



2026年4月13日

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

グリーン経営認証取得による効果－2024年版－

～認証取得後に燃費が向上、CO₂排出が改善し、事故・故障も減少～

(公財)交通エコロジー・モビリティ財団では、運輸業界を対象に、中小規模の事業者でも容易に、かつ継続的に環境保全に取り組むことのできるグリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）認証制度を2003年度より開始し、本制度による環境負荷低減の実効性を定量的に評価するため、認証取得による具体的効果の分析を実施しています。

本分析の結果、認証取得により以下の効果があることがわかりました。

- トラック、バス、タクシー事業者で燃費向上や交通事故件数、車両故障件数の減少
- 倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運事業者のCO₂排出の改善
- その他の副次的効果（職場モラル向上、お客様からの評価向上、燃料代削減など）

1. 調査結果の概要

(1) 平均燃費 認証前後2年間の比較<トラック、バス、タクシー>

認証取得事業者の平均燃費は、認証取得後の2年間でそれぞれよくなりました。

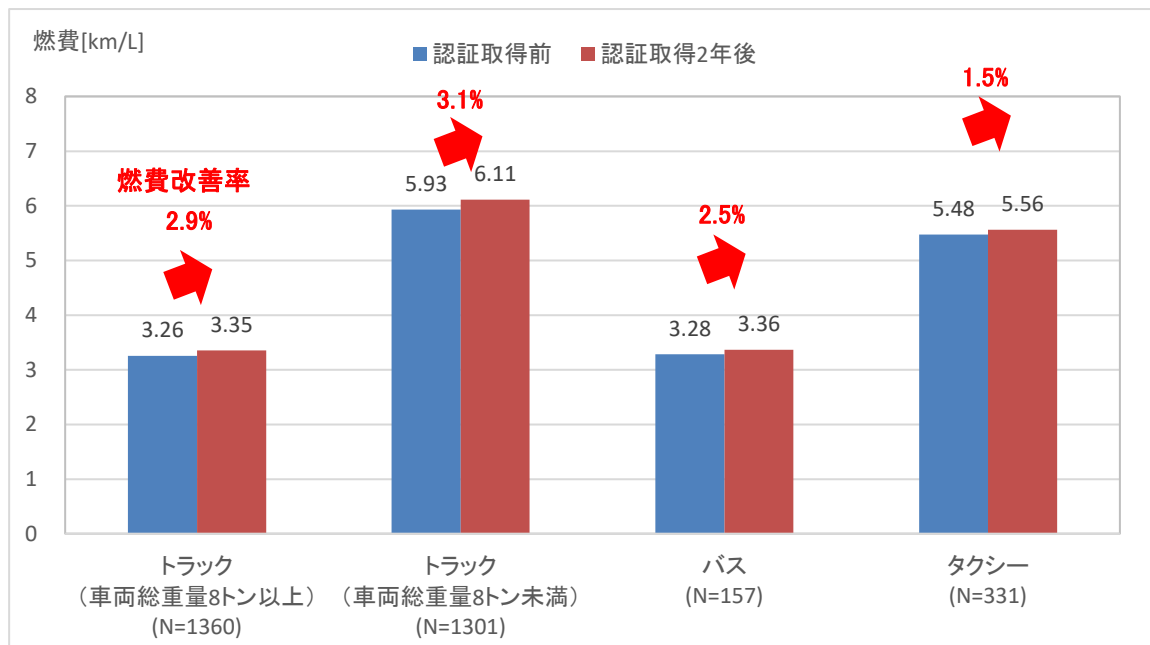


図1 平均燃費の変化

※トラックとバスはディーゼル自動車、タクシーはLPG自動車について集計しています。

(2) 交通事故件数 認証前後1年間の比較<トラック、バス、タクシー>

アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離あたりの交通事故件数は、認証取得後1年目に前年比でトラック 25.9%、バス 20.5%、タクシー7.0%減少しました。

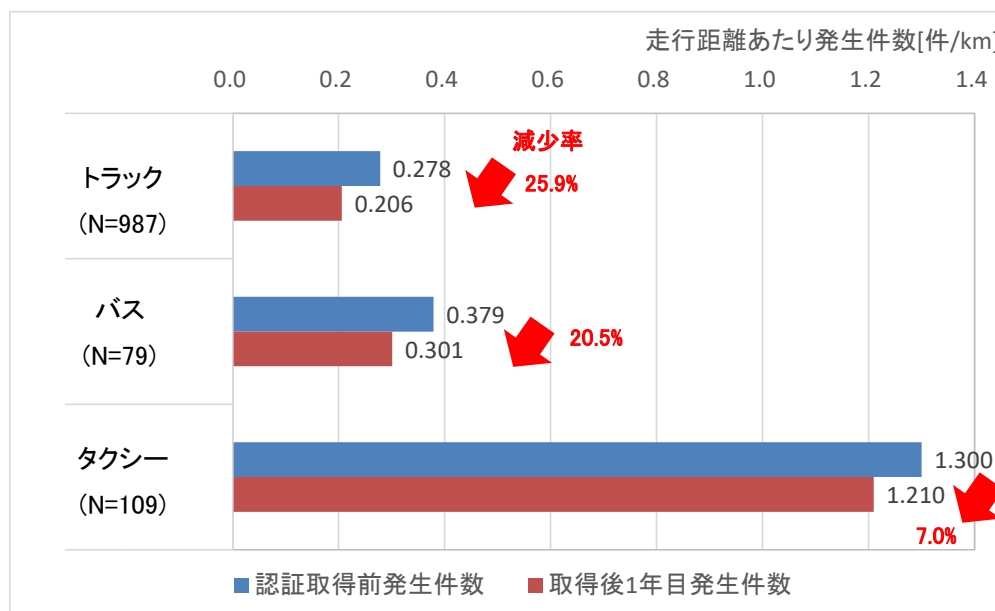


図2 交通事故件数の変化

(3) 車両故障件数 認証前後1年間の比較<トラック、バス、タクシー>

アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離あたりの車両故障件数は、認証取得後1年目に前年比でトラック 20.8%、バス 4.0%、タクシー15.9%減少しました。

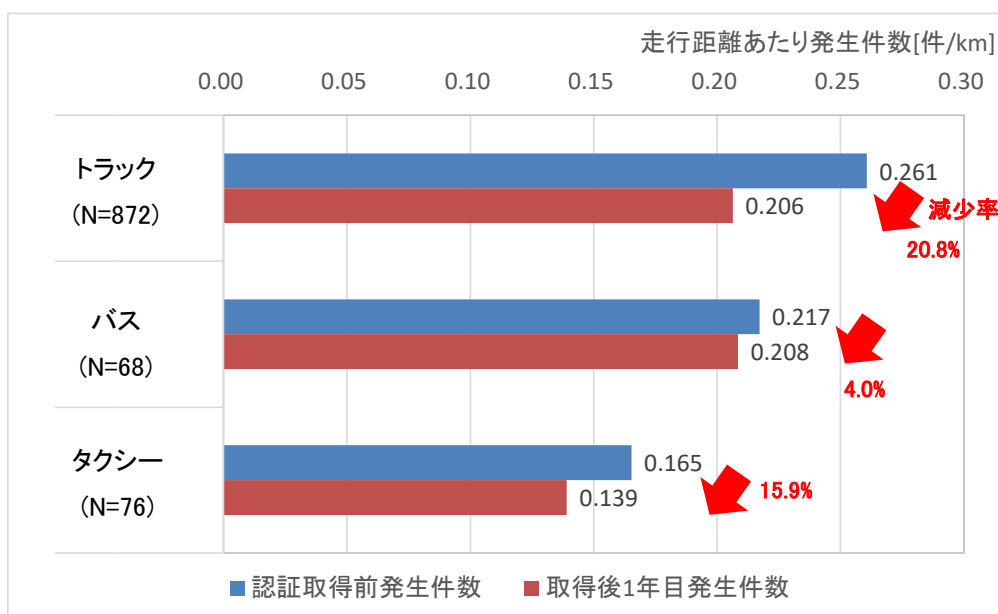
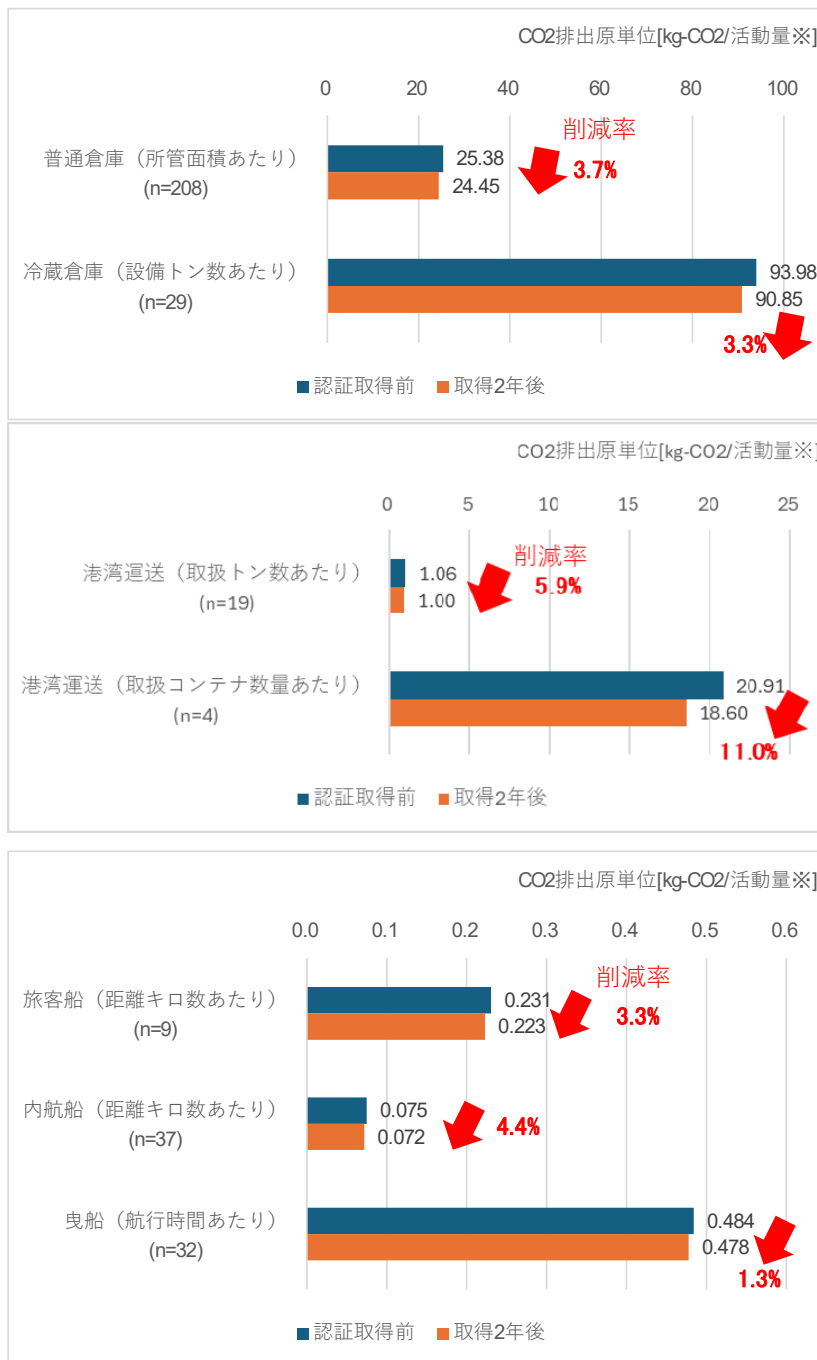


図3 車両故障件数の変化

(4) CO₂ 排出原単位 認証前後 2 年間の比較

＜倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運＞

認証取得事業者の CO₂ 排出原単位は、認証取得後の 2 年間でそれぞれよくなりました。



※普通倉庫 (所管面積あたり) : m²
 冷蔵倉庫 (設備トン数あたり) : t
 港湾運送 (取扱トン数あたり) : t
 港湾運送 (取扱コンテナ数量あたり) : 個
 旅客船、内航船 (距離キロ数あたり) : km
 曳船 (航行時間あたり) : h

図4 CO₂ 排出原単位の変化

(5) 認証取得によるメリット 認証取得事業者の声

認証取得事業者に対するアンケート結果から、認証取得事業者は様々なメリットを感じていることがわかりました。

表1 認証取得によるメリット

項目名	トラック	バス	タクシー	倉庫、港湾 運送	船舶
燃費の向上	83.2%	75.2%	76.0%	-	-
電気/燃料使用量削減	-	-	-	67.3%	56.3%
職場モラルの向上	75.3%	74.3%	78.3%	83.9%	81.3%
お客様からの評価向上/取引上の優遇	49.6%	30.6%	32.3%	35.8%	18.8%
リーダー層の人材育成	31.4%	33.0%	25.0%	31.3%	31.3%
交通事故件数の減少	50.2%	37.9%	46.3%	-	-
荷役/乗客又は貨物事故件数の減少	-	-	-	20.4%	-
車両故障件数の減少	55.3%	41.3%	44.5%	-	-
設備機器類/機関故障件数の減少	-	-	-	28.1%	6.3%
廃梱包材量の減少	16.4%	-	-	-	-
廃棄物発生量の減少	-	-	1.8%	54.6%	56.3%

(6) その他の効果

1) 平均燃費 全国平均(統計)との比較<トラック、バス、タクシー>

認証取得事業者の平均燃費は、全国平均(統計)よりもよくなっていました。

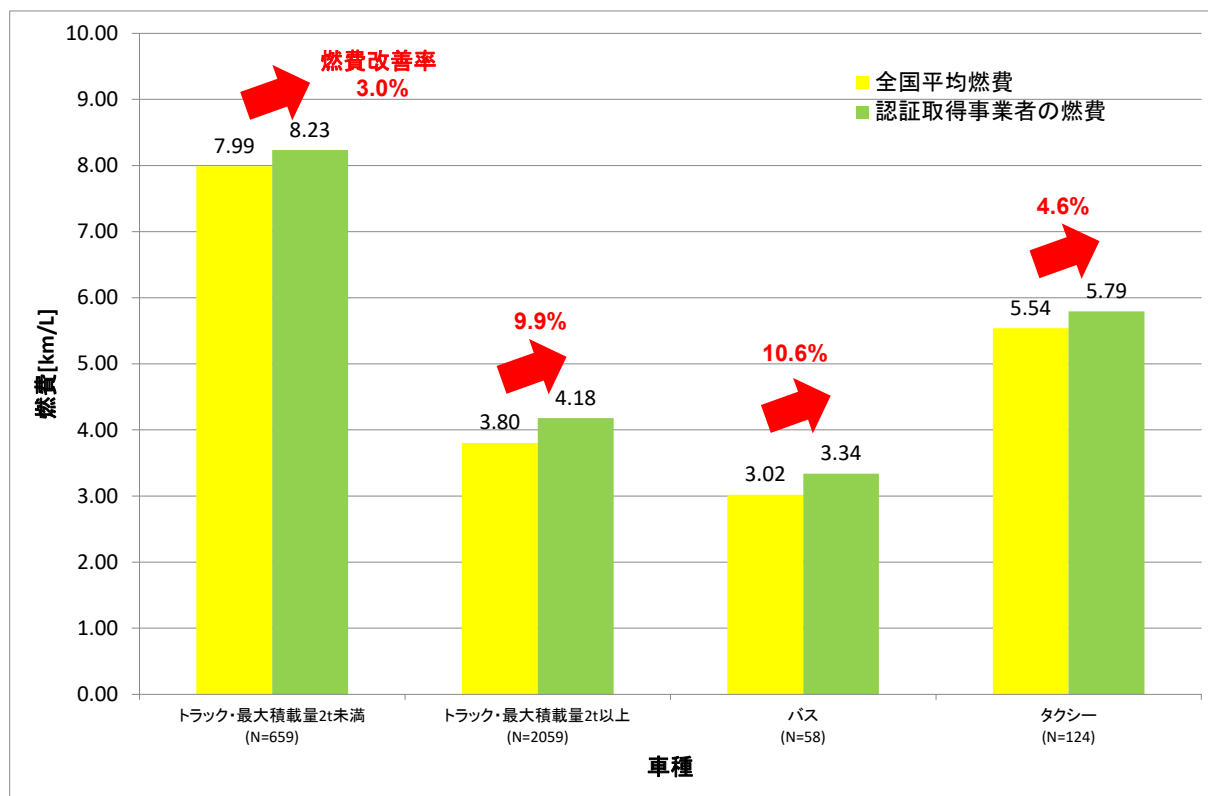


図5 認証取得事業者の平均燃費(直近審査時)と全国平均(統計(*))との比較

(*)国土交通省「自動車燃料消費量調査」の「第4表 燃料別・地方運輸局別・26車種別 燃料消費量」及び「第5表 燃料別・地方運輸局別・26車種別 走行キロ」から得られる「全国計」の走行キロ/燃料消費量により算出。

トラック、バスは、2024年度値。タクシーは2016年度値。タクシーの認証取得事業者のLPG車にはハイブリッドタクシーが含まれていないため、国内で初めてハイブリッドタクシーが販売された前年度の2016年度値と比較。

最大積載量2t未満のトラックは上記統計の軽油を使用する営業用貨物自動車の小型車、最大積載量2t以上のトラックは同貨物自動車の普通車、バスは軽油を使用する営業用旅客自動車のバス、タクシーはLPGを使用する営業用乗用車の走行キロと燃料消費量から算出。

2) 平均燃費 全国平均（経済産業省告示燃費）との比較<トラック>

トラックの認証取得事業者の最大積載量別の平均燃費は、全国平均（経済産業省告示燃費）よりもよくなっていました。

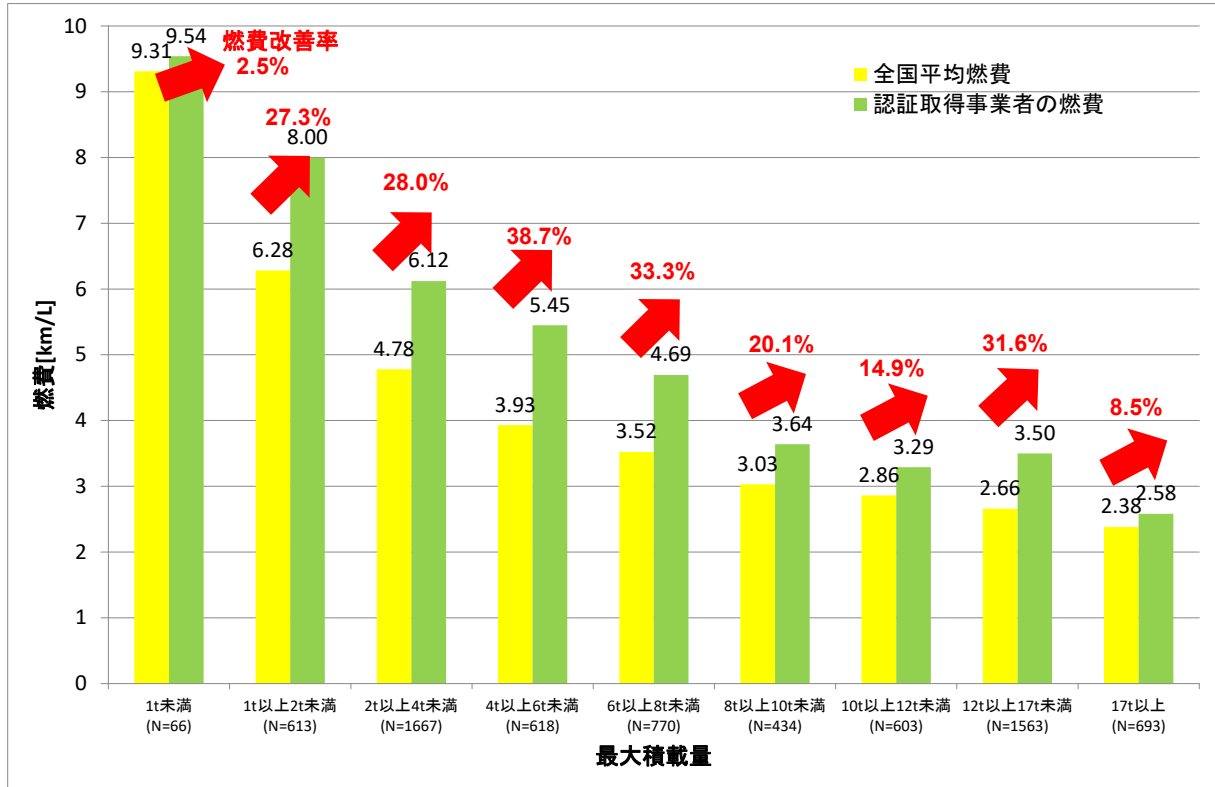


図6 認証取得事業者の平均燃費(直近審査時)と全国平均(告示燃費(*))との比較
(トラック、最大積載量別)

(*)「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギー使用量の算定の方法」(2006年経済産業省告示第66号2023年改正)で示されている事業用貨物自動車の最大積載量別燃費を使用。

(*)複数区分の最大積載量の車両を保有している事業者はそれぞれの区分で計上しているため、上記グラフの全ての区分の事業者数Nの合計と前頁のトラック事業者数Nの合計は一致しない。

3) 平均燃費 認証取得年数別の比較<トラック>

トラックの認証取得事業者の平均燃費は、認証取得年数が長いほどよくなる傾向が見られました。

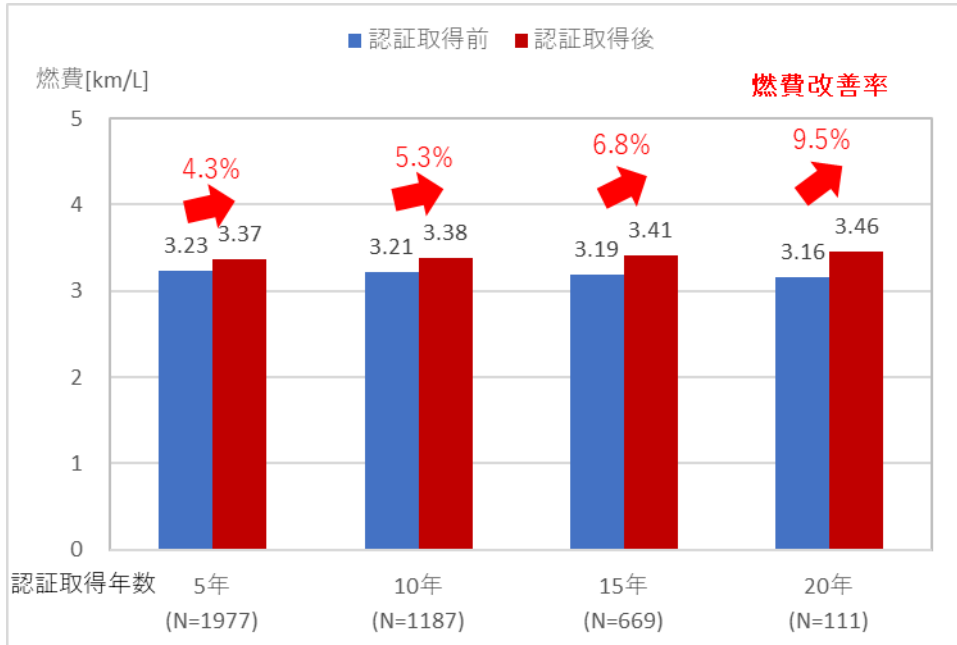


図7 平均燃費の変化（トラック車両総重量8トン以上、認証取得年数別）

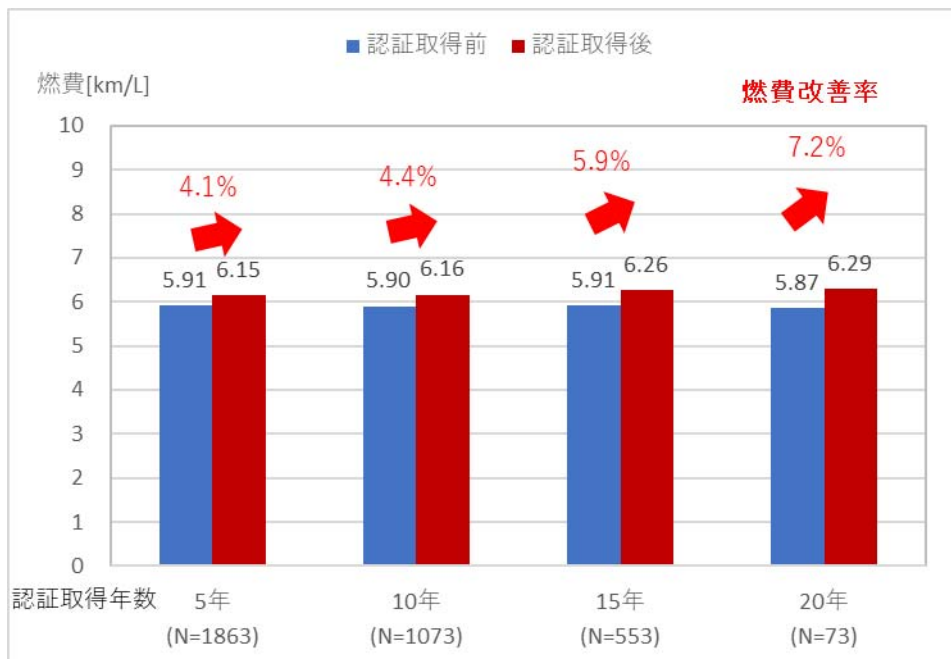


図8 平均燃費の変化（トラック車両総重量8トン未満、認証取得年数別）

(*) 認証取得後各年数経過した事業者の燃費と当該事業者の認証取得前の燃費を比較。各年数のサンプルには、認証取得後当該年数以上経過した事業者のサンプルも含まれる。

4) 経済面の効果 認証取得年数別の比較<トラック>

3) の燃費改善により、トラックの認証取得事業者の平均燃料代は、認証取得年数が長いほど削減される傾向が見られました。

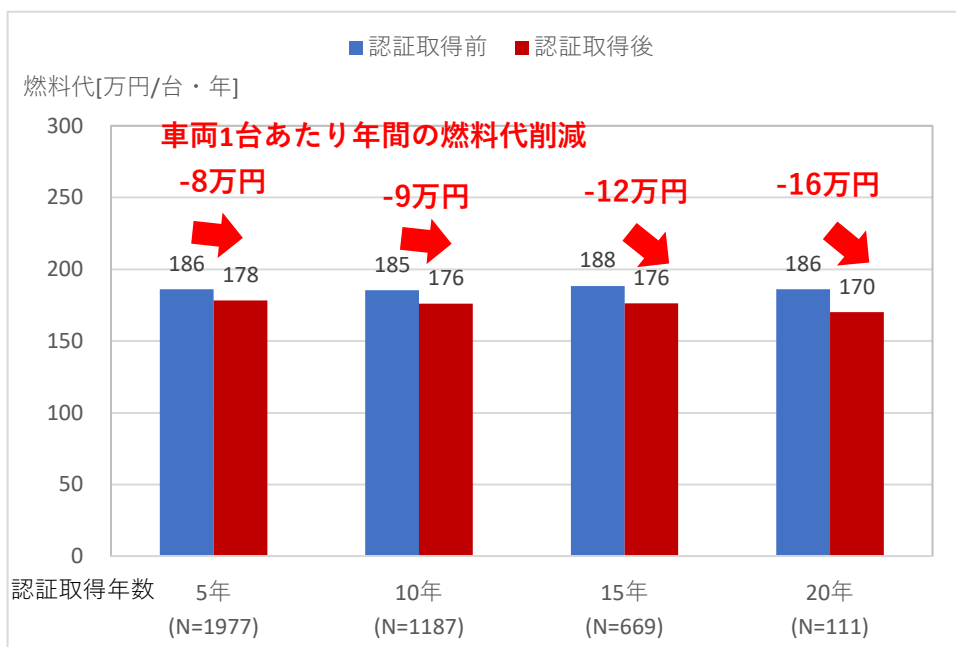


図9 車両1台あたり年間の平均燃料代の変化
(トラック車両総重量8トン以上、認証取得年数別)

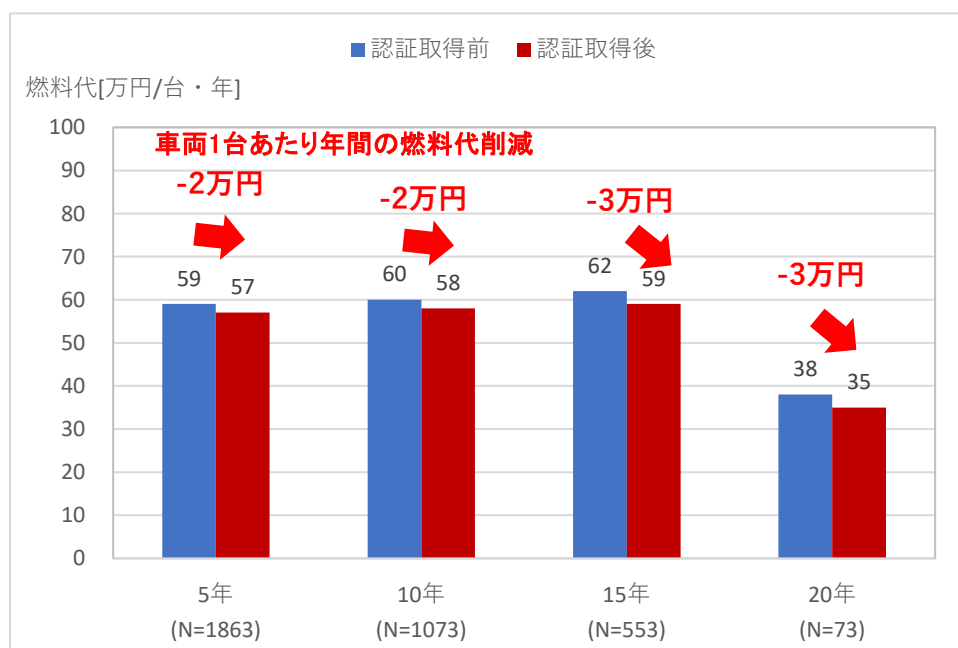


図10 車両1台あたり年間の平均燃料代の変化
(トラック車両総重量8トン未満、認証取得年数別)