Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和2年6月5日総合政策局環境政策課

特定輸送事業者の省エネ取組状況をまとめました ~鉄道とタクシーでは省エネが進展~

国土交通省では、平成 18 年度以降、エネルギーの使用の合理化等に関する法律(省エネ法)に基づき、輸送事業者に対し、省エネ取組にあたり具体的に取り組むべき事項やエネルギーの使用効率(エネルギー消費原単位)の改善目標を示し、取組を推進しています。このうち、一定規模以上の事業者(特定輸送事業者)は、取組状況に関する報告書を毎年度提出することとなっています。今般、これまでの施行状況についてまとめましたので公表します。本評価結果も踏まえ、パリ協定の目標達成に向けて、省エネ取組の推進を図って参ります。

◆対象事業者:省エネ法上の特定輸送事業者

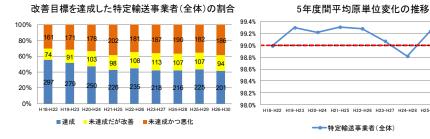
(トラック 200 台、鉄道 300 両等の基準以上の輸送能力を有する事業者)

- ◆評価項目: 平成 18~30 年度の定期報告書に記載された、「エネルギー消費原単位*1」「5年度間平均原単位変化*2」「改善目標を達成出来なかった理由」等
 - ※1 単位輸送量当たりのエネルギー使用量
 - ※2 過去5年度間のエネルギー消費原単位の変化割合を表すもの。5年度間で<u>年平均1%以上削減する</u> ことが改善目標となっている。

【評価結果の概要】

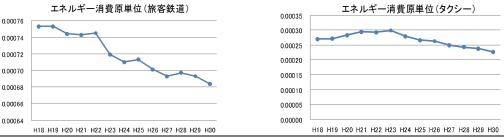
(1) 輸送事業者全体

- ・改善目標を達成した事業者の割 合は、制度開始当初は高かった ものの、近年は減少・停滞傾向。
- ・5年度間平均原単位変化でみる と、事業者の努力による省エネ 効果は見受けられるものの、常 に改善目標を達成するのは難 しい状況。



(2) 各輸送区分 (詳細は別紙の通り)

- ・改善目標を達成した事業者の割合は、タクシーでは近年は高い水準を維持している。
- ・改善目標を達成できなかった理由は、貨物輸送では「輸送量の減少」、旅客輸送では「天候の影響」が多くを占めている。
- ・エネルギー消費原単位は、旅客鉄道とタクシーで近年減少傾向が見られるものの、ほかの区分では停滞傾向。



【問い合わせ先】国土交通省総合政策局環境政策課 松田(24411)、森島(24412)

TEL:03-5253-8111(代表) 03-5253-8263(直通)

FAX: 03-5253-1550

各輸送区分別の評価結果

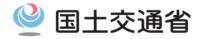


別紙

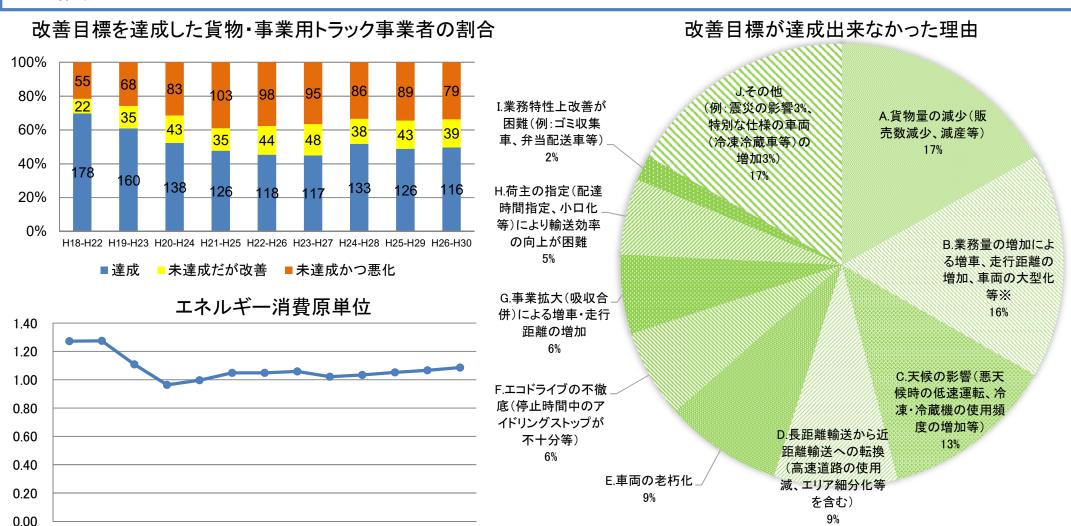
- ◆対象事業者:省エネ法上の特定輸送事業者 (トラック200台、鉄道300両等の基準以上の輸送能力を有する事業者)
- ◆評価項目:平成18~30年度の定期報告書に記載された、「エネルギー消費原単位^{※1}」「5 年度間平均原単位変化^{※2}」「改善目標を達成出来なかった理由」等
 - ※1 輸送量(貨物)又は輸送距離(旅客)当たりのエネルギー使用量
 - ※2過去5年度間のエネルギー消費原単位の変化割合を表すもの。5年度間で<u>年平均1%</u> 以上削減することが改善目標となっている。
 - なお、平均値から極端に外れるエネルギー消費原単位については評価対象から除外。

評価結果(貨物・事業用トラック)

H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30

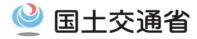


- ○改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始当初は高かったものの、近年は停滞傾向。
- ○改善目標を達成出来なかった主な理由は、「貨物量の減少」「業務量の増加による増車、走行距離の増加、車両の大型化等」「天候の影響」等となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、一時的に改善した時期はあるものの、緩やかな増加傾向 で推移している。

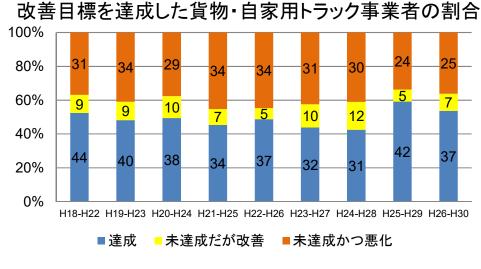


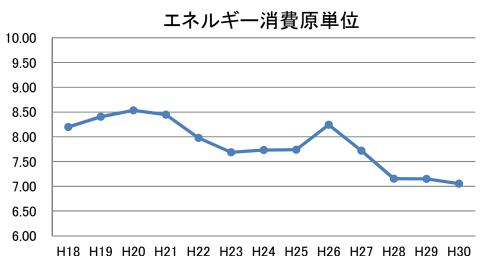
※配送エリア拡大、納品店の分散化等により、配送効率が悪化した ことが要因と想定される。

評価結果(貨物・自家用トラック)



- ○改善目標を達成した事業者の割合は、一時的に増加した時期はあるものの、総じて停滞傾向を示している。
- ○改善目標を達成出来なかった主な理由は、「貨物量の減少」「業務量の増加による増車、走行距離の増加、車両の大型化等」「車両の老朽化」等となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、一時的に増加した時期はあるものの、近年は改善傾向 にあり、事業者の努力による省エネが進展していることが見受けられる。





改善目標が達成出来なかった理由 」.荷主の指定(配達時 間指定、小口化等)に より輸送効率の向上 が困難 K.その他 1% (例:特別な仕様の車 1.長距離輸送から近 A.貨物量の減少(販 両(冷凍冷蔵車等)の 距離輸送への転換 売数減少、減産等) 増加1%等) (高速道路の使用減、 20% 19% エリア細分化に伴うも の含む) 3% H.業務特性上改善が 困難(例:ゴミ収集 車、弁当配送等) B.業務量の増加によ 4% る増車、走行距離の 増加、車両の大型化 G.エコドライブの不徹 等X 底(停止時間中のア 17% イドリングストップが 不十分等) 4% D.事業拡大 F.天候の影響(悪天 (吸収合併) 候時の低速運転、冷 による増車・ C.車両の老朽化 凍・冷蔵機の使用頻 走行距離の 11% 度の増加等) 増加 E.営業・保安用に使 8%

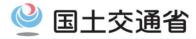
用したことによる走行 距離の増加

8%

※配送エリア拡大、納品店の分散化 等により、配送効率が悪化したこと が要因と想定される。

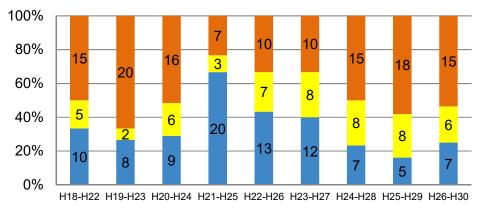
評価結果(貨物·船舶)

■達成



- ○改善目標を達成した事業者の割合は、大幅に増加した時期はあるものの、近年は減少・停滞傾向。
- ○原単位を改善出来なかった主な理由は、 「空船回航(バラスト航海)の増加、貨物取扱量の減少」 「長距離航行の減少、短距離航行の増加」等となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、ゆるやかに改善した時期はあるものの、近年は停滞傾 向。

改善目標を達成した貨物・船舶事業者の割合

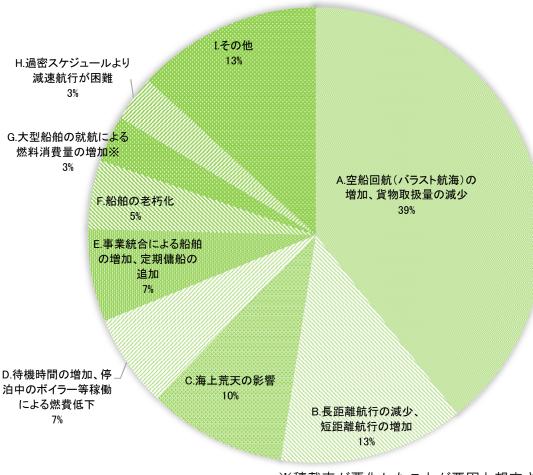


1 -- 1° -- 10 -- 11 -- 11 -- 11

■未達成だが改善 ■未達成かつ悪化

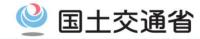


改善目標が達成出来なかった理由

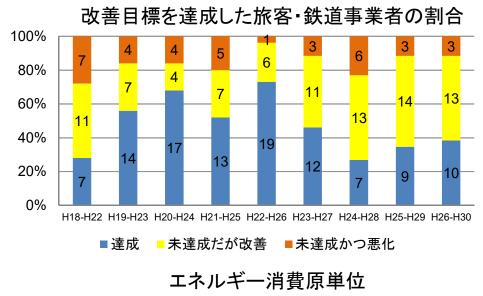


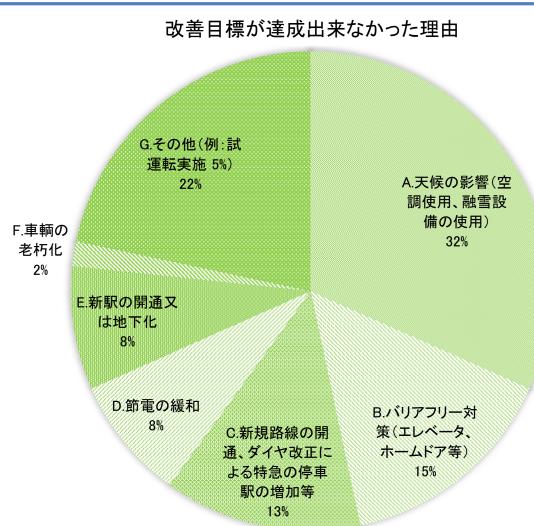
※積載率が悪化したことが要因と想定される。

評価結果(旅客・鉄道)

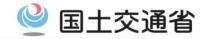


- ○改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始当初は増加したものの、近年は停滞傾向。
- ○改善目標を達成出来なかった理由は、「天候の影響(空調使用、融雪設備の使用)」が最多となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、制度開始以降改善傾向にあり、事業者の努力による省 エネが進展していることが見受けられる。





評価結果(旅客・バス)



7%

○改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始以降減少・停滞傾向。

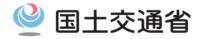
H18 H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30

- ○改善目標を達成出来なかった主な理由は、 「天候の影響」「車両の老朽化」「走行距離の増加」等 となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、制度開始以降改善傾向であったが、近年は停滞傾向を 示している。

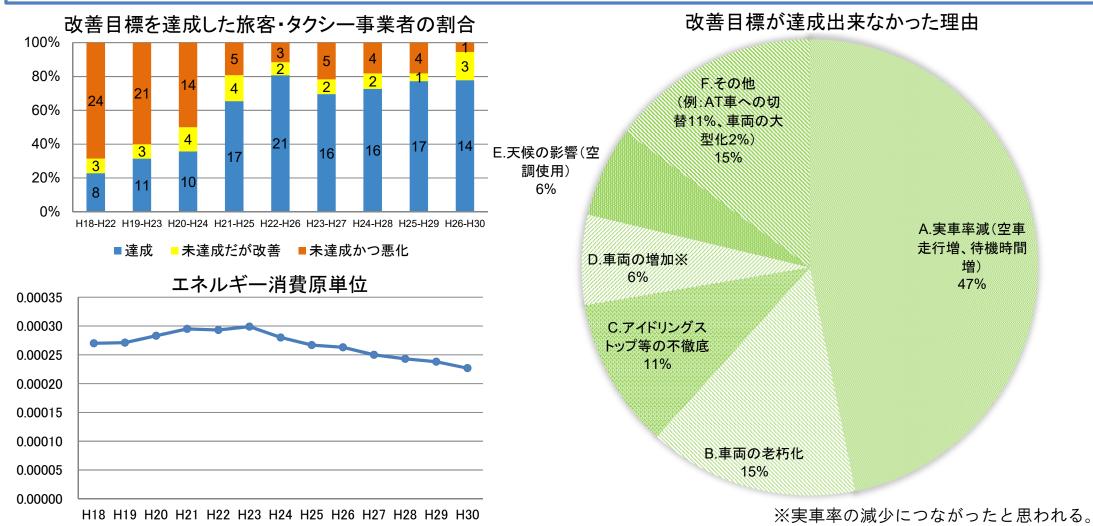
改善目標が達成出来なかった理由 改善目標を達成した旅客・バス事業者の割合 100% 80% J.事業形態の変更 K.その他 (高速道路利用 60% (例:交通渋滞4%、 減、中距離路線の 震災の影響2%) 減少等) 40% 18% A.天候の影響(空 2% 調使用、路面状況 I.会社の吸収合 20% の悪化、交通渋 併、車両移譲によ 滞) 0% る車両数の増加 H18-H22 H19-H23 H20-H24 H21-H25 H22-H26 H23-H27 H24-H28 H25-H29 H26-H30 32% 3% ■未達成だが改善 ■未達成かつ悪化 ■達成 H.大型車の運用比 エネルギー消費原単位 率の増加 0.000370 4% G.エコドライブ(ア 0.000365 イドリングストップ 0.000360 等)の不徹底 B.車両の老朽化 0.000355 4% 13% 0.000350 0.000345 F.営業所移転等に 伴う回送キロの増 0.000340 EAT車への切替 C.走行距離の増加 加・実車キロの減 0.000335 (増便、路線の追 少 0.000330 D.排気ガス規制対 加、路線延長、市 5% 応車両の増加 0.000325 街地走行の増加)

6%

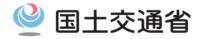
評価結果(旅客・タクシー)



- ○改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始当初は低かったものの、近年は高水準を維持したまま 推移している。
- ○改善目標を達成出来なかった主な理由は、「実車率減」「車両の老朽化」「アイドリングストップ 等の不徹底」等となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、制度開始以降増加していたものの、近年は改善傾向で 推移しており、事業者の努力による省エネが進展していることが見受けられる。



評価結果(旅客·船舶)



- ○改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始以降減少傾向にあったが、近年は停滞傾向で推移して いる。
- ○改善目標を達成出来なかった主な理由は、「海上荒天の影響」「船舶の老朽化」「積載貨物の増加」 等となっている。
- ○事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、改善傾向で推移していたものの、近年は停滞傾向となっている。

