

事業活動温暖化対策計画書 兼 実施状況等報告書

1 事業者等の概要

氏名又は名称	信州名鉄運輸株式会社					
代表者名	氏名	水谷 有吉		役職名	代表取締役社長	
主たる事務所の所在地	松本市征矢野二丁目 7 番 1 6 号					
主たる事業の分類	大分類	H 運輸業、郵便業				
	中分類	4 4 道路貨物運送業				
主たる事業の概要	一般貨物自動車運送業（特別積合わせ貨物運送を含む）					
制度に該当する要件	<input type="checkbox"/>	条例第12条第1項第1号及び条例施行規則第4条第2項第1号に該当する事業者				
	<input type="checkbox"/>	条例第12条第1項第1号及び条例施行規則第4条第2項第2号に該当する事業者				
	<input checked="" type="checkbox"/>	条例第12条第1項第2号に該当する事業者				
	<input type="checkbox"/>	上記以外（任意提出）の事業者				
		基準年度実績	最終年度の目標	第一年度報告	第二年度報告	第三年度報告
原油換算エネルギー使用量	kl	1, 083		985		
エネルギー起源二酸化炭素排出量	t-CO ₂	2, 181				
調整後排出量	t-CO ₂	2, 181				
その他ガス排出量合計	t-CO ₂	0		0		
自動車の台数	台	465	450	455		
自動車からの排気ガス合計	t-CO ₂	11, 517	11, 290	11, 502		

2 基準年度、計画期間及び報告対象年度

基準年度	2022	年度	計画期間	2023	年度～	2025	年度
報告対象年度	2023	年度					

3 計画書（報告書）の公表方法等

<input checked="" type="checkbox"/>	ホームページ	https://www.shinmei-net.co.jp/
<input type="checkbox"/>	印刷物の閲覧	
<input type="checkbox"/>	その他	

4 温室効果ガスの排出の量の削減のための基本方針

信州名鉄運輸株式会社における「環境方針」は、地球にやさしい環境と省エネ・コスト削減に徹した安全輸送の確立を適用する

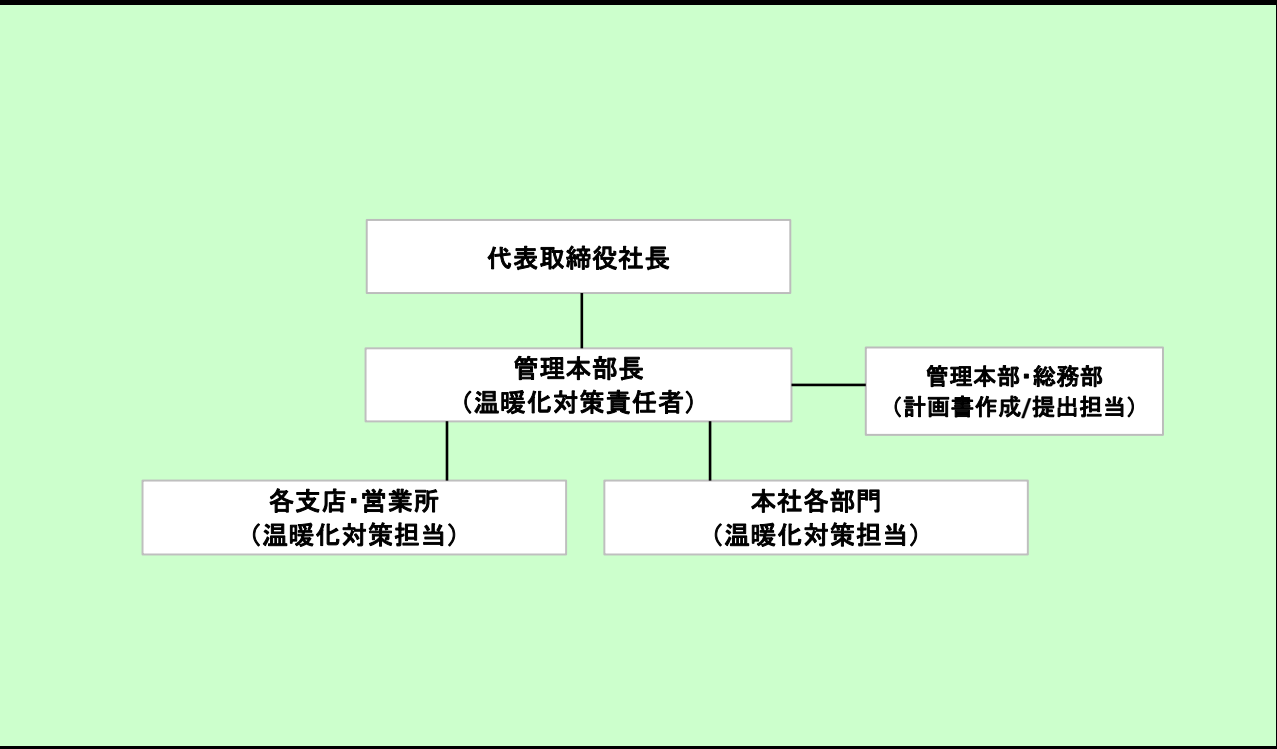
【2023年度環境改善の重点】

1. 従業員に対する環境改善の指導・教育を見直し、環境保全の共有化を図る
2. デジタコデータを活用したエコドライブの敢行により燃費向上を実現する
3. EV車両の導入、リフトの電動化を推進し排出ガス・騒音の低減を図る
4. リサイクルの取り組みを強化し、ゴミの排出量、処分量を削減する
5. 時短の完遂により水光熱費を5%節約する

2050ゼロカーボンに向けた中長期的な目標等

目標等の有無	有	目標年度	2030	年度	削減目標	C02排出量5%以上削減（2019年度比） 2030年度10,493t-C02 最終目標：2050年度C02排出量ゼロ
削減計画の概要	運送事業において排出されるC O 2 排出量の削減に向け以下に取り組む ・デジタコデータ活用によるエコドライブ徹底 ・モーダルシフト化の推進 ・リサイクルの取り組み強化（廃棄パレット処理等） ・リフトの電動化、EV車両導入					
イニシアチブ 参画状況	<input type="checkbox"/> SBT	<input type="checkbox"/> RE100	<input type="checkbox"/> 再エネ100宣言 RE Action	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> その他	

5 の 1 温室効果ガスの排出の量の削減のための組織体制



5 の 2 温室効果ガスの排出の量の削減のための会議体等の名称及び開催頻度

取り組み内容により不定期に会議体を開催
(車両ニュース・通達等で、燃費実績及び燃費向上への取り組みは毎月展開)

様式 1 号
(総括票)

6の1 エネルギー起源二酸化炭素の排出の量の削減に係る目標及び実績

基準年度	基準排出量	2,181	t-CO ₂			単位	
2022年度	調整後排出量	2,181	t-CO ₂	基準原単位		t-CO ₂ /	
目標年度	目標排出量 (調整後排出量)		t-CO ₂	目標原単位		t-CO ₂ /	
2025年度	目標削減率		%	目標削減率		%	
目標設定に関する説明							
第一年度	排出量		t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2023年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
排出量等の増減理由							
第二年度	排出量		t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2024年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
排出量等の増減理由							
第三年度	排出量		t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2025年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
目標の達成状況及び排出量の増減理由							

様式 1 号
(総括票)

6 の 2 エネルギー起源二酸化炭素以外の温室効果ガスの排出の量の削減に係る目標及び実績

基 準 年 度	基準排出量	0	t-CO ₂			単位	
2022 年度	調整後排出量		t-CO ₂	基準原単位		t-CO ₂ /	
目 標 年 度	目標排出量		t-CO ₂	目標原単位		t-CO ₂ /	
2025 年度	目標削減率		%	目標削減率		%	
目標設定に関する説明							
第一年度	排出量	0	t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2023 年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
排出量等の増減理由							
第二年度	排出量		t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2024 年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
排出量等の増減理由							
第三年度	排出量		t-CO ₂			単位	
	削減率		%	原単位		t-CO ₂ /	
2025 年度	調整後排出量		t-CO ₂	原単位削減率		%	
	削減率		%				
目標の達成状況及び排出量の増減理由							

様式1号
(総括票)

6の3 自動車の使用に伴う二酸化炭素の排出の量の削減に係る目標及び実績

基準年度	基準排出量	11,517	t-CO ₂	走行距離	1,841.79	単位	万km
2022 年度	調整後排出量	11,517		基準原単位	6.25	t-CO ₂ /	万km
目標年度	目標排出量	11,290	t-CO ₂	目標原単位	6.13	t-CO ₂ /	万km
2025 年度	目標削減率	1.97	%	目標削減率	2.00	%	
目標設定に関する説明	代替車両を次世代自動車・クリーンディーゼル車とする事で、個車機能アップによるCO2排出量削減を加速させることと同時に、同業他社及び顧客の協力に基づく輸配送の協業化推進や、幹線輸送と貸切輸送の集約による効率化、また1車両当りの積載効率アップ施策等でCO2排出量の削減を目指す。2030年度5%削減（2019年度比）を目指す						
第一年度	排出量	11,502	t-CO ₂	走行距離	1,800.82	単位	万km
	調整後排出量	11,502		原単位	6.39	t-CO ₂ /	万km
2023 年度	削減率	0.13	%	原単位削減率	-2.24	%	
排出量等の増減理由	クリーンディーゼル車18台導入だが、ディーラーの納車遅れにより計画通りには代替が進んでいないため、CO2排出量削減取り組みのブレーキにもなっている。また、コロナ禍を機に混載物量が低迷している半面、貸切輸送営業に注力したことも作用し総排出量は前年とほぼ変わらず。但し、走行距離が前年を下回ったため、排出量総量は前年を上回る結果となった。						
第二年度	排出量		t-CO ₂	走行距離		単位	
	調整後排出量			原単位		t-CO ₂ /	
2024 年度	削減率		%	原単位削減率		%	
排出量等の増減理由							
第三年度	排出量		t-CO ₂	走行距離		単位	
	調整後排出量			原単位		t-CO ₂ /	
2025 年度	削減率		%	原単位削減率		%	
目標の達成状況及び排出量の増減理由							

7 重点対策の実施状況

段階	番号	対策名称	基準年度	実施予定	第一年度	第二年度	第三年度	備考
I～II	I-1	燃料使用量等の定期的な把握	実施済	実施済	実施済			
	I-2	エコドライブの励行	実施済	実施済	実施済			
III	III-1	次世代自動車の導入計画	実施済	実施済	実施済			
IV	IV-1	次世代自動車の導入	実施済	実施済	実施済			

様式 1 号
(総括票)

8 排出の量の削減目標達成のための具体的な措置

番号	区分	設備等	対策内容	計画		状況	
				実施予定 年度	削減見込量 (t-CO ₂)	実施 年度	推計削減量 (t-CO ₂)
1	自動車		クリーンディーゼル車の導入率85%を目指す	2025	120		
2	自動車		輸配送集約・協業配送推進	2023～ 2025	30	2023	10
3	エネ起	発電設備	太陽光発電導入（200kw規模）	2025	100		
4	エネ起	一般管理事項	推進専任体制整備、定点計測運用導入	2023～ 2025	30	2023	10
5							
6							
7							
8							
9							
10							

9 再生可能エネルギー源利用設備等の導入計画及び状況

再生可能エネルギー源	単位	基準年度	導入計画	第一年度	第二年度	第三年度
太陽光	kW	0	200			
水力	kW	0	0			
風力	kW	0	0			
バイオマス	kW	0	0			
太陽熱	kW	0	0			
その他	kW	0	0			
蓄電設備	kWh	0	0			

10 再生可能エネルギー電気等及びクレジットの利用の計画及び状況

種類	単位	基準年度	導入計画	第一年度	第二年度	第三年度
グリーンエネルギー証書(電力)	千kWh/年					
うち県内産	千kWh/年					
グリーンエネルギー証書(熱)	GJ/年					
FIT非化石証書	千kWh/年					
非FIT非化石証書（再エネ指定）	千kWh/年					
うち県内産	千kWh/年					
J-クレジット	t-CO ₂ /年					
県が認証したクレジット (森林CO ₂ 吸収評価認証制度等)	t-CO ₂ /年					
再生可能エネルギー電気 (自家消費、PPA、自己託送等)	千kWh/年	0	242	0		
再生可能エネルギー電気 (小売電気事業者からの買電)	千kWh/年					
うち県内産	千kWh/年					

様式 1 号
(総括票)

1 1 県内の工場等におけるエネルギー起源二酸化炭素の排出実績

(所、t-CO₂)

工場等の規模 (原油換算エネルギー使用量)	基準年度		第一年度		第二年度		第三年度	
	工場等数	排出量	工場等数	排出量	工場等数	排出量	工場等数	排出量
3,000k1以上								
1,500k1以上 3,000k1未満								
1,500k1未満	15	2,181	14	1,983				
合計	15	2,181	14					

1 2 県内の工場等におけるエネルギー起源二酸化炭素以外の温室効果ガスの排出実績

(t-CO₂)

ガスの種類	基準年度	第一年度	第二年度	第三年度
非エネルギー起源 CO ₂				
CH ₄				
N ₂ O				
HFC				
PFC				
SF ₆				
NF ₃				
合計	0	0		

1 3 次世代自動車の導入状況

(台)

自動車種別	基準年度	第一年度	第二年度	第三年度
プラグイン・ハイブリッド自動車				
電気自動車	2	2		
燃料電池自動車				
クリーンディーゼル自動車	314	332		
その他 (ハイブリッド等)	13	14		
合計	329	348	0	0
自動車総数	465	455		
次世代自動車導入割合	70.8	76.5		

様式1号
(総括票)

1.4 交通対策状況

区分	実施内容
公共交通機関の利用促進	該当なし
自転車の利用促進	該当なし
来客者の交通対策／社用車等の移動に伴う取組	該当なし
電気自動車用充電設備の設置／電気自動車の導入	事業用車両としてEVトラック2台導入
物流の合理化	集配車両の車格大型化による台数集約、複数物流センターにおける店舗配送・調達輸送の共同輸送による効率化推進、幹線便集約に運行台数削減

1.5 環境配慮活動状況

環境配慮活動		活動内容の詳細	
		実施内容	実施年度
<input checked="" type="checkbox"/>	SDGs	長野県SDGs登録制度へ登録している	2020年度
<input type="checkbox"/>	TCFD提言	気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）支持を表明している	
<input type="checkbox"/>	環境マネジメントシステム	環境マネジメントシステムを導入している 名称	
<input type="checkbox"/>	グリーンボンド・ESG投資	グリーンボンドを発行している又はESG投資を実施している	
<input type="checkbox"/>	ZEB	の認証を取得している	
<input type="checkbox"/>	デマンド・レスポンス（DR）	電気の需要の最適化に資する措置（上げDR・下げDR）を実施している	
<input type="checkbox"/>	その他		

1.6 自由記載欄（特に重点的に取り組んだ内容やアピール事項等）

CO2排出量の軽減施策の推進は、物流業者における2024年度問題の解消に繋がるケースと相反するケースとあることが想定できるため、判断におけるポイントを見極めつつ、環境課題への取り組みを行なっていく