

LEVO NEWS

ORGANIZATION FOR
THE PROMOTION OF
LOW EMISSION VEHICLES

2014年夏号
No.57

お客さま訪問

環境優良車 日誠運輸 株式会社

環境機器 関越交通 株式会社

荒木運送 株式会社

有限会社 エヌティーサービス

- ◎ 中小トラック運送業者における低炭素化推進事業について
- ◎ 環境対応車に係る補助金申請について
- ◎ 平成26年度事業計画
- ◎ EMS導入による省エネ効果とCO₂排出量削減実績



一般財団法人

環境優良車普及機構

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (中小トラック運送業者における低炭素化推進事業) に係る補助事業者の公募について

LEVOは、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(中小トラック運送業者における低炭素化推進事業)(平成26年度国土交通省・環境省連携事業)に係る補助事業者(執行団体)の公募に応募し、平成26年3月26日、補助事業者として採択を受けるとともに、

同4月4日、環境大臣より交付決定を受けました。

これにより、LEVOは補助事業者(執行団体)として、トラック運送事業者(間接補助事業者)から補助金申請を受け付け、補助金を交付する事業を開始いたします。

事業の概要

1. 補助対象事業者

- ① 中小企業基本法の中小企業である一般貨物運送事業者等
- ② ①に貸し渡す自動車リース事業者

2. 補助対象

例

使用年数の長い古いトラック



環境対応車両
への代替



「2015年度燃費基準達成車」かつ
「ポスト新長期規制適合かつNox・PM+10%以上低減車」

「2015年度燃費基準+5%以上達成車」かつ
「ポスト新長期規制適合車」

◎先進環境対応型ディーゼルトラック(総重量3.5トン超)であって

- ➔平成26年5月23日～平成27年1月16日までに新車登録された車
- ➔但し手形・割賦といった購入形態(即ち所有権留保形態)は不可
- ➔事業用トラックの廃車を伴うこと

◎対象となる廃車車両の基準

- ➔平成16年度以前に新車登録した事業用トラックであって、平成26年5月23日から平成27年1月16日までに廃車するもの
 - ※廃車したことが確認できる書面(自動車リサイクルシステムの使用済み自動車処理状況検索画面を印刷したもの)を添付
- ➔導入する先進環境型ディーゼル車と同じ区分(大・中・小)であること(小型2台対大型1台は不可)
- ➔所有者名又は使用者名が新車登録する所有者名(リースの場合は使用者名)と同一であるもの
- ➔廃車直前まで、運送事業の用に使用されていたもの(車庫等で未使用のまま保管されていたようなものは不可)

3. 補助金

- 大型100万円、中型70万円、小型40万円
- 1事業者当たり2台を上限

4. 申請受付期間

- 平成26年7月1日～平成27年1月16日まで
- 上記期間満了前に予算額に達した時はその時点で受付終了

5. 交付決定及び額の確定通知

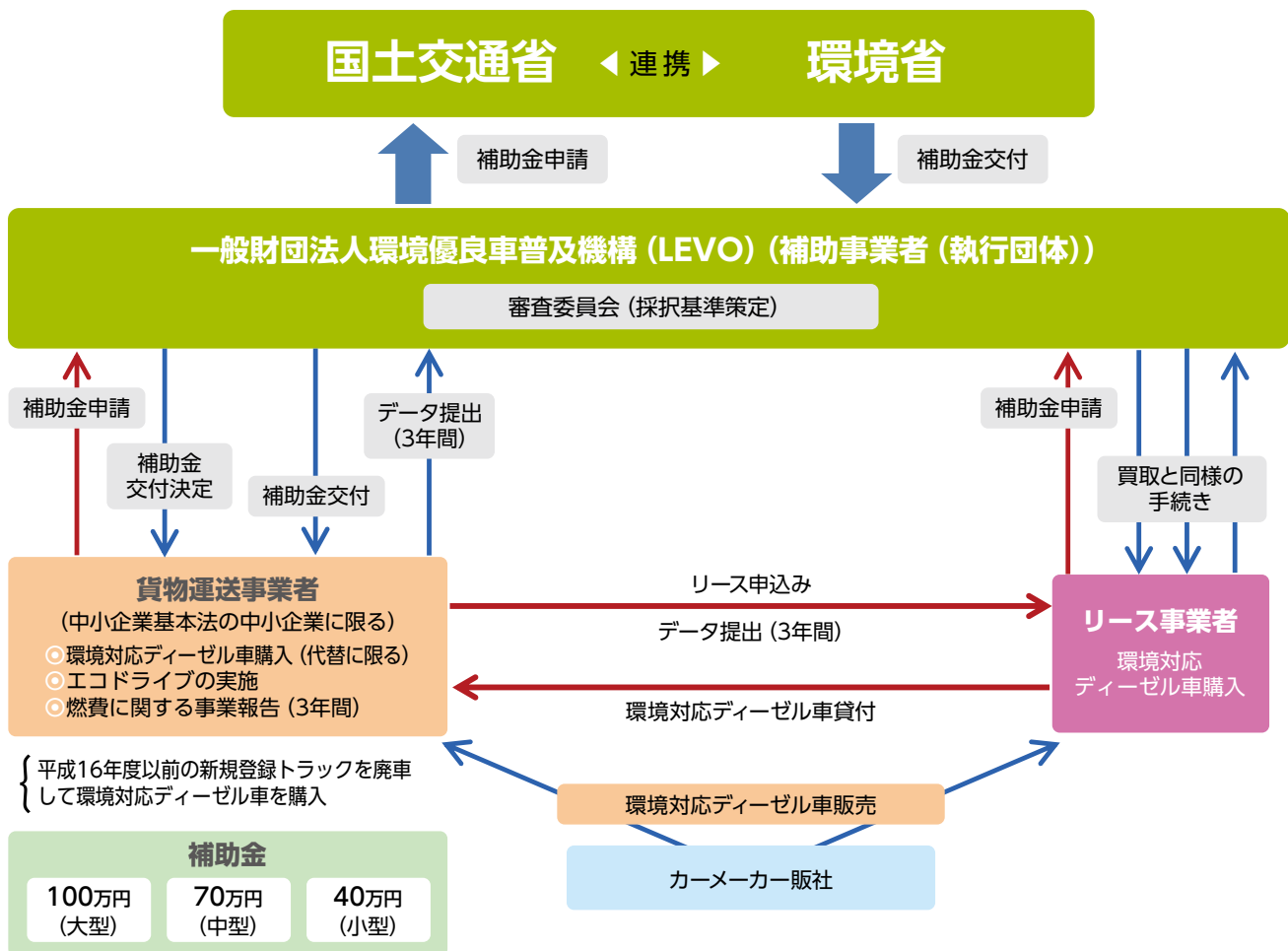
- 申請内容を審査委員会の定める審査基準（CO₂削減への取組姿勢、エコドライブの実施に基づく燃費改善努力等）に基づき審査し、交付決定及び額の確定を行う。

6. 事業報告書等の提出

- 申請書には、エコドライブ等燃費改善計画書を添付
- 補助事業完了の日（新車登録日又は廃車日のいずれか遅い方）から、当該年度の3月末までの間及びその後3年間に付き、年度終了後30日以内に、燃費改善効果及びCO₂削減効果計算表を提出

7. 事業スキーム

中小トラック運送事業者における低炭素化推進事業スキーム



8. 問合せ先

一般財団法人 環境優良車普及機構 補助金執行グループ

TEL: 03 (5341) 4577 FAX: 03 (5341) 4578

メールアドレス: hojokin@levo.or.jp ホームページ: <http://www.levo.or.jp/>



環境対応車に係る

平成26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」の申し込みは9月1日から9月30日までとなります。今年度環境対応車の導入を計画されている事業者の皆様は、まず始めに交付予定枠の申し込みを行い、内定通知を受けた後に補助金申請をすることとなりますのでご注意ください。

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。

平成26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。

※全ト協のバイフ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。

補助金申請について

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26年度新規登録車両に限ります。

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）」を受けられるとありますが、「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26年度中に11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 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 (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環境優良車導入に係る補助制度のご案内（平成26年度）]
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。

クリーンで無臭なCNG車は 食品関係の納品先に大好評

神戸市を拠点に、西濃運輸の小口配送や神戸製鋼所の構内輸送などを手がける日誠運輸。平成20年からCNG 2トン車を導入し、現在は西宮市での小口配送に7台が活用されています。クリーンで無臭な排気ガスのCNG車は、食品関係を中心に、配送先や地域から高い評価を得ています。



1

震災を機にメーカー から転職 社員満足度を高めて 経営を安定

合田雅一社長は、いすゞ自動車の営業マン出身。平成7年に阪神淡路大震災が起き、勤務先が神戸から東京に引き上げることになりましたが、出身地である神戸に愛着のあった合田社長は、地元に残ることを決め、営業先だった、日誠運輸の前身の会社に転職しました。「社長とは、昭和45年の会社設立時から付き合いがあり、『仕事を手伝ってくれないか』と声をかけてもらったんです。会社は当時、竹中工務店の資材運搬をやっていた。震災直後で補修仕事が増え、ユ

ニックの運転手が不足し、皆寝の間もなく働いていました。私はユニックに乗れたので、少しは復興の役に立てるかなと思い、手伝うことにしたんです。その頃は私も夜遅くまでユニックに乗っていましたよ」

その会社には多額の負債があったことから、別会社をつくって経営を再建。平成14年に両社を統合して、現在の日誠運輸を設立しました。

現在のメインの顧客は神戸製鋼所と

西濃運輸です。前者については、神戸製鉄所構内で、できたばかりの鉄コイルを大型トラックに積んで輸送する業務を昭和50年から請け負っています。後者については、平成6年に西濃運輸神戸支店の協力会社に参入し、神戸市に隣接する西宮市内の半分の地域への配送を担っています。いずれの業務も、事故を起こさないことを最優先に取り組むことで、顧客との長年にわたる信頼関係を築いています。



西濃運輸の小口配送に使われているCNG車(2トン・ウイング付きドライバン)

兵庫県神戸市

日誠運輸株式会社

お話を聞いた人

代表取締役

合田 雅一氏



左から合田雅一代表取締役、合田典弘取締役専務

合田社長が会社経営で大事にしているのは、「従業員と家族が安心して生活できる給料を払うこと」です。「自分がサラリーマンだったから、従業員の気持ちがよくわかるんです。仕事量からすれば、給料は多いと思いますよ。稼ぐ人は、社長より多いくらいです（笑）。こうした姿勢が従業員の満足度向上につながり、ひいては顧客から信頼される仕事ぶりにつながっているようです。

2

CNG車のデメリットを工夫で補い 配送先や地域に喜ばれる会社に

同社がCNG車を最初に導入したのは平成20年。世の中の環境意識が高まる中、取引先の西濃運輸でもハイブリッド車を積極的に導入していたことから、環境優良車の導入を検討し始めたそうです。「出身のいすゞが扱っていたのがCNG車でした。近くに充填所もありましたし、市バスにもCNG車が使われていて、排気ガスが臭くないという評判だったので、導入することにしました」

使い始めて気づいたのは、上り坂に弱いこと。低速トルクが弱く、上り坂では発進時に半クラッチを多用するため、クラッチの寿命が短くなることがわかりました。「西宮市北

部は急な坂が多く、運転の上手なベテランが乗っても、3万5000kmくらいでクラッチがダメになってしまいます」。そこで、北部ではディーゼル車を使い、平坦な地域でCNG車を活用するようにしました。

また、CNG車は走行距離が短いというデメリットもありますが、充填を1～2日に1回と、ディーゼル車の給油よりも頻度を高めることでカバーしています。

コスト面では、導入時は補助金や助成金を活用することでディーゼル車とほぼ変わらない金額で導入でき、燃料代も、現状はディーゼル車とほぼ変わりません。

現在は7台のCNG車（2トン）が稼働しています。「走行距離が短い」「上り坂に弱い」などのデメリットを感じながらも、同社がCNG車を活用し続けているのには理由があります。「住宅地や食品関係の納品先へ配送することが多く、排気ガスがクリーンで、エンジンの静粛性に優れたCNG車の活用は、地域環境への配慮につながると考えたからです」

実際、「食品関係の納品先に喜ばれることが多い」とのこと。「配達先のケーキ屋さんにはバックで入っても、CNG車なら排ガスが匂わないので『臭くないね』と言われる」。ドライバーも住宅地への配達の際に、以前より気を使わずに済むようになりました。



後ろの赤いマークが日誠運輸の目印

3

将来は4トン車もCNG車への 入れ替えを希望

「地域環境への配慮が企業への信頼につながり、業務にもプラスになる」と考える合田社長は、今後もCNG車を積極的に導入していきたいと考えています。「地元のお客様の反応がいいので、今は荷物が多いためにディーゼルの4トン車で配達している食品工場の多い西宮浜地区でも、将来は4トンCNG車を導入したいと考えています。ただ、車両価格が高いため、補助金なしには導入できませんので、今後も補助金制度には期待しています」

会社DATA

設立：平成14年5月
資本金：700万円
従業員：29名
事業内容：運送業
拠点：本社（神戸市）
保有車両：26台（10トン車7台、4トン車6台、2トン車12台、軽1台）、うちCNG2トン車7台

環境意識の高い京都の地で CNG車を積極的に活用

創業から140年以上の歴史を持つ荒木運送。京都・大阪・滋賀などの地場輸送が中心の同社は、平成13年からCNG車を導入しています。現在は全車両の3分の1に当たる7台のCNG車（2トン）を活用。「京都議定書」が締結された縁のある環境意識の高い地で、環境負荷の軽減に積極的に取り組んでいます。



1

従業員の教育訓練に 注力し、顧客からの 厚い信頼を得る

荒木運送の創業は明治4年（1871年）。「当時は、大阪から鴨川や高瀬川を船で運ばれてきた荷物を、牛車を利用して運搬していたようです」と話す荒木社長は、昭和45年の会社設立以降、3代目に当たります。現在は、地元企業の商品を京都・大阪・滋賀などのエンドユーザーに配送する事業をメインに行っています。

「納品だけでなく、設置や部品交換などの接客サービスも含めた対応を求められることが多いため、荷主であるお客様の要請に応えられるよ

う、教育訓練には力を入れています」入社後、長期にわたる教育期間を経て一人前になったドライバーは荷主企業からの信頼も厚く、取引が10年以上にわたる顧客が多いそうです。

荷主企業からの要請により、平成18年にはISO14001の認証を取得し、国際規格に基づいた環境マネジメントシステムを構築。その一環として、環境優良車としてCNG車を積極的に導入しています。

2

150km程度までの 近距離と長距離とで CNG車とディーゼル 車を使い分け

CNG車を最初に導入したのは平成

13年のことでした。「当時は環境への配慮から、国や全国トラック協会がCNG車を普及させるために補助金制度を非常に充実させていました。そこで当社も1台導入して使用してみたところ、排気ガスがクリーンでエンジン音も静かだったので、いい車だと思い、少しずつ台数を増やしてきました」と荒木社長は話します。

本社営業所（京都市南区）から車で5分ほどの所に充填所があったことも、CNG車の活用を後押ししました。2トン車の場合、1回の充填による航続距離は約300kmで、ディーゼル車より短いのが難点ですが、地場配送のほとんどは、長くても1日150km程度の走行距離のため、1～2日に1度、小まめに充填すれば営業に支障はありません。これまでも、ドライバーが燃料補給に気を使

京都府京都市

荒木運送株式会社

お話を聞いた人

代表取締役

荒木 律也氏



うようにすることで、燃料切れは一度も起こしていないそうです。

「ただ、たまに関東方面への配送が発生することもあり、数回CNG車で行かせたことがありました。しかし、高速道路のサービスエリアに充填所が充実していないため、途中で充填のために一度高速を下りなければなりません。下りずに燃料補給できれば、関東方面への輸送にも使えるのですが」と荒木社長。また、府内でも京丹後や舞鶴などの北部に行く際は、往復で300km近くあり、途中で補給できる充填所も福知山市の一家所しかないことから、ディーゼル車を使うようにしています。

「1台目を導入して以降、CNG車をメインに入れ替えを行ってきましたが、現場から、急に遠距離の配送ができた場合に対応できないと困ると言われ、近距離と長距離とで、CNG車とディーゼル車を使い分けるようにしています」

3

平成13年導入の1台目が、現在も現役で活躍

荒木社長は、CNG車導入のメリットの1つとして、長期にわたって使用できることを挙げています。これまで、配送途中で動かなくなるよ

うな致命的な故障は一度もないそうです。ガスボンベの耐用年数は15年ですが、平成13年に導入した1台目のCNG車は、10年以上を経た現在も活躍しています。「大手スーパーさんの店舗への配送業務に毎日使っています。大阪にも行きますが、これが同時期のディーゼル車であれば、流入車規制で府内に乗り入れできなくなっているはずです」

CNG車の使用に対して、顧客から直接、評価を受けたことはないそうですが、「京都は大学や学校が多いので、たまに仕事をさせてもらうことがあります。学内や校内でクリーンなCNG車を使うことは、PRになっているのではないかと思います」。また、京都で緑に関わるイベントが行われる際に、CNG車を活用している同社に声が掛かることもあるそうです。「京都議定書が採択

された経緯もあり、京都の人々の環境に対する意識は総じて高いと思います。私が所属する京都府トラック協会でも、今後20年間、銀閣寺山国有林に、大文字の送り火にも使われているアカマツを植林する活動に協力をしています」

CNG車に関しては、「今後ディーゼル車並みの性能を持った4トン車が登場すれば、ぜひ導入を検討したい」と期待を寄せています。

会社DATA

創 業：明治4年4月

設 立：昭和45年9月

資 本 金：1000万円

従 業 員：27名

事業内容：一般貨物自動車運送事業、第一種貨物利用運送事業、精密機器及び消耗品の配送・設置など

拠 点：本社営業所(京都市)

保有車両：21台(うちCNG2トン車7台)



CNG2トン車。「eco」のマークで環境優良車をアピール



左から富岡係長、高橋所長、能登取締役営業部長、大澤副所長

《群馬県渋川市》
関越交通
株式会社

スムーズな運転技術が
身につつき、乗り心地の
向上にもつながる



▲前橋・高崎と成田を結ぶ
高速バス「アザレア号」



▲アイドリングストップ機能付路線バス

お話を聞いた人

- 取締役 営業部長 能登 隆氏
- 前橋営業所 所長 高橋 将彦氏
- 営業部 係長 富岡 孝之氏
- 前橋営業所 副所長 大澤 直司氏

群馬県内の乗合バスを中心に、貸切バス、タクシーなどの事業を展開する関越交通では、平成24年、乗合バスを運行する前橋営業所でEMSを導入。データに基づいた運転技術の向上で余裕のある運転が可能になり、燃費改善に加え、乗り心地の向上や事故の減少にもつながるなど、大きな効果を挙げています。

群馬県大手のバス・タクシー会社
前橋営業所の全ての乗合バスに搭載

関越交通の前身は、昭和28年にタクシー会社として設立された水上観光自動車です。昭和35年に東武鉄道傘下に入り、昭和47年に商号を関越交通に変更しました。平成5年に乗合バス事業を開始し、群馬県内の複数の事業会社の合併を経て、現在はバス・タクシー事業者として県内最大規模を誇ります。

環境への取り組みは早く、平成7年にアイドリングストップバスを、平成10年にはハイブリッドバスをいち早く導入。また、エコドライブ講習会を開催して、燃料節約にも会社を挙げて

取り組んできました。EMS導入の経緯について、能登取締役営業部長はこう語ります。「平成23年の東日本大震災以降、軽油価格の高騰が続き、一層の燃料節約が求められるようになりました。そんな中、既にEMSを導入しているグループ会社の東武バスにおける実施状況を視察したところ、燃料節約はもちろん、事故防止や運転マナー向上にもつながっていることがわかり、当社でもEMSを導入することにしました」
最初にEMSを導入したのは、6カ所ある営業



▲乗合バスを運行する前橋営業所



▲EMS車載機は運転席の後ろに搭載



▲運転士は乗務前に運行管理者から専用のメモリーカードを預かり、乗務終了後、カードリーダーに読み込ませて運行管理者へ返却する

所の1つ、乗合バスを運行する前橋営業所でした。平成24年11月、34台ある車両のうち、補助対象となる25台にEMSを搭載し、12月1日から稼働を開始しました。現在は同営業所の全車両にEMSが搭載されています。

導入時は上限をゆるめの設定にして 運転士の心理的なハードルを下げる

前橋営業所では、運転士がEMSを受け入れやすいように、最初は速度、エンジン回転数、アイドリング時間の上限をゆるめに設定し、運転士がEMSに慣れる期間を設けるようにしました。速度は一般道60km/h・高速道100km/h、エンジン回転数は2700rpm、アイドリング時間は20分に設定。その後、EMSの数値や運転士の様子を見ながら、1カ月後にアイドリング時間を10分、4カ月後に一般道での速度を55km/h、エンジン回転数を2200rpmにそれぞれ上限を下げました。「EMSは運転士に協力してもらわなければ効果が出ませんから、最初は設定をゆるめて、心理的なハードルを下げてもらえるようにしました。その結果、EMSをすんなり受け入れてもらうことができました」と高橋所長は語ります。

LEVOの補助金を受けるには、EMS導入後1年間の燃料使用量を導入前より5%改善することが条件でした。当初は、この目標達成に懐疑的だったそうです。「EMS導入前から、自分たちなりにエコドライブに取り組んできましたので、これ以上の節約は難しいだろうと思っていました」（高橋所長）

しかし1年後、見事に目標を達成しました。「以前は、実際にどのような運転をしているのかを把握できませんでしたが、EMSによって運転状況が数値やグラフとなって表れるため、運転士にとっては自分の運転の癖がわかり、もっと気をつけようと思えるようになります。そ

の結果が5%達成につながったと思います」（高橋所長）

日頃EMSデータを基に運転士を指導している大澤副所長は、EMSの運用について次のように話します。「減点があったからと言って頭ごなしに叱るのではなく、減点になった原因を振り返り、次の改善につなげられるように指

導しています。運転結果が記録されるため、アドバイスもしやすいですし、運転士同士でも、減点につながりやすい場所の情報を共有するようになりました」。EMS導入を担当した営業部の富岡係長も「運転士と管理者、営業所と本社がコミュニケーションを取るためのツールとしても優れています」と評価します。

運転にゆとりが生まれ 200日以上無事故を継続

EMS導入の効果として、高橋所長が燃費改善以上に感じているのが、運転がより丁寧になったことです。「急加減速も減点の対象となりますので、運転士は自然と滑らかな運転を心がけるようになります。その結果が、丁寧な運転につながっていると思います。おかげで『運転が荒い』という苦情を受けることは、ほとんどなくなりました。また、エンジン回転やスピードを抑えても問題なく運行できることが認識されたため、運転にゆとりが生まれ、事故防止にもつながっています」（高橋所長）。無事故が200日以上続いた時期もあったそうです。

環境面に加え、顧客満足向上、経費節減、事故防止など、さまざまな恩恵をもたらしたEMS。能登部長は、前橋営業所での成功を踏まえ、今後、同社の全車両にEMSを搭載していきたいと考えています。

会社DATA

創 業：昭和28年6月(水上観光自動車(株)として)

資本金：6815万3000円 従業員：336名

事業内容：一般乗用旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗合旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業など

拠 点：本社(群馬県渋川市)、群馬県内に24事業所

保有車両：乗合バス147台、貸切バス25台、タクシー55台



◀ 左から中島店次長、西崎社長

大阪—東京間 トップクラスのハンガー 輸送を支えるEMS

《大阪府堺市》

有限会社
エヌティーサービス



アパレル商品のハンガー輸送を行うエヌティーサービス。平成3年の設立以来、「他社にできない高いサービスでお客様のニーズにお応えする」という経営理念の下に成長を遂げ、現在は大阪—東京間でトップクラスのハンガー輸送量を誇っています。その成長を支えるツールの1つにEMSがありました。

“ショー”のように速やかな搬入・搬出作業が顧客の支持を得る

アパレル商品をハンガーに掛けたままの状態での輸送することにより、商品のしわ防止、梱包資材費や箱詰め作業における人件費の削減、作業時間の短縮などのメリットがあるハンガー輸送。創業時からハンガー輸送を行ってきた同社は、関西圏・中京圏・関東圏の幹線輸送と地場輸送、全国の催事場へのチャーター輸送を手がけており、ハンガー・アパレル製品、店舗什器、精密機械などの展示会場内への搬入・設置までを担います。

「当社では運送業をサービス業ととらえており、“ショー”のように、どこよりも早く到着し、きれ

いにスムーズに搬入して、速やかに引き上げることを心がけています。その素早さが喜ばれ、『うちの商品も運んでほしい』と現場でお声掛けいただくお客様が増えています」と語るのは、平成23年に就任した2代目の西崎社長。大阪店の中島店次長



▲ハンガー輸送の主力車両は4トン・エアサス・パワーゲート車

お話を聞いた人

● 代表取締役 西崎 清隆氏

● 大阪店 店次長 中島 和浩氏

も「届け先で降ろして終わりではなく、降ろした後でどれだけのサービスができるかを重視し、ドライバーは常にお客様の立場になって、どうすれば喜ばれるかを考えながら行動しています」と話します。

こうした姿勢が支持され、創業時、軽車両4台で個人事業としてスタートした同社は、その後着実に事業を発展させ、現在は東名阪に拠点を構え、4トン車を中心に58台の車両を保有。大阪―東京間のハンガー輸送は1日20台弱と、業界トップクラスの輸送量を誇っています。

会社のさらなる成長のためにEMSで安全対策と燃費改善に取り組む

同社がEMSを導入したのは平成17年。長距離輸送を開始して5年目を迎え、4トン車が10台を超えた頃でした。「当時は東名高速や名阪国道などで事故が頻繁に起きていた頃で、燃料費も高騰し始めていました。そんな中で、当社が今後さらに事業を成長させていくには、このタイミングで安全対策や燃費改善に取り組まなければ手遅れになるとの考えから、EMSを導入しました」(西崎社長)

EMSによる運行管理では、最高速度を100km/h、エンジン回転数の上限を2000rpmに設定。これらを上回ると、評価点が減点されます。ドライバーが帰社すると、運行データが自動的に記録された「運転日報」を運行管理者が出力し、主に最高速度、エンジン回転数、休憩の有無などをチェック。内容に問題があれば個別に指導を行います。

当時ドライバーから管理職に変わるタイミングだった西崎社長は、EMS導入に初めは抵抗がありましたが、次第に「付けた以上は有効活用しよう」という意識が変わっていったそうです。「EMS導入前は、運行中はドライバー任せのところがありましたが、導入後は、運行中はGPSによって今、どこを走っているのかがわかるようになり、運行後はデジタコのデータを確認することによって、ドライバーに的確な指導ができるようになりました」(西崎社長)

運行結果が点数で評価されるため、ドライバーは評価点を意識して、競い合うようにエコドライブに取り組むようになったそうです。同社ではEMSの評価点を給与査定にも反映させています。

また、EMSの運行データは安全運転の講習会にも活用され、運転技術の向上に役立てられています。「実際の運

行データを基に、より良い運転の仕方をドライバー自身に提案してもらい、全員で共有し、実践するようになっています」(中島店次長)

事故が減り、燃費は改善し顧客からの信頼も高まる

EMS導入から10年近くがたち、EMSによる運行管理が定着した現在は、エコドライブが浸透し、「運転日報」を基に個別に指導することはほとんどないそうです。「速度やエンジン回転数の上限を守ること、無理なく計画的な運行ができるようになり、事故も少なくなりました」と西崎社長。燃費も改善

し、1ℓ当たりの走行距離は4km台後半から5km台後半に伸びました。さらに、GPSにより現在の運行状況が把握できるため、荷主からの問い合わせにも正確に答えられるようになり、顧客からの信頼も高まりました。EMSの活用は、同社の成長を支える基盤と言えるでしょう。

一、「礼節」を重んじる。
一、「信頼」を得る。
一、「全力」を尽くす。
――を社訓に掲げ、実践してきた同社。「お客様にとっても社員にとっても、安心して配送できる環境整備に、これからも取り組んでいきたい」と西崎社長は語ります。



▲床には商品が落下しても汚れないように絨毯が敷かれている



▲メモリーカードタイプのEMS車載機を搭載



▲運行終了後、個々の運行データをチェックし、指導に活かす

会社DATA

設立：平成3年1月 従業員：56名(平成26年2月現在)
資本金：1000万円
事業内容：①一般貨物運送事業 ②軽車両運送事業 ③物品の仕分け、梱包及び発送業務の請負
拠点：大阪店、名古屋店、東京店
保有車両：58台(10トン3台、4トン44台、2トン9台、1トン1台、軽1台)



平成26年度 事業計画

LEVOは、2月26日に平成25年度第2回理事会を、3月17日に同評議員会を開催し、平成26年度の事業計画及び収支予算等が審議され、新年度の事業計画が決定しました。その骨子をご紹介します。

まず、事業計画を策定するうえで、燃料価格の高騰などにより、厳しい経営環境下にある自動車運送事業者の皆様方に対するLEVOの事業に関連する課題として、以下のものを掲げています。

- 1 エネルギー分野における需給構造の変化と燃料価格高騰への対応
- 2 自動車の環境問題への対応
- 3 より一層の省エネ対策の推進
- 4 交通の安全の確保

LEVOとしましては、これらの諸課題に適切に対応するため、以下の基本的考え方及び具体的事業計画に基づいて、自動車運送事業者の皆様方のニーズに的確に応えて参ります。

天然ガス自動車等の普及促進として

- ◎日本ガス協会からの受託事業である「大型CNG車実証走行実験事業」の成果や国の「大型CNG車モデル事業」に係る助成制度を活用して、大型天然ガストラックとガススタンドの一体的整備を推進すること。大型LNG車の動向にも適切に対応すること。
- ◎今後、本格的な代替期を迎える中小型CNG車の代替に、適切に対応すること。
- ◎自動車運送事業者、ガス供給事業者、自動車メーカー等関係者のそれぞれの利害を超えた緊密な連携を図ること及び当機構はそのための架け橋となること。
- ◎ハイブリッド車、電気自動車その他の環境優良車についても、引き続きその普及促進を図ること。

環境・省エネ対策の推進として

- ◎「エコドライブ総合実証事業」に係る助成制度や「エ

コドライブ総合診断」を通じて、EMS機器等のハード整備、エコドライブ講習、同コンサル事業等のソフト事業の両面から、総合的・一体的にエコドライブを推進すること。

- ◎物流施設等における電動フォークリフト、LED照明、アイドリングストップ支援機器等の環境・省エネ機器の普及促進を図ること。

交通安全対策への取組支援として

- ◎デジタコ、ドライブレコーダー、居眠り運転警報システム等の安全機器の普及促進を図ること。
- ◎関連法人の行うSASスクリーニング事業への支援を行うこと。

調査研究事業として

- ◎IEAの国際共同研究への対応、海外事情調査、受託調査等に引き続き積極的に取り組むこと。

事業運営の基本方針として

- ◎燃費分析、CO₂排出量分析その他ソフト面でのフォローアップ等において、当機構の有するこれらに係るノウハウを積極的に提供、活用して、ソフト事業にも精力的に取り組んでいくこと。
- ◎関係者間の連携強化、情報発信、自動車環境講座等の啓発活動に引き続き積極的に取り組むこと。
- ◎より一層のコスト縮減と25年度にシステム換装した公益リース事業のより一層の効率化・適正化等に努めること。

事業計画の詳細は、
LEVOのホームページに掲載しています。
URL: <http://www.levo.or.jp/>
Home > LEVOの紹介 > 公開情報 > 7.事業計画書(平成26年度)

EMS導入による省エネ効果とCO₂排出量削減実績

～平成17年度から平成24年度のエネルギー使用合理化事業者支援事業実績より～

事業の概要

(一財)環境優良車普及機構は、平成17年度から平成22年度まで、国土交通省のエコドライブ管理システム(EMS[※])普及事業認定を受けて、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO技術開発機構)の「エネルギー使用合理化事業者支援事業」の補助を活用したEMSの普及促進に取り組みました。平成23年度からは、(一社)環境共創イニシアチブ(SII)のエネルギー使用合理化事業者支援事業による補助を活用したEMSの普及促進に取り組んでおります。これまでの事業の結果、平成17年度から平成24年度の8か年で、EMS機器延べ108,226台へ普及が図られました(図1)。

本事業では、参加した事業所におけるEMS用機器を取り付けた車両についてEMS導入前後、1年間の走行燃費を調査しました。この調査より、EMS導入による省エネ効果及びCO₂排出削減効果をとりとめました。

EMS導入による省エネ効果

図2に年度毎の省エネ率の推移を示します。EMSを導入することによる省エネ率は、平成17年度から24年度まで各年度8%前後の燃費改善率が得られています(図2)。

EMSによるCO₂排出削減効果

これまでに本事業に参加した車両が削減したCO₂排出量は、平成24年度時点で約47.2万トンとなります(図3)。

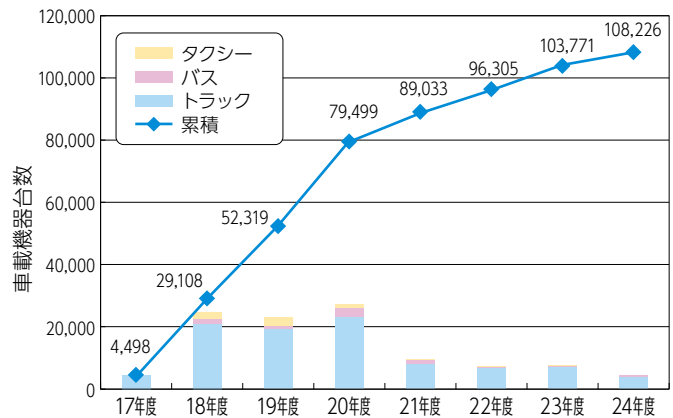
これにより、京都議定書目標達成計画において平成17年から平成22年までの5年間で運輸部門が削減の目安とした14～17百万t-CO₂に対して、約2.8～3.4%に相当する削減効果が得られました。

今後の取り組み

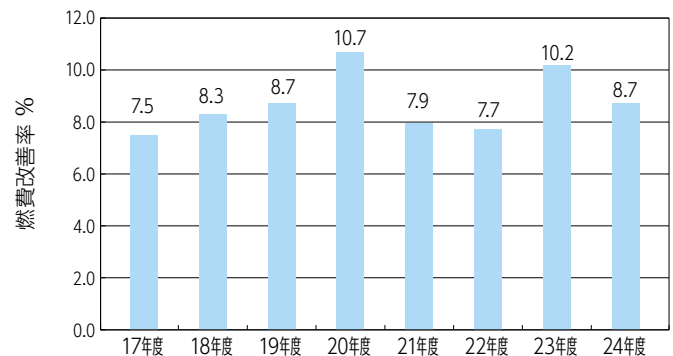
EMSの普及により、さらなる省エネ、CO₂削減の取り組みを進めてまいります。

※) 自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、その運行状況について客観的評価や指導を一体的に行う取り組み

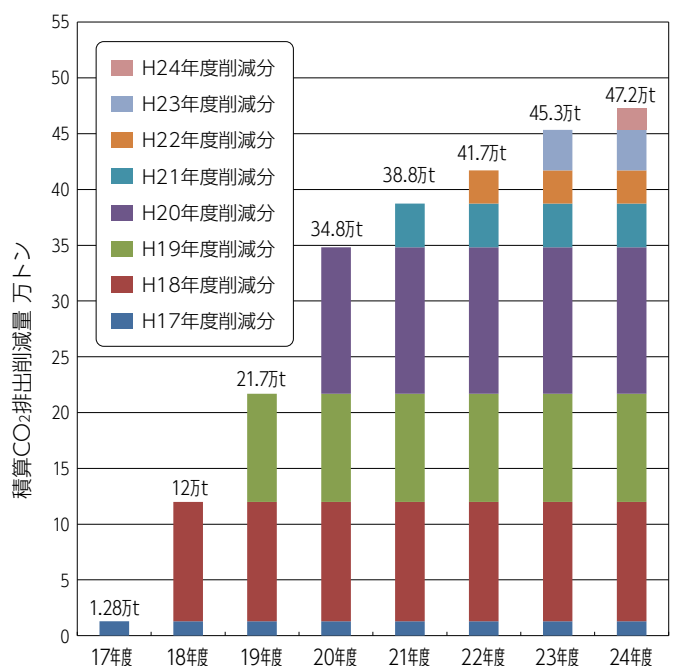
【図1】 EMS普及事業参加車両台数の推移



【図2】 EMSによる燃費改善率の推移



【図3】 CO₂排出削減量の実績



LEVO=皆さんと共に

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:別所恭一)は、平成24年度より(公社)全日本トラック協会のSASスクリーニング検査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25年度までに約28,000名の検査実績を上げています。

平成26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
SAS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
SAS support center
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
ホームページ <http://www.sas-support.or.jp>

H26年度CNG車カーボン・オフセット事業について

カーボン・オフセットの概要



当機構 (LEVO) は、平成26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。

カーボン・オフセットした車両には、カーボン・オフセット付CNG車であることを表す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、お申し込みください。

手数料
(排出権の調達、
国口座へ移転)
はLEVOが
負担します。

申し込み受付期間: 平成27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: 未定

【お問い合わせ】 事業部 担当:原田 TEL. 03-3359-8536