

## “エコドライブ文化”を形成するために

藤井 聡

国内のCO<sub>2</sub>排出の2割強を占める自動車からのCO<sub>2</sub>排出量対策は、重大な地球温暖化対策である。しかしこの2割という数値は、クルマを運転しない子供やご年配等の全てを含めたものであるから、クルマを日常的に使う人々においては、自身のCO<sub>2</sub>排出量の半分以上がクルマからのもの、という場合も多い。それ故、とりわけクルマ利用者においては、クルマからのCO<sub>2</sub>排出量の削減が何よりも重要な温暖化対策となっている。

言うまでもなく、クルマからのCO<sub>2</sub>を削減する最も抜本的な方法はクルマの処分である。事実近年、この選択肢を選ぶ国民も徐々に増えている。無論この選択の背景には近年の経済不況があるのだが、地球環境問題への関心の高まりも重要な背景となっていることも間違いない。すなわち、クルマを手放すことは出費の節約という「エコノミー」の観点からも、温暖化対策という「エコロジー」の観点からも抜本的な対策となるのである。

しかし、クルマをどうしても手放せない世帯や、万一のために少なくとも一台は保有しておきたいと考える世帯も多い。しかももし全国民がクルマを手放せば現在の日本経済は大きな打撃を受けてしまう。これらの点を踏まえれば、必要な自動車は保有しつつも、それをあまり乗らないように大切に使う、というライフスタイルが持続可能なエコノミー（経済）とエコロジー（地球環境）の双方の観点から求められていることが分かる。事実近年、この考え方に基づいて「かしこいクルマの使い方」を考えるように国民に呼びかける「モビリティ・マネジメント」と呼ばれる運動が、国土交通省や自治体等を中心に展開され、様々な国民にクルマからの転換をもたらし、着実な成果を上げつつある。

しかしそれでもなお、国民の暮らしを支えるために自動車交通は重大な役割を担っていることは間違いない。そしてどうしてもクルマを使わざるを得ない場合もある。この点において求められているものこそが「エコドライブ」の取り組みである。クルマを利用する時のちょっとした気遣いで、CO<sub>2</sub>排出量もガソリン消費量も1割から3割程度は削減できる。それ故、エコドライブは「エコロジー」（地球温暖化対策）の観点からも、「エコノミー」（省エネルギー対策）の観点からも求められているのである。

当然ながら、ドライブを行うのはドライバーであり、一般の国民である。したがって、エコドライブを推進する行政施策は、必然的に「国民の生活習慣の醸成」あるいは「エコドライブ文化の形成」を究極目標と据えることが宿命的に求められている。そのためにまず喫緊の課題は、運転免許を取得する過程で徹底的にエコドライブの思想と考え方と技術を教育していく事である。言うまでもなくそのお手本は「交通安全行政」である。世界的にも高い水準にある交通安全教育を推進する日本において、同程度のエコドライブ教育水準を達成することは決して不可能ではなからう。10年後、20年後のエコドライブ文化の形成を見据えた官民一体となったエコドライブ教育の推進を始めることが、今まさに、強く求められているのではなからうか。