

## 交通政策審議会第 1 2 回環境部会における主な意見とその対応について

主な意見	対応
<p>✓ 今回の暫定評価は、現在入手可能なデータに基づいたものであるとの表現には、より一層の工夫が必要である。また、予測値における低位と高位の意味合いに関する説明にも、より一層の工夫が必要である。</p>	<p>P.7 の 3 章 3.1(1)、3.1(2) の記述を修正。</p>
<p>✓ 目達計画の趣旨に加えて、わが国が市場経済システムにあることから、環境と経済の両立こそがサステナブルであると解釈すべきであり、これをベースに新しい視座と今後の方向性を論ずるべきである。</p>	<p>P.26 の 4 章 4.1 に記載。</p>
<p>✓ 「高齢者にも使いやすい」との表現は、より広く「移動手段に不便を感じる多くの人々にも」とのような表現とすることが望ましい。</p>	<p>P.27 の 4 章 4.1(2)に記載。</p>
<p>✓ 対策・施策には、その効果の定量化や精度向上を行うにあたっては、その努力を行う価値が本当にあるものかどうかを峻別するべき。</p>	<p>P.27 の 4 章 4.1(2)に記載。</p>
<p>✓ クルマでなく電車を利用する、あるいは歩くのような個人の取組に対しては、環境面だけでなく、例えば健康上の効果も合わせて、アピールしていくべき。また、地産地消によって輸送を省くと CO2 削減となる。このようなライフスタイルは、LOHAS の発想でもあり、私たちのおしゃれな生き方であるとの意識改革を促すことが必要である。</p>	<p>P.27 の 4 章 4.1(3)に記載。</p>
<p>✓ 運輸部門の環境政策は、安全・安心を確保することを大前提として示す必要がある。</p>	<p>P.28 の 4 章 4.1(4)に記載。</p>
<p>✓ 「文化・観光面の充実による国土・地域の魅力向上」との表現は、どのように温暖化防止対策と連携するのか明確にすべきである。</p>	<p>P.28 の 4 章 4.1(4)に適切に記載。</p>
<p>✓ 個人や地域レベルの取組に対しては、動機付けとの観点から、地域における温暖化の影響の現状を把握し、それを基に取組を提案していく必要がある。</p>	<p>P.28 の 4 章 4.1(5)に記載。</p>
<p>✓ 地域レベルや個人レベルの取組に対しては、環境面だけでは弱く、プラスアルファのメリットを一人一人に伝えていくことが重要である。ターゲット・マーケティングを参考にした対象者を絞った施策の展開を、国として適切な範囲で行うべき。</p>	<p>P.28 の 4 章 4.1(5)に記載。</p>
<p>✓ 名古屋市の交通エコポンなど、環境配慮の活動に楽しく取り組めるような環境づくりが必要である。</p>	<p>P.28 の 4 章 4.1(5)に記載。</p>

<p>✓ 画期的な成果を目指した長期的な技術開発のみに注力することなく、短期的な視点からの対策も着実に実施する必要があることに留意すべき。</p>	<p>P.29 の 4 章 4.1(6)に記載。</p>
<p>✓ 新しい公共性という観点から、地域共同利用の交通機関のような、従来型でない幅の広い交通輸送手段の考え方に踏み込んでいくべきではないか。</p>	<p>P.31 の 4 章 4.2(1)2)i)に記載。</p>
<p>✓ クリーンエネルギー自動車の CO2 削減効果については、今後新たなトップランナー基準にハイブリッド車が含まれることから、燃費改善の効果にも重複して計上される可能性があり、この計上の方法には注意していく必要がある。</p>	<p>P.32 の 4 章 4.2(2)1)に記載。</p>
<p>✓ カーボンオフセットなど、海外の航空会社などでの取組があり、わが国においても検討すべき。</p>	<p>P.41 の 4 章 4.2(8)ii)に記載。</p>
<p>✓ 企業が自らの先進的な取組を公表していく観点から、国土交通省所管の事業者に環境報告書の発行を推奨すべき。</p>	<p>P.41 の 4 章 4.2(8)ii)に記載。</p>
<p>✓ 当面の対策・施策は 2010 年度が目標ではあるが、第 1 約束期間以降に効果を持つ施策についても取り組んでいくべき。この観点から、今後の施策の方向性を、短期、中期、長期という時間軸で位置づけを整理すべき。</p>	<p>P.42 の 4 章 4.3 を新設し整理。</p>
<p>✓ 今後の大幅な CO2 排出削減には長期的な視点で技術開発を行う必要がある。現状の技術の改善の積み重ねだけでは、持続可能な社会の構築に結びつくのか疑問である。長期的な視点での方向性や施策も検討していく必要がある、その様な機会を作るべきである。</p>	<p>P.42 の 4 章 4.3 に記載。</p>
<p>✓ 船舶の環境性能を評価する指標は、国際海事機関 (IMO) の動向を踏まえつつ、その開発をすすめていくべき。</p>	<p>P.43 の 4 章 4.3(2)1)に記載。</p>
<p>✓ 対策・施策への理解のため、補助等の予算措置があるものなのか、規制緩和等の制度的な施策なのかの情報が必要である。</p>	<p>参考資料 4 を添付。</p>