

経団連 低炭素社会実行計画 2019 年度フォローアップ結果

個別業種編

トラック運送業界の低炭素社会実行計画

		計画の内容
1. 国内の事業活動における 2020 年の削減目標	目標水準	2020 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 22%削減とする。
	目標設定の根拠	<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 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すべての事業者がエコドライブに取り組むと想定。 ⇒ [約 5%削減] ・走行距離当たり CO₂ 排出量(エコドライブによる効果を除く)が、1996 年度から 2011 年度までの年平均減少率(-0.4%)で 2020 年度まで減少すると想定。 ⇒ [約 8%削減] ・車両の大型化、実車率の向上、実車時積載率の向上により輸送の効率化を促進し、平均輸送トン数が 2000 年度から 2012 年度までの年平均増加率(1.5%)で 2020 年度まで増加すると想定。 ⇒ [約 10%削減]
2. 主体間連携の強化 (低炭素製品・サービスの普及を通じた 2020 年時点の削減)		<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 (省エネ技術の普及などによる 2020 年時点の海外での削減)		特になし
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		電気トラック等、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。
5. その他の取組・特記事項		特になし

トラック運送業界の低炭素社会実行計画フェーズ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
4. 革新的技術の開発 (中長期の取組み)		高効率天然ガストラック、電気トラック等、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。
5. その他の取組・特記事項		特になし

トラック運送業における地球温暖化対策の取組み

2019年10月30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	62,461社	協会加盟事業者数	50,864社	計画参加事業者数	50,864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。
- ・「自動車輸送統計年報」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。
- ・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。
- ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016年8月15日に2011～2014年度の値が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)	2017年度 実績	2018年度 見通し	2018年度 実績	2019年度 見通し	2020年度 目標	2030年度 目標
生産活動量 (単位:千万トンキロ)	19,523	18,253		18,249			
エネルギー 消費量 (単位:万kl)	1,776	1,530		1,536			
電力消費量 (億kWh)							
CO ₂ 排出量 (万t-CO ₂)	4,720 ※1	4,087 ※2	※3	4,104 ※4	※5	※6	※7
エネルギー 原単位 (単位:l/トンキロ)	0.0910	0.0838		0.0842			
CO ₂ 原単位 (単位:kg-CO ₂ /トンキロ)	0.242	0.224		0.225		0.186	0.167

【電力排出係数】

	※1	※2	※3	※4	※5	※6	※7
排出係数[kg-CO ₂ /kWh]							
基礎排出/調整後/その他							
年度							
発電端/受電端							

(2) 2018年度における実績概要

【目標に対する実績】

<フェーズ I (2020年)目標>

目標指標	基準年度/BAU	目標水準	2020年度目標値
CO ₂ 排出原単位	2005年度	削減割合(▲22%)	0.186 (kg-CO ₂ /トンキロ)

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2017年度 実績	2018年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2017年度比	進捗率*
0.242	0.224	0.225	▲7.0%	0.4%	30.4%

* 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-2020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)/(2020年度の目標水準)×100(%)

<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
CO ₂ 排出原単位	2005年度	削減割合(▲31%)	0.167 (kg-CO ₂ /トンキロ)

実績値			進捗状況		
基準年度実績 (BAU目標水準)	2017年度 実績	2018年度 実績	基準年度比 /BAU目標比	2017年度比	進捗率*
0.242	0.224	0.225	▲7.0%	0.4%	22.5%

* 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(%)

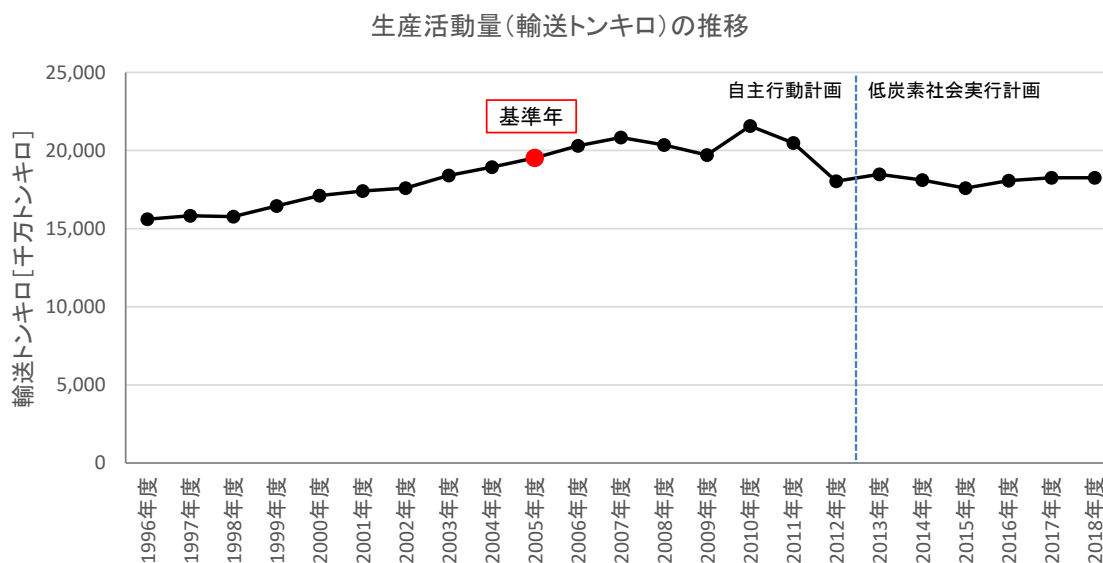
進捗率【BAU目標】=(当年度のBAU-当年度の実績水準)/(2030年度の目標水準)×100(%)

【調整後排出係数を用いた CO₂ 排出量実績】

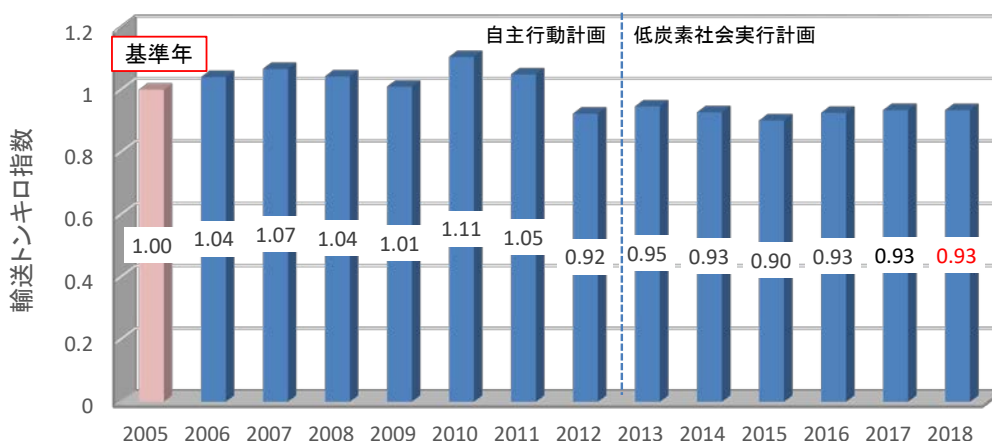
	2018年度実績	基準年度比	2017年度比
CO ₂ 排出量	4,104万t-CO ₂	▲13.1%	0.4%

(3) 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



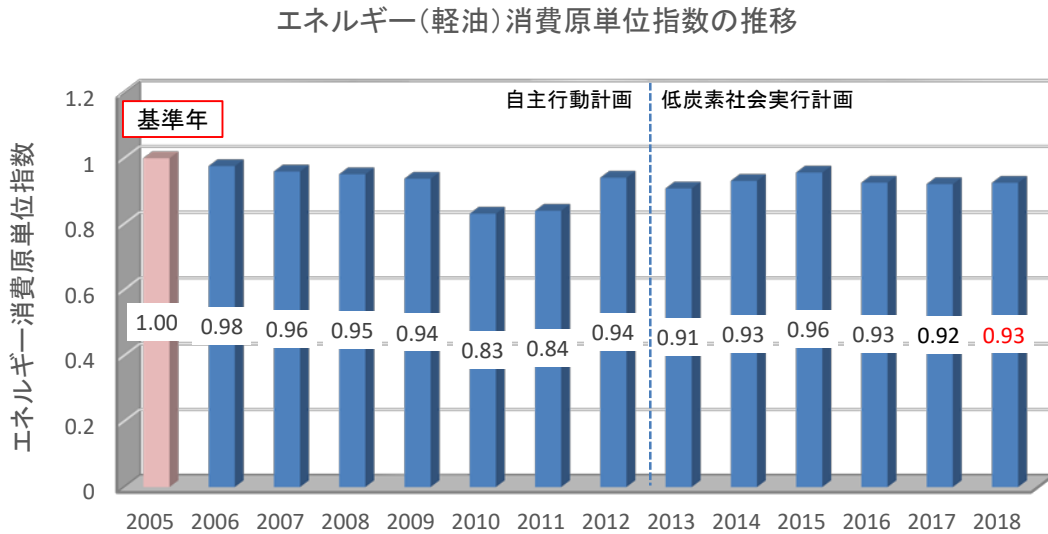
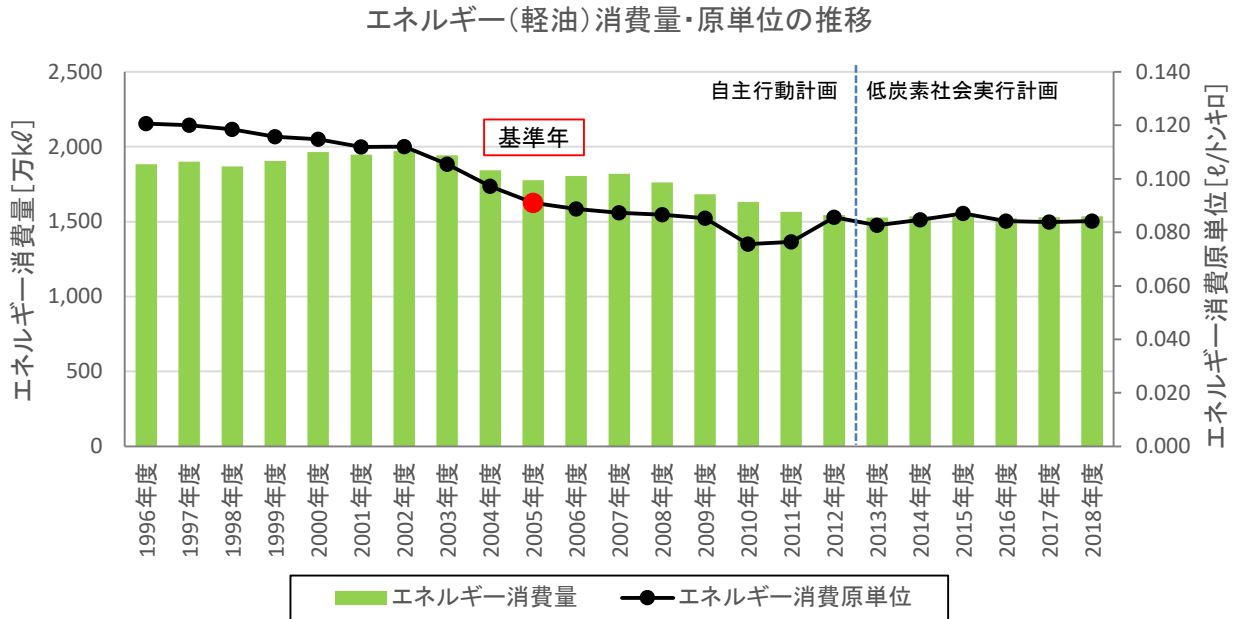
生活活動量(輸送トンキロ)指数の推移



(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る。

◆ エネルギー消費量・原単位の推移

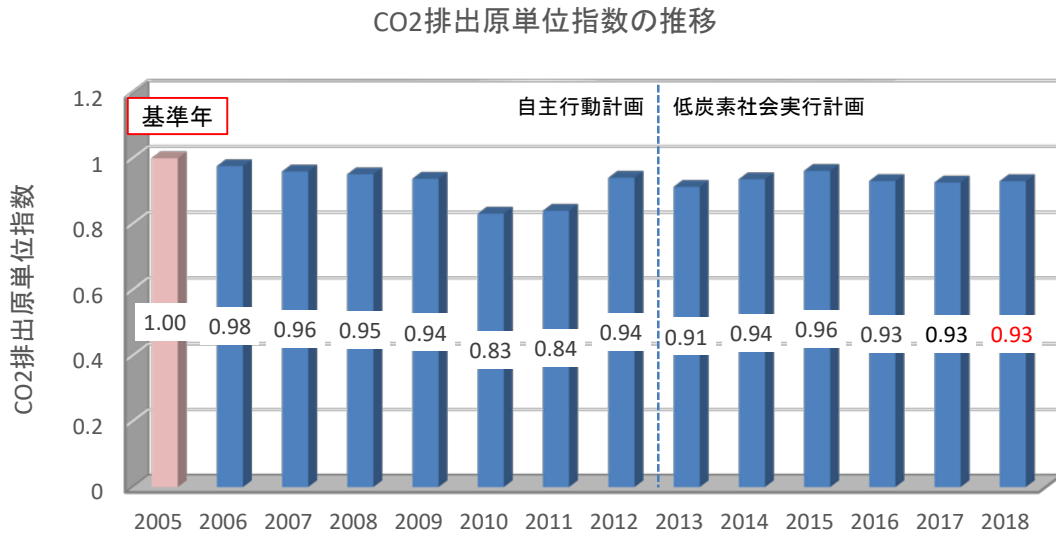
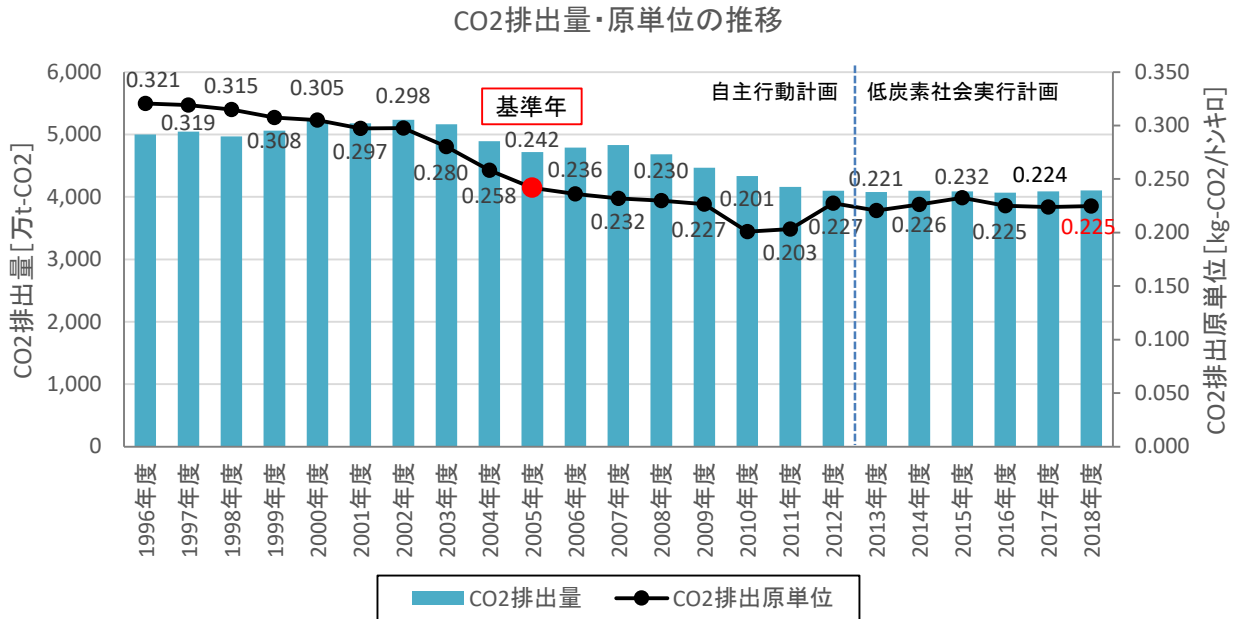


(過去のトレンドを踏まえた当該年度の実績値についての考察)

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いる。

一方、エネルギー(軽油)消費原単位は、エコドライブ、アイドリング・ストップ、さらには車両の大型化による輸送の効率化の促進や低燃費車の積極的な導入等により、2010年度までは一貫して減少傾向にあったが、その後増加傾向に転じており、2013年度以降はほぼ横ばいで推移している。

◆ 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、その後は横ばいで推移している。

一方、CO₂排出原単位は、2010年度までは一貫して減少傾向で推移していたが、その後増加傾向に転じた後、2016年度以降は横ばいで推移している。

【要因分析】

(CO₂排出量)

要因	1996年度 ➤ 2018年度	2005年度 ➤ 2018年度	2013年度 ➤ 2018年度	前年度 ➤ 2018年度
経済活動量の変化	15.7%	▲6.7%	▲1.3%	0.0%
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	▲36.0%	▲7.8%	1.9%	0.4%
CO ₂ 排出量の変化	▲19.8%	▲14.0%	0.6%	0.4%

(%)or(万 t-CO₂)

(要因分析の説明)

2018年度の経済活動量（輸送トンキロ）は、前年度からほとんど変化していないが、CO₂排出量は前年度から0.4%増加する結果となった。よって、経済活動量あたりのエネルギー使用量は前年度から0.4%増加している。

基準年度（2005年度）と比較すると、2018年度のCO₂排出量は約14%減少している。

(4) 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)
2018 年度	環境対応車導入への助成	70 億 6,750 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 4,970 万円		10 年
2019 年度				
2020 年度 以降				

【2018 年度の実績】

(取組の具体的事例)

●2018 年度に実施した温暖化対策の事例、推定投資額、効果

[CNG 車、ハイブリッド車等、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。

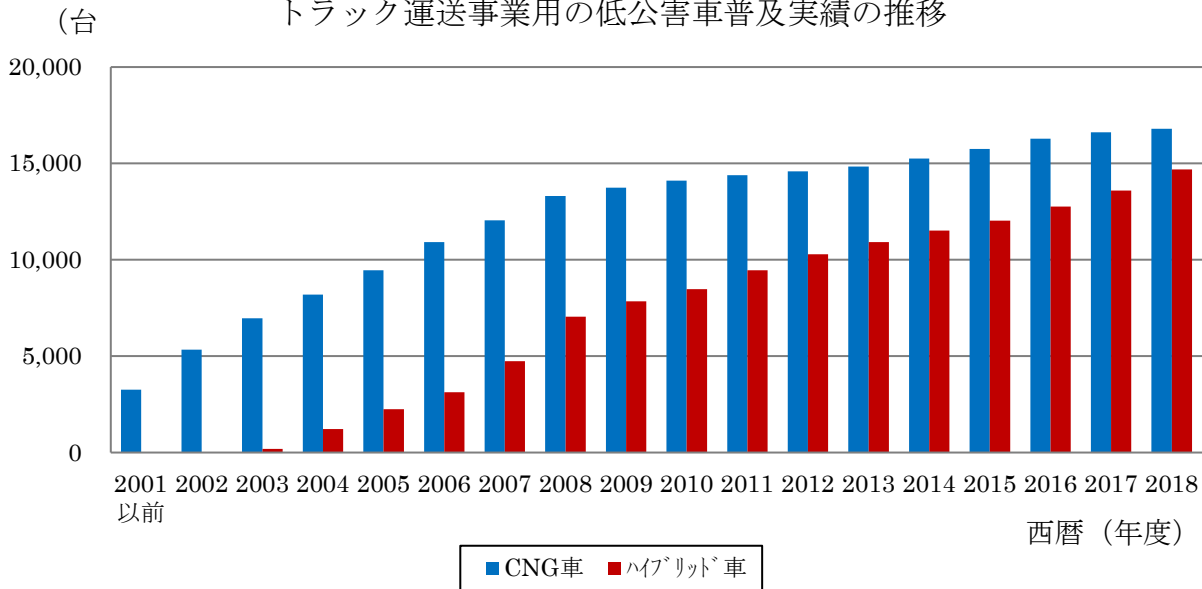
2018 年度末時点の累計助成台数は 31,489 台で、その内訳は、CNG (圧縮天然ガス) 車が 16,796 台、ハイブリッド車が 14,693 台である。

2018 年度 (単年度) の推定投資額は、70 億 6,750 万円である。

算定根拠 : 1,285 台 × 550 万円 = 70 億 6,750 万円

(2018 年度の環境対応車の助成台数) × (仮定した平均単価)

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	
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
	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
	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

(全日本トラック協会データ)

[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。

2018年度 (単年度) の推定投資額は、2億4,970万円である。

算定根拠1 : エアヒータ 458台 × 25万円 = 1億1,450万円 …①

(2018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 338台 × 40万円 = 1億3,520万円 …②

(2018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 = 2億4,970万円

(取組実績の考察)

【2019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。

【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
	2018年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2018年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	
	2018年度 ○○% 2020年度 ○○% 2030年度 ○○%	

(5) 2020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。

$$\text{進捗率【基準年度目標】} = \frac{(\text{基準年度の実績水準} - \text{当年度の実績水準})}{(\text{基準年度の実績水準} - 2020年度の目標水準)} \times 100(\%)$$

$$\text{進捗率【BAU目標】} = \frac{(\text{当年度のBAU} - \text{当年度の実績水準})}{(2020年度の目標水準)} \times 100(\%)$$

$$\begin{aligned} \text{進捗率} &= (0.2418 - 0.2249) / (0.2418 - 0.1862) \\ &= 30.4\% \end{aligned}$$

【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2020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）

（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）

(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。

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

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

$$\text{進捗率} = (0.2418 - 0.2249) \div (0.2418 - 0.1668) \\ = 22.5\%$$

【自己評価・分析】

(目標達成に向けた不確定要素)

(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)

(7) クレジット等の活用実績・予定と具体的事例

【業界としての取組】

- クレジット等の活用・取組をおこなっている
- 今後、様々なメリットを勘案してクレジット等の活用を検討する
- 目標達成が困難な状況となった場合は、クレジット等の活用を検討する
- クレジット等の活用は考えていない

【活用実績】

【個社の取組】

- 各社でクレジット等の活用・取組をおこなっている
- 各社ともクレジット等の活用・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	

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	

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	

(8) 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)

	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 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)

【2018 年度の取組実績】

（取組の具体的事例）

（取組実績の考察）

(9) 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】

	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 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)

【2018年度の取組実績】

(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) 低炭素製品・サービス等の概要、削減見込量及び算定根拠

	低炭素製品・ サービス等	削減実績 (推計) (2018年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020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) 2018 年度の取組実績

(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。

2018 年度は全国 22 カ所で新たな取組みが行われた。

北海道（札幌市、苫小牧市、釧路郡釧路町、亀田郡七飯町、紋別郡遠軽町、中川郡幕別町、中川郡美深町）、福島県（相馬市）、埼玉県（さいたま市、新座市、白岡市、秩父郡横瀬町）、千葉県（流山市）、静岡県（周智郡森町）、京都府（京都市）、香川県（綾歌郡綾川町）、愛媛県（松山市）、高知県（土佐郡土佐町）、福岡県（朝倉市）、大分県（大分市）、鹿児島県（薩摩川内市）、沖縄県（糸満市）

(5) 2019 年度以降の取組予定

2019 年度以降も現在実施している取組みを引き続き実施していく。

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) (2018年度)	削減見込量 (ポテンシャル) (2020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) 2018 年度の取組実績
(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(3) 2019 年度以降の取組予定

(4) エネルギー効率の国際比較

V. 革新的技術の開発

(1) 革新的技術・サービスの概要、導入時期、削減見込量及び算定根拠

	革新的技術・サービス	導入時期	削減見込量
1	電気トラック等、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・サービスの概要・算定根拠)

(2) 革新的技術・サービス開発・導入のロードマップ

	技術・サービス	2018	2019	2020	2025	2030
1						
2						
3						

(3) 2018年度の実績

(取組の具体的事例)

(取組実績の考察)

(4) 2019年度以降の取組予定

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Ⅰ、フェーズⅡの削減目標

【削減目標】

＜フェーズⅠ（2020年）＞（2014年3月策定）

2020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22%削減とする。

＜フェーズⅡ（2030年）＞（2015年3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Ⅰ（2020年）＞

＜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】

- ・すべてのトラック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。
- ・「自動車輸送統計年報」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。
- ・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。

- ・「自動車燃料消費量統計年報」においては、2016年8月15日に2011～2014年度の値が訂正発表されたため、本実績についても遡って更新した。

【2020年・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、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

<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 5%削減]
- ・走行距離当たり CO₂ 排出量（エコドライブによる効果を除く）が、1996 年度から 2011 年度までの年平均減少率 (-0.4%) で 2020 年度まで減少すると想定。[約 8%削減]
- ・車両の大型化、実車率の向上、実車時積載率の向上により輸送の効率化を促進し、平均輸送トン数が 2000 年度から 2012 年度までの年平均増加率 (1.5%) で 2020 年度まで増加すると想定。[約 10%削減]

【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>