

最近の環境政策の動向

前回部会開催後の環境分野における主な動向

- 10月 8日 地球温暖化対策基本法案閣議決定(廃案となった先の法案と同内容)
→第176臨時国会に提出されるも、継続審議に
- 10月 生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)(名古屋市)
→2011年以降の新戦略計画(愛知目標)と、ABS(遺伝資源の取得と利益配分)
に関する名古屋議定書が採択
- 11月～12月 気候変動枠組条約第16回締約国会議(COP16)(メキシコ・カンクン)
→次期枠組みについて議論されたが、結論はCOP17(南アフリカ)に
- 12月16日 平成23年度税制改正大綱閣議決定
→地球温暖化対策のための税を導入
- 12月 28日 地球温暖化問題に関する閣僚委員会
→地球温暖化対策の主要3施策(地球温暖化対策のための税、再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度、国内排出量取引制度)について、今後の方針が決定

注)12月21日に開催された「社会資本整備重点計画見直しに係る第5回社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会」において「新たな社会資本整備重点計画の骨子について(案)」が、12月24日に開催された「第4回交通政策審議会交通体系分科会交通基本法案検討小委員会、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会交通基本法案検討小委員会、社会資本整備審議会道路分科会交通基本法案検討小委員会 合同会議」において「交通基本法案の立案における基本的な論点について(案)」がそれぞれ示された。

《中長期目標》

- ◆温室効果ガス削減目標:公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに25%を削減。また、2050年までに80%を削減(いずれも1990年比)。
- ◆一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を10%(2020年)とする。

《基本計画》

- ◆地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画を策定

《基本的施策》

《地球温暖化対策のうち特に重要な具体的施策》

- ◆国内排出量取引制度の創設(法制上の措置について、施行後1年以内を目途に成案を得る)
- ◆地球温暖化対策のための税の平成23年度からの実施に向けた検討その他の税制全体のグリーン化
- ◆再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度の創設その他の再生可能エネルギーの利用の促進

《日々の暮らし》

- ◆自動車等輸送部門、建築物等の省エネの促進
- ◆自発的な活動の促進
- ◆教育及び学習の振興
- ◆排出量情報等の公表

《国際協調等》

- ◆国際的連携の確保、国際協力の推進

《地域づくり》

- ◆都市機能の集積等による地域社会の形成に係る施策
- ◆エコドライブ等による交通に係る排出抑制
- ◆森林の整備、緑化の推進等温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化
- ◆地方公共団体に対する必要な措置

《ものづくり》

- ◆革新的な技術開発の促進
- ◆機械器具・建築物等の省エネの促進
- ◆温室効果ガスの排出の量がより少ないエネルギーへの転換、化石燃料の有効利用の促進
- ◆地球温暖化の防止等に資する新たな事業の創出

- ◆原子力に係る施策

- ◆地球温暖化への適応

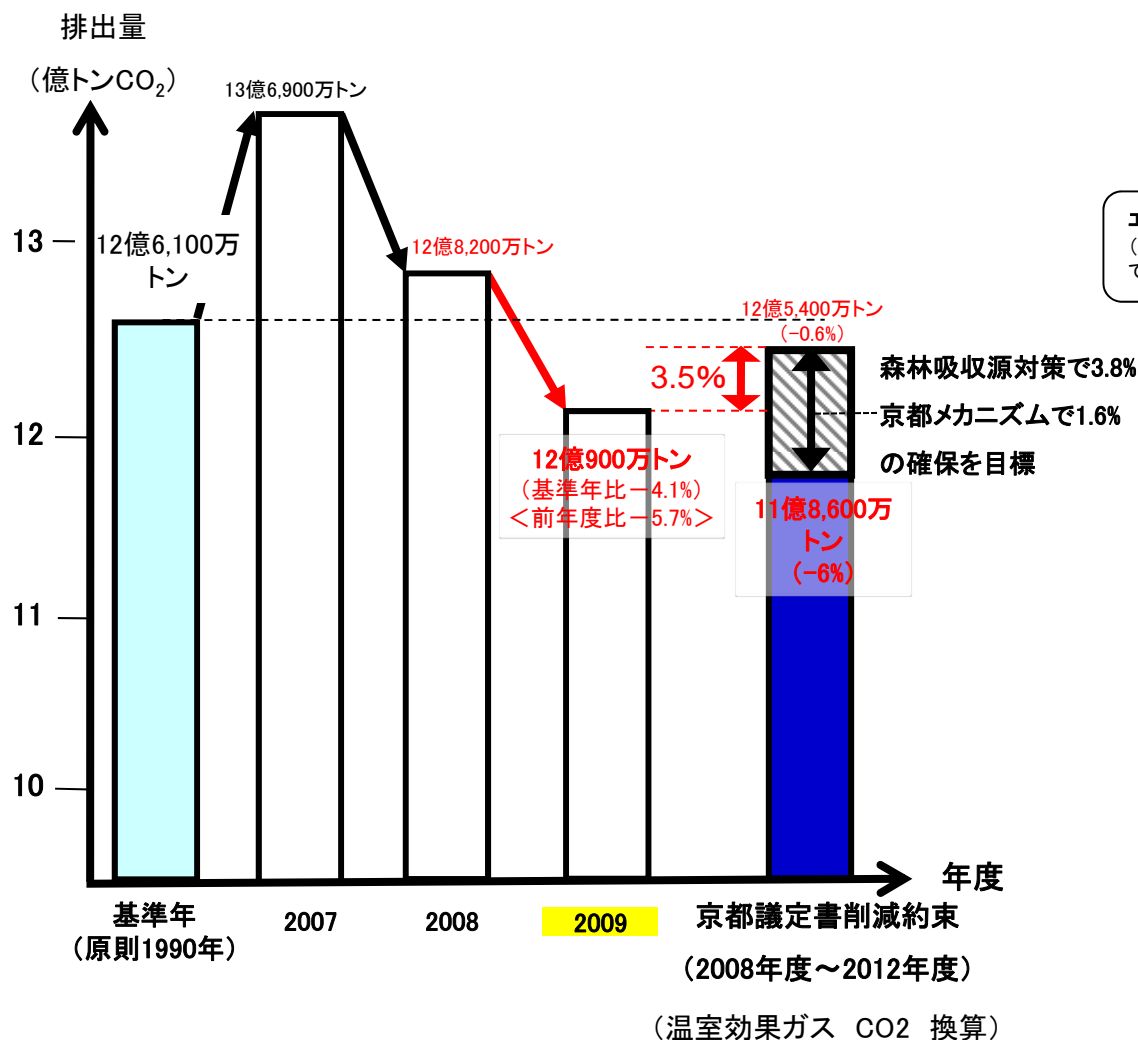
等

一 法案に盛り込まれた国交省関連の施策一

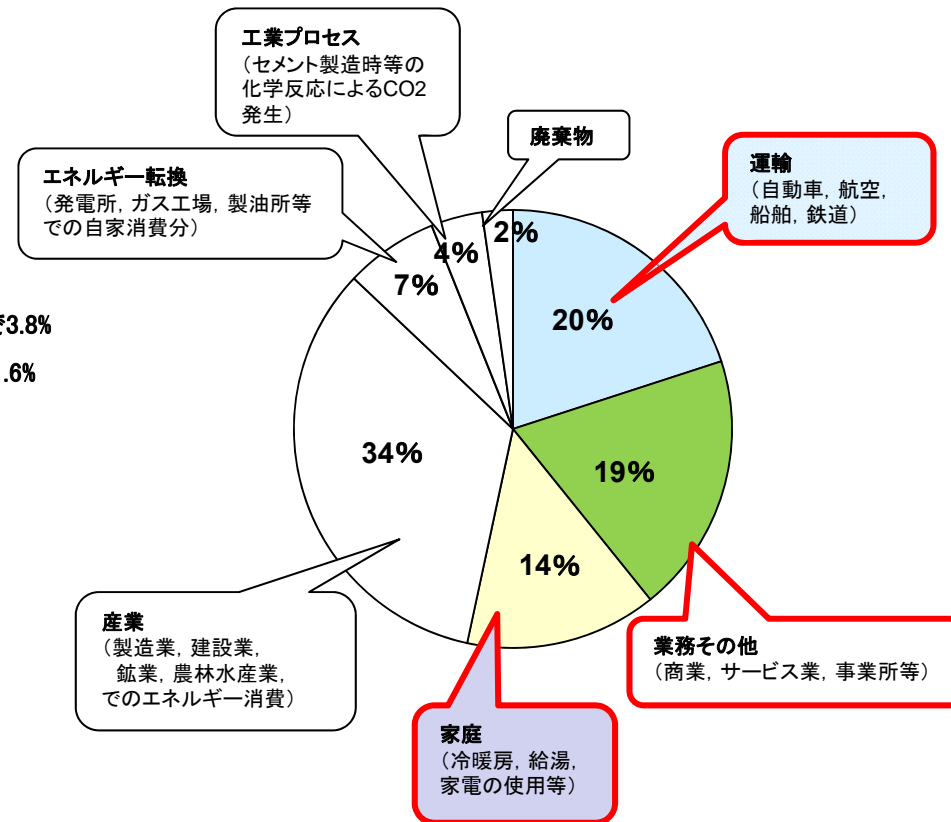
- (第17条) 省エネ機器(自動車等輸送部門、建築機械)の普及促進、省エネ住宅・建築物の促進
- (第18条) エコドライブ、道路交通円滑化、モーダルシフト等物流の効率化、公共交通の利用促進
- (第26条) 都市機能の集積(コンパクトシティ)
- (第27条) 緑地の保全、緑化の推進等(都市公園)
- (第28条) 地球温暖化適応策(高潮、洪水対策等)

1.日本の温室効果ガス排出量(2009速報値)について

2009年度における我が国の排出量は、基準年から4.1%、
議定書約束(1990年比6%減)から3.5%下回っている。



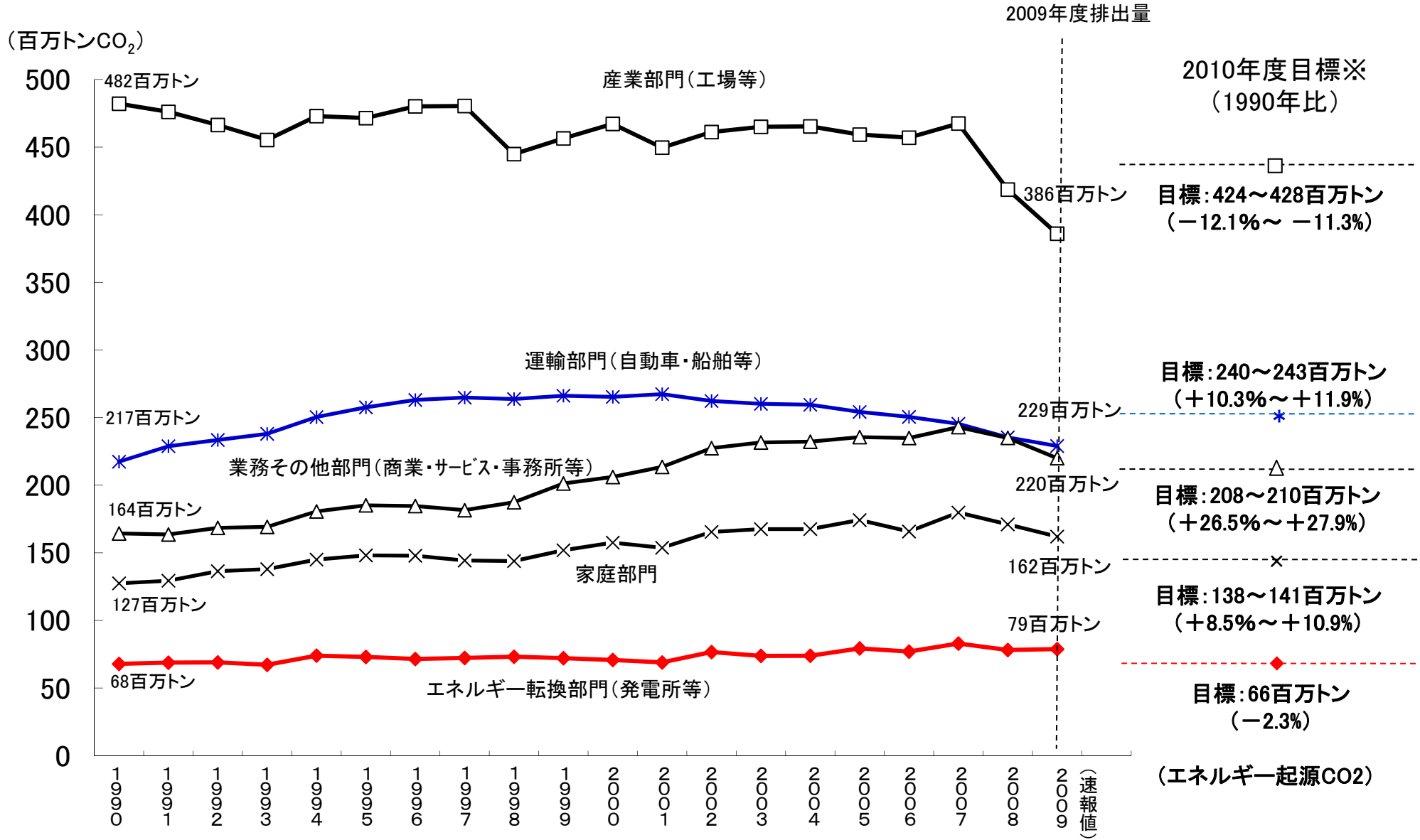
二酸化炭素排出量の部門別内訳



総量11億万4,500トン (CO₂)

(二酸化炭素排出量: エネルギー・非エネルギー含む)

温室効果ガス排出量(部門別)の推移と目標



※2010年度目標値は京都議定書目標達成計画(2008年3月28日閣議決定) における対策上位ケースの数値

2.生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)について

生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)

- COP10が日本開催され、2011年以降の新戦略計画(愛知目標)と、ABSに関する名古屋議定書が採択された。
- 国土交通省は、愛知目標の達成手法となり得る、我が国の社会資本整備における生物多様性保全の取組を発信。

生物多様性条約

■経緯

1992 国連環境開発会議で採択

(2010年3月で締約国数:193の国と地域)

■条約の目的

- ① 生物の多様性の保全
- ② 生物多様性の構成要素の持続可能な利用
- ③ 遺伝資源の利用から生ずる利益の公正で衡平な配分

生物多様性国家戦略

・我が国は2010年3月に「生物多様性国家戦略2010」を閣議決定

・国交省関連の施策は主に国土空間的施策として位置づけ(行動計画全体の約2割)

⇒愛知目標を踏まえ2012年までに改定

第10回締約国会議(COP10)

■開催時期:2010年10月

■開催地:愛知県名古屋市

■主要課題と結果

①ポスト2010年目標(新戦略計画)の策定

長期目標(2050年)「自然と共生する社会を実現する」
短期目標(2020年)「効果的かつ緊急な行動を実施する」
20の個別目標

(参考)

2010年目標:「生物多様性の損失速度を2010年までに顕著に減少させる」

⇒達成できず、抽象的で曖昧という反省

②ABS(遺伝資源の取得と利益配分)に関する名古屋議定書の策定

※その他、資金動員戦略、IPBES(生物多様性版IPCC)、都市・地方自治体の行動計画、内陸水の生物多様性、海洋と沿岸の生物多様性、民間参画の推進など決定



ビジョン(中長期目標(2050年))

自然と共生する世界を実現する

ミッション(短期目標(2020年))

生物多様性の損失を止めるために効果的かつ緊急な行動を実施する

20の個別目標

※赤字: 国土交通省関連の取組例

戦略目標A: 生物多様性を主流化することにより、損失の根本原因に対処する

目標1: 生物多様性の価値を、人々が認識する。

目標2: 生物多様性の価値を政府の計画に組み込む。

(都市における生態系ネットワーク計画(緑の基本計画))

目標3: 生物多様性に有害な措置(補助金を含む)が廃止され、正の奨励措置が策定、適用される。

(自治体レベルでの緑化の義務付け制度)

目標4: 全ての関係者が行動を行い、計画を実施する。

(開発事業における環境配慮、生物生息域を創出する河川・公園事業)

戦略目標B: 生物多様性への直接的な圧力を減少させる

目標5: 森林を含む自然生息地の損失速度が少なくとも半減する、または零に近づく。(干潟の再生等の自然再生)

目標6: 過剰漁獲を避け、回復計画が実施され、漁業の生態系への影響を安全の限界の範囲内に抑える。

目標7: 農業・林業が持続的に管理される。

目標8: 汚染が有害でない水準まで抑えられる。

(海の再生、河川・湖沼の水質浄化、下水道整備)

目標9: 外来種が制御され、根絶される。

目標10: 気候変動の影響を受けるサンゴ礁その他の脆弱な生態系を悪化させる人為的圧力を最小化する。

戦略目標C: 生物多様性の状況を改善する

目標11: 少なくとも陸域の17%、海域の10%が保全される。

目標12: 絶滅危惧種の絶滅が防止され、保全状況が改善される。

目標13: 遺伝子の多様性が維持される。

戦略目標D: 生物多様性から得られる恩恵を強化する

目標14: 生態系サービス提供され、人の福利に貢献し、その際弱者のニーズが考慮される。

目標15: 劣化した生態系の少なくとも15%以上の回復を含む生態系の回復を通じ、生態系が気候変動の緩和と適応に貢献する。

目標16: 遺伝資源へのアクセスとその利用から生ずる利益の公正かつ衡平な配分に関する名古屋議定書が施行され、運用される。

戦略目標E: 参加型計画立案等を通じて実施を強化する

目標17: 効果的で参加型の国家戦略及び行動計画を策定する。

目標18: 伝統的知識が尊重される。

目標19: 関連する知識・科学的基礎及び技術が改善、共有、適用される。(「地球地図」、河川水辺の国勢調査)

目標20: 人的・資金的能力が顕著に増加する。

○国土交通省では、期間中に5サイドイベントを開催するとともに、開発と生物多様性の調和に資する日本の取組を紹介する展示ブースを出展

サイドイベント

- ・開発と生物多様性保全の調和
～社会資本整備における日本の経験・技術～
- ・都市と生物多様性
- ・内陸水の生物多様性保全
- ・沿岸域の生物多様性
～沿岸域の再生を通じた地球環境改善対策～
- ・ダイナミックな大地に生きる～急峻な山地から外洋まで～



展示ブース

開発と生物多様性保全の調和に資する日本の取組(経験・技術)を紹介。



趣旨・背景

◆ 生物多様性が深刻な危機に直面

- 希少な野生動植物の減少
- 二次的自然(里地里山など)の手入れ不足
- 外来種の侵入による生態系の攪乱

◆ 地域の特性に応じた保全活動が必要

◆ 生物多様性の保全に対する社会的要請の拡大

- 生物多様性基本法(平成20年)の制定
- 生物多様性条約COP10の開催(愛知県名古屋市)



地域希少種の減少



シカによる樹木の採食



里山における
竹林の伐採

地域における多様な主体の有機的な連携による生物多様性の保全のための活動を促進する制度の構築が必要

制度の概要

◆ 基本方針の策定

- ・環境大臣、農林水産大臣、国土交通大臣による地域連携保全活動の促進に関する基本方針の策定

◆ 地域連携保全活動の促進の枠組み

- ・市町村による地域連携保全活動計画の作成
- ・NPO等による計画の案の作成について提案
- ・自然公園法等の許可等に係る行為については、環境大臣又は都道府県知事の協議・同意。
- ・地域連携保全活動計画の作成や実施に係る連絡調整を行うための協議会の設置
- ・地域連携保全活動計画に従って行う活動については、自然公園法、森林法及び都市緑地法等の許可等を受けなくてもよいとする特例措置



地域連携保全活動
(希少種の餌場となる水辺の整備)

◆ 関係者間のマッチングのための体制の整備

- ・関係者(活動実施者、土地所有者、企業等)間における連携・協力のあっせん、必要な情報の提供・助言を行う拠点としての機能を担う体制を、地方公共団体が整備

◆ 生物多様性保全上重要な土地の保全活動に対する援助

- ・民間主体が行う生物多様性の保全のための土地の取得の促進のための援助
- ・環境大臣が生物多様性保全上重要な土地(国立公園等)を寄附により取得した場合における、当該土地における生物多様性の保全のため意見の聴取

◆ 所有者不明地に関する施策の検討

- 土地所有者が判明しないこと等により協力が得られない場合における、生物多様性の保全のための制度の在り方について検討し、必要な措置を講ずる

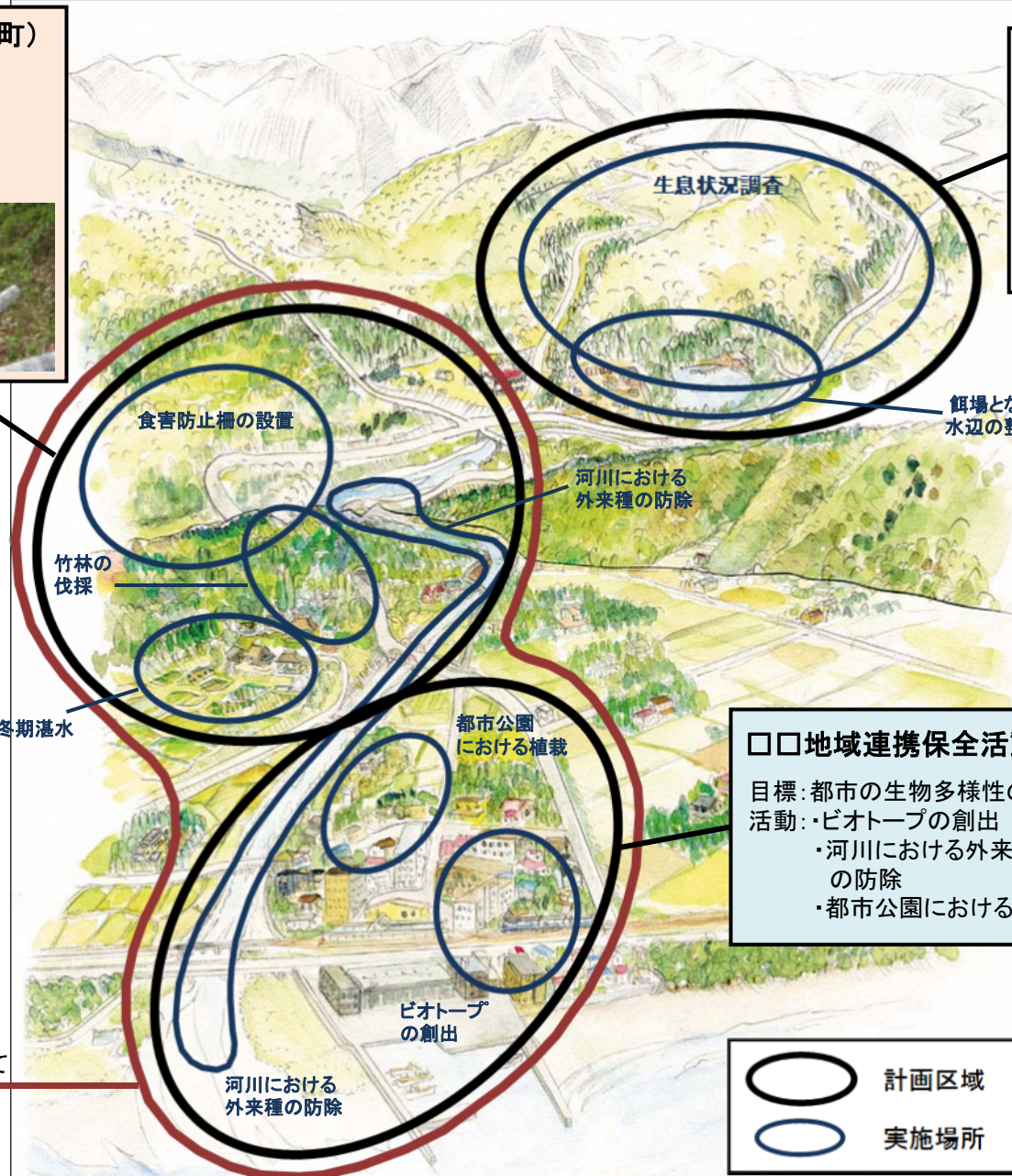
公布 平成22年12月10日

施行 公布の日から起算して1年以内(基本方針については公布の日)


〇〇地域連携保全活動計画(A町)
 目標: 里地里山の維持管理
 活動: ・竹林の伐採
 ・冬期湛水
 ・シカによる食害防止柵の設置



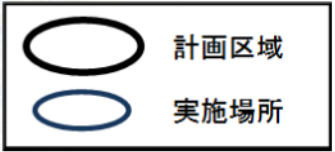
△△地域連携保全活動計画(B村)
 目標: 希少種(鳥類)の保護増殖
 活動: ・生息状況調査
 ・餌場となる水辺の整備

□□地域連携保全活動計画(C市)
 目標: 都市の生物多様性の保全
 活動: ・ビオトープの創出
 ・河川における外来種(魚類)の防除
 ・都市公園における植栽



複数の市町村が共同して作成することもある。



3. 気候変動枠組条約第16回締約会議 (COP16)について

先進国の緩和目標

- ・先進国(付属書I国)が提出した緩和目標を記載した文書X(注1)を作成することとし、気候変動枠組条約締約国会議(COP)として、同文書に留意。
- ・削減目標を更に野心的にするよう要請。
- ・京都議定書締約国会合(CMP)においても、上記と同様の内容を決定しているが、文書Xに目標を記載することは、各国の京都議定書第二約束期間に関する立場を予断しないものとされている。

途上国の緩和行動

- ・途上国(非付属書I国)が提出した緩和行動を記載した文書Y(注2)を作成することとし、COPとして、同文書に留意。
- ・国際的な支援を受けた緩和行動は国際的な測定、報告及び検証の対象となり、支援を受けない緩和行動は国際的な協議及び分析の対象となることを決定。

共有のビジョン

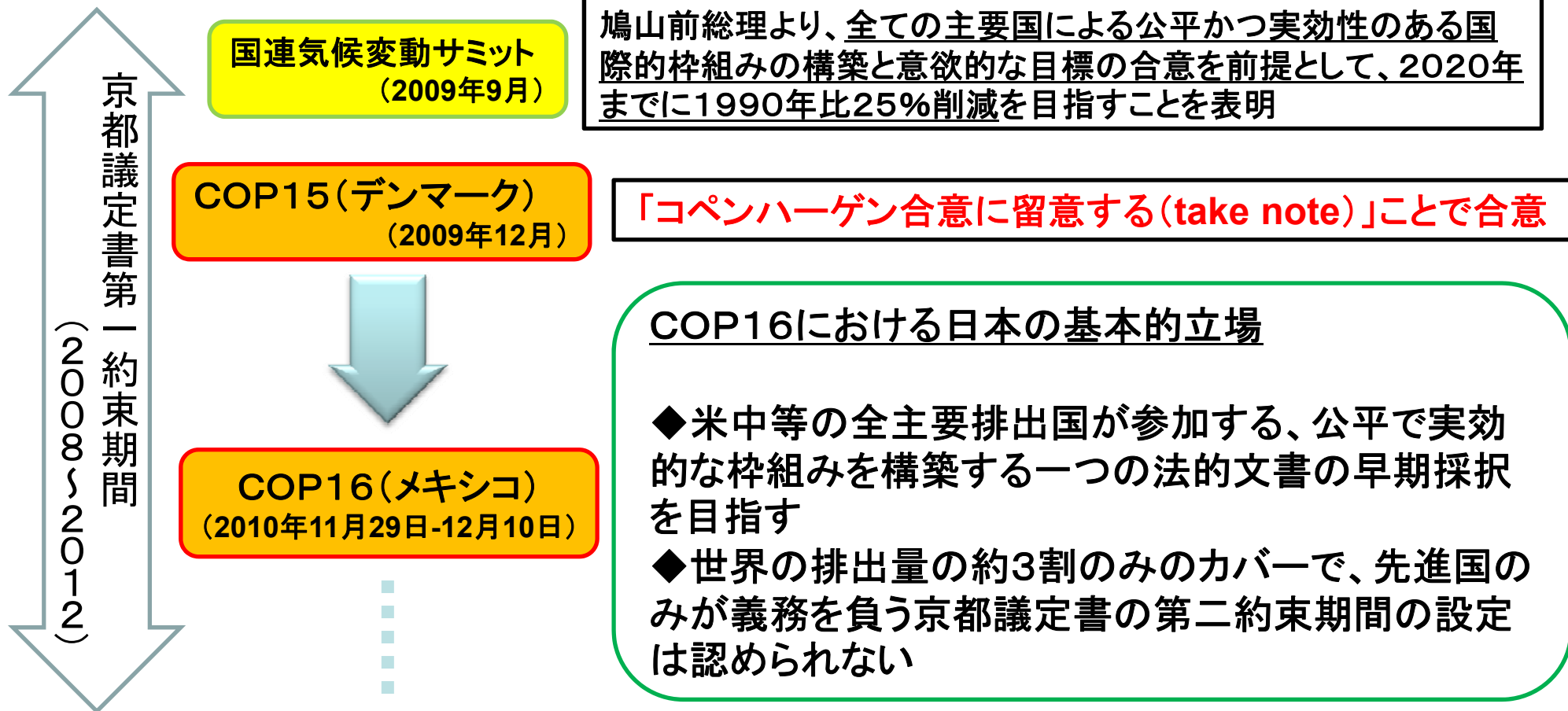
- ・工業化以前に比べ気温上昇を2°C以内に抑えるとの観点からの大幅な削減の必要性を認識し、2050年までの世界規模の大幅排出削減及び早期のピークアウトに合意。

その他

- ・適応、市場メカニズム、資金、技術、途上国における森林減少及び劣化に由来する排出の削減等

(注1) 文書X コペンハーゲン合意に基づき提出された先進国(米国含む。)の削減目標を条約事務局が公式文書として取りまとめるもの。

(注2) 文書Y コペンハーゲン合意に基づき提出された途上国の削減行動を条約事務局が公式文書として取りまとめるもの。



2013.1.1



第一約束期間中にポスト京都に向けた合意が成立しなかった場合、2013年1月1日以降、気候変動枠組条約及び京都議定書は引き続き有効であるが、削減約束が存在しない状況へ。

NO

YES
日本・カナダ・ロシア

京都議定書の第二約束期間の約束は認められない

→ 全主要排出国が参画する公平で実効的な一つの法的枠組みの早期採択を目指す

主要途上国

先進国は京都議定書の下での第二約束期間を設定し野心的な目標を約束すべき。米国も削減義務を受け入れるべき。途上国の義務は受け入れず

島嶼国

先進国だけでなく全ての排出国が義務を負うべき

無関心
米国

京都議定書加盟国でない
ので無関心

条件付

YES
EU

主要国が参加する包括的国際約束が実現することを条件に京都議定書の第二約束期間の設定を受け入れる

包括的国際約束ができない場合、結局京都議定書の第二約束期間が固定化してしまう

4. 温暖化対策税、国内排出量取引制度について

地球温暖化対策のための税の導入

- ・現行の石油石炭税にCO2排出量に応じた税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税特例」を設ける。
- ・特例により上乗せする税率は、原油及び石油製品については1kl当たり760円、ガス状炭化水素は1t当たり780円、石炭は1t当たり670円とする。
- ・上記の改正は、平成23年10月1日から施行し、所要の経過措置（平成27年3月31日までの間）を講じる。
- ・導入に当たっては、急激な負担増とならないよう、税率を段階的に引き上げる。一定の分野については、所要の免税・還付措置を設ける。

再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度

- ・次期通常国会に関係法案を提出。
- ・平成24年度からの制度導入を目途として、国民各層との十分な対話を行いながら検討を進める。

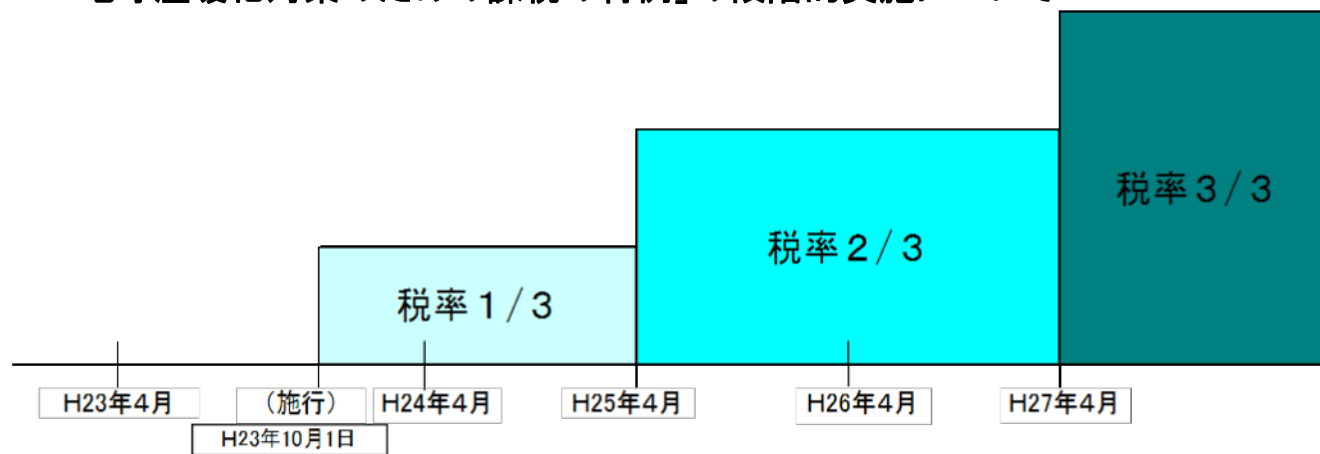
国内排出量取引制度

- ・我が国の産業に対する負担やこれに伴う雇用への影響、海外における排出量取引制度の動向とその効果、国内において先行する主な地球温暖化対策（産業界の自主的な取組など）の運用評価、主要国が参加する公平かつ実効性のある国際的な枠組みの成否等を見極め、慎重に検討を行う。

1. 「地球温暖化対策のための税」の概要

- 広範な分野にわたりエネルギー起源CO2排出抑制を図るため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税を活用し、CO2排出量に応じた税率を上乘せ。(税収は2400億円程度)
- 導入にあたっては、税率の段階的引き上げ。また、一定の分野に対する免税・還付措置を設け、併せて物流・交通の省エネ化のための方策などを実施。
- 揮発油税や軽油引取税の当分の間の税率については、厳しい財政事情に鑑み、現在の税率水準を維持。

「地球温暖化対策のための課税の特例」の段階的实施について



○ 「地球温暖化対策のための課税の特例」の税率

| 課税物件 | 現行税率 | H23年10/1~H25年3/31 | H25年4/1~H27年3/31 | H27年4/1~ |
|---------------------|----------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 原油・石油製品 [1kl当たり] | (2,040円) | +250円 (2,290円) | +250円 (2,540円) | +260円 (2,800円) |
| ガス状炭化水素 [1t当たり] | (1,080円) | +260円 (1,340円) | +260円 (1,600円) | +260円 (1,860円) |
| 石炭 [1t当たり] | (700円) | +220円 (920円) | +220円 (1,140円) | +230円 (1,370円) |

※ () は石油石炭税の税率。

(出典:平成22年度 第23回税制調査会)

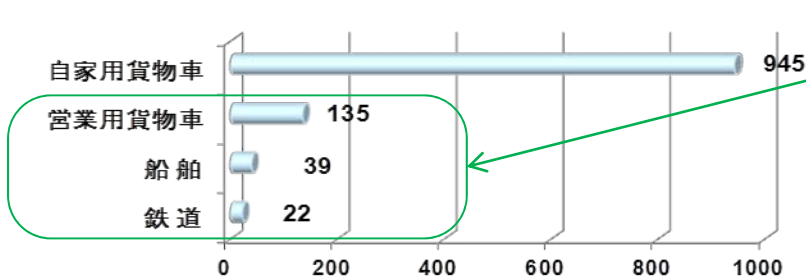
2. 運輸部門に特例措置を設ける意義・背景

- 地球温暖化対策を強力に推進するため、**環境にやさしい交通体系の実現**が不可欠

運輸分野におけるCO2排出量原単位

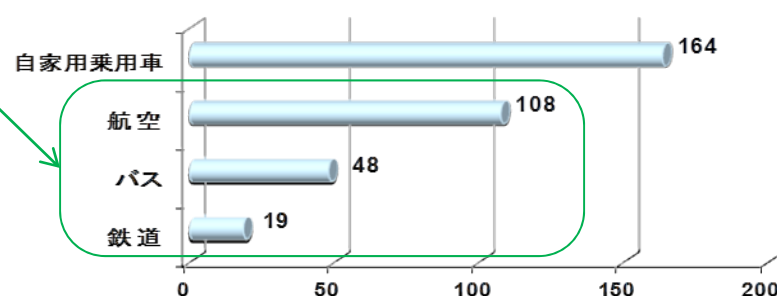
貨物輸送におけるCO2排出量原単位 (g-CO2/トンキロ)

(輸送機関別のCO2排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO2排出量)、2008年度)



旅客輸送におけるCO2排出量原単位 (g-CO2/人キロ)

(輸送機関別のCO2排出量原単位(1人を1km輸送したときのCO2排出量)、2008年度)



環境に優しい
交通機関

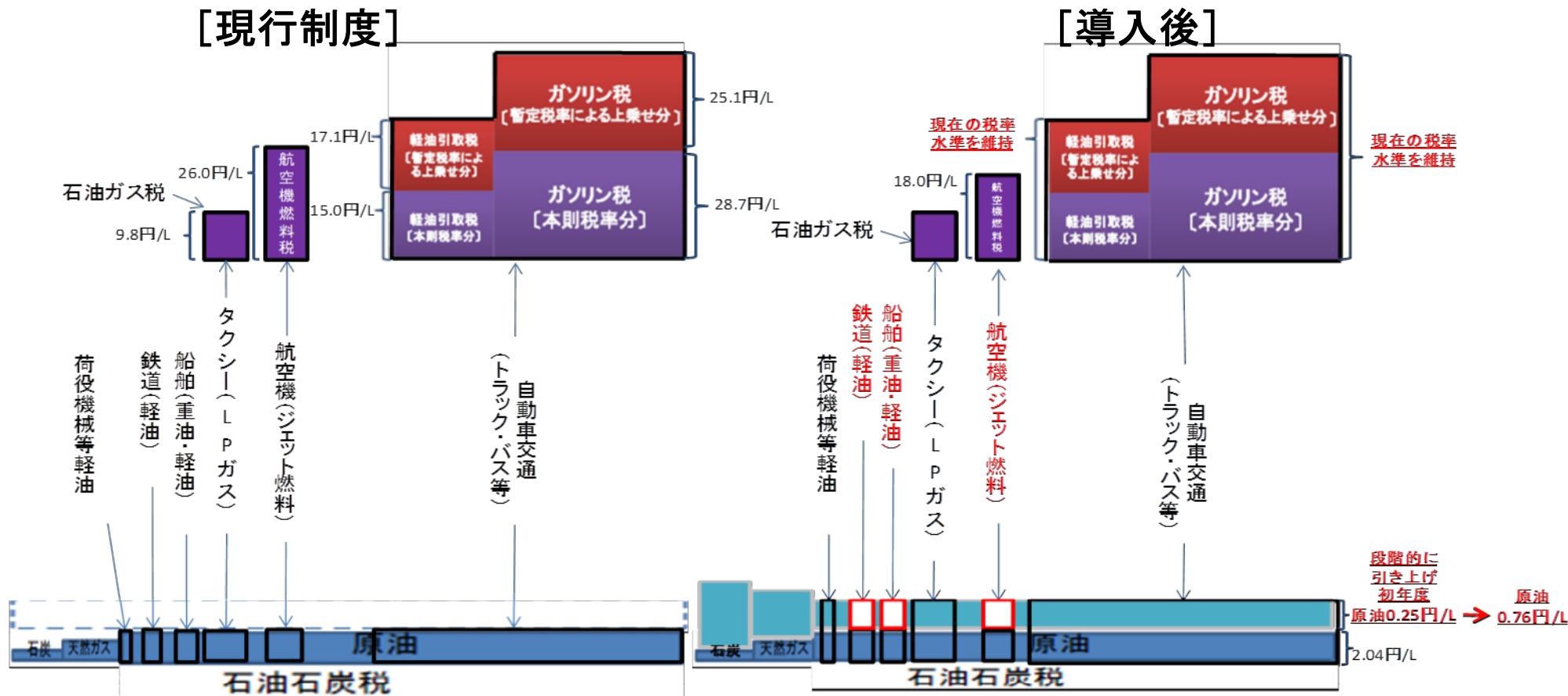
一層の利用促進な
どが必要

- 一方、税の導入により、環境にやさしいモーダルシフト、公共交通機関の担い手に対する**影響大**
- 既に同様の税を導入している**北欧諸国等環境先進国**では、**公共交通機関等に対して免税等を措置**

環境税を導入している諸外国の運輸部門に対する減免措置

| | デンマーク | スウェーデン | イギリス | ドイツ | フランス |
|--------------|--|---|--|---|---|
| 運輸部門に対する減免措置 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶・航空・鉄道・バスは免税 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶・航空・鉄道は免税 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶・航空は免税・還付 運輸部門は対象外(気候変動課徴金) | <ul style="list-style-type: none"> 船舶・航空は免税 鉄道・バスは還付等 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶・航空は免税 タクシー・商業用トラック・公共交通機関等は還付 |

3. 運輸分野の特例措置の概要



運輸部門の特例措置の創設

免税・還付措置

- 内航海運、国内旅客船に係る重油及び軽油
- 鉄道事業に係る軽油
- 国内定期航空運送事業に係る航空機燃料

免税・還付額(原油0.76円/L時)

約 29 億円
約 2 億円
約 30 億円

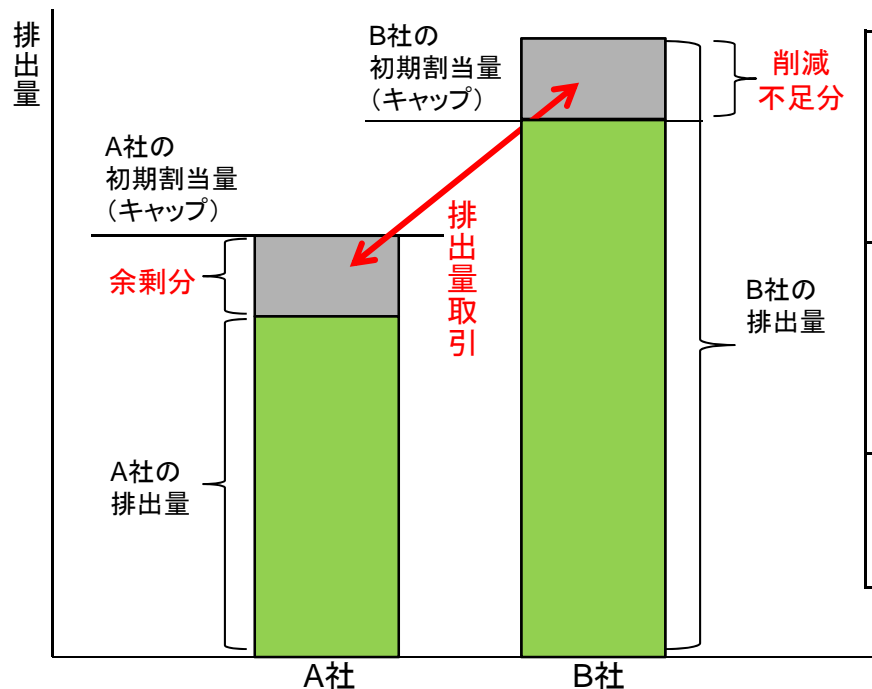
国内排出量取引制度の検討

地球温暖化対策基本法案 第十三条（国内排出量取引制度の創設）－抜粋－

1. 温室効果ガスの排出削減が着実に実施されるよう、国内排出量取引制度の創設を、地球温暖化対策税についての検討と並行して行い、基本法の施行後一年以内を目途に成案を得るものとする。
2. 温室効果ガスの排出量の限度を定める方法については、温室効果ガスの排出量の総量の限度として定める方法を基本としつつ、原単位（生産量その他事業活動の規模を表す量の一単位当たりの温室効果ガスの排出量）の限度として定める方法についても、検討を行うものとする。

排出量取引制度（キャップ&トレード方式）

キャップ&トレード方式の排出枠の配分方式



| | |
|----------------------|--|
| グランドファザリング （無償配分） | 排出主体の過去の特定年（期間）における排出実績をもとに交付。 利点 ・ 導入、実施が比較的容易。 欠点 ・ 過去の削減努力が反映されにくい。 公平なキャップ設定が難しい。 |
| ベンチマーク （無償配分） | 業種や製品毎に原単位の基準を設け、活動量（生産量・使用量・走行量など）を乗じて、総量目標枠を設定。 利点 ・ 過去の削減努力が反映され、公平感が得られやすい。 欠点 ・ 全業種において策定することは困難。 |
| オークション （有償配分） | 政府が排出枠をオークション（公開入札）で販売。 利点 ・ 政府が財源を得られる。 欠点 ・ 費用負担に抵抗がある。 |

| | | 環境省(案) | 経済産業省(案) |
|------------|---------|---|--|
| 基本概念 | | これまで業界ごとの独自ルールに基づく自主的な目標・取組をまとめた「自主行動計画」が、京都議定書の目標達成のため一定の役割を果たしてきたが、今後、より透明かつ公平なルールの下で各事業者の排出削減を促し、排出量の削減を担保する仕組みが必要 | 我が国における、ボトムアップで排出削減目標を設定・検証する仕組みの規範性をより高めるべき |
| 対象ガス | | 当面、CO2を対象ガスとする | |
| 遵守期間 | | <ul style="list-style-type: none"> ・事業者は、毎年度排出量の算定等を行う ・義務遵守のための期間(遵守期間)は、複数年度とすることも検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・中期的な複数年での目標達成(遵守)期間とする ・進捗状況について、毎年、評価・検証する |
| 対象部門 | | 大規模排出事業所(裾切り値は1万t以上の値を検討)を保有する法人が対象 | 産業部門及びエネルギー転換部門の一定量以上の大口排出者に限定すべき |
| 排出枠の設定 | 目標の水準 | 各事業者の過去の排出削減努力や今後導入可能な技術の内容や程度等を踏まえて実現可能と考えられる排出削減の程度(削減ポテンシャル)を踏まえて柔軟に行う | 各産業・企業において、経済合理性を持って、最新技術の最大限導入を内容とする中期の排出削減計画と、それを達成した場合の排出削減目標を設定すべき |
| | 目標指標 | | 総量、原単位、いずれの指標も選択可能とする |
| | 目標設定の方法 | 「電力間接+総量方式(無償設定)+電力原単位規制」をベースとしつつ、他の方式の利点をミックスすることが可能か検討 | 事業者自らが技術導入可能性に基づく排出削減目標を策定 |
| 目標達成の主体 | | <ul style="list-style-type: none"> ・排出量が基準値以上の事業所を有する事業者 ・複数事業者による義務遵守は、そのメリットや競争政策上の課題等に照らして検討 | 個別企業又は産業分野(複数企業)単位の選択制とすべき |
| 目標達成の担保・取引 | | 遵守期間ごとに、自らの排出量が排出枠を超えていないことを確認の上、過不足ある場合には排出枠の取引等を行い、義務を遵守 | <ul style="list-style-type: none"> ・クレジットメカニズム(国内クレジット・二国間クレジット等)を活用(取引)することで、目標の遵守を担保する ・余剰分の売却については、不要 |

注)環境省(案)は、環境省中央環境審議会地球環境部会第91回会合(2010/12/22)資料を基に、経済産業省(案)は、経済産業省産業構造審議会環境部会地球環境小委員会政策手法ワーキンググループ第8回会合(2010/11/17)資料を基にそれぞれ作成

◎ : 制度実施中
▲ : 制度検討中

◎EU

- ・EU-ETS(Emission Trading Scheme)を2005年から段階的に開始、現在、第2フェーズ(2008-12年)を実施中。
- ・電力や、産業部門のうちのエネルギー多消費部門が対象。なお、航空については、2012年から対象となる予定。

◎英国

- ・気候変動プログラム(CCP)の一環として、国内排出量取引制度を2002年から開始。
- ・別途、民生部門(※)に対する排出量取引制度(CRC)を2010年4月から導入。
 ※) 業務用建築物(オフィスビル、商業ビル、ホテル、病院等)が対象。

▲米国

- ・排出量取引制度の導入を含む「クリーンエネルギー安全保障法案」(ワクスマン・マーキー法案)が、下院で、2009年6月に可決。
- ・上院では、2010年5月、超党派での調整を断念し、ケリー・リーバーマン両議員が「エネルギー包括法案」を発表。(発電部門には、2013年から排出量取引を導入。製造部門への排出量取引の導入は2016年から。)
- ・しかし、1月の上院補欠選挙による民主党の59議席への後退、雇用問題等の優先課題の審議等により、同法案が上院を通過する目処が立たないことを受け、上院のリード民主党院内総務は、7月、同法案の審議入りを断念する方針を表明。

(参考)日本の状況

- ・東京都が2010年4月に排出量取引制度を開始、埼玉県も2011年度から同制度を実施予定。

5. 社会資本整備重点計画の見直し、交通基本法案について

H22 7月 26日 9月 8日 11月 1日 11月 24日 12月 21日 H23 1月中旬 1月下旬～3月下旬 4月 4月～5月中旬 5月末 6月～7月上旬 7月中旬 7月末 8月上旬

○閣議決定
・新たな社会資本整備重点計画について

○社整審・交政審合同総会
・新たな社会資本整備重点計画案について(答申)

○第■回計画部会

・パブリックコメントの結果について(報告)
・新たな社会資本整備重点計画案について(決定)

◇各省協議

◇都道府県からの意見聴取

◇パブリックコメント

○第■回計画部会

・都道府県等からの提案募集の結果について(報告)

◇都道府県等からの提案募集

◇国民からの提案募集

○第■回計画部会

・素案とりまとめ

○分科会長等会議開催(2～3回)

・各分野の検討状況について報告、
作業方針を調整

(○第6回計画部会(必要に応じ開催予定))

関係各局・分科会長等と調整しながら具体案を作成

○第5回計画部会(予定)

・新たな社会資本整備重点計画の骨子案について

○第4回計画部会

・新たな社会資本整備重点計画の基本方針について

○第3回計画部会

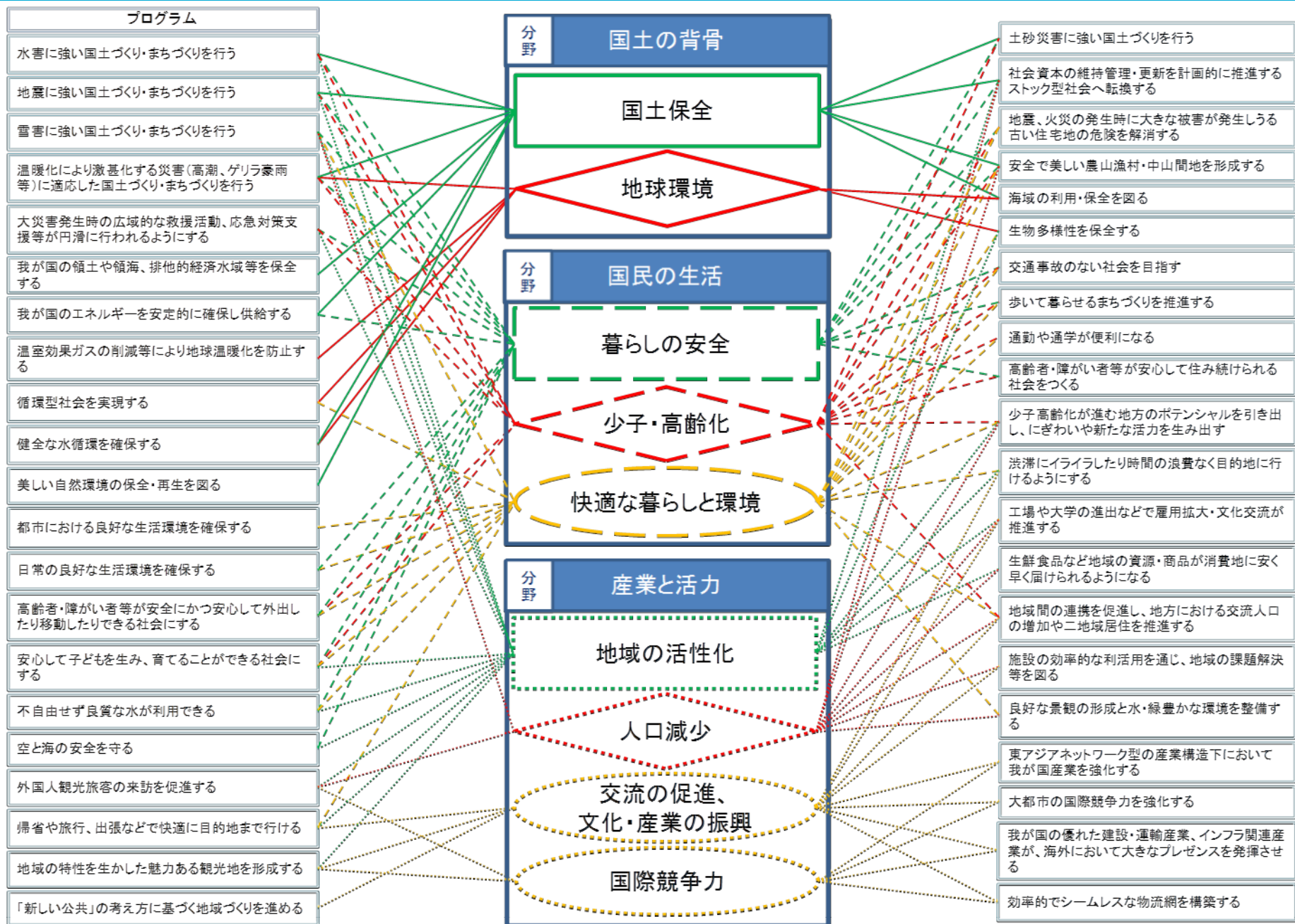
・社会資本整備重点計画見直しの方向性について

○第2回計画部会

・社会資本整備重点計画の策定経緯、見直しの論点について

○第1回計画部会(総会と合同開催)

・社会資本整備重点計画見直しについて諮問



1. 交通をめぐる状況及び交通に対する基本的な認識

- ・少子高齢化・人口減少、地球環境問題、国際競争の激化などが、社会の有り様を根底から変え、未知の時代の到来をもたらしている。このような、転換期の交通政策の基盤となるのが「交通基本法」。
- ・交通は、人又はモノの空間移動。機能としては、経済活動・社会活動の基盤であるが、さらに、その意義については、社会参加を可能とすることと相まって、人が人間社会において文化的に、また、未来に向かって創造的に生きていく活力の源泉。
- ・このような基本的な認識を踏まえた場合、これまでの交通行政を抜本的に見直し、「利用者目線・国民目線」の行政に転換し、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが必要。

2. 移動権について

- ・「生活交通」の問題や「高齢者、障害者等の移動円滑化」の観点から移動権の保障が求められている状況。
- ・移動権の保障については、賛否両論あるが、内容が不明確であるなかで権利を法定すると法制論、行政論、社会実態論からさまざまな問題の発生が懸念され、委員の意見、これまでのパブリックコメントやアンケートを総合すると、交通基本法案に文字通り「移動権」若しくは「移動権の保障」と規定することは、現時点では時期尚早。
- ・ただし、移動権が求められる背景には差し迫った問題があり、地域における生活交通や高齢者、障害者等の移動に係るユニバーサルデザイン化の推進の重要性を交通基本法の基本理念及び基本的な施策に規定し、必要な施策を講じるべき。

3. 「利用者目線・国民目線」の視点への転換に当たってのその他の論点 等

- ・「利用者目線・国民目線」の考え方
- ・まちづくり、地球環境問題、観光立国推進の観点から、交通施策を推進する方向性等を示すべき。
- ・交通については、関係する主体は多様・複雑で、それぞれの関与する交通の分野もさまざまな広がりがあり、相互にネットワークでつながっている。関係者の責務に関し、交通特有の問題として、多様な関係者の連携・協働が不可欠。
- ・今回の審議で十分に取扱うことができなかった国際交通、幹線交通、物流、交通に関する技術その他の分野については、今後、交通に関する基本計画の策定に向けて、更に検討すべき。
- ・交通に関する基本計画は、社会資本整備重点計画と車の両輪として策定し、それを踏まえ、法制、助成制度を含め、行政運用の的確な対応が望まれる。