

対策・施策の新しい視座と今後の方向性（案）

交通政策審議会交通体系分科会環境部会においては、これまで、現行の運輸部門の温暖化対策の評価及びその追加対策のあり方についての検討を行ってきた。

以下では、これまでの同部会での議論を整理するとともに、各委員の指摘を踏まえて、今後検討・実施されるべき対策・施策に関する新しい視座と今後の方向性についてとりまとめた。

1. 今後の対策・施策の検討の視座

運輸部門の目標年度（2010年度）における全CO₂排出量についての暫定的な評価によると、現行の対策・施策が、着実に進捗すると仮定したときには、目達計画上の目標値は達成する見込みとなった。一方、予測の前提に不確実性のある一部の対策・施策の効果が低位に進捗すると仮定すれば、目標値に届かない可能性があることとなった。

したがって、現行の対策・施策については、その着実な達成のため、また、その効果を持続的に発揮させるため、各対策・施策の見直し、強化を行う必要があるが、具体的な対策・施策の検討に当たっては、以下のような視座に留意する必要がある。

（1）総合的な政策メニューとしての対策・施策の推進

運輸部門の環境関連の政策は、エネルギーの効率的な利用、地域における交通手段の確保、コンパクトなまちづくり、文化・観光面の充実による国土・地域の魅力向上など、他の政策目的と同時に実現していくべきものであり、そうした複合的な成果を追求する総合的な政策メニューを打ち出し、政策の付加価値を上げていくべき。

そのため、国土交通省が実施している各分野の対策・施策における連携はもちろんのこと、経済産業省や環境省など、他省庁との連携を図るとともに、効率的な対策・施策の実施のため、効果の期待できる対策・施策への重点化を図ることが必要。

（2）地域レベル・個人レベルの地道な取組みの支援

着実なCO₂排出削減のためには、対策・施策の裾野を広げることが重要であり、地域レベル・個人レベルの地道な取組みへの支援を進めることが必要。

その際には、一般国民に意識変革を求め、個人レベルでの CO2 排出削減の努力の必要性を広く浸透するよう、分かりやすいアプローチを考えることが必要。例えば、対策の裾野を広げて効果を拡大していくために、個人ベースで一人一人にとってのメリットを明確にするとともに、具体的なアクションをおこすためのインセンティブを適切に付与することが必要。

(3) 技術革新等による対策・施策の支援

今後の大幅な CO2 排出削減を図るために、また、快適性を追求しながら環境にやさしい交通体系を考える上で、長期的な視点で技術開発を行うことが重要。

他方、全く新しい技術でなくても、現在の技術を活用すれば大幅な CO2 削減効果を上げることができることを認識すべき。

(4) 新たな物流・人流体系の構築

更なる排出削減を目指して、より効率的な物流・人流体系の構築を支援していくことが重要ではないか。

例えば、物流体系については、モーダルシフトが進まない要因を分析し、その結果を踏まえ、モーダルシフトを進めることのメリットを企業にどのように伝えていくべきかを検討すべき。

また、人流体系については、環境にやさしいだけでなく、高齢者にも使いやすい交通の実現という視点を持つべき。

さらに、対策の効果を定量的に把握することは対策の評価にとって重要であり、モニタリングの充実や数値モデルの活用等を検討すべき。

(5) 運輸部門におけるライフスタイル・ビジネススタイルの変革への取組みの支援

運輸部門の活動は日々の生活や企業活動と密接に結びついていることから、低炭素社会を支える新たなライフスタイル・ビジネススタイルを目指すことが必要。

その際に、CO2 削減のために生活の快適性を犠牲にするというネガティブなとらえ方ではなく、むしろ、CO2 削減に資するヒトの移動やモノの輸送が生活の質を高めることにつながる（例：渋滞の緩和、労働環境の改善など）という視点をアピールしていくべきである。

2. 今後の対策・施策の方向性

目達計画に盛り込まれた運輸部門の対策・施策は、主として「自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化」、「交通流対策」、「物流の効率化」、「公共交通機関の利用促進等」の4分野に集約されるが、これらの施策について、前章の検討の視座を踏まえ、再検討を行うと次のようになる。(前章1.(1)~(5)との関係を、それぞれ(1)<総>、(2)<地・個>、(3)<技>、(4)<物・人>、(5)<ス>の記号で示すとともに、いずれにも該当しないものには<他>の記号を付した。)

(1) 自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

1) 既存の対策・施策について<総><地・個><技>

本分野に属する従来からの対策・施策のうち最もCO2削減量が大いものが「トッランナー基準による自動車の燃費改善」であり、燃費の良い自動車の普及を加速させるための重要なツールの一つにグリーン税制があり、引き続きこの対策・施策を進めていく必要がある。

また、「環境に配慮した自動車使用の促進」についても、その効果が着実に現れていることから、引き続きエコドライブ関連機器の導入補助等による促進策を継続していくべきである。

さらに、「バイオマス由来燃料の普及」については、燃料供給体制の確立が順調に進むことが目標達成の前提となるため、経済産業省等の関連省庁と連携を図りながら現行の対策・施策を進めていく必要がある。

「クリーンエネルギー自動車の普及促進」については、毎年の導入車両数を加速度的に増加させていく必要があることから、CNG車、ハイブリッド自動車等、ある程度普及している自動車を中心に、更なる普及のための取組みが必要である。

2) 更なる燃費向上の推進等<総><地・個><技>

1)で述べたとおり、「トッランナー基準による自動車燃費改善」については、引き続きグリーン税制のようなインセンティブ付与施策を推進する必要があるが、その際には、今後の排出ガス規制の動向や、燃費規制とのバランス、また、燃費の良いクリーンディーゼル車などの開発の動向なども踏まえつつ、今後のグリーン税制のあり方を検討していくべきである。

3) エコドライブの普及促進<総><地・個><ス>

本施策については、即効性の観点から、これまでは主としてバス・タクシー・トラックのドライバーといった運転のプロを対象に進めてきたが、これからは、対策の裾野を広げて削減量を拡大するため、一般のドライバーを対象とした対策・施策も併せて強化していくべきである。

その際には、一般の人にとってわかりやすい形で施策を進める必要があり、事業用運転手への普及方策とはまた別に、何を行うとどのように効果的なのか、また、どのような効果やメリットがあるのかを明確にすることにより、インセンティブを与えられるような形で行う必要がある。

また、エコドライブは、経済性だけでなく、安全性等も併せ追求するものであることを踏まえ、総合的な視点から推進することが必要である。

(2) 交通流対策

1) 既存の対策・施策について

本分野の既存の対策・施策は、いずれもその効果が目達計画で見込んだ方向で現れているか、又は、ほぼ見込んだ方向で現れているかのいずれかであり、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

2) IT技術の利用<技>

従来からのETC、VICS等の導入により、ITS推進施策の指標は順調に伸びてきているが、さらなるIT技術の活用によって効率的な自動車の運転を実現することにより、大幅な排出削減の可能性がある。

例えば、カーナビで渋滞情報、到達時刻等を表示するシステムが商業化されていることを踏まえると、実際に走行している自動車の速度や位置などのデータ(プローブ情報)やバスロケーション情報などを集約して、走行車両に対して、事故情報、物流車両や高齢者ドライバーなどの情報をリアルタイムに提供することは、円滑な交通流の実現をサポートすることにつながるものである。

(3) 物流の効率化

1) 既存の対策・施策について<総>

基本的に、いずれの対策・施策についても、その効果が目達成計画で見込んだ方向で現れており、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

特に、物流の効率化は、物流事業者のみによる取組みでは限界があるため、

荷主企業と物流事業者が相互に知恵を出し合い、連携して取り組むことが重要であり、従来からの施策であるグリーン物流パートナーシップ会議の支援スキームや、省エネ法による輸送効率化のための規制制度をより一層活用していくことが必要である。

2) 物流効率化への一層の取組み支援<総><地・個><物・人><ス>

一層の効率化の取組みとしては、モーダルシフトなどの物流効率化を阻害する要因として、過度なジャストインタイム輸送の要請や、1日に何度も配送を要請するなどの商慣行があるが、そのような慣行にメスを入れることが、根本的な課題の解決につながるものと考えられる。

また、商品等の最終的な需要者は荷主ではなく消費者であることを踏まえると、エコポイントなど、消費者の環境を配慮する意向を物流の効率化の取組みに反映できる仕組みを検討する必要がある。

3) 都市内物流の効率化の推進<総><物・人><ス>

基幹物流に加えて、円滑な都市内物流を実現していくことが重要である。その際には、荷主や輸送事業者、道路管理者、商店街等の多様な関係者での合意の困難性や利害の対立、気候や商慣習等の地域特性の存在を踏まえると、地域ぐるみの取組みが重要であることから、これらの取組みへの支援を進める必要がある。

その際には、駐車時間指定による貨物集配車の路上荷捌き場の確保や、地元自治体との連携による荷捌き駐車場の確保など、各地でユニークな取組みが行われていることに留意すべきである。

4) グリーン経営認証制度<物・人>

グリーン経営認証は、環境にやさしい経営を行っている運輸事業者を認証する制度であり、本認証を取得している事業者の平均燃費は全国平均より良いことから、本制度の普及促進はCO₂排出削減に一定の役割を果たしている。これまでも、グリーン経営の推進にはエネルギー使用量削減、ひいては燃料費の削減につながる等の経営上のメリットがあり、取得事業者数が伸びてきている。したがって、インセンティブを付与することなどにより、国をはじめとする関係者が、各事業におけるグリーン経営認証の取得事業者数が増加するよう、同制度の普及を促進していくことが必要である。

5) 船舶からのCO₂排出削減への取組み支援<技>

船舶からのCO₂排出削減については、従来より、環境にやさしく騒音レ

ベルも低いスーパーエコシップの開発・普及などにより取組みがなされてきたが、今後、さらに実際の航行上で省エネ性能が優れた船舶の普及を図るため、実際の航行を想定した船舶の環境性能及び推進性能を客観的に評価する指標(海の10モード)を新たに開発することに取り組む必要がある。また、CO2排出削減の緊急性のみならず、港湾周辺の大気環境保全の要請などに鑑みると、船舶のアイドリングストップの実現に向けて取り組む必要がある。

(4) 公共交通機関の利用促進等

1) 既存の対策・施策について<総>

基本的に、いずれの対策・施策についても、その効果が目達成計画で見込んだ方向で現れており、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

2) 地域主体の取組みへの支援<総><地・個><物・人>

既存の対策・施策について、地域の公共交通の活性化・再生に関するニーズや課題は多種多様であるため、市町村を中心に、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要である。

このため、今国会に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を提出し、主体的に創意工夫を発揮して頑張る地域を総合的に支援していくこととしている。

その他の具体的な支援策として、「環境的に持続可能な交通 (EST)」による支援は効果的であるが、その削減効果の顕在化にはその実施が継続的であることが必要であることから、地方主導の仕組みを踏まえつつ、必要な施策について国の支援策の充実を検討する必要がある。また、地域によっては、カーシェアリングにより、自家用自動車の使用を抑制していく取組みも始まっていることから、その普及のための施策を講じていくべきである。

また、通勤交通マネジメント等の交通転換施策については、娯楽、買物などといった交通手段の変換を図りやすい対象も考慮すべきとの意見があり、通勤交通だけでなく、対象を拡大し、モビリティ・マネジメント等として取組みの強化を図る必要がある。

(5) その他の対策・施策

1) 表彰制度などの活用<地・個>

環境への取組みに対するインセンティブは、地域レベル・個人レベルの「や

る気」を上手に刺激することに意を用いるべきである。例えば、地方運輸局長レベルはもとより運輸支局長レベルの表彰なども大きな励みになるものと考えられる。

2) 自主行動計画<他>

日本経団連においては、1997年に「経団連環境自主行動計画」(2002年度より「環境自主行動計画」に改称)を策定して以来、毎年、その実施状況に関するフォローアップを実施している。

国土交通省関係では、経団連参加18団体が自主行動計画を策定しているが、その他に経団連非参加の10団体が自主的な計画を策定している。

これらの分野でのCO₂削減を一層確実にすることの観点から、自主行動計画の目標や内容はあくまで業界団体の自主性にゆだねられるべきものであることを十分踏まえつつ、自主行動計画の目標・内容の透明性・信頼性・目標達成の蓋然性を向上する方策を検討する必要がある。