第２章　エコドライブ実施時に発生する課題と解決事例

１．はじめに

エコドライブはマニュアルを見ればすぐに実施できるものではなく、実施するにあたって様々な課題が生まれるものです。第２章では、CO_2削減推進委員会メンバーにおいて、エコドライブ活動実施時に発生する課題とその解決事例をご紹介いたします。

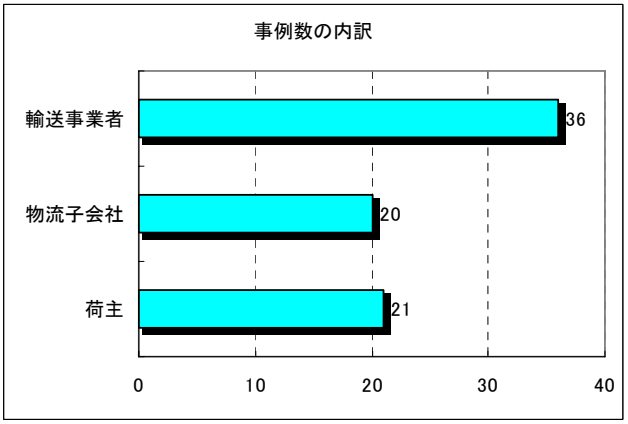
２．第２章における事例分類

今回収集した事例は以下のとおりです。

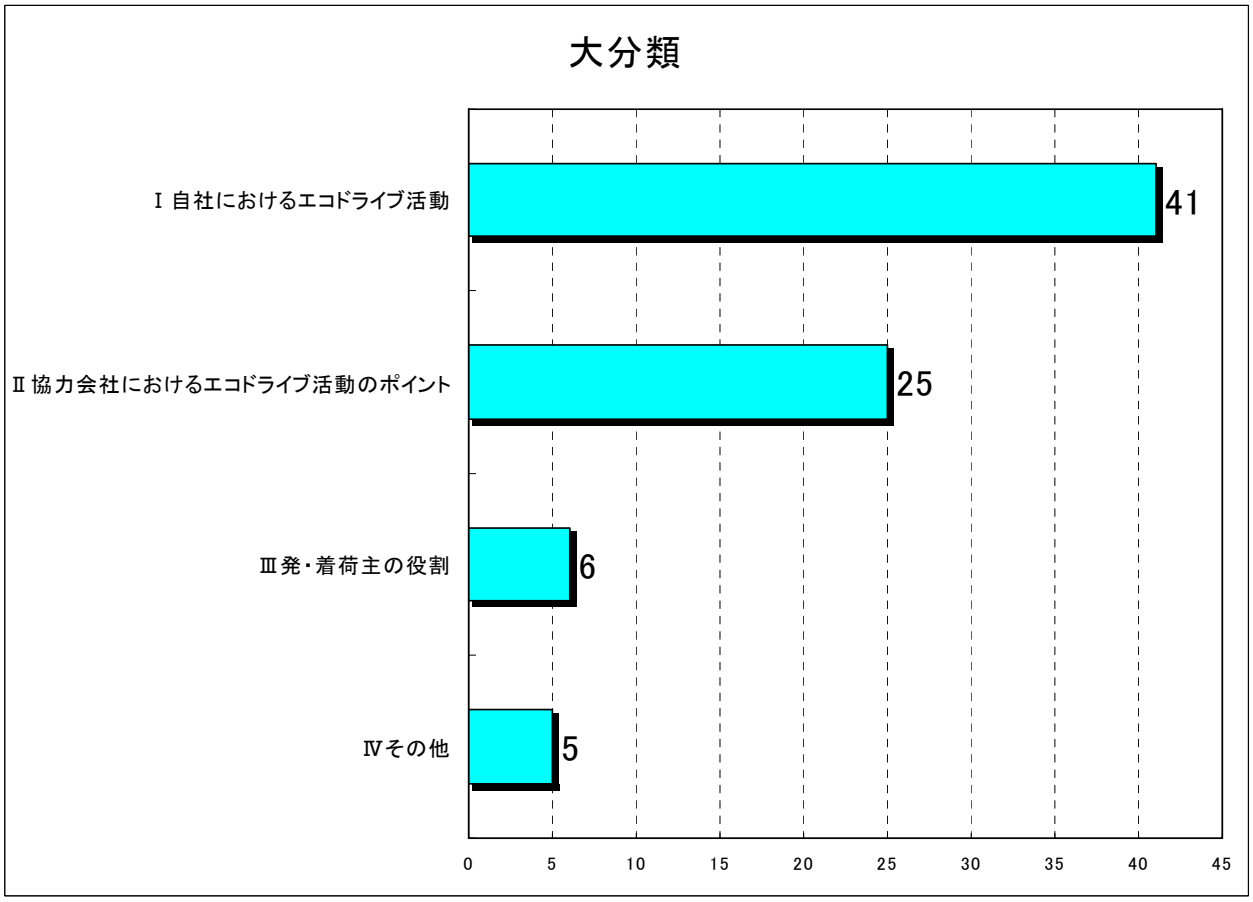
図表２－１　回答概要

	荷主	物流子会社	輸送事業者	合計
回答企業数	9	5	8	22
事例数	21	20	36	77

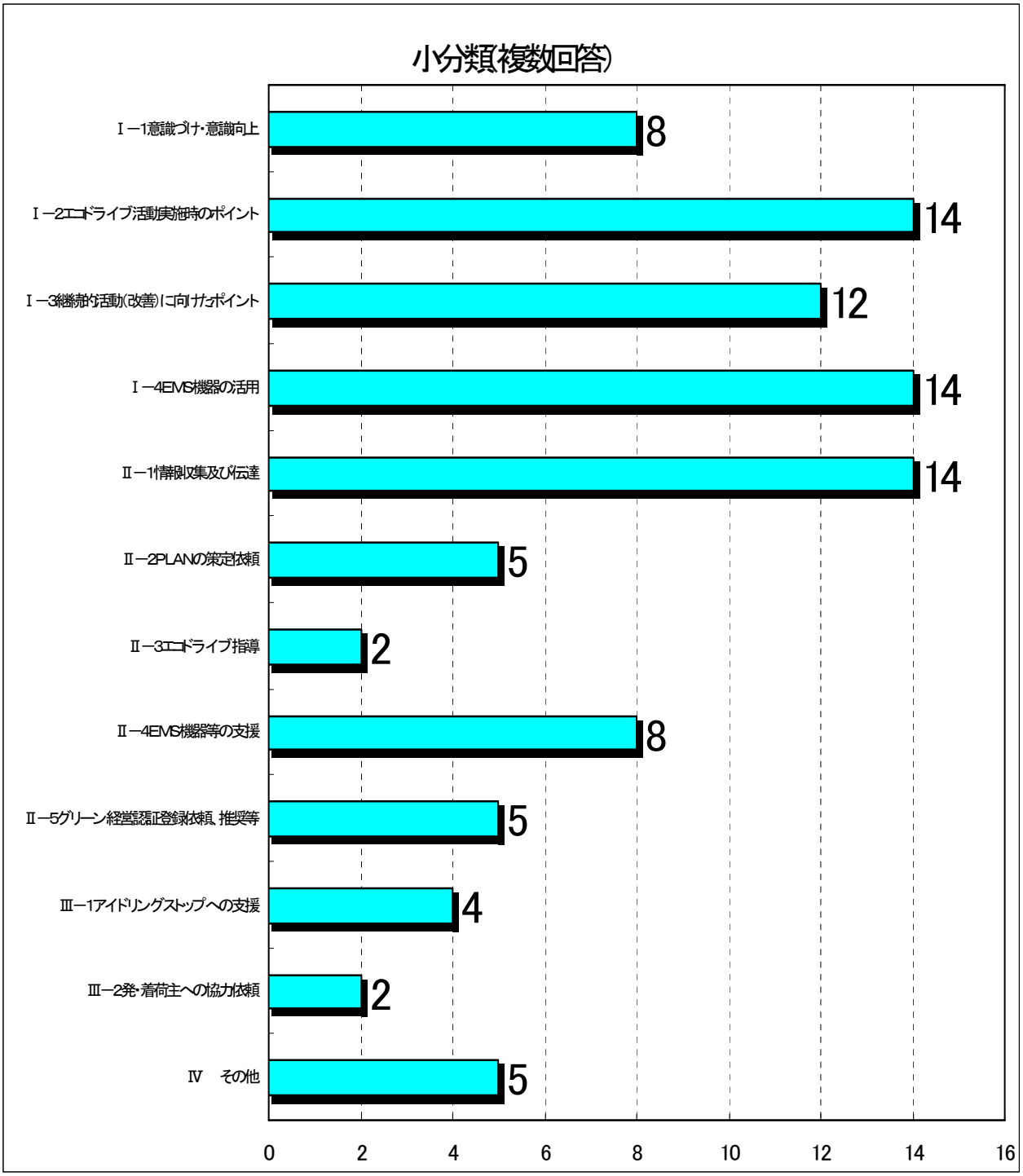
図表２－２　収集事例の回答分類別内訳



図表２－３　事例の分類（大分類）



図表２－４　事例の分類（小分類）



３．課題と解決事例

本項では、２項で示した分類ごとに整理を行っております。なお、各項目の後ろに記載されている事例は、４項（Ｐ４２～）で紹介しております。

１）自社におけるエコドライブ活動実施時の課題と解決事例

本項では、自社において、エコドライブ活動実施時の課題と解決事例をみていきます。
主なポイントとして、以下の４つに整理できます。

＜４つの視点＞

- **意識づけ、意識向上**
- **エコドライブ活動実践時のポイント**
- **継続的活動（改善）に向けた工夫**
- **ＥＭＳ機器の活用**

（１）意識づけ、意識向上

「エコドライブ＝ＥＭＳ機器の導入」と捉える見方があります。たしかに、ＥＭＳ機器は重要な要素の１つでありますが、エコドライブを実際に行うドライバー、そのドライバーを指導するのも人であり、なぜエコドライブを実施する必要があるのかといった意識づけをしていくことが重要となります。

ｉ）なぜエコドライブを実施するのかを理解させるためのポイント（活動開始前、及び開始直後）

- ◆ 外部講師の活用　☞　（事例１－１）
- ◆ リーダー的存在のドライバーへの指導　☞　（事例１－２）
- ◆ 映画等による環境問題の啓発　☞　（事例１－３）

ⅱ）エコドライブ活動を進めながら、意識を高める工夫

- ◆ 支店ごとのチームミーティング　☞　（事例１－４）
- ◆ 安全運転中央研修所の研修の活用　☞　（事例１－５）
- ◆ ドライバー間の意識の格差を埋める　☞　（事例１－６）
- ◆ 日常業務中でのエコドライブ徹底　☞　（事例１－７）

ⅲ）全員参加による活動推進　☞　（事例１－８）

（２）エコドライブ活動実践時のポイント

ここでは、エコドライブ活動を実践する際のポイントを整理します。１つは、ドライバーに係る事項です。具体的には、他のトラックからあおりを受けたり、アイドリングストップを指示されてどこまで実施すればいいかといったことがあげられます。もう１つは、ドライバーを指導する運行管理者等に係る部分です。

ｉ）ドライバーの実際の運転時に係る事項

（ｉ）他のトラックからあおりを受ける

◆　ステッカーの活用　☞　（事例２－１、２－２）
◆　安全運転最優先の姿勢　☞　（事例２－２、２－３）
◆　実態にあったエンジン回転数の変更　☞　（事例２－４）

（ⅱ）アイドリングストップの効果的実施方法

◆　体調優先　☞　（事例２－５）
◆　ＥＭＳ機器の活用による可視化　☞　（事例１－３、２－６）

ⅱ）管理者等に係る事項

（ｉ）運行管理業務多忙のため、評価や小集団活動等の運営、立案の余裕がない
◆　運行管理業務の分散化　☞　（事例２－７）

（ⅱ）営業所職員の転勤等による活動の継続維持
◆　組織体制の構築　☞　（事例２－８）

ⅲ）全般的事項
◆　取組の均一化　☞　（事例２－９）

ⅳ）その他（エコドライブ活動の際の工夫）
◆　速度関係　☞　（事例２－１０、２－１１）
◆　無駄なモノを積み込まない　☞　（事例２－１２、２－１３）

（３）継続的活動（改善）に向けたポイント

エコドライブも一時的な活動ではなく、継続的に活動を進めていくことが必要です。しかしながら、活動当初には出ていた改善効果が出なくなることがあります。ここでは、その際の対処法及びさらに効果を出すためのポイントに加え、グリーン経営認証の活用があげられます。

ｉ）改善効果が出なくなった

◆ 今までのやり方の確認（運転方法、教育） ☞ （事例３－１、３－２、１－７）

◆ 評価・表彰制度の確立 ☞ （事例３－３、３－４、３－５、３－６）

◆ 取り組みのアピール ☞ （事例３－７）

◆ 継続性（＝安全）の評価 ☞ （事例３－８）

ⅱ）グリーン経営認証登録による体制構築

◆ グリーン経営認証の活用 ☞ （事例３－９、３－１０、３－１１）

（４）ＥＭＳ機器等の活用

エコドライブの実践時や活動の効果を評価する際に、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー等、ＥＭＳ機器を活用しているケースが多いです。ここでは、効果的な活用のポイントについて整理します。

ｉ）効果的な活用

◆　クセの把握　☞　（事例１－３、３－１）

◆　アイドリング時間の評価　☞　（事例４－１）

◆　急加減速の原因追求　☞　（事例３－６）

◆　評価による効果　☞　（事例１－６、３－５）

◆　導入時の工夫　☞　（事例４－２、４－３）

ii）ドライバーからの不満への対応

◆　評価に対する不満への対処法　☞　（事例４－４、４－５、４－６）

◆　音量への不満への対処法　☞　（事例４－７）

iii）その他

◆　低公害車の燃費の改善　☞　（事例４－８、４－９）

２）協力会社に対するエコドライブ活動の支援時の課題と解決事例

わが国の輸送の特徴として、元請事業者から委託を受けた「協力会社」が実運送を担っているケースが多いのが現状です。ここでは、協力会社へのエコドライブ活動の支援のポイントをみていきます。

主なポイントとして、以下の５つに整理できます。

＜５つの視点＞

- **情報収集及び伝達**
- **ＰＬＡＮの策定依頼**
- **エコドライブ指導**
- **ＥＭＳ機器等の支援**
- **グリーン経営認証登録依頼、推奨等**

（１）情報収集及び伝達

◆　会合等の設置による情報伝達及び情報共有

☞　（事例５－１、５－２、５－３、５－４、５－５、５－６、５－７、５－８、５－９、５－10、５－11）

◆　エコドライブ活動や各種認証の取得状況等の確認

☞　（事例５－６、５－12、５－13、５－14）

（２）ＰＬＡＮの策定依頼

◆　エコドライブ活動実施計画立案依頼とそのフォロー

☞　（事例５－１、５－７、５－８、５－９、６－１）

（３）エコドライブ指導

◆　エコドライブ指導　☞　（事例５－10、７－１）

（４）ＥＭＳ機器等の支援

◆　ＥＭＳ機器の設置支援等

☞　（事例５－６、６－１、８－１、８－２、８－３、８－４、８－５）

◆　エコタイヤの装着支援　☞　（事例５－６、８－４、８－５、８－６）

（５）グリーン経営認証登録依頼、推奨

◆　グリーン経営認証登録依頼、推奨　☞　（事例５－11、５－14、９－１、９－２、９－３）

３）発・着荷主の役割

前章までは、自社、協力会社へのエコドライブ活動に係る内容をみてきましたが、ここでは、発・着荷主として輸送事業者のアイドリングストップ等を容易にする事例についてご紹介いたします。

（１）アイドリングストップへの支援

◆　待合所等の整備　☞　（事例１０－１、１０－２、１０－３、１０－４）

（２）発・着荷主への協力依頼

◆　発・着荷主への協力依頼　☞　（事例１０－５、１０－６）

４）その他

前述の１）から３）に該当しない項目です。

◆　指導内容が明確にできない　☞　（事例１１－１）

◆　燃費向上の改善率が決められている　☞　（事例１１－２）

◆　アイドリングストップに関連する事項　☞　（事例１１－３、１１－４、１１－５）

４．事例編

本項では、77 事例すべてを掲載しております。なお、基本的には、メンバーからいただいた回答をそのまま掲載しており、表現の統一は図っておりませんので、ご承知置きください。

事例１－１（物流子会社）

＜課題名＞

エコドライブ活動への理解がなかなか得られない。

＜課題の具体的内容＞

どのような指導をすればよいか、わからない。

＜解決方策＞

外部より、モータージャーナリストを招き、乗務員・管理職に対し、安全性・経済性・環境の観点から、エコドライブの重要性を指導してもらう。

報奨制度を設け、優秀乗務員に一時金の支給、また、乗務員の中より、社内指導員の選出を行うことにより、乗務員の取り組みに対する意識の向上をはかった。

＜ポイント＞

まず、現場の管理職の意識を変え、それを実際に運転する乗務員へと、展開をはかった。

事例１－２（荷主）

＜課題名＞

エコドライブ活動に協力が得られない。

＜課題の具体的内容＞

ドライバー参加の定例会を通して、エコドライブの指導を行ってきたが、ドライバーの理解が得られず、エコドライブ活動が進展しない。

＜解決方策＞

営業所の中で、勤続年数が長くかつ他のドライバーから慕われていて、リーダー的存在であるＡ氏に対し、①エコドライブの意義、②できるところから実施してもらうことを説明した。

その結果、6 ヶ月ぐらい経過した頃から、本人もやる気になり改善が進むようになった。それに加えて、Ａ氏から周りのドライバーへのエコドライブの啓発にもつながり、現在では事業所全体として開始当初と比較すると平均 12%ほど改善した。

＜ポイント＞

・リーダーへの説得（エコドライブは安全運転の手法の１つで、実践すれば自分や家族を守ることになることの意識付け）

・根気よく行うこと（１回の説得で納得し、実践できることは稀。繰り返し、話をすることが必要）

事例１－３（物流事業者）

＜課題名＞ 燃費向上、数値向上の頭打ちによるドライバーからの不満の声
＜課題の具体的内容＞ ‘９３年から省エネ運転活動を実施し、燃費（最大積載量を基準とした単純なキロ燃費）を把握し、向上を図ったが、大型化や積載率向上による影響も加わり、燃費向上が図れなくなった。
＜解決方策＞ ‘００年迄は、この状況下でアイドリングストップの強化、エアコン使用制限等による向上を図った。 ‘０１年以降は、積載率を基準として追加し、インフラによる影響を考慮した。 ‘０４年以降、対象車両すべてにデジタコ導入を開始し、ドライバーの数値把握、記入等の省力化、アイドリング一定時間経過後のアラームや日報への打ち出しを実施し、向上を図った。 ‘０５年には、トンキロによる燃費をデジタコ集計システムに導入し、更なる向上に加え、改正省エネ法等報告義務のための数値把握、集計を実現した。 ‘０６年以降、ドライブレコーダーを随時導入中。安全対策に加え、癖までも自分で把握し、改善できる環境を整備し、さらなる省エネ運転の推進を図る。
＜ポイント＞ 安全上の問題から、ドライバーへの負荷をできるだけ抑えたデジタコ等のインフラが重要である。 また、“不都合な真実 ”、“デイアフタートゥモロー”等のメディアを用いた危機的な地球環境の啓発教育により、更なる向上、まだできることがあるという意識づけとなり、推進された。

事例１－４（物流事業者）

＜課題名＞ 社内教育を徹底し、従業員への意識向上を図る。
＜課題の具体的内容＞ グリーン経営認証登録に伴いエコドライブ推進の教育として、毎月１回エコドライブに関する項目を設けて全従業員に取組みを図っている。 また、日々の点検において燃費悪化等の車両異常がみられる場合、すぐに点検・整備を実施するシステムを構築しており、ドライバーに限らず、車両を含め全体的な取組みを図っている。
＜解決方策＞ 当支店の運転手は日々車両を乗り替わって運転をしている為、エコドライブの実施および車両の燃費悪化等による正確な燃費データの抽出が困難である。 そこで、当支店においては毎月１回「チームミーティング」という社内教育でエコドライブの推進に向けて毎月１項目取り上げ、従業員に周知徹底を図っている。 「チームミーティング」では、エコドライブの推進の有無により具体的な燃費の数値を提示し、ドライバーに対し「目にみえる成果」を教育内容とし、取組みを図っている。
＜ポイント＞ ・前年比較ができる資料作りを行なうこと ・各グループ単位（上記の場合は拠点ごと）に競う方策をとること

事例１－５（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブ活動への意識向上
＜課題の具体的内容＞ ドライバー会議等で通達を行っているが、なかなかドライバーの意識向上が得られない。
＜解決方策＞ 安全運転研修に参加させ、意識向上を図った。 基本的な運転知識を得て日常業務に取り入れている。 ※　急の付く運転をしない。 ※　早めのシフトアップ。 ※　エンジンブレーキの活用。 ⇒《燃費向上になる》
＜ポイント＞ 研修に参加させている為、即 取り入れることができる。

事例１－６（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブ活動をしっかり行なう運転手と、行なわない運転手がいる
＜課題の具体的内容＞ エコドライブ会議と称して全員を対象に、２月に１回程度の研修を実施し、意識向上とドライビングテクニックを教えてきたが、エコドライブをしっかりと行なう運転手と行なわない運転手にわかれてしまった。
＜解決方策＞ デジタコを導入し、走行結果を評価表に表すようにした。 自己走行の結果を意識してチャレンジ精神が芽生えたり、自己走行が記録に残ることを意識してエコドライブを始める運転手が増え、全体の燃費向上率が上昇しはじめ、単月で６～８％の燃費向上を達成した。
＜ポイント＞ ・デジタコ導入 ・見られているという意識が荒い運転にブレーキを掛けさせる

事例１－７（輸送事業者）

＜課題名＞

指導時以外（日常業務）でのエコドライブ徹底

＜課題の具体的内容＞

事業所付近ではエコドライブを徹底していても、誰も見ていなければ従来の運転に戻ってしまうため、常時エコドライブを徹底しなければ効果が出ない。

＜解決方策＞

①定期的なエコドライブ指導

②街頭検証による抜き打ち検証および指導

③店やグループごとにエコドライブ成績を競い合わせ、全員が常にがんばる雰囲気をつくりだす。

＜ポイント＞

・常に誰かに見られている意識を持たせ、エコドライブを徹底させる

・全員が同じ目標を持って取り組む

事例１－８（物流事業者）

＜課題名＞

エコドライブへの全員参加、意義の周知徹底

＜課題の具体的内容＞

‘９３年、省エネ運転活動としてキックオフし、エコドライブ（省燃費活動）を実施したが、職場長クラス迄の周知と活動となってしまった。

＜解決方策＞

１年間の活動終了時に、活動効果の分析、フィードバックを迅速に実施し、その方法も社内報への掲示、全員配付による周知を図った。

２年目以降、それに加え、３年に１回、交通安全研修所等での省エネドライブコンテストを実施し、部署間での競争による一層の周知を図った。結果は社長以下全員参加、トップダウンによる活動推進により、有効性向上、周知徹底が図られた。

‘９９年より、毎年６月の環境月間に環境講演会を実施し、環境意識高揚、活動のフィードバックを実施し、職長以上を中心とした環境貢献活動の重要性を強調した。

‘０２年、社内活動としてＳＫＹ（新環境輸送）運動を開始、ドライバーへ環境に考慮した点検、整備、運転の自己確認基準と日々のチェックリスト（記録）の教育指導を実施し、また、その評価者訓練を職長クラスを対象に実施した。社内認証制度として新環境輸送運転士を制定、認定されたドライバーに “新環境輸送運転士認定証” を交付し、全員参加、周知徹底を図った。

‘０５年よりＳＫＹ運動の第２フェーズとしてＳＫＹ-z（自然と環境にやさしい全員参加）運動を開始、更なるエコドライブ推進の周知徹底を図った。また、グリーン経営認証登録を全対象事業所取得をトップダウンで指示した。（全事業所認証登録済）

＜ポイント＞

トップダウンによる周知徹底の有効性がもっとも評価される。

事例２－１（荷主）

＜課題名＞ ドライバーからの不満（他のトラックからあおりを受ける）
＜課題の具体的内容＞ 社内速度（＝法定速度）基準を設定し、エコドライブを推進してきたが、ドライバーから、「他のトラックからあおりを受けて困る。もう少しスピードを上げたい」といった要望があがった。
＜解決方策＞ 社内速度基準そのものは、法定速度であり、極端に遅いわけではないことから、トラックの後部に「エコドライブ実施中」のステッカーをつけることとした。 しかしながら、それでもあおりを受けることが続いたため、「ドライブレコーダー装着車」というステッカーを作成し、ドライブレコーダーを装着したトラックの後部に添付したところ、以前と比べるとあおりを受けることは少なくなった。 なお、この課題は、自社だけでは完全に解決できる事項ではないことから、業界団体等にエコドライブのさらなる推進（自社のみならず、関係会社含めて）を要望している。
＜ポイント＞

事例２－２（物流事業者）

＜課題名＞ 乗務員からの不満（他のトラックからあおりを受ける）
＜課題の具体的内容＞ ２００６年８月に、デジタルタコグラフを全車に搭載し法定速度基準を設定し、エコドライブを推進してきたが、乗務員から、「他のトラックからあおりを受けて困る。（主に首都高速道路で）もう少しスピードを上げたい」といった要望があがった。
＜解決方策＞ デジタルタコグラフ速度基準そのものは、法定速度であり、極端に遅いわけではないことから、トラックの後部に「エコドライブ実施中」のステッカーをつけ自覚を促している。 また乗務員に流れに乗る運転ではなく、流れを作る運転を心がけるよう指導を行っている。 なお、この課題は、自社だけでは完全に解決できる事項ではないことから、業界団体等にエコドライブの更なる推進（自社のみならず、関係会社含めて）を要望している。
＜ポイント＞

事例２－３（物流事業者）

＜課題名＞ ドライバーからの不満（加速が鈍く、他のトラックからあおりを受ける）
＜課題の具体的内容＞ エコナビの音声に従い回転数を上げないように走行すると、高速道路で本線に合流する際、他のトラックからあおりを受け危険だという声が多い。
＜解決方策＞ エコドライブ活動は燃費向上のみ目的としているのではなく、事故削減も目的としている。そのためドライバーに対しては安全を損なってまでエコドライブ運転をする必要はないと指導している。
＜ポイント＞ エコナビの音声は、エコドライブ運転の感覚を身に付けるためのツールに過ぎない。実際の運転中は、周囲の安全を最優先すべきである。

事例２－４（物流事業者）

＜課題名＞ デジタコ装着時の乗務員協力体制（導入時）
＜課題の具体的内容＞ ・瞬間燃費についての理解は得られるが、トータル燃費についての理解は満タン法を利用していることもあり、なかなか理解を得られなかった。 ・速度は単位業務に対する拘束時間及び運転時間が増加するため、抵抗が多かった。 また、『あおり』『物投げ』等の嫌がらせは、しばらく続いたとの報告を受けている。 ・回転数は登坂時における速度低下が問題となり、他車とのトラブルが発生していた。
＜解決方策＞ ・他車との係わりについては、乗務員への我慢を強いることになったが、時間の経過とともに他車が慣れた若しくは諦めた状況のようだ。 ・登板を考慮し回転数については制限を若干緩めた。（グリーンゾーン内）但し、加減速の判定基準を厳しくし、加速等による引張りを抑制した。 ・社会環境並びに社内状況をアピールすることで、社内取り組みではなく一般ルールであるとの認識が浸透した。
＜ポイント＞

事例２－５（物流事業者）

＜課題名＞ アイドリングストップの範囲
＜課題の具体的内容＞ 積み込み待ち、荷卸待ち時に路上にて待機させられる場合アイドリングストップを完全に実施できない。
＜解決方策＞ 夏、冬といった環境が厳しい時期に完全にアイドリングストップを求めることは、ドライバーの健康を害する恐れがある。そこで、自分の体調管理を考え、できる範囲で実施してもらうこととし、春、秋については、完全実施を求めることとした。 新規購入のトラックには、冬季対応としてパーキング・ヒーターを設置した。
＜ポイント＞ 夏季のパーキング時にエンジンを掛けないで使用できるクーラーをトラック・メーカーに開発依頼をしている。

事例２－６（物流事業者）

＜課題名＞ アイドリングストップの方法
＜課題の具体的内容＞ アイドリングストップをどのような方法で浸透させていくのか、またどのように確認をするのか、具体的方法が見当たらない。ただの呼び掛けだけで終わっている。
＜解決方策＞ アイドリングストップを広報物で呼び掛け、蓄熱マットの支給を行なったが、成果が出ているかを確認する方法がなかなか見当たらなかったが、デジタコを導入しアイドリング時間が表示されるため、チェックが可能となった。 また、アイドリング時間を設定することで、車内アナウンスにより「アイドリング時間の注意」を与えることが可能になった。
＜ポイント＞ 注意を喚起するだけでなく、守られているかのチェックが必要である。

事例２－７（物流事業者）

＜課題名＞

運行管理業務多忙につき、評価や小集団活動等の運営、立案の余裕がない。

＜課題の具体的内容＞

拘束時間、休憩時間管理等が重要となり、また小ロット、多品種、多得意先のための出庫、帰庫時間もまちまちとなり、対面点呼等も含め、時間がない。

＜解決方策＞

‘０２年開始した社内ＳＫＹ（新環境輸送）運動によりドライバーへの教育、その評価等を運行管理者以外に分散した。

また、“新環境輸送運転士認定”によるドライバー自身の資質向上を図り、法で必要な執務以外の徹底分散化、省力化を推進中である。

小集団活動等については安全の小集団活動の水平展開として推進を図った。また、法の改定による同一事業活動内他事業所運行管理可能となったことで、中長距離運行管理の省力化が図れた。

同時にデジタコの活用による集計業務等の合理化省力化、分析等の即実施指導改善が可能となってきた。今後はそのデジタコ活用のための教育指導が課題となっている。

＜ポイント＞

省エネ運転と同じく、トップダウンによる指示が効果絶大。

運行管理者については定期的に社内集合教育を実施し、情報交換、手法等の分析を行っている。

事例２－８（物流事業者）

＜課題名＞

転勤等による引継時の継続維持、活動のＰＤＣＡがうまくいかない場合がある。

＜課題の具体的内容＞

トラック事業所以外の事業所からの転勤者受け入れ等により、トラック等の省エネ知識不足による活動の遅延、延滞が発生する。

＜解決方策＞

‘９８年からＩＳＯ９０００シリーズを導入、手順等を明確化し引継等による混乱を最小限とした。

また、ＳＫＹ（新環境輸送）運動による定着を図り、活動の自立化を推進している。

本社組織には当方所属のＣＳＲ推進室を始め、品質、安全等推進室、業務毎の業務本部を設置し、営業所支援活動強化を推進している。

‘０５年には経営者による環境方針を発行し、その推進のための環境委員会を発足し、温暖化防止活動のさらなる推進を進めている。

＜ポイント＞

社長による環境方針策定、環境委員会発足による企業責任の明確化が大きな効果をあげている。

事例２－９（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブ実践方法の均一化
＜課題の具体的内容＞ エコドライブといってもそのやり方はまちまちで、高いエコドライブ技術を全員に均一して習得させたい。
＜解決方策＞ ①エコ安全ドライブという独自の手法を確立。 ②エコ安全ドライブ指導員を育成し、全店に配置。 ③エコ安全ドライブ実践マニュアルやビデオを制作し、ビジュアルによる講習と指導員による個別指導を実施。 ④定期的に添乗指導し、個人ごとのフォローアップを実施した結果、多くのドライバーが高いレベルの技術習得を果たした。
＜ポイント＞ ・指導員の育成 ・個別指導

事例２－１０（物流子会社）

＜課題名＞ 「３急運動」推進
＜課題の具体的内容＞ 急発進・急ブレーキ・急加速の禁止運動を実施。 （エコドライブになる）
＜解決方策＞ エコドライブの一環でもあるが、安全、輸送品質として活動インパクトは大きい。
＜ポイント＞ 環境だけでなく、安全衛生、品質確保との共生イメージが現場には有効。

事例２－１１（物流子会社）

＜課題名＞ 定速運転の薦め（波状運転の禁止）
＜課題の具体的内容＞ 定速運転による環境配慮　　（エコドライブになる） 高速道路：８０ｋｍ（タコチャート紙に８０ｋｍ記載） 一般道路：法定速度遵守
＜解決方策＞ エコドライブの一環でもあるが、速度について具体数値化、目視化し、意識向上。
＜ポイント＞

事例２－１２（物流子会社）

＜課題名＞ 燃料タンクの残量を規定
＜課題の具体的内容＞ 当社の荷物運搬は、遠距離でも往復 500ｋｍ程度 10ｔ車は燃料タンク　200+200 リットル、200+300 リットル他 使用しない燃料をただ積んでいるだけ
＜解決方策＞ 当社専用便（10ｔ車）については、燃料の補給はタンク　200 リットルのみとする。
＜ポイント＞ こまめに給油する。 ただし、自社協定給油所以外は高価になるため、余裕をどのくらい取るかは要検討

事例２－１３（物流子会社）

＜課題名＞ 車輌の工具類を車外に
＜課題の具体的内容＞ 近隣（50ｋｍ圏内）を巡回する便も工具・チェーン等を乗せたまま運行（40ｋｇ～80ｋｇ） 万一の場合は、運転手が対応することは、少ない
＜解決方策＞ 当社専用の巡回便（2・4・10ｔ車）については、工具・チェーン等を乗せない。 但し、チェーンは、12 月中旬から 4 月上旬までは乗せる。
＜ポイント＞ トラブルの発生率と運転手の自車修理の可能性 雪によるタイヤチェーン使用の可能性

事例３－１（物流子会社）

＜課題名＞ 更なる燃費向上
＜課題の具体的内容＞ 自社ドライバーは以前からエコドライブ活動を実施しており、これ以上の燃費向上が見込めない。
＜解決方策＞ 自社車両は１５０両保有しており、そのうちの３０両にエコナビを装着した。装着車両に全ドライバーをある期間で交代乗務させ、運行管理者による添乗指導と併せ、クラッチの使い方やアクセルを踏む際のクセ等を直していく。一方で教育用車両にも装着し教育教材として、当社の教育プログラムの中に組み入れている。
＜ポイント＞ エコナビを装着するだけでは燃費は向上しない。走行状態を分析・評価・指導することで効果があらわれる。

事例３－２（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブの意識向上と効果向上
＜課題の具体的内容＞ エコドライブを定例会議等で通達を行い、ドライバーに指導を行っていたが、あまり効果が得られなかった。
＜解決方策＞ ・エコドライブ活動を行うため、エコドライブ実施状況チェック表を作成。 ・５項目をもとに毎週自己申告で５０％以上達成できたら「○印」。 出来なければ、「×印」を記入し、月末に提出する 開始当初はなかなか出来なかったが、監督・班長に毎週状況確認を行うと、「○印」が増え、乗務員も理解してもらえる様になった。 エコドライブ活動を行うことで、若干前年より燃費が伸びた。
＜ポイント＞ ・現場管理者が確認をする事により、色々なアドバイスも出来る

事例３－３（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブ活動のマンネリ化
＜課題の具体的内容＞ エコドライブ活動も数年経ち、マンネリ化して全体的に意識が低下してしまい、呼び掛けを強化しても活動が活発にならず、燃費が下がってきてしまった。
＜解決方策＞ デジタコ導入当初は見られている意識が強く働き、評価を良くしようと皆が頑張ったが、評価が自己満足または個人の見返りが具体的に無いことが解ると、徐々に全体の意識が低下してきてしまった。そこで評価制度をスタートさせ、単月優秀者・連続優秀者の表彰を実施するようにした。 その結果、再び燃費率の向上につながってきている。
＜ポイント＞ ・常に見て評価してくれるという意識は、自分の存在感を感じる ・頑張ったことを誉める環境づくり

事例３－４（物流事業者）

＜課題名＞ 更なるエコドライブ推進を図る報奨制度の創設
＜課題の具体的内容＞ 従来から各種機会（階層別ドライバー教育（実技、座学）、テキスト配布、デジタコ装着、各種ミーティングでの呼び掛けなど）を捉え、エコドライブを推進してきたが、ある一定水準の燃費効率に達したのち、ここ１～２年同一水準値で推移していた。
＜解決方策＞ 従来の各種取組みは、努力した（優秀な）ドライバーや事業所が特別評価・表彰される仕組でなかった。 そこで、デジタル式運行記録計を全社導入したことに伴い、個人別のエコドライブ状況が把握できる「個人別運転成績表（月計）」の点数による報奨制度を創設することにした。 報奨は、大区分として個人賞とチーム（事業所）賞とし、個人だけでなく、チーム表彰を設定することで事業所全体の取組みとなるようにした。 個人賞もできるだけ多くのドライバーに報奨の機会を与えるように、事業所ごとに「月間賞、期間賞」を設定し、チーム賞も月ごとの「月間賞」とした。 なお、事業所単位は、当社資本系列会社も含めたチーム構成とした。 また、取組み範囲は、全社取組みでなく、ある特定地域管理下の事業所を対象としている。
＜ポイント＞ 一人二人の個人のレベルアップでなく、事業所（チーム）全体のレベルアップを図ることを狙って制度を設定した。 チームには、当社資本系列会社も含めることとし、グループ全体のレベルアップも意図した。

事例３－５（物流事業者）

＜課題名＞ 評価方法の確立
＜課題の具体的内容＞ 取り組んだ成果をどのように評価するか。
＜解決方策＞ ①添乗指導時には、できている項目に対して必ず褒める。 ②セーフティ・レコーダ（運転記録装置）を活用し、データによる評価を行う。 ③従来の社内ドライバーコンテストに「エコ安全ドライブ部門」を設け、エコドライブ技術を競い合う取り組みを取り入れた。 ④社外のコンテストにも参加し、自分たちの取り組みがどのレベルであるかを理解する。 ※2006 年度エコドライブコンテストでは、当社川崎店が環境大臣賞を受賞
＜ポイント＞ ・取り組んだ成果を明確にする

事例３－６（物流事業者）

＜課題名＞ デジタルタコグラフを用いた指導及び評価方法
＜課題の具体的内容＞ デジタルタコグラフの結果データは、一元的なものであり、本データからでは効果的な評価及び指導を行うには不十分な点がある。
＜解決方策＞ デジタルタコグラフで、急加速/急減速において、減点となった乗務員にはヒヤリハットメモを作成させ原因を追求するとともに、主だった事例について乗務員安全衛生会議で発表し情報を共有することとした。 なおデジタルタコグラフを導入後、更に７パーセントの燃費向上しエコドライブ実施以前より１７パーセントの改善をした。 又、燃費同様成績優秀者には、四半期毎に表彰制度を取入れている。
＜ポイント＞ 運行データを更に詳しく把握するため、ドライブ・レコーダーを装着し運転傾向の分析を開始した。

事例３－７（物流子会社）

＜課題名＞

エコドライブ活動の効果拡大

＜課題の具体的内容＞

エコドライブへの取り組みも数年経過し、その活動、効果にも陰りが見え始めた。マンネリ化を打開し効果ある活動を展開する。

＜解決方策＞

・エコドライブに対する意識向上、レベルアップを図る為に「見える化」に取り組む。

・「アイドリングストップ推進中」の表示シール等を作成し、各車両、事務所に貼付。運転手が事務所や運転中に常に意識できるようにする。又、荷主、一般顧客に対してもその取り組みをアピールすることで、効果の拡大を図る。

＜ポイント＞

事例３－８（荷主）

＜課題名＞

エコドライブに長年にわたり取り組んでおり、これ以上の効果が出ない。

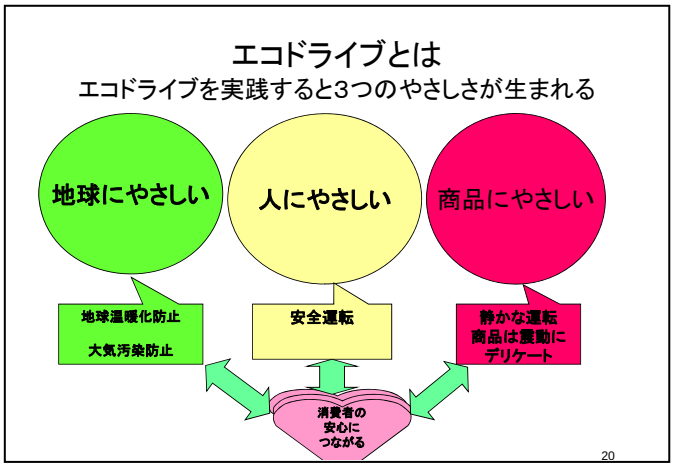
＜課題の具体的内容＞

５年ほど前からエコドライブ活動に取り組み、燃費も当初より 20%ほど改善した。しかしながら、燃費値の改善としては限界に達しつつある。

＜解決方策＞

当社では、エコドライブを「環境対応」とともに「安全確保」の位置づけで行っていることから、燃費値の改善ではなく、「安全運転」といったことに軸足をおいた評価を実施している。具体的には、急発進/急加速、速度超過等の回数に対し、評価を行うこととしている。

図表　　エコドライブ活動推進資料（指導用）



＜ポイント＞

・安全運転は永続的な課題であり、安全運転の一環として位置づける必要がある。

事例３－９（物流事業者）

＜課題名＞

エコドライブ推進の継続的取組み（環境マネジメントシステムの活用）

＜課題の具体的内容＞

エコドライブ推進の全社的取組みは実施しているが、事業所毎に業務内容や道路事情などが異なるため、当該事業所に適した取組みが困難である。かつ、継続的取組みはさらに困難である。

一方、第三者認証の環境マネジメントシステムの一つであるグリーン経営認証の登録を、経営計画に組み入れ、全社的取組みとした。

＜解決方策＞

環境マネジメントシステムのうち、グリーン経営認証は、環境に配慮した経営を推進している運送事業者の中で、一定以上のレベルに達した事業者に対して審査、認証および登録する制度である。このグリーン経営認証は、代表的認証制度である「ＩＳＯ14001」に比較し、取得費用が廉価であることや、認証基準（目標）が運送事業者に焦点を当てた内容であることから、日々の取組みを深度化、継続化することで対応可能な認証基準（目標）が中心である。

この認証基準（目標）の中に「エコドライブの実施」があり、エコドライブ実施に向けた目標設定、実施体制、推進手段の整備およびこれらに対する取組み状況の確認などがあり、認証登録のためには「エコドライブの実施」は必須条件となっている。

つまり、グリーン経営認証を登録および維持していくことは、必然的にエコドライブも継続的に実施することになる。

＜ポイント＞

ＩＳＯ14001 よりは取得が容易だとしても、グリーン経営認証を登録するには事業所（現場）に大変な負荷がかかる。したがって、経営計画の中で認証取得を位置づけるとともに、きめ細かいサポート（認証登録、維持のために当該事業所を直接訪問し、指導）を本社担当部署が行うことで、認証取得率を高めている。

なお、認証登録は当社資本系列会社へも推奨しており、必要に応じ支援のサポートを行っている。

事例３－１０（物流事業者）

＜課題名＞ エコドライブ活動
＜課題の具体的内容＞ 省エネ運転の推進 １）アイドリングストップ ２）ブレーキ・アクセルの踏み込みの注意 ３）等速運転
＜解決方策＞ 当社は２００５年２月にグリーン経営を登録し、乗務員に対しエコドライブ、アイドリングストップを徹底、車両毎の走行距離・給油量を把握し、燃費１０パーセント向上した。 又乗務員に個別の燃費目標を定め四半期毎に表彰制度を設け目標達成者に表彰を行っている。 ２００６年１０月より、デジタルタコグラフを設置し啓発活動を行ったところ、燃費が更に７％の向上した。
＜ポイント＞ 月１回安全衛生会議において地球環境の保全を行う目的を解説し、エコドライブ推進・省エネ運転ポイントについて、パンプレットやビデオ上映を通じ根気よく行っている。（１回の説得で納得し、実践できることは稀。繰り返し、話をすることが必要）

事例３－１１（物流子会社）

＜課題名＞ 車両点検時のアイドリングを短縮
＜課題の具体的内容＞ 朝の車両点検時には５～７分のアイドリングをしていたが、グリーン経営認証登録時にアイドリングを１分程度に短縮した。現在もアイドリング短縮指導を継続している。
＜解決方策＞ １）排ガス抑制と燃料削減をグリーン経営として推進、実行出来た。 グリーン経営認証を一つの手段に利用。 ２）継続的な指導教育が重要。
＜ポイント＞ 環境マネジメントシステムが活動に寄与。

事例４－１（物流事業者）

＜課題名＞ デジタコデータ活用によるエコドライブの推進
＜課題の具体的内容＞ エコドライブの推進に最も効果のある長時間アイドリングストップを実践するため教育を行なってきたが末端のドライバーまで浸透させる“目に見える方法”がない。
＜解決方策＞ デジタコを活用した運行管理システムを導入しており、画一的な帳票で指導していたが、支店全体での効果を計る指標がなく、どこまで実践されたかを（ドライバー個別ではなく）統計的に目で見て認識させる方法を検討した。 結果として短時間アイドリングを対象とせず、長時間アイドリングを対象にデータを抽出し、１ヶ月間に１人平均アイドリング時間を各拠点で再集計し直し、目に見える形で全拠点へ提示し、他拠点との比較をドライバー個々人に認識させる方法を採った。 また、１年間教育することにより前月との比較はもとより、前年同月との比較も公表することで自分達のエコドライブ達成度を全員に“数値”として見せ、他拠点と競わせることでエコドライブの徹底を継続して指導できる資料となった。
＜ポイント＞ ・前年比較ができる資料作りを行なうこと。 ・各グループ単位（上記の場合は拠点ごと）に競う方策をとること。

事例４－２（物流事業者）

＜課題名＞

全社的管理体制の確立

＜課題の具体的内容＞

運転日報管理の合理化（コスト削減)、さらにエコドライブと表裏一体である安全運転についても更なる徹底をサポートする仕組みの構築が求められていた。かつ、エコドライブの取組みについては、従前より各種機会を捉え推進してきた。しかしながら、その取組み状況を全社規模で客観的に把握（事業所別、車種別、ドライバー別など）するまでにいたってなく、適切な現場指導が困難な状況であった。

＜解決方策＞

運転日報管理の合理化、安全運転かつエコドライブを一元的に管理する手法として、デジタル式運行記録計の全社的導入を決定した。

既にデジタル式運行管理システムが構築されている業務は既存システム（約２割）を活用することとし、その他車両について全車両装着することとした。

膨大な設備資金を要することになるが、事務管理削減および燃料費削減など、経済的にも十分な費用対効果が得られると判断された。

設備決定にいたるまでには、モデル店所での導入テストを行い、全社的導入に関する是非を判断した。

本システムを導入したことで、エコドライブ実施に係る各種データを全社的に共有化でき、本社管理部門での確認が容易になり、更なる支店指導へ結び付けられる。

＜ポイント＞

関係者（全ドライバー、ドライバーの現場管理者、支店管理者など）へのデジタコの運用方法の教育、活用の意識付けの徹底および１００％運用徹底までの関係者指導。

事例４－３（物流子会社）

＜課題名＞

デジタコを用いた指導及び評価方法

＜課題の具体的内容＞

デジタコを導入する際、そのコスト以上の効果の把握、評価方法が不可欠である。

＜解決方策＞

・導入に当たって、その目的を明確にする。コスト削減効果以外に、安全ＱＡ面からの効果、更には環境面の効果等がある。したがって、まず導入の目的を明確化する事により導入に向けた環境作りが必要である。

・その中でもコスト削減効果については、収支としてその効果が現れるものであるから、特に燃費向上の実績が把握できる評価方法を確立することが不可欠である。又、実施に当たっては、常にハードルを設定し挑戦する改善活動が継続できる仕組み作りが必要である。

＜ポイント＞

事例４－４（物流事業者）

＜課題名＞

機器精度が低く、乗務車両によって不公平感が出ている。

＜課題の具体的内容＞

・最近の導入車両についてデジタコ数値と車両（アナログ）数値が一致せず、固定車に乗務しない乗務員への負担が増加している。

・車両メーターで同一時速走行を行っても、車両毎に車速差が発生し、かつデジタコ数値とも整合性がない。

（デジタコ２社の製品を利用しているが、２社とも車載メーターとの誤差が発生）

＜解決方策＞

・デジタコ装着車は高速道の走行が多いので、高速道の走行を基準にデジタコのパルス調整を車両毎に行い、ドライバーの不公平感に対応している。

・但し低速域での精度は低下していると考えるので、一般道での走行について多くの指導は行っていない。

＜ポイント＞

事例４－５（荷主）

＜課題名＞

安全運転意識の向上

＜課題の具体的内容＞

デジタルタコグラフが判定する、急加速・急減速等の違反に納得がいかない乗務員が判定にクレームをつける。

＜解決方策＞

機械を調整し、機械による不公平感をなくす。

次に、構内の安全な場所で急発進・急ブレーキ等をかけて、どれ位の運転をすれば、デジタルタコメーターが急発進・急加速を判定するのかを認識させる。

また、他の者に急発進・急ブレーキをかけさせ、その運転を車外から確認させる事により、いかに乱暴な運転をしていたかを認識させる。

＜ポイント＞

事例４－６（物流事業者）

＜課題名＞ デジタコ評価に対する運転手の不満
＜課題の具体的内容＞ デジタコ評価表に現れるエンジン回転数について、車型・ＭＴかＡＴか・タイヤの径により、同じ走行をしても評価が違うと指摘があがった。
＜解決方策＞ 実際に管理者が同乗して調べたところ、上記条件により違いがあることが判明したため、全車両を同種類の区分けをした後、そのグループ毎に基準設定値を変えることで、皆が納得できる平等な評価基準となった。
＜ポイント＞

事例４－７（物流子会社）

＜課題名＞ ドライバーからの不満（エコナビからの音声がうるさい）
＜課題の具体的内容＞ エコナビからの音声がうるさく、ドライバーから「集中力が散漫になる」「ストレスを感じる」「不必要な場面で警告が出る」という声が多い。
＜解決方策＞ エコナビ導入テストで、メーカー推奨の基準でレベルを設定していたが、ドライバーから不満の声が多かったため、メーカーと荷主の協力のもと、エコナビからの音声・警告音に改良を加え、新たなレベルを追加した。これによりドライバーからの不満の声が減った。
＜ポイント＞ 新入社員には即改良版を使用せずに、通常版を使用し、ある程度のエコドライブ技術を習得させる。その後、改良版にレベルを変更し、エコドライブ活動を継続的なものにさせる。

事例４－８（物流子会社）

＜課題名＞ 低公害車（４ｔハイブリッド車）１台導入したが燃費がのびない
＜課題の具体的内容＞ ディーゼル車と同等燃費
＜解決方策＞ メーカーより、ハイブリッド車の運転の仕方等、教材により運転方法を指導
ポイント＞

事例４－９（輸送事業者）

＜課題名＞ 最新機種で無い、ＬＰＧ／ＣＮＧ／ハイブリッド車の評価
＜課題の具体的内容＞ ・４ｔ未満の車両を対象に車両導入を行ってきたが、各々の燃料別台数は少ない。そのため、社内若しくは配送地区における適正燃費が把握できないままでの指導になっている。 ・導入が数年遡るため最近のカタログ燃費に比べ、はるかに劣る燃費の車両が多く存在する。 ・最近の車両においても、カタログ値が通常車両に比べあまり差の無いものもある。 ・アナウンスでは様々な燃費向上結果が出ているが、基礎値が明確になっておらず指導が難しい。 ・ＣＮＧなどは軽油に対して原油換算係数が高いため、燃費向上の成果は相殺されてしまう。 ・軽油車両は長い実績により、適正と思われる走行方法が共通認識として存在するが、これらの車種については共通認識が無いため指導が難しい。
＜解決方策＞ 解決策が判らない＊7
＜ポイント＞

＊７　同様の車種を使用している他社との情報交換が考えられる。

事例５－１（物流子会社）

＜課題名＞ 協力会社のエコドライブ活動へのフォロー
＜課題の具体的内容＞ 協力会社のエコドライブ活動をどのように支援すればよいか。
＜解決方策＞ 当社は、協力会社を含めたグループ全体の燃費向上目標を掲げている。その目標達成には各社の協力が必要となるが、各社の社内事情、考え方は異なるため、当社から一律に押し付けるのではなく、各社の自主性を尊重し、エコドライブ活動を実施していただくこととしている。しかしながら、すべてを協力会社まかせにすることのないよう、当社としても各社のエコドライブ活動の進捗確認及び燃費実績確認を行う必要があると考えている。その取り組みの一環として、年４回「燃費向上推進確認会」を開催し、１社ごとに各社が策定した燃費向上計画表をもとに今後の方向性及び実施する上での課題の情報共有（課題解決方策の提示含む）を行っている。また、毎月各社から提示される燃費実績をもとに燃費良化悪化要因を確認し各社の社内事情を把握している。
＜ポイント＞ 当社が事務局的な立場でＰＤＣＡに基づくエコドライブ活動を進める。

事例５－２（荷主）

＜課題名＞ 協力会社へのアプローチ方法
＜課題の具体的内容＞ 今後協力会社への活動依頼をどのように行うべきか不明である。
＜解決方策＞ 単に協力会社の担当者にエコドライブ実施依頼をしても進まないと考えられることから、定期的に協力会社の経営者に集まっていただく場である「協力会社会議」の中で、エコドライブ活動の実施を依頼した。その際に、どうしても当社の説明だけだと、「コストダウンのための要求」と捉えられる可能性が高いことから、トラックディーラー、警察署交通課、都道府県トラック協会など第３者の方から、エコドライブの意義を説明いただきながら、理解を求めている。
＜ポイント＞ ・荷主、元請、協力会社のパートナーシップの重要性。 ・ＣＳＲの視点

事例５－３（荷主）

＜課題名＞ 協力会社に対する燃費向上の意識付け
＜課題の具体的内容＞ 貨物輸送は全て協力会社に委託している為、自社の貨物輸送に関連するエコドライブの実施については協力会社、二次委託先への働きかけが必要となる。
＜解決方策＞ ・複数の協力会社に対してグリーン物流の取組みについて説明会を実施 ・グリーン物流（燃費向上）への取組み状況を取引先の選定基準として考慮する
＜ポイント＞

事例５－４（物流事業者）

＜課題名＞ 協力店社のドライバーへの浸透
＜課題の具体的内容＞ 自社ドライバーだけではなく、協力店社のドライバーにどのように浸透させていくか。
＜解決方策＞ 自社ドライバーは、各支店の毎月の安全会議等で指導を行っているが、協力店社のドライバーについては、把握できていないのが現状である。上記安全会議を自社ドライバー・協力店社ドライバーの合同で開催する等を実施し、さらなる浸透をはかっていきたい。
＜ポイント＞

事例５－５（物流子会社）

＜課題名＞

協力会社へのアプローチ

＜課題の具体的内容＞

協力会社の安全会合を通じ活動しているが、その効果を十分に把握できない為に、活動そのものが陳腐化してきたのでその活性化を図る。

＜解決方策＞

・毎月実施している協力会社の安全会合に、経営者クラスの出席する会合を新たに設け、エコドライブ活動の取り組みを啓発し、理解してもらうことで活性化を図る。
・経費削減実績のコンクール等を企画し、表彰制度を検討する。
・近年注目されている「環境改善」「事故防止」等、コスト削減以外の効果を啓発し理解を深め、活動から運動への転換を図る。

＜ポイント＞

事例５－６（荷主）

＜課題名＞

協力会社への協力依頼

＜課題の具体的内容＞

・協力会社に対しては「やってもらう」立場であり、上から強制できない

＜解決方策＞

・エコドライブの推進にあたっては、最初から強制するものではなく、環境取り組みに対して協力会社がどのような状況であるのか実態を調査した。（主要委託先：１０５事業所）
・協力会社からの要望も踏まえ、エコドライブの推進を図る。
・具体的な推進方法としては通常の「エコドライブ」に加え、
■　車載端末によるエコドライブお試しキャンペーンの呼びかけ
＊特に改正省エネ法対応として「荷主」としては協力会社へ正確な燃費情報の提供を要望
■　エコタイヤ装着によるエコドライブモニターの呼びかけ
上記２件については、現在、モデル地域で実施中。（燃費：before&after の検証）
・協力会社と定期的な情報交換会を開催：環境について検討する場とする。

＜ポイント＞

・協力会社に対しては「環境」のみではなく、コスト削減、安全走行、業務管理（特に車載端末）について理解していただき、協力を得ることが重要。

事例５－７（荷主）

＜課題名＞

協力会社へのエコドライブ指導をどのように行えばいいか。

＜課題の具体的内容＞

協力会社に対して、具体的にエコドライブ活動をどのように支援すればいいか。

＜解決方策＞

当社の基本的な方針としては、「各社の社内事情、考え方は異なるため、当社から一律に押し付けるのではなく、各社の自主性を尊重し、活動を実施していただく」こととしている。ただし、定常的に当社の荷物の輸送をゆだねている関係上、当社としても各社の活動の進捗確認等は必要であるという認識を持っている。

具体的には、

①エコドライブに関する年度計画を策定し、提出いただく。

②定期的に協力会社が参画するエコドライブ推進委員会（あるいは協力会社会議の１議題として）を開催し、前期の反省と、実施上の課題に関する情報共有（含む課題解決方策の提示）を行う

ということで、当社が事務局的立場で、ＰＤＣＡに基づく活動を進めている。

＜ポイント＞

事例５－８（物流事業者）

＜課題名＞

アイドリングストップ等の実施に差が生じる。

＜課題の具体的内容＞

客先構内ルール等の厳守事項が守られず、また、輸送中のエコドライブ実施が確認できていない。

＜解決方策＞

‘９８年からＩＳＯ９０００シリーズを導入し、その手順として業者評価基準を策定、また、力量等の評価を実施し、エコドライブについても教育指導計画を策定、協力会社としての参加を自由とした。

グリーン経営認証登録等の協力会社情報を協力会合同会議で明確にし、環境負荷低減活動推進の重要性を周知している。

また、協力会社の経営層には当社行事実施時に案内状を出し、啓発をお願いしている。

＜ポイント＞

貨物取扱事業による庸車車両ドライバーへの啓発、意識付けは得意先構内ルール等の明確化とその教育指導（伝達）が思いのほか効果大である。他、各指示書にエコドライブ実施項目を印刷しさらなる向上を図ることが重要である。

事例５－９（物流事業者）

＜課題名＞ 協力会社へのエコドライブ教育
＜課題の具体的内容＞ 協力会社に対して、具体的にエコドライブ活動をどのように支援すればいいか。
＜解決方策＞ 定期的な協力業者会議を開催し、当社の環境への取り組みを説明し理解と協力を求めた。 まずは、燃費を把握・管理するところからスタートし、その後は年度計画を作成させて燃費向上を促していくようにした。また定期的な報告も今後求めるよう計画をしている。
＜ポイント＞

事例５－１０（物流事業者）

＜課題名＞ 協力会社へのエコドライブ指導
＜課題の具体的内容＞ 自社であれば徹底した指導が可能だが、協力会社へのエコドライブ指導をどのように支援すればよいか。
＜解決方策＞ ①エコドライブによるメリット（安全面・環境面・経済面）を説明する。 ②トラックメーカーの協力を得て、幹線輸送協力会社向けにエコドライブ研究会を開催し、 テストコースを使用した実技指導を実施。 ③エコドライブを行うことで燃費が向上することを、身をもって体験させ、燃料コストに直接的な 効果があることを理解させる。
＜ポイント＞ ・燃費向上による燃料費削減が大きなメリット

事例５－１１（荷主）

＜課題名＞

グリーン経営認証の登録をお願いした。

＜課題の具体的内容＞

① 手続きに人的資源がかかる。

② 費用がかかる

＜解決方策＞

協力会社合同会議で登録状況、意思などを各社から調査し、他社の事例などから良かった点などの報告をもらい、登録につなげていきたい。

＜ポイント＞

グリーン経営認証登録がメリットとして捉えてもらうこと。

（荷主としては、グリーン経営認証登録会社を優先利用したいと考えている）

事例５－１２（荷主）

＜課題名＞

何から始めればよいのか分からない。

＜課題の具体的内容＞

当社の配送業務はすべて外部企業へ委託しており、その委託企業数が非常に多い。かつては配送業務に関しては、当社は委託企業　に所謂「丸投げ」に近い状況であった。

配送業務委託企業にエコドライブ教育を浸透させるために、最初に実施すべきことの決定に苦慮した。

＜解決方策＞

1. 本年度の組織変更に伴い、配送業務関連管理を強化するために、専属の部署を設置した（輸配送コントロール部）。

   → 業務は、配送関連業務の管理と業務委託企業の管理の２つが主たるものである。

2. 委託/再委託の状況を把握するために、荷主企業としての管理強化のために、業務委託企業台帳と配送車両台帳を作成し、定期的更新による管理を始めた。

＜ポイント＞

・環境問題対策自体の範囲が非常に広いため、ISO14001 認証管理部隊と省エネ法管理部隊を分けることも一考かと考える。当社では、さらに省エネ法関連管理部隊とは別に、実際の施策実行部隊として前述の新組織を設置した。（解決方法１が該当）

・エコドライブ教育を配送業務委託企業に浸透させるにも、精神論や言葉だけでは説得力がないので、数値で客観的に示す材料を多く揃えたいと考えている。（解決方法２が該当）

事例５－１３（荷主）

＜課題名＞ 元請事業者から下請事業者への支援
＜課題の具体的内容＞ 実運送は下請が担っているケースが多いことから、下請含めたエコドライブ支援が課題
＜解決方策＞ 元請に依頼したところ、「下請への指導ができない。」ということで進まないが、一部の元請とともに下請にコンタクトが取る等により、経常的に使用している元請、下請の現状把握やエコドライブ活動の現状把握を実施
＜ポイント＞

事例５－１４（荷主）

＜課題名＞ エコドライブ実践の実態把握
＜課題の具体的内容＞ 荷主の立場でエコドライブ励行の依頼を輸送事業者にお願いしているが、実態を掴む手段がない。 （物流子会社等を持たず、輸送は全てを外部委託しているため。）
＜解決方策＞ 輸送事業者の環境経営度を調査するアンケート（エコモ財団のグリーン経営チェックリスト利用）を実施し、エコドライブの推進状況、燃費の改善具合などをレポートしてもらっている。 但し、書面調査であり、実態は見えていないのが現状。 自社ではマンパワー等の問題で実態調査が難しく、グリーン経営認証登録等第三者によるチェックが入るとよいが、現状ではグリーン認証を取引条件とはしておらず、短期間での全事業者への条件付けは難しいため、登録推奨として各社の自主性に任せている。 先進的な事業者からはデジタコ等を利用したドライバー毎の燃費向上率をレポートしてもらうようなケースもあるが、100%デジタコ導入業者も限られており、これも中小を含めた全事業者への展開は難しい。
＜ポイント＞ 輸送事業者の負荷にならないような、エコドライブ実践の実態が見えるレポーティング機能が望まれる。 二次請け・三次請けなど、荷主からは更に“見えない”部分への徹底・情報収集・管理も期待したいが、実態としてはかなり厳しいと思われる。 また、これら“見える化”することはあくまで手段であり、目的はこれらを使って事業者・ドライバー（更には発着荷主）の意識改革を促す事である。

事例６－１（荷主）

＜課題名＞ 輸送業者のエコドライブ活動に対する荷主としての関わり方
＜課題の具体的内容＞ 輸送業者のエコドライブ活動に対して、荷主としてどのように支援すべきか困っている。
＜解決方策＞ ①　燃費向上の為のアクションプランの策定 ・物流事業者に対して燃費向上を要請。 ・物流事業者は具体的な目標を設定し、目標達成の為のアクションプランを策定。 ・荷主として進捗状況を定期的にフォロー。 ②　エコドライブ支援機器の導入推進。 ・最も効果の見込まれる機器の選定。 ・効果確認の為のトライに関わる費用の支援等。
＜ポイント＞ アクションプラン策定に関して、方策、効果検証等も含めてフォローする。

事例７－１（物流事業者）

＜課題名＞ アイドリングストップの徹底
＜課題の具体的内容＞ アイドリングストップの徹底のための指導
＜解決方策＞ 毎月実施している安全パトロール時に自社のみでなく、協力店社のドライバーに指導を行っている。
＜ポイント＞ ・“安全”と絡めた指導 ・グリーン経営認証の一環としての取り組み

事例８－１（物流子会社）

＜課題名＞ 協力会社のエコナビ装着への協力
＜課題の具体的内容＞ 自社でのエコナビの効果検証を行いある程度の効果が見込め、協力会社へエコナビ装着への協力を求めたが、「うちの稼働状況、ドライバーでも同じような効果が見込めるか疑問だ」という声が多い。
＜解決方策＞ メーカーの協力のもとデモ機を協力会社へ貸し出し、各社にて効果検証を実施。その検証結果から経営層に判断していただくこととした。
＜ポイント＞ 検証方法によって、効果が左右されるので当社が検証方法（運用面含む）を提示し、それに沿って各社効果検証を実施していただく。

事例８－２（荷主）

＜課題名＞ デシタコの導入によりエコドライブを行う
＜課題の具体的内容＞ ①　デシタコ導入にコストがかかる ②　エコドライブの評価
＜解決方策＞ 協力会社合同会議でデシタコのメリットを発表 ①　2年でデジタコ導入のコストを燃費向上で回収できる。 ②　デシタコ導入によりスピードの抑制、無理な運転がなくなり事故の大幅な削減に繋がる。 ③　デジタコ導入のための公的な援助があるのでそれを利用する。 ④　エコドライブの評価は車、人によって設定可能な機能がある。少しずつ設定を変更して得点をあげて意識の継続をさせることがポイント。
＜ポイント＞ 導入効果が多いことを理解してもらう。

事例８－３（荷主）

＜課題名＞

乗務員のエコドライブ意識の向上・徹底ができない

＜課題の具体的内容＞

協力会社を含め、半年毎に安全運転（エコドライブ）の表彰を行う。

＜解決方策＞

デジタルタコグラフで、運転状況を確認。

運行管理システムから出力される、安全運転ランキングにより、急加速・急減速・アイドリング・一般道速度超過・高速道速度超過の５項目において減点（違反）がない者（少ない）を選ぶ。

選ばれた者の中で、運転時間・出勤日数を考慮し、表彰候補者を選ぶ。

表彰候補者の同意のもと、「無事故・無違反証明書」、「運転記録証明書」を自動車安全運転センターに申請し、表彰対象期間内に無事故・無違反を確認。

表彰状を作成、賞品をつけて、表彰をする。

＜ポイント＞

事例８－４（荷主）

＜課題名＞

エコドライブ教育を委託企業に要請する際、どの程度まで踏み込んで要請したら良いのかが分からない。

＜課題の具体的内容＞

当社の配送業務を行うドライバーはすべて配送業務委託企業所属の人であるため、法規制の関係からも、直接指導ができない。

＜解決方策＞

1. エコドライブの基本は、まず安全運転であることを啓発するため、当社業務を行うドライバーのための「ドライバーマニュアル」を作成し、各営業所の各配送業務委託企業に配布致した。（実際の納品先に配送業務委託企業が赴くときには、当社の名前で訪問するため）

2. エコドライブ教育の手助けになるものとして、デジタコや低公害車、エコタイヤ等の配送車両への装備が考えられるが、荷主企業である当社としては、あくまでも「義務ではない要請」までに留めることとしている。しかし、当社の意図は繰り返し説得する方針である。

＜ポイント＞

・エコドライブ教育の手助けになる各種装備を要請する際には、特定のメーカーを指定しない。

・各種装備のコストは、配送車両を所有する配送業務委託企業アカウントである。決して無理強いをしない。

・エコドライブ教育要請や各種装備装着要請の際には、「優越的地位の濫用」に充分に留意する。

事例８－５（荷主）

＜課題名＞ 車載端末、エコタイヤの導入について
＜課題の具体的内容＞ ・車載端末により効果が出ているものの、協力会社内での導入が容易に進まない ＊　協力会社の各現場にて車載端末およびエコタイヤの効果を検証していただいたが、最終決定者は本社部門であったり、整備会社の判断によるものであったりするため、なかなか導入が進まない。 ＊　特に車両がリースの場合は調整が困難
＜解決方策＞ ・リース会社、整備会社との調整を実施中
＜ポイント＞ ・協力会社に対しては「環境」のみではなく、コスト削減、安全走行、業務管理（特に車載端末）について理解していただき、協力を得ることが重要。特に投資対効果による検証が重要。

事例８－６（荷主）

＜課題名＞ エコタイヤの導入
＜課題の具体的内容＞ 滑りやすいという話もあるので安全を優先している。
＜解決方策＞ 協力運送会社で試験利用はされている。 ①タイヤも順次良くなってきているので、すべりの点も改善してきている ②各社テスト結果を報告しあい、導入を拡大したい。
＜ポイント＞ 安全性への不安が解消できること

事例９－１（物流子会社）

＜課題名＞ 協力会社へのエコドライブ活動推進方法
＜課題の具体的内容＞ 自社のエコドライブ活動は既に実施されており頭打ち状態である。今後協力会社のエコドライブ活動が必要となるが、活動依頼をどのように行うべきか不明である。
＜解決方策＞ 協力会社に対し、グリーン経営認証制度の概要及び認証登録のメリットを紹介した。その結果、全協力会社が認証取得し、エコドライブ活動を継続的につなげていくことができた。
＜ポイント＞ 単純にエコドライブ活動依頼をしないこと

事例９－２（物流事業者）

＜課題名＞ 協力会社へのエコドライブ指導をどのように行えばいいか。
＜課題の具体的内容＞ 主な協力会社に対して、グリーン経営の登録を要請
＜解決方策＞ 主な協力会社に対して、グリーン経営の登録を要請し、グリーン経営取得への取組み方法などを指導した。既に協力会社２社が登録済みである。
＜ポイント＞

事例９－３（荷主）

＜課題名＞ エコドライブ活動推進
＜課題の具体的内容＞ 協力会社におけるエコドライブ活動推進のための車載機導入等に向けた取組
＜解決方策＞ ①　現状の燃費値の把握を開始（神奈川県作成　エコドライブ推進マニュアルの燃費管理表、エコドライブ活動進捗表） ②　ＮＥＤＯの補助事業（ＥＭＳ）応募 ③　グリーン経営認証登録、エコドライブコンテストへの応募の検討
＜ポイント＞ データの入力、確認等を考えると車載機は不可欠であるが、コストの問題で導入に踏み切れない事業者が多い。したがって、国の補助金を活用した取組を行うことを検討している。

事例 10－１（荷主）

＜課題名＞ 物流センターでの待機中のアイドリングストップの励行
＜課題の具体的内容＞ 発荷主、着荷主夫々の立場で、輸送事業者にアイドリングストップ励行の依頼を行っているが、繁忙期など入庫便が並ぶ中で、一部で徹底できていないケースが見受けられた。
＜解決方策＞ 大規模物流センターには敷地または別途駐車場内にトラック待機所を設置。併せてドライバーの待機所（休憩所）もオープンさせるなど行っている。物流センターによってドライバー待機所の開所時間は異なるが、早朝（6：00）開所や 24 時間オープンによりドライバーの負荷軽減に努めている。
＜ポイント＞ スペース的・物理的制約やセキュリティ等の関係で、全ての物流拠点で運用出来るわけではない。

事例 10－２（物流事業者）

＜課題名＞ 自社倉庫施設構内でのアイドリングステップの徹底
＜課題の具体的内容＞ 入庫、出庫待ちのトラックの待ち時間にいかにアイドリングストップに協力してもらえるか。
＜解決方策＞ ・休憩室の設置 ・注意喚起看板の設置 ・安全面と同時に伝えることとした。（ヘルメットの着用。実施しない場合は作業中止）
＜ポイント＞ ・地道に粘り強く、継続して行ったことで、各ドライバーに浸透していった。 ・グリーン経営認証登録による職員の意識の高まりがあった。

事例 10－３（物流子会社）

＜課題名＞ 休憩場所の利用が進まない
＜課題の具体的内容＞ 休憩場所はタバコの煙や臭いで、非喫煙者にとっては休憩場所を利用しずらい。
＜解決方策＞ 休憩場所の二分化（喫煙室と非喫煙室）し、車中での待機時間を減少させた。併せて、休憩場所の環境改善をおこなった。
＜ポイント＞

事例 10－４（物流子会社）

＜課題名＞ ドライバーに待機中のアイドリングストップを指導しているが、待機インフラがない
＜課題の具体的内容＞ 建設現場への輸送についても、待機時のアイドリングストップを指導しているが、夏、冬における運転席で待機は困難。 建設現場では、車両の駐車場・待機場所には、運転手の休憩所などは、まずない。
＜解決方策＞ １）建設現場に駐車場設置することは難しいと思われるので、車両入構時間調整配慮。 実際、建設現場では、機器、資機材の納入は順番待ちとなり、時間着配慮は難しい。 （周辺道路への入構時間調整による路上駐車待ち（アイドリングストップはまずない）が多い） ２）運転手は待機中でも荷がある場合は車両から離れることを躊躇する。 盗難、車両破損などが心配。 セキュリティなど含め建設ＪＶの配慮に期待。
＜ポイント＞ 建設現場は一時的であるが運搬車両の周辺影響（道路渋滞、路上駐車）などの環境アセス、対策は少ない。（建設現場周りの安全対策などはあるが）

事例 10－５（物流事業者）

＜課題名＞

積卸時の待時間、渋滞道路、冷凍機等によるアイドリングの長時間化

＜課題の具体的内容＞

ドライバーの意思ではないアイドリング状態や燃費向上の障害が発生する。ドライバーは推進する気力が落ちる。

＜解決方策＞

本社介入支援による顧客との折衝強化、提案を実施している。例として、夜間配送切り替えによる運行時間短縮、渋滞緩和。当方センター施工による共同配送の実施等があげられる。その顧客への提案には、環境影響評価項目を必ず記載し、１運送会社として環境保全活動を実施し、ＣＳＲを果たしていることを１つの営業としての武器としてアピールしている。

また、グリーン経営認証登録等の表示により、アイドリングをストップするトラックであること、環境輸送運転士の認定証の顧客への提示でエコドライブ実施者であることをアピールし協力要請を実施し、効果をあげている。

＜ポイント＞

自らの実施項目を掲示、公開することが相手先の理解協力の早道であった。環境輸送運転士評価制度にはマナーも盛り込み、顧客とのコミュニケーションを良好にし、円滑な活動を推進する基盤となっている。

事例 10－６（物流事業者）

＜課題名＞

アイドリングストップができない

＜課題の具体的内容＞

積み込み、荷降ろし時、待機時アイドリングストップできない。

＜解決方策＞

① 待機時、運転室の空調を入れるのでアイドリングストップできない。
　→蓄熱、蓄冷マットの導入を進めている。

② 積み卸し時にローリーポンプを利用しているので、発着荷主側でポンプを設置して利用する

③ 待機時間をなくす、短くするようにする。

④ タンク洗浄を少なくする。

＜ポイント＞

改善箇所を実行し効果を明らかにする。

事例 11－１（輸送事業者）

＜課題名＞ 指導内容が明確に出来ない。（６年経過後）
＜課題の具体的内容＞ ・導入よりほぼ一年で、燃費効果については概ね効果が得られたと認識している。 ・デジタコ評価に対する運転技術は、オートクルーズやリミッターなどの効果もあり向上した。 評価基準の変更は行うが、燃費効果について明確な差は証明できていない。 ・満タン法ではなく実燃費の把握がもっとも有効と思われるが、安価で有効な装置が無い。 ・運行区間毎に様々な試験運行を実施したいが、着時間や拘束時間等への影響を踏まえた上で実験的な運行をどこまで強制する事が出来るか判断が付いていない。
＜解決方策＞ 解決策を策定中
＜ポイント＞

事例 11－２（輸送事業者）

＜課題名＞ 燃費向上の改善率が決められている。
＜課題の具体的内容＞ ・『１割以上の燃費改善ができる』が協力依頼内容となっている。 ・結果評価と取組評価が行われる。 ・数十社に対する数値評価のため、前提のばらつきが多分にある中での対応となる。 ・これから取組む企業を始めとし、成果が出ている企業までを一律評価するので対応に苦慮している。
＜解決方策＞ 解決策が判らない*8
＜ポイント＞

＊８　目標達成に向けた活動そのものは行うが、エコドライブを進めてきた他社等での燃費の改善率の経過といったものがあれば、業界団体等にデータを出していただき、それらで考慮いただく方法が考えられる。

事例 11－３（輸送事業者）

＜課題名＞ 幹線輸送車両のアイドリングストップ
＜課題の具体的内容＞ 長距離輸送を行う幹線輸送車両において、休憩時のアイドリングストップが徹底できないことが大きな課題。
＜解決方策＞ 夏季・冬季における車内温度は、空調が無ければ生命に係るほどの温度になることから、アイドリングストップを徹底することができない。 この問題を解決するため、長時間に及ぶ車両停止時に外部電力を車両に引き込み、空調を利用するなどの新たな取り組みを模索している。 電力会社などが参加する研究会に参加するなど、改善に向けての取り組みを継続している。
＜ポイント＞

事例 11－４（物流子会社）

＜課題名＞ ゲート付きトラックにおけるパワーゲートによる荷卸し作業時のアイドリングストップ
＜課題の具体的内容＞ 荷卸時にアイドリングストップを行い環境配慮しているが、エンジン停止でパワーゲートを使用する為、バッテリー寿命が短くなる。 アイドリングストップ燃料削減よりもバッテリー交換費用がかかる。
＜解決方策＞ アイドリングストップ状態でも長寿命なバッテリー（同価格）開発して頂くか、省エネとしての国の補助金を期待する。
＜ポイント＞ 実際に業務を携わる実務責任者の声：省エネ設備開発希望などは重要ではないか。

事例 11－５（物流子会社）

＜課題名＞ 休憩場所がない
＜課題の具体的内容＞ 客先にて荷卸し待機の場合、待機場所なし又待機場所が有っても休憩所がなく、寒暖の厳しい季節、エンジンＳＴＯＰは出来ない。
＜解決方策＞ 今夏の様な猛暑時　熱中症等考え合せ　「エンジンを止めて車中で待機しとけ！」も酷な事であり、何か良い対策ありませんか。＊9
＜ポイント＞

＊９　事例２－５にあるとおり、夏、冬については、できる範囲で実施していただくといったことが考えられる。