

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会

第12回 合同会議

2009年6月18日

【横田国土環境政策企画官】 定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第12回合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。現在、6月1日から軽装での執務、クールビズを励行しておりますので、本会議におきましても軽装の職員がおりますことについて、ご理解いただきますようよろしくお願いいたします。

それではまず、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図、議事次第、委員名簿のほか、議題1の関係で資料1、議題2の関係で資料2、それから分厚い参考資料をご用意しております。漏れている資料がございましたらお知らせいただきますようお願いいたします。

さて、本日は、交通政策審議会委員の改選がございましたので、新たに委員になられた方のご紹介をさせていただきます。

竹内健蔵委員でございます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【横田国土環境政策企画官】 続きまして、渡辺幸一委員でございます。

【渡辺委員】 渡辺です。ちなみに私、東京メトロの社員でもございますので、日ごろ皆さんに東京メトロをご利用いただいていることを、社長になりかわりまして改めて御礼申し上げます。よろしくお願いいたします。

【横田国土環境政策企画官】 ありがとうございます。

本日は、社会資本整備審議会環境部会総員16名中8名、交通政策審議会環境部会総員16名中12名がご出席でございます。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

本合同会議の議事は公開とした上で、議事録については委員の皆様方にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっております。

ので、あらかじめご了承願います。

それではまず、両部会長の選任についてお諮りいたします。

社会資本整備審議会では2月27日付で、交通政策審議会では3月13日付で任期満了に伴う改選が行われておりますので、改めて部会長の互選を行う必要がございます。委員の皆様のご異存がないようでしたら、引き続き村上周三先生、佐和隆光先生に、それぞれ部会長をお願いしてはどうかと存じますが、いかがでございますでしょうか。

(「異議なし」との発言あり)

【横田国土環境政策企画官】 ただいま、ご異議なしというご発言をいただきましたので、村上委員、佐和委員に引き続き部会長をお引き受けいただきたいと存じます。

それでは、村上部会長、佐和部会長に一言ごあいさつを賜りたいと存じます。

村上部会長、よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 皆さん、おはようございます。村上でございます。ご指名によりまして、引き続き部会長を務めさせていただきます。

この合同部会、環境問題に関しまして、国土交通省の最も上位の審議会でございますので、皆様から活発なご意見をいただきまして、国土交通行政に反映させていきたいと思っております。よろしくご審議のほどをお願いいたします。

【横田国土環境政策企画官】 ありがとうございます。

続きまして、佐和部会長、よろしくお願いいたします。

【佐和部会長】 佐和でございます。ご指名に従いまして、部会長を引き受けさせていただきます。

何と申しましても、今年は12月にコペンハーゲンでのCOP15を控えまして、中期目標に関しまして、国内でも秋から12月にかけていろいろ議論が沸騰すると思います。そういう意味で、この合同部会の役割も大変重要かつ世間の注目を浴びることとなると思いますので、皆様方、どうぞご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

【横田国土環境政策企画官】 ありがとうございます。

本日は、最近の環境政策の動向、京都議定書目標達成計画の進捗状況の点検についてご審議いただくこととしております。

この合同部会の座長は、社会資本整備審議会と交通政策審議会の各環境部会長に交互にお願いしておりますが、今回は、村上部会長に座長をお願いしたいと存じます。それでは、以降の議事進行について、村上部会長、よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 かしこまりました。それでは、今日の会議は、私のほうで議事を進めさせていただきます。

まず、議事に先立ちまして、大口総合政策局長からごあいさつをいただきます。局長、よろしく申し上げます。

【大口総合政策局長】 おはようございます。

昨年11月にこの会議を開催させていただいているかと思いますが、年に2回、定期的にとのことでございますけれども、先ほど司会からも申し上げましたように、忌憚のない意見交換をさせていただければと思っております。

昨年11月からの状況変化といいますか、私どもが取り組んでいることを簡単に申し述べて、ごあいさつにかえたいと思うのですが、昨年11月段階では、補正予算の第1弾目が一応成立していたかと思えます。その段階では、最初の、昨年前半の物価高騰、特に燃料高騰を受けた対策、及びリーマンが始まって、それも含めた緊急対策のようなものが出たという時期だったと思えますけれども、その後第2次補正で、まさに緊急経済対策の第2弾目が一応まとまって、年が明けてその補正が成立したというような形になっております。そして22年度の本予算でも、緊急経済対策を相当盛り込んだ形になりまして、さらに22年度の補正予算が今まさに成立して、執行されようとしているというような状況になっております。

つらつら私ども取り組みながら考えますに、今日本は、国内的には一億二、三千万になってきた国の風景とは違う、登山で言えば上りの体力から、今度は下りの体力になるわけでございます。これまた違う筋肉を使うことになるというところが、大変行政に携わっていても感じるところでございます。これは上りの風景になじんでいる我々、あるいは社会全体も、下りになっていく風景をイメージしながら、一つ一つ足を踏みおろしていくということはなかなか至難の業でございます。私どものところにご陳情に来る方々の要望は、いまだにこの一億二、三千万人の、上ってくるときの地方の風景に戻してくれと、つまりあの風景を持ってこいというのが地方のご陳情の主たる流れでございますが、我々はそれに「いや、もうあの風景は戻りませんよ」と言っても、あの局長は冷たいとか、あの課長は冷たいと、こういうふうになってまいりますので、そこは業の深い人間社会のありようとして、あるいは我々の所作事として、いかに納得してもらおうかということが大変大事になっております。

そういう中で、実は経済対策を4弾ロケットに例えれば、4回やってきているわけであ

りますが、1つは機関車役としての、これからの日本の機関車、ロコモティブになるような、地域の、あるいは産業の元気づけ、これがまず1点ございます。成田 - 羽田とか、ミッシングリンク東京大環状とか、いろいろな意味で環境問題ともゴー・トゥゲザー（両立）しながらやっていかなければまずいんですが、しかしロコモティブはロコモティブとして、これはしたたかに、我々はやはり整備していかなければまずいと思っております。

もう1つは、地域元気回復。あえて私は地方元気回復と言いません、地域元気回復。もうこれは東京大都市圏の中でも元気がなくなってきた商店街もございますので、地域元気回復ということで、さまざまな駅中心の、さっきメトロの方もおっしゃっていましたが、駅中心にご老人も、お子さんをお連れになったサラリーマン・ママも、生きていきやすい、生活しやすい、そういう地域をつくっていく。あるいは農山村、漁村で相当過疎化が進んでおります。これはもう東京で想像を絶するに余りあるような、ほんとうに大きな農家にたった1人でおばあちゃんが住んでおられるとか、バス停までも行けないとかいう風景も相当ありますので、限界集落を含めたこの国の地域のありようを含めて、やはり相当踏み込んだ対策をやっていこうと思っております。

最後に、本来ならばこれは一番最初に申し上げなければまずいのですが、エコ革命ということで、やはりこれからの時代は、オバマに言われるまでもなく、エコという1つのキーワード、キーイノベーションを取り込みながら、エコというものを逆に、我々のマイナスの価値観ではなくて、プラスの価値観に転じながら、さらにそれをイノベーションで取り込んでいくような、それによって日本の競争力がさらに強まって、我が日本の地域、あるいは我々の生活が子々孫々につながっていくようなことが大変大事になってきているというふうに認識しております。

私が申し上げたいことは、要するに時代が相当変わってきている。その中で国民のニーズは、実はエコ、エコと言いながらも、至近の業の深いデザインになっていますから、そこをどうやってエコと結びつけながら、説得しながら、納得してもらいながら、これからの時代を切り開いていくか、そこが一番大事かと思っております。

そんな意味からも、先生方の常日ごろからのアドバイス、あるいは本日忌憚のないご意見を賜りながら、我々も萎えそうになる心を叱咤激励しながら頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【村上部会長】 大口局長、ありがとうございました。皆さん、大変格調の高いごあい

さつでございます、この格調の高いあいさつを踏まえてご審議をお願いしたいと思います。

それでは、議事に入ります。今日は主なものが2つございます。1つが、最近の環境政策の動向、2つ目が京都議定書の目標達成計画の進捗状況の報告でございます。

まず最初に、最近の環境政策の動向について、事務局から説明をお願いします。

【大塚環境政策課長】 環境政策課長をしております大塚でございます。冒頭私のほうから、最近の環境政策の動向について触れさせていただき、その後、隣におります藤田のほうから、目標達成計画の進捗状況についてお話をさせていただきたいと存じます。着席させていただきます。

昨年11月は、2007年度の速報値に基づいて資料をお示ししましたので、その違いを中心に、まず、2007年度の確定値についてお話をしたいと思っております。

2点目につきましては、昨年11月には、排出量取引の国内統合市場の試行的実施について、まさに試行を始めますというご報告をさせていただきましたが、それなりにスタートしましたので、その進捗状況をご説明したいと思います。

3点目につきましては、部会長からもご紹介ございました中期目標について、ご説明させていただきます。

2ページめくっていただきまして、3ページをおあけください。我が国における温室効果ガス排出量の現況ということで、右側はよくごらんいただく円グラフでございます。ここは変化がございません、「運輸」19%、私どもに関係します「家庭」「業務」についてはそれぞれ14%、18%で、大体5割の部分に国土交通省は関与しているという意味において、全く変わっておりません。

左側の表をごらんいただきますと、2007年度の確定値が、基準年に対して+9.0、前回は+8.7でお示ししていましたが、この300万トンの差、13億7,100万トンが7,400万トンになっているんですが、大きな点は、代替フロン等3ガスの捕捉が少なかったということで、新聞記事にも出ておりましたが、それで700万トン弱増えて、ほかのものを少し精査して、最終的に300万トンプラス、それで9.0%と。最終的に9.6%の削減が必要ということになっています。

では2008年度、既に計測期間の5年間が始まっておりますが、昨年度はどうなんだということでございますけれども、非常に残念なことながら景気が後退しておりまして、2008年度のGDPは3%以上、対前年で落ちております。GDPが落ちるとCO<sub>2</sub>の

排出は、大体今までの計測でいうと同じようパーセントか、それ以上落ちていることが通例でございます。それから、鉄1トンつくとCO<sub>2</sub>は大体2トンと言われていまして、鉄の2007年度と2008年度の違いが大体1,600万トンぐらいでございますので、今までの傾向で言えば、それだけでも3,000万トンぐらい減っていく。

もろもろのことを考えますと、かなり2007年度の確定値と1990年の基準年の、1990年に近いほうに落ち着くのではないかと2008年度は見込んでおりますが、速報値で確認次第、またご説明させていただきたいと思っております。

次のページは、これもいつもごらんいただく表でございますが、大方のトレンドは変わっておりません。運輸部門について2億4,900万トンは変わっておりません。「業務その他」が多少増えておりますが、大きな違いはございませんので、説明は省略させていただきます。

次に6ページをあけていただきますと、排出量取引の国内統合市場の試行的実施について、1枚目の表は、もう皆様ご存じかとは思いますが、試行的実施の枠組みでございます。要するに目標を設定して、目標よりも削減できた方はそれを売ることができる、目標を設定し、それを上回ってしまった方、削減が足りなかった方はどこかから買ってくる、それによってCO<sub>2</sub>の削減を図っていくという仕組みであります。どこかから買ってくるというときに、今まで京都議定書の枠組みにありました京都クレジット、に当たる部分ですが、それを使ってもいいのですけれども、京都クレジットというのは日本の資金が流出するだけだという反省に立って、国内クレジットという制度をつくったと。京都クレジットは、先進国が発展途上国に技術供与、資金供与をして、発展途上国においてCO<sub>2</sub>を削減するモデルであります。国内クレジットは、基本的なパターンは大企業が中小企業に技術支援、資金支援をして、そこでCO<sub>2</sub>を削減するというものであります。

排出削減目標の設定方法、7ページでございますが、下の点線で囲ってあるところのと。まず、安易な売り手の参加、要するに安易な目標を設定しますと、高目に設定をすれば実績値が低目に出て、もうかる方が多くなりますので、目標値については、当該参加者の直近の実績以上というものが1つの基準。目安として、経団連中心につくっています自主行動計画の目標か、その実績、いずれか高い水準以上を設定するというように、かなり厳しい目標をつくりましょうということになっています。

次のページに、試行的実施の概要、これも前回簡単にご説明しておりますが、設定主体は、企業または企業グループで、一部鉄鋼連盟等々の業界団体が入っています。それから

設定期間は、2008年度から12年度の京都議定書の枠組みの5年間のうち、その5年間全部でも結構ですし、1年単位、一部でも結構です。取引対象は先ほど申し上げました。

の会計・税務処理、ここが重要でございますが、最初にどれくらい権利を持つか、どれくらい買ってこなければいけないかと確定するのが今年の夏以降でございますので、今、最終調整中であり、パブコメをやったり、税務処理についても税務当局との間で最終調整中です。ですから、2009年に事業活動をしていることを締める決算までには、会計処理、税務処理も確定する見込みでございます。

今後の予定でございますが、9ページでございます。2009年3月に所管省庁、運営事務局において目標の審査・確認をしたところでございまして、黄色いところが今日のご説明でございます。どんな事業者が申請してきたというのは、後ほどご説明いたします。今日関係審議会においてご報告し、ご確認をいただき、6月、8月とこれから申請をしていきます。8月までに算定報告書、2008年度分がどれくらいたまりましたか、どれだけ不足していますかということをご報告し、それ以降取り引きが始まるということとなります。

10ページに、国土交通省関係でどんな事業者の方が申請されてきたかということをご簡単に説明してあります。

国土交通省関係では6社の方が申請されています。簡単にご説明いたしますと、日本航空、全日空につきましては、自主行動計画は国際・国内の旅客機の提供キ口をやっておりますが、日本航空さんは国内のものだけでありました。それについて、JALの実績よりも高く、削減を多く設定しまして、これは一応妥当であろうと。全日空の場合には、旅客と貨物を合わせてやったということで、旅客・貨物を合わせてやる中で12%、業界目標を達成するというので、貨物ではなかなか難しいものですから、そういったことも加味して、これも妥当であろうということで我々理解しております。

トラック関係で2社、秋田運送と甲陽運送がございます。トラック業界も、当然のように自主行動計画を設定しておりますが、甲陽運送さんは非加盟でいらっしゃいます。秋田運送はトラック協会が掲げている目標、「目標等」の欄に青字で「目標 30%」となっております。30%削減ということを目標にしていますが、それよりも高い32.7%というものを目標にしておりますので、これも妥当であろうと。それから、甲陽運送さんにつきましては、自主行動計画に入っておられませんけれども、2006年度、一番右側の「目標等」の欄をごらんいただきますと、2006年度比「24%～72%」の削減をす

ると。これは2006年度と比較しても、96年度と比較している自主行動計画は30%でございますので、30%より高い目標計画を、近い年次を比較年として達成することとしておりますので問題ないと考えております。

残る2社、住友林業は、自主行動計画と違う計画を立てています。自主行動計画は建設段階のCO<sub>2</sub>、一番左欄の「設定方法」をごらんいただくと書いておりますが、それに対して、住友林業は国内事業所のオフィスのCO<sub>2</sub>排出量で登録されています。これについては、環境省系のJVEETSという自主参加型国内排出量取引制度が先行してやられておりましたが、そこを準拠して毎年1%の削減をするということで、これも妥当であると考えております。

最後の熊谷組であります。これは自主行動計画に基づく実績よりも、さらに毎年度1%ずつ深掘りをして設定しています。もともとこの会社は業界実績よりもはるかに高い実績を積んでおりますので、それも踏まえて妥当であろうということを我々判断している次第でございます。

次のページが、政府のほうに登録のあった団体のすべてでありまして、右側の真ん中あたり、目標設定主体数320、参加申請数449とあります。要するに企業の数でいうと449、それを業界団体、鉄連や自動車製造業等にまとめたところがございますので、設定主体数でいうと320ということになっています。

試行的実施については、以上でございます。

最後の項目、中期目標について、残り数分でご説明させていただきます。

13ページに、気候変動関連の主な外交日程を掲げさせていただいております。昨年7月に北海道・洞爺湖サミットがございました。そして、本日6月18日ですが、先週金曜日の12日まで、ボンで事務レベルの会合を開いておりました。ですから事務レベルの会合を、コペンハーゲンまでに5回開くことになっておりますが、そのうちの2回までが終わったという段階でございます。今後、イタリアのラクイラ・サミットで首脳間でのご議論があり、そして8月、9月、11月と3回の準備会合を開いて、コペンハーゲンに向かっていくというのが今の日程でございます。

次の14ページに、各国の削減目標と、日本のものを赤字にして掲げさせていただきました。

先に15ページのほうをご説明させていただきます。15ページの資料は、新聞紙上にも出ておまして、また資料も公表になっておりましたが、もともと中期目標の検討委員



会が、委員の皆様、またはパブリックコメントを募集する際の資料としてお出しになったものであります。一番上の というものが、主に経団連がサポートした、強く推した案でありまして、2005年と比べると 4%であります、90年と比べると4%増えてしまっているという案。ただ、これはアメリカ、EU並みの負担を負えばこういう形になるということで、一定の根拠があるものではございました。それから一番厳しいもの、これは2005年比 30%、90年比ですと25%。この根拠は、IPCCという政府間パネルが、1カ国ごとではなくて先進国全体で25から40%の削減が、温度の上昇を2度以内におさめるためには必要だとおっしゃったことを受けて、日本としても単独で90年比 25%を設定するとどのような負担になるか考えたのが であります。

あとは真ん中に入ってきてまして、 の14%を置いていますのは、アメリカやEUの2005年比の目標が14%であったり、13%であったりすることからです。ただ、日本は真水の削減であるという議論が随分新聞紙上に出ましたけれども、このアメリカ・EUは、CDMの海外での排出権の購入、または国際貢献を含む数字だと彼らは公言していますので、含めた数字であります、14%とか13%の削減をアメリカ・EUは一応標榜している。それに対して日本も同等のものを、海外での貢献を抜きに、日本国内だけでやろうとするとどのぐらいの負担になるのかというのが14%のケースです。

のケース、これもよく取り上げられましたが、2005年比で21%、90年比で15%というケースであります。最終的には のケース、2005年比14%にプラス1%を乗せた、2005年比15%という指標が、14ページ一番上の欄に出ております。もともと2050年については、現状に対して60から80%の削減をする、これは日本は閣議決定でも述べています。

これをざっと下の各国のもの比べていただきますと、EUは、先ほど申しましたように13%、アメリカは14%。ただ、ここでチェックいただきたいのは、EUは既に国連の事務局のほうに登録をしていますが、英・独・仏はEUとして登録していますので、これは各国が勝手に言っているだけの数字であります。アメリカは、2005年14%、90年比0%だと、これもよく言われていますが、これはアメリカ政府が議会に、こういう前提で予算を組みますということを申し上げただけで、まだ国連事務局には登録していません。国連事務局に登録するには議会の承認が要ると伺っていますので、なかなか難しい状況だと思います。

それで、そのプラス1%を足しましたのは、16ページをおあげいただきたいのですが、のケース、上から2段目であります。太陽光を現状の10倍にする、新車販売で2台に1台次

世代自動車、断熱住宅を新築の80%を確保するというのが、05年比14%削減だったのですが、この太陽光を現状の20倍にさらに引き上げるという前提でプラス1%を確保し、15%というものを出したというのが状況でございます。

以上、さっとしたご説明でございますが、最近の動向についてご説明させていただきました。ありがとうございました。

【村上部会長】      ありがとうございました。

それでは、ただいまの1番目の議題に関しまして……、どうしましょう、まとめて説明しますか。では、そうしましょう。

申しわけございません、続きまして、2番目の議題の目達計画の進捗状況を、やはり事務局から説明をお願いします。

【藤田地球環境政策室長】      地球環境政策室長の藤田と申します。よろしくお願いいたします。私のほうから、京都議定書の目標達成計画の進捗状況の点検についてご説明させていただきます。座って説明させていただきます。

関係資料は、資料2と、その後ろの分厚い参考資料でございますけれども、資料2を中心にご説明させていただきたいと思えます。

資料2、1枚おめくりいただきますと、ここには定量的に把握可能な国土交通省関係の24項目、それから警察庁関係の3項目と、定性的に記述しているものとして、国交省関係9項目がございます。時間の制約もでございますので、定量的に把握可能なものの中で、目標達成のトレンドから下回っているもの、それからトレンドには乗っているけれども、数字だけ見ますと下回って見えるものについてご説明させていただきたいと思えます。

まず、運輸部門の1番目でございますけれども、こちらはエコドライブの普及促進でございますが、この対策は、エコドライブマネジメントシステムの機器の搭載車両や、タクシーのGPSの管理車両を増加して、エコドライブの普及促進を図るという対策でございます。排出削減の実績と目標、あるいは対策評価指標の実績と目標をごらんいただきますと、一見まだ乖離しているように見えるものでございます。

しかしながら、参考資料を1枚おめくりいただきまして、1ページ目をごらんいただければと思えます。まず、下段の折れ線グラフでございますけれども、これはエコドライブ関連機器の普及台数のものでございますけれども、こちらについては実績が急速に伸びて、目標のトレンドに向かっている。また、上の棒グラフでございますが、これはCO<sub>2</sub>の削減量ですが、こちらでも急速に実績が伸びて、目標に近づいているということでございまして、この実績のトレ

ンドはおおむね見込みどおりというふうを考えております。

また資料2のほうに戻っていただきまして、2番目の自動車単体対策でございます。こちらはトプラナー基準による自動車の燃費改善や、クリーンエネルギー自動車の普及促進などの対策でございますけれども、まずトプラナー基準による自動車の燃費改善については、今後、新燃費基準である2015年基準の自動車が加速的に増加してくるということで、目標達成は可能と考えております。また、クリーンエネルギー自動車につきましては、下位予測への軌跡上にあるというところですが、今年からハイブリッドの競争が激化しておりますし、7月下旬からは電気自動車が本格的に市場投入されてくる、またプラグインハイブリッドも本年中に市場投入されてくるという状況でございます。さらに、平成21年度、今年度から3年間、自動車重量税も含めたグリーン税制で大幅な減税措置がとられておりますし、また今年度は買いかえの補助も行われておりまして、少しでも上位予測に近づけられるように普及促進を図っていかうとしていただいております。

下のほうになります。11番、鉄道のモーダルシフトをごらんいただきたいと思っております。こちらは貨物鉄道の整備や利用の普及啓発を通じまして、トラックから、CO<sub>2</sub>排出量の小さい鉄道輸送に貨物をシフトしていくという対策でございます。こちらは、2008年度の実績に40と入ってございますが、実は2007年度まではおおむね目標の達成上の軌跡にございました。しかし2008年度は、秋からの世界同時不況による物流全体の落ち込みによりまして、大きく落ち込んでおりますが、これは一時的なものであると考えておりますので、今後の動向に留意していきたくて考えております。

1枚おめくりいただきまして、15番、公共交通機関の利用促進でございます。こちらは鉄道新線の整備であるとか、ICカードの導入による既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメントなどによって、マイカーから公共交通機関への転移を促進するという対策でございます。こちらの実績は、2006年度の数字で190とございますが、2006年度の目標は169でございます。この190という実績は既に目標を上回っているものでございます。このまま推移すれば、おおむね目標は達成可能というふうに考えます。また、2007年度には日暮里・舎人ライナーの新線が開業しておりますし、2008年度には東京メトロの副都心線も開業しているということで、順調に進んでいくであろうと考えております。

16番目の鉄道のエネルギー消費効率の向上でございますが、これは省エネ車両の導入を図るというものでございます。こちらは、むしろ目標よりも2006年度、2007年度、実績が大きく上回っております。その理由としましては、省エネ車両の導入が想定より早く進んで

いる、また近年導入されている省エネ車両の性能が高いということが、いい意味での要因となっております。

一方で、2010年度には新幹線の開業が予定されておりまして、新幹線の原単位は鉄道の中では悪いものでございますので、鉄道全体の原単位も悪化することが懸念されておりまして、今後の動向を留意していきたいと考えております。

次に、18番から20番でございますけれども、こちらは警察庁関係でございます。いずれも信号機の高度化で、交通量の円滑化や省エネ化を図るというものですが、いずれも目標への軌跡上にあるか、新しい対策のためまだ実績が出ていないというものでございます。よって特段問題はないかと思えます。

1枚おめくりいただきまして、3ページ目、業務・家庭部門の対策でございます。23番と24番、住宅と建築物の省エネ性能の向上ということでございますが、この対策は住宅・建築物について、省エネ法の省エネ基準への適合率を高めることによって、省エネ化を図るというものでございます。住宅も建築物も、当該年度の新築の住宅・建築物の省エネ基準、平成11年基準でございますが、そちらへの適合率を指標としております。こちらは2008年の省エネ法の改正によりまして、担保措置の強化や届け出対象の拡大がなされており、住宅・建築物の省エネ措置の一層の強化を図っておりますので、実績のトレンドはおおむね見込みのとおりになると考えております。

それから、25番の下水道における省エネ・新エネ対策の推進でございますが、こちらは下水汚泥等のエネルギー活用、あるいは下水道バイオガスや下水熱の有効利用、さらには下水道施設の省エネ対策を推進するというものでございます。こちらについては、下水汚泥エネルギー利用率は2006年度で13%にとどまっておりますけれども、これまで下水汚泥は、むしろ建設資材として利用するというところに主眼を置いてまいりましたが、今後は新エネ化についての補助事業の拡充、技術的支援などで対策を推進しようとしておりまして、目標の達成は十分可能と考えております。

28番、こちらは一酸化二窒素対策として、下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化がございます。この対策は、高温処理をすることによって、CO<sub>2</sub>の310倍の温暖化係数である一酸化二窒素、その排出を抑制するというものでございます。こちらは目標への軌跡より下位にあるため、前回、前々回の環境部会でも、今後の一層の取り組みが必要ということでご指摘をいただいているところでございます。よって対応策といたしまして、下水道焼却炉の管理者に対して、具体的な燃焼の高度化の自己計画を策定し、その確実な実施を行うよう、働きかけを

昨年8月より行ってまいりました。

また、焼却炉の改築は、基本的に国庫補助の対象でございますけれども、その旨を改めて周知徹底してまいりますとともに、この4月には、個別の取り組み状況を公表し、管理者の取り組み実施を促進したところでございます。そのようなことで、まだトレンドと比べて低い状況ではございますけれども、目標に近づける努力をしているところでございます。

ご説明は以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

そうしますと、今日事務局のご尽力で十分時間をとっていただきましたので、これから今の2つの議題について、ご意見承りたいと思います。先生方、慣例によりまして、名札を立てていただくと幸いです。

では、右から行きますので、順番で家田委員、崎田委員、大聖委員、高村委員、松橋先生、それから横島委員、とりあえず1回戦はそれで行きますので、お願いします。

【家田委員】 たくさんご発言があるかと思いますので、なるべくコンパクトにお話しします。

3点ほど意見というか、場合によっては質問になるかもしれませんが、資料2を使ってご質問しようかと思うんですけれども、1つは、1枚めくったところのナンバー4です。運輸部門の「高速道路の多様で弾力的な料金施策」というところについて発言させていただこうと思うんですけれども、これがもともと始まったときは、在来の道路が非常に渋滞していて、それに並行している高速道路の料金を引き下げることによって、そこに交通量をシフトさせて、そしてトータルで排出状態をよくしようと、渋滞を緩和するわけですね。こういうところからスタートしているわけで、大変に合理的な方式だったと思うんですけれども、この景気対策の一環として、去年10月と今年3月に追加的に行われた割引では、ご承知のように、休日や祝日に、大ざっぱに言えば半額、乗用車、そしてどこまで行っても1,000円と、こんなようなことが始まったわけでありまして。

私の理解するところでは、高速道路の割引を高速道路が渋滞しない範囲で行う限りにおいては、環境対策上も結構なことだと思うんですけれども、この間のゴールデンウィークの状態なんかを見れば、四六時中渋滞しているわけだし、重大な、例えば30キロ以上になるような渋滞の回数は去年の倍になっているんですよ。だから渋滞しているわけです。それは、このCO<sub>2</sub>削減というような大目標を、長期目標も、それから今回6月に中期目標も設定しているという中では、私から見ると、大変に政策上の不整合が激しいものだと思います。

したがって、こういう表に上げるときにも、「これからもさらなる引き下げを実施」とか、何かあまりにも淡々とした表現になっているんだけど、そういうような問題認識は、環境対策をやっている室にはないのかなというのが若干心配なんですけれども、それが1点でございます。

2点目は、エコカー等々はぜひ推進していただきたいんですけども、それを購入する際の購入支援の補助というようなことをおやりになって、これは結構なことなんですけれども、一方で排出量の非常に高い車、車種、エンジンの容量の大きいような車、こういうものに対する課税をもっと激しくするとかいう考えというのはどういうふうになっているのかなと思いました。

政治家が選挙の前に口当たりのいいことしか言いたくなくなるのはわからんでもないんだけど、政策というのは、官庁がおやりになるのはもっと厳しいものは厳しく、甘いものは甘い、要するに口当たりのいいことだけでは政策にならないですね。そこら辺はどういうふうにお考えになっているのかお聞かせいただきたい。これが2点目。

最後3点目ですけども、先ほど新幹線が開業すると鉄道の効率が悪くなるので心配だみたいなお話がありましたけれども、それは鉄道のところだけ見ているからそうなのであって、新幹線を開業させる目的は、1つには、それによって航空輸送、あるいは不要不急の自動車輸送を新幹線が吸収することによって、トータルでCO<sub>2</sub>排出効率を上げるというところがあるかと思うので、それぞれの交通モードごとにこうやって目標を設定するのではなくて、交通モードのシェアを加味したときの総合評価みたいなものを入れておかないと、先ほどのご発言のような、ちょっと私から見ると違うんじゃないかというご説明があるように思うんですが、その3点申し上げたいと思います。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

時間の関係がございまして、1回戦が終わったら、まとめて事務局から。

崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。今全体的なお話を伺いまして、幾つかちょっと気になったところを質問させていただきたいと思います。

最初に、資料1「最近の環境政策の動向」というところで、やはり温室効果ガスの排出量が増えている状態というのが出てきているんですが、4ページのところであまりご説明がなかったんですが、たしか家庭部門が去年は三十数%増というふうな数字だったのが、今年は40%

増で、事業者部門も40%増ぐらい。かなり家庭部門がここのところで増えたという数字が出ているような気もするので、今後国土交通省さんの施策と関係する部門が、どのくらいの現状なのか、そしてなぜそうなっているのかとか、そういう分析をきちんと進めるということが大事なのではないかというふうに思っています。

その次の、排出量取引の国内統合市場なんですけれども、こうやって積極的に国内に、皆さんでチャレンジしていただくというのは大変すばらしい動きだと思っているんですが、この後、この企業間の取引だけでなく、地域の中で、自治体間取引とか、そういうことが今後どういうふうになったら可能なんだろうかという社会の興味というか、自治体が大変関心を持ってきておりますので、そういうのを見据えて、こういう動きなどをきちんと踏まえて、今後の展望を考えておいていただければうれしいと思っています。

なお、その次の、政府の「日本の2020年中期目標」なんですけれども、とりあえず実施するには厳しいけれども、2050年2度アップで抑えるというのにはまだ手が届かない15%という数字を出されたということ。みんなでこれを、これからきちんと環境と経済の好循環を果たしてやっていかなければいけないわけなんですけれども、質問としては、この目標値になったときに、この後で説明いただいた目標の達成計画などの数字を、おおむねうまくいっているというお話が多かったんですけれども、そもそもの目標値自体を今後見直す必要があるのかどうか、どのくらい見直すのか、どういうシステムで見直していくのかというあたりを、ぜひお話を教えていただければありがたいと思っています。

よろしく願いいたします。

【村上部会長】 はい。

それでは、大聖委員、お願いします。

【大聖委員】 まず、資料1のほうに関連しまして、中期目標の具体的策ということで、次世代車というのがあるんですけれども、一体この次世代車というのはどういうものかということと、ある程度具体的に示していく必要があるのではないかなと思います。実は、今2015年度の燃費基準というのがあるんですけれども、それ以降との関係ということで、つながっていくような政策をぜひお願いしたいと思います。

もう1つは、最近の進捗状況のほうで、エコドライブに関連して、この機器の普及がエコ運転につながっているということなんですけれども、私、果たしてそうかなというふうに思っています、そういう機器類を設置することで、ほんとうに則比例的に効果があるものではないと私は思っています、エコドライブにはやはりきっちりとした教育と、やはり持続可能な取

り組みをうまく促すような仕組みが要ると思いますので、ぜひその辺にも配慮していただきたいと思います。とりわけ、日本全体でエコドライブがどのくらい効果があるのかというマクロの把握も、ぜひどこかでやっていただきたいと思っております。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、高村委員、お願いします。

【高村委員】 ありがとうございます。さきにご発言のありました先生方とかぶらない形で、3点申し上げたいと思います。

1つ目は、資料1で一番最後のスライド、16でありますけれども、中期目標の水準の問題についての評価はとりあえず置くとして、やはり特に、2020年あたりを見越して削減を行っていくために挙げられている施策の中で、非常に国交省の政策にかかわっているところ、急速に進めていかなければならないところが多くあるように思います。そういう意味で、今回の目標達成計画の進捗もさることながら、そろそろ中期の観点からの施策を考えていく必要があるのではないかというのが1点目でございます。

2つ目、資料2の点でありますけれども、今の第1点目にかかわりまして、一番最後の資料であります、これはおよそ中期的、あるいは長期的な削減を行っていく上でのつくり込みの施策という側面も同時に持っているかと理解をしております。まさに昨日、今日とされておりますけれども、国内の政策とあわせて、世界的な排出量の抑制という観点からは、MEETの取り組みをここに記載してござっておりますけれども、やはりどういう形で国際支援をしていくかという観点も、中期的な展望を持った施策の中で具体化をしていく必要があるのではないかと思います。

最後の3点目でございますけれども、非常に細かな点に今度はなりますが、資料2の後ろから2枚目ですが、業務・家庭部門の24番目の項目「建築物の省エネ性能の向上」の点について、ご質問をさせていただきたいと思うのですが、こちらは最新の実績でいきますと、既に2010年度目標は達成をしている、超過達成をしている形だと思っておりますが、しかし他方で、排出削減量という観点からすると、達成に足りていないという数値であろうかと思っております。これをどういうふうに見るかという点がご質問をしたい点でありまして、場合によっては、目標の設定段階で予期していなかった事態があるのか、あるいは既に超過達成をしているところを、可能であれば強化するという方向が望ましい状況にあるのか。この点について、これはご質問でございます。



以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、松橋先生、お願いします。

【松橋委員】 最初の点は、家田先生がおっしゃられたところで、なるべくかぶらないようにいたしますが、私もまことに同感でございます。冒頭に局長が、人間というのは業があって、環境、環境といってもそんなきれいごとだけでは済まされないということのように私も解釈をいたしましたけれども、局長がおっしゃる意図は、エコ革命、ないし総理が言われる低炭素革命というものと、人間の業といいますか欲といいますか、そういうものをうまく組み合わせて政策をつくっていくというふうに解釈いたしますと、それと整合している政策もありますが、高速料金の今回の割引というのは、その業とエコ革命の部分がちょっと不整合を来している政策のように見えますので、今後交通に伴うCO<sub>2</sub>がそれによって増加してくるということも大変心配しておりますので、何とぞご考慮をいただきたいというふうに思います。

2点目でございますが、平成11年の断熱基準がどの程度達成されているかということで、資料2の4枚目の上のところでございますが、住宅の省エネ性能の向上で、現状が平成11年基準が新築の36%であると。目標が66%で、おおむね見込みどおりとなっておりますけれども、果たしてこれが36から66にほんとうに見込みどおり上がっていくのかどうかというところを心配しております。

さらに、さっき高村先生がおっしゃったところに関して言えば、中期目標では、2020年に新築持ち家の80%が平成11年基準達成と、こういった根拠のもとに計算されているわけですが、私個人的な評価をしてみますと、これはなかなか難しいのではないかと。税制優遇とかいろいろな経済的なインセンティブを持ってきても、その経済的なインセンティブで、こういった断熱住宅の普及が個人の主権を尊重した形で伸びていくというのは、なかなかこれマーケットのモデルでやってみますと難しいという感じをもっておりますので、そのところをもう少しご検討いただきたい。あるいはコメントがあればいただきたいと思います。

最後は、中期目標、資料1にかかわることですが、今言った平成11年基準の住宅の普及見通し、あるいは次世代車の普及見通し、あるいは太陽光が現状の10倍、これはエネ庁が最大導入ケースでやったときで、総理のリーダーシップでこれは20倍ということですが、こういったものが個別に、さっき申し上げたマーケットのモデルで検討してみますと非常に難しいんですね。例えば固定買い取りの制度を導入しても、その買い取り料金を少し上げて、なかなかここまでは行かないという感じを持っております。

したがって、冒頭説明の中で、これは日本の場合は真水の達成で、EU・アメリカは排出権、クレジットで補てんして初めて達成できるというお話がありましたが、この日本の目標値も相当程度、私個人の意見としては、排出権クレジットで補っていかないと達成できないのではないかという懸念を持っております。最後はコメントでございます。

【村上部会長】 一言だけ補足させていただきますと、今の松橋先生の最後の質問は大変的確でございますけれども、中期目標の策定に国交省はかかわっておりませんで、あれは環境省や経産省や何かがやっております、事務局に責任はないという感じでございます。

【松橋委員】 責めるつもりは毛頭ございませんので、単なるコメントでございます。済みません。

【村上部会長】 いや、こちらこそ。

【横島委員】 1回戦の松橋先生の、ちょうどいい打順がつながるような話になったので、太陽光発電のお話だけ1点申し上げたいのですが、堺屋太一さん流に言うと、太陽パネルなんていうものは半信半疑の時代から、どうやらここへ来て七信三疑ぐらいのところまで来て、現実問題になってきたという実感があるんですね。ちょうどETCが始まったころに、あんなものはと言っていたのが、今やETCは時代の寵児になってしまったと。似たような技術革新と生活との絡み合いが実現したという例だと思いますが、その意味で、いろいろ問題はあるんでしょうけれども、1つお金をかけないで、国交省がパネル行政に積極的に加担する提案をしておきたいと思います。

それは、メガソーラーへの国交省の対応です。電事連が2020年までに、全国30カ所にメガソーラー基地をつくって、4万世帯分の電力供給をしたいと。これも実現可能かどうか、今松橋先生のお話だと難しいような嫌いもあるんですが、その最大の原因はパネルの高さと、大きいものを置いたときの固定資産税に対する体力の問題があるんですね。この固定資産税に対してどう考えるかということになると、公共用地の提供が絶対的な強さになってくる。国交省の、例えば道路、例えば鉄道、極端に言えば河川の堤防まで含めて、あらゆる公共施設でパネルに使えるような候補地がないのか洗い出してみたことはおありかどうか。私の知っている限りでは、個々には考えているけれども、政策的に拾い上げた実績はあまりないようですが、まさにエコ革命と局長は言われましたけれども、業の深いかどうかは知らないけれども、至近のデザインですね、これは。それでできる。しかも国交省が負担しなくても、電力会社がやるということならば、汎用性の高い公共施設として道路を2次利用、3次利用する。鉄道関係で言えばプラットフォームの屋根を使うとか、極端に言えば河川の中堤防だって、安全性

との保証がつながるならば、巨大なメガソーラー基地になる。できるもの、できないものを専門的な対応で洗い出して、出せる公共用地はこれだけあるというようなことが可能ではないかと、ぜひご検討願いたい。

何でこんなことを言うかということ、家田さんも言われたけれども、政策論というのは、単に施策の積み上げは政策ではないと、私いつも申し上げるんですが、なぜ政策と施策が違うかということ、量的に積み上がったものを通したトータルの思想、あるいは、まさに局長が言われる言葉で言えばデザインがなければだめだと。つまり、太陽光発電という問題が、21世紀の世界の技術として日本が先鞭をつけるならば、そこに新しい国家的介入ができるのか。これが政策ですから、単に屋根に乗せるというような施策だけではなくてそれはもちろん大事ですが巨大なメガソーラー事業に対して、国が出せる財産を全部出してみるといような政策があってもいいのではないかと。

簡単に申し上げて、以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。大変全般に格調の高いご意見、ありがとうございます。

それでは、事務局のほうから、今の1回戦のご質問、ご意見に関しまして、対応をお願いします。

【大塚環境政策課長】 それでは、ご質問とご発言をいただきました順に、私どものほうで答え得る範囲でお答えさせていただきたいと思います。

まず、冒頭家田先生から一番厳しいご質問をいただきました。今回の高速道路の料金の引き下げ、まず事実関係から申しますと、高速道路料金を柔軟に動かして、一般道から高速道路に移してCO<sub>2</sub>を減らすというのは今までの対策でございます。それは今日お示しした2007年度の数字でございますので、まだ最近の値下げのものは入っていません。今年3月、4月のものは明らかに景気対策でございますので、当然、例えば今回の3月、4月、春のものを申し上げれば、休日の上限1,000円までの割引をしたというのは、観光需要を喚起するという意味での景気対策そのものであります。一方で、平日の3割引きも、これはあまり報道されていないんですが、セットで出させていただいていて、これは一般道から高速道への転換を図ることを目的として導入しています。

私どもは、お尋ねをいただいた場合には、休日の混雑をもたらしてしまった割引と、平日の割引をセットでとらえるべきだと思っており、そのように発言しているところでございます。まだ5月の数字が出ていないんですが、4月の国内ガソリンの販売量は、前年同月比20%減、

ただ前年は例の税金の関係で乱高下していますので、それは除くと、対前々年で6%、もし違っていたら後で訂正いたしますが、数%の減になっております。ということで、高速料金引き下げで、渋滞がゴールデンウィークに増えたというのは一方で事実なんですけれども、トータルとして消費量が増えているかということ、そうではないというのも一方でございます。

それから、4月だけでございますが、高速道路の利用状況、平日も含めてであります、利用台数2%減、5キロ以上の渋滞発生回数、約9%減ということでありまして、最終的に、家田先生にご指摘いただきました、そもそもこれでCO<sub>2</sub>が増えているのか、減っているのかという計測をするには、まだ我々データが足りませんので、もう少しきちんと計測をして、長期的に考えていく必要があると思います。その際、冒頭申し上げました経済対策であるということは、ぜひ我々も心にとめて、ただ、そうはいつでも経済対策の一方で、それでCO<sub>2</sub>垂れ流しというわけにはいきませんので、両方をにらみながらということなのです。

【大口総合政策局長】　今の点だけ、ちょっと付言しておきますと、一応経済対策2年間分ということで、予算等々計上しておりますけれども、あまり凝り固まって、是が非でも、何でもかんでもこれしかないんだというような頭ではおりません。常に現状をレビューしながら、やはりその都度、その都度、是々非々の議論を踏まえながら、政策というのは、やはり1回レールを敷いたら、もうこのレールしかないんだというようなことではいけないと思いますので、こういう場でのご議論も含めて、省内でも大いに活発な議論をしながら、また今後のありようも考えていきたいと思っております。

ちなみに、今一生懸命関係部局で、いろいろなその影響も出ていますので、そうした結果がどういうふうになっているのか。それから、高速道路料金も非常にアナウンスメント効果が高かったものですから、最初の出発のときのみんなが殺到している状況から、ではこれからコンスタントピッチになったときに、どのような風景になってくるのか、そんなことも全部網羅しながら少し考えていきたいと思っておりますので、家田先生はじめ、問題意識多大なる先生方は、ちょっと中期的スパンで私どもの所作を見守り、また叱咤激励していただければと思っております。

【大塚環境政策課長】

家田先生から3点いただきましたので、2点目、厳しくする施策はないのかと。もともと税制中立で、重課、軽課と組み合わせてやるんだということでスタートしているのが自動車税です。それも含めて、今回のものは一方で景気対策で3年間という限定ですから、3年後にはまたきちんと見直す時期が参りますけれども、私ども、自動車税を考えたときに重課、軽課というも

のを考えて、また今年の自動車税の見直しに当たっても、今までの重課、軽課の状況がどうだという事実も把握して取り組んでいきたいと思っております。

最後に、ちょっと私どもの説明が悪かったのだと思いますが、大変失礼いたしました。鉄道について、新幹線のデータが悪いんだというようなご印象を与えてしまったかもしれないんですが、もともと地域におけるCO<sub>2</sub>の削減という意味でいいますと、公共交通機関の利用促進、15番では、例えば鉄道の新線を整備すれば、バスから転移する、マイカーから転移するというようなものを計測しています。たまたま幹線高速については、こういった指標を設けておりませんので、ここには出ておりませんが、当然鉄道整備する際に、家田先生ご指摘のとおり、どこかから需要を持ってくる、または新規で需要をつくる、そういったことを考えて整備しております。

先ほど挙げたものは、鉄道の車両のみに、視点をあまりに小さくしてしまうと、当然新幹線のデータはやや悪くなりますので、そういった点がございまして、我々の通常の見方は、家田先生がおっしゃった、他からの転移、より単位当たりのCO<sub>2</sub>の排出量の悪いものから、よいものへの転移というものを当然考えて、特に15番の「公共交通機関の利用促進」のところでは、それを考えてやらせていただいております。

それから、崎田先生のご指摘の4ページ、すみません、ちょっと私はここをはしょらせていただいたので、大変恐縮でございました。

このところで特徴的な点を何点か、この折れ線グラフで申しますと、2006年から2007年にすべて右上がりになっているんですが、右下がりになっているのは運輸部門だけ。運輸部門は、2001年以降ずっと継続して右下がりになっています。右下がりになっているトレンドというのは、明らかに次世代自動車、後ほど定義はご説明いたしますが、次世代自動車の前に、そもそも一般の車両の省エネ化というのが進んだということ、それからトラック輸送の効率化等が進んだことを私どもは原因と思っておりますが、特に2006年から2007年にかけて、ほかのものが上がってしまったというのは、柏崎の原発のダウンが大きくありまして、あと湯水もございました。湯水ですと水力発電が使えない、火力にいく、原発使えない、火力にいくということで、いわゆる電力1kWh当たりのCO<sub>2</sub>の排出係数がかなり上がってしまいました。

たしか業務部門は、その排出係数の悪化がなければ、前年度より微減だったと記憶しております。ちなみに、運輸部門は9割以上が石油製品をそのまま使っておりますので、影響がないと。家庭部門と産業部門は、排出係数のそういう悪化がなくても右上がりになっています。産

業部門が増えてしまったのは、当時好景気で、例えば鉄鋼は1億2,000万トンの粗鋼生産ですから、先ほどの鉄1トン・CO<sub>2</sub>2トンと考えると、これが上を向いてしまったのはしょうがないというか、明らかに景気の上昇というものが1つの原因だったとっております。

最後が、崎田先生ご指摘の家庭部門でありまして、やはり核家族化しているということとか、電気製品の普及でありますとか、私ども職場にもパソコンやら、そういった電子機器がたくさん、毎年毎年整備されていきますので、そういったのを考えると、家庭部門の対策というのは大変重要なのかなとは思っております。

私どもが家庭部門、または業務部門に貢献できるのは、新築の住宅、新築のいわゆるオフィスビルの断熱性能の向上ということでございまして、その点については高村先生、松橋先生からご指摘をいただきました。後ほど住宅の専門家からもお話しさせていただきますが、この数字は新築の数字でございますので、基本的には既存のストックを徐々に入れかえていく必要がございますから、この対策を始めてからもう10年近くたっていますので、だんだんその効果はあらわれていくものと思っておりますが、詳しい説明は後ほどさせていただきます。

それから、崎田先生と高村先生からいただきました中期目標の次、いわゆるポスト京都における現在の京都目達計画のようなもの、すなわち、今日私どもは、下水関係を除きまして、おおむね京都の目達計画は順調に進んでいるというご説明をさせていただきましたが、実は2013年度以降は一切決まっておりません、私どもの場合は。もちろん自動車の排出、燃費は2015年を目標にしていますから、その先も減っていくようになっているんですが、これは今回出した中期目標とも関連いたしますけれども、中期目標は一定の前提を置いて試算をただけでございますので、それを国内でどう分担するかというのはこれからでございます。ほんとうに鉄の生産をどうセットするのか、次世代自動車なり、通常のエンジンの自動車も含めてどのようにしていくのか、住宅はどのように整備していくのか。なかなか、先ほどのケースでいうと というのは、既存の建築物まで手を入れる、なおかつそれを義務化する、また中古自動車は使わせないというような前提が置いてあって、それはなかなかいかなものかということ私どもは意見申し上げましたが、そういった過程も踏まえて の、もともとのケースの 14%プラス1%ということになったという経緯もございます。

ポスト京都、京都の目標達成計画の後の話は、今年、少なくとも秋以降、またコペンハーゲンに向けた国際交渉も踏まえて、私どもとしても準備、もちろん今でも各部局で検討しておりますが、表立っての検討というのはこれからだと考えております。

大聖先生からいただきました次世代自動車でございますが、まず天然ガスが入ります。それ

から、もう大聖先生はご存じだと思いますが、電気自動車が入ります。水素電池車が入ります。身近なところではハイブリッド、あとプラグインハイブリッド、クリーンディーゼル車です。クリーンディーゼルというのは、ディーゼルはもともと燃費がいいのですが、排気がガソリン並みである、いいガソリン並み。すなわち、今市場に出回っているものでいうと、ハイブリッドまでは次世代自動車に入っています。それより前の車、通常ガソリンで燃費がいいですというものは、次世代自動車に入っていない、そのようにお考えいただければ境界が明らかだと思っております。

大聖先生からもう1点、機器類の整備だけではいけないと、エコドライブについては教育も必要であると。私ども同じ思いをしております。ただエコドライブの根幹というのは、急ブレーキ、急発進しませんと、なるべく車間距離をあけてブレーキをマイルドに踏みましょうということが基本であります。それを1回講習でならうと、なるほどなと皆さん思うんですけども、特にプロのドライバーを中心に、機器を入れることで、急ブレーキするとブーとブザーが鳴り、急発進するとブーとブザーが鳴り、それをタコメーターで記録して、あなたはこういう急発進、急加速しましたね、急ブレーキ踏みましたねというのを運転管理の一環としてもチェックをするということで、エコドライブというものを定着させていくという意味での効果があるかと思っております。教育につきましては、エコモ財団、交通エコロジー・モビリティ財団でありますとか、省エネルギーセンターとかで、いわゆる講習の講師の教育をし、またそういうところで一般の方、または業界のプロのドライバー等へ教育の機会を設けておりますので、我々も頑張りたいと思っております。私もそういった会に参加したことがございます。

最後、太陽光の話、松橋先生と横島先生からいただきました。昨年、経産省と私どもと、文科省、環境省も入りまして、太陽光を普及するためのアクションプランというものをつくりました。その際に、やはり今の問題は、事業者が自らやるためには、経産省の補助を受けてもなかなか採算がとれない。とれない理由はわかっておりまして、既存の建築物につくろうと思うと、屋根につけるものですから足場を組まないといけません。その足場を組むのにお金がかかる。そうすると、耐震の改修をするか、または新築の際に、なおかつ小さい規模ではなくて一定の規模、例えば数百kWぐらいの規模で、ちなみに家庭に乘せるのは3kWとか4kWですから、その数十倍ぐらいの規模以上であると、それなりの採算が採れ、損はしない。ただ、こういった機器は普通数年で回収するのが企業のオーナーの方の通常常識だと思いますが、そうではなくて十数年かけて回収する、損はしない程度のものであればかなということ、経産省と

一緒に推奨しているところがございます。

あともう1つ、需要に近いところ、送電線でロスしてもいけませんので、消費するところに近いところということで、例えば鉄道駅とか、高速道路のインターチェンジの近くであるとか、そういうところは適地ではあるんですけども、先ほど申し上げようなコスト面での制約がありますので、そういったことを踏まえて頑張っていこうと。あと国交省関係ですと、灯台でありますとかというところにも既に設置をしておりますし、今後とも設置を進めていって、それとあわせてメーカー側にも機器の値段を引き下げてください、そういったことを両輪として普及していきたいと思っております。

残り補足の点は、藤田から説明させていただきます。

【藤田地球環境政策室長】 それでは、今までご質問いただいた中で住宅の話について、まず補足をさせていただきたいと思えます。高村先生と松橋先生からご質問いただきましたが、詳しくは参考資料105ページをごらんいただければと思えます。建築物の省エネ性能の向上でございます。

下の折れ線グラフがございますけれども、高村先生から、対策指標が既に目標を超えているではないかというお話をいただいたのですが、実は2007年から2009年までについては、省エネ基準の適合率について、2,000㎡以上のもので見ておりますけれども、省エネ法の規制強化によりまして、2010年からは300㎡以上のもので見ることとなりますので、そういう意味では必ずしも目標より超えているというものではないと、今後また300㎡のものも含めて、きっちりやらないといけないというところがございます。

また、これはその年その年に新築されたものについて、どれだけの割合基準以上になりましたかというものでございますので、毎年新築に入れかわっていくことによってCO<sub>2</sub>削減量がストックとして増えていく、それが上の棒グラフでございます。よって、グラフ上は、新築に置きかわることによって伸びているというものでございますけれども、2009年と2010年に省エネ法の規制強化が施行されてまいりますので、さらに加速度的になっていくと考えております。

それから、松橋先生からご質問いただいたのは、98ページ「住宅の省エネ性能の向上」でございます。現時点において、断熱基準36%の達成だけれども、目標は66%で、ほんとうに大丈夫なのかということでございますが、下の折れ線グラフでございます。こちらについても対策を進めることによって、今どんどん目標に向かって数字が伸びている状態でございます。こちらについても2009年、2010年の省エネ法の規制強化によって達成がなされて



いくと考えております。

また、さらなる取り組みをやらなければいけないのではないかというお話でございましたけれども、まずは省エネ法の2009年、2010年の施行をしっかりとやっていくとともに、現在社整審の建築分科会建築環境部会で、一層の対策について審議中でございます、そちらのほうで検討しているということでございます。

メガソーラーの件についてでございますけれども、こちらについてもこれからの課題だというふうに認識しておりますが、公共施設については、安全性、機能面というのも重要なところでございますので、特に河川など危ないというところもございまして、そういうことも考慮しながら検討していくということかと思っております。

以上でございます。

【横島委員】 これからの課題で何をということ。言いたいことを言わないで、できることを答えてください。メガソーラーというのは10万㎡とか20万㎡という巨大なソーラーですから、屋根論では答えられないですよ。

【大塚環境政策課長】 今最大のものは、廃棄物を埋め立てたところの防災緑地を転用して、川崎や堺でやっているあの2万kW程度がせいぜいだと思います。ですから、確かにそれ以上のものとなると今後の課題となってまいります。今の段階でちょっと私ども、それについてお答えを持ち合わせておりません。また検討課題とさせていただきます。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

【横島委員】 今後の課題というところがよくわからないんですけれども。

【村上部会長】 さっき松橋先生が、僕が余計なことをいいましたけれども、中期目標の15%は絶対無理ではないかとおっしゃっていたけれども、事務局はどんなふうにお考えでございますか。もしご意見なければ結構です。

【横島委員】 ちょっと私追加しますけれども、今私3つ挙げましたね、鉄道関係、道路関係、河川関係と。独占的社会資本から汎用性の高い社会資本に変わる時代だという認識を基本に置けば、使えるものは何でも使う、これが新しい社会資本のあり方なんです。それが国民的デザインなので、そういう意味で、今後の課題ではなくてまさに喫緊の、非常に今新しい時代的感覚でとらえなければいかんと。そういう意味で、局長、答えてください。

【大口総合政策局長】 デザインというふうに申し上げていいと思うんですが、実は、今私どもの担当課長がお話ししましたが、その水面下では相当いろいろなところにもかけ合いをしています。ただ、これは、ここから1つ、また正直に申し上げますけれども、

今の太陽光パネルのお値段というものが、どうあがいても一企業、大企業のいわゆる事業として成り立つ採算性から、まだ下になってしまっているんですね。だからこれを何とか上にできるような、補助も含めて、できないかということをおやっております。ただそれは、まだどの程度のスパンで、どの程度お金をつぎ込めば、それが採算性が合うのかということを含めて、まだ結論が出ていないというのが今の状況です。

したがって、彼が申しあげましたように、現時点では、彼の言葉で言えば課題ですが、水面下ではアンダーゴーイングということで、今オンゴーイングをしている議論ではありません。

【横島委員】 半信半疑ですか、まだ。私は七信三疑まで行っているんだけど、半信半疑かな、局長は。

【大口総合政策局長】 半信半疑というか、言葉の遊びをするつもりもございませんが、少なくとも将来、やはり電気自動車のネットワークとか、太陽光パネルをそういうものに組み込んでいくとか、要するに電力の平準化、使用量の平準化を含めて、大変大きな役割を演じるものだと思っています。したがって、卑近な例を言えば、私の家の防犯灯は太陽光パネルで一応発電しながら、夜だれかが来るとぱっとつくようになっておりますけれども、こうしたものがやはり普及するということは大変大事だと思います。

ですから、今申しあげたように、羽田で既に……、あれは事業化したな。2010年に発足しますけれども、そういう地道な積み上げも含めて、今水面下では、それこそ鉄道駅で、あるいは高速道路の、いわゆる遮音壁を含めて何かできないかということで、今さまざまな検討をしているというのが実情です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、2回戦に入りたいと思いますけれども、先生方、またご意見がございました場合、札を立てていただければありがたいのでございますけれども、よろしゅうございますか。

それでは、最初は右回りだったので、今度は左回りでいきたいと思いますけれども、和気先生、大和先生、大聖先生、進士先生、庄子委員、崎田委員という順番でお願いします。

【和気先生】 1点だけ、ご意見を伺いたいです。今、国内排出量取引制度を含めて、いわばマーケットメカニズムをどう活用するかという挑戦が始まったところだと思うんですね。もちろん、排出量取引制度の導入、それだけで排出を削減できないことは言うまでもありません。本来求めるところは、広い意味でのキャップがきちんとあって、マーケッ

トメカニズムがそれを目標どおりに削減するためのコストをミニマイズするために機能することです。そうすると、そのマーケットがある程度の規模にないと、あるいは大きく成長することが期待できないと、意味のある社会的効果は実現できないという側面は無視できないと思います。

そこで、今般、試行的にやるということではありますが、まずはこのマーケット規模をどの程度想定できるのか、つまり、企業や個人、自治体など参加する主体をどうやって広げていくかということに、相当程度の政策努力をしないと、これをやっています、あれをやっていますということだけで「だけ」とは言いませんけれども社会全体のブレークスルーにはならないような気がしてならないですね。2020年、2050年の低炭素社会に向けて、局長がおっしゃったような未来社会の景色の中に、このマーケットがどういう形で組み込まれているのか、あるいは出てこないのかよく見えてきません。

今日ご説明いただいた状況では、数社がご参加いただく、多分ほかの企業も考えておられるかもしれないですけども、参加する企業が少ないという状況を踏まえ、何が参加への障害になっているのか、なりつつあるのか、あるいはどういうことをすれば、もっと多くの企業、主体が参加しようとするのだろうかについて、ご意見を伺いたいと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。

大和先生、お願いします。

【大和委員】 資料1の13ページ、外交日程と書いてあるものですけども、今日の議題ではないのかもしれないんですけども、この外交日程でご説明いただくことなんですけど、これをどう理解したらいいのかなということをお伺いしたいと思います。つまり、私は造船・海運というほうなんですけども、COP15で京都議定書以降ということで、今までお目こぼしであった船だとか飛行機、そういったものが規制がかかる、あるいは自主規制をちゃんと計画してやらないと別なやり方をされてしまうということが起こっております。

したがって、時間のない中でたくさんの作業部会をやるというこのときに、模式的にいうと船と飛行機のようなものに対して、どういうふうな手順でこのCOP15まで、日本らしい提案をしていくといたしますか、日本らしい船舶からのCO<sub>2</sub>削減だとか、航空機のだとかをやっていくのか。そういったことについては、ちょっとお聞きしておいてもよろしいのかなと思いました。

そういったことは、多分船だとか電気自動車だとかは日本が非常に得意な交通モードで、

それに対して世界戦略としてどんなふうに、どこまで、何を、いつやっていくのかという基本的な考え方のもとにやっていかなければいけないものだろうと思いますので、その辺の基本的なお考えと、具体的な道筋といいますか、そういったものがあるといいかなと思っております。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、大聖委員、お願いします。

【大聖委員】 今の和先生のお話とも関連しますけれども、日本のいろいろな環境にかかわる最新の先進的な技術があると思うんですけれども、政策をちょっと間違えますと、日本の市場向けのみで通用するような技術に落ち込んでしまうようなところがあると思います。先端的な技術というのは、国際競争で、国際市場戦っているわけですから、そういうレベルで結局は勝てないような技術を日本の国内の中で使っていったり、普及させても、グローバルな意味であまり価値はないんですね。しかも国民生活、消費生活にとってもマイナスになります。ですから常に、日本の技術を育てるのでしたら、それが国際的に通用するものかどうかということを念頭に置いて、普及の促進をぜひやっていただきたいと思っております。

それがもし国際的に通用するものであれば、私は、それは結局そのまま国際貢献につながる、環境の改善、グローバルなCO<sub>2</sub>の削減にもつながるわけで、そういう両面をぜひ考えていただきたいと思っております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、進士委員、お願いします。

【進士委員】 今日は大口局長のお話を、前回私は出られませんでしたので、総合政策局らしくなったなと思って、ごあいさつを伺って大変おもしろかったです。

それに関連して提案は、先ほど横島委員が言われたことなんですけれども、局長は、今そういう可能性をやっておられる、水面下でやっておられるというお話だったのですが、先ほど来、例えばエコドライブとか機械化とかいろいろな手はありますが、それはほとんど、それぞれの課レベルで十分やれる、あるいは改善できる話だと思うんです。総合政策としてやるというのは、やはり、先ほどの横島さんの1つの提案ですね、国有地をどうするか。道路と河川の堤防だけだって大変な量で、高速道路の騒音防止のための壁だって大変な面積ですよ。もう大分前ですが、オランダに行ったときに、これだけ国土景観を

大変貌させる風車の一群、ほんとうにほとんどもう国道幹線は風車の列です。あれを見たときに、ほんとうにやるというところはやるんだなと思ったんです。

だから、まさに総合政策というのは、個別にやることを丁寧に積み上げることは一方でとても重要なことなんです、一方で、しかし大転換を図る、国土景観がほんとうに全部ソーラーで埋まるのがいいかどうか、私はランドスケープ屋ですからちょっと気になるところがなくはないんだけど、排出量の半分が国土交通省の所管で出ているわけですから、ここがどう変わるかでがらっと変わるわけです。

そこで結論は、先ほど局長がおっしゃった水面下ではなくて、前面に出して、そういうプロジェクトをおつくりになって、むしろ他の省庁にプレッシャーをかけるぐらいやって、国交省の所管でここまでやれるよと、あとの努力はあんた方が足りないぐらいのことをやって大きな転換を果たすということを、やはり国民みんなが期待しているのではないでしようか。

グリーン・ニューディールというのは、グリーンでエコ革命と、ニューディールで言っている総合化ですから、私はやはり、以前これがスタートしたときにもそういうお話を伺いましたが、総合政策局というのが前面に出ることの重要性、冒頭で大口局長が言われたのは、総理大臣にそのまま教えてあげたらいいのではないかと聞いておりました。

よろしく頑張ってください。

【村上部会長】 ありがとうございます。

では、庄子委員、お願いします。

【庄子委員】 私から1つ意見と、それから1つは、ちょっとくだらない話になるかもしれませんが、まず1つは、資料2で自動車、鉄道、船舶、それぞれ取り上げられております。確かに人は自動車とか鉄道、貨物は船舶というふうに理解すればよいのかもしれませんが、全体としてひっくりめた輸送のモーダルシフトというようなことをどう考えておられるのかなというふうに、それが見えてこないんです。

といいますのは、これからは工業製品にしる農産物にしる、グローバルな形でもっての交易が盛んになるだろうと。トラック輸送の距離を減らすということも考えるのであるならば、もうちょっと船舶ということとのネットを考えていくべきではなからうかと思うんです。船の会社の人に聞きますと、外航船舶というのは今大型化してきているというんです。寄港地が日本は大変少ないということですので、寄港地にふさわしいような港湾整備というのが前提になるかもしれませんが、ぜひともこの対策というところに

輸送のモーダルシフトというようなものを、それこそ総合政策として考えていただければと思います。それが1つ。

それから、さっきから休日、祝日の割引のが、2年間かどうかわかりませんが、それが進められていて、非常に渋滞を引き起こしているということでございますけれども、私は自分もその渋滞に入ったりもしておりますが、いっそ平日も割り引いたらどうですか。そうしたら渋滞なんていうのはなくなる。1,000円とは言いませんけれども、平日も、今の何%割引というよりも、大きく割り引きしてやれば、私は、渋滞がないということでCO<sub>2</sub>削減には大きく寄与すると思いますけれども、これはちょっとつまらない意見ですが、それも多少考えていただければと思います。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

では、崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。短目に。

この中期目標とか、今後の長期目標などをほんとうに実行するに当たって、先ほど来エネルギーのお話など随分出ておりますけれども、やはり社会資本整備のしっかり計画を立てていくということが大変重要になってくるなと思っています。地域でどれだけエネルギー源を有効活用するかとか、先ほどの交通政策の話も踏まえて、そういうふういきちんとオープンにして、それぞれの地域、あるいは県、道州制みたいな分野とか、いろいろなサイズで、やはり地域の将来計画をきちんと立てていくような動きを加速するというのが大変重要なのではないかと考えています。

そういうときに、できるだけ連携、省庁とか部局とか、市民、事業者、行政、みんなの連携、そういう精神で、しっかりそういう将来計画をつくるのが大事なのではないかというふうに、心から思っています。

具体的に2つだけ。1つは下水道のところなんです、前回も私は下水道のところなかなか目標値をクリアできていないですねということを、ちょっと厳し目に申し上げてしまいましたが、今回もかなり努力してくださっていて、あと一歩という感じなんです、そのときに一酸化二窒素の対策だけではなくて、きっとバイオガスを使うとか、燐を使うとか、温水を使うとか、今後どう積極的に使うかということも問題になってくるわけですので、いろいろなことをあわせて連携しながら、対策にしっかりと視点をつぎ込んでいただければ、わりに早目にできるのでないかという気もいたします。

もう1点、先ほど家庭部門が非常にエネルギー消費が増えているという話がありました。そういうことも考えると、断熱性能もいい立派な家をつくるというだけではなくて、やはり暮らし方のところをきちんと私たち市民が考えていく、あるいはそういうところに明確に情報をいただくということは大事なのではないかと考えています。

実はそのときのデータなどのことなんですが、家庭の、建物ではなくて、ちょっと話は違うんですがエコドライブのところ、実はエコドライブの1時間の授業を受けるとどれだけの効果があるかというのを、経済産業省のほうのモデル事業で、地域でやっているプロジェクトがありまして、私もそれにアドバイスに入らせていただいているんですが、1時間の授業を受けてエコドライブをすると、その前と後でガソリンの使用量が、少ない人で10%マイナス、多い人だと25%マイナスするんですね。それだけの効果があるということで、やはり市民のマインドと実践の変化というのもきちんと計画に組み込むということは大事なことはないかなと思います。

よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 ありがとうございます。2回戦、皆さん大変大きな立場からご意見いただきまして、大変ありがとうございました。

2回戦の最後に、佐和部会長から少しご意見を伺いたいと思います。

【佐和部会長】 それでは、これまでの皆様方のご意見、事務局のお答えを伺った上で、私の感じたところ、そしてまた幾つかの質問を追加させていただきます。

まず高速道路の休日の運賃の値下げに関しましては、いろいろな意見が出されたわけですが、目下のところは、それが果たしてどういう効果があったのかと、プラス・マイナス両面での効果があったのかについては、検証するだけの十分なデータがまだそろっていないということですね。ですから、十分データがそろった段階でそれを検証していただくことは、私どもとしても、人間の経済行動というものを客観的に評価する上で大変重要なことだと思うので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、それが景気対策という点でもどうだったかということです。ちなみに私は京都に住んでおりますけれども、観光客がどっと押し寄せるわけです。そうしますと、例えば金閣寺とか清水寺の駐車場で行列をつくって、駐車するまで1時間半ぐらい待っている。そうすると、結局1日で観光を済ませるには3カ寺ぐらいしか回れないというようなことで、したがって渋滞中はアイドリングストップしないわけですから、いろいろな意味で、市内の道路は渋滞するとか、CO<sub>2</sub>の排出量も当然増えるというような問題もありますので、

そういうことも含めて子細な分析をよろしくお願いします。

それから、やはりさまざまな政策というのは、これは別に交通に限ったわけではないわけですが、例えば太陽光発電の普及ということで、ドイツが固定価格制度というのを導入して、今世界で46ないし7の国、あるいは地域といいますか、県とか州の単位で導入しているというところも含めると、全部で世界で47の国及び県が導入済みなんです。私などは10年ほど前からやるべきだ、やるべきだと言っていたんですけど、日本もようやく重い腰を上げて導入すると、今年末ぐらいには導入するということになったわけですが、結局1つ指摘しておきたいのは、なぜ固定価格制度が望ましいのかということ、行政コストがほとんどかからないということなんです。電力会社が請求書を出すと、請求書を作成するためのコンピューターソフトウェアをちょっと変えてやれば、それだけで済むということで、コストはゼロである。ところが補助金を配るとするのは非常に非効率である、つまり行政コストがかかるという問題があるということです。ですから、そういう意味で、行政コストがかからずに削減効果が大きな対策というものを講じていただきたいということです。

その次に、単体対策で、私はこれはむしろ大聖先生にお答えいただくのが一番いいかと思うんですが、電気自動車というのはどの程度量産効果が働くのかと。今のところ「i-MiEV」が三百数十万と言われていますが、私がざっと計算したところだと、CO<sub>2</sub>の排出量というのは、1年間に1万キロ走るとして70%強削減できるんですね。ですから電気自動車の比率が高まれば、これはもう削減効果としては極めて大きい。そのためには値段が安くなってもらわなければいけない、そのためには国が普及を後押しして、そして量産効果を働かせる。

では、量産効果というのが働いて、どの程度まで安くなる可能性があるのかということなんですが、私が化学の専門家に聞いた話ですと、リチウムイオン電池のリチウムというのは海水の中に含まれているらしくて、そういう意味では枯渇性資源でないわけです。今現在は岩塩からとっているというんです。そしてリチウムイオン電池を1個つくるのに占めるリチウムのコストシェアというのは、わずか1%にすぎないということなので、これは量産効果が働きやすいのではないかというふうに素人は考えるんですが、いかがでしょうか。

それから、これは国土交通省にとっては大変関連の深い問題として、同じ電気自動車でも電気バスというのがありますね。これは特に京都なんかの場合は、公共交通の大部分が



バスなわけです。そして交通渋滞を引き起こす1つの元凶でもあるわけです。そのバスを、私としてはLRTを導入したらどうかということで、住民のアンケートなんかをとると、必ず反対という声が出るわけです。どうしても道路が狭いと。

ところが、電気バスというのが普及すれば、もう京都のような町にとってみれば、CO<sub>2</sub>の排出量を有意に削減するというわけですが、これも今のところ値段が高いとか、走行距離がフル充電して30キロメートルぐらいで、やや使用に耐えるかどうかという問題もあるというようなことがあるわけですが、その普及について、あるいは技術的な見通しについてのお考えというのを伺いたいということです。

それから、先ほど目標達成計画というのは可能か不可能かと、つまり第1約束期間の目標達成は十分可能だというふうにおっしゃいましたけれども、私は現に、さっきの2007年度の数字が+9%であることからしても、既にもう第1約束期間に入っているわけですから、なかなか全体で-0.6%にするなんていうことは非常に難しい。ということは、排出権取引に、特に東欧諸国との排出権取引しかもう頼るすべがないわけです。少なくともハンガリーと、去年11月ごろでしたか、1,000万トンと200億円で買うという契約をした。そうしますと、仮に1億トンと同じ値段で買うとすれば2,000億円で、国家予算からすれば、1億トン買っても、2,000億円と言えば原発1基つくるのの半値ぐらいだということで、それを高いと見るか、安いと見るかということなんです。

最後に、和気委員から出たマーケットの大きさなんですけれども、やはりこの排出権取引というのは、現にEUがその方向に進みつつあるように、国が割り当てるというのは非効率性がどうしても残るということで、結局できるだけオークション方式に早目に切りかえていく必要があると。オークション方式というのは、結論だけ申し上げると、結局目標を達成するために環境税率というのを内生化する、市場に決めさせるということにほかならないわけです。環境税率を政府が決めるとすれば、環境税率をこうしたからといって目標が達成できるという保証は全くないわけです。

ですから、そういう意味で、手法としては大変すぐれているわけですが、そういったことを、これはコメントとして一言申し上げて、以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。大分時間が来ておりまして、まだご発言をご希望の先生方がおられるかと思えますけれども、委員のご発言をこちら辺で終わらせていただきまして、あと残りの時間で、簡単に先生方のご発言にご回答ください。

【大口総合政策局長】 私のほうから、先生方に共通する問題もあるので、「わが国のチ

チャレンジ～世界の 1 を目指して」という、3 月に出した我々の政策があるんですが、これをちょっと簡単に、5 分で説明させていただこうと思っています。急遽、私が指示しましたら、今コピーをしているというものですから、それが間に合ったら最後に 5 分でご説明します。

その中に、まさに太陽光パネルの話もありまして、我々として、政策の中で公共施設への太陽光パネルの導入促進ということで、アイテムをきちんと入れ込んで、今それに基づいて政策を回しているところなんです。したがって、それでも遅いではないかというおしかりをこうむることもあり得るんですけども、我々としては、太陽光発電の導入拡大のためのアクションプログラムというのをつくりまして、その中で、航空、鉄道、港湾、道路、航路標識、庁舎、そういうところで少なくとも緊急にできるものはどこなのか、それについてはどのぐらいの発電量なのかということも全部悉皆、例えば航空でしたら導入 3 カ所、鉄道でしたら 20 カ所、港湾でしたら 10 カ所、道路でしたら 20 カ所等々、実は相当後ろに連ねる職員の中にも、夜なべしながら汗を流してつくったという今の状況なんです。したがって、ちょっとまだまだアナウンスメント効果を我々出していませんが、いろいろな料金の問題、コストの問題含めて、セトルダウンすることも視野に入れながら頑張りますので、この点ちょっとご理解を賜りたいと思っています。

それから、幾つかありましたけれども、ちょっと大塚君からお答えしていただく間に来ると思いますから。

【大塚環境政策課長】 それでは、手短にお話させていただきます。

マーケットメカニズムや排出量取引の件は、佐和先生からもお話がございましたが、全体の今の状況を、和気先生はご存じかと思いますが、簡単にお話ししますと、試行的取引引きとなっているのは、経済界が大変反対をし、一方でヨーロッパ、EU - ETS と言っていますが、それは既にロンドンにマーケットがあり、取引引きが行われています。

そういった中で、まさに先生がおっしゃったように、排出量取引は取引引きするものの 100%ではなくて、85%をすれば、残りの 15%は環境税と同じ効果になりますので、環境税との扱いをどうするんだとか、そういった議論がもろもろある中で、今回取引引きというものを試行的に実施していると。初めてやって、今年の秋に、やって 1 年どうだったかと、参加した方、また参加しようと思った方にもいろいろお話を伺って、改善していこうと、試行錯誤していく 1 年目だというふうにご理解いただければと思います。

それから、大和先生から、コペンハーゲンに向けた国際海運、国際航空のお話をいただ

きました。先ほどご紹介いたしました6月の準備会合の直前に、I C A O、国際民間航空機関のほうは、一定の削減目標を合意しました。今の枠組みは、京都議定書は国際海運、国際航空を除外しています、国内だけを見ていますが、今回それも取り入れようと。ただ、その国際海運、国際航空というのは、国籍ではかることがなかなか難しく、特に海運の場合はという議論もあり、それは専門機関である国際海事機関と国際民間航空機関に任せようということになる方向であります。ただ、それについてまだコンセンサスがあるわけではなく、もっとC O Pの事務局で仕切ろうという声もあり、一方先進国は、そういった国連機関があるんだから国連機関でやるべきだと、その先頭に立っているのが日本であります。

I C A Oは先ほど申しましたように一定の数値を出しました。I M Oのほうはまだ残っていますので、それをヨーロッパ諸国等々と一緒に、とにかくまずI M Oで数字を出して、その数字をC O Pの枠組みの中に盛り込むという形の整理をしようと思っております。

それから、庄子先生からモーダルシフトのお話をいただきました。資料2の10番、海運グリーン化総合対策の中に、ちょっと隠れて恐縮なんですけど、その中の1つとして、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進というのが入っております。私ども、21年度でもそうですし、22年度にも盛り込もうと思っておりますが、資源の鉄鉱石や石炭はそのまま工場近くの港湾に積み込みますので、内航船なりトラックに積みかえるというのは基本的にはコンテナでございますから、コンテナの外航と内航の間がもっとスムーズにいくように、それによって日本の競争力が落ちていかないように、そういった予算要求、制度要求もしていく予定でございますので、引き続きご支援いただきたいと思います。

平日の割引をとというお話がございましたが、今回のものを検証して、また今後考えていくということで、ご意見を承って、また道路局ともご相談をしていきたいと思っております。

崎田先生から下水道のお話をいただきました。確かに、私ども申しましたように下水道の2つの指標だけがなかなか進んでいない。実は下水道は民間がないものですから、整備をすべき主体の自治体がなかなか財政的に余裕がなくなってきていて、それで進まないというのが実情であります。ですから、今回の我々の対策というか、なるべく進捗させようと思っている方針が2点ありまして、新しい支援制度をつくるということと、なるべく進んでいる、進んでいないということを明らかにして、進んでいないところは頑張ってくれという声が集まるように、そのような形で情報を明らかにして進捗するようにということ

で、対策を進めているところでございます。

それから、佐和先生から何点がいただきましたが、特に電気自動車の件は、恐縮ですが、大聖先生のほうからお返事をいただければと思いますが、最後に佐和先生からご指摘いただきましたC D Mの購入の件です。東欧から買ったと。実は、今日私どもの資料で、ほとんど見込みどおりであると、下水道を除いてと書いてありますのは、もともと、資料1の表で運輸部門を見ていただきますと、運輸部門というのは唯一目標達成計画の中で、目標の2億4,000万トンに向けて順調に減っているところであります。その結果、運輸部門の指標というものはおおむね良いと。それから、民生部門の家庭部門、業務部門のうちで、国土交通省の担当しているもののうち、もちろん住宅・建築物についてはご指摘もいただきましたけれども、あまりシェアの大きくない下水道のところはちょっとおくられているので、おおむね私ども国交省の関連している分野としては、何とか頑張れているというところでございます。

ちなみに国交省の分野は、90年と比較すると高くなっておりませんが、目標に向けて順調だというのはこの分野だけ。産業分野は90年と比較すると減っているという意味で、産業界のご努力は大変なものだと思っておりますが、目標に向けてはかなり厳しいところに立っているというのが、一番右の2010年ところに四角をつけて、点線で引いてありますが、それが今後の方向でございますので、ここ数年のトレンドと今後の方向が合っているのは運輸部門と、業務部門がちょっと近いかなというところはおわかりいただけると思います。

【大聖委員】 電気自動車のコストダウンというのは、非常に難しいと思っております。リチウムイオン電池が全体の車両価格の、多分6割か7割かを占めているんじゃないでしょうか。

今国としては、2015年に現在の価格の7分の1ぐらいという目標にしているんですけども、メーカーに聞くと、それを達成できるという人は1人もおりません。今のところ郵便事業とか、東京電力の業務用とか、そういったところで数千台から2万、3万台ぐらいの普及を図りながら、コストダウンを目指すということになると思います。ただ、うかうかしておれないと思いますのは、中国とか韓国あたりでもっと安いリチウムイオン電池が、5年から10年ぐらいの間に出てきて、性能もそこそこいいということになると逆転が起こるということはあるので、その辺はやはり、ハイブリッドの電池と、また電気自動車の電池というのはちょっと特性が違ってきます。ハイブリッドのほうがむしろ現

実的かなというふうに思っておりますけれども、その辺の市場、特に公的なところで使うとか、そういったところでまずコストダウンを目指すということが勝負ではないかなと思っております。大変難しいと思っております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

後から配付した資料、どうされますか。

【大口総合政策局長】 そうしたら、私のほうから今お配りした資料を簡単にご説明させていただきますと思っております。

1枚めくっていただきますと、右下に1ページという符号がありますが、「わが国のチャレンジ~世界の1を目指して」ということで、ちょっとこれはオーバーな表現ではあるんですが、元気のない日本が、やはりもう少し意欲を前向きにぶつけるようなことができるのではないかというのが、この意味です。例えば、総合力ランキングの世界30都市を見ても、ニューヨーク、パリ、ロンドン、いろいろありますけれども、東京は4位になっています。しかし、例えば富士山のような3,000メートル級の山とか、温泉に日帰りできるような大都市というかキャピタルは、世界広しといえども日本しかない、東京しかない。そういうことを含めて、よくよく我々のアイデンティティーをもう1回引き戻して、それによって何がおれたちは勝負できるのかということをし少し考えてみようぜというのが、このそれぞれ「世界の1を目指して」という意味です。

したがって、あまり肩に力を入れずに、しかしながら我々を見直して、そしてこれからのしたたかな競争社会、世界的な競争社会で打って出ようよという意味でございます。そのためには、右側に「日本牽引プロジェクト」ということで、ビジネスパワーとか物流パワー、「元気回復プロジェクト」ということで、地方のパワーアップとかツーリズム・ジャパン、緊急安全、「ひと・まち・交通ルネッサンス」などが入るわけです。一番下にエコ革命というのが、まさに「ひと・まち・交通ルネッサンス」も含めて、低炭素革命あるいはイノベーション、全部取り込んでいこうと、こんな構想になっております。

さっきのモーダルシフトを含めて、まさに、実はこの中にもまた入ってくるんですが、次のページをお開きいただきたいと思います。要するにビジネスパワーとしての1つエリアとして、首都圏とか関西圏、一部中部圏、こうしたところを、やはりよくよく使い勝手のいい、いろいろな意味で玄関先の出入りがよくなるようなものにしていこうよというのが入っております。この中には、まさにミッシングリンクみたいなものもあるし、あるいはあかすの踏切対策もあって、環境とも実は非常に密接なものがある。町のあかすの踏切

を、いわゆる連続立交にしてしまうようなことによって、鉄道も事故がなくなる、町もつながる、渋滞もなくなるというようなことも含めて、実は森羅万象、この世の中生きていくということは、すべて環境問題も、いわゆるお金の問題も切れ目なく、ミシン目もなくなっているというところが、1つみそかなと思っています。

次のページを見ていただきますと、スーパー中枢港湾、あるいは産業港湾インフラというのがありますが、先ほどちょっとご指摘ありましたように、今度船がだんだんパナマックスが大きくなる。3年後ぐらいに大きくなるわけですが、それに合わせて、水深が16メートルぐらいのものがきちんと入れるように、今からしゅんせつしておく必要がある、それも今からやろうではないかというようなことが入っております。あとミッシングリンクのような、ちょっとつないだら非常に便利になる、これは経済投資効果を含めて、やはり今のうちにやっておかないと、もう将来の日本ではできないよというようなものが入っております。

あと地域元気回復が次のページ、5ページ目がツーリズム・ジャパン。

6ページ目は、今から耐震補強とかゲリラ豪雨対策をやはりやっておこうと。この中には、戦争直後にインフラがつくり始められたものが多々あるわけではありますが、いわゆる適齢期というんでしょうか、60歳を迎えてしまう。となると、今のうちからやはり補強なり、あるいは耐震設計なり、そういうものを注入しておかないと、もう手おくれになりませんかというものも入っております。

そして7ページ目が「ひと・まち・交通ルネッサンス」ということで、なるべく駅の近くで用が済ませる、あるいはそこでみんなが、いろいろなことが融通無碍にできるようにできないかというようなことをやっております。あと整備困難駅、バリアフリーも、新御茶ノ水ではなくて御茶ノ水駅、ああいうなかなか手がつかなかったものも、今、さて、ここでみんなで合力してやろうではないかということをやろうとしています。

8ページ目でございますが、まさにエコ革命ということで、環境対応自動車の話とか、あるいは住宅の話、公共施設への太陽光パネル等の導入促進ということで、ここにはあえてコストが課題ということも、やはり明確にうたわないと皆さんにわかってもらえないのではないかとということで、あえて「コストが課題」というのも入れてございます。

9ページ目はイノベーションということで、先生方が多々ご指摘いただいたように、これからやはり世界標準、世界につながる、世界に共通に使われるようなイノベーションを取り込んでいく、それを日本が率先してやっっていこうではないかと。それで、すべてオー

ル5でなくていい、やはり目立つところ、例えば体育でも算数でもいいではないかと、そういうところで5点をもらうように、やはりそこは我々のイニシアチブがとれるような戦略を持つてはないかというところが、このページでございます。

あとからお配りした1枚紙、これは「日本の今を解く」ということで、右側と左側で、日本源流、外国源流になっておりますが、日本は先ほど、開口一番私がおあいさつの中で申し上げたように、1億2,000万になってきた風景から、6,000万になっていく。そういう6,000万になっていく中での風景のありようとして、よくよくイメージしないといけないよと、800兆の借金を抱えていて、幾ら国民が預貯金があっても、国民の預貯金イコール国の財政ではないわけだから、そこをよくよくふんどうし締めなければいけないよというところが、この図のコアでございます。

したがって、行政改革もすべてセットで、一つ一つを俎上に載せてイエス・オアではないんです。すべてがセットで身の丈に合わせる事が大事だということを、よくよく国民一人一人にわかってもらわないと、この国の将来は危うくなりませんかというのが右の流れです。

左側の流れは、外国に限流がある流れということで、大競争時代に入りましたねと、グローバル化、あるいはIT、自由競争というツールで、結局国境がどんどん低くなって、マネーとパーソン、人が容易に移動するようになった。そういう中で、中国あるいはインド等々が世界内経済に入ってきている、そういう中で安全とか食料とかいろいろな課題・ニーズが出てきている、その中に環境もありますよと。その大枠の外側に書いてありますが、既得権にあぐらをかいていたらだめというところまでは、これは大変大事なアイデアだと思います。もう1つ大事なことは、我々忘れていけないのは、生物のテリトリー争いそのものにもなっている、そういう国境がなくなりつつある中で、みんなやはり生きようといういろいろな生物の社会のありようと全く同じように大競争時代に入っている中で、我々実は右側の流れのように、日本の国の体力がぐーんと落ちつつあるときに、そういう世界情勢の中に今放り込まれているという図式になっております。

したがって、そういう中でリスク金融の不明確分散のような世界金融危機が起こっているわけですが、次の時代に向かって、国民から言われている安全を大事にし、利便性をよくし、快適性をよくし、コストはもっと削れと、あるいは効率性をよくし、個性を大事にし、あるいは汎用性をちゃんと持たせよと、ありとあらゆるニーズを我々行政という立場で引き受けるときに、やはり先送りとか前例依存とか、危機意識欠乏、リ

スク過敏を払拭しなければやっていけない。そういうときに、理念とか戦略、戦術、したたかにやっていかなければまずいと思うんですが、これは行政だけではだめです。行政も、我々意識改革が必要ですが、政治も産業界も、そして各地域も、ある意味では学界も含めて、よほどすべての方々が合力をするという1点において、ベクトルを合わせていただかないと、これはなかなか至難の業ではなかろうかなと思いつつながら、日々の行政に当たっております。

先生方のご質問に全部お答えできなかったんですが、言うなれば、左側のコスト主義という中で、コストを下げろと言われながら、片や、今度は大事な環境問題をやれと。これも大事です。ただ、そのコストも環境も、それから日本の国力がかなりターニングポイントを超えてしまっている中で、どういうふうにポリシーミックスをしていくのか。79年前の高橋是清ではないですけども、よほどプライマリーバランスという国の背骨、気骨も維持しながら、しかしやることはやっていく。しかも大胆に、しかしプライマリーバランスも失してはいけない、こういう曲芸的な政策運営の中の、オール霞が関の中の国交省が行う政策として、今日のご説明を受けとめていただければ大変ありがたいと思っております。

【村上部会長】 どうもありがとうございます。何か拍手したいほどのお話が。

【大口総合政策局長】 済みません。

【村上部会長】 お時間が超過しておりますので、あと事務局、何か報告ございますか。

【横田国土環境政策企画官】 本日は、時間が限られている中で、大変多くのご意見をいただきまして、ありがとうございました。

次回につきましてでございますけれども、京都議定書目標達成計画の進捗状況の点検と、これらについてのご審議を、11月ごろにお願いする予定としております。具体的には、また改めて調整させていただきます。

以上でございます。

【村上部会長】 それでは、これで今日の会議を終了させていただきます。

どうも皆様、ご審議ありがとうございました。

了