

ISO14230(KWP2000)通信データまたはCAN通信データの取得可能

- 1DINサイズでコンパクト
- CAN I/F、KWP2000 I/F内蔵
- PCMCIAカードに記録
- FOMAによるパケット通信
- 外部モニタ接続でリアルタイムにデータ表示
- 車両計測、実験にオススメ



型番	M69
品名	SR-CAN (エスアール・キャン)
本体外部寸法	197 × 154.5 × 53.5
重量 (本体のみ)	1,350g以下
供給電源	DC+10V~+16V
消費電流	2A以下 (外部出力含む)
記録データ	GPSデータ、前後加速度、横加速度、方位角速度、外部デジタル信号 (2ch)、外部パルス信号 (2ch)、CAN通信データ、KWP2000通信データ

動作温度範囲	0~+60℃
記録周期	10Hz
記録媒体	PCMCIA TYPE II (メモリーカード)
パケット通信	FOMA (対象カード:F2402)
オプション	外部出力モニタ (専用表示器)

* CAN通信およびISO14230(KWP2000)準拠の通信データは車両に依存するため事前にお打合せが必要です。
 * FOMAによるデータ転送の方法は事前にお打合せが必要です。
 * データ転送のサーバーは本装置に含まれておりません。
 お客様でご用意いただくか弊社にご相談ください。

SRポケットキャンペーン

【キャンペーン内容】

1. SRポケット1台につきメモリースティックを1枚サービス
2. 30台以上購入のお客様に6ヶ月フォロー無償サービス
3. メモリースティックタペストリープレゼント
4. キャンペーン期間:2006年3月1日~2006年6月30日

※詳しくはデータ・テック 営業部までお問合せください。数量に限りがございます。

手のひらサイズでコンパクト!
 安全を重視する方に最適!
 設置は固定設置!

SRポケット



展示会出展情報

セビット 国際情報通信技術見本市 <http://www.hannovermesse.co.jp/repraesentauten/mihon03.html>
 2006年3月9日(木)~15日(水) ハノーバー(ドイツ) カテゴリ:Communications (Halls 11)
 人と車のテクノロジー展 <http://www.jsae.or.jp/2006expo/>
 2006年5月24日(水)~26日(金) 10:00~17:00 パシフィック横浜展示ホール(神奈川県横浜市)

SRNEWSに関するお問い合わせはこちらまで

発行:株式会社データ・テック **datatec**

〒144-0052 東京都大田区蒲田4-42-12新生ビル TEL:03-5703-7041 FAX:03-5703-7043
<http://www.datatec.co.jp> 担当:山田(sales@datatec.co.jp)

SRNEWS

VOL.24



2006年3月

第二回お客様交流会・講演レポート特集

平成18年2月3日第二回お客様交流会を大田区民ホール「アプリコ」にて開催いたしました。今回の交流会では「エコドライブ」のテーマで3名の方にご講演いただきましたので、その内容を一部ご紹介いたします。交流会には多数のお客様にご来場いただき誠にありがとうございました。

共通運送株式会社

総務部 課長 大留光博 様

「セーフティレコーダでエコドライブコンテスト優秀賞受賞」



■はじめに

共通運送株式会社は、昭和34年の創業より北海道を中心に幅広く運送事業を展開しております。SRの導入に関しては先駆的とも言える平成15年にSR100 (SRcommの前モデル) を営業車両全車300台に導入しました。SR100から出る資料は、個人別には指導書が出る安全運転管理日報や月別の安全運転診断表(5段階評価)などがあり、現在のSRcommの原型といえます。また部署別には、省エネ度総合診断個人別集計表やムダ燃費割合ランキング表など、省エネルギーのための資料が毎月出力されます。

■導入期の取組み

導入した当初平成15年度は、新しい機器に慣れる事、またパソコンの操作や出力するデータを理解したりするのに時間がかかりましたが、平成16年度になると徐々にうまく使いこなせるようになり、SRが業務に定着してきました。実際にはこの2年間で導入期と言えますが、この時期にはSRを使って「安全運転を進める」という目標を立てました。実際には既存の安全衛生委員会の組織を活かし、品質向上運動と連動した取組みの流れを作りました。出力される資料を誰がどのようにチェックするかという体制も確立させました。

■省燃費運動

平成16年度にはSRを使った品質向上運動も定着し、データも次第に整備されてきましたので、その結果を活かし、省燃費運動への取組みを本格化させました。SR100ではモデル換算した「ムダ燃費データ」が出ますので、共通意識を持って省燃費運動に取り組む事ができます。そのSRの個人別の成績を毎月壁に掲示しています。最初は、掲示というのはどうなのか...という意見もありましたが、いい意味でのドライバー同士の競争意識が生まれ、結果的に良い方向へと向かいました。その結果平成16年11月にはエコドライブコンテスト最優秀賞(札幌市)、優秀賞(全国)を受賞することができました。

■6月は省燃費運動強化月間

平成16年度の実績をもとに、平成17年度は安全指導の取組みを更に継続すると共に、省燃費運動への取組みを強化しました。具体的には6月を省燃費運動強化月間とし、前年実績に比べて改善率の高い乗務員には、夏季賞与での報奨金支給を行っています。また6ヶ月を平均してムダ燃費率の高い乗務員への集中改善指導も行い、燃費改善をすすめています。

■一石三鳥のメリット

SRの導入により安全運転意識の定着化が進みました。交通事故の路上での事故件数は、導入期はほぼ横ばいでしたが、SRが業務に定着してきた平成17年度になって3割以上の減少となりました。また燃費向上意識の定着化もすすみ、ムダ燃費の割合は毎年確実に減ってきています。消費燃料削減ということでCO2削減もできるので、SRを活用する事によって、「安全運行確保」「ムダ燃費削減」「エコドライブ推進」という一石三鳥のメリットにつながるということがわかってきました。これからもメンテナンス費用の削減などにも取組み、経費削減意識を持ち続けていきたいと思っています。



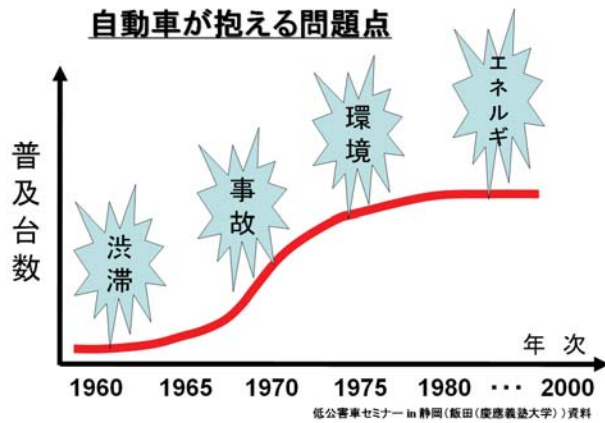
エコドライブコンテスト表彰式写真
 (表彰式写真:前列一番左 共通運送(株)社長 永原利雄氏)

「EMSの現状と エコドライブの効果について」



■EMSの現状

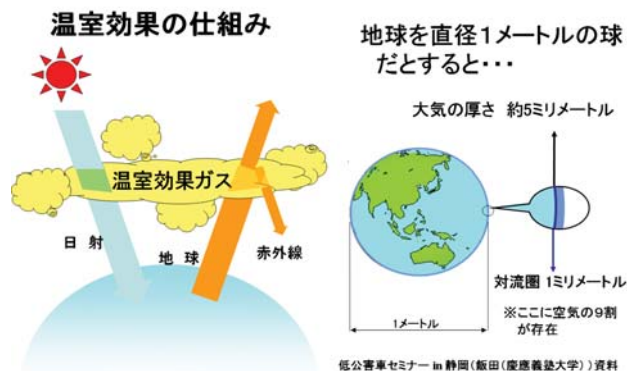
現在、世界中の自動車は8億台を超え、日本でも7,400万台となり、「渋滞」、「事故」、「環境」、「エネルギー」などの問題が顕在化しています。(財)運輸低公害車普及機構(LEVO)は、主に運輸事業者を対象に、低公害車の普及を通じて大気環境の改善を目指し、また地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する観点から、トラック等におけるエコドライブを行う仕組み(EMS:エコドライブ管理システム)の構築・普及を支援しています。



■CO₂削減対策

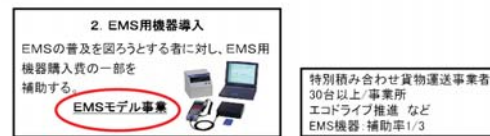
地球温暖化が年々進んでいるのは、大気中のCO₂の濃度が年々増えてきているためです。石油は埋蔵量があと43年分しかないと言われていて、そのエネルギーを大切に使い、また化石燃料が燃焼して出るCO₂の量を少なくして温暖化を防止するためには、様々な対策を考えなくてはなりません。日本のCO₂の排出割合は輸送部門が全体の2割を占めています。今後CO₂削減対策が自動車交通部門において重要な課題となります。

地球温暖化



■EMS機器導入への補助施策

国土交通省は、平成17年度にCO₂削減のための施策の一つとして、「低公害車導入」と「エコドライブの推進のためのEMS機器導入」に対して25億円の予算を計上しました。これはセフトイレコードのようなEMS機器の価格の3分の1を補助するというものです。既に、現在26事業所、約1,000台の車がこの補助を受けてエコドライブを始めています。また、経済産業省の環境施策のエネルギー使用合理化支援事業(NEDO)も機器購入の3分の1の補助率(補助金の上限額:5億円/事業所)となっています。平成18年度はこのような環境施策の予算規模が更に大きくなると期待されます。



■EMSの効果

LEVOは、自動車の走行燃費に影響を与える要因を探るために、様々な走行実験を行いました。その結果、エコドライブの3大要因としては、次の点が最も重要です。

- ・ゆっくりとした加速
- ・経済速度
- ・アイドリングストップ

上記に加えて、下記の点もエコドライブに効果があります。

- ・減速時におけるエンジンブレーキの活用
- ・高速走行における導風板
- ・定期点検による適正なタイヤ空気圧
- ・ムダな積載物を積まない

効果の一つ一つは数%と小さくても、積み重ねにより大きく経費節減、CO₂削減へとつなげる事ができます。

2トントラックの一例

項目	内容	効果	年間費用(円)	
少ない走行抵抗	加加速度	ゆっくり加速	+ 4%	15,153
	車両重量	△50kg	+ 1%	3,392
	空気圧	△10%→適正	+ 1%	3,392
	導風板	無→有	+ 2%	6,855
走行効率の良い所	経済速度	60→50km/h	+ 3%	9,646
	平均車速	15→20km/h	+ 15%	51,516
ムダなエネルギーの削減	アイドリングストップ	停車時のエンジン停止	+ 10%(例)	34,344
	減速方法	エンジンブレーキ活用	+ 7%	23,108

[]:参考例

「乗用車の省エネ運転について」



■乗用車と貨物車の比較

まず乗用車の省エネ運転を考える上で、乗用車と貨物車の特性の違いを考えてみたいと思います。主な違いとしては以下の3つが考えられます。

- 乗用車
- 1.ガソリン車(効率がいいのは高回転時)
 - 2.オートマ車が多い
 - 3.管理者はいない
- 貨物車
- 1.ジーゼル車(効率がいいのは低回転時)
 - 2.マニュアル車が多い
 - 3.管理者がいる

この中で、実は3が一番大きい要因です。「管理される」というと一見悪いイメージですが、実際にはアドバイスをを受け、励ましてもらえるところが、乗用車のドライバーと大きく違うところです。

■ドライバーの意識

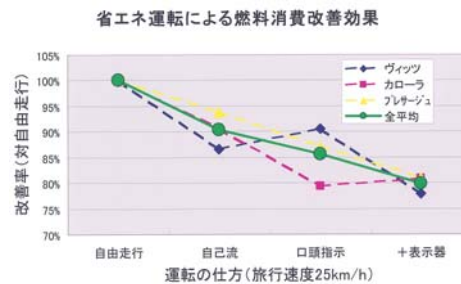
省エネ運転に関する乗用車のドライバーの意識は、現在は大体次の通りです。

- ・急発進、急加速はしていない
- ・省エネ運転をしても削減効果は少ない
- ・交通環境に左右され、運転の自由度がない

上記のように、ドライバーのやる気があまり出ないという事が、乗用車の省エネ運転が進まない大きな理由です。

■省エネ運転の効果

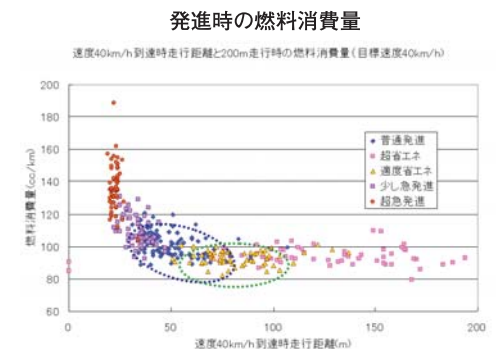
1年ほど前に「省エネ運転でどのくらい燃費が改善されるのか」というテーマで、データ・テック社の協力のもとに乗用車の走行実験を行いました。下のグラフは、車種は3種類、運転者はプロ3名男性3名女性3名で走行実験を行い、その平均をとったものです。



燃料消費量において、自由走行を100%とした場合、自己流の省エネ運転で消費量が10%改善しました。次に口頭で省エネ運転の指示を伝えた後、更に5%の改善が見られ、車に省エネ表示器をつけた場合は更に5%減り、トータル20%の改善率となりました。私も最初は7%位の改善率と予想していたので、これには大変ビックリしました。講演などで皆さんに燃費の改善率を予想していただいても、半数以上の方が10%以下という予想をします。更に「スマートドライブコンテスト」も行い、データを分析した結果、省エネ運転で26%もの燃料消費量削減ができるという結果が出ました。

■省エネ運転のポイント

省エネのために、一番のポイントは「発進時のアクセルの踏み方」です。しかし超スローに発進をする必要はありません。無理をせずいつもより少しだけゆっくり発進するだけで、超スローに発進するのと同じだけの充分な省エネ効果があることが、下のグラフからわかります。



2割以上の燃費削減のためには、更に「停止時のアイドリングストップ」と「経済的な速度」も同様に効果があります。

省エネ運転5-5-5 (Go,Go,Go)

- ・発進時、5秒間で20km/h程度に加速
- ・5秒の停止でアイドリングストップ
- ・目標速度を、5km/h低減

上記のポイントを押さえれば、誰にでも省エネ運転ができますので、より多くの方にエコドライブ意識を持って省エネ運転をしていただきたいと思います。

エコドライブ支援サイト

ReCoo
エコドライブを楽しむ地球人サイト
<http://www.recoo.jp>

(財)省エネルギーセンターは、乗用車を運転するドライバーの方々に支援する、「エコドライブを楽しむ地球人サイトReCoo」を立ち上げました。「ReCoo」は、誰でも参加でき、自分の車の燃費や、エコドライブ全国ランキングを見ることができます。またアドバイスも受ける事ができます。是非、多くの皆様のご参加をお願いいたします。