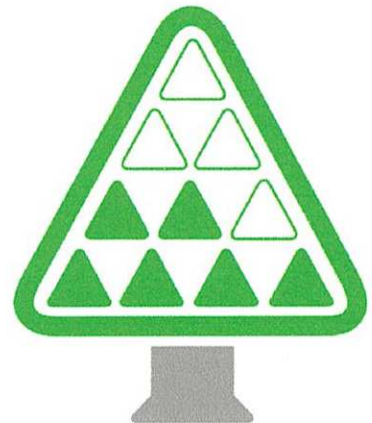




日野エコツリーレポート

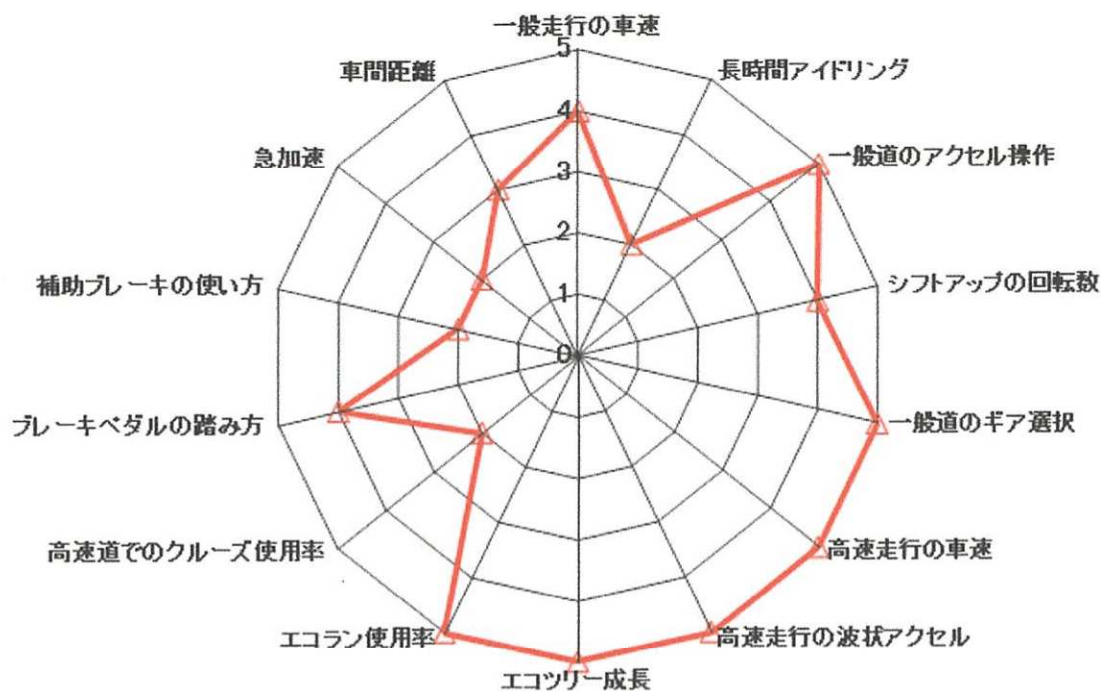


株式会社 太平商会 本 殿

- 調査期間 2012年5月11日 12:57 ~
2016年2月5日 17:10
- 調査車両 FW1EXB-13307
- 登録番号 豊橋100か5605
- 走行距離 390,083 Km

愛知日野自動車株式会社
日野自動車株式会社

運転診断書



運転評価点経過

総合評価 (100点満点)	2012/5/11				前回からの 向上度
	2016/2/5				
	76				0

総合燃費経過

	2012/5/11				前回からの 向上度
	2016/2/5				
走行燃費 (km/リットル)	3.8				0.0
運行燃費 (km/リットル)	3.2				0.0

※燃費は燃料噴射量から算出しているため、満タン法と異なる場合があります。

【計算の基準数値】

■燃料代、尿素代は、事前申告に基づき、右記で計算しております。

■車両重量はトンキロ燃費の計算に使用しております。

燃料単価	110 円/L
尿素単価	100 円/L
車両重量	11480 kg

運転診断書 (項目別評価)

項目別評価 (5段階)		運転法のヒント
一般走行の車速	4	60km/h超えの車速頻度が20~30%あります。60km/h以下のエコ&安全運転に勤めましょう。
長時間アイドリング	2	5分以上のアイドリングの総燃料消費は全燃料の10%以上あります。長時間のアイドル駐車を減らしましょう。
一般道のアクセル操作	5	アクセル踏み込み量が70%以上となる時間割合は30%以下と少なく、丁寧なエコ運転しています。
シフトアップの回転数	4	平均シフトアップ回転数をもう100rpm早め1100rpm以下に抑えましょう。
一般道のギア選択	5	平均回転数を1000rpm以下に抑え丁寧なエコ運転してます。
高速走行の車速	5	80km/h超えの車速頻度が30%以下でエコ&安全運転してます。
高速走行の波状アクセル	5	波状運転防止の為30%以上のアクセル急踏込みを良く抑え安定したアクセル操作をしています。
エコツリー成長	5	エコレベルの平均が8以上で、エコ運転しています。
エコラン使用率	5	エコランは95%使用しておりアクセル急踏込みを良く抑え安定したアクセル操作をしています。
高速道でのクルーズ使用率	2	クルーズを30%以下しか使用してません。車速の安定の為に使用しましょう。
ブレーキペダルの踏み方	4	0.1G以上の強めのブレーキは10%あります。先を読んで丁寧な運転をしてください。
補助ブレーキの使い方	2	減速中の900rpm以下の車速域でのエンジンリターダ(強)使用率が25%以上あります。早めにリターダを戻し、エンジンブレーキによる無噴射惰行で停止位置を調整しましょう。
急加速	2	0.7m/s ² (0.07G)以上の強めの発進加速が多いです。トラックらしくゆとりのある発進をお願いします。
車間距離	3	70km/h以上での85%は車間距離を確保してますが、もう少し余裕をもって安全運転しましょう。
総合評価 (100点満点)		
76	平均より優れた総合点です。省燃費、安全確保の為に、いつも気配りができています。更にゆとりを確保した先読み運転でスキルアップを目指してください。	

車両レポート

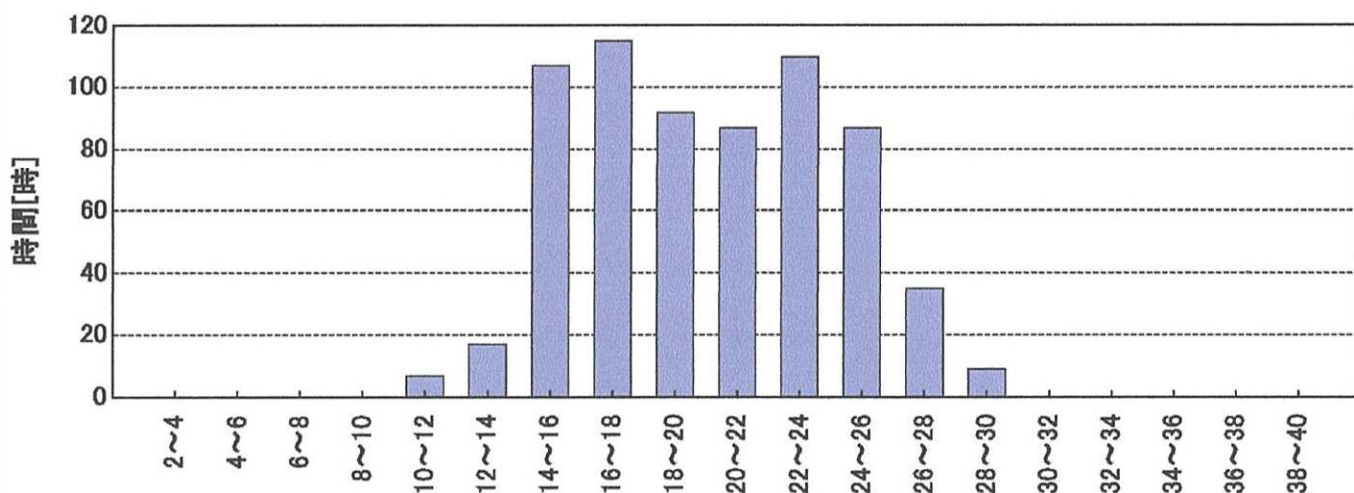
2012年5月11日 ~ 2016年2月5日 (1,366 日)

		燃費					
		燃費 Km/L	走行距離 Km (回)	燃料消費量 リットル	燃料代 万円	走行時間 (内渋滞) 時間	
運行	走行	一般	3.2	208,217	65,756	723.3	
		高速	4.9	181,866	37,180	409.0	
		計	3.8	390,083	102,936	1,132.3	
	アイドリング		8619時間34分7秒				
		5分以内 (PTO※1)	----	137,548回 (0回)	2,126 (0)	23.4 (0.0)	----
	5分超 (PTO※1)	----	5,362回 (0回)	18,199 (0)	200.2 (0.0)	----	
	計	3.2	390,083	123,261.4	1,355.9	7,115	

※1 PTOはソフトウェアバージョンが H8APL_310_VSE230 以降の場合にデータが出力されます。

積載					
トン・キロ 燃費 ※2	73.0 トン・km/L	平均GVW	19.3 ton	平均積載量	7.8 ton

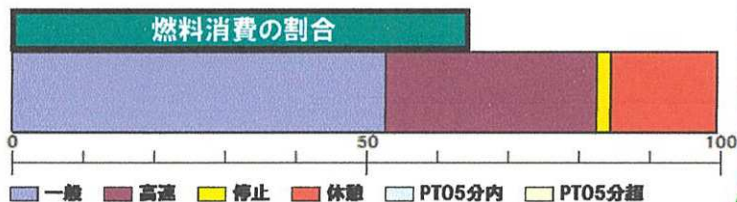
車両総重量時間頻度(走行中)



車両総重量[トン] ※3

※2 燃費に積載量を掛け合わせた効率を表す指数です。この値により燃費の比較ではない『効率』が見えてきます。
 ※3 車両総重量はエンジン出力と加速変化からの計算値のため、走行条件の影響を受けるので誤差が生じます。状況把握の参考としてご覧下さい。

後処理状況	
尿素消費量	燃料比尿素消費
この車両は、尿素消費量の表示に対応していません。	
DPR自動再生回数	2,395 回
DPR手動再生回数	19 回

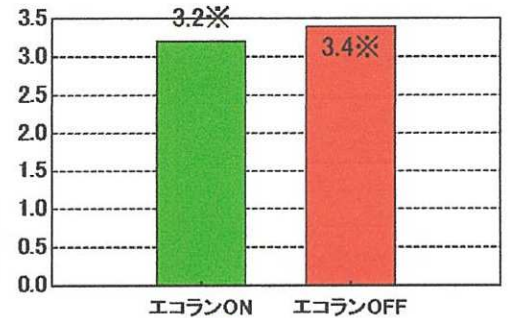


車速データ

- ①一般60km/h超え、高速80km/h超えを減らしましょう。
- ②一般ではエコラン、高速ではクルーズを活用しましょう。

	一般走行	高速走行
走行時間 (全走行に対する割合)	4,725.4 時間 (66%)	2,389.4 時間 (34%)
走行距離 (全走行に対する割合)	208,216 Km (53%)	181,865 Km (47%)
平均車速	44.1 Km/h	76.1 Km/h
最高車速	94.0 Km/h	
① 制限速度 時間 オーバー (%)	60Km/h 1,377.7 時間 オーバー (29.5%)	80Km/h 332.5 時間 オーバー (13.9%)
スピードリミッター (総走行時間に対する割合)	25.5 時間 (0.4%)	1.1 時間 (0.0%)
② エコラン使用時間	6,888 時間 (96.8%)	
クルーズ使用時間	0 時間 (0.0%)	

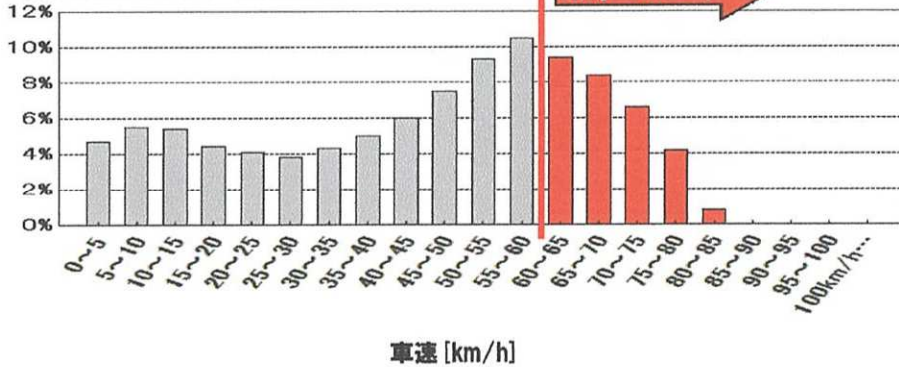
②エコラン使用中の走行燃費 (km/L)



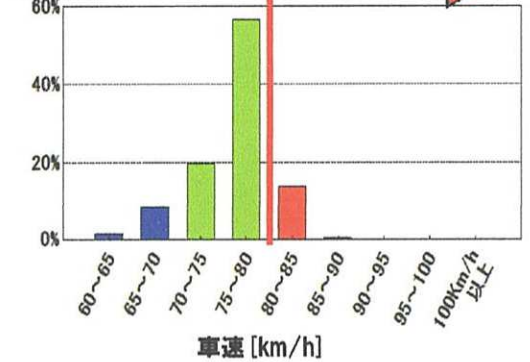
※この燃費データにはアイドリング時も含まれます。

エコランSWを活用しましょう

一般走行時の車速 時間分布



高速走行時の車速 時間分布



- ① 60km/h超えの車速頻度が20~30%あります。60km/h以下のエコ&安全運転に勤めましょう。80km/h超えの車速頻度が30%以下でエコ&安全運転しています。
- ② エコランは95%使用しておりアクセル急踏込みを良く抑え安定したアクセル操作をしています。クルーズを30%以下しか使用してません。車速の安定の為に使用しましょう。

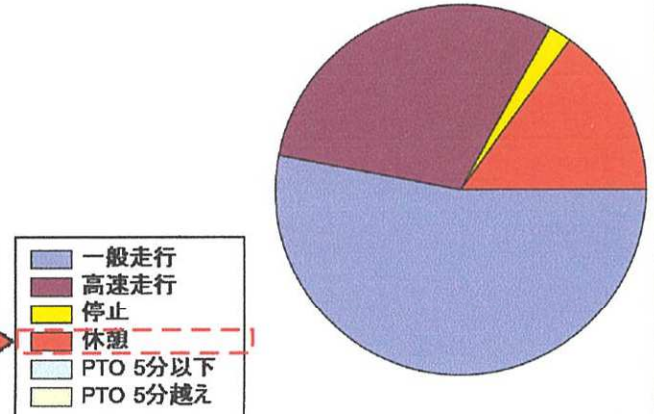
アイドリング

- ①5~30分の駐車アイドリングの無駄を削減しましょう。

合計時間	8,619.6 時間	総燃料消費量	123,261.4 L	アイドリング消費割合	16.5 %
------	------------	--------	-------------	------------	--------

	回数	燃料消費量	消費割合
5分以下 (PTO※)	137,548回 (0回)	2,126 L (0L)	1.7 % (0.0%)
停止		2,126.4 L	1.7 %
5分超え (PTO※)	5,362回 (0回)	18,199 L (0L)	14.8 % (0.0%)
休憩		18,199 L	14.8 %

燃費消費分布



※ PTOはソフトウェアバージョンが H8APL_30_VSE230 以降の場合にデータが出力されます。

1減らしましょう

- ① 5分以上のアイドリングの総燃料消費は全燃料の10%以上あります。長時間のアイドル駐車を減らしましょう。30分以下の短時間駐車良くエンジンを切っています。

アクセルの踏み込み

- ①50% (ハーフアクセル) を目標に踏みましょう。
- ②増踏みは30%以内を目標に丁寧に踏みましょう。

①アクセル開度	ハーフアクセル (50%以下) の励行割合	47%	← 抑えましょう	
	アクセル踏みすぎ割合	15%		
②アクセルの増し踏み量	+30%以上の踏み込み過ぎ	一般	5%	← 抑えましょう
		高速	2%	

①50% (○) ~70% (×)

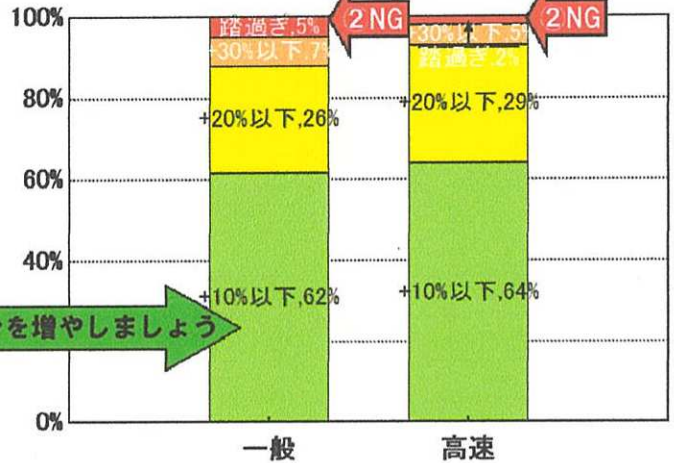
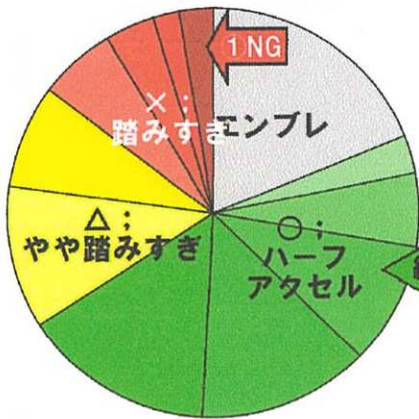
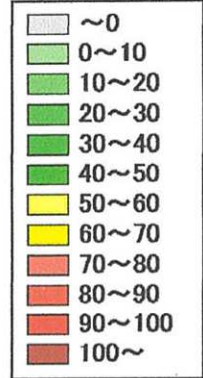
①走行中のアクセル開度

エンブレ	50%以下	70%以下	70%以上	平均開度
19%	47%	19%	15%	39%

②加速時の増し踏み

②走行中のアクセル増し踏みの大きさ

アクセル開度[%]

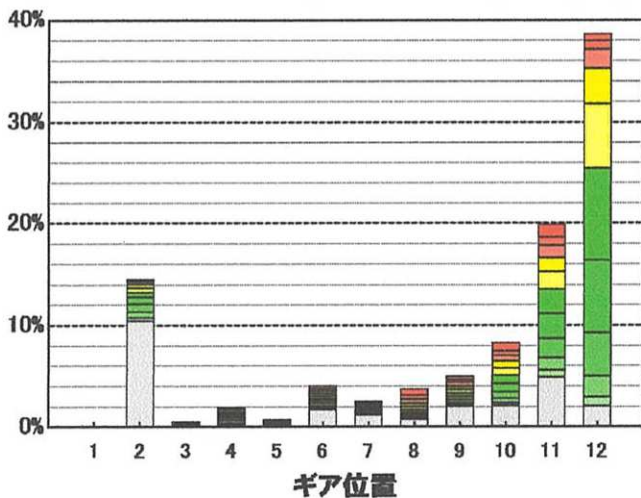


- ① アクセル踏み込み量が70%以上となる時間割合は30%以下と少なく、丁寧なエコ運転しています。
- ② 加速時の30%以上アクセル増しがほぼ良好です。そっと踏むエコに気遣いしてください。

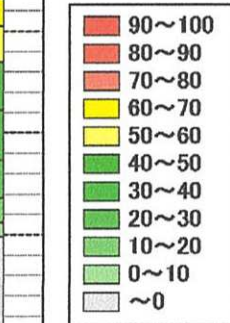
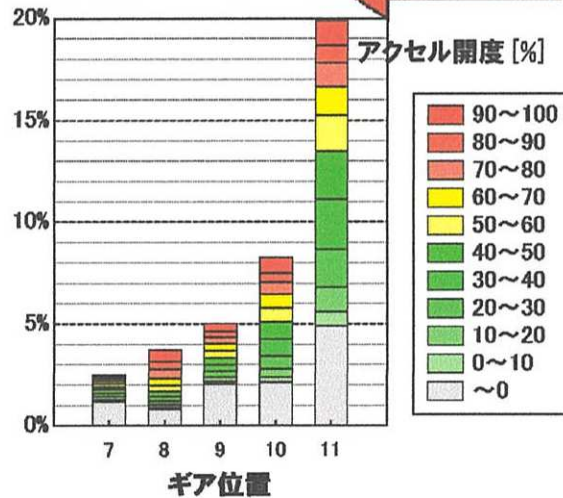
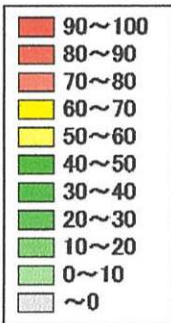
各ギアでアクセル踏み込み

- ①TOPギアの使用割合を高めましょう。
- ②7~11速はハーフアクセルを守りましょう。

①12速 (TOP) の使用頻度	12速のハーフアクセル励行度	23%	← ①エコ操作 76%
	12速の使用割合	39%	
②7~11速加速ギアのアクセル操作	7~11速のハーフアクセル励行	14%	← ②抑えましょう
	7~11速で50%以上のアクセル踏み込み	14%	



アクセル開度 [%]



- ① 12速の多用、7速以上のハーフアクセルキープ等、エコ運転が出来ています。
- ② 7速以上のハーフアクセル越えが15%以下と少なくエコ意識が出来ています。

高速での波状運転

アクセルを30%以上急に踏んだり戻したりを繰り返す波状運転は燃費が悪化します。先を読んでゆっくりアクセルを操作しましょう。

急なアクセル踏み込み度合い

加速踏み込み時の急アクセル割合

56%

①抑えましょう

① 30%以上のアクセル急踏み込みが多すぎます。足首を固定して一定なアクセル操作を保ちましょう。

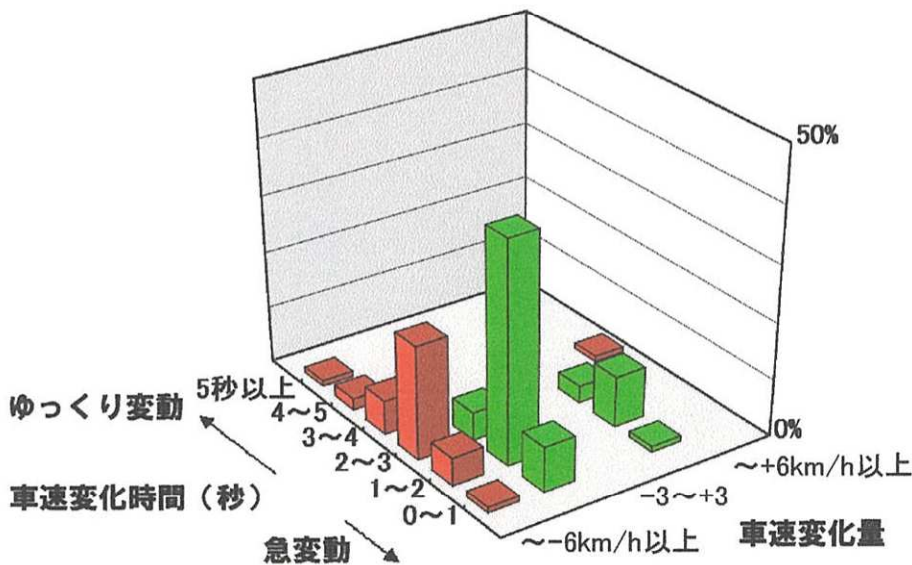
波状運転の車速変動

波状アクセル操作を抑え±3 km/h以内の車速変動に抑えましょう。

① 高速での車速の変動

+6km/h以上の増速	1%	抑えましょう
+3~6km/hの増速	13%	
-3~-6km/hの減速	52%	
-6km/h以上の減速	34%	抑えましょう

±6 km/h以内の車速変動
65%



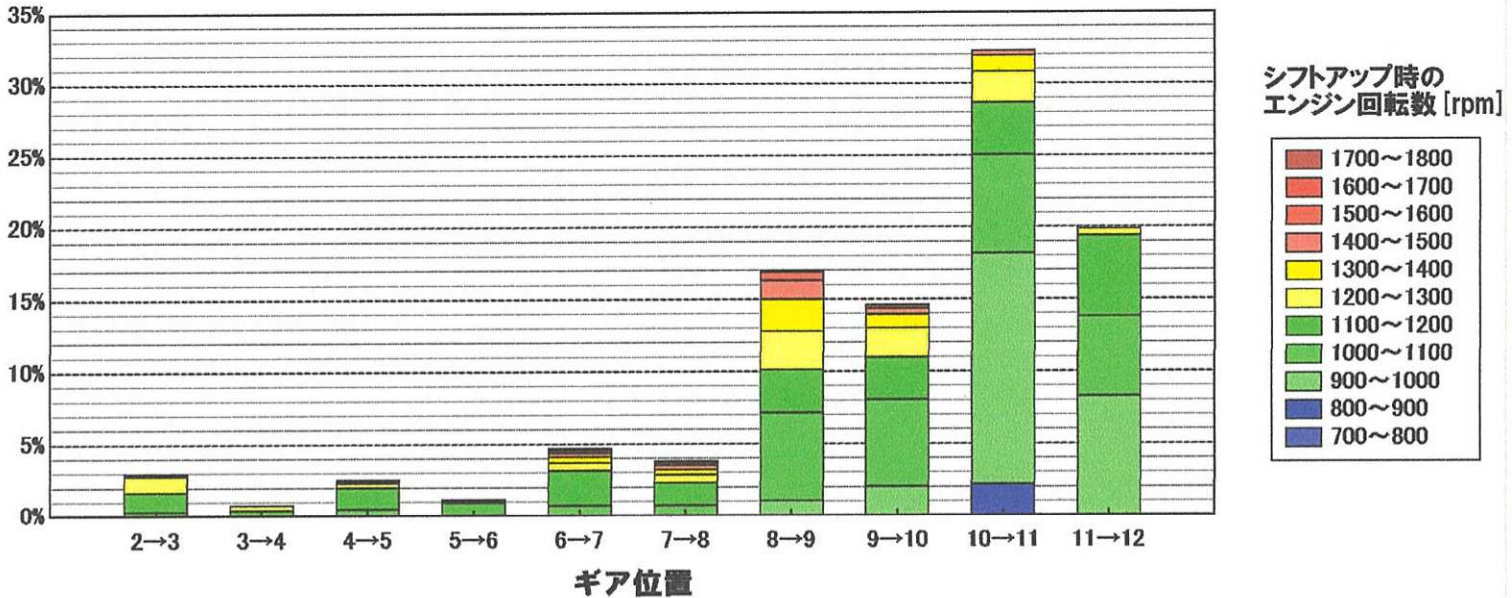
◆ 高速でのアクセルの煽りで6km/h以上の車速変動が非常に多いです。車速を安定させる様に早めにとっと踏んでください。

車速は急変動ほど、または、変化量大きいほど燃費が悪くなります。グラフ上に表示されないレベルが理想です。

シフトアップ回転

先を読んで早目にシフトUPしましょう。AMTでもホールドモードにして、先読みシフトUP操作でより低回転な走りに努めましょう。

シフトアップ時のエンジン回転	低速段(2→6段)	1193 rpm
	中速段(6→10段)	1187 rpm
	高速段(10→12段)	1034 rpm
	①アップ時の平均回転(目標1100rpm以下)	1159 rpm



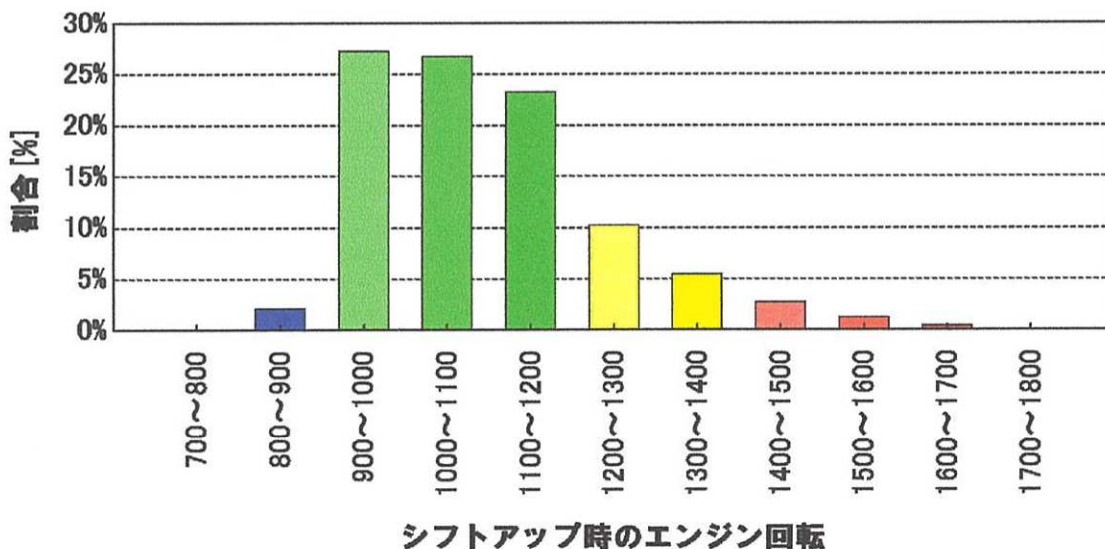
① 平均シフトアップ回転数をもう100rpm早め1100rpm以下に抑えましょう。

シフトアップ回転

先を読んで早目にシフトUPしましょう。AMTでもホールドモードにして、先読みシフトUP操作でより低回転な走りに努めましょう。

シフトアップ時のエンジン回転	低速段(2→6段)	1193 rpm
	中速段(6→10段)	1187 rpm
	高速段(10→12段)	1034 rpm
	①アップ時の平均回転(目標1100rpm以下)	1159 rpm

シフトアップ回転数頻度

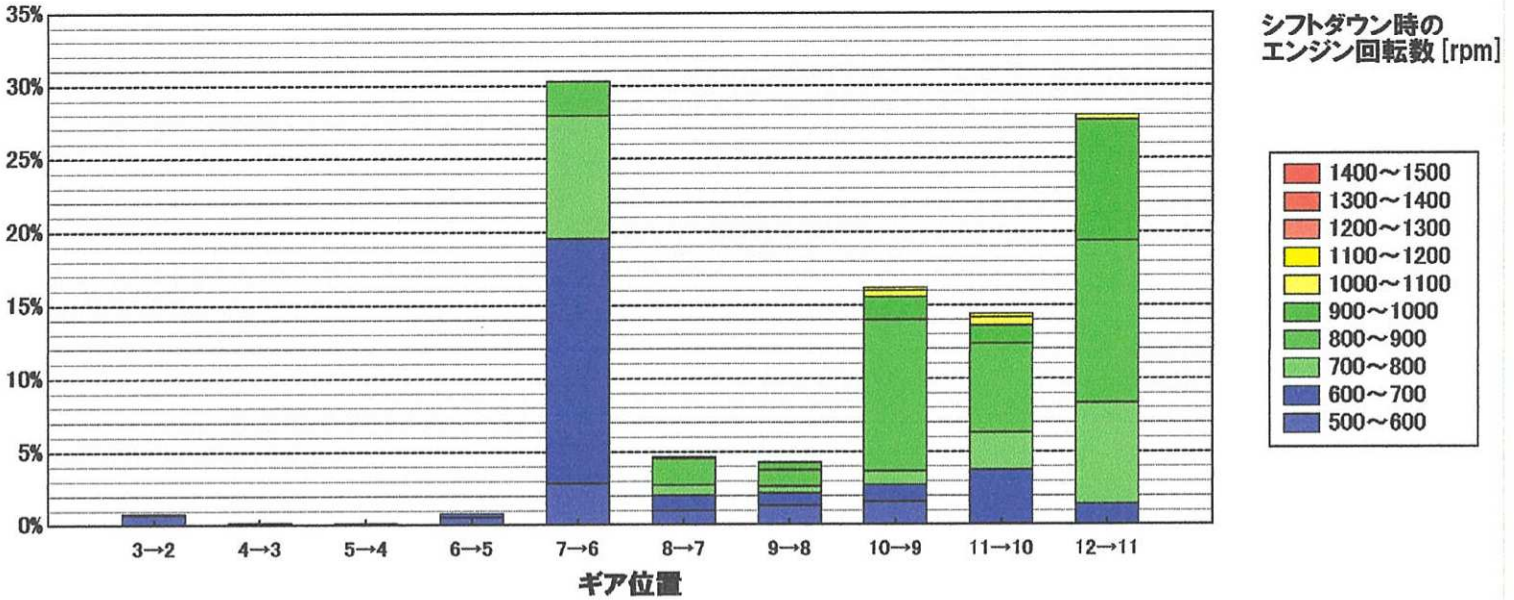


① 平均シフトアップ回転数をもう100rpm早め1100rpm以下に抑えましょう。

シフトダウン回転

先を読んでエンジンを粘らせ低回転で走りましょう。AMTでも、坂道の終わりが近ければホールドモードにして自動シフトダウンを防止しましょう。

シフトダウン時のエンジン回転	高速段(12→10段)	824 rpm
	中速段(10→6段)	739 rpm
	低速段(6→2段)	586 rpm
	②ダウン時の平均回転(目標750rpm)	695 rpm

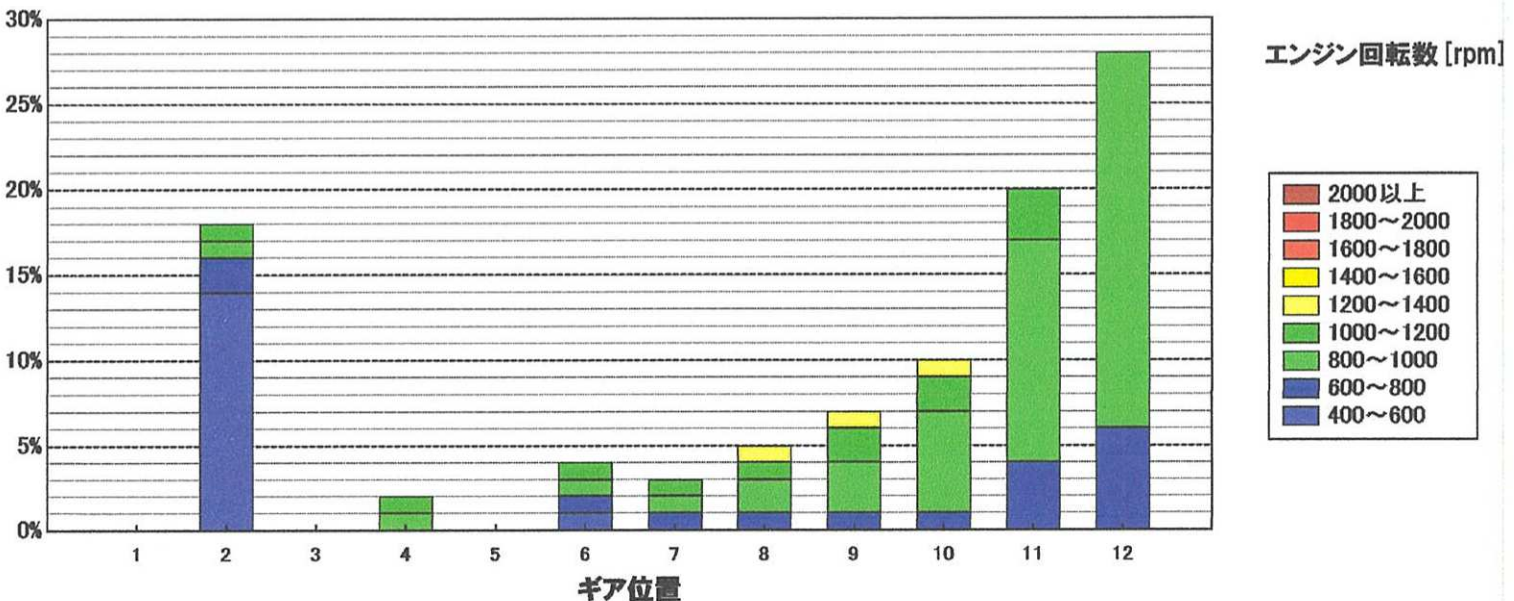


② 平均シフトダウン回転数を750rpm以下に抑えよく粘らしたエコ運転してます。

ギア位置とエンジン回転数(一般)

高ギアを選択し1100rpmを目標に走りましょう。グリーン領域を増やしましょう。

一般走行時のギア位置別エンジン回転	高速段(11~12段)	882 rpm
	中速段(7~10段)	969 rpm
	低速段(1~6段)	835 rpm
	平均回転(目標1100rpm)	853 rpm

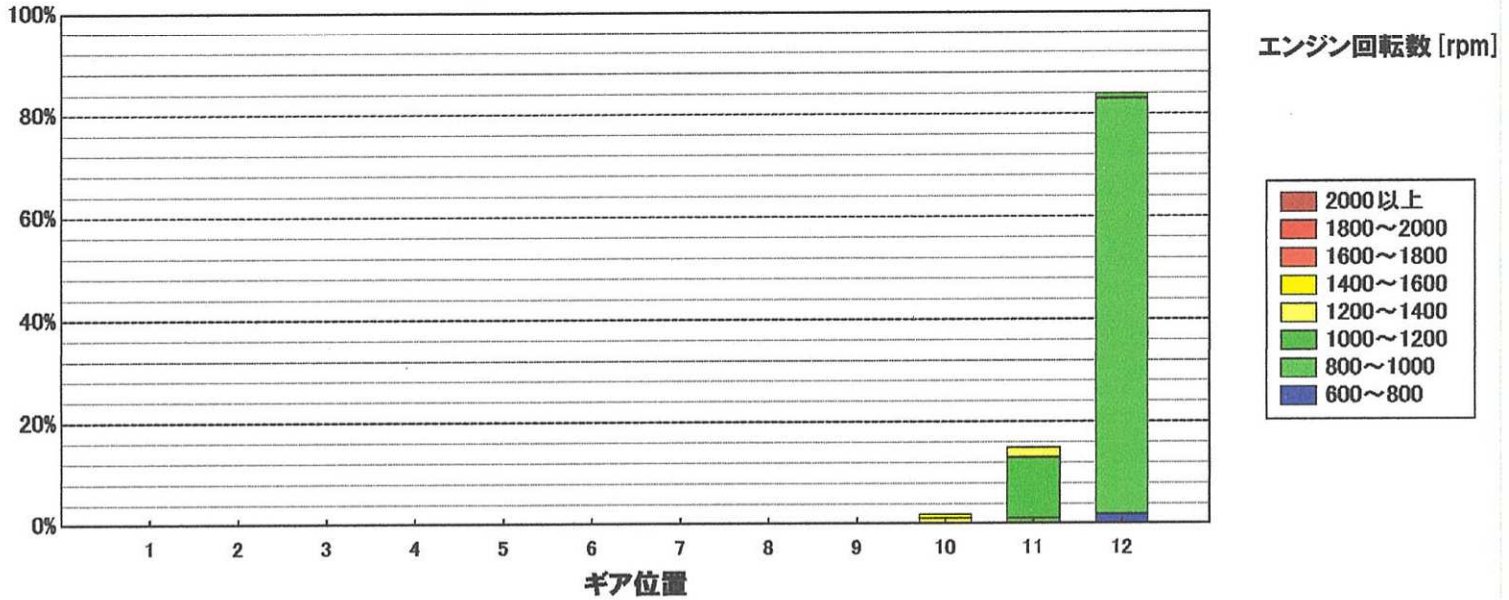


① 平均回転数を1000rpm以下に抑えよく粘らしたエコ運転してます。

ギア位置とエンジン回転数(高速)

高ギアを選択し1300rpmを目標に走りましょう。
グリーン領域を増やしましょう。

高速走行時のギア位置別 エンジン回転	加速段(～10段)	1384 rpm
	登坂段(11段)	1041 rpm
	TOPギア(12段)	820 rpm
	平均回転(目標1300rpm以下)	861 rpm

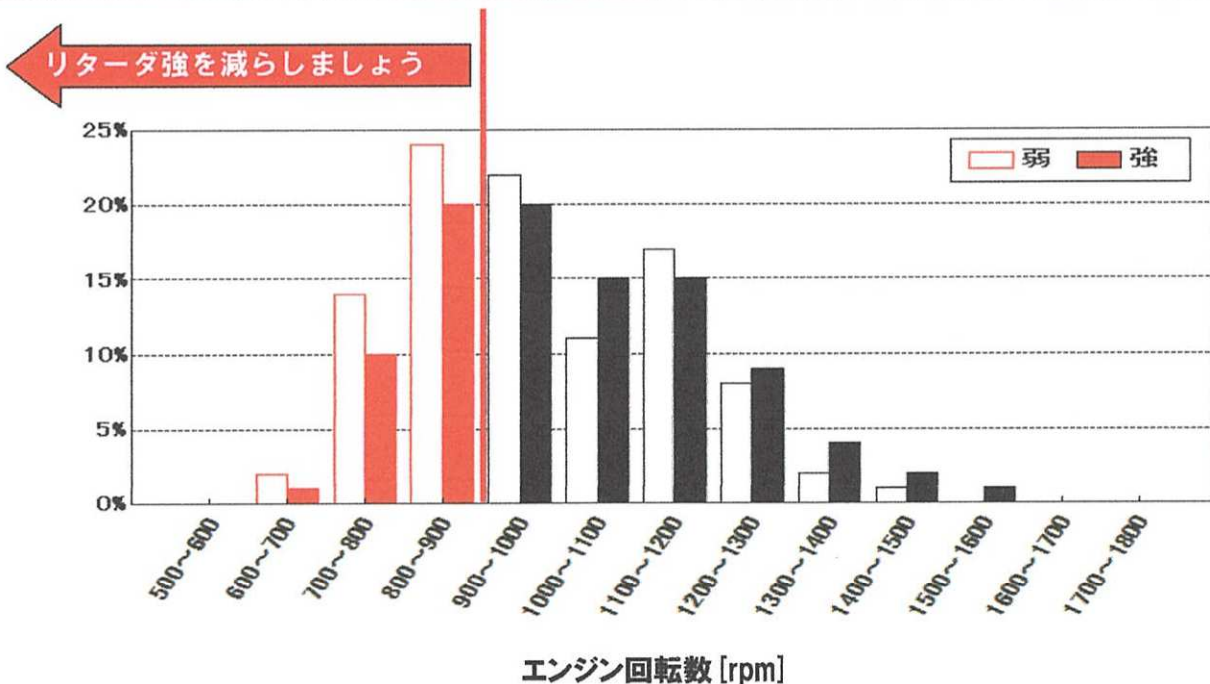


② 平均回転数を1300rpm以下に抑えよく粘らしたエコ運転してます。

エンジンリターダの使用域

900rpm以下では早めに戻し「弱」かエンジンブレーキで惰行しましょう。

900rpm以下の使用率	リターダ 弱	40%
	リターダ 強	32%



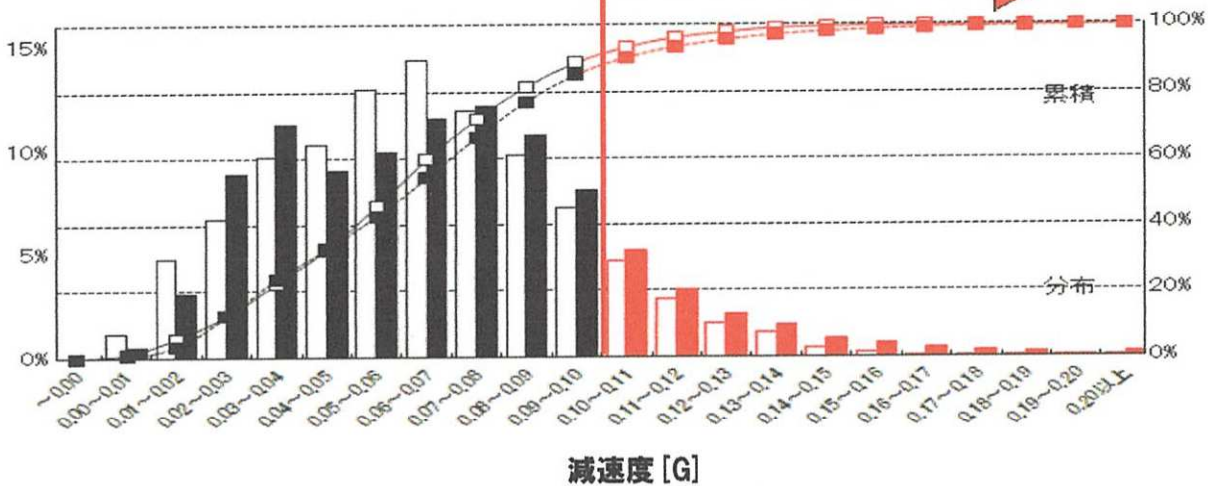
◆ 減速中の900rpm以下の車速域でのエンジンリターダ(強)使用率が25%以上あります。早めにリターダを戻し、エンジンブレーキによる無噴射惰行で停止位置を調整しましょう。

急操作(ブレーキ操作)

0.1G以上の急な減速は減らしましょう。

減速度分布	□停止しないで減速のみ	平均減速度 (G)	0.066
		0.1G以上の急制動	11%
	■停止した制動	平均減速度 (G)	0.069
		0.1G以上の急制動	15%

ブレーキ踏み減速度頻度



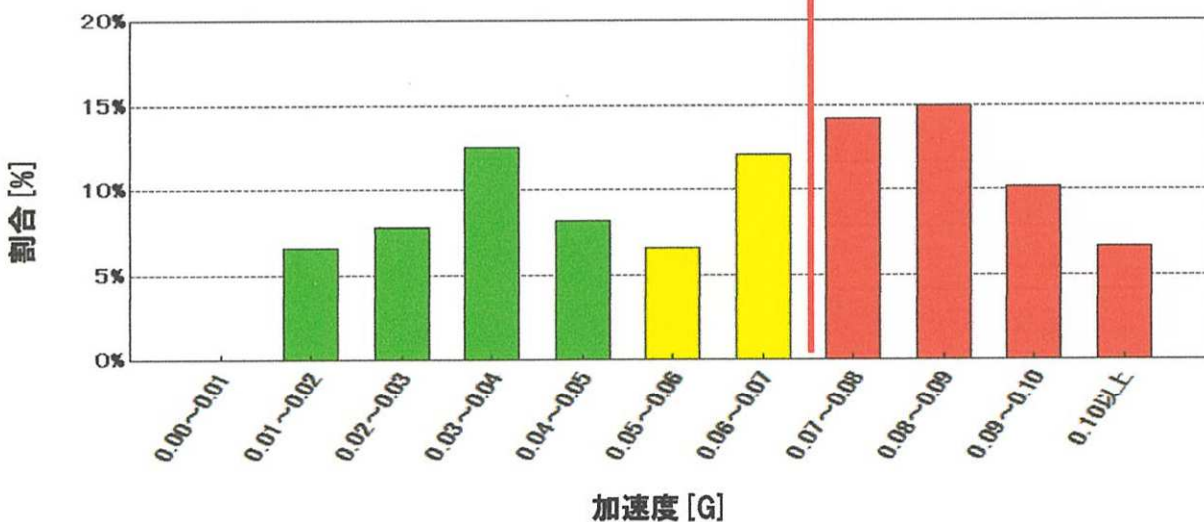
◆ 0.1G以上の強めのブレーキは10%あります。先を読んで丁寧な運転をしてください。

急操作(急加速)

0.5m/s² (0.05G) 以下の静かな発進をしましょう。
0.7m/s² (0.07G) 以上の急発進はやめましょう。

発進加速度分布	緩発進の割合	35%
	普通発進の割合	19%
	急発進の割合	46%
	全体平均	0.064 G

発進時加速度頻度



◆ 0.7m/s²(0.07G)以上の強めの発進加速が多いです。トラックらしくゆとりのある発進をお願いします。

車間距離

安全車間距離として「車速の2乗/100m」を確保しましょう。

車間距離	安全車間距離確保の割合	73%
	1 高速(70km/h以上)での車間距離不足頻度	9%

◆ 70km/h以上での85%は車間距離を確保していますが、もう少し余裕をもって安全運転しましょう。

安全装置作動記録

	年/月/日	時:分:秒	ふらつき警報	接近警報制動	本格減速制動	顔向き警報	閉眼警報
PCS 作動							

	年/月/日	時:分:秒	車速 [km/h]	
			作動0.5秒前	作動後2秒
VSC 作動	2012/5/12	04:59:05	50	50
	2012/5/12	04:59:03	41	0

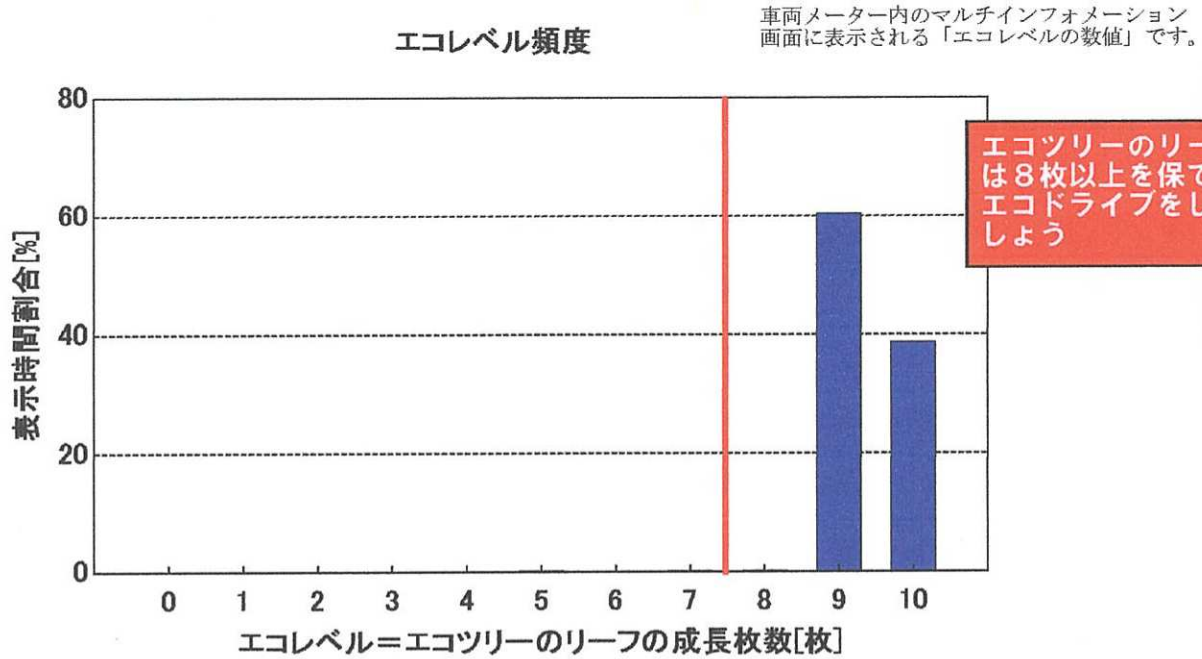
エコツリー

エコツリーのリーフが8枚以上となるような運転をしましょう。

エコレベル分布

平均エコレベル

9.4

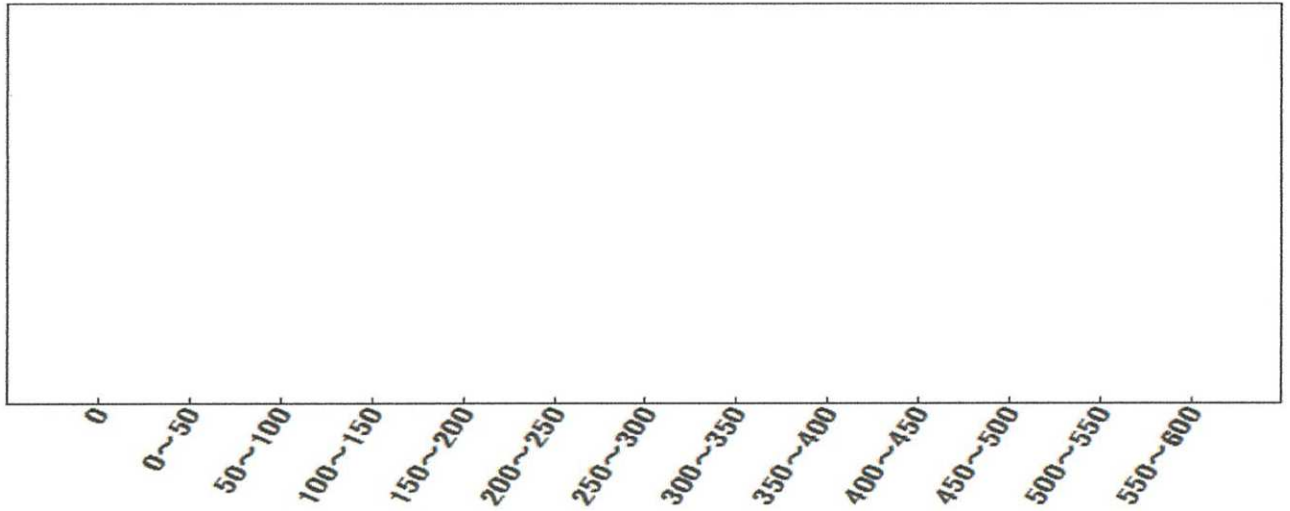


① エコレベルの平均が8以上で、エコ運転しています。

馬力頻度

馬力頻度

時間 [hour]



馬力 [ps]

※本項目は、

・ソフトウェアバージョン:H8APL_310_VSE230 以降
の場合にデータが出力されます。