

一般財団法人 環境優良車普及機構広報誌

ORGANIZATION FOR THE PROMOTION OF LOW EMISSION VEHICLES

2015年 新春号



一般財団法人  
環境優良車普及機構

# LEVO

No.60

# NEWS



お客様訪問：環境優良車

株式会社エコトラック/SGムービング株式会社

お客様訪問：環境機器

関空運輸株式会社/八幡運送株式会社

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

平成27年「年頭の辞」

国土交通省 自動車局長 田端 浩

海外におけるCO<sub>2</sub>削減のための  
代替燃料貨物自動車について



# 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** いわむら さとし

新年あけましておめでとうございます。

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、平素より当機構の事業につきまして、多大なるご理解とご支援、ご協力を賜わっておりますこと、ここに改めて厚く御礼を申し上げます。

さて、昨年1年間の我が国経済情勢をふり返ってみますと、異次元の金融緩和でめざましいスタートを切ったいわゆるアベノミクスも、4月の消費税改定を経て、消費の伸び悩み、中国をはじめとする新興国経済成長の鈍化、円安の進行など、様々な課題にも直面することとなり、今やデフレ脱却に向けてのいわば正念場ともいえる局面にさしかかっております。

このように揺れ動く経済情勢の中で、貨物自動車運送事業の動向をみてみまして

も、年前半には、景気回復に伴って荷動きも活発化し、そのため、運転手不足、車両不足といったいわば構造的要因とも言うべき課題が顕著化して参りましたが、これが、ここ数年来の燃料価格の高騰の問題とも相俟って、新たな経営圧迫要因となって参りました。一方、年後半に至ると、平成24年4月にリーマンショック後の最高値（約127ドル/バレル）をつけ、高値で推移していた原油輸入価格が、11月以降に急落し、12月には約75ドル/バレルと、約4割減となるなど、激しく乱高下いたしました。その一方で、円安の進行が原油価格下落の効果を減殺するなど、相変わらず燃料価格の動向に翻弄された一年でもありました。

こうした中で、これからの自動車の未来を予感させるような新たな動きが、昨年来、顕著に表れてくるところとなっています。即ち、昨年12月には、乗用車の分野において、燃料電池車としての初の量販車が市場に投入されましたし、商用車の世界でも、本年末頃の発売を目途に大型CNGトラックの新車開発が進められています。このほか、来年以降には、燃料電池バス、大型LNGトラックなどが次々とマーケットに登場することが予想され、ここ2~3年、急速に関心の高まっている電気自動車、プラグインハイブリッド車とも相俟って、原油価格が乱高下する中で、自動車燃料の多様化の時代がその幕を開けようとしていま

す。それはまた、これまで専ら環境面から語られることの多かった自動車燃料の問題が、我が国全体のエネルギー問題の一環として、エネルギー・セキュリティの面からも重要な課題になりつつあることを象徴するものでもあります。

更に、自動車の安全技術面においても、デジタルタコグラフやドライブレコーダー等ドライバーの安全運転をサポートする機器の開発から、最近では、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープアシストなど、人の能力の足らざるところを補完してより高度な安全運転を実現する機器へと開発の裾野が広がっています。これは、究極的には自動運転システムの実現への期待となって、既に様々な試みがなされるようになってきております。自動車は、今や環境技術面、安全技術面から、その多様化の時代を迎えているともいえるのではないのでしょうか。

当機構は、①天然ガス自動車その他の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、微力ながらも環境及び安全に係る諸事業にまい進しているところでございます。

昨年は、従前からの環境優良車補助事業や省エネ・安全機器の普及促進事業が比較的堅調に推移する中で、大型CNGトラックの活用による

中距離貨物自動車の低炭素化モデル構築事業、トラック輸送の省エネ化総合プログラム事業（エコドライブ総合推進事業）、SASスクリーニング検査事業等の新しい事業にも積極的に取り組みました。加えて、先進環境対応型ディーゼルトラック導入補助事業においては、当該補助金の執行団体として指定され、補助金の交付を行うなど、お陰様で大変順調な年であったと思います。

本年もまた、先に述べた事業の3本柱を中心に、自動車多様化時代の幕明けに的確に対応し、燃料多様化の方向を支援し、新しい安全・環境技術の普及に努めて参りたいと考えております。当機構は、これらの施策を通じ、国と運送事業者の皆様との架け橋となって、その環境・安全対策の推進と経営の安定化、安全で環境に優しいクルマ社会の実現に全力を挙げて取り組んで参る所存でございますので、皆様方におかれても、本年もなお引き続き、当機構へのご理解とご支援を宜しくお願い申し上げます。

# 平成27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27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3月、北陸道上り線の小矢部川SAにおいて、高速乗合バスが停車中の大型トラックに衝突し、乗客・乗員2名が死亡、乗客や衝突されたトラック運転者等の合計26名が重軽傷を負うという誠に痛ましい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、運転者の体調急変に伴う事故を防止するための更なる対策を講じるとともに、GW期における高速乗合バスの全国一斉点検等の対策を実施して参りました。今後、各種講習会等の機会を捉まえ、現場への浸透・徹底等を図るなど、更なる安全対策の徹底に努めて参ります。

また、社会的な関心が寄せられているタカタ製エアバッグに係るリコールについては、国土交通省として、自動車の安全上、極めて重要な問題であると認識しており、自動車メーカー及びタカタに対して、未改修車両の早急な改修を進めるとともに、リコール対象になっていない車両についても不具合の有無を調査するよう指導しているところであり、今後とも対応に万全を期して参ります。

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、自動車は、社会経済活動に不可欠な、人々の生活にとって最も身近な乗り物であるとの認識の下、国民や社会の安全・安心の確保、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、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、国民の皆様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、本省自動車局、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。未だ多くの方々方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。このような中、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、衝突被害軽減ブレーキやデジタコ・ドラレコの普及、運輸安全マネジメント制度の推進、アルコールチェックの義務付け等、事業用自動車の事故削減に向けた取り組みを推進して参りました。昨年11月には同プランのフォローアップ会議を開催し、人身事故件数・死亡者数半減等の平成30年の最終目標達成に向けて、プランの中間見直しなど今後取り組むべき主要課題や必要な対策について検討を行いました。今後は、国土交通省・事業者など関係者一丸となって、中間見直し後のプランの施策を着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保に万全を期して参ります。

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て策定された「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」については、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、その実施状況について随時フォローアップ・効果検証を実施して参りました。本年も、本プランにより措置された継続的に監視する事業者の把握や街頭監査を実施し、効率的・効果的な監査・実効性のある処分等を行って参ります。また、昨年3月に発生した北陸道高速バス事故を受け、従来からの運転者の健康管理に係る施策を見直し、「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策」を策定しました。この対策には、①平時からの疾病や過労の未然防止、②運行前点呼時の予兆把握と対処、③万が一の場合にも安全技術等により乗客の安全確保を図るための方策等について、ソフト・ハード両面からの措置を盛り込んでおり、この対策の一環として、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を改訂し、健康診断のフォローアップの徹底やきめ細やかな労務管理の徹底等を盛り込み、運行の現場を含めた関係者への浸透・徹底を図っています。これらの施策により、バス事業のより一層の安全性向上及び信頼の回復に向け、取り組んで参ります。

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、昨年6月に設置した「事業用自動車事故調査委員会」において、引き続き、事故原因の調査及び再発防止策の提言を行っていくとともに、国土交通省等関係者においては、提言を受け再発防止策を講じ、現場への浸透を図って参ります。

海上コンテナの自動車輸送にかかる安全対策については、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、一昨年に新安全輸送ガイドライン等を取りまとめ、地方での連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めるとともに、ガイドライン等の浸透・取り組み状況等についてフォローアップ調査を実施して参りました。今後とも、関係者の理解増進に努め、国際海上コンテナ陸上運送の更なる安全性確保を図って参ります。

自動車のハード面の安全対策については、「平成32年までに車両安全対策により交通事故死者数1,000人削減(平成22年比)」の目標達成に向けて、引き続き、安全基準等の拡充・強化、先進安全自動車(ASV)推進プロジェクト、自動車アセスメントの3つの施策の連携を図りながら推進して参ります。まず、安全基準については、昨年11月より大型のトラック・バスに対する衝突被害軽減ブレーキの装着義務付けを開始し、今後、平成33年11月までに小型のトラック・バスに対しても義務付けを拡大することとしています。また、新たなASV装置である車両安定性制御装置や車線逸脱警報装置のトラック・バスへの義務付けも順次予定しています。ASV推進プロジェクトについては、本年、第5期の取りまとめとして、ドライバー異常時対応システムや通信を利用した運転支援技術に関するガイドラインの策定を進めて参ります。また、自動運転の実現に向けた国際議論にも積極的に参画して参ります。自動車アセスメントについては、本年度より開始した予防安全技術の評価について、車両周辺視界情報提供装置を対象に加えるなど、一層の拡充を図って参ります。

自動車の検査及び整備については、まず、検査について、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。また整備について、例年実施している「不正改造車を排除する運動」と「自動車点検整備推進運動」により、街頭検査等を通じて不正改造車を排除し、交通の秩序維持を図るとともに、自動車ユーザーに対する点検整備の必要性の啓発を推進して参ります。特に、点検整備の励行を促す環境を整備するため、車検証備考欄に車検時の点検整備実施状況に加えて点検整備に係る指導の履歴を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。加えて、ハイブリッド自動車をはじめ、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。

自動車のリコール制度については、設計・製作等に起因する不具合を早期に発見し、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、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。タカタ製エアバッグに係るリコールをはじめ、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、独立行政法人交通安全環境研究所とも連携し、不具合情報の収集と調査分析、リコール監査等の着実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。

本格的な人口減少、高齢化により地域経済の規模が縮小し、地域の活力が弱まりつつあります。こうした中、バスは、引き続き通学や通院など地域における移動の足としてなくてはならない公共交通機関となっていますが、輸送需要の長期減少傾向により、事業者や自治体の懸命の努力にもかかわらず、厳しい経営状況にあります。このため、国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、幹線バスやデマンド交通の運行、ノンステップバスやICカードの導入などに対する補助を実施するとともに、東日本大震災の被災地においては、幹線バスに対する補助要件の緩和等を行っているところであり、こうした支援を本年も着実に実施して参ります。また、本年度からは、昨年11月に施行された改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通の再編に関する計画に基づく地域における総合的な取り組みに関し、再編後のバス路線等の運行に対する支援の充実を図るなど、地域公共交通ネットワークの再編に係る支援の充実・強化を図って参ります。

タクシーについては、運転者の労働条件の改善やタクシーのサービス水準の向上等を実現するため、「タクシー適正化・活性化特措法」が、一昨年秋の臨時国会において、議員立法により改正され、昨年1月に施行されました。この改

正法を踏まえ、昨年は、いわゆるタクシーの供給過剰のおそれがあると認められる地域を準特定地域として指定し、需要の活性化を図る取り組みを進めるとともに、過度な運賃値下げ競争により、輸送の安全性やサービス水準の低下を防止するため、公定幅運賃制度を導入しました。今後、特定地域についても、できる限り早く指定基準を策定して参ります。また、改正法の附帯決議等を踏まえ、個人タクシーに係る事業の譲渡・譲受が円滑に行われるよう、譲受しようとする者に対する試験制度等の見直しを早期に実施するとともに、10月には、サービス水準に直結する運転者の資質を向上させるため、現在は地域を限定して実施しているタクシー運転者の登録制度を全国に拡大して参ります。引き続き、利用者からのご意見等を踏まえ、また、関係者のご協力を賜りながら、タクシーがさらに安全で、安心して利用しやすい交通機関となるよう取り組んで参ります。

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事業者の方々であり、軽油価格の高止まりや労働力不足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3月から7月にかけてトラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会を開催し、当面の取り組みの整理を行いました。これに基づき、適正取引の推進など正直者が損をしない適正な市場環境の整備に向けた取り組みや、若者・女性の活躍・定着に向けた対策などトラック産業の活性化に向けた取り組みを実施しています。

また、軽油価格高騰対策については、燃料サーチャージの導入促進等を図るため、昨年11月を適正取引推進（サーチャージ導入・価格転嫁）強化月間と設定し、運輸局・支局によるきめ細やかな対応を実施する等の対策を強化したところです。加えて、トラック輸送の省エネ対策についても引き続き対応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三年が経過し、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、バス・タクシー・トラック・自動車整備における現場を支える技能人材の確保・育成対策の推進です。

自動車運送事業等における就業構造の現状は、中高年層の男性労働者に依存した状態であり、女性・若年層の就労者が少ない状況にあります。

このため、昨年、自動車局内にプロジェクトチームを立ち上げ、現状及び課題を整理し、今後行うべき取り組みをとりまとめました。具体的には、自動車運送事業等の各事業者における取り組みを促進するため、国としても、効果的な取り組みのガイドライン化や優良事例の「見える化」等の支援を行って参ります。また、自動車整備について、昨年は運輸支局長等が個別に高校を訪問し、校長先生等に自動車整備の仕事に対する理解を深めてもらうための説明を行ったところですが、本年も引き続き実施して参ります。

さらに、女性の活躍促進に向けた取り組みも強化して参ります。昨年は、女性も対象とした自動車整備士のPRポスターの作成・掲示を行ったほか、女性トラックドライバー（通称「トラガール」）が働きやすい労働環境の構築に向けて、関係業界への要請等を行うとともに、自動車局のホームページ内に「トラガール促進プロジェクトサイト」を開設しました。トラガールサイトでは、全国各地のトラガールの活躍紹介に加え、トラガールになるための方法等を盛り込んでおり、随時、サイト内容の充実強化に努めて参ります。

これらの施策により、自動車運送事業等における技能人材の確保・育成に向けた取り組みをより一層支援して参ります。

第五は、自動車の環境対策の推進です。

我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量の約2割を占める自動車分野における温暖化対策、運輸部門におけるエネルギー消費の大半を占める自動車分野の省エネ化に対応するため、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・普及促進として、2022年度小型貨物車燃費基準などの新たな燃費基準の策定に向け検討を進めるとともに、エコカー減税及びグリーン化特例といった政策税制や事業用自動車に対する低公害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参ります。さらに、排出ガスやCO<sub>2</sub>を多く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・実用化の取り組みも進めて参ります。

次に、環境対応車を活用したまちづくり等として、運送事業者等による電気自動車等の集中的導入に係る先駆的な取り組みを引き続き支援するとともに、水素を燃料とする燃料電池自動車の導入支援について積極的に対応して参ります。また、地域の新たな移動手段となる超小型モビリティについては、公道走行を可能とする認定制度を活用した地方自治体等の主導による先導導入を支援する補助事業を引き続き進めて参ります。

さらに、自動車排出ガス・騒音対策の推進として、ディーゼル車に対するポスト新長期排出ガス規制等の実施、ディーゼル重量車及び二輪車の排出ガスにおける世界統一技術基準の我が国保安基準への導入、乗用車等の国際調和排ガス・燃費試験法(WLTP)の速やかな国内導入、タイヤ単体騒音規制及び四輪車の車外騒音規制における国際基準の国内導入に向けた検討について、それぞれ適切に進めて参ります。

第六は、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、自動車の基準・認証制度をはじめとし、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きましては、「自動車基準認証国際化行動計画」に沿って活動を進め、乗用車に関する国際基準調和の進捗など着実に成果を上げてきました。今後、さらなる成果を上げるため、本年は、①自動運転をはじめとする新技術に関する国際的な議論への戦略的な参画、②国際的な車両認証制度(IWVTA)の深化・拡大、③新興国の国連協定への加入促進を進めて参ります。また、本年は、「自動車基準認証国際化行動計画」の見直しも予定しています。

なお、IWVTAの国内制度化につきましては、その早期実現に向け、自動車メーカー等の関係者とも調整しつつ検討を進めて参ります。

第七は、自動車情報の一層の利活用の推進です。

自動車関連情報の利活用については、平成25年6月に「世界最先端IT国家創造宣言」が閣議決定されたことを受けて、自動車関連情報における産業革新、イノベーションの創出や、自動車関連手続きの利用環境の向上の観点から、有識者からなる「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」を昨年2月に設置し、昨年12月まで10回にわたり検討を行ってまいりました。

本検討会では、①安全 OBD に対応したスキャンツールの共通化、②テレマティクス等を活用した安全運転促進保険、③トレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化、④検査と整備の高度化・効率化の4つのサービス等を自動車関連情報の利活用の重点テーマとして位置付けるとともに、自動車関連情報の利用環境の向上についても併せてご議論いただきました。今後、最終とりまとめを公表し、年度内に「自動車関連情報の利活用に関する将

来ビジョンを策定の上、自動車関連情報の利活用による新サービス・新産業の創出、自動車関連手続きの利用環境の向上」の実現に向けた取り組みを進めて参ります。

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す。現在、11都府県において利用が可能となっており、その利用率は6割を超えています。OSSの今後の展開としては、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、平成29年度までにOSSについて全国展開や対象手続きの拡大により抜本的に拡大し、利用者の利便性向上を図るとされています。国土交通省としては、抜本的な拡大の実現に向け、MOTAS・OSSのシステム更改等にかかる予算要求、都道府県に対する積極的な働きかけ等を行っています。これを受けて、都道府県においても、OSS導入に必要な予算要求の実施等、前向きに取り組んで頂いています。引き続き、関係機関と連携・協力しながら、OSSの一層の利用促進について具体的な検討を進める等、OSSの抜本的な拡大・利用者利便性の向上に向けた取り組みを行って参ります。

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、来年1月のシステム更改にあわせ、バックアップシステムの信頼性の向上等を図り、MOTAS等の災害時対応力の強化に向けた対策を進めて参ります。

さらに2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向け、国民的機運の醸成や意識の高揚を図る観点から、我が国初となる五輪特別



仕様のデザインを施したナンバープレートの交付に向けた具体的な方策を検討するため、昨年2月に「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会特別仕様ナンバープレート実施本部」を設置しました。国土交通省としては、大会の成功に貢献すべく、五輪特別仕様のナンバープレートを平成27年度のできるだけ早期に交付することを目指し、検討を進めて参ります。

第八は、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ついては、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、被害者意見交換会における意見等を踏まえ、昨年度から指定を開始した短期入所協力施設について、新たに6施設を指定するとともに、自動車事故被害者が必要とする公的支援制度等を網羅的に集約したパンフレットの作成・配布等を通じた情報提供により、被害者支援の充実を図りました。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。

第九は、独立行政法人改革等に係る動きです。

自動車検査登録業務等のあり方については、一昨年12月24日に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、平成28年4月の独立行政法人交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人の統合及び国の登録業務の一部の統合法人への移管等が盛り込まれました。

特に法人統合により、自動車の設計から新車、使用の段階までの業務を総合的に実施することが可能となり、例えば、膨大な検査情報からリコールの可能性のあるものを分析することによりリコールの迅速化を図ることや、燃料電池自動車や自動運転システム等の国際標準獲得にあたり、現場での技術情報・知見を持つ世界唯一

の研究機関として、国際的な基準提案力・発信力を強化する等、自動車ユーザーの安全・安心の確保と我が国自動車技術の国際標準獲得の両立を実現するために必要な体制構築を進めて参ります。

近年、人口の減少、少子高齢社会の到来、技術革新の一層の加速化など、自動車を巡る社会経済情勢に大きな変化が生じ始めており、自動車行政においても、従来とは異なる新たな局面への対応が求められています。とりわけ、急激な人口減少、異次元の高齢化、国際化の一層の進展といった時代の潮流の中、自動車分野においても、中長期的な視点をもって、国際競争への対応と魅力と個性にあふれる地方の創生を目指すことが重要です。

こうした問題意識の下、昨年、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の下に「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」を設置し、今後、地方創生や国際競争力の強化等の特に速やかに講ずべき施策をまとめた中間整理を経た上で、最終とりまとめに向け、議論を重ねて参ります。

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ら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。

# 海外におけるCO<sub>2</sub>削減のための代替燃料貨物自動車について

LEVOは、国際エネルギー機関(IEA)の自動車用先進燃料研究開発実施協定に政府指定機関として参加しております。この協定は大気汚染改善や地球温暖化防止に向け、自動車用代替燃料の普及のための国際共同研究を行っています。

平成26年11月3日～5日まで、その執行委員会がIEAの本部があるパリで開催され、種々の情報交換が行われましたが、おりしも国連の気候変動に関する政府間パネル(IPCC)は11月2日、地球温暖化の深刻な悪影響を避けるために、今世紀末に温室効果ガスの排出量をほぼゼロにする必要があると指摘した報告書を発表したこともあり、IEAから運輸部門に関わる地球温暖化防止の取り組みについて情報提供されたのでその一部を紹介します。

## 2050年におけるCO<sub>2</sub>排出量削減目標

IPCCの報告書によると、今の状態でCO<sub>2</sub>排出が続けば、グリーンランドの氷が千年以上かけて解け、海面が7メートル上昇するような「取り返しのつかない深刻な悪影響」をもたらす恐れがあるとして、早急な対策強化が求められました。対策を強化しなければ、今世紀末には20世紀末と比べて平均気温が最大で4.8度、海面水位が最大で82センチ上昇する恐れがあると予測しています。地球温暖化により主に以下の八つの深刻なリスクがあると指摘されています。

- (1) 海面上昇による高潮被害(沿岸、島しょ)
- (2) 洪水・豪雨(大都市)
- (3) インフラ機能停止(電気など)
- (4) 熱中症の増加(健康被害)
- (5) 食料不足
- (6) 水不足(飲料水、灌漑用水不足)
- (7) 海洋生態系損失(漁業への損失)
- (8) 陸上生態系損失

報告書によると、産業革命前からの気温上昇を2度未満に抑えたとの国際目標を達成するためには、図1に示す通り温室効果ガスの排出量を2050年までに2010年比で40～70%削減し、さらに今世紀末にゼロにしなければなりません。

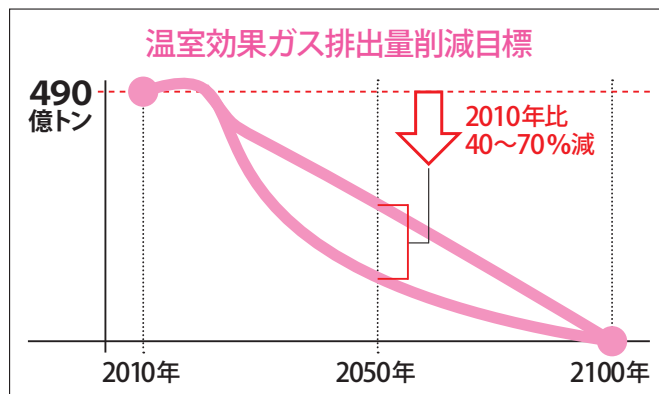


図1 気温上昇を2℃未満に抑えるための温室効果ガス排出量 (出典: IPCC報告書)

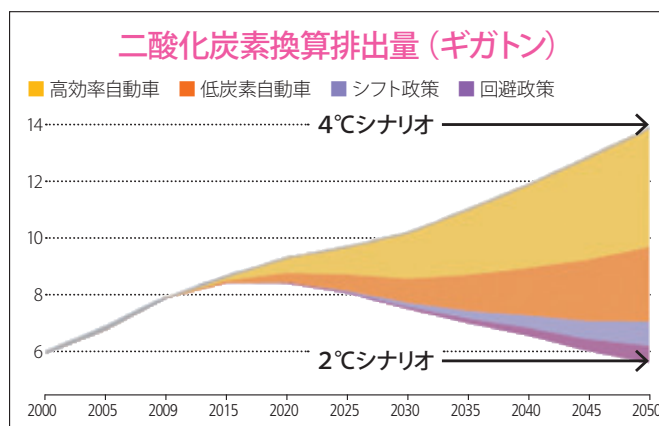


図2 運輸部門からのCO<sub>2</sub>発生量削減シナリオ (出典: IEA エネルギー技術動向2014)

図2は、IEAが発行している2050年までの運輸部門からの二酸化炭素発生量削減のシナリオです。2000年に約6ギガトンであったものが、このままていくと2050年には約15ギガトンになるとしており、その時の地球の平均気温は、4℃上昇すると予測されています。これを2℃以下にするためのシナリオとして、IEAは以下の三つが重要としています。

- (1) 回避政策  
不要な旅行(移動)を回避し、移動距離を減らすことによる輸送需要の低減
  - (2) シフト政策  
輸送需要を低炭素モードへ移行すること。二酸化炭素の排出量の少ない交通手段に転換
  - (3) 技術革新(改善)  
高効率自動車の普及及び低炭素燃料の利用
- 2050年に向けて、自動車からの二酸化炭素排出量削減のために大きく期待されていることは、図2から、特に技術

革新(高効率自動車の普及、低炭素燃料の利用)が大きいと言えます。次に、現在におけるいくつかの代表的な技術を紹介します。

## 高効率自動車の普及

特に乗用車の分野では、図3に示すようにハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車及び燃料電池自動車が期待されております。

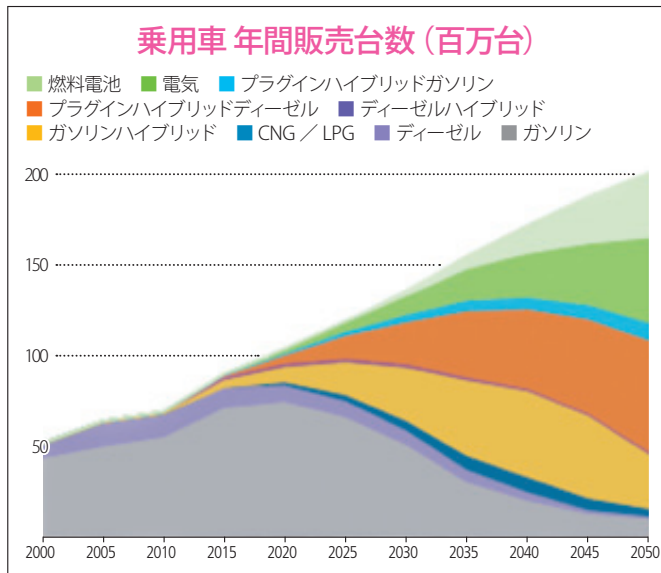


図3 2050年に向けた低炭素交通のシナリオ (乗用車)  
 (出典: IEA Global transport outlook to 2050)

## 低炭素燃料の利用

商用車の分野では、将来にわたってディーゼルエンジンが重要な動力源と考えられていますが、低炭素燃料(エネルギー)の利用による二酸化炭素排出量削減が期待されています。



写真1  
日産 e-NV2000  
電気自動車



写真2  
メルセデス  
スプリンター NGT

(出典 VTT 資料 Fuel and technology alternatives for commercial vehicles)

小型商用車では、写真1、2に示した電気自動車あるいは天然ガス自動車の普及が進みつつあります。

大型車の分野でも、天然ガス(CNG、LNG)、エタノール、DME(ジメチルエーテル)などの種々の再生可能燃料の利用が検討されています。写真3は主に短・中距離トラックの自動車の事例です。軽油・CNG二燃料、エタノール、CNG(火花点火)、ハイブリッドなどのトラックの普及が期待されています。

トラックの燃料補給当たりの航続距離は、運送事業にとって、重要な要素です。液体燃料の場合は、より長距離を走行することが可能なため、長距離トラックでは、LNG(液化天然ガス)、DME(ジメチルエーテル)等液体燃料が用いられます。(写真4)

天然ガス、エタノール、DMEなどは、バイオ資源から製造することが可能なため、二酸化炭素排出量を大幅に削減することが可能です。

このように、自動車からの二酸化炭素排出量削減のため、自動車の高効率化のほか、将来は再生可能資源を活用した燃料の多様化が必要とされています。



写真3 短・中距離代替燃料等のトラック

(出典 VTT 資料 Fuel and technology alternatives for commercial vehicles)

写真4 長距離代替燃料トラック

お客様訪問  
環境優良車  
CNG車導入



お話を  
くださった方

代表取締役 池田雅信氏  
大阪府門真市 株式会社エコトラック

# 100%環境優良車を貫き 大型CNG車導入の先駆け役も果たす

公害問題や愛娘の病気をきっかけに環境優良車のみで事業を行うエコトラックは、自らの事業のみならず、運送業界全体の環境をクリーンにするべく普及活動も行っています。メーカーなどとともに大型CNG車の開発にも携わり導入を推進した結果、右肩上がりの成長を実現。CNG車がトラック運送事業で勝負できる自動車だということを実証し続けています。

## 愛娘の病気をきっかけに CNG車5台で創業

1999年に5台のCNG車で創業したエコトラックは、以来、その社名が示すとおり一貫してCNG車を採用し続け、現在は75台のCNG車を保有しています。ハイブリッド車を併せると、同社の環境優良車率は100%を誇ります。社会的に環境への関心が現在ほど高くなかった創業時に、いち早くCNG車に注目、導入を強力に進めた理由はどのようなところにあるのでしょうか。この点について、代表取締役の池田氏は、次のように話しました。

「創業直前の1998年は京都でCOP3が開催され、また、尼崎の公害訴訟もあって、環境問題が急速に社会の関心を集めるようになりました。また、私の娘がひどいアトピー性皮膚炎を患いとても苦しんでいました。私は当時はディーゼルトラックを使った運送業をしていましたが、愛娘を苦しめ、社会全体の問題でもある排気ガスを自分たちが撒き散らしていることに大きな疑問を感じたのです。そんなとき、たま

### 会社 DATA

- 設立：平成11年3月 ●資本金：1000万円 ●従業員数：85名
- 事業内容：一般貨物自動車運送業 ●拠点：本社営業所（大阪府門真市）
- 保有車両：80台（CNG車75台、ハイブリッド車5台）

「トラックは天然ガス自動車しかないと感じている」と語る池田代表取締役



たまCNG車の展示を見る機会があり、クリーンな排気であることを知ったのをきっかけに、CNG車を含む環境優良車で運送事業をやろうと決心したのです。」

補助金を利用して、まずはCNG車を2台購入。池田氏は納車されたばかりの新車のエンジンをかけると、自ら排気管に顔を近づけて排気ガスの色や匂いを確かめ、改めてCNG車のクリーンさを実感したといいます。

## 「社会のためになる」の信念で普及活動も行う

「みんな環境優良車になったら、排気ガス問題はなくなるのではないか」との思いを胸に、その後もCNG車を採用し続けた池田氏でしたが、同業者や元請け会社には「車両価格が高いのではないか、距離を走らないのではないか」など、さまざまな負のイメージが先行し、なかなか受け入れてもらえませんでした。「地球環境にも経営環境にも良いCNG車を、運送業界全体で推進するにはどうしたらいいのかと考え、普段の業務以外にも勉強会やフォーラムでよくCNG車についての発表をさせていただきました。事業者が知りたいことは性能や特徴、使い勝手、燃費、コスト、航続距離などです。これらを可能な限り実測し、包み隠さず説明しました。『必ず社会のためになるはず』の信念の下、CNG車はトラック運送事業で勝負できる車だということを身をもって示そうと考えたのです。社名は退路を断ってCNG車に懸ける意味も込められています」(池田代表取締役)。



環境優良車の運行や普及活動に対して、行政や荷主などから数々の表彰をされている



[聞き手] 一般財団法人 環境優良車普及機構  
事業部調査役 関西地区担当 渡辺春男



ドライバーだけでなく事務方もエコ意識は高い

## タンク重量の負担の少ない大型車こそCNG車が有用

エコトラックでは、大型のCNG車を積極的に導入しています「CNG車は燃料が天然ガスだから排ガスがきれいなのです。私達は大量の燃料を消費する大型の長距離輸送は、燃料変換による環境負荷低減効果の最も大きい現場ではないかと考えます。従来、航続距離が短く域内輸送中心と考えられていたCNG車でしたが、実は高速走行において著しく燃費の向上があることがこれまでの実験から確認されています。高速道での巡航が長く、多くのタンクを収納可能な広い床下スペースを持ち、車重に対するタンク重量の負担が小さい大型は、CNG車として大きな可能性があると考えています。」(池田代表取締役)。この考えから大型車の開発にも関わり、日本初の大型CNG車(24トン)の導入を始め、大型車を次々と採用しています。「すべてのタイプの環境優良車を試しましたが、トラックは天然ガス自動車しかないと感じています」(池田代表取締役)。



エコトラック所有の大型天然ガストラック

お客様訪問

# 環境優良車 CNG車導入



お話を  
くださった方

本社営業部部长

加藤正憲氏

本社管理部労務安全推進課課長

鈴木聡氏

本社管理部労務安全推進課係長

早川昭一氏

東京営業所所長

今野伸二氏

東京営業所安全推進係長

星加和幸氏

今や単に引越事業だけでなく、荷造り運搬からセッティング、美術品輸送や文書溶解まで、物の動きに伴うさまざまなサービスを展開するSGムービング。「お客様に喜んでもらう」をモットーに、サービスだけでなく環境問題にも積極的に取り組むきっかけとなったのが、効率が良くクリーンなCNG車の導入でした。

# 効率が良くクリーンなCNG車で 荷主様やお客様とWin-Winの関係に

東京都江東区SGムービング株式会社本社・東京営業所

## SGムービングの環境への取り組み

### CO<sub>2</sub>排出実質ゼロ、業界初の「カーボン・ニュートラル輸送」に挑戦

出典：SGホールディングスグループCSRレポート2014より抜粋

SGムービングは2014年3月、引越業界で初めてとなるCO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロに抑えた「カーボン・ニュートラル輸送」を開始しました。同社は、これまでも業界初の「カーボン・オフセット<sup>\*1</sup>引越輸送」を2013年2月から提供してきました。これは引越し作業時に使われる輸送トラックから排出されるCO<sub>2</sub>を、岩手県の釜石地方森林組合などのオフセット・クレジット(J-VER<sup>\*2</sup>)を用いてオフセット(埋め合わせ)するもので、サービスの利用者は環境負荷低減と震災復興支援の両面で貢献することができました。

今回の「カーボン・ニュートラル輸送」は、カーボン・オフセット引越輸送をさらに深化させたもので、環境省の認証基準において、事業者がCO<sub>2</sub>の削減努力をした上で削減困難な排出分についてオフセット・クレジットを活用してオフセットするものです。

具体的なCO<sub>2</sub>の削減努力としては、天然ガス自動車の導入や荷物の集配・積み降ろしの際にエンジンを停止させるエコドライブ運転、環境に配慮した引越し資材の使用などが行われています。



<sup>\*1</sup> カーボン・オフセットとは、「CO<sub>2</sub>の削減活動への投資などにより、その削減量に見合った排出量を埋め合わせる」という考え方です。

<sup>\*2</sup> J-VERとは、環境省によるカーボン・オフセットを行う際に必要なクレジットを発行・認証する制度です。

## さまざまなサービスを組み合わせ 業務領域を拡大

昭和63年に創業し、佐川引越センター株式会社の名称で親しまれてきた同社は、平成25年2月に現在のSGムービング



左から星加係長、早川係長、鈴木課長、今野所長、加藤部長(右端)ほか東京営業所のみなさんとCNG車

グ株式会社に社名を変更しました。社名変更の理由について、加藤部長は次のように話しています。

「弊社の事業は、一般的な個人の引越しもとより、オフィス移転、あるいはビル全体の引越しと、タイプも規模もさまざまでした。普段からお客様のご要望にいかに応えるかに取り組んでいる私たちですが、さまざまな引越しの場面で、お客様から『こんなものは運べないのか?』『移転先での家具やOA機器のセッティングをしてくれるところを紹介してほしい』『部屋の片づけや家事も代行してほしい』などのご相談を受けることもしばしばでした。そこで単に物を運ぶという単一なサービスではなく、お客様に合わせてさまざまなサービスイノベーションを起こし、人、時間、スペース、物の効率を高め、ソリューションとして提供する機会が増えてきました。そのため、これまでの引越しのイメージを大きく変えるとともに“ムービング=感動”を運ぶ会社になりたいという思いから社名変更に至りました。

現在は引越事業に加え、設置運送事業、美術品の運搬、クルーズ客船や団体旅行の荷物の運搬などさまざまなサービスを組み合わせた戦略を展開しています。」

## CNG車の導入で Win-Winの関係をめざす

「新しいサービスをプラスしたり、組み合わせたりすることで事業に付加価値が加わりました。すべてはお客様に喜んでいただくためです」(今野所長) のモットーの下、同社がCNG車を導入したのは平成18年のことでした。通販関係の扱いが増加するに従って、同社の車両が住宅街を走る機会が多くなりました。その際、音が静かで排気ガスも臭わないCNG車を使用することで、荷主様に喜んでいただけるのです。

「CNG車の導入は、我が社にとっても荷主様にとっても、そしてその先のお客様にとってもWin-Winの環境を作り出せると思います。事実、使い方次第でCNG車はディーゼル車と遜色のない燃費が出ます。効率が良いということは、間違いなく環境にためになっていますからね」(加藤部長)。

効率の良さは、同社の立地とも関係があるようです。同社がある新木場地域は南面が海ということもあり、車両は北と東西に向かいます。その三方向に充填施設があり、

業務帰りに回り道をしなくともガスを充填できるのです。この立地環境もCNG車の活躍に大いに役立っているようです。

## CNG車の導入がきっかけで より積極的に環境問題に取り組む

業務領域の拡大に伴い、同社にはさまざまな顧客からのさまざまなニーズがますます増えています。それらに対し、サービスや人材などソフト面だけでなく、車両というハード面も充実を図っています。たとえば、土業や金融業の荷主様は、個人情報などが記載された書類の処分が悩みの種ですが、SGムービングでは「機密文書出張溶解車」「機密文書出張破碎車」で荷主様の目の前で書類を処理しています。これによりセキュリティを確保するとともに、溶解処理後は紙として再生することで、環境にもやさしい事業活動が可能となっています。「CNG車の導入を皮切りに、より環境問題を重要視するようになりました。平成25年から行っている『カーボン・オフセット引越輸送』や『どんぐりポイント制度』の導入も継続し、CNG車の運行とともに、全社をあげてこれからも積極的に環境問題に取り組んでいきます」(加藤部長)。



さまざまなニーズに応える中から、荷主様の目の前で機密文書を粉碎したり溶解したりする特殊車両の導入につながった

CNG車は平成18年に導入開始。東京営業所には3台、全国で7台が導入されており、これからも増車していきたいという



会社DATA ●設立：昭和63年10月 ●資本金：1億円  
●従業員数：約380名 ●事業内容：一般貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業、貨物利用運送事業第一種など ●拠点：本社、東京営業所(東京都江東区)など全国16カ所 ●保有車両：83台(東京営業所11台、うちCNG車3台)

お客様訪問

## 環境機器 EMS導入



お話を  
くださった方

大阪府泉佐野市 **関空運輸株式会社**

第一営業部 部長 **蔵屋敷権治氏**

# 全車両にEMSを導入し 事故減少、燃費向上を実現

「物流を通して『ありがとう』をお届けします」を経営理念に掲げ、荷主からの信頼も厚い関空運輸。4トン車、2トン車を含め、全車にEMSを導入し、事故の大幅減少、燃費の向上を実現。ドライバー同士で運転指導をし合うなど、積極的な動きも生まれ、社員一丸となって安全運転に邁進中です。

## 創業者の精神を受け継ぐ 「ありがとう物流」

運送業一筋30年従事する中、先代社長49歳の時、関西国際空港の設立を前に、関西国際空港開港前の、大規模な空港建設工事には、生コンを運ぶコンクリートミキサー車が大幅に不足していました。そこで、コンクリートミキサー車を数台購入。こうして生コンを運ぶ仕事と、お客様からの応援をいただいた一般貨物配送の二本柱で創業したのが関空運輸です。現在は、関西国際空港から近い立地を活かし、空輸で到着した荷物を配送する事業を中心に、女性中心のスタッ

フが対応する通販物流代行サービス、地域に密着した軽トラック配送スマイル便、そして昨年から新しく展開している輸出サポートなど、その事業内容は多岐にわたっています。

あらゆる障害を乗り越え、熱き思いで創業した先代社長は、社員を家族同然に温かく接し、ドライバーたちが事務所に帰ってくるのを立って待ち、何かミスがあれば、頭を下げてまわってくれたと言います。そんな先代の穏やかで優しさに溢れた「感謝」の想い。その精神を今に受け継ぎ、同社は「物流を通して『ありがとう』をお届けします」を経営理念に掲げています。「人と人をつなぐという役割を持っている中で、ありがとうという言葉をお客様か



経営理念手帳は全社員が携帯

らいただくということに加え、社員同士も仕事を通じ、思いやりや感謝の気持ちを持って仕事をする。『関空運輸で働いている』という誇りを込めて経営理念に掲げています(蔵屋敷部長)。

## 視点を変えながら実施する 安全運転コンテスト

トラックの台数が徐々に増え、手集計により算出していたデータをEMSならより正確に細かく見られるという情報を得て、安全管理、燃費向上・経費削減という二面が大きく改善できるとの判断で、EMS導入を決断。導入後、データを活用し、配車係とドライバーがコミュニケーションをとりながら面談したり、運転評価が数字に現れることで、ドライバー自身の意識にも変化が起こったと言います。

導入後は、大きな事故の激減を実感。EMSのデータによる安全運転コンテストも工夫を凝らしながら実施しています。「個人単位では、点数の上位のドライバーの顔ぶれがいつも決まっ

内畑谷常務(左端)、蔵屋敷部長(右端)と笑顔あふれる従業員のみなさん







安全運転指導にも活用されているEMSのデータ

できます。これでは全体の安全運転、安全管理、安全意識の向上にはつながりませんので、今度はチーム制にし、上位と下位のドライバーを組ませたりしています。その結果、ドライバー同士で運転指導が、管理をし合えるようになりました。データを基に視点を変えながら、奨励金の出し方などにも常に工夫を凝らしています(蔵屋敷部長)。

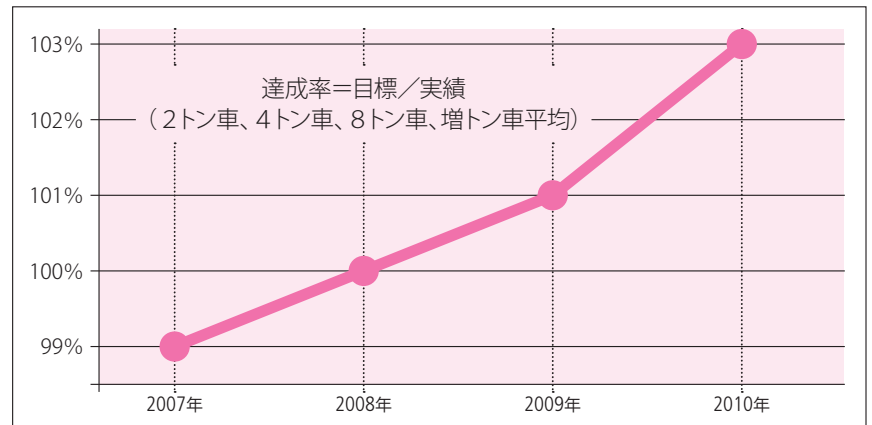
## 燃費向上と事故の削減はEMSなしには考えられない

「EMSは燃費の向上と事故の削減。ここが圧倒的なメリットです。導入当初は、急がなくてはいけない状況の後に悪い運転評価の点数が出たりすると、多少の反発もあったと記憶していますが、使い続けていくことで当たり前になります。今はEMSのない運行管理、労務管理などは考えられませんね」(蔵屋敷部長)。燃費についても導入後は大幅な改善がみられ、エコドライブに努めたドライバーには、給与面にも反映していることから、良い循環を生み出しているとのこと。

蔵屋敷部長から見せていただいた「経営理念手帳」。これは社員全員に携帯が義務付けられており、理念体系、創業の精神、経営理念、社是、社訓などが書かれています。蔵屋敷部長の手帳は使い込まれ、年季が入っています。「こういったものを常に携帯し、意思統一を図り、社員の“全員経営”に取り組んでいます」(蔵屋敷部長)。こ

## EMS導入後のエネルギー消費削減達成率

EMS導入当時から4年間のエネルギー消費削減グラフ。目標エネルギーと実績エネルギー(燃費、走行距離、輸送トンキロ、消費燃料)から割り出した達成率の推移。導入後に定着。そしてそれにとどまらず、さらに推進に取り組んでいる様子がわかる



の中には、【ドライバー10ヶ条】という項目があり、これは自分たちへの戒めということで、ドライバー自らが考案したものだそうです。

また、同社は近畿運輸局の優良自動車運送事業者表彰を受賞しています。平成17、19、20、21、22年度と4年連続受賞したのは、なんと9500社中2社のみとのこと。「社会保障の充実、大きな事故がないこと、燃費向上のためのEMSなどの機器の導入など、いろいろな基準のポイントがあり、表彰の対象となります。ただ23年度、24年度にいったん表彰が途切れてし

まいました。継続して表彰をいただくというのはなかなか難しいですね」(蔵屋敷部長)。

関空運輸は、地域から世界まで物流を通して温かな「ありがとう」が響き合う社会の実現をめざしています。

### 会社DATA

- 設立：平成3年11月
- 資本金：2500万円
- 従業員数：100名(内アルバイト60名)
- 事業内容：一般貨物自動車運送事業、第一種利用運送事業、貨物軽自動車運送事業
- 拠点：本社(大阪府泉佐野市)、佐野川センター(泉佐野市)、大阪センター(大阪市)、福岡センター(福岡県糟屋郡)、木津川センター(大阪市)
- 保有車両：20台(全車にEMS導入)



お客様訪問

環境機器  
EMS導入



お話を  
くださった方

福岡県水巻町 **八幡運送株式会社**

取締役社長 **下田浩二氏**

# 大型車両にEMSを導入し 事故防止とエコドライブに活用

鉄の町・北九州で高度成長期に創業し、誇りを持って鉄製品を運ぶ八幡運送。48トンや30トンといった大型車を運行する同社は、EMSの導入によって安全運転とエコドライブの意識がより高まったといいます。また、EMSが社員同士の話のきっかけになるなどで、意識の高まりと絆の深まりの一助になっているようです。

## 60周年を機に 会社のマークに北九州の シンボルをデザイン

日本で初めて本格的な製鉄所の操業が行われ、現在も多くの鉄鋼関係企業が集まり鉄の町のイメージで語られる北九州市。八幡運送はそのすぐ西隣に位置する水巻町に本社をかまえます。

昭和28年に旧八幡市で創業した同社は、北九州地域で生まれたことに誇りを持ち、60周年を記念して新たにデザインされたマークは、皿倉山と八幡製鉄所の高炉という北九州のシン

ボルがモチーフになっています。

三代目の社長で、自らもドライバー経験のある下田社長は「初代の社長が会社を興したときは、輸入車のボンネットトラックに架装して使っていたといいます。ちょうど戦後の高度成長期に当たり、ビルや道路を作るためのセメントを主に運んでいたようです。道路を作るためのセメントを乗せて、砂利道を走っていたという冗談のような話も残っています。その後は地域柄、鉄鋼や鉄製品、機械製品など重量貨物をメインに業務を行っています。北九州は昔も今も、運送会社も含め鉄を誇りとし、鉄に生きている町なんです」と話してくれました。

皿倉山と高炉が  
モチーフの社章

創業のころはボン  
ネットトラックが活躍



## EMSのグラフやチャートで 具体的な指導が可能に

八幡運送はその昔、北九州地域で初めてクレーン車を導入したといえます。新しい製品や技術に対する先見の明は代々受け継がれてきました。そんな同社がEMSを導入したのは2年前のことです。それまでも使用していた自動車のメーカー独自のデジタコを使っていましたが、それに代えてより高い機能を持ったEMSを導入したのです。

「新しい物好きというわけではありませんが、技術は常に進歩しますので、同じデジタコでも新しい機械の方が機能的に優れているはずですよ。実際その通りで、走行データのグラフに加え、安全運転分析は7項目、経済運転分析は5項目のレーダーチャート

ドライバーや営業の経験もある三代目社長の下田社長





グラフやチャート、点数や評価などをビジュアルに訴えられるEMSは的確な指導に最適

で走行の内容が目に見えてわかります。さらに点数や評価も出るので、ドライバーも運行管理者も、細かい部分の改善点を勉強することができます」(下田社長)。

48トン、30トン、20トンと大型の車両で運行するため、細かな回転数の違いやスピードの違いが燃費などに大きく関わってきます。また、大型車は事故を起こせばそれだけ大事故につながりやすく、安全運転は基本中の基本です。「大きな事故が多かったわけではありませんが、EMSを導入以来、事故は格段に減りました。安全運転はドライバー自身も守りますから、社員の安全もEMSを導入した理由の一つです。また、その都度、荷重や走行距離、ルートが違いますが、全体として燃費やタイヤの交換回数も減っています。ドライバーがそれだけ安全運転、エコドライブをしている証だと思います」(下田社長)。

## 社是である人との絆がEMSでさらに堅固に

八幡運送の社是・社訓には「わが社の従業員はご縁のある人々(お客様・

### EMS 導入後の燃費比較

八幡運送所有のEMS導入4トン車の月別燃費(km/L)を、EMS導入2年目の平成25年と3年目の26年で比較。ルートおよび荷重がほぼ同じ車両6台の平均値。月別では平成25年度の方が燃費が良い場合があるが、年平均では平成26年の燃費が上回っている。導入後も年を追うごとに確実にエコドライブの成果が上がっていることがわかる。

月	2013年	月	2014年
1	5.75 km	1	5.98 km
2	6.00 km	2	6.01 km
3	6.51 km	3	6.20 km
4	6.39 km	4	6.54 km
5	6.36 km	5	6.37 km
6	6.21 km	6	6.36 km
7	6.08 km	7	6.00 km
8	6.06 km	8	5.90 km
9	6.02 km	9	6.07 km
10	6.24 km	10	6.19 km
11	6.09 km	11	6.64 km
平均	6.16 km	平均	6.21 km

#### 会社DATA

- 設立：昭和28年5月
- 資本金：6500万円
- 従業員数：45名
- 事業内容：一般区域貨物自動車運送事業、貨物運送取扱事業など
- 拠点：本社（福岡県水巻町）、若松営業所（北九州市）
- 保有車両：35台  
(うちEMS導入車24台)

大型、特大車両の事故防止、エコドライブにもEMSを活用



社員・家族)との絆を強め、情熱を持って創意・工夫・努力で責任を果たす」という一文が掲げられています。

「人の和を大切にする意識は、ドライバーとドライバーの間でも同じことです。みんな普段から、あるいは講習会で、EMSのデータをそれぞれが自分なりに勉強し、それを他のドライバーと話し合っってより安全な運転、エコドライブを心がけています。『昨日のデータで回転数の評価が良くなかったから、今日はこんな運転を試してみた』などと普段から話し合っています。EMSの導入後は、安全運転やエコドライブだけでなく、社員同士が話すきっかけにもなり、より絆が深まって、以前にも増して会社の雰囲気は良くなりました」(下田社長)。



反省会や燃費講習会などで活発な意見交換は社員同士の絆を強くする

# LEVO 人と環境に優しい車社会へ

LEVOは環境優良車(CNG車等)リース事業、環境EMS機器リース事業、物流施設省エネ設備リース事業、輸送関連機器リース事業を通じ、運送事業者様の省エネ・環境改善の取り組みを後押しさせていただいております。LEVOは今年もさらなるお客様からのお問い合わせ、ご要望にすばやく対応するため、各部署の電話番号をご案内させていただきます。



## 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：省エネ機器、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、スリープバ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



## 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

TEL : 03-3359-8461 (代表) TEL : 03-3359-8538 (変更・リースアップ関係)  
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 : 03-3353-5431



## 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、本格的事業展開を開始し、平成26年度上半期までに約41,600名の検査実績を上げています。

平成27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、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対策支援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  
運輸・交通SAS対策支援センター

東京都新宿区四谷3-2-5 TEL 03-3359-9010 ホームページ <http://www.sas-support.or.jp>