

# エコドライブ推進シンポジウム

～拡大に向けた体制づくりと確実な実践に向けて～

(平成 20 年度)

開催報告書

平成 21 年 3 月

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)

## 1. 開催結果

### 1.1 事例発表

エコドライブ推進施策の進捗がめざましい4自治体（東京都、大阪府堺市、山形県高島町、福岡県北九州市）が実際に取り組んでいる施策の内容を口頭発表した。

それぞれの自治体の発表内容に高い関心が寄せられた。実際に取り組まれている施策の内容やノウハウなどを他の自治体が共有することで、効果の高い推進施策が他の地方自治体でも実施されることが期待できる。

### 1.2 パネルディスカッション

第三回目となる本年度のパネルディスカッションでは、地方自治体の担当者、資源エネルギー庁の担当者及び有知識者をパネラーとして、「拡大に向けた体制づくりと確実な実践に向けて」というテーマで議論を行ない、昨年度の「取り組み始めたエコドライブ施策をいかに継続するか」というテーマから更に発展させたテーマで議論を行なった。

拡大に向けた体制づくりのポイントとしては、①CO<sub>2</sub>削減という目的を明確にすること、②高い目標を掲げること、③既にあるシステム（体制、機会など）を利用し、大きな活動にするという姿勢も大切であること、など確認された。

確実な実践に向けたポイントとしては、①エコドライブを行なう動機付け＝効果の見える化を行うこと、②意識の醸成などに当たっては、訴求対象を見極めて、その対象にあった情報提供に工夫すること、③先進的事例や実効性ある事例などの情報を共有することの重要性などが確認された。

特に「効果の見える化」という点では、エコドライブによる燃費の改善率といった効果の発信に加え、アイドリングストップ推奨交差点などの情報発信など、その都市や町独自の効果を発信するなどの工夫を行なうなどにより、エコドライブによる効果を市民やドライバーにより身近に実感してもらうことが重要であることなどが確認された。

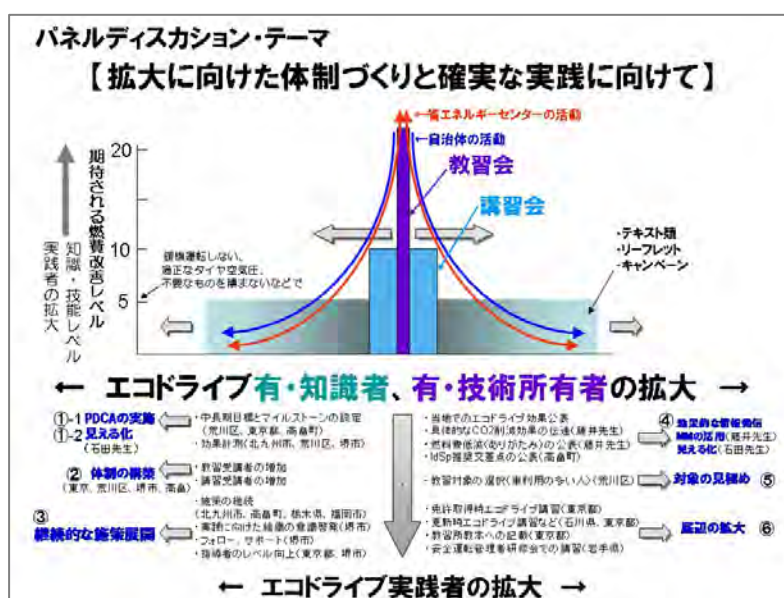
事例発表及びパネルディスカッションを通じて得られた知見を次ページの図にまとめた。エコドライブ実践者の拡大という最終的な目標に対して有効な知見をまとめることができた。

### 1.3 ポスターセッション

昨年度の20を上回る31自治体等の豊富かつ広範な取り組みがポスターで紹介された。ポスターの前で情報交換がなされた。今後、事業を展開する際に参考となるさまざまな情報を来場者に提供することができた。また、情報交換やコミュニケーションを通して、これからエコドライブ推進に取り組むあるいは取り組みを強化しようと考えている自治体の実施にむけての意欲向上にも効果があったと考えている。

また、配布した予稿集にはポスター発表した各自治体等の連絡先を記載している。シンポジウム後も活発に情報交換されることが期待でき、具体的な事業企画・展開に広がっていくことが期待される。

【事例発表とパネルディスカッションの内容の展開図】



### 1.4 情報交換会

一方的な情報提供ではなく、事例発表自治体担当者と他の自治体担当者、自治体担当者と主催者等で、直接、情報交換ができる場を設定したことで、今後のエコドライブ施策の実施に役立つ機会を提供することができた。名刺交換を行なったことで、今後も引き続き情報交換・連携できる基盤作りが促進された。

また、主催者による相談ブースが設置され、参加者の抱える相談に対して、有効な支援策の提供や具体的なアドバイスが行なわれた。

### 1.5 シンポジウムの結果とこれからの課題

- アンケート結果から、「事例発表」、「パネルディスカッション」、「ポスターセッション」それぞれの内容について、高い関心が示されており、来場者のニーズに対応した内容を提供できた。
- 「事例発表」においては、4自治体に発表をお願いしたことで、それぞれの自治体の発表時間が短いという声もあったが、数多くの興味深い具体例を紹介することができ、情報発信としては十分なものとなった。また、アンケートの結果よると、民間事業者の取り組み事例も紹介して欲しいという声もあがっており、来年度からの検討事項として考えていきたい。

- ・「パネルディスカッション」は、昨年度より関心が高まった傾向にあり、筑波大・石田東生先生と東工大・藤井聡先生という有知識者を交えた議論は大変有意義であった。アンケートによると、非常に勉強になったという意見がある反面、時間が短かったという意見があった。事例発表、ポスターセッションについても同様の意見があり、シンポジウム開催時間、構成と時間配分などを検討したい。
- ・「ポスターセッション」は、31自治体等からの発表となり、昨年度を上回る盛況な開催となった。その一方で、ポスター数が増えた分、ポスターを観覧する時間や担当者との情報交換の時間が限られてしまうという傾向も見られ、各自治体がどのようなエコドライブ推進施策を展開し発表しているかがわかる資料等を作成し、入場者が情報交換したい自治体等のポスターに辿り着けるようにする工夫も必要であることがわかった。
- ・アンケート結果より、実施プログラムの構成について、総じて、多くの来場者が「良い」と回答しており、豊富なエコドライブ施策情報を提供でき、今回のシンポジウムは成功と判断できる。更に発展したエコドライブ推進の姿を提示できるよう、アンケート結果を鑑みながら、来年度にむけて改善策を検討していく。

## 2. 実施概要

### 2.1 開催概要

◆名称：エコドライブ推進シンポジウム

～拡大に向けた体制づくりと確実な実践にむけて～（平成20年度）

◆日時：平成21年3月23日（月）13:30～17:20

情報交換会を17:40～18:40に実施

◆場所：東京ウィメンズプラザホール

◆来場者数：合計135名

地方自治体59名、各種団体18名、企業53名、国機関3名

その他2名

### 2.2 開催プログラム

#### 1. 開催の挨拶（13:30から13:40）

経済産業省資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部  
省エネルギー対策課 課長補佐 新保一彦

#### 2. 平成20年度のエコドライブ推進状況に関する報告（13:40～13:55）

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

#### 3. 地方自治体の事例発表（13:55～15:15）

- ①東京都 環境局 自動車公害対策部 交通量対策課 課長 横山英範
- ②大阪府堺市 環境局 環境共生部 技術職員 佐竹俊之
- ③山形県高島町 住民生活課 環境推進室 環境主査 村上美奈子
- ④福岡県北九州市 環境局 都市環境管理課 都市環境係 主任 上川剛秀

#### 4. ポスターセッション（15:15～15:45）

上記の他にエコドライブ施策を行っている地方自治体や各種団体の活動内容について、展示ポスターにより説明。

秋田県、岩手県、山形県高島町、福島県、福島県会津若松市、栃木県、埼玉県さいたま市、埼玉県川越市、埼玉県川口市、東京都、東京都荒川区、富山県、石川県、石川県金沢市、長野県、山梨県山梨市、愛知県名古屋市、奈良県、滋賀県、大阪府、大阪府堺市、島根県松江市、愛媛県、福岡県、福岡県福岡市、福岡県北九州市、鹿児島県屋久島町、沖縄県、全日本学生自動車連盟、東京電力株式会社 柏崎刈羽原子力発電所、株式会社サプラ

5. エコドライブ推進に関する基調講演 (15:46～16:15)  
筑波大学大学院 教授 石田東生氏  
東京工業大学大学院 教授 藤井聡氏
  
6. パネルディスカッション (16:15～17:15)  
「拡大に向けた体制づくりと確実な実践に向けて」  
コーディネーター：筑波大学大学院 教授 石田東生氏  
パネラー：東京工業大学大学院 教授 藤井聡氏  
大阪府堺市 環境局 環境共生部 技術職員 佐竹俊之氏  
東京都 環境局 自動車公害対策部 交通量対策課 課長 横山英範氏  
東京都荒川区 環境清掃部 環境課 環境政策担当課長 山本吉毅氏  
経済産業省資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部  
省エネルギー対策課 課長補佐 新保一彦氏
  
7. 閉会の挨拶 (17:15～17:20)  
財団法人省エネルギーセンター 常務理事 岸田健
  
8. 情報交換会 (17:40～18:40)  
参加者 41 名

### 3. 平成20年度のエコドライブ推進状況に関する報告

開催の挨拶に続き、平成20年度の事業の特徴や推進状況などが報告された。

発表者：(財)省エネルギーセンターエコドライブ推進部長 谷口正明氏

#### (概要)

エコドライブ推進に向け、平成18年に設置されたエコドライブ普及連絡会と普及検討会は、外郭団体・業界団体と連携した取組みを進めてきた。現在は、立ち上げ段階を経て、施策の普及・拡大段階にきており、今年度は特に「裾野を広げるための施策」「着実な計画実行に向けた実施」に力を入れた。

地方自治体におけるエコドライブ推進施策の継続・拡大においては、市民の実車教習によるエコドライブ効果の実感が、大きな効果をあげている。そのため、実車教習ができるような体制の整備を目指し、①自治体におけるインストラクターの養成、②自動車教習所におけるインストラクターの養成を重点的に行った。また、エコドライブ推進の仕組みを構築することを目的に、③エコドライブ教習方法、教材の整備・提供に取り組んだ。

今年度事業の特徴は、エコドライブ教習のインストラクターを養成することで、自治体や教習所が自立的に実車教習を行えるようにし、これを通して、一般市民や企業従業員にエコドライブを広く普及するというものである。

地域におけるインストラクターは、自治体の推進グループメンバーである自治体職員、温暖化防止推進員、企業等の推進担当者、また自治体と連携した教習所の教官が担っている。

自治体で養成された推進者は、インストラクター162名、普及員197名、自治体における講習受講者は、実車教習1,597名、講習会5,844名と、前年に比べて大きく伸びて、成果を上げた。

エコドライブ教習の認定事業は、交通エコモビリティ財団と協力し、エコドライブ普及の仕組み構築しており、教習教材(教習会用燃費計、テキスト、診断書、解析ソフトの開発など)の整備を進めており、教習所は誰もが気軽に受講できる点で大きな役割を果たしている。

課題は「目標の明確化の必要性」であり、削減目標の通知の中にエコドライブの推進による効果をどれだけ見込むかといった数値目標を今後どう掲げていくかといった取組みである。



エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## エコドライブ普及活動の推進状況

(財)省エネルギーセンター  
エコドライブ推進部

1 財 省エネルギーセンター

エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## エコドライブ推進に向けた国内の取組み

- エコドライブ普及連絡会と普及検討会の設置 (H18年6月)
  - 地球温暖化対策推進大綱 (H14年3月) を踏まえ、関係4省庁で連携
  - 外部団体・業界団体と連携し、普及に向けた取組みを進める。

省エネルギーセンター (自治体支援、講習会、ReCooなど)

交通エコモ財団 (エコドライブ講習認定、グリーン経営認証など)

日本自動車工業会 (アイドリングストップ自動車の開発、燃費計の導入など)

環境再生保全機構 (エコドライブコンテスト、エコドライブ診断システムなど)

エコドライブ普及連絡会 (経済産業省、国土交通省、環境省、警察庁)

あおぞら財団 (支援機器の貸出、調査研究など)

トラック協会 (講習会開催など)

日本損害保険協会 (シンポジウム開催など)

日本自動車連盟 (JAF) (講習会開催、推進ツールなど)

運輸低公害車普及機構 (支援機器 (EMS) の貸出など)

エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## 地方自治体によるエコドライブ普及イメージ

「エコドライブ推進施策の立ち上げ」段階

- 1つの解決方法は、「他機関との連携」
- ①推進体制の構築
- ②施策メニューの選択
- ③予算の確保
- 続けるためには、いつまでも他機関に頼れない

「エコドライブ推進施策の継続・拡大段階」

- 効果の波及
- 中長期的な計画と目標の明確化
- 裾野を広げるための施策
- 着実な計画実行に向けた実施
- 継続した施策実施

エコドライブの普及

3 財 省エネルギーセンター

エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## エコドライブ推進施策の継続・拡大

実車教習によるエコドライブ効果の実感を拡大

- 自立的にエコドライブを推進・拡大していく体制を整備
- エコドライブ推進の仕組みを構築

1. 自治体におけるインストラクターの養成
2. 自動車教習所におけるインストラクターの養成
3. エコドライブ教習方法、教材の整備・提供

4 財 省エネルギーセンター

エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## 今年度事業の特徴

省エネルギーセンター

- 自治体等推進機関
  - 普及員養成講習会 (企業の担当、温防推進員)
  - インストラクター養成 (教習所教官、自治体担当等)
  - 自治体主催 エコドライブ講習会 (一般市民、従業員)
  - 自治体主催 エコドライブ講習会 (一般市民、従業員)
- 自動車教習所
  - インストラクター養成 (教習所教官)
  - 教習所主催・自治体連携 エコドライブ講習会 (一般市民、従業員)

5 財 省エネルギーセンター

エコドライブ推進シンポジウム 2009.3.23

## 地域におけるインストラクター体制

推進グループメンバー

自治体

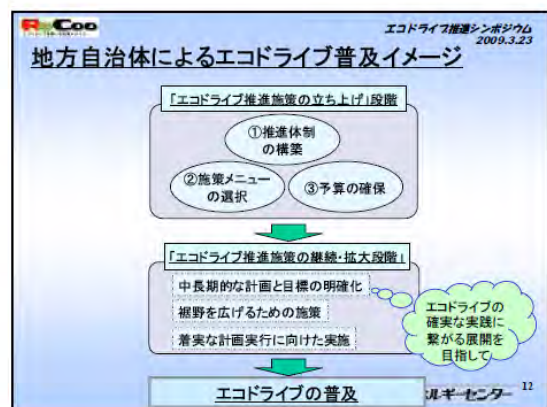
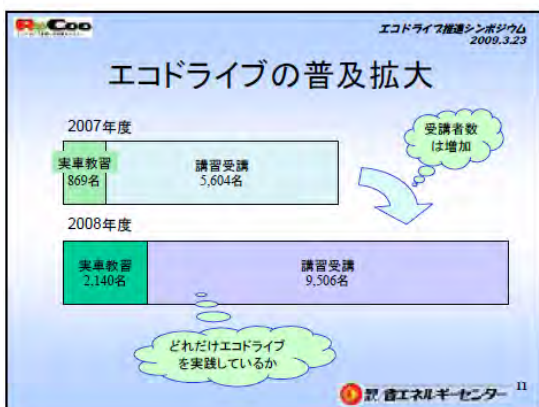
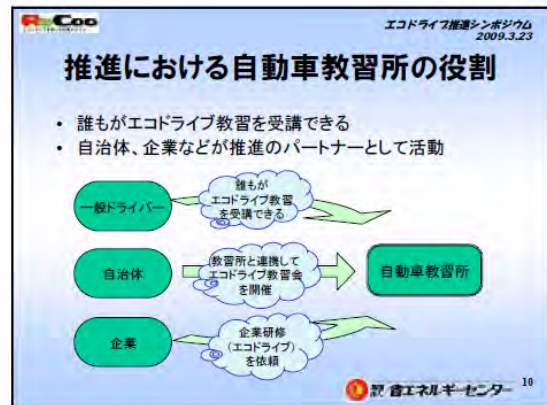
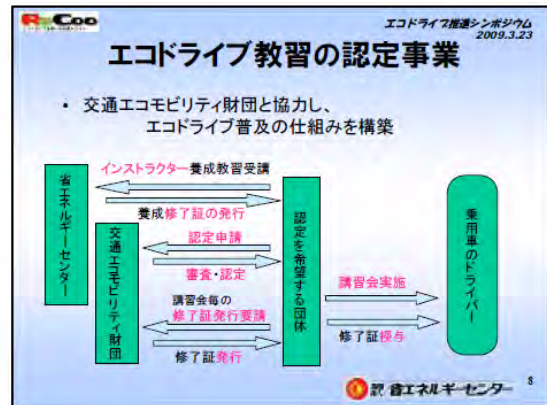
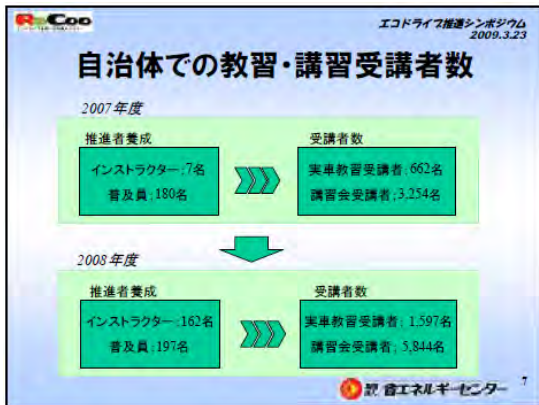
自治体職員 (推進担当者) 温防化防止推進員 企業等の推進担当者

自動車教習所 教習教官

住民向けのエコドライブ教習実施

連携 教習所

6 財 省エネルギーセンター



Ecoco  
エコドライブ推進シンポジウム  
2009.3.23

## 目標の明確化の必要性

自治体等のCO2削減目標 〇%減

運輸部門でのCO2削減目標 → 〇%減

CO2削減施策:

- 公共交通の利用
- エコドライブの推進
- 省エネ車の普及促進

エコドライブでどれだけの効果を見込むか

環境エネルギーセンター 13

## 4. 地方自治体の事例発表

### 4.1 東京都

発表者：東京都環境局 自動車公害対策部 交通量対策課長 横山英範氏

(概要)

都全体のCO<sub>2</sub>排出量の約4/1(1496万t)を占める都内運輸部門。その約9割(1333万t)が自動車で、うち55%が乗用車からの排出である。これを背景に都では「持続可能な環境交通の実現(地球温暖化対策)」を掲げた。中長期的目標として、2020年までに、都全体の温室効果ガス排出量の25%削減、運輸部門では2000年比で40%程度の削減へ向け取組みを展開している。推進の実績としては、リーフレット、映像媒体などによる警察署や運転免許試験場等での啓蒙活動、新規の取得・更新時の「教本」への記載、区や事業者と連携した教習モデル事業の実施や成果の紹介、教習所向け実施手順書の配布などが挙げられる。現在、エコドライブ努力義務の条例化を都議会に上程中。

平成20年度の実施概要は、省エネルギーセンター、警視庁及び東京都指定自動車教習所協会の協力で、全自動車教習所(全51ヵ所)の教官(代表者)を対象に、推進の核となる人材53名を養成し、区市町村や事業者と連携した「エコドライブ推進モデル事業」を実施した。荒川区との連携では、区民や事業者127名への教習により、平均燃費改善率21.3%の成果を収めた。また郵便事業(株)東京支社との連携では、89支店175名の従業員が11の自動車教習所で受講。こうした取組みは、事業者向けのエコドライブ教習の標準化(マニュアル化)をねらいとしている。

エコドライブ普及拡大のイメージとして、都・東京指定自動車教習所協会・省エネルギーセンター・区市町村・事業者との協力・連携によるモデル事業の検証→エコドライブ教習会実施標準パッケージの作成・全教習所への配布→全都展開→エコドライブ教習会の実施＝エコドライブ普及を掲げる。

今後は、エコドライブ教習会の実施拡大、教習所への最新情報や指導法を提供することによる指導レベルの向上を計画している。



## 東京都における地球にやさしいエコドライブの推進

- 1 活動の背景
- 2 活動の目標
- 3 エコドライブ推進計画・実績
- 4 実施概要（平成20年度）
- 5 今後の計画

東京都環境局

自動車公害対策部交通量対策課長  
横山 英範

1

## 1 活動の背景

- ◎都内の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は都内全体の総排出量の4分の1（1496万トン）
- ◎都内の運輸部門の9割は自動車（1333万トン）に起因、そのうち乗用車からの排出量が55%



2

## 2 活動の目標

**持続可能な環境交通の実現（地球温暖化対策）**  
都民や事業者が、環境負荷が低く、効率の高い自動車使用を実践し、誰もが安全で快適な移動環境を享受できる都市を実現

**中長期的目標**  
◎2020年までに、東京全体の温室効果ガス排出量を25%削減するため、運輸部門における温室効果ガス排出量を2000年比で40%程度削減

◎都内の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は、全体の4分1強を占めており、その9割が自動車から排出  
『東京都環境基本計画平成20年3月』

3

## 3 エコドライブ推進計画・実績

- ◎リーフレット、手引き、クリアフォルダー、映像媒体（「エコドライブのすすめ」）<財>省エネルギーセンター協力を作成、都内警察署運転免許試験場、区市町村等に配布
- ◎新規免許取得時に使用する「学科教本」への記載を（社）東京指定自動車教習所協会等に働きかけ、平成19年6月版から記載・説明実現
- ◎更新時講習で使用する教本への記載を警察庁、警視庁及び交通安全協会に働きかけ、平成20年6月版から記載

- ◎荒川区と連携して、モデル事業としてエコドライブ教習会を実施、教習モデルを確立
- ◎全教習所にエコドライブ教習実施手続書を配布、自主的なエコドライブ教習会実施等を支援し、実施教習所を拡大
- ◎事業者自らのエコドライブの実践拡大を図るため、郵便事業東京支社と連携し、モデル事業を実施、普及方法の確立などの成果を区市町村や教習所等を通して他事業者へ紹介
- ◎エコドライブ努力義務の条例化（都議会に上程中：「東京都環境確保条例」一部改正）

4

## <エコドライブ推進イメージ>



5

## 4 実施概要（平成20年度）

東京都エコドライブインストラクター養成教習会（平成20年6月）  
（財）省エネルギーセンター及び警視庁の協力を得て、（社）東京指定自動車教習所協会に加盟する全自動車教習所の教官の代表者を対象に、エコドライブ推進の核となる人材53名を養成



6

### 〈区市町村に参考となるモデル事業の実施〉

**南川区と共催でエコドライブ講習会実施（10月・11月）12回実施**  
 東京都及び南川区エコドライブインストラクター（※）を講師として区民や事業者127名を対象に実施。平均燃費改善率21.3%



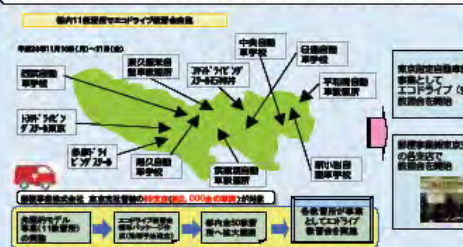
※（財）省エネルギーセンターの協力を得て実施

**江戸川区エコドライブ講習会実施（12月）**  
 東京都エコドライブインストラクターを講師として区議員約120名を対象に実施



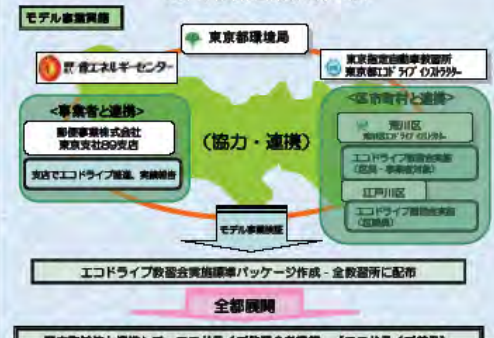
### 〈事業者に参考となるモデル事業の実施〉

**東京都エコドライブ講習会実施（11月）**  
 郵便事業株式会社東京支社と連携し、実践的なエコドライブ推進モデルを確立  
 11講習所で50回実施。89支店175名受講。平均燃費改善率19.5%



※（財）省エネルギーセンターの協力を得て実施

### 〈エコドライブ普及拡大イメージ〉



### 5 今後の計画

- ◎区市町村及び教習所と連携して、エコドライブ講習会を実施拡大
  - 区市町村と連携して各区市町村内の教習所あるいは周辺教習所で、住民・事業者を対象に講習会・講習会を実施
- ◎教習所にエコドライブの最新情報や指導方法を提供し、指導レベルを向上
  - ・（財）省エネルギーセンター及び教習所と連携して、実践に即した技術指導マニュアル（インストラクター用）を作成・配布
  - ・（財）省エネルギーセンター等からエコドライブの最新情報を入手し、教習所及び区市町村と情報共有できる仕組みを構築

## 4.2 大阪府堺市

発表者：大阪府堺市 環境局 環境共生部 環境指導課 佐竹俊之氏

### (概要)

堺市は平成 18 年に「政令指定都市」、平成 21 年 1 月に「環境モデル都市」に認定され、エコドライブは交通関係事業の中でも、市民や企業と直接対話ができる、「クルマの使い方を見直すきっかけをつくる環境教育の一環」として位置づけている。

限られた事業規模で効率な展開を図るため、①実車教習は市民団体や市役所など組織を中心に、座学や広報は個人を対象に展開、②組織としての取組みを育て、広がりや継続性を確保、③自前で事業を企画・展開できる体制づくり、の 3 つの方針を設定している。

平成 20 年度の実施概要は、インストラクター養成教習会（企業 7 名・市職員 8 名が参加）を実施して燃費改善率 31.4%を達成。市職員 6 名がインストラクターの資格を取得し、これを中心に、教習会 9 回(71 名)、セミナー14 回(延べ 849 名)を実施した。

実施した教習会は、市職員を対象にした 3 時間半程度のものや、座学と実車教習を分けることにより一人 1 日 30 分程度から参加できるもの、企業を対象にした教習会や、座学セミナーの出前講座や区民まつりでの開講など。受講者の状況やニーズに合わせた講習内容、拘束時間などを試行しながら開催している。

今後の課題は、インストラクターの増員、教習会やセミナーの内容の充実、情報の組織間における共有のあり方、自動車教習所など他団体との連携である。今後、フォローやサポート内容の検討を行い、エコドライブの技術の伝達だけでなく、組織の意識啓発ができる事業を目指したい。

### 【質疑応答】

①走行教習の実際について質疑があり、応答内容は、一台の車に一人ずつ乗車し、15 分程度のコースを通常走行してもらった後、再度エコドライブで走行してもらう方法。走行者が一人で 30 分、二人で 1 時間の所要時間となるという主旨の説明があった。

②事業に取り組む「動機づけ」について質疑があり、きっかけは JAF 主催の講習を 15 名の市職員に受けてもらったことだが、事務量が多かったため、自前で講習ができないかと省エネルギーセンターに相談した経緯が説明された。



## エコドライブの普及推進について

平成21年3月23日  
堺市環境共生部環境指導課

## 堺市の概要



人口: 約83万人  
面積: 149.99km<sup>2</sup>

- ▶ 平成18年4月 政令指定都市へ移行
- ▶ 平成21年1月 「環境モデル都市」に認定

## 交通関係事業の中の位置付け

### 主な交通関係事業

- LRTなど公共交通を中心とした都市構造
- 自転車を活かしたまちづくりの推進
- エコドライブの推進 他

⇒ エコドライブはクルマの使い方を見直すきっかけをつくる環境教育の一環

## 事業方針の設定(1)

- ▶ 限られた事業規模の中で、限られたメニューを効率的に展開していく
  - 広がりや次の展開が考えられる、企業・NPO等の市民団体・市役所などの「組織」
    - ⇒ 実車を用いた教習会など
  - 一般市民などの「個人」
    - ⇒ セミナー(講習会)・広報・HPなど

## 事業方針の設定(2)

- ▶ エコドライブの広がりや、継続性を確保



⇒ 「個人」の取り組みに頼るのではなく、「組織」としての取り組みを育てる。

## 事業方針の設定(3)

- ▶ 一回一回の教習会やセミナー(講習会)の重要性
  - 充実した内容の提供
  - 相手に合わせてきめ細かく対応
  - 状況に合わせた適切な情報提供
  - 要望に対して迅速に対応
  - 楽しみながら取り組む

⇒ “自前”で事業を企画・展開できる体制づくりを目指す

## ■ インストラクター養成教習会

● エコドライブ普及員及び  
インストラクター養成教習会



- ・日程:平成20年7月7日・8日
- ・会場:堺市泉北下水処理場周辺
- ・対象者数:15名  
(企業7名・市職員8名)
- ・燃費改善率:31.4%

▶ このうち、市職員6名がインストラクター養成教習を修了  
▶ インストラクターを中心に事業を展開

## ■ 取り組み実績

### 教習会

- ・計9回
- ・71名

日付	内容	受講者数
H20年10月14日	市内対象エコドライブ教習会(1)	14
H20年10月15日	市内対象エコドライブ教習会(2)	2
H20年10月16日	市内対象エコドライブ教習会(3)	15
H20年10月17日	市内対象エコドライブ教習会(4)	15
H20年10月18日	市内対象エコドライブ教習会(5)	8
H20年10月19日	市内対象エコドライブ教習会(6)	2
H20年10月20日	市内対象エコドライブ教習会(7)	2
H20年10月21日	市内対象エコドライブ教習会(8)	10
H20年10月22日	市内対象エコドライブ教習会(9)	7
H20年10月23日	市内対象エコドライブ教習会(10)	6
H20年10月24日	市内対象エコドライブ教習会(11)	7


### セミナー

- ・計14回
- ・延べ849名

日付	内容	受講者数
H20年10月25日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月26日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月27日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月28日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月29日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月30日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年10月31日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月1日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月2日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月3日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月4日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月5日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月6日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月7日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月8日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月9日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月10日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月11日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月12日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月13日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月14日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月15日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月16日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月17日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月18日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月19日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月20日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月21日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月22日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月23日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月24日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月25日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月26日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月27日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月28日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月29日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年11月30日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月1日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月2日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月3日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月4日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月5日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月6日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月7日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月8日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月9日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月10日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月11日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月12日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月13日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月14日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月15日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月16日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月17日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月18日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月19日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月20日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月21日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月22日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月23日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月24日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月25日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月26日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月27日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月28日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月29日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月30日	市内対象エコドライブ教習会	15
H20年12月31日	市内対象エコドライブ教習会	15

## ■ エコドライブ教習会(1)

～市職員対象その1～



- ・日程:①平成20年9月24日  
②平成20年10月16日
- ・会場:堺市浄化ステーション周辺
- ・対象者数:①14名 ②15名
- ・燃費改善率:※17.2%


通常走行 → 座学 → エコドライブ → レビュー

3時間30分程度

## ■ エコドライブ教習会(2)

～市職員対象その2～

- ・部署の全員にエコドライブ教習し、燃費管理を部署ごとに開始したい
- ・部署の全員を一度に教習できない(まとまった時間はとれない)



- ・日程:平成21年1月8日  
～平成21年2月19日
- ・会場:堺市役所周辺
- ・対象者数:計27名
- ・燃費改善率:※25.4%

座学講習 → 通常走行 → エコドライブ → レビュー

40分程度 | 1人30分程度 | 別途実施

## ■ 教習会後の効果

～堺市浄化ステーション～

平成19年度

観測日	観測時刻	観測車種	燃費
月	日	km	km/L
3	23	10304	17.0
4	10	15828	27.2
5	15	20142	26.0
6	4	20420	26.0
8	29	20880	22.8
7	21	16680	21.6
7	14	14355	25.4
8	5	21282	25.0
8	27	21871	27.0
10	17	21837	21.2
12	1	22427	18.0
11	24	22480	22.0
12	26	24232	26.5
1	22	25375	26.0
2	7	24262	23.0
3	5	23520	24.1

平均 11.5km/L

平成20年度

観測日	観測時刻	観測車種	燃費
月	日	km	L
3	5	23225	24.7
4	4	23221	20.0
4	18	24144	19.5
5	8	24401	20.8
5	21	24422	19.0
7	17	24422	20.0
8	4	24324	19.0
7	22	25431	20.0
8	25	25426	19.4
8	11	25255	24.1
10	5	26282	21.5
10	27	26282	20.5
11	19	26580	18.0
12	9	26575	19.0
12	26	27187	17.0
1	26	27270	19.0
2	2	27222	19.5
2	19	27421	19.0

【教習会前】 平均 11.2km/L

↓ 教習会 ↓

【教習会后】 平均 12.5km/L

(燃費11.6%↑)

## ■ エコドライブ教習会(3)

～企業対象教習会～

ダイキン工業堺工場

- ・日程:平成20年12月19日
- ・会場:ダイキン工業堺工場周辺
- ・対象者数:6名



富士ゼロックス大阪(南サービス部)

- ・日程:平成21年2月18日
- ・会場:堺市役所周辺
- ・対象者数:6名



#### 4.3 山形県高島町

発表者：山形県高島町住民生活課 環境推進室 環境推進主査 村上奈美子氏

##### (概要)

山形県高島町は1世帯あたり2.81台という高い自動車保有台数を背景に、市民へのエコドライブ推進が積極的に行われ、講習会の実施回数63回(実車教習52回、DVD講習11)、受講者1,226名(実車教習772名)、全国一の実績を誇る。講習による燃費改善効果は19.24%と、やや低めなのは既にエコドライブを実践している方の増加によるものと考えられる。

講習のインストラクターは、高島町環境アドバイザー、ISO取得企業環境担当者、交通安全専門指導員、職員(環境、総務、消防)他、で担っている。

こんなに講習会を数多く開催できるのは、環境アドバイザーを中心とした環境学習の成果。年間100回を超す講座、企業、行政、住民が一緒になって活動を進めているからである。

受講者を確保するために工夫した点として、①企業訪問を行い協力企業を19年度の4社から20年度19社まで引き上げたこと。②チラシを工夫(行政的な文書でなく色彩豊かに、楽しそうなデザインで作成)したことが挙げられる。

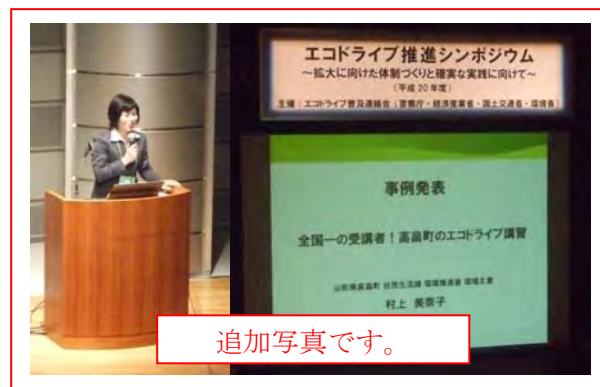
受講者へ実践を促すために工夫した点は、講習会の内容に必ず①インストラクターが実践してみた時の体験談(例えば、夏に冷房を入れずに家族に文句を言われた等)を交えること、②グループごとの結果報告書に必ず「誉める」コメントを入れることなどである。

普及のポイントとしては、インストラクターの人選・確保、モチベーションの維持が重要である。

また、企業とのネットワークづくり(これまでのつながりを強化+いろいろな会社に飛び込みで参加を打診)、楽しく仕掛けることに留意している。

全国紙の新聞で高島町のエコドライブの取り組みが掲載されたことが、町議会議員全員の受講につながった。エコドライブの体験がきっかけで、アイドリングストップ推奨交差点の選定の話が持ち上がっている。

課題としては、予算の確保、マニュアル車での教習会、受講者の募集等がある。今後は、アイドリングストップ推奨交差点の選定、交差点での啓発イベント、実施率調査等を計画している。



## 全国一の受講者! 高畠町のエコドライブ講習



## 山形県高畠町

- 人口: 26,066人 (平成21年3月1日現在)
- 世帯数: 7,488世帯
- 自動車保有台数: 20,850台
- 1世帯あたり: 2.81台

平成20年度末 国交省山形運輸支局市町村別自動車保有台数より

## エコドライブ講習会

- 実施回数 **63回**
  - 実車講習 52回
  - DVD講習 11回
- 受講者 **1,226名**
  - 講習会(実車講習) 772名

## 燃費改善効果

- 走行燃費平均(19~20年度)
  - 事前 14.32 km/L
  - 事後 16.92 km/L
- 改善効果 **19.24%**

## インストラクター

- 高畠町環境アドバイザー
- ISO企業環境担当者
- 交通安全専門指導員
- 職員(・環境・総務・消防)ほか

20年度  
インストラクター  
講習修了

## 環境アドバイザー



- 養成講座修了者を町が認定
- 認定期間 2年
- 13名が活躍中

## 工夫した点①

- 受講者を確保するために
  1. 企業訪問
  2. チラシの工夫

## 協力企業の増加

- 19年度 4社
- 20年度 19社

・ASEジャパン	・大浦工業	・小森マシナリー
・羽山総合建設	・小森エレクトロニクス	・福島建設
・山形電子	・高橋建設	・岡村製作所
・FMPカンノ	・ウェステック山形	・日本製乳
・高島ワイン	・商工会青年部	・玉野飯金
・松風会	・三和フーズ	・高陽電機
・HMTシステムエンジニアリング		(敬称略)

## 工夫した点②

- どうしたら実践してもらえるか
  1. インストラクターの体験談
  2. グループごと結果報告

## 普及のポイント

- インストラクターの人選・確保
- ネットワーク
- 日頃の活動

## 今後の計画

- アイドリングストップ推奨交差点の選定
- 交差点での啓発イベント
- 実施率調査

## 今後の課題

- 予算の確保
- マニュアル車での教習会
- 受講者の募集

#### 4.4 福岡県北九州市

発表者：北九州市環境局 都市環境管理課 主任 上川剛秀氏

##### (概要)

平成 20 年度は、行政の掛け声に留まらない様々な効果的な取組みを目指して行った。

- ①アイドリングストップ運動は、取組みやすく効果も大きい。ステッカー等を用いて市民運動として盛り上げている(事業者 465、市民約 24,700 人参加)。
- ②エコドライブコンテストを市としても積極的に参加を促進し、実施し、政令市トップの参加事業所数を記録した。
- ③エコドライブ講習会では、講義と実技で平均約 25%の燃費改善を実現した。
- ④今年度スタートした出前講演は、市民、企業、市職員を対象に盛況だった。

推進上の課題として、事業者側では「一人が受講しても他の社員へ理解が得られにくい」「教育の方法が分からない」「長続きしない」等、行政側では「CO2 削減効果(数字として費用対効果)が見えない」といった問題点が持ち上がってきた。

そこで企業 7 社をベースに「エコドラ北九州プロジェクト実行委員会」を立ち上げ、エコドライブ推進のモデルづくり、燃費データベースの構築、エコドラリーダーの設置による教育活動の実施等を行い、効果や手法を共有・検討しながら、今後エリアを拡大していく手法を取った。

平成 20 年 7 月には、プロジェクト参加企業 7 社で、一斉に社有車や従業員の通勤車にエコドライブのステッカーやポスターを貼るという試みを行い、記者発表等により全国初の取組みであることを積極的に PR し、モチベーションを高めるための工夫を凝らした。

参加企業である A タクシー会社を例に燃費をみると、昨年度より年平均 9.1%向上しており、最大では 23.5%の向上を記録した月間もあった。現在、ドライバー毎に燃費計算ができるシステムの試行を準備中。

これらの成果を踏まえ、平成 21 年 2 月には、エコドラ北九州プロジェクトの中間報告会として、「北九州エコドライブセミナー2009」を開催(60 社、90 人が参加)。積極的な意見交換が行われた。



エコドライブ推進シンポジウム  
平成21年3月23日(月)

**全国初！  
エコドラ北九州プロジェクト**  
～はじめの1歩は八幡東から～

北九州市環境局都市環境管理課

北九州市  
City of Hakohu

～エコドライブ運動の新たな展開～

“掛け声止まり”の取組から  
↓  
“実効性”のある取組へ

北九州市  
City of Hakohu

本市の取組①  
**アイドリングストップ運動**

◆ 不要な(暖機運転、駅やコンビニでの人待ち等)アイドリングをやめる。  
◆ エコドライブ10の中から最も取り組みやすく、効果が期待できる。  
◆ 市民運動として盛り上げるためステッカーのキャラクターを市民から公募。

参加者数(平成21年1月末現在)  
■ 事業者: 465社  
■ 市民: 約24,700人

アイドリング・ストップ  
運動

北九州市  
City of Hakohu

本市の取組②  
**エコドライブコンテスト**

① 国のエコドライブコンテストは、  
そもそも、**北九州市が提案!**

② 平成20年度の市内からの参加  
事業所数は35事業所で、**政令  
市ではトップ。**

③ 平成19年度は、若松区の九州  
差化物流業が全国最優秀  
の**環境大臣賞**を受賞

「大規模な環境改善活動」表彰式

この賞は省燃費  
運転促進中で予  
め先にどうぞ!

北九州市  
City of Hakohu

本市の取組③-1  
**エコドライブ教習会**  
*(財)省エネルギーセンターの全面協力により実施!*

〈八幡東田GVエコドライブ実践講座〉  
■ 平成18年12月15日開催  
■ 講義と実技(東田地区内を実走行)  
■ 企業及び行政職員 15名

教習前後の燃費比較  
(参加者平均)

◇ 平均約**25%**  
(約2.5km/ℓ)  
の燃費改善

実技実習の様子

計測器で正確に燃費計測

北九州市  
City of Hakohu

本市の取組③-2  
**エコドライブ講習会**  
*(財)省エネルギーセンターの協力を得て実施!*

【背景】  
・市民や事業者へエコドライブの実践を呼びかけるだけでなく、  
具体的な「エコドライブ方法」を**広く伝授** → **実践の拡大**

〈市民対象出前講演「実践!エコドライブ!!」〉  
・実施: 平成20年5月～  
・参加者 **計650名**

〈企業、市職員対象講習会(平成20年度分)〉  
・延べ9講座実施  
・受講者: 企業、行政職員等 **約500名**

北九州市  
City of Hakohu

### エコドライブ推進上の課題

事業者の悩み

市役所の悩み

北九州市

### エコドラ北九州プロジェクト実行委員会

エコドライブ推進モデル事業への参加

燃費データベースの構築

少人数セミナー  
エコドライブ活動の実践

効果の確認 → 評価

手法を見直しながら対象エリアを拡大していく!

北九州市

### エコドラ北九州プロジェクト

本格スタートとなる平成20年7月11日(金)には、プロジェクト参加企業7社が一斉に「社有車や従業員の通勤車に、このプロジェクトのオリジナルステッカーを貼付し、社内にはポスターを掲出するなど、全国初の取組を進めることを社の内外に示す。

北九州市

### エコドラ北九州プロジェクト 現在までの成果

Aタクシー会社 燃費推移 ～2009年1月

平成19年度 5.04km/l → 平成20年度 5.49km/l 9.1%向上

燃料使用量 約3万6000ℓ削減

CO2排出量 約64トン-CO2削減

北九州市

### エコドラ北九州プロジェクト 中間報告会 北九州エコドライブセミナー2009

平成21年2月13日(金)開催

会場からも積極的な意見が

- ◆これまでの取組成果や課題を報告
- ◆プロジェクト参加企業も含め市内外から参加

北九州市

ご清聴ありがとうございました。

北九州市

## 5. ポスターセッション

31 団体が参加したポスターセッションでは、各自治体の担当者から、展示パネル解説者に対して、多様な質問が寄せられた。

- ・どこから手をつけていいかわからない
- ・教習の実施場所にはどのような場所が適するか、どう手配しているか
- ・教習所に声をかけるのに、こういったルートを通していいか、など。

これに対し、展示ポスター解説者からは、具体的な経験談や手法ばかりでなく、担当者のモチベーションの持ち方として、「市民運動の育成」といった視点をアドバイスする場面も見られ、有意義な意見交流が活発に行われていた。

今回、パネルが 31 団体展示されたことは、個別で多様な事情を抱える自治体の担当者にとって、実施段階や予算規模などの面で、参考になる事例から具体的に学ぶために、いくつものパネルへ足を運び、質問を重ねていく参加者の真剣な姿勢が見られた。参加者にとって有意義なセッションとなった。

### ◇会場の様子



## 6. 基調講演

### 6.1 基調講演①

テーマ：エコドライブへの期待と課題

発表者：筑波大学大学院 教授 石田東生氏

(概要)

各国の新車カタログ燃費を比較すると、日本の自動車は世界トップクラスである。しかし、実走行燃費においては、日本はワーストグループに位置する。その理由の一つに、走行速度の問題があると推測される。英国との比較では、道路の整備水準が高く、渋滞や信号、踏切がない英国では、車の走行速度が速く、燃費が良いが、日本は走行速度が低く、かつ速度変動が大きいため、実走行燃費が低いと考えられる。

車の性能は良いが、道路が悪いという日本の現状では、道路政策の整備による「交通流の円滑化」を進める必要性も高いが、これをカバーするためにも、エコドライブやモビリティマネジメント等の「市民への働きかけ」が一層重要度を増す。これは開発途上国も同じ状況にあるため、普及技術を海外へ輸出するというスコープも大切になってくる。

エコドライブ講習の効果はすでに確認されているが、講習の規模が小さいこと、効果の継続性が確認されていないこと等の課題がある。しかし情勢は、京都議定書や洞爺湖サミットにおける福田ビジョン、COP15における日本の目標値設定など、大幅な削減への期待と意義は増すばかりで、エコドライブの広範で早急な拡大・継続が待たれている。

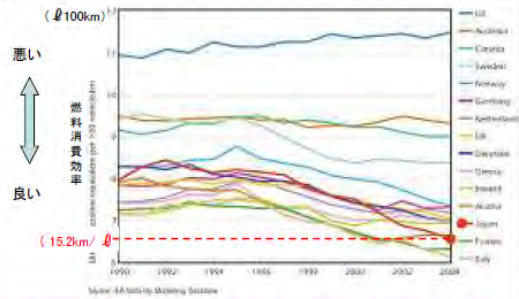
エコドライブの広範な普及のためには、人の育成と仕組みの構築が欠かせない。教習の拡大や講師の育成、そのための工夫と実践、課題の共有と解決を早急に行う必要がある。また、安価で手軽なエコドライブ支援システムの開発、効果の実感と参画感を醸成することも非常に重要である。そのために、エコドライブ効果を見える形にすること、実践者がいることを見える形にしていくことが大きな課題であり、パネルディスカッションのメインテーマとして、皆さんで考えていきたい。



## エコドライブ推進シンポジウム エコドライブへの期待と課題

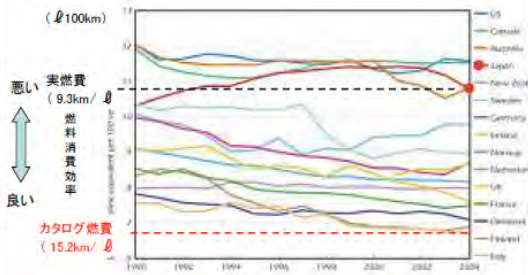
2009. 3. 23  
筑波大学 システム情報工学研究科  
教授 石田 東生

各国の新車カタログ燃費(=指定走行モード時の燃料消費量)



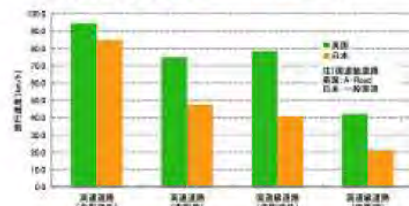
日本の自動車のカタログ燃費は世界トップクラス

各国の実走行燃費(=総燃料消費量/総走行台キロ)



日本の実走行燃費はワーストグループ。どうして?

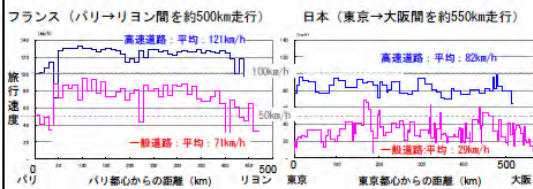
走行速度の英国-日本比較



英国のほうが走行速度が早い → 燃費がよい

渋滞がない(道路の整備水準)  
信号が少ない(立体交差)  
踏切がない  
沿道への出入り制限

走行速度と速度変化の日仏比較



日本は走行速度が低く、かつ変動が大きい。  
燃費が悪い?

出典: 国土交通省(平成17年8月発表)  
注: ①道路種別別(04-05)を用いて集計。  
② ①より一般道路(04-05)では、100km以上の地点で一一般燃料消費量測定区間を走行。  
③: ①道路種別別(04-05)における一般道路利用区間は、イイイイ車を利用せず、一般道路の標準車を使用。  
参考: 高速1号の平均走行速度(東京) : 東京-静岡平均で約136.4km/h、交通量が少ない区間でさらに高速度で走行する傾向がある。

日本車は良いけれど、道路が悪い。

- 交通流の円滑化
  - 道路政策: 高速道路、環状道路、ITS、...
- 市民への働きかけ
  - エコドライブの意味と意義
  - モビリティマネジメント
- 途上国も同じ状況

### 期待と意義が大きいだけ、課題も!!

- エコドライブ教習の効果は確認済み
  - ただし、小規模。効果の継続性も未確認
- 世の中の動き
  - 京都議定書の目標達成に黄信号
  - 洞爺湖サミットと福田ビジョン
    - 2050年までに世界で50%の削減。日本はトップランナーとして2050年までに60-80%の削減
  - 環境モデル都市における期待
    - 大幅な削減を目標
    - ほとんどの申請書に、エコドライブとMMの記述
  - COP15における日本の目標とポスト京都議定書

エコドライブの広範な普及(早急な拡大と継続)  
低費用、広範性、継続性、

### エコドライブの広範な普及のために

- 人の育成と仕組みの構築
  - エコドライブ教習の拡大
  - 講師の育成
  - そのための工夫と実践、課題の共有と解決
- 安価で手軽なエコドライブ支援システムの開発
- 効果の実感と参画感の醸成
  - エコドライブ効果の見える化
  - 実践者の見える化

パネルディスカッションのメインテーマ

ありがとうございました。

ishida@sk.tsukuba.ac.jp

## 6.2 基調講演②

テーマ：エコドライブの推進について

発表者：東京工業大学大学院 教授 藤井聡氏

### (概要)

免許を既に持っている一般の人に対する、エコドライブ推進の3つのコツは、「一人でも多くの方に」、「簡単な事を」、「動機づけを欠かさずに」である。動機として「CO2削減」ということが正しく位置づけられることは、特に重要である。

その事例として、京都の運転免許センターでは、府・国道事務所・警察が連携して、平成19年度より毎年23万人に、エコドライブ推奨を記載したロードマップを配布している。その効果は7000tのCO2削減になると推計されている（配布者を対象としたサンプリング調査による）。ちなみに、このロードマップには、「1日10分クルマを控えると588kgのCO2削減になること」、「エコドライブ10のすすめ」などが掲載されている。

講習会は、紙媒体では伝わりきれない技術を伝達できるが、大人数に参加してもらうことが難しい特質を持つ。そこで、車を長距離使わざるを得ないプロドライバーをターゲットにすることが得策と考えられる。

エコドライブ推進は、CO2削減を目的としていることを忘れず、故に多様な削減策の中に位置づけることが必要であること、そのためにもCO2を何t削減できたかを事後評価することが重要である。一般の人には広く薄く知らせ、講習会はプロドライバーを主たる対象にしていくとよいと考える。

最後に、運転免許保有者全員に呼びかけられる「免許センター」での働きかけは、とりわけ有効である。特にこれから免許を取る人に対しては、動機づけの必要もなくエコドライブを運転方法として身につけてもらえる。すでにあるシステムを利用することを視野にいれた活動と呼びかけたい。





## 「講習会」的戦略

- ・「講習会」に大量に参加してもらうことは難しい。
- ・ただし、「紙」では伝わりきらない技術を、丁寧に教授できる。
- ・については、... **クルマを長距離使わざるを得ない人(プロドライバー)**をターゲットにした講習会が得策。

## 終わりに

- エコドライブ推進は、CO2の大量削減を目的としている、ということを忘れない！
- それ故、多様なCO2削減策の中に位置づけることが必要！（例えば、MMの中に位置づけるべし！）
- そのためにも、(例えば、京都の事例のように)きちんと、CO2を何トン削減できたかを**事後評価すべし！**
- 一般の人には「薄く広く」で、まずはOK！講習会では、プロドライバーを主たる対象に！

## そして特にいま、 一番得策なのが...

運転免許保有者**全員**に呼びかけられる  
「免許センター」での働きかけ  
(+運転免許教習所、交通安全講習会)  
が、とりわけ有効！！

※無理してEDの“場”を設定するのは非効率化では...？  
**既にある“場”を最大限に活用するのが得策！**

是非、各々の自治体で(例えば京都の事例のように)、  
教習所、免許センター、交通安全講習会、そして警察  
に、**連絡をとることから初めて頂きたい！**

## 参考情報

- ・ **国土交通行政のための心理学**  
『社会的ジレンマの処方箋：  
都市・交通・環境問題の心理学』(藤井 聡 著)
- ・ **モビリティ・マネジメントの実務的書籍**  
『モビリティ・マネジメント入門』(藤井聡・谷口綾子)  
『モビリティ・マネジメントの手引き』(土木学会 編)
- ・ **日本モビリティ・マネジメント会議HP**(各種の事例情報)  
<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujilab/jcomm/>

## 7. パネルディスカッションの概要

テーマ：拡大に向けた体制づくりと確実な実践に向けて

コーディネーター：筑波大学大学院教授 石田東生氏

パネラー：東京工業大学大学院 教授 藤井聡氏

大阪府堺市 環境局 環境共生部 技術職員 佐竹俊之氏

東京都 環境局 自動車公害対策部 交通量対策課 課長 横山英範氏

東京都荒川区 環境清掃部 環境政策担当課長 山本吉毅氏

経済産業省資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部

省エネルギー対策課 課長補佐 新保一彦氏

(概要)

昨年度のシンポジウムでは、地方自治体が取り組みはじめた施策を中長期に渡り継続し、多くの人にエコドライブの実施を広げていくためにはどうすればよいかについて議論した。

今回は前回の議論を更に発展させ、地方自治体が行っているエコドライブ施策を拡大し、市民の確実なエコドライブ実践につなげていくためには、どのようなことが必要か、をテーマに議論した。

まず初めに、エコドライブ拡大の施策とその課題、及び課題解決のポイントについて意見交換を行い、続いて、エコドライブが市民の日常となるための施策について議論した。以下、各々の概要を報告する。

### 7.1 拡大に向けた体制づくりとその課題、解決のポイントについて

議論への導入として、「拡大に向けた体制づくり」の観点から、実施している取り組み、課題や解決方法について、自治体のパネリストが発表した。

東京都荒川区の山本氏より、荒川区では目標指標の設定方法とCO<sub>2</sub>削減効果を数値化すること、都との連携による体制づくりを行っていることが報告された。

大阪府堺市の佐竹氏は、自前で事業を企画・展開できる体制づくりへの取り組みを報告し、課題としては「拡大」を挙げた。限られた予算・人員の中で教習の回数を増やす方向で検討するより、企業間の情報共有のかけはしとなることも拡大の一つではないかと考える。また、教習所との連携した体制作りなど、既存の団体等の事業や活動を積極的に活用していく仕組みを考えていく方向性を示唆した。

東京都横山氏より、今後、区市等の自治体が積極的にエコドライブ教習会・講習会の実施の支援を行っていくこと、エコドライブの普及には、エコドライブの効果を実感することがポイントであると報告された。また、エコドライブと安全な運転技術とは共通する部分が多いことから、これまで、交通安全講習など自動車運転技術の指導を行っている自動車教習所をパートナーに教習会を実施しており、教習所として新たな事業として取り組んでいると報告があった。

これらの報告を踏まえ藤井先生から、単なる量的拡大ではない進め方について、連携可能な関係機関がどんな有効な仕組みや情報を保有しているかを知ることが第一段階であるというアドバイスがあった。企業の CSR や国交省のエコ通勤などに、エコドライブを潜り込ませるなかで、実際に効果が上がることが確認されて、逆に予算をとりやすい状況が生まれることも考えられることが指摘された。

エコドライブ施策拡大のため、資源エネルギー庁が提供できる支援施策について新保氏より、限られた資源の中でエコドライブへは①情報提供、②人材育成に、絞って重点的に支援していく方針であることが報告された。

まとめとして石田先生より、エコドライブ拡大のための課題解決のポイントは、①免許取得者の広がりを見ると、自治体の力だけで推進するのではなく、「教習所や企業・団が行なっている既存の事業や活動などを積極的に活用していく」こと。国から提供される情報、今日のようなシンポジウムを活用して、②高い目標を設定してそこへ向けての体制づくりをすること。そして③体制の担い手として、自治体、教習所は確立されつつあり、企業に対してはエコドライブの推進だけでなく、企業自身のプログラム（新しい事業）として定着していく方法が提案された。

## 7.2 エコドライブが市民の日常となるための施策について

日常的に市民がエコドライブを実践できるようになるために、何が必要か、また現状の課題と解決方法について議論を進めた。その前提として、法人たる市民をどう考えるか、みんなと一緒にやっているという感覚をどう育てるか、効果をどう見えるようにしていくか、といった観点から、自治体担当者が現場での実践や苦勞を発表した。

荒川区山本氏より、荒川区独自にエコドライブ施策の効果を数値化する計算式が示され、CO2削減量は区民 61.9t、タクシー業者 99.0t、トラック 42.5t と報告（試算）された。区民が車を使用する機会が少ない実態があるため、今後は企業を重点的に対象とする方針。これに対し、試算結果を区報等で市民にフィードバックすることがアドバイスされた。

東京都横山氏より、新規取得者 12 万人、更新者 160 万人への取組として、これまで、免許取得時及び更新時で使用するテキストに、エコドライブに関する記載を、関係機関に要請、実現したところであると報告があった。また、都が養成したインストラクターを中心に、新規免許取得者に対しエコドライブの実技を教える意欲的な教習所も見られるなどエコドライブを普及させるために免許取得時・更新時の機会を利用した普及啓発が効果的であると考えていると報告があった。

これに対して、藤井先生から京都での事例の成功のポイントが紹介された。京都府では、警察署からの出向者に深い理解があったことから、その人脈を通じた働きかけでエコドライブが記載された地図作成が実現した。この事例を通して、「理解」の大切さが再確認された。

大阪府堺市の佐竹氏は、単なる技術伝達だけでなく意識啓発を促す工夫をお互いに学ぶために、自治体間の講習参観の機会があるとよいと提案した。また、教習所が進める安全運転を、エコドライブの視点から説き、燃費の面からも押さえることで、安全運転の定着に大きなメリットがあると考えられるため、この観点から、教習所の安全運転メニューの中にエコドライブを取入れてもらえるよう働き掛けたいという提案があった。

これに対して藤井先生より、教習所の講習にエコドライブを組み込めば、自然に普及していく仕組みができるとして、高い評価があった。教習所と連携するため、エコドライブ 10 のすすめのうち①～③を「特選3技術」として扱い議論していけること。またエコドライブについて解説できる立場にある担当者に、媒体の扱い方や解説の仕方を教えることも有効な手段であることが指摘された。

会場より出された質疑応答は、「エコ運転度が見える車は開発されているのか」「教習所のエコドライブ教習の対象は誰か」等が出された。

東京都より、カーナビ等でエコドライブによる燃費の状況等がドライバーに分かるように既にメーカーで実用化され、その車種も増えていることから、ドライバーが、カーナビ等のエコドライブ支援機能を十分活用していくためのPRも必要であると考えている。また、エコドライブの燃費は、同じドライバーでも乗車する車の性能や走行状態で変化するが、ドライバーのエコドライブ技術を客観的に評価するシステムを都とカーナビメーカー等と共同で研究開発中であると報告された。

高島町は1200人のエコドライブ受講者の継続的なエコドライブ実践のために、アイドリングストップ推奨交差点を選定中だが、安全面から慎重に検討していることが報告された。

エコドライブ継続のための効果の見える化の事例として、北九州市より、地域のケーブルテレビで15分番組の放映、広報やWEBでの情報発信などを取り組みの拡大・継続・実践者の増大に必要であることが強調された。

これらの発言を受けて、資源エネルギー庁新保氏より、市民がエコドライブを行うモチベーションを高めるための情報提供として、現在データベースの整理中であることが報告された。エコドライブが安全にどう寄与するかを検証して、エコドライブの実践につなげようという意図のもと、省エネルギーセンターが調査を行っている。その結果、「ヒヤリハットは速度変動の大きい運転中に起こりやすい」という傾向が見えてきた。「エコでもあり、エコノミーでもあり、セイフティでもある」、こうした多角的な視点から情報提供をすることによって、エコドライブの推進を図っていきたいと結んだ。

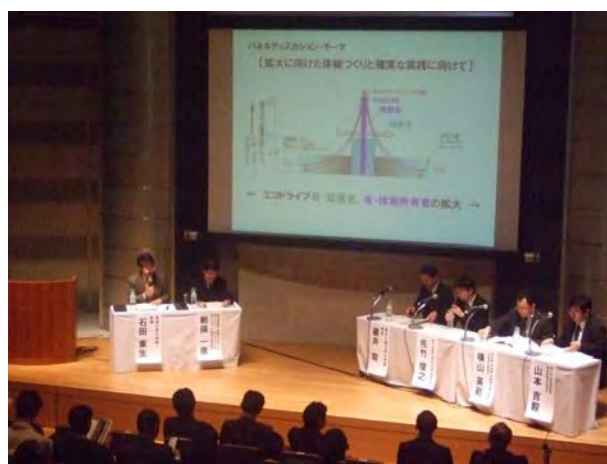
まとめとして、「拡大に向けた体制づくりと確実な実践に向けて」大切なポイントが整理された。

体制づくりの際には、①目的であるCO<sub>2</sub>削減を明確に、②高い目標を掲げること。

③何もかも自前でやろうとせず、既にあるシステムを利用する姿勢も大切であることが確認された。

確実な実践を促す工夫としては、①効果をどう計測して見えるようにすること(北九州市、荒川区などの事例)、②先進的な例を共有化することが大切であることが確認された。

また、すべてに共通する認識として、自治体や関係省庁、企業、市民など関連する多様な立場間で、まず「きちっと話をする」、次に「分かってもらう」、これが「拡大につながる」といった構図が欠かせないこと。簡単なことではあるが、こうした認識を再確認できたことは、大きな成果であった。



## 8. 来場者アンケート

### 8.1 アンケート実施概要

シンポジウム来場者に対して行ったアンケートの配布数、回収数、回収率は下表の通りである。

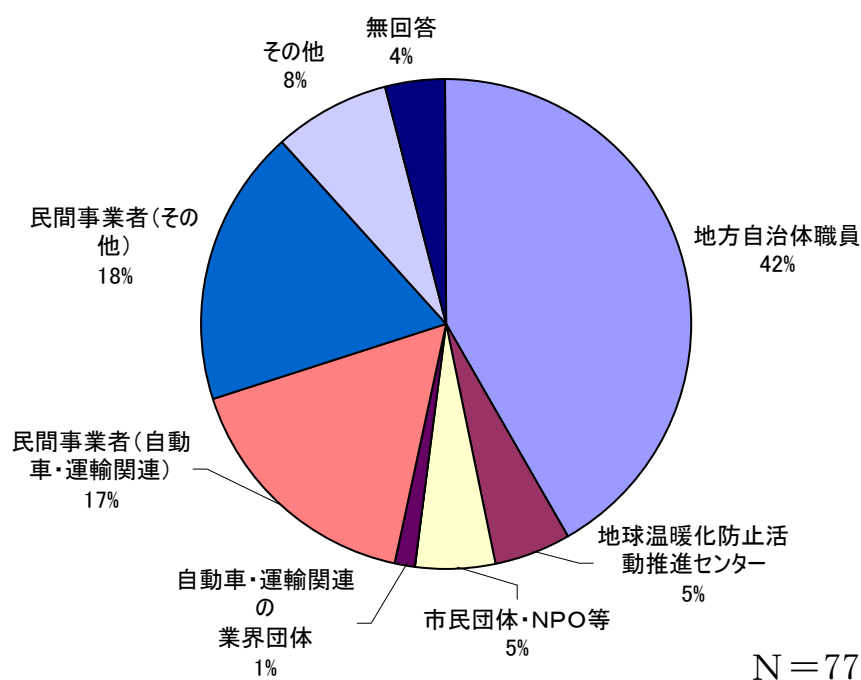
配布数	135
回収数	77
回収率	57%

### 8.2 アンケートの結果

#### (1) 全体集計結果

##### ①回答者の属性

来場者は、「地方自治体職員」が最も多く、42%（32人）であり、次いで「民間事業者（その他）」18%（14人）、「民間事業者（自動車・運輸関係）」17%（13人）と続く。

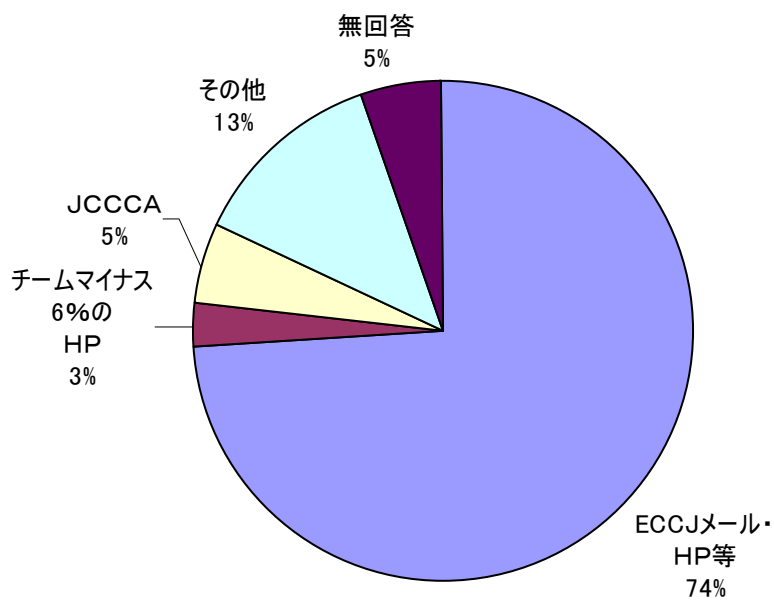


◇「その他」の具体的な回答

・ 出版

## ②シンポジウムを知ったきっかけ

「省エネルギーセンターのメール・HP」との回答が最も多く、74%（57人）であり、次いで「その他」13%（10人）、「全国地球温暖化防止推進センター（JCCCA）等のHP」5%（4人）と続く。



N = 77

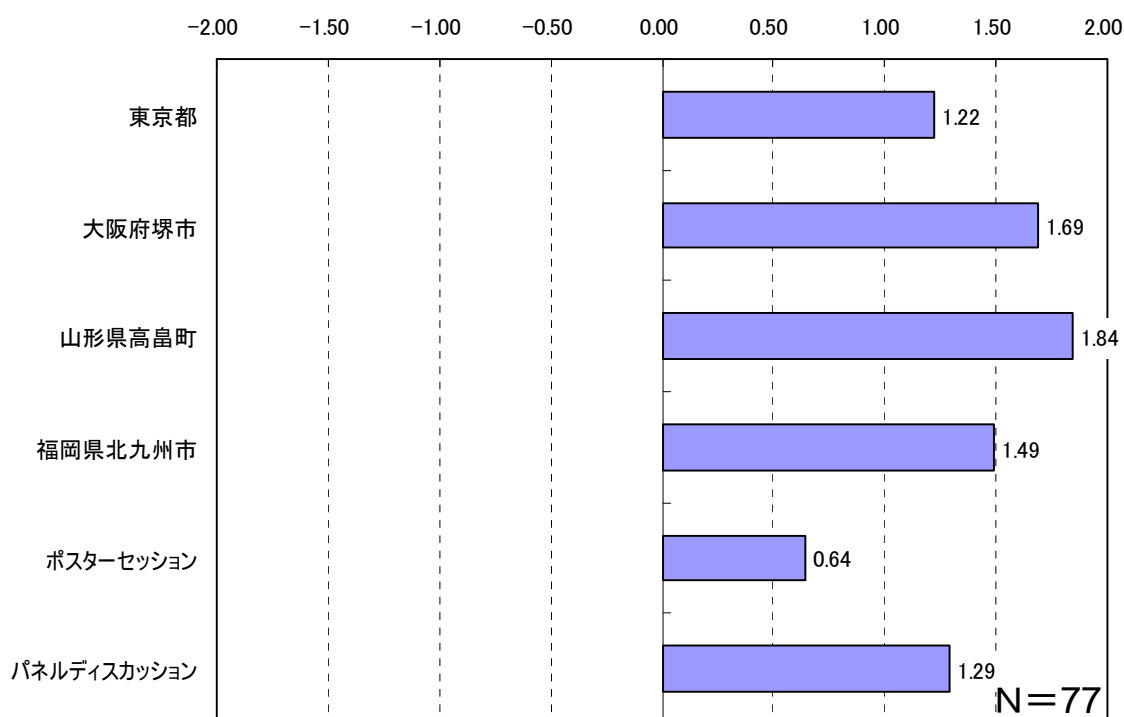
### ◇「その他」の具体的な回答

- ・自動車メーカーの知人から
- ・千葉県公害連絡会における谷口様の講演
- ・省エネセンターからのTEL
- ・都からのFAX

### ③シンポジウムのテーマ・内容についての関心

「関心があった」から「関心がなかった」まで5段階で評価された結果を、スコア化し、下図に示す（満点2.0ポイント）。いずれの項目もプラスであることから全体的に関心は高かったと推察される。

「山形県高島町」に対する関心が最も高く1.84、次いで「大阪府堺市」1.59、「福岡県北九州市」1.49と続く。



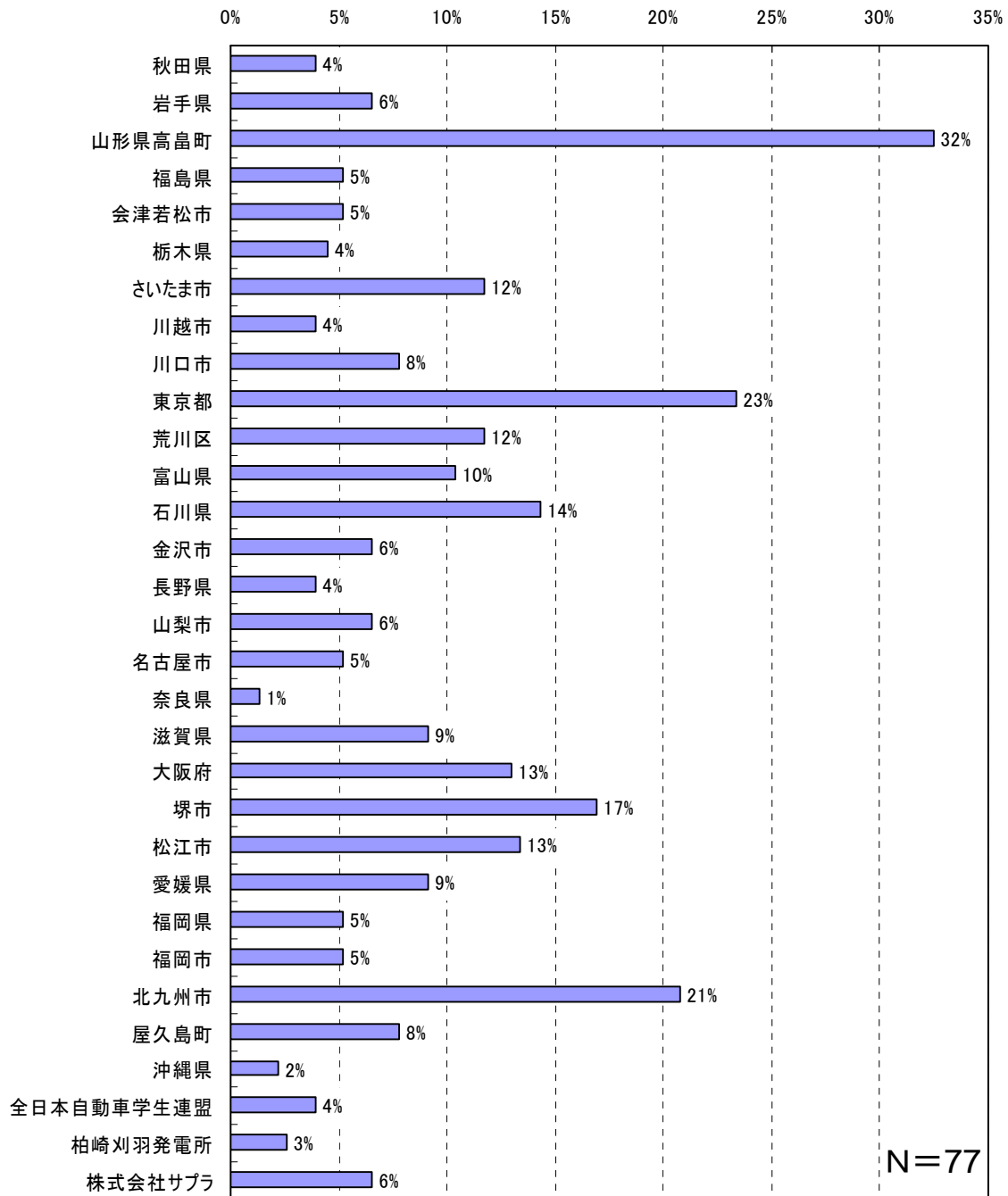
※「関心があった」を2ポイント、「普通」を0ポイント、「関心がなかった」を-2ポイントとし、これら3つの中間段階をそれぞれ1ポイント、-1ポイントとして回答者の平均値を算出した。

シンポジウムのテーマ・内容に対する評価の回答数

	関心があった	ややあった	普通	ややなかった	関心なかった	無回答	有効回答数
東京都	19	36	15	2	0	5	72
大阪府堺市	28	33	11	1	1	3	74
山形県高島町	34	24	13	0	1	5	72
福岡県北九州市	22	40	12	0	0	3	74
ポスターセッション	16	22	25	5	4	5	72
パネルディスカッション	20	36	12	1	2	6	71

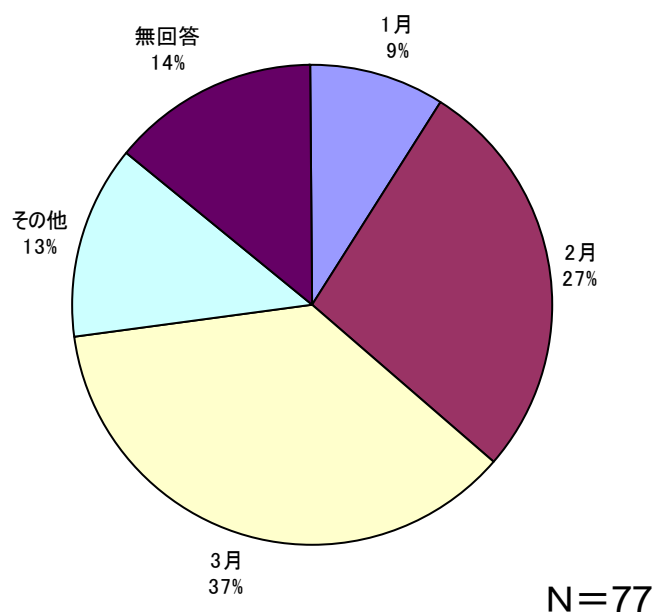
#### ④ポスターセッションについての関心

ポスター（展示パネル）に対する評価で、関心が最も高かったのは、「山形県高島町」32%（25人）であり、次いで「東京都」が23%（18人）、「北九州市」が21%（16人）と続く。



### ⑤開催の時期・構成等に関する評価

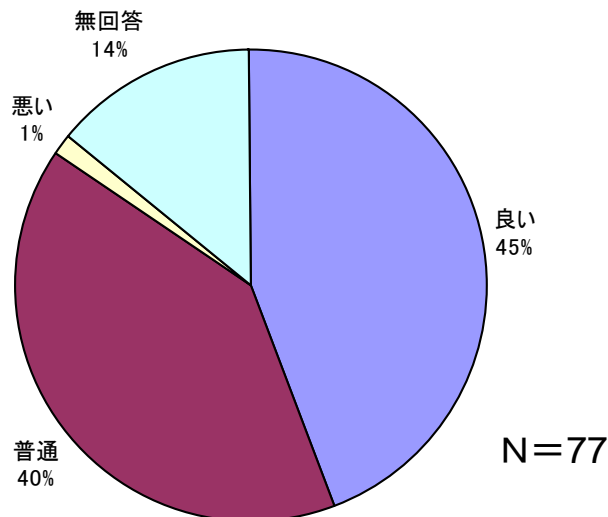
シンポジウムの開催を希望する時期については、「3月」との回答が最も多く37% (28人)、次いで「2月」27% (21人) と続く。



#### ◇「その他」の具体的な回答

- ・4月 ・6月 ・7月 ・8月 ・10月
  - ・5～11月
  - ・いつでも
- ※それぞれ1回答ずつ

今回のシンポジウム構成について、45% (34人) が「良い」と回答しており、「悪い」との回答は1% (1人) であった。



◇自由回答

(開催時期について)

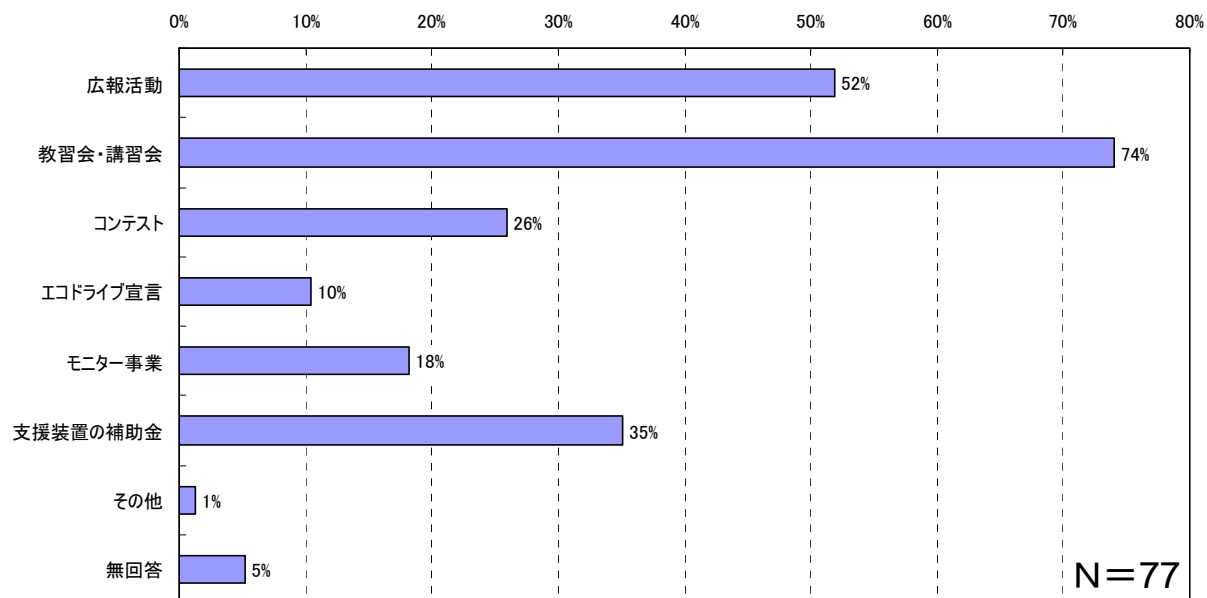
- ・ 年度末は忙しく、また三月は新しい施策の展開を考える上で、新年度に対応できない。(地方自治体職員)
- ・ 年度末の実施では周囲にフィードバックする時間がとれません。(人事異動の関係)(地方自治体職員)
- ・ 自治体で作成しているエコドライブのチラシ、パンフレットを配布していただければ参考となる。(地方自治体職員)
- ・ 3月は地方では予算議会があるため、参加したくてもできないところが多いと思われる。  
もう少し早められれば…(地方自治体職員)
- ・ 年度末よりも少し早めの方が有難く思います。(地方自治体職員)
- ・ 三月は議会、年度末で忙しい自治体も多いのでは。できれば2月上旬～中旬にかけて行うのが望ましいと考えます。(地方自治体職員)
- ・ 3月は年度末もあり、スケジュール調整的には3月以外の開催を希望します。
- ・ 年度末、週明けだと参加しにくい。しかし、08年度の実績をおうかがい出来たメリットもありました。
- ・ 開催時期は秋頃がよいと思う。

(構成について)

- ・ ポスターセッションの団体がたくさんあり、様々な事例を学ぶことができた。但し、時間に限りがあり、全てを見れなかったことが残念だった。(地方自治体職員)
- ・ それぞれが短い時間となっていたので、もう少し聞きたかった。(地方自治体職員)
- ・ 「事例発表」を多くする。
- ・ 事例発表が豊富かつ具体的で良かった。
- ・ 民間事業者のエコドライブへの取組みについての事例
- ・ 他県の例、情報交換の場は更に多く設けていただきたい。今回はありがとうございました。
- ・ 去年は出席していないが、去年と同じ内容ではないか。何が発展しているのか疑問である。
- ・ パネルディスカッションの構成、むづかしいが少し足りない。
- ・ 既にエコドライブ関連の教習、教育実践のある団体のとり組み紹介や感想もあると良い。
- ・ ポスターのデザインがどれも見づらかった…。「見える化」にはそういう結果を見せていくデザイン力も必要では。

### ⑥エコドライブについて関心のある事項

複数選択可での回答の結果、最も関心が高かった事項は、「エコドライブ教習会・講習会」であり、74%（57人）、次いで「エコドライブに関する広報活動」が52%（40人）、[エコドライブ支援装置の補助金]が35%（27人）と続く。



#### ◇「その他」の具体的な回答

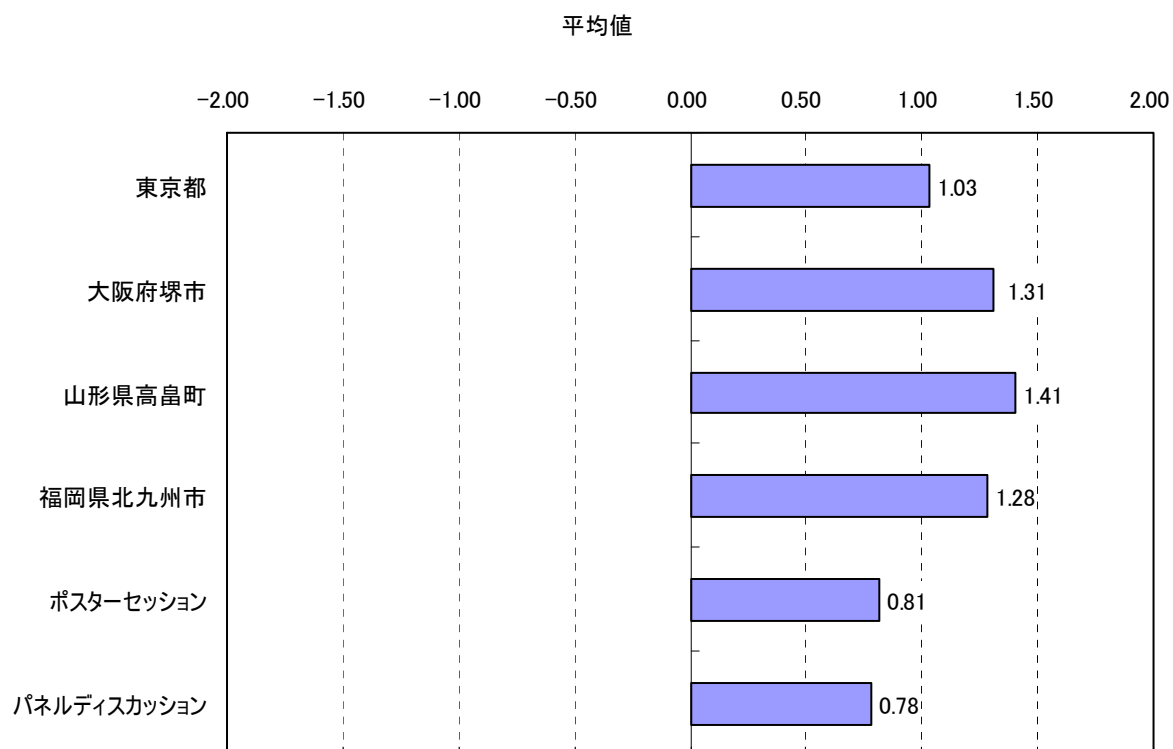
・教習会、講習会で使用する教材

## (2) 地方自治体職員の集計結果

「(1) 全体集計結果」で整理したアンケート調査結果について、地方自治体職員の回答のみを抽出して整理した。

### ①シンポジウムのテーマ・内容についての関心（地方自治体職員のみ）

「山形県高島町」に対する関心が最も高く1.41、次いで「大阪府堺市」1.31、「福岡県北九州市」1.03と続く。

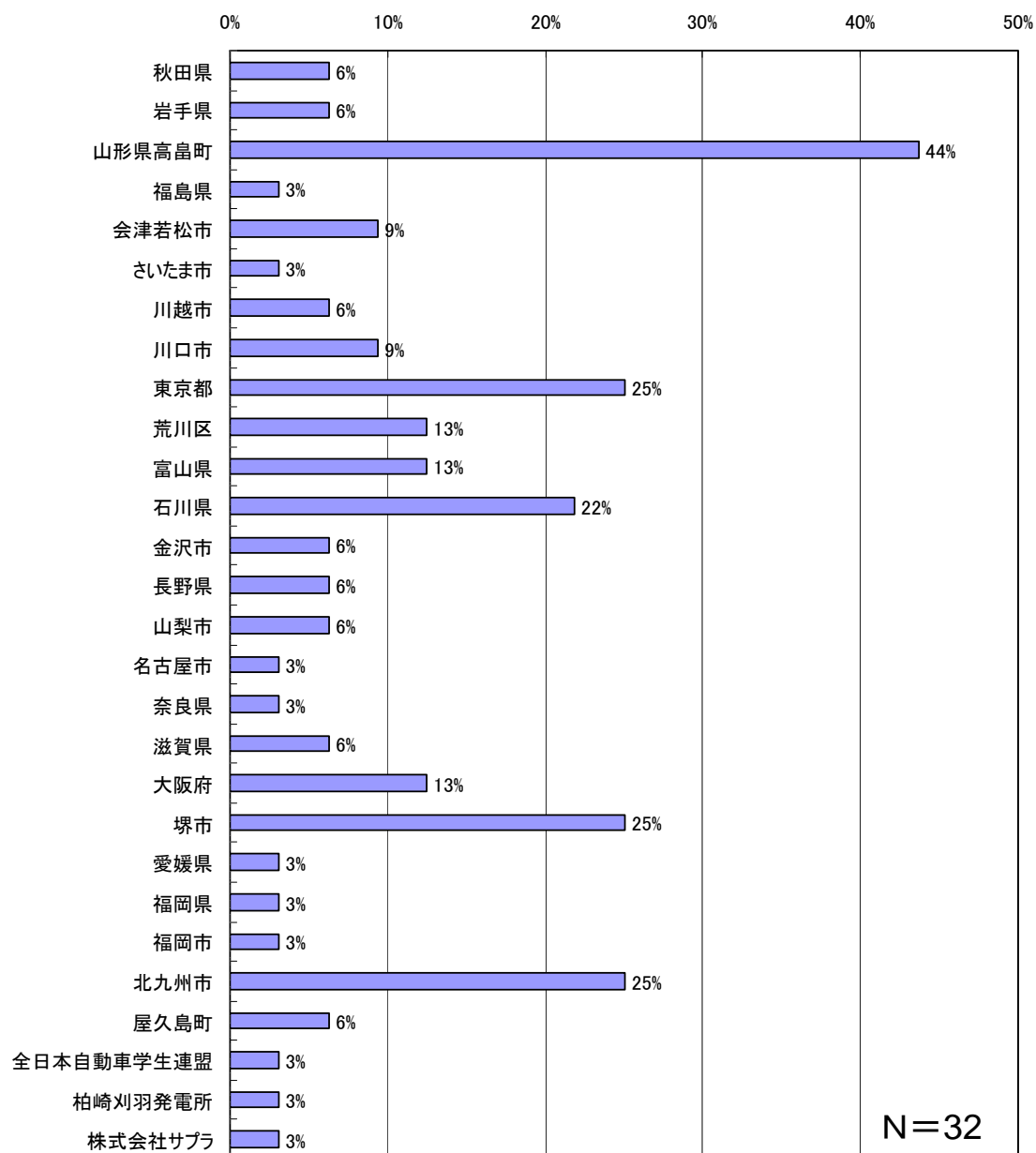


### シンポジウムのテーマ・内容に対する評価の回答数（地方自治体職員のみ）

	関心があった	ややあった	普通	ややなかった	関心なかった	無回答	有効回答数
東京都	8	18	5	1	0	0	32
大阪府堺市	16	12	3	0	1	0	32
山形県高島町	19	9	3	0	1	0	32
福岡県北九州市	12	17	3	0	0	0	32
ポスターセッション	8	12	10	0	1	1	31
パネルディスカッション	6	15	9	0	1	1	31

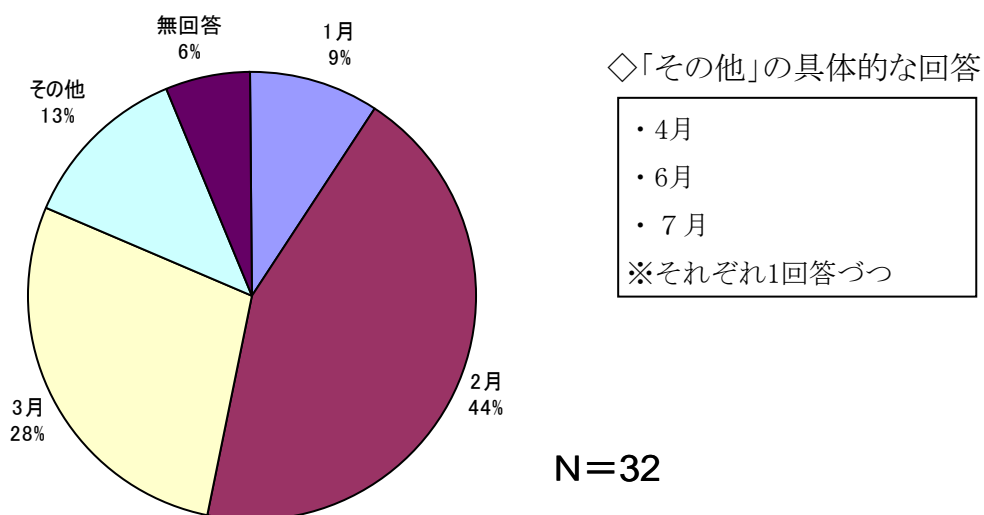
②ポスターセッションについての関心（地方自治体職員のみ）

ポスター（展示パネル）に対する評価で、関心が最も高かったのは、「山形県高島町」44%（14人）であり、次いで「大阪府堺市」と「福岡県北九州市」がそれぞれ25%（8人）と続く。

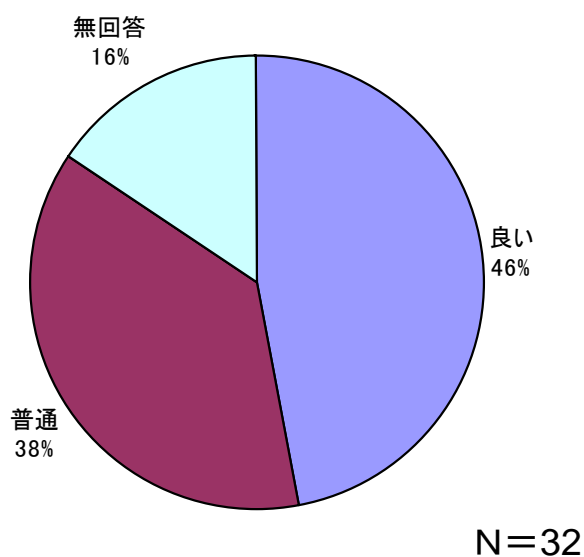


### ③開催の時期・構成等に関する評価

シンポジウムの開催を希望する時期については、「2月」との回答が最も多く44%（14人）、次いで「3月」28%（9人）と続く。

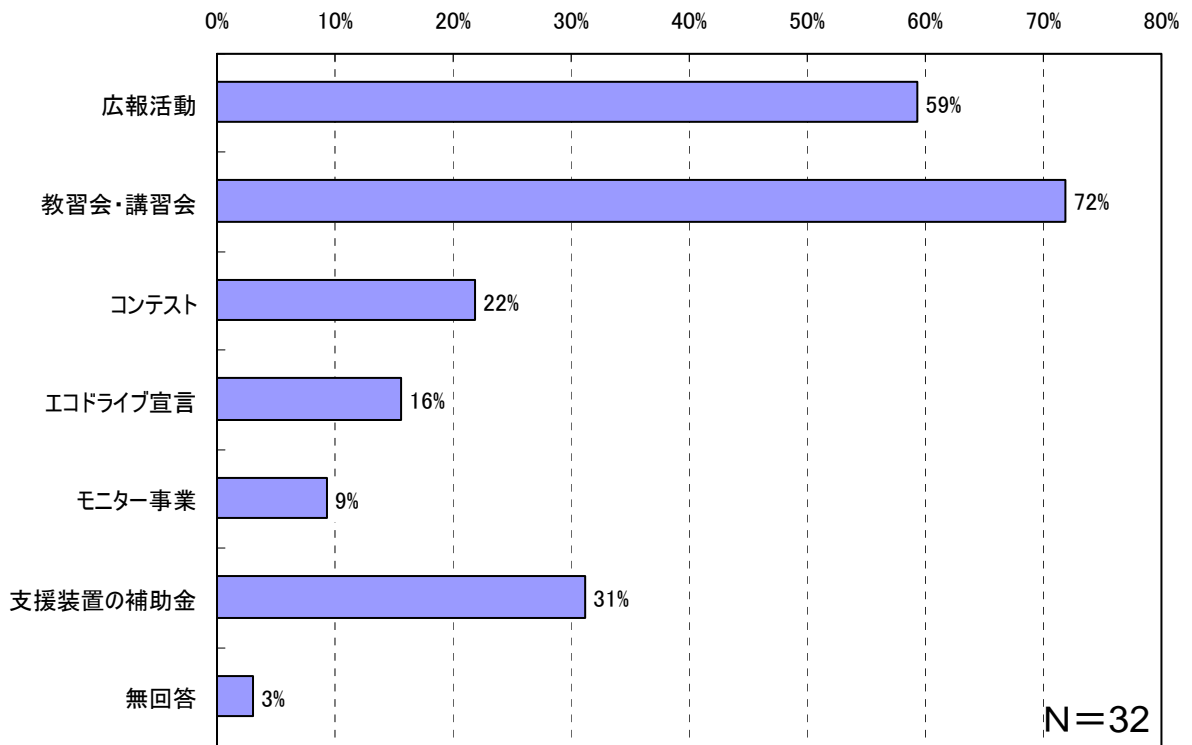


今回のシンポジウム構成について、46%（15人）が「良い」と回答しており、「悪い」との回答はなかった。



④エコドライブについて関心のある事項（地方自治体職員のみ）

最も関心が高かった事項は、「エコドライブ教習会・講習会」であり、72%（23人）、次いで「エコドライブに関する広報活動」が59%（19人）、[エコドライブ支援装置の補助金]が31%（27人）と続く。



(3) 自由回答（開催時期、構成・会場以外に関する回答）

(エコドライブ推進に向けた提言・アイデア)

- ・ 燃費を知ることがエコドライブの大元。マイカーではやるのに、会社の車ではやらない…のはもったいない。よって、6)を支援できれば…という感触をもつが…。(地方自治体職員)
- ・ 自動車教習所をもっと巻き込むことが必要。座学のエコドライブセミナーは費用が少なくても効果があると考えますが。
- ・ 各自治体での取り組みは大変参考になった分、エコドライブの取り組みの“見える化”が具体化、明確になっていない点もあると思うことから、各地域での足並みをそろえた取り組み(ノウハウの共有など)も今後必要ではないか。
- ・ エコドライブと自動車保険を結び付けては？
- ・ 数値目標を達成するためには政治的に行わないと無理！地デジのように強制的に全車アイドルストップ車(後付け含む)orハイブリッドにする。もしくはカーシェアリング全国普及やITSを利用した数値管理の義務化等。要は、ゴミの分別のように強制的にやらないと人間の意識はすぐには変わらない。同時に教育改革も必要。
- ・ エコドライブが燃費改善に与える効果が、一般の認識以上だと思うので、20%は削減可能と大きくPRして欲しいと思います。
- ・ 地球環境問題が提起されている昨今、エコドライブについては非常に関心があります。私共、自動車教習所としても積極的に取り組んでまいりたいと思っています。エコドライブの普及・推進の為に、インストラクター養成を早期に実現したいと考えております。当自動車教習所でもエコドライブ講習を開催致したく、早期に認定して頂くべく、養成講習の開催をお願い致します。
- ・ ETC普及によりCO2削減効果と高速料金 ¥1000化によるCO2増加効果について国土交通省の説明が必要。
- ・ 各自治体レベルでプログレスがわかる仕組み(Recoo、e燃費などのサイト利用)を作ってチェックすることが必要と考えます。そのためには、まず自治体の職員を含めた活動展開が望まれる。

(取り上げて欲しいテーマ・内容)

- ・ 安全との関係を深掘りしてもらいたい。

(シンポジウムに対する感想・意見)

- ・ 他の関係機関と連携を密にして、対応していくことが重要と感じました。(地方自治体職員)
- ・ パネルはもう少し数をしぼったほうがよかったかも。非常に勉強となりました。(地方自治体職員)
- ・ エコドライブのCO2削減の意味を考える機会になった。
- ・ 藤井教授の考え方、話しをもっと詳しく聞きたかったです。
- ・ ポスターセッションで、意外な情報がじかに得られてよかった。地方と都会で異なると思うが、全体でよくしていくくみがか早く軌道にのることを希望する。ロードマップを全国でつくるべき(京都のような)。
- ・ 予算的な国の支援についてききたかった。

(その他)

- ・ 普及に役立つステッカーの配布をお願いします。