

国土交通省の中期的地球温暖化対策に関する 有識者及び環境部会委員の主なご意見

1. 総論

- 対策のターゲット時期（2020年、2050年）を明確にすべき。地球温暖化対策基本法の基本計画に書かれる削減目標が議論の先にあるならば、2020年为目标時期に設定されるべき。
- 環境対策はエネルギー対策等幅広い施策とリンクしているが、論点を拡散させないためにも、あくまでも地球温暖化対策にターゲットを絞り、内容をまとめるべき。
- 地球温暖化対策に対してどのような価値判断の基準を設定するのか、骨太の指針を出さなければならない時期がくる。国土交通省としても、政策の重みづけの判断基準を明確にすべき。
- これまでの国土交通省の施策が地球環境問題の視点からどれほど整合的なものであったか評価を行うべき。
- 近年のCO₂削減がマイナスの経済成長に起因すると説明されることが多いが、GDPのCO₂原単位も低減していることを認識するべき。
- 暮らし、地域、エネルギー、交通政策等の視点から、環境政策に総合的に取り組むとともに、取組をスピードアップすることが必要。自治体や社会をどのように巻き込むかも課題。ハードとソフトの連携も重要。各分野の取組を総合化した低炭素の都市又は自然豊かな地域それぞれの具体的なイメージを打ち出したほうが、施策がスムーズに展開される。
- 総合的な視点が必要（CO₂削減だけでなく、同時にNO_xや騒音も低減）。
- 温暖化対策の総合化・多様化に取り組むべき（例えば、専門家—アマチュア、労働者—非労働者、高齢者—若者等の二項対立ではなく、中間領域も含めて社会として取り組む）。
- 一方的な情報提要ではなく、国民に対しより踏み込んだ働きかけを行うべき。
- 単にCO₂を減らせばいいという議論ではなく、温暖化対策が国益に資するという観点も重要。
- 社会資本整備及び交通政策の大目的は日本国民の幸福とその幸福を保障するための国力の増進だということを再認識すべき。その観点から、下水汚泥から抽出されたリンの再利用は、環境保全のみならず、資源の安全保障・資源の自給率向上にも資するものであり重要。
- CO₂の削減が生活の利便性の低下につながらない社会構造・都市構造を検討するべき。
- 震災を経て、節電や省エネの徹底に加え、災害時の事業継続、エネルギー自立といった安全・安心への対策が新たな課題が浮上。
- ハード面の対策（技術開発、技術革新）、ソフト面の対策（教育、啓蒙によるライフスタイルの変化）と併せて、環境税をはじめとする経済的手法が温暖化対策の3本柱となる。
- ライフスタイルの変革が長期的には大きな課題。都市圏内での生活を多自然地域にシフトアウトドアライフの生活時間の増大を進めることが国民の健康、児童の体験学習の増進と、省エネを可能にする。この視点から、アウトドアレクリエーション、ルーラルエリアへのアクセス、緑農地空間整備、景観保全施策が強化されるべき。

- インフラ整備における CO2 排出量削減の取組が少ない。対策としてグリーン調達の有効利用等が考えられる。
- 太陽光発電は住宅、電気自動車はエネルギー貯蔵と切り分けられているが、両者とも街全体のエネルギーシステムの要素である。電気自動車をどのようにまちづくりに位置付けるかということを確認にすべき。

2. 自動車分野

(1) 一般社団法人日本自動車工業会 説明内容 (平成23年1月14日)

- 国際競争力を高めながら CO2 を削減するという視点が重要。
- 次世代自動車の開発促進・普及のためには、政府の継続的な財政的な支援が不可欠。官民で十分議論して、課題を克服していくことが重要。
- 新車販売が増えても市場ストックが入替わるのに時間が必要であり、新車燃費がただちに世の中の CO2 削減に寄与するわけではない。
- 大都市圏では、実走行燃費が悪い。交通渋滞対策・交通流対策によって CO2 を減らせる余地がまだある。
- 2020 年運輸部門 CO2 の予測には、走行量の予測が大きく影響。国交省が専門家の視点で検証していただきたい。
- エコドライブはまだあまり普及していないので、これからの施策として位置付けるべき。
- 物流の効率化は、運輸の CO2 削減に大きく寄与をしている。今後 20 年にどのくらい効率化する余地が残っているかを部会で検討していただきたい。

(2) 大聖泰弘委員 説明内容 (平成23年1月14日)

- 燃費改善は引き続き重要。税制や補助制度等の支援・施策を展開する必要がある。
- エコドライブやカーシェアリング等により利用者の意識を変えていくことも重要。
- 2050 年温室効果ガス 80%減には、運輸部門ではハイブリッドだけでは達成は難しく、電気やバイオマス、車輛の軽量化等を一段と進めていく必要がある。
- 走行量とともに将来の自動車の販売台数の見込みも将来の CO2 排出予測に非常に重要。

(3) 各委員からのご意見

- 新たな制度や制度の組み替えといったお金が要らない支援方法も同時に考えるべき。
- 燃費と比例して税率を設定する等、自動車に関する税の簡素化を検討していただきたい。

3. 物流分野

(1) 別所恭一委員 説明内容 (平成23年6月6日)

- 低公害車は乗用車の技術開発が進む一方、トラックの技術開発は遅れている。
- 環境保全の社会背景を受けて ISO などの環境マネジメントシステムに取り組む企業 (荷主) が増加。荷主と物流事業者の協力体制が進んできている。
- 荷主の意向としては、物流に対して低コスト、高サービス、高品質が常に上位であり、

環境推進も取り組みたいが最優先ではない部分もある。

- 物流の場合は輸送の効率化が即環境につながる。また輸送の効率化はイコールコスト減である。すなわちコストを削減しながら環境対策に取り組めるということ。
- 物を動かさない物流の実現を果たすため、商品を入荷、一時保管、検品、値付する物流、加工から出荷までをトータルにサポートする流通センターの活用を推進。高度なサービス機能を顧客に提供し、さらに業者間を輸送することがなく環境負荷を低減させるビジネスモデルである。

(2) 社団法人 日本物流団体連合会 説明内容 (平成23年9月14日)

- モーダルシフトを推進する上での受け皿整備が不足。インフラ整備等も含めた上で行政の協力ないし施策をお願いしたい。
- 環境対策はコストに負けている一面もあり、自由競争原理だけでは実現困難な面もある。
- 事業者の裾野を広げるため、補助制度のあり方にも工夫を。

(3) 各委員からのご意見

- 将来的には、荷物1キロ当たりのCO₂排出量が指標となるのではないか。
- 物流業界はコストダウン及びCSRの観点からモーダルシフト等によりCO₂削減に取り組んでいるが、同時にお客様の理解も必要であるため、モーダルシフトの推奨に当たってはそのような観点も含めて全体的に取り組むべき。一般消費者を巻き込んだ温暖化対策が重要 (エコルールマーク、エコシップマークによる見える化)。
- エコドライブの推進が燃費改善のみならず安全運転にもつながっていることを認識すべき。
- 荷物の情報化あるいは荷さばきの情報化の推進が重要。

4. 住宅・建築物分野

(1) 社団法人住宅生産団体連合会 説明内容 (平成23年7月11日)

- 住宅の断熱化、省エネルギー化についての間接的便益 (健康性や快適性) が十分に解明されていない。クローズアップした形で国民にPRしていくことが必要。
- 住宅からのCO₂排出量削減を図るためには、断熱構造化、設備の省エネルギー化をうまく組み合わせることが必要。
- 住宅における中小事業者の割合は多く、技術的にも対応できるように、講習会の実施や施工指導等のフォローが極めて重要。
- 省エネ住宅普及促進のための新たな支援制度の構築、あるいは支援機構を通じた低利融資の実施などの支援策が重要。
- 省エネ・創エネ・蓄エネの導入で「ライフ・サイクル・カーボン・マイナス (LCCM) 住宅」の普及拡大に組んでいく必要がある。効率よく進めるためには、住宅内のエネルギー使用状況が見える化が必要。
- 導入支援策として、太陽光発電や燃料電池などの創エネ機器への補助金の拡大、余剰電力の買い取り制度の拡大、自然エネルギーを利用した家庭用の小型発電装置の開発・設置支援、あるいはLCCM住宅についての技術開発・普及に関する支援が必要。
- 既存ストックに対する取り組みとして、補助制度あるいは税制等を含めた支援による

省エネルギーリフォームの推進の強化が必要。

- 既存ストックの省エネ化は、省エネルギー対策と構造等の安全・安心を確保しながら長期にわたって有効に活用されるものでなければならない。
- 最先端のエネルギー技術の普及の取組は、我が国経済への波及効果もある。中長期的には競争力のある我が国からの輸出商品となり、国際貢献にもなる。

(2) 社団法人不動産協会 説明内容（平成23年7月11日）

- 震災を経て、節電や省エネの徹底に加え、災害時の事業継続、エネルギー自立といった安全・安心への対策が新たな課題が浮上。
- 太陽光発電を導入するマンションも増えてきているが、普及拡大には設置スペースの問題、コストと投資回収の問題解決が必要。
- 事業者、オーナーの企業規模、財務状況、建物のスペック等極めて裾野が広いという業界であるため、全体的に底上げを図らないと効果的な対策とならない。

(3) 各委員からのご意見

- 設備だけでなく、住まい方や自然の利用も重要。
- 省エネ基準の義務化、省エネラベリングにも取り組んでいただきたい。
- 照明、照度の在り方についても検討いただきたい。
- 住まい方との連携で相乗効果を上げていくことが重要。
- ゼロエミッション住宅／ゼロエネビルの目標値を明らかにするべき。
- 不動産のエネルギーコストに関する品質表示等、市民に選択のインセンティブを与えることが重要。

5. 下水道分野

(1) 社団法人日本下水道協会 説明内容（平成23年9月14日）

- 下水道では温室効果ガスを年間700万トン排出。半分が処理場における電力消費によるもの。
- 目達計画の目標を達成するため、これまで省エネルギー化と新エネルギーの利用、温室効果ガスの削減の3つを柱とし施策を実施。
- 下水の持つ再生可能エネルギーを都市の活動に生かし、低酸素社会の実現に向けて貢献していく。

(2) 各委員からのご意見

- 地域にある下水道あるいはこれを中核とした熱エネルギーあるいは再生可能エネルギー等の潜在的な熱等の資源をどうやって活用していくかが重要。
- 下水汚泥から抽出されたリンの再利用は、環境保全のみならず、資源の安全保障・資源の自給率向上にも資するものであり重要。（再掲）