていますが、省エネ法の趣旨からは、多数の自動車を保有する電力会社等民間運送業以外や自治体を含めない理由が明確でなく、これらも含めるべき。</p>	<p>自家用車であっても貨物の用に供する自動車を 200 台以上保有・リースしている場合には特定貨物輸送業者に該当することになります。</p>
<p>(5)350 台の燃料の種類が LPG 以外にガソリン、軽油があり LPG が 250 台の場合は適用外の取扱をされたい。</p>	<p>燃料の種類を問わず、タクシー・ハイヤーを保有・リースしている台数が合計で 350 台以上であれば、特定旅客輸送業者に該当することになります。</p>
<p>(6)ハイ・タク以外にバス及び貨物運送事業を営んでおり、全業種では 350 台を超えるものの、それぞれの業種では 350 台を超えない場合については適用外の扱いとされたい。</p>	<p>年度末時点で、それぞれの輸送区分で定めた輸送能力の台数（ハイヤー・タクシー：350 台、バス：200 台、トラック：200 台）以上の車両を使用している場合、当該輸送区分について特定輸送事業者として指定されることになります。なお、指定を受けた輸送区分以外の輸送区分については、定期の報告等特定輸送事業者には義務付けられる事項は適用されません。</p>
<p>(7)事業者の範囲は、タクシー350 台、トラック 200 台以上となっているが、これだけではなく、「同一資本に属する</p>	<p>事業ごとに省エネのための取組が異なることから、別の区分としています。</p>

<p>事業者又は同一屋号のグループ企業での合計台数」を加えるべき。</p>	
<p>(8) 特定輸送事業者以外に対しても、報告義務は課さずとも自主的にエネルギー使用量の把握や省エネに取り組むよう努力義務を課すべきと考える。</p>	<p>特定輸送事業者に該当しない輸送事業者であっても、改正後の省エネ法に基づく判断基準に規定されているような、エネルギーの使用の合理化の状況の把握や省エネ対策の実施等に努めることが求められます。</p>
<p>・ 範囲台数を下回る事業者でも CO2 削減目標を定め、削減に努力する企業も多数ある。こうした事業者の努力を汲み取るように、台数を下回る事業者任意の申告制度を設けるべき。</p>	<p>グリーン経営認証制度の取得を促す等、CO2 排出量の削減等の環境改善の努力を行っていることを客観的に評価し事業者の取り組み意欲の向上を図っていきたいと考えています。</p>
<p>(9) 3. 報告及び立入検査 (3) に関し、「・・・エネルギー使用の合理化に関する器具の状況その他のエネルギーの使用の合理化に関する事項及び二酸化炭素の排出量の増減に関する事項に関し報告させることが出来る・・・」とすべき。</p> <p>(理由)</p> <p>対象となる輸送事業者は、地球温暖化対策の推進に関する法律の対象であるエネルギー起源二酸化炭素排出量も、エネルギー使用量と共に、管轄する担当大臣に計画書及び定期報告書を提出することになっている。</p> <p>従って、上記意見の対象部分において、「・・・エネルギー使用の合理化に関する器具の状況その他のエネルギーの使用の合理化に関する事項に関し報告させることが出来る・・・」に「二酸化炭素の排出量の増減に関する事項」を加えることにより、エネルギー使用量の削減とともにエネルギー起源二酸化炭素排出量の削減対策を促進で</p>	<p>エネルギー起源の二酸化炭素の排出量についての報告が必要である場合には、「エネルギー使用量その他エネルギーの使用の状況」に基づいて報告徴収することとします。</p>

きると考える。	
(10)ハイ・タク以外にバス及び貨物運送事業を経営しており、全ての業種の台数が規定を超えている場合の届出は同時でよいのですか。	届出は、ハイヤー・タクシー、バスといった輸送区分毎に行って頂くこととしています。

2. 国土交通省令案（輸送事業者に係る部分）関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>(1) 中長期計画書、定期報告書等について、具体的な記入例なども盛り込んだ記入例、解説書、エネルギー使用量の算出方法などを早急に作成しお示し頂きたい。</p> <p>エネルギー使用量の熱量換算及び原油換算、並びに、エネルギー使用に伴うCO₂換算、エネルギー使用に係る原単位等の算出、係数及び算定式は、容易にわかるようにしていただきたい。</p> <p>単位、熱量について、面倒でも欄外に換算表、計算式を添付して頂きたい。</p>	<p>中長期計画書、定期報告書等の記載要領については出来る限り早期にお示ししたいと考えています。</p> <p>また、算出方法等の必要な情報についても併せてお示ししたいと考えています。</p>
<p>(2)省エネ計画の作成及びエネルギー使用量の報告については、書式の簡素化、専用ソフトの開発・無償提供等、事務量の軽減について配慮をお願いしたい。</p>	<p>事業者にとって過度な負担とならないようにしていきたいと考えています。</p>
<p>(3)紙面書類による届出ではなく、電子申請方式にして頂きたい。</p>	<p>電子申請も可能となるよう準備を進めていくこととしています。</p>
<p>(4)輸送能力の届出は、運輸支局へ届出を行っている事業計画の車両台数で把握できるはずだが、あえて毎年届け出る必要があるのか。</p>	<p>年度末時点において輸送能力が基準以上であるときは、輸送能力の届出を行って頂くこととなります。</p> <p>なお、特定輸送事業者として指定されている場合には、翌年度以降は輸送能力の届出を行って頂く必要はありません。</p>
<p>(5) 事業所が複数の都道府県にある事業者については、本社所在地の運輸局</p>	<p>輸送能力の届出、中長期計画書の提出、定期報告書の提出は、事業所単位</p>

<p>一カ所で行えるようにして頂きたい。</p>	<p>ではなく、事業者単位で本社が所在する地方局にまとめて行って下さい。</p>
<p>(6)エネルギー管理を主に行う事務所や営業所が本社と別にある場合には、「主たる事務所」の欄には本社所在地ではなく当該事務所等を記載して良いか。</p>	<p>輸送能力の届出、中長期計画書の提出、定期報告書の提出は事業者単位でまとめて行って頂くこととなりますが、「主たる事務所」は本社でなくても構いません。</p>
<p>(7)「Ⅱ. 計画内容およびエネルギー使用合理化期待効果」の記載方法の明確化を図って欲しい。</p>	<p>計画内容については、主たる対策を列記頂きたいと考えています。</p>
<p>対策の種類ごとに効果を算定することは困難ですので、「全体」での捉えでよろしいでしょうか。</p>	<p>また、その効果については、それぞれの対策毎に原油換算での削減量、原単位等で示して頂きたいと考えています。</p>
<p>エネルギー合理使用合理化期待効果については、項目別の効果の数値化は困難であるため、いくつかの計画の実施で、〇%削減といった報告しかできない。</p>	<p>なお、効果の記載に当たって、参考となるよう、今後、関係者の協力を頂きながら、個別具体的な対策を行った場合の効果を例示したいと考えております。</p>
<p>また、「効果」については、「原単位」を記載することでよろしいでしょうか。</p>	
<p>エネルギー使用の合理化効果導入単位について、欄外に換算表を添付して頂きたい。</p>	
<p>(8)中長期計画については、具体的な計画年数を指定していただきたい。ただし、社会情勢のめまぐるしい変化を考慮し、なるべく短期間の計画としていただきたい。</p>	<p>計画の期間については、原則として3～5年程度として頂くことを想定しています。</p>
<p>様式7「中長期計画書」について、この計画書は毎年作成することとなっているが、その場合、計画期間は毎年1年ずつスライドしていくことになるのか。(ローリングするという事か)</p>	<p>また、中長期計画書では、提出年度からの中長期的な計画を毎年記載頂くこととしています。1年後に新たな追加項目があれば記載下さい。</p>

<p>(9) 中長期計画書の「Ⅲ項」は「前年度計画書との比較」となっているが、この項は2年度目からの記載としてもらいたい。</p>	<p>初年度の中長期計画書や定期報告書においては、前年度分の記載は不要です。</p>
<p>定期報告書の第3表および第4表は「対前年度比(%)」を記載することになっているが、初年度の報告で「対前年度比」を記載すると「前年度分」についても同様の試算をする必要があるが、法施行前の現時点ではこのようなデータを把握している事業者は少ないと推測されるので、初年度報告については「当該年度分」の報告に留めていただきたい。</p>	
<p>(10) 「第1表. エネルギーの使用量」について、「エネルギーの種類」は、一般電気事業者からの供給なのですが、鉄道事業者向け契約では契約単価に区別がなく、昼間・夜間を分けた捉えは困難です。提出にあたっては「昼間」箇所に合計を記載するという方法でよろしいでしょうか。</p>	<p>昼間・夜間を分けたとらえ方が困難な場合には、「その他(上記以外の買電)」欄に記載していただき、該当する係数(9.76GJ/1000kWh)を使用してエネルギー使用量をご算定下さい。</p>
<p>(11) 「第3表. 輸送用機械器具ごとの営業運行距離または営業運航距離の合計」について、機械器具ごと(車両種類ごと)での把握は不可能であるため、これらの合計の標記とさせていただいてもよろしいでしょうか。</p>	<p>車両種類毎の数字は必要なく、合計を記載して頂きたいと考えています。</p>
<p>輸送用機械器具ごとの営業運行距離並びにエネルギー使用にかかわる原単位の算出は困難である。</p>	
<p>(12) 「第5表. 過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位の変化状況」に関し、「5年度間平均原単位変化」について、何と何を比較して記載するのがよろしいでしょうか。(当年度と初年</p>	<p>過去5年度間のエネルギーの平均原単位に関し、基準年は、指定を受けた年度の翌年度(最初に定期報告等を提出する年度)となります。なお、指定を受けてから、5年度以降経過した場</p>

<p>度(5年前)の差異を5で除したもの?)</p> <p>第5表および第6表では「5年度分原単位」をベースにした状況について記載することになっているが、この2表についても、法施行年を基準年とし以降の変化状況を記載するようにしてもらいたい。</p>	<p>合には、順次繰り上げるようにして下さい。</p> <p>なお、平均原単位変化については、次の数式により導かれる数値となります。</p> <p>X：基準年 Δ_x：(X+1)年度・X年度間原単位変化 Δ_{ave}：5年度間の平均原単位変化</p>
<p>「過去5年間のエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上改善」については、比較対照の基準年度を法施行の前年と定めて頂きたい。</p>	<p>$\Delta_x \times \Delta_{(x+1)} \times \Delta_{(x+2)} \times \Delta_{(x+3)}$ $= (\Delta_{ave})^4$</p>
<p>(13)トンキロの算出については、輸送形態などにより正確に把握することができない事業者もいると推測されることから、推計値などの簡易な算出方法を認めていただきたい。</p>	<p>トンキロ（輸送量）については、一定の簡易な方法により算出した数値（見なしトンキロ）を記載して頂くことが可能です。なお、見なしトンキロの簡易な算出方法については別途お示しする予定です。</p>
<p>(14)エネルギー消費原単位は、個々の輸送事業者の業種／業態に応じて複数の原単位が使用できるようにすべき。</p>	<p>エネルギー消費原単位については、省エネ取組みについての同業他社との比較等も必要との観点から、貨物輸送、旅客輸送、航空輸送の輸送区分ごとに下記のとおり統一したいと考えています。</p> <p>なお、下記の前単位に加えて各事業者が独自の原単位を算出することを否定するものではなく、そのような原単位については定期報告の第8表において追加して記載することが可能です。</p> <p style="text-align: center;"> <貨物輸送（航空輸送を除く。）> （エネルギー使用量）÷（輸送トンキロ） </p>

<p>「エネルギーの使用に係る原単位」は「走行距離当たりエネルギー使用量（$\frac{\text{kg}}{\text{km}}$）」指標など、現在の多くの事業者が把握している指標表示も認めていただきたい。</p>	<p><旅客輸送（航空輸送を除く。）> （エネルギー使用量）÷（輸送キロ（車両・船舶走行キロ）） <航空輸送> （エネルギー使用量）÷（利用可能トンキロ）</p>
<p>(15)省エネへの取り組みの評価について、省エネ運転、輸送の効率化など、省エネへの取り組みを従前より取り組んでいる事業者も多くいることから、数値だけで比較するのではなく、これまでどんな取り組みをし、成果を上げてきたかを客観的に評価することを報告書の中で反映できるよう検討していただきたい。</p>	<p>法改正前の取組やエネルギー使用量の総量の削減等について一律に評価対象から除外する趣旨ではありません。これらについては定期報告書の第8表において記載することが可能です。</p>
<p>エネルギー原単位での削減量管理は当然であるが、絶対使用量の削減も省エネ効果と考えられないか。効率化での車両数減によるエネルギー使用量削減や、回送削減によるエネルギー使用量削減は、原単位で把握できるとは思えない。</p>	
<p>(16)タクシー事業者は、営業用以外の自動車や事務所におけるエネルギー使用量についても報告することとなるのか。</p>	<p>旅客の輸送に係るエネルギーの使用量をご報告頂くこととなりますので、社用車や事務所でのエネルギー使用量は含まれません。</p>

3. 輸送事業者の判断基準関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>(1)具体的な数値目標の設定は行わず、「中長期的にみて低減させる」という表現に留めるべき。</p>	<p>定性的な目標ではなく、定量的な目標を設定する方が、事業者が省エネに取り組む上で明確な目標を立てやすく、より望ましいと考えています。</p>
<p>・1%以上低減だけを評価の対象にす</p>	

<p>るのではなく、これまでの取り組みや現在の取り組みについても評価する仕組みとすべき。</p>	<p>また、過去に取り組んだ省エネ対策についても定期報告第8表に記述いただいで評価していきたいと考えております。</p>
<p>・ 施行時を基点にして、中長期的に年平均1%以上低減させることは厳しい状況もあり、これまでの取組についても反映して頂けるような弾力的な目標の設定をお願いしたい。</p>	
<p>(2) 省エネ法で貨物輸送事業者ごとに年平均1%以上の低減を目標としているが、その根拠は何か。また、全体的な削減計画との関連はどのようになっているか。</p>	<p>過去の実績を踏まえ、また、工場・事業場の中長期目標等を考慮し、モード横断的に一律中期目標を1%とした次第です。</p>
<p>・ 中長期の期間が分からず毎年1%以上上積みとなるとかなり厳しい数値。3年間で1%、5年間で2%程度の目標値であれば取り組みやすいと思われる。</p>	<p>また、中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標として、判断基準に掲げた事項の実施に努めて頂きたいと考えており、京都議定書の削減計画達成に資するものと考えています。</p>
<p>(3) 数値目標以外の努力規定が1%削減に寄与する仕組みになっていないため、達成の容易な目標設定、計画策定になってしまっているのではないか。</p>	<p>中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標として、判断基準に掲げた事項の実施に努めて頂きたいと考えております。</p>
<p>(4) エネルギー消費原単位の年間低減目標に関し、達成目標は中長期的に亘り一律に設定することは反対である。</p>	<p>中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標として、判断基準に掲げた事項の実施に努めて頂きたいと考えております。</p>
<p>(5) 年平均1%以上低減させることを目標にしておりますが、何年間実施されるのですか。また、届出を怠った場合、また、年平均1%以上低減させることが出来なかった場合に罰則はありますか。</p>	<p>定期の報告を怠った場合については、省エネ法上、50万円以下の罰金に処せられる旨規定されています。</p> <p>また、省エネ法の規定では、「判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるとき」は、事業者に対し、輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し必要な措置をとるべき旨の勧告等を行うことが出来ることとされています。</p>

	<p>さらに、判断基準については、エネルギー需給の長期見通し、エネルギーの使用の合理化に関する技術水準その他の事情を勘案して定めることとされており、これらの事情の変動に応じて見直しの必要性を検討することとなります。</p>
<p>(6) 350台の燃料の種類がLPG以外にガソリン、軽油がある場合には燃料別に達成しなければならないのか。</p>	<p>燃料別ではなく、当該事業の用に供する車両全体で達成して頂きたいと考えています。</p>
<p>(7)エネルギー消費原単位の算定対象の範囲は自社所有の貨物自動車の範囲と明記すべき。</p>	<p>リース車であっても使用していればエネルギー消費原単位の算定対象の範囲に含めることを考えています。</p>
<p>(8)輸送事業者のエネルギー使用量の算定方式（燃料法、燃費法、改良トンキロ法）は事業者の判断に委ねられるべき。</p>	<p>各モードの特性にもよりますが、輸送事業者のエネルギー使用量の算定については、燃料法となると考えています。</p>
<p>(9)荷主からの受託輸送に係るエネルギー使用量の算定にあたっては、輸送事業者が荷主企業から過度の負担をかけられないよう十分な配慮が払われるべき。</p>	<p>グリーン物流パートナーシップ会議等の機会を活用し、輸送事業者と荷主との間で双方が十分な意思疎通を図りつつ情報の共有・連携を促進していきたいと考えています。</p>
<p>・エネルギー使用量のデータを輸送事業者から荷主に報告する等情報の共有・連携を促進する施策を行うべき。</p>	
<p>(10)ハードウェアを使うための仕組みや方法といったソフト策を充実させるとともに、情報システムのより一層の活用など、荷主と協力して進める方策が強調されるべき。</p>	<p>ハードウェアの導入だけではなく、エコドライブ等のエネルギーの使用の合理化に資する運転又は操縦を進めていくなど幅広い省エネ対策を進めていただきたいと考えています。</p>
<p>(11)低燃費車の導入に関し、「導入率」など数値目標の設定や短い車両更新期間の義務付け等を避けるべき。</p>	<p>輸送事業者の判断基準において、「導入率」や「短い車両の更新期間を義務付け」を目標として規定することは考えておりません。</p>
<p>(12)「エネルギー消費量性能が優れている輸送機器の使用」を掲げているが、</p>	<p>省エネ法の規定上、「エネルギーの消費量との対比における性能が優れてい</p>

<p>低燃費ばかりでなく、大気汚染物質の排出量が少ない低公害車を導入することを併せて記述し「環境性能の優れた輸送機器」とすべきである。</p>	<p>る輸送用機械器具の使用」と記載しておりますが、「環境性能の優れた輸送機器」の導入についても環境保全を図る観点から積極的に進めていただきたいと考えております。</p>
<p>(13) 効率的な輸送ルート選択のために、各種(GPS、VICS など)の計画導入が記載されているが、それらの導入効果がどの程度で、かつ設備投資に対して経営上許容範囲であるのかどうか。</p>	<p>GPS、VICS等の導入により、各種通行規制情報や渋滞情報などを入手することにより、走行時間の短縮、走行速度の向上といった効果が期待される(VICSの利用によって走行時間10～15%短縮、平均走行速度5%向上といった事例がある。)ことから、各事業者の事情に合わせて可能な範囲で、こうした機器の導入等を通じて効率的な輸送ルートによる運行に努めていただきたいと考えています。</p>
<p>(14) エネルギー効率の高い輸送ルート選択を勧めているが、渋滞による大気汚染度の高い地区や時間帯では、あえて混雑道路の迂回や環境ロードプライシングに取り組んでいるところもあり、地域の実態を考慮すべきである。</p>	<p>地域の実態を考慮した上でエネルギー効率の高い輸送ルートを選択することを進めて頂きたいと考えております。</p>
<p>(15) 路線バスでは、利用者の多数が利用しやすいような運行系統を構成し各停留所から目的地に短絡ルートとはならず、観光バスでは利用者の要望による運行となるため、2 輸送用機械器具のエネルギーの使用の合理化に資する運転又は操縦(2)バス「目的地までの効率的な輸送ルートの選択に努めること。」を削除すべき。</p>	<p>利用者の要望等も勘案し、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、効率的な輸送ルートの選択に努めていただきたいと考えております。なお、設定された路線バスのルートからはずれてバスを運行させることを求める趣旨ではありません。</p>
<p>(16) 「大型化・トレーラー化」については、省エネが目的でなく、そのほかの目的が大きいと思われるので、ことさら、「大型化・トレーラー化」を評価しないほうが良いのではないかと</p>	<p>輸送量が多い場合に「輸送能力の高い輸送用機械器具の使用」という観点から「大型化・トレーラー化」を記載しているものであり、やみくもに大型化を進めるわけではなく、「車両</p>

<p>例えば、「車両(サイズ)の適正化」としたらどうか。</p>	<p>(サイズ)の適正化」を否定するものではありません。</p>
<p>(17) 輸送量に応じたトラックの大型化やトレーラー化の推進を掲げているが、大型車の排ガス性能に十分考慮し大気汚染物質の排出量が増加しないよう配慮が必要である。長距離や定常ルートでの大型車化、街中での輸送の効率化及び低公害車化等、輸配送の目的別判断、最適化の検討が必要である。</p>	<p>省エネ法の規定や他の法令の規定を踏まえ、省エネ取組みを積極的に進めていただきたいと考えております。</p>
<p>(18) 「輸送量に応じたトラックの大型化、トレーラー化を推進すること。」に関し、現車種の積載量アップを図るための規制緩和、インフラ整備等具体策を講ずるべきである。また、大型化については、大型車両導入促進のため対象車両への優遇税制措置を講じて頂きたい。</p>	<p>今後、輸送効率向上のための措置を進めて行く上で、参考にさせて頂きたいと考えています。</p>
<p>(19) 「関係者との連携強化」とあるが、これらは、一事業者に課すべき内容でなく、業界さらには行政自らが指導し、行うべき内容。</p>	<p>事業者としても積極的に関係者との連携強化を図り、省エネ対策を進めていくことが重要であると考えています。</p>
<p>(20) 「冷凍貨物を輸送する車両においては、トラックターミナルなどにおいて外部電源供給装置を活用すること」を追加する。</p>	<p>外部電源供給装置については、まだ試行段階であり実用化されていないため、現時点では、判断基準に掲載することは考えておりません。</p>
<p>(21) 「停泊中においては外部電源供給装置を活用すること」を追加する。</p>	<p>外部電源供給装置については、CO₂、NO_x等の温室効果ガス排出量の削減方策としては考えられるものの、省エネ法に基づく省エネ効果（船舶側の減、陸上側の増の比較）についてはまだその効果が検証されていません。今後、同装置をはじめ、省エネ効果が検証された装置については追加等を考えております。</p>
<p>(22) 5. その他エネルギーの使用の合</p>	<p>機関性能を常時最適に維持・管理す</p>

<p>理化に資する事項（３）船舶において、「⑥高度船舶安全管理システム等を採用して、推進機関の計画保全を実施し、機関性能を常時最適に維持・管理することにより燃料消費低減と有害物質の排出を抑制すること。」を追加すべき。</p> <p>４．その他エネルギーの使用の合理化に資する事項（４）船舶において、「③高度船舶安全管理システム等を採用して、推進機関の計画保全を実施し、機関性能を常時最適に維持・管理することにより燃料消費低減と有害物質の排出を抑制すること。」を追加すべき</p>	<p>ることによりエネルギーの使用の合理化に資することは、「貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準（案）」（５（３）⑤参照のこと）及び「旅客の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する旅客輸送事業者の判断の基準（案）」（４（４）②参照のこと）中の「その他エネルギーの使用の合理化に資する事項」「船舶」に記載している「船底クリーニング等の適切なメンテナンスを行うこと。」に既に含まれるものと考えております。</p>
---	--

4. その他

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>(1)法や政省令等の周知に関し、輸送事業者がなすべきことを早急に周知していただき、混乱の生じないようにすべき。</p>	<p>施行までの間に十分周知を図っていきたくと考えています。</p>
<p>(2)省エネ計画書及びエネルギー使用量の報告に係る書式等については速やかにその案をお示し願いたい。</p>	<p>本年２月にパブリックコメント手続きを実施したところであり、手続き終了後出来る限り早期に公布したいと考えております。</p>
<p>(3)ハイブリッド車を一度に５０台導入して、一気に１０％以上の達成率になった場合には次年度以降の報告は免除されるなどの制度を取り入れて頂きたい。</p>	<p>実際にエネルギー消費原単位が改善されたかどうかを確認するためにも、定期の報告は毎年度行って頂くこととしています。</p>
<p>(4) 50台(注：NO_x・PM法では30台)以上のトラックを使用する運送事業者は国土交通省に「自動車使用管理計画及び大気汚染物質の排出量等」を報告する義務がある。事業者の負担軽減のためにも、省エネ法における削減計画</p>	<p>省エネ法とNO_x・PM法では法律の目的、取り組むべき内容、報告すべき事項が異なり、それぞれについて計画・報告をご提出頂くこととしています。</p> <p>省エネ法に基づく定期の報告等の必</p>

<p>や報告は「自動車使用管理計画」と整合を図るべきである。</p>	<p>要性、関係自治体の条例等に基づく報告等の必要性を勘案しながら、事業者にとって過度な負担とならないよう配慮していきたいと考えています。</p>
<p>(5)事業者が作成した計画及び進捗状況の報告を自治体でも活用できるようにしてほしい。</p>	
<p>・広島県では、県内の事業所において自動車 50 両以上を使用する事業者に対して、温室効果ガスの削減に関する環境条例を定めており、国は 200 両以上というように、国と地域で異なる規制内容となっている、200 両以上の保有事業者にとっては、国・県にそれぞれ異なる報告を必要とすることから、県への報告書を提出している事業者は国への報告を免除するなど一本化をお願いしたい。</p>	
<p>・当広島県では「広島県生活環境の保全等に関する条例」において、特定事業者には環境への負荷低減のための自動車使用合理化計画書を作成するようになっており、国と地方自治体で連携を図り報告書等できるだけ統一化を図って欲しい。</p>	
<p>(6) CO₂ 排出量については、燃料使用量とその燃料の物性値で、簡易的に算出できるため、報告書にCO₂ 削減対策、計画内容や期待効果を記述する箇所を追加する。天然ガス自動車のようにエネルギー使用量に関する効果は小さくても、CO₂ 削減効果の大きな輸送用機械器具に対する評価を明確に記載できるような書式にする。</p>	<p>エネルギーの使用の合理化が達成されれば、自ずからエネルギー起源二酸化炭素も効率化が進められると考えられ、その省エネ取組を記述していただくこととしています。</p>
<p>(7) NO_x、PMの削減効果を報告書に記述できるようにする。一例として、NO_x、PMの削減効果を現場で計測できないため、低公害車の種類ごとに係</p>	<p>定期報告においては、省エネ取組について記述していただくこととなります。なお、NO_x PMの削減効果については、NO_x PM法の定期報告にお</p>

<p>数を定め、係数×燃料消費量＝排出量(kg)とし、軽油を燃料とする車両の排出量との差を記入できるようにする。</p>	<p>いて記述いただきます。</p>
<p>(8) 特定荷主における省エネ計画については、それに繋がる中小トラック事業者に対し、エネルギー使用量など、データ等提出の負担を強いられる可能性が大きく、省エネ削減計画がトラック事業者側の負担とならないような手法をお願いしたい。</p>	<p>グリーン物流パートナーシップ会議等の機会を活用し、輸送事業者と荷主との間で双方が十分な意思疎通を図りつつ情報連携を促進していきたいと考えています。</p>
<p>(9) グリーン経営取得事業者についてはその登録証をもって計画及び報告に当てられる等の優遇措置を考慮願いたい。</p>	<p>省エネ法の規定に基づき、特定輸送事業者は、省エネ計画の策定や定期的報告を行っていただく必要があり、グリーン経営取得事業者の登録証をもってその代わりとすることは認められません。</p>
<p>(10) 主務大臣あてに報告された内容は、その概要を公表したり、開示請求を可能にすることで、取組の推進が図られると考える。</p>	<p>輸送事業者の省エネ対策やエネルギーの使用の状況等について把握するために定期の報告を求めておりますが、輸送事業者の取組みが更に推進されるようにその活用についても検討していきたいと考えています。</p>
<p>(11) 環境に配慮した活動を真面目に実施している企業の「やる気」を削がない施策を実現すべき。</p>	<p>今後とも環境に配慮した活動を進めていただきたいと考えています。</p>
<p>(12) 特定事業者向けの税制・補助金について更なる充実を要望。</p>	<p>国土交通省では、現行の補助制度に加え、省エネに資する輸送関連機器やEMS（エコドライブ管理システム）の導入等について、輸送事業者等に対して、経済産業省等と連携して必要な支援を行うことを検討しております</p>

<p>(13)低燃費車両の導入や省エネに資する輸送関連機器の購入、エコドライブの推進など、自動車運送事業者による省エネ対策の取組に対して、補助制度の充実をお願いしたい。</p>	<p>判断基準においては、輸送事業者が技術的かつ経済的に可能な範囲内で取り組んで頂きたい内容を記載しており、事業者に対して過大な負担となるものではないと考えています。他方、国土交通省では、現行の補助制度に加え、省エネに資する輸送関連機器やEMS（エコドライブ管理システム）の導入等について、自動車運送事業者に対して、経済産業省等と連携して必要な支援を行うことを検討しています。</p>
<p>(14)政令、省令等の中に自動車メーカーへの開発指導内容を追加して頂きたい。ハイ・タク事業には、原動機に電気モーターを組み合わせたLPGハイブリッド車等を開発し、運送事業者は率先してその車両を購入するなど、具体的内容を追加して頂きたい。</p>	<p>判断基準については、輸送事業者の省エネ取組を記載することとしております。なお、国土交通省としても、平成18年度から経済産業省と連携して、タクシー車両の低燃費化に資する装置等の開発（LPGエンジンの低燃費燃料噴射システムの開発）促進を行うことを検討しているところです。</p>
<p>(15)沿海区域を拡大するなどの規制緩和によりエネルギー使用効率を改善できると考えるが検討はされるのか。</p>	<p>沿海区域等の航行区域は、船舶の堪航性及び人命の安全を確保する観点から、船舶安全法体系において気象・海象の状況、避難・救助の容易さ等を考慮し設定していますので、省エネルギーの観点のみから航行区域の変更を検討することは難しいと考えています。</p>
<p>(16)荷待ち駐車時のアイドリングを減少させるために、駐車場やトラックターミナルにおける外部電源設備の設置等、荷主側を含めた駐車対策が必要。</p>	<p>荷主と輸送事業者の連携を図りつつ、駐停車時のアイドリングストップを推進して参りたいと考えています。</p>
<p>(17)輸送機器製造・販売事業者への取組はどのように行っているか。低燃費・省エネ型輸送機器の開発・製造・販売が大きな効果を期待でき、積極的な取組を促すべきである。</p>	<p>トラック・バス等の重量車（車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗用自動車（乗車定員11人以上））について、2015年度を目標年度とする燃費基準を今年度中に新たに設定することとしており、これにより、低燃費・</p>

	<p>省エネ型の輸送機器の開発・製造・販売の進展が図られるものと考えています。また、低燃費・省エネ型輸送機器の普及を図る観点から、改正省エネ法について、輸送機器製造・販売事業者への周知を今後とも行っていききたいと考えています。</p>
<p>(18) LP ガス自動車は排出ガスがクリーンなので、LP ガス自動車の排気量規制撤廃を早期に実現してほしい。</p>	<p>全てのLPガス自動車が環境性能に優れているとは言えない状況にあること等から、現在のところ排気量要件の変更は考えておりません。</p>
<p>(19) 施行にあたっての要望として、説明会を開催するとともに、事業者が経済産業省に係る特定荷主の輸送を担当する事もあり得るので、経済産業省の説明会も併せてお願いしたい。</p>	<p>制度の周知を図るため、関係者への説明会を随時開催していききたいと考えています。</p> <p>また、経済産業省とも協力して進めていく予定です。</p>
<p>(20) 輸送事業者は、経済産業省が主管である荷主から、資料などを提出要請されることが懸念されるが、輸送事業者はあくまで、国土交通省への報告義務であり、荷主への報告は法的に必要がないことを明確にして欲しい。</p>	<p>荷主に係る措置に関しては、省エネ法上の義務付けはありません。ただし、特定貨物輸送事業者以外の中小の貨物輸送事業者も含め、荷主から協力を求められることはあり得ると考えられます。そのような場合には、荷主、輸送事業者双方の作業負荷等についてお互いに十分配慮し、一方の当事者のみの意向とならないよう、双方が十分な意思疎通を図ることが必要です。</p>
<p>(21) 車両の購入について、運送事業者が正しく車両を選択できるように、「どの車が低燃費車であるか」、「エコ・ドライブしやすい車両であるか」が分かるような資料の提供が必要。</p>	<p>燃費基準が定められている乗用車等については、自動車の燃費性能を国土交通省ホームページやステッカー貼り付け等により、公表・周知を図ってきているところです。本年4月からは、新たに燃費基準が策定されたトラック・バス等の重量車（車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗用自動車（乗車定員11人以上））の燃費性能についても、同様に公表・周知を図って</p>

	いくこととしております。
--	--------------

※ 類似の御意見については、趣旨を損なわない範囲で、適宜まとめさせていただきました。

※ 頂いた御意見のうち、本件に直接関係がありませんでした御意見についても、今後の制度運用の参考とさせていただきます。