

## エコドライブ〈省エネ運転〉の推進

株式会社タカサゴ

環境衛生事業を営む企業としての社会的責任を果たすため、  
当社はエコドライブを推進します。

### 【エコドライブ推進の背景と目的】

#### I 『環境面からも省エネの推進を』:

1997 年に採択された『京都議定書』に対して、日本政府は 2002 年 6 月 4 日に批准しました。日本は 2008 年から 2012 年までに、温暖化ガス排出量を 1990 年比で 6% 削減しなければなりません。

#### II 『地球温暖化と車社会との関係』:

2000 年度の日本の CO2 排出量は、世界第 4 位の 5.2%。2001 年度の運輸部門の CO2 排出量は、世界第 2 位の 22.0%。2001 年度の営業用貨物車の CO2 排出量は、運輸部門 3 位の 16.3%。

#### III 『経営面でも燃料費は大きな比重を占めている』:

トラック運送事業では燃料費は人件費に次ぐ第 2 位の 10.2%。

#### IV 『エコドライブ推進の目的』:

省エネ運転を推進することによって、環境面での CO2 の削減につながりますし、燃料費の節減はもとより、車両の損傷防止による補修費の低減、車両寿命の長期化、安全運転による事故防止なども見込まれることから、省エネ運転を推進する事業所が増えています。

### 【エコドライブ推進のため、次の項目を実行します】

#### I 省エネ運転

##### 1. アイドリングストップ

- ① 不要なアイドリングはやめよう。
- ② バキューム吸引待ちのエンジン稼働はやめよう。

2. 発進、加速はゆっくりと
  - ① 省エネ運転のポイントはアクセルを踏み過ぎないこと。
  - ② シフトアップは回転計のグリーンゾーン内で行う。
3. 空ぶかしはしない。
  - ① 騒音や大気汚染の原因にもなる空ぶかしは、燃費にとっても大敵
4. 定速運転
  - ① エンジン回転はグリーンゾーン内で運転すること。
  - ② アクセルペダルを踏んだり戻したりする波状運転をしない。
  - ③ ギアチェンジは早めに行う。
5. エンジンブレーキ
  - ① エンジンブレーキの状態では燃料を消費しないので、早目にエンジンブレーキを使って惰行運転で減速し、フットブレーキの使用は最小限にする。
6. スピードを抑える
  - ① 高速走行は風の抵抗を受けるので、時速が 10km 上がると燃費が 7～8%悪化する。
7. 交差点での信号待ち時は、ギアはニュートラルとし、ミッションギアの抵抗を避ける。
8. 事前に目的地への走行経路を検討し、最短化を目指す。

## II 保守、整備

1. エアクリーナの目詰まりを除く。
2. エンジンオイルは定期的に交換する。
3. タイヤの空気圧は適性に保持する。

## III 車両の軽量化

1. 不要装備、不要機材は車両から降ろし、燃費の向上を目指します。

以上