

PHASE I 自社におけるエコドライブ活動（P7）

STEP 1 意識づけ

<1-1> 経営者としての環境取組方針検討、策定

(ねらい)

環境に関する取組みは、取組当初は、ボトムアップでは進まない傾向があることや、CSRへの社会的要請を踏まえ、トップダウンによる活動推進が必要となります。

(活動項目例)

- 全社をあげた環境取組方針策定
- ・ 経営者参画による環境取組方針の検討
- ・ 経営者の署名が含まれた環境取組方針の作成及び掲示

(参考情報)

- ・ トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P17～19）
（交通エコロジー・モビリティ財団）
- ・ 各社環境報告書
環境ロジスティクス・データベース（国土交通省）
<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/kankyologi/index.html>

<1-2> 営業所長、管理者、ドライバー等への意識づけ

(ねらい)

エコドライブは、経営者が指示すれば進展する活動ではなく、関係者全員参加による活動です。したがって、経営者からドライバーまで全員が、エコドライブへの理解を深め、活動を進める土台構築を図ることが必要です。

(活動項目例)

- 営業所長、統括安全衛生責任者等へのエコドライブの意義等の意識づけ
- 管理者、ドライバーへのエコドライブの意義等の意識づけ
- ・ 地球温暖化の影響等の環境問題の意識づけ
- ・ 安全、経済、環境面からのエコドライブの重要性の説明

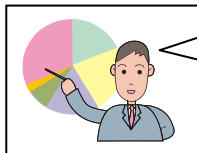
(参考情報)

- ・ 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（P2～3）
- ・ 誰でもできるエコ運転術（P3）
- ・ エコ安全ドライブ（P3～5）

(Q & A)



Q エコドライブ活動への理解が得られません。よい方法があれば教えてください。



A 当社では、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っています。まず、現場の管理者の意識を変え、その後、実際に運転する乗務員への展開を図りました。(物流事業者)

【事例1-1*5より】

*5 第2章4項の事例番号と対応しています。

STEP 2 エコドライブ活動の実践

< 2-1 > 目標設定

(ねらい)

目標設定により、現状とのギャップを浮かび上がらせるとともに、そのギャップを埋めるための方向性を明確にすることが必要となります。

(活動項目例)

●現状把握

- ・ある期間（1ヶ月間）における車種別の総走行距離及び燃料使用量の把握、燃費値の算出
- ・朝礼時等におけるドライバーへの指導内容の確認

●エコドライブ基本方針（実施項目及び重点施策）の策定

- ・実施項目及び重点施策の策定
- ・全社員への周知のための掲示

●社内体制構築

- ・全社的な進捗管理を行う事務局の設置
- ・各事業所における体制整備（運行管理者—ドライバー）
- ・推進体制の周知、権限の明確化等

●目標値の設定

- ・現状を踏まえた目標値の設定（全社目標のみならず、事業所別やドライバー別目標の設定検討）

目標値例

- ・燃費値
- ・安全の向上（事故率等）

施策例

- ・エコドライブ活動実践
- ・低公害車、トップランナー車の導入

(参考情報)

- ・トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P 30～31、36～41）
- ・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（P 4～7、20）

< 2-2 > エコドライブ活動の実施と実績（燃費）管理

(ねらい)

前項で設定した目標達成に向けて、実際にエコドライブ活動を行います。

(活動項目例)

●運行管理者、整備管理者への教育

- ・ドライバーに対する日々の教育方法の習得
- ・「エコドライブ運転テクニック」の習得
- ・（貨物車、自家用車問わず）運行管理者自らエコドライブ実践による理解
- ・各種マニュアル等の理解

●ドライバー教育

- ・「エコドライブ運転テクニック」の習得
- ・各種マニュアル等の理解

●ドライバーによる実践

- ・「エコドライブ運転テクニック」の実践

●実績（燃費）値の管理

- ・ある期間（1ヶ月間）における車種別の総走行距離及び燃料使用量の把握、燃費値の算出
- ・前年同月比との比較

●添乗指導

- ・運行管理者による確認指導
- ・メーカー指導員の活用

●外部講習会の活用

●チェックリストの活用

- ・エコドライブ活動進捗表*⁶の活用

<エコドライブ運転テクニック>

- ・急発進、急加速を控える
- ・急ブレーキを控える
- ・シフトアップは早めに行なう
- ・タイヤの空気圧を適正にする
- ・定速運転の励行
- ・無駄な空ぶかしをしない
- ・アイドリングは必要最小限にとどめる
- ・エンジンブレーキを有効に活用する
- ・予知運転によるストップアンドゴー回数を抑制する

（参照）

トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P 4 1～4 2）

エコドライブ推進マニュアル（(社) 全日本トラック協会）（P 2 7～3 3）

（参考情報）

* 6 「エコドライブ進捗表」

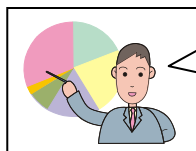
経営者・運行管理者のためのエコドライブ推進マニュアル（P 2 5）

- ・トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P 3 0～3 1、3 6～4 5）
- ・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（P 4～7、2 0）
- ・誰でもできるエコ運転術（講師マニュアル）（P 4～1 0）
- ・エコ安全ドライブ（P 9～1 0）

（Q & A）



Q 現場のドライバーへの教育はどのように行なえばいいでしょうか（頻度等）。



A 当社の支店では、毎月1回開催する「チームミーティング」という社内教育の中で、エコドライブ推進のための項目を1つずつ取り上げ、周知徹底を図っています。その中で、エコドライブ実施の有無による具体的な燃費値を提示し、「目に見える成果」による取組を図っています。（物流事業者）

【事例1-4より】

STEP 3 活動の評価・見直し

< 3-1 > 活動の評価

(ねらい)

単に2-2の活動を行うだけではなく、実施している活動が計画どおり進捗しているか評価を行い、必要に応じて見直しのステップにつなげることが必要となります。

(活動項目例)

- 目標との差異確認、分析
 - ・ 目標値と実績値の差異の確認
 - ・ 前年同月比との比較の実施
 - ・ 差異要因の分析
- ドライバーへの現状確認（問題点抽出）
 - ・ エコドライブ実施時の課題、トラブル等の把握

(参考情報)

- ・ トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P 40、46）
- ・ 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（P 16～17）

< 3 - 2 > 見直し

(ねらい)

3 - 1 の評価を受けて、計画どおり進捗していない場合に、見直し方策を検討、実施し、目標達成を図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 問題点に対する解決策の策定及び実施
 - ・ドライバーからの課題の把握及び解決策の検討
 - ・代表的な課題及び解決策の情報収集
- 新しい施策の検討
 - ・スムーズに展開できている営業所のノウハウの活用

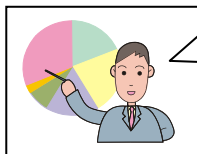
(参考情報)

- ・トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル (P 40、46)
- ・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 (P 16 ~ 17)

(Q & A)



Q ドライバーから、「他のトラックからあおりを受けて困っている。もう少しスピードを上げたい」といった要望があがりました。よい対応方法があれば教えてください。



A 当社のデジタルタコグラフの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ので、トラックの後部に「エコドライブ実施中」というステッカーをつけ、周知しています。また、ドライバーに対しては、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なっています。
【事例 2 - 2 より】

A エコドライブの目的の1つは安全の確保 (事故削減) であります。したがって、当社では、ドライバーに対し、周囲の安全を最優先にすべきということを指導しています。
【事例 2 - 3 より】

< 3 - 3 > 表彰制度

(ねらい)

優秀な実績をあげたドライバーや事業所に対し、適正な評価を行うことにより、ドライバー等の取組意欲の向上を図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 社内表彰の推進
 - ・ 社内表彰制度の構築及び実施
- 社外コンテスト活用の検討
 - ・ エコドライブコンテスト（環境省）
 - ・ トラックドライバーコンテスト（全日本トラック協会）
 - ・ 全日本物流改善事例大会（J I L S）
- その他
 - ・ 表彰結果等の社内、及び荷主への周知

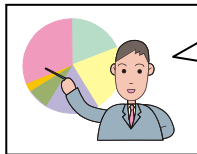
(参考情報)

- ・ トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル（P 4 9）
- ・ 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（P 1 5）

(Q & A)



Q エコドライブ活動を始めてから数年経ち、全体的に意識が低下してしまいました。よい方法はありませんか。

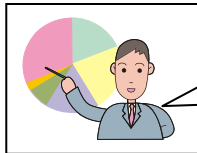


A 評価制度を構築し、単月優秀者、連続優秀者の表彰を行なうことにしました。その結果、再び、燃費値の向上につながっております。会社が常に評価してくれるという意識とがんばったことを褒める環境づくりがポイントだと考えます。
(物流事業者) **【事例 3 - 3 より】**

A デジタルタコグラフ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しました。具体的には、個人賞に加えてチーム（事業所）賞を設定しました。
なお、できるだけ多くのドライバーに報奨の機会を与えられるように、個人賞は、事業所ごとに「月間賞、期間賞」を設定し、チーム賞も「月間賞」を設定し、事業所（チーム）全体のレベルアップを狙っております。
(物流事業者) **【事例 3 - 4 より】**



Q 社内資格を構築している企業はありますか。



A 当社では 2002 年より“新環境輸送運転士”という社内認証制度をスタートさせました。基準としては、添乗及び立会いによる輸送実技、点検技術、及び交通法規、環境輸送に関する知識確認としております。(物流事業者) **【事例 1 - 8 より】**

< 3 - 4 > EMS 機器等の活用

(ねらい)

EMS 機器等の活用により、2 - 2 の活動を中心としたエコドライブのさらなる進展を図ることが望まれます。

(活動項目例)

- EMS 機器の活用
 - ・ EMS 機器の導入
 - ・ ドライバー指導時において、EMS 機器の結果表の活用
 - ・ 警告音、基準等の調整
- エコタイヤ、蓄熱マット、蓄冷クーラー等の導入
- その他
 - ・ 各種助成制度の活用

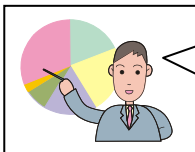
(参考情報)

- ・ トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル (P 47、48)
- ・ 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 (P 11)
- ・ 財団法人運輸低公害車普及機構ホームページ
<http://www.levo.or.jp/ems/ems00.html>

(Q & A)



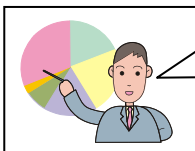
Q EMS 機器による効果は理解しておりますが、全車両に導入できません。全てのドライバーにエコドライブの運転方法を理解させる良い方法があれば教えてください。



A 当社では、自社車両 150 台保有しており、そのうち 30 台にエコナビゲーションを導入しました。ある期間、装着車両に全ドライバーを交代乗務させるとともに、運行管理者による添乗指導と併せて実施し、クラッチの使い方やアクセルを踏む際のクセ等を治しております。また、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おります。(物流子会社) **【事例 3 - 1 より】**



Q デジタルタコグラフの結果を活用して、指導している例がありましたら教えてください。



A デジタルタコグラフの結果で、急加速/急減速で減点となったドライバー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、情報を共有しております。
【事例 3 - 6 より】

< 3 - 5 > グリーン経営認証登録への取組

(ねらい)

中小運送事業者でも比較的取得が容易であるグリーン経営認証の登録、維持によるエコドライブ活動の継続化、及び発荷主へのアピールを図ることが望まれます。

(活動項目例)

- グリーン経営推進マニュアルの確認
- グリーン経営推進チェックリストによる自己診断
- グリーン経営認証登録

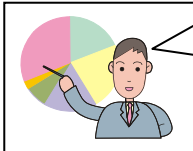
(参考情報)

- ・トラック運送事業におけるグリーン経営認証マニュアル

(Q & A)



Q グリーン経営認証登録をどの位置づけで考えていますか。



A グリーン経営認証は、ISO14001と比較し、取得費用が廉価であることや、運送事業者に焦点を当てた内容であることから、当社では、経営計画の中に、グリーン経営認証登録を組み入れ、全社取組としました。

しかし、各事業所に大きな負荷がかかることから、取得のためのサポートを本社担当部署が行なっております。(物流事業者)

【事例3-9より】

STEP 4 継続的改善に向けた取組

< 4-1 > 新たな目標の設定

(ねらい)

エコドライブは一過性ではなく、永続的に実施する活動であることから、現状を踏まえた新たな目標の設定による活動の進展と関係者の意識の向上を図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 活動を踏まえた新たな目標の設定
- （取り組む事業所を限定している場合は）対象範囲の拡大
- エコドライブに関する最新情報の入手（関連団体、他社事例等）

(参考情報)

- ・エコ安全ドライブ（P 6～8）

★目標値の考え方

新しい目標値の設定の際に、実態に即した数値の設定は重要となりますが、その他に関連する法規制等を参考値として参照することがあります。下記が主に参考となるものです。

◎目標値にあたって参考となる値

1) 改正省エネ法

(1) 努力義務

改正省エネ法では、“中長期的に年平均1%削減”を努力義務としております。もちろん、エコドライブだけでこの目標を達成するわけではありませんが、一つの指標と考えられます。

(2) 改正省エネ法告示第66号別表第2

改正省エネ法告示第66号別表第2は、以下のとおりとなっております。

図表Ⅲ-1-5 経済産業省 告示第66号 別表第2

輸送の区分		燃費(km/l)	
燃料	最大積載量(kg)	営業用	自家用
ガソリン	軽貨物車	9.33	10.3
	～1,999	6.57	7.15
	2,000kg以上	4.96	5.25
軽油	～999	9.32	11.9
	1,000～1,999	6.19	7.34
	2,000～3,999	4.58	4.94
	4,000～5,999	3.79	3.96
	6,000～7,999	3.38	3.53
	8,000～9,999	3.09	3.23
	10,000～11,999	2.89	3.02
12,000～16,999	2.62	2.74	

2) 関東運輸局、神奈川県及び(社)神奈川県トラック協会実施の調査

関東運輸局、神奈川県及び(社)神奈川県トラック協会では神奈川県内のエコドライブ実施状況を把握するために、毎年調査を行っております。直近の結果は下記のとおりです。

図表Ⅲ－１－６ 平成18年度のトラック燃費データ

トラック区分	平均燃費 (km/l)	対象台数 (台)
小型トラック (車両総重量4超～7トン)	6.13	4,566
中型トラック (車両総重量7超～8トン)	5.18	3,999
大型トラック (車両総重量19超～25トン)	3.24	3,483

出典：神奈川県ホームページ

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

< 4-2 > 荷主との情報交換

(ねらい)

自社（元請・協力会社）のエコドライブ活動について、荷主に理解を深めていただくとともに、エコドライブ実施にあたっての荷主起因の課題があれば、積極的な情報提供や意見交換を行い、解決策を検討することが必要となります。

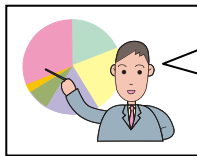
(活動項目例)

- 状況報告
- 問題点についての報告
- 荷主からのアイデア募集

(Q&A)



Q ドライバーの意思ではないアイドリング状態や燃費悪化事象が発生し、ドライバーはエコドライブを実施しようとする気力がおちます。



A 当社では、本社が顧客（荷主）と折衝を行い、必要に応じて提案を行っております。解決例としては、夜間配送への切り替えによる運行時間短縮及び渋滞緩和、当方センター施工による共同配送の実施等があります。
(物流事業者)

【事例10-5より】

< 4-3 > 経営者としてのレビュー

(ねらい)

エコドライブ活動を含めた環境への取組全般については、1-1のとおり、トップダウンで進めることが必要ですが、経営者が単に方針を決めるだけではなく、活動のレビューも行うことにより、経営者含めた全員参画の活動であることを関係者全員に改めて認識させることが必要となります。

(活動項目例)

- 現状の活動に対する定期的なレビュー
- 新たな環境取組方針の策定

(参考情報)

- ・エコ安全ドライブ（P6～8）

PHASE II 発荷主、元請事業者、協力会社のコミュニケーションの確立による エコドライブ推進（P8）

【発荷主】

STEP 1 元請事業者とのコミュニケーションの確立

< 1-1 > エコドライブに関する意識づけ及び依頼

(ねらい)

元請事業者については、既にエコドライブに取り組んでいる企業も多いと思われませんが、規模によっては、まだ実施していないケースも想定されます。その場合に、元請事業者の経営者等を通じて意識づけ等を図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 元請事業者の経営者/営業所長、担当責任者に対するエコドライブの意識づけ及び依頼

< 1-2 > 情報共有と状況確認

(ねらい)

1-1を受けて、エコドライブに関する詳細な内容（効果等）について、定期的に情報交換を行い、意識づけを図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 定期的会合、又は定期的な情報交換の実施
- 実施状況の確認
- 課題の整理及び解決策の検討

【輸送事業者（元請事業者）】

STEP 1 協力会社とのコミュニケーションの確立

< 1-1 > エコドライブに関する意識づけ及び依頼

(ねらい)

協力会社については、エコドライブを実践していないケースが想定されることから、協力会社の経営者を通じて意識づけ等を図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 協力会社の経営者に対するエコドライブの意識づけ及び依頼

(Q & A)



Q どのように意識づけを行えばいいのですか。



A 当社では、協力会社の経営者に定期的に集まっていただく「協力的社会議」の中で、エコドライブ実施を依頼いたしました。その際に、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、理解を求めています。 (荷主)

【事例5-2より】

< 1-2 > 情報共有と状況確認

(ねらい)

1-1を受けて、エコドライブに関する詳細な内容（効果等）について、定期的な会合時に積極的な情報提供を行い、意識づけを図ることが必要となります。

(活動項目例)

- 協力的社会議等の定期会合の実施（既存の安全衛生協議会等でのエコドライブを議題とした活動含む）
- 実施状況の確認

STEP 2 協力会社にかかわるエコドライブ支援

< 2-1 > エコドライブ活動支援

(ねらい)

STEP 1により、協力会社がエコドライブの重要性を認識しても、協力会社の規模等によっては、なかなか進展しないことが想定されます。そこで、元請事業者が、これまで自社で取り組んできたノウハウや情報提供等を行うことにより、エコドライブ活動を支援することが望まれます。

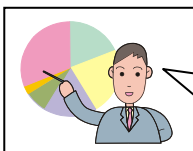
(活動項目例)

- 自社取組の紹介
 - ・ 社内体制構築方法の紹介
- 燃費管理方法の紹介
- エコドライブテキスト作成のための支援
- 既存マニュアル、事例集の紹介
- 実技指導への協力
- 自社エコドライブ指導会への参加要請
- グリーン経営推進マニュアルの紹介

(Q&A)



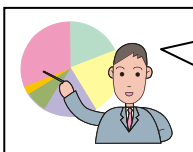
Q 自社であれば徹底した指導ができますが、協力会社へのエコドライブ指導などできるのでしょうか。



A 当社では、トラックメーカーの協力を得ながら、幹線輸送協力会社向けに、「エコドライブ研究会」を開催し、その中でテストコースを使用した実技指導を実施しております。燃費向上による燃料費削減ということを、身をもって体験させることが必要だと感じました。(物流事業者) **【事例5-10より】**



Q はじめはどのようなことからスタートしたか教えてください。



A 当社では、定期的な協力会社会議を開催し、当社の環境への取り組みを説明し、理解と協力を求めました。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策定させて燃費向上を促すこととしました。今後は定期的な報告を求めていますと考えております。(物流事業者) **【事例5-9より】**

< 2 - 2 > 課題収集と対策案検討

(ねらい)

協力会社においても、エコドライブ活動の実施に伴い、課題が発生します。それらの課題に対する対策案を検討する際に、発荷主、元請事業者も協力することで、エコドライブ活動の進展を図ることが望まれます。

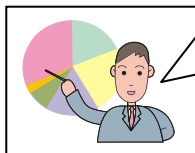
(活動項目例)

- エコドライブ実施時の問題点収集と対策案検討
 - ・ 自社実施時の課題と解決策提示
 - ・ 協力会社会議等で、他社含めた情報共有化

(Q & A)



Q 協力会社からのエコドライブ実施時の課題収集を行なっている例を教えてください。



A 当社では、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おりますが、エコドライブ活動を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ています。しかしながら、当社でも各社の進捗確認を行なう必要があると考え、年4回「燃費向上推進確認会」を開催し、各社が策定した燃費向上計画表をもとに、実施上の課題の情報共有（課題解決方策の提示）を行なっています。また、毎月各社から提示される燃費実績を基に良化悪化要因の確認も行なっています。
【事例5-1より】

< 2 - 3 > 支援機器等の情報提供等

(ねらい)

資本関係のない協力会社に対し、EMS機器等の提供は現実的ではありませんが、支援機器等の効果等の情報提供により、設置の検討を促すことが望まれます。

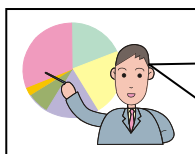
(活動項目例)

- EMS機器の効果説明
 - ・ 燃費、安全（事故率）と費用の関係
 - ・ 運行日報等の作成作業の簡略化
- エコタイヤ、蓄熱マット、蓄冷クーラー等の紹介
- 各種補助制度の活用

(Q & A)



Q 協力会社にEMS機器の効果等の情報提供を行ないたいのですが。



A 協力会社に対しエコナビゲーションシステムの装着協力を求めましたが、協力会社からは「当社の稼働状況やドライバーでも同じような効果が見込めるか疑問である」といった声が多く、導入が進みませんでした。そこで、メーカーに協力いただき、デモ機を協力会社へ貸し出し、各社でその効果検証を実施してもらい、その結果で判断していただくこととしました。なお、検証方法によって効果が左右されるので、当社で検証方法（運用面含む）を提示しております。
【事例8-1より】

PHASE III 着荷主の調達段階におけるエコドライブへの配慮 (P9)

STEP 1 調達段階におけるエコドライブへの配慮

<1-1> 調達物流の把握

(ねらい)

はじめに、調達物流については把握することが望まれます。その際、調達部門が物流に精通していなければ、必要に応じて物流部門も参画した形で確認や情報共有することが望まれます。

(活動項目例)

- 調達物流の現状把握
- 購買担当者へのエコドライブに関する情報提供
- 発荷主に対するエコドライブ取組状況の確認

<1-2> エコドライブへの配慮を含めたグリーン調達の実施

(ねらい)

グリーン調達に関わる基準は、メーカーを中心に多くの企業で策定され、各社のホームページで公開されていますが、物流、特に輸配送に関わる記載が含まれているケースは稀です。したがって、グリーン調達の基準の中に、エコドライブへの配慮の項目が含まれることにより、エコドライブの進展が望まれます。

(活動項目例)

- 調達先選定時の配慮
- 調達の実施
- 実施時の課題収集
- 発荷主との定期的な意見交換

(参考情報)

- ・ 主要な事業者におけるグリーン調達基準掲載ホームページへのリンク

(グリーン購入ネットワークホームページ)

http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/g-law/jirei_db/TJD005.html

PHASE IV エコドライブのさらなる推進に向けた4者による取組項目（P11）

敷地内アイドリングストップ（4者）

（ねらい）

発荷主、もしくは着荷主の敷地内でのアイドリングストップの励行によるCO₂排出量の削減を図ることが必要となります。

（留意点）

・夏季、冬季等はドライバーの健康問題に影響が出る恐れがあり、待機所、控え室の設置、整備が必要となります。ただし、スペースの確保等の課題があることから、次項で示す入出荷待ち時間削減の取組が望まれます。

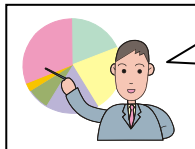
（活動項目例）

主体	発荷主/着荷主	輸送事業者（元請/協力）
活動項目例	<ul style="list-style-type: none"> ・アイドリングストップの啓発（看板の設置等） ・輸送事業者への依頼 ・巡回パトロールでの指導 ・待機所、ドライバー控え室の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・発・着荷主敷地内におけるアイドリングストップ実施時の課題の報告

（Q&A）



Q 休憩場所を設置したのですが、利用が進みません。工夫されている例があれば教えてください。



A 原因を調べたところ、非喫煙者にとっては、タバコの煙やにおいのために利用しにくいといったことがありました。そこで、休憩場所の2分化（喫煙室と非喫煙室）実施しました。合わせて、休憩場所の環境改善も行ないました。
（物流子会社） **【事例10-3より】**

入出荷待ち時間削減に向けた取組（発荷主/着荷主）

（ねらい）

前項のとおり、アイドリングが発生する、あるいはアイドリング時間が長くなる要因の1つとして入出荷時の待ち時間が考えられます。したがって、これらを少しでも短くすることで、CO₂排出量削減につなげることが、発着荷主として必要なことと考えられます。

（活動項目例）

主体	発荷主	着荷主
活動項目例	<ul style="list-style-type: none">・ 出荷待ち時間等の実態把握、分析・ 積み込み開始時間の伝達・ 出荷作業効率化・ 出荷ダイヤグラムの運用・ 積み込み作業改善・ 出荷バースの整備	<ul style="list-style-type: none">・ 入荷待ち時間等の実態把握、分析・ 荷卸開始時間の伝達・ 入荷作業効率化・ 入荷ダイヤグラムの運用・ 荷卸作業効率化・ 入荷バースの整備

（参考情報）

- ・ 物流現場改善推進のための手引書（J I L S）

<http://www.logistics.or.jp/fukyu/experience/convention/kaizennotebiki.html>

（コラム）



上記活動項目は、まさに物流現場改善活動といえます。しかしながら、①自社車両で配送する荷主、②荷主から倉庫業務及び配送業務を委託された輸送事業者、のように、待ち時間の長時間化がコストアップとして跳ね返ってくるケースでないと、これらの改善に取り組めないのが一般的かもしれません。

しかしながら、CO₂削減という目的のために、まずは待ち時間がどうなっているか、捉えてみてはいかがでしょうか。

入出荷車両台数削減（4者）

（ねらい）

前項であげた入出荷待ち時間が長くなる1つの要因として、入出荷車両台数そのものが多いことも想定されます。例えば、①低積載率のトラック、②（積載率は高いが）納品数が極端に少ないトラックがある場合には、何らかの形でトラック1台あたりの積載数を増加させることで、車両台数そのものを削減するような施策実施が考えられます。

（活動項目例）

主体	発荷主	着荷主	輸送事業者（元請/協力）
活動項目例	・トラック1台ごとの①出荷量、②納品先数等の実態把握、分析	・トラック1台ごとの①入荷量、②納品元数の実態把握、分析	
	・配送頻度の見直し	・配送頻度の見直し	
	・効率的な配送コースの設定	・効率的な配送コースの設定	
	・輸送頻度の見直し	・輸送頻度の見直し	
	・ロットの適正化	・ロットの適正化	
	・共同輸配送	・共同輸配送	・共同輸配送
	・輸送事業者への早めの出荷物量情報提供		・発荷主に対し、早めの出荷物量情報提供の要請

（参考情報）

- ・取引条件を考慮した環境負荷低減施策に関する提案 —加工食品をモデルとして—
（第2期CGL グリーンサプライチェーン推進委員会 取引条件分科会）

（コラム）



上記参考情報でも記載しておりますが、食品卸のある1日の入荷トラック台数114台のうち、1出荷拠点（＝メーカー）の荷物のみを納品し、かつその納品数量が50ケース未満だったトラック台数は34台で、それだけで3割に上りました。皆様の会社では、1日に入荷されるトラックのうち、小ロットで運ばれてくるものの割合はどのくらいあるでしょうか。一度把握してみてくださいはいかがでしょうか。

CO₂削減（とコスト削減）のヒントが隠れているかもしれませんよ。

エコドライブ推進のための協力（４者）

（ねらい）

エコドライブの1つの要素として、経済速度の遵守がありますが、実際には、①荷主からの無理な運行依頼、②出荷時間が当初予定よりも遅くなったものの、到着時間の変更がないため、速度を上げて運転しなければいけないといったことが現実的には起こります。したがって、各主体でこれらに配慮することで、ドライバーがエコドライブ運転できる環境整備を行うことが必要となります。

（活動項目例）

主体	発荷主	着荷主	輸送事業者（元請/協力）
活動項目例	・運行時間（速度、労務管理上の休憩時間含む）に配慮した運行依頼	・左記への理解 ・物理的に不可能な到着時間の非設定	・左記に対し、発荷主への要請
	・荷主事情による出発時間遅延時の輸送時間の再設定、及び着荷主への伝達	・左記への理解	・左記に対し、発荷主への要
	・到着遅延情報の着荷主への要請	・到着遅延時の理解、ドライバーへの配慮	・到着時間の変更等に関する発荷主への伝達・報告

（参考情報）

- ・トラック事業における荷主・元請事業者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（国土交通省）
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090528/03.pdf>
（安全運行パートナーシップガイドラインの概要はP 3 参照）