

# 改正省エネ法を踏まえた対応 (荷主分野等)

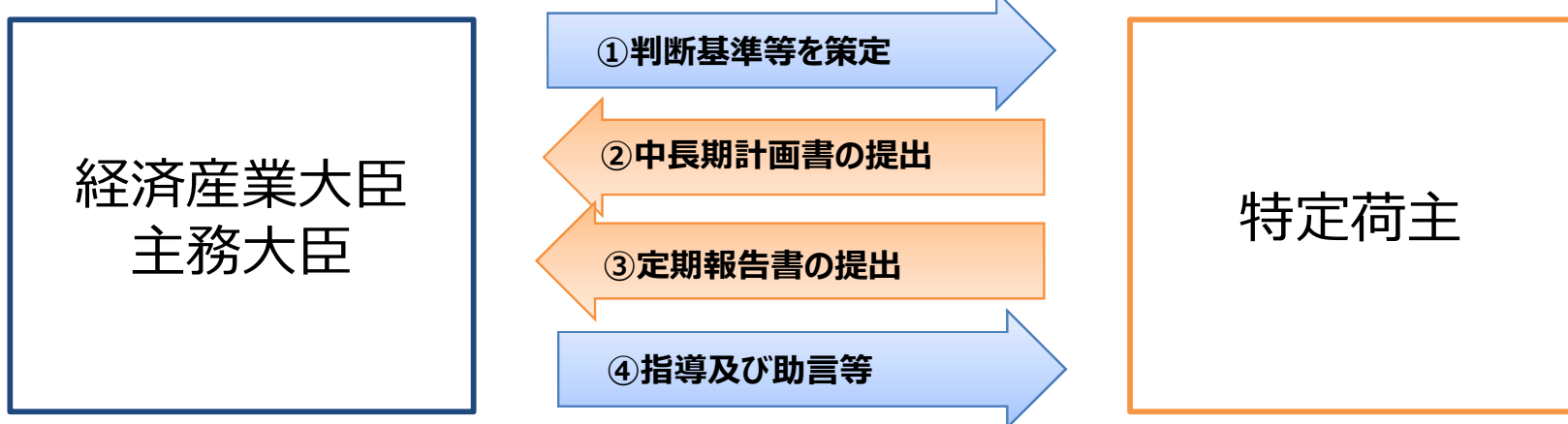
資源エネルギー庁

令和4年11月30日

# 1. 改正省エネ法に基づく対応 ①非化石エネルギーへの転換（荷主）

2022年11月17日  
荷主判断基準WG 事務局資料

- 特定荷主（前年度の貨物輸送量が3,000万トンキロ以上の荷主）における非化石エネルギーの転換に関する中長期計画及び定期報告の提出を義務化。
- 特定荷主の野心的な転換目標の検討を促すため、非化石エネルギーの転換に関する判断の基準（以下「判断基準」）において、政府が非化石エネルギーの転換の目標の目安を提示し、以下の通り目安を踏まえた目標設定・報告を求めることとしてはどうか。
  - 中長期計画書の目標年度においては、2030年度を目標年度とし、2030年度における数値目標の設定を求める（2023年度設定時）。
  - 定期報告においては、その目標の達成について報告させる（2024年度報告時）。
- 政府は、目標に向けた取組を踏まえ、必要に応じて、指導・助言を行う。また、非化石エネルギーへの転換状況が判断基準に照らして著しく不十分であると認められる場合、関連する技術の水準や非化石エネルギーの供給の状況等を勘案した上で、勧告や公表を行う。



# 1. 改正省エネ法に基づく対応 ②非化石転換目標の目安（荷主）

2022年11月17日  
荷主判断基準WG 事務局資料

- トラックについて、グリーン成長戦略において、商用車の電動車における定量目標が設定されており、現在各地で、EVトラックやFCVトラック等の開発・実証が進められているところ。
- また、EVトラックの普及にあたっては、充電インフラの設置が不可欠であるが、荷主拠点にも急速充電インフラを設置し、荷揚げ・荷下ろし中の充電を可能とすることで、EVトラックの活用を後押しすることが重要。
- このため、トラックに関しては、以下の通り目安を定め、特定荷主に対して2030年度における「非化石エネルギー自動車（仮称）※の使用割合」及び「充電インフラ設置数」、双方の定量目標の設定を求めています。※非化石エネルギー自動車とは、EV、FCV、PHEV、バイオ燃料・合成燃料車。

## 目安案

### 指標 1

車両総重量8t以下についての非化石エネルギー自動車の割合



### 指標 2

特定荷主のエネルギー使用量に応じた急速充電器の設置口数

# 1. 改正省エネ法に基づく対応 ③非化石転換目標の目安（荷主）

## <非化石転換目標におけるHEVの取り扱いについて>

- **HEV（ハイブリッド自動車）**については、燃料としてガソリンや軽油のみ使用の場合、「動力源が非化石エネルギーである輸送機器」と捉えることは出来ないため、非化石転換に係る目標設定においては「非化石エネルギー自動車（EV、FCV、PHEV、バイオ燃料・合成燃料車）」の定量目標とすべきである。
- 他方で、**HEVは運輸部門の省エネルギーに極めて重要な役割を果たすことから、上記の非化石転換の取組の評価の際の「参考指標」と位置づけてはどうか。**
  - ※ なお、改正省エネ法には「省エネと非化石転換の調和規定」が置かれている（以下の第103条第5項（貨物輸送事業者の判断基準）を第111条第4項で準用）。  
「第一項及び第二項に規定する判断の基準となるべき事項は、エネルギーの使用の合理化に関する事項及び非化石エネルギーへの転換に関する事項の相互の間の調和が保たれたものでなければならない。」
- 具体的には、非化石転換の**目標設定及び定期報告に際して、非化石エネルギー自動車についての数値に加え、HEVについての数値を記入することを求めています。**

1. 改正省エネ法に基づく対応（荷主分野）
- 2. 定期報告内容の任意開示化**
3. 非化石転換に向けた政府支援（GX）

## 2. 定期報告内容の任意開示化①

2022年11月17日  
荷主判断基準WG 事務局資料

- これまで省エネ法工場制度では、クラス分け評価制度における**Sクラス事業者の公表**や業種別のエネルギー使用量や原単位変化等に関する**集計値データの公表**を行ってきた。
- 第37回省エネルギー小委員会（11月2日）にて、**開示に同意した事業者単位で一定の情報を当省ホームページ等で公表**することを議論。

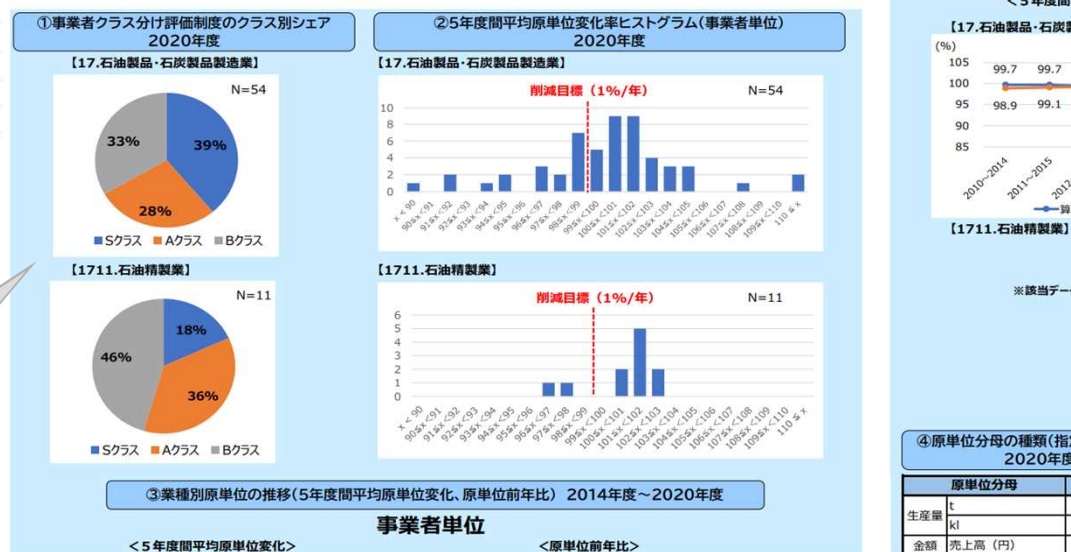
### (参考) Sクラス事業者の公表

標準産業分類 中分類 ※本制度における評価は、特定事業者の工場・事業場におけるエネルギーの使用状況等に基づいた評価であり、必ずしも各業種におけるエネルギー使用状況等を反映したものではありません。	特定事業者番号	主たる事業所の所在地	事業者等名	省エネ評価				2021年度ベンチマーク達成によるS評価分野
				2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	
16 化学工業	*****	●●県	●●株式会社	☆	☆			
88 廃棄物処理業	*****	▲▲県	▲▲株式会社				☆	
.	.	.	.	☆			☆	
.	.	.	.					
.	.	.	.			☆		
.	.	.	.			☆	☆	
.	.	.	.	☆	☆	☆	☆	
.	.	.	.	☆	☆	☆	☆	

※左記及び下記で掲げている例は、工場・事業場における定期報告内容の開示例

### (参考) 集計値データ (ファクトシート) の公表

#### 省エネ定期報告ファクトシート(1711.石油精製業)



事業者ごとに、Sクラス評価を得た年度に☆を記載

業種ごとに原単位変化等について集計・分析

## 2. 定期報告内容の任意開示化②

- 荷主WGにおいても、特定荷主の任意開示として妥当な項目等について検討中。

＜任意開示内容（案）＞

2022年11月17日  
荷主判断基準WG 事務局資料

### エネルギーの使用の合理化

#### 【定期報告】

- ・エネルギー使用総量
- ・エネルギー消費原単位

#### 【中長期計画】

- ・対策／実施時期／エネルギー使用合理化期待効果

### 非化石エネルギーへの転換

#### 【定期報告】

- ・非化石目安の実施状況

#### 【中長期計画】

- ・非化石転換の目安の設定内容

### その他

- ・特定荷主名
- ・エネルギーの使用の合理化／非化石エネルギーへの転換等に関する取組

＜経済産業省ホームページ等における開示のイメージ＞

事業者名	特定荷主番号	特定排出者番号	エネルギー使用量		エネルギーの使用の合理化		
			エネルギー使用総量 (GJ)	エネルギー使用総量 (kl)	5年度間平均原単位変化	その他実施した措置	
●●株式会社	○○○○○○○	○○○○○○○○○○○	96,900GJ	2,500kl	98%	○○○○	
▲▲株式会社	○○○○○○○	○○○○○○○○○○○	465,100GJ	120,00kl	92%	○○○○	
■■株式会社	○○○○○○○	○○○○○○○○○○○					
・	・	・					
・	・	・					
・	・	・					
			非化石エネルギーへの転換			その他	
			〈仮〉【定性目標】	〈仮〉【定量目標】	その他実施した措置	エネルギーの使用の合理化に関する取組	非化石エネルギーへの転換等に関する取組
			○○○○	20%	—	—	—
			○○○○	15%	○○○○	—	FCV導入に向けたインフラ整備
			—	—	—	—	—
			・	・	・	・	・
			・	・	・	・	・
			・	・	・	・	・

1. 改正省エネ法に基づく対応（荷主分野）
2. 定期報告内容の任意開示化
3. **非化石転換に向けた政府支援（GX）**



### 3. 非化石転換に向けた政府支援（GX）①

- 脱炭素投資を引き出す政府支援（GX）の基本的考え方として、国が長期・複数年  
度に亘ってコミットし、規制・制度と一体的に支援策を講じることとしている。

#### 民間投資を引き出す政府支援の基本的考え方

##### 政府支援の基本原則（案）

2022年11月24日 グリーン転換フォー  
メーション推進小委員会／2050年カーボ  
ンニュートラルを見据えた次世代エネルギー  
需給構造検討小委員会 合同会合 資料

##### 【必要条件】

- I. 資金調達手法を含め、企業が経営革新にコミットすることを大前提として、技術の革新性や事業の性質等により、**民間企業のみでは投資判断が真に困難な事業を対象とすること**
- II. 産業競争力強化・経済成長及び排出削減のいずれの実現にも貢献するものであり、その市場規模・削減規模の大きさや、GX達成に不可欠な国内供給の必要性等を総合的に勘案して優先順位をつけ、当該優先順位の高いものから支援すること
- III. 企業投資・需要側の行動を変えていく仕組みにつながる**規制・制度面の措置と一体的に講じること**
- IV. 国内の人的・物的投資拡大に繋がる\*ものを対象とし、海外に閉じる設備投資など国内排出削減に効かない事業や、クレジットなど目標達成にしか効果が無い事業は、**支援対象外とすること**

##### 【類型】

##### 産業競争力強化・経済成長

**A** 技術革新性または事業革新性があり、外需獲得・  
内需拡大を見据えた成長投資

or

**B** 高度な技術で、化石原燃料・エネルギーの減少と  
収益性向上（統合・再編やマークアップ等）の  
双方に資する成長投資 or

**C** 全国規模の市場が想定される**主要物品の導入初  
期の国内需要対策**（供給側の投資も伴うもの）

##### 排出削減

① 技術革新を通じて、将来の**国内の削減**に貢献  
する**研究開発投資**

or

② 技術的に削減効果が高く、足元で、**直接的に  
国内の排出削減**に貢献する**設備投資**

or

③ **全国規模で需要があり、高い削減効果が長期  
に及ぶ主要物品の導入初期の国内需要対策**

×

\*資源循環や、内需のみの市場など、国内経済での価値の循環を促す投資も含む

10年間のGX投資額  
(官・民)

規制・支援一体型投資促進策の例

6

次世代自動車関連 約14兆円～

## 省エネ法のトップランナー制度での規制

- 省エネ法トップランナー制度に基づく2030年度の野心的な燃費・電費基準及びその遵守に向けた執行強化により、電動車の開発、性能向上を促しながら、車両の導入を支援するとともに、充電・充填設備、車両からの給電設備などの整備についても支援する。

7

商用車のFCV・BEV化

約3兆円～

## 省エネ法での非化石エネルギー転換計画の作成義務化

- 輸送事業者や荷主に対して改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、FCVやBEVの野心的な導入目標を策定した事業者等に対して、車両の導入費等の重点的な支援を検討。

8

次世代航空機  
(航空機産業)

約4兆円～

## 改正航空法に基づく基本方針の策定

- 国連機関における2050年ネットゼロ排出目標の合意の基、目標を実現するためのCO2削減義務に係る枠組を含む具体的対策の検討を引き続き主導するとともに、今般改正された航空法に基づく航空脱炭素化推進基本方針の策定等を通じて、SAFの活用促進及び新技術を搭載した航空機の国内外需要を創出。

9

ゼロエミッション船舶  
(海事産業)

約3兆円～

## 国際的ルール形成の主導

- 国際海運2050年カーボンニュートラルの実現等に向けて、ゼロエミッション船等の普及に必要な支援制度を導入。
- カーボンニュートラルの実現に向け経済的手法及び規制的手法の両面から国際ルール作り等を主導し、ゼロエミッション船等の普及促進をはじめ海事産業の国際競争力強化を推進。



### 3. 非化石転換に向けた政府支援（GX）②

- 自動車産業について、輸送事業者や荷主における野心的な2030年度非化石転換目標を掲げ、GX投資と共に非化石転換を促進することとしている。

2022年11月24日 グリーンTRANSフォーメーション推進小委員会／2050年カーボンニュートラルを見据えた次世代エネルギー需給構造検討小委員会 合同会合 資料

#### 【今後の道行き（案）】 事例4：自動車産業

