

平成 18 年 12 月 21 日（木）

於：中央合同庁舎第 3 号館 4 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 9 回環境部会速記録

国 土 交 通 省

○部会長 それでは定刻となりましたので、また、委員の皆様方全員ご出席ですので、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、京都議定書達成計画の見直しに関する審議の2回目ということになりますが、本日は9名の委員にご出席いただいております。交通政策審議会令という規約のようなものがございまして、その第8条による定足数を満たしておるところでございます。

それでは、これより議事に入りたいと思います。

まず、資料の確認とともに、最初の議題である前回の論点整理について、事務局よりご説明よろしくお願いたします。

○地球環境対策室長 ありがとうございます。

まず最初にお断りです。プレスの方、撮影は頭撮りだけということになってございますので、これ以降の撮影はご遠慮いただくようお願いいたします。

では、まず資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元の資料、クリップを外していただきますと、まず最初に資料一覧というのがございます。

それから委員の名簿。本日の「議事次第」。それに続きまして右上、資料1ということで「前回の論点整理」という表題のA4、1枚紙がございます。それから資料2でございますが、「運輸事業におけるグリーン経営認証制度」。続きまして、資料3—1ということで「自動車における環境対策の取組みについて」という資料。それから右上、資料3—2でございますが、「エコドライブの普及・推進について」という資料。資料3—3でございますが、「カーシェアリングの普及について」という資料。それから資料4—1でございますが、「公共交通機関の利用促進』関係対策の現状と今後」という資料でございます。続きまして、資料4—2で「バス利用促進に向けた取組みについて」。こちらの資料は左上をゼムクリップでとめてございますけれども、一番後ろに地図がついてございますが、こういう資料が1つ。続きまして資料5でございますが、「ヒアリングの実施について」というもの。これがA4の1枚紙になってございます。続きまして資料6—1「交通政策審議会交通体系分科会環境部会運営規則（案）」という資料、A4、1枚でございます。資料6—2『建設リサイクル推進施策検討小委員会』設置趣旨」という資料。続きまして、資料6—3、これが最後でございますが、「建設リサイクル推進施策検討小委員会の設置について（案）」というもの。本日、大変資料が多くなっておりましてお手数をおかけしますが、以上、資料でございます。もし不備等ございましたら挙手をお願いできればと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

済みません。それから、先ほど部会長から定足数の件がございしますが、本日のご出席者は10名ということでございますので、おわびして訂正させていただきたいと思っております。

○部会長 12名中10名ということですね。

○地球環境対策室長 そうです。12名中10名ということで、よろしく願いいたします。

では続きまして、本日の議題（1）でございしますが、前回の論点整理とさせていただいてございます。こちらにつきましては、これから各回、前回以来ご議論いただくわけですが、そうした議論をまとめまして来年の3月ごろに、現在のところ審議を予定しておりますが、対策の見直しの視点というものに結実していただければと考えておりますので、次回以降も、1回、1回、こうした形で各回の論点整理というものをお示ししたい、こういうふうに思っております。

では、一つ一つ確認ということになりますが、簡単にご紹介をさせていただきます。

前回は、まず全般のCO₂排出量削減あるいは増加の実態というものを確認いただきましたけれども、こちらのほうから、まず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のではないか、こういうご意見がございました。

2番目として、対策は、交通政策全体の中で複合的に位置づけるべきである。例えば、安全や労働者への心理的負荷の軽減と環境というものは表裏一体であって、安全対策と環境対策との連携というものが可能なのではなかろうか、こういう視点。

3番目に、対策の裾野を広げて削減量を拡大するというこのためには、一般の人がわかるような政策を進めることが必要である。特に、エコドライブ、これは実は本日ご紹介でございますが、こちらのほうは市民の協力を求めるような施策というものが必要なのではなかろうか、こういう視点。

それから最後に、小水力であるとか風力であるとか、こういった自然エネルギーの活用というものを、特に鉄道の分野などで進められるのではないかと。例えば、鉄道のエネルギーはすべて自然エネルギーでまかなうといったような視点というものも、あってもいいのではないかと、こういうご意見がございました。

続きまして、物流システムのほうでございしますが、1番目に、モーダルシフトが進まない要因を分析して、その結果を踏まえた促進策というものを展開していくべきである。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かとい

うことを検討すべきである。

2番目に、エコポイントというものを物流分野でご紹介させていただきましたが、省エネ法や国内排出量の取引制度といった法的な枠組みを活用してエコポイントとリンクさせるといったようなことで、インセンティブを持たせるような仕組みが必要ではなかろうか。

それから、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といったようなインセンティブを与える仕組みを導入すべきではないかといったご意見。

最後に、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ではないか。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、こういったご意見がありました。特に最後のCSRについては、次の議題でグリーン経営認証という一つの取り組みをご紹介させていただこうと思っております。

簡単ですが、以上でございます。

○部会長 どうもありがとうございます。ただいまの事務局の説明について、委員の皆様方、何かご質問なりご意見なりはございませんでしょうか。まず前回の論点整理ということですので、そういう話じゃなかったんじゃないかとか、あるいは何か抜け落ちているというようなことがございましたら、ご指摘いただきたいと思えます。

よろしゅうございますね。それでは先に進ませていただきます。

これから議事を進めるに当たりまして、資料の説明をいただいて、その後、議論ということになるわけですが、ご発言をいただく場合には、ご希望の方は名札を立てていただくということでよろしく願いいたします。

○地球環境対策室長 委員長、ちょっと1つだけ、事務的に。

本日、前回と違いましてマイクがお手元にごいませんので、札を立てていただきましてご指名がありましたら、私どもの手の者がすぐマイクを持って馳せ参じますので、遠慮なくご意見いただければと思います。

○部会長 ということなので、よろしく願いいたします。

それでは、次の議題でありますグリーン経営認証の取り組みに移りたいと思えます。グリーン経営認証は、運輸企業が取り組むべき環境保全項目をチェックし、認証を行うもので、前回の論点にもありましたCSRやインセンティブの付与といった観点からも注目されるものであります。本日は、その事務局となっている交通エコロジー・モビリティ財団

の〇〇交通環境対策部長にいらっしゃっていただいておりますので、〇〇部長からグリーン経営認証の取り組みについてご説明をいただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。大体15分ぐらいです。

〇交通エコロジー・モビリティ財団部長 どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、お手元の資料の番号2、これに沿ってご説明したいと思います。1ページめくっていただきまして、1枚の紙に上下2ページずつ印刷してございます。

まず、グリーン経営の意味でございますが、グリーン経営とは、「環境に配慮した経営」でございます。企業の社会的責任として、環境問題にも経営の一つとして積極的に取り組んでいただきたいということで、あえて「経営」という言葉を使っております。

この位置づけでございますが、ISO14001、この認証の取得が難しい事業者さんにも容易に環境保全を進めていただくためのものがございます。

それから2ページでございますが、グリーン経営で取り上げている推進項目でございます。これは、事業者さんが取り組むべき環境保全項目を、チェック項目ということで具体的に示したものでございます。そこにトラック、バス、タクシーの例を書いておりますが、まず、大項目というのがございます。1から6までございます。そしてその下に幾つかの小項目というものがございまして、この小項目の下にチェック項目というのがぶら下がってございます。トラックの場合で申し上げますと、全部で54のチェック項目がございます。

次、3ページでございます。この認証制度でございますが、私どもの財団が認証機関となりまして、グリーン経営推進マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取り組みを行っている事業者さんに対しまして、実際に現地にお伺いいたしまして審査の上、認証・登録を行っているものでございます。この運営に当たりましては国交省さん、それから事業者団体さん、それから学識経験者等々の皆様方のご参加をいただきながら進めているというものでございます。

4ページの認証の登録状況でございますが、先月末現在で、7つの業種合わせまして全体で3,233の事業所を認証しております。一番最初にスタートしましたトラックについて申し上げますと、2,657の事業所でございます。これは、トラックの事業所数は我が国においてざっと8万といわれておりますので、約3%強の普及になっております。これを車の保有台数ベースで見ますと、約7%ぐらいの数字になってございます。

それから、5ページでございます。認証取得による効果ということです。これは認証を

取得されて1年たったところで、トラック事業者さんに対して、認証取得によってどうい
うところに効果がありましたかというのをアンケートした結果でございます。これは複数
回答可能になっておりまして、燃料費の削減とか職場モラルや従業員の士気向上、荷主か
らの評価向上、交通事故の減少等々挙げられておりますけれども、私どもにとって非常に
予想外だったのは、2番目でございます「職場モラルや従業員の士気向上」ということで
ございます。こんなに多いとは思っておりませんでした。しかしながら、考えてみますと
これが一番大事でございまして、だからこそいろいろな成果が出てくるのかな、いわばす
べての活動の源泉になっているのかなというように推定しているところでございます。

6ページでございます。これは2つございまして、1つには、神奈川県トラック事業
者さんのエコドライブの取り組みに関するアンケート結果でございます。グリーン経営認
証を取得している事業者さんは、何も取り組みを行っていない事業者さんと比べますと、
小型、中型、大型トラックによっていろいろ違うのでございますが、大体7.2%から1
9.4%も燃費がいいということで、グリーン経営認証取得による燃費改善の効果という
のが高く評価されております。特に、この表をごらんになっていただいておりますと思
うんですけども、4つ目でございます運行管理システムの導入——これはデジタコ
のようなものでございますが、これを導入なさっているケースよりさらによくなっている
ということが注目されます。

2つ目には、環境省さん、それから独立行政法人環境再生保全機構さんが主催なさって
いますエコドライブコンテストというのがございまして、これは昨年度の例でございま
すが、上位入賞者の多くがグリーン経営認証を取得された事業者さんでありました。

最後でございますが、先ほど1枚紙で差しかえのものが配られたと思いますので、それ
でご説明したいと思います。普及に向けての課題ということで、大きく2つございまして、
1つには、グリーン経営認証制度そのものの認知度の向上ということでございます。アン
ケートの中で、グリーン経営認証を取得したけれどもグリーン経営認証って何とか言われ
て、社会から評価されないという声も寄せられておりますので、私どもは今、業界紙とか
環境関連の専門紙を中心といたしましてこの認証制度自体の広告を掲載し、認知度向上に
努めているところでございます。

2つ目には、認証取得事業者に対するさらなるインセンティブの付与ということでござ
います。グリーン経営を推進することによりまして、先ほどご紹介したとおり、エネルギ
ーの使用量というのが削減できるわけでございますけれども、こういうものはやがては頭

打ちになってしまうということでございますので、長期にわたりましてこういった活動に取り組んでいただくためには、一層のインセンティブが必要であろうというように考えております。

幾つかこれまでのインセンティブの例をご紹介しますと、1つには、今年の4月から施行されました改正省エネ法の荷主の判断基準でございまして、それには、「ISO14001、グリーン経営認証を取得した貨物輸送事業者を選定する」ということが、これは義務づけではございませんが、配慮事項として求められているというものがございます。

それから、金融機関から低利融資を受けられる優遇制度、現在7銀行がございまして、まだ利用実績はわずかでございます。この理由といたしまして、トラックの場合ですとさまざまな助成制度がございまして、例えばトラック協会さんから利子を補給するとか、そういったことがあるのかなと、こんなふうに推定はしております。

それから、グリーン購入法における特定調達品目への採用ということです。トラックにつきましては、信書、宅配便、小包郵便物、メール便等の輸配送は限定されてはおりますけれども、19年度から採用の方向になると伺っております。タクシーにつきましては、19年度の品目採用を、これは私どもと東京のタクシー協会さんと連名で提案いたしましたけれども、来年度は見送りの方向というようになっております。

事業者さんにとりまして最大のインセンティブというのは、認証を取得することによって差別化が図られ、商売に有利になるということが一番大きいのかなと考えております。このような動きが加速されていけば、普及に向けまして一層の弾みがつくのかなというように考えております。

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。それでは委員の皆様方、何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○委員 質問ですけど、これは一たん取ると、有効期限というのはあるんですか。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 2年間有効でございまして、そこから継続ご希望の場合には、改めて審査を受けていただく、こういうことになります。

○部会長 それでは〇〇委員、お願いします。

○委員 質問なんですけれども、ご説明を伺うと大変いい制度なんですけれども、登録状況があまり芳しくない。その理由が一体どんなところなのか。最後の説明ですと、短期的にはインセンティブがあるけれども、長期的にはまだというようなことなんですけど、

それ以外に、なんで登録状況が高まらないのか、もしおわかりであれば教えていただきたいと思います。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 確かに全体の比率から見ればまだ数%なのでございますが、私どもの皮算用からしますと、実はこれでも私どもの予想よりは進んでいるということなんですけど、絶対数が相当多いものですからこんな状況なのかなと。ただ、トラックを始めて3年ちょっとたちましたので、これまでの登録状況を見ますと、この3年間ほとんど一定の割合でずっと来ているんです。上がりもしなければ、下がりもしない、こんな状況でございますが、全体の母数が多いものですから、もうちょっと登録の加速度を上げられればなどは考えております。

○委員 ありがとうございます。

○部会長 それでは、〇〇委員、お願いします。

○委員 質問なんですけど、別途の資料によりますと、グリーン物流パートナーシップ会議というのがあって、そこではその審査を経て、モデル事業に対して補助金を出しておられると。ということは、まずは第1関門がきょうの話の認証の話で、それをパスして次に補助金ということもあり得るのでしょうか。これに書いてあります。全然違うんですか。

○委員 違うんですね。

○委員 全然違う仕組みですか、これは。そうですか。全然別物ですか、これは。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 名前は同じグリーンなんですけど、ちょっと中身が違う。

○政策調整官 グリーンパートナーシップ会議のほうはこちらのエコモさんとはまた別に、荷主と物流企業さんが協働して、具体的にCO₂を減らすプロジェクトを実施していく場合にそれを支援していく、助成金を出していくというような制度でございまして、こちらのほうとはまた別な形でやっておるということでございます。

○部会長 交通エコロジー・モビリティ財団部長は特にございませんね、今の。グリーン経営認証にインセンティブという言葉が盛んに出てくるわけですが、取得のインセンティブというのを高めるためにどういうふうなことをお考えなんですか。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 取得のインセンティブですか。

○部会長 ええ。今のところまだ数%だとしまして、それを十数%、あるいは数十%にする。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 高めるためにはですね。

○部会長 認証を取ることのインセンティブ。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 最初はマニュアルをおつくりしまして、そのマニュアルを普及させるためにはどうしたらいいのかということで、実はマニュアルを普及させるためのインセンティブが認証制度であろうと、こういう考え方で認証制度を導入したわけなんです。ですから、認証制度そのものが社会から認知されるという面でのインセンティブにもなるのでありますけれども、ただ、この認証制度をさらにまた普及させるには、先ほどご紹介したように、この認証制度そのものを世の中にもうちょっと認知してもらおう。例えば、今、ISOというと大概の方はご存じなんですけれども、グリーン経営認証制度を取っていますと言っても、グリーン経営認証って何と言われる方がまだまだ多いものですから、そういう面での知名度を上げるというような。

○部会長 周知度を高めるといことですね。

○交通エコロジー・モビリティ財団部長 はい。

○委員 大変すばらしい施策、制度ではないかと思ます。

これ理想論ですけど、これも考えていただきたいのは、運ぶということは、物理的に考えるとワークダウンゼロです。ポテンシャルを稼がなければ常にゼロです。輸送にそれなりのエネルギーを使うということは、すべてのエネルギーがむだということです。だから運ばないのが一番いいわけです。この制度は運ぶということを前提に考えています。運ばないで済ませるようなことも褒めるような……。それは具体的にどうするかというのはいろいろあると思いますが、それも褒めていただきたい。

つまり、ちょっと話が飛ぶのですが、日本の自動車産業が、10年、20年前に在庫ゼロということをやりました。これ以前は、世界的に inventory control theory、つまり、在庫配分をどうするかという理論があり、今だってあると思います。その理論からすると、在庫がゼロというのは答えにならない。それはトリビアルな解で除外されてしまうのです。MITの教授に言われたのですが、アメリカでは在庫ゼロという発想は出なかった。なるほど、inventory control theory ではそういう答えが出て、リジェクトされてしまうと。しかし日本がやった。発想の転換ですね。だから、これも最終的にはいろんな企業が集まって、運ばなくても済むようなシステムを何かつくったらそれも評価してほしいですね。

今製造業は、日本の物流コストは高い、だから国際競争が落ちるとかいろんな文句が出ます。日本の道路を見ると、多分、半分以上がトラックとバンです。欧米ではこんなにト

ラックは多くないと思います。なぜか、そのあたりが問題なんです。ともかく、運ばないで同じ生産性を上げられれば一番いいわけですから、そういう視点も、これは理想論ですけれども、お考えいただけたら大変ありがたいと思います。

○部会長 ただいまのはご意見として。次に〇〇委員。

○委員 先ほど、既にご質問があったかと思いますが、似たような話が非常に多いんですね。今の件は目的がみんなそれぞれ違って担当官庁も違うと思いますが、先ほどの交通エコモ財団のご説明にも出てきたように、省エネ法で荷主の義務ですとか、あるいは運輸事業者の省エネの基準とか、そういうものを制定していて、その目標などもかなり重複しているところがあります。そういうものをできるだけ一体化してわかりやすくすることによって、相当のインセンティブもできるし、むだも省ける。このチェック項目なんかはできるだけ省エネ基準に合うようにというようなことで、今、努力していると思うのですが、そういった基準を、例えば国交省と経済産業省の間で調整して頂くとよいと思います。そういった整合性があると自動的にとまできなくても、もう少しスムーズに進み、データの振り替えなども可能かと思いますが、当然そういった整合性は考えていらっしゃると思いますが、具体的に進めていただくといいかと思いますが。

○部会長 それでは、総合政策局次長。

○総合政策局次長 ありがとうございます。〇〇先生が今おっしゃった件については、まことにそのとおりでございます。私どもも経産省とまたよく話を進めたいと思います。それと、エコモ財団だけの努力ではなかなか普及もいかないものですから、やはり国交省として関係局とも連携を取りながら、このPRあるいは普及促進のいろんな補足を考えていきたい、こういう具合に思っております。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、まだご意見がおありかもしれませんが、ちょっと時間が押しておりますので、次の議題に進ませていただきます。

次の議題は、『『自動車』関連対策の現状と今後』ということになっておりまして、まず事務局からのご説明に続きまして、本日は交通エコロジー・モビリティ財団の〇〇審議役にもおいでいただいておりますので、ご説明をいただきたいと思っております。それでは、事務局、よろしく申し上げます。

○環境課長 それではまず、自動車交通局から自動車関連の取り組みを、資料3-1に沿ってご説明したいと思います。

1枚めくっていただきまして、スライドナンバーで3と4でございます。ここに6項目掲げておりますが、これが自動車交通局として取り組んでいる地球温暖化対策の項目でございます。左の欄の対策というところに、どういうことをやっているかというタイトルが書いてございまして、真ん中の排出削減見込量というところで、CO₂何万トン削減できるかというようなこと。国の施策のところに具体的な細かい話を書いておりますが、以下の資料は、この国の施策の部分を少しピックアップしながらご説明していきたいと思っております。

この中で、CO₂排出見込み量が新エネルギー対策推進というところに括弧書きで約130万トンと入っておりますが、4,690万トンというのは新エネルギーすべてでございまして、これは産業分野、民生分野を含んだ数字ということでして、括弧書きの130万トンのところがいわゆる運輸分野というふうにご理解いただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして、スライドナンバー5のところでございます。まず、環境に配慮した自動車使用の促進ということで、ここは先ほどからもちょっと話に出ております、エコドライブの普及促進などを進めようというものでございます。普及目標といたしましては、エコドライブ関連機器が2010年で20万台、また、GPS-AVMシステム、これはタクシーなんかにつけてやはりエコドライブをやるシステムでございまして、車両全体の16%に普及させたいということで目標を立てております。2003、4、5と、2005年度まで実線で数値が入っておりますけれども、これが実際に達成した数字でございまして、2010年のところにある数字が目標の数値という形でございます。まだ3年分しかデータがございませんが、この分野は着実に動いているのかなと考えております。

エコドライブ管理システム、EMSのシステムそのものの概要を下の6のところに図で書いてございます。

1枚めくっていただきまして、EMSを普及するために国としてどんなことをやってきたのかというのが、そこに整理してございます。平成17年は普及の最初の年ということで、モデル事業をやったり講習会をやったりということでスタートし、認知度を高めるような活動を行っておりまして、平成18年度になりまして補助という形で普及を図って、3万1,500台という数字が出ておりますが、ほぼ目標の台数を補助できたかなと考えております。

次にトラック輸送の効率化でございますが、トラック輸送の効率化の中には、具体的に

4つ柱があったかと思っております。1つが、24トン超25トン以下という車両の大型化、25トン化ということ。もう1つが大型のトレーラーの保有台数を増やす。この2つは車両を大型化し、輸送効率を上げるという観点でございます。その下に営自率という数字を一つ入れておりますが、自家用のトラックでなく営業用のトラックをできるだけ使っていただくことによって、これも輸送効率を上げ、CO₂を減らしましょうというものでございます。最後が積載効率ということで、空で走るとむだにCO₂を排出することになりますので、できるだけ荷物を積み合わせて、むだなく輸送能力を使って効率よく運ぼうというものでございます。

2010年までそれぞれに目標数値というのがございますが、2004年までが、これは実績値でございます。一部、2005年とか2006年が入っておりますが、これはあくまで推計値でございます。右下のグラフを見ていただきますと、車両の25トン化につきましては比較的順調に進んでいるのかなと思っておりますが、トレーラーについてはいまい普及が進んでいないなという感じでとらえております。

次に、1枚めくっていただきまして、トラック輸送の効率化ということでございます。なるべく空車で走らないようにという観点から、複数の荷主さんから荷物を集めて、それらを積み合わせることによって輸送効率を上げるという例を一つお示ししております。

次が、3番の新エネルギー対策。ここで昨今話題になっておりますのは、特にバイオ燃料というのが話題になっておりまして、具体的にどんなことに取り組んでおるかということでございます。ガソリンには、E3（イースリー）と我々は俗に呼んでおりますけれども、アルコールは今のところ3%まで混ぜることができるようになっております。ただ、この混合割合をもうちょっと増やせないかというような議論もございまして、今、具体的に数字で出ておりますのは、E10（イーテン）という呼び方、これはアルコール10%まで混ぜるというものでございますが、これらについても技術指針の整備を行いたいということで、作業を進めております。

下の枠囲みのところは、運輸分野でどういうふうにバイオエネルギーが位置づけられているかといいますと、輸送用バイオマス由来燃料、これは50万KLを使用するという目標が立てられております。

次のページをごらんいただきたいと思えます。じゃあ、具体的にどんなふうに施策を進めているかという、一つの例でございます。宮古島で、これは国土交通省だけでなく関係する複数の省庁が協力してやっておりますけれども、「バイオエタノール・アイランド」

構想と名づけて一つのモデル事業を行っておりまして、生産から燃料供給、そして実際の車での使用という一つの流れの中で、問題点がないか等を調査しながら、普及のためのいろんな施策を検討するというものでございます。

アルコール燃料につきましては、実は9月から10月、11月と非常に政治的に話題になりまして、具体的には農林水産大臣が総理と話をし、ガソリンの1割程度まで拡大したいというようなことが新聞記事になったかと思いますが、その内容を紹介してごさいます。

1枚めくっていただきまして、次に、トップランナー基準による自動車の燃費改善のところでございます。自動車につきましては燃費目標値、俗に燃費基準と呼んでおりますけれども、国のほうで作成しまして自動車メーカーにその目標値を達成するように技術改善を図っていただくという仕組みで、燃費の向上を図っております。それと同時に、それぞれの車がどういう燃費性能を持っているかということを知っていただく必要があるということで、カタログへわかりやすく記載するなどの義務を課しているところでございます。

1枚めくっていただきまして、乗用車の燃費改善状況ということで、1つグラフを載せております。乗用車につきましては、現在のところ、2010年度を目標年度とする燃費基準が定められておりますが、乗用車というのは重さが重くなるほど燃費が悪くなりますので、重さに応じて燃費の数字が決まっているという形でございます。左のほうにガソリン乗用車の新車平均燃費値の推移ということで、1995年から2004年までの推移を書いております。この数字は、それぞれの車の燃費値に販売台数を掛けて重みづけをしながら平均を取った数字でございます。これで見ますと、96年のところでちょっと下がっておりますが、それ以降は順調に右肩上がり推移しているという形でございます。2004年段階で見ますと、既に2010年度の目標を、出荷台数ベースで8割以上達成したという形になっております。8割以上達成したというのはどういうことかといいますと、95年度と比較して、燃費性能として約22%よくなったということを意味しております。

次に、現在の目標達成計画の枠外ではございますけれども、ことしに入りまして重量車の燃費基準というのを策定するとともに、今パブコメ中でございますが、新しく乗用車とか小型の貨物について燃費基準の案を作成しておりますので、ちょっとご紹介したいと思います。

下のほうに重量車燃費基準の策定と書いてございます。重量車というのは、自動車全体

で見ますと約4分の1のエネルギーを使うという形になっておりまして、これまで燃費基準はなかったわけですが、ことしの3月に経産省と共同しまして、これは世界で初めてなんですけれども、重量車、いわゆる大型のトラック・バスの燃費基準を策定いたしました。目標年度は2015年度という形になっておりますが、この目標数値が達成されれば、2002年度と比較して約12%の燃費改善になるかと考えております。具体的な数字は、一番下のところにやはり重さ別に数字が決まっております、そのような数字になっております。

1枚めくっていただきまして、次が乗用車などの新燃費基準ということでございます。これは、今月の15日に検討会で取りまとめていただいて、現在はまだパブコメを行っている最中の数字でございまして、そういう意味ではまだ最終確定はしていないという形になります。乗用車につきましては、2010年度を目標値という形で決まっていたのですが、先ほど言いましたように、もう出荷ベースで8割以上達成しているということなので、そこまで達成できているなら前倒して燃費基準をつくりましょうということで、次の目標年度として2015年度の目標数字を策定したものでございます。この数字でいきますと、例えば乗用車で見て2004年度の実績値が13.6キロとなっておりますので、これから見ますと約23%、これからの10年ぐらいでまた改善していただくという数字でございまして。先ほどの2010年度の目標値から見ますとさらに改善率は大きくなりまして、実は29%、約30%近い改善を求めているという形になります。

その下に2つ、これは走行モードと呼んでおりますが、グラフを載せております。先ほど、燃費というのはユーザーに知ってもらわないと意味がないということで、カタログ等に記載してもらうということをお話ししましたけれども、今までは、左側にある〈10・15モード〉というようなはかり方を使っておりました。ただ、この2015年度目標を評価するときには、右側にありますような〈JC08モード〉を使おうということで、はかり方そのものも変更するようになっております。これは、測定技術が進歩したということで、より走行実態に近いはかり方に合わせるというものでございます。といいますのは、カタログ燃費値についてよく我々が苦情で受けますのは、数字には書いてあるんだけど、実際、使うとそれの7割強ぐらいの数字しか出ないという苦情を時々受けております。これは現行のモードが十分に走行実態を反映し切ってなかったかなということも考慮しまして、モードの変更も合わせて行うような形になっております。

次、1枚めくっていただきまして、クリーンエネルギー自動車の普及でございまして。こ

こにも具体的に数値目標が入っておりまして、2004年までが実績値、それ以降の点線の部分は、こういうふうに伸ばしていきたいという計画値でございます。合わせて、2010年段階で233万台という、非常に高望みしたというか、大きな目標を立てて頑張っておるところでございます。クリーンエネルギー自動車とは具体的には、小さな四角の中に入っておりますように、電気自動車、ハイブリッド自動車、天然ガス自動車、こういったものを我々はクリーンエネルギー自動車と呼んでおります。

では、それらの具体的な内訳の数字がどうなっているかというのが、その下のスライドの20番目に入っております。

次に、1枚めくっていただきまして、これらのクリーンエネルギー自動車を普及するためにどういうことを国として行っているかというので、技術開発の促進プロジェクトの例を挙げております。我々としては次世代低公害車開発実用化促進事業という形で、そこに絵が3つ載っておりますが、これらの促進事業を行っているところでございます。

次に、1枚めくっていただきまして、これは一例でございますが、IPTハイブリッド自動車の絵を載せております。

その下に燃料電池バスの写真が載っておりますが、これは現在、中部国際空港で実際に営業用のバスとして使っていただきながら、いろんなデータを収集しているものでございます。

次に、1枚めくっていただきまして、低公害車を普及するにあたって一番すそ野が広いといえますか、一般のユーザーの方に直接訴えかけるものかなと思っておりますのが、我々、自動車グリーン税制と呼んでおりますが、これでございます。自動車税とか自動車取得税を車の環境性能によって減税しましょうというものでございまして、CO₂対策、これは燃費基準というふうに我々は理解しておりますが、燃費基準の達成度合いと、あと自動車はどうしても排ガス対策ということでNO_x対策とかPM対策、これも併せて解決していかなければならないということで、排ガス対策の組み合わせでそれぞれ減税率を決めているというものでございます。一方、重課ということで、古くなって燃費性能が悪かったり排ガス性能が悪かったりする車については、逆にたくさん税金を取ることで、新しい車への代替を促進するという仕組みになっております。

その下のページでは、それ以外にも幾つかこのような減税措置がございますので、事例を整理しております。

次のページに、税ではなくて、今度は補助制度にどのようなものがあるかという資料を載

せております。

下のほうは、いろんな低公害車があるわけですが、やはりそれぞれメリット・デメリットというものがございますので一長一短ある中で、いろんな分野で使われているということで、表に我々なりの理解を整理したものでございます。

さらに1枚めくっていただきまして、ディーゼル乗用車排ガス規制値の比較です。実はディーゼル乗用車はヨーロッパでは非常に普及しているんですが、日本で見ますと販売シェアは0.1%以下と、ほとんど絶滅状態になっております。ただ、今年に入りまして、例えばホンダとか、つい先日は日産のようなメーカーから、2009年とか2010年に向けてディーゼル乗用車を発売するというようなプレス発表も行われております。そういう意味で、まだ日本にはほとんど物が無いものですから我々としてはどう評価していいのかよくわかりませんが、そういうものが出てくるためには、ここにあるような規制値を満たさなければならないということになりますので、参考としてちょっと載せております。横軸が粒子状物質の排出量の基準で、縦軸が二酸化窒素の排出量の基準。また、この分野は日本、米国、欧州、それぞれ数年おきに規制を強化するという形で、自動車メーカーにとっても技術開発の激しい分野になっておりますので、そのトレンドとか比較が見られるような形に整理しております。

その下が、高速道路での大型トラックの最高速度の抑制についてです。やはりむだにスピードを出さなければCO₂は排出削減できるということで、目標数字と、これは2005年度まで実績値が入っております。

次のページが、このような速度抑制によってどの程度CO₂が削減できるかというグラフでございます。

最後に、スライドの32でございますが、以上述べたような施策を現在行っておりまして、物によってはほぼ予定どおりいっているもの、物によってはなかなか進んでないものがございますが、さらにどのような対策が考えられるかなということで、項目だけでございますが、挙げております。

1つがエコドライブの普及・推進ということで、エコドライブをどう一般のドライバーの方に浸透させていくか、これが一つの課題だと思っております。もう1つがカーシェアリングということで、これも上手に活用することによってCO₂削減に貢献できるのではないかと考えております。

私のほうからは以上でございます。

○部会長 それでは、次のご説明を。

○環境・海洋課専門官 それでは続きまして、資料3—2に沿いまして、事務局からエコドライブの普及・推進についてご説明させていただきます。

まず、1枚目のページの下になりますが、エコドライブでございます。燃費改善効果としまして、15%程度燃費が改善するというデータもございまして、CO₂削減対策、地球温暖化対策に資するものとして重要なのではないかと考えております。京都議定書目標達成計画の中でも記載されておりますし、それを受けて策定されたアクションプラン、また、本年11月はエコドライブ推進月間と位置づけられまして、新たに「エコドライブ10のすすめ」のようなものを策定して、エコドライブの普及・推進を行っているところでございます。

続きまして、2ページ目になります。上段の表でございますが、こちらはエコドライブの普及・推進に向けた主な取り組み状況を、営業用自動車を運転する職業ドライバーの方と自家用自動車を運転するドライバーの方を対象別に分類しておりまして、さらに自家用自動車を運転するドライバーにつきましては、自家物流ですとか営業などを行っているような法人所有車両のドライバーと一般のドライバーの方に区分して、表として主な取り組み状況をまとめさせていただいたものでございます。

職業ドライバーについて申しますと、運輸業界がそれぞれ自主行動計画を策定しておったり、広報ですとか講習会の実施、また国のほうで行っておりますエコドライブ支援装置の導入支援といったようなことが行われております。1つ隣になりますが、法人所有の車両のドライバーにつきましては、広報、講習会の実施といったものが行われておりますが、自主行動計画の策定は一部の業界にとどまっているという状況でございます。また、一般ドライバーに対しましては広報ですとか講習会の実施、エコドライブ支援装置等の導入支援といったようなものが行われていると。

こういう状況を踏まえると、エコドライブの普及・促進を図るためには、法人所有の車両等のドライバーですとか一般ドライバーへの取り組みというのがかぎになるのかなと考えております。

1つ下になりますが、エコドライブの具体的な取り組み事例を幾つかピックアップさせていただいております。まず1つ目でございますが、こちらはReCoと呼ばれる、省エネセンターさんが実施している燃費管理サイトでございます。このサイトではだれもが燃費を記録したり管理することが可能でございまして、参加しているほかの会員の方と比

較することもできると。また、車の使い方などを入力すれば、アドバイスなどを得ることもできるものとなっています。

2つ目になりますが、地域的な取り組みでございます。エコランキャンペーンというものでございまして、こちらはレンタカーの利用者が観光を行いながらエコドライブを競い合って実施するというものでございまして、成績優秀者には賞品を贈呈するなどのインセンティブを設けていると。これまで九州地区におきまして指宿、安蘇で実施されているというものでございます。一番下は海外事例でございます。ヨーロッパのすべての国を調査しているわけではございませんが、調査を実施いたしましたフィンランド、ドイツ、オランダ、スイスにおきましては、自動車学校すべてにエコドライブ講習というのが設けられていると。またフィンランドにおきましては、エコドライブ講習受講者に対しまして、自動車保険を20%割引するといった保険会社もあるというような事例がございます。

1つ隣のページになりまして、最後の紙になりますが、エコドライブの普及推進を進めていくに当たってのポイントとなるような事項を、幾つか書き出させていただきました。一般ユーザーへの普及策の検討として、燃費計の活用を通じたエコドライブの普及活動。また、法人所有車両等のドライバーに対するエコドライブの普及。エコランキャンペーンも一例になろうかと思いますが、住民参加型の地域ベースの取り組みを促進するですとか、さらなる広報活動といったものがあるのではないかと考えています。

また、本日ちょうだいするご意見などを踏まえまして、エコドライブ普及・推進を図るために、輸送事業者ですとか自動車メーカー団体、レンタカー団体、国土交通省で構成されておりますエコドライブ普及推進協議会においても、引き続き検討を続けていきたいと考えております。

○部会長 それでは、次のご説明を。

○交通エコロジー・モビリティ財団審議役 それでは、資料3-3の「カーシェアリングの普及について」に沿って説明させていただきます。

ちょっと小さい字で恐縮ですけれども、まず、スライド2というところをごらんください。ここは海外のカーシェアリングの現状を整理しております。現在、欧米を中心に約30万人が利用しているといわれております。主要な国は、この表にありますスイス、ドイツ、アメリカで、それぞれ7万人程度が会員となっております。

特色ですが、まず、明確な政策的位置づけの下で行政による支援があるということであり、それから、公共交通事業者等との連携・協力の事例が多いということです。行政

による支援例というのを表にしておりますが、例えば、イタリアでは環境省による支援制度が2000年に創設されて、初期投資の2分の1の補助があるとか、EUではmosesプロジェクトというのがあって、約3年間で2億5,000万円程度の支援が欧州委員会からなされた。また、アメリカのフィラデルフィア市役所では、地元のカーシェアリングNPOを活用して市の公用車の330台を削減したとか、そういった事例がございます。

次のスライドの3に移ります。我が国の現状でございますが、今年1月調査時点では会員数はまだ1,700名、車輛が118台、事業者数は11社でございます。右側に特徴を並べておりますが、海外と違いまして、行政との連携事例は少ない状況にあります。また、公共交通事業者との連携・協力事例も少のうございます。

その下のスライド4ですが、では、このようなカーシェアリングの環境負荷低減効果はどういうものなのかということ、海外調査事例からまとめております。1番目が自動車保有台数が削減される。調査事例十数件のまとめによりますと、大体1割から6割ぐらいの削減になります。それから、購入の見送りも同じような程度でございます。2番目が自動車走行距離が削減されるということ。これも、事例では2割から7割という幅で減少しております。3番目が移動手段の変化。これは、自動車が減るかわりに公共交通や徒歩、自転車といった環境にやさしい移動手段に移行するという傾向があります。4番目の車種選択による効果ですが、これは、マイカーからカーシェアリングに乗りかえることによって利用車両が若返ったり小型化する傾向が見られます。

次にスライド5では、今申し上げましたようないろんな変化の結果として、CO₂削減効果はどの程度かというものを示した一例でございます。ドイツのブレーメンおよびベルギーの事例ですが、それぞれのところのカーシェアリング利用者300サンプルぐらいを調査したものでございます。表にございますように自動車走行距離の変化、あるいは車種の変化、一方で公共交通利用が増えるとか、そういったものの総合的な結果として、ブレーメンでは二酸化炭素が5割減った、ベルギーでは約4割減った、そういう推計結果が出ております。これはEUのmosesプロジェクトというものの環境影響評価の結果でございます。

下のスライド6では国内調査の事例を紹介しております。国内ではまだ歴史も浅く、サンプル数も少ないのですが、同様の結果が出ております。自動車保有台数は7割減りました。自動車走行距離も7割以上減りました。移動手段も、欧米同様、環境にやさしい移動手段にシフトしております。CO₂の削減効果について、自動車走行距離の削減だけで計

算してみましても、年間1人当たり1.9トンの削減となります。

次のページでございます。こちらは自交局さんの資料でございますが、自交局さんで2004年の春にレンタカー型カーシェアリング特区というものを創設されました。この下で、地方公共団体がカーシェアリングを普及させたい場合には特区を申請して、その認定を受けることによって、通常のレンタカーの法令より緩い形でカーシェアリングを普及できると。具体的には、無人の事務所における貸し渡しが可能になったり、ということでございます。この特区の下で事業者が幾つか出てまいりまして、この春にこの特区そのものが全国適用されております。

最後のスライド8では、このようなカーシェアリングの我が国での普及に向けての課題というものをまとめております。これはカーシェアリング事業者さんあたりにヒアリングしたのもも反映して整理しております。

1つ目が、なんといってもカーシェアリングへの理解の促進が大事だということ。まだまだカーシェアリングというものが知られていないので、市民への普及啓発とか、あるいは公共交通と対抗するのではなくて補完し合うんだという、そういったことを公共交通事業者さんあるいは行政に認知させる必要があるということ。あるいは、先ほどのフィラデルフィア市の例にありましたように、行政でも率先的に利用していただいたら広報上も効果があるだろうということです。

それから駐車場所に関するインセンティブ。事業者さんにとっていい場所で車両ステーションを探すというのは非常に難しく、かつ、コストがかかるということなので、この辺のインセンティブを付与すれば事業者さんにとっては負担が軽くなって、普及しやすくなるのではないかと。

3番目は法制度の見直しです。例えば、付置義務制度においてカーシェアリングを優遇するという。カーシェアリング用の車両スペース1台分を通常の駐車場5台分とみなすとか、そんなふうなことをすれば都心部でのカーシェアリングの普及に寄与するのではないかと思います。

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。若干、時間が押しておりますので、ただいまからご報告に対するご意見、ご質問を伺うわけですが、なるべく発言時間を短くしていただくよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、○○委員。

○委員 前のほうですが、燃費基準に関することです。

昔、私も関係していましたので天につばするみたいなものですが、この数値にはエアコンとか、相変わらずアクセサリーは入ってないんですね。だから、実際に走るとカタログと違うのは当たり前で、エアコンは相当エネルギーを食っているはずですね。ですから、一方ではエアコンの効率と使い方あたりを数値に組み込む必要があるのではないかと感じます。

○部会長 どうぞ。

○環境課長 エアコンについては、我々も課題としては認識しております。ただ、試験条件をどうするかということがなかなか整理できずに、今回は組み込んでおりません。

○部会長 それでよろしゅうございますか。

それでは、○○委員。

○委員 ささいなことなのですが、1つは今の件なんですけれども、先ほどご説明にあったように、だいたい実際の燃費は3割ぐらい落ちるとというのが、我々、実際に使っている常識だだと思いますが、今度の基準の燃費では従来基準に比べて1割ぐらい落ちたということでしたが、それでもまだ2割ぐらいギャップが残ることになります。コールドスタートも結構利くし、それからエアコンの問題もあるかと思うのですが、いずれにしろ、まだ相当大きなギャップがあるようです。こういったギャップは少しでも小さいほうがいいとは思いますが、この辺の説明をしっかりとさせていただくほうがよろしいのかなというのが1点。

それから、これはなかなか申し上げにくいのですが、低公害自動車を俗に4兄弟とか呼んでいますが、この実績の数値を見ますと、やっぱりメタノール自動車等のは非常に数が少ない。電気自動車も多くありませんが、これは今後少し増えると私も期待しております。しかし、エタノール自動車の実現はなかなか難しいので、いずれかの時点で、やはり低公害車は何かということをごどこかできちんと定義をし直されたほうがいいのでは……。むしろディーゼルとかそういったもののほうが、CO₂だけから言うと低排出です。あまり実現性の無い種別の推進をいつまでもだらだらと引きずられますと、ほかのものも一緒にちょっとどうかと思われる可能性もあるかと思しますので、この辺をちょっとお考えいただきたいということです。

それから、最後、エコモ財団に伺いたいんですが、カーシェアリングの効果というのが私もよくわからないところがありまして、海外の場合に、私が理解している範囲では、公

公共交通と、特に長距離の都市間交通と自動車を合わせるということで非常にCO₂が減るという話。それと一緒に費用も下がるといったようなことが大きな理由ではないかと思うのですが、一般的に言うと、カーシェアリングのほうが自動車の稼働率は上がりまして、ある意味ではそんなに交通量が減るとは思えない。その辺のところ、日本の利用状況で、特に一都市だけでカーシェアリングをやりますと、これは共同使用みたいなものになって必ずしも減るかどうかわかりません。現状をきっちり分析して、わかりやすい説明をした上で、ほんとうに減るような施策というのか方向を出していただきたいと思いますので、その辺、どうお考えか伺いたいと思います。

○部会長 事務局、何かございますか。

○環境課長 まず、燃費が実際の数値よりも悪いことに関してでございますが、ここについては、先生おっしゃるとおり、説明の仕方が非常に重要だと思っております。特に、これからある一定期間、10・15モードとJC08モード、2つのモードではかった数値が世の中に出回ることになって、かえってユーザーの混乱を招きかねないかなというのを我々も非常に懸念しておりますので、その説明の仕方についてはいろいろ工夫したいと思っております。

もう1つの低公害車4兄弟の件は、これは課題として受けとめさせていただきます。

○部会長 交通エコロジー・モビリティ財団審議役、特にございませんか。

○交通エコロジー・モビリティ財団審議役 カーシェアリングについてでございますが、国内の場合はサンプル数52と非常に小さい中での結果でございますが、しかしながら、このようないい効果というのが出ております。その背景としては、やはりマイカーに比べて所有に関するコストが小さくなるということとか、あるいは利用に応じた費用がかかるということで、むだな車利用が少なくなるという、そういった結果としてこういったことが出ているかと思えます。私が見た限りでは、十数件の欧米での調査事例でも、先ほど示しましたような交通あるいは環境にいい効果というのが報告されております。

○部会長 よろしゅうございますね。

それでは、○○委員。

○委員 環境保全とかCO₂削減とかは、官の分野、それから民の分野、それぞれ1人1人が公平にいろいろ努力しないといけないと思うんですけど、特にこの会の運輸分野に限って言いますと、私の理解では、国産の自動車の燃費というのは非常に改善されていて、世界に冠たるものになっていると。一方、モーダルシフトとかは全然進んでないとか、あ

るいは個人の乗用車の台数はどんどん増えてCO₂はどんどん増えているみたいな、そういうところがあって、その中で、先ほどの話で自動車の燃費の改善目標はもう2010年の目標を既に8割程度改善されてしまったので、前倒しでさらに改善をお願いするというようなことをおっしゃっているんですけど、ちょっと私はそのところは変じゃないかなと思うんです。

要するに、前回は申し上げたんですけど、努力して目標を粛々と達成している分野には、さらにお願いするといったようなことは、何かある理念みたいなものがないといけないというか、そういうところにはそういうことをお願いするだけの理由がないと、あるいはそれに対するインセンティブみたいなものがないといけないと思うんです。

一方、ですからそういう規制でもって対応するのなら、モーダルシフトとか、個人の乗用車とかもさらにそういう規制でもっていろんなことをすると。それぞれの分野、それぞれの人が公平に苦しみを分かち合うというか、努力を分かち合うという、そういうことが必要じゃないかと思うんです。

そういう観点から、エコドライブとかいうのは、何となく中心的な方法がキャンペーンしかないみたいなそういうことなので、もう少しそれを具体的に……。例えば、最近ある新聞で見たら、フランスの国鉄なんかは切符を買ったときに、その区間を飛行機で行ったときより鉄道利用するとCO₂がどれだけ少ないですよと、そういうのが表示されるといったようなことをやっているそうなんですけど、それをさらに発展させて、それを個人のポイントとかCO₂排出権みたいにして買い上げるとか——それはちょっと突拍子もないかもしれませんが、そういうこともいろいろ考えていかれるといいんじゃないかと思えます。

○部会長 基本的にはご意見ですが、何かございますか。

○地球環境対策室長 今のご意見で、我々のところでもやはり議論がありまして、どんどん達成するところにどんどん義務もかけていくというのは不公平ではないかというようなこともあって、今、ご指摘もありましたような、エコドライブのようなところというのは力を入れるべきではないかと。そのときに、どういう手法がいいかというのを我々はきちんと検討すべきではないかと思っております。もちろん、規制というところがなじむ部分というものもあるでしょうけれども、一方で、ユーザーがかなり広いというようなこともあるものですから、必ずしもそれがなじむのかどうか。今、先生のご指摘がありましたようなインセンティブというようなことに特に主眼を置いて、きちっと検討していきたいなど、

こういうふうには思っております。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、○○委員。

○委員 3つあります。手短に申し上げますが。

バイオエタノールですが、総論としては大変結構なことなんです、各論では大変問題があります。まず、かつてNGOがバイオとかいうことを言っていたとき、そんなものは全然無意味だというのが官僚とか財界の言い方だったと思うんですが、この600万KLなんていうのは、NGOでも言わないような数字が突然出てきているわけで、こんなものはあり得ないわけです。そうすると、MTBEが10年ほど前に環境にいいと言われて、直ちに、発ガン性があるということでペケになった。今度、ETBEについての毒性はどうなのか、これも全然検討されてない。じゃあ、国内で600万がだめだとなるとどうなるかという、国際的ですが、砂糖ですとブラジルのアマゾンを破壊します。それからパームオイルですと、今、例えばインドネシアで180万ヘクタールのパームオイルのプランテーションが計画されて、国際的に大反対が出ていますけれども、180万ヘクタールというのは、日本の農地が一番大きいときでも600万強ですから、すさまじい大開発で、自然破壊と人権侵害が起きるに決まっているわけで、これも非常に問題があるわけですね。というようなことで、結構ではあるんですが、この600万とかこういうことはあり得ないということで、もう少し現実的なことを考えたほうがいいということです。

2番目はクリーンエネルギー自動車です。意欲的な目標ということですが、もっと抜本的なことを考える必要があつて、軽課、重課の重課のほうを徹底的にやれば増えるに決まっているわけで、アメリカで小型車が増えているのは、ガソリンが高いから増えるわけですから、同じことなのですから、もっと重課すべきだと思っています。

最後にエコドライブです。これも結構なことですが、○○先生がおっしゃったように、なんかパンフレットを大量にまいて地方公務員の仕事をつくって、環境負荷を増やすだけで全然エコにならない施策しか掲げられてないわけです。例えばEUのように、ドイツ、フランス、イギリスとどこをとってもガソリン1リッター2ユーロ以上、300円以上ですよ。そういうことを考えればもっといろんな施策が考えられるわけですから、もっと抜本的なことを考えていただければと思っています。

○部会長 それでは、○○委員と○○委員のご意見なりご質問を伺った上で、まとめてお答えいただくことにさせていただきます。

○委員 今までご紹介あった中で、これから環境技術というのは、もう排ガスの問題は2010年で卒業して、その後はCO₂の問題、エネルギーの問題だと思いますけれども、その中で、先ほど燃費基準の改定が2015年を目指してありまして、これは名目的には、95年比でいきますと7割に近く燃費が改善することになるんですね。これはものすごいことだと思います。実走行での改善というのも確かにそれで進むと思いますけれども、これのドライビングフォースになったのはメーカーの努力と、やはりグリーン税制が非常に有効に働いたと思います。もうこれで大体、燃費の方向が見えてきましたので、今度は使う側でどこまで燃費を削減できるかという、こういう勝負になってくるんですね。

それで私が最近思ってますのは、一番効果がありそうなのはIT技術だと思うんです、インフォメーション・テクノロジーといいますか。それからITSという切り口もあるんですけれども。こういうものを運輸の分野でどんどん活用していくんだという、なんといいますか、メリハリの利いたアピールをされるといいのではないかと。例えば私ども、10年ぐらいの間にデジカメは入ってきました、インターネット、携帯が入ってきましたね。こういったものの先に、やはりこういう運輸分野での活用をもう少し前面に押し出してですね。いろいろ資料などを拝見しても、みんなこれIT技術なんですね。これをもう少し目に見える形で国民にアピールするというのが非常に重要ではないかなと思います。

例えばエコドライブもそうですし、カーシェアリングもそうなんですけれども、こういったものを個人に数字としてアピールするようなことをすると非常にモチベーションは高まるんですね。そういったものも含めた活用をぜひ。物流の分野でも、先ほど〇〇先生が物を運ばないのが一番いいんだとおっしゃったんですけど、そういう運ばないようなIT物流みたいなものがあるわけですね。そういうものをどんどん活用していただいて、利用の世界でもう少し勝負していただきたいと思います。

ちょっと漠然としたお話で恐縮です。

○部会長 それでは、〇〇委員、お願いします。

○委員 特にここで申し上げなければならないということではないんですが、たまたまトラック輸送効率化という地図が出てきてまして、それで感じているわけですが、そもそもこの交通政策審議会の交通体系というときには、鉄道、飛行機、それから自動車とかそういうさまざまなものを総合的に見るという、そういう観点が必要だからこそ交通体系という話があると思うんですね。環境問題というときに、「アジェンダ21」の中でも総合的に考え、総合的に運営せよという文言がありますように、あまり個別の細かいことに目をと

られてしまって、先ほど何人かの方がおっしゃっているモーダルシフトの問題とか、それから物流ゼロという発想とか、そういうあたりは、おそらくそういう総合的に考え、あるいは運営するというようなところからの発想だと思うんです。今回のお話、すべて議題を見せていただきまして、いわゆるレベルでいくと、ある意味、下のレベルの個別の話があって、もう1つその上に、もう少しモーダルシフトも含めて鉄道とトラック輸送とか、あるいは公共輸送機関と自動車みたいな話とか、いろいろなそういう横のつながりというのがある、もう1つ上に、国全体として、じゃあ、交通体系をどういうふうに持っていくのかみたいな話。ですから、結構階層的な政策の構造というのがある中の、その単体を今ご説明していただいていると思うんです。

今後の話なんですが、そういう上のレベルの話についての、いろいろな調査事例とかそういう方針とかというように示していただけるのかどうかということ。あるいはまた、そういうことについて聞かせていただければありがたいということで、これは要望でございますので、別にお答えいただかなくても結構でございます。

以上です。

○部会長 事務局、何か簡単に。

○環境課長 冒頭ありましたバイオ燃料について、一言だけコメントを加えたいと思います。

このバイオ燃料については、委員おっしゃるとおり、確かに燃料をどこから持ってくるのかというのが最大の課題だと思っております、たぶん、自動車サイドは、数年間の研究開発をやれば対応できるのかなど。そういう意味で、燃料をつくることからどうするということを含めて、来年の3月までに関係省庁でロードマップをつくるというようなことも言われておりますので、その中で勉強していきたいと思っております。

一言だけ。E T B Eにつきました、毒性の話が出ました。これにつきましては、資源エネルギー庁のほうで、確かに先生おっしゃるとおり、そういう問題があるということで、たしか2年ぐらいかけてだったと思いますが、今、調査をやっている最中でございます。一言だけコメントを加えさせていただきます。

○企画室長 ○○先生のほうからございましたITSの関係でございますが、もともと私どもの取り組みとしては、安全という点を中心に、例えば先進安全自動車という観点で進めてまいりましたが、最近は環境ITSということでいろんな取り組みを、例えば道路局や警察、こういうところと連携しながら進めようとしております。

特に民間の団体で、NPOなのですが、ITS Japanという組織がございます。カーメーカーさん、それから電機メーカーさんが入った組織でございますが、こちらのほうで今後、環境ITSということで名古屋地域を中心に来年度から実証実験を相当進めることになっておりますが、こういうところにも参画いたします。例えば、先ほどこちらでございましたタクシーの無線システムであるとかバスロケーションシステム、そういうものというのはその車の位置がわかりますので、これを、最近いろいろ研究されていますプローブという形で各自動車の軌跡を把握して、これを渋滞対策であるとか、または環境対策に役立てていこうという取り組みを、来年度の実証実験から私どもも参画してやっていきたいと考えております。

○委員 私もそれに関しては承知しておりますけれども、最近、環境ITSという言葉があるのはいいんですけど、どれぐらい環境によくなるんですかという定量的なデータというのは、なかなか難しく出てこないんですね。ぜひその辺も明示していただくような努力をお願いしたいのと、あとはやはり国民に対して、IT技術で将来この程度の可能性があるんですよということをどどん示していただいて、その方向性を明確にさせていただくと、我々、期待できますし、個人にもまたそれがフィードバックされて環境にやさしい行動というものに結びつくんじゃないかという、そういうことであります。

○総合政策次長 今、〇〇先生がおっしゃった点でございますが、現在、国交省全体で、「イノベーション25」ということですべての分野——国交省がかかわっております交通分野あるいは住宅の分野とか、さらには気象予報とか国土地理院とか、全体についてイノベーションをもっと進めよう、特にICT関係を中心にとということとということで、今検討委員会が立ち上がっております、大体来年の2月には報告書をまとめて、それを、政府全体の「イノベーション25」のチームがございますので、そちらのほうに提案をしてこうということがございます。

そういう意味で、彼は今、車のチームなのですが、そういうITC技術を使った、端的に言えば2025年ぐらいにはこういうことができるよというようなことを具体的に目に見える形で提案をしていきたい、こういう具合に考えております。

○部会長 ということで、時間が予定を20分ぐらいオーバーしておりますので、終了時間が12時10分か15分ぐらいになることを覚悟していただきたいと、あらかじめお断り申し上げます。

それでは続きまして、次の議題であります『公共交通機関の利用促進』関連対策の現

状と今後」に移りたいと思います。

本日は、神奈川中央交通株式会社の〇〇専務取締役役にいらっしやっただいております。これは、本部会において事業者や関係団体の取り組みに関するヒアリングを行うもので、本日はバス利用促進の取り組み事例についてご説明いただきたいと思います。

では、まず事務局からご説明いただいて、続けて〇〇専務取締役からのご説明をよろしくお願いいたします。

〇交通計画課長 押しているようでございますので、ちょっと途中、はしよりながら簡潔にご説明させていただきたいと思います。

公共交通機関の利用の促進につきましては、資料4—1でございますが、京都議定書目標達成計画におきまして、25億人の改善効果を目指すことにより約380万トンのCO₂の削減を計ろうということによって定められております。この取り組みにつきましては、先ほど、〇〇委員、〇〇委員からモーダルシフト、それから総合的な取り組みをやっていったらどうかということがありました。そういう方向の取り組みでございまして、柱といたしましては、今大きく3つの柱を立てているところでございます。1つ目が鉄道など新線の整備。2つ目が既存の鉄道、それからバスの利用促進をしていきたいと思います。既存の鉄道のグレードアップですとか、バスの利便性を改善することによってもっと利用していただくということでございます。3つ目の柱として、これは最近の新しい取り組みでございますが、通勤交通マネジメント等の施策でございます。ここにつきましても、〇〇委員からフランス国鉄のお話ですとか、それから〇〇先生から、個人へあなたはこうすることによってすごく数字が改善するよということをアピールするという、そういうお話がございましたが、そういった取り組みでございます。

それでは、2ページ目をごらんいただきたいと思います。まず1つ目の柱の鉄道等の新線の整備でございます。ごらんいただくと、一番上が沖縄のモノレール。これは空港線でございます。一番下が富山ライトレールで、これは既存ストックの活用という見方もございますが、それ以外は基本的に3大都市圏のみでございます。やはり新線整備は非常に膨大な資本が必要でございますので、なかなか需要のないところではできないということでございます。

そこで、1つだけ例のご説明をさせていただきます。富山ライトレールの例でございます。3ページでございます。これは富山市富山駅と、北の富山湾のほうに富山港がございまして、そこを結ぶ鉄道として貨物なども古くはよく運ばれていた線でございます。左下

に参考でございますとおり、昨今、平日で2,200人、休日で1,000人と、国鉄再建法の際には4,000人乗ってないところはバス転換が適当、鉄道としてはいかなものかという整理がされたことから考えると、非常に鉄道特性を失っていると考えられる路線ではございます。

富山駅新幹線の整備等もございまして富山駅を高架化すると、また莫大な整備費用がかかることから、地域の関係者とともにもどうしていくかということを検討いたしました。1つはそのまま鉄道として高架化を図る、2つ目は高架にしないで駅前の部分1.1キロを整備することとして全線をLRT化していこう、3つ目はバス転換ということで、関係者の協議が進められまして、2番目の選択肢が取られたところでございます。

ハード的には、新しい軌道を1.1キロつくる、それから5つの駅をつくる、そういったことが行われました。またソフトとしては、運行ダイヤを、朝は従来30分に1本しかなかったものを朝のラッシュ時は10分ヘッド、昼間も60分に1本しかなかったものを15分ヘッドにし、終電も従来は9時半で終わっていたものを11時15分まで延長する。運賃につきましても、今まで対キロ制だったものを使いやすくするために、大人200円、子供100円と均一にするということが行われました。それから地域の市民、自治体、国の関係者が総合的に取り組みまして、現在のところ、9月末の利用状況は平日で約2.5倍、休日は5倍程度乗っていただいて、初年度効果もあります。今、非常にうまくいっている事例でございます。

6ページに飛んでいただきまして、今後の新線整備予定でございます。ここもやはり、2つ目の仙台空港、これは空港アクセス鉄道ですが、それ以外は地下鉄ですので、ここもやはり基本的には3大都市圏の整備でございます。

それから2番目の大きな柱でございまして、既存鉄道・バスの利用促進でございます。1つは、路面電車はかつて日本じゅうにかなりありましたが、自動車交通の邪魔になるということでどんどん廃止が進んだわけですが、現在残っているものは、今、ヨーロッパ、アメリカなどで見直しが進められている流れもございまして、今、日本でも各地で、もっと乗り心地をよくして使いやすいものにして、もっと使っていこうという取り組みがかなり出てきております。それに対応いたしまして、国土交通省のほうでも鉄道局、道路局、都市局の3局で、よくする取り組みを続けておるところでございます。

それから8ページでございますが、他方、地方の鉄道につきましても、道路の整備が進んでいるために、車の快適性との比較でどんどん利用者が減っております。そういうとこ

ろで、地域によっては鉄道は環境面等々の観点から残そうという動きも出ておりました、地域で鉄道事業者と連携して再生を図ろうという部分につきましては、高性能車両の導入、パーク&ライド駐車場・駐輪場など、これも地域と国と事業者、利用者みんなでがんばって残そうという取り組みを進めておりました、平成17年度には19、平成18年度には8の計画がつけられて、一生懸命取り組んでいるところでございます。

その代表的事例といたしまして、9ページでございますが、三重県で近鉄が運営していました三岐鉄道です。これは三重と岐阜を将来的には結ぼうということではいなべ市などを走っている近鉄の路線がございましたが、利用者数の減少ということから近鉄としては廃止を望んでいました。ところが地元の市町村の住民の方が県と自治体を説得されまして、ぜひ残したいということで、土地については自治体で買い取って、地元の中小鉄道、いわゆる三岐鉄道に運営をお願いしまして、運営費補助も出す、近鉄のほうは近鉄北西線の鉄道施設を三岐鉄道に無償で譲渡するということを行いました。また、国も関連する予算でいろんな取り組みを総合的に支援して、地域の関係者と国が総合的に取り組んで、なんとか廃止にならずに維持できているという事例でございます。

10ページでございますが、ICTの活用の一つとして、ICカードが今どんどん進んでおりました、全国でこういう状況でございます。関東におきましては、現在、JR東日本のSuicaと大手民鉄、東京メトロ系のパスネットは互換性がないのですが、来年3月以降は相互利用が可能になりますし、関連のバスも使えるようになりますので1枚で移動できるようになり、乗降時間が短縮され、利便性の向上が図られていくのだろうと思っております。

それから12ページでございますが、バスでございます。バスにつきましても、やはり単発で車両だけよくするというような取り組みより、まず走行環境をよくする、交通施設、バスの利便性をよくする、啓発活動もするという一体的な取り組みが非常に有効だろうということで考えております。その成功事例を北村専務に私の後にお話しいただきますので、ここは時間の関係で、松山市でもこういう取り組みがあるということだけご覧いただきまして、次に移らせていただきます。

それで17ページでございます。これが3本目の柱でございます、通勤交通マネジメントなどでございます。省エネ法が改正されまして、事業者の方に従業員の通勤に公共交通利用の推進という努力義務が課せられまして、それを契機としまして、従来は1番、2番の共通サイドのアプローチのみであったのですが、19ページでございますように、交

通事業者、企業、行政、利用者の4者連携というアプローチをしようということでございます。

具体的には、各地域で、国土交通省、経済産業省、交通事業者、経済界、それから学識者の方に入っていて協議会を開いております。それによりまして、21ページにございますように、NEDOの支援スキームを活用いたしましてモデル事業は補助率2分の1、それからフィージビリティ・スタディーにつきましては2,000万の定額という支援制度を今年から作っていただきまして、今年度のプロジェクトが22ページに書いてあるものでございます。

この中には、先ほどのカーシェアリングの仕組みを活用したもの——モデル事業2番、これは金沢市で取り組まれておりますが、ICカードのポイントでお買い物ができたり、カーシェアリングの車も使えるというトータルの実験を、今やっております。年度中には結果が出る予定でございます。

それから、この案件の中の1つの事例ご紹介です。23ページですが、東京大学で新領域など約1,000人規模で柏のキャンパスに移転されました。ここは典型的な郊外型キャンパスでございまして、高速常磐道柏インターに近い、それから公共交通のアクセスが悪いということで、大学のほうも環境に良い取り組みをしようというので、デマンドバスを運行しております。それから自転車のシェアリングシステムなども行っております。

3つ目はモビリティ・マネジメントでございます。24ページをごらんいただければと思いますが、右側中段にございますとおり、1人1人のモビリティが望ましい方向になるように、自発的に変化することを期待する、コミュニケーションを中心とした施策でございます。具体的な実践例としては、25ページにございますとおり、新日鉄さんにご協力いただきまして、各人のその日の移動行動をネットに入力していただくと、それでこれだけのCO₂が出ましたよ、きょうは車じゃなくてバスで行っていただいたらこれだけ削減できましたねというようなアプローチでございます。

その結果なのですが、26ページでございます。全国平均で7.6%ぐらい減っています。ただ、長期的にこの効果を維持していくには、当然、公共交通のほうの使い勝手も改善していかなければいけないんですけど、ただ、呼びかけるというのは一定の効果があるということは実証されております。

それで国土交通省では、土木学会と共催で日本モビリティ・マネジメント会議というのを今年から立ち上げまして、今年は東京で、来年は札幌で開催して、自治体関係者、実務

者、事業者の方と情報を共有していくという取り組みも行っております。

それで、今申し上げたような地域の取り組みを総合的に支援するということが重要だという認識から、28ページ、交通政策審議会に本年9月に地域公共交通部会を立ち上げていただきまして、30ページでございますが、9月、10月、11月、12月と集中的にご審議いただきまして、中間とりまとめをしていただきました。やはり少子高齢化、地域の自立、地球温暖化をはじめとする環境問題などへの対応のために、地域の公共交通サービスの活性化・再生というのが不可欠です。それで、やはり地元の関係者が中心となってやることが重要であり、そういう頑張るところに対して国が積極的に支援していきましようというコンセプトのもと、総合的に国が支援していこうということでございます。それで富山のライトレールのような路面電車高度化ですとか神奈中さんからご説明のあるようなバスの高度化、オムニバスのもの、乗り継ぎの改善、三岐鉄道のような鉄道の維持・再生、そういったプロジェクトに支援したらどうかとの提案を頂きました。

もう1つの柱といたしましては、最近、JR北海道さんがDMVですとか、トヨタさんが地球博で開発されたIMTSなどの、従来の鉄道とか軌道とか道路運送という、1つの輸送モードに分類できないものができております。これはある意味、ドア・ツー・ドアのマイカーまでいかないにせよ、それとかなり近づける可能性を秘めたモードでございますので、そういったものを導入・支援しようというのが2つ目の柱です。

3つ目は、いろいろな取り組みが自治体各地で行われていますが、その情報を共有していったほうがいいんじゃないかということでございます。

4つ目は、公共交通の運行の情報が必ずしも十分じゃないですねというご指摘をいただいております。これを受けまして、32ページでございますが、次期通常国会におきまして、この中間とりまとめのスキームを法案化して提出して、この取り組みを進めてまいりたいということでございます。

済みません、ちょっと駆け足で恐縮でございましたが、続いて北村専務から具体的な事例のご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○部会長 それでは、神奈川中央交通の〇〇専務、お願いします。

○神奈川中央交通専務取締役 日ごろご厄介になっておりまして、ありがとうございます。また、本日はこのような機会を与えていただきまして、大変ありがとうございます。

私ども神奈川中央交通について、簡単に概要を申し上げますと、大正10年の設立でございます。今年、創業85年になります。神奈川県ほぼ全域と、東京都下の町田市、

多摩市を基盤としておりまして、約2,000両の車両で営業しております。これは西鉄さんに次いで全国第2位ということで、本州の中では私どもが一番車両台数を持っております。また、鉄道のないバス専業といたしましては、唯一、東証一部上場ということで、営業させていただいております。

一点だけ会社のPRをさせて頂ければ、昭和37年に、現在はもう当たり前になっているワンマンバスを、業界に先駆けて導入した会社であるという点がございます。

それでは、内容に入らせていただきます。まず、一番最後のページについているようでございますが、地図を最初に簡単に説明させていただきます。今般説明させていただきます施策1、2、3が、それぞれこの地図の中に入っております。

まず一番下のラインを見ていただきますと、右側からJR東海道線の藤沢駅、辻堂駅、茅ヶ崎駅と下のほうに並んでおります。そして右端を縦に走っておりますのが小田急江ノ島線でございます、藤沢から4つ目上に上がったところが湘南台の駅でございます。湘南台の駅には、右上から相鉄いずみ野線、横浜市営地下鉄線がそれぞれ平成11年に乗り入れをしまして、湘南台駅の乗降人員が急激に増えるという状況になっております。

本日の主題でございます3つの施策ですが、まず最初に、赤いラインで湘南台から左、西の方向に向かって出ておりますのが、連節バスの運行ルートでございます。そして合わせて、この区間はPTPSを整備してある区間ということになります。そして左のほうにいきまして、グリーンで網掛けしてありますのが藤沢市西北部地域でございます、これは農村地帯で、従来、バスの路線がないエリアでした。したがって、ここからそれぞれマイカーが朝夕、湘南台駅とを往復をするということで、湘南台駅周辺が非常に混雑するという状況を抱えておりました。

そして、画面中央のあたりが大規模団地で、これは湘南ライフタウンですが、約4万人弱の方が住んでおられる非常に大きな団地がございます、私どもが輸送を担当させていただいております。ブルーのラインがちょうどこの中を走っておりますが、これはきょうお話をする連節バスの回送ルートでございます。実は、この地図の一番左上のほうに最寄りの営業所があるのですが、道路環境の点で走行が困難なため、遠いんですが茅ヶ崎営業所から10キロほど回送いたしております。団地の中を回送で通っているということで、今後の問題としましては、回送をやめて何とかこのバスに実際に乗せてほしいという声が大きくなっておりますので、それらについて取り組んでいきたいと思っております。

それでは、内容に入らせていただきまして、2ページを開けていただきたいと思います。

まず、連節バス導入の経緯ですが、藤沢市の西北部地域におきましては、昭和30年代に職住一体の地域開発を目指し、藤沢市総合都市計画というのができました。そして、大規模工業団地や先ほど説明しました大規模団地が開発され、ライフタウンの大きな住宅も合わせて開発されました。その後、平成2年になりまして、「健康と文化の森計画」に基づき慶應大学湘南藤沢キャンパスができました。そういうことから、真ん中の大きな矢印のところに書いてありますように、就業人口等が非常に急激な増加をしました。

そして、平成11年には相鉄、横浜市営地下鉄が乗り入れることによって湘南台駅の利用者が急増いたしまして、駅前が飽和状態になりました。こういうことでバスの定時性等も著しく損なわれまして、バスに対する信頼性を失っていくという状況になっておりました。

そして、3ページでございますけれども、こういった問題を解決するために、いきなり連節バス等を入れたのではなくて、まず警察で駅前の一般車乗り入れを、朝につきましては7時から9時まで乗り入れ規制をかけていただいたり、学生が約6,500人という人数ですので、バス停で歩道にたまってしまって一般の人たちの通行ができないということがございましたので、大学から歩道の学生を整理する交通整理員を出していただきました。更には乗り場を分散するとか、いろんなことをやってまいりました。一方、先ほどの西北部の交通不便地域からは朝夕、乗用車が殺到いたしますので、この問題も合わせて解決できないだろうかということで、平成15年になり、「藤沢市・新たな公共交通システム導入検討委員会」ができました。これには国のほうから関東運輸局さんや国道事務所さんにも出ていただき、神奈川県、県警、藤沢市、そして私どもが委員になりいろいろ検討した結果、連節バスを機軸とした新たな公共交通システムを導入することでこれらの問題を解決できるとの結論にいたりしました。

9ページをご覧くださいと思います。9ページに連節バスの概要が出ております。連節バスについてはご存じの方も多と思いますけれども、全長は約18メートルです。通常のバスは12メートルでございますから、50%ほど長くなっております。左下に書いてありますように、乗車の定員も、通常のバスが約70から80名に対しまして128名ということで、こちらのほうもほぼ倍近く乗れるという車両でございます。環境面としては、このバスは12リッターエンジンを積んでおりますが、私どもが通常使っております一般のバスが13リッターですから、エンジン自体は小さくて、高出力、360馬力を出しており、2台のバスが2つのエンジンで走るのに比べますと、相当、環境的にも貢献が

できる車両ということでございます。

そして元に戻っていただきまして、このようにして連節バスの導入が決定されたわけでございますけれども、4ページ、先ほどの地図と同じですが、湘南台駅西口から慶應大学までバスが行っております。この道路は、3分の1は片側2車線になっておりまして非常にいい道路になっておりますが、3分の2は片側1車線の道路でございますので、長い連節バスが走るにはあまり適した道路ではないということがございます。

赤いラインの中ほどに「南大山」というバス停留所がございますが、この連節バスはこのバス停1カ所のみで停車させ、その間にそれぞれ2カ所ずつ停留所がございますけれども、こちらには停車をしないという急行運転をしております。したがって、今連節バスは4両を投入しておりますけれども、連節バスと連節バスの間には必ず各停の一般バスが走るようにして、途中乗降のお客様に対してのサービスをしている、こういう運行をしております。

図の左側に交通不便地域を走っておりますブルーのラインが入っておりますけれども、慶應大学のターミナルで結節をして、小さなフィーダーバスのお客様はここで乗り継いでいただいて湘南台駅あるいは辻堂駅にいただく、こういうやり方をしております。バスの乗り継ぎは、次のバスは何時に来るのかとか、このバスは何時に着くのかとか、従来、乗り継ぎ抵抗感が非常に強かったわけですが、このところはGPS電波を使ったバスの総合運行管理システムというもので――後ほど詳しく説明いたしますけれども、お客様に不便を与えない、こういうやり方をしているということでございます。

そういうことで、平成17年3月から連節バスを導入したわけですが、その導入の効果ですが、これは一度に大量の輸送ができます。歩道にあふれ返るばかりの生徒さんがいられるわけですが、連節バスが1台来ますと、見事に待っているお客さんを吸い込んでいき、歩道空間の確保等もスムーズになったと言えます。

一方、右側に書いてありますフィーダーバスの関係ですが、月間2,600人ほどのご利用で、まだまだ十分ではないんですけれども、それぞれがマイカーで駅に行くということをお考えすると、効果が出ているなという感じがいたします。

こういったことで交通不便地域を解消すると同時に、バスの運行回数も一度に大量輸送が可能になったことで、運行回数が約20%ほど減少しております。そして合わせて乗用車の抑制にもつながっておりまして、交通総量の抑制、交通事故の抑制や、CO₂、NO_x等の削減によりまして沿道環境がよくなっているという効果が出ております。

その次に、少し飛ばしまして、8ページに小さなバス、フィーダーバスの関係が出ております。先ほどご説明しましたように、小さなバスを交通不便地域で運行しているわけですが、慶応大学のターミナルで乗り継いでもらうということが必要でございます。右上の車内を撮った写真の、ちょうど運転席の後ろのところに黄色く見えているものの拡大図が左下になるんですが、これは20インチの液晶ディスプレイでございます。左側の慶応大学から進んで、「御所見総合クリニック」と赤く出ている所が、現在バスが通過している地点で、また、以降の主要バス停と終点である慶応大学に到着する時刻が表示されていきます。道が混んでいましてこの時刻がどんどん遅れていく、早まれば早くなるということですが、これはGPSの電波を使って現在位置を把握し、やっております。資料では慶応大学に8時ちょうどに着く予定になっておりますが、今度は下のところを見ていただきますと、湘南台駅行きというのが出ておまして、ここは8時05分のTwinLiner——連節バスにTwinLinerという名前をつけておりますけれども、表示されておまして、8時5分のTwinLinerに乗れます。そして、8時15分には湘南台の駅につきます。右側は東海道線の辻堂駅行きも同じように8時5分にバスが出まして、到着時刻は8時35分に辻堂駅に着きます。こういうことを時々刻々、交通の状況に応じて表示をし、利便向上に努めております。

10ページは、小さなバスはノンステップですけれども、これは国産の三菱のバスを使っておりますので、割愛をさせていただきます。

次に、施策2のバス総合運行管理システムでございます。これは、ただいまフィーダーバスのところでご説明しましたように、衛星からのGPS電波を使いましてバスのそれぞれの位置情報を得て、それを1つには、右上ですけれども、お客様に対して情報を公開して、あと何分でバスが来るということがわかるようになっております。これは携帯もしくはパソコンで情報が取れるようになっておまして、ご自宅にいながら、自分の乗る予定のバスが時刻どおり来るだろうかとか遅れるのかという情報を取ることができるようになっております。

一方、右側下ですが、停留所通過実績ですとかさまざまなデータを蓄積できるようになっておまして、これを、次のダイヤ編成をするときに有効活用していくということで役立てております。そのことが、16ページに出ております。大変小さい字で恐縮なのですが、一番左、これは厚木バスセンターというところから春日台団地まで運行している系統です。例えば、6時45分から59分までの15分間では20便のデータが存在

しております。それぞれ、最大何分かかったか、最小何分かかったかというのを停留所間でデータ化をしております。こういったことを蓄積して平均値等を使って、次のダイヤ編成のときにはより現実に即したダイヤにしていく、こういうやり方をして役立てております。

続きまして21ページに飛んでいただきまして、施策3でPTPS（公共車両優先信号システム）ですけれども、こちらを概略説明させていただきます。

PTPSといいますと、一昔前のPTPSは、とにかくバスが近づくと信号を赤だったものを青に変えるとか青を延ばす、こういうことを単純にやっていたシステムなわけですが、バスが遅れてないときにもそういうことをやりますと、バスはどんどん早く進んでしまって早発を起こしてしまうことになったわけですが、今現在の、神奈川県警さんとともに開発してきたやり方というのは、もう少し進歩しております。

絵を見ていただきますと、先発のバスが光ビーコンの①から②を走ります。そしてこのときに、バスの運行スケジュールと照らし合わせて実時間との誤差を見て、もし遅れているようであれば信号制御を始めます。そしてバスは次々と通っていきますが、次のバス、その次のバスにそれぞれ遅れが解消されるまで制御をしていきまして、遅れが解消された時点で制御は終了する。これはバスのみならず、幹線道路の交通量全体をスムーズに通す制御ということでやっております。

おかげさまで、先ほど説明しました大規模な工業団地等もあるんですけれども、従前に比べますと非常にスムーズにバスが運行できるようになっておりまして、神奈川県警の発表ですと、14分かかっていたものが8分になったということで、効果はかなり大きいものがある、という状況でございます。

23ページ、24ページにつきましては、導入の実績でございます。今後も順次、渋滞箇所、混雑箇所につきましては、神奈川県警さんの協力を得ながら進めていくということで計画をしております。

以上、雑駁でございますが、説明を終わらせていただきます。

○部会長 どうもありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。

○委員 これは単なる意見ですので、お答えは結構です。富山ライトレール、大変いい結果が示されておりますけれども、あれは実質的に上下分離で、しかも行政が大変熱心にサポートされていると。規制緩和の時代ですから、本来は企業努力でと、そちらが尊重する

のが旨だろうと思いますけれども、地方都市に行きますと行政が、市場介入に至らないまでも、大変熱心にサポートするというのが、地方の公共交通を活性化させる一つの大きな要因ではないかなというように私は感じておりますということを申し伝えておきたいと思います。

もう1つ、通勤交通マネジメントあるいはモビリティ・マネジメント。これは一体だれがマネージするんだということを、一般の利用者がよくわからないケースがありますので、1人1人がみずからをマネージする、こういうような広報が必要ではないかなというように思います。

私の感想でございます。

○部会長 ○○委員お願いします。

○委員 単純な質問なんですけど、接続バスというのを強調されているんですけど、接続バスを運行するのと、例えば極端な話、バスを2台並べて運行するのと、輸送能力は変わらないと思うんですけど、例えばCO₂とかそういう面で接続バスのほうがいいのか、そういうことはあるんでしょうか。

○部会長 まとめて後でお答えいただくことにします。○○委員。

○委員 公共交通へのモーダルシフトというのは非常に重要だと思いますが、現実にはなかなか困難だと思います。私はたまたま今、藤沢に通っておりますが、何で通うかというところ、最初、当然、公共交通で当然通っていたのですが、やはり自動車になってしまいました。その理由は1つは利便性の問題ですが、もう1つは経済性なんです。以前から申し上げているのですが、自動車というのは初期とか、あるいは保有コストが非常に高いが、運用コストで言えば高いガソリンでも公共交通に比べればはるかに安い。これは結局、自動車を買ったら乗れというようなことを奨励しているようなものでして、そういった根本的なことを考えないと、長期的にモーダルシフトを推進しにくいのではないかと。何らかの経済的インセンティブといったことを考えないと、公共交通を有利に持っていくというのはほとんど不可能だと思うんです。

そういうことを今、ここでとやかく言っても、どうせ税制とかいろんなことが絡んで無理だとは思いますが、本格的にCO₂を減らしたいとか何か言うのであれば、やっぱりそういうことから1度議論していただかないと、なかなか解決しないのではないかと思います。これは、それこそ運輸政策審議会か何かそっちのほうできっちりやっていただいたらどうかと思います。

○部会長 ○○委員。

○委員 先ほど、モーダルシフトの件に関して、今ご説明のあった公共交通機関の資料4-1にあるというお話でしたが、先ほどから申し上げているのは、都市内とか近距離というよりはもっと遠距離の交通の、例えば鉄道幹線とか。あるいはちょっと気になっているのが、この部会で飛行機は扱わないのかなと、ちょっとそれがよくわからないんですが。それが1つございます。

それともう1つ、これも別に、気になっている程度のことなのでちょっと申し上げておきますが、地域公共交通についてのご議論がございまして、ある程度のまとめができているんですが、この部会において地方都市のいわゆる都市構造というようなことは特に議論されたのかなということ。要は、今既に結構いろんな地方都市が、都心が空洞化されているという、そういう状況がある中で、そういうことを前提として公共交通が必要だという話で、それについてまた国が支援するというような形の議論が進むのであればもうちょっととどまって、その地方都市の構造自体ということも少し見てみる必要があるのではないかなと。

と申しますのは、要は、地方都市に住んでいる人の意見をどのぐらいほんとうに反映してこの意見が出てきているのかなと。このメンバーの中に、確かに地方にお住まいの方もいらっしゃいますけれども、それなりに大都市にお住まいの方なので、もう少しほんとうの地方に住んでいる方のご意見をどの程度反映されたのかなということが、ちょっと気になりました。

以上です。

○部会長 ○○委員。

○委員 交通輸送というと旅客輸送と貨物輸送があります。両者の検討の広さ、深さが違い過ぎるというのを昔から感じております。旅客輸送については、皆さん、体験があるし、しかも専門家も多いんです。貨物輸送というのは専門家は、多分、今でも非常に少ないと思います。また多種多様で、よく分からないところがあります。言うならば暗黒地帯です。

公共交通機関の利用促進は大変結構ですけれども、これ皮肉な見方をしますと、人は混んだ乗り合いシステムのバスに乗れ、こういう大都市では地下に入れ、暗い空間を動けと。太陽の光がさんさんと照る地上の贅沢な自動車輸送は、貨物輸送に支障があると日常生活に脅かされるという脅しがあって、貨物が跳梁しているということです。旅客の公共交通利用はそれを加速しているような気がしてしょうがないんです。

地上の道路交通は一番サービスレベルの高い交通です。そこを人間が、車でなくてもいいですから、利用するような、そういう全体の思想というのをうち立てたい気がいたします。今後、物流についてヒアリングの計画がありますので、こちらのほうを徹底的に合理化したいと考えます。意見です。

○部会長 総合政策局次長からお答えいただくわけですか。

○総合政策局次長 今、〇〇委員から、車のCO₂を減らすにはそれなりの抜本的な対策が要るのではないかと、こういうご指摘でございました。私ども、政府部内で例の京都議定書の達成計画をつくっておりますが、そういう意味では運輸部門、交通部門というものは優等生になっておりまして、ご案内のとおり、CO₂はここ数年減ってきておると。それは先ほど来ご説明ございましたように、車の燃費改善がかなり進んだというようなこと等々もございまして、そういう意味では運輸部門は成績が優秀だと、こういうお褒めをいただいておりますね。

そういう意味で、直ちにこれをもっともっと減らすというところに踏み切るには、まだもうちょっとちゅうちよがあるのかなと。それ以外のいわゆる産業部門も含め、特に民生部門が今、ある意味で大変悪化しておりますので、その辺の取り組みも含めて政府全体として取り組んでいくのかなということで、そういうことではまだ生ぬるいのではないかと、ご指摘、ご批判があるのではないかとはい思いますが、現時点ではこの取り組みを引き続きもう少し続けていきたいなというようなことを、今、考えておるということでございます。

それで、先ほど車のところでもございましたが、ディーゼル車がかなり環境改善が図られるということでございまして、ヨーロッパでもかなり普及をしておりますが、日本でもこれからもう少しディーゼル車を狙上にのせて普及を図っていくと、さらなるCO₂の削減というようなことにもなっていくのかなということは考えております。

○神奈川中央交通専務取締役 効果の点でございませけれども、まず、2台使う場合以上に効果があるかということでございますが、この連節バスはリッターで1.7キロほど走れます。普通のバスは2.7キロ走れますので、単純に2台として考えたときにも効果はやはりございます。たくさん乗れますので運行回数とか使用車両を減らすことができたりまして、従前17両で輸送しておりましたものが、今現在は14両に減らして輸送ができております。それと運行回数も、大体20%ほど減らしております。

運行頻度が高く、運行頻度自体を落としても問題がない路線であれば、こういった大き

いバスを使うことは効果があると思います。しかし、運行頻度が少ないところでこの大型TwinLiner を使いますと、これで頻度は非常におこっちゃんいますので輸送サービスの低下につながると、こんなことでございます。

○部会長　ということで、あと特にございませんね。

○交通計画課長　済みません。1点。

モビリティ・マネジメントにつきまして、1人1人が主役ということを広報するというご指摘を踏まえまして、引き続き土木学会のほうと連携を取って推進してまいりたいと思います。昨日の予算でもモビリティ・マネジメントの推進事業が初めて予算が認められましたので、取り組んでまいりたいと思います。

それから、地域の公共交通の検討の際に都市構造の議論をされたのかというご指摘をいただきましたが、社会資本整備審議会のほうでも中心市街地活性化の議論を続けていただいております、その中でもコンパクトシティー、その際の重要なものとして公共交通というご議論もいただいております。

また、先ほどの地域公共交通部会でも地域にお住まいの委員の方にもかなり入っていただいております、そういう町の構造の意見を踏まえたご議論もたくさんいただいて、中間とりまとめを行ったところでございます。

以上でございます。

○部会長　よろしゅうございますかね。

それでは、次の議題であるその他に移りたいと思います。これは2点ございまして、1つは環境部会でのヒアリングについてでございます。ご説明をお願いします。

○地球環境対策室長　簡単に、資料5に従ってご説明申し上げます。

実は前回、スケジュールの案をお示ししたんですが、そちらのほうには入っていませんのでございますが、いろいろこれまでの議論、それから今後の施策を検討する上で、運輸部門の事業者その他の現在の取り組み、今後のポテンシャルということを把握することが有益ではないかということで、ヒアリングを実施してはいかがかなと考えてございます。

その第1回目として、本日、神奈川中央交通さんにバス輸送の関係をご説明いただきましたんですが、それに引き続いて、次回なんですが、それぞれ2月に予定しておりますけれども、1つは、本日議題に載りましたエコドライブの関係で日本自動車連盟、JAFさん。それから、モーダルシフトを前回もご議論いただきましたが、それぞれ輸送を担うJR貨物さん、それから船舶のほうで商船三井フェリーさん、こういったところに加えて、それ

を利用する側の荷主の関係——これは検討中でございますけれども、本日、遠距離近距離というご議論がございましたが、貨物についても幹線と都市内といったようなところでは大分状況が違いますので、こういった双方をやってみてはいかがかなというふうに考えてございます。

それに加えまして、実は、内々日程をご連絡申し上げているところでありますが、2月13日、こちらは実は産業構造審議会、それから中央環境審議会で、現在、合同部会でいろいろなところのヒアリングをやっておりますが、運輸部門にも関係するところがございますので、そちらとこの交通政策審議会が合同でやってみてはいかがかなということで、現在、事務的に調整をしておるところでございます。具体的には、燃費についてきょうありました、自動車工業会、学識経験者の方、それから物流の関係で日本ロジスティックシステム協会、こういったところからヒアリングを考えております。また詳細は逐次ご連絡をさせていただこうと思いますが、日程は改めて調整させていただきたいと思っておりますので、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。特に今の件について、ご意見なりご質問なりはございませんでしょうか。

ないようですので、もう1件ございまして、交通政策審議会環境部会に建設リサイクルに関する小委員会を設置することにつきまして、事務局よりご説明をお願いします。

○地球環境対策室長 続けてご説明させていただきます。資料6—1でございます。

実は本件、建設リサイクルについてですが、地球温暖化対策と並んで重要な環境対策である循環型社会の構築、中でも建設リサイクルについて、この後、具体的に簡単にご説明する趣旨から検討を進めようというものがございますが、実は、この交通政策審議会の環境部会にはまだ運営規則というものがございません。実は、小委員会を設置して具体的な建設リサイクルに関する議論をしていただこうと。そのための規則の制定をお願いしたい、こういうことでございます。

細かい説明は、簡単に申し上げますが、第1条は小委員会の設置というものでございまして、環境部会長が必要があると認めるときは、小委員会を設置して調査審議をさせることができる、こういうものでございます。第2条は小委員会の委員の指名。3条は委員長の指名、職務に関する規定。4条は小委員会の議事というものに関する規定で、通常の審議会と横並びで案をおつくり申し上げているところでございます。

続けて、この内容について担当部局からご説明申し上げます。

○建設副産物企画官 資料6-2及び6-3を使いまして、先ほどお話し申し上げました小委員会の設立趣旨をお話し申し上げます。具体的な中身が6-3にまとめてございますので、6-3をごらんいただければと思います。

建設関係の工事から出てまいります廃棄物、これ具体的には例えば住宅であるとかビルといったような建築物、それから道路であるとか、あるいは港湾、空港といった土木構造物、こういったものの新設だとか解体だとか改築、こういうところから出てきますコンクリートだとかアスファルトとか木材だとか、そういった廃棄物のリサイクルを進める。それから、これは廃棄物ではございませんけれど、こういった工事に伴って土——建設発生土と呼んでおりますが、こういったものが発生いたします。こうしたものについてのリサイクルを進めようという施策を、6-3の1ページ目でございますけれど、かねてからいろいろやってきておりますが、現行の計画といたしましては平成14年に「建設リサイクル推進計画2002」、発生土につきまして行動計画、これは平成15年10月でございますが、策定しておりまして、施策の目標値といたしまして、17年度の値を掲げているということでございます。

この17年度の値につきまして、先ごろ取りまとめたところでございます。次のページ、パワーポイント2と書いてあるところでございますけれど、建設廃棄物全体につきましても、それから品目別に見ましても、17年度の目標値を達成したという結果。また経年的に見ましても、平成7、12、14、17とリサイクルが進んできているという結果になっております。

その結果、最終処分に回る廃棄物の量というのは大幅に削減されてきているという状況がございます。ただ、品目別に見ますと、目標を達成したと言いながらも、木材であるとか、それから建設汚泥といったようなもののリサイクル率はまだそれほど高いものではない。あるいは混合廃棄物、混ざった状態が出てくるといったものが相変わらず多く出てきているということ。それから下のところでございますが、不法投棄といった問題が相変わらずあって、不法投棄物全体の8割から9割ほどが建設関係の廃棄物が不法投棄されているというような状況でございます。そういった意味で、適正に処理するということが相変わらず課題だという状況でございます。

それから建設発生土につきましては、残念ながら目標値を満たすことができなかったということございまして、これの有効活用というのも引き続き重要な課題という状況でござい

ございます。

こういったものにつきまして新たな推進計画の策定をしていきたいということで、社会資本整備審議会、それからきょう開いていただいております交通政策審議会、それぞれ環境部会がございますが、その下に建設リサイクル推進施策検討小委員会というのを設けていただいて、こちらでご議論をお願いしようということでご提案申し上げるものでございます。

パワーポイントの4ページに書いてございますように、それぞれ小委員会を設けるわけでございますが、同じメンバーにさせていただいて原則合同開催という形で、実質的には社会資本整備審議会、交通政策審議会、それぞれにぶら下がる一つの小委員会を設置したいというふうに考えているところでございます。

大まかなスケジュールでございますが、実は昨日、社会資本整備審議会の環境部会がございましてご了解いただいております。本日ご了解いただければ、1月以降、小委員会を開催させていただいて、おおむね1年くらいかけて報告書の取りまとめ。その後、再来年の3月に新たな推進計画を策定したいと考えているところでございます。

資料6-2は、以上、申し上げたようなことをざっと設立趣旨という形で書いたものでございます。

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。何かご意見、ご質問はございませんでしょうか。

ございませんようですので、この運営規則と、それから建設リサイクル小委員会の設置につきまして、原案どおり決定させていただきたいと存じます。

小委員会に参加いただく委員並びに委員長につきましては、先ほど事務局の説明にもありましたとおり、社会資本整備審議会環境部会の下に同様に設置される小委員会と同一にしたいという事務局の意向もありますので、社会資本整備審議会の環境部会長とも相談の上、私のほうで指名させていただきたいと存じます。

以上で予定の審議が終わりましたが、ほかに特段のご発言はございませんですね。

それでは、本日の議事はこれで終わりにしたいと思います。

事務局から何か補足することはございませんでしょうか。

○地球環境対策室長 次回の日程については、先ほどヒアリングのところでご説明申し上げたとおりでございますので、よろしく申し上げます。

なお、この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をいただいた後に、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、ご了承願います。

以上です。

○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。本日はありがとうございました。

— 了 —