

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15回合同会議

平成23年6月6日

【河津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15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。

早速始めさせていただきます。それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元の資料、議事次第、座席表、委員名簿、そのほか資料1、2と参考資料を用意しております。お手元に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。おそろいでしょうか。

さて、本日は社会資本整備審議会委員及び交通政策審議会委員の改選がございました。新しい委員のご紹介をさせていただきます。辻本哲郎委員でございます。

【辻本委員】 頑張りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【河津国土環境政策企画官】 どうぞよろしくお願いいたします。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のご確認をいただいた後、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、ご了承いただければと思います。

恐縮ですが報道関係者の方々の頭撮りはここまでとさせていただきます。カメラ撮りについては、これ以降はご遠慮いただきたいと思います。

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。この合同部会の座長は社会資本整備審議会環境部会の部会長、交通政策審議会環境部会の部会長に交互にお願いしております。今回につきましては、佐和部会長に座長をお願いしたいと存じます。佐和先生、それでは以降の議事進行についてどうぞよろしくお願いいたします。

【佐和部会長】 どうもスイッチが隠れていまして、もたつきました。それではご指名に従い、私から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、瀧口総合政策局次長よりごあいさつをよろしくお願いいたします。

上げます。

【瀧口総合政策局次長】 総合政策局の次長でございます。ごあいさつというよりは、3点につきましておわびを申し上げたいと存じます。まず第1点は今回の会合のおくれでございます。ご案内のように前回の会合というのは1月の14日に開催させていただきましたが、それから既に5カ月がたとうとしているわけでございます。前回の会合におきまして、今後の進め方といたしまして、3月、4月に関係の各分野の方々からヒアリングを行い、その後のご審議を経まして、6月には何らかの中間報告というような大きな道筋をご了解いただいたところでございました。

しかしながらもう言うまでもなく3月の11日の東日本大震災という未曾有の災害を受けたとはいえ、今日に至ったわけでございます。国土交通省といたしましては震災の直後から、例えば被災地の道路、港湾などといったようなインフラの復旧、それから政府が調達をいたしました緊急支援物資の輸送、そしてまた応急仮設住宅の建設といったような復旧の対策を進めてきておりました。また現在は政府全体として復興に向けての取り組みが進んでおりますけれども、そういった復興の取り組みの一翼を担っているところでございます。やや手前みそでございますが、この環境部会の担当事務局を仰せつかっておりますのは私どもの環境政策課でございますが、環境政策課自体も瓦れきの処理の問題であるとか、あるいは震災直後は計画停電の対応、そしてまた今年の夏に向けての電力需給の問題への対応と、こういったような国土交通省の環境エネルギー問題の対応というものを実はしてきておまして、やや言いわけがましいわけでございますが、そういった中でこの会合の開催が非常におくれたということでございます。まず、第1点、この点についておわびを申し上げたいと存じます。

第2点目のおわびでございますが、前回の会合の席上、この部会での議論というのはどのように国土交通行政に反映されるのかと。政務が出席することもなく、ここでこれだけ環境問題について熱い議論をしていたにもかかわらず、それが一体どのようになっているんだと、こういうような実はご指摘がございました。今回の開催に当たりましては、できるだけ政務の出席をとということで日程調整をさせてまいりましたが、ご案内のような先週の不信任案の提出であるとか、その後の国会日程がございまして、今日、急遽、国会委員会審議が入りまして、本日出席を予定しておりました政務官が残念ながら出席できないということになっております。大変申しわけなく思っております。この点についておわびを申し上げたいと存じます。なお言うまでもなく、本日の議論の過程につきましては、逐次、

政務のほうにご説明申し上げ、委員の皆様方とこの環境問題、なかんずく国土交通省の所管分野にかかわります環境問題についても、皆様方の問題意識については政務とも問題意識を共有してまいりたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

3点目のおわびでございます。言うまでもなく今回の大震災を受けまして、エネルギー問題を中心として大きく環境が変化をしようとしております。電力問題で今年、何とか夏場を乗り切ろうということで東電、東北電力とも最大限の電力発電をするということになっておりますが、その背後には実は、もうやめようと思っていた火力発電所であるとか、そういったものの最大限の投入により、できるだけ需給ギャップをなくしていこうというような取り組みをしております。これが一体何年続くのか、こういった問題が環境問題にどのように影響を及ぼすのか、そういったことを考えていかなきゃならんというような段階になっております。

政府全体としましては、さきの5月の17日に大震災を踏まえた政策推進指針というものを閣議決定いたしております。この中で、震災後の行政展開に向けての再始動に当たっての基本7原則というのを定めておりますが、さらにそれを踏まえまして、昨年策定されております新成長戦略というものがございすけれども、この新成長戦略の見直しを行うということを決めております。その後の1つの大きな見直しの柱といたしまして、環境エネルギー戦略というものが実は立っているわけでございます。今後の検討の過程においては、現在、我々が前提としてきた大きな環境エネルギー分野の枠が変わるという可能性も実はないわけではございませんけれども、今のところそれについて具体的にこのような方向というのは出ておりません。ただ見直しに着手するという事しか出ておりません。こういったような大きな流れ、これがどういうふうに影響するかということについては、現時点においては十分見通しがつかないわけでございますが、そういった中ではございすけれども、いずれにしろこの我が国の環境問題を考えてまいりますと、運輸部門あるいは家庭部門における省エネ、あるいはそれ以外の国土交通行政にかかわります環境対策というのは非常に重要であるわけでございます。そういったような問題意識を十分持ちながら、ぜひとも本日も皆様方のご意見を賜りたいと存じます。よろしくお願いを申し上げます。

【佐和部会長】 瀧口次長、どうもありがとうございました。

それでは1つ目の議題であります環境政策の動向と今後の取り組みについてご議論いただきます。まず、議論に先立ちまして、事務局からご説明よろしくお願いを申し上げます。

【加藤環境政策課長】 それでは資料1に基づきましてご説明を差し上げたいと思いま

す。環境政策の動向と今後の取り組みと書いたものでございます。1枚おめくりいただきまして、まず温室効果ガスの排出の現況がでございます。前回、速報値でお示したものと基本的には変わっておりません。2008年から2012年の間に達成しなければいけない基準から3.5%下回っているということでございまして、現在の状況であれば京都の目標は達成できるというような状況になってございます。

次の3ページも前回お示したものでございますので、ちょっと飛ばしていただいて4ページでございます。前回のご議論の中で運輸部門につきましても、いわゆる業務用と自家用とを分けて議論をしたほうがいいのではないかなというようなご指摘もございました。少し整理させていただいております。運輸部門が全体の約2割でございますけれども、その右側の赤いグラフを見ていただいて、その2割のうちの半分、これが自家用車ということでございます。それから貨物が自家用・営業用合わせまして34%ということでございまして、陸海空、つまり海運、航空、それから鉄道等につきましてもは12、3%のシェアであるというようなことを大体頭に入れておいていただければと思います。

5ページがその推移をお示しをしておりますけれども、これを見ていただきましてもやはり自家用乗用車、このところが非常にウェートも大きくて、削減も、最近下がってきておりますけれども少ないということで、貨物用自動車等に比べれば、やはりここを少しターゲットにしなければいけないのかなということでございます。

1枚おめくりいただきまして6ページが国際交渉の経緯でございます。最近ちょっと聞こえてきませんが、COP16が昨年末にありまして、今年の11月に南アフリカのダーバンでCOP17がございまして。実は今日6月6日からボンで作業部会がされておりますけれども、基本的には議論が前に進んでいないということでございます。

右の下にありますけれども、日本としては1つの法的拘束力のある国際的枠組みで、特にアメリカ、中国に入っていたいただいた枠組みが必要だということと、それと同じようなことでございますが、約3割をカバーをしている議定書の第2約束期間では達成ができないということで、全体で議論をしてほしいというのが私どもの主張でございまして、逆に途上国のほうからは、まず京都議定書の第2約束期間を決めろということで議論が平行線をたどっているということでございます。

あと参考資料を何枚かつけておりますけれども、お時間ありましたらご覧いただければと思います。

10ページ、お開きいただきたいと思っております。先ほど次長のお話にもございましたけれ

ども、大震災の影響ということでございます。3月に発生しました大震災によりまして、発電所施設の損壊等がございます。そういった中で老朽化した火力等の立ち上げ等もございまして、今後、CO₂の排出量が増加する可能性が高いということで、こちらが増えるということですので、逆に言えば私ども国土交通省の施策としては、さらにアクセル踏んでというか緩めてというか、CO₂を出さないようにしてほしいというのが全体の流れになろうかと思えます。

次、11ページでございますけれども、これは環境省の国会の答弁をちょっと持ってきておりますが、非常に機械的な計算でございますけれども、福島原発なり今後、増設するものが止まったというふうにいたしまして、それが火力発電所の平均的な排出量で置きかわるとした場合に全体の排出量の約10%増加するというところでございます。ですから25%の削減ということは、さらに言えば35%の削減が要するような形になりまして、非常に厳しい状況になってくるということでございます。

12ページでございますけれども、次長のほうからも説明がございましたが、新成長戦略の再設計・再強化ということで、詳しくは割愛しますが、右の上のほうを見ていただきますと、東日本大震災で原子力災害、それから電力制約がございまして、これを受けて革新的なエネルギー・環境戦略の策定が必要だということでございます。年央にはある程度の方向性を出して、年末までに具体像を提示するということが政府として決められておるところでございます。

次に13ページをごらんいただきたいと思えます。私どもの分野でどのぐらいの削減がされているかということで、基本的には右下にございますけれどもBAU、自然体からどのぐらいの削減ができるかということで、細かいところはよろしいんですけども、大体ボリューム感でどのぐらい効くかということを見ていただきたいと思えます。そこにございますように自動車の単体、燃費等がございまして、これが2,000万トンぐらい。それから住宅建築の省エネ、基本的にはこれ冷暖房でございまして、これで3,000弱と。それから右上の物流の効率化で2,000万トン弱ということで、このあたりがウエートとしては非常に高い、ここが、削減が非常に見込まれる分野でございます。公共交通につきましては200万トンですとか、あるいは陸海空の機械の効率化につきましては300万トンぐらいでございまして、なかなか項目が多いんですけども、ここらあたりは頑張っても削減自体はなかなか進まないような現状にはあるということでございます。

それから右下に都市分野でございまして、これもなかなか具体的な数値が示しをしにく

くて、ここに192万トンと書いてありますのは下水の処理場の再生可能エネルギーと都市の緑化の部分でございまして、残念ながら集約的都市構造とか面的利用につきましては、具体的な数値としてはなかなか算入ができない。逆に言えばここをしっかりとやれば進むということかもしれませんけれども、現状そのような姿になっているということでございます。

続きまして14ページをご覧くださいなんですけれども、特にこの1枚紙を非常に議論していただきたいところではあるんですが、今後の温暖化対策でどの分野に力を入れていくべきかということでございます。1番目の集約型都市構造なり公共交通機関の活用は従来からお話をさせてきていただいた部分でございまして、エネルギー使用の効率化ということで幾つかそこにございますけれども、LRTの導入ですとか、歩いて暮らせるまちづくりですとか、それから地域冷暖房とか書いてございまして、これまでもいろいろ進めてきた施策でございまして、ただ、インフラ等につきましては時間がかかるということで、着実に進めておりますがなかなか一気にということにはいっていないというところでございます。

2番目がライフスタイルなりワークスタイルのほうを変革するということでございます。特に車に依存しないようなスマートモビリティですとか、あるいは働き方を変えていくというようなところがやはり変えてこない新しいステージに行けないのかなということでございます。後でご紹介しますが、例えばエコドライブ、これを皆さんがきちんとしていただければすぐ10%、20%燃費が改善するわけですが、なかなか実際ここが進まないということでございます。あと、暮らし方としては休み方を変えたり、テレワークをしたりというようなことがあるのかなと思います。

それから低炭素社会を支える技術革新ということで、従来から、前回もご議論いただきました環境対応車、EVですとかプラグインハイブリッドというような形の車の導入、これは家のほうに据えつければ、そこにエネルギーもためられるということで革新の1つのパターンかなと思います。それ以外にも鉄道、船舶、航空でもさまざまな技術革新が進んでおります。それから再生可能エネルギーにつきまして、いろいろ数字が、大きくしようということを言われていますけれども、太陽光発電ですとか洋上風力ですとか、そのようなものがございまして。それから、高度情報化という意味ではITS等入れて、渋滞緩和、なるべくすいている道を通っていただくようなことで技術革新が期待されるのではないかと考えておまして、特に今後、大きく二酸化炭素の排出を減らしていくためには2ないし3の部分の思い切った対策が必要かなと考えているところでございます。

15ページは、それを図にしたものでございますので、ちょっと説明は割愛をさせていただきます。

16ページ以下が各論の説明でございます。1つ目が自動車交通のグリーン化で、これまでは車のところを中心にご説明をしてきたわけでございますけれども、今後の話としては左下でございます人、車の使い方ですとか、あるいは町の中で施設、あるいは電気自動車が入っていきますので充電施設といったようなところも含めて、車だけではなくて人、町、3つの要素についてはグリーン化が必要だということを述べてございます。

1枚おめくりいただきまして、特に私どもしっかりやっつけていかなきゃいけないなと思っておりますのはエコドライブでございますけれども、左側に取り組みが幾つか書いてございます。いろいろな連絡会をつくったり協議会をつくったりしておりますけれども、その中でポータルサイトで情報を出したり講習会をしております。右の下のほうを見ていただきたいんですけども、このエコドライブ10という勧めを政府として出しているんですが、これによりまして優しい発進ですとか、あるいは早目のアクセルオフということをしていただくとだけで15%ぐらい改善がされるということでございますし、エコドライブで、ここの講習会の様子がございますけれども、これでも24%ぐらい減るということでございます。プロのドライバーの方におきましてグリーン物流等で、私どもの関係の財団が認証なりをしておりますけれども、そういうところと普通のところと比べれば、やはり2割以上燃費が違うということで、エコドライブというのは今後、予算の制約もある中で、皆さんの意識を変えていただくというのは非常に重要なのかなという点でございます。

それから18ページは交通流対策ということで、自転車道ですとかITSとか、ボトルネックの踏切等のものを掲げておるところでございます。

それから19ページがグリーン物流ということでございまして、これにつきましては一番上のところが一層の効率化ということで物流総合効率化法でございますとか、4つ目のポツの省エネの法律でございますとか、こういう形で枠組みをつくった上で、2つ目の箱でございますけれども、鉄道貨物へのモーダルシフトをしていただく、あるいは海上輸送のほうにモーダルシフトをしていただくということでございます。量的に一番効いておるのは3つ目のトラック輸送の効率化ということで、自営転換ですとか車両を大きくしていただくということが一番削減量としては効いておりますけれども、これもかなり自営転換等も進んでおりまして、なかなかこれから先の削減というのは厳しいのかなとも思っております。また後で佐川急便の例等も、グリーン物流についてはご紹介をいただけるところ

でございます。

それから20ページでございますけれども、これは先ほど申し上げたものの例でございます。海ではスーパーエコシップという形でエネルギー効率の高い船の導入ですとか、トラックと言えば大型化ですとか、貨物のモーダルシフトといったものを実際、私どもとしては、施策としては進めておるといところでございます。

それから21ページでございますけれども、これにつきましては公共交通の利用の促進ということで、鉄道の新線の整備でございますとか、あるいは右側の箱でございますと、ノンステップバスを入れたりして、なるべく皆さんがバスを使いやすいような環境整備ということでやっております。それから下のほうの箱でございますけれども、どうしても車で運転していただくと排出量が多くなるということで、これをバスなどのほうに乗りかえていただくということで通勤交通のグリーン化を進めておまして、優良なところは認証制度等も導入させていただいているといところでございます。

22ページからが、各機器の効率化のことが書いてございます。1つ目が鉄道でございますけれども、右の箱の中のハイブリッド車両というのは、これは気動車でございます、これにリチウム電池を積んで、燃費で10%ぐらい効率化するようでございますが、JR東のほうでもう運転が始まっているというものでございます。それから実験段階ではございますけれども、架線のない形の路面電車というようなものも試行が進んでいるといところでございます。それから電車につきましては、左側の既存車両につきましては、これスピードを落とすときに抵抗器から熱でエネルギーを逃がしてスピードを落とすわけですが、これをVVVFという形で、周波数とかモーターの回転数を変えることによって、落とすことで熱に逃げるのをなくすとか、あるいは回生ブレーキで別の電車に電気を渡すというような形で効率化が進められているという例でございます。

次の23ページは船舶のほうでございますけれども、左上の廃熱回収ですとか、あるいはプロペラを効率的なものにするといのもございまして、右の下でございますが、マイクロバブルということで船底に細かい泡を出して、これによって空気抵抗を減らして、これで10%ぐらい燃費がよくなるということがございますけれども、こういうものの検討も進んでおまして、最終的に船舶で3割ぐらいのCO₂の削減を進めたいといことで機器の開発が進んでいるといところでございます。

それから次が航空でございますけれども、これにつきましては左上にございますような新型機の導入、大型機の777あるいは中型機はまだ開発中でございますけれども、78

7を入れることによって2割ぐらいの削減が図られるということでございます。右側で、飛び方につきましても広域の航法でいろいろな新しい仕組みを入れたり、それから降下しておりるときに段階的に、1回水平に飛んで、またおりてという形になっているものを徐々におりていくということで、間隔がちょっと込み合っているとなかなかこの調整が難しいようで、現在は関西空港で早朝とか夜間とか便の少ないときにやっていますけれども、こういうことをやることによってCO₂の削減も図られているということでございますとか、あとバイオ燃料、車のほうはE3ということでエタノールが3%入っている燃料車の推進を進めていますけれども、この中で日本航空の事例でいけば、これバイオ燃料を5割、それからケロシンというジェット機の燃料を5割ということで、半々の形のもので試験飛行したりということで、航空機につきましてバイオ燃料の活用が進められているというようなことを進めているというところでございます。

それから住宅・建築のところでございますけれども、ちょっと細かくて恐縮でございますが、25ページのところは、概要のところでございますけれども、低炭素社会に向けた住まいと住まい方の推進方策の検討ということで、この中で検討が進められております。経産省と私ども国交省で合同で設置をされておまして、具体のところでございますけれども、例えば2ポツの住宅・建築からのCO₂の削減対策ということで、左の上でございますが、省エネ基準の適合の義務化ですとか、あるいは再生可能エネルギーの導入というふうなことを書いてございます。それから将来的な住まい方、3ポツでございますけれども、ネット・ゼロの、ゼロ・エミッションということで、住宅につきましてもビルについてもそういうような取り組みを進めていくということで対策を今後進めていくことになっております。

26ページがその中で省エネ基準の見直しということで、ちょっとわかりにくいんですけども、進捗状況のところ、22年3月に委員会等が設置をされておまして、これまでは、下の図にございますが、個々に空調、換気、照明等、個々のものについて基準等が定められて、それを1つ1つやっていたわけでございますが、これを全体で評価いたしまして、総和のところでは基準値と評価値を比べるということで、あとトータルでいろいろな条件設定ができるですとか、基準の義務化もどんどん小規模化していきますので、基準の概略化というようなことを進めておるといって、24年中かけて省エネ基準の見直しもやっていくというようなことで住宅局のほうから伺っております。

それから27ページでございますけれども、エコタウンの推進ということで、先ほどご

ございました緑化、それから下水の再処理のほか集約型の構造ですとか面的利用ということで地域冷暖房を入れていくというような形も進めておるところでございます。

最後のページ、今後の進め方ということでございまして、前回もいろいろご意見をいただきまして、いろいろ環境政策全般あるので、もっと幅広くやるべきじゃないかというようなご議論もいただいたわけでございますけれども、当面私どもこの部会におきましては、地球温暖化対策基本法が通りましたら、その後、基本計画を策定する段階になります。そこを念頭に置きまして、特に緩和策、地球温暖化対策の緩和策を中心にご議論をいただければと思っております。適応策でございますとか、あるいは他省庁の案件とか、他の部局に及ぶ議論ももちろんあるかと思っておりますけれども、それは必要に応じてそれぞれの部局にお伝えはしていきたいと思っておりますが、私どもとしては地球温暖化対策の特に緩和策を中心にご議論をいただけたらなと考えておるところでございます。

それからちょっと時間を少しいただきまして、参考資料のほうを少しごらんいただきたいと思っております。環境政策をめぐる状況というものでございますけれども、何が入っているかだけでございますが、1枚おめくりいただきまして基本法でございます。ここに25%削減ですとか、再生可能エネルギーの場合には10%等書いてございまして、この法案がとまっておりますのでまだ見通しが立っていないという現状でございます。

それから少しめくっていただいて4ページ、夏場の電力の需給関係でございますけれども、一番下でございますが、東京電力・東北電力の管内で15%の削減ということで決定がなされています。

次の5ページをごらんいただきますと東京電力管内想定需要6,000万キロワットに対しまして供給見通しが5,380ということで、10%ぐらい足りませんので余裕を持って15%の削減ということでございます。

6ページのところでございますけれども、それぞれの大口、小口、家庭でいろいろ対策を打ってまして、特に大口につきましては使用制限を実施するというところで対策がとられております。そういう中で適用除外なり緩和は最小限ということで、具体的には朝夕の鉄道でございますとか、あるいは航空管制とか、あるいは大雨が降ったときの排水機の利用というようなところに限定をしまして、極力みんなで努力をしようというようなことで対策がとられているところでございます。

それからずっと飛んでいただきまして17ページ、後ろから2枚目でございますけれども、前回オドメーターなりVICSの情報提供のご議論がございまして、オドメーターに

つきましてはここにございますような形で、道路車両運送法に基づく電子的な情報の提供という形で一部されているということでございます。VICISのほうにつきましては、個人的な情報の話もあってなかなか開示のほうは進んでいないと伺っております。

それから最後でございますけれども、社会資本整備重点計画で前回も少しご議論をちょうだいいたしました。その中で社会資本整備の進め方ですとかポリマーシップ等につきましてご意見をちょうだいいたしまして、それは事務局のほうにお伝えをしております。事務局に伝えたといひましてもやっているところは総合政策局でございますので、そういう中で反映をさせていただきたいと思ひますけれども、重点計画のほうも8月中の中間取りまとめに向けて、また先月から議論を再開しております。それからその中でも津波、防災、まちづくりについてということで、これにつきましてはなるべく早い段階で一定の方向性を出したいということで議論が進められているというところでございます。

それから前回の委員会の中で無料化との関係で環境の議論が要るんじゃないかというようなご議論がございました。これにつきましては今、道路局のほうで高速道路のあり方委員会ということで、道路分科会の委員の先生も入っていただいて委員会が4月から立ち上がっているようでございまして、秋をめどに取りまとめのほう進めておると聞いておるところでございます。

説明は以上でございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして皆様方からご意見、ご質問をお伺ひいたしたいと思ひます。ご発言なさる場合は、あらかじめ名札を立てていただきますようお願いをいたします。それじゃ、崎田委員。

【崎田委員】 ありがとうございます。今、いろいろお話を伺ひまして、まず非常に印象に残ったのは、この大震災以降の大変大きな変革期をどうつくり上げるかということで、かなり綿密に取り組みを始めようという覚悟をされていることが大変うれしいというのが1つです。それで、なおそのときに、今、国民全体も大変なときだからこそ一致団結して何か大きな考え方の変革ですとか暮らしの変革につながるようなことでもきちんとやっていったほうがいいという思いがわいてきていると思ひますので、こういうときだからこそ大胆に提案をしていくというのが大事だと思ひています。

そういうときに、今のいろいろなお話を伺って、大事なメニューはきちんと出ていると感じます。ですから、これをどういうふうに行うかという話だと思うんですけども、そのときに、例えば先ほど緩和策としてこの部局でできることをというお話があったんで

すが、例えばさっきの自動車交通のエコドライブのところで、みんながエコドライブをやれば15%ぐらいすぐに燃費が改善し、CO₂も削減できます。私も、こういうことに取り組むNPOの視察などもやったことがありますので、ほんとうにたった1時間、2時間の授業に参加するだけで1割、2割減るんですね。

ですから、それプラス事故も減るといふ効果があるわけですので、例えば警察庁と一緒にになって、免許を取るときとか、免許の更新のときに一言そういう内容を言うとか、いろいろな連携をして情報共有することで、出ているメニューを徹底することはできます。ですから私は、部局横断というのは大変難しいかもしれないけれども、そこをやることで、ここに出ているメニューが革新的に導入されるんだということを考えていくことも大事なんじゃないかと思っています。

なお、総合化で相乗効果をあげることを考えた場合、資料1でいうと27ページに低炭素都市づくり、エコタウンの推進がありますけれども、このような場合、それぞれの地域の自治体などを交えて、自分たちの地域はそれぞれエネルギーと交通政策、都市づくり、そこと建物づくりと暮らし方でどういうふうに快適な町にするのかという話を、自治体と民間が一緒になって地域で取り組むようにして各メニューをしっかりと定着させていくとか、それぞれの地域密着型のエコタウンづくりを進めていくのが大事だと思っています。

なお、私は、2年前にスウェーデンのハンマービーという環境モデル都市の視察をしたんですが、そのときに、感激したのは、昔の工業地帯の再開発のときに、エネルギー源、例えば下水道汚泥とか廃棄物の最終的な焼却のエネルギーも全部取り入れてその地域のエネルギーを考えた上で建物をつくっていくとか、そういうことを徹底していました。例えばタクシーは全部バイオガスで走るとか、お部屋の台所のガスも都市ガスではなくてそこは半分以上がバイオガスで入ってきていました。その結果ハードで25%削減し、人々の暮らし方の連携で25%削減し、ハードとソフトの連携で50%マイナスの都市づくりをしたというお話を伺いました。それでもそんな高いコストをかけずに、根本からやっているとできるというお話で、すごいなと思いましたが、その後EUの環境モデル都市の表彰対象になっており、何と今スウェーデンでは街をつくるというそのものを新しい産業として世界に売り出そうとしています。そういう意味で環境を成長戦略にするというところまで徹底しているという感じがいたしました。

私はぜひピンチをチャンスにしながら、日本がまた活力を持っていくために、こういう政策を総合的に取り組むなど、そういう基本戦略の重要性を発信していただくのが大事だ

と感じました。よろしく申し上げます。

【佐和部会長】 ありがとうございます。他にございませんでしょうか。米本委員。

【米本委員】 時間がちょっとあるようですので、ちょっとだけ政府にお願いしたいと思えますけれども、非常に日本というのはまじめに丁寧に政策を組み立てられるので、私はこれはこれですべて非常に立派だと思えますけれども、それでも今回の3・11の原発事故で、あの直後にこれだけ原発がとまるとものすごい電力不足になって、もうこれから先は停電は常態化するのではないかというふうに瞬間日本国中思ったわけですね。ところが大丈夫だという話になって、多分これは、電力会社は供給義務があるので、あまり需要が下がるということは想定しないだろうと思えますけれども、むしろ日本の場合はどうも削減してくれとかCO₂を出すのをやめましょうという啓蒙はあんまり効かないんですが、国難になると突然効くと。要するにこれは1973年に第1次オイルショックがありまして、あのときに世界中の経済界は同時不況が来ると思って全部投資を手控えたんですね。ところが日本だけは通常の経済行為の常識を外して、これをやらないと日本はつぶれるというので、省エネ公害防止投資になけなしの資本を投入して、その結果80年代に入ると世界最高の経済水準を実現しているわけですので、それで特に70年代の排煙脱硫装置が日本が実現して、それをそのままヨーロッパが移譲するんですけれども。

何がお願いしたいかという、効果的に政策をするためには、これまでの啓蒙というか情報の提供と、それから今回の日本社会のマインドの変動というのを少し分析されて、これからの政策の提示のあり方について、もっと国民が、あ、そうか、やらないといけないという、単なる、単なるというか一方的な情報提供ではなくてなぜそうなのかというところまで踏み込んだような国民に対する働きかけを分析したほうが有効ではないかという推論が成立しますので、その点を1つ分析していただきたいという希望でございます。

それからもう一つは、ここの所管ではないことは承知の上で申し上げるんですけれども、やはり日本というのは基本的な海洋政策というのを持っていて、この中で、何か風力はヨーロッパでやっているから日本でやろうということなんですが、海流にこれだけ囲まれているという実は先進国は日本ぐらいでありまして、今、世界中に潮流を利用する研究というのを私ちょっと探しているんですけれども、一応細かい研究はあるんですが、本格的なエネルギー源に開発しようというプロジェクトというのは多分ほとんど本格的に力を入れておりませんので、できるできないは別にして、そういうプログラムを日本が持っているということが多分カードになると思えますので、その点もできればご配慮願いたいという

こととございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。ほかには……。横島委員。

【横島委員】 冒頭の次長の少し力の入ったご説明は全部了解しました。その上でちょっと2つ、ややこしい話が1つと簡単な話を1つ申し上げておきたいんですが、1つは、はっきり申し上げて政治主導が失敗に終わったことを共通の認識としてのお話をするのですが、政務三役が来られなかったからって私、それをぜひ出てこいと言っているわけではなくて、頼りにならない政務三役は出てこなくてもいいから、その分きちんと政務三役に教育してほしいという思いで言っているわけです。その意味では少し時代が変わったから問題は少し解決したのかなと思いますけれども。そういうチャンスというか新しい政変も含めて日本が時代を変えようとしている中で、こういうときに行政側が基本的に外してはいけない考え方の原則は、だれがなろうが、どういう政策を掲げられようが、マニフェストがどうなろうが、普遍の原則というのは必ず各省庁にあると思うんです。そういうことを確認してほしいということを申し上げておきたいんです。

その意味でちょっと具体的にお願いなだけけれども、説明資料の1の4ページのところです。私、今まで何度もこの合同部会でお願ひしてきたし、今日たまたま業界のご説明もあります。運輸部門におけるCO₂の排出量という縦のグラフを見ると、上に自家用車があつて、自家用貨物があつて、営業貨物があつて、この民と営業サイドのものが一緒になって運輸部門という排出量構成になっているのは、非常に今、米本先生が言われるようにわかりにくい。電力部門は産業用と家庭用に分けているんです。ところが運輸部門の排出量というの是一緒になっているんです。ライフスタイルの変更とかっていうことをお願いするときに、我々がやればどのぐらいの変化があるのか、効果があるのかということについて言うなら電力部門の分数のほうがはるかにわかりいいんです。CO₂排出はわかりにくいんですね。これ多分、自動車交通局が両方所轄しているからという国交省の組織的事態から来ているんだろうと思うんですが、どうもうまくいかない。こういう火急の際に1回、CO₂排出の分類をやり直してみて、その結果として生活部門にどういう協力を得ればどうなのかと。例えばスマートモビリティにしても、エコドライブにしても、公共交通の切りかえにしても、みんなこの中の自家用車の部門についてのライフスタイルの変更、考え方の変更ということをお求めているわけで、そこは切り離れたほうが生活者サイドからはわかりいいということをお願ひがあるんです。

もう一つは、これうんと簡単な問題で、隣に辻本委員が専門でおいでになるからあえて

今日はいいチャンスだと思って申し上げるんですが、これからいろいろなことをやろうということを書いている中で、水力発電の問題で小水力のことは書いてあるんですが、揚水型発電が全然出てきていないんですね。これはご存じの方も多いと思いますけれども、揚水型発電というのは、落とした水をもう一回夜間電力で持ち上げて昼間使うというぐるぐる回りの、水力発電システムです。循環型水力発電と言えぱずっとわかりやすいと思います。国民サイドから見ると水の循環使用というごく当たり前の原則が水力発電では例外的にしか応用されていないという摩訶不思議な現象なんですけど、この点について少し造詣のある先生にお聞きし、河川局もこういうのを、遠慮しないで一緒にやったらどうでしょうか。以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

【辻本委員】 よろしいですか。

【佐和部会長】 それでは……。

【辻本委員】 私の名前を出していただいたので、まず揚水式発電については、今、横島委員がおっしゃったようにまさに循環型の発電で、今この時期に非常に重要な考え方だと思います。特に河川行政の中で発電の持っているインフラをどんなふうにもほかの部門に使うか、すなわち利水とか治水にも展開していけるかという、そういう総合的な行政が求められている中でも非常にいい観点だと思います。現在では揚水式発電は経産省の電力の関係で、河川局がなかなか踏み込めないところですが、総合的な河川行政としてやはり入り込んでいかなきゃいけない部分でしょう。

というか逆に言えば、さまざまな行政が絡み合っているということに我々は注目しなければいけないということなんですね。今、私が申し上げたのは、循環型発電というのはまさに利水の問題や治水の問題とも統合的にやっていけるはず。それから私はこの会議は初めてなのですが、環境の問題としては、廃棄物の話や温暖化ガス排出の問題なども含め大変だけれども、実は入り口のほうのエネルギーの問題であるというのがもう十分環境のほうで認識されてきたと思っています。つまり温暖化ガス排出の問題の議論をしていたんだけれども、それは実はエネルギー供給の問題でもあった。そういうふうになんか行政は絡み合っていて、いろいろな部局が、省庁が絡み合っている問題だということの認識と、その垣根を取っ払うことがやはり大きな課題であるというふうな気がしました。

そういうふうな観点からしますと、エネルギーが供給されて、我々の人間活動があって温暖化ガスが出ていくというのは、いわゆる今回の議論での電力と炭酸ガスというふうな

話だけではなくて、さまざまところにそういうインプットとアウトフローがあって、それをうまく循環型、集約型にしていくのがやっぱり大きな課題だということでしょう。なかなか難しいと言われながら、例えば27ページに集約型都市構造というのがありましたが、これも1つの、うまく循環できるような形でエネルギーを使うということ。このように循環しながら考えていくということを廃棄物のほうにも使っていけないかというのは多分出てくる問題でリサイクルエネルギーというのは多分そういう観点からのものでしょう。そういう観点で少しまとめ直すとおもしろい局面が、あるいは総合行政の局面が出てくるのではないかという気がしました。

それで集約的都市構造の中で、エネルギー不足を補っていくということも当然考えられるわけですね。家庭の中、それから地域の中、場合によっては国の中で1つの集約的なタイプをとって、なおかつ階層ごとにつなげいでいけるためにはストックするところが非常に重要です。だからエネルギーの、例えば電力エネルギーの議論をしたって、場合によってはバッテリーとか蓄電池、蓄電するところの問題を避けて通れない。地域で蓄電するところ、あるいは家庭で蓄電するところ、あるいは国で蓄電するところが持てる議論をすれば、この集約型が非常に展開できるんじゃないかという気がします。

それは必ずしも電力エネルギーだけでなくエネルギー全般の中で、例えば水のエネルギーと電力エネルギーの、まさに言われた循環型を取り込むためには貯水池というバッテリーがあるからできるわけで、このエネルギーとか、場合によっては廃棄物ですらストックできるところを設けて、階層のあるシステムをつないでいくという考え方が、私はこれから非常に重要な1つの着想のキーであると思いました。特に今回、エコタウンの提案と、今、横島先生のほうから指摘のあった循環型という言葉の中で、やはり指摘しておくべきことだと思って発言させていただきました。以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。

【原田部会長】 よろしいでしょうか。

【佐和部会長】 それでは原田先生。

【原田部会長】 最初に3つ謝りのあいさつをいただいたので、あんまり言えないんですけども。11ページから12ページ、12ページの革新的エネルギー環境戦略等のところが固まってこない、個々の環境政策の中身等もなかなか議論できないというような、そういう状況であるということですね。

今11ページにその関連の資料として示されているんですが、1つは今回の震災等で、

やはり国家、国がやるべき政策として命を守るというようなところが非常に大切であるということをこの環境部会としてはどういうふうにとらえるかということですが、1つはこの温暖化効果ガス、地球全体の、我々が実際に足を踏みしめて立っている地球そのものの環境が大きく変わっていくということについては、今回のことでさらに重要性は、皆さん認識は増したんだろうと僕は思っているんですね。そういう意味で少しそこは強く出してもいいんじゃないか。

ただ温暖化のことだけを言うのかというと、今いろいろ議論があったように、当然いわゆる経済活動の問題もあるし、暮らしのコストの話もあるし、ライフスタイルをどうするんだという話もあるし、さっきお話のあった国難に際してライフスタイルが大きく変わる、こんなに皆さんやっぱり変わるんだなというのは私もそう思ったんですけども、そういう流れも踏まえてどういうバランスで新しい戦略を出すのかという、これは当然お考えだと思うんですが、ちょっと今日の資料だけだとその辺のバランスが配慮されているかどうかちょっとわかりにくかったので、それを1点と。

もう一個は集約型都市構造、低炭素都市のエコタウンのモデルの例がいろいろ出ていますけれども、これはある程度密度の高いほうの地域の絵ですよ。密度の低い方のものについてもいろいろな、どちらかというと小規模な分散した都市構造の中での小規模な技術を入れていくような話についても当然モデル的な絵というかあるはずで、こっちの集約型都市構造、比較的いろいろなところで出ているので、これ出てくるわけですけども、それだけではない国全体をカバーしようとするのであればそうでないものも、あるいはこれだけで、この集約型都市構造についてもいろいろな、このモデルタウンでやっているものでいろいろなタイプが出てきたものをさらにここに入れてメニューを増やしていくというようなことがやはり必要だろうという、その2点です。以上。

【佐和部会長】 それではどうぞ。

【渡辺委員】 渡辺です。幾つかちょっとご質問したいんですけども、資料1の、ページ数でいいますと例えば21ページ、22ページで公共交通の利用促進策等々をご提起されているので、基本的にこの考え方について賛同することは基本なんですけど、すべての施策というのは、実際には民間の場合には企業運営と密接不可分なわけですね。ですから、例えば鉄道もそうですし、ノンステップバスもそうですが、費用が相当かかるのは現実です。企業としてこの導入推進をする場合に、企業の経営の効率性、ここで導入の場合に上限がどうしても出てくるわけですね。企業運営を完全に損なうところで利用促進のた

めのハード、ソフト導入は、現実的には企業運営を破綻させますので、そのこのところをどういうふうにしていくかということ。これは全体の環境政策の目標値との関係があるんですが、ここの方策をどういうふうにしていくのか。企業の体力と、そして国としての環境、CO₂削減の目標等のバランスが、イコールならいいんですが現実的にはおそらく差異があるはずですので、ここをどう埋めていくのかということについて、もしお考えがあれば聞かせていただきたいなと思います。

あと2点目は、たまたま私5月の23日、長野県とか群馬県とかあちらへちよっと出張してましたら、5月23日の朝刊で信濃毎日という新聞がございまして、そこを開いたら佐和先生の文章が寄稿されているのを見させていただきまして、かなり大きな文章で、いろいろと勉強させていただいたので、原子力政策とか環境等々について書かれたやつなんですけれども、もし何かコメントいただければ、また勉強させていただきたいな思っ
てちよっと2点目なんですけれども。以上です。

【佐和部会長】 家田委員。

【家田委員】 1点だけ申し上げます。この社会資本整備審議会についても、それから交通政策審議会についても、今般の東日本大震災を踏まえた特別の検討事項が入ってきて、熱心にやっているところですね。環境についてもかなりそういう要素が必要に思うんですよ。さっき次長おっしゃったように瓦れきの処理なんかもそうですけれども、こういう審議会のような場でこそ、つまりいろいろな専門の方々の意見を集約してこそ大事なことが出る面もあろうかと思うので、ポイントはこの東日本大震災にかかわる、CO₂問題に限らず環境上重要な事柄についての審議というのをしたほうがいいんじゃないか。これが提案です。

特に内容についていうと、例えばここで何回か出ています人口の集約というのも、あの地域で人口が減っていく中で、何ていうんですかね、1歩も2歩も先にそういう状態に陥りつつあるので、だけど一方で、これは首相が言ったんですが、だれが言ったのか知らないけれども、エコタウンがどうだとかこうだとかありますよね。ここでもこういう話題が出ている以上、震災のようなエリアでそういうことが現実的な話なのか。現実に行うんだったら何をどうしたらいいのかみたいなことをやっぱりコメントしないわけにはいかないだろうと。これがこの責務ではないかと思えますし。

例えば鉄道も随分やられちゃったわけなんですけれども、今そこにある鉄道だったら鉄道を
使うことが環境フレンドリーなんですけど、もうなくなっちゃった鉄道となると、仮にかわ

りのバスを電気バスか何か使って走らせるのと、鉄道を復旧して、ここにあるような何かハイブリッド電車だか何だか使うとかね。電池電車を使うのがいいことなのか。固定費も含めたときの環境負荷から考えてどうなのかというのも重要な話題ですね。しかもそれは早急に方針を決める必要がある。主として僕は環境の面から決めるべきだと思うんですが。

それから高速道路料金についても東北地方全部ただにしたれってな話がありますけれども、それがほんとうに現地にとってもハッピーで、しかも環境にもいいことなのかというのは以前の、今もやっていますけれどもどこまで行っても1,000円と同じように、必ずしも政策上整合しているものではない面がございますよね。

等々、いろいろなものがあるかと思うんですけれども、ぜひ環境という面から見たときに東日本大震災の重要なアイテムについてコメントしておくべきではないかと思いました。以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。渡辺委員は先ほど発言されているので、じゃあ大塚委員。

【大塚委員】 簡単に3点ほど申し上げさせていただきたいと思います。第1点は、今回の東日本大震災で、2020年25%目標についてどうなるかというような議論は結構出ていると思いますけれども、少なくとも2050年80%削減に向けて、このグリーン・イノベーションとかグリーン・ニューディールというのを進めていくことは、あまり異論がないのではないかと思いますので、そういう意味では12ページに書いてあるような新成長戦略の再設計も進めるんですけれども、その観点は引き続き重視していただければなと思います。

それから第2点ですけれども、運輸部門に関してはこのCO₂はまた最近減ってきていて大変望ましいと思いますし、国交省さんのご努力の結果というところも大きいと思いますが、例の自動車税制のグリーン化というのがかなり影響したとも言われていますので、それが全くメンションがないというのもちょっとどうかなという感じはしています。そういう経済的手法の重要性というのは一般にはあると思いますので、引き続きそれを重視していくということは重要かと思しますので、どこかで言及していただけるとありがたいかなと思いました。

それから第3点ですけれども、ここに出ている具体的な政策に関してでございますが、これは目達計画で決められたことが多いと思いますが、今回の東日本大震災があつて、残念ながら我が国の財政難というのがますます厳しくなっているので、政策のコストパフォ

一マンズは特に重視していただく必要が、残念ながらということかもしれませんけれどもできたのかなと思ひまして、これすぐにできることかどうかちょっとよくわからないんですが、そういう観点からの検討というのもどっかでしていただく必要が出てくるんじゃないかという気はいたします。

それから第4点として最後にちょっとだけですけども、さっきの家田委員のご意見に私も賛成でして、27ページのエコタウンのことは、これ何か一般的な話として書かれているように受け取られますが、具体的にこれを実施していくときに特にネックになるのは、当然のことながら個人がその土地の所有権がありますので、どうやってこういうふうなものを推進していくかというのは、社会主義国であればともかく日本でこれをやるのはなかなか至難のわざでもあるわけですよ。今、東日本の大震災で東北地方は新しい建物を建てるのを今、制限していますので、現実にもやりやすいところではあるわけですので、逆に言うところではできないことだとすると、なかなか実現は難しいということに一般的になってしまうかもしれないぐらいのことですので、その東日本大震災関係での東北地方に関する言及とか具体化ということをぜひつけ加えていただけるとありがたいと思ひました。以上です。

【佐和部会長】 太田委員。

【太田委員】 太田でございます。今、大塚先生のほうからちょっと経済的手法の話が出ましたので、そのことについて述べさせていただきます。今回ご提示いただいた大きな枠組みというのはハード系の話、技術開発、技術革新、それは新しい成長戦略にもつながるわけですけども、このところしっかりやっていきましょう。これはまず1本目の柱だと思います。

2本目の柱が、教育、啓蒙等々を通じてライフスタイルを変える。あるいはそれだけでは済まない場合には各種の規制みたいなものを使って変えていく。これ2つ目の柱だと思います。

3つ目の、1つの大きな手法として、環境税含めた経済的な手法があるということになると思ひます。私、一応経済学をバックグラウンドにしておりますので、経済的手法の可能性というのはかなり強く主張したいと思ひております。しかしながら、実は日本の現在の状況において、その手法を導入することができるのか、あるいは国民の理解を得られるのかについては、かなり難しいと思ひております。

これ、少しちょっと絡めてからの話になりますが、環境税を入れると。しかし、もしか

したら国民は、環境税が必要なくなったとしても税金はなくなるだろうと思っているだろうと。それは国土交通省で関連すると自動車特定財源関連の話で暫定税率はいつの間にか一般財源になってしまったので、道路をつくる必要がなくなったとしても税金はそのまま残るというメッセージを発してしまったわけですね。そういう意味では環境税にしろ、今度、消費税自体を、消費税といのは別に国民全体のための税金のわけですから国防にも使われてもしかるべきなのに、それを福祉目的にしますから消費税を上げますということ言うわけですね。しかし国民は、福祉目的がなくなっても消費税は絶対下がらないぞというようなことを思っているような気がします。そういう意味では税に対する信頼というのはかなり薄らいで、信任がなかなか厳しいところで経済的手法をどう使うかということにかなり限界があるんだろうと思っています。

しかしながら経済的手法ってやはり重要ですので、インセンティブ補助金で与えるにしろ、その使用を減らすために何らかの使用料、税を課すということは極めて有効な手法なので、そのような手法の可能性についてはやはり言及しておく。そして、しかしながら幾つかのやはりそのためには越えなければいけないハードルがあり、それは政治の責任として説明しなきゃいけないこと、国民に約束しなきゃいけないことがある。そのことを、可能性とそれを阻止してきたこれまでの流れから決別しないと次に行けないんだということ明記しつつ、手段はあるよということは我々としては指摘したいと思います。

【佐和部会長】 稲葉委員を最後にして、その後まとめて10分間ぐらいで事務局のほうからお願いします。

【稲葉委員】 14ページを今、見させていただいているんですが、特に1、2、3と柱を立てていただいたのは非常にいいことだと思います。しかし、一番最後27ページに出ているエコタウンの絵を見ますと、14ページの3番の低炭素社会を支える技術革新というのがエコタウンの中で生きてきていないような気がします。特に今回の震災で、やっぱりエネルギー問題が非常に注目されているときに、環境対応車であるEVと太陽光発電が3番の中でも別々に

書かれておって、太陽光発電は住宅だけ、電気自動車はエネルギー貯蔵というのが別枠になっているというのも何か不思議な気がしますし、それが町のエネルギーシステムの中でどう生きていくのかという1番のところに明確に描かれないというのが、やっぱり何か変な気がしますね。電気の政策というのを、この際国土交通省として見ると、電気自動車をいかに位置づけてまちづくりをしていくんだという部分を明確に書き込んでいただきたい

と思います。

【佐和部会長】 ちょうどこれで以上10名の方に、先生方からご意見をいただいたわけですが、主要な点についてご回答をお願いします。

【加藤環境政策課長】 まず、幾つかご質問いただいた点から。公共交通のほうで経営との関係でしっかりと財政的に支援すべきじゃないかというようなお話も渡辺委員のほうからもいただきまして、なかなか経営の損益分岐のところとしっかりと整合がとれるというわけではないんですけれども、なかなかそういう関係で補助金は出す形にはなっていないんですが、例えば公共交通とかトラックのグリーン化であれば、どのぐらいその新車を入れたら低公害というかCO₂を削減するかというような観点から、刻みはありますけれども全体で10億円ぐらいの予算を今までのCNGの自動車ですとか電気自動車について予算措置をしておいて、最近新しいものとしてディーゼルのトラックやバスについても昨年度から入れたということで、順次、環境対応のものについては支援をしていきたいということで、こちらのほうは少し予算が入っております。

ただ、中で例示したエコ通勤等につきましては、どちらかという予算を入れるというよりはいろいろな認証をする中で、非常に効果的だというようなことをお示しするようなマークとか、そういう啓発のほうの観点から少し支援をさせていただいたりしています。限られた予算なんでなかなか全部が全部というわけにはいきませんが、むしろこういところでご議論いただいて、環境問題の必要性を訴えていただいて、これから予算も補正とかもありますし、いろいろなところで反映をしていければと思います。

それから大震災の議論をしっかりとすべきじゃないかということでご議論をいただきまして、先ほど申し上げましたように基本的には地球温暖化対策の緩和策のところはメインではありますけれども、私どものほうでも、環境のほうからも各局に照会もかけながら少し環境の面でどういうことができるか、少し次回なり、ちょっと宿題でいただいてまた議論の題材をつくってみたいと思います。

それから財政難なんでコストパフォーマンスが大事ということもご意見いただきまして、もちろん予算要求をする際には当然コスト便益との関係で分析をしながらやっていますので、そういう形では、私どものところで一元的にわかるわけじゃないんですけれども、コストパフォーマンスもしっかり反映しながら対策なりを打ち出していきたいと思います。

それから誘導策としての税の関係で、しっかりと必要性を言って、手段としては非常に大事なんでやってほしいという話があって、その中で道路特定財源のお話もいただいたん

ですけれども、私どもとしてももちろん、もう一般財源になっているので国土交通省がどうこう言う話ではないのかもしれませんが、一応大綱上はやはり道路特定財源だったものを残すことによって環境的な負荷が下がるとか、あるいは確かにおっしゃるように財政的に厳しいので残すというようなことが議論としてされていて、その辺、先生のご指摘も踏まえてまた我々として打ち出しのときにどうしたらいいかということも考えていかなければいけないと思います。

それからいろいろな、先ほどの13ページとかの表のところも整理がまだ十分にできていない。発電なりのところとどういう整合があるんだということもご指摘もいただきましたので、まさに政府の中でも、これから環境なりエネルギーの対策を政府で議論する中でも関係の省庁と調整する場もございますので、そういう場でもぜひ整合がとれたような形で環境対策が打ち出せるような方向性を模索していきたいと思います。

【佐和部会長】 ほかに、今の事務局からのご回答を承った上で、何か、さらにという……。どうぞ。

【家田委員】 いいですか。

【佐和部会長】 どうぞ、家田さん。

【家田委員】 ぜひよろしく申し上げます。さっき言ったことですけれども。ただ、震災についていうと、現地の市町村もそうだし、県もそうだし、復興計画が今、策定中だし、それから構想会議が何でしたっけ、中間取りまとめでしたっけ、とか何かの時期だし、だけどどっちにしても急いでいるんで、少なくとも国土交通行政の中に関係する行政の中の環境部門で震災に関係するところというだけでも、とにかくさっさとまとめてさっさとレポート的に出さないとお勉強だけしていますということになっちゃうので、ぜひ急いで何か物言いをするのが必要じゃないかと私は思います。じゃないと何か変な方向にゆがんでいくおそれが大変に心配なところでございます。以上です。

【佐和部会長】 ほかにございますでしょうか。大塚委員。

【大塚委員】 一言だけ。私も家田委員のご意見に全く賛成なんですけれども、さっきもちょっと申し上げましたが、個々の住民の人たちが、今、建物を新しく建てることに關して制限をされているんですよね。この期間があまり長く続くというのはちょっと非常に問題だなと思うんです。いろいろやらなくちゃいけないこととか考えなくちゃいけないことがたくさんあると思うんですけれども、早く対応していただかないと東北地方の住民の方々に非常に不利益を与えているとうことがございますので、そのエコタウンのことも

加味しながら早くするようなことを考えていただかないとほんとうにいけないと思います。

【佐和部会長】 一応、次の別所さんからの報告は15分からという予定ですので数分ございます。私が一言質問というか意見を申し上げたいんですけども。私が住んでおります京都のような町の場合、やっぱりLRTを引くというような話があるわけですよね。ところがやっぱり、京都は申すまでもなく碁盤目になっているわけですけども、例えば何々通りにLRTを引くとなるとやっぱりその通りに沿って住んでいる人たちは反対するわけですね。かつては京都は市電が至るところを走っていたわけですけども、当時は自動車が少なかった。しかし自動車が今、増えた現在、LRTを引くというのはなかなか市民の側の抵抗も強いと。それだったら電気バスを走らすというのが一番合理的な対策のように思うんですね。電気バスの場合は道路さえあれば走れるわけですからインフラ整備なんて全く必要ないわけですね。それで3年ほど前に聞いた話ですけども、その当方で電気バスは一たん充電すれば30キロ走れると。そうすると京都ぐらいのサイズの町だったら、京都駅からかなり北のほうまで行って戻ってきて、また充電すればというふうな感じなんですね。その辺で電気バスの役割って結構今後期待されると思う。公共交通機関としてですね。その点についてどうお考えでしょうか。

【加藤環境政策課長】 今、ご指摘にございました、まさに今、電気バスの実験を京都市で、私ども何かモデル事業は自動車交通局と都市局なんかでやっている事業なんかもありますけれども、私どもこの前、京都に別の会議があつて行ったらちょっとモデルをやっていましたけれども、まさに京都みたいな都市で入れるべきじゃないかということで実証実験なんかもされていますので、そういう意味では電気バスというのは非常に重要性を増しているんじゃないかなと思いますし、担当の局にもしっかり伝えたいと思います。

【佐和部会長】 それではちょうど予定していた時間になりましたので、2つ目の議題であります中期的な国土交通省の地球温暖化対策について。次、移らせていただきます。これは資料2に基づきまして、別所委員よりご説明よろしくお願ひ申し上げます。

【別所委員】 よろしいですか。佐川急便の別所です。せっかくのチャンスですから、当社のPRも入れながら、約20分間ということですので説明させていただきます。駆け足になりますけれども。2ページを見ていただきたいんですが、会社の、佐川急便の勢力を書いています。右に協力会社ということで書いてあるんですが、なぜこれを入れているかと申しますと、実は運送事業というのは実際、弊社で走らなくて備車に走ってもら

うという部分はかなりあるものですから、あえてこれを入れてあります。後ほど説明いたしますけれども、CO₂の排出量においても、自社の部分が1であれば協力会社の分がその倍、CO₂を排出していると。そういう現状がございます。会社の勢力はこういうふうになっています。

3ページですが、企業の基本的な理念と申しまして、まず私どもまだ創業60年にもなっていないんですが、創業者が一代で築いた企業でございまして、その創業の時点に企業理念を掲げておりまして、まず顧客第一主義に徹する、地域社会の発展に奉仕する、責任と誠意を使命とする、ということで今現在もこれが続いております。

4ページですが、当社が考えるCSRとは、「物流事業者としての本業を継続し、経済社会の基盤となる物流インフラを維持・発展させること」。また「物流事業という本業に沿った活動の中で、社会に貢献できる活動を率先して実施し、安全・環境・サービスという形で提供すること」ということでございます。

5ページですが、CSRの基本的な概念図ということで書いておりますが、基本的なCSRと発展的なCSRがあると思います。基本的なCSRとは経済責任であり、企業であるから企業を存続しないといけない。それからあとはコンプライアンスの責任。発展的CSRの中に環境の保全活動とかメセナとか国際、社会貢献活動とかいろいろ入ってくるということが言えるのではないかなと思います。

6ページは、これは先ほどあった円グラフですから省略いたします。

7ページも先ほどあったグラフですが、これを前回の委員会のときにも少し話させていただいたんですが、貨物自動車においては基準年からマイナス13%、マイカーが基準年から35.6%増えているというグラフでございます。

8ページが低公害車の開発で、これはハードの面になりますが、私どもは1ユーザーですから、現在ある車両を、私どもの会社のニーズに合った車両を利用させていただくということしかないわけでございますが、実は1990年代より低公害車の開発ということで自動車メーカーが開発されておりますが、上の囲っている部分が、これは乗用車の低公害車ですが、天然ガス、ハイブリッド、メタノール、それからプロパン、電気、水素等が90年代から開発されておりました。下の部分が、これはトラックですが、天然ガスのトラック、ハイブリッド、それからLPG、それからあとはディーゼルの低排出ガスということになっております。これを見ていただければわかると思いますが、たくさんの低公害車の開発がされており、もう約30年たっております。いまだこれというのははっきり、我々

利用者側から見ると出てきていないと。先ほど電気という話も出ていましたが、トラックにおいては電気はもう既に90年代から出ておりますが、いまだ技術は進んでおりません。マイカーにおいては電気はかなり進んでおりますが、現在まだそういう状況であるということが言えるのではないかと思います。

それから荷主の変化といたしまして、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が増えてきております。また改正省エネ法により荷主にも輸送エネルギーの削減が義務化された。そして大企業を中心にCSR活動の動きが活発化し、企業存続の大きな位置を占めているということで、荷主と物流事業者の協力体制というのが今、進んできております。

右にグリーン物流パートナーシップ会議という、これは国土交通省さんが、平成17年に立ち上げたわけですが、これがかなり順調に進んできているということが言えると同時に、今現在ではこの荷主と物流事業者にプラス消費者を含めたパートナーシップが非常に大事になってきているということが言えるのではないかと思います。

10ページですが、これは国、自治体の法規制の強化、それから優遇措置の強化ということで、これはいろいろな資料に出てくる資料でございます。

次はちょっと私どものPRになりますが、消費者参加型のサービスということで、11ページですが、家電エコポイント、これはもう終わっておりますが、この家電エコポイント制度に、私ども環境に配慮した物流企業ということで配送事業者選ばれて、参加させていただいて、これは環境に取り組むことによって実際の企業の業績にも大きく寄与してきているということが言える事例でございます。

次が12ページですが、金融業界の動向ということで、環境融資制度ということで、これは政投銀から環境格付の審査を経て、事業者としては実質無利子の融資を得られている。これで70億、100億ということになれば、すぐ1億近く会社に貢献できるような形になりました。

それで13ページですが、環境問題に対する社会動向の今後の展開ということで、今や企業の環境対策として当然の義務となっておりまして、今後も確実に継続を実施することが社会から求められていると。先ほどどなたかおっしゃっていましたが、どう実行するかということにつながってくるのではないかなど。また今後は共通の課題に対して発展的な対策を展開することが期待されております。森林保全、それから野生生物保護、水資源、食料自給率向上など。また日本の政策としての方向性もありますが、企業が率先して行う

ことで社会全体に波及する効果は非常に大きいのではないかなど。

14ページからが当社の取り組みですが、私どもの取り組みは今からちょうど15年前になります。97年のCOP3、これが京都で行われたと。私どもの会社の本社は京都にございまして、このとき、本当にお恥ずかしい話なんです、初めて環境の問題に取り組んだということございまして、運送事業者でございますから、その取り組みの一番のポイントを空気の問題ということに重点を置きまして、CO₂の問題、それからNO_x、PMの問題、これをクリアしていくためにどうするかということで、当時の低公害車ではこの3つで一番すぐれているのが天然ガスのトラックであったということで天然ガスのトラックの導入を始めました。

15ページですが、その次のステップとして2000年に東京都で石原知事がペットボトルを振り回しながら会議をした新市場創造戦略会議というのがございまして、このときにユーザー側としてこの会議に参加させていただきまして、そのときに発表したことが、右にちょっとありますが、新聞の1面に載ったと。私どもの会社が新聞の1面に載ったのは平成3年、4年のあまりいい記事ではないのですが、このときは非常にいい記事だと。これが大きなきっかけにもなっております。

16ページですが、天然ガストラックの導入ですが、この当時、天然ガスのトラックをなぜ導入したかということ、先ほどちょっと申しましたが、天然ガスがCO₂、NO_x、PMで一番当時はよかったと。それともう一つは、この導入に当たりまして自動車メーカーと、それからガス会社さん、そしてユーザーである私どもが3者間でコミュニケーションがうまくとれて推進を図っていったので導入が図れたということが言えるかと思います。

17ページは、これ当時のデータですが、ディーゼル車と比較して天然ガスのトラックはCO₂で20%、NO_xで90%、PM、これは黒煙ですが、黒煙は100%削減できるということで天然ガスのトラックを導入しました。

18ページが、その新市場創造戦略会議の約束に基づいて10年間で導入していこうという目標を立てたわけですが、これは2002年からスタートしましたが、今現在で、2011年の1月現在で4,367台と。これは国内の天然ガストラックの普及台数の25%に当たります。この25%という数字がやはり天然ガスが伸びない数字になるのではないかなと思っております。

19ページですが、これは最近の燃費の調査です。天然ガスの場合は代替燃料ですけれども、輸送の効率化からすればまず、いかに燃費のいい車を導入するかということなんで

すが、左側の軽油ドライ、天然ガスドライ、ハイブリッドのドライということで、これは平成10年に調査した、これは私どもの、あくまでも佐川急便の車両でございまして、私どもの走行で調査していますから、ほかの会社さんの調査とは大分違って来る可能性もありますので、これを100%こうだということは言い切れないのですが、通常のドライの軽油のバンでリッター5.96キロ、天然ガスで5.43キロ、ハイブリッドで5.52キロと。下が、ル便と書いてありますけれども、これは冷凍冷蔵車ですね。この場合が、軽油で5.43キロ、天然ガスで4.08、ハイブリッドで5.3と。

ということは、見ていただければわかるとおり、天然ガスは非常に燃費が、通常の軽油のトラックに比較すると20%近く悪くなっております。ハイブリッドにおいても、私どもの走行であれば通常のドライのディーゼル車のほうが燃費効率はいいと。これは私どもの全車両の調査ですから、天然ガスのトラック、ハイブリッドのトラックは都市部の走行が多いわけですね。通常のドライの車両は郊外といいますか、だから1日の走行距離が長くて同じ条件ではこれは比較できないんですが、ただ全車両を比較するとこういうような状況になっております。

右側にグラフがありますが、これが1日の小型の集配車両の平均走行距離です。ほとんど100キロ走らないですね。だから要は都市部を走ると1日に30キロぐらいしか走りませんから、ストップ・アンド・ゴーで走るので非常に燃費が悪くなると。ですから、軽油、天然ガス、ハイブリッドとここには比較していますけれども、その利用に合わせてやはり車両を選んでいくのが一番ベターではないかなと。天然ガスのトラックがなぜ良くないかという、これはもう一言で言うならば技術改革が進んでいないということが言えるのではないかなと思います。

それともう一つ参考に右の下に書いていますが、CO₂の排出係数がここ10年大きく変わってきております。軽油の排出係数はよくなってきていて、それから天然ガスの排出係数は悪くなってきていると。ということで総合的に判断すると、この4年間でも排出係数が7%、軽油とCNGで比較すると7%排出係数が狭まってきているということで、非常にCNG車両は苦戦していることが言えます。

20ページですが、この燃費調査は、これはもうまさに同条件で比較した燃料調査です。左側がディーゼル車とCNG、これは同じコースで同じドライバーで同じ仕事をしながら調査した結果ですから、これは単純に、この数値はある程度信憑性があるのではないかなと。これで見ますと、ディーゼル車と比較するとCNGは10%燃費が劣ります。右側欄

なんですが、これはハイブリッドとディーゼル車、これは2004年の調査です。私どもこの2004年にハイブリッドを入れたんですけれども、それ以降はあまり入れていないもんですから最近の調査がないんですが、この当時はハイブリッドがリッター4.95に対して通常のディーゼル車が5.6ということで、83%通常のディーゼル車のほうがよかったということが言えます。これはあくまでも佐川急便のドライバーが運転している比較でございますので、一般的にこれが言えるかどうかというのは、はっきりしたことは言えないと思います。

次21ページですが、CNGの場合はスタンドが非常にインフラが整っていないということで、これ私どもでCNGのトラックを入れながらインフラ整備をして、全国23カ所スタンドを整備しているわけですが、こういうプラスアルファのコストもかかっておりません。

22ページが、これはエコ安全ドライブと申しまして、一番この部分に力を入れていなくてはいけなくて、また、いかに継続してどう実行していくかという問題に、これが一番企業として体力がかかる場所なんです。私どもはエコ安全ドライブと申しまして、環境面、安全面、それから経営面からも非常に効果が大きいということで全ドライバーに実施をさせております。下にアイドリングストップのことを書いていますが、このアイドリングストップという言葉はもう一般化された言葉になっておりますが、じゃあ実際どうやって実施するんだということなんです。私どもの場合は非常に単純なんです。ドライバーのベルトとそれからキーをつないで、ドライバーが車を離れるときには必ずキーを抜いて一緒に離れないとおられないようにしています。単純なことなんです。これでアイドリングストップを徹底できると。これは、これだけじゃないんですけれどもね。ほかにももうほんとうに語るも涙の努力があるんですが、単純に言えばこういうことをやっている。この効果だけで年間3万トンのCO₂を削減できて、経費面からも10億円の燃費の削減になるんだということは、継続しているという自負はありますから、これはずっと未来永劫やっていかないといけない、継続してやっていかないといけない。そこが一番大変なことだと思います。

それから次にエコ安全ドライブということで、これはドライブレコーダーを搭載しまして、いろいろな面からドライバーの指導等を行っております。私ども自社でメーカーと開発しまして、セーフティレコーダーということで、写真が撮れたり、コースでも危険な地点があるんですが、そこに近づくとアラームがなるとか、それからドライバーの、右の

ほうにありますように診断結果に基づく個別指導等を行って教育をしております。

次に24ページですが、あとは連携ですけれども、NGOとかNPOと連携をとることによって、1つは企業の自主的な取り組みに透明性と信頼性が与えられるということと、また目標達成の強い責任感や緊張感が生まれるということで、これは社内の意識をいかに高めるかということと、あとは経営陣に対しての我々担当としての1つの見せ方といえますか、そういうことでこういう連携もとっております。

この連携は、25ページなんですけど、これはNGOのWWFジャパンとの提携なんですけど、クライメート・セイバーズ・プログラムというプログラムを結びまして、10年間で6%削減していこうということで、6%ということは、私どもは当然企業ですから成長しないといけませんから、その成長を入れると14%削減していかないといけないという目標に向かって、今、進んでおりますが、非常に厳しい状況でございます。

ちなみにこの一番下を見ていただきたいんですが、この2002年当時のCO₂の排出係数は、軽油が2.61で天然ガスが1.95なんです。だからもうこの当時は30%近く排出係数が差があったんですが、今はもう13%になっているということでございます。

26ページがクライメート・セイバーズ・プログラムの成果報告なんですけど、残念ながら2006年から非常に大きく上回っております。これは経済状況が大きくこの辺で変わってきたということも言えるんですが、M&Aが非常に世の中盛んになりまして、私どももそれに漏れずこの年から急速に勢力を拡大しているということで、なかなか10年前の比較ができないような状況になっております。それで、ここで今2008年が40万トンという数字が出ておりますが、これは自社だけの数字なんです。だから最初に申しました協力会社の数値を入れますと、これが約3倍になりまして120万トン、私どもの関係でCO₂を排出している。この数字も実際はある程度正確な数値で出せるように今なっております。

次がモーダルシフトですが、このモーダルシフトも鉄道、それから船舶等へのモーダルシフトを推進しております。今モーダルシフトは、これ2009年度実績で、左下ですが、トラックの10トン換算にすると年間約9万台の大型トラックをシフトしています。これによるCO₂の削減が6万3,000トンです。モーダルシフトはご存じのように鉄道、レールの上を走っていますから、なかなか枠が取れないんですが、毎年、微増ではございますが増えています。去年から今年にかけて東北新幹線が青森までつながり又、九州が鹿児島までつながったということになると在来線がその分利用できるようになりますか

ら、その辺で私どもの貨物のモーダルシフトがもっと増やせないのかなというのが私どもの要望でございます。

28ページが、これからが物流の効率化になってきますが、これはハブセンターと申しまして、実はこれ1990年以降、私どもが取り組んでいるんですが、実は、私ども研修制度がございまして、アメリカに研修に行ったときにハブ空港の見学に行きました。

アメリカは航空会社別にハブ空港を持っているわけなんです、日本でトラックのハブ空港、ハブセンターとして始めたのが、これ私ども1990年からで、東京、大阪間の関東の出口と入り口、それから関西の出口と入り口にこういうハブセンターをつくることによって長距離の積載効率を上げて、要は輸送の効率化を図っていくと。そのためにはそこに運ぶ、私どもは「横持ち」と言うんですけども、100キロ圏内の近場の配送は多少積載効率下がっても長距離の効率を上げることによって輸送の効率化を図っていくと。物流の場合は輸送の効率化が即環境につながってくるんですね。ということは輸送の効率化はイコールコストですから、コストを削減しながら環境対策に取り組めると、そういうことが言えるのではないかと思います。

29ページが、これも物流の効率化で、これはハードの、箱物になるんですが、こういう物流センターをつくって、そこにお客様に入っていて、その中で、この左の図の下にあります、ピッキングとか、それから値づけとか、あとはプレスとか、そういう作業をこの施設の中で行っていただく。要は倉庫業に物流加工が入って、なおかつ1階は配送センターになっていますから、そこから荷物が出せると。もっと理想からいうと、そこにハブセンターが入ると、それがもっと効率化につながっていくと。これはサービサイジングにつながってくる事例であるといえると考えております。これも1990年代から全国にもう今50カ所以上こういう物流センターの展開を進めております。

30ページがやはり効率化で、共同配送という言葉はよく使われておりますが、今、大都市圏においては高層ビルの共同配送が非常に盛んに行われております。共同配送を行うことによって、左の下の方に書いておりますが、交通渋滞の緩和、それから排気ガスの削減、駐車問題の解決、騒音の削減ということで物流の効率化を図って環境負荷の低減に結びつけていくと。これはもうまさに荷主企業と物流事業者のパートナーシップにつながっていきます。これは、要は「縦持ち」なんです、東京でいいますと六本木ヒルズとか、ここに書いていますミッドタウン、それからオペラシティ、丸ビルとか、これは当社で1社で受け持たせていただきまして、当然ヤマトさんも日通さんもその他の会社もこういう

ビルを単独で管理させていただいているという、今そういう展開がかなり増えております。それとあとは従来型の……。

【佐和部会長】 ちょっとすみません。すみません。もうちょっと……。質疑の時間がなくなりますので、あと3分ぐらいで。

【別所委員】 わかりました。あと平常の、従来から行っている横浜の元町とか福岡の天神とかございます。

あと3分で10枚話します。あとサービスセンターという展開をしまして、これはコンビニエンスストアの物流版で、これもヤマト運輸さんと佐川急便で特に展開しておりますが、車両を持たない店舗展開ですね。それで台車とかリアカーで運行しております、これにプラスアルファ女性の雇用につながってくるということで、この展開を今、行っております。今、私どもで全国に300カ所以上あるわけなんです、それで車両を1,700台増車しなくて済んでいる。車両の削減にもつながっております。

あとは太陽光ですね。これも2003年から新設の店舗については太陽光発電を導入しております。

33ページですが、あとユニホームもペットボトルの再利用のエコユニホームでエコマークの認定をいただいていると。あとはクールビズで、ハーフパンツも採用していると。

それからあとカーボンオフセットで、これも消費者参加型で、物流事業者と荷主企業と消費者参加型で排出権付きの飛脚宅配便というのも行っております。

35ページが環境配慮型サービスということで、これは荷主企業に対して改正省エネ法の、要はCO₂の排出量の情報を提供すると。この情報を提供するのに、先ほどお話ししましたが、協力会社の排出量も算定しないと出てこないということで、その辺も100%正確ではございませんが出して、請求時のときに荷主に提供させていただいております。

あとは一般的な、どのセクターでも行っております佐川急便環境行動ということで、37ページのクリーンアップ活動、それからライトダウンですね。このライトダウンはもう、これ2009年度実績で書いていますが、27日間、これネオンとかそういう削減なんです、これだけでも年間に100万キロワットの削減につながっています。金額にしても1,300万。この震災以降は、4月以降とりあえず今年いっぱいずっと継続して行う予定です。今年いっぱい続けると約1,000万キロワットにつながっていくということです。

あとは従業員と従業員の家族を含めた環境の取り組み等をさまざま行っております。

それから39ページはボランティア活動でいろいろ行っておりまして、40ページは、

私ども森林を持っていまして、森林のこういう保全活動を行って、地域の方々とか、高尾の森に関しましては環境省さんの協力をいただきまして、「高尾100年の森プロジェクト」ということで里山の再生に取り組んでおります。

あと環境授業ですね。これも子供たちに、こういう意識を持っていただくということで、2009年度実績では全国で837回、受講者数は何と10万人以上ということで、これも毎年継続して行っております。

最後にステークホルダー・ダイアログということで、いろいろなご意見をいただいて、それを事業活動に反映して環境問題に取り組んでいるということでございます。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。大変興味深いお話をありがとうございました。それではただいまのご説明につき、ご質問……。どうぞ、浅見委員。

【浅見委員】 どうもありがとうございました。ちょっと幾つか伺いたいんですが、1つはまず安全、環境、サービスということを社是にされているということなんですが、これおそらくこの順番が重要であるという判断をされているのかなと思います。その意味でちょっと伺いたいんですが、特に環境に配慮するためにサービスを若干犠牲にしたような事例がもしあるのであれば教えていただきたいというのが第1点です。

それから2点目に、こういったかなり先進的なことを続けていますと、おそらくある意味では社会の中でかなりリーダー的なといいますか先導的な形になっていくと思うんですが、その中で特に社会制度に取り入れてほしいようなものがあれば教えていただきたい。

それから3点目に、先ほどの国交省の資料では大型化というのが環境に優しいということをおっしゃられたんですが、一方で特に市街地のところについてはなかなか大型化というのは難しいんじゃないかと。これはおそらく市街地との関係で少しご要望があり得るんじゃないかと思ったんですが、このあたりいかがなのかということをお伺いしたいと思います。

それから最後に、例えばリッター当たりキロメートルというようなことをされたんですが、実際にやっぱり企業として重要なのが円当たりのキロメートルではないかと思うんですね。そういうふう考えたときに、そういったその環境配慮をすることと、それから実際のコストとが、先ほどかなりつながってくるんだというお話もあったんですが、一方でちょっと乖離している部分があるんじゃないかと思うんです。そのあたりもしあればということですが4点、すみませんがよろしくお願いします。

【佐和部会長】 谷口委員。

【別所委員】 ちょっと全部私、答えられないんですが、まず大型化の問題ですけれども、トラック事業の場合はデリバリーと幹線と大きく2つありまして、大型化は幹線です。長距離ですね。要は積載効率を100%に上げてても車両が大きいか小さいかによって運ぶ量が違いますから、運ぶ行為は一緒ですから、なるべく大型化して積載効率を100%にしたほうがいいと。デリバリーの場合は、まさにデリバリーですから小型化と。逆に我々宅配事業者であれば小型化していく。もっと言えば車両を使わないということが理想ではないかなと思います。

それからコストの面ですけれども、コストの面は、これは燃料というのは燃料会社が価格を決めることですから、我々ユーザーはどうしようもできないんですね。だから代替燃料であれば、CNGと軽油であれば今、幾らだよと、だからCNGのほうがコストパフォーマンスがいいですよということは言えます。だからそういう面では非常に、もうあくまでも車を使うのも燃料を買うのももう1ユーザーですから。ただ大量に買うか買わないかであって、あとは担当者の交渉次第ということですね。その辺も非常に車と一緒にジレンマがあります。軽油と天然ガスで今、比較すれば、リッターと立米の違いはありますけれども、30円ぐらい違うんですね。天然ガスのほうが安いですから、そういう面では非常にメリットがあるということが言えます。

それからサービスの面ですけれども、これはどうしても環境と営業行為というのは相反するんですよ。私どもの会社でも環境は金食い虫だと言われます。金食い虫だと言われながら、やはりその中でいろいろ努力して行って、先ほどの無利子融資とかエコポイントとか、そういうことで貢献することによって会社での環境の位置づけを上げていくような、要は努力をしていかないといけない。これはもう企業であれば当たり前のことですから、そういうことをやっていかなきゃいけない。

それから社会制度の問題と申しますけれども、あまり偉そうなことは言えなくて、国土交通省さんで出たそういう施策を私どもなりにどうやって実行していくか。それは規制の問題もありますし、情報を先取りしてほかよりも一歩先にやってくとかいろいろありますけれども、あくまでもそういう周りの情報を見ながら進めていくということが今までの取り組みでございます。

【佐和部会長】 それでは谷口委員、どうぞ。

【谷口委員】 非常に興味深いお話をありがとうございました。東日本大震災の後に、

うちに来る運転手さんが、エレベーターがとまっていてすごく大変だったとか、あと何でしょう。うち一軒家なので大丈夫なんですけど、とにかく今すごい困っているというようなお話を運転手さんがされていて、環境政策にかかわるような現状の課題というか、そういうことがあったら教えていただきたいというのも、やっぱり鉄道の会社さんとかもちろん佐川急便さんのような物流の会社さん、道路の会社さん、いろいろな会社の方が東日本大震災でいろいろ多分、不都合というか困ったことが起きたと思うんですけども、そういうこともやっぱり環境政策に、そういうことも把握した上で必ずしも全部解決できるとは限らないとは思いますが、反映していかなきゃいけないと思うので、もし何か困ったこととかそういうことがあったら教えていただきたいんですけども。

【佐和部会長】 あと3人いらっしゃるのでまとめて。横島さん。

【横島委員】 あらゆる努力をなさっているというのはいろいろな部門の共通項だと思いますので、そのことがCSRへの答えとして社会から評価されることは佐川さんも同様に期待されていると思うんですが。

その意味でさっき私の質問に課長、答えなかったんですけども、このグラフを見るとよくわかる。6ページと7ページのグラフを比べると、運輸部門という19.4%の右側の円グラフは半分が自家用車なんです。しかも運輸部門の中に家庭部門の14.1%というのがあって、運輸部門の中に自家用車が入っているということは混在しているわけですよ。そうすると、純粋な貨物用の営業部門というのがいたずらに分母ばかり大きくされて、削減効果が数字であらわれないという形になるとすれば、やっぱりほかの部門との比較が不公平になる。電力もそうですし、ゴミは一般廃棄物と産廃で明確に分かれているわけですが、CO₂排出だけどうしてこういう混在したグラフを構成させているのかということがわからなかった。何度も質問しているのは、私、細かく言わなかったんですけども、ご理解いただいた上で答えがなかったのか、ご理解いただけなかったのか、お答えいただきたい。

【佐和部会長】 家田さん。

【家田委員】 どうもありがとうございました。1点だけ質問です。私はこの共同化というのが日本では非常に重要じゃないかと思っているんです。天神が最初できたくらいから若干の勉強をさせていただいているんですけども、あのときには会社間が必ずしもあんまりうまくいかないようなところもあって、全体の輸送量からすればごく一部しか共同事業に入れなかったんですが、先ほど伺ってみると縦持ち型の事業とか、あるいは元町です

か、これは地域型だと思うんですが、しかもその中では佐川さんが受け持ちながらほかにも協力してくださっているというような明るい局面がお話しいただいたと思うんだけど、そのよそさんとの関係を乗り越えて、何とか社会のコストを下げ、なおかつ各会社のコストも下げ、なおかつ各会社のそれなりの競争心も維持できるというようなことが今後の共同化でもっと展開の余地があるか。共同化の将来ということで少し伺えたらと思います。以上です。

【佐和部会長】 太田さん。

【太田委員】 トラック業界の大手の皆さんのご努力というのは非常に私は頭が下がる思いで聞いております。安全環境と営業の間関係ってトレードオフにあると思っています。その一方で、規制緩和、世界の潮流ということで道路運送法がどんどんいわゆる規制緩和をされて最低車両台数が落ちてきているわけですね。それで、その利用運送という形態がトラック業界にはあると。その中で環境問題というのをキーとした場合に、私は道路運送法上の規制緩和の流れ等々がかなり問題だと思っているわけですが、私はそういう意味ではトラック業界ってもっと大手に集約されるべきだとずっと思っているんですが、環境を側面で切った場合に、何かご見解があれば伺いたいと思います。

【佐和部会長】 崎田さん、1分以内で。

【崎田委員】 簡単に。すみません。ほんとうにこれでもかというぐらいいろいろなメニューに取り組んでいらっしゃるって、これを続けていただきたいと思うんですが、9ページのグリーン物流パートナーシップ会議のところ、右下に消費者を含めたパートナーシップというのがここに書いてあるんですが、具体的に言うと消費者にどういうことを期待するのかということを一言言っていただければと思うんですが、早く安くというふうによく思うんですが、ゆっくりでいい、コストは高くてもいいというそこまでここは意味しているのか、ちょっとそんな話をしていただければと思います。

【佐和部会長】 それでは以上の質問をまとめて3分程度でお答え願います。

【別所委員】 震災の件は、現地で対応した安全担当部長の亀田から説明します。

【佐川急便(亀田)】 すみません。震災面で困ったことということですが、業務を再開するに当たってやっぱりエネルギーの確保ということです。たまたま仙台には100台のCNG車を持っておりました。あの当時は仙台方面が非常にガスの供給が悪くなりましたが、その後の新潟のほうからパイプラインが通ったということで供給は得られたんですが、今後のエネルギーの補給の度合いの際に、軽油のほうやっぱり速やかに復旧す

るのか、ガスのほうが全体で復旧するののかというのがやっぱり業務上非常に大きなリスクだということを感じた次第でございます。以上です。

【別所委員】 れでは共同化の将来ですけれども、私どもがやっている縦持ちの共同配送でもやっぱり同業他社の方は嫌がるんですね。その逆もまたあれでして、コストの面からしても合わないですね。出しちゃうと。だからその辺は非常に難しい問題があるんですが、やはりトータルで考えて、お互いに紳士協定のような形で今やらせてもらっていますけれども、要はいかに荷物を集めるかなんですね。1社で集められれば一番簡単なんですけれども、1社で集められないからいろいろ共同でやっているんですが、もっと言えば、もっと集めればいいんです。佐川急便が。そうすればもっと効率的になっていくということができるんじゃないかなと思います。

それから利用運送ですけれども、お客様に「おたくの1カ月の排出量はこれだけでしたよ」ということを希望される企業の方にはお知らせしているんですけれども、要は荷物1キロで何グラムCO₂を排出していますかというのが、将来的にこれが勝負になるんじゃないかなと思っているんです。というのは、佐川は1キロで10グラムですよと、どこどこは1キロで11グラム出していますよ。だから当然利用運送先にも、やはり環境のそういう対策をとっていかないと将来的には数字的にも勝負できなくなってくるんじゃないかなと。

それから消費者ですけれども、例えば何か協力できないかとかいう声はものすごく多いんですね。宅配でお届けする。そのときにそういうご質問をいただくので、何かお答えできないかなということでカーボンオフセットとかいろいろ試行錯誤で取り組んでいるんですけれども、何かいいアイデアがあったら逆にアドバイスいただければ、どんどん積極的にやっていきたいと思えます。よろしくをお願いします。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。時間が押しておりますので、本日、用意してもらった議事は以上で終了ということにいたします。

【横島委員】 先生、私の向こうへの質問……。

【佐和部会長】 ですから、事務局からの連絡事項をお願いします。

【加藤環境政策課長】 事務局の連絡事項の前に横島委員のお話ですが、確かにおっしゃるように家庭部分じゃなくてこの運輸部分の中に普通の自家用車が、入っているというのは確かに一般的に見ると奇異な感じがする。私も最初に見てそう思ったんですけれども、これ自身はインベントリーの出し方自体がずっと昔から継続してこの運輸部門の中に自家

用車を入れてしまって運輸部門の中で自家用車も入っていて、家庭部門の中には自家用車の部門が入っていないという統計の整理になっていて、それをそのままお出ししている。この表としてはそういうものが出ているということなのですが、おっしゃるようにだったらじゃあ運輸部門のところが頑張っているのが消えちゃうじゃないかということについては、運輸部門のほうでお出しになっているような、ここには持ってきていませんけれども、資料であれば自家用車についてはこの12%の削減に比べて貨物の場合はピークから2倍以上カットしているとか、そういう使うところによって、貨物のほうはしっかり頑張っているんだというようなことを出しているような資料はつくっているということでございます。確かにこの図の説明だけすれば今のようなインベントリの出し方がこの形になっているということで、それをじゃあどういうふうに、国民がやるときにこれではうまくわからないではないかということについては、少しまた工夫をしていかなきゃいけないと思います。

【横島委員】 その答えは2回ぐらい聞いているんですよ。

【加藤環境政策課長】 すみません。

【横島委員】 全然改善されていないから言っているんでね。こういうときにこそみんな頑張ろうというときに国民がどれだけ頑張ればどういう効果が上がるかという民生的国民運動へのインセンティブを与えるためには純粋な数字のほうがわかりやすいということをお願いしているんで、現状はわかっているんです。改革の余地があるんじゃないかということの前向きな答えが欲しかったわけで、今日できなければ後でも結構ですけども。やっぱり国民にずばっと言う、業界にずばっと言う、やっぱり切り分けた数字が説得力を持つし、それがやっぱりインセンティブを与えていく力になるということをお願いしたかった。

【佐和部会長】 よろしゅうございますか。

【加藤環境政策課長】 受けとめまして検討いたします。

【佐和部会長】 それでは事務局から。どうも失礼しました。

【河津国土環境政策企画官】 本日は時間が限られている中で多くのご意見をいただき、大変ありがとうございました。また佐川急便さん、企業対策のほう、ありがとうございました。

次回の開催につきましては7月ごろを予定しております。開催の際には日時等について改めてご連絡を申し上げます。本日の環境部会については以上でございます。

【佐和部会長】 それではこれを持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 —