

<実証プロジェクト集計>

台数	%	内 訳	BL(ベースライン:装着前)			PJ(プロジェクト:装着後)			燃料消費量の集計&効果				
			走行距離	燃料消費量	燃費	走行距離	燃料消費量	燃費	BL消費量	PJ消費量	消費削減量	CO2削減量	燃費向上率
90	85	燃費が向上した車両	3,392,483	781,925	4.34	3,411,155	726,399	4.70	786,228	726,399	59,829	161.69	8.24%
16	15	燃費が低下した車両	597,267	146,052	4.09	539,528	141,835	3.80	131,933	141,835	9,902	16.35	-6.98%
106	100	車両合計	3,989,750	927,977	4.30	3,950,683	868,234	4.55	918,890	868,234	50,656	132.68	5.83%

※BL消費量

BL燃費でPJ走行距離を走行した場合の計算燃料消費量

1 車両の内訳

	台	%
1 燃費が向上した車両	90	84.9%
2 燃費が低下した車両	16	15.1%
3 プロジェクト参加車両	106	100%

2 実燃費&燃費向上率の内訳

	装着前実燃費(km/L)	装着後実燃費(km/L)	燃費向上率
1 燃費が向上した車両	4.34	4.70	8.24%
2 燃費が低下した車両	4.09	3.80	-6.98%
3 プロジェクト参加車両	4.30	4.55	5.83%

3 事実&推定

- ① プロジェクト参加車両の約85%で燃費向上効果が認められる。
この事実から、エコサポーターには、燃費を向上させる効果があることが推定される。
- ② プロジェクト参加車両の約15%燃費が低下している。燃費の低下した車両は、バス路線の変更等に伴い、走行条件が変更された。
この事実から、エコサポーターの持つ燃費向上率より、走行条件変更に伴う実燃費が悪化した率の方が上回ったと推定される
- ③ バス会社全体の走行条件はほぼ同じである。
この事実から、プロジェクト参加全車両(106台)で得られた燃費向上効果 5.83%はほぼ正しいと推定される。

4 エコサポーターと燃費向上率との相関関係についての仮説

- ① 走行条件が改善され、実燃費が向上した場合…“エコサポーターの燃費向上率+実燃費向上率=燃費向上率”となる。
- ② 走行条件が変化し、実燃費が低下した場合…“エコサポーターの燃費向上率-実燃費低下率=燃費向上率”となる。
従って、実燃費低下率がエコサポーターの燃費向上率を上回った場合、燃費向上率はマイナスになり燃料代が増加したと数値化される。
- ③ 走行条件が変化しない場合…“エコサポーターの燃費向上率=燃費向上率”となる。