

省エネ法実態調査結果【資料編】

1. 回答企業概要

図表1-1 回答企業概要

	特定荷主	特定 輸送事業者	計
送付数	40	13	53
回答数	28	7	35
(前年度回答数)	25	9	34

* 特定荷主の数には、親会社が特定荷主である物流子会社も含まれている。

2. 回答企業全体のエネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表

図表2-1 エネルギー使用量総量、CO₂排出量等の総括表

	特定荷主(27社)	特定 輸送事業者	計(参考)
エネルギー使用量(GJ)	30,335,314	10,350,840	40,686,154
原油換算(kl)	782,624	267,052	1,049,676
CO ₂ 排出量(t)	2,095,090	809,095	2,904,185

* 特定荷主1社は前年度の総量等のデータ非開示のため27社で整理

図表2-2 エネルギー使用量総量(原油換算)、CO₂排出量の対前年度比較

	07年度	06年度	増減	増減率
特定荷主(27社)				
原油換算(kl)	782,624	801,855	▲ 19,231	▲ 2.4%
CO ₂ 排出量(t)	2,095,090	2,131,426	▲ 36,336	▲ 1.7%
特定輸送事業者(7社)				
原油換算(kl)	267,052	246,377	20,675	8.4%
CO ₂ 排出量(t)	809,095	747,750	61,345	8.3%
計(参考値)				
原油換算(kl)	1,049,676	1,048,232	1,444	0.1%
CO ₂ 排出量(t)	2,904,185	2,879,176	25,009	0.9%

図表2-3 平均目標削減率(34社)

平均目標削減率(34社)	2.04%
--------------	-------

図表2-4 34社の平均目標削減率から算出したCO₂排出量削減目標

	CO ₂ 排出量(t-CO ₂)
2007年度	2,904,995
2008年度	2,850,091
増減	▲ 54,904

* 次ページ以降で、＜参考＞の記載があるものについては、定期報告書、計画書以外の「その他設問」の内容を集計・分析したものである。

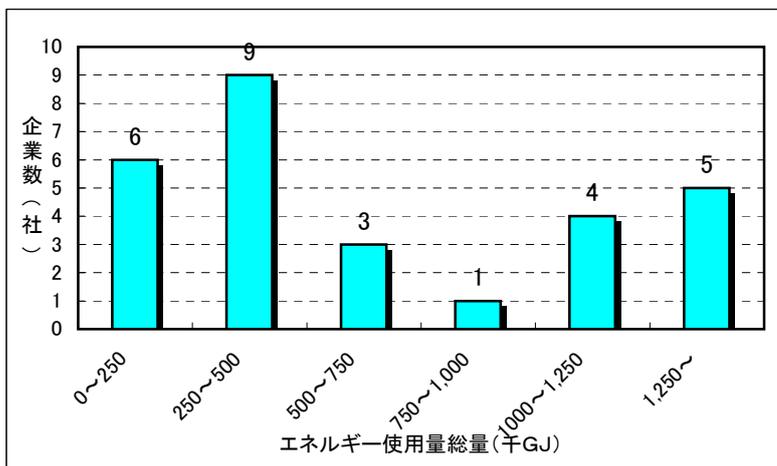
3. 特定荷主

1) エネルギー使用量総量

(1) エネルギー使用量総量

図表3-1 エネルギー使用量総量の分布

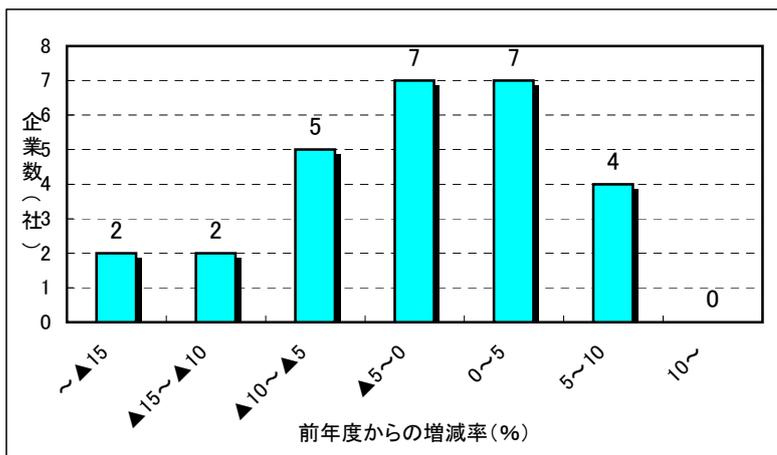
エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~250	6
250~500	9
500~750	3
750~1,000	1
1000~1,250	4
1,250~	5
計	28



(2) 総量の対前年度増減率

図表3-2 総量の対前年度増減率の分布

増減率(%)	回答数
~▲15	2
▲15~▲10	2
▲10~▲5	5
▲5~0	7
0~5	7
5~10	4
10~	0
計	27



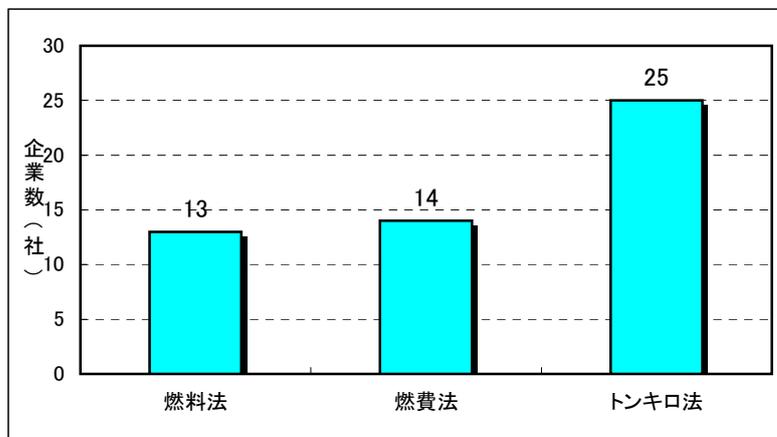
※前年度より増加したのは11社

2) エネルギー使用量の算定方法

(1) 特定荷主が選択した算定方法(複数選択可)

図表4-1 特定荷主が選択した算定方法

算定方法	回答数
燃料法	13
燃費法	14
トンキロ法	25

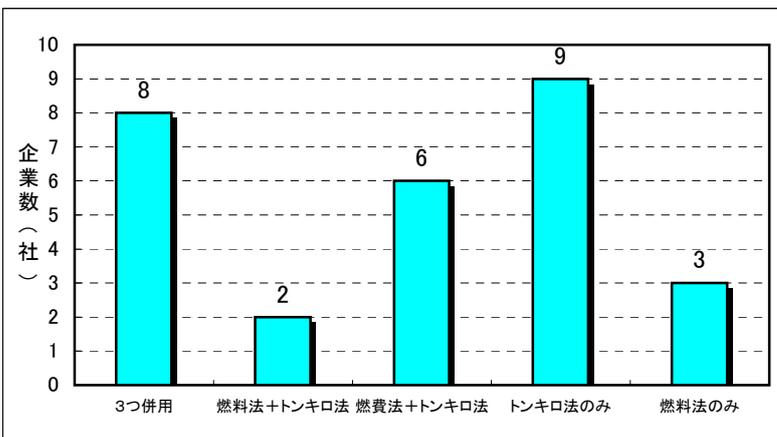


※昨年度調査では、燃料法選択率が35%(9社/25社)だったが、今回46%(13社/28社)と増加。(昨年度未回答企業もあり、一概には言えない)

(2) 特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ

図表4-2 特定荷主が選択した算定方法の組み合わせ

算定方法の組み合わせ	回答数
3つ併用	8
燃料法+トンキロ法	2
燃費法+トンキロ法	6
トンキロ法のみ	9
燃料法のみ	3
計	28

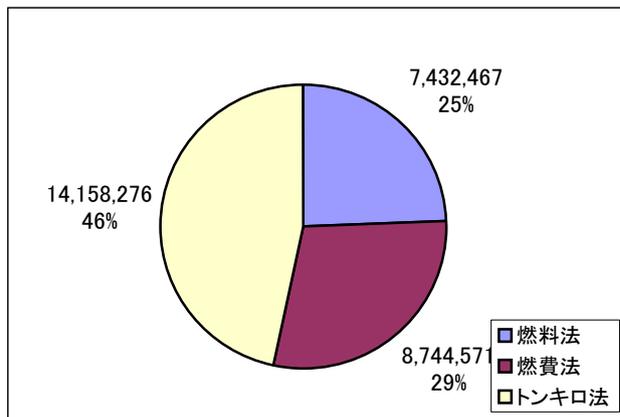


(3)合算値でみた特定荷主における算定方法の使用割合

図表4-3 合算値でみた特定荷主における算定方法の使用割合

算定方法	エネルギー使用量(GJ)	割合
燃料法	7,432,467	24.5%
燃費法	8,744,571	28.8%
トンキロ法	14,158,276	46.7%
計	30,335,314	100.0%

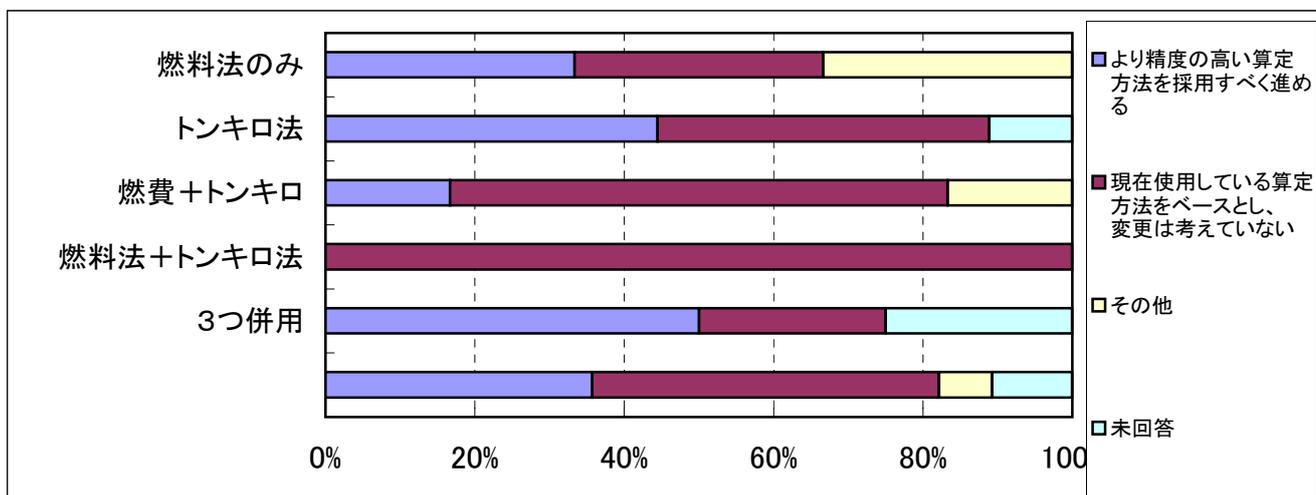
※昨年度調査とほぼ同様の割合



(4)＜参考＞特定荷主における今後(2-3年後)の算定方法の変更についての意向

図表4-4 特定荷主における今後(2-3年後)の算定方法の変更についての意向

今後(2-3年後)の意向	回答総数	現状選択している算定方法の組み合わせ				
		3つ併用	燃料法+トンキロ法	燃費+トンキロ	トンキロ法	燃料法のみ
より精度の高い算定方法を採用すべく進める	10	4	0	1	4	1
現在使用している算定方法をベースとし、変更は考えていない	13	2	2	4	4	1
その他	2	0	0	1	0	1
未回答	3	2	0	0	1	0
合計	28	8	2	6	9	3



3) エネルギー使用原単位

(1) エネルギー使用量と密接な関係を持つ値として選択した指標(原単位算出に用いた「分母の指標」)

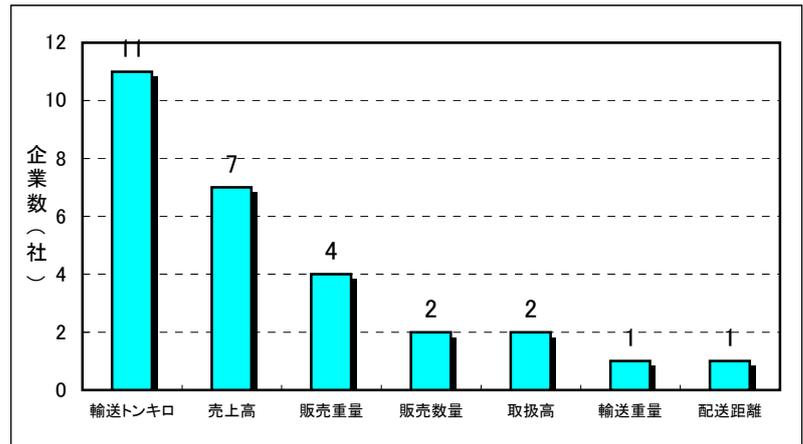
i) 原単位算出時に用いた「分母の指標」

図表5-1 原単位算出時に用いた「分母の指標」

指標	回答数
輸送トンキロ	11
売上高	7
販売重量	4
販売数量	2
取扱高	2
輸送重量	1
配送距離	1
計	28

* 出荷重量含む

※昨年度調査同様、
1位輸送トンキロ、2位売上高だが
3位に販売重量が入った。(前回は1社のみ)

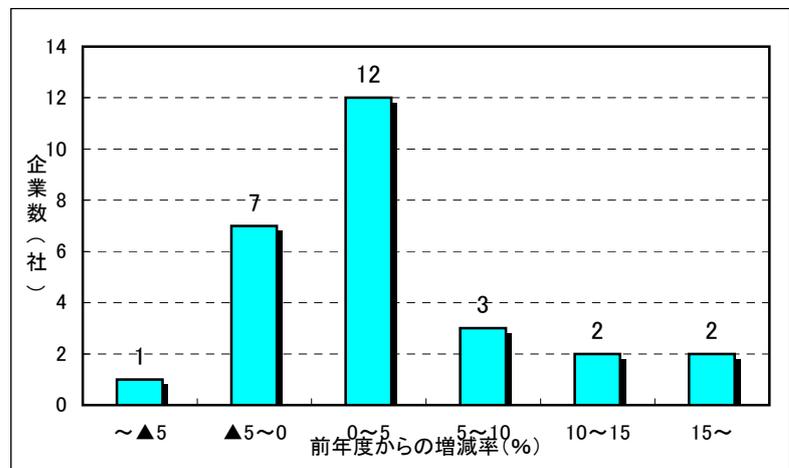


ii) 「分母の指標」の対前年度増減率

図表5-2 「分母の指標」の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	1
▲5~0	7
0~5	12
5~10	3
10~15	2
15~	2
計	27

※19社が増加。



iii) 「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

図表5-3 「総量」と「分母の指標」の対前年度増減率の関係

	分母の指標の対前年度増減率(%)						計
	~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%) ~▲15			1		1		2
▲15~▲10	1	1					2
▲10~▲5		2	3				5
▲5~0		4	2	1			7
0~5			5	2			7
5~10			1		1		2
10~							0
計	1	7	12	3	2		27

※総量の増加に伴い、選択した「分母の指標」の値も増加傾向にある。さらに、総量の伸びに比べて、「分母の指標」の値の伸びの方が大きい。

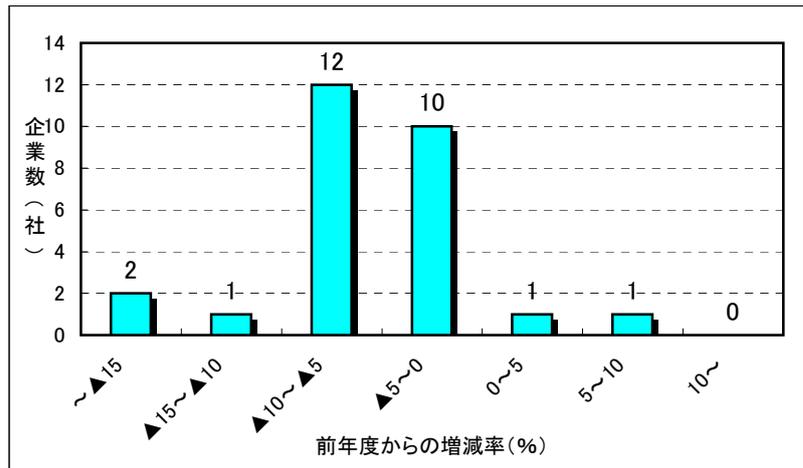
(2) エネルギー使用原単位

i) エネルギー使用原単位の対前年度増減率

図表5-4 エネルギー使用原単位の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲15	2
▲15~▲10	1
▲10~▲5	12
▲5~0	10
0~5	1
5~10	1
10~	0
計	27

※年平均1%削減未達成は2社

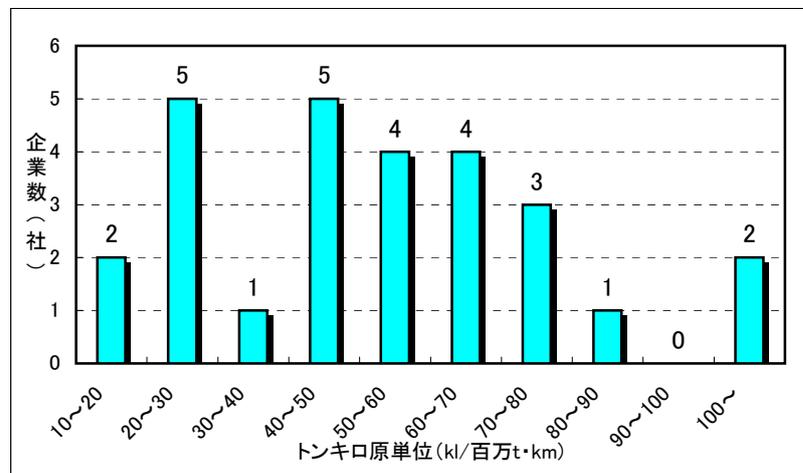


(3) <参考>トンキロ原単位

図表5-5 トンキロ原単位の分布

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	回答数
10~20	2
20~30	5
30~40	1
40~50	5
50~60	4
60~70	4
70~80	3
80~90	1
90~100	0
100~	2
計	27

*27社平均25.5(昨年度調査:20社 24.4)

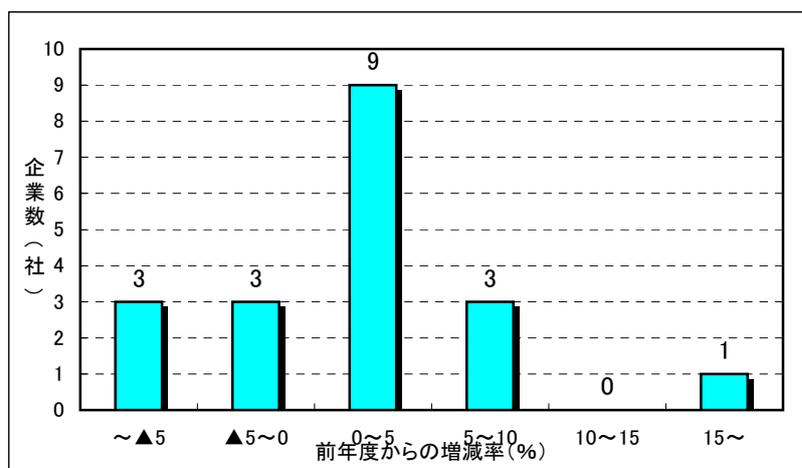


*「分母の指標」として「輸送トンキロ」を選択しているか否かに係らず、回答企業に別途調査した輸送トンキロの値を元に算出

(4) <参考>輸送トンキロの対前年度増減率

図表5-6 輸送トンキロの対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	3
▲5~0	3
0~5	9
5~10	3
10~15	0
15~	1
計	19



(5) <参考>「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

図表5-7 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

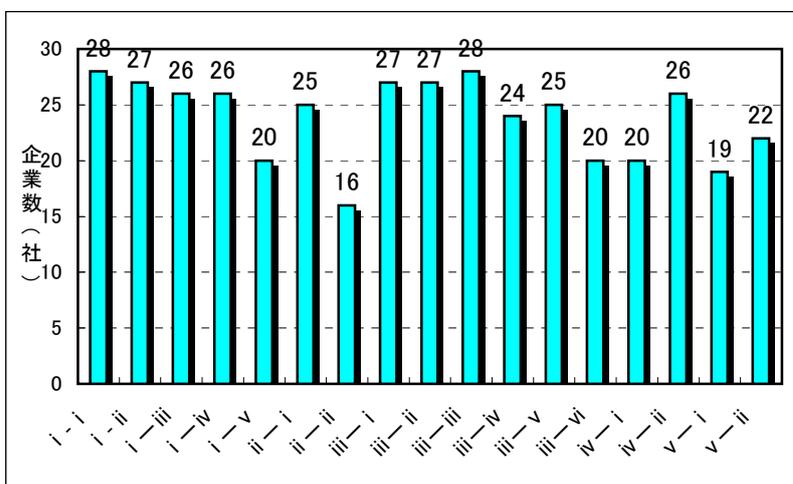
		輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
		~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%)	~▲15	1						1
	▲15~▲10		1					1
	▲10~▲5	1		2	1		1	5
	▲5~0		1	4	1			6
	0~5			3				3
	5~10	1	1		1			3
	10~							0
計		3	3	9	3	0	1	19

*「総量」と「分母の指標」の関係図(図表5-3)と比較すると、ややばらつきがある。

4) 荷主判断基準遵守状況

図表6-1 荷主判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	28
i - ii	27
i - iii	26
i - iv	26
i - v	20
ii - i	25
ii - ii	16
iii - i	27
iii - ii	27
iii - iii	28
iii - iv	24
iii - v	25
iii - vi	20
iv - i	20
iv - ii	26
v - i	19
v - ii	22



*実施中という回答が少なかった項目としては、昨年度調査結果同様、「ii - ii 3PLの活用」、
「i - v 社内研修体制の整備」、「iii - iv 道路混雑時の貨物輸送の見直し」、
「iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し」があげられる。
(v - i、v - ii は主として製造業を対象とした項目)

<図表6-1の項目>

- i - i 取組方針の策定
- i - ii エネルギー使用実態等のより正確な把握
- i - iii エネルギー使用実態等の把握方法の定期的確認
- i - iv 責任者の設置
- i - v 社内研修体制の整備
- ii - i 鉄道及び船舶の活用の推進
- ii - ii 高度な貨物の輸送に係るサービスの活用
- iii - i 積み合わせ輸送・混載便の利用
- iii - ii 適正車種を選択
- iii - iii 輸送ルート・輸送手段の活用
- iii - iv 車両等の大型化
- iii - v 輸送効率の良い事業用貨物自動車の活用
- iii - vi 道路混雑時の貨物の輸送の見直し
- iv - i 貨物の輸送頻度等の見直し
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- v - i 商品や荷姿の標準化
- v - ii 製品や包装資材の軽量化・小型化

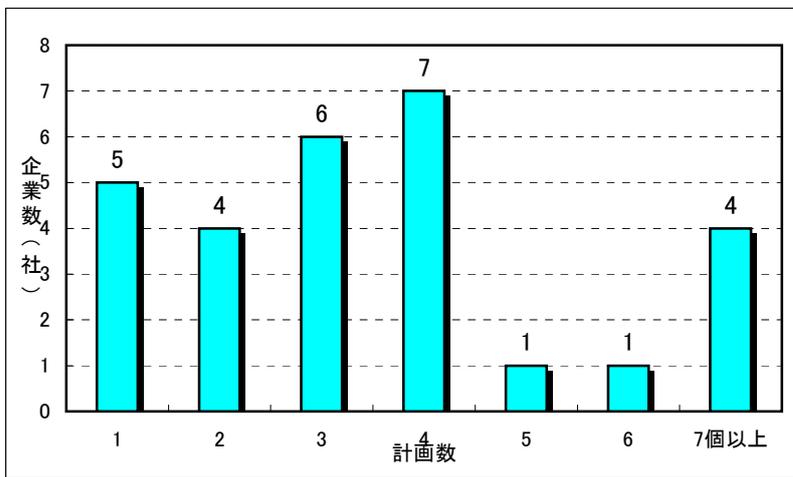
5) 計画について

(1) 計画数

図表7-1 特定荷主計画数

計画数	回答数
1	5
2	4
3	6
4	7
5	1
6	1
7個以上	4
合計	28

* 平均は1社あたり3.7(昨年度調査では3.4)
 * 対策欄に記載された計画数でカウント
 (一つの対策欄に複数の計画が
 記載されているものも1計画としてカウント)

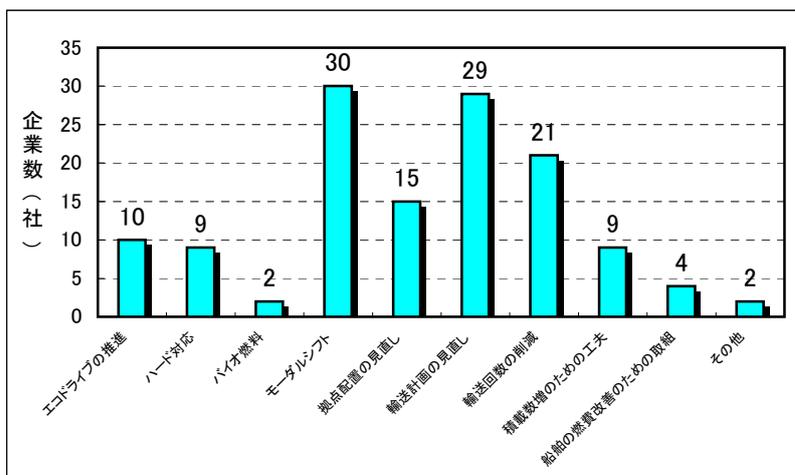


(2) 計画の種類

図表7-2 施策の構成

施策	回答数
エコドライブの推進	10
ハード対応	9
バイオ燃料	2
モーダルシフト	30
拠点配置の見直し	15
輸送計画の見直し	29
輸送回数の削減	21
積載数増のための工夫	9
船舶の燃費改善のための取組	4
その他	2

* 詳細は5. を参照のこと

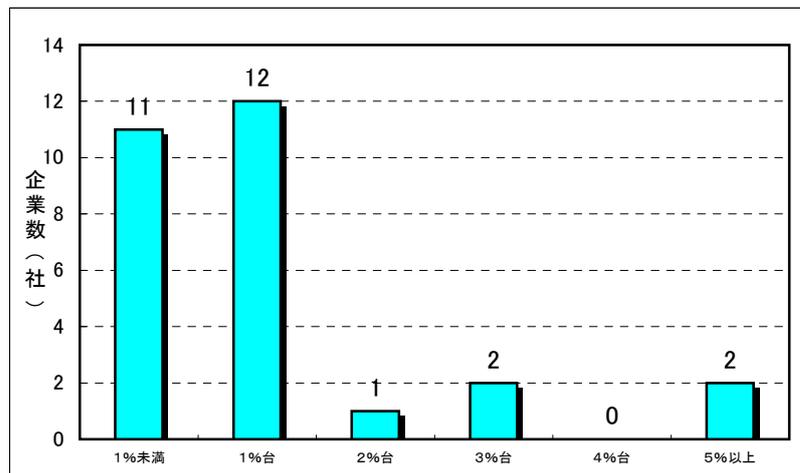


(3) 省エネ計画の対前年度目標削減率

図表7-3 特定荷主の省エネ計画の対前年度目標削減率

省エネ計画の対前年度目標削減率	回答数
1%未満	11
1%台	12
2%台	1
3%台	2
4%台	0
5%以上	2
合計	28

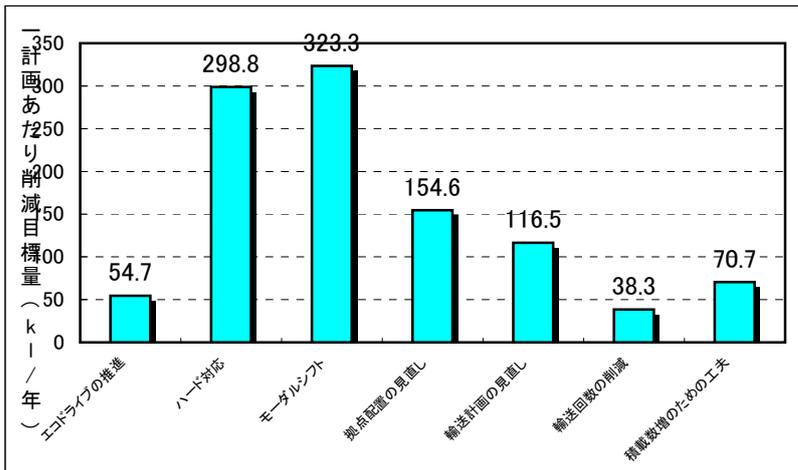
* 平均は2.18%(昨年度調査では3.46%)



(4) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表7-4 特定荷主の1施策あたりの削減目標量

施策	削減目標量
エコドライブの推進	54.7
ハード対応	298.8
モーダルシフト	323.3
拠点配置の見直し	154.6
輸送計画の見直し	116.5
輸送回数の削減	38.3
積載数増のための工夫	70.7

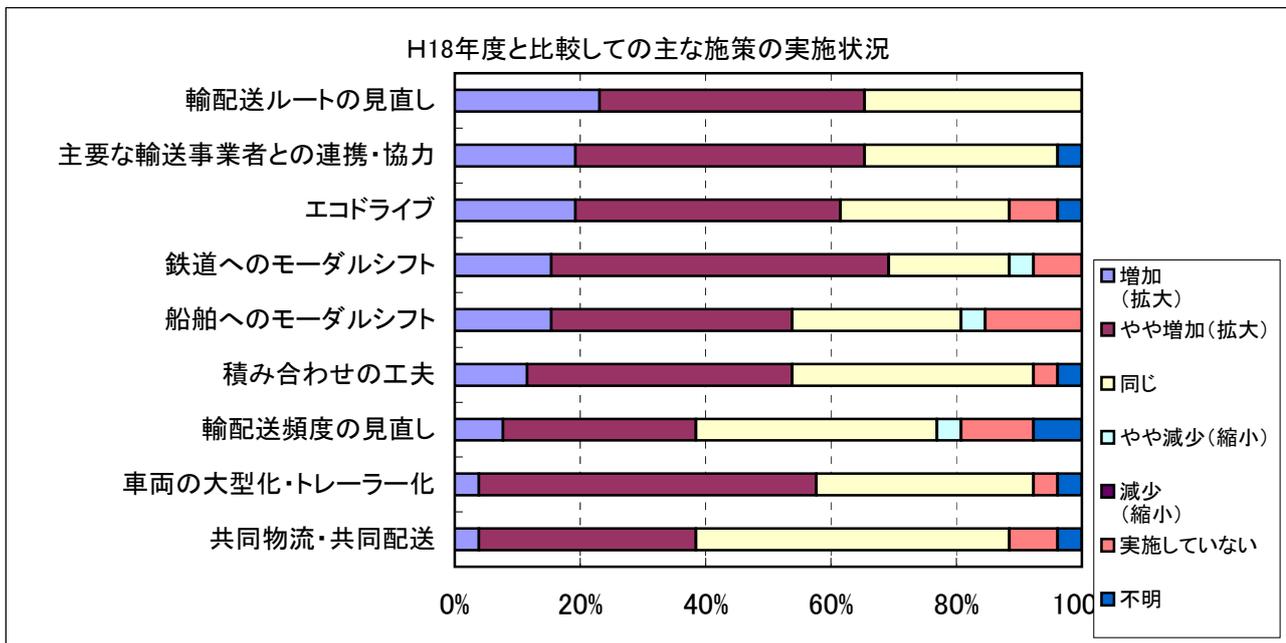


6) <参考> 主な施策の実施概況

(1) <参考> 平成18年度との比較

図表8-1 H18年度と比較しての主な施策の実施状況

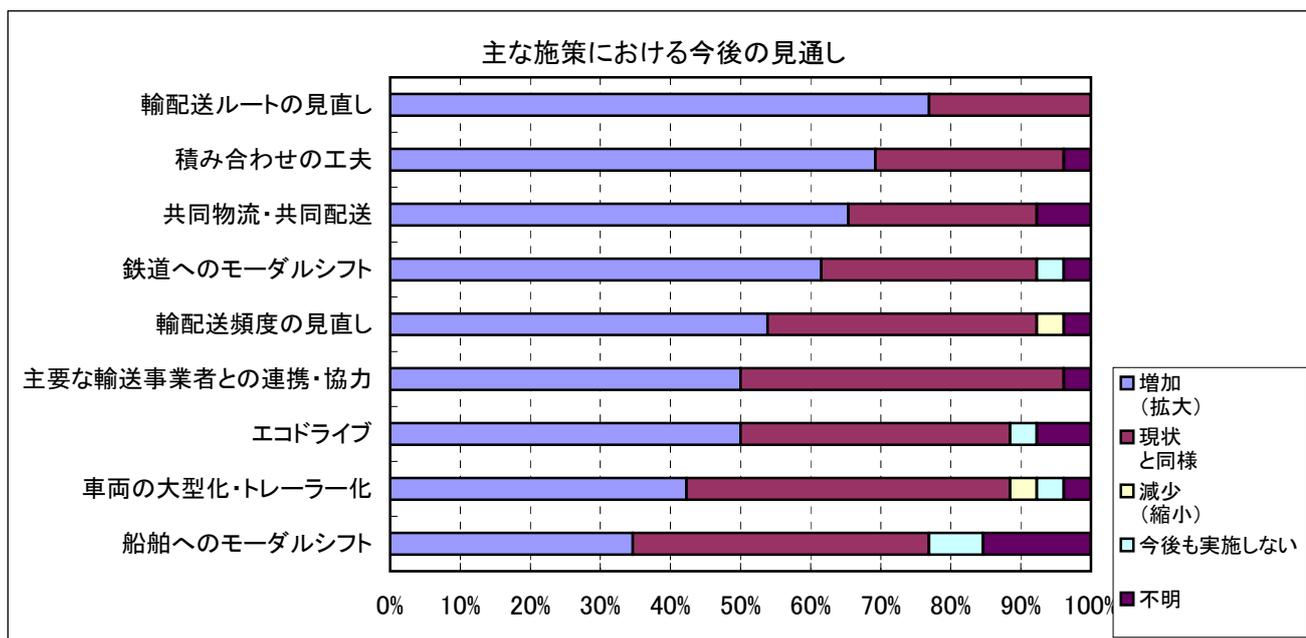
	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
共同物流・共同配送	1	9	13	0	0	2	1	26
車両の大型化・トレーラー化	1	14	9	0	0	1	1	26
輸配送頻度の見直し	2	8	10	1	0	3	2	26
積み合わせの工夫	3	11	10	0	0	1	1	26
船舶へのモーダルシフト	4	10	7	1	0	4	0	26
鉄道へのモーダルシフト	4	14	5	1	0	2	0	26
エコドライブ	5	11	7	0	0	2	1	26
主要な輸送事業者との連携・協力	5	12	8	0	0	0	1	26
輸配送ルートの見直し	6	11	9	0	0	0	0	26



(2) <参考> 今後(2-3年後)の見通し

図表8-2 主な施策における今後(2-3年後)の見通し

	増加 (拡大)	現状 と同様	減少 (縮小)	今後も実 施しない	不明	合計
船舶へのモーダルシフト	9	11	0	2	4	26
車両の大型化・トレーラー化	11	12	1	1	1	26
エコドライブ	13	10	0	1	2	26
主要な輸送事業者との連携・協力	13	12	0	0	1	26
輸配送頻度の見直し	14	10	1	0	1	26
鉄道へのモーダルシフト	16	8	0	1	1	26
共同物流・共同配送	17	7	0	0	2	26
積み合わせの工夫	18	7	0	0	1	26
輸配送ルートの見直し	20	6	0	0	0	26



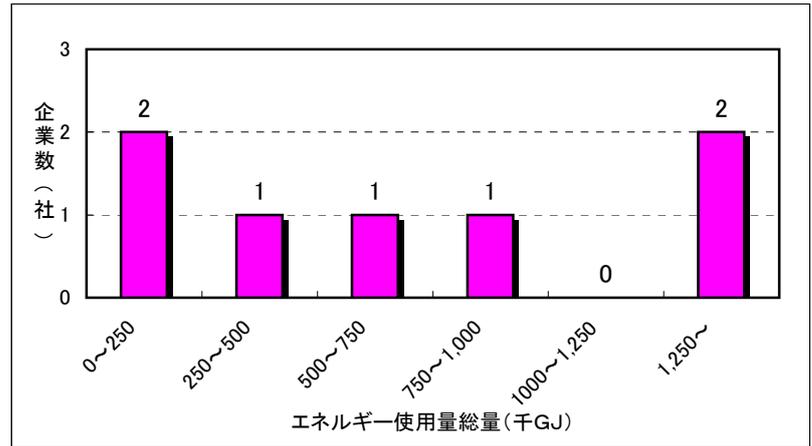
4. 特定輸送事業者

1) エネルギー使用量総量

(1) エネルギー使用量総量の分布

図表9-1 エネルギー使用量総量の分布

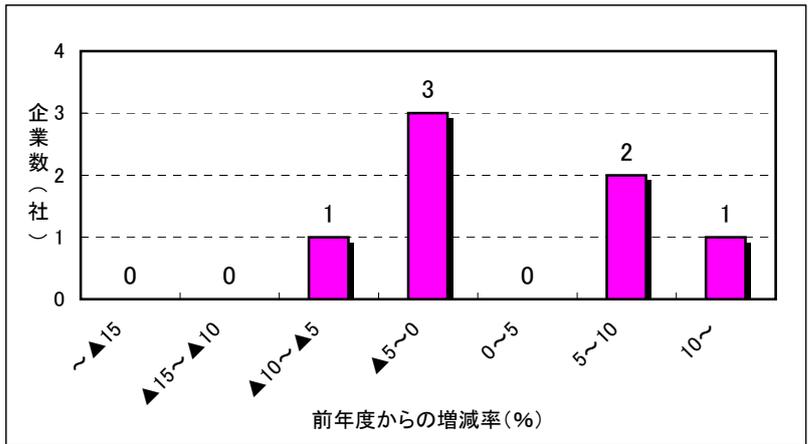
エネルギー使用量(千GJ)	回答数
0~250	2
250~500	1
500~750	1
750~1,000	1
1000~1,250	0
1,250~	2
計	7



(2) 総量の対前年度増減率

図表9-2 総量の対前年度増減率の分布

増減率(%)	回答数
~▲15	0
▲15~▲10	0
▲10~▲5	1
▲5~0	3
0~5	0
5~10	2
10~	1
計	7



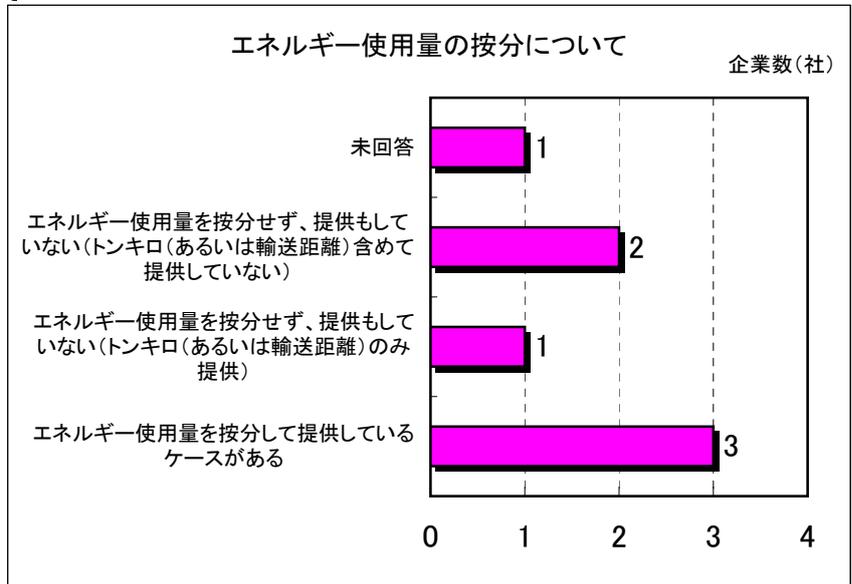
※前年度より増加したのは3社

2) エネルギー使用量の算定に関して

(1) <参考> 特定輸送事業者において、混載等にかかわるエネルギー使用量の按分による荷主へのデータ提供について

図表10-1 エネルギー使用量の按分について

項目	回答数
エネルギー使用量を按分して提供しているケースがある	3
エネルギー使用量を按分せず、提供もしていない(トンキロ(あるいは輸送距離)のみ提供)	1
エネルギー使用量を按分せず、提供もしていない(トンキロ(あるいは輸送距離)含めて提供していない)	2
未回答	1
計	7



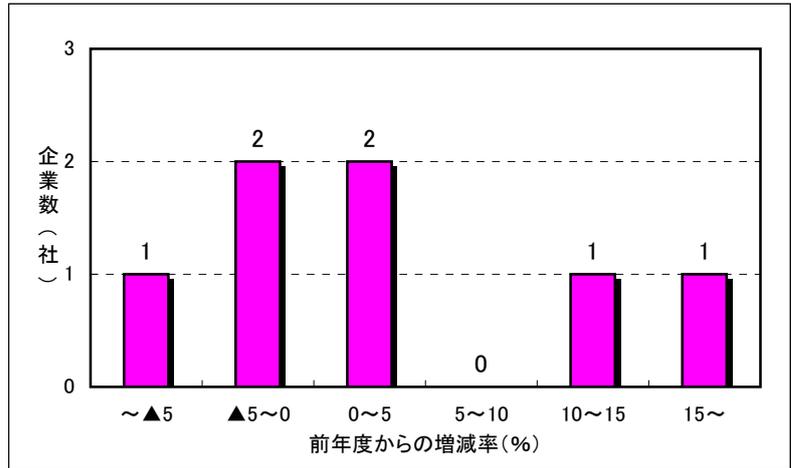
*「提供しているケースがある」であり、すべてのケースで提供しているとは限らない

3) エネルギー使用原単位

(1) 輸送トンキロの対前年度増減率

図表11-1 輸送トンキロの対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲5	1
▲5~0	2
0~5	2
5~10	0
10~15	1
15~	1
計	7



(2) 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

図表11-2 「総量」と「輸送トンキロ」の対前年度増減率の関係

	輸送トンキロの対前年度増減率(%)						計
	~▲5	▲5~0	0~5	5~10	10~15	15~	
総量の対前年度増減率(%)							0
~▲15							0
▲15~▲10							0
▲10~▲5			1				1
▲5~0	1	1	1				3
0~5							0
5~10		1			1		2
10~						1	1
計	1	2	2	0	1	1	7

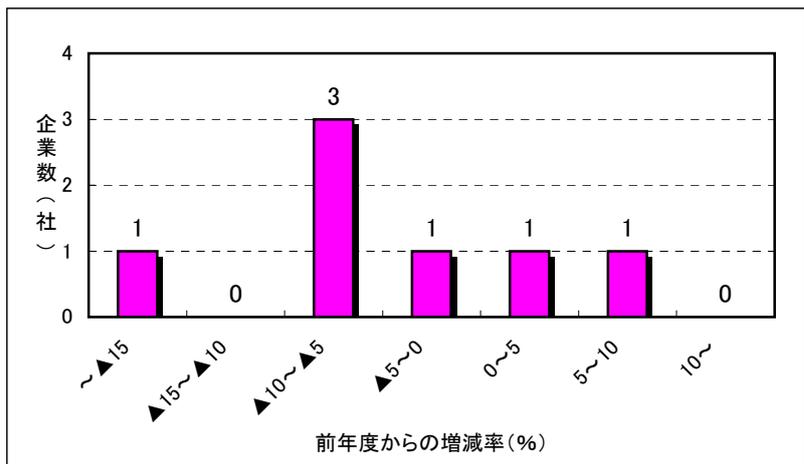
※特定荷主(図表5-3)と比較するとばらついている。

(3) エネルギー使用原単位の対前年度増減率

図表11-3 エネルギー使用原単位の対前年度増減率

増減率(%)	回答数
~▲15	1
▲15~▲10	0
▲10~▲5	3
▲5~0	1
0~5	1
5~10	1
10~	0
計	7

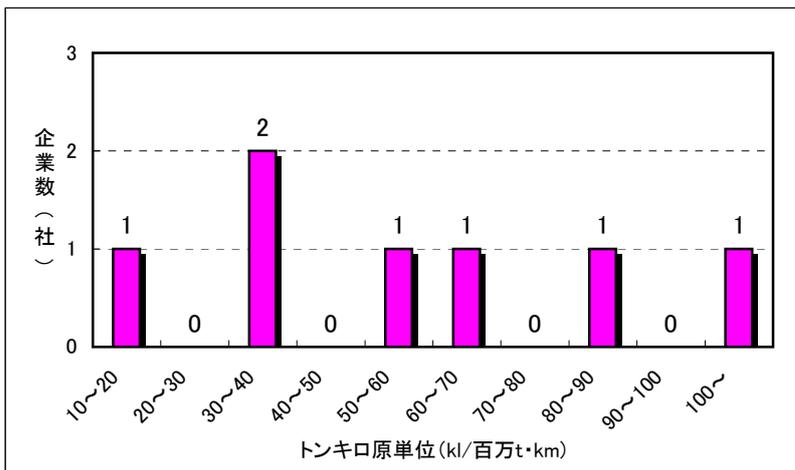
※年平均1%削減未達成は2社



(4) 特定輸送事業者におけるトンキロ原単位

図表11-4 トンキロ原単位の分布

トンキロ原単位(kl/百万t・km)	回答数
10～20	1
20～30	0
30～40	2
40～50	0
50～60	1
60～70	1
70～80	0
80～90	1
90～100	0
100～	1
合計	7



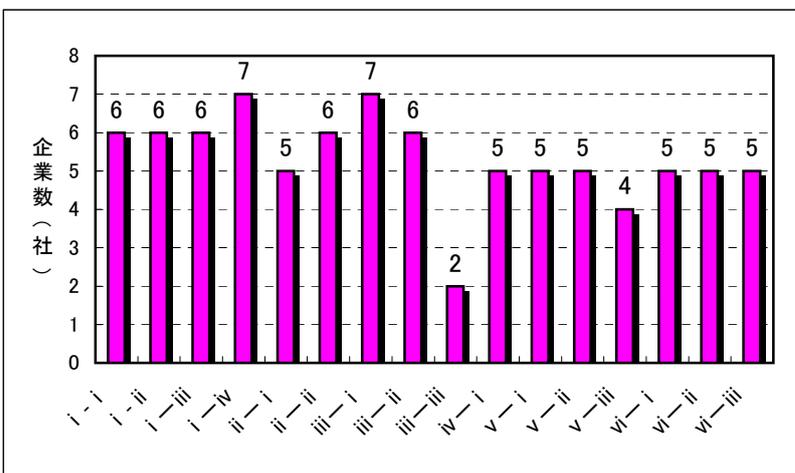
*7社平均 46.5(昨年度調査では50.9)

*特定輸送事業者の定期報告書記載例では、kl/万t・km単位のため、比較の際は要注意

4) 輸送事業者判断基準遵守状況

図表12-1 輸送事業者判断基準遵守状況

項目	回答数
i - i	6
i - ii	6
i - iii	6
i - iv	7
ii - i	5
ii - ii	6
iii - i	7
iii - ii	6
iii - iii	2
iv - i	5
v - i	5
v - ii	5
v - iii	4
vi - i	5
vi - ii	5
vi - iii	5



*「冷凍機効率の向上」を除き、概ね実施中が多い。(昨年度調査と同様の結果)

<図表12-1の項目>

- i - i 省エネ指針の策定及び見直し
- i - ii 省エネ目標の設定・効果測定及び対策の見直し
- i - iii 省エネ推進体制・責任者の設置
- i - iv 省エネに関する従業員教育実施
- ii - i 省エネ輸送用機械器具の導入
- ii - ii 省エネに資する器具の導入
- iii - i 省エネ運転・操縦
- iii - ii 効率的な輸送ルートを選択
- iii - iii 冷凍機効率の向上
- iv - i 輸送用機械器具の大型化
- iv - ii 計画的な貨物の輸送の推進
- iv - iii 積載率の向上
- iv - iv 貨物量に応じた輸送能力の適正化
- iv - v 空荷走行・航行距離等の縮減
- v - i 荷主等の関係者との連携強化
- v - ii 効率的な輸送方法の選択の促進
- v - iii 物流拠点の整備

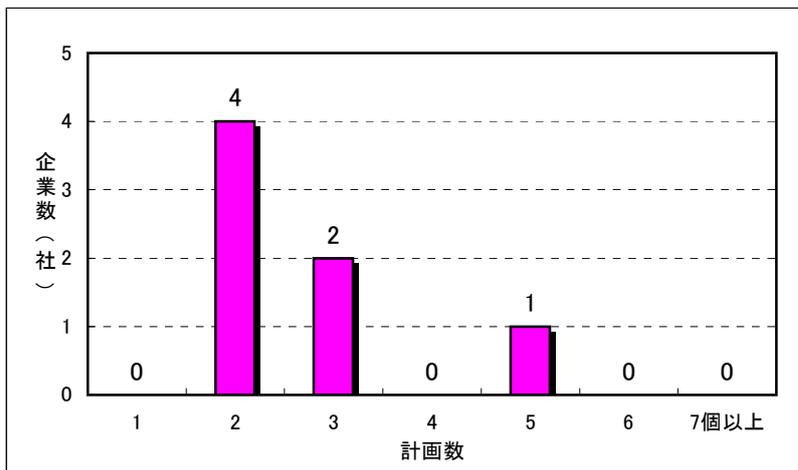
5) 計画について

(1) 計画数

図表13-1 特定輸送事業者計画数

計画数	回答数
1	0
2	4
3	2
4	0
5	1
6	0
7個以上	0
合計	7

* 平均は1社あたり2.7(昨年度調査では3.3)
 * 対策欄に記載された計画数でカウント
 (一つの対策欄に複数の計画が記載されているものも1計画としてカウント)

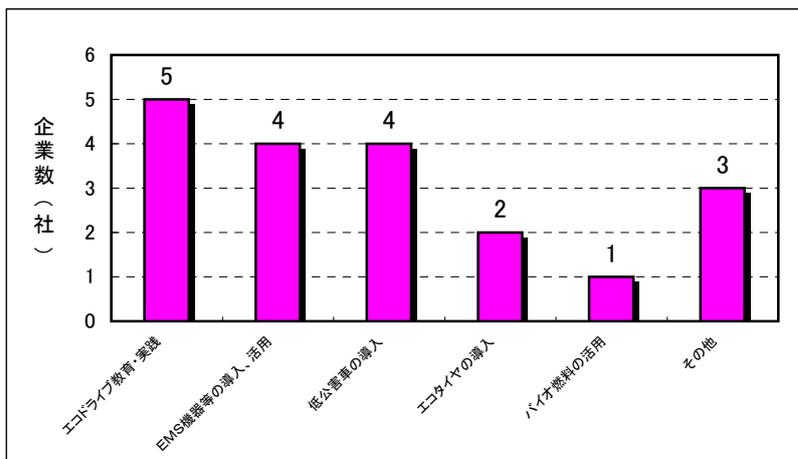


(2) 計画の種類

図表13-2 施策の構成

施策	回答数
エコドライブ教育・実践	5
EMS機器等の導入、活用	4
低公害車の導入	4
エコタイヤの導入	2
バイオ燃料の活用	1
その他	3

* 詳細は、5. 参照



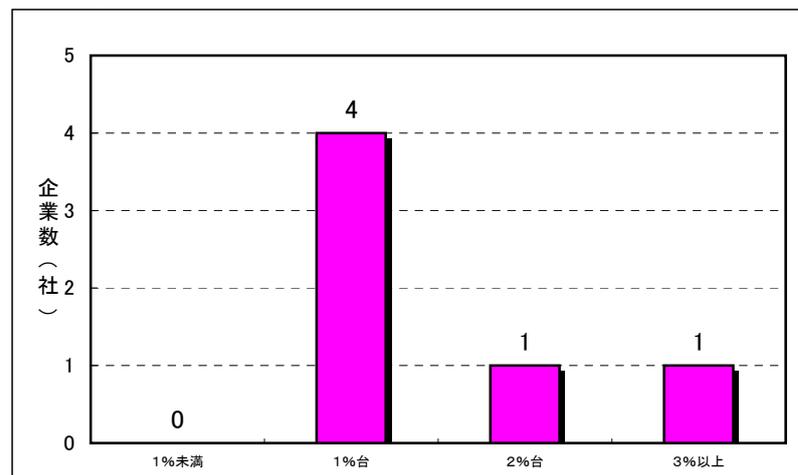
(3) 省エネ計画の対前年度目標削減率

図表13-3 特定輸送事業者の省エネ計画の対前年度目標削減率

省エネ計画の対前年度目標削減率	回答数
1%未満	0
1%台	4
2%台	1
3%以上	1
合計	6

* 平均は1.57%(昨年度調査では0.54%)

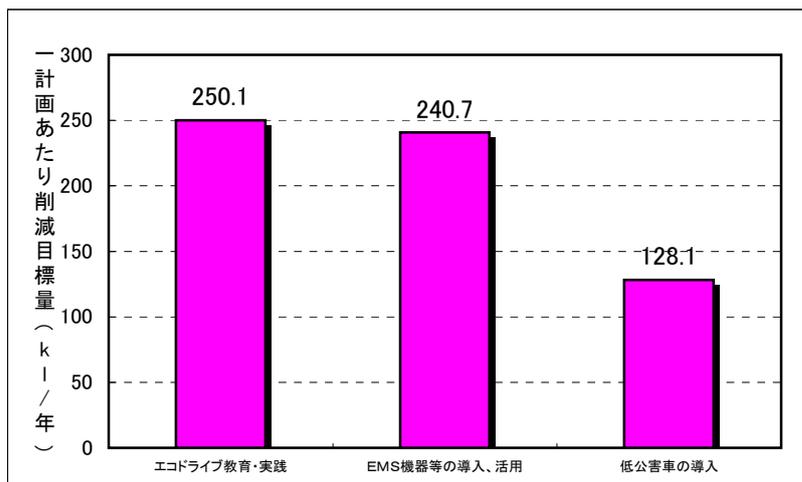
* 削減効果欄に、原単位改善率、あるいは燃費改善率が記載されているものについては、その割合から総量を算出



(4) 1施策あたりの削減目標量(原油換算)

図表13-4 特定輸送事業者の1施策あたりの削減目標量

施策	削減目標量
エコドライブ教育・実践	250.1
EMS機器等の導入、活用	240.7
低公害車の導入	128.1



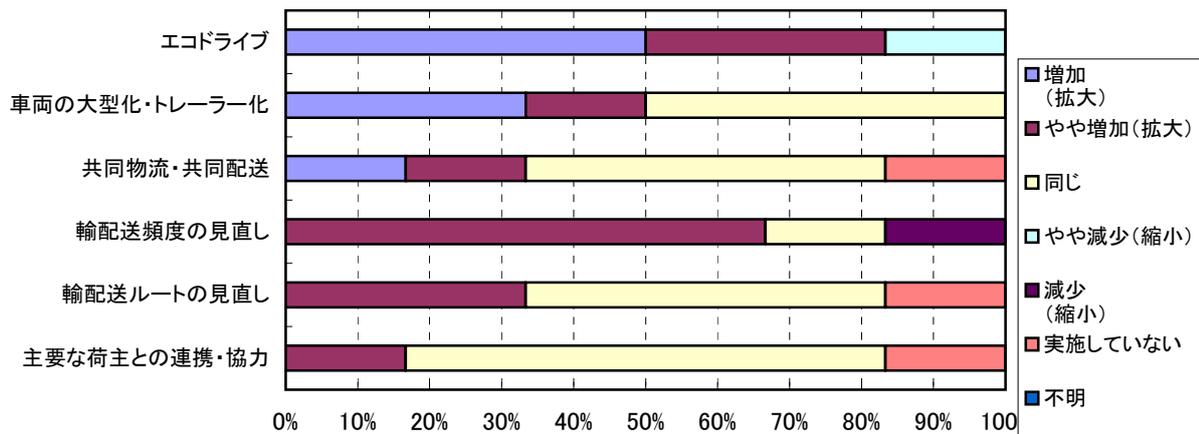
6) <参考> 主な施策の実施概況

(1) <参考> 平成18年度との比較

図表14-1 H18年度と比較しての主な施策の実施状況

	増加 (拡大)	やや増加 (拡大)	同じ	やや減少 (縮小)	減少 (縮小)	実施して いない	不明	合計
主要な荷主との連携・協力	0	1	4	0	0	1	0	6
輸配送ルートの見直し	0	2	3	0	0	1	0	6
輸配送頻度の見直し	0	4	1	0	1	0	0	6
共同物流・共同配送	1	1	3	0	0	1	0	6
車両の大型化・トレーラー化	2	1	3	0	0	0	0	6
エコドライブ	3	2	0	1	0	0	0	6

H18年度と比較しての主な施策の進捗状況

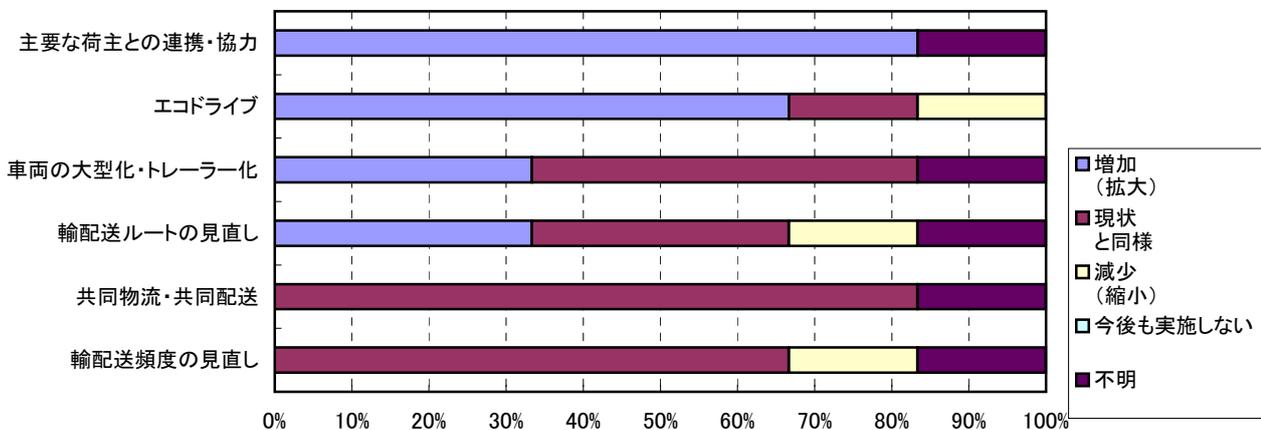


(2) <参考> 今後(2-3年後)の見通し

図表14-2 主な施策における今度(2-3年後)の見通し

	増加 (拡大)	現状 と同様	減少 (縮小)	今後も実 施しない	不明	合計
輸配送頻度の見直し	0	4	1	0	1	6
共同物流・共同配送	0	5	0	0	1	6
輸配送ルートの見直し	2	2	1	0	1	6
車両の大型化・トレーラー化	2	3	0	0	1	6
エコドライブ	4	1	1	0	0	6
主要な荷主との連携・協力	5	0	0	0	1	6

主な施策における今後の見通し



5. 施策の種類(詳細版)

図表15-1 施策の種類(詳細版)

目的		主な施策		物流部門単独で実施できること		他部門/取引先等との連携により実施すべきこと	
原単位改善	47 (17)	エコドライブの推進	10 (9)	エコドライブ教育・実践	6 (5)		
				EMS機器等の設置、活用	4 (4)		
		ハード対応	9 (6)	クリーンエネルギー自動車(低公害車)導入	6 (4)		
				エコタイヤの導入	3 (2)		
		バイオ燃料	2 (1)	バイオ燃料の活用	2 (1)		
		モーダルシフト	30	鉄道	21		
船舶	5						
航空機から他モードへの変換	4						
走行距離削減	65	拠点配置の見直し	15	物流センター・在庫拠点の見直し	8	生産拠点の見直し(生産工場の複数化)	5
				仕入れ商品の入庫拠点の変更	1		
				在庫拠点の共同化	1		
		輸送計画の見直し	29	輸出入における最寄港(空港)の活用(分散荷降ろし)	5	共同輸配送	3
				輸配送ルートの見直し	4	リードタイムの見直し	1
				工場直送	3	帰便の調達物流への活用	1
				混載便・小口便の活用	3		
				複数拠点での積み合わせ、積み降ろし	2		
		輸送回数の削減	21	車両の大型化	5	納入頻度の削減・見直し	4
				車両のトレーラー化	5	大ロット化	3
				輸入コンテナ/ソフトタンク利用による帰便の効率化	2		
イレギュラー輸送・臨時便の削減	2						
積載率向上	9	積載数増のための工夫	9	包装設計の見直し・小型化	4	製品の小型化	1
				積み合わせの工夫	2		
				多段積みの実施	1		
				パレットレス化	1		

*実数は特定荷主、括弧内は特定輸送事業者の計画数

<その他の施策>

- ・船舶の燃費改善のための方策 4
- ・販促物製造量の削減 1
- ・梱包材料の軽量化 1

6. その他施策の内容(抜粋)

講習会等会合の開催

- ・社内「環境保全委員会」の専門部会の一つとして「グリーン物流部会」を設置し、特定荷主としての責務を果たすために社内関係部署や物流事業者とグリーン物流について企画・実施・確認などにより積極的に改善活動を行っている。
- ・年2回の社内講習会を実施し、各事業部門のCO₂排出量削減活動推進責任者に当社の物流におけるCO₂排出量の現状を周知し、削減対策の推進を図った。
- ・事業部署ごとに省エネ管理者を設置し、体制を作り、社内及び運送会社に対する教育を実施している。
- ・営業責任者に対する社内研修を実施
- ・グループ特定荷主情報交換会を開催
- ・グループ企業全体に省エネ輸送の取組方針の説明会を開催し、定期的な取組による効果を把握する体制を確立
- ・2002年よりロジスティクス環境対応専門委員会を設立し、グループ企業全体の物流におけるCO₂排出量の把握を開始。当部門では、CO₂排出実績集計および分析、モーダルシフト等の環境対応物流の推進、支援を行い、CO₂削減の推進を図る中心的役割を担っている。
- ・経済走行・安全走行による燃費向上に向けたデジタコ勉強会開催
- ・輸送の合理化やデータ収集に関して、輸配送委託先と施策についての打ち合わせを継続実施した。
- ・H20年度は物流事業者との情報交換等を通じて、可能な限り燃費情報を取得する推進を実施する。
- ・輸送事業者と「安全・品質・環境会議」及び、その分科会を定期的に行い、モーダルシフト、燃費向上の施策を推進中
- ・エコタイヤセミナーを開催し、運送事業者に対して環境対策への訴求活動を実施
- ・配送業務委託企業が実施するドライバーミーティングに、弊社物流センター責任者が出席し、意見交換等を実施。配送業務委託企業と同じ目線での省エネルギーに努めている。
- ・輸送業者と荷主と連携体制を構築し、輸送効率を向上する施策を協力して推進している。

包装資材関連

- ・配送資材(パレット、通い函、カゴ車等)の軽量化/サイズ変更等を行って燃費向上を図るため、配送資材の研究を始めた。
- ・包装資材の軽量化を推進(製品容器の軽量化、段ボールの中仕切りの廃止、薄型段ボールの採用)

認証取得関連

- ・「主要委託先」(*)に対してISO14001、グリーン経営認証、エコアクション21のいずれかを取得している物流事業者との連携を深めていく。(*)主要委託先:取引金額の合計が全体の過半数となる上位委託先の物流事業者
- ・グリーン経営認証、ISO14001認証、貨物自動車運送事業安全性評価事業=Gマーク等の取得/採用情報を把握し、未取得の輸送事業者に対しては、取得/採用を要請する。
- ・当社ではISO14001認証取得を全社的に展開中であり、未取得物流センター4箇所についての新規認証取得予定である(毎年新規設置後1年を経過した物流センターを対象に認証取得を行っている。)

その他

- ・今後は自社単体だけではなく、貨物運送責任範囲と同様の範囲におけるCO₂削減
- ・運送事業者と荷主企業の協働による取組をさらに発展させ、消費者も参加できる輸送サービスを通じてエネルギー消費量の削減及びCO₂排出量の削減に向けた取組の展開
- ・省エネ運転指導員の育成
- ・平成17年度よりトラックドライバーの訓練にエコドライブの教育をプログラム化し、19年度も実施した。
- ・平成19年度グリーン物流パートナーシップモデル事業の認定
- ・物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定