

2-D-8. 松下電器産業(株)

事例件名	低公害車の導入推進
理由	<トラック> ・ 燃料消費量の削減 ・ トラック使用量の削減 ・ 自主的な環境対策 ・ 行政の環境規制への対応 ・ 輸送の安全性の確保
狙い	松下電器グループの物流における CO2 排出量は製造事業場の生産活動による排出量の約3割に相当し、トラックによる CO2 排出量はその92%(約 10 万トン-CO2)を占めることから、環境負荷の大きいトラック輸送の対策が必須であり、自主的な環境対策として実施。
具体策	1) 「自社車両における環境方針」を策定(2002年12月) ・ 会社が保有する車両を対象に低公害車への切替を推進 ・ 目標:2005 年度/50%以上 2010 年度/100% 2) ハイブリッドトラックの導入開始(2003 年 11 月) ・ 世界初のハイブリッド小型トラックの発売と同時に導入。 ・ 導入実績: ハイブリッドトラック/15台 その他低公害・低排出ガストラック/50台 (CNG車/2台・DPF装着車/48台) ※2003 年度末 低公害・低排出ガス車導入率:15%)
具体的効果	1) ハイブリッド車導入により、従来のディーゼル車と比較し、25%のCO2が削減 2) ECO マークによる自社トラックにより「グリーン物流」を訴求 3) 低公害車の積極的な導入により、自社配送ドライバーのエコドライブに関する意識の醸成 4) 燃費効率 30%向上(現在検証中)
経緯課題	自社配送車両(2t)にハイブリッドトラックを導入する際、燃費効率30%向上とのことであったが、ハイブリッドトラックの性能を引出すドライビングのマスターが必要で、現時点ではまだ性能をうまく引出せていない。 また、協力運送会社に対しても、今後 協力会社評価基準のひとつとして低公害車の導入促進を訴求するも、現時点ではハイブリッドトラックはまだまだ性能の検証段階でもあり、各社様子見の模様。 また、天然ガストラックは依然充填所のインフラ不足や1充填時の走行距離が短いといったことが課題となり、積極的な導入の障害となっている。 大型トラックについては、ハイブリッドトラックはまだ未発売であり、天然ガストラックについても1充填における走行距離の問題があり、こちらも加速的な導入には繋がっていない。