



地球と財布にやさしいエコドライブを始めよう！ ひとりひとりのドライバーの心がけて地球環境を守ろう

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」

「やさしい発進を心がけましょう。」

普通の発進より少し緩やかに発進する(最初の5秒で時速20キロが目安です)だけで11%程度燃費が改善します。やさしいアクセル操作は安全運転にもつながります。時間に余裕を持って、ゆったりした気分で運転しましょう。

6 暖機運転は適切に

「エンジンをかけたらすぐ出発しましょう。」

現在販売されているガソリン乗用車においては暖機不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を浪費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

2 加減速の少ない運転

「車間距離は余裕をもって、
交通状況に応じた安全な定速走行に努めましょう。」

車間距離に余裕をもつことが大切です。車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。また、同じ速度であれば、高めのギアで走行する方が燃費がよくなります。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。

7 道路交通情報の活用

「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の
情報をチェックしましょう。」

1時間のドライブで、道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。カーナビやカーラジオ等で道路交通情報をチェックして活用しましょう。

3 早めのアクセルオフ

「エンジブレーキを積極的に使いましょう。」

エンジブレーキを使うと、燃料の供給が停止される(燃料カット)ので、2%程度燃費が改善されます。停止位置が分かったら、早めにアクセルから足を離して、エンジブレーキで減速しましょう。また減速したり、坂道を下る時にはエンジブレーキを活用しましょう。

8 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。」

タイヤの空気圧が適正値より50kPa(0.5kg/cm²)不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。また、安全運転のためにも定期的な点検は必要です。

4 エアコンの使用を控えめに

「車内を冷やし過ぎないようにしましょう。」

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。外気温25℃の時に、エアコンを使用すると、12%程度燃費が悪化します。

9 不要な荷物は積まずに走行

「不要な荷物を積まないようにしましょう。」

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。

5 アイドリングストップ

「無用なアイドリングをやめましょう。」

10分間のアイドリング(ニュートラルレンジ、エアコンOFFの場合)で、130cc程度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車の際にはアイドリングを止めましょう。

10 駐車場所に注意

「渋滞などをまねくことから、違法駐車はやめましょう。」

交通の妨げになる場所での駐車は交通渋滞をもたらす余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。

データ出所：(財)省エネルギーセンターなどの測定結果

エコドライブ普及連絡会 エコドライブについて、詳しくはこちらまで → www.team-6.jp/ecodrive/
(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)



エコドライブを
楽しむ地球人サイト
<http://www.recoo.jp>

エコドライブによるCO₂発生量低減を目指し、
いろいろな方々のエコドライブの実践を支援するシステムです。
・車の燃費を登録し、記録として残せます。
・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との関係がつかみやすくなります。

第6節 考察

1 最高速度違反に係る交通事故対策による交通事故低減効果等

最高速度違反に係る交通事故対策については、交通事故の回避の可能性が高まることから発生件数の低減の効果が見込まれるとともに、交通事故発生時の自動車の運動エネルギーが低くなることから被害程度の低減の効果も見込まれる。

また、自動車の燃費、大気汚染及び騒音の観点からみると、70km/h以上の最高速度規制が行われている道路の区間と60km/h以下の最高速度規制が行われている道路の区間で、最高速度に係る交通事故対策の効果は若干異なるものの、一般的には、最高速度規制を遵守することで、燃費、大気汚染や騒音と安全性のバランスを保つことができることとなる。

これらのことから、最高速度違反に係る交通事故対策の効果及び必要性は高いと認められる。

他方、特に、一般道路のうち生活道路等歩行者や自転車利用者が多く、歩道等が整備されていない道路の区間で、歩行者や自転車利用者の安全を確保することが可能な速度で走行させるための対策を優先する必要がある。

したがって、生活道路等では、最高速度規制を遵守させ、又は最高速度規制で定める速度以下の速度で走行させるための対策を講ずる必要がある。

2 自動車側の最高速度違反に係る交通事故対策の効果

最高速度違反に係る交通事故対策のうち自動車側の対策については、自動車に新たな装置を装備することとなるが、こうした措置は、ACCなどのオプション価格にみられるように、自動車のコスト増の要因となり、このコストは自動車の販売価格に転嫁されることとなる。

乗用車に関しては、国民所得と乗用車の価格との強い相関関係があるとされていること等に鑑みると、自動車のコスト増は、国民の自動車需要に関する意識・動向の低下を招くおそれがあると考えられる。

特に、我が国においては、国民生活モニター調査結果等でみられるように多くの国民が世帯収入の低下や雇用不安を感じており、また、平成20年秋以降、自動車の新車販売台数が減少している。こうした社会経済情勢に鑑みると、新たな装置を装備することによる自動車のコスト増は、自動車需要に関する意識等の低下に限らず、社会経済全体にも影響が及ぶことが懸念される。

また、我が国の自動車は、安価で燃費がよく、故障が少ないという日本車に対する認識の下に、諸外国において高い評価を得てきた。しかし、前述の国民所得と乗用車の価格との強い相関関係については諸外国においても同様

と考えられるところ、自動車に新たな装置を装備することによりコスト増が生じることとなれば、諸外国において我が国の自動車に対する需要が低下し、我が国の自動車の評価が低下するおそれがある。

他方、市場動向調査では、自動車の安全性に関する関心が高くなってきており、内閣府で実施したWEBアンケート調査結果でも速度抑制装置や速度警報装置の必要性は高いとの結果が得られている。しかし、現在の速度抑制装置等については、我が国の交通事故の実態に鑑みると、自動車のコスト増に見合う効果を見込むことができないと考えられる。

以上のことから、費用対効果の点からみても、現時点において自動車側の対策として速度抑制装置等の装備を図るメリットは少ないと考えられる。

3 まとめ

以上のことから、最高速度違反に係る交通事故対策の効果及び必要性は高いと認められる。

そのうち自動車側の対策については、現在のところ走行速度抑制装置や速度警報装置が考えられるものの、交通事故の実態に鑑みると、その費用対効果は低いと考えられる。このため、当面、ACCなど最高速度違反による交通事故対策としての機能も有すると考えられる装備の普及を推奨することとし、そのほか自動車の走行速度の抑制により効果が見込まれるようなISAの開発に注力することが適切と考えられる。

併せて、交通安全教育や広報啓発といった運転者側の対策や交通安全施設の整備等を始めとする道路側の対策を実施することが適切と考えられる。