

エコドライブ推進シンポジウム
～地方自治体での取組み～
(平成 19 年度)

開催報告書

平成20年3月

エコドライブ普及連絡会

目次

はじめに	1
1. 開催結果.....	3
1.1 シンポジウムで得られた成果.....	3
1.2 シンポジウムの成否について	4
2. 実施概要.....	5
2.1 開催概要.....	5
2.1 開催プログラム	5
3. 基調講演.....	8
4. エコドライブ推進における地方自治体の取組み.....	9
5. 地方自治体の事例発表	10
5.1 石川県.....	10
5.2 岩手県.....	11
5.3 山形県高島町.....	12
5.4 栃木県.....	13
6. パネルディスカッションの概要.....	14
6.1 エコドライブ推進施策開始時の課題とその解決方法について	14
6.2 エコドライブ推進施策の継続について	15
7. 来場者アンケート.....	17
7.1 アンケートの実施概要.....	17
7.2 アンケートの結果	17

はじめに

2008年度から始まる京都議定書第一約束期間に向け、温室効果ガスの削減対策が様々な分野で取組まれている。運輸部門は温室効果ガス総排出量の約2割を占める非常に大きな排出源であり、1990年度から約2割も増加していることから、削減が急務である。

その削減対策の一つであるエコドライブは、効果の大きさなどから注目を集めている。しかし、輸送業など企業におけるエコドライブに比べ、市民におけるエコドライブはまだ進展していないのが現状である。

そこで「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）」は、一般ドライバーを対象にエコドライブを普及させるため、市民に一番近い存在である地方自治体が推進施策に関する情報を共有することを目的に、昨年度に引き続き「エコドライブ推進シンポジウム」を開催した。本シンポジウムでは、既に効果を上げつつある地方自治体の取組みについて紹介するとともに、更に普及拡大するためには何が必要か、地方自治体の担当者と経済産業省資源エネルギー庁の担当者、モータージャーナリストを交えたパネルディスカッションを実施した。

本報告書は、このシンポジウムの結果を取りまとめたものである。

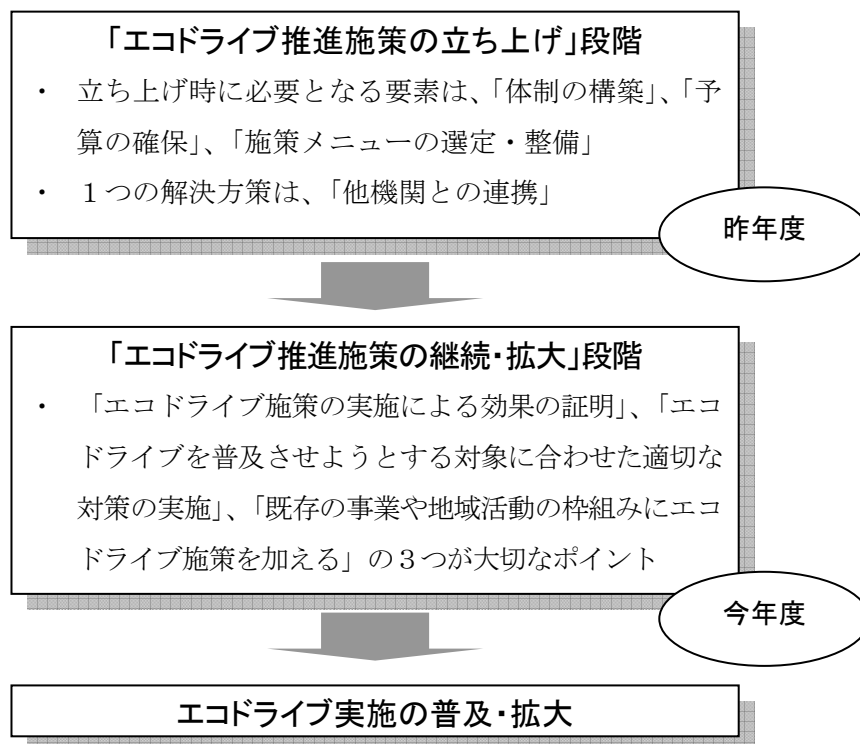
1. 開催結果

1.1. シンポジウムで得られた成果

【エコドライブ施策継続に有効なポイント等の共有】

- ・本年度のパネルディスカッションでは、「取り組み始めたエコドライブ施策をいかに継続するか」をテーマとして議論を行い、昨年度の「エコドライブ施策に取り組み始めるにはどうすればよいか」というテーマから一歩踏み込んだ議論を行った。施策の継続のポイントとして、「エコドライブ施策の実施による効果の証明」、「エコドライブを普及させようとする対象に合わせた適切な対策の実施」、「既存の事業や地域活動の枠組みにエコドライブ施策を加える」の3つが大切であるとまとめられた。来場者にとって有益なメッセージになった。自治体が今後の施策を進めていくにあたって、大変参考になった。

【昨年度及び今年度のパネルディスカッションでの議論】



【エコドライブ施策実施に対する意識の醸成】

- ・ 事例発表を通じて、各自治体等における今後の施策検討に対して有益な情報を提供できた。特に、様々なタイプの自治体の取り組み内容を紹介したことで、「自分の自治体でも実施できる」ということの意識醸成を図る上で役だった。

【活発な情報交換、及び今後の事業企画の基盤構築】

- ・ポスターセッションの開催により、来場者は多数(20自治体等)の取組み例によって、今後の事業企画を行う上で役立った。配布した予稿集にはポスターを発表した自治体等の連絡先が記載されており、今後活発に情報交換されることによって、具体的な事業企画立案に繋がっていくことを期待できる。
- ・情報交換会の開催により、一方的な情報提供ではなく、来場者と関係者(発表者、主催関係者)間でのコミュニケーションを推進できた。名刺交換等を行ったことで、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。
- ・情報交換会では相談ブースが設置されて、来場者は次年度以降に向けて具体的に施策検討でき、事業企画の立案に役だった。

1.2. シンポジウムの成否について

- ・アンケートの結果から、シンポジウムの事例発表、パネルディスカッション、ポスターセッションの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。実施プログラムの構成についても多くの来場者が「良い」と回答しており、今回初めて導入したポスターセッションや情報交換会の試みは成功と判断できる。
- ・アンケートの結果から、今回のシンポジウムの主な対象である地方自治体の関係者は、他の来場者よりも各内容に高い関心を示し、構成について良い評価をしている。特に、地方自治体関係者が最も関心を持つ施策である「教習会・講習会」について、多くのバラエティに富んだ事例を示すことができた。

以上から、「地方自治体が推進施策に関する情報を共有する」というシンポジウムの目的を達成できた。

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～地方自治体での取組み～（平成 19 年度）
- 日 時：平成 20 年 3 月 24 日(月) 13：40～17：10
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 157 名（地方自治体 36 名、各種団体 29 名、企業 73 名、国機関 14 名、その他 5 名）（ポスターセッション等の関係者を除く）

2.2. 開催プログラム

(1) 開会の挨拶（13：40～13：50）

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

(2) エコドライブ推進の背景に関する基調講演（13：50～14：05）

東京工業大学大学院 理工学研究科 土木工学専攻 教授 藤井聡 氏

(3) 地方自治体におけるエコドライブ推進状況（14：05～14：20）

(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

(4) 事例発表（14：20～15：40）

- 石川県 環境部 環境政策課 循環型社会推進室
- 岩手県 環境生活部 資源エネルギー課
- 山形県高畠町 住民生活課 エコタウン推進室
- 栃木県 環境森林部 環境森林政策課 地球温暖化対策室

(5) 休憩／ポスターセッション（15：40～16：10）

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、展示パネルにより説明。

岩手県、宮城県、山形県高畠町、福島県、会津若松市、栃木県、群馬県、埼玉県温暖化防止活動推進センター、柏市、石川県、金沢市、滋賀県、野洲市、和泉市、福岡市、北九州市、沖縄県、全日本学生自動車連盟、パルシステム生活協同組合連合会、あいおい損保株式会社

(6) パネルディスカッション

「エコドライブの普及拡大に向けて」(16:10~17:10)

- コーディネーター：東京工業大学大学院 教授 藤井聡 氏
- パネリスト：日本EVクラブ代表・モータージャーナリスト 舘内端 氏
岩手県 環境生活部資源エネルギー課 主査 田村輝彦 氏
栃木県 環境森林部環境森林政策課地球温暖化対策室
主事 大橋卓巳 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) 情報交換会(17:40~18:40)

参加者：38名

◇会場の様子



主催者挨拶



発表の様子



パネルディスカッション



会場の様子



ポスターセッションの様子

3. 基調講演

テーマ：「エコドライブの推進」について～道路施策からの環境対策～

発表者：東京工業大学大学院 理工学研究科 土木工学専攻 教授 藤井聡 氏

(概要)

交通計画学と心理学の双方の見地からエコドライブの推進について講演を行った。

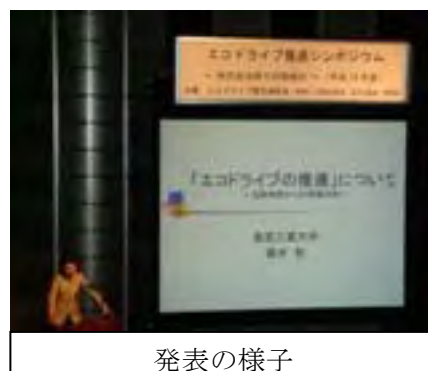
交通計画学の見地からは、公共交通を徹底的に便利にして、不要な自動車を徹底的に削減することが重要な施策となるが、自動車は一定程度必ず必要である。そこで、心理学の見地から、一人一人がエコドライブすること、及び継続することが大切であると指摘できる。

従って、エコドライブを推進するためには、①一人でも多くの人にエコドライブを働きかけること、②簡単な事であること、③行政側のシーズだけでなくエコドライブを行う人のニーズの視点に立ち、「技術の伝達」だけでなく「動機づけ」を行うこと、という3つのコツが考えられる。しかし、エコドライブそのものが目的でなく、CO₂の削減が目的であるというエコマインドを常に意識してもらわなければ、目的と手段が逆転してしまい、結果としてCO₂削減に繋がらないこともある。

エコドライブの推進の実例として、京都の運転免許センターで、運転者が保存してくれることを期待してロードマップを年間23万人に配布した。ロードマップの中に、①交通安全、②かしこい自動車の使用方法の推奨（自動車利用削減）、③エコドライブの推奨を記述した。配布者を対象とするサンプリング調査の結果では、配布により7,000トンのCO₂を削減できたと推計した。

一方で、講習会による戦略としては、参加者数は大量にならなくても、「紙」では伝えることのできない技術を丁寧に教授できるというメリットがある。従って、講習会は自動車を長距離使用する人（プロドライバーなど）をターゲットにすることが得策といえる。

エコドライブを推進するためにはターゲットを絞り、それに応じた戦略のある施策を実施することが肝要である。



4. エコドライブ推進における地方自治体の取組み

地方自治体からの事例発表に先立ち、財団法人省エネルギーセンターよりエコドライブ推進における地方自治体の取組みについて発表した。

発表者：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 氏

(概要)

国では、エコドライブ推進に向けてエコドライブ普及連絡会を設置し、関係4省庁、関係団体・業界団体などが連携し取組みを進めている。

事業者におけるエコドライブ推進についてはさまざまな取組みが進められている。例えば、トラック協会・メーカーが実施する講習会、EMSに代表される支援機器の普及、認定・表彰制度などがあり、今後も継続、拡大していくことが必要である。

自動車からの温室効果ガス排出量の約6割は乗用車が占めており、その割合は増加傾向にある。乗用車の保有台数が増加しているという要因もあるが、一般ドライバーへのエコドライブの普及・対策が必要となっている。取組みとしては教習会・講習会、エコドライブ宣言の募集などを進めているが、一般ドライバーには事業者と異なり管理者がおらず、ドライバー自らの意志で実施することになる。また、認知をしても実践には至らず、対策が必要である。ドライバーが納得し、やる気になることが重要であり、情報（知識）を伝えれば皆が実践するとは限らない。一般ドライバーにおけるエコドライブ推進を進めるためには、市民に近い存在である地方自治体の役割が重要となってくる。

昨年度のシンポジウムではエコドライブ施策の立ち上げ段階で必要なこととして「推進体制の構築」「施策メニューの選択」「予算の確保」ということを話し合った。今年度は、施策の継続・拡大という点で、発表事例・パネルディスカッションを予定しており、これらを参考に各自治体の事情に合わせエコドライブの普及に向けて取組みを進めていく必要がある。



5. 地方自治体の事例発表

5.1. 石川県

発表者：石川県環境部環境政策課 循環型社会推進室 専門員 新谷徹 氏
主事 佐成美穂 氏

(概要)

石川県は、運輸部門における二酸化炭素排出量の割合が全国に比べて高く、自動車の使用に伴う二酸化炭素排出の削減を進めている。

県民総参加型の取組みである「県民エコライブ大作戦」の結果より、「自動車の使用抑制」の取組みが相対的に弱く、より強化していくべきということがわかった。地域的に自動車に頼らざるを得ない状況にあり、自動車を利用するができるだけ二酸化炭素を排出しないようにということでエコドライブ推進に力を入れている。

県が実施しているエコドライブ推進施策として「エコドライブ教習会」「エコドライブ教室」「エコドライブ普及員養成教習会」「エコドライブ実施率調査」「ラジオでエコドライブ広報」「県民エコライブ大作戦」がある。

「エコドライブ教習会」では、石川県指定自動車教習所協会の協力を受け、自動車学校の教官を対象に実技・指導を行う指導員の養成を行った。教習会終了後、各自動車学校で他の教官に指導方法を広め、9月開催の「エコドライブ教室」において一般県民に対してエコドライブの実技・指導を行った。エコドライブ教室では、県内3箇所の自動車学校教習コースを使用し、企業従業員や一般県民にエコドライブの実施方法を学んでもらった。自動車教習所との連携により、教習所の教官・コースを利用したエコドライブの推進は都道府県では全国初の試みである。

今後は、平成19年度事業の継続・拡大を図るとともに、環境保全と交通安全の側面からも、関係団体と連携し、エコドライブ推進のためのネットワークを構築したい。

(質疑応答)

エコドライブ教室での集客方法などについて質問があり、県民エコライブ大作戦の関係団体やトラック協会、市町村との連携等により人を集めた、との回答があった。



5.2. 岩手県

発表者：岩手県環境生活部資源エネルギー課 主査 田村輝彦 氏

(概要)

岩手県では、これまで運輸部門の温暖化対策が遅れていた。エコドライブに関する予算を今年度から確保し、約 200 万円を燃費計購入、販促品購入、講師謝金・旅費などに使用した。担当は 4 人である。エコドライブの普及啓発に関する実施計画は大きく 5 つに分かれており、「普及啓発」、「キーマンの育成」、「ツール提供」、「実車教習」、「実践の促進（コンテストの開催）」としている。

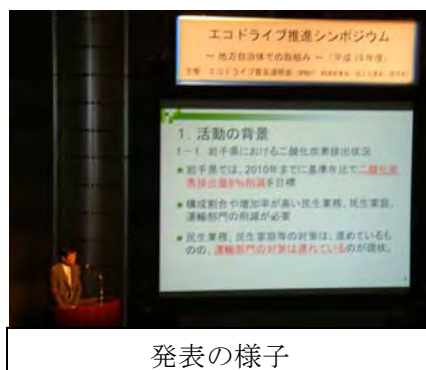
エコドライブ教習会では普及員 15 名を養成し、県内 5 地域でエコドライブ講習会を開催した。15 人のキーマンと普及員により、県主催の実車教習会で 57 名、普及員独自の講習会で 367 名、安全運転管理者講習会で 5 千名以上と、多くの人にエコドライブを波及させることができた。「ツール提供」としては、簡易型計測器（燃費マネージャー）の貸出し（県で 14 台購入）を行っている。また、「普及啓発」としては、「エコドライブ 10 のすすめ」を記載した車内用「滑り止めシート」等の普及啓発物品の配布、交差点でのエコドライブキャンペーン、イベントでのパネル展示、テレビなどを巻き込んだ「CO₂ダイエット大作戦」などを行っている。

課題としては、実車を使った教習会は効果的ではあるが、受講者数を増やすことが困難であること、教習会でエコドライブを実感しても継続して実践しているかは不明であり、追跡調査が必要であること、などが挙げられる。また、一般のドライバーにエコドライブを実践してもらうには限界があり、自動車学校等でエコドライブの実施方法を習得することが必要と考えている。

今後は、普及員が企業に出向いて講習する出前講座の開催、燃費計の貸出し事業の継続、また、様々な人が集まり意見交換や事例発表を行うシンポジウムなどの開催などを行いたいと考えている。

(質疑応答)

簡易型計測器の貸し出しを希望する企業をどう募集しているかという質問があり、エコドライブ教習会受講者へのリーフレットの配布、ホームページでの告知などを行っているとの回答があった。また、高価な簡易型計測器の購入方法についての質問については、まとめて購入することで単価を抑えることができる、との回答があった。



5.3. 山形県高島町

発表者：高島町住民生活課エコタウン推進室 環境推進主査 村上奈美子 氏

(概要)

高島町は1世帯あたりの自動車保有台数が非常に多く、通勤・買い物等移動手段は自家用自動車であり、自動車がなければ生活が成り立たないのが現状である。

エコドライブに取り組むようになったきっかけは、担当者が県庁でエコドライブの座学講習を聞いたことである。実践してみたところ実際に効果があり、是非町内に広めようと考えた。独自予算は限られており、省エネルギーセンターに協力を仰ぎ、エコドライブ普及員養成講習会を開催した。普及員として高島町環境アドバイザー、ISO取得企業担当者、交通安全専門指導員など15名を養成した。普及員が町内各地で講習会を実施し、合計31回（うち実車講習は21回）を短期間で開催し、受講者は人口の3%にも相当する814名となった。

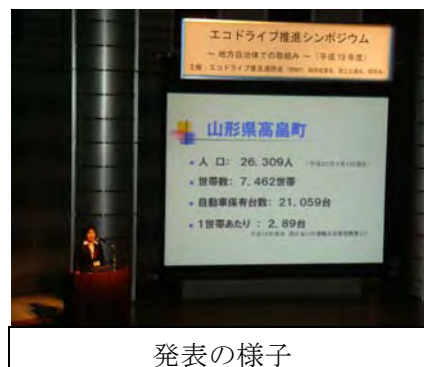
エコドライブ講習会を開催することが目的ではなく、講習を受けた後、どうすれば実践してもらえるかが重要である。工夫した点としては、講習会においてインストラクターに自身の体験談を話してもらうことや、走行結果をもとにした話し合いに時間をかけたことなどがある。また、インストラクター同士で話し合ってもらい、どのような指導が効果的かという点について意見交換してもらった。

誰を普及員にするかというのは大きなポイントである。日ごろよりネットワークのある企業や環境アドバイザーなどに協力してもらった。人を集めるに当たっては、「やらないとだめ」ではなく「エコドライブは楽しいよ」といった姿勢が重要である。

平成19年度は限られた予算であったが、省エネセンターに協力してもらい実施できた。今後は、活動を継続していくための予算確保と講習会受講者の事後フォローを行っていきたい。

(質疑応答)

エコドライブから広げる視点としてどのようなことが効果的であったか、訪問先に保育園・学校関係が多いことには狙いがあったのかなどの質問があり、それぞれ切り口が異なるのでターゲットを絞って実施した方が良い、交通安全担当部署と連携して実施したため歩行訓練の行事と一緒にやることになったから、との回答があった。



発表の様子

5.4. 栃木県

発表者：栃木県環境森林部環境森林政策課 地球温暖化対策室 主事 大橋卓巳 氏

(概要)

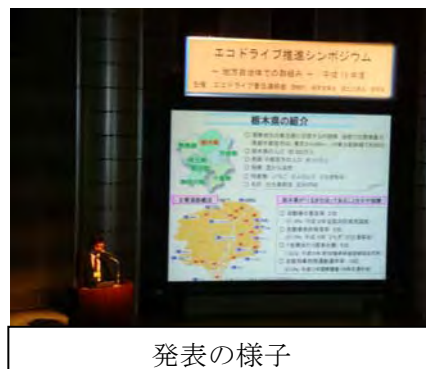
栃木県では人・物の移動のほとんどを自動車支えており、県内で排出される二酸化炭素の約3割は自動車からである。平成18年度から本格的にエコドライブ施策を開始し、毎年11月を国と合わせて栃木県エコドライブ推進月間とし、この期間を中心に広報活動、イベント、教習会などを開催している。平成19年度予算は約300万円で、「普及啓発広報の実施」、「エコドライブキャンペーンの実施」、「エコドライブ教習会の実施」を3本の柱として事業を行った。エコドライブキャンペーンとエコドライブ教習会の実施については、地球温暖化防止活動推進センターや地球温暖化対策地域協議会の「とちの環県民会議」と共催している。

普及啓発広報については、リーフレットの作成及び警察署や教習所での配布、地元新聞へのエコドライブのポイント、エコドライブ教習会開催案内、キャンペーンの実施案内、関連団体の広告などの掲載、地元ラジオでの1日1回15秒のエコドライブの説明の放送、などを実施した。新聞については反響が大きかった。

エコドライブキャンペーンについては、11月3日に主要交差点においてエコドライブの実践を呼びかける街頭キャンペーンを実施した。県職員、宇都宮市職員、地球温暖化防止活動推進員、とちの環県民会議会員などからなるキャンペーン隊を結成した。

エコドライブ教習会は県北地区のさくら市で実施した。参加者は26名で、アイドリグストップ機能付きヴィッツを5台借りて行った。栃木県の予算だけでは実施できないため、平成18、19年度と省エネルギーセンターの支援で実施した。参加者の燃費改善効果は約2割であった。

来年度の計画としては、教習会の開催は予定していないが、今まで1カ所で実施していたエコドライブキャンペーンを5カ所に拡大し、より多くの人にエコドライブを知ってもらう予定である。また、新聞などを通じエコドライブに取り組んでいる事業者の紹介や事故低減効果の啓発も行っていきたい。



発表の様子

6. パネルディスカッションの概要

コーディネーター	東京工業大学大学院 教授 藤井聡 氏
パネラー	日本 EV クラブ代表・モータージャーナリスト 舘内端 氏 岩手県 環境生活部資源エネルギー課 主査 田村輝彦 氏 栃木県 環境森林部環境森林政策課地球温暖化対策室 主事 大橋卓巳 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、エコドライブ施策を今後実施してみたいと考える自治体を主な対象に、先進的な自治体の施策紹介、施策実施のポイント（体制の構築、予算の確保、施策メニューの選定）の説明、及び施策の立ち上げ時の課題や、推進団体との連携など、施策の推進に必要な方策について議論した。今回は前回の議論を発展させ、地方自治体が取組み始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。

最初に議論への導入として、自治体エコドライブ推進施策に取り組みはじめた時の課題とその解決方法について意見交換を行い、続いて、エコドライブの普及のために、立ち上げたエコドライブ推進施策を中長期に渡って継続し実施していくために必要な方策について議論した。

6.1. エコドライブ推進施策開始時の課題とその解決方法について

まず、岩手県の田村氏より、限られた予算で費用対効果の高い事業内容を選択するため、どのような事業展開方策が有効か検討を行い、その結果、省エネルギーセンターの支援事業に手を挙げることとなった、と施策開始時のいきさつについて説明があった。加えて、車の利用が当たり前の中で運輸部門からの CO₂削減の問題意識を県民にどうアピールするか、行政側が満足するだけでなく実際に効果が上がる施策を実施するためにはどうすればよいか、ということの検討に苦労したとのことであった。後者については、効果を実感してもらうことが最も良いと考え、実車教習に重点を置き事業を実施したとのことである。

続いて、栃木県の大橋氏より施策に取り組むきっかけの話があった。栃木県は全国有数の自動車保有率が高い地域で、運輸部門からの CO₂排出割合が約3割と全国平均と比べて高いことから、排出削減策の一つとしてエコドライブを推進することとした、とのことであった。さらに、施策の数値的効果が見え難いことで、予算の確保に苦労したとのことであった。少ない予算の中で、省エネルギーセンターからの支援で教習会を開催し、

また、県独自にリーフレットを作成したとのことである。

館内氏からは、日本とヨーロッパを比べて運転方法で最も異なるところは加速の仕方であり、日本が最も乱暴で燃費に悪い運転方法である、とのことであった。従って、日本では悪い運転習慣が身に付いてしまっていることから、エコドライブ施策は、新しい習慣を身に付けさせるようなものであるべき、ということ自治体にアドバイスした。

資源エネルギー庁の新保氏は、自治体2人の発言から予算の確保や効果の提示が大変であるということが良く理解できた、と感想を述べた。それに対し、国は支援を行っていくことになるが、全国に均等に行っていく必要があるため、まず多くの人にエコドライブを知ってもらうための支援が国が最も関与できるものになる、との説明があった。エコドライブを知ること国が支援を行った後、そこから実施の間口を広げていくことについて自治体に期待したい、とのことであった。

藤井教授からは、まず関係者にエコドライブをやろうという機運を目覚めさせることが大事であり、エコドライブをやらなければならない気持ちにさせることが着火点である。エコドライブ実施の機運が高まったら、どのような形でも施策を始めてみるべきである。予算が無く施策を始められない場合などは、国や関係機関が行う支援やモデル事業の活用などを考えてみて欲しい、とのことであった。

6.2. エコドライブ推進施策の継続について

続いて、エコドライブ推進施策の継続について議論が交わされた。

まず、岩手県の田村氏より、実車を使った教習会では受講者数を増やすことは難しい、教習会後しばらくはエコドライブを実施しても継続して実践しているか不明である、一般ドライバーにエコドライブをさせていくには限界がある、との課題が述べられた。今後については、教習会受講者がエコドライブを継続しているか追跡調査し、継続できない原因を解明していきたい、とのことであった。また、自動車学校のカリキュラムにエコドライブを組み込むように働き掛けていくことが必要ではないか、とのことであった。

次に栃木県の大橋氏が、普及啓発だけではなくエコドライブの実践に結び付けていくような事業を今後実施していきたい、また、教習所や警察署との連携を通じ普及啓発を進めていきたい、と今後の展望を述べた。国や関係機関には、エコドライブの経済効果やCO₂削減効果を提示することへの協力、免許更新の講習時にエコドライブに触れるなどエコドライブを全国に広めていける施策の検討、モデル事業の効果の全国への波及などを期待したい、とのことであった。

館内氏によると、ドイツでは大人ではなく若い人をターゲットにして教習を行っているとのことであり、そのように日本でも長期的視点に立って施策を行うべきである、とのことであった。また、全国各地で日本一のエコドライブのまちを目指し、エコドライブを観光資源にしていく仕掛けが有効ではないか、とのアドバイスがあった。例えばエコドライブに独自の名前を付ける、などのアイデアを出した。加えて、エコドライブは

格好良いという価値観の醸成や経済的なメリットの付加も大事であるとのことであった。

資源エネルギー庁の新保氏からは、自治体が実際に施策を実施していくに当たりそのサポートとなるように、4省庁で連携し技術やノウハウの提供を行っていききたい、との説明があった。例えば、モデル事業の実施、エキスパートの養成、人材の活用、事例の紹介などが考えられるとのことである。また、発表なども踏まえると、地元のコミュニティを活用し、ユーザーの近いところで地域に密着しながらエコドライブを広げていくことも有効であるという印象を受けた、とのことであった。

最後に藤井教授が、施策の継続のための3つのポイントを述べた。1つ目は「効果の証明」で、施策を行ったら必ず評価も合わせて行い、結果を数値として出すべきである。2つ目は、「相手を良く見たコミュニケーション」ということで、対象となる人を見ながらその人が反発しないように説得しエコドライブをさせるように仕向けていくことが大事である。3つ目は、「既存の事業や地域活動に乗せる」ということで、交通安全事業や自動車教習所のカリキュラムなどエコドライブ施策とは別のものにエコドライブ施策を組み入れ、エコドライブ以外の予算・機会を利用していくべきであるとのことであった。

このまとめによりパネルディスカッションは終了した。



パネルディスカッションの様子

7. 来場者アンケート

7.1. アンケートの実施概要

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。

表 1 アンケート配布数・回収数・回収率

配布数	157
回収数	101
回収率	64.3%

※発表者、ポスター担当者等の関係者を除く

7.2. 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、「民間事業者（その他）」が最も多く 30.7%（31 人）であり、次いで「地方自治体職員」28.7%（29 人）、「民間事業者（自動車運輸関係）」9.9%（10 人）と続く。

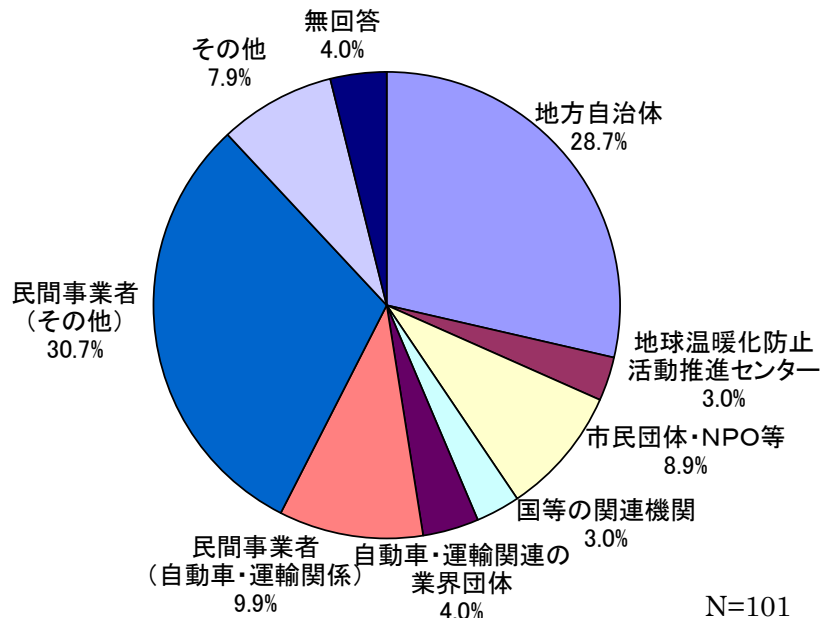


図 1 回答者の属性

◇「その他」の具体的な回答

- ・ 広告代理店
- ・ 自動車学校
- ・ 一般市民
- ・ ボランティア

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 73.3% (74 人) であり、次いで「その他」14.9% (15 人)、「全国地球温暖化防止活動推進センター (JCCCA) 等のHP」6.9% (7 人)、「チームマイナス 6%のHP」5.9% (6 人) と続く。

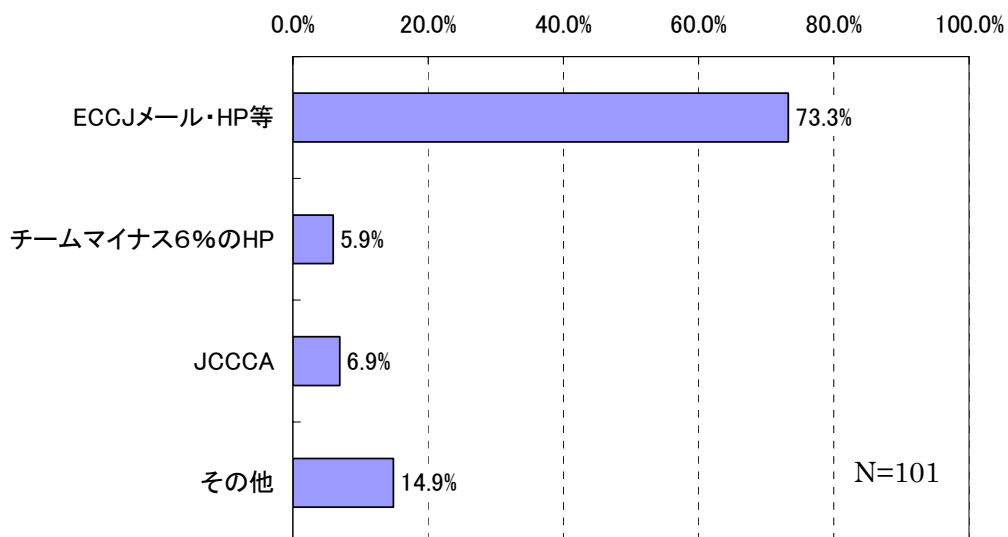


図 2 シンポジウムを知ったきっかけ

◇ 「その他」の具体的な回答

- ・ 知人からの紹介 (3 件)
- ・ 日刊自動車新聞 (2 件)
- ・ ERCA (環境再生保全機構) の HP
- ・ 省エネルギーセンターから直接聞いた。
- ・ 省エネルギーセンターに直接問い合わせ

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。

「高島町の事例発表」に対する関心が最も高く 1.35、次いで「パネルディスカッション」1.15、「ポスターセッション」1.07 と続く。

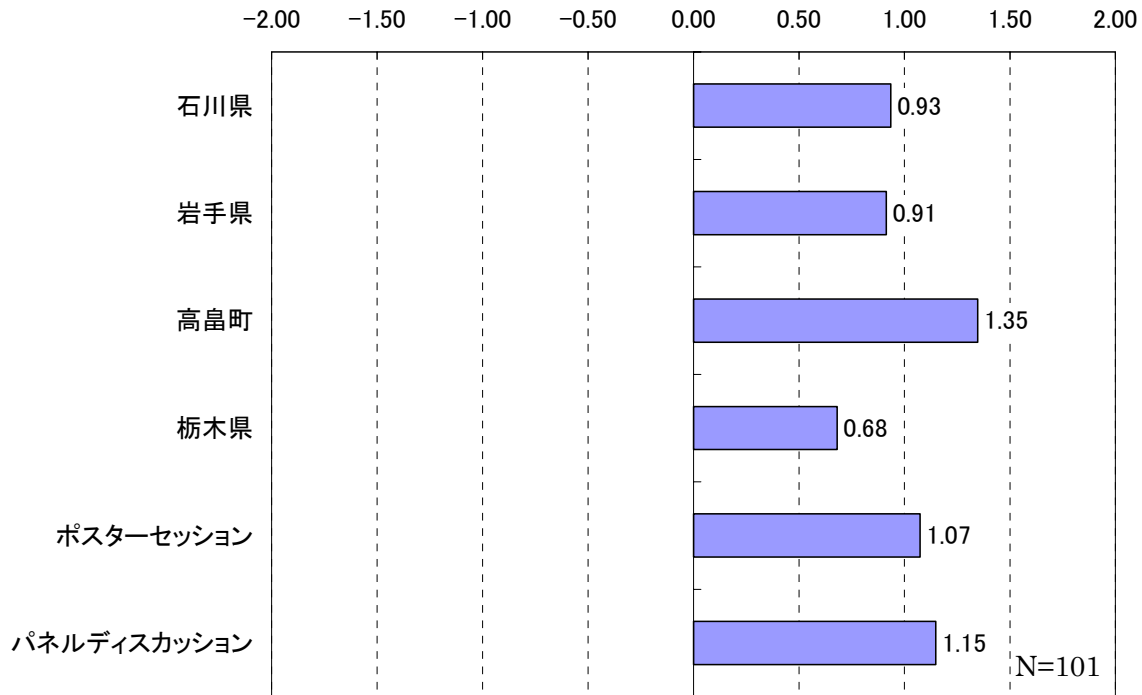


図 3 シンポジウムのテーマ・内容についての関心

※「関心があった」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。

表 2 シンポジウムのテーマ・内容に対する評価の回答数

	関心あった	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
石川県	29	29	33	1	0	9	92
岩手県	23	40	29	1	0	8	93
高島町	48	33	13	1	0	6	95
栃木県	20	31	37	5	1	7	94
ポスターセッション	34	21	24	2	0	20	81
パネルディスカッション	36	23	20	2	0	20	81

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「高島町」34.7%（35人）であり、次いで「石川県」と「あいおい損保株式会社」がそれぞれ19.8%（20人）、「柏市」が17.8%（18人）と続く。

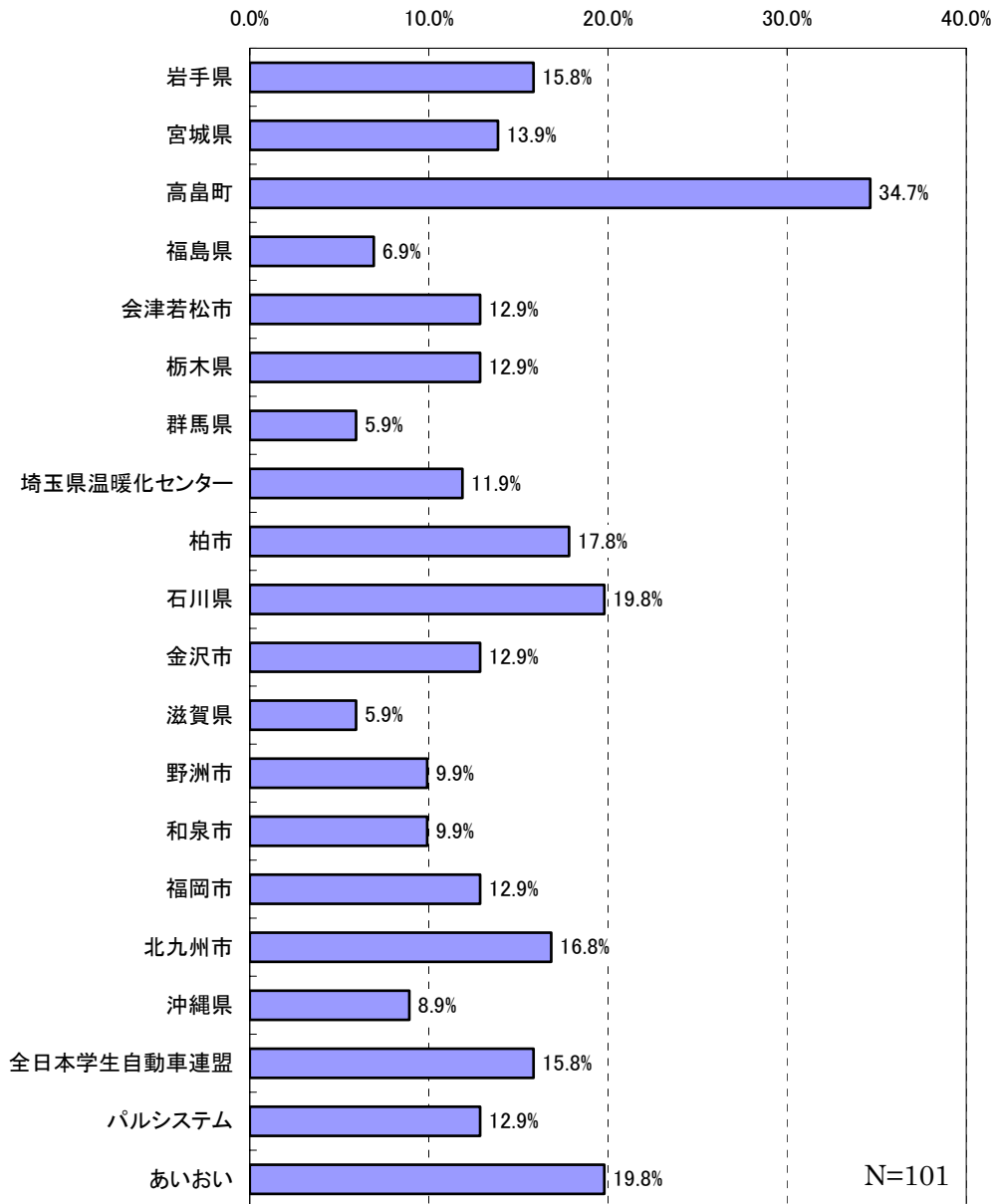


図 4 ポスターセッションについての関心

⑤ 開催の時期・構成等に関する評価

シンポジウムを開催する時期については「3月」との回答が最も多く 43.6% (44 人)、次いで「2月」26.7% (27 人)、「その他」11.9% (12 人) と続く。

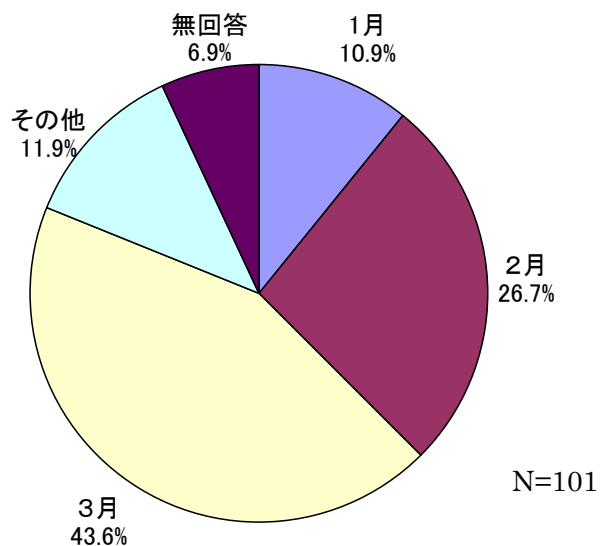


図 5 シンポジウム開催時期の希望

◇ 「その他」の具体的な回答

希望する月	件数
4月	1件
5月	2件
6月	1件
7月	1件
8月	1件
9月	1件
10月	3件
11月	1件
12月	0件

今回のシンポジウムの構成（「事例発表」、「ポスターセッション」、「パネルディスカッション」）については、約6割（57.4%、58人）が「良い」と回答しており、「悪い」との回答は1.0%（1人）であった。

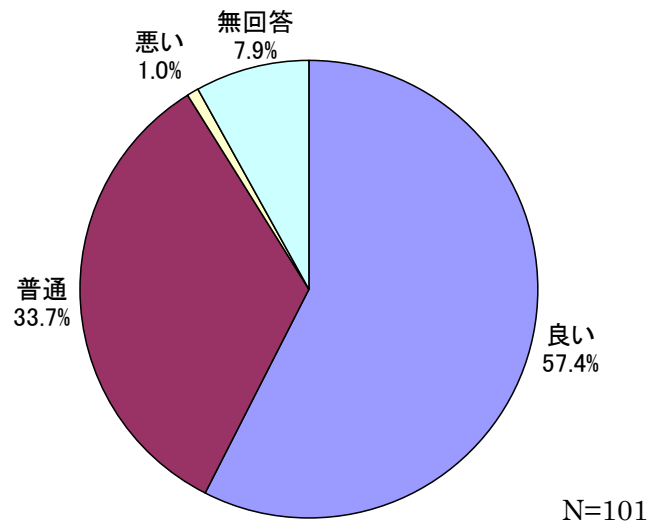


図 6 シンポジウムの構成について

◇自由回答

（開催時期について）

- ・ 年度末は避けてほしい。（地方自治体職員）
- ・ 年度末と年度始めは避けてほしい。（地方自治体職員）
- ・ 3月末は避けてほしい。（地方自治体職員）
- ・ 3月の議会終了後が良いが、もう1週間早い方が良い。（今日は異動内示の日）（地方自治体職員）
- ・ 2月下旬から3月上旬あたりで開催してほしい。（地方自治体職員）
- ・ 次年度予算確保の関係から、もう少し余裕のある時期に開催し、次年度施策の参考としたい。
- ・ 年度末の3月開催への出席は困難。
- ・ 3月は繁忙期なので避けてほしい。
- ・ 暇な2月が良い。

（構成について）

- ・ 今回の構成で良い。（地方自治体職員）
- ・ 基調講演がもっと長いと良い。
- ・ 事例をもっと見たい。
- ・ 事例発表より効果発表が良い。事例が少ない。
- ・ 基調がはっきりしない。単なる省エネではないはず。

（会場について）

- ・ 今後の拡大を考えると、より広い会場を確保してほしい。（地方自治体職員）
- ・ ポスターセッション掲示場所が狭い。説明が聞きづらい。
- ・ パネルディスカッションの位置が悪い。

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 63.4% (64 人)、次いで「エコドライブに関する広報活動」が 58.4% (59 人)、「エコドライブ支援装置の補助金」が 46.5% (47 人) と続く。

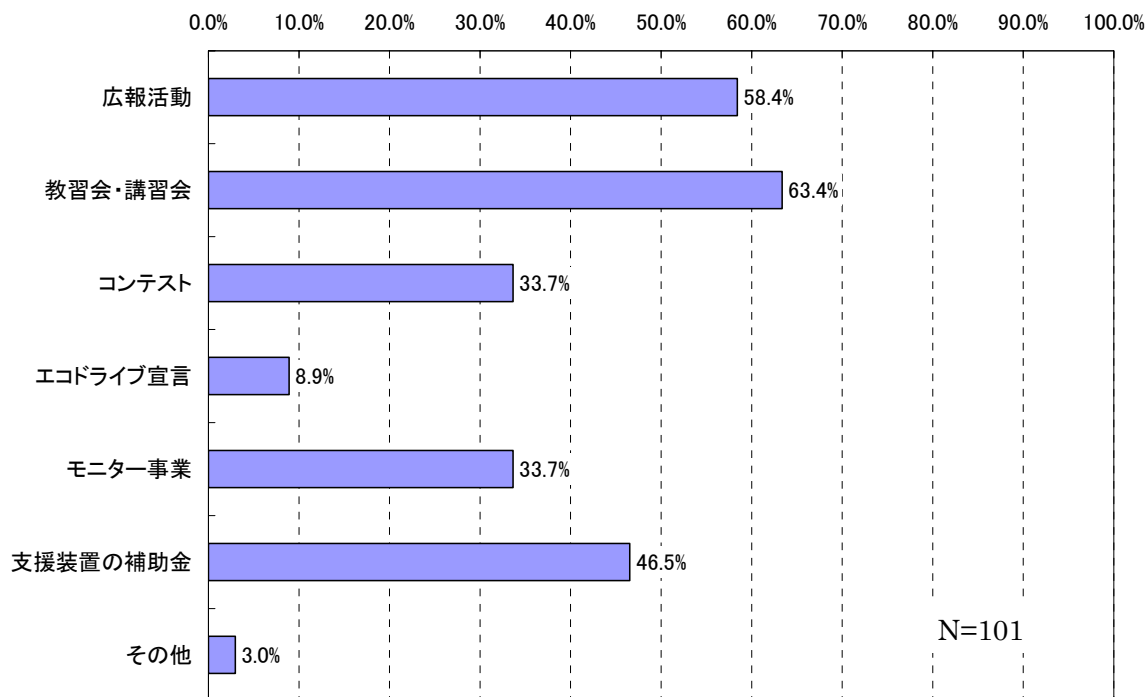


図 7 エコドライブについて関心のある事項

◇ 「その他」の具体的な内容

- ・ 整備項目の充実を図ること。
- ・ 認定制度など

(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）

「高島町の事例発表」に対する関心が最も高く 1.38、次いで「パネルディスカッション」1.27、「石川県の事例発表」1.25、「ポスターセッション」1.23 と続く。全体集計結果と比較して、全般的に関心は高い傾向にある。

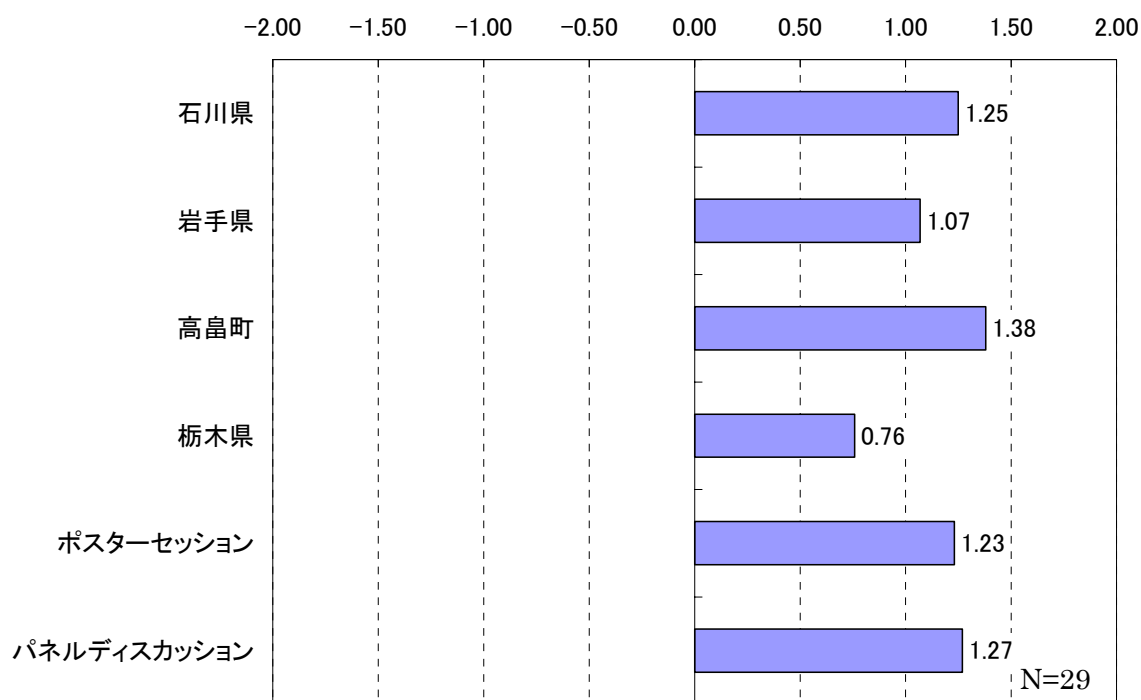


図 8 シンポジウムのテーマ・内容についての関心（地方自治体職員のみ）

表 3 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
石川県	13	9	6	0	0	1	28
岩手県	11	9	9	0	0	0	29
高島町	15	10	4	0	0	0	29
栃木県	7	11	9	1	1	0	29
ポスターセッション	13	6	7	0	0	3	26
パネルディスカッション	13	7	6	0	0	3	26

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）

関心が最も高かったのは「高畠町」44.8%（13人）であり、次いで「岩手県」と「会津若松市」がそれぞれ24.1%（7人）、「柏市」、「石川県」、「金沢市」が20.7%（6人）と続く。

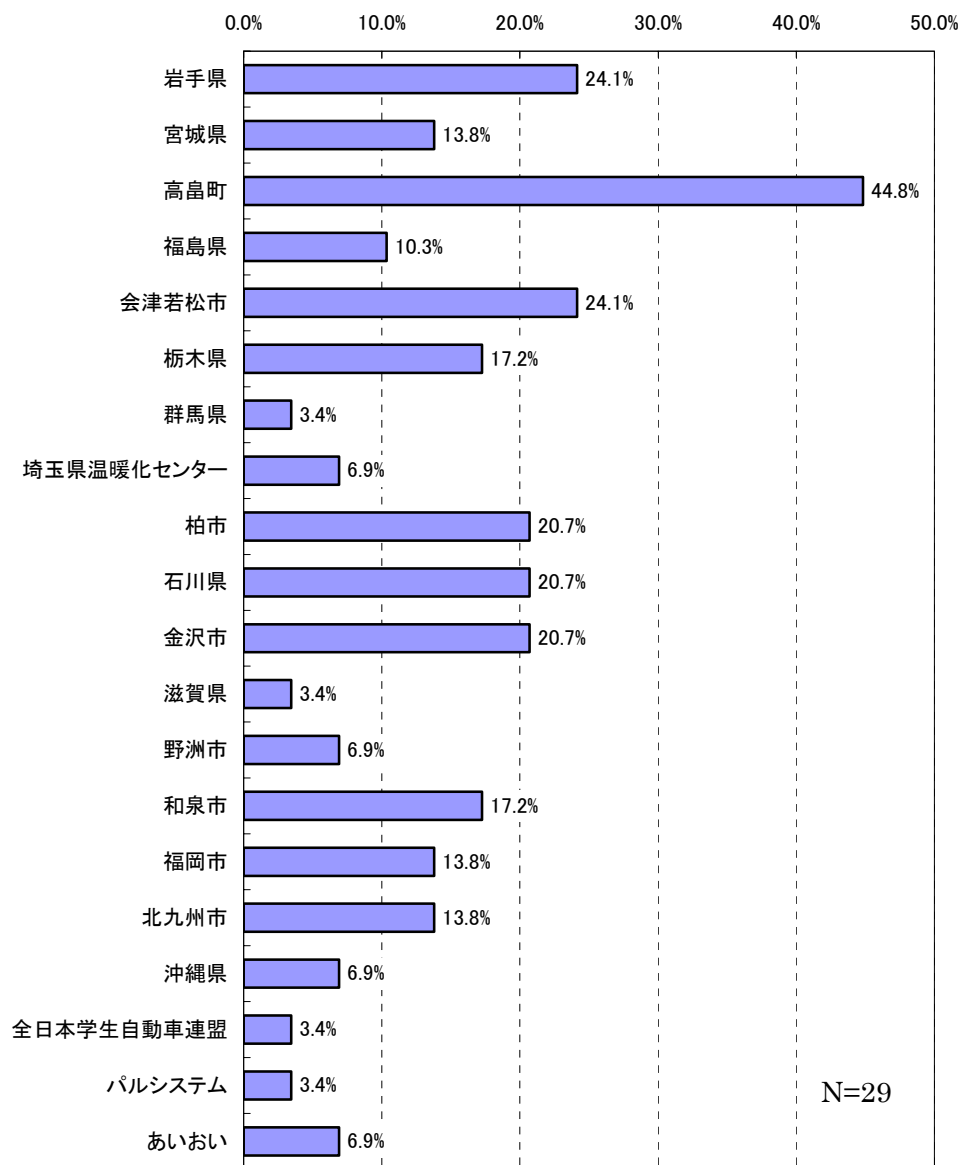


図 9 ポスターセッションについての関心（地方自治体職員のみ）

③ 開催の時期・構成等に関する評価（地方自治体職員のみ）

「2月」との回答が最も多く 37.9%（11 人）、次いで「1月」20.7%（6 人）と続く。全体集計結果では「3月」への希望が最も多かったが、地方自治体職員に限れば「2月」や「1月」の希望が多い。

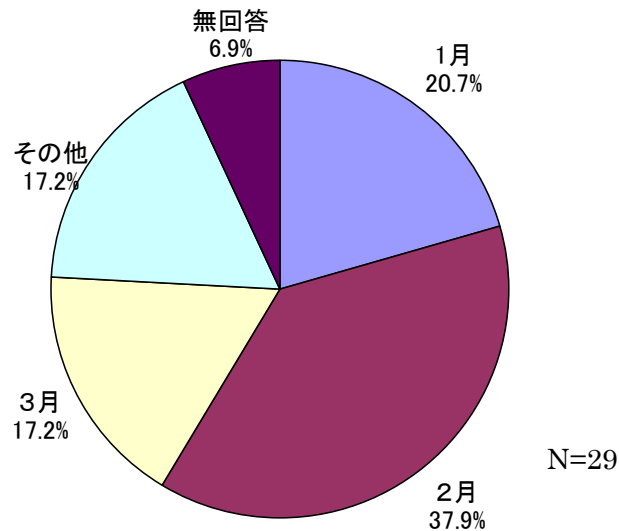


図 10 シンポジウム開催時期の希望（地方自治体職員のみ）

今回のシンポジウムの構成について、約 2 / 3（65.5%、19 人）が「良い」と回答しており、「悪い」との回答はなかった。

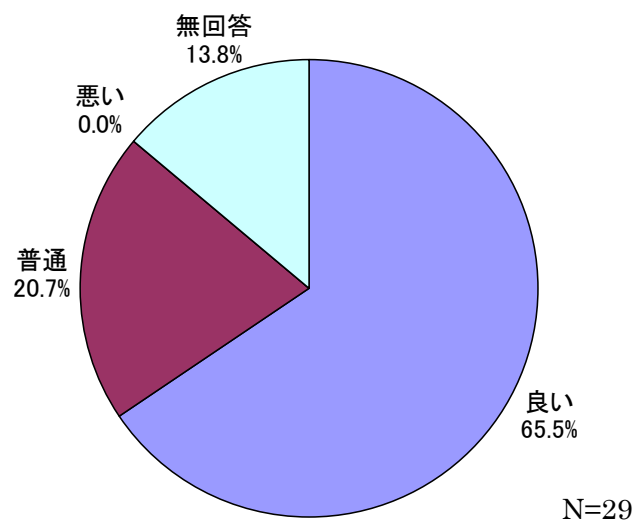


図 11 シンポジウムの構成について（地方自治体職員のみ）

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 82.8%（24 人）、次いで「エコドライブに関する広報活動」が 65.5%（19 人）、「エコドライブ支援装置の補助金」が 48.3%（14 人）と続く。

全体集計結果と同様の傾向にあった。

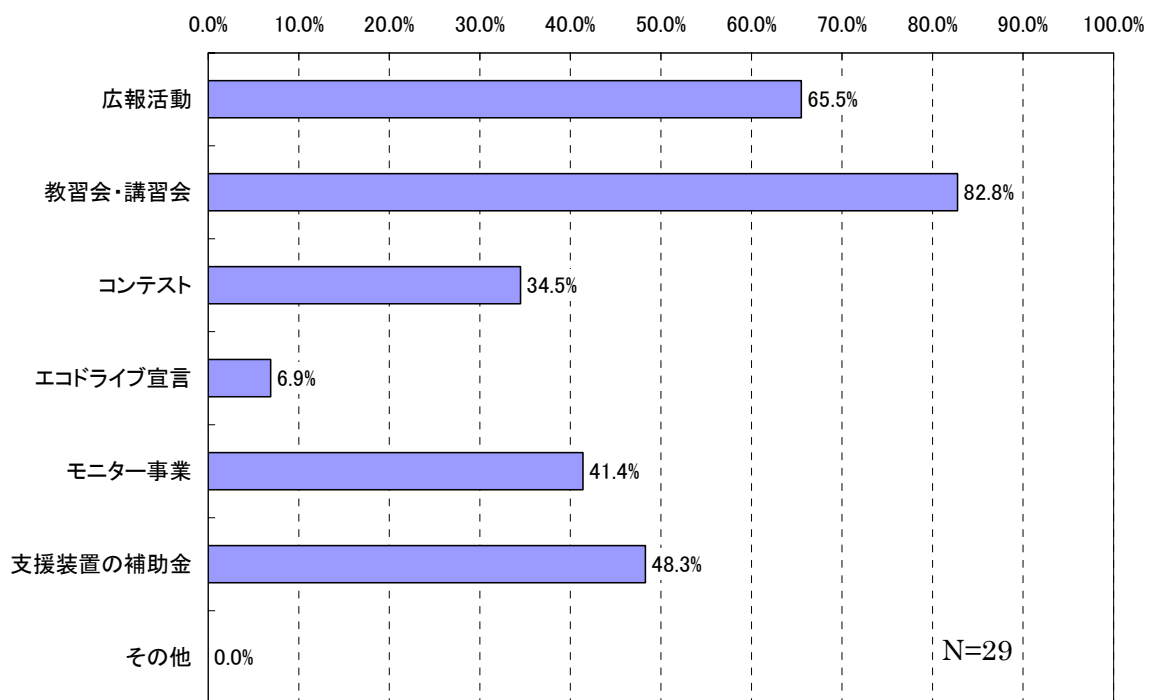


図 12 エコドライブについて関心のある事項（地方自治体職員のみ）

(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)

- ・ 運転免許更新時にエコドライブ教習を実施すべき。
- ・ エコドライブを本当に広く普及させるためには、都道府県の環境部局主体の展開では限界がある。警察庁に呼びかけて、教習所のカリキュラムや免許更新時のビデオに入れるべきだ。普及連絡会に警察庁も入っているの、対応してほしい。(地方自治体職員)
- ・ 自動車が必要な場所が多いのでその点を考えたエコドライブを進めてほしい。
- ・ 京都議定書の効力実践に伴う危機感の PR も必要だと思う。
- ・ トラック運送業界に対するエコドライブを行政指導のもと、積極的に進めてほしい。
- ・ エコドライブキットなど、すぐに始められる商品があっても面白い。
- ・ 一方通行のシンポジウムより、参加者が広域から集っているので、もっと巻き込んだ方が良い。
- ・ 熱心に取組んでいる自治体に国の補助金が十分に行き渡れば良い。

(取り上げて欲しいテーマ・内容)

- ・ エコドライブを広めていくには、お金をかけずに取組む方法を教えてほしい。
- ・ モビリティマネジメントの取組みも取りあげていただきたい。
- ・ 省エネセンターの講習会の料金システムを示してほしい。

(シンポジウムに対する感想・意見)

- ・ 昨年も参加したが、ポスターセッションも増え、昨年も高い内容だったが、より密度が高いものになっている。(地方自治体職員)
- ・ 休憩 30 分は長すぎて帰ってしまう。(地方自治体職員)
- ・ 藤井教授の話が良かった。

(その他)

- ・ ドライバーのエコドライブ教習については、車両メーカーの協力により行ってきたが、諸般の事情により協力を得ることが難しくなっており、今後は自治体主体の教習会にも参加したい。
- ・ 私は今 ISO14001 を持っている企業向けにエコドライブ講習を行っており、ISO 企業はエコドライブに大変興味をもっているの、地方自治体もそのような企業に相談すれば講習会に参加してもらえと思う。
- ・ エコドライブは一石四鳥 (CO₂、燃費、機械にやさしい、事故減少)
- ・ 低レベルなシンポである。より工夫を。国策を新しく打ち出せ。
- ・ エコドライブって何かについて、今の日本の中で自動車に対する基本評価が明確になっていない。
- ・ エコドライブが燃費効率向上に志向しすぎている。自動車に乗らない社会を実現できれば良い。

(注) 文語体への統一、誤字修正を実施