

第2期活動の総括
(第2期CGL第3回本会議承認事項)

1. 第2期活動の概要 (第2期第1回本会議承認事項)

1) 目的

循環型社会を実現するロジスティクスの構築
～個人が変わる、企業が変わる、物流が変わる～

2) 方針

循環型社会を実現するロジスティクスの構築に向けて、産官学、発荷主・着荷主・物流事業者間の連携のもと、第1期の活動成果を活用し、ロジスティクス領域の環境負荷低減活動を推進する。さらに、改正省エネルギー法、地球温暖化対策推進法等にも対応し、物流分野における二酸化炭素等の環境負荷低減活動を積極的に推進する。

3) 目標

循環型社会の実現に向けて、物流分野の環境負荷低減を経営の重要課題として認識し、委員会ならびに研究会の活動を通じて、ロジスティクス環境宣言(2006年3月15日採択)の実現を目指す。

2. 第2期活動の実績

1) 物流分野におけるCO₂削減に焦点をあてた活動の推進(環境宣言第1項実現に向けた取組)

下記を中心に、第2期の活動方針である「物流分野におけるCO₂削減」に焦点をあてた活動の推進

(主な成果)

- ・ モーダルシフト推進に向けた事例集/意見・要望
- ・ エコドライブ推進ガイドー輸送事業者と発・着荷主の連携ー
- ・ 取引条件を考慮した環境負荷低減施策の提案
- ・ グリーン物流研究会による改善施策の研究

(⇒詳細は参考資料1-2の図表1参照)

2) 「取り組む企業を増やす」ための活動の展開(環境宣言第2項実現に向けた取組)

これから取り組みをはじめようとする企業を主な対象とした成果物の作成

(主な成果)

- ・ グリーンロジスティクスガイド
- ・ グリーンロジスティクスチェックリスト

(⇒詳細は参考資料1-2の図表1参照)

3) 「循環型社会の形成に向けた情報発信」の実践(環境宣言第3項実現に向けた取組)

行政及び関係企業に対する意見・要望を策定

(主な成果)

- ・ 改正省エネ法に対する意見・要望
- ・ モーダルシフト推進に対する意見・要望

(⇒詳細は参考資料1-2のP3の5項参照)

4) 参加メンバーの連携による活動の推進

第1期に引き続き、研究会、委員会ともに発荷主企業、着荷主企業、物流事業者間の連携による活動を進めた。(⇒詳細は参考資料1-2 図表3参照)

3. 第2期活動を終えての課題

1) 普及活動のさらなる推進

前述のとおり、「グリーンロジスティクスガイド」を含めた成果物を作成してきたが、それらの普及活動については、第2期の活動としては十分とは言えるものではなかった。

そこで、第3期では、第1、2期成果物の普及活動を展開し、環境負荷低減活動に取り組む企業を増やす活動をより一層進める必要がある。

2) 各委員会での積み残し課題

各委員会ともに、いくつか積み残しの課題がある。今後、第3期における検討テーマの設定の際に、それらを考慮する必要がある。

3) 人的ネットワークの構築

環境会議では、「異業種、異なる立場のメンバー参画による人的ネットワークの構築」を特徴の1つとしているが、登録メンバー数の多い組織体を中心に、人的ネットワークの構築のみならず、その前段階である人的交流も不十分なところがあった。第3期においては、運営上の工夫により、これらを少しでも改善する必要がある。

4. 総括

「循環型社会を実現するロジスティクスの構築」というグランドデザインの達成に向けて、「ロジスティクス環境宣言」の実践に必要となるツールの整備等を中心に、様々な活動を推進した。

第3期については、第1、2期の成果物の普及等により、環境負荷低減活動に取り組む企業を増やす活動を推進したい。

以 上

第2期活動実績の概要

1. 第2期実績の整理

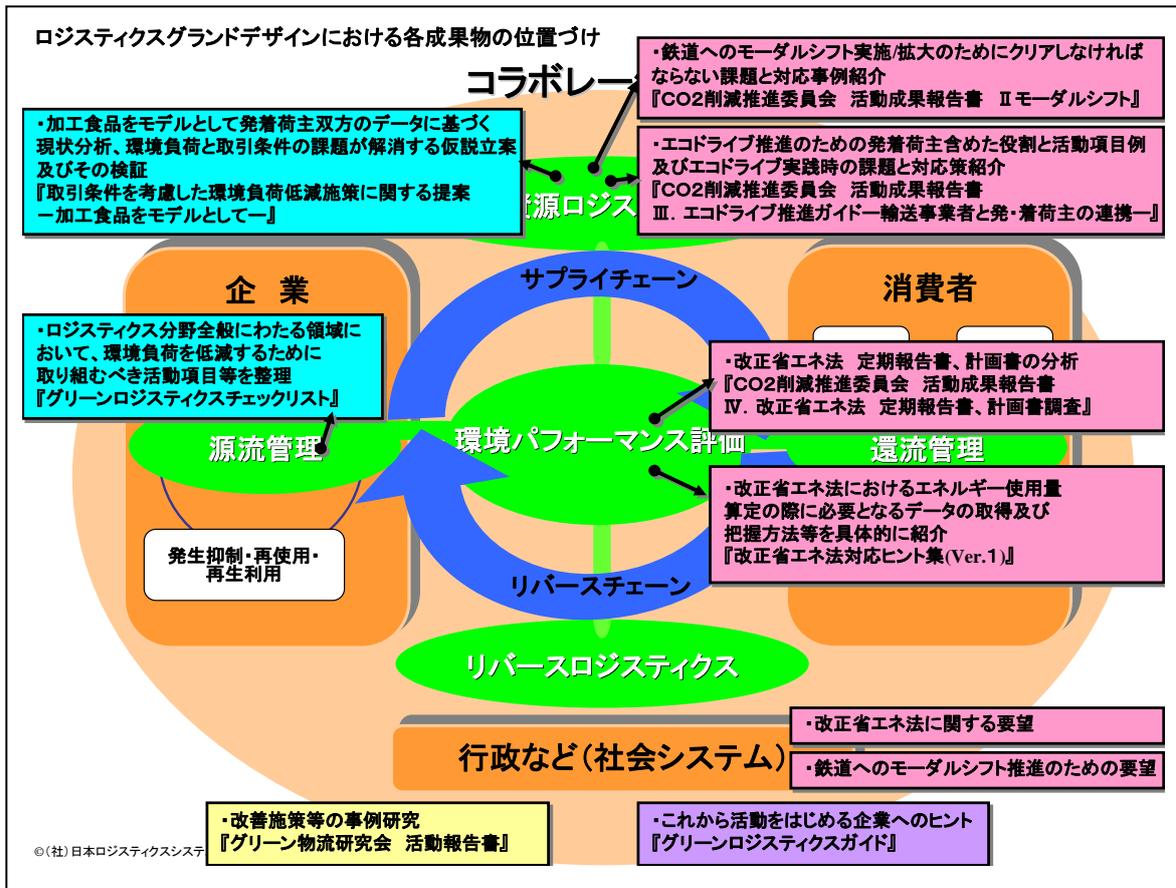
図表1 第2期実績の整理

目 的			成 果 物	環 境 宣 言		
				1 項	2 項	3 項
削減 活動 推進	CO ₂ 削減	燃費・CO ₂ 排出 原単位改善	・CO ₂ 削減推進委員会 活動成果報告書 Ⅱ. モーダルシフト Ⅲ. エコドライブ	○	○	
			・モーダルシフト推進のための意見・要望			○
	走行距離削減	・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—	○	○		
	ロジスティクス全般にかかる 環境負荷低減	・グリーンロジスティクスチェックリスト	○	○		
・グリーン物流研究会 活動報告書		○	○			
法 対 応	改正省エネ法対応	・CO ₂ 削減推進委員会 活動成果報告書 Ⅳ. 改正省エネ法 計画書、報告書調査	△	△		
		・改正省エネ法対応ヒント集 Ver. 1	△	△		
		・改正省エネ法に対する意見・要望			○	
そ の 他	環境宣言の 実現	取り組む企業を 増やす	・グリーンロジスティクスガイド	○	○	

【凡例】 ○…該当、△…一部該当

2. グランドデザインに基づく各成果物の位置づけ及び紹介

図表2 グランドデザインに基づく各成果物の位置づけ



1) 省資源ロジスティクス構築

- ・『CO₂削減推進委員会 活動成果報告書 II. モーダルシフト』(CO₂削減推進委員会)
鉄道へのモーダルシフト実施、もしくは拡大のためにクリアしなければならない課題を整理するとともに、各課題への荷主の対応事例をまとめている。
- ・『CO₂削減推進委員会 活動成果報告書 III. エコドライブ推進ガイド—輸送事業者と発・着荷主の連携—』(CO₂削減推進委員会)
エコドライブ推進のために、輸送事業者に加え、発着荷主での役割と活動項目例を整理するとともに、エコドライブ実践時の課題と対応事例をまとめている。
- ・『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—』
(グリーンサプライチェーン推進委員会)
加工食品をモデルとして発・着荷主双方のデータに基づく現状分析、環境負荷と取引条件の課題が解消する仮説立案及びその検証をまとめている。

2) 源流管理

- ・『グリーンロジスティクスチェックリスト Ver1』(グリーンサプライチェーン推進委員会)
ロジスティクス分野全般にわたる領域において、環境負荷を低減するために取り組むべき活

動項目等を整理

3) 環境パフォーマンス評価

・『CO₂削減推進委員会 活動成果報告書 IV. 改正省エネ法 定期報告書、計画書調査』

(CO₂削減推進委員会)

CGLメンバー企業より今年度の改正省エネ法の定期報告書、計画書を収集し、原単位の分布等の集計・分析を行っている。

・『改正省エネ法対応ヒント集 (Ver. 1)』(CO₂削減推進委員会) (2006年度)

改正省エネ法におけるエネルギー使用量算定の際に必要なデータの取得及び把握方法等を具体的に紹介している。

4) 全般にわたる事例研究等

・『グリーン物流研究会 活動報告書』(グリーン物流研究会) (2006、2007年度)

事例等の情報収集や現場視察等の各会合の内容を整理し、実践的な改善施策とそのポイントを紹介している。

・『グリーンロジスティクスガイド』(企画運営委員会) (2007年度)

これから環境負荷低減活動に取り組もうと考えている企業を主対象として、活動のヒントとなる情報を紹介している。

5) 行政などへの意見・要望

・『改正省エネ法に対する意見・要望』(CO₂削減推進委員会)

改正省エネ法におけるエネルギー使用量の算定や定期報告書、計画書の策定等を企業側がよりスムーズにとり行えるように、経済産業省及び国土交通省に実施していただきたい事項を意見・要望書として取りまとめている。

(主な内容)

- | | |
|------------------------|----------------------|
| ・ 定期報告書、計画書の集計・分析内容の公表 | ・ 原単位の設定 |
| ・ 混載便の算定 | ・ 計画書/報告書のフォーマットの変更等 |
| ・ 阻害要因等についての関係省庁への伝達 | ・ 表彰制度の構築/優秀事例の周知 |
| ・ 着荷主にかかわる実態把握 | |
| /取引条件を見直した事例の積極的周知、公表 | |

・『モーダルシフト推進のための意見・要望』(CO₂削減推進委員会)

鉄道へのモーダルシフト推進のために、JR貨物、行政に実施していただきたい事項を整理し、意見・要望書として取りまとめている。

(主な内容)

- | | |
|--------------------|-------------------|
| ・ 輸送枠の有効利用及び拡大について | ・ コストについて |
| ・ リードタイムについて | ・ 品質について |
| ・ 鉄道貨物駅について | ・ エネルギー使用量の算定について |

3. 参加メンバーの連携による活動例

図表3 参加メンバーの連携による活動例

組織	特徴
グリーンサプライチェーン推進委員会 取引条件分科会	実際に取引のある発・着荷主メンバーによる検討、及び双方のデータ提供による実態把握
CO ₂ 削減推進委員会 モーダルシフトWG	発荷主、利用運送事業者による検討
CO ₂ 削減推進委員 燃費向上WG	実運送事業者への働きかけを意識した発荷主、物流事業者による検討
グリーンサプライチェーン推進委員会 源流管理分科会	メンバー間の人的交流（自主勉強会開催含む）による情報交流の活発化

以上

グリーン物流研究会 2008年度の予定(案)

会 合	開催日	内 容	参加 人数
第1回	2008年 5月21日 (水)	オリエンテーション 講 演 「物流に求められる環境対応とは」 斎藤 正一 氏(日経BP社 日経エコロジー編集部 副編集長)	72名
第2回	2008年 6月18日 (水)	講演1 「エコドライブ活動によるCO2削減と人材育成 ー経営者・管理者の考え方で成果は決まるー」 間地 寛 氏(㈱アスア 代表取締役 間地 寛 氏) 講演2 「シートパレットによる物流の効率化ー効率的な物流でコスト・環境負荷を低減ー」 杉田 由喜雄 氏(新日石プラスト㈱ 物流資材営業本部 副本部長) 講演3 「グローバルロジスティクス環境下での輸送品質の改善による環境負荷の低減 ーサーバー製品の外装梱包損傷課題における取組ー」 石井 勇太 氏(日本ビジネスロジスティクス㈱ 物流技術部長)	60名
第3回	2008年 7月16日 (水)	講演1 「運輸分野における地球温暖化の緩和に向けた課題と対策」 藤本 敏文 氏 (国土交通省 総合政策局 環境政策課 企画官) 講演2 「循環型社会形成に向けたユニーの取り組み ー食品リサイクルを中心としてー(仮題)」 百瀬 則子 氏(ユニー㈱ 業務本部 環境社会貢献部 部長) 講演3 「運輸分野におけるCO2削減に向けた車載端末の活用(課題)」 真野目 宏司氏(光英システム㈱ システム営業部 課長)	
第4回	2008年 9月24日 (水)		
第5回	2008年 10月23日 (木)		
第6回	2008年 11月19日 (水)	見学会	
第7回	2008年 12月3日 (水)		
第8回	2009年 1月21日 (水)		

以 上

グリーン物流研究会 2008年度企画案（2008年6月18日現在）

日程	講演①	講演②	講演③
第1回 2008年5月21日（木）	オリエンテーション、年間企画説明、名刺交換会		日経BP社 「物流に求められる環境対応とは」
第2回 2008年6月18日（木）	(株)アスア 「エコドライブ活動によるCO2削減と 人材育成」	新日石プラスト(株) 「シートパレットによる物流効率化と 環境負荷低減」	日本ビジネスロジスティクス(株) 「グローバルロジスティクスに向けた 輸送品質の改善による環境負荷の低減」
第3回 2008年7月16日（水）	国土交通省 「運輸分野における地球温暖化の緩和に 向けた課題と対策」	(株)ユニー 「循環型社会形成に向けたユニーの取り組み —食品リサイクルを中心として—」	光英システム(株) 「運輸分野におけるCO2削減に向けた車載端末 の紹介」
第4回 2008年9月24日（水）	佐川急便(株) 「エコポイントを活用した グリーン物流推進の取組」	・NECロジスティクス(株)	・トランコム(株)
第5回 2008年10月23日（木）	住金物産(株) 「アパレル物流の最適輸送経路構築 によるCO2削減の取組」	・キッコーマン(株)	・SBSホールディングス(株)
第6回（仮） 2008年11月19日（水）	見学会 <候補案> ・積水ハウス(株) 資源循環センター ・富士フィルム(株) 足柄工場 ・(株)セシールロジスティクス		
第7回 2008年12月3日（水）	日本さけネット(株) 「業務用酒販卸における共同物流の取組」	・ヤマタネ(株)	・山九(株)
第8回 2009年1月21日（水）	(株)エス・シー・ロジスティクス 「RFIDを活用したオリコンの 循環システムの構築」	・オリンパス(株)	・(株)竹中工務店

* 網掛け…メンバー発表、網掛け以外…外部講師 * タイトルは第1、2回を除き仮題 * 第3回までは発表企業確定

以上

グリーンロジスティクスチェックリスト 簡易診断結果

回答企業 ○×△電機

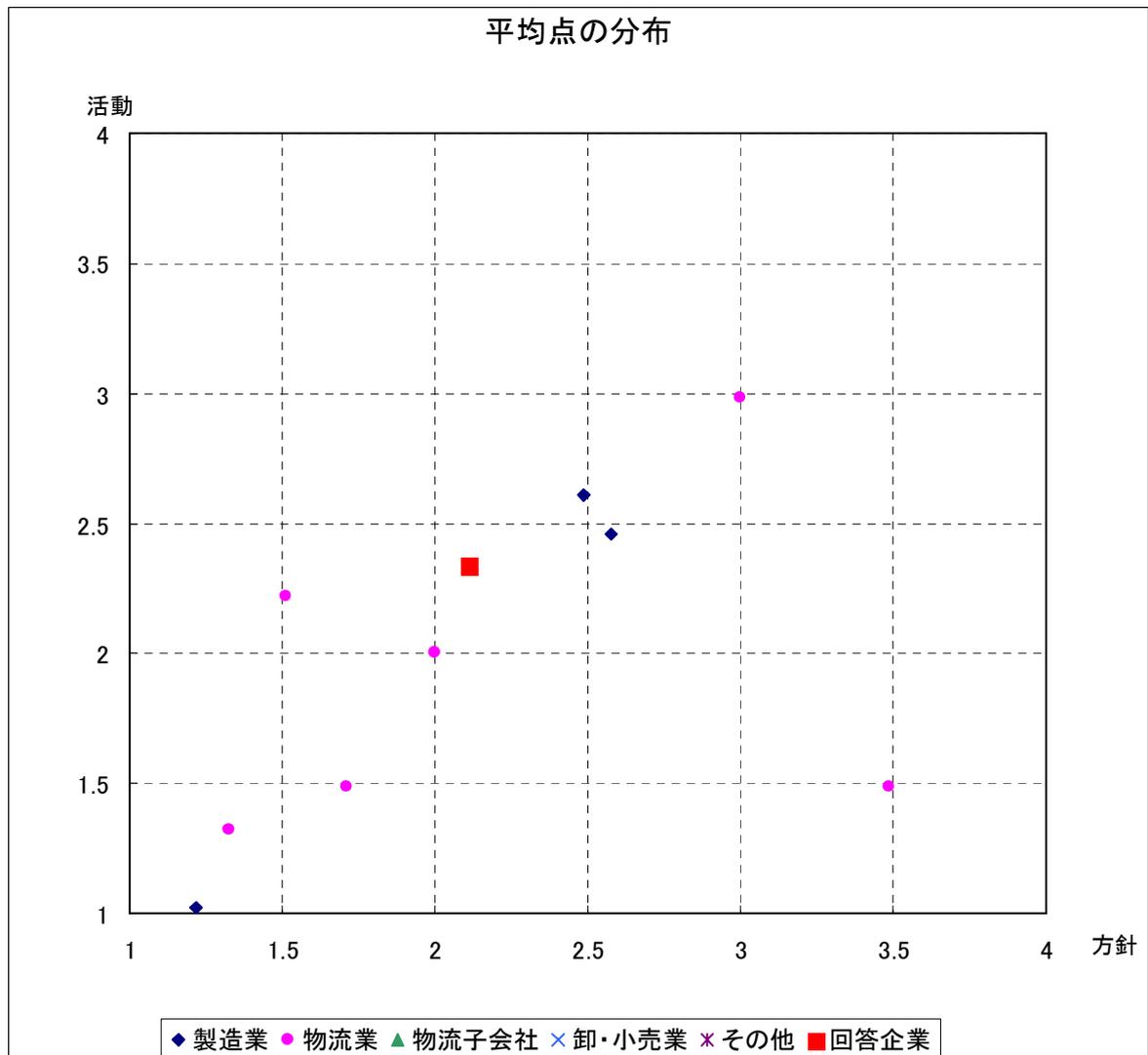
業種 製造業

●総括表

		合計	方針	活動	貴社順位
貴社 回答	合計	191	96	95	
	平均	2.22	2.34	2.11	
業種 平均	合計	181	86.5	94.5	
	平均	2.1	2.11	2.1	3 / 4
全体 平均	合計	177.7	81.7	95.9	
	平均	2.07	1.99	2.15	5 / 10

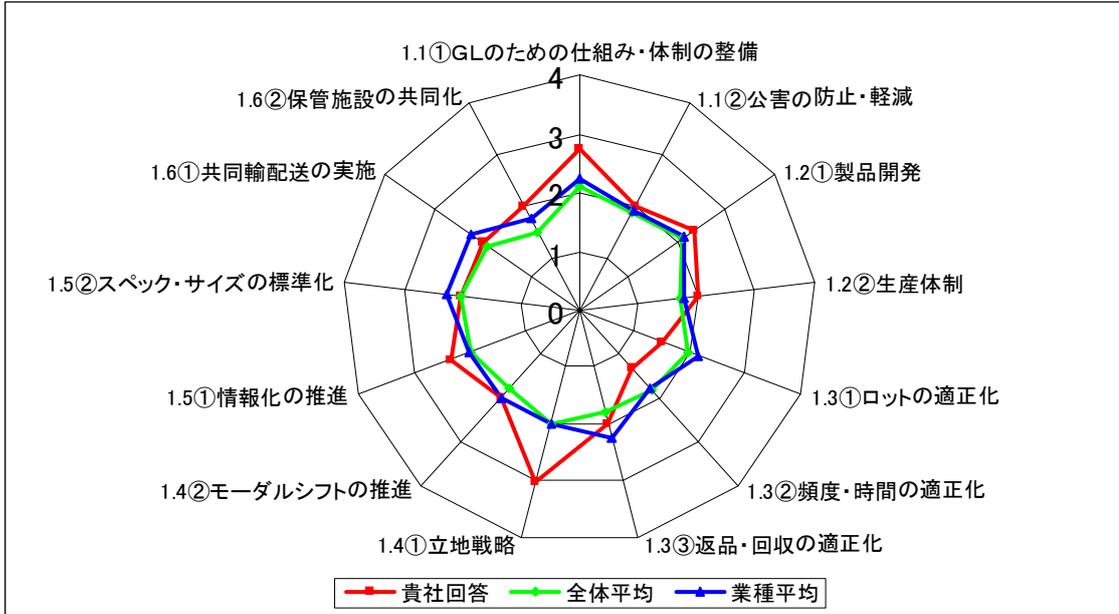
<参考> 偏差値 52.7

●平均点の分布

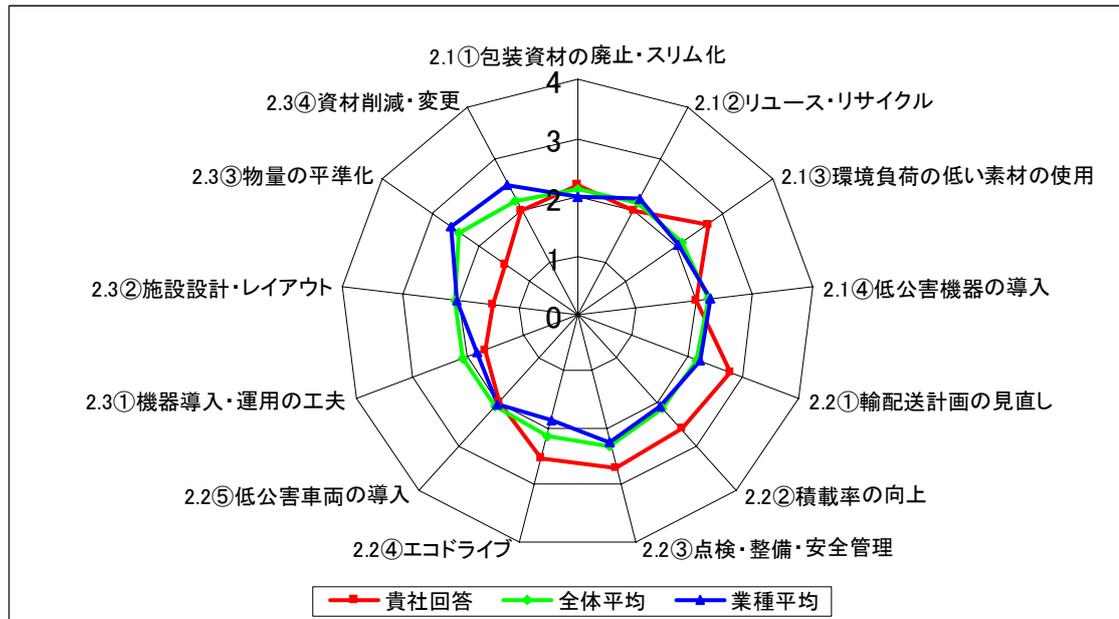


●レーダーチャート

<方針>



<活動>



【グリーンロジスティクスチェックリスト中分類結果】 回答企業名: ○×△電機

方針

1.1 全社的な取り組み		
①グリーンロジスティクスのための仕組み・体制の整備	貴社回答: 2.74 業種平均: 2.24 全体平均: 2.11	○
②公害の防止・軽減	貴社回答: 2 業種平均: 1.92 全体平均: 1.87	○
1.2 環境に配慮した製品開発・生産体制		
①製品開発	貴社回答: 2.33 業種平均: 2.17 全体平均: 2.1	○
②生産体制	貴社回答: 2 業種平均: 1.75 全体平均: 1.7	○
1.3 商取引の適正化		
①ロットの適正化	貴社回答: 1.5 業種平均: 2.12 全体平均: 1.95	×
②頻度・時間の適正化	貴社回答: 1.33 業種平均: 1.75 全体平均: 1.83	×
③返品・回収の適正化	貴社回答: 2 業種平均: 2.25 全体平均: 1.8	×
1.4 ネットワーク設計		
①立地戦略	貴社回答: 3 業種平均: 2 全体平均: 2	○
②モーダルシフトの推進	貴社回答: 2 業種平均: 2 全体平均: 1.75	○
1.5 情報化・標準化		
①情報化の推進	貴社回答: 2.33 業種平均: 2 全体平均: 1.97	○
②スペック・サイズの標準化	貴社回答: 2 業種平均: 2.25 全体平均: 2	×
1.6 共同化		
①共同輸配送の実施	貴社回答: 2 業種平均: 2.25 全体平均: 1.9	×
②保管施設の共同化	貴社回答: 2 業種平均: 1.75 全体平均: 1.5	○

【グリーンロジスティクスチェックリスト項目別結果】 回答企業： ○×△電機

方針

1.1 全社的な取り組み

①グリーンロジスティクスのための仕組み・体制の整備

No	1	企業の環境方針、行動計画等は、トップのコミットメントにより策定されている。	貴社回答: 3 業種平均: 2 全体平均: 2.2	○
No	2	環境委員会や環境部門で、ロジスティクス分野における方針が策定されている。	貴社回答: 3 業種平均: 2.2 全体平均: 2	○
No	3	グリーンロジスティクスを推進する体制が構築されている。	貴社回答: 4 業種平均: 2.8 全体平均: 2.5	○
No	4	グリーンロジスティクス推進に向けての計画があり、周知徹底している。	貴社回答: 3 業種平均: 2.8 全体平均: 2.2	○
No	5	グリーンロジスティクス推進のため、社員へ教育(人材育成)を行っている。	貴社回答: 4 業種平均: 2.2 全体平均: 2	○
No	6	ロジスティクス活動において発生する環境負荷の項目を把握している。	貴社回答: 3 業種平均: 2.5 全体平均: 2.4	○
No	7	海外拠点を含めて、ロジスティクス分野における環境対策を実施している。	貴社回答: 3 業種平均: 2.5 全体平均: 2.4	○
No	8	ロジスティクス分野において、法令遵守(廃棄物処理法、各種リサイクル法、過積載輸送の防止など)を徹底している。	貴社回答: 2 業種平均: 2.5 全体平均: 2	×
No	9	ISO14000sを取得している(自己宣言相当の活動をしている)。	貴社回答: 2 業種平均: 1.8 全体平均: 2.1	○
No	10	エコアクション21を取得している(自己宣言相当の活動をしている)。	貴社回答: 2 業種平均: 1.8 全体平均: 1.9	○
No	11	グリーン経営認証を取得している(自己宣言相当の活動をしている)。	貴社回答: 3 業種平均: 2.5 全体平均: 2	○
No	12	ロジスティクス活動に伴って発生する廃棄物の再資源化に向けて取り組んでいる。	貴社回答: 3 業種平均: 2.5 全体平均: 2.3	○
No	13	輸配送に係る環境パフォーマンスを算定している。	貴社回答: 2 業種平均: 1.8 全体平均: 2.1	○
No	14	包装に係る環境パフォーマンスを算定している。	貴社回答: 2 業種平均: 1.8 全体平均: 1.9	○
No	15	グリーンロジスティクス推進のためグループ企業、取引先、業界団体(自主行動計画など)と共同で取り組んでいる。	貴社回答: 3 業種平均: 2.5 全体平均: 2.3	○
No	16	協力会社(備車先等)に対し、環境配慮のための育成・指導を行っている。	貴社回答: 2 業種平均: 2.2 全体平均: 1.9	×
No	17	物流拠点の周辺住民と共に、環境負荷(騒音、振動、ゴミ等)の軽減に向けた取り組みを実施している。	貴社回答: 1 業種平均: 1.5 全体平均: 1.6	×

環境、または物流に係る主な月間等について

月	内容
6 月	<p>環境月間（5日：世界環境デー（国連）、環境の日（日本））</p> <p>←“環境の日”は、「環境基本法」の中で、“事業者及び国民の間に広く環境の保全についての関心と理解を深めるとともに、積極的に環境の保全に関する活動を行う意欲を高める”趣旨で設けられている。</p>
8 月	<p>1日 夏の省エネ総点検日</p> <p>←エネルギー需要が増大する夏場の省エネを呼びかける。</p>
10月	<p>3R推進月間</p> <p>←3R推進に対する理解と協力を求めるため、広く国民に向けて、普及啓発活動を実施</p> <p>ロジスティクス強調月間（JILS）</p> <p>←産業界をはじめ社会全体にロジスティクスの意義を普及・速寸するため、産官学の協力を得て普及キャンペーンを実施</p> <p>9日 トラックの日（全日本トラック協会）</p> <p>←営業用トラックの活動を社会にアピールする目的で実施</p>
11月	<p>エコドライブ推進月間</p> <p>←行楽シーズンであり自動車に乗る機会が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」と位置付け、積極的な広報を行い、エコドライブの普及・推進を図る。</p>
12月	<p>地球温暖化防止月間</p> <p>←国民、事業者、行政が一体となって普及啓発事業を始めとする様々な取組を行うことにより、地球温暖化防止に向けた国民運動の発展を図る。</p>
2月	<p>省エネルギー月間</p> <p>←政府の省エネルギー・省資源対策推進会議は、毎年2月を「省エネルギー月間」と定め、国、地方公共団体、事業者及び国民が一体となった省エネルギーの推進を呼びかけている。</p>

JILS経第07045号
2008年3月26日

経済産業省
資源エネルギー庁
省エネルギー・新エネルギー部
省エネルギー対策課 御中

社団法人日本ロジスティクスシステム協会

専務理事 徳田雅人

ロジスティクス環境会議
企画運営委員会委員長 杉山武彦

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に対する意見・要望書提出の件

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、本年より京都議定書の第一約束期間が開始し、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向け、行政と産業界が協調して取り組むことがより重要となっております。

当協会では、ロジスティクスの観点から循環型社会の実現に貢献することを目的として、2003年11月より「ロジスティクス環境会議」を設立し、発荷主企業・着荷主企業と物流企業の連携による、二酸化炭素排出量、包装資材等の環境負荷の削減に向けた取り組みを推進しております。

今回、二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進する視点から、標記法に関し、ご留意いただきたい事項を意見・要望書としてまとめましたので、添付のとおり提示申し上げます。

ご高覧のうえ、ご検討賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

敬具

添付資料：「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に対する意見・要望書

<連絡先>

社団法人日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス環境推進センター 北條・栗原
〒105-0014 東京都港区芝2-28-8 芝2丁目ビル3階
TEL:03-5484-4021 FAX:03-5484-4031 E-mail: cgl@logistics.or.jp

以上

「エネルギーの使用の合理化に関する法律（荷主に関わる措置）」
に対する意見・要望書

社団法人日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス環境会議 企画運営委員会

本年より京都議定書の第一約束期間が開始し、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向け、行政と産業界が協調して取り組むことがより重要となっております。

これと前後し、エネルギー使用の合理化を目的とした標記改正法が2006年4月1日に施行され、新たに「運輸分野」へ適用が拡大されました。

ロジスティクス環境会議では、同法の目的が、二酸化炭素排出量削減とほぼ合致するところもあり、必要な措置として賛同するものでありますが、荷主企業及び物流企業において、二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進するために、ご留意いただきたい事項を、意見・要望書としてまとめさせていただきましたので、宜しくご配慮の程お願いいたします。

なお、特に下記の項目につきましては、目的実現の為に大きく影響すると考えますので、ご採用のご検討を強くお願いいたします。

1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

運輸分野においては、業種業態を問わず、多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果として二酸化炭素排出削減に寄与するものである。

今回、特定荷主及び特定輸送事業者において作成及び提出が義務付けられている「定期報告書」、「計画書」についても、企業において施策検討の一助となると考えられる。

また、「定期報告書」、「計画書」の作成にあたっては、企業において、エネルギー使用量の算定、集計等で作業負荷等が発生していると考えられることから、それらも踏まえ、「定期報告書」「計画書」の内容を集計・分析した結果を公表することを要望する。

2. 阻害要因等の関係省庁への伝達

企業が省エネ活動を進める上で阻害要因となっている事項を把握し、それらに対策を講じることが行政の役割の一つだと考えられる。そこで、「定期報告書」や「計画書」を通じ、企業側で抱える課題や阻害要因等を収集するとともに、関係省庁への伝達を行い、適切な対策を検討・実施することを要望する。

以 上

省エネ法（荷主に関わる措置）に関する意見・要望内容

要望 1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

省エネ計画策定の際に、業種を問わず多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果としてCO₂削減に寄与すると考えられる。

特に、省エネ法では、中長期的にみてエネルギー使用原単位の年平均1%削減を努力義務と課しているが、省エネ法施行以前からCO₂削減活動に取り組んでいる企業を中心に、自社で採択可能な施策を全て実施し、近い将来「手詰まり」になるのではないかとの危惧を持っている。したがって、それらの企業に対し、種々の施策の情報を提供することにより、新たな施策導入検討を促すことが必要になると考える。

そこで、所管省庁が、省エネ法の定めに基づき（第55、56、62、63条）、特定荷主、特定輸送事業者からの定期報告書及び計画書の提出を受けただけではなく、省エネ計画や実施事項の内容を分析するとともに、その結果を広く公表することを要望する。

また、業種内における自社の大まかな位置付けが把握でき、かつ数値上取組が遅れていると考えられる場合に、さらなる省エネ取り組み推進を意識づけさせることができるように、エネルギー使用原単位を集計した結果の分布等の公表を併せて要望する。

要望 2. 原単位の設定等

1) 17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる原単位の設定

省エネ法の荷主判断基準及び輸送事業者判断基準にも記載されているとおり、輸送量に応じて、大型車両やトレーラーを活用することは、輸送回数の削減による省エネに寄与する活動となる。

しかしながら、省エネ法 経済産業省告示第66号において、17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる燃費、原単位が設定されていないことから、実燃料使用量、あるいは実燃費を捉える以外は、算定できない状況にある。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

2) CNG車の原単位

輸送事業者を中心に、CO₂排出量削減のために、CNG車の導入が進んでいる。しかしながら、省エネ法の原単位については、「今後の検討課題であり、今後の国のガイドライン（ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン）や業界の設定値を参考にすることができる」とされているが、現状において、ガイドライン等での設定はされていない。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

3) 既存の原単位（経済産業省告示第66号別表第2、第3）の更新

既存の原単位については、国土交通省が実施している自動車輸送統計を基に設定したものであるが、同調査の調査項目が変更となり、原単位設定のために使用した調査項目のデータが取れない状況になることが危惧されている。

しかしながら、各企業の努力やハードの技術開発等によって、原単位そのものは改善方向に進むと考えられることから、何らかの方法で更新を行なうことを要望する。

4) エネルギー使用原単位1%削減未達成時のCO₂単位での評価

省エネ法の目的が、「内外のエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保」であり、エネルギー使用量ベースでの評価を行うことは理解している。一方、CNG車のようにCO₂削減には寄与するものの、エネルギー使用量は増加する施策も存在する。

そこで、それらの施策遂行により、エネルギー使用原単位1%削減が達成できないケースであっても、CO₂排出量に基づく原単位において1%削減が達成できていれば、その旨を定期報告書第6表に記載させ、それらを踏まえた評価も併用できるようにすることを要望する。

要望3. 荷主のエネルギー使用量の算定における混載便の算定について

混載便を利用した際のエネルギー使用量の算定において、燃料法、燃費法による按分ができず、トンキロ法を採択しているケースが多いと考えられる。その場合、積載率にみなし値を用いることが想定されるが、そうすると、例えば、輸送回数削減施策を実施しても、その効果が数値として現れないこととなる。したがって、①按分を実施しているケースの事例があれば、広く公表することにより啓発をはかるとともに、短期的には、②トラック台数（輸送回数）の削減になった場合にはその内容を定期報告書第8表に記載するように啓発することを要望する。

要望4. 計画書、定期報告書のフォーマットの変更等

計画書では、①計画内容、②前年度の計画から削除した計画内容及びその理由、③前年度の計画から追加した計画内容及びその理由の記載のみであり、計画の進捗状況が確認できるような様式にはなっていない。特に、企業側が計画した施策が、様々な要因で実施できない場合もあり、それらを所管省庁として把握し、担当省庁がそれらの対策を検討・実施することも、省エネ活動を推進する上で必要な事項と考える。したがって、それらが記載できるように計画書や報告書のフォーマットを変更すること、もしくは定期報告書第6表等にそれらの内容を記載できるようにすることを要望する。

要望5. 計画内容及び計画実施にあたっての阻害要因等についての関係省庁への伝達

提言1及び提言4とも関連するが、企業側の努力だけで、企業側が望むすべての省エネ計画を実施することは現実的に不可能である。一例をあげれば、「鉄道へのモーダルシフト」を計画として掲げている企業が多いが、慢性的に輸送枠が不足している路線が現実的に存在することから、要望どおり利用できないケースがある。

しかしながら、省エネ法（荷主に関わる措置）の所管省庁である資源エネルギー庁では、モーダルシフトのためのインフラ整備等を実施することはできないことから、これらの情報を担当省庁へ伝達し、適切な対策を検討・実施することを要望する。

要望6. 表彰制度の構築と優秀事例の周知

省エネ活動のさらなる推進に向けては、積極的な取り組みを行っている企業に対し、インセンティブを付与することも有効である。

そこで、省エネ活動に取り組んでいる企業、もしくは優れた事例に対し、表彰を行う制度の構築を要望する。併せて、多くの企業に参考となるよう優秀事例を周知・公表することを要望する。

なお、省エネルギー活動とその成果事例に対する表彰を行う制度として「省エネルギー優秀事例」があり、これには輸送分野も応募対象から除外されていないものの、そのことが明示・周知されていない。この点の明示、及び積極的な周知を要望する。

要望7. 着荷主に関する実態把握/取引条件を見直した事例の積極的周知・表彰

我が国において、物流上の取引条件を決めているのは、買い手である着荷主であるケースが多い。その上、着荷主の物流センターに届けるまでは、当該貨物の所有権は発荷主にあるケースが多い。

しかしながら、省エネ法における特定荷主の算定範囲は、自社の所有権を有する範囲であることから、一般的な輸送のケースでは、着荷主に省エネ義務は発生しないこととなる。

輸送分野における省エネ活動をより推進するためには、着荷主の理解と協力が不可欠であることから、①着荷主に関し、実態を把握した上で、何らかの措置を検討すること、②取引条件を見直すことによる省エネ活動事例の積極的周知や表彰を要望する。

以上

JILS国第07042号
2008年3月26日

国土交通省
総合政策局
環境政策課 御中

社団法人日本ロジスティクスシステム協会

専務理事 徳田雅人

ロジスティクス環境会議
企画運営委員会委員長 杉山武彦

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に対する意見・要望書提出の件

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、本年より京都議定書の第一約束期間が開始し、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向け、行政と産業界が協調して取り組むことがより重要となっております。

当協会では、ロジスティクスの観点から循環型社会の実現に貢献することを目的として、2003年11月より「ロジスティクス環境会議」を設立し、発荷主企業・着荷主企業と物流企業の連携による、二酸化炭素排出量、包装資材等の環境負荷の削減に向けた取り組みを推進しております。

今回、二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進する視点から、標記法に関し、ご留意いただきたい事項を意見・要望書としてまとめましたので、添付のとおり提示申し上げます。

ご高覧のうえ、ご検討賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

敬具

添付資料：「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に対する意見・要望書

<連絡先>

社団法人日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス環境推進センター 北條・栗原
〒105-0014 東京都港区芝2-28-8 芝2丁目ビル3階
TEL:03-5484-4021 FAX:03-5484-4031 E-mail: cgl@logistics.or.jp

以上

「エネルギーの使用の合理化に関する法律（貨物の輸送に関わる措置）」
に対する意見・要望書

社団法人日本ロジスティクスシステム協会
ロジスティクス環境会議 企画運営委員会

本年より京都議定書の第一約束期間が開始し、二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量6%削減の達成に向け、行政と産業界が協調して取り組むことがより重要となっております。

これと前後し、エネルギー使用の合理化を目的とした標記改正法が2006年4月1日に施行され、新たに「運輸分野」へ適用が拡大されました。

ロジスティクス環境会議では、同法の目的が、二酸化炭素排出量削減とほぼ合致するところもあり、必要な措置として賛同するものでありますが、荷主企業及び物流企業において、二酸化炭素排出量削減をより効率的・効果的かつ継続的に推進するために、ご留意いただきたい事項を、意見・要望書としてまとめさせていただきましたので、宜しくご配慮の程お願いいたします。

なお、特に下記の項目につきましては、目的実現の為に大きく影響すると考えますので、ご採用のご検討を強くお願いいたします。

1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

運輸分野においては、業種業態を問わず、多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果として二酸化炭素排出削減に寄与するものである。

今回、特定荷主及び特定輸送事業者において作成及び提出が義務付けられている「定期報告書」、「計画書」についても、企業において施策検討の一助となると考えられる。

また、「定期報告書」、「計画書」の作成にあたっては、企業において、エネルギー使用量の算定、集計等で作業負荷等が発生していると考えられることから、それらも踏まえ、「定期報告書」「計画書」の内容を集計・分析した結果を公表することを要望する。

2. 阻害要因等の関係省庁への伝達

企業が省エネ活動を進める上で阻害要因となっている事項を把握し、それらに対策を講じることが行政の役割の一つだと考えられる。そこで、「定期報告書」や「計画書」を通じ、企業側で抱える課題や阻害要因等を収集するとともに、関係省庁への伝達を行い、適切な対策を検討・実施することを要望する。

以上

省エネ法（貨物の輸送に関わる措置）に関する意見・要望内容

要望 1. 定期報告書、計画書の分析結果の公表

省エネ計画策定の際に、業種を問わず多くの施策を研究することは、省エネ活動の幅を広げ、結果としてCO₂削減に寄与すると考えられる。

特に、省エネ法では、中長期的にみてエネルギー使用原単位の年平均1%削減を努力義務と課しているが、省エネ法施行以前からCO₂削減活動に取り組んでいる企業を中心に、自社で採択可能な施策を全て実施し、近い将来「手詰まり」になるのではないかとの危惧を持っている。したがって、それらの企業に対し、種々の施策の情報を提供することにより、新たな施策導入検討を促すことが必要になると考える。

そこで、所管省庁が、省エネ法の定めに基づき（第55、56、62、63条）、特定荷主、特定輸送事業者からの定期報告書及び計画書の提出を受けるだけでなく、省エネ計画や実施事項の内容を分析するとともに、その結果を広く公表することを要望する。

また、業種内における自社の大まかな位置付けが把握でき、かつ数値上取組が遅れていると考えられる場合に、さらなる省エネ取組み推進を意識づけさせることができるように、エネルギー使用原単位を集計した結果の分布等の公表を併せて要望する。

要望 2. 原単位の設定等

1) 17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる原単位の設定

省エネ法の荷主判断基準及び輸送事業者判断基準にも記載されているとおり、輸送量に応じて、大型車両やトレーラーを活用することは、輸送回数の削減による省エネに寄与する活動となる。

しかしながら、省エネ法 経済産業省告示第66号において、17トン以上のトラック、トレーラーにかかわる燃費、原単位が設定されていないことから、実燃料使用量、あるいは実燃費を捉える以外は、算定できない状況にある。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

2) CNG車の原単位

輸送事業者を中心に、CO₂排出量削減のために、CNG車の導入が進んでいる。しかしながら、省エネ法の原単位については、「今後の検討課題であり、今後の国のガイドライン（ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン）や業界の設定値を参考にすることができる」とされているが、現状において、ガイドライン等での設定はされていない。

所管省庁に対し、それらの値の設定を要望する。

3) 既存の原単位（経済産業省告示第66号別表第2、第3）の更新

既存の原単位については、国土交通省が実施している自動車輸送統計を基に設定したものであるが、同調査の調査項目が変更となり、原単位設定のために使用した調査項目のデータが取れない状況になることが危惧されている。

しかしながら、各企業の努力やハードの技術開発等によって、原単位そのものは改善方向に進むと考えられることから、何らかの方法で更新を行なうことを要望する。

4) エネルギー使用原単位1%削減未達成時のCO₂単位での評価

省エネ法の目的が、「内外のエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保」であり、エネルギー使用量ベースでの評価を行うことは理解している。一方、CNG車のようにCO₂削減には寄与するものの、エネルギー使用量は増加する施策も存在する。

そこで、それらの施策遂行により、エネルギー使用原単位1%削減が達成できないケースであっても、CO₂排出量に基づく原単位において1%削減が達成できていれば、その旨を定期報告書第6表に記載させ、それらを踏まえた評価も併用できるようにすることを要望する。

要望3. 荷主のエネルギー使用量の算定における混載便の算定について

混載便を利用した際のエネルギー使用量の算定において、燃料法、燃費法による按分ができず、トンキロ法を採択しているケースが多いと考えられる。その場合、積載率にみなし値を用いることが想定されるが、そうすると、例えば、輸送回数削減施策を実施しても、その効果が数値として現れないこととなる。したがって、①按分を実施しているケースの事例があれば、広く公表することにより啓発をはかるとともに、短期的には、②トラック台数（輸送回数）の削減になった場合にはその内容を定期報告書第8表に記載するように啓発することを要望する。

要望4. 計画書、定期報告書のフォーマットの変更等

計画書では、①計画内容、②前年度の計画から削除した計画内容及びその理由、③前年度の計画から追加した計画内容及びその理由の記載のみであり、計画の進捗状況が確認できるような様式にはなっていない。特に、企業側が計画した施策が、様々な要因で実施できない場合もあり、それらを所管省庁として把握し、担当省庁がそれらの対策を検討・実施することも、省エネ活動を推進する上で必要な事項と考える。したがって、それらが記載できるように計画書や報告書のフォーマットを変更すること、もしくは定期報告書第6表等にそれらの内容を記載できるようにすることを要望する。

要望5. 計画内容及び計画実施にあたっての阻害要因等についての関係省庁への伝達

提言1及び提言4とも関連するが、企業側の努力だけで、企業側が望むすべての省エネ計画を実施することは現実的に不可能であることから、企業が省エネ活動を進める上での阻害要因となっている事項を把握し、それらに対策を講じることが行政の役割の一つだと考えられる。

そこで、「定期報告書」や「計画書」を通じて、企業側が抱える課題や阻害要因等を収集するとともに、これらの情報を担当省庁へ伝達し、適切な対策を検討・実施することを要望する。

要望6. 表彰制度の構築と優秀事例の周知

省エネ活動のさらなる推進に向けては、積極的な取り組みを行っている企業に対し、インセンティブを付与することも有効である。

そこで、省エネ活動に取り組んでいる企業、もしくは優れた事例に対し、表彰を行う制度の構築を要望する。併せて、多くの企業に参考となるよう優秀事例を周知・公表することを要望する。

なお、省エネルギー活動とその成果事例に対する表彰を行う制度として「省エネルギー優秀事例」があり、これには輸送分野も応募対象から除外されていないものの、そのことが明示・周知されていない。この点の明示、及び積極的な周知を要望する。

要望7. 着荷主に関する実態把握/取引条件を見直した事例の積極的周知・表彰

我が国において、物流上の取引条件を決めているのは、買い手である着荷主であるケースが多い。その上、着荷主の物流センターに届けるまでは、当該貨物の所有権は発荷主にあるケースが多い。

しかしながら、省エネ法における特定荷主の算定範囲は、自社の所有権を有する範囲であることから、一般的な輸送のケースでは、着荷主に省エネ義務は発生しないこととなる。

輸送分野における省エネ活動をより推進するためには、着荷主の理解と協力が不可欠であることから、①着荷主に関し、実態を把握した上で、何らかの措置を検討すること、②取引条件を見直すことによる省エネ活動事例の積極的周知や表彰を要望する。

* 要望2 1)～3)及び要望3は「荷主に関わる措置」への要望項目であり、貴省所管事項ではないが、参考までに記載させていただいた。

以 上

輸送に係る措置の施行状況について

1. 荷主に係る措置について

平成18年4月1日の改正省エネ法施行により、新たに運輸部門の対策が盛り込まれ荷主に関しても規制対象となり、貨物輸送事業者に輸送させる貨物の年度の輸送量が3,000万トンキロ以上である荷主を「特定荷主」として指定することとされた。

特定荷主は、毎年度、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化の目標に関し、その達成のための計画を作成し、主務大臣に提出しなければならないとされ（計画書の作成・提出）、また、貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用量その他当該貨物の輸送に係るエネルギーの使用の状況及び当該貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化のために必要な措置の実施の状況に関し、主務大臣に報告しなければならないとされた（定期報告書の作成・報告）。

平成19年度より、計画書及び定期報告書の主務大臣への提出・報告義務が生じ、荷主に係る措置の本格施行が開始された。

計画書の作成・提出

毎年度1回（6月末まで）

主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に提出

< 計画例 >

- ・ 事業部ごとに省エネ責任者の設置
- ・ モーダルシフト実施のためのマニュアルを策定 等

定期報告書の作成・報告

毎年度1回（6月末まで）

主務大臣（経済産業大臣＋事業所管大臣）に報告

< 報告内容 >

- ・ 輸送に係るエネルギー使用量
- ・ エネルギー消費原単位
- ・ 省エネ措置の実施状況 等

2. 特定荷主の現状について

(1) 特定荷主の指定状況

平成19年9月末現在で、全国846社を特定荷主に指定。

管轄局別の指定割合は、関東経済産業局が500社(59%)でトップであり、次いで近畿経済産業局が141社(17%)、中部経済産業局が64社(8%)となっており、この3局で8割以上の指定割合を占めている。

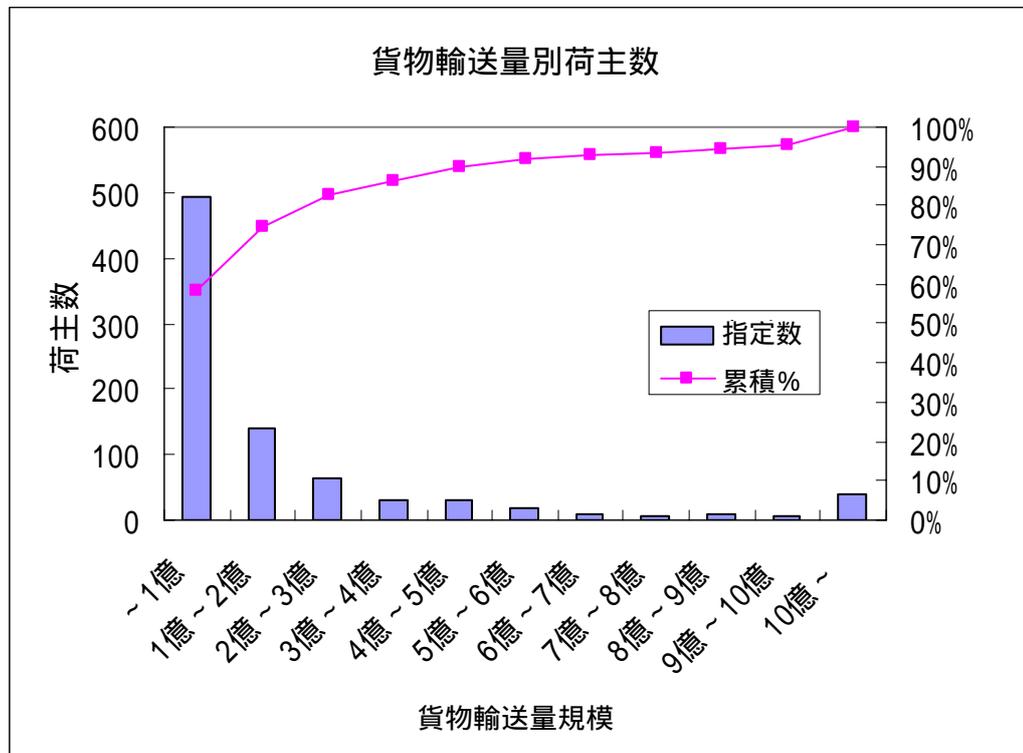
産業分類別の指定割合は、製造業が665社(79%)でトップであり、次いで卸売・小売業が124社(15%)となっており、この2業種で9割以上の指定割合を占めている。

管轄局	特定荷主 (企業数)
北海道局	20
東北局	24
関東局	500
中部局	64
近畿局	141
中国局	31
四国局	22
九州局	42
沖縄局	2
合計	846

産業分類	特定荷主 (企業数)
鉱業	12
建設業	9
製造業	665
電気・ガス業	16
情報通信業	1
運輸業	4
卸売・小売業	124
飲食店、宿泊業	2
教育、学習支援業	1
複合サービス事業	4
サービス業	7
行政機関	1
合計	846

(2) 特定荷主の指定状況（貨物輸送量別）

特定荷主の指定状況を貨物輸送量別に見ると、1億トンキロ未満が全国846社の約58%（492社）を占め、1億～2億トンキロ未満が約17%（141社）、10億トンキロ以上が約5%（40社）となっている。



(3) 特定荷主の貨物輸送量

特定荷主の平成18年度貨物輸送量の合計は約2,980億トンキロであり、全国の貨物輸送量と比較し、カバー率は過半（51.4%）を超えている（輸送量届出ベース）。

<参考> 平成18年度国内貨物輸送量：約5,787億トンキロ

出典：「最近の国内貨物輸送の動向について」国土交通省

(4) 特定荷主の貨物輸送量（主要業種別・輸送モード別割合）

特定荷主の主要業種（荷主数・貨物輸送量・エネルギー使用量の多い業種）の貨物輸送量の輸送モード別割合を見ると、食料品製造業、飲料・たばこ・飼料製造業、小売業ではトラックの占める割合が8割以上と高く、船舶、鉄道の占める割合が低い。石油製品・石炭製品製造業、鉄鋼業では船舶の占める割合が8割以上と高く、トラックの占める割合が低い。

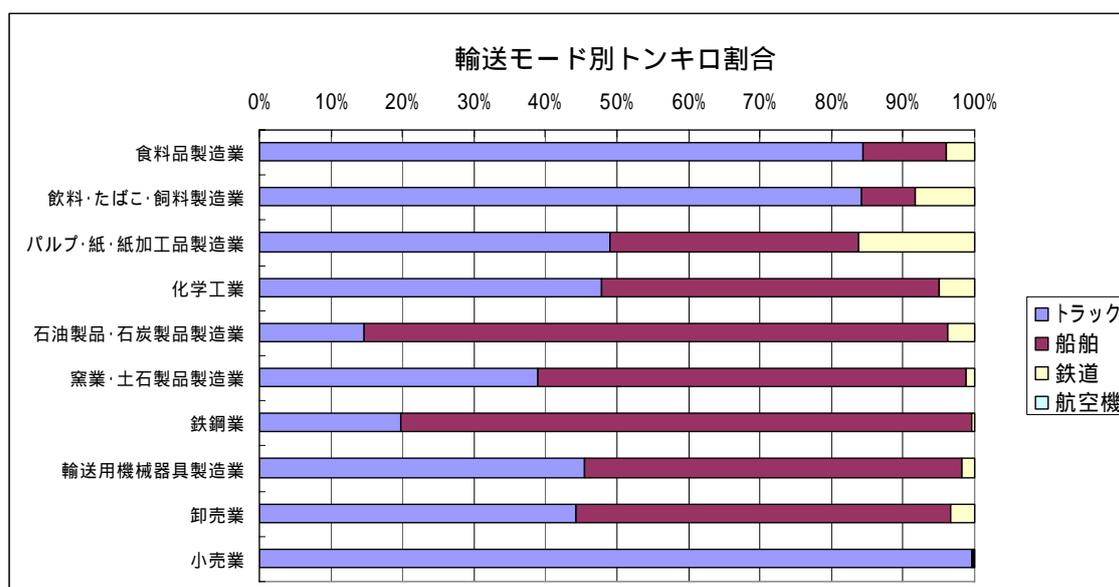
特定荷主合計ではトラック、船舶が共に5割程度となっている。

業種名	荷主数	輸送モード別トンキロ割合			
		トラック	船舶	鉄道	航空機
食料品製造業	83	84%	12%	4%	0%
飲料・たばこ・飼料製造業	46	84%	8%	8%	0%
パルプ・紙・紙加工品製造業	39	49%	35%	16%	0%
化学工業	130	48%	47%	5%	0%
石油製品・石炭製品製造業	13	15%	82%	4%	0%
窯業・土石製品製造業	68	39%	60%	1%	0%
鉄鋼業	67	20%	80%	0%	0%
輸送用機械器具製造業	55	45%	53%	2%	0%
卸売業	100	44%	52%	3%	0%
小売業	24	100%	0%	0%	0%

特定荷主合計	846	48%	48%	3%	0%
--------	-----	-----	-----	----	----

(参考)全国		59%	37%	4%	0%
--------	--	-----	-----	----	----

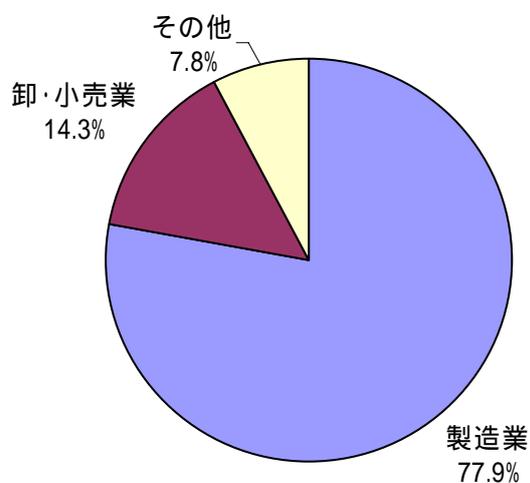
注：輸送モード別のトンキロが不明な場合（燃料法、燃費法を用いている場合）については、各モードのエネルギー使用量をトンキロ法原単位で割り戻す等による推計計算を用いて算出している。



(5) 特定荷主のエネルギー使用量

特定荷主の貨物の輸送に係るエネルギー使用量を業種別に見ると、指定数の多い製造業で78%、卸小売業で14%を占めている。特定荷主1社あたりの平均エネルギー使用量には業種別に際立った傾向は見られない。

	エネルギー使用量(GJ)	割合	1特定荷主あたりエネルギー使用量(GJ)
製造業(665社)	218,037,852	78%	327,876
卸・小売業(124社)	39,901,332	14%	321,785
その他(57社)	21,930,686	8%	384,749
合計(846社)	279,869,870	100%	330,815



(6) 特定荷主のエネルギー使用量(輸送モード別)

特定荷主の貨物の輸送に係るエネルギー使用量の合計を輸送モード別に見ると、トラック：71%、船舶：27%であり、鉄道、航空は若干となっている。

	トラック	船舶	鉄道	航空
特定荷主	197,646,792	76,429,900	4,915,168	834,963
%	70.6%	27.3%	1.8%	0.3%

単位：GJ

(7) 特定荷主のエネルギー使用量(輸送モード別・全国割合)

特定荷主の貨物の輸送に係るエネルギー使用量の輸送モード別の全国割合を見ると、トラック：17%、船舶：69%、鉄道：44%、航空：4%となっており、特定荷主の船舶に占める割合が非常に高く、トラックに占める割合が低い。

	トラック	船舶	鉄道	航空
特定荷主	197,646,792	76,429,900	4,915,168	834,963
全国	1,156,380,000	111,611,000	11,273,000	23,202,000
%(/)	17.1%	68.5%	43.6%	3.6%

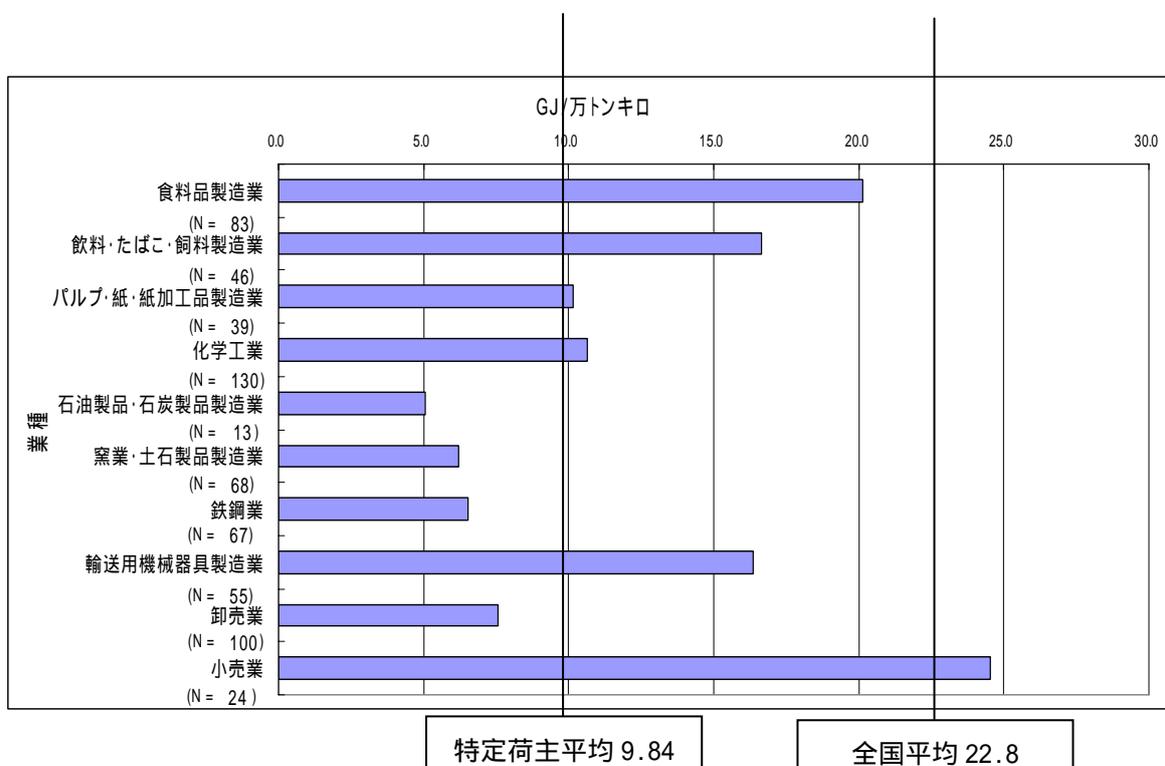
単位：GJ

(8) 特定荷主の貨物輸送量あたりのエネルギー使用量(主要業種別)

特定荷主の貨物輸送量あたりのエネルギー使用量を主要業種別に見ると、ばらつきがあるものの平均では9.84GJ/万トンキロとなる。重量物を大量に船舶等で運ぶことが多い石油製品・石炭製品製造業、窯業・土石製品製造業、鉄鋼業、卸売業(石油製品卸売業を含む)において小さな値となっている。

なお、全国平均での貨物輸送量あたりのエネルギー使用量は、22.8GJ/万トンキロ(出典:「交通関係エネルギー要覧(平成19年版)」国土交通省)となっている。

業種名	荷主数	GJ/万トンキロ
食料品製造業	83	20.1
飲料・たばこ・飼料製造業	46	16.7
パルプ・紙・紙加工品製造業	39	10.1
化学工業	130	10.7
石油製品・石炭製品製造業	13	5.1
窯業・土石製品製造業	68	6.2
鉄鋼業	67	6.5
輸送用機械器具製造業	55	16.3
卸売業	100	7.5
小売業	24	24.5

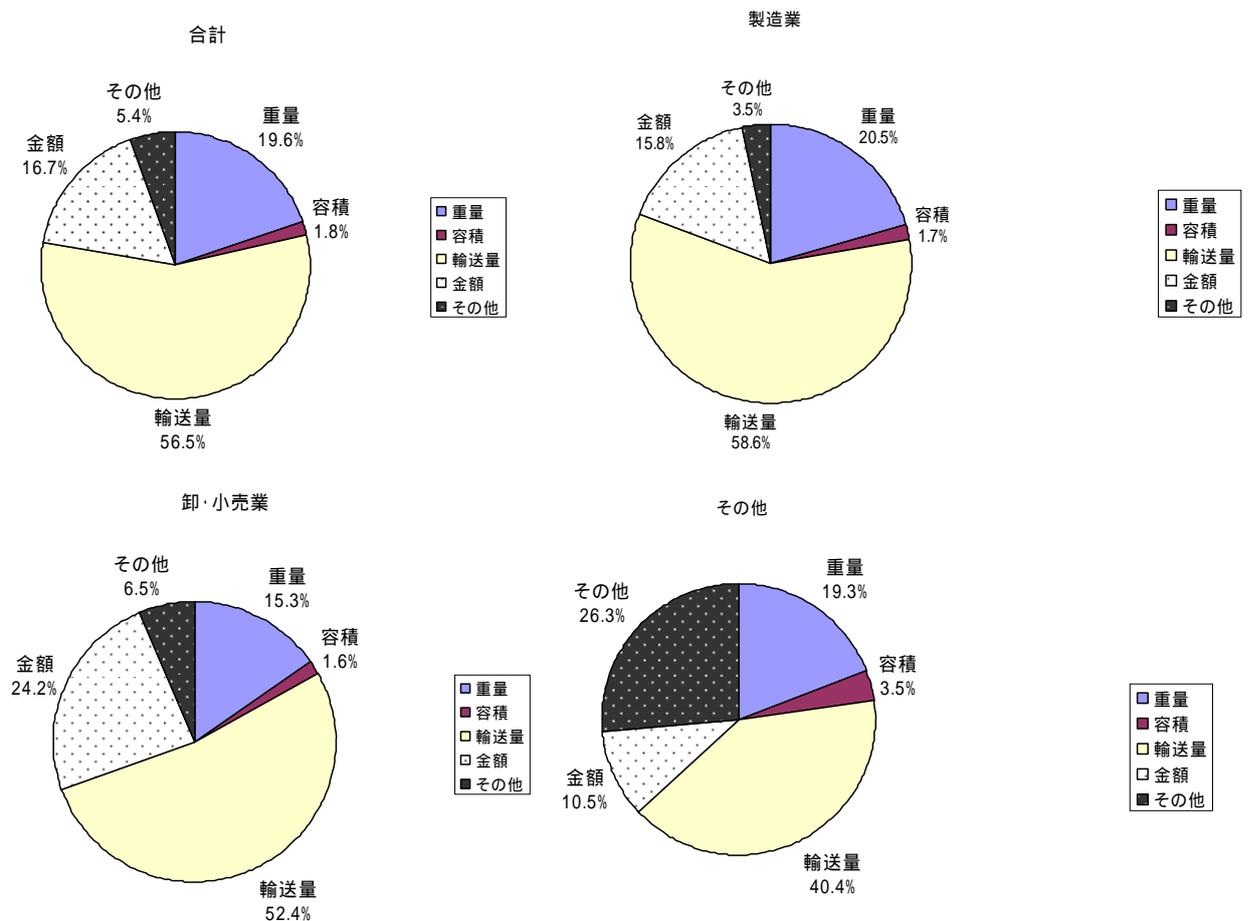


(9) エネルギーの使用量と密接な関係を持つ値

特定荷主の原単位算出における「エネルギーの使用量と密接な関係を持つ値」に関しては、全体では約6割が貨物輸送量(トンキロ)を採用しており、次いで重量、金額が共に約2割弱となっている。

	重量	容積	輸送量(トンキロ)	金額	その他
製造業	136	11	390	105	23
卸・小売業	19	2	65	30	8
その他	11	2	23	6	15
合計	166	15	478	141	46

単位：件数



3. 輸送事業者に係る措置について

平成18年4月1日の改正省エネ法施行により、新たに運輸部門の対策が盛り込まれ輸送事業者に関しても規制対象となり、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者を「特定輸送事業者」として指定することとされた。

特定輸送事業者は、毎年度、輸送に係るエネルギーの使用の合理化の目標に関し、その達成のための計画を作成し、国土交通大臣に提出しなければならないとされ（計画書の作成・提出）、また、輸送に係るエネルギーの使用量（原単位）及び輸送に係るエネルギーの使用の合理化のために必要な措置の実施の状況に関し、国土交通大臣に報告しなければならないとされた（定期報告書の作成・報告）。

平成19年度より、計画書及び定期報告書の国土交通大臣への提出・報告義務が生じ、輸送事業者に係る措置の本格施行が開始された。

計画書の作成・提出

毎年度1回（6月末まで）

国土交通大臣に提出

< 計画例 >

- ・ 環境配慮型車両の導入
- ・ エコドライブの実施
- ・ グリーン経営認証の取得
- ・ 省エネ機器等の導入 等

定期報告書の作成・報告

毎年度1回（6月末まで）

国土交通大臣に報告

< 報告内容 >

- ・ 輸送に係るエネルギー使用量
- ・ エネルギー消費原単位
- ・ 省エネ措置の実施状況 等

4. 特定輸送事業者の指定状況について

平成20年3月末現在で、全国643社を特定輸送事業者に指定。

管轄局別の指定割合は、関東運輸局が257社(40%)でトップであり、次いで近畿運輸局が93社(14%)、中部運輸局が82社(13%)、九州運輸局が67社(10%)となっており、この4局で8割程度の指定割合を占めている。

輸送区分別の指定割合は、事業用自動車(貨物)が322社(50%)でトップであり、次いで自家用自動車(貨物)が104社(16%)、バス(旅客)が96社(15%)となっており、この3区分で8割以上の指定割合を占めている。

管轄局	特定輸送事業者 (企業数)
北海道局	26
東北局	39
関東局	257
北陸信越局	21
中部局	82
近畿局	93
神戸局	2
中国局	35
四国局	14
九州局	67
沖縄局	5
本省	2
合計	643

輸送区分	特定輸送事業者 (企業数)
鉄道(貨物)	1
事業用自動車(貨物)	322
自家用自動車(貨物)	104
船舶(貨物)	33
鉄道(旅客)	26
バス(旅客)	96
タクシー(旅客)	45
船舶(旅客)	14
航空	2
合計	643