

## 自動車・交通分野における低炭素社会の実現に向けた施策について

2008. 12. 6

塩田澄夫

中央環境審議会第82回地球環境部会における本件審議に関して、私見を提出いたします。  
(資料面を布して下されば幸いです)

### 1. 過去の実績と現状

我国における運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量は全体の約20%、その内自動車輸送に係るものが90%余であるため、自動車輸送に係る対策が決定的に重要である。

京都議定書成立以降の経緯を見ると、運輸部門のCO<sub>2</sub>の排出量の伸びが大幅に増大するという懸念に反して、貨物自動車の分野においては1996年をピークに、乗用車の分野においても2001年をピークに以降減少に転じている。又最近に至り自動車輸送のCO<sub>2</sub>排出量の約50%を占める乗用車の総数が減少に転じたという実績もある。

このような運輸部門におけるCO<sub>2</sub>削減に大きな効果をもたらしたと見られる施策は、乗用車の2010年燃費基準、トップランナー方式の採用、自動車の取得、保有に関する減税(自動車グリーン税制)による低燃費乗用車の前倒し導入であると考える。

また貨物分野における荷主と運送業界が協力するグリーン物流パートナーシップなどの運営による営業車の活用による輸送効率の向上、効率的な輸送手段の選択をするシステム、旅客輸送分野における通勤交通などの大量輸送の輸送方法の改善を図るシステム(通勤交通マネジメントシステム)の運営を毎年度の行動計画の策定及びその目標達成度の確認などを通じて強化していくことがCO<sub>2</sub>の確実な削減につながると期待すると考える

都市ごとに旅客輸送の改善のための公共交通機関の整備運営を内容とする計画を作り、その計画の達成度とCO<sub>2</sub>の削減量を公表することにより他の都市がこれを参考にして計画を作りこれを実行していくことになれば、その累積の効果は大きいと考える。特に公共交通機関(鉄道、ライトレール、バス)の駅、ターミナルにおける乗り降り、乗り継ぎを便利にして、旅客の乗用車からのシフトを期待したい。

## 2. 今後のCO<sub>2</sub>の削減の進め方

京都議定書目標達成の為に、省エネルギー法を中心に制度が整備されている。

2020年、2030年に向けて中間目標を定めた場合にこれを実施していく制度も基本的には、同様な制度が良いと考える。自動車交通を始め一定規模以上のCO<sub>2</sub>を排出する交通事業の事業者、施設、地域などの単位ごとに毎年度削減目標を定め、期間経過後に実績を確認して公表を求めるといったような方式により毎年度着実にすすめていくのが現実的である。

重点的に対策を進めていくべき項目は、次の通り。

(1) 自動車をはじめ輸送機関の燃費改善のための技術開発  
自動車の既定の燃費基準(2015年基準)の前倒し達成を図る。  
その後の燃費基準については、第82回地球環境部会で大聖委員からご説明のあった自動車の排出するCO<sub>2</sub>を抑制する為の多様な技術開発の進展に合わせて様々な施策を活用して基準の改定とその早期導入を図る。この場合、新基準に準拠した自動車の普及のためには、自動車の取得、保有に関する税の軽減と在来車に対する課税の強化の効果が大きいと考える。

(2) 貨物輸送の効率化によるCO<sub>2</sub>の削減  
貨物輸送は、経済活動と密接に関連しており、荷主の注文に応じて行われるものが多いため、荷主と輸送業界との協力がCO<sub>2</sub>の削減の為に不可欠である。この協力により、輸送量、輸送頻度、輸送経路、使用する輸送手段など輸送効率に関する調整をする基盤があるのでグリーン物流パートナーシップのような枠組みの下で、CO<sub>2</sub>削減に大きな効果を生じる選択が行われるよう政策支援をすることが有効である

輸送業界が使用する自動車等の燃費効率の改善も重要である。

### {3} 公共交通機関等の利用の促進による旅客輸送に起因するCO<sub>2</sub>の削減

大都市をはじめ人口が集中して通勤客が多い地域を重点地域として、乗用車による通勤を公共交通機関、自転車、徒歩に切り替える為、通勤交通マネジメントシステムの枠組みを活用してCO<sub>2</sub>の削減を計画的に達成していく必要が有る。

これを行うためには公共交通機関の改善（電車、バスの増便、新しい運航路線の設定、駅の乗降、乗継施設の改善、鉄道の相互乗り入れによる乗換の解消など）を並行的に進めることが必要な場合も多い。

長期的な対策としては、コンパクトシティや在宅勤務制度による輸送量の削減も見込みたい。

通勤交通からのCO<sub>2</sub>の削減に大きく寄与した計画の成功例を公表して、他の地域でも活用することを促進することも有効である。

### 3. 今後の自動車交通分野におけるCO<sub>2</sub>の削減対策の注意点

この分野の低炭素社会の実現の為には、現在CO<sub>2</sub>を大量に排出している事業主体、事業施設、地域などを対象にして重点的に対策を進めるべきであり、物流分野においては、グリーン物流パートナーシップ、旅客の通勤交通においては通勤交通マネジメントシステムのような組織を対象にして、税制、公的資金、規制などの手法を活用してCO<sub>2</sub>の削減を推進すべきである。この場合、目標達成の為には、関係者の協力を得ながら組織ごとの目標の設定、公表、達成状況の把握、公表などの透明性の確保と関係者の自主的な活動を支援していくことが効果につながるものと考えられる。

2020年、2030年に向けてCO<sub>2</sub>削減量の飛躍的拡大を図るためには、大聖委員が説明されたような自動車の燃料改善技術、電気自動車、自動車用新燃料の開発など多彩の選択肢があることに勇気付けられるが、この中から適切なものを選択しなければならない。その場合に重要なことは、多様なCO<sub>2</sub>削減策について支援のコストが削減効果に対して効率の良い順に選択されるような原則と手続きを確立しておくべきであると考えられる。

同様に貨物輸送、旅客輸送に関するCO<sub>2</sub>削減策をすすめるにあたって、それに必要な支援の為のコストが必要となるが、この場合もそのコストが効果に対して効率的に活用されるものが優先して採用されるべきである。

以上