

平成18年11月13日（月）

於：中央合同庁舎第3号館11階特別会議室

平成18年度交通政策審議会交通体系分科会

第8回環境部会速記録

国 土 交 通 省

部会長 皆さんおそろいですので、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。

本日は、京都議定書目標達成計画の見直しに関する審議を開始するということでお集まりいただきました。現行の目標達成計画におきましては、議定書の約束期間の前年である平成19年度、つまり、来年度に定量的な評価・見直しを行う旨規定されており、運輸部門における地球温暖化対策の検討を取りまとめることが当環境部会に求められております。

なお、本日は9名の委員にご出席いただいております、交通政策審議会令第8条により定足数を満たしておるところでございます。

まず、議事に先立ちまして、今回の審議の趣旨などについて、総合政策局長からごあいさつを賜りたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

総合政策局長 今日は、委員の皆様方、お忙しい時間でございますけれども、私どもの交通政策審議会環境部会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

我が国の地球温暖化対策でございますけれども、皆さんよくご承知のとおり、去年の4月に閣議決定をされました京都議定書目標達成計画に基づいて今着実に対策を進めているところでございます。この目標達成計画を策定するに当たりましては、平成15年から17年まで足かけ3年、7回にわたりまして、部会長や部会長代理をはじめ、委員の皆様方に大変力強い貴重なご審議をいただき、それが今の計画に反映しているということでございます。

この計画の中では、運輸部門の目標値を2010年度に2億5,000万トンとしております。自然体で推移するレベルからCO₂を2,450万トン削減するという決めた数字でございます。従前から進めておりますが、単体対策あるいは交通流対策、公共交通の利用促進といった取り組みを進めておりますし、さらに最近では物流事業者と荷主が連携、協力をいたしまして取り組むグリーン物流パートナーシップ事業なども進めております。また、地方公共団体が主体になりますけれども、環境に優しい交通システムを構築するというESTモデル事業なども予算措置を講じまして支援しているところであります。さらに、今年の4月から施行されました省エネ法の中でも輸送事業者と荷主に対しまして中長期的な省エネ、輸送効率の向上といった取り組みを求める枠組みもスタートしている状況になっております。

こういったメニューを進めていくということでありますが、先月、皆さんご承知のよう

に2005年度の温室効果ガス排出量の速報値が公表になっております。運輸部門では2億5,700万トンという数字でありまして、おかげさまで近年ようやく減少傾向になるところまでまいりましたけれども、いずれにしても目標達成を目指して適切かつ着実な取り組みを進める必要があります。再来年は第1約束期間であります2008年度がいよいよスタートするわけでありまして、この審議会、部会におきましては、現在のもろもろの対策について評価をきっちりとしていただき、また、さらに今度必要となる対策についてのご審議を賜りたいということでお集まりいただいた次第であります。よろしくお願ひいたします。いずれ国土交通省といたしましては、交通分野だけではなくて、国交省全体としての対策の整合性をもって取りまとめる必要もありますから、皆様とご相談しながら節目のタイミングで社会資本整備審議会の環境部会との連携も図りながら効果的に審議を進めていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

簡単でございますが、冒頭に当たりましてのあいさつでございます。今日はありがとうございました。

地球環境対策室長 続きます、事務局のほうから3点連絡事項がございます。まず1点目ですが、恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願ひます。

2点目でございますが、当環境部会の議事は、公開とした上で、議事録については、内容について委員の皆様方にご確認いただきました後に、会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願ひます。

3点目でございますが、資料の確認をお願いしたいと思います。お手元の資料、「資料一覧」という紙の下に配席図、各委員の先生方の名簿、議事次第、その下にさらに資料1、こちらはA4縦の1枚であります。横の資料になりまして、2-1、2-2、3。資料番号がございませんが、「運輸部門における地球温暖化対策(京都議定書目標達成計画より抜粋)」というものがございます。こうした表題の資料。最後に資料4という形になってございます。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。

それでは、議事のほう、部会長、よろしくお願ひいたします。

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す。

まず、事務局より最初の議題であります今後の検討の進め方についてご説明いただきました

いと思います。よろしく申し上げます。

地球環境対策室長 ありがとうございます。A 4、1枚縦書きの資料1でございます。「京都議定書目標達成計画の見直しに関する審議の進め方」についてご説明をさせていただきます。

まず、今回審議いただきます目的でございます。京都議定書目標達成計画は平成17年4月に閣議決定しておりますが、こちらにおきまして、議定書の約束期間の前年である平成19年度(2007年度)に、この計画に定める定量的な評価・見直しを行う旨規定してございます。したがって、交通政策審議会環境部会では、運輸部門における地球温暖化対策の検討を進め、見直し案を取りまとめていただきたいということでございます。

2番目に、主な審議事項でございます。そこに(1)(2)とありますように、まず現行の温暖化対策の評価、現行対策の強化策と新規対策の検討といったようなものをお願いできましたらというふうに存じます。

3点目に、審議スケジュールのイメージでございます。その下に概略、絵のような形でイメージ図をつくらせていただきました。審議スケジュールとしましては、この目標達成計画の見直しを行う2007年度の末、具体的には2008年の3月ごろになるかと思っておりますが、こちらに新目標達成計画の閣議決定が予定されてございます。これに向けまして、まず本年中に、この図の一番下の左のほうからでございますが、本日の部会、12月の部会の2回に分けまして、現行対策の効果の把握、追加対策の実施可能性の議論をしていただければと思います。年が明けまして2月ごろと考えておりますが、最新のデータが出そろってまいります。したがって、このあたりで削減効果の暫定推計、それを踏まえた対策の見直しの視点についてご審議いただければと思います。その後、2008年度、これは第1約束期間の初年度でございますが、こちらの概算要求期限というものが2007年の夏にございます。こちらに間に合うように2007年の6月ごろに中間取りまとめをお願いしまして、最終的には2008年の春ごろに最終の取りまとめをお願いしたいと考えてございます。それらの間に必要に応じまして審議会を随時開催させていただければと思います。

また、先ほど当局長からもございましたように、節目である中間取りまとめ、それから最終の取りまとめに当たっては、社会資本整備審議会環境部会との合同部会を開催させていただく方向で調整させていただければと考えてございます。

以上でございます。

部会長 ありがとうございます。ただいまのご説明につき、委員の皆様方から何かご質問あるいはご意見ございませんでしょうか。念のために申し上げておきますと、ご発言をご希望なされる場合には、最近の慣行に従いまして、この名札を立てていただくこととしておきます。それで僕が気がついた範囲内ですけれども、お早い方から順に発言していただきたいと思います。特にございませんでしょうか。

それでは、先に進ませていただきます。「運輸部門における二酸化炭素排出量と現行対策」というのが次の議題のテーマであります。そこに移らせていただきます。

まず、事務局より資料に基づいてご説明をお願いいたします。

環境・海洋課長 ありがとうございます。私のほうから資料1、2-1、2-2につきましてご説明を差し上げます。よろしくをお願いいたします。

2-1の資料をおめくりいただきたいと思いますが、先ほど局長のほうからも触れましたように、最近、環境省から公表されました速報値に従いまして資料をつくっております。確報値は来年の4月に出ますので、当分はこの速報値を基礎として我々は検討したいと思っております。公表資料によりますと、2005年度の排出量は13億6,400万トンということで、基準年の1990年度に比べまして8.1%上回っております。前年の2004年に比しまして0.6%の増加を示しております。京都議定書の削減目標は、基準年の排出量のマイナス6%でございます。この約束を達成するためには、森林の吸収源対策、右の下にあります、京都メカニズムによって確保する予定の削減量を除きましても、2008年から2012年までの約束期間の5年間平均で基準年の8.7%に当たる量、すなわち約1億1,000万トンの削減が必要でございます。ちなみに、2005年度の排出量からは8.1%分に当たります。このように削減目標の達成は全体的に見ればなかなか容易なことではないという状況でございます。

1枚おめくりいただきますと、部門別の排出量と基準年比の表でございますが、温室効果ガスの排出量のうち、エネルギー起源CO₂の排出は全体の8割を超えております。数字では12億600万トンに達しております。90年比で13.9%の増加ということです。これに対しまして、CO₂以外のメタン、一酸化二窒素、代替フロン等3ガスは、それぞれかなり減少しておりますが、運輸部門を見ますと、現在、基準年比でいきますと18.1%でございます。横のほうで、目標達成計画における目標上は15.1%にこれを抑制する必要があるということですので、2005年から見まして、速報値ではありますが、あと約700万トンの削減が必要でございます。

1枚めくっていただきます。3ページでは、少々見にくいですが、エネルギー起源と非エネルギー起源合わせたCO₂全体の排出量の部門別推移を示しております。右側にありますが、部門ごとに括弧内が基準年比、かぎ括弧内が前年比を示しております。2005年度では、CO₂排出量全体で約12億9,700万トン、90年を13.3%上回っております。部門別で見ますと、基準年に比べまして、産業部門と非エネルギー起源CO₂に関連する工業プロセス、セメント製造がそれぞれ減少しておりますけれども、運輸、業務その他、家庭部門などの部門は増加しております。前年比で見ますと、運輸部門、エネルギー転換部門は発電所などでの自家消費部分ですが、これは減少しており、産業部門は製造業の増加により微増、あるいは業務部門、家庭部門などは、厳冬などによる暖房需要から電力消費が増加したため、前年比でも増加しております。

もう一枚おめくりいただきまして、4ページですが、これは運輸部門におきます主な輸送機関の排出量の推移を示しております。運輸部門全体では、90年の基準年から排出量が増え続けておりましたが、一時期、2001年のピークでは268万トンあったものが、その後減少傾向にございます。この全体の傾向と同様に自家用乗用車の減少傾向も2001年以降続いております。これは乗用車の燃費の改善等が寄与しているものと思われております。青い括弧の中に書かれておりますように、トップランナー基準の導入でありますとか、あるいは自動車グリーン税制などの効果もありまして、低公害車登録台数といったものを見ますと2005年度末で968万台となっております。このところ毎年200万台以上の低公害車が増えている計算になっております。

なお、自家用乗用車の走行量自体も若干ではありますが減っているということの後で再度ご説明したいと思います。

貨物自動車につきましては、既に96年以降着実に減少しております。トラック輸送の効率化によるものでありまして、車両の大型化、あるいは輸送の自家用から営業用への転換が進んでいるということでもあります。

以上、我が国の温室効果ガス排出の実態でございますけれども、資料2-2で、さらに運輸部門につきまして、旅客、貨物の観点から少し見たいと思います。

資料2-2の1ページですが、これは全輸送につきまして機関別にCO₂の排出量の推移を追っております。先ほどの運輸部門における排出量につきまして、基準年と2005年の輸送機関別の割合を円グラフで示したものでございます。旅客につきましては、自家用乗用車の割合が40%から49%に増加ということ。貨物のほうは、営業用貨物車の割

合がやや増加しております。他方、自家用貨物車のほうが28%から18%に減少しております。全体では18.1%の増でございます。

次の2ページにまいります。これは各モード別に輸送量の推移がどうなっているかをあらわしている表でございますが、まず目につくのが自家用乗用車の輸送量が90年に比べて大きく増加しております。ただし、この二、三年は微減ということでございます。自家用乗用車につきましては、90年の5,600億人キロから3割ほど増えた726億人キロでございます。鉄道は、これに対しまして96年以降減少しておりますけれども、近年は横ばい。90年比で申し上げますと、鉄道の場合は3,870億人キロから3,850億人キロと微減でございます。バスにつきましては、90年度以降減少してございましたけれども、99年度を底にして若干増加しております。バスの場合は、90年が1,100億人キロ、2004年、最近の数字が870億人キロと2割ほど減っております。航空につきましては、90年度以降増加しておりますけれども、近年は横ばいでございます。

次に、3ページ目をおめぐりいただきます。これは旅客部門におきます輸送機関別のCO₂の排出分担率といったものを示しております。全体では、矢印のところにありますように4割近く増えておりますが、割合的に見ますと自家用乗用車の割合が4ポイントほど増加。旅客部門における排出量の自家用乗用車が8割を示しているわけでございます。これは基本的には自家用乗用車の使用（走行量）が増加している。そこにありますように、90年度、3,462億キロから2004年度で5,109億キロになっております。

次に、4ページでございますが、これは輸送機関別のCO₂の排出原単位。1キロ当たり1人輸送するのにどの程度のCO₂が排出されるかといった数字でございます。どの輸送機関を利用するかで1キロ当たりどの程度のCO₂排出量の差があるのかといった指標でございます。自家用乗用車がかなり高い数値を示しております。基準年に比べまして1割から2割程度悪化しております。これは1台当たりの輸送人員、同乗者の減少も要因だと考えられます。ここにありますように、自家用乗用車は175g CO₂、鉄道が19g CO₂、バスは53g CO₂。公共交通機関がいかに自家用乗用車に比べて排出原単位が少ないかを再確認していただくということでございます。

次のページにまいります。5ページ目ですが、これは自家用乗用車の単位走行量当たりのCO₂排出量をあらわしております。90年から97年の期間において車の大型化といったものによりまして実走行燃費が悪化してございましたけれども、98年以降、ここにありますようにトップランナー燃費基準が導入され、その後も引き続き行われている。ある

いは2001年度には自動車のグリーン税制が創設されているということもありまして、改善が顕著になってきております。自家用軽自動車の占める割合につきましては、90年度、7.7%から2004年度は24%と増えております。この傾向値のうち、2004年度がちょっと高目に振れております。正確な分析はまだでございますけれども、この年は記録的な猛暑の年でございます、そういった異常気象が何らかの影響を与えているのではないかとということで、今後分析を進めたいと思います。

次に、貨物に移らせていただきますが、6ページ目でございます。旅客と同じように、これはまず輸送機関別の輸送量の推移でございます。これを見ますと営業用貨物車の輸送量が増加しておる一方、鉄道、船舶の輸送量自体は減少しております。私どもCO₂削減の1つの手段としてモーダルシフトといったことを打ち出しておりますが、全体としてはあまり進んでいる状況ではないということになると思います。鉄道、船舶それぞれこのような状況でできているところであります。

次にいきます。7ページ目でございますけれども、ここは貨物部門におきます輸送機関別のCO₂排出量、90年度と2005年の速報値で比較をしているところであります。貨物全体では、基準年に比べてCO₂の排出量が4.8%減になっているわけでございます。このうち割合的にいいますと、営業用貨物車は12ポイントの増加、自家用貨物車は11ポイント減少ということでありまして、自家用貨物から営業用貨物への転換が進んでおります。トラック全体に占める営業用貨物車による輸送量を見ますと、数値的にも90年度、71%から2004年度には86%に上がっているところでございます。

次のページでございます。8ページにいきますが、これは先ほどの旅客に対しまして、貨物のCO₂排出原単位でございます。自家用貨物車と比較しまして、営業用貨物車のほうがかなり二酸化炭素の排出量が少ないということございまして、自家用貨物の輸送と比較しまして、改善効果が営業用の場合は見込まれることが数字上非常に明快になっております。鉄道と船舶とございますが、まず、船舶の場合は、実は船種ごと、高速船とあるいはコンテナ船など種類によって原単位が違うという議論もございます。現在、この辺につきましましては、モーダルシフトの問題もございまして、経産省と合同で分析をしているところでございます。

最後に、貨物の でございますが、貨物自動車の輸送量、走行量、CO₂排出原単位、営自率の推移といったものを示しております。棒グラフでございますけれども、左の青い部分が輸送量、右の赤い部分が走行量をあらわしております。輸送量は90年と2004

年度を比べますとかなり増加しておるわけですが、上のグラフであらわしておりますように、営自率、要するに営業車への自家用車の転換が上昇したため、走行量自体も抑えられて、かつ営業用トラックの排出原単位が改善されておりますので、結果としてCO₂排出量が削減されていることがこの表からおわかりいただけるのかなと思います。

以上が、運輸部門の温室効果ガス排出量等の推移でございます。

次に、資料3、具体的に政策部門につきましてのご説明を担当のほうから差し上げたいと思います。

地球環境対策室長 では、引き続き資料3をお開きください。

まず、最初に1ページ目でございますが、京都議定書目標達成計画の策定経緯でございます。こちらは、平成9年12月にCOP3で京都議定書が策定されて以来の経緯をまとめてございますが、既に公になっている情報かと思っておりますので、説明は省略をさせていただきます。

2ページ目でございますが、運輸部門における地球温暖化対策の総括表ということでまとめさせていただいたものでございます。大きく分けまして2つ柱がございます。1つは、上の段の自動車の交通対策、それから下の段の環境負荷の小さい交通体系の構築というのがございまして、それぞれ薄緑色で着色しております4つの柱、具体的には、自動車の単体対策及び走行形態の環境配慮化が1つ、その右で交通流対策、渋滞の緩和、解消による自動車走行速度の向上が2つ目、下の段にいきまして、左が物流でございまして、今般後半のほうで担当部局からご説明いただきますが、物流の効率化が3番目の柱、右の下で、公共交通機関の利用促進等が4つ目の柱。これら着色をしました4つの対策、運輸部門で2,450万トンの削減を目指しておるところでございます。

そのほかに薄青色で着色しました右上の2つでございますが、1つは道路整備。幹線道路ネットワークやボトルネック対策が1つ。それからトップランナー基準、自動車の基準でございますが、現在商品化されている自動車のうち燃費が最もすぐれているものの性能を基本にしまして、将来の技術開発の見通しを勘案して基準を策定する仕組みでございまして、こちらのほうで2,100万トン削減というものがございまして、これらは既にBAU、自然体でいったケースの中に織り込んでカウントをさせていただいておるところでございます。

そのあたりの動きを図の形にさせていただいたのが3ページ目でございます。これが今申し上げました目標値の概念図でございまして、現在あります京都議定書の目標達成計画

を策定したときに基準としたデータが2002年度でありまして、ここから出発して自然体というものでいきますと、右上のところにあります2億7,450万トンという数字に達するであろうというのが当時の予測でございました。それに対して、右下のほうでございますが、目標値の2億5,000万トンにとどめるためには、その間2,450万トンという削減が必要になる。こういうことを前提に現行の計画を作成してございます。朱色の点々に目標値に向けての軌跡を置かせていただきましたが、そこに黒の実線で先ほどご説明しました2005年度の速報値に至るまでの軌跡を入れさせていただいております。これを見ますと、これまでのところ目標値の軌跡上にあると評価できると思っておりますが、より確実に目標値に向かうためにはどうしたらよいかということが大きな課題ととらえてございます。

続きまして、4ページ目に移らせていただきます。ここからは、先ほどご紹介しました4つの柱の対策例を1枚ずつにまとめて紹介してございます。まず最初に、自動車の単体対策及び走行形態の環境配慮化でございますが、この対策例としまして、1つはエコドライブ。これも後ほど詳細に説明させていただきますが、これの普及促進ということで、現在、トラック事業者を対象にエコドライブの管理システムの導入、補助を行ってございます。こういった装置により運行状況を記録しまして運行指導にフィードバックすることを通じてエコドライブを推進するという政策でございます。

それから、その右の大型トラックの最高速度抑制でございますが、こちらにつきましては、安全対策を主眼に平成15年度より逐次義務づけを行ってまいりましたスピードリミッターという装置がCO₂削減にも効果を発揮しているということでございます。

3点目としまして、左下のクリーンエネルギー自動車の普及促進でございます。こちらは、ハイブリッド自動車、あるいはCNG自動車、電気自動車といった低燃費、低公害の自動車に対しまして差額の補助でありますとか、あるいは自動車関連の税制上の優遇措置といったようなものを行ってございます。

自動車の最後の例でございます。右下の輸送用燃料におけるバイオマス由来燃料でございますが、こちらは、バイオマス・ニッポン総合戦略という閣議決定の中で、国が導入スケジュールを示して利用に必要な環境を整備することにされております。先般、総理からも農水大臣に指示があり、これを受けまして、先週金曜日、バイオマス・ニッポン総合戦略推進会議で工程表をつくって対応していくことにされております。国土交通省では、今年度中を目途に「E10」と言いまして、エタノールを10%程度混入したガソリン、こ

ういった燃料への対応ができる自動車の技術基準を整備する予定でございます。自動車関係のこういった対策については、次の12月の部会で詳しくご審議をいただく予定でございます。

続きまして、5ページ目でございます。こちらは交通流対策ということで、渋滞を緩和しまして、速度向上を通じて燃料消費量を削減するということをねらった対策でございます。この目標達成計画に位置づけられております交通流対策としましては、ETC、VICSといったIT技術を活用した高速道路の交通システム（ITS）の推進、自転車道の整備による自動車交通需要の調整、あるいは路上工事の縮減といったものがございます。

続きまして、6ページ目でございますが、物流の効率化。これも後半で詳しくご説明をいただきますが、この物流の効率化を推進するための支援措置、グリーン物流パートナーシップ会議でありますとか、流通業務総合効率化法、それから規制措置、こちらは省エネルギー法ということになりますが、こういったようなものを用いながら、海運、鉄道へのモーダルシフトでありますとか、あるいはトラック輸送の効率化を図っていくものでございます。

駆け足で恐縮ですが、次に、7ページ目ということで、公共交通機関の利用促進に移らせていただきます。こちらは、自動車からよりCO₂排出量の少ない輸送モードであります公共交通機関へのシフトを後押しするという対策でございます。具体的には、つくばエクスプレスのような鉄道新線の整備でありますとか、あるいは富山ライトレールというようなLRTの整備、あるいはIT技術を活用することにより切符を一々買わなくても済むようなICカードの乗車券、あるいは鉄道とバスとの対面乗りかえといったような交通結節点の改良、あるいはバス待ち時間のわかるようなバスロケーションシステム。こういったさまざまな手段によりまして、使いやすい公共交通機関にしていくことがねらいでございます。最近の試みとしましては、左下でございますが、自治体、交通事業者、企業といったようなところが一体となって公共交通機関の利用を図ろうという取り組みであります通勤交通マネジメントが全国で展開されております。そうした地域の取り組みに対する補助というものを当省のほうでは行ってございます。こちらのほうも自動車と合わせまして次回の部会で詳しくご審議いただきたいと思いますと考えてございます。

続きまして、8ページ目でございますが、その他の横断的な取り組みということで、環境的に持続可能な交通（EST）のモデル事業を平成17年度より全国に展開をしております。その考え方でございますが、四角の中にございましており、環境的に持続可能な交

通の実現を目指す先導的な地域を募集しまして、そちらに対して、関係省庁、関係部局が連携して集中的に支援をする。モデル事業には、環境目標というものを具体的に設定していただいて検証していただく。その取り組み効果の持続性といったものの確保を求めまして、施策の効果を確保していくという形になってございます。モデル事業のメニューとしましては、こちらの下半分の絵にあるようなさまざまな取り組みをパッケージで地域のほうに主体的に考えていただいて、それを支援するということではありますが、自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、警察関係者、NPOといった地元の幅広い関係者が参加をして事業の推進を図ることが特徴になってございます。これまでに21地域を選定しておりまして、本年度も現在選定の手続中になっておりまして、こういう横断的な取り組みも先ほど来ご説明をしております削減の目標値を後押しする観点から積極的に進めておるところでございます。

続きまして、9ページ目でございますが、ここからはCO₂の削減効果というものをねらいました最近の取り組み事例を2つほど紹介させていただきます。1つ目は省エネ法というものでございますが、従来、省エネ法といいますのは、工場、事業場といったような固定発生源を主として対象として規制をしていたということでございますが、本年4月から改正法が施行されまして、新たに輸送分野が対象となったところでございます。具体的には、左半分でございますけれども、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者が新たに規制の対象となったわけでございますが、それだけではなくて、右の半分でございますが、そうした輸送を発注する荷主、一定規模以上の発注がある事業者については、輸送事業者と同じく中長期的に見てエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減するといったような省エネ努力を求めています。これによって荷主が輸送事業者に対して輸送における省エネ措置を求めてくるといったような局面も予想されるところでありまして、この両者が協力をして省エネに取り組むという素地ができたところであるということでございます。来年度から法律で義務づけられました計画や報告の提出というものが始まりますので、そうした中で、効果を上げた取り組みをベストプラクティスとして省エネ対策のノウハウの普及を図ってまいりたいという方針でございます。

具体的な対策の最後でございますが、10ページ目でございます。エコドライブの普及・推進ということで、先ほども自動車の対策のところでは機械、管理装置というものを入れました対策をご説明しましたが、そういったようなものを図りながら、自動車の機械的な面ではなくて使用の局面というもので環境負荷を低減しようという試みでございます。警察

庁、経産省、環境省と私ども国土交通省の4省庁で連携をしまして、エコドライブの10のすすめというものを取りまとめたところでございます。これらの項目のうち、発進、巡行、停止という通常行われるドライブの3フェーズ、左の10のすすめでは1から3に該当する項目ですが、これらだけで試算をしてみたところ、右上のところでございますが、15%程度燃費が改善というところでございます。したがって、地球だけでなく財布にも優しいエコドライブを始めようということで、右下でございますが、行楽シーズンである今月をエコドライブ推進月間ということで、さまざまなキャンペーンを展開しておりますのでございます。

以上が、運輸部門における対策の概要でございまして、改めてページを振らせていただきましたので、1ページ目から始まっておりますが、参考資料ということで、京都議定書の目標達成計画に盛り込まれた運輸部門の個別対策につきましては、その後ろで、資料番号がついておりませんが、こういった表でつけさせていただきます。これが具体的な目標達成計画に入った部門の対策でございますが、こういった対策ごとに2010年における削減目標というものがどれだけあって、そのうちこれまでにどれだけの削減実績というものがあつたかというものを示すものでございまして、来年2月ごろに最新のデータがそろいますので、その時点で定量的な見直しをお願いしたいと考えておりますが、その見直しの対象物と考えていただければと思います。現時点では、最新の数値がそろっていませんし、あるいは交通流対策の部分を中心にCO₂削減値に換算できていなかったりという状況でありまして、個別の説明はこちらでは省略をさせていただきたいと思っております。本日の資料はあくまでもイメージをつかんでいただくためのものということでご理解いただきまして、最新の数字が出そろそろ来年2月ごろに改めて議論をお願いしたいと思っておりますのでございます。

若干長くなりましたが、事務局からの説明は以上です。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、3時をめぐりということで、あと20分足らずの時間が残されておりますので、委員の皆様方からのご意見、ご質問を承りたいと思っております。

委員 質問ですけれども、資料2-1の2ページ目の表、「その他」の「(-1.6%)」というのは、見通しとしてはこれで十分いけそうということでしょうか。

それから、同じ表で産業部門、2005年、3.2%。これは-3.2%ということですね。間違いかと思えます。

もう一つ質問は、資料3の2ページ目に運輸部門における地球温暖化対策の各削減目標の数値があるのですけれども、どこを足せばこの数値になるのかちょっとよくわからないので、その辺ご説明いただきたい。

質問ばかりですけれども、以上です。

部会長 では、お答えいただけますか。

地球環境対策室長 最初でございますが、ご質問は「3. その他(京都メカニズム)」で1.6%をどのように見込んでおられるかということですが、これにつきましては、あくまでも「1.」,「2.」がどれだけいけるかということのもとに、それで足りない部分をどう補っていくかという位置づけになってございます。逆に言うと、その部分の足らまいをどう埋めるかということですが、京都メカニズムにつきましては、CDM、クリーン開発メカニズムというもので、特にこちらにあります代替フロンであるとか、こういった単位当たりの効果がCO₂換算をしたときに大きいものを中心にかなりの数のプロジェクトが出てきているということですので、それに向けて民間のほうはプロジェクトを考えておりますし、政府でもそのためのクレジットをどうやって取得していくかというような制度の整備は済んだところでございます。

ただ、残念ながら運輸部門につきましては、まず、CO₂がフロンなどに対して費用対効果があまりよろしくないということが1点と、どうしてもモニタリングが難しいということがございまして、そういった観点でまだ世界中でも1個だけ、コロンビアのボゴタ市のバス・ラピッド・トランジットシステムの1例でございますが、これのみがCDMの理事会で承認をされたというところでありまして、世界的に見ましてもまだまだ進んでいないというような課題が運輸部門についてはございます。

委員 ということは、6にならない、足りない部分は京都メカニズムでいかようにもなりそうだということですか。

地球環境対策室長 いや、これにつきましては、最終的には6%というところに達成をしなければいけないということですので、頑張っただけでその足らまいが出てきたところについては取り組まないといけないということですが、現時点において確実にこれが埋まるかどうかということは、おそらくまだどこも出していないかなと思います。

部会長 今の点についてですけれども、少しおっしゃる点におかしい点もあるのではないかなと思うのですね。というのは、京都メカニズムの中には、クリーン開発メカニズムとか、共同実施、それ以外に排出権取引というのがあるわけですね。その内容からすれば

クリーン開発メカニズムということで途上国に投資をして削減する。そしてそれをみずからの国、日本の削減分にカウントするのが一番望ましいわけです。ところが、一生懸命頑張ったのだけれども、1.4%しかいかなかったとすれば、あとの残りの0.2%はいや応なしにロシアあたりからいわゆる「ホットエア」と言われる排出権取引で、そういうのを買ってこないといけないわけです。ですから、むしろこの内容が問題で、できるだけクリーン開発メカニズムで1.6%まで持っていきたい。しかし、それが無理な場合は、結局排出権取引に頼らざるを得ないというあまりよろしくない結果になるのではないかとということではないでしょうか。

もう一点何か……。

委員 資料3の2ページ目、例えば自動車単体対策及び云々、820万トン。これは後の数値のどこの数字を足せばこの820万トンになるのか。

地球環境対策室長 ちょっとその前に、2点目ご指摘がありました資料2-1の2ページ目の上から3段目の部分、産業部門の2005年の速報値であります。ご指摘のとおり、マイナスというものをつけなければなりません。-3.2%の誤りでございます。大変失礼いたしました。

それから、今のご質問、820万トンは何を足せばということでございますけれども、4ページ目のところで対策例を紹介させていただきました。この820万トンの内数として1-1から1-5に数字が入っておりますが、これはあくまでも例でございますので、このほかにも自動車の対策はあるところでございます。それを足しますと全体の数字になるところでございます。

委員 どうもありがとうございました。

委員 別に質問ではないのですが、京都メカニズムの目標を達成するには、CDMとか排出権を買うことでやれば達成できるかもしれないのですが、ちょうど今まだCOP/MOPの会議をやっている最中で、ポスト第一次期間、13年以降の議論が始まっているわけで、まだ現段階では自力で達成する努力を続けるべきではないかと思っております。

部会長 どうもありがとうございました。

委員 とりあえず質問だけですが、いずれも国交省のご担当ではないのですけれども、森林の吸収効果で3.8%の数字を稼ぐ。この森林の吸収効果については、いろいろ国際的にも議論があるやに聞いているのですけれども、十分達成し得る数字なのでしょうか。ここが狂ってくると相当全体が狂ってくる。

もう一つは、これも国交省のご担当ではありませんけれども、アメリカの今度の中選挙で上院、下院全部民主党がとったということで、今後環境問題でぐずぐずしているアメリカが、今のブッシュ政権がよれよれになる中で、議会で環境に非常に熱心な民主党がいるんなことを法案も含めて出してくるのではないかと思うのですけれども、それについての見通しがあればちょっと伺いたいと思います。

最後に、これはご担当なのですが、モーダルシフト、すなわち鉄道とか船舶への移動があまり進まない。いろんな理由がもちろんあるのでしょうけれども、3つぐらい大きな理由を挙げるとすればどういうことでしょうか。それに対して国交省としてどういう対策をとろうとされているのか、その3点伺いたいと思います。

部会長 最初の2問についてはお答えにくいと思いますが、できる限りお答えいただいて、3番目は国交省そのものの問題ですので、詳しくお願いします。

地球環境対策室長 ご指摘のとおり、担当ということではないですけれども、森林の吸収効果が十分達し得る数字かどうか。これについてはちょっと私ども知見がございませんので……。

部会長 それでは、私の知る範囲で申し上げますと……。

地球環境対策室長 ありがとうございます。

部会長 京都会議のちょうどさなかといいますか、あるいはその少し前ぐらいから、森林吸収はそもそも入るかどうかわからなかったのですけれども、林野庁が急遽計算して出てきた数値が3.7%なのですね。90年代の後半の97年ごろには、実は排出量の8%ぐらいは森林が吸収していたのです。それが何で3.7%になるのかということ、だんだん老木が多くなるわけですね。それだけ老木になるとほとんど大きくなりませんからCO₂を吸収しないということで、樹齢ということを見ると、90年ごろに8%だったのが3.7%まで落ちるだろう。それが今3.9%になっているのは、間伐等いろいろ……。ですから、農水省は十分予算をくれれば間伐とか下草取りをやって森林の吸収量を増やしてみせようということで、そこに0.2%ぐらい上積みされて……。しかし、まだ小さな数字であります。ですから、結局、森林というのは、間伐等の手入れをすることによって相当吸収量を高めることができるらしいです。私の専門ではないですけれども。

政策調整官 今のモーダルシフトについて、後で実は私のプレゼンの中で少し詳しくご説明するつもりですけれども、若干内航とか鉄道のほうに最近シフトしてきています。ただ、我々が期待しているほど確かに大きなシフトというのは進んでないのかな。幾つか

原因があると思うのですけれども、物流というのは、いかに早く届け先に安いコストで運ぶかという原則、まさに経済そのものですので、そういった中で、なかなか鉄道、海運では担いにくい部分がある。ただ、私どもは、そういうのを解消していくために、ちょっと先取りしてしまうのですけれども、荷主さんと物流事業者さんが共同してCO₂を削減しようというプロジェクト、モーダルシフトとか、そういうものに対する支援をしたり、あるいは貨物についていいますと、貨物の輸送力を増やすための工事、今年度は山陽線で行っていますが、そういったものをやる、あるいは内航にうまく移るように港湾の内航の部分がうまくスピーディーに荷分けができるようなターミナルをつくっていくといった努力をしているところでございます。

委員 資料2-1とか2-2で示された数字で、これは日本全体の数字だと思うのですが、質問としては、こういうデータが地域別にどの程度そろっているのかということ。どうしてそういう質問をするのかといいますと、対策の中で、いろいろ先駆的な取り組みをやる地方自治体を支援する策を考えるというお話がありましたけれども、そういうときにももしも京都議定書の目標を達成するという目標のためだけであれば、どちらかといえば効率的ということを考えれば効果のある地域を優先するということもあり得るのではないかと。ただ、先駆的な取り組みをやるからといってあまり効果が上がらないようなところをしても意味がないような気もする。日本全体としてそういうことではほんとうはいけないと思うのですが、もし京都議定書の目標ということにこだわるのであれば、地域性ということとは結構問題になるのではないかな。そういったときにもとになるデータがどの程度そろっているのかについてちょっとお聞きしたいと思います。

地球環境対策室長 地域データということですが、ちょっと残念ながら今手元にはまだなくて収集中です。環境省であるとか、あるいはNPOなどの中に統一的に都道府県ごとであるとか地域ごとのCO₂排出を示したデータがありますので、今それを勉強しておる最中なのですけれども、ちょっと2つ問題がある。同じような基準で収集したかどうかや疑わしいというのが1点と、もう一つは、残念ながら我々が分析したような内訳、例えば運輸部門がどれだけあるかといったようなところまでは必ずしもすべてそろっていないとことがあります。ただ一方で、ご指摘のとおり、どういったものに優先的に支援をしていくかという視点、その他の対策を考えるためには必要なデータだと思いますので、ちょっと我々のほうで工夫をしてみたいと思っておるところであります。

それから、ちょっと先ほどアメリカの選挙の関係のお話がありました。我々のほうもす

べて承知しているわけではないのですけれども、例えば2000年の選挙のときの候補であったゴア、当時の大統領候補、元副大統領が、「不都合な真実」という映画がありまして、アメリカのほうでは既に封切られているのですけれども、来年1月にたしか公開というようなことを聞いても、まさに委員ご指摘のような動きというのは今後出てくるかと思えます。その一方で、既に共和党政権、ブッシュ政権の中でも、先ほど出ましたようなエタノールであるといったエネルギー戦略の中では、かなりの動きが出たりしておりますので、そういったようなことも含めて要ウオッチかと考えております。

以上です。

部会長 それでは、委員、委員、委員の順で、できるだけ端的にお願いいたします。

委員 技術的な質問です。ともかく京都議定書は何とか達成させなければいけないだろう。これから具体的に何ができるかということでしょうけれども、資料2-2の8ページ、自家用貨物、営業用貨物でエネルギー原単位が非常に大きく違いますね。自家用貨物が極端に悪いわけですね。こういうのは大体何か大きな原因があって、そこを対策すれば非常に効果があるというのは多いのですけれども、このデータのとり方で、自家用貨物というのは空荷で走り回っているということなのではないでしょうか。それとも例えば町の中を見ますとライトバンでメンテナンスサービス、つまり、貨物を輸送しているわけではないけれども、随分走り回っている。あんなたぐいのものもこの中に入っているのでしょうか。どのくらい細かいデータをお持ちか伺いたしたいと思います。

部会長 どなたか簡単にお答えください。

地球環境対策室長 結論から申しますが、ちょっと宿題にさせていただければと思います。ご指摘のように、データのとり方というところによってくるかと思えますので、次回の自動車の対策で、そのあたりの分析も含めて紹介をさせていただければと思います。お願いします。

委員 来月の自動車のところでもいいのですけれども、全体にも少しかわりがあると思って意見ですが、私どもは、環境問題をいろいろ担当しているNGOとしまして、温暖化対策運輸部門全体につきまして、いわゆる市民に向けてのアピールが少ないのではないかという気がしております。今まで何回かこういうこと、もう少し市民のという話があったり、ここでもNGOの人に来てもらって話をしてもらったり、いろいろやっているのですけれども、ほとんど出てこないのですね。これは得意な分野や不得意な分野があるのか

もわかりませんが、もう少し運輸政策及びその中におけるCO₂対策等について、一般の人がわかるように政策をとっていただきたい。例えば10ページのエコドライブの普及、推進ということがありまして、ポスターをつくったりしていますけれども、これではほとんど効果はないと感じられます。特に自家用乗用車等がかなり課題であるということにおいては、もう少しソフトの部分のところで知恵を出さないと……。8割いいと思うのです。こういう大きなシステムで動かしていこう。しかし、自家用自動車の問題とかいろいろあるので、もう少し一般市民の協力を仰ぐような政策展開をしてほしいということです。次の自動車のところで来月またいろいろお話できればと思いますけれども、全体の要望として言っておきます。

以上です。

委員 今どきこんな質問をするのは申しわけないのですが、法的拘束力というのはどういうものなのか。例えば6%が達成できない、あるいは運輸部門で2億5,000万トンが達成できないとしたならば、金銭的なペナルティーを我が国が科せられるのか、そこをちょっと教えていただきたいのと、それに関連して、先ほどの委員のご質問にも関連するのですが、もしそれが非常に厳しい状況で強力なペナルティーがあるとしたならば、ターゲットの絞り方が出てくるのではないかな。一律にこれをやっても効果が上がらない。ならばどこかにウエートを置くとか、あるいはまた追加対策みたいなものを考えなければいけないのか、その辺の事実関係を教えていただければと思います。

部会長 大変難しい質問ですが、よろしく。

環境・海洋課長 これも直接の担当ではございませんので、どの程度法的拘束力があるかはっきりしたお話はできませんが、お聞きしている範囲内であれば、何らかのペナルティーを科されるのだろう。中身につきましては、いろいろな中身があるのだろう。例えば第一約束期間の次の目標値ができますが、それに上乘せするだけなのか、あるいは達成しなかった分だけ何らかの金銭的なある程度のペナルティーが科されるといった議論がなされるのだろうという話を聞いておりますけれども、もしご知見のある委員がいらっしゃいましたら補足していただければと思いますし、そういう意味では、我々の運輸の中で足らざる部分、今対策をとってうまくいっているところもあれば、そうではないところもありますので、新しい対策も含めて委員の方にご議論をしていただきたいなと思っております。

部会長 大体おっしゃるとおりだと思うのですが、積み残した分に一定の何倍かにして次の第2コミットメントピリオドの削減率に上乘せするということがよく言われたりして

おります。

そろそろ時間なのですが、1つ数字がおかしなところがあるので、資料2-1をごらんいただきたいのですが、最初の1ページ目の棒グラフを見ますと、斜線の部分は「-0.6%」と書いていますね。ところが、次の表を見ますと-0.5%になっているわけです。どこがどう違うかというと、1ページ目では吸収源対策で3.8%。ところが、なぜか吸収源対策で3.9%になっているのです。これはおそらく環境省のつくった表なのでしょうけれども、うっかりミスなのでしょうね。多分3.9%のほうが正しいのではないかなと僕は思うのですが、

地球環境対策室長 済みません。環境省のほうの数字は3.8%。

部会長 いずれも3.8%？

地球環境対策室長 3.8%です。ただ、実は数字にからくりがあるのは、注のところにも書かせていただいたのですが、ことしの8月30日に環境省のほうで90年当時の数字が若干変わったと。排出量の基準になる年なのですから、その辺が若干変化しているということがある。今年の数字が出る前に京都議定書の目標達成計画というのが出ているものですから、そのところでちょっと数字が違ったりということがございますけれども、今環境省の数字を確認させていただいたところ、吸収源対策は3.8%という形になっております。私どものほうでフォローアップができなくて申しわけなかったです。

部会長 それでは、時間も押しておりますので、次の議題に移らせていただきたいと思っております。次の議題は何なのかといいますと、「物流システム関連対策の現状と今後」でございます。

それでは、これにつきまして、事務局からご説明をよろしく願いいたします。

政策調整官 それでは、資料4の「グリーン物流の推進に向けた取り組み」という資料でご説明させていただきたいと思っております。

まず、1としまして、現行対策指標の実績と見込みでございます。2ページでございます。これを見るに当たっては、先ほどの資料3の「京都議定書目標達成計画に盛り込まれた運輸部門における個別対策ごとの削減見込量（2010年）と削減実績」という資料の3枚目に円グラフで物流の効率化についての現状、ちょっと年度のデータのとり方がまだ一定になっていないのですが、今の削減量などが出ていますので、これをご参考に見ていただければと思います。

目標達成計画におきましては、物流のシステムとしては4つの対策が書いてございます。

その中のまず1つが海運のグリーン化総合対策でございまして、2ページにございます。海上輸送量、自動車での輸送が容易な貨物ですけれども、それを54億トンキロほど通常ケースより増加させるというのが評価指標になってございます。これだけ減らすと、先ほどの参考資料、3ページにございましたように、削減の見込みであるCO₂が140万トン減るということになってございます。現在までの実績ですが、2005年で298.1億トンキロということで、グラフを見ていただくと、先ほども出ましたが、若干2003年のあたりは高いのですけれども、なかなか内航海運へのモーダルシフトといったものは大きく進んできていないのかな。ただ、若干増えてきておりまして、見込み値から言えば1億トンキロほど増えてございますので、最終的に2010年度の312億トンキロを目指して頑張っていきたいというところでございます。

次、2枚目、3ページでございまして、鉄道貨物へのモーダルシフトでございまして。鉄道モーダルシフトの指標につきましては、鉄道のコンテナ輸送を2010年度までに2000年度に比べて32億トンキロ増加させるのが評価指標になってございます。実績でございまして、2002年度の3億トンキロから2005年度、14億トンキロということで4割強ぐらいのところまでできておりまして、先ほど申しましたような輸送力の増強等によって、32億トンキロという目標を達成したいと思っているところでございます。

次が、4ページでございまして、トラック輸送の効率化でございまして。この件につきましては、先ほど最初のほうでご説明がございましたけれども、いわゆる営自転換が大きく進んでおりまして、そういった意味で目標をかなり超えた数字で動いております。具体的に見ますと、大型車の目標値は保有台数を12万台ぐらいまで持っていくというところですが、今10万5,000台ぐらいまでできています。それから、一番効果が出ているのが営自率。営業用の車両が全体のどのぐらいを運んでいるかといいますと、2004年度で86.1%。2010年度が85%でございまして、今高いところまでできているわけですし、これによってかなり自動車輸送の効率化が進んで、この運輸についてのCO₂削減が進んでいるということでございます。

次に、国際貨物の陸上輸送トンキロの削減ということですが、これは国際貨物を取り扱う港湾のコンテナターミナルの整備などによりまして、荷主と生産、消費地から距離の近い港を利用しようといったようなことで入っている政策で、2002年度に53億トンキロを2010年度に92億トンキロという計画なのですけれども、実はこれについては調査が5年ごとなものですから実績が出ておりません。これについてどうやっていくかとい

うのは検討していないといけないなと思っておりますが、そういったような物流については、目達計画において4つの大きな項目を立てて対策を進めていく、現状は今言ったような状況でございます。

次に、2でございますけれども、グリーン物流パートナーシップの取り組みということで、私どもが現在取り組んでいる政策の一つをご紹介させていただきたいと思っております。

まず、7ページでございます。総合物流施策大綱という物流に関する閣議決定でございますが、政策を総合的に取りまとめたものでございます。参考に書いてございますけれども、5年計画ですが、17年11月に一番新しいものが立てられておりまして、その中で4つ柱が立っております。国際物流とございますけれども、2番目にありますように、グリーン物流など効率的で環境に優しい物流の実現ということで、こちらのほうでもグリーン物流、つまり、物流の効率化等によるCO₂削減を大きな課題として取り組むべきということになってございます。

8ページでございます。物流施策大綱ですけれども、先ほど申しましたように大きく3つの柱があるわけで、一番左側でございますが、効率的で環境負荷の小さい物流を目指そう。我々「グリーン物流」と言っているのですけれども、その中でグリーン物流パートナーシップの活用などの政策が掲げられているところでございます。

次に、9ページでございます。具体的にどういうふうにグリーン物流のパートナーシップをやっていくかということなのですけれども、現在、中央にグリーン物流パートナーシップ会議というのがございます。そこに入っておられる方々は、荷主企業さんたち、物流事業者の人たち、そして地方自治体をはじめといたしました方々。つまり、荷主と物流事業者の協働によってCO₂排出削減をしていこうということを積極的に進めていくための枠組みをつくっているということでございます。

1枚めくって10ページを見ていただきたいと思いますのですけれども、17年2月1日から会員登録を開始しまして、10月20日現在ですけれども、2,600の企業や団体の方々がグリーン物流パートナーシップ会議に参加していただいております。

9ページに戻っていただきまして、この中に事業調整・評価ワーキング、CO₂排出量算定ワーキング、広報企画ワーキングと3つのワーキンググループがあるのですが、最も事業者さんたちのプロジェクトを支援していくのが、事業調整・評価ワーキンググループで取り扱っておりますプロジェクトの醸成、評価というところでございます。下に幾つか写真等が入ってございますけれども、トラック輸送の効率化とかモーダルシフト、あるいは

物流拠点の整備といったようなことに対する助成措置を講じているところでございます。

11ページでございますが、17年度の実績を書いたものでございます。後で出てきますけれども、18年度からは施策が拡大されまして、普及事業にも助成金が出るようになっておりますけれども、17年度はモデル事業ということで、パートナーシップ会議で推進決定、推進するモデル事業を決定していただきまして、それに対して国交省及び経産省の補助金を交付しているということでございます。そこを見ていただきますと、輸送の共同化とかモーダルシフト等々が対象として採択されているという状況でございます。

12ページですけれども、例えばどんなプロジェクトをパートナーシップ会議で決定して実用化されているか幾つか例を挙げてございますが、1つは、鉄道へのモーダルシフトで、スーパーグリーン・シャトル列車。これは、そこに出ている事業実施者、鉄道会社さんと通運の会社さんが一緒になって、いわゆるJRの使っている12フィート、通常のコンテナより大きな31フィートのコンテナなのですけれども、これを買切りまして、中小企業さんを含めてオープンなシステムでたくさんの荷主が使えるような格好のシステムをつくったということでございます。これにより期待されるCO₂削減量の効果が下のほうに出ていますが、80%ほどあるというものでございます。

次のページですけれども、これは都市間静脈物流促進計画ということで、大船渡から釜石までトラック輸送している可燃ごみ輸送の一部を船舶輸送に、つまり、内航海運のほうにモーダルシフトするというところでございます。これは、そういう生活可燃ごみを処分している地方公共団体が率先して取り組んでくださっているということで推進決定してあるところでございます。

14ページでございます。事例紹介の(3)ですが、これは物流の効率化。新設倉庫をつくりまして新しい設備等々を入れることによって、上のいわゆるグチャグチャグチャとなった物流を集約化し、共同輸送等も行って環境負荷を軽減するといったような拠点集約型のプロジェクトでございます。

15ページは、本図で見ていただきたいわけですが、幹線の部分をトラック2台連結して輸送するという形で環境負荷の軽減を図っていくといったようなことで幾つか例を示させていただきましたが、こうしたわりと先進的な事例について17年度は助成金を出して支援するというところでやっております。

16ページでございますけれども、この取り組みをさらに拡大しようということで、18年度からは、1つは本省でモデル事業をやっていたわけですが、さらに普及事業

というものをつくろうということで、地方版グリーン物流パートナーシップ会議とございますけれども、地方運輸局あるいは経産局あたりがプロジェクトを事業者のほうから吸い上げまして、そこに「普及事業」と書いてございますが、トラック輸送の効率化とかモーダルシフトといったものに対して助成をしようと18年度から幅と金額的にも拡大が済みされてございます。

17ページでございますけれども、グリーン物流の推進事業についてまとめて書いてございます。パートナーシップ会議におきまして物流推進事業として選定をするわけですが、基本的には、荷主と物流事業者のパートナーシップにより実施される物流改善策で、CO₂削減、環境負荷の低減が明確に認められるものに対してやっております。モデル事業につきましては、新規性のある工夫があるものということで、補助率2分の1、限度が1億円でございますけれども、そういった事業に対する支援をしております。普及事業は、先ほど申しましたように18年度から始めたものでございますが、新規性というのは問わないのですけれども、きちっとCO₂が削減されていることを確かめた上で支援するものでして、こちらのほうは補助率3分の1でございます。そこに書いてあるような14件について、18年度につきましては78件を推進決定したということでございます。推進決定がなされますと、経産省ないしNEDO（独立法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）に申請し、そういう制度を活用できるということでございます。

18年度のグリーン物流パートナーシップ推進事業を類型別に見たのが、そこに書いてある集計表でございますが、拠点、モーダルシフト等、17年度のモデル事業とあまり大きく変わりませんが、こういったプロジェクトを対象として今支援しているということでございます。

以上、グリーン物流パートナーシップ会議の支援でございますけれども、19ページは、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、左側のポンチ絵を見ていただくと、「非効率な物流」と書いてございますが、従来型の倉庫なり流通加工場なり荷さばき場なりがばらばらにあって、そこにたくさんの輸送が生じていた。こういうものを、下のほうの効果のところの2番目ぐらいに書いてございますが、従来に比べたら2割程度CO₂が削減できるというようなことを総合効率化計画の中で記載していただきまして、そういったものに対して認定をし、支援していこうというものでございます。支援措置としては、法律的な話が1つあるわけですが、真ん中に書いてございますような税制の特例などがあって、こういったものを支援していこうということをやっております、昨年の

17年10月にこの法律が施行されたのですけれども、1年たった18年9月末で、右側のほうの数字ですが、認定件数としては38件で、かなりたくさんの方々に使っていただいているのかなと思っております。

次に、実現可能性のある追加の対策・施策を言われておりまして、幾つかの例を挙げております。グリーン物流の普及で、1つは、グリーン物流パートナーシップ会議で国土交通大臣表彰制度をつくらうではないかということで、これにつきましては、既につくるといって省内的に決めまして、12月19日にパートナーシップ会議を予定しているのですが、そこで大臣表彰を17年度のモデル事業者の方にするという予定でございます。2番目は、普及するという意味では、優良事例集、ベストプラクティスを、特に中小企業者に向けて「(仮称)グリーン物流ハンドブック」というものに取りまとめて広く普及させてはどうかと思っております。さらに3番目でございますけれども、企業の社会的責任の見地からグリーン物流のさらなる普及ができないかと思っております。

1ページあけていただきますと、これは私ども総合政策局の複合貨物流通課のほうホームページで出しているのですけれども、大手企業等が公表している環境報告書などをもとに環境改善への取り組みを中心にデータベース化を行いまして公表しているところでございます。こういったことを外に出すことによって、環境に優しい企業の物流の促進あるいは企業のCSRの面からのものが促進できるのではないのかなと、こういった取り組みをしております。いろいろ業者さんの話を聞きますと、大企業の方はCSRの見地からということが大分浸透してきているようで、例えばトヨタが今度やるというのもありまして、こういった面からもさらなる普及が図れないかということでございます。

もう一つは、2で、グリーン物流の新たな展開ですが、グリーン物流のプロジェクト創設の前段階を支援するソフト事業の創設でございます。これは23ページを見ていただきたいのですけれども、先ほど申し上げましたように、グリーン物流パートナーシップにつきましては、先進的な取り組みであるモデル事業、普及事業と2つの事業領域がございまして、まだなかなかそこまで進まない。まず、こういった解決方策をとればいいのかとか、一体どういうパートナーシップの構築を図っていけばいいのかとか、要はいろいろなプロジェクトの中身、スキームを検討、調査する枠組みが今までございませんでした。したがって、来年度からは、「ソフト支援事業」と今仮に呼んでいますけれども、そういったものをつくりたいということで予算の要求をしているところでございます。

次に、(2)で、都市内物流の効率化を推進するための都市内物流対策トータルプランの

策定というのがございます。24ページでございます。これにつきましては、「現状と課題」で書いてございますように、大規模ビルにおける館内集配の長時間化とか渋滞の発生等の問題、あるいは改正道路交通法による駐車規制の厳格化といったような問題もありまして、国交省として総合的、効率的な都市内物流の対策が十分ではないのではないかとということで、現在、省内に学識経験者、事業者の方に入っていたいただいた研究会をつくりまして、年度内にトータルプランをつくって世の中にお示しして、具体的に省の中で、特に地域でそういった取り組みをされる方に支援をするなりということをやりたいということで今検討を進めているところでございます。

3番目に、消費者がグリーン物流を訴求するインセンティブメカニズムの検討。「エコポイント制度」と言っていますが、25ページでございます。万博とかの交通のほうではあるのですけれども、要はグリーン物流の事業者から消費者が何らかのものを買ったり、それをしたときに、「エコポイント」とここでは言っていますが、消費者がエコポイントとしてうまくためて事務局で管理をして、それをうまく消費者が使うとか、環境保全活動に回すとか、こういったことができないうかということで、これも今グリーン物流パートナーシップ会議の中で委員会をつくって勉強しているところでございます。ただ、いろいろ難しい点があるなと思っています。物流というのは消費者から見にくいものですから、こういった形で、うまく消費者の方にもグリーン物流をやっている方々がわかるようなことができないうかということで取り組んでいるところでございます。

雑駁ですが、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。若干時間が押しておりますが、まだ25分ぐらいございますので……。

委員 今まさにお話のように企業経営、特に大きな企業では、先ほどお話ししたCSR経営ということが株主との関係でも経営の中核になってきていまして、ここに見本がありますが、CSRへの取り組みについて、こういう年次報告書も出すようになって来ています。その中で、グリーン調達とか、グリーン会計とか、要するに環境の問題がCSRの取り組みの中で中核になってきている。その中の一つがグリーン物流だと思います。荷主のほうからどんどん物流会社に注文をつけていくということが行われておりまして、例えば先ほどのモーダルシフト、トラックからより環境負荷の低い鉄道等の利用を要請するとか、貨物の情報の共有とか統合化とか、いろいろな貨物を積み合わせて一挙に処理するとか、長距離の場合は空車で帰ってくることを防止するという取り組みが行われています。CSR

の視点とともにこれはコスト削減にもつながるということで、企業ではそのような努力が始まっておりますので、今おっしゃった大臣表彰も含めてもろもろのインセンティブをよりきめ細かくやっていただく。税の措置も含めてやっていただくことが非常に励みになりますので、引き続きよろしく願いいたしたいと思います。

そう申し上げた上で、時々耳にいたしますのは、日本の将来のいわゆるトランスポートシステムについて、国が長期的にどういう姿を描いておられるのか必ずしも見えてこない。モーダルシフトと言いながら、他方、飛行場がさほど必要もないと思われる - と言う言葉は過ぎますが - 、どんどん飛行場ができています。要するに長期的に我が国の骨太のトランスポートの体系をどういうふうにするのか描いておられるのか必ずしも見えてこないなということを知ることがありますので、それだけちょっと申し上げておきます。

部会長 今のは大変重要なご指摘なのですけれども、長期的な何かビジョンのようなものがもしおありでしたらご開陳願えればと思います。あるべき将来の交通体系というのでしょうか。

委員 今日ではなくても。

部会長 特にここでズバットおっしゃっていただけるようなことはございませんか。

総合政策局長 20年、30年先のあるべき交通体系についての明確なビジョンが今国土交通政策の中で位置づけられているのかという意味では、明確なものはまだありません。しかし、ご承知かと思いますが、私ども社会資本をどう整備していくかということについて、従来の道路は道路、空港は空港、港湾は港湾というような縦割りでそれぞれ必要性を判断して決めていくという手法を数年前にやめたわけです。さらにそれをもっと国益であり利用者の真のニーズに沿った形で重点的、効率的にやっていくにはどうしたらいいかという議論を今おこなっております。平成20年度からスタートする次の5カ年計画に明確に反映をさせていきたい。

それから、国土形成計画という新しい仕組みもスタートすることになっていまして、来年度はその全国版、再来年度はブロック版をつくっていきますから、そういう議論を通じて国土のあり方、日本の社会構造に照らした社会資本整備及び交通体系というのを旅客、物流それぞれについてきっちりと議論して決めていきたいと思っています。その際に、環境という視点が非常に大きな切り口になるというのを十分認識した上で今その作業をおこなっておりますから、そういう中で、ご指摘の点も反映させながら、むだのない限られた資源をトランスポートにも活用するような形で絵をかいて実現していきたいというまず方

針だけご説明させていただきたいと思います。

部会長 どうもありがとうございました。

委員 700万トンを減らすのは、例えばガソリンをEU並みにすれば一発でいけると
思いますけれども、軒並みリッター2ユーロ以上ですから300円以上。でもこれはこの
審議会で話す適当な課題とも思えないので、そのことはちょっと置きまして、運輸につい
て、最近、非常に製造業の中で関心が高まっています。委員が今おっしゃったように
報告書に書かれていますが、2002年の環境省の環境報告書ガイドラインをつくったと
きに私委員で、運輸の項目を入れるのに随分頑張ったのですが、そのときは実は企業系に
ものすごい抵抗があったのですね。ところが、今改定をやっているのですが、全然反応が
違います。皆さん書かれております。そういう意味では、トータルで物流も含めてCO₂
削減をどうしようかということをはんとうに考え出している企業が増えてきていることは
事実なので、そのためにも……。

2年前でしたか、私、鉄道を炭酸ガス排出ゼロの格好にできないか。たかだか50万ト
ンで……。鉄道は、日本全国の水路を全部横切っています、今2メートルの落差があれば小水力、マイクロ水力で発電できますし、風力適地は日本全国鉄道が走っているところ
に幾らでもあるわけですね。そういう形でモーダルシフトすると、炭酸ガス排出ゼロのほ
うにシフトできるというようなキャッチコピーを……。50万トン減らしても全体では大
したことはないというのではなくて、モーダルシフトのメリットをどういう形で企業に与え
るかということをごひ考えてもらいたいなと思っていますが、現在の政策の中に実は自然
エネルギーの「し」の字もないのですね。これは2年前に申し上げた記憶があるので、ゼ
ロは可能かどうかは別にしましても、ぜひこれから先検討の中で自然エネルギーのことを
少し足していただきたいなと思っております。

委員 先ほどの資料3の目標値を全部足しますと、私の計算ではおそらく2億5,000
万トンよりもっと少なくなると思うのですけれども、目標を達すればそれで終わりという
ことではなくて、物流だけではなく、ぜひとも日本全体を考えて削減できるところは削減
する。

一方、削減したところ、あるいは削減しやすいところはもっと削減要求を出すというの
は、正直者がばかを見るようなことはよくないので、目標値以上に削減したところは、例
えば国別の排出権取引と同じようなことで、企業別の目標値をクリアしたところはいろい
ろな経済的なインセンティブを国から与えるみたいな制度をつくっていただいたらよろし

いと思います。

それから、先ほどの 委員と同じ意見ですけれども、例えば物流ですと海と陸の接点とか、鉄道からトラックへの接点というところが一番ネックだと思うので、そこを画期的なアイデアを持って長期的な視野で技術開発するということもよろしくお願ひしたいと思います。

部会長 特にお答えいただくようなことはございませんね。

総合政策局次長 では、1点。自然エネルギーの利用の件でございますけれども、運輸部門ということではないのですが、例えば鉄道会社でございますと、鉄道の駅のホームの上に屋根がかかっておりますが、そういうものに液晶パネルを張りまして太陽光発電をするとか、あるいは港湾区域の中で適切なところに風力発電のプロペラを置きまして、それを港湾の経営の中で使うということも始めております。ただ、それ自身は運輸部門というよりは業務部門のほうにカウントされるものですから、そういう意味で全体の中には入っていないのです。あるいは先ほどご指摘がございましたが、JR系でございますとJR自身が水力発電所、火力発電所を持っておるのですけれども、そういう火力発電所を高効率なものに取りかえるとか、そういう努力もあわせて実施をしておりますので、今後さらにその辺の努力を促すということもあわせて検討していきたい思っております。

委員 2点ほどご質問と1点はお願ひなのですけれども、1点は、グリーン物流パートナーシップの1,371の物流事業者は物流全体のカバレッジとして何%ぐらいなのか、もしおわかりになれば教えていただきたい。

2点目は、先ほど委員もおっしゃられたように、例えば省エネ法との関係もあると思うのですが、自主的に環境省がやっておられる国内排出量取引制度を例えばある分野だけで応用的に使う可能性もあると思うのですね。つまり、1%という省エネなり何なりの目安があるとすれば、もうちょっと高目に設定して、エコポイントではないのですけれども、それをクリアしたところとしないところの間に何らかのクレジットを発生させる仕組みを、せっかくグリーン物流パートナーシップのようなものをおつくりになるのであれば、何らかのインセンティブをここに与えられないものかお考えになっているかどうかをご質問したいのと、3つ目のお願ひなのですけれども、先ほどの地球温暖化対策の評価、今回のグリーン物流のご説明も含めてなのですが、当然、地球温暖化対策なのでCO₂排出量をどのぐらい削減できるかというのが第一義的な評価項目になると思うのですが、交通政策全体の体系の中で物流あるいは輸送を考えるという意味では、もう少し評価の対象を複合的

にお考えになったほうがいいのではないかなと思うのです。といいますのは、こういう物流システム、あるいは輸送システムをソフトで開発すれば、例えば事故のリスクが低くなるとか、あるいは従業員の心理的負荷が低下するとか、交通政策の中で何らかの問題があるものに対して、どの程度このシステムの改善が効果があるのかという総合的な評価の中で、もう少しそれぞれのシステムの変化、あるいは対策の評価を考えていただきたいなと思います。

以上です。

部会長 特に何かお答えいただく……。

政策調整官 1,300社がどのぐらいのカバレッジかという最初のご質問、私、材料、資料をちょっと持ってないのですけれども、もともとトラック、非常に中小企業が多くございますので、パーセントという意味では低いと思います。ただ、大きなトラック事業者さんといった方たちには大体入っていただいて、荷主と一緒に今申しましたような共同プロジェクトを進めていただいています。我々としては、先ほども説明しましたけれども、18年度から地方も含めて、そういう働きかけを進めておりまして、人もそういう形で共同でグリーン物流に取り組んでいただけるすそ野を広げていきたいと思っております。

委員 21ページにあります中小企業なのですけれども、大企業は、先ほどの委員のお話にあったようにかなりCSRその他で言えばわかってくれるのですが、私、今江戸川区でエコセンターというNGOをやっています、79の商店街と1,000を超す中小企業が入って一緒にやっているのですね。申し上げたいのは、商店街も中小企業もほんのちょっとしたインセンティブで結構動くのです。例えば江戸川ISOというのを勝手につくって、電気代を5%前の月より減らしたのが3カ月続いた、もしくは水道代とか、3カ月3つのごみを5%減らした実績を持ってれば看板をつけてやる。国土交通大臣という大臣の表彰ではなくても、地方整備局長とか所長さんぐらいの表彰状があれば結構喜んで動いてくれるのですね。ハンドブックもいいのですけれども、何かそういう動きを促進するような形、表彰制度とか、例えば17ページにあるような推進事業等も、各地方で結構ですので、きめ細かくやっていただくと結構動くのです。社長さんがやろうではないかといふとかなり動いてくれまして、79の商店街でも15ぐらいが「エコ商店街」と言って自主的に結構減らしているのですね。そういうふうにとなたかがイニシアチブをとってくれると結構な数字がいくものですから、本省ではなくて地方の話になるかもしれませんが、事務所単位ぐらいで少しそういうことを検討していただければと思っております。

以上です。

環境・海洋課長 ありがとうございます。今の岡島委員の発言に関しまして、私どもの大臣表彰制度につきましては、もうすぐでございますけれども、環境保全を運輸関係でやっていただく方々の表彰制度を創設するつもりでございます。いろいろな意味で、地域の取り組みでありますとか、こういった保全に寄与された方々に対します表彰制度を考えておりますので、一言申し上げたいと思います。

部会長 ほかにご意見、あるいはご質問ございませんでしょうか。

委員 私が申し上げるべき筋ではないと思うのですが、今の委員のご指摘は大変重要だと思います。実はグリーン物流パートナーシップ会議に若干私もかかわっているのですが、モデル事業とか普及促進事業はできるだけ手を広げていこう。申請があったものは、入学試験とは違って落とすのではなくて拾い上げていこうというスタンスでやっております。確かに物流事業者は数が非常に多くて、これはほんの一部ですが、そのすそ野を広げるという視点で対応していることだけ申し上げさせていただきたいと思います。

部会長 ほかにございませんでしょうか。

ちょっと私から簡単な質問なのですが、14ページにトヨタが物流効率化新設倉庫というのをつくって実に物流を簡素化してCO₂排出削減につなげよう。大変すばらしいアイデアだと思うのですが、質問は、「実施後の物流」に部品工場の倉庫から部品工場への矢印がありますね。ということは、部品の原材料のようなものも倉庫へ置いておいてということなのですか。

政策調整官 はい、そういうことです。

部会長 部品工場Cから部品工場Bへの輸送というのは、これは何なのでしょう。

政策調整官 要するに2つ要素がございます、そういう新設倉庫のほかに、左のほうにちょっと書いてあるのですが、同時に東海地区及び海外などの製品も集約し、共同輸送を行い……。

部会長 共同輸送ということですね。

政策調整官 はい。だからそこは荷主さんと物流業者さんの間でうまくやって、共同で輸送しよう……。

部会長 言ってみれば、部品工場Cとか部品工場Bは隣り合わせのようなところにあるという感じなのでしょうね。

政策調整官 そうですね。そこを共同で輸送してしまうということでございます。

部会長 これは実際にはまだ動き出してないわけですか。

政策調整官 いや、これはもう動き出しております。

部会長 有名なトヨタのカンバン方式というのがありますけれども、それは、部品メーカーが例えば午後2時にこれこれの部品を何個持ってこいと言われてたら、交通渋滞の終わりの12時ごろからトヨタの工場の門の前にトラックで待っていて、2時数分前になったら中に滑り込むというようなことが昔言われていましたけれども、そういうむだといえますか、非効率もそれだけでなくということですね。

ほかに特にございませんか。

それでは、以上で、本日の議事は終わりにしたいと思います。事務局から何か補足していただくことはございますでしょうか。

地球環境対策室長 本日はありがとうございました。次回についてご連絡申し上げます。次回につきましては、内々にご連絡させていただいたとおりであります。12月21日の午前10時からということで、会場は今日とは変わります。同じ建物の4階にあります特別会議室で行わせていただきたいと思います。議題は、自動車関係と公共交通利用促進関係の現行対策、追加対策と可能性といったものについてでございます。よろしくお願いいたします。

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。本日はどうもありがとうございました。

了