

# LEVO NEWS

ORGANIZATION FOR  
THE PROMOTION OF  
LOW EMISSION VEHICLES

2014年 新春号  
No.56

お客さま訪問

環境優良車 志賀興業株式会社

環境機器 株式会社 塚腰運送

南総通運株式会社

今井運送株式会社



- ◎年頭のご挨拶 環境優良車普及機構 会長 岩村 敬
- ◎平成26年「年頭の辞」国土交通省 自動車局長 田端 浩
- ◎天然ガス自動車の新たな時代へ



一般財団法人

環境優良車普及機構



# 年頭のご挨拶



一般財団法人 環境優良車普及機構  
会長

岩村 敬



新年あけましておめでとうございます。

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の皆様には、当機構の事業につきまして、多大なるご理解とご支援、ご協力を賜っておりますことに、改めて厚く御礼申し上げます。

さて、当機構は「一般財団法人 環境優良車普及機構」に組織変更をして早いもので二回目の正月を迎えました。一般財団化を機に、当機構は ①環境優良車の普及促進、②エコドライブ支援機器の普及促進等環境・省エネ対策の推進、③ソフト・ハードを含めた交通安全施策の推進を3本の柱として事業を推進しているところでございますが、今のところ一般財団への移行もスムーズに進み、微力ながらもこれらの事業にまい進いたしているところでございます。これもひとえに皆様方のご支援の賜と深く感謝する次第でございます。

昨年は、私共の事業に直接関連する、大型CNG車及び同スタンドの整備並びにEMS機器等の普及促進につきまして、国の新たな補助制度が、国土交通省と環境省及び経済産業省との連携事業として創設されました。「中距離貨物輸送分野の低炭素化に係るモデル事業」及び「省エネ型陸上輸送実証事業（エコドライブ総合プログラム実証事業）」がそれぞれでございますが、当機構もこれらの補助事業に積極的に参画し、昨年末までに所要の事業採択を頂いたと

ころでございます。

また交通安全施策の面でも、関連法人の行ったSASスクリーニング検査が前年の2倍近い実績をあげたほか、新たに居眠り運転警告システムの普及などにも積極的に取り組みました。このように一般法人化2年目の昨年は、大きな節目の一年といえる年でした。

翻って、昨年は、我が国をめぐる経済社会情勢にも、当機構の事業に係るエポックメイキングな変化がみられた年となりました。即ち、天然ガス自動車の普及をめぐる「シェールガス革命」の影響であります。東日本大震災以来、我が国のエネルギー需給における天然ガスの重要性が飛躍的に高まりつつあるとともに、その価格の上昇もみられたところでした。そうしたところに、米国で進む「シェールガス





革命」のうねりが、世界のエネルギー事情を一変させるような大きなインパクトで以って押し寄せて参りました。具体的には、我が国の企業連合が米国等の許可を得て、2017年以より、シェールガスの我が国への輸出を行えるようになり、このため我が国においても天然ガスの安定的な供給と価格の大幅な低下が期待されるようになって参りました。

このような天然ガスをめぐる情勢の変化から、ここ数年、インフラ整備の遅れもあって足元では低迷ともいえる状況にある天然ガス自動車の普及につきましても、水面下においては新たな胎動ともいえる動きもみられるようになって参りました。先程も述べたように、昨年には「大型CNG車による中距離貨物輸送」について、国の新しい助成制度がスタートしたのを皮切りに、日本の自動車メーカーが、2015年には大型CNG車の新車を開発・販売するとともに、大型LNG車の開発、中小型CNG車の改良にも取り組まれることを内外に明らかにされ、更に海外の自動車メーカーや海外のエネルギー供給事業者の中にも、日本の天然ガス自動車市場への参入に並み並みならぬ関心を示すところもでてくるようになりました。そして2017年、シェールガスの輸入が開始されれば、低廉・安全的な天然ガスの供給が期待されるようになっていきます。

一方で、景気が少しずつ上向き、これに伴って人流や荷動にも曙光がさしはじめている中で、自動車運送事業を取り巻く経営環境は、専ら燃料価格の高



騰によって依然として厳しい状況にあります。こうした状況の中での天然ガスをめぐる一連の動きは、厳しい運送事業の経営面からも、その大きな改善効果が期待されるところです。

私共機構も、天然ガス自動車の普及の低迷とともに依然として厳しい事業環境にございますが、役職員一同ここを正念場と心得て、環境問題のみならず、エネルギーセキュリティー面、運送事業の経営面からも、天然ガス自動車の普及に、引き続き注力して参りたいと思っております。

勿論、その他の環境優良車や環境・省エネ機器の普及、エコドライブの推進、交通安全対策等にも精一杯の努力を重ねて参る覚悟でございますので、私共機構の事業に、引き続き暖かいご理解とご支援のほどを宜しくお願い申し上げます。

本年は、甲午の年、即ち五行(木、火、土、金、水)でいう「キ(木)ノエ」の年に当たります。「木」が「火」の上に位置することから、「木」が象徴する環境産業が市場の原動力となる「火」に支えられた大変縁起の良い年になることが期待できると考えられます。景気回復がより確実となり、運送事業者の方々を取り巻く厳しい経営環境が改善され、この1年が素晴らしい年となりますよう、お祈り申し上げます。年頭のご挨拶といたします。





# 平成26年「年頭の辞」

国土交通省自動車局長

田端 浩 *たばた ひろし*

皆様、新年あけましておめでとうございます。  
平成26年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

昨年決定した2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催は、東日本大震災から復興した力強い日本の姿を世界に発信する絶好の機会であり、自動車局としても、大会が成功するように局を上げてしっかりと対応していきたいと考えております。

さて、最近の我が国の経済は、緩やかな景気の回復がみられ、デフレ脱却に向け着実に前進していますが、中小企業がほとんどの運輸業界にあっては依然厳しい経営環境にあるものと認識しております。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。

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を踏まえた安全対策については、事故後に設置したバス事業のあり方や過労運転防止対策等に関する検討会の検討結果を踏まえ、昨年4月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定しました。同プランに基づき、新高速乗合バスへの移行・一本化や交代運転者の配置基準の策定、効率的・効果的な監査・実効性のある処分等について既に実施に移したほか、本年には、貸切バスの新たな運賃・料金制度へ移行することを予定しています。その他、同プランに掲げられた各措置について、平成25・26年度までの2年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、これらの実施状況について随時フォローアップ・効果検証を実施することにより、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組を集中的に進めることとしております。

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。

それぞれの主な具体的な取組事例を挙げますと、安全基準については、平成27年から市場導入が予定されている燃料電池自動車の世界最速普及を目指すべく、昨年6月に日本が主体となって作成した世界統一技術基準を、我が国の保安基準に本年3月を目処に導入します。ASVについては、自動走行システムの構築な

どによる世界一安全・快適な道路交通の実現を目指し、運転支援技術の高度化の促進に努めるとともに、大型トラック、バスの衝突被害軽減ブレーキに対する助成措置を通じた普及促進に引き続き取り組んで参ります。自動車アセスメントについては、乗用車の衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置などの予防安全技術を、本年度から評価項目に加えて、普及促進を図って参ります。

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、運輸安全マネジメントの充実、アルコール検査の実効性の向上、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の必要性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を展開するとともに、中間年にあたる平成25年までの成果について5年間の総括評価を行った上で、目標達成に向けた対策の点検・改善を実施し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として、「過労運転による事故防止」を昨年度に引き続き検討するとともに、最近、運転者が突然意識を失い事故を起こすことが増加していることから、「健康起因による事故防止」についても検討の対象に含めることとしました。また、より高度かつ複合的な調査・分析を実現させ、より客観性、実効性のある再発防止策の提言を行えるよう、平成26年度より「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事故調査機能の強化を図って参りたいと考えております。

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。これまで、国際ルールの策定に関する取り組みを講じてきたほか、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、昨年6月末に新安全輸送ガイドライン等を取りまとめ、これに基づく取り組みを8月より開始したところです。引き続き、新安全輸送ガイドライン等の適切かつ確実な実施を図るとともに、更なる安全対策を講じていく所存です。

自動車検査については、不正車検の防止等を図るため、新規検査時等の車両画像取得の運用を引き続き進めるとともに、適切な点検整備を行うための受検者への審査結果情報の提供に努め、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。

自動車の整備については、例年実施している「不正改造車を排除する運動」では、街頭検査等を通じ不正な二次架装及び不正改造車を排除し、交通の秩序維持を図り、「自動車点検整備推進運動」では、自動車ユーザーに対し、点検整備の必要性について啓発して参ります。特に、点検整備の励行を促す環境を整備するため、車検時の点検整備実施状況等を車検証備考欄に記載する等の措置を講じて参ります。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、設計・製作等に起因する不具合を発見し、必要な改修等の実施により着実に事故、トラブル等の未然防止を図るためには、メーカー等が、適切に不具合情報を収集・分析するとともに速やかに原因究明を行い、ユーザーの視点に立ってリコール届出を行うことが重要です。メーカー等の適切かつ迅速なリコール届出を促進するため、引き続き（独）交通安全環境研究所自動車リコール技術検証部とも連携し、国土交通省としても、不具合情報収集と調査分析、リコール監査等の充実・強化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。また、平成26年度よりバス事業者のバス車両購入に係る負担を軽減する観点から、国の支援の下、地方公共団体がバス車両を保有してバス事業者にリースする「公有民営方式」の導入も行うこととしております。

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・活性化特措法」の施行後4年余りが経過し、運転者の賃金が上昇に転ずるなど一定の効果は出ていますが、多くの地域で供給過剰は解消していないなど、当初の期待ほどの効果とはなっていません。このため、第185回臨時国会において、供給過剰の地域において、これを一層効果的に解消するとともに、運転者の要件を厳しくするなどしてタクシーサービスの水準を向上させるための仕組みなどが盛り込まれた議員立法による改正法が、衆議院・参議院それぞれで賛成多数により可決され、成立しました。

これに伴い、国土交通省としては、タクシー事業の供給過剰問題の早期解決とサービスや安全性の向上の実現を図るため、衆議院及び参議院のご意向をしっかりと受け止め、法律の規定及び附帯決議に基づいて各種基準の設定等を行っているところであり、現在行っているパブリックコメントで頂戴したご意見等も踏まえつつ、関係者のご協力を賜りながら、改正法が適切に運用されるよう、全力で取り組んで参りたいと思います。

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事業者の方々で

あり、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、現在のトラック事業が抱える様々な課題等について、昨年2月と6月にトラック産業に係る取組作業部会を開催し、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て参りました。具体的な対策としましては、参入基準の見直し、受委託点呼の導入、速報制度の導入等を実施したところですが、今後とも、トラック産業の将来ビジョンに関する検討会やトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議等を通じて、トラック産業の健全化に向けた施策に取り組んで参ります。

また、軽油価格高騰対策につきましては、燃料サーチャージの導入促進を図るため、公正取引委員会と連携した通達の発出や経産省と連携した全国の経済団体に対しての協力要請を実施したところであり、今後ともトラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナーの開催等を通じて強力に取り組んで参ります。また、経済対策としてトラック運送事業者のコスト構造の改善に資するよう環境性能に優れた車両や燃費のよいエコタイヤの普及等を推進していくとともに、省エネやエネルギーの多様化に向けた対策を強化して参ります。

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二年が経過し、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。

昨年11月にワルシャワで開催されたCOP19において、石原環境大臣から2020年度の温室効果ガス削減目標として2005年度比3.8%とする目標が発表されたところですが、自動車分野からのCO<sub>2</sub>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参ります。また、平成26年度税制改正において、自動車取得税の税率引下げ、エコカー減税の拡充、グリーン化特例の延長・拡充等がなされることとなりましたが、こうした政策税制や事業用自動車に対する低公害車（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。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引き続き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、環境省とともに、今年3月中の最終とりまとめに向け、検討を行って参ります。

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・認証をはじめとし、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。

このうち、自動車基準・認証制度の国際化については、昨年6月に閣議決定された「日本再興戦略」において、「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施することとされ、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）等における連携等を通じて、我が国制度・技術の国際標準化、相手国でのデファクト・スタンダード獲得等を推進することとされています。具体的には、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、①水素燃料自動車（HFCV）といった「日本の技術・基準の戦略的国際基準化」、②アジアにおける交通事故・大気汚染の防止に向けた「アジア諸国との連携」、③2015年度の国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）の導入を目指した「全世界かつ車両単位の相互承認の実現」、④官民連携による「基準認証のグローバル化に対応する体制の整備」を4つの柱とした「自動車基準認証国際化行動計画」を着実に実施することとしております。

第六は、自動車情報の一層の利活用の推進です。

自動車の保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)は、従来、警察署や県税事務所に個別に出頭する必要があった新車新規登録の各種行政手続きをオンラインで一括して行えるようにし、申請者の手続きの負担軽減等を図るサービスであり、現在、11都府県において利用が可能となっております。導入都府県では、既に利用率が6割を超えており、今後も関係機関と連携・協力しながら利用促進に取り組んで参ります。

さらには、平成29年度までに全国で稼働及び対象手続きの拡大するために関係機関と連携・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、都道府県等に対して、積極的に働きかけて参ります。

また、個々の自動車の登録検査は、自動車の流通や国民の財産権の保護のため、国が直接行い、自動車の登録情報を自動車登録検査電子情報システム(MOTAS)で管理しており、極めて重要な社会基盤となっています。仮に大規模災害等により本システムが被災し登録検査業務が停止した場合、全国の自動車取引に重大な支障が発生し、我が国の経済活動や国民の権利保全に深刻な影響を及ぼすこととなります。このような事態が生じないよう、MOTAS等の災害時対応力の強化に向けた対策を推進して参ります。

次に、MOTASで管理されている自動車情報を広く一般に提供し、様々な分野で有効活用していただくため、情報提供の取り組みを積極的に進めて参ります。自動車情報の提供にあたっては、平日の9時~17時までとしていましたが、自動車流通の現場では土日に契約等を行うケースも多く、関係書類の作成のため同サービスを土日利用したいとの声等が従来よりあったことから、昨年11月9日から土日祝日も平日と同様の運用時間で同サービスを開始しました。今後もこうした声を反映し利用しやすいサービスを提供するよう努めて参ります。

第七は、自動車事故被害者対策の充実です。

自動車損害賠償保障制度に関しては、自賠責保険金支払を通じた自動車事故による被害者等の保護の充実に努めているほか、昨年の被害者意見交換会での意見等を踏まえ、新たに7つの短期入所協力施設を指定し

たところ。また、独立行政法人自動車事故対策機構においては、療護施設の設置・運営や訪問支援の充実等を効率的かつ効果的に行うことにより、被害者保護の中核的役割を果たしています。

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をはじめとした皆様からのご意見を幅広く伺いながら、被害者救済対策の一層の推進に努めて参ります。

第八は、独立行政法人・特別会計改革に係る動きです。

自動車検査登録業務や自動車検査登録勘定のあり方については、これまでも過去に様々な議論がなされてきましたが、今般、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が昨年12月24日に閣議決定され、政府としての見直し方針が固まったところであります。

本閣議決定においては、国の登録業務の一部を自動車検査独立行政法人に移管、業務の更なる効率化・合理化による自動車ユーザーの利便性向上等の取組とあわせ、自動車検査登録勘定は引き続き存続することが盛り込まれました。自動車事故対策機構については、自動車アセスメント業務も含めて、現状の組織を維持することとされたところです。

今後、この閣議決定を踏まえ、関係法令の整備等必要な対応を適切に進めて参ります。

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、それに十分に応えられるように、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対しまして、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が、本年もまたそれぞれの分野において大いに活躍され、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。



# 天然ガス自動車の新たな時代へ

“眠れる資源”と言われた頁岩（シェール）層からの天然ガス（シェールガス）の採掘が可能になり、エネルギーの未来図が大きく変わろうとしています。

このような流れの中で、天然ガス自動車の役割はますます増加していくものと期待されています。ここでは、天然ガス自動車を取り巻く様々な情勢を紹介します。

## 桁違いに存在するシェールガス

根源岩（ソースロック）であるシェール層で生成した天然ガスを100とすると、多くは大気中に拡散しますが、そのうち特殊な地層に残った2～3を在来型の天然ガスとして採掘しています。

これに対し、図1に示すようにシェールガスはシェール層にとどまっている50の天然ガスで、体積的に圧倒的に多く存在します。これまで膨大な天然ガスを手に入れる可能性ができたことが「革命」たるゆえんとも言われています。

## シェールガス革命に沸く北米

このような背景から、北米ではシ

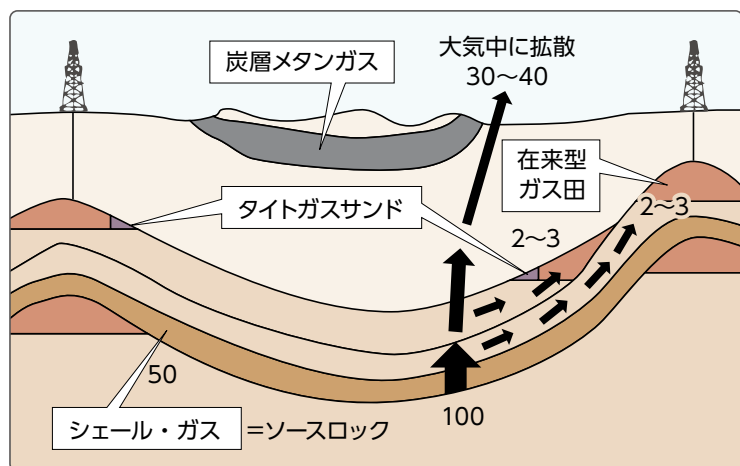
ェールガスの採掘が盛んに行われています（写真1）。

米国では、今後、天然ガスは安価で、安定的に供給されると考えられており、図2に示すように軽油と比

較し、大幅に安く供給されると予測されています。

図3に示すように北米のシェールガスの日本への輸入が計画されており、2017年以降には現在より3割

図1 天然ガスの賦存と賦存量（イメージ）

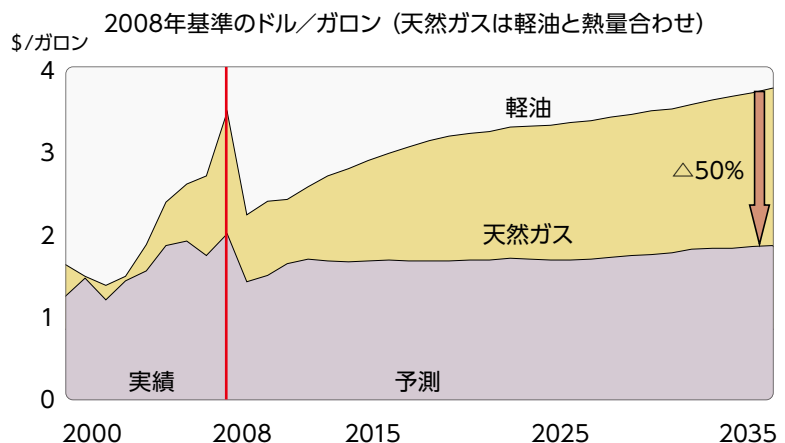


出典：シェール・ガス革命と革命後の世界  
JOI(2012.5) 石井彰(エネルギー・環境問題研究所代表)



写真1 米国テキサス州ダラス郊外のシェールガス採掘現場（一社）日本ガス協会提供

図2 米国における天然ガス価格の予測事例



出典：米国エネルギー省 EIA, Annual Energy Outlook 2010

### 図3 北米において検討中の主要なLNGプロジェクト

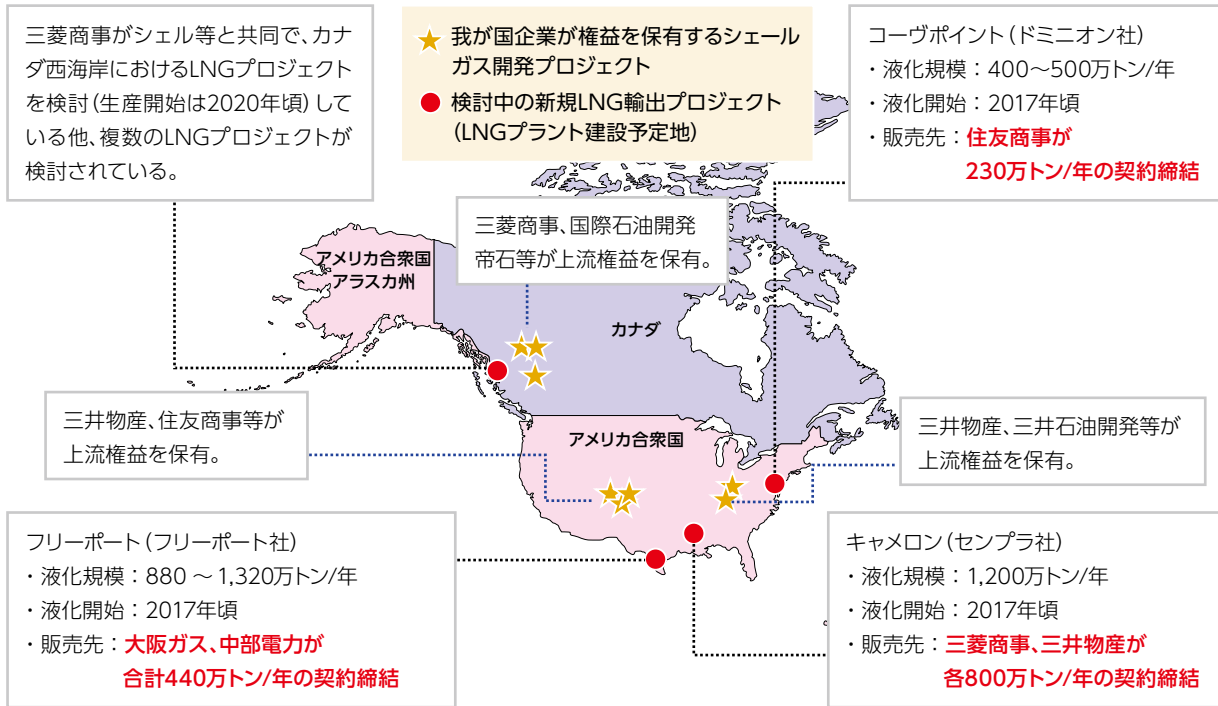


写真2 UPSのLNGトラクタヘッド  
出典 UPSホームページ  
<http://www.pressroom.ups.com>

以上低廉な天然ガスが導入されると期待されています。

北米におけるシェールガス採掘の本格化に伴い、世界の天然ガスの流れも大きく変わりつつあります。

米国は日本へシェールガス輸出認可を出すなど、エネルギー資源の輸出に積極的なエネルギー政策に舵を切りつつあります。米国向けのLNGが行き場を失い欧州市場への流入・価格低下が考えられ、そのためロシアの天然ガスの欧州市場シェアが低下しており、日本等アジア市場の開拓が急務となっています。また、新資源国モザンビークは積極的に供給

先を開拓し、豪州は競争激化の中で新たな供給先開拓と価格交渉に直面しています。

このような状況から、将来、日本の天然ガス輸入先の多様化、それに伴う天然ガス供給の安定化・低廉化が期待されています。

### 北米の輸送業界は天然ガス自動車にシフト

北米の輸送業界ではコスト削減の

ため、天然ガストラックへの転換が加速しています。

ウォールストリート・ジャーナルによると、住宅改修用品大手ロウズは配送委託先トラック会社に対し、2017年までに数百台の所有トラックをすべて天然ガス車に切り替えるよう要望しました。

消費者用品大手P&Gは、すでにトラックの7%を天然ガス車にしており、2年以内に20%に増える可能



写真3 営業運行に使用されている大型CNGトラック



性があります。宅配大手UPSは、2014年末までに天然ガストラックを1,000台購入する計画で、同業フェデックスも向こう10年に長距離トラックの30%を天然ガス車に切り替える予定です。

大型天然ガス・エンジンの開発も進んでいます。カミンズ・ウェストポートは12リッターの天然ガス・エンジンを発売しており、2014年にはスウェーデンのボルボも大型トラック用の天然ガス・エンジンを発表する計画です。

現時点ではLNG車（トラクター）の価格は約1,750万円～1,800万円（1\$ = 100円換算）で、ディーゼル車の価格（約1,050万円）を大幅に上回っており、今後の普及は主に車両の価格にかかっていると考えられています。

## 国内における天然ガス自動車に関わる動きも活発化

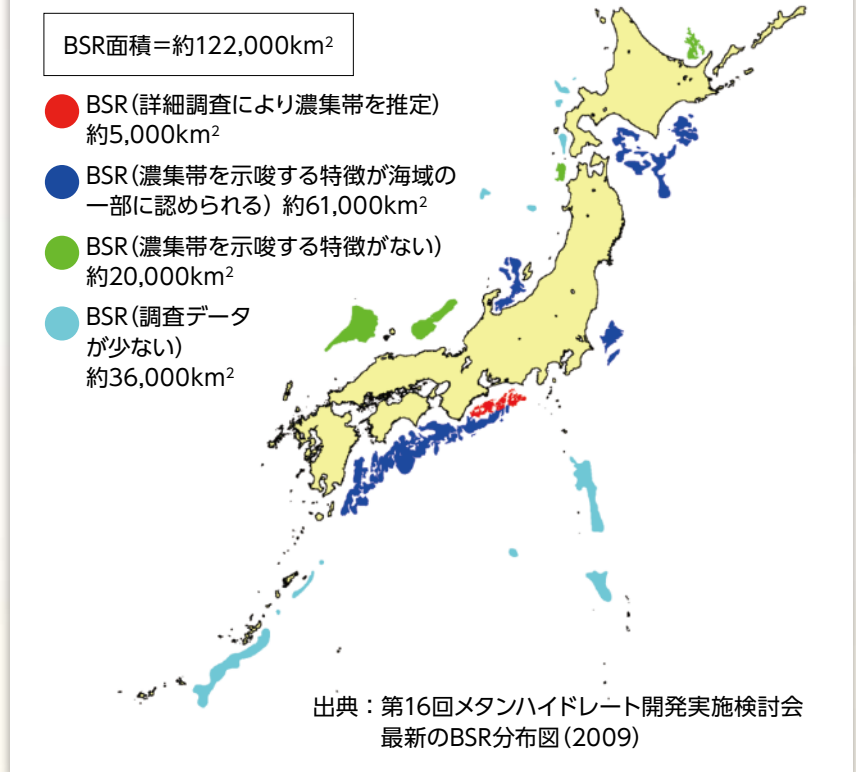
シェールガス革命に伴い、国内においても天然ガス自動車の新たな時代に入りつつあります。

いすゞ自動車の細井社長は、平成25年11月20日の第43回東京モーターショープレスブリーフィングで、いすゞは2015年には大型CNGトラックを市場投入する予定であることを発表しました。また、さらなる燃費の向上と液化天然ガス使用による航続距離の延長を図るなど、天然ガストラックの進化を図っていくことです。

また、シェル石油は、LNGインフラの整備を行いLNGトラック普及のパイロット事業を来年にも開始することを東京トラックショー2013（平成25年10月）において発表しました。

図4 日本周辺海域のBSRの分布

BSR：メタンハイドレートの存在を示す指標



国土交通省は環境省と連携し、平成25年度より中距離貨物輸送を担う大型CNGトラックのモデル事業を行っており、平成26年度もさらに事業の充実が計画されています。大型CNGトラックについては、平成23年12月より（一社）日本ガス協会が、「大型CNGトラックの都市間輸送実証事業」（事業委託先：（一財）環境優良車普及機構）においても、3台の大型CNGトラックを運送事業者の皆様にも実際の営業運行にお使いいただいております（写真3参照）。

## 夢のエネルギー、メタンハイドレート

将来、日本が天然ガス資源大国になる可能性があります。そのカギは、日本近海に存在する「メタンハイドレート」です。

メタンハイドレートは、水とメタ

ンガスからできた氷状の固体で、海底の冷たい地層等に水圧などの高い圧力のもと安定に存在しています。日本近海には、日本の天然ガス使用量の100年分に匹敵する量のメタンハイドレートが存在すると言われております。日本近海は、世界最大のメタンハイドレート量を誇っており、将来、日本は世界有数のエネルギー資源大国になる可能性を持っています。

現在、愛知県沖でのメタンハイドレート産出試験や新潟県上越沖海底での広域調査など、メタンハイドレートの商業化実現に向けた技術の整備が精力的に進められています。

今、天然ガスを取り巻く内外の情勢が、このように大きく変化しつつあります。この流れの中で、天然ガス自動車の新たな時代が始まりつつあり、その役割もより大きくなると期待されています。



環境優良車

## CNG車 導入

お客様  
訪問

《東京都三鷹市》

# 志賀興業株式会社

代表取締役 **伊藤惣一**氏、  
業務管理課 課長代理 **山崎英紀**氏に聞く

都内の廃棄物収集運搬事業者として、平成11年にいち早くCNG車を導入した志賀興業。現在、パッカー車を中心に20台のCNG車が稼働しています。低公害車活用やエコドライブなどの積極的な取り組みが評価され、平成20年には地元・三鷹市より、環境活動表彰を事業所として初めて受賞しました。

## 低公害車による廃棄物収集を行い、地域社会に貢献

### 業界に先駆けてCNG車を導入し 地域の注目を集める

昭和39年、三鷹市より可燃ごみ収集業務の委託を受け、廃棄物収集運搬業として創業した同社。その後、受託先は近隣の自治体にも広がり、現在も自治体からの委託業務が全体の7~8割を占めています。



↑左から伊藤社長、山崎課長代理

同社がCNG車を最初に導入したのは平成11年1月。その理由を、伊藤社長は次のように語ります。

「排気ガスを出しながら市内を走る仕事なので、できるだけ低公害車の方がいいと考えていました。それに、我々の業界にはクリーンなイメージがあまりありませんので、CNG車の導入によって、そうしたイメージを払拭したいという思いもありました。そんな折、都のディーゼル車規制対策で3台のディーゼル車が買い替え時期を迎えたため、CNG車に切り替えたのです」

当時、CNG車の導入は、都内の民間の廃棄物収集運搬事業者の中では最も早かったそうです。車両価格はディー



↑資源回収用のCNG車(2tダンプ)と従業員の皆さん



## 会社DATA

設立：昭和39年1月

資本金：4000万円

従業員：89名

事業内容：廃棄物収集運搬、建物  
清掃、道路・公園清掃、  
下水道清掃など

保有車両：69台(うちCNG車20台)



← 自社敷地内に設置されている  
2基の小型充填機

ゼル車の倍近かったものの、都などの助成金によってディーゼル車とほぼ同じ価格で購入できました。ただ、充填所が近くにないのがネックでした。当時、三鷹市内に新たにできる予定がありましたが、その計画が白紙となってしまい、やむなく自社の敷地内に小型のガス充填機を2基設置（1基でCNG車2台に充填可能）。費用の半分は東京ガスが負担しました。小型充填機は1台を満タンにするのに8時間かかるため、充填は毎日、CNG車が戻ってから夜間に行うようにしました。

前例がほとんどない中、苦勞して導入したおかげで、同社のCNG車導入は新聞に大きく取り上げられるなど、大いに注目されました。同社も、車体に地球と三鷹市の花「ハナカイドウ」の絵をあしらい、低公害車であることをアピール。市民の方々から「この車は何ですか？」と声を掛けられることがよくあったそうです。

## 地域の決められたルートを 走行する廃棄物収集運搬車には CNG車が適している

「パッカー車は回転してゴミを圧縮するのに力があるので、当初は力が足りるかどうか心配しましたが、実際には全く問題ありませんでした。最近のCNG車は、ディーゼル車と比べてほとんど遜色がありません」（伊藤社長）

その後、徐々に台数を増やし、現在は69台の車両のうち20台がCNG車です。内訳はパッカー車14台、ダンプ3台、平ボディ車3台。近場を走る車両にCNG車を使い、遠方に行く車両にはディーゼル車を使うという使い分けをしています。

「CNG車には、ディーゼル車と比べると、充填所の少なさや満タンでの走行距離の短さなどのデメリットがありますが、近くの決まったルートを回る廃棄物の収集運搬

に利用する分にはデメリットを打ち消せるため、CNG車の用途に適していると思います」（山崎課長代理）

燃費はディーゼル車と比べてほとんど変わらないとのこと。ドライバーからもCNG車に対する不満の声はなく、「エンジン音が静かなため、夜中や早朝に仕事をするのに適している」と伊藤社長。ただ、あまりに静かなため、歩行者が車の存在になかなか気づかず、困ったこともあるそうです。

## 地元・三鷹市から 「環境活動表彰」を受賞

同社はCNG車の活用以外にも、環境対策に積極的に取り組んでいます。デジタルタコグラフは平成14年に導入し、エコドライブの徹底に役立てています。

「ドライバーのランキングを貼り出すようにしたことで、みんなで競争してAランクを目指すようになり、燃費が向上しました」（山崎課長代理）

また、平成16年には環境省が策定した環境への取り組みのガイドライン「エコアクション21」の認証・登録を受けました。これらの取り組みが評価され、平成20年に地元の三鷹市から「環境活動表彰」を事業所で初めて受賞しました。

「日頃から、廃棄物収集のプロとして恥ずかしくないよう、従業員教育をしっかりと行い、資源にできるものは全て資源に回せるよう、社内でも分別を徹底しています。それによって、市民や企業の皆さんに手本を示すことができると考えています」（山崎課長代理）

インフラが整わない状況でも、いち早くCNG車を導入して地域の環境対策に積極的に取り組んできた同社。伊藤社長は、今後もCNG車の台数をできる限り増やして、地域社会に貢献していく考えです。



環境優良車

**CNG車  
導入**

お客様  
訪問

《千葉県東金市》

# 南総通運株式会社

管理部 業務担当次長 齋藤厚輝氏に聞く

昭和17年、千葉県の運送業者11社の統合によって誕生した南総通運。配送のみならず倉庫保管から流通加工まで担う地域密着型の総合物流企業として、顧客企業の物流戦略の実現をさまざまな形でサポートしています。低公害車導入にも積極的で、給食配送と塵芥収集にCNG車を9台活用しています。



## 給食配送と塵芥収集に活用し、地域社会の環境に配慮

### 顧客の立場に立った物流サービスで 企業の生産性向上に貢献

戦時中、国策により各地域の複数の運送業者が統合し、鉄道輸送による貨物の集配や積み降ろしなどを担う会社として生まれた地区通運会社。南総通運もその一社として、昭和17年、千葉県の運送業者11社の統合により誕生しました。以来、地域に密着した物流事業を展開しています。

同社の強みは、顧客企業のニーズに応え、輸送にとどまらない物流ソリューションを提供するところにあります。例えば、千葉県内のコンビニエンスストア470店舗向けの商品の仕分け・保管・ピッキング・配送、高級輸入車の輸送・保管・整備、グループ会社（南総総業株式会社）による飲料水の製造補助・ラベリング・箱詰め・保管・配送など、その

領域は多岐にわたります。集荷・梱包・保管・配送の総合物流サービスに加え、流通加工まで一貫して請け負うことにより、顧客企業の生産性向上に貢献しています。

### 黒煙やPMをほとんど排出しないため 学校給食の運搬やごみ収集に最適

同社がCNG車を導入するようになったのは平成15年。



← 東金駅に隣接する本社(左)と  
茂原東郷事業所(下)





運輸業界において、大気汚染や地球温暖化を防止するために、低公害車を活用する機運の高まりを受けてのことでした。「CNG車はディーゼル車と比べ

学校給食の配送に利用されているCNG車(2tパワーゲート車)



てCO<sub>2</sub>排出量が少なく、ぜんそくやアトピーの原因といわれる黒煙やPM（粒子状物質）をほとんど排出しないため、環境と人に優しい低公害車として導入しました」と話すのは、管理部の齋藤業務担当次長。「導入当初、茂原支店から都内にCNG車で向かったところ、途中で燃料がなくなってしまう、レッカー移動をしたことがありました。燃料計を見ると残量があったので『まだ走れる』と思っていたところ、燃料計の動きが一定でなく、残りの燃料が減ると一気に下がってしまい、充填が間に合わなかったようです。こうした経験から、限られた範囲で決まったルートを走行する業務以外での利用は厳しいと判断し、現在は学校給食の運搬車と塵芥車でCNG車を利用しています。学校に出入りしたり、住宅街を回るには、クリーンなCNG車は非常に適していると思います」

現在、給食運搬車は5台の全車両、塵芥車は10台のうち4台がCNG車です。「当初は塵芥車も全車両をCNG車に置き換えることを検討しましたが、ごみをプレスする分、燃費が悪く、1日に数回の充填が必要になると不便なため、一部の導入に留めました」

給食運搬車は給食センターと学校を結ぶルートが決まっており、1日の走行距離は平均40~50km。1日1回の充填で余裕をもって走行できる距離です。塵芥車の場合は、決められた収集ルートを回って処分場に運びますが、ごみの量が多いと一度に回収しきれず、再度収集する必要が生じます。その場合は1日1回の充填では間に合わないそうです。

CNG車活用の今後の展望について齋藤次長は、「課題は、走行距離が限られることと充填所が少ないこと。CNG車を今後もっと活用するためには、充填所の拡充が不可欠です。千葉県は天然ガスの宝庫ですから、地元産のガスをうまく利用できるというのが」と話します。

## 環境に配慮した取り組みを通して 地域社会との信頼関係を築く

同社ではCNG車の活用以外にも、環境対策としてさまざまな取り組みを行っています。最も力を入れているのは事故防止です。事故事例を報告したり、安全対策を協議する「事故0（ゼロ）会議」や、自社のドライブレコーダーの映像を用いた安全運転講習を定期的実施しながら、事故件数の低減に努めています。

また、デジタルタコグラフを230台の車両に装着。省エネ運転講習を年数回実施してエコドライブを推進しています。倉庫や物流センターなどで利用しているフォークリフトは、数年前にエンジンフォークから排気のないバッテリーフォークへ変更しました。その他、東金駅前のボランティア清掃を月2~3回の頻度で20年来継続。千葉県トラック協会山武支部青年部会の主催する年1回の道路清掃にも率先して参加しています。

地域密着型の経営を行うには、地域社会との信頼関係を築くことが不可欠です。CNG車の活用をはじめとしたこれらの取り組みを通じて、地域社会からの信頼を高めながら、さらなる発展を目指しています。

### 会社DATA

設立：昭和17年11月

資本金：5億3850万円

従業員：435名(平成25年6月25日現在)

事業内容：鉄道利用運送事業、一般貨物自動車運送事業、特別積み合わせ貨物運送事業、自動車運送取扱業、倉庫業など

拠点：本社(東金市)ほか、千葉・茨城・埼玉に5支店5事業所、倉庫55棟

保有車両：387台(うちCNG車9台)



環境機器  
**EMS機器  
導入**

お客様  
訪問

《京都府京都市》

# 株式会社塚腰運送

代表取締役 副社長 **塚腰高秀**氏、 ロジスティクス事業部 上烏羽営業所 課長補佐 **片岡健一**氏、  
品質管理課 係長 **水沢喜裕**氏、 経理部 購買課 係長 **中澤宗之**氏、 ロジスティクス事業部 上烏羽営業所 主任 **浅井政信**氏に聞く



↑左から中澤係長、浅井主任、片岡課長補佐、水沢係長、塚腰副社長

明治末期に京都で創業した塚腰運送は、精密機器を専門とする運送会社です。扱いが難しく高額な製品を安全かつ効率よく運ぶために、同社が重視しているのが省エネ・安全運転です。平成23年には最新のデジタルタコグラフ(デジタコ)に総入れ替えを行い、よりレベルの高い運行管理を追求しています。

## 滑らかで無駄の少ない運転で省エネ・安全性をさらに向上

### 精密機器の梱包から搬出入まで トータル物流サービスを提供

明治43(1910)年、関西の物流拠点だった京都の貨物駅、梅小路駅近くで創業した塚腰運送。「当時は駅に着いたさまざまな荷物を、馬車や大八車で運んでいたそうです」と塚腰副社長。戦時中は男手が不足する中で工場内の請負作業も担うなど、運送業の枠にとらわれず、顧客のさまざまな要望に応えることで信頼を獲得してきました。その後、京都で伝統工芸をベースにしたハイテク産業が盛んになると、地元メーカーの精密機器の運送に加え、梱包から搬出入据付、倉庫保管、輸出入通関に至るまで一貫した物流サービスを提供するようになります。現在は、自動車バッテリー、半導体製造装置、計量装置などの大手メーカーを主要顧客としています。「国内外でトップレベルの製品を造るお客様に、トップレベルの物流サービスを提供できるよう、現場と一体となって常にチャ

レンジしています」(塚腰副社長)。

### ドライバーのための運行管理で 現場からの支持を得る

チャレンジ精神は運行管理面でも発揮されています。精密機器を輸送する上で、何よりも重視されるのが安全です。そのため、早くからデジタコを活用してきました。「省エネ運行は安全な運行につながります。理想的な運転に近づけていくために、デジタコを活用しています」(塚腰副社長)。

しかし、導入から約10年がたち、デジタコの採点で100点を取るドライバーが続出するようになりました。「このままでは、これ以上の創意工夫ができないと考え、EMS各メーカーのプレゼンテーションを踏まえて、省エネ運転をより向上できるような新たな機器を平成23年11月に一斉に導入しました」(塚腰副社長)

従来のデジタコは、制限速度などのしきい値を超える



と減点される仕組みでしたが、新たに導入したデジタコは従来の機能に加えて、ドライバーがより燃費の良い運転に取り組めるよう、いかに滑らかで無駄の少ない運転を行っているか、現実と理想の差がグラフで可視化されるようになってきました。また、走行経路の軌跡も確認できるようになりました。

取材に伺った上鳥羽営業所では、導入当初は現場から「監視されているようだ」と抵抗がありましたが、片岡課長補佐によれば、「デジタコはドライバーの健康や安全の管理を本人任せにせず、会社が責任をもって行うための、ドライバーのためのツールであると訴えることによって、ドライバーにも理解されるようになりました」とのこと。また、同営業所の運行管理者を務める浅井主任は、「数値に問題があれば、それを責めるのではなく、なぜそうなったのか、本人にヒアリングを行い、原因を見極めて、

再発防止に役立てるように心がけています」と話します。

新たなデジタコ

の導入を機に、環境負荷低減の観点から、エンジン回転数をより厳しく管理することにしました。「現場からは『これでは走れない』という声も上がりましたが、点数の低いドライバーの車に私が同乗すると、できるんです(笑)。意識すればできるということを理解してもらえました」(浅井主任)。また、ドライバーへのインセンティブとして、毎月のデジタコの得点を手当に反映させる「5S愛車デジタコ手当」の制度も最近導入されました。



←最新のデジタコで省エネ・安全運行を追求

精密機器を輸送するための10tエアサス車



## 顧客の信頼を高め、経費も削減でき 経営の好循環につながる

デジタコを入れ替えて運行管理の仕組みを改めた結果、燃費はさらに改善しました。特に顕著なのが、事故の小規模化です。「上鳥羽営業所で平成25年8月、京都府内の事業用自動車運送事業者として初めて取得した道路交通安全安全マネジメントシステム『ISO39001』の仕組みも相まって、大きな事故が減り、損害金額はデジタコ変更前より25%以上減少、保険料の割引率は最大になりました」と、品質管理課の水沢係長。また、デジタコの数値は、普段一人であることの多いドライバーと他のドライバーや管理者とのコミュニケーションを促す効果もあるそうです。経理部購買課の中澤係長からは「今、どのエンジンオイルが効率的か比較検討を行っているんですが、1年前の数値と比較しても、総じて運転技術が向上しているのので、比較検討が難しいんです」とうれしい悲鳴も上がっています。

「デジタコ活用による省エネ運転の結果、重大事故が減り、お客様の信頼を高めることで売上が増し、経費削減にもつながり、従業員の手当にも反映されるという好循環ができています」と水沢係長。デジタコの活用は、同社の経営に大きな貢献を果たしています。

### 会社DATA

創業：明治43年

設立：昭和29年(塚腰運送店として)

資本金：3000万円

従業員：437名(平成24年10月1日現在)

事業内容：半導体製造装置、光学試験装置、包装計量装置などを中心とした精密機械および整流器、自動車バッテリーなどの高付加価値製品に関するトータル物流サービス業務

拠点：本社(京都市)ほか、群馬・千葉・愛知・滋賀・京都・福岡に13拠点

保有車両：82台(全車両にデジタコを搭載)



環境機器  
EMS機器  
導入

お客様  
訪問

《広島県広島市》

# 今井運送株式会社

経営企画部 企画推進課 西本智久氏に聞く

広島県を拠点に、鉄鋼、機械製品、建築資材、飲料品など各種貨物の全国輸送を手がける今井運送。なかでもトレーラーによる大型重量品輸送を強みとしています。安全で環境に優しい運転を重視する同社は、デジタルタコグラフ(デジタコ)を全車両に搭載し、運行管理に役立てています。



## エコドライブの推進は安全運転にもつながる

### トレーラーによる 大型重量品輸送が強み

平成25年に創業50周年を迎えた同社は、会長の今井義治氏が一代で築き上げた会社です。現在、43台のトラック・トレーラーをはじめ、3tから15tまでのウイング車、平ボディー車、ユニック車など235台を保有し、中国5県を中心に全国各地への輸送を行っています。取り扱う貨物は多岐にわたりますが、なかでも得意としているのがトレーラーによる大型重量品輸送です。経営企画部企画推進課の西本氏は次のように話します。

「リーマンショックの時はトレーラーを減車する企業さんもけっこうあったのではないかと思います。当社は会長の方針で1台も減らすことなく、現在はトレーラーによる利益がかなり大きくなっています。ただ、大型重量品輸送は危険性が高いため、安全運転の徹底には特に力を入れています」

### 班長の自発的な取り組みで 100点を取るドライバーが増加

安全運転の徹底のために活用しているのがデジタコです。平成13年に全車両に導入し、平成23年には新型の車載器に総入れ替えを行いました。新型を導入した理由は2つあります。1つは労働時間管理。GPS内蔵により、位置・距離・時間が検知できるようになり、長時間運転を防ぐための運行管理が可能になりました。もう1つは「シフトを上げてください」「アクセルを踏み過ぎです」など、エコドライブをリアルタイムにアドバイスする「省燃費支援機能」がついたことです。「エコドライブは安全にもつながります」と西本氏。

同社では回転数と速度の上限の規定があり、ドライバーはそれを守って走らなければなりません。上限回転数は車種や排気量によって4種類の設定があり、上限速度は高速道路で燃費がいいとされる時速に設定。これらを



↑取材に伺った、廿日市市にある営業本部

全ての車両にデジタコ  
→  
コが搭載されている



↑青を基調とした今井運送の車両  
(低床15tウィング車)

上回ることはないように、デジタコで管理しています。運行管理の結果は月に一度集計しており、問題が見られるドライバーには管理社員に加えて班長を通じて指導するようにしています。同じドライバーである班長から指導される方が、納得感が高まるからです。

また、デジタコの採点結果は毎月「運転ランキング」として発表されます。会社の規定通り走行すれば100点で、違反すると減点されます。最近は全員がランクAで、低い人でも95点。上位20名には報奨金が支給されますが、100点を取らなければ上位20名に入れられない状況です。ハイレベルになった理由として、西本氏は、トレーラーの班が、班長が中心となって100点を目指して熱心に取り組んでいることを挙げます。同班では独自に、デジタコの警告音の設定を、会社規定よりもかなり低めにすることで速度や回転数を低めに抑えるようにしています。

「この班は個性の強い“一匹狼”のドライバーが多く、まとまりにくい傾向がありました。そこで班をまとめるために、『デジタコで100点を取る』という目標を掲げて取り組み始めたのです。100点が取れなかった時は、班会議でその原因について皆で考えるようにしています」

## 「エコドライブチャレンジ表」で ドライバーの自主的な活動を促す

このほか、同社では2カ月に一度「安全研修会」を開催。外部講師を迎えて、安全・品質・環境についての研修を行っています。環境面のテーマは、エコドライブで燃費を上げることです。

「かつてはアイドリングストップも推進していました

が、夏は熱中症の危険もあります。そこで『アイドリングは止めなくてもいいので、その分、体調を整えて、運転の方で環境に配慮してください』と呼びかけています」

また、「エコドライブチャレンジ表」という活動にも取り組んでいます。ドライバーは、専用のシートに、最初にエコドライブの目標（燃費など）を記入し、給油で満タンにするたびに、走行距離・給油量・燃費を記入。月に一度、結果を振り返ってコメントを記入し、提出します。それに対して、管理担当者と班長がコメントを書いてドライバーに戻します。目的は、日々の運転におけるエコドライブの意識付けです。

「本人の注意を促すというよりも、褒めて意欲を高めてもらうためのツールとして活用しています。車両によって燃費が異なるため、会社として目標を示すことは難しいので、自主的に目標を立ててもらっています。意識付けのためには、自分で目標を立て、自分で書いて記録することに意義があると考えて行っています」

このように、同社は多面的な取り組みでエコドライブを推進し、安全性の向上にも役立てています。

### 会社DATA

創 業：昭和38年5月

設 立：昭和42月10月

資本金：2000万円

従業員：220名(平成25年9月1日現在)

事業内容：一般貨物の輸送・搬入・据付作業、大型重量物、特殊品(長尺幅出)の輸送、誘導車事業、産業廃棄物収集運搬事業など

拠 点：本社(広島市)ほか、広島県内に4営業所、2車庫

保有車両：235台(うち43台のトレーラーを除く全ての車両にデジタコを搭載)



# LEVO=皆さんと共に

LEVOは今年も環境優良車（CNG車他）リース事業、環境EMS機器リース事業、物流施設省工ネ設備リース事業、輸送関連機器リース事業を通じ、運送事業者様の省工ネ・環境改善の取り組みを後押しさせていただきます。

LEVOは今年もさらなるお客様からのお問合せ、ご要望にすばやく対応させていただけるよう、各部署の電話番号をご案内させていただきます。

## 各種事業のお問い合わせ先

### 総務・リース管理部

#### リース事業全般

- ◎社名・住所・ご連絡先の変更手続き
- ◎再リース、買取、返却等リースアップ時の手続
- ◎リース料等お支払い関係

(代表) (変更・リースアップ関係)  
TEL 03-3359-8461 03-3359-8538

FAX 03-3353-5439

### 企画調査部

#### 貨物自動車用ドライブレコーダの選定、調査研究関連

- ◎ドライブレコーダ選定事業、エコドライブ総合診断事業
- ◎自動車環境講座の申込み他

TEL 03-3359-9008 FAX 03-3359-5431

### 事業部

#### 業務班 環境優良車(低公害車)関連

- ◎車両に関するリースのお見積り、ご契約、お問い合わせ
- ◎車両に関する補助金申請等



TEL 03-3359-8536 FAX 03-3353-5430

#### 審査班 省工ネ機器、環境機器関連

- ◎EMS、電動フォークリフト、LED等環境機器関連
- ◎ドラレコ、スリーパスター等安全機器関連
- ◎その他機器等一般リース



TEL 03-3359-8465 FAX 03-3353-5435

## 天然ガス自動車普及啓発DVDを作成しました。



この度、LEVOでは、荷主様、事業主様向けに天然ガス自動車の普及に向けてDVD『天然ガス自動車の新たな時代へ-「シェールガス革命」で天然ガス自動車の世界が変わる-』を作成しました。

ご希望の方にはDVDを無料配布いたします。送付先をご記入のうえ、電子メール(shindan@levo.or.jp)又はFAX(03-3359-5431)でお申込みください。なお、申し込みは、平成26年2月14日(金)までとさせていただきます。