

規制の事後評価書

法令の名称：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

規制の名称：規制の対象となる荷主の範囲の拡大

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 省エネルギー課

評価実施時期：令和8年3月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

・従来のエネルギーの使用の合理化等に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号。以下「省エネ法」という。）の荷主の定義では捉え切れていなかった主体に省エネ取組を促すため、荷主の定義を以下の二種類に再定義し直したもの。

①自らの事業に関して、貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる事業者

②自らの事業に関して、他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について、契約等により貨物の輸送の方法等を実質的に決定している事業者

※①②ともに、貨物輸送事業者は除く。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

☐想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

☒想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

■想定を設定していないが、対応の変更は不要

□想定を設定していないが、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
省エネ効果	事前評価時	本規制は、新たに荷主として省エネ法の規制対象となる事業者に省エネ取組を行う義務がかかることを通じて、長期エネルギー需給見通し（平成 27 年経産大臣決定。以下「エネルギーミックス」という。）で示された省エネ対策を後押しすることにより、エネルギーミックスの実現に寄与する。具体的には、本規制も含めて、省エネ法改正法案が物流効率化を通じて貢献することによる 2030 年時点の省エネ量は、原油換算で年間約 85 万 kl と推計されている。 ※なお、エネルギーミックスにおいては、徹底した省エネ対策を行うことで、運輸部門の貨物輸送分野において、2030 年度に最終エネルギー需要を対策前比で原油換算 668 万 kl 削減することとしており、本規制措置により、この見通しの実現を確かなものとする。
	事後評価時	本規制により、新たに省エネ法の規制対象となった荷主にも省エネ取組が義務付けられた結果、規制対象である特定荷主について、2018 年度から 2023 年度の 5 年間で原油換算 54.9 万 kL 注）のエネルギー使用量削減が達成されており、省エネ取組が進展していることが確認された。 以上より、本規制を含む省エネ法改正措置は、エネルギー使用合理化や物流効率化を通じて省エネ対策の実現に寄与していると評価できる。

注）定期報告書データより集計。

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
荷主判断基準の遵守および順守状況の報告に要する費用	事前評価時	事業者の業種や規模のみならず、取引形態や所在地の交通事情等によって事業者ごとに大きく異なるものであることから、一律に定量的な費用を推計することは困難である。
	事後評価時	事前評価で指摘したとおり、事業者の業種や規模のみならず、取引形態や所在地の交通事情等によって事業者ごとに大きく異なるものであることから、一律に定量的な費用を推計することは困難である。他方で、荷主判断基準の遵守や定期報告は、既存の業務プロセスを活用して対応しており、新たな制度導入により過度な事務負担が生じているとの声は、これまでのところ届いていない。事業者の遵守費用は個別事情により差異があるものの、制度運用に支障は生じていないと評価できる。

■行政費用

		算出方法と数値
事業者に対して指導等を行う費用	事前評価時	本規制によって新たに特定荷主となる事業者から提出される定期報告の内容に基づき、各事業者の省エネ取組がどのように評価されるかの結果次第であることから、現時点で具体的な推計を行うことは困難である。
	事後評価時	制度運用に当たっては、業務の効率化等（オンラインシステムの導入等）による状況変化があるため、制度導入前との行政費用を具体的に比較することは困難であるが、こうした業務の効率化や既存の業務フロー等を活用することで、過剰な事務負担の上昇等は生じていない。

3 考察

荷主定義の見直しを含む省エネ法規制の拡充は、運輸部門におけるエネルギー需要の着実な減少に寄与し、特に特定荷主において省エネ取組が進展したことから、当該規制が物流分野の省エネ推進に一定の効果をもたらしたことが確認された。引き続き、当該規制も含め、特定荷主に対する省エネ促進の取組を着実に推進することにより、2030 年に向けたエネルギーミックスにおける運輸部門の省エネ目標達成に引き続き寄与していくことが期待される。