

# 燃費良いルートを見極め

## 光英システム 新型「K250」開発

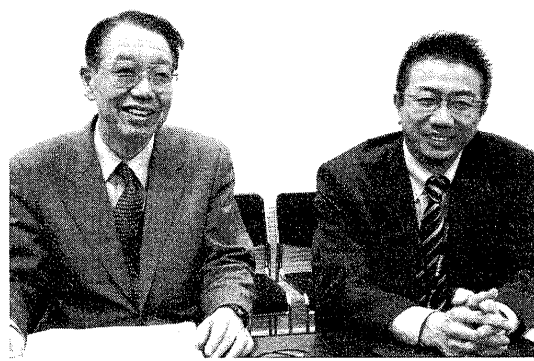
「コスト削減で高速道路は利用禁止」という指示が、「燃料代を抑えるために、あえて高速道路に乗ってこれ」に百八十度変わる。時間短縮を目的に高速道路に乗るケースは一般的だが、燃料費削減のための高速道路利用を常識にする製品が誕生した。光英システム(東京都新宿区)が開発した燃料使用量を計測できる新型車載端末「K250」だ。「配車計画のセオリーを根本から覆す革命的な製品。トラック業界が本当のIT化を迎えた」と語る葦津嘉雄社長と薄伸也部長に話を聞いた。(大西友幸)

## 軽油量の区間把握実施

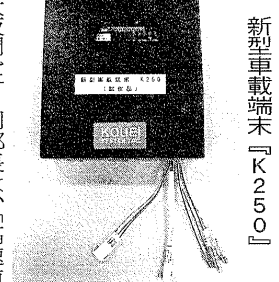
同製品は、トラックの軽油量を細かく記録する。ドライバーのスピードメーターなどで利用されている「CAN-BUS」から、運送会社や荷主の「コントローラエリア」データを取りたい」と強く要望する。毎秒ごとの燃料使用量を計測。運行データとともに、「いくらドライバーが一定速度で走り続ける

ため、どこで燃費が悪化する」とい化していたかが明確になる。薄部長は、「配車マンやドライバーの助や経験で選択していたルートより、走りやすく燃費が向上する道路が見つかるとは」と驚かす。また、「一般道を走るよりも高速道路に乗った方が、高速料金も燃料費が下がるため、お釣りが来る」とも。

方が燃費は確実に良くなる」とする。「燃費が改善されないのはドライバーに責任があるのか、道路事情が問題なのか、この車載器があれば原因が「見える化」できる」という。これまでの車載機器では、「一連行のトータルで使った軽油量や燃費しか分からなかったが、『K250』では区間ごとに把握できる



葦津嘉雄社長(左)と薄伸也部長



新型車載端末「K250」

同部長は、「高速道路を走れば時間に余裕ができて、ドライバーの負担も減る。その結果、事故が減れば経営環境も良くなる」とし、「コスト削減を理由に、全線下の道を走らせることの方が、結果的にコスト増になることに目をつけてほしい」と付け加える。葦津社長も、「気づいていた配車マンもい

同社長は、「これまでの『どこか下を走れ』が、今後は、『この区間は下で、ここからあそこまでは燃費が極端に悪くなるから上に乗れ』という的確な指示ができるようになる」と胸を張る。また、「高速料金を払わない荷主にもデータを見せて、『むしろ高速代を払って頂いた方が安くなります』と理論武装して話せば、分かっている」とも。

たはずだが、これまでデータで証明できなかった。この車載器を活用すれば、正確な燃費も考慮した配車計画が立案できる。「燃料代が下がるだけでなく、時間も短縮でき、ドライバーの負担が軽くなる。さらに、CO2も削減できる。トラック業界に新しい時代が来た」と語る。車載器の価格は一台十五万円。運行管理システムが百五十万円。八月から販売開始の予定。問い合わせは、電話〇三(五三二四)〇〇九五番、HPは<http://www.koue.co.jp>

積載量の最適化を図るものが多いが、今後はこれらに「燃料消費量」という要素が加わることになる。これは非常に画期的と言われており、走行距離や運行時間、積載量に加え、燃料代と高速料金、ドライバーへの負担までを考慮し、ルートを検討できるようになる。「たとえ遠回りでも、燃料費が大幅に抑えら

料金が二千二百円かかるが、燃料が十割削減できて時間も三十分短縮できるルート」という選択肢も加われば、より運送事業者のニーズに沿った計画立案が実現する。時間を短縮するため高速道路に乗るケースは多いが、燃料代を抑えることを目的に高速道路に乗ることが増えるかもしれない。

### 配車システムに好影響 より良いルートを選択 ドライバー負担も考慮