

# LEVO NEWS

ORGANIZATION FOR  
THE PROMOTION OF  
LOW EMISSION VEHICLES  
**2013年 新春号**  
**No.52**

お客さま訪問

環境優良車

株式会社 新聞発送サービスセンター

株式会社 松原商会

環境機器

日本冷凍輸送株式会社 株式会社 ヴィクトリー

迎春

◎年頭のご挨拶

一般財団法人 環境優良車普及機構 会長 寺嶋 潔

◎平成25年「年頭の辞」

国土交通省自動車局長 武藤 浩

◎環境優良車普及イベントリポート

◎タイにおける天然ガス自動車の普及状況



# 年頭のご挨拶

一般財団法人 環境優良車普及機構 会長

寺嶋 潔



2013年の年頭にあたり、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

平素は、自動車運送事業者の皆様、関係官庁並びに関係団体等の皆様には、当機構の環境優良車普及事業及びEMS（エコドライブ管理システム）普及事業等につきまして、多大なるご理解とご支援、ご協力を賜っておりますこと、ここに改めまして厚く御礼申し上げます。

さて、当機構は昨年4月に政府の公益法人改革の一環として一般財団法人に移行いたしました。これに伴い、名称も「財団法人 運輸低公害車普及機構」から「一般財団法人 環境優良車普及機構」に変更するとともに、これまでの環境対策だけでなく、交通の安全も含めた幅広い事業運営を行えるよう定款も改めました。

本年は、この新しい皮袋に新しいお酒を入れるべく役職員一同、決意も新たに頑張っておりますので、皆様方におかれましても、本年も引き続き、何卒変わらぬご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

さて、昨年一年間もトラック運送事業、バス運送事業等を取り巻く経営環境は、引き続き厳しい状況が続く、私共が取り扱っております環境優良車（CNG車、ハイブリッド車等）の導入実績も、引き続き低迷が続いております。

一方、一昨年の東日本大震災とこれに伴う福島第



一原発の事故を契機に、我が国におけるエネルギー供給も大きな転機を迎え、その見直しが必要の状況にあります。しかしながら原発の位置付けの不透明感もあって、未だその行方は明確には定まっております。

こうした中で昨年、皆様もご承知の通り、世界のエネルギー供給の歴史の中でもエポックメイキングな出来事—即ち「シェールガス革命」が、我が国におけるエネルギー供給の地図を大きく塗り変えようとしております。既に日本の電力、ガス業界も米・豪等でのガス田開発に参入する動きを見せており、原油価格に連動していた天然ガスの輸入価格が大幅に低下する可能性が出て参りました。これが現実のものとなれば、燃料コストの価格メカニズムを通じ



て運送事業者、さらには自動車メーカーの戦略に大きな影響を及ぼすと考えられます。現にアメリカでは、今年、大手自動車メーカーが満を持しての天然ガス自動車の発売を予定しております。

LEVOでは、平成23年12月より、日本ガス協会様の委託を受けて、大型CNG車の走行実証実験を続けているところです。お蔭様で、今のところ実験は、特に大きなトラブルもなく順調に進んでおり、実験に参加されたドライバーの中には、その運行の静かさ等を再評価する声も聞かれるところです。この大型CNG車は、今後のわが国エネルギー供給の変化の中で、天然ガス自動車の普及を図るための切り札として、私共も大いに期待しているところでございます。

もう1つの環境問題の柱であるCO<sub>2</sub>削減につきましては、原発事故以来「脱原発」の議論の大きなうねりの中に埋没してしまった感もございますが、国際的には、いろいろな軋轢を生みながらもポスト京都議定書の議論が続けられております。自動車交通の分野では、多くの担い手に比較的気軽に取り組んでもらえるCO<sub>2</sub>削減策として「エコドライブ」が注目を集めています。私共が平成17年度以降取り組んで参りましたEMS機器の普及事業では、年間で平均して7～8%の燃費改善を実現してまいりました。今後私共といたしましてはこのようなハードの整備と、エコドライブ総合診断等のソフトを組み合わせ、総合的なエコドライブの推進に取り組んで参りたいと思っております。

さらに昨年4月の一般財団化に伴いまして、先にも述べましたように、当財団の目的・事業の柱とし



て、安全の問題にも積極的に係わっていくことといたしました。このため、SASのスクリーニング検査やドライブレコーダーの普及事業などの安全施策にも積極的に取り組んでいるところであり、今後はASVの装着、居眠り防止装置の普及等の安全対策にも精力的に取り組んでいく所存です。

皆様方におかれましても、当財団の名称でもある「環境優良車」の普及だけではなく、自動車の安全・環境の問題に総合的に取り組む団体として、是非とも当財団の各般の事業にご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

昨年末から新年にかけて、足元では景気回復への期待が高まってきているように思われます。今後はこの景気回復がより確実なものとなり、運送事業者の皆様を取り巻くこれまでの厳しい経営環境が着実に改善されることによって、今年一年が皆様方にとりまして、明るく素晴らしい年となりますようお祈り申し上げまして、年頭のご挨拶といたします。



# 平成25年「年頭の辞」



国土交通省自動車局長

**武藤 浩** むとう ひろし

昭和31年2月23日生

愛知県出身

京都大学法学部卒

皆様、新年あけましておめでとうございます。

平成25年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

まずはじめに、昨年4月、関越道において、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負うという誠に痛ましい高速ツアーバス事故が発生しました。この場を借りて、心よりお悔やみとお見舞い申し上げます。国土交通省としましては、事故後、緊急重点監査や過労運転防止の基準強化等の対策を実施してまいりました。現在は、監査のあり方やバス事業のあり方等の課題について有識者による検討を行っております。今後各種検討会の結論を踏まえ、安全確保について実効性ある対策を迅速かつ着実に実施して参ります。

さて、最近の我が国の経済は、国際経済の動向やデフレの影響により、雇用情勢は依然として厳しさが残っております。このような経済状況の下、運輸業界にあっても依然厳しい経営環境にあるものと認識しておりますが、自動車関連の事業に携わっておられる皆様におかれましては、多様化・複雑化する利用者ニーズに対応したサービスを提供するとともに、安全確保や環境保全に対して弛まぬご努力をされておられるところであり、心から敬意を表する次第であります。

私どもといたしましては、自動車交通は、国民や社会の安全・安心の確保、経済活動に不可欠な、極めて公共性の高い性格を有しているものであるとの認識の下、経済社会情勢の変化や利用者の多様なニーズへの対応、安定的なサービスの提供体制の確保、

低公害化の推進等自動車行政を巡る様々な課題に対応し、国民の方々や自動車関連の事業に携わる皆様の期待に応えられるよう、本省、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下のような施策を中心に取り組んで参ります。

第一は、自動車の安全対策の推進です。

近年、交通事故による死傷者数は減少傾向にありますが、未だ多くの方々が交通事故の犠牲になっており、交通事故の現状は依然として深刻な状況にあります。

昨年4月に発生した高速ツアーバス事故を踏まえた安全対策については、昨年6月に、緊急安全対策として緊急重点監査の実施、旅行者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化、高速バス表示ガイドラインの策定、高速ツアーバス安全通報窓口の設置、夜間運行する高速ツアーバスにおける交替運転者の配置基準の設定など10項目を取りまとめて実施したほか、昨年12月から夜間運行するその他の貸切バスに交替運転者の配置基準を設定するなど過労運転防止対策の強化を進めております。また、高速ツアーバスについては、昨年3月に取りまとめられた「バス事業のあり方検討会」報告書や上記の緊急安全対策等を踏まえ、昨年7月、新高速乗合バス制度を創設したところであり、高速ツアーバス事業者に対し、本年7月末までの新高速乗合バスへの移行を強力に指導するとともに、円滑な移行のため、乗合バス事業の許可取得に必要なバス停留所の確保に向けた調整を進めて参ります。このほか、運行管理、監査・



処分の見直し、過労運転防止対策、貸切バスの運賃・料金制度等、引き続き検討すべきとされた中長期的課題については、「バス事業のあり方検討会」等の外部の有識者等による検討の場を設置して検討を進めているところであり、早急に結論を得るべく、鋭意取り組んで参ります。

車両安全対策については、安全基準等の拡充・強化、先進安全自動車（ASV）推進計画、自動車アセスメントの3つの施策の連携を図りながら取り組んで参ります。

具体的には、高速ツアーバス事故等を踏まえ、高速バス等に対して衝突被害軽減ブレーキの基準化・義務付けを行うべく今後関係法令の整備を行うこととしており、税制面、予算面の措置を通じた先進安全自動車（ASV）の導入促進を図って参ります。さらに、本年10月に開催されるITS世界会議東京2013において、我が国のASV技術を世界に発信するべく積極的に取り組んで参るほか、自動車アセスメントでは、予防安全技術についての評価導入に向けて検討を進めて参ります。

一方で、事業用自動車の事故削減に向けた取り組みを一層進めるべく平成21年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け、IT点呼に係る要件の拡大、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対する支援等を実施したほか、同プランの進捗のフォローアップや新たな施策に関する意見交換を行って参りました。本年も本プランの目標を確実に達成するための施策の展開とともに、PDCAサイクルに沿った定期的、継続的なチェックを進めて参りたいと考えております。

また、交通事故の傾向を踏まえた特定テーマの安全対策として、「トラック追突事故防止マニュアル」を策定しましたが、今後も引き続き事故の調査・分析体制を充実させていくとともに、再発防止策の提言を行っていくこととしております。

海上コンテナの自動車輸送にかかる安全対策についても、早急に取り組むべき喫緊の課題であると考えております。現在、コンテナトレーラーの安全運

転速度や是正すべき偏荷重を把握するための実証実験を行うとともに、「国際海陸一貫運送コンテナの収納のための国際ガイドライン」改正等の国際ルールの策定に関する取り組みを講じています。引き続き、コンテナトレーラーの横転に関する調査や国際的動向を踏まえ、海上コンテナの自動車輸送にかかる安全対策を実施していく所存です。

自動車検査については、不正車検の防止等を図るため、検査時の車両画像取得や3次元測定装置の運用を引き続き進めるとともに、受検者への審査結果情報の提供等のための施設整備を進め、今後とも厳正な検査と検査の高度化に取り組んで参ります。

また、新技術を搭載した自動車が増加していることに鑑み、自動車整備技術の高度化等整備事業者の技術的基盤強化を促進するための施策を検討して参ります。

確実な点検整備の実施については、引き続き、その励行を促進するとともに、点検整備実施率をより一層向上させるための方策も検討・実施して参ります。また、ペーパー車検など悪質な事案に対して厳正に対処するとともに、未認証事業者に対しても適切に対処して参ります。

自動車のリコール制度に関しては、昨年度に技術検証体制を強化するとともに、従前のリコール対策室を、リコール届出・勧告等を担う「リコール監理室」と、不具合情報の能動的な調査分析等を担う「不具合情報調査推進室」に改組・拡充しました。今後とも強化された体制を活かし、引き続きユーザーの視点に立ちリコールの適切かつ迅速な実施に取り組んで参ります。

第二は、地域の活性化・再生のための地域公共交通の実現です。



我が国では、多くの地方で人口の減少により、地域の活力が弱まり、地域間格差の問題も生じています。通学、通院など地域の生活交通を支えるバスについても、輸送需要の減少傾向が続いており、極めて厳しい運営状況にあり、事業者や自治体の懸命の努力にもかかわらず、バス事業者の路線撤退や経営破綻が生じています。

国土交通省では、平成23年度に創設した『地域公共交通確保維持改善事業』について、引き続き支援を行って参りたいと考えています。具体的には、移動ニーズの変化等による被災地域の生活交通の確保維持や生活交通の存続危機地域における最適な移動手段の確保やバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害が解消されるような取り組みが全国的に促進されるよう、必要な支援を一体的に行うこととしています。

タクシーについては、平成21年10月に施行されたタクシー適正化・活性化法に基づき特定地域として指定された地域において、タクシー事業者などの関係者が事業の適正化・活性化に向けた取り組みを進められてきたところです。全国の特定地域では、供給量が削減され、日車営収の改善が見られるとともに、運賃の適正化も図られるなど、一定の効果を上げてきました。一方で、リーマン・ショックを契機とした経済全体の落ち込みにより、タクシー業界は依然として厳しい状況にあることから、昨年9月末で特定地域の指定期間が期限を迎えた地域について、昨年10月1日付けで再指定を行ったところです。国土交通省としては、関係者のご協力を賜りながら、今後とも各地域におけるタクシー事業の適正化・活性化に関する取組を推進するとともに、必要な措置を講じて参りたいと思います。また、タクシーに関する議員立法の動きについても、適切に対応して参ります。

第三は、国民経済を支えるトラック輸送の適切な発展の確保です。

トラック産業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えている重要な産業です。

他方、その担い手のほとんどは中小・小規模事業



者の方々であり、近年の景気停滞等による国内輸送量が伸び悩んでいることや最近の軽油価格の高止まりなどの影響により厳しい経営環境にあります。

このような状況の中、トラック産業の将来ビジョンにつきましては、昨年12月に第5回トラック産業の将来ビジョンに関する検討会を開催し、ワーキンググループの報告書において提言を受けた安全性、健全性を向上させるための施策を早急を実施するとともに参入や多層構造問題に関する必要な対策を推進するための検討を行う作業部会を設置することといたしました。今後は、新たな作業部会において、現在のトラック事業が抱える様々な課題等について、有識者やトラック業界をはじめとする関係者の方々と議論を深めるとともに、安全かつ健全なトラック事業の実現に向けて必要な対策を講じて参りたいと思います。

また、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の枠組を活用し、今後とも、荷主とトラック運送事業者、元請事業者と下請事業者の良好なパートナーシップを構築することにより、これら事業者間の適正取引をさらに推進して参ります。

このほか、運輸事業振興助成交付金については、平成23年8月の運輸事業の振興の助成に関する法律の制定から一年が経過し、都道府県からの交付額についても一定の改善が図られてきておりますが、国土交通省としては、今後とも、総務省と連携して法律の趣旨に則った交付が行われるように都道府県に働きかける等、円滑な制度運用に努めて参ります。

第四は、自動車の環境対策の推進です。

ポスト京都議定書に向けた国内外の動向及び東日本大震災・原発事故の発生を受け、政府全体としてエネルギー・環境政策の抜本的な見直しの動きが進んでおりますが、自動車分野からのCO2排出量は我が国全体の約2割、運輸部門の約9割にのぼるなど、自動車分野における地球温暖化対策等は重要な課題であると考

えております。このような課題に対応するため、政府全体のエネルギー・環境政策の見直しの動きを踏まえつつ、以下のような施策に取り組んで参ります。

まず、環境対応車の開発・普及促進に向けた取組を行って参ります。

2020年度乗用車燃費基準に続いて、小型貨物車などの新たな燃費基準の策定に向けた検討を進めてまいります。また、エコカー減税、低公害車（CNG自動車及びハイブリッド自動車）の購入補助制度等を活用した環境性能に優れた車両の普及も推進してまいります。車体課税に関しては、簡素化、負担の軽減、グリーン化等の税制改正について検討を行っており、自動車購入時の税負担の軽減により、環境、安全性能等の高い新車代替を促して参ります。さらに、多くのCO<sub>2</sub>を排出している大型車分野において、既存の大型ディーゼル車に代替する次世代大型車の開発・実用化の取組も進めて参ります。

次に、環境対応車を活用したまちづくりに向けた取組を行って参ります。

超小型モビリティをはじめとする電気自動車等（環境対応車）は、低炭素社会の実現に資するとともに、人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりにも適した交通手段です。このため、都市の低炭素化、集約型都市構造の実現、高齢化社会への対応等持続可能なまちづくりに向けた取組と環境対応車普及の取組を一体的に推進し、環境対応車を活用した低炭素まちづくりの実現を図って参ります。電気自動車については、集中的導入のための先駆的な取組支援を引き続き行って参りたいと考えております。また、「新たなカテゴリー」の乗物である超小型モビリティについては、公道走行を簡便な手続で行えるようにする認定制度を本年1月目途に創設するとともに、地方自治体、観光・流通関係事業者、ディベロッパー等の主導による先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援して参りたいと考えております。

また、自動車排出ガス・騒音対策の推進を図って参ります。

自動車からの窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）及び粒子状物質（PM）の排出削減のためディーゼル車に対するポス

ト新長期排出ガス規制等を引き続き適切に実施していくとともに、尿素SCRを使用した新長期適合車の後処理装置劣化の問題についての検討を環境省とともに行って参ります。

第五は、自動車の基準の国際調和及び認証の相互承認の推進を始めとした国際展開等への対応です。

自動車分野における国際化については、自動車基準・認証を始めとし、検査・登録制度、自動車損害賠償保障制度、バス・トラックなどの公共交通に係る制度等、これまで築き上げてきた安全・環境に係る制度、技術・運用ノウハウ等の「ソフトインフラ」について、アジア諸国をはじめとする新興国への導入支援を図るなどにより、これらの国々の交通安全や環境対策に貢献するとともに、我が国自動車関連産業の国際展開の支援等を図って参ります。

特に、自動車基準・認証制度の国際化については、安全・環境性能に優れた自動車の普及の促進、我が国企業が国際的に活躍できる環境整備を行うため、「自動車基準認証国際化行動計画」の次の4つの柱を着実に実施することとします。

まず、「日本の技術・基準の戦略的国際基準化」については、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における自動車基準の国際調和活動に引き続き積極的に貢献していきます。特に、我が国が強みを持つ電気自動車や燃料電池自動車といった次世代自動車及び先進安全自動車（ASV）について国際基準の策定を主導して参ります。

次に、「アジア諸国との連携」については、近年のアジアのモータリゼーションの進展により、アジアにおける交通事故・大気汚染の防止が重要な課題となっていることから、アジア諸国の基準調和活動を支援していくことが重要です。これまで第8回日ASEAN交通大臣会合で承認された日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラムに基づき、ワークショップや研修等の技術協力、アジア地域官民共同フォーラムを開催しています。今後も同プログラムに基づき、アジア諸国の基準調和活動への支援をより一層強化して参ります。





また、「全世界かつ車両単位の相互承認の実現」について、現在、WP29において合意されたロードマップに基づき、2015年度の国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）の協定案策定を目指した議論が行われています。我が国としては、WP29における議論に引き続き積極的に貢献していくとともに、国内の安全確保及び環境保全を前提として、国際基準の採用を着実に進めて参ります。

最後に、「基準認証のグローバル化に対応する体制の整備」については、アジア諸国との連携を一層強化するためのASEAN事務局等との緊密な関係の構築や、IWVTA実現に向けた基盤整備への適切な対応等のため、官民連携による体制整備を推進して参ります。

第六は、安心な「くるま社会」の基盤づくりの推進です。

自動車の登録制度は、全国的に流通する複雑な自動車取引の安全性の確保や自動車に関する各種行政の適正な執行を図るための「自動車情報インフラ」として、「くるま社会」を支える重要な役割を担っています。自動車登録情報の提供にあたっては、自動車の製造、販売、整備はもとより、リース・信販、保険等の幅広い分野でご利用いただいておりますが、引き続き、十分な個人情報保護対策を講じつつ、多様なユーザーニーズに対応して参ります。

また、自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、その利用が急速に拡大しており、稼働地域においては自動車保有関係手続の大半が当該サービスを利用したものになっています。今後とも、より多くの自動車ユーザーが本サービスを活用いただけるよう、関係機関と連携・協力しながら、利用環境の改善を継続的に進めるとともに、稼働地域の拡大、対象手続の拡大等に向けた取り組みを実施して参ります。

さらに、昨年7月に「ナンバープレートのあり方に関する懇談会」の最終取りまとめにおいて、平成26年度中の実施を目指して「ご当地ナンバー」を拡充する等の方向性が示されました。今後、懇談会で示された方向性に沿って、公募手続きの具体化など、ご当地ナンバーの追加に向けた作業を進めていくこととしています。

なお、自動車の検査・登録制度に関しては、政府全体での行政改革等の動きも踏まえ、引き続き、諸課題に適切に対応して参ります。

自動車損害賠償保障制度に関しては、引き続き自賠法の趣旨を踏まえ、被害者保護対策の充実に取り組んで参ります。特に、被害者保護の中核を担う独立行政法人自動車事故対策機構においては、平成24年度からの5カ年の中期目標・計画に基づき、療護施設の拡充や訪問支援の充実に鋭意取り組むこととしております。

また、昨年度より開催して参りました被害者意見交換会におけるとりまとめを踏まえて、短期入院・短期入所や相談支援の充実に努めて参ります。今後も引き続き自動車事故による被害に遭われた方やそのご家族のご意見を伺い、被害者救済対策の一層の充実に図って参りたいと思います。

以上、年頭に当たり、本年推進していく自動車行政の重点施策を述べて参りましたが、自動車局といたしましては、本年も国民及び関係者の方々や社会の期待・要請を的確に把握し、それに十分に答えられるように、地方運輸局等とともに、関係する諸機関・団体との連携を一層密にしつつ、全力を尽くす所存であります。本年も自動車行政の推進に對しまして、より一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、自動車関連の事業に携われておられる皆様、本年もまたそれぞれの分野において大いにご活躍され、利用者や国民・社会の高い評価と広い支持を得て、一層の発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭の挨拶とさせていただきます。





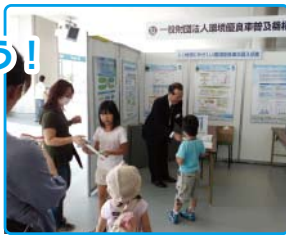
# 環境優良車 普及イベントレポート

各地で開催されたトラック協会や自治体・協議会主催のイベントに参加し、地球環境保護や温暖化防止のためにCO<sub>2</sub>削減が不可欠の重要課題であること。

また、私たちの生活に欠かす事のできないトラック輸送の重要性と、環境保護に果たす役割の大きいこと。そのために化石燃料に頼らない環境優良車の導入が重要であることを運送事業者様から市民の方々まで広く知っていただくためのPR活動を行いました。

第8回

## みんなで学ぼう！ トラックと 交通安全 環境フェア



- ✓ 開催 ▶ 平成24年10月7日(日)
- ✓ 場所 ▶ 豊田スタジアム
- ✓ 主催 ▶ 社団法人愛知県トラック協会

第20回

## ひろしま トラック まつり



- ✓ 開催 ▶ 平成24年10月14日(日)
- ✓ 場所 ▶ 中国運輸局広島運輸支局構内
- ✓ 主催 ▶ 社団法人広島県トラック協会/広島市環境局温暖化対策課

## ふれあい トラック フェスタ 2012



- ✓ 開催 ▶ 平成24年10月7日(日)
- ✓ 場所 ▶ 万博記念公園お祭り広場
- ✓ 主催 ▶ 社団法人大阪府トラック協会

## びわ湖 環境ビジネス メッセ2012



- ✓ 開催 ▶ 平成24年10月24日～26日
- ✓ 場所 ▶ 滋賀県立長浜ドーム
- ✓ 主催 ▶ 滋賀県環境優良車普及促進協議会

## ECOフェスティバル ガレージセール・ イン・OSAKA TOWN



- ✓ 開催 ▶ 平成24年10月13日(土)
- ✓ 場所 ▶ 大阪城公園太陽の広場
- ✓ 主催 ▶ 大阪府環境農林水産部

## 京都環境 フェスティバル 2012



- ✓ 開催 ▶ 平成24年12月8日～9日
- ✓ 場所 ▶ 京都府総合見本市会館
- ✓ 主催 ▶ 社団法人京都府トラック協会/京都府文化環境部

# お客さま 訪問

環境優良車-  
CNG車導入

# 株式会社新聞発送サービスセ

全国のお客さまの現場で、お話を伺います。

## 運輸本部 取締役本部長 寺田哲哉氏、 運輸本部 運輸部長 兼 運行管理 栗山匡氏に聞く

西日本地域で朝日新聞、日本経済新聞を中心に新聞輸送・発送を担っている新聞発送サービスセンター。平成13年、新聞社の要請によりCNG車を1台導入して以来、毎年台数を増やし、現在は48台中15台がCNG車です。「ディーゼル車よりも使い勝手が良い」と、その有用性を高く評価し、今後も台数を増やす方針です。

## CNG車の使い勝手は 今ではディーゼル車以上

### 燃料価格が安定している点を評価し 毎年1~2台ずつ導入

もともと大手5紙の協力により設立された発送会社で、新聞社や、西日本の発送拠点だった大阪駅での発送業務からスタートしました。当時、新聞は鉄道を使って各地に配送されていたそうです。トラックによる輸送を始めたのは昭和56年。以来、朝日新聞や日経新聞を中心に、新聞社の工場から関西各地の販売店に配送。また、福井、三重、岡山などへは、各社の新聞をまとめて配送する共同輸送を行っています。

関西では新聞輸送に↓  
平ボディー車が使われて  
いるのが一般的



↑左から寺田取締役本部長、栗山部長

CNG車を最初に導入したのは平成13年。環境対策に取り組む朝日新聞社からの要請によるものでした。「当時はCNG車に対する知識が全くなく、様子を見ながら毎年1台ずつ導入することになりました」と、寺田本部長。メリットを感じたのは、燃料価格が安定している点でした。「一時期、軽油の価格が高騰しましたが、CNGの価格は比較的安定していたので、ディーゼル車よりもCNG車の方が良いのではないか、と判断し、それからは毎年2台ずつ導入するようになりました」(寺田本部長)

### こまめな充填に慣れれば 運行に支障はない

CNG車は、関西エリアでの配送に利用しています。関西エリアでは、1台の車両で昼間の夕刊から始まり、業界各紙、スポーツ紙と順に配送し、最後に朝刊を配送します。「地方版は長距離を走るのディーゼル車を使いますが、関西エリアでは1日120~130kmのコースが多く、CNG車で全く問題ない」と寺田本部長。ディーゼル車が2~3日に1回給油するのに対して、CNG車は最低1日1回充填。ルートによっては1日3回入れるケースもあります。「ディーゼル車の燃料の減り具合はだいたい読め



# インター 《大阪府茨木市》

【聞き手】 一般財団法人 環境優良車普及機構 関西地区担当 渡辺春男



↑ ドアにLEVOのカーボン・オフセットステッカーが貼られたCNG車と従業員の皆さん

るんですが、CNG車の場合、燃料計の動きが一定でないため、燃料計が下がってくると、ドライバーは不安になるようです。そのため、燃料計が半分ほどになると、早めに充填しています」(寺田本部長)

走るコースが決まっているドライバーは、自分で充填する場所やタイミングを決めています。また、走るコースが固定していないドライバーも、府内は充填所がある程度点在しているため、それほど運行に支障はないそうです。「当社が頻繁に利用する充填所は、トラブルで充填機が使えない場合などは、連絡してくれるので助かっています。会社の近辺にある限り、使い勝手はいいですね」(寺田本部長)

CNG車の導入当初は、燃料を頻繁に充填しなければいけないため、嫌がるドライバーも多かったそうです。しかし、「慣れればそれほど気になりませんし、当社の場合、走行距離に関しては、さほど不満はないと思います。馬力は十分あるし、ディーゼル車よりも静かで評判はいい」と、運行管理を担当する栗山部長は話します。

## 長距離以外のディーゼル車をCNG車に入れ替えていく

新聞輸送は、荷主が店着時刻をある程度想定しているため、工場を出発したら販売店に届けるまでの間、どこかに立ち寄ることはできません。CNG車で配送するコー

スは、積んでから届け終わるまで1時間以内。その間に充填時間を取るの難しいため、工場に入る前に充填しておくことが基本です。その点で、CNG車を使うことの不便さはないのでしょうか。

「ドライバーは走行できる距離を概ね把握しており、充填所の場所や営業時間も頭に入っているため、これまでCNG車でガス欠が起きたことは一度もありません。逆にディーゼル車の方が、いつでも入れられると油断しているため、何年かに一回くらいガス欠があります」(寺田本部長)

さらに、ディーゼル車には排気ガスのPM(粒子状物質)除去装置が付いており、ランプが点灯すると、100km以上のコースの場合、配送中に駐車して再生(燃焼)操作が必要

になり、20~30分のロスになってしまいます。その点では、CNG車の方が使い勝手が良さそうです。

同社では、平成25年4月以降に配送量が増えるため、前年に10台増車しました。そのうちの8台はCNG車です(3月に納車予定)。「本当は10台全部CNG車にしたかったのですが、航続距離の点で、2台だけディーゼル車にしました」(寺田本部長)

CNG車のデメリットとしては、車検とは別に2年に1度CNGタンクの検査があり、使用限度が15年と定められていること。また、メインで使用している10尺車の場合、前輪と後輪の間がタンクで埋まってしまう、荷台にスペアタイヤを積みなければいけない点を挙げます。

それでも、補助金を考慮すれば、CNG車とディーゼル車の車両価格の差は小さくなっていること。また、燃費はディーゼル車よりも1割程度悪いものの、燃料単価が安定している分、相殺されることから、今後は長距離で使う車両はのぞき、ディーゼル車を徐々にCNG車に入れ替えていく方針です。

### 会社DATA

設立：昭和43年12月 従業員：65名  
資本金：1,000万円 拠点：本社  
事業内容：新聞の発送、配送  
保有車両：48台(うちCNG車は15台。3月以降23台)

# お客さま 訪問

環境優良車-  
CNG車導入

## 株式会社松原商会 《兵庫県神戸

全国のお客さまの現場で、お話をお伺いします。

### 代表取締役 松原泰之 氏に聞く

パン・洋菓子の製造・販売を手掛けるドンクの神戸・大阪・名古屋における商品配送を担い、ドンクの成長と共に発展してきた松原商会。国内の運輸業界でCNG車利用が普及する前の1990年代半ばに早くもCNG車を導入し、「食品輸送の会社」として、環境対策に積極的に取り組んでいます。

## 燃料費と環境対策の両面から CNG車を配送の主力に

### 先代社長が率先して導入し 90年代後半から活用

「うちは多分、関西でCNG車を導入した第1号ではないかと思います」と開口一番に話す松原社長。きっかけは、90年代半ば、神戸に本拠を置く洋菓子メーカー数社で組織された「神戸スイートデリバリー」が始めた共同配送でした。日本船舶振興会（現在の日本財団）から神戸スイートデリバリーにCNG車が寄贈され、共同配送を担う一社だった松原商会に「使ってほしい」と声が掛かったのです。「なぜ第1号だと思うかという、車に充填する天然ガスの単価が当時まだ決まっておらず、大阪ガスさんとCNG車を実際に走らせて、ディーゼル車の燃費と比較して単価を決めた経緯があるんです。当時の車両は満タンで100km強しか走らず、馬力が弱くて坂を登るのも大変でしたし、安全装置が働いてよく止まりました」

そうした苦労を経験しながらも、その後新しいCNG車が登場し、平成10年に補助金制度が開始されると、リースを組んで導入するようになりました。その理由を尋ねると、「創業した先代の社長の考えで、環境に良いなら時代に先駆けて入れてみようということになった」とのこと。

「その後、軽油価格が高騰したことで、CNG車導入の恩



恵を受けることができました。それに、うちは食品を扱っていますので、環境優良車を導入することは顧客へのアピールにもなります」

この2つの理由から、同社ではディーゼル車を廃車にする際にCNG車に切り替え、台数を増やしてきました。荷主の工場がISOを取得する際には、配送にCNG車が使われていたことが有利に働き、荷主から大変感謝されたそうです。現在、CNG車は40台中27台まで増えました。

### 経費的には ディーゼル車と同程度

同社のCNG車は2トン車と4トン車です。神戸市の本社では神戸市と大阪府、名古屋事務所では名古屋市近郊で利用されています。基本的なルートは、朝、荷主の工場を積み、百貨店などの店舗3カ所程度に9時までに配達。午後に追加便がある場合もあります。充填のタイミングはその日の配送が終わってからで、どのドライバーも充填所をだいたい決めているそうです。充填は2日に一度程度。「以前に比べれば、燃費はずいぶん良くなりましたし、充填にかかる時間も短縮されました」。



ずらりと並んだCNG車。→  
同社では主力の車両にな  
りつつある



当初に比べれば、かなり改善されたCNG車ですが、松原社長は現状のデメリットとして3点を挙げました。

1点目は、2トンのCNG車が普通免許で乗れなくなったことです。平成19年の中型免許制度施行に伴い、車両総重量が5トン以上の場合には中型自動車となりました。2トンのCNG車は5トンを超えてしまうため、平成19年以降に普通免許を取得した人は運転できなくなったのです。同社では百貨店の納品場所の広さに合わせて2トン車での配達が多いため、「普通免許で運転できないのは厳しい」といいます。

2点目は充填所の問題です。大阪ガスのエリアでは、「走行ルートを決めて、充填場所も指示しますので、全く問題ない」とのこと。しかし、大阪ガスのエリアを越えた場合、別のガス会社と新たな契約が必要になります。CNGを供給する各社が提携して共通カードを作り、一つの契約で利用できるようなシステムにしてほしいと要望します。

3点目は、2年に一度義務づけられている燃料容器の再検査費用です。ただ、CNG車の性能は年々向上しており、以前は走行距離20万kmくらいを目安に、5年リースが終わると代替えていましたが、現在は倍の40万kmまで伸び、リースアップしたら車を買って、7～8年は使用しています。また、

燃料費も軽油より安く設定されているので、経費的にはディーゼル車と同等とみています。

## 現時点ではハイブリッド車よりもCNG車の方が使いやすい

CNG車を積極的に活用している同社ですが、今後への不安もあるそうです。「最近では、環境優良車といえばハイブリッド車や電気自動車に世間の目が向いていて、インフラや補助金などCNG車を取り巻く環境が良い方向に進んでおらず、この先もCNG車を利用し続けていいのか疑問に思うこともあります」。そこで、松原社長はハイブリッド車を実際に使ってみて判断しようと1台導入しました。「使ってみると、走る際にかなり制限をかけないと燃費が上がらない。なおかつ、発進・停止の多い街中や下り坂でないと効果が発揮できない。実際に乗り比べてみて、現時点では運転しやすいCNG車の方が良いということがよくわかりました」

先代社長の意向により、時代を先取りしてCNG車を導入してきた同社。後を継いだ松原社長も、「性能的にはすごく満足。後はインフラの問題さえ解消すれば、CNG車は今後も伸びると思う」と太鼓判を押します。

### 会社DATA

設立：昭和45年4月 従業員：33名  
 資本金：1,000万円 拠 点：本社、名古屋事業所  
 事業内容：パン・洋菓子等の食品配送、トレーニングマシンの配送・設置  
 保有車両：40台(うちCNG車は27台)



↑CNG車と従業員の皆さん。白い車体に「天然ガス自動車」のマークが一際目立つ

# お客さま 訪問

環境機器-  
EMS機器導入

## 日本冷凍輸送株式会社 《東京

全国のお客さまの現場で、お話をお伺いします。

【聞き手】

### 代表取締役社長 細村保夫氏、 運行事務所 所長 奥添鉄平氏、 配送部 係長 縦山了士氏に聞く

一都三県に約130店舗を展開するスーパーマーケット、I社。その配送業務を担う4社のうちの1社が日本冷凍輸送です。平成20年、I社の配送車両全てにエコドライブ管理システム(EMS)を導入することになり、同社でもEMSを活用した運行管理を開始。以来、毎年燃費改善を実現しています。

### 「前年比102%」の目標設定で 毎年燃費を改善し、事故も減少

### 導入前後で燃費は約17%向上 保険料割引率も30%から75%に

前身の総菜提供会社から、平成24年に創業40周年を迎えた同社。「開発物流」の創造を掲げ、365日・24時間運行体制の配送システムや物流センターを運営するほか、全国の農産物や総菜加工品などを直接仕入れて販売するなど、多彩な事業を展開して売上を伸ばしています。

EMSを導入したのは平成20年11月。I社の配送を担う4社で一斉に導入することになり、日本冷凍輸送では大型、中型、小型車合わせて63台に車載器を設置しました。



↑左から縦山係長、細村社長、奥添所長

EMS導入の効果について、細村社長はこう話します。「同業他社から燃費がよくなるとか事故が減ると聞いていましたが、『本当かな』と最初は半信半疑でした。しかし、実際に毎日データをチェックして指導することによって、運転が丁寧になり、結果として燃費が向上し、事故も減りました」

EMS導入後の運行燃費は全車種平均で導入前の4.33km/ℓから5.05km/ℓに伸び、16.79%向上しました。また、事故が減ったことで、自動車保険料の割引率は30%から75%に上昇し、現在まで4年間続いているそうです。「EMS導入のコストは1年目で解消できました」と細村社長は話します。

### 数値に基づいた運行管理で 燃費改善と事故削減を実現

こうした成果の背景には、EMSによって得られるデータに基づいた運行管理の取り組みがあります。運行管理を担う運行事務所の奥添所長は、「個人目標と全体平均目標として『前年比102%』を掲げることにより、燃費は毎年向上しています」と話します。ドライバーによって運転レベルや運行条件が異なる中で、全員に一律の数値目標を提示する形では、途中で諦めたり、不公平感を感じ



↑食品を運ぶだけに、車両は毎日きれいに清掃されている



# 都 武蔵村山市

一般財団法人 環境優良車普及機構 環境機器普及部 EMS推進グループ 調査役 佐藤勝昭

たりするドライバーが出る可能性があります。その点、前年比102%であれば、それぞれに合った目標が設定できるため、改善に向けて取り組みやすくなります。

EMSを用いた運行管理で重点的にチェックしているのは、速度、エンジン回転数、急ブレーキの3点です。最高速度はI社配送を50km/h、一般配送を60km/hに設定し、それぞれ55km/h、65km/hになると警告音が鳴ります。最高速度を超えたドライバーには厳重に注意します。業務管理を担当する配送部の樫山係長は「速度を厳しく管理すると、運転は自然と優しくなるので、燃費改善に結びつきやすい」と話します。また、エンジン回転数は1500回転を努力目標とし、2000回転を超えると警告音が鳴ります。急ブレーキについては、スマートフォンのアプリを使ったドライブレコーダーを全車に導入しており、急ブレーキが発生した部分の映像を確認して指導に役立っています。「急ブレーキのシーンをドライバー全員で共有することで、安全運転への意識がより高まります」（樫山係長）

この他、I社の配送を手掛ける4社による燃費改善会議が毎月開催されており、燃費改善の取り組みについて情報共有や意見交換を行っています。こうした活動も効果的な運行管理に役立っています。

「EMS導入により、ドライバーの運転状況が把握でき、データを分析して問題を明らかにし、ドライバーの運転レベルの向上に活かせる点が大きなメリットです」と奥添所長は話します。

## 動機付けやランキング表示などで ドライバーの意欲を高める

運行管理で大事な点は、ドライバーの意欲を高めることです。日頃からドライバーには、燃費を上げることは経費の削減につながり、自分たちの給料を守ることにつながると説明しています。また、毎月の燃費の集計結果を基にした上位10人のランキングをドライバーの休憩室に掲示し、成績優秀者をアピール。毎年、燃費の良さ、無事故などの指標を基にした優秀ドライバーの表彰も行



↑EMS車載器。車両のほとんどは冷凍車で、EMSで温度管理もしている

←月間の優秀ドライバーの順位等が掲示された休憩室のボード

っています。

個々の業務を踏まえた指導も大切です。「例えば、飲料などの重量物を運んで走ると回転数を守るのは厳しくなります。そんな時は無理強いせず、『少しずつでいいから頑張ろう』と声を掛けるようにしています」（樫山係長）。

「EMS導入当初は『最高速度が50km/hでは後ろからおられる』とか、ドライバーからの反発がけっこうありました。これらの声を受け止め、段階を踏みながら徐々にハードルを高めてきました。今ではみんなが当たり前のように取り組んでおり、50km/hに文句を言う人はいません」と細村社長。同社では大きな目標として「燃費6km/l」を掲げていますが、実際に中型車で6km/lを超えるドライバーも出てきているそうです。中には小型車で10km/lを超えたドライバーもあり、その車両メーカーの社内報にインタビュー記事が掲載されるほど話題になったそうです。

同社は平成24年にグリーン経営認証を取得しました。EMSに基づいた運行管理は、従業員の環境意識の向上にも寄与しています。

### 会社DATA

設立：昭和55年7月 従業員：200名  
資本金：3,000万円  
事業内容：貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業、梱包荷造包装業、冷凍倉庫業等  
拠点：本社、入間配送センター、千葉物流センター、多摩物流センター  
保有車両：94台(大型6台、中型82台、小型6台)

# お客さま 訪問

環境機器-  
EMS機器導入

## 有限会社ヴィクトリー 《大阪府

全国のお客さまの現場で、お話を伺います。

【聞き手】

### 代表取締役 西村政勝氏、所長 塩路和久氏に聞く

大阪、敦賀を拠点とした海上コンテナ輸送・フェリーによる無人トレーラー輸送システムや、チャーター便全国手配システムを確立し、多様な輸送ニーズに対応した総合物流サービスを展開するヴィクトリー。平成21年にEMSを全車両に導入し、データに基づいた指導を通じてドライバーの育成に取り組んでいます。

## データに基づいた指導で 運転レベルの向上を目指す

### 全車両にデジタコ、ドライブレコーダー、GPSを搭載し、運行管理を徹底

同社では、全ての車両にデジタコ、ドライブレコーダー、GPSを搭載しています。背景には、運送業界の厳しい状況があると西村社長は語ります。「運賃の値下げが求められる一方、燃料費は高止まりが続く中で、少しでも経費を削るには、安全運転やエコドライブを徹底するしかありません。また、コンプライアンスが重視される風潮の中で、お客様はしっかりと教育されたドライバーを求めています。そこで、EMSの数値に基づいた運転指導を徹底することにより、ドライバーの質の向上につなげていきたいと考えています」（西村社長、以下同）

しかし、こうした管理機器の導入は、ドライバーの不評を買うことにもつながります。「車に乗っている間は、自分の自由な時間という感覚が強いので、管理されることを嫌がる人は多いですね」。そうしたドライバーに対して同社では、ミーティングや安全会議などを通じて、繰り返し安全運転やエコドライブの必要性を説き、意識を変えてもらうよう働きかけてきました。「EMSによって細かい数値が明らかになりますので、それを基に具体的な指導ができます」

ある時、同社の車両と普通乗用車との接触による人身



↑左から塩路所長、西村社長

事故が起きました。しかし、ドライブレコーダーの映像のおかげで相手側に100%非があることがわかり、事なきを得ました。こうした出来事があると、ドライバーにも管理機器のメリットを理解してもらえるそうです。

### 成績優秀な上位3人に インセンティブを与える

西村社長が、これまでの取り組みの中で特に効果があったと考えているのが、成績優秀者にインセンティブを



↓デジタコ、ドライブレコーダー、GPSを全車に搭載



# 堺市

一般財団法人 環境優良車普及機構 環境機器普及部 EMS推進グループ 調査役 瀬下修司



ヴィクトリーのト  
レーラーヘッドと  
4トンウイング車

与えることです。EMSによる月間評価の上位3名に手当を加算することにより、競争心を刺激し、安全運転やエコドライブへの取り組み意識を高めるようにしています。

また、休憩室には月間の評価のランキング表を掲示し、日頃から意識付けを行っています。「評価を気にする人もいれば、全く気にしない人もいます」と西村社長。しかし、これらの取り組みを積み重ねることにより、EMSによる評価の平均点はだいぶ底上げされたそうです。「ほんまはもっと厳しくしたいんですよ。上位3人にインセンティブを与える代わりに、下位の3人は給料から削りたいくらい。下位の常連には、『このままだと、給料から削るよ』と言って尻を叩いています」

ただし、業務内容によっては、船の出港時間に間に合わせるために急がざるを得ないようなケースもあり、評価順位がどうしても下位になってしまうドライバーもいます。そのような場合には、業務内容を考慮し、縛り付けるばかりでなく、臨機応変にやってもらうよう声を掛けているそうです。

## 安全運転の徹底が 経費節減、環境対策につながる

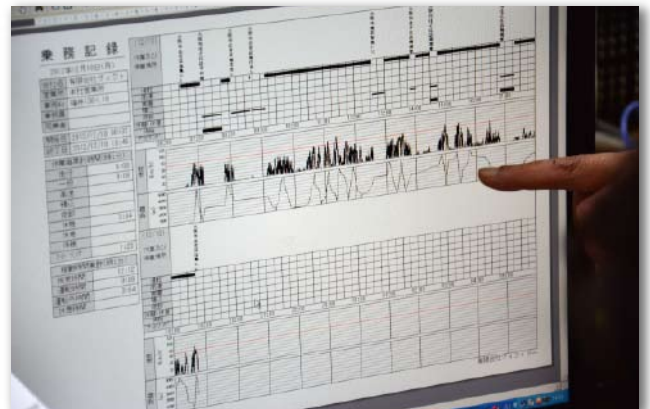
EMSの導入とこれらの取り組みにより、燃費は導入前に比べて8%向上し、大きな事故も起きていません。

「安全運転の徹底が経費削減につながり、ひいては環境対策になる」と話す西村社長。Gマーク取得など、環境対

策もいろいろと検討していますが、まずは従業員の意識改革が先決だと考えています。

「運輸業界の中でも、トレーラーを持っているところは、今一番しんどいんですよ。広い敷地が必要な上に、車検や税金、保険などの経費は普通のトラックの3倍以上かかる。しかし、運賃は3倍にはならないんです」。さらに、大型や牽引などの免許の取得人口も減少傾向にあり、ドライバーの確保は難しくなるばかりです。こうした中で、同社では従来のトレーラー中心の事業から、中型、小型車両も保有して総物流サービスにシフトしつつあります。「業務の間口を広げて、まずは2トン車からスタートしてもらい、4トン車、トレーラーとステップアップできるような環境を用意して、ドライバーを社内で育成していく必要があると考えています」

EMS導入を機に、安全運転をベースにしたドライバーのレベル向上に取り組む同社。厳しさを増す環境の中で、創意工夫を凝らしながら、時代のニーズに応える物流サービスの提供を目指しています。



↑EMSによる乗務記録をチェックして運行状況を把握。最高速度は、一般道65km/h、高速道路90km/hで運用している

→  
運転者個別の成績  
がわかる「運行評価  
管理表」を休憩室に  
掲示



### 会社DATA

設立：平成15年4月 従業員：25名  
資本金：1,000万円  
事業内容：海上コンテナ輸送・フェリーによるトレーラー輸送の集荷配達、チャーター便全国手配(4・10トン車)  
拠点：本社、敦賀営業所、南港営業所  
保有車両：トレーラーヘッド20台、シャーシ・トレーラー37台、4トンウイング車1台、2トンパワーゲート付バン2台

## タイにおける天然ガス自動車の普及状況

タイは、石油消費量の90%を輸入に頼っており、今後の石油価格上昇に対し危機感を持っている。一方で、天然ガスは国内で多く産出されるため、エネルギーセキュリティーの観点から、タイ政府は一つの政策としてCNG車の普及促進に努めている。そこで、今回はタイにおける天然ガス自動車の普及状況を紹介する。

### ■タイのエネルギー事情

天然ガスはタイ国内で多く産出され、自給率が71%に達している。残りの29%はミャンマーからパイプラインを引いて輸入している（図1）。天然ガスの用途は火力発電がほとんどで約90%を占める。次いで工業部門で9.4%となっており、自動車交通部門で使用される天然ガス量は全体の0.34%に過ぎない（図2）。

このため、自動車用燃料としての天然ガス価格を石油系燃料比で約24~28%と安価に設定し、CNG車の普及促進に努めている（表1）。天然ガスは、国が51%出資した半官半民の会社であるPTT（タイ石油公社）が独占的に販売している。

図1 タイにおける天然ガス使用量の内訳(2006)

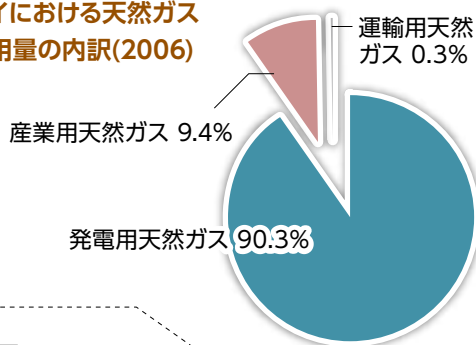
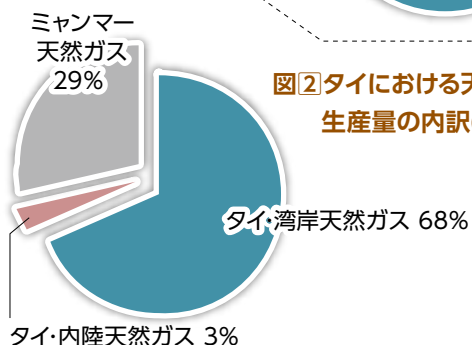


図2 タイにおける天然ガスの生産量の内訳(2006)



表①タイにおける燃料価格(概算)

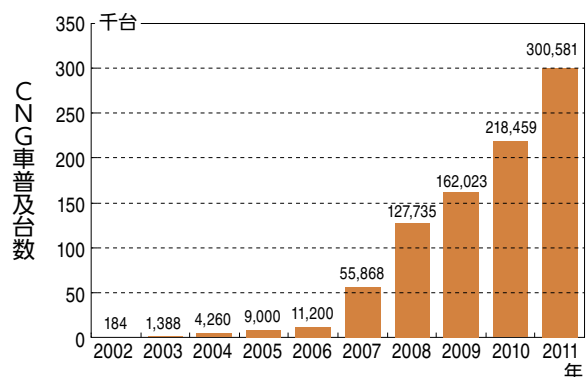
CNG	軽油	ガソリン
22.7円/m <sup>3</sup>	80円/L	94円/L

出典：NGVAヨーロッパ(2011年6月)

### ■CNG車の普及動向

タイでは1986年頃、CNGバスの試験的導入が始まった。その当時はCNGステーションも一箇所しかなく、本格的な普及には至らなかった。しかし、その後のエネルギー政策等によって2006年以降から急速に普及し始め、2011年8月現在でCNG車が300,581台に達している（図3）。CNG車の車種別内訳は、小型車が123,370台、バス(大中型)が10,715台、トラック(大中型)が16,179台、その他が1,674台となっている（2009年実績）。小型車の大部分はタクシーである。タイ政府はタクシーにCNG車の使用を義務づけている。しかし、CNG車は一充填あたりの航続距離が100~120kmと限定されるため、LPGまたはガソリンとのバイフューエル車としているタクシーもある。

図3 タイにおけるCNG車の普及台数推移



タイで販売されている小型CNGトラック（2トンクラス）の価格（2009年実績事例）は140万~155万バーツ（約390万~434万円）であった。ディーゼルトラックとの価格差は40万~50万バーツ（約112万~140万円）程度である。CNGの燃料価格が安価なため、走行条件により異なるが2~2.5年程度で回収できるといわれている。



バンコク中心地北西のバスターミナル併設のCNG車専用充填所



表②タイにおける小型CNGトラックの販売価格事例

万パーツ(下段：万円)

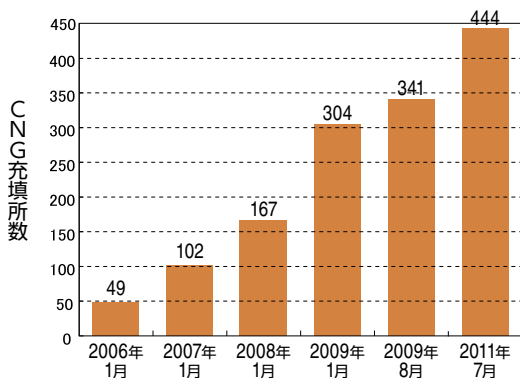
車両タイプ	CNG車	ディーゼル車	価格差
事例1	155 (434)	115 (310.5)	40 (108)
事例2	140 (390)	90 (243)	50 (135)

(一財)環境優良車普及機構調べ(2009.11)

CNG充填所の普及動向

タイにおけるCNG充填所数はCNG車の普及にともない拡大し、2011年7月現在で444箇所となっている。

図④タイにおけるCNGステーションの普及推移



タイにおける典型的な天然ガス充填所を紹介する。

写真はバンコク中心地から北西にあるバンコク交通

局の南バスターミナルに併設された2008年11月にオープンしたCNG車専用の充填所である。27基のディスプレインサーおよび44本の充填ホースが設置されており、いわゆる『スーパーステーション』と呼ばれている。充填所内は、乗用車等が主に充填できるスペースとバスやトラックが主に充填できるスペースの2箇所に分かれている。

充填所には圧縮機で天然ガスを3,500psi(約245気圧)に圧縮しCNGボンベに蓄えた後、ディスプレインサーから3,000psi(約210気圧)で車両に供給している。充填所の最大供給能力は200トン/日である。

CNG車の普及政策としては、以下のようなものがある。

- 1 廉価な燃料価格
- 2 タクシーのCNG使用義務
- 3 政府車両、公共車両のCNG使用義務
- 4 OEM(自動車メーカー製造)のCNG車に優遇税制
- 5 レトロフィット(新車への後付け)に5万パーツ以下の補助
- 6 CNG部品輸入の関税免除
- 7 タクシーレトロフィット補助

※1パーツ=約2.8円

◎参考：中谷ほか「アジアにおける天然ガス自動車の普及状況」, 自技会シンポジウム, 20094636

# LEVO=皆さんと共に



## 環境機器普及事業

自動車自身の環境性能だけでなく、エコドライブを始めとする環境にやさしい自動車の使い方をすることも大切です。このような、自動車の使い方の面から人と環境にやさしいクルマ社会の実現を支援する環境機器の普及を、エネルギー使用合理化事業者支援事業の補助制度を活用しながら促進しています。

[平成24年度事業の例]

## EMS(エコドライブ管理システム)普及活動

燃料の無駄遣いをする急発進、急加速、急ブレーキ、不要なアイドリングなどを監視し、環境にやさしい(エコな)ドライブを支援する装置であるEMS機器の普及を促進しています。

EMS…Eco-drive Management Systemの略。トラック等の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に推進するとともに、その運行状況の指導等を一体的に行う取組み。

## トラックターミナルなどの物流施設省エネ設備普及活動

物流設備における省エネ対策を推進するため、物流施設で使用しているフォークリフトについて、エンジン式から排出ガスの全く出ない電動式への代替、省エネ照明設備への代替を促進しています。

物流施設…トラックターミナルなど商品の積み込み、取卸し、保管等をする施設を言います。

## 輸送関連機器普及活動

貨物自動車、特に長距離輸送車は高速道路のサービスエリアまたは道の駅等において自動車を停車させ、睡眠、休憩を取る場合があります。その際、暑さ・寒さ対策または冷凍機(冷凍保存車の場合)駆動のため、アイドリングして空調を行います。このようなアイドリングをしなくて済むように駐車場等車外に設置された電源装置より電気を取り込んで車内の冷暖房を行う『外部電源式冷暖房装置』などのアイドリングストップ支援装置等の輸送関連機器の普及を推進しています。



※1…平成24年度は一般社団法人環境共創イニシアチブ (SII) が実施

※2…補助対象経費の1/3以内

※3…国庫等の補助金は、LEVOが徴収するリース料を減額(リース料と補助金相当を相殺)することで、導入事業者に全額還元しています。

※4…平成25年度につきましては、事業内容が変更されることがあります。国等の要綱が発表され次第、改めてご案内します。