

ベルも低いスーパーエコシップの開発・普及などにより取組みがなされてきたが、今後、さらに実際の航行上で省エネ性能が優れた船舶の普及を図るため、実際の航行を想定した船舶の環境性能及び推進性能を客観的に評価する指標（海の１０モード）を新たに開発することに取り組む必要がある。また、CO2 排出削減の緊急性のみならず、港湾周辺の大気環境保全の要請などに鑑みると、船舶のアイドリングストップの実現に向けて取り組む必要がある。

（４）公共交通機関の利用促進等

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。

２）地域主体の取組みへの支援＜総＞＜地・個＞＜物・人＞

既存の対策・施策について、地域の公共交通の活性化・再生に関するニーズや課題は多種多様であるため、市町村を中心に、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要である。

このため、今国会に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案」を提出し、主体的に創意工夫を発揮して頑張る地域を総合的に支援していくこととしている。

その他の具体的な支援策として、「環境的に持続可能な交通（EST）」による支援は効果的であるが、その削減効果の顕在化にはその実施が継続的であることが必要であることから、地方主導の仕組みを踏まえつつ、必要な施策について国の支援策の充実を検討する必要がある。また、地域によっては、カーシェアリングにより、自家用自動車の使用を抑制していく取組みも始まっていることから、その普及のための施策を講じていくべきである。

また、通勤交通マネジメント等の交通転換施策については、娯楽、買物などといった交通手段の変換を図りやすい対象も考慮すべきとの意見があり、通勤交通だけでなく、対象を拡大し、モビリティ・マネジメント等として取組みの強化を図る必要がある。

（５）その他の対策・施策

１）表彰制度などの活用＜地・個＞

環境への取組みに対するインセンティブは、地域レベル・個人レベルの「や

る気」を上手に刺激することに意を用いるべきである。例えば、地方運輸局長レベルはもとより運輸支局長レベルの表彰なども大きな励みになるものと考えられる。

2) 自主行動計画<他>

日本経団連においては、1997 年に「経団連環境自主行動計画」（2002 年度より「環境自主行動計画」に改称）を策定して以来、毎年、その実施状況に関するフォローアップを実施している。

国土交通省関係では、経団連参加 18 団体が自主行動計画を策定しているが、その他に経団連非参加の 10 団体が自主的な計画を策定している。

これらの分野での CO2 削減を一層確実にすることの観点から、自主行動計画の目標や内容はあくまで業界団体の自主性にゆだねられるべきものであることを十分踏まえつつ、自主行動計画の目標・内容の透明性・信頼性・目標達成の蓋然性を向上する方策を検討する必要がある。

「資料 1-1」交通政策審議会第 12 回環境部会資料「運輸部門に
おける対策・施策の進捗状況及び CO2 削減量の暫定評価（案）」
のうちテレワーク部分の修正（資料 1－1 の 7 頁抜粋）

「テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」については、平成 19 年 3 月の産業構造審議会環境部会地球環境小委員会・中央環境審議会地球環境部会第 12 回合同会合におけるヒアリングなどでのご指摘を受け、対策による排出削減見込量の根拠を、乗用車による通勤交通量削減のみに修正し、目標達成計画の排出削減見込量を 340 万 t-CO2 から 50.4 万 t-CO2 に修正していること等から、「2. 交通流対策」のうちテレワークに係る部分を以下のとおり修正が必要と考えます

2. 交通流対策

目標達成計画所定の交通流対策のうち、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進（ETC、VICS）及び路上工事の縮減については、それぞれの対策・施策により削減効果が現れている。目標達成の可能性については、現在、社会資本整備審議会環境部会において審議が進められているところである。

また、高度道路交通システム（ITS）の推進（信号機の集中制御化）及び交通安全施設の整備については、それぞれの対策・施策により削減効果が現れており、目標達成可能な水準となっている。

~~＝方＝~~テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進については、中央環境審議会・産業構造審議会での指摘を受け、対策による排出削減見込量の根拠を乗用車による通勤交通量削減のみに修正し、目標達成計画の排出削減見込量を 340 万 t-CO2 から 50.4 万 t-CO2 に修正されている。

目標達成の可能性については、対策評価指標であるテレワーク人口（就業者人口に占める割合）が、2002 年の 6.1%から 2005 年の 10.4%に着実に増加しているところであり、安倍総理の所信表明等を受けた「テレワーク人口倍增アクションプラン」（平成 19 年 5 月 29 日テレワーク推進に関する関係省庁連絡会議決定、IT 戦略本部了承）の策定など今後一層のテレワークの施策推進を行っていくことから、2010 年における目標達成（テレワーク人口が就業者人口に占める割合が 20%を達成）が見込まれる。

総務省により、2006 年 1 月策定の IT 新改革戦略に基づき、CO2 削減見込み値の下方修正が行われている。これによれば、目標達成計画上の目標達成は困難であり、他の対策・施策により不足分をカバーすることを検討する必要がある。

