

○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

(平成十八年三月三十一日)

／経済産業省／国土交通省／告示第七号)

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／告示第四号

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)第五十二条第一項の規定に基づき、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を次のように定め、平成十八年四月一日から適用する。

貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準

貨物輸送事業者は、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、貨物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貨物輸送事業者(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こと。

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

WVF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、ディーズルエレクトリック車両、高効率内燃機関等の導入を通じて、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) トラック

① ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、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。

② 蓄熱式暖房マット、蓄冷式ベッドルームクーラー、エアヒーター、スタンバイ装置（原動機の停止時に車両外から電源を供給するための装置をいう。）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。

③ 低燃費タイヤ（走行中に損失するエネルギーが小さいタイヤをいう。）を導入すること。

(3) 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 低燃費ディーズル機関、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

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。）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。

(4) 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等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航又は操縦

(1) 鉄道

惰行運転の活用に努めること、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) トラック

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(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 次に掲げる措置等を講じて、効率的な輸送経路による運行を行うこと。

ア 事前にエネルギーの使用に関して効率的な輸送経路を選択し、それを運転者に周知すること。

イ 全地球測位システム(GPS)等を活用した情報通信機器等の導入により、事業者がトラックの車両位置を把握するとともに、道路交通情報等を踏まえた運転者への指示等を行うことができるようにすること。

ウ 道路交通情報通信システム(VICS)等の情報端末の導入を通じて、運転者が渋滞情報等を容易に把握できるようにすること。

③ 冷凍貨物等を輸送する車両については、貨物の適切な温度管理を行うこと。

(3) 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、サイドスラストター（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におけるエネルギーの使用の合理化を行うこと。

キ 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、最適な貨物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、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。

③ 冷凍貨物等を輸送する船舶については、貨物の適切な温度

管理を行うこと。

(4) 航空機

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 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（EGD）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 輸送能力の高い輸送用機械器具の使用

(1) 鉄道

貨物利用運送事業者等が保有している大型コンテナに対応した貨車及び大型荷役機械を導入すること。

(2) トラック

輸送量に応じたトラックの大型化及びトレーラー化を推進すること。

(3) 船舶

- ① 輸送量に応じた船舶の大型化を推進すること。
- ② 電気推進システムの導入等を通じて、貨物積載区域を増大すること。

(4) 航空機

輸送量に応じた最適な機材の選択を行うこと。

5 輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用

(1) 鉄道

- ① 列車本数及び貨車数の設定等を通じて、輸送需要に的確に対応した輸送能力を確保すること。

- ② 輸送能力の効率的な活用及び平準化を行うこと。

- ③ 帰り荷の確保を図ること。

(2) トラック

- ① 次に掲げる措置等を講じて、効率的な輸送による積載率の向上を図ること。

ア 輸送物品の重量、形状その他の特性を把握して、輸送用機械器具を効率的に活用するための輸送単位の決定、配車割り等を行うこと。

イ 車両動態管理システム等を活用して、事業者がトラックの車両位置及び積載状況を把握することにより、輸送需要に応じて、運転者に対し、積載率向上の指示等を行うことができるシステムを導入すること。

ウ 営業用トラックについては、他の輸送事業者と連携する

ことにより、共同輸配送及び共同運行の実施、積み荷情報

の共有化並びに輸送需要を的確に把握することによる積合せ輸送の推進を図ること。

- ② 営業用トラックについては、次に掲げる措置等を講じて、帰り荷の確保を図ること。

ア 貨物の輸送需要を的確に把握すること。

イ 車両動態管理システム等を活用して、事業者がトラックの車両位置及び積載状況を把握することにより、輸送需要に応じて、運転者に対し、帰り荷の確保の指示等を行うことができるシステムを導入すること。

ウ 他の輸送事業者等と連携して積み荷情報を共有化すること。

(3) 船舶

- ① 次に掲げる措置等を講じて、貨物の積載率の向上及び積載方法の適正化を図ること。

ア 輸送物品の重量、形状その他の特性を把握して、輸送用機械器具を効率的に活用するための輸送単位の決定等を行うこと。

イ 他の輸送事業者と連携して共同輸配送及び共同運航を実施すること。

ウ 他の輸送事業者と連携して積み荷情報を共有化すること。

エ 貨物の輸送需要を的確に把握することにより積合せ輸送を推進すること。

② 次に掲げる措置等を講じて、帰り荷の確保を図ること。

ア 貨物の輸送需要を的確に把握すること。

イ 他の輸送事業者等と連携して積み荷情報を共有化すること。

③ 回航時の距離を最小限にするような運航を行うこと。

④ 回航時の減速その他のエネルギーの使用効率の優れた運航を実施すること。

(4) 航空機

① 輸送物品の効率的な搭載により積載率の向上を図ること。

② 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。

6 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 荷主、準荷主、他の輸送事業者その他の関係者との間で行われる、連携を深めるための懇談会、輸送の効率化のための検討会、貨物の輸送に関する情報交換等に積極的に参画することにより、エネルギーの使用の合理化に資する取組に係る関係者との連携を強化すること。

② 着発線荷役方式（ロ&Sコンテナ荷役方式）等の効率的な荷役方式の活用を促進すること。

③ 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 高性能機関車及び貨車の導入、汎用コンテナのサイズの拡大、インフラ整備等を通じてスピードアップ、輸送力増

強等を図ることにより、鉄道による貨物輸送の利用価値を高め、モーダルシフトを促進すること。

イ 鉄道による貨物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。

④ 車両の適切な点検及び整備を行うこと。

(2) トラック

① 荷主、準荷主、他の輸送事業者その他の関係者との間で行われる、連携を深めるための懇談会、輸送の効率化のための検討会、貨物の輸送に関する情報交換等に積極的に参画することにより、エネルギーの使用の合理化に資する取組に係る関係者との連携を強化すること。

② 小口貨物の配送については、対応可能な場合は、荷主等と連携して、次に掲げる措置等を講じて、再配達削減を図ること。

ア 消費者による配達予定日時や配達場所の指定を可能とすること。

イ 消費者に配達予定日時や受取場所の適時適切な通知を行うとともに、消費者の要望に応じてこれらの変更に対応すること。

③ 次に掲げる措置等を通じて、営業用トラックの利用促進のための環境醸成を図ること。

ア 自家用トラックを使用する貨物輸送事業者は、輸送効率の面で上回る営業用トラックへの転換を促進するため、営

業用トラックに転換可能な貨物の選別を行うことにより、
営業用トラックの利用が促進される環境醸成を図ること。

③ 営業用トラックを使用する貨物輸送事業者は、自家用トラックと比べて、輸送効率の面で上回る営業用トラックへの転換を促進するため、営業用トラックに転換可能な貨物を選別し、かつ、自家用トラックを使用する貨物輸送事業者の営業用トラックへの転換意向の把握を行うとともに、営業用トラックの利用価値を高めること。

④ 物流拠点の整備に当たっては、共同輸配送、積載率の向上等を通じて、貨物輸送のエネルギーの使用の合理化に配慮すること。

(3) 船舶

① 荷主、準荷主、他の輸送事業者その他の関係者との間で行われる、連携を深めるための懇談会、輸送の効率化のための検討会、貨物の輸送に関する情報交換等に積極的に参画することにより、エネルギーの使用の合理化に資する取組に係る関係者との連携を強化すること。

② 荷主、準荷主、他の輸送事業者その他の関係者との連携を強化し、モーターシフトの検討を行うとともに、必要に応じて船腹の整備を図ること。

③ トラックと比べて輸送効率の面で上回る内航船舶への転換を促進するため、内航海運に転換可能な貨物の選別及び動向把握を行うことにより、内航船舶の利用が促進される環境醸

成を図ること。

④ 港湾輸送事業者と連携することにより、荷役作業等の遅れによる出港遅れの防止を図ること。

⑤ 船底クリーニング、プロペラの研磨その他の適切な船舶の点検及び整備を行うこと。

(4) 航空機

① 関係輸送事業者その他の関係者との間で行われる、連携を深めるための懇談会、輸送の効率化のための検討会、貨物の輸送状況に関する情報交換等に積極的に参画することにより、エネルギーの使用の合理化に資する取組に係る関係者との連携を強化すること。

② 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/告示第四号)

この告示は平成三十年十二月一日から施行する。