

令和7年度  
トラック輸送省エネ化推進事業  
実証成果報告書

令和8年5月  
経済産業省資源エネルギー庁/国土交通省  
パシフィックコンサルタンツ株式会社

# 目次

令和7年度「トラック輸送省エネ化推進事業」の結果.....	1
1.1 事業目的.....	1
1.2 事業概要.....	1
1.3 トラック事業者と荷主等との連携メニューの概要.....	2
1.4 事業実施結果.....	3
1.4.1 補助事業スケジュール.....	3
1.4.2 補助金交付結果.....	3
1.5 事業の成果.....	4
1.5.1 省エネルギー改善率.....	4
1.5.1.1 省エネルギー効果としての燃料削減量の算出.....	7
1.5.1.2 CO <sub>2</sub> 排出量の削減効果の算出.....	8
1.5.1.3 好事例の策定.....	9

## 令和7年度「トラック輸送省エネ化推進事業」の結果

### 1.1 事業目的

トラック事業者と荷主等\*との連携を要件として、(1)「車両動態管理システム」、「予約受付システム等」、「配車計画システム」及び「AI・IoTによるシステム連携ツール」の導入、(2)「ダブル連結トラック」及び「スワップボディコンテナ車両」の導入に要する経費の一部を支援し、これらのシステムや車両を活用しトラック事業者と荷主等が連携して輸送の効率化を図ることで、消費エネルギーの削減効果を実証することを目的とする。

※ 本事業ではトラック事業者等が行う輸送において、貨物を引き渡す者(発荷主)、受け取る者(着荷主)又は貨物の輸送を請負わせる者(元請事業者)とする。

### 1.2 事業概要

#### 1.2.1 システムの定義と補助率及び補助金上限

システム	定義	補助率	補助金上限額等
車両動態管理システム (クラウド型)	車両の位置情報を把握できる車載端末を車両に搭載し、取得情報に関して運行中にデータ通信による送受信を行うことにより、車両の運行管理を行うことができるシステム	定額 1/2 以内	上限額 14 万円/台 上限 30 台/事業者*
予約受付システム	トラック事業者の事業所・トラック運転手等が、トラックの積卸施設等への到着予定時刻を、電子的な方法により事前に予約することができるシステム	〃	4 千万円/事業者
ASNシステム	納品予定の商品詳細や賞味期限等の納品情報(事前出荷情報)について、電子的な方法により発荷主から着荷主に事前に伝達することができるシステム	〃	〃
受注情報 事前確認システム	発荷主の受注情報について、電子的な方法により発荷主がトラック事業者事前に共有することができるシステム	〃	〃
パレット等 管理システム	トラックの積卸施設等又はトラック輸送の過程において、電子的な方法により荷物情報や位置情報等を取得することにより、パレット等を管理することができるシステム	〃	〃
パレタイズ システム	トラックの積卸施設等において、ロボットによってパレットに荷積み又は荷卸しを行うシステム、パレット又はトラック荷台への自動積み込みシステム及び積み付け計画システム	〃	5 千万円/事業者
配車計画 システム	予め登録した配送情報を基に、納入先までの効率的な配送ルート等の自動作成を可能とするシステム	〃	4 千万円/事業者
AI・IoTによる システム連携ツール	AI 又は IoT の技術を用いたトラック輸送に関わる情報・機材の共通化・標準化又は自動化・省人化のための機器又はソフトウェア	〃	5 千万円/事業者
ダブル連結 トラック	車両長 21m を超えるバン型の車両であって、フルトレーラ連結車(被牽引車がドーリー付トレーラ等であるものを含む)であるもの	〃	上限額 1 千万円/台 × 上限 10 台/事業者
スワップボディ コンテナ車両	エアサスペンション等を用いて車体や荷台を上昇・下降させることによって、フォークリフト等の荷役機械を必要とせずに車体と荷台を容易に脱着でき、荷台の自立を可能とする貨物自動車及び複数のその荷台の一式	〃	上限額 1 千万円/台 × 上限 10 台/事業者 (荷台は上限 3 基/台)

※ 優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)については、1事業者あたりの上限台数に含まない。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台まで。

※ 車両動態管理システムとの連携目的ではない予約受付システム等又は配車計画システムの単独導入の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)

### 1.3 トラック事業者と荷主等との連携メニューの概要

トラック事業者と荷主等の計画立案の参考となるよう車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主との連携による省エネ取組のメニュー例を設定した。そのうえで1メニューを必ず選択することを申請要件とし、結果の確実性の担保と多様な連携策の実施を図った。

表 1 トラック事業者と荷主等との連携メニュー一覧

トラック事業者と荷主等との連携メニュー			
省エネ効果	No.	連携メニューの概要	実施サービスの例
① 荷待ち・遅延解消	1	・荷主側の受入れ体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約受付システム等の活用（バースや集荷・集配の予約、荷物情報等の事前共有、積卸作業のロボット化等による荷待ち・積卸時間の削減）</li> <li>・事前の車両到着予定時刻の共有による車両受入れスペース及び積卸人員の確保等の荷主側における作業体制構築</li> </ul>
	2	・発着時刻の調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発荷主と着荷主間での配送計画の見直し、時間指定の調整等（荷物情報の事前共有システムを活用した調整等）</li> <li>・車両待機時間発生原因の解消</li> </ul>
	3	・納品日・時間の平準化の提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主との協議による配送計画の見直し、納品日の分散化</li> <li>・午前納品から午後・夜間に転換</li> <li>・輸送時間帯拡大等</li> </ul>
② 輸送効率化	4	・システム化による効率的な配車計画の提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配車計画システム等を活用した最適な配送順、輸送ルートへの見直しによる輸送距離及び輸送時間等の削減</li> <li>・渋滞・混雑やルートの車両制限の情報について、リアルタイムの情報を反映した配車計画の実施</li> </ul>
	5	・積載余力がある車両の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混載化・共同化や積み付け方法改善による積載率向上（積卸作業のロボット化による対応等）</li> <li>・求貨求車システムや受注情報事前共有システム等との連携等</li> <li>・積荷量に対する適正なサイズの車両配車による小ロット配送～大量輸送への対応</li> <li>・高輸送効率車両への転換</li> </ul>
	6	・納品頻度見直しや配送ロット引き上げによる輸送頻度の削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過剰サービスや在庫管理の見直し</li> <li>・満載での輸送、車両大型化、高輸送効率車両の活用等</li> <li>・配送依頼の前倒し（受注情報共有システム等による早期の発注）</li> <li>・同一方面への荷物の集約（日時変更等の日程調整）</li> </ul>
	7	・帰り荷確保など空荷車両の有効活用（実車率向上）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・配送依頼の前倒し（早期の発注）</li> <li>・同一方面への荷物の集約（日時変更等の日程調整）</li> <li>・求貨求車システムやパレット等管理システム等との連携による帰り荷の把握</li> </ul>
	8	・他社とのドライバーや作業者の共有	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務量変動や長距離輸送での作業待機時間の削減、乗員交代による休息アイドル時間削減等</li> <li>・受注情報事前共有システムやパレット等管理システム等による引継ぎ効率化</li> </ul>
	9	・荷主の自家輸送からトラック事業者による輸送への転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混載や共同輸送による積載率向上等</li> <li>・輸送方法の転換による輸送ルートの見直し</li> <li>・受注情報事前共有システム等の活用による転換促進</li> </ul>
	10	・他社との共同配送や倉庫の共同化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他社との共同配送、混載化等</li> <li>・他社との倉庫の共同化、自社倉庫の活用等</li> <li>・受注情報事前共有システムやパレット等管理システム等の活用による共同配送の促進</li> </ul>
	11	・物流拠点や倉庫の適正配置・統廃合による効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送ルートを検討した移設等</li> <li>・荷受け場所の調整</li> <li>・自社倉庫の活用等</li> <li>・中継拠点の配置による積み替えや車両の準備等</li> </ul>
	12	・工場直送への転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域物流拠点を經由せずに工場から卸・小売 DC へ直送</li> <li>・輸送ルートの短縮や冷蔵冷凍温度の維持等による燃費向上</li> </ul>
	13	・モーダルシフトの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道・船舶等の利用への輸送手段の一部転換</li> <li>・転換する輸送機関のダイヤに合わせた発着時刻の調整</li> </ul>

## 1.4 事業実施結果

### 1.4.1 補助事業スケジュール

年月日	内容
令和7年6月30日	公募公表
令和7年7月4日～7月14日	1次公募（公募期間10日間）
令和7年7月28日～8月8日	2次公募（公募期間11日間）
令和7年8月29日～9月8日	3次公募（公募期間10日間）
事業採択以降	各自システム・車両を導入のうえ実運行のデータを取得 ※データ取得期間：荷主連携前後実働10日間以上
令和7年12月19日	事業完了期限

### 1.4.2 補助金交付結果

公募予算額	約3,550,000,000円		
交付決定数	1,119件（18,764台）、3,451,240,000円（予算比97.2%） ・公募回別内訳 1次公募 510件（8,659台） 1,723,172,000円（予算比48.5%） 2次公募 509件（8,460台） 1,465,936,000円（予算比41.2%） 3次公募 100件（1,645台） 262,132,000円（予算比7.3%） ・システム・車両別内訳		
	導入システム・車両名	交付件数	車両台数
	車両動態管理システム+配車計画システム	1,089件	18,488台
	車両動態管理システム+予約受付システム	3件	54台
	受注情報事前確認システム+配車計画システム	2件	60台
	配車計画システム	2件	65台
	配車計画システム+ AI・IoTによるシステム連携ツール	1件	6台
	ダブル連結トラック	12件	56台
	スワップボディコンテナ車両	10件	35台
	交付金額		
			2,470,132,000円
			7,560,000円
			8,436,000円
			12,815,000円
			44,463,000円
			558,020,000円
			349,814,000円
補助金交付数	1,074件（車両17,928台）、3,188,719,000円（予算執行率89.8%） ・公募回別内訳 1次公募 500件（8,476台） 1,688,232,000円（予算比47.5%） 2次公募 486件（8,017台） 1,318,699,000円（予算比37.1%） 3次公募 88件（1,435台） 186,918,000円（予算比5.2%） ・システム・車両別内訳		
	導入システム・車両名	交付件数	車両台数
	車両動態管理システム+配車計画システム	1,044件	17,652台
	車両動態管理システム+予約受付システム	3件	54台
	受注情報事前確認システム+配車計画システム	2件	60台
	配車計画システム	2件	65台
	配車計画システム+ AI・IoTによるシステム連携ツール	1件	6台
	ダブル連結トラック	12件	56台
	スワップボディコンテナ車両	10件	35台
	交付金額		
			2,208,260,000円
			7,560,000円
			8,436,000円
			12,790,000円
			43,839,000円
			558,020,000円
			349,814,000円

## 1.5 事業の成果

### 1.5.1 省エネルギー改善率

#### (1) 省エネルギー改善率の分布

##### ・省エネルギー改善率の平均は約 9.9%

取組完了した事業者 1,060 件（車両 17,685 台）についての省エネルギー改善率の平均は約 9.9% である。

※ 取組完了 1,060 件（車両 17,685 台）の結果より算出

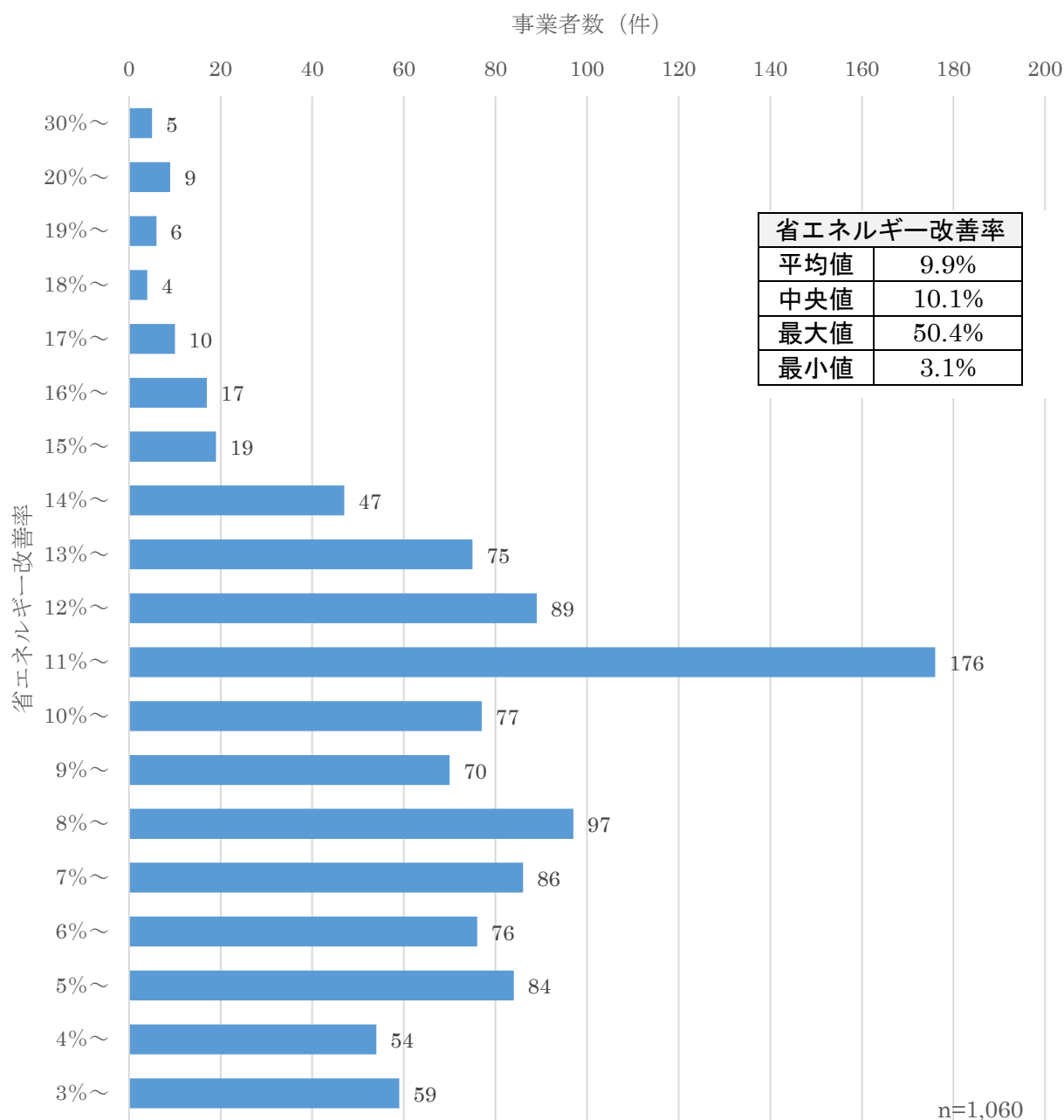


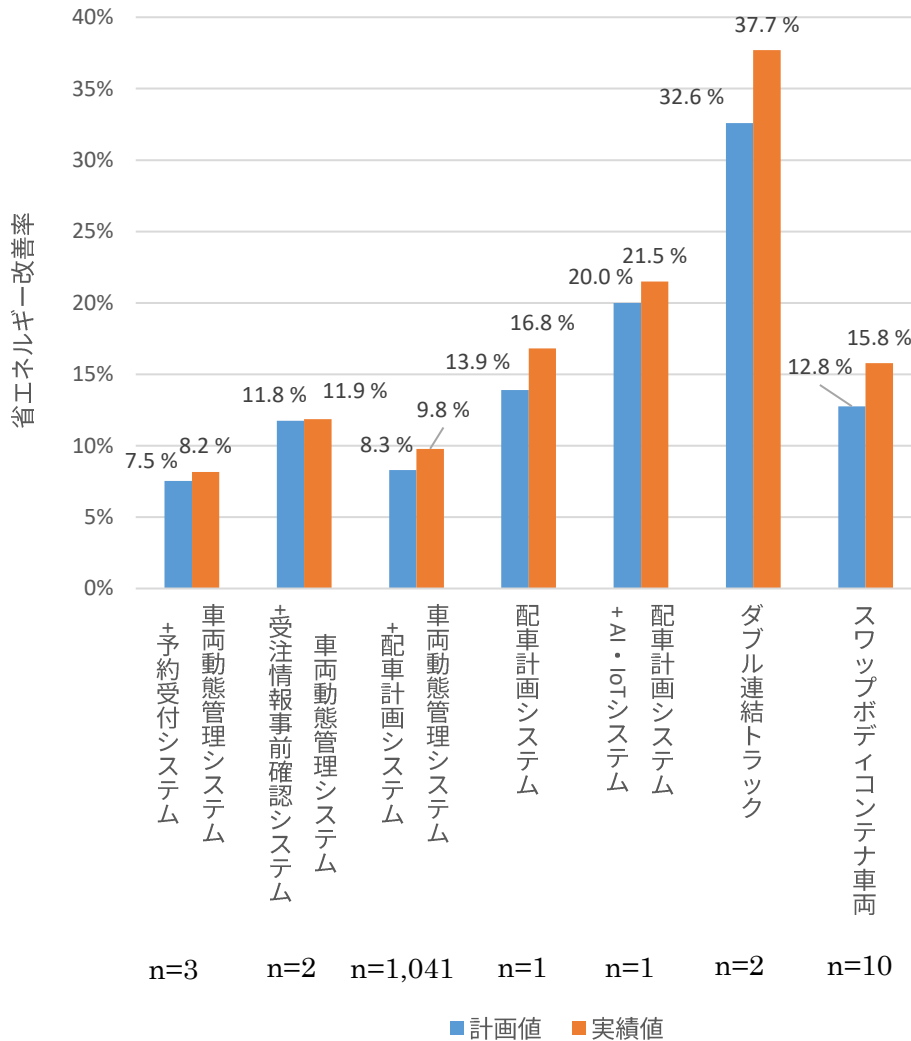
図 1 省エネルギー改善率（令和 7 年度）

(2) 導入システム・車両ごとの省エネルギー改善率

・昨年度同様ダブル連結トラックにおいて改善率が最も高く、実績値は 37.7%

導入システム・車両別に省エネルギー改善率を比較すると、前年に引き続きダブル連結トラックにおいて改善率が最も高く、計画値 32.6%に対し、実績値は 37.7%となっている。

スワップボディコンテナ車両・ダブル連結トラックについては、令和7年度の申請において、トン・キロ当たりの燃料削減率の計画値が 10.0%以上の場合に補助率を 1/2 以内とする要件が設定されたことを受け、当該車両を導入した申請者の全てが申請時の省エネルギー改善率(計画値)を 10%とする計画を立てている。その結果、実績値においても計画値を上回る改善率が確認されている。



※ 取組完了の 1,060 件の計画値・達成値より算出

図 2 導入システム・車両別の省エネルギー改善率

(3) 連携メニュー組み合わせ別の省エネルギー改善率

・ 事業者にもっとも多く選択された連携メニューは「配車計画の提案」で 544 件

連携メニュー区分別にみると、実施件数が最も多い「システム化による効率的な配車計画の提案」(メニューNo. 4) では、事業者数 544 件、改善率 10.8%となっている。

一方、実施件数は少ないものの、ダブル連結トラック導入事業者において選択が多かった「積載余力がある車両の有効活用」(No. 5) やスワップボディコンテナ車両導入事業者の選択が多かった「他社とのドライバーや作業者の共有」(No. 8) では、令和 8 年度の高輸送効率車両の申請要件(省エネルギー改善率の計画値 10%以上の場合は補助率を 1/2 以内)を改定した影響により高い改善率となっている。

表 2 荷主連携メニュー区分毎の件数と省エネルギー改善率

メニュー No.	凡例	事業者数	省エネルギー改善率(平均)
1	荷主側の受入れ体制の整備	121 件	9.0 %
2	発着時刻の調整	309 件	9.4 %
3	納品日・時間の平準化の提案	31 件	4.9 %
4	システム化による効率的な配車計画の提案	544 件	10.8 %
5	積載余力がある車両の有効活用	22 件	12.9 %
6	納品頻度見直しや配送ロット引き上げによる輸送頻度の削減	22 件	6.6 %
7	帰り荷確保など空荷車両の有効活用(実車率向上)	7 件	4.9 %
8	他社とのドライバーや作業者の共有	3 件	16.2 %
9	荷主の自家輸送からトラック事業者による輸送への転換	0 件	-
10	他社との共同配送や倉庫の共同化	1 件	11.3 %
11	物流拠点や倉庫の適正配置・統廃合による効率化	0 件	-
12	工場直送への転換	0 件	-
13	モーダルシフトの推進	0 件	-

※ 取組完了 1,060 件(車両 17,928 台)の結果より算出

### 1.5.1 省エネルギー効果としての燃料削減量の算出

#### ・事業全体での燃料削減量（原油換算）は、約 1.23 万 kL/年

取組完了 1,060 件（車両 17,685 台）における燃料削減量（原油換算）は、トラック事業者と荷主等との連携の取組前後における各車両の燃料使用量の報告を基に算出すると、事業全体で 1 日あたり約 49.081kL、1 年間に換算すると約 1.23 万 kL となる。

$$\begin{aligned} \text{○省エネルギー効果} &= \text{燃料削減量（原油換算）（kL/日）} \times \text{トラックの想定年間稼働日数} \\ &= 49.081\text{kL/日} \times 250 \text{ 日} \\ &\simeq 1.23 \text{ 万 kL/年} \end{aligned}$$

表 3 1 日あたりの燃料削減量

燃料種別	車両台数 (台)	燃料使用量（軽油換算） (L/日)		燃料削減量 (燃料種別) (①-②) (L/日)	燃料削減量 (原油換算) (L/日)
		①荷主連携前	②荷主連携後		
CNG	4	90.0	83.8	6.2	6.10
ガソリン	121	1,592.4	1,524.0	68.4	58.96
軽油	17,557	1,173,498.6	1,123,502.5	49,996.0	49016.12
電気	2	15.8	18.0	-2.3	-0.21
バイオガス	1	10.0	9.1	1.0	0.52
計	17,685	1,175,207	1,125,137	50,069	49081.49

※ 取組完了 1,060 件（車両 17,685 台）より算出

#### ■原油換算の算出方法について

- ・原油換算係数：エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行規則第 4 条の規定に基づき、発熱量 1,000 万 KJ (10 GJ) を原油 0.258 kL として換算

$$\text{○燃料使用量（原油換算）（kL）} =$$

$$\text{燃料使用量（種別別）（kL）} \times \text{単位発熱量（GJ/kL）} \times \text{原油換算係数（0.0258k L/GJ）}$$

- ・単位発熱量の係数（エネルギーの使用の合理化等に関する法律施行規則）

その他可燃性天然ガス	38.4	GJ/千 m <sup>3</sup>
LPG	50.1	GJ/t
揮発油	33.4	GJ/kl
軽油	38	GJ/kl
原油	38.3	GJ/kl
水素	142	GJ/t
電気	3.6	GJ/千 kWh
バイオガス	21.2	GJ/千 m <sup>3</sup>
10GJ	0.258	kl

### 1.5.2 CO2 排出量の削減効果の算出

#### ・事業全体での CO2 排出量の削減効果は、約 32,148.38 t-CO2/年

取組完了 1,060 件（車両 17,685 台）における CO2 排出量削減は、トラック事業者と荷主等との連携の取組前後における各車両の燃料使用量の報告を基に算出すると、事業全体で 1 日あたり 128.59 t-CO2/日、1 年間に換算すると約 32,148.38t-CO2 となる。

$$\begin{aligned}
 \text{○年間 CO2 排出削減量} &= \text{CO2 排出削減量 (t-CO2/日)} \times \text{トラックの想定年間稼働日数} \\
 &= 128.59 \text{ t-CO2/日} \times 250 \text{ 日} \\
 &\approx 32,148.38 \text{ t-CO2/年}
 \end{aligned}$$

表 4 1 日あたりの CO2 削減量

燃料種別	車両台数 (台)	燃料使用量（軽油換算） (L/日)		燃料削減量 (燃料種別) (①-②) (L/日)	燃料削減量 (原油換算) (L/日)	CO2排出 削減量 (t-CO2/日)
		①荷主連携前	②荷主連携後			
CNG	4	90.0	83.8	6.2	6.10	0.02
ガソリン	121	1,592.4	1,524.0	68.4	58.96	0.15
軽油	17,557	1,173,498.6	1,123,502.5	49,996.0	49,016.12	128.42
電気	2	15.8	18.0	-2.3	-0.21	0.00
バイオガス	1	10.0	9.1	1.0	0.52	0.00
計	17,685	1,175,207	1,125,137	50,069	49,081.49	128.59

※ 取組完了 1,060 件（車両 17,685 台）より算出

※ 原油の CO2 換算係数は、環境省「燃料種別発熱量及び二酸化炭素排出係数一覧」に基づき、「2.62 t-CO<sub>2</sub>/kL」を使用

### 1.5.3 好事例の策定

#### (1) 対象事業者の選定

取組を完了した導入事業者のうち、報告された自己評価結果等のデータにおいて、システム別・車両別に下記評価項目のいずれかに該当する事業者に対しヒアリングを実施した。

＜評価項目＞

- ・システム・車両別に燃料削減率が上位
- ・高輸送効率車両や、独自のシステムを導入（AI・IoTや自主開発によるシステム等）
- ・取組内容の汎用性や工夫等の視点

#### (2) 選定結果

選定した事例の評価項目結果一覧を下表に示す。

表 9 選定事例の評価項目結果一覧

No.	導入システム	実施台数 (台)	トン・キロあたりの 燃料消費量 (L/t・km・台)		燃料削減率	取組内容等における工夫
			取組前	取組後		
1	車両動態管理システム+ 予約受付システム	30	0.07	0.06	9.0%	・配送効率化 ・積載率向上
2	配車計画システム+ AI・IoTによるシステム 連携ツール	6	0.13	0.10	21.5%	・配送効率化 ・アイドリング時間削減
3	ダブル連結トラック	7	0.03	0.02	38.1%	・輸送効率化 ・混載貨物集約化
4	スワップボディコンテナ車両	2	0.04	0.03	20.9%	・運行距離の短縮 ・空車回送削減

# 事例1 車両動態管理システムと予約受付システムの導入による配送効率化と積載率向上

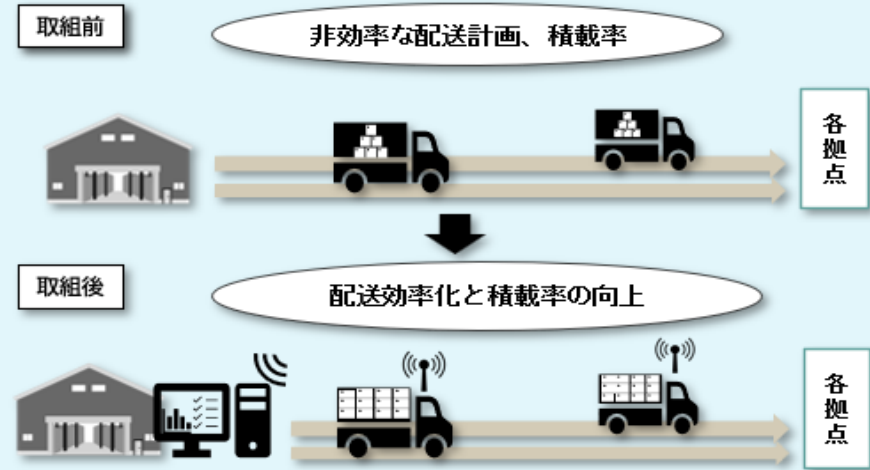
## 事業者情報

事業者規模	従業員数：200名程度 保有車両：116台
補助対象等	補助対象設備：車両動態管理システム, 予約受付システム 取組実施車両：30台 (主な輸送品目：加工食品・医薬品) 補助金額：約 4百万円

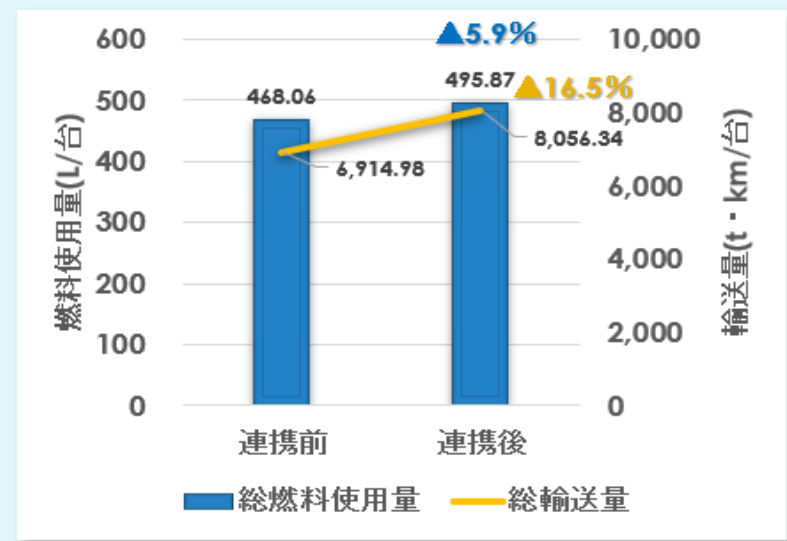
## 取組概要

輸送区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本全域</li> </ul>
背景・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>客観的なデータを用いた燃費の向上及び省エネ化</li> <li>物流の2024年問題を鑑みた輸送の効率化</li> </ul>
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムを導入し、複数の配送効率の良い計画を作成</li> <li>配送時の積載率向上を図るため、システムから得られる積載量や到着時刻予測データを活用し、荷主と連携した荷量の確保・混載化を徹底</li> </ul>
荷主連携の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料削減を目的とし、予約システムの利用で積載率向上を図るため、到着予測の共有による積卸の準備や貨物の確保・混載化を荷主に依頼</li> <li>ルートと時間が明確化することで配送の効率化が実現することをアピール</li> </ul>
省エネ効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムを活用した効率的な配送ルート・時刻の設定と積載率向上となる混載化が実現</li> <li>上記の結果、<b>トンキロあたりの燃料削減率を9.0%達成</b></li> </ul>
副次的な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムのリアルタイム通知機能によりドライバーと運行管理者の連携が密になり、より円滑な運行が実現</li> <li>システムで可視化されるデジタコ点数（エコドライブ指標）による安全意識の向上</li> </ul>
改善・工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>混載化の徹底に伴い増加した荷積卸等の付帯作業時間への対応として、荷待ち時間の削減に向け荷主との連携を強化</li> </ul>

## 取組概要図



## 連携前後10日間の燃料使用量と輸送量の比較



## 事例2 AI・IoTツールと配車計画システムの連携による配送効率化とアイドリング時間の削減

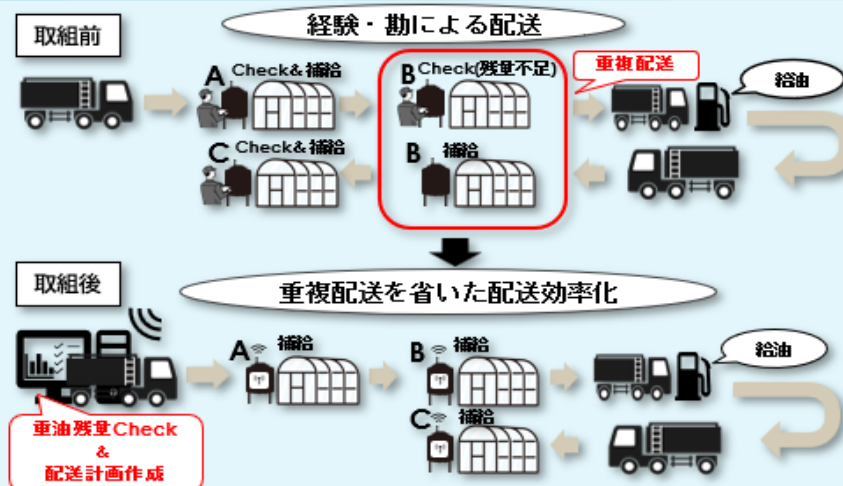
### 事業者情報

事業者規模	従業員数：20名程度 保有車両：15台
補助対象等	補助対象設備：配車計画システム, AI・IoTツール 取組実施車両：6台 (主な輸送品目：重油) 補助金額：約 4.4千万円

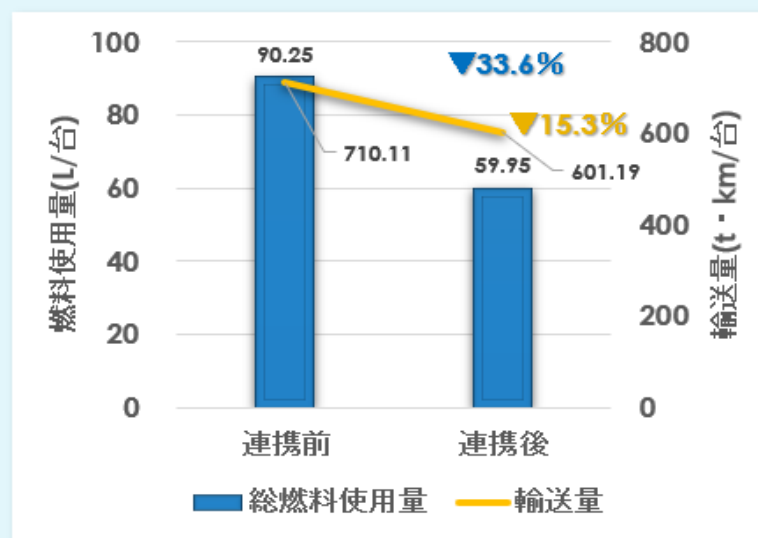
### 取組概要

輸送区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県内各所</li> </ul>
背景・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>配送効率を上げた省エネ化</li> <li>輸送物が危険物という特性上、特定の配送員への依存度が高く、高齢化や人員不足が課題</li> </ul>
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>温室ハウスで使用する重油の配送効率化</li> <li>従来はドライバーの目視で重油タンク残量を確認していたが、システム導入によりリアルタイム把握と残量に応じた自動配車を実施</li> <li>ベテランドライバーの経験頼りによる配送→誰でも配達できる仕組みへの転換を実施</li> </ul>
荷主連携の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムの設置で配送の効率化による供給の安定とそれに伴う省エネ効果についてアピール</li> <li>従来荷主側で管理していた重油の残量管理の手間を軽減できることをアピール</li> </ul>
省エネ効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>重油補給時の重複配送の削減や配送ルートの見直しにより、無駄な配送距離を削減したことで輸送量は15.3%減少し、アイドリング時間の削減にも貢献</li> <li>上記の結果、<b>トンキロ当たりの燃料削減率21.5%を達成</b></li> </ul>
副次的な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>配送ルートの最適化により事故リスクが前年比約28%減</li> <li>経験の浅いドライバーでも効率的な配送が可能になったことでドライバー不足の解消に貢献</li> </ul>
改善・工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>道幅の狭い農道を走行するため、補給ノズル位置（トラックの向き）を考慮することで無駄なUターンを排除</li> <li>車両規制を考慮した配送ルート进行调整</li> </ul>

### 取組概要図



### 連携前後10日間の燃料使用量と輸送量の比較



# 事例3 ダブル連結トラック導入による輸送の効率化と混載貨物の集約徹底

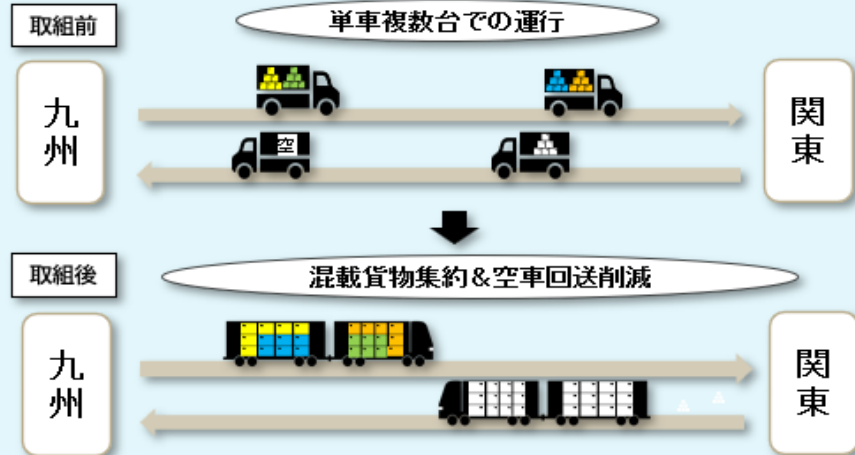
## 事業者情報

事業者規模	従業員数：1000名以上 保有車両：921台
補助対象等	補助対象設備：ダブル連結トラック 取組実施車両：7台（主な輸送品目：雑貨） 補助金額：約 7千万円

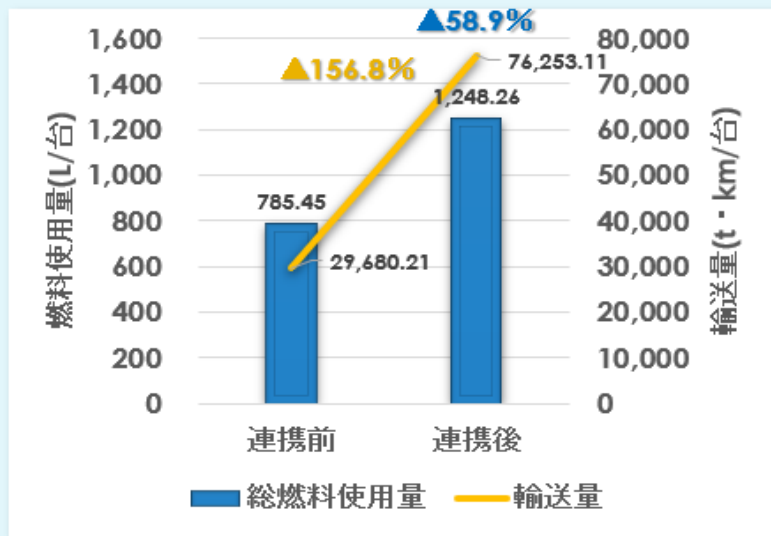
## 取組概要

輸送区間	九州～関東
背景・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な物流の実現に向けた、環境負荷の低減</li> <li>物流の2024年問題によるドライバーの労働時間制約に対し、輸送効率の向上、ドライバー不足の解消への対応</li> </ul>
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダブル連結トラックを駐車できる荷主先各店舗を選定</li> <li>大口荷主を中心に混載貨物の集約化を徹底し、空車回送の削減</li> </ul>
荷主連携の工夫	ダブル連結トラック導入によるコスト効果・省エネ効果についてアピール
省エネ効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダブル連結トラックの導入により1台あたりの燃料使用量は増加</li> <li>一方で、輸送量増加と貨物の混載・集約の徹底により車両台数と運行回数を削減</li> <li>上記の結果、<b>トンキロ当たりの燃料削減率38.1%</b>を達成</li> </ul>
副次的な効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>一度に2台分の物量を捌けるようになったことでドライバー1人当たりの長距離重行回数を削減</li> <li>上記に伴い、ドライバーの労働時間も大幅に削減され、労働環境の改善に貢献</li> </ul>
改善・工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷量を確保するために複数の荷主と協力し、各集約店所にて混載貨物の集約を徹底</li> <li>着荷地点となる物流センターでの荷受け時間の調整をすることで、大量の荷量を一度に捌けるように工夫</li> </ul>

## 取組概要図



## 連携前後10日間の燃料使用量と輸送量の比較



## 事例4 スワップボディコンテナ車両の導入による運行距離の短縮と空車回送削減

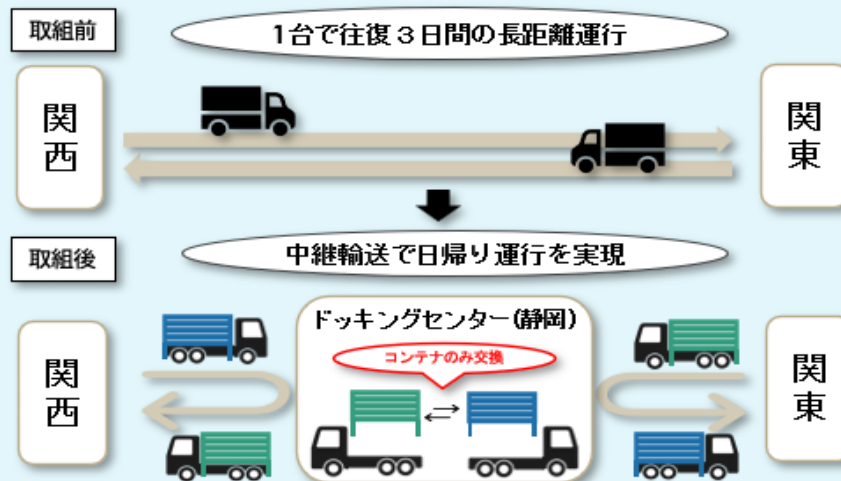
### 事業者情報

事業者規模	従業員数：100名程度 保有車両：110台
補助対象等	補助対象設備：スワップボディコンテナ車両 取組実施車両：2台（主な輸送品目：日用品） 補助金額：約2千万円

### 取組概要

輸送区間	▶ 関西～関東（静岡にて中継）
背景・課題	▶ SDGsの観点からみた荷主へのイメージアップ戦略 ▶ 物流の2024年問題による自社の長距離輸送のニーズへの対応が課題
取組内容	▶ 中継地点に適したドッキングセンターの開設（静岡） ▶ 長距離運送→中距離運送に移行 ▶ 中継地点での他社とのスイッチ運行の実施することによる空車回送の削減
荷主連携の工夫	▶ メリット（SDGs貢献・省エネ・安定配送）を荷主へアピール ▶ 中小企業が最新の車両を導入することへの新規性を荷主へアピール
省エネ効果等	▶ 長距離輸送を中継輸送に変えることで、運行距離・燃料使用量・アイドリング時間・空車回送の削減が実現 ▶ 上記の結果、 <b>トンキロ当たりの燃料削減率20.9%</b> を達成
副次的な効果	▶ ドライバーの求人募集に良い影響有 ・最新車両に乗車希望する若いドライバーの応募が増加 ・中距離輸送による労働時間の短縮からベテランドライバーからの応募増加 ▶ 長距離→中距離輸送への移行による事故発生リスク軽減
改善・工夫点	▶ 物流の2024年問題に理解のある荷主から優先的に導入を進めることで徐々に対象範囲を広げること成功 ▶ 関西⇄関東の輸送において最適な中継地点を選定することで日帰り運行を実現

### 取組概要図



### 連携前後10日間の燃料使用量と輸送量の比較

