

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

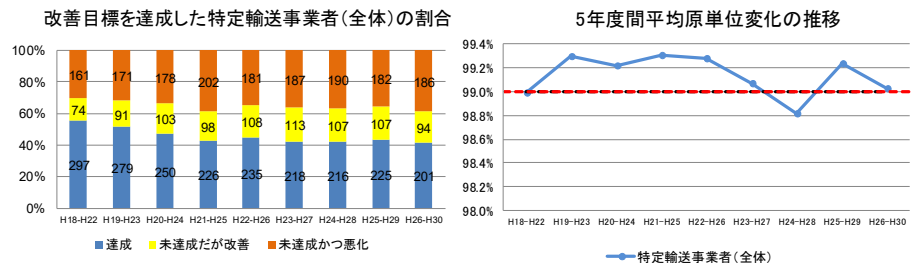
※1 単位輸送量当たりのエネルギー使用量

※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年度間で年平均1%以上削減することが改善目標となっている。

【評価結果の概要】

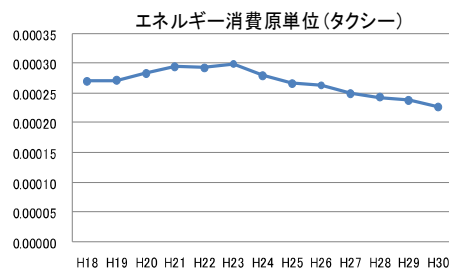
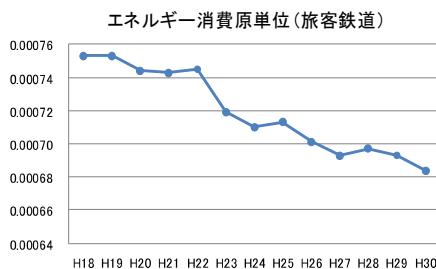
（1）輸送事業者全体

- 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見ると、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

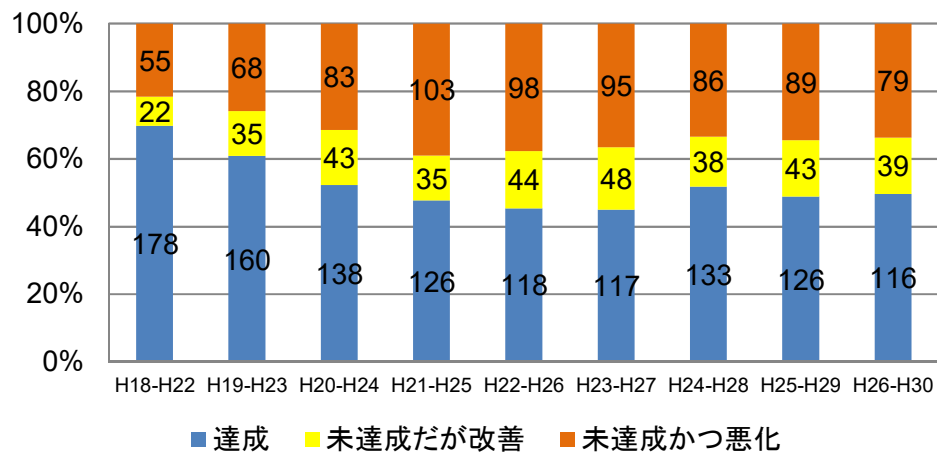
※2 過去5年度間のエネルギー消費原単位の変化割合を表すもの。5年度間で年平均1%以上削減することが改善目標となっている。

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。

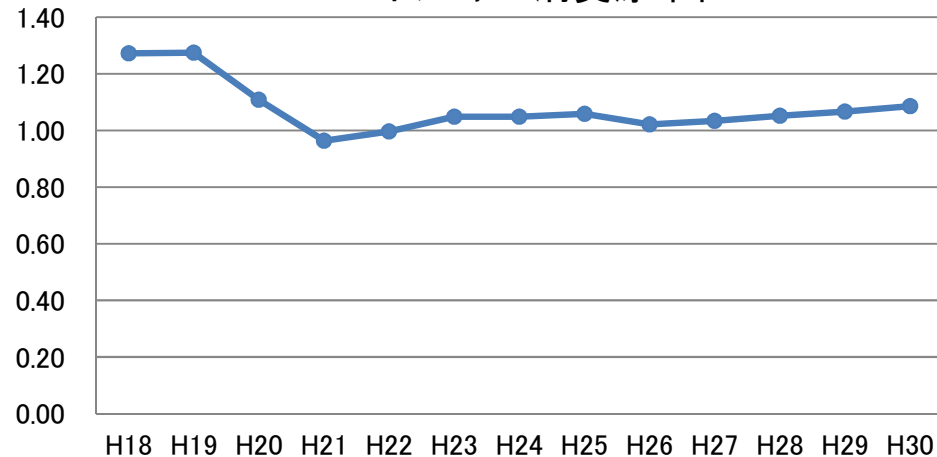
評価結果(貨物・事業用トラック)

- 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。

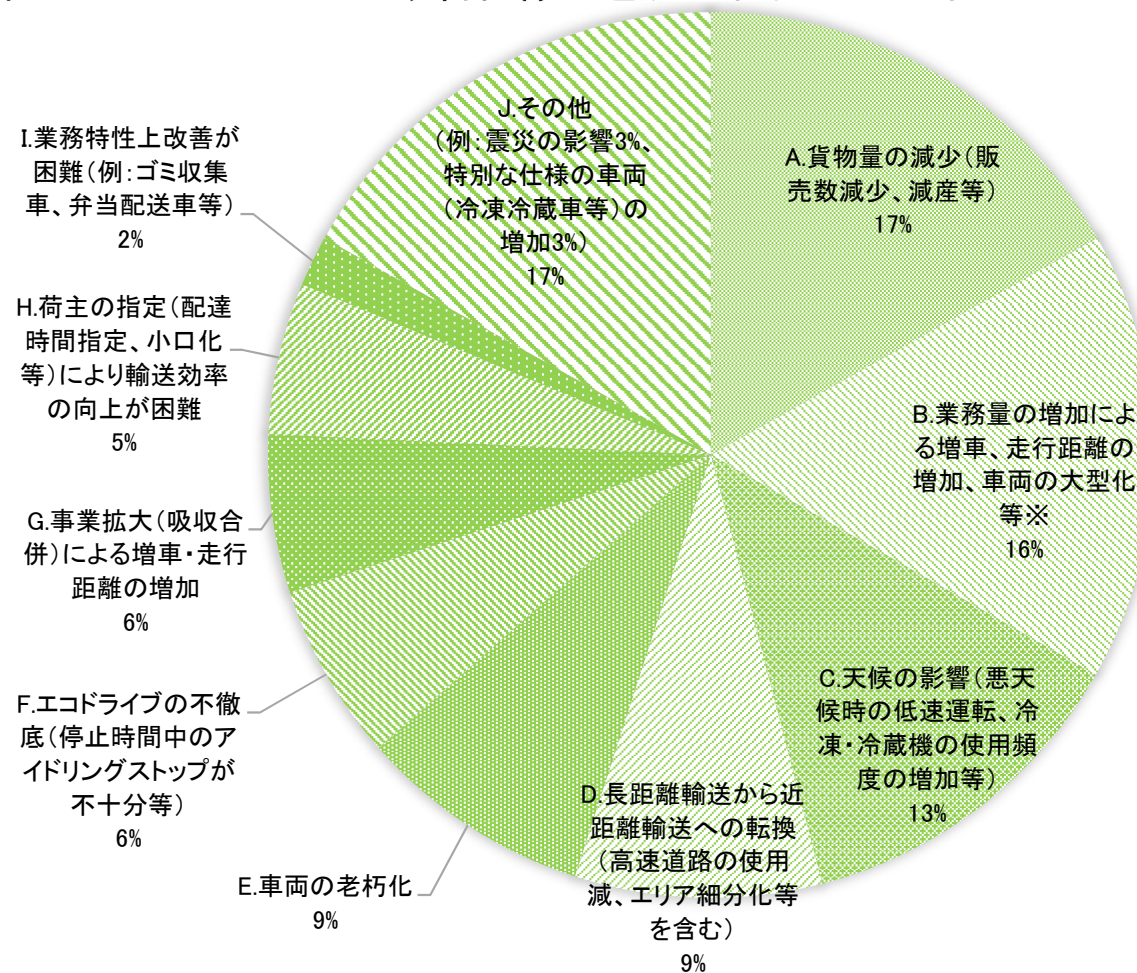
改善目標を達成した貨物・事業用トラック事業者の割合



エネルギー消費原単位



改善目標が達成出来なかった理由

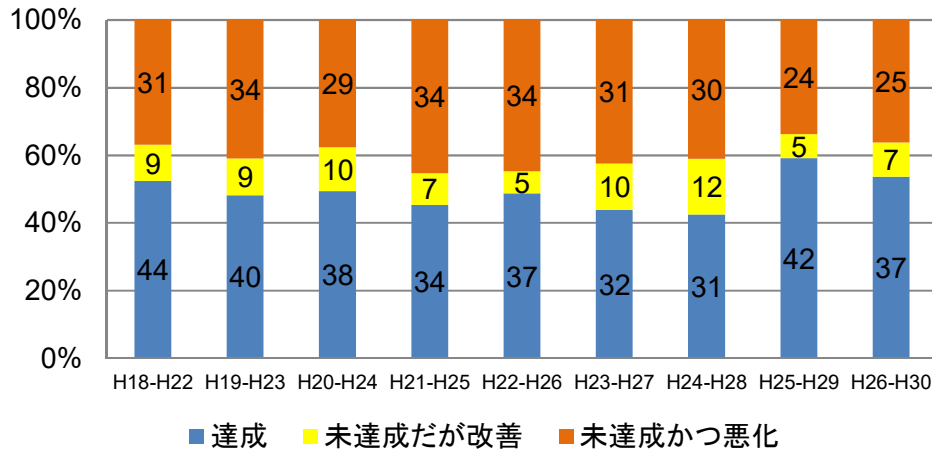


※配送エリア拡大、納品店の分散化等により、配送効率が悪化したことが要因と想定される。

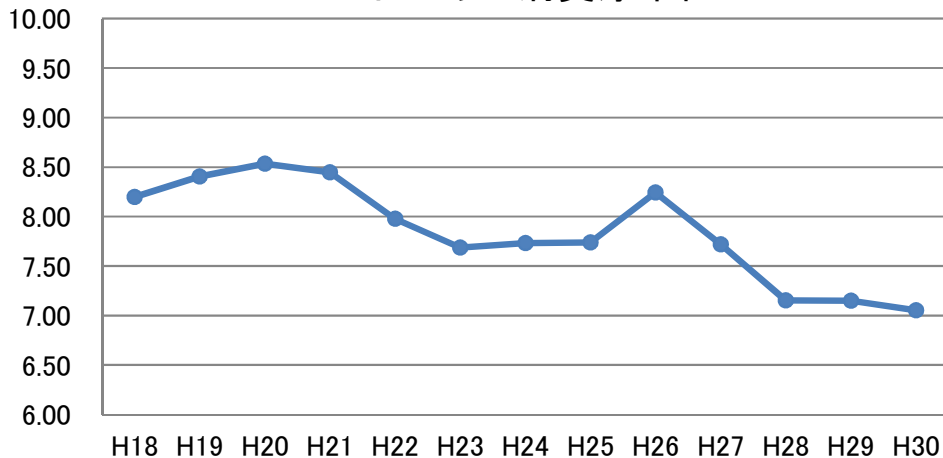
評価結果(貨物・自家用トラック)

- 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。

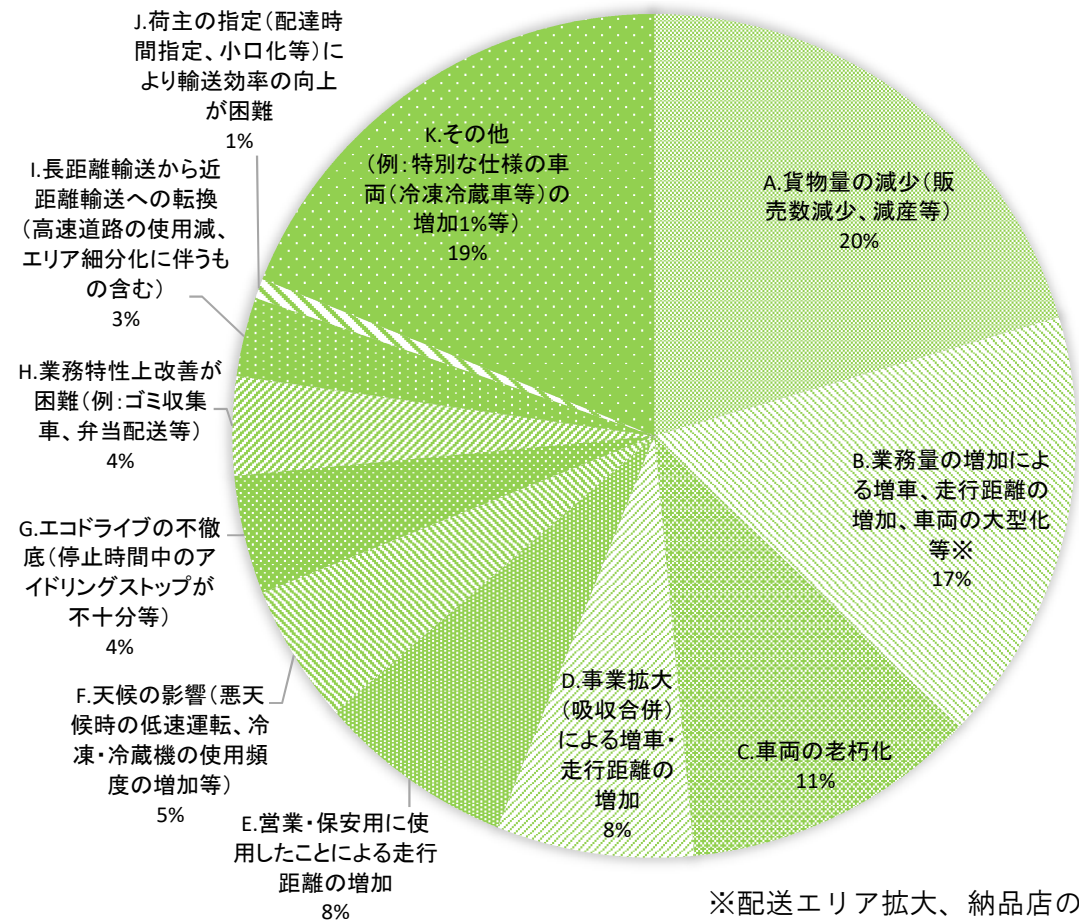
改善目標を達成した貨物・自家用トラック事業者の割合



エネルギー消費原単位



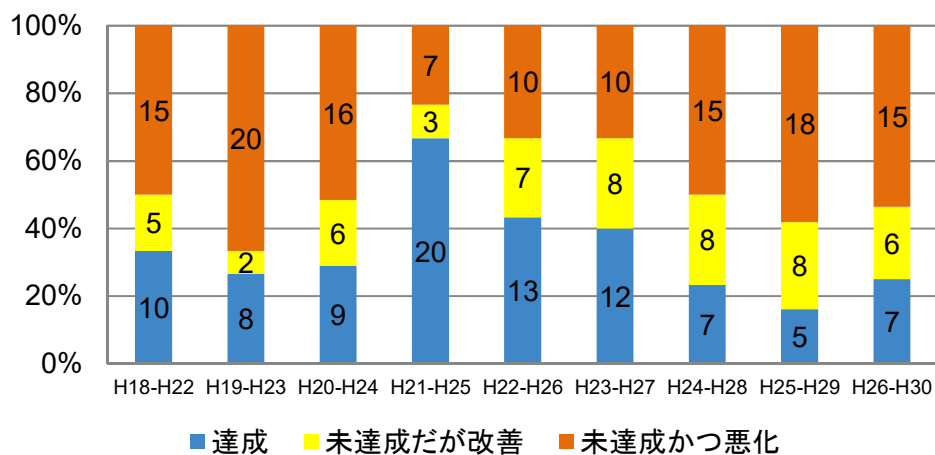
改善目標が達成出来なかった理由



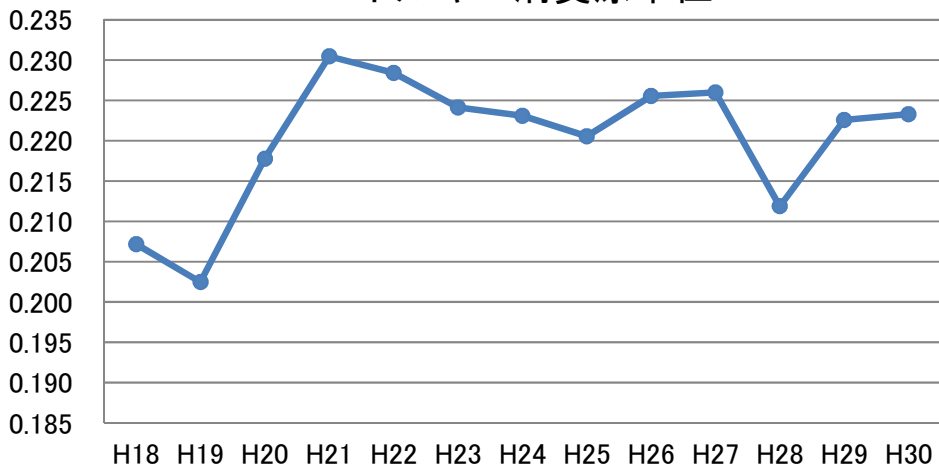
※配送エリア拡大、納品店の分散化等により、配送効率が悪化したことが要因と想定される。

- 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。

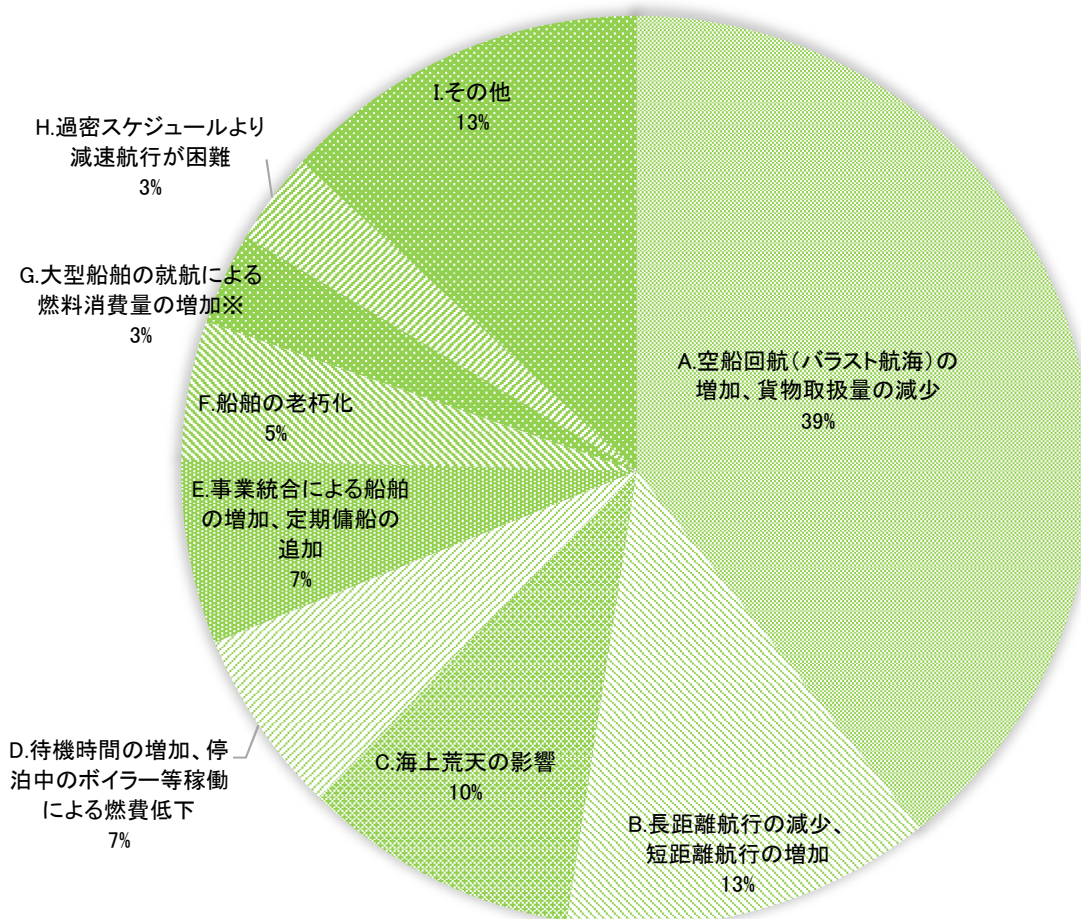
改善目標を達成した貨物・船舶事業者の割合



エネルギー消費原単位



改善目標が達成出来なかった理由

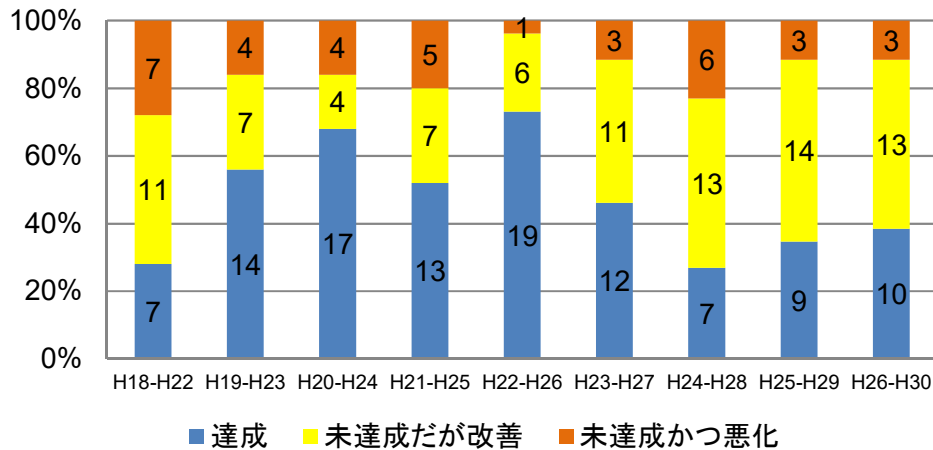


※積載率が悪化したことが要因と想定される。

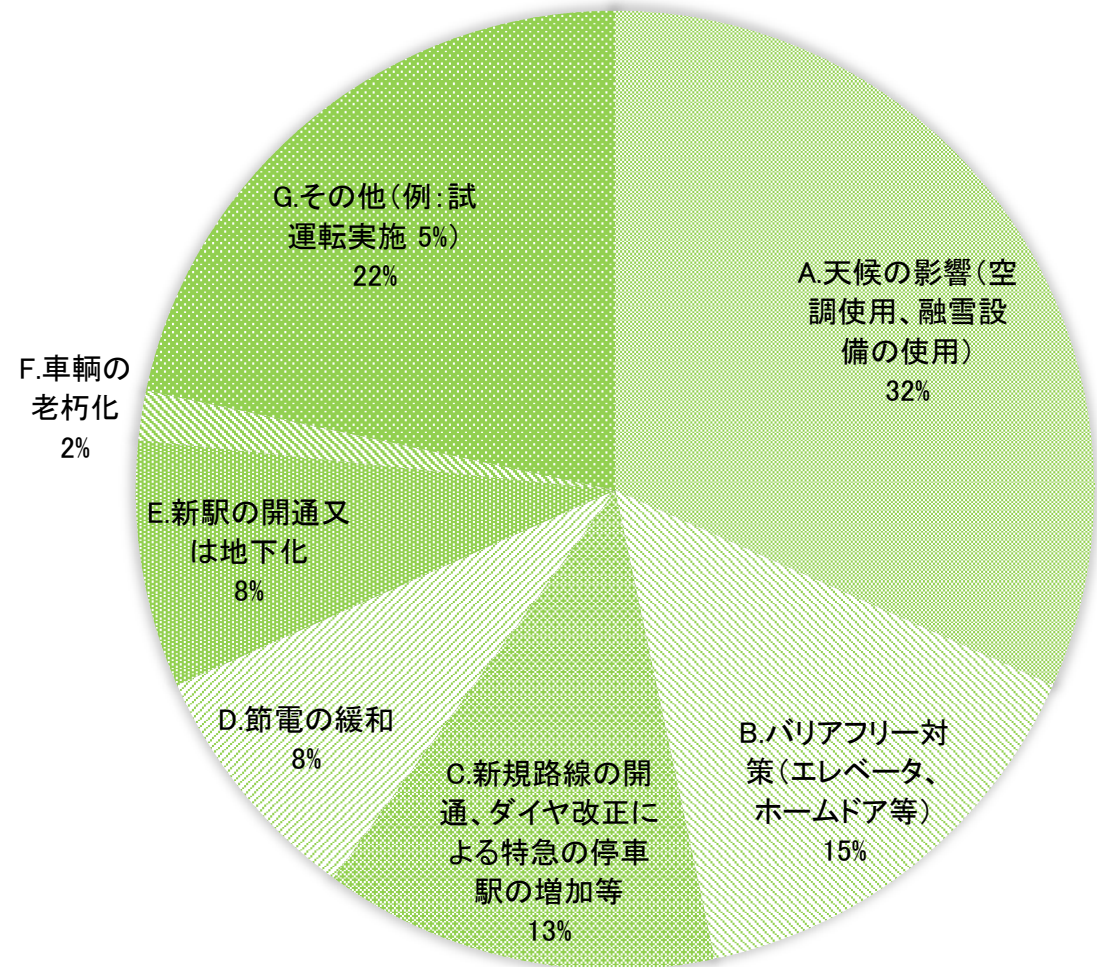
評価結果(旅客・鉄道)

- 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。

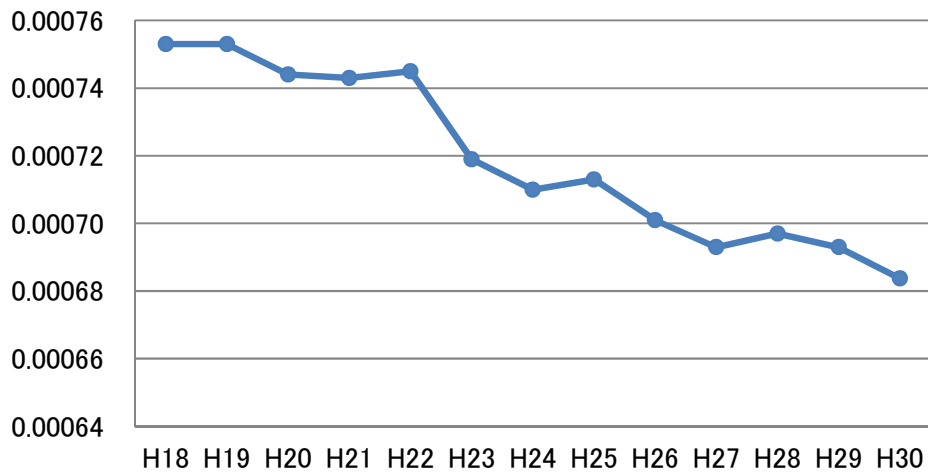
改善目標を達成した旅客・鉄道事業者の割合



改善目標が達成出来なかった理由

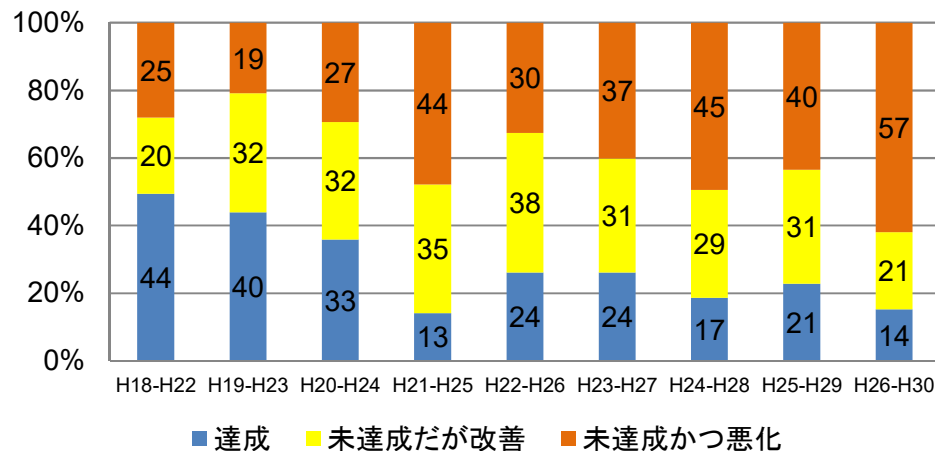


エネルギー消費原単位

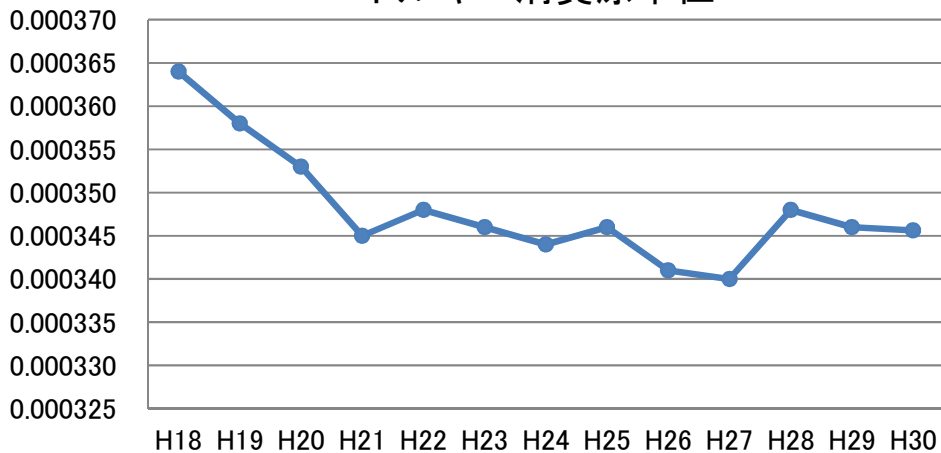


- 改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始以降減少・停滞傾向。
- 改善目標を達成出来なかった主な理由は、「天候の影響」「車両の老朽化」「走行距離の増加」等となっている。
- 事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、制度開始以降改善傾向であったが、近年は停滞傾向を示している。

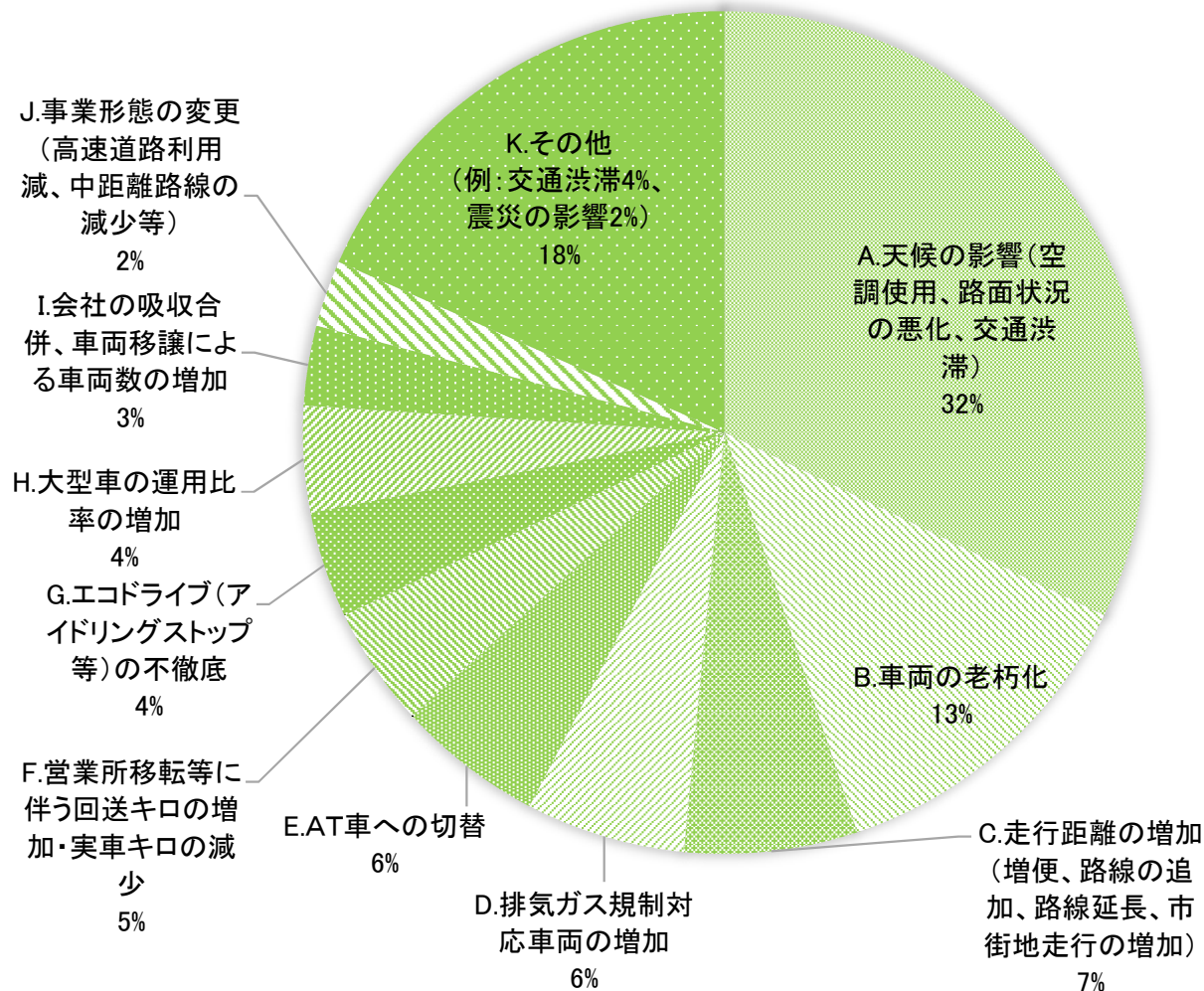
改善目標を達成した旅客・バス事業者の割合



エネルギー消費原単位



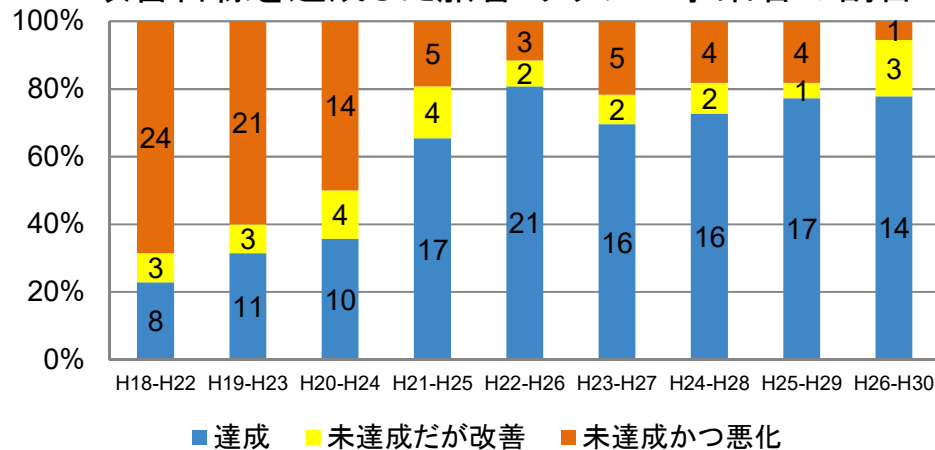
改善目標が達成出来なかった理由



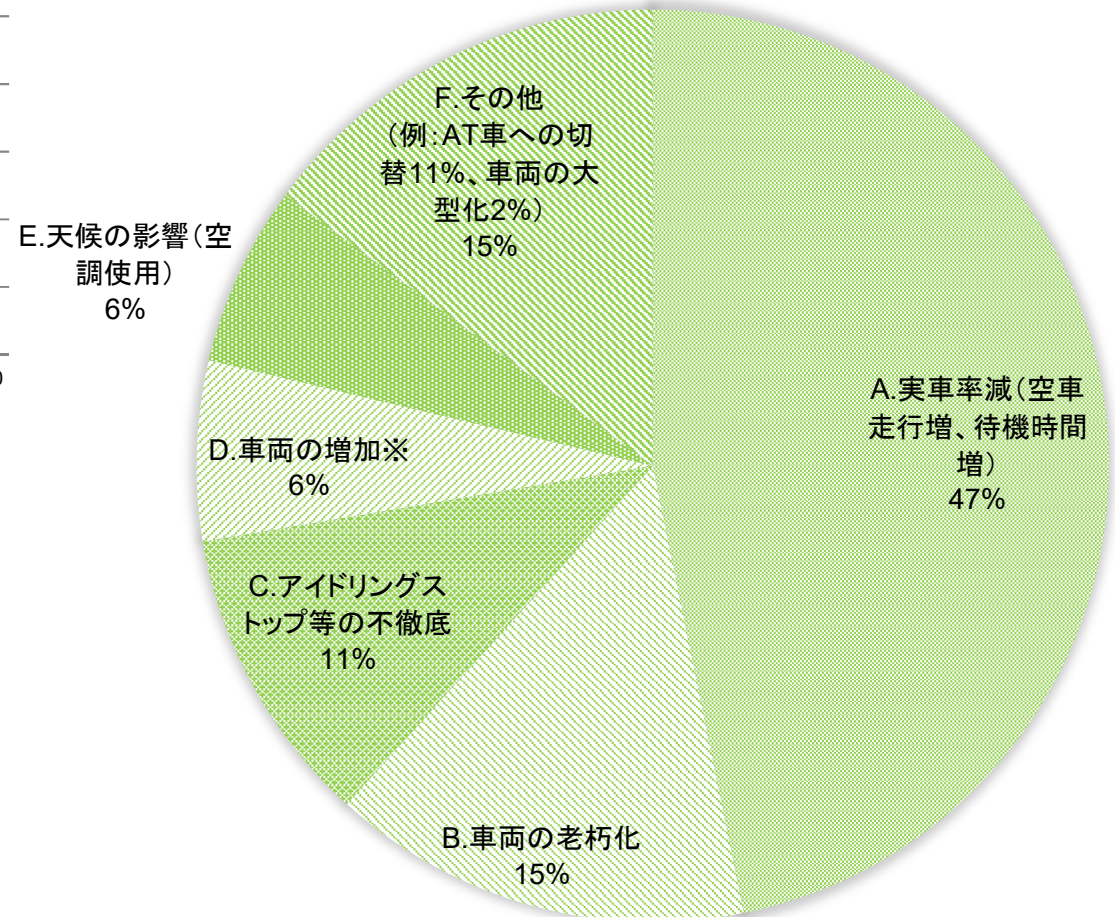
評価結果(旅客・タクシー)

- 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。

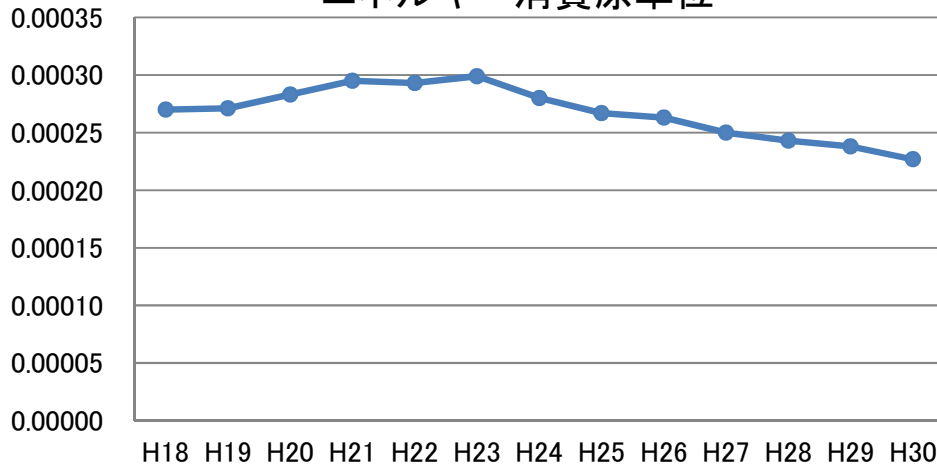
改善目標を達成した旅客・タクシー事業者の割合



改善目標が達成出来なかった理由



エネルギー消費原単位

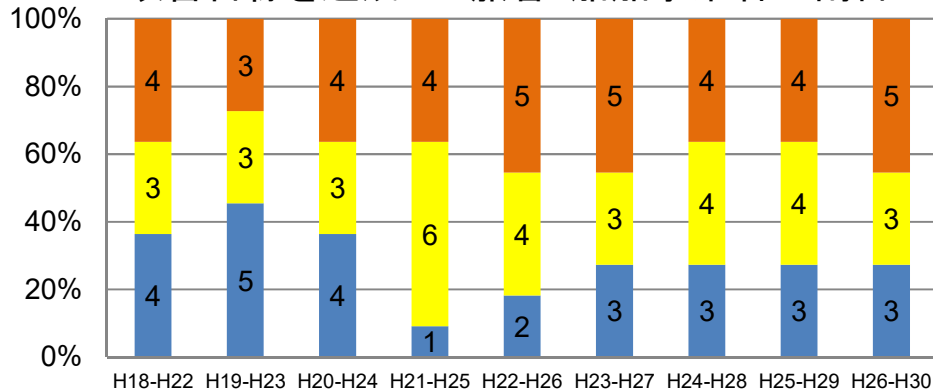


※実車率の減少につながったと思われる。

評価結果(旅客・船舶)

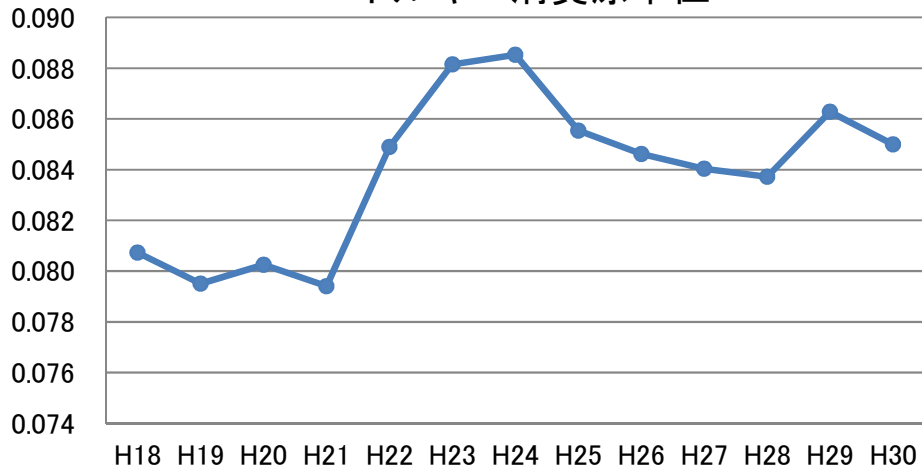
- 改善目標を達成した事業者の割合は、制度開始以降減少傾向にあったが、近年は停滞傾向で推移している。
- 改善目標を達成出来なかった主な理由は、「海上荒天の影響」「船舶の老朽化」「積載貨物の増加」等となっている。
- 事業者全体の平均のエネルギー消費原単位は、改善傾向で推移していたものの、近年は停滞傾向となっている。

改善目標を達成した旅客・船舶事業者の割合



■ 達成 ■ 未達成だが改善 ■ 未達成かつ悪化

エネルギー消費原単位



改善目標が達成出来なかった理由

