

## 1. 平成 29 年度エコドライブシンポジウム開催概要

平成 29 年 11 月 29 日コクヨホールにて、エコドライブ普及推進協議会、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団共催で、「平成 29 年度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、早稲田大学大学院 次世代自動車研究機構 特任研究教授 大聖 泰弘 氏にご講演いただくとともに、取組事例として上越運送株式会社、TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部、一般社団法人日本自動車工業会、特定非営利活動法人アースライフネットワークから、それぞれの取組の概要、現状や成果、今後の課題等についてご紹介をいただきました。

当日は多くの方にご来場いただき、誠にありがとうございました。

### (1) 開催概要

- 日 時：平成 29 年 11 月 29 日 (水) 13:30 ～ 16:20
- 場 所：コクヨホール (東京都港区)
- 主 催：エコドライブ普及推進協議会  
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
- 参加者数：約 150 名

### (2) プログラム

#### 1) 開会・来賓挨拶

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事長 本田 隆文  
国土交通省 総合政策局 次長 一見 勝之 氏

#### 2) 基調講演

「次世代自動車とスマートモビリティに関する将来展望」  
早稲田大学大学院 次世代自動車研究機構 特任研究教授 大聖 泰弘 氏

#### 3) 平成 29 年度エコドライブ活動コンクール 表彰式

国土交通大臣賞： 1 事業者  
環境大臣賞： 1 事業者  
優秀賞： 5 事業者  
審査委員長特別賞： 1 団体

#### 4) エコドライブの取組紹介

- ①平成 29 年度エコドライブ活動コンクール国土交通大臣賞受賞事業者の取組  
「エコドライブの取組について【エコドライブの主役はドライバー】」  
上越運送株式会社 取締役 安全指導部長 齋藤 三十四 氏
- ②平成 29 年度エコドライブ活動コンクール環境大臣賞受賞事業者の取組  
「TOTO でのエコドライブの取組みについて 燃費管理で E ドライブ」  
TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部 主幹  
ESG 推進グループ グループリーダー 曾根崎 修司 氏
- ③「自動車業界のエコドライブ普及の取組」  
一般社団法人日本自動車工業会 環境委員会  
温暖化対策検討会 運輸政策対応 WG 主査 茂木 和久 氏
- ④「受講者が『伝え手』に！エコドライブ普及の取組」  
特定非営利活動法人アースライフネットワーク 理事  
(静岡県地球温暖化防止活動推進センター 事務局長) 服部 乃利子 氏

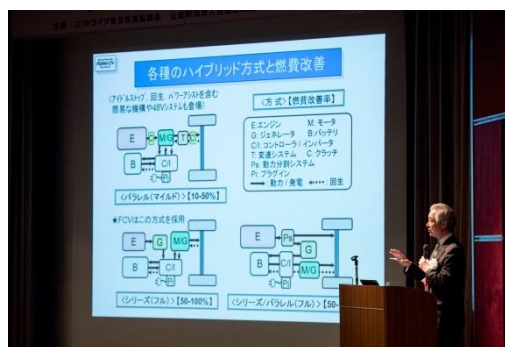
## <会場写真>



開会挨拶



来賓挨拶



基調講演



平成 29 年度エコドライブ活動コンクール表彰式



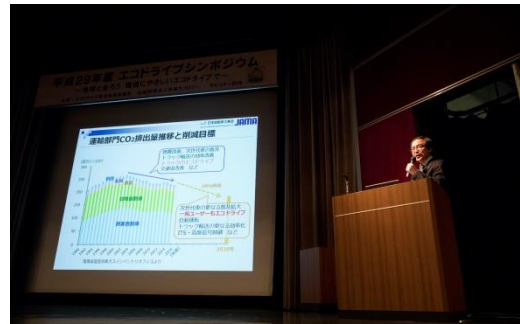
審査委員長講評



取組紹介（国土交通大臣賞：上越運送株式会社）



取組紹介（環境大臣賞：TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部）



取組紹介（一般社団法人日本自動車工業会）



取組紹介（特定非営利活動法人アースライフネットワーク）

## 2. 平成 29 年度エコドライブ活動コンクール表彰式

- 国土交通大臣賞  
上越運送株式会社
- 環境大臣賞  
TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部
- 優秀賞 (5 事業者)  
磐城通運株式会社 小名浜支店  
磐城通運株式会社 小名浜支店 小名浜製錬営業所  
株式会社ロジパルエクスプレス  
有限会社裕進運輸 本社営業所  
株式会社 GE
- 審査委員長特別賞 (1 団体)  
霞ヶ浦地区環境行動推進協議会



国土交通大臣賞：上越運送(株)



環境大臣賞：TOTO(株)経営企画本部 ESG 推進部

優秀賞:



磐城通運(株) 小名浜支店



磐城通運(株) 小名浜支店 小名浜製錬営業所



(株)ロジパルエクスプレス



(有)裕進運輸 本社営業所



(株)GE

**審査委員長特別賞：**



**霞ヶ浦地区環境行動推進協議会**

### 3. 講演

#### (1) 基調講演

##### 「次世代自動車とスマートモビリティに関する将来展望」

早稲田大学大学院 次世代自動車研究機構 特任研究教授 大聖 泰弘 氏

##### <講演概要>

- ・車に限らず人の移動、物の運搬等をモビリティと呼んでいるが、それに伴って生じている大気汚染や地球温暖化問題、石油の大量消費、渋滞、交通事故、自然災害等の永遠の課題を解決していくためには、技術的に、あるいはライフスタイルを含めた利用の面でどのような変革を進めていけば良いかを説明したい。
- ・自動車の環境エネルギー対策として、「従来車の技術改善」「新動力システム・新燃料の開発」「自動車のスマートな利用に関わる取組み」の3つのアプローチが考えられる。
- ・一つ目の「従来車の技術改善」は、技術的に確実な排気浄化と燃費改善で高い効果を得ることであり、実際に2020年度燃費基準を達成した車も続々登場している。最近増えてきたハイブリッド車は、従来車と次世代自動車のちょうど中間の存在といえる。
- ・二つ目の「新動力システム・新燃料の開発」では、電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車等の次世代自動車の開発と電気や水素、天然ガス、バイオ燃料といった新燃料の開発・活用が重要になってくると考えられる。
- ・三つ目の「自動車のスマートな利用に関わる取組み」では、交通流円滑化のための情報通信技術（ITS や ICT 等）の活用のほか、自動車として一括りに捉えるのではなく輸送時、業務時、私的な利用時等の使い方でも工夫していく必要がある。
- ・ディーゼルエンジンにおいて、排気浄化と燃費改善の余地は残されているが、不均一な噴霧燃焼により、NOx と粒子状物質が同時に発生するため、高圧噴射、EGR と呼ばれる排気の一部を吸気に戻す仕組みや、微粒子フィルター、触媒等の後処理技術、ターボチャージャー等、それらを制御するコンピューター技術によるターボチャージャー等で対策を講じていく必要がある。
- ・2015年のフォルクスワーゲンの排ガス不正問題をきっかけに、RDE と呼ばれる、実際の道路を走ったときのエミッションを規制する方式が採用されるようになり、日本もこれに従い、2022年から実施予定である。
- ・今後、原油の価格が上がっていくことは避けられない。それに対してどう備えるかも技術的に非常に重要な課題である。
- ・日本はパリ協定で、温暖化効果ガスの2030年度排出削減目標を2013年度比で26%削減としている。これを各部門に分けて考えると、運輸部門は28%弱の削減目標となり、エコドライブも含めて努力すれば、達成できる数字であると考えられる。一方で、家庭と業務の両部門の削減目標がそれぞれ約40%と非常に高い目標となっている。
- ・わが国では、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>は全体の約15%である。乗用車だけでなく、トラック・バス・タクシーの貨物車もエコドライブを含めた燃費対策が重要である。
- ・現在、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム『革新的燃焼技術』では、ガソリンエンジン、ディーゼルエンジンの正味熱効率を現状の40%前後から、50%に改善しようと、5年間のプロジェクトを進めている。
- ・現在47~48%まで改善されており、乗用車に関しては幅広い運転範囲でこの程度まで上げることができるのではないかと考えている。
- ・物流を担うディーゼル車の高効率化は極めて重要な課題である。
- ・ディーゼルエンジンは燃費が良く、また、エンジンが大きくなると燃費がいいという

特性もあり、長期にわたって軽油の利用は必要となってくると推測される。

- ・ 燃焼技術と後処理技術、燃料の性状を安定させる技術をうまく使いながら、今後もエンジンは発展を続けると考えられる。
- ・ 今後はエンジンの発達に加え、電動化が進み、2030年頃には、乗用車のエンジンは、ほとんどがハイブリッド化している状況になると考えられる。
- ・ トラックでもハイブリッドは一部使われており、ほとんどがパラレル式のハイブリッドである。減速するときに、運動エネルギーをブレーキで熱に変えてしまっていたものを、モーターを発電機として回すことでバッテリーに戻している。これによって最大で、燃料のエネルギーのうちの2割から3割ほどを回収でき、燃費の改善には十分効果がある。
- ・ 米国加州や中国では、EV車（バッテリー車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車）を総販売台数に対する一定の割合で販売しないとペナルティーが科せられる規制が2018年以降開始される。
- ・ 私どもの研究室では、NEDOや環境省の支援により、誘導型の非接触急速充電システムを利用した電動マイクロバスWEB-3を開発している。
- ・ 三菱ふそう、独ダイムラーは、1回の充電で約100km走行する小型EVトラックや、最大200kmの域内走行距離を見込む大型EVトラックをそれぞれ開発した。
- ・ 2030年度に想定している電源構成案としては、CO<sub>2</sub>フリーとなる太陽光エネルギーや風力が主となる再生可能なエネルギーと原子力を合わせて4割程度としており、電源の中でCO<sub>2</sub>がゼロとなるため、電気自動車にとってはメリットである。ただ、そのような再生可能な電気は、まずは家庭と事業者で使ってもらいたい。
- ・ EV車の電力に関わる課題としては、CHADEMOと呼ばれる急速充電の規格の改訂に伴う電力の需給管理方法等が挙げられる。
- ・ 燃料電池自動車の普及は、国がロードマップを改訂し、2020年までに4万台、25年までに20万台、30年までに80万台を目標としている。
- ・ 今後は、低炭素化の選択肢として、電力と水素の2つに絞られてくると考えられ、国は燃料電池自動車用として2040年までに水素をカーボンフリー、CO<sub>2</sub>ゼロのものにしたいという目標を持っている。そのためにはあと20年程度で水素の供給体制を構築しなければいけないが、一般的な理解の問題、コストの問題がある。
- ・ 次世代自動車にそれぞれの特徴と課題がある中、政府は2030年までに次世代自動車の70%普及を目標としているが、達成するためには税制上の支援等が必要になると考えられる。
- ・ 自動運転、カーシェアリング、タクシーのライドシェア等も現在、注目を集めている。
- ・ 物流を担う商用車の利用法の改善としては、すでに実用化が進んでいるハイブリッド化やEV等に加え、隊列走行、連結走行、自動走行等によるドライバー不足対策や、輸送効率を上げる方法として、ITやITSの活用、ターミナルの合理化やモーダルシフト等が挙げられる。
- ・ 10年ほど前に、エコドライブの効果を調査するため、17社約1,200台を対象に車両事故と燃費を計測した結果、燃費は約9%改善し、事故は半減した。この結果から、エコドライブと安全運転は同義であると考えられる。
- ・ 国は2050年に向かって低炭素社会、自然共生型の社会、加えて循環型の社会を目指すという方針を決定している。
- ・ 我々は2050年に向けて従来車の燃費を改善すること、電気や水素をうまく使いこなしていくこと、様々なITやICT等の先進技術を使いより良い車の利用方法を考えることが必要である。



<講演資料抜粋>

### 自動車の環境・エネルギー対策のための3つのアプローチ

**【1】従来車の技術改善** (ガソリン車、ディーゼル車、ハイブリッド車)

- 技術的に確実で、排気浄化と燃費改善で当面高い効果
- 2020年度燃費基準を達成した車も続々登場している。
- 2020年代半ば以降における次期基準が検討されている。

**【2】新動カシステム・新燃料の開発** (次世代自動車)

- プラグインハイブリッド車・電気自動車・燃料電池車
- 新燃料・エネルギー(電気、水素、天然ガス、バイオ燃料等)
- 今後の普及が期待されるが、諸評価が必要である。

**【3】自動車のスマートな利用に関わる取組み**

- 交通流円滑化、ITS、ICT、IT、Big dataの活用
- 輸送(積載効率の改善、當自転換、モーダルシフト)
- 業務(ITで移動削減、マイカー通勤削減、働き方改革)
- 私的利用(カーライフスタイルの変更、エコ・安全運転、シェアリング)

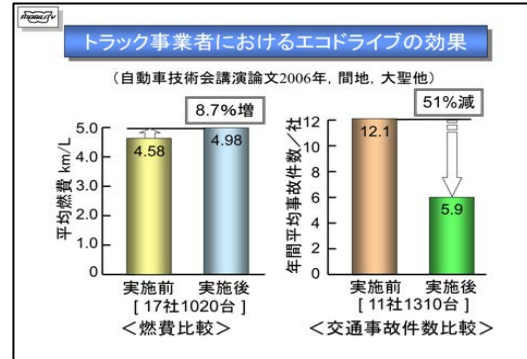
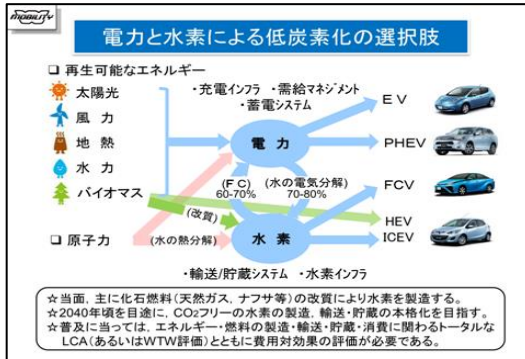
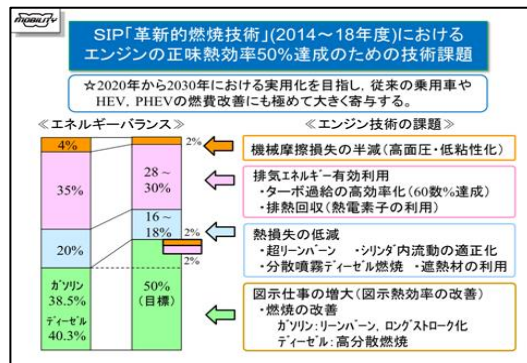
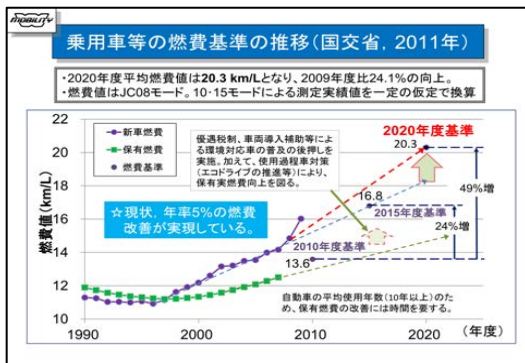
### わが国の2030年度におけるエネルギー起源二酸化炭素削減量(パリ協定への対応)

~ 国連に提出する日本の約束草案、閣議決定 ~  
(平成27年7月17日 地球温暖化対策推進本部決定)

わが国の温室効果ガス排出量の9割を占めるエネルギー起源二酸化炭素の排出量については、2013年度比▲25.0%(2005年度比▲24.0%)の水準(約9億2,700万t-CO<sub>2</sub>)であり、各部門における2030年度の排出量の目安は下表のとおりである。これが、2016年5月13日「地球温暖化対策計画」として閣議決定された。 [単位:百万t-CO<sub>2</sub>]

部門	2013年度 (2005年度)	2030年度 / 2013年度比%(2005年度比%)
産業	429 (457)	401 / ▲6.5 (▲12.3)
業務・その他	279 (239)	168 / ▲39.8 (▲29.7)
家庭	201 (180)	122 / ▲39.3 (▲32.2)
運輸	225 (240)	163 / ▲27.6 (▲32.1)
エネルギー転換	101 (104)	73 / ▲27.7 (▲29.8)
合計	1,235 (1,219)	927 / ▲24.9 (▲24.0)

☆業務・その他、家庭、運輸の3部門には大幅な削減が必要とされている。



<講演状況>



## (2) エコドライブの取組紹介

### ① 平成 29 年度エコドライブ活動コンクール国土交通大臣賞受賞事業者の取組

#### 【上越運送株式会社】

#### 「エコドライブの取組について【エコドライブの主役はドライバー】」

#### 上越運送株式会社 取締役 安全指導部長 齋藤 三十四 氏

##### <講演概要>

- ・平成 15 年に 1 人のドライバーの提案によりエコドライブ活動を開始。
- ・その後、輸送における CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指した環境方針を明確にし、各拠点には、ドライバーを主体とした環境保全活動分科会を設置。
- ・分科会ではエコドライブ活動に関する意見交換が行われており、ここでの意見・提案は、会社の管理者で構成された環境保全活動委員会で審議され、採用となった提案内容は全拠点に展開される。
- ・エコドライブ活動を進める上で策定した速度やエンジン回転数等のルールに対してドライバーから不満が出た時期もあったが、ドライバーに対してのバックアップ体制を約束し、全社一丸の活動へと成長させていった。
- ・新たに導入したエコドライブ表彰制度では、一定期間内のデジタルタコグラフの評価点数 (95 点)、車両メンテナンスや洗車の実施状況、支店内の会議等への参加、交通違反・事故の有無、普段の勤務態度等を評価し、各支店長から推薦されたドライバーを半期に一度表彰している。
- ・各種燃費結果やエコドライブの評価点数、事故件数・事故による経費の推移、アイドリング時間推移、前年比での燃料費の節約額等、様々な情報をドライバーに開示・共有している。今年度からは「エンジン形式別の燃費結果」も共有している。
- ・ディーラーによる外部講習を年 2 回開催している。ドライバーには 2 年に 1 回の受講を義務づけしており、これまでに延べ 875 人が受講した。
- ・外部講習の参加意欲減退の対策として、待ち時間等を活用したペーパーテスト、日常点検の実技テスト、実車を用いた大型トラックの車両特性の指導等、内容の充実を図ってきた。
- ・消防署の協力の下、AED を用いた緊急救命教育を実施している。
- ・活動歴が 10 年に差し掛かる頃、マンネリ化による活動の停滞とともにアイドリング時間が増加した。
- ・対策として、アイドリングストップ大作戦と銘打った全社取組を決行した。ドライバーの要望もあり、全車両のキャビン内に小型扇風機を取付け、冬の防寒対策としては、全車両に蓄熱マット等を用意し、待機時間のアイドリング時間を大幅に短縮できた。
- ・自分の燃費を常に把握できるよう、運行後の燃費計算と日報への燃費記録を実施している。
- ・点呼時には、点呼者とドライバーがお互いにエコドライブ 15 カ条を確認している。
- ・広報活動として、年 4 回『環境ニュース』を発行、10 日毎に『安全ニュース』を発行、毎月 1 回『安全カレンダー』を掲示した。
- ・安全意識向上のため、期間中、無事故・無違反にチャレンジするという運動も展開した。
- ・今までは個人評価を中心としてきたが、今後はグループ単位の評価の導入も検討している。
- ・この受賞を活動の最終到達点ではなく、スタート地点と捉えて今後の活動を進めていきたい。

<講演資料抜粋>

### エコドライブ活動の歩み

支店分科会からの提案で開始

平成28年：エコドライブ表彰制度見直し  
 ・エコドライブ標語作品募集  
 活動前と比較し燃費は**29.6%向上**  
 アイドリング時間対前年比**34.18%減少**

平成25年：アイドリングストップ大作戦スタート  
 アイドリング時間前年比**18.67%減少**

平成22年：アイドリングストップクーラー導入

平成20年：扇風機、燃焼式ヒーターを導入  
**エコドライブコンテスト環境保全機構理事長賞受賞**

平成19年：網戸を導入

平成18年：蓄冷クーラー導入、活動開始前と比較し平均燃費**20%向上**

平成17年：全車両にデジタルタコグラフ装備、平均燃費活動開始前と比較し**18.6%向上**

平成16年：全支店グリーン経営認証取得、現在まで継続取得中、蓄熱マット導入

平成15年エコドライブ活動スタート、平均燃費対前年比**10%向上**、第1回エコドライブ表彰8月、第1回エコドライブ実技講習会6月（以降年2回開催し、今年29回を数える）

上総運送株式会社

### ドライバーの声に耳を傾ける

各支店の代表者（ドライバー等）と会社経営層による環境保全活動委員会

各支店での分科会（ドライバーによる意見交換）の様子

ドライバーの考え（意見）がトップに伝わりやすい環境を提供することで安全活動やエコドライブ活動への参加意識の維持・高揚を図っている。

上総運送株式会社

### エコドライブへの抵抗と対応

#### 自社内の抵抗

設定された回転数、速度への不満  
 運転時間が長くなることへの不満  
 エコドライブによる疲労感増大など

#### 同業他車からの抵抗

法定速度以下での走行への嫌がらせ  
 ・煽り運転、幅寄せ行為  
 ・空きなど始まらされる  
 ・悪声をはりせられる

「エコドライブ活動の主役はドライバー」である経営層、会社幹部、運行管理者によるバックアップ体制の約束、全社一丸となり取り組むことの約束

- エコドライブ表彰制度
- 情報の共有
- エコドライブ講習会の定期開催

上総運送株式会社

### 情報の共有

- 燃費情報（個人別、支店別、車種別、車両別、型式別）
- 燃費の推移
- エコドライブ評価点数
- 事故件数及び事故にかかる経費の推移
- アイドリング時間の推移
- 前年比での燃料費の節約額（燃料費節約試算表）

## エコドライブによって燃料費がどの程度節約できたかの試算表

上総運送株式会社

### 環境・安全の広報活動

2016年度上半期エコドライブ表彰が決定！

環境・安全の広報活動

春・夏・秋・冬、年4回発行  
 エコドライブ活動の報告、環境関連法令等の周知、エコドライブアドバイスなどエコドライブ活動のための情報提供ツールとして平成28年春発行を開始。

平成28年度上半期支店デジタル評価結果

上総運送株式会社

### 今後のエコドライブ活動

#### 個の評価からグループ評価へ

- エコドライブ活動に対する個々の温度差の解消を目指し、班活動を最大限活用。個人表彰の他グループ活動に対する評価（表彰）制度の導入により、一層の環境保全意識並びに燃費、安全性の向上を目指したい。

#### マンネリ化打破のための施策

- エコドライブ活動に取り組み15年が経過する過程で、時折マンネリによる停滞期を迎えたこと教訓に常に新たな取り組み提案ができるよう多方面からの情報収集活動を行う。（やれることには貪欲にチャレンジする）

#### ここからが始まりの意識浸透

- 今回の受賞が最終到達点ではなく、当社のエコドライブ活動のスタートラインであること意識の浸透を図る。

上総運送株式会社

<講演状況>



② **平成 29 年度エコドライブ活動コンクール環境大臣賞受賞事業者の取組**  
**【TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部】**  
**「TOTO でのエコドライブの取組みについて 燃費管理で E ドライブ」**  
**TOTO 株式会社 経営企画本部 ESG 推進部 主幹**  
**ESG 推進グループ グループリーダー 曾根崎 修司 氏**

＜講演概要＞

- ・本社のある北九州市主催で行われたエコドライブプロジェクトへの参加がきっかけで、2008 年に 1 支店約 20 台から活動を始め、拠点拡大に伴う管理車両の増加に対応するため、車両管理システムとエコドライブシステムを構築した。
- ・現在は、各支社の営業やアフターサービス等で使う車両約 2,600 台を ESG 推進部が管理している。
- ・長期経営計画の推進エンジンとして「環境貢献（グローバル環境ビジョン）」を打ち出し、テーマの一つである「温暖化を防ぐ」の施策として CO<sub>2</sub>の排出量削減を目指したエコドライブ活動を全社で推進している。
- ・車両管理システムには、車両情報がマスタ登録されており、運転者に給油量と走行距離を毎月入力してもらう。
- ・給油・走行データはエコドライブシステムに取り込まれ、CO<sub>2</sub>排出量のわかるエネルギー情報や、各車両のエコドライブ実施状況がわかる情報が分析・算出される。
- ・分析された各種燃費データ等は、社内イントラネットに新設したエコドライブ専用サイトへ掲載し、全社に展開される。
- ・各拠点の管理者は、燃費データや各エコドライブ教育資料等のツールを、運転者に対する燃費改善指導に活用している。
- ・車両管理システムの導入により、業務内容による燃費傾向の把握、車両毎の燃費の管理や客観的評価が可能となっている。
- ・拠点で燃費改善・事故低減等の成功を収めた取組事例等も教育資料としてイントラネットに掲載し全社に展開している。
- ・今後のエコドライブ活動を推進していく上で、エコドライブ専用サイトや、教育ツール等が運転者にとって理解・実践しやすい状況を作り出すことと、各拠点管理者への働きかけを継続していくことが重要だと考えている。
- ・CO<sub>2</sub>排出量削減、経費節減、事故低減の 3 つの効果を創り出すことが出来るのがエコドライブ活動である。

<講演資料抜粋>

### グローバル環境ビジョン

グローバルを取り組む 6つのテーマ

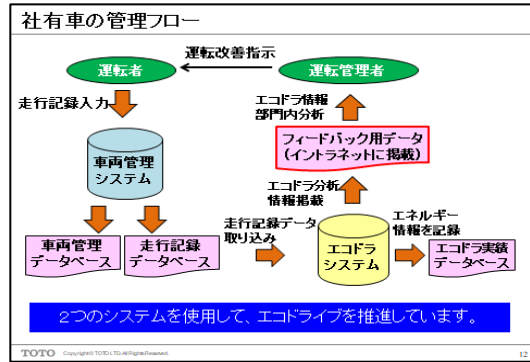
- 1. 水: 水資源の持続可能な利用、水質の向上、水漏れの削減
- 2. エネルギー: 再生可能エネルギーの導入、エネルギー効率の向上
- 3. 環境: CO2排出量の削減、廃棄物の削減、資源の有効活用
- 4. 社会: 地域社会との連携、社会貢献活動の推進
- 5. イノベーション: 新技術の開発、デジタルトランスフォーメーションの推進
- 6. 品質: 製品の品質向上、顧客満足度の向上

水を大切に 温暖化を防ぐ

環境を大切に 地球を大切に 社会を大切に

地球社会のために

TOTO Copyright © TOTO, Ltd. All Rights Reserved.



### 車両管理システムから分かること

車両管理システムの管理データ

- 各車両の車両情報(ナンバー 型式 など)
- 該当月の走行距離と給油量

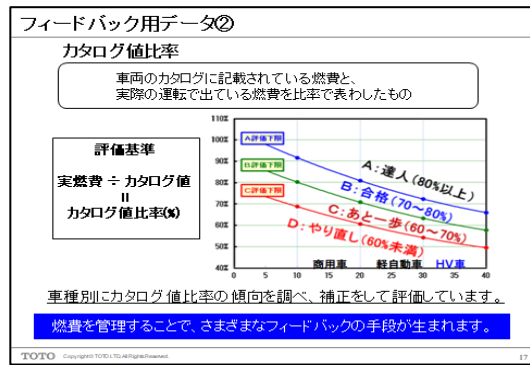
車両管理データベースと走行距離データベースの、2つのデータベースを繋げることで、車両1台1台の燃費管理が可能になっています。

1台ずつ管理するメリット

- 地域や業務内容による燃費の傾向がつかめる
- 運転者が自分の燃費を客観的に評価できる

走行距離と給油量を記録するという基本的なことですが、エコドライブを進めるにあたって重要な事だと考えています。

TOTO Copyright © TOTO, Ltd. All Rights Reserved.



### エコドラ実践ツール

管理だけでなく、エコドラ実践ツールの配布も行っています。

車内常備資料 映像資料

このような啓発ツールの存在も、エコドラの推進結果に繋がります。

TOTO Copyright © TOTO, Ltd. All Rights Reserved.

### 推進部門の役割

私たちエコドライブ推進部が大切にしていることは以下の二点です。

1. 全事業所で活用しやすい情報を提供する
  - ドライバーが理解し、実践しやすい資料が必要です。
  - 決まった形があるわけではなく、常に工夫や改善を続ける必要があります。
2. 運転管理者への働きかけを継続して行う
  - 運転管理者からドライバーへフィードバックを行うことで、エコドラの効果は大きくなります。
  - 運転管理者には、活動や資料の改善点を見つけてもらう役割もあります。

TOTO Copyright © TOTO, Ltd. All Rights Reserved.

<講演状況>

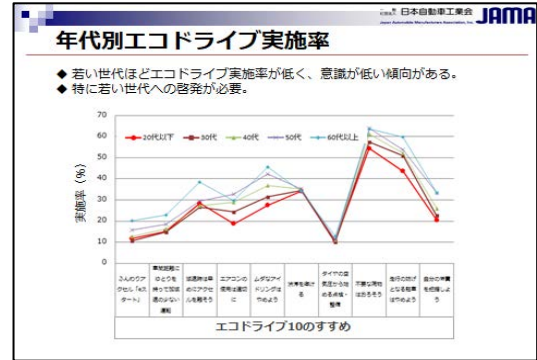
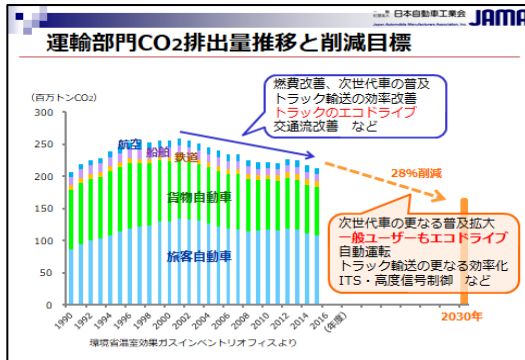


③ 【一般社団法人日本自動車工業会】  
「自動車業界のエコドライブ普及の取組」  
一般社団法人日本自動車工業会 環境委員会温暖化対策検討会 運輸政策対応 WG  
主査 茂木 和久 氏

<講演概要>

- 2015年にパリで行われたCOP21に参加した全195カ国で合意された主な内容として、産業革命前からの平均気温上昇を2℃未満に抑えること、更には1.5℃未満に抑える努力を追求すること、そして2050年から2100年の間に人間が出す温室効果ガスの吸収も含めてトータルで均衡させる「ゼロエミッション」を目指すことの3つがある。
- 日本は約束草案として、2013年度を基準に2030年には温暖化効果ガスを26%削減することを目標としている。
- 日本全体のCO<sub>2</sub>排出量を部門別割合で見ると、運輸部門が17%を占めており、自動車はその内の9割を排出している。
- 約束草案の達成のため、運輸部門は2013年度比で2030年には28%削減が必要である。
- 運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は1990年からしばらくは増加傾向だったが、自動車の燃費改善や次世代車の普及、トラック輸送の効率改善、トラックのエコドライブ、道路の交通流改善などにより2001年度からは減少している。これらのうち、約半分程がトラックの効率改善やエコドライブに起因するため、今後のエコドライブ活動も重要となる。
- 2030年に向けて、次世代車の普及拡大や、トラックだけでなく一般ユーザーへのエコドライブの推進、更には自動運転によるCO<sub>2</sub>削減の可能性等が期待される。
- 乗用車の燃費向上は右肩上がり、2009年あたりから、エンジンやトランスミッションの改良、アイドリングストップの普及、次世代車の普及等により格段に燃費が向上した。しかし、2014～2015年辺りで頭打ちの状況が見られるため、自動車業界としては一層の努力に励むことが重要である。
- CO<sub>2</sub>排出量削減には国民からの協力も必要のため、環境省は低炭素に繋がる行動を『COOL CHOICE (賢い選択)』とする国民運動を展開している。
- クールビズやウォームビズ等の様々な取組にはそれぞれ、CO<sub>2</sub>排出削減目標が設定されており、その中でもエコドライブには最も多い243.9万tの削減目標が設定されていることから、大きくCO<sub>2</sub>削減に繋がる行動として期待されている。
- 自動車工業会(自工会)の取組としては、2年に1度、一般ユーザーを対象にした「エコドライブ10のすすめ」の各項目の認知率及び実施率のアンケートを実施している。
- アンケート結果としては、大部分の項目に対して、『知ってはいるが実施していない』という回答が多く、更には年代が低い人ほどその傾向が強かったため、若い世代へのエコドライブ啓発としてアニメを作成し、自工会のHPで公開した。
- 他にも、2年に1回開催の東京モーターショーで、イベント開催やブースの設置を通じてエコドライブの普及啓発を継続的に実施している。
- 自動車各社の取組事例としては、エコドライブを心がけてもらえるエコランプや燃費計のほか、各社が車載装置としてエコドライブアシスト機能を開発している。
- お客様に対してのエコドライブアドバイスとして、日野やいすゞ等の大型車メーカーは省エネ運転や安全運転のセミナー・講習を定期的で開催し、またディーラーはハイブリッド車の運転方法アドバイス、専用機器による運転解析サービス等を行っている。
- 今後は、自動車メーカーの努力、国民一人一人のエコドライブ実施、政府の支援等、統合的な取組が必要である。

<講演資料抜粋>



### エコドライブ啓発アニメーション

◆エコドライブのイメージ向上のため、若者を対象としたエコドライブ啓発アニメーションを今年リリース

エコドライブって意外とステキ編

知ってお得！エコドライブ How to編

地球温暖化対策編

[http://www.jama.or.jp/eco/eco\\_drive/index.html](http://www.jama.or.jp/eco/eco_drive/index.html)

### エコドライブの普及啓発活動 (東京モーターショーでの取り組み)

◆自工会は環境省と連携・協力し、東京モーターショーでのイベント開催やブースの設置を通じてエコドライブの普及啓発を継続的に実施しています。

### 車載装置 (1)

◆エコドライブを心がけてもらうよう、エコランプや燃費計を搭載  
◆これらの装置は、新車の90%以上に搭載されている

**エコランプ**

**燃費計 (平均燃費や瞬間燃費)**

**エコインジケータ**

### 最後に

- 運輸部門のCO2削減には、自動車メーカー、燃料供給者、政府、国民が今後も協力して統合的に取り組むことが必要。
- 国民一人ひとりがエコドライブを実践することは、CO2削減に重要であり、ドライバーへのエコドライブの認知や実践を広めるために、官民での更なる取組みが必要。
- 自動車業界もエコドライブを広める活動を行っており、自動車各社においても、ハード面では車載の燃費計やエコドライブ支援機能の搭載を進め、ソフト面でもドライバーへの講習会やディーラーでのアドバイスを行っている。今後も、エコドライブの活動を進めていく。

<講演状況>



**④ 【特定非営利活動法人アースライフネットワーク】**  
**「受講者が『伝え手』に！エコドライブ普及の取組」**  
**特定非営利活動法人アースライフネットワーク 理事**  
**(静岡県地球温暖化防止活動推進センター 事務局長) 服部 乃利子 氏**

＜講演概要＞

- ・特定非営利活動法人アースライフネットワークとは、2005年より静岡県地球温暖化防止活動推進センターとして県知事指定を受け、温暖化対策、その普及啓発、県民の皆様からの相談助言等を中心とした活動を推進している組織で、現在、5期目(通算13年目)である。
- ・事業内容は大きく3つあり、一つ目は「温暖化対策活動に触れて頂く事業」としてイベント開催やWEBサイト運営を実施している。
- ・二つ目は、「何か始めようという人をサポートする事業」として、主にCO<sub>2</sub>排出量の算定を実施している。現在、静岡県や浜松等の政令指定都市をはじめとした18程度の自治体のCO<sub>2</sub>排出量を専門的に算出している。
- ・三つ目に、「中心となって頑張る人を支援する事業」として、県民運動「ふじのくにエコチャレンジ」や、地域主導型再生可能エネルギー推進事業等を展開している。
- ・県内の自動車会議所・教習所協会・JAF・日本自動車販売協会連合会、自動車販売店従業員等と連携して「ふじのくに『エコ de 安全』ドライブ促進コンソーシアム」事業に取り組んでいる。
- ・この事業では、ディーラー、プロのドライバー（介護車の運転、幼稚園・保育園バス）向けに、エコドライブを体験していただく実技も含めた講習会を15回実施し、受講者を『ふじのくに「エコ de 安全」ドライブマスター』に認定している。
- ・また、自動車販売会社のディーラーでは、受講者がエコドライブの「伝え手」となれるよう、エコドライブ座学講習会や、試乗時の低燃費運転アドバイスの実践等、様々なOJT研修を実施している。また、ディーラーにはエコドライブ啓発ツールを置いてもらう等、エコドライブの推進拠点として積極的に情報発信をしていただいた。
- ・普及啓発活動として、「掛川道の駅」にイベント出展し、エコドライブの中でも特に燃費改善効果の大きい5つの取組を記載したチェックシート『エコドライバー宣言』を約1,500人に配布し、記入していただくキャンペーンも実施した。
- ・一般の方にエコドライブ前後の燃費と走行距離を記載していただいた専用はがきで応募してもらう「燃費チャレンジキャンペーン」も実施した。
- ・エコドライブ講習会の受講者に事後ヒアリングを行った結果、8割以上の方がエコドライブを継続しており、ディーラーでのお客様へのエコドライブの呼びかけも約4割の方が実施したことがわかった。また、自動車教習所に配布したエコドライブリーフレットは追加希望もある等の結果も出ている。
- ・自動車販売店のカウンターに「エコドライブミニのぼり旗」を、エコカー展示会で車体周辺に「エコドライブのぼり」を設置する等、エコドライブ啓発活動を継続している。
- ・また、今年度からは、各自治体と連携し、イベント会場にて「エコドライブシミュレーター」によるエコドライブ運転の疑似体験等、様々な取組を実施している。



<講演資料抜粋>

温暖化防止の活動にまずふれてもらうための事業

- イベントの出展 健康相談・問合せ窓口 Webサイト運営
- メディアへの情報発信 環境学習冊子

何かははじめようという人をサポートするための事業

- 調査研究事業 (提出奨励)
- 補助金申請交付業務
- グリーン電力証書
- 県省エネ推進事業

中心となつてがんばる人を支援するための事業

- 温暖化防止県民運動エコチャレンジ事業
- 電動アシスト自転車乗換え事業
- 地場主導型再生可能エネルギー推進事業
- アースキップチャレンジ

ふじのくにエコde安全ドライブ促進コンソーシアム事業

①エコドライブ講習会の実施 (15回 159人)  
受講者:ディーラースタッフ プロドライバー

ふじのくに「エコde安全」ドライブマスターに認定

ふじのくにエコde安全ドライブ促進コンソーシアム事業

②OJT研修の実施 (9回 86人)  
受講者が、エコドライブの「伝え手」に!

- 所属する販売店にて、スタッフとエコドライブ知識を共有
- お客さまやスタッフを対象とした「エコドライブ座学講習会」を開催
- 試乗会イベントや販売の際低燃費運転のアドバイスを実践
- 販売店内にエコドライブポスターやミニのぼりを掲示  
販売店自体がエコドライブ推進拠点として、情報を積極的に発信した

ふじのくにエコde安全ドライブ促進コンソーシアム事業

④燃費チャレンジキャンペーン  
エコドライブ実践によるCO<sub>2</sub>削減量を見える化

- 参加者は、エコドライブ前後の燃費と走行距離を記載。チラシに付られた返信用ハガキで応募
- 抽選で100名にエコグッズの賞品を贈呈した

★数値を把握する → エコドライブの効果を実感(ガソリン代節約)  
→ エコドライブの継続に

ふじのくにエコde安全ドライブ促進コンソーシアム事業

⑥その後の展開

- 財団法人自動車会館主催、「エコドライブキャンペーン」エコドライブマスター等も参加し、エコドライブの言ひひかけ、継続品配布を実施

ふじのくにエコde安全ドライブ促進コンソーシアム事業

⑥その後の展開

- 自治体と連携して啓発事業実施  
新たに「エコドライブシミュレーター」をイベント会場に持ち込み、エコドライブ運転を気軽に体験
- 事業所へ出前講座を実施(12月~予定)

<講演状況>

