

# 事例A:ドライバー自らの燃費計測による意識付け

テーマ:エコドライブの実施とドライバーが自ら燃費計測を行うことによる環境負荷改善効果の把握

## □ 事業概要

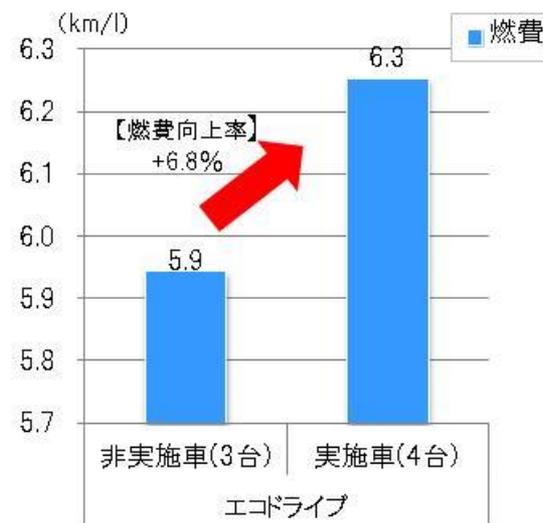
- 33両(主に4t、2t車)、Gマーク、グリーン経営取得
- 各種空容器(ポリ容器・18リットル缶等)
- 愛知県方面(約3~4割)、岡山県方面(約2割)、
- 残りは京阪神その他

## □ 実験方法

- モニター7台(4t車):エコドライブ実施車4台、非実施車3台
- 8月中の15運行日で実施
- 燃費計測シート(事務局提供フォーマット)に、給油のたびに記入
- エコドライブチェックシート(事務局提供フォーマット)で、1日の運転を自己評価

## □ 効果

- 【エコドライブ実施車(4台)】総走行距離:33,320km、給油量:5,328ℓ、燃費:6.3km/ℓ
- 【非実施車(3台)】総走行距離:24,570km、給油量:4,134ℓ、燃費:5.9km/ℓ
- 【燃費向上率】 +6.8%



# 事例B: デジタコの活用による燃費向上

テーマ: デジタコの警告音を発生するエンジン回転数の設定を変更することによる環境負荷改善効果の検証

## □ 事業概要

- 14両(主に大型車)
- 自動車部品輸送専門
- ほぼ京阪地域(日帰り)

## □ 実験方法

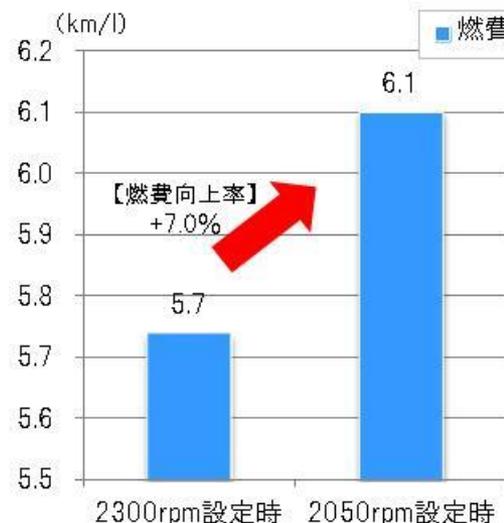
- モニター1台(最大積載量3150kg、車両重量4700kg、車両総重量7960kg、6速MT)
- 8月中の20運行日で実施: 10運行日(設定2300rpm)、10運行日(設定2050rpm)
- 給油のたびに、給油量、給油時オドメーター数、前回オドメーター数を記録
- エコドライブチェックシート(事務局提供フォーマット)で、1週間ごとに自己評価

## ◆ 効果

【2300rpm設定時】総走行距離: 5,864km、給油量: 1,022ℓ、燃費: 5.7km/ℓ

【2050rpm設定時】総走行距離: 7,102km、給油量: 7,102ℓ、燃費: 6.1km/ℓ

【燃費向上率】 +7.0%



# 事例C: エコドライブ点検シートの活用

## テーマ: エコドライブ点検シートの運用による環境負荷改善効果の把握

### □ 事業概要

- 50両(主に4t、2t車)、Gマーク、グリーン経営取得
- 航空貨物、電子製品輸送
- 京阪神～山陽地域(日帰り)
- 長距離は外部委託

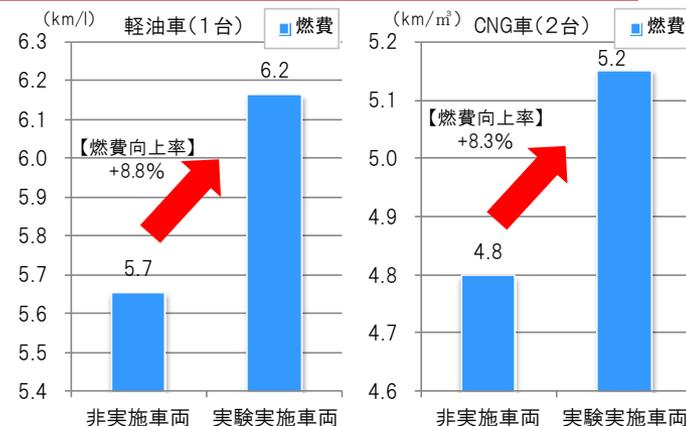
### □ 実験方法

- モニター6台: 実験実施車(軽油車1台、CNG車2台)  
実験非実施車(軽油車1台、CNG車2台)
- 8月中の15運行日で実施
- 実験開始時と実験終了時のオドメーター数と給油量を記録
- エコドライブチェックシート(自社フォーマット)で、実験終了時に自己評価

### □ 効果

軽油車(1台)【実験実施車両】総走行距離: 5,204km、給油量: 844ℓ、燃費: 6.2km/ℓ  
【非実施車両】総走行距離: 2,957km、給油量: 522.8ℓ、燃費: 5.7km/ℓ  
【燃費向上率】 +8.8%

CNG車(2台)【実験実施車両】総走行距離: 9,308km、給油量: 1,806.24m<sup>3</sup>、燃費: 5.2km/m<sup>3</sup>  
【非実施車両】総走行距離: 7,583km、給油量: 1,579.6m<sup>3</sup>、燃費: 4.8km/m<sup>3</sup>  
【燃費向上率】 +8.3%



# 事例D: エコドライブ強化月間で燃費向上

テーマ: エコドライブ強化月間実施による環境負荷改善効果の把握

## □ 事業概要

- 25両(ほぼ大型トレーラー)、Gマーク取得
- 鉄鋼製品輸送
- 九州～北関東(短～長距離)

## □ 実験方法

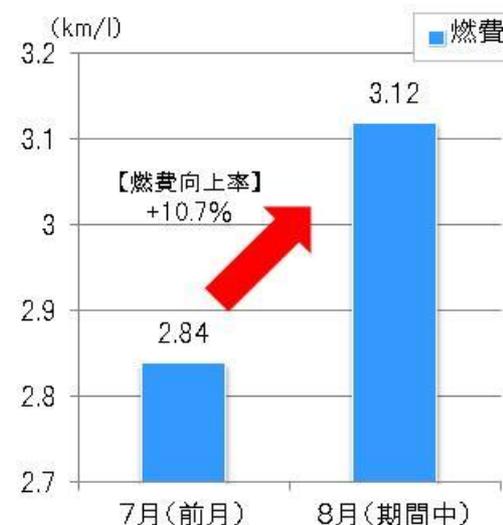
- モニター22台: トレーラー 18台  
傾斜トレーラー 3台  
トラック 1台
- 8月にエコドライブ強化月間を実施
- 8月(期間中)と7月における各車両の燃費を比較

## □ 効果

トレーラー : 18台中11台で燃費向上

傾斜トレーラー: 3台中 1台で燃費向上

トラック(1台) : 【7月(前月)】燃費: 2.84km/ℓ、【8月(期間中)】燃費: 3.12km/ℓ  
【燃費向上率】 +10.7%



# 事例E: 燃費向上の継続的取り組み

テーマ: デジタルタコグラフ、報奨金制度、認定制度導入による環境負荷改善効果の把握

## □ 事業概要

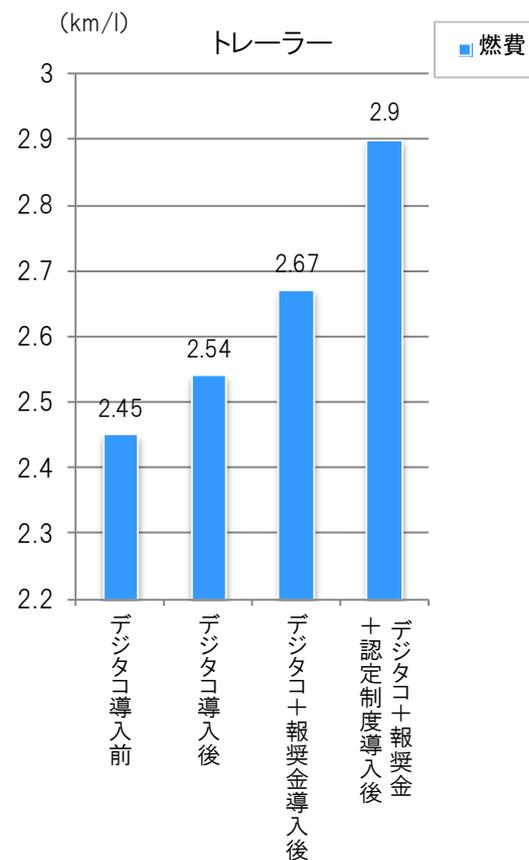
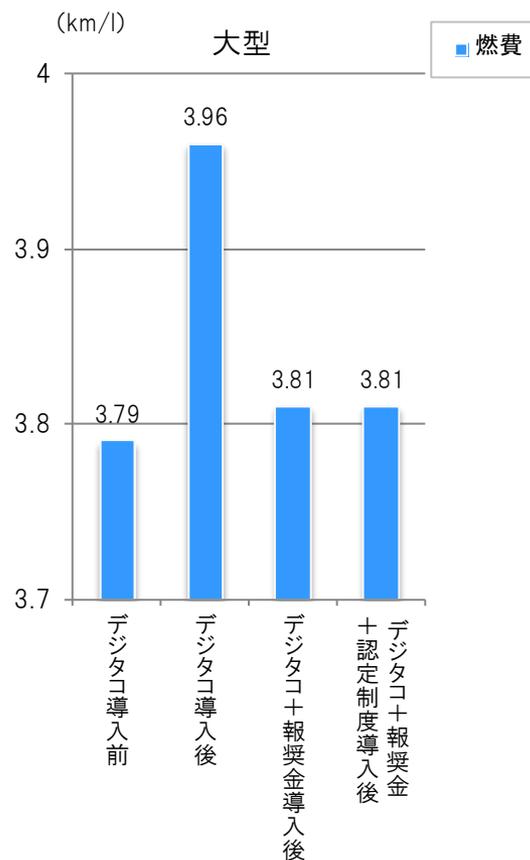
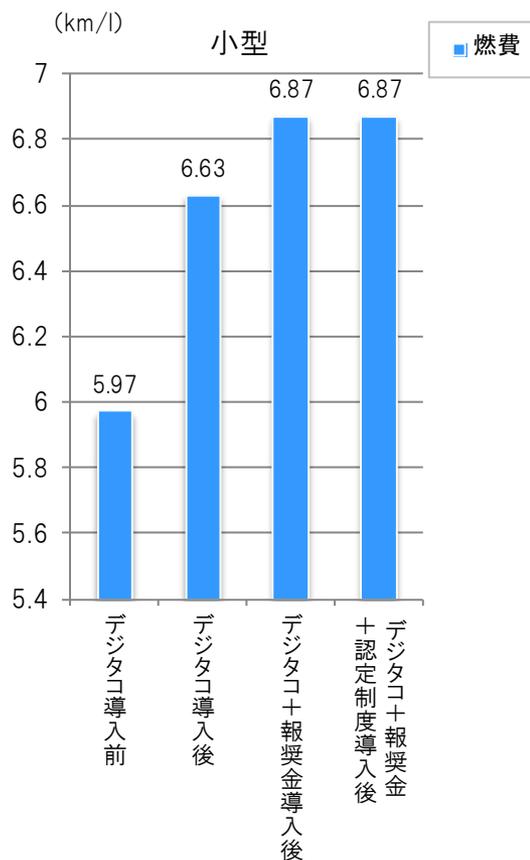
- 22両(主に大型車、セミトレ車、4t車)、Gマーク、グリーン経営取得
- 鋼管輸送
- 関東～中国地域(短～長距離)

## □ 実験方法

- 以下の期間ごとに、走行距離と給油量(1カ月単位)を提供
  - デジタコ導入前(2004年9月～2005年8月)
  - デジタコ導入後(2005年9月～2006年2月)、
  - デジタコ+報奨金導入後(2006年3月～2007年2月)、
  - デジタコ+報奨金+認定制度導入後(2007年3月～2008年2月)

□ 効果	小型	大型	トレーラー
デジタコ導入前	5.97km/ℓ	3.79km/ℓ	2.45km/ℓ
デジタコ導入後	6.63km/ℓ	3.96km/ℓ	2.54km/ℓ
デジタコ+報奨金導入後	6.87km/ℓ	3.81km/ℓ	2.67km/ℓ
デジタコ+報奨金+認定制度導入後	6.87km/ℓ	3.81km/ℓ	2.90km/ℓ

# 事例E: 燃費向上の継続的取り組み



# 事例F:ハイブリッド車導入による燃費向上

テーマ:ハイブリッド車導入による環境負荷改善効果の把握

## □ 事業概要

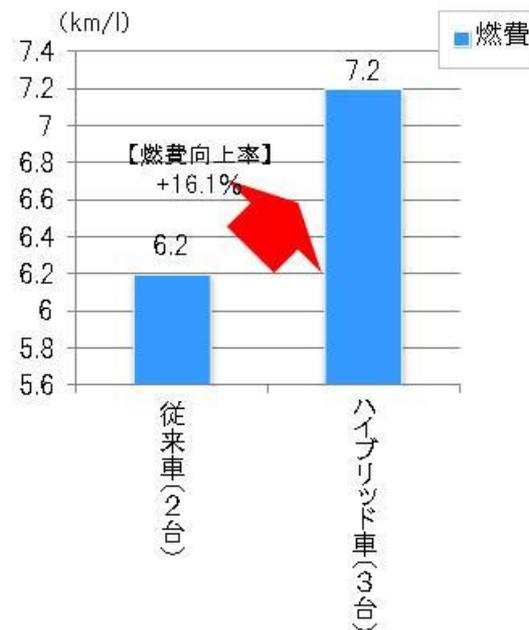
- 87両(2~10tの冷蔵、平、パワーゲート付)、Gマーク、グリーン経営取得
- 食料品輸送8割、鋼材1割
- ほぼ近畿圏内(日帰り)

## □ 実験方法

- モニター5台:ハイブリッド車(軽油車3台)、従来車(軽油車2台)
- 2013年8~9月の燃費データを提供

## □ 効果

- 【ハイブリッド車(3台)】総走行距離:32,565km、給油量:4,516ℓ、燃費:7.2km/ℓ  
【従来車(2台)】総走行距離:18,921km、給油量:3,067ℓ、燃費:6.2km/ℓ  
【燃費向上率】 +16.1%



# 事例a: 改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

## テーマ: エコドライブの徹底による燃費向上

### □ 実験対象車両

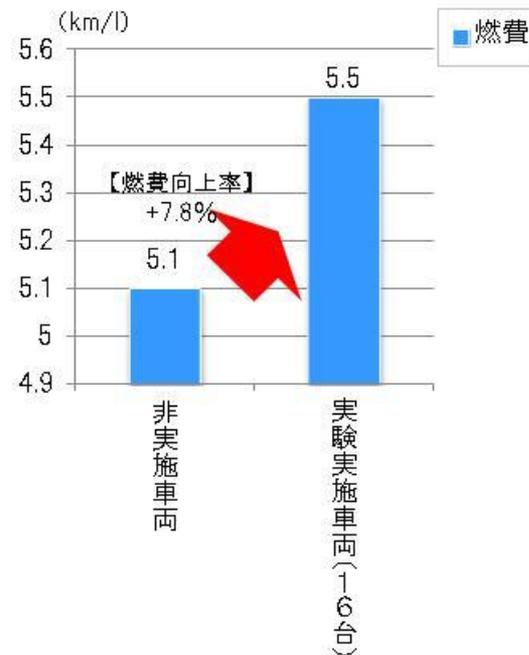
- 台数: 16台
- 車種: 3トン車 冷蔵冷凍車(デジタコ・ドラレコ装備)

### □ 実験方法

- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中、ドライバーに以下の3点を徹底
  - ① ゆっくり・ふんわりスタートを意識
  - ② 減速・停止の際はエンジnbrake・排気ブレーキを活用
  - ③ アクセルワークを一定に、車間距離も十分に確保

### □ 効果

- 【計測結果】平均燃費: 5.5km/ℓ
- 【比較対象】燃費: 5.1km/ℓ(他の事業所の類似車実績)
- 【燃費向上率】 +7.84%



## 事例b: 自社製燃費計測シートの活用による燃費向上

テーマ: エコドライブの徹底と自社製燃費計測シートの活用による燃費向上

### □ 実験対象車両

- 台数: 5台
- 車種: 大型車(タンクローリー車)

### □ 実験方法

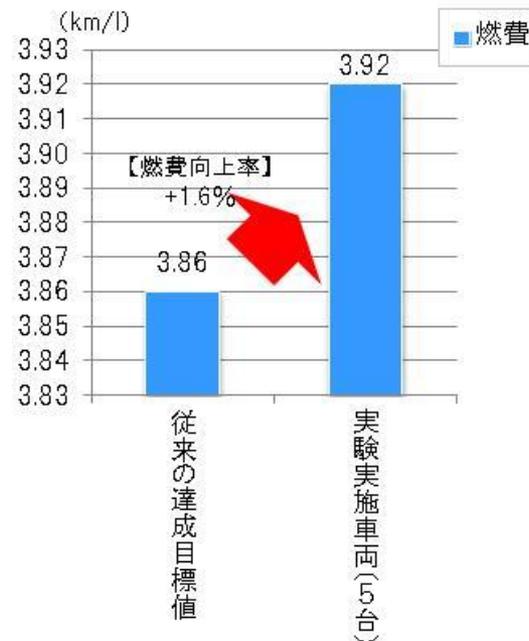
- 自社製燃費計測シートで燃費を記録
- 実験期間中、エコドライブの徹底を声かけ

### □ 効果

【計測結果】平均燃費: 3.92km/ℓ

【比較対象】燃費: 3.86km/ℓ(達成目標値として設定)

【燃費向上率】 +1.55%



## 事例c: 改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

### テーマ: 給油毎の燃費記録と低速走行の徹底

#### □ 実験対象車両

- 台数: 1台
- 車種: 3トン車 冷蔵冷凍車

#### □ 実験方法

- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中、給油毎の記録を徹底
- 低速走行(一般道路法定速度順守および高速道路では75km/h走行)を徹底

#### □ 効果

- 【計測結果】燃費: 3.61km/ℓ
- 【比較対象】燃費: 3.61km/ℓ(全車両の平均値)
- 【燃費向上率】 +0.00%

## 事例d:改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

テーマ:エコドライブの徹底とドライバーへの声かけによる燃費向上

### □ 実験対象車両

- 台数:4台
- 車種:大型車(13トン、24トン、27トン、9トン車)  
デジタコ・ドラレコ・蓄冷式クーラー装備

### □ 実験方法

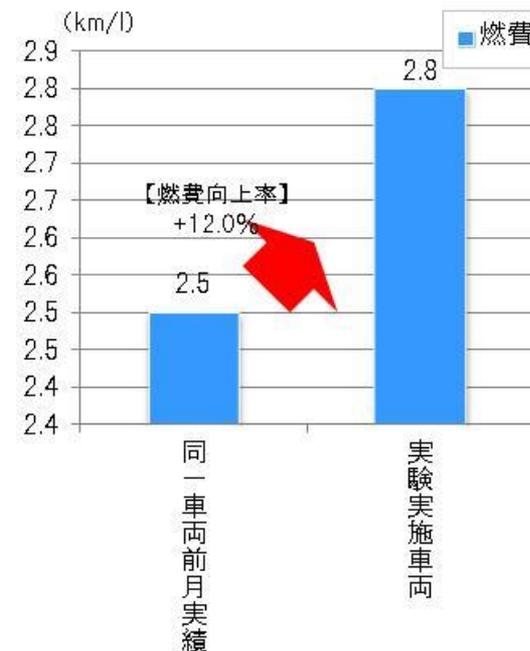
- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中、ドライバーとのコミュニケーションを充実
- さらに、以下を徹底
  - ①急が付く運転はしない
  - ②車間距離をとり定速運行を行う
  - ③停車中はできるだけエンジンを停止

### □ 効果

【計測結果】燃費:2.8km/ℓ

【比較対象】燃費:2.5km/ℓ(同一車両前月実績)

【燃費向上率】 +12.0%



## 事例e: 自社製燃費計測シートの活用による燃費向上

### テーマ: 自社製燃費計測シートの活用

#### □ 実験対象車両

- 台数: 6台
- 車種: 13トン車(すべてAT車)

#### □ 実験方法

- 従来通り、自社製燃費計測シートで燃費を記録
- 燃費向上改善効果計測分析シート(試行版)へ  
運行管理者が転記

#### □ 効果

- 【計測結果】燃費: 4.00km/ℓ
- 【比較対象】燃費: 4.05km/ℓ(車両カタログ値)
- 【燃費向上率】 -1.23%

# 事例f: 改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

テーマ: エコドライブの徹底による燃費向上

## □ 実験対象車両

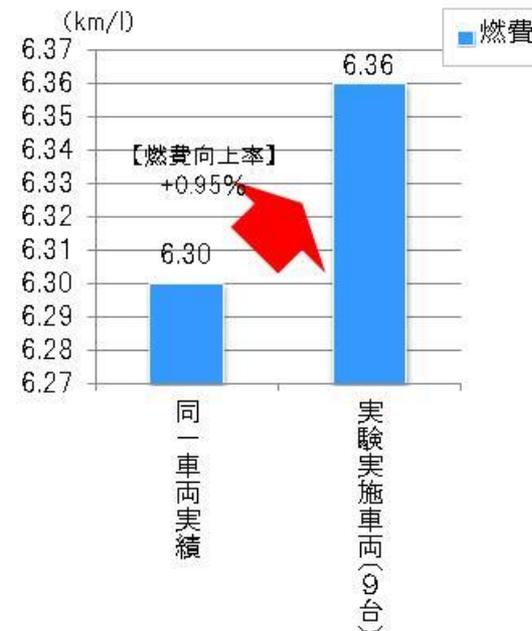
- 台数: 9台
- 車種: 2トン車  
(デジタコ・ドラレコ・アイドリングストップ装備)

## □ 実験方法

- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中、以下の3点を徹底
  - ① 急のつく運転はしない
  - ② 休憩時間は必ずアイドリングストップ
  - ③ 車間距離をとりゆとりのある運転を心掛ける

## □ 効果

- 【計測結果】燃費: 6.36km/ℓ
- 【比較対象】燃費: 6.30km/ℓ(過去実績値)
- 【燃費向上率】 +0.95%



# 事例g:改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

テーマ:エコドライブの徹底による燃費向上

## □ 実験対象車両

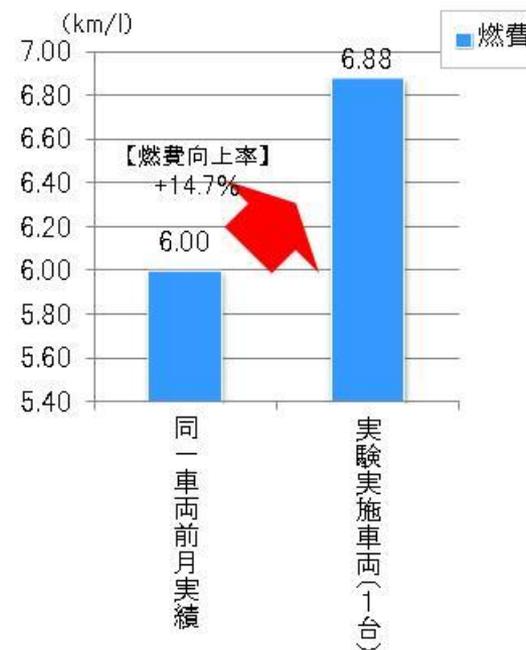
- 台数:1台
- 車種:3トン車  
(デジタコ・ドラレコ・アイドリングストップ装備)

## □ 実験方法

- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中、以下の3点を徹底
  - ①法定速度で走る
  - ②急加速、減速をしない
  - ③アイドリングの時間を短くする

## □ 効果

- 【計測結果】燃費:6.88km/ℓ
- 【比較対象】燃費:6.00km/ℓ(同一車両前月実績)
- 【燃費向上率】 +14.67%



## 事例h:改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

テーマ:ドラレコ導入とエコドライブの徹底による燃費向上

### □ 実験対象車両

- 台数:3台
- 車種:海コントラクタ

### □ 実験方法

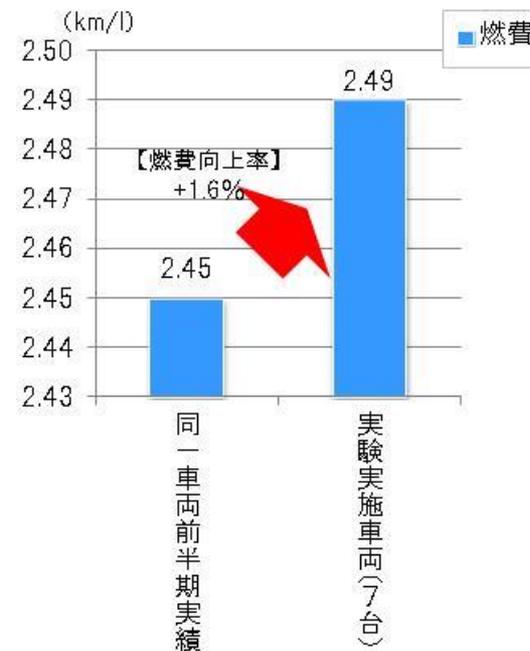
- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- ドラレコを一斉導入後、以下を徹底
  - ①安定走行実施
  - ②適切なアイドリング(積卸・休憩時等)

### □ 効果

【計測結果】燃費:2.49km/l

【比較対象】燃費:2.45km/l(同一車両前半期実績)

【燃費向上率】 +1.63%



# 事例i: 改善効果計測分析シート(試行版)の活用による燃費向上

テーマ: 給油時の記録徹底とドライバーへの毎日の声かけによる燃費向上

## □ 実験対象車両

- 台数: 14台
- 車種: 2トン車3台、3トン車9台、4トン車2台

## □ 実験方法

- 改善効果計測分析シート(試行版)で燃費を記録
- 実験期間中は、給油時の記録を徹底
- ドライバーへは毎日声かけを行った

## □ 効果

【計測結果】燃費: 4.80km/l(4トン車の例)

【比較対象】燃費: 3.90km/l(同一車両前月実績)

【燃費向上率】 +23.08%

