

トラック運送業界の環境対策

(公社) 全日本トラック協会の取組み

2023年11月24日(金)



目 次

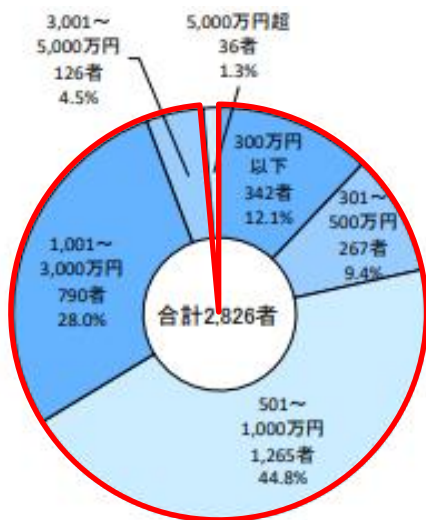
1. トラック運送業界の構造	2
2. 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の内容	3
3. 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の取組み状況	5
■ メイン目標	5
■ サブ目標1	6
4. トラック運送業界の今後の取組み	7
■ ① 環境対応車の導入	7
■ ② 発・着荷主や消費者と連携した物流の効率化	9
5. 第六次環境基本計画に対するトラック運送業界からの要望	10



- ・全ト協の調査では、資本金が5,000万円以下、売上が10億円以下、従業員数が100人以下、車両台数が100台以下の事業者がそれぞれほぼ99%を占め、小規模零細の事業所が多い。
- ・営業利益率は平成19年以降、ほとんどの年で赤字。

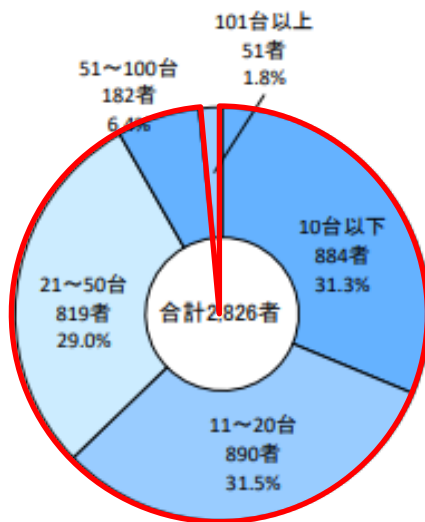
資本金別事業者数

資本金5千万以下が
98.7%



車両規模別事業者数

車両台数100台以下が
98.2%



営業収益・営業利益率・経常利益率（貨物運送事業・1者平均）

区分	営業収益（1者平均千円） 上段（ ）内は前年度増減（%）			営業利益率（%）			経常利益率（%）			
	元年度	2年度	3年度	元年度	2年度	3年度	元年度	2年度	3年度	
全体	(▲ 7.7) 218,203	(6.3) 231,981	(4.8) 243,207	▲ 1.0	▲ 0.4	▲ 0.9	▲ 0.2	1.0	0.6	
車両規模別	10台以下	(▲ 10.0) 54,590	(10.0) 60,038	(1.7) 61,045	▲ 2.5	▲ 3.4	▲ 3.9	▲ 1.3	▲ 0.6	▲ 1.6
	11～20台	(▲ 5.8) 152,555	(0.7) 153,620	(3.1) 158,394	▲ 1.7	▲ 1.6	▲ 1.9	▲ 0.7	0.2	▲ 0.3
	21～50台	(▲ 10.4) 316,656	(2.8) 325,523	(8.3) 352,575	▲ 1.0	▲ 0.3	▲ 0.7	▲ 0.4	1.1	0.7
	51～100台	(▲ 5.3) 655,185	(2.1) 669,121	(1.2) 676,970	▲ 0.3	0.4	0.0	0.4	1.5	1.6
	101台以上	(▲ 7.5) 1,335,047	(5.7) 1,410,939	(11.7) 1,576,447	0.5	1.7	0.8	1.2	1.9	1.9

「経営分析報告書－令和3年度決算版－」（全ト協）

「経営分析報告書－令和3年度決算版－」（全ト協）



「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の内容

【計画期間】 2050年のカーボンニュートラルを目指し**2030年を目標年**とする

【主な内容】 温室効果ガス、中でも**CO2の排出量削減に主眼**を置き、
3段階の行動メニューと2つの視点で取り組む

【計画の主体】 **トラック運送業界全体で取り組む**計画とする

【構成】

◆ 『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画（P4参照）

- ・ 脱炭素化をめざして取り組む**メニューを3段階に分けて設定**
- ・ 3段階のうち『A』の取組みに**重点を置き**、『B』『C』のメニューについても積極的に取り組む
- ・ 「**業界団体**」と「**事業者**」の2つの視点で具体的に**取り組む**

◆ メイン目標（P5参照）

経団連「カーボンニュートラル行動計画」において公表している、
トラック運送業界の2030年の目標値
「**CO2排出原単位**」を **2005年度比 ▲31%** とする

◆ サブ目標（P6参照）

- ① **車両総重量 8 t 以下の車両**について、2030年における「**電動車**」の保有台数を **10%** とする
- ② 各事業者が**自社の車両のCO2排出総量**または**CO2排出原単位**を把握することを目指す
- ③ 全日本トラック協会と全都道府県トラック協会が**共通**で取り組む「**行動月間**」を設定する



「トラック運送業界の環境ビジョン2030」パンフレット（令和4年3月発行）



シンボルマーク







◆ 『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画

A 運送事業を推進するうえで取り組む地球温暖化対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 環境性能に優れた次世代トラックの導入	<ul style="list-style-type: none"> ●次世代トラックに係る情報提供 ●次世代トラックの導入に係る支援 ●メーカー・国に対する次世代トラック開発と導入支援の働きかけ 	<ul style="list-style-type: none"> ●環境性能に優れた次世代トラックの導入 	
2 エコドライブの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●エコドライブ推進マニュアル等の整備 ●エコドライブに係る講習会等の開催 ●エコタイヤの導入に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●「エコドライブ10のすすめ」の実施 ●エコドライブに関する社内教育・講習会等への参加 ●「エコドライブ実施中」ステッカーの貼付 ●エコタイヤの導入 	
3 アイドリング・ストップの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●アイドリング・ストップ支援機器に係る情報提供 ●アイドリング・ストップ支援機器の導入に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●アイドリング・ストップの実施 ●アイドリング・ストップ支援機器の導入 ●「アイドリング・ストップ宣言」ステッカーの貼付 	
4 EMS (エコドライブ管理システム) 関連機器の導入	<ul style="list-style-type: none"> ●EMS関連機器に係る情報提供 ●EMS関連機器の導入に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●EMS関連機器の導入と運行管理 	
5 輸送効率化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送効率化に係る情報提供 ●求荷求車情報ネットワーク [WebKIT] の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ●保有車両の大型化・トレーラ化 ●共同輸配送の実施 ●求荷求車情報ネットワーク [WebKIT] の活用による実車率および積載効率の向上 	
6 整備点検の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ●適正な点検整備によるCO₂削減効果の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ●タイヤ空気圧など整備点検の徹底 	

B 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 事業所などでの節電	<ul style="list-style-type: none"> ●事業所・車庫・倉庫等の節電に係る情報提供 ●事業所・車庫・倉庫等の節電に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業所・車庫・倉庫等でのこまめな節電 ●施設の照明のLED化、省エネ化 ●省エネ型事務機器等の使用 ●適正温度での冷暖房、断熱フィルム等の使用・フィルターの掃除 ●クールビズ・ウォームビズの実施 	
2 移動に係るエネルギーの削減	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・出張等、配送や営業活動以外の移動のエネルギーに係る情報提供 ●通勤手段の変更・テレワーク・WEB会議等に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車から公共交通・自転車等への通勤手段の変更 ●事務職のテレワーク・交代勤務等の実施 ●WEB会議の活用による出張回数の低減 	
3 グリーン調達への推進	<ul style="list-style-type: none"> ●グリーン調達に係る情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業所内の備品等について、エコマーク商品等のグリーン商品の購入 ●[ISO 14001] [エコアクション21]等の認証取得企業からの優先的な購入 ●紙の使用量の削減 	
4 植林事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●トラックの森事業の推進 ●植林事業に係る支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●植林事業の実施・社有林等の活用 	

C 運送事業を推進するうえで取り組むA以外の環境対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 廃棄物の削減	<ul style="list-style-type: none"> ●廃棄物の削減と適正な廃棄物処理に係る情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業所ゴミ・プラスチックゴミの削減 ●ゴミ分別の徹底 ●ゴミのポイ捨て禁止運動・清掃活動の実施 ●フロン類の適正管理 ●廃棄物・廃油等の適正処理 	
2 資源リサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ●資源リサイクルに係る情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送梱包資材の繰り返し利用の推進 ●再生タイヤ・再生パレット等の導入 ●廃タイヤ等のリサイクル ●不要物のリユース 	
3 騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> ●騒音対策に係る情報提供 ●トラックステーション等の仮眠・休憩施設の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ●騒音の少ない運転の徹底 ●静粛性能の高いタイヤの使用 ●コンビニ・路上等での仮眠・休憩の抑止 (トラックステーション等休憩施設の利用) 	
4 環境教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> ●環境教育に係る情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●従業員への環境教育の実施 ●地域や子どもへの環境出前授業の実施 	
5 社会貢献の取り組み推進	<ul style="list-style-type: none"> ●SDGs等、環境の観点からの社会貢献に係る情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ●SDGsを意識した事業活動の推進 ●グリーン経営認証・ISO 14001等の認証取得 	



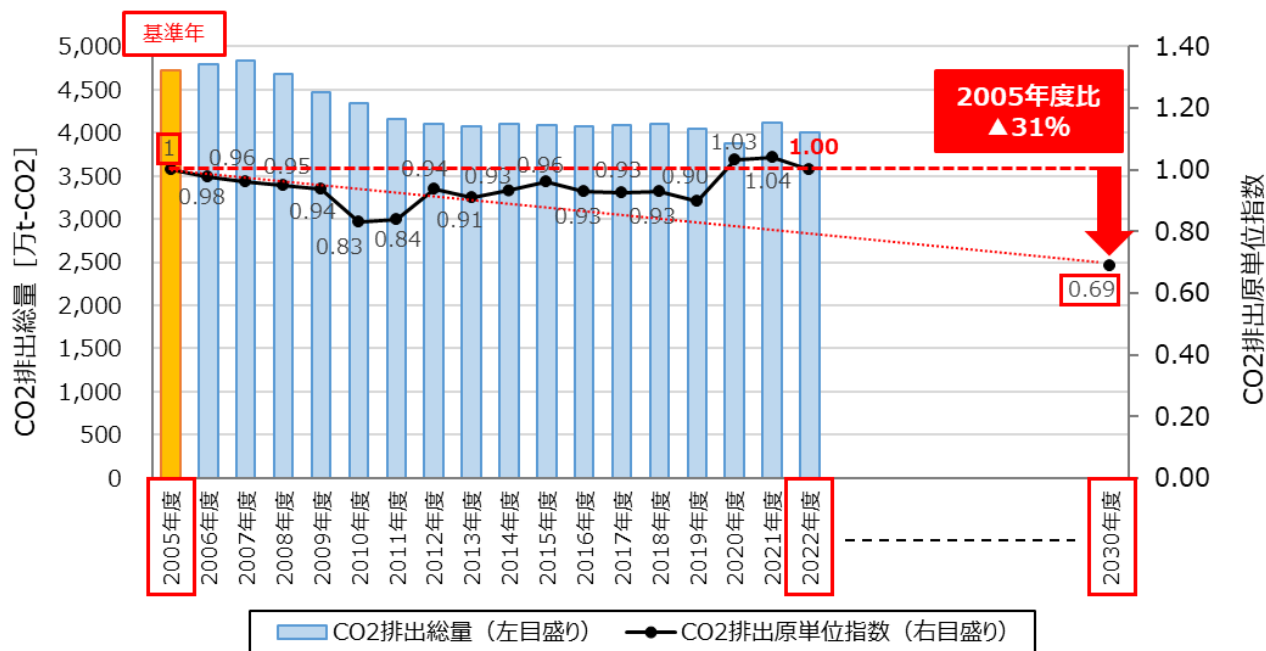
「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の取組み状況

◆ メイン目標

経団連「カーボンニュートラル行動計画」において公表している、トラック運送業界の2030年の目標値
「CO2排出原単位」を2005年度比 ▲31% とする

【2022年度の実績】（経団連への報告内容）

営業用トラックのCO2排出原単位は、2010年度までは一貫して減少傾向にあった。その後一旦増加に転じたものの2012年度以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度はコロナ禍にも関わらず前年度から増加している。これは、貨物輸送量の減少と宅配便個数の増加等により、輸送トンキロの減少率に比べて燃料消費量の減少率が少なかったためと考えられる。2021年度もやや増加したが、2022年度は減少に転じている。




国土交通省「自動車輸送統計年報」及び「自動車燃料消費量統計年報」から全ト協作成



◆ サブ目標 1

サブ目標 1
 車両総重量8t以下の車両について、
 2030年における電動車の保有台数を10%とする



【2022年度の実績】

◆ 電動車保有割合（令和5年3月末時点）

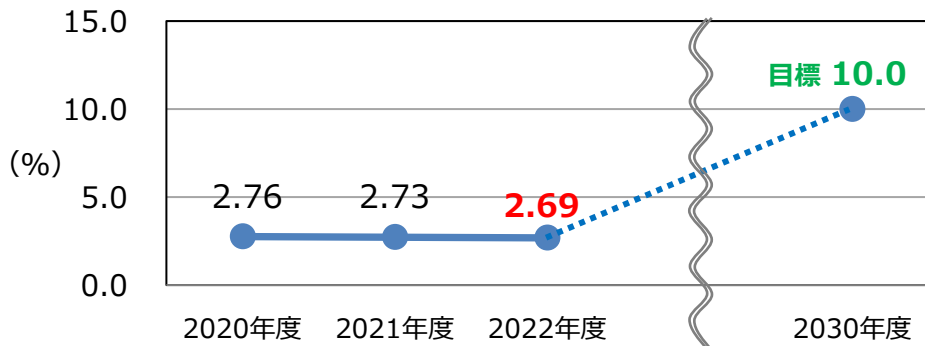
2021年度と比較して

- ▶ハイブリッドトラック：11,432台 → 10,790台（▲642台）
- ▶電気トラック：636台 → 990台（+354台）
- ▶8t以下の車両登録台数：441,889台 → 438,692台（▲3,197台）

結果、2022年度の電動車保有割合は、**全国平均で2.69%**。

前年度の2.73%から減少しているが、電気トラックは前年から1.5倍の伸びとなっていることは特徴的。

■ 電動保有車両率の推移



- HVおよびEV台数 出典：「自検協統計 自動車保有車両数（令和5年3月末現在）」
- 車両台数 出典：「諸分類別 自動車保有車両数（令和5年3月末現在）」

（いずれも一般財団法人 自動車検査登録情報協会）

	ハイブリッド トラック	電気 トラック	「電動車」小計	GVWS t 以下の 車両保有台数 ※	「電動車」 保有率
北海道	92	1	93	13,847	0.67%
青森県	37	0	37	3,357	1.10%
岩手県	43	0	43	3,916	1.10%
宮城県	193	0	193	8,568	2.25%
秋田県	28	0	28	2,196	1.28%
山形県	64	1	65	2,950	2.20%
福島県	78	1	79	6,444	1.23%
茨城県	309	5	314	13,162	2.39%
栃木県	127	12	139	8,489	1.64%
群馬県	238	54	292	9,018	3.24%
埼玉県	955	166	1,121	38,119	2.94%
千葉県	565	118	683	22,632	3.02%
東京都	1,816	212	2,028	42,183	4.81%
神奈川県	676	206	882	26,981	3.27%
山梨県	57	4	61	2,821	2.16%
新潟県	153	1	154	7,302	2.11%
長野県	162	2	164	6,666	2.46%
富山県	69	2	71	3,645	1.95%
石川県	60	1	61	4,531	1.35%
福井県	48	1	49	2,526	1.94%
岐阜県	178	2	180	7,008	2.57%
静岡県	242	7	249	14,289	1.74%
愛知県	813	42	855	32,885	2.60%
三重県	149	9	158	6,667	2.37%
滋賀県	106	0	106	4,835	2.19%
京都府	245	19	264	8,953	2.95%
大阪府	1,149	33	1,182	39,736	2.97%
兵庫県	550	62	612	15,733	3.89%
奈良県	50	0	50	3,796	1.32%
和歌山県	84	0	84	2,508	3.35%
鳥取県	36	0	36	1,434	2.51%
島根県	38	2	40	1,673	2.39%
岡山県	135	4	139	7,507	1.85%
広島県	172	7	179	9,899	1.81%
山口県	101	1	102	3,300	3.09%
徳島県	58	0	58	1,950	2.97%
香川県	92	0	92	3,937	2.34%
愛媛県	61	2	63	3,740	1.68%
高知県	49	0	49	1,586	3.09%
福岡県	331	10	341	17,287	1.97%
佐賀県	52	0	52	2,659	1.96%
長崎県	41	0	41	2,497	1.64%
熊本県	83	1	84	4,355	1.93%
大分県	28	0	28	2,627	1.07%
宮崎県	31	0	31	2,446	1.27%
鹿児島県	103	2	105	3,863	2.72%
沖縄県	43	0	43	2,169	1.98%
合計	10,790	990	11,780	438,692	2.69%

※：「貨物用」うち「普通車」の台数



トラック運送業界の今後の取り組み

① 環境対応車の導入

トラック運送事業者の「脱炭素社会への移行」を目指した取り組みとしては、CO2排出量の少ない市販の環境対応車を導入することが主体となる。



いすゞ自動車株式会社 ウェブサイト



日野自動車株式会社ウェブサイト

<例1> ハイブリッドトラック

- ・小型商用車については、他の次世代自動車に先んじて普及している。
- ・大型商用車についても市販車が登場し、普及しつつある。

<例2> 電気トラック

- ・小型商用車については複数メーカーから市販車が登場し、普及しつつある。
- ・メリットは環境（排出ガス、CO2、走行音）性能の高さと、従来車と遜色ない動力性能。
- ・デメリットは、車両価格と充電設備費用が高い／重いバッテリーで積載量が犠牲になる／充電時間がかかる／充電スタンドがまだ十分でない など。



三菱ふそうトラック・バス株式会社 ウェブサイト



いすゞ自動車株式会社 ウェブサイト

トヨタ自動車株式会社
「トヨタタイムズ」ウェブサイト



<例3> 燃料電池トラック

- ・車両メーカーと荷主企業、自治体等が協働し、小型商用車ではコンビニ配送等の近距離輸送を、大型商用車では長距離の幹線輸送をそれぞれ想定し、供給インフラとともに実証試験を実施している。
- ・一般の運送事業者までの普及は、まだ長い道のり。

トラック運送事業者が環境対応車を導入する際の条件

【手の届く価格・経費であること】

1. 導入時の初期費用が安いこと

- ・車両価格（中小零細事業者にも手が届く）
- ・充填/充電（特に急速）スタンド設置費用（自社整備の場合）
- ・車両と充填/充電スタンドへの補助・助成制度の充実（額が高い・申請しやすい）

2. ランニング/メンテナンスコストが安いこと

- ・燃料費/電気料金
- ・タンク・バッテリー交換費用（頻度）
- ・保守整備費用
- ・保険料
- ・税金

【使いやすいこと】

1. 充填/充電インフラが使いやすいこと

- ・設置数が多い/地域の偏りが少ない
- ・充填/充電時間が短い
- ・一充填/充電あたりの航続距離が十分
- ・充填/充電作業に特別な知識や技術が要らない

2. 操作/整備しやすいこと

- ・操作性
- ・パワー
- ・加速性能
- ・安全性
- ・特別な知識や技術が不要

【貨物自動車の必要条件を満たしていること】

1. 積載量が犠牲にならないこと（タンク・バッテリーの重量・体積）

2. 耐久性があること（車両本体/タンク・バッテリー）

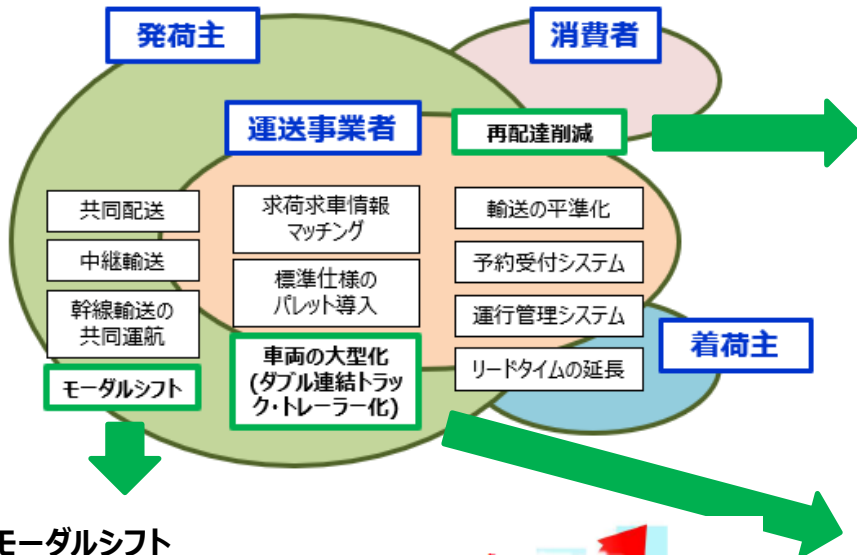
環境対応車導入に際しての課題

【荷主などの費用負担の在り方】

- ・改正省エネ法において「特定荷主」に「非化石エネルギー自動車」使用割合の目安が設定され、トラック運送事業者が環境対応車導入が求められた際の費用負担について、荷主との十分な協議が必要。
- ・トラック運送事業者だけに負担を負わせるのではなく、コスト増を考慮した運賃等の設定や、車両などのインフラ整備に対して、荷主が支援・協力する体制が必要。

② 発・着荷主や消費者と連携した物流の効率化

トラック運送業界の「脱炭素社会への移行」のためには、共同配送、車両の大型化、モーダルシフト、再配達削減など、発荷主、着荷主、消費者をも巻き込んだ総合的な「物流の効率化」の取り組みも不可欠。



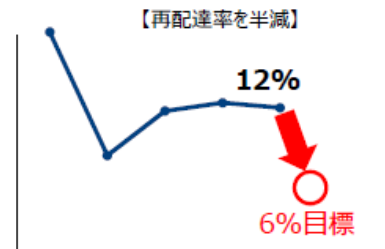
■モーダルシフト

鉄道、内航海運の輸送量・分担率の増強



■再配達率の削減

置き配が進む取組みの推進、消費者の行動変容を促す仕組みによる宅配業者の負担軽減



「物流革新緊急パッケージ（令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 資料）」より

■車両の大型化（ダブル連結トラック・トレーラー化等）

少量多品種多頻度納品の見直しによる輸送の大ロット化



令和4年度グリーン物流パートナーシップ 国土交通省優良事業事例集

「物流革新緊急パッケージ（令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 資料）」より

物流の効率化における課題

【発・着荷主や消費者との連携】

・トラック運送事業者だけでは「物流の効率化」は実現できないため、発荷主・着荷主と連携し、また消費者の行動変容を促す仕組みが必須。

- ・「環境ビジョン2030」のもと、トラック運送業界が脱炭素社会への移行を実現するためには、車両・燃料の低炭素化や物流の効率化をはじめとして、多様なアプローチを総動員する必要がある。
- ・トラック運送事業者自らができる取り組みは、CO2排出量の少ない環境対応車の導入が主体だが、中小零細企業の多いトラック運送業界においては、導入コスト面の課題や車両の平均使用年数などからまだまだハードルが高い。
- ・経済的に持続可能であることが脱炭素社会を目指した取り組みにもつながるが、環境対策にはコストがかかるため、中小・零細企業の多いトラック運送事業者だけに負担を負わせるのではなく、荷主や一般消費者など、広く社会全体で公平に負担するしくみが必要。
- ・「第六次環境基本計画」においては、環境・経済・社会の統合的向上を目指した環境政策が提案されると思われ、トラック運送業界が脱炭素社会に向けて取り組むために、中小・零細企業を取り残さないような政策が示されることを要望する。

