

平成 19 年 5 月 8 日（火）

於：三田共用会議所第 3 特別会議室

平成 19 年度交通政策審議会交通体系分科会

第 12 回環境部会速記録

国 土 交 通 省

○部会長　それでは定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会交通体系分科会環境部会を開催させていただきます。

早速、議事に入りたいと思います。まず、資料の確認とともに、最初の議題でございます。前回の論点整理につきまして、事務局よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○地球環境対策室長　それでは、まず資料の確認からさせていただきます。お手元の資料、まず一番最初が資料一覧になってございます。その次に、座席表、それから委員名簿、次に議事次第、その次から資料になっておりまして、まず資料1で、前回の主な論点の(案)、それから、資料2が3つに分かれておりまして、資料2-1、運輸部門における対策・施策の進捗状況及びCO₂削減量の暫定評価(案)、それから資料2-2であります。その暫定評価(案)の説明資料、A4の横の資料になってございます。それから、同じくA4横2枚とじになっております資料2-3、同じく暫定評価(案)の全体の総括のグラフ、それから次に、資料3、A4縦に戻りまして、対策・施策の新しい視座と今後の方向性(案)。それから、最後に参考資料で京都議定書目標達成計画の見直しに係る今後の予定という1枚紙。以上でございます。何か不備がありましたら、お知らせいただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

それから、あともう一つ事務的なお話ですが、本日は交通政策審議会の環境部会総員16名中、今、岡島委員、若干おくれていらっしゃるということで、本日は10名の出席予定をいただいております。交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、早速、最初の議題であります資料1の前回の主な論点(案)というものについてご説明申し上げます。これは前回、4月4日ではありますが、社会資本整備審議会の環境部会と交通政策審議会の環境部会の合同会議で行った際の論点でございます。したがって、両方の論点というものが入っておりますが、ここでは交通政策審議会の審議事項に特に関係が深い項目というものを中心に読み上げて紹介を申し上げます。

まず最初の柱で、国土交通省の環境政策全体についてでございます。ここでは、まず最初の柱として、国民へのメッセージということで、まず最初の一つの矢であります。環境の技術等が快適な社会づくりにつながるというメッセージの発信が重要である。来年とG8サミットまでの1年間というものを重要な時期にとらえて、国民向けの啓発などを進めることが必要である。2番目で、国民へのメッセージとして、CO₂削減効果が個人

では少ないが、100人、1,000人でこれだけの量に結びつくというような、身近な例をもって、国民に伝えるべき。3番目として、環境問題の解決のためには国民は生活を変える必要があるということもきちんと発信をするべきであるというご意見をいただいております。

2番目に、環境政策全般であります。特に1点目でございますが、個別の施策というものをどのように地域に広げて定着をさせるか、どのように実効性を持たせるか。そのために、各自治体が自分たちの地域ストックというものを活用して、個性的な地域をつくるという意識で取り組んでいくための環境整備が必要であるということを中心にご意見をいただきました。

それから、3番目の柱であります。地球温暖化対策の全般についてでありますけれども、これについては数多くいただいておりますが、例えば3番目のところで、取り組みの拡大というものには動機づけが必要である。特に個人ベースでは一人一人にとってのメリットというものをわかりやすく明確にすべきであるというご指摘をいただきました。それから、最後の矢のところであります。英国はクライメット・セキュリティという言葉を出して戦略的に臨んでいる。我が国も、温暖化というものは、これに踏み込んでノーリグレットということで、もう少し踏み込んでいいという共通認識を持つべきではないかといったご意見をいただいております。

それから、1つ、社会資本整備分野を置きまして、2ページ目の最後の丸、地球温暖化対策のうち交通分野に特化した論点であります。最初の矢で自動車対策については、排ガス対策から燃費のいい車への政策を重点的に推進するべきではないか。グリーン税制については排ガスと燃費の基準というものを組み合わせる仕方というものが慎重に取り扱われるべきであるというご意見をいただいております。それから、3番目の矢であります。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ということを認識すべきである。この場では、例えばカーナビの地図、渋滞のマップといったようなものから、道路の通過経路、所要時間というようなものを計算することが可能であるという例示でご意見をいただいております。

それから、次のページに移りまして、社会資本整備分野と交通分野の連携施策についてということでございます。最初の丸で、環境にやさしい人流体系の構築というところで、例えば2番目の柱として、公共交通への転換というものは、転換しやすいところに重点化すべきである。娯楽、買い物、送迎といったような私用の部分が効果的であるという知見

がある。通勤交通マネジメントも重要だけれども、学校、住民等を対象に、この私用の部分も取り組むべきではないかという意見をちょうだいしております。それから、最後、5番目の矢でございますが、公共交通のネットワーク化というものを観光振興の点からもすすめるべきである。高齢の観光者が使いやすい交通システムとなれば、観光の拡大、地域振興というものにもつながるのではないかというご意見をちょうだいしております。

それから、2番目の丸、環境負荷の少ない物流体系の構築ということで、物流について、国内国外の両面から充実を図るべきである。スーパー中枢港湾、国際空港の整備が必要。それから、2番目の矢として、国内・国際との連携というものも検討すべきである。例えば航空や海運については両面に取り組むということも必要ではないか。また、最後のところですが、アイドリングストップ、船舶のアイドリングストップをご紹介させていただきましたけれども、そういったものも共通の課題であるという取り上げが必要ではないかというご意見をちょうだいしております。

もちろん、ほかにもいろいろいただいておりますので、こういうものを踏まえながら、また後でご説明を申し上げます資料2、資料3のほうへの反映といったものを、後ほどご議論いただければと思います。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、何かご質問あるいはご意見ございませんでしょうか。いかがでしょうか。

○委員 後で言えばいいかもしれませんが、前回、私はもうこのIPCCの第4次レポートのサマリーが出てからですけれども、世界で気候変動に対する認識が大幅に、意識的に変わっておりますので、従来、ある意味ではタブー視された経済的手法の検討を始めるべきだということを申し上げたつもりですが、ここには入っておりませんが、後ほどまた申し上げたいと思います。

○部会長 ここに、「施策に経済的手法がない」というのがありますけど。

○委員 ごめんなさい、入っていますか。失礼しました。

○地球環境対策室長 飛ばして申しわけございませんでした。2ページ目の2番目の矢でございます。失礼いたしました。

○部会長 ほかにございませんでしょうか。

ございませんようですので、次の議題に移りたいと思います。次の議題の(2)と

(3) につきましては、相互に関連するものでございますので、一括して取り扱わせていただきます。質疑は(2)と(3)の両方の資料の説明をいただいた後、まとめてお願いいたします。それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

○地球環境対策室長 では、本日の主要議題であります、資料の2と3でございます。本日はこの資料でございますけれども、6月に予定をしております中間取りまとめ、これは社会資本整備審議会と合同ということでお願いをしておりますが、このたたき台と申しますか、素案ということになるべき2つの資料、これについてご議論をいただきたいというふうに思っております。

1つが資料2の一連の3つの資料、もう一つが資料3でございます。資料2のほうで、現状の特に運輸部門のCO₂の排出というのが数量的にどういう形になっているかということの評価をしまして、それを踏まえて、今後の対策・施策というものがどうあるべきかということ資料3のほうでまとめさせていただいております。

では、まず初めに資料2-1でございますが、運輸部門における対策・施策の進捗状況、CO₂の削減量の暫定評価。資料は、資料2-1、2-2、2-3を組み合わせながらご説明を申し上げたいと思います。まず最初の段落でありますけれども、先ほどご議論ありましたが、CO₂など温室効果ガス的人為的排出というものに起因し、地球規模で進行している気候の温暖化というものは、人類の生存基盤を脅かすものである。こういう国際社会が克服すべき共通の重要な課題である。我が国では、この国際約束というものを果たすために、2005年4月に京都議定書目標達成計画というものを閣議決定して、政府、国民一体となって温暖化対策を推進しておるところでございますが、その目達計画においては、かぎ括弧の中ではありますが、第1約束期間、2008年から、これの前年である2007年度に、この目達計画に定める対策・施策の進捗状況、こういったものを総合的に評価をします。第1約束期間において必要な対策・施策を2008年度から講ずることとされておりまして、これに基づく作業を現在お願いをしておるところでございます。これに基づいて、本環境部会では、このうち運輸部門における目標達成計画、所定の対策・施策の進捗状況、それからCO₂の削減量について、現在入手可能なデータ、これは逐次更新をされていくわけではありますが、現在、入手可能なデータに基づいて、暫定的な評価を行ったという形にしております。

あと、注意書きなんです、なお書きで、京都議定書上は第1約束期間である2008年度から12年度、この5年間の平均で削減目標を達成すると、こういう約束になってお

るんでございますが、上記の目標達成計画では、その期間の中央である2010年度というものを一応の目標年度ということにしております。

続きましてⅠ．運輸部門の目標年度（2010年度）における全CO₂排出量の見通しでございますが、これはⅡ．3ページ以降の各論を集約した結論を、まず最初にⅠで説明をさせていただきます。これにつきましては、横に資料2-3というグラフがございますけれども、これを横に置いてお聞きいただければというふうに思います。資料2-1の1ページ目の後半であります。目標達成計画では、運輸部門における「2010年度の排出量の目安としての目標」として、2億5,000万トンCO₂、1990年度、この基準年比で15.1%の増加というものが運輸部門に課せられた目標ということになってございます。

この目標達成計画に基づいて、これまで推進されているさまざまな対策や施策というものが、着実に進捗すると仮定したとき、これを便宜的に「削減が進むケース」というふうに名づけさせていただいておりますが、このケースと、それから②で予測の前提に不確実性がある一部の対策・施策とその効果というものが低位に進捗するというふうに仮定をしたとき、これを「削減が進まないケース」というふうに名づけさせていただきましたが、この2つのケースについて、2010年度の全CO₂排出量の見通しというものを国土交通省のほうで推計をいたしました。

その結果、①で「削減が進むケース」でありますけれども、これは2億4,500万トンCO₂、基準年比約13%ということで、目標達成計画の目標を500万トン下回るという見込みになってございます。資料2-3のオレンジ色で二つの矢印を点線に入れておりますが、このうち下のほう、「削減が進むケース」でありますけれども、2億4,500万トンという試算値になってございます。一方、②の「削減が進まないケース」というものでは、2億5,200万トンCO₂ということで、目標達成計画上の目標を200万トンCO₂上回るという見込みになってございます。この場合は、約16%、基準年比で増、こういうことになるという計算の結果になってございます。

それで、これから、その一つ一つの各論について、資料2-2という、A4の横の資料を横に置いていただきながら、1ページずつご確認をいただければというふうに思います。資料2-1、縦書きのほうでは3ページになります。Ⅱであります。個別対策・施策の進捗状況、CO₂削減量の評価ということで、各個別の対策・施策ごとにそれぞれ対策の評価指標、これは例えばこういう装置がどのぐらい普及したであるとか、鉄道で運んでも

のがどれだけの値になったかと、こういう目に見える指標というものを、まず評価をします。これが対策評価指標であります。それに基づいて、その対策に対応するCO₂の削減量というものを計算すると。これが後ろの①、②、③という2つの構成で、それぞれの項目についてまとめてございます。

柱のな書きですが、2010年度の予測値については、予測の前提がある程度確実というふうに考えられるものについては1つの値、これを予測値というふうに便宜的に呼んでおりますが、これを用いるということとして、予測の前提に不確実性が生じるものについては、高位、低位という2つの値を採用してございます。

以上が、全体の構成でございますが、それでは、その対策、運輸部門については4つ柱がございまして、その4つの柱ごとに、個別の対策の説明に移らせていただきます。

まず最初の柱が1. 自動車単体対策、走行形態の環境配慮化というものでございます。まず(1)で環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)という施策であります。資料2-2のほうでは1ページ目になります。こちらの対策はエコドライブ関連機器というものの導入補助といったような対策を行ってございますが、これによってCO₂排出の削減効果というものがあらわれてきております。2010年度時点ではおおむね目標達成可能な水準ということで評価ができるというふうに考えております。この1ページ目の横のグラフ、左上でありますけれども、ここにエコドライブ関連機器の普及台数、2種類ありまして、エコドライブ関連機器と、それから高度GPS-AVMシステム、これはタクシーの自動配車システムでありますけれども、この2つの指標で、それぞれ点線で水平に入れさせていただいているものが目標の水準でございます。ここに向かって、実線がこれまでの実績、それからその先が点線に入れてあるという構成になってございますが、これで見ますと2010年度時点ではおおむね目標達成可能な水準という形で評価できると考えております。引き続き、補助の継続等というもので対策・施策の着実な進捗を図っていくという必要があるというふうに考えてございます。ちなみに、この施策による削減効果は128万トンということを見込んでございます。

それから、2番目でございますが、環境に配慮した自動車使用の促進(アイドリングストップ車導入支援)ということで、グラフのほうでは2ページになります。縦書きのほうでは3ページの最後であります。現在、各自動車メーカーによるアイドリングストップ装置を搭載した自動車というもののラインナップが進んでいないという問題がございまして。

そのために、普及台数が目標達成計画策定当初の見込みを下回ってございます。今後も、台数は伸びていくと思われませんが、当初見込みほど普及は拡大をしないというものと想定されると。したがって、目標達成計画上の達成というものは、この施策については困難だというふうに見込んでございます。そのため、アイドリングストップ自動車に関して、コストダウンへのメーカーの努力といったものを促すとともに、エコドライブの普及促進といったソフト面の対策も含めた他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要があるというふうには評価がなされるところでございます。

それから3番目、(3)であります。輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の利用でございます。これは全体では「新エネルギー対策の推進」という政府全体の施策に含まれるものであります。グラフのほうは3ページでございますが、これはグラフのほうは3ページには数値が、実は目標のみでありまして、具体的な数値が入れていないんですが、ちょっとその事情についてご説明をいたします。

資料の4ページの(3)であります。輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料の普及に向けては、「バイオマス・ニッポン総合戦略」というものに基づいた政府全体の取り組みとして、さまざまな燃料というものの導入促進というものを図ってございます。そのうち、エタノール系のE T B EとE 3という燃料に関しては、現在の市販車で使用可能ですが、高濃度の混入に対応するために、国土交通省ではE 1 0といいますがバイオエタノールの10%混入対応車両の安全環境性能に関する技術指針の整備を進めてございます。

一方で、普及の前提となる供給の体制についてですが、石油連盟が2010年度に原油換算21万キロリットル相当分というものの導入を計画して、こちらのほうはE T B Eという添加剤でございますが、これを混合したガソリンの流通実証事業というものを行ってございます。

予測の数値でございますが、政府全体では50万キロリットルという目標を掲げてございます。これに対応する数値として、目標で60万トンというCO₂でございますが、これを高い値として採用させていただいておりますが、一方では、かた目の見積もりとして、便宜的に、先ほど申し上げました石油連盟の計画が立っている分、21万キロリットルでございます。こちらのほうに対応するもの、失礼しました、先ほど60万トンと申し上げましたが、3ページ目のところで128万トンCO₂の誤りでございます。失礼しました。高い値を128万トンCO₂、これに対するかた目の見積もり21万キロリットルに対応する分というものが54万トンCO₂と、こういう数字でございまして、この2つの数字

により、高い値と低い値という計算を申し上げます。これは、ちょっと関係者が多いものでございますから、正規の数字としてお示しはできませんけれども、便宜的に国土交通省の推計として、今、申し上げた数値を使用してございます。

それから、次の（４）でございますが、トップランナー基準による自動車の燃費改善ということです。グラフのほうでは４ページになります。こちらは１９９９年のトップランナー燃費基準、自動車の燃費基準の策定以降、自動車メーカーの低燃費車の開発努力、それからグリーン税制による導入促進というものの効果が出ておまして、このまま推移すれば２０１０年時点で目標達成、目達計画の目標を上回る水準という計算になってございます。引き続き、現行対策・施策の着実な進捗を図っていくとともに、長期的な視点として、本年夏に策定予定の２０１５年基準というものを踏まえた対策も検討していく必要があるということでございます。高い値は２，２５８万トン、目標の値が２，１００万トンに対して２，２５８万トン、低い値については、目標計画どおりの２，１００万トンというものを計上しておるところでございます。

それから、その次にクリーンエネルギー自動車の導入補助というものでございます。グラフのほうは５ページになります。これについては、グリーン税制あるいは低公害車の導入補助、低公害車の技術開発等といったものによって、クリーンエネルギー自動車、具体的にはハイブリッド自動車であるとかＣＮＧ自動車、圧縮天然ガスですね、こういう自動車の累積導入量というものは増加しつつあるということでございますが、グラフ５ページの上をごらんいただきますと、この青い点線と赤い点線、これはまだ導入が始まったばかりでございます、これが加速度的に伸びるのか、それとも直線状に伸びるのかということで、二通りの試算をしております。加速度的に伸びた場合には、右下にあります目達計画上の目標３００万トンということですが、この直線的という低い方の値で推移した場合には、約６２万トンという形になってございまして、その２つの数字を、高い値、低い値に用いております。

それから、次に（６）高速道路での大型トラックの最高速度の抑制というものでございます。グラフのほうは６ページになります。これは、道路運送車両法に基づきまして２００３年から逐次、速度抑制装置スピードリミッターというものを大型のトラックに装着を義務づけてきておるということございまして、それによる効果というものが着実にあらわれてきているということでございます。ただ、一方、ＣＯ_２の算出に当たっては、非常に技術的な問題ではあるんですけども、２００６年度に国土交通省のほうで、このスピ

ードリミッターによるCO₂の削減効果というものについて、係数を2種類設けておりまして、この高い方、効果が高く出る方の係数を用いますと、6ページのグラフの下のほうの青い点線であります。この横の点線で書いております目標を上回る水準まで達成するであろうと。一方、低い係数のほうを用いますと、この赤い点線であります。この水準までしか到達しないという結果が出てございますので、この2種類の値を使って計算をしてございます。

続きまして資料の7ページでございます。(7)でサルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入ということで、グラフ資料のほうは7ページでございますが、こちらのほうは残念ながらグラフが描けないような状況でございます。これは、2009年に導入が予定されている排出ガス規制というものの対応に、どうしてもこのサルファーフリー燃料対応の自動車というものが対応できていない、対応できる見込みが立っていないということでございますので、目標達成計画上の目標達成は容易ではないという評価でございますので、CO₂の計算上はゼロということで数字を置かせていただいております。

以上が、ちょっと多岐にわたりましたが、自動車の単体対策のほうでございます。

続きまして、柱の2でございますが、交通流対策というものでございます。グラフのほうは9ページ以降ということになります。こちらのほうは、ほかの審議会でありますとか他省庁による対策というものが中心になってございますので、まとめて説明を申し上げます。説明資料、縦の資料の7ページであります。目達計画所定の交通流対策のうち、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム(I T S)の推進、これはE T SであるとかV I C Sであるとか、こういうものの推進でございますが、それから、路上工事の縮減と、これについてはそれぞれの対策・施策により削減効果があらわれてきておるということでございます。グラフの資料では、9ページから11ページ、それから飛んでしまって申しわけありませんが、路上工事については14ページに、それぞれグラフを掲載させていただいております。具体的な目標達成の可能性については、現在、社会資本整備審議会の環境部会のほうで審議が進められておるというところでございまして、その結果を、また中間取りまとめのほうでまとめる形にしていきたいと考えてございます。

それから、その次に、「また」以下でございますが、高度道路交通システムI T Sの推進、このうち信号機の集中制御化、それから交通安全施設の整備、これは信号の高度化ということで、一言で申し上げられるかと思うんですが、こういう対策・施策についても削

減効果があらわれておると。目標達成可能な水準となっているところがございます。グラフのほうでは、12ページと13ページになります。12ページのほうが信号機の集中制御化ということで中央で最も車が流れやすいような形にコントロールするという対策、それから13ページのほうでは、車の渋滞状況を感知しながら、適切な形で信号を制御していくという形のものに分かれておりますけれども、それぞれ目標達成可能な水準ということになってございます。

7ページの最後であります、一方、テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進ということでございますが、これはグラフのほうでは15ページになりますが、こちらのほうは総務省で施策の取りまとめが行われておりますが、最新の状況では2006年1月に策定をしたITの新改革戦略というものに基づきまして、目標達成計画が行われた時以降、CO₂の削減の見込み値というものの下方修正が行われているということになってございます。具体的には15ページのところでありますが、グラフの上のところ、目標達成計画上の目標は25%の転移ということを見込んでおったところ、現在の段階では就業者数の20%ということに数字が修正をされているということですので、この修正をされた後の数値というものをを用いて計算をしております。

以上が、交通流対策になります。

それから、縦の資料の10ページのほうに飛んでいただきまして、大きな柱の3番目にあります物流の効率化というものであります。まず最初に海運へのモーダルシフトが中心になります海運グリーン化総合対策というものでございます。グラフのほうでは17ページになります。これにつきましては、スーパーエコシップ等の新技術の開発・普及・促進、内航海運業の参入規制の見直しといったような施策によって、CO₂排出の削減効果というものがあらわれてきている。このまま推移をすれば、多少の変動は想定されるものの、おおむね目標達成が可能な水準ということになってございます。

17ページのグラフを見ていただきますと、年によって若干の変動というものはありますが、方向性としては目標達成の方向に向かって進んでいるという状況でございます。これによる目標達成計画上の目標は103万トンの削減ということになってございます。

続きまして、鉄道貨物へのモーダルシフトであります。グラフの資料では18ページになりますが、こちらのほうも高速貨物列車の導入、貨物駅のコンテナ列車の対応化といった施策を通じてCO₂排出の削減効果はあらわれている。多少の変動は想定されるが、おおむね目標達成が可能な水準という形になっております。18ページのグラフをごらんい

ただくと、先ほどの海運と同じような動きというものが読み取っていただけると思われます。これによる削減目標は78万トンの削減ということになってございます。

続きまして、文字のほうの資料の11ページであります、(3)トラック輸送の効率化でございます。グラフでは19ページのほうになります。これに関しましては、規制の緩和による営業用貨物輸送の活性化といった施策を通じて大幅な削減効果があらわれている。具体的には4つの指標を設けて評価をしてありまして、それぞれ19ページのグラフの点線で4種類の色分けをしておりますが、1番目は車両の大型化というもの、これまで従来は20トンまでという規制を大型化したということで、そちらのほうにシフトをしていくという政策をやっておりますが、そういう車両の大型化。それからトレーラーの保有数、それからより効率のいい営業用のトラックへの転換、それから最後に積載率の向上、この4つの指標で評価をしておりますが、そのいずれについても目標を上回るか、あるいはそれに近いような実績値というものが、これまであらわれてきているということでございます。これによる目標というのは520万トンの削減でございますが、これまでの実績というもので、既に1,054万トンという形で大きな効果というものが出ているというところでございます。

それから続きまして、11ページの(4)であります、国際貨物の陸上輸送距離の削減ということでございます。これはグラフのほうでは20ページでございます。これは外航船舶が寄港可能な港湾の整備といった施策によって、最寄りの港までの陸上の輸送距離を短縮するという施策でございますけれども、これについては実はデータ上の問題というものがございまして、対策指標として用いている国際貨物の陸上輸送の削減量というものは5年おきに実施しておりますコンテナの貨物流動調査というものに基づいておりますが、現在の最新のデータでは2002年度のデータしかないという状態でありまして、最近の対策・施策の進捗というものが評価をできていない状況でございます。したがって、これについては若干幅が見込まれるだろうということで、高い位置の推計では113万トンという目標達成計画上の数値を用いて計算しておりますが、低い方のケースではゼロと。これは極端な例として、安全策を見て想定をさせておりますが、ゼロという数字を用いて、その2つの数字で計算をしておるというところでございます。

それから最後、4番目の対策の柱としまして、公共交通機関の利用促進というものでございます。説明資料のほうでは12ページ、グラフのほうでは22ページのほうになります。(1)公共交通機関の利用促進ということでありまして、鉄道新線の整備、ICカード

導入等による既存鉄道・バスの利用促進、それから通勤交通マネジメント、こういう大きく分けて3つの手段によってマイカーから公共交通機関への転移というものを促進する施策でございます。現時点で得られている最新のデータというものは2004年度までのデータとなっておりますが、これに基づきますとCO₂排出の削減効果というものはあらわれてきておると。22ページのグラフでございますが、このまま推移すればおおむね目標達成が可能な水準ということに、基本的には考えてございます。ただ、不確定な要素が1点だけございまして、通勤交通マネジメントというものは2006年度に開始をしたという施策でございます。したがって、これは安全策を見るということでございますけれども、この部分については、CO₂削減量の最後の(参考)の小さな字のところではありますが、削減が進むケースというものは、すべての目標である268万トンという数字を使っておりますが、削減が進まないケースでは通勤交通マネジメント分84万トンを差し引いて計算をしておると。安全サイドで計算をしたものと、この2種類の数字で計算をしております。

それからあと、2つ、12ページから13ページにかけてであります。鉄道、それから航空につきまして、これは主として効率のよい新しい車両であるとか機材への更新というものを図っておる施策であります。グラフでは、それぞれ23ページと24ページのほうになります。これにつきましては、数字的には10万トンでありますとか、航空のほうは191万トンでありますけれども、これは1995年を起点としておりますので、2002年を起点とすると、14万トンという数字ではございますが、それぞれCO₂排出の削減効果はあらわれてきておる。このまま推移をすれば、おおむね目標達成可能な水準というところまで行くというふうに見込まれるところでございます。

こうした個別の計算というものを踏まえて、最初の1ページ目にまとめさせていただいた全体の計算というものを算出しておるところでございます。

では、それを踏まえての今後の施策について、環境・海洋課長の方から説明をさせていただきます。

○環境・海洋課長　それでは、私のほうから説明させていただきますが、説明が少し長くなって恐縮ですが、10分ほどおつき合いいただきまして、この対策・施策の新しい視座と今後の方向性という資料をご説明させていただきます。今、宮澤室長のほうからご説明差し上げましたように、私ども、今回、CO₂の排出量の見通しに当たりまして、幅を持って示させていただいております。結局、これを踏まえて、中間取りまとめでは評価と

ともに、ここにあるような新しい観点あるいは今後の方向性といったものを運輸部門として入れていきたい。最終的には中間取りまとめは社整審と一本化いたしまして、国交省では全体で1本の間取りまとめになります。その運輸部門の前提ということでお聞きいただきたいと思います。

これまで、環境部会の中で議論していただきましたものを整理いたしまして、大きくくりな視点といいますか、今後の方向性といったものについて、具体的な施策を、ある程度方向性を出していきたいというように考えております。まず、そういう前半部分ですが、新しい検討の視座といった観点で、先生方のご意見を5つほどまとめております。まず、そこにありますように総合的な政策メニューとしての対策・施策の推進でございます。運輸部門の環境政策を進めていきますと、それは裏表であります、エネルギーの効率化でありますし、また地域における交通手段の確保といった観点が入ってきます。また、コンパクトなまちづくり、あるいは文化・観光面の充実施策といったものも環境の施策の観点から、それぞれに大きな横ぐしを刺していかなければいけないものでありまして、いわば他の政策目的と同時に実現していくべきもので、そういう意味では複合的な成果を総合的に打ち出していく、また政策の付加価値を上げていくといった観点でありますので、そういう観点から、私どもとしては、他省庁との連携をさらに進めていきたい。環境政策、これまで説明させていただきましたように、国土交通省単独ではやっていけるものばかりでございませぬので、そういう意味では国土交通省局内を初めとして、他省庁と連携を深めていく。1つ目であります。

また、ほかの部会でも、ライフスタイルといった問題が取りざたされておりますけれども、地域レベルや個人レベルでそういった取り組みを推進していくことが、やはり広がっていくための一つの要素ではないかと。次のページでは、一般国民に意識改革を求め、変革を求めていくと。先ほど、論点の中にも、個々人では非常に少ない取り組みでも、地域レベル、何百人、何千人となれば、効果も上がってくるという観点もありましたように、そういう観点を踏まえて、皆さんにとっての国民へのメッセージといいますか、そういったものを入れていきたい、インセンティブを適切に付与していきたいというふうに考えています。

さらに3番目としては技術革新の問題であります。1つは長期的な視点で技術開発を行う必要性、さらに現在の技術でもそれを活用すれば、効果を上げることができるということとを認識して対応するということがあります。

それから、物流・人流体系につきましては、これまでも相当やってきておりますが、さらに、例えば物流につきましては、モーダルシフトの原因対策みたいなものをもう少し進めることによって、メリットといったものを企業にどう認識いただくか。そういった観点から政策を進めていくと。また、人流につきましても、環境といった観点もさることながら、地域の高齢者の交通手段の確保といった観点を含めて、先ほどありましたようなものも総合的に検討していく必要があるだろうというふうに考えております。

最後に、運輸部門におけるライフスタイル・ビジネススタイルの問題ですが、低炭素社会といったものを支える新たなライフスタイル・ビジネススタイルといったものを目指していこうではないかということがあります。CO₂削減、環境というと、生活の快適性が犠牲にされるのではないかと、これだけ経済活動が盛んになっているものに制限をかけていく必要があるのではないかとという観点もなきにしもあらずでございますけれども、あるいはビジネスにも影響が出るのではないかと、そういうネガティブな考え方といったものをむしろ転換していくためには、やはりCO₂削減に資するヒトの移動、あるいはモノの輸送といったものが、生活の質を逆に高めていくことにつながるのではないかと。あるいは渋滞の緩和ですとかを例に挙げますと、長距離ドライバーの方々の労働環境というものを考えますと、これを改善できるのではないかとといった視点をアピールしていくと。少子化、高齢化社会への対応といったものを入れていくということでもあります。

以上の大ぐくりな視点を踏まえて、先ほど来の運輸部門の大きな分野であります単体対策、走行形態の環境配慮化あるいは交通流対策、物流の効率化、公共交通機関の利用促進と、4分野について、それぞれこういったクロスオーバーの観点を入れて、それぞれの施策をもう一度見直すという作業を、次に行っているわけであります。

簡略した記号で関係を示しておりますので、参考にさせていただきたいと思いますが、まず、自動車単体対策、走行形態の環境配慮化ですが、これは既存の施策についてかなり進んでいる部分がございます。何といたってもトップランナー基準による自動車の燃費改善といったものは、CO₂の削減効果が非常に大きく、グリーン税制といったものもかなり浸透してきておりますので、これはさらに引き続き進めていきたい。また、環境に配慮した自動車使用の促進であります。引き続きエコドライブ関連機器の導入といったものを継続していく必要があると思っております。それから、バイオマスの燃料につきましては、これも、これこそが各省と連携していかなきゃいけない問題でありますけれども、供給体制の確立といったものについて、経済産業省、関連省庁と連携を図っていきたいというふう

に考えております。クリーンエネルギー自動車の普及促進につきましても、導入車両数を加速度的に増加させていくと。先ほどでいう高位の推移に持っていくためには、さらなる普及のための取り組みが必要であるというように考えております。

それ以外に、さらなる燃費向上の推進といったことで、引き続きグリーン税制のようなインセンティブ付与といったものを推進しますけれども、今後、排出ガス規制の動向や燃費規制とのバランス、また燃費のよ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まして、今後のグリーン税制のあり方といったものを省内で検討していきたいと考えております。

それから、エコドライブの普及促進といったことですが、3番目ですけれども、本施策は即効性の観点といったことで、これまではバス・タクシーといった、あるいはトラックのドライバー、プロのドライバーを対象に進めてきておりますが、これを裾野を広げるということで、一般のドライバーを対象にした施策が併せてできないかということを検討しております。その際、どのような効果あるいはメリットといったものをメッセージとして伝えていく必要もあるでしょうし、それがインセンティブになるということを踏まえて、いろいろな施策に反映させていかなきゃいかんと、このように思っています。またエコドライブにつきましては、安全性といった観点もあわせて追求するものですので、こういう総合的な観点から進めていく必要もあると考えております。

次に、交通流対策ですが、既存の施策は引き続き、その着実な実施を図っていくということでもありますけれども、IT技術の利用ということで、従来からETC、VICS等導入で、順調に施策が進捗してきているところでもありますけれども、さらなる技術の活用といったことの必要がありますし、また可能性があると考えております。例えば、ここに例示で挙げさせていただいておりますけれども、カーナビの活用、実際に走行している自動車の速度、位置といったデータやバスロケーション情報など、もう少し集約した情報化によって、走行車両に対する情報を、事故情報、物流車両、高齢者ドライバーなどの情報まで含めて提供していくようなシステムといったものをできないかということが考えられないかと思っております。

3番目に、物流の効率化でございます。既存の対策・施策は引き続きこれも着実な実施を図ってきたいというふうに考えておりますが、特に物流の効率化は物流事業者のみの取り組みでは足りません。従来から、グリーン物流パートナーシップ会議の支援スキームですとか、既に施行されております省エネ法による輸送効率化のための規制制度というも

のをより一層活用して、こういう物流効率化に、さらに進めていく必要があると考えておりますが、そのほか、2) ですが、物流効率化への一層の取組みの支援ということで、これはモーダルシフトを阻害する要因といったものの中に、いわゆる商慣行、1日何度も配送するような、そういった習慣があるということがありますので、こういったものに一つ、変換を促していけないかということでもありますし、また、商品の最終的な需要者といったものは、消費者であるということを踏まえて、エコポイントといった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といったものを検討していく必要があると考えております。

また、3) 都市内物流の効率化の推進です。円滑な都市内物流といったものについては、荷主、輸送事業者、道路管理者、商店街、いろいろな関係者がいらっしゃって、それぞれがそれぞれの立場でいろいろな状況がございますし、また気候といった問題もありますし、地域の特性もございます。そういったもので地域ぐるみの取組みといったものを支援していく必要があるというふうに考えております。その際、今、都内でも例が幾つかあるようですが、駐車時間指定による貨物集配車の路上荷さばき場の確保でありますとか、地元自治体との連携による荷さばき駐車場の確保といった取組みを参考にしながら、これをいい取組みを普及させていくといったことを考える必要があると考えております。

また、一度ご説明をここでもお聞きいただきましたけれども、グリーン経営認証制度といった制度につきましても、本来のそういった事業者の認証の制度でありますけれども、CO₂排出削減に一定の役割を果たしているということもありますし、安全の面でもメリットがあるということもありますし、こういったグリーン経営認証の取得事業者を増やしていくということは、我々としては、非常にCO₂削減にとっても効果があると考えておりますので、この制度の普及を促進していきたいというふうに考えております。

次、5) ですが、船舶からのCO₂排出削減への取組みといったものでございます。これまで車の方のそういった燃費といったものはかなり進んでおりますが、これから海につきましても、スーパーエコシップの開発・普及といったことも踏まえて、実際の航行を想定した環境性能、推進性能といったものを客観的に評価する仕組み、海の10モードというふうに言っておりますけれども、そういうものを進めていくと。CO₂削減の緊急性といったことばかりでなく、NO_xやPMのような大気環境保全・保護といった要請なども踏まえまして、アイドリングストップといったものも、今、実験をこれからやる場所でもありますけれども、取り組んでいきたいと考えております。

(4) ですが、公共交通機関の利用促進でございます。既存の対策・施策につきましては、着実に引き続き実施を図っていくということでございますけれども、2)で地域主体の取組みへの支援というところでございます。これ、赤い括弧で<総><地・個>とありますが、これ、かぎ括弧で物流、人流の<物・人>というのも関係ありますので、ちょっと抜けておりますが。既存の対策・施策では、地域の公共交通活性化・再生に関するニーズといったものが非常に多種多様でございます。市町村を中心に、地域の関係者が総合的に検討して合意形成を図り、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という観点で、現在、国土交通省のほうから、国会に提出しております「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」といったものによって、今後、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といったものを進めていく必要があると考えております。また、具体的な支援策として、3年ほどやっておりますEST、環境的に持続可能な交通といったものも、削減効果の顕在化には今後の継続がぜひとも必要でございますので、新しい仕組みを、今、検討しているわけでございますが、国の支援策の充実といったものを図る必要がありますし、また欧米で進んでおりますカーシェアリングといったものも、今後、1台目もさることながら、2台目、3台目の車の保有者向けに、こういった自家用自動車の使用の抑制をしていく取り組み、あるいはマネジメントにも活用できないかといったことであります。その通勤交通マネジメントの交通転換対策につきましては、環境部会の議論の中でも、仕事ということばかりでなくて、娯楽、買い物といった交通手段の際の公共交通機関に転換といったものも考えるべきということもありますので、対象を拡大したモビリティ・マネジメントを取り組む必要があると考えているところであります。

それから最後に、いろいろ議論がある中で、表彰制度といったものの活用ということで、非常に幅広くこういうものを活用すべきだと。一つの例として、運輸支局長レベルといったものも考えられるのではないかとご指摘がありましたので、こういうものも進めていく必要があると考えております。

それから、最後にですが、自主行動計画というもので、経団連のほうで97年から自主行動計画を策定しておりまして、毎年そのフォローアップが行われております。国土交通省関係では、経団連参加、18というのは運輸関係ですが、オール国交省でいきますと23団体でございますが、自主行動計画を策定しておりまして、その他、経団連非参加の10団体も自主的な計画を策定しております。CO₂削減の評価と直接関係している

わけですが、こういった民間の取り組み、意欲といったものを進めていくという事は非常に大事な観点でございますので、こういう自主的な計画の目標を、あくまで自主性にゆだねられるという前提でありますけれども、そういった目標・内容が、より透明性・信頼性、この自主計画を各企業が立てていくメリットといいますか、インセンティブを付与しながら、こういったものを進めていきたいというふうに考えております。

以上、我々としては中間取りまとめの中で、こういった新しい観点を入れ、これまでの施策を見直していきたい内容を取りまとめとして加えたいと思っておりますので、後ほど皆様方のご意見を伺いたいと思います。

以上です。

○部会長　　どうもありがとうございました。おかげさまで予定どおり、時間はぴったり進んでおります。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、委員の皆様方からのご意見、あるいはご質問をお願いいたします。

○○さん、早目に退出されるとのことで、一言。

○委員　　大した一言ないんですけども。今後の方向性のほうの施策・対策の出し方が、バラエティーに富んでいるというのが多方面にわたっている感じがしまして、とてもいいのではないかというふうに思いました。例えば税金をかければそれでいいんだとか、一つ、ワンポイント豪華主義というんじゃなく、いろいろ用意して、表彰までであるというのは、ちょっとあれですが、案外、こういうのってきいてくるかもしれませんので、そこをとてもいいのではないかというふうに思いますけれども。

以上です。

○部会長　　どうもありがとうございました。

それでは、どうぞ、○○さん。

○委員　　○○ですが、先ほども言いましたけれども、グリーン税制の中で、ぜひ経済的手法も検討していただきたいということをコメントで出しておきます。

それから、今、表彰制度まではというお話がありました。モーダルシフトについては、私は、今、改定をやっている環境省の環境報告書ガイドラインの委員も委嘱されているんですが、前回改定したときに、運輸という項目を入れてあるんですね。今回もそれは少し反対もありましたけれども、きっちり残してありまして、前回、2002年だったか3年に改定した後、モーダルシフトの情報が少しずつ環境報告書、今、ほとんどがCSR報告

書になっているんですが、そこに載っているわけです。

ぜひ、環境省さんと相談して、環境コミュニケーション大賞というもので、環境大臣賞が出ているんですが、モーダルシフトについての何らかの表彰制度みたいなものも考えられたらどうかというふうに思っています。特に自主行動計画の最後で、透明性を高めるということのためには、実は国は既に、これは多分環境省だけじゃなく、全省庁関係あるのかどうか、環境配慮促進法がありまして、事業者は環境情報を公表する責務があるわけですね。具体的に言えば、大企業は環境報告書をできるだけ出すという形になっております。やはりこの辺も、国土交通省の所管の企業に環境報告書の発行の促進を推奨して、その中でのモーダルシフト等についての何らかの表彰制度みたいなこともご検討されたいかがかなというふうに思います。

○部会長　　どうもありがとうございます。何か。

○環境・海洋課長　　大変重要なお指摘をいただいたと思いますし、グリーン税制のほうも踏まえてご検討させていただきたいと思いますし、環境省との連携で、そういった自主行動計画の透明性を高めていくといった観点も非常に重要ですので、早速ちょっと連携をとって調整いただきたいと思います。と思っています。

○部会長　　ほかにご意見ございませんでしょうか。

どうぞ。

○委員　　少し細かいんですけど、この暫定評価、進捗状況などの資料を見ていて、海運について、ほかの鉄道とか航空に比べて、何となく表現が非常に抽象的というか、具体的な記述というのはスーパーエコシップというのがあちこちに出てくるんですけど、それ以外に、あまりちょっと具体的な対策というのは出ていなくて、一方では鉄道とかはモーダルシフトという言葉が出ていますし、あとエネルギー効率の向上みたいなことも、鉄道とか航空には出ているんですけど、海運のほうはそういうことは一言も触れられていないというのは、何か理由があるんでしょうか。私のうがった見方かもしれませんが。

○部会長　　何か。

○参事官　　お答えいたします。この資料にもございますように、海運の観点からのCO₂削減対策といたしましては、基本的にはスーパーエコシップの技術の開発・普及・促進、それから規制の見直しによる参入規制の緩和により、内航海運の活性化をすることによって、モーダルシフトを図ってまいるといことでございますが、その他の施策といたしましては、改正省エネ法を海運の分野にも適用いたしまして、大規模な海運の事業者に対し

ましては、きちんと省エネ計画を作成し、定期的な報告を義務づけておりますし、また一般論として申しますれば、古い船に比べれば、新しい新規船舶の検証ということは間接的に環境対策に資することになりますので、新規船舶設備への支援制度を、鉄道運輸機構の船舶共有建造制度等を活用しながら進めておるところでございます。

○委員　すみません、もう1回、今の海運の関係ですが、資料3の6ページで、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）を新たに開発と、こうありますが、大変結構なことだと思うんですが、たしか外航関係、どこでしたっけ、IMOだったかどこかで環境指標の開発を始めているはずなんですが、もしこういうことを日本独自でなされるなら、やはり国際的なそういうもの、動向もいらんいただきたい。例えば事業者が、もし2つの指標があると、どっちも報告するとか出すとかというのは大変なので、この開発については、その国際動向をぜひにらんでいただきたいなと思っております。

○部会長　これはいかがでしょうか。

○参事官　委員ご指摘のとおりでございます。特にここの船舶のアイドリングストップなどの点につきましては、現在、IMO等で基準の標準化の作業が、議論が進められておりまして、国土交通省海事局といたしましても、ご指摘のとおり、国際的な基準と国内的基準がばらばらに存在するということになりますと混乱が生じますので、こういった国際基準の作成に積極的に参加して行って、かつ基準ができた場合には率先してその基準を国内法に取り込む作業を進めてまいりたいと思っております。

○部会長　それでは、ほかに。

○○さん。

○委員　1つは、クリーンエネルギー自動車なんですけれども、この中にハイブリッド車が入っておりますけれども、実は乗用車の燃費全体を引き上げる上でダブルカウントしてしまう可能性があるんですね。その辺をちょっとご注意いただきたいなと思います。これからハイブリッド車がクリーンエネルギー自動車の中で主流を占めて、割合がますます高まっていくということが考えられますので、その辺、ずっとクリーンエネルギー自動車という位置づけで通していいのかというのは少し疑問に思う面があります。燃費の改善の一つの手段として織り込まれていいのではないかという意味です。ただし、これ、トップランナー基準には一応含まれていないんですけど、あまりにも燃費がいいものですから。ただ、ちょっとそのクリーンエネルギーという名前がほんとうにいいのかなという、これ

は、ほかの経産省などとの調整といいますか、それも必要ではないかなというふうに思いますが、その辺を少しご検討いただきたいと思います。

それからもう一つは、これは一般論ですけれども、なかなか定量的に数字を明示できないようなものがあったり、あるいは幅があるものがありますけれども、その中でより定量性を高める努力をする価値がほんとうにあるものと、もともとやはり本質的に定量的な議論がしにくい対象とあると思うんです。そういうものを、やはり峻別して、それぞれの対策の比重を、めり張りをつけていただきたいなと思います。

それからもう一つは、当面は2010年が中央年ということで、それが目標になるんですけれども、長い目を見て、第2約束期間への接続性を考えると、やはり効果を持つものもあると思いますので、そういうものは見捨てないで、じっくり取り組んでいただきたいということで、短期、中期、長期というんでしょうか、そういったような政策上の位置づけみたいなのが少し明確にあらわれると、大変ありがたいと、わかりやすいというふうに思います。

それからもう1点、ごめんなさい、この中で、予算的な裏づけがどういうふうにあるのかというのも、できる限り明示していただくとわかりやすいかなと思います。規制緩和ですとか、そういったもので自然にいい方向にシフトしていくものもありますでしょうし、予算的にやはり裏づけをきちんとして支援していかなくちゃいけないのもあると思いますので、その辺も少し明示していただくと、我々理解しやすいと思います。

以上です。

○部会長　ただいまのご意見について、何か事務局の方からございますでしょうか。

○環境課長　ハイブリッド自動車の件ですけれども、現行の計画をつくった時点におきましては、いわゆる省エネの効果とクリーンエネルギー自動車の効果は別々に、たしか策定してあったと思います。ただ、新しい燃費基準の中では、ハイブリッドとかディーゼルも織り込んだ形で、たしか燃費基準を策定してあったと思いますので、ちょっと燃費基準そのものの考え方が、現行のものと2015年のもので変わっておりますので、そこら辺、混乱を来さないような形で、まとめるときにはまとめたいと思っております。

○部会長　関連してお伺いしたいんですけど、いわゆるトプラランナー基準のいわゆる10・15モードというやつで定められているわけですね。それと実際に走る場合は、かなり効率は悪くなると。ですから、ここに例えば見込み量というものを算定なさるに当たって、要するに10・15モードから計算される、一種の理念系と言ったらちょっと大げ

さですけれども、そういうもの、数字なのか、それとも実際に走る実測といたしますか、そのいずれなんでしょうか。

○環境課長　　この削減量は、一応、いわゆるリアルワールドでどの程度の実行値で走っているかというのをもとに削減してあります。ただ、燃費基準というのが非常に世の中目立っておりまして、燃費基準、例えば2割よくするというような形で、基準としては作成しますが、それを踏まえて、じゃ、実際の走っている車でどの程度よくなるんだろうかというのを換算し直すといたしますか、そのステップは、当然ワンステップ要ると考えております。

○部会長　　ほかに、どうぞ。

○○さん。

○委員　　まずこの資料2-1の1ページの現在入手可能なデータに基づきという文言についてですが、「暫定評価」の一つの理由に挙げられていらっしゃるわけですが、このご説明を素直に解釈すると、入手可能な最新データという意味で、時系列上の最新性に限界があるので暫定的というように理解してもよろしいのでしょうか。それとも技術的なデータのカバレッジに限界があって、まだ不十分で相当程度に推測に頼っており、先ほどの委員のお話にもあったように定量化が難しい部分があるというように解釈した方が良いのか、どのようなニュアンスで書かれているのかということをお伺いいたします。

次に、予測値とそれから低位値、高位値という3種類の情報が出てまいりますね。当然、地球温暖化問題はどのぐらいの確率で、どのような不確実性で何が起こるかというのが議論のひとつの核心部分でありまして、IPCCでもそれが主な論点でありました。将来に対する不確実性は常につきまとう問題ですが、たとえば低位と高位の違いは、グラフやご説明いただいた内容からすると、結果が時系列上の短期の視野の中である程度見込めるものと、長期の時系列上でしか結果が見えてこないものとの違いというように理解してよろしいのでしょうか。この3つの値について、よく聞くとわかるような気もするのですが、一般には分かり難いように思えます。もう少しご説明に工夫が要るのかなという気もいたします。

それから、最後のご説明のなかで指摘されているこれからの視座というか、今後の方向性に関する考え方は、私も大いに賛同する内容です。こういう方向で今後も進めていただきたいと思います。もちろんそれぞれ大きな課題だと思うのですが、ひとつだけコメントさせていただきたい点は、現在進行中の国土形成計画の審議会にかかわっている関

係上、「新たな公」という考え方をふまえて、公共性に関する政策の方向性についてもう少し踏み込んだ方針が示されても宜しいのではないかと思います。たとえば、交通体系の中でも、いわゆる従来型の公共機関というもの以外に、もう少し地域共同利用とか、もう少し幅広い公共交通手段の導入とその施策について展開が見えると良いのではないのでしょうか。

○部会長 事務局、どうぞ。

○地球環境対策室長 まず、予測に関する技術的なご質問の点についてなんですけれども、まず1番目に、現在入手可能なデータというところではありますが、これはご指摘のように時系列的に入手可能なかどうかというところを念頭に書いたものでございまして、先ほどご説明しましたように、対策ごとに各年次の違いなどもあるんですけれども、これが今後、実はこの後、全体のスケジュールに触れさせていただきますけれども、まだ最終的な取りまとめ、それから最終的には目標達成計画の改定というところまで至るんですけれども、その間にもデータで新しく出てくるようなものというのがございますので、そうした場合には、逐次新しいものに差しかえて、それを踏まえた形にしていく必要があると、こういう問題意識で書いたものでございます。

それから、2番目の、予測値、高位、低位というところでありまして、実は、ちょっと我々もここを非常に苦労したところでありまして、予測値というものをある程度計算の前提が確実と見込まれるものは、それ1本で考えると。そうではなくて、逆に不確実性がある程度あるようなものについては、高い値と低い値というものをを用いると。こういう意味では、先ほど結果の不確実性ということでありまして、まさにそれに念頭を置いた書き方になってくると。ただ、こちらの申し上げたいのはそういうことなんです、それが一方でわかりやすいかどうかという問題については、ちょっと我々も深く受けとめておりまして、ちょっとまたこれからどういう形でさらにわかりやすい形で打ち出せるかということについては工夫をしていきたいなと、こういうふうに思っております。

それから、続いてよろしいでしょうか。

○環境・海洋課長 ○○先生の質問もあわせてお答えしますが、今の○○先生のご質問ですけれども、確かにこれまでの公共交通機関だけではすくえないといえますか、対応できないような対象というのがあるということで、特に高齢化社会になりまして、地方で公共交通機関がバスとかがなくなっていく中で、主体的には営業、いわゆる経営主体が、いろいろなバラエティーがあってもいいんじゃないかとか、そういう観点で、いろい

るな制度の広がりも見せておりますので、先生のご指摘のような視点も踏まえまして、できるだけこれを反映させていきたいなど。結局、高齢化社会の公共交通政策というのは、環境政策でもあるわけでございますので、十分我々としても中間取りまとめの中にも入れていかなきゃいけない問題意識は持っておりますので、進めていきたいと思っております。

それから、〇〇先生のご質問と申しますか、ご意見の中の定量性があるもの、ないものといったものですが、私もやっぱり今回、初めてつぶさに細かく暫定評価をした中で、その評価が難しいものが結構出てきております。これは、今、データがないものももちろんございますけれども、効果がほんとうに手にとるようにわかるものと、そうではないようなものもありますが、そういう意味で予算等を資源、税制、いろいろなものを使っていく上で、そういった張りをつけて、効果の高いものに検証していくということは非常に大事だと思っております。そういうことで対応していきたいなどと思っております。

それから、そういう効果、施策につきましても、ほんとに2008年から2012年に一番効果が出てくるもの、その後にならざるを得ないもの、それからもっと長期に来るものもございまして、そういうものはご示唆として、短期、中期、長期といった観点といったものも非常に頭の中に、念頭に置いて考えていきたいなどと思っております。

それから、予算的な話につきましては、既に今、予算を投入しているものももちろんございますし、こういうものは整理させて、またご報告をさせていただきたいと思っておりますし、今後、20年度予算に向けて、これから取り組むべきものにつきましても、またあわせて報告させていただきたいというふうに思っております。

○総合政策局次長　1点追加して補足してご説明申し上げますが、〇〇先生のほうから3番目の、いわゆる新しい公というようなものが、公共交通の中で位置づけられてしかるべきではないかというようなご質問だったと思っております。ご指摘のとおり、この6ページの(4)の公共交通機関の利用促進等の2)でございまして、地域主体の取組みへの支援ということで、ここにも書いてございますが、今国会に新しい法律を出しております、この法律に基づきまして、市町村が中心となって、地域の交通をどうするかということを協議会等で検討いたしまして、その中にはコミュニティーバスが入っておったり、あるいはボランティアの有償運送が入っておったり、いろいろなメニューがございまして、そういう形の中で、地域の足を守っていただこうと、こういう取組みも、もう既に始まっておりますので、もう少しこの辺、書き方を工夫すれば、その辺ご理解いただけるのかなと思っております。

○部会長　よろしいですか。

○委員　ありがとうございます。では、私のほうから、今後の方向性（案）の中の、地域レベル、個人レベルの地道な取り組みの支援の部分で、幾つか感想と意見を述べさせていただきます。私は賛成な部分が多いのでございますが、プラス、動機づけの話をして頂きます。例えばI P C Cが2月に初めて温暖化は人類の影響だということを認めてから、今度、積極的に今後の見通しを発表しておりますけれども、例えば1990年比で気温が2度上がれば、全生物の種目のうちの二、三十%が死滅するとか。ただ、それを聞いても、なかなか個々人のレベルでは、実感を持って、それは大変だというふうに落とし込めていないような気がいたします。もしもここにあるように、個人や地域レベルで取り組んでいくのであれば、やはり地域それぞれに現状、例えば農作物において、今、温暖化の影響はこういうふうに出ているとか、さまざまなものを把握して、それをもとに提案したほうがいいと思います。だから、個々人、それから地域レベル、自治体のレベルで、今、温暖化の影響がどうであるというところの、その把握、動機づけがまず必要ではないか。これも盛り込んだほうがいいような気がいたしました。

それから、また個々人の部分で、運輸にかかわる環境でいいますと、例えば車ではなく電車にしようとか、歩こうとかいう部分で、もっとわかりやすいというか、取り組みやすい動機づけとして、今、これだけメタボリック症候群というのが、皆さん、気になるものがございますから、例えば健康分野にも広げて、歩くと同じ距離、バスで5分乗るところを20分歩くと、このぐらいの消費カロリーがありますよとか、1カ月では何キロぐらいやせた人もいますよとか、そういう具体的に、環境だけで切っていくのではなくて、健康みたいな部分も入れていくことが必要ではないかなと思います。

それから、例えば地産地消という言葉があつて、地元のものを買おうという運動がありますけれども、これも環境エネルギーに当てはめると、やはり海外から輸入するということは、それだけコストもかかり、運ぶときにはCO₂を排出します。同じ日本国内であっても、北海道から取り寄せる場合であれば、それだけ排気ガスを出しながら運んでいるわけですね。そういうことをしないということが、つまりそれぞれの個人にとってロハス的な発想というんでしょうか、先ほどの健康も含めたり、環境も含めたり、それがこれから私たちが選択していくおしゃれな生き方だと。そのようなふう意識を改革してもらって、そういう努力もちょっと盛り込んでいけたらいいのではないかなという気はいたしました。

それから、この中に、さっき、表彰の話もありましたが、そういうことをやったときのインセンティブというか、何がしてもらえるのという部分でいうと、私は表彰というのはそういうことに取り組んでいるグループにとってはとても励みになること間違いなしとっておりますので、何らかの形で自治体ごとにでも表彰を考えて頂きたい。

あと、名古屋でしたか、万博の流れで、エコポイント的なもので、スーパーでレジ袋を断るとポイントがつくと。これがたまっていくと、何か環境に優しい、例えばお花の種とか、そういったものをいただけるような、そういうシステムが、たしか名古屋は大分早くから始まっていると思います。先程、我慢するのはやめましょうというのがありましたけれども、そういった方向で楽しく取り組めるような環境づくりというのが、必要だと思います。

最後に、素人の質問で非常に乱暴で大ざっぱな質問かもしれませんが、ご報告をいただいた今の進捗状況の中で、かなりの数、要は目達に行きそうにない、困難でほかの対策・施策から不足分をカバーすることを検討しなければいけないというのが幾つかありました。大体上回っていたのはトラックの輸送効率化ですか、目達の倍ぐらい行っていて、これ、プラスマイナスすると、やはり相当厳しいのかなというのが、素人の、ご説明いただいた考えなんです、これを今後、例えばカバーできそうなものはほかに回して、これからカバーが難しいものを再度検討して作り直すということでございますか。これ、一つ質問です。

それから、これも素人の乱暴な意見で、大変恐縮なんです、例えば、これからの施策の中に、課長様にご説明していただいた6ページの(4)の2)の後半、最後の3行、4行ぐらいに、仕事だけじゃなくて、やはり娯楽とか買い物などにもこういう交通手段の変換を図っていくと。これも非常に大切な視点だと思っていて、働いていない方々も交通手段を利用するわけでございまして、例えば、今、回数券などは、一番込んでる時間帯じゃない10時から4時ぐらいでしたか、普通だったら10枚の値段で11枚のところを12枚ついていたりしますよね。こういうのを込んでない時間帯、主婦が動きやすい時間帯に回数券だけではなくて、ほんとうは電車の運賃なども安くなるようにしていただくと、もっともっと昼間乗ろうかなという気もいたします。以上でございます。

○部会長　それでは、事務局のほうからお願いいたします。

○環境・海洋課長　非常に広範にわたるご意見をいただきましてありがとうございます。国土交通省というよりも、何か政府の代表として聞かせていただいた部分が結構あるんで

すが。動機づけは、自治体ごとに、例えば東京で農作物の話はぴんと来ないかもしれませんが、地方ではもう身につまされると。そういうやっぱり地域特性に応じた動機づけといったことを、やっぱり考えていかなきゃいけないかなと思っておりますので、非常に参考になりました。

それからメタボリック症候群の話で、あんまり交通機関を使わないようになると、立場上困るところもあるんですが、ただ、環境プラス健康とか、環境プラスいわゆる福祉とか、そういう複合的なというのは、ここにも説明させていただいておりますけれども、そういう観点をぜひ今後も我々としては入れていきたいなということを申し上げたいと思います。

それから、地産地消ですが、確かにバイオマス、我々もやっていますが、バイオマス燃料というのはカウントゼロですけれども、それをつくったり、それからそれを運んだりするのでCO₂を排出しますから、そういうものもほんとは厳格に考えていかなきゃいけないし、ほんとはやっぱり日本のセキュリティーみたいな、安全保障みたいな経済安全保障を考えますと、地産地消が一番いいだろうと思いますし、そういうものは我々今、いろいろな環境の施策で各省と連携しておりますので、そういうところでもそういう話も踏まえて対応させていただいております。

それから、インセンティブにつきましては、エコポイントみたいなものを非常に我々としても重要視したいと。消費者の立場に立って環境政策を進めていきたいと思っておりますので、そういうものも今後考えていきたいと思います。

それから、不足分のカバーにつきましては、とにかくこれはちょっともう難しいということで、ほかで補うしかないということを書いておりますが、具体的に何で補うかというのはこれからの課題です。ただ、かなりここにありますように、進んでいるものは進んで、大きなものが進んでいるところがございますので、それほど悲観的になっているわけではありませんが、いずれにしましても、すべて裏目に出た場合には、今のを上回ってしまいますものですから、それをさらに、そういうものを踏まえて考えていきたいと思っております。

それから、主婦の回数券によって、もっと出られるという話がありますが、交通政策の中で、そういったものも環境政策の横ぐしで、少し鉄道局のご理解、ご支援もいただきながらやっていきたいと思います。

○鉄道企画室長 鉄道の運賃のお話が出ました。これは、都市鉄道、地方鉄道、それぞれ利用促進を図っていく上で、運賃も非常に大きな要素でございます。また、都市鉄道な

どで、最近 I C カードということで、乗り継ぎのたびに切符を買わなくていいとか、そういうような施策もとられています。この I C カードを活用すれば、そういう割引なども使いやすくなるというところがありますので、そこは事業者ともこれからよく話をして進めていきたいと思います。

○部会長 さっき、健康のことについてお触れになったときに、バスに乗らずに歩くとおっしゃったけど、自動車に乗らずに歩くというように……。

○委員 自家用車ですね。失礼しました。

○部会長 そうそう、自家用車に乗らずに。そうすると、この今後の方向性の 2 ページの一番下のところに、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、括弧の中の例にそれをぜひ一つ加えておかれればと思います。

ほかにございませんでしょうか。

○委員 2 点ございまして、1 点目が事務局の方に質問させていただきたいのですが、資料番号 2-1 の 1 2 ページの公共交通機関の利用促進のところの推計についてなんですが、これは鉄道新線の整備あるいは I C カード導入による既存鉄道、バスの利用促進、あるいは通勤交通マネジメント、施策の効果だけを推計したということなんでしょうか。というのも、鉄道新線が整備される、例えば T X ができましたよね。T X はもちろん何もなかったところで出来たので、たくさんお客さんは乗っているんですけど、一方で、周辺の常磐線は乗客が減っていますよね。だから、そういうことが考慮されているのかどうかということをお聞きしたいのが 1 点です。

もう 1 点目は、先ほど動機づけのことでおっしゃっていたことで、紹介させていただいたことが一つありまして、地域レベル、個人レベルの一人一人のメリットをどうやって伝えるかと。アデレードのトラベルスマートというモビリティ・マネジメントの事例がありまして、そこで会話を中心にして、その一人一人がどんなことを困っているのかというのを聞き出すことが行われています。それで、例えばお母さんが子供の送迎ですごく毎日忙しいのよと。子供の送迎があるから車は絶対不可欠なんですというふうに言われたとすると、もし近所の人と共同で 1 週間おきに送迎をすれば、あなたの自由時間ができますよと提案する。決して、車を減らしなさいとか、そういうのはあまり言わないで、自由時間ができますよということ言うのです。そういう意味で、先ほどおっしゃっていたみたいに、成人病予防にききますよですとか、あと、私だとダイエットにききますよと言われたら、ぴくっと動きますし、そういうことを探すのは非常に重要だと思います。環境だけで

は弱いというのは、もう多分皆さん感じられていると思うので、やっぱりプラスアルファのものが必要だと思います。

それで、ライフスタイル、ビジネススタイルのイメージ戦略というのが資料3の2ページ目にあるんですけども、こういうのを日本の企業も世界的な企業もみんなそうですけど、すごく上手にイメージ戦略というのをこれまでされてきたと思うんです。もちろん、国の施策はもうマーケティングオンリーでは絶対語ってはいけないものだと思うんですけども、そういうマーケティングで対象者を絞って、この年齢層、あるいはこういう人には、あるいはこういう女性にはとか、ターゲットを絞ってマーケティングのやり方をちょっと参考にさせてもらおうとか、そういうのも非常に重要なんじゃないかなと思います。

以上です。

○部会長 事務局からいかがでしょうか。

○地球環境対策室長 まず最初の点であります、実は公共交通機関の利用促進の推算というのは、実は理想論としてはすべての路線で、例えばある路線ができればこれだけ増えて、そのかわりこれだけ減ってというような分析をするのが最も緻密なやり方なんだと思うんですが、これ、ちょっと全国でやる関係で、利用率をどれだけ上げるかと。そのために新線の整備であるとか、既存の利用促進であるとかという、かなりマスの計算でやっているということがあるものですから、残念ながらそういう個々の路線というものをベースとしたメッシュにまではなっていないというのが事実としてございます。

ただ、一方で、じゃ、どれだけ効果があるのかということをしちゃんと把握をして、なるべくその実態にきちんと近づけていかなければいけないという別の問題があるものですから、これについてはいろいろ例としてESTなどにも触れさせていただいたんですが、三郷市であるとか、それぞれ例えば新しい線ができたときに、それを核として公共交通機関の利用の促進などを図ったような地域があるものですから、こういうところの実態などをきちんと踏まえて、やや長期的な課題になってしまうかもしれませんが、そういう努力はしていかないといけないかなと、こういうふう考えております。

○鉄道企画室長 鉄道局でございますけれども、補足させていただきます。鉄道新線の場合、先ほどのつくばエクスプレスの例がございました。このつくばエクスプレスができることによって、新しくお乗りになるお客様がすべて自動車から転移したというのは、当然これは無理なわけございまして、計算上の一つの前提でございますけれども、私ども計算するに当たっては、既存の全輸送の中で自動車に乗っていた方のシェアから案分しま

して、その分だけ増えたという形にしております。ですから、鉄道から鉄道に移ったというのは、一応織り込み済みで、純増部分には入っていないという計算になっております。

○部会長　ほかにございますでしょうか。

○○先生、いかがでしょうか。

○委員　ご指名いただきましてありがとうございます。今後、国際的なこういう問題のIPCCの基準ですか、どのくらい厳しくなるか、私、よくわからないんですけども、かなり厳しくなるようだと、長期的には非常にドラスチックな厳しい施策・対策をやらざるを得ないのではないかと思います。しかし、短期的と言ったほうがよろしいのかもしれませんが、2010年を中心にした対策・施策であれば、現状を踏まえて、また、現在取り得るいろいろな手段を含めて、この資料3の方向性の案はよくおまとめになったと評価しております。

以上です。

○部会長　どうもありがとうございました。

ほかにご意見ございますでしょうか。どうぞ。

○委員　今の○○先生のご意見と少し同じような意見なんですけど、この資料3で、今後の方向性ということでいろいろ施策を挙げられて、一々ごもつともで、非常にいいと思うんですけど、他面から見ると、できるところからやっていく、有効なところから重点的にやっていくと。それをかき集めてCO₂を幾らか減らすみたいなの、そういうことになっていると思うんですけど、現実の対策としては、それはそれで仕方ないというか、走りながら考えなくてはいけないという環境問題の難しさだと思うんですけど。

一方で、ここにも書かれていますけど、2ページ目の(3)のところ、例えば今後の大幅なCO₂排出削減を図るためには、長期的な視点で技術開発を行うことが必要とか、そういうことを書かれているんですけど、私も同意見で、このまま現状の技術の改善、改善で、ほんとうに持続的な社会システム、交通システムになるかという、私はちょっと疑問だと思うんです。やはりどこかで画期的な何か転換といいますか、そういうものがないと、最終目標である持続的な社会システムみたいなことには、私はならないんじゃないかと思うので、そういう長期的な視点で考える場というものを、忙しいと長期的なことを考える暇がないというか、それは後回しになってしまうので、そのところで強制的に、長期的な視点でそういうことを考える場というものを意識的につくっていただいて、定期的に意見交換をし合うなり、そういうことをやっていくことが私は重要だと思います。

○部会長　　ごぞいますでしょうか。

○環境・海洋課長　　まさに今、ポスト議定書の議論が随分とEUとか行われていますし、それに対応してアメリカあたりが拒否反応を示したりとか、中国がなかなかうまく行かないとかいう話がありますが、いずれにしても2050年ぐらいでは、プライマリーバランスをゼロにするような議論だって、今、行ってきておりますので、長期的なそういった技術開発、画期的なものというのが必要だと思いますし、そういう意味では、今、いわゆる21世紀の環境立国戦略というのが官邸主導でやっておりますけれども、そういう中で取り上げていくべきものではないかなと思いますし、国土交通省の技術だけではなくて、総合力でやっぱりやっていく必要があるなというふうに感じておりますし、その旨もちょっと踏まえてまとめさせていただきたいと思います。

○部会長　　どうぞ。

○委員　　すみません、何度も。新しい方向性の中に航空機関係があんまりないように思うんですが、航空機を使った貨物輸送も、統計は持っていませんけれども、結構増えているというようなことも聞いておりますので、何らかの施策が必要ではないのかなと思います。別に敵視するという意味ではなくて。前々回だったか、ヒアリングをしたときに、例えば飛行距離に応じた排出炭酸ガス量に対する寄附的な制度、結構国際的にはあるわけです。カーボンオフセットの寄附をすとか、国際会議に行くとか何ドル寄附するというようなのが結構あるので、やはりそういった制度的なことも何らか検討、これは航空会社がやることかもしれませんが、そういったことも、ぜひ航空機関係でも何らか検討する必要があるのではないかなというふうに感じました。

○部会長　　航空局の方がお見えで。

○航空企画調査室専門官　　今ご指摘ございましたカーボンオフセットの件でございますけれども、既にたしか私、聞いているところでは、イギリスのBAだとかオーストラリアのほうでも始めようとされているというのがありまして、この辺の環境の基準につきましても、航空の世界で国連の専門機関でございます国際民間航空機関、ICAOのほうで議論がございまして、カーボンオフセットということで、各国の取り組みでありますとか、どういうことが有効だということの情報を共有しつつ、推進していきましょうというような形で検討が今後進められていくと思いますので、そういった動向を見ながら検討してまいりたいと思っております。

○部会長　　ほかにございますでしょうか。

じゃ、ちょっと私から幾つかお伺いします。まず、別に国土交通省に限らず、どの省もCO₂の排出量云々という統計をとるときに、年度になっていますね、会計年度になっていますね。そして、京都議定書にはいわゆるカレンダーイヤーといいますか、暦年ということになっているわけですが、日本は、要するに古来といいますか、昔から統計は会計年度でとることになっているからということで、日本だけは特例で年度でということにすることを、国連の気候変動枠組み条約の事務局にちゃんと申し出て、了解を得ているのかどうかということ。あるいは、年度の数字を年に再度計算し直すというような予定なり計画はあるのかどうかということが1点。

それから2つ目は、この資料2-2の1の(1)というのを例にとって、この予測の仕方というのを見てみますと、これはエコドライブ関連機器の普及台数ですが、このブルーのほうの線、ブルーのほうの裏を見ますと、過去の趨勢というのが、いわゆる指数関数的に伸びてきて、普通ロジスティック曲線といたしまして、しばらく行くとどこかに変曲点があって、どこかでサチると、飽和するというような、何事につけ、そういうケースが多いわけです。ですからこれも、そろそろ3.7から7.4と来て、そろそろその変曲点が間近じゃないかと。そして今度、むしろこういう逆の曲線になるわけですね。そういうふうに予測するとすれば、この16.0というのは、ちょっと過大じゃないかなという感じがいたします。

それから、その次に、同じ資料の15ページですが、テレワークに関してですけど、これは総務省の数字で、国土交通省には関係ないのかもしれませんが、過去を見ますと、2002年から2005年までに408万人から674万人に増えているわけですね。これが、あと5年間で倍近く、あるいは倍まで増えるということは、それはちょっと、どんな人がどういうふうにしてテレワークをするのかという具体的なイメージがあまりわいてこないんですね。ですから、この辺は、総務省の資料によるというだけでは何ですけど、もし何かご存じであれば教えていただきたい。

それから、同じ資料の19ページで、トラックの輸送の効率化というのが、いずれにせよ、削減見込み量が1,069万トンですから、全体の運輸部門の排出量は2億何千万トンですね。ですから、これはかなりの率になっているわけですね。ところがその前提条件を見ると、営自率が3%向上と、84%から87%に向上すると。それから、積載効率が42.8%から44.6%か、そのぐらいまで非常に謙虚な見積もりなんですね。これは営自率の転換なんていうのは84からもっと増えたって不思議じゃない、あるいは増やすよ

うな方向へ、それこそさっきのインセンティブじゃないですけど、インセンティブを仕掛けて、あるいは報償でもいいですし、何でもいいですけども、これをもっと高めれば、仮に営自率を6%向上して、積載効率を4%向上させれば、おそらくこれは2,000万トン近くになるというようなことで、これは、だからまだまだ向上の余地があるというふうに見受けられるんですけども、いかがでしょうか。

それから、今後の方向性の中の5ページのところにジャストインタイム輸送の要請というのがございますね。これは、今から10数年前からトヨタの看板方式との関連でいろいろ問題にされていることでありまして、例えば午後2時半にこれこれの部品を何個納入せよという命令が、要するにトヨタ自動車から部品メーカーに達せられるわけです。そうすると午後2時半に、要するに工場の門前にトラックが列をなすというんですね。それで、2時25分になったら、さっと工場の敷地内に入り込んでというようなことで、非常に非効率なことをやっているということがどこかで指摘されておりましたけれども、やはりこういうことも、かつて私はそれをどこかで読んだのを思い出して、そういう慣行にはメスを入れると。しかし、ジャストインタイムというのが、実はトヨタの非常に効率性のあかしのようなものだ。その辺のトレードオフのようなものについてどうお考えなのか。トレードオフ、それは答えようのない問題かもしれませんが。

それから、6ページのところにカーシェアリングのようなことがございますけど、いつだったか、ちょっと忘れたんですけど、私がソウルにたまたま行ったときに、例えばきょうは8日ですよ。そうすると8日ならば、ナンバープレートの一番最後の数字が8の車は、きょうは走っちゃいけないというようなことをやっていたんです。それは、一種社会実験的に、要するにある期間を限ってそういうことがなされていたわけですけども、私は、仮にそういうことを日本でやるとなったら、大変なことになると思うんです。明らかに走る車は1割減るわけです。そして、まさに近所の人にらせてもらって通勤するというようなことで、まさしくカーシェアリングをいわば義務づけるような格好になるわけですけど、日本だと31日があるから、末尾が1の車は損じゃないかとか、必ずそんなふうな話が出てきて、収集がつかなくなると思いますし、例えばそんなことは日本では非常に難しいと思うんですが、なぜ韓国で、とりあえず有期限とはいえ、そういうふうな施策を人々が受け入れたのかというのを、これは非常に不思議に思って、もしそういうことについて何か情報をお持ちだったら、教えていただきたいと思います。

以上です。

○地球環境対策室長　　まず、1点目のカレンダーイヤーなのか年度なのかということについては、ある意味、我々いつも年度というのを、ご指摘のとおり、頭に置いてやっています、日本については年度ということで、基本的には算定というものをすべて政府内でやっておりますので、そこはもう一度確認をさせていただきたいと思うんですが、基本的にはその算定というのは各国に任されているという理解でいるんですけども。それがどういう形で担保されているかということについては、改めて確認をさせていただきたいと思います。

それから、同じくちょっと持ち帰りということになってしまうんですが、テレワークのことについては、ある意味、ちょっとそのままもらったような形になっているものですから、そのところ、ちょっとわかる範囲にはなりますけれども、確認をさせていただきたいというふうに思います。

それから、最後のカーシェアリングについてなんですが、実はこれ、横文字を使うことで、ちょっと我々のほうでも説明不足だったんですが、ここで申し上げているカーシェアリングというのは、例えばマンションの地下駐車場などに車を何台か置いておいて、それをマンションの中の人を使うであるとか、あるいは駅前に置いてあるものを複数の人が使うという形のものでありまして、一方で、確かにカーシェアリングという用語で、隣の人に、例えば乗せていってもらおうというものも、そういうふうに言うこともありますし、あるいは区別してカープーリングなんていう言い方、カープールなんていう言い方をすることもあるんですけども。ここで申し上げているのは、最初に申し上げた方のカーシェアリングということでありまして、ちょっとこのところも、表記のところ、改めて気をつけたいなというふうに思っております。

韓国については、明確なデータを持っているわけではないんですが、私の個人的な知識から言うと、かなり短期の間で経済成長に合うような形で、ある短期にもものすごく渋滞が進んだということがあって、その都市交通をどういう形にするかという議論がかなりのつびきならないような状態になっていたというようなことは、どうもあるようでございます。

それから、あとちょっと、自動車の件について。

○環境課長　　自動車分野で二、三、見込みについてご指摘いただきましたが、例えば1ページ目にありますGPSとか、ここら辺はまだまだ絶対値というか普及率が、目標値ですら16%ということで、低いところにあるものですから、この辺までは伸びていけないかなと思っております。ただ、逆に営自率の転換という観点でいいますと、これ

は事業を担当している部署の人間などと話しますと、どうしても白ナンバーで運んだほうが便利な貨物というのが一定量はやっぱり世の中あるんだろうなと。ですから、感覚としてでございますが、この辺がいわゆる飽和点に近づいているんじゃないかなというような感触を持っております。

○部会長　　どうもありがとうございました。

何かほかに。

○政策調整官　　ご指摘のジャストインタイム輸送の話というか、商慣行にメスを入れようという話ですけれども、なかなか難しいんですが、「過度な」ところは書いてあって、物流の効率性と、それから環境、ただ、非常にそれを効率性に任せていては、かえって環境に障害が出ている。だから、そういった意味で、例えば1日に何度もほんとうに輸送する必要があるのかとか、何時何分までに、私ども、メーカーだけじゃなくて、例えばコンビニでも、いろいろ行われている部分もあるんですが、そういった慣行にメスを、商慣行の部分になっていますので、そこにやはりメスを入れていくようなことをしていかなければいけないんじゃないかなと、そういう勉強もしていきたいなと、対策を練っていききたいなという趣旨でございます。

○環境・海洋課長　　今の関連なんですけれども、ライフスタイルの業種の変更の中で、一つの議論として出てきていますのは、コンビニエンスストアの夜中閉めたらどうかと。実際、閉めても電気代ぐらいしか変わらないみたいなことを言われる方もいらっしゃるんですけれども、それで、実際にどの程度影響が出るのかなと。一つの例として、セブンイレブンなどに聞きますと、昔は導入されたころは、配達先というか、ものをつくっているところというか、売るところからすべて来ていたから、1日70台ぐらい1店舗について車が来たんですけれども、そのうち共同配送という効率化がどんどん進んで、今、一たん地域の配送センターに集められて、店舗ごとに仕分けされてきますので、1日9回ぐらいになっています。そういう慣行がもっと進めば、そうすると夜中に閉めても1回ぐらいの配送がだめになるぐらいの影響だって、逆になってしまうんですけれども、そういう効率的な輸送というものがもっと進むということも考えられるのかなと思っております。

○部会長　　ほかに何かご意見。

どうぞ。

○委員　　先ほど佐和部会長がおっしゃっていた、ソウルのナンバープレート制についてなんですけれども、私が知っている範囲では、たしか、すごく重要な橋のかけかえあるい

は補修があったことと、あと、ソウルオリンピックがあつて、その周りの人の危機感も
のすごく高かったと。そういうときに、ナンバープレート制を入れて、ちょっとうまく行
ったので、じゃ、できるんじゃないかということで、ちょっと続いたような話を伺いまし
た。

すみません、補足です。

○部会長 どうもありがとうございました。

さっき、〇〇委員のおっしゃったことに関連するわけですが、要するにポスト京
都議定書がどうなるかということについて、ちょっと私の思うところを申し上げます、ま
ずEUが2020年に90年比20%削減するということを言っています。これは、京都
会議の前に2010年に15%削減するということを義務づけるべきであるということ
を言ったわけです。それが、97年12月が、最初の2週間で京都会議だったわけですが
、11月の初めにクリントン大統領が、アメリカはゼロ%ということを行ったわけ
ですね。しかし、それもちやんとEUとアメリカとの間での事前のいろいろな話し合いがあ
つて、真ん中に落とそうということで、結果的に日本が6、アメリカが7、ヨーロッパが
8と。今回、まず20%でアドバルーンを上げた。そしてしかも2020年というふう
に言っているということは、第1コミットメントピリオドは12年で終わると。そうす
ると13年から17年が第2コミットメントピリオド、約束期間になるのではないかと
いうふうに言われていたわけですが、どうも2020年を挟む前後5年間というような
格好になるのではないかと、僕自身は推察します。そして、20%とEUが言
ったのに対して、そのうちアメリカのほうは仮に参加するとして、そして事前
にいろいろと日本は蚊帳の外に置いて、そして折衝を始めたとして、おそらく真ん中の先進国
全体で10%削減するというようなところで落ちつくんじゃないかというふう
に思うんです。そして、各国で再開すると。

それから、インドや中国のような途上国の参加のインセンティブというのは、やはりキ
ャップアンドトレードという言葉がありますが、要するにキャップをかぶることによつて、
初めて排出権取引市場に参加したり、あるいは今までCDMというふうには呼ばれて
いたものが、共同実施ということになるわけです。そうすると、途上国にとつてみれば、非常
に緩いキャップをかぶるならば、かぶったほうが得だということで、そういう排出権取引
市場に参加し、そして共同実施を行うことができるというのがインセンティブになると思
うんです。そうしますと、実はこれは日本にとつても、ですからもちろん、削減義務などを

課するわけではないわけで、おそらくかなり高いレベルの抑制義務、ですから、その辺がどういう数字で折り合うかということが問題で、向こうがこのぐらい緩いキャップなら大丈夫だというように思えば、かなり参加する可能性は高いと。

そうすると、今、CDMというのは、要するにアネックスワンカントリーといいますが、附属書 I 国全体の排出量に排出する権利、排出権に CDM をやることによって、それを膨らますことになるわけですね。ところが、共同実施の場合は、日本が中国に投資をしたら、その見返りとして排出権を日本に渡すというわけですから、配付された排出権の総量を変えることにならないわけですね。しかも、CDM の場合は、いろいろ面倒な手続があって、最終的には国連の CDM 理事会の承認を得なくちゃいけない。

ところが、共同実施というのは、これはまさに相対取引のようなもので、例えば日本の企業と中国政府ないし中国の企業との話し合いで物事を決めることができるわけです。そして、日本はこれだけの投資をして、これだけの CO₂ の排出削減をした。じゃ、そのいわば対価として、これだけの排出権を日本に渡しましょうということで、非常に手続が簡素化するわけですね。そういう意味で、例えば日本がかなり高い削減率を仮に課せられたとしても、今度はジョイントインプレメンテーション、J I というのをどんどん積極的に行うことによって、そして世界全体の排出量削減にコントリビュート、寄与することができるというふうに思います。

ほかに何か。そろそろ時間なんですが。

どうぞ。

○委員 技術政策について、私見も交えて、少しコメントを述べさせていただきます。長期的な視野で技術開発をして、未来に低炭素型の交通体系が実現すれば、できるように努力するわけですが、実はそうした技術開発の成果が大きければ大きいほど、それまでの CO₂ 削減のための個々の削減努力の積み重ねがむだになるかもしれないという不確実性が付きまといまいます。IPCC などの議論でもそうでしたが、もう少し革新的な技術が開発されるまで新しい設備やシステムの導入を先延ばししようといった議論も当然、合理的な選択の一つとして考えられるわけです。でも、それでも今やることによるリグレットを避けるために、つまりノーリグレット政策として、CO₂ 削減以外のコベネフィットを含む総合的な視点で技術政策を評価すれば、もっと多様なベネフィットがあるということインセンティブとして与えれば、ノーリグレットの技術開発があり得るわけです。これは基本的に長期の技術開発への期待感と、現在やるべき技術改善へのモチベーションを維持

することとの整合性をとるための一つの考え方だと理解しております。I P C C第3次報告書のL Aとして作業に参加したなかで得た重要な考え方と思います。いまなおその考え方は有効ですし、依然として長期に向けてのイノベーションに対する期待を持つべきだし、それに資源を投入していかなきゃならないと思います。

そういう意味では、もし長期の展望で、この最後のところの視座を出すのであれば、そういう今やるべきことと、それから長期の技術開発の間の役割分担というか、整合性をとるためのものの考え方がどこかにあれば、もうちょっと見えてくるかなというふうに思いました。

○部会長 特にお答えは。

○環境・海洋課長 全くおっしゃるとおりだと思いますので、それも踏まえまして。結局、環境で前面に出していくには限界があるわけです。そこはもう削減するためといっても、なかなか人によってとらえ方が違いますし、そういう意味では、今言ったようにライフスタイル、楽しくという話もありましたけれども、そういう公共交通政策、いろいろな施策の表裏一体で環境政策を進めていくということを踏まえながら、短期的にはインセンティブを付与するしかないかなと思っていますし、長期的にはもちろん長期的な視野で、抜本的なCO₂削減に向けて、どういったものが必要かということで整理させていただきたいと思います。

○部会長 それでは時間、あと余すところ1分となりましたので、本日の議事はこれで終了ということにさせていただきたいと思います。

最後に、事務局から連絡事項があるとのことですので。

○地球環境対策室長 最後の参考資料1のところ、今後の予定を書かせていただきました。次回は6月25日火曜日、13時から15時で、場所は改めてご連絡を申し上げますが、ご予定をお願いしたいと思います。

それで、お願いということで真ん中に書かせていただいたんですが、本日の議論、中間取りまとめに向けての重要なものであるということと、内容がかなり大部になりますので、本日、この場でご発言に、例えば漏れがあったと、追加で何かこうすべきというようなことが、もしありましたら、こちらの連絡先のほうまでご連絡をいただければと。ちょっと準備の都合上、1週間以内ということで、5月15日の火曜日までにご連絡をいただければ幸いに存じます。

また、本日も議論いただきました内容につきましては、いつものとおり、各委員に議事

録を送付させていただいて、ご確認をいただいた上で公開をさせていただきたいと思えます。その上で、本日の資料については、速やかに国土交通省のホームページに掲載したいと考えております。

以上です。

○部会長 宮澤さんが、今、6月25日火曜日とおっしゃったようですが、月曜日だそうですので。

○地球環境対策室長 火曜日は本日でございまして、月曜日の間違いでございまして。大変失礼いたしました。

○部会長 それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —