

欠席委員からのご意見

竹内委員

永峰委員

2016年2月4日

「社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会懇談会」における意見

東京女子大学 竹内 健蔵

- (1) 「環境負荷の軽減＝公共交通の充実」という紋切り型の発想は危険。交通利用者の多い都市部においてはこの発想は妥当するが、過疎地においては当てはまらない。たとえば乗客が1名しかいないのにバスを運行するよりも自家用車1台をうまく使いこなす方が環境には優しい。単に公共交通の充実を図るだけではなく、自家用車をいかに上手に活用するかという発想も必要である。
- (2) 各国との連携により技術開発も重要であることは認識している。しかし、かけ声だけでは技術開発は進みにくい。環境負荷を低減させる技術を開発し、それを輸出することによってビジネスチャンスを広げることが必要となる。そうしたビジネスチャンスを広げる政策を推進することにより、企業に環境に関する技術開発を促進させるインセンティブを与えることが重要である。
- (3) 交通の結節点、拠点という意味で空港、港湾における環境対策は説明されているが、鉄道駅における環境対策が不十分に見える。東京駅や新宿駅のような大規模駅においてどのように環境負荷を低減させるかというアイデアを出す必要がある。
- (4) 「都市機能の集約化＝コンパクトシティの形成」は、必ずしも低炭素都市を達成させるとは限らない。これが当てはまるのは人口規模が変化しないという前提が成立するときのみである。人口減少下においては消費需要が低下し、企業は店舗を集約化させる。その結果、一部の都市にしかDIYショップや大規模ショッピングセンターなどは立地しなくなり、集約（コンパクト）化された（そうした店舗のない）都市からはるばる遠いDIYショップやショッピングセンターに買い出しに行くことになるため、自家用車によるガソリン消費量は増大する可能性がある。コンパクトシティの形成による環境負荷の低減は一定の前提が成り立つときのみ達成されることを認識する必要がある。

以上

国交省交通政策審議会環境部会 「地球温暖化対策計画の策定に向けて」に対する意見
(読売新聞編集委員 永峰好美)

以下、順不同ですが、意見・感想を記します。

1) まず総論として、国交省がこの分野で管轄・担当する分野は極めて広い。それは、日本の地球温暖化対策全体のあり方を左右することにもなるので、しっかり進めていただきたい。

2) 交通分野では、自動車の単体規制において、燃費改善が格段に進み、最近はその効果が明確に現れてきた。ハイブリッドやスカイアクティブなど技術によるブレークスルーには引き続き注目したい。さらなる燃費改善をめざし、クリアする数値目標を上げていくことが重要と考える。

3) 物流対策では、共同輸送などを通じて事業者側の効率化の進展を高く評価する。只、近年は通信販売の増加と共に個別輸送が増えている。宅配便の再配達によるロスをいかに削減していくかが問題になり、国交省でもこの問題に対して、きめ細かなアンケート、事業者からの聞き取りなどの取り組みを行ってきたことは評価する。先日、改正物流総合効率化法案が閣議決定されたが、地球温暖化対策計画にも影響は大きいので、今後は、たとえば、宅配ボックス等の設置を義務化するなどの規制を引き続き検討していただきたい。

4) 省エネ法の改正により、省エネ基準が見直され、住宅の省エネ性能が非常に改善されている点を注目したい。今後も基準値の見直しを引き続き行っていただきたい。断熱効果は、特に冬にわかる。私事だが、2年前に新しいマンションに引っ越し、暖房費をかなり削減できたことを実感している。問題は、既存住宅の問題であろう。改造の際に、インセンティブを与えるなど、景気浮揚策に絡めて税制対策を行うべきではないだろうか。

5) オフィスビルの対策はなかなか難しいが、センサー技術などを活用してインテリジェント化をさらに進め、きめ細かなエネルギー需要削減を考えていく必要がある。