

運輸部門における現行施策の評価と今後の削減ポテンシャル

へのコメントに対する回答

「6. コスト - ポテンシャル評価」および「10. 対策・技術シート」について

表7において「削減ポテンシャル」の欄には各対策技術全体（例：2010年時点の自動車ストック全体の燃費向上）による削減量が記されているが、それと併記されている「費用対効果」の欄には、各技術対策で想定されている一つの要素技術等（例：ハイブリッド車）の費用対効果が記されている場合がある。これは誤解を生じる可能性が高いので修正するか、その旨注記すべきである。

代表的な要素技術の1つについてのみ試算したことを注記することとした。（3ページの回答参照）

対策技術シートで示されるべき「コスト評価」は、下記のような削減ポテンシャルに対応した各対策技術を利用する場合の追加的コスト（技術ユーザーが追加的に負担しなければならない金銭的コスト）とすべきではないか。

都市部での自動車走行環境の改善（高速道路でのETCの導入）	高速道路利用者の追加的な利用コスト（利用料金分、燃料費節約分など）。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。
-------------------------------	--

料金総額の変化額は設備投資費（施設整備費）として、燃料費節約分は渋滞解消によるエネルギー消費の削減分として見込んでいる。なお、これ以外のコストについては見込んでいない。

実走行燃費の改善（低公害車の普及、購入車両の小型化を含む）	削減ポテンシャルに対応する2010年時点での自動車ストック全体にかかわるユーザーコスト（車両費・維持管理費・燃料費：対従来技術比）の総額
-------------------------------	--

<p>公共交通機関の利用 (バスへの利用転換)</p>	<p>バス利用に転換した者の追加的な利用コスト(利用料金分および乗用車燃料節約分など)。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。</p> <p>* 資料 30 頁において、施設設備費(バス車両費、バス施設等整備費など)がほぼゼロと想定されていることは非現実的ではないか。</p> <p>* 「削減ポテンシャルでの総旅客 297 億人 km/年を比較対象とする」と注記されているが、「総旅客 297 億人 km/年」は地方都市に路面電車が 163 路線新設された場合の移転ポテンシャル量であるので、この値を用いることには明らかに問題がある。もし路面電車ではなくバス路線を新設することを想定するならば、削減ポテンシャルも異なるはずである。</p>
<p>公共交通機関の利用 (路面電車の整備)</p>	<p>路面電車利用に転換した者の追加的な利用コスト(利用料金分および乗用車燃料節約分など)。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。</p> <p>* 資料 31 頁においては新設延長が 160km(10km×16 路線)と想定されているが、削減ポテンシャルの試算の際には総旅客 297 億人 km/年に対し新設延長が 1630km(10km×163 路線)と想定されているはずである。不整合ではないか。</p> <p>* 削減量(7,698 千 tCO₂/年)が削減ポテンシャルと異なるのは理解に苦しむ。試算方法が基本的に同じなのになぜ一致しないのか。</p>
<p>トラック輸送から鉄道輸送への転換</p>	<p>鉄道貨物輸送利用に転換した者の追加的な利用コスト(利用料金変化額)。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。</p> <p>* 資料 28 頁の削減量試算の前提条件に「輸送分担率」とあるのは「モーダルシフト率」の記載間違いではないか。</p> <p>* 比較対象とするのは、計画ケースでのシフト想定量ではなく、削減ポテンシャルでのシフト想定量か、両者をあわせた量とすべき。</p> <p>* 資料 27 頁において、施設設備費および維持管理費が試算されていないのはなぜか。</p>

トラック輸送から船舶輸送への転換	<p>内航海運貨物輸送利用に転換した者の追加的な利用コスト（利用料金変化額）。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。</p> <p>* 資料 28 頁の削減量試算の前提条件に「輸送分担率」とあるのは「モーダルシフト率」の記載間違いではないか</p> <p>* 比較対象とするのは、計画ケースでのシフト想定量ではなく、削減ポテンシャルでのシフト想定量か、両者をあわせた量とすべき。また、計画ケースでのシフト想定量は 351 百万 t-km ではなく 4741t-km ではないか。</p> <p>* 資料 28 頁において、施設設備費および維持管理費が試算されていないのは重大な問題である。</p>
貨物の輸送効率の改善	<p>共同輸送利用に転換した者の追加的な利用コスト（利用料金変化額）。ただし、料金総額の変化額は施設整備費等で近似することも可能。</p> <p>* 資料 29 頁において、個別輸送から共同輸送への 528 万台 km/日分の転換の想定は、トラック輸送全体の積載効率の 50～60%の向上と整合的なのか。</p> <p>* 施設設備費（トラック車両費、共同輸送拠点・情報システム等の整備費など）が試算されていないのはなぜか。</p>

低公害車の普及、公共交通機関の利用、トラック輸送から鉄道・船舶輸送への転換については、購入、利用、転換の想定について根拠が乏しかったため、燃料税をかけた場合について、車の購入、輸送機関の選択等を考慮した一般均衡モデルを用いて再検討しているところである。

なお、輸送分担率の表現は不適切であり、モーダルシフト率の表現に訂正したい。

「7. 対策・技術導入にあたっての課題と必要な対策手法」について

表8の「必要な対策手法」の欄に下記の項目を追加すべきである。

対策・技術名	必要な対策手法
実走行燃費の改善 (低公害車の普及、購入車両の小型化を含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法に基づく燃費基準の強化(基準値の引き上げ、中間目標値の設定など)。 ・ 自動車関連3税を燃費基準型に改革。 ・ 一定数以上の車両の保有者に対する「フリート平均燃費基準」(仮称)を導入。 ・ 「燃費ミシュラン」ラベリング制度の実施。 ・ 燃料充填所(代替燃料)等のインフラ整備(政府機関等による整備計画の策定、事業者への低利融資・特別償却・税額控除等の優遇策など)

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

都市部での自動車走行環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路上駐車対策(道路交通法の履行確保)
-----------------	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

公共交通機関の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス：トランジットモール、バスロケーションシステム、バス専用レーン・相乗り車両優先レーン(HOVレーン)の設定、パーク&ライド駐車場等のインフラ整備。バリアフリー車両・ミニバス車両などの新型車両の導入。 ・ 鉄道：LRT等新線、既存鉄道の輸送能力の増強、トランジットモール・交通結節点(乗り換え施設)パーク&ライド駐車場等のインフラ整備。 ・ 料金水準の引き下げ、乗継割引・共通乗車券制度の実施。 ・ 独立採算原則の見直しも含めた公共交通機関への公的補助の拡充。
-----------	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

トラック輸送から鉄道輸送への転換	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道貨物新線・ターミナル等のインフラ整備。・ 既存鉄道における貨物輸送力の強化、縮小抑制。
------------------	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

トラック輸送から船舶輸送への転換	<ul style="list-style-type: none">・ 内航ターミナル、地方中核港湾における外貿ターミナル等のインフラ整備。
------------------	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

貨物の輸送効率の改善	<ul style="list-style-type: none">・ 一定規模以上のトラック輸送事業者（自家用トラック使用者も含む）および荷主に対し「輸送効率化計画」（仮称）の策定を義務づけ。・ 道路・駐車スペース利用における共同輸配送車優先制度の確立。・ 共同輸配送拠点・情報システム等のインフラ整備。・ 多頻度小口輸送、ジャストインタイム輸送等の商慣行の是正へむけた誘導的措置。
------------	---

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。なお、ジャストインタイム輸送等については、在庫量を削減できるメリットがあるため、温暖化対策の観点からのみ改善を求めるのは困難と考える。

その他（自動車走行需要の抑制）	<ul style="list-style-type: none">・ 一定規模以上の従業員をもつ企業・事業者等に対し「通勤車両削減計画」（仮称）の策定を義務づけ。・ 大規模施設・開発事業に対して「交通影響評価」（仮称）とそれに基づく交通量抑制・交通円滑化対策の実施を義務づけ。・ ITS 等の導入による道路交通の円滑化があらたな需要喚起につながらないような抑制策の実施。
-----------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関を中心とした土地利用計画の策定。
--	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。

その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通体系の整備のための権限と財源を地方公共団体ないしはその連合体に移転（道路特定財源制度の改革を含む）。
-----	--

ご指摘の趣旨を踏まえ検討してまいりたい。