

第2回 地球温暖化防止のための道路政策会議

議事概要

開催日時：平成17年5月23日（月）18：00～20：00

場 所：合同庁舎3号館 4階特別会議室

出席者：石田座長、井出委員、岡部委員、黒田委員、林山委員、藤井委員、
松田委員、松波委員

谷口道路局長、増田道路局次長、林部総務課長、日原路政課長、

金井企画課長、祢屋地方道・環境課長、

深澤道路経済調査室長、吉崎道路環境調査室長 他

主な議事概要

1. 前回議事概要（資料1）の確認
2. 事務局より、論点整理（資料2）及び前回宿題対応（参考資料1）説明
＜参考資料1について＞
 - ・道路整備や道路施策が人キ口に与える影響を、今後因数分解が必要。
 - ・CO2排出要因分析を、自家用車とそれ以外で分類してもらいたい。
3. 論点整理項目に基づく各委員の意見発表（資料3）
4. 各委員からの意見発表に対する意見交換
 - ・開かずの踏切対策や駅前周辺の交通流入対策として、具体の効果が分かるものを実施してもらいたい。そのための実施プランの立案が必要。
 - ・産業界としては、環境税には断固反対。まず既存予算による対策の効果を評価すべき。
 - ・自動車単体はかなり改善されてきており、むしろ車の使い方の問題が大きい。路上駐車対策やエコドライブ教育等が必要。
 - ・対策の実現（自動車単体）とユーザーの視点が重要。具体には、ユーザーへの意識付けとしての情報提供、体験型のエコドライブ講習、交通管理システムの改善（右折レーン、信号処理等）、道路構造の改善が挙げられる。
 - ・モビリティ・マネジメントは長期的にも効果がある。人の行動は一度変わると、なかなか変わらないもの。
 - ・道路特定財源の用途拡大は、今もあるが拡大すべき。
 - ・都市内の公共交通に対しては既に道路特定財源を活用している。どういうものならよいかは重要であり、ユーザーへの配慮が必要。
 - ・特定財源について知っているかのアンケートでは、必ずしも知っているわけではない状況がある。しかし、自動車に関わる用途として考えるべき。
 - ・アイドリングストップは効果は見られるが、車体コストがかかる。政策のサポートが必要。

- ・乗用車とバスとでは、1人当たりの輸送に対するCO2排出量が違う。このような比較を打ち出してはどうか。国民に参加意識や貢献意識をもってもらう必要がある。
- ・国民的な啓発運動が不足している。小中学校の教材等で取り上げるなど徹底して行う必要。
- ・コスト・エフェクティブが重要。ソフト、ハードともに、効果的なものが何であるか(どのくらいの効果があるのか)が不明確。今までやってきていることに対しての効果の伸びは小さいが、新たなことに着手すると効果の伸びは大きい。
- ・効果を計測できなくても、技術者としての主観による評価は必要。
- ・自動車を使わないということではなく、代替手段との比較をすべき。
- ・CO2排出削減に対する個人の認識が不足している。
- ・SOX・NOXは影響が目に見えるが、CO2は影響が目に見えない。効果が目に見えるかどうかは重要。
- ・NOX・PM対策として実施し、その結果CO2対策にもなっているという説明の方が、啓発的には効果があるのではないか。
- ・メーカー側とユーザー側と、それぞれにインセンティブを働かせる仕組みが必要。
- ・CO2削減のニーズがどこまであって、どこまでやるかが必要。
- ・今ある施策でどこまで積み上がるか、積み上がらない部分にコスト・エフェクティブによる補完を行う。
- ・バイパス整備と郊外の開発で、都市の空洞化が進んでいる。このようなことにならないよう、規制をかけるべきという提案があるが、日本では難しいのではないか。
- ・環状道路の整備等、交通容量の拡大と合わせて、都市内の交通を環状道路に移すための施策も考えるべき。(容量増加と容量削減のパッケージ化)

5. 第三回会議について

- ・次回は、6月28日(火)18:00~20:00でお願いしたい。
- ・次は、7月下旬の中間とりまとめに向けた議論。アクションプログラムの具体案についても議論。