

「エコドライブシンポジウム ～地球と走ろう環境にやさしいエコドライブで～」 開催のご報告

エコドライブ普及推進協議会、交通エコロジー・モビリティ財団が主催となり、平成21年11月13日に東京国際フォーラムで「エコドライブシンポジウム～地球と走ろう環境にやさしいエコドライブで～」を開催しました。

基調講演として日本EVクラブ 代表 館内 端様に「これからのエコドライブ」というタイトルでご講演頂き、取り組み事例として、国土交通省、エコドライブ活動コンサルティング会社、自動車教習所、タイヤメーカーから、取り組みの概要を説明するとともに、現状や成果等についてご紹介頂きました。

当日は、多くの方に参加頂き、誠にありがとうございました。

(1) 開催状況

- 日 時：平成21年11月13日（金） 13：30～16：10
- 場 所：東京国際フォーラム ホールD7
- 主 催：エコドライブ普及推進協議会 交通エコロジー・モビリティ財団
- 参加者数：約 200名

(2) プログラム

1) 開会の挨拶

交通エコロジー・モビリティ財団 理事長 与田 俊和
国土交通省 総合政策局 環境政策課長 大塚 洋

2) 基調講演

「これからのエコドライブ」
日本EVクラブ 代表 館内 端

3) 取組事例

① 「エコドライブの推進状況について」

国土交通省 総合政策局 環境政策課 専門官 日坂 仁

② 「エコドライブ活動成功の秘訣 ～経営者・管理者の考え方で成果は決まる～」

(株) アスア 代表取締役 間地 寛

③ 「自動車学校におけるエコドライブの取り組み」

マジオドライビングスクール ((株) マジオネット) 専務取締役 富樫 幸雄

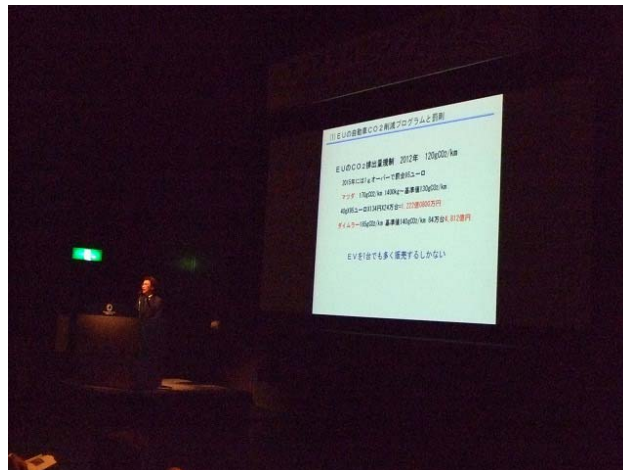
④「タイヤとエコドライブ」

横浜ゴム（株）PCLT製品企画部 部長 挾間 浩久

⑤「エコドライブ講習の認定について」

交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部交通環境企画課長 松田 章

(3) シンポジウムの様子



(4) 発表の概要

※以下、文責はシンポジウム事務局にあります。速報のため事後修正の可能性があることご承知おきください。

①基調講演

「これからのエコドライブ」 日本EVクラブ 代表 舘内 端

これからのエコドライブというタイトルで、日本EVクラブ代表の舘内 端氏に基調講演を頂きました。

CO₂ 排出による地球温暖化、石油の需給のひっ迫と枯渇といった、自動車の抱える問題・背景をご紹介いただいた上で、問題解決の方向性として「自動車の対応」、「行政の対応」、「私たちユーザーの対応」という3つの視点でご紹介頂きました。

「自動車の対応」においては、日本のみならず、欧・米での動向もご紹介頂き、ハイブリッド自動車、電気自動車などのエコカー最新車種や開発動向についてもご紹介頂きました。

「行政の対応」としては、EUの自動車CO₂削減プログラムの紹介を頂き、今後本格実施に移行した際のメーカーへの影響、対策の方向性など具体的な事例を踏まえて紹介して頂きました。最後に「私たちユーザーの対応」として、自動車・行政の対応がどれだけ進んでも最後の決定権を持っているのはユーザーであること、また日本のエコドライブ推進に向けた取り組みは成果を上げてきており、エコドライブ文化の創造やエコドライブが生活習慣として根付いていくことが今後の目標になること、とのご講演を頂きました。

(ご講演内容の一部抜粋)

- なぜエコドライブが必要かについて、自動車は「CO₂ 排出による地球温暖化」、「石油の需給のひっ迫と枯渇」という2つの大きな問題を抱えているからである。
- 解決の方法として「自動車の対応」、「行政の対応」、「私たちユーザーの対応」と3つに分けられるが、それぞれにおいて「私たちユーザー」の役割が重要である。
- 「自動車の対応」について、技術の開発・進歩は大変ではあるが、目標を定めて進めればできない話ではない。「行政の対応」について、法律を作って進めることも大変ではあるが、規制、補助金などの方法で進めていくことは可能であろう。
- しかし、自動車メーカーがエコカーを製造しても、私たちユーザーが買わなければ普及せず、また、行政がいくら規制を設けて、あるいは補助金を出しても、私たちユーザーが利用しなければ機能しない。決定権は私たちユーザーが持っている。
- 日本ではエコドライブ推進に向けてさまざまな取り組みが進められており、他の先進国と比較しても成果があがっていると言えよう。日本人の「もったいない」意識があることが成果に繋がっている。
- 個人個人が、無理をしない範囲で少しずつ、日常の習慣としてエコドライブを推進していくことが大切であり、既に「エコドライブ文化」の創造ということが始まっている。文化とは、いわば生活習慣のようなものであり、エコドライブが生活に浸透し・根付い

ていくことが望まれる。

- 私たちはエコドライブ文化の創造に向けた一步を踏み出しており、成果も挙がってきているところである。皆さんにさらなるエコドライブ推進をお願いしたいと思います。

②取組事例紹介

【国土交通省】

エコドライブの推進状況について、国土交通省の日坂専門官より発表して頂きました。

最初に、我が国をめぐる地球温暖化の現状、運輸部門における地球温暖化対策についての紹介があり、国土交通省が実施している自動車・道路交通の対策、環境負荷の小さい交通体系の促進についてご紹介がありました。

また、自動車・道路交通の対策としてエコドライブを推進しており、関係団体との連携した取り組みとして、エコドライブ普及連絡会（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）が策定した「エコドライブ普及・推進アクションプラン」や、関係団体が主催しているエコドライブ推進協議会などの紹介をして頂きました。具体的な取り組み事例として、ReCoo、エコドライブ普及推進ポータルサイト、各団体が実施しているエコドライブ講習、エコ RUN キャンペーン、ハイヤー・タクシー事業者向けのエコドライブ体験講習会、安全環境先導車の取り組み、エコドライブ管理システム（EMS）などをご紹介頂きました。

今後、トラック協会・トラックメーカー等と連携してエコドライブを普及推進するとともに、一般ドライバー・中小の事業者のドライバーに対しても普及促進をしていくことが重要であり、広報活動の他、エコドライブの管理指導やグリーン経営認証制度などを活用していくという方向性についてご紹介頂きました。

【株式会社アスア】

エコドライブ活動成功の秘訣、進める上でのポイントについて、エコドライブ活動コンサルを実践されている、株式会社アスアの間地様に発表頂きました。

同社では、主に輸送事業者を対象に全国約580カ所でエコドライブコンサルを実施しており、また、環境省・環境再生保全機構のエコドライブコンテストの事務局や東京都トラック協会のグリーンエコプロジェクトの事務局などを担当しています。

エコドライブコンサルティング事業をはじめのきっかけ、エコドライブコンテストの概要などをご紹介頂きました。エコドライブ活動成功の視点として、社内体制、燃費管理、従業員教育、成果、評価の実施、継続性の6つをあげ、このうち燃費管理とその評価という点を、実際の事業者の取り組み例を踏まえてご紹介頂きました。また、エコドライブが環境対策のみならず、安全対策・事故防止にも繋がるという点をご紹介頂きました。

成功するエコドライブ活動のポイントとして、正確な燃費データ収集を挙げられ、紙1枚から経営改善ができ、手書きの走行管理表からはじめる取り組みをご紹介頂きました。

エコドライブは、交通事故の削減、コストの削減、環境負荷の低減に寄与する活動であり、

これらすべてをエコドライブということができ、取り組んでいくには、まずは正確な燃費管理が重要であることをご紹介頂きました。

【マジオドライビングスクール（株式会社マジオネット）】

自動車学校におけるエコドライブの取り組みについて、映像等も交えて頂きながら、株式会社マジオネットの富樫様に発表頂きました。

同社は、運転免許の取得だけではなく、その地域の交通災害、交通事故を減らしたいという思いで活動されています。企業研修・安全教室も積極的に実施されており、今年になって急激にエコドライブ研修の数が増えてきているとのこと。企業研修の成果として、実際に研修を実施された事例を交えてご紹介頂き、マニュアル車、特に貨物車における具体的なエコドライブの方法についてもご紹介頂きました。ある企業におけるエコドライブ研修の成果として、10～20%程度の燃費改善が見られたとのこと。

エコドライブは入口で、エコロジー（環境負荷の低減）だけでなく、エコノミー（燃料費の削減等）、さらには自動車事故の削減という三位一体となった活動であるという点がポイントであり、今後の展望として、エコドライブを通して事故が減るように、全国の自動車教習所とも協力しながら活動していきたいとのご紹介を頂きました。

【横浜ゴム株式会社】

タイヤとエコドライブについて、タイヤの技術な話も含めて、横浜ゴム株式会社の挟間様に発表頂きました。

最初にタイヤの基本性能・機能についてご紹介頂いた上で、タイヤをライフサイクルで見た際のCO₂排出量は使用段階が9割近くを占めており、環境負荷削減のためには転がり抵抗を如何に小さくしていくかが重要である、とのご発表を頂きました。一般的にタイヤの燃費への寄与率は、一定速度で走っている場合は約20～25%、市街地走行では7～10%であり、この寄与率を仮に10%すれば、転がり抵抗を20%改善したタイヤを使用すれば、燃費を2%改善できるとのことです。

燃費に配慮したエコタイヤが各社から販売されており、消費者・ユーザーとしては、このようなエコタイヤを選択するとともに、タイヤの空気圧を適正に保つことが重要とのこと。

また、タイヤに関する法規制の動きとして、これまでは安全性に関わる基準が主であったが、国土交通省・経済産業省の主導で「低燃費タイヤ等普及促進協議会」が発足しており、CO₂削減のために低燃費タイヤを普及させる取り組みが検討されていることをご紹介頂きました。

【交通エコロジー・モビリティ財団】

主催者の交通エコロジー・モビリティ財団の松田から、エコドライブ講習の認定についての紹介がありました。

エコドライブは実際に体験してもらうことが重要との考えから、エコドライブ講習を実施す

る団体を認定し、その受講者に修了証を発行する「エコドライブ講習認定事業」を進めています。「エコドライブ講習認定事業」は、トラックに関しては平成 19 年 4 月から実施しており、現在 14 団体を認定しています。年間約 2 万 5,000 名が受講しており、これはトラックドライバーの約 3%程度が、毎年エコドライブ講習を受講している計算になります。乗用車に関しては、財団法人省エネルギーセンターと協力して平成 20 年 10 月から実施しています。現在約 80 団体を認定しており、年間受講者については 1,000 名以上を目標としています。また、認定希望団体への支援として、インストラクター教習会の開催や、燃費解析ソフト、修了証の提供等は無償で行い、教習用テキストの提供等を有償で行っています。

今後の目標として、引き続きエコドライブ講習の認定を進めるために教習所等への支援は継続し、加えて NPO 法人等の認定検討や、関係団体と協議しながら一般企業への支援を進めて行きたい旨の説明がありました。