



令和4年度 交通環境セミナー

# トラック運送業界の環境ビジョン2030策定

～2050年カーボンニュートラルに向けて～

(公社) 全日本トラック協会・作成

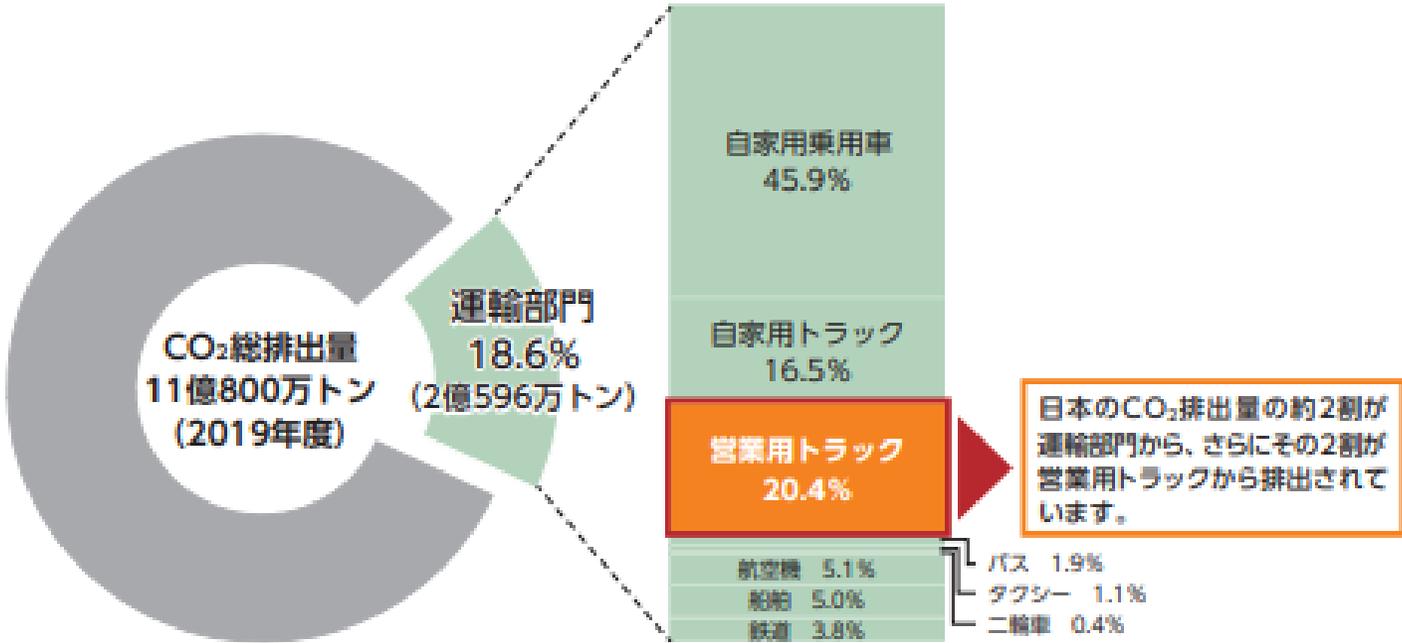
令和5年2月16日(木)

(一社) 大阪府トラック協会

# トラック運送業界のCO<sub>2</sub>排出量

温室効果ガスのうちもっとも多く排出されるCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）は、現代社会のあらゆる場面で排出され、トラックをつくるとき、荷物を積んで走るとき、廃車するときにも、それぞれCO<sub>2</sub>が排出されています。

営業用トラックのCO<sub>2</sub>排出量（2019年度）



日本のCO<sub>2</sub>排出量の約2割が運輸部門から、さらにその2割が営業用トラックから排出されています。

国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス (GIO)のデータをもとに全ト協作成

# 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」策定の背景

気候変動に関する  
国内外の現状認識

世界各国で気候変動が原因とみられる災害が頻発するなど、  
地球温暖化対策への取り組みの緊急性、重要性がますます高まっている

国内外で「カーボン・ニュートラル」の機運が急激に高まっている

日本政府としても長期的な地球温暖化対策を国際社会に表明、  
すべての産業、家庭、個人レベルでの取り組みが不可欠となってきた

トラック運送業界に  
求められる  
より積極的な取り組み

「運輸部門」の目標も公式に明確化され、  
トラック運送業界として何も対策をしないわけにはいかない

平成26年策定の「新・環境基本行動計画」から時間が経ち、  
目下、トラック運送業界として、より積極的な取り組みが求められる

新たな  
行動計画の  
策定

トラック運送事業者、全ト協、都道府県トラック協会が一体となって  
共通目標に向かって取り組むため、まずは行動計画が必要

これまでの「新・環境基本行動計画」を見直し、新たな計画をたてる

## 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の策定

- 3段階の行動メニューと2つの視点
- メイン目標の設定
- 3つのサブ目標の設定

【計画期間】 2030年を目標年とする

【主な内容】

温室効果ガス、中でもCO2の排出量削減に主眼を置き、3段階の行動メニューと2つの視点で取り組む。

【計画の主体】 トラック運送業界全体で取り組む計画とする

【構成】

## ◆『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画

- ・ 脱炭素化をめざして取り組むメニューを3段階に分けて設定
- ・ 3段階のうち『A』の取組みに重点を置き、『B』『C』についても積極的に取り組む
- ・ 「業界団体」と「事業者」の2つの視点で、具体的に取り組む

## ◆ メイン目標

経団連「カーボンニュートラル行動計画」において公表している、トラック運送業界の2030年の目標値  
「CO2排出原単位」を2005年度比 ▲31%とする

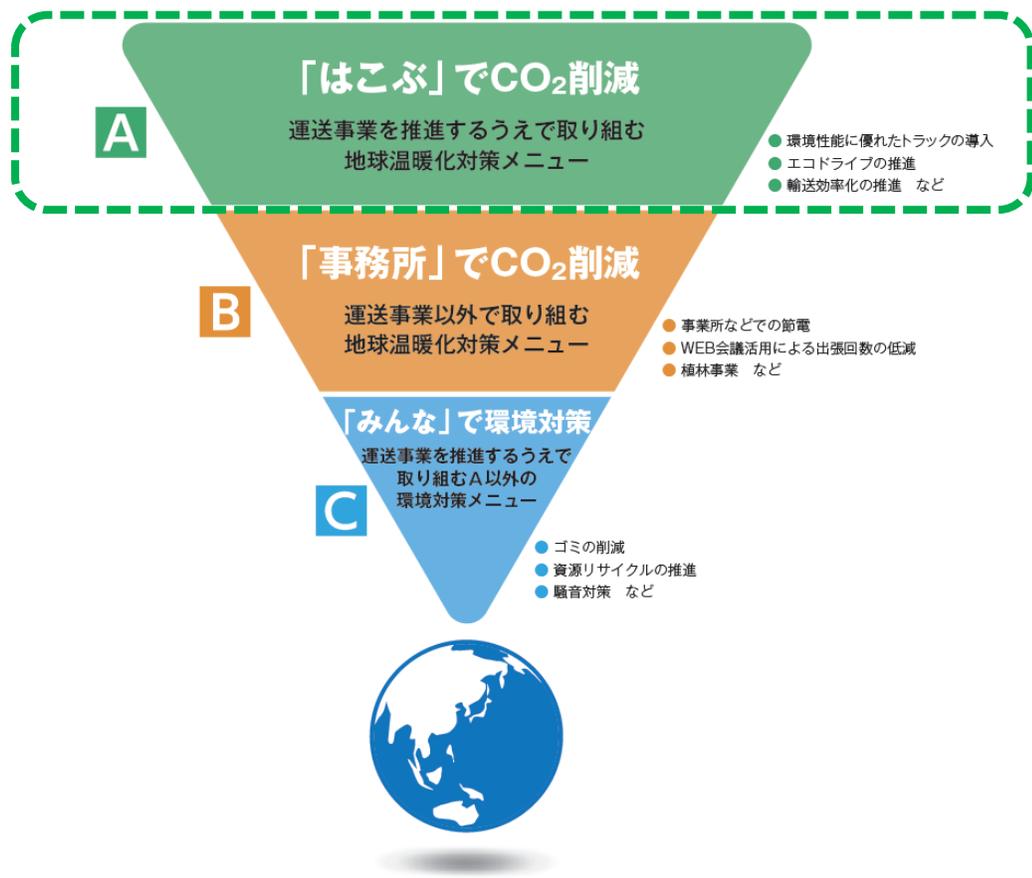
## ◆ サブ目標

- 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

# ◆ 『トラック運送業界の環境ビジョン2030』における行動計画

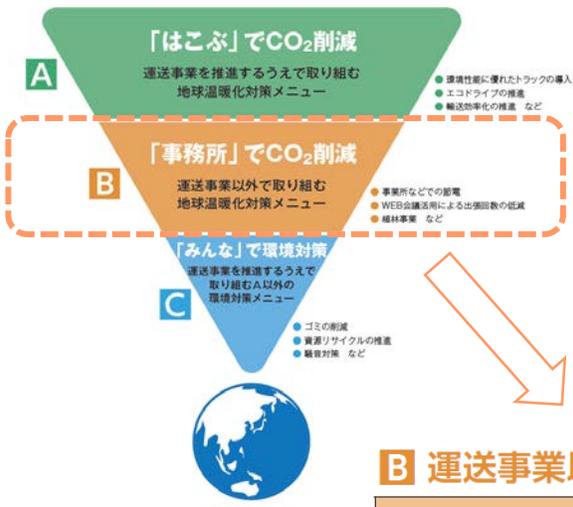
- ・ A・B・Cの3段階の行動メニューは、都道府県トラック協会など業界団体の取り組みと、事業者の取り組みに分けられています。
- ・ それぞれの立場でできることを考え、「これならできそう」という行動メニューを選び、まずは取り組むことをめざします。
- ・ 3段階の行動メニューを実践することが、SDGs（持続可能な開発目標）の目標達成に貢献することにもつながっています。
- ・ ここで提案する行動メニューがどのSDGsの目標につながるか、意識して取り組むことが重要です。

## 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



行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 環境性能に優れた次世代トラックの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 次世代トラックに係る情報提供</li> <li>● 次世代トラックの導入に係る支援</li> <li>● メーカー・国に対する次世代トラック開発と導入支援の働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境性能に優れた次世代トラックの導入</li> </ul>	
2 エコドライブの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エコドライブ推進マニュアル等の整備</li> <li>● エコドライブに係る講習会等の開催</li> <li>● エコタイヤの導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「エコドライブ10のすすめ」の実施</li> <li>● エコドライブに関する社内教育・講習会等への参加</li> <li>● 「エコドライブ実施中」ステッカーの貼付</li> <li>● エコタイヤの導入</li> </ul>	
3 アイドリング・ストップの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アイドリング・ストップ支援機器に係る情報提供</li> <li>● アイドリング・ストップ支援機器の導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アイドリング・ストップの実施</li> <li>● アイドリング・ストップ支援機器の導入</li> <li>● 「アイドリング・ストップ宣言」ステッカーの貼付</li> </ul>	
4 EMS (エコドライブ管理システム) 関連機器の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EMS関連機器に係る情報提供</li> <li>● EMS関連機器の導入に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● EMS関連機器の導入と運行管理</li> </ul>	
5 輸送効率化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送効率化に係る情報提供</li> <li>● 求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 保有車両の大型化・トレーラ化</li> <li>● 共同輸配送の実施</li> <li>● 求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の活用による実車率および積載効率の向上</li> </ul>	
6 整備点検の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 適正な点検整備によるCO<sub>2</sub>削減効果の周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タイヤ空気圧など整備点検の徹底</li> </ul>	

# B 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー



## ■ 事業所備品等についてグリーン商品の購入

## B 運送事業以外で取り組む地球温暖化対策メニュー

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 事業所などでの節電	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所・車庫・倉庫等の節電に係る情報提供</li> <li>● 事業所・車庫・倉庫等の節電に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所・車庫・倉庫等でのこまめな節電</li> <li>● 施設の照明のLED化、省エネ化</li> <li>● 省エネ型事務機器等の使用</li> <li>● 適正温度での冷暖房、断熱フィルム等の使用・フィルターの掃除</li> <li>● フールビス・ウォームビズの実施</li> </ul>	7 7.2 7.3 12 12.2 12.3 13 13.1 13.2 13.3
2 移動に係るエネルギーの削減	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・出張等、配送や営業活動以外の移動のエネルギーに係る情報提供</li> <li>● 通勤手段の変更・テレワーク・WEB会議等に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車から公共交通・自転車等への通勤手段の変更</li> <li>● 事務職のテレワーク・交代勤務等の実施</li> <li>● WEB会議の活用による出張回数の低減</li> </ul>	3 3.6 7 7.2 7.3 8 8.1 8.2 8.3 13 13.1 13.2 13.3
3 グリーン調達への推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● グリーン調達に係る情報提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所内の備品等について、エコマーク商品等のグリーン商品の購入</li> <li>● [ISO14001] [エコアクション21]等の認証取得企業からの優先的な購入</li> <li>● 紙の使用量の削減</li> </ul>	12 12.2 12.3 13 13.1 13.2 13.3 14 14.1 14.2 14.3 15 15.1 15.2 15.3
4 植林事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● トラックの森事業の推進</li> <li>● 植林事業に係る支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 植林事業の実施・社有林等の活用</li> </ul>	11 11.1 11.2 11.3 13 13.1 13.2 13.3 15 15.1 15.2 15.3

## ■ 事業所等でのこまめな節電 (資源エネルギー庁HPより)

この冬季 コロナ禍でもひと工夫 **オフィスでも省エネに 取り組ましよう**

コロナ禍でのオフィスや車中のできる、省エネへの具体的な取り組みをご紹介します。

テレワークなどで人が少ないオフィスでできる省エネ対策

**OA機器** (PC・プリンタ)

コピー機など、長時間使用しない場合を想定し、スタンバイモードに設定されているかを確認しましょう。

パソコンの「ディスプレイの電源を切る」や「PCをスリープ状態にする」の時間を短くしたり、画面の輝度を下げると、設定を確認しましょう。

**暖房**

昼間の日差しを取り入れたり、人がいないスペースの暖房を消したり、エアコンのフィルターをこまめに清掃するなど、暖房について工夫していきましょう。

**照明**

不要な照明はこまめに消灯したり、人感センサーを活用した天井灯や、思い切ってLEDに変えることも考えてみましょう。

**給湯器**

冬季は長くお湯が使われます。給湯機の温度を下げて、洗いや、お風呂を洗い換える場合は、省エネタイプのもも検討しましょう。

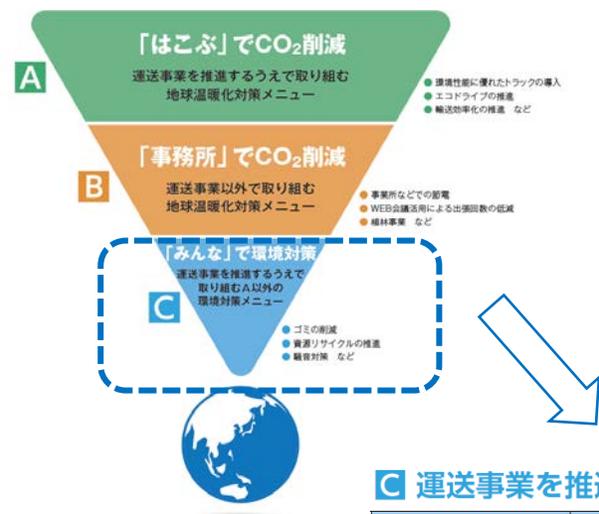
**温水洗浄便座**

使用状況を確認し、温水洗浄便座の温度設定を見直しましょう。長時間使用しないときは温水や便座の温度設定を「切」にしましょう。



■ 植林事業の実施 (全ト協「トラックの森」づくり)

# 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



■ SDGsを意識した事業活動の推進

## 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

行動メニュー	業界団体の取り組み	事業者の取り組み	貢献できるSDGsゴールの例
1 廃棄物の削減	● 廃棄物の削減と適正な廃棄物処理に係る情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業所ゴミ・プラスチックゴミの削減</li> <li>● ゴミ分別の徹底</li> <li>● ゴミのポイ捨て禁止運動・清掃活動の実施</li> <li>● フロン類の適正管理</li> <li>● 廃棄物・廃油等の適正処理</li> </ul>	
2 資源リサイクルの推進	● 資源リサイクルに係る情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輸送梱包資材の繰り返し利用の推進</li> <li>● 再生タイヤ・再生パレット等の導入</li> <li>● 廃タイヤ等のリサイクル</li> <li>● 不要物のリユース</li> </ul>	
3 騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 騒音対策に係る情報提供</li> <li>● トラックステーション等の仮眠・休憩施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 騒音の少ない運転の徹底</li> <li>● 静粛性能の高いタイヤの使用</li> <li>● コンビニ・路上等での仮眠・休憩の抑止 (トラックステーション等休憩施設の利用)</li> </ul>	
4 環境教育の推進	● 環境教育に係る情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 従業員への環境教育の実施</li> <li>● 地域や子どもへの環境出前授業の実施</li> </ul>	
5 社会貢献の取組み推進	● SDGs等、環境の観点からの社会貢献に係る情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>● SDGsを意識した事業活動の推進</li> <li>● グリーン経営認証・ISO14001等の認証取得</li> </ul>	

■ ゴミポイ捨て禁止運動・清掃活動等



■ 再生パレット等の利用 (コーナン商事(株)HPより)

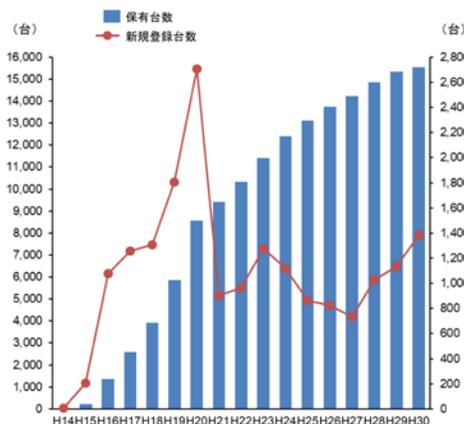
### ■ハイブリッドトラック

各年の新規登録台数はまだまだばらつきがあるものの、他の次世代自動車に先んじて、ようやくトラックでも普及してきている。



日野自動車株式会社 プレスリリース

ハイブリッドトラック普及状況



国土交通省「大型車の長期的な低炭素化に向けた勉強会」資料

### ■電気トラック

実際に使用している事業者がまだ一部に限られていることから、何らかの評価ができる段階にはない。

- ・メリットは環境（排出ガス、CO2、走行音）性能の高さと、従来車と遜色ない動力性能。
- ・デメリット（1）車両価格と充電設備費用が高い
- ・デメリット（2）重いバッテリーで積載量が犠牲になる
- ・デメリット（3）充電時間がかかる
- ・デメリット（4）充電スタンドが十分でない



三菱ふそうトラック・バス株式会社HP



アサヒホールディングス株式会社 プレスリリース

### ■燃料電池トラック

実際に使用している事業者が少ないことから、何らかの評価ができる段階にはない。

国内外の車両メーカーが協働で、小型商用車ではコンビニ配送を、大型商用車では幹線輸送をそれぞれ想定し、供給インフラとともに実証試験が始まり、課題の洗い出しをしている初期段階。

## ■トラック運送業界における次世代トラック（車両単体・インフラ）普及の必須条件

### 【手の届く価格・経費であること】

#### 1. 導入時の初期費用が安いこと

- ・車両価格（中小零細事業者にも手が届く）
- ・充填/充電（特に急速）スタンド設置費用（自社整備の場合）
- ・車両と充填/充電スタンドへの補助・助成制度の充実（額が高い/申請しやすい）

#### 2. ランニング/メンテナンスコストが安いこと

- ・燃料費/電気料金
- ・タンク/バッテリー交換費用（頻度）
- ・保守整備費用
- ・保険料
- ・税金

### 【使いやすいこと】

#### 1. 充填/充電インフラが使いやすいこと

- ・設置数が多い/地域の偏りが少ない
- ・充填/充電時間が短い
- ・一充填/充電あたりの航続距離が十分
- ・充填/充電作業に特別な知識や技術が要らない

#### 2. 操作/整備しやすいこと

- ・操作性
- ・パワー
- ・加速性能
- ・安全性
- ・特別な知識や技術が要らない

### 【貨物自動車の必要条件を満たしていること】

#### 1. 積載量が犠牲にならないこと

- ・タンク/バッテリーの重量/体積

#### 2. 耐久性があること

- ・車両本体
- ・タンク/バッテリー

### 【その他】

- ・寒冷地での性能が保証される
- ・車型や付属安全装置などの商品の選択肢が多い
- ・中古車市場が形成されている

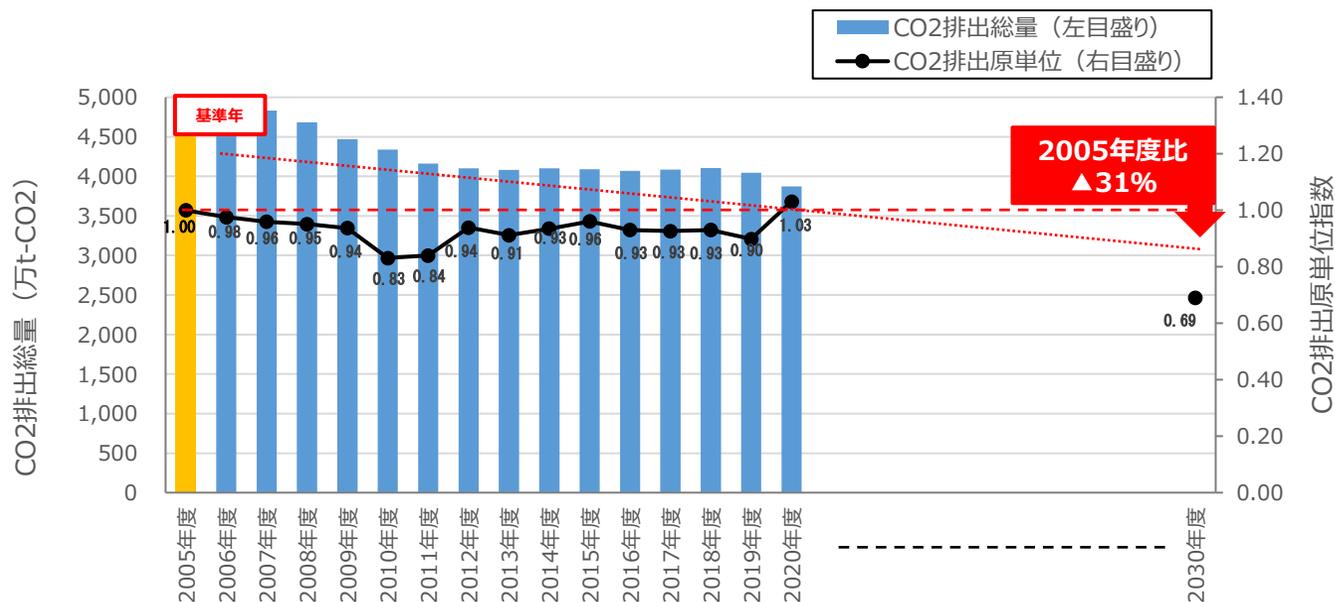
## ◆ メイン目標の進捗状況

経団連「カーボンニュートラル行動計画」において公表している、トラック運送業界の2030年の目標値  
**「CO2排出原単位」を2005年度比 ▲31%** とする

### 【2020年度の実績】（日本経済団体連合会への報告内容）

2020年度の営業用トラックの輸送トンキロあたりCO2排出原単位は、基準年である2005年度比で3%増加という結果。

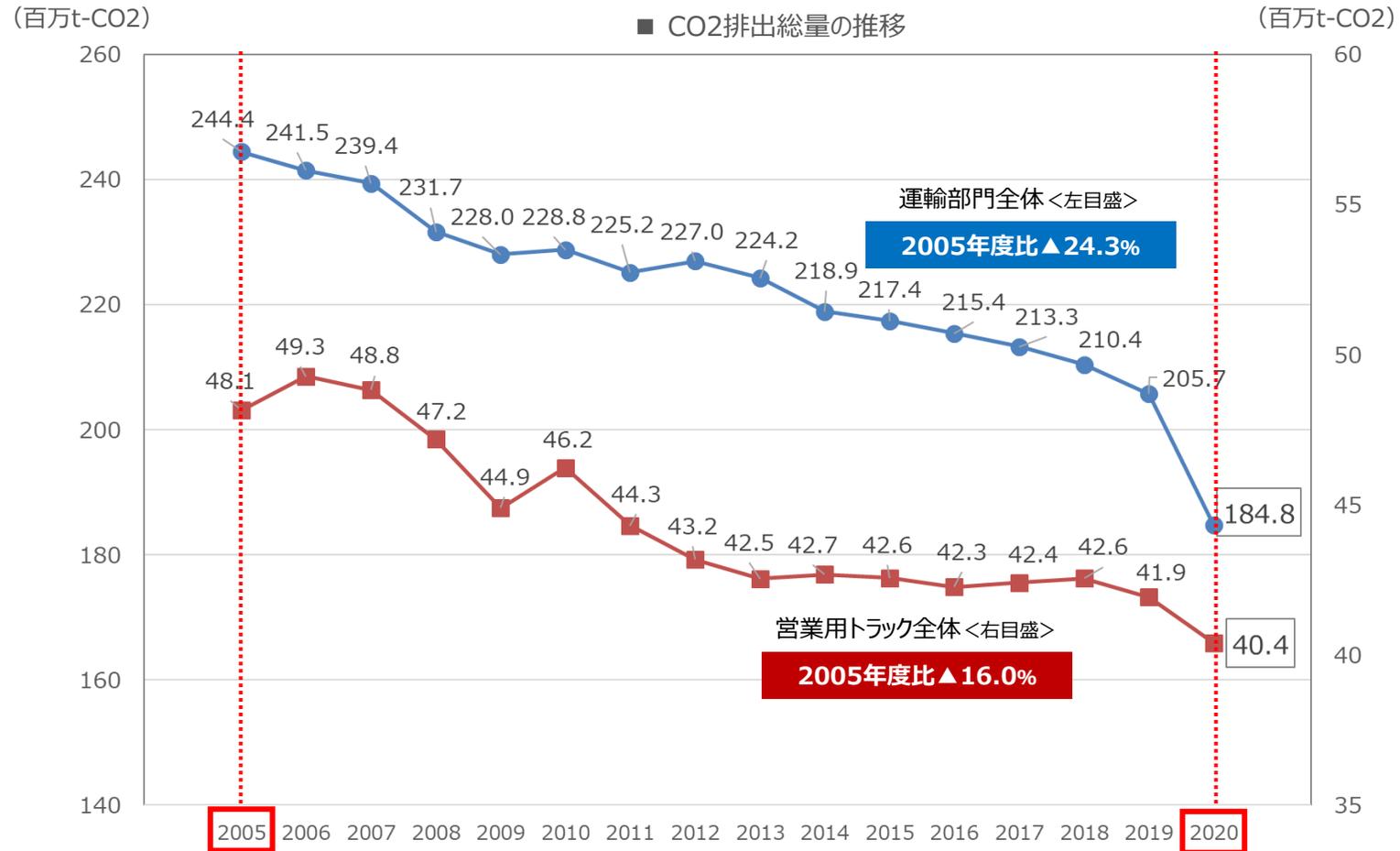
新型コロナウイルスの影響による在宅時間の増加などによる宅配便個数の増加（前年度比11.9%増加）や、社会経済活動の停滞に伴う貨物輸送量の減少（前年度比8.0%減少）などが影響し、近距離・少量・多頻度の傾向が顕著となったことなどが一因となり、輸送トンキロの減少率に比べて燃料消費量の減少率が少なく、貨物輸送量の減少に伴うCO2排出削減分の効果が減殺されたと考えられる。



国土交通省「自動車輸送統計年報」及び「自動車燃料消費量統計年報」から全ト協作成

## 【2020年度の実績（参考）】

2005年度と比較した2020年度のCO2排出総量は、運輸部門全体で24.3%、営業用トラックで16.0%の減少となり、新型コロナウイルスの影響が考えられるものの、全体として減少傾向にある。



## ◆ サブ目標①の進捗状況



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

### 【2021年度の実績】

#### ◆ 電動車保有割合（令和4年3月末時点）

2021年度の電動車保有割合は、全国平均で2.73%。

#### ● HVおよびEV台数

出典：「自検協統計 自動車保有車両数（令和4年3月末現在）」  
（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）

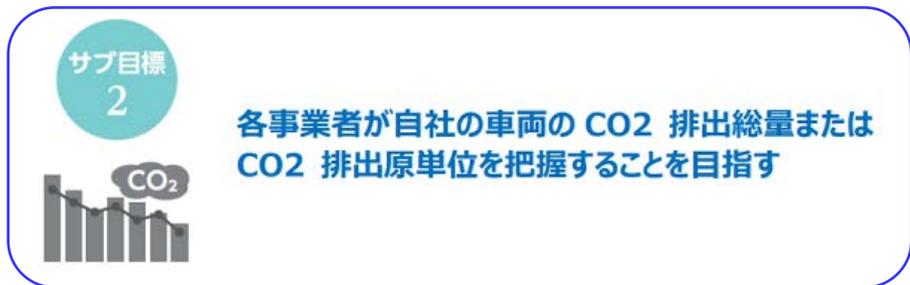
#### ● 車両台数

出典：「諸分類別 自動車保有車両数（令和4年3月末現在）」  
（一般財団法人 自動車検査登録情報協会）

	ハイブリッド トラック	電気 トラック	「電動車」小計	GVW8t以下の 車両保有台数 ※	「電動車」 保有率
北海道	100		100	13,970	0.72%
青森県	42		42	3,400	1.24%
岩手県	44		44	3,898	1.13%
宮城県	207		207	8,633	2.40%
秋田県	32		32	2,198	1.46%
山形県	67	1	68	2,978	2.28%
福島県	99	1	100	6,498	1.54%
茨城県	308	5	313	13,261	2.36%
栃木県	146	4	150	8,581	1.75%
群馬県	242	4	246	9,070	2.71%
埼玉県	999	163	1,162	38,298	3.03%
千葉県	617	85	702	22,721	3.09%
東京都	1,852	170	2,022	42,715	4.73%
神奈川県	804	154	958	27,149	3.53%
山梨県	61		61	2,794	2.18%
新潟県	174	1	175	7,371	2.37%
長野県	169	2	171	6,597	2.59%
富山県	65	2	67	3,709	1.81%
石川県	66	1	67	4,553	1.47%
福井県	49	1	50	2,529	1.98%
岐阜県	182	5	187	7,092	2.64%
静岡県	266	1	267	14,330	1.86%
愛知県	864	6	870	33,162	2.62%
三重県	145		145	6,714	2.16%
滋賀県	109		109	4,855	2.25%
京都府	254	4	258	8,972	2.88%
大阪府	1,175	13	1,188	40,088	2.96%
兵庫県	590	1	591	15,823	3.74%
奈良県	54		54	3,872	1.39%
和歌山県	86		86	2,525	3.41%
鳥取県	38		38	1,458	2.61%
島根県	43	1	44	1,664	2.64%
岡山県	144	1	145	7,541	1.92%
広島県	187	1	188	9,999	1.88%
山口県	106	1	107	3,307	3.24%
徳島県	65		65	1,986	3.27%
香川県	92		92	3,983	2.31%
愛媛県	73	2	75	3,748	2.00%
高知県	55		55	1,619	3.40%
福岡県	337	3	340	17,575	1.93%
佐賀県	57		57	2,716	2.10%
長崎県	50		50	2,487	2.01%
熊本県	91	1	92	4,381	2.10%
大分県	40		40	2,597	1.54%
宮崎県	40		40	2,462	1.62%
鹿児島県	109	2	111	3,870	2.87%
沖縄県	37		37	2,140	1.73%
<b>合計</b>	<b>11,432</b>	<b>636</b>	<b>12,068</b>	<b>441,889</b>	<b>2.73%</b>

※「貨物用」うち「営業用普通車」の台数

## ◆ サブ目標②の進捗状況

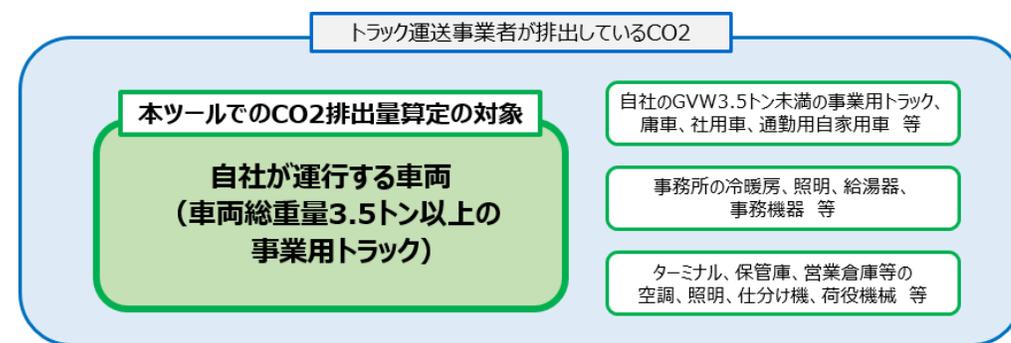


### 【2022年度の実績】

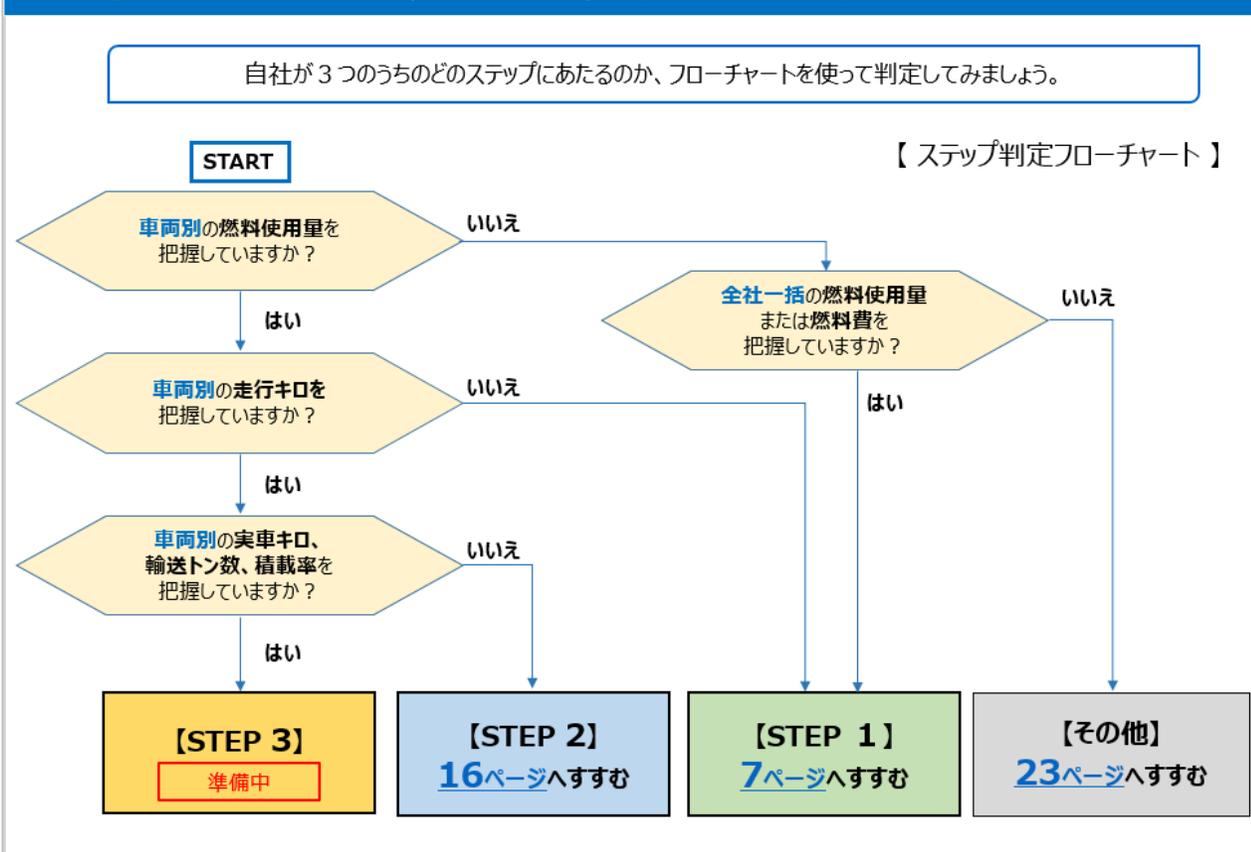
- ◆ 「トラック運送事業者用 CO2排出量簡易算定ツール」を策定、特設サイト上に公表するとともに、各都道府県トラック協会を通じて事業者への周知を図っている。（令和4年6月）



トラック運送事業者用 CO2排出量簡易算定ツール（トライアル版）



### CO2排出量簡易算定ツール（トライアル版）の概要とつかい方



# ◆ サブ目③の進捗状況

サブ目標  
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

## 【2022年度の実績】

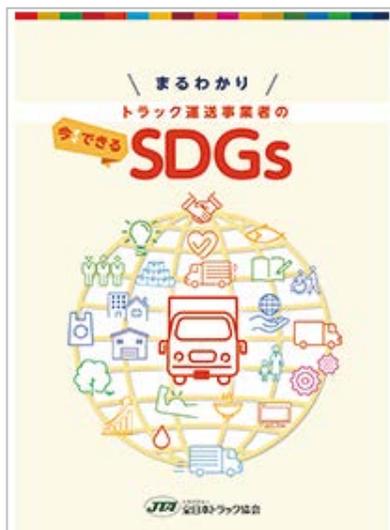
- ◆ 全都道府県トラック協会共通で「環境月間」を6月に設定したのをはじめ、「行動月間」の一環として、さまざまな活動を実施中
- ・ 運送業にとって大切な職場でもある道路へのゴミのポイ捨て禁止を呼びかける啓発ポスター「本物のプロは道路だってきれいに使う」を作成（令和4年6月）
- ・ トラック運送事業者の身近な課題への改善対策は、実はSDGsのゴールにもつながるため、自社の取り組みを再認識し、より幅広い取り組みを進めるためのパンフレット「まるわかり トラック運送事業者の 今すぐできるSDGs」を作成（令和4年6月）
- ・ 「トラックの森」づくり事業を愛知県で実施（令和4年10月）

The screenshot shows the JTA website's 'Action Month' page. The main heading is 'ゴミのポイ捨て対策' (Waste Disposal Countermeasures). It features a 'New Information' section with three items: 1) '本物のプロは道路だってきれいに使う' poster creation (2022/06/07), 2) 'ごみ不法投棄禁止' poster creation (2020/12/02), and 3) '車内ゴミのポイ捨て禁止' poster creation (2019/12/20). There is also a 'Posters' section with three items: 1) '本物のプロは道路だってきれいに使う' poster (2022/06/07), 2) 'ごみ不法投棄禁止' poster (2020/12/02), and 3) '車内ゴミのポイ捨て禁止' poster (2019/12/20).

ゴミポイ捨て対策サイトとポスター



SDGsに関するパンフレット



全ト協「トラックの森」づくり事業（愛知県）



**トラック運送業界の環境ビジョン2030**  
2050年カーボンニュートラルに向けて

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会



パンフレット（令和4年3月発行）

『トラック運送業界の環境ビジョン2030』で目指すこと

メイン目標

2030年のCO<sub>2</sub>排出原単位を、2005年度比で31%削減する

トラック運送業界をあげて「カーボンニュートラル」をめざすためには、まず「目標」が必要です。一般に、輸送量が増加すると燃料使用量（＝CO<sub>2</sub>排出量）も増加しますが、輸送量は景気など経済情勢に大きく左右されるため、トラック運送業界がコントロールすることはできません。一方で、輸送量（輸送トンキロ）あたりの燃料使用量、すなわちCO<sub>2</sub>排出原単位は、エコドライブや輸送の効率化など、トラック運送業界が努力した結果が反映されます。

全日本トラック協会が参画している、日本経済団体連合会の「カーボンニュートラル行動計画」<sup>※</sup>では、輸送量（輸送トンキロ）あたりの燃料使用量、すなわちCO<sub>2</sub>排出原単位の削減を業界の目標とすることが適切と考え、トラック運送業界全体の2030年のCO<sub>2</sub>排出原単位を2005年度比で31%削減することを目標としています。

トラック運送業界としての目標の統一性を図るため、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」でも、この目標を「メイン目標」として定めます。

<sup>※</sup>日本経済団体連合会が2012年度までの削減目標をめぐって1997年に策定した「環境自主行動計画」、さらには、2030年度までを目標として2013年度に策定した「カーボンニュートラル行動計画」に全日本トラック協会も参画し、自主的行動計画のもとに取り組みを進めています。

トラック運送業界のCO<sub>2</sub>排出原単位の推移と2030年度の目標値



メイン目標の参考値としてCO<sub>2</sub>排出総量にも注目する

メイン目標ではCO<sub>2</sub>の「排出原単位」を指標としますが、参考値として「排出量」そのものについても注目し、CO<sub>2</sub>排出総量での目標を設定している国内外の削減計画に対するトラック運送業界の寄与の度合いも、あわせて検証していきます。



シンボルマーク

公益社団法人 全日本トラック協会 Japan Trucking Association

HOME ENGLISH

サイト内検索

全日本トラック協会の概要 | トラック運送業界の概要 | 会員の皆様へ | 一般の皆様へ | 学生の皆様へ | こどものページ

HOME > 会員の皆様へ > 環境対策 > トラック運送業界の環境ビジョン2030

トラック運送業界の環境ビジョン2030 ～2050年カーボンニュートラルに向けて～

最新情報

- トラック運送業界がCO<sub>2</sub>排出原単位削減目標を公表しました (トライアル版) **NEW** 2022/06/07
- 「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を公表しました 2022/04/15

「カーボンニュートラル」とは？

最近いろいろなところで目にする「カーボンニュートラル」。地球温暖化をもたらす「温室効果ガス」の排出をできるだけ削減し、削減できなかった分は森林による吸収などで差し引いて全体としてゼロにすることです。

日本政府は2050年の「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言し、また2030年度の温室効果ガスの排出削減目標を国際社会に向けて表明しており、地球温暖化対策に社会全体で関わることが求められています。

トラック運送業界のCO<sub>2</sub>排出量

温室効果ガスのうちもっとも多く排出されるCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）は、現代社会のあらゆる場面で排出され、トラックをつくるとき、荷物を積んで走るとき、廃棄するときにも、それぞれCO<sub>2</sub>が排出されています。

トラック運送業界が取り組む「カーボンニュートラル」

荷物を運ぶことで成り立つトラック運送業界は、トラックの運行を止めることはできませんが、各社のさまざまな工夫と努力によってCO<sub>2</sub>排出量を減らすことができます。

全日本トラック協会は、無理せずできることから取り組みを始め、2030年度を目標に、トラック運送業界全体で「カーボンニュートラル」を目指すため、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」を策定しました。

表紙画像をクリックしてダウンロード ※各ページをクリックすると、詳しい内容のページにジャンプします。

全日本トラック協会 特設サイト



「トラック運送業界の環境ビジョン2030」は、2050年のカーボンニュートラルを目指して、**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**です。

すべてのトラック運送事業者、全日本トラック協会、都道府県トラック協会が、**三位一体**となって取り組み、さらには**継続的にステップアップ**していきましょう。

- 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』は、すべてのトラック運送事業者と、全日本トラック協会・都道府県トラック協会が、ともに具体的な目標に向けて行動をします。

- 取り組みにあたっては、PDCA (Plan-Do-Check-Act) サイクルを継続的に回し、**ステップアップ**を目指します。



ご静聴ありがとうございました。

トラック運送業界の環境ビジョン2030 ～2050年カーボンニュートラルに向けて～

