

# 平成30年度改正 省エネ法

連携省エネルギー計画及び、  
認定管理統括貨客輸送輸送事業者の申請書や報告書の作成について

---

国土交通省 総合政策局 環境政策課  
令和2年3月

## A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定制度 (2p)

- 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定の流れ
- 貨客輸送連携省エネルギー計画の作成のための指針
- 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定申請
- 貨客輸送連携省エネルギー措置の新設に伴う定期報告書の様式改正
- 貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ

## B. 認定管理統括貨客輸送事業者制度 (17p)

- 認定要件
- 認定管理統括貨客輸送事業者の認定の例
- 認定の効果
- 認定管理統括貨客輸送事業者・管理関係貨客輸送事業者の定期報告
- 認定管理統括貨客輸送事業者に係る認定申請書

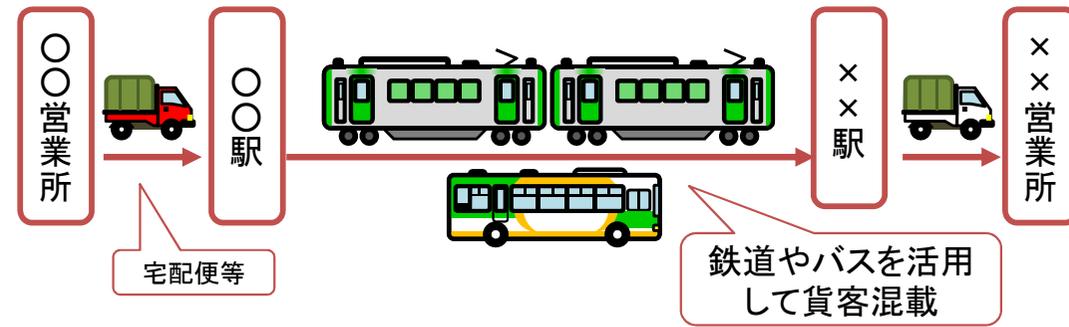
# A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定制度【新設】

改正省エネ法では、以下の例のように貨客輸送事業者が他の貨客輸送事業者と連携して省エネを推進する場合、当該措置に関する計画（「貨客輸送連携省エネルギー計画」）の認定を受けることが可能。【法第134条】 ⇒ 複数事業者による省エネ取組を評価

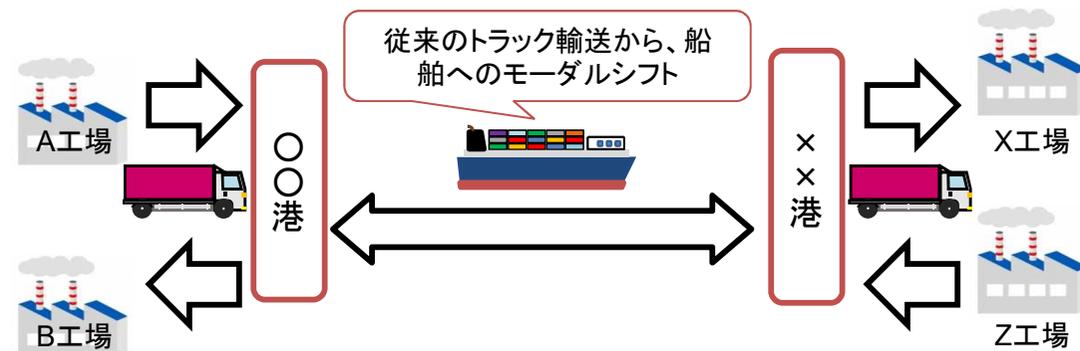
(A) 貨物鉄道へのモーダルシフト



(C) 旅客鉄道等の空きスペースを活用した貨客混載



(B) 船舶へのモーダルシフト



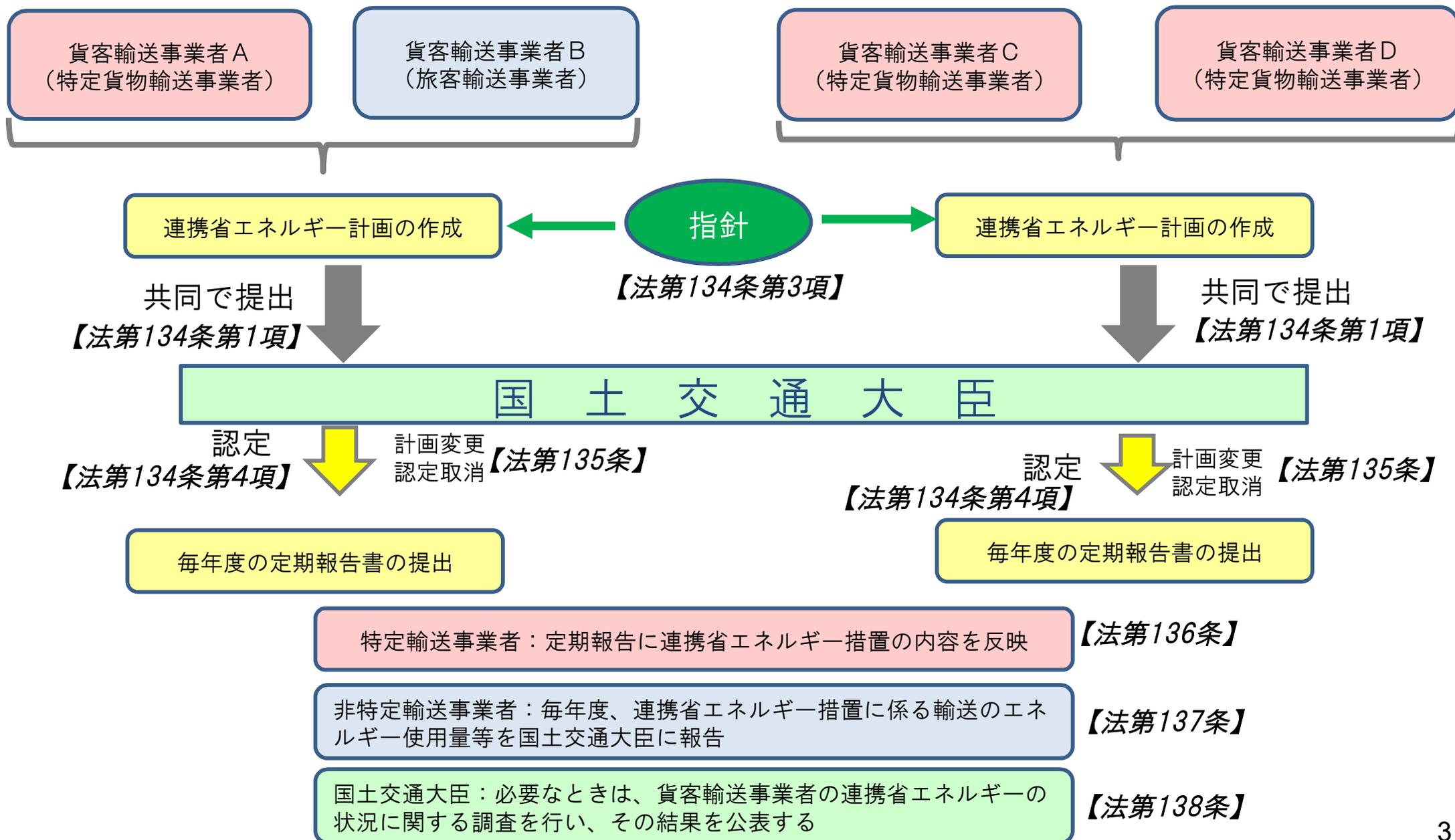
(D) 共同輸配送



# A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定の流れ

(イメージ例1)

(イメージ例2)



# A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の作成のための指針

## 指針の主な内容

### 1. 目標

貨客輸送連携省エネルギー措置の実施前と比較して、エネルギーの使用に係る原単位が改善するものであること。

### 2. 内容及び実施時期

- ・輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用、改造等により目標の達成に貢献するものであること。
- ・貨客輸送事業者が確実に参画し、かつ、継続的に実施可能となるような期間を設定すること。

### 3. それぞれの輸送事業者が使用したとされるエネルギーの量の算出の方法

貨客輸送事業者それぞれの貢献の実態に即したものとすること。

### 4. その他

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）<sup>4</sup>  
その他の法令に違反しないこと。

# A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定申請①

## 貨客輸送連携省エネルギー計画認定申請書【様式第14(省令第22条第1項)】

様式第14 (第22条第1項関係)

### 貨客輸送連携省エネルギー計画認定申請書

地方運輸局長 殿

年 月 日

(代表申請者)  
住所  
法人名  
法人番号  
代表者の役職名  
代表者の氏名

㊟

(共同申請者)  
住所  
法人名  
法人番号  
代表者の役職名  
代表者の氏名

㊟

エネルギーの使用の合理化等に関する法律第13条第1項の規定に基づき、下記の計画について認定を受けたいので

連携省エネルギー措置を実施する者は共同で申請して下さい。

### 1. 貨客輸送連携省エネルギー措置を実施する者の概要

#### (1) 代表申請者

特定輸送事業者指定番号又は認定管理統括貨客輸送事業者指定番号	
事業者の名称	
主たる事務所の所在地	〒
主たる事業	
細分類番号	
資本金	
従業員数	
連絡先	電話 (      -      -      ) FAX (      -      -      ) メールアドレス

#### (2) 共同申請者

特定輸送事業者指定番号又は認定管理統括貨客輸送事業者指定番号	
事業者の名称	
主たる事務所の所在地	
主たる事業	
細分類番号	
資本金	
従業員数	
連絡先	電話 (      -      -      ) FAX (      -      -      ) メールアドレス

連携省エネルギー措置を共同で実施する者の分だけ記載して下さい。

# A. 貨客輸送連携省エネルギー計画の認定申請②

## 貨客輸送連携省エネルギー計画認定申請書【様式第14(省令第22条第1項)】

### 2. 貨客輸送連携省エネルギー措置の目標

※取組前と取組後を対比して記載すること。その際、エネルギー使用合理化期待効果を原油換算（単位k1）で記載すること。

取組前と取組後を比較し、燃料使用量や原単位の改善がどの程度見込まれるかを記載して下さい。

### 3. 貨客輸送連携省エネルギー措置の内容

※貨客輸送連携省エネルギー措置の内容について概要を記載するとともに、その内容が分かる概念図も添付すること。

連携を行う貨客輸送事業者それぞれの役割分担及び実施体制がわかるように記載して下さい。

(チェック欄)

貨客輸送連携省エネルギー措置の実施にあたり、独占禁止法に抵触する内容は含みません。

### 4. 貨客輸送連携省エネルギー措置の実施地域又は実施区間及び実施期間

実施地域又は実施区間	
実施期間	

※計画の実施の始期及び終期を記載すること。

### 5. 貨客輸送連携省エネルギー措置に関してそれぞれ使用したこととされるエネルギーの算出の方法

計算の方法を具体的かつ明確にわかるよう記載下さい。また、その計算方法を選択した根拠も併せて記載願います。

### 6. 貨客輸送連携省エネルギー措置を実施するために必要な資金の額及びその調達方法

#### (1) 資金調達計画

年度	実施者	使途項目	調達先（千円）				合計
			自己資金	借入金	補助金	その他	
備考							

連携措置の実施にあたり必要となる輸送用機械器具の改造・導入・物品の購入等に係る資金の額及びその調達方法を記載して下さい。

#### (2) 支援措置の利用

貨客輸送連携省エネルギー措置の実施に当たって、支援措置の利用の有無	1. 有 ( ) 2. 無
-----------------------------------	------------------

### 7. その他

#### 【備考】

- この用紙の大きさは、日本工業規格A4とする。
- 複数の連携省エネルギー計画について認定を申請する場合は、計画ごとに本申請書を作成すること。

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置の新設に伴う定期報告書の様式改正①

○定期報告書【様式第4(省令第6条), 様式第8(省令第12条), 様式第25(省令第32条)等】

## 第1表 エネルギーの使用量

- 連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量を記載する欄を追加
- 連携省エネルギー措置の実績を記載する項目を追加

第1表 エネルギーの使用量

1. エネルギー使用量及び連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量等

エネルギーの種類	単位	使用量	
		エネルギー使用量 熱量 GJ	連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 熱量 GJ
揮発油	k l		
連携分	k l		
ジェット燃料油	k l		
連携分	k l		
軽油	k l		
連携分	k l		
A重油	k l		
連携分	k l		
B・C重油	k l		
連携分	k l		
液化石油ガス(LPG)	t		
連携分	t		
液化天然ガス(LNG)	t		
連携分	t		
石炭( )	t		
連携分	t		
都市ガス(CNGを含む。)	T m <sup>3</sup>		
連携分	T m <sup>3</sup>		
電気事業者	昼間買電	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )
	連携分	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )
	夏期・冬期における電気需要平準化時間帯	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )
	連携分	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )
	夜間買電	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )
連携分	千kWh	( ) ( ) ( ) ( )	
その他	上記以外の買電	T kWh	
	連携分	T kWh	
	自家発電	T kWh	
連携分	T kWh		
その他のエネルギー( )	( )		
連携分	( )		
合計GJ			
連携分			
原油換算 k l		①-1	①-2
連携分			
前年度原油換算 k l			
連携分			
対前年度比 (%)			
連携分			

【備考】

1 「夏期・冬期における電気需要平準化時間帯」については、昼間買電を「( )」としている。「合計GJ」で重複計上しないこと。

2 「買電」については、一般送配電事業者(に規定する一般送配電事業者をいう。)が

連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量を記載する欄を追加

2. 貨客輸送連携省エネルギー措置の実績

(1) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したとされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の合計と省エネ効果

--

(2) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したとされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の算出方法

--

(3) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したとされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量

エネルギーの種類	単位	連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量
		数値	熱量GJ	数値	熱量GJ	

連携省エネルギー措置の実績を記載する項目を追加

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置の新設に伴う定期報告書の様式改正②

## ○定期報告書 第3表～第5表 エネルギーの使用に係る原単位等

➤ 連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量、運行・運航距離、原単位等を記載する欄を追加

第3表 貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量

	年度	対前年度比 (%)
貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量	㉞・1	
貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量 (連携省エネルギー措置を踏まえたもの)	㉞・2	

連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量(貨物)、運行・運航距離(旅客)を記載する欄を追加

第4表 エネルギーの使用に係る原単位及び電気需要平準化評価原単位

1. エネルギーの使用に係る原単位

	年度	対前年度比 (%)
エネルギーの使用に係る原単位 = エネルギーの使用量(原油換算k1) (㉞・1) 貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量(㉞・1)		
連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギーの使用に係る原単位 = 連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギーの使用量(原油換算k1) (㉞・2) 貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量 (連携省エネルギー措置を踏まえたもの) (㉞・2)		

連携省エネルギー措置を踏まえた原単位を記載する欄を追加

2. 電気需要平準化評価原単位

	年度	対前年度比 (%)
電気需要平準化評価原単位 = 電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギーの使用量(原油換算k1) 貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量(㉞・1)		
連携省エネルギー措置を踏まえた電気需要平準化評価原単位 = 連携省エネルギー措置を踏まえた電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギーの使用量(原油換算k1) 貨物ごとに当該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を算定し、当該貨物ごとに算定した量を合算して得られる量 (連携省エネルギー措置を踏まえたもの) (㉞・2)		

備考 電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギー使用量(原油換算k1)は、以下の算定式により計算する。

なお、評価係数は1.3とする。

電気需要平準化時間帯買電量評価後のエネルギー使用量(原油換算k1)

= エネルギーの使用量(原油換算k1) +

電気需要平準化時間帯の買電量 (GJ) × (評価係数 - 1) × 0.0258 (原油換算係数)

連携省エネルギー措置を踏まえた5年度間平均原単位の変化状況を記載する欄を追加

第5表 過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位及び電気需要平準化評価原単位の変化状況

1. エネルギーの使用に係る原単位

	年度	年度	年度	年度	年度	5年度間平均原単位変化
エネルギーの使用に係る原単位						
前年度比 (%)	A-1	B-1	C-1	D-1		
連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギーの使用に係る原単位						
前年度比 (%)	A-2	B-2	C-2	D-2		

2. 電気需要平準化評価原単位

	年度	年度	年度	年度	年度	5年度間平均原単位変化
電気需要平準化評価原単位						
前年度比 (%)	A'-1	B'-1	C'-1	D'-1		
連携省エネルギー措置を踏まえた電気需要平準化評価原単位						
前年度比 (%)	A'-2	B'-2	C'-2	D'-2		

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ①(鉄道モーダルシフト)

## 【事例1】鉄道モーダルシフト

○鉄道事業者とトラック事業者が連携して、5tの貨物20個を計1200km輸送する。途中1100km分をトラック輸送から鉄道輸送に転換する。連携前の原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{370.0 \times 20}{5 \times 1200 \times 20} = 0.061$	—

○出発地から50km、目的地から50km手前の地点間で鉄道事業者Bがトラック事業者Aの貨物を輸送すると、原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{30.8 \times 20}{5 \times 100 \times 20} = 0.061$	—

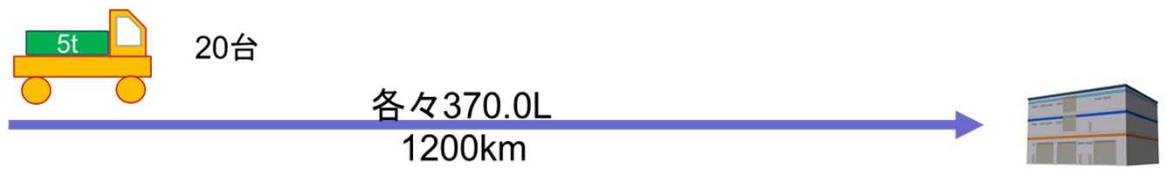
評価されず

○連携省エネ計画に沿って、鉄道輸送部分についてエネルギー配分を行うと原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{30.8 \times 20 + 1413.88}{5 \times 1200 \times 20} = 0.017$	—

改善

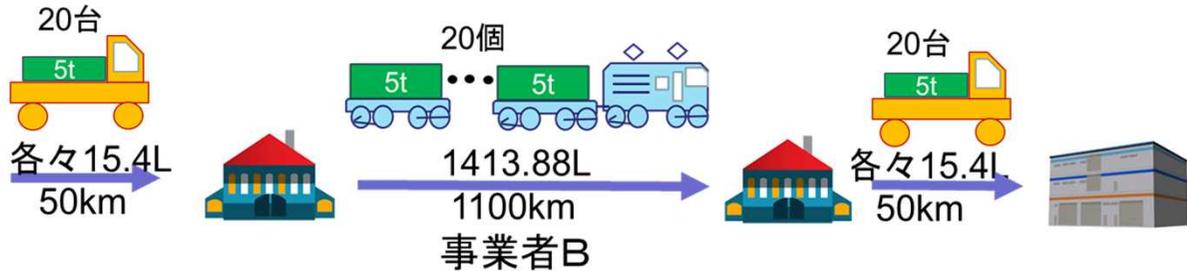
事業者A



モーダルシフト

5370Lの省エネ

事業者A



鉄道輸送を行った1100km分に関して、事業者Aは「1413.88Lを使用して20個の5t貨物を1100km輸送」したこととする。

※配分方法は上記に限られない

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ① 定期報告書の作成

## 事業者Aの定期報告書(例1のモーダルシフト輸送を1年間で100回行った場合)

第1表 エネルギーの使用量

1. エネルギー使用量及び連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量等

エネルギーの種類	単位	使用量			
		年度		エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 熱量GJ	連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 熱量GJ
		エネルギー使用量	連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		
軽油	k l	61.6kl	61.6 kl	2,322GJ	2,322GJ
連携分	k l		0		0
電気事業者	昼間買電	千kWh	0	0	0
	連携分	千kWh	530	530	5,284GJ
合計GJ				2,322GJ	7,606GJ
連携分					5,284GJ
原油換算 k l				60.0kl	196.0kl
連携分					136kl
前年度原油換算 k l				720kl	720kl
連携分					-
対前年度比 (%)				8.3%	27.2%
連携分					-

実際に自社が使用したエネルギー量を記載します。(連携取組が無い場合はこの部分のみ記載)

連携によりエネルギーの配分を行う部分において、自社が使用したこととされるエネルギー量を記載します。

連携によりエネルギーの配分を行う部分以外で、自社が使用したエネルギー量を記載します。

(1) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の合計と省エネ効果

A社(当社)が20台のトラックで各々軽油15.4l使用して5tの貨物を50km輸送した後、鉄道モーダルシフトによりB社が電気を5,300kWh(軽油換算1413.8l)使用して1100km輸送し、再びA社が20台のトラックで各々軽油15.2l使用して50km輸送した。これにより、措置実施前と比較して軽油換算5,370lの省エネ効果が得られた。また、モーダルシフトした区間について、当社が使用した事とされるエネルギー量は軽油換算で1413.8lとする。

昨年度は本輸送を100回実施したため、モーダルシフト輸送部分について1年間の合計は、

- ・使用したこととされるエネルギー量：1413.8kl (1.4138l×100回)
- ・輸送量の合計：11,000,000t・km (5t×20台×1100km×100回)
- ・省エネ効果：537.0kl (5.370kl×100回)

(2) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の算出方法

モーダルシフトを行った部分(1100km)では、B社はA社(当社)の全ての貨物を輸送している。この部分で消費されたエネルギー(5,300kWh)は全て当社が使用したこととする。また、同区間において輸送量は当社が貨物5t×20を1100km輸送したこととする。

(3) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量

エネルギーの種類	単位	連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量
		数値	熱量GJ	数値	熱量GJ	
電気	kWh	0	0	530	5,284	11,000,000 [t・km]

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ②(船舶モーダルシフト)

## 【事例2】船舶モーダルシフト

○船舶事業者とトラック事業者が連携して、4tの貨物10個を計1000km輸送する。途中800km分をトラック輸送から船舶輸送に転換する。連携前の原単位は以下の通り

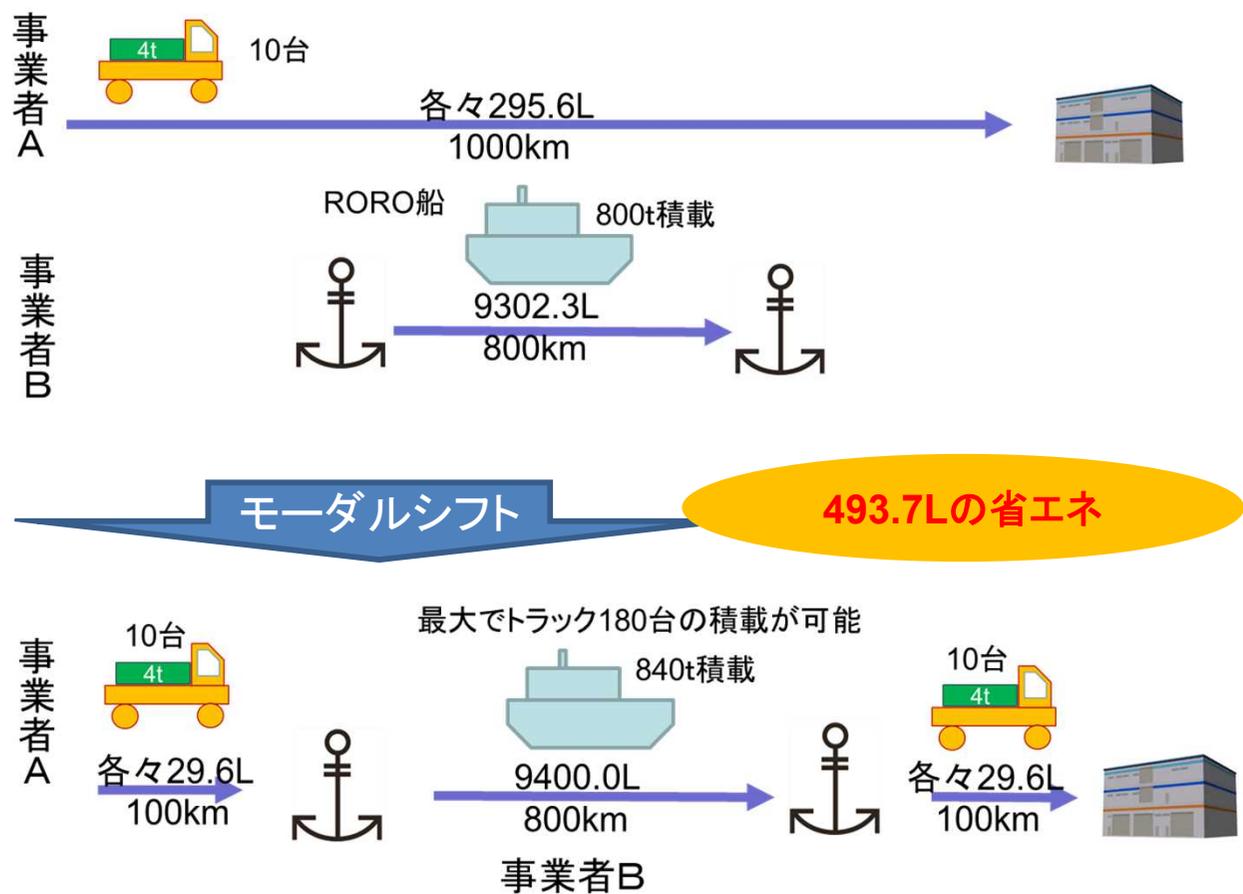
原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{295.6 \times 10}{4 \times 1000 \times 10} = 0.074$	$\frac{9302.3}{800 \times 800} = 0.015$

○出発地から100km、目的地から100km手前の地点の範囲でトラック事業者Aが船舶事業者Bに貨物を受け渡すと、原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{59.2 \times 10}{4 \times 200 \times 10} = 0.074$ <b>評価されず</b>	$\frac{9400}{840 \times 800} = 0.014$ <b>改善</b>

○連携省エネ計画に沿って、船舶輸送部分についてエネルギー配分を行うと原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{59.2 \times 10 + 522.2}{4 \times 1000 \times 10} = 0.028$ <b>改善</b>	$\frac{8877.7}{800 \times 800} = 0.014$ <b>改善</b>



モーダルシフトを行った800km分に関して、積載台数の比でエネルギー配分を実施する場合、10/180をAが使用したと考え、事業者Aは「40tの貨物を9400 × 10/180L=522.2Lを使用して800km輸送」事業者Bは「800tの貨物を9400 × 170/180L=8877.7Lを使用して800km輸送」したこととする。

※配分方法は上記に限られない

## 事業者Aの定期報告書(例2の共同輸送を1年間で100回行った場合)

第1表 エネルギーの使用量

1. エネルギー使用量及び連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量等

エネルギーの種類	単位	使用量			
		年度		エネルギー使用量 熱量 GJ	連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量 熱量 GJ
		エネルギー使用量	連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		
軽油	k l	59.2kl	59.2 kl	2,232GJ	2,232GJ
連携分	k l	0	0	0	0
B・C重油	k l	0	0	0	0
連携分	k l		46.9 kl		1,965 GJ
合計GJ				2,232GJ	4,197GJ
連携分					1,965GJ
原油換算 k l				57.6kl	108.3 kl
連携分					50.7kl
前年度原油換算 k l				287.5kl	287.5kl
連携分					-
対前年度比 (%)				20%	37.7%

実際に自社が使用したエネルギー量を記載します。(連携取組が無い場合はこの部分のみ記載)

連携によりエネルギーの配分を行う部分において、自社が使用したこととされるエネルギー量を記載します。

連携によりエネルギーの配分を行う部分以外で、自社が使用したエネルギー量を記載します。

(1) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の合計と省エネ効果

A社(当社)が10台のトラックで各々軽油29.6l使用して4tの貨物を100km輸送した後、船舶モーダルシフトによりB社が重油を8,450L使用して800km輸送し、再びA社が10台のトラックで各々軽油29.6l使用して100km輸送した。これにより、措置実施前と比較して軽油換算493.7lの省エネ効果が得られた。また、モーダルシフトした区間について、当社が使用した事とされるエネルギー量は軽油換算で合計522.2lとする。

昨年度は本輸送を100回実施したため、モーダルシフト輸送部分について1年間の合計は、

- ・使用したこととされるエネルギー量：52.2kl (522.2l×100回)
- ・輸送量の合計：3,200,000t・km (4t×10台×800km×100回)
- ・省エネ効果：49.4kl (493.7l×100回)

(2) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の算出方法

モーダルシフトを行った部分(800km)では、A社(当社)が10台分占有して輸送している。B社の船舶はトラック180台を輸送できることから、この部分で消費されたエネルギー(C重油8,450l)をA社:B社=10:170で按分し、当社はC重油469.4l使用したこととする。また、同区間においてA社は貨物40tを800km輸送したこととする。

(3) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量

エネルギーの種類	単位	連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量
		数値	熱量GJ	数値	熱量GJ	
B・C重油	kl	0 kl	0 GJ	46.9 kl	1,965 GJ	3,200,000 [t・km]

# A.貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ③(貨客混載)

## 【事例3】貨客混載

○バス事業者とトラック事業者が連携して0.3tの貨物を計100km輸送する。連携前の原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{11.8}{100} = 0.118$	$\frac{13.1}{0.3 \times 100} = 0.437$

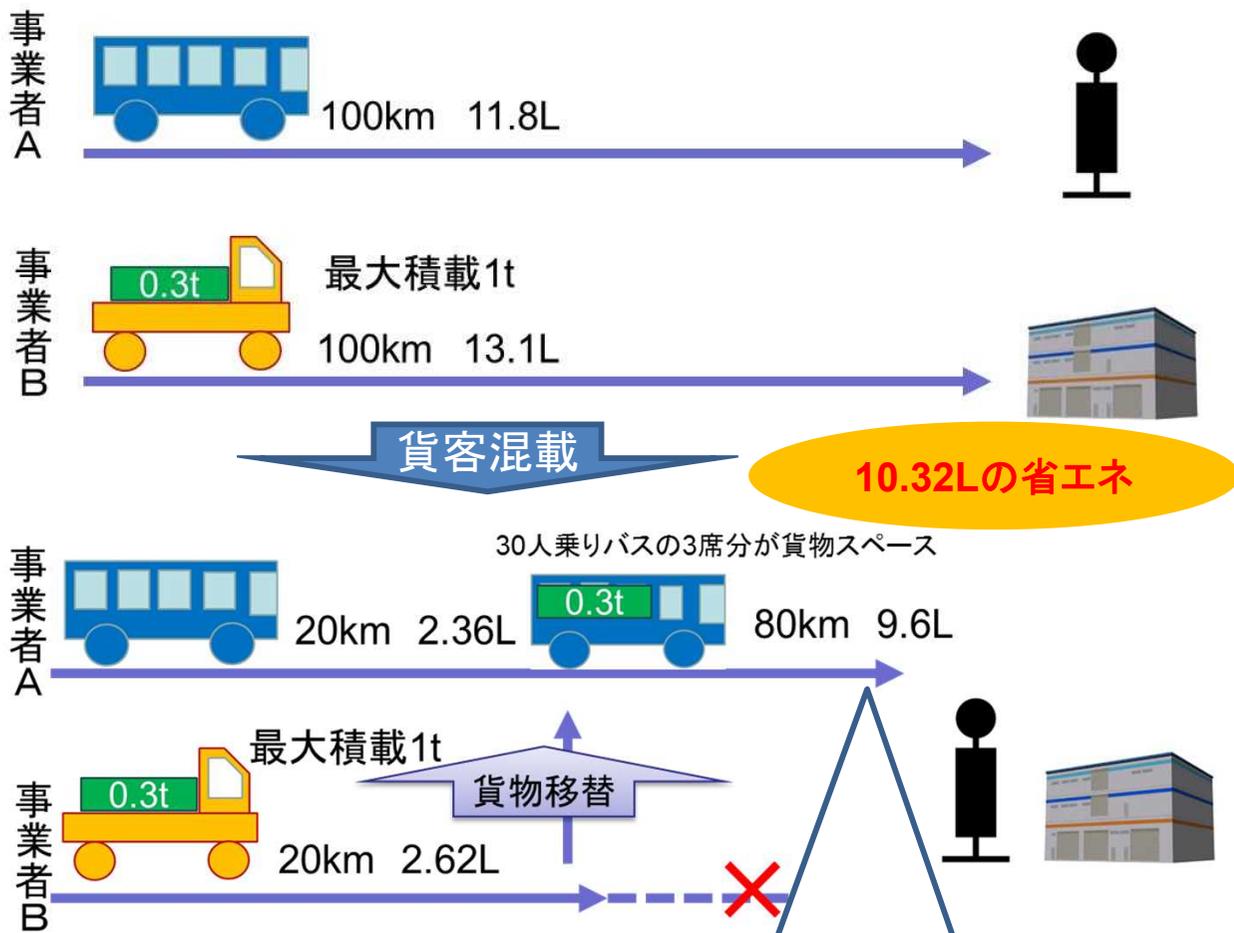
○20km地点でバス事業者Aがトラック事業者Bの貨物

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{2.36+9.6}{20+80} = 0.119$ <b>悪化</b>	$\frac{2.62}{0.3 \times 20} = 0.437$ <b>評価されず</b>

○連携省エネ計画に沿って、貨客混載輸送部分について乗客用と貨物用の座席数に沿ったエネルギー配分を行うと原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{2.36+8.64}{20+80} = 0.110$ <b>改善</b>	$\frac{2.62+0.96}{0.3 \times 20 + 0.3 \times 80} = 0.119$ <b>改善</b>

※配分方法は上記に限られない  
(例:平均乗客数と貨物の占有座席数の比)



共同輸送を行った80km分に関して、座席数の比でエネルギー配分を実施する場合、1/10をBが使用しているため  
 事業者Aは「9.6 × 9/10L = 8.64Lを使用して80km輸送」  
 事業者Bは「0.3tの貨物を9.6 × 1/10L = 0.96Lを使用して80km輸送」したこととする。

## 事業者Aの定期報告書(例3の共同輸送を1年間で1000回行った場合)

第1表 エネルギーの使用量

1. エネルギー使用量及び連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量等

エネルギーの種類	単位	使用量			
		年度 エネルギー 使用量	連携省エネ 措置を踏 まえたエネ ルギー使用 量	エネルギー 使用量 熱量 GJ	連携省エネ 措置を踏 まえたエネ ルギー使用 量 熱量 GJ
揮発油	k l	11.96 kl	2.36 kl	414 GJ	82 GJ
連携分	k l		8.64 kl		299 GJ
合計GJ				414 GJ	381 GJ
連携分					299 GJ
原油換算 k l				11 kl	10 kl
連携分					8 kl
前年度原油換算 k l				11 kl	11 kl
連携分					- kl
対前年度比 (%)				100 %	91 %
連携分					- kl

- 実際に自社が使用したエネルギー量を記載します。(連携取組が無い場合はこの部分のみ記載)
- 「貨電」については、一般送配電事業者(電力会社)を通じて供給された電気をいう。連携によりエネルギーの配分を行う部分において、自社が使用したこととされるエネルギー量を記載します。
- 連携によりエネルギーの配分を行う部分以外で、自社が使用したエネルギー量を記載します。

2. 貨客輸送連携省エネルギー措置の実績

(1) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた営業運行距離又は営業運航距離の合計と省エネ効果

A社(当社)がガソリン2.36l使用して20km輸送した後、B社との貨客混載により、B社の貨物0.3tの貨物をガソリン9.6l使用して80km輸送した。これにより、措置実施前と比較して10.32lの省エネ効果が得られた。また、この貨客混載を実施した区間について、当社が使用した事とされるエネルギー量は8.64lとする。

昨年度は本輸送を1,000回実施したため、1年間の合計は、

- 使用したこととされるエネルギー量：8.64kl (8.64×1000回)
- 運行距離の合計：80,000km (80km×1000回)
- 省エネ効果：10.32kl (10.32×1000回)

となる。

(2) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた営業運行距離又は営業運航距離の算出方法

貨客混載を行った部分(80km)では、B社の貨物をバスの座席3席分を占有して輸送した。バスの座席数が全部で30席であることから、この部分で消費されたガソリン9.6lを当該座席数比A社:B社=9:1で按分し、当社は8.64l、B社は0.96l使用したこととする。また、同区間においてB社は貨物0.3tを80km輸送したこととする。

(3) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた営業運行距離又は営業運航距離

エネルギーの種類	単位	連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえた営業運行距離又は営業運航距離
		数値	熱量GJ	数値	熱量GJ	
ガソリン	kl	9.6 kl	332 GJ	8.64 kl	299 GJ	80,000 [km]

# A. 貨客輸送連携省エネルギー措置のイメージ④(共同輸配送)

## 【事例4】共同輸配送

○4社のトラック事業者が連携して計3.2tの貨物を10km先の住宅地まで輸送する。事業者A及びBについて連携前の原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{1.98}{1.5 \times 10} = 0.132$	$\frac{1.83}{1 \times 10} = 0.183$

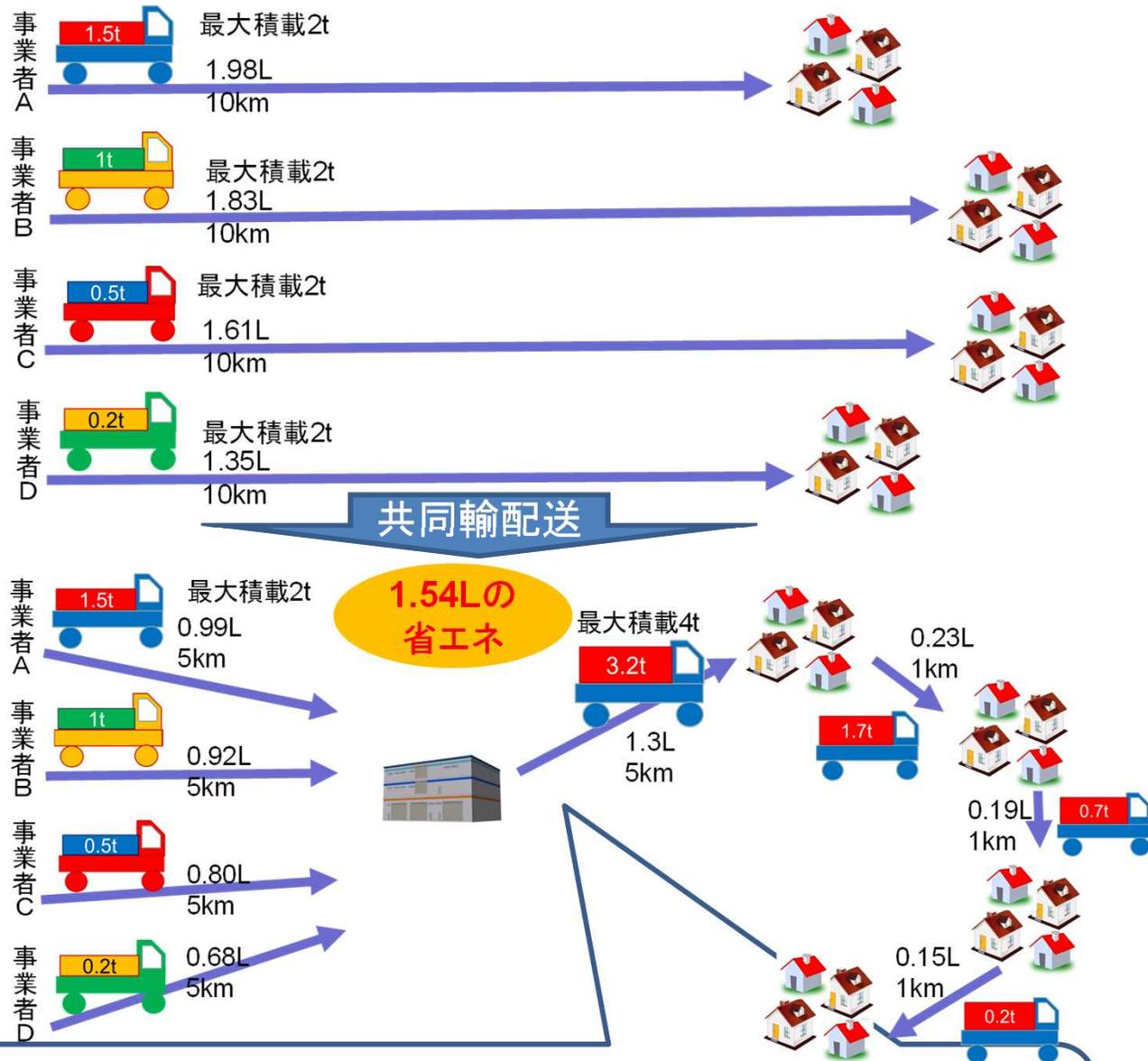
○5km地点で事業者Aが事業者B～Dの貨物も集約して輸送すると、原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{0.99+1.87}{1.5 \times 5 + 18.6} = 0.109$ <b>改善</b>	$\frac{0.92}{1 \times 5} = 0.183$ <b>評価されず</b>

○連携省エネ計画に沿って、共同輸配送部分について重量比に沿ったエネルギー配分を行うと原単位は以下の通り

原単位	事業者A	事業者B
	$\frac{0.99+0.88}{1.5 \times 5 + 1.5 \times 8} = 0.0959$ <b>改善</b>	$\frac{0.92+0.58}{1 \times 5 + 1 \times 8} = 0.115$ <b>改善</b>

※配分方法は上記に限られない。



共同輸配送を行った8km分(1.87L)に関して、貨物の重量比でエネルギー配分を実施する場合、A:B:C:Dで重量比15:10:5:2のため、共同輸配送部分について例えば事業者Aについては「1.5tの貨物を1.87×15/32L=0.88Lを使用して8km輸送」事業者Bについては「1tの貨物を1.87×10/32L=0.58Lを使用して8km輸送」したことをする。(C,Dも同様)

## 事業者Aの定期報告書(例4の共同輸送を1年間で100回行った場合)

1表 エネルギーの使用量

1. エネルギー使用量及び連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量等

エネルギーの種類	単位	使用量			
		年度 エネルギー 使用量	連携省エネ ルギー措 置を踏 まえたエネ ルギー使 用量	エネルギー 使用量 熱量 GJ	連携省エネ ルギー措 置を踏 まえたエネ ルギー使 用量 熱量 GJ
軽油	k l	0.286kl	0.099 kl	9.89GJ	3.43GJ
連携分	k l		0.088 kl		3.05GJ
合計GJ				9.89GJ	6.48GJ
連携分					3.05GJ
原油換算 k l				0.255kl	0.167kl
連携分					0.079kl
前年度原油換算 k l				0.177kl	0.177kl
連携分					-
対前年度比 (%)				144%	94.3%
連携分					-

実際に自社が使用したエネルギー量を記載します。(連携取組が無い場合はこの部分のみ記載)

連携によりエネルギーの配分を行う部分において、自社が使用したこととされるエネルギー量を記載します。

連携によりエネルギーの配分を行う部分以外で、自社が使用したエネルギー量を記載します。

(1) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の合計と省エネ効果

A社(当社)が貨物1.5tを軽油0.99l使用して5km輸送した後、B,C,D社との共同輸送によりB,C,D社の貨物と合わせて合計3.2tの貨物を軽油1.87l使用して8km輸送した(途中でB,C,Dの目的地に各々の貨物を輸送)。これにより、措置実施前と比較して軽油1.54lの省エネ効果が得られた。また、この共同輸送を実施した区間について、当社が使用したこととされるエネルギー量は0.88lとする。昨年度は本輸送を100回実施したため、モーダルシフト輸送部分について1年間の合計は、

- ・使用したこととされるエネルギー量：0.88kl (0.88l×100回)
- ・輸送量の合計：1,200t・km (1.5t×8km×100回)
- ・省エネ効果：0.154kl (1.54l×100回)

となる。

(2) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量の算出方法

共同輸送を行った部分(8km)の貨物の重量は、A社(当社)：B社：C社：D社 = 1.5：1：0.5：0.2である。この部分で消費された軽油1.87lを当該重量比15：10：5：2で按分し、当社は0.88l、B社は0.58l、C社は0.29l、D社は0.12l使用したこととする。また、同区間において輸送量は当社は1.5t、B社は1.0t、C社は0.5t、D社は0.2tをそれぞれ8km輸送したこととする。

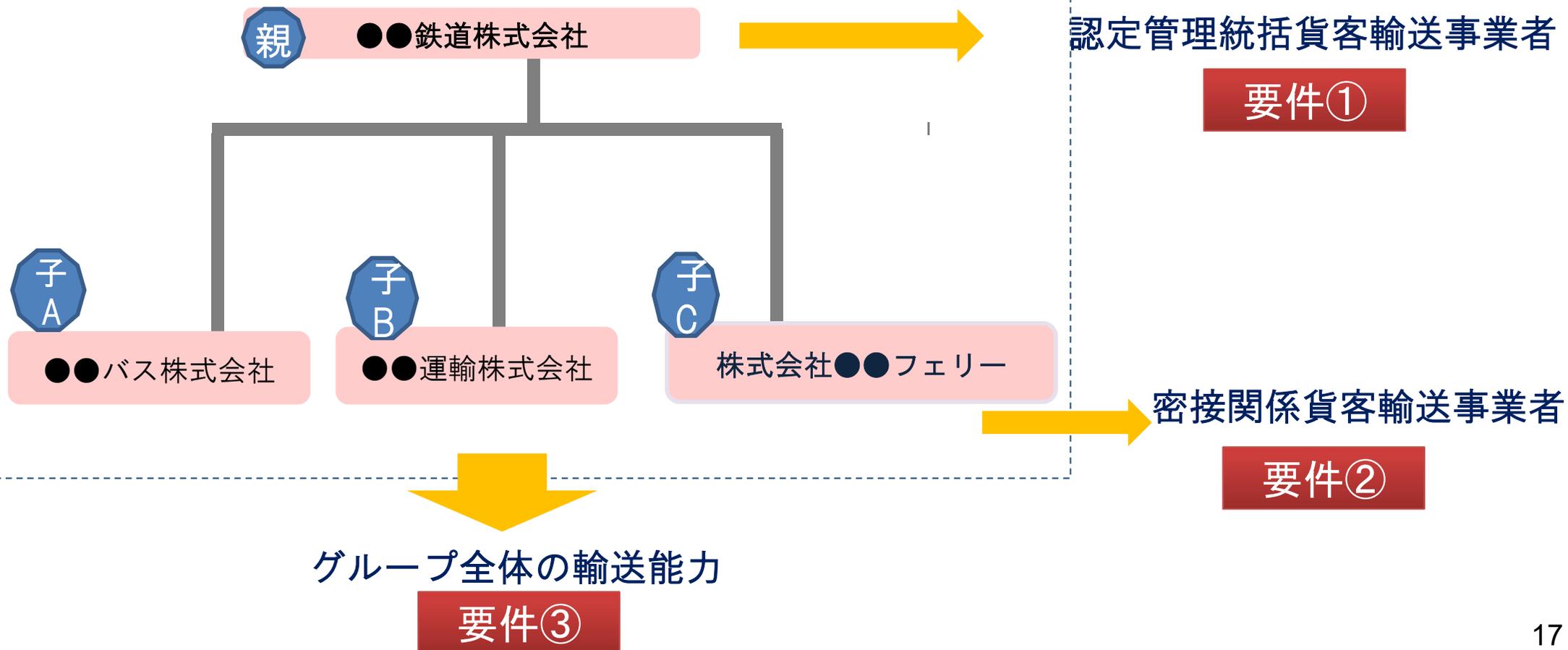
(3) 貨客輸送連携省エネルギー措置に関して使用したこととされるエネルギー量及び当該措置を踏まえた輸送量

エネルギーの種類	単位	連携省エネルギー措置に係る実際のエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえたエネルギー使用量		連携省エネルギー措置を踏まえた輸送量
		数値	熱量GJ	数値	熱量GJ	
軽油	kl	0.286kl	9.89 GJ	0.088 kl	3.05 GJ	1,200 [t・km]

## B. 認定管理統括貨客輸送事業者制度【新設】

改正省エネ法では、貨物輸送事業者又は旅客輸送事業者（貨客輸送事業者）が、密接な関係を有する者（密接関係貨客輸送事業者）と一体的に省エネ取組を推進する場合、要件①～③（後述）を満たしていれば認定管理統括貨客輸送事業者として認定を受けることが可能。【法第130条】  
⇒グループ一体としての省エネ取り組みを評価

（イメージ）



## B. 認定要件①(認定管理統括貨客輸送事業者の要件)

密接関係貨客輸送事業者と一体的に輸送に係るエネルギーの使用の合理化を推進している貨客輸送事業者であって、エネルギー使用合理化の措置を統括して管理している者として国土交通省令で定める要件に該当する者 【法第130条第1項第1号】

### 要件①

「認定管理統括貨客輸送事業者」が「密接関係貨客輸送事業者」と以下のいずれについても取決めを行っていることとする。【省令第16条】

- ・ 貨物又は旅客の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の取組方針  
(例) グループ全体で1つの取組方針を作成
- ・ 貨物又は旅客の輸送に係るエネルギーの使用の合理化を推進するための体制  
(例) グループ全体での会議を設置し、各社の省エネ事例について情報共有を実施
- ・ 貨物又は旅客の輸送に係るエネルギーの使用の合理化のための措置を統括して管理する方法  
(例) グループ内各社から定期的にエネルギー消費量等のデータを収集し、取組の進捗管理を実施するとともに、取組内容の適宜見直しを実施

## B. 認定要件②(密接関係貨客輸送事業者の要件)

自ら（認定管理統括貨客輸送事業者）が発行済株式の全部を有する株式会社その他の密接な関係を有する者として国土交通省令で定める者であって貨客輸送事業者である者

【法第130条第1項】

### 要件②

「認定管理統括貨客輸送事業者」と密接な関係を有する者は、以下のいずれかに該当する者とする。【省令第14条】

- ・ 自らが発行済株式の全部を有する株式会社（完全子会社）又はこれに類する法人等
- ・ 会社法第2条第3号に規定する子会社（議決権の過半数を所有等）又はこれに類する法人等
- ・ 財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則第8条第5項に規定する関連会社  
（議決権の20%以上を所有等）又はこれに類する法人等

認定を受けようとする貨客輸送事業者及び密接関係貨客輸送事業者の政令で定める輸送能力の合計が政令で定める基準以上であることが必要 【法第130条第1項第2号】

**要件③**

- ・ 認定を申請する事業者全体の輸送区分ごとの輸送能力を、特定輸送事業者の基準となる輸送能力で除した数に300両を乗じる。⇒貨物鉄道の車両数に換算
- ・ 各輸送区分において車両数に換算した数のグループ全体の合計が300両以上であることを、認定管理統括貨客事業者の輸送能力の基準とする。

【政令第15条、省令第17条】

《特定輸送事業者の輸送能力の基準》

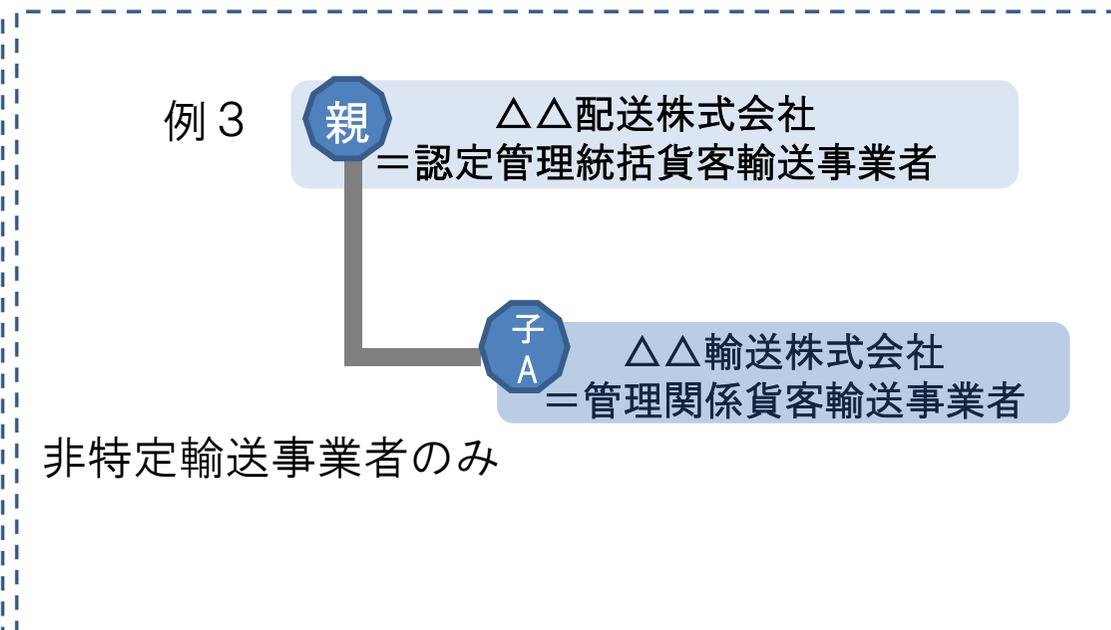
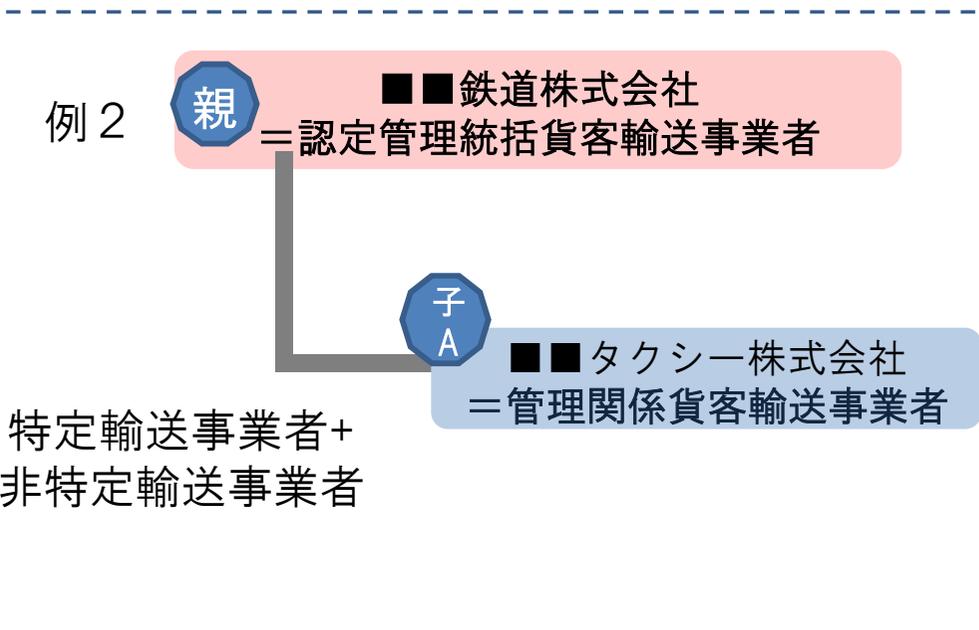
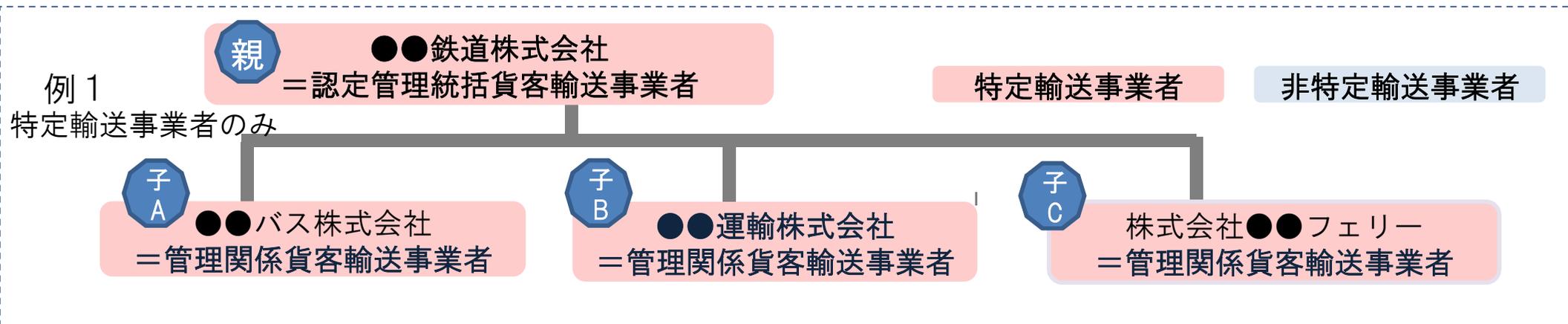
区分	輸送能力	貨物	旅客
鉄道	車両数	300両	300両
自動車	台数	200台	バス <span style="color: red;">200台</span> タクシー <span style="color: red;">350台</span>
船舶	総船腹量	2万総トン	2万総トン
航空機	総最大離陸重量	9,000トン	

《具体例》

- ① A 鉄道：360両/300両×300両＝360両  
 B バス：250台/200台×300両＝375両  
 グループ全体の合計：360両＋375両＝735両  
 ⇒300両以上であり、基準を満たす
- ② A 鉄道：360両/300両×300両＝360両  
 B バス：80台/200台×300両＝120両  
 グループ全体の合計：360両＋120両＝480両  
 ⇒300両以上であり、基準を満たす
- ③ A 鉄道：200両/300両×300両＝200両  
 B バス：80台/200台×300両＝120両  
 グループ全体の合計：200両＋120両＝320両  
 ⇒300両以上であり、基準を満たす

# B. 認定管理統括貨客輸送事業者の認定の例

## 認定の例



※密接関係貨客輸送事業者は認定により管理関係貨客輸送事業者となる

## B. 認定の効果

### 認定の効果

- 中長期計画は、**認定管理統括貨客輸送事業者**のみが作成・提出【法第131条】
- 定期報告は、**管理関係貨客輸送事業者分**をあわせて**認定管理統括貨客輸送事業者**が報告【法第132条】

※なお、勧告及び命令は、**管理関係貨客輸送事業者分**もあわせて、**認定管理統括貨客輸送事業者**が国土交通大臣から受ける【法第133条】

## B. 認定管理統括貨客輸送事業者・管理関係貨客輸送事業者の定期報告①(省エネ法)

## 省エネ法に基づく報告

- 認定管理統括貨客輸送事業者は、グループ全体で行う貨物輸送及び旅客輸送それぞれについて、エネルギー使用量、エネルギーの使用に係る原単位、判断基準の遵守状況、二酸化炭素排出量等を報告する。
- 貨物輸送及び旅客輸送に係る原単位をそれぞれ中長期的に年平均1%改善することが求められる。

※認定管理統括貨客輸送事業者として定期報告を行う者は、別途特定輸送事業者としての報告は不要

## ○定期報告書【様式第13(省令第20条)】

## 認定管理統括貨客輸送事業者の定期報告

## 貨物輸送に係る報告

- ・エネルギー使用量
- ・エネルギーの使用に係る原単位
- ・判断基準の遵守状況 等

## 旅客輸送に係る報告

- ・エネルギー使用量
- ・エネルギーの使用に係る原単位
- ・判断基準の遵守状況 等

- ・連携省エネ措置の実績
- ・その他実施した措置
- ・二酸化炭素排出量 等

## B. 認定管理統括貨客輸送事業者・管理関係貨客輸送事業者の定期報告②(温対法)

### 地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく報告

- 地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、特定排出者(※)は個別に二酸化炭素の排出量を報告する必要がある。
- 認定管理統括貨客輸送事業者及び管理統括貨客輸送事業者のうち、特定排出者となる者の一覧を「貨客輸送事業者認定総括表」に記載。
- 当該特定排出者の数だけ「貨客輸送事業者認定第1表～第3表」を作成し、エネルギーの使用量及びエネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の排出量を報告する。

### ※特定排出者

【温対法政令第5条】

- ① 特定輸送事業者
- ② 鉄道車両数に換算した輸送能力の合計が300両以上である者

#### 《具体例》

バス80台とタクシー210台を持つA社

バス：80台/200台×300両＝120両

タクシー：210台/350台×300両＝180両

A社全体の合計：120両＋180両＝300両

⇒300両以上であり、特定排出者に該当する

### ○定期報告書【様式第13(省令第20条)】

#### 貨物輸送事業者認定総括表

- 認定管理統括貨客事業者及び管理関係貨客輸送事業者のうち、特定排出者となる事業者の一覧を記載

#### 特定排出者1

- ・貨客輸送事業者認定第1表
- 事業者の名称等
- ・貨客輸送事業者認定第2表
- エネルギーの使用量
- ・貨客輸送事業者認定第3表
- 二酸化炭素の排出量

#### 特定排出者2

- ・貨客輸送事業者認定第1表
- 事業者の名称等
- ・貨客輸送事業者認定第2表
- エネルギーの使用量
- ・貨客輸送事業者認定第3表
- 二酸化炭素の排出量

...

※特定排出者の数だけ添付



様式等は以下の国交省HPをご参照ください

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000002.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000002.html)