

## 交通政策審議会環境部会における主な意見

## 1. 地域レベル・個人レベルの地道な取組みの支援

C02 排出削減の一層の深掘りのために対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必要がある。

例えば、企業の主体的な取組みの促進のために優良な取組みを評価、表彰すること、エコドライブは経済性や安全性などの効用も兼ね備えていることを広く周知、普及することが考えられる。その際には、一般国民に意識変革を求め、浸透を図ることができるよう、分かりやすいアプローチを考える必要がある。

また、個人や企業に取り組みを促すに当たっては、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である。例えば、地方支分部局の長の表彰を活用するなど、各企業が CSR を強く意識している現状を活かす取組みが求められている。

## &lt;関連する委員指摘事項&gt;

運輸部門における排出削減対策は地域によって異なるはずであり、地域によって効果の出ている対策について支援を進めていく必要がある。

対策の裾野を広げて削減量を拡大するためには、一般の人がわかるような政策を進める必要。特に、エコドライブは、市民の協力を求めるような施策が必要。

排出削減を目標以上に達成した企業には、例えば企業別に何らかの利点を与えるなど、インセンティブを与える仕組みを導入すべき。

各企業が CSR を強く意識している昨今、いろいろなインセンティブをきめ細かく付与していくべき。例えば、表彰制度については、大臣表彰だけでなく、地方支分部局長の表彰でも十分機能するのではないか。

C02 削減等に効果のあるグリーン経営認証取得のインセンティブを高める方策を検討すべき。

一般国民は、やるべきことが分かっているようで分かっていないというのが現状。技術面の技術開発とは質の異なるアプローチにより、国民の意識改革を進めることが必要。各省庁が連携して、エコドライブなどについて、商店・中小企業・一般家庭等に対して分かりやすいアプローチをトータルで考えないといけない。

一般の人にとっては、経済性だけでなく、安全性や快適性の追求も重要である。例えば、エコドライブでは、環境だけでなく安全性も含めてどのように評価するかが重要である。

## 2. 技術革新による対策の支援

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である。例えば、IT 技術を活用してかしこい自動車の使い方を実現することが重要である、例えば、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、物流車両や高齢者ドライバーなど車両属性に応じた情報などをリアルタイムに提供することが考えられる。

### <関連する委員指摘事項>

物流のネックになっている海と陸の接点、鉄道とトラックの接点について、画期的なアイデアを持って長期的な視点で技術開発すべき。

自動車について、今後は、使う方の問題で、特に IT の活用があると思う。運輸部門での IT 活用を積極的に考えるべきであり、IT 活用による CO2 削減効果を数字で明確に示す必要がある。

### 3. 新たな物流・人流体系の構築の支援

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ある。

例えば、物流体系については、グリーン物流パートナーシップ会議などを通じた、モーダルシフト促進のための鉄道や海運を利用する荷主と輸送事業者との対話の促進、輸送効率の向上のための複数の荷主や輸送事業者との対話の促進が考えられる。また、輸送を省くなどの先進的な企業の取組みの情報共有、過度なジャストインタイム等を改める商慣行の是正に結びつける取組みへの支援が考えられる。

また、人流体系については、地域公共交通の活性化等への支援、意欲的な自治体が推進するE S T事業への支援、E S Tの優良事例の発信が考えられる。

#### <関連する委員指摘事項>

モーダルシフトが進まない要因を分析し、その結果を踏まえた促進策を展開していくべき。そのために、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。

削減対策には、個別の施策、モーダルシフトのような横断的な施策、国の交通体系の在り方のような全体計画の3層で構成されるものと思われるが、後者の2つについても議論すべき。交通機関の整備維持は企業努力が基本だろうが、地方においては一定の行政のサポートが大きな要因。

自動車は、利便性があり、また経済的にも、初期投資を一度してしまえば乗った方が得になってしまう。これでは公共交通への転換は進まない。本格的にCO<sub>2</sub>を減らそうとするのであれば、そういう議論が必要。

輸送事業者が荷物の収集と配送に加えて、荷物の修理等を行えば工場までの輸送が省けることになるが、このような発展の可能性はあるのではないか。

長距離トラックの運転手の不足や高齢化を踏まえると、鉄道とトラック輸送をうまくジョイントさせることはウィン・ウィンの関係になるのではないか。

複数の企業が絡んで交錯輸送ができると空荷がなくなることから、モーダルシフトの促進等には、そのような企業をうまく見つけるという方策があるのではないか。

可能な限り物を運ばないようにしてCO<sub>2</sub>排出量を削減するという方法も考えられる。輸送対策とは別に、物を運ばないこと自体に企業にインセンティブを与える施策を考えるべき。一般の人にとっては、経済性だけでなく、安全性や快適性の追求も重要である。例えば、エコドライブでは、環境だけでなく安全性も含めてどのように評価するかが重要である。

輸送部門での、全体的なモーダルシフトをどのように政策的に担保するかが大きな課題である。長距離・広域では、国の役割が重要である。

地域交通では自治体の役割が大きい。公共交通機関利用促進を地域で進める時に、何が課題となっていて、何が必要なのか、自治体は何ができるかを検討することが必要。

E S Tモデル事業を推進し、成功したらすぐに実施に移すことが重要である。成功した事例をもっと他の都市にもPRすることが重要である。

物流業界は、物流合理化を進めるために、輸送業者や荷主に対する対策が多いが、合わせて荷受け側の対策が必要ではないか。