

運輸部門における主な意見・論点

第3回目標達成シナリオ小委員会の運輸部門の検討で提出された主な意見・論点は、以下のとおり。

1. 自動車単体からの二酸化炭素排出量削減について

ガソリン車より二酸化炭素排出量が少なく、ディーゼル車ほど大気汚染物質を排出しない天然ガス自動車の導入、CO₂ニュートラルなバイオ燃料等の自然エネルギーの活用を進めるべきではないか。(ただし、バイオ燃料については、農地において生産する場合は、世界的な食料事情、経済性等を考慮するとともに、有機性廃棄物を利用する場合は、発電利用との比較検討を行う必要がある。)

2. 大都市と地方の特性に応じた対策について

自家用乗用車の走行距離の増加は、通勤における利用、地方都市の郊外への大型ショッピングセンターの進出などに伴って、地方における乗用車の利用が増加したことが一因と考えられ、それが併せて公共交通機関の衰退を招いていると考えられる。このように地方と大都市では、状況が異なると考えられるので、まず、その実態を把握する必要がある。

自動車による交通需要を大きく増大させる郊外の新規開発ではなく、地方都市の中心部における再開発を重視するとともに、開発計画申請時に、出入りする交通について事前予測を行い、環境・安全・円滑な走行に及ぼす影響をチェックして適切な対応を求める交通アセスメントを強化する必要があるのではないか。また、その中で、3に示すような実行計画(「グリーン交通計画」(仮称))の策定を求め、自動車交通の抑制への取組を求める。

3. 個々の主体からの排出総量管理のための枠組みについて

地方公共団体及び一定規模以上の事業者に対しては、当該事業活動に起因する二酸化炭素の排出抑制を図るため、従業員の車の利用(通勤、業務)及び製品や原材料の配送等について、指標(公共交通機関利用率、積載率等)に基づく定量的な目標を定めた実行計画の作成を求め、個々の主体からの排出総量の管理に着目した対策の推進を図るべきではないか。

4 . 各種政策手法について

揮発油税や軽油引取税等はすべて道路整備に活用されてきたが、道路の整備は、自動車の利便性を高めるとともに、これにより自動車中心の社会作りを助長してきたと言える。また、税制の改正により大型車（3ナンバーの普通車）が増加したという経緯がある。今後は、既存税制の欠点を洗い出して、税の使い道として、公共交通機関や環境対策に活用することが重要ではないか。なお、税制等の変更によって、自動車使用に関わる実質的費用が減少すると誘発交通を助長するおそれがある点に注意する必要がある。

運輸部門は、費用対効果が良いにも係わらず進捗状況が良くない温暖化対策が多く、他の部門と比べて経済的インセンティブが働きにくいと言える。このため、経済的措置の活用と併せて、例えば、代替手段として利便性の高い魅力ある公共交通機関の整備を図るなど、他の施策と組み合わせた政策を立案すべきである。

自動車の利用形態は、物流、業務、私用によって異なるため、運輸部門のみの問題としてではなく、産業部門、民生業務部門、民生家庭部門と連携して削減する方法を検討する必要がある。

自動車の燃費規制の効果については定量的な評価が容易である一方、自動車の利用に関わる諸対策の効果については定量的な評価のためのデータやモデルによるシミュレーション等の手法が未整備であり、規制等の効果を推定するためにも、早急な対応が必要である。