

LEVO

No.72

2018年 新春号



一般財団法人
環境優良車普及機構

NEWS



お客様訪問：環境優良車

株式会社ニヤクコーポレーション
近畿四国支店 堺事業所

お客様訪問：環境機器

有限会社アオイトransポート

- ・平成30年「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30年「年頭の辞」国土交通省自動車局長 奥田 哲也
- ・物流分野におけるCO₂削減対策促進事業《3・4次公募結果》
 - ・「京都環境フェスティバル2017」に出展
 - ・「大型天然ガストラックの実証走行」を実施
- ・LEVOの国際協力活動 IEA-AMF TCP執行委員会が日本で開催
 - ・「エコドライブ実践セミナー」を実施
- ・トラック、バスの電動化の動きと東京モーターショー2017
 - ・なに?なぜ?エコドライブ⑩ EMSって知ってる?

平成三十年 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

平成30年の年頭に当たり、謹んで新春のお慶びを申し上げます。

自動車運送事業者の皆様、関係官庁及び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、ご協力を賜っておりますこと、ここに改めて厚く御礼申し上げます。

さて、昨年我が国の経済情勢を見てみますと、景気は緩やかな回復基調が続く状況にあり、日経平均株価もバブル崩壊後の高値を更新するなど、おおむね順調に推移して参りました。本年も、引き続き順調に推移するものと予想されますが、業種によって違いはあるものの、運輸業、建設業などで労働力不足が深刻化していること、緊迫する北朝鮮情勢、原油価格への影響力の大きい中東情勢、相変わらず頻発するテロの脅威等の外的要因があり、予断を許さない状況が続くものと思われまます。

また、地球環境問題を巡っては、昨年11

月に国連気候変動枠組条約第23回締約国会議（COP23）が開催され、パリ協定の実施指針のCOP24での採択に向けた進展が見られましたが、未だ先進国と途上国の間で意見の隔たりがあり、さらに、アメリカがパリ協定離脱宣言をしたこともあり、今後の動きが注目されるところです。

こうした中で、自動車に対する環境規制が、ローエミッションからゼロエミッションへと強化されようとしており、2040年以降ガソリン車・ディーゼル車の新車販売を禁止するとの発表を英仏両国が行ったほか、中国等が目標年を設定して、ガソリン車・ディーゼル車の販売を規制する動きが広く見られます。また、2019年以降に販売する全車種を電動車にすると宣言した外国メーカーも現れるなど、電動化に向けての自動車メーカーの動きは活発化しています。

乗用車だけでなく、トラック等の商用車の分野においても電動化の動きが具体化し始めており、その動向に注目しつつ、機構としても、適切に対応していきたいと考えています。

国内の自動車運送事業の動向を見てみますと、少子高齢化の進展、自動車運送事業の運転者が全職業平均に比べ長時間労働・低賃金の状態にあること等の理由により、運転手不足が深刻化し、事業発展の大きな隘路として顕在化しております。政府の働き方改革実現会議等において、様々な対策が打ち出され、オープン宅配ボックスの設置、運賃・料金の見直し等が進められている状況です。

長年自動車運送事業の経営を圧迫してきた原油価格につきましては、比較的低位に推移してきましたが、昨年1月からのOPEC等による協調減産が本年も継続されることとなったことや、中東情勢悪化の可能性があること

等により徐々に上昇の兆しがあり、その動向にも目が離せない状況です。

以上の状況を踏まえ、本年は当機構としましても、引き続き「運輸燃料の多様化」を目指すとともに、自動車環境・省エネ対策、交通安全対策に取り組んで参ります。具体的に申し上げますれば、

- ① 環境優良車の普及促進に関しては、引き続き、天然ガス自動車等の普及促進を積極的に図ります。本年は、昨年1月に1番船が到着したアメリカからのシェールガスの輸入等の動きを踏まえ、中小型及び大型CNG車のさらなる普及を促進するとともに、ディーゼル車並みの長距離走行が可能な大型LNG車の営業運行による国内初となる実証走行試験を実施します。また、自動車の電動化への対応のため、商用車分野における大型電気バスや小型電気トラックの普及に向けて貢献したいと考えております。
- ② 環境・省エネ対策の推進に関しては、昨年から、省エネ機器に係る経済産業省の助成の対象が自動車単体のエコドライブ推進から、荷主との連携による車両動態管理システムの導入に変更されました。エコドライブは、自動車運行における省エネの基本であります。引き続きエコドライブを推進するとともに、車両動態管理システム等の普及を通じ、ITを活用したさらなる運行管理の高度化による自動車運送事業者の皆様の省エネ活動を支援して参る所存です。
- ③ 交通安全対策については、自動運転はじめ種々の先進技術の開発動向に着目しつつ、引き続き安全運行をサポートする機器の普及促進を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査

事業を行っている運輸・交通SAS対策支援センターの活動を支援して参ります。

- ④ 補助金執行業務につきましては、引き続き自動車や物流分野における国のCO₂削減事業に貢献するため、「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」及び「物流分野におけるCO₂削減対策事業」における補助金執行団体として応募し、補助金執行事業の確実な実施に努めて参ります。

また、当機構は、国の指定機関として国際エネルギー機関（IEA）の自動車用先進燃料（AMF）実施協定に参画しております。昨年は、この協定の第54回執行委員会が茨城県つくば市で開催され、当機構もホスト機関として、会議運営の一翼を担いました。今後も、IEAにおける国際共同研究に積極的に参画し、自動車用代替燃料普及のための国際貢献を行うこととしております。

当機構は、これらの施策を通じ、社会のインフラともいふべき運送事業の環境・安全対策の推進と経営の安定化、安全で環境にやさしい交通の実現に全力を挙げて取り組む所存でございますので、皆様方におかれましても、本年もなお引き続き、当機構へのご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます、私の年頭の挨拶といたします。

平成30年 年頭の 辞



国土交通省自動車局長
奥田 哲也 おくだてつや

皆様、新年あけましておめでとうございます。
平成30年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

最近の我が国の経済は、緩やかな景気の回復基調が続いており、デフレ脱却に向け着実に前進しているところですが、依然厳しい経営環境にある自動車関係事業者の方々も多いものと存じます。そのような中で、事業者の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す。

国土交通省としては、自動車は社会経済活動に不可欠かつ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、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係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、以下の施策を中心に取り組んで参ります。

(1)働き方改革と生産性の向上

【自動車運送事業の働き方改革】

近年担い手不足が深刻化している自動車運送事業においては、働き方改革により長時間労働・低賃金を改善し、職の魅力を高め、必要な人材を確保していくことが喫緊の課題となっております。

自動車運送事業については、昨年3月に決定した「働き方改革実行計画」において、改正される労働基準法の施行後5年以降に、年960時間の上限規制が適用されることとなりました。

また、自動車運送事業の働き方改革について、長時間労働是正のための環境整備を目的とした議論の場として「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置され、省庁横断的な検討を行い、8月には平成29・

30年度に取り組む施策を中心とする「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちに取り組む施策』」が取りまとめられております。

さらに、9月には、石井国土交通大臣から、(公社)全日本トラック協会、(公社)日本バス協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会の会長の皆様に「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の策定を要請いたしました。

本年は、施策のさらなる充実・強化を図り、春頃までに政府としての「行動計画」を策定し、荷主や利用者などの理解と協力を得つつ、生産性の向上、多様な人材の確保等の環境整備を進めて参ります。また、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」に取り組む事業者インセンティブを与える「ホワイト経営の『見える化』・優遇」について、本年夏までに結論を得るべく検討を進めるなど、施策の迅速な実施・具体化を行って参ります。

国土交通省では、本年も、引き続き働き方改革に関する取組みを強力に推進し、自動車運送事業が多様な人材を惹きつける魅力ある産業となるよう、努力して参ります。

【トラック事業】

トラック事業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして極めて重要な役割を果たしております。一方で、トラック事業においては、直近のドライバー有効求人倍率がおよそ2.5倍に達しているなど、ドライバー不足が深刻なものとなってきており、担い手不足への対応として、労働条件の改善が喫緊の課題となっております。

このような課題認識のもと、長時間労働の削減に向けて、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の枠組みの中で、平成28年度より、荷主とトラック事業者が連携して荷待ち時間の削減等に取り組むパイロット事業を全国で実施しているところです。本年においては、この実施結果を踏まえて好事例を抽出したガイドラインを策定の上、普及促進に努めることとしており、今後は、荷主やトラック事業者の方々が、このガイドラインを活用されることで、長時間労働の一因となっている荷待ち時間の削減などの改善に繋がることを期待しております。

また、労働条件の改善には、契約事項の書面化や運賃と料金の別立て収受の推進などの取引条件の改善も重要です。このため、国土交通省としても、昨年7月より、荷主都合30分以上の荷待ち時間の記録を義務づけることとしたほか、荷主勧告制度の強化を図るとともに、適正取引推進ガイドラインの見直しなどを行ったところです。

加えて、運賃が運送の対価であることを明確化した上で、昨年11月より、トラック事業者の方々に適正な運賃・料金を収受していただくために改正した標準貨物自動車運送約款等を施行しているところです。今後も、適正運賃・料金収受に関する論点整理や助言を行うための場である、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」での議論や意見等も踏まえて、引き続き適正運賃等の確実な収受に向けた検

討を深めて参ります。

あわせて、中継輸送や共同輸配送などによる他事業者との連携や、トラックの後続無人隊列走行等による生産性の向上を図ることも非常に重要であることから、これらの取組みにより物流分野の「生産性革命」を引き続き推進して参ります。

【バス・タクシー事業】

バス・タクシーは、通勤・通学や通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関であり、地域社会の維持・活性化を図る上で大変重要な役割を担っています。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、地域間幹線バスや当該幹線バス系統に接続するコミュニティバスやデマンド交通の運行、ノンステップバス・福祉タクシーの導入などに対する補助を実施しています。

これらの支援を活用し、持続可能な地域公共交通を実現するためには、地域公共交通活性化再生法に基づく計画の策定と、それに基づく地域公共交通ネットワークの再編に関する総合的な取組みが不可欠です。現在、同法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数は330件を超え、さらに地域の公共交通ネットワークの再編が進むことが見込まれています。地域の公共交通事業者の方々におかれては、各地方公共団体による計画の策定・推進に積極的に参加・協力されますよう、よろしくお願ひいたします。

とりわけ、路線バスについては、特に地方部を中心に厳しい経営状況のため赤字が拡大している状況にあり、生産性向上の取組みを進めることが必要であることから、地域の関係者の連携のもと、地域の特性に応じて、路線の再編、貨客混載、観光需要の取込等に取り組んでいただいているところです。国土交通省としては、地方運輸局等を通じて、他の取組みの共有やそれを踏まえた取組みの拡充等により、生産性向上の取組みを支援して参ります。

また、バス、タクシー等の公共輸送サービスが不十分である過疎地域・交通不便地域においては、自家用有償旅客運送制度を活用し、安全・安心を十分に図りつつ、地域住民の足の確保を行って参ります。また過疎地等における観光客等の交通手段を確保するため、平成28年9月に国家戦略特別区域法の一部改正法が施行され、昨年12月に養父市において自家用有償観光旅客等運送事業を定めた国家戦略特別区域計画が内閣総理大臣により認定され、本年5月頃に事業が開始される見込みです。

さらに、情報通信技術（ICT）の進展を活用した生産性の向上も重要です。タクシーの配車アプリを活用した運行効率の向上や、ICカードシステムから得られるバスの輸送実績に関するビッグデータを活用した路線の見直しなどの全国的な拡大に取り組んで参ります。

【自動車整備業】

自動車整備業においても、人材不足が深刻化しており、これを改善するためには、自動車整備要員の賃上げを含む

労働環境の改善を図る必要があります。その一方で整備工場は従業員10人以下の零細企業が8割を占めており、自律的取組みが進みにくい状態です。このため、先進的な機器の活用や事業者間の連携・補完を通じた生産性向上策について調査・分析し、可能なものから順次制度化やガイドライン化による全国展開を進めて参ります。

(2)自動運転に関する取組み

【自動運転技術】

自動運転の実現に向けた取組みにつきましては、平成28年12月に「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、①自動運転の実現に向けた環境整備、②自動運転技術の開発・普及促進、③自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装のために必要な施策に取り組んでおります。

「自動運転の実現に向けた環境整備」については、昨年6月にイタリア・カリアリで開催されたG7交通大臣会合において、より高度な自動運転技術の実用化に向けて、国際的なレベルでの協力を目指すことが合意され、昨年11月より国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の場においてレベル3以上のより高度な安全基準について検討を開始しております。事故時の責任関係については、平成28年11月に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を立ち上げ検討を進めており、本年度中のとりまとめに向け、議論を深めて参ります。

「自動運転技術の開発・普及促進」については、自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする新たな数値目標を設定し、その目標達成に向けて「安全運転サポート車」いわゆる「サポカーS」について、官民をあげての普及啓発を行うこととしています。

「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」については、昨年9月から中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて、昨年12月から最寄駅等と自宅や病院等の最終目的地を自動運転による移動サービスでつなぐ「ラストマイル自動運転」についての実証実験を開始しているほか、本年1月以降にトラックの隊列走行について実証実験を開始することとしています。

国土交通省としては、今後とも、道路の現場・技術と自動車の車両技術・制度を持つという強みを生かして、自動運転の早期実現に向けて、安全確保を前提としつつ、関係省庁とも連携し、省を挙げて取組みを加速して参ります。

【高齢運転者事故防止対策・安全運転サポート車（サポカーS）】

高齢運転者による交通事故防止対策については、平成28年11月に関係閣僚会議が開催されるなど、政府を挙げて取り組むべき喫緊の課題です。国土交通省としては、衝突被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）等の一定の安全運転支援機能を搭載した「安全運転サポート車（サポカーS）」の普

及啓発・導入促進を図るため、昨年3月の関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめを踏まえ、先進安全技術の基準等の策定や、それに先立っての自動ブレーキ性能確認制度の検討等に取り組んで参ります。

【整備・検査の高度化】

自動ブレーキなどの自動運転技術の進化・普及が急速に進展しておりますが、これらの装置が故障した場合には、期待された機能が発揮されないばかりか、誤作動による重大事故につながるおそれもあることから、点検整備・検査による使用過程時の機能維持を図ることが安全上重要となっております。

しかし、現行の点検整備・検査制度は外観検査や測定器を使用した機能確認を前提としており、高度かつ複雑なセンシング装置や電子制御装置など自動運転技術に対応した制度とはなっておりません。

先進技術が搭載された自動車の点検整備・検査を適切に実施するために「点検整備・検査基準の策定」、「検査・整備機器の高度化・標準化」、「高度な人材の育成」、「整備マニュアル等の公開」など、自動運転技術に対応した点検整備・検査制度について調査・検討を進め、自動運転技術を搭載した車が安全に使用され、社会に広く受け入れられる環境の整備を鋭意進めて参ります。

(3)安全性・環境性能の向上

【改正道路運送法施行】

貸切バスは、内外の観光客が全国各地を訪れる際など、年間3億人の方々にご利用されている重要な交通機関です。平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、平成28年6月に総合的な対策がとりまとめられました。このうち法改正が必要な事項について措置するため、同年12月に道路運送法の一部を改正する法律が公布され、昨年4月に全ての規定が施行されています。具体的には、貸切バスの事業許可に更新制が導入され、貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有することを国において5年ごとにチェックし、これが確認できない場合には事業許可が失効することとしております。

また、貸切バスの安全・安心な運行を確保するためには、貸切バス事業者の法令等の遵守状況を厳格にチェックし、違反が確認された場合には早期に是正させるとともに、改善が見込まれない場合には事業からの退出を求める厳しい姿勢が何よりも重要です。このため、更新制の導入と併せて、貸切バス事業者に対する国の監査について、指摘事項確認監査の導入や処分基準の厳格化等を平成28年12月から実施し、監査等の実効性の向上を図っているところです。さらに、国の監査を補完する役割として貸切バス適正化機関を設置し、貸切バス事業者に対する巡回指導を昨年8月

から実施しており、悪質な事業者を確実に把握し、事業許可の取消し処分を含めた厳しい措置を行うことにより、法令違反の早期是正及び不適格者の排除が促進されるものと期待しております。

【ハード面の安全対策】

自動車のハード面の安全対策については、平成28年6月の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の取りまとめを踏まえつつ、各種取組みを着実に推進して参ります。

また、公道を走行するカートについては、昨年12月に取りまとめた視認性の向上やシートベルトの設置義務化等の安全対策を早急に講じる予定です。

安全基準については、乗用車の衝突被害軽減ブレーキをはじめとする先進安全技術の基準の策定に取り組むなど、引き続き、拡充・強化に向けた取組みを推進して参ります。

先進安全自動車(ASV)推進プロジェクトについては、「自動運転の実現に向けたASVの推進」をテーマに、引き続き、路肩退避型ドライバー異常時対応システム等の技術的要件を検討するとともに、実用化されたASV技術を含む自動運転技術の普及等に取り組んで参ります。

自動車アセスメントについては、平成30年度よりペダル踏み間違い時加速抑制装置や夜間の環境における対歩行者被害軽減ブレーキの評価を新たに対象に加えるなど、高齢運転者による交通事故防止対策に係る関係副大臣会議中間取りまとめも踏まえ、一層の拡充を図って参ります。

タカタ製エアバッグ問題については、リコール改修を促進するため、異常破裂する危険性が高い未改修車両(自動車メーカー9社、97車種、約130万台(平成29年10月末時点))を対象に、本年5月から、車検で通さない措置を講じることとしました。本件は安全上極めて重要な問題であることから、関係者と協力し、ユーザーへの周知徹底を図ることにより、引き続きリコール改修の一層の促進を図るとともに、本措置の導入によるユーザーや整備工場の負担の軽減を図るため、自動車メーカーが適切に対応するよう指導するなど、今後とも対応に万全を期して参ります。

【事業用自動車の事故削減に向けた取組み】

交通事故による死傷者数は減少傾向にあるものの、一昨年1月の軽井沢スキーバス事故のような重大事故をはじめ、その現状は依然として深刻な状況にあります。国土交通省としては、昨年6月に、「事業用自動車総合安全プラン2009」に変わる新たなプランとして「事業用自動車総合安全プラン2020」をとりまとめました。同プランでは、平成32年までに事業用自動車の事故による死者数を235人以下、事故件数を23,100件以下とする新たな目標を掲げました。また、各業態(バス、トラック、タクシー)における事故削減目標の設定も行い、その達成に向け、「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築等の新たな施策も追加しました。本年も、国土交通省・各業界など関係者一丸となって、安全・安心の確保に万全

を期して参ります。

さらに、事業用自動車の運転者による疾病運転の防止を目的として、「道路運送法及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が議員立法として提出され、一昨年の12月に成立しました。これを受け、国土交通省では、健康管理に関する取組みを更に推進するとともに、脳ドック、心臓ドックなどのスクリーニング検査について、事業者としてとるべき対応を含むガイドラインを策定し、事業者による自主的な検査の導入・拡大をはたらきかけ、輸送の安全の確保を図って参ります。

【環境に優しい車の普及促進】

欧州各国や中国においては、大気汚染及び地球温暖化対策として、ガソリン車及びディーゼル車を規制する将来方針が表明され、脱化石燃料・電動化の動きが世界的に加速しているところです。我が国は、2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とする政府目標を達成すべく、自動車の環境対策に取り組んで参ります。

これに向けて国土交通省では、事業用の次世代自動車の導入に対する補助事業である地域交通グリーン化事業を実施しております。この事業により、昨年2月に、我が国で初めての量産型燃料電池バスが、東京都に導入・運行開始されました。今後も、政府の「未来投資戦略」や昨年12月に策定された「水素基本戦略」に掲げられた普及目標を踏まえて、燃料電池バス・タクシー、電気バス・タクシーの普及に向けた取組みを実施して参ります。

また、平成29年度税制改正大綱では、エコカー減税・グリーン化特例について要件を見直した上で2年間延長されることが盛り込まれました。トラック・バスの対象車両の割合は概ね維持され、タクシーとしての利用が多いLPG自動車が対象に追加されたことで、運送事業者の負担軽減が図られたほか、乗用車のエコカー減税においても一層のグリーン化が図られております。これらにより、環境対策・省エネ対策に対する予算措置とも相まって、環境性能に優れた車両への計画的な代替が進むことを期待しております。

自動車に係る地球温暖化対策のもう一つの柱である自動車の燃費向上に関しては、昨年12月の有識者による検討委員会において、2025年に向けたトラック、バスなどの重量車の燃費基準が取りまとめられました。この取りまとめを受け、本年度中に関係法令の改正を行うこととしております。これにより、トラック、バスなどの大型車の更なる燃費向上に向けてメーカーによる開発が促進されることを期待しております。

フォルクスワーゲン社の排出ガス不正問題を受けた対応については、昨年4月、環境省と合同で設置した有識者による検討会において、不正ソフトの検証及び実走行での排出ガス低減を図るための路上走行検査の導入を柱とする最終とりまとめを行いました。これに従い、本年度中に法令

等の改正を行い、ディーゼル乗用車等に対する排出ガスの不正防止に向けた取組みを強化することとしております。

【自動車の適切な検査・保守管理】

自動車の安全・環境性能を確保するためには、適切な点検整備、確実な車検の実施が不可欠ですが、国土交通省及び軽自動車検査協会の保有する情報から見ると、検査対象車両約8,000万台のうち約510万台以上の車両が車検の切れた状態となっております。その殆どは使用されていないものと推測されますが、平成26年度から平成28年度にかけて全国11箇所で行ったナンバー読取調査において約0.27%が無車検で運行していることが確認されたところです。

これを受け本年度は、警察と連携して行う街頭検査において、試行的に可搬式のナンバー自動読取装置を用いることで、無車検運行をしている車両のドライバーに対して、その場で直接指導・警告する取組みを行っております。平成30年度からは全国の地方運輸局でナンバー自動読取装置を本格的に導入する予定としており、今後も無車検車対策に努めて参ります。

【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】

自動車基準・認証分野の国際展開につきましては、「未来投資戦略2017」（平成29年6月9日閣議決定）に沿って取組みを進め、乗用車をはじめと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、更なる成果を上げるため、本年は以下の施策を実施して参ります。

一つ目は、自動運転をはじめとする新技術に関する国際的な議論の推進です。本年は、国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、自動ブレーキや自動操舵などの自動運転技術の他、電気自動車の安全性、車両近接における視界、後退警報等に関する具体的な国際基準の策定を日本が主導して参ります。

二つ目は、国際的な車両認証制度(IWVTA)の運用開始です。昨年11月のWP29においてIWVTAの実施に必要な手続き等を定めた国際基準(UNRO)が成立し、本年6月頃に発効する見込みです。今後は、IWVTAの円滑な運用に努めていくとともに積極的な活用を推進し、IWVTAの更なる発展に向けた議論にも積極的に参画して参ります。

三つ目は、新興国の国連協定への加入促進及びIWVTAの導入促進です。WP29を真に国際的な会議体へと変えていくことを目指します。また、特に、ASEAN諸国に対しては、交通・環境実態を踏まえた適切な施策の導入等を促進するための協力をより一層進めて参ります。

(4) サービス利用者や自動車ユーザーの利便性向上等に向けた取組み

【タクシーサービスの向上】

タクシーは、生活、ビジネス、観光等の様々な場面にお

いて、多様な移動ニーズにきめ細やかに応えることのできる唯一の公共交通機関です。こうしたタクシーの特性を活かし、サービスにさらに磨きをかけ、様々なニーズに的確に応えることが求められているものと感じています。

サービス向上のための取組みとして、昨年1月から東京のタクシー初乗り運賃の引下げを実施しました。開始後8ヶ月間の輸送実績をみると、2km以下の運送回数(1日1車あたり)が21%増加するなど、短距離利用者が相当程度増え、一定の効果が出ていると考えています。

また、昨年10月には、新しいユニバーサルデザイン(UD)タクシー車両の発売が開始されました。2020年度までに、ユニバーサルデザインタクシーを含む福祉タクシーを約28,000台導入することを目指し、官民連携して取り組んで参ります。

さらに、昨年の8月から10月にかけては、東京特別区・武蔵野市・三鷹市において、配車アプリを用いた事前確定運賃の実証実験を行いました。これは、運賃が事前に確定することにより、渋滞などで運賃が高くなるかもしれない、到着までメーターの動向を気にしなくてはいけないという不安を無くし、タクシーをより使いやすくすることを狙いとしたものです。

実証期間中、約8千回の利用があり、利用者アンケートでは、約7割の利用者が「本格導入されたらまた利用したい」と回答され、その理由として、「値段が決まっていて安心であること」が最も多くなっています。また、事前確定運賃の総額とメーター運賃の総額の比較においても、乖離は約0.6%とおおよそ適正に運賃の予測がなされていました。

利用者の特徴をみると、利用者の約45%は20代、30代で、平成28年に東京で実施した初乗り距離短縮運賃(410円タクシー)の実証実験と比較して、約14ポイント多くなっています。

また、利用者の約3割、20代の5割が、それまでタクシーをほとんど利用していない又は月1~2回程度の利用だった方であり、そのうち約3割が、実証期間中に4回以上配車アプリを通じてタクシーを利用されていました。このように、配車アプリを活用した新しいサービスが、若年層を中心とした新しい顧客層への訴求に結びつくのではないかと考えています。事前確定運賃については、今後、詳細な検証を行い、制度の本格導入に向けて検討を進めて参ります。

その他、本年1月には、タクシーを使った相乗りサービスの実証実験を行う予定です。配車アプリを活用することで、目的地が近い利用者同士をマッチングさせてタクシーを配車し、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービスです。これにより、これまで「タクシーの運賃は高いから」という理由で利用を控えていた方にも利用しやすいタクシーサービスを目指すとともに、運送効率の向上により、タクシーの働き

方改革にもつながる取組みになると考えています。

これらに加えて、配車アプリは、インバウンド対応の面からも重要なツールです。日本の配車アプリの多言語化や認知度向上を進めるとともに、日本のタクシーや配車アプリと海外の配車アプリの連携を強化することにより、言語を含め、訪日外国人が母国と同じようにタクシーを利用できる環境づくりが必要と考えます。

こうした取組みの他にも、運転者のレーティングの導入などによる接客向上など、利用者利便の向上に資する取組みを加速させることが重要であり、タクシー事業者の創意工夫と不断の努力を期待しています。

他方、自家用車を用いたいいわゆるライドシェアについては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運行責任を負う形態を前提としていますが、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えています。

また、訪日中国人に対する白タク行為は、道路運送法違反です。運転者が二種免許を有しない、運行管理が行われない、事故時の責任が運転者のみにあるなど、利用者の安全・安心の観点から問題があります。このような白タク行為に対しては、警察庁、法務省、業界団体等との連携による対策会議を設置し、各地での取締りを強化するとともに、中国語等での注意喚起のチラシを作成・配布するなどの対策を行って参りました。これらの対策を行う中で、昨年6月に沖縄で2名、10月に大阪で4名の合計6名が道路運送法違反等の疑いで逮捕されております。国土交通省としては、引き続き、関係機関と連携し、白タク行為への対策にしっかりと取り組んで参ります。

一方で、観光先進国の実現に向けては、訪日外国人がストレスなく快適に観光を満喫できるよう、タクシー事業者等のサービス向上が不可欠です。国土交通省としては、外国人旅行者の移動円滑化等についても支援して参ります。

【バスサービスの向上】

バスのバリアフリー化の推進については、輸送モード毎の整備目標達成に向けて着実に取組みを進めるとともに、羽田・成田空港におけるリフト付バスの実証運行による課題等も踏まえ、既存の支援制度も活用しつつ空港アクセスバスのバリアフリー化を進めるなど、高度化・多様化するニーズに適切に応えて参ります。

また、インバウンド対応として、無料Wi-Fiの整備や、行き先案内表示等の多言語化対応、アルファベットと数字の組み合わせによる系統ナンバリングの推進、鉄道・バスの共通企画乗車券や外国人向けICカードの推進などにより、訪日外国人旅行者がストレスなく旅行できるような環境整備を行って参ります。

【自動車情報の利活用】

自動車の保有関係手続については、オンラインでの申

請を可能とするワンストップサービス(OSS)を導入しており、平成17年の新車の登録手続を皮切りに、昨年4月には対象手続を継続検査等に拡大したところですが、本年は、OSSの利用促進に向けた周知活動を強化するほか、4月にはOSSと従来の書面申請による申請手数料に差を設ける改定を行う予定であり、こうした取組みを通じ、より一層の申請者負担の軽減を図って参ります。

また、自動車の図柄入りナンバープレートについて、昨年4月よりラグビーワールドカップ特別仕様プレート、同年10月より東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様プレートの交付を開始し、大会開催機運の盛り上げに貢献しているところです。

さらに、本年10月頃からは、地域の風景や観光資源などを図柄とした地方版の図柄入りプレートを交付予定であり、“走る広告塔”として地域の魅力を発信し、地域振興が図られるよう取組みを進めて参ります。

(5)自動車型式指定制度の運用における不正・不適切な取扱いへの対応

【改正道路運送車両法施行】

型式認証業務に関しては、一昨年発覚した三菱自動車工業等による自動車型式指定審査の燃費・排出ガス試験における不正事案を踏まえ、不正行為の抑止と再発防止の徹底を図るため、自動車の型式指定制度の適正な実施を図ることを目的として、昨年5月に道路運送車両法の一部を改正し、自動車メーカーが不正な手段により型式指定を受けた場合には、当該指定を取り消すことができることとともに、自動車メーカーが虚偽の報告等を行った場合についての罰則を強化しました。一昨年度より実施している(独)自動車技術総合機構による抜き打ちでのデータチェックの導入等の取組みと併せて、引き続き適正かつ公正な自動車の型式指定審査に努めて参ります。

【型式指定車の完成検査の不適切な取扱い】

昨年9月以降、日産自動車及びスバルにおいて、社内規程に基づき認定された者以外の者が完成検査の一部を実施していたこと等の不適切事案が発覚しました。両社に対しては、それぞれが策定した再発防止策を着実に実施することにより、完成検査における不適切な取扱いが二度と行われることのないよう、引き続き強く求めて参ります。

国土交通省では、一連の事案を踏まえ、学識経験者にもご参画いただき「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置し、自動車業界からのヒアリング結果や各メーカー等の完成検査手法も精査しながら、メーカーにおける確実な完成検査の実施と不正の防止、また、国土交通省における効果的なチェックのあり方について、見直すべき点がないか、年度内を目処に一定のとりまとめが行えるよう検討を進めて参ります。その際には、新たな検査方

法の開発や自動化の状況等も踏まえて検討を行う必要があると考えております。

(6)交通事故被害者対策

【交通事故被害者対策】

平成6年度及び7年度に自動車損害賠償責任再保険特別会計(現・自動車安全特別会計)から一般会計に繰り入れられた繰入金については、平成29年度末において6,169億円が繰戻しされていないこととなる見込みであり、このまま繰戻しながざれない場合には、交通事故被害者の救済対策等を行う原資である特別会計の積立金が遠からず枯渇する見通しとなることから、被害者団体等から不安の声が上がっております。このような声も踏まえ、財務省と鋭意折衝を行った結果、平成30年度予算においては、平成15年度以来15年ぶりに23.2億円の繰戻しながざれるとともに、被害者救済対策等の一層の充実を図ることとなりました。

被害者救済対策等に関する具体的な取組みとしては、(独)自動車事故対策機構において、脳損傷により自力移動・摂食が不可能である等の最重度の後遺障害者である遷延性意識障害者に対し、急性期から慢性期における連続した治療・リハビリの臨床研究等を行う「一貫症例研究型委託病床」を設置し、本年より業務を開始するほか、公平な治療機会を確保し、効果的な治療・看護を提供するため、療護施設の需要が見込まれる空白地域に小規模な委託病床を設置する予定です。

また、重度後遺障害の残る被害者の在宅生活を支えるための短期入院協力病院・短期入所協力施設の指定拡充等を進めるとともに、在宅重度後遺障害者の介護者の高齢化が進む中、「介護者なき後」を見据え、重度後遺障害者が地域のグループホーム等の障害者支援事業所での支援を受け生活することができるよう、受入事業所における設備導入や介護人材確保に係る経費の補助を開始する予定です。今後とも、被害者救済対策等の充実にも努めて参ります。

以上、年頭に当たり、自動車行政の主な内容について述べさせていただきました。自動車の利用者の方々、自動車関係の事業者の方々、そして地方自治体その他の関係者の方々のニーズやご意見をしっかりと把握した上で、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、諸課題の解決に向けて全力を尽くす所存です。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、自動車に関わられている皆様方が、この一年、それぞれの分野において大いにご活躍され、一層のご発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

お客様訪問
環境優良車
CNG車導入



お話を
くださった方

注目度抜群の大型CNG車で 天然ガス車のメリットをアピール

石油輸送からはじまった バルク物流のエキスパート企業

東京都中央区で、石油輸送からその歴史をスタートさせた株式会社ニヤクコーポレーションは、石油、化学品、高圧ガス、食品飲料などを運ぶ、バルク物流のエキスパート集団です。国内最大数を誇る石油製品用ローリー、国内トップクラスのLNG輸送顧客基盤を保有するエネルギー物流の分野においても、リーディングカンパニーとして業界を牽引しています。

同社は、堺事業所と横浜事業所にそれぞれ1台ずつ、大型CNG車を導入しています。導入のきっかけを三原課長にお聞きすると「弊社の保有車両約2,300台の9割5分が大型車なので、大型CNG車が出るのを待っていたという状態で、“やっと出た”ということで、早速入れさせていただきました。お客様に、ガス会社さんが非常に多く、ガスを輸送する車の燃料について考慮してほしいというお話があったこと。2011年の東日本大震災の後、燃料がなかなか調達できない状況を経験し、燃料多様化は必須であると感じたこと。また、省エネ法の特定事業者指定されていますので、CO₂削減に取り組んでいること。これらが、CNG車導入のきっかけとなっています。CO₂削減に関しては、特効薬がなかなかない中で、CNG車は、環境面から改善に大きく役立っていると感じています。2014年に導入した1台目は、エンジンをCNG車に改造したものです。2016年導入の2台目は、いすゞ自動車さんの市販の大型CNG車です」。

大阪府高石市
株式会社ニヤクコーポレーション
近畿四国支店 堺事業所

本社オペレーション
統括グループ課長 三原一峰氏
堺事業所所長 杉山 忍氏
坂出事業所所長 池内和義氏
近畿四国支店課長 松永英樹氏
堺事業所ドライバー 堺谷泰三氏

石油、化学品、高圧ガス、
食品飲料などを運ぶ
バルク物流のエキスパート、
株式会社ニヤクコーポレーション。
CO₂排出低減、騒音・振動軽減、
コスト面でのメリットも大きい
大型CNG車を、近畿一円の
LNG輸送に活用しています。

会社DATA

- 設立：昭和23年3月 ●資本金：8億円
- 従業員数：2,755名 *2016年12月現在
- 事業内容：貨物自動車運送事業、貨物利用運送事業、
各種油脂その他の仕入及び販売、自転車分解整備事業など
- 拠点：本社（東京都江東区）、支店、事業所、グループ会社が国内外に128カ所
- 保有車両：2,309台（うち大型CNG車2台）*2016年12月現在

近畿四国支店堺事業所にて。
左から、池内所長、杉山所長、堺谷ドライバー、
三原課長、松永課長



まもろう未来を



明るく可愛いデザインで アピール度抜群の大型CNG車

堺事業所に導入された大型CNG車は、LNGを積み、近畿一円を舞台に稼働しています。明るいカラーリングと大阪ガスのためき課長「えねまる」が描かれた大きな車両はアピール度抜群です。この車に乗る堺谷ドライバーによると「カラーリングも可愛いので、注目度は高く、反響は大きいですね。ディーゼル車に比べると騒音、振動が圧倒的に少ないので、疲れにくく、ドライバーの負担も軽減できる車だと感じています」。「CO₂の排出量低減に貢献できるCNG車は、環境に大きく寄与できると考えていますし、弊社にとってもいいアピールをさせていただいていると思っています」(三原課長)。

導入に関する助成金や、都市ガス事業者が大型トラックの経済性向上のために設定した「大型天然ガストラック向けCNG料金」を利用することで、コスト面でもメリットを享受できているとのこと。

CNG車増車を実現するために 越えるべきいくつかのステップ

同社では、大型CNG車増車の意向はあるものの、航続距離問題、充填所の整備問題など、増車を実現するためには、越えるべきいくつかのステップがあると語ります。「交通渋滞や道路工事などの運行の制約があると、指定された充填スタンドに行けないなどの問題が生じる場合があります。航続距離に関しても、もう少し伸びれば、より運行しやすい車として増やしていきたいですね」(松永課長)。

「大型CNG車が入れる充填スタンドの確保が必要です。充填所はあっても、大型車が入れないところも多いのです」(池内所長)。

とくに航続距離の問題に関しては、堺事業所の大型CNG車には、LNG輸送に必要な加圧蒸発器というローリー特有の機器を積んでいることにより、CNGボンベの搭載が少なくなるため、航続距離がさらに短くならざるを得ないという同社ならではの事情も加わっています。「堺事業所の大型CNG車は、そんな事情もあり、航続距離が限定されますが、一般の物流企業さんなら、導入するメリットは大きいと思いますよ」(三原課長)。

同社は、危険物物流企業として、徹底した安全の確保を掲げ、全社スローガンは“Safety is our business”。また、化学品用の特殊装備を備えた『緊急支援センター』を全国25カ所に設けています。「防毒マスクや防護服などの装備があり、事故が発生した際には素早く救援に駆けつけられるように、エリアごとにセンターがあります」(杉山所長)。

来年、設立70周年を迎える同社の将来像についてお聞きすると、「石油、ガスや化学品などを、確実に、安全に輸送する。これを地道に繰り返していくことが、お客様の信頼につながっていくと思っています。エネルギーだけではなく、食品飲料などのバルク物流を基軸に、自分たちのできる範囲をしっかりと固めていきたいですね」(三原課長)。



連載『お客様訪問』では、全国のお客様の現場でお話をお伺いします。

お客様訪問
環境機器
EMS導入

最新型ドラレコ付きEMS導入で 同社の誇り「安全輸送」を徹底

会社設立から数年間は波瀾万丈。「ここまで来るのに、5回くらいは死んでるよ」と豪快に笑う原周平社長。人もトラックも、まったくのゼロ状態から創業し、現在は、92台もの車両で中部地区を中心に、壁材、鋼材などを輸送しています。安全運行への高い意識と誇りを持ち、12年前から全車両にEMSを導入。ドライブレコーダー付きの最新型を一昨年、昨年にかけて、62台に搭載しています。



お話を
くださった方

愛知県豊橋市 有限会社 アイトランスポート

代表取締役 原周平氏 取締役 総務部長 山本義則氏 取締役 森川修行氏



人材派遣で業務開始という 異色の創業秘話から約30年

大手物流企業で活躍し、その存在を周囲に知らしめていた原周平氏は、30年間勤めた企業を辞め、昭和62年12月、有限会社アイトランスポートの母体である、株式会社愛進物流を立ち上げました。2年後には有限会社アイトランスポートを設立。しかし設立したとはいえ、たったひとり

で、営業免許もトラックもない状態だったそうです。「資本金もみるみる減り、何かせんといかんねと。そこで思いついたのが人材派遣。昼間、パチンコしている人の肩を片っぱしから叩いて『アルバイトしないか』って(笑)。全国を回って根気よく人を集め、作業員を派遣したのが始まりです(原社長)。その後、企業在職時代の知り合いが、4トン車2台を「あるとき払いの催促なし」で貸していただき、運送事業を開始。異色の創業

「愛進物流」の「愛」の
かんむりの下は「友」

秘話、数々の武勇伝を携えながら約30年、現在、中部地区を中心に、92台の車両が壁材、鋼材などを輸送しています。「開拓精神と人の和」。まさに、行動力と人とのご縁で同社を成長させてきた原社長そのものの企業理念を掲げ、物流業界の最重要使命「交通事故防止」と地球環境の保全と社会への貢献を追求しています。

最新型EMS機器が 乗務員と会社を守る

同社は12年前に、全車両にEMS機器を導入。現在は、最新のドライブレコーダー付き一体型EMSを62台に搭載。同社のEMS機器設置を担うイトー電子株式会社の伊東氏によると「当時、原社長が運行管理にご苦労されているようにお見受けし、導入をお勧めしました。原社長は、法令遵守の意識が非常に高い方で、アルコール検診にもかなり設備投資をされていましたので、3年前にコスト軽減可能な通信タイプ、1年前に、現在の一体型を導入していただき、運行管理に活用していただいております」。

最新の一体型EMS機器は、24時間、車両の動きを把握でき、万が一

愛進物流、アイトランスポート本社営業所前にて。後列左から、森川取締役、山本取締役、原代表取締役、伊東義裕氏(イトー電子株式会社)とスタッフのみなさん

会社DATA

- 設立：平成元年12月
- 資本金：1,000万円
- 従業員数：85名
- 事業内容：一般貨物自動車運送業
- 拠点：愛知県豊橋市
- 保有車両：92台(全車両にEMSを導入)



事故が発生したときでも、ドラレコの映像により、事故状況が正確に把握できます。「さらに、今までは携帯電話とアルコールチェッカーをつないで、テレビ電話で管理していましたが、一体型になったことで作業も軽減でき、管理がしやすくなっています。ランニングコストも、現在の機器の場合、年1回のメンテナンスですみますから、コストダウンにもつながっています」(森川取締役)。

ドラレコで管理されることについて、当初、抵抗感を持つ乗務員も少なからずいたようですが、記録を残すことで、事故等が発生した際、乗務員自身、そして会社を守る唯一の機器であると説明し、理解を得たそうです。「ドライバー一人ひとりの意識が変わり、細かい事故がなくなってきたのは大きいですね。急ブレーキ、急発進には警告が出ますから、自然と車間距離も十分取れるようになります。もちろんエコドライブにもつながりますが、まずは、安全に運行してもらうために、EMS機器は非常に役立っています」(山本取締役)。

堅実な仕事をしていれば いい荷主に選ばれるはず

同社は、平成28年度、29年度と連続して、パシフィックコンサルタンツ株式会社の補助事業に参加しています。物流企業のみでの努力では、EMS機器搭載は難しく、保有車両の多い会社にとっては、補助率の高さも見逃せないとのこと。平成29年度の補助事業は「トラック運送事業者と荷主との共同による輸送の効率化を実証」。現在、効率化の妨げの一つになっているの

が「荷待ち」時間。これに関して、国土交通省は「荷主の協力を得なければいけない」という指針を出しており、補助事業の始動を機に、物流事業者と荷主との協力体制も促進されていくと推測されます。

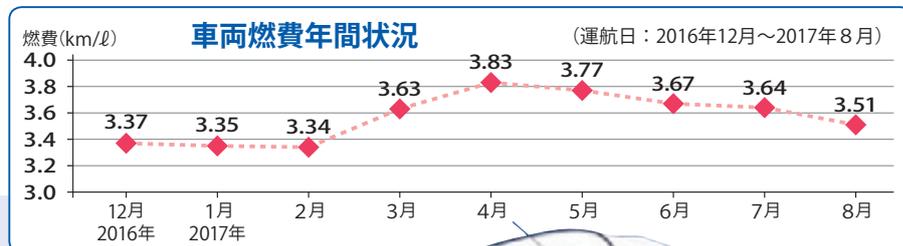
後発の物流企業でありながらも、同社が持つ強みは、大手物流企業の下請けではなく、荷主との直接取引が多いところだと原社長は語ります。「後発だと、ほとんどが大手さんの下請けになってしまうんですよ。でもうちは逆。営業的には、下請けをやったほうが楽でしょうが、つねに上の都合で、コントロールされていますから、仕事としての魅力は半減します。堅実に仕事をしていれば、いい荷主さんが選んでくれると思っていますし、それを楽しみにやっています。逆に無理難題をふっかけてくるころは、おことわりしていかないといけないと思っています」。



スカニアに搭載されている最新ESM機器。乗務員、会社を守り、安全運行に大きく寄与している



“お客様第一主義”をモットーとし、安全輸送に尽力し続ける会社だからこそ、荷主との確固たる信頼関係が生まれるのでしょうか。「荷主さんは話を聞いてくれますし、相談にも乗ってくれます。そういう面で、私たちは荷主に恵まれていますね」(山本取締役)。



中部地区では、まだ数台しかないという、北欧スウェーデンの世界的メーカー、「スカニア」の車両を導入

物流分野におけるCO₂削減対策促進事業

3次・4次公募結果について

平成29年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（物流分野におけるCO₂削減対策促進事業）の補助事業者について、3次公募（平成29年9月11日（月）～平成29年9月29日（金））と4次公募（平成29年10月26日（木）～平成29年11月13日（月））を行い、238件（3次公募：194件、4次公募44件）の応募のうち審査の結果、以下の事業（238件：3次公募194件、4次公募44件）を補助事業として採択いたしました。



3次・4次募集公募結果 採択された事業者名と主たる実施場所

（順不同）

3次募集公募結果

宅配システムの低CO₂化推進事業

事業者名	事業の主たる実施場所
Packcity Japan 株式会社	182ヶ所

産業車両の高性能電動化促進事業

事業者名	事業の主たる実施場所
株式会社イーシーセンター	静岡県富士市
オリックス自動車株式会社	岐阜県瑞穂市
株式会社兼子	静岡県磐田市
株式会社兼子	埼玉県戸田市
川良商店	静岡県浜松市
興銀リース株式会社	大分県日田市
大和紙料株式会社	福岡県北九州市

日本運輸倉庫株式会社	東京都荒川区
日本カーソリューションズ株式会社	滋賀県米原市
三井住友トラスト・パナソニックファイナンス株式会社	静岡県浜松市
三井住友トラスト・パナソニックファイナンス株式会社	静岡県浜松市
三井住友ファイナンス&リース株式会社	福岡県北九州市

産業車両の高性能電動化促進事業

事業者名	事業の主たる実施場所
Arows 株式会社	兵庫県姫路市
株式会社ECO 兼子	愛知県名古屋
NTT ファイナンス株式会社	大阪府高石市
興津貨物自動車運輸株式会社	静岡県静岡市
大利木材株式会社	徳島県徳島市
株式会社ハートフルコープとくしま	徳島県板野郡板野町
フジライト工業株式会社	兵庫県たつの市
三井住友トラスト・パナソニックファイナンス株式会社	静岡県浜松市
三井住友トラスト・パナソニックファイナンス株式会社	静岡県浜松市
三井住友ファイナンス&リース株式会社	愛媛県伊予郡松前町

4次募集公募結果

宅配システムの低CO₂化推進事業

事業者名	事業の主たる実施場所
Packcity Japan株式会社	34ヶ所

「京都環境フェスティバル2017」に出展

開催：平成29年12月9日（土）～10日（日） 10:00～16:00 会場：京都府総合見本市会館（京都パルスプラザ）（京都府京都市）
主催：京都環境フェスティバル実行委員会

京都環境フェスティバルは『環境について楽しみながら学び考えることができる参加・体験型イベント』として平成2年から実施。環境保全意識の高揚を図ることを目的としておりLEVOも「環境対応車（低公害車）」等の普及活動を実施。この環境フェスティバルでは環境に配慮した安心・安全な地元産や食材にこだわった食を通じて環境を学ぶブースもあり、多くのご家族が来場され大盛況でした。

LEVOでは平成29年度、以下のイベントに出展・参加し「環境対応車（低公害車）」等の普及促進活動を行って参りました。

- ・みんなで学ぼう！トラックと交通安全・環境フェア〔10/1日・出展〕（愛知県豊田市）
- ・ひろしまトラックまつり〔10/8日・環境等に関するパネル展示〕（広島県広島市）
- ・兵庫県「トラックの日」イベント〔10/9日・出展〕（兵庫県姫路市）
- ・びわ湖環境ビジネスメッセ2017〔10/18日～20日・環境等に関するパネル展示〕（滋賀県長浜市）
- ・トラックフェスタ2017・交通フェア〔10/22日・出展/台風により中止〕（大阪府堺市）
- ・和歌山県「トラックの日・交通安全フェスティバル」〔10/29日・出展〕（和歌山県和歌山市）
- ・エコ&セーフティ神戸カーライフフェスタ2017〔11/11日～12日・出展〕（兵庫県神戸市）
- ・京都環境フェスティバル2017〔12/9日～10日・出展〕（京都府京都市）



『大型天然ガストラックの実証走行』を実施

関西⇄関東エリア片道を**1充填で走行!**

走行結果：ディーゼル車と比べ
走行距離当たりの**CO₂排出量を10%以上低減**

このほど、大型天然ガストラックの実証走行を運送事業者様（㈱エコトラック様）のご協力のもと、東京ガス株式会社様、大阪ガス株式会社様、東邦ガス株式会社様からの事業委託を受け（一財）環境優良車普及機構が「大型天然ガストラックの実証走行」を実施。約1ヶ月にわたり、走行データを収集し、大型天然ガストラックと大型ディーゼルトラックとの燃費、燃料費、CO₂排出量の比較を行う実証走行を実施いたしました。

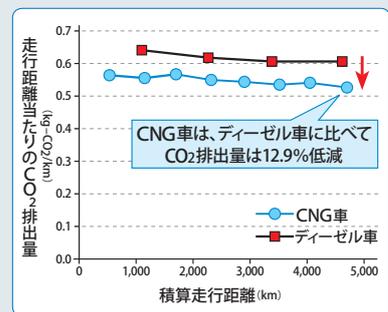
【調査方法】 関西⇄関東間を運行する運送事業者様の営業走行において、同一ドライバーによる運転、概ね同一の走行ルート及び同一積載物（ほぼ同じ積載量）等、極力同一条件で走行し、CNG車とディーゼル車を1週間に2往復の運行にてデータ収集を実施、燃費は満タン法で計測。

【対象車両】 『いすゞ大型トラック「ギガCNG車」4軸低床MT、型式 QFG-CYJ78B』
『いすゞ大型トラック「ディーゼル車」4軸低床MT、型式 QKG-CYJ77B』



ギガCNG車は（㈱エコトラック様導入車両、可能な限りCNG車と同等な仕様のディーゼル車を選んで実証走行。

【調査結果】 関西⇄関東をCNG車4往復、ディーゼル車4往復走行の結果、燃費は「ギガCNG車が4.36km/m³」、「ディーゼル車が4.27km/l」、燃料使用量から求めたCO₂排出率を比較すると、CNG車が0.526kg-CO₂/kmであったのに対しディーゼル車は0.604kg-CO₂/kmであり、今回調査を行ったCNG車はディーゼル車に比べて走行距離当たりのCO₂排出量が12.9%低いことが示された。また、CNG車の片道走行後、燃料のCNGが約2割残っており、余裕を持つての走行が可能であった。 ※東京ガス様、大阪ガス様のCO₂排出係数を使用し算出



実用性に関するドライバー・運行管理者へのアンケートによると車両の比較において、発進加速性能・追越性能・エンジン始動性の点ではディーゼル車に及ばないが、騒音・振動・排出ガスの低公害性については、CNG車の方が高評価を得ている。

大型天然ガストラックは『先進環境対応トラック・バス導入加速事業』（執行団体＝（公財）日本自動車輸送技術協会（JATA））の補助事業もあり、益々の普及が期待されます。

LEVOの国際協力活動

IEAのAMF TCP執行委員会が日本で開催!

LEVO、独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所(交通研)、国立研究開発法人産業技術総合研究所(産総研)は、政府指定機関として国際エネルギー機関(IEA: International Energy Agency)の自動車用先進燃料(AMF: Advanced Motor Fuels)技術協力プログラム(TCP: Technology Collaboration Program)の活動に参加しています。

AMFは、IEAの輸送関連技術協力プログラムの1つで、クリーンでエネルギー効率に優れた燃料や車両技術を促進するために、石油に代わる先進的で再生可能な代替燃料に関する共同研究や動向調査及び情報発信などを行っています。

◆開催概要

AMFの活動における共同研究等の進捗報告やその方向性の議論を「執行委員会」にて行います。1年に2回、参加国の持ち回りにより各国で開催されており、第54回執行委員会が2017年10月30日(月)から11月2日(木)の4日間の日程で茨城県つくば市の産総研を会場としてLEVO、産総研、交通研が開催ホストとなり開催致しました。

【参加国】: 韓国、中国、タイ、スвей



ン、スイス、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、アメリカ、チリ、カナダ、日本の12か国(欠席: オーストリア、ドイツ、イスラエル)

また、AMFの活動に関心がある国や団体としてインド、インドネシアのほか日本から(一社)日本ガス協会、(一社)日本自動車工業会がオブザーバーとして参加しました。

◆会議

冒頭、LEVOは開催ホストとして日本の文化や歴史、日本のエネルギー政策についてプレゼンテーションを実施しました。続いて、各国で進められている共同研究の報告や討論、新たな研究課題の検討がなされました。

◆研究会

会期中に開催された研究会(研究施設等の視察)では、産総研における自動車用燃料試験設備の見学のほか、東京ガス(株)扇島LNG基地の視察を実施致しました。



産総研では、軽油の代わりにDME(ジメチルエーテル)を用いたトラック用エンジンの研究を進め、AMFの共同研究として報告した実績があります。



産総研エンジン試験ベンチにて



東京ガス(株)扇島LNG基地にて

扇島LNG基地では世界最大級のLNG貯蔵施設の見学や、日本や世界における天然ガスの動向や天然ガス自動車普及の現状について講義を受けたほか、-162℃のLNGを用いたデモンストレーションを見学しました。

次回のAMF TCPの執行委員会は、2018年5月に天然ガス自動車の普及が進む『タイ・バンコク』で開催が予定されています。

LEVOでは今後も国際会議等の場において国内の政策や研究動向について報告し、またこのような国際協力活動を通して、各国のエネルギー事情や環境優良車の普及動向について調査を進めて参ります。



『エコドライブ実践セミナー』を通じて エコドライブの取り組みを学んで頂きました!

平成29年12月14日(木) ビジネスプラザおおさか(大阪市中央区備後町)において、大阪府、リそな銀行、近畿大阪銀行と一般財団法人環境優良車普及機構主催による「エコドライブ実践セミナー」が実施され、トラックを使用される事業者およそ50名が、エコドライブの取り組みについて学ばれました。



セミナー

LEVOは「エコドライブの実践方法について」と題した講演で、エコドライブの基礎や具体的な実践方法についての解説のほか、デジタコを利用したEMS(エコドライブマネジメントシステム)の取り組みについて説明しました。

矢崎エネルギーシステム(株)様は「デジタルタコグラフを用いたエコドライブの取組方法について」と題して講演され、デジタコにより取得されるエンジン回転数などのデータを用いたエコドライブ実践のための運転状況の解析方法について解説されました。

展示会

併設された展示会では、大阪府のエコドライブの取り組み紹介のほか、(株)デンソーセールス様、(株)堀場製作所様、矢崎エネルギーシステム(株)様のブースでは、デジタコ等の機器を展示し、デジタコによるエコドライブの支援や車両動態管理システム等の関連機器や製品の案内が行われ、参加者らはデジタコの機能や高度利用等についてメーカーの担当者とお話をされていました。




大阪府 × 一般財団法人環境優良車普及機構 × bp Business Plaza

トラックを使用する事業者さまのための
エコドライブ実践セミナー

参加費 無料
定員60名

エコドライブは、環境負荷低減に加え、燃費向上、交通事故低減の効果があります!

トラックを使用される事業者さまを対象に、エコドライブの取組みが学べるセミナーを開催します。本セミナーでは、エコドライブの実践方法やその効果、デジタルタコグラフを用いた具体的なエコドライブの取組方法を紹介いたします。また、エコドライブ支援機器(デジタルタコグラフ等)の展示ブースも併設しますので、ぜひご参加ください。

2017年
12月14日(木) 14:00~17:00 (受付開始13:30)
【講演 14:00~16:00、展示会16:00~17:00】

時間	内容
13:00~14:00	開会あいさつ
14:00~15:00	エコドライブの実践方法について 講師：一般財団法人環境優良車普及機構 企画課 上原 隆 氏
15:15~15:35	デジタルタコグラフを用いたエコドライブの取組方法について 講師：矢崎エネルギーシステム株式会社
15:35~16:00	その他 大阪府、ビジネスプラザおおさかからのお知らせ
16:00~17:00	エコドライブ支援機器(デジタルタコグラフ等) 展示ブース 株式会社デンソーセールス、株式会社堀場製作所、矢崎エネルギーシステム株式会社 エコドライブ普及支援ブース 大阪府

大阪府が作成したエコドライブ実践セミナーのチラシ(抜粋)

LEVOでは、環境優良車やエコドライブのさらなる普及のためには、運送事業者等の実際に自動車を使われる方やその他多くの方々に自動車に関わる環境問題に興味を持っていただくことが必要と考え、今回実施したエコドライブセミナーなどの取り組みとして「自動車環境講座」を開設しています。ご興味のある方はLEVOのホームページをご参照ください。

『LEVO自動車環境講座』

URL:<http://www.levo.or.jp/chosa/kouza/index>



トラック、バスの電動化の動きと 東京モーターショー2017

EVトラック、
バスの
開発状況

■世界各国でEV規制が検討中

米国の一部と中国では、2018年にかけて、EV(電気自動車)、PHV(プラグインハイブリッド自動車)、FCV(燃料電池自動車)を指す「排ガスゼロ車(ZEV: Zero Emission Vehicle)」の目標台数の達成を義務づける規制が導入されます。ドイツは2030年までにガソリン車等の販売禁止を目指し、法案が審議されています。フランスとイギリスは、2040年までにガソリン車とディーゼル車の販売を禁止する方針が発表されました。オランダやノルウェーでも2025年までにガソリン車やディーゼル車の販売を禁止する動きがあります。インドも2030年に同様の規制を検討しています。

日本では、国が発表した「EV・PHVロードマップ(2016年)」において2030年のEV及びPHVの新車販売シェア20~30%、保有台数シェアで16%を目指すという目標が示されています(表1)。

表1 日本の次世代自動車の新車販売実績と目標 ※1

車種	2015年(実績)	2030年目標
従来車	73.5%	30~50%
次世代自動車	26.5%	50~70%
ハイブリッド自動車	22.2%	30~40%
電気自動車 プラグインハイブリッド自動車	0.27% 0.34%	20~30%
燃料電池自動車	0.01%	~3%
クリーンディーゼル自動車	3.60%	5~10%

2030年の
保有台数シェア
16%

2040年には、世界の新車販売のEV比率が54%に達するとの見通しもあり、今後EVの普及が加速すると思われます。

■大型EVトラック・バスの開発状況

EVは蓄電池が重いので積載量が少なくなることと航続距離が短いことから、これまで大型トラックのEV化は進んでいませんでした。ただここ数年の技術開発による蓄電池の性能向上、軽量化、量産によるコストの削減によって、大型EVトラック・バスの開発、商品化が始まっています。

○ダイムラー社の都市型電気トラック

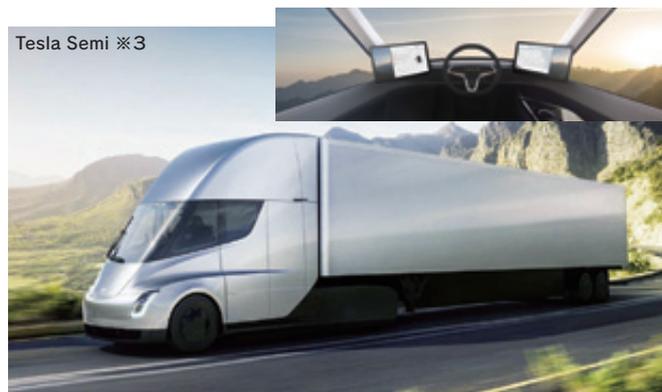
ドイツのダイムラー(Daimler)社は、集配に使用する都市型電気トラック(Urban e-Truck: 車両総重量26t)を製造して、実証実験を始めています。この都市型電気トラックには、212kWhの蓄電池が搭載されており、1充電あたり

200kmの走行が可能です。このトラックによる輸送はドイツで開始され、順次、他のヨーロッパ諸国に拡大していくことが計画されています。



○テスラのEVトラックター

米国のテスラ(Tesla)は、2017年11月16日にEV大型トラック「テスラ・セミ(Tesla Semi)」を発表しました。テスラ・セミは、上限40トンの貨物をけん引している場合でも、従来のディーゼルトラックより大幅に速い20秒で同じスピードに達し、1充電当たりの走行距離は約800kmと発表されています。加えて、運転席が中央に位置し、運転席がこれまでより前に置かれているので、道路を広く見渡せるため、快適な運転と高い安全性を確保することができるということです。



○京都市内の路線運行のBYD社のEVバス

中国の深圳市上場の電池・自動車メーカー、BYD(比亚迪)は、EVバスを製造しており、既に海外30カ国、90都市で運用されています。このBYD製EVバス「K9」5台が、国交省の



「地域交通グリーン化事業」の支援を受けて、プリンセスライン(株)が運行している京都市内の路線に導入されています。

■東京モーターショー 2017出展の EVトラック、バス

第45回東京モーターショー2017が昨年(2016年)の10月27日(金)～11月5日(日)に開催されました。日野自動車、いすゞ自動車、三菱ふそうトラック・バス、UDトラックス、スカニア、ボルボ・トラック、トヨタ自動車の7社がトラック、バスを出展し、このうち4社がEVトラック・バス (FCVバスを含む)を出展していました。

○三菱ふそうトラック・バスのE-FUSO

「Vision ONE」・「eCanter」

三菱ふそうトラック・バスが、電気商用車ブランドの「E-FUSO」を新しく設定し、電気大型トラックのコンセプトモデルE-FUSO「Vision ONE」を開発、出展しています。加えて自動車メーカーとして初の量産化を実現した電気小型トラック「eCanter」を展示し、2017年11月からセブン-イレブン・ジャパンとヤマト運輸にそれぞれ25台の計50台が順次導入されるとのことです。



○いすゞ自動車のエルフEV

いすゞ自動車は、小型トラックの主力製品であるエルフを電動化した「エルフEV」を出展し、2018年のモニターによる市場投入を目指しています。



○日野自動車のポンチョ EVとトヨタ自動車のSORA

日野自動車は、国内唯一の小型ノンステップバス「ポンチョ」のディーゼルエンジンを電気モーターに置き換えた「ポンチョEV」を出展しました。トヨタ自動車は、水素と空気中の酸素を燃料電池に送り、化学反応で発電した電気を使ってモーターで走るFCVバス「SORA」を出展しました。



■EVトラック、バスの導入支援

国土交通省では、2011年度から補助対象を追加しながらEVを含めた次世代自動車 (EV、PHV、FCV、HV (ハイブリッド自動車)、CNG自動車) の導入を支援するために車両価格や充電設備の導入費用の一部を補助する地域交通グリーン化事業 (地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業) を行っています (表2)。このうち事業Ⅰの対象車両であるFCVバス、EVバス、PHVバスは、車両・充電設備等の価格の1/3を上限とした最も手厚い補助となっています。また、事業Ⅱの対象車両である電気トラックは、車両・充電設備等の価格の1/4～1/5が補助の上限です。

表2 地域交通グリーン化事業 (H29～) ※5

事業Ⅰ	対象車両	燃料電池バス、燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ
	補助上限	車両・充電設備等価格の1/3
事業Ⅱ	対象車両	電気タクシー、プラグインハイブリッドタクシー、電気トラック
	補助上限	車両・充電設備等価格の1/4～1/5
事業Ⅲ	対象車両	ハイブリッドバス・トラック、CNGバス・トラック
	補助上限	通常車両価格との差額1/3 ハイブリッドバス・トラック、CNGバス・トラックのうち、以下の車両は補助対象外 【ハイブリッドバス】最大積載量2トンかつ車両総重量4トン以下の車両 【CNGバス】最大積載量5トンかつ車両総重量8トン以上の改造車両

■環境優良車の棲み分け

環境優良車には、EV、PHV、FCV、HV、CNG車、などがあり、今後の技術開発、燃料供給インフラの整備状況、国の施策等で、環境優良車の導入分野は変化すると思います。運輸業界としては、運転手と環境にやさしく安全で低コストな環境優良車を提供してもらい、積載量、移動距離、燃料供給体制などの運用条件に適した分野に導入していくことになるでしょう。

LEVOでは、今後も調査事業などを通して環境優良車の開発動向や普及状況等の情報を提供して参ります。

..... [出典]
 ※1 : EV・PHVロードマップ検討会 報告書 2016年3月23日 EV・PHVロードマップ検討会
 ※2 : <https://dailyplanet.climate-kic.org/electric-lorries-european-roads-year/>
 ※3 : <https://www.tesla.com/semi/>
 ※4 : ウィキペディア「BYD K9」
 ※5 : 「<http://www.mlit.go.jp/common/001179964.pdf>」をもとに作成

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・安全の取り組みを後押しします。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

審査班：省エネ・環境・安全機器関連

- EMS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：03-3359-8536 FAX：03-3353-5430

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) 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

低炭素型ディーゼル車普及事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金
低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

TEL：03-5341-4577 FAX：03-5341-4578 メールアドレス：hojokin@levo.or.jp

物流CO₂削減促進事業執行グループ

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金
物流分野におけるCO₂削減対策促進事業

TEL：03-5341-4728 FAX：03-5341-4729 メールアドレス：butsuryu@levo.or.jp

なに？は？ エコドライブ!

エコドライブのいろいろ

⑩ EMSって知ってる?

EMSとは、エコドライブ管理システム (Eco-drive Management System) の略で、トラック等の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に推進するとともに、その運行状況の指導等を一体的に行う取り組みのことを指します。

取り組みの中で利用されるデジタコは、加速や減速等のアドバイスを音でドライバーへ知らせてくれるほか、走行データを解析した運転指導書や講習に必要な帳票の作成が可能です。エコドライブは、ドライバーが単独で行うのではなく、会社全体が一体となることで高めることが可能な取り組みです。ぜひ、EMSの取り組みを推進しましょう!



LEVOニュースインタビュー募集!

CNGトラックなどの環境優良車やデジタコなどのEMS機器のほかドライブレコーダ等、お使いになられた効果や感想などの記事を、LEVOニュースへ掲載させて頂ける事業者様を募集しております。TEL：03-3359-9008 "LEVOニュース記事募集係"まで。