

平成17年9月5日（月）

於・国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会交通体系分科会
第7回環境部会速記録

国土交通省

○地球環境対策室長 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。

委員の皆様方にはお忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。事務局を務めさせていただきます、総合政策局環境・海洋課の寺田と申します。どうぞよろしく願いいたします。それではまず、お手元の資料の確認をお願いいたします。

資料一覧という紙の下に、配席図、各委員の名簿、議事次第、その下にさらに資料1から資料2-1、2-2、2-3、2-4、そして最後に資料3といった形で資料を配付させていただいております。欠けている資料がございましたら、お知らせください。

よろしゅうございますでしょうか。

では、続けさせていただきます。本日は、この3月に行われました交通政策審議会委員の改選後の初めての環境部会ですので、新任の委員の方の御紹介をさせていただきたいと思っております。

まず初めに、谷野作太郎委員でございます。

○委員 よろしく願いいたします。

○地球環境対策室長 ありがとうございます。

もう一方、新たに和気洋子委員が環境部会委員として選任されておりますが、本日は御都合により御欠席となっております。

それから環境部会長につきましては、皆様方に御書面にてお諮りして、佐和隆光委員が部会長として選任されております。

また、部会長より、杉山雅洋委員が部会長代理として指名されております。

以上、改めて御報告いたします。それではまず初めに、部会長よりごあいさつをいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○部会長 マイクの関係で、座ったままごあいさつさせていただきます。

今年の4月28日に京都議定書目標達成計画が閣議決定されまして、いよいよ2008年から2012年にかけての第1コミットメントピリオドの、温室効果ガスの平均排出量を、1990年比6%削減を義務づけられたことが明確になったわけでありまして。

そしてその目標を達成するための計画が政府部内で策定され、そして二酸化炭素に関しましては、ほぼ1990年の水準を維持すればいいと。その他に京都メカニズムを使うとか、あるいは代替フロンガスの削減等々、他の温室効果ガスの削減によって、その不足を補

おうというわけでありませう。

とは言いながら、今現在、二酸化炭素の排出量が 1990 年比で 8 ないし 9 % ほど増加しているということで、この 8 % ないし 9 % 分をとにかくゼロまで持っていかなければいけないというわけですから、それに要する努力は並大抵のものではないことは明らかだと思います。

ところで、よくこういう議論をするときには、産業部門、運輸部門、そして民生部門というふうに言うわけですが、運輸部門の CO₂ 排出量は総排出量の約 20% を占める。しかも、私は運輸部門の排出削減が最も痛みを伴わない、そしてまた最も費用対効果において望ましい対策であると思っております。

そういう意味で、この交通政策審議会環境部会におきましても、運輸部門の CO₂ 排出量削減をいかにしてかなえるか。その目標を上回るほどを達成するにはどうすればいいかということ、議論してまいりたいと思っております。どうぞ委員の皆様方、よろしくお願い申し上げます。

○地球環境対策室長 ありがとうございます。

ここで議事に入ります前に、定足数について報告をさせていただきたいと思っております。

本日は現時点におきまして、8 名の委員に御出席をいただいておりますので、交通政策審議会令第 8 条に定められた定足数を満たしておりますことを御報告させていただきます。それでは、これ以降の進行は部会長にお願いしたいと存じます。

○部会長 それでは議事に先立ちまして、交通政策審議会交通体系分科会環境部会を開催するに当たりまして、総合政策局次長からごあいさつをいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○総合政策局次長 本日は、大変御忙しいところ環境部会に御出席を賜りまして、委員の皆様方には本当にありがとうございます。

今、部会長おっしゃいましたように、運輸部門における地球温暖化対策は京都議定書の目標達成に対しまして、非常に大きな役割を果たすことが期待されているだろうと私達も認識をしております。2010 年度におきましては、二酸化炭素排出量を約 2 億 5000 万トンに抑制することが目標になっているわけございまして、いわゆる単体対策だけでは相当難しい。いわゆる横断的対策、総合対策、すべてのものを総動員いたしまして、何とかこれを実現していきたいと考えているわけございませう。

特に、横断的施策ということで、今いろいろなことを考えて適用しております。例えば

省エネルギー法の輸送事業者への適用の問題、あるいはグリーン物流パートナーシップ会議を通じました、いわゆる物流事業者と荷主さんの共同という問題、さらには物流総合効率化法によります輸配送の効率化の問題、また企業が通勤等において公共交通を使っただけマイカーからの抑制ということを含めました、ありとあらゆる手段を講じたいということで、いろいろ案を考えているわけでございます。

これらも平成15年9月から平成17年4月まで、6回にわたりまして御審議を賜りましたこの会議の提言を受けて、策定をさせていただいたものでございます。当然、これをこのたび京都議定書の目標達成計画に盛り込みましたことによりまして、これをさらにどうやって実現していくかということが大きな課題になるわけでございますが、まずこういう大きな対策を盛り込みましたことにつきまして、部会長、部会長代理を初めといたしまして、審議をしていただきました委員の皆様方には、改めて厚く御礼を申し上げたいと考えております。

本日の部会でございますが、いわゆる横断的施策についての現在までの進捗状況を御報告させていただきたいと思っております。どういうふうに進んでいくかということもいろいろあるわけでございますし、今回の問題は環境部会におきまして、産業界、地域、NPOとの連携が非常に大事だということの御指摘を踏まえて生まれてきたものであるわけでございます。これらの進捗状況につきまして御報告をさせていただきますとともに、委員の皆様方からは忌憚のない御意見を賜ればと感じております。

また、京都議定書の目標達成計画は、先ほど部会長のお話にもございました、いわゆる見直しのプロセスは非常に大事なプロセスとして位置づけられております。2007年度に第1約束期間が始まる前年に見直しをすることが決まっておるわけでございまして、それを2008年度からさらに必要な対策、施策を講じることが決まっているわけでございます。

国土交通省、これに向かって全力を挙げて頑張っていきたいと考えております。そのために、適時適切な見直し、そのためには必要な評価が大事なわけでございまして、これにつきましても今後とも御支援を賜りますようお願い申し上げます、私からのあいさつといたします。どうぞよろしくお願いをいたします。

○部会長 どうもありがとうございました。それでは、これより議事に入りたいと思いません。

最初の議題であります「省エネルギー法の判断基準」につきまして、事務局より御説明をよろしくお願ひいたします。

○環境・海洋課長 環境・海洋課長でございます。資料1に基づいて御説明申し上げます。

まず、最初の1枚でございますが、省エネ法の今回の改正（運輸分野）の概要でございます。改正のポイントは3つございます。一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者在省エネ計画の作成、及びエネルギー消費量の定期報告を義務づける。

2つ目が、今回一定規模以上の貨物輸送を発注する荷主さんにも、モーダルシフトですとか営自転換の促進の観点から、貨物の発注にかかります省エネ計画の作成、エネルギー消費量等の報告の義務づけを行います。

3点目としまして、旅客の自動車対策でございます。企業に自家用自動車対策、例えば自家用車の通勤ですとか業務用自動車、それからスーパー等の大型小売店の買い物客といった、自家用車で通勤をなさったり買物をされる方々に対しまして、公共交通機関の利用推進を、その原因者である企業に対して努力義務を課する。これが今回の省エネ法に関する改正のポイントでございます。

次に概要でございますが、先ほど申し上げました輸送事業者、それから荷主それぞれについて、これは経産省と国土交通省の共同告示で判断基準をつくります。その中で、例えば輸送事業者さんは貨物、旅客別に輸送機関別にそれぞれ特性がございますので、それぞれの貨客別、輸送機関別に省エネ目標、それから具体的な省エネ措置。その中から輸送事業者さんら、みずからの事業に合ったものを選んでいただくわけですが、そういった省エネ措置を判断基準に書き込みたいと思っています。例えば、低公害車の導入、エコドライブの推進、貨物の積載効率の向上、空輸送の縮減等です。

同じように、荷主さんの判断基準につきましても、省エネ目標、省エネ措置、これは先ほど申し上げたようなモーダルシフト、営自転換。それから、荷主さん同士の共同発注といったものを、判断基準として定めたいと思っています。

そういった判断基準をもとに、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者、この基準は政令で定めることになっています。

それから、同じように一定規模以上の貨物輸送を発送する荷主さんを、政令で定めまず一定規模以上の事業者さんにつきまして、省エネ計画を作成していただきます。先ほどの判断基準に基づいて、また具体的な省エネの措置、判断基準に書かれているものをもとに、各事業者さんのそれぞれの特性を踏まえて、省エネ計画を策定していただきます。

それを国土交通大臣、それから経済産業大臣に提出していただきまして、それをもとに実際のエネルギー使用量、基本的には省エネ法は原単位規制になっておりますので、総量

ではなくて原単位規制のエネルギー使用量、それから具体的な省エネ措置の取り組み状況について、毎年御報告いただきます。

下に※で書いてありますが、省エネの取り組みが著しく遅れている場合に、勧告、命令、罰則といった規制がかかるという内容になっております。

次のページでございますが、省エネ法改正に関するこれまでの経緯と今後のスケジュールでございます。7月に衆議院の可決をいただきまして、8月に参議院の可決成立、8月10日に公布されました。

本日、判断基準等を、この交通政策審議会環境部会の委員の皆様の御意見をちょうだいいたしまして、さらに検討を加え、できました案につきまして、パブリックコメントにかけたいと思っております。

先ほど申し上げた、一定規模以上の裾切り基準の政令、省エネ計画定期報告の様式を定めます省令、それから告示いたします判断基準の3種類について、パブリックコメントをかけたいと思います。

そのパブリックコメントの結果をいただきまして、最終的に政令の公布、省令、判断基準の公布を行いたいと思っております。

実施時期は来年の平成18年4月1日から、先ほどの一定規模以上の政令に定めます対象の事業者さん、この政令をごらんいただきまして、御自身が対象であるという輸送事業者さんから、その旨の届け出をいただきます。それをもとに、この基準に該当しているかどうかを確認の上……、これは一定規模以上の輸送事業者を特定輸送事業者と法律で定めておりますが、特定輸送事業者の指定を来年4月以降に行います。

それをもとに1年間、実際に使いますエネルギーの量等の実績をしっかり把握して、先ほど申し上げた省エネ計画、定期報告の準備をする必要がありますので、1年間その準備期間を置きまして、再来年の平成19年4月から、中長期計画になりますが法律上の省エネ計画、それから定期報告を、毎年御提出いただくというスケジュールになっております。

次のページでございますが、これは先ほど申し上げた政令事項でございます。この省エネ計画の作成、それから定期報告の対象になります一定規模以上の輸送事業者の裾切り基準（案）でございます。

基本的にはエネルギーの使用量ですが、現時点では必ずしも各輸送事業者さんが、そのエネルギー使用量を把握しているとは限りませんので、非常に明確な指標でありますとともに、エネルギー使用量と強い相関関係があります輸送能力によって、裾切り基準を定め

たいと思っております。

鉄道につきましては車両数、自動車は台数。ただ、海運は隻数ですと非常に船腹量に大きな差がありますので、全体のエネルギーの使用量との相関関係から総船腹量。航空につきましては、総最大離陸重量を基準として定めたいと思っております。

基本的には、現在省エネ法で工場、事業場の裾切り基準の考え方が、全体のエネルギー使用量の半分以上カバーできる。実効性ということから、半分以上カバーできる基準を設定いたしております。基本的には、輸送能力の半分以上カバーできるような基準を設定いたしたいと思っております。

しかしながら自動車につきましては、中小企業者が非常に多いという現状を踏まえまして、工場、事業場が年間 3000 キロリットルのエネルギー使用量を裾切り基準としていることを踏まえまして、これと同程度のエネルギーの使用量があると推定されます事業者についての指定基準といたしたいと思っております。

具体的には、鉄道につきましては貨物が 300 両、旅客は 300 両。自動車につきましては、貨物が 200 台、バスが 200 台、タクシーが 350 台。海運が、総船腹量が 2 万総トン、旅客も 2 万総トン。航空は総最大離陸重量、まだちょっと調整に時間をとっておりまして、もうじき数字を出したいと思っております。

航空につきましては現実の運用が、同じ機材を国内、国際両方に使っているケースがあるといった複雑な事情がございます。基本的に京都議定書を踏まえたこの省エネの改正は国内輸送を対象にしておりますので、今その精査を行っております。先ほど申し上げましたように、全体の航空の輸送能力の半分以上をカバーできるような基準の調査を終えましたら、設定させていただきたいと思っております。

次のページでございますが、先ほどの輸送事業者の判断基準でございます。判断基準につきましては、省エネ法におきまして、輸送事業者が自社の輸送実態等を踏まえて、省エネに取り組む際の判断基準を告示することになっております。これは貨物輸送、旅客輸送それぞれ特性がありますので、具体的な内容、貨物と旅客の別に定めまして、告示をすることとなっております。

具体的には、貨物輸送は法律上 4 点書いております。1 点目が、エネルギーの消費量との対比における性能がすぐれている輸送用機械器具の使用。2 点目が、輸送用機械器具のエネルギーの使用の合理化に資する運転、または操縦。3 点目が、輸送能力の高い輸送用機械器具の使用。4 点目が、輸送用機械器具の輸送能力の効率的な活用の 4 点となっております。

ります。

旅客は3点でございます。最初の2点は同じでございます。3つ目が、旅客を乗せないで走行し、または航行する距離の縮減といった項目について、具体的な取り組み内容を定めることになっております。

主な記載内容でございますが、まず、先ほどございました省エネの目標でございます。これは現在の省エネ法の工場、事業場の基準と同じ考えで、エネルギー原単位を輸送事業者ごとに中長期的に見て、年平均1%以上を低減させることを目標としたいと思っております。

2番目が、輸送事業者が省エネへの取り組みを示す省エネ指針を、それぞれ事業者ごとに策定していただいて、省エネの取り組み体制を整備していただくこと。

3点目として、具体的に取り組む事項として、主なものをこの判断基準で記載させていただきたいと思っております。

全モード共通のものとしまして、荷主や他の輸送事業者との連携強化。

鉄道については、省エネ型車両の導入。冷暖房効率の向上。大型コンテナが搭載可能な貨車の導入。列車編成の工夫による需給状況に適した輸送能力の確保。回送列車の走行距離の縮減。

自動車につきましては、低燃費車両の導入。運転者指導、デジタコの導入等によるエコドライブの推進。トラックの大型化、トレーラー化。共同輸送の実施等による積載率向上、帰り荷の確保。高度GPS-AVMシステムの導入等による空車走行の削減。

船舶は、低燃費船舶の導入。経済速力航行の実施等の船舶の省エネ運航の実施。冷暖房効率の向上。船舶の大型化。共同輸配送の実施等による積載率向上。

最後に航空でございますが、燃料効率にすぐれた航空機の導入。飛行方法、地上運用の改善。輸送機材の最適化。回送運航距離の縮減。訓練、審査のシミュレーション化でございます。

今後のスケジュールは先ほど申し上げました、荷主の判断基準と同時に、パブリックコメントを実施したいと思っております。

ちなみに、エネルギー消費原単位を算出するための数式は、貨物輸送はエネルギー使用量を輸送トンキロで割ったもの。旅客輸送は輸送キロ（車両走行キロ）で割ったもの。航空輸送は利用可能トンキロで割ったものとしております。

航空は旅客と貨物が国内の場合はほとんど一緒ですので、特別の章を設けております。

次の資料が、今簡単に申し上げました貨物輸送事業者の判断基準でございますが、具体的に現在検討中の素案がございます。これはちょっと詳しくなりますが、後でござらんいただければ、先ほど申し上げたものを詳しく書かせていただいております。

それぞれ先ほどありましたように、いわゆる具体的な事項、1の判断基準にあります事項ごとに、具体的な取り組み内容を整理させていただいております。

同じくその資料の途中から、ページを打っていませんが、旅客輸送につきましても同じような判断基準を、現在検討中の具体的な素案を書かせていただいております。

最後ですが、参考が2つございます。裾切り基準については荷主さん、それから最後の荷主さんの判断の基準骨子でございます。

これは経済産業省の方で御検討いただいております、荷主さんの裾切り基準についてはここをござらんいただきたいと思いますが、年間総輸送量の過半をとらえられる数値として3000万トンキロ。先ほどの輸送事業者と同じような考え方でございます。

それから最後の、荷主さんの判断基準の骨子でございます。これは総合資源エネルギー調査会の荷主判断基準小委員会で御審議をいただいて、経済産業省の方で今、御検討いただいております。これも参考までにつけさせていただいております。

以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

○部会長 どうもありがとうございました。

それではただいまの御説明につきまして、委員の皆様方から御質問あるいは御意見をいただきたいと思っております。どうぞ。

○委員 今御説明いただいた内容は、大体今までの省エネ法の判断基準の考え方と比べて違和感はありませんが、最初のところの裾切り基準ですね。これを台数だけでいくというのは、例えばトラックなどはかなり大きいのと小さいのがあって、また平均輸送距離も大分違ってくるように思います。その辺はご説明にあったように、エネルギーで考えると、トンキロで考えた方が自然なのかなという気もしますが、この辺いかがかということが1つ。

それからもう1つの質問は、これは省エネ法ですからあくまでもエネルギーでいくのだと思いますが、後の方を見るとCNG車とか、そういうCO2削減のも基準に入れておられて、その辺のところはどういうふう理解すればよろしいかという点について御説明いただけますでしょうか。

○環境・海洋課長 まず、裾切り基準でございますけど、これは省内の関係局、それから

関係の業界の団体の皆さんと大分御相談したんですが、現時点で輸送事業者さんがエネルギー使用量を必ずしもまだ把握していないというのが現実あります。

その中で実際に京都議定書の目標年次は 2010 年になっておりまして、もうあんまり時間はございません。

今回、京都議定書が発効して、地球温暖化対策大綱を今回法定計画にしまして、それを 2010 年目標に強力な対策を実行しようということで、この省エネ法の改正がなされたわけです。

あまりゆっくりエネルギーの使用量を把握して、それからとなりますと、実際に特定事業者の人が来年は間に合わなくて再来年になりますし、実際の計画の策定とかさらにずれ込むことになります。

あと、実際にエネルギーの使用量をもとに届け出の申請が出た場合に、我々行政当局の方で、果たしてチェックできるんだろうかというのがあります。私どもとしては、今のエネルギー使用量の把握状況、それから実際に申請をいただいて、それをチェックする場合の明確性を踏まえて、今回非常に相関関係が強い輸送能力ということを選択させていただきました。

2つ目に、CO2 削減についてはおっしゃるとおりでございます。今国会で、省エネ法の改正と同時に、地球温暖化対策推進法の改正が行われております。その中で、これは総量規制になるんですが、事業者さん全体の CO2 の量を毎年環境大臣に報告することになっております。その過程で、基本的に運送事業は一定の係数を掛ければエネルギーの使用量が CO2 の排出量になりますので、そこで省エネ法のスキームを使って、その結果出てきたものを CO2 の量に換算したものを、国土交通大臣経由で環境大臣に報告するというスキームになっております。

今回そういう意味で、京都議定書の目標達成計画による地球温暖化対策として、省エネ法の改正と地球温暖化対策推進法が連携をとるようなスキームにさせていただいております。

○部会長 どうぞ。

○委員 質問ですが、貨物で 200 台で裾切りをした場合に、日本全体で何社ぐらいが対象になるのかという、推定で結構でございます。

それと、可能性についてでございますけども、例えば初年度はこういう数字だけでも、2年目は裾切りのレベルをさらに下げるといいますか、例えば 150 台とか。そういうよう

な政令というのは可能性があるのか、ないのか。可能性だけで、実際にそうすべきだとかそういうことじゃなくて、可能性だけちょっと質問させていただきます。

○環境・海洋課長 まず、トラックでございませうけど、全体で現在5万8535事業者でございます。それで、200台の裾切り基準の対象になりますのが342事業者でございます。事業者の数からいくと0.6%と小さくなりますが、車両の全体の数から言うと全体の25%をカバーする数字になります。

裾切り基準ですが、私ども今回こういう形で、先ほど申し上げましたような輸送能力の過半、ただ自動車については中小企業者が多いということから、事業場、工場並みの3000キロリットルといった基準で考えておきまして、全体でエネルギー消費量に対するカバー率は大体4割ぐらい。先ほど申し上げた工場・事業場が50%強ですね。それから、荷主さんも過半の50%強ということで、輸送事業者さんについては自動車の特殊性から4割という数字になっています。

したがって、とりあえず今回運送事業が初めて加わることもありますので、とりあえずこれでスタートさせていただきたいということでございます。

○部会長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 簡単な質問を2つですけれども、輸送事業者の判断基準（案）についての1枚紙ですが、貨物と旅客に分けて、貨物の場合が4点、旅客の場合が3点。1点目と2点目は共通。

ところが旅客については、旅客を乗せないで走行し、または走行する距離の縮減という、いわゆる空輸送を少なくしていこうと。

貨物については非常に難しいから、あえてここで言う必要はないというように判断されたのか、あるいは何か別の理由があったのか。

といいますのは、共通のところ、「荷主、他の輸送業者との連携強化」というのがうたっておりますので、そこはどのようなことなのかなというのが単純な疑問です。

それからもう1点は、これこそ重箱の隅をつつくようで大変申しわけないんですけども、最初の環境・海洋課長の御説明の1枚紙のところで、荷主の判断基準の2つ目のところで「営自転換」という言葉があります。ところが、参考の2枚紙の方の2ページの(3)では「自営転換」。同じ内容ですけれども、論理からいくと私は「自営転換」じゃないかなと思うんですが、国土交通省の用語として、何か統一するお考えがあるのか。あるいは、

これは一般的に使われているんだからこれでいいんだという御判断なのか、そこをお教えいただければと思います。

○環境・海洋課長 質問は2点がございました。まず、判断基準の貨物と旅客の項目の違いですが、1と2は全く同じでございます。

3と4は、できるだけ輸送能力の大きな機材を使用して、運行回数を減らすというのが貨物の場合にとられます。

貨物はそれでいいんだと思うんですね。ただ、旅客は省エネルギー、CO2削減と比較できないほど大きな課題として、通勤混雑の緩和とか地方の足の確保というのがあります。

それで、例えばロットを大きくしてできるだけ詰め込めばいいのか。そうすると、例えばローカル線、過疎バスなんかはどんどん本数を切るとか、それから通勤輸送のサービス改善をしないで、輸送力を増強しないで、どんどん詰め込めば詰め込むほどいいと。これは貨物と旅客の違いがあります。したがって旅客では、この3と4を入れておりません。

旅客について、先ほど申し上げた、旅客を乗せないで走行または航行する。これは貨物の広い概念の4番の中に含まれていると考えています。貨物はそういうことも含めて、回数を減らすことについては、旅客については別の行政課題から、今回の省エネの方の判断基準に入れないという形で、貨物輸送もちろんこの4番の項目によって、包含した概念になっているところでございます。

それから、先ほどの「営自転換」、「自営転換」。実は経産省と昨年来、グリーン物流パートナーシップと一緒に連携をとるようになりまして、省エネ法の改正も今回初めて一緒に共同改正をやりまして、我々も言葉の使い方が違うというのでびっくりしたんですが。

基本的に、多分旧運輸省時代から、物流の効率化にもなりますし、エネルギーの使用の合理化、CO2削減にもなります営業用のトラック等へ転換をすることというのを念頭に置いて、多分「営自転換」という使い方をやっていたのではないかと思います。

先生おっしゃるように、経産省では素直に、自家用から営業用に転換ということで、どうも「自営転換」という言葉が使われていたようでして、特にお互いに気がつかなかったものですから、わざと違う言葉を使っていたということではないと思います。

○委員 関連する質問で、また重箱の隅をつつくようで申しわけありませんが、今の御説明でわからなくなったのですが、旅客輸送の3番目の「旅客を乗せないで走行し」というのは、回送車を言っているのか、それとも路線営業のバスが客を乗せないことを言っているのか、紛らわしいのですが、どちらでしょうか。

○環境・海洋課長 この後にあります、具体的な判断基準をごらんいただきたいと思うんですが、現在検討中の素案で、旅客輸送事業者の判断基準の3になります、「旅客を乗せないで走行し、または航行する距離の縮減」。

例えば鉄道は、回送列車を最小限にするような車両運用、それからバスは回送運行距離の削減、タクシーはGPSで場所を把握して、例えばお客さんから申し込みのあったときに、できるだけ一番近いところから効率的な配車をして、空車走行を削減するといった内容を考えております。

○委員 揚げ足を取られそうな気がして心配したのですが、さっきおっしゃったように、路線のバスは、幾ら空でも走らせざるを得ない。それを節約して回数を減らせば、空車走行の削減は満たすことになるということは本末転倒なので、回送とか何かははっきり書いてある方がわかりやすいのかと思いました。

○環境・海洋課長 おっしゃるとおりでございます。その辺、書きぶりについて検討したいと思います。

○部会長 ほかに、御意見、御質問ございませんでしょうか。

○委員 いろいろデータを実際にとって、それで毎年改善していくという取り組みになると思いますので、こういうデータの取り方の定量性を担保するような仕組みを、ぜひ具体的に御提示いただければと思います。

それからもう1つは、改善したと言うわけですけど、ベースラインがないとどれだけ改善したかというのがわからないわけですから、まず、ベースラインをちゃんとデータとして、定量的に押さえることが非常に重要だと思います。

それから、いろんな改善のやり方があるんですけども、なかなか悩ましいと思いますのは、ソフト的な取り組みでどこまで燃料の使用量を減らせるかということだと思います。とりわけ私ども最近、エコドライブというのを非常に注目しているんですが、いろんな実例が挙がってきておまして、ドライバー教育をうまくやりますと、1割から2割ぐらい燃料消費を抑えることができ、経営的にも非常にプラスになるという事例がぽつぽつ出てきております。

それを見ますと、教育のやり方というのは非常に重要なんですね。プロのドライバーに対する教育のあり方によって、これがうまく効果を持つという事例が出てきておりますので、そういうのをぜひ参考にさせていただければと思います。

以上です。

○環境・海洋課長 データのとり方の御質問がございました。実はこれ、お話のとおり非常に重要な問題でして、これは経済産業省と一緒に今、検討させていただいております。どういった手法でエネルギーの量を把握していくか。これは今までこういった法律のスキームでやっていませんでしたものですから、それから単に輸送事業者さんだけでなく、荷主さんとも関連してきますので、おっしゃるとおりこれは非常に難しい問題です。

政省令告示というのも、実際の運用の仕方を通達ベースの話になるんだと思いますが、現在経産省と鋭意検討させていただいておりますので、またの機会に御報告させていただきたいと思っております。

それからおっしゃるように、ソフト的な取り組みは大変重要だと思っております。具体的な判断基準の現在検討中の素案の中にも、エコドライブ等の取り組み、それから一番最初に取り組み方針の作成とその効果等のところで、社内体制ですね。推進体制、責任者を明確にすること。それから、省エネの重要性について従業員教育を実施すること。そういった、いわゆる実際にやります具体的にどういった機材を入れて、どういったダイヤを組んだり、どういった取り組み、ハード的な取り組みだけでなく、そういう社内体制から環境教育といったものについても、この判断基準の中で書かせていただいて、その辺を具体的な省エネ計画、それから定期報告の中で盛り込んでいただきたいと考えております。

○委員 それからもう一言つけ加えさせていただきますと、そういう最近の事例を見ますと、エコドライブが安全運転にもつながっていきまして、要するに燃料の削減以上に事故例が減っているんですね。これが非常に一石二鳥といたしますか、副次的な効果と言えないぐらいの大きな効果が、特に営業の貨物関係で出てきておりますので、そういうのにもぜひ御注目いただきたいと思っております。

○環境・海洋課長 おっしゃるとおりでございます、私ども今回のエネルギーの省エネルギー化、使用の合理化、それから CO2 の削減だけでなく、せつかくのこういった取り組みをやっていただきますので、それで先ほどおっしゃいました安全問題、それから物流事業の実態の効率化にも、これは非常に大きく貢献すると思うんですね。

そういった意味で、各事業者さんにおいて、この法律に基づく手続の中でそういった副次的な、もっと効果のある対策を考えていただきたいと思っております。

○部会長 もう1つ議題がございますし、時間もやや押しておりますので、特にもう一度という御意見はございませんでしょうか。

それでは、ただいま委員の皆様方からいただきました御意見を、事務局の方でよく踏ま

えた上で、省エネルギー法の判断基準について今後の検討作業をお進めいただくよう、よろしくお願ひ申し上げます。それでは、次の議題に移らせていただきます。

次の議題は、去る3月に開催いたしました社会資本整備審議会交通政策審議会環境部会合同会議におきまして、運輸部門の地球温暖化対策にかかわる横断的施策として、省エネルギー法、グリーン物流パートナーシップ会議、物流総合効率化法、公共交通利用推進等マネジメント協議会、ESTモデル事業が紹介されましたが、議題（2）におきまして、これらの進捗状況について、事務局から御報告をお願いしたいと思います。

なお、省エネルギー法につきましては、前の議題における説明でかえることにいたしたいと思ひます。

まず初めに、グリーン物流パートナーシップ会議についてお願いいたします。

○政策調整官 それでは、お手元の右肩に資料2-1とございますが、この資料でグリーン物流パートナーシップ会議の最近の動きを御紹介したいと思います。

めくっていただきますと、よくごらんいただく資料がございますが、運輸部門におきましてCO₂排出量の推移ということで、1990年、基準年をベースにしまして、その後の状況をグラフにしております。

御承知のとおり、運輸部門はCO₂排出量全体の約2割を占めます。1990年、この基準年対比で自然体だとCO₂排出量が約4割近く、この2010年付近で増えるのを、ここに「250」とありますが、何とか2億5000万トン、90年対比で15.1%増ぐらいに抑えようということで、各種施策を進めているところでございます。

そのうち貨物自動車、このグラフで一番下の緑の部分でございますが、1990年に比べ、当初増加傾向にございましたが、最近では減少基調になっております。絶対値的に見ても、直近2003年のCO₂排出量は、1990年の排出量をむしろ若干下回るところまで来てございます。今後とも、この全体のCO₂排出量削減の目標達成はなかなか厳しい状況にある中、物流効率化を積極的に進め、それが結果的には環境負荷の軽減につながるよう、この物流部門でも努力していきたいと思ひます。

なお、この物流部門が減少基調に転じた理由として、右側に幾つか理由がありますが、1つはトラックの台数自体が全体に減少基調にあること。それから、自家用から営業用への転換、いわゆる自営転換がかなり進んでいること等の理由があると思ひます。

めくっていただきまして2ページですが、これまで我々がやってきた施策として、例えばモーダルシフトの推進などいろいろありますが、その中でもこの表題にありますように、

環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験を、平成 14 年度から 3 年間にわたって実施してきました。

この結果、先進的な取り組みに対しては助成をするということでやってきましたが、認定件数が合計の欄を見ていただきますと、3 年間で 74 件。当初はレールウェイ、鉄道へのシフトが多ございましたが、最近は海運へのシフト、あるいはトラックの分野でも例えば小型車でバラバラで運んでいたものを、大型車で一括輸送するという事例も出てきました。

この結果、74 件の認定プロジェクトの実施による CO2 削減量を年間ベースで見ますと 9 万 2000 トン。補助金総額にして 6 億円ですから、6 億円の補助金で年間約 9 万トン減らすという効果が出ております。

これは下に書いてございますが、9 万 3000 トンは東京 23 区の約 3 割の面積を植林する効果に匹敵するという意味で、費用対効果から見たら、この実証実験はかなり効果を発揮してきたのではないかなと思います。

その中の特徴的な取り組みが、次の 3 ページの下にございます。左下にトラック輸送効率化とあります。これは、従来 4 トン車でばらばらで運んでいたのを、16 トン車という大型車を活用して効率化した事例。

その次に、国際複合一貫輸送とございますが、これは上海から門司港までフラットトラックコンテナというのを活用して、日本の鉄道の 12 フィートコンテナ 3 個を束ねまして、海上コンテナ 40 フィート扱いをして、効率化を図るといった事例も出ました。

3 つ目に、複数荷主によるモーダルシフトとありますが、これは我々スーパーレールカーゴと呼んでおりますが、東京ー大阪間を 6 時間で結ぶ電車型特急コンテナ列車を活用することにより、片道 10 トントラック 28 台分の宅配便等を鉄道に転換したという事例です。

一番右が、物流拠点を高度化しまして、そこで輸配送なども効率化するという事例。こういったものが今まで、この実証実験を通じて出てきました。

我々はこうした取り組みを、3 ページの上の方を見ていただきたいのですが、より拡充強化していくことで、「グリーン物流パートナーシップ会議」を立ち上げました。J I L S、物流連、経済産業省、国土交通省、経団連といった 5 つのところが幹事になりまして、昨年 12 月に準備会合を開き、4 月下旬に第 1 回、それから 7 月に第 2 回ということで、経団連会館で 400 名ぐらいの方にそれぞれお集まりいただいて、荷主企業と物流事業者が連携・協働して、CO2 排出量の一層の削減を進めていこうという運動を推進しています。

具体的には、この黄色の部分に3つありますが、1つは左にあるように、補助金による支援をさらに拡充していこうということで、事業調整・評価ワーキンググループにおいて、本日部会長代理で御出席の杉山雅洋先生に座長になっていただきまして、モデル事業の推進決定を、先週の金曜日に行っていたところでした。先進的な取り組みを、補助金によって支援していこうという取り組みを進めています。

それから真ん中に、CO2 排出量算定手法の作成とありますが、CO2 の削減量を定量的に、簡易に計算できるようなマニュアルを作成しようという作業を進めてございます。

それから、一番右に普及・広報とありますが、広報ワーキンググループを作りまして、先進的な取り組みや、あるいは優良事例を積極的にPRしていこう。昨今、環境経営ということで、環境報告書等で自社の取り組みをPRする企業もございまして、こうしたPRを通じて、マーケットや消費者から環境経営に真摯に取り組んでおられる企業が高く評価されるような仕組みを、推進していこうということで活動しております。

次の4ページを見ていただきますと、このパートナーシップ会議の会員の登録状況をここに示しておりますが、現時点で 2310 社ほど登録いただいております。荷主企業、物流企業、それから地方公共団体やシンクタンクや、あるいは会計監査法人等々、非常に多様な方々に会員になっていただいております。

5ページを見ていただきますと、特にこのうちモデル事業について最近の動きを書いてございますが、我々は荷主と物流事業者が連携して取り組む先進的取り組みをモデル事業として選定しよう。本年度は応募が 65 件ございまして、9月2日に 33 件、推進決定したところでございます。これから具体的に、精査のうえ補助金交付の作業を進めていきたいと思っております。

真ん中にありますように、本年度は国交省、経産省合わせて8億円程度の補助金規模ですが、18年度におきましては経済産業省とも連携しまして、総額 50 億円程度の規模で、計画しているところです。

なお、一番下にありますように、我々はグリーン物流パートナーシップ会議専用ウェブサイトを立ててございまして、この中でモデル事業の応募状況などを発表するとともに、会員間のコミュニケーションもできるような工夫をしております。

今冬、第3回目のパートナーシップ会議を開催しまして、実際に動き出したモデル事業の進捗状況を御報告いただくとともに、先ほど御紹介した CO2 排出量の簡易算出マニュアルのたたき台なども発表していきたいと思っております。

以上をスケジュールとして表にしましたのが6ページでございます。こういうことで、我々は裾野の広い取り組みにしていき、国民運動的な盛り上げを図っていこうということ、で今後とも進めていきたいと思っておりますので、御支援、御協力よろしく申し上げます。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。

続きまして、公共交通利用推進等マネジメント協議会につきまして、御報告をお願いいたします。

○交通計画課長 交通計画課長でございます。座って御説明させていただきます。

資料2-3、公共交通利用推進等マネジメント協議会……。

○部会長 ちょっと済みません、私、順番を間違えたようですね。資料2-3というので気がついたのですが、2-2があるわけで、物流総合効率化法について御説明をお願いします。どうも失礼いたしました。

○政策調整官 それでは引き続きまして、右肩に資料2-2とございますが、物流総合効率化法の概要について、次の1枚紙で御報告させていただきたいと思っております。

正式の名称が表題にありますように、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律ということで、国土交通省、経済産業省、農林水産省連携して法律案を国会に提出しました。

右下にスケジュールという欄がありますが、先般の国会におきまして7月15日に法案が成立し、7月22日に公布、10月1日施行予定ということで、今具体的な準備を進めているところです。

この法律のポイントは、上にポンチ絵があり、非効率的な物流の例というのがあります。例えば、従来型倉庫とか流通加工場とか、あるいは荷捌き用上屋とさまざまな施設が散在しているために非常に交錯輸送が発生して、むだな輸送、非効率な輸送が多い。

これを一番右にあるように、物流拠点施設というものを、例えば港湾とか高速道路のインターチェンジ付近といった交通の要衝近くに設け、ここで単に保管のみならず、輸配送、流通加工、例えば検品、ラベル張り、梱包、方面別仕分け、あるいは荷主にかわって在庫管理までするといったことも出ておりますが、そうした総合的な物流サービスを、高度化された物流施設で担うことにより、結果的には輸配送もかなり合理化され、効率的な物流の実現を目指していきたいと思っております。

法律の中身として真ん中にありますが、1つは基本方針ということで、こうした輸配送、

保管、流通加工を総合的に実施すること。あるいは物流拠点を集約化して、高速道路とか港湾の近傍に立地を促進していこうと。それから、共同輸配送等によって、できるだけ物流を効率化していこうといった内容を、右にありますように総合効率化計画ということで事業者の方に出していただく。内容的には総合効率化事業の目標、内容、実施時期、あるいは拠点施設の概要、資金調達の概要といったものを記載していただくことになり、一定の要件に合致したものは、認定ということになります。

認定を受けますと、支援措置というのが真ん中の欄にございますが、1つはこうした総合的な物流サービス事業を展開するときに、例えば倉庫業法の許可とか、利用運送上の登録とかいろんな資格が要るんですが、これを一括で取得できるようにする。いわゆる、シングルウィンドー的な扱いを行うことです。

また、真ん中にありますが、法人税の特別償却、あるいは固定資産税を、今後5年間2分の1にするといった税制上の特例措置によって支援していくことです。

さらに、高速道路のインターチェンジ周辺は市街化調整区域ということで、なかなか立地が難しい場合もあるのですが、開発許可にあたって配慮しようという条項も、法律に入れております。

加えて、右側に、資金面での支援ということで、保険限度額の拡充、あるいは低利融資ということで支援していきたいと思っております。

この結果、下に効果として3つありますが、1つは総合的な物流サービスの提供ということで、国際競争力の強化を目指す。それから輸配送の合理化、拠点の集約化によって、物流コスト自体を削減していく。

2つ目に、物流効率化の結果、CO2 排出量など環境負荷の軽減も目指していく。

3つ目として、地域の活性化。なかなか利用が図られていないような土地を有効活用し、地域の雇用を創出していこうということを目指しています。10月1日から施行ということで、きちんとした準備を行い、また関係方面に御説明をし、この法律の活用を図っていただけるように、努力したいと思います。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。先ほどは順序を間違えて失礼いたしました。

次に、公共交通利用推進等マネジメント協議会について、御報告をお願いいたします。

○交通計画課長 それでは、資料2-3の1ページをお開きいただきたいと思います。釈迦に説法になって恐縮でございますが、まず左上の運輸分野における CO2 排出量の推移

の棒グラフをごらんいただきたいと思います。

棒の一番下にございます水色の部分が、マイカーからの CO2 排出量でございますが、10 年間で運輸部門全体に占める割合が 10%も上昇しておりまして、その対策が急務となっております。

これに関しまして、先ほど来、環境・海洋課長から御説明がございましたが、2つ大きな動きがございます。資料 2 ページでございます。1つが、佐和先生からもお話がございました、本年 4 月に閣議決定されました京都議定書目標達成計画でございます。

その中で、公共交通機関の利用促進という項目がございまして、赤字でちょっと読みにくくて恐縮でございますが、「事業者による通勤交通マネジメントにより、旅客交通において自家用自動車から鉄道・バス等への公共交通機関への利用転換を促進する。さらに、このような事業者による主体的な取り組みを推進するため、全国レベル及び地方レベルにおいて交通事業者、経済界等からなる協議会を立ち上げ、具体的な取り組みを進めていく」ということが決定されております。

第 2 に、省エネ法の 70 条におきまして、事業者に対しまして、従業員の通勤における公共交通機関の利用の推進等について、努力義務が規定されたところでございます。

これらは 3 ページでございますが、従来さまざま取り組みを続けてきたところでございますが、交通事業者の取り組みが中心でございまして、企業サイドと今回連携等いたしまして、新しいアプローチを追加していきたいということでございます。

その具体化の第一歩といたしまして、「公共交通利用推進等マネジメント協議会」を設置いたしました。

お戻りいただいて恐縮ですが、1 ページの真ん中でございますが、まず行政は国土交通省・経産省、交通事業者、経済界等からなる協議会を設置いたしまして、全国協議会につきましては 3 月と 7 月の 2 回。それから、8 月までに全国の 10 ブロックにおいて地方ブロック協議会を開催したところでございます。

今後の予定といたしましては、ページが飛んで恐縮ですが 4 ページでございます。第 3 回協議会を、年内に日米欧のシンポジウムという形で開催したいと考えておりまして、さらに年度内に第 4 回全国協議会を開催いたしまして、平成 18 年度のモデル事業に向けた要綱を作成したいと考えております。

地方ブロック協議会につきましては、モデル事業の案件発掘などのために、適宜開催してまいりたいと考えております。

最後でございますが、モデル事業に関しまして、公共交通機関の利用促進に関する支援として、現在検討しているものを御紹介させていただきたいと思っております。5ページでございます。

現在検討しておりますのは、赤字で事業名が記載されております4事業でございます。第1に、通勤対策事業でございますが、企業と事業所が、従業員の通勤のために低公害型バスを購入する。あるいは、カーシェアリングのために低公害車を購入する場合の購入費導入支援を行う方向で、今調整をさせていただいております。

第2に地域対策事業でございますが、地域におきまして商業施設等がICカードを活用して、公共交通機関の利用を促進する。あるいは、公共交通機関の運行情報を提供することによって、公共交通機関の利用促進をすることに対しまして、そういうシステムの導入の補助を検討しております。

第3に、利用転換啓発活動支援事業でございます。この公共交通利用促進のための啓発活動に対して、補助を行っていきたいということでございます。

最後に、フィージビリティスタディ事業です。企業等が通勤交通マネジメントをした場合において、どういう影響が自社にあるのかということが必ずしも明確でない場合に、そういう調査を行いたいときに補助することなどを今、検討しておるところでございます。これらにつきましては、引き続き、より効率的、効果的なものになるように努力してまいりたいと考えておまして、今後とも委員の皆様のお指導、御鞭撻をちょうだいできれば幸いです。

以上で、説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは次に、最後になりましたがEST、すなわち **Environmentally Sustainable Transportation** モデル事業について、御説明をお願いいたします。

○環境・海洋課長 資料2-4でございます。1ページでございますが、ESTモデル事業の概念でございます。

環境的に持続可能な交通ということで、幾つかメニューがあると思います。公共交通機関の利用促進、例えば先ほどお話がありました通勤交通マネジメントですとか、それからLRTの整備・鉄道の活性化、バスの活性化、それから自動車交通量の円滑化、道路整備、交通規制、これは警察庁との協力になります。あと、歩行者・自転車対策、低公害車の導入、普及啓発。この普及啓発は、環境省と連携をとっています。

こういった環境的に持続可能な交通の実現ということで、先導的な地域を公募方式で募集しまして、一番下の環境改善目標（CO2削減量等）を自主的に設定していただいて、それぞれ事業によって取り組み主体、関係者いろいろあると思うんです。

一番上の囲みの下に書いていますけど、自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPO等いろんな地元の幅広い関係者が参加して、プロジェクトチームなり協議会をつくっていただいて、それで例えば、先ほど申し上げたのはモデル事業のメニューの例ですが、幾つかのメニューを出していただいて、具体的な環境改善目標を設定していただく。

そういった公募方式で応募していただいたものの中で、先ほど申し上げた警察庁、環境省、経済産業省、関係省庁、それから省内の関係部局の連携によって、モデル地域として選定したものについて、それぞれの補助制度等で集中的に支援を行おうというものでございます。

具体的に今年度、17年度から行うこととなっております、17年度につきましては全国11カ所につきまして、応募していただいたものをもとに選定させていただきます。

例えばの例として、富山の例がございます。富山市は過度に車に依存した交通体系となっているということで、LRT等の公共交通への転換を進める。公共交通機関の利用促進を進めると同時に、スプロール化している都市、中心市街地の活性化を図って都市居住を推進していく。いわゆるコンパクトシティという概念ですが、公共交通機関の利用促進、交通政策と都市政策と兼ね合わせたESTモデル事業になっています。

具体的には右にございますが、富山駅を中心に、富山港線が廃止されるのに伴いまして、これを第三セクターに売って路面電車化を行って、それをもとに住宅地へのフィーダーバスとの連携、交通拠点の整備、自転車駐輪場の整備、それから都市内の道路区間の再構成。同時に、富山駅周辺の中心地にもう一度住民を戻して再活性化する都市居住の推進。それからコミュニティバスとして、「おでかけバス事業」という名前をつけていますが、中心市街地の活性化。

こういった事業で、3年計画で、左の下にあります、平成19年度までにこの地図が対象エリアになりますけども、CO2は522トン、約0.6%削減を目指すものでございます。

例えば富山の例は以上でございますが、次の3ページ、4ページに11カ所ございます。最後の5ページに地図があるんですが、札幌から松山まで全国11カ所ございます。それ

それぞれ特徴がございまして、例えば先ほどの富山の例は5番目の例ですが、3番、4番はこの間開通しましたつくばエクスプレスの開業に伴って、それぞれ千葉県、埼玉県において、関係の都市でバス路線の再編成をあわせて、いろいろコミュニティバスを入れたり、バスの共通ICカードを入れたりといった、それぞれの特徴ある施策をやっております。

3番が、右の方に書いていますね、柏市・流山市。4番が三郷市・八潮市。

それから、例えばあと特徴的なものと、7番、豊田市。これは自動車メーカーのトヨタさんがいらっしゃいます。先ほどちょっとお話がありましたが、通勤交通マネジメントは、代表的にトヨタさんも率先して行っております。トヨタさんが率先して、通勤交通マネジメントがITSを使った総合交通対策。

それから、8番の京都で特徴的なのは、右側に「おでかけマップ」というのがありますが、モビリティマネジメントという、いろんな関係者が集まって、実際に自分がどういう行動を行って、それをどうやって環境負荷の小さい公共交通機関の利用促進をするかというのを、加入者はみんなワークショップをやって集まって、具体的にここで公共施設とか病院とか、実際どういう交通行動を行っているか、皆持ち合って、どうすれば環境負荷の優しいモビリティにできるかというのをみんなで話し合って、おでかけマップというでっかい地図の中にいろいろ知恵を書き込んで、それを何度かワークショップをやって、みんなで共通意識を持って何度か練り直して、少しでも環境に優しい交通行動をやろうという、一つの運動でございまして。

9番は古都奈良。今度、平城遷都1300年事業というのがございまして、これに合わせていかに公共交通機関、環境に優しい交通体系にするかというのをちょっと早目に立ち上げて、それでマイカー通勤の自粛等の対策を盛り込んでいます。

10番の神戸は、歩行者の利用しやすいまちづくり。ハーバーランドとウォーターフロントから三宮駅を結んで回遊性のあるまちづくり。それぞれ地元の発案により、それぞれの創意工夫により、独立性を持った案が出てきております。

これについて、右の欄の進捗状況がありますが、それぞれ今年度の予算がついておりまして、それぞれの関係の国土交通省、それから警察庁、環境省、経済産業省等、皆さんの関係省庁の支援の連携をいただいております。

17年度から始めるということで、当面3年を考えておりまして、来年度また新たなモデル事業の選定に向けて、これからまた公募を行って選定を行っていきたいと思っています。

実際に行って、我々検証が大事だと思っております、実際に効果がどうだったかの検

証をして、非常に先導的な事例として、いいものについては全国に普及してPRをさせて
いただいて、こういった運動を全国的に広めさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

○部会長 どうもありがとうございました。

ただいま、以上4件の報告をいただいたわけですが、この報告につきまして、
皆様方からどうぞ御自由に御質問、御意見をお寄せいただければと思います。

○委員 それぞれみんなすばらしく動き始めて、大変すばらしいと思うんですけども、1
つだけ、自家用車がやはりどうしてもふえると。これ、そろそろ、「どうしようもないんだ、
ふえてしまうんだ」という発想から、「下げなきゃいけないんだ」みたいなところまでいけ
ないものでしょうか。いろんな事情があつて上がってしまうということなんですけど。

それからまた個人の持ち物も多いので、個人のいろんな問題が絡んでくると思うんです
が、もう一息何か、これはお答えというのは難しいかもしれませんが、抜本的な強い
ことができないだろうか。

ちょっと感想なんですけども、ほかの部分公共交通機関も貨物も、それなりの形で皆
さん努力されている。国民が使うマイカーだけがふえてしまって、これはある程度仕方が
ないと言うと変ですけども、そういう発想ではなくて、みんなに向かって何とか減らそう
という大前提のところをもう少し強く、これから先でも結構ですが出せないだろうか。

公共交通のマネジメント協議会とか、それからESTモデル、みんなすばらしいもので、
これをどんどん進めていただきたいと思うんですけども、自転車だとか、前に佐和先生が
京都に路面電車とか言っていました、もっと国民が驚くというか、石原さんのディーゼ
ルじゃありませんが、もうちょっと大きなところで、例えば大きな論争になるとか、そん
なような車に対していろいろ、役所が打ち出すのは難しいかもしれませんが、何らかの形
で、もう一息国民に自覚を促すような方法論がとれないだろうか。

ESTモデルなどについては、その先駆けのようなことを全国でされていますけど、
ちょっと昔、92年のリオサミットのときに、クリチバという町へ行ってきたことがあるん
ですが、あれなんか例えば24時間公共バスが動くんですよ。だから酔っぱらっても帰
れるから乗れると。

それから、そんなに大きくないところなんですけど、京都の北半分ぐらいのところなん
でしょうけど、一定の時間、15分間隔なら15分間隔、夜は30分間隔でもいいんですが、
全部料金は一律で、自家用車は酔っ払い運転で捕まることを考えると、はるかに減って、

何分の一か効果があったという話を聞きました。

そういうことが日本に合うかどうかわかりませんが、何かそういう今までのやり方のような常識的なことから、もう一歩進んだ形でもいろいろとるような、役所がそういうことがぱっと提案できるかどうかわかりませんが、そういう方法を少し考えないといけないんじゃないか。どう見ても 217 からここでとまってしまうというのは、もう少し国民に対して、何とかしようじゃないかというような訴えかけが必要ではないかと思っているわけです。

感想のようなもので恐縮なんですけれども、その辺のところの腰の据え方というか、そんなところも少しこれから考えていかなきゃいけないんじゃないかなと思っています。

以上です。

○部会長 何かお答えいただくことございますか。

○環境・海洋課長 おっしゃるように、過去、運輸部門が非常に伸びたのはやっぱり自家用車。特に運輸全体の 50%を示す自家用車の利用がふえたのは事実でございます。

ただ、最近、自家用車も横ばいしないし減少傾向。これは、まず単体対策が非常に効いていると思います。トップランナーとかグリーン税制とか単体対策が効いていまして、いわゆる輸送力がふえたり、自家用車に乗っている数の人が減ったり、効率が悪くなったりするのを打ち消すような単体対策が効いているというのが1つあると思います。

それで今後やりますのが、直自家用車の利用の規制というのはなかなか難しゅうございますし、実行性も困難だと思いますので、私どもが考えましたのが、今回の京都議定書の目標達成計画で新たな対策として、1つは先ほど申し上げました通勤交通マネジメント。それから E S T。それからもう1つは、エコドライブをこれからどう推進していくか。

先ほども新たな支援措置ということで、いろいろ経済産業省さんとも連携を取りながら、新たな支援措置をもとにエコドライブというのも、いわゆる運転者の意識改革を進めていきたいと思っています。

さらに、これで一応 P D C A 方式といいまして、今回の地球温暖化の計画は、実際プランして、D O、実際実行して、ちゃんとそれが効果があったかどうか検証、チェックをして、それでまた計画の練り直し、また新たな対策を追加してアクションをする。

基本的にことし、京都議定書の目標達成計画、今回初めて法定計画になったわけですが、3年後の 2007 年にもう一回見直しの時期がございます。2010 年度に目標を達成していこうと。現実には運輸部門の CO2、2 億 5000 万トン。現在 2003 年度で 2 億 6000 万トンで

すので、あと 1000 万トン削減するというので、こういった新たな対策を行ったわけです。

これで来年 1 年ごとにチェックを行って、大きな見直しは 3 年後に行うんですが、これで効果がないとなると、あとさらに突っ込んで、先ほど先生がおっしゃられた 24 時間バスというのも一つの発想だと思います。これはコミュニティバス、100 円バスの延長線上にある考えだと思いますが、もっと突っ込むと、まだ日本では行っておりませんが、ヨーロッパで先行的に行われておりますカーフリーデーを設けるとか、それから実際に非常に混雑している区間、渋滞が激しくて CO2 が発生している区間に、ロンドンとかでやっています乗り入れ規制の問題、それから、ピークロードプライシングの問題といった新たな対策も、今後検討していく課題に上ってくることはあり得ると思います。

○総合政策局次長 済みません、ちょっと今の関係で。今、担当課長の方から、出てくるのは大体従来型の発想で、どちらかというと規制の話が最終的には出てくるんですが、感想的な話で申しわけないんですけども、全く発想を変えないと、多分マイカーの抑制というのは難しいと思うんですね。

今おっしゃいましたけど、今までの発想というのは、便利だけれども何か我慢してもらおうという発想ですよ。マイカーをある程度使うのは抑制して、我慢していただくことによっては、何とか皆さん、痛みを平等でという発想なんですけれど、そういう意味での啓発というんでしょうか、国民に対する啓発は非常に重要だと思いますが、それには限度があると思うんですね。

そうするとやはり一番大事なのは、マイカーが便利だということは前提に置いて、マイカーがなくても暮らせるような町をどうつくっていくかという発想に切りかえないと、マイカーの抑制は進まないと思っています。

先生先ほど言われた、ヨーロッパの町は小さいんですね。コンパクトだから、その中はマイカーを使わなくても、ある程度の公共交通機関がグルグル回っていれば暮らせる。そういうまちづくりにしないとなかなか難しい。

日本では今まだ、そこまでコンパクトなまちづくりになっていない。人はかなり自分の好きなおとこに住んでいまして、それを結んでいるものだから、公共交通機関の採算も悪いわけですね。

これを全部官でやるかという、今の世の中の流れはそうならないわけですし、ある程度官じゃないところでも、利便性を確保できる町をどうつくっていくかという発想に

切りかえて、同じぐらい利便性に支障がない、そういう町を考えていかないと、マイカーの抑制というのは多分進まないと思います。

そういう意味でちょっと時間がかかりますが、啓発とあわせて、まちづくり全体をどう考えて、そこに公共交通機関を新たにつくるといよりは、どんな仕組みを導入することによって利便性が確保できるかというような発想にいかないと、なかなか難しいと思います。

特にこれから高齢者社会を迎えるものですから、高齢者の方にとってみると、実はマイカーって一番便利なんです。バリアフリーでもあるんです。それをいかに公共交通機関をバリアフリーにし、高齢者の方が使いやすい町をつくらないと、なかなかおっしゃるような抑制という方向には進まないと思っています。

それをどう実現していくかは非常に難しい話なんだけれども、発想も全体的に切りかえて、そういうまちづくり、あるいは公共交通のあり方を議論して、そういうことの中だから、利便性を損なわないで、皆さん何とかマイカーを捨ててくださいとか、抑制してくださいという形にいかないと、今の進み方はなかなか難しいなというのが率直な感想であります。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、関連質問だということですので。

○委員 関連質問といいますか、今のまちづくりの話も全くおっしゃるとおりだと思うんですが、3月の合同審議会のときに、やはりむだな走行を減らすために、ガソリンをイギリスとかドイツ並みに上げるということを申し上げた記憶があるんですが、多分ことしの11月あたりから、2050年の削減で、例えばドイツは8割だとか、イギリスは6割だとかいう具体的数字が出てくると思うんですね。

ですから、今の1年、2年、3年ということでは、なかなかそういったことは出てこないんですけど、もうそろそろそういう観点も含めて、2025年とか2050年をターゲットにして、やはり当然人口も減っていくわけですし高齢化しますので、ここでどれだけマイカーを減らしていくかと。もちろん、高齢者に対するバリアフリーの問題とかいろいろあるのは重々わかった上で、それを高齢者が自分で運転できるかということ、そういう形もなかなか難しいわけですので、もう少し長いスパンでマイカーの問題を削減していくということを、ぜひ先行きは出していかなければいけないんじゃないかなと考えております。

○部会長 どうぞ。

○委員 今、次長がおっしゃったことに全く同感ですが、町をつくる、見直しというのは相当時間がかかるから、これはこれで京都議定書とは別に、ぜひ進めていただきたいと思います。

いつも省エネの議論などで問題になるのは、実態がなかなかよくわかってない。特に相手が個人になってきますと、一体どういう使い方をされているかわからない。既存の統計からあれこれひねくり回しても、やっぱりわからない。

例えば小さな話ですが、地方に行くと、今、割合走行距離が短い小型車が結構走っている。小型車の普及というのはそれはそれで大変結構です。ただそれはなぜかという、以前、公共交通で通勤していたところを、例えば2～3キロでも自動車があれば、1人1台で使っているとか、そういったケースも結構見られるようです。

そういった実態をできるだけ地方の状況に合わせて、よく把握するという動きを少し加速していただきたい。今までのデータでは、なかなかわかりにくいわけですね。町のことを考えると、あるいは短期的にどういう政策があるかといったことを含めても、とにかくデータを把握するというのが必要でして、さっき〇〇委員もおっしゃったように、何かで政策をとったときの効果の評価にも必要です。

先ほど説明のあったロンドンの状況を見ると、データによる政策の評価にはかなりの力を入れていて、一体どのくらい走行速度が上がっているとか、あるいは自動車がどれだけ減ったかというのを明白に、とはいってもかなり推定も入っていますが、細かくチェックしています。そういうことが国交省としてはこれから重要ではないかというのが1点です。

それから、私今、藤沢に通っていますが、公共交通に比べてはるかに乗用車の方が安くて、早くて、便利です。こういう状況で幾らモーダルシフトをやれと言われても、お金を払ってでも自家用車に乗りたいのに、お金が戻ってくるわけですから、こういうことを放っておいてやるのは不可能であろうと思います。

利便性に関しては、都心部は知りませんが、地方に行ったら自家用の方がいいに決まっているわけですし、こういったところを一体どうやって改善できるかというのは、今、地域ごとに細かい計画を立てるといった話があり、そこで知恵が出てくるかもしれませんが、そのところが最も重要だろうと思います。

不便になっても、なおかつ自動車交通を減らそうと思ったら安くしなければいけない。前から何回も申し上げているように、ヨーロッパの公共交通というのは、自家用車の乗車

人数に合わせて集団切符とかいろいろ工夫があって、自動車に乗るよりも公共交通の方がかなり安くなるような制度も強引に入れている。これは一種の税金みたいなものですから、時間がかかるかもしれませんが、少なくともコストパフォーマンスでいって、CO2削減のコストが幾らというふうな計算をされるときに、公共交通によってCO2排出をどこまで下げられるかを評価して頂きたい。極端なことを言ったら、公共交通をただにしてもCO2排出を本当に下げられるかといったような可能性も含めて考えられないと、公共交通に移せというかけ声だけでは、なかなか難しいのかなというのが私の印象です。

どうもありがとうございました。

○部会長 特にございますか。

○交通計画課長 今、両先生方からお話しいただいたとおり、なかなか自家用車の方が利便性が高く、安い場合に公共交通を使えといってもなかなか転換できない。これは当たり前のことだと思います。

それで、ESTモデル事業に入っている中に三郷市というのがございまして、これは平成14年2月にバスの需給調整が緩和される際に、その当時三郷市は市政の不満の中で、バス便が非常に使い勝手が悪いというのが一番の不満だったと。

それで、市として非常に取り組みまして、需給調整がなくなりましたので路線の再編を行う。それから、今度TXが開業しまして、駅前もちゃんとバスとタクシーを分けまして、バスも方面別のターミナルをつくって、路線もきれいに再編しまして、新規の参入も3社ございまして、非常に供給がふえた。

市役所の方も、職員は基本的にほとんど自家用車通勤だったんですけど、駐車場を50台もつぶして市役所の中にバス停をつくりまして、ミニターミナルをつくりました。そうすると、それまでは職員の駐車場の空き待ちが数十人いたのが、今は駐車場が逆に空き始めた。これはまさに〇〇先生言われたとおり、バスの利便性が上がったことによって、マイカーは持つとコストがかかりますし、そういうことから利便性を高めることによって、公共交通へ転換できた事例なんだろうと思います。

その際いろいろ市民にもアンケートをして、「100円じゃないといけませんか」というと「そうでもない」と。じゃあ、「何分ぐらいなら待てますか」という話、それからバス停の近くには駐輪場も整備しまして、非常に公共交通への転換が進んだ事例であると思います。

今回、三郷市は市全体挙げて取り組みましたので、そういったことも可能な限り広めていきたいと思っております。

それと車の規制については、人口がまばらになっているところほどやりにくいんだろうと思います。ロンドンのお話ですとかシンガポールのお話も含めていろいろ勉強したい。

それから〇〇先生御指摘の、14年2月に需給調整最終廃止になって、バスなんかはいろいろ路線の再編成、縮小の方向に基本的にあると思いますので、そういったところも勉強して、またそれを新しいことにつなげていけないか、進めてまいりたいと思います。

〇部会長 それではどうぞ。

〇委員 6年ほどつくばで生活した経験からすると、車なしではあそこじゃ生きられないというのが実感で、あそこに公共交通機関、いろいろきめ細かく配置できるかといえば、少しはできるけれども、それは机上の空論だろうと思います。

結局、公共交通機関というのは基本的に乗合ですよ。乗合というのは機構的にライン運行しかできないんですね。デマンドバスというオペレーションを昔やったことがありますね、ネットワーク上どこでも行ける。結局うまくいってないでしょう。だから結局、公共交通機関は乗合とする以上は、ラインのオペレーションしかできないんです。

鉄道であれば鉄道網と言ったって、みんな人間が歩いて乗りかえているわけですよ。それでネットワーク機能を果たしているわけですね。

そういうこともあって、結論の方からいきますけど、公共交通機関を幾らやったって、端末は何かしてやらないと。自分で歩くのか、歩けなくなったらタクシーに乗るのか、何か考えなければいけないんだろうと思うんです。

私が申し上げたいのは、いろいろお話しを伺って、非常に多面的に漏れなく考えられていると思いますが、1つは自転車なんですね。ESTモデル事業の1ページに、どこかに歩道、自転車道の整備というのが1つ出ていますけれども、端末として自転車をどう位置づけるか、まともに議論されてないんじゃないかと思うんですね。

それからもう1つは、今度は歩行者の方からいきますと、私は幸いなことに都心に住んでいますので、この辺であれば自転車はあまり走っていませんから歩道は悠々と歩けるんですけれども、山の手線の外に行くと、歩こうと思うと、年をとったせいもあるんですが、怖くて、自転車が突っ走ってるわけですね。あの問題を何とかしなければいけない。

ここでは本当に交通全体を考えた、旅客物ですけれども、自転車の問題をちゃんとまともに取り上げるべきだろうと考えます。言いたいのはそこなんですけども。

以上です。

〇部会長 特にございませんか。

○環境・海洋課長 自転車については、実際に幾つかESTの中でかなり出てきております。例えば、つくばエクスプレスの柏・流山市とか、それから仙台とかかなりいろんな…、例えば神戸なんかは歩行者ということで、地域によっては商店街等関係者がそろった中で、駅に駐輪場を整備してレール&ライドとか、それからバス&ライドとか、確かに私ども、実際にESTを募集して、それぞれかなり創意工夫があつて驚いたんですが、先ほどの富山なんかは、次長が申し上げたようなコンパクトシティとLRTの導入を合わせたもの。そういった地域では、先生おっしゃるような自転車の活用というの、幾つかESTに出ております。

○委員 今、先生がおっしゃっているのはそのとおりだと思います。ただ、だけど、みんな工夫して自転車1つ、例えば田舎なんか行ったら、あんまりスピードが出ない、ガソリンの少ない小さな自動車とか。その村なら村だけは、時速は40キロ以下にするとか、いろんな方法がいっぱいあると思うんですよ。その土地に合わせた利便性。例えば、何も5人乗り、8人乗りじゃなくても、もう少し小さいのもいろいろ普及させたりとか、いろんな方法があると思います。

それから、ESTなんかでもすごくいいものはたくさんあると思うんですけど、私のちょっと申し上げたかったのは、簡単に言うともうちょっとでかいことというか、みんなが見て、「ああ、なるほど」とか、それに対して議論するという大きな。

そういう意味で先ほどちょっと、そんなの不可能かもわかりませんが、部会長が言っていた、京都にバーンとつくってみちゃうとか、そういうちょっと大きいことを少しやらないと、気がつかないんじゃないでしょうかね。

ESTはこれだけいいことをやっても、1個1個はすばらしいんですけども、もうちょっと全体的にみんながいろいろ議論するような、ちょっと言葉は悪いですが、もう少し目玉的な大きいことをきちっとやらないと、気がつかないんじゃないかと思うんですね。お互いの自動車を使って、これだけこんなことをやっている、それがとれだけ影響を与えているかということも、次に考えていただければと思います。

○環境・海洋課長 おっしゃられるように、ESTは今年度が初めてでして、11カ所だけでも相当いろんな考え方があって、私ども驚いているんですが。

これから3年間これをやっていくんですけど、この中できっちり検証して、その中でいい例をぜひ全国的にPRして、それをいい例のモデル集として、あちこちでこれを普及していくというのを、第2段階として考えていきたいと思っています。

○部会長 本日初めての御出席ですが、何か全般的な御印象のようなものでも結構ですので、何かございましたら。

○委員 済みません、私はこの面での専門家ではありませんが、お話を伺っていて考えますのは、こうやっっているいろいろな努力なさっていても、地球規模で考えますと、隣の国に垂れ流しの国があるということが気になります。中国、そしてアジアのもう一つの大国、いずれも京都議定書に入っていない。そちらの問題をどう考えるか。ぜひ、一生懸命取り組んでおられる環境保全、省エネの技術をこういった国々と共有していく道を、考えなければいけないと思います。

今、日中関係は政治関係がうまくいっておらず、そういうことすらできる余裕があまりないわけですが、上の政治の雰囲気はどうであれ、省エネと環境の問題は、これだけ地球が狭くなってきている状況で、もっともっと協力関係を構築していかなければならない。本当にひどいですからね、中国の環境破壊の状況は。華北の省はだんだん水資源がなくなっていっています。

それからもう1つ思い出しますのは、私インドにいたときに、小さな村でございましたけれども、そこはすべて太陽からエネルギーをもらって運営していました。実験的な村でしたが、交通手段も、速度の遅い車が走っていました。車といってもゴルフ場のカートみたいなものなんですけど。テレビも含めて。日本でも太陽エネルギーを利用する向きをちらほら見かけますが。

○部会長 アジアの環境協力とか、アジアの3Rとかいろいろなことを言っていますけども、そういう文脈の中で、国土交通省はどういうふうなコミットメントをなさっているんでしょうか。

○総合政策局次長 ことしの国土交通白書のテーマが、実は「東アジアの中の日本」という切り口で書いているんですね。これは〇〇委員もよく御存じですけど、今までのいろいろな日中関係とか、アジアの中で日本がどういう位置づけでいくかという、非常に大きな話がありまして、今かなり対立軸がいろいろあるんですが。

そういう中で、日本がアジアの中でどういうことでプレゼンテーションを高めていけるか、あるいは協力をしていけるかという大きな項目の一つが、実は環境技術、こういうものは過去ずっと日本は痛い目に遭いながら、公害問題を含めていろいろ環境技術を高めてきたわけですね。

今、委員がおっしゃったように、中国、インドがこれからのCO₂、NO_xも含めた黄砂

現象いろいろあるんですが、すべての公害のもとになっているんじゃないかということも言われているんです。

彼らに対して、いわゆる環境の技術をいかに提供できるか。技術協力、あるいは国際協力の観点から、アジアに対して日本の持っている環境技術、これを輸出でもいいんですけど、アンタイドでもタイトでもいいんですが、いかに提供できるか。これが実は環境問題について、日本がアジアに出して一番協力できる大きな項目じゃないかと。

これは企業の国際競争力にも実は関係してしまっていて、無償で提供しちゃうと今まで一生懸命金かけてきた技術がただで向こうに渡っちゃう。それで、向こうのコストが下がっちゃうというのがいいのかどうかという議論は別にあるんですけども、少なくとも技術供与といたしましうか、こういう面でいくと環境技術とか、省エネ車の話もそうですが、こういうのをいかにこれからのエネルギー消費大国に持ち込んでいけるかということが、かなり大きな役割の一つだという位置づけを、実は書いています。そういう意味で、かなりコミットできるんじゃないかと思っています。

○部会長 どうもありがとうございました。

○委員 アジア関連で来週、環境省が主体で日中韓の環境関係の会議が東京で開かれます。今のお話の中で、環境省がつくったエコアクション 21 を、そこで多分紹介する。私は、その英訳の監修を頼まれて先週ようやく終わったところです。

国土交通省ではグリーン経営認証制度がありますね。ああいったソフトを出していくということが、環境技術といっても、そういうソフトの部分が非常に有効ではないかと考えています。私はグリーン経営認証制度もかかわらせていただいています。まだ軌道に乗ったと言えるかどうか非常に難しいところですが、乗りつつあるという前提に立てば、次はやはりそれを紹介して広めていくことは重要ではないかと思っています。

○部会長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

○政策調整官 物流の面でも、例えば私、昨年2回、日中フォワード協議で北京に行きましたが、中国においても物流効率化に対し、非常な関心を持っておりまして、日本の総合物流施策大綱を見せてくれと。それに準じて、中国で総合的な物流政策を打ち立てたいということで、国家発展改革委員会を中心に、施策をとりまとめています。少なくとも指導者レベル、行政レベルでは相当な問題意識で取り組んでいるようです。

我々としても物流を支える人材育成の支援とか、日本のベストプラクティス、いろんな

成功事例を御紹介する形で、中国の物流効率化、結果的には環境負荷の軽減につながるような取り組みを支援していきたいと思えます。

それからASEANとの関係でも、我々、日ASEAN交通連携プロジェクトというのを、小泉首相のお声がかりで進めていまして、今般、物流改善計画、すなわちASEAN諸国に最大公約数の問題点を整理して、どんな施策をこれから進めていくかという計画を、一緒になってまとめました。これを今年の秋、日ASEAN物流大臣会合を開きまして具体化を進めていきますが、そういった形で、我々は物流面での先進的な取組事例を御紹介しながら、人材育成とか、ソフトの面も含めて支援協力していければいいなと思えます。

○委員 簡単に申し上げます。2つありまして、1つはグリーン物流パートナーシップ関係のところ、CO2の算定方法の作成というのがあるんですけども、これに関しては先ほど裾の切り方というのがありました、どんどん裾切りを低くしていくと、非常に中小のところにも、そういった管理をやってもらうというストーリーになると思うんですね。そのときに、そういったところでもちゃんと数字が出せるようなまいやり方をちゃんとつくりませんと、コンピュータなんか縁のない方もたくさんいますので、そういうところまで踏み込もうとするとそういう問題が起きると思えますので、ぜひそこまで長期的に戦略をとっていただきたいと思えます。

それからもう1つ、モデル事業の件ですけども、先ほど来いろんな成功事例をつくって全国にということですが、そのときにはコストとかそういったようなこともちゃんと管理しませんが、最初のモデル事業はかなりお高いものになっていると思えますが、それをうまくマニュアル化し、あるいはビジネスモデルと言ってもいいんですけど、パッケージ化していけば、かなりコストダウンが図れるはずなので。

そういったものを、類似した地域にうまく委嘱していくようなことをやれば、モデル事業がこれだけで終わると単発的な事業で、えらいむだな事業になってしまうわけですから、そのコピーをぜひ全国展開するような仕組みも、同時に視野に入れて進めていただきたいと思えます。

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、議題（2）につきましてはここまでとして、最後の議題（3）として「その他」と書いてありますが、事務局から、2003年度の我が国の温室効果ガス排出量について報告したいということですので、お願いいたします。

○環境・海洋課企画官 それでは、資料3に沿って御説明させていただきます。

本日の環境部会でもさまざま委員の先生方、また私ども事務局の方から数字の話とか出ておまして、ちょっと重なるところもありますけども、簡単に御説明いたします。

温室効果ガスインベントリにつきましては、気候変動枠組条約の第4条及び第12条に基づきまして、締約国は自国の温室効果ガスの排出と吸収の目録、これをインベントリと呼んでおりますが、これを条約事務局に提出することとなっております。

日本におきまして、このインベントリ、毎年集計しておまして、環境省から公表しております。

作業につきましては、国土交通省、経済産業省といった関係省庁からいろいろデータを提出いたしまして、環境省において作業して公表しております。

今年度につきましては、まず、温室効果ガスの総排出量は13億3900万トン、これは京都議定書目標達成計画は2002年度のデータで議論をしていたわけですが、それに比べますと0.7%、温室効果ガス総量がふえております。

また、基準年としております1990年に比べますと、8.3%の増加となっております。

さらに、CO₂の総排出量を見ますと、これが12億5900万トン、前年度比0.9%増で、総排出量比の94.1%となっております。

また、基準年に比べますと12.2%増加しております。

部門別の排出量は、下の表のとおりでございます。ここで、産業部門と運輸部門の2002年のデータのところにも※がついておりますが、この部分につきましては先年度発表いたしました2002年度の、その時点では最新のデータで、それぞれ100万トン変動しております。

運輸部門について申し上げますと、昨年度の段階では最新の2002年のデータに2億6100万トンとなっておりますが、これがいろんなデータのより確実なデータによりまして2億6200万トン、数十万トンの増加ですが、四捨五入の関係で2億6200万トンとなっております。

これが2003年度には2億6000万トン。1990年の基準年比に比べて、プラス19.8%というのが運輸部門の数字でございます。

次のページにいただまして、先ほどの産業、運輸、業務その他部門といったところの、歴年の変動をグラフにいたしました。運輸部門につきましては、後でまた大きなグラフで御説明しますが、97年、98年をピークにして、現在のところは抑制傾向でござ

います。

ここまでは日本の政府として公表されているものでございますが、3番で運輸部門について、これは環境・海洋課の方で分析したものでございます。運輸部門におけるCO₂排出量につきましては、2002年よりおよそ200万トン減少しております。200万トンの特徴は以下のとおりであります、200万トンの内訳というものを少し、どこがどのくらい減っているのかというところをお示ししました。

まず、自家用乗用車からの排出量は、前年度比で約0.4%減、50万トン減少しております。貨物自動車につきましては、約150万トンの減少。公共交通機関等からの排出については約10万トンの増加ということで、トータルでおよそ200万トンの減少となっております。

一番下のパイチャートにつきましては、各部門が運輸部門の排出量の中でどの程度の割合を占めているかという図でございますが、これにつきましては2002年度、2003年度、多少の数字の変動はございますが、大きな情勢を占める割合の傾向は変わっておりません。

次のページに、もっと大きなグラフでございます。これは私ども、よくいろんなところで使わせていただいているグラフでございますが、運輸部門における二酸化炭素排出量の推移ということで、基準年から2003年までの実績と、あと2003年以降から2010年までの目標、2億5000万トンという排出量、そこはちょっと太いもので書いております。

2003年までの実績で見ますと、全体トータルとしては1997年をピークとしていまして、減少あるいは抑制ぎみであるということ。その中でも貨物自動車というものが、1997年以後、マイナス12%。公共交通機関等についてはマイナス3.3%の減少を示しております。

自家用乗用車につきましても、97年までに顕著な伸びを示しましたが、その後伸びは落ちついておりまして、1997年以後はプラス4.4%となっております。

近年、運輸部門が抑制傾向であるところの分析というのは、詳細にはなかなかデータの関係で難しい面はあるんですけども、例えば幾つか考えられることの一つとして、低公害車がふえてきたということ。ここはいわゆる燃費基準を達成したものの台数ですけれども、これが2005年3月末で968万台ということで、1000万台に迫る台数となっております。

さらに、トラックの営自転換が毎年着実に高くなっておりまして、これが2003年度で営自率として約85%となっております。

今後いろいろな問題、先ほどからもいろいろ委員の方々からも御指摘がありましたが、

貨物部門といったところは非常にいろいろ頑張っているわけですが、あとは自家用乗用車の部門について、今後いろいろと対策がとられる必要があるかと思います。

ということで公共交通機関利用促進と、目達計画でも盛り込みましたが、そういった対策を進めてまいりたいと思います。

あと参考としまして、環境省から発表しております、2003年度の温室効果ガス排出量ということで、これを添付いたしましたので、またご覧いただけたらと思います。

以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。

以上で、予定の議事を終えましたが、ほかには特段の御発言はございませんでしょうか。

ございませんようですので、本日の議事はこれで終了としたいと思います。

事務局から何か補足すること、あるいは連絡事項などございますでしょうか。

○地球環境対策室長 それでは、1～2点お伝えさせていただきます。

本日の会議で御議論いただきました内容についてですが、後ほど議事録の形にまとめまして、その後、委員の皆様へ送付させていただきます。それで内容を御確認いただいた上で、公開という扱いにさせていただきたいと思います。

それから本日の資料でございますが、これにつきまし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。

事務局からの連絡は以上でございます。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、これもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —