

第8回公共交通利用推進等マネジメント協議会 議事要旨

日時：平成20年5月29日（木）10：30～12：00

場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室2A、2B

【モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画の改定について】

- 事業者数やマイカー通勤者数が減少しているのに、CO₂削減目標が増加しているのはなぜか。本当に達成できる目標か。
- 旧目標で算出に使用していた自動車の燃費は10モード燃費（14.6km/ℓ）だったが、これを実燃費（9.7km/ℓ）にしたことが大きく影響している。様々な手法で転換を促していくが、最後は従業員個人の意思になるので、実施し、検証しながら見直しをかけていくことになると思っている。

【モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の公募及びその応募状況について】

- 100か所、1000か所と拡大していくのに、事業所がばらばらに応募するよりは、地域でまとまって応募してもらった方が良いのではないか。
- 経済団体も、CO₂削減の取り組みは行っているが、具体的にどう取り組めばよいのかわからないところがある。例えば地域でまとまって実施している例を、詳しく教えて欲しい。

【エコ通勤公募への応募事業所等に対する対応について】

- 今までの同様のツールを使用したTFPの実施の結果、少なくとも、自動車利用者の2割がほかの移動手段も使うようになった。企業がエコ通勤を行いたいという意思を持ち、しかし従業員になかなか言いにくい時に、このツールを国から渡すだけでも効果がある。
- 現在ある補助制度はいろいろハードルが高いといった指摘もあるので、何らかの工夫が必要と思っている。どんな形の補助内容がいいのか、関係者に聞き取りを行いながら考えていきたい。

【国による支援措置について】

- ① 地域公共交通活性化再生総合事業（国土交通省）
- ② 都市・地域総合交通戦略、先導的都市環境形成促進事業（国土交通省）
- ③ 低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省）

○ 地域の事業者はほとんどが中小企業。これらの企業は環境に対する意識はまだまだ低い。基本的に地域で事業者や住民の意識改革が必要であるが、それ以前に、事業所それぞれが、自分たちがどれだけCO2を排出しているかつかんでないし、それを計算するツールが環境省から出されているが、それを学ぶ機会がない。自主行動計画の対象外の事業所への支援があまり打たれていない。個々の事業所への支援は難しいかもしれないが、例えば経済団体を通してやるとかいう手法も考えられるので、21年度の施策に反映させていただきたい。また経済団体も行動計画を作っているが、何をどうしていいかわからない。国と共同で説明会などを開いていただいて、事業計画を一緒に進めていけたらありがたい。

また、エコ通勤の推進で削減できたCO2を事業活動で削減すべき数値に算入できないのか

○ 温対法では、一定規模以上の事業所については、CO2排出量を計算して報告し、国がとりまとめて公表する制度がある。その制度の中では算定マニュアルはあるが、確かに中小企業は、自分のところには関係ないということもあり、広まっていない。

またCO2排出量は、事業活動によるものについて算定することとなっているが、通勤によるものは、事業活動でなく個人の行動によるものなので、制度の対象外である。

○ 個人の行動といっても、企業がエコ通勤の推進に取り組むよう、数値を取り込めるようなインセンティブをつけることはできないのか。

○ 今は中小企業に対するインセンティブがないから、中小企業に対しては、どれだけ効果があるかとかを、経済団体が提示したりしている。

少しでもインセンティブを与えることで、企業としてもエコ通勤への取り組みを加速する材料になるのではないか。

○ 現在のシステムでは、CO2排出量をマクロで見ると、事業所で計上しても、個人で計上しても変わらないが、その配分が変わると、計算の仕方とかも全部変わってしまうので、難しいということか。

エコ通勤の効果は、例えばガソリンなら日本全国でのガソリン使用量に反映されるが、それを個別事業者に割り振ればインセンティブになってより良い制度になると思うが、そうだとすると全ての事業所に通勤分もCO2排出量を割り振らなければならないところがまず大きな問題か。またそういうインセンティブがあれば、事業所として通勤分も計上するということと、計上しないところと並存できるかがまた問題か。

○ 大都市や各種団体へのアプローチはどういう手法で行うのか。また、膨大な市町村にどのようにして取り組んでもらうのか。

○ 環境モデル都市に選定された地域など環境対策に熱心な市町村に国から働きかけを行うことを考えている。また、同様に環境問題に熱心な企業にも働きかける予定。

○ 各種団体へのアプローチの方法として、総合交通戦略の協議会に各種団体に入っ

ていただいて、それら団体へアプローチするという方法が考えられる。
地域や団体が何をどうすればいいか、ということについては、個々の地域の個々の知恵が必要だが、試行錯誤してうまくいくケースを見つけて、うまくいったら協定を結んで継続的な支援をとりつけるといった方法もあるのではないかと。

○ 5. 6万事業所に参加してもらうには、各種の事業と独立した、エコ通勤独自の簡便に実施できるシステムが必要ではないか。

一方、経済団体等の力を借りながら参加を呼びかけ、参加する企業に何らかのインセンティブがあるというものも必要ではないか。

合わせて補助制度とうまくリンクしながら、かなり踏み込んだ内容を実施するものも平行して推進していくことが目標達成の1つのアプローチではないか。

【エコ通勤優良事業所認定制度の導入について】

【エコ通勤推進拡大方策について】

○ 小規模市町村へのアプローチは、県などを通じて首長に働きかけてみてはどうか。

○ エコ通勤優良事業所制度は次回までに案を作成する。

【その他】

○ これから拡大していくのに、システムティックな部分が必要になる一方で、個別的な地域ごとの対応も必要。後者は予算の制度が整備されてきている一方で、前者は、まだ小規模なときは今の財源規模でも大丈夫だが、今後、システムティックな部分の技術開発とともに、財源的な問題にも対処が必要。

一般には、世帯が排出するCO₂を削減するのに、クルマの使用を控えることが一番の削減になる、という認識がまだまだ低い。