

# ベンチマーク指標案について(取りまとめ)

国土交通省 総合政策局  
環境政策課

令和7年12月8日

# ベンチマーク方式を採用する事業分野等・ベンチマーク指標の考え方

8/27 第1回小委員会資料  
一部修正の上再掲

## ■ベンチマーク方式を採用する事業分野等

ベンチマーク方式を採用する事業分野として、貨物自動車、国内航空、内航海運を予定

事業分野	基準活動量（案）	事業活動範囲（案）
貨物自動車	輸送トンキロ*	<u>貨物自動車運送事業（冷凍冷蔵便に係るものは除く）</u>
国内航空	輸送トンキロ*	<u>国内定期航空運送事業</u>
内航海運	輸送トンキロ*	<u>鋼材及びその原材料等に係る内航運送をする事業</u>

\*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

- ・ 貨物自動車/内航海運：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計
- ・ 国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

## ■ベンチマーク指標の考え方

ベンチマーク指標となる排出原単位については、分母（活動量）を輸送トン数×輸送距離、分子（排出量）を輸送プロセスにおいて発生する排出量とする。

$$\text{ベンチマーク指標} \quad (\text{排出原単位指標}) = \frac{\text{輸送の排出量}}{\text{活動量(輸送トン数} \times \text{輸送距離)}(\ast)}$$

(※) 貨物自動車と内航海運においては、車両・船の種類及び輸送形態の差により生じる、各社の排出削減努力によらない排出原単位の差を平準化するために、各社の車両・船の種類及び輸送形態を同じと仮定するための補正を行う。

# 割当量の算定方法

## ■排出枠の割当量算定式

### 事業分野

### 割当量算定式（案）

	事業者Xの排出枠割当量
貨物自動車	$= (\text{目指すべき原単位}) \times \sum (\text{輸送形態}i\text{の活動量} \times \text{輸送形態}i\text{の補正係数※})$ <p>※路線便を基準として、集配便に設定 ※冷凍冷蔵便に係るものを除く</p>
国内航空	$= (\text{目指すべき原単位}) \times (\text{基準活動量})$
内航海運	$= (\text{目指すべき原単位}) \times \sum (\text{船の種類}i\text{の活動量} \times \text{船の種類}i\text{の補正係数※})$ <p>※一般貨物船を基準に、RORO船、ケミカルタンカーに設定</p>

※今後の制度見直しの際に、補正係数についても見直しを検討する。

# 貨物自動車分野

**数値は暫定値**

## 事業活動範囲

### 貨物自動車運送事業（冷凍冷蔵便に係るものは除く）

GX推進法の制度対象者として想定される事業者が直接排出する二酸化炭素のうち、BM対象の事業活動の排出量が占める割合：約91%

## 割当量の算定式

割当量 =

$$(目標すべき原単位) \times \sum (\text{輸送形態 } i \text{ の活動量} \times \text{輸送形態 } i \text{ の補正係数} \times)$$

※路線便を基準として、集配便に設定

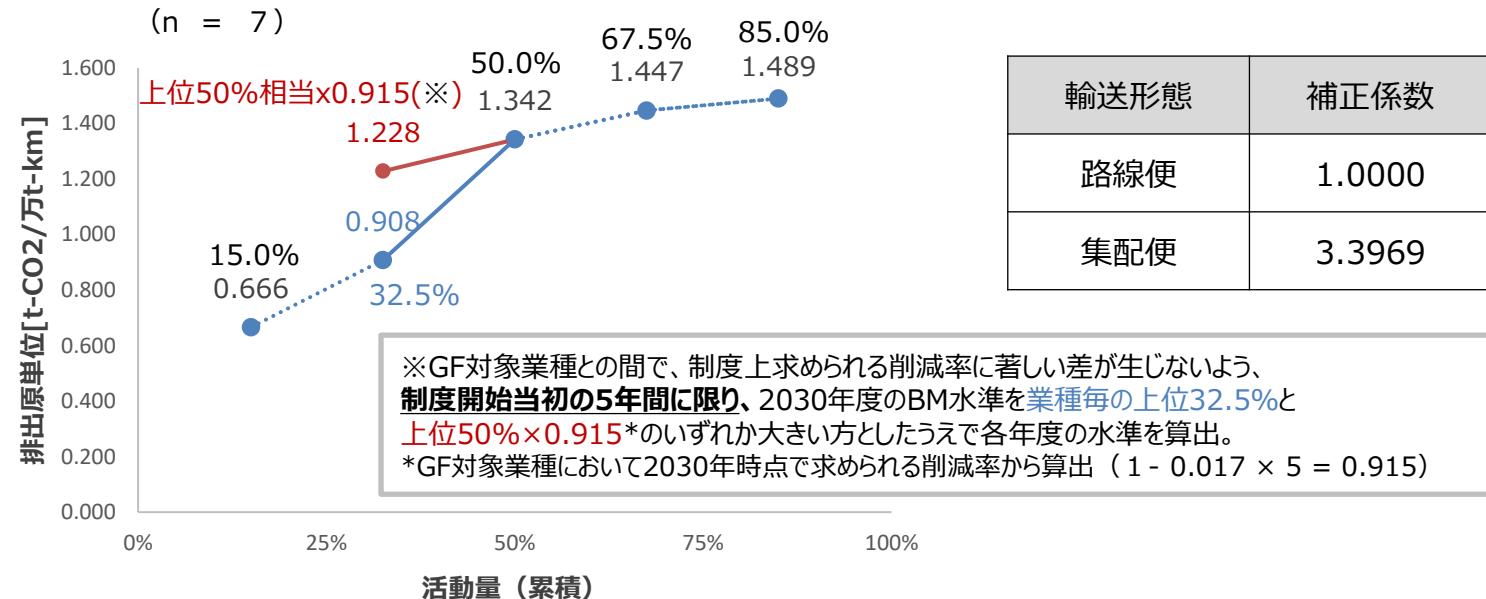
※冷凍冷蔵便に係るものを除く

基準活動量 = 輸送トンキロ\*

\*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

貨物自動車：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計

## ベンチマーク指標の分布



# 国内航空分野

**数値は暫定値**

## 事業活動範囲

### 国内定期航空運送事業

GX推進法の制度対象者として想定される事業者が直接排出する二酸化炭素のうち、BM対象の事業活動の排出量が占める割合：100%

## 割当量の算定式

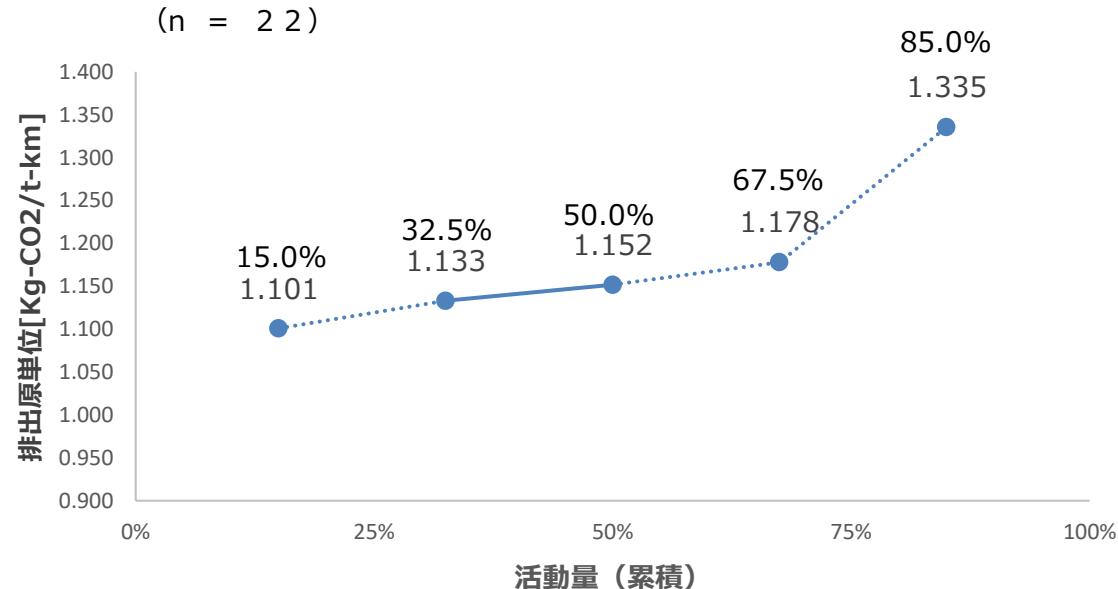
$$\text{割当量} = (\text{目指すべき原単位}) \times (\text{基準活動量})$$

$$\text{基準活動量} = \text{輸送トンキロ}^*$$

\*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

国内航空：航空機を使用して有償で運送された旅客及び貨物の重量に輸送距離を乗じて得られる量の合計

## ベンチマーク指標の分布



数値は暫定値

# 内航海運分野

## 事業活動範囲

### 鋼材及びその原材料等に係る内航運送をする事業

GX推進法の制度対象者として想定される事業者が直接排出する二酸化炭素のうち、BM対象の事業活動の排出量が占める割合：約27%

## 割当量の算定式

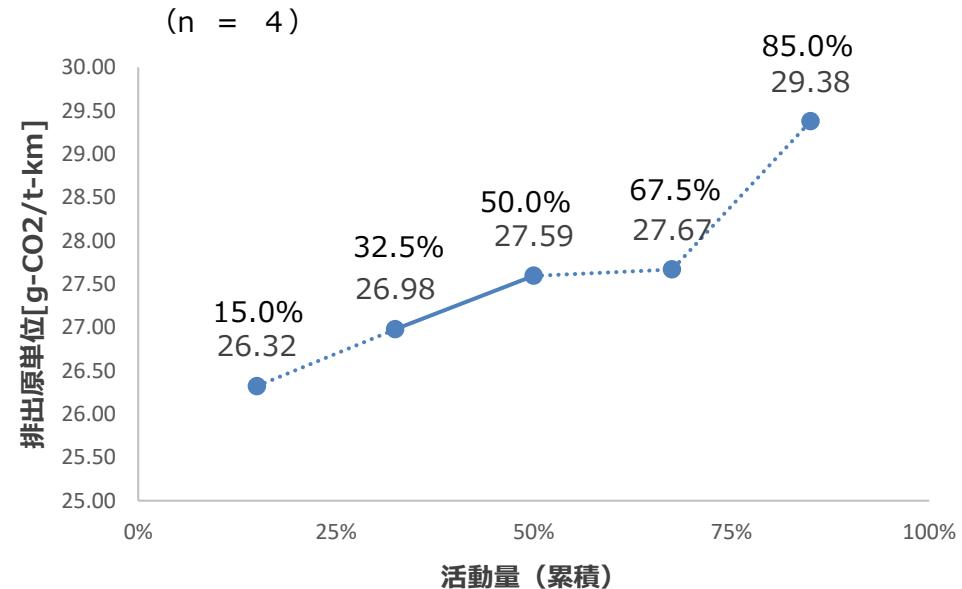
割当量 = (目指すべき原単位) ×  $\sum$ (船の種類*i*の活動量 × 船の種類*i*の補正係数※)  
 ※一般貨物船を基準に、RORO船、ケミカルタンカーに設定

基準活動量 = 輸送トンキロ\*

\*輸送トンキロの定義について（省エネ法より）

内航海運：貨物の重量に当該貨物を輸送する距離を乗じて得られる量の合計

## ベンチマーク指標の分布



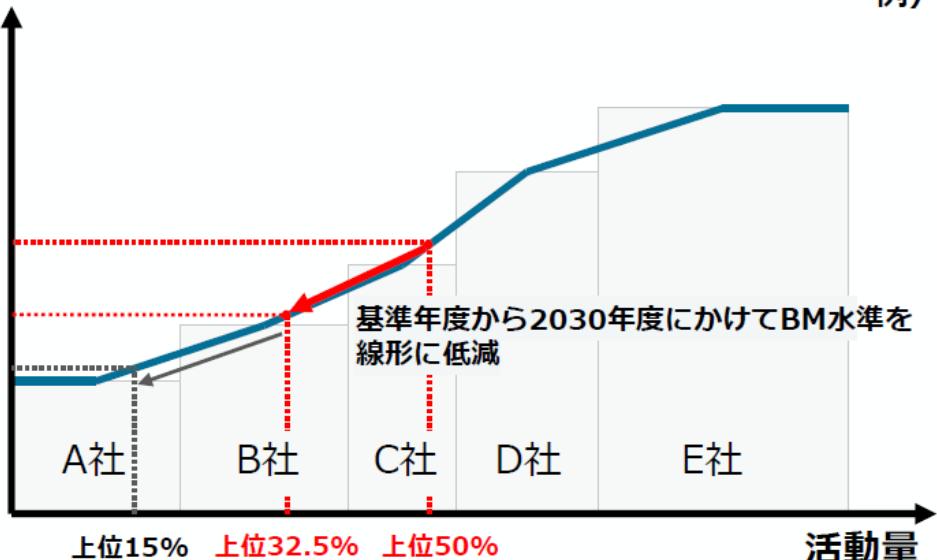
船の種類	補正係数
一般貨物船	1.00
RORO船	1.51
ケミカルタンカー	1.99

## (参考)業種毎のBM水準の考え方

産業構造審議会 イノベーション・環境分科会  
排出量取引制度小委員会(第4回)資料3 抜粋

- 省エネ法等の取組を踏まえると、ある時点のトップランナー水準（上位15%程度）に業種全体として到達するまでには、10年程度を要する。
- 基準年度における標準的な排出原単位を上位50%水準とすると、5年後の2030年度時点のBM水準は、上位15%と50%の中間である上位32.5%とすることが妥当ではないか。
- なお、2030年度より前の各年度のBM水準については、基準年度（上位50%）と2030年度（上位32.5%）を線形補完して算出する。

BM指標



※ 業種毎の上位〇%水準は、事業者数ベースのパーセンタイル値ではなく、活動量による重みづけを行って算出。

- BM水準を上位何%とするかについては、各業種におけるBMの達成難度に関わるものであり、BM対象業種間の公平性の観点からは、業種横断的に一律の水準を適用することが基本。
- 他方、2026年度から2030年度の期間においては、データ制約等によってBMの検討対象とならず、GFによる割当てを受ける業種も複数存在。
- こうした検討経緯も踏まえ、GF対象業種との間で、制度上求められる削減率に著しい差が生じないよう、制度開始当初の5年間に限り、2030年度のBM水準を業種毎の上位32.5%と上位50%×0.915（※）のいずれか大きい方としたうえで各年度の水準を算出してはどうか。

※ GF対象業種において2030年時点で求められる削減率から算出 ( $1 - 0.017 \times 5 = 0.915$ )。

