

～ 未来のために私たちができること ～

グリーン・エコプロジェクト

— 東京都トラック協会の取り組み —



一般社団法人 東京都トラック協会
業務部 副参事 前川 宣将



目次

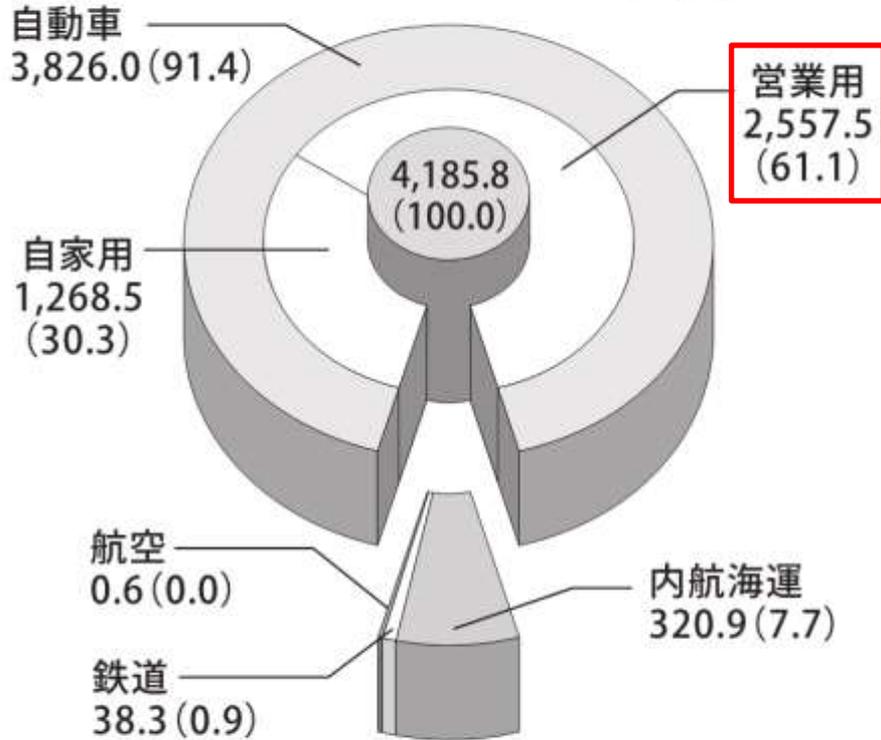
1. 東京都トラック協会の概要
2. 東京都トラック協会の環境対策事業
グリーン・エコプロジェクトの取り組み

輸送機関別国内貨物輸送量（令和4年度）



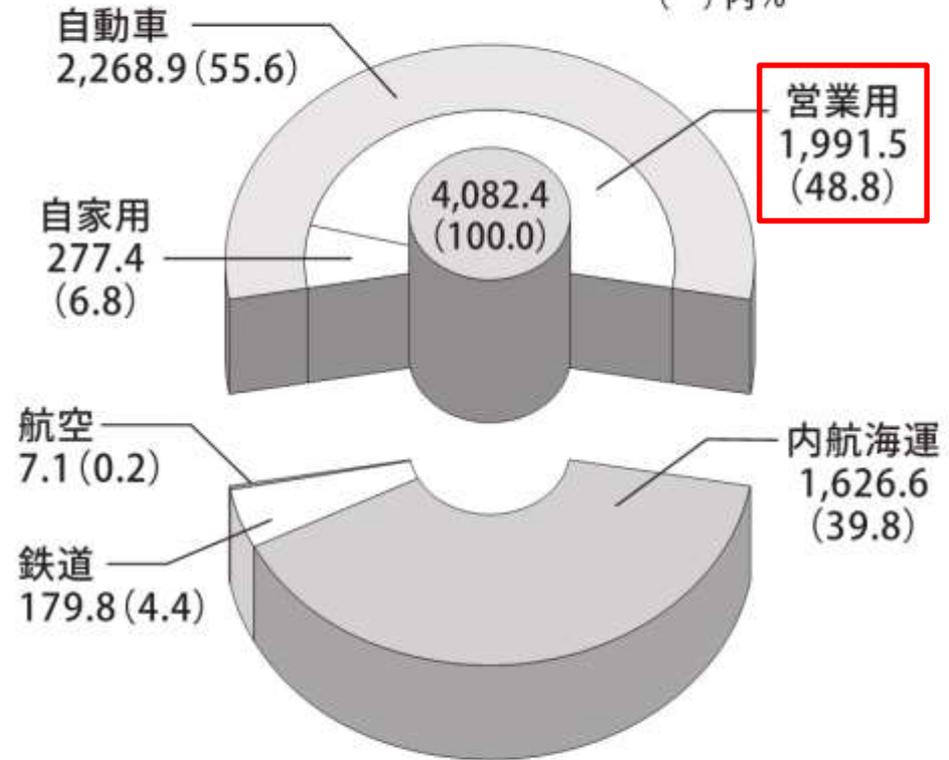
輸送トン数（単位：百万トン）

()内%



輸送トンキロ（単位：億トンキロ）

()内%



注1 各項目の構成比については、四捨五入しているため、合計とは必ずしも一致しない

注2 自家用軽自動車を除く

資料：国土交通省

トラック運送事業者の推移



資料：国土交通省 (注)：退出事業者には、合併・譲渡により消滅した企業を含む

東京都トラック協会の概要

協会の組織

全日本トラック協会

47都道府県トラック協会

東京都トラック協会

千代田

中央

港

品川

大田

渋谷

世田谷

目黒

新宿

中野

杉並

文京

豊島

板橋

練馬

北

台東

深川

城東

墨田

江戸川

葛飾

荒川

足立

多摩

八丈島

三宅島

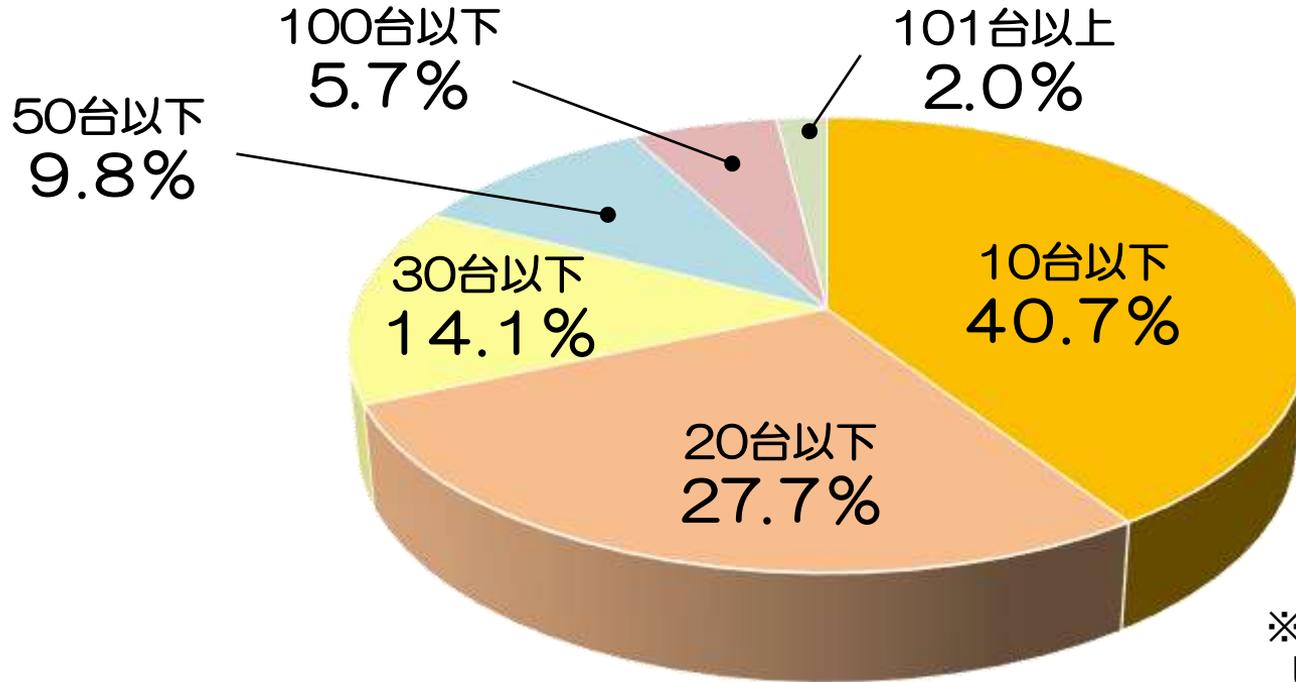
環境

全流協

25支部・2特別・2地域 / 事業者数 約3,082社

(R6. 3月末現在)

車両規模別会員構成



**車両数
約74,000台**

※構成比については、四捨五入しているため、合計と一致しない

車両規模別会員構成(社)

10台以下	20台以下	30台以下	50台以下	100台以下	101台以上	合計
1,253	853	435	301	177	61	3,080

※軽車両を除く

令和6年3月31日現在(特別会員2を除く)

資料: 東ト協 DataFile

業界を取り巻く環境

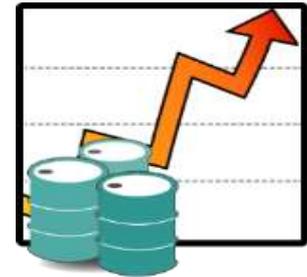
日本を取り巻く環境



世界経済の不安



燃料価格高騰



少子高齢化



人材不足
労働問題



感染症対策



自然災害



『働き方改革』

健康管理

高齢化

女性雇用

労働時間短縮



◆ トラックドライバーの不足 ◆

ドライバー不足の状況

2025年ドライバー需要総数 115万人
現状では**14万人不足**

2030年には
21万4千人(34%)不足となる



トラック運送業界が抱える問題

「物流の2024年問題」って何？

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正改善基準告示^{※1}が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

何も対策を行わなかった場合

2030年には営業用トラックの輸送量のうち約35%が運べなくなることも^{※2}

このようなことが起きるかもしれません。

●トラック運送事業者

- これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。



●荷主

- 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。
- 荷物が運んでもらえなくなるかもしれない。



●消費者

- 当日、翌日配達宅配サービスが受けられないかもしれない。
- 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。



2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

※1 「自動車運転者の労働時間等の改善に関する法（労働基準法）」は、トラックドライバーの労働時間、休息時間、運送時間等の改善について定めています。
※2 国土交通省が公表している「物流の2024年問題」に関する調査結果に基づき、2030年の輸送能力が減少することを示しています。



公益社団法人
全日本トラック協会

都道府県トラック協会

メディアも注目

- トラック運転手確保待ったなし 迫る「2024年問題」 新たな担い手、環境整備急ぐ
- 「2024年問題」、このままではトラックドライバー不足で荷物が運べなくなる事態も
- 迫る物流2024年問題、物価高襲う日本をトラック運転手不足が追い打ち など

トラック運送業界が抱える問題

◆ 2024年問題への対応 ◆

「働き方改革関連法」の自動車運転業務への適用が開始

「時間外労働の上限制限」2024年4月1日から適用

法令改正		施行日		罰則
		大企業	中小企業	
時間外労働の 上限規制	【一般則】 年720時間の適用	2019年4月1日	2020年4月1日	6カ月以下の懲役 または 30万円以下の罰金
	【自動車運転業務】 年960時間の適用	2024年4月1日		
月60時間超の 時間外割増賃金率の引き上げ (25%から50%)		2010年4月1日から 適用済	2023年4月1日	
年5日の年次有給休暇の取得義務付け		2019年4月1日		30万円以下の罰金

トラック運送業界が抱える問題

◆ 2024年問題への対応 ◆ 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性**。
 - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化^(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入^(※)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流における共同輸配送の促進^(※)
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
合計：			14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

3. 当面の進め方

2024年初	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化
2023年末まで	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等 ・ 再配達率「半減」に向けた対策 ・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表 ・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表
速やかに実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等



2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

トラック運送業界が抱える問題

◆ 2024年問題への対応 ◆

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

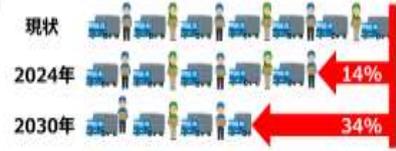
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のも（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を義務付け。

*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

【貨物自動車運送事業法】

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【貨物自動車運送事業法】

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

（資料：国土交通省国土交通省・経済産業省・農林水産省「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の施行に向けた検討状況について）

「2024年問題」東京都トラック協会の取り組み①



「2024年問題」への対応として、人手不足解消に向けた人材の確保、並びにトラック運送業界が抱える諸課題や役割について、荷主の理解を促し、もってトラックドライバーの労働環境を改善し、働き方改革を推進するため、日本経済新聞に3週連続でシリーズ広告を掲載しました。



1回目

掲載号: 日本経済新聞東京版(首都圏版)
2024年1月23日(火)

2回目

掲載号: 日本経済新聞東京版(首都圏版)
2024年1月30日(火)

3回目「再配達票」篇

掲載号: 日本経済新聞東京版(首都圏版)
2024年2月2日(火)



「2024年問題」東京都トラック協会の取り組み②



「2024年問題」に対し、トラック運送業界が抱える諸課題や取り組み、役割などについて、更に荷主への理解を促し、トラックドライバーの労働環境の改善、働き方改革の着実な実施を目指すため、日本経済新聞に第2弾となるシリーズ広告を3週連続で掲載しました。



1回目「荷主」篇

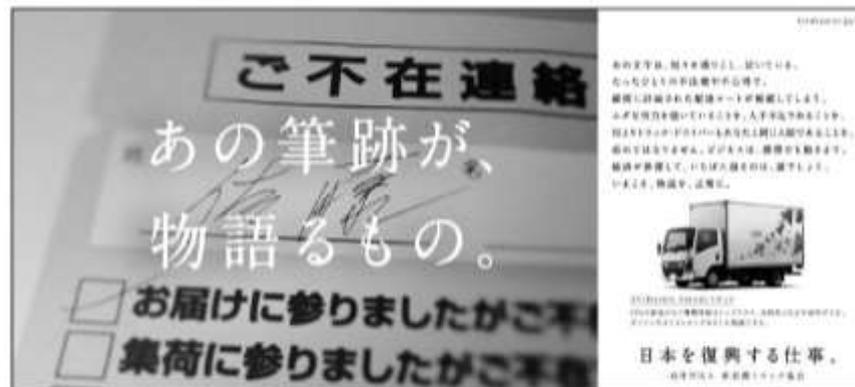
掲載号:日本経済新聞 2024年11月25日(月)19面

2回目「コンビニ」篇

掲載号:日本経済新聞東京版(首都圏版)
2024年12月3日(火)43面

3回目「再配達票」篇

掲載号:日本経済新聞東京版(首都圏版)
2024年12月11日(水)39面

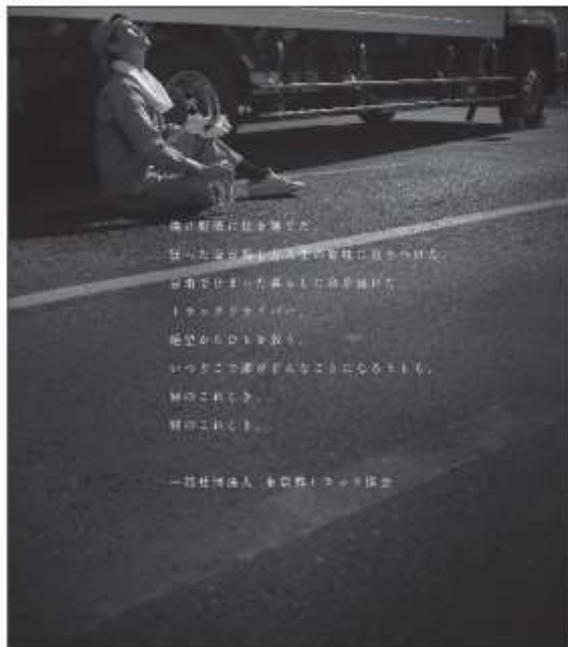


「2024年問題」東京都トラック協会の取り組み③



第40回読売広告大賞「準グランプリ」を受賞

3月15日掲載 B



東京新聞に社説載せた
「日本の復興はトラック業界に負かすべし」
は消えてしまった事として取り扱った
トヨタ・ダイハツの
他社からの攻撃も
いっせいで消滅するに心をなすも、
解のこれこそ、
解のこれこそ、
一社社長個人、東ト協トラック協会

日本を復興する仕事。

3月22日掲載 B



日本を復興する仕事。

東ト協が『読売新聞』朝刊(都内・多摩版)3月15日・22日付に掲載した、トラック輸送の役割を強くアピールした全面広告が高く評価されたもの。贈賞式では、水野会長が読売新聞東京本社の松本裕寿取締役ビジネス局長から「準グランプリ」トロフィーを贈られた(写真)。



東ト協告
「第40回読売広告大賞」
準グランプリ贈賞

読売新聞社主催の「第40回読売広告大賞」贈賞式が7月4日、千代田区の帝国ホテルで行われ、東ト協の水野功会長と鎮目隆雄副会長(広報・情報委員長)が出席し、「準グランプリ」を贈賞された。

東ト協が『読売新聞』朝刊(都内・多摩版)3月15日・22日付に掲載した、トラック輸送の役割を強くアピールした全面広告が高く評価されたもの。贈賞式では、水野会長が読売新聞東京本社の松本裕寿取締役ビジネス局長から「準グランプリ」トロフィーを贈られた(写真)。

なお、東ト協広告をはじめ受賞広告は、7月3日付『読売新聞』夕刊(全国版)で紹介された。

未来のために私たちができること



～ 東京都トラック協会の取り組み～

環境CSRから進める経営改善

グリーン・エコプロジェクト

一般社団法人 東京都トラック協会

■ 協力・協賛：国土交通省関東運輸局/東京都環境局/交通エコロジー・モビリティ財団/公益社団法人 全日本トラック協会

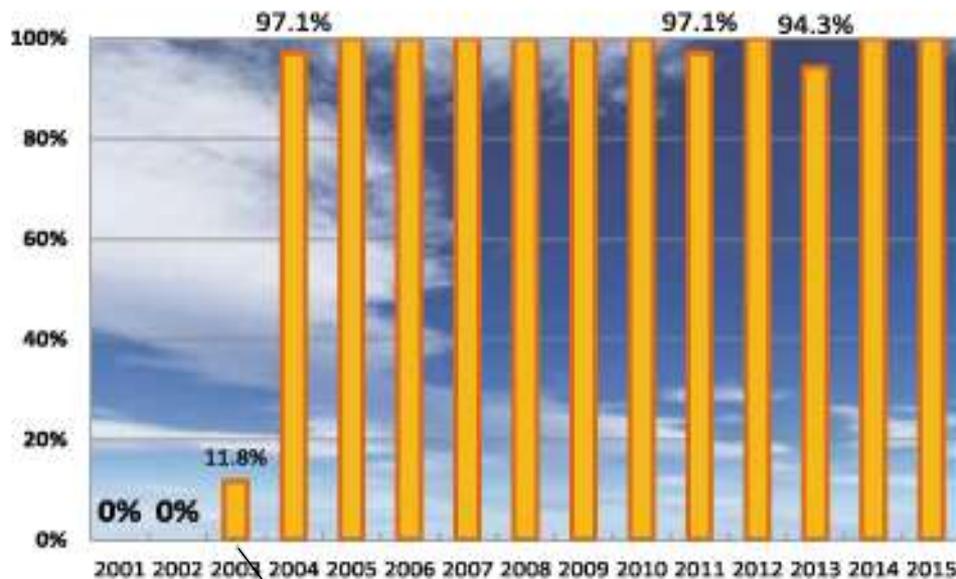
地域環境対策 (ディーゼル車規制)



「自動車NOx・PM法」と「環境確保条例」との主な相違点（車種規制）

事項	自動車NOx・PM法	環境確保条例
規制物質	窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(PM)	粒子状物質(PM)
規制の内容	排出ガス基準に適合しない車両の対策地域内での登録及び継続車検の禁止	粒子状物質排出基準に適合しないディーゼル車の都内(島嶼を除く)運行禁止
車種規制開始	平成15年10月(施行は平成14年10月)	平成15年10月
対象車	対策地域に使用の本拠がある自動車	東京都内を走行する自動車(自動車の登録地を問いません)
対象地域	東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県、愛知県、三重県の一部の対策地域	島嶼を除く都内全域
対象となる車両	貨物自動車、バス、特殊自動車(いずれも燃料の種別を問わない) ディーゼル乗用車	(貨物、バス、特種自動車)ディーゼル車 ※8ナンバーの特種用途車のうち、乗用車をベースに改造したものは対象外
猶予期間	小型貨物:8年、普通貨物:9年、特殊自動車:10年、 マイクロバス:10年、大型バス:12年、ディーゼル乗用車:9年	7年間 知事が指定した粒子状物質減少装置を装着すれば規制値に適合しているものとみなす
罰則等		運行責任者に運行禁止命令、運行禁止命令に従わない場合は、氏名公表 50万円以下の罰金
規制適合車	平成10、11年規制適合車で車両総重量3.5トン超の車両(長期規制適合車=KK-、KL-) ただし、14、15年規制車でも車両総重量3.5トン以下の車両は規制対象	平成14、15、16年規制適合車(新短期規制車)及び以降の規制適合車 (注)平成10、11年規制適合車(長期規制車)で一部規制適合車あり

【東京都内の自動車排出ガス測定局における環境基準達成状況】



首都圏ディーゼル車排出ガス規制開始 (H15.10)

経済活動だけでなく、首都圏を中心とした大気環境の劇的な改善も、我々トラック業界の努力の成果といえます

地域環境対策のディーゼル規制・NO_x・PM法の対応から “地球環境対策への対応”

- 交通公害防止対策
- 環境保全対策
- 地球温暖化防止対策
- 省エネ対策



京都議定書

温室効果ガス

地球温暖化

改正省エネ法

CO₂削減

循環型社会

省エネ対策

エネルギー問題

東京都環境確保条例

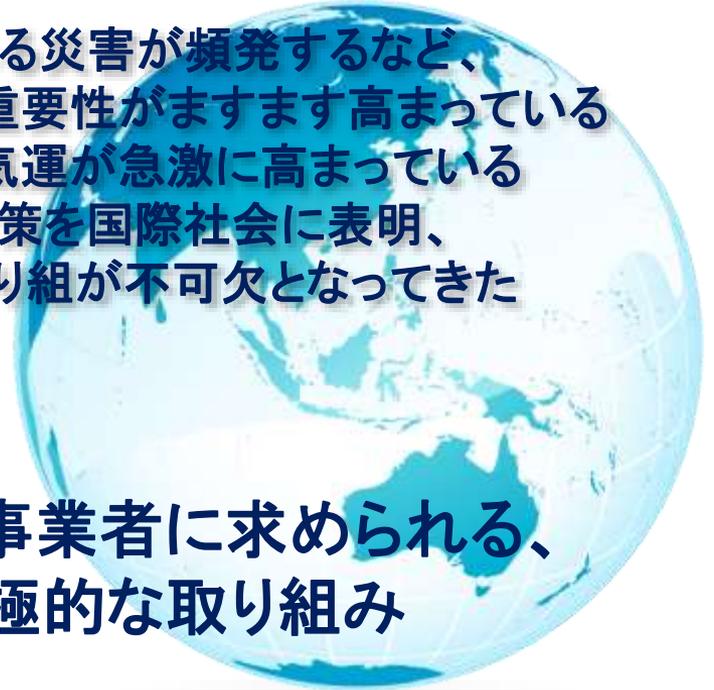
自動車NO_x・PM法

気候変動に関する国内外の現状認識

世界各国で気候変動が原因とみられる災害が頻発するなど、地球温暖化対策への取り組みの緊急性、重要性がますます高まっている国内外では「カーボンニュートラル」の気運が急激に高まっている日本政府も長期的な地球温暖化対策を国際社会に表明、全ての産業、家庭、個人レベルでの知り組が不可欠となってきた



トラック運送事業者に求められる、より積極的な取り組み



運送事業者ができること



一般社団法人東京都トラック協会

(1) 環境性能優良トラックの導入

NOx・PM削減には、CNGトラック、CO₂削減なら最新規制適合トラック(燃費基準達成車)への代替

(2) 機器の活用や整備点検の強化

デジタコ、EMS、DRの活用、タイヤの空気圧、各フィルターの清掃、エンジン調整等整備・点検

(3) エコドライブ

ゆっくり発進・ゆっくり停止の実践 = **エコドライブの実践**
アイドリングストップ等

地球環境対策・・・CO₂削減対策を盛り込む

東京都トラック協会独自のエコドライブ活動

『グリーン・エコプロジェクト』を推進

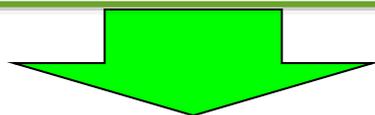


グリーン・エコプロジェクト



～ 未来のために私たちができること ～

『グリーン・エコプロジェクト』では、経営者・管理者・ドライバーの従業員一人一人が環境意識を高め、社会貢献・社会責任を主軸とした“環境CSR(環境から進める経営改善)”を目指す。継続的なエコドライブ活動を実践し、環境優良事業者として、信頼性の高い運送事業者への転換を図る。



2006年より 25社 車両数 549台からスタート

グリーン・エコプロジェクト



現在 **562**社 車両数 **19,064**台が参加
R7. 2月末現在
プロドライバーが環境と安全を真摯に取り組む

ステッカーが目印



現在、都内の
営業用(緑ナンバー)トラックの
およそ5台に1台が参加

PDCAの流れ

PDCAサイクル
を回す

燃費目標等の設定

Plan



データによる確認

ゆっくり発進 ゆっくり停止

エコドライブ

Do

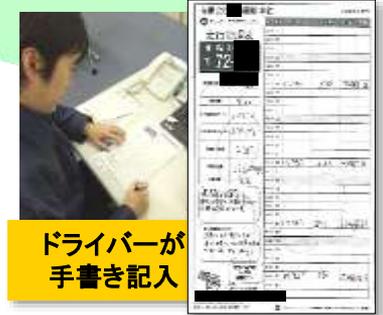


会社は、

エコドライブが身に付く
安全運転になる
整備レベルも向上
燃料等コスト削減 など

走行管理表への燃費記入

Check



ドライバーが
手書き記入

改善点の確認

Action

社会には、
CO₂削減
安全運転

なぜ？ 手書きがいいのか！

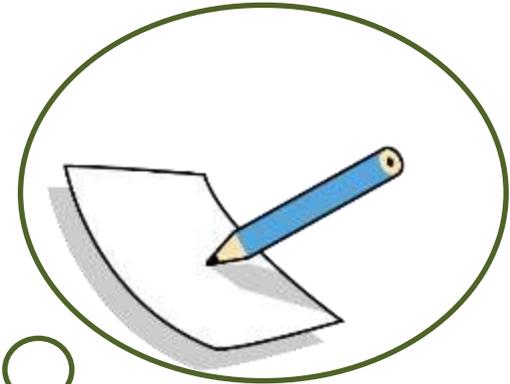
～Paper - and - Pencil Project～



プロドライバーの運転



燃費の計算

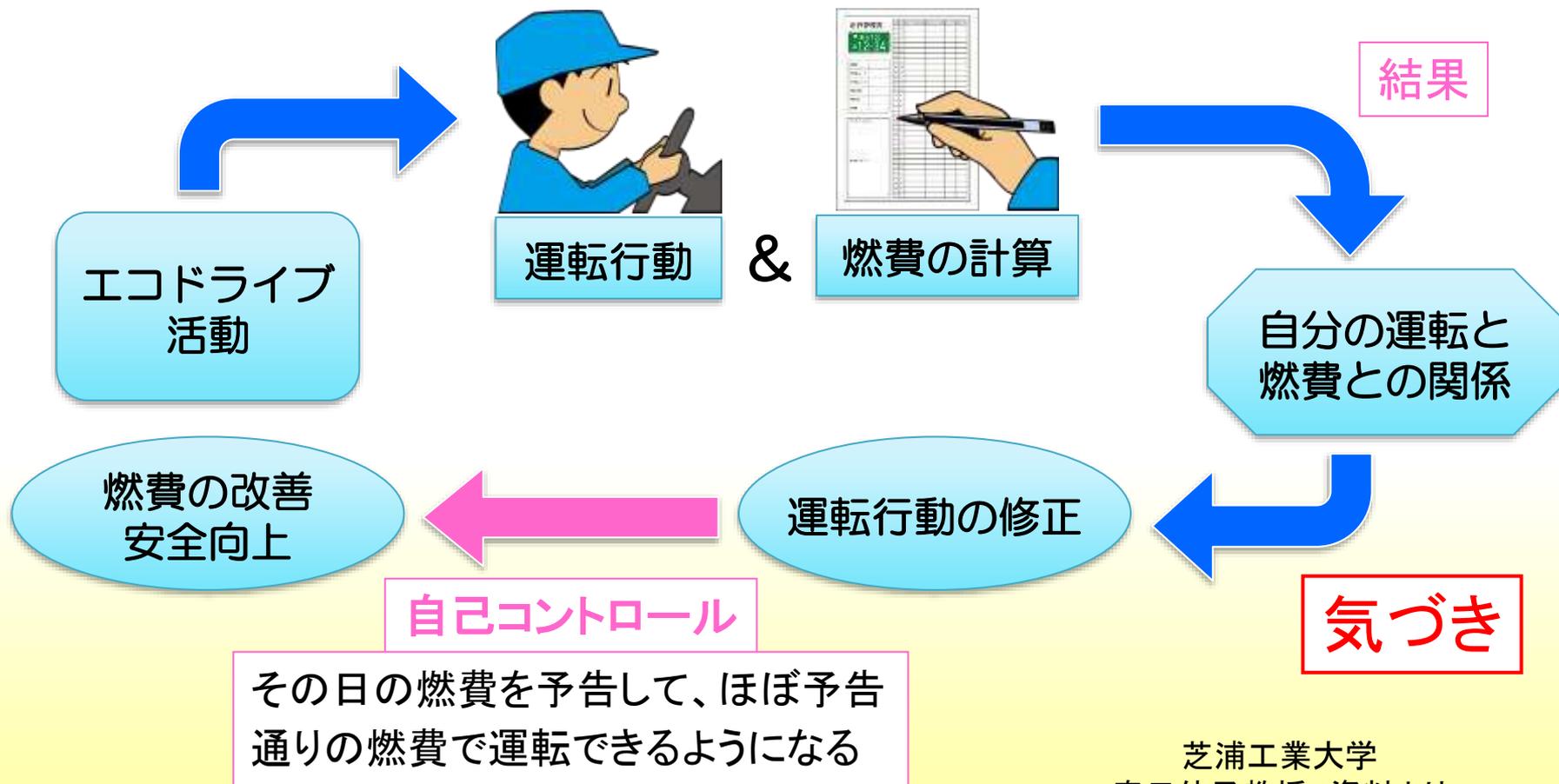


「ゆっくり発進、ゆっくり停止」
の実践

ここから「気づき」が
生まれる

自分の運転と
燃費との関係

グリーン・エコプロジェクトによる「気づき」効果



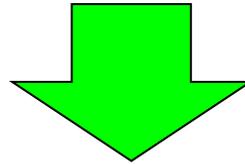
芝浦工業大学
春日伸予教授 資料より

グリーン・エコプロジェクト セミナー



- ステップアップセミナー [毎月開催]
(基礎から実践力を身に付け、レベルに合わせた内容)
全5回の講習を2ヶ月に1回受講

管理者育成



次へのステップ

- 継続セミナー (自社活用への実践的取組み内容)
3ヶ月に1回 (春季・夏季・秋季・冬季) 開催

令和7年2月末日まで (延べ)

累計 3,053回開催、21,370名参加

グリーン・エコプロジェクト セミナー風景 ①



セミナーは少人数制で実施！

セミナー室とオンライン(WEB)併用でハイブリッド開催



オンライン受講できるように開催方法を改善！

セミナー提供資料<例>

5月度 ミーティング資料
グリーン・エコプロジェクト

今月のテーマ

燃費の豆知識

次の①～⑤の行動の中で、燃費向上が一番期待できるものはどれでしょうか？

① 高速での速度を90 km/hから80 km/hに落とす

② 高いギアを積極的に使う(5速から6速)

③ 早めのシフトアップ(100km/h以上から120km/h)

④ 等速運転を徹底する(速度120km/hを維持して10%)

⑤ エンジンブレーキの有効活用

今月のまとめ

常に自分の運転を振り返るのはプロの証！
全ては事故撲滅のため！

5月度 ミーティング資料
グリーン・エコプロジェクト

「燃費の豆知識」解説

グリーンエコプロジェクトでは、燃費向上の啓発活動を行っています。日々の運転行動が安全だけでなく、燃費にどのような影響を及ぼしているか、改めて考えてみましょう。

POINT

① 高速での速度を90 km/hから80 km/hに落とす場合、燃費は約1割向上する。燃費向上の効果が最も大きい。

正解：① 高速での速度を90 km/hから80 km/hに落とす

消費燃料差=20.1cc

燃費改善（下流）効果（燃費）から見た場合、①の効果が最も大きい。②は、アクセルペダルを踏みこむことで燃費が低下する。③は、アクセルペダルを踏みこむことで燃費が低下する。④は、アクセルペダルを踏みこむことで燃費が低下する。⑤は、アクセルペダルを踏みこむことで燃費が低下する。

燃費を向上させる運転はアクセルペダルの踏み方が大きく影響していると知られていますが、アクセルペダルの踏み方で燃費消費量を大幅に低減できます！

■ 想定される削減効果(中型車の場合)

項目	①	②	③	④	⑤
燃費改善	① 燃費に1割(アクセルペダル)の削減効果(燃費)が期待できる。燃費向上の効果が最も大きい。	② 燃費に1割(アクセルペダル)の削減効果(燃費)が期待できる。燃費向上の効果が最も大きい。	③ 燃費に1割(アクセルペダル)の削減効果(燃費)が期待できる。燃費向上の効果が最も大きい。	④ 燃費に1割(アクセルペダル)の削減効果(燃費)が期待できる。燃費向上の効果が最も大きい。	⑤ 燃費に1割(アクセルペダル)の削減効果(燃費)が期待できる。燃費向上の効果が最も大きい。
燃費削減	20.1cc(100km/h)	2.010cc(2.01%)	2.010cc(2.01%)	50.25% (50.25%)	60.3% (60.3%)

■ その他の行動

① 高速での速度を90 km/hから80 km/hに落とした場合

315km x 16cc = 約5.04ℓ削減

④ 等速運転を徹底した場合

315km x 15cc = 約4.70ℓ削減

② 高いギアを積極的に使った場合

消費燃料差=15cc

③ 早めのシフトアップを行った場合

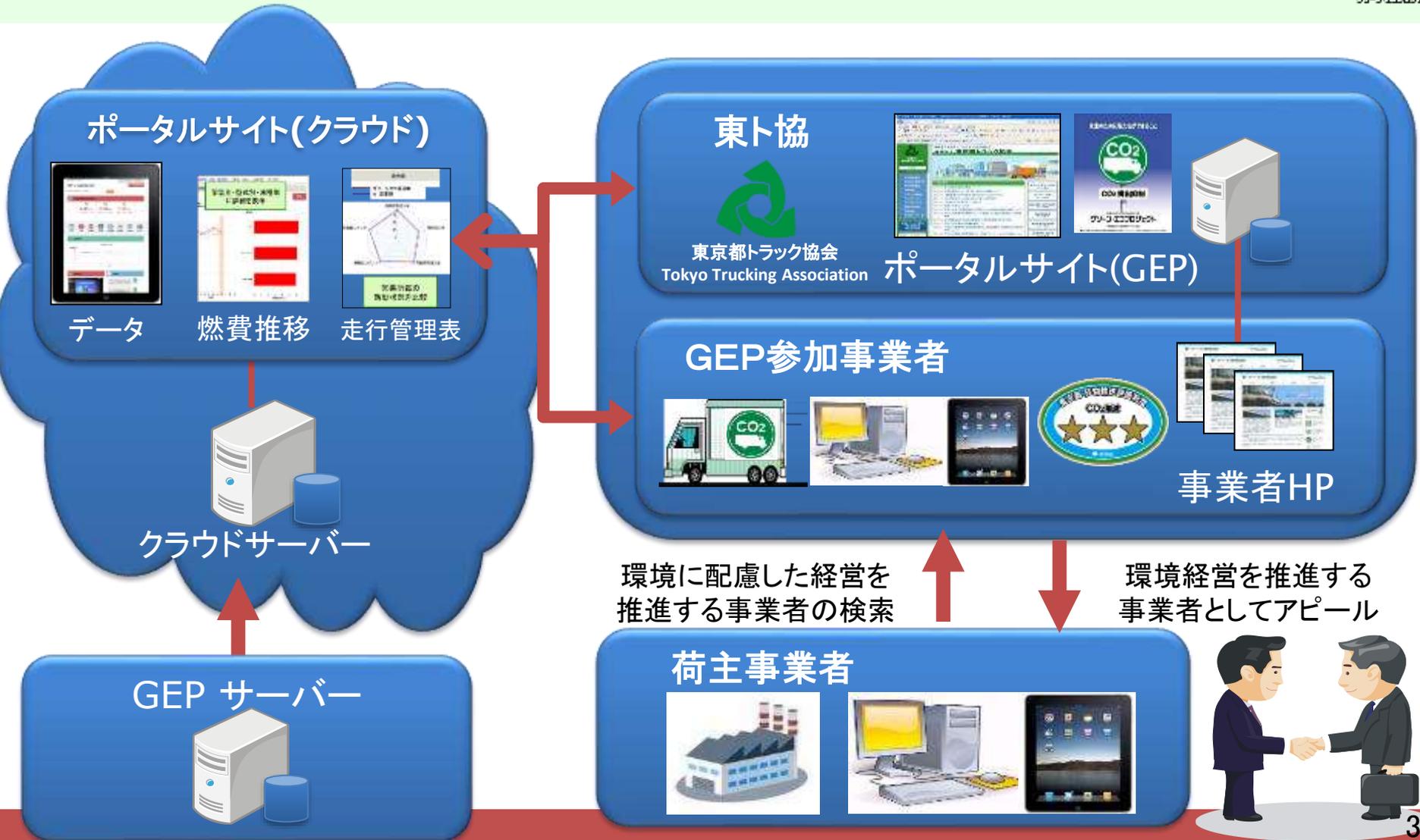
消費燃料差=14cc

■ まとめ

燃費改善を促すには、日々の運転行動に燃費向上の意識を高めることが重要です。燃費向上の意識を高めることで、燃費向上の効果が最も大きい。

運転目標を数値化することはプロだからこそ！

グリーン・エコプロジェクト データベースのクラウド化〈例〉



活動による効果（18年間の実績）



グリーン・エコプロジェクト活動
18年間の平均（対平成17年度比）

平均燃費向上率
18.1% 向上！

環境

燃料削減量

約12.4万kℓ

ドラム缶(200L)

約62万本分に相当



タンクローリー（大型14,400L）約8,611台分

CO₂削減量

約322,485t-CO₂

スギの木約2,303万本
植樹に相当

安全

交通事故低減率

18年間平均 **26.8%削減**



活動の取組みによる社内環境の改善



管理者、ドライバーのプロ意識の向上により



①ドライバーのひとり一人が
社会との共生と環境について
理解をした



②タイヤ、エンジンオイルなどが
エコに重要であるとの認識を
深めた



③ドライバーが燃費管理で
コンマ(,)2ケタまで
分かるようになった

活動によるメリット



1. Gマーク取得項目の加点対象



2. グリーン経営認証取得に優位



3. 東京都貨物輸送評価制度の申請に有利



4. グリーン購入ネットワークへの登録



5. 東ト協インセンティブ補助

- 1) グリーン経営認証補助
- 2) 環境性能優良車導入補助 (重量車燃費基準達成車)



6. 東ト協GEP-JOBサイト(人材募集サイト)利活用

海外発信 - Paper-and-Pencil Project -



 **デンマーク** 2009年12月14日
COP15 サイドイベント



 **タイ** 2010年8月24日
第5回アジアEST地域フォーラム



 **ドイツ** 2011年9月8日
ベルリン・ブランデンブルグ交通・物流協会



 **中国** 2011年10月20日
第1回低炭素地球サミット2011

国際会議での取組紹介

国連エコドライブカンファレンス



国連本部
(米国・ニューヨーク)



2014年10月 (米国・ニューヨーク)



2015年10月 (愛知県・名古屋市)



2016年11月 (米国・ニューヨーク)

グリーン・エコプロジェクトへの評価 ①



平成19年 環境大臣賞



平成21年「東京都環境賞」知事賞



平成22年 関東運輸局長表彰



平成22年
第11回 日本物流連「物流環境大賞」



低炭素杯2012
「最優秀イノベーション賞」



グリーン・エコプロジェクトへの評価 ②



第16回グリーン購入大賞
『大賞及び経済産業大臣賞』受賞
平成26年（2014年）12月

交通関係環境保全優良事業者等 第2回『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』
国土交通大臣表彰 「SDGs貢献賞」受賞
平成27年（2015年）12月 令和5年（2023年）2月



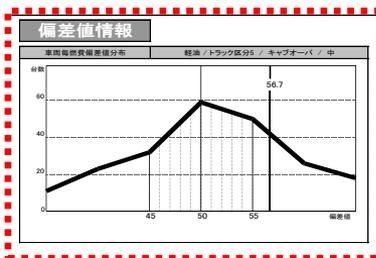
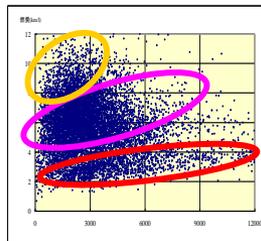
「東京都貨物輸送評価制度」へ全面協力



グリーン・エコプロジェクトで
収集した合計**86万台分**の
燃費データにより

世界最大規模の
データ量

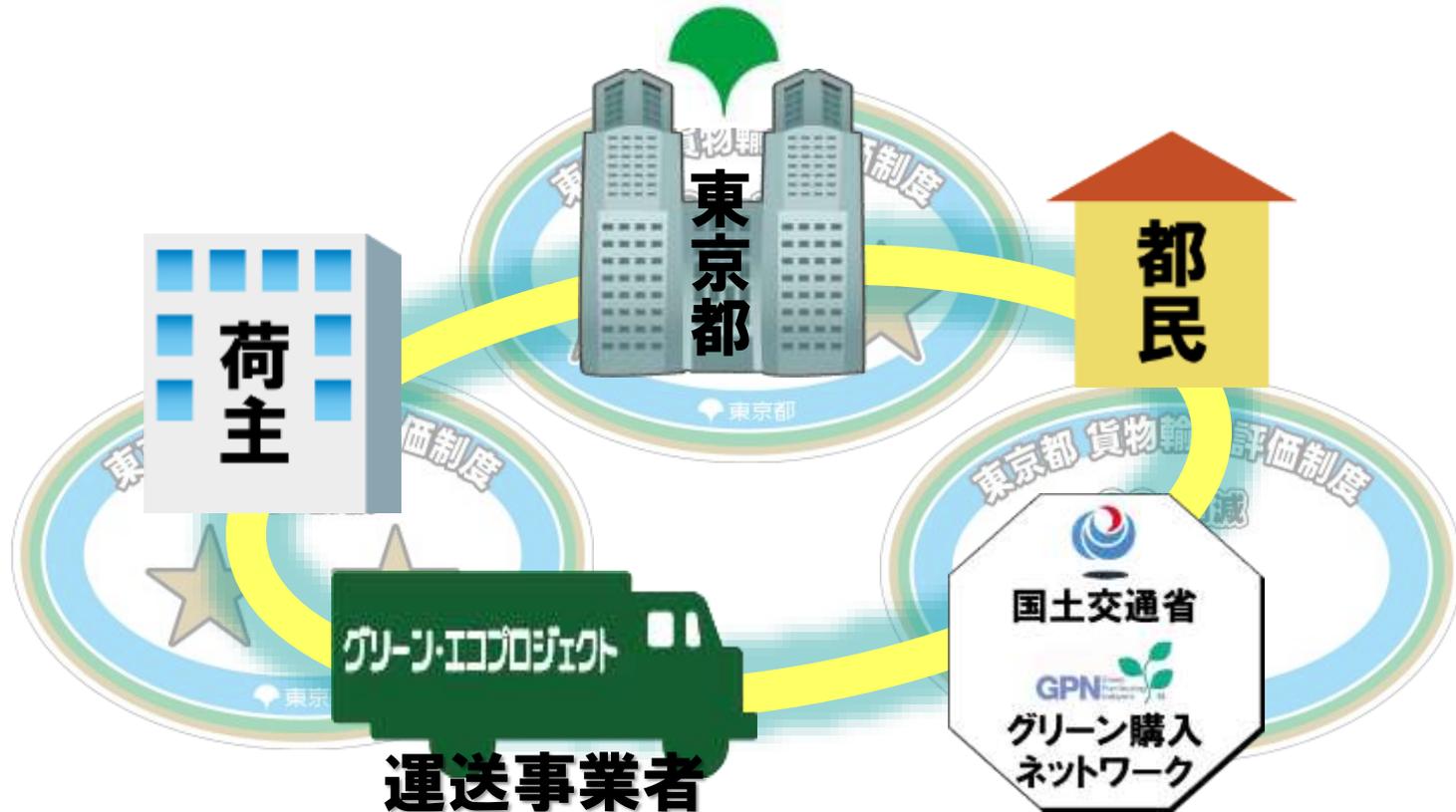
70区分の“ベンチマーク” (燃費の基準値) 設定



世界初のベンチマーク

「東京都貨物輸送評価制度」を活用

我々運送事業者、荷主企業、都民が協力して自動車からのCO2排出量を削減する新たな仕組みを、関係機関と連携を図りながら、先導的・積極的に取組を展開



SDGsに貢献



エスディーゼズ SDGs (持続可能な開発目標)



エスディーゼズ
SDGs (Sustainable Development Goals=持続可能な開発目標) は、2015年9月に国連加盟193か国で採択した2016年から2030年の15年間で達成するための17の目標と169のターゲットを掲げ、「地球上の誰一人として取り残さない」ことを理念とした、持続可能な社会を実現するための国際的な目標です。

SDGsに貢献



目標の内容

- 
目標1 [貧困]
 あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる。
- 
目標2 [飢餓]
 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する。
- 
目標3 [保健]
 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
- 
目標4 [教育]
 すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。
- 
目標5 [ジェンダー]
 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行なう。

- 
目標6 [水・衛生]
 すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。
- 
目標7 [エネルギー]
 すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する。
- 
目標8 [経済成長と雇用]
 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する
- 
目標9 [インフラ、産業化、イノベーション]
 強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。
- 
目標10 [不平等]
 国内及び各国家間の不平等を是正する。
- 
目標11 [持続可能な都市]
 包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。

- 
目標12 [持続可能な消費と生産]
 持続可能な消費生産形態を確保する。
- 
目標13 [気候変動]
 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
- 
目標14 [海洋資源]
 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
- 
目標15 [陸上資源]
 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
- 
目標16 [平和]
 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
- 
目標17 [実施手段]
 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

各目標の課題に取り組むことで、持続可能な社会の実現に貢献

SDGsに貢献



東ト協環境対策事業の具体的な取り組み

< 環境改善促進事業 >

EMS・DR機器

リトレッドタイヤ

環境性能優良トラック

CNG・HV・EV・FC

< グリーン・エコプロジェクト (GEP) 事業 >

GEPセミナー

エコドライブ運転

「ゆっくり発進 ゆっくり停止」の実践

燃費の計算

ドライバー教育



東ト協環境対策事業を通じて、^{エスディージーズ}SDGsの目的と理念に賛同します

グリーン・エコプロジェクト

SDGsに貢献



さまざまな取り組みへの賛同



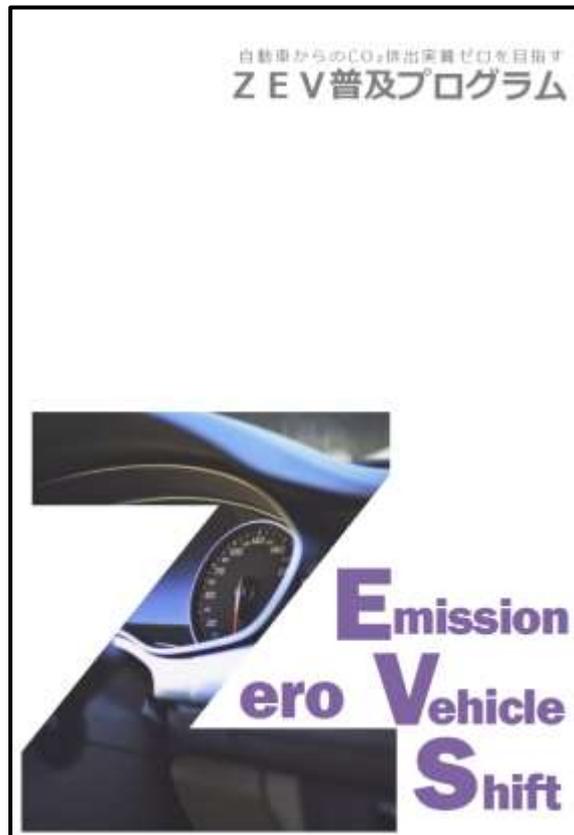
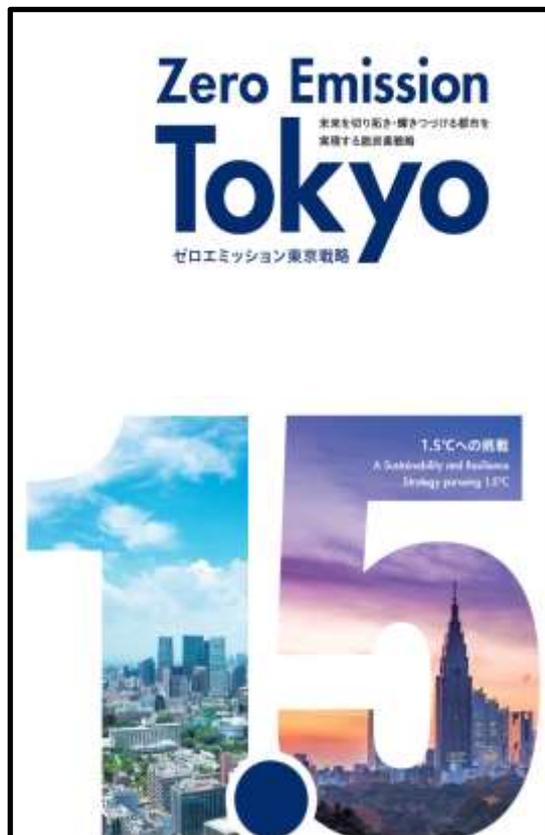
関係各所と連携して、さまざまな課題に取り組みます

< 東京都貨物輸送評価制度 >

ゼロエミッション東京の実現に向けて



東京都環境局



気候変動対策へ向けた対応



◇第28回国連気候変動枠組み条約締約国会議(COP28) (2023.12.1 アラブ首長国連邦(UAE)ドバイ)



岸田総理大臣のCOP28出席
(写真提供：内閣広報室)



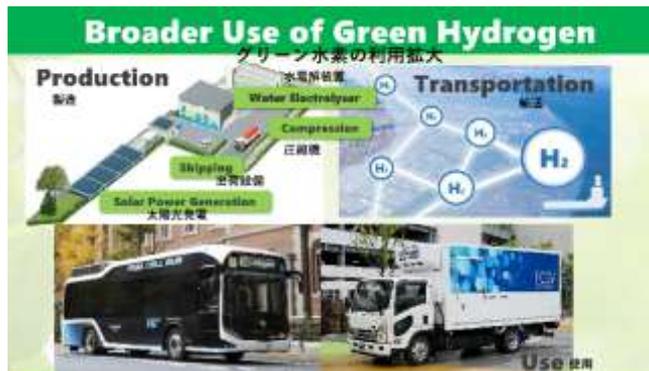
水素製造所の計画を表明する小池総理 (Bloomberg Philanthropies/YouTubeチャンネル)

2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする
カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現

気候変動対策へ向けた対応



◇第29回国連気候変動枠組み条約締約国会議(COP29) (2024.11 アゼルバイジャンの首都バクー)



「2050年ゼロエミッションの実現」
発電する未来都市、水素の普及、
世界への貢献 etc

気候変動対策へ向けた対応



トラック業界のCO2削減目標

全日本トラック協会 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定



パンフレット（令和4年3月発行）

「トラック運送業界の環境ビジョン2030」で目指すこと

メイン目標

2030年のCO₂排出量単位を、2005年度比で**31%削減**する

トラック運送業界をめぐってカーボンニュートラルを掲げる声は、多く目撃されています。一方で、削減量が定まると資料を共有（CO₂排出量）も定まっていますが、削減量は排出量の減額に大きく左右されるため、トラック運送業界がコントロールすることは困難です。

一方で、削減量（排出トンキロ）あたりの削減目標値、また排出CO₂排出量単位は、エコドライブや輸送の効率化など、トラック運送業界が努力した削減が期待できます。

このほかトラック運送業界が取り組むべき、自動車用燃料電池のカーボンニュートラルの達成などでは、削減量（排出トンキロ）あたりの削減目標値、また排出CO₂排出量単位も削減の目標とすることが検討される。トラック運送業界全体が2030年のCO₂排出量単位を2005年度比で31%削減することを目標としています。

トラック運送業界としての目標値の一括把握のため、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」でも、この目標値（メイン目標）として定めます。

なお削減量は排出トンキロが2005年度比削減率を算出する上で2005年度の排出量と2030年度の排出量を比較して削減率を算出する。排出トンキロは排出量と排出トンキロを比較して削減率を算出する。

トラック運送業界のCO₂排出量単位の目標と2030年度の削減率



メイン目標の参考値としてCO₂排出総量にも注目する

メイン目標は排出トンキロ削減率に注目しますが、参考値として排出総量にも注目して削減率を算出する。排出総量は排出トンキロと排出トンキロを比較して削減率を算出する。排出総量は排出トンキロと排出トンキロを比較して削減率を算出する。

社会的連携・協力を推進



運送事業者

環境対応
交通事故減少



都民

世界初の
貨物輸送
評価制度

国民

環境美化
交通安全



だれもがWin×Win

荷主

安全・安心
の信頼確保



国

気候変動
への対策

ご清聴ありがとうございました

「いま」を支える。「みらい」をつくる。



一般社団法人

東京都トラック協会

TOKYO TRUCKING ASSOCIATION



CO₂ 排出抑制

グリーン・エコプロジェクトHP