

2. 今後の対策・施策の方向性

目達計画に盛り込まれた運輸部門の対策・施策は、主として「自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化」、「交通流対策」、「物流の効率化」、「公共交通機関の利用促進等」の4分野に集約されるが、これらの施策について、前章の検討の視座を踏まえ、再検討を行うと次のようになる。(前章1.(1)～(5)との関係を、それぞれ(1)＜総＞、(2)＜地・個＞、(3)＜技＞、(4)＜物・人＞、(5)＜ス＞の記号で示すとともに、いずれにも該当しないものには＜他＞の記号を付した。)

(1) 自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化

1) 既存の対策・施策について＜総＞＜地・個＞＜技＞

本分野に属する従来からの対策・施策のうち最もCO2削減量が多いものが「トッランナー基準による自動車の燃費改善」であり、燃費の良い自動車の普及を加速させるための重要なツールの一つにグリーン税制があり、引き続きこの対策・施策を進めていく必要がある。

また、「環境に配慮した自動車使用の促進」についても、その効果が着実に現れていることから、引き続きエコドライブ関連機器の導入補助等による促進策を継続していくべきである。

さらに、「バイオマス由来燃料の普及」については、燃料供給体制の確立が順調に進むことが目標達成の前提となるため、経済産業省等の関連省庁と連携を図りながら現行の対策・施策を進めていく必要がある。

「クリーンエネルギー自動車の普及促進」については、毎年の導入車両数を加速度的に増加させていく必要があることから、CNG車、ハイブリッド自動車等、ある程度普及している自動車を中心に、更なる普及のための取り組みが必要である。

2) 更なる燃費向上の推進等＜総＞＜地・個＞＜技＞

1)で述べたとおり、「トッランナー基準による自動車燃費改善」については、引き続きグリーン税制のようなインセンティブ付与施策を推進する必要があるが、その際には、今後の排出ガス規制の動向や、燃費規制とのバランス、また、燃費の良いクリーンディーゼル車などの開発の動向なども踏まえつつ、今後のグリーン税制のあり方を検討していくべきである。

3) エコドライブの普及促進<総><地・個><ス>

本施策については、即効性の観点から、これまでは主としてバス・タクシー・トラックのドライバーといった運転のプロを対象に進めてきたが、これからは、対策の裾野を広げて削減量を拡大するため、一般のドライバーを対象とした対策・施策も併せて強化していくべきである。

その際には、一般の人にとってわかりやすい形で施策を進める必要があり、事業用運転手への普及方策とはまた別に、何を行うとどのように効果的なのか、また、どのような効果やメリットがあるのかを明確にすることにより、インセンティブを与えられるような形で行う必要がある。

また、エコドライブは、経済性だけでなく、安全性等も併せ追求するものであることを踏まえ、総合的な視点から推進することが必要である。

(2) 交通流対策

1) 既存の対策・施策について

本分野の既存の対策・施策は、いずれもその効果が目達計画で見込んだ方向で現れているか、又は、ほぼ見込んだ方向で現れているかのいずれかであり、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

2) IT技術の利用<技>

従来からのETC、VICS等の導入により、ITS推進施策の指標は順調に伸びてきているが、さらなるIT技術の活用によって効率的な自動車の運転を実現することにより、大幅な排出削減の可能性がある。

例えば、カーナビで渋滞情報、到達時刻等を表示するシステムが商業化されていることを踏まえると、実際に走行している自動車の速度や位置などのデータ（プローブ情報）やバスロケーション情報などを集約して、走行車両に対して、事故情報、物流車両や高齢者ドライバーなどの情報をリアルタイムに提供することは、円滑な交通流の実現をサポートすることにつながるものである。

(3) 物流の効率化

1) 既存の対策・施策について<総>

基本的に、いずれの対策・施策についても、その効果が目達成計画で見込んだ方向で現れており、引き続きその着実な実施を図っていく必要がある。

特に、物流の効率化は、物流事業者のみによる取組みでは限界があるため、

荷主企業と物流事業者が相互に知恵を出し合い、連携して取り組むことが重要であり、従来からの施策であるグリーン物流パートナーシップ会議の支援スキームや、省エネ法による輸送効率化のための規制制度をより一層活用していくことが必要である。

2) 物流効率化への一層の取組み支援<総><地・個><物・人><ス>

一層の効率化の取組みとしては、モーダルシフトなどの物流効率化を阻害する要因として、過度なジャストインタイム輸送の要請や、1日に何度も配送を要請するなどの商慣行があるが、そのような慣行にメスを入れることが、根本的な課題の解決につながるものと考えられる。

また、商品等の最終的な需要者は荷主ではなく消費者であることを踏まえると、エコポイントなど、消費者の環境を配慮する意向を物流の効率化の取組みに反映できる仕組みを検討する必要がある。

3) 都市内物流の効率化の推進<総><物・人><ス>

基幹物流に加えて、円滑な都市内物流を実現していくことが重要である。その際には、荷主や輸送事業者、道路管理者、商店街等の多様な関係者での合意の困難性や利害の対立、気候や商慣習等の地域特性の存在を踏まえると、地域ぐるみの取組みが重要であることから、これらの取組みへの支援を進める必要がある。

その際には、駐車時間指定による貨物集配車の路上荷捌き場の確保や、地元自治体との連携による荷捌き駐車場の確保など、各地でユニークな取組みが行われていることに留意すべきである。

4) グリーン経営認証制度<物・人>

グリーン経営認証は、環境にやさしい経営を行っている運輸事業者を認証する制度であり、本認証を取得している事業者の平均燃費は全国平均より良いことから、本制度の普及促進はCO₂排出削減に一定の役割を果たしている。これまでも、グリーン経営の推進にはエネルギー使用量削減、ひいては燃料費の削減につながる等の経営上のメリットがあり、取得事業者数が伸びてきている。したがって、インセンティブを付与することなどにより、国をはじめとする関係者が、各事業におけるグリーン経営認証の取得事業者数が増加するよう、同制度の普及を促進していくことが必要である。

5) 船舶からのCO₂排出削減への取組み支援<技>

船舶からのCO₂排出削減については、従来より、環境にやさしく騒音レ

