



2006年

7月



ソラダス

大気汚染の代表格で、ぜんそくを引き起こしたり、症状を悪くする物質といわれる二酸化窒素(NO_2)の大阪府内の一斉測定運動が5月18、19日の両日、15000個の測定カプセル(愛称・ソラダス2006)を使って実施しました。

府域一斉の NO_2 測定は1978年に始まりほぼ5年おきに取り組まれ、前回は2000年でした。1キロメートルメッシュ(大阪市内は500メートル)に5個以上のカプセルを取り付ける「メッシュ測定」と参加団体や個人の目的に応じた「自主測定」には、1万人の市民が参加。西淀川区でも537個のカプセルを取り付けました。

●目次

特集 エコドライブ

エコドライブの未来～低速交通文化の視点から～	新田 保次	2
中小運送事業所を対象としたエコドライブ支援車載機器による貨物自動車の燃費改善効果の分析	藤岡 太造	4
エコドライブコミュニケーション	松村 暢彦	6
“応援の心”がはぐくむ人と環境にやさしい社会	谷田 成司	8
これからの課題～あおぞら財団が2006年にやろうとしていること	藤江 徹	9

〈新連載〉「テ・グスタ・エスパーニヤ?」	田村 隆好	3
〈リレーエッセイ〉脱クルマ社会の交通政策とは?	西村 弘	10
〈忙中一筆〉切り札!エコドライブ	吉本 英雄	12

特集 エコドライブ



あおぞら財団では、(社)大阪府トラック協会、(株)矢崎総業と協働して、平成17年度新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の民生部門等地球温暖化対策実証モデル事業「中小運送事業者へのデジタコ組織的導入によるエコドライブ推進運動」を実施しました。NEDOの補助金を活用して、エコドライブ支援機器

(デジタルタコグラフ)を取り付け、省エネと地球温暖化防止、安全運転、運転技術の向上に役立てようという活動には、トラック協会河北支部傘下の運輸事業者39社、315台のトラックが参加しました。この事業で少なくとも年間400キロリットルの燃料を削減することができます。また事業の評価・推進にあたっては大阪

大学の**新田保次**教授、**松村暢彦**助教と研究室(財)生活環境問題研究所の協力の下、事業参加者、関連自治体などが参加する「河北地域エコドライブ推進研究会」を組織して3回の研究会とシンポジウムを開催、取り組みの課題や成果を確認するとともにエコドライブの普及・啓発に取り組みました。

エコドライブの未来 ～ 低速交通文化の視点から～

新田 保次

低速交通の価値は「文化」

競争社会から平和な社会へ

エコドライブは、単にEcologicalやEconomicalなドライブを意味するものではない。筆者らの研究によって、交通事故減少や交通流の円滑化に貢献することが分かってきた。また、ドライバーの人格形成や事業所をあげての集団的な取組みの中でドライバーや事業者、運行管理者などの関係者間でコミュニケーションが進むことが明らかになった。エコドライブは一石六鳥なのである。

さて、エコドライブの運転挙動の特徴

としては、緩やかに加速し、適度な速度で定常走行を行い、ゆっくりと減速するといった、いわば「やさしさ」をあげることができるといえる。これは、「うまい運転」と一時代前まで(現在も多くがそうかもしれないが...)もてはやされた価値とは対極に位置する価値である。これからは「上手な運転」といえば、このやさしいエコドライブ運転だと、みんなが思うようになる。社会は変わる。ギスギスした競争社会から、おもいやりのある平和な社会へと。エコドライブをこんな大きな視点でも考えたい。

ところで筆者は、かねてより「低速交通から広がるふれあい文化」を提唱している。歩く速度からせいぜい時速30kmまでの交通手段の充実の必要性を、ふれあい文化の醸成の視点から訴えているのだ。この背景には、わが国の交通政策が、戦後一貫して、高速交通重視のもと、高速道路、新幹線、空港といった高速交通機関整備のために多額の公的資金を投入した結果、東京一極集中はより進み、地方では公共交通が切り捨てられ、人々のライフスタイルも全国一日交通圏に象徴されるようにゆとりのないものとなったことがあげられる。そして、気付いてみれば、路面電車、トロリーバスも消え、自転車は相変わらず虐げられ、自動車が街中を威張って走っている。こんなことでいいのだろうか、というのが背景であ

る。

では、低速交通にどんな価値を見出すのか？ 利便性にとって代わる価値を訴えていかななくてはならない。その価値は“文化”である。そして、ひとつのアプローチとして、速度と人間の絡みで考えたい。人が移動するとき、その速度により、自然とのふれあいや人同士の会話、そして思惟の範囲や深さは影響される。たとえば歩く速度でのふれあいは豊かである。花を愛で、風を感じ、音を聞き、おいをかぎ、思索にふける。これができる限界が自転車の速度である。ところが車の速度はどうか。事故にあわないよう気をつけながら、走っている。自然を感じたり、思索にふける余裕はない。直線距離は稼ぐことができるが、外界への広がりや自己の感性への深さは少ない。人間にとってはバランスが必要なのだ。低速交通領域と高速交通領域を自らの生活の中でバランスさせる工夫を行うことが必要だ。エコドライブは、ドライバーが高速化中毒患者に陥らないために是非とも実践してほしい有力なヘルスケアである。

(につ)た やすつく・大阪大学大学院
工学研究科 教授)



プラザマジョールでくつろぐ人々



プラサ

バルセロナといった大都市から人口が数百人の小さな町にも存在します。スペイン語でプラサとは広場という意味で、プラサはスペイン人の文化、歴史と大きな関わりを持っています。中世、スペインで頻繁に行われていた宗教裁判の処刑も、皆さんがスベ

スペインには町の中心にプラサ(広場)があります。それはマドリッド、

インと言ってまず思い浮かべる闘牛も、プラサにて行われていました。現在でも一部の地方ではプラサにて闘牛が行われているところもあります。

私が住んでいるサラマンカという町はスペイン最古の大学サラマンカ大学や新旧カテドラルを抱え、旧市街は世界遺産にも指定されています。そのサラマンカの中でなんと素晴らしい有名なのがスペインで最も美しいと呼ばれている Plaza Mayor (プラサマジョール)です。Mayorとは「おおきな」と言うスペイン語で、つまり大きな広場と言う意味です。プラサマジョールやそこにつながる道には車が進入できないようになっており、広場周辺はショッピングを楽しむ人やタバスを摘む人、コーヒーを飲む人等、常にたくさんの人々で賑わっています。またプラサマジョールではコンサートや大道芸人のショー等、常に何らかの催し物が行われており、それを楽しみに、人々は毎日プラサに繰り出します。私がこちらに来て友人によく言われることが、プラサにお茶ならぬ日光浴をしに行こうという言葉です。いかにも太陽好きの情熱好きな人の言葉じゃないですか。

(たむら たかよし)

	8 t	25 t
データ数	33	20
平均(%)	12.2	6.3
標準偏差(%)	10.7	6.7

表-1 平均と標準偏差

中小運送事業所を対象とした エコドライブ支援車載機器による 貨物自動車の燃費改善効果の分析

藤岡 太造

1 研究の目的

2004年度、3事業所10台を対象とした竹内らの研究よって、車載機器を取り付けることよってドライバーの運転態度・行動の変容を促し、環境面・経済面・安全面の効果があるということが実証された。そこで2005年度実験では2005年度末の時点においてデータの取得できた13事業所64台を対象とすることよって、より多様な形態の事業所において効果の検証をおこなった。そして、本研究では燃費改善効果について経済的な視点から分析することを目的とした。

2 燃費変化の分析について

本研究では事業所に車載機器を導入したときの効果を検証する。車載機器導入前の燃費（以下「導入前燃費」として2004年度月間燃費を、車載機器導入後の燃費（以下「導入後燃費」として音声ナビあり

期間2週間の燃費を用いて、燃費の比較を行った。

3 燃費改善効果の実証

全車両64台の導入前燃費と導入後燃費の関係を図1に示す。13社64台と多様な運行形態の車両が存在するが、そのほとんどの車両において燃費が改善しているのがわかる。64台中59台が燃費上昇、1台変化なし、4台燃費低下という結果が得られた。また、燃費改善率でみたとき平均で10・7%の燃費改善がみられた。

また、燃費改善効果を燃料費の削減量でみるため、燃料費の年間削減量を推計した。導入前後の燃費の変化、各車両の年間走行距離（2004年度データ）を用いて、燃料費の年間削減量を求めた。この際、軽油は106円/ℓを用いた。実験車両64台の燃料費の年間削減は平均で19万3千円となった。また、車両8台に車載機器を導入したF社において

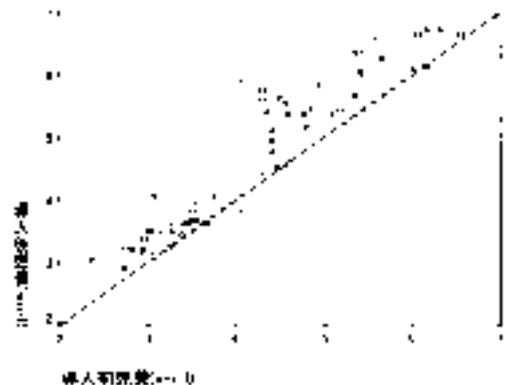


図-1 全車両の導入前燃費と導入後燃費の関係

4 燃費改善率に影響を与える要因の分析

燃費改善率に影響を与える要因として、車両総重量、排気量、年式、高速道比率、運転歴を考えた。比較的高関の高かった車両総重量について、燃費改善率と車両総重量の関係を図2に示す。そして、データ数の多い8t車両と25t車両における平均の違いに着目した。8t車両と25t車両における燃費改善率の平均、標準偏差を表1に示す。8t車両で

合計209万円の燃料費の削減が見込まれ、事業所全体でエコドライブの取り組みを行うことの経済的効果は非常に大きいことがわかった。

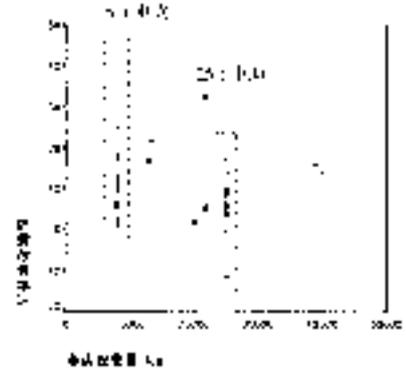


図-2 車両の総重量と燃費改善率の関係

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（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）の普及促進を図るため、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省の4省庁が6月9日、「エコドライブ普及・推進アクションプラン」をとりまとめて発表しました。

これにより各省庁がそれぞれ個別に取り組んできたエコドライブを、協働して推進するための理念と方向性がようやくまとまり、今後の具体的な取り組みが重要となっています。同プランの実施項目一覧には、河北地域エコドライブ推進研究会の開催などあおぞら財団の計画も紹介しています。

アクションプランは、京都議定書の第

は12・2%、25t車両では10・7%となり、燃費改善効果を燃費改善率でみたとき8t車両のほうが25t車両より効果が大きいといえる。しかし、25t車両は単位走行距離あたりの燃料消費量が大きく走行距離が長い場合が多いため、25t車両においても十分に効果が期待できる。

5 結論

車載機器導入によるエコドライブ支援によって燃費改善効果がみられ

た。本研究における実験車両64台の中には多様な運行形態の車両が存在する。しかし、そのほとんどの車両において燃費が改善された。このことから効果の大きさに違いはあるものの事業所の形態や車両の特性にかかわらず車載機器導入によって燃費改善効果が期待できるがわかった。また、燃費改善率は車両総重量などといった要因の影響を受けるということもわかった。

今後の課題として、燃費改善効果

内容等について効果的かつ一貫した内容を確定する。

エコドライブの普及・啓発活動

チーム・マイナス6%と連携を図り、国民運動として取り組むと共に、エコドライブ推進月間（11月）の設定、シンポジウム等イベントの開催及び運転者教育等、関係者が連携を取りながら、様々な普及・啓発活動を行う。

エコドライブ支援装置等の普及促進

導入補助やEMS普及事業などを通じて、アイドリングストップ自動車や瞬間燃費計などエコドライブを支援する装置等の普及を促進する。

エコドライブ評価システムの確立

エコドライブは、その効果が現れないと実行意欲が薄れてしまったため、ドライバーが自己診断できるエコドライブ評価支援システムを普及促進すると共に、第3者によ

の持続性の確認やエコドライブを普及させていくためのシステムづくりが必要であると考えられる。

（ふじおか・たいぞう 大阪大学工学部）

参考文献

- 1) 竹内雄亮、新田保次、松村暢彦、吉田雄亮、藤江徹・車載機器を用いたエコドライブ支援の効果、土木計画学・論文集 No.22 305-314、2005.9

る評価システムを確立することによりエコドライブ実施者に対するインセンティブ導入の素地を築く。

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と共に、国や関係団体と地方公共団体の連携により、より効果的に取組を推進する。

エコドライブ普及・推進に必要な調査

アイドリングストップにおける懸念事項や、インストラクター制度等海外で実施されているエコドライブの施策について調査し、今後のエコドライブの施策に反映させる。

主な具体的事項

エコドライブの定義の見直し、効果指標等の確定

エコドライブの項目や説明に用いられる効果指標が統一的使用されていないことから、定義、効果指標、問題点、講習会の

エコドライブプロミネーション

松村 暢彦

次のような状況を想像してみてください。
 電車に乗り遅れそうなので、エスカレーターを駆け上がるうと足を踏み出したら、「エスカレーターでは走らないでください」と赤の他人から注意されました

こんなとき、読者の皆さんはどう思われるでしょうか。ふつうは、「電車に間に合わへんかってんもん。しゃあないやないか」と気分を害すのではないのでしょうか。でも、その度ごとに常につるさくいわれ続ければ、いやいやながらも、エスカレーターを走らなくなるかもしれません。

気持ちよくやってもらう

これと同じようなことがエコドライブで起きている可能性があります。デジタルタコグラフの車載器では、ドライバーの運転挙動（たとえば速度）を常に記録しているのですが、そのデータを使えばドライバーが急発進をしたかどうかはすぐにわかります。そこで、その時すぐに「急発進です」という音声を出して、ドライバーに知らせることでアクセルを緩めてもらうのです。このような音声支援は確かに効果的で、これまでの実績から燃費が約5〜20%くらい改善することが知られています。ところがその

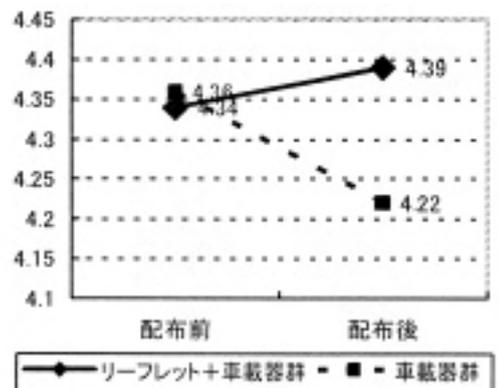
ときのドライバーのエコドライブをしようと思う気持ちはどうなっているのでしょうか。

昨年度のプロジェクトで、ドライバーの方々の意見を聞きながら、音声支援によるエコドライブを気持ちよくやってもらえるよう、リーフレットを作成しました。そこで、リーフレットを読んで音声支援を受けたドライバーと、読まずに音声支援を受けたドライバーで、エコドライブをしようと思うかどうかの度合いがどう変化するかを調べました。その結果、驚いたことに、リーフレットを読まなかったドライバーは、エコドライブをしようと思う気持ちが音声支援が始まる前よりも、減ってしまったのです（図参照）。つまり、そんなドライバーは、音声支援がうるさいから嫌々ながらエコドライブをしている、させられているのです。

きちんと正しく動機付け

教育哲学者のジョン・デューイは、「民主主義と教育」の中で、次のようなことをいっています。

「自分らのやっていることの中に含まれている技術的、知的、および社会的な諸関係を知り、そのような認識によって動機づけられているからこそその仕事に従事する



エコドライブをしようと思う気持ち

のでなければ、それは機械的な型にはまった作業になってしまう」

きちんと正しく動機付けを行わなければ、ただ機械に従って運転するロボットになるだけで、プロ意識を枯れさせてしまうおそれがあります。デジタルタコグラフによる音声支援は確かに環境改善という効果はあるものの、ドライバーに対してきちんと動機付けなければ、環境という名目の元に、職に対する誇りを失わせてしまう可能性があります。意識しておく必要があります。



エコドライブのコツを覚えて、さあやってみよう！
Let's Go エコドライブ

【1】
音声ナビを「いつもの運転」をしてみましょう。
トラックにナビがつけば、まず音声ナビを聞いて、これまでの「自分の運転方法」で、1周回ってみたい。

【2】
「いつもの運転方法」の評価を確認しましょう。
出発前に乗ってせたら、「運転評価表」をながめてもらい、これまでの「自分の運転方法」の評価を確認しましょう。

【3】
「いつもの運転方法」のよいところを確認しましょう。
評価の高い項目を見つけよう。この結果をこうして、これまでの「自分の運転方法」を比べてください。

【4】
「低い評価」の運転原因を考えてみましょう。
評価の低い項目を見てみましょう。何が原因か、どうすれば、

- 「急加速や急減速の回数が多い」のひびき？
→ 急発進や急ブレーキを減らすことで燃費がよくなります。
- 「スピードを落とすのが遅い」のひびき？
→ 加速時にアクセルを踏みこみすぎると燃費が悪くなります。
- 「ブレーキを踏む回数が多い」のひびき？
→ 減速時にブレーキを踏む回数が多いと燃費が悪くなります。
- 「アイドリング時間が長い」のひびき？
→ エンジンが止まらずに走り続けるのは燃費が悪くなります。

Let's Go エコドライブ

【5】
「気をつけて運転する」項目を1つ決めましょう。
評価の高い項目で、気をつけて運転しようとする項目を1つ決めてください。

- 急加速・急減速を減らす。
- 減速時にブレーキを踏む回数や踏みこみすぎを減らす。
- 急発進・急ブレーキを減らす。
- エンジンが止まらずに走り続ける時間を減らす。

【6】
なるべく「音声ナビに従って」運転しましょう。
次の運行時は、ナビの音声ナビを聞いて、できるだけ音声ナビに従って運転しましょう。

【7】
「運転評価を比較」して、効果を確認しましょう。
出発前に乗ってせたら、「運転評価表」をながめてもらい、前回の評価と比較して、効果を確認しましょう。次の運行では、よりエコドライブの習慣を身につけてください。

エコドライブは、「一石四鳥」の効果があります。

1. 燃費が向上するので、燃料費が節約できます
2. 燃費がよくなります
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。「エコドライブ」にして、子どもたちにもつたえます

交通流もよくなるエコドライブ

エコドライブを行うときいつも、「自分一人だけが行っても効果あれへんやん」とか「エコドライブよりも流れに乗った運転のほうが環境にええんとちゃう」とかの声を聞きます。そんな声に答えるべく、大阪大学新田研にて道路交通流でのエコドライブの実施効果を把握するための交通流シミュレーションを行いました。ケーススタディ地区にしたのは、大気汚染が深刻な尼崎市内の国道43号（東本交差点から五合橋交差点）です。国道を通行するトラックがエコドライブを実施している割合が、10%から100%までのシナリオを用意して、計算をしました。その結果、10%のトラックがエコドライブをしているだけでは、燃費

が良くなった割合は、わずかに数%だったのが、半分のトラックが行えば15%、すべてのトラックが行えばなんと36%まで上がるのです。つまり、10%のドライバーのがんばりだけでは、周りの交通流に飲み込まれてしまい、エコドライブをし続けるには相当ドライバーに負担をかけることになりま

す。しかし、エコドライブの仲間が増えることにより、加速度的に燃費がよくなるのです。また、面白いことに、エコドライブを全く行う設定にしていない乗用車も、50%のトラックがエコドライブを行えば、2%燃費がよくなりました。エコドライブをするトラックの動きが、道路の交通流をある程度コントロールするようになったのです。

決め手はドライバーの心意気と運転

これらの結果は、コンピュータシミュレーションの中での試算結果ですし、対象が法定速度を守って走れば、信号で止まらずにスムーズに走ることができるよう信号が設定している国道43号であるので、すべての道路でこうなるとはいえません。しかし、トラックがゆるやかに走り始め、速度を守ることによって交通流全体により影響を与えることは、運転のプロであるトラックドライバーの心意気と運転が極めて大切であることを示唆しています。せめて半分のトラックドライバーが車載器の音声支援を受けながら、エコドライブをしようと思う人がパッシングを受けた

りせずに、やりやすくなることはもちろんのこと、他のドライバーたちに自然とエコドライブをさせるような教育効果があらわれてくるのです。

(まつむら・のぶひこ 大阪大学大学院工学研究科助教授)



”応援の心がはぐくむ人と環境にやさしい社会

谷田 成司

トラックは悪者か？

みなさんには、トラックは排気ガスを出す、運転が乱暴などまるで悪者のような印象がありませんか？我々は、どこでも何でも買えるという便利さの大部分がトラック輸送に支えられていることを忘れ、買物には排気ガスを出す車で行くくせに、その道ではトラックを邪魔者扱いしているかもしれません。今日、みなさんの中の悪者がヒーローに変わればと願います。

運送事業者の想い

エコドライブ推進事業を進める中で実は、ごく一部の不良なトラックによって優良な9割9分の印象が悪くなっている、ということを知りました。運送事業者さんに話を聞くと、彼らは公道を使わせてもらっているという謙虚な気持ち、排気ガスを出す仕事であるという済まない気持ちで働いていました。彼らは交通流を乱さないように、他の車に迷惑をかけないようにと大変

応援ツールの開発

このような状況を知って、この事業で「とにかく彼らを応援しよう！」と決めました。まず、エコドライブのPRとあおられ防止のためにトラックに貼るステッカーを運送事業者さんと一緒に作りました。そして、会社全体の士気を高めるため、「エコドライブやるぞ！」と宣言するポスター、「エコドライブやります！」と宣言

を使っています。時間通りかつ安全な配送という難しい要求に応えています。環境配慮も怠りません。後ろからあおられるなど大変なストレスがあるエコドライブには、高度な運転技術と強い精神力で挑みます。様々な要求に、運行管理技術、安全・環境に配慮した運転技術などプロのスキルで対応し、社会・経済を支えています。

あおぞら財団・平成18年度の取り組み

平成18年度エコドライブ支援に関する具体的な取り組みを紹介します。

河北地域エコドライブ研究会(活動交流会)

エコドライブを実践している各事業者同士がノウハウについての情報交換や課題を共有する場として、年2回程度の開催を予定。行政や関係機関・荷主など様々な主体からの参加を募り、エコドライブ推進に向けての課題(表彰・認証制度、荷主へのPR、社会的認知の向上、教育プログラムツール開発など)についての検討を行う。

事業所・ドライバーをサポートする情報発信、講習会

これまでの取り組みの成果をHPやニュースレター等を通じて、情報発信していく。また、運行管理者向け研修会の開催などを行う。

エコドライブ支援機器貸し出し制度

事業所・ドライバーがエコドライブをはじめのきっかけづくりの一つとして、エコドライブ支援機器の貸し出し制度を実施。



伝えるのほりを作りました。さらに、配達する先々でドライバーを応援してもらおうとユニフォームや帽子に付けるバッジを作りました。
最も力を入れたのがドライバーの取り組みや感想を伝える壁新聞です。ドライバーの写真を載せたホームページも作りました。

応援することの意味

この事業の特徴は、エコドライブに取り組む人を主役にし、応援したことです。一人ひとりの顔を見て話を聞き、その意見を壁新聞に本人の名前や顔写真とともに掲載し、みんなで想いを共有しました。
「壁新聞に載った社員は照れながらも誇らされた」、「君は載せてもらってええなあ」、「もつとがんばってうちもインタビユーに来てもらおう」などの声を聞くにつけ、エコドライブする誇りが芽生えていることを実感しました。

これからの課題

あおぞら財団が2006年にやることとしていくこと

藤江 徹

これまでの取り組みを振り返りつつ、今後の進め方について

2003年、1社3台でスタートしたエコドライブの取り組みは、3年目を迎えた昨年度、NEDO助成事業を受け、39事業所315台もの協力を得ることができました。

参加いただいた事業所だけでなく、社団法人大阪府トラック協会、矢崎総業株式会社をはじめ、行政機関や交通・環境に関する関係機関、他地域など、活動の輪が広がっています。

また、エコドライブ普及連絡会によるエコドライブ普及・推進アクションプランが策定され、国レベルでも普及が図られ

その結果、当初の目標を大きく超える燃料が削減されました。一人ひとりを応援することが取り組む人の誇りとなって大きな成果を生んだのです。

みなさんもエコドライブするヒーローを見かけたら「がんばりや！」と応援してみてください。そんな人が増えれば、「エコドライブが当たり前の社会」はもう、目の前です。

(たにだ せいじ・生活環境問題研究所 研究員)

数年前と比べ、エコドライブについての社会的認知は進んでいると思われませんが、普及を進める上での課題(ドライバーへの負担、荷主の理解、中小企業への支援、社会的環境の整備など)が明らかとなりつつあります。

あおぞら財団では、こうした壁を越えていくために、地域でのエコドライブ推進を総合的に支援する「エコドライブ支援センター」として、事業所やドライバーが取り組むきっかけづくり・サポートの仕組みづくりを進めるとともに、現場からの声をもとにした調査・提言活動を進めていきたいと思えます。

また、将来的には「エコドライブ支援センター」をより発展させ、地域の様々な交通に関する課題を解決していくため、「地域交通マネジメント」の仕組みづくりを目指します。

今後とも、これまで同様、皆さんのお知恵やお力添えをよろしく願います。

(ふじえ いたる・財団研究員)

ほっと ニュース

10年の歴史「西淀川子どもエコクラブ」総括
川嶋直さんをお招き
してのワークショップ

4月21日(金)、財団法人キープ協会社会環境教育事業部部長の川嶋直さんをお招きし、西淀川子どもエコクラブの総括が行われ、学童の保育士の指導員等14名が参加をしました。

西淀川子どもエコクラブは1996年に発足し、春にはタンポポ調査、夏にはせみの抜け殻調査など、西淀川の自然観察を定期的にっており、今年で活動10年目を迎



えました。

川嶋先生の講義の後、参加者がそれぞれ自己紹介とエコクラブとのかかわりや思うこと等を話し、エコクラブの歴史と課題を皆で確認するとともに、今後どうしていくか討議を行いました。

第 期 道路環境市民塾スタート

今年で4年目を迎えた道路環境市民塾がスタートしました。道路環境市民塾は、道路・交通環境に関する政策づくりや、各地域での人材育成のための参加型の講座です。ワークショップを用いて、気づきや参加者同士の意見交換を重視した運営を行っています。

桜の美しい4月8日土曜日、番外編・春の大阪自転車ツアーを行いました。13名の自転車部隊が大阪市内の自転車専用道や水辺環境のスポット、史跡などを巡りました。走行距離は34キロ。自転車だからこそ気がつく風景の発見や参加者同士の会話や説明の中で新たに知った大阪の魅力など、参加者それぞれに様々な収穫があったようです。財団に戻りパーベキューで親睦を深めました。

翌月、5月21日はカーフリーデー日本担当ナショナルコーディネーターの望月真一氏を講師に招き第1回講座「カーフリーデーから道と交通を考える」を開催しました。(写真上)前半は望月氏から「カーフリーデー」の海外や日本の事例紹介などが行われ、後半はグループワークを行い、参加者同士の意見交換を行いました。

リレーエッセー

「脱クルマ社会の交通政策」とはどういうものかと考えているのだが、これがなかなか難しい。そう感じる理由は、「政策」とは何かがいまいちと筆者に分かっていないためだろう。「問題」に対して是正を図るのが「政策」とするならば、何を、なぜ「問題」ととらえ、どうなることが望ましいのかが示されねばならない。複雑な現代社会にあつて「望ましさ」は簡単には手に入らない。あちらを立てればこちらが立たずといった状況が常にあり、皮肉まじりに、ある者の負担で他者に受益をもたらすのが政策」と言われると、確かにその側面を否定できない。しかし、政策が多数決で無理矢理少数派に負担を押しつけるものであつてはならず、そこには「道理」が必要となる。また、「総論賛成、各論反対」が世の常としても、反対に回る少数派でさえ惹きつけられる総論の「魅力」も、政策には求められよう。「道理」と「魅力」を兼ね備えた政策をこれまでの学問の延長線上で求めていくこと、これが浅学の身には難しい。

脱クルマ社会の交通政策とは？

西村 弘

だけでなく、活動や機能等の多様な集積を本質とする都市は、誰もが排除されずに異質なものがふれあい刺激あつて創造性を発揮しうる公共的空間のほゞである。だが、その都市をわれわれは、他者とふれあわず孤立して暮らせるようにとせつせと作り替えてきた。その結果、マンション住民は隣人を知らず、スーパーやコンビニでの買い物に言葉はいらなくなった。また、自動車は個人的に獲得可能な高速交通手段だが、「走る個室」でもある。その「移動可能な私的空間」の進入を最大限に許そうとしてきた結果、開放性と複数性で特徴づけられてきた公共的都市空間は、道路と駐車場が意味づけられた閉鎖的分断空間となつてしまった。本当のところ人びとは、都市に何を望み、そこでどう暮らしたいと考えているのだろうか。こつ見てくると、脱クルマ社会の交通政策は、問題に対する政策としてだけではなく、どのような社会をわれわれは築くべきかという指針の意味でも必要と思われる。だとすればまず我が身には過ぎる課題だが、できる範囲で許してもらえないと考える昨今でもある。(にしむら・ひろし 大阪市立大学経営学専攻教授、財団評議員)

- 3日(月) 第4回西淀川地域再生研究会
- 4日(火) 広報会議
(財)淀川勤労者厚生協会新人研修受け入れ
拡大事務局会議
- 8日(土) 第 期 道路環境市民塾 番外編 春のお花見大阪サイクルツアー
- 10日(月) 尼崎道路連絡会(参加)
- 11日(火) 事務局会議
資料館定例会議
- 12日(水) 子どもの参画勉強会
- 14日(金) ソラダス西淀川実行委員会
交通まちづくり学研究会(参加)
- 18日(火) 事務局会議
第 期 道路環境市民塾運営会議
- 19日(水) (財)大学コンソーシアム京都インターンシッププログラム説明会(参加)
大野川緑陰道路の教材づくり研究会
- 21日(金) 西淀川子どもエコクラブふり返りワークショップ
- 22日(土) にしよだサロン見学受け入れ
西須磨視察
- 24日(月) 花粉症インタビュー調査
- 25日(火) 事務局会議
- 27日(木) 池永郎訪問
- 28日(金) 西淀川公害に関する学習プログラム作成研究会
池永郎訪問
- 29日(土) 淀川のしじみを取りに行こう!
タンボ調査

4月

事務局日誌

5月

- 2日(火) 拡大事務局会議
- 7日(日) ソラダス2006 5月全府いっせいNO₂測定カプセル作成(参加)
- 8日(月) 第5回西淀川地域再生研究会
- 9日(火) 事務局会議
三島高校フードマイレージ授業
資料館定例会議
- 10日(水) ソラダス西淀川実行委員会
広報会議
- 11日(木) てづくりせつけん教室
淀川勤労者厚生協会ソラダス勉強会(ゲスト:鎗山)
- 14日(日) 山手幹線道路整備に関する視察・打ち合わせ(芦屋市翠ヶ丘地区)
- 15日(月) 第 期道路環境市民塾運営会議
- 16日(火) 事務局会議
三島高校フードマイレージ授業
- 18日(木) ソラダス2006 5月全府いっせいNO₂測定(～19日、参加)
- 20日(土) 矢倉海岸定例探鳥会
四日市環境再生まちづくりプラン検討第7回政策調査研究会・まちづくり市民講座 参加
神戸大学COEセミナー(参加)
- 21日(日) 道路環境市民塾、第一回 カーフリーデーから道と交通を考える
- 22日(月) 監査
- 23日(火) 事務局会議
水俣病関西訴訟関係者来館
フードマイレージ教材化研究会
- 25日(木) タイNGO関係者来館
大阪公害患者の会連合会大阪市交渉(参加)
西淀川道路環境対策検討会
- 26日(金) アジアデザイン交流事業来館
地球環境基金説明会(参加)
- 27日(土) 北条地区イベント「この指とまれ」
- 30日(火) 事務局会議
財政検討会
- 31日(水) 第31回全国公害被害者総行動デー結団式(参加)

お知らせ

矢倉海岸定例探鳥会(日本野鳥の会大阪支部の共催、毎週第3土曜日開催)
日時 7月15日(土) 午前9時30分～12時30分(現地解散)

*この日は恒例の清掃日です。軍手、ゴミ袋等ご持参ください。なお8月の探鳥会はお休みです。次会は9月16日(土)です。
集合 阪神電車西大阪線「福」駅改札口 午前9時30分集合
場所 矢倉緑地公園

第 期 道路環境市民塾

クルマ社会を考える ～素朴に知りたい「みち」のこと～
日時 7月23日(日)

テーマ 教えて！道路特定財源講師 兒山真也氏(兵庫県立大学経済学部助教授)
コーディネータ 松村暢彦氏(大阪大学大学院工学研究科助教)
会場 大阪NPOプラザ(大阪市福島区吉野4丁目29番20)
日時 2006年8月31日(月) 午

後6時～8時

テーマ 「アスベストと健康調査の歴史」提訴を機に」
報告者 村松昭夫氏(大阪じん肺アスベスト弁護団副団長)

主宰 小田康徳氏
会場 あおぞらビル5階
おねがいとおしらせ
リベラへのご意見・ご要望または投稿をお待ちしています。また、メール通信「あおぞらEXPRESS」を開設しています。ぜひご利用下さい。配信を希望される方は
<http://groups.yahoo.co.jp/group/aozora-mail/>
から登録できます。

お礼

左記の方々から寄付・寄贈をいただきました。(2006年4月・5月)心から御礼を申し上げます。

図書・資料寄贈者(敬称略)
植田和弘/宇都宮千穂/小田康徳/兒山真也/芝村篤樹/林宏/林福子/早川光俊/松井克行/村松昭夫/森五宏/八木一夫/山田喜美子/神戸大学文学部地域連携センター/交通工コロジー・モビリティ財団/西淀川公害患者と家族の会/(財)日本野鳥の会/立命館大学国際平和ミュージアム

【編集後記】

子どもたちが犠牲になる想像できないような悲しくておぞましい出来事が頻発しています。地域でPTA活動に参加するようになって5年、この春は子どもたちと一緒に新しく開校する小学校の校歌をつくりました。それをよみうりテレビが密着取材しました。昨今、子どもたちの映像といえばモザイクが多いなか、初めから終わりまで明るい笑顔があふれる番組がとてさわやかでした。

(T)

『Libella』No.91 2006年7月号(隔月1日、年6回発行)

発行所 (財)公害地域再生センター(あおぞら財団)
編集人 上田敏幸

大阪市西淀川区千舟 1-1-1 あおぞらビル4階
Tel.06-6475-8885 Fax.06-6478-5885
<http://www.aozora.or.jp/>
E-Mail webmaster@aozora.or.jp

印刷所 あゆみコーポレーション
定 価 一部400円(郵送料込み)

会員の購読料は会費に含まれています。

郵便振替口座 00960-9-124893(加入者名 あおぞら財団)
乱丁・落丁はお取り替えします。本紙掲載記事の無断転載を禁じます。



よしもと 吉本
えいゆう 英雄

1937年生まれ、大阪府トラック協会河北支部長、株式会社シンワ・アクティブ代表取締役社長、平成17年度NEDO民生部門等地球温暖化対策実証モデル事業に矢崎総業(株) あおぞら財団とともに取り組む。

エコドライブは真剣に取り組めば 必ずトラック協会の切り札になります。

エコドライブに取り組まれたきっかけは?

トラックによる輸送も、いまや品質を問われる時代です。運送業の「品質」は、ドライバーが担っており、なにかいい方法はないかと考えていたとき、(支援機器を使った)エコドライブを知りました。燃費が向上し、環境にも安全にもいい、人間形成にもつながるといって大阪大学の新田先生の「一石四鳥」の話を聞いて、考えていることが一緒だと思いました。

「雲助」といわれた昔と変わらぬ遅れた体質がありました。これを変え、「品質」を高めないと生き残れない…。エコドライブに目を向けた第1の理由です。2つ目は、公共の道を使って利益を上げさせていただいている業界、わけてもトラック協会は、CO₂の削減にすんで取り組むべきなのですが、現状はテナポがとて遅い、ということ。3つ目は事故を減らしたい、という点でした。

器を着けた車に乗っているドライバーは18人。安全運転ランキングでは、ほとんどの人が90点以上でAランクです。会社としても良かったと思っていますが、トラック協会支部としてもここ数年で最大のイベントでした。

「人材」がモットーだそうですが、「人材は人材、人に厚い」を経営方針に掲げてやってきました。社員の家族の不幸には極力顔を出します。病气やケガ、事故の報告も速やかにトップまであげるようにしています。不幸にして事故が起こることもありますが、それを二度と起こさないようにするためにどうするかを考える場にするよういつてきました。親和会という親睦組織をつくって活動していますが、社員が誕生日を迎える月にはギフト券をプレゼントしています。

支援機器への助成手厚く
省エネ法の改正もあって、CO₂の削減は業界として待ったなしの取り組みが求められています。早く手を打ってトラックのイメージアップをはかりたい、エコドライブが広がれば空気もきれいになります。エコドライブは、真剣に取り組めば必ずトラック協会の切り札になります。現にいまも315台のトラックが毎日、CO₂を減らし続けているのです。

NEDOの事業でエコドライブ支援機

成果を見れば明らかなエコドライブの取り組みを、国をはじめ行政がもっとしっかり応援すべきです。NOxPM対策地域のトラックには、支援機器を取り付けるときの助成金を手厚くすることくぐらい、すぐにもできそうですが…。