

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～

開催報告書(平成 20 年度版)

平成 21 年 3 月

交通エコロジー・モビリティ財団

はじめに

この報告書は、主催、エコドライブ普及連絡会、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、協賛、財団法人省エネルギーセンターにて、平成20年11月21日に内幸町ホールで開催した「エコドライブシンポジウム」の内容をとりまとめたものです。

エコドライブは、平成17年4月28日に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」において、「環境に配慮した自動車使用の促進」の施策の一つとして位置づけられています。また平成18年度には、エコドライブ普及連絡会（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省から構成）において「エコドライブ普及・推進アクションプラン」が策定され、関係団体が積極的に推進しているところであります。

運輸交通関係等16団体で構成するエコドライブ普及推進協議会では、運輸事業者の方や一般の皆様にも、エコドライブ推進に向けた取組が広まることを目的とし、今回のシンポジウムを開催いたしました。

本報告書がエコドライブ推進のために活用され、わが国のエコドライブ普及の一助となれば幸いです。

最後になりますが、今回のシンポジウムの開催にあたりご協力頂きました多くの方々に厚くお礼申し上げます。

平成21年3月

エコドライブ普及推進協議会事務局
交通エコロジー・モビリティ財団
会 長 井 山 嗣 夫

目 次

本 編

1. エコドライブシンポジウム開催概要	1
(1) 開催概要	1
(2) 開催プログラム	1
① 開会の挨拶	1
② 国の取組について	1
③ 取組事例	1
2. 講演概要	2
(1) 国の取組について（国土交通省）	2
(2) 取組事例	10
① (財)省エネルギーセンター	10
② 交通エコロジー・モビリティ財団	16
③ テックエンジニアリング株式会社	22
④ 荒川区	33
⑤ 尼崎ドライブスクール	42
⑥ (社)日本損害保険協会	46

資料編

エコドライブシンポジウム講演録	資-1
(1) 開会挨拶	資-1
(2) 国の取組について	資-4
(3) 取組事例	資-11
① (財)省エネルギーセンター	資-11
② 交通エコロジー・モビリティ財団	資-19
③ テックエンジニアリング株式会社	資-26
④ 荒川区	資-33
⑤ 尼崎ドライブスクール	資-40
⑥ (社)日本損害保険協会	資-46
(4) 閉会	資-50

1. エコドライブシンポジウム開催概要

(1) 開催概要

- 日 時：平成 20 年 11 月 21 日（金） 13：30～16：10
- 場 所：千代田区立内幸町ホール
- 主 催：エコドライブ普及連絡会 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
- 協 賛：財団法人省エネルギーセンター
- 参加者数：約 180 名

(2) 開催プログラム

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) 国の取組について

「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 平川貴光

3) 取組事例

- ①(財)省エネルギーセンター エコドライブ推進部長 谷口正明
「エコドライブの普及に向けて」
- ②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
「乗用車のエコドライブ講習の認定について」
- ③テックエンジニアリング株式会社 総務部経営企画グループ 部長 鈴木一弘
「テックエンジニアリングにおける全社エコドライブ取組について」
- ④荒川区 環境清掃部 環境政策担当課長 山本吉毅
「荒川区のエコドライブへの取り組み」
- ⑤尼崎ドライブスクール 教習事業部 副部長 福井俊也
「エコドライブ取組みの実践」
- ⑥(社)日本損害保険協会 生活サービス部長 五十嵐 朗
「日本損害保険協会の「エコ安全ドライブ」の取組み」

4) 講演概要

(1) 国の取組について (国土交通省)

<講演内容の抜粋>

- 我が国の温室効果ガスの排出量の状況は、現在 13 億 7,100 万 t、京都議定書の 6%削減約束達成には、9.3%排出削減が必要な状況である。2007 年度の運輸部門からの CO₂ 排出量は 2001 年度以降から減少しているが、目標達成にはさらなる努力が必要である。
- 運輸部門の CO₂ 排出量を削減させるための対策として、「自動車単体対策」と「環境負荷の小さい交通体系の構築」の 2 つがある。
- 国の普及推進の対策として、エコドライブは、京都議定書の目標達成計画に「環境に配慮した自動車使用の促進」という項目で挙げられており、警察庁、経済産業省、国土産業省、環境省の関係 4 省庁で「エコドライブ普及連絡会」を設置し、「国民の意識の向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う」としている。毎年 11 月をエコドライブ推進月間とし、各種イベント、講習会などを開催、また、「エコドライブ 10 のすすめ」というエコドライブの実施内容を統一した。
- エコドライブの普及活動として、自主行動計画、広報活動、運転技術の向上、支援装置の普及・促進を行っている。具体例としては、以下のようなものがある。
 - ①ReCoo において、インターネットサイトでエコドライブに関するアドバイス、個人総合データの記録や管理
 - ②エコドライブ普及推進ポータルサイトで、イベントの紹介や報告、講習会の案内、資料の紹介、またエコドライブに関する国内外の取組の紹介などを掲載
 - ③エコドライブ講習会の実施、トラック向けとしては、トラックメーカーや全日本トラック協会等が講習会の実施、及び交通エコロジー・モビリティ財団によるその講習会の認定・受講者への修了証の発行、乗用車向けとしては、JAF 及び(財)省エネルギーセンターによる講習会の実施
 - ④九州の各地域のエコドライブ実行委員会が主催する「エコ RUN キャンペーン」の実施、レンタカー利用者の走行距離と消費ガソリン量から燃費を算出し、燃費成績上位 10 名については九州運輸局のホームページで発表
 - ⑤国土交通省北海道運輸局、環境省の北海道環境事務所などが連携して「安全・環境先導車」の実施
 - ⑥事業者へのエコドライブ管理システムの導入支援によりエコドライブを促進
- エコドライブに関する国際的な動向としては、国際エネルギー機関 (IEA) が国際交通フォーラムと共催をし、昨年 11 月にパリの IEA 本部でワークショップを開催した。北海道洞爺湖サミットにおいて、国際エネルギー機関が G8 諸国に対して出す省エネルギー勧告 25 項目のうち 1 項目にエコドライブが採択された。
- 今後の課題としては以下の 4 点が挙げられ、今後は一般ドライバーや中小事業者のドライバーに対し普及推進していくことが重要であり、力を入れていかなければならない。
 - 1) 今後もトラック協会やトラックメーカー等と連携してエコドライブを普及促進していく

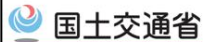
ことが有効

- 2) エコドライブ講習会の受講者は比較的大きな輸送事業者が多く、中小事業者や自家用トラックについてはまだまだ受講している人が少ない
 - 3) 乗用車を対象とした講習会もまだ多く行われているとは言えない。
 - 4) 地域と連携して多くの住民に参加していただくことが重要
- 普及への対策としては以下の5点が必要であり、官民協力してエコドライブの推進に努めていきたいと考えている。
- 1) 一般ドライバー・中小企業に対するエコドライブ講習の充実
 - 2) エコドライブ支援装置を活用したエコドライブ普及活動
 - 3) 地域と連携して住民参加型の取組を促進
 - 4) 法人所有の車両、法人を通じたエコドライブ普及
 - 5) 広報活動の推進として、エコドライブの省エネ効果や事故削減効果をアピールするとともに、環境意識の向上を図る



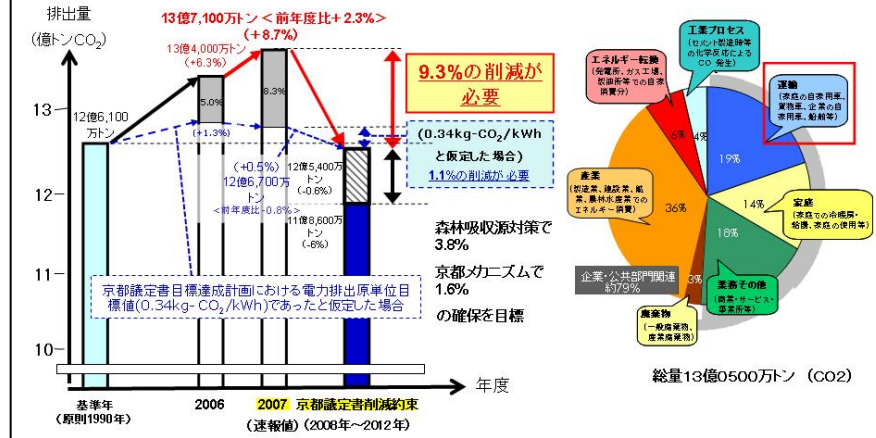
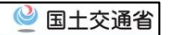
エコドライブの推進状況について

国土交通省 総合政策局
環境政策課
平成20年11月

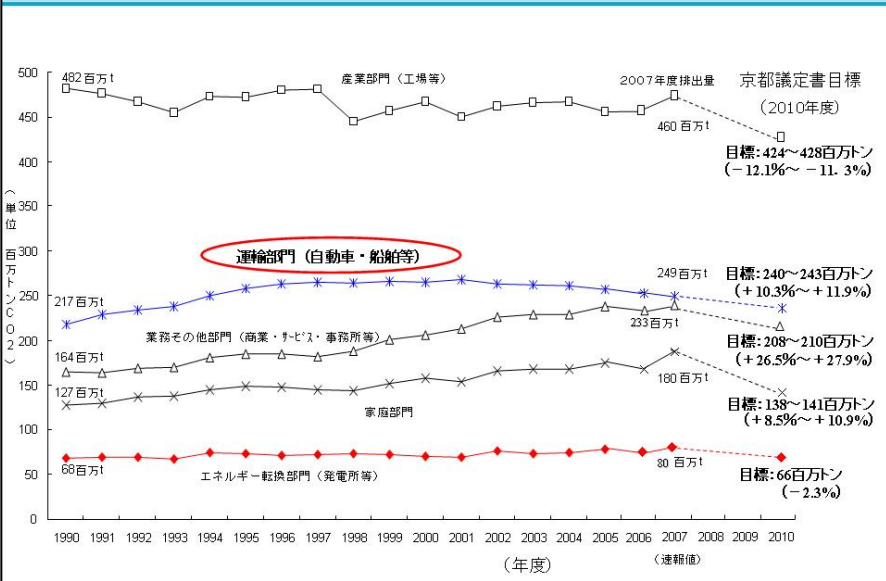
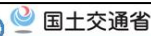


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

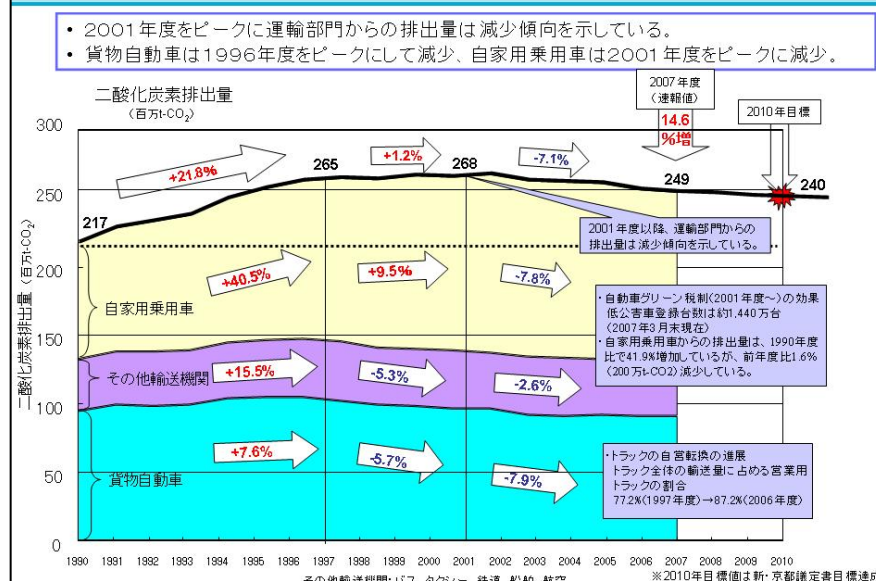
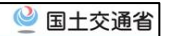
我が国の温室効果ガス排出量



温室効果ガスの排出抑制の量に関する目標(エネルギー起源CO₂)



運輸部門におけるCO₂排出量



運輸部門における地球温暖化対策

環境と経済の両立を目指し、自主的取り組み、インセンティブ付与、規制措置、新技術の開発・導入等により推進。

自動車交通対策

**自動車単体対策及び
走行形態の環境配慮化**
約2760万t～2960万t削減

- ・トップランナー基準による自動車燃費の改善
- ・クワンエネルギー-自動車を含む低公害車の普及促進
- ・エコドライブの普及促進等
- ・バイオマス燃料等

交通流対策
約550 + α万t削減

- ・高速道路の多様な弾力的な料金施策
- ・自動車交通需要の調整
- ・ITSの推進
- ・路上工事の削減
- ・ボトルネック箇所の対策等

渋滞対策等

道路整備

従来から進めてきている施策で、2019年のCO2排出量算定の前提

- ・環状道路等のネットワークの整備等

環境負荷の小さい交通体系の構築

物流の効率化
約1750万t～1860万t削減

- ・グリーン物流パートナーシップ会議等を通じ、効率化を推進
- ・鉄道、海運へのモーダルシフト
- ・自動車輸送の効率化(トラックの自営転換、大型化、積載率の向上)

公共交通機関の
利用促進等
約270～380万t削減

- ・通勤新線、地下鉄、LRT等の鉄道新線の整備
- ・IT技術等を活かした既存鉄道・バスの利用促進
- ・公共交通利用促進のための通勤交通マネジメント

その他

・鉄道・航空のエネルギー消費効率の向上
・テレワークの推進※
約280万t削減

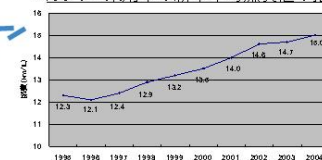
※ 総務省が担当

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例①)

トップランナー基準による自動車の燃費改善 約2,450万tの削減

- 1999年のトップランナー基準の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末時点で、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車が2010年度燃費基準を達成。
- 2004年度において、1995年度と比較して約22%燃費性能が改善。
- これらをふまえ、自動車のさらなる低燃費化を推進するため、新燃費基準を策定。

＜ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移＞



※上の図の燃費値は、10・15モード測りによる測定した燃費値

乗用車等の新しい燃費基準の策定 (2007年7月策定)

- ・乗用車、小型バス、小型貨物車を対象。
- ・目標年度は、2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の乗用車の燃費は、2004年度と比較して23.5%改善。
- ・新基準はこれまでの改善(95→04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準。

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定 (2006年3月策定)

- ・軽油を燃料とする車両総重量3.5トン超の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象。
- ・目標年度は2015年度。
- ・この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して12.2%改善。
- ・世界で初めて重量車(トラック・バス等)の燃費基準を策定。

＜自動車グリーン税制による軽減措置＞

乗用車等(ガソリン車、ハイブリッド車、LPG車)	
排出ガス性能	☆☆☆☆ (平成17年排出ガス基準から75%以上低減)
燃費性能	☆☆☆☆ (平成17年排出ガス基準から75%以上低減)
平成22年度燃費基準+15%達成車	自動車税:税率を概ね25%軽減 自動車取得税:取得価格から15万円控除
平成22年度燃費基準+25%達成車	自動車税:税率を概ね50%軽減 自動車取得税:取得価格から30万円控除
ディーゼル乗用車	
平成21年度自動車排出ガス規制(ポスト新長期規制)に適合したの自動車取得税:1.0%軽減(但し、平成21年10月1日以後は、0.5%軽減)	
ディーゼル重量車(トラック・バス等)	
排出ガス性能	平成21年自動車排出ガス規制適合車 (ポスト新長期規制適合車)
燃費性能	☆☆☆☆ (平成21年自動車排出ガス規制適合車)
平成27年度燃費基準達成車	自動車取得税:2.0%軽減(但し、車両総重量12トン以上の車については、平成21年10月1日以後は1.0%軽減)

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例②)

エコドライブの普及促進等

約140万tの削減

- 自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム(EMS)の普及によるエコドライブの推進
- ◎エコドライブ10のすすめ



大型トラックの最高速度抑制

約50～100万tの削減

- 大型トラック(車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上)に対し、90km/h以上で走行できないようにする装置を義務付け。
- ＜CO2排出削減効果＞
31.5～66.6万トンCO2
- ※17年度、速度抑制装置による高速道路における排出削減効果(推計)

グリーンエネルギー自動車の普及促進

約80～300万tの削減

- 自動車グリーン税制 (2001年度から実施、1017万台(05年度までの累計)対象)
- ・電気自動車(燃料電池自動車を含む。)、CNG自動車、ハイブリッド車などの低公害車や低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG自動車を含む。))に対し、自動車税(税率を概ね50%軽減等)、自動車取得税(税率2.7%軽減等)を軽減。
- 次世代低公害車開発・実用化促進事業(2002年度から)
- ・ディーゼルに代替する「次世代低公害車」の開発・実用化を促進することを目的として、車両を試用し、公道走行試験を実施する等により技術基準の整備等を行う。



上記の他に、サルファー燃料の導入及び対応自動車の導入で約30万tを削減。

輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料

約130万tの削減

- ＜バイオマス・ニッポン総合戦略 (平成18年3月31日閣議決定)＞
- バイオマス輸送用燃料の利用の促進
- ・国が導入スケジュールを示し、利用に必要な環境を整備
- ① 利用設備導入に係る支援
- ② 利用状況等を踏まえ、海外諸国の動向も参考としつつ、多様な手法の検討
- これを受け、生産体制、供給体制、安全・環境性能の検証について政府全体で検討中。

エコドライブの普及・推進(1)

京都議定書目標達成計画(閣議決定)(抄)

(平成20年3月28日 全部改定)

- 環境に配慮した自動車使用の促進
- 駐停車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な定速走行等エコドライブの普及・推進を図る。
- このため、関係4省庁のエコドライブ普及連絡会※を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う。
- (後略)

※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

エコドライブ普及・推進アクションプラン (平成18年6月 エコドライブ普及連絡会)

- 地球温暖化の観点から、エコドライブが十分普及・実施されることを目的とし、2006年度から3年間をエコドライブの重点的な普及・推進期間として、政府、地方公共団体、関係団体、製造事業者、輸送事業者及びドライバー等が取り組む事項をとりまとめ。

エコドライブの普及・推進(2)

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)

平成18年6月、エコドライブが十分普及・実施されることを目的とし、政府、地方公共団体、民間団体及びドライバー等が取り組む事項をとりまとめた「**エコドライブ普及・推進アクションプラン**」を受けて、

- ▶11月を「**エコドライブ推進月間**」と位置づけ、積極的にエコドライブの普及・推進を図る。
- ▶新たな「**エコドライブ10のすすめ**」を策定し、エコドライブの普及・推進を図る際に統一的に用いる。

エコドライブ10のすすめ

- 1 ふんわりアクセル『eスタート』
- 2 加減速の少ない運転
- 3 早めのアクセルオフ
- 4 エアコンの使用を控える
- 5 アイドリングストップ
- 6 暖機運転は適切に
- 7 道路交通情報の活用
- 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック
- 9 不要な荷物は積まずに走行
- 10 駐車場所に注意



平成18年10月31日
エコドライブ普及連絡会

燃費改善効果15%程度 燃費が改善

(例) 燃費が10km/Lの車の場合、
11.5km/Lに改善、150円/Lの
ガソリンが130円/Lに相当
(1リッター当たり約20円お得)

※10項目のうち1〜3による効果の試算

エコドライブの普及・推進に向けた主な取組状況

	営業用自動車		自家用自動車	
	職業ドライバー	法人所有車両等のドライバー	一般ドライバー	
業界の自主行動計画	・運輸業界では、それぞれが自主行動計画を策定 - (社) 全日本トラック協会 - (社) 日本バス協会 - (社) 全国乗用自動車連合会 など	・一部の業界で自主行動計画を策定している事例あり		
広報	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催	
ドライバーの運転技術向上	・講習会の実施	・講習会の実施	・講習会の実施	
支援装置等の普及・促進	・エコドライブ支援装置等の導入支援 - エコドライブ管理システム(EMS) - アイドリングストップ装置 - アイドリングストップ自動車	・エコドライブ支援装置等の導入支援 - エコドライブ管理システム(EMS) - アイドリングストップ装置 - アイドリングストップ自動車	・エコドライブ支援装置等の導入支援 - アイドリングストップ自動車	
その他制度	・省エネ法等の法的枠組 ・グリーン経営認証制度	・省エネ法等の法的枠組		

エコドライブの普及・推進(3)

エコドライブ普及推進協議会

設立経緯

環境に配慮した自動車の使い方(エコドライブ)の国民各層への普及とその徹底を図ることにより、自動車の運行から生じる二酸化炭素排出量を抑制し、地球温暖化に資するとともに、地球における自動車排気ガスから生じる環境負荷の軽減に寄与することを目的に、平成9年度に設置され、これまでに11回開催されている。

活動内容

- ・啓発資料の配付
- ・イベントの開催
- ・様々な情報媒体を活用した啓発活動
- ・エコドライブに関する情報の収集、提供

協議会の体制

構成メンバー

- (社) 日本バス協会
- (社) 全日本トラック協会
- (社) 日本自動車工業会
- (社) 日本自動車連盟
- (社) 日本自動車販売協会連合会
- (社) 日本自動車整備振興会連合会
- (社) 全国乗用自動車連合会
- (社) 全国個人タクシー協会
- (社) 全国自家用自動車協会
- (社) 日本自家用自動車管理業協会
- (社) 全国レンタカー協会
- (社) 日本中古自動車販売協会連合会
- (社) 日本損害保険協会
- 日本自動車リース協会連合会
- (財) 運輸低公害車普及機構
- 交通エコロジー・モビリティ財団(事務局)



オブザーバー

- 国土交通省総合政策局環境政策課
- 国土交通省自動車交通局旅客課
- 国土交通省自動車交通局貨物課
- 国土交通省自動車交通局技術安全部整備課
- 国土交通省自動車交通局技術安全部環境課

エコドライブの具体的な取組事例(1)

全ドライバー対象

<http://www.recoo.jp/>

○ReCoo

エコドライブを広め普及させることで、CO2発生量の低減につなげることをめざし、広く、いろいろな方々のエコドライブを支援するサービス



主体：(財)省エネルギーセンター

- ・保有する車の燃費を登録し、記録として保存
- ・燃費の向上や変化がわかりやすいデータとして提供されるので、運転の仕方や車の使い方などと燃費の関係の把握が容易

サービス内容

【エコドライブサポートサービス】

1. 会員に対しエコドライブ運転に関するアドバイスを提供

【走行データサービス】

1. 自分の燃費と他の会員との比較
2. 自分の走行データ(走行距離/燃料消費量/発生CO2量)と変化(前月との比較/累積の改善量)の記録・参照
3. グループを作り、グループ内のメンバー間の成果やグループ全体の成果を管理

【エコドライブ情報提供サービス】

1. マイドライブブログ: ドライブに行ったところを地図上にポイントし、会員のブログを作成
2. 情報交換サロン: 自由に議論できるエコドライブに関する掲示板



エコドライブの具体的な取組事例(2)

エコドライブ普及推進ポータルサイト

<http://www.ecodrive.jp/>

- ・平成19年9月に開設
- ・エコドライブ普及推進協議会で運営・管理し、メンバー間の情報交換や外部への情報発信を行う。
- ・エコドライブ普及推進協議会の各メンバーからの情報提供や独自に情報収集を行い内容を充実する。

ようこそ **エコドライブ** 普及推進協議会へ



掲載情報

- ・新着情報とイベントの紹介・報告
- ・エコドライブ講習会の案内
- ・エコドライブ10のすすめの解説
- ・エコドライブに関する資料紹介
- ・エコドライブと環境問題
- ・国内の取組紹介
(国、自治体、公益法人、NPO、民間等)
- ・エコドライブ普及推進協議会の取組紹介

等

エコドライブの具体的な取組事例(3)

主なエコドライブ講習

トラック

- ・全日本トラック協会、都道府県トラック協会、トラックメーカー等が実施。
- ・全日本トラック協会指定施設で開催される「ドライバー等安全運転教育訓練」のカリキュラムにエコドライブに関する項目が組み込まれている。
- ・交通エコロジー・モビリティ財団では、トラックメーカー、自動車学校等が実施するエコドライブ講習カリキュラム基準に適合したエコドライブ講習カリキュラムを認定し、認定されたエコドライブ講習カリキュラムに基づく講習会を受講した者に修了証を授与する。

乗用車

- ・財団法人省エネルギーセンターは、自治体や企業のエコドライブ推進担当者に対する講習会を実施。
- ・社団法人日本自動車連盟(JAF)は、会員のサービスとして実車を使用し実践的なアドバイスをする実技型講習会「エコレーニング」や自治体と連携してエコドライブ講習会を開催。
- ・交通エコロジー・モビリティ財団と財団法人省エネルギーセンターが協力して実施。交通エコロジー・モビリティ財団が定めたエコドライブ講習認定基準に基づき団体の講習会を認定し、認定された講習会を受講した者に修了書を授与する。財団法人省エネルギーセンターは、講習を行う団体のインストラクターに対しインストラクター養成講習を行う。

エコドライブの具体的な取組事例(4)

エコRUNキャンペーン

- ・レンタカー利用者がエコドライブを実施。レンタカー返却時に走行距離と消費したガソリン量から平均燃費を計算し、公表燃費に対する達成率を算出
- ・成績優秀者上位10名については、九州運輸局のホームページで発表
- ・平成16、17年度は阿蘇、平成18、19年度は指宿、平成20年度は唐津で実施
(参加人数:平成16年156名、平成17年度101名平成18年度263名、平成19年度206名)

平成20年度

日時:平成20年10月16日~11月15日

主催:エコドライブ in 唐津実行委員会、後援:国土交通省九州運輸局、

協賛:(財)九州陸運協会、佐賀県レンタカー協会



エコドライブの具体的な取組事例(5)

安全・環境先導車

- ・運輸事業者の協力を得て、安全・環境先導車を運転する優良運転者として推進団体が指定することにより、率先して安全運転・エコドライブを行い、後続する車両の安全運行に寄与し、スピードの抑制による安全運行及び自動車交通に伴うCO2排出量の削減による環境保全を図る。
- ・安全・環境先導車の運転は優良運転者に限定し、車両後面には横図の標章を掲出するものとする。
- ・最初の優良運転者の指定は平成19年4月に行われ、現在の優良指定運転者数は44社で572名である。

連携機関(推進団体)

国土交通省北海道運輸局、環境省北海道地方環境事務所、北海道、北海道警察、社団法人北海道トラック協会、日本路線トラック連盟北海道地区連盟



出発式での挨拶



整列した先導車



アーチをくぐって出発

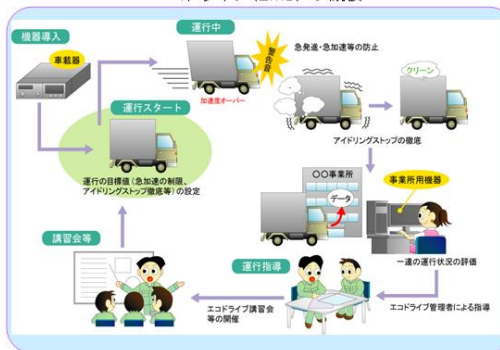


エコドライブの具体的な取組事例(6)

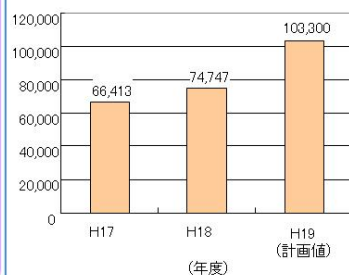
エコドライブ管理システム

トラック・バス・タクシー等において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するとともに、運行状況の指導を一体的に行うため、EMS(エコドライブ管理システム)の導入に必要なエコドライブ関連機器を購入する自動車運送事業者等に対し、経済産業省等と連携しその費用の一部を補助する。

エコドライブ(EMS)の概要



EMS出荷台数



国際エネルギー機関(IEA)の省エネルギー勧告(1)

「気候変動、クリーンエネルギー及び持続可能な開発に関するグレンイーグルズ行動計画」を受けて、**国際エネルギー機関(IEA)がG8諸国に出した25項目からなる対応策**であり、部門横断、建築物、電気製品、照明器具、輸送部門、産業部門、エネルギー事業者の7つの部門において、実施すべき省エネルギー対策を明示した。

1. 部門横断的な事項:

- 1.1 省エネルギー投資の拡大
- 1.2 国家的な省エネルギー戦略及び省エネルギー目標
- 1.3 政策措置の遵守状況の監視、強制及び評価
- 1.4 エネルギー効率インディケータ(指標)
- 1.5 IEAの省エネルギー勧告の実施状況の監視と報告

2. 建築物:

- 2.1 新規建築物に対するエネルギー効率に関する建築基準の策定
- 2.2 パッシブ・エネルギー住宅及びゼロ・エネルギー建築物
- 2.3 既存建築物に対する省エネルギー基準の策定、業界意識の向上
- 2.4 建築物の認証、エネルギー効率の認証と表示
- 2.5 窓のエネルギー効率基準の策定、ラベル表示義務

3. 電気製品:

- 3.1 強制的なエネルギー性能要件又はラベル表示義務
- 3.2 電子機器やネットワーク機器の省電力モード

エコドライブワークショップ

開催概要

主催：国際エネルギー機関(IEA: International Energy Agency)、国際交通フォーラム(ITF: International Transport Forum)の共催
開催時期：2007年11月22日～23日
開催場所：国際エネルギー機関(IEA)本部 ～ パリ

開催目的

- ・各国、各機関の政策立案者がエコドライブを推進するためのスキームを構築し、実行するための支援を行う。
- ・エコドライブの専門家と政策立案者、政策決定者がエコドライブ推進にかかる各国の経験を共有する。特に、国の交通政策にエコドライブを組み入れるにあたり、各国の良好事例について検証し、情報共有を図る。

セッション

- セッション1：エコドライブを先導するための取り組みの方向性
- セッション2：エコドライブの推進するための政策及び計画
- セッション3：コミュニケーション及び官民協力の関する手法
- セッション4：エコドライブに関する測定、モニタリング、評価方法



- ・2008年7月の北海道洞爺湖サミットにおいて国際エネルギー機関(IEA)がG8諸国に対して出す省エネルギー勧告にエコドライブを入れる。
- ・欧州においてエコドライブを推進するため、EC勧告を強化する。

国際エネルギー機関(IEA)の省エネルギー勧告(2)

- 3.3 テレビ及び「セット・トップ」ボックスの省エネルギー化
- 3.4 エネルギー効率の測定基準及び測定手順の確立
4. 高効率照明:
 - 4.1 高効率照明の普及や白熱灯の段階的廃止に向けたベスト・プラクティス
 - 4.2 非住宅用建築物及び非効率な燃焼方式による照明の段階的廃止
5. 輸送:
 - 5.1 低燃費タイヤ
 - 5.2 軽量自動車に対する強制的な燃費基準の策定
 - 5.3 重要自動車に対する強制的な燃費基準の策定
 - 5.4 エコドライブの普及**
6. 産業部門のエネルギー効率の改善:
 - 6.1 産業部門別のエネルギー効率に関する質の高いデータの収集
 - 6.2 モーターに関する最低エネルギー消費基準
 - 6.3 エネルギー管理能力の向上
 - 6.4 中小企業に関する省エネルギー促進のための政策パッケージ
7. エネルギー事業者:
 - 7.1 最終消費のエネルギー効率向上を促すための仕組みの構築

今後の課題

- トラックドライバーを対象としたエコドライブ講習会は年間約1万人を超える受講実績があり、今後もトラック協会、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していくことが有効。
- トラックのエコドライブ講習会の受講者は、比較的大手の事業者のトラックドライバーが多く、中小の事業者や自家用トラックのトラックドライバーは少ない。
- 乗用車を対象とした講習は行われているが、まだ実績的に多いとは言えない。
- 地域と連携して、住民が多く参加する取組みが重要。



一般ドライバー(自家用乗用車及び自家用貨物車のドライバー)や中小の事業者のドライバーに対して普及促進していくことが重要

一般ドライバー、中小事業者への普及

- 一般ドライバー、中小の事業者に対するエコドライブ講習の充実
 - エコドライブ講習会(財団法人省エネルギーセンター、社団法人日本自動車連盟(JAF))
 - エコドライブ講習認定制度(交通エコロジー・モビリティ財団、財団法人省エネルギーセンター)
- エコドライブ支援装置の活用を通じたエコドライブ普及活動
 - エコドライブ管理システム(EMS)、燃費計、アイドリングストップ自動車等の普及
- 地域と連携した住民参加型の地域の取組みを促進
 - エコドライブ講習修了者へのインセンティブの付与(自治体、商店街、地域の施設)
- 法人所有の車両、法人を通じたエコドライブの普及
 - グリーン経営認証制度(交通エコロジー・モビリティ財団)
- 広報活動
 - エコドライブの省エネ効果・交通事故削減効果のアピール
 - 環境意識の向上

(2) 取組事例

①(財)省エネルギーセンター

<講演内容の抜粋>

- エコドライブ普及における課題は、ドライバーのエコドライブに対する意識の向上とエコドライブにつながる運転操作の向上である。
- エコドライブに対する認識として、多くの人がある程度エコドライブをして実践していると認識しており、またエコドライブの効果は小さいと考えている。しかし、実際に講習会を参加してみると、思っていた以上に効果が上がる。
- 「スマートドライブ (エコドライブ) コンテスト」を実施した。約 60km の 2 時間 30 分のコースを同じ車 20 台で同じ時刻に走行、燃費消費を比較した結果、同じ時刻に同じ場所を同じ車で走行しても、運転の仕方でも燃費に違いが出るようになった。
- 熟練ドライバーの代表であるハイヤーの運転手が同じコースを走行した場合、平均燃費は、10km/l、発進で燃費の 1/3 を使用、信号待ちで 15% を使用していた。
- コンテストでは、平均燃費 13.6km となり、35% 燃費が向上した。改善の詳細は、発進時に 10%、停止時に 10% 向上している。発進時のふんわりアクセル「e スタート」、停止時には、アイドリングストップの励行が非常に大きな効果があることが分かった。
- エコドライブ推進では、対象に応じた推進の仕方が必要である。業務ドライバーは、管理者により、エコドライブ推進、経費の削減、事故の低減のため、走行データのチェック受けており、職務として常時エコドライブが求められている。
- しかし、個人ユースの車両は、自己管理のため、エコドライブの実施状況の把握が困難である。一般乗用車のエコドライブ普及促進方策として、燃費計の貸与、知識や情報の提供、エコドライブ教習の開催などを行っている。
- エコドライブの知識を提供しても、必ずしも実践には結びつくわけではない。ドライバーの意識改善に結び付けるには、教習でエコドライブの効果を実感してもらい、エコドライブ教習を広範に展開する必要がある。そのためには、分かり易い指導のできるインストラクターの養成が必要となってくる。
- 11 月はエコドライブ推進月間で、関係団体だけでも約 40 カ所、70 回のエコドライブ講習会が開催されている。昨年と比較すると、倍以上の開催されており、これによりエコドライブの推進ということが大きく広がっていくのではないかと期待している。



エコドライブの普及に向けて

(財)省エネルギーセンター
エコドライブ推進部

エコドライブ普及における課題 エコドライブ推進での考慮事項 エコドライブ教習と推進体制

エコドライブ普及における課題

ドライバーのエコドライブに対する認識

エコドライブを適切に認識していない

→初期段階で拒否感、エコドライブ実践に至らない

エコドライブに繋がる運転操作の認識不足

相対立する考えが氾濫

→一般ドライバーは、何がエコドライブになるのか迷ってしまう

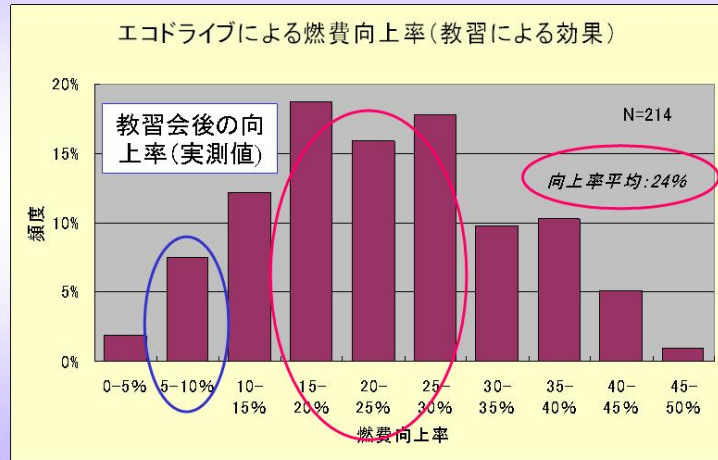
エコドライブに対する認識

1. 急発進、急加速はしていない
 - そそこのエコドライブをしているという意識
 - これ以上の努力はマニアックな運転操作
2. エコドライブの省エネ効果は小さい
 - ほとんどの人が5%程度の改善と考えている
 - 推進には反対しないが自分は遠慮しておく
3. 交通環境に左右され、運転の自由度がない
 - 交通の流れを乱すのは悪い
 - 自分の運転を車の性能や交通環境のせいにする

これらの認識が変われば

→エコドライブ実践に一步近づく

エコドライブによる燃費改善効果



スマートドライブコンテスト

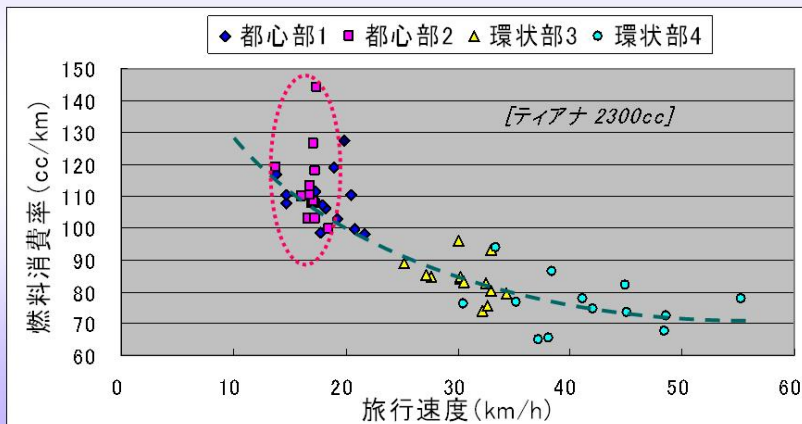


同一時刻に、同一場所を走行

- 走行距離;
 - 約60km
- 走行時間;
 - 約2時間30分
- 同一車種
 - 1300cc 9台
 - 2300cc 11台

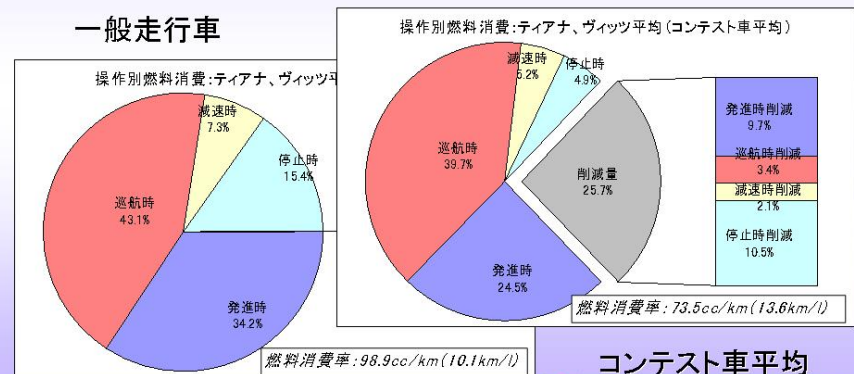
旅行速度と燃料消費量(2300cc)

- 同じ走行環境でも、燃料消費に差が出る。



走行状態別の燃料消費量

- 省エネ運転で26%の燃料消費量が削減



エコドライブ推進における考慮事項

対象に応じた推進の仕方

- 業務ドライバーへは、運行管理による推進
- 一般ドライバーへは、意識改革を狙った推進が必要

何を推進するか

- エコドライブの知識は大切だが
- エコドライブ実践しようとする意欲を醸成することが重要

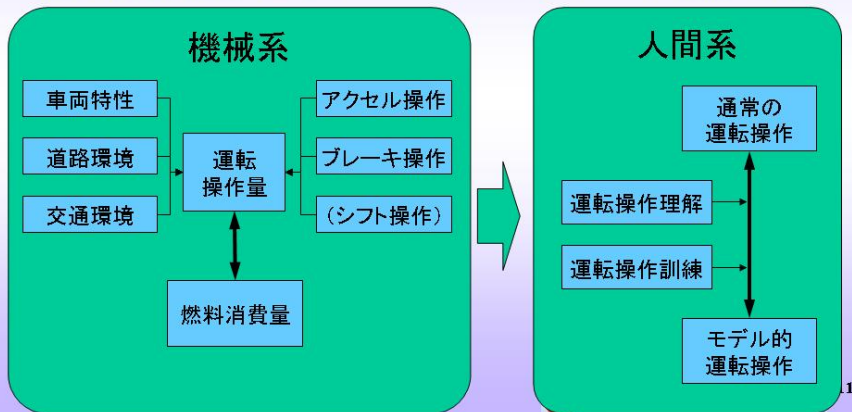
対象によるエコドライブ推進の違い



エコドライブの構図

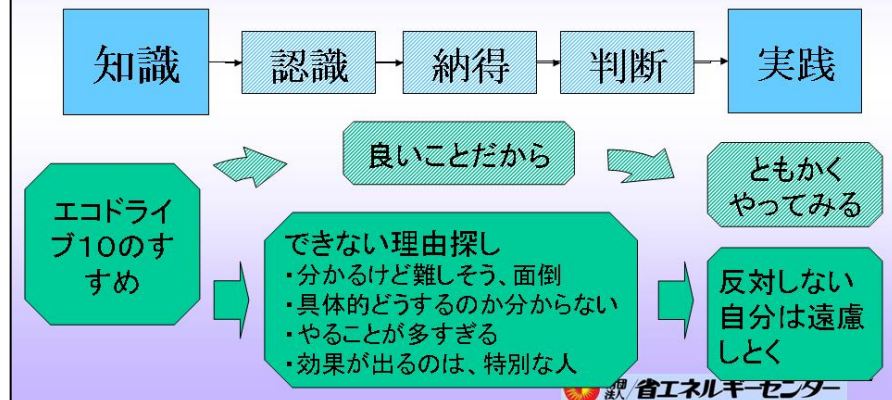
どのような操作が
燃料消費を低減できるか

どうすれば、その操作を
ドライバーが実践できるか



従来の推進の仕方

情報(知識)を伝えれば、皆が実践する?



エコドライブ教習と推進体制

エコドライブ教習では

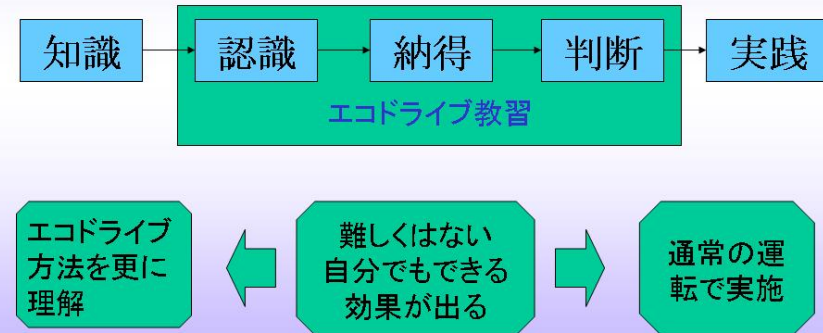
実際にエコドライブの効果を実感
→エコドライブ実践の意欲を醸成する

エコドライブ普及のためには

エコドライブ教習を広範に展開する必要がある
→エコドライブを教えるインストラクター
→教習実施の仕組みの構築
→推進組織の協働、連携

教習による推進

教習では「実感できる→実践の意欲」が特徴



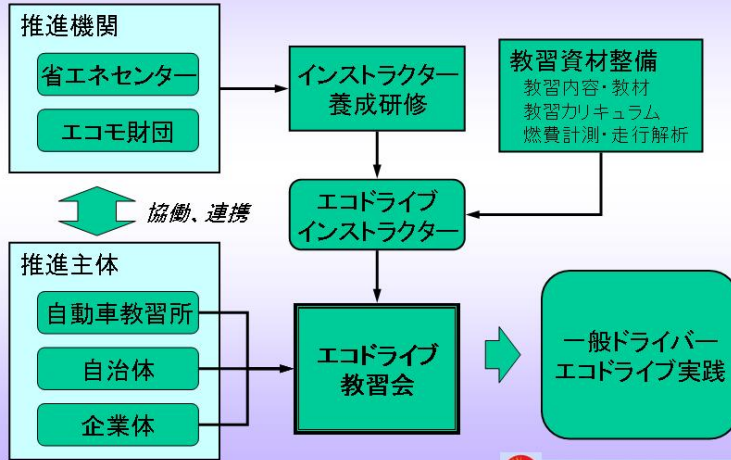
エコドライブ教習にあたって

- ・ インストラクターの要件
 - エコドライブを適切に認識している
 - エコドライブの運転操作を実践できる
 - エコドライブを理解しやすく教えられる
- ・ エコドライブ教習のポイント
 - 運転操作を教えることも大切だが
→ “運転の認識を変える”が重要

エコドライブ教習の構成(基本的考え方)

- 1) 通常の運転; 燃料消費計測
普段の運転をしてもらうことが肝要
- 2) エコドライブの学習; 座学講義
運転の認識を変える
- 3) エコドライブ操作の実技実習
アクセル操作を体で覚える
- 4) エコドライブ運転; 燃料消費計測
ストレスが無く運転できることが重要
- 5) 走行結果のレビュー; 走行データ解析
改善効果、運転操作の関係を実感させる

エコドライブ推進体制



②交通エコロジー・モビリティ財団

<講演内容の抜粋>

- エコドライブというのは体験が大事であるという考えから、昨年度より、トラックのエコドライブ講習を実施する団体を認定し、受講者に修了証発行を開始した。
- トラックでは、昨年度は1年間で約1万600名に修了証を発行。今年度は、年間2万4,000～2万5,000人への発行を見込んでいる。その背景には、原油価格が非常に高騰し、軽油も10年前の2倍程度に値上がりしたことがある。現在、トラックの講習では、11団体認定しているが、実施拠点は100カ所以上と推定している。
- 乗用車については、数年前からエコドライブ普及推進協議会の主要メンバーであるJAFや(財)省エネルギーセンターが、各地方で講習を行っているが、乗用車の普及台数に比べると、講習を受けた人数がまだ少ないのが現状である。講習を受ける人数を増やす方策として、インストラクターの養成や実施拠点の整備が必要である。
- 現在、(財)省エネルギーセンターと協力し、自動車教習所等との協力体制をつくり、乗用車向けのエコドライブ講習認定制度を開始した。
- 認定希望団体への支援としては、インストラクター教習会の開催((財)省エネルギーセンター)、燃費解析ソフトの提供、テキストの提供、修了証の発行を行っている。
- 認定基準は、座学では運転技術以外に、環境問題や点検整備といった運転技術以外のことも含んでいる。実技については、指導者の資格・カリキュラムやコースの設定など必要事項を定義しHPに記載している。
- 当財団で提供している燃費解析ソフトは、講習前後の燃費や走行パターン別の燃料消費量がわかるようになっている。これにより、発進、巡航、減速、停止といった4つのモードの燃料消費量がわかる。また、CO₂の削減量も表示される。1回走行当たりの燃費が表示されることにより、エコドライブの実施により燃費はどのように変化していったか、自分の運転のどこが良いのか・悪いのか、ということがわかるようになっている。
- 9月、10月の教習会を開催し、現在認定済みの団体が9団体ある。この認定制度を通じて、各地域にエコドライブを学べる拠点をつくっていききたい。





乗用車の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
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

交通環境対策部



エコドライブ講習普及への取組

(背景)

エコドライブの普及を図るためには、エコドライブのやり方を理解してもらうとともに、**実車走行体験**によりその効果を実感してもらうことが**有効**である。

地域でエコドライブ講習を体験できる**拠点**が重要

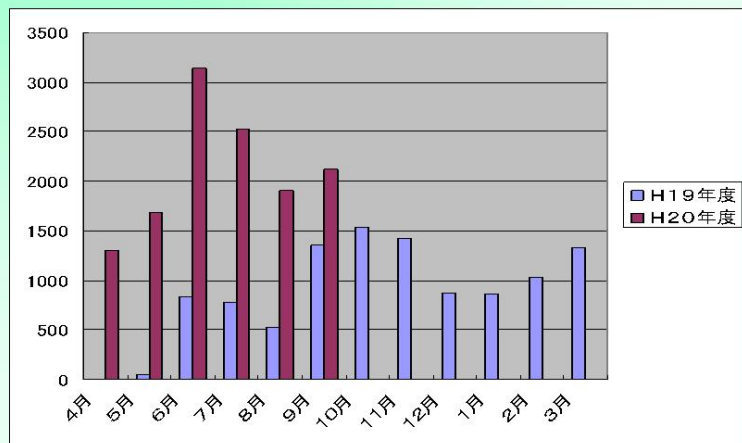
(具体的取組)

エコドライブ講習会受講者の拡大を推進するために、**講習を実施する団体を認定**し受講者に**修了証を発行**する。

平成19年度&20年度トラックの受講修了証発行実績

平成19年度 10,585名

平成20年度 12,683名(9月末暫定値)



トラックのエコドライブ講習会認定団体

(H20年9月末現在)

- ・ いすゞ自動車(株)
- ・ 日産ディーゼル工業(株)
- ・ 日野自動車(株)
- ・ 三菱ふそうトラック・バス(株)
- ・ (社)神奈川県トラック協会
- ・ (株)クレフィール湖東
- ・ (株)おんが自動車学校
- ・ (株)寒河江自動車学校
- ・ (財)中部トラック総合研修センター
- ・ (株)備南自動車学校
- ・ (社)徳島県トラック協会

以上11団体

乗用車のエコドライブ講習の課題と方策

(課題)

- ・ 指導者
- ・ 施設、車両
- ・ テキスト、
燃費解析ソフト

(方策)

- ・・・ インストラクターを養成
- ・・・ 既存の活用
- ・・・ 新規作成

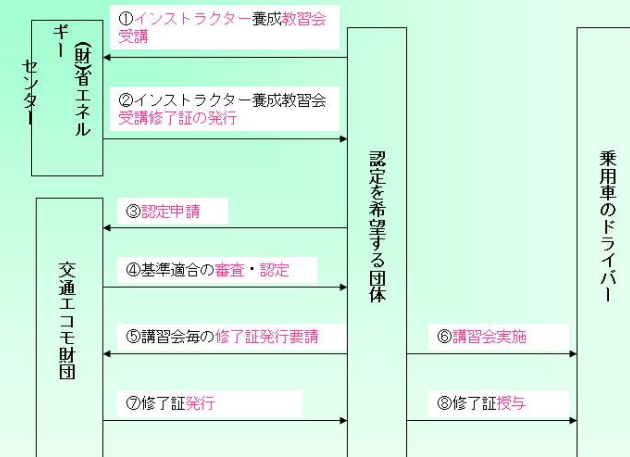


自動車教習所等との協力体制の構築

5



乗用車のエコドライブ講習の認定事業概要



6



乗用車のエコドライブ講習の認定基準

I. 座学

1. エコドライブの背景
2. エコドライブの目的
3. エコドライブのための運転技術及び実践項目
4. エコドライブのための点検整備

II. 実技

1. 走行コースの設定
2. 運転の添乗指導
3. 燃費の定量的な把握
4. 運転結果に対するアドバイスの実施

III. 講師等の資格

1. インストラクター

7

認定希望団体への支援内容

- ・ インストラクター教習会の開催
(無償・省エネセンター)
- ・ 燃費解析ソフトの提供(無償・交通エコモ)
- ・ テキストの提供(有償・交通エコモ)
- ・ 修了証の発行(無償・交通エコモ)

8

燃費計

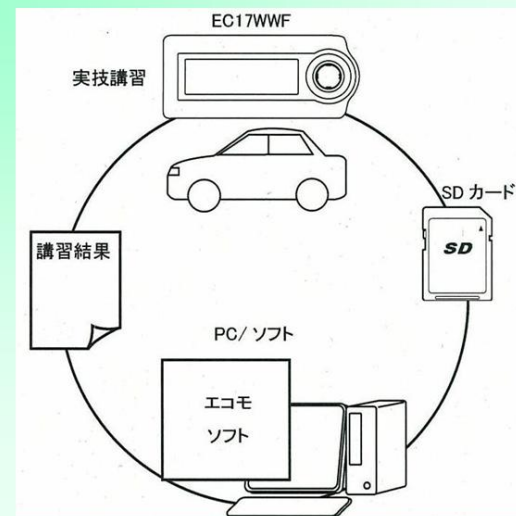


瞬間燃費 141.3%
 今回燃費 15.3 km/L
 回転数 1500 rpm

K2001001.CSV
 今回燃費 15.3 km/L
 今回距離 2.93 km



燃費測定システム概念図



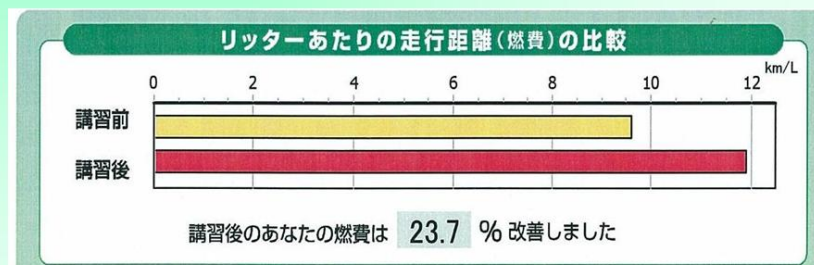
燃費解析ソフト

診断書の掲載項目

- ・講習前・後の燃費
- ・走行パターン別の燃料消費量 (発進、巡航、減速、停止)
- ・発進時のアクセル開度
- ・CO₂削減効果



全体燃費の比較



走行データの比較

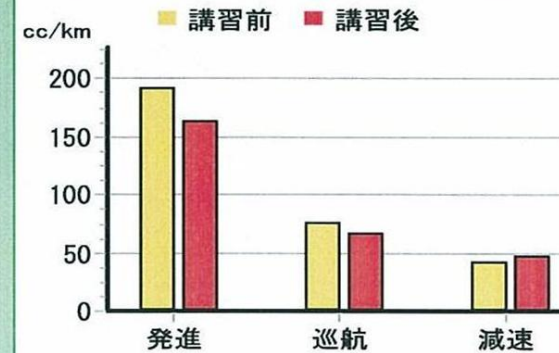
走行データの比較

	講習前	講習後		講習前	講習後
燃費(km/L)	9.64	11.93	停止時燃料消費量(cc)	144.47	40.60
燃料消費量(cc)	839.16	670.08	巡航時速度変動率(m ² /s ² /km)	459.18	317.29
走行距離(km)	8.09	7.99	停止時間(sec)	439.50	295.00
走行時間(sec)	1250	1152	停止回数(回)	13	12

13

走行パターン別燃料消費量

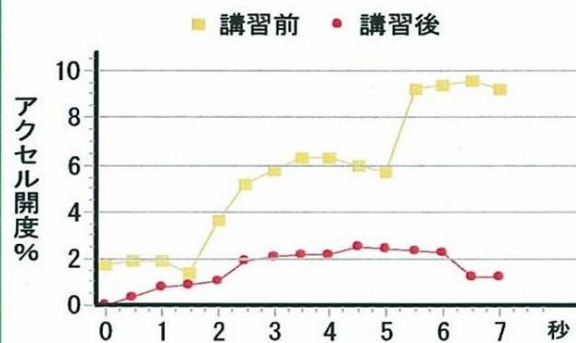
走行パターン別の燃料消費量



14

発進時のアクセル開度

発進時のアクセル開度



15

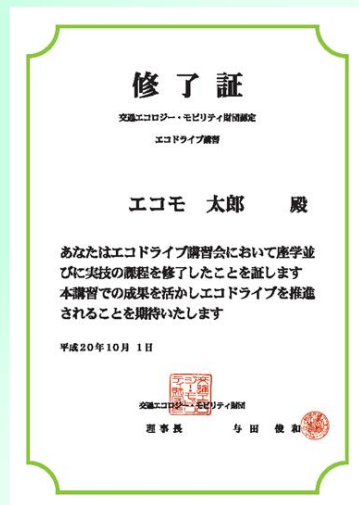
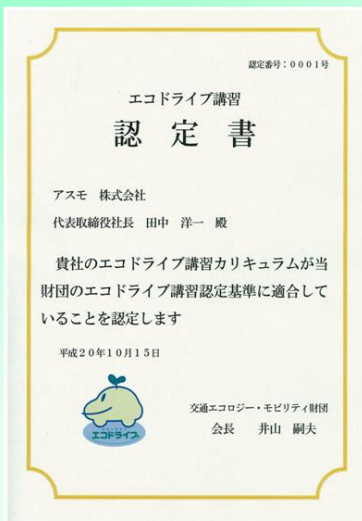
乗用車のエコドライブテキスト

乗用車のエコドライブテキスト

交通エコロジー・モビリティ財団

乗用車のエコドライブテキスト	
エコドライブの目的	2
(1) 地球温暖化対策	2
(2) 「自動車燃費」とは日本の二酸化炭素排出削減	3
(3) 運転部門の二酸化炭素排出削減の現状	3
(4) エコドライブの役割	4
(5) エコドライブの効果	4
エコドライブの目的とエコドライブの目的	5
(1) 交通手段の選択	5
(2) 車の使用方法	5
(3) 車の選択	5
(4) 運転方法	5
コラム	6
エコドライブのための運転技術	7
(1) 燃費と走行モード	7
(2) 燃費、心身のアップセル「Eスタート」	8
(3) 加速、減速感のない運転	10
(4) 減速、早めのアクセルオフ	12
(5) 停止、アイドリングストップ	14
乗用車内でのエコドライブ	16
(1) 乗客乗車は乗客に	17
(2) エアコンの効率的な使用	17
(3) 不要な荷物を持ち込まない	18
(4) 空気抵抗の削減	19
(5) 燃費改善効果の活用	20
(6) 駐車場所の注意	20
エコドライブのための運転技術	21
(1) タイヤの適正な空気圧	21
(2) オイルの適切な管理	21
コラム	22

認定書と修了証



17

乗用車のエコドライブ講習 認定団体

平成20年11月7日

認定番号	名 称	住 所	連 絡 先
0001	尼崎ドライブスクール	〒660-0834 兵庫県尼崎市北初島町13番地	(TEL) 06-6481-6066
0002	荒川区 環境清掃部 環境課	〒116-0002 東京都荒川区荒川2丁目1番5号 セントラル荒川ビル4階	(TEL) 03-3802-3111
0003	太平自動車学校	〒011-0937 秋田県秋田市寺内高野11-1	(TEL) 018-845-1514 (FAX) 018-845-7994
0004	幡東久留米自動車教習所	〒203-0053 東京都東久留米市本町1-16-45	(TEL) 042-471-2915 (FAX) 042-475-3011
0005	マシオドライビングスクール大塚	〒503-0858 岐阜県大塚市世安町3-16	(TEL) 0584-78-4107 (FAX) 0584-81-4665
0006	大阪都島自動車学校	〒534-0022 大阪府大阪市都島区都島中通1-14-15	(TEL) 06-6922-1131 (FAX) 06-6921-5032
0007	倉敷自動車教習所	〒710-0803 岡山県倉敷市中島2236-100	(TEL) 086-465-9222 (FAX) 086-465-5653
0008	マシオドライビングスクール鹿児島校	〒892-0855 鹿児島県鹿児島市冷水町32-1	(TEL) 099-226-1234 (FAX) 099-225-2891
0009	日田ファインモーターズスクール	〒330-0804 さいたま市大宮区堀の内町2-322-3	(TEL) 048-641-7185 (FAX) 048-641-3543
0010			

18

③テックエンジニアリング株式会社

<講演内容の抜粋>

- テックエンジニアリング株式会社は、コンビニなどの POS システムのメンテナンスを行っている企業で、本社の他、全国に支社、支店が約 14 カ所、サービスステーションが全国に 121 カ所あり、日本国中に会社が分布しているという事業特性がある。
- 956 台のサービスカーを保有。低排気ガス車を導入など、様々な環境への取組みを行ってきたが、燃料費が 2005 年で約 2 億 5,000 万円、2006 年は 2 億 8,000 万円と、非常に大きな影響を及ぼすようになってきている。サービスカーは全国に約 280 万台ある POS および流通機器の運用、導入、修理の相談時に使用している。
- 修理サービスにおいて、「1 回で直すこと（再訪問回数の削減）」を進めてきた。これは顧客のメリットであり、また自動車使用を削減できるため、環境貢献であると考えている。
- 去年 11 月に施行された環境配慮契約法により、業務使用自動車への環境配慮が地方自治体の入札条件とされるようになってきている。このような背景の中、エコドライブの推進を積極的に進めることとした。
- エコドライブ実施についてのインセンティブを付与し、モチベーションの向上を図るための仕掛け・仕組みを導入した。社内のシステムで燃費の自動集計を行い、ベストエコドライブ賞を授与している。また、サービスステーション間での対抗戦などを行い、モチベーションを高めた。その結果、すべてのサービスステーションで平均燃費が向上。約 1,600 万円のコスト改善ができた。
- (財) 環境再生保全機構主催のエコドライブコンテストに毎年参加することで、社内のキャンペーンとシナジー効果が表れた。エコドライブコンテストにおいては、平成 18 年度は神戸支店と横浜支店が、昨年度は京滋支店が全国入賞した。
- エコドライブ実施により環境問題への意識が高まり、女子社員の制服のリサイクルや、都内小学校への環境教育出張授業、中東クウェートでの KIDS ‘ ISO14000 の展開支援も実施している。



テックエンジニアリングにおける 全社エコドライブ取組について



2008年11月21日

TEC Customer Satisfaction Oriented Company
テックエンジニアリング株式会社

経営企画グループ
部長(ISO管理責任者) 鈴木

会社紹介

テックエンジニアリング株式会社 概要紹介

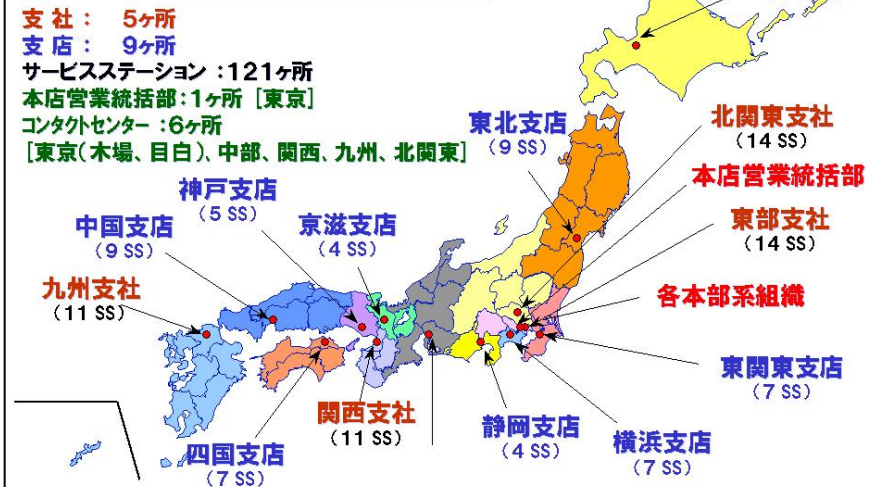
設立年月日 1973年11月
社長 犬伏浩
資本金 2億円
売上高 433億円(2007年度)
従業員数 1,985名(2008年4月)
本社所在地 東京都江東区木場5-8-40



事業内容 流通情報システムを主体とした各種システムの企画、設計・開発、導入・設置、運用・サポートまでの総合的なサービスの提供

- 1、サポートサービス
 - ・システムの維持・管理に関する定期保守サービス
 - ・システムの異常時における障害復旧サービス
 - ・システム構築に関する導入及び運用サポートサービス
- 2、ソリューションサービス
 - ・ネットワークの企画、設計から管理までのソリューションサービス
 - ・ITによる戦略的アウトソーシングサービス
- 3、機器、サプライ等の販売

全国事業所分布





物理的背景



社有車保有概要

車種	台数
バン(貨物車両)	926
ADバン	745
バネットバン(ワンボックスタイプ)	28
プロボックスバン	135
カローラバン	18
普通車	15
3輪バイク	13
軽自動車	2
現在の社有車台数	956



◆低排気ガス車について(956台中、866台が適応)

区分	台数	メーカー
良-低排気ガス車(平成12年基準排出ガス25%低減レベル)	603台	Y11(ニッサン)
低排気ガス車(平成17年基準排出ガス75%低減レベル)※	139台	Y12(ニッサン)
低排気ガス車(平成17年基準排出ガス50%低減レベル)※	124台	NCP50(トヨタ)

当社の燃料費は、(05年度)2億4600万円、(06年度)2億7400万円と増加傾向



主要業務における社有車の使用シーン

カスタマエンジニア訪問
(オンサイトコール、設置・立上等々)



コールディスプレイ
各種作業指示



ヘルプデスク
運用監視
リモート保守
ウイルス監視
ネットワーク監視
等々



運用問合せ
点検依頼
導入依頼
障害対応依頼
等々

TEコンタクトセンター、各地サービスステーション



風土的背景



グループ員としてのCSR推進の義務

私たちの約束

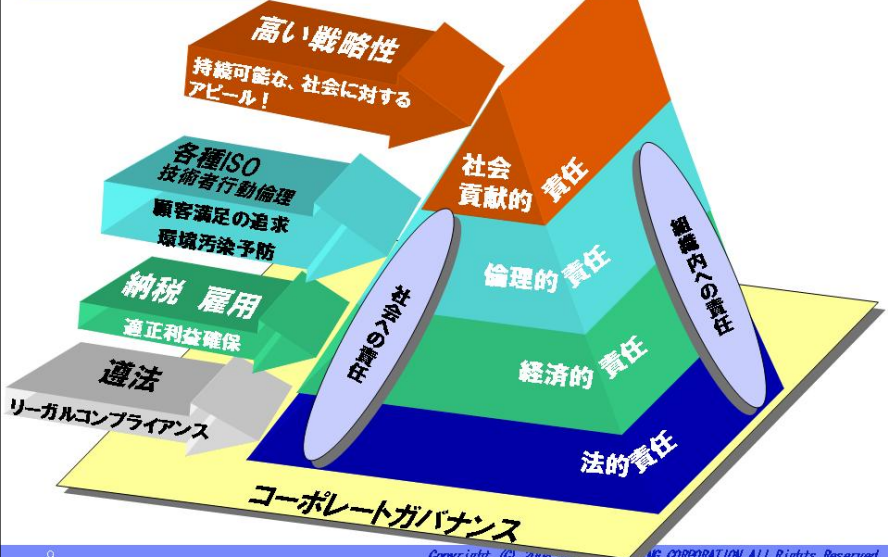
1. 私たちは、お客様にとっての価値創造を原点到発し、世界のベストパートナーと共に、優れた独自技術により、確かな品質・性能と高い利便性をもつ商品・サービスをタイムリーに提供します。
2. 私たちは、社員一人ひとりを尊重し、それぞれの能力向上に努め、公正かつ適切な評価・処遇を実施すると共に、自由闊達で健全な組織風土と、挑戦し続ける強いプロ集団をつくりまします。
3. 私たちは、よき企業市民として、高い倫理観と遵法の精神をもち、各国及び地域社会に対する責任を果たすと共に、その文化・歴史を尊重し、地球社会の発展に貢献します。
4. 私たちは、人々の安全・健康と、地球資源の保全・保護のために、すべての事業活動において環境への配慮を優先します。
5. 私たちは、企業価値の最大化を目指し、健全で透明な経営の基に、研究開発などへの積極的な投資、不断の経営改革、並びに、適切な利益の確保と蓄積に努め、これにより株主の期待に応えます。

ファクター1 東芝テックグループの経営理念

POSは、もはや社会インフラ



CSR戦略体系



当社のISO認証取得状況

品質マネジメントシステム(QMS) ISO9001



- 1997年3月 サービス部品管理業務でISO-9002認証取得
- 1999年3月 全社全業務でISO-9001認証取得
- 2000年12月 ISO9001:2000 国内最初に認証取得
- 2008年10月 ISO9001:2008 国内最初に適合証明取得

環境マネジメントシステム(EMS) ISO14001



- 2004年10月 ISO14001:2004 全社全業務で認証取得

情報セキュリティマネジメントシステム(ISMS) ISO27001



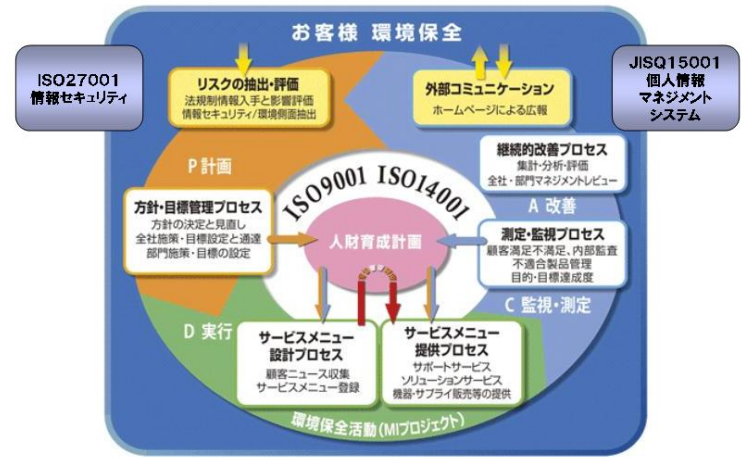
- 2005年3月 ISMS(ISO27001) コンタクトセンターにて認証取得

JIS Q 15001:個人情報マネジメントシステム 全社全業務で認証取得



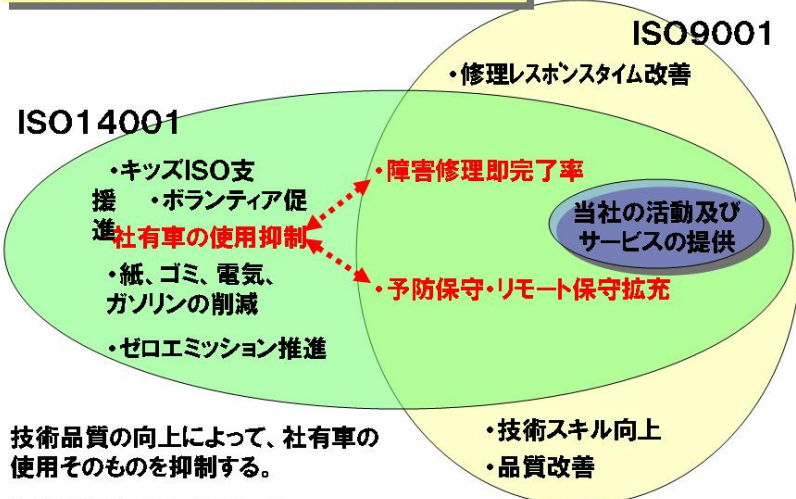
効果的な統合マネジメントシステム(IMS)構築の必要性

当社マネジメントシステムの基本プロセス





IMSにおける、本業に即した目標の統合



技術品質の向上によって、社有車の使用そのものを抑制する。

品質と環境の両立を図った。



取組へのトリガー



多様化するステークホルダーの要求

—地方自治法施行令—

(一般競争入札の参加者の資格)

第167条の4 普通地方公共団体は、特別の理由がある場合を除くほか、一般競争入札に当該入札に係る契約を締結する能力を有しない者及び破産者で復権を得ない者を参加させることができない。

2 普通地方公共団体は、次の各号の一に該当すると認められる者その事実があった後2年間一般競争入札に当該公共団体の支配人その他の役員を兼ねた者として参加させることができない。

業務使用自動車への環境配慮が地方自治体の入札条件に！

- (3) 落札者が契約を締結すること又は契約者が契約を履行することを妨げた者
- (4) 地方自治法第234条の2第1項[注5]の規定による監督又は検査の実施に当たり職員職務の執行を妨げた者
- (5) 正当な理由がなくて契約を履行しなかつた者
- (6) 前各号の一に該当する事実があった後2年を経過しない者を契約の履行に当たり代表(サービスレベルの協定)

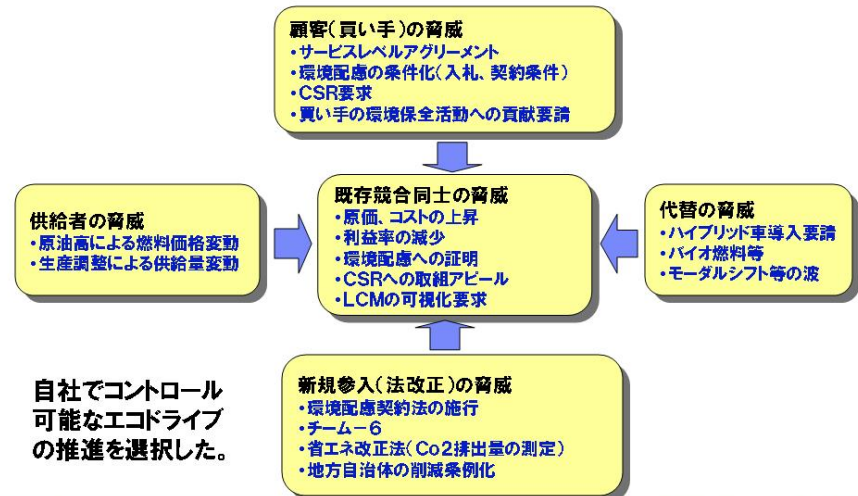
第9条 乙が提供するプリントサービスの範囲、内容および前提となる事項に関するサービスの品質の確保について、甲乙合意のうえ別途サービスレベル協定書を締結する。

(物品納入時等の自動車の使用)

第14条 乙は、物品納入時等に自動車を使用する場合は、アイドリング・ストップを励行するとともに、経済速度での運転等環境にやさしい運転に努めるものとする。



社有車の使用抑制だけでは、解決出来ない問題の増加。





エコドライブの社内推進実施(2007年4月～)

エコドライブ推進の目的は？

地球市民共通の課題として

二酸化炭素(CO2)は温室効果ガスの代表であり、地球温暖化防止のためには、その排出削減努力が不可欠であり、多くの自治体・企業・地方自治体が取組んでいます。

一般市民の意識も向上 ～ 国土交通省の発表より ～

環境省調査結果「エコドライブ実践は約9割」(国土交通省)
国土交通省が9月に1年間のエコドライブ実践結果をまとめた8月14日に公表しました。「エコドライブの実践率」について、1割(1)「ある程度実践している」とした回答が伸びて、9割に達し、「エコドライブを実践した結果得られた効果」は、「燃費向上(約4割)」、「燃費に飽くことない」という満足感(約6割)が回答が伸びました。

環境マネジメントシステムへの取組みとして

ISO14001における環境効率向上及びチームマイナス6%に対応した、有効な予防効果となり

環境対策以外の効果

安全確保(事故防止)や経営改善(燃料コスト削減)の面でも大きな効果を生みます。

エコドライブの省エネ効果は？

エコドライブの実行により、自動車の燃費にはかなりの差が生まれます。
(財)省エネルギーセンターの試算によれば、エコドライブ(スマートドライブ)の実践により、1年間にガソリン約166.7L(約20,847円)を節約することができます。

ポイント	一年間の節約量(L)	CO2換算 (kg-CO2)	ガソリン節約額(円)
7(1)ストップ(1日10分間)	58	137	6,961
余分な荷物を減らす(約10kg)	2.5	6	301
9(1)の空気を適正にする	23	54	2,760
暖機運転をやめる(1日4分間)	21	50	2,520
急発進・急減速をやめる(1日それぞれ10回)	51	120	6,121
なるべく等速運転をする(1年間で1,000km走行)	2.2	5	264
経済速度で走る	11	26	1,320
エンジンブレーキを効果的に使う(1日1分間)	5	12	600
合計	166.7	393	20,847

ポスターや教育テキストで展開を図ったが・・・



エコドライブの推進浸透の為の、リスク分析

Prj-FMEA Template Project Risk Assessment

現場のCEを巻き込む為には、どんなリスクを解決する必要があるか？
作成者: _____ Time _____

タスク	リスク (失敗モード)	原因	発生頻度	影響		リスク低減プラン		対策度			
				ローカル影響	エンド影響	対策	責任者/期日	発生頻度	Feature	Cost	Time
全社推進	サービスマンに伝わらない	伝わりにくい	4	認識の浅さ	理解度が低い	エドドライブ推進	6/8	4	1	1	8
	サービスマンが記憶しない	インセンティブがない	4	モチベーションの低下	理解度が上がらない	キャンペーン企画	8/8	4	4	4	128
エンター	エンター直後	意識不徹底	2	コンテスト不参加	参加目標が達成できない	進捗フォロー	8/8	2	1	4	8
エコドライブ推進	計画が立てられない	やり方がわからない	2	計画の具体性がない	参加率向上が期待できない	異体質、事務職提供	7/8	2	1	2	8
		伝わりにくい	4	計画の具体性がない	参加率向上が期待できない	異体質、事務職提供	7/8	4	1	1	16
専業主婦作成	作業工程の増大	データ集計	8	作業量増加	計画に間に合わない	データ提供	9/10	8	1	6	288
	作業内容削減	認識不足、ミス	2	レベルの低下	参加率低下が下がる	モデル提供	8/8	2	1	2	8
集計データ不備	ミス	データ管理の低下	4	データ管理の低下	正しく結果が伝わらない	集計システム利用	9/10	6	1	4	48
専業主婦提出	提出忘れ	意識不徹底	2	期日までに提出できない	専業主婦から外れる	進捗フォロー	9/14	2	1	4	8

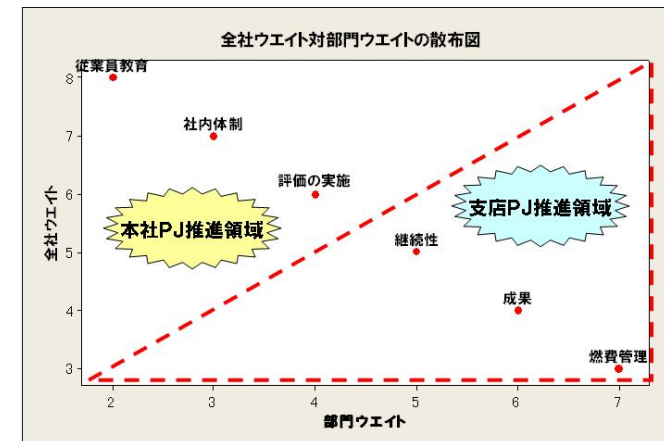
社外コンテストの利用、社内キャンペーンによるモチベーションUP、データ集計のシステム化による負担軽減がキーワード



具体的取組



本社推進スタッフPJと現場PJによるCFT



現場を巻き込んだプロジェクト活動の展開。



本社サイド: キャンペーンの企画と広報

第一次評価項目 <キャンペーン申請書審査内容(8/25~7/31)>

評価項目	評価内容
1. 申請台数	1部専分の対象車両すべての申請書が揃っていないはOK (85%の保有率が10台あるところ、5台しか申請されていない場合NGとなります)
2. 具体的な実行内容	エコドライブ実施率(具体的に何をしたか)が記載されているはOK
3. 実施費	実施費(走行距離/給油量)が、前1ターン<前2ターンであればOK (エコドライブ実施で、直費が削減していること)
4. 燃費改善(率)	改善率(前2ターン燃費/前1ターン燃費)が、5.0%以上であればOK (※基準数値: エコドライブ実施によるガソリン燃費平均燃費向上率5.48%)

第二次評価項目
<上記項目に該当する車両を、本社にて継続調査(8月中)>

評価項目	評価内容
5. SPAT入力状況	入力数値と、車両管理システムデータとの整合性があること
6. 燃費維持状況(率)	「燃費維持率」と、第一次評価中の「燃費改善率」を考慮し、 下記の得点(合計30点)で評価する。

燃費改善率(10点満点): キャンペーン申請2ターン燃費/前1ターン燃費

得点	3点	5点	6点 ~ 9点	10点
数値	5~10%	10~11%	(12~18%) ~ (18~18%)	20%以上

燃費維持率(20点満点): 継続調査期間(燃費)/キャンペーン申請書提出時燃費

得点	特選(失格)	0点	10点	11点 ~ 19点	20点
数値	90%未満	90~95%	100~105%	(110~118%) ~ (100~108%)	200%以上

・上記数値は、申請書単位に行い、SS、部署毎の平均値で評価いたします。

・上記評価にて決定できない場合には、統計分析を取り入れ再調査を実施することがある(標準燃費)



本社サイド: キャンペーンの企画と広報

2. 報告欄(SPATデータを参照し、転記願います)

日時	日時	日時
給油量1	給油量2	給油量3
開始走行距離メータ値	2走行距離メータ値	3走行距離メータ値
貴欄の基準燃費 #DIV/0! (今後の基準となります)		

3. 主なエコドライブ実施策
実施した項目に○をつけて下さい (複数選択可)

A: アイドリングストップ B: 急発進・急ブレーキの回避 C: 経済速度の走行
D: 積載量の制限 E: 空吹かしの抑制 F: 渋滞予測 G: タイヤ空気圧調整

その他実施策



本社サイド: 共有車管理システムの構築

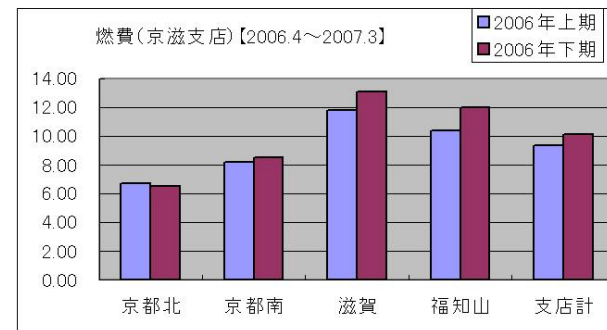
The screenshot shows a web-based management system for shared vehicles. It includes a search bar, a list of vehicles with columns for company name, license plate, model, status, and location. A summary table at the bottom shows the total number of vehicles and their status across different branches.

項目	数
共有車	13
未使用	1
使用中	12

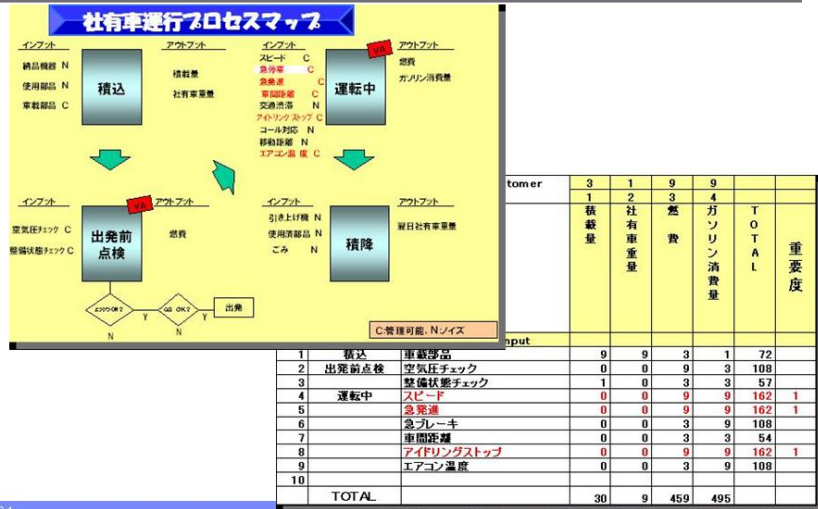


現場サイド: 実際燃費の現状把握

燃費	京都北	京都南	滋賀	福知山	支店計
2006年上期	6.70	8.20	11.80	10.40	9.35
2006年下期	6.50	8.50	13.10	12.00	10.17

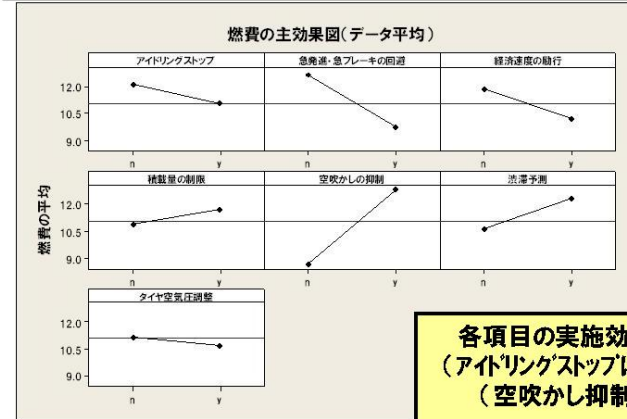


現場サイド: 運行プロセスのチェックとC&Eマトリクスによる、重要度分析

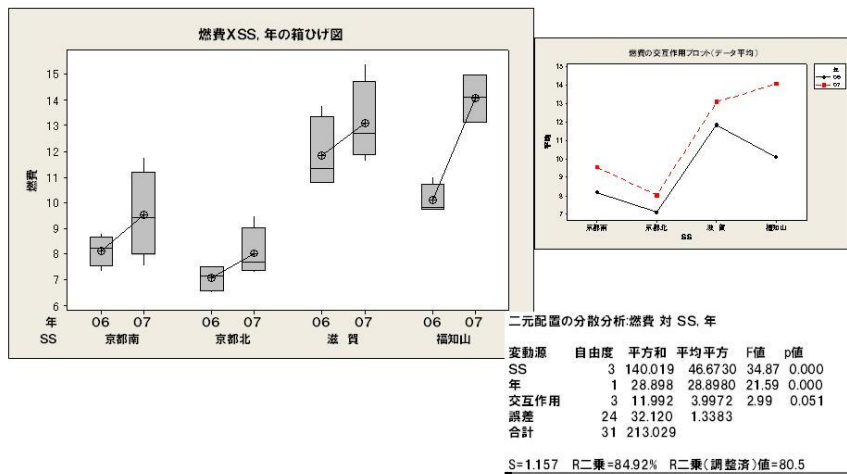


現場サイド: 効果の測定と課題修正

分析対象: 京都南SS7台、京都北SS7台、滋賀SS5台の各車両別燃費
 実施項目: アイドリングストップ、空吹かし抑制、経済走行、急発進回避等



現場サイド: 実際燃費の改善状況



取組効果

<環境効率(Co2排出量/売上高の推移)>

	CO2排出量 (t)	売上高 (百万)	環境効率
06/4	341	2,990	0.114
06/5	323	3,048	0.106
06/6	336	3,116	0.108
06/00	342	3,531	0.097

環境効率 =
百万円売り上げるのにかかるCo2の量
...少ないほど良い

<車両燃料費の推移>

	車両燃料費 (千円)	燃料価格 (平均)	セービング効果(千円) ※価格変動を無視
06年度計	274,160	123円	-
07年度計	277,577	132円(7%増)	16,014
08/上計	158,307	170円(39%増) ※9月請求時価格	集計中、

推定改善額:年間 16,000千円

コンテスト全国入賞

平成18年度大気汚染防止推進月間エコドライブコンテスト受賞者

・18年度、エコドライブコンテスト結果

本コンテストは、17の自治体(札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、東京都、川崎市、横浜市、愛知県、名古屋市、四日市市、京都府、京都市、大阪府、大阪市、神戸市、広島市、北九州市)にて実施された。

当社は、実施自治体の支社店に参加を指示し

横浜支店、神戸支店が、
全国入賞を果しました。

※平成18年度大気汚染防止推進月間エコドライブコンテスト主催 環境省、独立行政法人環境再生保全機構、全国都道府県競艇(予定) 内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、国土交通省

受賞	会社名	事業所名
環境大臣賞	佐川急便株式会社	川崎店
環境再生保全機構理事賞	中越運送株式会社	板橋営業所
表彰状		
入賞	中央エース物流株式会社	東扇島第一低温営業所
	川崎市 テックエンジニアリング 横浜支店	横浜支店
	アトラスカーゴサービス株式会社	春日井営業所
	㈱/パシフィック	名古屋営業所
	名古屋市 名古屋支店	名古屋支店
	㈱/パシフィック	福岡支店
	㈱/パシフィック	本社営業所
	㈱/パシフィック	茨木営業所
	テックエンジニアリング 神戸支店	神戸支店
	大気汚染防止推進月間エコドライブコンテスト 北九州市	本社営業所
	北九州市 別府営業所	別府営業所

・19年度、エコドライブコンテスト結果

今回は、全国でエントリー可能になった為、全社の「環境目標」に設定し全支社店(サービスステーションを含む)が参加した。

京滋支店が、全国入賞を果しました。

平成19年度大気汚染防止推進月間
エコドライブコンテスト



- (大塚市) 西濃運輸(株) 本社
- (静岡市) (株)ロジパルエクスプレス 静岡営業所
- (名古屋市) (株)ロジパルエクスプレス 名古屋営業所
- (春日井市) アトラスカーゴサービス(株) 春日井営業所
- (小牧市) 誠業産業(株) 本社
- (須崎市) (株)カンキョウ物流 須崎営業所
- (京都市) テックエンジニアリング(株) 京滋支店
- (茨木市) (株)ロジパルエクスプレス 茨木営業所
- (金沢市) 露巻運輸(株) 金沢営業所
- (鎌倉市) 日生運輸(株) 物流部 物流営業所
- (宇部市) コカ・コーラウエストロジスティクス(株) 山口北九州支店宇部支店駐在
- (柳屋町) (株)ロジパルエクスプレス 福岡営業所
- (長崎市) コカ・コーラウエストロジスティクス(株) 長崎中央支店駐在

●特別賞(3事業所)

- 東京都(江東区) 佐川急便株式会社 文京店
- 山口県(防府市) コカ・コーラウエストロジスティクス株式会社
- 兵庫県(神戸市) 山口北九州支店エントピア山口支店駐在
- アサヒパレット株式会社 ※兼業営業所一括

平成19年11月20日発表

全国紙・地方紙での紹介記事掲載

平成19年度大気汚染防止推進月間 エコドライブコンテスト 入賞

便利で快適な暮らしを実現するPOSシステムを支え、世の中の発展に寄与します。

TEC テックエンジニアリング株式会社
私たちが、これからは全国の事業所でエコドライブを推進してまいります。 本社 〒135-0042 東京都江東区木場5-8-40 TEL.03-5245-9001(大代) http://www.teceng.co.jp

日経産業新聞(全国紙 2006年・2007年)
物流・運輸業以外で唯一のエコドライブコンテスト入賞企業としてのPR効果

下野新聞(栃木県地方紙 2007年10月)
「県内のエコドライブ事業者」として、全社的な取組み体制や、2年連続のコンテスト入賞について紹介された。

○県内エコドライブ事業者を訪問○
私たちが始めました

「私たちが始めたのは、エコドライブコンテストです。これは、環境省、国土交通省、独立行政法人環境再生保全機構が主催するコンテストで、全国で実施されています。私たちは、このコンテストに参加し、全国入賞を果たしました。これは、私たちの取り組みが評価されたことだと思います。また、このコンテストを通じて、県内の事業者と交流が生まれ、お互いに学び合える機会ができました。今後も、環境に優しい取り組みを推進してまいります。」

「私たちが始めたのは、エコドライブコンテストです。これは、環境省、国土交通省、独立行政法人環境再生保全機構が主催するコンテストで、全国で実施されています。私たちは、このコンテストに参加し、全国入賞を果たしました。これは、私たちの取り組みが評価されたことだと思います。また、このコンテストを通じて、県内の事業者と交流が生まれ、お互いに学び合える機会ができました。今後も、環境に優しい取り組みを推進してまいります。」



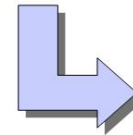
取組付帯効果



社員のCSR意識の高揚



「はさみを入れて捨てろ」は
もったいない！
私たちの制服も再利用できないか？



制服リニューアル時における、
自発的リサイクル活動の発生



制服回収とリサイクル実績



ブラウス: 2,829着
ベスト・スカート: 1,740着

軍手: 2,000組
植木鉢: 4,000個

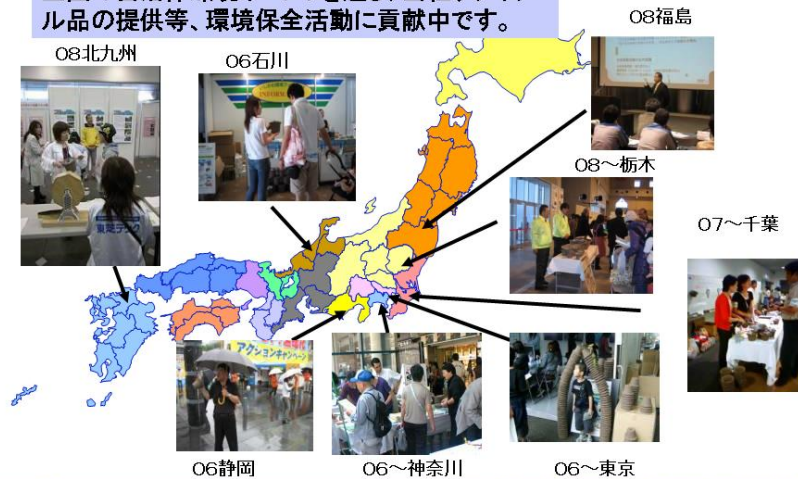


ベスト・スカートは、土に還る植木鉢に
ブラウスは、軍手に。



ステークホルダー(地方自治体)への提供

全国の自治体環境イベントを通じ、当社リサイクル品の提供等、環境保全活動に貢献中です。





環境保全活動の展開



温暖化実験を含む
小学校向け出前授業の
メニュー化

KIDS ISO14000の
中東展開支援



未来を託す子供たちのために

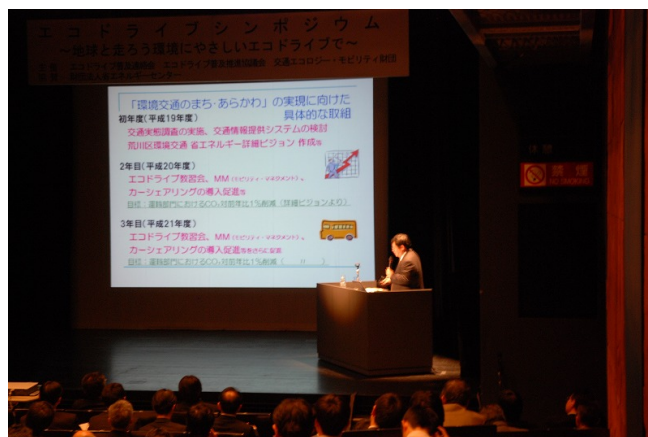


東京都との協働による、都内を中心とした
小学校への出前授業を継続的に実施しています。

④荒川区

<講演内容の抜粋>

- 区の基本構想「幸福実感都市あらかわ」を目指す。その中で6つの都市像があり、環境先進都市というのが、そのひとつである。環境先進都市を目指す中で、「環境交通のまち・あらかわ」を推進している。
- 平成19年度は交通実態調査の実施、交通情報提供システムの検討、環境交通省エネルギー詳細ビジョンを策定しており、本ビジョンにおいて、平成20年度、21年度は、運輸部門におけるCO₂排出量を対前年比1%削減という数値目標を設定している。具体的な対策として、エコドライブの促進、モビリティ・マネジメント、カーシェアリングの導入支援、3つを重点施策としている。
- モビリティ・マネジメントの実施として、今年9月に新聞に折込みを入れ、普段の交通について7万世帯を対象としたアンケートを実施した。
- エコドライブの推進促進としては、アイドリングストップ装置の補助も行っている。
- 区民、事業者、区の職員の方を対象としたエコドライブ教習会の開催にあたり、指導者となるインストラクター養成のため、区内の運輸事業者（トラック協会、タクシー協会及びコミュニティバス運行事業者）や区職員を対象にインストラクター養成教習会を開催している。
- 東京都では、今年度からエコドライブ普及が事業化されている。今年度、都内の自治体でエコドライブ講習会を行っているのは荒川区のみであり、モデル事業として東京都の支援を受けながらエコドライブ教習会を開催している。使用するテキストは、交通エコモ財団作成のものを使用し、燃費計は、(財)省エネルギーセンター・交通エコモ財団対応型のものを購入している。認定者には、交通エコモ財団発行の修了証を授与している。
- 教習会は、これまでに6回実施しており、受講者82人の平均で燃費18%の改善という結果であった。
- 今後の展望としては、運輸部門におけるCO₂排出量を対前年度比1%削減という目標を掲げているため、来年度も引き続き、エコドライブ教習会を実施していく。また、来年度は、事業者やサークルなどのグループ単位で開催する方法にシフトしていきたいと考えており、開催回数の増加とインストラクターの増員も必要と考え、準備を行っている。



荒川区のエコドライブ への取り組み

～ESTモデル事業の目標達成に向けて～

荒川区の概要

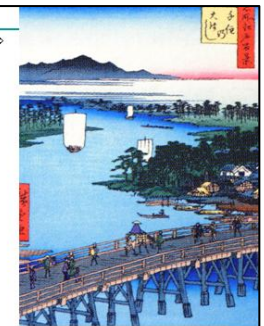
荒川区について



あらかわのまち① 広重作「千住の大はし」⇒

■ 千住大橋

徳川家康が江戸に入府後、隅田川に最初にかけた橋で、松尾芭蕉が「奥の細道」の旅に出る際、出発したと言われる。



■ 高層マンションが立ち並ぶ再開発地区

住宅市街地総合整備事業により、木造住宅密集地や老朽住宅の改善を図り、公共施設等の整備し、防災性の向上と良質な住環境を形成。

■ 隅田川

区の北東部を迂回するように隅田川が流れている。



あらかわのまち②

■ 繊維問屋

日暮里駅東側には、服地、繊維製品付属品などを販売する店がずらりと60店舗程が軒を連ねる「日暮里繊維問屋街」が広がる。

■ あらかわ遊園

23区で唯一の区立遊園地。日本一遅いと言われるジェットコースター等があり、休日にはたくさんの親子連れで賑わう。

■ 都電荒川線(三ノ輪橋～早稲田)

荒川区を約4kmにわたって横切り、区内を東西に移動するのに最適な交通機関。モータリゼーションの影響等により多くの路線が廃止される中、路線の大部分が専用軌道である荒川線は、現在も沿線住民の気軽な、環境にもやさしい乗り物として活躍している。



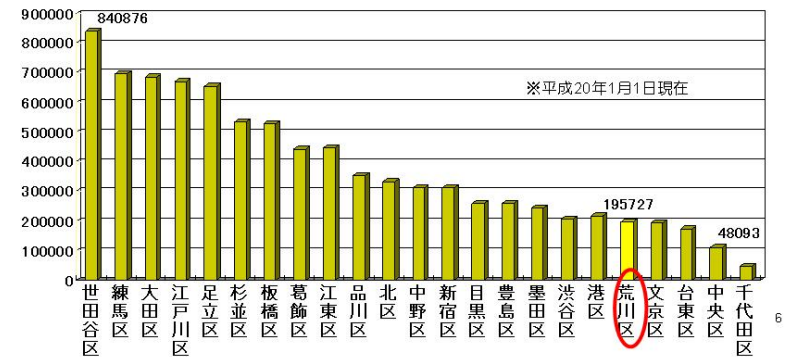
荒川区の人口【平成20年1月1日現在】

人 口 195,727人

世 帯 数 90,093世帯

年齢構成 65才以上の老年人口 約22.54%

14才以下の年少人口 約11.02% ※住民基本台帳等より
【平成20年1月1日現在】



荒川区をはしる公共交通機関



荒川区の環境交通取組

荒川区基本構想

将来像
幸福実感都市あらかわ

基本理念

- すべての区民の尊厳と生きがいの尊重
- 区民の主体的なまちづくりへの参画
- 区民が誇れる郷土の実現



「環境交通のまち・あらかわ」を目指して
区を中心として取組を進める重点地域

『つくる・つなぐ・つむぐ』

～汐入地域で**つくる**、区内他地域と**つなぐ**、荒川区全体で**つむぐ**

荒川区全体で“あらかわ環境交通”の取組を進める一方、長期にわたり進めるためにも、まずは地域の変化が大きい汐入地域を起点として環境交通施策を検討していく。

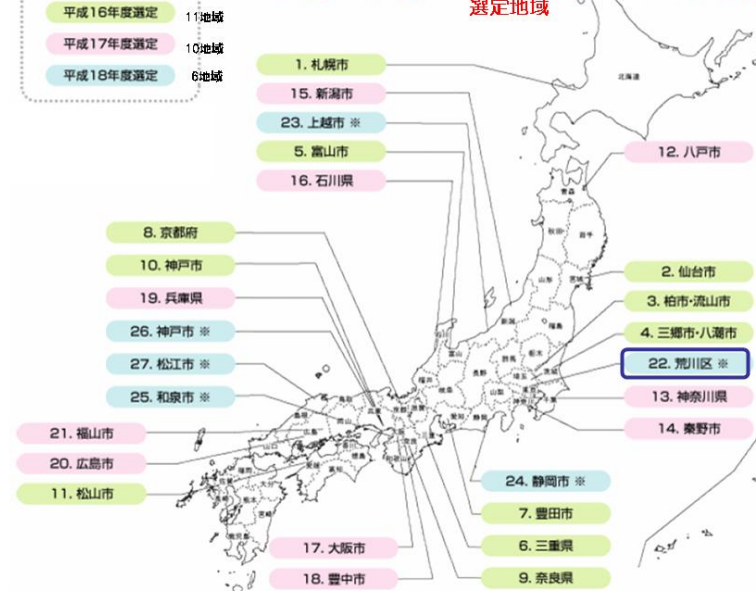


人にも地域にも地球にもやさしい 環境交通のまち あらかわ

重点地域を中心に荒川区で実現していく環境交通目標



「国土交通省環境行動計画モデル事業（ESTモデル事業）」選定地域



「環境交通のまち・あらかわ」の実現に向けた 初年度(平成19年度) 具体的な取組

交通実態調査の実施、交通情報提供システムの検討
荒川区環境交通 省エネルギー詳細ビジョン 作成等

2年目(平成20年度)

エコドライブ教習会、MM(モビリティ・マネジメント)、
カーシェアリングの導入促進等



目標：運輸部門におけるCO₂対前年比1%削減(詳細ビジョンより)

3年目(平成21年度)

エコドライブ教習会、MM(モビリティ・マネジメント)、
カーシェアリングの導入促進等をさらに促進



目標：運輸部門におけるCO₂対前年比1%削減(//)

13

平成20年度の 重点取組について

- カーシェアリングの導入支援
- エコドライブの促進
- モビリティマネジメント(MM)の実施

14

カーシェアリングの導入支援

助成金による支援

会員登録の際に必要な初期経費(登録料、
カード発行費用)の一部を助成する。

- 補助限度額：5,000円/件
- ステーションは南千住汐入、
(2ヶ所)熊野前の計3箇所に
7台が配置



15

アイドリングストップ装置の導入支援

助成金による支援

アイドリングストップ装置の購入及び装着に要する
費用の一部(1/3)を助成する。

- 補助限度額：30,000円/件



16

「環境交通のまち あらかわ ニュース」 の発行 (モビリティ・マネジメント(MM)の実施)

OMMとは

普段の交通行動について、コミュニケーションアンケートへの記載を行ってもらうことを通し、自発的に考えてもらい、環境的に望ましい交通行動への転換を図る。

○対象

荒川区全域

○方法

6大新聞紙に一齐に情報誌を折込みにて配布。

この情報誌読んでもらうことにより、区民が「交通エコライフ」について自発的に考える機会を設ける。

○募集

情報誌に添付されている応募ハガキによって募集。



「環境交通のまち あらかわNEWS創刊号」
(9月14日朝刊折込にて配布)

17

平成20年度の エコドライブの 取組について

18

20年度のエコドライブの取組概要

○荒川区エコドライブ インストラクター養成教習会



○荒川区エコドライブ教習会

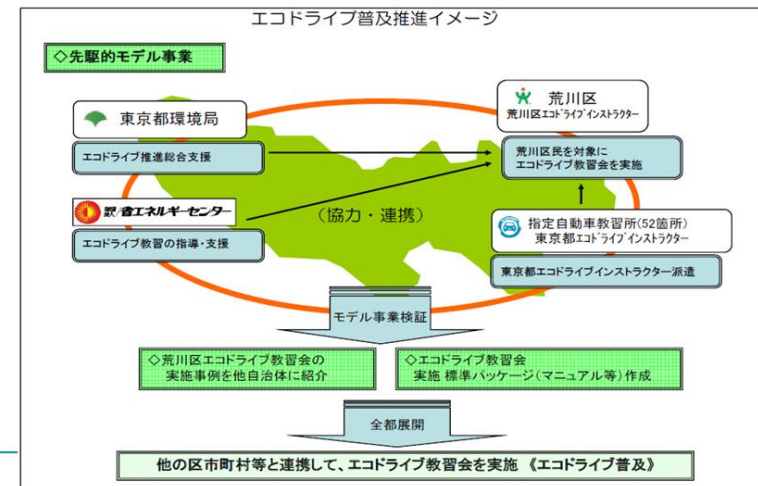
- ・区職員
- ・区民
- ・事業者

○カーナビゲーション利用者 エコドライブアンケート



19

東京都と荒川区の エコドライブ普及の連携



荒川区エコドライブインストラクター養成教習会

- 受講者 14名
 (社) 東京都トラック協会荒川支部 4名
 荒川区内タクシー事業者 2名
 荒川区コミュニティバス事業者 1名
 荒川区職員 3名
 荒川区環境交通支援事業者 1名
 指定自動車教習所協会 3名 (東京都)

- 日程
 1日目: 6月28日 (土)
 2日目: 8月30日 (土)

- 企画・支援
 (財) 省エネルギーセンター



21

荒川区エコドライブ教習会の企画

- カリキュラム 3時間半
- | | | |
|-------|-------|-------------------|
| 9:00 | 13:30 | 開始、オリエンテーション |
| 9:15 | 13:45 | 通常走行 |
| 10:00 | 14:30 | 講義Ⅰ (エコドライブの運転技術) |
| 10:30 | 15:00 | 休憩 |
| 10:40 | 15:10 | エコドライブ走行 |
| 11:40 | 16:10 | 講義Ⅱ (エコドライブ補足) |
| 12:10 | 16:40 | 結果レビュー |
| 12:25 | 16:55 | アンケート |
| 12:30 | 17:00 | 終了 |

- 教習ルート
 都立汐入公園周辺ルート



22

○テキスト

「乗用車のエコドライブテキスト」
 ~交通エコロジー・モビリティ財団監修



○教習に使用する車

トヨタ社製ヴィッツ1,000cc
 ~トヨタレンタリース東京



○燃費計

テクトム社製「エコドライブ講習用車載機」
 <省エネセンター、交通エコモ財団型>

○修了証

交通エコロジー・モビリティ財団発行の修了証
 (乗用車のエコドライブ講習 認定第2号)

23

荒川区エコドライブ教習会の運営

○スケジュール

- | | | |
|--------|-------|-------------|
| 8:00~ | 8:05 | 集合 |
| 8:05~ | 8:30 | スタッフ事前打合せ |
| 8:30~ | 8:55 | コース確認、燃費計操作 |
| 8:55~ | 9:00 | 開催準備 |
| 9:00~ | 12:30 | 教習<午前の部> |
| 12:30~ | 13:30 | 昼食休憩 |
| 13:30~ | 17:00 | 教習<午後の部> |
| 17:00~ | 17:30 | スタッフ反省会 |
| 17:30 | | 終了 |

24

- 運営スタッフ
- インストラクター 5名
- 講義、車両誘導 3名
- 受付、診断書印刷他 1名



区職員向けエコドライブ講習会

- 受講者 14名
- 第1回：9月17日（土） 6名
- 第2回：9月18日（土） 8名
- インストラクター 4名
- 荒川区職員 3名
- 荒川区環境交通支援事業者 1名
- 開催場所
- 都立汐入公園周辺ルート
- 協力
- (財)省エネルギーセンター
- 東京都環境局



区民向けエコドライブ講習会

概要

○開催日程

- 10月 4日（土） 午前の部、午後の部
- 10月15日（水） //
- 10月25日（土） //
- 11月 6日（木） //
- 11月15日（土） //
- 11月26日（水） //



○定員 各回15名

○募集方法

荒川区報9月11日号、10月11日号に掲載
交通エコライフ申込者へのお知らせ郵送

実績(11月6日までの開催分)

- インストラクター派遣 40名（延べ人数）
- 東京都トラック協会荒川支部 4名
- 区内タクシー事業者 2名
- コミュニティバス事業者 2名
- 指定教習所協会 32名（東京都）



- 受講者 82名
- 区内在住者 59名
- 区内タクシー事業者 5名
- 区コミュニティバス事業者 10名
- その他関係者 8名
- 平均改善率 18.0%



29

事業者向けエコドライブ教習会

概要

○開催日程

11月 1日(土) 午前の部

11月 8日(土) 午前の部、午後の部

○募集方法

東京都トラック協会荒川支部に受講生の取りまとめをお願いし、支部の研修に位置付けて開催。

○インストラクター

東京都トラック協会荒川支部 4名

区職員 2名

実績

○受講者 39名

○平均改善率 21.7%



30

今後の展望

○来年度も引き続き区民向けと事業者向けのエコドライブ教習会を開催していく。

○区が受講生とインストラクターを募集し、開催する方式から、事業者やサークルなどのグループ等で受講生を取りまとめたから区に申込み、日程調整とスタッフを派遣するような開催方法へとシフトしていきたい。

⇒そのためには、荒川区エコドライブインストラクターを増員する必要あり。



31

⑤ 尼崎ドライブスクール

< 講演内容の抜粋 >

- 教習所の社会的役割として、公共性と企業性が挙げられている。また、初心運転者教育機関として、基本的な、法令的な知識を教え、基本的な操作、応用に至るまで、そして、免許取得後のケアに至るまで行っている。地域の社会的、交通安全教育センターとして、地域住民の方に一役買っていくというところが役割になっている。
- 指定自動車教習所は、公安委員会から指導監督を受けており、講習関係、取得時講習、初心運転者講習など、各講習関係の委託業務を受けている。
- 最近では企業研修が多くなってきている。新入社員の方で、免許証は持っていても運転が出来ない方などを対象に約 1,500 名の方が受講しているが、今年度は 2,000 人を見込んでいる。
- 今後、エコドライブは、指定教習所が教習生、卒業生に対してエコドライブ教習会を実施していくことで、一般ドライバー、企業の運転者などに広がっていくと考えている。
- エコドライブの教習会は、事前走行、座学、事後走行、結果レビューの計 4 時間で行っている。結果レビューは、数値的結果を基に、より改善するために、どこを直せば良いか等、説明している。教習は、一般道路上で行っている。
- 今後は以下のようなことを望んでいる。
 - 違反者講習とか取消処分者の講習にエコドライブ導入
 - 初心運転者教育において学科教習に「エコドライブの 10 のすすめ」の一部を導入
 - (財)省エネルギーセンターでインストラクター教習会を中央研修所で実施
 - 一部の教習所だけでなく、全国 1,300~1,400 校の全てが交通エコモ財団で認定取得



エコドライブの現状

- ① 卒業生に対してのエコドライブ教習会の開催
- ② 一般ドライバーに対してのエコドライブ教習会の開催
- ③ 企業に対してのエコドライブ教習会の開催
- ④ イベント開催時におけるエコドライブ推進ブース設置
- ⑤ 地域市民に対してのエコドライブ教習会の開催
- ⑥ エコモ認定エコドライブ教習会の開催
- ⑦ 省エネルギーセンターの養成教習会・普及会にインストラクターとして参加

交通遺児チャリティーサマーフェスティバル



1. 事前走行



2. 座学



3. 事後走行



4. 結果レビュー



エコドライブの準備及び留意点

1. インストラクターの養成方法
2. コース設定
3. 使用機器



教習会の成果・課題

1. 受講生の燃費改善率 平均25%向上
2. 事故・違反減少(経費節減)
3. 燃料費の削減(経費節減)
4. 保険料の低減(経費節減)
5. 環境問題に取り組む企業イメージアップ
(CO₂削減)

指定教習所におけるエコドライブについての 今後のビジョン

1. **違反者講習・取消処分者講習**への導入
「実技を取り入れたエコドライブ講習」
2. 初心運転者教育において、**学科教習へ一部導入**。「環境問題、エコドライブの進めなど」
3. 省エネルギーセンターのインストラクター養成教習会を**安全運転中央研修所**で実施
4. 一部の教習所のみでなく、**全教習所がエコモ認定**を取得

⑥(社)日本損害保険協会

<講演内容の抜粋>

- (社)日本損害保険協会は、国内の損害保険会社 26 社を会員会社とする業界団体。「わが国における損害保険業の健全な発達及び信頼性の維持を図ること」を事業目的としている。その一環として、安全・安心な社会づくりのためにさまざまな取り組みを行っている。
- 損害保険業界は自然災害に大きく影響される業界で、自然災害の発生と環境問題の関連に注目し、他の金融業界に先駆けて環境問題への取り組みを行ってきた。また自賠責保険や自動車保険などを通じて、エコドライブは環境保護だけではなく交通安全の面からも効果があることに着目し、エコ安全ドライブの普及啓発を 2004 年度から展開している。
- このエコ安全ドライブとは、エコドライブ普及連絡会が提唱している「エコドライブ 10 のすすめ」から、「ふんわりアクセル『e スタート』」等の実際の運行に関連した 5 項目を抜き出し、「エコ安全ドライブ 5 か条」として業界をあげて推進しているものである。
- 2008 年度は、このエコ安全ドライブを業界としての重要な社会的貢献活動と位置付け、国民運動につながる展開とするために各種取り組みを行っている。具体的には、啓発ステッカー・リーフレットの配布、フォーラム・シンポジウムの開催、一般公募によるエコ安全ドライブモニターによる調査と地方紙を通じた啓発、全国の指定自動車教習所のうち 314 ヶ所でのエコ安全ドライブビデオクリップの放映などである。
- 環境に優しいエコドライブ、人に優しい安全ドライブ、この 2 つを組み合わせたエコ安全ドライブは、まさに今の時代に合致した、損保業界ならではの取り組みだと考えている。また、燃費改善による節約のほか、運転が優しくなり気持ちに余裕もできる、さらには事故の減少によって修理代等の経済的損失も減少するなど、一石二鳥、三鳥という効果がある。
- エコ安全ドライブを国民運動につなげていくため、今後とも各種の啓発活動を行っていききたい。また、今日お集まりの皆さま方やエコドライブを実践している関係団体とも連携して、エコと安全、両面にわたる活動展開をしていきたい。





日本損害保険協会の「エコ安全ドライブ」の取組み

2008.11.21
 社団法人 日本損害保険協会

1.はじめに

●日本損害保険協会とは

設立年月日：1946年1月8日

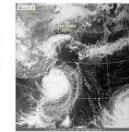
事業の目的：わが国における損害保険業の健全な発達及び信頼性の維持を図ること

会員会社数：26社（2008年11月現在）



●損害保険業界と環境問題とのかかわり

・損害保険業界は、自然災害の発生と環境問題の関連に注目し、他の金融業界に先駆けて環境問題への取り組みを行ってきた。



・また、自賠責保険や自動車保険などを通じ、自動車交通と関連の深い業界である。

・そこで、エコドライブは環境保護だけでなく交通安全の面でも効果があることに着目し、「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動を2004年度から展開している。

2.「エコ安全ドライブ」とは

エコドライブ普及連絡会の「エコドライブ10のすすめ」のうち、実際の運行に関連する5つの項目を「エコ安全ドライブ5か条」と位置づけて、普及啓発を推進している。

①ふんわりアクセル『eスタート』
 やさしい発進を心がけましょう。

④車間距離は余裕をもとう
 車間距離は余裕をもって運転しましょう。

②早めのアクセルオフ
 エンジンブレーキを積極的に使いましょう。

⑤タイヤの空気圧をこまめにチェック
 タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備を実施しましょう。

③加減速の少ない運転
 交通状況に応じた安全な速度変化の少ない運転に努めましょう。



3.「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動①

(1)ステッカー・啓発冊子の作成・配布

交通安全イベントや会員各社などを通じて、企業や一般のドライバーに配布



「エコ安全ドライブ5か条」を記載した車内貼付用のステッカーを作成。各所での配布・販売のほか、会員の損害保険会社の全社有車（約2万2千台）に貼付を行っている。



個人向け冊子では、一般の方にも「エコ安全ドライブのメリット」がわかりやすいよう、3つの切り口（燃料節約・事故防止・環境保護）を前面に出し、実践につながるよう配慮した構成としている。

(2)フォーラム・シンポジウムの開催

2008年度：環境フォーラム

「洞爺湖サミットを読み解く ～わたしたちにできること～」

日時・場所：2008年7月18日（金）13:30～16:00
 ベルサール九段（東京・千代田区）

2005年度：エコ安全ドライブシンポジウム（東京）
 ～エコドライブと安全運転には相関関係があった！～

2006年度：エコ安全ドライブシンポジウムin福岡（福岡）
 ～エコ安全ドライブ実践企業に学ぶ～

2007年度：エコ安全ドライブフォーラム（札幌）
 「今日からできるエコ安全ドライブのススメ」



元環境事務次官 石坂 啓彦氏



桐蔭横浜大教授 浦井 雅之氏



京大子爵士 根本 美穂氏



会場内の様子

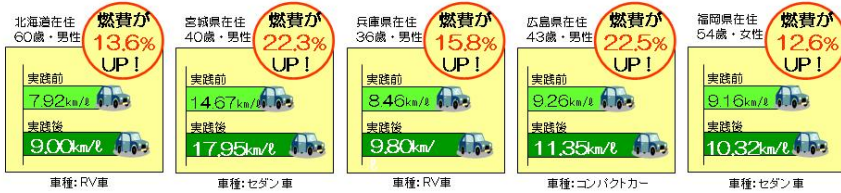
3.「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動②

(3)一般公募の「エコ安全ドライブモニター」による調査と、地方紙を通じた啓発①

北海道・宮城県・兵庫県・広島県・福岡県の5地域で各15名ずつの「エコ安全ドライブモニター」を一般公募し、4月～5月にかけて実践調査を実施

●燃費面での効果(実測データより)

*車種による燃費性能の違いや運転技能による差異をなくすため、同一車種・同一ドライバーにて3週間ずつの燃費計測を行った。



●安全面での効果(モニター感想より)

- 以前は夫から「いつも急発進する」と注意されることが多かったが、「エコ安全ドライブが廣く」に気をつけてから向も言われなくなった。自分でも、いかに燃費のいい運転を心がけるか考えるようになり、その結果スピードを抑えた安全運転になったと思う。(36歳・女性)
- 早めにアクセルを戻す事により、急ブレーキをかける事が少なくなった。無理な運転をしないようになった。(35歳・男性)
- ふんわりアクセル、早めのアクセルオフにて曲線の状況を見ながら運転することができた。個々の運転がよくなるようになり、家族や旅先に「運転が上手くなった」と言われた。「エコ安全ドライブ」を心がけるようになって、以前より安全運転になった気がする。(23歳・女性)
- イライラ運転をすることが無くなった。スピード超過しても制限速度で停止することになるので、「エコ安全ドライブ」実践特と結果的に時期に差がないことが確認できた。(50歳・男性)

3.「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動②

(3)一般公募の「エコ安全ドライブモニター」による調査と、地方紙を通じた啓発②

モニターによる調査結果を、各地域の地元新聞紙に意見広告として掲出し、地域住民へ普及啓発を実施

エコ安全ドライブレポート 広島県編

エコ安全ドライブ(下記事項)を実施すると、燃費が15%程度改善されると言われています。そこで、日本損害保険協会では4月～5月の期間に全県5地域でモニター調査を実施し、エコ安全ドライブの実践前後のデータを計測しました。その結果をお知らせします。

広島県では、22.5%も燃費が改善した方も! 「エコ安全ドライブ」を皆さんも始めてみませんか?

■広島県のモニター(15名)の中で、「エコ安全ドライブ」の実践前後で燃費が最も改善した方は、広島県在住の43歳会社員男性で、コンパクトカーを使用されている方でした。

燃費改善率 **22.5% UP!**

エコ安全ドライブ実践前: 9.26km/l
エコ安全ドライブ実践後: 11.35km/l

その他の地域でも、大幅な燃費改善効果が報告されています。

- 【北海道】実践前: 7.92km/l ▶ 実践後: 9.00km/l **13.6%UP!**
- 【宮城県】実践前: 14.67km/l ▶ 実践後: 17.95km/l **22.3%UP!**
- 【兵庫県】実践前: 8.46km/l ▶ 実践後: 9.60km/l **15.8%UP!**
- 【福岡県】実践前: 9.18km/l ▶ 実践後: 10.32km/l **12.6%UP!**

モニターアンケートの結果、以下の「エコ安全ドライブ5か条」を簡単に実践できた方は74%、自分の運転が変わったと感じた方は80%でした。

- ① ふんわりアクセル「eスタート」 **96%**
- ② 早めのアクセルオフ **96%**
- ③ 加減速の少ない運転 **99%**
- ④ 車間距離は余裕をもとう **97%**
- ⑤ タイヤの空気圧をこまめにチェック **62%**

地域にもやさしく、さらに交通事故も減らす効果のある「エコ安全ドライブ」を推奨しています。 社団法人 日本損害保険協会
<http://www.sonpo.or.jp/about/action/shakaikouken/torikumi/0002.html>

3.「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動③

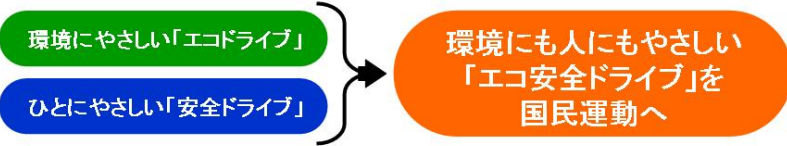
(4)全国の指定自動車教習所でのビデオクリップ放映

全国の指定自動車教習所のうち、314箇所の教習所にて、待合室に設置された大型TVモニターで放映

- 「エコ安全ドライブ5か条」をCGアニメでわかりやすく解説したビデオクリップ(2分)。これから運転免許を取得する若年層に対し、「エコ安全ドライブ」を日常的に心がけてもらうことを意図したもの。
- 各教習所では、毎日4回、一年間にわたって放映されており、年間での視聴者数は約60万人。



4. おわりに



エコ安全ドライブ5か条

- ① ふんわりアクセル「eスタート」
- ② 早めのアクセルオフ
- ③ 加減速の少ない運転
- ④ 車間距離は余裕をもとう
- ⑤ タイヤの空気圧をこまめにチェック

社団法人日本損害保険協会

エコ安全ドライブ
safety
社団法人日本損害保険協会

「エコ安全ドライブ」に関する取組みの詳細は、日本損害保険協会のホームページでもご覧いただけます。
(<http://www.sonpo.or.jp/about/action/shakaikouken/torikumi/0002.html>)

資料編

エコドライブシンポジウム講演録

(1) 開会挨拶

司会 皆さま、本日はお忙しい中、「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～」にお越しいただき誠にありがとうございます。定刻となりましたので、これよりシンポジウムを始めさせていただきます。私、本日の進行を務めさせていただきます高木美智と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

それでは初めに、本日の主催者を代表して、交通エコロジー・モビリティ財団理事長 与田俊和よりごあいさつをさせていただきます。

与田 皆さん、こんにちは。ただ今紹介いただきました、交通エコロジー・モビリティ財団理事長の与田でございます。エコドライブシンポジウムの開催にあたりまして、主催者として一言ごあいさつを申し上げます。

今月はエコドライブ推進月間ということで、官民を挙げて、あるいは全国各地で各種行事が執り行われています。テレビや新聞等でもいろいろと取り上げられているところですが、このシンポジウムもその一環でございます。警察庁、経済産業省、国土交通省、および環境省から構成されますエコドライブ普及連絡会と共催の、今年度の主要行事の一つでございます。皆さんもご承知の通り地球環境問題が深刻の度を増し、地球環境対策が喫緊の課題となる中、温室効果ガス、すなわち CO₂ の排出抑制といったようなことが強く要請されているところでございます。ただこの CO₂、厄介なのは、ほかの排ガスと違ひまして、エネルギー消費にともなひて必ず出るガスでございますので、今までのガスのようにフィルターを通せば抑制できるというものではなく、エネルギー消費自体を抑制する必要があるといったところが大変なところですね。こうしたことから、京都議定書目標達成計画におきましても、環境に配慮した自動車使用の促進といったようなことが推進すべき政策の一つとして掲げられているところでございます。

我が国のエネルギー消費として、自動車すなわち自家用車、あるいはトラック、バス等でございますけれども、この自動車使用に伴うエネルギー消費が全体の約 2 割を占めているところでございます。また、その増減で申し上げますと、1990 年代前半に増加いたしましたし、97 年にピークを打って、その後横ばい、ないし、最近では微減といったような感じでございます。いずれにいたしましても目標値は 90 年の基準値に比べて 6% 減ということでございますので、その基準値に比べても増えているということで、今後さらなる省エネ努力といったようなことが要請されているところでございます。

この省エネ対策の最も身近なものが、エコドライブといったようなことではないかと思っております。私ども、先ほど申し上げました 4 省庁の指導・協力の下、運輸・交通・自動車関係の 16 団体がエコドライブ普及推進協議会を結成し、関係業界、関係団体で一致してエコドライブを推進いたしているところでございます。

また私どもの実施事業といたしましては、エコドライブ講習を認定し、その修了者に対して修了証を授与するといったようなことを行っております。最近まではトラックのみが対象でしたが、

それでも本年度上半期で約1万3,000名弱の方々が修了証を受けられているところです。これは昨年同期に比べて倍以上の数であり、最近におきますエコドライブの機運が盛り上がってきている証拠ではないかと考えているところでございます。またこの10月よりは、財団法人省エネルギーセンターと共同で、一般乗用車の部門におきましても同様の取り組みを開始したところでございます。

本日のシンポジウムでは、エコドライブを日ごろ推進されている実務の専門家の方々、あるいは地域およびドライビングスクールにおいて実践的な取り組みをされている方々から講演を賜ることになっております。本日のシンポジウムが皆さまのエコドライブに対する認識が深まる一つの契機となり、エコドライブの推進の機運が醸成されることを切に祈念いたすものでございます。本日、午後いっぱいのお付き合いでございますが、どうぞよろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

司会 続きまして、国土交通省総合政策局環境政策課長 大塚洋様より、ごあいさつをちょうだいいたします。

大塚 皆さま、こんにちは。国土交通省で環境政策課長を務めております大塚でございます。私ども、先ほど理事長からお話ございましたように、経済産業省、環境省、警察庁、私どもの4省庁でエコドライブの推進をさせていただいております。その関係におきまして、代表して一言ごあいさつをさせていただきます。

理事長からも先ほどご紹介がございましたけれども、CO₂排出の削減については、政府としても大きな課題として取り組んでおります。その中で運輸系、交通系の占める割合というのは2割でございます。その中で、さらに道路交通が占めるものというのは、その2割の中の90%ということで、道路交通から出るCO₂の排出量を抑制するということが交通系の大きな課題だと言って過言ではございません。

先週でしたか、日本の昨年度のCO₂の排出量が発表されました。大変残念だったのですが、原子力発電所が想定どおり機能していないとか、好景気で少し生産量が多かったとかいうことがありまして、日本全体では増えております。ただ幸いだったのは、私どもが今進めております交通系は想定どおり減っております。皆さまのご協力を頂いて、2010年の目標に向けて一応想定どおり減少傾向になっております。その大きな柱というのがエコドライブでございます。もちろん私どもは、他にもグリーン税制とあって、省エネの燃費のいい車の税金を安くし、燃費の悪い車の税金を少し高くして、なるべく燃費のいい車の導入を促進するでありますとか、トラックの積載効率を上げて、なるべく同じ荷物を運ぶのであれば少ないトラックで運んでいただくことを進めております。ただ先ほど理事長からお話がありましたように、国民の皆さま、業者の方々、一番身近なものとしてあるのがエコドライブだと思っております。

このエコドライブは、京都議定書の目標達成計画にも位置付けられて、政府として取り組んでいる課題でございますし、またIEA（国際エネルギー機関）でも、今年の洞爺湖サミットにあたって25の省エネの施策みたいなものが提言されましたが、その中の一つとして取り上げられてい

ます。

本日お集りの皆さまはすでに実践されている企業の方々、団体の方々、またご関心のある方々だと思っておりますが、こういうものはやはり国民の皆さまに風として感じていただいて、エコというものを考えていくきっかけにしていただくのが私どもの目標でございますので、ぜひ、一人でも多くの方に関心を持っていただきますように、本日お集りの皆さま方にあらためてお願い申し上げまして、ごあいさつとさせていただきます。本日はよろしくようお願い申し上げます。ありがとうございました。

司会 ありがとうございました。さて本日の内容ですが、プログラムをご覧ください。初めに、エコドライブ普及に向けた我が国の取組についてご紹介いたします。前半は、乗用車のエコドライブを推進している団体より、その取組をご紹介します。その後、休憩をはさみまして、後半は事業者、地方自治体、教習所、業界団体でエコドライブに取り組まれている方々にご講演いただき、取組の進め方やその成果、そして今後に向けての展望や課題などについてご発表いただきます。なお、お手元の資料には、それぞれのご講演の資料を掲載しております。皆さまには終了までお付き合いいただければと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 国の取組について

司会 それでは初めに、エコドライブ普及に向けた我が国の取組について、国土交通省総合政策局環境政策課専門官 平川貴光様より発表させていただきます。それでは、よろしくお願いいたします。

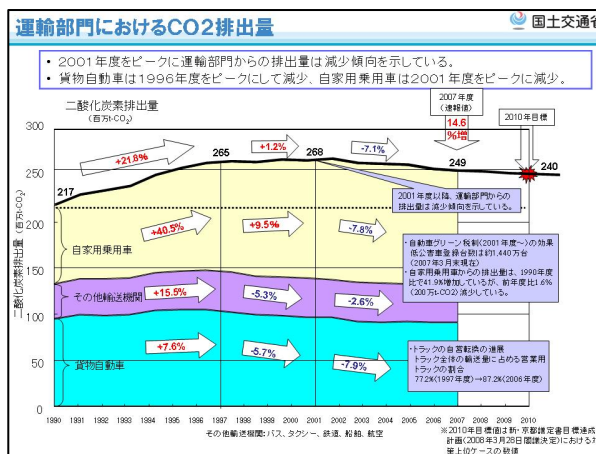
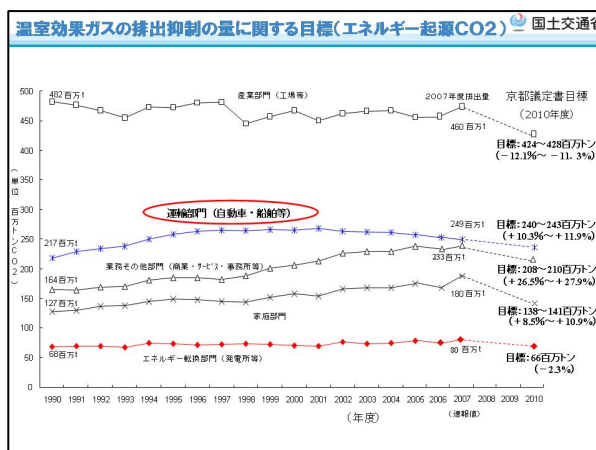
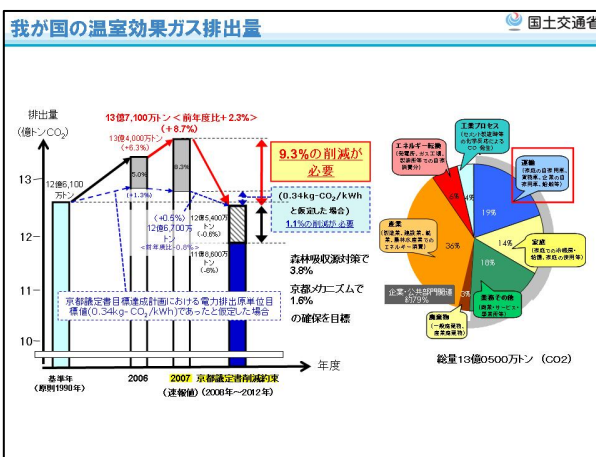
平川 皆さま、こんにちは。国土交通省総合政策局環境政策課の平川と申します。本日は、まず今月、11月に発表された日本の温室効果ガスの排出状況について少しご説明させていただきます。次に日本のエコドライブの推進状況、また、国際的な動向についてご説明させていただきます。

最初に、我が国の温室効果ガスの排出量のグラフを見ていただきます。まず左側のグラフなのですが、我が国の温室効果ガスの排出量の状況ですが、現在、速報値なんですけれども、13億7,100万tであり、基準年比8.7%上回っている状況でございます。これは京都議定書の6%削減約束達成には、森林吸収源の3.8%、排出量取引量などの京都メカニズムの1.6%を考慮いたしましても、9.3%排出削減が必要な状況です。

次の右側のグラフを見ていただきますと、温室効果ガスの大部分を占めるCO₂の部門ごとの排出割合でございます。総量は13億500万tであって、そのうち運輸部門が占める割合が約2割となっております。

次にその部門ごとに見た我が国のCO₂排出量の基準年からの経年変化でございます。産業部門においては基準年比で減少しているものの、それ以外の部門では増加しております。2007年度の運輸部門からの排出量は2億4,900万tであり、一応2001年度以降は減少に転じております。

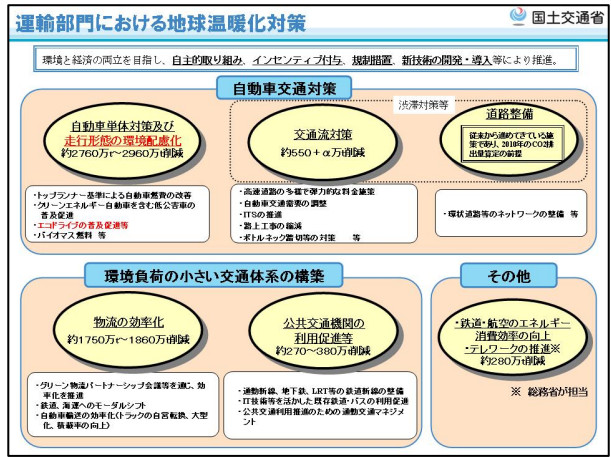
次に、先ほどの運輸部門からのCO₂排出量の経年変化について、自家用車、貨物自動車、その他の部門とで分けて、その傾向を示したグラフでございます。先ほど申しましたとお



り、運輸部門全体からの排出量は2001年度をピークに減少しております。貨物自動車においては、1996年度をピークに減少に転じており、自家用乗用車においても2001年度をピークに減少に転じております。しかしながら、確実な目標達成にはさらなる努力が必要かなと考えております。

次に、この運輸部門からCO₂排出量を削減させるための対策でございますが、まず大きく分けて2つに分けております。一つは、自動車単体対策、もう一つは環境負荷の小さい交通体系の構築でございます。

下の環境負荷の小さい交通体系の構築については、先ほど申しましたとおり、CO₂排出量の少ない船舶なり鉄道に荷物を転換させるというモーダルシフトや、なるべく多くの荷物をいっぺんに運ぶという物流の効率化、また、公共交通機関の利用の促進などがあります。もう一つ、上にございます自動車交通対策のうち、自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化、難しい言葉なんです



が、いわゆるエコドライブがその一つでございますが、それに自動車の燃費改善など、自動車の製造・改善の対策と、あとはエコドライブの普及促進など、自動車の乗り方を改善するような対策がございます。

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化について、その対策例を示したいと思います。まず、ここに示しましたのは、自動車の燃費の話でございます。これにより、約2,450万tのCO₂排出量削減を目標としております。これは自動車の燃費の基準を定めるものでして、1999年に策定し、2004年度末時点においては、出荷ベースで約8割が2010年度の基準を達成しております。また、さらに高い水準の燃費を目指そうとして2007年の7月に2015年基準というものを策定し、さらに上乗せをしております。また、2006年3月には、世界で初めてトラックやバスなどの重量車についても燃費基準を定めました。このトップラナー基準を進めていくために、自動車グリーン税制ということがあります。これは燃費のいい車に対して減税措置を行って、買い替えや利用促進を図っていくというものでございます。

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例①) (国土交通省)

トップラナー基準による自動車の燃費改善 (約2,450万tの削減)

- 1999年のトップラナー基準の策定以降、自動車メーカーの積極的な取組及びグリーン税制等の効果により、2004年度末時点で、約8割以上(出荷ベース)のガソリン自動車が2010年度燃費基準を達成
- 2004年度において、1995年度と比較して約22%燃費性能が改善
- これらをふまえ、自動車のさらなる低燃費化を推進するため、新燃費基準を策定

燃費改善の推移

年	燃費 (L/100km)
1995	12.9
1996	12.7
1997	12.5
1998	12.3
1999	12.1
2000	11.9
2001	11.7
2002	11.5
2003	11.3
2004	11.1
2005	10.9
2006	10.7
2007	10.5
2008	10.3
2009	10.1
2010	9.9

※上の図の燃費基準は、10・15t以下車により適用した燃費値

乗用車等の新しい燃費基準の策定 (2007年7月策定)

- 乗用車、小型バス、小型貨物車を対象
- 目標年度は、2015年度
- この基準が達成された場合、2015年度の乗用車の燃費は、2004年度と比較して23.5%改善
- 新基準はこれまでの改善(95~04年度:約22%改善)を上回る改善を求める厳しい水準

重量車(トラック・バス等)燃費基準の策定 (2006年3月策定)

- 軽油を燃料とする車両総重量3.5t以上の貨物自動車及び乗車定員11人以上の乗用自動車を対象
- 目標年度は2015年度
- この基準が達成された場合、2015年度の重量車の燃費は、2002年度と比較して2.2%改善
- 世界で初めて重量車(トラックバス等)の燃費基準を策定

<自動車グリーン税制による軽減措置>

自動車グリーン税制(ガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移)

年度	燃費 (L/100km)	減税措置 (円)
平成20年度	12.9	自動車取得税:取得価格の25%軽減
平成22年度	12.1	自動車取得税:取得価格の15%軽減
平成23年度	11.5	自動車取得税:取得価格の5%軽減
平成24年度	10.9	自動車取得税:取得価格の30%軽減

※平成20年度も燃費制改正適用内

さらにその他の施策として、この本題でございませエコドライブ、大型トラックの最高速度の抑制、クリーンエネルギー自動車、バイオマス燃料などの対策がございませ。ここに示しますように、エコドライブの普及促進については、「エコドライブ10のすすめ」を定め、また、エコドライブ管理システムの普及などを図るようになしたしまして、約140万tのCO₂排出量削減を目標としております。

次に、国としての普及推進の対策でございませ。エコドライブは、先ほども課長のお話にございませたとおり、京都議定書の目標達成計画に「環境に配慮した自動車使用の促進」という項目で挙げられております。この中で、警察庁、経済産業省、国土産業省、環境省の関係4省庁で「国民の意識の向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う」となっております。そのため、平成18年度6月にエコドライブ普及推進アクションプランを取りまとめまして、これに基づき、エコドライブの普及を行っております。

次に、このエコドライブ普及推進アクションプランを受けまして、毎年11月をエコドライブ推進月間と位置付け、今回のようなシンポジウムなどの各種イベントや講習会などを通じまして、積極的にエコドライブの普及を図っております。また、「エコドライブ10のすすめ」を策定して、関係4省庁が統一的なエコドライブの項目を定め、普及推進を行っております。ここに「エコドライブ10のすすめ」の項目を挙げておりますが、このうち1から3の3項目で15%程度の燃費改善効果が見られるという試算もございませ。

次に、本シンポジウムの主催者でもありませんエコドライブ普及推進協議会でございませ。これはエコドライブの国民への普及徹底と自

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化(対策例②)

国土交通省

エコドライブの普及促進等

約140万tの削減

○自動車運送事業者等へのエコドライブ管理システム(EMS)の普及によるエコドライブの推進

◎エコドライブ10のすすめ

大型トラックの最高速度抑制

約50~100万tの削減

○大型トラック(車両総重量30t以上又は最大積載量5t以上)に対し、90km/h以上で走行できないようにする装置を義務付けず。

<CO₂排出削減効果>
31年~36年の間のCO₂
※17年度、速度抑制装置による高速道路における排出削減効果(推計)

クリーンエネルギー自動車の普及促進

約80~300万tの削減

○自動車グリーン税制
(2011年度から実施、1017万台(05年度までの累計対象)・電気自動車(燃料電池自動車を含む)、CNG自動車、ハイブリッド車などの低公害車や低燃費かつ低排出ガス認定車(100%低公害車を含む)に対し、自動車取得税を最大50%軽減等)・自動車取得税(税率2.7%軽減等)を軽減。

○次世代低公害車開発・実用化促進事業(2012年度から)・ディーゼルに代替する次世代低公害車の開発・実用化を促進することを目的として、車両を貸出し、公道走行試験を実施することにより技術基準の整備等を行う。

輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料

約130万tの削減

<バイオマスコンポスト総合戦略(平成18年3月31日閣議決定)>
バイオマス輸送用燃料の利用の促進
・国が導入スケジュールを示し、利用に必要な環境を整備
○利用設備導入に係る支援
○利用状況等を踏まえ、海外諸国の動向も参考としつつ、多様な手法の検討
○これに際し、生産体制、供給体制、安全・環境性能の検証について政府全体で検討中。

上記の他に、サルファー燃料の導入及び対応自動車の導入で約30万tを削減。

エコドライブの普及・推進(1)

国土交通省

京都議定書目標達成計画(閣議決定)(抄)
(平成20年3月28日 全部改定)

○環境に配慮した自動車使用の促進
駐停車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な定速走行等エコドライブの普及・推進を図る。
このため、**関係4省庁のエコドライブ普及連絡会**を中心とした広報活動等により国民の意識向上を図り、エコドライブ普及のための環境整備を行う。
(後略)

※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

↓

エコドライブ普及・推進アクションプラン
(平成18年6月 エコドライブ普及連絡会)

地球温暖化の観点から、エコドライブが十分普及・実施されることを目的とし、2006年度から3年間をエコドライブの重点的な普及・推進期間として、政府、地方公共団体、関係団体、製造事業者、輸送事業者及びドライバー等が取り組む事項をとりまとめ。

エコドライブの普及・推進(2)

国土交通省

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)

平成18年6月、エコドライブが十分普及・実施されることを目的とし、政府、地方公共団体、民間団体及びドライバー等が取り組む事項をとりまとめた「**エコドライブ普及・推進アクションプラン**」を受けて、

▶11月を「**エコドライブ推進月間**」と位置づけ、積極的にエコドライブの普及・推進を図る。
▶新たな「**エコドライブ10のすすめ**」を策定し、エコドライブの普及・推進を図る際に統一的に用いる。

エコドライブ10のすすめ

- 1 ふんわりアクセル「eスタート」
- 2 加減速の少ない運転
- 3 早めのアクセルオフ
- 4 エアコンの使用を控えめに
- 5 アイドリングストップ
- 6 暖機運転は適切に
- 7 道路交通情報の活用
- 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック
- 9 不要な荷物は積まずに走行
- 10 駐車場所に注意

平成18年10月31日
エコドライブ普及連絡会

燃費改善効果15%程度
燃費が改善

(例) 燃費が10km/Lの車の場合、
11.5km/Lに改善、150円/Lのガソリンが約130円/Lに相当
(1リッター当たり約20円お待)

※10項目のうち1~3による効果の試算

エコドライブの普及・推進(3)

国土交通省

エコドライブ普及推進協議会

設立経緯

環境に配慮した自動車の使い方(エコドライブ)の国民各層への普及とその徹底を図ることにより、自動車の運行から生じる二酸化炭素排出量を抑制し、地球温暖化に資するとともに、地球における自動車排気ガスから生じる環境負荷の軽減に資することを目的に、平成9年度に設置され、これまでに11回開催されている。

協議会の体制

構成メンバー

- (社)日本バス協会
- (社)全日本トラック協会
- (社)日本自動車工業会
- (社)日本自動車連盟
- (社)日本自動車販売協会連合会
- (社)日本自動車整備振興会連合会
- (社)全国乗用自動車連合会
- (社)全国個人タクシー協会
- (社)全国自動車用自動車協会
- (社)日本自動車用自動車管理協会
- (社)全国レンタカー協会
- (社)日本中古自動車販売協会連合会
- (社)日本損害保険協会
- 日本自動車リース協会連合会
- (財)運輸低公害車普及機構
- 交通エコロジー・モビリティ財団(事務局)

活動内容

- ・啓発資料の配付
- ・イベントの開催
- ・様々な情報媒体を活用した啓発活動
- ・エコドライブに関する情報の収集、提供

オブザーバー
国土交通省総合政策局環境政策課
国土交通省自動車交通局旅客課
国土交通省自動車交通局貨物課
国土交通省自動車交通局技術安全部整備課
国土交通省自動車交通局技術安全部環境課

自動車排気ガスからの環境負荷の軽減を目的に平成9年に設立いたしましたして、これまでに11回開催しております。構成メンバーは、ここに挙げております16団体で、交通エコロジー・モビリティ財団が事務局として活動しております。また、国土交通省がオブザーバーとして入り、逐次その情報の展開を図っているというものでございます。主な活動といたしましては、啓発資料の作成配布、今回のシンポジウムのようなイベント開催、啓発活動や情報収集提供を、各業界を通じて行っております。

次に、エコドライブの普及推進に向けた主な取組状況を表にまとめてみました。自主行動計画、広報活動、運転技術の向上、支援装置の普及・促進など、それぞれありますけれども、特に目につくのは、営業用自動車のプロのドライバーさん、法人所有のドライバーについては、ほぼ同じような内容になっております。ただし、一般ドライバーさんに対しては、自主行動計画とか制度的なものもありませんので、基本的に積極的に広報活動を実施いたしましたして、講習会などを開催するなどをいたしまして、エコドライブの促進を図っていくこととしております。

これからエコドライブの具体的な取組事例を数例紹介したいと思います。これは全ドライバーさんを対象にしているReCooというインターネットサイトでございます。これは今回の協賛になられております財団法人省エネルギーセンターが実施しているもので、会員さんに対してエコドライブに関するアドバイスや、個人総合データの記録や管理、ブログや掲示板での情報提供サービスなどを行っております。

2つ目はエコドライブ普及推進ポータルサ

エコドライブの普及・推進に向けた主な取組状況		国土交通省	
	営業用自動車	自家用自動車	
	職業ドライバー	法人所有車両等のドライバー	一般ドライバー
業界の自主行動計画	・運輸業界では、それぞれが自主行動計画を策定 ・(社)全日本トラック協会 ・(社)日本バス協会 ・(社)全国乗用自動車連合会 など	・一部の業界で自主行動計画を策定している事例あり	
広報	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催	・パンフレット、メディア等による広報 ・マニュアル、DVD等の配布 ・ステッカー配布 ・イベントの開催
ドライバーの運転技術向上	・講習会の実施	・講習会の実施	・講習会の実施
支援装置等の普及・促進	・エコドライブ支援装置等の導入支援 ・エコドライブ管理システム(EMS) ・アイドリングストップ装置 ・アイドリングストップ自動車	・エコドライブ支援装置等の導入支援 ・エコドライブ管理システム(EMS) ・アイドリングストップ装置 ・アイドリングストップ自動車	・エコドライブ支援装置等の導入支援 ・アイドリングストップ自動車
その他制度	・省エネ法等の法的枠組 ・グリーン税制等	・省エネ法等の法的枠組	

エコドライブの具体的な取組事例(1)

国土交通省

全ドライバー対象

<http://www.recoo.jp/>

○ReCoo
エコドライブを広め普及させることで、CO2発生量の低減につなげることをめざし、広く、いろいろな方々のエコドライブを支援するサービス



・保有する車の燃費を金銭し、記録して保存
・燃費の向上や変化がわかりやすいデータとして提供されるので、運転の仕方や車の使い方など燃費の把握が容易

サービス内容

- 【エコドライブサポートサービス】
 - 会員に対しエコドライブ運転に関するアドバイスを提供
- 【走行データサービス】
 - 自分の燃費と他の会員との比較
 - 自分の走行データ(走行距離/燃料消費量/発生CO2量)と変化(前月との比較/乗換の改善量)の記録/参照
 - グループを作り、グループ内のメンバー間の成果やグループ全体の成果を管理
- 【エコドライブ情報提供サービス】
 - マイドライブログ(ドライブに行ったところを地図上にポイントし、会員のブログを作成)
 - 情報交換サロン:自由に議論できるエコドライブに関する掲示板

エコドライブの具体的な取組事例(2)

国土交通省


エコドライブ普及推進ポータルサイト

<http://www.ecodrive.jp/>

- 平成19年9月に開設
- エコドライブ普及推進協議会で運営・管理し、メンバー間の情報交換や外部への情報発信を行う。
- エコドライブ普及推進協議会の各メンバーからの情報提供や独自に情報収集を行い内容を充実する。

掲載情報

- ・新着情報とイベントの紹介・報告
- ・エコドライブ講習会の案内
- ・エコドライブ10のすすめの解説
- ・エコドライブに関する資料紹介
- ・エコドライブと環境問題
- ・国内の取組紹介
(国、自治体、公益法人、NPO、民間等)
- ・エコドライブ普及推進協議会の取組紹介
等



エコドライブの具体的な取組事例(3)

国土交通省

主なエコドライブ講習

トラック

- ・全日本トラック協会、都道府県トラック協会、トラックメーカー等が実施。
- ・全日本トラック協会指定施設で開催される「ドライバー等安全運転教育訓練」のカリキュラムにエコドライブに関する項目が組み込まれている。
- ・交通エコロジー・モビリティ財団では、トラックメーカー、自動車学校等が実施するエコドライブ講習カリキュラム基準に適合したエコドライブ講習カリキュラムを認定し、認定されたエコドライブ講習カリキュラムに基づき講習会を受講した者に修了証を授与する。

乗用車

- ・財団法人省エネルギーセンターは、自治体や企業のエコドライブ推進担当者に対する講習会を実施。
- ・社団法人日本自動車連盟(JAF)は、会員のサービスとして実車を使用し実践的なアドバイスをする実技型講習会「エコレーシング」や自治体と連携してエコドライブ講習会を開催。
- ・交通エコロジー・モビリティ財団と財団法人省エネルギーセンターが協力が実施。交通エコロジー・モビリティ財団が定めたエコドライブ講習認定基準に基づき団体の講習会を認定し、認定された講習会を受講した者に修了書を授与する。財団法人省エネルギーセンターは、講習を行う団体のインストラクターに対しインストラクター養成講習を行う。

イトでございます。これは今回の主催者でありますエコドライブ普及協議会が平成19年9月に開設いたしまして運営しております。掲載内容といたしましては、前にありますとおり、イベントの紹介や報告、講習会の案内、資料の紹介、またエコドライブに関する国内外の取組の紹介などを掲載しております。

3つ目ですが、エコドライブ講習会でございます。大きく分けて、トラックと乗用車に分かれるかと思っております。トラックについては、全日本トラック協会や、都道府県のトラック協会、またトラックのメーカーさんが実施しております。また、交通エコロジー・モビリティ財団が、各団体が実施するエコドライブ講習のカリキュラムを認定し、認定したカリキュラムに沿って講習を受けて修了した方に修了証を授与するという認定制度を行っております。また、下の乗用車についてですが、これは基本的に省エネルギーセンターと日本自動車連盟、いわゆるJAFですが、ここが講習会を行っております。こちらも同じような、先ほど言った認定制度を、交通エコロジー・モビリティ財団と省エネルギーセンターで協力して行っており、本年10月から開始しております。

4つ目ですが、これはちょっと毛色が変わって、「エコRUNキャンペーン」という九州で行っているものでございます。これは九州の各地域のエコドライブ実行委員会が主催し、国土交通省九州運輸局が後援しております。レンタカーの利用者にエコドライブを実施していただき、そのレンタカーの返却時に走行距離と消費ガソリン量から燃費を算出し、燃費成績を出して、その上位10名については九州運輸局のホームページで発表するという行っております。これは平成16年から開催しております、今年で5年目でございます。大体参加者は200名程度が参加していただいております。

次に、「安全・環境先導車」というものがございまして。これは国土交通省北海道運輸局、環境省の北海道環境事務所、北海道、北海道警、北海道トラック協会、日本路線トラック連盟の北海道地区連盟が連携して行っています。内容といたしましては、運輸事業者の協力を得て、ドライバーさんの優秀な方を優良運転者と指定して、率先して安全運転・エコドライブを行ってもらうことによって、後続車の車両についても、そういう安全運転・エコドライブをやっていただくというものでございます。最初の優良運転者は、平成19年4月に指定しております、現在では北海道で44社、572名の方が優良運転者に指定されております。

取組事例の最後になりますが、6つ目です

エコドライブの具体的な取組事例(4) 国土交通省

エコRUNキャンペーン

- レンタカー利用者がエコドライブを実施、レンタカー返却時に走行距離と消費したガソリン量から平均燃費を計算し、公表燃費に対する達成率を算出
- 成績優秀者上位10名については、九州運輸局のホームページで発表
- 平成16、17年度は阿蘇、平成18、19年度は指宿、平成20年度は唐津で実施
(参加人数:平成16年156名、平成17年度101名平成18年度263名、平成19年度206名)

平成20年度
日時:平成20年10月16日～11月15日
主催:エコドライブin唐津実行委員会、後援:国土交通省九州運輸局、
協賛:(財)九州陸運協会、佐賀県レンタカー協会



エコドライブの具体的な取組事例(5) 国土交通省

安全・環境先導車

- 運輸事業者の協力を得て、安全・環境先導車を運転する優良運転者として推進団体が指定することにより、率先して安全運転・エコドライブを行い、後続する車両の安全運行に寄与し、スピードの抑制による安全運行及び自動車交通に伴うCO2排出量の削減による環境保全を図る。
- 安全・環境先導車の運転は優良運転者に限定し、車両後面には横図の標章を掲出するものとする。
- 最初の優良運転者の指定は平成19年4月に行われ、現在の優良指定運転者数は44社で572名である。

連携機関(推進団体)
国土交通省北海道運輸局、環境省北海道地方環境事務所、北海道、
北海道警察、社団法人北海道トラック協会、日本路線トラック連盟北海道地区連盟

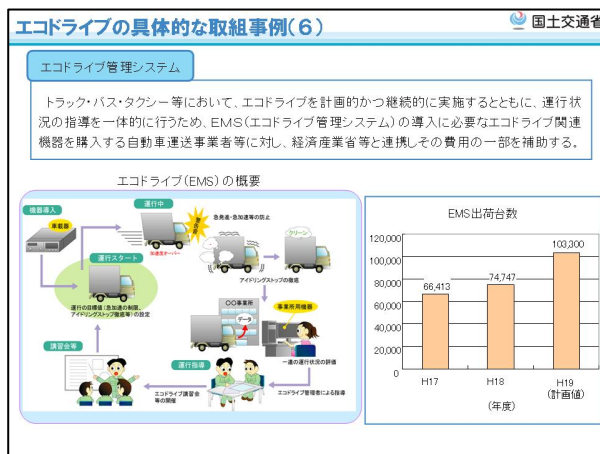
安全・環境先導車



が、エコドライブ管理システムというものについてちょっと説明したいと思います。これは主に事業者さん用なんですけれども、エコドライブを計画的に、または持続的に実施して、ドライバーさんへ指導・助言を行うことによりエコドライブを促進するものでございます。これは多くのトラック、バス、タクシーを所有する事業者さんにとって有効な装置の一つでありまして、実際に経年の出荷台数を見ますと、毎年台数が増加しているというものでございます。これは経済産業省と国土交通省が連携しまして、その導入費用の一部を補助しております。

次に、エコドライブに関する国際的な動向について紹介したいと思います。まずエコドライブワークショップについて説明いたします。これは国際エネルギー機関、いわゆる IEA が国際交通フォーラムと共催をしており、昨年 11 月にパリの IEA 本部で開催されました。各国のエコドライブを推進するためのスキーム構築や、実際に実行するための支援を行い、また各国の経験を共有、優良事例などを検証して情報共有を図りました。これにより、本年 7 月に行われました北海道洞爺湖サミットにおいて、国際エネルギー機関が G8 諸国に対して出す省エネルギー勧告、先ほど紹介いたしました 25 項目あるんですけれども、その 1 項目にエコドライブを入れることとなりました。

これがその省エネ勧告でございます。まず最初に、2 ページございますが、この省エネ勧告というのは、グレンイーグルス・サミットのときに採択されましたグレンイーグルス行動計画というものを受けまして、IEA が G8 諸国に出した 25 項目からなる省エネに対する対応策でございます。7 つの部門において実施すべき対策を明記しております。これは



エコドライブワークショップ

国土交通省

開催概要

主催：国際エネルギー機関(IEA: International Energy Agency)、国際交通フォーラム(ITF: International Transport Forum)の共催
 開催時期：2007年11月22日～23日
 開催場所：国際エネルギー機関(IEA)本部 ～ パリ

開催目的

- 各国、各機関の政策立案者がエコドライブを推進するためのスキームを構築し、実行するための支援を行う。
- エコドライブの専門家と政策立案者、政策決定者がエコドライブ推進にかかる各国の経験を共有する。特に、国の交通政策にエコドライブを組み入れるにあたり、各国の良好事例について検証し、情報共有を図る。

セッション

セッション1：エコドライブを先導するための取り組みの方向性
 セッション2：エコドライブの推進するための政策及び計画
 セッション3：コミュニケーション及び官民協力の関する手法
 セッション4：エコドライブに関する測定、モニタリング、評価方法

2008年7月の北海道洞爺湖サミットにおいて国際エネルギー機関(IEA)がG8諸国に対して出す省エネルギー勧告にエコドライブを入れる。
 欧州においてエコドライブを推進するため、EC勧告を強化する。

国際エネルギー機関(IEA)の省エネルギー勧告(1)

国土交通省

「気候変動、クリーンエネルギー及び持続可能な開発に関するグレンイーグルス行動計画」を受けて、国際エネルギー機関(IEA)がG8諸国に出した25項目からなる対応策であり、部門横断、建築物、電気製品、照明器具、輸送部門、産業部門、エネルギー事業者の7つの部門において、実施すべき省エネルギー対策を明示した。

- 部門横断的な事項：
 - 省エネルギー投資の拡大
 - 国家的な省エネルギー戦略及び省エネルギー目標
 - 政策措置の遵守状況の監視、強制及び評価
 - エネルギー効率インディケータ(指標)
 - IEAの省エネルギー勧告の実施状況の監視と報告
- 建築物：
 - 新規建築物に対するエネルギー効率に関する建築基準の策定
 - パッシブエネルギー住宅及びゼロエネルギー建築物
 - 既存建築物に対する省エネルギー基準の策定、業界意識の向上
 - 建築物の認証、エネルギー効率の認証と表示
 - 窓のエネルギー効率基準の策定、ラベル表示義務
- 電気製品：
 - 強制的なエネルギー性能要件又はラベル表示義務
 - 電子機器やネットワーク機器の省電力モード

国際エネルギー機関(IEA)の省エネルギー勧告(2)

国土交通省

- 3.3 テレビ及び「セット・トップ」ボックスの省エネルギー化
- 3.4 エネルギー効率の測定基準及び測定手順の確立
4. 高効率照明：
 - 高効率照明の普及や白熱灯の段階的廃止に向けたベストプラクティス
 - 非住宅用建築物及び非効率な燃焼方式による照明の段階的廃止
5. 輸送：
 - 5.1 低燃費タイヤ
 - 5.2 軽量自動車向に対する強制的な燃費基準の策定
 - 5.3 重要自動車向に対する強制的な燃費基準の策定
 - 5.4 エコドライブの普及
6. 産業部門のエネルギー効率の改善：
 - 6.1 産業部門別のエネルギー効率に関する質の高いデータの収集
 - 6.2 モーターに関する最低エネルギー消費基準
 - 6.3 エネルギー管理能力の向上
 - 6.4 中小企業に関する省エネルギー促進のための政策パッケージ
7. エネルギー事業者
 - 7.1 最終消費のエネルギー効率向上を促すための仕組みの構築

2 ページ目でございますが、この中の「5. 輸送」という分野におきまして、低燃費タイヤ、先ほ
どちょっと説明いたしました、トップランナー基準で話した燃費基準の作成、そしてこの本議題
でありますエコドライブの普及が挙げられております。これら 25 項目の対策については、今後
IEA が定期的にフォローアップしていくことになると思います。

最後に、今後の課題というものをちょっと 4 点ほど挙げてみました。課題ということで、重要
というのものあるんですけども、トラックドライバーさんについては実際に省エネというところ
で実績を上げてございまして、今後もトラッ
ク協会やトラックメーカーなどと提携してエコ
ドライブを普及推進していくことが重要か
と思います。2 番目に、輸送事業者さんにお
いては、エコドライブ講習会の受講者は比較
的大きな輸送事業者さんが多く、中小事業者
や自家用トラックについてはまだまだ受講し
ている人が少ないという状況がございます。3
番目に、乗用車を対象とした講習会も行われ
ておりますが、まだ多く行われているとは言えません。4 番目に、普及推進のためには地域と連
携して多くの住民に参加していただくことが重要かと思ひます。この 4 点を踏まえまして、今後
は一般ドライバーや中小の事業者さんのドライバーに対し普及推進していくことが重要であり、
力を入れていかなければならない分野だと思ひます。

国土交通省

今後のエコドライブの普及・推進について(1)

今後の課題

- ・トラックドライバーを対象としたエコドライブ講習会は年間約1万人を超える受講実績があり、今後
もトラック協会、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していくことが有効。
- ・トラックのエコドライブ講習会の受講者は、比較的大手の事業者のトラックドライバーが多く、中小
の事業者や自家用トラックのトラックドライバーは少ない。
- ・乗用車を対象とした講習は行われているが、まだ実質的に多いとは言えない。
- ・地域と連携して、住民が多く参加する取組みが重要。

**一般ドライバー(自家用乗用車及び自家用貨物車のドライバー)や中小の事業者の
ドライバーに対して普及促進していくことが重要**

最後に、ここに 5 つほど普及への対策を挙げてみましたが、最初は、一般ドライバー・中小企
業に対するエコドライブ講習の充実を図っていききたい。2 番目に、エコドライブ支援装置を活用
したエコドライブ普及活動も重要である。3 番目に、地域と連携して住民参加型の取組を
促進していききたいと思ひます。4 番目に、法人所有の車両、法人を通じたエコドライブ普
及というものを、グリーン経営認証などを通
じて行っていききたい。最後に広報活動ですが、
エコドライブの省エネ効果や事故削減効果を
アピールするとともに、環境意識の向上を
図っていききたいと思ひます。

国土交通省

今後のエコドライブの普及・推進について(2)

一般ドライバー、中小事業者への普及

- 一般ドライバー、中小の事業者に対するエコドライブ講習の充実
 - ・エコドライブ講習会(財団法人省エネルギーセンター、社団法人日本自動車連盟(JAF))
 - ・エコドライブ講習認定制度(交通エコロジー・モビリティ財団、財団法人省エネルギーセンター)
- エコドライブ支援装置の活用を通じたエコドライブ普及活動
 - ・エコドライブ管理システム(EMS)、燃費計、アイドリングストップ自動車等の普及
- 地域と連携した住民参加型の地域の取組みを促進
 - ・エコドライブ講習修了者へのインセンティブの付与(自治体、商店街、地域の施設)
- 法人所有の車両、法人を通じたエコドライブの普及
 - ・グリーン経営認証制度(交通エコロジー・モビリティ財団)
- 広報活動
 - ・エコドライブの省エネ効果・交通事故削減効果のアピール
 - ・環境意識の向上

以上のような対策を講じまして、今後より一層、官民協力いたしましてエコドライブの推進に
努めてまいりたいと思ひます。簡単ではございますが、以上で国のほうの取組に関しまして紹介
を終えさせていただきます。ありがとうございました。

司会 ありがとうございました。それでは、ただ今のご発表につき、会場からご質問がございま
したら、係の者がマイクを持ってお席に伺いますのでお願いいたします。いかがでしょうか。よ
ろしいでしょうか。それでは、平川様どうもありがとうございました。

(3) 取組事例

①(財)省エネルギーセンター

司会 続きまして、エコドライブ推進団体の取組発表に移らせていただきたいと思います。まず初めに、財団法人省エネルギーセンターエコドライブ推進部長 谷口正明様より「エコドライブの普及に向けて」というタイトルでご発表いただきます。省エネルギーセンターでは、エコドライブを指導することができるインストラクターを養成するための事業を実施されています。それでは谷口様、よろしくお願いいたします。

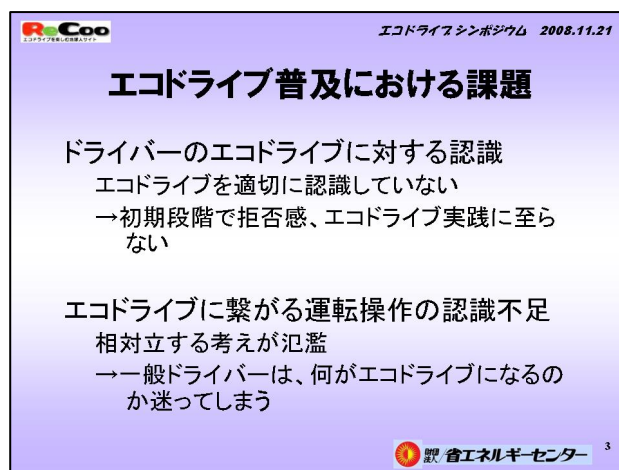
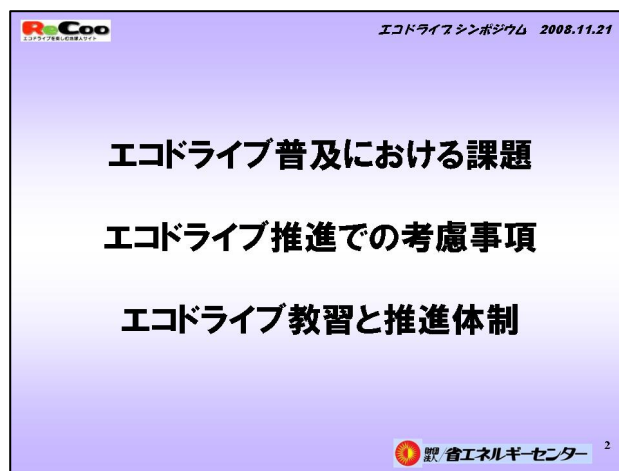
谷口 省エネルギーセンターエコドライブ推進部 谷口です。よろしくお願いいたします。私のほうからは、「エコドライブの普及に向けて」ということで、具体的事例は後半のほうでいろいろありますので、エコドライブ普及に関するベースになるようなお話をさせていただきたいと思えます。

ここにありますように3つの課題についてお話しします。エコドライブ普及における課題。それから、推進での考慮事項。それからエコドライブ教習と推進体制と、こういう流れでお話をしたいと思います。

まず、エコドライブ普及における課題ですけれども、2つここで挙げたいと思えます。一つ目はドライバーのエコドライブに対する認識ということが問題になっております。つまり、エコドライブが適切に認識されていない状況になっていると。そのおかげで、初期段階で拒否感、またエコドライブ実践に至らないというようなことが存在しています。これは、この後もう少し詳しくご説明いたします。

それから、2つ目にエコドライブにつながる運転操作、これが十分認識されていないのではないかなということがあります。具体的

には、相対立する考え方が氾濫しているということで、一般ドライバーの方は、何がエコドライブになるのか迷ってしまうということですね。例えば、よく言われていますように、発進をするときに少し穏やかに発進をしたほうがいいのか、早めに速度を上げたほうがいいのかというようなところで、結構熟練したドライバーの方が、「早めに速度を上げたほうがいいんだよ」とかそういうことを言われると、皆さんが非常にそこで迷ってしまうと。これに対して先ほどから話がありましたように、国では「エコドライブ 10 のすすめ」ということで、統一的に、またワンボイスでこういうことを進めているわけなんです。初めの課題についてのほうが、よりちょっと重要



な問題がありますので、ご説明させていただきたいと思います。

まず一つ目にエコドライブに対する認識として、皆さん、急発進・急加速はしていないという方が非常に多いんですね。以前は「急発進・急加速はやめましょう」というようなことを言っていたわけです。そうすると今、急発進・急加速をしている方というのは、ほとんどいっしょじゃない。これは裏を返すと、「自分はそこそこエコドライブをしているんだ」というふうに思っている方が非常に多いです。そうすると、これ以上エコドライブと言われても、マニアックな運転操作になってしまうと。それはちょっとできませんよねというところで、一つの関門があるわけなんです。

エコドライブシンポジウム 2008.11.21

エコドライブに対する認識

- 急発進、急加速はしていない
 - そこそこのエコドライブをしているという意識
 - これ以上の努力はマニアックな運転操作
- エコドライブの省エネ効果は小さい
 - ほとんどの人が5%程度の改善と考えている
 - 推進には反対しないが自分は遠慮しておく
- 交通環境に左右され、運転の自由度がない
 - 交通の流れを乱すのは悪い
 - 自分の運転を車の性能や交通環境のせいにする

これらの認識が変われば
→エコドライブ実践に一步近づく
観音エネルギーセンター 4

2つ目。エコドライブ、それはいいことですよね。だけど省エネ効果はあまり大きくないだろうと。これは、多くの方と話をしても、ほとんどの方が5%程度の改善というふうに思っただけで、多くて10%という状況なんですね。そうすると何が起きているか。「エコドライブっていいことです」なんていうふうに賛成はしてくれるんですけども、「あなたは？」と言うと、「いや、自分はちょっと。10%未満だから遠慮しておきますね」、こういう感覚をお持ちの方が非常に多いということなんですね。

3つ目、交通環境。日本は信号が多かったり、ゴー&ストップが非常に多いので、運転の自由度がないということであきらめている方が多いと思います。特にエコドライブというのはゆっくり走ることだという誤解が非常に多いものですから、交通の流れを乱すのは悪いことなんだというふうに思ってしまうたり、自分の運転も車の性能、うちの車は古いからというような車の性能とか交通環境、混んでいるからと、そのせいにしてしまう、こういうことであきらめてしまう方が今非常に多いということなんですね。これらの認識が変われば、エコドライブの実践に一步近づくのではないかなと思います。

エコドライブシンポジウム 2008.11.21

エコドライブによる燃費改善効果

- 実際の改善効果は、イメージしているよりはるかに大きい

The image contains two bar charts. The left chart, titled 'エコドライブで期待される燃費向上率' (Expected fuel consumption improvement rate from eco-driving), shows a distribution where most people expect a 5-10% improvement. The right chart, titled 'エコドライブによる燃費向上率(教習による効果)' (Fuel consumption improvement rate from eco-driving (effect from instruction)), shows that after instruction, the improvement rate increases significantly, with many people achieving 15-25% improvement. A note indicates that the average improvement rate after instruction is 21%.

燃費向上率	人数
0-5%	100
5-10%	150
10-15%	50
15-20%	20
20-25%	10

燃費向上率	人数
0-5%	10
5-10%	20
10-15%	40
15-20%	60
20-25%	80
25-30%	50
30-35%	30
35-40%	15
40-45%	5
45-50%	2

観音エネルギーセンター 5

で、ここの3つの課題をちょっと簡単なデータでお話ししたいと思います。これはいろいろなところでお話ししたときに、「エコドライブでどのぐらい燃費が向上すると思いますか」というふうに聞いたものなんですね。そうすると、このような分布になります。大体、リップサービスがありますから、5~10%が多いんですね。10%以上とか、こういう形は非常に少なくなってくるわけなんです。これは一般で思われているイメージなんですね。これを、実際にエコドライブをやらしてもらいました。講習会をやって、初めと後で比較をするわけです。そうすると、こういう

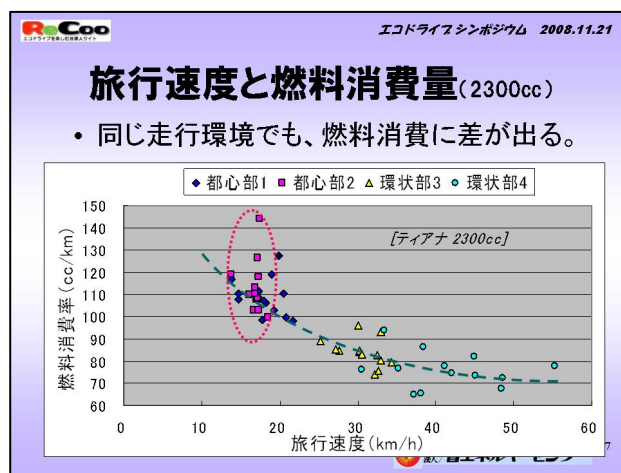
分布になるんですね。この分布は先ほどの分布と全然違う分布なんです。先ほどは、ここの5～10%がピークで、あとはずっと少なかったわけです。しかし実際には、このように中央値で15～30%ぐらいの方、それだけ改善するわけなんです。ここの方たちは「自分は結構エコドライブをしているですよ」と言いながら、実際にやると「あ、こんなことで、これだけ向上するんだ」というようなことを実感しているというところが現状なんです。

次に、スマートドライブコンテスト、エコドライブコンテストのデータから少しお話をしたいと思います。簡単にご説明しますと、これは東京都内のお台場から出発して、ぐるっと浅草を通して環七に出て、環七からこういうふうに戻ってくる。大体60kmぐらいで走ると2時間30分ぐらいです。同じ車を20台用意しまして走りました。実際にこうやって走るとタフなんで、学生さんに参加してもらいました。このデータの面白いところは、同じ時刻に同じ場所を同じ車で走行したと。こういうデータというのは世の中に非常に少ない。

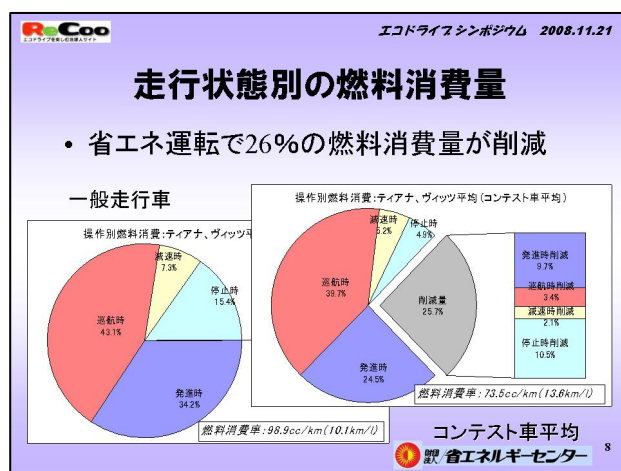


まずないと考えてよろしいと思うんですね。結構面白いことがわかりました。

まず一つ目なんですけれども、これは横軸に旅行速度というものを取っています。旅行速度というのは、走っているときの速度だけではなくて、止まっている時間を含めた速度です。縦軸に1km走行あたりの燃料消費量というものを取ってあります。そうしますと、旅行速度が高いということは、スムーズに流れていることだと。スムーズに流れていると、燃費がいいねということは、皆さんご存じなんですね。このように確かに燃料消費量は少なくなると。そうすると、渋滞している、混雑しているということは、旅行速度が低いということなんです。そうすると、燃費が悪くなりますというふうに言います。燃費が悪いということは、燃料をたくさん使いますよという形で、こういう形の、皆さんがよくご存じの線が書けるんですね。確かにそこまでは全く皆さんの感覚と一致しています。



ところがよく見ると、実を言うと先ほどの 60 km のコースを、このように都心部を 2 つ、環状部を 2 つというふうに分割してこれをプロットしたら、ということは、旅行速度が高いところ、スムーズに流れているところ、そして、旅行速度が低い、混雑しているところと、これは場所にやってやっぱり違うということなんです。場所によって違うということは、やはり交通環境にある程度制約を受けていると、一番シリアスなのは都心部 2 なんです。都心部の 2 は、ほとんど旅行速度が同じということは、ゴー&ストップが同じで交通の流れに制約されていて、自由度がないということです。ところが、よく見てみると燃料消費量はこんなに違うんですね。ここの原因は何なんですかといったときに、もう誰も逃げられないんですね。車は同じで、同じ場所を同じ時間に走って、これだけ燃料消費量が違うということは、それだけ運転の仕方での燃費の違いが出せるんですよ、まだ自由度が十分に残っているんですよということなんです。



次に、同じデータなんですけれど、ちょっと違う分析をしてみました。これは同じコースをハイヤーの運転手に走行してもらったときのデータなんです。ハイヤーの運転者は非常にスムーズに運転する熟練したドライバーの代表というふうに考えてよろしいかと思うんです。その方たちに走ってもらうと、これは平均ですけれども、10 km/l の燃費だったんですね。ではどういところで燃料を使っていたかという、驚くことに発進で 1/3 使っているんですね。当然都内ですから、ゴー&ストップが多いといいながら、かなりの燃料を発進で 1/3 も使っている。で、巡航、加減速を繰り返しながら走っている部分、これはそれだけに使うんですけれども、その分かかなりの距離を走行しているので仕方ありません。あと残りちょっと意外だったのは、やはり停止をしているとき。停止をしているときというのは信号待ちで止まっているとき。つまりアイドリングで燃料を使っているんですね。それで 15% も使っていたということなんです。

では、コンテストでやったらどうなんだろうかと。ここにコンテストの平均と書いてありますけれども、20 台の平均を取りました。ですから、トップはもっとすごいんですね。これでやはりびっくりしたことは、これだけの燃料消費量を使っていたうちの 1/4 を使わなくて済んだということなんです。燃費で比較すると 13.6 km。さっきは 10.1 km ですから、大体燃費で比較すると 35% 燃費が向上している。確かに彼らはコンテストですから頑張っていますということで、35% は難しいかなと思うんですけれども、半分ぐらいは皆さんでも何かできそうな気がしますよね。そうすると 17.5%、大体 20% 近くはエコドライブで燃費向上ができそうだなということがわかるわけです。

もう一つわかったことは、どこでこれは減らしたんだろう。こうやってみると、減らした部分が出てくるんですね。発進のところで 10%。停止のところで 10%、こういう形になっています。ということは、エコドライブをする上で発進のところ、そして停止のところ、これを少

し減らしてやると非常に効果が大きくなるということがわかってきたわけです。で、国全体としては発進、ふんわりアクセル「e スタート」というような言い方をしているわけですし、停止時のところでは、アイドリングストップの励行というようなことが言われているわけです。

次に、エコドライブ推進における考慮事項というお話をしたいと思いますが、一つは、対象に応じた推進の仕方ということが必要なんです。先ほど平川さんのほうからお話がありましたけれども、業務ドライバーに対しては、運航管理による推進ということがかなり進んでおります。ところが一般ドライバーは運航管理者がいない。意識改革を狙った推進と、こういうものが必要なんですということなんです。

2番目に何を推進するかと。ここに書いてありますけれども、エコドライブの知識、これは大切なことです。それを伝えないといけないんです。でも、その知識を伝えればいいのかというと、必ずしもそれだけではいかないと。エコドライブを実践しようとする意欲を醸成すると。ここのところを考えていかないといけないということなんです。

業務用車両というのは、トラック、バス、タクシーなど、運航管理による推進ということで、これは必ず管理者がいるんですね。管

理者は、エコドライブという話もあるんですけども、経費の削減、事故の低減、こういうことを考えているわけなんです。運転者、これは職務として常時省エネ運転をしなければいけないんですね。若干ストレスはあるにしろ、それなりに効果が上がっています。そのためには、教育だとか、先ほどの EMS ではないですけども、走行データのチェックをしてフィードバックをする。場合によっては賞罰というようなことが考えられるわけです。

ところが、個人ユースの車両というのは、同じようなやり方は必ずしもできませんね。そこは考えてやっていかないとイケませんね。大きな違いは管理者がいないんです。運転者は自分が王様なんですね。自分の意志で省エネ運転をしていると。だから状況に応じて、エコドライブを実施したり、実施しなかったりというようなことで、その方策としては、車で今、燃費計が付いていたり、知識を与えたり、それからエコドライブ教習というのがどうも良さそうだな、というのが今の状況なんです。

次にエコドライブの構図を簡単にちょっとご説明しますけれども、機械系と書いてありますけれども、車両なんですね。車の特性と交通環境に合わせて、アクセル、ブレーキ、こういう操作

エコドライブシンポジウム 2008.11.21

エコドライブ推進における考慮事項

対象に応じた推進の仕方
 業務ドライバーへは、運行管理による推進
 →一般ドライバーへは、意識改革を狙った推進が必要

何を推進するか
 エコドライブの知識は大切だが
 →エコドライブ実践しようとする意欲を醸成することが重要

観 省エネルギーセンター 9

エコドライブシンポジウム 2008.11.21

対象によるエコドライブ推進の違い

<p>業務用車両 トラック、バス、タクシーなど 運行管理による推進</p> <p>管理者: 経費削減、(事故低減) 運転者: 職務として省エネ運転 (常時省エネ運転→ストレス)</p> <p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ運転教育 デジタコ等による走行データチェック 運転者にフィードバック(オフライン) 省エネ実施度に応じて賞罰 	≠	<p>個人ユース車両 乗用車 意識改革による推進</p> <p>管理者: 無し 運転者: 自分の意思で省エネ運転 (状況に応じてエネ運転実施)</p> <p>→</p> <ul style="list-style-type: none"> 燃料表示計 パンフレット エコドライブ教習
---	---	---

観 省エネルギーセンター 10

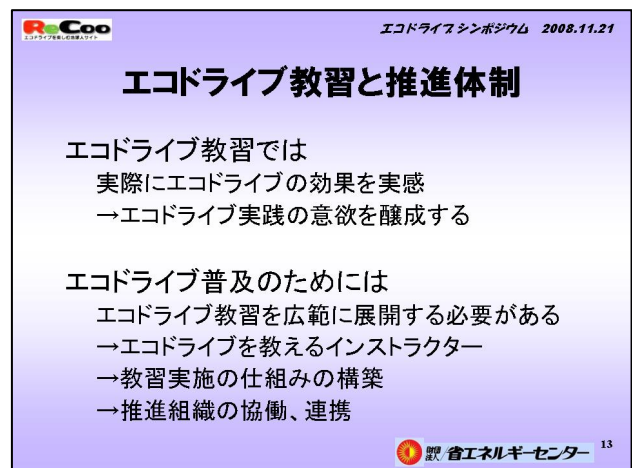
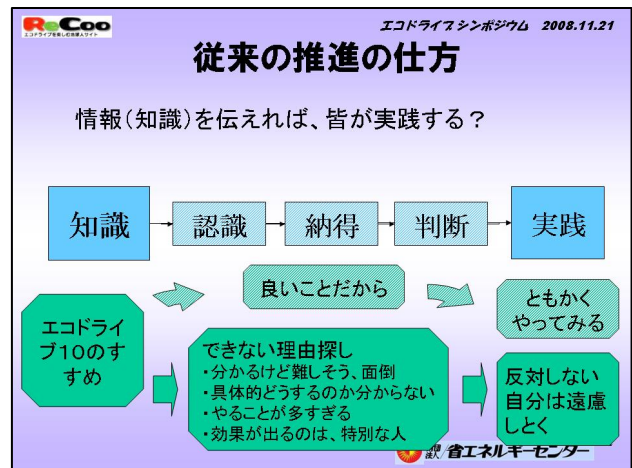
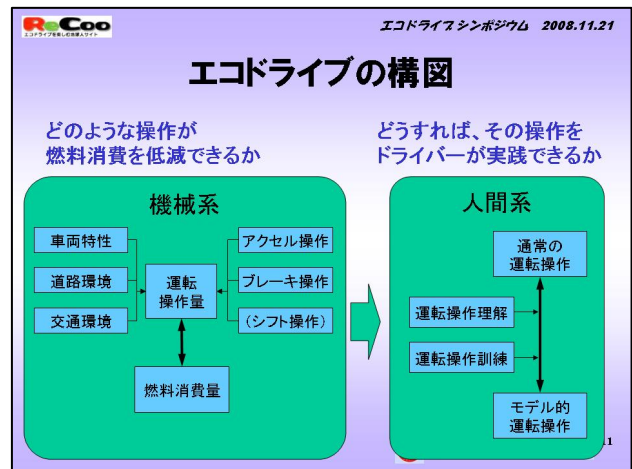
をすると、運転操作量というのが出てくるわけなんです。これと燃料消費、この関係を調べてやれば、どのような操作が燃料消費を低減できるかというのがわかります。

ところが人間系、これは結構厄介なんです。これは一つ、こういう書き方をしていますけれども、通常の運転操作に対して、省エネ運転、エコドライブができるモデル的な運転操作というのがあったとしたら、運転操作を理解してそれをちゃんとできるようにしないといけないということなんです。これは、どうすればその操作をドライバーが実践できるのか、その気になるのかと、こういうことを考えていかなければいけないということなんです。

もう一つ、従来の推進の仕方に対してのちょっと問題点なんです。知識を与えれば皆さんが実施するんだろうかということなんです。まず、例えばエコドライブのすすめと、こういうことでエコドライブになりますよと、「これはいいことだね、ともかくやってみよう」と、こういう方はもちろんいらっしゃいます。

しかし、皆さんがこのパスを通るかといったら、必ずしもそうではないんですね。多くの人にはできない理由を探す。先ほどもちょっとお話ししましたがけれども、わかるけど難しそう、面倒、具体的にどうするかわからないと、やるが多過ぎるといって、あと、効果が出るのは特別な人なんだというところで、最終的には「反対はしませんよ。だけど、自分はちょっと遠慮をしておきますよ」ということなんです。何が欠けているかというところ、このように、本当にエコドライブは何なのかと、きちんとした認識をしているか、納得しているかと。どういうときにエコドライブをすると判断しているかと、ここのパスのところを抜けていると。ここのパスを何とかしてやらなければいけないということなんです。

最後に、エコドライブ教習と推進体制でお話ししますがけれども、エコドライブの教習というのは、我々は実車を使って教育をするのを教習というように言っています。座学のものだけは、一応講習という形でちょっと使い分けているので、ちょっとご了承ください。エコドライブの講習

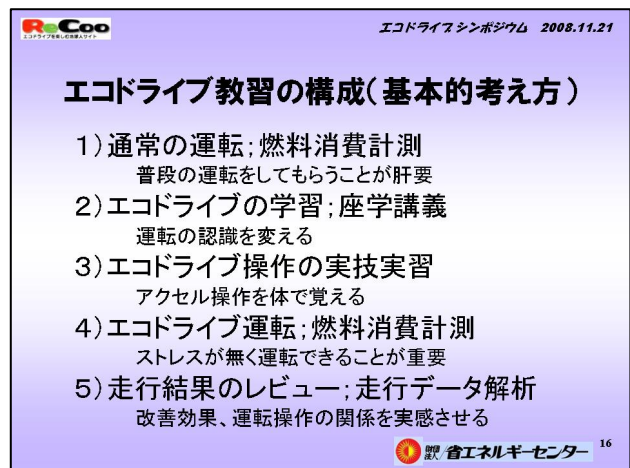
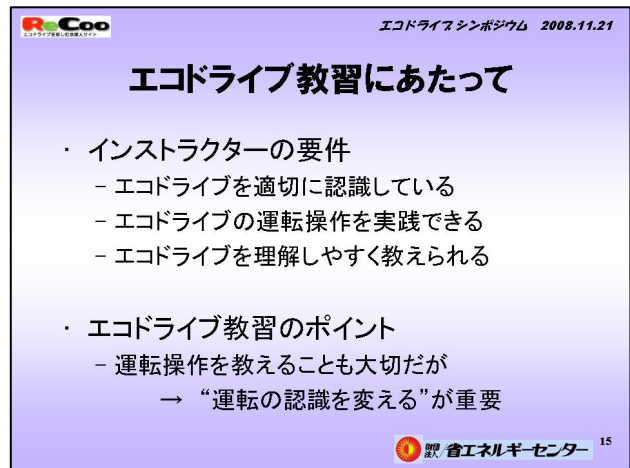
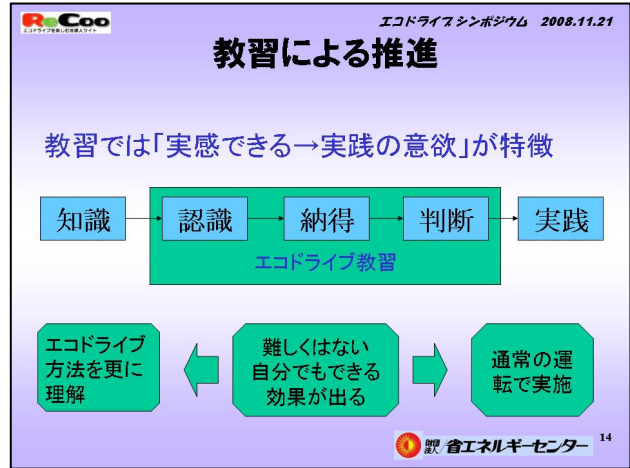


では、エコドライブの効果を実感してもらうことが必要なんですよと。その実感が、実践の意欲を醸成するということが大切なんです。

もう一つ、エコドライブ普及のためには、エコドライブ教習を広範に展開する必要があります。そのためには、エコドライブを正しく教えらるるインストラクターが必要ですねと。で、教習実施の仕組みを構築する必要がありますね。で、推進組織の協働・連携というものが大切です。この課題があるわけなんです。教習による推進ということを考えたときに、教習では実感できる、実践の意欲が特徴ということで、このパスのところをエコドライブ教習でやってやると。そうすると、ここは難しくはない、自分もできる、確かに効果が出るんだねということを実感すると。そうすると、一つは、通常の運転で実践してみようというふうに動きます。さらに、ではもっとどういふふうにしたらいいんだらうかと。この知識の足りない部分は、エコドライブをさらに理解しようということで、自分でもやっという形になるわけです。

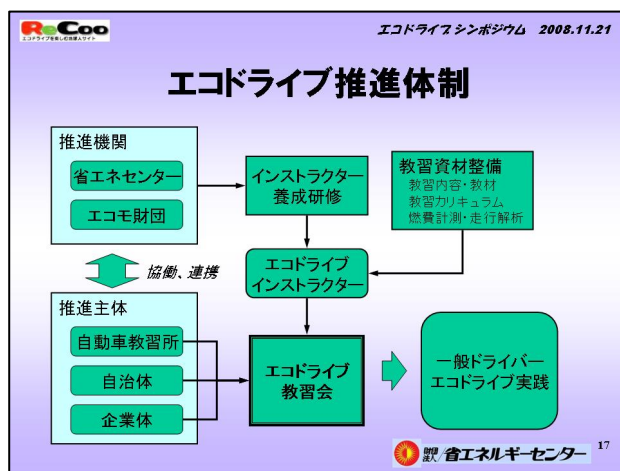
実際のエコドライブの教習にあたってということで、インストラクターの要件というふうに書いてありますけれども、エコドライブを適切に認識している。そしてエコドライブの運転操作を実践できる。そしてもっと大切なことは、理解しやすく教えられると。こういう要素を持った方がインストラクターとして必要なというふう到我々は考えているわけです。もう一つ、教習のポイントとしては、運転操作を教えることも大切だけれども、運転の認識を変えるということが重要だということなんです。

次に、エコドライブ教習の基本構成と書いてありますけれども、基本的にはこういう構成で考えていけばいいんですよと。通常の運転をしてもらいます。で、エコドライブを学びます。で、実際にその操作を少し練習します。で、エコドライブの運転をします。ここで普通の運転をするときに、きちんと燃料を計測して、その結果をレビュー。走行データを解析してあげると。で、改善効果、運



転操作の関係を実感して、ああ、そうだなということを理解していただくということなんです。

最後に推進体制についてお話しします。推進機関は、エコモ財団さんと省エネルギーセンターとこの2つしか書いてありませんが、まだほかにもいろいろな組織で推進しているわけなんですけれども、今、エコドライブ認定制度というところで、教習資材の整備、それからインストラクターの養成研修をして、エコドライブのインストラクターというものを養成していますよと。それに対して、実際にやっていく自動車教習所、自治体、企業体、ここら辺がインストラクターと一緒にエコドライブ教習会を開催していくと。そのことにより、一般ドライバーがエコドライブ実践というように形で普及していくんだなということです。



今回、10月からということで、エコドライブ認定制度ということが、これから非常に大きな力になっていくのかなと。実際に今月、11月はエコドライブ推進月間で、私どもが関係しているところだけで大体40カ所、70回ぐらいのエコドライブ教習会が開催されているわけです。これは昨年に比べると、倍以上の数が行われていると。これからエコドライブの推進ということが大きく広がっていくのではないかなということを期待しております。以上です。

司会 ありがとうございます。さて、ただ今の谷口様のご発表につきまして、会場よりご質問がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。なお、会場を出られましたロビー左手におきまして、谷口様の著書『いますぐできるエコドライブ運転術』（三推社/講談社）を販売しておりますので、ぜひ後ほどご覧くださいませ。よろしいでしょうか。それでは谷口様、どうもありがとうございました。

②交通エコロジー・モビリティ財団

司会 続きまして、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 松田章より発表させていただきます。交通エコモ財団では、乗用車のエコドライブ講習を認定し、全国各地にエコドライブ講習の拠点をつくる取組を展開しております。それではよろしくお願いたします。

松田 ただ今ご紹介に預かりました交通エコモ財団の松田と申します。よろしくお願いたします。これより15分ほど、私どものエコドライブについての取り組みについてご紹介させていただきます。

私ども、先ほど省エネセンターの谷口部長の最後のほうにお話があったように、エコドライブというのはやはり体験してもらうことが大事なんだと。そのためには、そういう体験できる場所が地域にたくさんあればいいなど、そういうふうを考えております。そういう背景を基に、昨年度より私どもは、エコドライブ講習を実施する団体を認定し、受講者に修了証を発行しております。

こちらがトラックなんです、昨年度は1年間で約1万600名に修了証を発行しております。今年度はこの濃い赤色のほうなんです、ご覧のとおり急増しております。この感じだと、年間2万4,000~2万5,000人はいくのではないかなと。この理由としましては、皆さんご存じのとおり、燃料が、原油が非常に高騰して、トラックの軽油も上がったと、そういうことが背景にあるかと思えます。今から10年ぐらい前、大体軽油の値段というのは60円とか70円ではないかと、そういう値段だったと思えます。それに比べて、今はだいぶ落ち着きましたけれど、それでも120円近くするのではないかなと思えます。当時の運輸事業者の経営の中に占める燃料費というのは、多分14~15%であったのではないかな、それが単純な話、倍近くの数字になっている可能性があります。

そういうことを踏まえまして、現在、トラックの講習を認定しておりまして、11団体を認定しております。この上4つがメーカーなんです、メーカーさんの場合は自社の立派なコース、研修施設でやっている例もありますが、大半はメーカーが育成した販売会社、ディーラーさん、そういうところは整備工場も持っておりまして、トラックの機構、運転に詳しい方もいる、そうい



エコドライブ講習普及への取組

(背景)

エコドライブの普及を図るためには、エコドライブのやり方を理解してもらうとともに、**実車走行体験**によりその効果を実感してもらうことが**有効**である。

地域でエコドライブ講習を体験できる**拠点**が重要

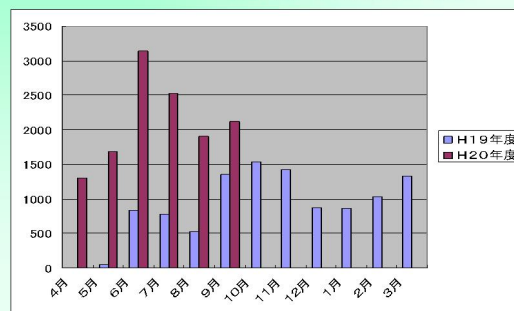
(具体的取組)

エコドライブ講習会受講者の拡大を推進するために、**講習を実施する団体を認定し受講者に修了証を発行する。**

2

平成19年度&20年度トラックの受講修了証発行実績

平成19年度 10,585名
平成20年度 12,683名(9月末暫定値)




う方を育成して、大半は地方の販売会社、ディーラーさんがやっているケースが多いです。ですから、その数を合わせますと、ここは11団体ですが、実施している拠点としましては100カ所以上になると思います。

ではCO₂排出量の運輸部門の約半分を占めている乗用車を何とかできないかと、そういうことで、乗用車につきましては数年前からJAF、これは私どもが事務局を担当しているエコドライブ普及推進協議会の主要メンバーでもございますが、各地方で講習をやらせております。それから省エネセンターもやらせております。ただ、台数が5,000万台、6,000万台という乗用車に対しては、まだまだ少ないかなと。

そういう中で、何とかもっと拠点をつくれないうこと。そのときの課題と方策なんですけど、やはり先ほどの谷口部長の話にもありましたが、きちんとしたエコドライブを教えられる指導者が必要なこと。それでは、今後インストラクターを養成していきましょう。それから実技をやるためには車両も必要だし、座学のためのそういう施設も必要だと。これは何とか既存の施設を活用できないかと。あるいは、後で詳しくご説明いたしますが、ツールも必要だと。エコドライブをやる上のテキストとか、燃費解析ソフトですね。これはもうつくるしかないなと。

こういうことを総合的に考慮した結果、たまたま省エネセンターもそういう考えを持っておりまして、私どもと似たような考えを持っておりまして、では最終的に、自動車教習所等との協力体制をつくっていくことが必要だなと。指定自動車教習所、あるいはドライビングスクールというものがあるかと思うんですが、そういうところと一緒にやる必要があるかなということ、では具体的にどうしようかということで、トラックで認定制度をやっておりますが、同じように乗用車についてもできないかということで、両方で役割分担をしましょうということで、こういう形で始めております。



トラックのエコドライブ講習会認定団体

(H20年9月末現在)

- ・ いすゞ自動車(株)
- ・ 日産ディーゼル工業(株)
- ・ 日野自動車(株)
- ・ 三菱ふそうトラック・バス(株)
- ・ (社)神奈川県トラック協会
- ・ (株)クレフィール湖東
- ・ (株)おんが自動車学校
- ・ (株)寒河江自動車学校
- ・ (財)中部トラック総合研修センター
- ・ (株)備南自動車学校
- ・ (社)徳島県トラック協会

以上11団体

4

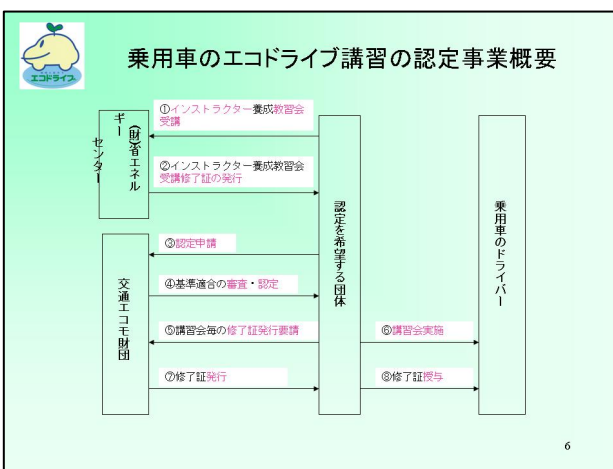
乗用車のエコドライブ講習の課題と方策

(課題)	(方策)
・ 指導者	… インストラクターを養成
・ 施設、車両	… 既存の活用
・ テキスト、燃費解析ソフト	… 新規作成

↓

自動車教習所等との協力体制の構築

5



先ほど最初に出ましたエコドライブを教えるインストラクター、これはもう従来やられております省エネセンターにお願いをして、インストラクターの講習会を開いてもらう。そして、その講習会を受講した方には修了証を発行する。エコモは、その後の認定の準備、インストラクター講習を受け、テキスト等を用意し、燃費計等を用意すると。そして実際にやってみると。そういう結果を踏まえて、認定申請があったものに対して審査認定していきましょうと。そして講習会ごとに修了証の発行要請があったら、それに対して修了証を発行していきましょうということを実施しております。

これは認定基準ですが、座学ではこんなこと、運転技術以外に環境問題とか点検整備といった、運転技術以外のエコも教えてください。実技については、コースの設定とか、こういうことを定義してくださいと。それからインストラクターについては、こういう条件が必要ですよということを、詳しくはホームページのほうに載せておりますので、ご覧いただけたらと思います。

では認定をするだけで、面倒な手続き、申請等をやらせるだけで、何も支援はないのですかということですが、そういうことではありません。乗用車の場合は以下のような支援を考えております。このインストラクター講習会、認定のためのインストラクター講習会を開きましょうということで、9月、10月で4回をトータルで開いております。これは無償で省エネセンターがやられております。

それから燃費解析ソフトの提供。これはやはりツールとして、講習に適したそういうソフトが現状でどこにもないということなので、それはつくりますよと。これはエコモがつ



乗用車のエコドライブ講習の認定基準

- I. 座学
 1. エコドライブの背景
 2. エコドライブの目的
 3. エコドライブのための運転技術及び実践項目
 4. エコドライブのための点検整備
- II. 実技
 1. 走行コースの設定
 2. 運転の添乗指導
 3. 燃費の定量的な把握
 4. 運転結果に対するアドバイスの実施
- III. 講師等の資格
 1. インストラクター

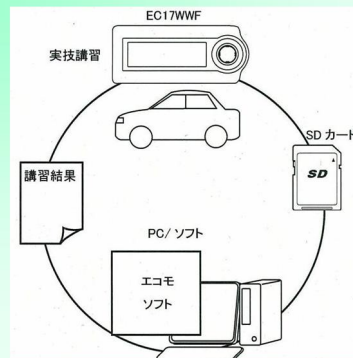
7

認定希望団体への支援内容

- インストラクター講習会の開催（無償・省エネセンター）
- 燃費解析ソフトの提供（無償・交通エコモ）
- テキストの提供（有償・交通エコモ）
- 修了証の発行（無償・交通エコモ）

8

燃費測定システム概念図



10

燃費計



瞬間燃費 14.13 km/L
 今回燃費 15.3 km/L
 回転数 1500 rpm

K2001001.CSV
 今回燃費 15.3 km/L
 今回距離 2.93 km



9

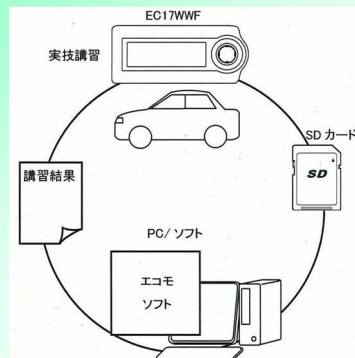
くって無償で提供しましょうと。この作成にあたっては、省エネセンターの協力も頂いております。それからもう一つ、教習で使うテキストもつくりましょうと。これは省エネセンターと共同でつくっております。残念ながらこれは配布数が多くなるのが予想されますので、印刷実費ということで有償で提供させていただきます。それから本来の目的であります修了証、これはエコモのほうから無償で提供いたします。

それで、各論になりますが、よく皆さんから聞かれる燃費解析ソフトは何かということなんですが、こちらがそれに伴う燃費計になります。市販の燃費計とちょっと違うのは、ここに記憶装置が付いています。運転席の右側にありますかね。故障診断装置のところにつないでいただいて、使用時はこういう瞬間燃費が測れるようになっております。ただ、

瞬間燃費と1回運航しただけの燃費ですと、どこがいいか悪いかということになると、なかなかわかりません。そのために、車に積んだ燃費計の中のSDカードに記録させ、そのデータを分析するソフトを皆さんに提供しましょうと。そうしますと、簡単な結果なんですが、A4、1枚で必要最小限の項目がわかるようになっております。それがこちらでございます。

これが燃費解析ソフトを使ったアウトプットなんですが、この中で何がわかるかといいますと、一つは講習前後の燃費がわかります。マクロの燃費ですね。それから走行パターン別の燃料消費量がわかります。発進、巡航、減速、停止といった4つのモードの燃料消費量がわかります。それから先ほどの谷口部長の話でもあったと思うんですが、発進が一番重要です。では発進をさらに細かくわかるた

燃費測定システム概念図



10



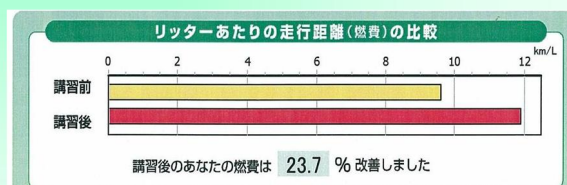
燃費解析ソフト

診断書の掲載項目

- ・講習前・後の燃費
- ・走行パターン別の燃料消費量 (発進、巡航、減速、停止)
- ・発進時のアクセル開度
- ・CO₂削減効果



全体燃費の比較



12

走行データの比較

走行データの比較					
	講習前	講習後		講習前	講習後
燃費(km/L)	9.64	11.93	停止時燃料消費量(cc)	144.47	40.60
燃料消費量(cc)	839.16	670.08	巡航時速度変動率(m ² /s ² /km)	459.18	317.29
走行距離(km)	8.09	7.99	停止時間(sec)	439.50	295.00
走行時間(sec)	1250	1152	停止回数(回)	13	12

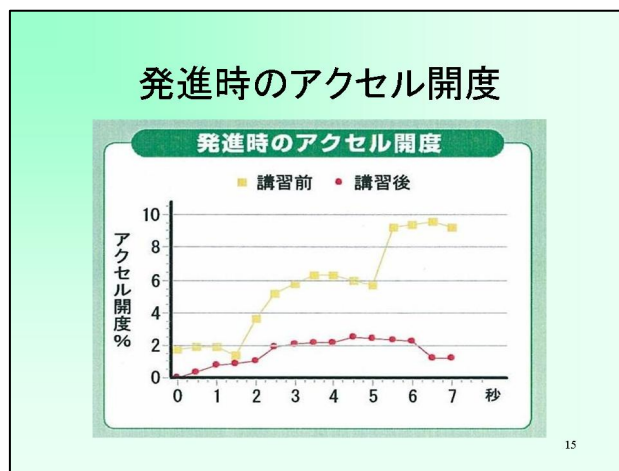
13

めに、アクセル開度というもののデータがわかるようにしてあります。最後に CO₂ の削減ですね。樹木に換算して何本ぐらいになるか、そういうものを表示しております。

さらにこれをちょっと取り出しますと、これがマクロの1回走行当たりの燃費。単位としては km/L という形になっております。こちらが詳しいデータ数値、燃費、あるいは燃料消費量、走行距離、走行時間といった詳しいデータが表示されます。それから、これなんです、これが一番エコドライブ講習の上ではキーポイントなんです、やはりモードごとの違いですね。では発進が重要なんだしたら、どういうふうに変化していったのか、自分の運転はどこがまずいのか、どこがいいのかというものがわかるようにしてあります。発進につきましては、これは n 回の発進の平均値を取っております。発進というのは、停止から加速度が、一言で言いますと、マイナスのゾーンに一定の時間入ったらそれで発進は終わり。減速のほうは、停止のほうから逆算して、マイナスの加速度が続いている間を減速としている。それ以外のところを巡航としております。ご覧のとおり、発進時の平均燃費ですね、cc/km になっていますが、かなり大きいということがおわかりいただけるかと思えます。

こちらがアクセル開度です。この例は非常に運転のうまい方の例です。大体これは、アイドリング状態ですでにアクセルというのは大体 15% ぐらい開いております。そこからの増分を表示しているんですが、こういう低いレベルで右肩にやや上がっていくのはうまい発進の仕方かなと、いろんな結果を見ますと。こういうふうに山ができてきているというのは、その瞬間、エンジン回転数は上がっているんですが、うまく速度とリンクしていっていない。オートマ車の場合はこういう感じになります。

それ以外に、今のは燃費計の話だったんですが、テキストについても省エネセンターと一緒にこういうテキストをこしらえております。本日は皆さんの配布資料の中に1部同封しているかと思えます。メインは、ここの走行、運転の仕方ということなんです、それ以外に環境の話とか、車の選び方、あるいは



乗用車のエコドライブテキスト

乗用車の
エコドライブテキスト

交通エコロジー・モビリティ財団

乗用車のエコドライブテキスト

- 【目次】
- 1 燃費を良くするポイント 2
- 2 燃費を良くするポイント(1) 2
- 3 燃費を良くするポイント(2) 3
- 4 エコドライブの効果 4
- 5 エコドライブのポイント 4
- 6 エコドライブのポイント 5
- 7 エコドライブのポイント 5
- 8 エコドライブのポイント 5
- 9 エコドライブのポイント 5
- 10 エコドライブのポイント 5
- 11 エコドライブのポイント 5
- 12 エコドライブのポイント 5
- 13 エコドライブのポイント 5
- 14 エコドライブのポイント 5
- 15 エコドライブのポイント 5
- 16 エコドライブのポイント 5
- 17 エコドライブのポイント 5
- 18 エコドライブのポイント 5
- 19 エコドライブのポイント 5
- 20 エコドライブのポイント 5
- 21 エコドライブのポイント 5
- 22 エコドライブのポイント 5
- 23 エコドライブのポイント 5
- 24 エコドライブのポイント 5
- 25 エコドライブのポイント 5
- 26 エコドライブのポイント 5
- 27 エコドライブのポイント 5
- 28 エコドライブのポイント 5
- 29 エコドライブのポイント 5
- 30 エコドライブのポイント 5
- 31 エコドライブのポイント 5
- 32 エコドライブのポイント 5
- 33 エコドライブのポイント 5
- 34 エコドライブのポイント 5
- 35 エコドライブのポイント 5
- 36 エコドライブのポイント 5
- 37 エコドライブのポイント 5
- 38 エコドライブのポイント 5
- 39 エコドライブのポイント 5
- 40 エコドライブのポイント 5
- 41 エコドライブのポイント 5
- 42 エコドライブのポイント 5
- 43 エコドライブのポイント 5
- 44 エコドライブのポイント 5
- 45 エコドライブのポイント 5
- 46 エコドライブのポイント 5
- 47 エコドライブのポイント 5
- 48 エコドライブのポイント 5
- 49 エコドライブのポイント 5
- 50 エコドライブのポイント 5
- 51 エコドライブのポイント 5
- 52 エコドライブのポイント 5
- 53 エコドライブのポイント 5
- 54 エコドライブのポイント 5
- 55 エコドライブのポイント 5
- 56 エコドライブのポイント 5
- 57 エコドライブのポイント 5
- 58 エコドライブのポイント 5
- 59 エコドライブのポイント 5
- 60 エコドライブのポイント 5
- 61 エコドライブのポイント 5
- 62 エコドライブのポイント 5
- 63 エコドライブのポイント 5
- 64 エコドライブのポイント 5
- 65 エコドライブのポイント 5
- 66 エコドライブのポイント 5
- 67 エコドライブのポイント 5
- 68 エコドライブのポイント 5
- 69 エコドライブのポイント 5
- 70 エコドライブのポイント 5
- 71 エコドライブのポイント 5
- 72 エコドライブのポイント 5
- 73 エコドライブのポイント 5
- 74 エコドライブのポイント 5
- 75 エコドライブのポイント 5
- 76 エコドライブのポイント 5
- 77 エコドライブのポイント 5
- 78 エコドライブのポイント 5
- 79 エコドライブのポイント 5
- 80 エコドライブのポイント 5
- 81 エコドライブのポイント 5
- 82 エコドライブのポイント 5
- 83 エコドライブのポイント 5
- 84 エコドライブのポイント 5
- 85 エコドライブのポイント 5
- 86 エコドライブのポイント 5
- 87 エコドライブのポイント 5
- 88 エコドライブのポイント 5
- 89 エコドライブのポイント 5
- 90 エコドライブのポイント 5
- 91 エコドライブのポイント 5
- 92 エコドライブのポイント 5
- 93 エコドライブのポイント 5
- 94 エコドライブのポイント 5
- 95 エコドライブのポイント 5
- 96 エコドライブのポイント 5
- 97 エコドライブのポイント 5
- 98 エコドライブのポイント 5
- 99 エコドライブのポイント 5
- 100 エコドライブのポイント 5

運転技術以外のエコというのもありますので、その辺を記載してございます。

これが認定を受けられた第1号の方、尼崎ドライビングスクールですね。この後、発表していただけるということですので。これが第1号になっております。そして修了証ですね。こういう形のものを受講した一般の方に提供を今現在しております。

こちらが10月から、9月、10月で教習会をやりまして、それを基にいろいろな申請書類をそろえていただいて、現在認定済みの団体が9団体ございます。今も毎週増えております。こういう形で、何とかこういう認定制度というものを通じて、各地方にエコドライブを学べる拠点をつくっていききたいなど、そういうふうに思っております。

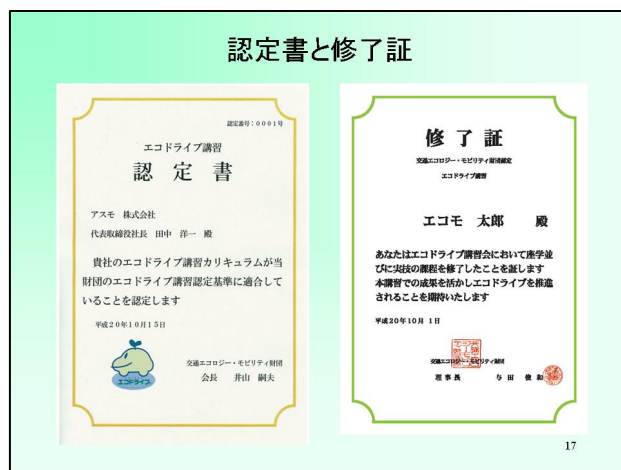
最後に、こういう認定制度を通じてエコドライブを普及させていくという、そのためにも、やはり関係者の皆様のご協力、ご支援、そういったものが欠かせません。今後、本日までご参加の皆さんを含めまして、こういった活動にご支援を賜りますことをお願いいたします。本日の発表とさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

司会 ありがとうございます。それではただ今のご発表につきまして、会場よりご質問はございますでしょうか。それでは中央の方、手を挙げていただきました。恐れ入りますが、お時間の関係上、手短にお願いできればと思います。なお、所属の団体名、それからお名前などを、差し支えなければちょうだいできればと思います。お願いいたします。

質問 私は群馬県館林市から来ました自動車教習所の者ですが、この35ページの乗用車のエコドライブ講習認定団体という下の表ですが、こちらの団体さんで行っている内容というのは、これは有償なんですか、それとも無償というか。その辺は……。

松田 基本的にこれはエコドライブの講習事業という形で皆さんやられていますので、有償ということが基本かと思えます。ただ、いくらでやるというようなあたりについては、私どものほうとしては認定を受けた団体に任せているというのが現状でございます。

質問 ありがとうございます。



乗用車のエコドライブ講習 認定団体

平成20年11月7日

認定番号	名 称	住 所	通 信 先
0001	尼崎ドライビングスクール	F660-0834 兵庫県姫路市北初島町13番地	(TEL) 06-6481-6006
0002	荒川区 環境連携部 環境課	F116-0002 東京都荒川区荒川2丁目1番5号 セックラ荒川ビル4階	(TEL) 03-3802-3111
0003	太平自動車学校	F011-0037 埼玉県飯沼市寺内高野1-1	(TEL) 018-845-1514 (FAX) 018-845-7994
0004	福業久留米自動車教習所	F203-0053 東京都東久留米市本町1-16-45	(TEL) 042-471-2915 (FAX) 042-475-3011
0005	マシナリ化成システム大塚	F562-0058 埼玉県大塚市菅安町3-16	(TEL) 0584-78-4407 (FAX) 0584-81-4666
0006	大塚部島自動車学校	F534-0022 大塚市大塚部島区部島中通1-14-15	(TEL) 06-6922-1131 (FAX) 06-6921-5032
0007	倉敷自動車教習所	F710-0803 岡山県倉敷市中島2236-100	(TEL) 086-465-9222 (FAX) 086-465-5653
0008	マシナリ化成システム鹿児島校	F892-0035 鹿児島県鹿児島市冷水町32-1	(TEL) 099-226-1234 (FAX) 099-226-2931
0009	日田ファインモータースクール	F330-0804 山口県大庄区堀の内町2-322-3	(TEL) 048-641-7185 (FAX) 048-641-3543
0010			

司会 ありがとうございます。そのほかご質問がございます方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

それではここで10分間の休憩を取らせていただければと思います。再開は、皆さま、お時計を確認していただきまして、今より約10分後となりますので、よろしくお願いたします。なお、ロビーにおきまして、パネルの展示、および先ほどご発表いただきました谷口様の書籍、『エコドライブ運転術』を販売しておりますので、ぜひご覧ください。

<休憩>

③テックエンジニアリング株式会社

司会 それでは、お時間となりましたので再開させていただきます。後半は、エコドライブ取り組みの実践事例についてご発表をお願いいたします。

初めに、テックエンジニアリング株式会社総務部経営企画グループ部長 鈴木一弘様より、テックエンジニアリング全社エコドライブ取組について、ご発表をお願いいたします。同社では、業務用車両におけるエコドライブを進めていらっしゃいます。また、環境省と独立行政法人環境再生保全機構が主催しているエコドライブコンテストにおいて表彰されるなど、さまざまな取り組みを展開されています。それでは鈴木様、よろしくをお願いいたします。

鈴木 皆さま、こんにちは。テックエンジニアリングの鈴木と申します。先ほど来から、財団法人省エネセンターとか、エコモ財団とか、いろいろなお話を聞きました。もう少しこの話を最初に聞いていれば、私どもももっと展開が楽だったかと、今つくづく思っている次第でございます。短い時間ではございますが、弊社の取り組みについてご紹介を差し上げたいと思います。


まず、テックエンジニアリングといっても、皆さん、ちょっとぴんとこないと思いますので、弊社をご紹介させていただきます。弊社、東芝グループの東芝テック、皆さん多分、コンビニとかにお買い物に行くと、最後にお金を払うときに TEC というマークをご覧になると思いますが、POS を主にやっている会社でございます。そのメンテナンスを扱っている企業でございます。弊社の特性としまして、全国に支社、支店、約 14 カ所、母店がありまして、サービスステーションと言われていたところが全国 121 カ所ございます。これだけ日本国中に分布しているという事業特性があるわけでございます。

そんな中で、今、弊社が抱えている社有車の保有、約 956 台の車を保有しているわけです。それぞれ、我々も企業として努力の中で、低排気ガス車を導入したりしていろいろな環境には取り組んでまいりましたが、今、ご多分に漏れず当社の燃料費が 2005 年で約 2 億 5,000 万、2006 年は 2 億 8,000 万近くと、非常にコストというものの大きな影響にはなっているわけでございます。

Customer Satisfaction Oriented Company

テックエンジニアリング株式会社 概要紹介

設立年月日 1973年11月
 社長 犬伏浩
 資本金 2億円
 売上高 433億円(2007年度)
 従業員数 1,985名(2008年4月)
 本社所在地 東京都江東区木場5-8-40



事業内容 流通情報システムを主体とした各種システムの企画、設計・開発、導入・設置、運用・サポートまでの総合的なサービスの提供

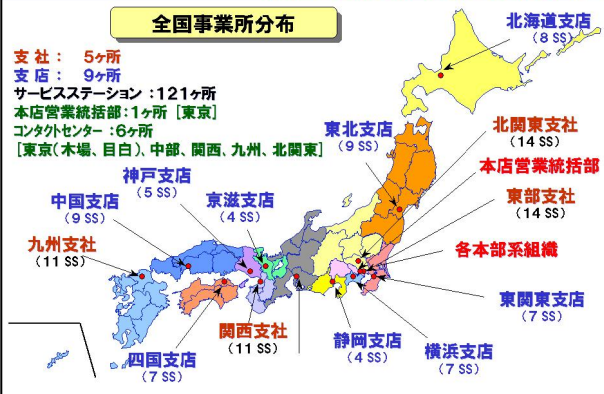
- サポートサービス
 - システムの維持・管理に関する定期保守サービス
 - システムの異常時における障害復旧サービス
 - システム構築に関する導入及び運用サポートサービス
- ソリューションサービス
 - ネットワークの企画、設計から管理までのソリューションサービス
 - ITによる戦略的アウトソーシングサービス
- 機器、サプライ等の販売

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

全国事業所分布

支社：5ヶ所
 支店：9ヶ所
 サービスステーション：121ヶ所
 本店営業統括部：1ヶ所 [東京]
 コンタクトセンター：6ヶ所
 [東京(本場、目白)、中部、関西、九州、北関東]



北海道支店 (8 SS)
 東北支店 (9 SS)
 北関東支社 (14 SS)
 東部支社 (14 SS)
 東関東支店 (7 SS)
 横濱支店 (7 SS)
 静岡支店 (4 SS)
 関西支社 (11 SS)
 四国支店 (7 SS)
 九州支社 (11 SS)
 中国支店 (9 SS)
 神戸支店 (5 SS)
 京滋支店 (4 SS)

各本部系組織

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

弊社がどのようなときに、いわゆる社有車、我々ではサービスカーという呼び方をしておりますけれど、サービスカーを使うかという、日本国中に約 35 万人のお客さま、それから約 280 万台の POS および流通機器が全国にございまして、そのお客さまから運用の問い合わせですとか、導入してくれとか、壊れたというようなことのお話が弊社のほうに入るわけでございます。もちろん弊社としてはヘルプデスクとリモート監視ということで、ネットワークを使ってメンテナンスもしているわけですが、どうしてもサービスマンが出ていかなければならない部分、この部分で、弊社の場合はサービスカーを使用するというシーンが発生するわけでございます。この辺をなんとかコスト的に、先ほどの 3 億近いコストというのも吸収していかなければならないという現状もあります。

もう一つは風土的な背景で、先ほど申しあげたとおり、我々、大きく言えば東芝グループの中で、経営理念の中で、やはり CSR。「POS は、もはや社会インフラ」と私、書きましたけれども、電気、水道、ガス、POS と、この辺にもう、社会インフラ的に POS は入ってくるんじゃないかと。昨今、新潟の地震なんかでも、テレビのニュースで、セブンイレブンがいち早くお店をやりました、発電機です。でも使っているのは、TEC の POS でした。POS がないと商売ができない。被災者の方に対しても夢と希望を与えられない。もはや POS は社会的インフラなんだと。そんな POS を相手にしている会社として、やはり社会貢献、それから環境貢献というのが大事なんだという、そういう経営理念を持っているわけでございます。

ですから我々も CSR という体系の中で、

Customer Satisfaction Oriented Company

社有車保有概要

車種	台数
バン(貨物車両)	926
ADバン	745
パネットバン(ワンボックスタイプ)	28
プロボックスバン	135
カロラバン	18
普通車	15
3輪バイク	13
軽自動車	2
現在の社有車台数	956



◆低排気ガス車について(956台中、866台が適合)

区分	台数	メーカー
低排出ガス車(平成12年基準排出ガス25%低減レベル)	603台	Y11(ニッサン)
低排出ガス車(平成17年基準排出ガス75%低減レベル)	139台	Y12(ニッサン)
低排出ガス車(平成17年基準排出ガス50%低減レベル)	124台	INCP50(トヨタ)

当社の燃料費は、(05年度)2億4600万円、(06年度)2億7400万円と増加傾向

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

主要業務における社有車の使用シーン



355(千)店舗
2,772(千)台数

- カスタマエンジニア訪問 (オンサイトコール、設置・立上等々)
- ヘルプデスク 運用監視 リモート保守 ウィルス監視 ネットワーク監視 等々
- 運用問合せ 点検依頼 導入依頼 障害対応依頼 等々
- コールディスプレイ 各種作業指示

TEコンタクトセンター、各地サービスステーション

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

グループ員としての CSR推進の義務

私たちの約束

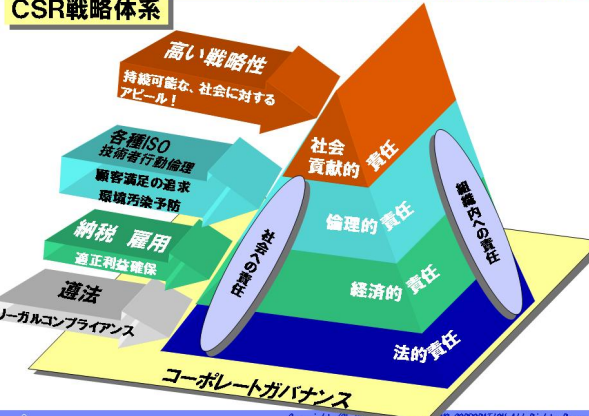
- 私たちは、お客様にとっての価値創造を使命に発し、世界のベストパートナーと共に、優れた技術により、確かな品質・性能と高い信頼性をもつ商品・サービスをタイムリーに提供します。
- 私たちは、社員一人ひとりを尊重し、それぞれの能力向上に努め、公正かつ適切な評価・処遇を実施すると共に、自由闊達で健全な組織づくりと、真摯にやり続ける強いプロ意識をつくり出します。
- 私たちは、社会企業市民として、高い倫理観と連帯の精神をもち、社会の発展に貢献すると共に、その文化・歴史を尊重し、地球社会の発展に貢献します。
- 私たちは、人々の安全・健康と、地球資源の保全・保護のために、すべての事業活動において環境への配慮を徹底します。
- 私たちは、企業活動の健全化を目指し、健全で持続可能な基盤に、経営戦略などへの積極的参画、不断の組織改革、並びに、適切な利益の確保と配分に努め、これにより株主の期待に応えます。

ファクター1
東芝テックグループの経営理念
POSは、もはや社会インフラ

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

CSR戦略体系



高い戦略性
持続可能な、社会に対するアピール!

各種ISO 技術者行動倫理
顧客満足度の追求
環境汚染予防

納税 雇用
適正利益確保

違法
リーガルコンプライアンス

社会貢献的責任
倫理的責任
経済的責任
法的責任

コーポレートガバナンス

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

もちろん遵法は当然のことでございます。それから、納税・雇用も当たり前。それから倫理的、これも私ども、後から説明しますが、各種の ISO を取っております。その上でやはり、もう少し一歩進んだ社会的な貢献、こういう責任も企業としては持たなきゃいけないという理念があります。

それから、ISO でございますが、多分皆さん、企業の方が今日はたくさんいらっやっていると申すと思いますが、企業はいろんな ISO をやはりビジネス上、取らざるを得ません。これを全部ばらばらにやっていると、えらい騒ぎになりますので、私は一応、ISO 管理責任者という立場で、統合マネジメントというシステムを構築しまして、すべての ISO は一本にしてあります。ですから管理責任者は私一人です。マネジメント、システムは一つ、マニュアルも一本、こういう形で、情報セキュリティから、もちろん品質環境から始まって、すべてのマネジメントを一本にしたという背景があります。

そこで大事にしたのは、やっぱり皆さんもそうでしょうけれど、私たちの持っている製品、サービス、活動、これでお客さんを満足させるのは当たり前。環境に対してどう優しく貢献できるか。紙、ゴミ、電気をやっても、少しずつ電気を消すだけですよね。だけど、僕たちが持っている製品、サービスで、どうやって環境貢献できるか。ですから、我々は修理屋ですから、1回で直らない修理を1回で直すことによって、これはもちろんお客さんにも喜んでもらえるし、環境にもいいわけです。ですから社有車の使用という環境側面を持っている中で、複数、何度も修理に行くようなことを、1回でやることによって、品質にも環境にも優しいということで、今までは取り組んできていたわけでございます。

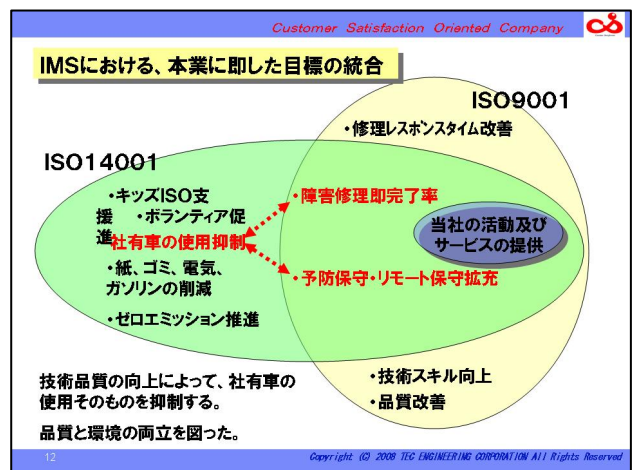
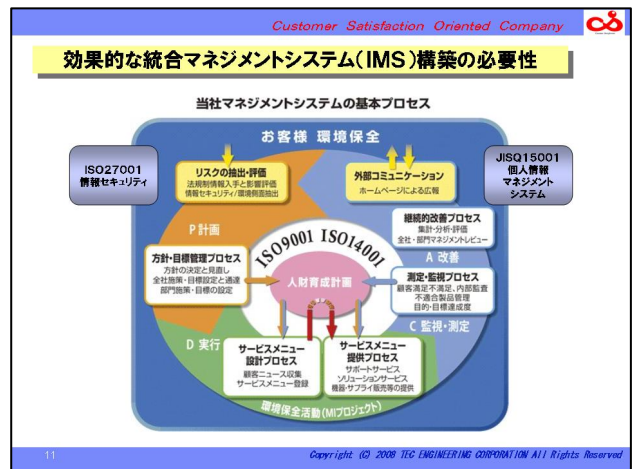
ここまでは良かったんですが、世の中が変わっちゃいまして、会社の自動車を……。これはある県の入札の条件でございますが、いわゆる「アイドリングストップを励行しろ」とか「エコドライブをやってください」というのが多分、こういう入札条件になってきているわけです。これで私ども、さっきみたいに「1回で直すことにして、環境に配慮していますよ」だけでは済まな

Customer Satisfaction Oriented Company

当社のISO認証取得状況

品質マネジメントシステム(QMS) ISO9001		
1997年3月	サービス部品管理業務でISO-9002認証取得	
1999年3月	全社全業務でISO-9001認証取得	
2000年12月	ISO9001:2000 国内最初に認証取得	
2008年10月	ISO9001:2008 国内最初に適合証明取得	
環境マネジメントシステム(EMS) ISO14001		
2004年10月	ISO14001:2004 全社全業務で認証取得	
情報セキュリティマネジメントシステム(ISMS) ISO27001		
2005年3月	ISMS(ISO27001) コンタクトセンターにて認証取得	
JIS Q 15001 : 個人情報マネジメントシステム		
全社全業務で認証取得		

Copyright. (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved



なくなってしまったという背景がございます。

ちょっとこれ、ポーター風（ファイブフォース分析）にまとめてみましたけれど、やっぱり環境配慮契約法なんていうのが去年の11月に施行されてしまいました。私どもも「エコドライブをやっています」って実は言っているんですけど、行政の方は「エコドライブをやっている証明を見せてくれ」みたいなことを言われるんですね。先ほどずっとお話を聞いていたんですけど、「エコドライブやっていますよ」「じゃあ、その証明は？」って言われて、非常に難しかったというのが背景にあります。もちろん省エネ改正法、CO₂排出量を測定しろ、こういう法の脅威というのがあります。もちろんその逆に、お客さまは「すぐ来い」「早く来い」「絶対、来い」なんです。私どもは、行かねばならない。だけど、エコドライブで、車の移動を減らさ

なきゃいけない。その矛盾の中で我々が選択したのが、「エコドライブだよ。これしかないよね」ということで、エコドライブの推進を決意したわけでございます。

2007年4月に、先ほどテキストとかがありましたけれど、「10のすすめ」とか、いろんなものを啓蒙して、「みんな、エコドライブ頑張るぞ」というのを全社員にアナウンスしたわけでございますが、結局、笛吹けど踊らずというのが現状でした。なぜかなど。現場のCE、私どものカスタマー・エンジニアであります。ここを巻き込むにはどんなリスクが、解決しなきゃならないリスクがどのくらいあるのかなということ、FMEAをかけて、いろいろ、どんな問題があるかということをやりました。

まず、一つはインセンティブというのも大事なことかなと。それから、それによっての

Customer Satisfaction Oriented Company

多様化するステークホルダーの要求

—地方自治法施行令—
(一般競争入札の参加資格)
第167条の4 普通地方公共団体は、特別の理由がある場合を除く。一般競争入札に当該入札に係る契約を締結する能力を有しない者及び破産者で復権を得ない者を参加させることができない。

2 普通地方公共団体は、次の各号の一に該当すると認められる者をその事実があつた後2年間（当該入札の締結後）に当該入札に係る契約を締結することを禁ずる。

業務使用自動車への環境配慮が地方自治体の入札条件に！

(3) 廃札者が契約を締結すること又は契約者が契約を履行することを妨げた者
(4) 地方自治法第234条の2第1項【注5】の規定による監督又は検査の実施に当たり職員職務の執行を妨げた者
(5) 正当な理由がなく契約を履行しなかつた者
(6) 前各号の一に該当する事実があつた後2年を経過しない者を契約の履行に当たり代

(サービスレベルの観点)
第91条 公が提供するプリンターサービスの範囲、内容および品質となる事項に関するサービスの品質の確保について、あらかじめ当該サービスレベル協定書を締結する。

(物品納入時等の自動車の使用)
第14条 公は、物品納入時等に自動車を使用する場合は、アイドリング・ストップを走行するとともに、経済速度での運転等環境にやさしい運転に努めるものとする。

14 Copyright © 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

社有車の使用抑制だけでは、解決出来ない問題の増加。

顧客(買い手)の脅威
・サービスレベルアグリーメント
・環境配慮の条件化(入札、契約条件)
・CSR要求
・買い手の環境保全活動への貢献要請

供給者の脅威
・原油高による燃料価格変動
・生産調整による供給量変動

既存競合同士の脅威
・原価、コストの上昇
・利益率の減少
・環境配慮への証明
・CSRへの取組アピール
・LCMの可視化要求

代替の脅威
・ハイブリッド車導入要請
・バイオ燃料等
・モーターシフト等の波

自社でコントロール可能なエコドライブの推進を選択した。

新規参入(法改正)の脅威
・環境配慮契約法の進行
・チーム-6
・省エネ改正法(Co2排出量の測定)
・地方自治体の削減条例化

15 Copyright © 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

エコドライブの社内推進実施(2007年4月~)

エコドライブ推進の目的は？
地球市民意識の醸成として
二酸化炭素(CO2)は温暖化の主要な原因であり、地球温暖化防止のためには、その排出削減が不可欠であり、多くの企業・地方自治体で取り組んでいます。
— 購買者の要請も増加 — 売上変動の要因も増加

エコドライブの省エネ効果は？
エコドライブの普及により、自動車燃費はかなりの量が削減されます。
【例】乗用車(軽自動車)の燃費を比較して、エコドライブ(スタートストップ)の実績により、1年間に約10%の燃費削減(約10万円)の削減効果が期待できます。

ポイント	燃費削減率(%)	CO2削減量(kg-CO2)	省エネ効果(節約費用)
7月1日(日)開始	5%	137	6,981
燃費削減率(平均値)	2.5	6	309
平均年間燃費削減率(平均値)	20	54	2,790
燃費削減率(平均値)	21	50	2,550
燃費削減率(平均値)	51	150	6,171
燃費削減率(平均値)	22	9	394
燃費削減率(平均値)	11	26	1,320
燃費削減率(平均値)	6	12	600
燃費削減率(平均値)	16.1	93	2,034

ポスターや教育テキストで展開を図ったが・・・

16 Copyright © 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company

エコドライブの推進浸透の為の、リスク分析

Pri-FMEA Template
Project Risk Assessment

現場のCEを巻き込む為には、どんなリスクを解決する必要があるか？

タスク	リスク(失敗モード)	原因	発生頻度	影響		リスク低減プラン							
				ローカル影響	エンド影響	対策	責任者/期日	費用	Time	リスク度			
全社展開	サービスレベルに合わない	広くて発生頻度が高い	4	燃費削減が低い	燃費削減が低い	エコドライブ推進	6月	4	1	8			
エリア別	サービスレベルに合わない	コストが合わない	4	サービスレベルの低下	燃費削減が低い	サービスレベルの低下	燃費削減	4	4	4	128		
エリア別	サービスレベルに合わない	燃費削減が低い	2	コストが合わない	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	2	4	6	40		
エコドライブ推進	燃費削減が低い	燃費削減が低い	2	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	7月	2	1	2	8	
燃費削減	燃費削減が低い	燃費削減が低い	4	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	7月	4	1	2	16	
燃費削減	燃費削減が低い	燃費削減が低い	8	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	8/10	8	6	2	288	
燃費削減	燃費削減が低い	燃費削減が低い	2	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	燃費削減	2	1	2	8	
燃費削減	燃費削減が低い	燃費削減が低い	8	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	燃費削減	8/10	6	1	4	48
燃費削減	燃費削減が低い	燃費削減が低い	2	燃費削減が低い	燃費削減が低い	燃費削減	燃費削減	燃費削減	8/10	2	4	6	40

社外コンテストの利用、社内キャンペーンによるモチベーションUP、データ集計のシステム化による負担軽減がキーワード

17 Copyright © 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

モチベーション。いわゆる仕掛けと仕組み、ここを両方つくりないと駄目だなということで、細かいことを言えば、データ集計をシステム化しようとか、いろいろ負担軽減の考えが浮かんだわけでございます。

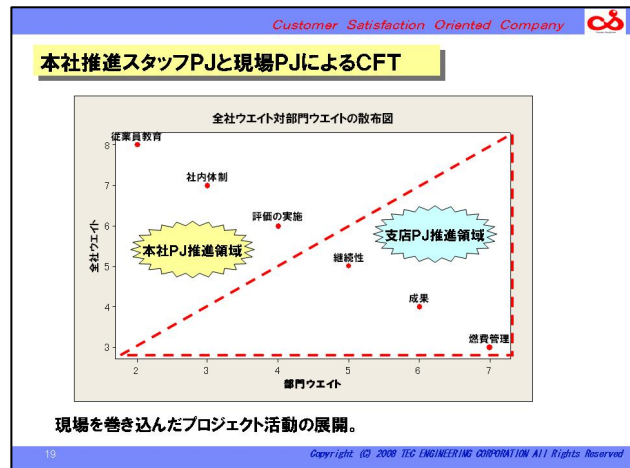
実際どうやったかという一例でございますが、私ども本社のスタッフと現場（支社店やサービスステーション）で、共同プロジェクトを組みました。弊社では、シックスシグマを使

って経営変革に取り組んでおりますので、社内の組織でプロジェクトを立ち上げます。現場がやる部分、それから本社がやる部分の役割分担を決め、本社はキャンペーンをやってみようということになりました。社内のキャンペーンですから、社員にとってはなるべくわずらわしさのない簡便な報告システムを作り、そこに数値さえ入力して提出すれば自動集計ができて、ベストエコドライブ賞を選出するという、サービスステーション対抗戦みたいなキャンペーンを展開いたしました。

入力を簡単にするために、情報システム部が社有車管理システムを構築し、サービスカー全てに対してナンバーや使用者を登録して、走行距離・燃費を管理できるシステムを作りました。

一方現場では、(弊社では、京都と滋賀をくっつけて京滋支店という呼び方をします) 京滋の例でございますが、実際の燃費をサービスステーション別で計ったり、プロセスマップ・C&E マトリクスといったツールを使って分析をして、何が効いた、効かなかったという測定を実施しました。

その結果、すべてのサービスステーションで平均燃費が上がって、分散分析でも問題なくそれは証明されたわけでございます。その結果、推定年額ですが約1,600万円、金額的



Customer Satisfaction Oriented Company

本社サイド: キャンペーンの企画と広報

評価項目	評価内容
1. 申請回数	1層層分の得意顧客すべての申請書が揃っていないはOK (66の社庫が10あると、5社以上申請書が揃っていないはNGとする)
2. 具体的な実行内容	エコドライブ実施率(具体的に何社も)が記録されているはOK
3. 効果	燃費削減(走行距離/燃費量)が、前1ヶ月に前2ヶ月と比べればOK (エコドライブ実施率、燃費削減率も参照)
4. 燃費削減率	燃費削減(前2ヶ月燃費/前1ヶ月燃費)が、5.0%以上であればOK (燃費削減率: エコドライブ実施率による燃費削減率も参照)

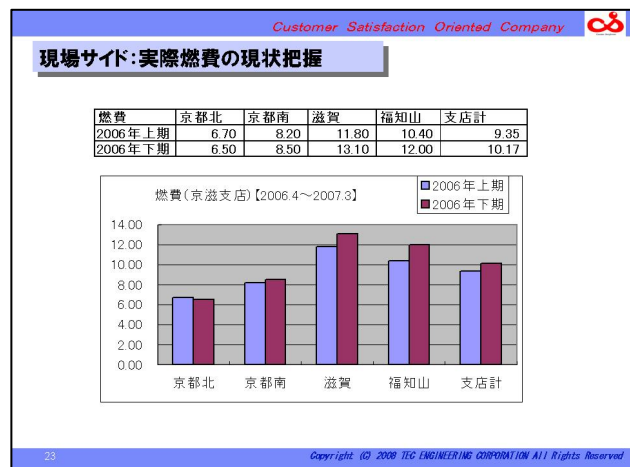
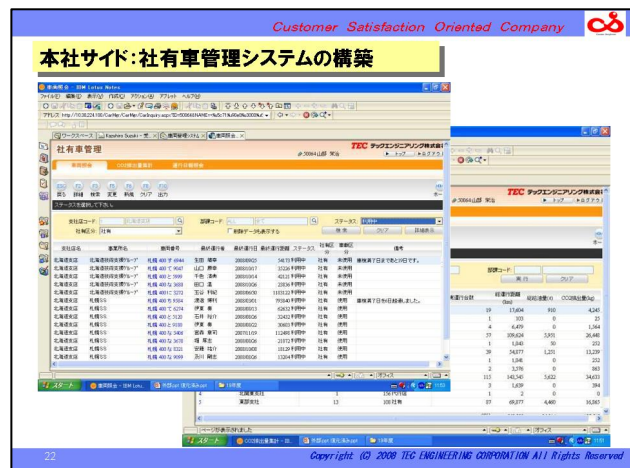
評価項目	評価内容
5. SPATA力状況	入力数値と、燃費管理システムデータの適合性があること
6. 燃費削減率(燃費)	「燃費削減率」と、前1ヶ月の燃費削減率(燃費削減率)を考慮し、下記の昇格(合格)で評価する。

燃費削減率 (10名未満) / キャンペーン参加2ヶ月燃費 / 前1ヶ月燃費	3成	5成	6成	7成	10成
燃費削減率	5~10%	10~15%	15~18%	18~19%	20%以上

燃費削減率 (20名以上) / 燃費削減率(燃費) / キャンペーン参加2ヶ月燃費	0成	10成	15成	19成	20成
燃費削減率	90~99%	100~100%	110~110%	119~119%	200%以上

上記燃費削減率、燃費削減率(燃費)は、燃費削減率(燃費)を考慮し、下記の昇格(合格)で評価する。
上記燃費削減率(燃費)は、燃費削減率(燃費)を考慮し、下記の昇格(合格)で評価する。

Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

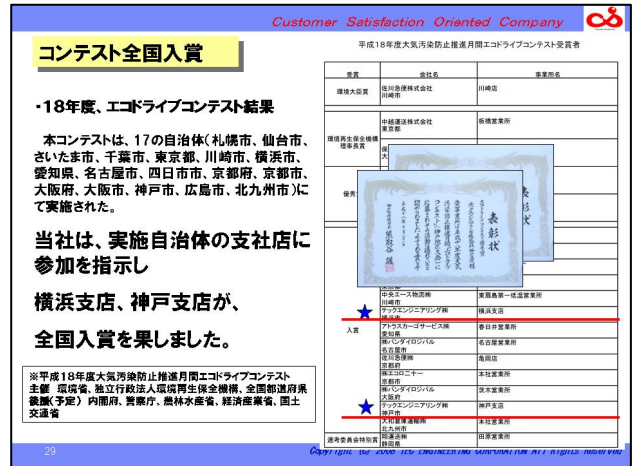
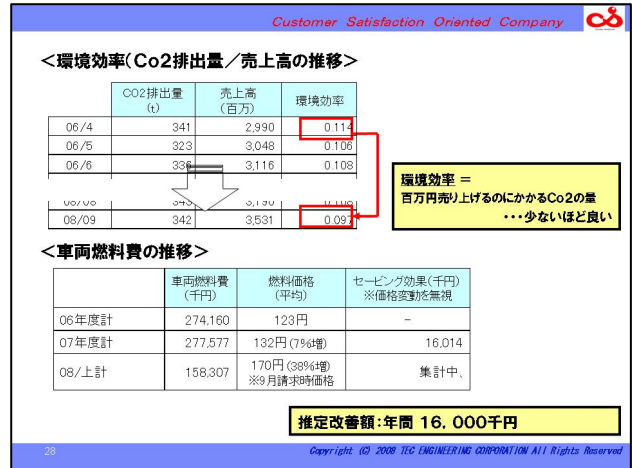
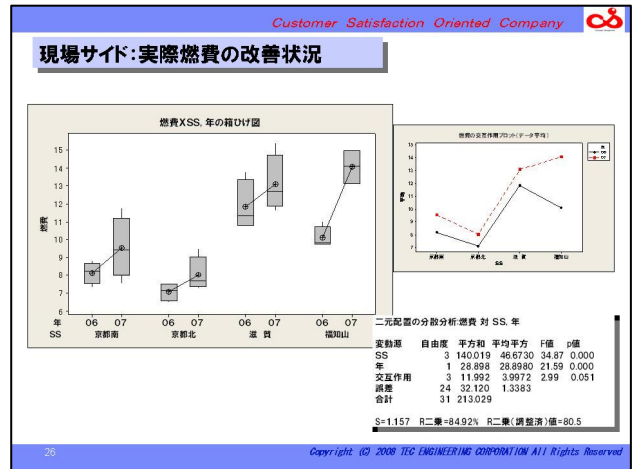
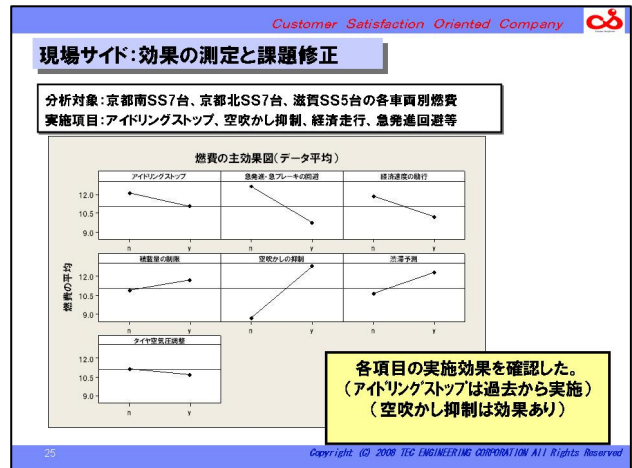


には改善、コスト改善ができました。今、2008年度は、実は燃料代が、皆さんご存じのとおり、これだけ乱高下しているんで、まだ集計が終わりませんが、同様、1,000万円以上のコスト削減にはつながってきただろうと思っております。

もう一ついいところは、先ほどご紹介いただきましたとおり、エコドライブコンテストというのがありました。ここへエントリーするというので、さらに外部のコンテストという力を借りて、先ほどの社内のキャンペーンとシナジー効果が表れました。18年度は神戸と横浜支店が全国入賞を果たさせていただいて、昨年は京滋支店が全国入賞しました。おととい、今年度が発表になりましたけれど、残念ながら今年度はどこも入賞できませんでした。これは逆にいうと、全部が常態化したので、よほど何かここからアクティビティー

を変えない限り、もう入賞できないのかなということにはなっております。ぜひ、こちらにお集まりの企業さんが、来年このコンテストで入賞される方が出てくるといいかなと思っております。こんなことをやりながら効果的な……、それでおかげさまで、新聞で紹介されたり、そういった意味での企業のブランドというものの向上にも一役買ったということがあります。

そのほか、その付帯効果で、実は女子社員の制服なんかもリニューアル。これは当初、悪用防止の為はさみを入れて捨てなさいということだったんですけど、もったいないよね、再利用できないかという意見も出まして、素材別にリサイクルを実現しました。(ウールのベスト・スカートは土に還る植木鉢に、ブラウスは軍手に)。これらのリサイクル品は、国土交通省外郭団体の都市緑化基金様が運営



する緑化イベントで配られる植木と一緒に配ったり、各自治体が運営する環境イベントで来場者の皆さんにプレゼントするという活動にも発展しました。

それからもう一つは、我々企業も地球市民として子どもたちへの環境教育に取り組んでいかなければなりません。弊社は以前から環境教育プログラム KIDS ISO14000 を支援しておりますが、6 月には、外務省・経済産業省の支援を受け、中東クウェートでの KIDS ISO 導入を支援してまいりました。中東とは、油だけの付き合いではなく、環境をテーマにした協働もできるのではないかとということで、カタールやアブダビなど、石油以外で日本との交流をやっていこうという活動が展開されようとしています。これもエコドライブへの取組みによるシナジー効果かもしれません。我々としては、未来を託す子どもたちのため


の活動ですが、冒頭申し上げたとおり、弊社は私たちの製品、サービス・アクティビティーで、お客さまや地球環境に対してどう貢献できるか、この一念で、このような活動を展開してきたわけです。

エコドライブは、これからますます社会としての取組みが進み、企業の取組みも積極的に進めるべき活動ですが、ぜひ企業としては社員のインセンティブとモチベーションをどう高めていくか、この辺についてご配慮され


ておくと、活動が非常にスムーズにいくのかなと思います、ひとつの事例としてお話をさせていただきました。

つたない、雑駁な話でございまして恐縮でございましたが、これで終わりにさせていただきます。ご清聴、ありがとうございました。


司会 鈴木様、どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご発表につきまして、会場よりご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは鈴木様、どうもありがとうございました。

Customer Satisfaction Oriented Company 


制服回収とリサイクル実績



ブラウス: 2,829着
ベスト・スカート: 1,740着



軍手: 2,000組
植木鉢: 4,000個



ベスト・スカートは、土に還る植木鉢に
ブラウスは、軍手に。

34 Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company 

ステークホルダー(地方自治体)への提供

全国の自治体環境イベントを通じ、当社リサイクル品の提供等、環境保全活動に貢献中です。



08北九州 06石川 08福島
08栃木 07千葉
06静岡 06神奈川 06東京

35 Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

Customer Satisfaction Oriented Company 

未来を託す子供たちのために



湘えるインクの紹介
会人小学校
府中第10小学校
日野町小学校

東京都との協働による、都内を中心とした
小学校への出前授業を継続的に実施しています。

37 Copyright (C) 2008 TEC ENGINEERING CORPORATION All Rights Reserved

指す中で、「環境交通のまち・あらかわ」を目指して進めています。「つくる・つなぐ・つむぐ」というのを目指しおまして、今、取り組んでいます。それで、ここに書いてある南千住地区汐入地域を重点地域として、荒川区全体に広げている。実はエコドライブ教習会も、この南千住地区の汐入地域というところでコースを設定して実施しているところがございます。

人にも地球にも地域にも優しい「環境交通のまち・あらかわ」ということで、6 つほど出ておりますが、かしこいクルマの使い方による CO₂ の削減、この部分で今回、エコドライブ教習会に取り組んでいるところがございます。それから、駅まで気軽に行けて楽に乗り継げる公共交通機関であるとか、歩いて楽しい魅力的な街区の創出、地域の活性化と賑わいの醸成、地域交通への再生可能エネルギー導入、区民参加による環境交通まちづくりの推進というような形で「環境交通のまち・あらかわ」を進めているところがございます。

平成 19 年でございますが、国土交通省の環境行動計画モデル事業（EST モデル事業）の地域に指定されておまして、19 年、20 年、21 年、来年までの 3 年間、指定地域になっているところがございます。

「環境交通のまち・あらかわ」の具体的な取り組みでございます。初年度、昨年度でございますが、平成 19 年度は交通実態調査の実施、交通情報提供システムの検討、それと、ここに書いてあります環境交通省エネルギー詳細ビジョンの策定をいたしました。このビジョンの中で、実は 20 年度、21 年度、今年、来年ですが、運輸部門における CO₂ 対前年比 1%削減という具体的な数値目標を掲げてございます。これに取り組むにあたって、大きな 3 つの施策として、エコドライブの促進、

「環境交通のまち・あらかわ」を目指して
区を中心として取組を進める重点地域
「つくる・つなぐ・つむぐ」
～汐入地域でつくる、区内他地域とつなぐ、荒川区全体でつむぐ

荒川区全体で「あらかわ環境交通」の取組を進める一方、長期にわたり進めるためにも、まずは地域の変化が大きい汐入地域を起点として環境交通施策を検討していく。

人にも地域にも地球にもやさしい
環境交通のまち あらかわ

重点地域を中心に荒川区で実現していく環境交通目標

1. かしこいクルマの使い方による CO₂ の削減
2. 駅まで気軽に行けて楽に乗り継げる公共交通
3. 歩いて楽しい魅力的な街区の創出
4. 地域の活性化と賑わいの醸成
5. 地域交通への再生可能エネルギー導入
6. 区民参加による環境交通まちづくりの推進

教育・参加・協働の仕組みづくり 地域と連携した環境交通まちづくり 総合的取組で大きく広げる

「国土交通省環境行動計画モデル事業（ESTモデル事業）」
選定地域

1. 札幌市 2. 仙台市
3. 柏市・流山市 4. 三郷市・八潮市
5. 高山市 6. 三重県
7. 豊田市 8. 京都府
9. 奈良県 10. 神戸市
11. 松山市 12. 八戸市
13. 神奈川県 14. 長野市
15. 新潟市 16. 石川県
17. 大阪市 18. 豊中市
19. 兵庫県 20. 広島市
21. 福山市 22. 荒川区 ※
23. 上越市 ※ 24. 静岡市 ※
25. 和歌山市 26. 神戸市 ※ 27. 松江市 ※ 28. 和歌山県

「環境交通のまち・あらかわ」の実現に向けた
初年度（平成19年度） 具体的な取組

交通実態調査の実施、交通情報提供システムの検討
荒川区環境交通 省エネルギー詳細ビジョン 作成等

2年目（平成20年度）
エコドライブ教習会、MM（モビリティ・マネジメント）、
カーシェアリングの導入促進等
目標：運輸部門におけるCO₂対前年比1%削減（詳細ビジョンより）

3年目（平成21年度）
エコドライブ教習会、MM（モビリティ・マネジメント）、
カーシェアリングの導入促進等をさらに促進
目標：運輸部門におけるCO₂対前年比1%削減（ 〃 ）

それからモビリティ・マネジメントの実施、カーシェアリングの導入促進の3つを重点施策にいたしまして、さまざまな施策を今、打っているところでございます。

先ほど説明しましたが、20年度の重点施策、を簡単に説明すると、カーシェアリングの導入支援では、多分全国的にも初めてだと思いますが、初期登録費用にかかわる助成金を導入支援の一貫として進めているところでございます。

それから2つ目、エコドライブにかかわる部分がありますが、アイドリング装置の導入支援についても始めてございます。1件、限度額3万円、3分の1という助成でございませう。

それから3つ目が「環境交通のまち・あらかわニュース」ということで、モビリティ・マネジメントの実施で、今年の9月に新聞に折込みを入れまして、普段の交通についてコミュニケーションアンケート等を使って、自発的に区民の皆さんに考えていただくということで、7万世帯に配布をしたところでございます。これを読んでいただいた区民の皆さま方に、交通エコライフについて自発的に考えていただくという形で行いました。今、機会を設けて、お手紙をお返しいただいた人たちに対して、さまざまな考える企画提案をしているところでございます。

主題であります、本年度のエコドライブの取り組みについてでございます。取り組みの概要でもございますが、私どもの区は、まず区の中でインストラクターの養成講習会を、先ほどお話がありました省エネルギーセンターにご協力を頂きまして、開催をさせていただきました。対象としたのは、区の職員と区内の運輸事業者という方々を対象といたしまして、インストラクターの資格をまず取って

平成20年度の重点取組について

- カーシェアリングの導入支援
- エコドライブの促進
- モビリティマネジメント(MM)の実施

14

カーシェアリングの導入支援

助成金による支援

会員登録の際に必要な初期経費(登録料、カード発行費用)の一部を助成する。

- 補助限度額:5,000円/件
- ステーションは南千住汐入、(2ヶ所)熊野前の計3箇所に7台が配置



15

アイドリングストップ装置の導入支援

助成金による支援

アイドリングストップ装置の購入及び装着に要する費用の一部(1/3)を助成する。

- 補助限度額:30,000円/件



16

「環境交通のまち あらかわ ニュース」の発行 (モビリティ・マネジメント(MM)の実施)

OMMとは

普段の交通行動について、コミュニケーションアンケートへの記載を行ってもらうことを通し、自発的に考えてもらい、環境的に望ましい交通行動への転換を図る。

○対象

荒川区全域

○方法

6大新聞紙に一声に情報誌を折込みにて

配布。

この情報誌読んでもらうことにより、区民が「交通エコライフ」について自発的に考える機会を設ける。

○募集

情報誌に添付されている応募ハガキによって募集。



「環境交通のまち あらかわNEWS創刊号」
(9月14日朝刊折込にて配布)

17

いただくという形で準備を始めさせていただいてございます。

実は東京都のほうでもエコドライブの普及が今年度から事業化されまして、東京都内に 62 の市区町村がございますが、地方公共団体がエコドライブ教習会をやっているのは、今年度については私どもだけです。東京都から先駆的なモデル事業地域の指定を受けまして、東京都も省エネルギーセンターと協力して、指定自動車教習所 52 カ所の教官をインストラクターとして養成してございます。それから荒川区で独自で、先ほど申し上げた運輸事業者や区職員を対象にして養成した、そういうインストラクターの方々にご協力を頂いて、今年度、モデル事業という形で東京都の支援を受けながらエコドライブの教習会を開催したところがございます。

具体的にインストラクター養成教習会のほうは全部で 14 名です。まずはトラック協会の荒川支部、実際には青年部の方々に、ほとんどの方が 30 代の方々です。それから区内のタクシー事業者が 2 人。荒川区はコミュニティバスを運行しておりますので、その事業者からも。それから区の職員が 3 人。環境交通の支援の事業者が 1 人。それから、東京都の関係で指定自動車教習所協会から 3 名ということで、1 日 8 時間を 2 日間、6 月と 8 月の 2 日間にわたって、省エネルギーセンターのご協力を得て、まずエコドライブのインストラクター養成の教習をさせていただきました。

これで準備ができあがりまして、区として区に在住・在勤の方々を対象としたエコドライブ教習会を開こうという形で企画をしたところがございます。基本的には午前、午後という形で、オリエンテーション、それから先ほど出ていましたように通常走行、その後講義、エコドライブの運転技術、若干の休憩を挟みましてエコド

20年度のエコドライブの取組概要

○荒川区エコドライブ
インストラクター養成教習会



○荒川区エコドライブ教習会

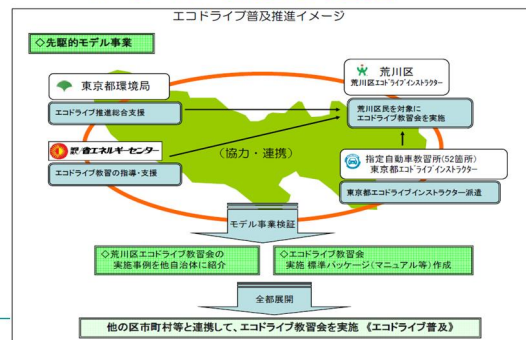
- ・区職員
- ・区民
- ・事業者

○カーナビゲーション利用者
エコドライブアンケート



19

東京都と荒川区の エコドライブ普及の連携



20

荒川区エコドライブインストラクター養成教習会

- 受講者 14名
- (社)東京都トラック協会荒川支部 4名
 - 荒川区内タクシー事業者 2名
 - 荒川区コミュニティバス事業者 1名
 - 荒川区職員 3名
 - 荒川区環境交通支援事業者 1名
 - 指定自動車教習所協会 3名(東京都)

- 日程
- 1日目: 6月28日(土)
 - 2日目: 8月30日(土)
- 企画・支援
- (財)省エネルギーセンター



21

荒川区エコドライブ教習会の企画

- カリキュラム 3時間半
- 9:00 13:30 開始、オリエンテーション
 - 9:15 13:45 通常走行
 - 10:00 14:30 講義Ⅰ(エコドライブの運転技術)
 - 10:30 15:00 休憩
 - 10:40 15:10 エコドライブ走行
 - 11:40 16:10 講義Ⅱ(エコドライブ補足)
 - 12:10 16:40 結果レビュー
 - 12:25 16:55 アンケート
 - 12:30 17:00 終了

- 教習ルート
- 都立汐入公園周辺ルート



22

ライブによる走行、講義その2でエコドライブの補足、それから環境に関すること、私どもは環境課ですので、そういう地球環境にかかわる形などのお話をさせていただいて、この間に実は結果の印刷をして、最後に結果レビュー、アンケート、終了という形でございます。教習のルートとしては、先ほど申しあげました重点地域であります都立汐入公園の周辺ルートで教習をさせていただいているというところでございます。

テキストについては、エコロジー・モビリティ財団作成のドライブテキストで、車については、レンタカーを区が借り上げてまして、ヴィッツを使用しているも、省エネセンター、エコモ財団型のものを、これは区のほうで購入いたしました。教習会の回数を多くやるものですから、機器をお借りするというのは非常に行ったり来たりで大変ですので購入をさせていただきました。それから修了証については、モビリティ財団発行の修了証を頂いてございます。荒川区エコドライブ講習会の認定の、先ほど出ておりましたように、第2号という形で、自治体では初めてだというふうに聞いてございます。

それから、教習会の運営の流れでございます。スタッフは、大体8時に集合でございます。それから打ち合わせをして、インストラクターの方々と一緒にコース確認、燃費計の操作の確認などをして、開催準備、午前中の部の教習が3時間半、9時から12時半。その後、昼食1時間を挟んで、午後1時半から5時までの間で午後の部をやりまして、最後にスタッフの反省会という形で、大体丸1日という形で、丸1日ということで、運営をしてございます。


運営スタッフはいたしまして、参加者が1回について15人です。車は4人しか乗れませんので、インストラクターがお1人ですから、あとは3人の方×5台ということですので、インストラクターの方が5人。それから、講義をしたり車両を誘導するメンバーが1人ずつで3名、それから受付と、先ほどの結果レビューのときの診断書の印刷のために1人という形というスタッフで運

○テキスト
「乗用車のエコドライブテキスト」
～交通エコロジー・モビリティ財団監修

○教習に使用する車
トヨタ社製ヴィッツ1,000cc
～トヨタレンタリース東京

○燃費計
テクトム社製「エコドライブ講習用車載機」
＜省エネセンター、交通エコモ財団型＞

○修了証
交通エコロジー・モビリティ財団発行の修了証
(乗用車のエコドライブ講習 認定第2号)

23

ブテキストで、車については、レンタカーを区が借り上げてまして、ヴィッツを使用しています。燃費計について

荒川区エコドライブ教習会の運営


○スケジュール


8:00～	8:05	集合
8:05～	8:30	スタッフ事前打合せ
8:30～	8:55	コース確認、燃費計操作
8:55～	9:00	開催準備
9:00～	12:30	教習<<午前の部>>
12:30～	13:30	昼食休憩
13:30～	17:00	教習<<午後の部>>
17:00～	17:30	スタッフ反省会
17:30		終了

24

○運営スタッフ

インストラクター	5名
講義、車両誘導	3名
受付、診断書印刷他	1名





25

営をしてございます。

これが実際に使ったもので、実は今までの中で一番燃費の改善が良かったというか、数字が高かった方で、40.6%の方を事例として挙げてございます。ただ、その後またやりましたら、その後は、もうお一方、さらにそういう方がいて、50%という方がいらっちゃったということでございます。

それから、これは区の内部でございますが。区の職員も実は、今は運転手さんが区にいるわけではなくて、車はあるけども職員が運転するということが多分にありますので、これはインストラクターの練習も兼ねてという形で、区の職員を対象にエコドライブ教習会を2回ほど実施してございます。開催場所とかやり方については、先ほどの例と全く同じ形で、午前、午後と各々3時間半かけてさせていただいたところでございます。それから、これは借りた車のところに張ってある案内で、エコドライブ教習第1号車。これが張ってある車がずっとその重点地域を通っていると、地元の方からも逆に「何をやっているんですか」って聞かれて、周知にもつながるといことで、これを毎回付けて乗っているところでございます。

それから教習会の概要でございますが、6回ほどさせていただきました。午前、午後、計12回、10月、11月。これは先ほどの、8月末までインストラクター養成の時間がありましたので、それ以降、日にちを空けて10、11月ということで、あと最後1回、26日水曜日、来週の水曜日がもう1回残っているところでございます。

実績でございます。11月6日、一つ前の15日は入っていませんが、これはインストラクターの派遣で延べ40人の方、トラック協会、タクシー協会、コミュニティバス、それから東京都の指定の関係で、指定教習所協会からも来ていただいております。

受講者は82人でございます。区内在住、在勤が59人、それから区内のタクシー事業者の方が5人、コミュニティバスの事業者が10人、その他という形で、平均改善率は先ほどの24%には追

区職員向けエコドライブ教習会

- 受講者 14名
 - 第1回：9月17日(土) 6名
 - 第2回：9月18日(土) 8名
- インストラクター 4名
 - 荒川区職員 3名
 - 荒川区環境交通支援事業者 1名

- 開催場所 都立汐入公園周辺ルート
- 協力 (財)省エネルギーセンター
東京都環境局



26

区民向けエコドライブ教習会

概要

- 開催日程
 - 10月 4日(土) 午前の部、午後の部
 - 10月15日(水) //
 - 10月25日(土) //
 - 11月 6日(木) //
 - 11月15日(土) //
 - 11月26日(水) //

- 定員 各回15名

○募集方法

荒川区報9月11日号、10月11日号に掲載
交通エコライフ申込者へのお知らせ郵送



27

実績(11月6日までの開催分)

- インストラクター派遣 40名(延べ人数)
 - 東京都トラック協会荒川支部 4名
 - 区内タクシー事業者 2名
 - コミュニティバス事業者 2名
 - 指定教習所協会 32名(東京都)



28

いついていませんが、18%。この82人で、平均で18%の平均改善率があったというところでございます。

それから、こちらは事業者向けのエコドライブ教習会でございます、1日と8日に実施いたしました。これは東京都トラック協会荒川支部の研修という位置付けで、区のほうからインストラクターと、支部の方も手伝っていただきましたが、職員1人とレンタカー



の車を用意して、全部で39人にご参加いただきまして、平均改善率としては区民の方よりは少し良くて、21.7%という数字が出ているところでございます。

今後の展望でございますが、来年度も引き続き、先ほど申し上げたように、20年、21年で対前年度比1%という目標を掲げてございますので、エコドライブ教習会を引き続き実施していくということです。それから区が受講生とインストラクターを募集するという開催方式から、来年度は事業者やサークルなどのグループ等で取りまとめていただいて、区に申し込みを頂いて、日程調整、それからスタッフの派遣、それから車の用意というような開催方法に少しシフトしていきたいというふうに考えてございます。それから、来年についても引き続き実施し、今年よりさらに回数を多くやりたいというふうに考えてございますので、またインストラクターそのものの増員も必要かなというような形で、今、荒川区では準備しているところでございます。

大変雑駁ではございますが、私からの発表は以上でございます。どうも、ご清聴ありがとうございました。

司会 山本様、どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご発表につきまして、会場よりご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、山本様、どうもありがとうございました。

○受講者	82名
区内在住在勤者	59名
区内タクシー事業者	5名
区コミュニティバス事業者	10名
その他関係者	8名
○平均改善率	18.0%

29

事業者向けエコドライブ教習会

概要


○開催日程
 11月 1日(土) 午前の部
 11月 8日(土) 午前の部、午後の部

○募集方法
 東京都トラック協会荒川支部に受講生の取りまとめをお願いし、支部の研修に位置付けて開催。

○インストラクター
 東京都トラック協会荒川支部 4名
 区職員 2名

実績

○受講者	39名
○平均改善率	21.7%




30

今後の展望

○来年度も引き続き区民向けと事業者向けのエコドライブ教習会を開催していく。

○区が受講生とインストラクターを募集し、開催する方式から、事業者やサークルなどのグループ等で受講生を取りまとめてから区に申込み、日程調整とスタッフを派遣するような開催方法へとシフトしていきたい。

⇒そのためには、荒川区エコドライブインストラクターを増員する必要あり。



31

⑤尼崎ドライブスクール

司会 続きまして、尼崎ドライブスクール教習事業部副部長 福井俊也様より「教習所におけるエコドライブ取組みの実践」について、ご発表をお願いいたします。尼崎ドライブスクールでは、他の教習所に先駆けてエコドライブに取り組んでおり、教習所という立場から実際の教習の模様やエコドライブの効果、実施する場合の注意点などについてご紹介いただきます。それでは福井様、よろしくお願いたします。

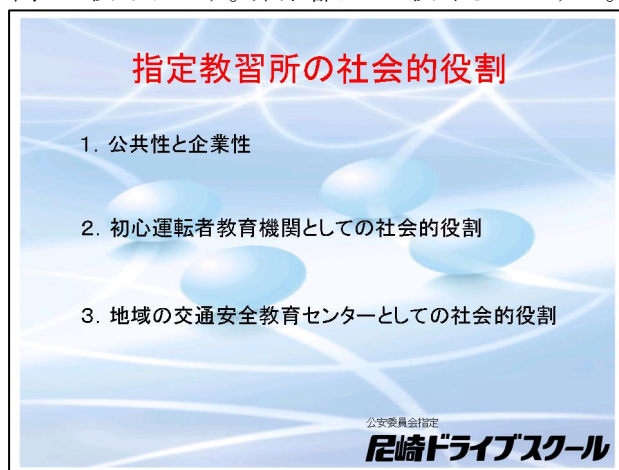
福井 先ほどご紹介いただきました、尼崎ドライブスクールの福井です。教習所の業界の中では、ちょっとまだ尼崎ドライブスクールというのは聞いたことがないという方も多いと思いますが、月刊誌で『教習所』というのが毎月出ているわけですが、その中で補助ブレーキの販売もしております。多分見られた方がおられると思います。教習所に関しては、親会社のほうが「ソフト 99」という、ガラスのコーティングとかワックスなんかで、ケミカル関係を扱っております。そういった中での教習事業部が尼崎ドライブスクールということで来させていただきました。

今日お話しするのは、現在、教習所はどういうことを行っているかというのをご紹介したいのと、このエコドライブに携わったきっかけ、そして、今、弊社が行っておりますエコドライブの取り組み、それから、どのような準備、留意点とか、成果とか、今後のビジョン等をお話をしていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

現在、教習所において社会的役割ということで、公共性と企業性というものが挙げられます。企業形態的には会社経営と個人経営というのがあるわけですが、この公共性と企業性が両輪のごとく進んでいかないと社会的に批判が起きる。企業性ばかり、例えば営利目的ばかり進めていくと、社会的な反発が非常に増える。先日、東京都でも教習所が倒産というのがありました。本県、私のところ、兵庫県においても、今、62校あります。東京都は53校ぐらいですね。兵庫県においても62校ありまして、今年2校倒産し、4校の経営者が替わるという。従来でしたら教習所というのは左うちわでよかったのですが、最近は少子化の影響で、どんどん教習生も減っております。かなり厳しい、特に平成24年までは下降傾向、毎年5%ずつ入所生が減っていくという事業になっております。

それから2番目に、初心運転者教育機関としての社会的役割ということで、基本的な、法令的な知識を教える。または、基本的な操作、応用に至るまで、そして免許取得後のケアに至るまで行っているわけでございます。そして3番目の、地域の社会的、交通安全教育センターということで、やはり地域住民の方に一役買っていくということが役割になっておるわけです。

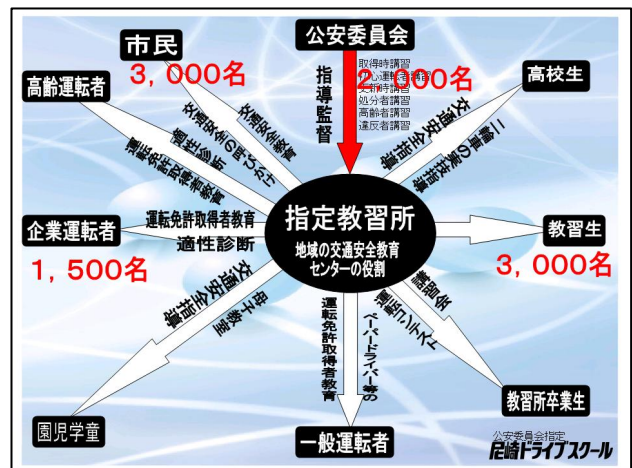
それで今、指定自動車教習所というのは、公安委員会のほうから指導監督をいただいているわけです。教習所が指定を受けるということは、技能が免除されますよということになってお



ります。もし、授業中でミスがありましたら、その指定が取り消されるという形になるわけです。他に、取得時講習、初心運転者講習、高齢者講習など各講習関係の委託業務を受けているわけです。

現在弊社では、去年のデータなのですが、大体 2,000 人ぐらいが講習関係で受講していただいております。それから、高校生による二輪の指導、交通安全指導を行っており。そして、一番教習所で大事なのは、入所生ですが、これも去年のデータなのですが、約 2,000 人。当教習所については、おそらく今年度 2,500 人ぐらいを見込んでおります。弊社は大型 2 種から二輪まで、すべての教習を行っております。それにフォークリフトや建設機械の免許まで行っておりますので、弊社に来ていただいたら、免許に関してはほとんど取れるという教習所であります。それから卒業生のケアですね。それから一番下のところで、一般運転者という方たち。それから園児とか学童ですね。

特に、最近、多いのは企業研修という形になっております。従来でしたら、免許証を持っていたら社有車にすぐ乗れるだろうと。しかし最近の新入社員の方は、免許証は持っていても乗れません。だから企業でやはり運転教育をしていかないといけないというのがほとんどです。中には初心者マークで社有車に乗らなければならないという場合も出ております。大体今、1,500 名の方が来られているわけですが、これもかなり数字的には 2,000 人近く今年度は上るんじゃないかなと見込んでおります。あと、高齢者と市民という形で、こういった形で教習所というのは展開しているということです。



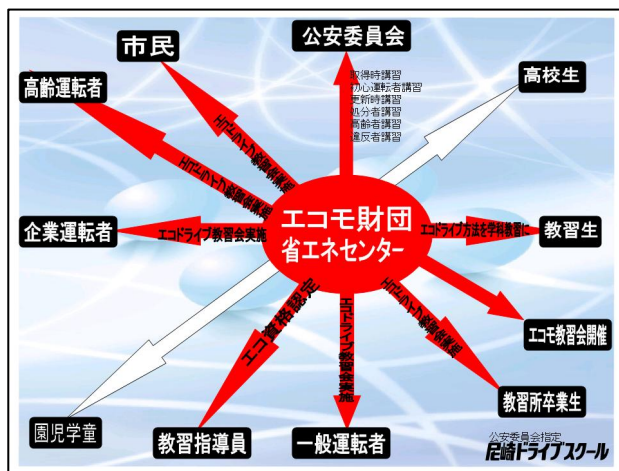
従来、ほとんどの教習所はこういう構図です。私もこのエコドライブに携わりまして、もう 2 年ぐらいになります。インストラクターの資格を取ったのが、養成教習会 2 期生になるのですが、今は 5 期生か 6 期生ぐらいになると思うのですが、2 期生でインストラクターの養成教習会を受けさせていただいたわけです。そのきっかけは、あるエネルギー関係の部長さんに誘われまして、こういった講習があるから受けてみないかということで、2 日間の講習で晴海まで行かせていただきました。受けた印象は、初日夜 10 時ぐらいまで、もう激論です。先ほど、省エネセンターの谷口部長さんが講演されたわけですが、谷口部長さん、はじめ、その当時のインストラクターもかなり激論を交わし、この人らは本当に真剣に取り組んでいるのだと思いました。当時、私が 2 日間の講習を受けて、インストラクターとして実際にできるのかなと、ちょっと不安になりました。しかし車の運転を教えるということは、やはり教習所の指導員でなければならないのではと、そこで一瞬思ったわけです。それで、現在エコドライブにのめりこんで、20 回以上、福岡から、沖縄とかいろんなところへ行かせてもらって、インストラクターとしてやらせていただいております。

このエコドライブを、私のところで今どのような状態で行っているかをご紹介します。こういう形で広がっていくのではと考えております。一番上の公安委員会というのは、これはちょっと先走りをしましたけれども、これは希望的観測を入れさせてもらいました。そして教習生、そのところでエコドライブの学科教習の中に入れていいんじゃないかなと思っております。それからエコモの教習会。これはもう実際、実施をさせていただいております。そして教習生、卒業生に対してのエコドライブ教習会の実施という形で。それから一般ドライバー。

それから一つ飛んで、特に企業の運転者。先ほども言いましたように、企業の方のニーズが非常に高くなっております。ある企業様の話ですけれど、弊社で担当させてもらっているのですが、「年間 8,000 万円のガソリン代が、今、1 億円になっている。福井さん、「どうにかしてくれへんか」と言われたわけです。「じゃあ、わかりました。取りあえず当初は 10%減らしましょう」。そうしたら 1,000 万円浮くわけです。それで 1,000 万円、確実に浮かした実績もあるわけです。そしてその 1,000 万円、純利益ですね、1,000 万円減らすと云ったら。営業利益でいえば、例えば 5%の営業利益と云ったら、何千万、億単位の数を売っていかないといけな。中には年間 8 億とか 10 億とかいう会社があります。実を言いましたら、そのパーセンテージで私のところが入ってくるというのを、事業も行っております。結構そういった新しいニーズというか、事業展開ができるのではと思っております。

それで、このエコドライブの現状を、先ほど述べた内容で行っているわけです。時間の関係上、説明は致しませんが、先ほど言ったとおりです。それと 4 番目のところに、イベント開催時におけるエコドライブの推進ブースというのを設けております。これは毎年 8 月に弊社で行っております夏のイベント風景です。来場者が約 3,000 人ぐらいの方が来ていただけるわけですが、その中で 1 カ所、エコドライブに関するブースを設けて普及活動を行っております。

次の写真は、実際にエコドライブの教習会を行っている風景なのですが、弊社ではエコ



- ### エコドライブの現状
- ① 卒業生に対してのエコドライブ教習会の開催
 - ② 一般ドライバーに対してのエコドライブ教習会の開催
 - ③ 企業に対してのエコドライブ教習会の開催
 - ④ イベント開催時におけるエコドライブ推進ブース設置
 - ⑤ 地域市民に対してのエコドライブ教習会の開催
 - ⑥ エコモ認定エコドライブ教習会の開催
 - ⑦ 省エネルギーセンターの養成教習会・普及会にインストラクターとして参加



ドライブ教習会については4時間行っております。結構企業様の中では、午前中3時間で収めてほしいと要望があるのですが、どうしても内容的に軽くさっと流す程度だと困りますので、「4時間は取ってくださいよ」と言っております。

まず事前走行という形で、従来の運転の測定をする。そして座学に入ります。座学に関しても、私が長い話をするので、大体50分以上は座学の時間を設けております。そして3番目に事後走行ということで、エコドライブをしてもらってという形を取ってもらっています。4番目に結果レビューという形で、ただ単にA4の紙にその結果が出るわけです



けれども、何が何位ですという数字的なもので「こうなりましたよ」と。そういった結果だけの説明をするのではなく、じゃあ、その結果、次どうやればもっと良くなるかというもの。だから、いつも弊社のインストラクターには言っているのですが、ただ結果だけ説明しても駄目だと。だから、これ以上もっと改善率を良くするために、どういうところを直せばいいかというのを、いつも私が座学の後、このレビューのところでいつも横に付き添って話を聞いております。だから結果ばかり説明をするというのではありません。

エコドライブ教習において、私のところは全部、一般道路上でやっております。他でいろんな話を聞くことがあります。私も年間20校ぐらい、教習所にお伺いすることがあります。いろんな話を聞いていた中で、一つエコドライブに関して、例えば教習所の中でやっていると。まして、実際教習中に、そのエコドライブ教習会をやっている。これはちょっとまずいのではないかなと思います。それとか、事前走行で坂道発進をして、次に事後走行では坂道発進をしない。そりゃあ、しないほうが燃費は良くなりますよね。そういった教習所もあるというのを聞いております。だから、やはりしっかりとした確実なエコドライブの教習というのをしていただければ幸いかと思います。後で聞くとやはり、「お金をもらっているから数字を上げなあかん」と言われている方がありました。



実際、これは先ほど質問がありましたけれども、有料でやらせていただいております。金額的には1万円から1万2,000円。ある教習所なんかは1万2,600円ぐらい。私のところは1万500円でやっております。今、4時間という教習を言いました。

もう一つは、7時間の教習カリキュラムを設けております。これは企業の会社向けのインストラクター養成教習会という形で7時間を設けています。この金額は、要りますかね、3万6,750円を頂いております。これは1対3という形でやらせていただいております。指導員の、インストラクターの養成なのですが、これは省エネルギーセンターのところでお願いをしております。

弊社では、インストラクターの資格を持っているのが、私を含めて8名おります。資格を持っていない者は、エコドライブ教習には従事できません。(弊社規定) 同業者の方はわかると思うのですが、やはり指導員の資格、検定員の資格を有していなければ、教習に従事はできませんよね。それと同じように弊社では、エコドライブインストラクター資格がなければエコドライブ教習に従事できません。

それとコース設定なのですが、約3kmで、20秒の停止時間を2回設けております。それから測定器について、(ハード面)これはテクトムの燃費計、カード型の燃費計を今、6台用意しております。6台で、1回の教習会については15名。測定器を5台使用に、1台は何か、故障などがあってはいけないので、1台は予備に置いております。

その成果なのですが、平均25%燃費向上しております。結果、事故……、特に教習所なので、やはりエコドライブと安全運転というのを必ず密接した形に持っていきたいわけです。実際そうなわけですけれども、やはり企業の中で追突事故とかいうのが多いわけですけれども、やはり弊社で企業研修を受けていただいている企業の受講生については、追突事故というのは確実に減っております。だから事故率、違反率の減少というのが見られます。それから燃料です。それから事故が減少したために、やはり保険料の削減というのが出ております。そして環境問題に対する取り組みで企業的にイメージアップが図れるということが出ております。

教習会の成果・課題

1. 受講生の燃費改善率 平均25%向上
2. 事故・違反減少(経費節減)
3. 燃料費の削減(経費節減)
4. 保険料の低減(経費節減)
5. 環境問題に取り組む企業イメージアップ (CO₂削減)

最後になりましたが、今後のビジョンということですが、これはほとんど私の希望を入れております。おそらく、なるものもあると思うのですが、一つは、この教習においてエコドライブをどう扱うかということなのです。最初に申しましたように、いろんな講習関係があり、その中で、違反者講習とか取消処分者の講習に導入すればどうか等、検討されているようであります。どうも料金的なものがありまして、ちょっと難しいのかもわかりません。こういった形ものは教習所関係機関の方でも考えられているのじゃないかなと思います。

それから2番目に、この初心運転者教育において学科教習の一部導入と。おそらくこれは、今、騒音問題とかいうものが学科教習の中に入っているわけですけれども、実際このエコドライブに関しては一言も入っておりません。おそらく「エコドライブの10のすすめ」とか、そういったものが一部付け加えられると思います。

指定教習所におけるエコドライブについての今後のビジョン

1. **違反者講習・取消処分者講習への導入**
「実技を取り入れたエコドライブ講習」
2. **初心運転者教育において、学科教習へ一部導入。**「環境問題、エコドライブの進めなど」
3. **省エネルギーセンターのインストラクター養成教習会を安全運転中央研修所で実施**
4. **一部の教習所のみでなく、全教習所がエコモ認定を取得**

それから3番目。これは私の希望的観察を入れさせていただきました。省エネルギーセンター

でインストラクター教習会を中央研修所でやっていただければと思っております。それから4番目にエコモ認定。今、10校あります。全国に1,300~1,400校ぐらい教習所があるわけですが、その教習所がエコドライブに取り組んでいただければ、おそらく欧州並の取り組みができるのではと思います。特に教習所においては、新規取得から高齢者講習までの間、50年間あるわけです。その50年間を「空白の50年間」と言うのですが、その50年間をいかに、どうやって教育をするかというのが、運転者教育の課題でありまして、その中で、やはり免許を取って数ヵ月後・数年後に、再教育の中にこのエコドライブ教習が入れば効果的な教育ができるのではないしょうか

以上、今日の発表を終わらせていただきたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

司会 福井様、どうもありがとうございました。ただ今のご発表につきまして、会場よりご質問がございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは福井様、どうもありがとうございました。

⑥社団法人日本損害保険協会

司会 続きまして、社団法人日本損害保険協会生活サービス部長 五十嵐朗様より、「エコ安全ドライブの取組み」についてご発表を頂きます。エコドライブは燃料費の節約につながるだけでなく、交通事故の減少や車両維持費の軽減にもつながり、多様な効果をもたらします。日本損害保険協会として活動されている内容についてご紹介いただきます。それでは五十嵐様、よろしくお願いいたします。

五十嵐 日本損害保険協会 五十嵐でございます。今まで皆さまからエコドライブについてお話をございましたけれども、私ども損害保険業界といたしましては、エコドライブにプラスして、安全教育という点を付け加えた、エコ安全ドライブについて、推進を行っております。

初めに当協会のご紹介をさせていただきたいと思えます。当協会は国内の損害保険会社 26 社を会員会社とする業界団体でございます。事業目的は「わが国における損害保険業の健全な発達及び信頼性の維持を図ること」となっております。その一環といたしまして、安全・安心な社会づくりのためにさまざまな取組みを行っているところでございます。本日はその中から環境問題に関する取組みとして、エコ安全ドライブについてご紹介をさせていただきます。

なぜ損害保険協会が環境問題に力を入れているかと申しますと、そもそも損害保険業界は自然災害に大きく影響される業界です。そのため、自然災害の発生と環境問題の関連に注目し、他の金融業界に先駆けて環境問題への取組みを行ってきたところでございます。また自賠責保険や自動車保険などを通じ、自動車交通と関係の深い業界でもありますので、エコドライブは環境保護だけではなく交通安全の面からも効果があることに着目し、エコ安全ドライブの普及啓発を 2004 年度から展開しております。

このエコ安全ドライブとは、エコドライブ普及連絡会が提唱する「エコドライブ 10 のすすめ」のうちから、実際の運行に関連した 5 項目を抜き出し、「エコ安全ドライブ 5 か条」として推進しているものでございます。具体的には画面のとおりでございます。具体的には画面のとおりでございます。「ふんわりアクセル『e スタート』」等々、5 つの項目を挙げております。

2008 年度は、このエコ安全ドライブを業界としての重要な社会的貢献活動と位置付け、国民運動につながる展開とするために、啓発ステッカー・リーフレットの作成と配布、フォ



SONPO

1.はじめに

●日本損害保険協会とは

設立年月日：1946年1月8日

事業の目的：わが国における損害保険業の健全な発達及び信頼性の維持を図ること

会員会社数：26社（2008年11月現在）

●損害保険業界と環境問題とのかわり

- ・損害保険業界は、自然災害の発生と環境問題の関連に注目し、他の金融業界に先駆けて環境問題への取組みを行ってきた。
- ・また、自賠責保険や自動車保険などを通じ、自動車交通と関連の深い業界である。
- ・そこで、エコドライブは環境保護だけでなく交通安全の面でも効果があることに着目し、「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動を2004年度から展開している。

環境日本損害保険協会



SONPO

2.「エコ安全ドライブ」とは

エコドライブ普及連絡会の「エコドライブ10のすすめ」のうち、実際の運行に関連する5つの項目を「エコ安全ドライブ5か条」と位置づけ、普及啓発を推進している。

- ①ふんわりアクセル『eスタート』
やさしい発進を心がけましょう。
- ②早めのアクセルオフ
エンジンブレーキを積極的に使いましょう。
- ③加減速の少ない運転
交通状況に応じた安全な速度変化の少ない運転に努めましょう。
- ④車間距離は余裕をもとう
車間距離は余裕をもって運転しましょう。
- ⑤タイヤの空気圧をこまめにチェック
タイヤの空気圧を適正に保つなど、確実な点検・整備を実施しましょう。

環境日本損害保険協会

ーラム・シンポジウムの開催、一般公募のエコ安全ドライブモニターによる調査と地方紙を通じた啓発、全国の指定自動車教習所を使ってのビデオクリップの放映等々を実施しております。

まず、啓発用のステッカー・リーフレットの作成・配布についてでございます。これは、「エコ安全ドライブ5か条」を記載した車内貼付用のステッカーを作成し、車内の見えるところに貼っていただくことで、運転する前にドライバーが「エコ安全ドライブ5か条」を確認していただけるようにしたものでございます。本日、お手元の資料の中にA5判の小さなリーフレットを入れておりますけれども、ここにあるステッカーがそれでございます。このステッカーについては、会員の損害保険会社の全社有車約2万2,000台に貼付をしまして、社員自らのエコ安全ドライブへの意識向上を図っているところでございます。

また、この個人向けリーフレットでは、一般の方にエコ安全ドライブのメリットがわかりやすいように3つの切り口から、1つは燃料の節約、1つは事故の防止、そして環境保護、これらを前面に出しまして、実践につながるつくりとしたほか、エコドライブによるCO₂削減効果の試算についても掲載をしております。これらのステッカーやリーフレットにつきましては、当協会の参加する交通安全イベント等で配布をしているほか、会員各社、あるいは損害保険代理店等を通じ、企業や一般のドライバーの方に配布をし、普及を図っているところでございます。

次に、フォーラム・シンポジウムの開催についてご報告をいたします。従来よりエコ安全ドライブの普及啓発活動の一環といたしまして、シンポジウムやフォーラムの開催を行っております。特に本年度は、京都議定書の第一約束期間がスタートすること、また7月の洞爺湖サミットが開催されることを受け、7月18日に東京で環境フォーラム「洞爺湖サミットを読み解く～わたしたちにできること～」を開催いたしました。約300名の方にご来場を頂いております。このフォーラムでは環境問題の専門家による対談や基調講演のほか、企業や一般でのエコドライブや安全運転の教育担当者によるパネルディスカッションを通じまして、エコドライブと安全運転の相関性や重要性について多くのご意見を頂くとともに、誰でも今すぐできるエコ安全運動として実践を呼びかけました。このフォーラムの様様につきましては、全国の地方紙36紙、また東京では東京新聞で掲載をされております。

また、このフォーラムに先立ち、一般のドライバーの方からエコ安全ドライブのモニターを募集し、調査を行いました。この調査では、エコ安全ドライブの実践を全国に拡大していくことを目的として、日本を大きく5つのブロックに分け、その中から主要な北海道、宮城、兵庫、広島、福岡の5地域で各15名の方にエコ安全ドライブモニターとして実践していただいたものです。調査は異常値が出ないようにゴールデンウィークを除く3週間ずつ、4月の3週間と5月の3週間で行いました。4月の3週間は通常通りの運転、5月の3週間は先ほどお示ししましたリーフレットをお読みいただき「エコ安全ドライブ5か条」のできるものから実践していただいた結果、

SONPO

3. 「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動①

(1)ステッカー・啓発冊子の作成・配布 交通安全イベントや会員各社などを通じて、企業や一般のドライバーに配布

「エコ安全ドライブ5か条」を記載した車内貼付用のステッカーを作成。各所での配布・販売のほか、会員の損害保険会社の全社有車（約2万2千台）に貼付を行っている。

個人向け冊子では、一般の方にも「エコ安全ドライブのメリット」がわかりやすいよう、3つの切り口（燃料節約・事故防止・環境保護）を前面に出し、実践につながるよう配した構成としている。

(2)フォーラム・シンポジウムの開催 2008年度：環境フォーラム「洞爺湖サミットを読み解く～わたしたちにできること～」
日時・場所：2008年7月18日（金）13:30～16:00
ベルサール九段（東京・千代田区）

2005年度：エコ安全ドライブシンポジウム（東京）
～エコドライブと安全運転には相関関係があった！～

2006年度：エコ安全ドライブシンポジウムin福岡（福岡）
～エコ安全ドライブ実践企業に学ぶ～

2007年度：エコ安全ドライブフォーラム（札幌）
「今日からできるエコ安全ドライブのスズメ」

三井物産株式会社 副社長 藤田 誠二
明証株式会社 代表取締役 藤田 誠二
高千穂 誠二
会場の様子

財団法人 日本損害保険協会

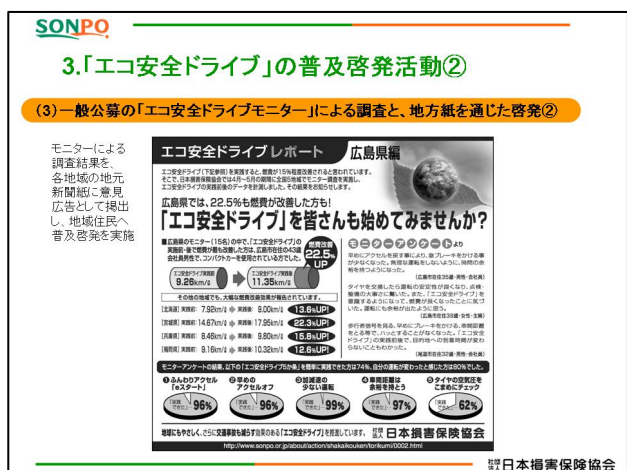
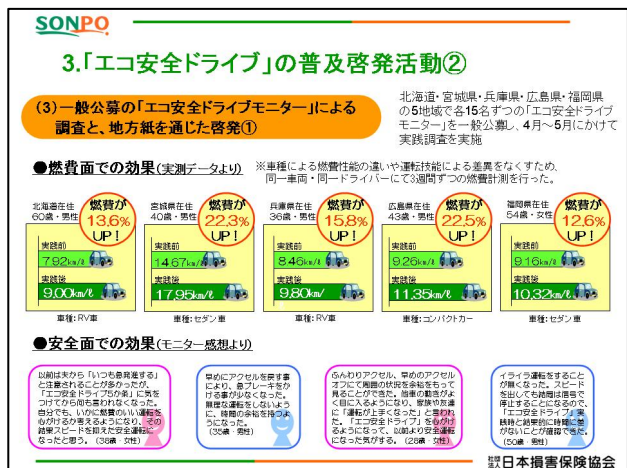
画面のと通りの燃費の向上が図られたというものでございます。

ご覧のとおり、車種や運転技能にも差がありますので、改善率にはばらつきがございますが、すべての地域においてエコ安全ドライブの実践により燃費改善の効果があることが立証されました。中には22.5%もの改善があったという報告も受けております。なお、モニターの74%の方が「エコ安全ドライブは簡単に実践できた」と回答しておりまして、誰でもすぐに実践できる取り組みであることが確認されております。「エコドライブ10のすすめ」の中から、特に実践のしやすいものを5項目選んだだけで、これだけの効果があったというところでございます。

また、モニターの感想からは、燃費の良い運転を心掛けていた結果として、「安全運転になった」「無理な運転をしなくなり、気持ちに余裕が生まれた」「周囲の状況がよく見えるようになった」「同乗者の方から、運転がうまくなったと言われた」「スピードを出さなくとも、目的地へ着く時間は差がないことがわかった」など、安全運転への意識の変化が多く見受けられました。この点につきましては、リーフレットの中ほどを開いていただきますと、運送業者20社の1,650台で実践をしていただいた結果として、交通事故の件数が49.6%減少したという効果をご紹介します。運送業者の方々の結果に加えて、今回の一般モニターの方々のご感想は、エコ安全ドライブが事故の防止につながるという一つの証左といえるのではないかと考えております。

このモニターの結果につきましては、一般公募のエコ安全ドライブモニターによる調査結果といたしまして、地方紙を通じた啓発に活用いたしました。具体的には、モニターによる調査を実施した5地域の地方紙に意見広告として掲載し、住民の方々に注意喚起を行いました。このほか、当協会の役員が当該地域の地方紙を表敬訪問し、エコ安全ドライブの一層の普及に向けて、地方新聞社にも協力を呼びかけているところでございます。

最後に、全国の指定自動車教習所でのビデオクリップの放映についてご紹介をいたします。これは全国の指定自動車教習所のうち314カ所の教習所にて、待合室に設置されました大型テレビモニターで約2分のエコ安全ドライブビデオクリップを放送しているものでございます。短いビデオですので、ぜひ、今日は皆さまにもご覧いただきたいと思っております。このビデオクリップは「エコ安全ドライブ5か条」をCGアニメーションでわかりやすく解説したもので、これから運転免許を取得する若年層に対し、エコ安全ドライブを心掛けてもらうことを意図として作成したもの



でございます。

<ビデオ放映>

このビデオクリップにつきましては、各教習所で毎日4回ずつ、1年間にわたって放映をされておりまして、年間での視聴者数は約60万人と推計されております。

環境に優しいエコドライブ、人に優しい安全ドライブ、この2つを組み合わせましたエコ安全ドライブは、まさに今の時代に合致した、損保業界ならではの取り組みであろうと考えております。また燃費改善による節約、事故の減少によって修理代がなくなるなど、お財布にも優しいことになりまして、運転が優くなるということで気持ちに余裕もできるなど、一石二鳥、三鳥という効果が考えられております。

当協会では、このエコ安全ドライブを国民運動につなげていくため、今後とも各種の啓発活動を行っていく予定でございます。今日から、また今すぐ簡単に実践できる「エコ安全ドライブ5か条」について、今日お集まりの皆さま方やエコドライブを実践している関係団体とも連携いたしまして、エコと安全、両面にわたる活動を今後とも展開してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

ご清聴、ありがとうございました。

司会 五十嵐様、どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご発言につきまして、会場よりご質問はございますでしょうか。

質問 自動車教習所に勤務する者ですが、ビデオクリップを当教習所でも流させていただきたいと思っておりますが、申し込みの方法を教えてくださいませんか。

五十嵐 後ほど、当協会にご連絡ください。放映については委託業者を通じて行っておりますので、ご連絡いただければ委託業者に連絡しご提供の手配をさせていただきたいと思っております。

質問 わかりました。ありがとうございます。

司会 ありがとうございました。そのほか、ただ今のご発表につきましてのご質問、よろしいでしょうか。ありがとうございました。それでは五十嵐様、どうもありがとうございました。

SONPO

3.「エコ安全ドライブ」の普及啓発活動③

(4) 全国の指定自動車教習所でのビデオクリップ放映

全国の指定自動車教習所のうち、314箇所の教習所にて、待合室に設置された大型TVモニターで放映

- 「エコ安全ドライブ5か条」を00アニメでわかりやすく解説したビデオクリップ(2分)。これから運転免許を取得する若年層に対し、「エコ安全ドライブ」を日常的に心がけてもらうことを意図したもの。
- 各教習所では、毎日4回、一年間にわたって放映されており、年間での視聴者数は約60万人。



社団法人 日本損害保険協会

SONPO

4. おわりに

環境にやさしい「エコドライブ」
ひとにやさしい「安全ドライブ」

環境にも人にもやさしい「エコ安全ドライブ」を国民運動へ



「エコ安全ドライブ」に関する取組みの詳細は、日本損害保険協会のホームページでもご覧いただけます。
(<http://www.sonpo.or.jp/about/action/shakaikouken/torikumi/0002.html>)

社団法人 日本損害保険協会

(4) 閉会

司会 さて、最後に全体を通じまして、いま一度、質問のほうをご確認させていただきたいと思いますが。先ほどのシーンで質問しそびれてしまった、やはりこれは聞いておきたい、そんな方はいらっしゃいませんか。よろしいでしょうか。

それでは本日のプログラムは、以上をもちまして終了とさせていただきます。ご来場の皆さまにおかれましては、お忙しいところ、エコドライブシンポジウムにお越しいただきまして誠にありがとうございました。また、ご発表者の皆さまにおかれましては、お忙しいところ本日のためにご準備を頂きまして誠にありがとうございました。

地球温暖化対策は我が国の喫緊の課題であり、国民、産業、行政のすべての主体に取り組みが求められています。その意味では、エコドライブは、ドライバーが手軽にできる取り組みであり、また効果が高い取り組みであるかと思えます。本日のシンポジウムが、皆さまがエコドライブに取り組みきっかけに、また、これまでのエコドライブの取り組みをさらに拡大するきっかけになれば幸いです。

本日のシンポジウム、これをもちまして閉会とさせていただきます。皆さま、誠にありがとうございました。