

永続的繁栄を目指す企業の季刊情報誌

Ecological Management 知恵を育む経営

エコ経営

～人知で“エネルギーの有効活用”を目指す～

①環境保全②利益創出③安全確保の3つの柱で情報提供

2008.OCT

Vol.0

季刊
年4回発行



エコ・マジ ecological management 対談

上田
敏幸

堀内
武徳

上田 敏幸氏 あおぞら財団(財団法人 公害地域再生センター) エコドライブ責任者

2003年より環境省の委託でエコドライブの社会実験に取り組む。2005年からは大阪府河北地域における中小運送事業所を対象として、車載機器を用いたエコドライブ支援による貨物自動車の「環境改善効果」「安全性向上効果」「燃費消費量の変化」を池田市や大阪大学新田研究室の支援の下で検証。これをきっかけにドライバーの安全運転に対する意識や行動にも注力し、運行管理者交流会なども実施。朝日新聞「明日への環境賞」受賞、「環境大臣賞」、全日本トラック協会「鈴木賞」受賞。

堀内 武徳氏 堀内経営研究事務所 所長

大手物流業者であるセンコー株式会社の出身。「人事部長」「教育・安全・広報室長」「人事安全管理担当取締役」交通安全研修所である株式会社クレフィール湖東「専務取締役」・センコー株式会社「顧問」を歴任。長年に渡って、企業ドライバーの安全運転教育・労務管理部門に従事してきた、物流業界における安全運転指導の第一人者。業界関連雑誌にも多数執筆、連載。

特集「エコ経営」を語る

～人を動かす～ エコドライブ編

堀内…ここ1年ほどの間、エコドライブについての講演をご依頼いただくことが非常に増えています。その背景や意図をよくよく聞いてみると、目的は利益追求に集約されているようです。つまり、燃費費高騰の折、いかにして経費を削減するかということが最も大事なわけです。そのような状況の中で、顕著に見受けられる現象があります。簡単に言うとエコドライブを推進するにあたりドライバーは案外方法論を理解しているが、管理者や経営陣の役目である「それを導く環境作り」が進んでいない状況にあるということです。

従って講演依頼をいただいた企業でもドライバーの方相手ではなく、運行管理者や経営者に向けてメッセージを送る講演をすることが多々あります。

燃費を向上させることだけに目をやるのではなく、良好な循環をする永続的な経営を望むなら、広い意味での「環境」「利益」「安全」を結び付けて考えるべきと言えるのではないのでしょうか？

上田…「エコドライブを導く環境作り」が進まない根底にはどうやら事故の引き起こす損失の実態が把握できていない。つまり、保険で処理できる程度にしか認識が及んでいないと考えられます。しかし実際はそうじゃない、もっと甚大な被害損失があることを理解した方がいいといけませんね。(参考資料/図A 事故による主な損失項目提供:堀内経営研究事務所)

堀内…それともうひとつ推進にあたって大きな障害となっていることがあります。それは、「報奨」の問題です。つまり賃金です。

エコドライブを推進するにあたっては、ドライバーの運転技量を評価対象に取り入れなければならない。「いかに高度な運転技術を持って経費削減に貢献できたか」で評価されるべきところが、ほとんどの企業が「歩合制」

つまり売り上げのみで評価されるのが現状です。そうなると、エコドライブを心がけて経費削減に努力した人より、努力しないで売り上げの良かった人の方が高く評価され、賃金も増える。

燃費削減に成功できた分、報奨金を支給する制度は可能か？

上田…売上至上主義といったところでしょうか。人事評価の制度というのは永い時間をかけて構築改善されてきたものでしょうが、着眼点の一つとして、エコに注力、経費削減に努めたと言う部分も評価対象として取り上げるのも、今の時代には必要なのではないかと思えます。

何よりも主人公であるドライバーが、納得できるような公正な評価ルールが必要ですね。例えば、エコドライブの効果を測定するためのデジタルタコグラフやドライブレコーダーという機器がありますが、取り付けるなら全車に付いていないと公正とは言えません。それを理解した経営者の方は、全てのトラックに機器を取り付け、同じ条件でドライバーの運転技術測定することで、コストを意識した新しい人事考課システムを作ることが出来ます。報奨金制度をつくり、貢献のあったドライバーをきちんと評価し表彰することで、エコドライブの成果を挙げています。

それには機械による客観的な測定結果で公正に評価するというのが前提となります。

堀内…その公正さを欠くと、ドライバーと運行管理者の間に摩擦が生じます。運行管理者はコスト削減を要求しますが、ドライバーにとっては経費削減よりも売り上げだという意識が強い。

上田…ドライバーごとに車種・車の使用年数使用する装置・重量などが異

エコ・マジ 対談 ecological management

「エコ経営」を語る

なると、同じ基準では測定できないので、簡単に済ませるとドライバーから不満が出ます。むしろデジタルタコグラフ・ドライブレコーダーなどの装置により一定の客観的データは取れますが、一番良いのは、ドライバーごとにクルマの特性を理解したうえで、運行管理者と話し合い、燃費などの自己目標を立てることです。自己目標に対してどれくらい達成率かという評価であれば、自らが立てた目標ですから、ドライバー自身も納得する。重要なのはドライバーと管理者との良好なコミュニケーションです。この部分を抜かして一方的な目標を押し付けると、ハンドルを握るのはドライバー本人ですから全く成果が上がらない。

堀内..まさに経営責任ですね。そこを経営者に気付いてもらわないと困ります。

上田..まさに経営責任ですね。そこを経営者に気付いてもらわないと困ります。

ある会社の講習会に呼ばれた時の事です。最初に幹部の方がドライバー達に「お前は運転のプロだから絶対に事故するな」と怒っている。実際事故の多い会社ですが、これでは「プロは事故を起こさなさいのが当然」と求めているに過ぎない。事故を起こさないための仕組みを作るのが経営者の責任だと理解していない。

堀内..それはやはり、運転者という主体となる人の自発的な行動ではないからです。賞金の制度を変える時に、労働者への教育をきちんと

と行い、労働条件改善と共に賃金システムを変えることが、彼らのモチベーションアップとなり、エコ「安全」ドライブへ自ら進むようになります。

昭和46年に箕面に教育センターを作った時、その時に力を入れた教育は管理者に対するものでした。徹底してドライバーと接する態度を育成しないと、ドライバーを統制することはできません。現在、運行管理者は国家試験が必要になりました。だが国家試験になったから運行管理者の力量が上がったかといえば、そうではない。試験はペーパーテストですが、やはりドライバーに影響を与えるのは、ハンドルを握った経験です。

クレフィール湖東(写真①) 堀内氏が創業時より携わった国内屈指の交通安全教育の研修機関のインストラクターは全員ドライバー出身者です。だから研修生に影響を与えられるのです。ドライバーは、デスクワークしかしてこなかった運行管理者よりも、実際にハンドルを握ってきた経験者を信頼します。ですから、運行管理者を補佐する代務者には経験者を起用する必要があります。

ドライバープレコーダーのデータやその映像の活用として、ひとつ良い例を挙げれば佐川急便さんです。あそこは全データをDVDに保存してドライバーとのコミュニケーションに活用しています。「叱るためのツール」ではなく「ほめるため

「報奨」とは逆の発想「罰則」の無意味

「重要なのは、運行管理者とドライバーのコミュニケーションです。」

で、報奨制度のことも考えていただくというのが理想です。ところが、大半の経営者が報奨制度とは逆の発想をしています。

堀内..事故を起こした者に罰を与えるという考えですが、罰則を設けても事故は減りません。交通事故件数のピーク時であった昭和46年以前、私の会社では無事故手当というものを支給していました。しかし事故は一向に減りません。運転者は、事故を起こしても無事故手当が無くなる事で責任を果たしたと思っているのです。そこで、昭和46年に無事故手当を廃止し、報奨のシステムに変えたところ、事故が半減したのです。

上田..子どもの教育方法にも共通することですね。交通ルール違反の罰金を引き上げることにより、一時的に抑止効果はあがりますが、元に戻ってしまうのも同じように思えます。

堀内..それはやはり、運転者という主体となる人の自発的な行動ではないからです。賞金の制度を変える時に、労働者への教育をきちんと

と行い、労働条件改善と共に賃金システムを変えることが、彼らのモチベーションアップとなり、エコ「安全」ドライブへ自ら進むようになります。

昭和46年に箕面に教育センターを作った時、その時に力を入れた教育は管理者に対するものでした。徹底してドライバーと接する態度を育成しないと、ドライバーを統制することはできません。現在、運行管理者は国家試験が必要になりました。だが国家試験になったから運行管理者の力量が上がったかといえば、そうではない。試験はペーパーテストですが、やはりドライバーに影響を与えるのは、ハンドルを握った経験です。

クレフィール湖東(写真①) 堀内氏が創業時より携わった国内屈指の交通安全教育の研修機関のインストラクターは全員ドライバー出身者です。だから研修生に影響を与えられるのです。ドライバーは、デスクワークしかしてこなかった運行管理者よりも、実際にハンドルを握ってきた経験者を信頼します。ですから、運行管理者を補佐する代務者には経験者を起用する必要があります。

ドライバープレコーダーのデータやその映像の活用として、ひとつ良い例を挙げれば佐川急便さんです。あそこは全データをDVDに保存してドライバーとのコミュニケーションに活用しています。「叱るためのツール」ではなく「ほめるため

「報奨」とは逆の発想「罰則」の無意味

「エコドライブを支えるのは、運転者の自発的な行動です。」

「ほめるため

と行い、労働条件改善と共に賃金システムを変えることが、彼らのモチベーションアップとなり、エコ「安全」ドライブへ自ら進むようになります。

昭和46年に箕面に教育センターを作った時、その時に力を入れた教育は管理者に対するものでした。徹底してドライバーと接する態度を育成しないと、ドライバーを統制することはできません。現在、運行管理者は国家試験が必要になりました。だが国家試験になったから運行管理者の力量が上がったかといえば、そうではない。試験はペーパーテストですが、やはりドライバーに影響を与えるのは、ハンドルを握った経験です。

クレフィール湖東(写真①) 堀内氏が創業時より携わった国内屈指の交通安全教育の研修機関のインストラクターは全員ドライバー出身者です。だから研修生に影響を与えられるのです。ドライバーは、デスクワークしかしてこなかった運行管理者よりも、実際にハンドルを握ってきた経験者を信頼します。ですから、運行管理者を補佐する代務者には経験者を起用する必要があります。

ドライバープレコーダーのデータやその映像の活用として、ひとつ良い例を挙げれば佐川急便さんです。あそこは全データをDVDに保存してドライバーとのコミュニケーションに活用しています。「叱るためのツール」ではなく「ほめるため

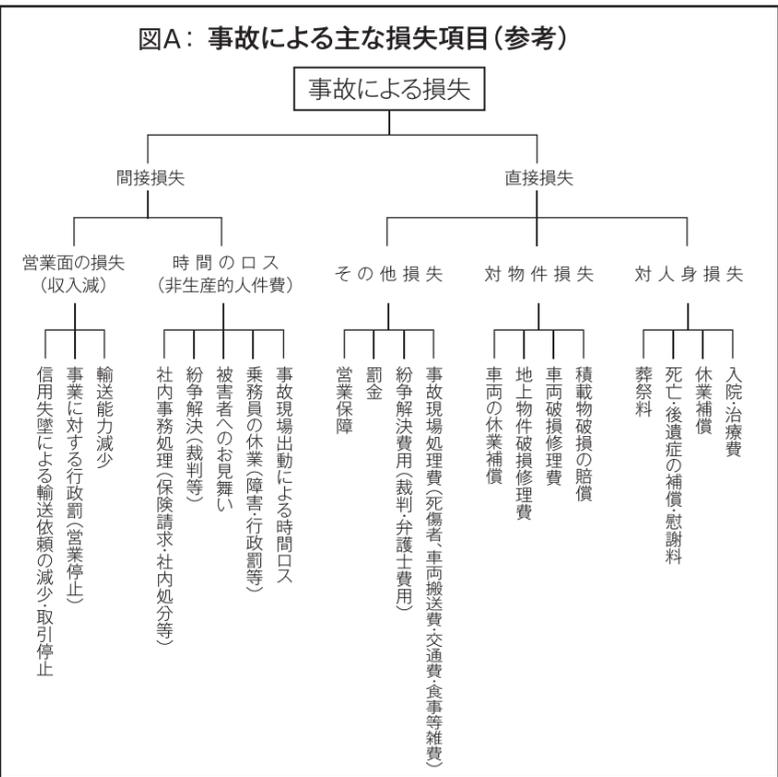
と行い、労働条件改善と共に賃金システムを変えることが、彼らのモチベーションアップとなり、エコ「安全」ドライブへ自ら進むようになります。

昭和46年に箕面に教育センターを作った時、その時に力を入れた教育は管理者に対するものでした。徹底してドライバーと接する態度を育成しないと、ドライバーを統制することはできません。現在、運行管理者は国家試験が必要になりました。だが国家試験になったから運行管理者の力量が上がったかといえば、そうではない。試験はペーパーテストですが、やはりドライバーに影響を与えるのは、ハンドルを握った経験です。

クレフィール湖東(写真①) 堀内氏が創業時より携わった国内屈指の交通安全教育の研修機関のインストラクターは全員ドライバー出身者です。だから研修生に影響を与えられるのです。ドライバーは、デスクワークしかしてこなかった運行管理者よりも、実際にハンドルを握ってきた経験者を信頼します。ですから、運行管理者を補佐する代務者には経験者を起用する必要があります。

ドライバープレコーダーのデータやその映像の活用として、ひとつ良い例を挙げれば佐川急便さんです。あそこは全データをDVDに保存してドライバーとのコミュニケーションに活用しています。「叱るためのツール」ではなく「ほめるため

「運行記録データは、“叱るため”でなく“ほめるため”にある。」



「地域のこと」「家族のこと」をよく考えるプロドライバーとして、子供たちにも誇れる、というのがあります。これもドライバーのモチベーションアップにもつながると考えています。

堀内..一般ドライバーの場合であれば「エコドライブを実践すると年に一回旅行できるお金が溜まる」とか、そういう訴求ですね。年万km走行するとして、燃費が10kmならば十八万円/年です(リッター180円として)。エコドライブで20%燃費が削減できれば、三万六千円浮くわけです。家族で小旅行ができますよ。

行動の主人公の利益になる話を具体的に提示しないと人は動かないといふことです。

次号へ続く



写真① クレフィール湖東
琵琶湖の東岸、滋賀県東近江市に位置する交通安全研修施設。広大な敷地に訓練コース・研修所・ホテルを有し、一般ドライバーの安全運転研修から、旅客・貨物・フォークリフト運転手の技能研修まで幅広く行う。

HORIBA SaaS for Safety and Eco
総合運行管理支援システム

ホリバアイテックのHsseは、お客様のビジネス環境を最適化し、エコやコスト対策の課題を具体化させます。

※HORIBA SaaS for Safety and Eco

for
Safety

for
Eco

for
Communication

株式会社 ホリバアイテック

〒101-0031 東京都千代田区東神田1-7-8(アルテビル東神田4F)
TEL.03-3866-0984
HP <http://www.hsse.jp>

HORIBA
Explore the future

エコ安全ドライブ 推進ツール

1 エコ安全ドライブ ステッカー(大)

2 エコ安全ドライブ ポスター

3 エコ安全ドライブ コーン標示カバー

4 エコ安全ドライブ 実践ハンドブック+ステッカー(小)

5 エコ安全ドライブ 燃費改善目標チャレンジシート

■お申し込み・お問い合わせは

事故撲滅推進室 **TEL03-3861-7889**

事故撲滅 <ホームページ> <http://www.jikobokumetsu.com/>

「エコマジ」リーディングカンパニーに聞く

エコ経営の極意



タクシー会社
株式会社エコ21代表取締役社長
五十嵐 道和氏

会社設立のキッカケは？

規制緩和を受け、自由競争となったこの業界で顧客主導の経営が問われることになったのを見据え、異業種から参入しました。これまでに無い社会的責任やCSRを考えるような理想的なタクシー会社を作ろうと考え、仲間たちと平成14年に起業したのです。

環境問題に取り組むタクシー会社になろうと「エコ21」の社名にしました。全車アイドリングストップの車を導入し、京都は坂道が多いため、エコな乗り物である自転車も応援しようと、自転車をキャリアに積載して乗車いただくサービスも始めました。

「カーボンオフセット」と「燃費削減」を実現

CO₂をできるだけ出さないのが理想ですが、どうしても出てしまう分は、グリーン電力推進や植林など環境活動にお金を出すことで、それを相殺しようという考えです。ただ我々運輸業は、エコ運転などの事業努力を一切せずにCO₂排出分は金で買えばよいという姿勢ではいけません。ですから、我々はエコ運転21カ条を掲げて具体的なCO₂削減努力をしています。結果的にそれが燃料費削減、原価削減につながるのです。

当社は現在20万台で営業していますが、この一年間で約六百万円の経費節約が実現しています。逆に言えば、今までタクシー乗務員が、いかにアイドリングのままやエアコンを付けたまま、食事等で車を離れることが多かったかという事です。そんな状態だと一般のタクシーは5〜5.5kmしか走りません。私どもの場

合は、6.5km/春秋ならば7km/くらいの燃費です。その上で、私どもは営業車一台が一年間に出すCO₂の分を電力に置き換えて、電気を買っているのです。風力発電、太陽光など、いわゆるグリーン電力の電気料金で換算すれば、約六十万円になります。この金額を納めることで、便宜上は車一台のCO₂排出を帳消しにしたと言える訳です。これがカーボンオフセットの考え方です。

私どものタクシーは屋根に風車を付けています。料金メーターのLEDやお客様の携帯電話を充電するくらいの電力はまかなえます。これは身近なことでも自然エネルギーを利用して電力を得ることができるといって、啓蒙活動のつもりです。

「テレビで見て乗りたかった」とコメントをいただいたり、環境問題を考える授業で当社を取り上げていただいたり、子ども達が声をかけてくれたりします。私どもがきっかけになり、グリーン電力のことなどをより知って頂けたらいいと考えています。

「事故防止のためドライブレコーダーを導入」〜事故映像を社内研修で活用

当社ではホリバイアテックさんの「ピラ猫(ドライブレコーダー)」を導入しています。事故の状況がすべて分かれますから、当社の有利になることが何件もあり、ずいぶん助かりました。

営業原価を下げるには、事故を無くするのが最善の策です。こちらの正当性を証明できることを考えれば結局コスト的にもメリットになります。相手が自転車やバイクの場合、相手側の過失を示せなければ、車の方が不利に

なりますから、全車に付けています。ドライブレコーダーの導入は本当に役に立っています。他にもGPSなどの装置はフルに導入、業界に精通されたシステム会社のオリジンさんとも取引をはじめ、サービス面でも充実を図っております。

もちろん事故はゼロではありません。しかし保険会社から「エコさんは事故が少ない」ということで、約五割の保険料割引を受けています。23台の契約で百万円/月くらいの保険料が、今では五十万円ほどになっています。これまでの過去に起きた事故の映像をストックし、乗務員に見せて定期的に検証や教育を実施しています。

追突事故の原因は前方不注意がほとんどです。こちらがゆっくりとした発進、停車を心がけていれば避けられますし、乗車のお客様にも安心感を与えられます。

それと、アイドリングストップを行うと必然的に周囲に注意を払うようになります。私どもの場合は運行記録計でアイドリングストップをしているかどうかも見極められますので指導もできますし、これも事故防止につながっていると思います。

今後の課題と展望

当社は新しい行いを全うするために、異業種からの転職採用に切り替えつつあります。6年会社をやつてきて、意識の低いベテランドライバーを雇えるのは難しいと実感したので、カーナビを導入しながら業務に慣れてもらうよう、発想を転換しました。

私どもは将来的な夢として、会社をブランド化していきたいと思っています。それによって、タクシー業界の社会的地位をもっと向上させたいと考えています。

私どもだけで実現できることではありませんので、創意工夫をし、他の企業と手を組むことでお互いのメリットを創出できる関係を構築したいと考えております。



あなたの考えるエコ経営

第1回 山田英司氏



営業設計コンサルタント 山田英司

向い風時代に強い中小企業専門の経営コンサルタント。会社が儲かる仕組みづくり、社員が学ぶ仕掛けづくりは名人級。ツール開発による業績拡大を得意とする。2年間で320%の売上拡大を果たした電機メーカーの経営者*生。インタビューはホームページで画像公開中(<http://eigo-sodan.com/>)

★「エコ経営を見た!」と、メールあるいはお電話頂ければ、社員1名の営業診断を無料でいたします。詳しくは、kimura@eigo-sodan.com (木村)まで

「受難時代の到来」を受け入れられない。人、や、企業。

多くの企業が、燃料費の上昇、物価の高騰による圧迫で、受難の時代を迎えようとしています。右肩上がりの成長時代が終わわり、今まさに向い風が日本を直撃しています。

しかし、少し視点を変えると「次の時代へ向かう。生みの苦しみ」という見方もできますね。より良い社会か? 益々ひどくなる一方か!? それには「我々二人の選択」が大切と言えるのではないのでしょうか?

ただ、あまりに急激な変化のため、呆然と立ちすくんでしまわれている方も多そうです。「受け入れられない」「動けない」「考えられない」、これではまさに三重苦ですね。

戦いに必要な「経営視座」を忘れてしまおう

恩恵を認めないとゼロベースには立てません。「私の力だ!」と自信を持つことはいいのですが、高みを目指すなら「生かされてきた!」と考えることも大切ではないでしょうか?

互恵*の精神が薄れると、物事の価値に疎(つ)くなりなります。「皆、何もし

ようにならない!」と部下をなじるのは簡単ですが、人の上に立つあなたなら「与えることができるのは自分かも...」と自らを変える方が、却って周囲に変化が生まれます。

果たしてあなたは何を守護すべきなのでしょう? 「今さえ何とか乗り切れば!」と必死になるお気持ちもわかるのですが「自分が大切にすべきモノとは一体何だろうか...」と、目的や目標をもつ度再確認することで、意外な気づき、が手に入る場合もあります。

「信義なき企業の三拍子」には、決して躍(おど)らされない勇気

未来の環境を考え、時代の価値に敏感となり、守るべき道を外さない。そのような信義に則(のっと)った経営者や管理者が在る企業ではエコロジな経営が生まれます。

うなぎやお米の問題は、信義なき経営による悲しい人たちが氷山の一角として社会に晒(さら)されてしまったケースなのでしよう。「皆、やっていることだ!」「部下が勝手に」「私だけ何故?」彼らの言葉はいつも三拍子です。本来は、環境保全、利益創出、安全確保が三拍子のハズなのですが...

まずはあなたから始められないでしょうか? 環境にやさしい運転。社員に感謝を示す一言。皆で行う社内改善運動等。

今、私は広島から東京へ向う帰りの車中ですが、先ほどまでお邪魔していた会社は長いトンネルを抜け出しつつあります。私と共に「年間、もがき、苦しみ、試行錯誤する中で今ようやく新しい方向へ向かいつつあります。」

あなたの状況に関わらず、時代はもう前に進み始めているのですよ。

*互恵**互いに相手の利益や恩恵を与え合っていく。※守護**守る。他に言われてはならない。

呼吸中のアルコール濃度を手軽にチェック!

アルコールチェッカー

SERIEAS LINE UP ALCOHOL CHECKER

—— 企業の法令順守! ——

「乗車前のチェック」飲酒事故撲滅

■製品に関するお問い合わせ先

株式会社 東洋マーク製作所
本社:大阪府八尾市跡部本町1丁目1番27号
TEL.072-924-0811
東京支店:東京都荒川区東日暮里5-43-9
TEL.03-3803-7213
http://www.toyo-mark.co.jp

TOYO MARK MANUFACTURING CO.,LTD.

Asmo 公安委員会指定

尼崎ドライブスクール Amagasaki Driving School

企業内の事故・違反者の減少を支援!

安全運転診断 エコ安全ドライブ研修 事故多発者研修

〒660-0834 兵庫県尼崎市北初島町13番地 ☎0120-489-196

●裏表紙(表4)

●シノユウ倉庫運輸



ドライバーには、いきなりすべてを徹底するのではなく、ひとつ、ひとつ、ポイントを取り上げて意識してもらおうと思います。

●東光サービス

すでに、かなり運転が改善しています。しかし、エコドライブのモニターは少数で、モニター以外のドライバーには関心が薄いようです。いずれは全車取り付けたいと思っています。

●共同運輸倉庫



●阪神商事・阪神石油運送

仲間同士で良い競争になっているようです。「自分の運転が最高」と思っているドライバーも、デジタコで評価されるので運転を見直す機会になりました。

●西元運輸



●シノワ・アクティブ

ドライバーには安全運転のマナーを身につける事。それが、デジタコのおよい評価につながると言っています。



●豊新運輸



経済運転評価、安全運転評価の点数が音声ナビありで上がっています。「よい点数を取ってやる!」と言って、がんばってくれています。

●ジャパントラック大阪

エコドライブは、管理者と乗務員が一体となって取り組んで行かなくてはいけないと思います。安全運転、経費削減にエコドライブは、いきているので今後も一層省エネ運転に努めていきたい。

●中越テック 大阪支店



燃費の改善以上に、安全運転による事故防止や運転手のおだやかさなどが身につくなど、本人の幸せにつながることを期待しています。

評価が出ると非常にやる気です。他のドライバーや営業所と競争をしています。以前は常によりライラしながら運転していましたが、落ち着いて運転できるようになりました。以前は遅刻しそうなると、速度オーバーをしてでも時間短縮していました。いまは遅刻しそうな時でもセンターに連絡を入れ、一定速度で配送していますので、安全運転にもつながっています。



東光サービス/瀬本さん

「エコマジ」チャレンジ企業の現場奮戦記

大阪の河北地域エコドライブ推進研究会が、エコ安全、ドライブで3冠を達成するまでの真の主役たちを追ってみました。

出典元：河北地域エコドライブ推進研究会
発行「エコドラ通信」2005年12月号



推進キーワード
エコドライブは、「1石4鳥」の効用。

- ① 燃費が向上するので、燃料費が節約できます。
- ② 環境がよくなります。
- ③ 安全運転にもつながります。
- ④ 「地球のこと」「家族のこと」をよく考えるプロドライバーとして、子どもたちにも誇れます。

エコドライブ10の要

- ① 無用なアイドリングをやめる
- ② 燃費のよい経済速度で走る
- ③ 無駄な空ふかしをやめる
- ④ 急のつく運転をしない
- ⑤ 早めにシフトチェンジをする(急発進・急加速・急ブレーキ)
- ⑥ 余裕をもった車間距離をとる
- ⑦ タイヤの空気圧を適正にする
- ⑧ 渋滞を招く駐車はしない
- ⑨ 夏のカーエアコンを1°C高めに
- ⑩ エンジンブレーキを多用する

大阪の河北地域エコドライブ推進研究会について

大阪トラック協会河北支部やおおぞら財団(財団法人公害地域再生センター)などで構成されている。中小運送事業所を対象として、車載機器を用いたエコドライブ支援。貨物自動車の「環境改善効果」「安全性向上効果」「燃費消費量の変化」を大阪大学新田研究室の支援の下で検証。これをきっかけにドライバーの安全運転に対する意識や行動にも注力し、運行管理者交流会なども実施。朝日新聞「明日への環境賞」受賞、「環境大臣賞」、全日本トラック協会「鈴木賞」受賞。

エコドライブデータ eco drive DATA

実践比較レポート

資料提供: 尼崎ドライブスクール

第1回

「乗用車のエコドライブ認定」取り組み開始

走行結果				
項目	走行データ			
	事前走行	事後走行	改善率(%)	
燃料消費率(cc/km)	111.1	78.8	29.1%	
燃費(km/L)	9.0	12.7	41.1%	
トリップ特性	走行距離(km)	2.20	2.19	
	旅行時間(sec)	0:05:39	0:06:33	
	旅行速度(km/h)	23.4	20.1	
	走行速度(km/h)	29.3	25.3	
	停止時間(sec/km)	30.6	37.2	
	停止回数(回/km)	3.6	3.2	
	停止時間比率	19.9	20.8	
	トータル燃料消費量(cc)	245.0	172.6	

※尼崎ドライブスクール周辺2.2kmを講習前と講習後に走行し比較(資料: 尼崎ドライブスクール)

平均で20~30%以上の燃費向上が実現

交通エコロジー・モビリティ財団、および財団法人省エネルギーセンターは、乗用車のエコドライブを推進するため、「乗用車のエコドライブ講習の認定」に対する取り組みを開始した。

認定を希望する団体は、財団法人省エネルギーセンターが開催するインストラクター養成教習を受講し、その後、交通エコロジー・モビリティ財団に認定を申請する。

交通エコロジー・モビリティ財団は、同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、受講した方に修了証を授与するという。

ソフト99グループ企業である、尼崎ドライブスクールはいち早く上記のインストラクター養成教習を受講し、交通エコロジー・モビリティ財団に認定を申請、第一号となる修了証を取得。一般企業のエコドライブ講習もすでに希望があり、順次対応している。

左の図は、講習前と後に当教習所の周辺1~2kmを走行し、測定したものである。この走行結果となる燃費改善率は41.1%と高記録をマークしている。燃費向上の範囲にはある程度の大小は出るが、平均20~30%の向上が体験できるという。

永続的繁栄を目指す企業の季刊情報誌

Ecological Management 知恵を育む経営



~人知で“エネルギーの有効活用”を目指す~

①環境保全 ②利益創出 ③安全確保の3つの柱で情報提供

Vol.0 / 2008年10月号 (季刊 年4回発行)

発行/エコ経営 推進委員会 企画・編集/事故撲滅推進室
制作・印刷/(株)原色美術印刷社 協力/おおぞら財団
(財)公害地域再生センター

お読みになったご意見・ご感想をお寄せください。

✉ info@shinkikaitaku.com

※お寄せいただいた貴重なご意見・ご感想は、今後の誌面づくりの参考とさせていただきます。
※お寄せいただいた全てのご意見・ご感想に対する返信は致しかねます。ご容赦ください。

事故撲滅推進サイト <http://www.jikobokumetsu.com/>