

# LEVO NEWS

ORGANIZATION FOR  
THE PROMOTION OF  
LOW EMISSION VEHICLES

2013年夏号  
No.54

お客さま訪問

環境優良車

株式  
会社

イトー急行

株式  
会社

笹田運送

環境機器

岡野運送 株式  
会社

有限  
会社

サクセス



- ◎進みつつある国内の大型天然ガストラックの普及
- ◎LEVOからのお知らせ：環境対応車に係る補助金申請の期日迫る
- ◎居眠り運転警告システム(スリープバスター)の実証試験結果について



一般財団法人

環境優良車普及機構

LEVO



# 進みつつある国内の 大型天然ガストラックの普及



天然ガスは、昨今のシェールガス革命による供給体制の革新的な変化もあり、エネルギー・セキュリティの向上や経済性の観点からも大きく期待されています。このため、現在、実用的な環境優良車として普及しつつある天然ガストラックは、環境面のみならず安定的な輸送力確保のため非常に有効であると考えられ、国内では平成25年3月末時点で配送用中小型トラックを中心に18,683台の天然ガストラックの普及が図られています。一方、海外では特に天然ガスの価格の安い国を中心に経済性及び環境面から走行距離の長い大型天然ガストラックの普及も進んでおり、国内でもその普及が期待されています。

そこで、最近の大型CNGトラックに関わる種々の動向を紹介します。



## 大型CNGトラック普及に向け 関係者が一堂に会した シンポジウムが開催

平成25年6月17日、早稲田大学マーケティング・コミュニケーション研究所主催で「グローバルスタンダードに向けた天然ガス自動車普及戦略シンポジウム」が約480名の参加のもと早稲田大学で盛大に開催されました。

このシンポジウムの特徴は、自動車会社、燃料供給会社、運送会社、荷主企業、国など大型CNGトラック普及に関わる主な関係者が一堂に会したことです。主催者である早稲田大学の恩蔵教授は、基調講演でマーケティングという切り口から、天然ガス自動車の必要性について言及されました。また、慶應義塾大学の飯田教授は、(公社)全日本トラック協会が進めてきた「CNGトラック普及推



グローバルスタンダードに向けた天然ガス自動車普及戦略シンポジウム

進委員会」の検討結果について紹介され、シェールガス革命により天然ガス価格の低廉化が期待される中、大型CNG車の開発、スタンド整備及び国の支援の必要性を述べられました。

燃料供給事業者からは大型CNGトラック用の低廉なCNG価格設定や幹線輸送用のCNGスタンド整備の意向があり、これを受けていすゞ自動車は、2015年に大型CNGトラックを市場投入することが紹介されました。CNGトラックを積極的に導入している荷主、運送事業者等の先進企業からも、これまでの導入事例が紹介されました。



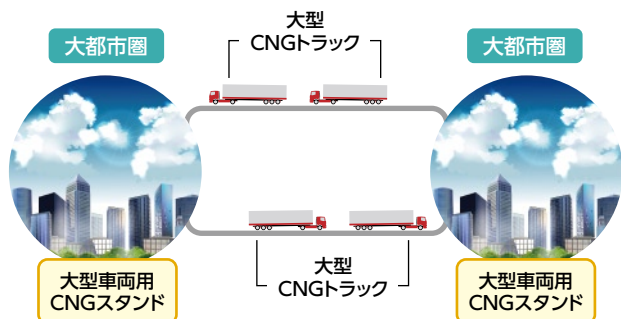
## 国も大型CNGトラックの 普及を支援

環境省は、平成25年度に「大型CNGトラックを活用した低炭素中距離貨物輸送のモデル構築事業（国土交通省連携事業）」を実施します。大型CNGトラックによる中距離貨物輸送分野の低炭素化のモデル構築に係る事業計画を策定し、これに基づく設備導入を支援することにより、中距離貨物輸送を担う大型トラック輸送の低炭素化を図る計画です。

具体的には、500km程度までの幹線貨物輸送に一定規模の台数の大型CNGトラックを投入し、併せて大型CNGトラック輸送に不可欠な大型車両用CNGスタンドを起終点に整備するものです。このため、大型CNGトラックの購入費及び大型CNGトラック用スタンド改造・建設

費に対して2~3億円の補助金が支援される見込みです。この実証事業により、実際の運送事業者の営業運行における大型CNGトラックのCO2削減に関する知見が得られると期待されております。

### 物流の低炭素化促進事業のイメージ



### 地域においても進む 大型CNGトラックの普及促進



■ 関空クリーン物流プロジェクト出発式

近畿スマートエコ・ロジ協議会は、高い環境性能で世界的に急速に普及しているCNGトラックの導入促進を図るため、平成25年3月1日に「関空クリーン物流プロジェクト」を立ち上げ、関西国際空港で大型から小型までのCNGトラック約30台による出発式を行い、「関空からクリーン物流の輪を広げよう」と題してシンポジウムを開催しました。

協議会は、今回のプロジェクトで大型CNGトラックを10台導入し、その特性や機能を実証するとともに、今後、関空を中心に近畿圏でイベントや勉強会などを開き、CNGトラックの普及啓発活動を進める方針です。

このように、地域においても大型天然ガストラックの普及に弾みがついています。



### 関係業界も積極的に普及促進 〈大型CNGトラック3台の実証事業〉

(一社)日本ガス協会は、都市間・拠点間貨物輸送において、大型CNGトラックの導入を促進するため、平成23年

12月から平成26年3月までの3ヶ年の計画で、大型CNGトラックの実証事業を行っています。(一財)環境優良車普及機構は、(一社)日本ガス協会から事業を受託し、運送事業者がモニターとして使用する大型CNG車3台(大型ディーゼル車の改造車)を運送事業者に無償で貸し出し、実際の営業運行に使用していただいております。

平成23年度は2運送事業者、平成24年度は8運送事業者が実証事業を行いました。

以下に事業の概要及びこの実証事業で使用されている大型CNGトラックを示します。実証事業では、大型CNGトラックの運転状況や燃費等のデータを収集すると同時に、車両や燃料充填等の実用性を調査しています。計15運送事業者において、実際の営業運行にお使いいただき、積載物、走行路、季節など、路上走行における様々なデータの収集を行います。

実証事業は、これまで順調に進んでおり、実際の営業運行において大型CNGトラックが十分活用できることが実証されつつあります。

### 大型CNGトラック実証実験概要



### 大型CNGトラック実証事業日程概要

	H23年12月 ~ H24年2月	H23年3月 ~ H24年9月	H24年10月 ~ H25年1月	H25年2月 ~ H25年6月	H25年7月 ~	H25年11月 ~
1号車		ヤマト運輸		トナミ運輸		計画中
		積合貨物輸送		積合貨物輸送		
		東京⇄群馬		川崎市⇄小牧・岐阜		
2号車	ヤマコン	サントリーロジスティクス	双葉運輸	福山通運	日本ロジテム	計画中
	部品配送	飲料水輸送	住宅建築部品の配送	積合貨物	オフィス家具	
	小牧⇄東大阪	関東一円	倉敷⇄滋賀	廿日市⇄大阪	横浜市鶴見⇄千葉県柏市	
3号車	大同貨物自動車	佐川急便	日本通運	札幌通運	三陽輸送	計画中
	部品輸送	積合貨物輸送	空港貨物輸送	積合貨物輸送	電気製品輸送	
	埼玉⇄金沢	東京⇄甲府	成田⇄首都圏	札幌⇄恵庭大曲	滋賀県大津市⇄横浜市鶴見	



環境優良車  
**CNG車  
導入**

お客様  
訪問

《愛知県瀬戸市》

# 株式会社イトー急行

常務取締役 **大原道夫**氏、安全室 係長 **中島康晴**氏、  
株式会社イトー自動車整備 取締役 営業部 部長 **松原哲也**氏に聞く

地場産業である陶磁器の配送からスタートし、現在は大手メーカーなどを主要取引先とする総合物流企業へと発展したイトー急行。CNG車は平成9年から導入され、17年に地元で開催された愛知万博では会場内への荷物の搬入等に活躍しました。現在も、愛知県内や大阪府内の集配の主力車両として活用されています。

## 愛知・大阪の近距離集配の主力車両として47台が稼働

### “瀬戸物”を全国に届けるために 各地の同業者と連携し輸送網を確立

名古屋市の北東約20kmに位置し、日本有数の陶磁器の産地として知られる瀬戸市。戦後、日本経済の復興とともに陶磁器の生産が盛になると、配送の需要が増えることになった伊藤保男氏が、昭和28年に中古のオート三輪1台で創業したのが、イトー急行の前身、伊藤運送店でした。割れやすい物をいかに割れないように運ぶか。そのための努力が、輸送の丁寧さに対するこだわりを生み、その姿勢は今日まで受け継がれています。

同社は“瀬戸物”を全国に届けるために、昭和30年代から40年代にかけて、



↑左から中島係長、大原常務取締役、松原取締役

各地方の有力な運送会社と業務提携を結び、全国ネットワークを確立します。これにより配達時間の短縮や運賃の低減が可能になり、成長を遂げました。近年は、複数の荷主の集配を共同で行い配送効率を高める共同配送や、保管・流通加工も含めた総合物流を手がけ、建材・住宅設備機器メーカー、電気設備機器メーカーなど、地元の大手企業との取引が売上の半分以上を占めています。



↑本社社屋



↑近距離の集配に使用されているCNG車

## 働きやすい職場環境に配慮し CNG車を積極的に導入

設立40周年を迎えた平成11年、前社長の伊藤真人氏が社長に就任するとともに、高品質・低公害型の企業を目指していくことを宣言しました。その背景には、高品質なサービスを提供するには、環境負荷の軽減と、快適な職場環境が不可欠であるという伊藤真人前社長の考えがありました。その一環として導入されたのがCNG車です。CNG車は、CO<sub>2</sub>排出量がディーゼル車に比べて少なく、黒煙や粒子状物質をほとんど排出しません。また、騒音も少ないため、職場環境の改善にもつながります。保管・安全性についても、天然ガスは空気よりも軽く、万が一漏れた場合には地上に滞留せず上方に拡散することをメリットとして挙げています。

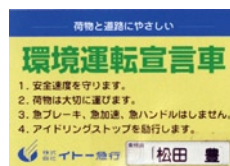
CNG車を最初に導入したのは平成9年。その後徐々に台数を増やし、14年には19台まで伸びました。当時、瀬戸市内には充填所がなく、最寄りの名古屋市内の充填所は車で40分ほどの場所にありました。そこで、名古屋に向かう車両にCNG車を活用するようにしました。

瀬戸市内に充填所ができたのは、環境をテーマにした愛知万博（愛・地球博）が開催された平成17年でした。万博会場への土産品などの搬入には低公害車の使用が義務づけられていたため、CNG車を数多く保有していたイトー急行が元請け会社からの依頼を受け、CNG車で1日6便程度の輸送を行いました。このことをきっかけに、他社に先行して低公害車を導入した企業姿勢が評価され、さまざまな引き合いが寄せられたそうです。

その後は台数をさらに増やし、平成20年前後には、瀬戸と大阪（営）の集配車はほぼ全てCNG車（2トン・3トン）に替わりました。現在は47台使用されています。CNG車の使い勝手について同社安全室の中島係長は「音は比較的静かで振動も少ない。ディーゼル車に比べて少し力不足な面はありますが、その分乱暴な運転がしにくいので問題はありません」と話します。

また、同社では新車を導入するだけでなく、10年ほど使用して状態の良い4トンのディーゼル車を、補助金を利用してCNG車に改造して使用しています。4トン車であれば、燃料タンクが大きくなり走行距離を伸ばすことができ、古くなった車両をその後も使用できるからです。しかし、実際に稼働するとトラブルが多く、車両の整備を担当するグループ会社のイトー自動車整備の松原取締役は、「中古車のCNG改造は、

→ オリジナルのステッカーを貼って環境運転をアピール



程度が良いとしても必ずどこかに負荷がかかり、エンジンがかかりにくい、アイドリングが安定しないなどの不具合が起こりやすい」と指摘。新車では、このようなトラブルはないとのこと。

## 燃料費の値上がりと 充填所の少なさがネック

早くからCNG車を積極的に導入してきた同社ですが、今年度は古くなったCNG車に替えてハイブリッド車を、補助金を利用して初めて導入しました。その理由について、大原常務は次のように話します。「1つは、瀬戸市内に充填所が1カ所しかないことへの不安です。もしその充填所に、採算が取れないとやってやめられたら困ります。もう1つは、天然ガスの燃料代が軽油よりも割高になってきたことです。そこで、一度試してみようとハイブリッド車を導入しました。現時点ではCNG車が最も環境にやさしいと思っていますが、今はそれを生かし切れる状況にない、というのが正直なところです。使用する側だけでなく、インフラを提供する側にもある程度の補助が必要ではないでしょうか」

一方、実際にハイブリッド車を使用してみたところ、現状ではディーゼル車と比べて燃費に関しては大きな差は出ていないとのこと。大原常務は「今後の低公害車の選択については、技術開発やインフラなどの進展を見守りながら検討していきたい」と展望しています。

### 会社DATA

代表者：代表取締役社長 鈴木 正夫

創業：昭和28年2月（伊藤運送店として）

設立：昭和34年2月（伊藤運送店合資会社として）

資本金：8000万円 従業員：601名

売上高：58億9000万円（平成24年6月期）

事業内容：一般路線貨物自動車運送事業、一般区域貨物自動車運送事業、産業廃棄物収集・運搬事業、倉庫及び流通加工業、特定労働者派遣業、一般貸切旅客自動車運送業

拠点：本社ほか14営業所（愛知、大阪、静岡、岐阜、岩手、栃木）

保有車両：470台（フォークリフトを含む）



→ 愛知万博のアフリカ館で展示された、祈る女性のオブジェを購入し、「安全への祈り」として本社玄関に展示



環境優良車

CNG車  
導入

お客様  
訪問

《愛知県犬山市》

# 株式会社笹田運送

代表取締役社長 伊神清人氏、

本社 開拓事業部 部長 業務事業部 副部長(兼任) 安江正一氏に聞く

東海地域を中心に、フジパングループのパン・菓子や原材料などの配送を担っているのが笹田運送です。平成23年より、新たに学校給食の配送を請け負ったことを機に、CNG車を3台導入。名古屋市内や近郊への給食や食品の配送に活用しています。今後も台数を徐々に増やし、名古屋近辺の配送に活用する方針です。



↑左から伊神社長、安江部長

## 学校給食の配送にはグリーンなCNG車が最適



←本社スタッフの皆さん

伊神社長は次のように話します。「もともとダンプ屋さんで、多い時には40台ぐらい保有していました。昭和40年代はゴルフ場の造成が盛んだだったので仕事が多かったのですが、土木業界は支払いサイトが長く、手持ち資金がないとなかなかやっていけません。それに対して、食品の配送は支払いサイトが

短く、資金繰りがしやすいため、オイルショックで業績不振になった昭和48年頃、先代が思い切って、ご縁のあったフジパンさんの配送を始めました」

当初は6台からスタートしましたが、請け負う業務を徐々に増やし、現在は83台が稼働しています。

### オイルショックを機に “ダンプ屋さん”からパンの配送へ

愛知・岐阜・三重・静岡・滋賀・福井の6県のフジパン特約店へのルートセールスや、愛知・岐阜・長野・静岡・三重・和歌山にあるフジパンストアのベーカリーへのパンの原材料、冷凍生地などの配送などを手がける笹田運送。現在はフジパングループの業務が100%を占めている同社ですが、創業当初は全く異なる事業内容だったそうです。

### 近距離の配送で土日は休み 充填時間も確保できる給食配送

同社がCNG車を導入するきっかけは、平成22年にフジ



← CNG車とドライバーの皆さん

### 会社DATA

創 業：昭和43年(笹田建材として)  
 設 立：昭和49年11月(成海建設株式会社として)  
 資本金：2300万円 従業員：114名  
(アルバイト含む)  
 売上高：7億1500万円  
 事業内容：一般区域貨物自動車運送業  
 拠 点：本社ほか3営業所(愛知)  
 保有車両：83台(うちCNG車3台)

パンのグループ会社から学校給食の配送を委託されたことでした。配送先には名古屋市内の学校もありました。「名古屋市は環境問題に積極的に取り組まれており、市のホームページを見ると、環境対応車を推奨していることがわかりました。そこで、荷主さんから直接要請されたわけではありませんが、給食配送の業務をさせていただき上で、環境対応車を導入した方が良いだろうと考えたのです。そうすれば、われわれは荷主さんにアピールできますし、荷主さんも官公庁にアピールでき、入札時に優位になることも考えられます」(伊神社長)

環境対応車の候補としてはCNG車とハイブリッド車があったそうですが、CNG車を選んだ理由について、伊神社長は次のように話します。「子どもさんたちのいる学校に配送するわけですから、排気ガスはクリーンな方が良いでしょう。ハイブリッド車はディーゼルエンジンを使いますので、黒煙や硫黄酸化物はゼロではありませんが、CNG車はゼロですから、アピール度合いが違います。また、燃料代についても、最近北米を中心にシェールガスの生産量が増えていることから、今後日本でもCNGの値段が安くなるのではないかと期待しています」

逆にCNG車のデメリットとしては、充填所の少なさと、1回の充填で走行できる距離の短さ(200km強)を指摘します。また、365日配送業務のある同社にとっては、日曜日に休業する充填所が多いことも不便です。これらの条件を踏まえると、導入できるコースは限られますが、本社開拓事業部の安江部長は「給食配送に関してはほとんど支障がない」と言います。「給食を作る会社のある稲沢市には充填所があります。走る距離は1日70km程度ですし、土日は学校が休みですから充填所が休みでも問題ありません。また、給食を届けてから、空の容器を回収するまでに2時間くらいの待機時間がありますので、その

間に充填ができます。ですから、給食業務にはCNG車は使いやすいですね」

現在、同社では3台のCNG車(2トン車2台、3トン車1台)を導入しています。2トン車は給食配送、3トン車は名古屋駅周辺のスーパーへのパン配送を想定して導入しました。2トン車のうち1台は納入後、急遽依頼された給食以外の配送に使われていますが、今年度導入する1台は給食配送に使用する予定です。給食配送に使用している車両は5台ありますが、ゆくゆくは全車両をCNG車に切り替えたいと考えています。

### 荷主の要請に先駆けて 必要な車両を導入

CNG車の導入経緯からうかがえるように、同社では常に荷主の要望を先回りして、新しい車両を導入するように努めています。その一例として、2つの温度帯で管理できる車両をいち早く導入しました。最近ではコンビニエンスストアなどで、商品ごとに異なる温度帯での管理を求めるケースが増えています。従来の温度管理車は1つの温度帯でしか管理できないため、2種類の温度帯の商品があれば、2台での配送が必要でした。しかし、2つの温度帯で管理できる車両を使用すれば、配送を1台に効率化することができます。「当社のポリシーとして、荷主さんから直接要請される前に、必要な手を打っておくようにしています。荷主さんに要請されてから車両を一斉に替えるのは、当社のような小さな会社には困難です。そのため、常に今後の業界の動向を見越して、先手を打つように心掛けているのです」

こうした姿勢のおかげで、これまで荷主から要望を受けた時点では、すでにその条件に対応できる車両を提供することができたそうです。CNG車についても、今後を見据えた対応として、荷主企業から評価を得ています。



環境機器  
**EMS機器**  
導入

お客様  
訪問

《埼玉県新座市》

# 岡野運送株式会社

代表取締役社長 **岡野秀昭**氏に聞く

関東を中心に、食品に特化した配送サービスを365日24時間体制で提供する岡野運送。地球環境に配慮した高品質の物流サービス提供を目指す同社は、平成23年にEMS機器を全車両に搭載。採点基準を徐々に厳しくしたり、高得点者を表彰するなどして、ドライバーの運転技術向上と燃費改善に役立っています。



## 評価のハードルを徐々に高め 燃費と運転技術の向上を図る

### 現場の主体性に委ねる経営で 経常利益率が向上

「創業者の祖父が前身の岡野運送店を始めたのは昭和初期のことです。輸入したシボレーのトラックで、野菜や飼料などを運んでいました。当時はまだ牛車や馬車で運ぶのが当たり前の時代だったので、トラックが珍しくて人が大勢集まってきたそうです」と話すのは、昨年9月に岡野運送の4代目社長に就任した岡野秀昭氏。戦後は鉄骨やフォークリフトなどの運送を手がけた時期もありましたが、2代目社長（現会長）の時代に「365日定常的にある仕事」を志向して食品の配送にシフト。以来、20年以上にわたり食品に特化した物流サービスを提供しています。現在は、冷凍食品メーカー、清涼飲料水メーカー、洋菓子メーカー、食品総合問屋などの大手企業を主な顧客とし、店舗への配送が約9割を占めています。

岡野社長は就任以来、従来のやり方を大きく変えたそうです。「自分が現場に出てあれこれと指導するのではな

く、現場の長に伸び伸びとやってもらうようにしました。自分の役割は、みんながやる気を出せるようにすること。そして、みんなが『この人のためなら』と動いてくれるような人間形成を自ら心掛けることです。「現場に任せ



↑  
ドライバーレコーダー機能が  
付いたデジタルコを装着



↑  
「OK」マークが自印。全車両に  
デジタルコが装着されている



## 会社DATA

創業：昭和13年10月(岡野運送店として)

設立：昭和44年7月 資本金：6000万円

従業員：約150名

事業内容：一般区域貨物自動車運送事業、貨物利用運送事業、特定労働者派遣事業

拠点：本社を含め埼玉・栃木に6営業所

保有車両：97台(全車にEMS機器を搭載)

て、失敗の責任は自分が取る」という意識に切り替えたことで、現場が主体的に考えて動くようになり、今期は経常利益率が前年に比べ向上したそうです。

## デジタコを活用することで 毎日の運転がトレーニングになる

平成19年にISO14001(環境マネジメント)認証を取得するなど、環境対策に積極的な同社。なかでも最も重視しているのが燃費の向上です。「同じ仕事をする上で、燃料の使用量をどれだけ減らせるかに着目しています」と岡野社長。前年と比べて、売上に対して燃料使用量などの程度増減したかをチェックしています。目標は、同じ売上で燃料使用量を20%減らすこと。「以前は5%程度の目標でしたが、目標は高めに設定した方がより良い結果につながります。また、20%抑えることができれば、燃料代が今後10%上がったとしてもカバーすることができます」

こうした燃費改善のツールの1つとして活用されているのがデジタルタコグラフ(デジタコ)です。最初に導入したのは平成16年。当時約120台あったうち、近距離をルート配送する車両を除いた約60台に装着。平成23年には、ドライブレコーダー機能付きのデジタコを全車両に装着しました。同社のデジタコ活用のポイントとして、次の3点を挙げるすることができます。

### ①採点のハードルを徐々に高めていく

デジタコを導入すると、ドライバーは点数を上げることを意識して運転するようになるため、得点が徐々に上昇していきます。満点を取るドライバーが増えてきたら、さらに向上意識を持たせるために、急加速や急ブレーキなどの採点基準を少しずつ厳しく設定します。こうしてハードルを徐々に高めていくことによって、ドライバーの運転技術を高めるとともに、燃費改善に結びつけていきます。「デジタコを活用することで、毎日の運転が技術向



大型車に装着されている  
デジタコ

上のためのトレーニングになる」と岡野社長はデジタコを高く評価しています。

ドライバーの競争意識を高めるため、毎月のドライバーごとの点数のリストが各営業所に掲示されています。

### ②デジタコのデータに基づいた日常的な指導

乗務日報に急ブレーキやスピード超過などの異常値が現れた場合、ドライブレコーダーの映像に照らし合わせて、現場の上長が注意や指導を行います。事実に基づいた適切な指導をタイムリーにできるため、ドライバーの納得感も高まります。

### ③安全推進大会での高得点者の表彰

岡野運送では10年以上前から従業員の安全教育の一環として、毎年春と秋に「安全推進大会」を開催しています。365日24時間営業しているため、春の大会は営業所ごとに企画し、秋の大会は本社が企画することで、従業員はいずれかの大会に必ず一度は出席するように決められています。

安全推進大会では、実際に起きた事故の情報を共有するとともに、EMSの高得点者を表彰しています。

## 若い世代を中心に、運行管理への 抵抗感がない人が増えている

デジタコが導入されたことに対して、ドライバーの皆さんはどのように感じているのでしょうか。岡野社長によれば、「面倒くさいとか、管理されている感じを受ける人は1~2割いますが、若い世代の大半は、デジタコなどで運行を管理されることにあまり抵抗感がありません。むしろ、万が一事故が起きた時には自分を守るツールにもなりますので、前向きに捉えてくれているようです」

岡野運送では、今後もデジタコを活用しながら環境負荷軽減と安全運転の向上に努め、事業をさらに発展させていく考えです。



環境機器  
**EMS機器  
導入**

お客様  
訪問

《大阪府南河内郡太子町》

# 有限会社サクセス

取締役社長 **植村哲夫**氏、

株式会社タクト 業務部 業務推進課 課長 **小倉義弘**氏、株式会社タクト **松井信博**氏に聞く



↑左より小倉課長、植村社長、松井氏

サクセスは、取締役社長の植村哲夫氏が平成3年に設立した会社です。もともと東京で食品関係の営業マンをしていた植村社長が地元に戻り、荷主の目線で物流サービスを展開。現在は大手食品メーカー、オイシス（旧・近畿食品工業）の配送を中心に手がけています。「安全は利益」との考えから安全管理に積極的で、平成22年にデジタコを全車に搭載。デジタコから得られるデータを安全運転指導に活かしています。

## 安全運転の徹底が 結果として環境負荷の軽減にもつながる

### 営業マンの経験を活かし 荷主目線で物流サービスを提供

サクセスを設立した経緯について、植村社長は次のように話します。「営業マンは、物を一つ売るにもすごく苦労するんですよね。ですから東京にいた頃は、1円でも安くしようという営業マンの気持ちを理解してくれる物流会社はないものかと、いつも考えていました。大阪に戻ってからは、営業の立場で配達も行うようになりました。荷主であるメーカーの目線で配達しますから、顧客からの要望は何でも聞いて荷主さんに報告しますし、店頭での品出しも手伝います。こうした営業感覚を持った配送が評価されて『うちの配達も手伝って』と頼まれるようになり、次第に配達の方が本業になってきたんです」

関西の大手食品メーカーであるオイシスも、同社に配送を依頼した一社です。オイシスでは地域ごとに異なる

配送会社に依頼していましたが、サクセスが担当する地域はクレームが全くないため、担当地域が次第に増えていったそうです。現在は30台以上の車両を稼働させるまでに成長し、大阪・京都・奈良・滋賀の店舗（スーパー等）への商品配送を担当しています。

配送するのは日配食品のため、365日対応できなければなりません。そこで、万が一サクセスにトラブルが発生したときのために、サクセス設立の3年後には関連会社のタクトを設立し、いつでも業務を引き継げるような体制を取っています。

### 「安全が利益」。安全管理の 徹底のためにデジタコを活用

荷主目線で物流サービスを行う同社が、いち早く導入したのがGPSによる動態管理システムです。荷主から問い合わせを受けた時に、車両の位置を正確に把握できる

ように、携帯電話のデータ通信が始まった頃に、通信事業者や機器メーカーと共同でシステムを開発しました。

また、「安全が利益」という植村社長の考えに基づき、安全管理にも注力しています。「交通事故は物流会社にとって最も大きな負担になります。当社の場合、夜中から朝にかけて、開店前に配送することが多く、『道が空いているから』『遅れ気味だから』とスピードを出し過ぎる傾向があります。それを365日繰り返していれば、事故の確率は高まります。それが悩みの種でした」（植村社長）

動態管理システムでは、GPSによってほしいの速度を把握することができるため、そのデータを基に運行管理を行っていましたが、正確な運転状況の把握はできません。そこで安全管理をより強化するために、平成22年にデジタコとドライブレコーダーを全車に搭載しました。「デジタコなら急発進・急ブレーキまでわかりますし、ドライバーの帰社後にデータを本人に示すことができますから、安全指導に有効です」と、タクト業務部業務推進課の小倉課長は評価します。

安全管理において、同社が最も重視しているのが個人指導です。事故が起きれば、その映像を一人ひとりに見せて「自分だったらどうするか」を考えさせるようになっています。また、事故の頻度が高いドライバーに対しては、デジタコの記録を基に重点的に指導しています。タクト



← デジタコの記録は日報としてドライバーごとに管理されている



↑ デジタコ車載器の他、前方や車内を録画できるドライブレコーダーも搭載

#### 会社DATA

設立：平成3年10月 資本金：1300万円

従業員：75名(社員31名・パート44名)

事業内容：食品の運送事業、商品の検品・仕分け業務

拠点：太子営業所、京都営業所

保有車両：34台(全車にEMS機器を搭載)

店舗への配送には2トン車・3トン車を、工場からの引き取りには4トン車を使用。  
デジタコは全車両に搭載 →

の松井氏は「デジタコで管理者が最もチェックするのは、急発進・急ブレーキの回数です。回数の多さで運転の荒さがわかります」と話します。

現在、同社は各車両の運転状況をリアルタイムに把握できるシステムを開発中です。「事故防止のためには、帰社してから運転状況がわかっても遅い。危険な運転をしたら、そのタイミングで注意できるようにしたい」と植村社長。システムは今年10月に完成予定だそうです。

### 他者を思いやることが 当たり前の職場にしたい

店舗がオープンする1時間前には納品を終える必要があるため、ドライバーはどうしても時間に追われがちです。しかし、そんな時でも無理に急がずに安全運転を優先するように指導しています。「遅延などのトラブルは会社として対応し、ドライバー個人に責任を負わせません。われわれは長年にわたり、良いことも悪いことも全て荷主さんに報告することで、荷主さんとの間に信頼関係を築いてきました。そのためトラブルが起きた時でも、こちらの事情を報告すれば、荷主さんからお客様の方に対応していただけます」（植村社長）

一方で、エコについてはあまり意識していないそうです。「多いと1日30件くらい積み降ろしをするので、ストップ・アンド・ゴーの繰り返しで、燃費はもともと良くないんです」と松井氏。ただ、配送先は市街地が多いため、停車中はアイドリングストップを徹底しているそうです。「安全運転や周囲に配慮した運転を心掛けることが、結果として環境負荷の低減にもなると考えています。大切なのは、自分さえ良ければいいと考えるのではなく、他者を思いやることが当たり前であるような職場にすることです。それが、安全運転や仕事の丁寧さ、ひいては環境への配慮にもつながります」（植村社長）



LEVOからのお知らせ

# 環境対応車の 補助金申請期日迫る

平成25年度の国土交通省低公害車普及促進対策費補助金の「交付予定枠」の申し込み開始時期が迫ってまいりました。**9月2日から9月30日まで**に交付予定枠の申し込みを行い、内定を受けなければ補助金申請はできませんので、ご注意ください。

なお、国土交通省「低公害車普及促進対策費補助金」およびトラック協会「低公害車導入促進助成金」の金額の一覧表を掲載しますので、ご覧ください。また、申請にあたって間違いがないようにQ&Aの抜粋を掲載しましたので、ご一読願います。

一方、事業用自動車の先進安全自動車（ASV）の導入に対する国土交通省の補助事業についても紹介します。

## 平成25年度国土交通省「低公害車普及促進対策費補助金」および トラック協会「低公害車導入促進助成金」一覧表

### 1 経年車の廃車を伴う新車導入の場合

補助金対象車両	補助金対象車両区分		国土交通省		全ト協 助成金額	地ト協 主な助成金額
			車両価格差	補助金額		
CNGトラック(新車)	最大積載量	4トン未満	806千円	403千円	135千円	134千円
		4トン以上	3029千円	1514千円	505千円	504千円
優良ハイブリッドトラック (新車)	最大積載量	4トン未満	780千円	390千円	98千円	97千円
		4トン以上	2697千円	1348千円	338千円	337千円

### 2 新車導入のみの場合

補助金対象車両	補助金対象車両区分		国土交通省		全ト協 助成金額	地ト協 主な助成金額
			車両価格差	補助金額		
CNGトラック(新車)	最大積載量	4トン未満	806千円	268千円	135千円	134千円
		4トン以上	3029千円	1009千円	505千円	504千円
優良ハイブリッドトラック (新車)	最大積載量	4トン未満	780千円	260千円	98千円	97千円
		4トン以上	2697千円	899千円	338千円	337千円

### 3 使用過程車の改造車の場合

補助金対象車両	補助金対象車両区分		国土交通省		全ト協 助成金額	地ト協 主な助成金額
			改造費	補助金額		
使用過程車のCNG改造車	最大積載量	4トン未満	806千円	268千円	100千円	100千円
		4トン以上	3029千円	1009千円	100千円	100千円

※これらの額によることが適当でない車両については、別途定められますので、早めにご確認下さい。

※CNG車の大型車補助金は個別設定となりますので、該当車両については早めにご確認下さい。

※全ト協のバイオフィューエル車の助成金額は定額50千円です。

※地ト協の助成金額は参考額です。詳細はそれぞれの都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい。

## 補助金申請時に多い質問「Q&A」

Q 国土交通省の補助金だけを受けることはできますか？

A できません。トラック協会あるいは導入する車両の「使用の本拠の位置」の属する地方自治体等、国土交通省以外のいずれかの補助金を受けなければなりません(協調補助要件)。

Q トラック協会の会員ではないのですが、国土交通省の補助金は受けられますか？

A 国土交通省の補助金の要件を満たせば受けられます。ただし、国土交通省以外に地方自治体等の補助金を受け、「協調補助要件」を満たす必要がありますのでご注意ください。

Q 昨年度以前に登録した車両ですが、補助金は受けられますか？

A 使用過程車のCNGトラックへの改造の場合のみ、補助対象となります。それ以外は、平成25年度新規登録車両に限ります。

Q 年度内に導入予定の補助対象車両が3台未満ですが、補助金は受けられますか？

A 受けられません。ただしグリーン経営認証制度、Gマーク(安全性優良事業所認定制度)、ISO9001/14001認証制度などの認定を受けている運送事業者は、その認定書の写しを添付すれば、年度内に1台の導入でも補助金が受けられます。また、経年車の廃車を伴う新車導入の場合も、年度内に1台の導入でも補助金交付を受けられます。

Q 国の補助金を受けずに導入した車両は、台数要件の台数にカウントできますか？

A 国土交通省の補助対象車両であれば、補助金を受けずに導入した場合も台数として認められます。補助金申請する車両の申請書に、「3台要件確認用」として車検証の写しを添付して下さい。

Q 経年車の廃車を伴う新車導入の場合、「通常車両価格との差額の1/2(新車のCNG・優良ハイブリッドの場合)」を受けられるとなっていますが、「経年車の廃車」の定義は何ですか？

A 「経年車」は新規登録日から起算した車齢が平成25年度中に10年以上経過している自動車を指します。「廃車」とは使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)に基づいて引取業者に引き渡すことをいいます。

また、廃車する自動車は上記引取業者に引き渡した(引取日)以前1年間以上所有していること、車両検査証上の所有者名が新車導入事業者と一致していることが必要です。

Q (ISO等をもっていない場合)1台購入し、2台をリースで導入したいのですが、台数要件を満たしますか？

A 台数要件は満たします。リースで導入した車両の車検証の写しを申請書に添付して下さい。

Q 国土交通省の申請書類はどこに行けば入手できますか？

A 「交付予定枠の申込書」、申請書とも、国土交通省自動車局のウェブサイトに掲載され、ダウンロードすることができます。また、LEVOのホームページでも「環境優良車普及事業」のページに情報を掲載しています。インターネットをご利用いただける環境にない場合等は、LEVOにお問い合わせ下さい。尚、協調先となるトラック協会や地方自治体等の申請書は、それぞれの窓口にお問い合わせ下さい。

[参考：国土交通省 自動車運送事業用車両の低公害車導入に係る補助制度のご案内(平成25年度)]

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk1\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000003.html)

Q 「内定通知書」を受領すれば、補助金を受けられることになるのですか？

A 違います。「交付予定枠の内定通知書」を受領すると、国土交通省への申請を行う権利を得たことになるだけです。内定通知書を添えて補助金申請を行う必要がありますので、十分ご注意ください。

Q リースでの導入の場合、「交付予定枠の申込書」は誰が提出するのですか？

A 車両を使用する運送事業者です。リースで導入する場合も、リース会社名ではなく、必ず使用(賃借)する運送事業者名で提出して下さい。

Q リースでの導入の場合、国土交通省の申請書は誰が作成・提出するのですか？

A 車両の所有者であるリース会社です。

## 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

国土交通省は、ASV装置を装着した事業用自動車(車両総重量8トン以上)の購入に対し、補助金を交付します。

ASV装置を装着した車両を購入する場合、下表の補助金額を上限としてASV装置購入に係る総費用の2分の1の補助が行

われます。補助申請の受付は平成25年5月20日から平成26年1月31日までとなっていますので、早めに申請してください。詳細は、国土交通省の各地方運輸局もしくは運輸支局にお問い合わせください。

補助対象装置	補助金額
①衝突被害軽減ブレーキ	上限 100,000円 <sup>(※)</sup>
②ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置	上限 50,000円 <sup>(※)</sup>
③車両横滑り時動力・駆動力制御装置	上限 100,000円 <sup>(※)</sup>

※同一車両に複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限150,000円

# 居眠り運転警告システム (スリープバスター)の実証試験結果について

LEVOでは、交通事故防止の観点から注目されている「居眠り運転警告システム」(スリープバスター)について、トラック・バス事業者様のご協力を頂いて実証試験を実施しました。

## 実証試験の概要

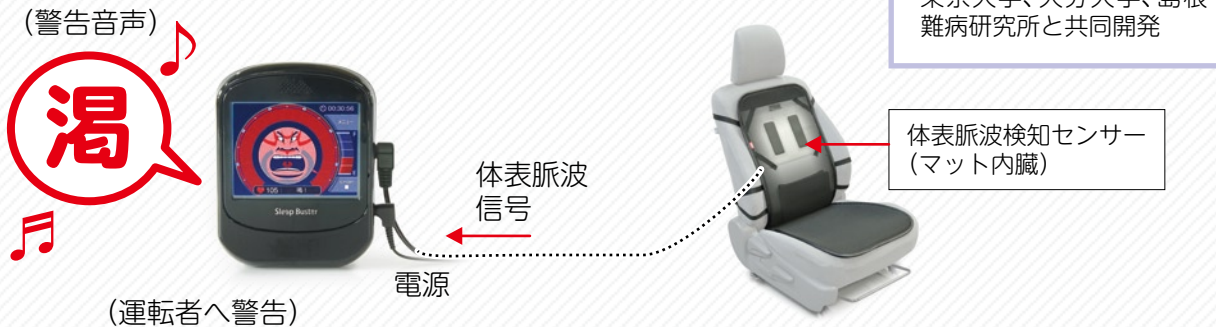


## 居眠り運転警告システム(スリープバスター)

### 機能概要

- ①装置に着座したドライバーの体表脈波\*をセンサーにより検知 \*運転者の心拍・脈波などの生体信号
- ②体調変化、疲労、眠気などをモニターを介してドライバーに画面と音声により告知
- ③運転中に記録したデータにより、運転後にドライバーの疲労などを解析

### 主な概要



### システムの原理

スリープバスターは、交感神経の急激な立ち上がりを検知して警告

**交換神経**…活動している時、緊張している時、ストレスを感じている時に働く自律神経  
**副交感神経**…休息している時、リラックスしている時、眠っている時に働く自律神経

### 実証試験事業者及び試験スケジュール

実証試験事業者	H24年9月	H24年10月～12月	H25年1月～2月	H25年3月
<ul style="list-style-type: none"> <li>京王電鉄バス(株)</li> <li>京王バス東(株)</li> <li>京成バス(株)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>試験内容及び装置の説明</li> <li>装置取付</li> </ul>		<b>アンケート実施</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバー</li> <li>運行管理者</li> </ul>	とりまとめ
<ul style="list-style-type: none"> <li>久留米運送(株)</li> <li>(株)ボルテックスセイグン</li> </ul>				

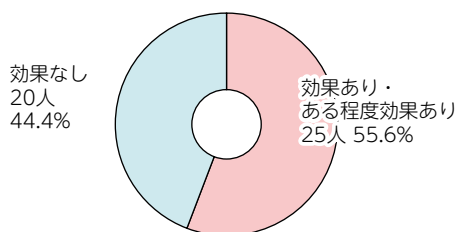
### 実証試験供し車両、ドライバー数及びアンケート回収数

実証試験事業者	供し車両	主な運行経路	ドライバー数	アンケート回収数
京王電鉄バス(株)	都市間高速バス	新宿 ↔ 仙台	40	13 (1)
京王バス東(株)	都市間高速バス	新宿 ↔ 名古屋	68	24 (1)
京成バス(株)	都市間高速バス	西船橋 ↔ 名古屋	39	38 (2)
久留米運送(株)	都市間輸送トラック	久留米 ↔ 東京	4	4 (1)
(株)ボルテックスセイグン	都市間輸送トラック	群馬 ↔ 大阪	2	2 (4)
<b>計</b>			<b>153</b>	<b>81 (9)</b>

\* ( ) 内は運行管理者のアンケート数

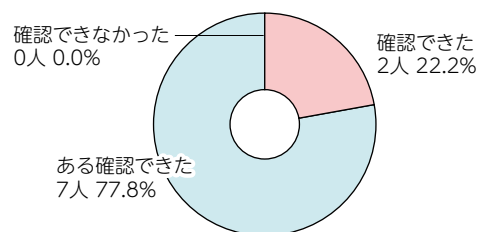
### アンケート結果(ドライバー、運行管理者)

#### スリープバスターを理解した者の効果



- 約6割のドライバーが効果有り、ある程度の効果ありと回答
- 効果が感じられないと回答したドライバーの7割は警告と眠気意識のずれが原因

#### 運行管理者の解析データ確認



- 9人全員が解析データにより運転者の体調変化、眠気予兆が確認できる

### まとめ

- ◎スリープバスターはドライバーの居眠り運転防止支援に一定の効果がある。また、運行管理への活用もでき、事故防止の一助になると期待される。
- ◎平成25年度国土交通省補助金(過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援:予定)を活用したLEVOリース事業において普及を促進する。

# LEVO=皆さんと共に

## 平成25年度 CNG車カーボン・オフセット事業について

当機構(LEVO)は、平成25年度に新たにCNG車をリース契約した事業者様を対象に、同車両に有償(実費)でカーボン・オフセットを付与する事業を実施いたします。

車両には、カーボン・オフセット付CNGであることを表すため車体貼付ステッカー及びカーボン・オフセット証明書を発行します。

カーボン・オフセットの付与を希望される事業者の皆様は、リース契約時に当機構から送付されるカーボン・オフセット申込書に必要事項をご記入の上、当機構までお申し込みください。



申し込み受付期間: 平成26年3月末日まで      オフセット量: 約4トン(車両の年間排出量の50%相当)  
カーボン・オフセット費用: 約10,000円(実費)      クレジットの種類: 京都クレジット(CER)を予定  
手数料(排出権の調達、国口座へ移転)はLEVO負担

【お問い合わせ】 事業部 担当: 原田 TEL 03-3359-8536

## 一般財団法人運輸・交通SAS対策支援センターの活動を支援

### 睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策は企業の社会的責任です。

一般財団法人運輸交通SAS対策支援センター(理事長: 高橋栄一)は、平成24年度より全日本トラック協会のSASスクリーニング検査料の助成対象検査機関として指定を受け、本格的な事業展開を開始し、平成24年度は約12,000名の検査実績を上げました。

平成25年度も引き続き、運輸・交通事業等における事故の軽減、防止、安全性の向上に資するために積極的にSAS検査事業を推進しています。

LEVOは、環境優良車普及とともに、自動車運送事業に係わる交通安全に資する活動の一環として、SASサポートセンターの活動を支援しています。



自宅で出来る  
簡易検査

### SASスクリーニング検査のお申し込み・お問い合わせ



一般財団法人  
運輸・交通SAS対策支援センター

東京都新宿区四谷2-14-8 | TEL.03-3359-9010 | FAX.03-3353-5431 | ホームページ:<http://www.sas-support.or.jp>