

7. 運輸分野の低炭素化推進事業

7.1 再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業

- 寒冷地における再エネ水素ステーション導入及びFCV利用による水素サプライチェーンの形成（三沢市ソーラーシステムメンテナンス事業協同組合） 218
- 燃料電池フォークリフトの追加導入によるさらなる水素の活用（けせんプレカット事業協同組合） 222
- 公共交通機関における燃料電池バスの導入（東京都交通局） 226
- 民間交通機関における燃料電池バスの運行への活用（京浜急行バス株式会社） 230

7.2 先進環境対応トラック・バス導入加速事業

- 小売事業者の配送におけるEVトラックの活用（株式会社エスラインギフ） 234
- 観光ルートにおけるEVバスの活用（関西電力株式会社） 238
- CNG車導入におけるIoT活用事例（名古屋陸送株式会社） 242
- GPSによる走行情報データを有効活用しているHVトラック導入事例（ダイドービバレッジサービス株式会社） 246

平成30年度 地域再エネ水素ステーション導入事業

寒冷地における再エネ水素ステーション導入及びFCV利用による水素サプライチェーンの形成

事業概要

事業者概要

事業者名 : 三沢市ソーラーシステムメンテナンス
事業協同組合

業種 : その他 (設備管理)

事業所

所在地 : 青森県

総延床面積 : 23m²

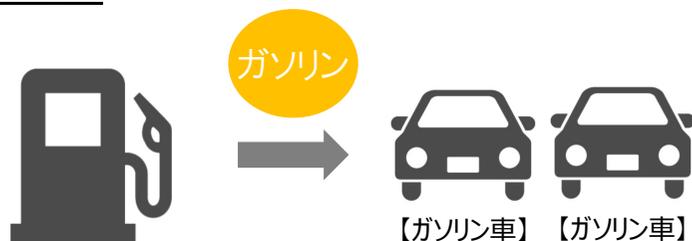
補助金額

補助金額 : 12,000万円

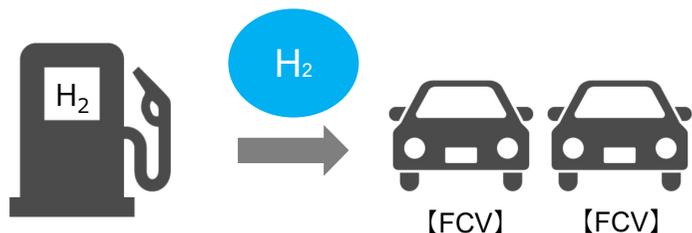
補助率 : 3/4

システム図

(実施前)



(実施後)



主な導入設備

従前設備 : なし

導入設備 : 再エネ水素ステーション(充填圧35MPa、製造能力1.5kg/日)

事業期間

稼働日 : 2017年10月

区分

: 新設

特長

: 再エネ水素ステーション導入と共にFCV2台を導入し、寒冷地において製造から利用までの水素サプライチェーンを形成した。

写真



再エネ水素ステーション(FCVへ水素供給にて利用)

事業の効果

エネルギーコスト削減額：約55万円/年

投資回収年数(補助あり)：約218年

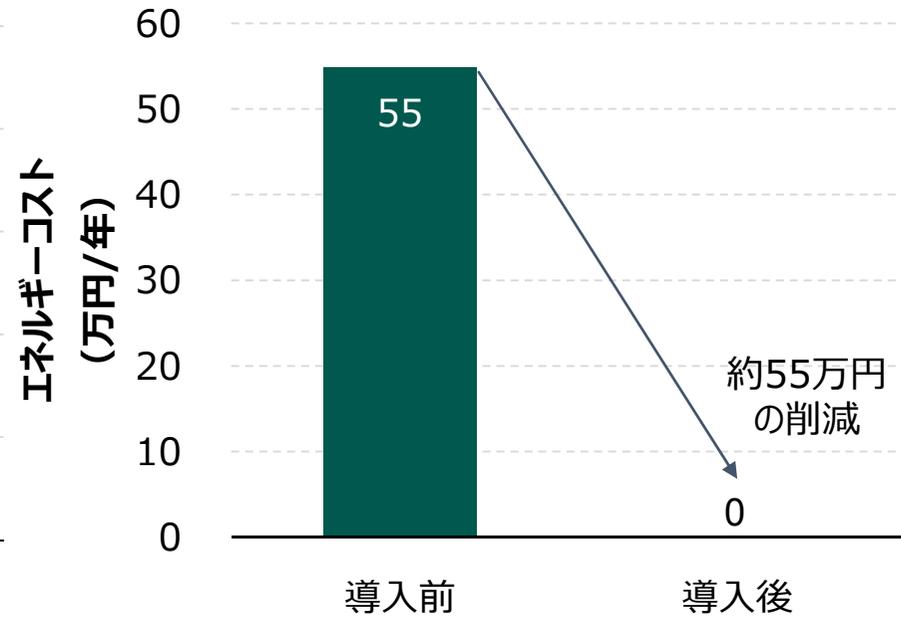
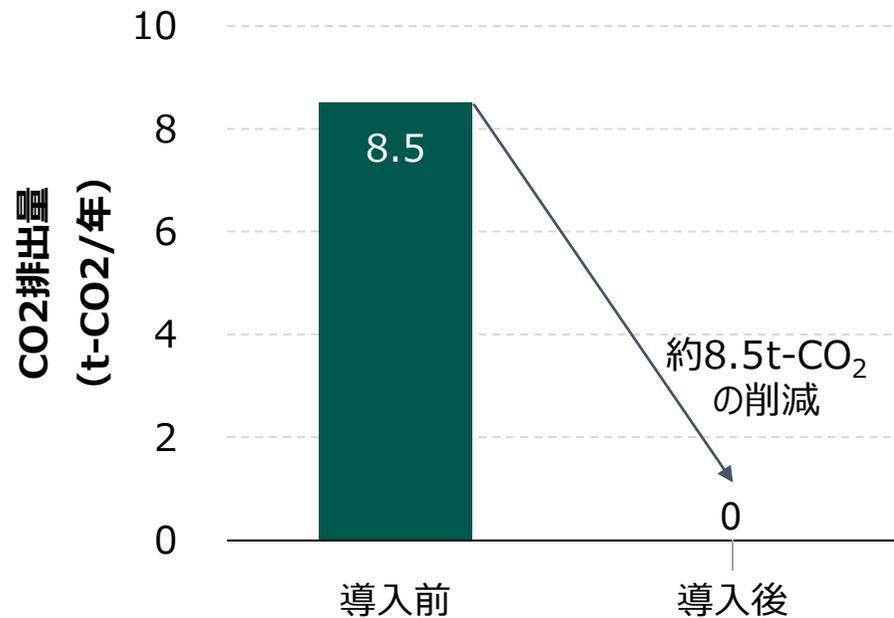
CO₂削減量：約8.5t-CO₂/年

投資回収年数(補助なし)：約437年

CO₂削減コスト：1,763,895円/t-CO₂

再エネ由来の水素エネルギーの使用により、製造段階から使用段階を通してカーボンニュートラル（CO₂排出量ゼロ）を実現している。

再エネ水素を用いてFCV2台を活用することにより、ガソリン購入分のコストを削減した。



※導入前のエネルギーコストは、エネルギー単価(ガソリン)：ガソリン149.8円/L
(出典：資源エネルギー庁HP)を用いて試算したもの

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

CO₂削減効果だけでなく、以下のような副次的効果が得られた。

- 凍結防止のための水の加温に電気ではなく地中熱を活用した。
→地中熱の温度は地上熱と約3ヶ月の期間差があり、夏冬において温度変化が小さいので、CO₂削減、電気代削減を見込むことができる。
- 本業と連携し、リユース太陽光パネルを有効活用して水素製造を行っている。
- 水素ステーション導入により見学受入れや雑誌の取材などが増え、本施設の認知度が向上した。



— 寒冷地での水素ステーション及びFCVの利用 —

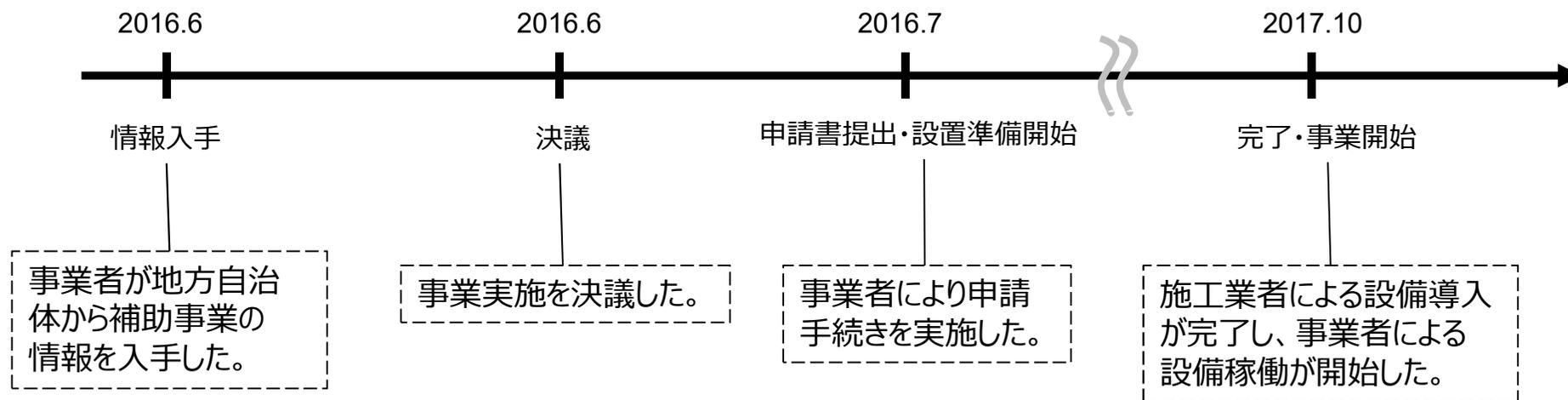
水の凍結防止のための加温に電気ではなく地中熱を活用した。



— 太陽光リユースパネルの活用 —

太陽光リユースパネルによる発電を活用して水素製造を行うことができた。

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声



三沢市ソーラーシステム
メンテナンス事業共同組合
代表理事 相場博

- ・太陽光リユースパネルを活用した再エネ電力による水素製造を実施しています。
- ・青森県が掲げる「あおり型スマートコミュニティ」という戦略に沿う事業として選定されており、当組合をアピールすることができました。
- ・当組合の水素ステーション設置が東北北部の空白地帯への水素ステーション設置の呼び水となることを期待しています。

平成30年度 水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業 燃料電池フォークリフトの追加導入によるさらなる水素の活用

事業概要

事業者概要

事業者名 : けせんプレカット事業協同組合
住田工場
業種 : 製造業 (その他)

事業所

所在地 : 岩手県
総延床面積 : -

補助金額

補助金額 : 500万円
補助率 : 1/2 (ディーゼルフォークリフトとの差額に対する補助)

主な導入設備

従前設備 : ディーゼルフォークリフト
導入設備 : 燃料電池フォークリフト (1台、定格荷重2.5t)

事業期間

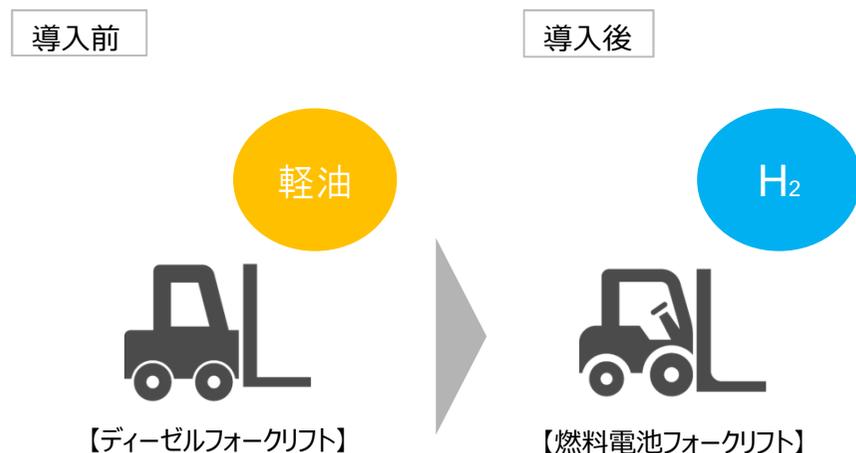
稼働日 : 2018年11月

区分 : 新設

特長

: 水素ステーション及び燃料電池フォークリフトを既に導入していたが、追加で燃料電池フォークリフトを導入し、水素活用を進めている。

システム図



写真



燃料電池フォークリフト(運搬作業や夜間電力供給にて利用)

事業の効果

エネルギーコスト削減額 : 約86万円/年

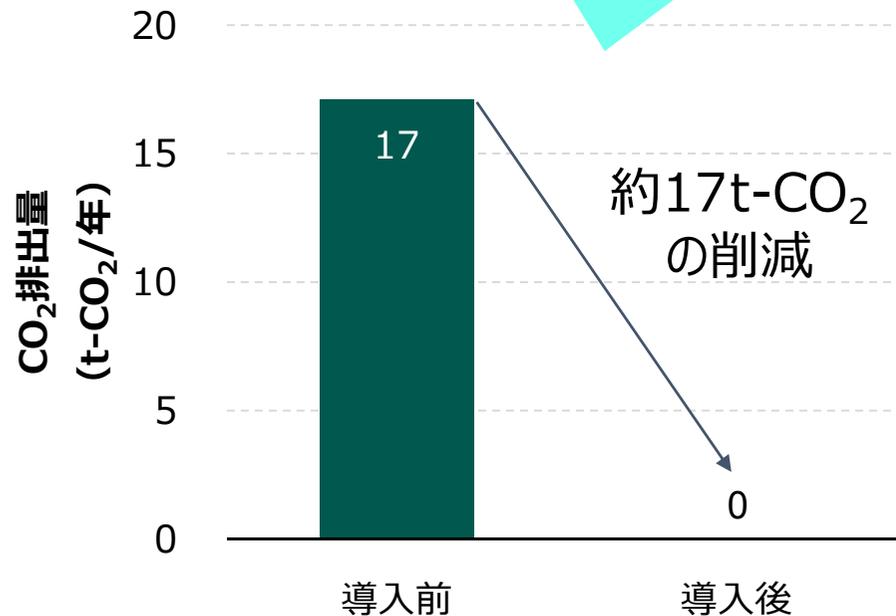
投資回収年数(補助あり) : 約9年

CO₂削減量 : 約17t-CO₂/年

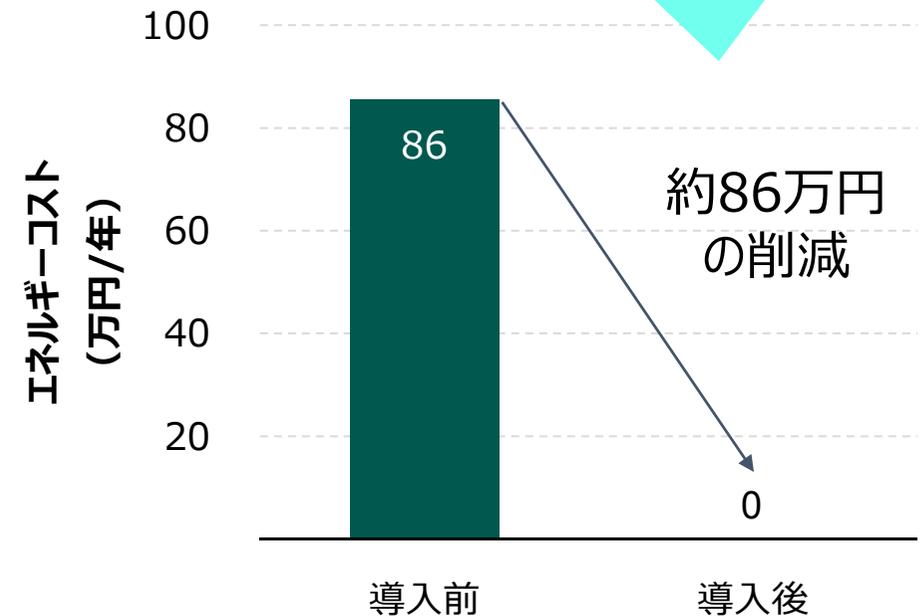
投資回収年数(補助なし) : 約15年

CO₂削減コスト : 73,130円/t-CO₂

太陽光発電由来の水素エネルギーの使用により、製造～使用トータルでカーボンニュートラルを実現している。今後はバイオマス発電の導入を予定している。



太陽光発電由来の水素で駆動する燃料電池フォークリフトの導入により、軽油購入分のコスト削減が可能となった。



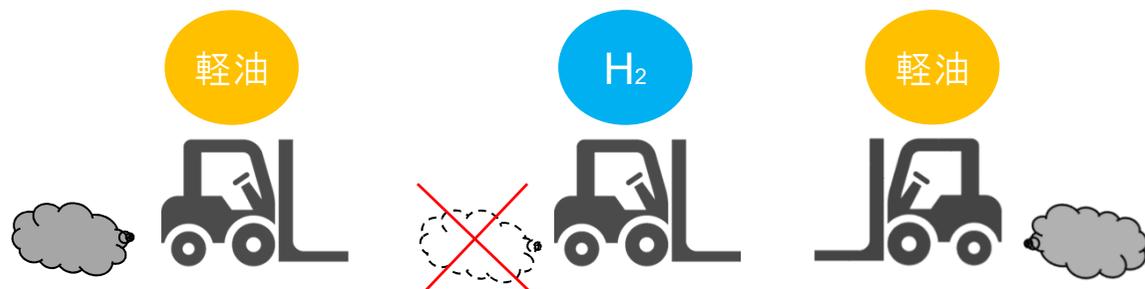
※導入前のエネルギーコストは、エネルギー単価(軽油) : 129円/L
(出典 : 資源エネルギー庁HP) を用いて試算したもの
導入後のエネルギーコストにおいて再エネ発電コスト、水素ステーションの電力消費等水素製造によるコストは考慮していない

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

CO₂削減効果だけでなく、以下のような副次的効果が得られた。

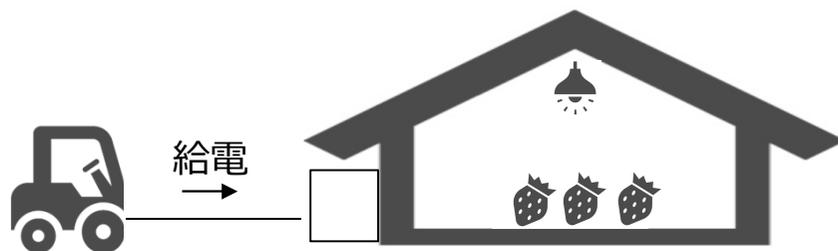
- 燃料変更(ガス削減)により煤煙や匂いが削減され、労働環境が改善した。
- 夜間時に水素を利用した燃料電池を夜間電力(LED照明・イチゴ屋内栽培)として使用することで、化石燃料起因の系統電力の購入量を削減し、環境負荷低減に努めている。
- さらに、災害時の非常用電力として有効活用できるようになった。

上記の導入効果を確認することで、周辺地域への水素供給など今後の幅広い水素利活用や、現状の太陽光発電だけでなくバイオマス発電を利用した水素製造の第一歩とすることができた。



— 煤煙の削減による労働環境の改善 —

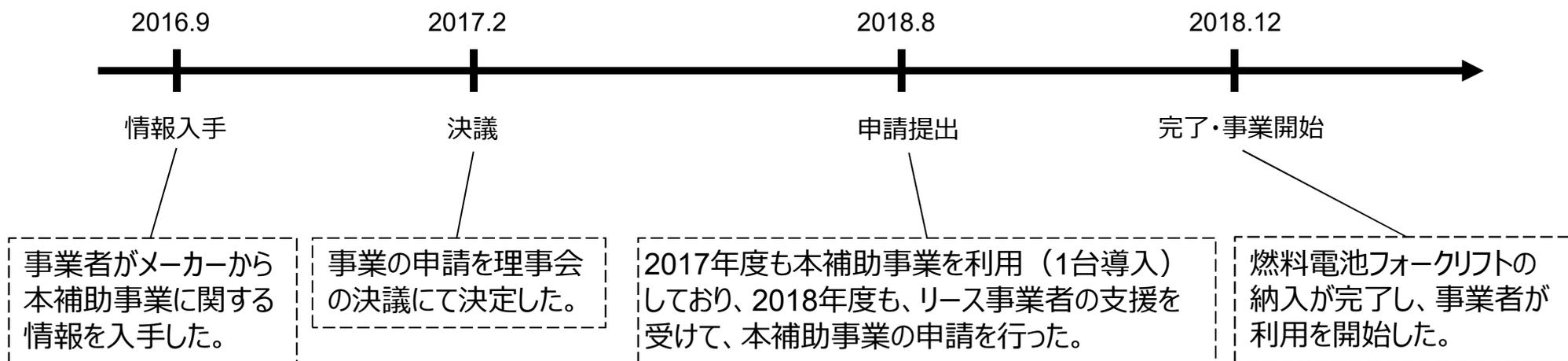
ディーゼルフォークリフトの使用の際に発生する煤煙が発生しなくなり、労働環境が改善した。



— 燃料電池の屋内栽培への利用 —

燃料電池をイチゴなどの屋内栽培に役立てることができた。

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声



けせんプレカット事業共同組合
専務理事 泉田十太郎

- ・燃料変更により、匂いや災害リスクが削減され、煤煙の排出がなくなりました。
- ・岩手県のリーフレット「いわて水素エネルギーのススメ」やトヨタL&Fの全国誌に、社名や取組内容が紹介されて注目を集め、マーケティング力の向上に繋がりました（現在、全国から見学者を受入中）。
- ・現在の水素製造は太陽光発電による電力を利用していますが、将来的にはバイオマス発電についても検討していきたいと考えています。

平成30年度 水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業 公共交通機関における燃料電池バスの導入

事業概要

事業者概要

事業者名 : 東京都交通局

業種 : 公務

事業所

所在地 : 東京都

総延床面積 : -

補助金額

補助金額 : 約42,000万円

補助率 : 1/3

主な導入設備

従前設備 : ディーゼルバス

導入設備 : 燃料電池バス (FCバス)

【全長10.53m / 全幅2.49m / 全高3.35m、計12台】

事業期間

稼働日 : 2019年1月

区分 : 新設

特長

: 水素を燃料としたFCバスを路線バスとして使い、定期的な運行を実現することができた。

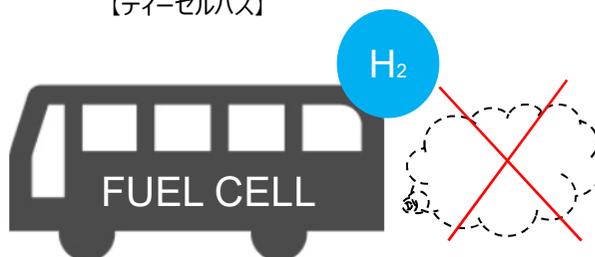
システム図

(実施前)



【ディーゼルバス】

(実施後)



【燃料電池バス】

写真



燃料電池バス本体
(正面)



燃料電池バス本体
(斜め)

事業の効果

エネルギーコスト削減額：-万円/年

投資回収年数(補助あり)：-年

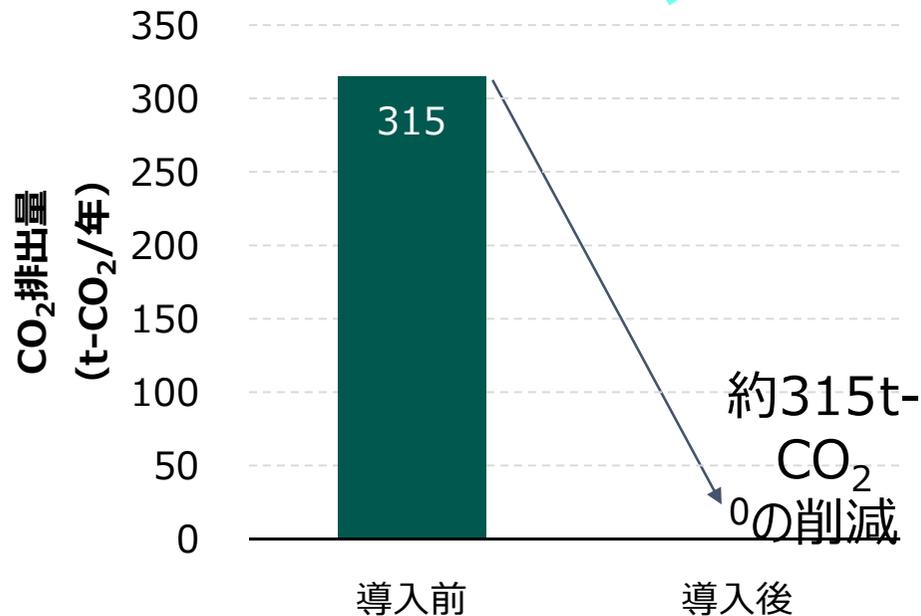
CO₂削減量：約315t-CO₂/年

投資回収年数(補助なし)：-年

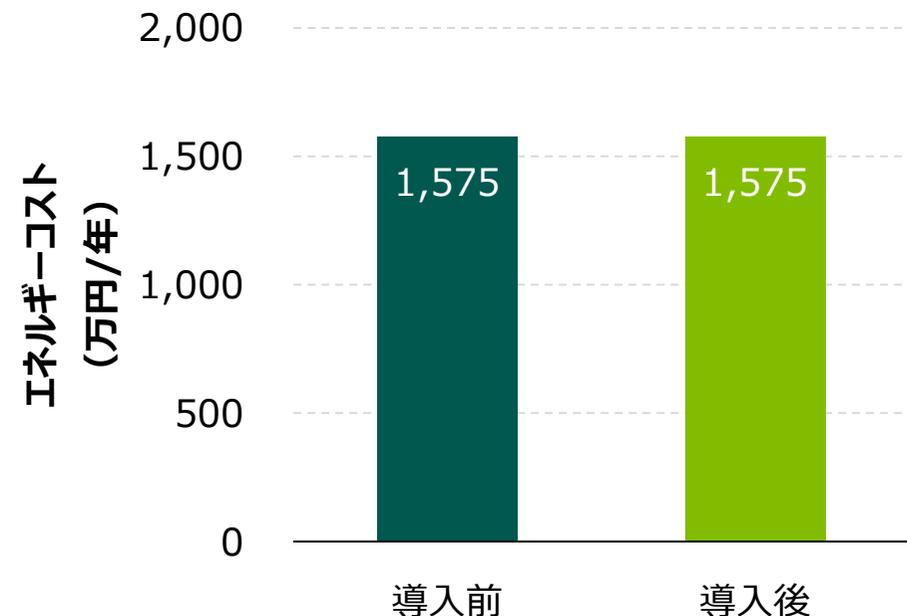
CO₂削減コスト：-円/t-CO₂

路線バスの循環利用により、走行距離約18万km（12台の合計距離）分のCO₂削減量となっている。

水素燃料については商業用の水素ステーションより供給されているが、軽油等と比較してコストメリットはみられない。



※Well-to-Wheel（油井から車輪まで）ではなくTank-to-Wheel（燃料タンクから車輪まで）の概念にてCO₂排出量の計算を実施



※上記は削減量からの想定コストである
※エネルギー単価(軽油)：軽油129.1円/L（出典：資源エネルギー庁HP）を用いて試算したもの

事業前にあった課題及びその解決方法

【FCバスの走行ルートについて】

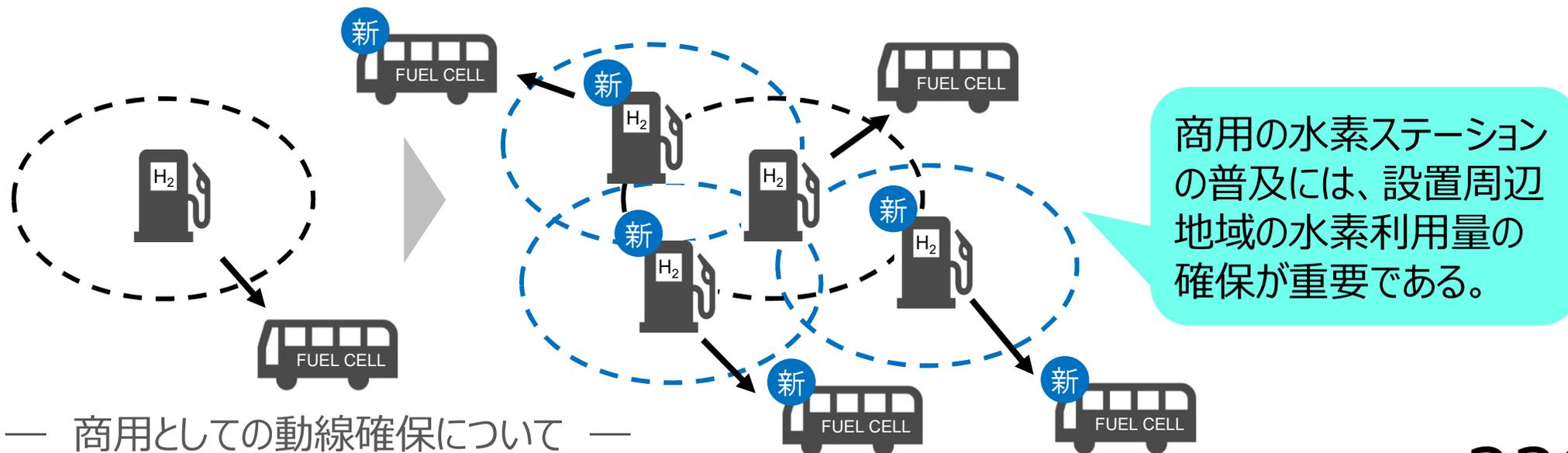
東京都丸の内南口～東京ビックサイト間の路線を中心にFCバスを活用している。運行ルートは水素ステーションの整備位置を踏まえて決定した。【片道：約8km】

[課題] FCバス導入時には対応している水素ステーションが有明のみであり、燃料補給場所が限られていた。

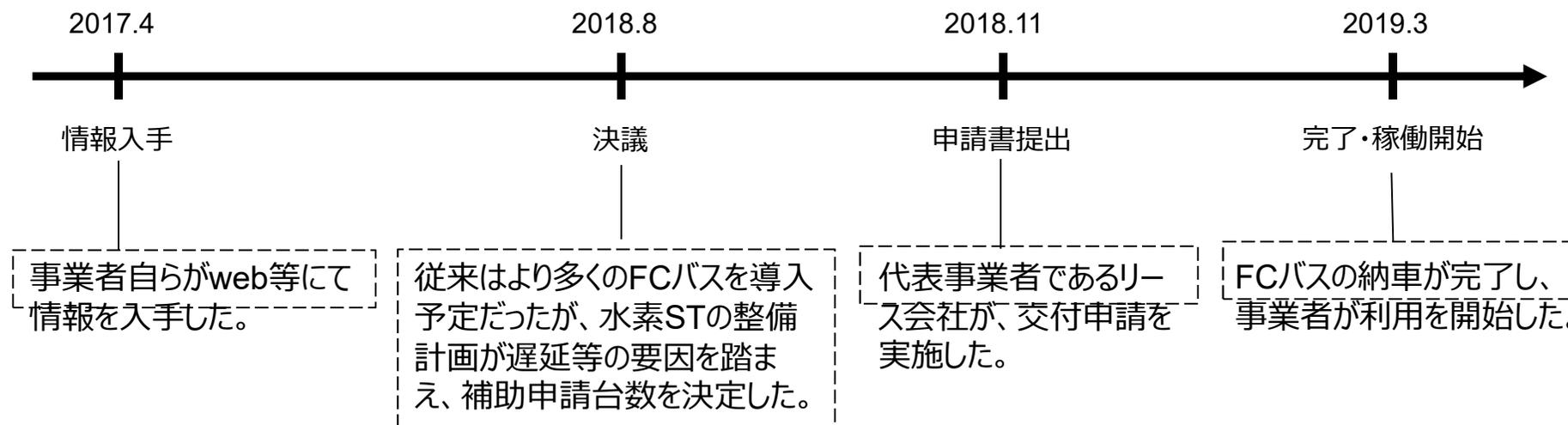
[解決] 現状は有明以外に豊洲の水素ステーションが利用可能となっており、選択肢が増えている。→今後はさらに水素利用可能範囲が広がっていくことが重要である。

【ディーゼルバスからFCバスへの切替について】

有明地域でバス需要があることから営業所新設の計画があり、土地の確保などを実施している。営業所開設に合わせた水素ステーション導入を検討していたが、現状では**商用としての動線確保が課題**である。



事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- ・街中の走行により、東京都がFCバスの導入を推進していることを都民に伝えると共に、水素の普及啓発が実施できている。
- ・バス運転手によると、ディーゼル車に比べて運転時においてアクセルの応答性の向上や振動が減少したことにより、お客様から「乗り心地が良い」との声をいただいています。
- ・都営バスでは、今後は2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに最大70両、2021年度までに最大80両の導入を目指しています。

平成30年度 水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業 民間交通機関における燃料電池バスの運行への活用

事業概要

事業者概要

事業者名 : 京浜急行バス株式会社
業種 : 運輸業、郵便業

事業所

所在地 : 東京都(大森営業所)
総延床面積 :-

補助金額

補助金額 : 約3,500万円
補助率 : 1/3

主な導入設備

従前設備 : ディーゼルバス
導入設備 : 燃料電池バス (FCバス)
【全長10.53m / 全幅2.49m / 全高3.35m、1台】

事業期間

稼働日 : 2019年2月

区分 : 更新

特長 : 国内のFCバス導入は普及初期段階であるが、本事業は民間企業におけるFCバスの先進的な導入事例となっている。

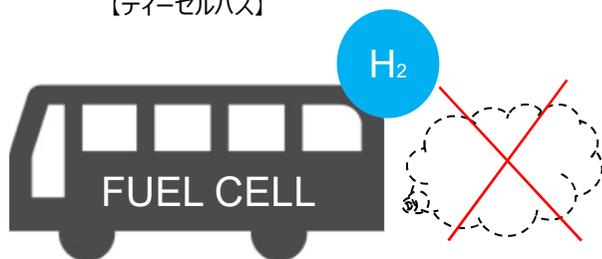
システム図

(実施前)



【ディーゼルバス】

(実施後)



【燃料電池バス】

写真



燃料電池バス

事業の効果

エネルギーコスト削減額：-年

投資回収年数(補助あり)：-年

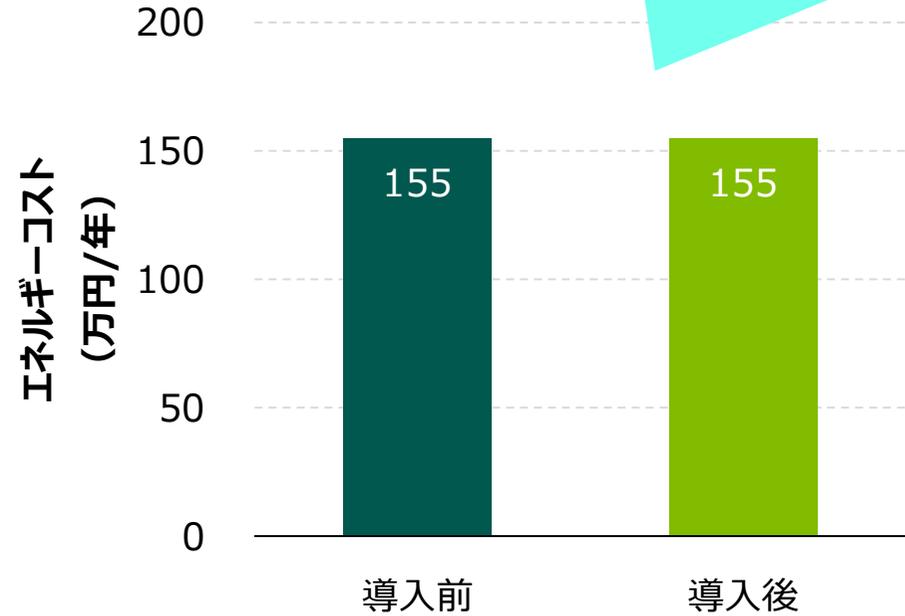
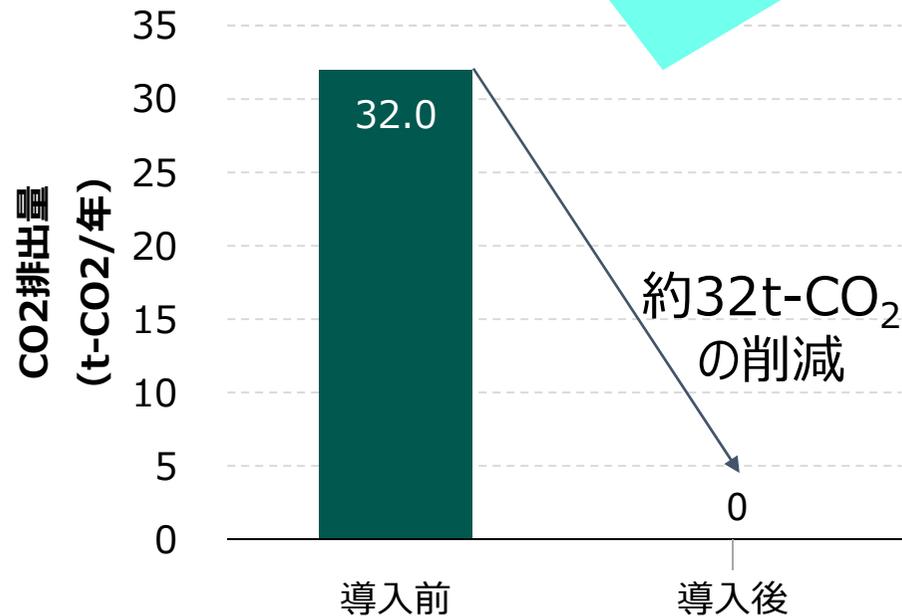
CO₂削減量：約32t-CO₂/年

投資回収年数(補助なし)：-年

CO₂削減コスト：-円/t-CO₂

路線バスの循環利用におけるCO₂削減量を走行距離に換算すると、約37,000km分である。

水素燃料については商業用の水素ステーションより供給されているが、軽油等と比較してコストメリットはないのが現状である。



※Well-to-Wheel（油井から車輪まで）ではなくTank-to-Wheel（燃料タンクから車輪まで）の概念にてCO₂排出量の計算を実施

※上記は削減量からの想定コストである
※エネルギー単価(軽油)：129.1円/L（出典：資源エネルギー庁HP）を用いて試算したもの

事業前にあった課題及びその解決方法

【FCバスの走行ルートについて】

東京都大井町駅西口からお台場地区を結ぶ循環経路において、FCバスを利用している。運行ルートは水素ステーションの整備位置を踏まえて決定した。

【走行距離:(平日)約140km/日、(休日)約120km/日】

【事業前の課題】

- ・対応する水素ステーションが有明のみであり、運行ルートが限られていた。

【解決方法】

- ・今回の導入が水素ステーション誘致の呼び水となり得ると考えており、羽田水素ステーションが開設された場合、羽田ルートの運行も検討する。

【FCバスの燃費について】

当初想定より車両の停止・発進の頻度を少なくできたため、実燃費を計画値以上とすることができた。(計画値:11.68km/kg-H₂→実績値:15.72km/kg-H₂)

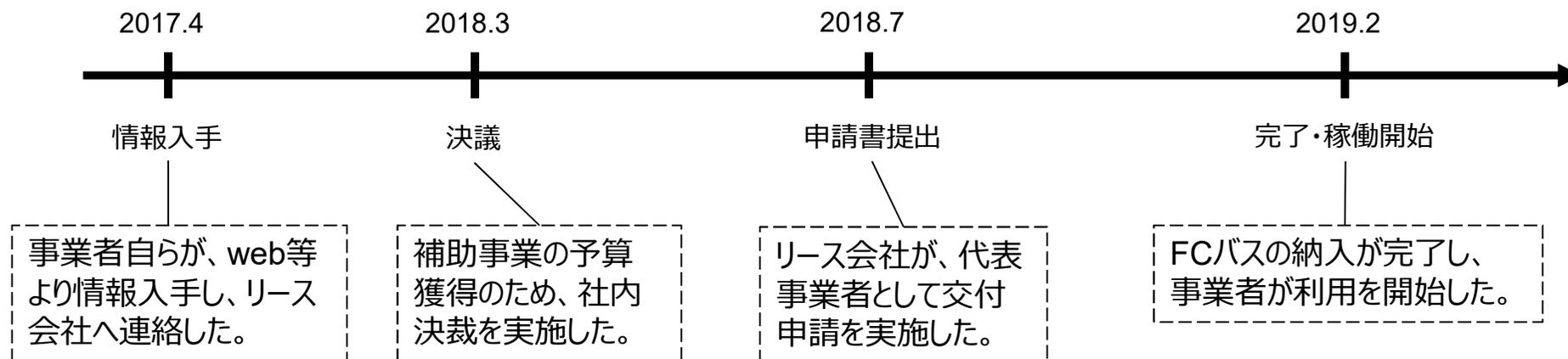


【計画時】車両の停止・発進の頻度大



【導入後】車両の停止・発進の頻度減少→燃費向上

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- ディーゼル車に比べて、運転時においてアクセルの応答性の向上や振動が減少したことにより、乗務員の疲労軽減に繋がっています。
- FCバスは外部給電機能を有しているため、災害時には自治体等に給電設備として提供できると考えています。
- FCバスを好んで乗車されるお客様も見受けられ、バス利用者に対して水素の普及啓発が実施できていると感じています。

平成30年度 先進環境対応トラック・バス導入加速事業

小売事業者の配送におけるEVトラックの活用

事業概要

事業者概要

事業者名 : 株式会社エスラインギフ
業種 : 運輸業、郵便業

事業所

所在地 : 岐阜県
総延床面積 :-

補助金額

補助金額 : 約2,100万円 (3台分)
補助率 : 標準車両との差額の2/3

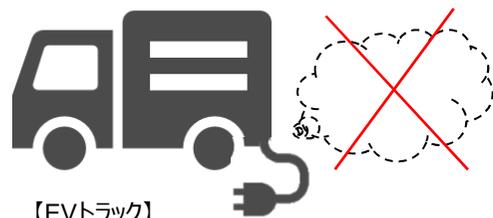
システム図

(実施前)



【ディーゼルトラック】

(実施後)



【EVトラック】

主な導入設備

従前設備 : ディーゼル車
導入設備 : EVトラック(3台、積載量3,000kg)

事業期間

稼働日 : 2019年2月

区分 : 新設

特長

: 民間小売事業者がEVトラック導入によってCO₂排出量を削減するとともに、テレマティクス・サービスにより運行情報管理が可能になった。

写真



EVトラック
(運送用:テレマティクス機能付き)



充電設備

事業の効果

エネルギーコスト削減額 : 約71万円/年

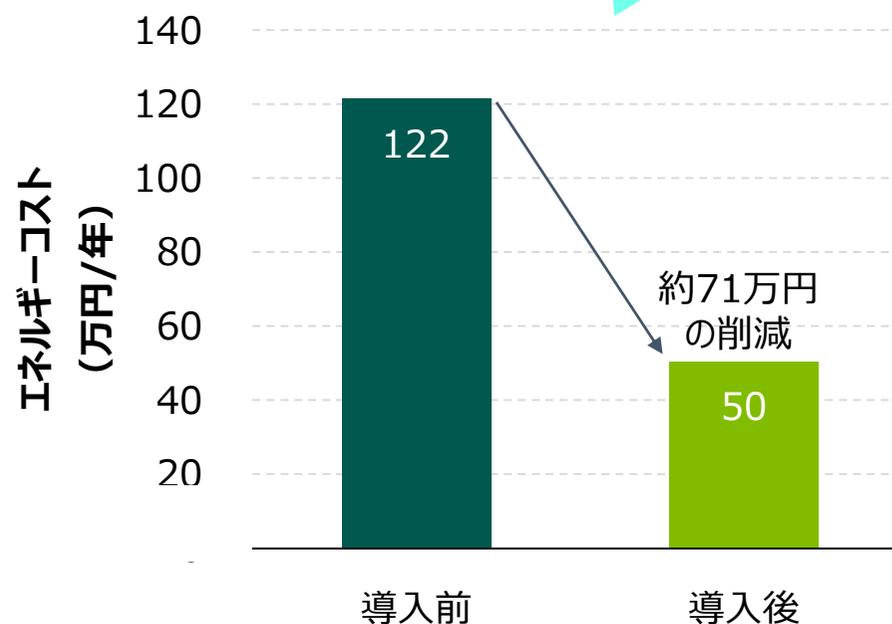
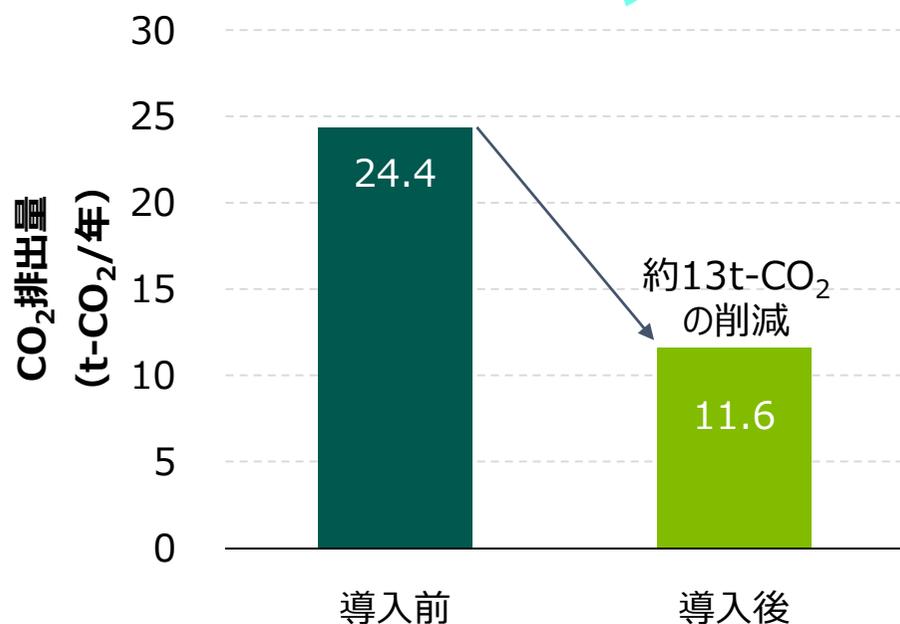
投資回収年数(補助あり) : 約15年(掛かり増し費用ベース) 投資回収年数(補助なし) : 約71年

CO₂削減量 : 約13t-CO₂/年

CO₂削減コスト : 427,547円/t-CO₂

車両更新により、燃料が軽油(燃費:約7km/L)から電気(520.8Wh/km)となり、CO₂排出量は約50%削減された。

全3台の導入にて、EV車両 1台あたり年間約24万円の削減効果を得ることができた。



※エネルギー単価：軽油129.1円/L（（出典:資源エネルギー庁HP）及び電力20.6円/kWh（出典:電気事業連合会HP）を用いて試算したもの

※掛かり増し費用=【導入車両価格】マイナス【標準車両価格】

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

CO₂削減効果の他に以下のような副次的効果が得られた。

- 運転時の音及び振動が低減したことによるドライバーの労働環境改善につながった。
- テレマティクスサービスの利用により、車両の走行情報が管理できるようになった。



— ドライバーの運転時における環境改善 —

運転時の音や振動が低減し、
ドライバーへの負担が減少した。

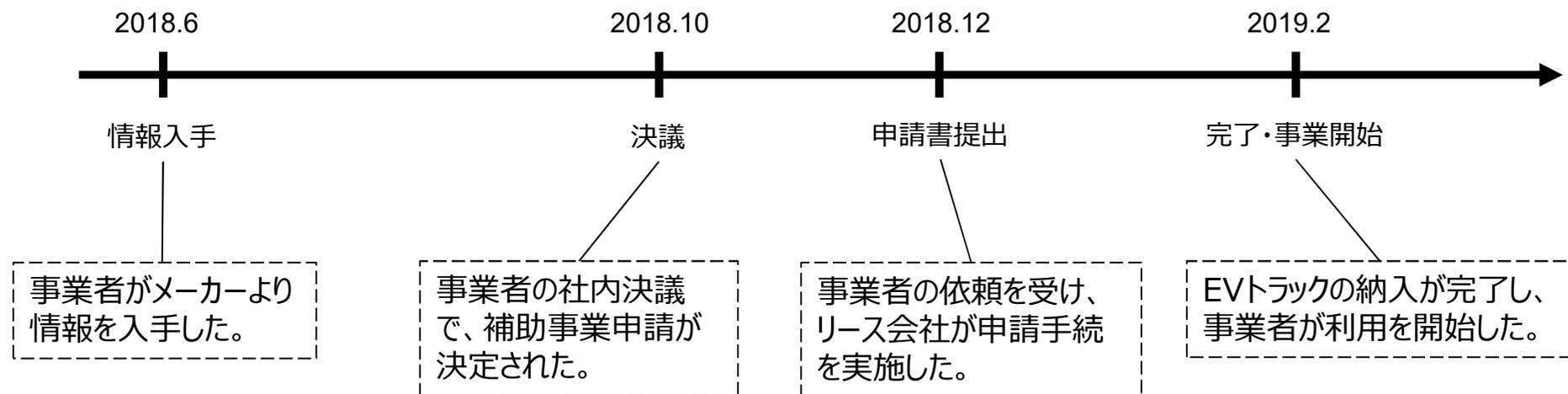


— テレマティクスサービスの利用による走行情報管理 —

テレマティクスサービスにより、
車両走行情報の管理が可能に
なった。

※テレマティクスサービス:自動車にコンピュータや制御装置を内蔵し、無線通信により外部のシステムと接続することにより実現・提供されるサービス

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- 運転時の音や振動が軽減されることにより、ドライバーから運転意欲が向上したとの声を聞いています。
- CO₂削減に積極的に取り組んでいる企業としてみられ、世間のイメージが良くなったように感じています。
- EVの充電時間については、日常的には6~7時間程度であり、0%からの満充電では11時間程度となるため、毎晩、充電を行っています。

平成30年度 先進環境対応トラック・バス導入加速事業

観光ルートにおけるEVバスの活用

事業概要

事業者概要

事業者名 : 関西電力株式会社
業種 : 電気事業

事業所

所在地 : 長野県
総延床面積 :-

補助金額

補助金額 : 約37,450万円
補助率 : 2/3

システム図

(実施前)



【トロリーバス】

(実施後)



【電気バス】

主な導入設備

従前設備 : トロリーバス 1台

導入設備 : 電気バス(EVバス) 1台

【全長11.13m / 全幅2.48m / 全高3.46m、9台】

事業期間

稼働日 : 2019年4月

区分

: 更新

特長

: 黒部ダムの観光ルートのトロリーバスを電気バスに更新することによって、電力削減効果のみならず、回生ブレーキによる電力の有効活用が可能になった。

写真



EVバス車両全体

事業の効果

エネルギーコスト削減額 : 約579万円/年

投資回収年数(補助あり) : 約32年(掛増し費用ベース)

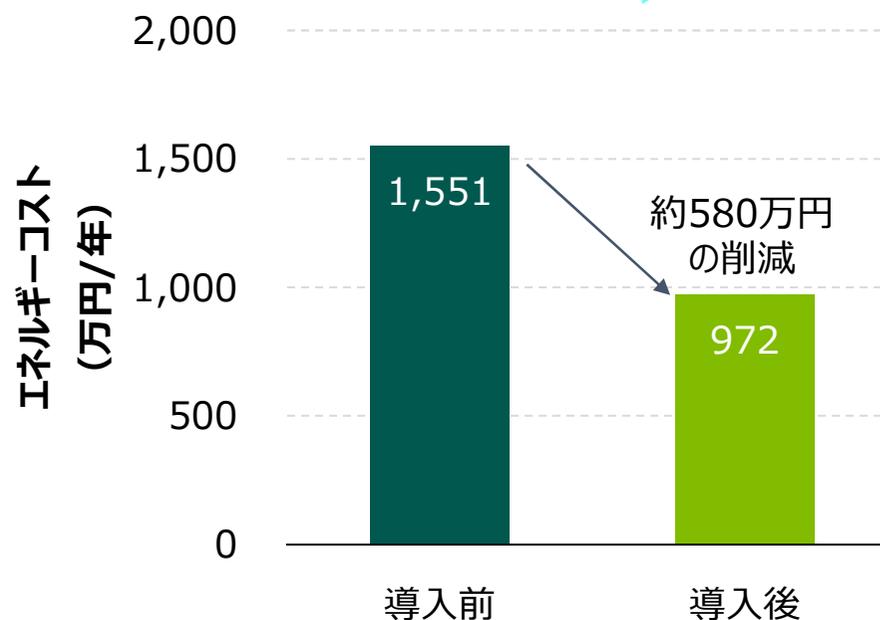
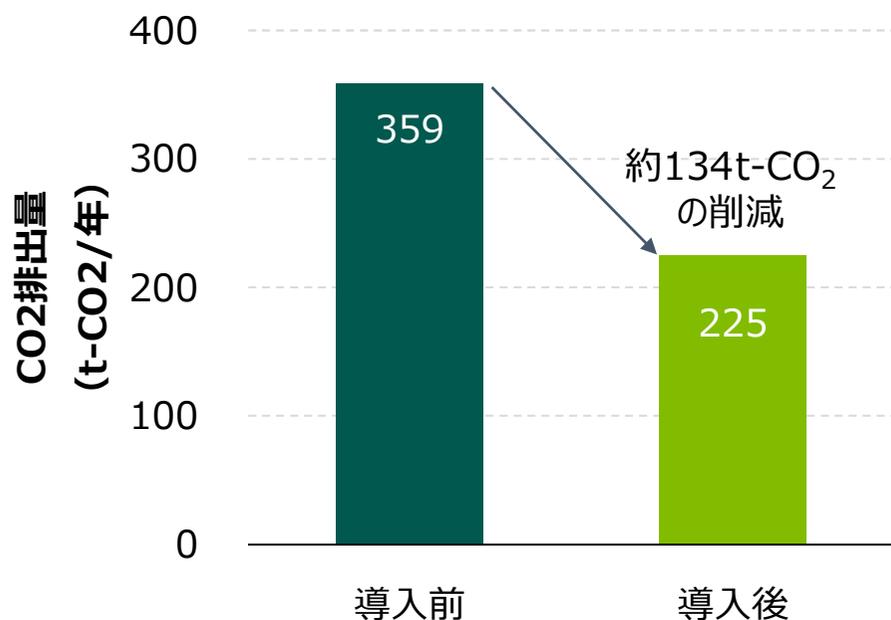
CO₂削減量 : 約134t-CO₂/年

投資回収年数(補助なし) : 約135年

CO₂削減コスト : 466,581円/t-CO₂

導入した9台により、電力原単位が「2.94 kWh/km」から「1.84kWh/km」に改善され、約1/3のCO₂排出量削減に繋がった。

車両の性能向上による電力消費量削減の他に、回生ブレーキの活用によって、更なる運転時のエネルギーコスト削減を達成している。

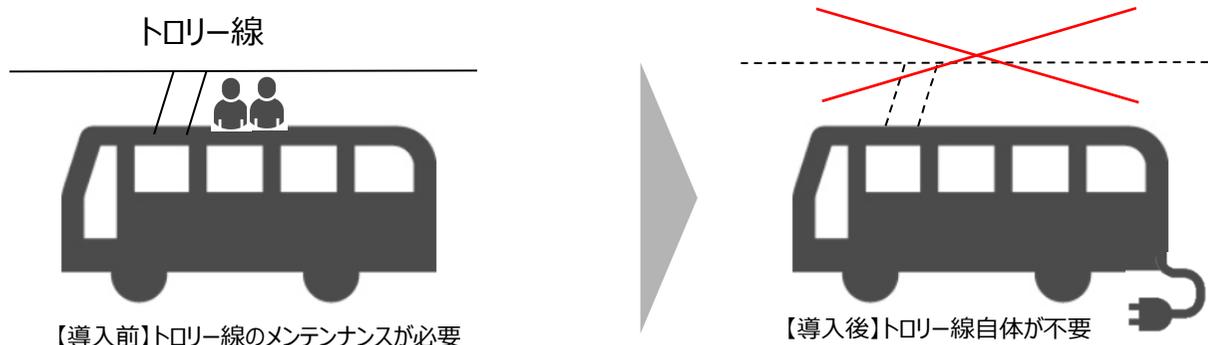


※エネルギー単価(軽油)及び(電気) : 軽油129.1円/L (出典:資源エネルギー庁HP) 及び 電気20.6円/kWh (出典:電気事業連合会HP) を用いて試算したもの
※掛増し費用 = 【導入車両価格】 - 【標準車両価格】

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

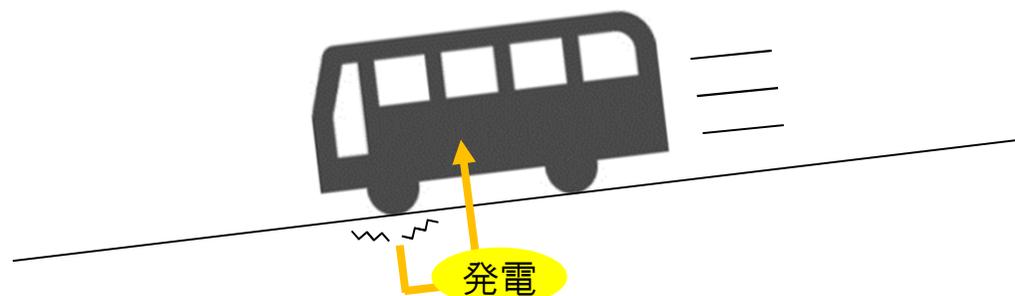
CO₂削減効果の他に、以下のような副次的効果が得られた。

- ・ トロリー線の利用が不要となり、メンテナンス負荷が低減した。また、集電装置であるトロリーポールの交換時の廃棄物量が削減されるなど環境負荷低減にも繋がった。
- ・ 下り坂ではフットブレーキを極力使用せず、回生ブレーキを利用して生じる電力をバッテリーに充電している。



— メンテナンスの負荷低減 —

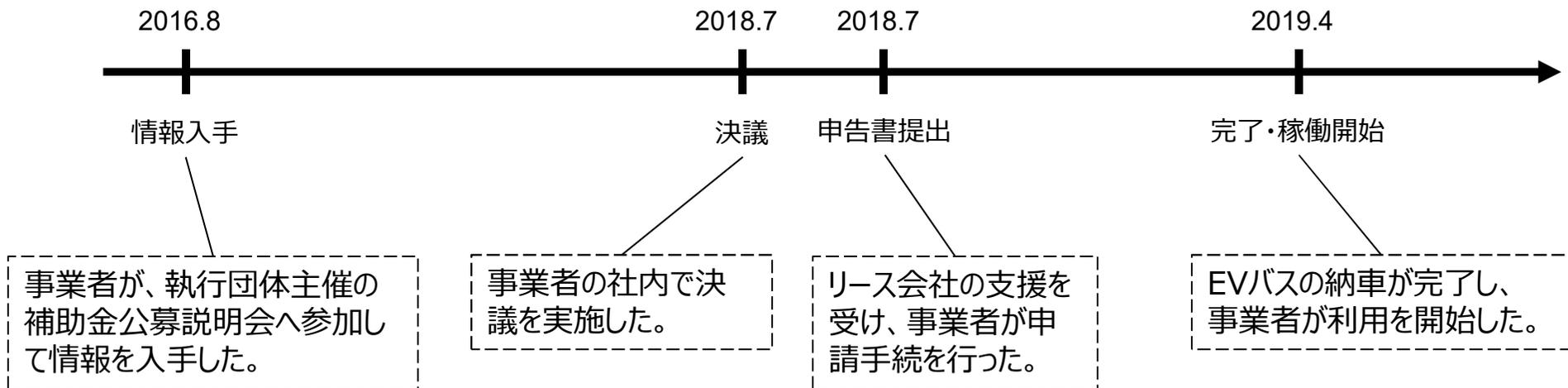
メンテナンス軽減による労働時間の削減、廃棄物削減による環境負荷の低減に繋がった。



— 回生ブレーキの利用による電力の有効活用 —

回生ブレーキの導入によって、下り坂で発電可能となり、バッテリーに充電して有効活用している。

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- ・トrolleyバスからEVバスへの更新にあたっては、特に「メンテナンス負荷が減少」したことに満足しています。
- ・EVバスには回生制動機能があるため、トンネル内の下り坂ではフットブレーキを極力使用せず、回生ブレーキにて電力をバッテリーに充電するようにしています。
- ・バリアフリー対応を意識して、低床のEVバスを導入しました。

平成30年度 先進環境対応トラック・バス導入加速事業

CNG車導入におけるIoT活用事例

事業概要

事業者概要

事業者名 : 名古屋陸送株式会社
(セントレア営業所)

業種 : 運輸業、郵便業

事業所

所在地 : 愛知県

総延床面積 : -

補助金額

補助金額 : 約425万円

補助率 : 1/2

システム図

(実施前)



【ディーゼルトラック】

(実施後)



【CNGトラック】

主な導入設備

従前設備 : ディーゼル車

導入設備 : 天然ガス自動車(CNG車)【1台、積載量13,700kg】

事業期間

稼働日 : 2019年3月

区分 : 新設

特長

: CNG車の導入と共に、デジタルタコグラフとGPSから取得したデータを活用した業務管理を実施している。

写真



CNGトラック(運送用、正面)



CNGトラック(運送用、側面)

※デジタルタコグラフ...自動車運転時の速度、走行距離及び走行時間等について記録するデジタル式の記録計

事業の効果

エネルギーコスト削減額：約29万円/年

投資回収年数(補助あり)：約15年(掛増し費用ベース)

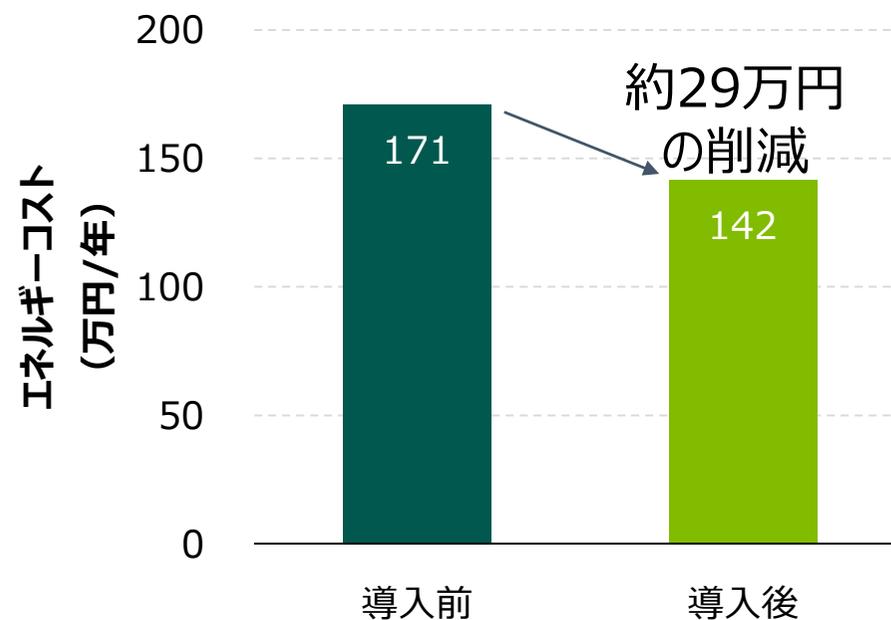
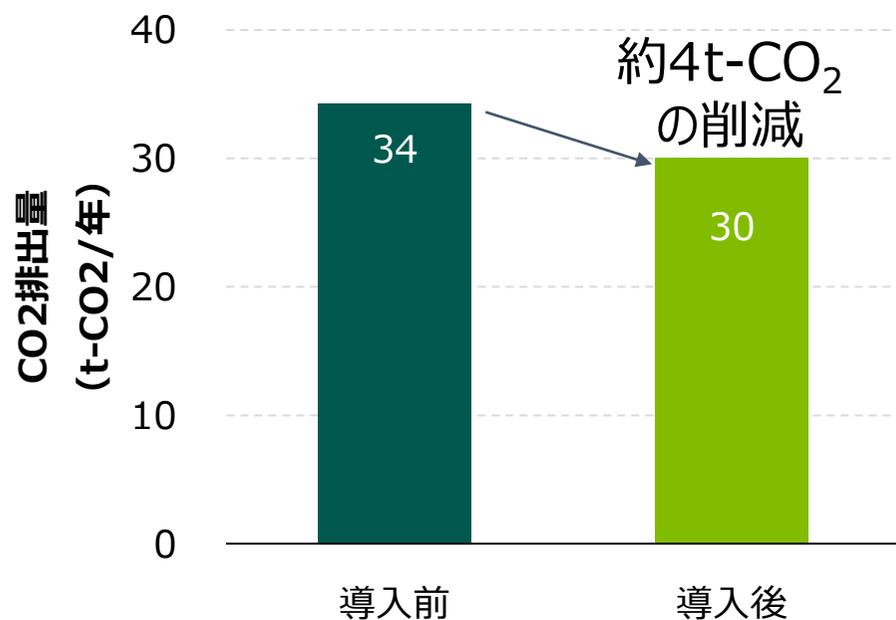
CO₂削減量：約4.2t-CO₂/年

投資回収年数(補助なし)：約70年

CO₂削減コスト：251,762円/t-CO₂

CO₂排出量の削減率は10%程度であるが、合わせてNOxやSOx等の大気汚染物質の排出も削減することができた。

CNG車の導入を契機に、会社としてIoT活用によるエコドライブを促進しており、燃料費の削減に貢献している。



※エネルギー単価(軽油)及び(CNG)：軽油125円/L (出典：資源エネルギー庁HP)、及びCNG 92.8/Nm³(出典：公益財団法人日本自動車輸送技術協会)を用いて試算したもの

※掛増し費用=【導入車両価格】-【標準車両価格】

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

CO₂削減効果の他に、以下のような副次的効果が得られた。

- ・ デジタルタコグラフとGPSを連動させて取得したデータを活用することにより、車両の走行距離やドライバーの運転状況が把握できるようになり、エコドライブの促進が可能となった。
- ・ 車両故障時の対応が簡略化され、業務効率が改善した。
(従来車両はメーカーのエンジンを改造したものを使用していたが、現状はメーカー純正品のため)



デジタルタコグラフとGPSを連動させて取得したデータを活用した業務管理が可能となった。

— デジタルタコグラフとGPSの利用による走行情報管理 —



【導入前】故障時の対応の負担が大きい

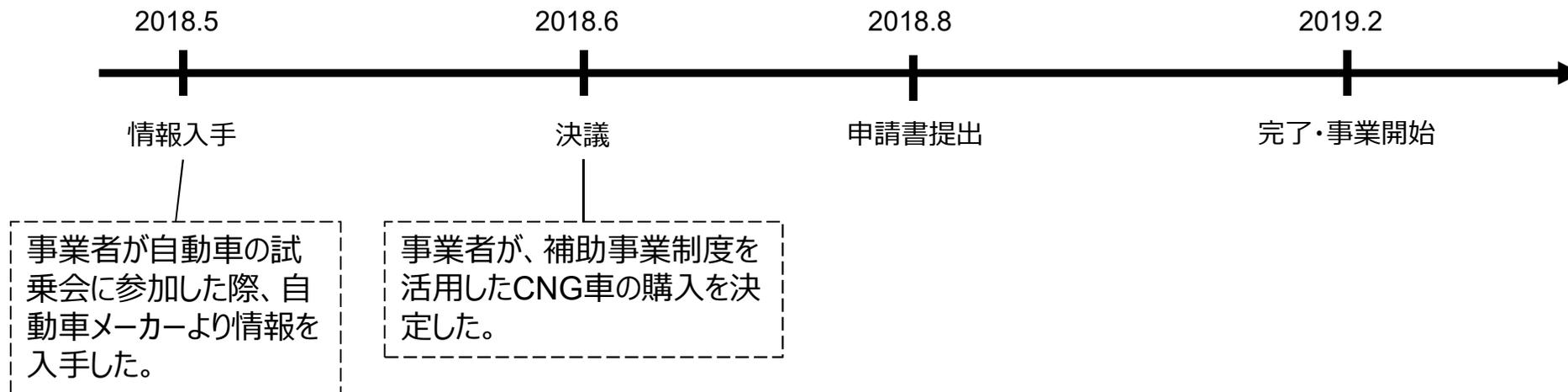


【導入後】故障時の対応の負担が減少した

車両故障時の対応が簡略化され、迅速に業務再開ができるようになった。

— 車両故障時の対応の簡略化 —

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- デジタルタコグラフとGPSを連動させて取得したデータを活用することによりドライバーの運転状況を把握することができ、優良運転者に対しては表彰ができるようになりました。
- 補助金のおかげで、ディーゼル自動車とほぼ同じ価格でCNG車の購入ができました。

平成30年度 先進環境対応トラック・バス導入加速事業

GPSによる走行情報データを有効活用しているHVトラック導入事例

事業概要

事業者概要

事業者名 : ダイドービバレッジサービス株式会社
業種 : 小売業

事業所

所在地 : 愛知県
総延床面積 :-

補助金額

補助金額 : 約36万円
補助率 : 標準車両との差額の1/2

主な導入設備

従前設備 : ディーゼル車
導入設備 : ハイブリッド車【1台、積載量3,000kg】

事業期間

稼働日 : 2018年8月

区分 : 更新

特長

: ハイブリッドトラックの導入に合わせて、GPSによる走行情報の把握・分析を開始し、CO₂排出量削減に役立っている。

システム図

(実施前)



【ディーゼルトラック】

(実施後)



【ハイブリッドトラック】

事業の効果

エネルギーコスト削減額：約10万円/年

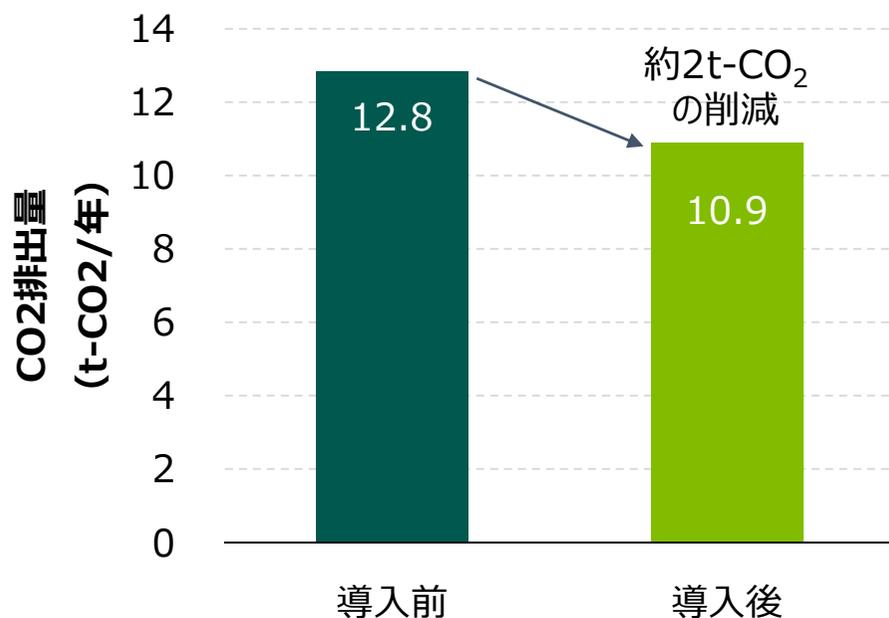
投資回収年数(補助あり)：約3.7年(掛り増し費用ベース)

CO₂削減量：約2t-CO₂/年

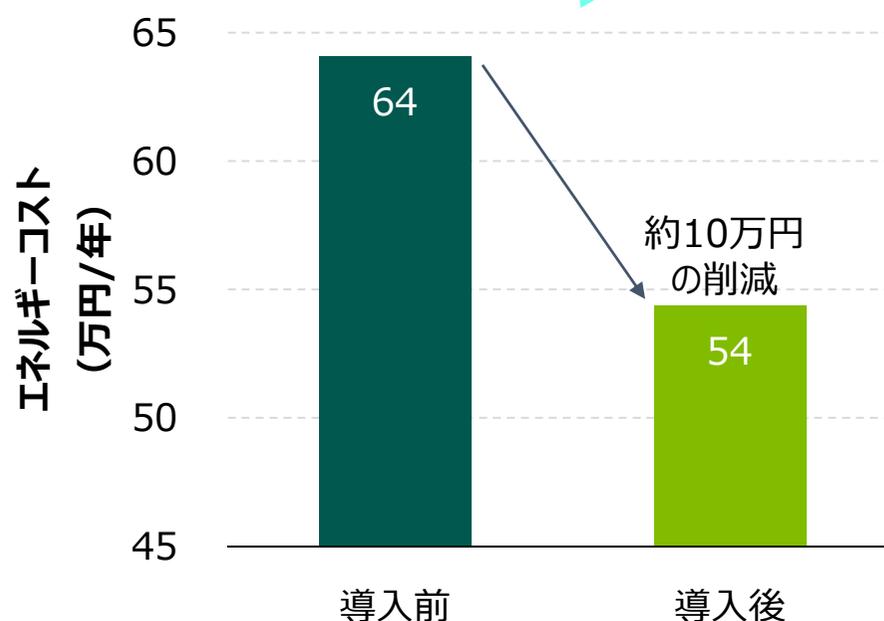
投資回収年数(補助なし)：約48年

CO₂削減コスト：18,560円/t-CO₂

ハイブリッド自動車の導入により、燃費が向上(約6.3km/L⇒約7.4km/L)し、約1/6のCO₂排出量削減を達成した。



車両更新によるエネルギーコスト削減効果に加えて、エコドライブ推進や運転経路の最適化検討による走行時間削減を目指している。



※エネルギー単価(軽油)及び(電気)：軽油29.1円/L (出典:資源エネルギー庁HP) 及び電気20.6円/kWh (出典:電気事業連合会HP) を用いて試算したもの
※掛り増し費用=【導入車両価格】-【標準車両価格】

事業によって実現できたこと / 事業前にあった課題及びその解決方法

CO₂削減効果に加えて、以下のような副次的効果が得られた。

- GPSにより走行情報の把握・分析が可能となり、今後の自動販売機への補充業務における「走行距離削減」に向けた道筋（最適な巡回ルートの実施など）をつくることができた。
- GPS機能をもった安全運転機器の活用により測定精度が向上し、運転の日報内容の信頼性を高めることができた。



GPSの活用により走行情報を把握・分析することで、運転時間の削減を目指す。

— GPSの利用による走行情報の把握・分析 —



【導入前】GPSを活用しない運転記録



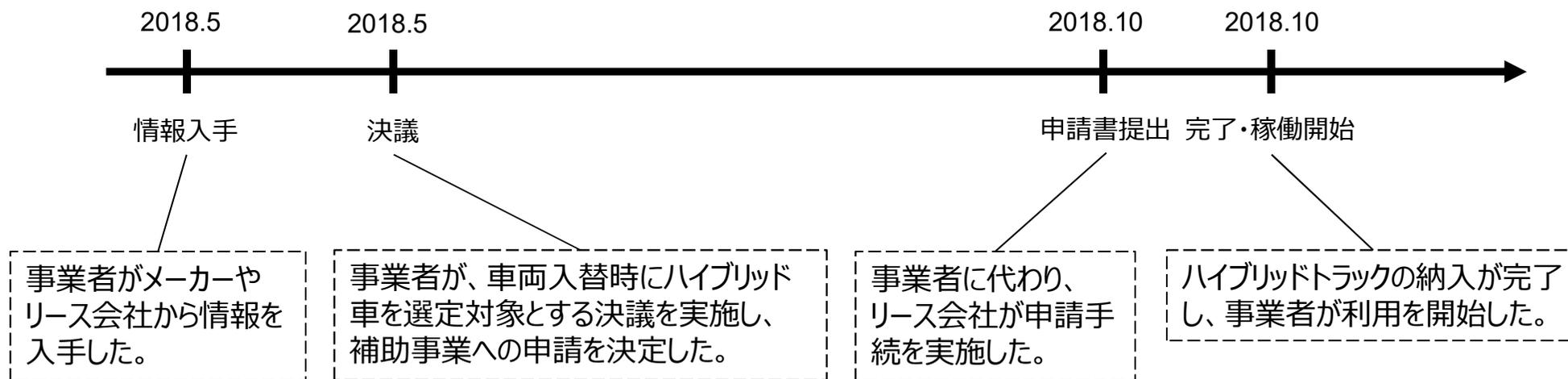
【導入後】GPSを活用した運転記録のクロスチェックの実施



GPSと安全運転機器の連携により、アイドリング状態や走行距離等の日報に記載される情報の信頼性が向上した。

— GPS機能付きの安全運転装置の活用 —

事業の経緯 / 今後の予定



事業者の声

- ・ハイブリッド車の導入を契機に、社内の環境意識が高まったと感じています。具体的な取組としては、安全運転指導やエコドライブの推進に、以前よりも力を入れるようになりました。
- ・物流コストの削減は大きな課題であるため、コスト削減可能性のある取組については、今後も積極的にチャレンジしていきたいと考えています。