

○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

(平成十八年三月三十一日)

／経済産業省／国土交通省／告示第六号)

改正 平成二六年 一月一七日／経済産業省／国土交通省／告示第一号

平成三十年 十一月三十日／経済産業省／国土交通省／告示第五号

エネルギーの使用の合理化に関する法律(昭和五十四年法律第四十九号)第六十六条第一項の規定に基づき、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を次のように定め、平成十八年四月一日から適用する。

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

旅客輸送事業者は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、きめ細かいエネルギー管理を徹底し、旅客の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の適切かつ有効な実施を図るとともに、エネルギーの使用に係る原単位又は電気の需要の平準化に資する措置を評価したエネルギーの使用に係る原単位を旅客輸送事業者(当該者が認定管理統括貨客輸送事業者である場合にあつては、当該認定管理統括貨客輸送事業者及びその管理関係貨客輸送事業者)ごとに中長期的にみて年平均1パーセント以上低減させることを目標とし、次に掲げる事項の実施に努める。

1 取組方針の作成及び効果等の把握

(1) 取組方針の策定

会社、営業所等のエネルギーの使用の合理化の目標に対する取組方針を定め、適宜、その見直しを実施すること。

(2) 社内体制の構築

会社、営業所等においてエネルギーの使用の合理化に対する取組の責任者及び推進体制を明確にし、責任者は、以下の責務を果たすこと。

① (1)に規定する取組方針を踏まえてエネルギーの使用の合理化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と。

② ①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。

③ エネルギーの使用の合理化を図る重要性等についての従業員教育を実施すること。

(3) エネルギーの使用の合理化の状況把握と取組の見直し

会社、営業所等におけるエネルギーの使用の合理化に係る目標値を定め、定期的に当該取組の効果の測定を行うことによりエネルギーの使用の合理化の状況を把握し、適宜、当該取組の見直しを実施すること。

2 エネルギーの消費量との対比における性能が優れている輸送用機械器具の使用

(1) 鉄道

① 台車の軽量化、集電装置の削減及びモーターの小型化を通じた車両の軽量化、電力回生ブレーキシステム（ブレーキ時にモーターを発電機として作用させて発生させた電力を架線に戻すシステムをいう。）の導入、VVVFインバーター制御車両（可変電圧可変周波数インバーターにより制御される車両をいう。）、ハイブリッド車両、ディーゼルエレクトリック車両の導入、高効率内燃機関の導入等を通じて、エネルギーの使用効率の劣る車両から効率の優れた省エネルギー型車両への代替を促進すること。

② 台車の軽量化、集電装置の削減及びモーターの小型化を通じた車両の軽量化、電力回生ブレーキシステムの導入、インバーター制御車両の導入、高効率内燃機関の導入等のための車両改造を行うこと。

(2) バス

ハイブリッド車、天然ガス自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、トップランナー燃費基準達成車、アイドリングストップ装置装着車等の低燃費車等を導入すること。

(3) タクシー

ハイブリッド車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、トップランナー燃費基準達成車、アイドリングストップ装置装着車等の低燃費車等を導入すること。

(4) 船舶

① スーパーエコシップその他の低燃費船舶を導入すること。

② 低燃費ディーゼル機関、排ガスエコノマイザー（主機関の排気管に熱交換器を設置し、その排ガスの廃熱を利用するものをいう。）、二重反転プロペラ（プロペラ単独効率を改善するために逆ピッチのプロペラを前後に配置し、それぞれ逆回転をさせるものをいう。）、自動負荷制御装置付可変ピッチプロペラ（翼角を任意に変節してピッチを変えることにより主機関の最も効率的な回転数で運航させることができるプロペラで、船舶の推進効率を向上させることができるものをいう。）、炭素繊維強化プラスチック製プロペラ（プロペラの部材に炭素繊維強化プラスチックを用いることにより、推進効率を向上させたものをいう。）、プロペラボス取付翼（プロペラの後流に発生する渦を整流することにより前進エネルギーに変換することができるプロペラ中央部（ボス）に取り付ける小型のフィンをいう。）、低抵抗舵（通常の舵と比較して発生する水の抵抗を低減することができる構造を有する舵をいう。）、インバーター制御電動機器（インバーター制御が可能な電動式ポンプ等の電動機器をいう。）、低摩擦船底塗料（船舶の運航時にかかる摩擦抵抗を低減し、燃料消費を抑制する防汚塗料をいう。）、空気潤滑システム（船底に空気を送り込み、船底と海水の間に空気層を形成することで摩擦抵抗を低減させる技術をいう。）等のエネルギーの使用効

率の優れた機械器具を導入すること。

(5) 航空機

① エネルギーの使用効率の優れた航空機を導入すること。

② 新航空管制支援システム（CNS/ATM）を活用した広域航法（RNAV）運航の拡大に対応した装備品その他のエネルギーの使用効率の優れた輸送用機械器具を導入すること。

3 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

(1) 鉄道

① 惰行運転の活用を努めること、不要時には動力機関を停止させること等を通じて、エネルギーの使用の合理化に資する運転を行うこと。

② 車内冷暖房の適正な温度管理、長時間の停車時にドアを閉めること等により車内の冷暖房効率の向上を図ること。

③ 車内照明のLED化等による適正化を図ること。

(2) バス

① 次に掲げる措置等を講じて、エコドライブ（無用なアイドリングをしないこと（アイドリングストップ）、無用な空ぶかしをしないこと、急発進及び急加速をしないこと、交通の状況に応じた安全な定速走行に努めること、早めに一段上のギアにシフトアップすること、予知運転により停止及び発進回数を抑制すること、減速時にはエンジンブレーキを活用すること、確実な車両の点検及び整備を実施すること並びに過

度のエアコンの使用を抑制することを通じて、環境に配慮した自動車の運転を行うことをいう。以下同じ。）を推進すること。

ア エコドライブについて運転者への周知を行うこと。

イ 会社内にエコドライブに係る管理責任者を設置すること、マニュアルを作成すること等を通じて、エコドライブの推進体制を整備すること。

ウ エコドライブの普及を目的とした講習会等に運転者及び当該管理責任者を参加させることを通じて、エコドライブについての教育を実施すること。

エ デジタル式運行記録計、エコドライブ管理システム（ECS）の活用等により運転者別、車種別等のエネルギーの使用の管理を行うこと。

② 目的の地までの効率的な輸送経路の選択を行うこと。

(3) タクシー

① 次に掲げる措置等を講じて、エコドライブを推進すること。
ア エコドライブについて運転者への周知及び教育を実施すること。

イ 会社内にエコドライブに係る管理責任者を設置すること、マニュアルを作成すること等を通じて、エコドライブの推進体制を整備すること。

ウ エコドライブの普及を目的とした講習会等に運転者及び当該管理責任者を参加させることを通じて、エコドライブ

についての教育を実施すること。

エ デジタル式運行記録計、エコドライブ管理システム(EMS)の活用等により運転者別、車種別等のエネルギーの使用の管理を行うこと。

② 道路交通情報通信システム(VICS)対応カーナビゲーションシステムの導入等を通じて、目的地までの効率的な輸送ルートを選択を行うこと。

(4) 船舶

① 次に掲げる措置等を講じて、エネルギーの使用の合理化に資する運航を行うこと。

ア エネルギーの使用の合理化に資する運航について船員への周知及び教育を実施すること。

イ 会社内にエネルギーの使用の合理化に資する運航に係る管理責任者を設置すること、組織体制を整えること等を通じて、エネルギーの使用の合理化に資する運航の推進体制を整備すること。

ウ 運航支援システム、サイドスラスト(船体に設けた貫通トンネル内にプロペラを設置することにより船体に横推進力を与えるものをいう。)等のエネルギーの使用の合理化に資する運航のための機器を導入すること。

エ 入港時刻等に合わせた経済速力航行(エネルギーの使用効率が良い速力による航行をいう。)を実施すること。

オ 船舶ごとにエネルギーの使用の管理を行うこと。

カ 船内冷暖房の適正な温度管理等により、船内でのエネルギーの使用の合理化を行うこと。

キ 自動車航送を行う事業者にあつては、トリム(船体の縦方向の傾きをいう。)調整のためのバラスト水の積載量を少なくするために、最適な航送車両の積み付けを行うこと。
ク 陸上電源供給システムの活用により、停泊中のエネルギーの使用の合理化を行うこと。

② 次に掲げる措置等を講じて、効率的な航海計画に基づく運航を行うこと。

ア 出港前に、海象及び気象を把握及び勘案してエネルギーの使用効率の優れた航海計画を作成し、その船員への周知を行うこと。

イ 運航中においては、潮流、海流及び風向を把握及び勘案して、エネルギーの使用効率の優れた航法を選択するとともに、船員への周知を行うこと。

(5) 航空機

① 次に掲げる措置等を通じて、エネルギーの使用の合理化に資する運航を行うこと。

ア 新航空管制支援システム(CNS/ATM)を活用した広域航法(RNAV)運航等の適用の拡大等を通じて、航法を改善した運航を行うこと。

イ 搭載物に改良を加え、エネルギーの使用効率の優れた運航を行うこと。

ウ 会社内にエネルギーの使用の合理化に資する運航に係る管理責任者を設置すること、組織体制を整えること等を通じて、エネルギーの使用の合理化について社員への周知を行うこと。

② 効率的な地上自走の実施、地上動力装置(DD)の優先使用、エンジン試運転時間の短縮等を通じて、航空機を地上で運用する際のエネルギーの使用の合理化を行うこと。

4 旅客を乗せないで走行し、又は航行する距離の縮減

(1) 鉄道

① 回送運行距離を最小限にするような車両の運用を行うこと。

(2) バス

① 回送運行距離を最小限にするような車両の運用を行うこと。

(3) タクシー

① 衛星を利用した車両位置自動表示システム(高度GPS-AVMシステム)及びスマートフォン等のGPSの機能により端末の位置情報を取得し、活用するシステム等の先進技術の導入等により効率的な配車を行い、空車走行を縮減すること。

② 輸送需要の的確な把握を通じて、適切な車両管理等を行い、回送走行等を縮減すること。

(4) 船舶

① 回航時の減速等、エネルギーの使用効率の優れた航行を実施すること。

(5) 航空機

回送運航(フェリーフライト)時の距離を縮減するための機材繰りを行うこと。

5 その他エネルギーの使用の合理化に資する事項

(1) 鉄道

① 次に掲げる措置等を講じて、鉄道の利用促進を図ること。

ア 共通ICカードシステムの導入、乗り継ぎ施設の設備及び改善、利用者配慮したダイヤの設定等を行うこと。

イ 鉄道による旅客輸送が環境負荷低減に資することについて周知を行うこと。

ウ 通勤時等における鉄道の利用促進を図るため、企業等との連携の強化を図ること。

② 車両の適切な点検及び装備を行うこと。

③ 駅施設等において、エレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な設備、空調機器、照明機器等の省エネルギー型機器を導入すること。

④ 変電所において高効率変圧器を導入すること。

⑤ 駅施設等において、次の取組を実施すること。

ア 駅施設等の冷暖房及び照明の適正化を図ること。

イ 列車運行で生じた余剰電力を駅施設等で有効活用すること。

ウ 駅の屋根を利用した太陽光発電設備の導入等を通じて、エネルギーの使用量を全体的に削減すること。

エ 変電所において列車の運行本数に応じた効率的な電力供

給を行うこと。

(2) バス

次に掲げる措置等を講じて、バスの利用促進を図ること。

- ① バスの利便性を高めるため、ノンステップバス、共通ICカードシステム、バスの運行情報及びバスと鉄道等との接続情報の提供システム、バスロケーションシステム等の導入、乗り継ぎ施設の整備、改善等を推進すること。

- ② バスの走行環境の改善を図るため、バス専用レーン、バス優先レーン等の設置、違法駐車排除等について関係者との連携の強化を図ること。

- ③ 通勤時等におけるバスの利用促進を図るため、企業等との連携の強化を図ること。

(3) タクシー

客待ちタクシーのアイドリングストップを促進するため、関係者と連携してタクシープールの整備を推進すること。

(4) 船舶

- ① 自動車航送を行う事業者にあつては、他の輸送事業者等との連携を強化し、陸上輸送から海上輸送への転換（モーターシフト）の検討を行い、必要に応じて船腹の整備を図ること。

- ② 船底クリーニング、プロペラの研磨その他の船舶の適切な点検及び整備を行うこと。

(5) 航空機

機体の適切な点検及び整備を行うこと。

附 則 (平成二六年一月一七日/経済産業省/国土交通省/告示第一号)

この告示は、エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する等の法律の施行の日(平成二六年四月一日)から施行する。

附 則 (平成三十年十一月三十日/経済産業省/国土交通省/告示第五号)

この告示は平成三十年十二月一日から施行する。