

### 第3回燃費向上WGの検討結果と本日の検討事項

#### 1. 第3回燃費向上WGの検討結果（9月6日（木）開催）

- 1) エコドライブ活動実施時に発生する課題とその解決策の検討
- 2) エコドライブ推進のために各主体が留意/検討すべき事項の整理

#### <決定事項>

- 1) エコドライブ活動実施時に発生する課題とその解決策について整理を行う。
- 2) 整理を行うために、「エコドライブ活動実施上の課題と解決策」アンケートを実施
- 3) エコドライブ推進のために各主体が留意/検討すべき事項の整理図については、意見を踏まえ修正する。

#### 2. アンケート調査の実施（2007年9月12日（水）～10月1日（月））

アンケート調査票は参考資料1参照

#### 3. 本日の検討事項

- 1) アンケート結果報告
- 2) アウトプットの方向性、編集方針等の検討
  - ・ロードマップ
  - ・チェックリスト
  - ・編集方針

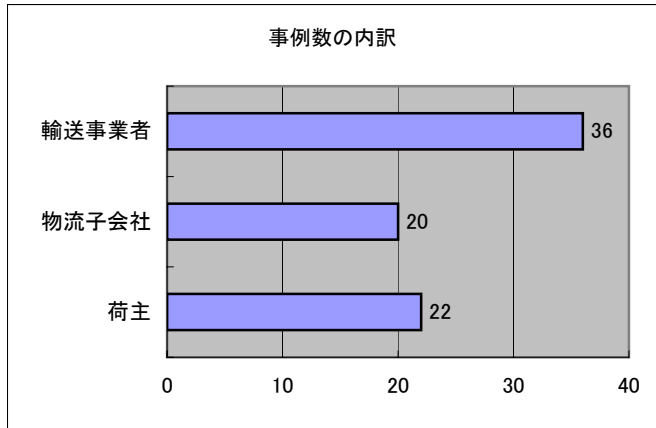
以 上

1. 結果概要

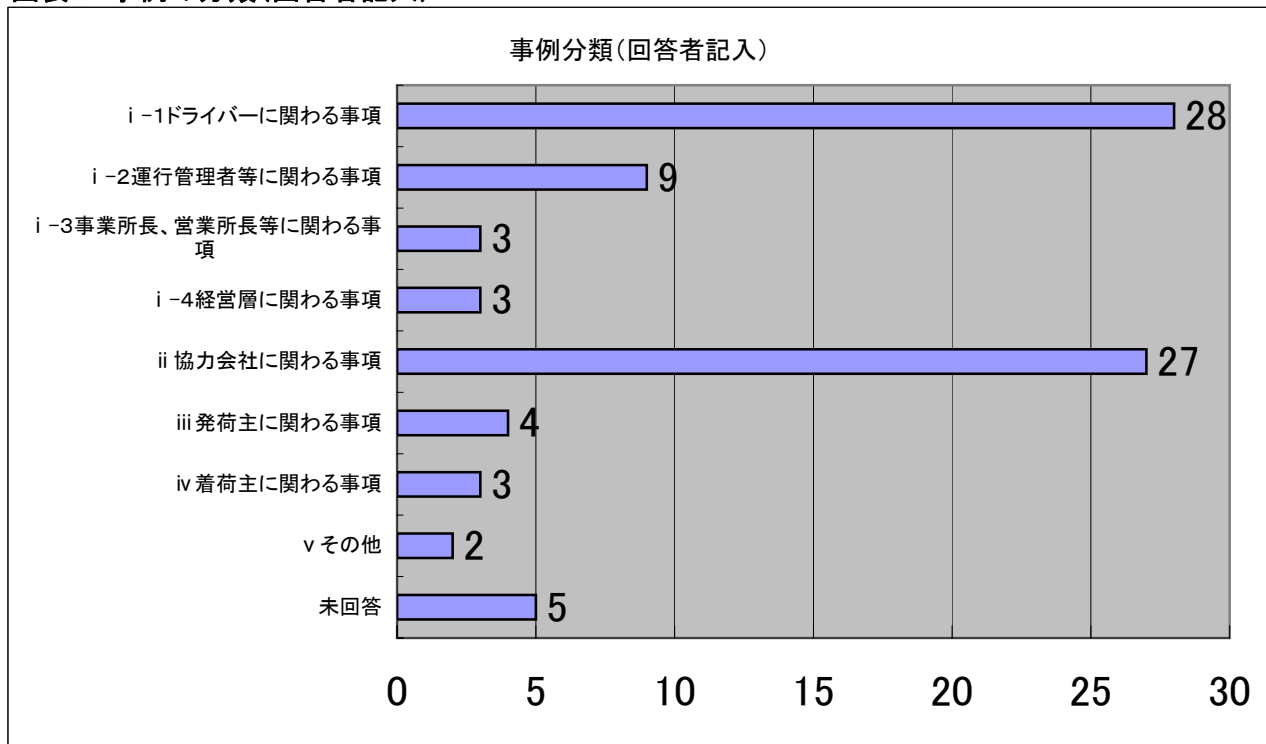
図表1 回答概要

	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	22	20	36	78

図表2 収集した事例の回答業種別内訳

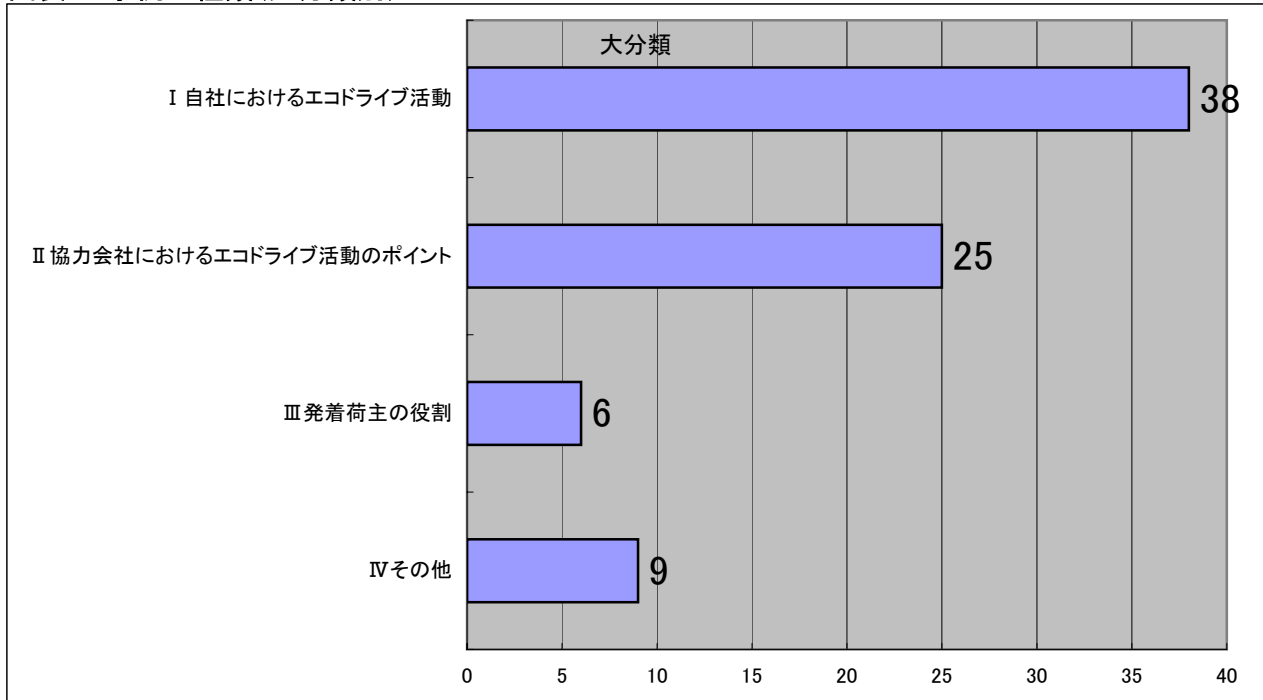


図表3 事例の分類(回答者記入)

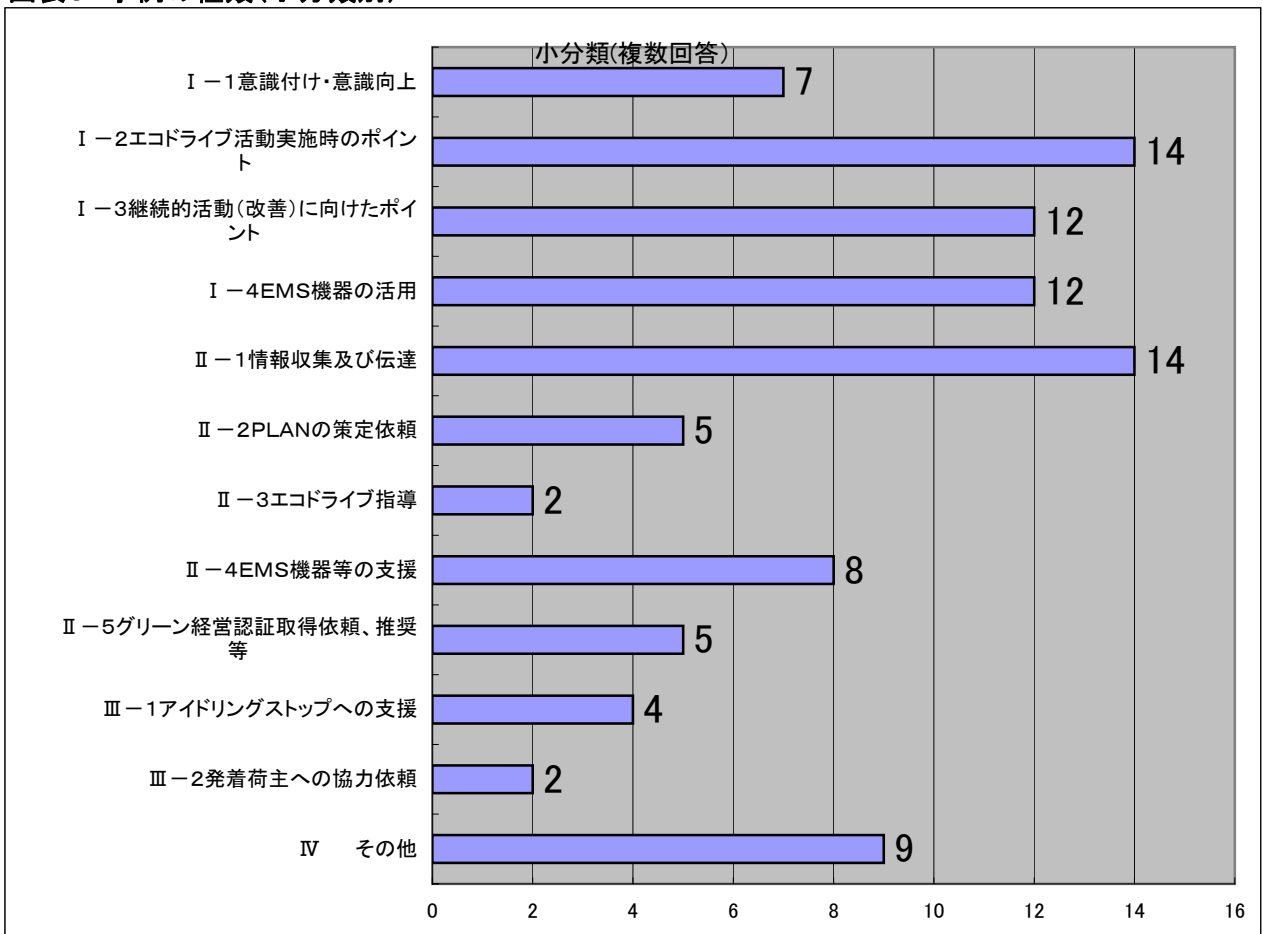


\* 回答者の区分をそのまま記載  
\* 複数回答有

図表4 事例の種類(大分類別)



図表5 事例の種類(小分類別)



「エコドライブ活動実施上の課題と解決策」調査結果整理表

資料2-2  
2007.11.1

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
1	ドライバー 所長等	自社	・意識付け、意識向上	事例 1-1	エコドライブ活動への理解が 得られない	外部よりモータージャーナリストを招き、ドライバー、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、優秀ドライバーに一時金の支給、またドライバーの中より社内指導員の選出を行うことにより、意識の向上を図る
2	ドライバー	自社	・意識付け、意識向上	事例 1-2	エコドライブ活動に協力が得ら れない	勤続年数が長く、リーダー的存在であるA氏にエコドライブの意義等を説明したところ、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、周りのドライバーへの啓発にもつながり燃費改善に進んだ
3	ドライバー	自社	・意識付け、意識向上 ・エコドライブ活動実施上のポイント ・EMS機器の活用	事例 1-3	数値向上の頭打ちによるドライ バーからの不満	00年までは、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、01年以降は積載率を基準に追加、04年以降は対象車両すべてにデジタコ導入、アイドリング一定時間経過後のアラームや日報の打ち出し、現在、ドライブレコーダーを随時導入中。
4		自社	・意識付け、意識向上	事例 1-4	従業員の意識向上	支店において毎月1回「チームミーティング」を開催し、エコドライブの推進に向けて毎月1項目とりあげ、従業員に周知徹底をはかっている。その際に、具体的な燃費の数値を提示し、目にみえる成果を内容としている
5	ドライバー	自社	・意識付け、意識向上	事例 1-5	ドライバーの意識向上	安全運転研修に参加させて意識向上をはかる
6	ドライバー	自社	・意識付け、意識向上	事例 1-6	ドライバーによって意識の差が ある	デジタコを導入し、走行結果を評価表に表すことにより、チャレンジ精神が芽生え、エコドライブを始めるドライバーが増え、全体の燃費向上率が6から8%向上した
7	ドライバー	自社	・意識付け、意識向上 ・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 1-7	職場長クラスまでの周知と活 動となってしまった	活動効果の分析、フィードバックを実施し、社内報への掲示等による周知をはかった。2年目以降は、部署間での競争による周知と社長以下全員参加の活動を推進した。02年よりSKY運動を開始、社内認証制度として新環境輸送運転士認定証を交付、05年よりグリーン経営認証登録を全対象事業所取得
8	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-1	他のトラックからあおりを受け る	ドライブレコーダー装着車のステッカーを作成し、後部に添付したところ、あおりを受けることは少なくなった。
9	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-2	他のトラックからあおりを受け る	「エコドライブ実施中」のステッカーをつけ、自覚をうながすとともに、「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。業界団体等にエコドライブの更なる推進を要請
10	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-3	加速が鈍く、他のトラックから あおりを受ける	エコドライブ活動は燃費向上のみならず、安全運転も目的としているため、安全を損ねてまでエコドライブ運転をする必要がないと指導
11	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-4	デジタコ装着時の乗務員協力 体制	他車からのあおりについては乗務員への我慢を強いることとなったが、時間の経過と共に他車が慣れた、もしくは諦めた。登り坂における回転数は制限を若干緩めたが、加速度の判定基準を厳しくした。

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例編 番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
12	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-5	アイドリングストップの範囲(完全実施はできない)	ドライバー自身の体調管理を考え、できる範囲での実施/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
13		自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-6	アイドリングストップをどのように浸透させていくか、またどのように確認するか	蓄熱マットの支給を行ったが、成果が確認できる方法ができなかったが、デジタコを導入し、アイドリング時間が表示されチェック可能となった。また、アイドリング時間を表示することで、車内アナウンスにより注意を与えることとなった
14	管理者	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-7	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	02年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、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、を推進中/小集団活動等については、安全の小集団活動として推進。その他、法改定に伴う、中長距離運行管理の省力化、デジタコの活用による省力化、今後はデジタコ活用のための教育指導が課題
15	所長等	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-8	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	ISO9000シリーズ導入の際の手順等の明確化と活動の自立化、CSR推進室を始め、業務毎の業務本部を設置し営業所支援活動を推進/05年に環境委員会を発足し、温暖化防止のさらなる推進
16	ドライバー	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-9	エコドライブ実践方法の均一化	エコ安全ドライブという独自手法の確立/指導員を育成し、全店に配置/マニュアルやビデオによるビジュアル講習と指導員による個別指導/定期的な添乗指導で個別ごとのフォローアップ
17	管理者	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-10	「3急運動(急発進・急ブレーキ・急加速の禁止運動を実施)	急発進、急ブレーキ、急加速の禁止運動実施。環境のみならず、安全、輸送品質として活動インパクト大
18	管理者	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-11	定速運転の勧め	高速道路では80km(タコチャート紙に80km記載)、一般道路では法定速度として、具体的な数値化、目視化により意識向上
19	協力会社	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-12	燃料タンクの残量を規定	往復距離を勘案し、補給タンクの残量を規定
20	協力会社	自社	・エコドライブ活動実施上のポイント	事例 2-13	車両の工具類を車外に	近郊配送便での工具、チェーン等を積まない(ただし、冬はチェーンは載せる)
21	経営層	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫 ・EMS機器の活用	事例 3-1	これ以上の燃費向上が見込まれない	自社車両150車両のうち30車両にエコナビを装着。装着車両に全ドライバーを交代常務させ、運行管理者による添乗指導とあわせ、各人の癖を直していく。それとともに教育用車両にも装着し、当社教育プログラムの中に組み入れている
22	ドライバー	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-2	定例会議等で通達を行い、ドライバーに指導してきたが、効果がない	エコドライブ実施状況チェック表を作成、5項目について、毎週自己申告で、50%以上達成できたら○、できなければ×を記入。開始当初は理解が得られなかったが、監督・班長の毎週の確認により○が増えた。若干燃費も向上した。
23		自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-3	エコドライブ活動のマンネリ化	デジタコ導入当初はドライバー全員が努力したが、個人の見返りが具体的にないことが分かったと、全体の意識が低下したことから、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ことで再び向上に転じた

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
24	ドライバー	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-4	一定水準の燃費になった後、同一水準で推移した	デジタコ of 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(個人賞/チーム賞(事業所))。事業所単位は、当社資本系列会社も含めた構成とした。
25	管理者	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫 ・EMS機器の活用	事例 3-5	評価方法	添乗指導時は、できている項目を必ず褒める/セーフティレコーダーを活用し、データによる評価/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仕組みを取り入れた/社外のコンテストにも積極的に参加
26	管理者	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫 ・EMS機器の活用	事例 3-6	デジタルタコグラフを用いた指導及び評価方法	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作成により原因追求するとともに、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共有/燃費向上成績優秀者には四半期ごとに表彰制度
27	ドライバー	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-7	エコドライブ活動のマンネリ化の打破	レベルアップを図るために「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、ドライバーへの意識付けとともに、荷主、一般顧客に対してもその取組をアピールすることで効果の拡大を図る
28	ドライバー	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-8	これ以上効果が出ない	燃費向上のみならず、安全確保のために実施していることから、安全運転に軸足を置いた評価を実施
29		自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-9	エコドライブ推進の継続的取り組み	グリーン経営認証の中に、エコドライブ実施に向けた目標設定、実施体制等があり、認証取得のためにはエコドライブ実施が必須となっており、この取得及び維持することでエコドライブの継続的な実施を求める
30	ドライバー	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-10	エコドライブ活動	2005年にグリーン経営認証取得し、エコドライブ開始し燃費10%向上、2006年にデジタコを設置し啓発活動を行ったところさらに7%改善。月1回の安全衛生会議において、環境保全、エコドライブ推進、省エネ運転ポイントをビデオ上映、パンフレット等で根気よく実施
31	管理者	自社	・継続的活動(改善)に向けた工夫	事例 3-11	車両点検時のアイドリングを短縮	グリーン経営認証取得時にアイドリングを1分程度に短縮
32		自社	・EMS機器の活用	事例 4-1	デジタコデータ活用によるエコドライブの推進	長時間アイドリングを対象にデータ抽出し、1ヶ月間の1人平均アイドリング時間を各拠点ごとに再集計し、他拠点との比較をドライバー個人個人に認識させた。また、前月との比較及び前年同月との比較を公表し、他拠点と競わせることで徹底を継続して指導できる資料とした。
33	経営層	自社	・EMS機器の活用	事例 4-2	全社的管理体制の確立	モデル店所での導入テストを行い、デジタル式運行記録計の全社的導入に関する是非を判断した後、全社的導入を決定。導入の結果、エコドライブ実施に至る各種データを全社的に共有化でき、更なる支店指導へ結び付けられる
34	ドライバー	自社	・EMS機器の活用	事例 4-3	デジタコ導入する際のコスト以上の効果把握、評価方法の確立	導入の目的の明確化による導入に向けた環境づくり/燃費実績が把握できる評価方法の確立とともに、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づくりの構築
35	ドライバー 管理者	自社	・EMS機器の活用	事例 4-4	機器精度が低く、乗務車両によって不公平感が出ている	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ごとに行い、ドライバーの不公平感に対応

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
36	ドライバー	自社	・EMS機器の活用	事例 4-5	デジタコの判定にクレームをつけるドライバーがいる	機械の調整による不公平感をなくすとともに、構内の安全な場所で急発進・急ブレーキ等をかけてどのくらい運転すれば判定するのか認識させるとともに、車外から確認させることにより、いかに乱暴な運転をしていたか認識させる
37	ドライバー	自社	・EMS機器の活用	事例 4-6	デジタコ評価に対するドライバーの不満	実際に管理者が同乗し調査したところ、車型、MT/AT、タイヤの径により違いがあることが判明したことから、全車両を区分けした後、そのグループ毎に基準設定値を変えることで平等な評価基準を設けた
38	ドライバー	自社	・EMS機器の活用	事例 4-7	エコナビの音がうるさい	ドライバーからの不満が多かったため、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
39	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・PLANの策定依頼	事例 5-1	協力会社へのエコドライブ活動フォロー	グループ全体での燃費向上目標をかかげるが、目標達成のための措置は各社の自主性を尊重しつつ、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ことから、「燃費向上推進確認会」を開催し、1社ごとに策定した計画表をもとに今後の方向性や課題の情報共有を行っている。
40	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達	事例 5-2	協力会社へのアプローチ方法	協力会社の経営者に集まってもらう場である「協力会社会議」の中で、エコドライブ活動の実施を依頼。なお、「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三者の方からエコドライブの意義を説明
41	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達	事例 5-3	協力会社、2次委託先への働きかけ	複数の協力会社に対してグリーン物流説明会を実施/グリーン物流(燃費向上)への取組状況を取引先の選定基準とする
42	ドライバー 協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達	事例 5-4	自社だけでなく、協力店社ドライバーにどのように浸透していくか	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、協力店社ドライバーの取組状況は把握できていないことから、合同での開催等さらなる浸透をはかりたい
43	ドライバー	協力会社	・情報収集及び伝達	事例 5-5	協力会社へのアプローチ	毎月実施の協力会社の安全会合に、経営者クラスの出席する会合をあらたに設け、エコドライブ活動の取組を啓発/経費削減実績コンクール等を企画し、表彰制度を検討/環境改善、事故防止等、コスト削減以外の効果を啓発
44	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・EMS機器等の支援	事例 5-6	協力会社への支援	環境取組への協力会社の体制を調査(主要委託先 105事業所)/協力会社からの要望も踏まえ推進を図る/車載端末によるエコドライブお試しキャンペーンのよびかけやエコタイヤ装着によるエコドライブモニターのよびかけ(現在、モデル地域で実施中)/情報交換会の開催
45	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・PLANの策定依頼	事例 5-7	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	各社の自主性を尊重するものの、年度計画の策定・提出や協力会社も参加する委員会を開催し課題の共有化を行う。

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
46	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・PLANの策定依頼	事例5-8	アイドリングストップ等に差が生じる	98年のISO9000シリーズの導入により、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的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/協力会社の経営層には当社行事实施時に案内状を出し、啓発を依頼
47	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・PLANの策定依頼	事例5-9	協力会社へのエコドライブ教育支援	定期的な協力業者会議を開始し、当社の環境取組を説明/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こととした。また定期的な報告も今後求めるようにしている
48	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・エコドライブ指導	事例5-10	協力会社へのエコドライブ指導	エコドライブのメリットの説明/トラックメーカーの協力を得て、幹線輸送協力会社向け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/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
49	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・グリーン経営認証取得依頼、推奨等	事例5-11	グリーン経営認証取得にかかわるコスト等	協力会社合同会議で取得状況、取得意思などを各社から調査するとともに、他社の事例からよかった点などを報告してもらう
50	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達	事例5-12	協力会社へのエコドライブ教育浸透のために何から実施すべきか不明	配送業務関連管理を強化するため、専属の部署を設置する。委託/再委託の状況を把握するため、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
51	協力会社	協力会社	・情報収集及び伝達 ・グリーン経営認証取得依頼、推奨等	事例5-13	元請事業者とともに下請事業者への支援実施	一部の元請とともに下請への指導を行うことを検討。さしあたり経常的に使用している元請、下請の現状把握を実施
52	発荷主	協力会社	・情報収集及び伝達	事例5-14	エコドライブ実践の実態把握	グリーン経営チェックリストを用いたアンケートにより、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が、書面であり実態が見えてない現状
53	協力会社	協力会社	・PLANの策定依頼 ・EMS機器等の支援	事例6-1	輸送事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るか	①燃費向上のためのアクションプラン策定(輸送事業者に対して燃費向上要請とともに目標達成のためのアクションプラン策定、荷主として定期的フォロー)、②エコドライブ支援機器の導入推進(最も効果が見込まれる機器の選定、トライに関わる費用の支援等)
54	ドライバー	協力会社	・エコドライブ指導	事例7-1	アイドリングストップの徹底	毎月実施している安全パトロール時に自社のみならず、協力店社のドライバーに指導を行っている
55	協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例8-1	協力会社へのエコナビ装着への協力を求めたが、難色を認められた	メーカーの協力のもと、デモ機を協力会社に貸し出し、各社にて効果検証を実施。その結果から経営層に判断してもらうこととした
56	協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例8-2	デジタコ導入のコスト及びエコドライブの評価方法	協力会社合同会議でデジタコのメリットを発表(①2年でコスト回収、②事故の大幅な削減、③公的補助の利用、④設定を少しずつ変更し、得点をあげて意識の継続をさせる)



No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
57	ドライバー 協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例 8-3	乗務員のエコドライブ意識の向上・徹底ができない	デジタコによる運転状況を確認し、安全運行ランキングにより、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項目において減点がない(少ない)ものを選び、運転時間等を考慮して表彰候補を選定。無事故無違反を確認後、賞品をつけて表彰
58	協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例 8-4	エコドライブ教育を委託企業に要請する際にどの程度まで踏み込んでいいか	安全運転の啓発のために、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」の作成、配布/デジタコや低公害車、エコタイヤ等のハード機器装備が考えられているが、義務ではなく要請に留めているが、繰り返し説得する方針である。
59	協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例 8-5	車載端末、エコタイヤの導入が進まない	各現場で効果を検証してもらったが、最終決定者が本社部門であったり整備会社の判断のため導入が進まない/特に車両がリースの場合は調整が困難
60	協力会社	協力会社	・EMS機器等の支援	事例 8-6	エコタイヤの導入	試験利用を行っており、すべりの点も改善/各社テスト結果を報告しあい導入拡大
61	協力会社	協力会社	・グリーン経営認証取得依頼、推奨等	事例 9-1	協力会社へのエコドライブ活動依頼	グリーン経営認証制度の概要及び認証取得のメリットの紹介をした結果、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
62	協力会社	協力会社	・グリーン経営認証取得依頼、推奨等	事例 9-2	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	主な協力会社に対して、グリーン経営認証の取得の要請のみならず、取得への取組方法などを指導し、既に2社が取得済である。
63	協力会社	協力会社	・グリーン経営認証取得依頼、推奨等	事例 9-3	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に向けて	現状の燃費値の把握を開始(神奈川県作成のマニュアル等)/NEDOの補助事業応募/グリーン経営認証取得、エコドライブコンテストへの応募等について説明
64	発着主 着荷主	発着 荷主	・アイドリングストップの支援	事例 10-1	物流センターでのアイドリングストップの励行	トラック待機所、ドライバー待機所(休憩所)の設置。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時)や24時間オープンによりドライバーの負荷軽減につとめる
65	その他	発着 荷主	・アイドリングストップの支援	事例 10-2	自社構内でのアイドリングストップの徹底	休憩室の設置、注意喚起の看板の設置、安全面と同時に伝える(ヘルメットの着用。実施しない場合には作業中止)
66	その他	発着 荷主	・アイドリングストップの支援	事例 10-3	非喫煙者にとって休憩場所が利用しにくい	休憩場所の2分化(喫煙者用と禁煙者用)し、非喫煙者への配慮。あわせて、休憩場所の環境改善をおこなった
67	ドライバー	発着 荷主	・アイドリングストップの支援	事例 10-4	ドライバーへ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	①建設現場において駐車場設置は困難なため、車両入構時間調整、②荷がある場合は車から離れることを躊躇。建設JVの配慮に期待

No	事例の分類 (回答者記入)	大分類	小分類	事例番号	課題名/タイトル	解決方策の概要(実施中,検討中含む)
68	発荷主 着荷主	発着 荷主	・発着荷主への協力依頼	事例 10-5	ドライバー意思ではないアイドルリング状態や燃費向上の障害が発生し、ドライバーの気力が落ちる	本社介入支援による顧客との折衝強化、提案実施(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実施等)/環境影響評価項目を記載し、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営業としての武器。グリーン経営認証登録等の表示により、アイドルリングストップの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によるアピール
69	協力会社	発着 荷主	・発着荷主への協力依頼	事例 10-6	積み込み、荷降ろし、待機時にアイドルリングストップができない	蓄熱、蓄冷マットの導入、積降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、利用/待機時間をなくす
70	管理者	その他			運行管理者への指導内容が明確にできない	満タン法ではなく実燃費の把握が最も有効だと思われるが、安価で有効な装置がない。運行区間ごと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うえで実験的な運行をどこまで強制できるか
71	ドライバー 管理者	その他			最新機種ではない、LPG、CNG、HV車の評価	4トン未満を対象に導入してきたが、導入台数が少ないため、社内等での適正燃費が把握できないまま指導/カタログ燃費よりもはるかに劣る燃費/ 共通認識がないため、指導が難しい
72	発荷主	その他			燃費向上の改善率が設定された	「1割以上の燃費改善できる」が協力依頼内容となり、結果評価と取組評価が行われる。数十社に対する一律評価のため、これから取り組む企業と既に取り組んでいる企業での対応に苦慮
73	協力会社	その他			フェリーの利用による燃料使用量削減したいが、枠が取れない	協力会社間で融通して、利用枠を確保
74	ドライバー	その他			指導時以外(日常業務)でのエコドライブ徹底	街頭検証による抜き打ち検証及び指導/店やグループごとにエコドライブ成績を競わせて、全員でがんばる雰囲気醸成
75	協力会社	その他			幹線輸送車両において、休憩時のアイドルリングストップが徹底できない	夏季、冬季は空調が不可欠であり、長時間に及ぶ車両停止時には外部電力を車両に引き込み空調を利用するなど新たな取組を模索
76	所長等	その他			パワーゲートによる荷卸ろし作業時のアイドルリングストップ	(エンジン停止時にパワーゲートを使用するため、バッテリー寿命が短くなるとともに、アイドルリングストップによる燃料削減のコストダウンよりもバッテリー交換で費用がかかる
77	着荷主	その他			休憩場所がない	寒暖の厳しい季節にはアイドルリングストップができない
78	経営層	その他			低公害車(4トンハイブリッド車)1台導入したが、燃費が伸びない	メーカーよりハイブリッド車の運転方法等、指導いただいた

## 【事例編】（素案）

### I 自社におけるエコドライブ活動のポイント

本章では、自社及び関係会社（資本関係のある輸送事業者、100%占有の輸送事業者を含む）において、エコドライブを実施する際のポイント（課題となる事項等）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>

- ・ 意識付け、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. 意識付け、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つではありますが、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人も人であり、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付けをしていくことが重要となります。

##### 1) 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）

##### 2) 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）

##### 3) 全員参加による活動推進 ☞ （事例1-7）

## 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。特に、速度を落とすため、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。

### 1) ドライバーの実際の運転時に係る事項

(1) 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)
- ◆ 実態にあった回転数の変更 ☞ (事例2-4)

(2) 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)

### 2) 管理者等に係る事項

(1) 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)

(2) 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)

### 3) 全般的事項

- ◆ 取組みの均一化 ☞ (事例2-9)

\*\*\*\*\*

(補足1) エコドライブ活動の工夫

- ◇ 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必要があります。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、マネジメントとしてグリーン経営認証の活用について記載します。

#### 1) 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）

#### 2) グリーン経営認証取得による体制構築

- ◆ グリーン経営認証の活用 ☞ （事例3-9、3-10、3-11）

\*\*\*\*\*

（補足2）グリーン経営認証とは・・・

## 4. EMS機器の活用

エコドライブの実践時や活動の効果の評価等、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。

### 1) 効果的な活用

- ◆ 癖の把握 ☞ (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)

### 2) 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)

## 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えられない

### <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できること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啓発といったことにもつながり、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、話をする必要がある)

### 事例 1-3 (物流事業者)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> ‘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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> ‘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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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’、’デアフタートゥモロー’等のメディアによる危機的な地球環境の啓発教育が、更なる向上、まだできることがあるという意識付けとなり、推進された。

### 事例 1-4 (物流事業者)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 社内教育を徹底し、従業員への意識向上を図る。
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> グリーン経営認証取得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、直ぐに点検・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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。 しかしながら、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」の教育内容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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・前年比較ができる資料作りを行なうこと。</li><li>・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。</li></ul>



## 事例 1-5 (物流事業者)

<b>&lt;課題名&gt;</b> エコドライブ活動への意識向上
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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》
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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伝えてきたが、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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ デジタコ導入</li><li>・ 見られる意識が荒い運転にブレーキを掛けさせる</li></ul>

## 事例 1-7 (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>

活動1年終了時に、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)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。(現在においても最適実証は出来ない)
- ・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。
- ・登坂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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> アイドリングストップの範囲
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> アイドリングストップの方法
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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、チェックが可能になった。 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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で長く、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の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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> エコドライブ実践方法の均一化
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・指導員の育成</li><li>・個別指導</li></ul>

## 事例 2-10 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 「3急運動」推進
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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)
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 定速運転の薦め (波状運転の禁止)
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 定速運転による環境配慮 (エコドライブになる) 高速道路: 80 km (タコチャート紙に80 km記載) 一般道路: 法定速度守る
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 運行管理内での管理である。

### 事例 2-12 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 燃料タンクの残量を規定
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 当社の荷物運搬は、遠距離でも往復 500 km 程度 10 t 車は燃料タンク 200+200 リットル、200+300 リットル他 種々有り 使用しない燃料をただ積んでいるだけ
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 当社専用便 (10 t 車) については、燃料の補給はタンク 200 リッターのみとする。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> こまめに給油する。 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?

### 事例 2-13 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 車輛の工具類を車外に
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 近隣 (50 km 圏内) を巡回する便も工具・チェーン等を乗せたまま運行 (40 kg ~ 80 kg) 万一の場合は、運転手が対応することは、少ない
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 当社専用の巡回便 (2・4・10 t 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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、各人の足クセを直していく。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い「○印」が増え、乗務員も理解してもらえるようになった。

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なった。

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・表彰される仕組みでなかった。

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。

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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 評価方法の確立
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 取り組んだ成果をどのように評価するか。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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と取り入れた。  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
<b>&lt;ポイント&gt;</b> ・取り組んだ成果を明確にする

### 事例 3-6 (物流事業者)

<b>&lt;課題名&gt;</b> デジタルタコグラフを用いた指導及び評価方法
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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、今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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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。

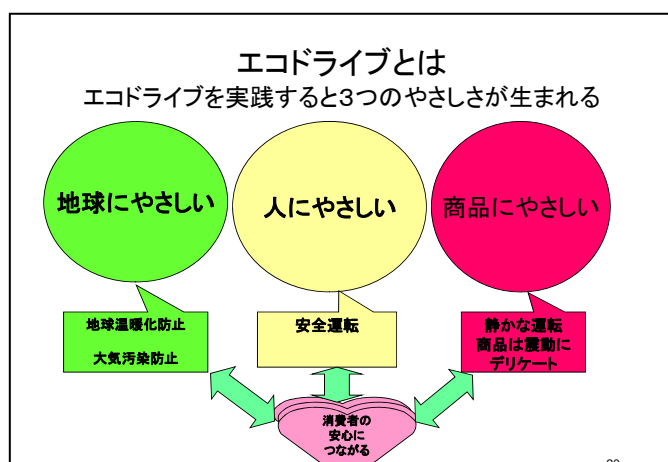
#### <課題の具体的内容>

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 3-1 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取得を、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、認証取得のためには「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取得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取得するには事業所(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、取得のためにきめ細かいサポート(認証取得、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、認証取得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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> エコドライブ活動
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 当社は2005年2月にグリーン経営を取得し、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・給油量を把握しエコドライブを始め燃費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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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をパンフレット・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、話をする必要がある)

### 事例3-11 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 車両点検時のアイドリングを短縮
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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、グリーン経営認証取得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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。 グリーン経営認証が一つ的手段に利用。  2) 継続的な指導教育が重要。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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）統計的に目でみ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ごとに再集計し直し、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に認識させる方法を採用した。

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。従って、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)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b> 機器精度が低く、乗務車両によって不公平感が出ている。</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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且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）</li></ul>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b></p>

#### 事例 4-5 (荷主)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b> 安全運転意識の向上</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。</p>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。</p>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b></p>

#### 事例 4-6 (物流事業者)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b> デジタコ評価に対する運転手の不満</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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っていると指摘があがった。</p>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b> 実際に管理者が同乗して調べたところ、実際に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。</p>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b></p>

#### 事例 4-7 (物流子会社)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b> ドライバーからの不満 (エコナビからの音声がうるさい)</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。</p>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。</p>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b> 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、エコドライブ活動が継続的なものにさせる。</p>

## II 協力会社のエコドライブ活動の支援等に係る項目

わが国の輸送の特徴として、自社及び関係会社（資本関係のある輸送事業者、100%占有の輸送事業者を含む）からさらに委託を受けた企業（以下、「協力会社」と言う）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
- ・ グリーン経営認証取得依頼、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 ☞ （事例5-6、8-4、8-5、8-6）

#### 5. グリーン経営認証取得依頼、推奨

- ◆ グリーン経営認証取得依頼、推奨 ☞ （事例5-11、5-13、9-1、9-2、9-3）

## 事例5-1（物流子会社）

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社のエコドライブ活動へのフォロー
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 当社が事務局的な立場でP D C Aに基づくエコドライブ活動を進める。

## 事例5-2（荷主）

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社へのアプローチ方法
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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「協力的社会議」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三者の方から、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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 荷主、元請、協力会社のパートナーシップの重要性。</li><li>・ C S Rの視点</li></ul>

### 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、2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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社へのアプローチ
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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蒙し、理解してもらいことで活性化を図る。</li><li>・ 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。</li><li>・ 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蒙し理解を深め、活動から運動への転換を図る。</li></ul>
<b>&lt;ポイント&gt;</b>

## 事例 5-6 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社への協力依頼
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> ・ 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
<b>&lt;解決方策&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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)</li><li>・ 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。</li><li>・ 具体的な推進方法としては通常の「エコドライブ」に加え、<ul style="list-style-type: none"><li>■ 車載端末によるエコドライブお試しかっぺんの呼びかけ * 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</li><li>■ 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</li></ul>上記2件については、現在、モデル地域で実施中。(燃費：before&amp;afterの検証)</li><li>・ 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。</li></ul>
<b>&lt;ポイント&gt;</b> ・ 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、上期の反省と、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、啓蒙をお願いしている。

### <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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社へのエコドライブ教育
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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の中で求めるよう計画をしている。
<b>&lt;ポイント&gt;</b>

## 事例5-10 (物流事業者)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社へのエコドライブ指導
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> ・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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> グリーン経営の取得をお願いした。
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> ① 手続きに人的資源がかかる。 ② 費用がかかる
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 協力会社合同会議で取得状況、取得への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取得につなげていきたい。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> グリーン経営取得がメリットとして捉えてもらうこと。 (荷主としては、グリーン経営取得会社を優先利用したいと考えている)

## 事例5-12 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 何から始めればよいのか分からない。
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> ○ 環境問題対策自体がそ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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 元請事業者から下請事業者への支援
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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れる等により、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
<b>&lt;ポイント&gt;</b>

### 事例5-14 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> エコドライブ実践の実態把握
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 荷主の立場でエコドライブ励行の依頼を輸送事業者をお願いしているが、実態を掴む手段がない。 (物流子会社等持たず、輸送は全てを外部委託しているため。)
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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、グリーン認証取得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、取得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お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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 輸送事業者の負担にならないような、エコドライブ実践の実態が見えるレポート機能が望まれる。 二次受け・三次受けなど、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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 協力会社のエコナビ装着への協力
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> デシタコの導入によりエコドライブを行う
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 協力会社合同会議でデシタコのメリットを発表 ① 2年でデシ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 デシ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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 導入効果が多いことを理解してもらう。

### 事例 8-3 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 乗務員のエコドライブ意識の向上・徹底ができない
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b>

### 事例 8-4 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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。
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 1. <u>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</u> 、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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 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。</li><li>○ 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。</li><li>○ 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」に十分に留意する。</li></ul>

## 事例 8-5 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 車載端末、エコタイヤの導入について
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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<ul style="list-style-type: none"><li>* 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。</li><li>* 特に車両がリースの場合は調整が困難</li></ul></li></ul>
<b>&lt;解決方策&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ リース会社、整備会社との調整を実施中</li></ul>
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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。</li></ul>

## 事例 8-6 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> エコタイヤの導入
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 滑りやすいという話もあるので安全を優先している。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 協力運送会社で試験利用はされている。 <ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>②各社テスト結果を報告しあい導入を拡大したい。</li></ul>
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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行わ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取得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、グリーン経営の取得を要請

### <解決方策>

主な協力会社に対して、グリーン経営の取得を要請し、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社が所得済みである。

### <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）
- ②NEDOの補助事業（EMS）応募
- ③グリーン経営認証取得、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。

### Ⅲ 発着荷主の役割

前章までは、自社、関係会社、協力会社へのエコドライブ活動に係る内容を見てきましたが、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、6)

## 事例 10-1 (荷主)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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24hオープンによりドライバーの負荷軽減に努めている。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 自社倉庫施設構内でのアイドリングステップの徹底
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 休憩室の設置</li><li>・ 注意喚起看板の設置</li><li>・ 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)</li></ul>
<b>&lt;ポイント&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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。</li><li>・ グリーン経営認証取得による職員の意識の高まりがあった。</li></ul>

### 事例 10-3 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 休憩場所
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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づらい。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 休憩場所の2分化（喫煙者用と禁煙者用）し、車中での待機時間を減少させた。 併せ、休憩場所の環境改善をおこなった。
<b>&lt;ポイント&gt;</b>

### 事例 10-4 (物流子会社)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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、つらい。 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b>  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まずなし）の多い)  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。 セキュリティーなど含め建設JVの配慮に期待。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> 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
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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つのえいぎょう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 (添付) 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 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)

<b>&lt;課題名&gt;</b> アイドリングストップ
<b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b> 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。
<b>&lt;解決方策&gt;</b> 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。
<b>&lt;ポイント&gt;</b> 改善箇所を実行し効果を明らかにする。

(輸送事業者)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b>                  指導内容が明確に出来ない。(6年経過後)</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b>                  解決策を策定中</p>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b></p>

(輸送事業者)

<p><b>&lt;課題名&gt;</b>                  最新機種で無い、LPG/CNG/HV車の評価</p>
<p><b>&lt;課題の具体的内容&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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いため指導が難しい。</li> </ul>
<p><b>&lt;解決方策&gt;</b>                  解決策が判らない</p>
<p><b>&lt;ポイント&gt;</b></p>

**(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

**<ポイント>**

**(荷主)**

**<課題名>** 九州方面はフェリーを利用する

**<課題の具体的内容>**

フェリーの枠が取れない。

**<解決方策>**

- ①協力会社間で融通をして利用枠を確保する。

**<ポイント>**

**(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でない。

**<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、全員が常にかんが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させ、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

**(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>**



(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妙なバッテリー（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。

(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。

<ポイント>

**(物流子会社)**

**<課題名>**

低公害車（4 t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

\*他社における状況は？

**<ポイント>**

## エコドライブ推進のためのロードマップ及びチェックリストについて（案）

### 1. ロードマップの策定について

これまでの本WGでの検討、及び今回実施したアンケートにより、協力会社に係るエコドライブ活動への支援という面が今度重要となると考えられるが、実際のところはなかなか手が見つからない/もしくはこれから手をつけはじめようとする現状が見受けられる。

しかしながら、現実的には「協力会社選定はコスト第一」、「エコドライブによる（協力会社の）燃料削減＝すべて運賃削減」、「データ提供、削減活動は協力会社の責務」といった荷主/元請が一部にいることも事実である。

そこで、荷主/元請においても、協力会社へのエコドライブ活動支援といった項目を含めた、エコドライブ推進のためのロードマップ（資料3-3参照）を策定し、当委員会、環境会議メンバーのみならず行政等へも幅広く提案（提言？）してはどうか。

### 2. （簡易）チェックリスト（仮称）の策定について

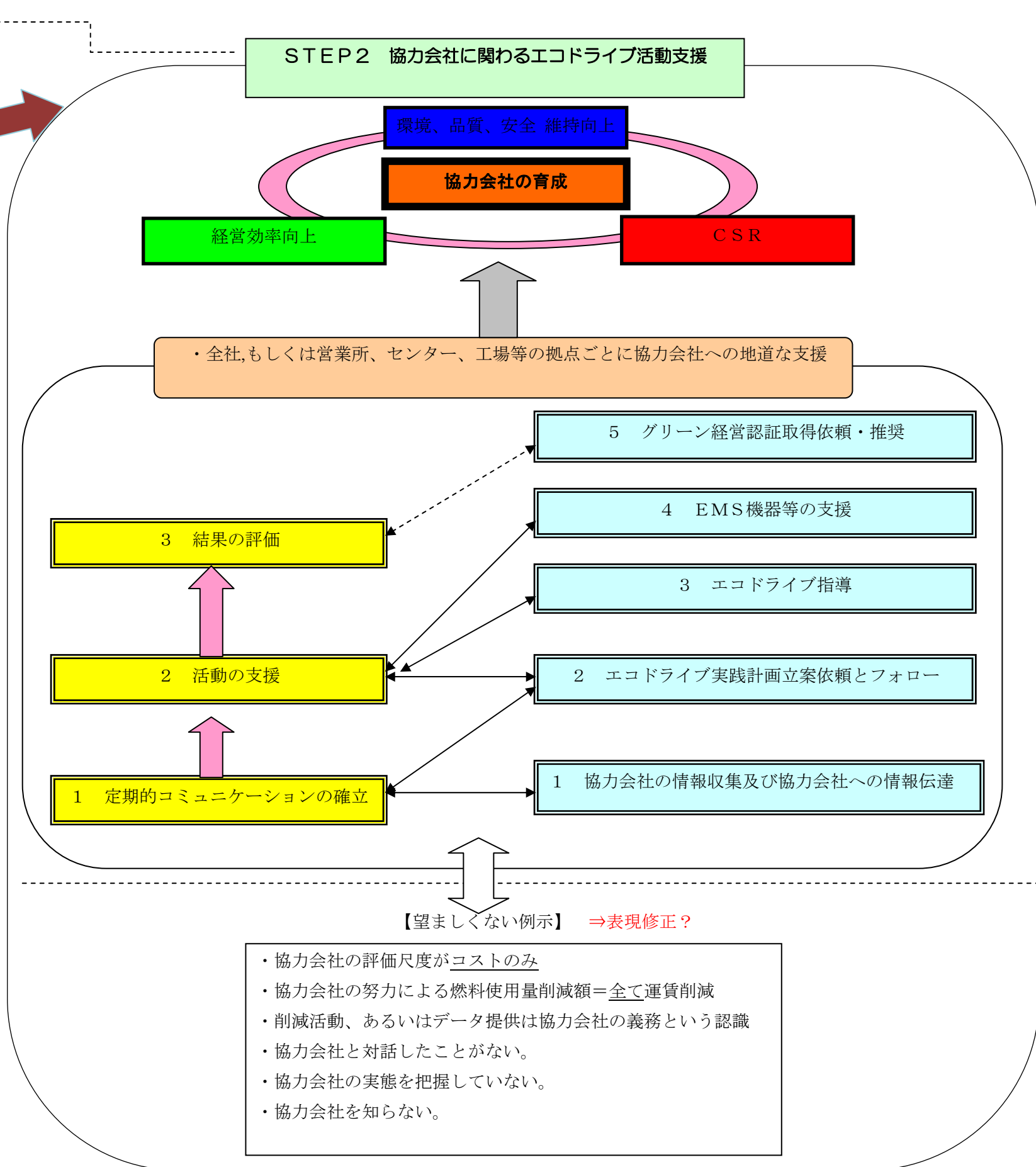
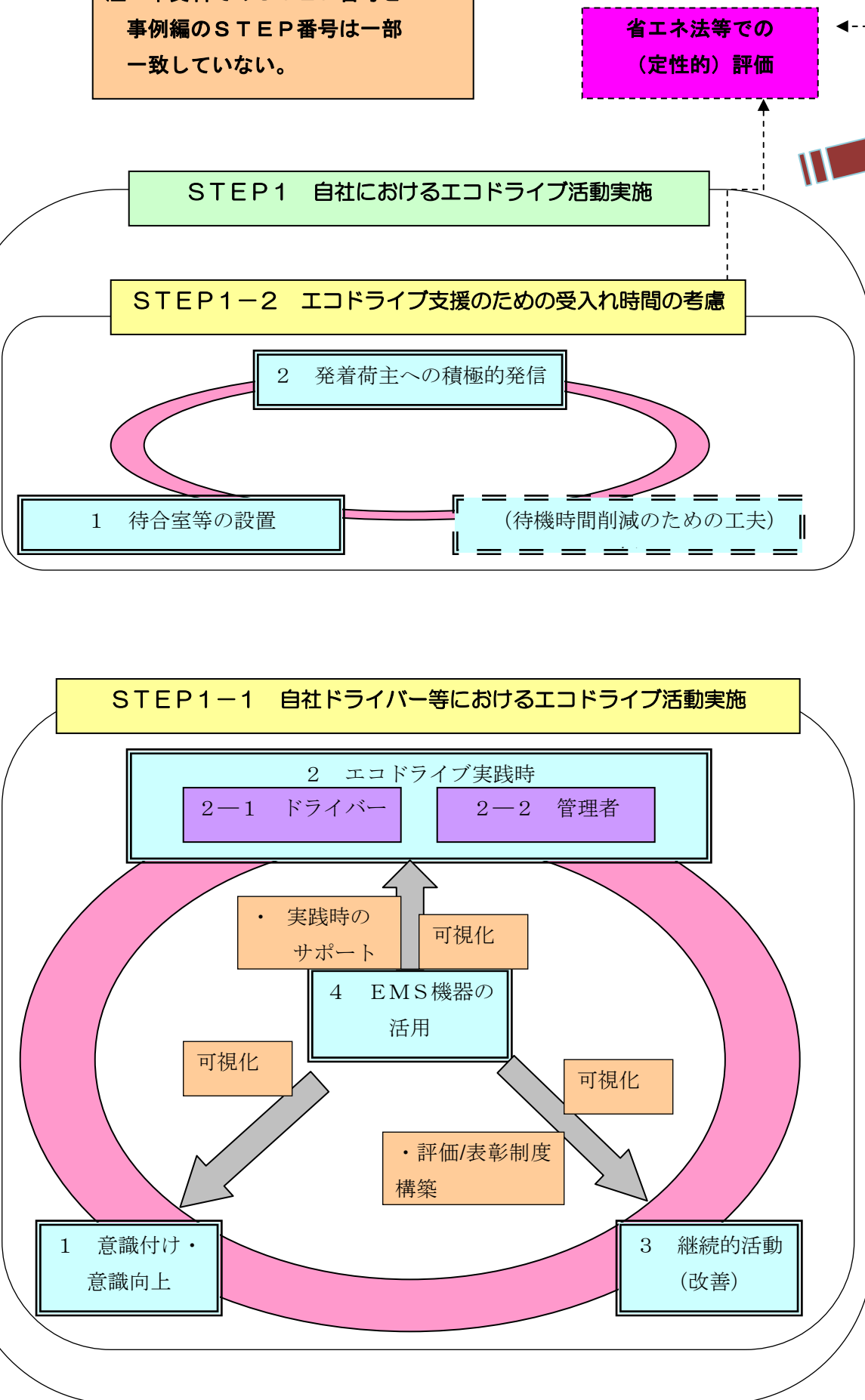
今回の調査で多数の事例が収集できた。しかしながら、それらがすべてを網羅できているかどうかの確認が必要となる。また、ロードマップはあくまでも概観するためのものであり、ロードマップと事例編をつなぐものが必要だと考える。そこで、①ロードマップと事例編を埋めるような、簡易チェックリスト的なものを策定する、②チェックリストを反映した形でのロードマップの修正、事例編の編集修正、事例追加等を実施してはどうか。

以 上

# エコドライブ推進ロードマップ（仮称）（素案）

注 本資料でのSTEP番号と事例編のSTEP番号は一部一致していない。

省エネ法等での  
（定性的）評価



## チェックリストのイメージ（素案）

## I 自社におけるエコドライブ活動実施

## I-1 自社のドライバー等におけるエコドライブ活動実施

項目				回答 (出来た/出来ない /該当しない)
大分類	中分類	目的	活動項目例	
<b>0) エコドライブ 計画立案</b>	<b>・エコドライブ実施に 向けての計画策定</b>	<b>・自社内でエコドライブ活動を効 果的に実施させるため</b>	<b>・エコドライブ教育計画立案 ・EMS機器導入計画立案</b>	
1) 意識付け ・意識向上	・活動開始前の従業員 への意識付けの有無	・なぜエコドライブを実施するか 理解させる	・外部講師の活用 ・リーダー的存在のドライバーの指導 ・映画等による環境問題の啓発	
		・エコドライブ活動中に進展にさ らなる意識向上を図る	・支店ごとのチームミーティング ・安全運転中央研修所の研修の活用 ・EMS機器活用による評価	
2) エコドライブ 活動実施上のポ イント	・ドライバーの実際の 運転に関わる事項	・運行中の安全配慮を図る (他のトラックからあおりを受け る際の対策)	・ステッカーの活用 ・実態にあった指導(安全運転最優先、エンジン回転数の 設定)	
		・アイドリングストップの効果的 実施方法	・ドライバーの体調を考慮した指導 ・EMS機器活用による可視化	
	・管理者等に関わる事 項	・エコドライブ活動を支援するた めの管理者の役割	・小集団活動等の実施のための運行管理業務分散化 ・組織体制の構築 <b>・ドライバーへの指導</b>	
	・その他		・取組の均一化	
3) 継続的(活動) 改善に向けたポ イント	・今までの評価実施	・これまでのやり方が正しかった かどうか確認を行う。	・運転方法の確認 ・教育方法の確認 <b>・効果の認識</b>	

項目				回答 (出来た/出来ない/ 該当しない)
大分類	中分類	目的	活動項目例	
	・モチベーションを高める工夫	・ドライバーにやりがいを持って活動を継続してもらうための工夫	・評価・表彰制度の確立 ・ <b>〇〇運動の実施</b> ・取組の対外的アピール	
	・その他		・継続性 (=安全) の評価	
4) EMS機器の活用	・EMS機器の活用	・効率的な活用を行うことにより、エコドライブを支援する。	・ドライバーの癖の把握 ・アイドリング時間の評価 ・急加減の原因追及 ・評価 ・導入時の留意点	
	・ドライバーからの不満	・EMS機器によって、ドライバーからの不満が出るところがある。その対処法	・評価への不満への対処 ・音量への不満への対処	
5) 経営者の確認	・経営者によるエコドライブ進捗確認	・トップの参画によるエコドライブのさらなる進展を促す。	・経営者による結果確認 (経営者への報告)	

### I-2 エコドライブ支援のための受入れ時間の考慮

項目				回答 (出来た/出来ない/ 該当しない)
大分類		目的	活動項目例	
1) アイドリングストップへの支援		・入荷待ち等のトラックのアイドリングストップを支援する	・待合室、待機所等の設置 ・開所時間の延長 ・休憩所利用促進	
2) 発着荷主への協力依頼		・アイドリングストップを阻害する荷主等がいた場合の協力依頼	・荷主への折衝、提案実施	
3) 待機時間削減のための工夫		・待機時間そのものの削減によるアイドリ	・入荷/出荷等庫内作業の効率化	

項目			回答 (出来た/出来ない/ 該当しない)
大分類	目的	活動項目例	
	ングストップ	・輸送効率等を考慮した一括受入れ	

## II 協力会社のエコドライブ支援に関わる事項

項目			回答 (出来た/出来ない/ 該当しない)
大分類	目的	活動項目例	
1) 協力会社の情報収集及び協力会社への伝達	・支援を行うにあたって協力会社の現状把握	・経営者、管理者への情報提供、勉強会実施 ・エコドライブ活動や各種認証の取得状況の確認	
2) エコドライブ実践計画立案依頼とフォロー	・活動のみ指示するのではなく、荷主、元請も関与によるエコドライブ実践のため	・エコドライブ実施計画立案の確認 ・立案された計画の定期的フォロー	
3) エコドライブ指導(教育支援)	・自社等のノウハウ等の提供等による協力会社の育成によるエコドライブの進展	・説明会の実施 ・実技指導	
4) EMS機器等の支援	・資本関係等ないことから強制できないが、機器の効果等を理解いただく。	・トライアルでの設置促進、貸与 ・メリットの説明 ・NEDO、トラック協会の補助事業の活用	
5) グリーン経営認証取得依頼、推奨	・他認証に比べて、比較的費用が廉価であり、かつ認証取得の流れの中にエコドライブが位置づけられている本認証の取得を推奨することによるエコドライブの進展	・取得有無の把握 ・メリットの説明	
6) エコドライブ事例紹介	・協力会社の理解を深めるため、同規模(他協力会社)の実践事例紹介	・他協力会社の事例紹介、活動報告会の実施	

以上

## アウトプットの編集方針について（案）

当WGでのアウトプットの編集方針としては以下のとおりとしてはどうか。

### 1. 総論

- ・エコドライブ推進のためのロードマップ（資料3-2）
- ・チェックリスト（仮称）（資料3-3）

### 2. 事例編

- ・事例集（資料2-3）

### 3. 今後の方向性

- ・エコドライブ推進によるCO<sub>2</sub>削減のために各主体が留意/検討すべき事項整理図  
（参考資料1）

\*それぞれに解説を加える。

\*現状では、資料2-4と参考資料1の紐付けが取れていないことから、参考資料1を掲載しない案も有。

以 上



CO2削減推進委員会 燃費向上WG  
「エコドライブ活動実施上の課題と解決策」調査 調査票  
【はじめに】

### 1) 燃費向上WGでの活動概況

燃費向上WGでは、「エコドライブ推進」をテーマに掲げ、検討を行っております。具体的には、以下に4つについて検討を進めております。

- ① 自社及び関係会社（資本関係のある輸送事業者、100%占有の輸送事業者を含む）に関わる事項
- ② 協力会社（上記関係会社を除く輸送事業者）に関わる事項
- ③ 発荷主に関わる事項
- ④ 着荷主に関わる事項

### 2) 本調査のねらい

本調査のねらいは以下のとおりです。

- (1) 上記①でのエコドライブ活動実施時に、直面する課題とその解決方を収集、整理する。
- (2) 上記②に該当する企業に対するエコドライブの支援協力に関する課題と対応方策の収集、整理を行う。
- (3) 上記③、④、その他、エコドライブ活動を実施する上での課題等の収集を行う。

### 3) 回答方法について

- ・回答は次ページの回答票にご記載ください。その際に、添付の回答例をご参照下さい。
- ・回答票の「事例の分類」、並びに「課題名」、「ポイント」欄の記載内容が不明な場合は未記入でもかまいません。
- ・課題に対して解決済の事例のみならず、①対応中の事例、②これから対応を始めようと思っている事例、③解決策が分からない事例をご記載いただいてもかまいません。
- ・想定される課題の例示を参考資料に整理してありますが、例示した以外の事例をご回答いただいてもかまいません。
- ・複数事例を回答する場合は、ファイルをコピーしてご回答ください。

### 4) 回答数について

今回、様々なケースの事例を収集したいと考えております。つきましては、下記の事例数を目安として情報提供いただければ幸いです。

エコドライブ活動に取り組んでいるメンバー	: 5事例以上
エコドライブ活動をこれから推進しようとしているWGメンバー	: 1事例以上

\*あくまでも目安ですので、前後してもかまいません。

\*当たり前の事例、他社でも取り組んでいると考えられる事例につきましても、可能な範囲で記載いただければ幸いです。

\*分類の異なる事例をご紹介いただければ幸いです。

### 5) 回答票締切日

2007年10月1日（月）

## 【回答票】

### (事例の分類)

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| 1. 自社及び関係会社（資本関係のある輸送事業者、100%占有の輸送事業者を含む）に関わる事項 |                                  |
| 1-1. ドライバーに関わる事項                                | 1-2. 運行管理者等* <sup>1</sup> に関わる事項 |
| 1-3. 事業所長、営業所長等* <sup>2</sup> に関わる事項            | 1-4. 経営層に関わる事項                   |
| 2. 協力会社（上記関係会社を除く輸送事業者）に関わる事項                   |                                  |
| 3. 発荷主に関わる事項                                    |                                  |
| 4. 着荷主に関わる事項                                    |                                  |
| 5. その他（   | ）                                |

\*1 ドライバーに日々直接指導する立場をイメージ

\*2 ドライバー及び運行管理者を日々指導する立場をイメージ

### (事例の具体的概要)

<課題名>

<課題の具体的内容>

<解決方策>

<ポイント>

貴社名（

）

ご回答者氏名（

）

ご協力ありがとうございました。

## 「エコドライブ活動実施上の課題とその解決策」調査 課題の例示

★ 下記はあくまでも一例ですので、下記以外に関わる事項をご紹介いただいてもかまいません。

### ＜自社、関係会社に関わる事項＞

- (1) ドライバーにかかわる事項
  - ・エコドライブ活動に協力が得られない、頑固なドライバーの説得
  - ・ドライバーからの不満（エンジン回転数/他のドライバーとの比較）
  - ・一律に教育を実施しても、改善幅に差異がある
  - ・アイドリングストップの範囲
- (2) 運行管理者について
  - ・デジタコ、エコナビ、セーフティレコーダーを用いた評価方法
  - ・ドライバー同士のグループ活動の運営方法
- (3) 事業所長、営業所長等について
  - ・事業所、営業所でのエコドライブ推進のための意識付け
- (4) 経営層
  - ・経営層への意識付け
- (5) その他
  - ・何から始めればいいのか不明
  - ・活動の継続性の確保（長年の活動で効果が出ない）
  - ・各営業所からの評価収集
  - ・管理者の教育
  - ・表彰の仕方
  - ・トラック協会等との連携

### ＜協力会社に関わる事項＞

- (1) 協力会社の経営層へのアプローチ
- (2) 協力会社へのエコドライブ指導方法
- (3) 各種機器装着への協力
- (4) その他

### ＜発荷主に関わる事項＞

- (1) エコドライブ実施の際の発荷主に関わる課題等\* 1
- (2) その他

### ＜着荷主に関わる事項＞

- (1) エコドライブ実施の際に着荷主に関わる課題等\* 2
- (2) その他

\* 1、\* 2の該当例

- |                 |          |                  |
|-----------------|----------|------------------|
| ・アイドリングストップ     | ・積込/荷卸作業 | ・入/出荷バースや待機所等の整備 |
| ・適正な運行計画の策定及び管理 | ・計画輸送    | ・その他             |

エコドライブ推進（含む燃料使用量削減）によるCO2削減のために各主体が留意/検討すべき事項整理図（素案）（\*一部のみ修正）

