

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23回合同会議

平成25年9月5日

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 おはようございます。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23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。

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。議事次第、座席表、委員名簿のほか、議題1の「政府・国交省における地球温暖化対策の取組状況について」に関して、資料1-1から1-5及び参考資料1から3を、議題2の「国交省の新たな『環境行動計画』の策定について」に関しまして資料2-1から2-7及び参考資料4を用意しております。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。よろしいでしょうか。

本日はまず新任の委員のご紹介をさせていただきます。初めに社会資本整備審議会からご紹介いたします。田中宏明委員でございます。

【田中委員】 田中でございます。よろしくお願いいたします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 同じく、出口敦委員でございます。

【出口委員】 出口です。どうぞよろしくお願いいたします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 続きまして、交通政策審議会の高木健委員でございます。

【高木委員】 高木でございます。よろしくお願いいたします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 また本日はご欠席ですが、交通政策審議会の加藤博和委員、藤井一也委員、屋井鉄雄委員も新たにご就任されております。

次に、交通政策審議会の環境部会長の選任について、ご報告いたします。交通政策審議会は、本年3月13日付の委員改選により、新たに浅野委員が部会長として選任されました。また部会長代理は部会長が指名することとなっておりますが、浅野部会長より、大聖委員を部会長代理に指名する旨、伺っております。

つきましては代表して浅野新部会長に一言ご挨拶を賜りたいと存じます。浅野部会長、よろしく願いいたします。

【浅野部会長】 おはようございます。浅野でございます。今年度から交通政策審議会の環境部会部会長を拝命いたしました。昨年までの審議の継続ということでございますけれども、昨今の大変激しい気象状況がございますので、環境適応の話も十分審議しなければならないと心得てございまして、また皆様とともに審議することを楽しみにしてございます。どうぞよろしく願います。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 ありがとうございます。

次に事務的なご報告になりますが、本日は社会資本整備審議会環境部会総員16名中11名、交通政策審議会環境部会総員16名中9名にご出席いただいております、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いたします。

また、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。

それでは議事に先立ちまして、西脇総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【西脇総合政策局長】 おはようございます。西脇でございます。本日は今年の11月以来ということなので、約10カ月ぶりの開催ということでございますけれども、委員の皆様、お忙しい中、また足元の悪い中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。また国土交通省の環境政策につきましては、この部会で熱心にご議論いただいていることはもちろんでございますけれども、いろいろな機会を通じてご指導いただいていることにつきましても、改めて感謝申し上げたいと思います。

今、浅野部会長からのご挨拶にもありましたけれども、今日も大気の状態が非常に不安定でございまして、特に今年、もう9月に入っているんですけども非常に暑い夏で、高知の四万十市の41度で、日最高気温の日本記録が更新されたということもございますし、また利根川水系、吉野川水系の濁水は実は一昨日、昨日の雨で、一発でこれがまた満水になるというような、濁水の水系がある一方で、山陰とか東北で今まで経験したことのないような豪雨ということで、まさに地球温暖化というようなことを実生活でも実感せざるを得ないような状況なのかなというような感想も持っているところでございます。

今日は10カ月ぶりということで、その間まず政権交代がございまして、安倍総理のほ

うからは前政権のエネルギーとか環境戦略をゼロベースで見直すように、1月、指示がなされております。政府内でも現在、新たなエネルギー基本計画の見直しとか、地球温暖化対策計画の策定に向け検討が行われているところでございまして、そうしたことで今日の部会では、私どもとしては議題を2つご用意しております。

まず地球温暖化対策でございますけれども、11月にワルシャワで開催予定のCOP19までに、2020年の削減目標をゼロベースで見直すということになってございまして、本日は政府全体の動きもご紹介しながら、今後の国土交通分野におけます地球温暖化対策をどう実施していくかということについて、ご意見を賜りたいと思っております。

また国土交通省の環境施策全般にわたりまして配慮方針となっております環境行動計画、これも本年度内に新たな計画を策定する必要がございまして、今日は特にその中でも、健全な国土の形成等において、今後推進すべき施策につきまして、ご意見を賜りたいと思っております。いずれにしても、原田部会長、浅野部会長はじめ委員の皆様のお力をぜひともおかりしたいと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。今日はどうかよろしくお願いいたします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 西脇総合政策局長、ありがとうございます。

恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願います。

それでは、本日の議事に移らせていただきたいと思います。今回の合同部会の座長は、社会資本整備審議会環境部会の原田部会長をお願いしたいと存じます。それでは、今後の議事進行につきまして、原田部会長、よろしくお願いいたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。原田でございます。それでは私のほうで議事を進めさせていただきたいと思っております。

既に今、ご説明ありましたが、最初の議題、「政府・国交省における地球温暖化対策の取組状況について」ですが、早速説明を事務局よりお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山本環境政策課長】 総政局環境政策課長の山本でございます。よろしくお願いいたします。

まず「政府・国交省における地球温暖化対策の取組状況について」でございます。資料1-1をお願いします。これまでの経緯でございます。めくっていただきまして、まず最

近の政府動向でございますが、前政権時の2012年の9月に革新的エネルギー・環境戦略が策定されましたが、今年の1月でございますけれども、総理指示によりまして、前政権のエネルギー・環境戦略をゼロベースで見直す、11月のCOP19までに25%削減目標をゼロベースで見直すとされておりまして、3月には政府の地球温暖化対策推進本部決定によりまして、地球温暖化対策計画の策定に向けて、中環審・産構審の合同会合を中心に、関係審議会において同計画に位置付ける対策・施策の検討を行うとされておりまして、現在検討中でございます。合同会合は直近では7月の19日に開催されております。COP19までに明確な数値目標を設定、幅のある数値目標の設定、数値目標のない行動計画の提示などの議論が行われているところでございます。いずれの場合におきましても、今後国交省としましては、運輸・民生部門等の温暖化対策の充実・強化に力を入れていく方針でございます。

次のページでございます。国交省における検討経緯でございます。2010年の10月に地球温暖化対策基本法案、これは2012年の11月に廃案になっておりますけれども、こちらが国会に提出されたことを受けまして、11年の1月からこの環境部会におきまして、国交省の中期的な地球温暖化対策についての検討が開始されたところでございます。以来、下記のとおり、関係業界、有識者からのヒアリングを実施させていただきまして、12年の4月には中間取りまとめとして公表しております。

次のページがその概要でございます。3つの視点、具体的には地域の特性に応じた低炭素まちづくりの全国展開。省エネ、再生可能エネルギー分野の重点的・戦略的取組の展開。ライフスタイル・ワークスタイルの変化を促す施策の展開。この3つを踏まえまして、総合力・統合力を発揮しまして、今後国交省として地球温暖化対策に取り組むこととしました。

次のページでございます。個別の対策・施策を下記の運輸・民生部門等13分野に整理したところでございます。さらに次のページでございますけれども、3つの視点と個別の対策の関係がわかりにくいというご指摘も受けたところでございます。昨年11月の環境部会におきまして、下記の整理表を提出させていただきました。内容の詳細は別添の参考資料にお配りしておりますけれども、左側の3つの視点を、さらに9つに区分しまして、その区分ごとに各施策を体系整理したところでございます。その結果をベースにしまして、視点と対策のつながりを明示したのが下の表でございます。今後はこういったようなものをバックボーンにしまして、省としての施策の推進力の強化を図ることが重要と考えてお

ります。

11月以降でございますけれども、国交省としましては特に運輸・民生部門等の対策についての充実・強化の検討に取り組んできたところでございます。先般の概算要求等におきましても、こういった結果を反映させたところでございます。

今後でございますけれども、政府全体の地球温暖化対策計画等の状況も踏まえまして、最終取りまとめに向けた検討が必要と考えております。以上が最近の経緯でございます。

本日はこれから京都議定書目達計画のフォローアップ、今後の施策展開、関係業界の自主行動計画のフォローアップ、適応の動向につきまして、担当の室長、企画官から説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【堀江地球環境政策室長】 地球環境政策室長の堀江と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座ってご説明申し上げます。

それでは京都議定書目達計画の進捗状況の点検ということで、資料1-2をご覧くださいと思います。1ページをご覧くださいと思いますが、まず目達計画の進捗状況につきまして、本年4月5日に既に政府の地球温暖化対策推進本部におきまして、我が国全体としての2011年度現在の実績の把握、対策・施策の追加強化等の状況を把握しているところでございます。総括として申し上げますと、2011年度の温室効果ガスの総排出量、CO₂換算で13億800万トンということでございまして、90年度から比べまして3.7%増、前年比、2010年度比では4.0%増でございますが、これは大震災によります火力発電の増加に伴う化石燃料の消費量の増加ということが要因として挙げられております。

このような状況ではございますが、2011年度までの4年間で申し上げますと、森林吸収量の見込み及び京都メカニズムクレジットの取得等を加味して、平均で基準年9.2%減でございまして、おおむね第1約束期間を通じて、京都議定書の目標は達成可能ということが見込まれております。

部門別で申し上げますと、運輸部門でございまして、2011年度の運輸部門のCO₂排出量は2億3,000万トンでございまして、90年度比5.9%増、2010年度比1.0%増ということでございまして、2001年度をピークに減少トレンドに転じてございます。また私どもといたしまして、建築物が含まれております業務・その他部門でございまして、2011年度のCO₂排出量は2億4,800万トン。90年度比50.9%増でございまして、2010年度比14.3%増。また住宅が含まれております家庭部門におき

ましても、2011年度排出量でございますが、1億8,900万トン。90年度比48.1%増、前年度比9.8%増ということでございます。

今申し上げましたように、2011年度の実績値は既に政府に登録、報告、公表してございますけれども、今回、その実績として提出いたしました国交省関連の24の施策のうち、番号で申し上げますと2番目の自動車単体対策、12番目の物流のうちのトラック輸送の効率化と14番目の省エネに資する船舶の普及促進。公共交通関連で申し上げますと、15から17の分野、そして住宅建築物の18、19番につきまして、簡単にご報告させていただきますまして、資料1-3に基づきまして、今後の私どもとしての施策について紹介をさせていただきたいと思っております。

それでは2ページから簡単にご説明申し上げますが、まず自動車単体対策でございますが、2010年度の実績値が最新でございます。これを見ていただければ、緑の棒グラフがCO₂排出削減量の実績値でございます、横にございます青あるいは紫のグラフが見込み量でございます。見ていただけますように、削減実績が見込みを上回っているということでございまして、これは燃費基準によります省エネ効果、あるいはCEV、クリーンエネルギー自動車の普及台数がおおむね見込みを上回ったということでございます。

続きまして3ページでございますが、物流のうちのトラック輸送の効率化、これにつきましても2010年度につきまして、青のグラフよりも緑のグラフが上回っておりまして、目標達成ということでございます。これにつきましては車両総重量24トン超ということで、またトレーラーの保有台数ということで書いてございますが、これは20トン車からの代替ということでございまして、これが鋭意進んでおりますということと、また営自転換率というのがございますが、自家用トラックから営業用トラックの保有への転換も進んでいるという、これらの効果が相まって実績が上がっているというようなことでございます。

4ページでございますが、公共交通機関の利用促進でございます。公共交通機関の利用促進は、これはいわゆる交通動態対策ということでございまして、マイカーから公共交通機関、鉄道・バス等への公共交通機関へのシフトを促す、鉄道やバスの魅力を向上させることによりまして、シフトさせるということでございます。これにつきましては、2008年度の実績値が最新のデータでございますけれども、ご覧いただきますように実績のトレンドがおおむね見込みどおりというようなことになってございます。

その隣、4ページ隣の省エネ船舶の普及促進でございますが、申し訳ございません、こ

これは物流対策でご説明申し上げたほうがよろしいかと思しますので、先ほどのトラックのところの後でご説明すればよかったですのですが、この省エネの船舶の普及促進でございます。これ内航貨物の省エネ化というところの観点でございますが、これにつきましてはスーパーエコシップという環境・省エネ化に資する船舶の累積建造決定数というものを指標といたしまして、実績を勘案しているものでございますが、そこでございますように累積決定数が2011年度におきましては実績が目標に達しておらなかったのですが、この1隻当たりの省エネ効果が当初の見込みよりも非常に高くなったということもございまして、排出削減量につきましては見込みを上回っているというものでございます。

5ページでございます。また公共交通に戻っていただきますが、この鉄道と航空につきましては、公共交通の観点で申し上げますと、いわゆる車両の省エネ化と、運ぶ物の省エネ化ということの指標でございます。鉄道につきましては2009年度におきまして実績が上回っております。これは後ほど今後の施策展開でもご説明申し上げますけれども、省エネ型鉄道車両の導入ですとか、レールあるいは鉄道関連施設全体を省エネにするというエコレールラインプロジェクトを推進する、その一環ということでございます。航空につきましても、おおむね見込みを実績が上回っているということでございます。これにつきましても、交通システムの高度化によります運航効率を上げているという点と、これも後ほど申し上げますけれども、空港全体を環境に優しいものに目指す、省エネの空港を目指すということで、エコエアポートの推進というものを考えてございます。

最後6ページでございますが、住宅と建築物の省エネ性能の向上でございます。住宅につきましては2010年度ということで、緑の棒グラフが青を下回っております。これ後ほど対策のところでも若干触れさせていただきますけれども、例えば隣の建築物につきましては緑のグラフが青い棒グラフとほぼ拮抗しているということで、おおむね実績のトレンドが見込みどおりということになってございます。

以上申し上げました、資料1-2につきましては、既に先ほど申し上げましたように政府のほうに登録、報告、公表しているものでございまして、続きまして資料1-3につきましまして、今申し上げました各対策の今後の施策展開ということで、ご説明をさせていただきたいと思っております。これにつきましては、26年度の予算要求、概算要求に基づく施策紹介もございまして、予算あるいは税制に関連するものにつきましては、その点ご了承をいただきたいと思います。

まず資料1-3の1ページでございますが、自動車単体対策でございます。まず私どもといたしましては、先ほど資料1-2で申し上げました、これまでさまざまな取組を行ってまいりましたけれども、今後もこれまで以上に事業者に対する技術革新あるいは省エネ、省CO₂への投資誘発、または消費者に対する運輸サービスや住宅購入等の選好誘導等によりまして、制度設定見直し、財政的支援、税制優遇や適正な情報提供等、行政のあらゆる施策を講じまして、地球温暖化対策を進めていく所存でございます。

資料1-3で紹介いたします施策につきましては、それぞれの各対策におきます主な施策でございます。当然に各対策におきましてはそれ以外の施策も効果的に併用して実績を上げていくということをご了承いただければと思っております。

自動車単体対策、1ページ目でございますが、これにつきましては主な対策といたしまして、やはり燃費向上ということでございます。また環境対応車の普及促進ということでございまして、燃費向上につきましては省エネ法に基づくトップランナー基準を設定することによりまして、自動車メーカーに技術革新を促すということを考えてございます。また環境対応車の普及促進につきましては、いわゆる自動車重量税、取得税のエコカー減税ですとか、あるいは自動車税の税制グリーン化特例等の税制優遇措置、またトラック、バス、タクシー事業者を中心といたしましてCNG自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車の導入あるいは超小型モビリティの導入に対します助成補助というものを考えております。

2ページ目の物流対策のうち、トラック輸送の効率化でございます。ここで紹介いたします大型CNGトラックを活用した中長距離貨物輸送モデルの構築につきまして簡単にご説明しますが、営業用トラックによりますおおむね500キロまでの中距離、都市間幹線輸送につきましては、その75%がトラックということでございまして、ここの低炭素化を進めるということが非常に温暖化対策に肝要であるということでございまして、その中で大型CNG車両を用いる中距離都市間幹線輸送の輸送システムを確立するということでございます。この輸送システム確立のためにも、荷主、トラック事業者、またはそのガスサプライヤーが連携します事業計画に対しまして、大型CNG車あるいは大型車両用のガス供給設備、その導入費用に対しまして、その一部を支援させていただくという事業でございます。

その右隣でございますが、地域内輸送に関連します。地域内輸送の観点で申しますと、その97%がトラック輸送ということでございまして、ここにつきましても低炭素化を進

めるということが肝要でございます。ここの地域内輸配送につきましては、輸送効率改善によります共同輸配送、これを徹底するというところでございまして、これを実現するための設備導入費用について、これも財政的な支援をさせていただくということでございます。

続きまして資料の4ページを先にご覧いただきたいと思っております。船舶の省エネ化の観点でございます。船舶による国内物流、国内貨物輸送、もともと輸送効率が高く、環境保全の面でも優れておりますところ、圧倒的大多数の内航海運事業者、中小が多うございまして、なかなか省エネ船舶の導入ですとか設備投資に消極的なものがございまして、こういったものにつきまして、さらなるスーパーエコシップの建造推進を、鉄道運輸機構の船舶共有建造制度の活用、こういったものを活用いたしまして、導入支援を行うことを考えてございます。また内航船舶の代替建造につきましても、所得税・法人税等の特別償却による建造の推進をさせていただきたいと思っております。

3ページに戻って、恐縮でございますが、公共交通機関の利用促進のところにつきましてご説明申し上げます。3ページの公共交通機関の利用促進でございますが、これは消費者の運輸サービス選好誘導の1つでございまして、都市の低炭素化の促進、昨年末に施行いたしましたエコまち法を構成します、その公共交通機関の利用促進、この理念の実現そのものでございます。とりわけマイカーへの依存度が高い地方の都市部を中心に、この地域におきます関係者等で構成する協議会が、都市全体を公共交通を使って環境に優しいまちづくりをすると、こういう計画、事業計画を策定するに際しまして、その計画の実施に必要な経費の一部を支援させていただくというものでございます。

公共交通の観点で申し上げますと、5ページをお開きいただければと思います。こちらにつきましては鉄道でございます。鉄道につきましては、もともと他の運輸モードに比べまして、そもそも環境負荷が小さいということでございますけれども、さらなる環境負荷軽減を図るべく、そちらの絵にございますように回生ブレーキの導入、あるいはVVVF制御装置を搭載した省エネ車両の導入。またその回生失効を抑制します蓄電池装置あるいは回生電力吸収装置等の設置、つまり鉄道のシステム全体で省エネ、低炭素化を目指すエコレールラインプロジェクトというものを引き続き強力に推進してまいりたいと考えてございます。

6ページでございますが、航空でございます。航空につきましては既に飛行時間、経路の短縮を可能といたします広域航法、RNAVと呼称しておりますが、このRNAVによりまして、航空交通システムの高度化によります運航効率の改善が一定程度図られている

ものでございますが、今後はそのページ左下にございますように、新しい運航方式による飛行ルートというものの導入に伴いまして、この新しい運航方式につきましては、実は航空機側に特別な装備というものが必要になってございます。この特別な装備につきましては、現行ではボーイング787型機につきましてはおおよそ対応できるのでございますが、それ以外の型式の航空機につきましては装備の改修が必要でございますので、その改修につきまして支援をさせていただくことによりまして、新しい運航方式を実現化させると。これによりまして一層の運航効率化を図るというものでございます。

また右の空港関連施設についてでございますが、ここの空港関連施設につきましても、低炭素化を徹底するというものでございます。また航空機の運航効率との関係で申し上げますと、そこにGPU、グラウンドパワーユニットがございますが、これの促進を図ることによりまして、スポットに駐機中の航空機からのCO₂排出量の削減を図るというものでございます。

最後、7ページでございます。住宅建築物の省エネ化でございます。住宅建築物の省エネ化につきましては、規制、評価・表示、インセンティブ付与、この3本柱で推進してまいりたいと思っております。まず省エネ法体系におきまして、平成17年の省エネ基準の見直しが行われまして非住宅につきましては既に本年4月1日から、住宅につきましては本年10月1日から施行になってございます。非住宅につきましては、これまで設備ごとに評価をするCECと呼ばれる建築設備の省エネルギー制度に関わる基準から、建物全体の省エネ性能を評価します一次エネルギー消費量の基準に変更されまして、また住宅につきましては外壁や窓等の外皮の熱性能のみの基準、これに先ほど申し上げました一次エネルギー消費量の基準が追加されました。こういう新しい省エネ基準ができました。省エネ化を進める上で、この新たな省エネ基準の浸透・普及というのが非常に肝要でございますので、先ほど住宅の部分で実績が見込みをなかなか上回っていないというところにも関連しますが、とりわけ戸建て住宅のおおよそ4割を供給いたします中小の大工・工務店につきましては、省エネ技術が十分に浸透していないというところもございますので、これらに対する講習会等の実施を引き続き強力に進めていきたいと思っております。

また今後といたしましては、この省エネ基準につきまして、現行は届け出義務制になってございますが、これを段階的に適合義務化に向けて制度あるいは体制をどうつくっていくかということの検討・整備を進めさせていただきたいと思っております。

また消費者の省エネ住宅購入の選好誘導を図るためにも、平成11年にできました品確

法に基づきます住宅性能表示基準についても、新たな、先ほど申しあげました省エネ基準の導入に合わせて見直しを行うとともに、中古住宅等の既存ストックも含めた省エネ性能評価・表示する制度の検討も進めてまいりたいと思っております。

最後に消費者の省エネ住宅購入・改修のインセンティブを図るためにも、ゼロエネ住宅への補助あるいは省エネ改修工事に対します税制優遇措置も講じてまいりたいと思っております。以上が京都目達につきましてのフォローアップあるいは今後の施策展開でございます。

続きまして資料の1-4につきまして、国交省の関係業界におけます自主行動計画の進捗状況の点検につきまして、簡単にご説明させていただきます。1枚おめくりいただいて1ページ目でございますが、関係業界につきまして京都目達との、政府の京都目達と歩調を合わせまして、それぞれ自ら自主的に地球温暖化に対します取組を、自主行動計画という形で作ると。これにつきましては関係業界の関係省庁の関係審議会で適宜フォローアップをするということが京都目達のご精神でございます。今回、資料の中で、A3でとじているものがございまして、これが全体の、私どもの関連します30団体の自主行動計画の、2011年度現在のフォローアップ結果でございますが、これにつきましては後ほどご覧いただければと思っております。

今回、その中でも資料1枚めくっていただきまして2ページ目に、主に2つの団体、業界につきまして、簡単にご説明させていただいておりますが、まずこの30団体のうち目標達成団体が20団体ございました。これは達成率としましては66.7%でございますが、未達成の団体につきましては7団体。3団体につきましては日本ホテル協会、日本旅館協会、日本内航総連、この3団体につきましては、会員企業が廃業等によりまして経年データがなかなか取れないということで、団体ご自身のフォローアップ自体がそもそもなされていないという状況でございます。

今回ご紹介させていただきたいのが2団体でございますが、これは2008年度以降、第1約束期間後に自らがより高い目標を掲げまして、その目標値を引き上げた。さらにそれを達成して、かつその2013年度以降、つまり約束期間が終わった今年度以降につきまして、低炭素社会実行計画、これ自主行動計画のさらなるバージョンアップの計画でございますが、これを策定している団体、この2団体についての取組事例を簡単にご紹介させていただきたいと思っております。

1つが定期航空協会でございますが、これにつきましては、先ほどのA3の資料2枚目

の一番上にございます定期航空協会でございます。これにつきましては2009年度に目標の引き上げを実施いたしまして、それ以来、自ら掲げた目標の達成を果たしているというものでございます。また2020年度目標を立てました低炭素社会実行計画も、自ら策定をしているということでございます。取り組んだ内容といたしましては、燃費消費効率の改善されました新型機への機材変更あるいは導入の促進を会員企業様にしているということ、あるいは先ほど申し上げました航空管制の中での、高度な管制システムによります飛行経路・時間の短縮、運航精度の向上に努めているというものでございます。あとは航空機自体の軽量化ですとか搭載燃料の最適化、適正な燃料を積むことによりまして省エネ化が図れますので、そういったものを十分図っているということでございます。

もう一方がJR西日本様でございまして、こちらにつきましても同じように2020年度目標を立てます低炭素社会実行計画を自ら掲げてございます。これにつきましては省エネ車両あるいは高効率機器の導入ということで自主努力をされておりますし、また社内におきます社員教育の中でも、行動エコの推進ということで独自の社内での取組が功を奏して実績が上がっているというものでございます。

今申し上げました2つの団体以外につきましても、当然に省エネ機器の導入等のハード面での対策、あるいはソフト面での対策を実施することによりまして、目標値を達成しております。また自主行動計画よりもさらに進んだ低炭素社会実行計画を策定、あるいはその策定をするという検討に入っている団体もございますので、積極的な取組がなされていると考えております。

また未達成の7団体につきましても、継続した取組を進めていることによりまして、目標の達成に向けて改善傾向にあると認識してございます。以上、雑駁ではございますが説明を終わらせていただきます。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 交通環境・エネルギー対策企画官の石原と申します。資料1-5についてご説明させていただきます。

資料1-5をご覧ください。地球温暖化への適応策についての政府動向でございます。最新の知見によりますと、温室効果ガス濃度の増加に伴いまして、日本の平均気温は過去100年間で約1.15度上昇したということでございます。またさらに今後100年間では2.1から4.0度上昇するというので、その上昇幅は世界平均を上回るというような予測がされておるところでございます。この温暖化に伴いまして、最近もそうなんですけれども大雨災害の深刻化、高波・高潮リスク、渇水リスクの増加など、さまざまな影響が

拡大しております。このため緩和策だけではなく、平成27年夏ごろをめどに政府全体の適応計画を策定することということに現在なっております。

この政府全体の今後の予定ですけれども、中央環境審議会地球環境部会の下に、先日、気候変動影響評価等小委員会が設置されまして、先月の8月28日に第1回目の会合が開催されたところでございます。この中では小委員会の立ち上げに際しまして、国内で実施されております既存のさまざまな研究プロジェクトの紹介等が行われました。今後は今年度さらに3回の開催が予定されておまして、気候変動が日本へ及ぼす影響やリスクについて、さまざまな分野を統一的に評価していく、審議していくという予定でございます。そして平成27年の1月ごろに、日本における気候変動の影響及びリスク評価に関する報告と今後の課題（意見具申）という形で中環審に報告をすることとなっております。その結果を受けまして中環審では平成27年夏ごろまでに政府の適応計画をまとめて、閣議決定に至るという予定になっております。

この間、国土交通省としましては、気象庁、国総研等の知見を用いるとともに、約100年後の極端現象の変化というような気候変化予測、それからそれらをもとにした氾濫可能性倍率というような影響予測の分析を行うとともに、予測の高精度化に向けた技術開発を継続して、適応策の策定に向けたさらなる貢献を図っていきたくと考えております。

これらの予測技術や分析結果につきましては、まず気候変動影響評価等小委員会へ提供してまいります。また適応策に関しましては、こちらに4つほど挙げさせていただきましたけれども、例としましては治水対策としまして施設の改良・再生、これ具体的には放流管の増設などが挙げられるんですけれども、こういった既存施設の徹底した活用による治水機能の向上といったことがまず挙げられます。また局地的な集中豪雨の危険性に関しましては、雨水をためておくことができる貯留管を整備することによりまして、都市の浸水を緩和するというを行っております。またソフト的な対応としましては、高潮や洪水がどの地域で起こりやすいかを示したハザードマップを作成しまして、日ごろから住民の安全確保に関する情報を提供しておくことも重要な適応策の1つでございます。このような情報提供に関しましては、新しいレーダー整備をするなど現状の監視体制と、それに基づく適切な情報発信ということも挙げられます。また渇水のリスクに関しましては、ダム間で水を融通し合うという効率的な水運用も、既存の施設を利用した適応策となります。

今後、政府全体の適応計画に貢献していくために、これらの施策の総動員、さらには充実強化を図っていく予定でありますので、委員の皆様におかれましては今後の環境部会に

でご意見等をいただければ幸いと存じます。以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。資料1-1から1-5、事務局から説明がありましたけれども、皆さんからご意見、ご質問をお願いしたいと思います。発言なされる場合は、いつものとおり名札を立てていただくということをお願いしたいと思います。名札、まず手が挙がって名札でした。家田先生、じゃ。

【家田委員】 すみません。一足お先に発言させていただきます。どうもご苦勞様でございました。大変に丁寧にまとめていただいて、ありがたく存じます。資料1-2で質問ですが、1つは、こうやって実績が出てきて、それからまた後ろの資料だと、これからのプロジェクトも入るけれど、それは国民に対して、何か発表というかアピールしたほうがいいと思うが、それはどんなふうにするのかというところをちょっと教えていただきたい。実は昨日、アメリカ土木学会の会長とやりとりをしているのがあって、環境の話ではないですが、インフラが劣化してメンテナンスの状況がいろいろと問題がある。これは日本もそうですが、どこの国もそうなんです。ただ、アメリカの土木学会は、それを大胆不敵と言っているのですけれども、部門ごとにA B C Dランクがついて、「ダムはDですね」とか何か、こんなのが出るのですね。で、要するにその会長いわく、細かい話をちょろちょろ出したって、それは出したって自己満足にはなるけれども、国民側はそんな細かい話はちっともパンとこないんだよと。パンとこう来るには、少し荒っぽくでもまとめて出さないと意味がないと、こういうようなご発言をされていて、ああなるほどと思うところもあって。こういう丁寧な実績に基づいて、さらにそれを荒っぽく表現して国民に出すということが重要じゃないかと思うのですが、その辺について伺いたい。

あと1つ2つ意見だけ言っておくと、この資料1-2の資料はよくできているけれども、単位がみんな同じで書いてあるが、実は違うんですよ。つまり排出量パー車両キロとか、パー人キロですよ。ものによっては現ナマですよ。だけど全部同じく排出削減量と書いてある。だから単位はちゃんと揃えていただきたい。

それから感想を1つ2つ言うと、5ページについては鉄道と航空のエネルギー消費効率で出ていて、これは鉄道のほうは車両キロで割っているから供給に対する効率ですよ。それで、飛行機のほうは輸送人キロでやっているから、実績に対する、つまり供給じゃなくて最終的な成果に対する効率ですよ。どちらも重要だと思うのですよ。だから鉄道のほうも車両キロだけで割るのではなくて人キロで割ったものを出すとか、それから飛行機のほうも人キロで割るだけではなくてシートkmで割ったものを出すとか。それはやっぱ

り両方出したほうがいいのではないかと思います。

最後もう1個だけ細かい質問。4ページのところで、公共交通利用促進による削減がこうですよ、ということが出ているのですが、これが正しいならそれに越したことはないのですが、東京について言えば、若干のシェアが上がってはいる、公共交通のシェアが上がっておりますけれども、地方部なんてむしろ下がっている現状で、バスなんてボコボコ、ルートが減っているわけで、その直感からすると、これはどういうことなのかと。つまり公共交通では発生量は下がってますが、マイカーも込みにしての話なのかどうかって、そこがちょっとよく分からなかったのので、教えていただけたらと思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。3人ぐらいで、まとめて答えるので、まだおられますか？

【家田委員】 大丈夫です。

【原田部会長】 では、高橋委員。

【高橋委員】 私は非常に簡単な話なんですけど、資料1-1で、昨年来国土交通省の中期的地球温暖化対策の中間取りまとめをしたり、ずっとその後議論をしたりしてきましたけれども、これあくまでも中間取りまとめの公表ですよ。次のステップというのを、いつまで何をするかというのを、多分政府の25%のゼロ積み上げ、その辺との影響もあると思うんですが、その次のステップと、それから議題2との関係、議題2のインプットになるはずですよ。で、インプットにしないといけないと思うんですが、今、中間取りまとめの段階と、今日の議題2の最初に配付していただいている資料を見ると、あんまりインプットされてないような気がするんですね。そこら辺どういうふうにお考えか教えてください。

【原田部会長】 ありがとうございます。麦田委員。

【麦田委員】 ありがとうございます。私も全く高橋委員と同じ意見でございまして、昨年の国土交通省の中期的地球温暖化対策はあくまでも中間取りまとめであって、最後の委員会のときには、これからいろいろ中長期目標が決まってくるので、その目標を受けて、こちらの削減目標を決めていくと。昨年のはあくまでもメニューを出しただけであって、どれを主食にするとか、どのぐらいの量にするとか、そういった量的なものは全くなかったのではないかなと思います。そのところはどうなっているかということが、お聞きしたかったことです。

それから少し細かいことですが、資料1-2に点検の結果がありますが、3ページのト

トラック輸送の効率化のところの、「2. 対策評価指標」は、もともと目達計画等でこういう指標ということで、大型化、トレーラー化、営自率、あと積載効率の4つぐらいの指標でやっていると思いますが、「4. 対策・施策の追加・強化等」では、3つ記載してあります。一番目のグリーン物流パートナーシップの優良事業の中には大型化とかモーダルシフトとかいろいろありますが指標と合致する対策かと思えます。一方、2番目のCNGトラックというのは、これは大型のディーゼルトラックをCNGトラックに変えるということで、CNGの使用量削減の効果を言っていることでしょうか、3番目は共同配送を言っているわけですが、「2. 対策評価指標」の中には、「CNGトラック使用や共同配送」の効果のことは指標にあらわれていないのではないかと思います。従いまして、対策と指標の試算は、項目などを合致させ、途中で追加修正されたら見直してやるべきではないかということとであります。

それからもう1点。すみません、長くなりまして。資料1-3の今後の新たな施策展開で気になりましたのが、2ページのトラック輸送の効率化というところがございます。このあたりは今後具体的にもう少し落とし込みはされると思えますので参考までですが、例えば共同配送等につきましては、プレーヤーが発荷主、物流事業者、着荷主と大きくサプライチェーンを見たときに、まず第一に発荷主とか物流事業者に対策をなささいというようなことで施策が策定される可能性があるのですが、ご存じの事と思えますけれども、着荷主あるいはテナントを持っていますビル管理者というところの視点がないと、共配などはまず無理ではないかなという気もしております。従いまして、各対策策定におきましては、どういうプレーヤーに効果的に与えるかといったようなことを少し整理する必要があるものもあるかなと思えます。これは意見でございます。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。ではここで一旦切って、回答をお願いします。

【山本環境政策課長】 まず家田委員のご指摘でございます。今後これをどう国民への情報提供についてでございますけれども、まずは政府の今、地球温暖化対策計画、全体でございますけれども、それが検討されておりますので、そこにきちんと反映していきたいと思っております。あと2つ目の議題で環境行動計画の中でも、当然地球温暖化対策というのは大きな柱になります。その中で、政府であると単品という形で、あんまりプレゼンの内容もあれかもしれないので、そういったところは、メリハリのところは、特に国交省の環境行動計画のところで、ちゃんときちんと留意して、国民情報提供については、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

あと高橋委員の次のステップについてでございます。現在中間取りまとめということでございます。最終取りまとめにつきましては、今後の政府の地球温暖化対策の取りまとめの状況、そういったところをにらんで、最終取りまとめの内容も詰めていきたいと思っております。そこはちょっと今後の状況を見て、しっかりと判断していきたいと思っております。そこら辺またご意見を賜ればと思っております。

あと、今日の議題の2について、地球温暖化についての内容がないというようなことでございます。それは後半でご説明しようと思ったんですけども、今回は特に、健全な国土形成といった点で、今回、今まで十分にご議論をいただかなかった点について絞らせていただきまして、地球温暖化対策とかライフサイクルにつきましては、次回ご提示をすることになっておりますので、よろしく申し上げます。

あと麦田委員のご指摘でございます。ご指摘のとおり、中間取りまとめの段階だと施策についてはパーツパーツはいろいろやっております、中間取りまとめの中におきまして、量的なところについては今後の検討課題という形で記載させていただいております。そこはちょっとまた今後の政府の動向をにらんでしっかりと対応していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。残りの部分は室長のほうから説明させます。

【堀江地球環境政策室長】 家田先生のほうからご指摘ございました単位の部分でございます。排出削減量の単位でございます。ここにつきましては先ほど、最初にご指摘いただきましたように、国民の方への公表、アピールという観点からも正確を期す必要があると思っておりますので、ここにつきましては公表の段階あるいは報告する段階できちんと精査をさせていただきたいと思っております。

また鉄道・航空機につきましても、指標の供給サイド、需要サイドを分母として取るということでございます。これにつきましては大変恐縮でございますけれども、その京都目達の議定書ができた段階で、鉄道については分母が供給分野ということで、航空については需要サイドを見ているということで、そのまま報告させていただきましたけれども、今後新たな地球温暖化対策を政府として進めるときに、鉄道・航空をどう対策としてとらまえるかというときに、1つその参考のご意見として賜りたいと思っております。

【家田委員】 データがあるんだから、単に割り算すればいいのではないか。

【堀江地球環境政策室長】 ご意見賜りました。

それと公共交通の関係でございますけれども、これにつきましても排出削減見込み量の算定根拠といたしましては、公共交通機関の利用促進が図られることにより、一定割合が

マイカーから利用転換するものと想定して、地域ごとに排出削減の見込み量を算定しているということでございます。

【家田委員】 実績は？

【堀江地球環境政策室長】 また整理いたします。

【家田委員】 そうですか。

【堀江地球環境政策室長】 あと、麦田委員のほうからの資料1-2の4ポツと資料1-3の対応の関係でございます。これは若干説明が舌足らずで恐縮でございますが、資料1-2の4ポツにつきましては、確かに第1約束期間がまだ2012年度ということで1年間残っております。その対策、今後の対策という意味合いもございますが、私どもといたしましては、その第1約束期間が終わった後も、国土交通省として図るべき施策というものは当然あるということでございまして、それにつきましては資料3を含めてご紹介をさせていただいたと、こういう理解でございます。

またもう1つ、共同輸配送の事業のご意見でございますけれども、これにつきましては担当部局のほうときちんと連携をとりながら、ご意見を反映させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。あとお三方、奈良委員からお願いいたします。

【奈良委員】 3つほど教えてほしいんですが、1つ目は資料の1-1の一番最後の5ページ目に、整理していただいた図があるんですけども、これももう少し進め、それぞれの施策の間の関係ですよね。相互作用等があると思いますので、これ単発じゃなくて、それぞれどれとどれをどのように組み合わせると、どのようなシナジー効果が得られるとか、そういうことがあると思いますので、施策を有効に進めるためにはやはり単発じゃなくて、それぞれを目配せして、お互いのシナジー効果を得られるというような形で何か整理されると見やすいかなと1つ目は思います。

もう1つは、例えば資料1-3ですけども、この3ページの右下のほうに2011年度の二酸化炭素の輸送機関ごとの排出量を出していますけれども、これ見ると、一気にたくさん運んだほうがいいよということが1つあると思うんですけども、大事なことはこれだけじゃなくて、実際には今ライフスタイルが高齢化社会になっていて、逆に高齢者はあまり外に出ないので、運んでてもらおうというようなサービスもどんどん増えていますので、そういうときに、逆に増えてしまうわけですね。高齢者は買いに行くよりも。です

から、そういうものをどのようにして取り込んでいくのか、そういうの見込んでいくのかというライフスタイルの変化ですね、社会の高齢化等の。それをどのようにして加味していくのかということも、少し視点を、必要なんじゃないかと。

あともう1つは、これ移動距離とか移動の人間の数を対象にしていますが、基本的には移動しないほうがいいので、移動しなくても済むような都市システムというのはどういうものなのかというのが、1つ、職住接近があると思うんですけども、そういうような単純なことでも、やはり移動しなくてもいいようなシステムに組み込んでいくと、逆に移動距離というよりも、効率的に解決に進んでいくんじゃないかということが2つ目です。

3つ目は、各業界団体の方々が大変に一生懸命にやられていて、資料の1-4ですけども、素晴らしいと思うんですが、目標未達成のものが幾つか見られましたけれども、未達成の理由というのはやはり重要だと思うんですけども、目標の引き上げを実施していたために達成できなかったというような記述が幾つかあるんですけども、これは目標の引き上げをきちんと計算、引き上げによる達成可能性を計算していなかったということだと思いますので、目標の設定をどのようにしているかということ、そのスキームですか、もう少しきちんと考えて適切な目標設定を望んだほうが今後のために意識づけになるんじゃないかと思いますので、そういうコメントも今後出されたらいいかなと思います。以上3点です。

【原田部会長】 ありがとうございます。田中委員。

【田中委員】 どうもありがとうございます。非常に各セクターごとの情報はよくまとめていただいているんだろうと思います。ただちょっと気になっているのが、やはり奈良委員が言われた連携の問題ですよね。1足す1が2というのではなくて、それとそれを足すと3なり4なりということが結構、国土交通省の中の施策の中でもいっぱいこれからできる可能性があるんですが、それがなかなかちょっと見えてないのかなという気がします。例えば、私はもともと下水道なので、下水道、今までいろんな対応のやり方というのは、温暖化対策、結構一生懸命やってるわけですけども、下水道への削減という視点がわりと多かったんですが、今回書いておられる中で、例えば熱の利用なんか、今進んでいるわけですよね。これは下水道の中の熱利用というものもあるんですが、むしろそれはセクターとしては住宅を使われる方、あるいはビルを使われる方、こういうところへの省エネになるんですよね。で、例えば先ほどからの民需というようなところからいったら、家庭の中

で使われているエネルギーの問題の約半分近くがヒーティングの問題、あるいは冷房の問題、あるいは水を温める問題、あるいは冷却する問題、こういうところに使われているんですよ、エネルギーとしては。そうすると、それがこの中で、例えばキーワードで書かれる、いや低炭素まちづくりというのはやりますよと。あるいは住宅は住宅の効率化やりますよと。で、下水道は下水道、熱ですよと。じゃそれ、どうつなげようとしてるのか、この辺がもう1つ見えてない。だからそれをもうちょっとクリアにするべきだという気がちょっとしますよね。

実はその問題は、この審議会では当然国土交通省中心の施策だと思うんですが、国土交通省の施策とほかの省庁との連携の施策もつなげられるところがあるんですが、この中を見ているとほかとの連携があまり見えてない。まあやっつけられないわけじゃないと思うんですけれども。例えば具体的にいうと、ごみの熱なんかも近くにある下水道サイドの処理について、一部もらってきているところもあったり、あるいはこれから起こり得るのは、下水道なんかでいうと、下水道のバイオガスですよ。こういうものをほかのセクターのほうに渡して、そこで削減をしてもらおうということもあるわけですよ。こういうものは、一体どこに、こういうふうな施策なり、あるいは目標というものの中に書かれていくのか。あるいは実態としても、先ほどご説明があった資料1-2の中で、まあ量的にはあまり大したことはないんだから書かれていないということもあるのかもわからないですけれども、どこでそういうものを、どっちでカウントするようにこれらはされているのかがちょっとわからないので、この辺もう少し示していただけるとありがたいということです。

もう1点、先ほどから言われるように、洪水の対応の問題が1つあると思うんですが、もう1つはちらっとだけ最後言われてました渇水の問題。これについても、確かにダムとの連携の問題もあると思うんですが、ほかにもいろいろ施策としてはあり得るかもしれない。例えば洪水としての対応としての問題と、雨水利用としての問題。それから実は再利用水のような下水の持っている水。これは都市の水ですよ。こういうものを、どういうふうによく使うのか。使うことによって、状況によっては先ほどの温暖化対策のCO₂削減になるケースもある。必ずしもすべてではないですけれども。そういうもののリンクをもう少しわかりやすい形で。数字上はあまり大したことないので言われれば、まあ確かにそうなんですが、そういうものを、街をつくっていくなり、あるいは国土の骨格をつくっていくときに、国土交通省として果たすべき役割はいっぱいあるはずなので、もう少しその辺をうまく出されたらいいのではないかなという気がちょっとしました。

【原田部会長】 ありがとうございます。高木委員、お願いします。

【高木委員】 高木でございます。少し個別のセクターについてご質問させていただきますが、私、専門が海のほうですので、海事のところで少し質問をさせていただきます。

ここのセクターの特徴は資料の4ページに書いてございますとおり、それぞれのメーカーさんが非常に小さくて、零細と書いてございますが、多分ここでは開発能力が全然ないという企業がほとんどだと思います。そうした場合、ここでは施策としてスーパーエコシップであるとか、新たな省エネデバイスみたいなものを誘導すると書いてございますけれども、これを推進、誘導とかそういうことだけではなくて、やっぱり技術サポートみたいなことが重要になってくるんじゃないかと思っております。

例えば国際海運のほうでは、気象予測とかを利用して最適な航路をつくるとか、あるいはまだ国際海運ではなかなか実現は難しいと思っておりますけれども、沖待ちの問題を解決するために、港も予約制にしようとか、そういうアイデアもあるわけで、ある意味それは国内だと、先ほどリンクの話が出ましたけれども、陸上とリンクして港は予約制にして沖待ちをゼロにするとかいうことも、あるいは可能かもしれません。そういった技術が、こういう零細な業者さんにはほとんど伝わっていないのが現状じゃないかと思っております、非常にスーパーエコシップなんかの実績は非常に素晴らしいと思っておりますけれども、技術開発に関するサポート体制についてどうなっているのかというところをお聞きしたいと思います。以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【山本環境政策課長】 奈良委員と田中委員から、こちらの図で、ちょっとシナジー効果とかそこら辺を明確化してほしいというようなご指摘だったと思っております。前回の11月では、そこら辺もうちょっとブレークダウンした資料は提出させていただいておりました。例えば低炭素、一番上の低炭素のところでございますけれども、当然富山で申し上げますと路面電車ということで都市機能の集約化と、それとあと住宅政策をマッチングしたという形で、そういったシナジー効果もあると思っております。そこら辺をどうプレーアップするかについては、今後取りまとめに向けましてしっかりと検討していきたいと思っております。

あと奈良委員の残りのご指摘については、しっかりとまた担当のほうにも連携して達成できるように取り組んでいきたいと思っております。

あと田中委員の方から下水道の話がございました。やはり、例えば政府におきましても、

バイオマス産業都市ということで取組がございまして、例えば今回新潟におきまして、下水処理場を地域のバイオマスの産業拠点化という形にして、そこで地域のバイオマスを吸収して、それで集約処理するという取組もやっております。そういった意味できっちりと、ほかの省庁との施策と連携して、こういったところにも反映できるように取り組んでいきたいと思っております。

あと雨水利用につきましても、議員立法の雨水利用促進法という動向がございませけれども、ダムの連携に加えまして、水資源としましても、雨水貯留浸透装置に加えまして、下水のほうでも例えば広島球場のところで大規模な雨水利用の貯留で再生水に使うというような取組も行っておりますので、そういったところもしっかりとプレーアップできるように取り組んでいきたいと思っております。残りの分は室長のほうから説明させます。

【堀江地球環境政策室長】 高木委員のご指摘の、船舶の技術のサポート体制でございますが、これ先ほども若干説明の中で申し上げましたけれども、今、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度の中でも、技術的な相談あるいは助言、工務監督等といいますか、技術的な支援をさせていただいております。また建造時に必要な初期資金の支援ということもさせていただいておりますが、こういったことを含めて中小の零細企業に対します技術的な支援をさせていただいている1つの例ということかと存じ上げます。以上でございます。

【原田部会長】 非常に簡単をお願いします。

【稲葉委員】 稲葉です。適切なお説明、どうもありがとうございます。1つ言いたいのは、ここ環境の審議会だというのは理解しているんですけども、経済と環境というのをどうやって並べるかというのがやっぱり一番大きな課題なんだろうと思うんですよ。特に私が今取り上げたいのは観光なんですけどね。日本の経済をよくするために観光行政を一生懸命やると。東京オリンピックを招致するなんていうのはその1つじゃないかと思ってるんですけども、そういう経済活性化というのと環境というのをどうやって並べるかという課題が、ここからは見えてこないような気がして、僕はそれが一番心配なんです。だから環境をよくすればいいんだということしか、ここの審議会では議論しないのかというのが非常に心配になっています。指摘です。

【原田部会長】 そんなことはないと思っておりますので、それは十分対応してやりたいと思っております。ありがとうございました。

では次のところに行きたいと思っておりますが、続きまして2番目の議題であります、「国交省の新たな「環境行動計画」の策定について」に進ませていただきます。事務局は休みな

しですけれども、説明をお願いします。

【山本環境政策課長】　　続きまして国交省の新たな「環境行動計画」の策定についてご説明します。めくっていただきまして資料の2-1でございます。「環境行動計画」の概要でございますけれども、低炭素社会に加えまして、自然共生社会、循環型社会ということで、環境政策の全般を対象としております。本日、参考資料にこういった形で添付させていただいておりますけれども、これが環境行動計画の全体版でございます。この計画でございますけれども、国交省の環境配慮方針としての役割を担っております、これに基づきまして施策のフォローアップが実施されるとともに、先進的取組の発信としての機能も有しております。

計画期間につきましては、2008年から2012年度の5カ年計画でございます、新しい計画を年度内に策定する方針でございます。なお新しい計画が策定されるまでの暫定的な方針を策定しまして、施策の継続性の確保には努めることとしております。

続きまして資料2-2でございます。環境行動計画の体系でございますけれども、上半分が4つの視点、下が5つの柱になっておりまして、ご覧のとおり5つの柱に重要施策を位置づけております。

まず4つの視点でございますけれども、当時の環境基本計画、委員のご意見を踏まえまして策定しております。先ほどの稲葉委員とのご指摘にもかかわってくるんですけれども、まずやはり環境と経済・社会の統合的な向上でございます、これは環境と経済の好循環を目指すものでございまして、例えば交通流対策によりCO₂削減、渋滞解消を図ろうとするものでございます。2番目が総合性・連携性を重視でございます、特に国交省としましては、幅広い政策手段を有しておりますので、総合性・連携性に重点を置いて施策に取り組むこととしております。3つ目が人や企業の行動に働きかけるでございます、見える化等ライフスタイル、ビジネススタイルの変革を促すと、そういったソフト面の取組を重視しております。4つ目が面的広がり・時間的広がりでございますけれども、例えば流域一体で解決すべき課題について、面的視点で取り組む。適応や生物対応については、順応的視点で取り組む。そういったことを重視するものでございます。

続きまして下の5本柱でございます。まず下の左側の1番目、2番目でございますけれども、先ほどの時間軸を重要視すると、そういったことで目達の5年スパンと、2050年を目標とした中長期スパン。これで2つに区分しております。3つ目の負の遺産の一掃と健全な国土ということで、長いタイトルでございますけれども、前半の3つの部分は公

害解消施策、後半は健全な水循環、生物多様性等の施策でございまして、合体してこういった長いタイトルで体系化しております。4つ目の環境を優先した選択でございませけれども、人や企業の行動に働きかけるという視点にも留意しまして、循環型と合わせましてライフスタイルの施策も体系化しております。最後は技術開発・国際貢献という共通項でございませ。

続きまして資料の2-3でございませ。新しい計画に反映させる、今後推進すべき重要施策についてご説明しませ。先ほど高橋委員にもご回答しませたけれども、本日はこれまであまり時間をお取りできなかつた先ほどの5本柱のうち、3から5の健全な国土と循環型、技術力につきまして、最近の政府の施策への貢献度、そういったところからピックアップをして整理しております。残りの地球温暖化への緩和・適応、ライフスタイルについては、次回ご提示申し上げます。また次の資料の2-4の下のところをご覧いただければと思うんですけども、今回は新規性の高い施策ということで、今後、中長期的なスパンの成果達成に向けまして新しく取り組む、こういった施策については区分して明示しております。

それでは資料2-4の健全な国土のところをめぐっていただきたいと思ひませ。まず健全な水循環の確保でございませ。まず政府の環境基本計画でございませけれども、河川等の水質環境基準の達成率は上昇傾向にございませして、引き続き流域関係者の連携について、しっかりと取り組むよう指摘がございませ。そういった中、下の左にございませけれども、清流ルネッサンスⅡでございませけれども、流域関係者の協議会を推進母体に平成13年度から取り組んでおりませして、例えば左の図は綾瀬川の事例でございませけれども、関係プレーヤー、また住民も参加しておりませして、計画をつくって水質浄化に取り組んでおります。その結果、長い年月でございませけれども、BODの数値も上がっております。右の図にも全国的にも成果は出ておりませして、引き続き積極的に推進する方針でございませ。

次のページの左側は、これは総合的な土砂管理でございませ。これまでも関係機関連携のもと、山地から海岸までの土砂の流れの改善でございませ。下の安倍川の事例は、世界遺産でも有名な三保の松原を抱えているところでございませけれども、やはり中・下流に土砂がたまりやすいと、そういった中、図にもございませけれども洪水対策の観点から河道を掘削すると。またそれと砂浜回復のための土砂供給ということで、相反する形になるんですけども、これをどうバランスをとるかということが課題になっております。そういった中、データを分析しませして、通過土砂量の数値目標を設定したところでございませ。

して、今後、モニタリングを行いまして中長期スパンで最適なマネジメントを追求していく方針でございます。

右側の地下水でございますけれども、地盤沈下は近年沈静化傾向にございますけれども、下のグラフのように地下水の上昇による構造物への影響も懸念されております。またこれに加えて、先ほどの田中委員のご指摘にもございましたけれども、渇水等の代替水源の活用、そういった観点からも地下水の保全と利用の適正化に向けたルールづくりが求められております。そういったところで、箱にありますけれども、データの収集、適正な地下水水位の設定、観測、モニタリング、そこら辺をどうするか、そこら辺をガイドラインに盛り込むことを、今、作業を進めていきたいと考えております。

次のページが海の再生でございます。閉鎖性水域の東京湾等でございますけれども、13年の都市再生プロジェクトに基づきまして関係者が連携した再生推進会議を設置しております。そこで陸域からの流入負荷、藻場や干潟の造成、モニタリング、そういったことで総合的に取り組んでおります。その結果、陸域からの汚濁負荷量は削減されておりました、生物の生息が観測されておりますけれども、底層の溶存酸素量には明らかな数値変化は確認できず、今後官民連携フォーラムで新しい取組を検討していく方針でございます。

次のページでございますけれども、特に東京湾では第2期の行動計画を策定しまして、新しい取組として東京湾官民連携フォーラムを設置することにしておりまして、11月に設立予定でございます。今後このフォーラムにおきまして、真ん中にもございますけれどもNPOや企業等、多くの関係者と連携・協働の取組を行いまして、その一環として環境改善にかかる新たな指標の検討、再生推進会議の提言、そういったことを行っていく予定でございます。

これに先立ち、右の図でございますけれども、港湾管理者がフィールドを提供して公募しまして、そこに民間企業とNPO、市民が協働でアマモ場を再生する、そういった試行的な取組も行っているところでございます。

続きまして生態系ネットワーク、次のページでございます。愛知のCOP10におきまして、多様性につきましては劇的損失との警鐘が出されておりました、国家戦略におきましてもネットワークの充実・強化が求められております。

まず生物多様性に配慮した都市づくりでございますけれども、下の図のとおり、緑の基本計画に基づきまして緑地を適正配置することにより、ネットワークの形成を図ろうとするものでございます。その一方で自治体の課題でございますけれども、生物多様性の取組

の進捗状況を簡便かつ客観的に把握するツールがない、そういったことが課題になっておりまして、右にございますけれども、現在、指標素案という形でございますけれども、ケーススタディー中でございます。今後この普及によりまして、質の高い計画の策定につなげていきたいと思っております。

次のページでございますけれども、都市のコンパクト化によりまして、生じた緑地が出ると。これを生態系ネットワークに転換できないかという施策でございます。まず左の図でございますけれども、こちらは平成16年の首都圏のグランドデザインでございますけれども、矢印の部分がございまして、こちらは10年後に向けて図る生態系ネットワークでございます、真ん中のようにさいたま市におきましては、都市公園で充当しております。これをさらに右の図でございますけれども、都市のコンパクト化で生じる郊外緑地、これをネットワークに転換できないかという発想でございます、今後フィールド実証、そういったことを踏まえまして、先ほどのグランドデザインを改定して、段階的なネットワークにつなげていく方針でございます。

次のページは河川関係でございます。左の図は豊岡における官民連携によるコウノトリの野生復帰の成功事例でございます。今後そこで培われたノウハウをベースにしまして、右のように関東地域において、赤い円がコウノトリが飛来する流域自治体でございますけれども、それとNPOとの連携によりまして、ネットワークの広域化、これを国交省も事務局ということできっかりと取り組んでいきたいと思っております。

続きましてヒートアイランド対策でございます。熱中症の患者数が増加している中、先の大綱におきましても即応性の高い取組の充実強化が求められております。

そういった中、国交省でございますけれども、新規に国交省の気象庁の都市気候モデル、街区モデル、各種データを融合したシステムに取り組みたいと考えております。例えばこの下の図でございますけれども、システム開発によりまして、熊谷市の気温・風向でございますけれども、左の気象庁の広域的なモデルから、真ん中の10キロ、右の500メートルレベルまで再現させております。これによりまして熊谷市内のリスクスポットがはっきりするということと、街区レベルでの対策ごとのシミュレーションが自治体の卓上パソコンで可能となります。

次のページはガイドラインの策定によりまして風の道を活用した都市づくりでございます。左の図でございますけれども、風の道として期待されます河川・緑地等のオープンスペース、これをネットワーク化しまして、地図による「見える化」を行います。これを例えば

都市計画区域マスタープランなどによりまして、基本的な方向性を示しまして、真ん中の図にございましたけれども、再開発地区計画等によりまして、風の道の確保につなげていくと、こういった取組を支援する方針でございます。

続きまして循環型の資料2-5でございます。めくっていただきまして建設リサイクルでございます。法律の施行等によりまして、下にも図がございますが、93%に今再資源化率は達成しておりますけれども、その一方で汚泥や発生土の利用促進、廃棄物の混合廃棄物の削減が課題になっております。現在集計中の、副産物の実態結果を踏まえまして、新たなリサイクル推進計画につなげていく方針でございます。

次のページが下水道でございます。今後は低炭素社会の貢献の観点からエネルギー利用にも力を入れていく方針でございます。まず下水バイオマス利用事業として5つある、発電、固形燃料化でございますけれども、高コストがネックになっております。そこで下の左図のように低コストの技術実証、ガイドライン化によりまして利用拡大を図ります。また真ん中でございますけれども、下水処理場に地域バイオマスを集めまして、地域の活性化につなげていくと、こういったような取組については、今後政府のバイオマス産業都市等の関係省庁の連携も活用しまして、処理場の地域バイオマス活用拠点化構想を推進させることとしております。また下水熱でございますけれども、名古屋の事例をおつけしておりますけれども、今後官民連携の推進協議会、こちらございますので、これでプロジェクトの形成・推進を図ります。

次のページでございます。新しい取組としまして、左図でございますけれども、下水処理場におきまして低コストの水素製造実証を行いまして、写真は神戸のCNGのステーションでございますけれども、それと同じように燃料電池自動車のステーション化が図れないかと、そういった取組にトライしていきたいと思っております。あと真ん中でございますけれども固形燃料のJIS化を今取り組んでおりますけれども、それをツールにしましてユーザーとのマッチングの活性化に取り組んでいきたいと思っております。あと右でございますけれども、近々に実現予定の下水管路更新と合わせた熱交換機をセットで取り組む事業モデルでございますけれども、今後都市開発や管路更新予定時期、熱量、そういったものを重ねたマッピングを行いまして、事業モデルを拡大していきたいと思っております。

続きましてリサイクルポートでございます。循環資源の広域流動拠点であるポートでございますけれども、全国で22港で関連企業の立地数も増えております。その一方で小口

排出事業者も多くて、十分にモーダルシフトが進んでいないのも実態でございます。今後、循環資源の需給情報等のマッチングシステム、こういったもので既存ストックのさらなる有効活用に取り組む方針でございます。

続きまして資料2-6の技術力の貢献でございます。めくっていただきまして革新的技術開発、国際標準化でございます。再興戦略におきましても、日本の優れた技術、これを国際展開ということで重要課題として位置づけております。例えば左の図は海事でございますけれども、これまで我が国主導で国際海事機関、IMOのところで国際基準化に取り組んできた結果、CO₂排出削減を段階的に2025年までに30%にすると。そういった規制条約が策定されております。その一方で、今後はこれを上回る50%省エネ、これを革新的な技術で推進させまして、競争力の向上につなげていく方針でございます。あと真ん中は、国際電気標準化会議におきまして、浮体式洋上風力発電等につきまして、特に安全面での国際基準化の主導をしてみたいと思っております。あと右は下水道でございます。優位性がある膜処理技術につきましては、ISOで我が国が幹事国を務めることになっております。今後、再生処理技術の国際標準化を主導することで、水分野の競争力の向上に努めていきたいと考えております。

次のページが気象でございます。左の図はひまわりの8号、9号。これは26、28年度に打ち上げ予定でございますけれども、これによりまして海面水温、海表分布、黄砂等、地球環境監視機能の強化に努めていきたいと思っております。また、右につきましてはこれまでやっておりますCO₂濃度、海洋再生化、そういったようなデータ提供に加えまして、先ほどありましたけれども、短時間強雨といった極端現象の予測技術、これの精度化に今後しっかりと取り組みまして、政府の気候変動の影響評価分析の高度化にしっかりと貢献していきたいと思っております。

次のページも、これも新しい取組でございますけれども、再生可能エネルギーの立地選定に当たりましては、太陽放射量とか風強データ、これの分析が重要でございます。左の真ん中にごございますけれども、こちら気象庁が開発したシステムによりまして計算されたデータを用いますと、過去55年間の太陽放射量と風強を再現させることが可能になります。こういったもので再生可能エネルギーの推進の貢献を高めていきたいと思っております。近々に情報提供予定でございます。

その次は地球地図でございます。解像度1キロのデジタル形式の地理空間情報でございます。我が国が提唱した国際プロジェクトでございます。今後、地理院としましても、

右上の図がございましたけれども、これはアマゾンの図でございますけれども、地球規模での森林減少把握によりまして、CO₂吸収源の変化解析、生態系への影響分析、そういったものにしっかりと貢献できるように、今後データの高精度化、時系列化にしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

4つ目がICT関係でございます。左の図ですけれども、2020年代の初頭に、ITSの技術活用による高速道路上の自動運転システムの実現。これに取り組むとともに、右でございますけれども、公共交通におけるビッグデータの活用によりまして、人々の移動のニーズをしっかりと詳細に把握しまして、新しい公共サービスの創出に取り組む。こういった取組を展開していきたいと思っております。

最後に資料の2-7でございますけれども、4つの視点のご議論の参考のため、最近の動向について簡単にご説明申し上げます。めくっていただきまして、まず環境と経済・社会の統合的向上でございますけれども、経済と環境の好循環でございますけれども、特に上の箱でございますけれども、最近のトレンドとしまして、それを加えまして、グリーン・イノベーションの推進により創出された環境技術の国際展開という形で深化しております。国交省としましても、先ほどの革新的技術開発、国際標準化等により重視していく方針でございます。

3ページでございます。総合性・連携性でございますけれども、近年政府全体としまして、特に生物多様性等の観点から、地域ネットワーク、歴史・文化等の地域資源を活かした官民連携・協働、そういった視点が重視されております。先ほどの海の再生の官民連携フォーラム、コウノトリの野生復帰事例、そういったことで重視していく方針でございます。

また次のページ。人や企業の行動への働きかけでございますけれども、環境教育「見える化」に加えて、事業者の社会的貢献の活性化も重視されております。

最後のページでございますけれども、時間的広がり、面的広がりでございますけれども、引き続き流域一体となった水循環。適応生物多様性について、しっかりと重視することになっております。国交省としましても、清流ルネッサンス、生態系ネットワーク形成、適応対策で引き続き重視していく方針でございます。説明は以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。ただいまご説明ありましたが、特に今後環境行動計画を策定する上で、4つの視点と計画の体系の話でした。それから今日は5つの柱のうち3つが中心ですが、今後推進すべき重要施策の議論、これが重要と考えています。

この辺を中心に、積極的な意見、ご質問をいただければと思います。ご発言の方は名札を立てていただければと思います。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。まず1つは意見、1つは質問になります。

まず意見のほうからなんですけれども、今ご説明いただいた中で思ったのは、景観というキーワードがあんまり見えてこないということです。景観は明らかに主観的なものなので、ある人にとっては良くて、ある人にとっては悪いというようなこともあるでなかなか難しいところですけども、例えばテーマパークが潰れちゃった後、建物の残骸のような悲惨な光景が残っていたりとか、地方でよくありますパチンコ店が潰れてそのまんまの廃屋が姿を晒していたりとか、あるいは病院が潰れた後でそこが心霊スポットになっちゃってるとかいうことがあります。そういう状況が、いわゆる健全な国土の形成になるのだろうかという気がしています。それから先ほど観光の話も若干出ていましたけれども、非常に落ち着いた渋い日本らしい街並みをつくったと思ったら、突然そこにけばけばしい建物ができてしまうということもあります。そうするとお客さんも引いてしまうとか。こういうことは、大体の人にとって、あんまりいいことじゃないなと思うんですね。そういう景観とか、調和した街並みとか、そういうところからの観点というのものも、入れる必要があるんじゃないかということです。これが意見です。

それから質問につきましては、これは前半のほうでお話ししたほうがよかったのかもしれませんが、電力に関して、例えば公共交通機関のシフトというところがあります。今後の環境行動の計画でいろいろ指標をつくるときに電力にシフトすることによってCO₂の削減ということが出てくると思うんですが、今原発がほとんどとまっている状態だと、これまでやってきたように、環境のためには電気を使うことがいいとか公共交通シフトがいいとはなかなか言えなくなっているわけですよ。もちろん相変わらず、公共交通へのシフトは、環境にいいんでしょうけれども、原発がとまる前ほどは環境に優しくはなっていないはずなんです。だからそのところも考えて、今後の行動計画を考えていかなければいけないのではないかと。そこを考えると、資料中の数字が変わり得るのかどうか。あるいは原発がとまっても、大した影響はなくてネグリジブルな話に過ぎないのかどうか、その点について教えていただきたいというのが質問になります。以上です。

【原田部会長】 先ほどお話ししましたように、3人ずつぐらいで切って回答するほうがいいかということで、今日はそうやっておりますので、よろしくお願ひします。マリ委

員、お願いします。遅れて来られて、ご苦勞様です。

【マリ委員】 すみません。遅くなってしまって申し訳ございませんでした。

幾つかあるんですけども、とても大きく目立っているのは、何か非常に都市の視点から全部やられていて、じゃ農村地帯に住まわれている方々とか、農業を営んでいらっしゃる方々とか、市ではなく町村というところが見えてこないというところが、ちょっと国の計画としてはアンバランスなような感じがいたします。おそらくコンパクト都市というのも、ほんとうにずっと前から言われて、実際に動いているところも結構ありますし、私も富山によく行きますので、この交通システムと都市の融合によって、非常に人々がまた集えるような場所になるということはわかるんですけども、じゃそのコンパクト都市をもうワンステップ踏み込んでいったときにどうするかということもすごく重要だとは思っています。で、日本が持っている技術が、もちろん最先端のものもすばらしいんですけども、昔からあるものもとても重要で、そういうものが必要とされる地域がまだまだ日本に残っていて、例えば土壌浄化法でとても自然な形での都市、まちづくりができるような人口の少ない地域には、やはりそういうものをきちんとした形で、もう一回循環型にもっていくと。大都市で人口の多いところになりますと、やはりこういう最先端技術がないと環境を守れない地域というものもあるわけですから、そういうものをもう少し、何というんでしょうか、ちゃんとゾーニング化すると言っていいかわかりませんが、そういうグループ分けする中で、人口と、あと都市の何というんでしょう、広さというものもありますし、あと合併されて都市になってしまったような、市になってしまったような地域の中でも、面積がだだっ広過ぎてしまって、市とはいえども、まだ生活の形態が農村地帯になっているような状況のところもあるわけなんです。

で、例えば水のことも含めて、例えば私、日本でNPOとかボランティア活動をしている中で、海外に持っていつている日本の技術の中には、レインウォーター・ハーベスティングといいまして、雨水をためて、そこを貯水湖に入れて、それを乾期のときに使うようなやり方っていうのが必要とされる日本の地方の地域もあるような気がするんです。そういうものを積極的に海外の発展途上国には出しているんですけども、日本にこういう技術があるのに、何でもっと活用しないのかとか、電力もそうですけれども、貯水湖を山の上につくって、そこがまた水を流すことによって電力が発生できるような地域とか、これだけ日本の技術はメニューが豊富ですので、自分の国にこういうものをもっと活用できるようなイメージでもっと国づくりをしていきますと、最先端とまたそういう技術が必要

とされている海外の国々にも、その都度その都度、輸出というか外に出せるようになるんじゃないかと思うので、もう少し今までの技術を全部排除するのではなく、むしろもう一回取り組んでみて、良い物と悪い物をもう一回棚卸しをしてみるということも、1つここに組み込んでいただけるといいなと思うんです。

あと地球温暖化の中で、港湾の部分だったんですけども、例えばバラスト水がいまだに問題になってまして、バラスト水のことはおそらくもう当たり前だと皆様思われているのでここに書かれてないんだと思うんですけども、どこか大きな港をつくって、そこで例えばバラスト水をうまく、そこで循環させるような形で外来種のものが日本の沿岸のほうに入ってこないような状況をつくられるとか、そういうことも含めて、この港湾の部分もやっていただきたいと思うんです。ほかにもたくさんありますけれども、ちょっと時間がないので、また今度。

【原田部会長】 ありがとうございます。少しは革新的なというか、新しい取組に集中して説明があったんですが、当然そういうご指摘の点、考えていると思いますが、ちょっとここからよく見えるので、ちょっと不公平があるかもしれないですが、浅見先生が帰りそうな雰囲気を出しているので、浅見先生、次。

【浅見委員】 すみません。そういう意味では質問というよりはコメントという形で2点ほどお話しさせていただきたいと思います。1つは2-7の資料の4ページに、人や企業の行動への働きかけというのがございます。環境教育の「見える化」あるいはその貢献活動というようなお話を書いてあるんですが、やはり重要な働きかけの1つは、やっぱりプライシングだと思うんですね。ですからそういった観点、例えばインフラというのは今まで、場合によってはただ、ないしは一定料金というような感じだったんですが、そうではない社会をつくらざるを得ないところに立ってきてるんじゃないかと思いますので、そういった意味での技術開発も、今後考えていただければと思います。

それからもう1つはデータの高度化ということで、私も空間情報というところでは、ある意味ではそちら側に立っているんですが、実際にはデータがリッチになってくると、人々がデータに依存していろんな行動をするようになってきますが、場合によってデータ取得ができないような場合とか、そういったときに非常にパニックになるということがあり得ます。そういう意味で言いますと、データリッチにするのは、一方では重要な技術開発ですが、もう1つデータプアにしても大丈夫な環境をつくっていくことも非常に重要だと思います。ですので、そういった国土形成の技術ないしは都市形成の技術というのもお考え

になっていただければいいのかなと思いました。以上2点です。

【原田部会長】 ありがとうございます。今、コメント中心ということでしたので、3人で切らずに4人目まで。大聖先生、お願いします。

【大聖委員】 ありがとうございます。ご説明いただいたいろんな取組があるんですけども、それが単発的なものがあるような気がするんですね。ですからこういったものが、ほかの地域で適用可能かどうかという可能性を必ず検討していただいて、そういう展開の可能性があれば、それはよりローコストでできるわけですね。そういう効果を常に意識していただきたいものだと思います。

それからもう1つは、このいろんな対策、今後の対策というのは2013年以降の温暖化対策とリンクしているわけで、それとの関連を明確に今後して行っていただきたいと思っております。

それからもう1つは、ITSとかICTのご説明がありました。今後、こういった情報通信システムは非常に高度化しますし、それが大きく発展していくと思いますけれども、そういったものを、最近よく言うんですけれども、交通環境対策のツールとしてどうやってうまく使っていくかということが行政側に大きく問われると思います。そういったものを、例えばプライバシーをちゃんと守りながら、うまく活用していく。それから、これまでの対策の有効性も検証できますし、将来の対策の有効性、そういったものにもこれは大いに活用できると思いますので、そういうことを期待したいと思います。

それからもう1つ、国際貢献のお話も言及されていますけれども、温暖化対策として日本が他国との間で、オフセットですとかクレジットですとか、そういったものが日本にとってもちゃんとメリットがあるような、そういう国際戦略をちゃんとセットで取り組んでいただきたいなど、そういうことを期待しております。

それからもう1つは、予算の全体のバランスがどうなっているのかというのが、あんまりよく見えないんですね。いろんな対策がわーっと並べられていますけれども、そういったことも少し具体的にご説明いただけるとありがたいと思います。以上です。

【原田部会長】 ここで一旦切りますが、よろしくをお願いします。

【山本環境政策課長】 特にご意見につきましては、しっかりと今日は聞かせていただきまして、どういった形で反映できるかということで、また次回お示ししたいと思っております。特に質問のところでもございましたけれども、竹内委員のご質問でございます。電力のところでもございますけれども、これはやはり国交省としましても、今後の政府のエネ

ルギーのベストミックスをどうするか、そういった政府全体のエネルギー議論といったところに呼応して対応していくのかなと考えております。

あとマリ委員のところでございますけれども、ちょっとやはり農村のところ、あんまり目立たなかったところでございます、一応ちょっと僕の説明が悪かったものですが、例えばコウノトリのところとか、そういったところでも地域の文化とかにも配慮してやっていきたいと思っておりますので、そういったところもまた時間のあるときにご覧いただけたらと思っております。

あとバラストにつきましても、条約はまだ発効はされてないですが、でも一応、それに先行しまして、先ほどの生態系の破壊もありますので、浄化施設をどうするかという形で、そういった取組はもう先行的に取り組んでいるところでございます。

ほかのご意見については、しっかりとまた反映していけるように、次回にまたやっていきたいと思っております。

【原田部会長】 ありがとうございます。続いて谷口委員。

【谷口委員】 私はほんとにスペシフィックな話を2点、コメントさせていただきます。質問というよりはコメントなんですが、まず資料2-2の、これ全体の環境行動計画だと思うんですけども、次回の資料で入るかもしれないんですが、昔、多分先回か先々回には、モビリティーマネジメントの推進というのはあったと思うんですけども、消えてしまったんでしょうかと。私、MMが専門なので、すみません。ねじ込むわけじゃないんですけども、例えば4-1の環境教育の推進というと、国交省的にはちょっと、普通、小学校の先生が環境教育と聞くと、水辺でトンボを取るとか、そういうのが環境教育と思われる方が多いので、それならMMの推進と言ってもいいんじゃないかなというふうに感じました。ねじ込むわけではないので。それが1点と、資料2-7で、4ページで、環境教育、「見える化」のところの文章がちょっと私にはあまり理解ができなかったんですが、「持続可能な低炭素社会の構築や適応方策を推進するための学校や社会における環境教育、国・地域、企業、家庭等での見える化の推進を図っていく」というのを、この「見える化」の推進というのは、補語が必要なんじゃないでしょうか。何々の見える化。どこにかかって、何を見える化するのが、ちょっとわからないんですけど、ちょっとそれ、ご検討いただけるとありがたいです。

【原田部会長】 では続いて出口委員。

【出口委員】 私のほうから意見ですけれども、今のこの資料2のほうの一番最初の頭

のところ、今後推進すべき重要施策という3点あるんですけども、国土の形成、循環型社会の形成と。私、そろそろもう「形成」という言葉は、もう変えてもいいんじゃないかなという気がしております、非常に聞こえがいい言葉なんですけれども、要するにつくるということですよね。実際この中身を見てみると、私むしろ「形成」というよりは、何か「転換」とか、あるいはその転換した後に「維持」していくというのが、やっぱりこれから非常に重要じゃないのかなと思うんですね。ですから、ちょっともう少し、これ「形成」という、これ非常に国の理念をあらわす言葉としては重要だと思うんですけども、やっぱり転換とか維持とかっていうことを、もう少し中身をかみ砕いてきちんと考えていただく必要があるのかなという気がいたします。

具体的には、例えば中の資料の「水と緑による生態系ネットワークの形成」で、6ページ目のところですかね。資料2-4の6ページ目のところでしょうか。例えばその主要施策の中で、都市のコンパクト化により生じた緑地の生態系ネットワークの転換。ここは転換という言葉が使われているんですよ。ですけども、その下に「人口減少に伴い生じる都市的土地利用が行われなくなる土地について」とあるんですけども、これ実際にこの土地を右下の図にあるように、緑に転換していくというのは、これ実は非常に、地方自治体に任せておくと非常に難しい問題でして、やっぱり転換していく基準みたいなものを、私ちゃんと国が示すべきじゃないのかなと思うんですね。特に人口減少している地方ですと、もう空き地とか空き家の対策というのが非常に大変なんですけれども、何というか、そういうのがパラパラ出てくるわけですね。まとまった土地は出てこないんです。そういうものをやっぱり緑のネットワークに転換していくために、ある程度土地を集約していかないといけないと思います。

それからあと、例えばこの数カ月、やっぱり非常に災害を受けていますけれども、そういった災害の危険区域も、やっぱり国がきちんと基準を示して、こういうところに住んでいる人たちは危ないから、やっぱりほかのところに移るべきじゃないだろうかというようなことを国がきちんと示していかないと、なかなか地元ではそういう調整もできないんですね。あと高齢化が進むと、非常に移動がしにくい場所に住んでいる方とかいっぱいいらっしゃる。急な斜面地とか、そういうところはやっぱりこういうところに住むことによって、税金をたくさん使ってそういうところを維持しなければいけない、そういうところはやっぱり国が基準を示して、移住をもう少し促していくような、そういった土地利用を転換していくための基準を、やっぱり国がきちんと示していかないと、地方自治体はなかなか

か重い腰が上がらないんじゃないかと思うんです。そういったような転換の、むしろ国が示すべき何か基準みたいなもの、指針をはっきり出していただければ、地方自治体も動きやすいんじゃないかという気がする。

それからあと9ページ目のところ、最後ですけれども、これ風の道対策とか、屋上緑化の充実強化という、これも非常に私いい話だと思うんですけれども、これはむしろ、つくっていくことも重要なんですね。つくっていくときにはお金が結構出るんですけれども、あとはその後維持していくのが結構大変で、それで地方自治体も二の足を踏んでるところがあると思うんです。並木を、道路事業者としてつくる側からしてみると、これ非常にいいんですけれども、市役所とか市町村の道路維持課あたりになってくると、今度そのつくった並木を維持していくのに、毎年毎年すごくお金がかかると。剪定したりですね。で、そこで二の足を踏むことになるので、やっぱりつくるだけじゃなくて、それを維持していく、転換したりつくったりする後の維持していくための施策というものをやっぱりきちんと考えないといけないんじゃないかと思うんです。それをつくったところも、本来なら沿道の住民の人たちも何か享受している、土地所有者も何らかのメリットを享受しているはずなんですけれども、それが何というか、経済、金銭化されていないような部分があるので、何かやっぱり路線価にきちんと反映させるとか、そういったような、並木をつくるだけじゃなくて、その後きちんと持続的に維持していくための施策を立ち上げてやらないと、自治体ではやっぱり二の足を踏むんじゃないのかという気がいたしました。そういう意味では転換と維持というところで、頑張っていたきたいなと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。奈良委員にお願いします。

【奈良委員】 1つだけなんですけれども、この計画に書かれているアイテムについてじゃなくてマネジメント的な話なんですけれども、戻って申し訳ないですが、先ほどの資料の1-2のほうを見ていただくと、1ページを見ていただくと、ここに施策全体におけるCO₂排出量の割合が、65%がこの自動車単体対策と住宅関係。それとあとトラック輸送の効率化を入れると大体8割ぐらいが含まれるんですけれども、もともとこの目標はCO₂の削減ですから、CO₂削減にこれで、今言ったこの65%と書いてあるのと、トラックの効率化を合わせると8割。大きなボリュームですよ。ですからこれを何とかしなきゃいけないんですけれども、これは何をするかというと、全部相手にしてもらおうんですね。自動車単体も、買ってる方に頼むと。トラックの輸送の効率化もトラック業者に頼むと。それから住宅も民間の方に、そうしてくれと頼むと。まあ、お金出しますよという

ころだと思っんですけれども。いや、お金出しますよはいいんですけれども、そうじゃなくて、ほんとうは先ほど家田先生が先ほど言われましたけれども、アメリカではインパクトを与えて、危機感を感じさせてやらせると。そういう戦略がやはり必要じゃないかと。

ですから私の言いたいのは、どうやって公共広告という立場ですかね、公共としてどうやってインパクトを与えて、それに乗せていくか。そういう活動をさせるかという、やはり戦略が必要だと思っんですけれども、ここにはそういう戦術がほとんど何も書かれてないと。ですから8割も占めている、相手に「してもらいたい」というのが8割なのに、その8割に対しての作戦が何もないというのが、今現状だと思っんですね。ですから、私は地元でやはり、汚い川を、あるいは汚い湖をきれいにしようという住民の活動に参加するんですけれども、それはどうしてかという、もう自分たちで見ても汚くて臭い嫌だと。もう危機感を感じてやってるんですね。NPOとかボランティアの方。そうすると先ほど出てきたような水辺の再生ですかね、という活動が始まってくるんですけれども、ですからその危機感を持ってもらわないと民間は動かないんです。そういう意味では何かきちんとインパクトを与えるということも、やっぱり8割のボリュームを占める対象ですから、重要なんじゃないかなと。その辺ちょっと、これまでの国交省さんのマネジメント戦略の中には入ってなかったかもしれませんが、これは今、目標がこれであるとすれば、それを達成するための戦術としては不可欠じゃないかなと。その辺も少し、今後考えていただければ、大変に有効じゃないかなと思いますので、よろしくお願ひいたします。

【原田部会長】 危機感を持たせたいと皆さん考えていることだと思っんですが。もう一方、高木先生。

【高木委員】 高木でございますが、ちょっと先ほどと同じ、海に関連したところで、一言意見を述べたいと思っます。海の再生について書かれていますが、多分、今、海の利用について、この海の再生だけじゃなくて、例えば海洋エネルギーの洋上風車なんかの話もございまして、海の利用が非常に議論の対象になりつつあると思っています。そうした場合に、海をどういうふうな形で使っていくかと。これ、「形成」って言うかどうかわかりませんが、いわゆる国としてどういう形で使っていくかというのを、多分国交省が考えていかなければいけないものの1つ大きなものだと思っております。

で、海を利用する場合、当然漁業との協調という非常に難しい問題があつて、なかなか話が進まないというのは重々承知してはいますが、海外では同じく漁業との協調が問題になっている国でも、海洋空間計画というものを立てて、うまく行きつつある国もあると聞い

ております。そうした場合に我が国だけが何もせずに放ったらかしにしているということは、もうそろそろ許されない時期が来ているのじゃないかなと思っておりまして、かといって、いきなり何かどこそこの区間を何に使うというのを国交省がいきなり決めるわけにもいかない、というのも一方では考えております。

で、少なくともそういう問題をどういうふうに解決していくかという道筋といたしますか、先ほど戦略とか戦術という話がありましたけれども、そういう道筋について他省庁でなく、やっぱり国を預かるというか、国土を形成することを所掌とする国交省が何らか考えていけないといけないのじゃないかなと思っております。ぜひその辺のご見解、聞かせていただければ。

【原田部会長】 ありがとうございます。ではここで一旦切りますね。

【山本環境政策課長】 貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。特に今回は健全な国土形成関係、形成という言葉はちょっとまた検討させていただきますけれども、ということで、次回地球温暖化とライフスタイル、ワークスタイルへの働きかけということでございますので、谷口委員のご指摘のところ、あとは奈良委員の個別のユーザーへの働きかけ、そういったところはワークスタイルの働きかけとか、そういったところにも絡んでくる話だと思っておりますので、次回そういったところで、またご提示できればと思っております。

最後の高木委員のご指摘に、ちょっと今の回答が可能かあれですけれども、まず港湾のほうも、例えば先ほどの漁業との関係ありましたけれども、例えば港湾区域の中に、航路上支障がないところをゾーニングをして、そこに民間の公募で風力発電をゾーニングするというので、鹿島港等でもやっておりますけれども、そういった発想も非常に重要だと思っておりますので、再生可能エネルギーなんかでもそういったところでは貢献できると思っております。そういったところを、また次回までに検討していきたいと思っております。

【原田部会長】 転換ということについては、またどういうふうに取り組むかというのは、また考えるんですね。

【田中委員】 すみません。1つ質問を含めたコメントと、それからあと1つ2つ、ちょっとコメントしたいと思います。

1つは、この今の資料2-4の1ページ目の、健全な水循環のところの清流のルネッサンスIIのところがまず最初に出ていまして、地方に行って幾つか清流の協議会に当たる

ところに行ったときに、ちょっといろいろ逆に聞かれたのが、これ今どないなってんですかと、よく聞かれているんですよ。で、これの位置づけが今、国土交通省で結構これは音頭をとって、河川、下水道、それから地域の人たちですよ。これを巻き込んで、結構活性化、一時したんですよ。その1つの理由としては、BODをはじめとした水質の問題があったんだけど、それ片付き始めて、だけど一部はまだ残っているところがあって、何となくうやむやのまま、今何かきているというような。ちょっと私誤解だったらあれだったんですけども、そういう感じがします。それで、これを、これからはちょっとコメントなんですけれども、それどうなっているかという質問と、それからこれはやっぱり、ある意味ではかなり先取りをして、アメリカで1990年代ぐらいに、クリーンウォーター・アクションプランというのがクリントンの時代につくられて、その流域の住民が見えるエリアで一体何か問題かということを決済するのと同じようなアプローチをやったんですよ。で、結局この当時は、先ほど言ったように国が結構、あるいは地方公共団体が引っ張っていったんですが、アメリカの場合は必ずしもそうだけではなくて、地域の人たちが何ができるか、何が問題であって何ができるか、そういうことをやらせるための1つ問題に変わってきたんですよ。で、この問題は、確かにBODはある程度下がってきたんですけども、だけどここに書かれているように、水環境、ほんとによくなっているのか。例えば生物の視点からどういうものが復元してきているのか。あるいは子供たちがここで遊びたいとか言って、中に入っても大丈夫なのか。そういう視点からの新たな評価が、おそらく何か要って、この地域の人たち、もう少し活性化させる、もっと身近な水辺を復元させるという視点をすべきなのではないかなと思います。

それから、1点、さっき質問の中で忘れてたのは、この中で、河川管理者の中で非常に重要なことは、浄化施設をいっぱいつくったんですよ。で、浄化施設はBODが下がっちゃった後、どんな位置づけになってるんだというのがかなり気になっていて、その辺もちょっとさっきの質問の中で、もしお答えいただけるのであれば、ちょっといただきたいということです。

それから2つ目は海の再生の話で、何ページ目ですかね。3ページ目ですかね。海のいろんな対応をされ、必要だと、干潟とか藻場が必要だと。それから環境省が最近言い出しているのは、底層利用の回復というのがあるんですが、実は8月30日に東京オリンピック誘致に当たって、いろんなところで今ネガティブキャンペーンが始まっているんですよ。その1つの中に、あんまり日本で大きく報道されなかったですけども、イギリスの「ザ・

タイムズ」というのが報道した話がおもしろい。おもしろいというか、ちょっとまた衝撃的だったんですけれども、東京オリンピックがされたときの、トライアスロンの会場、これはお台場なんですよ。ここで選手に泳がせて大丈夫なのかと。要するに汚れた海なのではないかと。泳いで病気になったりしてないのかと。こういうネガティブキャンペーンの記事が出ました。日本ではほとんどそれ、レスポンスなかったんですが、要するにどうということかという海が今、たしかに富栄養化の問題、それから溶存酸素の低下の問題あるんですが、水辺にどんどん人を近づけ、ある程度見かけ上きれいになり始めたので、近づけてるんですよ。で、果たしてそこで泳ぐなり、あるいは遊ばせて大丈夫かということに対して、実は環境省もあまりちゃんと見てないんです。水浴場なんかのチェックは年に1回、開く前にやって、何となくオーケーという話になってるんですが、その後放ったらかし。どうなってるかわからないと。で、東京の場合には、一時、合流式のはけ口の問題で大分注目を浴びたんですけれども、外から見たらそんなイメージなんですよ。そういうエリアは例えばほかでも幾つかあると思うんです。大阪湾なんかも幾つかある。水浴場をオープンして、ほんとに大丈夫なのかと。そういう視点からも、水辺の管理、あるいは環境管理というのを考えていただきたいということです。

最後は、もう1つの資料の循環型社会と、それから国際的な規格をつくるとか、この辺の話にちょっと絡んでくるんですけれども、循環型社会で、先ほど初めのほうにお話ししたんですが、下水は結構大きな役割はしてるんですが、エネルギーとか資源の問題、ここ当然そうなんですけれども、もう1つ大きな役割をしているのは、やはりこの中で水を集めているんですよ。その水をどういうふうにもく使っていかというのが1つ視点としてあるんですが、規格のところでは一生懸命、再利用のいろんな規格が、国際標準化させるという話が出ているんですが、国内の中で極めてこの再利用率が低いんです。

で、わずか今、下水処理場の外に使っているのが、わずか1.5%。これは水のほかの値段が安いからということも1つあるんですが、エネルギーの管理の視点とか、あるいは環境の負荷をさらに削減する視点とか、もっとうまく使う方法はないのか。そのときに例えば東京なんかでは、その比率は大分高くなり始めているんですが、いわゆる下水道の再利用水を使っているケースと、建物の中の循環利用を建築系でやっているケースがばらばらなんです。トータルの水資源管理とか、そういう視点からの最適化というんですかね、あるいは位置づけというのが、あまりされていない。そこをもう少し、海外に対して売りに出すのであれば、国内ではこういう形で再生水利用の位置づけをきちんとさせているはず

だと。これについての安全性はこういう形で評価していて、これの効果というのがこういうものがあるので、当然日本はその技術をもとに海外に出ていくんですよと。こういうような論理が必要なんです、ちょっとそこところが、言葉でしゃべっていることとやっ
てることがちぐはぐになっているので、循環というところの中に、少なくとも水という
言葉をやっぱりきちんとまず入れるべきだし、そういう計画論的な評価というものもお願い
できればなという意見です。

【原田部会長】 大変に建設的な意見で聞き入っていましたけれども、ちょっと時間的
には厳しくなって……。すみません。あと、稲葉委員と米本委員、少し短くお願いします。

【稲葉委員】 簡単にやります。私も下水の話が1点です。資料の2-5の2ページに、
下水処理のバイオマスの活用が出ていて、ディスポーザーが小っちゃく描いてあるんです。
バイオマスを考えるときに、ディスポーザーは非常に重要だと私は思います。ディスポー
ザーの普及を妨げているのは、地方自治体が下水を管理しているということ、それにディ
スポーザーをどうやって導入していくかというビジョンがないということだと思います。
この点をもう少し考えていただきたいなというのが1つです。

もう1つはICTといいますか、気象情報をどうやって活用するかということです。情
報を集めますというのは書いてあるんですけど、活用方法が書かれていないと思います。
これだけ集中豪雨があつていろんなところで被害が出てきますと、こういう気象情報を活
用して、国土交通省はどこを重点的に治水をやるんだとか、そういう話が出てこないと変
だなと思うんです。だから気象情報の活用の中で、どの地域の治水もしくは土地をちゃん
と見ていくのか、保全を見ていくのかということを国土交通省の施策として示していただ
きたいと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【米本委員】 温暖化の適応策については、次回で審議ということでしたが、皆さまの
ご意見を聞いていて、一言申し上げたくなりました。

要点だけ申し上げますと、気候変動影響評価小委員会が中環審の傘の下にあるのは、ど
うも私としては納得がいきません。今IPCCが第5次評価報告をまとめてますけれども、
本来まとまるのは科学的基盤のWG Iのみで、WG IIとWG IIIのぶんは来年にずれ込みま
す。しかも、下手をすると第6次は書かれないかもわからない。それぐらい温暖化の評価
の作業は複雑で難しくなっていると同時に、政治的には精密予測が世界中でますます求め
られる段階に入っております。つまり、もう地球レベルでどうのこうのというよりは、国

内の影響がどうなるのか、あるいはその対策としてどのぐらいのメニューが考えられ、コストが必要なのかという問題が切実になっており、これはどう考えても国土交通省の主管する問題です。もちろん政府の指示に従って成果をお出しになっているのでしょうけれども、国内の地球温暖化の影響予測とその対応策については、国土交通省として一段と精密な予測を出されて国民に情報提供していただきたい。温暖化の予測と適応策の問題では、国土交通省が一番仕事が多いはずですので、ぜひ頑張ってくださいと思います。応援演説をさせていただきました。

【原田部会長】 ありがとうございます。では最後、終わりましたので。

【山本環境政策課長】 ご意見については、またしっかりと対応していきたいと思っています。清流ルネッサンスの質問だけ、ちょっと簡単にご紹介しますと、今、全国で32ございます。11がまだ残っておりまして、これはまだ継続的にやるんですけれども、残りの部分についても、また新しい協議会を立ち上げるなどして深化しているところもございます。ちょっとまた、しっかり整理して、また報告したいと思っていますので、よろしくをお願いします。以上でございます。

【原田部会長】 時間が限られている中で、非常に活発に議論いただきました。多分まだこんなこともというのがあるかと思いますが、それは、もしできれば事務局のほうにまた意見をいただければ改善されていくということで、非常にありがたいと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

時間もあれですので、本日の議事としては以上ということで。

【西脇総合政策局長】 一言よろしいですか。

【原田部会長】 一言。ではお願いします。

【西脇総合政策局長】 すみません。私が答えたかったこと、いっぱいあったんですけども、私が答えると最初から最後まで答えなきゃいけないのですが、次回また、もし資料を伴うものは伴いましてきちっと説明しますが、1点だけ、やっぱり非常に事務局の苦しい立場に立っているのは、政府全体の地球環境とかエネルギー戦略がなかなか不透明な中でやらなきゃいけないので、一方、後半に議論していました環境行動計画というのは、もともと国土交通省の幅広い分野の中の、しかも環境とほかの政策分野の融合の所もございまして、ただせっかく今日お集まりいただくのでということで主に新規的な施策を中心に説明いたしましたが、これは両方とも非常に関係しているんですが、環境行動基本計画のほうはるかに我々の所管分野については広いということなので、また体系立てて、な

るべくご議論いただけるように努力したいと思います。

1点だけ、出口先生からございました「形成」なんです。これ実は国土総合開発計画法というのがございまして、これを「開発」をやめて、「形成」が非常に進歩的な言葉ということで、我々としては転換したつもりでつくった言葉なんです、そういうご感想があるということなので、その辺も踏まえてきちっと転換するようなイメージで頑張りたいと思いますので、今後ともひとつよろしく願いいたします。

【原田部会長】 局長も黙っていられなくなったということですね。最後スケジュール、よろしく願いします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は多くのご意見をいただきありがとうございます。次回の開催につきましては、既にご案内のとおり、現時点では10月下旬から11月に開催することを考えておりますが、現在日程調整中ですので、改めてまたご連絡させていただきます。

それではこれもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —