

Q&A 目次

<法制度関係>

- Q1 「業として」、というのはどのように解釈するのか。
- Q2 法第 129 条の「事業者」の定義がないと思われるが如何。企業等一般を指すものと考えて良いか。
- Q3 法令全般にあたって、国・地方自治体等の機関は含まれるのか。

<輸送能力関係>

- Q4 輸送能力としてカウントするトラック等の範囲と判断時点について。
- Q5 トラックの台数のカウント方法について。
- Q6 備車の使用権限を備車先が持つ形態が存在している。このような場合に輸送能力は備車先でカウントすることになるのか。
- Q7 複数社のタクシーグループについては、どのように取り扱うのか。
- Q8 輸送能力の基準とされている、タクシー350 台には、ハイヤーも含まれるのか。
- Q9 レンタカー事業者やリース事業者は特定輸送事業者の対象となり得るのか。
- Q10 内航の裾切り基準の適用について、実輸送で判断するとしても、備船契約は年度末で終了することが多く、しかも、2000 トン、3000 トンという大型船の異動もしばしばあるので、実態の反映・把握が難しいのではないか。
- Q11 外航海運の用に供する船舶は輸送能力としてカウントせず、内航海運の用に供する船舶のみカウントするという理解でよいか。
- Q12 備船も輸送能力にカウントするのか。
- Q13 はしけや台船のように見なしトン数（載貨重量の 6 割）となっているものの扱いについて。
- Q14 裾切り基準の設定根拠について。
- Q15 ナンバーを有していない車両の扱い如何。

<輸送能力届出関係>

- Q16 輸送能力の届出は、毎年届け出る必要があるのか。
- Q17 ハイヤー・タクシー以外にバス及びトラック事業を経営しており、全ての業種の台数が規定を超えている場合の届出は同時でよいか。
- Q18 保有台数が前年度末において裾切り基準台数未満であって、当該年度途中で増車により基準台数を上回った場合にあっては、何時の時点から特定輸送事業者になるのか。
- Q19 保有台数が前年度末において裾切り基準台数以上であって、当該年度途中で減車により基準台数を下回った場合にあっては自動的に特定輸送事業者の指定が解除されるのか。

<自家物流事業者関係>

- Q20 自家物流事業者の定義について。
- Q21 自家物流事業者に係る輸送能力のカウント方法として、軽量な物品の輸送のためライトバンを使用するが、これもカウント対象とするのか。
- Q22 自家用貨物自動車による「貨物の輸送」に関し、通常は自家用貨物自動車を営業活動で使用しており商品の輸送は行っていないが、まれに、商品を輸送することがある。こうした場合、省エネ法に基づく「貨物輸送事業者」に該当するとみなされるのか。

<エネルギー消費原単位関係>

- Q23 輸送事業者のエネルギー消費原単位の設定根拠について。
- Q24 エネルギー消費原単位は、個々の輸送事業者の業種／業態に応じて複数の原単位が使用できるようにすべき。
- Q25 省エネ法で貨物輸送事業者ごとにエネルギー消費原単位を年平均 1%以上の低減することを目標としているが、その根拠は何か。
- Q26 特定輸送事業者は年平均 1%以上のエネルギー消費原単位の低減目標の設定が求められるが、達成した時のメリットはあるのか。
- Q27 「エネルギー消費原単位を中期的にみて年平均 1%以上削減させる」とされているが、毎年低減することが必要なのか。
- Q28 施行時を基点にして、中長期的に年平均 1%以上低減させることは厳しい状況もあり、これまでの取組についても反映するような弾力的な目標の設定をして欲しい。
- Q29 省エネへの取り組みの評価について、省エネ運転、輸送の効率化など、省エネへの取り組みを従前より取り組んでいる事業者も多くいることから、数値だけで比較するのではなく、これまでどんな取り組みをし、成果を上げてきたかを客観的に評価することを報告書の中で反映できるよう検討して欲しい。
- Q30 エネルギー消費原単位を年平均 1%以上低減することを目標にしているが、何年間実施されるのか。また、届出を怠った場合や年平均 1%以上低減することが出来なかった場合に罰則はあるか。
- Q31 自家物流事業者の貨物を輸送事業者が輸送することとなった場合（自営転換）、エネルギー消費量が増加するため、削減目標の達成が困難になるのではないか。

<定期報告関係>

- Q32 特定輸送事業者からの報告は支社単位で提出するのか？それとも、本が行うということによいか。
- Q33 特定輸送事業者が報告すべきエネルギー消費量等の範囲について。
- Q34 輸送事業者が下請けの輸送事業者に輸送を委託した場合のエネルギー消費量の取扱いについて。
- Q35 トラックが輸送行程において、一部 RORO 船や旅客フェリーを利用した場合の取扱いについて。
- Q36 帰り荷がなく、空輸送だった場合のエネルギー消費量や整備工場、検査場への移動時のエネルギー消費量の取扱いについて。
- Q37 共同輸配送時のエネルギー消費量の取扱いについて。
- Q38 トラック事業者と内航運送事業者を兼業しており、貨物輸送区分としてトラック部分が特定輸送事業者となる場合、内航運送部分のエネルギー消費量の取扱いはどうなるのか。
- Q39 タクシー事業者は、営業用以外で使用している自動車や事務所におけるエネルギー使用量についても報告することとなるのか。
- Q40 船舶が陸上施設の陸電を使用した場合の取扱いについて。
- Q41 航空機が空港の GPU を使用した場合の取扱いについて。
- Q42 自動車が外部電源を使用した場合の取扱いについて。
- Q43 定期報告書第 1 表「昼間買電」「夜間買電」の区別について。

- Q44 定期報告書第1表「昼間買電」「夜間買電」の区別がつかない場合の記入方法について。
- Q45 「第3表.輸送用機械器具ごとの営業運行距離または営業運航距離の合計」について、機械器具ごと（車両種類ごと）での把握は不可能であるため、これらの合計を記載すればよいか。
- Q46 輸送量（トンキロ）・輸送キロ（車両走行キロ）の算出について。
- Q47 トラックの輸送量（トンキロ）の算出方法について。
- Q48 タンク車での輸送で、帰りが空荷の場合、みなし輸送トンキロにて算出してよいか。
- Q49 特別積合せ貨物運送事業を営んでいるものは、集配と拠点間移動の車種が異なるが、みなし輸送トンキロの算出方法にて算出する場合の方法について。
- Q50 「第5表.過去5年度間のエネルギーの使用に係る原単位の変化状況」に関し、「5年度間平均原単位変化」とは何か。
- Q51 定期報告書第6表にて改善できなかった場合の記載が要求されているが、ここへの記載は6年目からでいいのか。
- Q52 定期報告書第9表の記載について、第1表にて原油換算を行っているので、第9表にその旨記載の上、原油によるCO₂排出量を算定してもよいか。
- Q53 エネルギー使用量の報告について、荷主分と輸送事業者分で重複が発生するが問題ないか。
- Q54 地球温暖化対策の推進に係る法律（平成10年法律第117号）では、輸送事業者がオフィスから出したCO₂についてどう取り扱われるのか。

<判断基準関係>

- Q55 「エネルギーの使用の合理化の目標の達成のための計画」とは何か。
- Q56 低燃費車の導入に関し、「導入率」など数値目標の設定や短い車両更新期間が義務付けられることになるのか。
- Q57 輸送事業者の判断基準と荷主の判断基準の整合性について、荷主の判断基準ではエアクリナーの清掃、エンジンオイルの選択まで明記されており、これに基づき荷主から指示される可能性があるのに、輸送事業者の判断基準には記載されていないのは何故か。

<荷主関係>

- Q58 荷主について、3PLとの関係はどうなるのか。

<電気需要平準化時間帯について>

- Q59 電気需要平準化時間帯とは、具体的にどのような時間帯か。
- Q60 電気需要平準化時間帯の買電量を自ら計測して把握できない場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。
- Q61 電気需要平準化時間帯の買電量を自ら計測できず、かつ電力会社から提供される検針票を用いても把握できない場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。
- Q62 電力会社から提供される検針票を用いて報告を行う場合で、検針日が月末最終日でないために検針期間と電気需要平準化時間帯の期間にズレが生じてしまう場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。
- Q63 特定規模電気事業者（新電力）からの買電量も、昼間・電気需要平準化時間帯・夜間の買電量に分けて報告する対象になるとのことだが、電気を熱量に換算する係数はどの値を使用することになるか。
- Q64 電気需要平準化時間帯の買電量が把握できる事業所と、集会所などの電気需要平準化時間帯の買電量

が把握できない事業所がある場合は、どのように報告すれば良いか。

<電気需要平準化評価原単位について>

- Q65 電気需要平準化評価原単位とエネルギー消費原単位の「変化状況」、「原単位を改善できなかった理由」、「達成状況」の関係性について。
- Q66 電気の需要の平準化に資する取組を実施していなくても、電気需要平準化評価原単位を報告しなければならないか。
- Q67 電気需要平準化評価原単位の5年度間平均原単位変化の数値が算出されるまでは、年平均1%以上改善できなかった理由を報告しなくてもよいか。

<電気の需要の平準化に資する措置について>

- Q68 定期報告の対象年度以前より継続して実施している電気の需要の平準化に資する取組がある場合は、定期報告書で報告することができるか。

<電気事業者に係る措置について>

- Q69 法律第81条の6に基づき、経済産業省令で定めた開示を求められることができる情報である、「一定の時間ごとの電気の使用量」とは具体的にはどのような情報か。

<平成30年改正省エネ法に基づく各種書類の適用時期について>

- Q70 新しい定期報告書の様式の適用時期はいつからか。

<貨客輸送連携省エネルギー計画の認定制度について>

- Q71 認定申請書の提出先について。
- Q72 申請書の提出期限と定期報告への反映時期について。
- Q73 具体的にどのような事例が貨客輸送連携省エネルギー計画の対象となるのか。
- Q74 備車は貨客輸送連携省エネルギー計画の対象となるのか。
- Q75 既に実施している連携措置についても計画に記載して提出することは可能か。
- Q76 それぞれの輸送事業者が使用したこととされるエネルギーの量の算出の方法は、「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」とされているが、具体的にどのように算出すれば良いのか。

<認定管理統括貨客輸送事業者制度について>

- Q77 認定申請書の提出先について。
- Q78 申請書の提出期限と定期報告等への反映時期について。
- Q79 申請書において、全ての輸送区分について輸送能力を記載することとされているが、「全て」とはどこまでが含まれるのか。
- Q80 特定輸送事業者でなくとも認定管理統括貨客輸送事業者となることは可能か。
- Q81 認定管理統括貨客輸送事業者と密接な関係を有する事業者とは何か。また、認定管理統括貨客輸送事業者と密接な関係を有する事業者全てが管理関係貨客輸送事業者となるのか。
- Q82 複数の輸送区分において裾きり基準を超えている事業者が、これまで別々に提出していた定期報告等をまとめることも可能となるのか。

<その他>

Q83 エネルギー管理を主に行う事務所や営業所が本社と別にある場合には、「主たる事務所」の欄には本社所在地ではなく、当該事務所等を記載して良いか。

<法制度関係>

Q1 「業として」、というのはどのように解釈するのか。

A 「業」=事業者として、ではなく、①ある行為を反復継続的に行っていること、②当該者がその行為を行うことへの社会的認知があること、の2点を満たしている場合に「業として」行っているとみなします。また、事業者である場合に限る要件ではなく、公的団体も対象になりえます。

Q2 法第129条の「事業者」の定義がないと思われるが如何。企業等一般を指すものと考えて良いか。

A 事業者は、国・地方自治体を含む全ての者が対象となります。企業も含まれます。

Q3 法令全般にあたって、国・地方自治体等の機関は含まれるのか。

A 含まれます。

<輸送能力関係>

Q4 輸送能力としてカウントするトラック等の範囲と判断時点について。

A1 輸送事業者が輸送区分ごとに設けられた輸送能力の基準以上の輸送能力を有しているかどうか、毎年度末に確認することになります。

2 輸送能力のカウントに当たっては、貨物自動車運送事業法といった個別の事業法において届出をしているものであれば、休車をしていても含めることになります。

3 また、保有、リース、チャーターの形態を問わず輸送に使用しているものについては全てカウント対象となりますが、海運事業であれば、チャーター船でも事業に使用している場合には、事業登録していると思われるので、そちらをご確認ください。なお、会社・子会社の資本形態は問わず、組織が別であれば、それぞれが規制対象となります。

4 自動車使用の輸送のうち、トラック事業者であれば貨物自動車運送事業法に基づく事業計画に掲載されている車両（自動車リースであれば1年以上の契約期間を有するもの）を、自家物流事業者であれば、保有・リース（自動車リースであれば1年以上の契約期間を有するもの）で使用している車両をカウントしてください。備車車両の使用権限は備車を保有・管理している者（備車元）が持つことから、車両を一時的に借り上げ使用している者（備車先）の輸送能力にはカウントせず、備車元の輸送能力にカウントします。

Q5 トラックの台数のカウント方法について。

A1 事業用貨物自動車による輸送区分では、一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車の数をカウントすることになります。なお、トレーラの台数はカウントには含めません。また、軽貨物自動車の数は含まれません。

- 2 また、自家用貨物自動車については、輸送区分が異なります。事業用貨物自動車と自家用貨物自動車を保有されている場合、それぞれの輸送区分ごとにカウントしますので、双方の台数をあわせた数字を報告する必要はありません。

Q6 傭車の使用権限を傭車先が持つ形態が存在している。このような場合に輸送能力は傭車先でカウントすることになるのか。

A 貨物自動車運送事業法に基づく許認可を受けている、トラック事業者であれば、同法に基づき提出している事業計画を参照して下さい。同計画に記載されている台数を、輸送能力としてカウントして下さい。

Q7 複数社のタクシークラウドについては、どのように取り扱うのか。

A 各社別にカウントすることになります。

Q8 輸送能力の基準とされている、タクシー350台には、ハイヤーも含まれるのか。

A 含まれます。

Q9 レンタカー事業者やリース事業者は特定輸送事業者の対象となり得るのか。

A 実運送を行っていないのであれば対象となりません。

Q10 内航の裾切り基準の適用について、実運送で判断するとしても、傭船契約は年度末で終了することが多く、しかも、2000トン、3000トンという大型船の異動もしばしばあるので、実態の反映・把握が難しいのではないか。

A1 内航海運業法に基づく船舶の増減に係る登録・届出は、各事業者の事業方針により逐次行われています。

2 省エネ法においては、他の事業と同様に毎年度末の3月31日現在において登録・届出されている船舶の合計総トン数を総船腹量とし、2万総トンを超える事業者が翌年度の報告義務事業者となります。

3 なお、4月1日以降2万総トン以上とならないことが明らかな場合には指定対象とはなりません。

Q11 外航海運の用に供する船舶は輸送能力としてカウントせず、内航海運の用に供する船舶のみカウントするという理解でよいか。

A その理解で構いません。なお、両方に使われるものについては、内航海運の用に供する船舶として輸送能力にカウントされることとなります。

Q12 傭船も輸送能力にカウントするのか。

A カウントすることになります。

Q13 はしけや台船のように見なしトン数（載貨重量の6割）となっているものの扱いについて

- A1** 船舶の総トン数にあつては、船舶法に基づく測度を行う船舶は、船舶のトン数の測度に関する法律に基づく総トン数の算出を行っていますが、はしけや台船のように船舶法の適用のない船舶にあつては、総トン数の算出は行っていません。
- 2** 内航海運業法に基づく登録又は届出を行う際には、総トン数を記載することになっていますが、船舶法に基づく測度を行っていない船舶にあつては、正常な積載状態における満載積トン数の60%をもって総トン数とすることになっています。
- 3** そのため、各事業者の総船腹量の算出する場合にあつては、見なしトン数による船舶の場合は、その見なしトン数を算入し、総船腹量を算出します。

Q14 裾切り基準の設定根拠について。

- A1** 裾切り基準は、各モードの車両等の台数の過半をカバーすることを目指して設定されています。
- 2** ただし、中小規模の事業者が多い自動車輸送については、その実態を考慮し、バス事業において概ね過半となるのが200台であることから、それと同程度のエネルギー使用が想定されるトラック200台、タクシー350台がそれぞれ裾切り基準と設定されています。

Q15 ナンバーを有していない車両の扱い如何。

A ナンバーを有していない車両は、使用される範囲が限定されていますので、輸送に係る措置の対象外であり、輸送能力にはカウントしません。

<輸送能力届出関係>

Q16 輸送能力の届出は、毎年届け出る必要があるのか。

- A** 年度末時点において輸送能力が基準以上であるときは、輸送能力の届出を行って下さい。なお、特定輸送事業者として既に指定されている場合には、翌年度以降に輸送能力の届出を行う必要はありません。

Q17 ハイヤー・タクシー以外にバス及びトラック事業を営んでおり、全ての業種の台数が規定を超えている場合の届出は同時でよいのか。

A まとめて1枚の様式で届け出ることはできません。ハイヤー・タクシー、バスといった輸送区分毎に、所定の様式に従って、それぞれ輸送能力届出書を提出して下さい。

Q18 保有台数が前年度末において裾切り基準台数未満であって、当該年度途中で増車により基準台数を上回った場合にあっては、何時の時点から特定輸送事業者になるのか。

A 前年度末において裾切り基準台数未満で、当該年度途中で増車により基準台数を上回り、当該年度末時点においてもなお基準台数を上回った場合にあっては、翌年度の4月末までに国土交通省（地方運輸局等）に輸送能力届出書を提出して下さい。その後、特定輸送事業者として指定されます。

Q19 保有台数が前年度末において裾切り基準台数以上であって、当該年度途中で減車により基準台数を下回った場合にあっては自動的に特定輸送事業者の指定が解除されるのか。

A 年度途中で減車により裾切り基準台数を下回り、当該年度末においても基準台数を上回る見込みがない場合にあっては、その旨を記載の上、国土交通省（地方運輸局等）に指定取消申出書を提出して下さい。申出に理由があると認めるときは、指定の取消を行います。

<自家物流事業者関係>

Q20 自家物流事業者の定義について。

A1 貨物輸送事業者が自家用貨物自動車を200台以上（注：カウントに当たっては、軽自動車、トレーラは除かれます。）保有・リースしている場合、特定貨物輸送事業者として指定されることとなります。

2 特定輸送事業者に指定された後は、自家用貨物自動車におけるエネルギー消費量を報告してください。ここで、自家用貨物自動車とは、最大積載量が設定されている自動車（大型特殊自動車や一部の特種自動車は除かれます。）をいいます。具体的には、次のナンバーを有する自動車となります。

- (1) 貨物の運送の用に供する普通自動車、小型自動車（1ナンバー、4ナンバー、6ナンバー）
- (2) 貨物の運送の用に供する軽自動車（4ナンバー、6ナンバー）
- (3) 特種な用途に供する普通自動車、小型自動車、軽自動車（8ナンバー）のうち、特種な物品を運搬するための特種な物品積載設備を有するもの（タンク車、コンクリートミキサー車、冷蔵冷凍車等）又は最大積載量が500kgを超えるもの

3 なお、貨物輸送事業者とは、本邦内の各地間において発着する他人又は自らの貨物の輸送を、業として、エネルギーを使用して行うものとされており、貨物の輸送を行っていない場合（例えば、リース会社などを想定。）には貨物輸送事業者には該当しません。

4 用語の定義については、以下の通りです。

- (1) 「他人又は自らの貨物」とは、他人又は当該事業者の貨物が該当し、例えば、運転者や同乗者の手荷物その他の人が通常外出時に携帯する範囲内の物品は該当しません。
- (2) 「貨物の輸送」とは、例えば、移動後に運転者から他者に貨物を引き渡す場合が該当し、個別の具体例を挙げると次のとおりとなります。

- ①A 工場から B 倉庫に製品・商品を運ぶ場合
⇒ 他人又は自らの貨物の輸送に該当します
- ②A 事業所 → B 社 → A 事業所といった移動であって、B 社で運転手又は同乗者が作業を行うため、A 事業所が保有する工具箱や清掃道具等の道具類を運ぶ場合
⇒ 他人又は自らの貨物の輸送に該当しません。
- ③A 事業所 → B 地点 → A 事業所といった移動であって、B 地点で他人が作業を行うため、A 事業所が保有する工作機械類を運ぶ場合
⇒ 他人又は自らの貨物の輸送に該当します。
- ④A 事業所 → B 地点 (→ C 地点 → ……) といった移動であって、各地点に商品を送る場合 (少量のサンプルのみを運ぶ場合を除く。イベントで配布される試飲品、試食品や病院に届ける薬等が該当)
⇒ 他人又は自らの貨物の輸送に該当します。
- ⑤A 事業所 → B 地点 (→ C 地点 → ……) → A 事業所といった移動であって、A 事業所 → …… → A 事業所に移動している物品 (営業用の説明資料等が該当)
⇒ 発着する貨物に該当せず、結果として、他人又は自らの貨物の輸送に該当しません。
- 5** 次のいずれにも該当する場合には「業として」に該当するものとします。
- (1) ある行為を反復継続的に行っていること
- (2) 当該者がその行為を行うことへの社会的認知があること
- 6** なお、貨物輸送事業者に該当するかどうかについて疑義が生じた場合には、最寄りの地方運輸局等へ相談して下さい。

Q21 自家物流事業者に係る輸送能力のカウント方法として、軽量な物品の輸送のためライトバンを使用するが、これもカウント対象とするのか。

- A** 輸送能力(台数)のカウント対象となる自家用貨物自動車(注:軽自動車、トレーラは除かれます)とは、最大積載量が設定されている自動車(大型特殊自動車や一部の特殊自動車を除く。)になります。具体的には、次のナンバーを有する自動車になります。
- (1) 貨物の運送の用に供する普通自動車、小型自動車(1ナンバー、4ナンバー、6ナンバー)
- (2) 特殊な用途に供する普通自動車、小型自動車(8ナンバー)のうち、特殊な物品を運搬するための特殊な物品積載設備を有するもの(タンク車、コンクリートミキサー車、冷蔵冷凍車等)又は最大積載量が500kgを超えるもの
- なお、特定輸送事業者としてエネルギー消費量を算出・報告する際は、軽自動車のエネルギー使用量も含めるため注意してください(Q20A2を参照)。

Q22 自家用貨物自動車による「貨物の輸送」に関し、通常は自家用貨物自動車を営業活動で使用しており商品の輸送は行っていないが、まれに、商品を輸送することがある。こうした場合、省エネ法に基づく「貨物輸送事業者」に該当するとみなされるのか。

- A1** 例えば以下のようなケースが考えられます。
- (1) 通常、委託輸送する商品を、たまたまトラックの手配ができなかったため自家用貨物自

動車で当該商品を輸送するといったケース

(2) 年に数回であっても、自家用貨物自動車による商品の輸送が想定されているケース

「貨物輸送事業者」の定義についてはQ20A3～6を参照してください。上記(1)のケースでは、業として、反復継続して輸送を行っているとは言い難く、事前に事業者が当該輸送行為を予見できないことから「貨物輸送事業者」には該当しないものとして取り扱います。(2)のケースでは、年に数回とはいえ、反復継続的に輸送を行うことが想定されていますから、「貨物輸送事業者」に該当するものとして取り扱います。

2 また、自家物流事業者への規制に関しては、当該事業者が省エネ計画を策定することが可能な者を特定輸送事業者として指定します。

3 なお、省エネ計画を策定することが可能かどうかに関しての取扱いは、次のとおりです。

(1) 通常、委託輸送する商品を、たまたまトラックの手配ができなかったため自家用貨物自動車で当該商品を輸送するといったケース

→ 事前に事業者が当該輸送行為を予見できないため、省エネ計画を策定することが困難です。したがって、そうした事業者は「貨物輸送事業者」に該当しないものとして取り扱います。

(2) 年に数回であっても、自家用貨物自動車による商品の輸送が想定されているケース

→ 事前に省エネ計画を策定することが可能です。したがって、そうした事業者は、原則として、「貨物輸送事業者」に該当するものとして取り扱います。

<エネルギー消費原単位関係>

Q23 輸送事業者のエネルギー消費原単位の設定根拠について。

A1 輸送事業者のエネルギー消費原単位については、次の通り設定しています。

<貨物輸送（航空輸送を除く。）>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{輸送トンキロ})$

<旅客輸送（航空輸送を除く。）>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{輸送キロ（車両走行キロ）})$

<航空輸送>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{有償トンキロ})$

2 このようにエネルギー消費原単位を設定した根拠は次の通りです。

①エネルギー消費原単位は、単位輸送量当たりのエネルギー使用量とします。

②通常、輸送量の単位として使用されているものは、貨物輸送に関しては輸送トンキロ、旅客輸送に関しては輸送人キロになります。

③貨物輸送に関しては、積載効率の向上の促進等を図る上で、輸送トンキロを指標として使用することが適当です。つまり、積載率が向上すれば、エネルギー使用量当たりの輸送トンキロが増加し、結果として原単位は減少します。ここで輸送キロを指標として使用した場合には、積載効率の向上が原単位に反映されないこととなります。

④一方、旅客輸送に関しては、仮に、人キロを指標として使用した場合には、現在運輸分野で進めている次のような措置が省エネ法の目的に沿わないこととなってしまいます。そのため、旅客を乗せないで走行する距離の削減の促進等を図る観点から、輸送キロ（旅客を輸送した距離）

を使用することが適当です。

- (1) 輸送事業者（特に鉄道輸送事業者）が進めている混雑率緩和のための措置
混雑率を緩和するための車両数や運行本数の増加は、輸送人キロは変わりませんが、エネルギー消費量の増加につながり、結果として原単位が悪化（増加）することになります。
- (2) 生活路線の維持
利用者数が少ないため、輸送人キロに比べエネルギー使用量が大きくなり、結果として原単位が悪化（増加）することになります。

参考 1：有償トンキロ

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たものです。

参考 2：輸送キロ（車両走行キロ）

鉄道の車両走行キロには、回送距離は含まれていません。

タクシーの場合は、実車キロが該当し、空車時の走行距離は含まれていません。

Q24 エネルギー消費原単位は、個々の輸送事業者の業種／業態に応じて複数の原単位が使用できるようにすべき。

A1 エネルギー消費原単位については、省エネ取組みについての同業他社との比較等も必要との観点から、貨物輸送、旅客輸送、航空輸送の輸送区分ごとに下記のとおり統一したいと考えています。

2 なお、下記の原単位に加えて各事業者が独自の原単位を算出することを否定するものではありません。そのような原単位については定期報告の第 8 表において追加して記載することが可能です。

<貨物輸送（航空輸送を除く。）>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{輸送トンキロ})$

<旅客輸送（航空輸送を除く。）>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{輸送キロ（車両・船舶走行キロ）})$

<航空輸送>

$(\text{エネルギー使用量}) \div (\text{有償トンキロ})$

Q25 省エネ法で貨物輸送事業者ごとにエネルギー消費原単位を年平均 1%以上の低減することを目標としているが、その根拠は何か。

A1 過去の実績を踏まえ、また、工場・事業場の中長期目標等を考慮し、モード横断的に一律中期目標を 1%としました。

Q26 特定輸送事業者は年平均 1%以上のエネルギー消費原単位の低減目標の設定が求められるが、達成した時のメリットはあるのか。

A エネルギー消費原単位の低減により燃料コストが低下するため、経営改善につながります。また、社会的貢献をアピールするための一根拠とすることも可能と考えています。また、2箇年に渡って当該目標を達成した場合は、次年度以降、中長期計画の期間の範囲（5年を超えない）で、計画の提出を免除することが可能です。

Q27 「エネルギー消費原単位を中期的にみて年平均 1%以上削減させる」とされているが、毎年低減することが必要なのか。

A 毎年低減させる必要はありません。3～5 年の間でエネルギー消費原単位を年平均 1%以上低減することを目標として下さい。

Q28 施行時を基点にして、中長期的に年平均 1%以上低減させることは厳しい状況もあり、これまでの取組についても反映するような弾力的な目標の設定をして欲しい。

A 定性的な目標ではなく、定量的な目標を設定する方が、事業者が省エネに取り組む上で明確な目標を立てやすいとの考え方により、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均 1%以上低減させるとの目標を判断基準に記載しています。また、その基点は、省エネ法（輸送に係る措置）施行時（平成 18 年度 4 月）となりますが、省エネ取組の評価にあたっては過去に取り組んだ省エネ対策についても考慮することとしています。過去の取り組んだ省エネ対策がある場合には、その旨定期報告書第 8 表に記載して下さい。

Q29 省エネへの取り組みの評価について、省エネ運転、輸送の効率化など、省エネへの取り組みを従前より取り組んでいる事業者も多くいることから、数値だけで比較するのではなく、これまでどんな取り組みをし、成果を上げてきたかを客観的に評価することを報告書の中で反映できるよう検討して欲しい。

A 法改正前の取組やエネルギー使用量の総量の削減等について一律に評価対象から除外する趣旨ではありません。また、過去に取り組んだ省エネ対策についても考慮しますので、過去に取り組んだ省エネ対策がある場合には、その旨定期報告書第 8 表に記載して下さい。

Q30 エネルギー消費原単位を年平均 1%以上低減することを目標にしているが、何年間実施されるのですか。また、届出を怠った場合や年平均 1%以上低減することが出来なかった場合に罰則はあるか。

- A1** 省エネ法では、定期の報告を怠った場合の罰則として、50 万円以下の罰金が規定されています。
- 2** また、省エネ法の規定に基づき、「判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるとき」、国土交通大臣は事業者に対し、輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関し必要な措置をとるべき旨の勧告等を行うことが出来ます。
- 3** なお、判断基準については、エネルギー需給の長期見通し、エネルギーの使用の合理化に関する技術水準その他の事情を勘案して定めることとされていますので、これらの事情の変動に応じて見直しの必要性が検討されることとなります。

Q31 自家物流事業者の貨物を輸送事業者が輸送することとなった場合（自営転換）、エネルギー消費量が増加するため、削減目標の達成が困難になるのではないか。

A 削減目標の対象となる単位は、エネルギー消費量ではなくエネルギー消費原単位（エネルギー使用量÷輸送トンキロ）です。貨物が増加することにより、エネルギー消費量が増加したとしても、輸送トンキロも増加しますので、エネルギー消費原単位が必ずしも増加するとは限りませんし、効率的な輸送により、原単位が改善することになります。

<定期報告関係>

Q32 特定輸送事業者からの報告は支社単位で提出するのか？それとも、本が行うと言うことでよいか。

A 特定輸送事業者の指定は、輸送事業者毎に行うこととしており、中長期計画（省エネ計画）の策定、エネルギー消費量の報告等についても、本社等でとりまとめて輸送事業者単位で行って下さい。

Q33 特定輸送事業者が報告すべきエネルギー消費量等の範囲について。

A 各輸送事業者は、輸送によりエネルギーを使用することになりますが、その報告すべきエネルギー消費量は、各輸送事業者が使っているものを計上する必要があり、輸送の実態に即して以下の①②にあてはまるものを対象とします。

①輸送の推進力となるエネルギー 輸送（質量のある貨物・旅客を移動させる行為）を行うにあたり、エネルギーを使用して動力を確保し、推進力を発生させています。

②輸送サービス全体として使用されるエネルギー

①にあるエネルギーを除き、以下のようなエネルギー使用が輸送に付随してサービス全体としての使用が想定されます。これらについては、①と一体として輸送事業者の管理下にあり、その省エネ対策の取組は専ら輸送事業者が行うのが通常ですので、当該エネルギー消費量の報告対象に含まれるのが適当です。

(1) 推進力以外の輸送用機械器具内のエネルギーの使用

輸送用機械器具内のエネルギーは機械器具内において一体的管理となっており、それらについて一体的に報告されることが適当です。

例えば、貨物輸送における冷凍、旅客輸送における冷暖房、運転に係る冷暖房、コンクリートミキサー車両によるコンクリート精製、ダンプカーによる荷台部分の稼働、内航における照明、荷役が該当します。

(2) 輸送用機械器具の運行と一体不可分なエネルギーの使用

例えば、一体的管理による省エネ取組の例は、電力回生インバーターの導入（車両運行で生じた余剰電力の鉄道施設利用）、駅冷房と列車冷房との一体管理（地下鉄では、列車の冷房からの

排熱が駅冷房を相殺してしまうことから、長時間停車の際に地下駅では列車側の冷房を停止し、ホーム冷房で車内を冷却する。)等が該当します。

<参考：鉄道のエネルギー使用量の集計範囲について>

①把握すべきエネルギー使用量

把握すべきエネルギーは「直接鉄道事業の用に供するエネルギー」とします。具体的には、運行用のエネルギーに加えて、駅などで消費されるエネルギーが対象となり、本社ビル・商業ビル・福利厚生施設等で使用するエネルギーは除かれます。(概念図参照)

なお、このような分類により、鉄道会社において使用されるエネルギーは、概念上、今回新たに加わる「輸送に係る措置」(直接鉄道事業の用に供するエネルギー)または従来からの「工場・事業場に係る措置」(直接鉄道事業の用に供するエネルギー以外のエネルギー)のいずれかに分類され、脱漏なく把握されることとなります。

②エネルギーの区分についての考え方

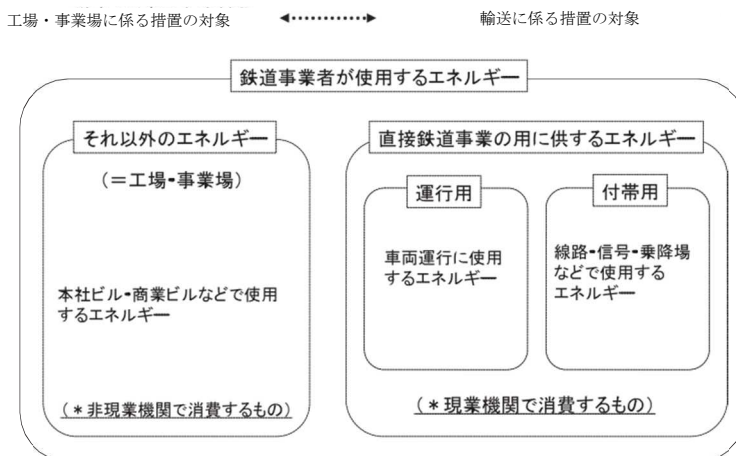
「輸送に係る措置」として把握すべきエネルギー使用量に該当するか否かについて判断に窮する場合には、例として、以下のような判断の基準が考えられます。

◆エネルギーの費用換算額(電気代・ガス代等)は何に分類されているか

鉄道事業会計規則に沿って整理した場合に、そのエネルギーの費用換算額は「現業に要する費用」とされているか、「管理に要する費用」とされているかを基準とすることが考えられます。この場合、前者であれば「輸送に係る措置」の中での消費エネルギーとして把握し、後者であれば「工場・事業場」の中での消費エネルギーとして把握することになります。

③その他

エネルギー使用量の把握は、各社間で細部に差が出ることも考えられますが、基本的な考え方に沿っている限り、上記②の判断基準例の選択を含めて、各社ごとに把握しやすい手法を選択して頂ければよいと考えています。ただし、一度決めた区分、把握手法等は継続して使い続けるようにしてください。



(注) * :鉄道事業会計規則上の区分

Q34 輸送事業者が下請けの輸送事業者に輸送を委託した場合のエネルギー消費量の取扱いについて。

- A1** 自らが受注した貨物の輸送を下請けの輸送事業者に委託した場合の元請け輸送事業者の取扱いですが、貨物輸送事業者の定義は「他人又は自らの貨物の輸送を、業として、エネルギーを使用して行う者」となっており、ここでいう「貨物の輸送」とは実運送を指すものであることから、下請けに輸送を委託した部分については、下請け事業者が本法の貨物輸送事業者となり、元請け事業者はこれに該当しません。
- 2** したがって、下請け輸送事業者に輸送を委託した場合、当該貨物の輸送に係るエネルギー消費量は委託元である元請け事業者ではなく、委託先である下請け輸送事業者のエネルギー消費量としてカウントすることになります。

Q35 トラックが輸送行程において、一部 RORO 船や旅客フェリーを利用した場合の取扱いについて。

- A1** 特定輸送事業者としてのトラックのエネルギー消費量の算定にあたっては、RORO 船や旅客フェリーが当該トラックを輸送した分のエネルギー消費量を考慮する必要はありません。
- 2** ただし、荷主のエネルギー消費量の算定に当たっては、海上輸送部分のエネルギー消費量を追加する必要がありますので、関係者間の適切な情報交換等が必要になります。

Q36 帰り荷がなく、空輸送だった場合のエネルギー消費量や整備工場、検査場への移動時のエネルギー消費量の取扱いについて。

- A1** 輸送事業者のエネルギー消費量の算定に当たっては、復路が空輸送だった場合に使用したエネルギーも加えて下さい。
- 2** なお、荷主のエネルギー消費量の取扱いについては、荷主が委託輸送を行った分のエネルギー消費量とされていますので、復路の行程分のエネルギー消費量は加算されません。この取扱いは、当該復路の行程が空輸送であるかどうかにかかわらず同一です。

Q37 共同輸配送時のエネルギー消費量の取扱いについて。

- A** 実運送を行った輸送事業者のエネルギー消費量としてカウントして下さい。ただし、貨客輸送連携省エネルギー計画の認定を受けた場合は、実運送を行った輸送事業者のエネルギー消費量を輸送事業者間で分配して定期報告を行うことが可能となります。

Q38 トラック事業者と内航運送事業者を兼業しており、貨物輸送区分としてトラック部分が特定輸送事業者となる場合、内航運送部分のエネルギー消費量の取扱いはどうなるのか。

- A1** 特定輸送事業者の定期報告は指定に係る貨物輸送区分ごとに報告することとされています。し

たがって、トラック部分のみが特定輸送事業者となる場合には、内航運送部分のエネルギー消費量を報告する必要はありません。

- 2 なお、内航海運についても特定輸送事業者となる場合には、特定輸送事業者の定期報告は指定に係る貨物輸送区分ごとに報告することとされていますので、トラックの報告とは別に報告をして下さい。(両方のエネルギー消費量の合計を報告することはできません。)

Q39 タクシー事業者は、営業用以外で使用している自動車や事務所におけるエネルギー使用量についても報告することとなるのか。

- A** 報告対象となるエネルギー使用量は、旅客の輸送に係るエネルギーの使用量になります。したがって、社用車や事務所でのエネルギー使用量は含まれません。

Q40 船舶が陸上施設の陸電を使用した場合の取扱いについて。

- A** 海上運送事業者のエネルギー消費量の算定に当たり、陸上施設の陸電分のエネルギーを加算する必要はありません。

Q41 航空機が空港の GPU を使用した場合の取扱いについて。

- A** 航空運送事業者のエネルギー消費量の算定に当たり、空港の GPU 分のエネルギーを加算する必要はありません。

Q42 自動車が外部電源を使用した場合の取扱いについて。

- A** 電気自動車の充電等により自動車が外部電源を使用した場合、外部電源による電気使用量を輸送事業者の電気使用量(急速充電器、V2H等により充電に使用した電気使用量の実績値)として計上してください。この場合、当該電気使用量は、工場・事業場の電気使用量として計上する必要はありません。ただし、外部電源による電気使用量の把握が不可能である場合は、従前通り、工場・事業場の電気使用量として計上してください。

Q43 定期報告書第1表「昼間買電」「夜間買電」の区別について。

- A** 「昼間」とは、午前8時から午後10時までを指し、「夜間」とは、午後10時から翌日の午前8時までを指します。

Q44 定期報告書第1表「昼間買電」「夜間買電」の区別がつかない場合の記入方法について。

- A** 「昼間買電」「夜間買電」の区別がつかない場合には、昼間買電の欄に記入して下さい。

Q45 「第3表.輸送用機械器具ごとの営業運行距離または営業運航距離の合計」について、機械器具ごと（車両種類ごと）での把握は不可能であるため、これらの合計を記載すればよいか。

A 車両種類毎の数字は必要なく、すべての合計を記載して下さい。

Q46 輸送量（トンキロ）・輸送キロ（車両走行キロ）の算出について。

- A1** 輸送量については、輸送事業者が実運送を行った輸送量とします。
- 2** 例えば、トラックが発地・着地間で一部フェリーを利用した場合には、当該トラック事業者の輸送量は、発地・港、港・着地間の輸送を輸送量としてカウントします。
 - 3** また、遊覧船（寄港地なし）の輸送キロは、実際に航行した距離とします。

Q47 トラックの輸送量（トンキロ）の算出方法について。

- A1** エネルギーの使用の合理化を進める上で、エネルギー消費原単位を正確に把握することは重要であり、エネルギー消費原単位の算出にあたって必要となる輸送量（トンキロ）を把握することが必要です。
- 2** 一方、トラック輸送は、貨物の積卸し等により発着地間で輸送量が随時変化する特性があるため、正確な輸送量（トンキロ）を把握することは、現時点では、容易ではありません。
 - 3** そのため、将来的には、貨物の動きを把握するためのシステムを導入すること等により輸送トンキロを正確に把握することが望まれますが、当分の間は、例えば、次のような簡易な方法により算出された数値をみなしの輸送量として取り扱うことで差し支えありません。

<みなし輸送トンキロの算出方法>

◎ 一日一輸送が通常の輸送形態の場合

$\frac{\text{総実車キロ (B)}}{\text{延実働車数 (n)}}$ を一輸送当たりの平均実車キロと見なすことが可能です。そのため、見なし輸送トンキロを

$\text{総輸送トン (A)} \times \frac{\text{総実車キロ (B)}}{\text{延実働車数 (n)}}$ として算出することが可能です。

◎ 宅配輸送で一日二輸送が通常の輸送形態の場合

$\frac{\text{総実車キロ (B)}}{\text{延実働車数 (n)}} \div 2$ を一輸送当たりの平均実車キロと見なすことが可能です。

さらに、宅配により、荷物が段階的に減少するものと仮定し、見なし輸送トンキロを

$\text{総輸送トン (A)} \times \frac{\text{総実車キロ (B)}}{\text{延実働車数 (n)}} \div 2 \div 2$ として算出することが可能です。

◎ 一日の輸送頻度が不明な場合等 サンプル調査により得られた結果を活用するなど、合理的な方法により、車種別（最大積載量別）の一輸送当たりの平均積載貨物量（トン）を決定します。この場合、見なし輸送トンキロは、

$\text{車種別の総実車キロ} \times \text{車種別の一輸送当たりの平均積載貨物量 (トン)}$ を計算し、車種毎に

得られた値を合計することで算出可能です。

<取扱個数による総輸送トン等の把握方法>

一部の貨物は、重量ベースの把握でなく、取扱個数ベースで把握を行っているケースもあります。そのバイには、適当なサンプル調査により算出された一個あたりの平均重量を利用し、

$\text{取扱個数} \times \text{一個当たりの平均重量として総輸送トン}$ や

$\text{車種別の一輸送当たりの平均積載個数} \times \text{一個当たりの平均重量}$ として

車種別の一輸送当たりの平均積載重量 を求めることが可能です。

※上述の簡易な算定方法を参考に、各社の輸送実態に応じ、適切に対応して下さい。なお、各社で判断することが難しい場合には、最寄りの運輸局等へ相談して下さい。

Q48 タンク車での輸送で、帰りが空荷の場合、みなし輸送トンキロにて算出してよいか。

A みなし輸送トンキロにて算出して構いません。なお、実車キロにより算定しますので、帰りが空荷の場合の行程は実車キロに加算されないことになります。

Q49 特別積合せ貨物運送事業を営んでいるものは、集配と拠点間移動の車種が異なるが、みなし輸送トンキロの算出方法にて算出する場合の方法について。

A1 輸送トンキロの記載に当たっては、簡易的な方法により算出される、みなし輸送トンキロを、当分の間、記載しても差し支えないこととしています。

2 みなし輸送トンキロの算定に当たっては、いくつか例を示していますが、各社にて合理的な方法を考案の上、ご不明点等ありましたら、最寄りの運輸局等へ相談して下さい。

Q50 「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」に 関し、「5年度間平均原単位変化」とは何か。

A1 5年度間平均原単位変化とは下記の計算式により計算されます。なお、指定を受けてから、5年度以降経過した場合には、順次繰り上げるようにして下さい。

2 なお、平均原単位変化については、次の数式により導かれる数値となります。

X : 基準年

ΔX : (X+1)年度・X年度間原単位変化

Δave : 5年度間の平均原単位変化

$\Delta \text{ave} = (\Delta X \times \Delta_{(x+1)} \times \Delta_{(x+2)} \times \Delta_{(x+3)})^{1/4}$

Q51 定期報告書第 6 表にて、エネルギー使用に係る原単位及び電気需要平準化評価減単位が改善できなかった場合の記載が要求されているが、ここへの記載は 6 年目からでいいのか。

A 第 6 表（イ）及び（ハ）については、過去 5 年度間のエネルギー消費原単位及び電気需要平準化評価原単位を把握後、記載して下さい。エネルギー消費原単位及び電気需要平準化評価原単位が、前年度に比べ改善できなかった場合には、第 6 表（ロ）及び（二）に記載して下さい。

Q52 定期報告書第 9 表の記載について、第 1 表にて原油換算を行っているので、第 9 表にその旨記載の上、原油による CO₂ 排出量を算定してもよいか。

A 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年法律第 117 号）の規定に基づき、燃料種毎に CO₂ 排出量を算定し合計したものを記載して下さい。

Q53 エネルギー使用量の報告について、荷主分と輸送事業者分で重複が発生するが問題ないか。

A 問題ありません。荷主・輸送事業者のそれぞれの立場に立って省エネ取組を推進するための報告であり、重複も前提としています。

Q54 地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年法律第 117 号）では、輸送事業者がオフィスから出した CO₂ についてどう取り扱われるのか。

A 輸送事業者であっても、例えばオフィスがエネルギー管理指定工場に指定されていれば、輸送規制に係る手続とは別に、工場・事業場規制の手続に従ってエネルギー使用量とそれに係数をかけた CO₂ 排出量を報告することになります。

<判断基準関係>

Q55 「エネルギーの使用の合理化の目標の達成のための計画」とは何か。

A 特定輸送事業者が毎年度提出することとされている中長期計画を指しています。

Q56 低燃費車の導入に関し、「導入率」など数値目標の設定や短い車両更新期間が義務付けられることになるのか。

- A** 輸送事業者の判断基準においては、「導入率」や「短い車両の更新期間を義務付け」を目標として規定されていません。計画的に低燃費車等の導入に努めて下さい。

Q57 輸送事業者の判断基準と荷主の判断基準に整合性について、荷主の判断基準ではエアクリナーの清掃、エンジンオイルの選択まで明記されており、これに基づき荷主から指示される可能性があるのに、輸送事業者の判断基準には記載されていないのは何故か。

- A** 輸送事業者の判断基準に記載されている、点検整備の概念に含まれているためです。

<荷主関係>

Q58 荷主について、3PL との関係はどのようなのか。

- A** 省エネ法では契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主として取り扱うこととしています。

<電気需要平準化時間帯について>

Q59 電気需要平準化時間帯とは、具体的にどのような時間帯か。

- A** 全国一律で7月1日から9月30日（夏期）及び12月1日から3月31日（冬期）の8時から22時（土日祝日を含む。）のことです。

Q60 電気需要平準化時間帯の買電量を自ら計測して把握できない場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。

- A** 電力会社から提供される検針票の力率測定用の有効電力量の値を報告して下さい。

Q61 電気需要平準化時間帯の買電量を自ら計測できず、かつ電力会社から提供される検針票を用いても把握できない場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。

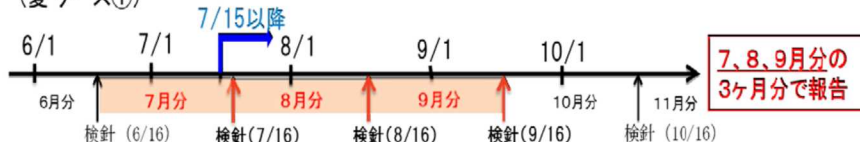
- A** 夏期（7～9月）及び冬期（12月～3月）の全ての昼夜間買電量を、電気需要平準化時間帯の買電量として報告して下さい。

Q62 電力会社から提供される検針票を用いて報告を行う場合で、検針日が月末最終日でないために検針期間と電気需要平準化時間帯の期間にズレが生じてしまう場合は、どのように電気需要平準化時間帯の買電量を報告すれば良いか。

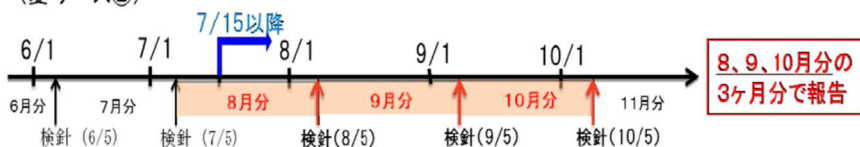
A (夏) 7月15日以降の直近の検針日に測定された電気使用量を含む以降3ヶ月分、(冬) 12月15日以降の直近の検針日に測定された電気使用量を含む以降4ヶ月分、以上の電気使用量を電気需要平準化時間帯の買電量として報告して下さい。

【検針票を用いて報告を行う場合の例】

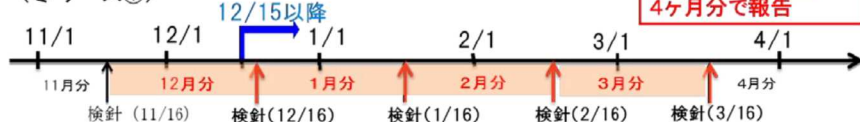
(夏 ケース①)



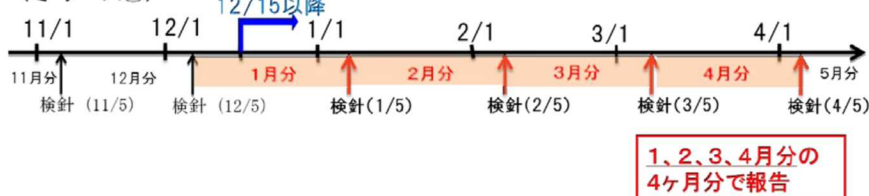
(夏 ケース②)



(冬 ケース①)



(冬 ケース②)



Q63 特定規模電気事業者（新電力）からの買電量も、昼間・電気需要平準化時間帯・夜間の買電量に分けて報告する対象になるとのことだが、電

気を熱量に換算する係数はどの値を使用することになるか。

- A** 一般電気事業者からの買電量と同様に、昼間買電及び電気需要平準化時間帯の買電は、
9. 9 7 GJ/千 kWh、夜間買電は9. 2 8 GJ/千 kWh を使用して下さい。

Q64 電気需要平準化時間帯の買電量が把握できる事業所と、集会所などの電気需要平準化時間帯の買電量が把握できない事業所がある場合は、どのように報告すれば良いか。

- A** 電気需要平準化時間帯の買電量が把握できる事業所については、把握している電気需要平準化時間帯の買電量を報告してください。また当該買電量が把握できない事業所については、夏期（7～9月）及び冬期（12月～3月）における全ての買電量を、電気需要平準化時間帯の買電量として報告することで、代替できることとしています。

<電気需要平準化評価原単位について>

Q65 電気需要平準化評価原単位とエネルギー消費原単位の「変化状況」、「改善できなかった理由」、「達成状況」の関係性について。

- A** 電気需要平準化評価原単位とエネルギー消費原単位の「変化状況」については、両方の変化状況を管理いただき、どちらも報告を求めます。なお、原単位が年平均1%以上改善できなかった場合は、「改善できなかった場合の理由」を必ずご報告いただきます。また原単位の年平均1%以上改善の「達成状況」については、どちらか一方での達成を目指すものです。

Q66 電気の需要の平準化に資する取組を実施していなくても、電気需要平準化評価原単位を報告しなければいけないか。

- A** 電気需要平準化評価原単位とエネルギー消費原単位については、両方の変化状況を管理いただき、どちらも報告を求めます。

Q67 電気需要平準化評価原単位の5年度間平均原単位変化の数値が算出されるまでは、年平均1%以上改善できなかった理由を報告しなくてもよいか。

- A** 5年目の報告までは、5年度間平均原単位変化の数値が算出できませんので、記載いただかなくて構いません。ただし、前年度に比べ改善できなかった場合はその理由を報告して下さい。

<電気の需要の平準化に資する措置について>

Q68 定期報告の対象年度以前より継続して実施している電気の需要の平準化に資する取組がある場合は、定期報告書で報告することができるか。

A 過去から継続している取組についても併せて報告して下さい。

<電気事業者に係る措置について>

Q79 法律第 154 条に基づき、経済産業省令で定めた開示を求めることができる情報である、「一定の時間ごとの電気の使用量」とは具体的にはどのような情報か。

A 「一定の時間ごとの電気の使用量」とは、30分又は1時間ごとの電気使用量のことです。例えば、電力会社が遠隔検針等により30分又は1時間ごとの電気使用量を保有している場合に限り、開示の対象になります。

<平成 30 年改正省エネ法に基づく各種書類の適用時期>

Q70 新しい定期報告書等の様式の適用時期はいつからか。

A 定期報告書及び中長期計画書の新様式は、2019 年度提出（平成 30 年度実績）の報告分より適用となります。

<貨客輸送連携省エネルギー計画の認定制度について>

Q71 申請書の提出先について。

A 貨客輸送連携省エネルギー措置を行う貨客輸送事業者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局あてに提出して下さい。また、当該貨客輸送事業者の主たる事務所がそれぞれ異なる地方運輸局の管轄区域に存する場合は、本省総合政策局環境政策課あてに提出して下さい。

Q72 申請書の提出期限と定期報告への反映時期について。

A 申請書の提出期限は特段法令で定められておりませんが、連携措置を開始する前に提出頂く必要があります。また、連携措置が開始される日が属する年度の翌年度に提出する定期報告より、連

携措置に係るエネルギー使用量等を記載頂くこととなります。

Q73 具体的にどのような事例が貨客輸送連携省エネルギー計画の対象となるのか。

A 輸送事業者間の連携として、例えば、トラックから鉄道や船舶を利用したモーダルシフト、バスや鉄道を利用した貨客混載、共同輸配送等が計画の対象となります。

Q74 備車は貨客輸送連携省エネルギー計画の対象となるのか。

A 含まれません。

Q75 既に実施している措置についても貨客輸送連携省エネルギー計画に記載して良いのか。

A 既に連携を開始している事例については、基本的に対象外となります。

Q76 それぞれの輸送事業者が使用したこととされるエネルギーの量の算出の方法は、「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」とされているが、具体的にどのように算出すれば良いのか。

A 算出の方法は、実際には様々な方法が考えられ、個々の事例にも依りますので一概にこうすべきといったものではありませんが、計算の一例を本書のp〇、p〇や国土交通省のホームページに記載しておりますので、適宜参照頂き、不明点等がありましたら近くの運輸局又は国土交通本省にお問い合わせ下さい。

<認定管理統括貨客輸送事業者制度について>

Q77 申請書の提出先について。

A 認定管理統括貨客輸送事業者となる事業者の、主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局あてに提出して下さい。

Q78 申請書の提出期限と定期報告等への反映時期について。

A 申請書の提出期限は特設法令で定められておりません。また、認定を受けた日以降に提出する定

期報告等については、認定統括貨客輸送事業者が管理統括貨客輸送事業者の分も含めて作成することとなります。

Q79 申請書において、全ての輸送区分について輸送能力を記載することとされているが、「全て」とはどこまで含まれるのか。

- A** 認定管理統括貨客輸送事業者及び管理関係貨客輸送事業者が業として行う貨物又は旅客の輸送全てが含まれます。輸送能力が小さくこれまで定期報告の対象となっていなかったものについても、新たに報告の対象となりますので注意が必要です。

Q80 特定輸送事業者でなくとも認定管理統括貨客輸送事業者となることは可能か。

- A** 認定管理統括貨客輸送事業者としての要件を満たしていれば、特定輸送事業者でなくとも認定管理統括貨客輸送事業者になることは可能です。なお、認定管理統括貨客輸送事業者となるためには、貨物又は旅客の輸送を業として行っている必要がありますので、実質的な輸送業務を行っていないホールディング会社（純粋持株会社）は認定管理統括貨客輸送事業者にはなることはできません。

Q81 認定管理統括貨客輸送事業者と密接な関係を有する事業者とは何か。また、認定管理統括貨客輸送事業者と密接な関係を有する事業者全てが管理関係貨客輸送事業者となるのか。

- A** 認定管理統括貨客輸送事業者と密接な関係を有する事業者とは、以下が該当します。
- ・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
- また、上記の要件を満たす限りにおいては、密接な関係を有する事業者をどこまで管理関係貨客輸送事業者とするかは主に認定管理統括貨客輸送事業者の判断に委ねられます。そのため、必ずしも全ての事業者を管理関係貨客輸送事業者とする必要はありません。

Q82 複数の輸送区分において裾きり基準を超えている事業者が、これまで別々に提出していた定期報告等をまとめることも可能となるのか。

A 認定管理統括貨客輸送事業者及び管理関係貨客輸送事業者が業として行う貨物又は旅客の輸送全てを1つの定期報告等にまとめることになります。ただし、認定管理統括貨客輸送事業者又は管理関係貨客輸送事業者とならない場合は、引き続き特定輸送事業者として、別々に定期報告等を行う必要があります。

<その他>

Q83 エネルギー管理を主に行う事務所や営業所が本社と別にある場合には、「主たる事務所」の欄には本社所在地ではなく、当該事務所等を記載して良いか。

A 輸送能力の届出、中長期計画書の提出、定期報告書の提出は事業者単位でまとめて行いますが、「主たる事務所」は本社でなくても構いません。