

LEVO NEWS

ORGANIZATION FOR
THE PROMOTION OF
LOW EMISSION VEHICLES

2014年 盛夏号
No.58

お客さま訪問

環境優良車

有限
会社

丸和運送

京葉ロジコ

株式
会社

環境機器

有限
会社

気仙沼緑花サービス

三和ロジコム

株式
会社



- ◎【中小トラック運送事業者様に朗報】先進環境対応型ディーゼルトラックを購入する場合、申請により補助金が出ます。
- ◎大型天然ガストラックのモニター試験進捗を発表
- ◎交付予定枠申請をお忘れなく!! CNGトラック・優良ハイブリッドトラック・電気自動車 補助金制度



一般財団法人

環境優良車普及機構

中小トラック運送事業者様に朗報

先進環境対応型ディーゼルトラックを 購入する場合、申請により補助金が出ます。

平成26年度 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)

交付申請兼実績報告を7月1日から受付中!!

補助金申請を希望される事業者におかれましては、当機構ホームページで申請要件等をご確認いただき、申請書類を作成のうえ郵便（持込み可）で提出してください

事業概要

1. 補助対象事業者

- ① 一般貨物自動車運送事業者等、特定貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者
(ただし、資本金3億円以下又は従業員300人以下が対象)
- ② ①に貸し渡す自動車リース事業者

2. 補助対象

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、型式の排出ガス規制識別記号が「TKG」、「TPG」、「TRG」、「SPG」、「QKG」、「QPG」（平成26年7月現在）であること
- ◆ 平成26年5月23日から平成27年1月16日までに新車登録されたもの
- ◆ 所有権の留保は不可
- ◆ 事業用トラックの廃車（永久抹消）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
- ◆ 導入する先進環境対応型ディーゼルトラックと同区分（大・中・小）であること
- ◆ 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
- ◆ 廃車するまでの過去1年間事業用トラックとして使用していたもの

3. 補助金

- ◆ 大型車100万円 中型車70万円 小型車40万円
- ◆ 1事業者当たり（リースの場合は貸し渡す事業者あたり）2台を上限

4. 申請受付期間

- ◆平成26年7月1日から平成27年1月16日まで
- ◆上記期間満了前に予算額に達したときはその時点で受付終了
- ◆ホームページで受付状況を公表中 <http://www.levo.or.jp/fukyu/hojokin/index.html>

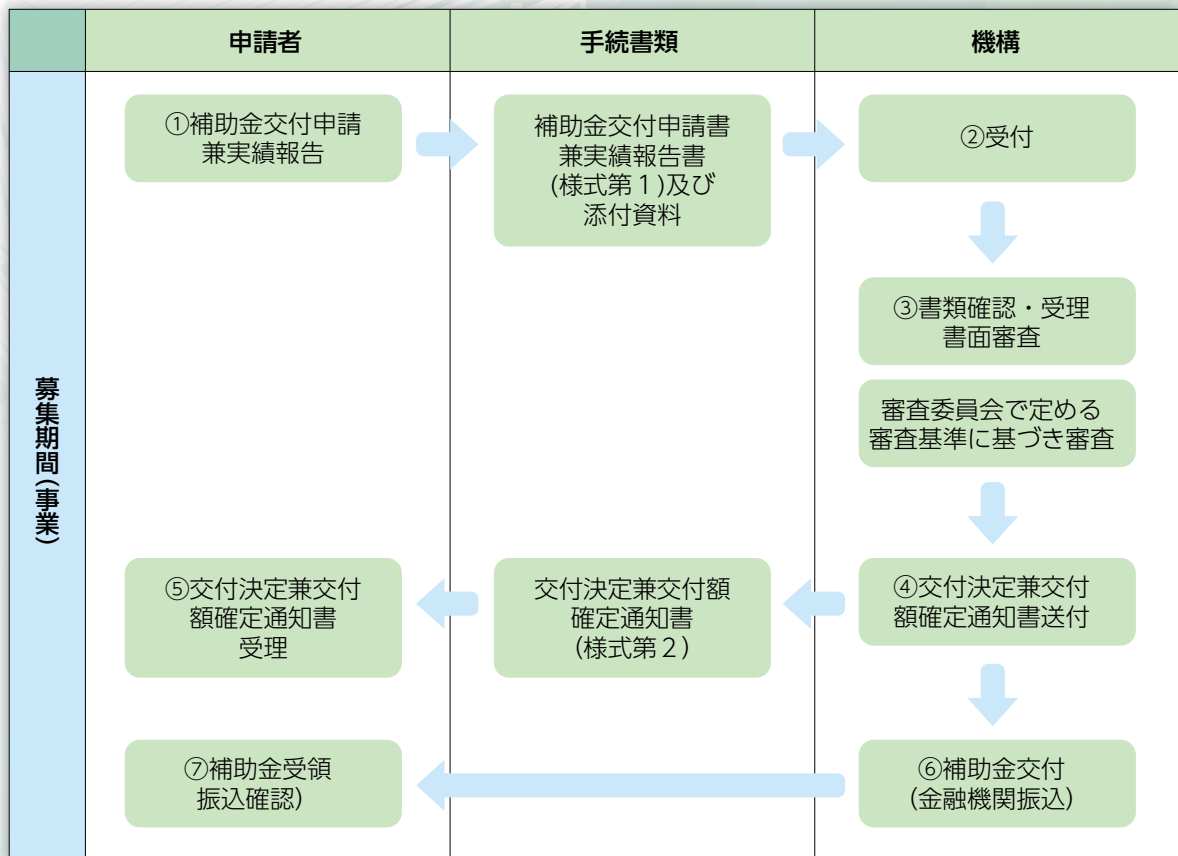
5. 交付決定兼交付額の確定通知

- ◆申請内容を審査委員会の定める審査基準に基づき審査し、交付決定兼交付額確定を実施

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
- ◆補助事業完了日（新車登録日又は廃車日のいずれか遅い日）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. 交付申請から補助金受領までのフロー



8. 問い合わせ先

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/>

平成26年度 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関するQ&A

1. 申請要件

問1 申請者となるにはどのような要件がありますか。

答 導入する車両の「所有者」、中小企業基本法に定める中小企業者又は当該運送事業者に貸し渡す自動車リース事業者が申請者となります。

また、廃車車両については、過去1か年間の燃費データを、新規導入車両については、補助事業が完了した年及びその後3年間の燃費データを、各々機構に提出していただきます。

問2 新車導入した車両の所有者が自動車販売会社（以下、「ディーラー」という。）の場合、補助金申請はできませんか。

答 ディーラーは補助金申請者の資格がないため、申請できません。申請日までに所有権留保を解除（移転登録）し、運送事業者が所有者となった上で、運送事業者が申請してください。

2. 申請方法等

問1 申請書類は何部作成する必要がありますか。

答 2部作成し、1部（正本）を機構に提出、1部を申請者控えとしてください。

問2 地方公共団体等からの協調補助は必要ですか。

答 単独補助のため、地方公共団体等の協調補助は不要です。

3. 入れ替え前車両

問1 廃車する車両（入れ替え前車両）は、直近何年間所有している必要がありますか。

答 平成26年5月23日以降に廃車する日以前、過去1年以上所有又は使用している車両が対象となります。

問2 入れ替え前車両と新規導入車両は同じ営業所（支店）のものでなければなりませんか。

答 同区分であれば、営業所等使用の本拠の位置が違って申請できます。

問3 廃車車両の証明書類に登録事項等証明書(現在記録及び保存記録)がありますが、提出は、原本ですか写しですか。

答 原本を添付してください。

問4 入れ替え前の車両の廃車は、新規導入車両の登録日より後でも大丈夫でしょうか。

答 車両の廃車日と導入車両の登録日は、期間内であればどちらが先でも後でも良いです。

問5 廃車車両は、中古で購入したもので良いですか。

答 新規登録日が平成17年3月以前で、廃車日より前一年間所有し、使用している場合、対象と認められます。

4. 新規導入車両

問1 運送事業者が所有している車両を廃車して、新車をリースで導入した場合、所有者名が同一とならないが、認められますか。

答 この場合、新車車両と廃車車両の所有者は同一とみなします。

問2 新車を手形あるいは割賦により導入した場合は、補助対象となりますか。

答 申請日までに決済あるいは完済されれば認められます。

問3 ディーゼルトラック以外のいわゆる次世代自動車は、対象となりますか。

答 先進環境対応型ディーゼルトラックのみが対象となります。したがって、電気自動車やハイブリッド自動車、燃料電池自動車、CNGトラック、LPGトラック等のディーゼル車以外の車両は対象となりません。

5. 補助額

問1 リースに対しての補助を受けた場合、使用者に一括で補助金を支払っても良いですか。

答 リースに対しての補助については、リース料金からの補助分の減額のみ認めています。一括で補助金を支払うことについては、認められません。

6. その他

問1 補助金の入金はいつになりますか。

答 申請受付後30日程度で交付決定及び額の確定を行い、それ以降順次支払いを行う予定です。

周辺地域への配慮から 静かでクリーンなCNG車を愛用

東京都世田谷区の閑静な住宅街に事業所を構える丸和運送では、地域への配慮から、「黒煙が出ない」「音が静か」な点を評価して、平成17年にCNG車を導入。以来、代替えのたびにディーゼル車からCNG車へと買い替え、現在はほとんどがCNG車です。クリーンな車両は荷主企業にも喜ばれています。



1

10代で青森から 上京、トラック1台で 運輸業を開始

寅谷和男社長が昭和32年に設立した同社。メインの荷主は、食品・酒類の小売・製造・輸出入などを手がける明治屋で、都内の市場や物流センターから首都圏を中心とした各店舗への配送を担っています。

子どもの頃から車好きだったという寅谷社長。10代の頃に青森県から上京し、トラック1台で青果市場からの配送の仕事を始めました。上京して住んでいたのが、現在の事業所の近くにあったアパートでした。トラックの駐車場も、そのアパートの地主から借りることができ、この

地で営業を開始します。当時、周囲にはまだ畑が多かったそうです。やがて、納品先の一つだった明治屋から声がかかり、同社の配送を請け負うようになります。

会社の歩みを振り返り、「巡り合いが良かったんです」と寅谷社長。今日まで、その巡り合いを大切に、世田谷を拠点に地域に密着した経営を続けています。

2

「今までCNG車を 導入して後悔した ことは一度もない」

地域に密着した取り組みの一つが、排気ガスがクリーンで、エンジン音が静かなCNG車の活用です。

寅谷社長とCNG車との出会いは、

都内でディーゼル車を規制する動きが出てきた2000年代初めでした。「たまたま西新宿で荷待ちをされていて、時間があつたので、近くにある東京ガスのショールームに展示されていたCNG車を見に行っただけです。家庭のガスで車が走ると聞いて、なかなか面白いと興味を持ちました」。

当時は、ディーゼル車が黒煙を吐きながら走るのが当たり前だった時代。「会社が住宅街にあるので、CNG車の煙が出ないところと音が静かなところが気に入りました。当時はまだCNG車が珍しかったので、マフラーに手を突っ込んでも汚れないと、よく自慢したものです」

ただ、当初は苦勞もあつたようです。「当時のCNG車は力が弱く、荷物を積んで冷凍機やエアコンをつけると、坂を登るのが大変で、慌てて

東京都世田谷区

有限会社丸和運送

お話を聞いた人

代表取締役

寅谷 和男氏



エアコンを切ったりしました」

それでも、CNG車が気に入った寅谷社長は、代替えのたびにディーゼル車からCNG車へと買い替えていきました。同社の場合、午前中は市場から青果を積んで店舗への配送を2往復行い、午後は物流センターから店舗への配送を行います。1日の走行距離は約100~200km。満タンで走れる距離がディーゼル車に比べて短いCNG車でも、十分走れる距離です。また、ルートもほぼ決まっているため、CNG車に適していました。現在は24台中19台がCNG車です。たまに長距離を走ることもあるため、あえてディーゼル車を数台残しています。

一時期、天然ガスの小型充填機を会社に設置していたことがありました。しかし、1台充填するのに一晩中かかり、充填機のコンプレッサーの音が大きかったため、7~8年使用した後、コンプレッサーが寿命を迎えたタイミングで使用をやめました。

「導入当初に比べると天然ガスの充填所も増え、わざわざ充填所に行かなくても、配送ルート上に充填所が見つかるようになりました。同じルートを1日2~3往復するので、充

填所が空いているタイミングで寄ればいい。そのため余裕を持って、タンクの残量が半分になったら充填するようにしています」

導入から数年後、荷主企業から「いい車を買ったね」と評価されたそうです。「今までCNG車を導入して後悔したことは一度もない」と寅谷社長は力強く語ります。

3 荷主企業との確固とした信頼関係

荷主企業とは長年にわたり確固とした信頼関係を築いており、バブル崩壊後も荷主の要望に従い、増車してきました。「確実な仕事をして信頼を得ることが私のモットーです。それだけに、自分の目の届く範囲で、ということ念頭に置き、むやみに台数を増やさず、荷主の信頼を裏切ることのないよう品質管理を徹底し

てきました」。デジタコを利用した低燃費運転もその一つです。「急発進・急加速は事故につながりますから、丁寧な運転をするよう口うるさく言い続け、ここ10年は無事故が続いています」。また、Gマークやグリーン経営の認証取得、東京都トラック協会が推進する「グリーン・エコプロジェクト」への参加など、環境保全活動にも積極的に取り組んでいます。

70歳になった今も、自らドライバーとして活躍する寅谷社長。今後もCNG車をメインに活用し、荷主や地域の信頼を得ながら事業を続けていく考えです。

会社DATA

設立：昭和32年8月
資本金：300万円
従業員：26名
事業内容：運輸業
拠点：本社(東京)
保有車両：24台(うちCNG車19台)



クリーンで静かなCNG車は、閑静な住宅街での営業に適している



環境に配慮した車両の活用で 地域社会に貢献

塵芥収集用CNG車と従業員の皆さん

千葉県ほぼ中央に位置する茂原市に本社を構え、県内を中心に総合物流サービスを展開する京葉ロジコ。茂原市で70年にわたり事業を営んできた同社は、地元の環境に配慮し、市内を走る塵芥車と給食配送車にCNG車を活用。また、全車両に最新のEMS機器を搭載し、エコドライブにも積極的に取り組んでいます。



1

長年にわたり 培われた信用と 幅広い対応力が強み

茂原市は国内有数の天然ガス産出地であり、その天然ガスを原料や燃料として利用する企業の進出により、工業都市として発展してきました。同社はこの地に昭和19年に設立され、今年70周年を迎えました。現在は、県内に複数の営業所のほか16棟5000坪の倉庫を展開し、茂原市に工場のある化学品メーカーをはじめ、京葉地域を中心としたさまざまな企業に物流サービスを提供しています。輸送品は化学品、飲料、石油製品など多岐にわたり、それに合わせて大型・中型・小型車、タンクローリー、トレーラー

など多様な車両を保有し、対応しています。「長年にわたり培われた信用と、何にでも対応できるところが当社の強みです」と、鶴野取締役は話します。

2

市内の家庭ごみ収集 と給食配送に CNG車を活用

同社は、茂原市内の家庭ごみ収集車と給食配送車にCNG車を活用しています。CNG車を最初に導入したのは平成14年。「当時は自動車の排出ガス規制が強化され、CNG車導入の補助金制度が始まった頃で、茂原市内に天然ガスステーションができた時期でもありました。そこで、茂原市内を走るトラックについては、地元の環境に配慮してCNG車

を導入することにしたのです」

クリーンな排出ガスがメリットのCNG車ですが、満タンでの走行距離がディーゼル車よりも短く、天然ガスを充填できるスタンドも限られるというデメリットがあります。しかし、家庭ごみ収集車と給食配送車は市内しか走らず、しかも1日の運行コースが決まっており、距離も100kmに満たないため、デメリットは全く問題になりませんでした。

1台目の導入以来、徐々に台数を増やしていき、現在は家庭ごみ収集車5台のうち4台、給食配送車3台全てがCNG車です。最初に導入したCNG車は現在も現役で活躍しています。「環境面で地元貢献することは大切なことと考えていますので、今後も塵芥車や給食配送車を導入する際はCNG車を検討します」

千葉県茂原市

京葉ロジコ株式会社

お話を聞いた人

取締役 営業部長

鶴野 悠平氏



3

EMS機器を全車両に搭載し省エネの取り組みを強化

環境への配慮から、同社がもう1つ取り組んでいるのがEMSを活用したエコドライブです。EMS機器はすでに10年ほど前に導入していましたが、機器が古くなり、保守期間が終了するため、今年2月に最新機器を導入し、全車両に搭載しました。「環境への配慮はもちろん、燃料が高騰していますので、燃費をよくして燃料費を削減する狙いもあります」

最新機器の導入に合わせて、取り組みも強化しました。社内でも運行状況をリアルタイムに管理し、エンジン回転数やスピードのオーバー、急発進急加速、長時間のアイドリングなどがあつた場合、担当者が「エンジン回

転に気をつけてくださいね」「スピードを抑えてください」など、そのつどドライバーに直接警告するようにしたのです。「もちろん、機器も警告を發しますが、会社でもしっかり見えていますよ、というアピールが重要ではないかと考えて行っています。また各営業所でも、その日の運行で問題の見られたドライバーとは個別に話し合うようにしています。大切なことは、会社が一方的に押しつけるのではなく、ドライバーにいかにか気持ちよく取り組んでもらえるか。車両や積み荷によつても状況は変わりますので、そのことを一番よく知っているドライバーと、『今度はこうしよう』と打ち合わせをしながら、燃費向上を目指しています。その結果、導入してまだ半年もたつていませんが、ドライバーの意識が変わり、警告回数がずいぶん減りましたし、燃費も改善しました」

4

報奨制度を設けてドライバーの努力に報いたい

EMS活用の今後に向けて、鶴野取締役は2つの課題を挙げます。1つは夏場のアイドリングです。連続10分までとしています。荷待ちが長時間に及ぶケースもあり、熱中症の心配もあるため、対応を検討中です。もう1つは報奨制度の導入です。「ドライバーには燃料費を削減してもらっているので、ある程度の還元をしたい」と鶴野取締役。ただ、車種や積み荷など条件が異なり、点数だけを見て一律に評価するのは難しいため、こちらも評価方法を検討しています。

「厳しい経営環境の中では、できることには限りがありますが、従業員とともに知恵を絞りながら、環境対策に取り組んでいきたいと思つています」



給食配送用CNG車とドライバーの皆さん

会社DATA

創 業：昭和18年12月

設 立：昭和19年2月

資 本 金：5000万円

従 業 員：180名

事業内容：貨物自動車運送事業、利用運送事業、自動車運送取扱事業、倉庫業など

拠 点：本社（千葉県茂原市）、千葉県内に営業所3カ所、倉庫6カ所

保有車両：162台（トレーラーを除き130台、うちCNG車7台）



◀ 左から小野寺敦志専務、小野寺照人社長、小野寺浩子常務、小松沙耶さん（事務）、小野寺詠二仙台営業所所長

東北の生産者と
市場を結ぶ
花卉輸送を支えるEMS
《宮城県気仙沼市》
有限会社 気仙沼緑花サービス



東北の生産者と各地の市場・店舗を結び、花卉の輸送事業を展開する気仙沼緑花サービス。同社はドライバーの労働時間管理やエコドライブの定着などを目的に、2000年代初めから現在まで3回EMS機器を導入し、活用しています。現在はリアルタイムでの運行管理により、業務効率とサービス向上を実現しています。

バスのドライバーから転身し
花卉輸送事業を開拓

同社の小野寺照人社長は、ドライバーとして20年近く勤務したバス会社を“脱サラ”し、運送会社で3～4年修行した後、同社を起業しました。「バス会社での仕事は、かつては人と人の仕事でしたが、バブル以降に生まれたドライバーを“物扱い”

▶ 温度管理機能とエアサスを備えた花卉輸送用トラック



するような風潮が嫌で、起業を決意しました」と小野寺社長は話します。

なぜ、花卉輸送を始めたのでしょうか。「当時、父が花の栽培をしていたため、仙台の中央卸売市場に出入りしていました。そこで、農家から市場まで花卉を運ぶニーズがあることに気づいたんです。その頃、東北には花卉を運ぶ業者がおらず、生産者は自分で市場に運ぶしかありませんでした。そこで、個々の生産者を回り、商品を市場に運ぶ仕事を始めたのです」

当初は顧客となる生産者が5軒しかなく、1台のトラックで週2回の仕事しかありませんでした。しかし、小野寺社長の始めた仕事は、同世代の生産者を中心に支持されるようになり、次第に仕事

お話を聞いた人

● 代表取締役社長 小野寺照人氏

が増えていきました。「私が生産者を回って商品を集め、仙台をはじめ東京や各地の市場に運べば、東北の花卉の需要が増えるので、皆で支えないといけない、と応援してくれたのです」



▲事務所からのメッセージが表示され、ボタンを押して返事ができる最新型デジタコ

その後、生産者や市場の支持を広げて事業は軌道に乗り、東北の花卉業界で確固たる地位を築いています。現在、同社に登録している東北の花卉生産者は約300軒に上ります。

EMSによる労働時間管理から始まり 業務効率化やサービスの向上へ

そんな同社の発展を支えてきたツールの一つにEMSがあります。同社ではこれまでに3回、EMS機器を導入しています。最初の導入は2000年代の初め。限られた従業員の中で、ドライバーの労働時間管理を効率的に行うことが目的でした。「導入により、日報の管理が格段に楽になりました」

2回目は平成19年。燃料費が高騰する中で、エコドライブへの取り組みを始めます。「それまで燃費を抑えることは全く手つかずだったので、デジタコを使ってアイドリングやスピードをチェックするだけで、かなり効果がありました」。デジタコによる運行管理は、当初はドライバーから抵抗がありましたが、会社として、制限速度以上にスピードを出さなければいけないような急ぎの仕事は受注しない方針をとったり、最高速度を段階的に下げていくなどの工夫をすることで、徐々に定着させています。アイドリングについては、花卉を積んでいる時は定温管理が必要なためエンジンをかけておく必要があり、個別の運行状況を確認しながら指導するようにしています。

平成25年には最新型のネットワークデジタコを導入しました。営業所にながら各車両の運行状況がリアルタイムに把握できることから、配車効率の向上や、急な依頼を受けた時でも迅速な対応が可能になりました。

「ドライバーには、デジタコは監視するためでなく、業務の効率やサービスを向上するためのツールだと説明するようにしています。中にはそれを理解できない人もい

ますが、人手不足の折ですから、そういう人が居心地が悪くなり辞めてしまうのではなく、周囲の影響を受けて、デジタコに対して前向きな考えに染まってい

くような環境づくりが大切だと考えています」

花卉輸送の魅力は 心の通った仕事ができること

同社が花卉輸送で成功できた理由について、小野寺社長は次のように話します。「この仕事を始めたばかりの頃、商品を足で動かしたことがあり、農家の方に『手塩に掛けて育てた花を足で蹴るとは何事だ』と怒鳴られたことがあります。それ以来、生産者の気持ちになって行動するようになりました。次第に、どんなサービスが求められているのかがわかるようになり、小さな会社の強みを活かして、それをすぐに実行に移していったのです」

小野寺社長にとって花卉輸送の魅力は、他の運送業務では失われつつある人間関係が残っているところにあります。「農家へ花卉を引き取りにいくと、生産者の方に頭を下げられて、ジュースを手渡され、『頼むね』と言ってもらえる。今時こんな心の通った仕事はなかなかありません」

生産者の立場に立ち、サービスを一から考えて提供してきた同社。これからも、東北の花卉生産者とともに歩んでいく姿勢に変わりはないそうです。



▲倉庫には東北各地から出荷された鉢花や切り花が定期的に保管されている

会社DATA

設立：平成8年10月 資本金：2000万円
従業員：32名 事業内容：一般貨物自動車運送事業
拠点：本社（宮城県気仙沼市）、仙台営業所
保有車両：29台（大型12台、中型12台、小型5台）



▲左から古賀常務と川口取締役

勤務状況を 「ガラス張り」にし ドライバーとの 信頼関係を向上

《福岡県八女市》
三和ロジコム
株式会社



日本茶の産地として知られる福岡県八女市。この地で80年以上にわたり運送業を営んでいるのが三和ロジコムです。経営理念の1つに「社員幸福度、満足度で日本一を目指します」を掲げる同社は、全車両にEMS機器を搭載し、“ガラス張り”の勤務管理でドライバーとの信頼関係を高めています。

地道な経営姿勢で 80年以上事業を継続

福岡県南部に位置する八女市は、熊本県・大分県に隣接し、九州を縦貫する九州自動車道の八女インターもあり、九州各県へのアクセスがしやすい場所といえます。八女インターから車で1分の所にある同社は、この立地を活かして、3,000坪の物流センターを設置し、紙原料、断熱材、プレハブ、薬品など、さまざまな貨物を九州をはじめ全国各地へ輸送しています。

同社は、昭和3年に八女郡上陽町（現在は八女市に編入）で創業しました。当時は、まだ国産車がなかったため輸入車を購入し、初代社長自ら、山から町へ木炭を運ぶ仕事から始め、次第に地場の農産物や木材などの輸送も担うようになります。

以来、80年以上にわたり、この地で事業を続けてきた会社ですが、その背景として、古賀常務が次のようなエピソードを話してくれました。

「2代目社長は農協の組合長や町長を務めた地元の名士でしたが、その地位を利用して家業に仕事を回し、会社を大きくしようということを一切しませんでした。そういう姿勢だったからこそ、今日まで地道に事業を続けてこられたと、3代目の現社長はよく話します」

「商売の道徳を守る」という歴代社長の姿勢が、同社の発展の礎となっているようです。

勤務内容の給与への 正確な反映が可能に

同社は、経営理念の1つに「社員幸福度、満足

お話を聞いた人

●常務取締役 古賀徹氏

●取締役 川口義弘氏



▲従業員の皆さんとEMSを搭載したトラック

度で日本一を目指します」を掲げています。「まず社員が喜んでくれる会社でなければ長続きしない、というのが社長の持論です。この数年は非常に厳しい経営環境ですが、だからといって会社を存続させるために、社員の給与をカットするようなことはしません。当社は“ガラス張り”の経営を目指しており、社員1人ひとりの働きが、どのように利益につながり、その結果が自分たちの給与にどう反映されているかが、はっきりとわかるようにしたいと考えています」(古賀常務)

この“ガラス張り”の実現に貢献しているのが、1年ほど前に導入したEMSです。同社では以前から一部の車両にEMSを導入していましたが、今回は最新機器を全車両に搭載し、さまざまな改善に取り組んでいます。

その1つが、ドライバーの勤務時間の正確な管理です。

「個々のドライバーが何時間働き、そのうち残業や深夜勤務の時間がどの程度あったかが、EMSによって正確に記録されますので、給与にも正確に反映させることができます。また、その日の運行データを基に、次の勤務まで何時間、あるいは何日空ければいいかといった指示もEMSによって正確に出ますので、ドライバーと会社、またドライバーと運行管理者との信頼関係も高まります」(古賀常務)

高速道路での速度制限により ドライバー自身が省エネ効果を実感

EMS導入のもう1つの目的が、安全や経費節減につながる省エネ運転の向上です。なかでも、同社が特に重視しているのが高速道路での速度制限です。

「最近では燃料代が高くなっていますから、EMSを使って燃費を改善したいと考えています。当社の場合、長距

離運行に関しては全線高速道路なので、スピード管理は最も重要です。そこで、最高時速を80kmに制限しています。EMSは制限速度を超えると音声で注意してくれますが、それが抑止力になるんです。80km制限の効果は大きいですよ。時速100kmと比べると燃費が全く違います。ドライバー自身も、今まで名古屋辺りで給油していたのが、80km走行にしたら静岡まで伸びたなど、省エネ効果を実感しています」(古賀常務)

同社では、燃料代もドライバーの給与に若干反映されるため、燃費改善はドライバーのためでもあります。それだけに、特定のドライバーばかりが重い荷物を運んだり、長距離を走るような不公平感を生まないように、同じ種類の車両でグループ分けし、配車担当者はグループ内で仕事が均等になるように配慮しています。

EMS導入後は、省エネ運転の結果が点数で示されるため、ドライバーが点数を意識して運転するようになり、事故も減少傾向にあります。将来的には、EMSの点数を賞与の参考にすることも考えているそうです。

将来、4代目社長を継ぐ予定の川口取締役は、「会社にとって一番大事なのは人ですから、これからも社員が働きやすい環境を提供していきたい」と話します。今後もEMS活用による労働環境のさらなる改善が期待されます。



▲同社ではドライバーが自発的に洗車する習慣があり、トラックは常にきれいに保たれている

会社DATA

創 業： 昭和3年 設 立： 昭和33年5月
資本金： 3000万円 年 商： 17億円
従業員： 130名(平成24年4月現在)
事業内容： 貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業、倉庫業、梱包包装サービス事業など
拠 点： 本社(福岡県八女市)、5営業所(福岡・岐阜)、物流センター(福岡)
保有車両： 101台(トラクター13台、大型28台、中型54台、小型6台)



大型天然ガストラックの モニター試験進捗を発表



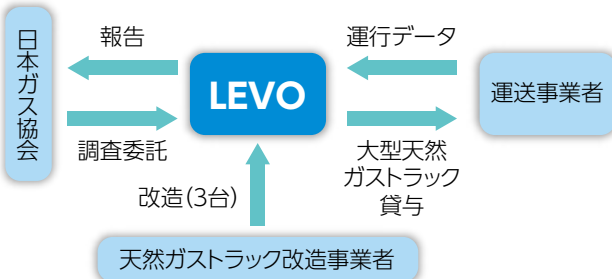
(一財)環境優良車普及機構は、(一社)日本ガス協会から受託した大型天然トラックのモニター試験を実施してまいりましたが、平成26年6月23日(月)の天然ガス自動車フォーラム第59研究会において、当機構の上田理事長が、その進捗状況を報告いたしました。研究会は、東京千代田区のイイノカンファレンスセンターにおいて開催され、昨今のシェールガス革命を背景とした、大型天然ガストラック普及の期待から、発表は多くの方々から注目を集めました。

天然ガス自動車フォーラムは、天然ガス自動車の普及を推進する団体で、現在247団体が加入しており、講演、会誌の発行など幅広く活動を行っております。当日の研究会には約150名の参加があり、盛大に開催されました。以下に、発表概要を報告します。

モニター試験の概要

(一財)環境優良車普及機構は、運送事業者がモニターとして使用する大型天然ガストラック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、都市間・拠点間貨物輸送等における営業運行で使用していただき、大型CNG車に対する運送事業者及び運転手の評価や様々な運行条件のデータを収集・分析しました。スキームを図1に、車両外観例を図2に示します。

【図1】 大型天然ガストラックモニター試験スキーム



【図2】 モニター車外観(事例)



平成23年12月から平成26年3月までの3ヶ年にわた

るモニター試験では16社17事業所においてそれぞれ半年間程度モニター走行を実施しました。

今回の発表では、平成26年3月までの3ヶ年の走行試験の結果を中間報告いたしました。

モニター試験における主な中間結果について

試験では、走行データ等の収集と同時に環境性能、車両の実用性などについて運転者や運行管理者の皆様に対しアンケートやヒアリングを実施しました。その結果、排ガスがクリーンなど従来からの環境性能に加え、車両の騒音、振動が少なく、快適な運転が可能のため、運転中の疲れをほとんど感じないという評価が多く聞かれました。大型車では中小型車よりも長距離・長時間運転の形態が多いことから疲労感が少ないということはこれまであまり注目されてこなかった重要なポイントです。

車両性能では、エンジン出力が低いことによる出力・加速性能に不満の声が多く、このため、エコドライブがやりにくいという指摘があった反面、軽量物を積載した平坦路ではディーゼル車に劣らない加速性能を得られたという評価もありました。また、低速トルクが低いため、運転には慣れが必要であること、並びに最大積載量の不足が不満という声もありました。充填頻度が高いことも運転手の負担になっていることが指摘されました。

これらに対して、最新のディーゼル車に搭載されている多段トランスミッションやMPI(マルチポイントインジェクション)化などによる改善が今後期待されています。このうちMPI化については、3台の実験車両のうち1台につきMPI化による低速トルクアップの改造を行い、平成26年7月以降さらに約1年間走行試験を行うこととなりました。6月に改造前後の比較のため運送事業者を試運転をしていただいた結果、まったく違うエンジンのだと大変好評でした。

3年にわたる多種多様な営業運行の中で、大型天然ガストラックに関する運送事業者の側から見た、改善を要する点、今までの事例では明らかでなかった点、優れた点など多くの評価が得られました。これらの結果を踏まえ、さらに大型天然ガストラックの普及が進むことを期待します。

交付予定枠申請をお忘れなく!!

CNGトラック・優良ハイブリッドトラック・電気自動車

申請手続きフロー

登録予定日

26年4月1日から26年12月31日

実績申請

登録予定日

27年1月1日から27年3月31日

通常申請

交付予定枠申請

事業者申請（買取り・リースともに1台毎に申請書を作成）

申請期間：26年9月1日から9月30日まで

※申請申込台数全てが補助対象とならない場合あり

【交付予定枠の内定通知書】を取得（内定の有効期限・登録予定日から30日以内）

注）車両登録日（予定日）による、その後の申請方法（「①実績申請」か「②通常申請」）を要確認

①

〈内定通知を受けたものに限る〉

②

26年4月1日から26年10月31日の登録

内定通知が届き次第、26年11月28日
までに実績申請

26年11月1日から26年12月31日の登録

車両登録日から、30日以内に実績申請

※登録日が遅くなる場合は、交付予定枠申請に記載した車両登録予定日より30日以内に登録すれば有効

26年11月4日から11月28日までに
通常（事前）申請し交付決定を受ける

実績報告

車両登録日から、30日以内に実績報告

※27年4月1日が最終期限

国土交通省より額の確定通知後、補助金が交付されます

LEVO=皆さんと共に

LEVOの中核となる事業のひとつとして、「調査研究事業」があります。

環境優良車の普及に資する全般的な動向調査から、普及推進にあたっての国際的な情報収集や研究・発表を通じて、運輸事業者様はもちろん、様々なステークホルダーを対象とした情報提供および啓発活動を行っています。

調査研究の成果の一部及び、低公害車の動画をホームページで公開しています。

今回は、その一部について紹介いたします。

パンフレット

→ http://www.levo.or.jp/lib/publish/pdfs/levo_introduce_s.pdf



LEVOパンフレット

かけがえのない地球のため わたしたちの一步は未来への百歩

LEVOの事業を説明している総合パンフレットです。

人と環境にやさしい車社会の実現を目指し、LEVOの具体的な取り組みについてご案内しています。

動画で見る低公害車

動画はこちらからご覧いただけます → <http://www.levo.or.jp/doga/>

低公害車に関する疑問に答えるため、天然ガス自動車やハイブリッド自動車について、紹介した動画を公開しています。また、エコドライブについても紹介しています。



天然ガス自動車について

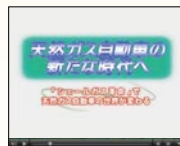
天然ガス自動車について解説



CNG車の導入に向けて

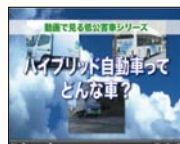
~あなたの疑問にすべてお答えします~

CNG車を導入している事業者の様々な声・導入のメリットなど



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~



ハイブリッド自動車について

ハイブリッド自動車について解説



エコドライブのすすめについて

エコドライブの実践方法やエコドライブの効果について解説