

## 第7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19年11月20日 10:30~12:00

場所：経済産業省10階 1031会議室

### 【モビリティ・マネジメント推進行動計画について】

- CO<sub>2</sub>削減目標の85万トンの計算式の自動車の燃費が10・15モードの値を用いているが、実際にはこれより3割ぐらい下回るのではないかと。実燃費のデータがあればその値を使用すべき。また、道路混雑が減少すると速度が上がって、燃費も上がる。この効果も含めて評価すると、もう少しいい数値が出るのではないかと。
- 低公害車を使用することにも配慮できるような枠組みも考えてほしい。
- 郊外のショッピングセンターへの利用客が車でいくことが前提となっていると思うが、これはかなりのCO<sub>2</sub>を排出していると思うので、そういうものへの対策にも取り組んでもらいたい。
- 今、省エネ法の改正の審議中であるが、事業所単位では小さいが、企業として取りまとめると大きな効果となるものが結構あるということで、それらを少しでも拾い上げようとしている。通勤の取り組みも、将来的に省エネ法のインセンティブに関わるような話に繰り込めるような枠組みを将来考えていただきたい。
- 企業は自主行動計画とかで何らかのインセンティブがあるが、従業員にはインセンティブが難しいのではないかと。
- 従業員の直接のメリットはなかなか難しいが、「国民運動」が1つのキーワードか。国民運動でエコに配慮ということで、どうやら自分でできる範囲のことを何かするのも仕方がないのかというような雰囲気が出来上がれば、1割くらいは行動が変わるのではないかと。もちろん公共交通等で国としてのサポートを一生懸命しなければならない。
- ある種のアメとムチが必要かとも思うが、ただ、例えばアメリカのTDMの取組みで、レギュレーション50という南カリフォルニアで非常に大きなレギュレーションをくんでCO<sub>2</sub>を減らす取組みを行ったが、いつの間にかトーン

ダウンしてしまった。このような、企業に対して政府が無理やりたがをはめるような制度は長続きしないということで、欧米では自発性を重んじる方向に変わってきている。

- モビリティ・マネジメントを広め、また支えていく上で、その趣旨や技術などを学ぶような研修制度を、そして最終的には認証制度のような形にまで踏み込んでいくことも検討していくべき。
- 今、メタボリックシンドロームが非常に話題になっており、例えば、消費カロリーの違いなどの説得力のある数字が出るのであれば、そういうことを強調するのもいいのではないか。
- 自家用車は保有コストが非常に高いが、ランニングコストは安く、乗れば乗るほど得をする。ガソリン代が上がれば変わるかもしれないが、これを逆にするような仕組み、例えば自動車の走行距離によって車検費用を考慮するとかできれば、すこしでも自動車の利用を遠慮して公共交通を利用するというインセンティブが働くのではないか。
- カギを握るのは労働組合の対応という面もあるので、労働側の関係者への説明等も進めてもらいたい。
- 今のままでは2010年において京都議定書のCO<sub>2</sub>削減目標に2000万トンから3400万トンの不足が生じる。追加対策の検討を進めていかなければならないが、その意味で、85万トン削減は確実に達成し、かつ、できれば、85万トン以上削減できる姿が望ましい。