

エコドライブの普及・促進にむけた対策

- エコドライブにより約25%の燃費改善効果。走行状況により燃費改善効果は個人差があるものの、発達及び停止の多い都市部では、特に省エネルギー効果が期待できる。
- 平成15年度より関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)にてエコドライブ普及連絡会を設置し、普及促進を実施。
- 本連絡会にて、『エコドライブ10のすすめ』、やさしい発進の名称として、『ふんわりアクセル「eスタート」』、加えて、平成18年度6月に『エコドライブ普及・推進アクションプラン』を策定。

○エコドライブ10のすすめ (平成15年策定)

1. 無用なアイドリングをしない。
2. 無用な空ぶかしをしない。
3. 急発進及び急加速をしない。
4. 交通の状況に応じた安全な定速走行に努める。
5. 早めにシフトアップする。
6. 減速時には、エンジンブレーキを活用する。
7. 確実な点検・整備と実施する。
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
9. エアコンの使用を控えめにする。
10. 計画的なドライブをする。

加速度的普及のため、更なる環境整備が必要

○エコドライブ普及・推進アクションプラン (平成18年6月策定)

今後3年間にエコドライブの重点的な普及・推進期間として、関係省庁及び関係機関等が一層連携し、着実なエコドライブの普及・推進に努める。

- ①エコドライブの定義の見直し、効果使用等の確定
- 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地方自治体及び関係団体との横断的取組
- ⑥エコドライブ普及・推進に必要な調査

○やさしい発進の名称策定 (平成17年12月策定)

チームマイナス6%と協力し、一般ドライバーへ公募した結果、ふんわりアクセル『eスタート』に名称を決定。

車両速度を抑止する道路構造の事例

【ハンブ】



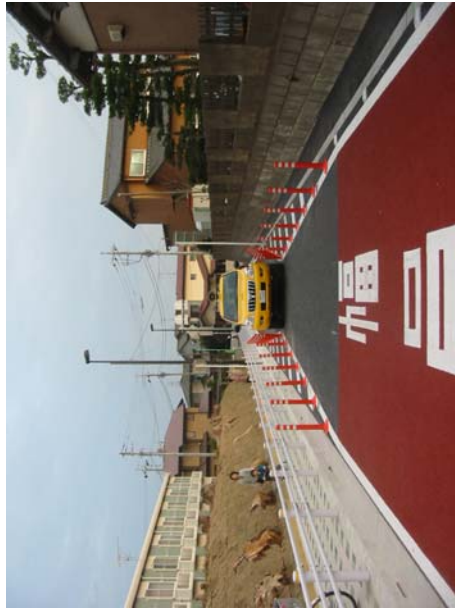
道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

【クラック】



車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりすることで、車のスピードを抑制しようとするもの

【狭さく】



車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより車のスピードを抑制しようとするもの

欧州の取り組み

◆交通事故死者数削減目標
・・・2010年までに半減

◆最高速度違反が主要因のひとつ

・スピードカメラ設置
・速度違反取り締まり強化

例) フランスの取り組み

「交通事故低減に取り組む」との
強力なリーダーシップ

◆世論の意識の変化

◆取り締まり強化

・スピードカメラの設置

・2003年に開始

・1500台(固定式&移動式)

→2012年までに4500台

02年→05年で、交通事故死者
数が△31%

『内、75%はスピードマネーシメン
トによるもの』

自動車技術

- ◆SLDからISAへ
- ◆ISA…「カメラで標識を認識」、GPSベース、等
↓
 - ・オペル（研究段階）
 - ・BMW 7シリーズに採用

速度制限インジケータ―(Speed Limit Indicator):

現在の速度規制を常時表示するシステムで、BMW 7シリーズから量産車に世界で初めて採用された。後写鏡付近に取り付けたカメラで、道路標識のうち速度制限標識をとらえ、ディスプレイに表示する。

ISA関連調査

◆フランス（LAVIAプロジェクト）

- ・システムの介入レベルが上がるとユーザー受容性が下がる
 - ・情報提示のみで過半数のユーザーが許容（n=100）
- ### ◆英国
- ・A-ISA、V-ISA、M-ISAシステム(※)についてドライバー行動を調査。
 - ・ISAは制限速度超過を大幅に減らす効果がある。
ただしV-ISAの場合、一部のドライバータイプは解除する傾向にあった。
 - ・コストベネフィット：経済効果は導入コストの1.9～3.2倍

※

- (1) A-ISA: 現時点における制限速度情報を車内に表示し、ドライバーが速度違反すると警告を発する「助言型ISA機能」
- (2) V-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、車の走行速度を制限速度にまで減速させる一方、ドライバーがこのシステムに介入してその機能を解除(オーバーライド)するのを可能にする「ボランタリー型ISA機能」
- (3) M-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、解除はできない「強制型又は介入不能型ISA機能」