

経営者・運行管理者のための  
**エコドライブ推進マニュアル**



平成19年3月  
(平成24年7月改訂)  
神奈川県

# はじめに

## 背景

神奈川県では、自動車からの排出ガスによる大気汚染を改善するため、ディーゼル車運行規制をはじめ低公害車の普及促進など、車両の低公害化に向けた対策を実施してきました。このことにより、県内の大気環境は大幅に改善したものの、環境基準を満たしていない地域が依然として残っており、さらなる対策が求められています。

また、平成17年2月に京都議定書が発効し、わが国は、1990年を基準年に2008年～2012年で6%の二酸化炭素排出量の削減義務が課せられました。しかし、運輸部門における二酸化炭素排出量は1990年以降増加傾向にあり、目標達成のためには、県民・事業者・行政の連携によるさらなる取組が課題となっています。

## 運輸版ESCOモデル事業の実施

こうした背景の中、神奈川県が着目したのが「エコドライブ」です。

エコドライブとは、アイドリング・ストップや、急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PMなどの自動車排出ガスを抑制する効果（環境改善効果）があるとともに、燃費改善効果（経費削減効果）もあります。さらに、エコドライブは穏やかな運転につながることから、事故防止効果もあるといわれています。

このようにエコドライブは、経営メリットを伴う環境取組であり、これまでの規制的手法を超え、事業者側の自主的な取組として普及が期待できます。

そこで神奈川県では、エコドライブの普及に向け、平成18年5月から、(社)神奈川県トラック協会、(株)あいおいリスクコンサルティング、(株)ティー・エム・ピーと共同し、ドライバー教育のノウハウの蓄積、燃費・環境改善効果の把握等を目的とした「運輸版ESCOモデル事業」を実施することとしました。

モデル事業では、同協会会員5社の協力を得て、エコドライブ活動中のドライバー・経営者・運行管理者のヒアリングを実施したり、エコドライブ会議に同席させてもらうなど、運送事業者のエコドライブ活動に密着させてもらいました。

こうした取組でわかったことは、社内のエコドライブ活動を始めると、当初ドライバーは少なからず不平や不満を持つこと、このようなドライバーの意識を改善し、エコドライブを定着させるためには、運行管理者や経営者による日頃からのコミュニケーションやドライバー教育が重要だということです。

## 効果的なエコドライブ活動の普及に向けて

このテキストは、神奈川県が、モデル事業の成果を元に、エコドライブ活動のノウハウをとりまとめたもので、運行管理者向け講習会等で教材として活用したり、運行管理者が社内でエコドライブ活動を行う際に活用することなどを目的に作成したものです。

このテキストをできるだけ多くの事業者の皆様にご活用いただき、社内のエコドライブ推進に役立てていただければ幸いです。

さいごに、前述のモデル事業にご協力いただいた事業者の皆様には、厚く御礼申し上げます。

### <モデル事業の共同実施事業者>

- (社)神奈川県トラック協会
- (株)あいおいリスクコンサルティング
- (株)ティー・エム・ピー

### <モデル事業者>

- (株)安藤運送店
- 川崎運送(株)
- 極東運輸(株)
- (株)小碓運輸
- (株)日新

# 目次

<b>1. エコドライブ活動を始めるにあたって</b> .....	4
(1) エコドライブの効果 ～一石三鳥の効果～ .....	4
(2) エコドライブ活動の課題 .....	4
(3) エコドライブ活動を始めるにあたっての心構え .....	5
<b>2. 燃費データの集計～目標設定</b> .....	6
(1) 燃費データの集計 .....	6
(2) エコドライブ手法の選択 .....	7
(3) 目標の設定 .....	8
<b>3. エコドライブ活動の実践</b> .....	10
(1) キック・オフ（始動式）の実施 .....	10
(2) エコドライブ活動のPR .....	10
(3) ドライバー教育の実施 .....	11
(4) デジタルタコグラフ等の活用 .....	13
(5) 車両の適正な点検・整備 .....	14
(6) ドライバーによる毎日の目標管理 .....	15
<b>4. エコドライブ活動の成果を評価</b> .....	16
(1) 燃費改善効果の把握 .....	16
(2) 経費削減効果等の試算 .....	16
(3) ドライバーの評価（報奨、表彰など） .....	17
(4) エコドライブコンテスト等への参加 .....	17
<b>5. さらなるステップアップを目指して</b> .....	18
(1) ドライバー教育（再教育）の実施 .....	18
(2) さらなるステップアップを目指して .....	19
(3) 燃費に着目した車両選び等 .....	20
<b>資料編</b> .....	19
燃費管理表 .....	20
トラック区分ごとの燃費分布 .....	21
私のエコドライブ宣言 .....	22
エコドライブ10のススメ .....	23
各種支援制度一覧 .....	24
エコドライブ活動進捗表 .....	25
モデル事業者の生の声 .....	26
モデル事業者の平均燃費の改善状況 .....	27

# 1. エコドライブ活動を始めるにあたって

## (1) エコドライブの効果 ～一石三鳥の効果～

エコドライブとは、アイドリング・ストップや、急発進・急加速をしないなどの環境に配慮した運転のことで、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>などの排出ガスを抑制する効果（環境改善効果）があるとともに、燃費改善効果（経費削減効果）があります。

また、エコドライブは穏やかな運転につながることから、事故防止効果も期待できます。

4 t 車30台を保有する運送事業者が、エコドライブで燃費が15%改善と仮定すると・・・

**255万円/年  
燃料費削減可能！**  
※<sup>1</sup>

環境改善  
**エコドライブ**  
経費削減 事故防止

県内運送事業者が効果的なエコドライブを実施すると・・・

**自動車排出CO<sub>2</sub> ※<sup>1</sup>  
9万t/年 削減可能！**

エコドライブにより  
**交通事故件数  
約半減！**



※<sup>1</sup> 神奈川県運輸版ESCOモデル事業の成果より

※<sup>2</sup> 日本損害保険協会のホームページより

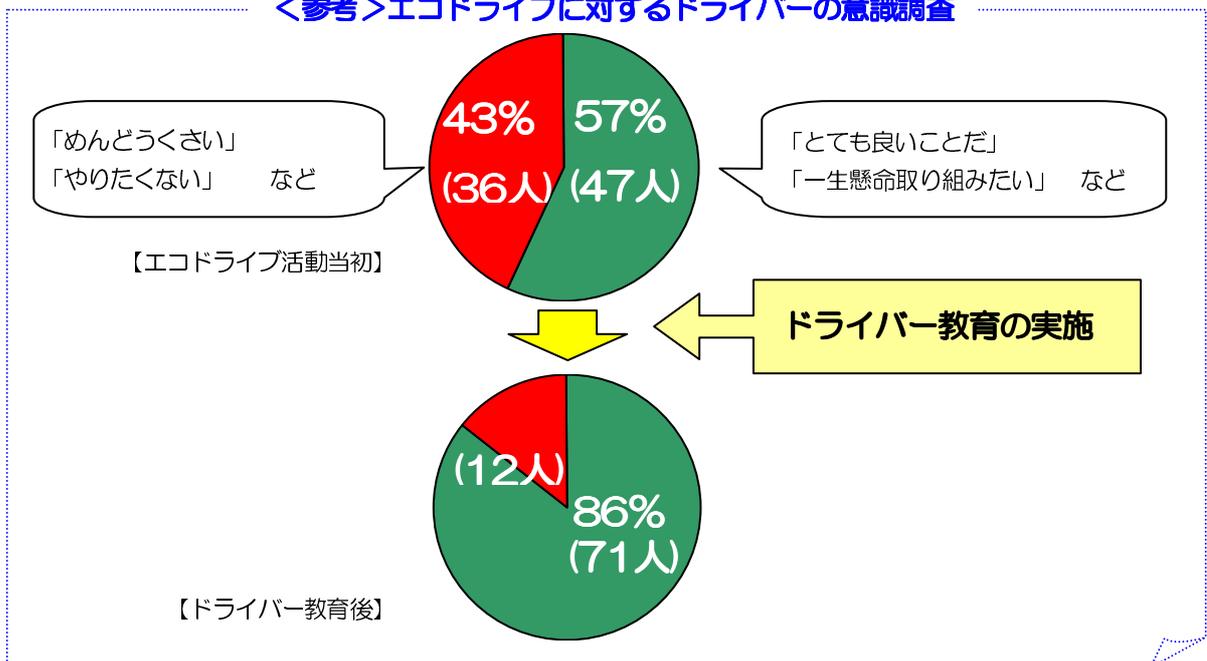
## (2) エコドライブ活動の課題

前述のとおりエコドライブには様々な効果があるにもかかわらず、現実には、エコドライブはなかなか定着しないのが実情です。

というのも、エコドライブはドライバーにとって運転方法を変えることになり、ドライバーはストレスを感じる場合があります。そのため、エコドライブ活動を始めると、ドライバーから不平や不満の声が上がることもあり、途中で断念する事業者も少なくないようです。

しかし、経営者又は運行管理者が、日頃からドライバーとコミュニケーションを図るとともに、目標設定や目標管理などドライバー教育を実施し、エコドライブに対する意識付けを行うことにより、こうしたドライバー意識を改善することは十分可能です。

### <参考>エコドライブに対するドライバーの意識調査



### (3) エコドライブ活動を始めるにあたっての心構え

#### 強い信念を持つことが重要

ドライバーのエコドライブに対する不平や不満を軽減し、協力を得るためには、経営者や運行管理者が、エコドライブの必要性をしっかりと認識し、必ずエコドライブ活動を成功させるという強い心構えを持つことが大切です。単に経費削減という会社の利益追求だけを目指してエコドライブ活動を始めても、ドライバーの共感を得ることはできません。

経営者・運行管理者は、『事故を減らしドライバーの安全を守る』、『利益を出して社員の雇用を守る』、『地域社会に貢献する』といった強い信念を持つことが重要です。

#### ドライバーに対する思いやりの気持ちを

ただし、エコドライブがドライバーにとってストレスになることは変わりありません。

エコドライブを定着させるためには、経営者・運行管理者が、日頃からドライバーとコミュニケーションを図り、不平や不満にもしっかりと耳を傾け、ドライバーのやる気を引き出してあげることが大切です。

最初は大変かもしれませんが、ドライバーの共感を得て、エコドライブが定着することができれば、これまでの苦労以上の大きな成果を得ることができるのです。

エコドライブ活動を始めると・・・

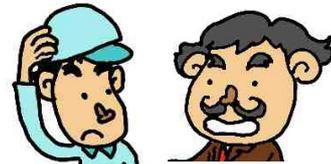
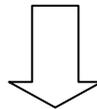
スピードを出さないと仲間うちで恥になる。

運転中メーターばかり気にしてかえって危険。

ドライバーは、運転方法を変えることに対し、ストレスを感じます

運行管理者が

- ・エコドライブの大切さを十分説明。
- ・ドライバーの不平・不満にも耳を傾け、しっかりフォロー。



ドライバー教育を続けた結果・・・

追い越そうとする車両に対しては「お先にどうぞ」という感じ。

スピードを出さなくなり視野が広がって安全運転になった

4tトラックの場合  
ドライバー教育 & デジタルタコグラフの導入 ⇒15.0%UP!  
ドライバー教育のみ ⇒4.7%UP!

ドライバーの意識が改善するとともに、燃費も改善しました。

エコドライブ活動は、ドライバー・経営者・運行管理者がしっかりと心構えを持ち、一体となって取り組むことが大切です。

## 2. 燃費データの集計～目標設定

### (1) 燃費データの集計

燃費（1リットルの燃料で走る距離）のデータは、エコドライブ活動の基本となりますので、車両ごと月ごとに必ず集計しましょう。

燃費の集計方法は、次に紹介する「満タン法」によるのが一般的です。

#### 【満タン法】

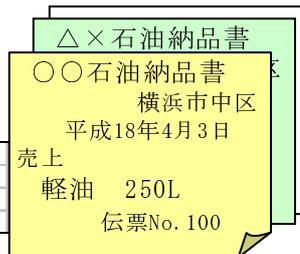
①月末（又は月の最後の稼働日）になったら、ドライバーは、帰社の途中で満タンまで給油します。



※月末に満タンにするスタンドは、いつも同じ場所にしておくと、誤差が少なくて済みます。

②運行管理者は、運転日報や給油伝票をもとに、月の走行距離と給油量を車両ごとに集計します。

日付	目的地	走行距離	開始時	終了時
4/1	〇〇工場（横浜市）	124,656		124,850
4/3	××商店（川崎市）	124,667		125,109



項目	値	単位
前月最終給油時のメーター①	124,656	km
今月最終給油時のメーター②	131,815	km
今月の走行距離③ (②-①)	7,159	km
今月の給油量④	1,933	L
今月の燃費 (③÷④)	3.70	km/L

③燃費を計算します。

$$\text{燃費 (km/L)} = \text{走行距離 (km)} \div \text{給油量 (L)}$$

燃費管理表のサンプルは、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f642/p7823.html>

### <参考>自社の燃費と他社の燃費を比較してみよう

#### 【トラック区分ごとの平均燃費】

区分（車両総重量）	対象台数	平均燃費
2t～3tトラック（4t超～7t）	3,451台	6.46km/L
4tトラック（7t超～8t）	3,520台	5.33km/L
10t～13tトラック（19t超～25t）	3,167台	3.41km/L

※213社9,887台の平成21年度の燃費データを集計・分析したもの。関東運輸局、神奈川県及び(社)神奈川県トラック協会が実施した、平成22年度エコドライブ等実施状況調査の結果から抜粋。

トラック区分ごとの燃費分布を、巻末の資料編に掲載しています。さらに詳しい調査結果については、神奈川県ホームページからご覧になれます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f642/p7788.html>

## (2) エコドライブ手法の選択

エコドライブ活動と一言でいっても、手法は様々です。

例えば、社内のスタッフのみで行う場合もあれば、社外のコンサルタントを利用する場合があります。また、デジタルタコグラフ等の運行管理機器を導入するケースもあります。

自社の目標、人員、予算等に見合った手法を選択するにあたっては、各取組手法のメリットや注意点などを十分理解した上で検討しましょう。

	メリット	注意点
社内のスタッフのみで行う場合	・費用がかからない。	・経営者・運行管理者自らドライバー教育や燃費管理を行う必要がある。
社外のコンサルタント等を利用する場合	・専門的なノウハウが得られる。 ・社員同士では言いにくい部分についても、客観的なアドバイスができる。	・導入費用がかかる。
デジタルタコグラフ等の運行管理機器を導入する場合	・客観的なデータに基づく評価、リアルタイムでの運行指導が可能。 ・上手に活用すれば、大きな効果が期待できる。	・導入費用がかかる。 ・導入当初のドライバーのストレスが大きい。

### <参考> 事業収支コストの試算

ドライバーの教育費用やデジタルタコグラフ（デジタコ）の導入費用などが、燃料代削減分によりどのくらいの期間で回収できるかは、事業者にとって大変気になることではないでしょうか。

神奈川県では、運送事業者が実際にエコドライブ活動に取り組んで得られた燃費改善率を用い、標準的な規模の運送事業者が、効果的なエコドライブ活動に取り組んだ場合の事業収支コストを試算しましたので、参考にしてください。

取組手法 (燃費改善率)	燃料使用量 削減効果	燃料代 削減効果	エコドライブ活動 にかかった費用	導入費用の 回収年数
ドライバー教育のみ 実施の場合 (4.7%)	8,978ℓ/年	88万円/年	120万円 (コンサルタント費用)	<b>1.4年</b>
デジタコ導入+ド ライバー教育を実施の 場合 (15.0%)	26,087ℓ/年	255万円/年	732万円 (デジタコ導入費用+ コンサルタント費用)	<b>2.9年</b>

※保有車両数4tトラック30台、燃料使用量20万ℓ/年、燃料代2,000万円/年、軽油単価は97.89円/ℓと仮定して試算しています。

※デジタコの導入費用には、車載器、事務所機器、教育・調整費等一式を含んだ費用です。購入後のメンテナンス費用は含みません。

### (3) 目標の設定

効果的にエコドライブ活動を進めるためには、目標設定は不可欠です。目指すべき目標があることにより、目標の達成のためにどのように取り組むべきかという方向性が見えてくるとともに、ドライバーのやる気の向上にもつながるためです。

目標を立てたら文書化し、社内で見やすい場所に掲示しましょう。常に目標が目に入ってくることで、ドライバーの意識付けに効果的であるとともに、外からのお客さまにも自社の取組をPRすることができます。

#### ア エコドライブ基本方針の策定

この基本方針は、会社の基本理念のエコドライブ版のようなイメージです。今後エコドライブ活動を進めていく上で核となる部分です。あなたの会社がエコドライブ活動を通じてどのような企業を目指していくのか、この基本方針で明確にしましょう。



**ここがポイント！**  
項目を絞り、わかりやすく

多くのことをこと細かに定めると、非常にわかりにくくなり、かえって周知を図ることが難しくなります。一つ～二つ程度に項目を絞り、わかりやすい内容・表現を工夫しましょう。

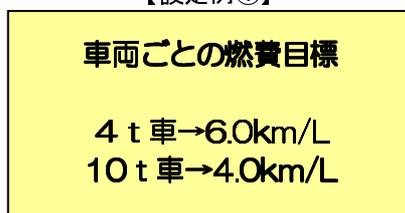
#### 【設定例】



#### イ 燃費目標の設定

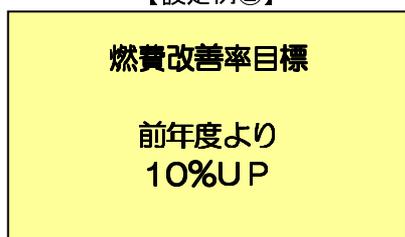
達成時期が不明確な目標や、明らかに達成が不可能と思われる目標では、実践する側のドライバーはやる気をそがれてしまいます。達成時期を明確に示すとともに、努力すれば達成できる現実的な数値を設定しましょう。

#### 【設定例①】



※車両の種別（積載、年式等）ごとに設定  
※巻末資料編に掲載の、トラック区分ごとの燃費分布を参考に、適切な燃費を設定

#### 【設定例②】

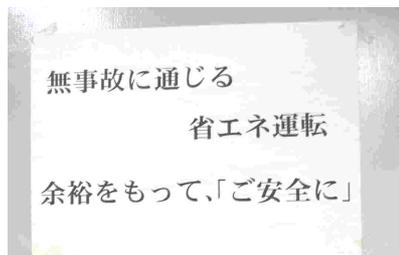


※もともと自社の燃費が良い（改善の余地が少ない）場合 → 5%～10%が目安  
※初めてエコドライブ活動に取り組む場合、デジタコ等の機器を導入する場合 → 10%～15%が目安（初めの半年程度は5%～10%から始め、徐々にステップアップしてもよい）

## ウ 目標を社員全員に周知

基本方針及び目標を設定したら、文書化し、できるだけ社内の目立つ場所に掲示しましょう。

### 【事業者の事例紹介】社外にもPR



←(株)小碓運輸では、自社の基本方針を事務所内のもっとも目立つ場所（入り口の正面）に掲げ、ドライバーだけではなく、外からのお客さまにも自社の取組をPRしています。

### ＜参考＞ドライバーによるエコドライブ宣言

運送事業者をヒアリングしたところ、ドライバーの特徴として”プロ意識が高く、他人から干渉されるのを嫌がる反面、自分たちで決めたことはきちんとやろうとする者が多い”という意見が多く聞かれました。

ドライバー自ら目標を設定することは、ドライバーの意識の向上やエコドライブ活動の定着の効果が期待できます。

#### ＜(株)日新ドライバーのエコドライブ宣言の例＞

##### エコドライブ宣言

- ・人と環境にやさしい運転を心掛けます。
- ・急がず、慌てず、確実な作業をします。
- ・エコドライブ5原則を守れるように努力します。

##### エコドライブ宣言

- ・適正なタイヤの空気圧チェック。
- ・燃料タンクに対して8割満タン。
- ・日々の車両の点検。

エコドライブ宣言のひな型は、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f642/p7823.html>

# 3. エコドライブ活動の実践

## (1) キック・オフ（始動式）の実施

エコドライブ活動を始めるにあたっては、「キック・オフ」を行きましょう。

これは、エコドライブ活動が会社としての取組であるという姿勢をしっかりと示し、ドライバーの意識を高めるためです。

キック・オフは、普段の点呼や社内会議などドライバーが集まる機会を活用して行っても構いません。ただし、経営者等の幹部が参加し、幹部自ら取組宣言を行うことが重要です。

そうすることで、ドライバーの気持ちが引き締まるとともに、エコドライブ活動が会社を上げての取組であることが伝わります。

### 【事業者の事例紹介】(株)日新のキック・オフ



←(株)日新の始動式では、朝4時からの朝礼で幹部職員が「エコドライブ推進宣言」を行いました。

＜宣言の内容＞

” わが社は、荷主・地域からの「信頼拡大」と燃費に伴う経営体質の強化を目指し、「エコドライブ運動」を展開します”

## (2) エコドライブ活動のPR

ドライバーにエコドライブに関するアンケート調査をしたところ、83人中33人（40%）のドライバーが「エコドライブ中に後続の車両にあおられるなど怖い目にあった」と回答しました。

ドライバーが安心してエコドライブ運転してもらうためにも、車体に「エコドライブ実施中」のステッカーを貼るなど、エコドライブ活動中であることを周囲の車にPRしましょう。

### 【ステッカーの配布機関等】

配布機関	問い合わせ先	備考
神奈川県環境農政局 環境保全部大気水質課	TEL 045-210-4180	かながわエコ・ネットワークの登録事業者※ <sub>1</sub>
川崎市環境局環境対策部 交通環境対策課	TEL 044-200-2530	かわさきエコドライブ宣言に登録の事業者※ <sub>2</sub>
(社)神奈川県トラック協会	TEL 045-471-8882	会員のみ
(株)アスア	TEL 052-532-8666	有料



※<sub>1</sub> かながわエコ・ネットワーク登録のホームページ

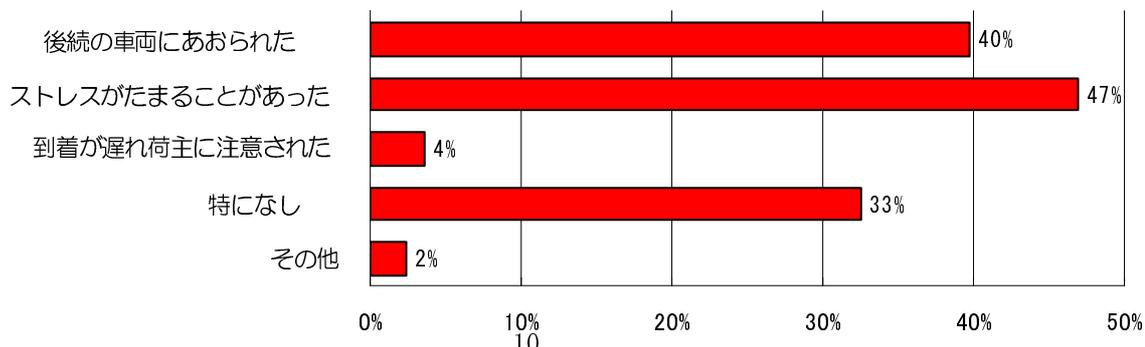
<http://eco.pref.kanagawa.jp/>

※<sub>2</sub> かわさきエコドライブ宣言登録のホームページ

<http://www.city.kawasaki.jp/30/30zidou/home/ecodrive/declaration/touroku.htm>

### ＜参考＞ドライバーに対するアンケート調査の結果

#### Q. エコドライブ活動を通じて良くなかったことは？



### (3) ドライバー教育の実施

ここでいうドライバー教育は、エコドライブ運転のテクニックを習得するための教育ではありません（運転テクニックに関する教育ツールは、10ページ参照）。ドライバー一人一人に、エコドライブの重要性や目標、取組方法などをしっかり理解してもらうための、いわば意識付けのための教育です。

2ページにも記述したとおり、エコドライブに対して「めんどくさい」「やりたくない」など後ろ向きな意識のドライバーは少なくありません。

こうしたドライバーの意識を改善させ、理解を得るためには、教育する側の運行管理者自らエコドライブの重要性を十分理解し、取組の方向性についてしっかりとした考えを持つことが重要です。



※ドライバー教育は、特別に場を設けなくとも、既存の安全会議や班会議などの場を活用してもかまいません。



#### ここがポイント！

**押し付けるのではなく、一緒に取り組む姿勢で**

ドライバーは、運転方法を変えることや荷物の到着が遅れる可能性に対し、不安やストレスを感じるものが少なくありません。

ドライバーの共感を得て、エコドライブを定着させるためには、ドライバーの不平・不満にもしっかりと耳を傾け、運行管理者としてできる限りのフォローを行うとともに、ドライバーと一緒に取り組んでいく姿勢を示すことが重要です。

#### 【事業者の事例紹介】ドライバーの不安

ドライバーはエコドライブに対し、一体どんな不安やストレスを持っているのでしょうか。ここに掲載しているのは、実際のドライバー教育において、運行管理者とドライバーがやりとりした内容です。

**<ドライバー>スピードを出さないと仕事にならない**

**<運行管理者>遅れたことで荷主に何か言われたら、私から荷主に説明する。稼ぎよりも安全が優先。**

⇒スピードオーバーで事故を起こしたり荷物を破損したら、到着が遅れたところの責任ではありません。経営者・運行管理者はそのことをしっかり認識し、荷主に対する責任は自分がとるのだという心構えを持ちましょう。

**<ドライバー（新人）>走行中に回転計を見る余裕なんかない。**

**<運行管理者>まずは安全第一。グリーンゾーンでの走行は、メーターに頼らずに、自分のレベルに合わせて、音やペダルを踏みこむ感覚から徐々に覚えていけばよい。**

⇒走行中メーターばかり見ていると、周囲への注意がおろそかになり大変危険です。例えば最初は「いつもよりちょっとやさしくペダルを踏んでみる」というレベルから始めても構いません。ドライバーの運転技術のレベルに合わせて、無理なく行うことが、エコドライブを定着させるカギです。

## ＜参考＞エコドライブ教育ツール

最近、さまざまな機関がエコドライブに関する教育ツールを提供しているので、是非活用しましょう。一般的に運行管理者は経営者自らあるいは事務系のスタッフが務めることが多く、運行管理者がエコドライブ運転テクニックを具体的に指導するが難しいこともあります。

このような場合は、腕の良いドライバーの中からエコドライブリーダーを選び、ドライバー指導を任せたり、(社)神奈川県トラック協会が実施しているエコドライブ講習会などを活用するとよいでしょう。

### 【エコドライブ10のすすめ】



#### ←チラシ「エコドライブ10のすすめ」

数あるエコドライブの取組の中から、効果や実践しやすさから最も勧めたい10個の項目です。

ドライバーの参考となる運転術や効果指標をわかりやすく表したものです(エコドライブ普及連絡会作成)。

チーム・マイナス6%のホームページでご覧になれます。

<http://www.team-6.jp/ecodrive/>

このテキストの末尾資料編にも掲載しています。

### 【エコドライブマニュアル】



#### ←エコドライブ推進手帳 (ドライバー向け)

※トラック協会会員を対象に配布されているエコドライブマニュアルです。

#### 【問い合わせ先】

(社)神奈川県トラック協会

TEL 045-471-8882

#### ←省エネ運転のススメ (運行管理者向け)

※上記のほか、各トラック販売会社でも、ユーザー向けにエコドライブマニュアルを作成・配布しています。詳細は、お近くの販売店へお問い合わせください。

### 【エコドライブ講習会】

実施機関	対 象	問い合わせ先
(社)神奈川県トラック協会	同協会会員	TEL 045-471-8882
川崎市環境局環境対策部交通環境対策課	川崎市内の事業者	TEL 044-200-2530

#### ←(社)神奈川県トラック協会のエコドライブ講習会



※平成22年度は、県内各地で合計21回実施、延べ523人のドライバーが参加しました。

受講者の意見：「これまで自分の運転に自信を持っていたが、受講により省エネ運転というものがあるのかと感心した」「自分の運転を見直すことができた」など

※上記のほか、各トラック販売会社でも、ユーザー向けにエコドライブ講習会を実施しています(受講人数等の条件有り)。詳細は、お近くの販売店へお問い合わせください。

#### (4) デジタルタコグラフ等の活用

デジタルタコグラフとは、トラック等への車載器で車両の走行速度や回転数などの運転データを収集し、事務所に設置するパソコンでデータ分析を行い、車両の運行状況を管理するためのものです。

よく、デジタルタコグラフで燃費が良くなると言われますが、これは、デジタルタコグラフのデータを基に走行状態を分析・評価し、ドライバーの指導を行うことにより得られる効果であって、単に装着しただけで燃費が良くなるというものではありません。

そのことを十分理解した上で、デジタルタコグラフの機能を上手に活用し、効果的なエコドライブ活動に役立てましょう。

##### 【音声ガイダンス機能】



##### ○音声ガイダンス機能とは

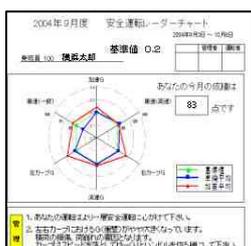
車載器に搭載された機能で、危険な運転（スピードオーバー、急加速・急減速など）やアイドリングを検知して、ドライバーに音声で警告します。

##### ○特 徴

リアルタイムでドライバーに安全運転指導が可能です。

ただし、この警告音に慣れるまでは、ドライバーにとってストレスになります。経営者や運行管理者は、ドライバーのストレスを少しでも軽減するため、車両ごとに設定を調整したり、ドライバーとコミュニケーションをとり、ドライバー教育を行う必要があります。

##### 【安全運転（経済運転）解析機能】



↑(株)ティー・エム・ピー社製運行管理機器を使った分析評価

##### ○安全運転（経済運転）解析機能とは

車載器から得られたデータを専用のパソコンソフトで解析し、ドライバーの運転を安全面・経済面から評価します。

##### ○特 徴

簡単にエコドライブ指導ができるとともに、客観的データに基づく評価のためドライバーの協力を得やすいという特徴があります。

ただし、評価結果を報奨制度に反映させる場合には、単純に点数のみに基づくと、なかなか報奨を受けられないドライバーが出てきて、やる気を失ってしまうことがあります。

##### 【事業者の事例紹介】車両の特性に合わせて調整を

走り出しや坂道での走行に必要な回転数は、車両によって異なります。デジタルタコグラフの評価基準は、車両の特性に合わせて、調整を行いましょ。

調整の方法は、デジタルタコグラフを装着して2～3ヶ月間走行した後、ドライバーのヒアリングを実施し、その結果を踏まえメーカーと相談して行います。

当初、メーカー推奨の基準で設定していましたが、ドライバーから「危険」「ストレスがたまる」などの不満の声が上がりました。

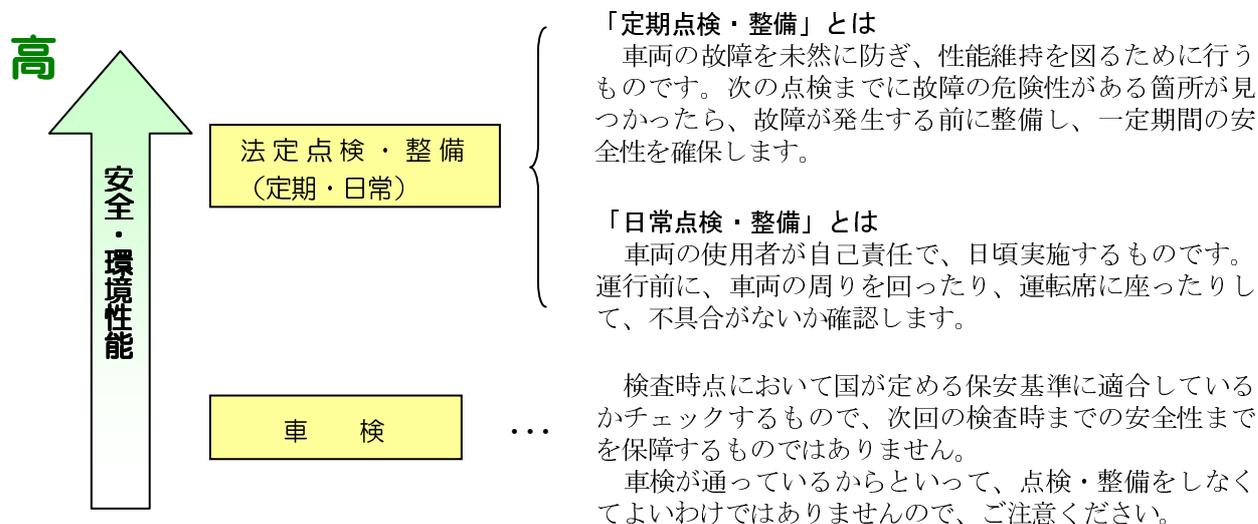
導入から3箇月くらい経って、ドライバーの意見をもとに、加速が鈍い車両等については、他の車両と100～200回転の差をつけるとともに、スピードオーバーについても少し余裕を持たせたところ、ドライバーの不満の声が減るとともに、デジタルタコグラフの評価結果もよくなりました。（㈱日新 北島さん）

※デジタルタコグラフ等の導入に対しては、(社)神奈川県トラック協会等で補助制度を設けています。詳しくは、巻末の資料編「各種支援制度一覧」をご覧ください。

## (5) 車両の適正な点検・整備

車両の適正な点検・整備は、環境の面だけではなく、安全の面からも非常に大切です。

法令で実施が義務付けられた点検・整備には、定期的（3ヵ月又は12ヶ月ごと）に実施する定期点検整備と、車両の使用者が日頃から実施する日常の点検・整備があります。これは、いわゆる車検とは異なります。違いを見てみましょう。



### ア 定期点検・整備について

適切な整備といっても、まだ十分使用可能な部品までむやみに交換してしまうことは、かえって無駄になってしまいます。

過去の整備状況を踏まえ、かつ、次の点検までの劣化等を見込んで、部品を交換すべきか洗浄のみで十分かなどを検討しましょう。

そのためには、社内に整備管理者がいる場合には、整備管理者が整備記録をきちんと管理し、日頃の使用状況を把握するよう努めましょう。外部へ委託する場合には、業者任せにするのではなく、過去の整備状況や日頃の使用状況をきちんと伝え、よく相談して実態に即した整備を行いましょう。

### イ 日常点検・整備について

日常点検・整備をしっかりと行うことは、車両の異常の早期発見につながり、事故防止はもちろんのこと、車両を良好な状態に保つことにも役立ちます。

日常点検・整備をドライバーの業務サイクルに組み込むためには、日常点検簿を作成し、運転日報の裏面に印刷したり、点呼のときに運行前点検を喚起しましょう。

#### <参考>タイヤの空気圧

タイヤの空気圧の過不足は、燃費に悪いだけではなく、次のような損傷等を招くことがあり、大変危険です。タイヤの空気圧チェックは、こまめに行いましょう。



#### <参考>点検・整備の帳票

点検・整備関係の帳票は、(株)輸送文研社が販売しています。参考にしてください。  
(株)輸送文研社ホームページ <http://www.yuso-bunken.co.jp/form/form.htm>

### <参考>環境車検（エコ車検）

環境車検（エコ車検）とは、エンジン内部や吸排気系の洗浄等を行うことにより、燃焼効率が向上し、燃費の改善や、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出ガスを低減することができる環境に配慮した整備のことをいいます。

費用は通常の整備費用よりも高くなります(乗用車の場合は1万円程度ですが、車種や整備内容によって差があります)。



燃焼室洗浄・オイルラインシステム洗浄（資料提供(株)サンオータス）

### (6) ドライバーによる毎日の目標管理

エコドライブが定着するまでは、エコドライブ進捗表を作成し、ドライバーは帰社後毎日、エコドライブの実施状況を自らチェックするようにしましょう。

こうすることにより、その日のうちに自分の運転を振り返ることができ、ドライバーの意識付けに効果的です。

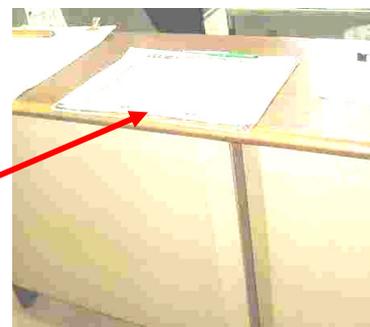
**エコドライブ進捗表**

目標：高速道路は、80km/時走行を厳守

4月

氏名	日付	1	2	3	4	5
神奈川 太郎	エコドライブ	×	○	△	○	△
	無事故	○	○	○	○	○
横浜 次郎	エコドライブ	○	○	○	○	○
	無事故	○	○	○	○	○
川崎 花子	エコドライブ	○	△	○	○	○
	無事故	○	○	○	○	○

※エコドライブ： 終日実行→○ 時々実行→△ 実施せず→×



エコドライブ進捗表のサンプルは、巻末の資料編に掲載しています。また、神奈川県ホームページからもダウンロードできます。

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f642/p7823.html>

### 【事業者の事例紹介】ドライバー同士が意見交換

エコドライブ進捗表を付けながら、ドライバー同士が運転方法などについて意見交換をしており、意識が良い方向に向かっているなと感じました。

安藤運送店所長  
名田屋さん



## 4. エコドライブ活動の成果を評価

### (1) 燃費改善効果の把握

月ごと車両ごとの燃費を把握したら、前年同月の燃費と比較し、燃費の伸び率（改善率）を算定しましょう。これは、エコドライブ活動がうまく機能しているかを検証するための、大切な基礎データとなります。

$$\text{燃費改善率 (\%)} = \frac{\text{今月の燃費 (km/L)} - \text{前年同月の燃費 (km/L)}}{\text{前年同月の燃費 (km/L)}} \times 100$$

【例】 前年同月：4.5 (km/L) ⇒ 今月：5.0 (km/L)

$$\frac{5.0 \text{ (km/L)} - 4.5 \text{ (km/L)}}{4.5 \text{ (km/L)}} \times 100 = 11 \quad (\Rightarrow 11\% \text{改善})$$

### (2) 経費削減効果等の試算

エコドライブ活動を実践している会社が、ドライバーに「エコドライブで燃料代が月に〇〇円節約できた」と具体的な経費削減効果を示したところ、ドライバーから「会社に貢献できて良かった」「コスト意識が出てきた」という意見が聞かれました。

このように、エコドライブ活動の成果を具体的な金額や数値でドライバーに示してあげると、ドライバーの意識の向上につながります。燃費改善効果を把握したら、経費削減効果や環境改善効果を試算し、その結果をドライバーにフィードバックするよう努めましょう。

#### 【経費削減効果（燃料代削減効果）の算定例】

(算定条件) 燃費改善率 11% 給油量 20,000 (L) 燃料単価 100 (円/L)

$$\begin{array}{ccccccc} 20,000 \text{ (L)} & \times & 11\% & \times & 100 \text{ (円/L)} & = & 22 \text{ 万円} \\ \text{給油量} & & \text{燃費改善率} & & \text{燃料単価} & & \text{燃料代削減効果} \end{array}$$

#### 【環境改善効果（CO<sub>2</sub>削減効果）の算定例】

(算定条件) 燃費改善率 11% 給油量 20,000 (L)  
軽油の排出原単位 2.62 (kg・CO<sub>2</sub>/L)

$$\begin{array}{ccccccc} 20,000 \text{ (L)} & \times & 11\% & \times & 2.62 & = & 5,764 \text{ (kg・CO}_2\text{)} \\ \text{給油量} & & \text{燃費改善率} & & \text{原単位} & & \text{CO}_2 \text{削減効果} \end{array}$$

### (3) ドライバーの評価（報奨、表彰など）

エコドライブ活動を定着させている事業者の中には、燃費の改善状況に応じてドライバーに報奨や表彰を行うなど、評価制度を設けている事業者が少なくありません。

ドライバーのモチベーションを継続させるためには、こうしてドライバーにやる気を出させることも、ときには必要です。

#### 【事業者の事例紹介】わが社の報奨制度

燃費改善が良かった個人とグループに、燃費改善で浮いた費用の3分の1程度を報奨金として支給したら、これまで以上の効果が出ました。今後も報奨金は続けていきたいです。（極東運輸株式会社 二名さん）

ドライバーは正直言って相当なストレスが溜まっています。わが社では3ヶ月ごとに区切りまして、些少ですが報奨金の制度を実施しています。ただ、コースや高速道路の使用状況など、ドライバーによっていろんなハンディがありますので、そのようなハンディを設けて評価をしてあげることが非常に難しかったです。（株式会社小碓運輸 小碓さん）



#### ここがポイント！

#### トップのみ評価するのではなく、努力の部分も評価を

ドライバー個人の評価を行う場合には、トップの者だけ評価するのではなく、努力した者も評価しましょう。

例えば、デジタルタコグラフの点数を基に評価する場合、点数が最も良かった人だけではなく、前回との比較で改善が大きかった人も評価します。そうすることにより、経験の浅いドライバーであっても、努力すれば評価を受けるチャンスがあるという意識が芽生え、意欲が増すとともに、ドライバー間の不平等も軽減できます。



### (4) エコドライブコンテスト等への参加

(独)環境再生保全機構や(社)神奈川県トラック協会では、エコドライブコンテストやトラックドライバーコンテストを実施しています。

外部機関が審査するので、自社の取組みを客観的に評価できます。受賞した場合には、社員の自信につながるのと同時に、社外へ広くPRすることができます。

種別	主催	連絡先	備考
エコドライブ活動コンクール	交通エコロジー・モビリティ財団	株式会社アスア TEL 052-532-8885	エコドライブ活動コンクール事務局
トラックドライバーコンテスト	(社)神奈川県トラック協会	TEL 045-471-8882	協会会員

# 5. さらなるステップアップを目指して

## (1) ドライバー教育（再教育）の実施

8ページにも記載のとおり、エコドライブ走行中に他の車両からあおられたり、運転方法を変えたことなどで、ドライバーの中には不満やストレスを感じているものも少なくありません。

ドライバーが抱えるこれらの問題や悩みについて、運行管理者もともに解決に向けて話し合いたししょう。これは、エコドライブ活動から生じるドライバーの不安やストレスを和らげ、エコドライブを定着させる上で、非常に大切です。



### ここがポイント！

#### ドライバーが意見を言いやすい雰囲気づくりを

せっかく話し合いの場を設けても、ドライバーが一言も発しないようだと、話し合いを持つ意味がありません。経営者・運行管理者は、日頃からドライバーとコミュニケーションをとり、良好な関係を築くことにより、ドライバーが意見を言いやすい社内の雰囲気づくりを目指しましょう。

### 【事業者の事例紹介】ドライバーの悩み

エコドライブ活動によるドライバーのストレスや悩みはどんなものでしょうか。

ここに掲載しているのは、すでにエコドライブ活動を実践している運送事業者が、エコドライブ会議の中でドライバーと実際にやりとりした内容です。

**<ドライバー>取引先に休憩室がなく、夏場の車内休憩時のアイドリングストップはきつい。**

**<運行管理者>アイドリングストップの趣旨は、無用なアイドリングをやめようということ。できる範囲内で、1時間中5分でも10分でもいいからやればよい。**

**⇒無用なアイドリングはすべきではありませんが、ドライバーの健康を害すおそれがあるときまで、アイドリングストップを強制する必要はありません。**

**<ドライバー>デジタルタコグラフに従い回転数を上げないよう走行すると、首都高で本線に合流する際、追越車線に時速40kmほどで入ることとなり危険。**

**<運行管理者>エコドライブ活動は、事故削減を目的としたもの。安全を損なってまでエコドライブ運転にこだわる必要はない。**

**⇒デジタルタコグラフのガイダンス機能は、エコドライブ運転の感覚を身に付けるためのツールに過ぎません。実際の運転中は、周囲の安全を最優先すべきです。**

**また、走り出しに必要な回転数などは、車種ごとに若干異なりますので、車両ごとに基準値の設定を変更することも必要です。**

## (2) さらにステップアップを目指して

社員のモチベーションを維持し、エコドライブ活動を定着させるためには、常に高い目標を持ち続けるとともに、取組方法も自社のレベルに合わせステップアップしていくことが必要です。

そこで、目標を達成した場合には、これまでよりも高い目標を設定し、その目標達成に向け新たな取組にチャレンジしましょう。

目標を達成しなかった場合には、達成しなかった原因の検証を忘れずに。

	対応例
目標を概ね達成した場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さらに高い燃費目標を設定する</li> <li>・運行管理機器等の導入を検討する</li> <li>・グリーン経営認証や安全性評価事業（Gマーク）などの取得を目指し、取組を強化する</li> </ul>
目標を達成しなかった場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目標のレベルが高すぎなかったか検証し、必要に応じて目標値を見直す</li> <li>・希望するドライバーに、エコドライブ講習会等の機会を強化する</li> <li>・ドライバーの意見を基に、ドライバーが安心してエコドライブ活動ができる環境を整備する（例えば、配車計画の見直し、エコドライブ活動の外部へのPR強化、ストレス軽減のためのコミュニケーションなど）</li> </ul>

### 【事業者の事例紹介】 次の目標は・・・

今後はデジタルタコグラフの全車導入、それを達成したら車両整備の改善など、ドライバーのモチベーションを保つためには常に改善・改善でやっていかなければならない。（極東運輸 二名さん）

これからは、自社の取組を表向きにアピールできるグリーン経営やGマーク取得を目指し、さらにながらばっていきたい。（株）小碓運輸 小碓さん

### <参考>グリーン経営認証とは

グリーン経営認証とは、一定以上の環境保全の取組を行っている運送事業者の事業所に対し、交通エコロジー・モビリティ財団が認証・登録を行う制度です。認証基準として、燃費目標の設定やエコドライブ実施体制の整備、低公害車導入などの項目があります（登録・認証されたトラック・バス・タクシー事業者の事業所数：平成23年6月末現在で7,109事業所）

交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ

<http://www.ecomo.or.jp/environment/greenmanagement/top.html>



↑ 認証マーク

### <参考>安全性評価事業（Gマーク）とは

トラック事業者を利用する荷主等がより安全性の高い事業者を選択することができるようになるとともに、トラック事業者全体の安全性向上に資するため、各運送事業者の安全性についての取組等を正當に評価・認定し、公表する制度です。

認定を受けた事業所は認定証の交付を受けるとともに、認定マーク及び認定ステッカーを「安全性優良事業所」の証しとして使用することが認められ、「安全性優良事業所」であることを荷主企業や一般消費者等にアピールできます。

（平成23年3月16現在の安全性優良事業所は全国で15,197事業所）

（社）全日本トラック協会ホームページ

<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>



↑ 認定マーク

### (3) 燃費に着目した車両選び等

燃費は、運転の方法のみならず、車両の種類によっても大きく左右されます。車両を購入する際は、燃費性能にも着目して比較検討しましょう。



#### ここがポイント！

##### ①仕様書で燃費値をチェック

通常、新しい車両になるほど燃費はよくなる傾向があります。

さらに、平成18年4月の省エネ法の改正で重量車にも燃費基準が設定され、重量車の仕様書（カタログ）にも燃費値が記載されるようになりました。

車両購入の際は、最新の規制基準に適合しているものを選ぶとともに、仕様書で燃費値もチェックして比較検討するようにしましょう。

##### ②不要な機能を過剰に装着しない

燃費は、車両の重量にも左右されます。不要な機能は装着しないようにし、車両の軽量化を図りましょう。

また最近では、車両性能の向上により故障が少なくなるとともに、市街地には修理工場やスタンドが多数設置されていることから、走行形態によっては、工具類やスペアタイヤの装着の必要性についても検討の余地があります。

#### <参考>低公害・低燃費の車両は高い？

車両の購入に関し、事業者からよく聞かれる質問として、「低公害車や低燃費車は価格が高いのでは」ということがあります。

乗用車については、現在低公害・低燃費車はかなり普及しており、価格差（低公害・低燃費車とそうでない車両との価格差）はほとんどありませんが、トラックやバスなどの重量車については、多少の価格差があります。

これについては、国等で補助金制度を設けている場合がありますので（巻末の資料編「各種支援制度一覧」参照）、こうした制度を活用すれば、実質的な価格差は小さくなります。

また、低燃費車は燃料使用量が少なくなることから、長い目で見ればむしろお得といえます。

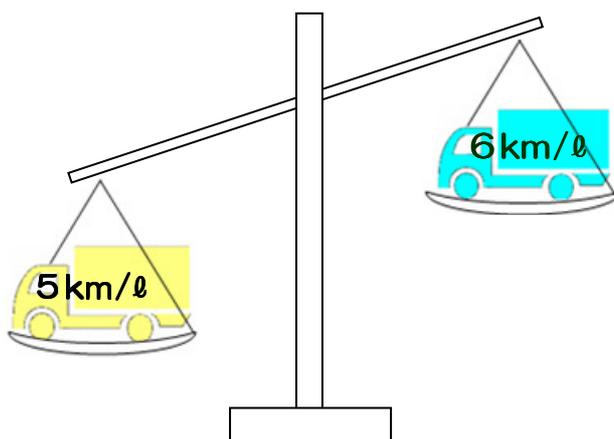
基準達成車ステッカー



#### <参考>燃費向上グッズ

##### 【エコタイヤ】

溝や素材を工夫することで、本来のグリップ性能は保ちつつ転がり抵抗を低減し、走行時の燃費を向上させます。走行時の騒音低減やタイヤ寿命の向上などの効果があるものもあります。



# 資料編

年 月

### 燃費管理表

車両No. \_\_\_\_\_

ドライバー名 \_\_\_\_\_

今月の燃費目標 (A) \_\_\_\_\_ km/ℓ

前月の最終給油時メーター ① \_\_\_\_\_ km

日付	給油時の 走行距離メーター	走行距離(B) <small>(今回給油時の走行距離メーター) -(前回給油時の距離メーター)</small>	給油量 (C)	燃費(D)	対目標 増減(E)	備考
				D=B÷C	E=D-A	
1	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
2	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
3	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
4	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
5	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
6	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
7	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
8	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
9	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
10	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
11	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
12	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
13	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
14	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
15	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
16	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
17	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
18	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
19	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
20	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
21	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
22	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
23	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
24	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
25	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
26	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
27	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
28	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
29	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
30	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	
31	km	km	ℓ	km/ℓ	km/ℓ	

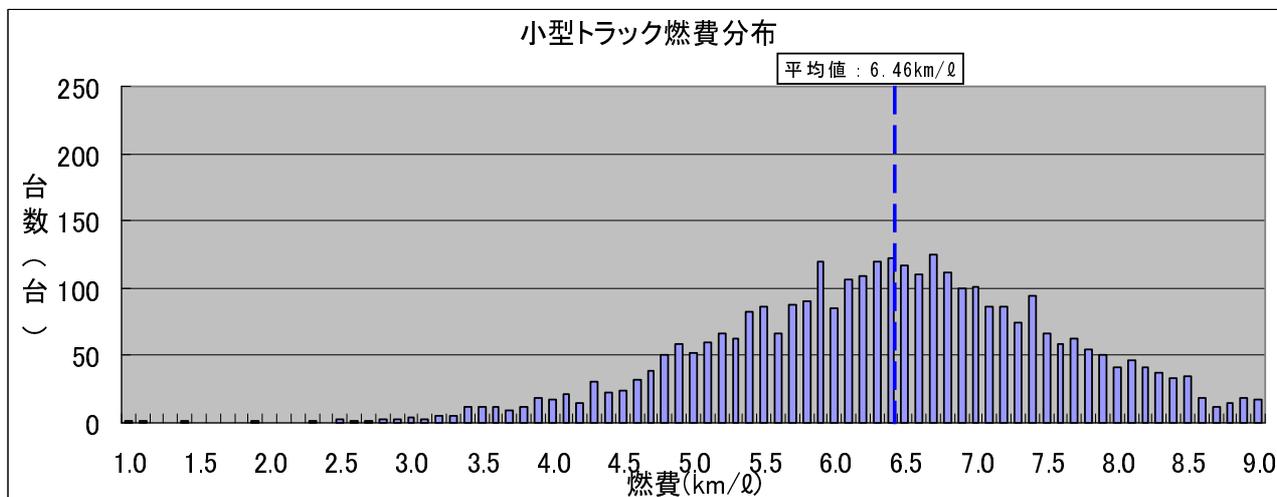
合計給油量 \_\_\_\_\_ ℓ ④

前月の最終給油時メーター①	km	対目標増減 =⑤-(A)	km/ℓ	
今月の最終給油時メーター②	km			
今月の走行距離 ③	km			③=②-①
今月の給油量 ④	ℓ			給油量(C)の合計
今月の燃費 ⑤	km/ℓ			⑤=③÷④

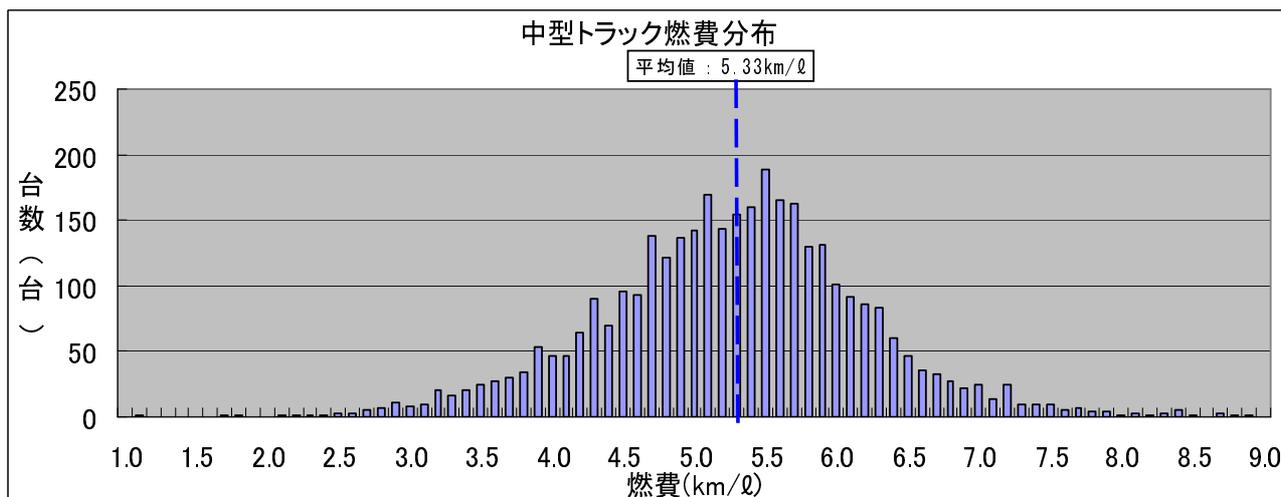
# トラック区分ごとの燃費分布

※ 平成21年度の燃費データ（213社 9,887台分）を集計したもの

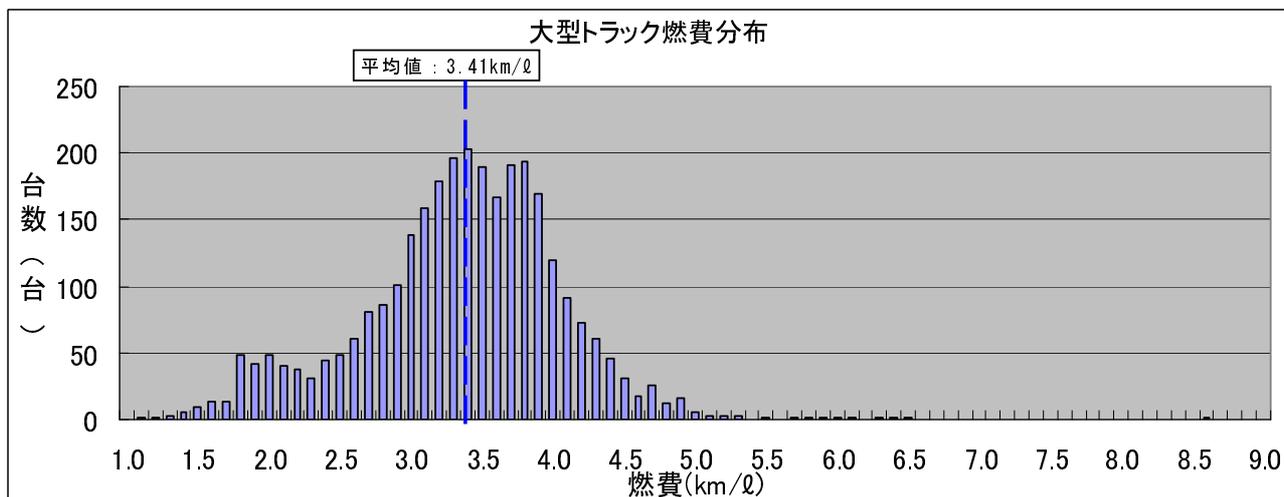
## 小型トラック(車両総重量4t超～7t)



## 中型トラック(車両総重量7t超～8t)



## 大型トラック(車両総重量19t超～25t)



殿

## 私の「エコドライブ」宣言

私は車両の使用につき、自身で宣言した次の事項を守りエコドライブにつとめます。  
万一、宣言文・諸規定に違反した場合は、乗務停止など会社の指示に従います。  
以上相違ないことを確認し、本宣言文に署名・捺印のうえ宣言致します。

… 記 …

1

2

3

**「省エネ運転」は、「安全運転」に繋がり、「環境にやさしい運転」を実現する！**

**【エコドライブ運転のポイント】** …以下を参考に… **自分の決意を記入してください。**

記載例

- ① 無駄なアイドリングをしない。
- ② 「急発進」・「急ブレーキ」・「空ぶかし」をしない。
- ③ 「最高速度ルール」高速 80 <sup>km/h</sup>・一般道 50 <sup>km/h</sup>を超さない。

氏名 \_\_\_\_\_ 印

所属 \_\_\_\_\_ 入社年月日 \_\_\_\_\_ 年 \_\_\_\_\_ 月 \_\_\_\_\_ 日

事故歴 無 : 有 回

免許証貼付欄 (表)

免許証貼付欄 (裏)

## エコドライブ10のすすめ

### 1 ふんわりアクセル「eスタート」

「やさしい発進を心がけましょう。」

普通の発進より少し緩やかに発進する(最初の5秒で時速20キロが目安です)だけで11%程度燃費が改善します。やさしいアクセル操作は安全運転にもつながります。時間に余裕を持って、ゆったりした気分で運転しましょう。

### 2 加減速の少ない運転

「車間距離は余裕をもって、交通状況に応じた安全な低速走行に努めましょう。」

車間距離に余裕をもつことが大切です。車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。また、同じ速度であれば、高めのギアで走行する方が燃費がよくなります。交通の状況に応じ、できるだけ速度変化の少ない安全な運転をしましょう。

### 3 早めのアクセルオフ

「エンジブレーキを積極的に使いましょう。」

エンジブレーキを使うと、燃料の供給が停止される(燃料カット)ので、2%程度燃費が改善されます。停止位置が分かったら、早めにアクセルから足を離して、エンジブレーキで減速しましょう。また減速したり、坂道を下る時にはエンジブレーキを活用しましょう。

### 4 エアコンの使用を控えめに

「車内を冷やしすぎないようにしましょう。」

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。外気温25℃の時に、エアコンを使用すると、12%程度燃費が悪化します。

### 5 アイドリングストップ

「無用なアイドリングをやめましょう。」

10分間のアイドリング(ニュートラルレンジ、エアコンOFFの場合)で、130cc程度の燃料を浪費します。待ち合わせや荷物の積み下ろしのための駐停車の際にはアイドリングを止めましょう。

### 6 暖機運転は適切に

「エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。」

現在販売されているガソリン乗用車においては暖機不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を浪費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

### 7 道路交通情報の活用

「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の情報をチェックしましょう。」

1時間のドライブで、道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。カーナビやカーラジオ等で道路交通情報をチェックして活用しましょう。

### 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック

「タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実に点検・整備を実施しましょう。」

タイヤの空気圧が適正值より50kPa(0.5kg/cm<sup>2</sup>)不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。また、安全運転のためにも定期的な点検は必要です。

### 9 不要な荷物は積まずに走行

「不要な荷物を積まないようにしましょう。」

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。

### 10 駐車場所に注意

「渋滞などをまねくことから、違法な駐車はやめましょう。」

交通の妨げになる場所での駐車は交通渋滞をもたらす余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。

# 各種支援制度一覧（平成24年度）

区分	実施機関	概要	対象	問い合わせ先	
EMS 用機器の導入に係る補助	(一財)環境優良車普及機構	補助対象機器の導入費用の1/3以内（今年度は終了）	自動車運送事業者等	03-3359-8465	
EMS 装置(デジタコ)導入促進事業	(社)神奈川県トラック協会	導入経費の1/2（上限5万円）	協会会員	045-471-8882	
グリーン経営認証制度促進助成事業	(社)神奈川県トラック協会	認証・登録費用の1/2 75,000円	協会会員	045-471-8882	
低公害車導入に係る補助制度	国土交通省自動車交通局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CNGバス、トラック</li> <li>・ハイブリッドバス、タクシー、トラック</li> <li>・電気自動車バス、タクシー、トラック</li> </ul> 車両本体価格の1/4または通常車両価格との差額の1/2	運送事業者等	03-5253-8111 内線 トラック：41-322 バス：41-163 タクシー：41-243 電気自動車：41-163	
	神奈川県環境農政局	環境保全部大気水質課	CNG車、ハイブリッド車導入 5万～10万円	神奈川県内（横浜市・川崎市を除く）	045-210-4180
		新エネルギー・温暖化対策部蓄電推進課	電気自動車 通常価格との差額の1/4以内	に事務所又は事業所を有する者（電気自動車は別途対象あり）	045-210-4175
	横浜市環境創造局環境保全部交通環境対策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九都県市指定低公害車への代替（ディーゼル車：5万～60万円、ハイブリッド自動車：21万～220万）</li> <li>・電気自動車（EV、PHV）：3.5～15万円</li> </ul>	横浜市内のトラック・バス事業者等	045-671-2492	
	川崎市環境局環境対策部交通環境対策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CNG車、ハイブリッド車の導入（20～40万円）</li> <li>・電気自動車：定額（～15万）</li> </ul>	川崎市内のトラック・バス事業者等	044-200-2530	
	(社)神奈川県トラック協会	CNG車、ハイブリッド車：定額補助	協会会員	045-471-8882	

※ 上表は、平成24年度7月1日時点補助制度の概要です。詳細については、各問合せ先に確認してください。



# モデル事業者の生の声

冒頭の「はじめに」で述べたとおり、このテキストは、エコドライブ活動を実践した運送事業者（モデル事業者）の生の声に基づいて作成しています。ここでは、そのモデル事業者のエコドライブ活動への感想と、燃費の改善状況について掲載しています。

## (株)安藤運送店本社営業所

保有貨物車数10台

近・中距離輸送（年間走行距離5～6万km程度）

中心積載物：鉄鋼類

『エコドライブ活動を通じて、配車係の意識が変わった。また彼らに触発されて自分の意識も変わった。それが、一番大きな成果。』（安藤さん）

## 川崎運送(株)中原営業所

保有貨物車数17台

近距離輸送（年間走行距離3万km以下）

中心積載物：機械類

『デジタコの実績が点数評価されたことにより、ドライバーの安全意識が向上し、ドライバーが頑張った。』（石井さん）

## 極東運輸(株)本社・浅野営業所

保有貨物車数21台

近・中距離輸送（年間走行距離4～6万km程度）

中心積載物：石油・LPG等

『燃費改善で浮いた費用の3分の1を報奨金として支給したら、これまで以上の成果がでた。今後も続けて燃費改善を目指していきたい。』（二名さん）

## (株)小碓運輸本社営業所

保有貨物車数21台

近・中距離輸送（年間走行距離3～5万km程度）

中心積載物：鉄鋼類

『無事故推進を前面に掲げ、2～3年かけてドライバー1人1人を啓発。今は4tトラックの燃費がリッター6～6.5キロを実現。』（小碓さん）

## (株)日新陸運部横浜営業所

保有貨物車数24台

近・中距離輸送（年間走行距離5～8万km程度）

中心積載物：ケミカル・小麦粉等

『デジタコを装着した当初、ドライバーから「危険」「ストレスがたまる」など不満が上がりましたが、車両ごとに評価基準を調整したところ、不満の声は減り、結果も良くなった。』（北島さん）

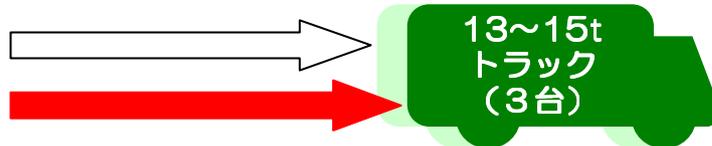
# モデル事業者の平均燃費の改善状況

## (株)安藤運送店本社営業所

エコドライブ教育の実施により

3.12km/ℓ ⇒ **3.16km/ℓ**

+1.3%



【その他の車両】

1軸トラクタ (1台) の場合  
2.30km/ℓ ⇒ **2.48km/ℓ**  
(+7.8%)

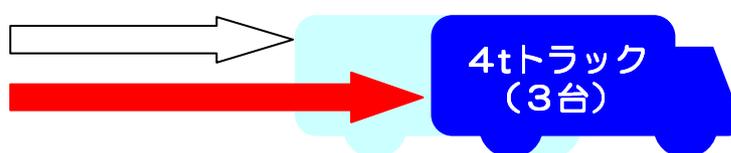
2軸トラクタ (1台) の場合  
1.52km/ℓ ⇒ **1.87km/ℓ**  
(+23.0%)

## 川崎運送(株)中原営業所

エコドライブ教育&デジタコ導入により

3.80km/ℓ ⇒ **4.37km/ℓ**

+15.0%



【その他の車両】

2、3tトラック (5台) の場合  
5.26km/ℓ ⇒ **5.53km/ℓ**  
(+5.1%)

8tトラック (1台) の場合  
2.52km/ℓ ⇒ **3.03km/ℓ**  
(+20.2%)

## 極東運輸(株)本社・浅野営業所

エコドライブ教育の実施により

2.43km/ℓ ⇒ **2.61km/ℓ**

+7.4%



【その他の車両】

8tタンクローリー(LPG) (1台) の場合  
2.76km/ℓ ⇒ **2.84km/ℓ**  
(+2.9%)

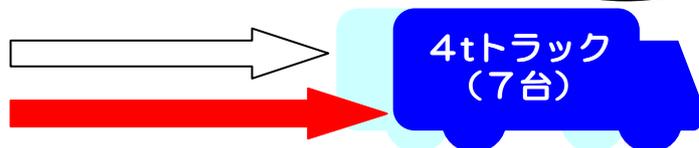
14tタンクローリー(石油) (8台) の場合  
3.20m/ℓ ⇒ **3.38km/ℓ**  
(+5.6%)

## (株)小碓運輸本社営業所

エコドライブ教育の実施により

6.23km/ℓ ⇒ **6.52km/ℓ**

+4.7%



【その他の車両】

2tトラック (1台) の場合  
6.84km/ℓ ⇒ **7.24km/ℓ**  
(+5.8%)

14~15tトラック (6台) の場合  
3.35km/ℓ ⇒ **3.33km/ℓ**  
(Δ0.6%)

## (株)日新鶴見営業所

エコドライブ教育&デジタコ導入により

3.84km/ℓ ⇒ **4.41km/ℓ**

+14.8%



【その他の車両】

12~14tバルク車(粉粒体運搬車) (小麦粉) (11台) の場合

3.34km/ℓ ⇒ **3.59km/ℓ**  
(+7.5%)



「かながわの環境」

<http://eco.pref.kanagawa.jp/>

「エコドライブの支援サービス」

<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f642/>