

経団連カーボンニュートラル行動計画
2023 年度フォローアップ結果 個別業種編

2050 年カーボンニュートラルに向けたトラック運送業界のビジョン
(基本方針等)

業界として2050年カーボンニュートラルに向けたビジョン（基本方針等）を策定しているか。

■ 業界として策定している

【ビジョン（基本方針等）の概要】

2022 年 4 月策定

(将来像・目指す姿)

2050 年カーボンニュートラルに向けて、トラック運送業界が 2030 年に「こうありたい」という姿を実現するための道しるべとして、トラック業界全体で取り組む計画である『トラック運送業界の環境ビジョン 2030』を策定した。

◆2030 年の目標

【メイン目標】

2030 年度の CO₂ 排出原単位を、2005 年度比で 31%削減する

※経団連カーボンニュートラル行動計画におけるフェーズ II の目標と整合

【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
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

(将来像・目指す姿を実現するための道筋やマイルストーン)

各事業者が取り組みやすいものを選んで実践できるように、また SDGs の目標との関連付けをしながら、以下の 3 段階のメニューに分けて、それぞれ具体的な行動例を示した。

- 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
- B. 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー
- 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

業界として検討中
(検討状況)

業界として今後検討予定
(検討開始時期の目途)

今のところ、業界として検討予定はない
(理由)

トラック運送業界のカーボンニュートラル行動計画フェーズⅡ

		計画の内容
1. 国内の事業活動における2030年の目標等	目標・行動計画	2030年度の営業用トラックの輸送トンキロあたり CO ₂ 排出原単位を2005年度比 31%削減する。
	設定の根拠	<p>すべてのトラック運送事業の生産活動による CO₂ 排出量を対象とする。</p> <p>(1)目標指標の選択 営業用トラックの輸送量は経済情勢等により大きく変化し、それに伴う CO₂ 排出量の絶対値も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲である CO₂ 排出原単位を目標指標とした。 なお、経済活動としての輸送をよりの確に表す指標である輸送トンキロは、輸送した貨物の重量(トン)にそれぞれの貨物の輸送距離(キロ)を乗じたもので、輸送トンキロ当たりの燃料消費量を指標としている。</p> <p>(2)目標値の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブによる削減 ⇒【2005年度比△6%】 ・低燃費車等への代替による営業用トラックの走行距離当たり CO₂ 排出量の削減 ⇒【+4%(大型車増加のため)】 ・輸送の効率化による1台当たり輸送トン数の増加 ⇒【△29%】
2. 主体間連携の強化 (低炭素・脱炭素の製品・サービスの普及や従業員に対する啓発等を通じた取組みの内容、2030年時点の削減ポテンシャル)		<ul style="list-style-type: none"> ◆エコドライブ運動の推進 ◆トラックの森事業の推進 ◆荷主との連携強化による輸送効率化の推進 ◆関係機関への燃費改善のための諸対策の働きかけ
3. 国際貢献の推進 (省エネ技術・脱炭素技術の海外普及等を通じた2030年時点の取組み内容、海外での削減ポテンシャル)		特になし

<p>4. 2050 年カーボンニュートラルに向けた革新的技術の開発 (含 トランジション技術)</p>	<p>電気トラック、燃料電池トラック、高効率天然ガストラック等、革新的技術をともなった実用的な車両が市場に投入された場合、積極的に導入を促進する。</p>
<p>5. その他の取組・特記事項</p>	<p>特になし</p>

トラック運送業における地球温暖化対策の取組み

2023年11月21日
公益社団法人全日本トラック協会

I. トラック運送業の概要

(1) 主な事業

- ・貨物自動車運送事業法にもとづくトラック運送事業

(2) 業界全体に占めるカバー率

業界全体の規模		業界団体の規模		低炭素社会実行計画参加規模	
貨物自動車運送事業者数	63,251社	協会加盟事業者数	51,657社	計画参加事業者数	51,657社 (100%)

出所：国土交通省、全日本トラック協会

(3) データについて

【データの算出方法（積み上げまたは推計など）】

- ・すべての貨物自動車運送事業の生産活動量およびCO₂排出量を対象とする。
- ・生産活動量の指標として、国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）の営業用貨物車（登録自動車）の輸送トンキロの数値を適用する。
- ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2010年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されないため、1996年度から2009年度までの数値には設定された接続係数を乗じて値を算出した。
- ・さらに、「自動車輸送統計年報」においては、2020年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されなくなったため、2019年度以前の数値には、設定された接続係数を乗じて値を算出した。
- ・CO₂排出量は、燃料消費量にCO₂排出係数を乗じて算出することとし、燃料消費量は、2009年度までは国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）、2010年度以降は燃料消費量調査の移管により国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」（一般統計）の営業用貨物の軽油の数値を適用する。
- ・さらに、「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016年に2011～2014年度の値が、「自動車輸送統計年報」においては2021年に2020年4月分以降の値がそれぞれ訂正発表されたため、本実績についても遡って更新した。

【生産活動量を表す指標の名称、それを採用する理由】

「営業用トラック輸送トンキロ」：トラック輸送業界の生産活動を的確に表す指標であるため。

【業界間バウンダリーの調整状況】

バウンダリーの調整は行っていない
(理由)

バウンダリーの調整を実施している
<バウンダリーの調整の実施状況>

【その他特記事項】

II. 国内の事業活動における排出削減

(1) 実績の総括表

【総括表】

	基準年度 (2005年度)	2021年度 実績	2022年度 見通し	2022年度 実績	2023年度 見通し	2030年度 目標
生産活動量 (単位:千万トンキロ)	23,477	19,644	19,915			
エネルギー 消費量 (単位:万kl)	1,776	1,540	1,497			
電力消費量 (億kWh)						
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	4,720 ※1	4,114 ※2	4,000 ※3	※4	※5	※6
エネルギー 原単位 (単位:㍉/トンキロ)	0.0757	0.0784	0.0752			
CO ₂ 原単位 (単位:kg-CO ₂ /トンキロ)	0.201	0.209	0.201			0.139

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]						
基礎排出/調整後/固定/業界指定						
年度						
発電端/受電端						

(2) 2022年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズⅡ(2030年)目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2030年度目標値
CO2排出原単位	2005年度	削減割合(▲31%)	0.139 (kg-CO2/トンキロ)

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2021年度 実績	2022年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2021年度比	進捗率*
0.201	0.209	0.201	▲0.1%	▲4.1%	0.3%

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

進捗率【基準年度目標】= (基準年度の実績水準 - 当年度の実績水準)
/ (基準年度の実績水準 - 2030年度の目標水準) × 100 (%)

進捗率【BAU目標】= (当年度のBAU - 当年度の実績水準) / (2030年度の目標水準) × 100 (%)

【調整後排出係数を用いたCO₂排出量実績】

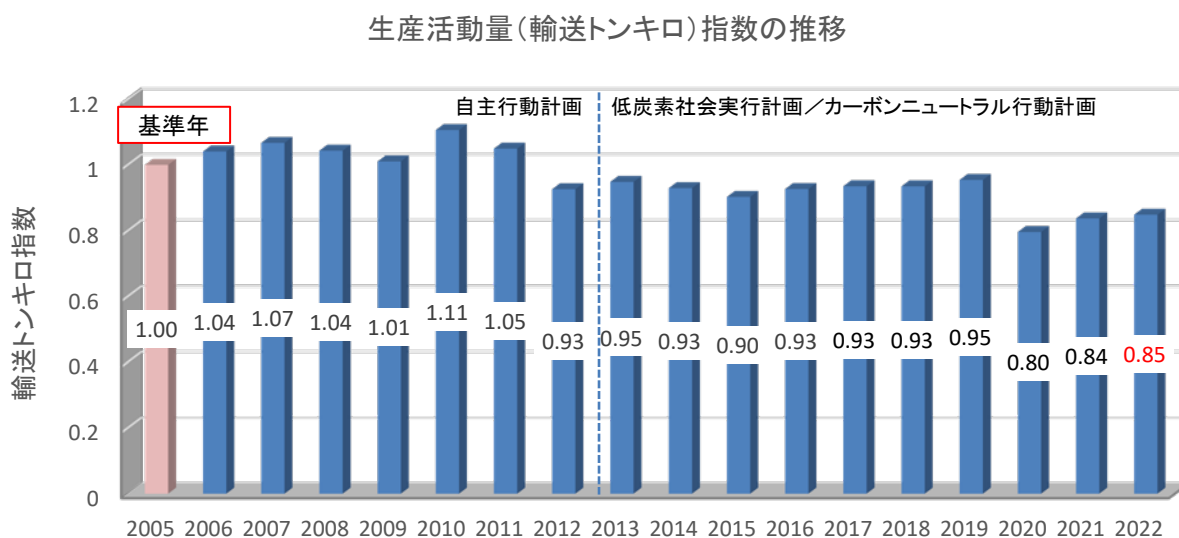
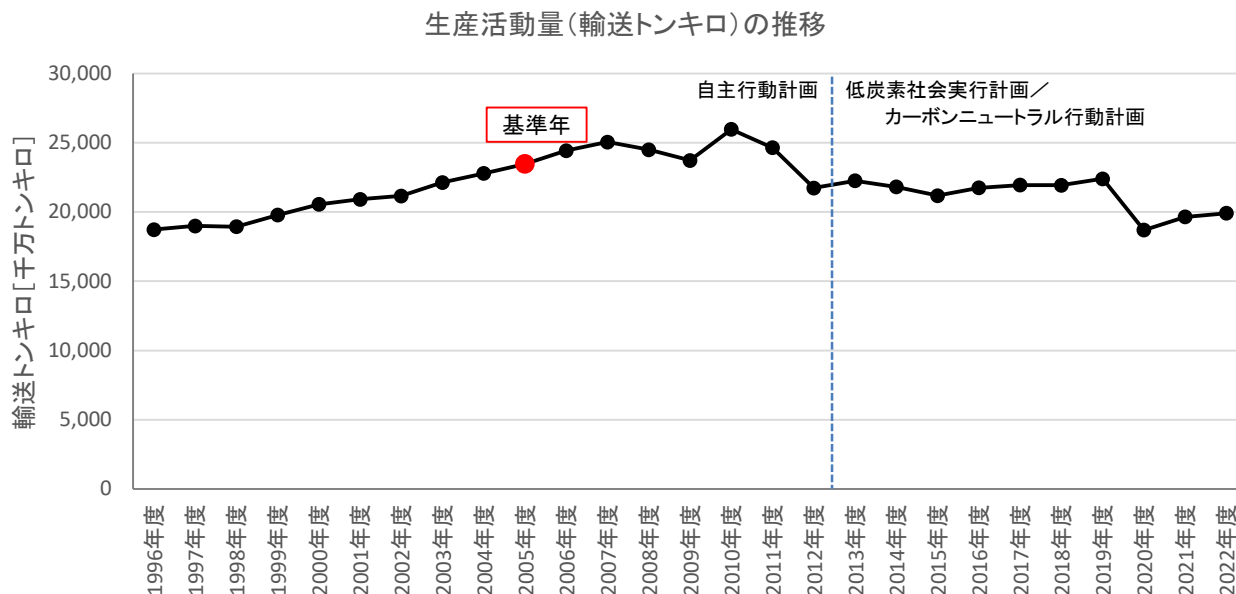
	2022年度実績	基準年度比	2021年度比
CO ₂ 排出量	4,000万t-CO ₂	▲15.3%	▲2.8%

(3) BAT、ベストプラクティスの導入進捗状況

BAT・ベストプラクティス等	導入状況・普及率等	導入・普及に向けた課題
	2022年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2022年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2022年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(4) 生産活動量、エネルギー消費量・原単位、CO₂排出量・原単位の実績

◆ 生産活動量（輸送トンキロ）の推移

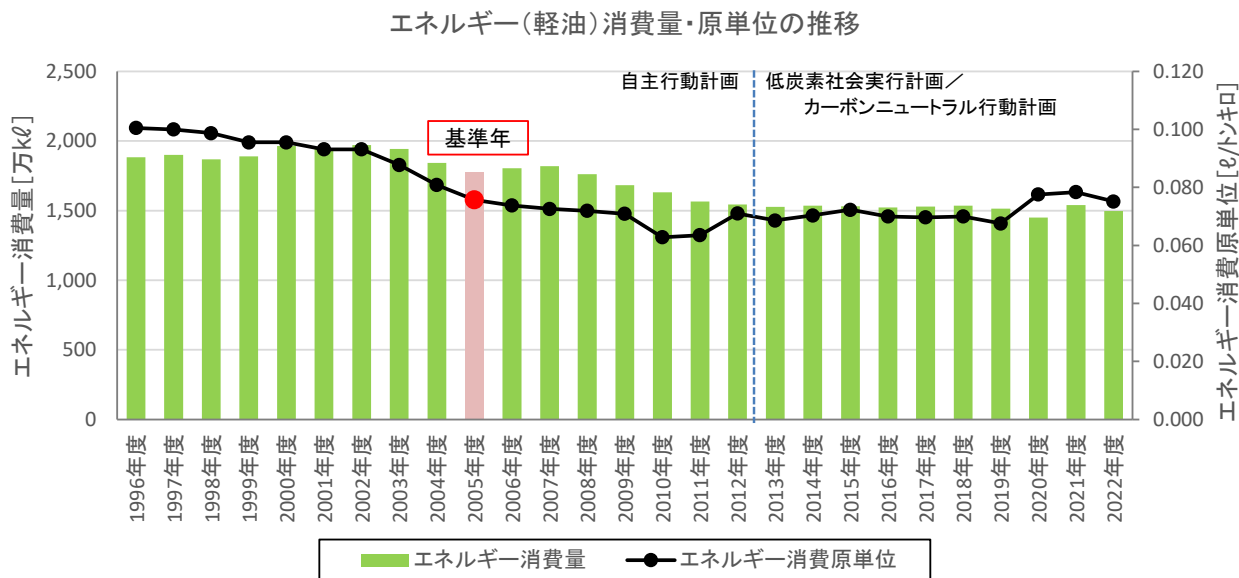


(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

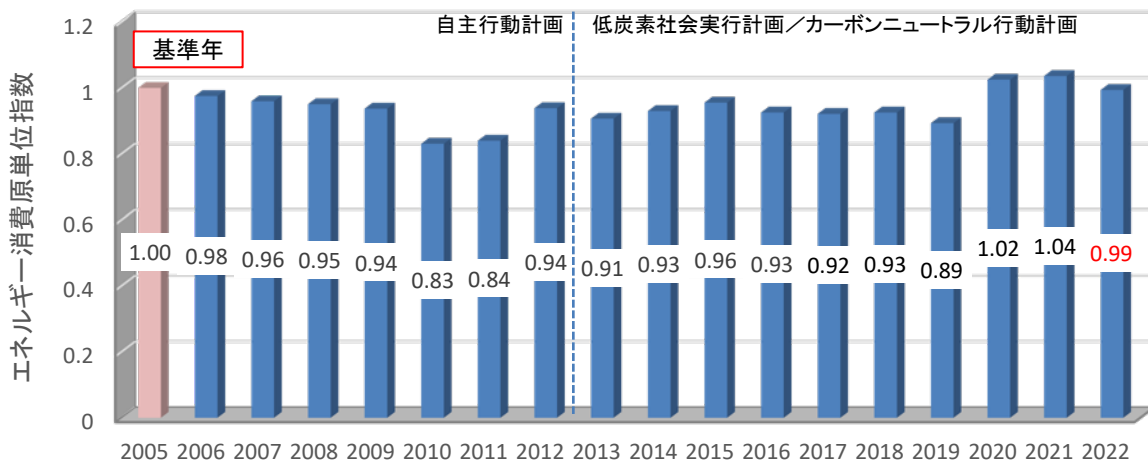
営業用トラックの生産活動量（輸送トンキロ）の推移をみると、2007年度まで増加傾向にあったが、2008年度に減少（金融危機による急激な景気後退の影響等によると考察）に転じ、2010年度に再び増加している。

さらにその後は減少に転じており、2012年度以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度はコロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考えられる大きな減少が見られた。2021年度以降は引き続きコロナ禍の影響下にあるものの、緩やかに増加しつつある。

◆ エネルギー消費量・原単位の推移



エネルギー（軽油）消費原単位指数の推移



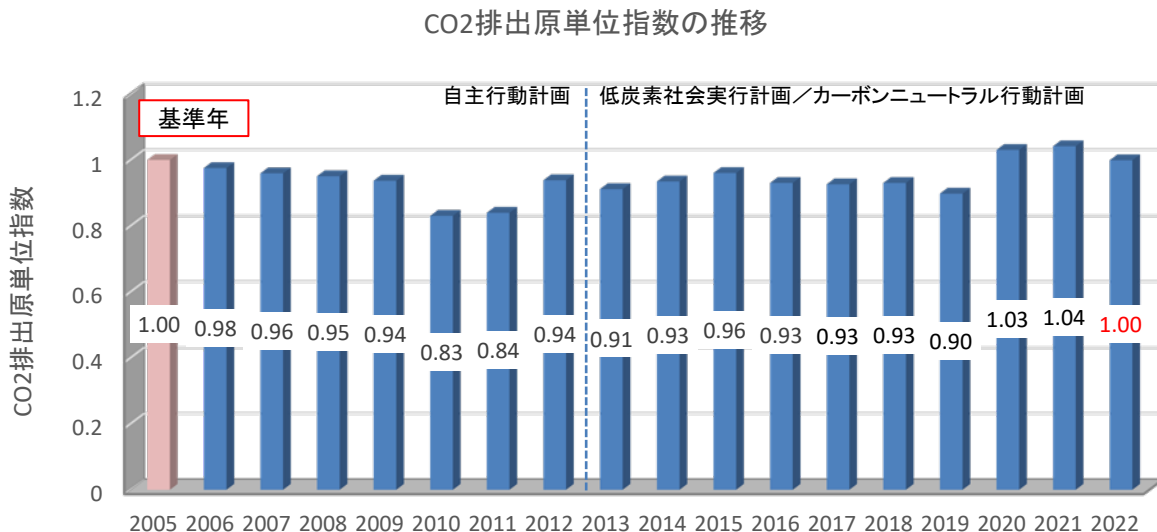
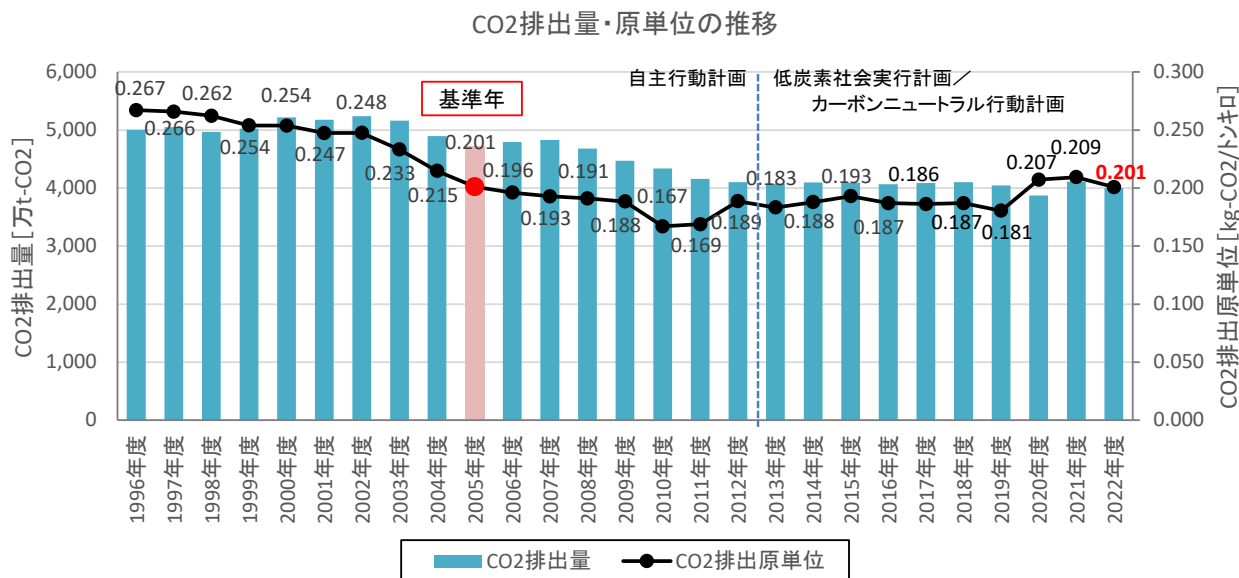
（過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察）

営業用トラックのエネルギー（軽油）消費量の推移をみると、2013年度まで減少傾向にあったが、その後はほぼ横ばいで推移しており、2020年度は前年度から4%減少（コロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考察）したが、2021年度以降は2019年度の水準に戻っている。

一方、エネルギー（軽油）消費原単位は、エコドライブや車両の大型化による輸送の効率化の促進、低燃費車の積極的な導入等により、2010年度まで減少傾向にあり、その後一旦増加に転じたものの2013年度以降はほぼ横ばいで推移していた。2020年度・2021年度は、コロナ禍の影響による在宅時間の増加などによる宅配便個数の増加や、社会経済活動の停滞に伴う貨物輸送量の減少などが影響し、近距離・少量・多頻度の傾向が顕著となったことなどが一因となり、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く、貨物輸送量の減少に伴うCO2排出削減分の効果が減殺さ

れたためにCO2排出原単位が大きく増加したが、2022年度はウィズコロナ下での社会経済活動の持ち直しにより、CO2排出原単位が減少に転じたと考えられる。

◆ CO2 排出量・原単位の推移



(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

営業用トラックのCO₂排出量の推移をみると、2013年度まで減少傾向にあったが、その後はほぼ横ばいで推移しており、2020年度は前年度から4%減少（コロナ禍による貨物輸送量の減少等の影響によると考察）したが、2021年度以降は2019年度の水準に戻っている。

一方、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15%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年度も前年度からやや増加することとなったが、2022年度はウィズコロナ下での社会経済活動の持ち直しにより、減少に転じている。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1996年度 ➤ 2022年度	2005年度 ➤ 2022年度	2013年度 ➤ 2022年度	前年度 ➤ 2022年度
経済活動量の変化	6.2%	▲16.5%	▲11.1%	1.4%
CO ₂ 排出係数の変化	0.5%	0.5%	0.0%	0.0%
経済活動量あたりのエネルギー使用量の変化	▲29.0%	▲0.6%	9.2%	▲4.2%
CO ₂ 排出量の変化	▲22.3%	▲16.5%	▲2.0%	▲2.8%

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析を行うにあたって採用した経済活動量を表す指標の説明)

・経済活動量を表すものとして採用した指標(単位):

輸送トンキロ (トンキロ)

・本指標が経済活動量を表すものとして適切と考える理由:

トラック輸送業界の生産活動を的確に表す指標であるため。

(要因分析の説明)

2020年度にはコロナ禍で貨物輸送量が大幅に減少していたが、2021年度からは増加に転じ、2022年度の経済活動量(輸送トンキロ)は、前年度から1.4%増加している。一方、CO₂排出量は前年度から2.8%減少する結果となったため、経済活動量あたりのエネルギー使用量は前年度から4.2%減少することとなった。

基準年度(2005年度)と比較すると、2022年度のCO₂排出量は16.5%減少している。

(5) 実施した対策、投資額と削減効果の考察

【総括表】

年度	対策	投資額	年度当たりの エネルギー削減量 CO ₂ 削減量	設備等の使用期間 (見込み)
2022 年度	環境対応車導入への助成	23 億 1,550 万円		20 年
	アイドリング・ストップ支援機器導入への助成	2 億 1,825 万円		10 年
2023 年度 以降				

【2022 年度 of 取組実績】

(取組の具体的事例)

[天然ガス自動車、ハイブリッド車、環境対応車導入への助成]

環境性能に優れ、CO₂ 排出削減に寄与する環境対応車の導入への助成を実施している。

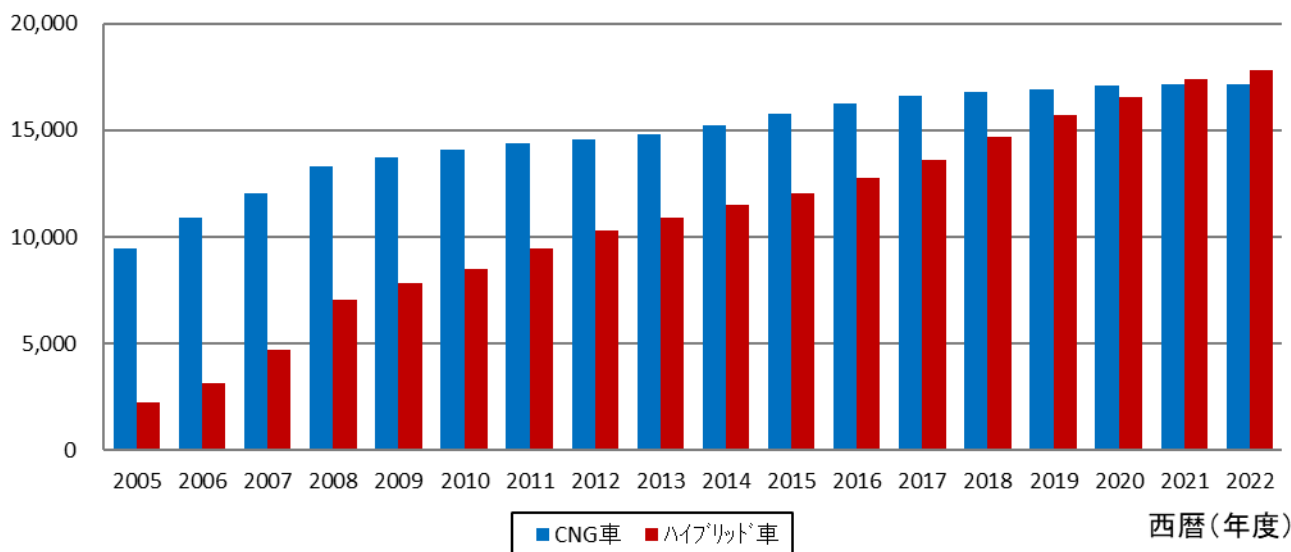
2022年度末時点の累計助成台数は34,976台で、その内訳は、CNG（圧縮天然ガス）車が17,168台、ハイブリッド車が17,808台である。

2022年度（単年度）の推定投資額は、23億1,550万円である。

算定根拠：421台 × 550万円 = 23億1,550万円

(2022年度の環境対応車の助成台数) × (仮定した平均単価)

(台) **トラック運送事業用の低公害車普及実績の推移**



西暦(年度)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
助成 台数 (累計)	CNG車	9,465	10,925	12,051	13,311	13,748	14,108	14,397	14,582	14,837	15,247	15,758	16,277	16,614	16,796	16,947	17,123	17,144	17,168
	ハイブリッド車	2,243	3,127	4,735	7,044	7,850	8,483	9,451	10,286	10,918	11,520	12,038	12,761	13,590	14,693	15,713	16,553	17,411	17,808
	合計	11,708	14,052	16,786	20,355	21,598	22,591	23,848	24,868	25,755	26,767	27,796	29,038	30,204	31,489	32,660	33,676	34,555	34,976

【エアヒータ、車載バッテリー式冷房装置等、アイドリング・ストップ支援装置導入への助成】

トラックドライバーが休憩、荷待ち等におけるエンジン停止時に相当時間連続して使用可能な車載用冷暖房機器（エアヒータ、車載バッテリー式冷房装置）の取得価格への助成を実施している。

2022年度（単年度）の推定投資額は、2億1,825万円である。

算定根拠1：エアヒータ 305台 × 25万円 = 7,625万円 …①

(2022年度のヒータの助成台数) × (仮定した平均単価)

算定根拠2：車載バッテリー式冷房装置355台 × 40万円 = 1億4,200万円 …②

(2022年度のバッテリー式冷房装置の助成台数) × (仮定した平均単価)

① + ② = 2億1,825万円

(取組実績の考察)

【2023年度以降の取組予定】

(今後の対策の実施見通しと想定される不確定要素)

これまでの取り組みで一定の成果を挙げてきたことから、今後も引き続き、基幹的な取り組みであるエコドライブの推進活動や環境対応車等の導入促進をはじめ、高速道路の利用促進や荷主連携による共同輸配送等の実車率向上、自営転換の推進等、輸送効率化につながる各種の対策を継続的に講じていく。

(6) 2030年度の目標達成の蓋然性

【目標指標に関する進捗率の算出】

* 進捗率の計算式は以下のとおり。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = (\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{基準年度の実績水準} - \text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = (\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準}) / (\text{2030年度の目標水準}) \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率} = (0.2011 - 0.2009) / (0.2011 - 0.1390) = 0.3\%$$

【自己評価・分析】 (3段階で選択)

<自己評価とその説明>

目標達成が可能と判断している

(現在の進捗率と目標到達に向けた今後の進捗率の見通し)

(目標到達に向けた具体的な取組の想定・予定)

(既に進捗率が2030年度目標を上回っている場合、目標見直しの検討状況)

■ 目標達成に向けて最大限努力している

(目標達成に向けた不確定要素)

- ・2023年度以降、ウィズコロナ下での社会経済活動の持ち直しによりコロナ以前の物流に戻る可能性もあるが、いわゆる2024年問題の影響により、トラック以外の輸送モードへのシフトが進むことも考えられ、重量物の長距離輸送から軽量物の近距離輸送に比重が移った場合、CO₂排出原単位は計算上悪化することになる。
- ・一方、新車の燃費は確実に改善され、デジタル化の進展や荷主との連携による効率的な物流手法のさらなる推進も期待されるため、CO₂排出総量は今後大きく増加しない可能性もある。
- ・また、度重なる関係統計値の過去に遡及しての変更のたびに、一つだけ設定した目標値の妥当性を検討することは中長期的に見て望ましくない。
- ・営業用トラックの輸送量は経済情勢等により大きく変化し、それに伴うCO₂排出量の絶対値も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲であるCO₂排出原単位を目標指標としてきたが、これらの理由から、目標値の「輸送トンキロあたりの原単位」の他に、「CO₂排出総量」をサブ目標として参考とするとといった方法も、引き続き検討する。

(今後予定している追加的取組の内容・時期)

目標達成が困難

(当初想定と異なる要因とその影響)

(追加的取組の概要と実施予定)

(目標見直しの予定)

(7) クレジットの取得・活用及び創出の状況と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジットの取得・活用をおこなっている
- 今後、様々なメリットを勘案してクレジットの取得・活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジットの取得・活用を検討する
- クレジットの取得・活用は考えていない
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組を検討する
- 商品の販売等を通じたクレジット創出の取組は考えていない

【個社の取組】

- 各社でクレジットの取得・活用をおこなっている
- 各社ともクレジットの取得・活用をしていない
- 各社で自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をおこなっている
- 各社とも自社商品の販売等を通じたクレジット創出の取組をしていない

【具体的な取組事例】

取得クレジットの種別	
プロジェクトの概要	
クレジットの活用実績	

創出クレジットの種別	
プロジェクトの概要	

(8) 非化石証書の活用実績

非化石証書の活用実績	
------------	--

(9) 本社等オフィスにおける取組

【本社等オフィスにおける排出削減目標】

業界として目標を策定している

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

■ 業界としての目標策定には至っていない

(理由)

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

本社オフィス等の CO₂排出実績(〇〇社計)

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
延べ床面積 (万㎡):										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
床面積あたりの CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ²)										
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)										
床面積あたりエネ ルギー消費量 (l/m ²)										

II.(2)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

データ収集が困難

(課題及び今後の取組方針)

【2022 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(10) 物流における取組

【物流における排出削減目標】

- 業界として目標を策定している(当業界の活動の大部分が物流である。)

削減目標:〇〇年〇月策定

【目標】

【対象としている事業領域】

- 業界としての目標策定には至っていない
(理由)

【エネルギー消費量、CO₂排出量等の実績】

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
輸送量 (万トンキロ)										
CO ₂ 排出量 (万 t-CO ₂)										
輸送量あたり CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /トンキロ)										
エネルギー消費量 (原油換算) (万 kl)										
輸送量あたりエネ ルギー消費量 (l/トンキロ)										

- II.(1)に記載の CO₂排出量等の実績と重複

- データ収集が困難
(課題及び今後の取組方針)

【2022 年度の実績】

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

III. 主体間連携の強化

(1) 低炭素、脱炭素の製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素、脱炭素の 製品・サービス等	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1			
2			
3			

(当該製品等の特徴、従来品等との差異、及び削減見込み量の算定根拠や算定の対象としたバリューチェーン／サプライチェーンの領域)

(2) 2022 年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 家庭部門、国民運動への取組み

【家庭部門での取組】

【国民運動への取組】

(4) 森林吸収源の育成・保全に関する取組み

森林保護育成を図ることで、地球温暖化の大きな要因となるCO₂の削減に寄与することを目指し、国有林等に1ha程度のフィールドを設定し、地域のボランティアの協力を得ながら森を育てる「トラックの森づくり」事業を、2003年度から実施している。

(5) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

2022年度以降も現在実施している取り組みを引き続き実施していく。

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

IV. 国際貢献の推進

(1) 海外での削減貢献の概要、削減見込量及び算定根拠

	海外での削減貢献	削減実績 (推計) (2022年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2030年度)
1			
2			
3			

(削減貢献の概要、削減貢献量の算定根拠)

(2) 2022 年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 2023 年度以降の取組予定

(2030 年に向けた取組)

(2050 年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

(4) エネルギー効率の国際比較

V. 2050年カーボンニュートラルに向けた革新的技術(*)の開発

*トランジション技術を含む

(1) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術	導入時期	削減見込量
1	電気トラック等、燃料電池トラック、高効率天然ガストラック等、革新的技術をともなった実用的な車両が市場に投入された場合、積極的に導入を促進する。		
2			
3			

(技術の概要・算定根拠)

(2) 革新的技術(原料、製造、製品・サービス等)の開発、国内外への導入のロードマップ

	革新的技術	2022	2025	2030	2050
1					
2					
3					

(3) 2022年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(4) 2023年度以降の取組予定

(2030年に向けた取組)

(2050年カーボンニュートラルの実現・トランジションの推進に向けた取組)

VI. その他

- (1) CO₂以外の温室効果ガス排出抑制への取組み

VII. 国内の事業活動におけるフェーズⅡの削減目標

【削減目標】

<フェーズⅡ（2030年）>（〇〇年〇月策定）

2030年度の営業用トラックの輸送トンキロあたりCO₂排出原単位を2005年度比31%削減する。

【目標の変更履歴】

<フェーズⅡ（2030年）>

【その他】

（1） 目標策定の背景

トラック輸送産業は、国内貨物輸送の基幹産業として、経済活動や市民生活を維持する上で不可欠な存在である。一方で、トラックは走行時にNO_x・PM、CO₂などを排出し、特に大気汚染問題への対策が急務であったことから、2001年に業界の環境対策の基本指針となる「環境基本行動計画」を策定し、環境対策の普及に努めてきた。

また、2006年度には「環境対策中期計画」を策定し、大気汚染防止及びCO₂排出抑制に向けたそれぞれの数値目標と対策を掲げ、エコドライブの推進や車両代替などをはじめとする多岐に及ぶ環境対策に取り組んできた。この結果、自動車NO_x・PM法対策地域の大气環境基準は概ね達成し、CO₂の削減についても、計画で掲げた目標値を達成することができた。

一方、「環境基本行動計画」の策定から10年以上が経過し、一層深刻化する地球温暖化問題をはじめ、トラック運送業界を取り巻く社会情勢や環境の変化等に適確に対応する必要があり、新たな環境対策の指針となる「新・環境基本行動計画」を2014年度に策定した。

さらには、世界各地で気候変動が原因とみられる自然災害が頻発し、国内外で「カーボンニュートラル」の機運が急激に高まり、日本政府が長期的な目標を国際社会に表明する中、業界としてのより積極的な取り組みが求められたため、2050年カーボンニュートラルに向けて、トラック運送業界が2030年に「こうありたい」という姿を実現するための道しるべとして、トラック業界全体で取り組む計画である『トラック運送業界の環境ビジョン2030』を策定2022年度に策定し、引き続きトラック運送業界を挙げた環境対策の推進に努めることにした。

（2） 前提条件

【対象とする事業領域】

- ・すべての貨物自動車運送事業の生産活動量およびCO₂排出量を対象とする。
- ・生産活動量の指標として、国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）の営業用貨物車（登録自動車）の輸送トンキロの数値を適用する。
- ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2010年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されないため、1996年度から2009年度までの数値には設定された接続係数を乗じて値を算出した。

- ・さらに、「自動車輸送統計年報」においては、2020年度から調査方法及び集計方法が変更され、時系列上の連続性が担保されなくなったため、2019年度以前の数値には、設定された接続係数を乗じて値を算出した。
- ・CO₂排出量は、燃料消費量にCO₂排出係数を乗じて算出することとし、燃料消費量は、2009年度までは国土交通省「自動車輸送統計年報」（基幹統計）、2010年度以降は燃料消費量調査の移管により国土交通省「自動車燃料消費量統計年報」（一般統計）の営業用貨物の軽油の数値を適用する。
- ・さらに、「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016年に2011～2014年度の値が、「自動車輸送統計年報」においては2021年に2020年4月分以降の値がそれぞれ訂正発表されたため、本実績についても遡って更新した。

【2030年の生産活動量の見通し及び設定根拠】

<生産活動量の見通し>

トラックの生産活動量である輸送量は経済情勢等により大きく変化し、業界の努力の及ぶ範囲外であるため、生産活動量の将来値は設定していない。目標値は、生産活動量（輸送トンキロ）あたりのCO₂排出原単位としている。

<設定根拠、資料の出所等>

【その他特記事項】

(3) 目標指標選択、目標水準設定の理由とその妥当性

【目標指標の選択理由】

トラックの輸送量は経済情勢等により大きく変化し、それに伴うCO₂排出量の絶対値も変化するため、業界の努力の及ぶ範囲であるCO₂排出原単位を目標指標とした。

なお、経済活動としての輸送をより適確に表す指標である輸送トンキロは、輸送した貨物の重量（トン）にそれぞれの貨物の輸送距離（キロ）を乗じたもので、輸送トンキロ当たりの燃料消費量を指標としている。

【目標水準の設定の理由、2030年政府目標に貢献するに当たり自ら行いうる最大限の水準であることの説明】

<選択肢>

- 過去のトレンド等に関する定量評価(設備導入率の経年的推移等)
- 絶対量/原単位の推移等に関する見通しの説明
- 政策目標への準拠(例:省エネ法1%の水準、省エネベンチマークの水準)
- 国際的に最高水準であること
- BAUの設定方法の詳細説明
- その他

<2030年政府目標に貢献するに当たり最大限の水準であることの説明>

営業用トラックの場合は、2010年度には1996年度比37%のCO₂排出原単位削減を達成しており、エコドライブ等のこれまでの取組による更なる削減の余地は少なく、革新的な技術の開発を見込むことも難しいと考えられるが、最大限の努力を促す。具体的には、以下の項目により目標値を設定している。

- ・すべての事業者がエコドライブに取り組むと想定。[約6%削減]
- ・低燃費車等への代替による営業用トラックの走行距離当たりCO₂排出量の削減
⇒【+4%（大型車増加のため）】
- ・輸送の効率化による1台当たり輸送トン数の増加
⇒【△29%】

【BAUの定義】 ※BAU目標の場合

<BAUの算定方法>

<BAU水準の妥当性>

<BAUの算定に用いた資料等の出所>