

○ 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等に関する法律の一部を改正する法律（平成三十年法律第四十五号）の施行に伴い、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の一部を改正する告示を次のように定める。
平成三十年十一月三十日

経済産業大臣臨時代理
国務大臣 茂木 敏充
国土交通大臣 石井 啓一

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の一部を改正する告示

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（平成十八年経済産業省・国土交通省告示第六号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分を、これに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定（以下「対象規定」という。）は、当該対象規定を改正後欄に掲げるものように改め、改正前欄に掲げる対象規定で改正後欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを削り、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改 正 後	改 正 前
<p>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。</p>	<p>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。</p>

<p>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</p> <p>(1) 鉄道</p> <p>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</p>	<p>1 取組方針の作成及び効果等の把握</p> <p>(1) 取組方針の策定</p> <p>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。</p> <p>(2) 社内体制の構築</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(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</p> <p>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。</p> <p>(4) (削る)</p>
---	---

<p>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</p> <p>(1) 鉄道</p> <p>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</p>	<p>1 取組方針の作成及び効果等の把握</p> <p>(1) 会社、営業所等のエネルギーの使用の合理化に対する取組に係る方針を定め、適宜、その見直しを実施すること。</p> <p>(2) 会社、営業所等において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。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(3) 会社、営業所等における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すること。</p> <p>(4) 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。</p>
---	---

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) ② (略)

バス
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、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を導入すること。

(4) 船舶

① (略)

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

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) ② (略)

バス
ハイブリッド車、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を導入すること。

(3) タクシー

ハイブリッド車、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を導入すること。

(4) 船舶

① (略)

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。)、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

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
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。）、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) (略)

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・② (略)

(2) 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・ウ (略)

エ デジタル式運行記録計、エコドライブ管理システム（

較して発生する水の抵抗を低減することができ構造を有
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。）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) (略)

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・② (略)

(2) ③ 車内照明の適正化を図ること。

(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・ウ (略)

エ デジタル式運行記録計の活用等により運転者別、車種

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 (略)

(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 ウ (略)

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 (略)

(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 キ (略)

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 (略)

(5) (略)

4 旅客を乗せないで走行し、又は航行する距離の縮減

(1)・(2) (略)

(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-NAV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 (略)

(4)・(5) (略)

別等のエネルギーの使用の管理を行うこと。

② (略)

(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 ウ (略)

エ デジタル式運行記録計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 (略)

(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 キ (略)

(新設)

② (略)

(5) (略)

4 旅客を乗せないで走行し、又は航行する距離の縮減

(1)・(2) (略)

(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-NAVシステム)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 (略)

(4)・(5) (略)

<p>備考 表中の（ ）の記載は注記である。</p>	<p>5 その他エネルギーの使用の合理化に資する事項</p> <p>(1) (3) 船舶 (略)</p> <p>(4) 船舶 (略)</p> <p>① (略)</p> <p>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。</p> <p>(5) (略)</p>
	<p>5 その他エネルギーの使用の合理化に資する事項</p> <p>(1) (3) 船舶 (略)</p> <p>(4) 船舶 (略)</p> <p>① (略)</p> <p>② 船底クリーニングその他の船舶の適切な点検及び整備を行うこと。</p> <p>(5) (略)</p>

附 則
この告示は、平成三十年十二月一日から施行する。

