

経営者・運行管理者のための
エコドライブ推進マニュアル



平成19年3月
神奈川県

はじめに

背景

神奈川県では、自動車からの排出ガスによる大気汚染を改善するため、ディーゼル車運行規制をはじめ低公害車の普及促進など、車両の低公害化に向けた対策を実施してきました。このことにより、県内の大気環境は大幅に改善したものの、環境基準を満たしていない地域が依然として残っており、さらなる対策が求められています。

また、平成17年2月に京都議定書が発効し、わが国は、1990年を基準年に2008年～2012年で6%の二酸化炭素排出量の削減義務が課せられました。しかし、運輸部門における二酸化炭素排出量は1990年以降増加傾向にあり、目標達成のためには、県民・事業者・行政の連携によるさらなる取組が課題となっています。

運輸版ESCOモデル事業の実施

こうした背景の中、神奈川県が着目したのが「エコドライブ」です。

エコドライブとは、アイドリング・ストップや、急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、CO₂、NO_x、PMなどの自動車排出ガスを抑制する効果（環境改善効果）があるとともに、燃費改善効果（経費削減効果）もあります。さらに、エコドライブは穏やかな運転につながることから、事故防止効果もあるといわれています。

このようにエコドライブは、経営メリットを伴う環境取組であり、これまでの規制的手法を超え、事業者側の自主的な取組として普及が期待できます。

そこで神奈川県では、エコドライブの普及に向け、平成18年5月から、(社)神奈川県トラック協会、(株)あいおいリスクコンサルティング、(株)ティー・エム・ピーと共同し、ドライバー教育のノウハウの蓄積、燃費・環境改善効果の把握等を目的とした「運輸版ESCOモデル事業」を実施することとしました。

モデル事業では、同協会会員5社の協力を得て、エコドライブ活動中のドライバー・経営者・運行管理者のヒアリングを実施したり、エコドライブ会議に同席させてもらうなど、運送事業者のエコドライブ活動に密着させてもらいました。

こうした取組でわかったことは、社内のエコドライブ活動を始めると、当初ドライバーは少なからず不平や不満を持つこと、このようなドライバーの意識を改善し、エコドライブを定着させるためには、運行管理者や経営者による日頃からのコミュニケーションやドライバー教育が重要だということです。

効果的なエコドライブ活動の普及に向けて

このテキストは、神奈川県が、モデル事業の成果を元に、エコドライブ活動のノウハウをとりまとめたもので、運行管理者向け講習会等で教材として活用したり、運行管理者が社内でエコドライブ活動を行う際に活用することなどを目的に作成したものです。

このテキストをできるだけ多くの事業者の皆様にご活用いただき、社内のエコドライブ推進に役立てていただければ幸いです。

さいごに、前述のモデル事業にご協力いただいた事業者の皆様へ、厚く御礼申し上げます。

<モデル事業の共同実施事業者>

(社)神奈川県トラック協会

(株)あいおいリスクコンサルティング

(株)ティー・エム・ピー

<モデル事業者>

(株)安藤運送店

川崎運送(株)

極東運輸(株)

(株)小碓運輸

(株)日新

目次

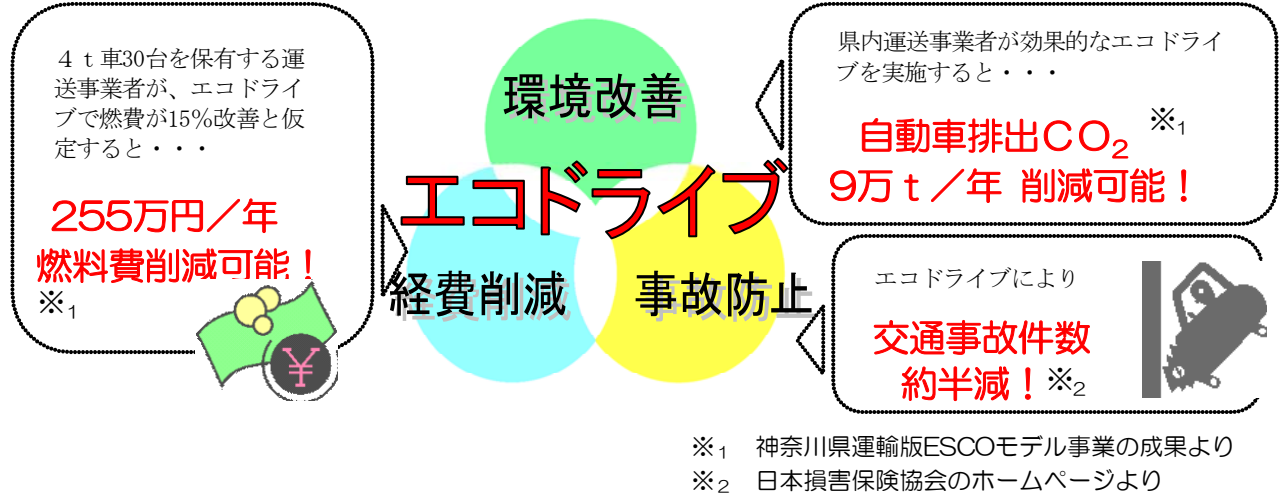
1. エコドライブ活動を始めるにあたって	2
(1) エコドライブの効果 ～一石三鳥の効果～	2
(2) エコドライブ活動の課題	2
(3) エコドライブ活動を始めるにあたっての心構え	3
2. 燃費データの集計～目標設定	4
(1) 燃費データの集計	4
(2) エコドライブ手法の選択	5
(3) 目標の設定	6
3. エコドライブ活動の実践	8
(1) キック・オフ（始動式）の実施	8
(2) エコドライブ活動のPR	8
(3) ドライバー教育の実施	9
(4) デジタルタコグラフ等の活用	11
(5) 車両の適正な点検・整備	12
(6) ドライバーによる毎日の目標管理	13
4. エコドライブ活動の成果を評価	14
(1) 燃費改善効果の把握	14
(2) 経費削減効果等の試算	14
(3) ドライバーの評価（報奨、表彰など）	15
(4) エコドライブコンテスト等への参加	15
5. さらなるステップアップを目指して	16
(1) ドライバー教育（再教育）の実施	16
(2) さらなるステップアップを目指して	17
(3) 燃費に着目した車両選び等	18
資料編	19
燃費管理表	20
トラック区分ごとの燃費分布	21
私のエコドライブ宣言	22
エコドライブ10のススメ	23
各種支援制度一覧	24
エコドライブ活動進捗表	25
モデル事業者の生の声	26
モデル事業者の平均燃費の改善状況	27

1. エコドライブ活動を始めるとあって

(1) エコドライブの効果 ～一石三鳥の効果～

エコドライブとは、アイドリング・ストップや、急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、CO₂やNO_xなどの排出ガスを抑制する効果（環境改善効果）があるとともに、燃費改善効果（経費削減効果）があります。

また、エコドライブは穏やかな運転につながることから、事故防止効果も期待できます。

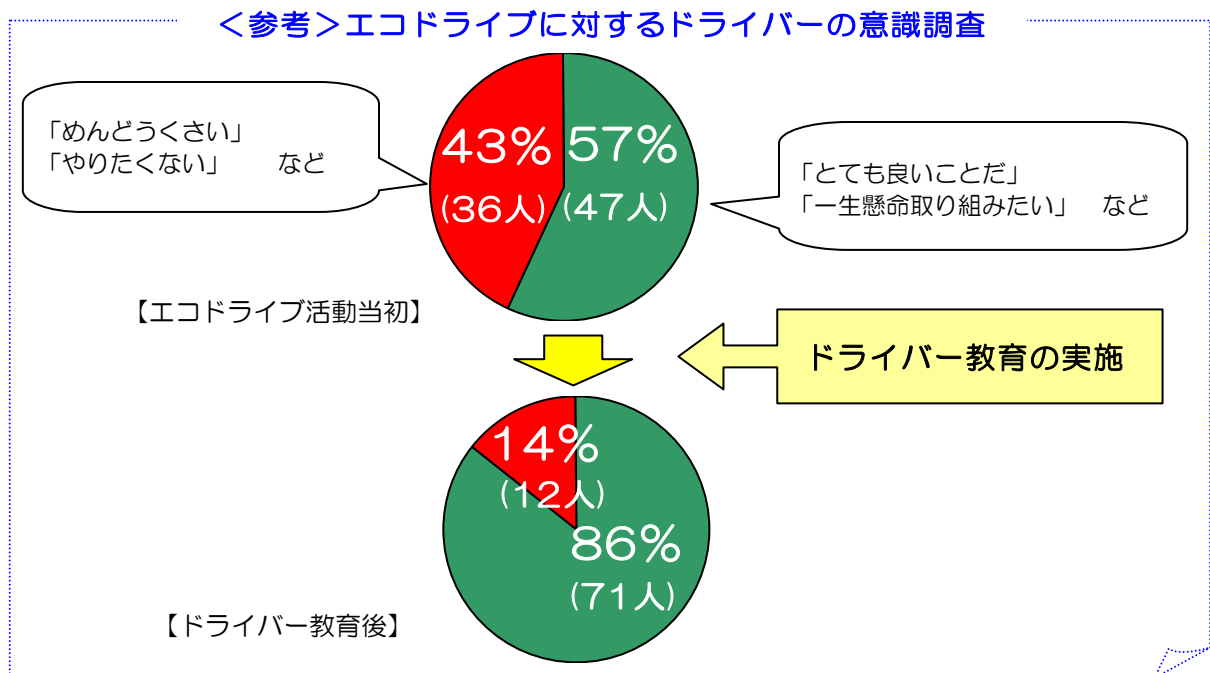


(2) エコドライブ活動の課題

前述のとおりエコドライブには様々な効果があるにもかかわらず、現実には、エコドライブはなかなか定着しないのが実情です。

というのも、エコドライブはドライバーにとって運転方法を変えることになり、ドライバーはストレスを感じる場合があります。そのため、エコドライブ活動を始めると、ドライバーから不平や不満の声が上がることもあり、途中で断念する事業者も少なくないようです。

しかし、経営者又は運行管理者が、日頃からドライバーとコミュニケーションを図るとともに、目標設定や目標管理などドライバー教育を実施し、エコドライブに対する意識付けを行うことにより、こうしたドライバー意識を改善することは十分可能です。



(3) エコドライブ活動を始めるにあたっての心構え

強い信念を持つことが重要

ドライバーのエコドライブに対する不平や不満を軽減し、協力を得るためには、経営者や運行管理者が、エコドライブの必要性をしっかりと認識し、必ずエコドライブ活動を成功させるという強い心構えを持つことが大切です。単に経費削減という会社の利益追求だけを目指してエコドライブ活動を始めても、ドライバーの共感を得ることはできません。

経営者・運行管理者は、『事故を減らしドライバーの安全を守る』、『利益を出して社員の雇用を守る』、『地域社会に貢献する』といった強い信念を持つことが重要です。

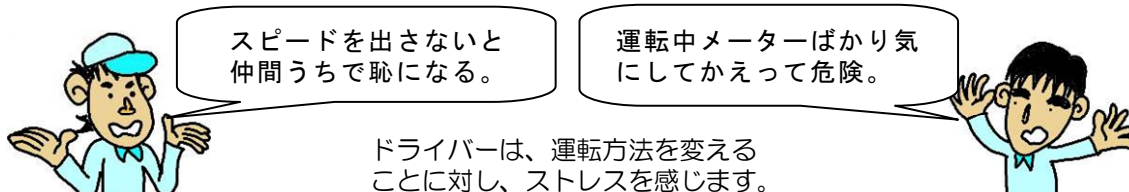
ドライバーに対する思いやりの気持ちを

ただし、エコドライブがドライバーにとってストレスになることは変わりありません。

エコドライブを定着させるためには、経営者・運行管理者が、日頃からドライバーとコミュニケーションを図り、不平や不満にもしっかりと耳を傾け、ドライバーのやる気を引き出してあげることが大切です。

最初は大変かもしれませんが、ドライバーの共感を得て、エコドライブが定着することができれば、これまでの苦労以上の大きな成果を得ることができるのです。

エコドライブ活動を始めると・・・



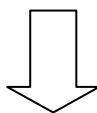
スピードを出さないと仲間うちで恥になる。

運転中メーターばかり気にしてかえって危険。

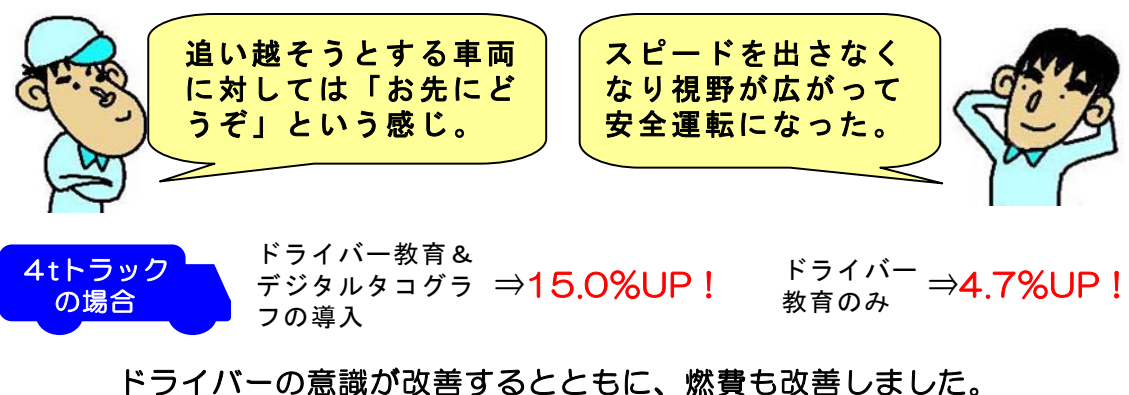
ドライバーは、運転方法を変えることに対し、ストレスを感じます。

運行管理者が

- ・エコドライブの大切さを十分説明。
- ・ドライバーの不平・不満にも耳を傾け、しっかりフォロー。



ドライバー教育を続けた結果・・・



追い越そうとする車両に対しては「お先にどうぞ」という感じ。

スピードを出さなくなり視野が広がって安全運転になった。

4tトラックの場合
ドライバー教育 & デジタルタコグラフの導入 ⇒15.0%UP!
ドライバー教育のみ ⇒4.7%UP!

ドライバーの意識が改善するとともに、燃費も改善しました。

エコドライブ活動は、ドライバー・経営者・運行管理者がしっかりとした心構えを持ち、一体となって取り組むことが大切です。

2. 燃費データの集計～目標設定

(1) 燃費データの集計

燃費（1リットルの燃料で走る距離）のデータは、エコドライブ活動の基本となりますので、車両ごと月ごとに必ず集計しましょう。

燃費の集計方法は、次に紹介する「満タン法」によるのが一般的です。

【満タン法】

①月末（又は月の最後の稼働日）になったら、ドライバーは、帰社の途中で満タンまで給油します。

※月末に満タンにするスタンドは、いつも同じ場所にしておくと、誤差が少なくて済みます。

②運行管理者は、運転日報や給油伝票をもとに、月の走行距離と給油量を車両ごとに集計します。

運転日報

車両ナンバー1111

日付	目的地	走行メーター	
		開始時	終了時
4/1	〇〇工場（横浜市）	124,656	124,850
4/3	××商店（川崎市）	124,850	125,109

燃費管理表

〇〇運送

車両ナンバー 1111	
前月最終給油時のメーター①	124,656 km
今月最終給油時のメーター②	131,815 km
今月の走行距離③ (②-①)	7,159 km
今月の給油量④	1,933 L
今月の燃費 (③÷④)	3.70 km/L

③燃費を計算します。

燃費 (km/L) = 走行距離 (km) ÷ 給油量 (L)

燃費管理表のサンプルは、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/taikisuisitu/car/01ecodrive.html>

<参考> 自社の燃費と他社の燃費を比較してみよう

【トラック区分ごとの平均燃費】

区分（車両総重量）	型式	対象台数	平均燃費
2～3 tトラック（5～7 t）	KK・KRなど	4,454台	5.75km/L
4 tトラック（8 t）	KK・KRなど	4,064台	5.00km/L
10～13 tトラック（20 t～25 t）	KK・KLなど	3,781台	3.20km/L

※293社12,299台の平成17年度の燃費データを集計・分析したもの。関東運輸局、神奈川県及び(社)神奈川県トラック協会が実施した、平成18年度エコドライブ等実施状況調査の結果から抜粋。

トラック区分ごとの燃費分布を、巻末の資料編に掲載しています。さらに詳しい調査結果については、神奈川県ホームページからご覧になれます。
<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/taikisuisitu/car/01ecodrive.html>

(2) エコドライブ手法の選択

エコドライブ活動と一言でいっても、手法は様々です。

例えば、社内のスタッフのみで行う場合もあれば、社外のコンサルタントを利用する場合があります。また、デジタルタコグラフ等の運行管理機器を導入するケースもあります。

自社の目標、人員、予算等に見合った手法を選択するにあたっては、各取組手法のメリットや注意点などを十分理解した上で検討しましょう。

	メリット	注意点
社内のスタッフのみで行う場合	・費用がかからない。	・経営者・運行管理者自らドライバー教育や燃費管理を行う必要がある。
社外のコンサルタント等を利用する場合	・専門的なノウハウが得られる。 ・社員同士では言いにくい部分についても、客観的なアドバイスができる。	・導入費用がかかる。
デジタルタコグラフ等の運行管理機器を導入する場合	・客観的なデータに基づく評価、リアルタイムでの運行指導が可能。 ・上手に活用すれば、大きな効果が期待できる。	・導入費用がかかる。 ・導入当初のドライバーのストレスが大きい。

<参考>事業収支コストの試算

ドライバーの教育費用やデジタルタコグラフ（デジタコ）の導入費用などが、燃料代削減分によりどのくらいの期間で回収できるかは、事業者にとって大変気になることではないでしょうか。

神奈川県では、運送事業者が実際にエコドライブ活動に取り組んで得られた燃費改善率を用い、標準的な規模の運送事業者が、効果的なエコドライブ活動に取り組んだ場合の事業収支コストを試算しましたので、参考にしてください。

取組手法 (燃費改善率)	燃料使用量 削減効果	燃料代 削減効果	エコドライブ活動 にかかった費用	導入費用の 回収年数
ドライバー教育のみ 実施の場合 (4.7%)	8,978ℓ/年	88万円/年	120万円 (コンサルタント費用)	1.4年
デジタコ導入+ドライバー教育を実施の場合 (15.0%)	26,087ℓ/年	255万円/年	732万円 (デジタコ導入費用+ コンサルタント費用)	2.9年

※保有車両数4tトラック30台、燃料使用量20万ℓ/年、燃料代2,000万円/年、軽油単価は97.89円/ℓと仮定して試算しています。

※デジタコの導入費用には、車載器、事務所機器、教育・調整費等一式を含んだ費用です。購入後のメンテナンス費用は含みません。

(3) 目標の設定

効果的にエコドライブ活動を進めるためには、目標設定は不可欠です。目指すべき目標があることにより、目標の達成のためにどのように取り組むべきかという方向性が見えてくるとともに、ドライバーのやる気の向上にもつながるためです。

目標を立てたら文書化し、社内で見やすい場所に掲示しましょう。常に目標が目に入ってくることで、ドライバーの意識付けに効果的であるとともに、外からのお客さまにも自社の取組をPRすることができます。

ア エコドライブ基本方針の策定

この基本方針は、会社の基本理念のエコドライブ版のようなイメージです。今後エコドライブ活動を進めていく上で核となる部分です。あなたの会社がエコドライブ活動を通じてどのような企業を目指していくのか、この基本方針で明確にしましょう。



ここがポイント！ 項目を絞り、わかりやすく

多くのことをこと細かに定めると、非常にわかりにくくなり、かえって周知を図ることが難しくなります。一つ～二つ程度に項目を絞り、わかりやすい内容・表現を工夫しましょう。

【設定例】

- ・ 地域に貢献する企業を目指します
- ・ CO₂削減に努め、交通法規を守ります

- ・ 荷主に信頼される企業を目指します
- ・ 余裕を持った運行で、輸送事故を0にします

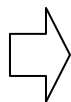
イ 燃費目標の設定

達成時期が不明確な目標や、明らかに達成が不可能と思われる目標では、実践する側のドライバーはやる気をそがれてしまいます。達成時期を明確に示すとともに、努力すれば達成できる現実的な数値を設定しましょう。

【設定例①】

車両ごとの燃費目標

4 t 車 → 6.0km/L
10 t 車 → 4.0km/L

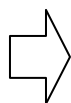


※車両の種別（積載、年式等）ごとに設定
※巻末資料編に掲載の、トラック区分ごとの燃費分布を参考に、適切な燃費を設定

【設定例②】

燃費改善率目標

前年度より
10%UP

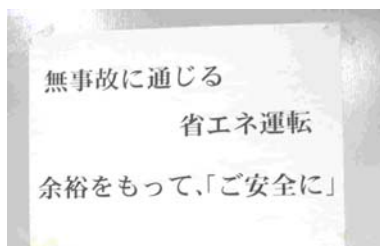


※もともと自社の燃費が良い（改善の余地が少ない）場合 → 5%~10%が目安
※初めてエコドライブ活動に取り組む場合、デジタコ等の機器を導入する場合 → 10%~15%が目安（初めの半年程度は5%~10%から始め、徐々にステップアップしてもよい）

ウ 目標を社員全員に周知

基本方針及び目標を設定したら、文書化し、できるだけ社内の目立つ場所に掲示しましょう。

【事業者の事例紹介】社外にもPR



←(株)小碓運輸は、自社の基本方針を事務所内のもっとも目立つ場所（入り口の正面）に掲げ、ドライバーだけではなく、外からのお客さまにも自社の取組をPRしています。

<参考>ドライバーによるエコドライブ宣言

運送事業者をヒアリングしたところ、ドライバーの特徴として”プロ意識が高く、他人から干渉されるのを嫌がる反面、自分たちで決めたことはきちんとやろうとする者が多い”という意見が多く聞かれました。

ドライバー自ら目標を設定することは、ドライバーの意識の向上やエコドライブ活動の定着の効果が期待できます。

<(株)日新ドライバーのエコドライブ宣言の例>

エコドライブ宣言

- ・人と環境にやさしい運転を心掛けます。
- ・急がず、慌てず、確実な作業をします。
- ・エコドライブ5原則を守るように努力します。

エコドライブ宣言

- ・適正なタイヤの空気圧チェック。
- ・燃料タンクに対して8割満タン。
- ・日々の車両の点検。

エコドライブ宣言のひな型は、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/taikisuisitu/car/01ecodrive.html>

3. エコドライブ活動の実践

(1) キック・オフ（始動式）の実施

エコドライブ活動を始めるにあたっては、「キック・オフ」を行いましょう。
これは、エコドライブ活動が会社としての取組であるという姿勢をしっかりと示し、ドライバーの意識を高めるためです。

キック・オフは、普段の点呼や社内会議などドライバーが集まる機会を活用して行っても構いません。
ただし、経営者等の幹部が参加し、幹部自ら取組宣言を行うことが重要です。

そうすることで、ドライバーの気持ちが引き締まるとともに、エコドライブ活動が会社を上げての取組であることが伝わります。

【事業者の事例紹介】(株)日新のキック・オフ



←(株)日新の始動式では、朝4時からの朝礼で幹部職員が「エコドライブ推進宣言」を行いました。

<宣言の内容>

”わが社は、荷主・地域からの「信頼拡大」と燃費に伴う経営体質の強化を目指し、「エコドライブ運動」を展開します”

(2) エコドライブ活動のPR

ドライバーにエコドライブに関するアンケート調査をしたところ、83人中33人（40%）のドライバーが「エコドライブ中に後続の車両にあおられるなど怖い目にあった」と回答しました。

ドライバーが安心してエコドライブ運転してもらうためにも、車体に「エコドライブ実施中」のステッカーを貼るなど、エコドライブ活動中であることを周囲の車にPRしましょう。

【エコドライブステッカーの配布機関等】

配布機関	問い合わせ先	備考
神奈川県環境農政部 大気水質課	TEL 045-210-4175	かながわエコ・ネットワークの登録事業者※ ₁
川崎市環境局公害部 交通環境対策課	TEL 044-200-2530	かわさきエコドライブ宣言に登録の事業者※ ₂
(社)神奈川県トラック協会	TEL 045-471-8884	会員のみ
(株)アスア	TEL 052-532-8666	有料



※₁ かながわエコ・ネットワーク登録のホームページ

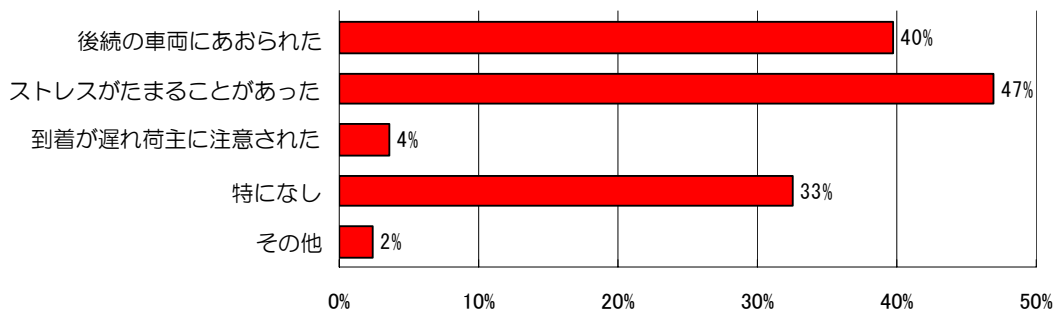
<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/iso/98/econet00.html>

※₂ かわさきエコドライブ宣言登録のホームページ（※登録は平成19年4月から可）

<http://www.city.kawasaki.jp/30/30zidou/home/ecodrive/ecodrive.htm>

<参考>ドライバーに対するアンケート調査の結果

Q. エコドライブ活動を通じて良くなかったことは？



(3) ドライバー教育の実施

ここでいうドライバー教育は、エコドライブ運転のテクニックを習得するための教育ではありません（運転テクニックに関する教育ツールは、10ページ参照）。ドライバー一人一人に、エコドライブの重要性や目標、取組方法などをしっかり理解してもらうための、いわば意識付けのための教育です。

2ページにも記述したとおり、エコドライブに対して「めんどくさい」「やりたくない」など後ろ向きな意識のドライバーは少なくありません。

こうしたドライバーの意識を改善させ、理解を得るためには、教育する側の運行管理者自らエコドライブの重要性を十分理解し、取組の方向性についてしっかりとした考えを持つことが重要です。



※ドライバー教育は、特別に場を設けなくとも、既存の安全会議や班会議などの場を活用してもかまいません。



ここがポイント！

押し付けるのではなく、一緒に取り組む姿勢で

ドライバーは、運転方法を変えることや荷物の到着が遅れる可能性に対し、不安やストレスを感じる事が少なくありません。

ドライバーの共感を得て、エコドライブを定着させるためには、ドライバーの不平・不満にもしっかりと耳を傾け、運行管理者としてできる限りのフォローを行うとともに、ドライバーと一緒に取り組んでいく姿勢を示すことが重要です。

【事業者の事例紹介】ドライバーの不安

ドライバーはエコドライブに対し、一体どんな不安やストレスを持っているのでしょうか。ここに掲載しているのは、実際のドライバー教育において、運行管理者とドライバーがやりとりした内容です。

<ドライバー>スピードを出さないと仕事にならない
<運行管理者>遅れたことで荷主に何か言われたら、私から荷主に説明する。稼ぎよりも安全が優先。

⇒スピードオーバーで事故を起こしたり荷物を破損したら、到着が遅れたところの責任ではありません。経営者・運行管理者はそのことをしっかり認識し、荷主に対する責任は自分がとるのだという心構えを持ちましょう。

<ドライバー（新人）>走行中に回転計を見る余裕なんかない。
<運行管理者>まずは安全第一。グリーンゾーンでの走行は、メーターに頼らずに、自分のレベルに合わせて、音やペダルを踏みこむ感覚から徐々に覚えていけばよい。

⇒走行中メーターばかり見ていると、周囲への注意がおろそかになり大変危険です。例えば最初は「いつもよりちょっとやさしくペダルを踏んでみる」というレベルから始めても構いません。ドライバーの運転技術のレベルに合わせて、無理なく行うことが、エコドライブを定着させるカギです。

<参考>エコドライブ教育ツール

最近、さまざまな機関がエコドライブに関する教育ツールを提供しているため、是非活用しましょう。一般的に運行管理者は経営者自らあるいは事務系のスタッフが務めることが多く、運行管理者がエコドライブ運転テクニックを具体的に指導するのが難しいこともあります。

このような場合は、腕の良いドライバーの中からエコドライブリーダーを選び、ドライバー指導を任せたり、(社)神奈川県トラック協会が実施しているエコドライブ講習会などを活用するとよいでしょう。

【エコドライブ10のすすめ】



←チラシ「エコドライブ10のすすめ」

数あるエコドライブの取組の中から、効果や実践しやすさから最も勧めたい10個の項目です。

ドライバーの参考となる運転術や効果指標をわかりやすく表したものです(エコドライブ普及連絡会作成)。

チーム・マイナス6%のホームページでご覧になれます。

<http://www.team-6.jp/ecodrive/>

このテキストの末尾資料編にも掲載しています。

【エコドライブマニュアル】



←エコドライブ推進手帳 (ドライバー向け)

※トラック協会会員を対象に配布されているエコドライブマニュアルです。

【問い合わせ先】

(社)神奈川県トラック協会
TEL 045-471-8884

←省エネ運転のススメ (運行管理者向け)

※上記のほか、各トラック販売会社でも、ユーザー向けにエコドライブマニュアルを作成・配布しています。詳細は、お近くの販売店へお問い合わせください。

【エコドライブ講習会】

実施機関	対 象	問い合わせ先
(社)神奈川県トラック協会	同協会会員	TEL 045-471-8884
川崎市環境局公害部交通環境対策課	川崎市内の事業者	TEL 044-200-2530

←(社)神奈川県トラック協会のエコドライブ講習会



※平成18年度は、県内各地で合計12回実施、延べ204人のドライバーが参加しました。

受講者の意見：「これまで自分の運転に自信を持っていたが、受講により省エネ運転というものがあるのかと感心した」「自分の運転を見直すことができた」など

※上記のほか、各トラック販売会社でも、ユーザー向けにエコドライブ講習会を実施しています(受講人数等の条件有り)。詳細は、お近くの販売店へお問い合わせください


(4) デジタルタコグラフ等の活用

デジタルタコグラフとは、トラック等への車載器で車両の走行速度や回転数などの運転データを収集し、事務所に設置するパソコンでデータ分析を行い、車両の運行状況を管理するためのものです。

よく、デジタルタコグラフで燃費が良くなると言われますが、これは、デジタルタコグラフのデータを基に走行状態を分析・評価し、ドライバーの指導を行うことにより得られる効果であって、単に装着ただけで燃費が良くなるというものではありません。

そのことを十分理解した上で、デジタルタコグラフの機能を上手に活用し、効果的なエコドライブ活動に役立てましょう。

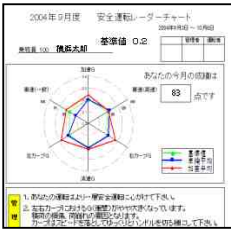
【音声ガイダンス機能】



○音声ガイダンス機能とは
車載器に搭載された機能で、危険な運転（スピードオーバー、急加速・急減速など）やアイドリングを検知して、ドライバーに音声で警告します。

○特 徴
リアルタイムでドライバーに安全運転指導が可能です。
ただし、この警告音に慣れるまでは、ドライバーにとってストレスになります。
経営者や運行管理者は、ドライバーのストレスを少しでも軽減するため、車両ごとに設定を調整したり、ドライバーとコミュニケーションをとり、ドライバー教育を行う必要があります。

【安全運転（経済運転）解析機能】



○安全運転（経済運転）解析機能とは
車載器から得られたデータを専用のパソコンソフトで解析し、ドライバーの運転を安全面・経済面から評価します。

○特 徴
簡単にエコドライブ指導ができるとともに、客観的データに基づく評価のためドライバーの協力を得やすいという特徴があります。
ただし、評価結果を報奨制度に反映させる場合には、単純に点数のみに基づくと、なかなか報奨を受けられないドライバーが出てきて、やる気を失ってしまうことがあります。
運転歴の差や業務内容の違いも斟酌するなど、ドライバー間に不平等感が出ないように運用が大切です。

↑(株)ティー・エム・ピー社製運行管理機器を使った分析評価

【事業者の事例紹介】車両の特性に合わせて調整を

走り出しや坂道での走行に必要な回転数は、車両によって異なります。デジタルタコグラフの評価基準は、車両の特性に合わせて、調整を行いましょう。

調整の方法は、デジタルタコグラフを装着して2～3ヶ月間走行した後、ドライバーのヒアリングを実施し、その結果を踏まえメーカーと相談して行います。

当初、メーカー推奨の基準で設定していましたが、ドライバーから「危険」「ストレスがたまる」などの不満の声が上がりました。
導入から3箇月くらい経って、ドライバーの意見をもとに、加速が鈍い車両等については、他の車両と100～200回転の差をつけるとともに、スピードオーバーについても少し余裕を持たせたとこ、ドライバーの不満の声が減るとともに、デジタルタコグラフの評価結果もよくなりました。

(株)日新
北島さん

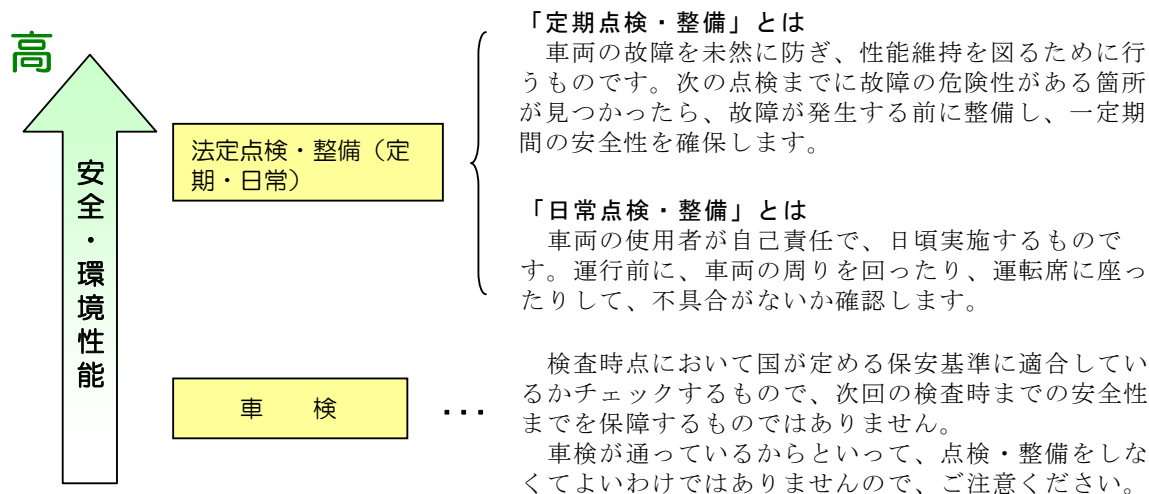


※デジタルタコグラフ等の導入に対しては、(社)神奈川県トラック協会等で補助制度を設けています。詳しくは、巻末の資料編「各種支援制度一覧」をご覧ください。

(5) 車両の適正な点検・整備

車両の適正な点検・整備は、環境の面だけではなく、安全の面からも非常に大切です。

法令で実施が義務付けられた点検・整備には、定期的（3ヵ月又は12ヶ月ごと）に実施する定期点検整備と、車両の使用者が日頃から実施する日常の点検・整備があります。これは、いわゆる車検とは異なります。違いを見てみましょう。



ア 定期点検・整備について

適切な整備といっても、まだ十分使用可能な部品までむやみに交換してしまうことは、かえって無駄になってしまいます。

過去の整備状況を踏まえ、かつ、次の点検までの劣化等を見込んで、部品を交換すべきか洗浄のみで十分かなどを検討しましょう。

そのためには、社内に整備管理者がいる場合には、整備管理者が整備記録をきちんと管理し、日頃の使用状況を把握するよう努めましょう。外部へ委託する場合には、業者任せにするのではなく、過去の整備状況や日頃の使用状況をきちんと伝え、よく相談して実態に即した整備を行いましょう。

イ 日常点検・整備について

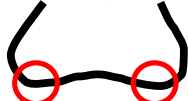
日常点検・整備をしっかりと行うことは、車両の異常の早期発見につながり、事故防止はもちろんのこと、車両を良好な状態に保つことにも役立ちます。

日常点検・整備をドライバーの業務サイクルに組み込むためには、日常点検簿を作成し、運転日報の裏面に印刷したり、点呼のときに運行前点検を喚起しましょう。

<参考>タイヤの空気圧

タイヤの空気圧の過不足は、燃費に悪いだけではなく、次のような損傷等を招くことがあります、大変危険です。タイヤの空気圧チェックは、こまめに行いましょう。

不足



両肩部に負荷

- ・異常磨耗（両肩部）
- ・タイヤの寿命の短縮
- ・パンクしやすい
- ・ホイールからタイヤがはずれやすくなる

過多



中央部に負荷

- ・異常磨耗（中央部）
- ・タイヤの寿命の短縮
- ・ディスクホイール、ナットに悪影響
- ・走行中滑りやすい

<参考>点検・整備の帳票

点検・整備関係の帳票は、(株)輸送文研社が販売しています。参考してください。
(株)輸送文研社ホームページ <http://www.yuso-bunken.co.jp/form/form.htm>

<参考>環境車検（エコ車検）

環境車検（エコ車検）とは、エンジン内部や吸排気系の洗浄等を行うことにより、燃焼効率が向上し、燃費の改善や、CO₂、NO_x等の排出ガスを低減することができる環境に配慮した整備のことをいいます。

費用は通常の整備費用よりも高くなります(乗用車の場合は1万円程度ですが、車種や整備内容によって差があります)。



燃焼室洗浄・オイルラインシステム洗浄（資料提供(株)サンオータス）

(6) ドライバーによる毎日の目標管理

エコドライブが定着するまでは、エコドライブ進捗表を作成し、ドライバーは帰社後毎日、エコドライブの実施状況を自らチェックするようにしましょう。

こうすることにより、その日のうちに自分の運転を振り返ることができ、ドライバーの意識付けに効果的です。

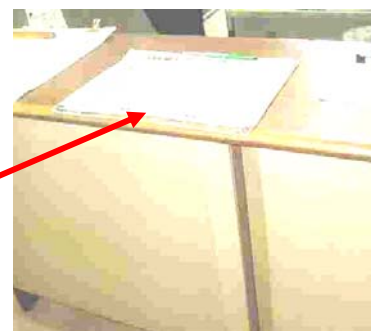
エコドライブ進捗表

目標：高速道路は、80km/時走行を厳守

4月

氏名	日付	1	2	3	4	5
神奈川 太郎	エコドライブ	×	○	△	○	△
	無事故	○	○	○	○	○
横浜 次郎	エコドライブ	○	○	○	○	○
	無事故	○	○	○	○	○
川崎 花子	エコドライブ	○	△	○	○	○
	無事故	○	○	○	○	○

※エコドライブ： 終日実行→○ 時々実行→△ 実施せず→×



エコドライブ進捗表のサンプルは、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://pref.kanagawa.jp/osirase/taikisuisitu/car/01ecodrive.html>

【事業者の事例紹介】ドライバー同士が意見交換

エコドライブ進捗表を付けながら、ドライバー同士が運転方法などについて意見交換をしており、意識が良い方向に向かっているなと感じました。

安藤運送店所長
名田屋さん



4. エコドライブ活動の成果を評価

(1) 燃費改善効果の把握

月ごと車両ごとの燃費を把握したら、前年同月の燃費と比較し、燃費の伸び率（改善率）を算定しましょう。これは、エコドライブ活動がうまく機能しているかを検証するための、大切な基礎データとなります。

$$\text{燃費改善率（\%）} = \frac{\text{今月の燃費（km/L）} - \text{前年同月の燃費（km/L）}}{\text{前年同月の燃費（km/L）}} \times 100$$

【例】 前年同月：4.5（km/L） ⇒ 今月：5.0（km/L）

$$\frac{5.0 \text{ (km/L)} - 4.5 \text{ (km/L)}}{4.5 \text{ (km/L)}} \times 100 = 11 \quad (\Rightarrow 11\% \text{改善})$$

(2) 経費削減効果等の試算

エコドライブ活動を実践している会社が、ドライバーに「エコドライブで燃料代が月に〇〇円節約できた」と具体的な経費削減効果を示したところ、ドライバーから「会社に貢献できて良かった」「コスト意識が出てきた」という意見が聞かれました。

このように、エコドライブ活動の成果を具体的な金額や数値でドライバーに示してあげることは、ドライバーの意識の向上につながります。燃費改善効果を把握したら、経費削減効果や環境改善効果を試算し、その結果をドライバーにフィードバックするよう努めましょう。

【経費削減効果（燃料代削減効果）の算定例】

（算定条件） 燃費改善率 11% 給油量 20,000（L） 燃料単価 100（円/L）

$$\begin{array}{ccccccc} 20,000 \text{ (L)} & \times & 11\% & \times & 100 \text{ (円/L)} & = & 22 \text{ 万円} \\ \text{給油量} & & \text{燃費改善率} & & \text{燃料単価} & & \text{燃料代削減効果} \end{array}$$

【環境改善効果（CO₂削減効果）の算定例】

（算定条件） 燃費改善率 11% 給油量 20,000（L）

軽油の排出原単位 2.62（kg・CO₂/L）

$$\begin{array}{ccccccc} 20,000 \text{ (L)} & \times & 11\% & \times & 2.62 & = & 5,764 \text{ (kg・CO}_2\text{)} \\ \text{給油量} & & \text{燃費改善率} & & \text{原単位} & & \text{CO}_2 \text{削減効果} \end{array}$$


(3) ドライバーの評価（報奨、表彰など）

エコドライブ活動を定着させている事業者の中には、燃費の改善状況に応じてドライバーに報奨や表彰を行うなど、評価制度を設けている事業者が少なくありません。

ドライバーのモチベーションを継続させるためには、こうしてドライバーにやる気を出させることも、ときには必要です。

【事業者の事例紹介】わが社の報奨制度


小碓運輸
小碓さん



燃費改善が良かった個人とグループに、燃費改善で浮いた費用の3分の1程度を報奨金として支給したら、これまで以上の効果が出ました。今後も報奨金は続けていきたいです。

ドライバーは正直言って相当なストレスが溜まっています。わが社では3ヶ月ごとに区切りまして、些少ですが報奨金の制度を実施しています。ただ、コースや高速道路の使用状況など、ドライバーによっていろんなハンディがありますので、そのようなハンディを設けて評価をしてあげることが非常に難しかったです。

極東運輸
二名さん





ここがポイント！

トップのみ評価するのではなく、努力の部分も評価を

ドライバー個人の評価を行う場合には、トップの者だけ評価するのではなく、努力した者も評価しましょう。

例えば、デジタルタコグラフの点数を基に評価する場合、点数が最も良かった人だけではなく、前回との比較で改善が大きかった人も評価します。そうすることにより、経験の浅いドライバーであっても、努力すれば評価を受けるチャンスがあるという意識が芽生え、意欲が増すとともに、ドライバー間の不平等も軽減できます。



(4) エコドライブコンテスト等への参加

(独)環境再生保全機構や(社)神奈川県トラック協会では、エコドライブコンテストやトラックドライバーコンテストを実施しています。

外部機関が審査するので、自社の取組みを客観的に評価できます。受賞した場合には、社員の自信につながるるとともに、社外へ広くPRすることができます。

種別	主催	連絡先	備考
エコドライブコンテスト	環境省、(独)環境再生保全機構	横浜市環境創造局環境保全部交通環境対策課 TEL 045-671-2490	横浜市内の事業所
		川崎市環境局公害部交通環境対策課 TEL 044-200-2530	川崎市内の事業所
トラックドライバーコンテスト	(社)神奈川県トラック協会	TEL 045-471-8884	協会会員

5. さらなるステップアップを目指して

(1) ドライバー教育（再教育）の実施

8ページにも記載のとおり、エコドライブ走行中に他の車両からあおられたり、運転方法を変えたことなどで、ドライバーの中には不満やストレスを感じているものも少なくありません。

ドライバーが抱えるこれらの問題や悩みについて、運行管理者もともに解決に向けて話し合いましょう。これは、エコドライブ活動から生じるドライバーの不安やストレスを和らげ、エコドライブを定着させる上で、非常に大切です。



ここがポイント！

ドライバーが意見を言いやすい雰囲気づくりを

せっかく話し合いの場を設けても、ドライバーが一言も発しないようだと、話し合いを持つ意味がありません。経営者・運行管理者は、日頃からドライバーとコミュニケーションを取り、良好な関係を築くことにより、ドライバーが意見を言いやすい社内の雰囲気づくりを目指しましょう。

【事業者の事例紹介】ドライバーの悩み

エコドライブ活動によるドライバーのストレスや悩みはどんなものでしょうか。

ここに掲載しているのは、すでにエコドライブ活動を実践している運送事業者が、エコドライブ会議の中でドライバーと実際にやりとりした内容です。

<ドライバー>取引先に休憩室がなく、夏場の車内休憩時のアイドリングストップはきつい。

<運行管理者>アイドリングストップの趣旨は、無用なアイドリングをやめようということ。できる範囲内で、1時間中5分でも10分でもいいからやればよい。

⇒無用なアイドリングはすべきではありませんが、ドライバーの健康を害すおそれがあるときまで、アイドリングストップを強制する必要はありません。

<ドライバー>デジタルタコグラフに従い回転数を上げないよう走行すると、首都高で本線に合流する際、追越車線に時速40kmほどで入ることとなり危険。

<運行管理者>エコドライブ活動は、事故削減を目的としたもの。安全を損なってまでエコドライブ運転にこだわる必要はない。

⇒デジタルタコグラフのガイダンス機能は、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ません。実際の運転中は、周囲の安全を最優先すべきです。

また、走り出しに必要な回転数などは、車種ごとに若干異なりますので、車両ごとに基準値の設定を変更することも必要です。

(2) さらにステップアップを目指して

社員のモチベーションを維持し、エコドライブ活動を定着させるためには、常に高い目標を持ち続けるとともに、取組方法も自社のレベルに合わせてステップアップしていく必要があります。

そこで、目標を達成した場合には、これまでよりも高い目標を設定し、その目標達成に向け新たな取組にチャレンジしましょう。

目標を達成しなかった場合には、達成しなかった原因の検証を忘れずに。

	対応例
目標を概ね達成した場合	<ul style="list-style-type: none"> ・さらに高い燃費目標を設定する ・運行管理機器等の導入を検討する ・グリーン経営認証や安全性評価事業（Gマーク）などの取得を目指し、取組を強化する
目標を達成しなかった場合	<ul style="list-style-type: none"> ・目標のレベルが高すぎなかったか検証し、必要に応じて目標値を見直す ・希望するドライバーに、エコドライブ講習会等の機会を強化する ・ドライバーの意見を基に、ドライバーが安心してエコドライブ活動ができる環境を整備する（例えば、配車計画の見直し、エコドライブ活動の外部へのPR強化、ストレス軽減のためのコミュニケーションなど）

【事業者の事例紹介】 次の目標は・・・

小碓運輸
小碓さん



今後はデジタルタコグラフの全車導入、それを達成したら車両整備の改善など、ドライバーのモチベーションを保つためには常に改善・改善でやっていかなければならない。

これからは、自社の取組を表向きにアピールできるグリーン経営やGマーク取得を目指し、さらにがんばっていききたい。



極東運輸
二名さん

<参考>グリーン経営認証とは

グリーン経営認証とは、一定以上の環境保全の取組を行っている運送事業者の事業所に対し、交通エコロジー・モビリティ財団が認証・登録を行う制度です。認証基準として、燃費目標の設定やエコドライブ実施体制の整備、低公害車導入などの項目があります（登録・認証されたトラック運送事業者の事業所数：平成19年3月9日現在で2,914事業所）

交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ

<http://www.ecomo.or.jp/topix/green1.htm>



↑ 認証マーク

<参考>安全性評価事業（Gマーク）とは

トラック事業者を利用する荷主等がより安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、トラック事業者全体の安全性向上に資するため、各運送事業者の安全性についての取組等を正当に評価・認定し、公表する制度です。

認定を受けた事業所は認定証の交付を受けるとともに、認定マーク及び認定ステッカーを「安全性優良事業所」の証しとして使用することが認められ、「安全性優良事業所」であることを荷主企業や一般消費者等にアピールできます。（平成18年度時点での安全性優良事業所は全国で8,205事業所）

(社)全日本トラック協会ホームページ

http://www.jta.or.jp/tekiseika/teki_list/index.html



↑ 認定マーク

(3) 燃費に着目した車両選び等

燃費は、運転の方法のみならず、車両の種類によっても大きく左右されます。車両を購入する際は、燃費性能にも着目して比較検討しましょう。



ここがポイント！

①仕様書で燃費値をチェック

通常、新しい車両になるほど燃費はよくなる傾向があります。

さらに、平成18年4月の省エネ法の改正で重量車にも燃費基準が設定され、重量車の仕様書（カタログ）にも燃費値が記載されるようになりました。

車両購入の際は、最新の規制基準に適合しているものを選ぶとともに、仕様書で燃費値もチェックして比較検討するようにしましょう。

②不要な機能を過剰に装着しない

燃費は、車両の重量にも左右されます。不要な機能は装着しないようにし、車両の軽量化を図りましょう。

また最近では、車両性能の向上により故障が少なくなるとともに、市街地には修理工場やスタンドが多数設置されていることから、走行形態によっては、工具類やスペアタイヤの装着の必要性についても検討の余地があります。

<参考>低公害・低燃費の車両は高い？

車両の購入に関し、事業者からよく聞かれる質問として、「低公害車や低燃費車は価格が高いのでは」ということがあります。

乗用車については、現在低公害・低燃費車はかなり普及しており、価格差（低公害・低燃費車とそうでない車両との価格差）はほとんどありませんが、トラックやバスなどの重量車については、多少の価格差があります。

これについては、国等で補助金制度を設けている場合がありますので（巻末の資料編「各種支援制度一覧」参照）、こうした制度を活用すれば、実質的な価格差は小さくなります。

また、低燃費車は燃料使用量が少なくなることから、長い目で見ればむしろお得といえます。

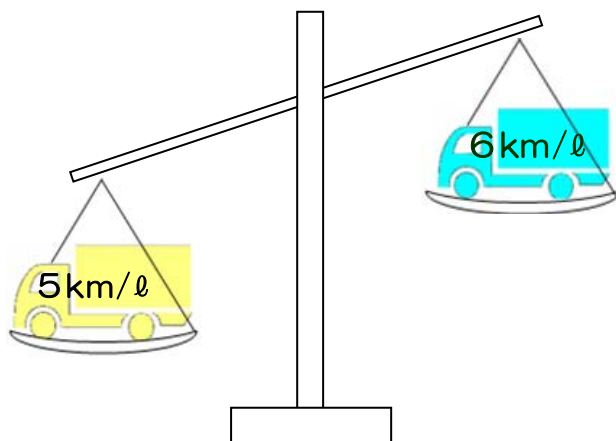
基準達成車ステッカー



<参考>燃費向上グッズ

【エコタイヤ】

溝や素材を工夫することで、本来のグリップ性能は保ちつつ転がり抵抗を低減し、走行時の燃費を向上させます。走行時の騒音低減やタイヤ寿命の向上などの効果があるものもあります。



資料編

年 月

燃費管理表

車両No. _____

ドライバー名 _____

今月の燃費目標 (A)	km/ℓ
-------------	------

前月の最終給油時メーター ①	km
----------------	----

日付	給油時の 走行距離メーター	走行距離(B) <small>(今回給油時の走行距離メーター) -(前回給油時の距離メーター)</small>	給油量 (C)	燃費(D)	対目標 増減(E)	備考
				D=B÷C	E=D-A	
1	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
2	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
3	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
4	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
5	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
6	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
7	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
8	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
9	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
10	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
11	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
12	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
13	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
14	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
15	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
16	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
17	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
18	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
19	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
20	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
21	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
22	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
23	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
24	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
25	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
26	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
27	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
28	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
29	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
30	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
31	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	

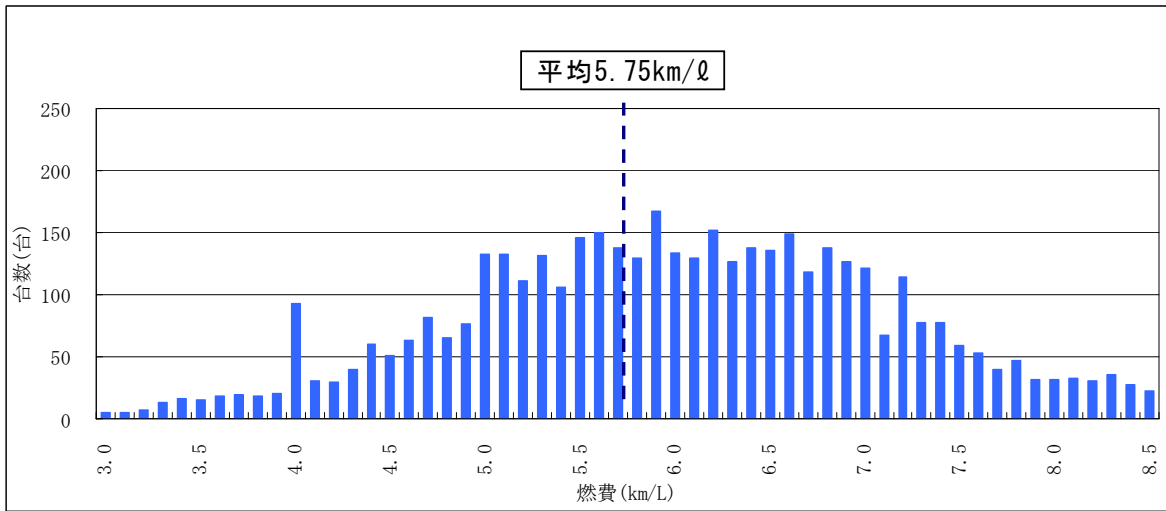
合計給油量	ℓ ④
-------	-----

前月の最終給油時メーター①	km	対目標増減 =⑤-(A)	km/ℓ	
今月の最終給油時メーター②	km			
今月の走行距離 ③	km			③=②-①
今月の給油量 ④	ℓ			給油量(C)の合計
今月の燃費 ⑤	km/ℓ			⑤=③÷④

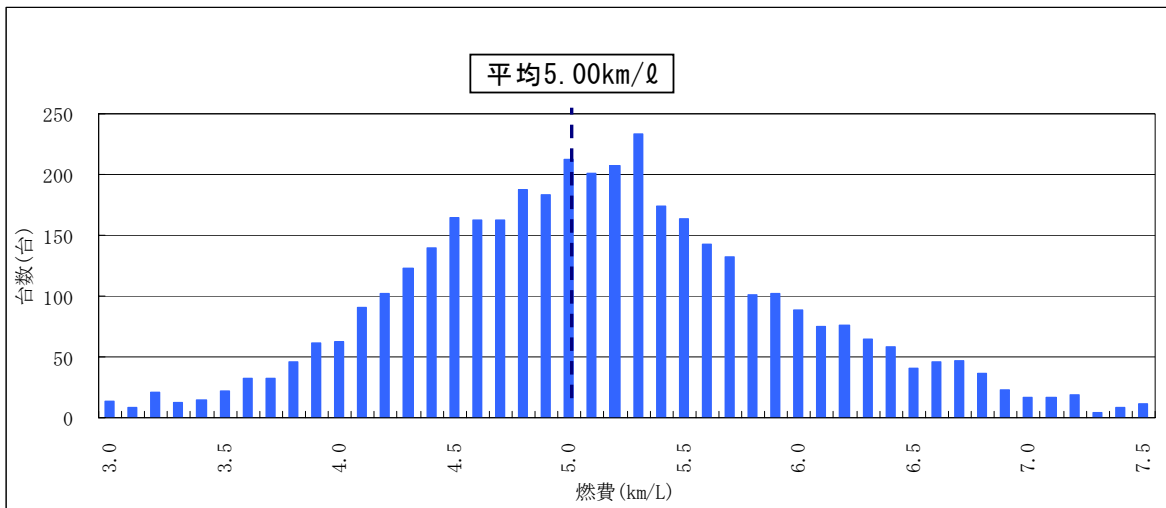
トラック区分ごとの燃費分布

※平成17年度の燃費データ（293社 12,299台分）を集計したもの

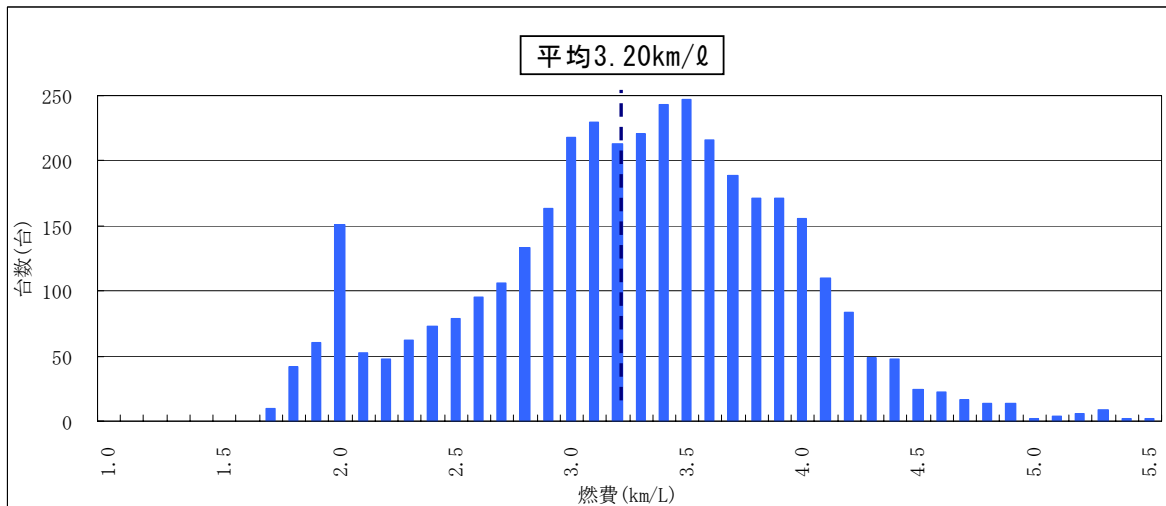
2～3 t トラック（車両総重量5～7 t）



4 t トラック（車両総重量8 t）



10～13 t トラック（車両総重量20～25 t）



殿

私の「エコドライブ」宣言

私は車両の使用につき、自身で宣言した次の事項を守りエコドライブにつとめます。
万一、宣言文・諸規定に違反した場合は、乗務停止など会社の指示に従います。
以上相違ないことを確認し、本宣言文に署名・捺印のうえ宣言致します。

… 記 …

1	
2	
3	

「省エネ運転」は、「安全運転」に繋がり、「環境にやさしい運転」を実現する！

【エコドライブ運転のポイント】 …以下を参考に… 自分の決意を記入してください。

記載例

- ① 無駄なアイドリングをしない。
- ② 「急発進」・「急ブレーキ」・「空ぶかし」をしない。
- ③ 「最高速度ルール」高速 80 *_{km/h}・一般道 50 *_{km/h}を超さない。

氏名 _____ 印

所属 _____ 入社年月日 _____ 年 _____ 月 _____ 日

事故歴 無 : 有 回

免許証貼付欄（表）

免許証貼付欄（裏）

エコドライブ10のすすめ

1 ふんわりアクセル「eスタート」

「やさしい発信を心がけましょう。」

普通の発進より少し緩やかに発進する(最初の5秒で時速20キロが目安です)だけで11%程度燃費が改善します。やさしいアクセル操作は安全運転にもつながります。時間に余裕を持って、ゆったりした気分で運転しましょう。

2 加減速の少ない運転

「車間距離は余裕をもって、交通状況に応じた安全な低速走行に努めましょう。」

車間距離に余裕をもつことが大切です。車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。また、同じ速度であれば、高めのギアで走行する方が燃費がよくなります。交通の状況に応じ、できるだけ速度変化の少ない安全な運転をしましょう。

3 早めのアクセルオフ

「エンジブレーキを積極的に使いましょう。」

エンジブレーキを使うと、燃料の供給が停止される(燃料カット)ので、2%程度燃費が改善されます。停止位置が分かったら、早めにアクセルから足を離して、エンジブレーキで減速しましょう。また減速したり、坂道を下る時にはエンジブレーキを活用しましょう。

4 エアコンの使用を控えめに

「車内を冷やしすぎないようにしましょう。」

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。外気温25℃の時に、エアコンを使用すると、12%程度燃費が悪化します。

5 アイドリングストップ

「無用なアイドリングストップをやめましょう。」

10分間のアイドリング(ニュートラルレンジ、エアコンOFFの場合)で、130cc程度の燃料を浪費します。待ち合わせや荷物の積み下ろしのための駐停車の際にはアイドリングを止めましょう。

6 暖機運転は適切に

「エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。」

現在販売されているガソリン乗用車においては暖機不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を浪費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

7 道路交通情報の活用

「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の情報をチェックしましょう。」

1時間のドライブで、道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。カーナビやカーラジオ等で道路交通情報をチェックして活用しましょう。

8 タイヤの空気圧をこまめにチェック

「タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実は点検・整備を実施しましょう。」

タイヤの空気圧が適正值より50kPa(0.5kg/cm²)不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。また、安全運転のためにも定期的な点検は必要です。

9 不要な荷物は積まずに走行

「不要な荷物を積まないようにしましょう。」

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。

10 駐車場所に注意

「渋滞などをまねくことから、違法な駐車はやめましょう。」

交通の妨げになる場所での駐車は交通渋滞をもたらす余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。

各種支援制度一覧

区分	実施機関	概要	対象	問い合わせ先
EMS用機器の導入に係る補助	(財)運輸低公害車普及機構	補助対象機器の導入費用の1/3	自動車運送事業者等	03-3359-8465
デジタルタコグラフ導入に係る補助	(社)神奈川県トラック協会	ソフトウェア導入：20万円 車載機器補助：10万円	協会会員	045-471-8884
グリーン経営認証制度促進助成事業	(社)神奈川県トラック協会	認証・登録費用の1/3又は50,000円	協会会員	045-471-8884
低公害車導入に係る補助制度	国土交通省自動車交通局	・CNG、ハイブリッドのバス・トラック)の導入：価格差の1/2 ・新長期規制適合バス・トラックの導入：価格差の1/3	バス・トラック事業者等	(トラック) 03-5253-8575 (バス) 03-5253-8563
	神奈川県環境農政部大気水質課	CNG、ハイブリッド、新長期規制適合のバス・トラックの導入：価格差の1/8	神奈川県内(横浜市・川崎市を除く)に事務所又は事業所を有する者	045-210-4175
	横浜市環境創造局環境保全部交通環境対策課	・CNG車の導入：価格差の1/2 ・八都県市指定低公害車の導入：(18年度の場合35,000円～720,000円)	横浜市内の事業者等	045-671-2492
	川崎市環境局公害部交通環境対策課	CNG、ハイブリッドの導入：価格差の1/4	川崎市内の事業者等	044-200-2531
	(社)神奈川県トラック協会	CNG車、ハイブリッド車、新長期適合車の導入：定額補助	協会会員	045-471-8884

※上表は、平成18年度における補助制度の概要です。平成19年度以降の概要については、各問合せ先に確認してください。

省 ⇒ 安 ⇒ 環

エコドライブ活動進捗表

月分		グループ名		【今月の重点取組】⇒																																						
氏名	日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	稼働	合計	平均	車種	前月	当月	改善			
	曜																													重量	走行km/L	走行km/L										
	エコドライブ																																									
	無事故																																			日	点	点		km	km	%

エコドライブ ⇒ 終日・実行 ○=2点 時々・実行 △=1点 不実行 ●=0点
 無事故 ⇒ 事故なし ☆ 追突・バック ▲ 事故あり ■

モデル事業者の生の声

冒頭の「はじめに」で述べたとおり、このテキストは、エコドライブ活動を実践した運送事業者（モデル事業者）の生の声に基づいて作成しています。ここでは、そのモデル事業者のエコドライブ活動への感想と、燃費の改善状況について掲載しています。

(株)安藤運送店本社営業所

安藤さん

保有貨物車数10台 近・中距離輸送（年間走行距離5～6万km程度） 中心積載物：鉄鋼類

『エコドライブ活動を通じて、配車係の意識が変わった。また彼らに触発されて自分の意識も変わった。それが、一番大きな成果。』



川崎運送(株)中原営業所

石井さん



保有貨物車数17台 近距離輸送（年間走行距離3万km以下） 中心積載物：機械類

『デジタコの運転が点数評価されたことにより、ドライバーの安全意識が向上し、ドライバーが頑張った。』

極東運輸(株)本社・浅野営業所

二名さん

保有貨物車数21台 近・中距離輸送（年間走行距離4～6万km程度） 中心積載物：石油・LPG等

『燃費改善で浮いた費用の3分の1を報奨金として支給したら、これまで以上の成果が出た。今後も続けて燃費改善を目指していきたい。』



(株)小碓運輸本社営業所

小碓さん



保有貨物車数21台 近・中距離輸送（年間走行距離3～5万km程度） 中心積載物：鉄鋼類

『無事故推進を前面に掲げ、2～3年かけてドライバー1人1人を啓発。今は4tトラックの燃費がリッター6～6.5キロを実現。』

(株)日新陸運部横浜営業所

北島さん

保有貨物車数24台 近・中距離輸送（年間走行距離5～8万km程度） 中心積載物：ケミカル・小麦粉等

『デジタコを装着した当初、ドライバーから「危険」「ストレスがたまる」など不満が上がりましたが、車両ごとに評価基準を調整したところ、不満の声は減り、結果も良くなった。』

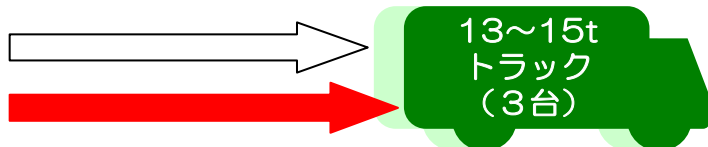


モデル事業者の平均燃費の改善状況

(株)安藤運送店本社営業所

エコドライブ教育の実施により

3.12km/ℓ ⇒ **3.16km/ℓ** **+1.3%**



【その他の車両】

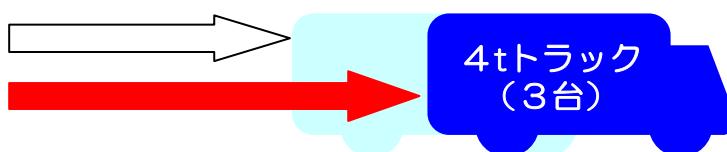
1軸トラクタ (1台) の場合
2.30km/ℓ ⇒ **2.48km/ℓ**
(+7.8%)

2軸トラクタ (1台) の場合
1.52km/ℓ ⇒ **1.87km/ℓ**
(+23.0%)

川崎運送(株)中原営業所

エコドライブ教育&デジタコ導入により

3.80km/ℓ ⇒ **4.37km/ℓ** **+15.0%**



【その他の車両】

2、3tトラック (5台) の場合
5.26km/ℓ ⇒ **5.53km/ℓ**
(+5.1%)

8tトラック (1台) の場合
2.52km/ℓ ⇒ **3.03km/ℓ**
(+20.2%)

極東運輸(株)本社・浅野営業所

エコドライブ教育の実施により

2.43km/ℓ ⇒ **2.61km/ℓ** **+7.4%**



【その他の車両】

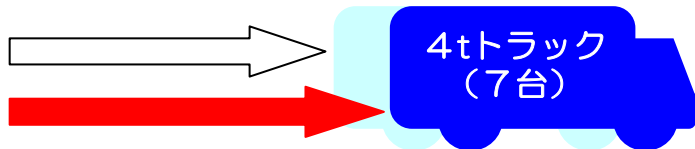
8tタンクローリー(LPG) (1台) の場合
2.76km/ℓ ⇒ **2.84km/ℓ**
(+2.9%)

14tタンクローリー(石油) (8台) の場合
3.20m/ℓ ⇒ **3.38km/ℓ**
(+5.6%)

(株)小碓運輸本社営業所

エコドライブ教育の実施により

6.23km/ℓ ⇒ **6.52km/ℓ** **+4.7%**



【その他の車両】

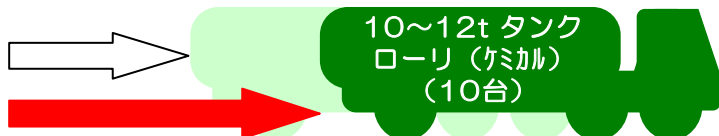
2tトラック (1台) の場合
6.84km/ℓ ⇒ **7.24km/ℓ**
(+5.8%)

14~15tトラック (6台) の場合
3.35km/ℓ ⇒ **3.33km/ℓ**
(Δ0.6%)

(株)日新鶴見営業所

エコドライブ教育&デジタコ導入により

3.84km/ℓ ⇒ **4.41km/ℓ** **+14.8%**



【その他の車両】

12~14tバルク車 (粉粒体運搬車) (小麦粉) (11台) の場合

3.34km/ℓ ⇒ **3.59km/ℓ**
(+7.5%)

「かながわの環境」

<http://eco.pref.kanagawa.jp/>

「エコドライブの支援サービス」

<http://pref.kanagawa.jp/osirase/taikisuisitu/car/01ecodrive.html>

安全運行パートナーシップ・ガイドラインの概要(抄)

1. 荷主側で、運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があった場合、適正な運行計画が確保され、過積載運行にならないよう、関係者が協力して取組む。

- ・荷主側で運送する貨物の量を増やすよう急な依頼があり、出発時間の遅延等が見込まれる場合には、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、到着時間の変更、運行ルートの変更等の措置を講じ、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主側の依頼で急遽貨物量が増加し、過積載運行が見込まれる場合に、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、積載量の大きい別車両に変更する、必要台数を準備する等の措置を講じ、適正な積載量による運行を確保する。

2. 到着時間の遅延が見込まれる場合、荷主・元請事業者は安全運行が確保されるよう到着時間の再設定、ルート変更等を行う。また、到着時間の遅延に対するペナルティ付与にあたっては柔軟に対応する。

- ・実運送事業者が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、荷主・元請事業者に対して、到着時間への遅延理由、遅延の見込み時間、道路状況等、ルール化された事項について報告・連絡し、荷主・元請事業者は標準運行管理時間表に基づいた到着時間の再設定、ルート変更等を行う。
- ・到着時間に遅延した場合において、一律にペナルティを付与せず、遅延理由等を分析し、柔軟に対応する。

3. 荷主・元請事業者は、実運送事業者に対して安全運行が確保できない可能性が高い運行依頼は行わない。なお、無理な運行が予見される場合、到着時間の見直し等を行うなど協力して安全運行を確保する。

- ・安全運行が確保できない無理な運送依頼を受けた実運送事業者は、その旨を荷主・元請事業者に連絡し、荷主・元請事業者は、到着時間の再設定、経路選択の適正化等について検討し、安全運行が確保できるよう善処策を講じた上で、実運送事業者に運行依頼する。

4. 荷主・元請事業者は、積込・荷卸し作業の遅延により予定時間に出発できない場合、到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保するための措置を講ずるとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。

- ・貨物の積込みが時間通りに実施されず、予定通りに出発できない場合には、荷主・元請事業者は実運送事業者からの申出を踏まえ、荷主等は運行標準時間表を活用して到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保する。
- ・荷主・元請事業者は、実運送事業者の手待ち時間等の実態把握、業務分析の実施、計画的な発注や積込及びブースの増設等への取組により、手待ち時間削減を行うとともに、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。

5. 安全運行の確保に向け、協力して安全推進活動に取組むとともに、安全運行パートナーシップ・ルールとして各種課題について具体的な改善方策を取入れてルール化する。

- ・荷主・元請事業者は、安全推進活動として、実運送事業者の運行管理状況を把握するとともに、実運送事業者と協力してヒューマンエラーによる事故防止対策に向けた取組を行う。また、安全運行パートナーシップ・ルールとして、各種課題について具体的な改善方策を取入れてルール化する。

6. 安全運行パートナーシップを確立するため、基本方針・目標の共有化、人材の育成・確保と実施体制の整備等を行う。

- ・荷主・元請事業者と実運送事業者の間で基本方針・目標を共有化し、担当する人材の育成・確保、関係者間の実施体制の整備を行う。
- ・安全運行パートナーシップを形骸化させないための継続的な取組、貨物運送に関係する法令遵守に向けた取組等を行う。

トラック事業における荷主・元請事業者と実運送事業者との協働
による安全運行の向上に向けて
— 安全運行パートナーシップ・ガイドライン —

報 告 書

平成19年5月

安全運行パートナーシップ検討委員会

目 次

1. 序論.....	1
1-1. 安全運行パートナーシップの必要性.....	1
1-2. 安全運行パートナーシップを確立する各主体を取り巻く課題.....	2
1-2-1. 急な貨物量の増加に対する課題.....	2
1-2-2. 到着時間の遅延に対する課題.....	3
1-2-3. 安全運行が確保できない運行依頼に対する課題.....	4
1-2-4. 積み込み・荷卸し時の諸問題に対する課題.....	4
2. 本論（安全運行パートナーシップ・ガイドライン）.....	6
2-1. 目的等.....	6
2-1-1. ガイドラインの目的.....	6
2-1-2. ガイドラインの適用範囲.....	6
2-2. 荷主・元請事業者と実運送事業者において問題となる具体的な課題への方策.....	7
2-2-1. 急な貨物量の増加に対する措置.....	9
2-2-2. 到着時間の遅延に対する措置.....	16
2-2-3. 安全運行が確保できない運行依頼に対する措置.....	19
2-2-4. 積み込み、荷卸し時の諸問題に対する措置.....	21
2-2-5. 上記のことを効果的に行うための協働的取組とルール作成.....	24
2-3. 荷主・元請事業者と実運送事業者において課題への対処を効果的に行うための体制整備への方策.....	26
2-3-1. 基本方針と目標の共有化.....	26
2-3-2. 人材の育成・確保と実施体制の整備.....	27
2-4. その他留意事項.....	29
2-4-1. 実運送事業者の選考にあたっての取組.....	29
2-4-2. 安全運行パートナーシップを形骸化させないための取組.....	31
2-4-3. 消費者が安全な物流に配慮するための取組.....	31
2-4-4. 貨物運送に関する法令遵守に向けた取組.....	32

1. 序論

1-1. 安全運行パートナーシップの必要性

貨物運送事業の安全対策として、貨物運送事業者は法令に基づき、輸送の安全確保のために必要な運行管理や運輸安全マネジメントを行っている。また、行政においては、スピードリミッター装置等の義務付けや、監査・行政処分等の事後チェック機能の強化等により、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）をはじめとする安全諸規制の遵守を徹底している。しかしながら、貨物運送事業者の輸送サービスを安価で提供しようとする努力が、ともすると行き過ぎになりがちで、結果的に安全対策が不十分になりやすいという側面がある。

一方、荷主側は、コストダウン、差別化など企業間の競争が激しくなっており、デリバリーのきめ細かさや、在庫をできるだけ持たない傾向にあるため、ジャストインタイムや多頻度少量輸送等の輸送需要と結び付いている。仮に、荷主側の需要予測や在庫管理計画が現実と乖離することとなる場合に、輸送の安全性にシワ寄せがなされないよう事後的に補正される仕組みを取り入れている荷主もあるが、逸失利益等を発生させないようにするため、到着時間に遅れた場合等に貨物運送事業者に対して厳しいペナルティを課している荷主もあり、行き過ぎた事例では、安全性を阻害する要因にもなっている。

このような事態が、第三者を巻き込んだ深刻な事故に結び付いていることを考えると、我々は「安全」という原点に立ち返り、安全を再確認し、安全運行を阻害する様々な「歪み」を見つめ、その対策を真剣に考える必要がある。貨物運送事業者は、安全運行を行う主体的な役割を担うが、荷主は貨物運送事業者に無理な運行を強要しない、さらには安全運行が可能となるよう積極的に協力する社会的責任（CSR）を有するというべきである。したがって、荷主と貨物運送事業者は、安全運行確保という共通認識を持ち、信頼関係を基軸にして互いの実態を理解し、円滑なコミュニケーションを基盤にした協働、すなわち「安全運行パートナーシップ」が必要である。

このような協働が円滑に機能すれば、貨物運送事業者は、適正な労働条件の下で貨物を安全に汚破損なく運送できるという質の高い輸送サービスを荷主に提供でき、企業価値を高めることができるのみならず、事故を起こしてしまうことによる社会的・経済的損失を避けることができる。

また、荷主側も顧客に高品質のサービスを提供するために不可欠となっている「安全かつ確実な輸送形態」を確保することができる。また、コンプライアンスに対する国民の目が大変厳しくなっている中、様々な安全に配慮する荷主として、自らの企業イメージを向上させることも可能となる。

さらに、消費者は事故という形での社会的な「歪み」を減少させながら、「欲しいものを欲しい時に、欲しいだけ」手に入れるというサービスを享受することができる。

このような「良い連鎖」を関係者の協力によって、何としても実現させなければならない。

このため、荷主・元請事業者と実運送事業者が協働して取り組む具体的な安全対策とその協働体制の確立に関するガイドラインを作成し、その普及を通じて、貨物運送における安全性

の一層の向上とより円滑な物流の確保を目指すこととしたい。

1-2. 安全運行パートナーシップを確立する各主体を取り巻く課題

これまで実施した「安全運行パートナーシップ確立に向けた荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組に関する実態調査」（アンケート調査・インタビュー調査）の結果から、荷主・元請事業者と実運送事業者との安全運行パートナーシップ確立に向けた主な課題は、下記の通りである。

1-2-1. 急な貨物量の増加に対する課題

(1) 荷主側で急に貨物量が増加することにより適正な運行計画が確保できない場合の課題

貨物数量の増加により、出発時間の遅延等により適正な運行計画が確保できないケースでは、実運送事業者は法令に定められた規制速度の遵守、休憩時間の確保等ができず、無理な運行がなされるという問題がある。

克服すべき課題は、出発時間の遅延等が見込まれる場合には、適正な運行計画が確保されるよう到着時間の見直しを行うことである。

(2) 荷主側で急に貨物量が増加することにより過積載運行になる場合の課題

貨物数量の増加がある場合、コスト効率化のため、実運送事業者が貨物車両の積載量を超えて過積載運行を行うケースがあり、具体的な改善を実施する必要がある。

克服すべき課題は、急な数量の増加により積載量を超えることが見込まれる場合には、積載量の大きい車両に替える、別車両を準備する等の対処方を講じることである。

(3) 上記における各主体別の課題

「荷主」においては、急遽貨物量の増加がある場合の具体的な対処について、実運送事業者の裁量により判断・実行しているケースがある。また、荷主・元請事業者は実運送事業者の安全運行の確保に留意せず、結果的に無理な運行を強いているケースがあるため、急な追加発注があった場合には、適正な運行の確保、過積載でないことの確認をするなど、荷主・元請事業者と実運送事業者との信頼を基本にした協力関係を築くことができるかが課題である。

「元請事業者」においては、急遽貨物量の増加がある場合の具体的な対処について、実運送事業者に任せになるケースがあり、また無理な運行について、黙認するケースも存在する。そのため、適正な運行の確保、過積載でないことの確認をするなど、元請事業者と実運送事業者との信頼を基本とした協力関係を築くことができるかが課題である。

「実運送事業者」においては、出発時間遅延による適切な到着時間、過積載運行になっているか否かをチェックする手段が充分でないため、チェック手段を充実するとともに、無理な

運行がなされる可能性がある場合には、予め決められた相手方に対して、報告・連絡・相談を行うことが課題である。

1-2-2. 到着時間の遅延に対する課題

(1) 貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合の課題

貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合、運転者はスピード違反、休憩を取れない等の無理な運行がなされることが問題である。こうした場合、運転者は精神的にも余裕がなく、冷静な判断ができず、交通事故惹起につながる場合もある。

克服すべき課題は、貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、運転者は予め定められた相手方に対して、到着時間への遅延理由、遅延の見込み時間、道路状況等ルール化された事項について報告・連絡・相談をするなど、突発事態への対処にもパートナーシップ・ルール（荷主・元請事業者と実運送事業者が安全運行に向けて協働して取り組むための行動ルール）で対応することである。

(2) 貨物車両が到着時間に遅延した場合の荷主・元請事業者の課題

貨物車両が到着時間に遅延した場合、一部の荷主・元請事業者においては、実運送事業者に対してペナルティを与えるケースが存在する。到着時間に遅延した理由を問わずペナルティを与えるケースでは、交通事故発生率が高いことが調査結果¹から明らかになっている。特に、到着時間を遅延すればその理由・原因を問わず、ペナルティが与えられるケースでは、運転者はスピード違反、休憩時間を取らずに無理な運行を行い、到着時間に間に合わせるといった行動を取らざるを得ず、安全運行が阻害される原因となっている。

克服すべき課題は、実運送事業者が到着時間を遅延した場合における荷主・元請事業者の対処として、一律に厳しいペナルティを課すべきではなく、到着時間の遅延原因を分析し、対処については共有化されたルールを策定するとともに、柔軟な体制を整備することである。

(3) 上記における各主体別の課題

「荷主・元請事業者」の共通課題としては、到着時間の遅延に関して、到着時間遅延の原因を外的要因（道路事情、天候等）、内的要因（運転者の健康、車両故障等）から実運送事業者と協働して分析を行うなど、到着時間の遅延に対する対応について、実運送事業者との信頼を基本にした協力関係を築くことである。

また、到着時間の遅延に対しては一律に厳しいペナルティを与えるケースが一部の企業に存在するため、具体的な対応については、実運送事業者等との信頼を基本にした協力関係を確立し、柔軟な対処ができる体制を整備することが課題である。

「実運送事業者」においては、到着時間の遅延に関する原因を報告し、原因分析を行った上で、具体的な改善策を提案することが課題である。安全運行が確保できない諸条件について

¹ 「安全運行パートナーシップ確立に向けた荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組に関する実態調査」（平成 17 年度）

は、荷主・元請事業者に率直に相談し、改善を促す姿勢が求められる。

1-2-3. 安全運行が確保できない運行依頼に対する課題

荷主・元請事業者から、安全運行が十分に確保できない見込みのある運送依頼があった場合について、実運送事業者等は業務の継続的確保、信頼関係の維持、営業上の理由等から無理に引受けるといった問題がある。受注競争が激しい貨物運送業界では、安全運行が確保できない無理な運行が予想されても、受注をする実運送事業者等が存在する。

このケースでは、一部の荷主・元請事業者においては、安全運行が確保されない可能性が高いことを認識しながら、依頼を行うケースもある。

克服すべき課題は、荷主・元請事業者は、実運送事業者の安全運行が確保できない可能性が高い場合には、そうした実態を黙認せず、適切な対処を行い、運送依頼を行うことである。

実運送事業者の課題は、適正な運行時間が確保できない場合等、問題状況を率直に荷主・元請事業者に伝達し、対処方策を協働して検討することである。

○上記における各主体別の課題

「荷主」においては、標準運行時間管理表で到着時間を確認するなど、適正な運行計画が確保できるか確認、依頼内容の記録など、荷主と元請事業者・実運送事業者との信頼を基本にした協力関係を築くことができるかが課題である。

「元請事業者」においては、無理な運行依頼を実運送事業者（下請事業者）に依頼するケースが多く、実運送事業者による無理な運行が黙認されるケースも存在する。適正な運行が確保できるかどうか、実運送事業者から確認、依頼内容の記録など、元請事業者と実運送事業者との信頼を基本とした協力関係を築くことができるかが課題である。

「実運送事業者」においては、業務の継続的確保、信頼関係の維持、営業上の理由等により引受けのケースがあるが、無理な運行が見込まれる場合には、元請事業者に率直に報告し、善処策について協働して検討することが課題である。

1-2-4. 積込み・荷卸し時の諸問題に対する課題

(1) 積込み、荷卸し時間に対する課題

貨物の積込み作業が予定時間内に完了すれば、予定時間に出発することができ、適正な運行計画が確保されるため問題はないが、実際には貨物の積込みのための待機時間があり、ブースの状況等により待機時間にもばらつきがある。こうした待機時間は、ケースによっては事業者の出発時間を遅延させる原因となっている。

克服すべき課題は、積込み、荷卸し時間が予定以上に時間を要する原因には各社様々な要素があるが、これらの要素により出発時間が遅延し、決められた時間に到着できない場合には、到着時間の再設定、ルート変更等について協働的に対応することがあげられる。また、順番待

ちとして手待ち時間が長時間化するケースがあるが、恒常的に発生するケース、突発的に発生するケースに分けて協働的に対応する必要がある。

(2) 敷地外待機に対する課題

実運送事業者が貨物の積み込み、荷卸しの際に、指定時間に積込場所・荷卸場所等に到着しても、順番待ちが必要な場合が多く、積込場所・荷卸場所等の敷地外で待機せざるを得ないことがある。貨物の積み込み、荷卸にあたっての敷地外待機は、運転者の無駄な手待ち時間の発生、超過勤務等につながるだけでなく、騒音・振動・道路の占有等により近隣住民に対して悪影響を及ぼすことがある。また、運転者の休憩時間の短縮、実運送事業者のコスト増加等の問題があげられる。

克服すべき課題は、貨物の積み込み、荷卸しに関わる荷主は、待機時間が短縮される取組を行い、貨物車両が敷地内待機できる措置を講じることである。

(3) 上記における各主体別の課題

「荷主・元請事業者」の共通課題としては、積み込み、荷卸しの業務プロセス、敷地外待機の実態の把握、分析を行い、作業時間遅延、手待ち時間の長時間化等について、改善するための対処を行うなど、荷主・元請事業者と実運送事業者との信頼を基本にした協力関係を築くことができるかが課題である。また、積み込み作業時間の長時間化により適正な運行が確保できない場合には、到着時間、運行ルートの見直しなど、実運送事業者との信頼を基本とした協力関係を築くことができるかについても課題である。

「実運送事業者」においては、積み込み、荷卸し作業の遅延により出発時間が遅れる場合には、予め決められた相手方に報告し、適正な運行計画が確保できるよう指示を受けることが課題である。

2. 本論（安全運行パートナーシップ・ガイドライン）

2-1. 目的等

2-1-1. ガイドラインの目的

安全運行パートナーシップ・ガイドラインは、荷主・元請事業者と実運送事業者が協働して取組む具体的な安全確保策と、その協働体制の確立方策を示すことにより、貨物運送における安全性の向上と円滑な物流の確保を図ることを目的とする。

なお、本ガイドラインは、安全運行パートナーシップ確立の優良事例などから、有効な対処策を整理したものであるが、3PL事業者など昨今多様な取引形態などがあることなどから、各社の取引実態に合わせて、適切なルールを策定することが望まれる。

2-1-2. ガイドラインの適用範囲

本ガイドラインは、荷主（発荷主・着荷主）・元請事業者と実運送事業者の関係や荷主と実運送事業者の関係を対象とする。「元請事業者」とは、物流センター管理・情報処理等を担う事業者、3PLを手がける事業者等も元請事業者として捉えることとする。

なお、本ガイドラインは、継続的取引を対象とするが、スポット的な取引についても、本ガイドラインに準拠した取組がなされることが望まれる。

2-2. 荷主・元請事業者と実運送事業者において問題となる具体的な課題への方策

これまで実施した「安全運行パートナーシップ確立に向けた荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組に関する実態調査」(アンケート調査・インタビュー調査)の結果から、荷主・元請事業者と実運送事業者の安全運行パートナーシップ確立に向けた取組事項を、下記の通り整理した。

表 安全運行パートナーシップ・ガイドラインの項目・内容

項 目	内 容
I.荷主・元請事業者と実運送事業者において問題となる具体的な課題への方策	1. 急な貨物量の増加に対する措置 2. 到着時間の遅延に対する措置 3. 安全運行が確保できない運行依頼に対する措置 4. 積込み、荷卸し時の諸問題に対する措置 5. 協働的取組とルールの作成 等
II.荷主・元請事業者と実運送事業者において課題への対処を効果的に行うための体制整備への方策	1. 基本方針と目標の共有化 2. 人材の育成・確保と実施体制の整備
III.その他留意事項	1. 事業者の選考にあたっての取組 2. 安全運行パートナーシップを形骸化させないための取組 3. 貨物運送に係る法令遵守に向けた取組

※「安全運行パートナーシップ確立に向けた荷主・元請事業者と実運送事業者との協働的取組に関する実態調査」の概要

○「荷主」の実態調査の概要

- ・調査目的：安全運行パートナーシップ確立に向けて、荷主における運行指示や物流ニーズ等、トラック事業者の選定等の実態を明らかにし、問題・課題を抽出する
- ・調査実施期間：平成18年1月から3月
- ・調査方法：経団連、商工会議所等を通して、実態調査に関するアンケート調査票を配布し、郵送にて回収
- ・調査対象：

1. 経団連企業会員企業	1,010社
2. 商工会議所会員企業	4,690社
合計	5,700社

○「トラック運送事業者」の実態調査の概要

- ・調査目的：安全運行パートナーシップ確立に向けた、荷主・元請事業者からの運行指示や物流ニーズ等、運行の実態等を明らかにし、問題・課題を抽出する
- ・調査実施期間：平成18年2月から3月
- ・調査方法：全日本トラック協会を通して、実態調査に関するアンケート調査票を配布し、郵送にて回収
- ・調査対象：トラック事業者 5,000事業者
全日本トラック事業者総覧2004（輸送経済新聞社刊）から任意に抽出

2-2-1. 急な貨物量の増加に対する措置

(1) 課題

① 荷主側で急に貨物量が増加することにより適正な運行計画が確保できない場合の課題

荷主側で急遽貨物数量が増加したことによる積込み作業時間の遅れや、積荷が準備されていない等の原因により出発時間が遅延し、適正な運行計画が確保できないケースがある。

上記のケースでは、出発時間の遅延により適正な運行計画が確保できないため、実運送事業者は法定速度の超過、休憩時間の確保等ができず、無理な運行がなされるという問題が起こっている。

そこで、急遽運送すべき貨物量の増加が原因で出発時間が遅延し、適正な運行計画が確保できないと見込まれる場合には、荷主・元請事業者と実運送事業者は到着時間の見直し、運行ルートの見直しを協力して行うことが必要である。

② 荷主側で急に貨物量が増加することにより過積載運行になる場合の課題

荷主側で貨物量の増加がある場合、貨物車両に適した積載量を超えるケースがある。このケースでは、コスト効率化の要請から別車両の準備ができないことが多く、過積載運行になるという問題がある。また、現場では積荷の積載量の正確な測定が容易にできないという問題もある。

そこで、運送すべき貨物量の急な増加が原因で、過積載運行になる見込みの場合には、積載量の大きい車両に替える、別車両を準備する等の対処方策を講じるとともに、現場において重量計測が容易にできるような設備を設けることが必要である。

(2) パートナーシップ確立の狙い

【適正な運行計画の確保】

荷主・元請事業者と実運送事業者は、荷主側で急遽貨物量が増加し、出発時間の遅延等が見込まれる場合には、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、到着時間の変更、運行ルートの変更等の措置を講じ、適正な運行計画を確保すること。

【適正な積載量による運行の確保】

荷主・元請事業者と実運送事業者は、荷主側で急遽貨物量が増加し、過積載運行が見込まれる場合には、あらかじめ関係者で取り決められた方法により、積載量の大きい別車両に変更すること、必要台数を準備すること等の措置を講じ、適正な積載量による運行を確保すること。

(3) 各主体による具体的な取組

下記では発荷主と元請事業者・実運送事業者に運送契約があり、運行の指図に実質的な権限を有するのは発荷主であることを前提としているが、この点各社の実態及び商慣行において、実質的に運行を左右する決定権のある荷主が発荷主か、着荷主かを区別し、対処ルールを策定する必要がある。

ア 荷主と実運送事業者の場合

i) 発注時の対処方策

- ・ 数量の増加があり、着荷主が発荷主に対して数量増加の連絡をする場合には、当初予定されていた到着時間に遅延する可能性が高いことを念頭におくこと。
- ・ **発荷主**は、実運送事業者に対して、増加後の貨物量、積込み開始の予定時間、出発地、出発時間、到着地、到着予定時間等について連絡すること。
- ・ **実運送事業者**は、発荷主から提示された条件を踏まえ、適正な運行計画が確保できるか、増加後の貨物量を積載できる車両を準備できるかどうかについて、発荷主に報告すること。なお、実運送事業者は、連絡を受けた出発地、出発時間、到着地、到着時間等を踏まえ、安全運行が確保できる運行経路の検討を行うこと。
- ・ **実運送事業者**は、適正な運行計画が確保できない場合、発荷主に対して到着時間の見直しについて連絡・相談し、増加後の貨物量を積載可能な別車両の準備ができない場合についても連絡・相談すること。
- ・ **発荷主**は、実運送事業者から安全運行確保の有無、車両の準備等が可能かどうか、連絡を受け、安全運行が確保できるかどうかについて確認すること。なお、発荷主は、到着時間の再設定について着荷主と相談すること。
- ・ **着荷主**は、実運送事業者が適正な運行計画を確保できるかどうか、増加した貨物量に即した車両が準備できたかどうか、発荷主から報告を受け、安全運行が確保できるかどうかについて確認すること。なお、着荷主は、発荷主から実運送事業者が適正な運行計画を確保できない旨の連絡を受けた場合には、到着時間の再設定について発荷主と相談し、安全運行が確保できる到着時間に変更すること。
- ・ **発荷主**は、到着時間の変更について着荷主から承諾を得た場合、実運送事業者に対して変更後の到着時間を連絡すること。また、増加した貨物量を積載できる別車両の準備ができない場合には、他の実運送事業者に委託するなど善処策を講じること。
- ・ **実運送事業者**は、発荷主から到着時間の変更について連絡を受けた場合には、当該到着時間を踏まえた運行計画に修正し、運転者に指示すること。

ii) 出発時の対処方策

- ・ 数量増加による積込み時間が予定よりも超過し、出発時において出発予定時間を超過する見込みがある場合、実運送事業者の運転者から運行管理者へ連絡し、到着時間の変更が必要な旨の連絡をすること。**実運送事業者**は、安全運行が確保できる運行経路

の検討を行い、適正な運行計画が確保できない場合には、発荷主に対して出発予定時間、その遅延理由等を報告すること。

- **実運送事業者**は、出発時積載した重量を確認し、過積載になっていないかどうか確認する。過積載になっている場合には、運転者は運行管理者に報告し、発荷主と相談すること。
- **発荷主**は、実運送事業者から出発時間遅延の報告を受けた場合、着荷主に対して出発予定時間とその遅延理由等を連絡し、到着時間の変更、運行経路の変更等について承諾を得ること。
- **発荷主**は、到着時間の変更について、実運送事業者に連絡すること。
- **実運送事業者の運行管理者**は、到着時間の変更、運行経路の変更等を反映した運行計画に修正し、運転者に対して指示すること。

イ 荷主・元請事業者と実運送事業者の場合

i) 発注時の対処方策

- ・ 数量の増加があり、着荷主が発荷主に対して数量増加の連絡をする場合には、当初予定されていた到着時間に遅延する可能性が高いことを念頭におくこと。
- ・ **発荷主**は、元請事業者に対して、増加後の貨物量、積込み開始の予定時間、出発地、出発時間、到着地、到着予定時間等について連絡すること。
- ・ **元請事業者**は、発荷主から提示された条件を踏まえ、適正な運行計画が確保できるか、増加後の貨物量を積載できる車両を準備できるかどうかについて、確認すること。
- ・ **実運送事業者**は、元請事業者から連絡を受けた出発地、出発時間、到着地、到着時間等を踏まえ、安全運行が確保できる運行経路の検討を行うこと。なお、実運送事業者は、適正な運行計画が確保できない場合、元請事業者に対して到着時間の見直しについて連絡・相談し、増加後の貨物量を積載可能な別車両の準備ができない場合についても連絡・相談すること。
- ・ **元請事業者**は、実運送事業者から上記の確認を取り、発荷主に報告すること。なお、実運送事業者が適正な運行計画が確保できない場合等については発荷主に連絡・相談すること。また、増加した貨物量を積載できる別車両の準備ができない場合には、元請事業者は他の実運送事業者に委託するなど善処策を講じること。
- ・ **発荷主**は、元請事業者から安全運行確保の有無、車両の準備等が可能かどうか、連絡を受け、安全運行が確保できるかどうかについて確認すること。なお、発荷主は、到着時間の再設定について着荷主と相談すること。
- ・ **着荷主**は、実運送事業者が適正な運行計画を確保できるかどうか、増加した貨物量に即した車両が準備できたかどうか、発荷主から報告を受け、安全運行が確保できるかどうかについて確認すること。なお、着荷主は、発荷主から実運送事業者が適正な運行計画を確保できない旨の連絡を受けた場合には、到着時間の再設定について発荷主と相談し、安全運行が確保できる到着時間に変更すること。
- ・ **発荷主**は、到着時間の変更について着荷主から承諾を得た場合、元請事業者に対して変更後の到着時間を連絡すること。
- ・ **元請事業者**は、実運送事業者に対して到着時間の変更について連絡すること。
- ・ **実運送事業者**は、元請事業者から到着時間の変更について連絡を受けた場合には、当該到着時間を踏まえた運行計画に修正し、運転者に指示すること。

ii) 出発時の対処方策

- ・ 数量増加による積込み時間が予定よりも超過し、出発時において出発予定時間を超過する見込みがある場合、実運送事業者の運転者から運行管理者へ連絡し、到着時間の変更が必要な旨の連絡をすること。**実運送事業者**は、安全運行が確保できる運行経路の検討を行い、適正な運行計画が確保できない場合には、元請事業者に対して出発予

定時間、その遅延理由等を報告すること。

- ・ **実運送事業者**は、出発時積載した重量を確認し、過積載になっていないかどうか確認する。過積載が判明した場合には、運転者は運行管理者に報告し、元請事業者と相談すること。
- ・ **元請事業者**は、実運送事業者から出発時間遅延の報告を受けた場合、着荷主に対して出発予定時間とその遅延理由等を連絡し、到着時間の変更、運行経路の変更等について承諾を得ること。
- ・ **元請事業者**は、到着時間の変更について実運送事業者に連絡する。
- ・ **実運送事業者の運行管理者**は、到着時間の変更、運行経路の変更等を反映した運行計画に修正し、運転者に対して指示すること。

(4) 取組にあたっての留意事項

【積み込み時間の設定について】

- ・ 実運送事業者が、貨物を積み込みに行っても、積荷が準備されていない場合があり、手待ち時間の発生と出発時間の遅延につながるケースがある。これに対しては、貨物数量の増加があった場合には、積荷を準備する時間を考慮に入れた積み込み時間を実運送事業者に指示すること。

【使用する貨物車両の変更・手配に要する時間について】

- ・ 荷主・元請事業者は、別途準備する貨物車両の変更・手配に要する時間について、実運送事業者等から報告を受け、当該変更・手配に要する時間を考慮して、実運送事業者の積み込み時間、到着時間の設定を行い、作業の安全性、適正な運行計画の確保に留意すること。

【荷主による対応姿勢について】

- ・ 荷主（着荷主・発荷主）は、急遽貨物量の増加の依頼を行った場合、積み込み作業時間、別車両準備等の時間を考慮し、指定する時間に到着できない可能性があることを理解し、着荷主と発荷主における協力関係を確立しておくこと。また荷主（着荷主・発荷主）は到着時間の見直しに関する相談を積極的に受け入れ、柔軟に対応する姿勢を示すこと。

【荷主から実運送事業者への連絡ルートについて】

- ・ 荷主から実運送事業者の運転者に対して貨物量の増加について直接連絡された場合には、（実運送事業者の）運転者から運行管理者に対して必ず報告を行い、運行管理者が運転者に対して運行指示、作業指示を改めて行うこと。この点について、実運送事業者においては、運転者の単独の判断で運行してはいけないことについて、運転者に対して指導を行うこと。

【別車両を用意する場合等の運賃負担について】

- ・ 貨物数量が増加し、別車両の用意、積載量の大きい車両への変更等が必要な場合に、

それに伴う運賃の追加負担がなされないことがあり、実運送事業者は別車両を用意すると実質的に赤字運行となることを避けるため、過積載運行を行うケースにつながる。それに対しては、運賃負担する荷主・元請事業者は実運送事業者の実態を理解し、過積載にならないよう運賃の追加負担等について理解を示し、実運送事業者と相談してルール化を行うこと。

【改善基準告示等の遵守】

- ・ 法定労働時間、拘束時間を考慮し、手待ち時間については、荷主も実態を把握し、実態を改善するとともに、手待ち時間も含め拘束時間の限度内に運行及び付帯作業等が完了するよう配慮すること。この点、改善基準告示等に対する理解を深め、遵守すること。

【無理な運行が見込まれる場合の対応】

- ・ 安全運行が確保できない運行が見込まれる場合でも、受注競争の激化の中で収益を確保しなければならないことや安定継続的受注を確保して営業上有利に展開していくために無理な運行と認識した上で受注する実運送事業者が存在する。しかし、実運送事業者が安全運行の確保ができない受注を引受けることは業界の安全秩序を揺るがす行為であり、結果的に法令違反行為につながる問題行動である。安全運行を確保できない運送依頼を引受けて事故惹起した場合には、実運送事業者の社会的信用は崩れ落ちてしまう。それに対して、実運送事業者は安全運行が確保できない運送依頼については「引受けない」という社内ルールを明確化し、対応すること。

(5) 予防的な対処方策

【対処方策のマニュアル化】

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、荷主・元請事業者と実運送事業者における連絡手順、連絡ルート等についてフローチャート化し、連絡内容、連絡先、具体的な対応策、また追加車両を準備する場合の追加的な運賃負担等についてマニュアルを協力して作成すること。マニュアル作成にあたっては、実運送事業者（特に運転者、運行管理者）の意見を聴取し、協力して取組むこと。なお、通常期と繁忙期に急遽貨物量が増加する件数が変化し、対応策が異なる場合には、通常期と繁忙期に分けてマニュアルを作成すること。

【業務改善の実施】

- ・ 急遽の貨物量の増加が発生した場合に円滑に対処するために、着荷主と発荷主間、発荷主と元請事業者間、元請事業者と実運送事業者間のそれぞれの受発注プロセス、積荷の準備作業、積込み作業等について、関係者が協力して業務改善を行うこと。
- ・ 急遽貨物量が増加しても、適正な運行時間が確保されるよう、貨物量増加の受付時間の見直し等の業務改善を行うこと。

【在庫管理に関する検討】

- ・ 複数の納入先に少量の製品等を納入するケース等、実運送事業者に過剰な負担がかか

る無理なジャストインタイムによる受発注形態は、安全運行が充分確保できず、交通事故等を引き起こす遠因となるケースがある。それに対して、荷主における在庫管理についても、実施可能な範囲での在庫保有を検討し、急遽の貨物量の増加等が発生しない仕組みの検討を行うこと。

【標準運行時間表の活用による運行計画の妥当性のチェック】

- ・ 実運送事業者は、目的地間の運転時間、連続運転時間、拘束時間等について標準運行時間表を活用して、適正な運行計画の妥当性をチェックすること。

2-2-2. 到着時間の遅延に対する措置

1) 貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合の措置

(1) 課題

貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合、運転者は無理に到着時間を守ろうとするため、スピード違反、休憩を取得しない等の無理な運行がなされる場合、運転者は精神的にも余裕がなく、冷静な判断ができず、交通事故惹起につながるケースがある。

それに対しては、貨物車両が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、荷主・元請事業者は到着時間の再設定、ルート変更等を行う必要がある。

(2) パートナーシップ確立の狙い

【到着時間変更による適正な運行計画への変更】

実運送事業者が到着時間に遅延することが見込まれる場合には、実運送事業者は荷主・元請事業者に対して、到着時間への遅延理由、遅延の見込み時間、道路状況等、ルール化された事項について報告・連絡し、荷主・元請事業者は標準運行管理時間表に基づいた到着時間の再設定、ルート変更等を行い、実運送事業者において安全運行の確保ができるよう荷主・元請事業者と実運送事業者が協力して対処できる体制を整備すること。

(3) 各主体による具体的な取組

荷主と実運送事業者及び荷主・元請事業者と実運送事業者の場合

- ・ 実運送事業者は、到着時間に遅延することが見込まれる場合に、予め定められた相手方に対して、マニュアル化された手順に従い、連絡・相談すること。
- ・ 報告を受けた者（予め定められた相手方）は、到着時間、遅延理由、道路交通情報の把握等を確認し、安全運行が確保できる運行経路を踏まえ、到着時間を標準運行時間管理表等により、ドライバーと相談の上、再設定すること。

(4) 予防的な対処方策

【対処方策のマニュアル化】

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、実運送事業者が到着時間に遅延することが見込まれる場合におけるマニュアルを協力して作成すること。
- ・ 実運送事業者が連絡する相手方は、荷主、元請事業者、自社等が想定されるが、各社の実態に即して、マニュアル化すること。ドライバーには、連絡先（電話番号、部署、担当者名）、連絡すべき内容（到着時間、遅延理由、道路状況、事故の有無等）がわかるようカード化するなどして、車両に備え付けること。
- ・ 深夜の時間帯に運行する場合、突発事態等の発生により、到着時間の遅延が見込まれる場合には、予め定められた相手方に連絡が取れないケースが想定されるため、24時間連

絡が取れる体制を整備すること。

【標準運行時間表の活用による運行計画の妥当性のチェック】

- ・ 到着時間に遅延することが見込まれる場合には、荷主・元請事業者は目的地間の運転時間、連続運転時間、拘束時間等を踏まえ、標準運行時間表を活用して、到着時間を再設定すること。

2) 貨物車両が到着時間に遅延した場合の措置

(1) 課題

貨物車両が到着時間に遅延した場合、一部のペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）は、ペナルティを受ける者（元請事業者・実運送事業者）に対して運賃の減額等のペナルティを与えるケースがある。ペナルティを与える権限を有する者においては、到着時間に遅延することは、製造工程への影響、販売機会の損失等があり、事業展開上のデメリットが大きく、ペナルティを与える合理的な根拠は理解されるべきものである。

しかし、到着時間に遅延した理由を問わずペナルティを与えるケースでは、交通事故発生率が高いことが調査結果²から明らかになっている。特に、到着時間の遅延をした場合、その理由・原因を問わず、ペナルティが与えられるケースでは、実運送事業者（ペナルティを受ける者）の運転者は、スピード違反や休憩時間を取らないといった無理な運行を行い、到着時間に間に合わせるといった行動を取るケースがある。その場合には、運転者は精神的にも余裕がなくなり、安全に必要な冷静な判断が不十分な状況になり、交通事故惹起につながるケースが多く、安全運行が阻害される原因となっている状況にある。

したがって、実運送事業者（ペナルティを受ける者）が到着時間に遅延した場合におけるペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）の対処方策として、遅延理由を問わず、厳しいペナルティを課すべきではなく、到着時間の遅延原因を分析し、ペナルティの付与についてはルール化をするとともに、柔軟な対応を行うことが必要である。

(2) パートナーシップ確立の狙い

【遅延原因の分析により実運送事業者に責があるか否かの評価】

実運送事業者が到着時間に遅延した場合においては、ペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）は、ペナルティを受ける者（元請事業者・実運送事業者）に対して一律にペナルティを付与せず、遅延理由等を分析し、関係者の信頼関係を確保していくために柔軟な対応を行うこと。

【ペナルティを付与する場合の基準の明確化】

- ・ 荷主・元請事業者（ペナルティを与える権限を有する者）は、実運送事業者（運転者）

² 「荷主・元請事業者と実運送事業者の安全運行パートナーシップ確立に向けた実態調査」（平成17年度）

の遅延理由の分析結果を踏まえ、どのような場合にペナルティを付与するか、事前に基準を明確化し、実運送事業者の納得感が得られるようなペナルティ付与を行うこと。

(3) 各主体による具体的な取組

荷主と実運送事業者及び荷主・元請事業者と実運送事業者の場合

荷主と実運送事業者、荷主と元請事業者、元請事業者と実運送事業者の間におけるペナルティがあるが、ガイドラインとしての対処方策は同じ内容であるため、ここではペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）とペナルティを受ける者（元請事業者・実運送事業者）に分けて取組事項を示す。

- ・ **実運送事業者**は、到着時間への遅延の実態、遅延理由を、予め定めた相手方に対して報告すること。
- ・ **ペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）**は、実運送事業者が到着時間に遅延した場合においては、ペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）は、ペナルティを受ける者（元請事業者・実運送事業者）に対して一律にペナルティを付与せず、遅延理由を外的要因、内的要因から分析して、実運送事業者の責に帰すべき事由があるか否か評価すること。
- ・ **ペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）**は、遅延理由等の評価の結果、実運送事業者の責に帰すべき事由がない場合には、実運送事業者に対してペナルティを課さないこと。一方、実運送事業者の責に帰すべき事由がある場合には、合理的なペナルティのあり方を実運送事業者の意見を聞いて策定すること。

(4) 予防的な対処方策

【対処方策のマニュアル化】

- ・ ペナルティを与える権限を有する者（荷主・元請事業者）は、ペナルティを受ける者（元請事業者・実運送事業者）に対して、どのような基準に合致すれば、ペナルティが付与されることになるか、マニュアル化する。マニュアル化にあたっては、遅延理由の分析方法、ペナルティ付与の具体的な基準、ペナルティの内容について明記すること。

2-2-3. 安全運行が確保できない運行依頼に対する措置

(1) 課題

荷主・元請事業者からの安全運行が十分に確保できない見込みの運送依頼について、業務の継続的確保、信頼関係の維持、営業上の理由等から、実運送事業者が無理に引受けるという問題がある。

受注競争が激しい貨物運送業界では、安全運行が確保できない無理な運行が予想されても、受注する元請事業者・実運送事業者が存在する。一方で、一部の荷主・元請事業者においては、安全運行が確保されない可能性が高いことを予見しながら、依頼を行うケースも存在する。また、発注時には予見していないが、結果的に法令違反となる運行依頼も存在する。

したがって、荷主・元請事業者と実運送事業者は、実運送事業者の安全運行が確保できない可能性が高い場合には、適切な対処を協力して行う必要がある。

(2) パートナーシップ確立の狙い

荷主・元請事業者は、実運送事業者に対して安全運行が確保できない可能性が高い運行依頼は行わない。無理な運行になることが予見される場合には、実運送事業者の意見を受け、到着時間の見直し等を行うなど、荷主・元請事業者は協力して安全運行を確保すること。

(3) 各主体による具体的な取組

下記では発荷主と元請事業者・実運送事業者に運送契約があり、運行の指図に実質的な権限を有するのは発荷主であることを前提にしているが、この点各社の実態及び商慣行において、実質的に運行を左右する決定権のある荷主が発荷主か、着荷主かを区別し、対処ルールを策定する必要があること。

ア 荷主と実運送事業者の場合

- ・ **実運送事業者**は、発荷主から安全運行が確保できない無理な運送依頼を受けた場合、その場で受注の意思表示をせず、実運送事業者は安全運行が確保できるかどうか検討して、早急に返答すること。
- ・ **実運送事業者**は、発荷主に対して、安全運行が確保できないことを連絡すること。
- ・ **発荷主**は、実運送事業者から連絡を受けた場合、着荷主と協力して、到着時間の再設定、経路選択の適正化・効率化を行い、運送指示受けの適正化（配車・車種変更・運行計画作成等）について検討し、実運送事業者に運行依頼をすること。
- ・ **実運送事業者**は、変更された到着時間等を踏まえた運行計画を作成し、運行管理者は運転者に指示すること。

イ 荷主・元請事業者と実運送事業者の場合

- ・ **実運送事業者**は、元請事業者から安全運行が確保できない無理な運送依頼を受けた場合、その場で受注の意思表示をせず、実運送事業者は安全運行が確保できるかどうか検討して、早急に返答すること。
- ・ **実運送事業者**は、元請事業者に対して、安全運行が確保できないことを連絡すること。
- ・ **元請事業者**は、実運送事業者から連絡を受けた場合、到着時間の再設定、経路選択の適正化・効率化を行い、運送指示受けの適正化（配車・車種変更・運行計画作成等）について発荷主と協力して善処策を検討すること。
- ・ **元請事業者**は、安全運行が確保できる条件に調整後、実運送事業者に対して運行依頼をすること。
- ・ 上記において、発荷主は着荷主に到着時間の変更について相談し、承諾を得ること。
- ・ **実運送事業者**は、元請事業者から連絡を受けた変更後の到着時間等を踏まえた運行計画を作成し、運行管理者は運転者に指示すること。

（４）予防的な対処方策

【無理な運行が見込まれる場合の対応】

- ・ 安全運行が確保できない運行が見込まれる場合でも、受注競争の激化の中で収益を確保しなければならないことや安定継続的な受注を確保して営業上有利に展開していくために無理な運行と認識した上で受注する実運送事業者が存在する。しかし、実運送事業者が安全運行の確保ができない受注を引受けることは業界の安全秩序を揺るがす行為であり、結果的に法令違反行為につながる問題行動である。安全運行を確保できない運送依頼を引受けて、事故惹起した場合には実運送事業者の社会的信用は崩れ落ちてしまう。したがって、実運送事業者は安全運行が確保できない運送依頼については「引受けない」という社内ルールを明確化し、対応すること。

【対処方策のマニュアル化】

- ・ 実運送事業者は、無理な運行依頼があった場合には、荷主・元請事業者から受注しないという対処ルールを規定するなど、対応すること。

2-2-4. 積込み、荷卸し時の諸問題に対する措置

1) 積込み、荷卸し時間に関連する問題に対する措置

(1) 課題

貨物の積込みを予定時間通りに実施し、予定通りに出発することができれば、適正な運行計画が確保されるため問題はないが、実際には貨物の積込みのための待機時間（手待ち時間）があることも多く、またブースの状況等により待機時間にばらつきがある場合も多い。こうした待機時間は、ケースによっては事業者の出発時間を遅延させる原因となる。しかし、出発時間が遅延しても、決められた到着時間が変更されない場合、スピード違反、休憩を取得しない等の無理な運行を行わなければ決められた時間に到着できないという問題が発生する。

このように、積込み、荷卸しに予定以上に時間を要することには各社様々な要因があるが、出発時間が遅延し、決められた時間に到着できない場合には、荷主・元請事業者は到着時間の再設定、ルート変更等による対処が必要になる。

(2) パートナーシップ確立の狙い

【手待ち時間等による出発時間の遅延に対する措置】

荷主・元請事業者の責に帰すべき要因により、貨物の積込みが時間通りに実施されず、予定通りに出発できない場合には、荷主・元請事業者は実運送事業者からの申出に応じ、到着時間の再設定を行い、適正な運行計画を確保すること。

(3) 各主体による具体的な取組

ア 荷主と実運送事業者の場合

- ・ 手待ち時間の延長等により積込み時間が予定よりも超過し、出発時において出発予定時間を超過する見込みがある場合、実運送事業者の運転者から運行管理者へ連絡し、到着時間の変更が必要な旨の連絡をすること。**実運送事業者**は、安全運行が確保できる運行経路の検討を行い、適正な運行計画が確保できない場合には、発荷主に対して出発予定時間、その遅延理由等を報告すること。
- ・ **発荷主**は、実運送事業者から出発予定時間、その遅延理由の報告を受けた場合、着荷主に対して出発予定時間とその遅延理由等を連絡し、到着時間の変更、運行経路の変更等について承諾を得ること。
- ・ **発荷主**は、到着時間の変更について、実運送事業者に連絡すること。
- ・ **実運送事業者の運行管理者**は、到着時間の変更、運行経路の変更等を反映した運行計画に修正し、運転者に対して指示すること。

イ 荷主・元請事業者と実運送事業者の場合

- ・ 手待ち時間の延長等により積込み時間が予定よりも超過し、出発時において出発予定時間を超過する見込みがある場合、実運送事業者の運転者から運行管理者へ連絡し、到着時間の変更が必要な旨の連絡をすること。**実運送事業者**は、安全運行が確保できる運行経路の検討を行い、適正な運行計画が確保できない場合には、元請事業者に対して出発予定時間、その遅延理由等を報告すること。
- ・ **元請事業者**は、実運送事業者から出発予定時間、その遅延理由の報告を受けた場合、着荷主に対して出発予定時間、その遅延理由等を連絡し、到着時間の変更、運行経路の変更等について承諾を得ること。
- ・ **元請事業者**は、到着時間の変更について実運送事業者に連絡する。
- ・ **実運送事業者の運行管理者**は、到着時間の変更、運行経路の変更等を反映した運行計画に修正し、運転者に対して指示すること。

(4) 予防的な対処方策

【現場の業務改善の実施】

- ・ 手待ち時間の長時間化が恒常的に発生しているケースでは、荷主・元請事業者は、積載方法の見直し（パレット導入等による定型化）、ブースの見直し、作業マニュアル等現場改善活動を実運送事業者と協力して実施すること。なお、実運送事業者は、積込み・荷卸し時の問題点、改善すべき事項があれば、荷主・元請事業者に対して情報提供を行い、現状の問題・課題について共有化すること。

【繁忙期の対策マニュアルを作成すること】

- ・ 荷主・元請事業者は、繁忙期等において突発的に手待ち時間が長時間化する場合には、到着時間の再設定、ルート変更等について事業者の意見を聞き、マニュアル化すること。

【運行計画の作成】

- ・ 実運送事業者は運行計画の作成にあたり手待ち時間、積込み、荷卸し時間等の作業に要する時間も含めて適正に作成すること。

【改善基準告示等の遵守】

- ・ 法定労働時間、拘束時間を考慮し、手待ち時間については、荷主も実態を把握し、実態を改善するとともに、手待ち時間も含め拘束時間の限度内に運行及び付帯作業等が完了するよう配慮すること。この点、改善基準告示等に対する理解を深め、遵守すること。

【無理な運行が見込まれる場合の対応】

- ・ 安全運行が確保できない運行が見込まれる場合でも、受注競争の激化の中で収益を確保しなければならないことや安定継続的受注を確保して営業上有利に展開していくために無理な運行と認識した上で受注する実運送事業者が存在する。しかし、実運送事

業者が安全運行の確保ができない受注を引受けることは業界の安全秩序を揺るがす行為であり、結果的に法令違反行為につながる問題行動である。安全運行を確保できない運送依頼を引受けて、事故惹起した場合には実運送事業者の社会的信用は崩れ落ちてしまう。したがって、実運送事業者は安全運行が確保できない運送依頼については「引受けない」という社内ルールを明確化し、対応すること。

【運行ルートの変更がなされない実運送事業者の場合の対処】

- ・ 運行ルートの変更がなされない特積事業者等の場合には、出発時間が遅延した場合には、主に出発時間の変更、ツーマン運行等、事業者が事前にルール化した方法により対処すること。

2) 積込み、荷卸しに関連した敷地外待機に対する措置

(1) 課題

事業者が貨物の積込み、荷卸しの際に、指定時間に積込場所・荷卸場所等に到着しても、順番待ちが必要な場合が多く、積込場所・荷卸場所等の敷地外で待機せざるを得ないことがある。貨物の積込み、荷卸にあたっての敷地外待機は、運転者の無駄な手待ち時間の発生、超過勤務等につながるだけでなく、騒音・振動・道路の占有等により近隣住民に対して悪影響を及ぼすことがある。

したがって、貨物の積込み、荷卸しに関わる荷主は、待機時間が短縮される取組を行い、貨物車両が敷地内待機できる措置を講じることが必要である。

(2) パートナーシップ確立の狙い

荷主・元請事業者は、待機時間を短縮する等の取組を行い、貨物車両が敷地内待機できる措置を講ずる。実運送事業者の手待ち時間等の実態を把握し、業務分析を実施して、手待ち時間削減に向けた取組みを行うこと。

(3) 各主体による具体的な取組

- ・ 荷主・元請事業者は、敷地外待機時間を極力短縮するため、実運送事業者から意見を聴取し、手待ち時間、積込み・荷卸し作業等の実態を把握し、実運送事業者からの意見を取入れ、協働的な業務改善を行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者は、到着したトラックの集中を防ぐため、到着時間帯当たりの台数を少なくするよう調整するなど、実態に即してきめ細かなタイムマネジメントを行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者は、積込み作業の円滑化を促進するため、積込み作業の機械化を検討すること。
- ・ 荷主・元請事業者は、積込作業のブースを増設、敷地の拡張等を行うこと。

2-2-5. 上記のことを効果的に行うための協働的取組とルールの作成

安全運行パートナーシップを確立し、2-2-1から2-2-4までに記載された事項を効果的に行うためには、荷主・元請事業者と実運送事業者による下記事項の取組が求められる。

なお、下記の取組にあたっては、全部の荷主・元請事業者の各主体が取組むべき内容ではなく、一定規模以上の荷主・元請事業者が中心になり取組むことが望まれる。

(1) 協働的な安全推進活動の取組

- ① 実運送事業者の運行管理状況把握の取組
- ② ヒューマンエラーによる事故対策に向けた取組
- ③ 事故再発防止に向けた取組

(2) 安全運行パートナーシップ・ルールの策定の取組

(1) 協働的な安全推進活動

荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行の確保に向け、協働して安全推進活動に取り組むこと。

① 実運送事業者の運行管理状況の把握への取組

- ・ 荷主・元請事業者は、実運送事業者の運行管理の状況について、実運送事業者の運行管理者、運転者から聞き取り等により運行実態を把握すること。また、1次下請事業者だけでなく、1次下請事業者の2次以降の下請事業者の安全運行の実施状況についても、できるだけ運行実態を把握し、必要に応じて1次下請事業者を通じて改善指導を行うこと。なお、運行実態の把握は必ずしもリアルタイムで行う必要はない。
- ・ 実運送事業者は、チャート紙・日報等の運行管理に関する資料、1次下請事業者の場合には2次以降の下請事業者の運行実態について、荷主・元請事業者の求めに応じて情報提供に協力すること。

② ヒューマンエラーによる事故対策に向けた取組

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、ヒューマンエラーに起因した交通事故、交通違反等の低減対策を講じるなど、協働的な取組体制を整備すること。
- ・ 荷主・元請事業者は、実運送事業者が下記事項についての実施状況を確認し、必要な改善指導を行うこと。
 - ◇ 運転状況、作業状況について、日々確認、指導がなされているか
 - ◇ 健康面も含めた就労前確認が実施されているか
 - ◇ 始業前・終業時における法定点検事項が実施されているか

- ◇ 作業経験によるヒヤリ・ハット等の事例が各運転者に水平展開されているか
- ◇ 違反者、事故惹起者に対して個別の充実した指導が実施されているか

③ 事故再発防止に向けた取組

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、交通事故等の原因分析と対応策・ヒヤリハット等の共有化を行い、事故の再発防止に向けた取組、及び他責事故（もらい事故）を未然に防止するための取組について協力して行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者は、もらい事故を未然に防ぐために、実運送事業者が具体的に取組んでいる事項について確認し、適切な指導を行うこと。

(2) 安全運行パートナーシップ・ルールの策定

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行パートナーシップ・ルールの策定にあたり、現場の意見を十分に聴取して、協力して作成すること。特に、現場業務に合わせたルール策定を基本とし、各種改善課題についても具体的な改善方策を取入れてルール化を行うこと。
- ・ 荷主に対して、貨物運送事業者から物流業務の効率化、質の向上に向けた改善提案を行うこと。
- ・ 元請事業者は、実運送事業者に委託する場合、荷主と元請事業者で策定した安全運行パートナーシップ・ルールに即して、元請事業者と実運送事業者との間で安全運行パートナーシップ・ルールを策定すること。なお、元請事業者は、実運送事業者との安全運行パートナーシップ・ルールを荷主に提出し、荷主はその内容の妥当性を確認し、必要に応じて改善指導を行うこと。
- ・ 安全運行パートナーシップ・ルールの記載事項は下記の事項を参考に作成すること。
 - ◇ 安全運行パートナーシップ確立に向けた方針と目標
 - ◇ 実施体制（組織、人材、安全教育、連絡体制等）
 - ◇ 個別課題に対する業務マニュアル（主体別に取組む事項を具体的に記載すること）なお、安全運行パートナーシップ・ルールは、現場の業務プロセスの変化、改善状況等、必要に応じて改訂すること。

2-3. 荷主・元請事業者と実運送事業者において課題への対処を効果的に行うための体制整備への方策

荷主・元請事業者と実運送事業者において安全運行パートナーシップを確立し、2-2で整理した「荷主・元請事業者と実運送事業者において問題となる具体的な課題への方策」を継続的に行うためには、関係者の協働的な行為が円滑に実施できる仕組みが必要である。

実際に、荷主・元請事業者と実運送事業者における立場の違い、事業リスク特性の相違があるため、個別課題への対処では根本的な解決にならない。したがって、関係者の継続した協働的な取組には、「人と組織」というアプローチからの仕組み作りが必要となる。特に、これまで長い時間をかけて形成されてきた商慣行、各種取引ルールを見直し、安全運行確保という共通の目標、目的を達成するには、荷主・元請事業者と実運送事業者における人と組織の視点から実施体制を整備（組織基盤を整備）する必要がある。荷主・元請事業者と実運送事業者が円滑にコミュニケーションし、共通の目標に取組む基盤づくりが望まれる。

2-3-1. 基本方針と目標の共有化

(1) 安全運行パートナーシップ方針と目標の立案

① 方針と目標の立案

- ・ 安全運行パートナーシップの確立に向けて、荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行を実現するための基本方針、目標について、関係者が協議して立案すること。策定にあたっては、実運送事業者の意見を十分に聴取し、運行実態、ニーズ等を反映した実効性の高い方針と目標とすること。

② 方針と目標の立案にあたっての留意点

- ・ 安全運行パートナーシップの具体的な方針と目標の立案にあたっては、経営トップが関与すべき事項であるため、荷主・元請事業者と実運送事業者の経営トップ同士が検討の上、共有化する必要がある。経営トップ不在で策定された方針、目標は形骸化するケースが多いため、経営トップが関与すること。
- ・ 支店、支社等がある場合には、会社全体の方針、目標を踏まえ、支店、支社の実態に即した方針と目標を立案すること。

(2) 基本方針及び目標の共有化

① 共有化の方策

- ・ 安全運行パートナーシップの確立に向けて、荷主・元請事業者と実運送事業者は、基本方針及び目標を明文化し共有化すること。
- ・ 荷主では物流部門、営業部門のスタッフ、実運送事業者では、管理者、運行管理者、運転

者等のスタッフが理解し、共有化すること。

② 共有化の留意点

- ・ 基本方針及び目標を共有化するための具体的な手段として、荷主・元請事業者と実運送事業者が定期的に研修会、勉強会、コンクール、各種会議、朝礼等を開催し、経営トップから運転者まで安全運行パートナーシップの意義と取組を浸透させること。

2-3-2. 人材の育成・確保と実施体制の整備

(1) 経営トップ、事業所長等のリーダーシップ

① リーダーシップについて

- ・ 安全運行パートナーシップの確立にあたって、荷主・元請事業者と実運送事業者の経営トップ及び事業所長はリーダーシップを発揮し、体制整備、具体的な施策の展開を行うこと。

② 経営トップによる安全運行パートナーシップへの理解と取組

パートナーシップの確立にあたっては、荷主・元請事業者と実運送事業者の経営トップがパートナーシップ確立の意義に関する深い理解を踏まえ、継続的な取組を行うこと。

(2) 安全運行パートナーシップを推進するための人材の配置と人材育成

① 安全運行パートナーシップ確立のための人材配置

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、パートナーシップを確立するための体制整備に向け、各社にパートナーシップ確立とその運用を担う責任者、担当者等の配置を行うこと。

② 安全運行パートナーシップ確立を担う人材育成

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行パートナーシップを確立するための体制整備に向け、各社の担当責任者及び担当者等の人材育成を行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者は、実運送事業者の安全運行確保に向けた取組を確実にするために、担当者に対して貨物運送に関連する法令、改善基準告示、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下、「独占禁止法」という）、下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という）等の理解を深め、積込み・荷卸し作業の現場の業務改善ができるスキルの育成のための研修等を行うこと。
- ・ 元請事業者は、2次、3次以降の下請事業者（実運送事業者）についても、安全運行の方針が徹底されるよう、実運送事業者の人材育成を行うこと。

(3) 取組内容の社内浸透と社員の意識改革

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行パートナーシップの基本方針、目標、取組内容等について、関連部署を中心に社内へ浸透させること。
- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行パートナーシップの実効性のある取組に向けて、物流業務に関与する社員を対象に、方針、目標を伝達し、継続的な意識改革を促すこと。

(4) 情報伝達、コミュニケーション、相談等のための組織基盤の整備

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、運行情報の伝達、コミュニケーション、相談等が円滑にできる組織基盤の整備、担当部署・連絡・報告プロセス、チェックシステム等の体制整備を行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、安全運行に向けた情報共有化等を目的に、連絡会議、研修会、勉強会等の開催を協力して行うこと。
- ・ 荷主・元請事業者は、実運送事業者が安全運行に関して相談、コミュニケーションが気軽にできるようなオープンな態度で接し、実運送事業者からの率直な意見を集約し、安全運行に向けた対処策を策定すること。

(5) PDCAサイクルによる進捗管理

- ・ 荷主・元請事業者と実運送事業者は、協働して立案した目標等について、1年に1回以上、客観的な評価基準に基づき評価を行い、次年度に向けた課題の検討と具体的な対処方策について検討すること。その際、計画 (Plan) → 実行 (Do) → 評価 (Check) → 改善策 (Action) のPDCAサイクルを活用すること。
- ・ 荷主・元請事業者は、PDCAサイクルによる進捗管理を主体的に実施し、実運送事業者から事故件数、汚損・破損件数、違反件数等の設定された目標値について、情報提供を受け、目標の評価を行うこと。
- ・ 実運送事業者は、目標値として設定されている事項、荷主・元請事業者が評価項目として設定している事項に関して情報提供を行うこと。評価結果について疑義がある場合には、荷主・元請事業者と相談すること。

2-4. その他留意事項

荷主・元請事業者と実運送事業者が安全運行パートナーシップを確立するために、その他留意事項は下記の通りである。

2-4-1. 実運送事業者の選考にあたっての取組

実運送事業者は、荷主・元請事業者との取引関係を維持するために、安全運行が確保できない運送を引受けるケースがある。

荷主・元請事業者にとっては、指示通りに運行する実運送事業者が望ましいため、無理な運送依頼にも柔軟に対処可能な実運送事業者を選定するケースも存在する。しかし、荷主がこのような基準で実運送事業者の選定を行えば、実運送事業者の交通事故は減少しないため、荷主・元請事業者は、実運送事業者の選定に際して客観的な評価基準を採用し、安全運行を確保する実運送事業者を選定することが望まれる。

(1) 実運送事業者の選考基準

荷主・元請事業者は、新規に実運送事業者を選定する場合、下記（例示）のような選考基準を用いること。

特に、実運送事業者が安全優良事業所（Gマーク）等の認証を有していることを重視し、実運送事業者の選考基準については、ルール化して明文化すること。

■ 実運送事業者の選考基準（例示）

- ①安全優良事業所（Gマーク）等の認証を取得していること
- ②自社（荷主・元請事業者）の経営方針と実運送事業者の方針が合致することを原則とし、継続的に安定的な取引が可能なこと
- ③自社の要求に適合する乗務員及び車両が確保できること
- ④自社の要求する輸送品質を確保できること

安全優良事業所（Gマーク）等の認証を取得していない実運送事業者は、安全優良事業所の認証を取得するよう努力すること。

(2) 既存取引先である実運送事業者の評価

荷主・元請事業者は、既存取引先である実運送事業者を再評価し、発注シェア等を調整する場合には、実運送事業者の法令遵守状況、安全優良事業所（Gマーク）等の認証取得の有無、事故発生件数、汚損・破損等の発生件数、輸送品質の評価結果等について評価基準を設定し、再評価すること。再評価基準、再評価方法、再評価結果の発注シェア調整等への反映については、事前にルール化し、実運送事業者と共有化すること。

■ 実運送事業者の評価基準（例示）

○輸送品質等に関する評価

①実運送事業者の輸送品質（総合評価）

自社が期待する品質基準と比較して評価すること

②人材・車両等の機動力

自社の要求に適合する乗務員及び車両の確保の有無により評価すること

③必要な資格者の設置

円滑な業務遂行に必要な資格保有者の有無により評価すること

④クレーム等への処置評価

クレーム報告、必要な再発防止対策、必要な予防措置等が確実に実施されたかにより評価すること

⑤実運送事業者の信用度

実運送事業者の経営・財務内容等を踏まえた信用度により評価すること

○安全運行への取組状況の評価

①実運送事業者の安全認証の有無

安全優良事業所（Gマーク）等の認証取得の有無により評価すること

②交通事故等の件数

交通事故件数、汚損・破損等の件数により評価すること

③法令遵守状況の評価（交通違反等の件数）

交通違反等件数について報告をさせ、法令遵守状況により評価すること

④安全管理への取組

実運送事業者における運行管理者、運転者等に対する安全教育及び安全管理の徹底がなされているかにより評価すること

⑤2次下請（孫請）事業者における安全管理の取組

荷主・元請事業者は、1次下請事業者について2次以降の下請事業者の安全運行管理まで踏み込んで取組をしているかどうか評価すること

（3）安全優良事業所（Gマーク）認証取得の促進

荷主・元請事業者は、1次取引の既存取引先の実運送事業者だけでなく、2次以降の下請事業者（いずれも実運送事業者）に対しても、安全優良事業所（Gマーク）の認証取得を促進すること。

2-4-2. 安全運行パートナーシップを形骸化させないための取組

荷主・元請事業者と実運送事業者において安全運行パートナーシップが確立されても、一定期間を経ると形骸化する懸念がある。安全運行パートナーシップへの取組が形骸化し、実体を伴わないものになれば、安全運行確保について十分な成果が期待できない。そこで、安全運行パートナーシップを形骸化させないための下記のような取組を継続的に行う必要がある。

そのため、安全運行パートナーシップを形骸化させない取組については、荷主・元請事業者と実運送事業者が協働して行うが、荷主・元請事業者の規模が大きい場合には、荷主・元請事業者が中心となり、安全運行確保に向けた取組を行うことが望まれる。

■安全運行パートナーシップを形骸化させないための取組例

- 安全運行に向けた荷主・元請事業者と実運送事業者の協働による開催イベント（安全大会等）の実施すること（1年間に1回～4回程度）
- 荷主・元請事業者と実運送事業者の「経営トップ」が社内、または関係部署に浸透するまで継続的に働きかけをすること
- 優良な実運送事業者に対する表彰を行うこと
- 交通事故等の分析について、荷主・元請事業者と実運送事業者が協働的に取組み、原因と対処策について共有化すること
- 荷主・元請事業者と実運送事業者が協働して開催する研修、勉強会等において、安全運行、輸送品質向上に向けた現状の問題点を共有化し、現場の運転者まで徹底すること
- 一時的な取組に終わらせないために、荷主・元請事業者と実運送事業者が共有化した達成目標と達成状況を整理した用紙を社内に貼り出し、意識付けを行うこと
- 荷主・元請事業者と実運送事業者が協働して行う安全運行パートナーシップについて、特に重要な取組事項をカード化するなどして、関係者は日常的に携帯すること
- 安全運行パートナーシップの取組状況、課題等について共有化するために、荷主・元請事業者と実運送事業者による定期的な連絡会議を開催すること

2-4-3. 消費者が安全な物流に配慮するための取組

安全運行パートナーシップがより実効性を発揮するためには、最終的に消費者がより身近な交通の安全に関心を持ち、製品を提供している企業がより安全な物流を遂行しているかという視点で企業や製品を選択するようになることが重要である。このような消費者の行動の変化により、企業は現在の環境問題への対応と同じく、企業の社会的責任の重要な構成要素であることを認識して、安全運行パートナーシップの取組を積極的に消費者や社会に向けて知らしめて、社会的評価を高めるようになると考えられる。

このため、消費者が安全の輸送に支えられた製品、安全な物流を支えようとする企業を選択するようになるための取組が必要である。

なお、上記の取組を効果的に行うためには、消費者が安全運行パートナーシップを確立している荷主の製品であることを容易に判別できる仕組（何らかのシールの貼付等）を構築することが考えられる。

2-4-4. 貨物運送に関係する法令遵守に向けた取組

- ・ 安全運行パートナーシップを確立するにあたり、荷主・元請事業者と実運送事業者は貨物運送に関係する法令を深く理解し、遵守できているか確認し、問題があれば善処策を講じること。
- ・ 貨物運送事業法に基づく安全規制、独占禁止法、下請法等について、理解を深め遵守すること。

(1) 貨物運送事業法に基づく安全規制に向けた取組

運輸安全マネジメントの導入にあたり、安全規制の見直し、監査の強化等がなされているおり、貨物運送事業者は法令への理解を深め、法令遵守の徹底を図ること。

(2) 荷主による優越的地位の濫用防止に向けた取組（独禁法特殊指定）

独占禁止法第二条第九項の規定に基づき、「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」が指定され、特定荷主が取引上優越的な地位を利用して特定物流事業者に対して不当な不利益を押し付けるような行為を「不公正な取引方法」として禁止している。

したがって、荷主としての法令遵守（コンプライアンス）を徹底するために、「不公正な取引方法」がないかどうか、現場の運用状況を詳細に確認し、法令遵守体制を強化すること。

(3) 元請事業者による優越的地位の濫用防止に向けた取組（下請法）

下請法において、貨物運送事業における親事業者は下請事業者に対して運送・保管業務を委託するにあたっては、親事業者（元請事業者）と下請事業者（貨物運送事業者）の取引関係における義務と禁止事項が定められている。したがって、法定抵触する事項がないかどうか、現場における運用状況を詳細に確認し、法令遵守体制を強化すること。

安全運行パートナーシップ検討委員会委員名簿

杉山	武彦	一橋大学学長
齊藤	実	神奈川大学経済学部 教授
井上	洋	社団法人日本経済団体連合会 産業第一本部長
角田	顕彦	社団法人日本自動車工業会 流通委員会流通輸送部会 部会長
小室	秀明	日本路線トラック連盟 常務理事
佐藤	猛	東芝物流株式会社物流技術部NET事業推進担当グループ長
田村	博宣	株式会社イトーヨーカ堂 物流センター部 総括マネージャー
徳田	雅人	社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
豊田	栄次	社団法人全日本トラック協会 専務理事
中田	洋	社団法人日本物流団体連合会 理事長
吉田	麻友美	株式会社みすずサステナビリティ認証機構 取締役
(前任	川上 勲	中央青山監査法人環境監査部マネージャー 公認会計士)
引地	睦夫	厚生労働省労働基準局監督課労働条件確保改善対策室 室長補佐
(前任	加藤 敏彦)	
濱邊	哲也	経済産業省商務情報政策局流通政策課長
江角	直樹	国土交通省自動車交通局総務課安全監査室長
尾澤	克之	国土交通省政策統括官付政策調整官 (物流担当)
奈良平	博史	国土交通省自動車交通局貨物課長

主催

環境省・独立行政法人環境再生保全機構

応募受付

6月18日(月)～8月31日(金)

募集対象

- 全国47都道府県の事業者で自社の車両を保有する事業者を対象とします。
- 本コンテストでは、エコドライブ活動に取り組む意欲のある事業者を「エコドライブ参加事業者」として募集します。

※車両とは、乗用車・トラック・バス・タクシーなど。
 ※営業用・自家用は問いません。
 ※募集は、事業所単位で受付けます。

応募コースの選択

参加事業者には、エコドライブ活動の取組み具合に合わせて、下記の2つの応募コースを選択していただけます。

- コンテストコース** エコドライブ活動を積極的に取り組んでいる事業者が対象
 実施事項:審査用紙の記入
 ※コンテストコースでは下記の内容で評価・表彰します。
- アンケートコース** エコドライブ活動に取り組もうとしている全ての事業者が対象
 実施事項:簡単なアンケートへの回答

評価項目	評価の視点
社内体制	どのような社内体制(方針、目標、管理体制など)で活動を行ったか。
燃費管理	どのように燃費などの目標の達成状況を把握し、どのような方法で燃費向上の管理をしたか。
成果	どの程度の燃費向上を達成したか、また、燃費以外にどのような効果が得られたか。
従業員教育	従業員にどのようなエコドライブの教育・指導を行ったか。
評価の実施	社内でのような評価を行って、エコドライブの取組みを向上させようとしたか。
継続性	エコドライブ活動を継続するため、どのような取組みを実践しているか。

応募方法

1)ホームページから申し込む場合

http://www.ecodrivejp.com/contest
 応募申込フォームに必要事項を入力して下さい。

2)FAX又は郵送で申し込む場合

本誌の応募申込み欄に必要事項を記載した上で、事務局窓口へFAX又は郵送して下さい。
 エコドライブコンテスト運営事務局(株式会社アスア)
 〒104-0041 東京都中央区新富2-5-10新富ビル7F
 TEL:03-5540-6536 FAX: 03-5540-6537

参加費

無料

表彰 (コンテストコース応募事業者を対象)

環境大臣賞	1社	賞状・記念品
環境再生保全機構理事長賞	2社	賞状・記念品
優秀賞	2社	賞状・記念品
入賞	15社程度	賞状

選考委員 (敬称省略)

- 委員長 大聖 泰弘 早稲田大学創造理工学術院 教授
- 委員 飯田 訓正 慶應義塾大学理工学部 教授
- 委員 加藤 信次 交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長
- 委員 館内 端 日本EVクラブ 代表
- 委員 金丸 康夫 環境省水・大気環境局自動車環境対策課 課長
- 委員 細野 宏 独立行政法人環境再生保全機構 予防事業部 部長

※上記内容について、予告なく変更になる場合がございますので予めご了承ください。

エコドライブコンテスト 応募申込書

応募コース

応募されるコースを丸で囲んでください
 コンテストコース ・ アンケートコース

応募者の皆様からいただいた個人情報、環境省・独立行政法人環境再生保全機構の元で管理し、当コンテストの資料として利用させていただきます。また、お客様の個人情報、お客様の同意がある場合もしくは法令などの規定により必要となる場合を除き、第三者に提供または開示しません。

アンケートや審査票などの資料の取得については、本コンテストのホームページよりダウンロードを行ってください。

■ダウンロードにより資料の取得が行えない方には、郵送にて資料を送付いたします。郵送を希望される方は下記のチェックボックスにをご記入ください。

郵送を希望

■郵送を希望される方で、送り先が左記住所と違う方は、必要事項をご記入ください。

送付先 事業所名		
事業所 所在地	□□□-□□□□	
送付先 ご担当者	所属部署	氏名
連絡先	TEL	FAX

参加事業者名の公表について
 丸で囲んでください
 公表を希望します ・ 希望しません

登録事業者

会社名		
事業所名		
事業所所在地	□□□-□□□□	
応募ご担当者	所属部署	氏名
ご担当者メールアドレス	資料のダウンロードのご案内をいたします	
連絡先	TEL	FAX
乗務員数	人	車両台数
		台

エコドライブコンテスト運営事務局(株式会社アスア)

FAXでのお申し込み ▶ **FAX. 03-5540-6537**

この印刷物は、環境にやさしい「大豆油インキ」を使用しています。



エコドライブコンテスト

応募受付期間

6/18(月)

8/31(金)



テーマ

「ステップアップ! エコドライブ活動」

参加事業者募集

エコドライブを積極的に取り組んでいる事業者は、自社の取組みの力試しとしてコンテストコースへ、これから取組もうとしている事業者は、エコドライブを取組むキッカケとしてアンケートコースに参加し、エコドライブ活動のステップアップに取り組みましょう。



- 主催:環境省・独立行政法人環境再生保全機構
- 後援:(社)全日本トラック協会・(社)日本自動車工業会・(社)日本自動車連盟・(社)日本ロジスティクスシステム協会
- 募集エリア:全国47都道府県
- 協力自治体:札幌市・岩手県・仙台市・山形県・福島県・茨城県・栃木県・埼玉県・さいたま市・千葉市・東京都・川崎市・横浜市・新潟県・富山県・石川県・福井県・静岡県・浜松市・愛知県・名古屋市・三重県・滋賀県・京都府・大阪府・大阪市・兵庫県・神戸市・奈良県・和歌山県・島根県・岡山県・広島市・香川県・北九州市・熊本県・大分県・宮崎県

コンテストの趣旨・目的

わが国では、大都市を中心に自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染が問題となっており、その対策が急務となっています。こうした状況に先駆けて、環境省・独立行政法人環境再生保全機構等では、都市における大気汚染物質濃度が高くなる12月を大気汚染防止推進月間とし、主に自動車利用者（荷主、運転者等）やビル所有者を対象とする各種啓発活動を実施して、窒素酸化物等の排出低減を広く呼び掛けており、この活動の一環として、平成19年度もエコドライブコンテストを開催します。本コンテストでは、エコドライブ活動が全国に普及することを目的とし、自動車を運転するドライバーと、その自動車を保有する企業の共働によって大気汚染の防止を継続的に推進することを目指しています。

エコドライブとは

地球温暖化の要因のひとつである二酸化炭素(CO₂)や、自動車の排気ガスに含まれ、大気汚染の原因の一つでもある窒素酸化物(NOx)や浮遊粒子状物質(SPM)を減らすため、**環境に配慮して自動車を運転すること**です。具体的には、アイドリングストップや一定速度での走行を心掛け、急発進・急停止をしないこと等があげられます。

エコドライブ活動とは

エコドライブに取組みやすい職場環境を作り、継続的に実践していく活動です。具体的には、燃費管理・車両管理の仕組みづくりやエコドライブに関する教育活動を行うこと等があげられます。また、エコドライブ活動を継続して実践することにより、大気汚染防止や燃費向上、事故防止、走行ルート改善による使用燃料削減等の効果を得ることができます。

コンテストの内容

「ステップアップ! エコドライブ活動」

本コンテストでは、エコドライブ活動に取組み意欲のある事業者を「エコドライブコンテスト参加事業者」として募集します。参加事業者は、エコドライブ活動の取組み具合に合わせて、下記の2つの応募コースを選択し、活動のステップアップを目指していきます。

- ①コンテストコース：エコドライブ活動を積極的に取り組んでいる事業者が対象→活動とその成果を評価・表彰します。
- ②アンケートコース：エコドライブ活動に取り組もうとしている全ての事業者が対象→活動の動機付けや活動の見直しによる改善を促します。

募集対象

全国47都道府県の事業者で、自社の車両を保有する事業者を対象とします。

※車両とは、乗用車・トラック・バス・タクシーなど。

※営業用・家用は問いません。

※募集は、事業所単位で受け付けます。

主催・後援

主 催：環境省

独立行政法人環境再生保全機構

後 援：(社)全日本トラック協会・(社)日本自動車工業会・(社)日本自動車連盟・(社)日本ロジスティクスシステム協会

お問い合わせは

エコドライブコンテスト運営事務局 TEL: **03-5540-6536**
(株式会社アスア)

〒104-0041 東京都中央区新富2-5-10新富ビル7F FAX: 03-5540-6537 (平日9:00-17:00)

エコドライブコンテスト 参加事業者として登録します

本コンテストでは、エコドライブ活動に取組み意欲のある事業者を「エコドライブコンテスト参加事業者」として登録します。



エコドライブコンテスト参加事業者として登録

活動に合わせた2つのコースを選択

コンテストコース



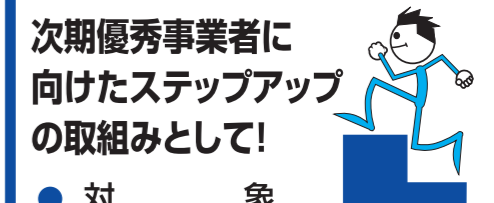
積極的な活動に 取り組む事業者の力試し!

- 対 象
・エコドライブ活動を積極的にやっている事業者
- 主な実施事項
・審査用紙の作成

参加メリット

- ・コンテストによる表彰の対象
- ・優秀な取組み事例集及びアンケート結果の提供
- ・表彰事業者には発表する場の提供
- ・参加事業者の公表(希望者のみ)

アンケートコース



次期優秀事業者に向けたステップアップ の取組みとして!

- 対 象
・エコドライブ活動を取組みたい事業者
・取組み始めた事業者
・取り組んでいる事業者
- 主な実施事項
・簡単なアンケートの実施

参加メリット

- ・エコドライブに関する資料の提供
- ・従業員への動機付け
- ・優秀な取組み事例集及びアンケート結果の提供
- ・事例をもとにしたセミナーへの参加
- ・参加事業者の公表(希望者のみ)

平成18年度大気汚染防止推進月間エコドライブコンテスト受賞者

●環境大臣賞:佐川急便株式会社 川崎店(川崎市) ●環境再生保全機構理事長賞:中越運送株式会社 板橋営業所(東京都)/保証運輸株式会社 本社営業所(大阪府) ●優秀賞:株式会社環境リサーチセンター(大阪府)/岡山県貨物運送株式会社 広島主管支店(広島市) ●入賞:株式会社バンダイロジパル 札幌営業所(札幌市)/株式会社バンダイロジパル 仙台営業所(仙台市)/株式会社ケイルート 本社浦和センター(さいたま市)/株式会社バンダイロジパル 本社(東京都)/中央エース物流株式会社 東扇島第一低温営業所(川崎市)/テックエンジニアリング株式会社 横浜支店(横浜市)/アトラスカーゴサービス株式会社 春日井営業所(愛知県)/株式会社バンダイロジパル 名古屋営業所(名古屋市)/佐川急便株式会社 亀岡店(京都府)/株式会社エコロニティー 本社営業所(京都府)/株式会社バンダイロジパル 茨城営業所(大阪府)/テックエンジニアリング株式会社 神戸支店(神戸市)/大和倉庫運輸株式会社 本社営業所(北九州市) ●選考委員会特別賞:翔運送株式会社 田原営業所(静岡県)

「大気汚染防止推進月間」表彰式

