

令和7年度 省エネ法説明会

～運輸部門の現況と省エネ法の概要～

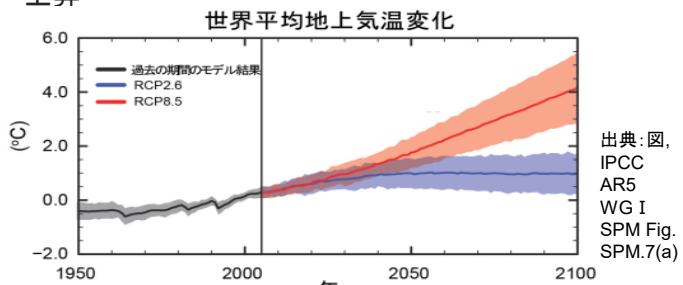
国土交通省 総合政策局 環境政策課
令和7年5月19日(月)

- 1. 我が国のCO2排出量等について**
- 2. 環境・エネルギー政策の動向**
- 3. 省エネ法の概要**
- 4. 省エネ関連補助メニュー**

環境分野についての世界的な潮流

炭素中立(カーボンニュートラル)

- 世界平均気温は過去100年で0.74°C上昇
- 各国が温室効果ガスの削減目標を達成したとしても世界平均気温は今世紀末までに2.9°C上昇する見通し(2023.11.国連)
- ※2023年の世界平均気温は産業革命前と比べて約1.4°C上昇



※RCP2.6:パリ協定の2°C目標が達成された世界であり得る気候の状態に相当

※RCP8.5:現時点を超える追加的な緩和策を取らなかった世界であり得る気候の状態に相当

国際的な動向

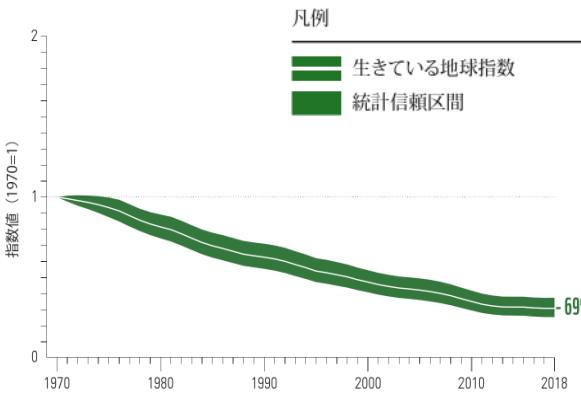
- 2015年:「パリ協定」採択
- 2017年:「TCFD」(※)提言 (※)気候関連財務情報開示タスクフォース
- 2021年:「グラスゴー気候合意」採択
 - ✓ 世界平均気温の上昇を産業革命前に比べて1.5°C以内に抑える努力を追求することが明記

我が国の動向

- 2023年:「GX推進法」施行、「GX推進戦略」策定
- 2025年:「地球温暖化対策計画」改定
 - ✓ GHG削減目標2035年度▲60%(2013年度比)
 - ✓ GHG削減目標2040年度▲73%(2013年度比)

自然再興(ネイチャー・ポジティブ)

- 1970年から2018年の間、野生生物の個体群は相対的に平均 69% 減少



出典:生きている地球レポート2022
ネイチャー・ポジティブな社会を実現するために

国際的な動向

- 2022年:「昆明・モントリオール生物多様性枠組」採択
- 2023年:「TNFD」(※)提言 (※)自然関連財務情報開示タスクフォース

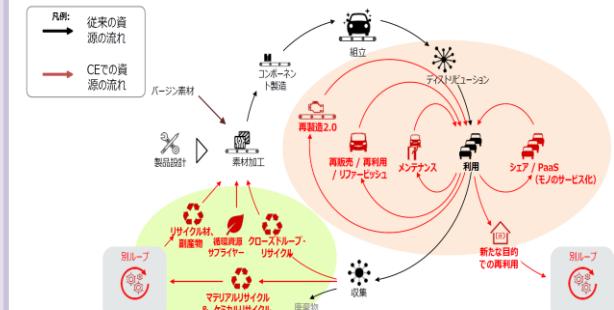
我が国の動向

- 2023年:「生物多様性国家戦略2023-2030」策定
 - 「グリーンインフラ推進戦略2023」策定
- 2024年:「地域生物多様性増進法」可決

循環経済(サーキュラーエコノミー)

- 資源枯渇や調達リスク増大、廃棄物処理の困難性等の問題が顕在
- CE性を担保しない製品は世界市場から排除される可能性

サーキュラーエコノミーのイメージ図



出典:GX実現に向けた専門家ワーキンググループ第3回 資料1

国際的な動向

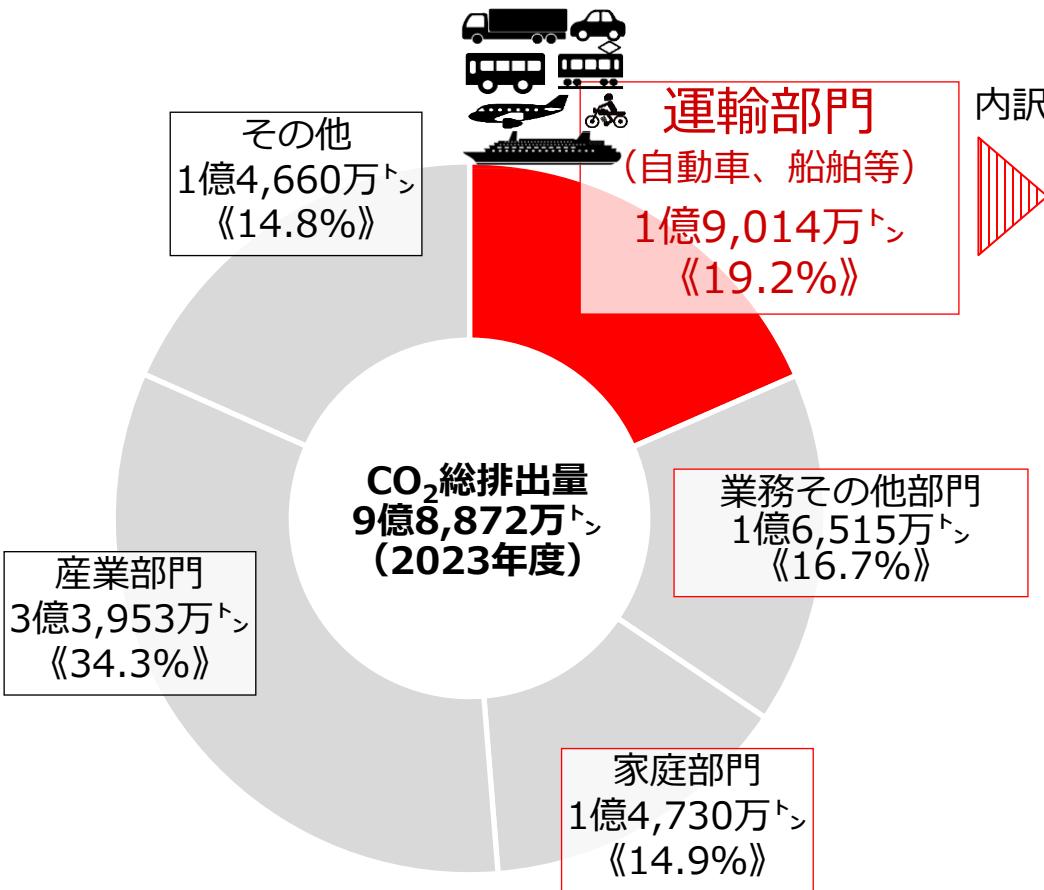
- 2015年:「サーキュラーエコノミーパッケージ」発表
 - ✓ 廃棄物法令の改正案(一般廃棄物の65%を再使用又はリサイクル等)を盛り込み
- 2021年:中国において、固体廃棄物の輸入等を禁止する公告を発出

我が国の動向

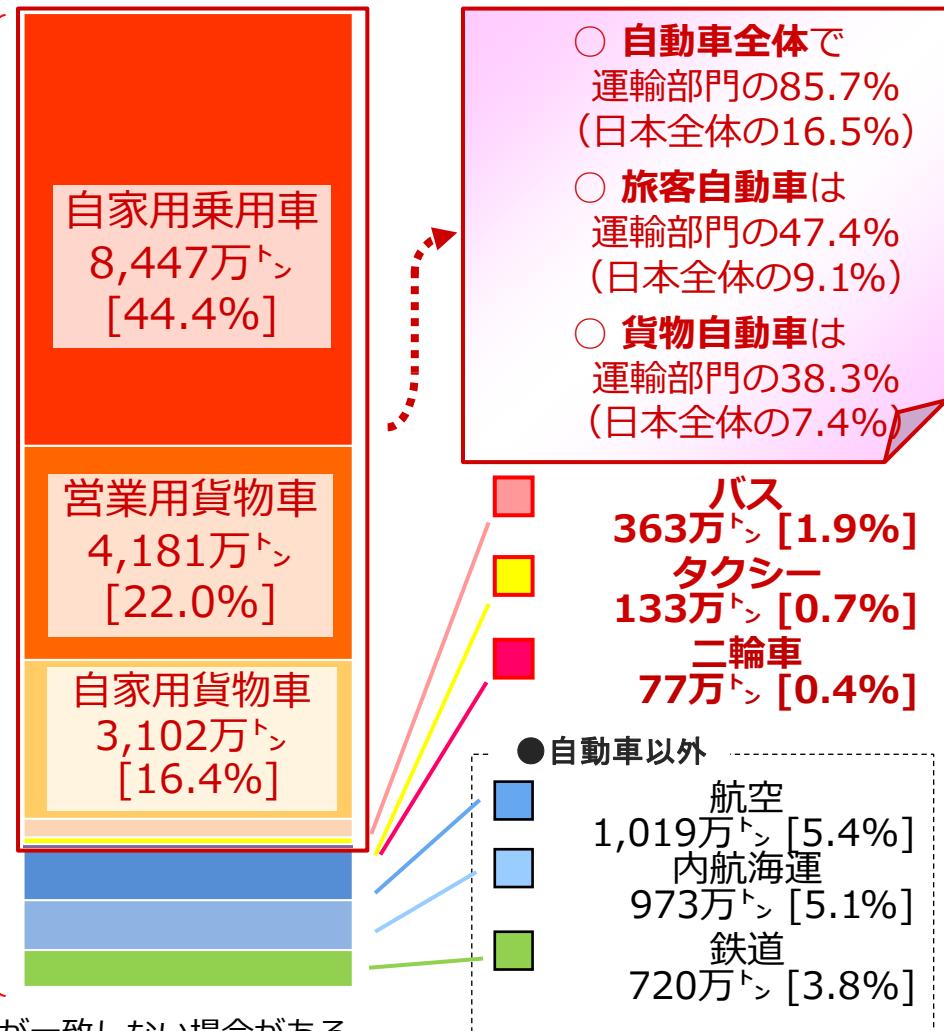
- 2023年:「成長志向型の資源自律経済戦略」策定
- 2024年:「循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行加速化パッケージ」(閣僚会議)

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。

※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。

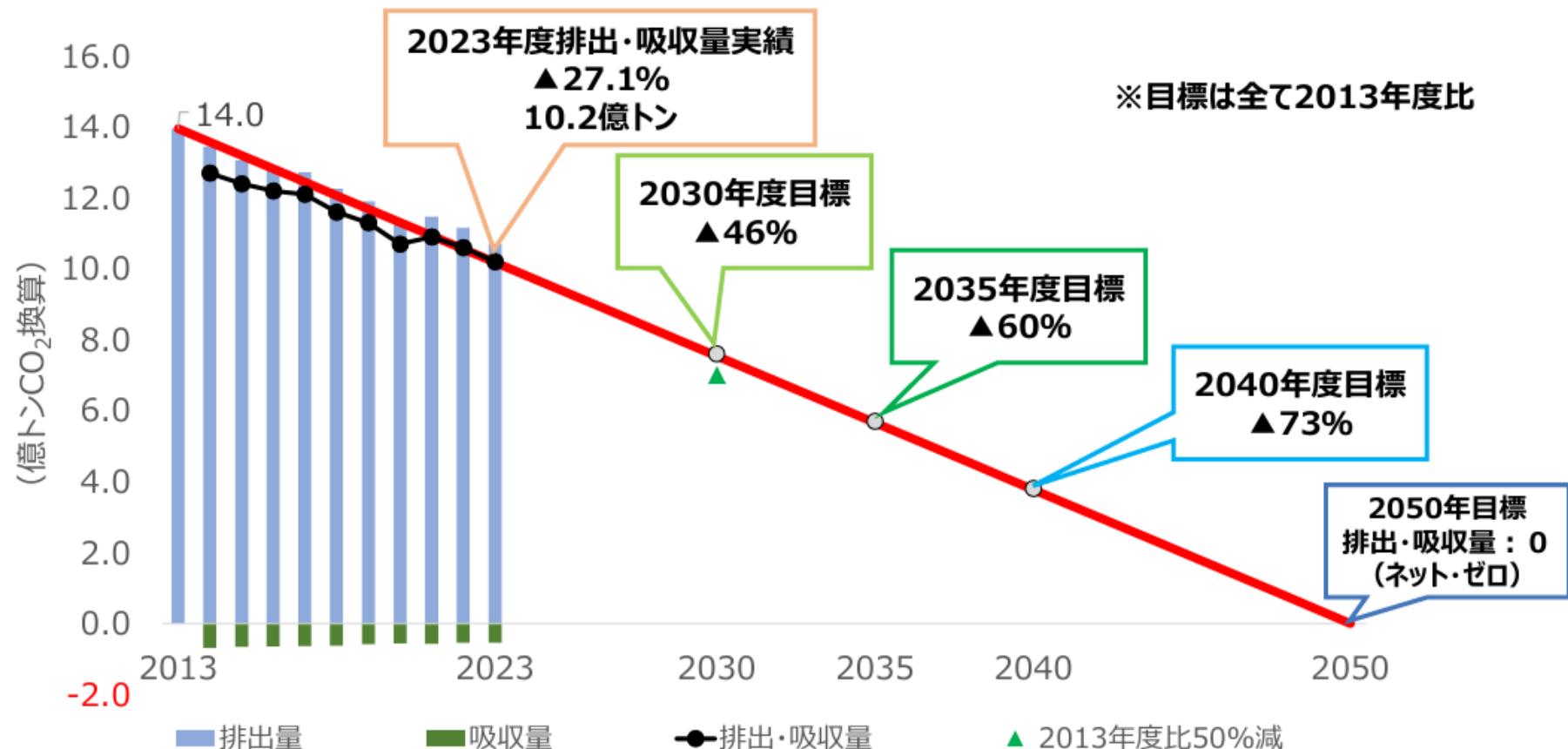
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。

※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

2050年ネット・ゼロに向けた進捗



- 2023年度の我が国の温室効果ガス排出・吸収量は約10億1,700万トン（CO₂換算）となり、2022年度比4.2%減少（▲約4,490万トン）、2013年度比27.1%減少（▲約3億7,810万トン）。
- 過去最低値を記録し、2050年ネット・ゼロの実現に向けた減少傾向を継続。



【参考】温室効果ガス別の排出削減・吸収量の目標・目安

【単位：100万t-CO₂、括弧内は2013年度比の削減率】

	2013年度実績	2030年度（2013年度比）※1	2040年度（2013年度比）※2
温室効果ガス排出量・吸収量	1,407	760 (▲46%※3)	380 (▲73%)
エネルギー起源CO ₂	1,235	677 (▲45%)	約360～370 (▲70～71%)
産業部門	463	289 (▲38%)	約180～200 (▲57～61%)
業務その他部門	235	115 (▲51%)	約40～50 (▲79～83%)
家庭部門	209	71 (▲66%)	約40～60 (▲71～81%)
運輸部門	224	146 (▲35%)	約40～80 (▲64～82%)
エネルギー転換部門	106	56 (▲47%)	約10～20 (▲81～91%)
非エネルギー起源CO ₂	82.2	70.0 (▲15%)	約59 (▲29%)
メタン (CH ₄)	32.7	29.1 (▲11%)	約25 (▲25%)
一酸化二窒素 (N ₂ O)	19.9	16.5 (▲17%)	約14 (▲31%)
代替フロン等4ガス	37.2	20.9 (▲44%)	約11 (▲72%)
吸収源	-	▲47.7 (-)	▲約84 (-) ※4
二国間クレジット制度 (JCM)	-	官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。	官民連携で2040年度までの累積で2億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。

※ 1 2030年度のエネルギー起源二酸化炭素の各部門は目安の値。

※ 2 2040年度のエネルギー起源二酸化炭素及び各部門については、2040年度エネルギー需給見通しを作成する際に実施した複数のシナリオ分析に基づく2040年度の最終エネルギー消費量等を基に算出したもの。

※ 3 さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

※ 4 2040年度における吸収量は、地球温暖化対策計画第3章第2節3. (1)に記載する新たな森林吸収量の算定方法を適用した場合に見込まれる数値。

1. 我が国のCO2排出量等について
- 2. 環境・エネルギー政策の動向**
3. 省エネ法の概要
4. 省エネ関連補助メニュー

GXの実現に向けた国土交通省の取組①(運輸分野)

■自動車・道路分野の脱炭素化(次世代自動車の普及促進等)

- 運輸部門のCO₂排出量の大半を占める自動車分野では、EV、FCV等の次世代自動車の普及促進を図る。

目標

- ・2035年までに乗用車の新車販売 電動車(EV,FCV,PHEV,HV)100%
- ・2030年までに小型商用車の新車販売 電動車20~30%
- ・2030年までに公用の急速充電器3万台を含む充電インフラ30万台の整備

【補助対象車両の例】



EVトラック EVバス EVタクシー



EV充電
施設の
設置の
促進

■次世代自動車の普及促進に向けた取組

- ・事業用トラック、バス、タクシーにおける次世代自動車の導入や買い換えの促進を支援
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置を促進
- ・走行中給電システムの技術システムを支援し、導入可能性を幅広く検討

■航空分野の脱炭素化(SAFの導入促進等)

- 改正航空法に基づいて策定された航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、SAFの導入促進や航空交通システムの高度化による運航改善、環境新技術の導入などを推進する。

目標

- ・2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%を持続可能な航空燃料(SAF)に置き換える。
- ・国際航空においては、2050年までのカーボンニュートラル実現を目指す。

■SAFの導入促進

- ・経済産業省等と連携し、SAFの原料調達及び開発・製造を支援
- ・国産SAF利用拡大に向け、SAF官民協議会において議論を推進

■環境新技術の導入

- ・電動航空機や水素航空機などの環境新技術の実用化に向け、国際標準・安全基準の策定を目指す

■運航の改善

- ・脱炭素化の取組を推進するため、衛星の活用や管制情報処理システム性能向上や情報共有基盤の整備等を実施

■海事分野の脱炭素化(ゼロエミッション船の普及促進等)

- 水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発等を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普及促進をはじめとする海事産業の国際競争力強化を推進する。

目標

- ・内航海運のCO₂排出削減量を2030年181万トン、2040年387万トンに設定(2013年度比)
- ・国際海運において2050年頃までのGHG排出ゼロを目指す。(2023年IMOにおいて合意)

ゼロエミッション船



水素・アンモニア
燃料エンジン

燃料タンク・
燃料供給システム



- ・ゼロエミッション船等の開発・実証を実施

※アンモニア船: 2026年より実証運航開始
水素燃料船: 2027年より実証運航開始

- ・ゼロエミッション船等の生産設備の整備を支援
- ・ゼロエミッション船等の導入に向けた国際基準の整備等を推進

■鉄道分野の脱炭素化(水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等)

- 水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等、鉄道分野の脱炭素化を推進する。

目標

- ・2030年代において、鉄道分野のCO₂排出量(2013年度1,177万t)の実質46%に相当する量を削減することを目指す。



水素燃料
電池鉄道
車両(JR東
日本提供)

■鉄道分野の脱炭素化

- ・鉄道車両・設備の省エネ化、水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等を推進

※2025年4月に水素燃料電池鉄道車両の構造等に関する技術基準を整備

■モーダルシフトの推進等

- 鉄道や船舶へのモーダルシフトの推進等によりGXを推進する。

目標

- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

■物流GXの推進

- ・モーダルシフト等を通じた物流の効率化や共同輸配送の促進
- ・改正物流効率化法に基づく規制的措置を通じて、積載率向上などの物流効率化を推進

GXの実現に向けた国土交通省の取組②(建築・インフラ等分野)

■住宅・建築物分野の脱炭素化(ZEH・ZEBの普及促進等)

- ZEH(ゼッヂ)・ZEB(ゼブ)の普及促進や、新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化を踏まえた対応など、住宅・建築物における脱炭素化を推進する。

目標

- ・遅くとも2030年度までに、省エネ基準をZEH・ZEB水準へ引上げ。
- ・2050年までにストック平均でZEH・ZEB水準の省エネ性能の確保を目指す。

■住宅・建築物の省エネ化推進

- ・建築物省エネ法(2022年6月改正)に基づき、2025年度から全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け
- ・関係省庁と連携しZEH・ZEBの普及や省エネ改修に対して支援

		現行		改正	
		非住宅	住宅	非住宅	住宅
大規模 2,000m ² 以上		適合義務 2017.4~	届出義務	適合義務	適合義務
中規模		適合義務 2021.4~	届出義務	適合義務	適合義務
300m ² 未満 小規模		説明義務	説明義務	適合義務	適合義務

省エネ性能の底上げ

■住宅・建築物における木材利用の促進

- ・建築基準の合理化や優良な中大規模木造建築物に対する支援等を実施

■まちづくり分野の脱炭素化(まちづくりGXの推進等)

- 都市緑地の量・質の確保に係る官民の取組を促進、エネルギーの面的利用による効率化、脱炭素に資する民間都市開発等のまちづくりGX、グリーンインフラ技術の開発などを推進する。

■まちづくりGXの推進

都市緑地法等の改正を踏まえ、

- ・都市の緑地に対する民間投資を促進
- ・地方公共団体等による緑地の保全・整備を推進
- ・都市のエネルギーの面的利用による効率化を推進
- ・優良な民間都市開発事業を推進

良質な緑地の確保を通じた
魅力的な空間の形成

■グリーンインフラの推進

- ・脱炭素に資するグリーンインフラ技術の開発・実装を推進

エネルギーの面的利用のイメージ

■建設施工分野の脱炭素化(建設材料の脱炭素化等)

- 建設施工分野では、建設材料の脱炭素化等、インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを推進する。

■建設材料の脱炭素化

- ・直轄工事におけるCO2削減に資するコンクリート※1等の建設材料の現場試行を実施

※1 低炭素型コンクリート、CO2固定化コンクリート等



グリーンイノベーション基金を活用した
CO2固定化コンクリート試行事例
(秋田県東成瀬村)

■GX建設機械の普及促進

- ・GX建設機械認定制度を創設し、電動建機の普及を促進

■CO2排出削減効果の見える化

- ・マニュアル※2に基づき、CO2排出削減量を算定する試行工事を実施

※2 「インフラ分野における建設時のGHG排出量算定マニュアル案」
令和6年6月 国土技術政策総合研究所策定、公表

■港湾分野の脱炭素化(CNPの形成の推進等)

- 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成等を推進する。

■CNPの形成の推進

- ・CNPの形成に向けて、港湾脱炭素化推進計画の作成・実施を推進(令和6年9月4日時点で、28港が港湾脱炭素化推進計画を作成)



■ブルーカーボンに係る取組

- ・藻場・干潟等の保全・再生・創出を推進

■再生可能エネルギーの導入・利用拡大

- 公的賃貸住宅、官庁施設、空港、鉄道、道路、ダム、上下水道、港湾等の多様なインフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の導入促進など、再生可能エネルギーの最大限の導入に向けた取組を推進する。

■太陽光発電の導入促進

空港

- ・空港の再エネ拠点化等の推進に向け、改正空港法に基づき、空港脱炭素化推進計画の作成を推進



道路

- ・管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への導入を推進



道路における太陽光発電の活用

鉄道

- ・官民連携プラットフォームにおける情報共有、協力体制の構築等を通じて、鉄道アセットを活用した再エネ導入等を推進



公的賃貸住宅

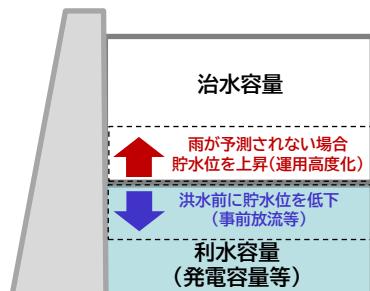
- ・UR賃貸住宅において、2022年度より設計を行う新築住宅に設置を原則化
- ・公営住宅において、2022年度より公営住宅等整備基準において設置を原則化

上下水道

- ・上下水道施設における再エネ設備の導入支援、新たな再エネ設備の設置方法についての技術実証等により導入促進

■水力発電の導入促進

- ・治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組を推進
- ・具体的には、ダムの運用の高度化、既設ダムの発電施設の新增設、ダム改造・多目的ダムの建設の推進



ダムの運用の高度化
イメージ

■下水道バイオマスの導入促進

- ・下水道バイオマスの利用推進に向けた革新的技術の導入促進
- ・下水道技術の普及促進に向け、2022年度に「カーボンニュートラル地域モデル処理場計画」を創設



カーボンニュートラル地域モデル処理場計画

■洋上風力発電の導入促進

- ・洋上風力発電の排他的経済水域(EEZ)展開に向けた制度整備の推進
- ・洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な基地港湾の計画的な整備を推進



提供:秋田洋上風力発電(株)

1. 我が国のCO2排出量等について
2. 環境・エネルギー政策の動向
- 3. 省エネ法の概要**
4. 省エネ関連補助メニュー

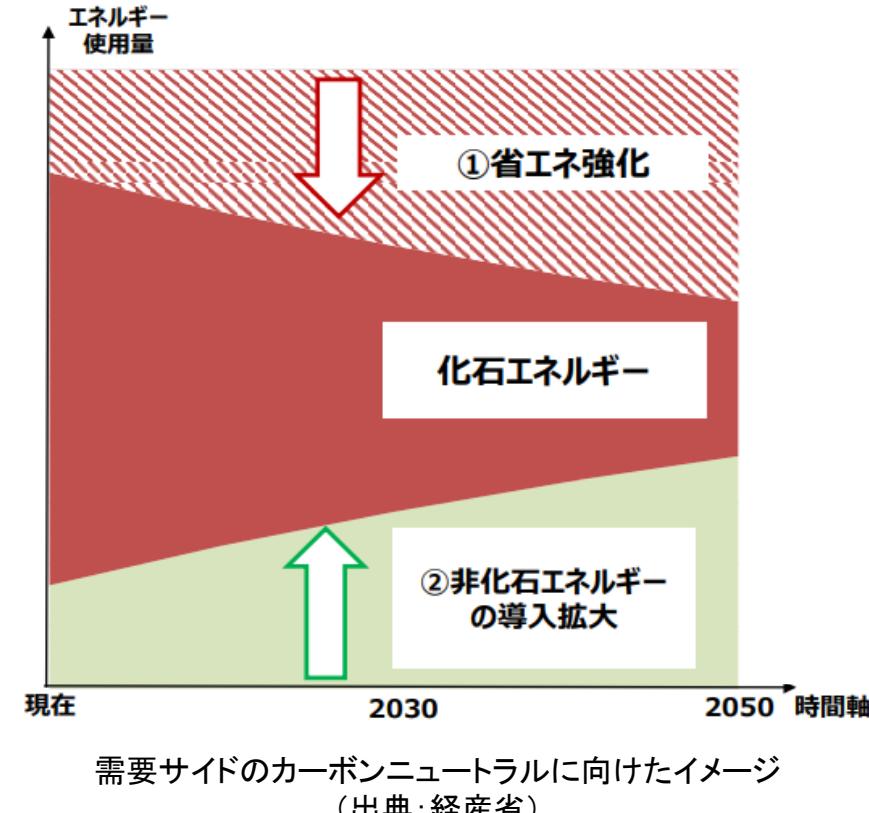
省エネ法の概要

- 省エネ法^{※1}は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」として、石油危機を契機に昭和54年（1979年）に制定された法律。
- 国内外におけるエネルギーを巡る経済的、社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保に資するため、工場等、**輸送**^{※2}、建築物及び機械器具等について、下記措置を講じ、国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。

＜省エネ法で求められる措置＞

- エネルギーの使用の合理化に関する所要の措置
(省エネに関する所要の措置)
- 非化石エネルギーへの転換に関する所要の措置
- 電気の需要の最適化に関する所要の措置 等

工場・事業場	荷主	輸送事業者
努力義務		
省エネ、非化石転換の取組等	省エネ、非化石転換の取組等	省エネ、非化石転換の取組等
報告義務		
特定事業者等 (エネルギー使用量1,500kWh/年以上) ・中長期計画 ・定期報告 (毎年7月末提出) 【経産大臣、事業所管大臣】	特定荷主 (年間輸送量3,000万トンキロ以上) ・中長期計画 ・定期報告 (毎年6月末提出) 【経産大臣、事業所管大臣】	特定輸送事業者 (保有車両トラック200台以上等) ・中長期計画 ・定期報告 (毎年6月末提出) 【国交大臣】



※1 「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」

※2 輸送分野の措置については2005年改正時に導入。

特定輸送事業者の輸送能力

○特定輸送事業者の輸送能力：

毎年3月末日時点における「輸送能力」が次の数値以上である輸送事業者を「特定輸送事業者」として指定。

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 200台 タクシー 350台
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

(留意事項)

- ・軽自動車は「輸送能力」に含めない（ただし、エネルギー使用量には軽自動車分も含める）
- ・トレーラーは「輸送能力」に含めない

特定輸送事業者の指定状況

(令和6年3月末)

- 令和6年3月末現在で、**全国567社**を特定輸送事業者に指定。
- 管轄局別の指定割合は、関東運輸局が215社（38%）と最も多く、次いで中部運輸局が84社（15%）、近畿運輸局が80社（14%）となっており、これら3局で67%を占めている。
- 輸送区分別の指定割合は、事業用貨物自動車が310社（55%）でトップであり、次いで旅客乗合自動車（バス）が86社（15%）、自家用貨物自動車が74社（13%）となっており、この3業で83%を占めている。

管轄局等	特定輸送事業者数
北海道運輸局	19
東北運輸局	28
関東運輸局	215
北陸信越運輸局	20
中部運輸局	84
近畿運輸局	80
神戸運輸監理部	4
中国運輸局	34
四国運輸局	16
九州運輸局	61
沖縄総合事務局	4
航空局	2
合計	567

輸送区分	特定輸送事業者数
貨物	鉄道
	310
	74
	35
	420
旅客	鉄道
	86
	23
	11
	145
航空	2
	567

エネルギーの使用の合理化(省エネ)に関する目標

- エネルギー消費原単位※1または電気需要最適化評価原単位※2を、中長期的にみて年平均1%以上低減させることを目標

(※1) 各輸送区分におけるエネルギーの消費に係る原単位の算出方法

- ・貨物：【エネルギー使用量(kL)】 ÷ 【輸送トンキロ(万t·km)】
- ・旅客：【エネルギー使用量(kL)】 ÷ 【輸送キロ(km)】
- ・航空：【エネルギー使用量(kL)】 ÷ 【有償トンキロ(t·km)】

(※2) 電気需要最適化を踏まえたエネルギー消費原単位

(※3) 3~5年間でエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減

＜5年間平均エネルギー消費原単位の算出方法＞

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

Y: 基準年

ΔY : (Y+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

(例) Y(基準年): 2019年度

エネルギー消費原単位: 0.5(2019年度)、0.495(2020年度)、0.4925(2021年度)、
0.4866(2022年度)、0.48(2023年度)の場合、

ΔY (エネルギー消費原単位変化):

99% (Δ (2020年度))、99.5% (Δ (2021年度))、98.8% (Δ (2021年度))、98.7% (Δ (2021年度))

$$\Delta \text{ave} = (99\% \times 99.5\% \times 98.8\% \times 98.7\%)^{1/4}$$

= 99% (年平均1%低減)

エネルギーの使用の合理化(省エネ)に関する記載事項

■ 中長期計画書

- ・エネルギー使用合理化の計画内容
- ・エネルギー使用合理化の期待効果 等

■ 定期報告書

- ・エネルギー使用量
- ・輸送トンキロ【貨物】、運行・運航距離【旅客】、有償トンキロ【航空】
- ・エネルギー消費原単位、電気需要最適化評価原単位
- ・原単位が悪化した理由（※該当がある場合）
- ・エネルギー使用合理化に関する取組 等

取組事項の例	
共通	取組方針の策定、社内体制の構築、エネルギーの使用の合理化の状況把握と取組の見直し、荷主・準荷主・他の輸送事業者との連携強化
鉄道	省エネルギー型車両の導入、汎用コンテナのサイズの拡大、利用者に配慮したダイヤの設定、車両の適切な点検及び整備
自動車	低燃費車・低燃費タイヤの導入、運転者教育、デジタル式運行記録計・エコドライブ管理システムの活用等によるエコドライブの推進、輸送量に応じたトラックの大型化及びトレーラー化の推進、共同輸配送の実施、帰り荷の確保等による積載率の向上、再配達の削減
船舶	低燃費船舶・低摩擦船底塗料の導入、陸上電源供給システムの活用、経済速力運行等の省エネ運行の実施、輸送量に応じた船舶の大型化、共同輸配送の実施等による積載率の向上
航空機	エネルギーの使用効率に優れた航空機の導入、地上運用におけるエネルギー使用の合理化、輸送量に応じた最適な機材の選択、回送運行(フェリーフライト)時の距離を縮減するような機材繰り

非化石エネルギーへの転換に関する目標

○各事業者が非化石目標を設定。省エネ法の告示で定める輸送区分ごとの目標目安は下表の通り。
 (非化石エネルギーを使用する輸送機器の技術開発の見通しが定かでない輸送モード(大型トラック、船舶)については、定性的な目標を省エネ法の告示で設定。今後の技術開発動向や新たな政府目標等の策定等を見据え、2030年度までに定量的な目標目安を検討予定。)

輸送事業	定量的目標の目安	定性的目標の目安
小型トラック (8トン以下)	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
大型トラック (8トン超)	なし (2030年度までに定量的目標の設定を検討)	2030年度までに非化石エネルギー自動車を導入(運行体制の構築を含む)
バス	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
タクシー	2030年度までに保有台数の 8% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
鉄道	2030年度における使用電力の 59% を非化石エネルギー化 (電気車の場合)	2030年度までに電気車、FC車又は非化石エネルギー車両の導入(運行体制の構築を含む) (内燃車の場合)
船舶	なし (2030年度までに定量的目標の設定を検討)	2020年代後半以降、水素FC船、バッテリー船、LNG船の導入(運航体制の構築等を含む)
航空機	2030年度における燃料使用量のうちSAF使用量の割合を 10%* とする。 * 国際・国内便の合算値	航空機環境新技術を搭載した機材の積極的導入

■ 中長期計画書

- ・非化石電気の割合目標【鉄道】
- ・非化石エネルギー自動車の使用割合目標【貨物・旅客自動車】
- ・その他定性的な目標、定量的な目標
- ・目標を達成するために取り組む措置 等

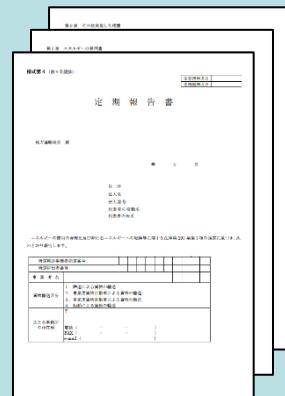
■ 定期報告書

- ・電気の国内認証非化石エネルギー相当量等に係る情報
- ・電気供給事業者から購入した電力の種別及び非化石割合に係る情報
- ・電気車における非化石電気の使用状況【鉄道】
- ・非化石エネルギー自動車の使用状況（保有台数）【貨物・旅客自動車】
- ・バイオ燃料・合成燃料を使用する自動車に係る参考情報【貨物・旅客自動車】
- ・SAFの使用割合【航空】
- ・その他非化石の使用状況、非化石転換に関する事項 等

温対法に基づく報告命令の改正に合わせて、省エネ法の定期報告様式（第9表）も改正。
※定期報告書の第9表は温対法のための報告。

省エネ法定期報告書構成

第1表～第8表 エネルギー使用量等 (省エネ法のための報告)



エネルギー使用量から
CO2排出量を算定

今回改正対象

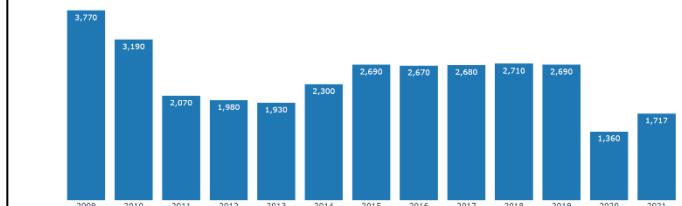
第9表の1～9 CO2排出量に関する事項 (温対法のための報告)



温対法§34に、省エネ法による報告を、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についての報告とみなすことが規定されているため、温対法での報告は不要。

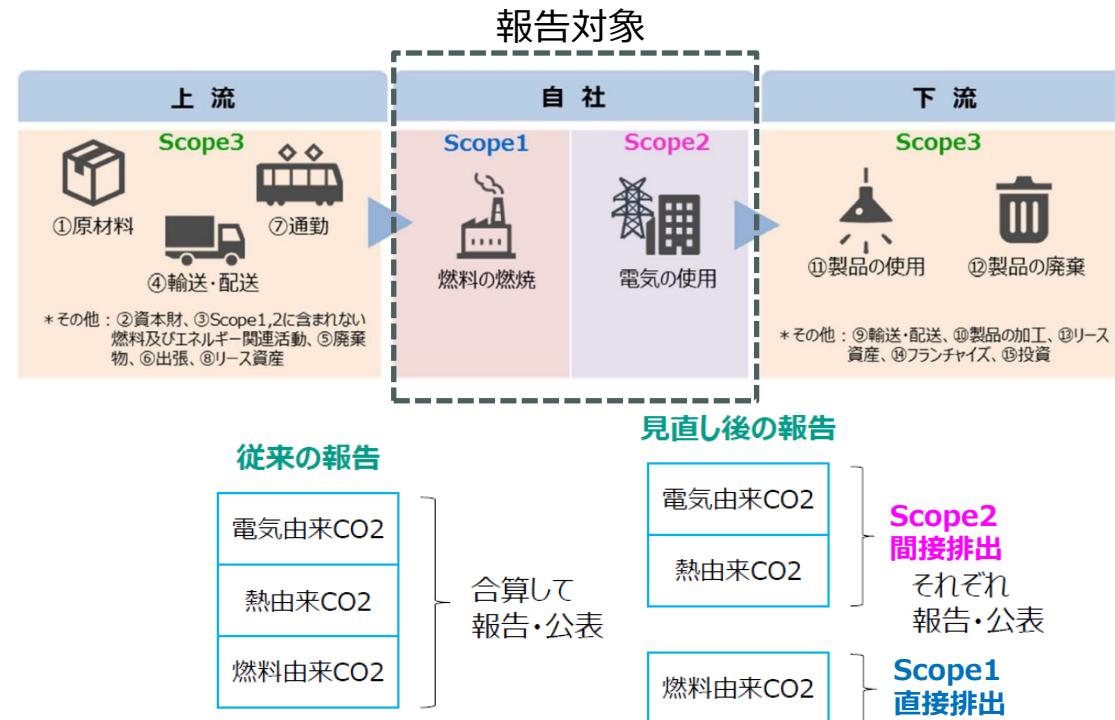
温対法SHK制度で公表
<https://eegs.env.go.jp/ghg-santeikohyo-result/>

温室効果ガス算定排出量推移



改正内容①：直接排出と間接排出の切り分け

国際スタンダードとなっているGHGプロトコルでは、Scope1、Scope2という考え方が用いられておりSHK制度においても直接排出と間接排出を区分して報告を求める。



様式該当箇所：第9表の1

第9表 二酸化炭素の排出に係る事項

1. エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の温室効果ガス算定排出量

	年度
燃料の使用に伴う二酸化炭素	t-CO ₂
他人から供給された電気の使用に伴う二酸化炭素	t-CO ₂

改正内容②：電気とガスの事業者ごとの排出係数の使用

様式該当箇所：第9表の1～3

第9表の1において、CO₂排出量を計算する際に、都市ガスと電気の事業者ごとの排出係数を使用する。
第9表の2～3において、使用した排出係数に関する情報を記入する。

(参考) 事業者ごとの排出係数一覧

<https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/calc.html>

第9表 二酸化炭素の排出に係る事項

1. エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の温室効果ガス算定排出量

	年度
燃料の使用に伴う二酸化炭素	t-CO ₂
他人から供給された電気の使用に伴う二酸化炭素	t-CO ₂

2. エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素のうち、都市ガスの使用に伴う二酸化炭素の排出量の算定に用いた係数

係数の値	係数の根拠	係数の適用範囲
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		
t-CO ₂ /千 m ³		

3. エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素のうち、他人から供給された電気の使用に伴う二酸化炭素の排出量の算定に用いた係数

係数の値	係数の根拠	係数の適用範囲
t-CO ₂ /kWh		

下記のいずれかを記入

- ・ガス事業者名
- ・代替値（省令の排出係数）
- ・実測値※

係数を適用した範囲を記入

例：○○事業所の車両

電気事業者名・メニュー

を記入

係数を適用した範囲を記入

例：○○事業所の車両

※事業者別排出係数を公表するガス事業者以外から供給されている場合は、実測等に基づく係数として適切であると認められるものを使用可。

改正内容③：CO2排出量の計算に国内認証排出削減量等が使用可

様式該当箇所：第9表の1および5～7

第9表の1において、電気の使用に伴うCO2排出量を計算する際に、国内認証排出削減量（J-クレジットやグリーン電力証書等）のうち再生可能エネルギー電気の使用により削減されたものおよび非化石電源二酸化炭素削減相当量（非化石証書）を使用可能となる。

第9表の5～7において、使用したクレジット等に関する情報を記入する。

（参考）国内認証排出削減量

https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/law/domestic_certified_rev.pdf

（参考）非化石電源二酸化炭素削減相当量

https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/law/nonfossil_reduction.pdf

第9表 二酸化炭素の排出に係る事項

1. エネルギーの使用に伴って発生する二酸化炭素の温室効果ガス算定排出量

燃料の使用に伴う二酸化炭素	年度	t-CO ₂	
		他人から供給された電気の使用に伴う二酸化炭素	t-CO ₂

クレジット等を調達した場合はCO2排出量から控除。
クレジット等を移転した場合はCO2排出量に加算。

5. 国内認証排出削減量に係る情報

削減量の種別	
クレジット特定番号等	無効化日又は移転日
～	t-CO ₂
合 計 量	t-CO ₂

6. 非化石電源二酸化炭素削減相当量に係る情報

種 別	非化石証書の量	全国平均係数	補 正 率	種別ごとの非化石電源二酸化炭素削減相当量
	kWh	t-CO ₂ /kWh		t-CO ₂

7. 国内認証排出削減量のうち電力に係る情報及び非化石電源二酸化炭素削減相当量に係る情報等

国内認証排出削減量の種別ごとの量	①グリーン電力証書 ②再生可能電力の導入に係るクレジット	t-CO ₂
③非化石電源二酸化炭素削減相当量		t-CO ₂
④合計		t-CO ₂
⑤他人から供給された電気の使用量に排出係数を乗じて算定した二酸化炭素の排出量		t-CO ₂
⑥電気事業者から小売供給された電気の使用量に排出係数を乗じて算定した二酸化炭素の排出量		t-CO ₂

使用したクレジット等に関する情報を記入。
詳細は温対法の記入要領を参照。

https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/manual/chpt3_6-0.pdf#page=69

EEGSへの移行について

EEGSで定期報告書・中長期計画書を作成・提出できる環境が整ったため、**令和7年度以降は、原則としてEEGSで報告することとする。**

※認定管理統括貨客輸送事業者は除く。

（参考）経緯

○令和6年4月

省エネ法（工場・荷主）向けの定期報告書・中長期計画書の作成機能が実装。

⇒省エネ法（工場・荷主）は、Excelを廃止し、原則としてEEGSで報告することとなった。

○令和6年6月

省エネ法（輸送）の定期報告書の作成機能が実装。

※複数の輸送区分に指定されている場合には未対応。

○令和6年8月

省エネ法（輸送）の中長期計画書の作成機能が実装。

○令和7年4月

複数の輸送区分に指定されている場合にも対応。

⇒Excelを廃止し、原則としてEEGSで報告することとする。

※認定管理統括貨客輸送事業者は除く。

電子報告(EEGS)のメリット

2025年度より、特定輸送事業者はEEGSでの報告（貨物、旅客、航空）となります。

「省エネ法・温対法・フロン法電子報告システム（EEGS）」は、省エネ法・温対法・フロン法の同時報告及び温室効果ガス排出に関する情報の統合管理を可能とするシステムです。

- オンラインによる提出は、郵送等による紙媒体での提出より便利。複数の提出先に対する印刷と郵送が不要で、システムを介した再提出も可能。
- 2022年度から定期報告書・中長期計画書等の作成と提出を一体的に行える電子報告システム「EEGS（イーフス）」の運用を開始。
- オンラインによる提出を行うためには、事前に「電子情報処理組織使用届出書」の提出が必要。

報告書提出に伴う作業の低減	システム上で報告書提出が完了するため、紙での提出は不要 省エネ法・温対法・フロン法における各種報告の一元管理が可能
算定精度の向上	システム上で入力値の自動チェックが可能なため、事業所管省庁からの差戻し回数が減少
過年度報告内容の確認	過去に提出した報告書の内容を確認でき、過年度の報告内容を参照しつつ今年度の報告書を作成可能
報告書処理状況の確認	提出した報告書の省庁での処理状況（提出、受理、差戻し等）がシステム上で確認可能

EEGSログインIDの発行手順（EEGSをこれまで利用したことがない事業者向け）

①EEGSの利用を申請する

利用の申請（ログインIDの申請）を、書面またはシステムを用いて実施してください。

GビズID※をお持ちの場合は、以下のURLからオンラインで提出することが可能です。

<https://eegs.env.go.jp/eegs-request/notification>

書面にて提出する場合は、以下のURLより指定の様式をダウンロードし、郵送にてご提出ください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000002.html

※「GビズID」とは1つのアカウントで複数の行政サービスにアクセスできる認証システムです。<https://gbiz-id.go.jp/top/>

②EEGSのログインIDを発行する

①の申請後、弊省からアクセスキーが通知されます。下記のURLにアクセスキーを入力し、EEGSのログインIDを発行してください。

<https://eegs.env.go.jp/eegs-request/application/>

分類	お問合せ内容	ご連絡先
EEGSの操作に関するお問合せ	EEGSでの入力方法がわからない場合	EEGSシステムヘルプ g-eegs-support@sec.co.jp 03-4446-6054 ※お問い合わせはできるだけメールでお願いします。
	EEGSで表示されているエラーメッセージが解消できない場合	
	EEGSでの提出方法がわからない場合	
	システムエラーが表示された場合	
	その他EEGSの操作に関するお問合せ	
内容に関するお問合せ	報告書に記載する数値や内容がわからない場合	報告書提出窓口宛て https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000002.html
	提出した報告書について確認・相談したいことがある場合	
	差戻された報告書の差戻し理由等を確認したい場合	

1. 我が国のCO₂排出量等について
2. 環境・エネルギー政策の動向
3. 省エネ法の概要
4. 省エネ関連補助メニュー



【令和7年度予算 3,302百万円（3,302百万円）】

ハイブリッド及び天然ガストラック・バス、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援します。

1. 事業目的

- 現状で高コストのハイブリッドトラック・バスや、将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への補助を行い、普及初期の導入加速を支援。（①）
- 資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO₂削減効果の高いトラックへの買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進。（②）

2. 事業内容

①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

一定の燃費性能を満たすハイブリッド自動車（HV）トラック・バス、及び将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される天然ガス自動車（NGV）トラック・バスの購入に対して支援を行う。

②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO₂削減効果の高いトラック（2025年度燃費基準相当を達成している車両）への買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進する。

3. 事業スキーム

■事業形態

間接補助事業（補助率 ①1/2、②1/2～1/3）

■補助対象

民間事業者等（②は中小トラック運送業者に限る。）

■実施期間

令和元年度～令和7年度

4. 事業イメージ

①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2等

②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

補助率：買い替えの場合は、

標準的燃費水準車両との差額の1/2

新規購入の場合は、

標準的燃費水準車両との差額の1/3

※ 2025年度燃費基準+5%達成車等は+5万円とする。



HVトラック・NGVトラック

HVバス・NGVバス

商用車等の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）



【令和6年度補正予算額 40,000百万円】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO₂排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- また、産業部門全体のCO₂排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等）※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：差額の2/3、本体価格の1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和6年度

4. 事業イメージ

【トラック】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等



【タクシー】補助率：車両本体価格の1/4 等



【バス】補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等



【建設機械（新規）】補助率：標準的燃費水準機械との差額の2/3 等



【充電設備】補助率：本体価格の1/2 等



※本事業において、上述の車両及び建機と一体的に導入するものに限る

地域の公共交通×脱炭素化移行促進事業（国土交通省連携事業）



【令和7年度予算額 1,100百万円（1,495百万円）】

鉄道事業等における省エネ設備・機器の導入を促進し、再生可能エネルギーと積極的に組合わせることで脱炭素化された地域の公共交通の構築を支援します。

1. 事業目的

- 地域の公共交通における省CO2効果の高い鉄道・LRT・グリーンスローモビリティの車両や設備等の導入を促進するとともに、再生可能エネルギーの積極利用を促すことで、2050年カーボンニュートラルに資する地域の脱炭素交通モデルを構築する。

2. 事業内容

（1）交通システムの省CO2化に向けた設備整備事業（補助）

- マイカーへの依存度が高い地方都市部を中心に、交通システムの省CO2化を加速させるため、鉄道やLRT（Light Rail Transit）における省CO2効果の高い車両や先進的な省エネ機器等の導入支援を行う。

（2）グリーンスローモビリティの導入促進事業（補助）

- 地域課題の解決と交通の脱炭素化の同時実現を目指したグリーンスローモビリティ（時速20km未満で公道を走ることができる電動車）の導入支援を行う。

（3）公共交通分野の効果的CO2削減方策検討事業（委託）

- 先進的な設備・システムの調査、公共交通分野のCO2削減の効果検証を通じ、より効果的・効率的な公共交通の支援の方向性を検討するための調査を実施する。

3. 事業スキーム

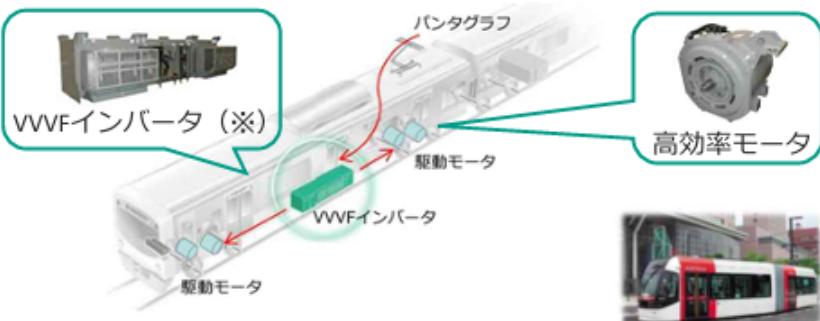
- 事業形態
 - （1）間接補助事業（1/2,1/3,1/4 ※一部上限あり）
 - （2）間接補助事業（1/2 ※一部上限あり）
 - （3）委託事業

- 委託先・補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等

- 実施期間 令和元年度～令和9年度

4. 事業イメージ

（1）交通システムの省CO2化に向けた設備整備事業



※ 駆動モータの回転力及び回転数を制御する装置
(写真は東洋電機製造(株)HPより)

（2）グリーンスローモビリティの導入促進事業



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 03-5521-8301

(3) 海事分野における脱炭素化促進事業（国土交通省連携事業）



【令和7年度予算額 1,162百万円（1,822百万円）の内数】

脱炭素化推進システム等の実用化・導入や船体及び舶用品の生産の高度化等により脱炭素化を支援します。

1. 事業目的

地球温暖化対策計画に掲げるCO2排出量削減目標達成のため、モーダルシフトの受け皿として今後の利用増加が見込まれる海事分野において、船舶からのCO2排出削減に向けた取組を普及促進することにより、脱炭素化社会の実現に貢献する。

2. 事業内容

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業

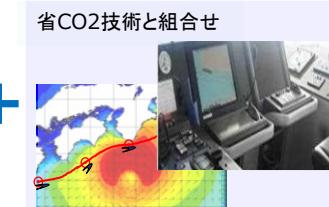
LNG燃料やメタノール燃料を使用した脱炭素化推進システム及び省CO2技術を組み合わせた先進的なシステムの実用化を支援することにより、更なるCO2排出量の削減を実現するとともに、推進システムの低コスト化にも貢献する。

4. 事業イメージ

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業



エンジン 燃料供給装置



省CO2技術と組合せ

推進システム等の導入で、内航海運のCO2排出量 2030年 2割削減

3. 事業スキーム

- 事業形態 補助事業（直接1/4（中小型船1/2））
- 委託・補助対象 民間事業者・団体等
- 実施期間 令和3年度～令和9年度

運輸部門におけるエネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換 推進事業費補助金 令和7年度予算案額 62億円（62億円）

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

事業目的・概要

事業目的

最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年CNを実現するためには、省エネの更なる深堀に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要。このため、サプライチェーン全体の輸送効率化や、トラック輸送や内航海運を対象に更なる省エネや非化石転換に向けた実証を行い、その成果を展開することで、効果的な取組みを普及させることを目的とする。

事業概要

（1）新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業

複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や輸送計画と連携したEVトラックへの充電タイミング等の最適化による省エネ効果の実証を支援。

（2）トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業

トラック事業者と荷主間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムや、高輸送効率車両の活用等を通じた輸送効率化による省エネ効果の実証を支援。

（3）内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業

革新的省エネルギー技術等の導入による省エネ効果の実証に加えて、非化石エネルギーを使用する船舶の導入に向けた実証を支援。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

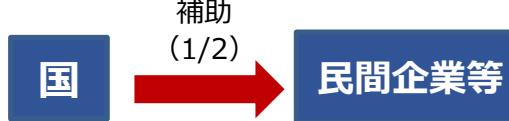
（1）新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業



（2）トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業



（3）内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業



成果目標・事業期間

令和6年度から令和8年度までの3年間の事業であり、令和12年度（2030年度）までに、本事業及びその波及効果によって運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kJ削減すること等を目指す。