

## エコドライブ普及・推進アクションプラン

平成 1 8 年 6 月  
エコドライブ普及連絡会

2004年度の我が国の温室効果ガスの総排出量は、京都議定書の規定による基準年（1990年度）と比べ8.0%上回っている状況にあり、6%削減約束との差は14.0%と広がっている。これは、我が国の温室効果ガス排出量の9割程度を占めるエネルギー起源二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）が大幅に増大したことによるものである。

地球温暖化問題については、2005年2月に京都議定書が発効されたことにより、我が国について温室効果ガスの6%削減が国際的に法的拘束力のある約束として位置づけられることとなった。

これを受け、我が国では、地球温暖化対策推進法に基づき、京都議定書6%削減約束を確実に達成するために必要な措置を定めるものとして、また、2004年に行った地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しの成果として、2005年4月、「京都議定書目標達成計画」を策定し、閣議決定した。

同計画において、エコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）については、「環境に配慮した自動車使用の促進」の施策として位置付けられ、関係4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）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こととなっており、政府としても、エコドライブの普及のために積極的な取り組みを図ることが求められている。

また、エコドライブは、自動車から排出される窒素酸化物等の排出削減につながり、大気汚染対策にも資するものである。

以上のことから、政府等が重点的に推進すべき事業を以下のアクションプランとして取りまとめ、着実な実施を図ることとする。

## 1. アクションプランの考え方

地球温暖化の観点から、京都議定書の第1約束期間（2008年から2012年）までに、国民の意識が向上し、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2008年度の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アクション

ンプランを策定する。

具体的な事項としては、以下のとおり。

- (1) エコドライブの定義の見直し、効果指標等の確定
- (2) エコドライブの普及・啓発活動
- (3) エコドライブ支援装置等の普及促進
- (4) エコドライブ評価システムの確立
- (5) 地方公共団体及び関係団体との横断的取り組み
- (6) エコドライブ普及・推進に必要な調査等
- (7) その他

## 2. 具体的な事業について

### (1) エコドライブの定義の見直し、効果指標等の確定

2003年にエコドライブ普及連絡会で策定したエコドライブ10のすすめ（下記参考）を現在、政府としては統一的にエコドライブの定義としている。しかしながら、各団体及び地方公共団体等においては、各項目や説明に用いられている効果指標等が統一的使用されていない。

そのため、エコドライブの定義及び効果指標等について、既存の調査・研究成果を踏まえ、早急に検討を行い、統一を図る必要がある。

したがって、エコドライブの定義及び効果指標を関係省庁、関係団体、製造事業者、輸送事業者等と2006年度中のなるべく早い段階で確定することとする。

また、踏切、交差点でのアイドリングストップについては、引き続き交通流、安全面での検討を行い、問題点を整理した上で推進方法等を検討していく必要がある。

さらに、エコドライブ講習の内容等についても、効果的かつ一貫した内容を確定させることが必要である。

#### ○定義の見直し及び効果指標等の確定に向けた検討の実施

関係4省庁及び関係団体等にて検討会を開催し、エコドライブの定義の見直し及び効果指標等を確定し、今後エコドライブの普及・推進を図る際に統一的に用いることとする。

(参考：エコドライブ10のすすめ)

#### ①無用なアイドリングをしない（アイドリングストップ）

10分間のアイドリングで約140ccの燃料を浪費します。待ち合わせや荷物の積み下ろしのための駐停車の際にはできるだけアイドリングを止めましょう。

#### ②無用な空ぶかしをしない。

10回の空ぶかしで約60ccの燃料を浪費します。無用な空ぶかしは止めましょう。

#### ③急発進及び急加速をしない。

10回の急発進で約170cc、10回の急加速で約110ccの燃料を浪費します。急発進及び急加速は止めましょう。

④交通状況に応じた安全な定速走行に努める。

減速、加速を繰り返し速度を変動させて走行した場合、100kmの走行で約210ccの燃料を浪費します。交通の状況に応じ、できるだけ速度変化の少ない安全な運転をしましょう。

⑤早めにシフトアップする。

エンジン回転が高いとより多くの燃料を浪費します。常に高めのギアで走行するようにしましょう。オートマチック車では、OD（オーバードライブ）を活用するとともに、加速時にあまりアクセルを踏み込みすぎないようにしましょう。

⑥減速時には、エンジnbrakeキを活用する。

エンジnbrakeキを使用し、40km/hで1分間下り坂を走行した場合、エンジnbrakeキを使わないで走行した時に比べて約15ccの燃料が節約されます。減速したり、坂道を下る時にはエンジnbrakeキを活用しましょう。

⑦確実な点検・整備を実施する。(タイヤの空気圧、エア・クリーナ・エレメントの状態等)

タイヤの空気圧低下、エア・クリーナ・エレメントのつまりは燃料を浪費します。空気圧0.5kgf/cm<sup>2</sup>減のタイヤで100km走行した場合、約240ccの燃料を浪費します。タイヤの空気圧、エア・クリーナ・エレメントを定期的に点検・整備しましょう。

⑧不要な荷物を積まない。また、燃料をむやみに満タンにしない。

10kgの不要な荷物を載せて100km走行した場合、約21ccの燃料を浪費します。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。また、燃料切れとならないように、走行距離に見合った給油を心掛けましょう。

⑨エアコンの使用を控えめにする。

エアコン使用時にはエンジンの負荷が大きくなるため、燃料の使用量が増加します。エアコンの使用を控えるとともに使用する場合にあっても適正な温度に設定しましょう。

⑩計画的なドライブをする。

道に迷って10分余計に走行すると約350ccの燃料が浪費されます。行き先及び走行ルートをあらかじめ決めた上で計画的なドライブをしましょう。

## (2) エコドライブの普及・啓発活動

エコドライブの実施は、ドライバーの意識による部分が非常に大きく、また、瞬時に効果がわかりにくいものである。そのため、エコドライブの普及・啓発には、ドライバーへの意識向上を図り、また、その効果を分かりやすく提示する必要がある。

したがって、関係者と連携を取りながら、様々な媒体を利用して、普及・啓発活動を行っていくこととする。

① 国民運動としての取組－チーム・マイナス6%との連携－

名称募集により決定したやさしい発進の名称「ふんわりアクセル『eスタート』」をもとに、チーム・マイナス6%のチーム員及びチーム員企業にPRを実施する。また、チーム員企業には、CM、雑誌等自社の広告に、「ふんわりアクセル『eスタート』」を掲載して頂き、国民に広く周知する。

○チーム員及びチーム員企業の広報媒体を利用したPR

チーム・マイナス6%のチーム員及びチーム員企業のCMや雑誌等の広報媒体にエコドライブや「ふんわりアクセル『eスタート』」のPRを積極的に実施して頂き、国民へ広く周知を図る。

また、チーム員及びチーム員企業を対象としたエコドライブ講習会等を実施することにより、その結果及び効果等についても広報を実施して頂き、広く周知を図る。

② シンポジウム等のイベント開催

警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省の関係4省庁及び関係団体が連携し、より効率的に普及活動を実施する。また、エコドライブに関する講演、イベント等に用いる後援名義等については、できるだけ関係4省庁の後援名義等がそろおうよう努める。

○エコドライブシンポジウム等の実施

エコドライブに関するシンポジウム等を開催する際は、関係4省庁及び関係団体等の連携を積極的に図り実施するとともに、積極的にエコドライブの効果を実感できるイベント等も一緒に実施することに努める。

○エコドライブ推進月間の展開

交通量の多くなる行楽シーズンなど、自動車を運転することが多くなる時期（11月）を目途に、シンポジウムや講習会などを集中して実施し、エコドライブを積極的に普及・推進を図る。その際に、関係4省庁及び関係団体に加え、積極的に地方公共団体と連携して実施することに努める。

○エコドライブキャンペーンの実施

重点地区を選定し、その地区においてエコドライブについての啓発活動（エコドライブキャンペーン）を実施する。

③ エコドライブ講習会

具体的なエコドライブの実践について、実技講習を含めた講習会を積極的に開催する。政府（補助・委託を受けた関係団体を含む）が実施するだけでなく、関係機関、

地方公共団体、民間企業などの自主的な実施を促進するために、講師の派遣や講習ツールの提供、講師の育成などの推進体制を構築することも重要である。

○関係４省庁での率直的な実施

関係４省庁の公用車等を運転するドライバーを対象として、率直的に講習会を開催し、エコドライブを実践する。

○エコドライブ講習会の積極的な開催

一般のドライバーをはじめ、トラック、バス及びタクシー等事業者のドライバーなど自動車を運転する様々なドライバーを対象とし、それぞれに対応したエコドライブ講習会を積極的に開催する。また、できるだけエコドライブの効果を実感できるように座学の講義だけでなく、デモ体験を盛り込むよう努める。

○運行管理者等を対象としたエコドライブ講習会の開催

トラック、バス、タクシー等の輸送事業者において運行管理を行っている者を対象としたエコドライブ講習会を開催し、輸送事業者内でのエコドライブの普及・実践の拡大・深化に努める。

○エコドライブ普及・推進体制の構築

エコドライブ講習を行うインストラクターの育成、地方公共団体などで推進の核となる人材の育成や、エコドライブ講習ツールの提供など、民間企業、地方公共団体及び民間団体等などが自主的にエコドライブの普及促進の事業を行えるための推進体制の構築に努める。

④ 運転者教育の一環としての広報啓発

エコドライブの実施は、個々のドライバーの意識によるところが大きいことから、都道府県警察で実施している安全運転管理者講習を始めとする交通安全講習会、運転免許の更新時講習等各種講習の機会において、エコドライブに関する広報啓発を推進し、ドライバーの意識高揚を図る。

⑤ 情報提供

ドライバーの意識向上のためには、エコドライブの認知、理解を進めるための情報の提供が必要不可欠である。また、エネルギー問題・環境問題としての取組だけでなく、ドライバー一人一人にとっても、燃料費削減によりメリットがあることや交通安全にもつながることも併せて伝えていくことが重要である。

○既存エコドライブ関連HPの充実

エコドライブを国民に効果的に周知する観点から、関係団体、地方公共団体等のH

Pをリンクさせることによって既存エコドライブ関連HP（エコドライブリング）を充実させる。

#### ○各ツールを利用した積極的な情報提供

エコドライブに関わる関係省庁、団体等の発行物やHPなどで積極的に情報提供すると共に、適切な手法等によってドライバーの目の付くよう目立つところで情報提供を行うよう努める。

また、エネルギーや環境を目的としたイベント等においても、積極的に展示・広報を図る。

#### ⑥ 輸送事業者、関係団体との連携

輸送事業者のドライバーは、一般ドライバーよりもプロとしてのエコドライブの実践を求められることから関係省庁・関係団体から成る協議体にて、運行管理者向けの説明資料の拡充を図ることなどにより普及・啓発活動の展開に努める。

#### ⑦ その他の取組み

自動車点検整備推進運動等のエコドライブに関係する事業等を推進し、エコドライブの普及・啓発に努める。

### (3) エコドライブ支援装置等の普及促進

エコドライブの効果を上げるためには、ドライバーのみの取組みだけでは限界があり、更にエコドライブを押し進めるためには、アイドリングストップ自動車等の支援を合わせて進める必要がある。よって、エコドライブを支援する装置等の普及を促進する必要がある。

#### ① アイドリングストップ自動車の普及

キー操作による頻繁なアイドリングストップは、ドライバーにとって負担も大きく、また、その煩わしさからなかなか実施されていないのが現状である。アイドリングストップ自動車は、こういった問題を解決し、アイドリングストップの効果を最大限引き出せる有効な手段であることから、その普及を促進する。

#### ○アイドリングストップ自動車等の導入補助

アイドリングストップ自動車は、通常車両に比べイニシャルコストが高いことから、普及を促進するためには市場への円滑な導入に向けて支援を行う必要がある。

このような背景を踏まえ、アイドリングストップ自動車等を導入する者に対し、通常車両との価格差の一部等を補助し、アイドリングストップ装置を搭載した自動車の普及に努める。

アイドリングストップ自動車の開発（バッテリー、スターター等）及び販売促進

アイドリングストップ自動車に関して、それに耐えうる低価格な電池の開発や今後更なる普及に向けたコストダウン等開発を進めるよう努める。また、アイドリングストップ機能を有する自動車(全自動アイドリングストップ自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車)を含め、CO2削減につながる自動車の実用化、普及促進に努める。

## ②瞬間燃費計等の普及、エコドライブモードの検討

瞬間燃費計やデジタルタコグラフの導入は、実際の燃費改善効果が目に見える形で表されることとなり、ドライバーが各自のエコドライブの取組を実感し、評価することで、その取組を継続的に実施するモチベーションとなることからその普及を図る。また、エコドライブモードの機能についても、検討する。

### ○積極的な燃費計の導入や貸出事業の推進

ドライバー自身がエコドライブの取組を実感できるように、新車における積極的な燃費計の導入を図るとともに、既存車においてはエコドライブによる燃費改善効果を実感できるよう貸出事業等を実施し、継続的なエコドライブの実施を推進する。

## ③エコドライブ管理システム

自動車運送事業者等のエコドライブを推進するため、自動車の運行において、計画的かつ継続的なエコドライブの実施とその評価及び指導を一体的に行う取組（エコドライブ管理システム：EMS）の全面普及を図る。

### ○EMS普及事業等の実施

自動車運送事業者等のエコドライブを推進するため、EMS用機器の導入に係る補助を実施する。また、EMS普及事業による効果を補完し、一層の普及を図るため、事業者の規模や運行形態等に合わせたEMSの効果的な実施方法等に関する調査研究を実施する。

## ④アイドリングストップ推進のためのその他の先進的取組み

長距離トラック等がトラックステーション等での駐車の際にエンジンを動かしたまま休息していることが多く、アイドリングによって多くの二酸化炭素や大気汚染物質が排出されている。外部給電装置の実証実験等の先進的な取り組みを適宜サポートし、その成果を踏まえた上で、推進のための方策について検討する。

## ⑤エコドライブ支援装置等の公用車等への率先導入

エコドライブ支援装置等の普及を進めるため、関係4省庁においては、公用車への率先導入に努める。

## (4) エコドライブ評価システムの確立

エコドライブを実施して具体的な効果が現れないとドライバーの実行意欲が薄れてしまい、エコドライブの効果が上がらなくなることが懸念される。ドライバーがエコドライブの効果を把握し、実践意欲の湧くような評価システムの確立が必要である。

#### ①自己診断のためのシステム

瞬間燃費計の導入などによりエコドライブの効果を把握できることは重要であるが、初期費用が発生するなど導入に向けた障壁が存在する。このため、各ドライバーが自身の走行距離や燃料消費量からエコドライブの効果を把握することをサポートするためのシステムの開発を行うとともに、その普及促進を図る。

#### ○エコドライブ評価支援システムの普及・促進

現在、関係団体で運営をしているエコドライブ評価支援システムについて、システムの効率的な運営管理及びHPサイトの充実化など、各ドライバーがエコドライブの効果をより把握しやすくするとともに、各団体等の発行物、HP及びイベント等において参加者の登録促進に努める。

また、各団体等の事業により取得したエコドライブに関するデータについて、相互的に活用することに努める。

#### ②第三者による評価制度

事業者を対象としたエコドライブコンテストや個人を対象としたエコドライブライセンス制度など、第三者によるエコドライブの取組に対する評価の実施が行われるようになってきている。このような第三者によるエコドライブの評価制度を確立することにより、エコドライブ実施者に対してインセンティブを導入できる素地を築く。

#### ○評価制度の早期確立

現在、事業者を対象として行われている、エコドライブコンテストやグリーン経営認証制度などを調査研究し、既存の環境評価システムにエコドライブの項目を入れることも含め、第三者による評価制度確立に向け、関係省庁、関係団体等による検討会を立ち上げ、早期確立に努める。

#### (5) 地方公共団体及び関係団体との横断的取り組み

地方公共団体において、様々なエコドライブの取組がなされていることから、それらの事例の分析、紹介を行うことにより、ベストプラクティスの水平展開を図る。また、国や関係団体と地方公共団体の連携により、より効果的な取組を進める。

#### ○地方公共団体によるエコドライブの取組の優秀事例調査及びその報告会の開催

現在、地方公共団体レベルでエコドライブの取組を独自に実施している事例が多いため、HPにおけるリンク等による情報の共有化を図るとともに、これらの実態を調査し、優秀事例を集めた報告会等を実施することにより、多くの地方公共団

体にエコドライブの取組を実践してもらうよう努める。

#### ○地方公共団体によるエコドライブモデル事業の実施

積極的にエコドライブの普及推進事業に取り組んでいる地方公共団体を対象とし、モデル地域として、エコドライブを更に推進していく支援事業を実施するとともに、期間を定めてエコドライブによる効果や実施方法などを調査する。

### (6) エコドライブ普及・推進に必要な調査等

上記の各取組を進めていく上で必要な調査を実施し、積極的にその結果を公表・共有することにより、エコドライブの普及・推進を加速化する。

#### ○燃費影響要因調査

自動車における様々な運転状況による発進、巡航、減速及び停止によるそれぞれの燃費影響要因を調査することにより、効率的・効果的なエコドライブを実施していく上での基礎材料とする。

#### ○アイドリングストップにおける懸念事項に関する調査

アイドリングストップ時によるエアバックシステムの機能やバッテリー上がり、および一般ドライバーの懸念事項などについて調査し、燃費改善の効果のあるアイドリングストップを実施する際の情報提供の充実を図る。

#### ○エコドライブに関する海外調査

海外で実施されているエコドライブの現状及び施策について調査を実施し、今後のエコドライブ普及・推進事業について、より効果的効率的に実施するための参考とする。

#### ○エコドライブインストラクター制度の検討

一般ドライバーに正確なエコドライブの実施方法を広く普及するために、欧州での先進事例を参考にインストラクター制度の導入についての検討を行う。

#### ○カーエアコンにおけるエネルギー消費効率の評価方法の検討

カーエアコンは、燃費に与える影響が大きいですが、その評価の方法などが確立しておらず、効果的な情報提供が行われていない。そのため、カーエアコンのエネルギー消費効率の評価方法について検討を行う。

### (7) その他

エコドライブの推進による省エネ効果、省CO<sub>2</sub>効果を定量的に推定し、把握できる手法を開発し、本アクションプランの最終的な評価に反映させることとする。また、定

量的な目標を示すことにより、国民各層での取組が促進されることを期待する。

○エコドライブによる効果の定量的な評価手法の確立について

既存制度による効果の検討などを踏まえ、今後エコドライブによる効果の評価手法を確立し、国内におけるエコドライブの実施によるCO<sub>2</sub>削減量を今後の実施計画などに盛り込むよう努める。

**3. フォローアップ**

本アクションプランに掲げた事業の着実な実施を図り、また、実施状況の確認を行うため、毎年フォローアップを実施する。