

前回の論点整理

(全般)

- ・ 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。
- ・ 対策は、交通政策全体の中で複合的に位置づけるべき。例えば、安全や労働者への心理的負荷の軽減と環境は表裏一体であり、安全対策と環境対策との連携が可能なのではないか。
- ・ 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ことが必要。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。
- ・ 小水力や風力などの自然エネルギーの活用を、鉄道の分野で進められるのではないか（鉄道のエネルギーは全て自然エネルギーでまかなうなど）。

(物流システム)

- ・ 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かを検討すべき。
- ・ エコポイントに関し、省エネ法や国内排出量取引制度といった法的枠組みを活用してエコポイントとリンクさせるなど、インセンティブを持たせるような仕組みが必要。
- ・ 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。