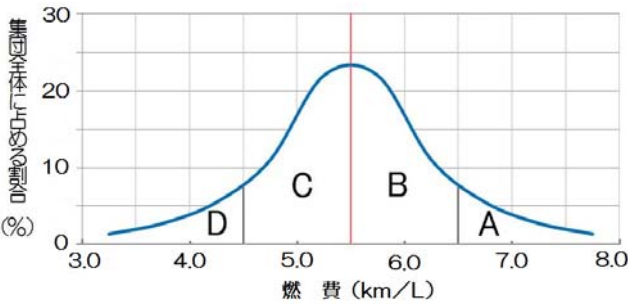


貨物運送事業者の新たな評価制度を試行します

～ 自動車からのCO₂削減対策の新たな仕組み ～

■1 意見公募の内容（受付期間：平成23年12月9日～平成24年1月13日）

- ▶ 意見をお寄せいただき、ありがとうございます。寄せられた意見は、全部で12件ありました。次のように紹介させていただきます。

No.	意見概要	意見に対する都の考え
1	<p>評価事例では成績が良い方からAからDとなっているが、1年間燃費の記録をとり続ける事業者は、たとえDであっても、環境意識が高いと評価されるべきである。例えば一つ星～四つ星のような評価にするとよりよい制度となるはずだ。</p>  <p>【図1 昨年12月時点での評価の案】</p>	<p>今回ベンチマーク作成のため、社団法人東京都トラック協会が行う「グリーン・エコプロジェクト」参加者のデータを参考にしました。新たな制度において、このベンチマークにより評価されるには、同プロジェクトの参加者と同様に1年間分の燃費を把握していることが必要条件となります。</p> <p>同プロジェクト参加者の平均の燃費は、改正省エネ法において国が“みなし値”として示す燃費と？比べると1割以上良好な燃費成績となっています。</p> <p>以上を踏まえ、例で示したAからDの評価をやめて、都の評価を受けることができるレベルの事業者全てに「★」を付与し、一部の特に優れた事業者には成績に応じて「★★★」、「★★★★」を付与していくこととします。</p> <p>（■2（3）図2を参照）</p>
2	<p>白ナンバーにも積極的に広げて欲しい。また、白ナンバーでも自主的な取組が進むように評価基準を公開してほしい。</p>	<p>ベンチマークは公開します（■2（3）表1を参照ください）。</p> <p>ただし、自家用車を使用する事業者と、営業用車を運行させる事業者では、前回の発表（平成23年12月9日）でも示しましたCO₂排出量の両者の比較図のほか、改正省エネ法において国が示した事業用・自家用別の燃費のみなし値の差などを見ても、営業用車の方が低炭素な輸送という点で有利と考えます。</p> <p>そこで都は、まずは自家用車を用いた輸送から、効率的で低炭素な営業用車への転換（自営転換）と、営業用車全体の底上げを進めていきます。</p>

3	<p>燃費のみを唯一の指標にすると、自動車以外の交通手段を選択させるようなより効果の高い抜本的な対策から目が逸れてしまう。</p>	<p>低炭素な輸送が普及していくには、交通全体を見る視点が大切です。特に、低炭素化に効果の高い輸送手段が選択されていくには、荷主と運送事業者の連携が重要です。</p> <p>この連携には、荷主の輸送担当や運送事業者の運行管理者、ドライバーの一人ひとりが、容易に炭素排出状況を明らかにし、課題や改善点を把握できなくてはなりません。</p>
4	<p>荷主の指示（地域・荷姿・積み込みの待機）、渋滞など、運送事業者の裁量外の要素が多く、実走行燃費での評価は不適切である。</p>	<p>そこで都は、荷主からドライバーまで把握が容易な燃費を評価指標とし、車種だけでなく同じような荷主から運送委託を請け負う事業者同士で比較可能となるように、収集した膨大なデータを分析し、グループを作成したところです。</p> <p>なお、単に燃費の値を見るのではなく、都が評価するにあたっては、日々燃費を把握し、その改善に努めるための社内体制が構築されているかどうかも審査していきます。（■3を参照）</p>
5	<p>荷主に対する、環境配慮した運送事業者を選ぶ義務の制定や、エコポイントなどもあればより進むと思う。</p>	<p>エコポイントについては、今後のインセンティブ普及策の検討において参考にさせていただきます。</p> <p>なお、都は、既に環境確保条例第34条において、自動車を使用する者（例えば運送事業者）だけでなく、自動車を利用する者（例えば荷主事業者）も、排出ガスの発生量がより少なく、かつ燃費性能がより高い自動車等を使用、または利用することに努める義務を規定しています。</p>

■2 評価制度(本格施行時)の概要

(1) 実走行燃費〔km/L〕をベンチマークの単位とします。

実走行燃費〔km/L〕とは、1回給油あたりに走行した距離を給油量で割ったもので、単に「燃費」とも呼ばれています。

ただし、今回、都が実施する評価制度における「燃費」とは、1年間を通じた燃費管理記録（1台ごとの燃料供給量の記録、並びにかかる燃料供給ごとに記録した走行距離の記録。以下、「燃費管理記録」という。）を通じて把握した実走行燃費とします。

(2) 評価の対象は、都内に物資を輸配送する運送事業者です。

都が評価する対象は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)で規定される一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業を営む者(以下、「事業者」という。)で、都内に物資を輸配送する事業者です。したがって、都内に事業所がなくても、都内に貨物を輸配送していれば評価の対象となれます。

ただし、他の制度のように事業所単位での申請は受け付けませんので、都からの評価を得たい事業者は、都外の事業所の分も合わせ、自ら運行させる自動車全てについて申請する必要があります。

【参考】“事業所”でなく“事業者”単位とする理由

本制度は、荷主企業や都民が活用することを目的とします。したがって、荷主企業や都民にとって分かりやすく、利用しやすいものである必要があります。

荷主企業や都民は、事業者を営業所などの事業所で捉えていません。荷物の輸送を『環境にやさしいA運輸に頼もう』ということはあっても、『環境低減の取り組みを勘案して同じA運輸でもB営業所でなく隣の市にあるC営業所に頼もう』といった状況は少ないのではないのでしょうか。

さらに、申請にあたり、多量の台数を保有する事業者では、燃費の良い車やエコドライブ成績の良いドライバーを一箇所に集中させて申請できるようになるため、不公平が生じてしまいます。

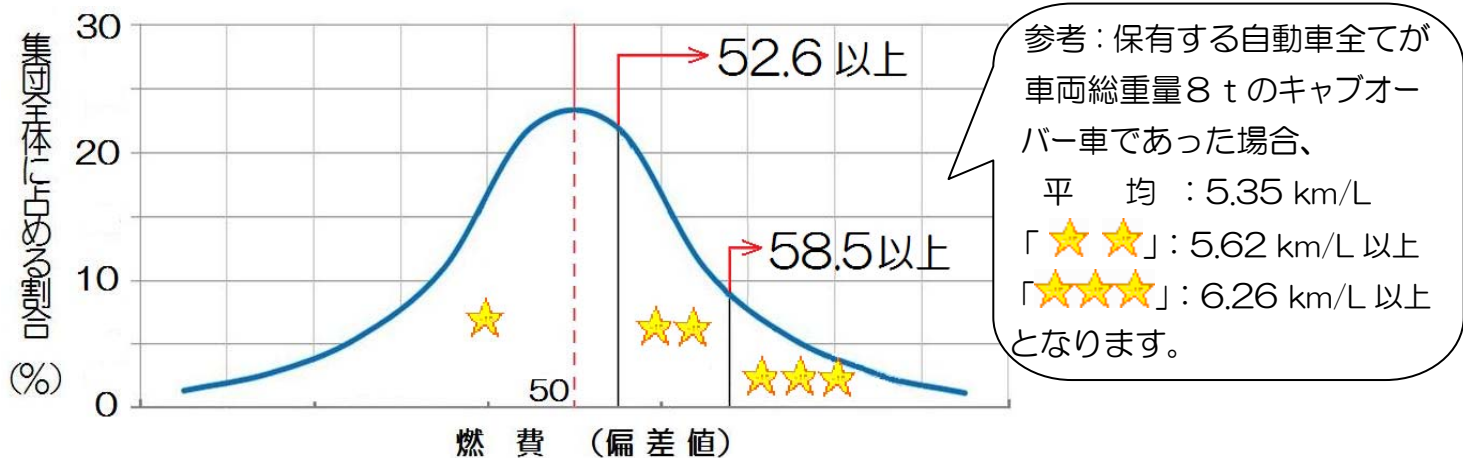
(3) 評価は、実燃費を並べて申請者同士を順位付けするのでなく、どのランクに位置しているのかを示すこととします。

意見公募の際に提示した4ランクの評価でなく、図2に示すような3ランクとします。

図2に示す偏差値は、事業者が運行させる個々の自動車の偏差値平均です。この偏差値は、個々の自動車について、表1に示す車種・重量に応じて設けた39グループごとに評価して求めます。

なお、申請した事業者が全て評価を得られるとは限らず、燃料供給量や走行量の管理に関する信頼性や精度によっては、評価外となる可能性があります。

※ 現時点の事業者では、評価外となる者が大半と見込んでいます。



【図2 評価の基準(事業者のベンチマーク)】

注1： 都は、評価を受けられた事業者の全てについて「★」以上の評価を交付します。

注2： 評価を受けられた事業者のうち、特に優れた燃費成績を有する事業者に対しては、「★★★★」、「★★★」を交付します。

評価を受けることができた事業者の集団が、完全な正規分布とみなせる場合、「★★★★」は上位20%以上、「★★★」は上位40%以上に相当します。

【表1 グループ及び燃費の平均値】

No.	グループ		イメージ	燃費の平均 (数字の単位は km/L)	
	車種	重量区分			
1	バン、現金輸送車等	小型1 (~3.5t)		小型1：8.47	小型2：7.75
2	キャブオーバー			中型1：6.80	中型2：5.26
3	冷蔵車・冷凍車	小型2 (~7.5tで小型)		大型1：4.59	大型2：3.23
4	厨芥・清掃車	中型1 (~7.5tで普通)		小型1：9.52	小型2：7.58
5	コンテナ専用車・脱着装置付きコンテナ専用車	中型2 (~8.0t)		中型1：6.71	中型2：5.35
6	ダンプ・粉粒体運搬車	大型1 (~16t)		大型1：4.27	大型2：3.09
7	タンク車・アスファルト運搬車	大型2 (~20t)		小型1：7.75	小型2：6.99
8	コンクリートミキサー車			中型1：6.25	中型2：4.90
9	トラクタ(トレーラー)	20t~		大型1：4.41	大型2：2.99
				小型1：-	小型2：5.81
				中型1：4.67	中型2：3.65
				大型1：3.66	大型2：-
				小型1：-	小型2：6.29
				中型1：5.88	中型2：4.72
				大型1：4.27	大型2：2.86
				小型1：-	小型2：6.41
				中型1：5.43	中型2：4.74
				大型1：4.12	大型2：2.88
				小型1：-	小型2：-
				中型1：6.94	中型2：-
				大型1：5.46	大型2：3.55
				小型1：-	小型2：-
				中型1：3.58	中型2：-
				大型1：2.64	大型2：1.83
				小型1：-	小型2：-
				中型1：-	中型2：-
				大型1：-	大型2：2.33

※ 重量区分の()内のトン数は、車両総重量です。平成24年度においては、軽貨物を評価対象外とします。

注1：表に示す燃費の平均は、軽油を燃料とする自動車のものです。

また、1運行あたりの燃費でなく、少なくとも1年間を通じ、1台ごとの燃料供給量及び走行距離の記録に基づく燃費を示します。

注2：ガソリン車やCNG車など、他の燃料のものについては、当該燃料のCO₂排出量から軽油消費量に換算して比較します。また、都内の貨物輸送における実態の変化、トラックの技術革新などがあり、表1が実態に合わなくなってきた場合には、適宜修正し、公表していきます。

(4) 事業者に対する評価は、歴年ごととします。

▶ ある年に受けた評価は、その1年間分の評価として、以降ずっと有効とします。

例：評価を受けられた事業者を「2013年★」、2014年以降“★★”のように公表します。

▶ ある年の燃費実績1年間分について、翌年評価します。

例：ある事業者が申請した2013年の実績に基づき、2014年に「2013年★★」のように公表します。

したがって、評価を得た事業者は、ある年に高評価を得て次年の受託量が増えるなどしても、取得した評価レベルを維持する努力が求められることとなります。

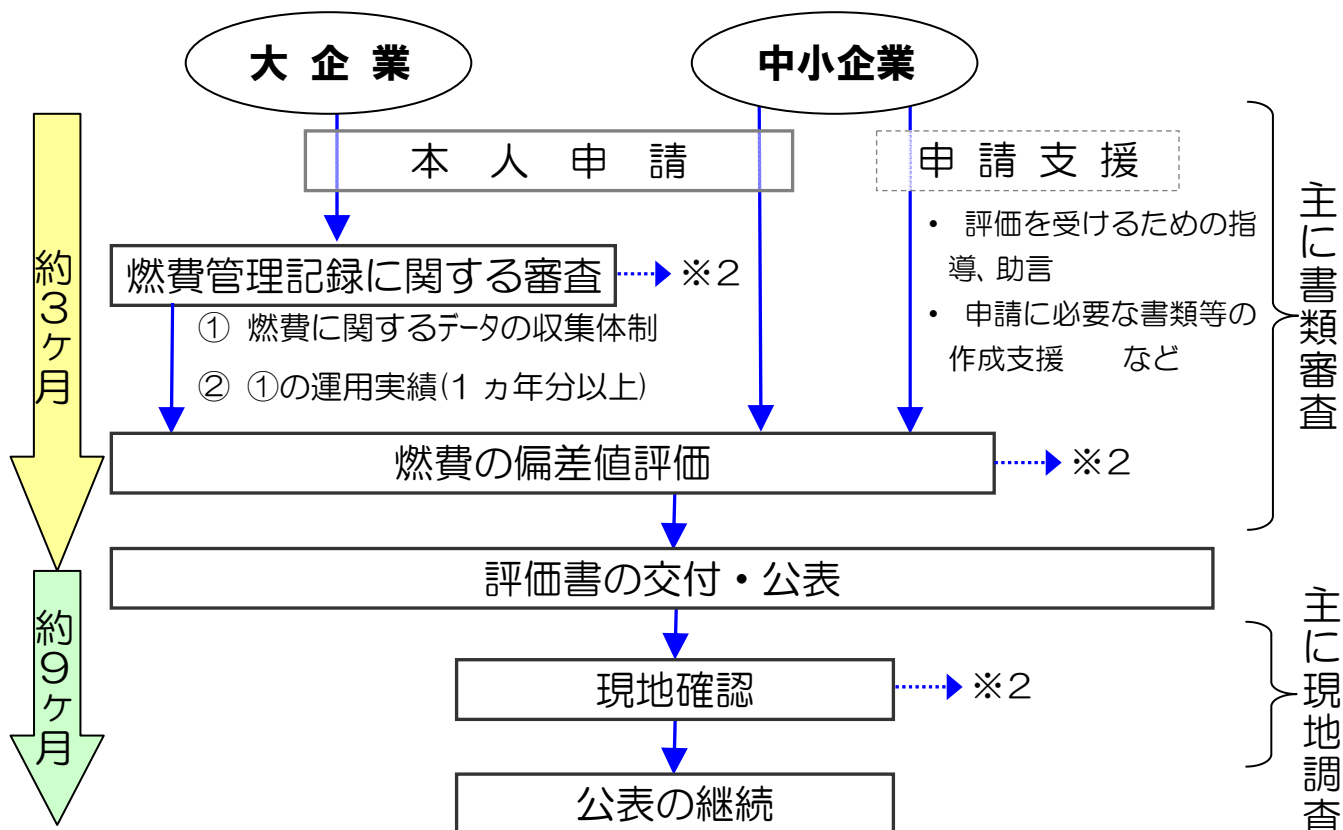
(5) 本評価制度は任意の申請に基づく制度とします。

都の評価を受けるにあたり、特に条例上の規定や義務はありません。

■3 評価申請の受付

(1) 全体の流れ

大企業と中小企業（※1）とで異なります。



【図2 評価申請の流れ】

※1 中小企業基本法（昭和38年法律第154号）に基づき、資本金の額で定める資本金の額又は出資の総額が3億円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が300人以下の会社及び個人を「中小企業」とし、これ以外の事業者を「大企業」とします。

※2 1年分の燃費が管理されていない、都のベンチマークと比較するには精度や信頼性が不足しているなどの場合には、評価外とします。また、評価後にデータ捏造などの虚偽の申請が明らかとなった場合には、評価を取り消すとともに、その旨を公表します。

なお、都の評価を前提として締結された輸送委託等について、評価の取り消しに伴い生じる契約上の不利益等について、都は責任を一切負いません。

（2）燃費管理記録についての審査

都の評価を受けようとする事業者は、次の書類を提出して頂きます。

① 申請書（代表者名、事業所等の所在地、担当者の連絡先、運行自動車の一覧等）

② 自ら運行する全ての自動車に関する燃費管理記録

※ 燃費管理記録は、少数点以下1位の精度を求めます。例：65.4 リットル、210.6 キロなど

③ 自ら運行する全ての自動車に関する自動車検査証（車検証）の写し

申請は、毎年1回の受付期間中に受け付けます。また、②については、本人申請する方と、申請支援を受けて申請する方とで提出する内容が異なります。

なお、申請書の様式、体裁等については、追って公表する申請要領を参照願います。

▶ 本人申請

上記のとおり、都の評価は、事業者が自ら運行させる自動車全ての燃費管理記録を提出して頂き、行うものです。

しかし、日常的に多くの台数の自動車を運行させている事業者では、これまでも自主的かつ精度の高い燃費管理記録を保有している場合があります。このような事業者が都の評価を受けようとする場合、次に示すような燃費管理記録の精度や信頼性を証する書類も併せて提出してください（これにより、翌年度以降の申請が簡素化されるような仕組みとする予定です）。

- ・ 1台ごとの走行キロ数及び給油量のデータ管理の方法とその運用歴
- ・ 記録の誤り、不正等をチェックできる社内体制の有無やその内容 など

▶ 申請支援

自社で燃費管理記録を揃えることが困難な中小・零細規模の事業者でも、都の評価を受ける申請を容易に行えるようにするため、申請支援の仕組みを検討します。

申請支援の内容は、以下の業務を想定しています。

- ・ 評価を受けられる燃費管理記録を行うための指導や助言
- ・ 評価の申請に必要な書類等の作成支援 など

なお、申請支援の仕組みの検討については、平成24年度に実施する試行評価の結果を踏まえ、中小・零細規模事業者の実情に合わせた内容にする予定です。

(3) 燃費の偏差値評価

事業者が都への申請に際して提出した燃費管理記録に基づき、■2(3)に示したとおり個々の自動車の燃費から偏差値を算出し、全ての車両の偏差値の平均値をもって申請のあった事業者の評価を「★」から「★★★★」を用いて決定します。

なお、評価申請には、■2(1)でも示したように、申請する年の前年1年間分の燃費管理記録が必要です。

(4) 評価書の交付・公表

事業者が運用する自動車の偏差値の平均値をもとに、都が事業者に対し評価書を交付します。■3(2)で示したように、評価は「★」から「★★★★」の3ランクです。

また、評価結果は、グリーン購入ネットワーク(※)に対し、環境に配慮したサービスを提供できる事業者として情報提供します。このとき、グリーン購入ネットワークが作成する「グリーン購入ガイドライン」に基づき、事業者の申請により「エコ商品ねっと(環境情報データベース)」に掲載され、多くの荷主企業や都民等の目に触れることとなります(掲載については、改めて、事業者が提供可能サービスや営業地域の範囲、契約相談担当の連絡先等について、提示頂く必要があります)。

なお、試行期間となる平成24年度を除き、ここまでの標準処理期間を申請から概ね3ヶ月以内とすることを予定しております。

※ グリーン購入ネットワーク(GPN)

GPNは、購入の必要性を十分に考えた上で、環境に与える負荷ができるだけ小さい製品の優先的購入(グリーン購入)をすすめることを目的に1996年に設立。会員数2,749団体(平成23年4月20日現在。企業2,265 行政229 民間団体255)

<http://www.gpn.jp/>



(5) 現地確認

事業者からの申請に対して迅速に評価するため、まずは書類で審査及び評価しますが、評価の適正を担保するため、いくつかの申請に対しては、評価後に申請された内容について現地確認を行います。

現地で確認する内容は、燃費管理記録の数値確認に必要な昨年の給油伝票、運行記録、電算システム等の運用状況等を予定しています。

もし虚偽の申請があったと認められた場合には、評価を取り消すとともに、その事実を公表します。なお、都の評価の取り消しにあたり、事業者がこうむる被害について、都は一切の責任を負いません。

■4 実施の時期

(1) 平成24年度中に試行評価を実施します。

平成 24 年度では本制度の試行期間として、5月に申請要領の公表、6月から7月にかけて申請の受付、8月に申請者本人への成績通知を行うことを計画中です。

(2) 平成25年度より本格実施します。

現在、申請開始時期は未定です。

現時点で燃費管理に関する社内体制を既に備え、本年6月頃までに1年分の燃費データを用意できるような事業者にとっては、是非、ふるって評価申請してください。

(申請要領の公表をお待ちください)

また、現時点で燃費管理に関する体制が整っていないくても、来年度以降の本格実施に間に合うよう、社内体制を整えてください。

【参考】 求められる燃費管理のレベル

都がベンチマークの作成にあたり、特に信頼性が高いとして採用したデータは、『社団法人 東京都トラック協会』が推進する「グリーン・エコプロジェクト」参加事業者の実績です。

同プロジェクトにて、同協会が参加事業者に勧める管理手法は、都の評価を得る際に参考になると思われます。

<http://www.tta-gep.jp>



■5 その他

(1) 年の途中で自動車の増減があった場合の扱い。

原則として 1 年分の給油及び走行キロ記録が申請に必要ですが、年の途中で自動車を増やす、減らす、入れ替える等の理由で 1 年分の記録が揃わない場合があります。

この場合は自ら使用していた期間の記録を提出して下さい。

(2) 協力会社で使用されている自動車について。

協力会社で使用されている自動車を含めた評価については、追って明らかにします。