

## 前回（第9回）の論点整理

## （グリーン経営認証）

- ・ CO2 削減等に効果のあるグリーン経営認証取得のインセンティブを高める方策を検討すべき。
- ・ 物流について、理想的すぎるかもしれないが、発想の転換で、モノを運ばないで（同じ効果を）上げる仕組みを構築することも考えて良いのではないか。欧米ではわが国ほどにトラックは多くなく、物流ゼロを目指すような発想も評価されるべき。
- ・ 類似した認証や基準が数多くあり、重複しているのでは。これらを一体化して、スムーズに取得ができるように、取り組みを具体化すべき。特に、省エネ法の輸送事業者、荷主の義務とリンクさせるなど国交省・経産省で連携して取り組むべき。

## （自動車）

- ・ クリーンエネルギー自動車にメタノール車があるが、普及が進んでおらず、評価して再定義すべき。
- ・ CO2 削減努力は全ての人が公平に行うべきで、燃費の改善等、努力してきた部分でさらに努力をとというのはいかななものか。更なる努力を求めるのであれば、理念が明確化されるべきであり、また、それをもとめるだけのインセンティブが必要。
- ・ エコドライブは、普及啓発が中心の取り組みとのことだが、これで十分かどうか、疑問である、効果的な CO2 削減のためには、個人の排出枠の設定なども検討すべき。
- ・ クリーンエネルギー自動車は、もっと意欲的にその普及を図るべき。そのためには、基準を満たさない自動車に対する重課を行うことによ

り、クリーンエネルギー自動車の一層の普及を図るべき。

- ・ エコドライブの普及のためにも、欧州のようにガソリン価格を引き上げるなど、抜本的な施策を行うべき。
- ・ 自動車について、NO<sub>x</sub> 対策は卒業の時期で、燃費についても大幅に改善する。これはメーカーの努力とグリーン税制によるものと理解。今後は、使う方の問題で、特に IT の活用があると考え。運輸部門での IT 活用を積極的に考えるべきであり、IT 活用による CO<sub>2</sub> 削減効果を数字で明確に示す必要がある。
- ・ 削減対策には、個別の施策、モーダルシフトのような横断的な、国の交通体系の在り方のような全体計画の3層で構成されるものと思われるが、後者の2つについても議論すべき。

#### (公共交通機関利用促進)

- ・ 富山 LRT は行政が熱心になり成功したと思う。交通機関の整備維持は企業努力が基本だろうが、地方においては一定の行政のサポートが大きな要因。
- ・ モビリティ・マネジメントは、だれがマネジメントするのか分かりにくい。各個人がマネジメントするものと、アピールしていくべき。
- ・ 自動車は、利便性があり、また経済的にも、初期投資を一度してしまえば乗った方が得になってしまう。これでは公共交通への転換は進まない。本格的に CO<sub>2</sub> を減らそうとするのであれば、そういう議論が必要。