



特集「エコドライブの再定位に向けて」の編集にあたって

日本政府は、2020年を目標としCO₂排出量の1990年比25%減という中期目標を示した。この意欲的な中期目標を達成するための具体的対策は明らかではないが、これまでと同様、財やサービスの「生産者」を対象とした対策が大部分を占めるようになると思われる。しかし、「生産者」は良い製品をその使い方まで含めて提供でき、「消費者」は提供された財やサービスを決められた使い方に従って用いると考えれば、はたして生産者のみを対象とした対策で十分なのであろうか。

消費者は多様であり、また財やサービスの使い方も多様である。ここでは、良い財やサービスが継続的に提供され利用されていくためには、生産者は消費者の賢い使い方を反映した財やサービスを供給し、消費者はこれをそれぞれの用い方のなかで賢く使い、その使い方を生産者にフィードバックしていくことが重要であると考ええる。

エコドライブは消費者を対象とした数少ない対策の一つである。日本では、エコドライブはまず大気汚染対策、次にITS普及策、そして現在は温暖化防止策として考えられてきた。その内容はいずれも自動車の運転の仕方限定されたものである。エコドライブの実現手段は、これまでの対策の経緯を反映し営業用の貨物車を対象とした手段が大半であり、一般ユーザーに対しては知識の普及啓蒙という手段に止まっている。

しかし最近、長期的観点でのいくつかの提案（国環研、環境モデル都市）や、実践的観点からの取り組み（運転教習）が始まっている。このような時期に、エコドライブという消費者を対象とする対策を取り上げ、これまでの実績を踏まえた効果と、その効果を発現させるための工夫を具体的に示し、消費者を対象とする対策の必要性を再確認することは、CO₂排出量の長期目標や中期目標達成の可能性を高めるために意義があるのではと考え、この特集を企画した。

巻頭言ではこの分野での第一人者である森口氏に編集の意図とは独立にエコドライブに対する意見を書いていただいた。次に、エコドライブの現状と課題を概括的な立場から谷口氏に、とくに乗用車に注目して小竹氏に、貨物車に注目して高田氏に、これまでの実績を踏まえて述べていただいた。また、エコドライブが運転の仕方だけに止まっているのかという観点から、利用者の交通行動の変化への意識の重要性を指摘されてきた藤井氏に意見を書いていただいた。続いてエコドライブの実践的取り組みを、それぞれ企業と地方政府という立場で進めてこられた関根氏と岡村氏に紹介していただいた。最後に、中長期的視点からの日本および韓国でのエコドライブの位置づけについて、日本の低炭素社会のシナリオ作りに参加された松橋氏、韓国で低炭素緑色成長を推進している朴氏に意見を述べていただいた。

この特集が読者の皆様に、温暖化防止対策として消費者対策の必要性を再認識していただき、一層の推進に向けての議論を起こすきっかけになることを期待し結びとする。 （編集委員会）