

トラック業界の環境価値を高める 燃費向上の処方箋

—事業者参加型エコプロジェクトの手引き—

トラック業界の環境価値を高める 燃費向上の処方箋

～事業者参加型エコプロジェクトの手引き～

平成 28 年 3 月

一般社団法人兵庫県トラック協会 担当 業務部



事業者参加型エコプロジェクトとは

はじめに

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

当協会では、業界の環境負荷低減に向けた取り組みを促進するため、平成24年度から「事業者参加型エコプロジェクト」に取り組んでおり、皆様にご参加いただくことにより環境対策の効果を実感していただくことを目指しています。

取り組みを開始してから今日に至るまでの間、多くの会員事業者様のご協力を得ることで燃費改善や経費削減効果を把握することができたところであります。

平成27年度に実施したアンケート調査では、各会員事業者様にて燃費改善のために車両毎に普段取り組まれている内容をお伺いし、取り組み内容や車両属性毎に回答車両全数を集計し、各社様よりご回答頂いた車両について、その車両の全体両数の中での燃費状況等をお示しすることとされています。

これまでの「事業者参加型エコプロジェクト」の取り組みのなかで、燃費改善に向けた会員事業者様の熱心な取り組みを伺うことができました。その結果を「トラック事業者のための燃費改善の処方箋」として、会員事業者様にお届けさせていただき運びとなりました。

会員事業者様の今後の活動の一助となることを期待します。



一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 福永 征秀

エコプロジェクトの目的

一般社団法人兵庫県トラック協会では、環境物流に関する調査研究を継続的に実施しており、その研究成果を活用しながら毎年、環境フォーラムを開催し、会員事業者や一般県民に対して、業界の環境負荷低減に向けた取り組みを広く広報してきました。

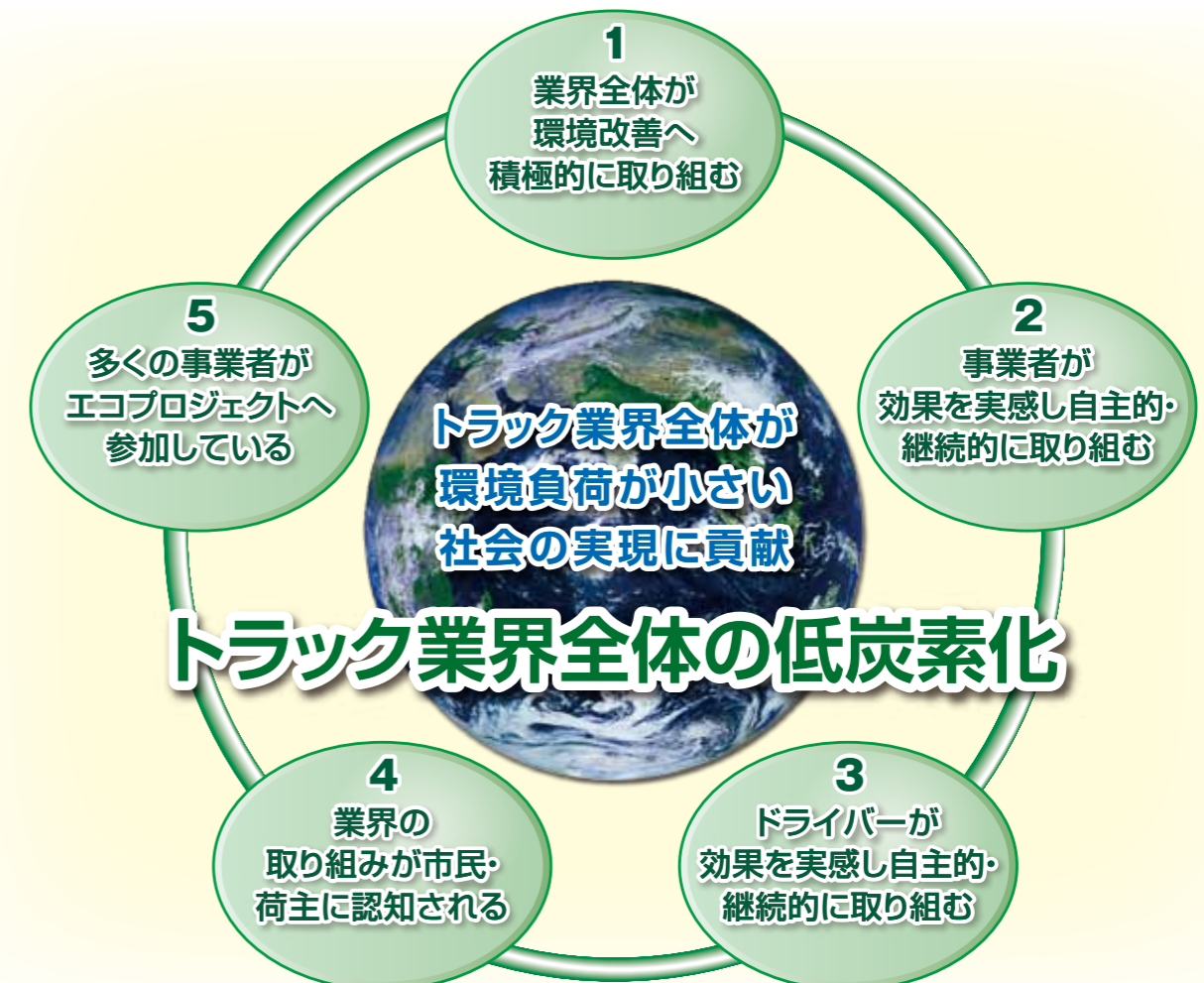
これまでの検討のなかで、トラック事業者がさらに環境対策を進めていくには、その成果を見える化することで環境負荷の低減効果を事業者自身が実感することに加え、荷主を含め世間に広く理解していただく必要があることが重要であると考えました。こうした経緯から、一般社団法人兵庫県トラック協会は「事業者参加型エコプロジェクト」

を立ち上げました。

これまで事業者個々の取り組みに留まっていたものを、エコプロジェクトを通じて業界全体の取り組みとして広げていくことが重要であり、トラック業界の環境への取り組みを荷主や市民といった世の中に対して情報発信を行うことで業界の活性化に資する取り組みを作りたいと考えました。

プロジェクトの最終目的は、トラック業界全体が、環境負荷が小さい地域社会の実現に貢献し、トラック業界全体の低炭素化が実現していることです。

事業者参加型エコプロジェクトの目指す姿 ～トラック業界の環境価値を高める取り組み～



エコプロジェクトのこれまでの経緯

平成 24 年度

事業者参加型エコプロジェクト構想の立ち上げ

トラック業界の環境マネジメントの先進事例や先進的な会員事業者の取り組みを参考に、事業者参加型エコプロジェクトの目指すべき姿を明らかにしました。

平成 25 年度

社会実験による効果測定

会員事業者の協力のもと、燃費改善に関する社会実験を実施しました。

その結果、燃費改善に向けた具体的なアクションに取り組むことで、更に燃費改善を図ることができ、コスト削減にも大きな効果があることがわかりました。

社会実験では、協力いただいた全社で 5 ~ 16% の燃費向上が図られました。

平成 26 年度

燃費削減に関する簡易シートの試行

燃費改善に関する簡単なチェックシートを事務局が作成し、会員事業者に使っていただきました。ドライバー自身による燃費記録や、班長・運行管理者とドライバーのコミュニケーションの徹底を図ったところ、燃費削減に大きな効果が得られました。

平成 27 年度

アンケート調査の実施燃費データベース構築

会員事業者のみなさまにアンケート調査を実施し、環境負荷低減に向けた各社の取り組み内容と、車種別の燃費データベースを作成しました。

これにより、会員事業者の手元で、自分の車両がどの程度の燃費水準にあるのか、他社と比較できるようになりました。

環境フォーラムの開催（毎年）

一般社団法人兵庫県トラック協会は、毎年 11 月に環境フォーラムを開催し、大勢の会員事業者に参加いただいています。

環境フォーラムでは、産・学・官の登壇者が環境問題について熱く語り合うことに加え、事業者参加型エコプロジェクトの取り組み状況についても活発な意見交換が行われます。



平成 25 年度 社会実験の結果

事業者名	実験概要		燃費改善 経済効果 (年間 1 台あたり)								
	実験内容	結果									
A社	エコドライブの実施とドライバーが自ら燃費計測を行うことによる燃費改善	<table border="1"> <tr><th>非実施車</th><th>実施車</th></tr> <tr><td>5.9</td><td>6.3</td></tr> </table>	非実施車	実施車	5.9	6.3	燃費改善 6.8% 経済効果 6.6 万円				
非実施車	実施車										
5.9	6.3										
B社	デジタコの警告音を発生するエンジン回転数の設定を変更することで燃費を改善	<table border="1"> <tr><th>非実施車</th><th>実施車</th></tr> <tr><td>5.7</td><td>6.1</td></tr> </table>	非実施車	実施車	5.7	6.1	燃費改善 7.0% 経済効果 10.7 万円				
非実施車	実施車										
5.7	6.1										
C社	エコドライブ点検シートを運用し、ドライバーとのコミュニケーションを徹底することで燃費を改善	<table border="1"> <tr><th>非実施車</th><th>実施車</th></tr> <tr><td>5.7</td><td>6.2</td></tr> </table>	非実施車	実施車	5.7	6.2	燃費改善 8.8% 経済効果 11.5 万円				
非実施車	実施車										
5.7	6.2										
D社	エコドライブ強化月間を設け、ドライバーにエコドライブを徹底することで燃費を改善	<table border="1"> <tr><th>非実施車</th><th>実施車</th></tr> <tr><td>2.8</td><td>3.1</td></tr> </table>	非実施車	実施車	2.8	3.1	燃費改善 10.7%				
非実施車	実施車										
2.8	3.1										
E社	デジタルタコグラフの導入による燃費計測の実施、報奨金制度の導入、エコドライバー認定制度の導入による燃費改善	<table border="1"> <tr><th>デジタコ導入前</th><th>デジタコ導入後</th><th>デジタコ+報奨金導入後</th><th>デジタコ+報奨金+認定制度導入後</th></tr> <tr><td>2.45</td><td>2.54</td><td>2.67</td><td>2.90</td></tr> </table>	デジタコ導入前	デジタコ導入後	デジタコ+報奨金導入後	デジタコ+報奨金+認定制度導入後	2.45	2.54	2.67	2.90	燃費改善 16.1% 経済効果 19.6 万円
デジタコ導入前	デジタコ導入後	デジタコ+報奨金導入後	デジタコ+報奨金+認定制度導入後								
2.45	2.54	2.67	2.90								
F社	ハイブリッド車の導入による燃費改善	<table border="1"> <tr><th>非実施車</th><th>実施車</th></tr> <tr><td>6.2</td><td>7.2</td></tr> </table>	非実施車	実施車	6.2	7.2	燃費改善 16.1% 経済効果 19.6 万円				
非実施車	実施車										
6.2	7.2										

すべての事業者が燃費を改善

平成 26 年度 燃費削減に関する簡易シートを施行した結果

事業者名	エコドライブ推進方法		燃費改善効果
	燃料計測フォーマットを活用	ドライバーとのコミュニケーションを充実	
a社	●	●	あり
b社	●	●	あり
c社	●	●	なし
d社	●	●	あり
e社	●	●	なし
f社	●	●	あり
g社	●	●	あり
h社	●	●	あり
i社	●	●	あり

9社中7社で燃費を改善

会員事業者のみなさまが、今後、事業者参加型エコプロジェクトに参加していただくことで、会員事業者には、環境貢献、コスト削減、安全性の向上などの目に見える効果が期待されます。

そして、さらに、大勢のみなさまに取り組んでいただくことで、兵庫県のトラック業界全体の価値向上につなげていくことが可能となります。

燃料削減による低炭素化

- 社会実験全体では5～16%の燃費向上が図られました。
- 7.0%の燃費改善が図られたある企業では、保有車両14台が燃費改善に取り組むことで、大型ドラム缶63本分の軽油を節約できました。
- 上記、節約したCO₂を吸収するために必要な森林面積は、甲子園球場4個分となります。
- 業界全体で取り組むことで、地域社会や荷主企業へ新しい価値を提案していくことが可能になります。



コスト削減

- 大型ドラム缶63本分の軽油を節約したことで、年間150万円の経費を削減したことになります。



安全性の向上

- エコドライブを徹底し、「急」が付く運転を避けることは、運行の安全性を高めます。
- ドライバーや運行管理者が、燃費データの異常な動きを察知するなど、ドライバーや車両の異変に気付くことで、事故や故障を未然に防ぐことが可能になります。



現場の意識高揚、社風改善

- 運行管理者とドライバーが、エコドライブまたは燃費削減という共通の目的を持つことで、社内のコミュニケーションが活発になります。
- ドライバー同士がスキル向上を競う風土は、職場の活性化にもつながります。



ある会員事業者（保有台数 14 台）の例

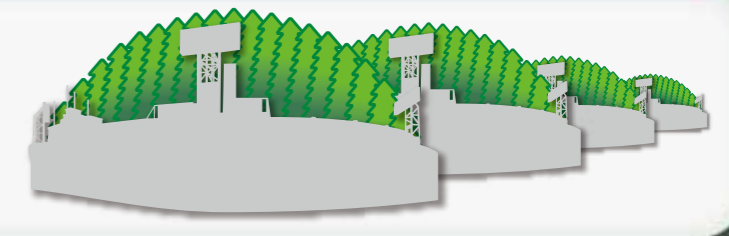
社会実験により 7.0%の
燃費改善



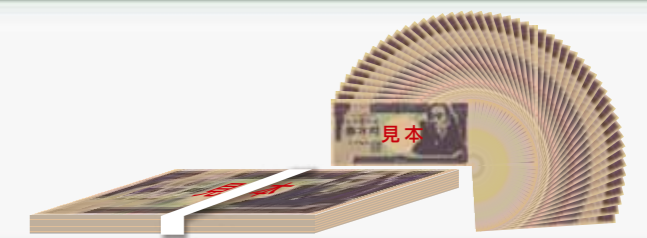
年間で大型ドラム缶(200ℓ)
63本分の軽油を節約



甲子園 4 個分の森林面積
を保全



年間 150 万円の経費を
削減






安全な運行、現場の意識
も向上



燃費改善の処方箋 — 会員のみなさまに取り組んでほしいこと —

事業者参加型エコプロジェクトでは、会員事業者において、「①燃費の計測」と「②具体的なアクション」をお願いしています。そして、その結果を、平成28年秋に実施する「③アンケート調査」で事務局にお知らせください。「②具体的なアクション」は、以下の「燃費改善の処方箋」に示したのから、各社で取り組みやすいことに挑戦してください。

次のページから、具体的な取り組み例を紹介していきます。

	アクション 1	燃費の「見える化」	<ul style="list-style-type: none">● ドライバー自身が燃費を記録する● 燃費記録シートの利用● 燃費改善にむけた実験と検証
	アクション 2	目標設定と評価する仕組み	<ul style="list-style-type: none">● 燃費改善目標を設定し、ドライバー毎に達成状況を確認● 燃費改善をドライバーの評価に活用● エコドライブ報奨金制度を導入● エコドライバーの認定制度を導入
	アクション 3	ドライバー教育・コミュニケーション	<ul style="list-style-type: none">● エコドライブの推奨● 日報等の書式を使ってドライバー自らが燃費を記録● 燃費データをドライバーに提示● 運行管理者・班長がドライバーへきめ細かく面談・指導● ドライバーを各種研修へ派遣● 自社で研修を実施
	アクション 4	機器・設備の活用	<ul style="list-style-type: none">● デジタコを導入・活用● ドラレコを導入・活用● アイドリングストップシステムを導入● 蓄冷式クーラーを導入● キー抜きロープを導入● エコタイヤを導入
	アクション 5	環境マネジメントシステム	<ul style="list-style-type: none">● グリーン経営認証● Gマーク● ISO14001



アクション1

燃費改善の処方箋

- ドライバー自身が燃費を記録する
- 燃費記録シートの利用
- 燃費改善にむけた実験と検証

解説

まず、燃費の「見える化」が必要です。

日報などでドライバーが自ら燃費を記録し、ドライバー自身が毎日の運転を振り返ることが重要です。

デジタコで燃費を計測している事業者は、その結果をドライバーと運行管理者（または班長）とが共有するようにしましょう。

兵庫県トラック協会が作成した「燃費計測シート」を使うことも効果的です。協会のホームページから入手可能です。

(<http://www.hyotokyo.or.jp/ecopro/>)

燃費の実態が分かると、経営者や運行管理者は、簡単な実験を行うことが可能になります。実験を行う場合、同じ車両で期間を区切って燃費結果を比較する方法、何らかの方策に取り組む車両と何も行わない車両を同時に走行させて燃費を比較する方法などがあります。実験にあたっては、できるだけ似通ったもの同士で比較することが重要です。

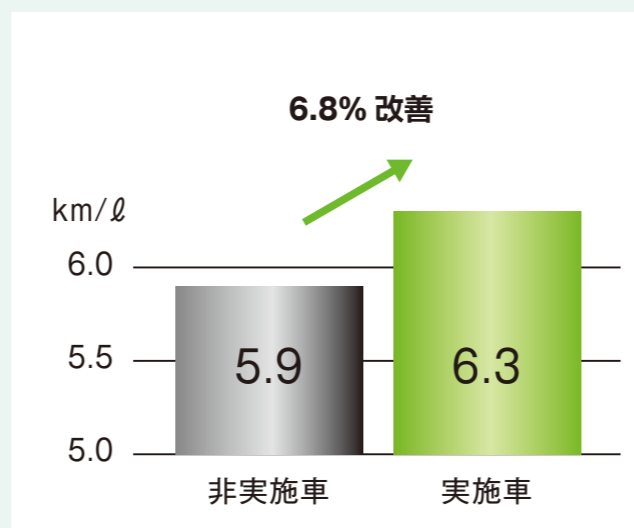
事例 エコドライブの実施とドライバーが自ら燃費計測を行うことによる燃費改善の実験

(事業概要)

- ・ 33 両（主に4t、2t車）、Gマーク、グリーン経営取得

(実験方法)

- ・ エコドライブ実施車4台、非実施車3台を比較
- ・ エコドライブ実施車両のドライバーは、燃費計測シートに、給油のたびに記録。エコドライブチェックシートで、1日の運転を自己評価する
- ・ 8月中旬の15 運行日で実施



燃費計測シート



一般社団法人兵庫県トラック協会のホームページからダウンロードできます。

改善効果計測分析シート 燃料計測、燃費実績計算シート

【基本情報】

会社名				
車両番号	年式	車種		
用途	最大積載量	燃料の種類		
装置導入	<input type="checkbox"/> デジタコ <input type="checkbox"/> ドラレコ <input type="checkbox"/> キー抜ローブ <input type="checkbox"/> アイドリングストップシステム <input type="checkbox"/> 蓄冷式クーラ <input type="checkbox"/> その他→ ()			
車体の形状				

【燃費の実績（月単位）】 給油の記録は、下の【燃費記録シート】にして下さい。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月
月走行距離	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km
月給油量	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ
月燃費						
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
月走行距離	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km	0.0km
月給油量	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ	0.0ℓ
月燃費						

【燃費記録シート】

「燃費計測」の入力は、ドライバーの方が行って下さい。

日付	給油時走行距離メータ	走行距離	給油量	燃費	ドライバーコメント	管理者確認
計測前						
		0.0km				印
		0.0km				印
		0.0km				印
		0.0km				印
		0.0km				印
		0.0km				印
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮



アクション2

燃費改善の処方箋

- 燃費改善目標を設定し、ドライバー毎に達成状況を確認
- 燃費改善をドライバーの評価に活用
- エコドライブ報奨金制度を導入
- エコドライバーの認定制度を導入

解説

燃費の「見える化」ができれば実態が明らかになるので、次は具体的に燃費改善目標を設定し、目標達成へ挑戦しましょう。

目標設定にあたっては、あまり無理な設定を行わず、がんばれば達成可能な水準を設定する必要があります。例えば、はじめから「〇%削減」と具体的な燃費削減量を数値で設定するのではなく、「エコドライブがうまくできた日数」、「アイドリングストップができた日数」といった、ドライバーが取り組みやすい目標を設定するところから始めることも考えてください。

目標を達成したチームやドライバーに対して、成果を業績評価に反映する仕組みも有効です。デジタコを導入し、報奨金制度を導入、その後、エコドライバー認定制度導入したある企業では、段階的に着実に燃費改善を実践しています。

この企業では、ドライバーが競争意識を持ち、スキル向上に取り組むことで、現場のエコドライブに対する意識が大幅に改善されたとのこと。

事務局が実施した「燃費改善に関するアンケート調査」（平成27年度）によると、目標管理・評価制度に取り組む企業と取り組まない企業との間で燃費に大きな差がある状況を見ることができました。

事例 デジタルタコグラフの導入による燃費計測の実施、報奨金制度の導入、エコドライバー認定制度の導入による燃費改善

(事業概要)

・ 22 両（主に大型車、セミトレーラー、4t車）、G マーク、グリーン経営取得

(実験方法)

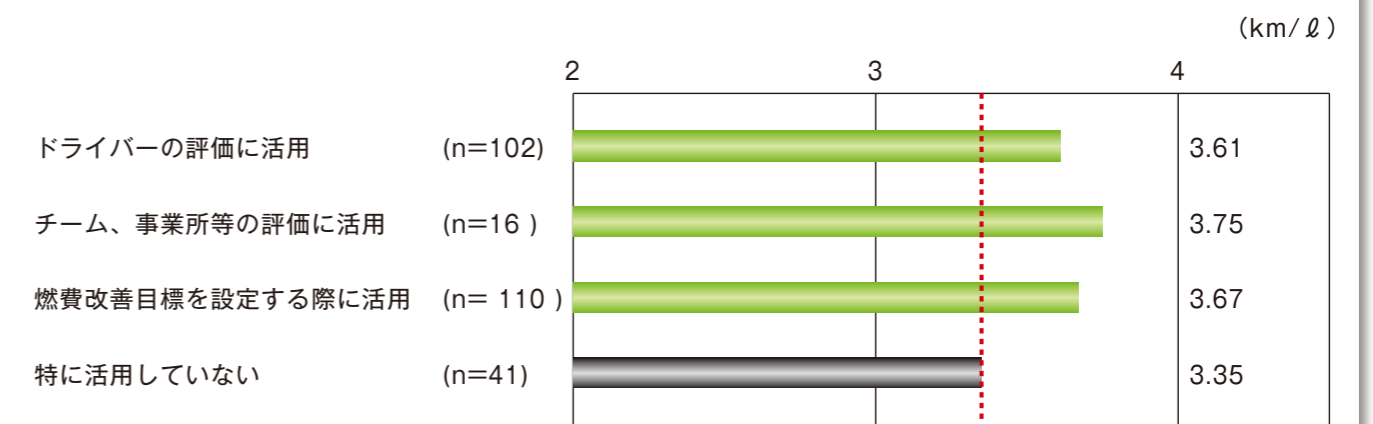
以下の期間ごとに、走行距離と給油量（1か月単位）を提供
 デジタコ導入前（2004年9月～2005年8月）
 デジタコ導入後（2005年9月～2006年2月）
 デジタコ+報奨金導入後（2006年3月～2007年2月）
 デジタコ+報奨金+認定制度導入後（2007年3月～2008年2月）

実施項目	(km/ℓ)		
	小型	大型	トレーラー
デジタコ導入前	5.97	3.79	2.45
デジタコ導入後	6.63	3.96	2.54
デジタコ+報奨金導入後	6.87	3.81	2.67
デジタコ+報奨金+認定制度導入後	6.87	3.81	2.90

小型 **15.1% 改善**
 大型 **0.5% 改善**
 トレーラー **18.4% 改善**

平成27年度 事業者参加型エコプロジェクト「燃費改善に関するアンケート調査」より 目標管理・評価制度に取り組む企業と取り組まない企業の平均燃費の比較

(バン・キャブオーバ 大型6.5t以上)





アクション3

燃費改善の処方箋

- エコドライブの推奨
- 日報等の書式を使ってドライバー自らが燃費を記録
- 燃費データをドライバーに提示
- 運行管理者・班長がドライバーへきめ細かく面談・指導
- ドライバーを各種研修へ派遣
- 自社で研修を実施

解説

経営者が燃費改善目標を設定し、業績評価の仕組みをつくったので、後はドライバーががんばれ、と言うのでは大きな効果が期待できません。燃費向上には、ドライバーだけでなく、現場全体に目配りする役割を負った運行管理者、あるいは班長が、本気になってドライバーと二人三脚で取り組む必要があります。

「点呼やミーティングで、エコドライブは徹底している」という経営者は多くいらっしゃいますが、実際に燃費のデータを見ながら、運行管理者とドライバーが個別にコミュニケーションを取っている状況が本当に実践されているのか、今一度、現場をチェックしてみてください。

現在、各社では運転日報により毎日の記録が取られていると思いますが、ドライバー自身の運転の振り返りと、それに対する運行管理者からの助言・コメントが加わると更に効果的です。まず、手始めに兵庫県トラック協会が作成した「エコドライブチェックシート」を使っただきたいと思います。(http://www.hyotokyo.or.jp/ecopro/)

事務局が実施した「燃費改善に関するアンケート調査」(平成27年度)によると、ドライバー教育に取り組む企業と取り組まない企業との間で燃費に大きな差がある状況を見ることができました。



エコドライブチェックシート

一般社団法人兵庫県トラック協会のホームページからダウンロードできます。

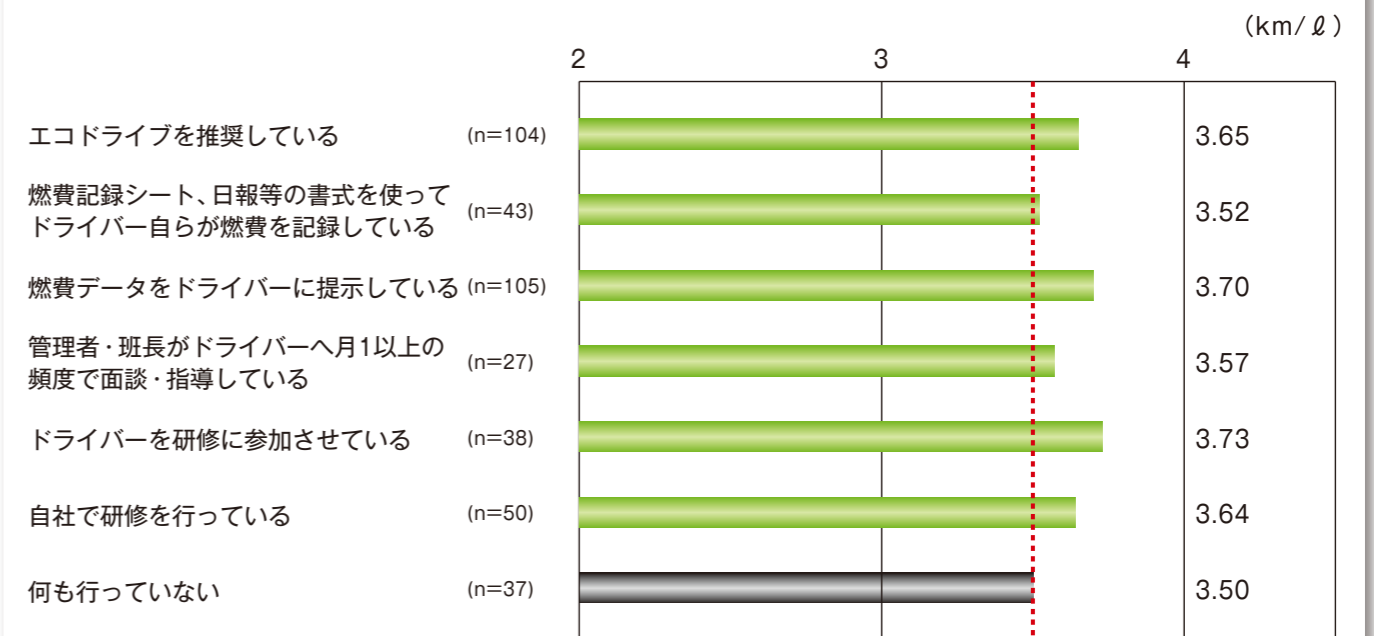
エコドライブ チェックシート	
氏名	
エコドライブの目標	
目標①	
目標②	
目標③	

それぞれの目標についてどの程度達成できましたか? 自己評価を◎、○、△、×で記入してください。1週間ごとに振り返って反省点や翌週の目標を書いていただき、管理者(指導員)からコメントをもらってください。

	給油日	ドライバー記入欄			1週間をふりかえって反省点や翌週の目標等を書いてください	管理者記入欄	
		目標①	目標②	目標③		コメント	印
	9月1日	0	0	0			

平成27年度 事業者参加型エコプロジェクト「燃費改善に関するアンケート調査」より ドライバー教育に取り組む企業と取り組まない企業の平均燃費の比較

(バン・キャブオーバ 大型6.5t以上)





アクション 4

燃費改善の処方箋

- デジタコを導入・活用
- ドラレコを導入・活用
- アイドリングストップシステムを導入
- 蓄冷式クーラーを導入
- キー抜きロープを導入
- エコタイヤを導入

解説

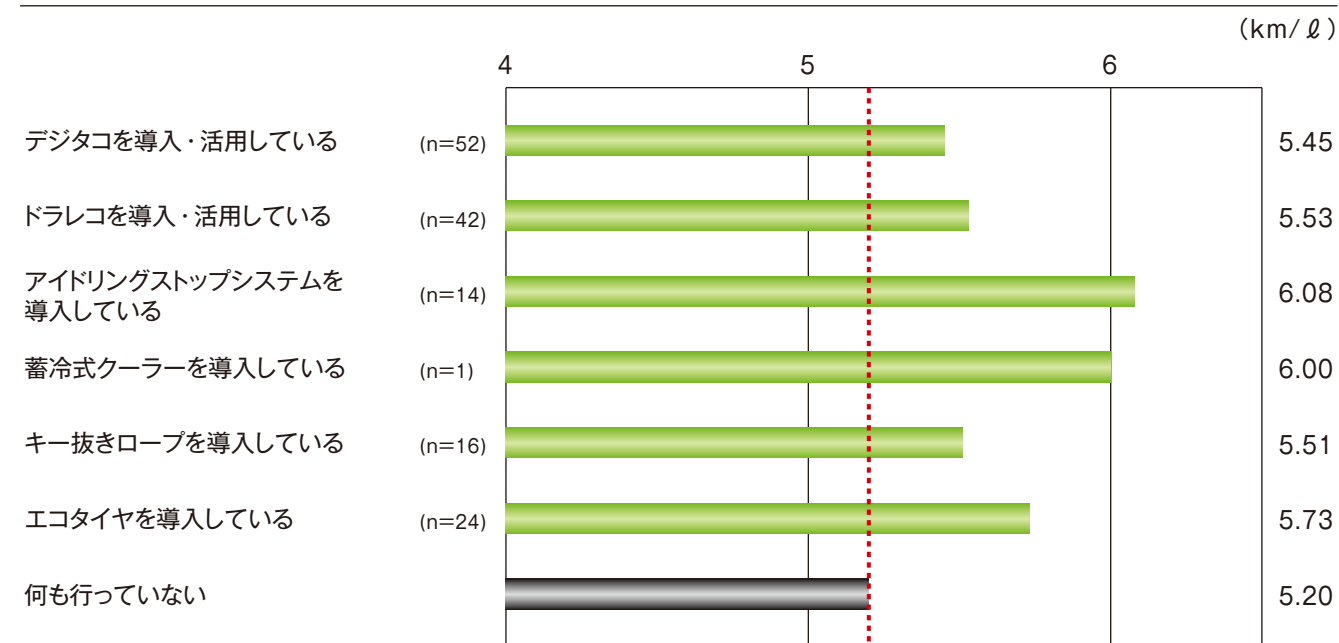
デジタコやドラレコの装着が次第に進んでいます。こうした機器を使うことで、燃費を正確に計測することが簡単になるだけでなく、ドライバーの燃費向上に関する意識も高まります。

また、アイドリングストップシステムや、キー抜きロープを導入することで、アイドリングを抑止することが可能です。

こうした機器・設備を導入するには、初期コストがかかるため回避する経営者も少なくないと思われそうですが、燃費効果との比較を行いながら、導入を慎重に検討いただきたいと思います。

平成 27 年度 事業者参加型エコプロジェクト「燃費改善に関するアンケート調査」より 機器・設備を導入する企業と導入しない企業の平均燃費の比較

(冷蔵冷凍車・保冷車 中型3t-6t)



アクション 5

燃費改善の処方箋

- グリーン経営認証
- G マーク
- ISO14001

解説

トラック運送業に関する環境認証には、「グリーン経営認証制度」、「貨物自動車運送事業安全性評価事業制度 (Gマーク)」、「ISO14001」があります。認証を受けていることで、荷主へのアピールにもつながります。

	グリーン経営認証制度	貨物自動車運送事業安全性評価事業制度 (Gマーク)	ISO14001
実施主体	公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団	公益社団法人 全日本トラック協会	審査登録機関 (第三者機関)
対象	運輸事業者全般	一般 (特定) 貨物自動車運送事業者	指定なし
認定・認証基準	環境保全のための仕組み・体制の整備がなされ、低公害車両の導入等に積極的に取り組んでいるとともに、管理部門 (事務所) においても環境保全の推進がなされていること	過労防止に配慮した勤務時間を定め、乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行い、過去3年間に死傷事故がなく行政処分の点数が付加されていないこと	環境保全活動促進に必要な 18 項の要求事項を基に、組織内にシステムが組み立てられ、会社全体に浸透し、継続的に運用され、環境保全への取り組みに対しても有効に機能していること
評価項目	・環境保全のための仕組み・体制整備 ・エコドライブ実施 ・低公害車導入 ・車両点検、整備 ・廃棄物適正処理 ・リサイクル推進 ・事務所の環境保全 等	[安全性の法令遵守] ・事業計画 ・帳票類の整備、報告 ・車両管理 ・労基法 ・運輸安全マネジメント [事故や違反] ・事故の実績 ・行政処分の実績 [安全性の積極的取組] ・事業者の取組を評価 等	18 項目の要求事項に基づき以下の点を評価 ・環境マネジメントシステム / 環境方針 (一般要求事項、環境方針) ・計画 (環境側面、法的及びその他の要求事項、目的、目標及び実施計画) ・実施及び運用の状況 (資源・役割・責任及び権限、力量・教育訓練及び自覚、文書管理 等) ・点検 (記録の管理、内部監査 等) ・マネジメントレビュー
評価指標	トラック運送に特化した環境負荷の指標をガイドラインで指定 (例: 燃費 等)	上記評価項目に配点基準を設定し得点化 (加点方式)	事業者が自ら設定
メリット	・経費削減等の経営的メリット ・社会へのPR ・ロゴマークの使用 ・事業者名の公表 ・認定機関からの情報提供 ・低金利融資制度 等	・社会へのPR ・ロゴマークの使用 ・事業者名の公表	・経費削減等の経営的メリット ・社会へのPR ・ロゴマークの使用 ・低金利融資制度 等
インセンティブの付与	-	・違反点数の消去 ・IT点呼の導入 ・点呼の優遇 ・補助条件の緩和 ・保険料の割引	-

(資料) 各認証実施主体HP等を基に作成

エコプロジェクトに参加された会員事業者の声

アンケート調査に協力いただいた会員事業者の中から、特に良好な燃費を記録された事業者を対象に、燃費改善の秘訣についてお話をいただきました。



株式会社 原岡運送店 (尼崎市)

創業 昭和33年11月
保有台数 82台
従業員 102人
燃費記録 8.2km/ℓ(3トン車)
企業理念 輸送を通じて地域社会に貢献する



📍 好燃費の秘訣は？

- 夜中に長距離を走るので、当社の燃費は良いと思います。当社は24時間体制なのですが、対面点呼を徹底し、点呼のときにエコドライブを徹底します。運行管理者は、デジタコで異常値を発見すれば、必ずドライバーに確認するようにしています。
- スピード操作よりアイドリングストップの方が効果は大きいように思います。また、車ごとに癖のようなものがあるため、これも燃費には大きく影響すると思います。

📍 まだ燃費改善は図れるのでしょうか？

- 新しい機材や車両が出れば、できるだけ試すようにしています。失敗することや効果がわからないことも多いですが、実験結果を検証し、少しでも良い結果がでるよう、いろいろと試していきたいと思っています。

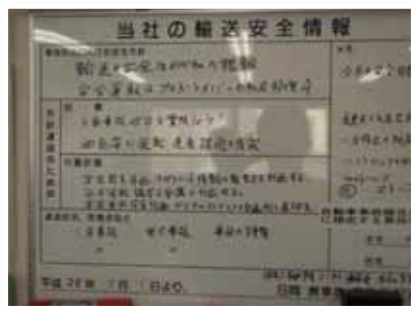
📍 エコプロジェクトへの意見・要望は？

- トラック業界が地域社会に貢献するために必要な取り組みだと思います。当社も企業市民として当然、取り組んでいきたいと考えます。
- 業界として、こうした取り組みを一般の人々にしっかりアピールしていくべきです。11月の環境フォーラムも一般市民や荷主さんが来てもらえるようなものになってほしいと思っています。



株式会社 神陸コンテナ輸送 (神戸市中央区)

創業 昭和60年5月
保有台数 23台
従業員 37人
燃費記録 4.6km/ℓ(大型車トラクター)
企業理念 安全第一



📍 好燃費の秘訣は？

- 社長自らが毎年新春に「安全宣言」を行い、安全第一を徹底しています。毎日の終業時に、全ドライバーと明日の予定を確認し、その日のヒヤリハットなどの話をするようにしています。
- 全車両から1日の運転の記録(走行距離、消費燃料、燃費、CO₂排出量、警報回数等)を出力し、ドライバーとのコミュニケーションのツールとして活用しています。
- また、組合やドライバーが出席する社内委員会でも燃費を公開し、その場でも燃費効率の改善を徹底するようにしています。なお、当社では、法定速度を10km以上オーバーしたときは懲戒処分の対象になります。

📍 まだ燃費改善は図れるのでしょうか？

- 安全を確保することに徹すれば、燃費ももっと改善できると考えています。

📍 エコプロジェクトへの意見・要望は？

- 荷主により貨物の中身や重量が変わるため、他社との比較は参考になりづらいかもしれません。データを見るときには注意が必要です。



有限会社 原田急送 (神戸市西区)

創業 昭和7年5月
保有台数 17台
従業員 17人
燃費記録 7.2km/ℓ(冷凍冷蔵車・3トン車)
企業理念 その時の出逢いが人生を根底から変えることがあるよき出逢いを(相田みつを)



📍 好燃費の秘訣は？

- 会社としてエコに対して特別の取り組みを行っているという認識はなかったのですが、今回の調査結果を見て、当社の燃費が良いと知り、驚くとともに嬉しく思っています。
- アイドリングストップ、急発進急ブレーキの禁止、冷凍車両は不要時には電源オフ、など一般的に言われている取り組みを、小舅のようにドライバーに徹底しています。また、日報を見て燃費の悪いドライバーや、速度オーバーをしているドライバーには、当日、遅くても翌日には必ず話をするようにしています。
- 当社は1人1車制とし、毎日終業時にはトラックの手入れを徹底させ、ドライバーが車に愛着を持つように仕向けています。
- イチロー選手は、試合後に道具の手入れをして一日が終わるそうですが、ドライバーにトラックの手入れを徹底させることは重要だと思っています。

📍 エコプロジェクトへの意見・要望は？

- エコプロジェクトによりお互いに競争することで相乗効果が出るので良い取り組みだと思います。何らかのインセンティブがあれば、会員事業者の参加が増すのではないのでしょうか。



アンケートに答えてエコプロジェクトに参加しましょう。

一般社団法人兵庫県トラック協会は、今年2016年秋に燃費実態アンケート調査(燃費センサス)を行う予定です。このアンケートは、各社の代表的な車両の燃費実態と、燃費改善に向けた各社の取り組み内容をお尋ねする内容となります。これに回答いただくことでエコプロジェクトに参加していただいたこととなります。

アンケートに答えるとどんなメリットがあるのでしょうか？

事務局は、会員事業者のみなさんの燃費データを車種別に集計し、回答いただいたみなさまへ結果をフィードバックするようにします。また、昨年度、アンケートに回答いただいた事業者は、昨年度の結果と比較を行うことも可能です。



一般社団法人兵庫県トラック協会のホームページには、昨年度のアンケートの結果をはじめ、先進事例、記録シートのフォーマットなどを入手できるようになっていますので、こちらもご活用ください。

(<http://www.hyotokyo.or.jp/ecopro/>)