

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18回合同会議

平成23年12月7日

【坂巻地球環境政策室長】 それでは、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18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、お忙しい中お集まりいただきまして、本当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。クリップどめでお配りしております配付資料一覧というのが表紙で、その下に順次、議事次第、座席表、委員名簿、その後、資料が1から4までございます。漏れているものがございましたらお申しつけいただければと存じます。よろしく申し上げます。

よろしゅうございますか。それでは、本日の定足数でございますが、本日は社整審環境部会が16名中10名、交通政策審議会が16名中8名のご出席の予定ということで、少し遅れていらっしゃる委員もございますけれども、定足数を満たしていることを報告させていただきます。

また、今回の議事でございますけれども、公開ということでございます。議事録につきましても、この会議の後に委員の皆様のご確認をいただいた後に、会議資料とともに国交省のホームページにおいて公開するというところでございます。

それでは、議事に先立ちまして、津島大臣政務官よりご挨拶を申し上げます。政務官、よろしくお願いいたします。

【津島大臣政務官】 ただいまご紹介いただきました国土交通大臣政務官の津島恭一でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、本日はご多忙の中ご出席をいただきまして、本当にありがとうございます。厚く御礼を申し上げたいと思います。

2011年も残すところわずかとなりましたけれども、環境エネルギー政策につきましては年の瀬まで議論が進められてまいります。現在、南アフリカ、ダーバンのCOP17において地球温暖化に関する国際的枠組みが議論されております。我が国はすべての主要国が参加する公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築を主張しておりますが、国際合意の

形成は予断を許さない状況であります。国内におきましては、エネルギー基本計画の見直しと、エネルギー環境会議が策定する革新的エネルギー、環境戦略について年末まで基本方針を示すこととなっております。

これらの動向を踏まえて、国土交通省といたしましても中長期的な視点から温暖化対策の今後の方向性についてしっかりと議論する必要があると考えております。地球温暖化対策は、持続可能な社会の実現、安全・安心の確保、経済活性化、国際競争力強化等の政策課題と両立するものでなければなりません。これら政策課題の重要性につきましては、前回の環境部会において委員の皆様からご指摘をいただいた点でもあります。9月に取りまとめていただいた復興に関する提言にも反映されております。

国土交通省は、これらの政策課題を実現するため、持続可能で活力ある国土・地域づくりを標榜し、新たな施策の展開の方向性の検討を11月から始めてまいりました。これらの取り組みを通じ、我が国が直面している未曾有の危機からの脱却に貢献していきたいと考えております。

国土交通省の中期的地球温暖化対策につきましては、本年1月よりヒアリングを実施し、精力的にご議論いただいておりますが、本日は一連のヒアリングの締めくくりとして日本大学の岸井教授に都市分野における取り組みについてご紹介いただき、その後これまでヒアリングや議論を踏まえて論点整理を行います。委員の皆様の忌憚のないご意見をお願い申し上げます、私からのごあいさつとさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【坂巻地球環境政策室長】 政務官、ありがとうございます。津島政務官は所用のため、ここで退席させていただきます。

【津島大臣政務官】 どうもすみません。よろしくお願いいたします。

(津島大臣政務官退席)

【坂巻地球環境政策室長】 それでは、本日の議事に移させていただきます。

この部会の座長でございますけれども、合同部会ということで社会資本整備審議会環境部会の部会長と、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が、今回は原田部会長にお願いしたいと思います。それでは、以降の進行につきましては原田部会長、よろしくお願いいたします。

【原田部会長】 はい、ありがとうございます。

では、議事次第の1番目の議題であります国土交通省の中期的地球温暖化対策について

ご議論をいただきます。

先ほどもお話がありましたけれども、環境部会では本年1月以来、自動車、物流、住宅・建築物、下水道等の分野についてヒアリングを実施してまいりました。本日は一連のヒアリングの締めくくりとして、都市分野における中期的地球温暖化対策についてヒアリングを実施いたします。

それでは、資料1について、日本大学理工学部、岸井隆幸教授よりご説明をお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

【岸井教授】 ただいまご紹介いただきました日本大学の岸井でございます。今日はこういう場で「都市づくりにおける環境への配慮」という話題でお話をさせていただく機会をいただきました。本当にありがとうございます。

20分ほどのお時間をちょうだいしておりますので、私からこれまで取り組んできております都市計画、まちづくり分野での話題をご紹介したいと思います。といいましても、かなりの先生方、この分野の方が多いので重複感がありますけれども、ご容赦いただきたいと思います。

お手元の資料の1から1枚お開きいただきますと、これはもう言うまでもないことではありますが、なぜ都市分野、まちづくり分野がこうした低炭素の話題のときに出てくるのかということでございます。

運輸や業務、あるいは家庭といった都市にかかわる部分からのCO₂の排出が5割以上を占めていると。しかも、それがこの10年間、20年間増加の傾向にあって、引き続きこの分野の負荷がかなり多いということが懸念されると。したがって、こうした運輸、業務、家庭といった総合的な活動の、総体としてあらわれてくるまちづくりについて真剣に考える必要があるということかと思えます。

それでは、次のページへ移らせていただきます。今日、実はパワーポイントでご説明するものだとばかり思っていましたので、大変申しわけないんですけども、パワーポイントの打ち出しで持ってまいりましたのでご容赦いただきたいと思えます。

これもよくご存じのとおり、市街地の人口密度が高いところは、当然、公共交通を利用される方が多いという傾向を示しているグラフでございます。ちなみに、同じ人口規模で多少市街地の広がり違います前橋とか高知を比較しますと、前橋は車社会でかなり郊外部に展開しておりますので、4割ぐらいいは1人当たりのCO₂排出量が多い結果も出ておまして、いかにコンパクトに町をつくっていくのか、公共交通という手段でいかにして

それを支えるのが重要であると示しているように思います。

1枚おめくりいただきまして、4ページ目にまいります。これはよく出てまいりますグラフでございまして、大きなほうはオーストラリアの先生がおやりになった表をただ持ってきたものでございますが、世界の各都市で1人当たりの交通エネルギー使用量はどうかというのを比較されたものであります。アメリカの大都市部では大変高いエネルギー消費量があると。その次がカナダであったり、あるいはオーストラリアといったグループで、その後にヨーロッパが続いて、ロンドン、東京はかなり下のほうにございますが、アジアの人口密度の高い国については比較的エネルギーの消費量が少ないということでございます。

右上のほうは「我が国の場合」ということで、これは国土交通省でお調べになったデータを持ってまいりましたが、各地のCO₂排出量を計算したところ、やはりD I Dの人口密度が高いところのほうは排出量減退が低いことが明らかになってございます。いかにしてコンパクトに町をつくり上げていくのが大事だということかと思えます。

ちなみに、一番上のほうにございますヒューストンは、テキサス州の全米第4位の町でございますが、車社会でございまして、都市計画的に言いますと都市計画がない町でございます。アメリカは土地利用規制をゾーニングという手法でやっておりますが、ヒューストンはゾーニングという提案がことごとく住民投票で否決されておまして、いまだにゾーニングがない自由な都市でございます。

その結果が5ページでございまして、環状方向の道路、フリーウエーでございまして、あるいは放射方向の道路がもう十分にでき上がっておりまして、多くの方が車で都心部に通われると。ただ、都心部は大渋滞でございまして、都心部からインターチェンジ周辺の、エッジシティと呼んでおりますところに新しい業務核ができて、右の写真の上のほうに構想のタワーの町が見えますが、これはインターチェンジ周辺にございます新しい副都心のようなものでございまして、200メートル以上のタワーが建っておりますし、大規模なショッピングセンター、オフィス等々がございまして、都心部ではございません。そこに車で通われることが起きているということでございます。

こうなりますと、当然のこととして渋滞も起きますし、ガソリンの消費量も多いということで、ヒューストンという町は大変、多消費型の都市構造になっているということかと思われま。

ちなみに、6ページがその都心部の状況でございまして、ここには写ってございません

が、右のほうに写っているやや黒いビルがのさらに右のほうが本当の意味での都心部でございます。200メートル、300メートルといった超高層ビルが立ち並んでおります。昨今、ようやくLRTを入れましたが、それまではすべて車で通ってくる状況でございましたので、周辺部の街区はほとんど駐車場で埋め尽くされる状況でございます。

この整備水準はおおむねアメリカの郊外ショッピングセンターでとっております密度と同じぐらいの水準でございます。ほとんどの人が自由に車をとめられるだけの駐車場を用意することになりますと、これぐらいのイメージの町ができ上がってしまうということかと思えます。

日本の場合には、今、1,000人当たりの自動車保有台数は600台ぐらいで、アメリカが1,000人当たり800台ぐらい。日本の場合でも東京は400台を下回っておりますが、群馬といった地方部は800台を超えております。アメリカの平均的な数字に至っており、地方部の都市は既にアメリカ型になっているということかと思えます。こうした水準で駐車場を用意し続けると、都心部には駐車場しか残らないというのがこの絵からわかるかと思えます。

こうした状況は、一方では公共交通、バス等の衰退を招いているわけでございます。結果的にまた車を使わざるを得ないという負のスパイラルが起きてしまっているということでございます。これを放置しますと、この絵にございまして、ますます低密度に郊外に広がっていく危険性があると。これを何とか集約していく必要があるんじゃないかということで、今、各施策が展開されているところでございます。ただ、放っておいてこういうふう集約が進むかというそう簡単ではないという事実がございまして、車依存から何とか脱却するような町の構造につくり変えていかないと、こうした集約型の都市構造にはなかなか至らないと今、感じております。

このためには土地利用の施策、つまりどこを居住する地域として考えるのか。これまで都市が膨張しておりましたので、おのずと郊外部へと展開してまいりましたが、今、郊外部では逆に高齢化が進んで歯が抜けていくような状態になりつつございます。そうしたところをどのように集約していくのかを土地利用の施策からも考えなければいけない。もちろん、市街地を更新していくことが必要でございますので、どの地域をどのように更新していったら、そこに新しい居住のスタイルをつくり上げるかが一つは必要でございます。もう一つは、それを支える交通面でございます。公共交通というものを何らかの形で支援しながら、そこを利用していただく方を増やしていくことが大変重要なことではないか。

70歳を超えてきますと車の運転に対してみずから限界を感じると、危ないと認識される方も増えておりまして、そういった方がいざ気がつくとなればどこにも行けない状態になってしまうと。早くそのことにお気づきになった方は今、どんどん都心部のマンションに移られている現状があらうかと思えます。ただ、移り得ない方もまだ中にはいらっしゃるかと。

新しい都市の構造をいかにスムーズに形にしていくのかについては、公共交通支援とまちづくり、土地利用施策が一体となつて行われる必要があると思つています。

そのイメージが次の8ページでございまして、ある程度利便性の高い、サービスの高い公共交通の沿線にうまく住んでいただくことが必要ではないだろうか。そのためには当然のこととして医療施設とか都市のさまざまなサービス施設も必要になってまいります。ある程度まとまって住んでいただければ行政コストも下がってくることも意識しつつ、投資を町中に行っていく。加えて、さまざまな新しい技術も出てきておりますから、未利用のエネルギーを使うとか、エネルギーを使い回すとか、さまざまな方法でさらにCO₂の削減に努力をすることが必要ではないか。

また、そもそも気候の変動が激しくなつておりまして、ヒートアイランド現象とかもろもろの新しい課題が出てきておりますが、それに対しても風の道をつくるとか、緑のスペースをなるべく増やしていくとかいった施策をもちまして、都市の中に緑を埋め込んでいく施策を展開するべきではないかといったことを考えているところであります。

一番下のところに「低炭素都市づくりガイドライン」という言葉が出ておりますが、これを昨年の8月に国土交通省でおつくりになって、各市町村にも説明されている状況でございまして。私がここにお招きにあずかったのは、これをつくる際にお手伝いをさせていただきましたので、おそらくその関係でお声がかかったものと理解しております。

9ページをごらんいただきますと、その低炭素都市づくりの考え方が若干書いてございます。1編、2編、3編とございまして、1編が基本的な考え方を示したものでございます。大きく3つの分野に分かれておりまして、都市構造と交通対策に関する施策をどう考えるのか。2番目が、エネルギーの効率的な利用と未利用エネルギーとの活用というような分野。3点目が、緑地の保全、あるいは都市緑化の推進と、大きく3つの柱で施策を展開すべきではないかということをお示しいたしました。

このガイドラインの特徴は、都市全体がどれぐらいのCO₂を出すのかのみならず、個別の施策がどれぐらいCO₂削減に効くんだらうかということになるべく具体的に計算で

きるようなことをお示ししないと、どの施策をとればどういう効果があるというのがなかなか言えないという地方自治体の皆さんの声もございまして、ばくっとしてエネルギーをこれだけ使っているからこれだけですよというのではなく、こういう施策を展開するとこういう方法で計算できるんじゃないでしょうかという幾つかの例を、実はお示しをしております。

具体的にその施策活用例として比較の中に幾つかの表現が①からございます。例えば、コンパクトな都市構造の実現と交通対策では8点ほど書いてございますが、具体的にこういった施策を展開できるんじゃないでしょうか。例えばこういうことをしたときにどういふふうな調査をして、何を計算すればその効果がわかるんだろうかといったことについて、事例を挙げてご紹介しているものでございます。

そのほか、エネルギーの問題についてはBの箱で書いたとおりでございます。これは特に最近の機器はエネルギーの効率が大変高うございますので、当然のこととして古い機器を更新していただくことが大変重要であると。ただ、それのみならず、新しい開発に伴ってそういった個別の努力のみならず、地域冷暖房等、地域でエネルギーを融通し合う仕組みを何とか都市開発のときに導入できないだろうか、あるいは未利用のエネルギーをうまく協調して使えないだろうかということをお示したところでございます。

先ほど拝見すると、既に下水道局さんからはヒアリングをされていらっしゃるようで、そういった下水道の活用などもこの場面では出てきておりました。

最後のCの箱は緑でございます。正直申し上げますと、緑につきましては計算をすると実はそれほどほかのものに比較して大きな数字が出てこなかったという実態はあるんですが、ただそういうCO₂の問題のみならず、防災とか、そもそも心地よい都市をつくっていく観点で大変大事な要素でございますので、1つ取り上げて大きな箱として用意してございます。

こんなものやっけていくのが大事ではないかということで、あとはその次のページでございまして、2編にさらにそれをかみ砕いたものとしてこういった方法がありそうですよとお示しし、それについて計算の事例などを3編でご説明していると。

11ページには先ほどお話ししたとおり、交通施策と市街地整備、まちづくりの土地利用との連携が大変大事であると我々は考えておまして、両輪でやっけていく必要があると、あるいは、すべての知恵を出し合って総力戦でやっけていく必要があるんじゃないかと考えています。従来の国土交通省が持っております空間的な道具立て、道路だ、公園だ、河川

だといったものだけではなくて、医療施設であったり、福祉施設であったり、あるいは産業施設であったりと多様な施設をいかに都市の中に配置できるかという観点で考えなければ低炭素な都市づくりはできないということで、総力戦でやるべきじゃないかと。

結果的には、これが各市町村の行政の合理化にもつながるし、人口が減少していく中で多くの方たちが支え合って生きていける形につながるのではないかと考えているところでございます。

よく出てまいります例は12ページの富山の例でございまして、日本で最初にLRTというものを導入したことで有名でございます。加えて、このLRT導入に際して、LRTと地域のバスが1つのプラットフォームで乗りかえられるように工夫をしたり、あるいは左下でございますとおり、一番海に近いところで町おこしをいろいろ考えて、都心だけの一方通行ではなくて、そもそもの町を楽しんでいただくことにもこれを使っていたきたいというふうな総合的な施策でございます。

また、こうした公共交通の沿線の地域に対して住宅をより多く供給し、より多く住んでいただきたいということで、市は若干の助成をされているということでございます。こうした串と団子のような構造で何とかLRTを使っていたいただいて動いていただける町にならないだろうかと。

結果としては、LRTをご利用になっている方は、これまであまり地域に出てこれなかった高齢者の方が、これがあることによって町へ出ていくようになりましたというお答えもいただいております。そういう意味では、元気に歩いていただくことにもつながるもので、元気に歩けば医療費も少なく済むということで、いろいろな意味でこうした取り組みがこれから重要なのかなと思っています。

13ページは今のLRTのようなものではありませんが、最近では自転車の利用についてかなり活発になっておりまして、さまざまな地域、ほかの国でも多々こういったレンタサイクルのようなものが活用されてきております。なかなかまだ道路空間上に自転車をうまく走らせるスペースが少ないものですから、交通事故の問題とか逆の面も出ておりますが、自転車そのものは大変省エネルギーと言いましょか、自分の力で行ける乗り物としては便利なものであるということで、町の中でうまく使っていただく方法を各地で検討し出しているということかと思えます。

14ページはエネルギー分野のお話で、省エネ建物への更新等の話とか、新しい未利用エネルギーの話を説明いたしました。

15ページにございますとおり、地域冷暖房というのは今、150余りの地区で動いておりますが、これ自身もより機能を改善していくことが必要だろうと。あるいは未利用のエネルギーとしては、越谷のレイクタウンなどでは太陽光を熱利用にしております、新しいそういう仕方も普及が進みつつあると。また、スカイツリーなどでは地中に熱を出すといったことも考えております、建物個別の工夫ももちろんありだと。それをつないでお互いに融通し合うことも大変大事なことだろうと思います。

最近スマートグリッドのようなこともあちこちで言われておりますが、こういったものをいかにして都市の中に埋め込んでいけるのかについて、あちこちで議論が進んでいるということがございます。

よく出てまいりますのは、この近傍の大手町、丸の内、有楽町、大丸有地区というところが、今、逐次、建物の更新が進んでおります、建物の更新が進めば当然、エネルギー効率は上がるということでございますが、逆に都市再生の国際競争力の強化という観点から若干の床が増えていきますので、トータルバランスとしてそれでも減るような方法を考えようということで、実はいろいろな計画をつくってまいりました。

これも若干お手伝いしてまいりましたが、ここへきて原子力発電所の問題で、東電さんのエネルギー減退がぼんと上がってしまったということでございますので、大変苦慮している現実がございます。

それから、緑に関しましてはここがございますとおり、木質バイオマスのお話もございませし、吸収源のお話もございませが、正直申し上げて量的にはほかの施策よりは少し少な目かと思っておりますけれども、都市としては大変大事な道であるということで取り上げて説明をしたところでございます。

時間の関係で飛ばさせていただいて、18ページはヨーロッパの町の風景でございます。1960年のフランクフルトでございます。真ん中のツァイルという通りでございますが、この当時ヨーロッパは自動車社会に入ったところで、ブキャナンレポート等が出てくるような時代でございますが、路面電車、車、人が大変混雑していることがその当時のヨーロッパの問題でございました。

その次のページにございますとおり、彼らは実は1970年から大きな舵を切りまして、都心部については人の空間に配合するような施策をとりました。これが実現している背景には、実は周辺部の幹線道路ができ上がっております、幹線道路から素直にこのショッピングモールのすぐ裏の駐車場に入ると。それがこのシステムを支えている裏にあるわ

けでございまして、そういったことがなければなかなかこうはならないんですが、うまく進めている事例かもわかりません。

こうしたガイドラインの話が行政ベースで進んでいる一方で、都市計画学会ではこうした低炭素都市問題について独自に考えようではないかということで、特別委員会を設置いたしております。3年ほど前からその特別委員会でもろもろの検討をし、今、行政ベースで進んでいるガイドラインを補完するものとして、例えば具体的にいろいろな事例をご紹介したり、あるいは民間の開発に伴ってどういうことを考えていただけるのかといった議論もしているところでございます。

都市計画の分野で土地利用とかインフラの整備、建築物の更新といったことが当然のこととして行われるわけでございますので、ここをうまく、賢くやることで全体の排出量を減らす工夫ができないだろうか。

21ページにございますが、需要を減らしたり、効率化したり、再生可能を使うといったようなことを前提に置いて、都市計画行政として担当者が考えてみようかなと思えるようなテキストブックのようなものをつくろうと、現在、努力をしております。都市計画分野の人間は、往々にして土木、建築、造園といったハード系の人間が多うございますので、いわゆるCO₂といった分野で深い知見があるかということ、必ずしもそうではないという事実がございますので、そもそもどういうものかということからかみ砕いた解説も必要だろうと思っています。

それが都市計画のさまざまなツールとどう関係するのかについてご紹介することを意図しております、実行ツールとしては下に書いておりますような言葉が出ておりますが、最後のページ、22ページをごらんいただきますと、都市計画で町の将来を考えるときに都市計画の基礎調査というのを行います。これは5年に一遍必ずやることになってございまして、都市のさまざまな変化をこれで把握するわけでございます。

今、この都市計画基礎調査の充実を図るべく、いろいろと議論をしております。これまでは十分に考えられていなかったサステナビリティに関する指標、あるいは最近ですと防災に関する指標といったものもさらに補強して、それをうまく使っていただけるようにご提供する、あるいは市民の側にわかりやすくご提供する仕組みをつくろうと。

その基礎調査に基づきまして都市の将来像を描きます。これを都市計画マスタープランと呼んでおりますが、これにつきましては従来20年ないし30年後ぐらいの都市の方向性を示すということでございました。

この機能を自治体が実際の予算措置を伴って行います総合計画とうまくリンクさせて、実行性を持たせることが必要ではないかといった議論も重ねてきたところでございます。大きな方向性を共有したところで、具体的にさまざまな土地利用規制とか、都市開発の手法という中でそれを展開していくと。そのときには個別の機器の話もあれば、あるいはさまざまな工夫の話もあれば、制度の話もあるということで、多様な事例をまず頭に入れておく必要がありますので、全国市長会とご一緒に、市長会さんのほうで事例集の新規論文をつくっておりますが、そんなものもご紹介しながら都市計画部局の人間に、まず考えてみようではないかという投げかけを今、しているところでございます。

具体的なモデルケースとしては、今、つくばエクスプレス沿線の市長さんとタイアップをして実際に町づくりからCO₂削減を考えてみましょうということで、昨年もシンポジウムをやらせていただいて、共同宣言をして一緒に頑張ろうというようなことをやったんですが、具体的に1つずつ町を取り上げて、こんなふうにしたらいんじゃないでしょうかというような提案をしていこうと思っております。

雑駁で恐縮でございますが、もしご質問があればまたお受けする形で、都市計画の分野でもこのCO₂問題、大変大きな話題でございますので、何とか努力をしていきたいと考えているところでございますから、ご示唆をいただければまた反映していきたいと思っております。

以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。大変にわかりやすくストーリー立ててお進めいただきました。皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。いつものようにご発言なさる場合、名札を立てていただくルールをお願いしたいと思います。

崎田さん、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。私も都市計画を立てるときに将来のことをきちんと考えるのが一番効果も大きいと思っております。今、お話を伺って大変いろいろな方面の検討が進んでいるということで安心したんですけども、1つ、今、本当に環境モデル都市をできるだけ多様な都市でそういう方向に実現させるというのが、もうそういう段階に来ていると思っております。ですから、最後にいろいろそれぞれの地域の市長さんなどをはじめ、そういうところと連携していく話が大変重要だと思うんですが、お伺いしたいのは、今、自分たちの地域に合った将来計画をどうつくるか、それを地域がどういうふうに判断して行って、地域でそれを話し合えるような組織をどういうふうにつくっていく

かという辺が大変重要なのではないかと考えているんです。

将来像だけではなくそこまでの仕組みの先進事例をきちんと伝えていくところが大事だと思うんですが、そういう動きは今、どこまで深まっているかというあたりをお話しいただければ大変ありがたいと思います。よろしくお願いします。

【原田部会長】 幾つか少しいただいてからまとめてでお願いします。

【佐和部会長】 私、去年から大学が京都から滋賀のほうに変わりまして、京都と滋賀の間を往復しているわけですがけれども、滋賀県はおっしゃったような観点から見て、非常におもしろいところだと思うんですね。

まず、県の人口は140万人ぐらいですけれども、うち33万人が大津なんですね。その後、草津、守山、近江八幡、彦根等、全部で8つぐらいの市がJRの琵琶湖線で団子のくし刺しのようになっているわけです。

人口が野洲と米原は5万ですけれども、それ以外はほとんど10万強なんです。そして、県の調査によるとどこの市も人口の90ないし95%が駅の半径5キロに住んでいるということで、そして、人口10万という町では市営のバスを走らせるのが難しいわけですね。ですからどこの市も複数台の軽自動車が多いようだけれども車を持っていると。

じゃあ何のために車を使っているかということですが、都市間の移動はほとんどがJRなんですね。じゃあ都市内で何をしているのかと言ったら、家庭の主婦が旦那を駅まで送り迎えする、それからあとは買い物、あるいは子供の塾通いというようなことで、非常に短距離なんですね。走行距離は非常に短いけれども、自動車の台数は非常に多い状況です。

今、電気自動車が1キロワットアワー当たり約25万と聞いているんですけれども、ですから「i-MiEV」の場合、400万円ぐらいが電池代であるというようにリチウムイオン電池は非常に高価なわけですが、リチウムイオン電池が量産効果が非常に働きやすいとも聞いておりますので、2キロワットアワーか3キロワットアワーぐらいの小型電気自動車を自動車メーカーにつくってもらって、それに置きかえていけば、仮に現在のキロワットアワー当たり25万という価格のままだとしても、2キロワットアワーぐらいだったら100万円ちょっとぐらいでできると思うんですね。

そしてまた、1キロワットアワーで10キロ走れるというわけですから、20キロは走行できると。それから、自宅でとめているときに充電しておけばいいというようなことにもなるわけです。

そういうまちづくりが望ましいのではないかと考えているわけですがけれども、もう一点

はLRTの話がどこかで出てまいりましたが、今の日本の現状からすると電気バスをもっと普及させればいいんじゃないかと思うんですね。特に京都の場合は、地下鉄が2本あるんですけども、公共交通機関の9割方がバスで、黒煙を出して走っていると。

それで、国も今、電気バスに補助金を出すようになったんですね。今、1台7,000万という話ですけども、将来を見据えた場合、先ほど申し上げたことの繰り返しになりますが、量産効果が働いてリチウムイオン電池がもっと安くなることからすれば、中都市ないし、京都の人口が150万ぐらいですが、そのぐらいのサイズの都市には、電気バスが道さえあれば走れるわけですから、LRTのようにインフラ整備が要らない分、非常に望ましいのではないかと思うんですが、その辺について教えていただければと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

あと、1つか2つ、何か、お願いします。

【稲葉委員】 稲葉です。

私、今、IPCCの新しい報告書をつくる作業部会で活動しています。ワーキンググループⅢが対策のワーキンググループです。そこにチャプター12というのが新しくできまして、ヒューマンセトルメントといいます。ヒューマンセトルメントとは、まさに都市化をどうとらえてCO2削減に結びつけるかということで、今、みんなで議論しているんです。

そのときに、私は2つキーワードがあると思ってまして、1つはアーバン・メタボリズム。都市の中の機能の複合化みたいなことをどうやって評価するかというのが一つと、もう一つはヒンターランドとみんな言うんですけども、都市周辺との関係です。これは私たちライフ・サイクル・アセスメントのグループから言いますと、サプライチェーンなんです。都市を支えるために周辺の地域、もしくはもっと離れているかもしれないですが、食料がどこから来るかとか、資材がどこから来るかとかいう全体感の中で都市を見ないといけないということです。都市の中だけのことを言っても全体としてはCO2の排出量が増える場合があるので、周辺、サプライチェーン全体をとらえながらやっていくんだというのがもう一つのキーワードになっていると思います。

ですから、都市の中における複合化と、それから都市の周辺を考えたときの複合化という側面から見たときに、本
当にCO2がどれぐらい減っているんだという研究例がほしいと思っています。私たち今、

議論ばかりしているものですから、研究例でこれぐらい減るんだと言ってやらないと、アセスメントの報告書にならないわけです。ですからCO2 排出削減量についての研究例について教えていただければなと思っています。よろしくお願いします。

【原田部会長】 大変わかりやすい質問をいただきましたけれども、今の3つの点でお願いします。

【岸井教授】 質問どうもありがとうございました。

最後のご質問と最初のご質問はやや似ているんですけども、先進事例を、いわゆる研究事例をどうやって用意しているかと。今日は実は持ってこなかったんですけども、ガイドラインそのものは個別の具体にこういう施策をしたときにこういうふうな計算をしてこういうふうに出ましたよということをお示ししてございます。ですから、それは一つの先進的な事例であったり研究例であったりというものでございまして、一例を挙げれば、仙台市でおやりになったケースですけども、仙台市で分散型に人々が実際に住んでいるやつを集約型の都市に変えたり、あるいはバスのサービスを上げて少しでも公共交通を利用しやすくしたときにどれぐらいCO₂が減るのかをどういう計算でやるんだというのについて、実際にこういう計算方法でやるんですよ。すると、あの場合には大体18%ぐらいに減っているんですけども、そういう数字が出ましたということをご紹介します。

あるいは、具体的にこういう町で確認してみたら、例えば、実は非常に古いショッピングセンターがその地域のかんりのエネルギー消費を担っていて、それをかなり建てかえていただくとうぐと下がりますね、なんていうのも出てきたりとか、そういう事例についてはガイドラインの中の計算例として幾つかお示ししてございます。

その中に、先ほどお話ししたとおり、多少前提を置いたシミュレーションのようなものも入っておりますので、ご参考になるかどうかわかりませんが、そういうものを見ていただくと、都市計画的なツールを使ったときにどれぐらいの減少が可能かについての計算の試算はございます。

それと、2番目の、都市内を移動する交通手段としてもう少し電気を使った乗り物をうまく使ったらどうかというご質問でございしますが、おっしゃるとおりだと思います。特に高齢者の方が都心部に戻ってこられるケースがあるわけですが、その方たちが都心部で例えば買い物をされるとか、少し何かの集まりに出かけるときにも、できればそういう軽い乗り物があって、乗り捨てられれば一番いいよねということになります。

実際、イギリスなどではそういったコミュニティ・カートみたいなものが普及しだしておりまして、日本においてもそういう小さな、今、個人でスクーター型のようなものを高齢者が使っているらしいですけども、もうちょっと軽いものが町の基礎的な道具として、今の自転車にかわって展開されると。それが結局、町のショッピングセンターにとってもプラスになるから、ショッピングセンターの活性化のためにもそういうものをみんなで用意したらどうかという動きは、既に出ております。

それから、LRTだけじゃないだろうというお話にしてもごもっともだし、そのとおりだと思います。LRTというのはレールが多少見えてわかりやすいものですから、多くの首長さんはそういうことをおっしゃるわけですが、実際にはバスのサービスで十分に賄える部分もございますし、ただ、バスの問題は一般のところを走っておりますと交通渋滞とかに巻き込まれてしまうと。できれば専用の空間を用意したいと。そうなりますと今のバス専用レーンのようなもの、さらにその延長線上にありますBRTなどと呼んでおりますが、バスが少し速く走れるような専用空間をつくってあげると。

多くの町では、とりあえずそこから始めてはどうでしょうかと。それで需要がかなりしつかりと根づいてくれば、そこにLRTというものもあるかもわかりませんと。最初からLRTだけということではないだろうと。

富山の場合とか、既に軌道をお持ちのところがあったり、富山の場合はJRの線路の切り離したところを使ってやっているということですから、これまでも軌道を持っていらっしゃる町もかなりありますので、そういう中ではその延長線上に展開されるのは十分あり得るんですけども、全く何もなくて新しくつくろうと思いますと、一つは車庫の問題であったり、いろいろ実は問題も出てまいりますので、順次やるのがいいのではないかなと私なども思っています。

それから、最後に付言ですけども、先ほど都市の複合化とか周辺部の関係ごとに話した中で、先生もお話しになりましたが、鉄道駅の周りに家が今あると。これはTODという言葉で最近よく言われますけれども、公共交通軸の周りを開発したらいいじゃないかという、日本的に言うと当たり前のことをアメリカの人たちはすごく新しいことのようにおっしゃっているわけですが、そんなの日本はずっとやっていますよと。日本はそういう形としてでき上がっているというこの構造は、特に大都市部においては非常にある意味ではうまくいっていると。この形を崩さないように町をもう一度再編成していかなくやいかんというのは我々も常に気にしておりますし、そのつもりで今、いろいろな議論を重ねてい

ます。

【原田部会長】 家田委員、時間が過ぎているので簡潔にお願いします。

【家田委員】 岸井先生とは年中お話ししているのですが、こういう機会に面と向かって質問するのもいいなと思っているんですが、どうもありがとうございました。

本当におっしゃるとおりでありまして、大都市についての日本のまあまあここまでの成功が、中小都市でなかなかそのとおりのことができないがゆえに次の脱皮に行けないという模索と試行錯誤と努力をしている状況と認識しております。

その際に思うのが、日本でどうしてもそういう場合に大胆な施策をとりにくい体質、あるいはこれまでやってきている道路交通法上の扱い等の、これまでの扱いから脱却することへの抵抗感。そしてまた、新しい試みにトライすることに対する勇気のなさみたいなものがいろいろございますね。

岸井先生も、そういうところで非常にお悩みのところが多いかと思うので、ぜひそこら辺についてどう乗り越えるかという意味でご意見をいただきたいんですけども、私自身の考えを言いますと、どうも日本がそういうマージナルなトライアルにとどまっていた大胆なことができない理由の一つは、例えばCO₂削減25%しましょう、30%しましょうという総論については政治的なリーダーが関心を持つにもかかわらず、個別の町でこの町をどうしましょうってことに対しては、ほとんどの政治家が関心を持たない。

ところが、ロンドンにしるパリスしるソウルにしる、成功したのはみんな政治的リーダーシップが特定の町について改善しようという大きなリーダーシップを発揮していますね。私はそこに非常に関心というか、乗り越えなければいけないなと思っているんですが、岸井先生、そこら辺、どういうふうに乗り越えるか、日本の限界を乗り越えるお考えをご披露いただけたらありがたいと思います。

【原田部会長】 市町村の長の方ともおつき合いがあるということで、その辺のことも含めてお願いしたいと思います。

【岸井教授】 日本が大胆ではないのではないかというご指摘に関しては、総じて言えばそういうふうみんな横並びで来ているという感覚が大事だと思っているところは事実だと思います。ただ、これまでもその中でもちょっと飛び出る町があるわけですね。特に多かったのは大阪とか神戸とか、そういうところはすき間を縫って出てくる。そこがやった成功事例がこれだというので全国に展開されて、またずっと上がってくる。

そういう意味では、日本が何もやっていなかったというよりはその事例が比較的早くす

うっと広がっていくというので、底を上げた中間層が厚くなっている事実はあると思うんですね。

ただ、そうは言っても今のようなLRTの問題とか、都市の構造を大きく変えることは政治的なリーダーシップが絶対要る話だと思います。ヨーロッパでこれだけ普及したのも、成功事例ですね。ストラスブールで、選挙でどうするかと大問題で戦った、勝った、つくってみたらみんなよかったじゃないかと。それが一気に普及する理由になったわけですから、そういう意味ではおっしゃるとおり政治的なリーダーシップはぜひ発揮していただきたい。

今の地方自治体の中でそういうことをおやりになろうという市長さんもいろいろいらっしゃると思うので、その点についてはこれから期待したいと思いますが、あとは法律の問題として、もう少し自由度を高くできませんかというのはあるんですが、これもいつも出てくる話題ですが、管理法の問題が一番大きいと思うんですね。公物管理の問題。公物管理に伴って瑕疵の問題、責任の問題。事故が起きたらだれが悪いんだと。全部運転手が悪いんだと、全部市電の運転手さんの責任になってしまう状況であるとなかなか踏み込めない。そこを思い切って、みんなの責任ですよと言って判例が変わってくればまたその辺はやれるのかなと思いますけれども、若干、我が国は堅目でしたね。

大きな流れが、大潮の流れがあったので、いろいろコントロールすることについて、それまでの我々の役割として大事だと。これからはむしろ鼓舞することをやらないといけないので、そういう意味では少し切りかえなきゃいけない。そういう時代になっているんだろうと思います。多分、その点がまだご不満なんだろうと思いますが。

【家田委員】 どうもありがとうございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【崎田委員】 すみません、関連で一言。短くします。

今の政治的リーダーシップのご質問でのお答えなんですが、もう一つ政治的リーダーシップがその気になるには、例えば関係地域の各主体をいかにその気にさせて、その問題に関心を高めるかとか、そういう地域をどう巻き込むかという手法も大変重要なのかなと思っております。今後、ぜひその辺も含めてよろしく願います。

【岸井教授】 幾つか方法もあろうかと思いますが、よく知られている例で言いますと、ボストンの例の高速道路を地下にした「ビッグ・ディグ」はなぜ決断されたのかということ、簡単に州間道路の、州を超えるインターステート・ハイウェイのプログラムが終わる

から、あれにいかにして溶け込むかというので最後決断をされた。そういう意味ではタイムリミットをうまくつくと、早くやらなければ損をするという仕掛けをつくっていくということも大変大事なことなのでは思いますし、おっしゃるとおり、もちろんそれを支えるグループがいなければなかなか実現しないことも事実だろうと思っています。

ありがとうございました。

【原田部会長】 ありがとうございました。

岸井先生だけでも多分、今日全部もつとは思いますが、岸井先生の時間もありますし、全体の予定もありますので、このあたりで岸井先生についての質疑は閉めさせていただきます。岸井先生、ありがとうございました。

続きまして、資料2で、国土交通省の中期的地球温暖化対策中間取りまとめにつきまして、事務局よりご説明をお願いします。

【青木環境政策課長】 環境政策課長の青木でございます。

お手元の資料の2、「最近の環境・エネルギー政策の動向」というペーパーをご覧ください。

まず1ページあけていただきまして、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の推進についてというものがございます。これは先月、国土交通省で前田国土交通大臣自身が発表した国土交通省の大きな実現すべき価値と、その具体の政策方向について、こういう方向を国土交通省の総合力をもって進めていくと打ち出したものです。

この年末に国家戦略会議が取りまとめる予定である「日本再生の基本戦略」の中に、この持続可能で活力ある国土・地域づくりという考え方を盛り込む方向にもって行きたいと考えております。

国交省の基本方針といたしましては、現在、人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、3月の震災を契機としましてエネルギー制約といった新たな課題が加わった状況を克服して、日本の明るい未来を築くためには、持続可能で活力ある国土・地域づくりを両立する国土づくりの推進が不可欠だということで、4つの柱を立てました。

まず一つが、真ん中の表の左側ですが、実現すべき価値として「持続可能な社会の実現」。その中の具体方向性として一つが「低炭素・循環型システムの構築」。本部会の、ただいまご議論いただいていることに非常に大きく関係するところですか。それから2番が「地域の集約化」。「医職住」と、普通は着るものの「衣」ですが、命にかかわる「医」と、「職」と「住」。それらが近接している住まい方を目指していこうとというものです。

それから2番目で、「安全と安心の確保」ということで、1番が「災害に強い住宅・地域づくり」、2番が「社会資本の適確な維持管理・更新」です。

それから3番目が、「経済活性化」で「個人資産の活用等による需要拡大」、それから「公的部門への民間の資金・知見の取込み」といったことを進めていきます。

それから4番目で、昨今非常に低下していると言われる日本の国際競争力、国際プレゼンスを強化していこうというところで、日本が強みを持っている分野の海外展開、そしてそれによる国際貢献をしていこうと。それから、国際競争のための基盤整備も進めていこうということなのです。

人口減少等の危機にあります日本が、さらに震災といった「危機の中の危機」に入っているわけですが、これをきっかけとして逆転の発想で成長していこうというところで、拡大から集約、官から民、国内前提から海外展開。みんなひっくり返していくといった発想でやっていこうというものです。

それを進めていくに当たりまして、国土交通省は非常に水平的に広い上、垂直的にも現場から制度論まで、広がっていますので、これがばらばらだと弱みになるんだけど、連携して総合力を発揮すると、そしてまた他省庁とも連携していくと、これまでにない非常に強力な施策推進ができるんじゃないかということで、現在、検討を進めているところです。

この後何枚かが現在のエネルギー・環境についての施策の状況です。エネルギー・環境会議というものがございしますが、これはエネルギーシステムが今回、非常にゆがみとか脆弱性とかが露呈したということで、安全・安定供給、効率、そして環境への要請といったことにこたえるために革新的なエネルギー・環境戦略をつくっていこうということで、今年の6月に設置されたものです。親の新成長戦略実現会議が、現在は国家戦略会議が設置されまして、現在はこちらのもとに位置づけられています。

そして、革新的エネルギー・環境戦略をつくるということでスタートしているわけですが、さらに今後、2013年以降の温暖化国内対策もテーマとして取り扱われることになっております。

会議構成はここに書いてあるとおりで、国土交通大臣も入っております。

ここは書いてないですが、戦略課題が6つございまして、省エネ、再生可能エネルギー、資源・燃料、電力システム、原子力、エネルギー・環境産業ということで、国土交通省が特にその中で関係が深いのが1つは省エネ、1つは再生可能エネルギー、そしてエネルギ

一・環境産業で、国土交通省の環境・エネルギー戦略もその3つを中心にやっっていこうと考えております。

今後のスケジュールですが、今月下旬に1回開催されまして、コスト等検証報告、これは内閣府の国家戦略担当副大臣のもとにあるコスト等検証委員会で各電源のコストを客観的に検証してデータを提供していくものです。ここからの報告を受けてベストミックスの基本的な考え方を提示します。そして来年、1つは春頃にベストミックスとか原子力政策といった革新的エネルギー環境戦略の選択肢を提示し、国民的議論を踏まえて夏頃に革新的エネルギー環境戦略を決定していくというものです。

次は今冬の節電対策についてはいろいろとご不便をおかけしたのですが、今冬は計画停電や電気の使用制限を行わないということです。ただし、西日本は非常に厳しく、関電、九電の需要家には節電を要請するものでございます。その他は数値目標なしの一般的な節電を要請するものです。

それから、5ページのエネルギー需給安定行動計画は先月、エネルギー・環境会議で決定されたものですが、需要家別に国の支援を受けて取り組むべき対策を取りまとめたものです。来夏のピーク時の電力不足に対応すべく、見える化の徹底と市場メカニズムの活用、それから需要構造の改革、供給構造の改革に取り組むということです。ここにそれぞれの対策ごとの数値が書いてあります。

エネルギー需給安定行動計画の中では、エネルギーに関係した規制・制度の改革事項を3つの柱で取りまとめ、合計26の重点項目を設けています。詳しくはここをごらんください。

それから、エネルギー基本計画ですが、経済産業大臣の諮問機関の総合資源エネルギー調査会でエネルギー基本計画をつくっておられるわけですが、年末の、先ほど申し上げましたベストミックスの考え方を提示して、年度末にその選択肢を提示するものです。

ご案内のとおり、原発を14基新增設して、その依存度を26%から53%まで増やすというのが震災前の考え方だったわけですが、これを見直していくものです。

それから、省エネ法改正の検討ですが、これは総合資源エネルギー調査会の中で行われているものですが、震災でわかった課題ということで、ピーク時の対策がこれまで

意識されていなかったことが1つ。それから、あと自家発電とか蓄電池を導入している事業者の評価がされていないということで、今後は「ピーク対策」を積極的に評価していく体系に変えていこうかというものです。

また、民生分野の省エネ対策ですが、直接にオフィスや家庭に義務づけるんじゃなくて、建材の規制とか新築の住宅・建築物の適合義務化を検討してはどうかということが検討されています。

その具体のものは次の2ページです。時間が大分超過しているのでここは後でござんください。

それから、先ほどから何回か議論に出ておりますCOP17、第17回気候変動枠組条約締結国会議は現在、まさに開かれているところです。日本の最終目標といたしましてはこの緑色の字、「全ての主要国が参加する公平かつ実効性のある国際枠組みを構築する新しい一つの包括的な法的文書」を早く採択するという事です。ただし、これはすぐに実現するのも難しいので、今回のCOP17での目標は、この枠組みに向かう道筋を明らかにして必要な作業に着手することを提案するという事で、作業部会の設置を提案するといったことが既に報じられているかと思えます。

日本は、将来の包括的枠組みの構築に資さない第二約束期間をつくるとか、今の約束期間を延長するとか、あるいは実質的にそれらと同じような措置は受け入れないといった姿勢でおります。本日、今現在まではまだ具体的に何か決まったといったことはないように聞いております。

下の図はよくご案内の京都議定書の義務づけ対象国は全体の4分の1に過ぎないという状況です。

次のページが第二約束期間を設定するかについての各国のスタンス。日本、カナダ、ロシアはそれに反対しており、賛成しているのが主要途上国、あるいはEUといったところ。EUは条件つきで賛成するという事です。

それから、最後、「環境未来都市」構想ですが、現在、これは内閣官房のほうで募集をし、もう間もなく選定がされるのでないかと思いますが、未来に向けた技術、仕組み、サービス、まちづくりでトップクラスの成功事例を生み出して国内外への波及を図るというものです。

環境・エネルギー、健康等の7つの分野、そして21の施策を「国家戦略プロジェクト」として選定しております。内容は、これ、イメージがわかりにくいのですが、環境

モデル都市から厳選された戦略的都市・地域について集中的に投資するといったことです。そこから派生をしていくことをねらっております。

今後の進め方。最後のページですが、現在この赤い四角の直前の状況にあります。選定されたところに対しては計画策定に密接に連携し、モデル事業を実施し、国土交通省だけでなく各省の持っている支援措置を投入していくものです。そしてさらに法制度の検討なども行っていくものです。

駆け足で現在のエネルギー・環境関係の動向を申し上げます。

続きまして、今と重複するところがありますが、国交省の中期的地球温暖化対策について、資料3でご説明させていただきます。資料3は3-1、3-2、3-3と3つになっております。3-1は横長のもので、3-2と3-3が縦長のものです。

3-2と3-3は文字ばかりのものです。これらが実際に今後、ご議論をいただいて本文になっていくためのたたき台として現在、用意させていただいているものでございます。3-2は総論、3-3は各論で対策・施策でございます。3-3はまだ文章ではなくて、こちらで現在考えております項目を並べさせていただいております。

早速、3-1のほうを中心にごらんいただきたいと思います。1枚めくっていただきますと、温暖化対策の検討の背景でして、こちらは本体の3-2の1ページの「はじめに」というところに相当するものです。

本環境部会におきましては、震災前からご検討を始めていただいているわけですが、上半分のように当初の目的意識といたしましては、京都議定書の約束を達成するために現在、目標達成計画に基づいて対策を推進しておりますが、これが来年度をもって計画期間が終了いたします。そこで我々は次の目標を考えなければいけないわけですが、一つにはその下の左側にありますような国際的な交渉が現在行われているということ。そして、右側の国内動向といたしまして地球温暖化対策の基本計画とか施策を規定する地球温暖化対策基本法案も現在、継続審議中です。

これのそれぞれの中身は、次のページとそのまた次のページにあります。COPは先ほど申し上げた全く再掲です。その次のページは地球温暖化対策法案の概要を書いてございます。詳しくは後でごらんいただければと思いますが、一番下に国交省関連の施策だと関係するのはどんなのがあるのかということで5項目ほど挙げさせていただいております。

恐縮ですがまた2ページにお戻りいただきまして、こういったことが震災前、検討を開始したときの問題意識です。これは現在も基本、そのままでございます。

その後震災の経験を経まして、政府全体といたしましてまずエネルギー・環境政策を抜本的に見直すことが行われております。1つは革新的エネルギー・環境戦略ということで、さっきご説明いたしましたエネルギー・環境会議のお話でございます。それから、エネルギー基本計画もさっきご説明いたしましたところ です。それぞれ、本資料の5ページ目と6ページ目にあります。

他方、内閣原子力委員会の原子力政策大綱は、地震の前から現行計画の改定を始めていたんですが、震災で中断しまして、今年の8月以降、再開しているものです。当然、考え方の根本が変わっておるわけです。

日本の13年以降の地球温暖化対策の議論は、このエネルギー・環境施策の見直しと表裏一体で進むものです。当然、国土交通省におきましてもこういった動きを背景にいたしまして検討をお願いするというのはご案内のとおりです。

何ページか飛ばしていただきまして、7ページをごらんください。今までいろいろ申し上げてきたことをまとめて、時系列にプロットしてみたものです。一番左が本環境部会でお願 しいております検討の流れです。本日、中間取りまとめのたたき台のご審議をお願いしております。

一方で、先ほど申し上げたようなエネルギー・環境会議とか総合資源エネルギー調査会といったところでは、12月にベストミックス等を踏まえた基本方針を公表するというタイミングでいるところでございます。

それから、これとは直結はしないですが、中央環境審議会でもあさって、中間審で13年以降の対策の議論の方向性が議論されると聞いております。

本日、ご審議を開始していただきまして、年が明けて2度ぐらいご審議をいただいて、中間取りまとめをセットさせていただければと考えております。

一方で、エネルギーのほうですが、先ほど申し上げたものでございますが、年度末に戦略の選択肢が提示され、国民的議論が展開されるということで、こちらのほうは夏ごろにそれぞれ革新的エネルギー・環境戦略、エネルギー基本計画といったものが策定されるという動きになると思われ ます。

これらとタイミングを合わせまして、本部会におきましても削減の数値目標を入れた最終取りまとめを、未定ですが、年央ごろにお願いできればと考えております。

次のページはこれまでの議論でございます。本日、岸井先生に都市分野のご発表をいただくまで、1月14日からここに書いてございますようなヒアリングを行わせていただき

ました。ここからが取りまとめということで、さっき申し上げたようなスケジュールで行かせていただければと考えております。

これまでのヒアリング等におきまして、いただいている主なご意見が次の3枚でございます。時間の関係もございますので、ここはざっとごらんいただければと思います。総論から自動車分野、物流分野、住宅・建築分野、下水道分野、そしてまだ入っておりませんが、本日、都市分野で発表をいただき、それに対するご質問、ご意見をいただいたところです。

次の12ページですが、本部会におきまして東日本大震災を受けて、その復興に当たってというご提言をご審議いただき、28日にまとめていただいてご提言をいただいたものです。

これは申し上げるまでもありませんが、問題意識としましては、復旧・復興が被災地においては最優先、全国的には電力需給のひっ迫と。同時に、中長期的に持続可能性ある社会を形成する責務があるだろうということで、そこで次に書いてございます4つぐらいの視点。環境との調和を図りながら被災地の活力を取り戻す。安全・安心と環境が調和した計画とか事業を実施する。それから、復興を通じて環境負荷を低減する。ただし、環境への配慮が被災地・被災者への負担とならないような3つの視点、環境との調和、経済発展、社会的公正のバランスのとれた持続可能な社会を目指していきましょうというご提言をいただきました。

中身の取り組みといたしましては、低炭素、自然共生、そして循環型という3つについて、ここに例示されているような中身のものをいただきました。

13ページは、先ほど動向で申し上げたものの再掲でございます。省略いたします。

ここまでが随分長い前置きです。ここからが資料3-2の、先ほどの「はじめに」以外の部分に相当する部分です。

資料3-2をめぐっていただいて、進捗状況はごらんいただくとおりですが、その次に温暖化対策の視点があります。ローマ数字の3番です。これがこの横長の紙の上半分です。先ほど申し上げました国土交通省の総合力・統合力の発揮といったことをやっていくということ。それから、ご提言をいただいたことも含め、それからエネルギーに対する考え方を変えていくということで、東日本大震災を踏まえた視点ということ。また、大震災なども踏まえましてライフスタイル、ワークスタイルを見直し、環境と快適や利便や知的生産性を両立させていこうといった考え方です。

その後の個別の対策・施策は、資料3-3に相当するものです。①から⑬までございますが、1個1個の後ろに（省）、（産）とございます。これも先ほど申し上げました省エネルギーと再生可能エネルギー、それからエネルギー産業、環境産業といったそれぞれに対応しているものを（省）、（産）、あるいは（再）といった文字であらわしております。これ1個1個はここでは省略させていただきたいと思います。

最後に15ページに、現行の目標達成計画のときの部会でお取りまとめいただいた概要が載っております。個別の対策・施策のところは、基本はそう大きな変化はございません。ただし、技術が進み、施策が進んでいるということで、前は技術を開発する、検討するといったことが既に実用化されていると。そしてまた新しいものを始めていくといったことで、中身はいろいろと入れかわっています。

それから、基本的な視点ですが、20年の目標達成計画のときには、当然、大震災を踏まえた視点の大きな変革はなかったわけですが、そのほかにも総合力・統合力の発揮も国土交通省のいろいろな施策をそれぞれにやっていきたいと思いますというだけでなく、有機的に総合させていこうといったことをもっと強く打ち出していかねばと考えております。

それから、ライフスタイル、ワークスタイルも震災を踏まえまして、省エネとかひとくりに言うと陳腐かもしれませんが、エネルギーをあまり使わない生き方が実はかなり可能なんじゃないかと、やってみればできるんじゃないかというのもございますので、そこをもう少し進めていきたいと考えております。

大変に駆け足で2つの資料をまとめてご説明させていただきました。事務局からはとりあえず以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

資料2の最近の環境・エネルギー政策の動向は、今回、この中間取りまとめ案の改定を議論するに当たって、周辺の動向を整理していただいた形になっております。特に今の資料3のカラーのものの7ページに、2011年の現在から来年の夏ごろまで関連するものの動向を受けながらこの中間取りまとめを順次まとめていくんだという年表というか、スケジュール的なものが出ておりますので、これを少し踏まえて議論いただければありがたいかなと思います。

14、15で今この中間取りまとめの全体のものと同前のものが並んで示されていて、視点のところの書き方を非常に大きく変えていると。これは国交省の新しい大臣の一つの方針も受けて、それから東日本大震災を受けて我々が提言した内容も受けて、こういう形

に書き直しつつあるというご説明をいただいたということでもあります。

この説明につきまして、ご意見等をいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。お願いします。

【横島委員】 非常に格調高くなりつつあるというのは大変結構だと思うんです。多分、30年、50年たった後に今の時代を国民が振り返ったときに、我々、相当重要な時期に相当重大なテーマを、今、さりげなく議論していますけれども、おそらく歴史的転換点を認識させるであろう時期なんですね。それにふさわしい歌い上げというようなところがまだまだ足りないとは思いますが、単体論、あるいは個別政策論を詳細に書くことももちろんですが、トータルとして我が国土をどうするのかという視点の大演説がもう少しあったほうがいいんじゃないかと。

例えば、さっき岸井先生もおっしゃっていましたが、都市計画のような話はほかの単体別の項目政策論に比べると総合論ですね。国土経営論に近いようなものがあるんですが、その辺、今回最後に岸井先生がおっしゃったようなところが逆にすぽんと抜けている感じがするんですね。論理が逆転していなければいいなというのが一つの危惧です。

例えば、環境未来都市という説明が早足でありましたけれども、これなんかに国土交通省がどう絡むのかについて言うと、あまり濃厚な関係論が見えてこない。その辺がちょっと残念だと。さっき、家田先生もおっしゃっていましたが、政治的リーダーシップはまさに国土計画、都市計画、まちづくり、地域計画にこそ発揮されるべきなんですが、逆に言うと、私、相当各道路だ、河川だ、港湾だ、航空だというような単体の局論で見ると、都市地域整備局の論旨が弱いんじゃないかと思っています。

その弱さを逆に証明するとすれば、私、今、地方からしかものを見ていないから地方の視点になるのはお許しいただきますが、地方整備局の都市計画部門は非常に弱い。あえて探せば企画部に入るわけですが、申しわけないけれども企画部は調整役でしかないんですね。

思い出すと、竹歳官房副長官が都市計画局長だったころに、私、申し上げたことがあるんです。もっと都市計画で一步踏み込めないかと。そして地方整備局の批判論が出ていた真っ最中に、あそこを逆に強化する方法こそ勝つ方法じゃないかと個人的にお話を申し上げたんですが、今思えば絶好のチャンスですね。官房副長官があそこに座っているということは、都市整備から見た国土交通省の環境未来都市論が1本筋が通ったもので展開できてもいいんじゃないかと。それこそが政治的リーダーシップにつながるし、その手前にある

ものは行政的リーダーシップであっていいんです。

政治主導と言うけれども、それはあくまでも政治家が言うことであって、行政がそれだからと打ちのめされている必要は全然ないわけで、行政的リーダーシップの具体的なあかしとして、地方整備局の中の都市計画部門の強化のようなことは、直接この部会の答申の中に盛り込むチャンスはないかもしれませんが、意識としては大いに欠落したところを埋めていただきたいという思いでありまして、お答えいただければなお結構だし、あえてお答えがなくても結構であります。

以上です。

【原田部会長】 これも幾つかまとめて意見をいただいてからにいたしましょう。マリ委員、お願いします。

【マリ委員】 地震、災害の後は、おそらくどのようにしていけばいいかという模索の中でいろいろなテーマが出てきていると思うんですけども、これを見せていただいている中では新しいものが何もなくて、ただシャッフルして、いろいろなものをただ組み直しているだけのような感じがするんですね。というのは、出てくる言葉が全部、今までに聞いたことのあるものばかりで、今まで聞いてきたパターンが非常に多いのと、あとエネルギー問題が非常に大きくかかわる中でまちづくりや地域づくりはある意味では、ブータンのGNHじゃないんですけども、国民の幸せは国がいろいろな意味で自治や国の体制がサポートすることが基本的なスタンスであるということで、すごく明確に出ていると思うんですね。

逆に、こういう町をつくりましょうと言うのではなく、もうある町、または地域に住んでいる方々がやろうとしている自治をどう支えていくかがすごく大事だと思うので、あまりパターン化してしまうと、また同じような金太郎あめ現象のまちづくりになってしまうので、ここで新しい何か、一つ言っていたきたいなと思うんです。

それで、環境って考えたときに、1つか2つぐらいのところにスマートグリッドという言葉が出てくるんですね。本来はエネルギーを新しい形で使っていきましようというか、新しい手法で今までの供給される場所からピラミッド方式でおりてくるのではなくて、むしろ町の中で順繰り回しながらやっていきましようということでスマートグリッドという言葉が出てきていると思うんですけども、このスマートグリッドの中にはエネルギーだけではなく、ある意味では人々のエネルギーもスマートグリッドに乗っかることがすごく重要で、まちづくりの中でのこのスマートグリッド方式の形は日本にはすごく合ってい

る気がするわけなんです。

ですから、例えばエネルギーを前につけてエネルギー・スマートグリッドという形での都市計画とかまちづくりで、スマートグリッドの中の一番の基本は循環可能だということだと思えます。昔の日本の江戸時代も循環型社会であって、例えば人間の肥やしを使って畑を耕して、逆に人間の肥やしにまでも値段がついて人に買われていったような時代であって、今でも地方の中には上下水道のシステムを持たずに、浄化槽を使ったり、または土壌浄化法というやり方も使ったり、本当に発達していないというか、都市化していない地域のほうがむしろ環境にやさしいと。そうすると、彼らの持つスマートグリッドは循環型プラス、エネルギーの利用の仕方も循環型になると思うので、そういう形で何か新しいボキャブラリーがここに加わってくるとすごくいいなという感じがするわけなんです。

それと、国際競争の基盤整備の中で、日本が使っている方式はすごくすばらしいんですけども、日本だけにしか通用しないものをつくり続けていきますと、結局、アジアの国々がどっちへ向くかとなると欧米のものばかり買おうとすることになるわけで、例えば配電盤とか、エネルギーのものとところのいろいろな装置の中には大方の日本の企業も外国の部品を買ってやっているわけなんです。

なぜかという、海外に企業進出するときに海外に日本の企業が合わなければいけないわけですから、海外に合わせた形で外国のものを導入して外に出ていく。けど日本の中では日本のシステムですずっと続けていると。そうすると競争力が出てこなくなってしまうので、ぜひ日本型でありながらも、私はグローバル・スタンダードという言葉を使うのは好きじゃないんですけども、そういうグローバル・スタンダードになり得るような形で日本のいいものをつくっていったほうがいいと思うんです。

今度、車も充電して、その車の中に蓄積された電力を家に使うことができることになりましたけれども、それもグローバル・スタンダードになっていないと、これだけいいものを海外にも早くに使っていただくことが日本の経済的な競争力になると思うので、ぜひそういう形の視点からも今回のこの計画を見ていただきたいなど。むしろ、アジアの国々が、日本がやっているエネルギー・スマートグリッドは私たちの生活にもすごく合っているから日本からこれを学んでいきましょうという、日本だけのためではなく、もっと幅広く考えていただけると、ここにはもっと肉がついてくるのではないかなという感じがいたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。

辻本先生、お願いします。

【辻本委員】 ありがとうございます。

今回の話が地球温暖化の中期的な対策ということなんですけれども、環境の問題は、東日本大震災のときにあったように地球温暖化だけの問題ではなくて、生物多様性の問題とか、資源枯渇の問題とかさまざまなものが実は寄り集まったものだという中で議論しなければいけないのに、温暖化、低炭素だけでまとめ上げるとひずみが出てくるのかなというのが1つ感じたところです。

それから、もう一つは、そういう視点とも関連するんですけれども、横島委員でしたか、都市の問題は非常に重要だと。私もそう思うんですけれども、あるいは整備局の話がされましたが、都市の問題と地域の問題、国土の問題がどんな関連にあるのか、どんな階層性にあるのかが非常に重要な課題であると認識した書きっぷりにしていただきたいなという気がしました。

それは、私、よく言うんですけれども、スケールのヒエラルキー、マリ委員が言われたスマートグリッドも実は町中でエネルギーをうまく使いながら足りないところを補う中で使うのを、さらに地域のレベルの中のグリッドで供給してやる。さらには国土の中でエネルギーの足りないところ、あるいは場合によってはストックも含めてうまく流れるようにしてやるという考え方だと思うんですね。

そうすると、そういうサイクルできるところが、都市があり、地域があり、さらには国土があるという考え方の中でうまく供給と需要がバランスできるんじゃないかという視点があると思うので、地域とか都市とかいったスケールのヒエラルキーみたいなものをしっかりつかんだ形になってほしいなという気がしました。

そして、今回の取りまとめ案の中で気になるのは、個別政策が表に出てきていると。今日、岸井先生から都市という視点でそれらが総合的に絡まったものとしてお話しされたのは非常にわかりやすかったと、先ほどからの意見もありましたように、都市の問題が交通の問題もあるし、事業性のももあるし、生活型のももあるという視点で、あるいは下水道だって実際にはその中で機能しているものなので、都市の中で、あるいは先ほど言いましたヒエラルキーの中では、地域の中で、国土の中でという形がいいのではないかなという気がしました。

それから、さっき岸井先生のときに稲葉委員が質問された話の中で、サプライチェーンというお話を聞いて私が受けとめたことは、都市の中で低炭素を迫及していったときに、

実は都市の省エネを追及することがその都市にさまざまなものをサプライしている側でネガティブな低炭素の現象が起こっているのではないかということです。

よく生態系の問題ではエコロジカル・フットプリントみたいな形で、あるところの生態系の問題をほかのところへ転嫁しているような問題が、いわゆる低炭素の中でもありはしないか。しかし、この問題は実は低炭素の問題が排出権取引みたいなオフセットの問題と関与していることで扱うことは非常に難しいけれども、我々はそろそろ気づいて、都市に集約してきてコンパクトにしてエネルギーを最小化していることが地球全体で本当に低炭素に向かっているのかどうか、地球温暖化防止に向かっているのかどうか。

現実にはそれをある程度許容しながら排出権取引をやっているわけだけでも、そういった問題も中期の後半では顕在化してくると思いましたので、そこについても少し今後、議論とか情報収集が必要じゃないかという気がいたしました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

では、その流れで竹内さん、どうですか。

【竹内委員】 竹内でございます。

私は資料3-1の14ページを見ながら思ったところをお話し申し上げたいんですけども、この上のほうで書いてあるのが国土交通省の、いわば今後の売り文句と申しますか、強みになる、総合力・統合力という言葉です。総合力・統合力があるのが国交省だから、これを生かしてやっていこうというようにこの箇所を読んでいいのだらうと思います。しかし、こういう非常に狭いスペースだからしょうがないのかもしれませんが、その下を読むと総合と言うよりも個別の話になっていて、せつかく上で総合力だと言いながら個別の対策となっているわけですね。

そこが私の気になっているところでありまして、例えば、現場業務から制度業務まで垂直の視点で見ると、それぞれの個別の対策のどこが現場の話で、どこが制度上の業務の話なのか。現場と制度とのつながりでどうやってボトムアップ、トップダウンをするのかという議論があってこそその初めての総合力と思うわけです。

同じく、水平の視点で見ると、総合力と言うからには下の個別のお話①から⑬まであるものがどうやって横につながっているのかという視点で施策を立ち上げていく必要があるであろうと思います。

個別の対策のお互いが矛盾する可能性もなくはないというのも気になります。例えば、

気がついたのは②のところで環境対応車を活用したまちづくりという一文が入っているんですけども、こういうまちづくりをしてしまったら⑤の公共交通機関の利用促進ができるのかというところなんかがあるわけですね。

こういうところを調整していくのが、まさに水平的な総合力の発揮の部分だと思うので、下のほうの話で進めていくならあまり総合力を打ち出すとまずいことになるので言わないほうがいいかもしれないし、逆に総合力・統合力なんだと、うちはこれでやるんだと華々しく打ち上げるならば、今言ったような点に気をつけながら具体的な施策についての書きぶりを工夫し、方針を決めていく必要があるんじゃないかという印象、感想を持ちました。以上です。

【原田部会長】 見ていた順番は家田先生のほうが早かったということで、家田先生。

【家田委員】 3-2と3-3に基づいて、意見を数点申し上げます。

まず、3-2は総論ということで、さっき横島先生も言ったように大事なところなので格調高いと言えば高いかなと、いいんじゃないかなと思っているんですけども、あえて言わせていただくと、全部正しいことが書いてあるんですがインパクトがないというところですね。

それで、私が申し上げたいのは、さっき岸井先生がいるところでお話したこともそうなんですけれども、例えばこの資料3-2の3ページの、3つ目のパラグラフの最後あたり、真ん中よりちょっと下ぐらいですか、「個々の枠を超えて、総合的、統合的、計画的、そして戦略的に取り組むこと」って、おっしゃるとおりなんですけど、そんなの本気で言っているのかというリアリティを感じないんだな。

特に、戦略的というのは非常に重要な用語であって、言うからには本気でやってもらわなきゃ困る。それは私の用語で言えば、大胆にとか、柔軟にとか、思い切ってとか、それから時間を限ってそこに目標を設定して確実に達成するとか、先進的にとか、チャレンジ精神とかいうことになるんですけども、そこまで言っているような用語に見えない。言うならそれを言っていたきたいというのが一つです。

やはり反省として、今までのがやれそうなことをちょろちょろいろいろやっていますというところに、それだって大事なことなんですけど、そこから一步脱却するところが今の求められているところなんだから、そこについて言ってもらいたい。

同時にまた、ここには書いていませんが、世界の模範になるような実績を出す。トライしているだけが能じゃない。実績を出さなきゃしょうがないということを入れてもらい

たい。

それから、最後のところ、3ページの1番下2行、「なお」のところ、企業、国民、NPO云々が参画し協同するというのもっともなんですけれども、国土交通省が言うんだとすれば、ここを国民とひっくるめるのはもったいないですね。国民の中にもいろいろな人々がいるからこそ国土交通省をやっているわけで、それは住民であったり、交通機関の利用者であったり、いろいろするんですね。そこを書き分けてこそ国土交通省ならではの文書になる。これなら総務省が書いたって同じという感覚を持つんですね。ぜひ、特に利用者というところにご注目いただきたいのが2点目です。

それから、資料3-3、これで最後ですけれども、対策と施策ということで具体が書いてあります。これも書くべきことはどれもみんな大事なことで賛成なんですけど、統合と総合という言葉があって、これ2つがどう違うのか、私にはまったく理解できないけれども、少なくとも総合はいろいろありますという意味で、統合はそれをインテグレートするという意味だとすると、インテグレートして初めてというのは竹内先生がおっしゃるとおりだと思うんですね。

ただ、私が思うのは、そのときに国土交通省の強みを生かすインテグレーションは、国土交通省は官庁の中で唯一、空間を扱う官庁なんですね。どこかの町とか、どこかの地域とか、どこかの地方とか。その空間の中でこの施策をインテグレートしていくところがこの省のインテグレーションなんですよという言い方をして、そのためには具体的にモデルの町なり何なりをどこか決めて、時間を決めて何%まで絶対やりますと。そのときには特区的な扱いをしても、今までの施策を外してやりますぐらいのことを言わないと、言っているだけの統合で、並べただけと先生方が厳しいことをおっしゃったけれども、ぜひその並べただけをもう一歩進めるぐらいの手を入れていただけたらなと思いました。

以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

じゃあ、浅見先生。

【浅見委員】 今のと少し関連するとは思いますが、3-1の中間取りまとめ案、14ページを拝見いたしますと、上が総論で下が個別論。個別論は今までやってきたこと、あるいはやろうとしていることを並べただけみたいな感じに見えるので、上がかなり重要なと思うんですね。

そのうち1の「国土交通省の総合力・統合力の発揮」というのは、言ってみれば国交省

に任せてくださいよという感じなんです、それからその次も、東日本大震災を踏まえなきゃいけないねということなんです、本当の意味で中期的地球温暖化対策ということで行くと、この3つ目の「ライフスタイル・ワークスタイルの見直し」になっちゃうんじゃないかと。つまり、本当に総論で、ある意味非常に重要なのはこの3つ目の部分じゃないかと思うんです。

そう考えながら3-2を見ると、わずか10数行で終わっちゃってまして、これは寂し過ぎるなと思います。

例えばどういう点が足りないかと私なりに考えてみますと、まず一つは、「ライフスタイル・ワークスタイルの見直し」と言ってるわけです。確かに、大量消費型から資源節約型という抽象的な意味での見直し方向は見せているんですが、じゃあライフスタイル、ワークスタイルをどうやって見直すのか、どういうふうに見直すのかが全く書かれていない。

例えば、どうやって見直すのかで言えば、新たな市場をつくっていくとか、あるいはコスト構造を変えて市場を変えていくんだと、あるいはある種の新しい選択を持たせていくというようなことが具体的に書かれるべきじゃないかと思いますし、あるいはどういうライフスタイル像とか、ワークスタイル像を目指そうとしてるのが、もちろん多様性がありますから1つに限るわけではないんですけども、もう少し書かれなきゃいけないのかなと思います。

例えば、「快適性・利便性・知的生産性との両立」と書いてあるんですが、最近いろいろな方とお話をしていると、快適性を100%追求するのではなくて95%追求して、5%部分を追求しないことによって非常に環境性を高めるような生き方が、むしろ日本的でいいのではないかとおっしゃる方がいらっしゃいますけれども、そういう意味でのあり方ももう少しライフスタイルのようなところで書くべきではないかと思います。

それから、具体的なエネルギーにいきますと、エネルギーは非常に高度なエネルギーといますか、例えば温度でいきますと非常に高温エネルギーから比較的低い温度のエネルギーがありますが、それをうまく段階的に使っていく。高温エネルギーで暖房すると、ある意味非常にもったいないことをしているわけですが、そういうようなエネルギー自体の利用の仕方の見直しといったことをもう少し書き込んでいいのかなと思います。

それから、国土交通省は当然、都市部だけではなくいろいろな部分に関係しているんですが、先ほど稲葉委員も少しおっしゃいましたけれども、これからの都市計画も土地利用計画という形で都市の外も含めた形で空間を計画していくことが必要だろうと思うんです。

そういった意味で、実はこの地球温暖化なんていうのは非常にいいテーマになるわけで、そのあたりもできればこの中で書いていただくといいのかなと思いました。

ということで、できれば私としてはこの3つ目の「ライフスタイル・ワークスタイルの見直し」がまさに目玉になるような形で少し変えていただけるといいかなと思いました。

以上です。

【原田部会長】 だんだん順番が難しくなってきましたんですが、進士先生。

【進士委員】 浅見先生がおっしゃったことに私も同感です。それも申し上げようと思ったことです。

ライフスタイル、ワークスタイルの変化というタイトルになっているんですが、これからは、私はこれは環境市民的なライフスタイル、ワークスタイルの確立だと思うんですね。そういうソフト施策に行くべきだと思います。

岸井先生から、緑の枠はつくったけれどもこれは効果がないという言い方を2回も言われました。そのところを、緑屋としてははっきり申し上げたい。CO₂問題への寄与だけを言えば結局は面積次第ですから、地球全体の中で森林地がどのくらいあるかが一番大きいので、国土の一部でしかない都市の、しかもその部分である緑地をいくら増やしても数字にすれば殆ど評価できなくなるというのは当たり前です。

岸井さんはそれ以外の多面的な意味があるとフォローしていましたので、一応許すことにします。ミクروسケールでは微気象の緩和、ヒートアイランド現象の緩和などCO₂吸収だけが地球環境問題への寄与じゃない。特に生物多様性は重要です。

この秋、北京に行きました。あの国は土地利用計画が楽ですから、北京市はオリンピックで本当に緑地量をすごく増やしました。緑量は圧倒的に増えたんですが、これではCO₂対策になるだけ。生物多様性のことは全く考えていない。北京の緑はほとんど柳類とポプラ類の2種類です。気候が東京より少し寒いことはあるけれども、それにしてもひどい。生物多様性への気配りがすっかり抜けているということです。

環境効果は極めて多様で多面的なのに、数量化できる一面だけをとらえるのは極めて危険です。

それから、2つ目の話。環境未来都市整備法の、整備というのは要らないと思います。環境共生都市からまだ不十分なのに、今未来をつけたら、さらに進むのかどうか、違和感があります。それから、整備というとハードになってしまう。従って個別対策のイメージですね。

その点、浅見さんがおっしゃったとおりで、私も本来はライフスタイル、ワークスタイルを変えないともうだめであって、これこそが今回の震災津波・原発で気づいたことでしょう。自然共生社会に向かうべしというのはそういうことでしょう。生き方、暮らし方も含めて都市のあり方も変えていかなきゃいけないわけです。それを整備と言うとどうしてもハードな、旧来型国交省的なインフラ整備イメージですね。

環境未来都市はライフスタイル、ワークスタイルの変革のさまざまな多様な施策がワンセットであるべきです。そういう意味で、整備というハードなイメージでは損ではないかと思えます。

3つ目は、人材も社会資本だということ。社会資本と言ったときこれまでは物を考えてきました。岸井さんの話でも、崎田さんの話でも、都市計画家というプロの職能化も含め政治家の話も出ていました。目標を持って具体的に実現していくプログラムをきちっと展開できるプロという「人材」は、重要な社会資本だという認識が抜けているように思います。

最後に4つ目、一番大事だと思っているのは、環境省担当とかいろいろあるかもしれませんが、今、国民レベルの最大課題は原発の始末だと思えます。廃棄物を東京が少し受け入れ、神奈川も少し受け入れると。ああいうふうに全国に放射性物質を分散させるのが本当にいいのか疑問です。

私は大臣じゃないので端的に言いますが、原発の周辺は事実上死の町だし、いづれ廃炉にせざるを得ないだろうと私は個人的に思っているんです。福島原発の周りは30キロから50キロをすべて買上げて国有地化し、廃棄物もそこへ全部まとめ、覆土して森林化する。国有林にするしかないと思います。住民の皆さんの土地への思いや愛着は死ぬほど強いと思いますが、北海道へ挙家離村した洪水被災の村はいくつもある。今回は、一生やって行けるだけの経済福祉方策を十分にとって、移民してもらわない。住民の生命の方が大事ですからね。あいまいな態度が問題を先送りし、汚染を拡散して、誰が未来に責任をもつのか。そのぐらいのことを国は決断して原発問題を始末しないと、不安は将来までずっと広がっていく。

私はある区の教育委員会に出ています。学校の関係で父母の方々わずか何バクレルというレベルでも大騒ぎです。この問題を明快に決断しないで、何となくうやむやにして復旧・復興を進めようか、未来都市と言われても、未来は全然見えない。

本当は政治家がリードしてくださらなければだめかもしれないが、土地利用計画や国土

経営の国土交通省としても、そこは私はきっちりした作業をすべきだと思う。原発問題抜きで温暖化問題へは行かないんじゃないか。ここでの議論では済まないような話だとは思いますが、事実関係のデータとりとスタディをしっかりとやられて、政治家が言いにくいことを将来の国土像を考えたとき行政としてはこれしかないのではないかとにそれなりの計画を出すべきじゃないかというのが私の意見です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

稲葉委員。

【稲葉委員】 検討をお願いしたい事項、キーワードを1つ申し上げますと、ツーリズムでございます。エコツーリズムと言うとエコを見に行くだけになっちゃうので、ニューツーリズムという言葉が国土交通省の中にもあったと思いますけれども、ツーリズムをキーワードでここに入れ込むことを検討していただきたい。

これはなぜかと言いますと、国土交通省さんはホテルとか旅館とかが管轄ですね。それから、そこまで行く交通が管轄です。今、このキーワードを見ていると、何となくみんなで我慢の生活になっているんですけれども、観光を促進しながら、産業を促進しながらいかにしてCO₂を削減していくかという視点が絶対に必要だと思うんです。

だって放っておけばみんなどこかへ行きたがりますよ。それがライフスタイルですから。それをいかにしてCO₂の削減に向かわせるかが、総合力としての国土交通省の仕事じゃないかと私は思います。

それに関係してくるのがライフスタイルで、やっぱり人はどこかに遊びに行きたいと思うことがあるわけですし、ワークスタイルと言いますと、例えばもっと具体的に言うと、テレビ会議の促進によって出張が減ると新幹線が減ると考えている人もいます。そういう、ライフスタイル、ワークスタイルのところまでツーリズムは波及するんです。

そういう意味で、対策を総合化した産業としてとらえるという視点が重要だということですね。キーワードの1つは、私はツーリズムだと思っていますけれども、何とか入れていただけませんかでしょうか。遊びに行くとCO₂が増えるから寝ているほうがいいんだという視点もございますので、いろいろ難しいかもしれないんですけれども、入れていただきたい言葉だと私は思っています。

【原田部会長】 浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 家田先生と一緒に機会が増えて同じようなことを考えるようになったので、なるべくそこは避けていきますけれども、共同とか参加とかいう言葉が出ているので

すが、環境問題というのは国民、利用者、事業者、自治体、関係者に対して負担を強いているんですね。その負担を強いたことに対する効果が、払った負担に匹敵するものであるかを確認する方法が今のところないわけです。

例えば、交通の動態調査をやっていますけれども、あれでは環境負荷の改善にどれだけ役立ったかをはかり知ることができないような方法の調査。つまり、このような負担を強いたときにその効果をはかる尺度を持ったような基礎統計をとらないと、負担した人に賛同を得ることができないと思います。

コメントにも基礎的な統計を重視して少し改善したらどうかと書いて無視されちゃったんですけども、こういう中期的な負担を強いるような政策を展開するときにそれがないと、批判とか納得できないというたぐいの論が多くなってきて、展開できなくなってくると思うんですね。ですから、そういう点を少し改善して、何か書き込んだほうがいいという気がします。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

木場委員、お願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。

久しぶりに出席させていただきましたので、不勉強による質問でしたら、お許してください。2つ、質問させていただきます。

1つが、当面のスケジュールの中で、特に経産省の総合資源エネルギー調査会のエネルギー基本計画を待って国民的な議論を行うというのがあるのですが、前々から疑問に思っていたのは、エネルギー基本計画の中期目標が去年、どこかの時点で2020年が2030年に遠くなった記憶がありまして、これを見ても2030年なのですが、一方、国交省さんの中期目標は2020年。この目標年の違いが国民としてどういうふうに見たらいいのかわかりづらかったです。

それからもう一つは、個別の対策の新エネのところなんですけど、洋上風力だけを取り出して大きく書いてあるのは何か国交省さんとして大きな意味があるのかを教えてくださいました。

あとは感想とか意見になりますけれども、もう皆さん言われたことで重複してしまって恐縮なんですけど、私もいろいろな施策の中で一番興味があるというか、腑に落ちてくるのは生活者に関係するライフスタイルのところなんです。具体的にどう変わるかが非常に知りた

いところで、例えば、自工会さんなどが以前ヒアリングで来られたときにおっしゃっていましたが、エコドライブ1つをとっても、もともとは環境のためのドライブの方法ですが、自分にとっては燃費が非常にいいとか、あるいは調査をしたら交通事故が、減少し、結果的には事故も抑制できたとか、プラス効果も重要で、環境性のための我慢だけではなくて快適性があるという例を幾つか具体的に見せていただかないと動機づけとしては薄い気がしました。

それに関連して、今日はプレゼンテーションをしてくださった都市計画についても同じようなことが言えると思って聞いておりました。確かにいろいろな未来都市像とか環境都市像はとてもすばらしいと思って聞いていたのですが、ただ自治体にとっては予算のかかることなので、住民に説明するためのはっきりとした納得材料が欲しいはずだと思うのです。

こういう理由で予算がかかるけれども長い目で見れば我が町はこうなるし、こういう住民利益があるというところが説明できないと、ただ、エコだと言われてもなかなか自治体が動くのも難しいと感じております。

一番肝心なのは、いろいろなことを国が発信してくれるのですが、例えばCO₂1つとっても、国としての目標、何万トンというのは数字としてはわかるのですが、その先の、県とか市とか町とか、最後は私たち個人がどのぐらい頑張らないといけないかという個別の課題が実感としていつまで経っても他人事の実感があるので、そここのところをもっと実感を持って取り組める動機づけが持てる内容をもう少し盛り込めるといいという感想を持ちました。

【原田部会長】 ありがとうございます。

大和先生、お願いいたします。

【大和委員】 大和でございます。

私が思いましたのは、もう何人かの先生が言っておられるかと思いますが、この資料の3-1の14ページ。先ほども議論があったところですが、例えば国際競争力・国際プレゼンスの強化のためにとあるんですが、その下を読むとどういうふうにやっていくのかがわかりにくいと。1つ1つの項目はそれぞれ国際的にフィードバックをしなきゃいけないということですね。それから、地球温暖化対策というこのテーマ自身も、何かをつくった後、それをCOPだとかいろいろな議論に戻していかないといけないと思うんです。

個別の施策等については大変結構だと思うんですが、これを国際競争力へ持っていくよ

うなメカニズムが感じられないというか、そういうものを書かれると随分気分が変わるのかなという気がいたしました。

先ほど家田先生がおっしゃっていた、実績をつくることですね。1つ1つの施策の実績をつくり、それを例えばCOPとかICA OとかIMOとかに戻して、それを日本の国際競争力にして、国民生活にフィードバックする。そういった意味でのフィードバックするという、何かメカニズム論みたいなのが足りないんじゃないかなという感想を持ちました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

 麦田委員。

【麦田委員】 全体的としてですが、最終的に目標としてどこを目指すかと言いますか、数値目標がわかりにくいと思われます。資料3-1の7ページの中ではこれからのエネルギー・環境会議とか、それぞれのいろいろな計画を横にらみしながら最終とりまとめで削減数値目標を入れる形があり、個々に並べてある施策をまとめた削減数値目標によって具体的に施策が大きく変わっていくという意味合いで書いてあると思うんですが、最終とりまとめの目標としては、我が国が国際的に一応目標としている2020年で25%というのは通過点であるんじゃないかなと。

また、現在審議中となっています基本計画で2050年、80%ということであれば、そのあたりインフラそのものをどういうふうにして変えていった中で私たちの経済社会を変えていくかという事を示すことが必要かと思ひます。

例えば、物流の場合ですが、物流でモーダルシフトは何度も提起され、論議も出ておりますけれども、鉄道と船を何%にすると言ひましても、現在の鉄道インフラを考えますと現実問題として実行出来るのかなと思われます。ある資料によりますと4トン車の使える道路、69万キロに対して、JR貨物さんはわずか0.9万キロ。70分の1もないわけです。それに船もあるわけですが、そういう70分の1か、それ以下のインフラしかないものに多大の期待をするような施策をつくっていても結果的にその施策は実行できないのでは。施策を実行するためにはインフラを整備していかなくではいけない。

車にしても、単体対策でいろいろな低公害車をつくっていくとすると相当開発費をかけなくではいけない。先ほどの道路等であれば、つくるのではなくて維持・管理するだけでも多大な経費がかかる。そこに回す費用をどうするのかと思ひます。インフラの整備と205

0年度の最終目標に対して、辺土別に何をしていかななくてはならないかといった、最終目標に対して2020年のやるべきこと、今現在やるべきという、段階的な流れが見えないと、個々の施策は非常に考えづらいのではないかなと、そこは非常に大事なかなと思いました。

感想です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

コメントのほうが多かったと思うんですが、質問も幾つか出ていまして、幾つかについては答えていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

今日の中期的温暖化対策の視点の一番上の書き方が全体の流れを受けて大きく変えたと。下の部分についてはそう十分に検討が及んでいないのは皆さんご指摘のとおりで、そのつながりについてはいろいろ今日、ご意見をいただいたものを踏まえながらどうしていくのかという段階だと認識していますが、ライフスタイルを重視したらどうかとか、実際に空間的なことを扱うならモデル都市としてちゃんとやった方がいいんじゃないとか、2030年、2020年のずれとか、具体的な質問もありましたので、幾つかお答えいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【坂巻地球環境政策室長】 まず、質問のほうから少しお答えしたいと思います。

目標設定でございますけれども、今のところ温暖化対策としては2020年に25%、2050年マイナス80%ということになっております。これはこれからCOP17の結果なりを受けて政府全体でどうするか、目標年次も含めてこの春から夏にかけて決まり、それに合わせて、我々国交省部門をどうするかという話が決まってくる状況でございます。

2030年とか2020年とかいう話、実はいろいろな数字がこれまでありまして、どうということかと申しますと、経産省のエネルギーの基本計画、原子力をどうするのかといった数字、分担率については、2030年が目標値になっておりました。

片や、先ほど申し上げましたように、地球温暖化対策は2020年が次の目標という形で出ていましたので、そこがもともと整合がとれていなかったと言えば整合がとれていなかったんですね。

過渡期の数字としてエネルギー基本計画も、2020年に原発何基とかいった数字はあったんですけれども、数字としては2030年ということでもあります。

おそらくそういった数字が今回、エネルギー問題と地球温暖化対策は表裏一体のものですから、それをあわせてエネルギー・環境会議で議論することになっていますので、おそ

らく整合性がとれることになると考えております。

木場委員から、洋上風力だけを強調した理由ということでございますけれども、風力発電は今、山間地にもありますし、沿岸部にもあるのですが、今、世界でもまだ実証段階、実用化に至っていないのが沖合に浮体式の構造物を設置する浮体式洋上風力の開発。これを日本が進めている。あとはフィンランドがやっているということで、国際標準化・競争力をねらって頑張っていくということで、少し強調したということです。

もちろん太陽光とか、あるいは地熱とかいろいろありますので、それも関連施策の中では取り組むということですが、少し意識は浮体式洋上風力の技術開発を頑張っていこうということでございます。

【青木環境政策課長】　　たくさんのご質問、ご意見をいただいて、聞き取れる限り書き取ったんですが、これからの記述にできるだけ反映させていただくというのが、印象としてほとんどだったようにうけたまわりました。今の2つの質問は具体的に回答を求めておられたものだと思うんですが、それ以外にざっと今、ずっと見ておったんですが、もしご質問された委員の中でこういうことだったと、もう一度これが聞きたかったということがありましたら、2度手間で大変申しわけございませんが、教えていただければと思います。

【原田部会長】　　具体的に空間的なイメージを持っているんだから、本当に環境モデル都市というか、空間的なもので国交省がどういうふうにできるのか、それを総合的に発揮してやるようなことで、しかもそれが地球温暖化だけでなくほかのことにもいろいろ役に立つような形でというふうにして、一つのそういうものとして具体的にやるようなつもりはないのかということが、何人かの先生から言われました。

【家田委員】　　同じことを言ったってしょうがないので言葉を変えて言いますと、モデル都市自身はいろいろあるし、いろいろなトライアルをどこかで具体的にやっているのはみんなモデルですから、それはそれで結構なんですけれども、申し上げたいのは、空間的な密度を固めてやらないと全部てんでばらばらになっちゃうんですね。いわば、この町が日本の、何に関してもCO₂のモデルですと、それで何年で10%、20%のオーダーで削減しますという感じの、密度の高い、コヒーレンスを高めたようなことをやらないと、どこかでやるとまたみんな同じようなことをあちこちやらないといけなくなる。

例えば、環境フレンドリーな車を買う手を、どこかだけがやるんじゃなくて、僕はあれ、沖縄だけでやればよかったと思っているんだけど、全国でやるでしょう。薄まっちゃ

うんだよね。手薄になっちゃう。手厚く、空間的に集中してやることにぜひトライしていただきたいという趣旨でございます。

【原田部会長】 環境に優しい車についてはどこかの島をモデル地域として、島全体で社会実験を行うというような例がいくつもあると思いますが、今のご指摘に関しては、どのようにお考えですか。

【中島総合政策局長】 コメントしにくいようなので、私がちゃんとしたことを言えるかどうかわかりませんが、お話を伺って私なりの感想を申し上げたいと思います。

資料3-1の14ページが、こちらの取りまとめ案をコンパクトにしたもので、これをごらんになって視点のところは何となく総論的に書いているけれども、下を見ると、私自身もこれを見たときにそういう印象を持って中で議論したんですが、結論としてはご意見を踏まえてこれからブラッシュアップしたいと思いますが、このタイミングで作業が途中みたいな感じになっていまして、特に前田大臣も、全く同じようなご指摘をいただきました。君たちの言うことは1個1個の話だとわかると。わかるけれども、それは空間的にインテグレートして人に見せるのが国交省の力ではないかと、そういう対策をやりなさいと言われまして、先生のお話を聞きながら、まるでもう一度大臣に言われているような気がいたしました。

それで今、取りまとめチームができて、さっきの大臣指示というのが13ページ、この4つの価値、8つの方向性のうちの一番がローカーボンになっています。そういう気持ちで今、弾込めを一生懸命します。ただ一方で政府全体として、CO₂何トン削減という数字を出せというノルマがありまして、例えば車の単体対策は非常に効果はわかりやすい、この数年で非常に調子がいいというか、優等生なんですね。そういうのを並べて表にして、毎年何トンとやっているという、その体系が反映されているということです。

繰り返しますが、それを見て大臣からそういうご指示があって、それを評価する別の軸とか、空間的にインテグレートするとか、国土とか地域とか都市とかではかる意味をちゃんと加えていかないといけないんだろうなと思っています。今、督励しているところです。今日おっしゃったことはよく理解できますので、そういう方向だと思いますが、ただ、政府全体としてのたがとといいますか、それはやってもいいけどCO₂をはかったら何トンと全部出せという別のノルマもあって、状況を見ると容易ではないです。それを政府がつくるのも結構ハードルが高くて、それを原発でやると言っていたわけですから、原発でやるというところをどうクリアするかは大問題だろうと思いますので、COPを見ていても、

次の政府、目標が簡単にどういうフレームになるかはなかなか予断を許さないと思いますが、そういうこともらみながら検討したいと思います。

したがって、最終的にはこういう、各論部分がついているかもしれませんが、なるべく前段を膨らまして総合的・統合的な施策が語れるように努力いたしたいと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。

僕も部会長という立場でここでは意見を述べていませんが、いろいろな審議会で委員に出たときには、そういうインテグレートしないといけないだろうみたいなことを言うほうなんです、そうところ言っているときよりはかなり前向きな発言をいただいたんじゃないかなと、今日は感じました。ありがとうございました。

大体、今の形でまとめていただきましたので、この資料の2と3については以上とさせていただきます。

あとは報告事項になります。続いて、報告事項として自主行動計画点検結果について、資料4に基づいて事務局よりご説明をお願いします。

【坂巻地球環境政策室長】 資料の4でございます。我々、政策でやるものとあわせて業界団体の皆様に自主的な行動計画をつくっていただいてCO₂削減に努力いただいているということで、これは我々の省以外も含めて、それをちゃんとフォローアップしていこうという話でございます。

1枚めくっていただきますと、国交省の業界の自主行動計画ということで、2000年以降ずっとやっておりまして、下にごらんになれますように31団体が自主行動計画を策定している状況であります。今回、2010年度の実績をフォローするというところでございます。

産業全体でも経団連傘下の団体を中心に産業エネルギー分野で大体8割ぐらいカバーする、運輸部門を入れて、オフィス、業務部門を入れて全体でも5割ぐらいのカバーという形で行動計画をつくっていただいている状況でございます。

次のページからはA3になりますけれども、これが我々の関連の各業界の実績でございます。2010年度でございます。大きい話をしますと、2009年度はリーマンショック等がありましてCO₂の排出量がかなり落ちたということなんです、2010年は、まだ正確なデータは出ておりませんが、2009年からすると若干増になっているということで、経産省に聞くと産業部門が前年比プラスの五、六%行くんじゃないかという話です。民生がプラスの3%程度かなと。運輸部門はやや増加、プラス1前後じゃない

かなという話を伺っております。

そういった意味では、2009年度と2010年度の比較を見ると、少し数値が悪くなっているところもございますけれども、この表の見方は左のほうから目標の指数がございます。これも業界団体ごとにはばらばらでありまして、CO₂の排出量だったり、エネルギーの使用量、電気だったり、それが総量だったり、生産単位とかいった単位で割った単位当たりの量とか、実はいろいろ数字がございますので、業界ごとの比較はやりづらいことがございます。

目標値は、これも年度が少し違っているということではありますが、2005年からずっと時系列的になっております。

目標というのは、2008年から2012年の、京都議定書の第一約束期間と連動した平均値でありますけれども、その中で2010年度はどうかという話でございます。おおむね達成ということでございます。上から2番目の日本船用工業会は生産量が増えたということで2010年は達成できなかったという話がございます。

あとは運輸部門はトラック協会とか、結構大口ではありますけれども、まだ2010年はデータが出ていないといった意味で横棒になっております。

あとは、最後の内航海運、運輸部門の海運がなかなか厳しい状況でございまして、船の代替がまだ進んでいないということなので、今後は省エネ船型の導入などいろいろ施策を取り組んでいくという話を備考欄に書かせていただいております。

1枚めくっていただきまして、あとは航空と鉄道でございます。わかりやすいのはJR東日本のところを見ていただければと思います。いろいろな目標指数があるんですが、駅・オフィスの使用エネルギー量が未達成ということであります。若干、目標を2008年度に引き上げたこともあるんですが、駅中の設備とか商業施設を増やしたとか、あとはバリアフリーを設置すると増えるという話で、若干未達成という状況になっているということでございます。

業界ごとにさまざまありますけれども、簡単ではございますが、報告とさせていただきます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

報告事項なんですけれども、何かここちょっと変だとか、わからないなどあれば。よろしいでしょうか。特にないということで、ありがとうございます。

それでは、本日、用意した議事は以上ですけれども、事務局からその他連絡事項はござ

いますでしょうか。

【坂巻地球環境政策室長】 次回の開催でございますけれども、日程もまた調整させていただきますが、1月下旬ころ以降を予定しております。また今回もご意見をたくさんいただきましたので、それを踏まえて論点を整理して、次なる案をご提示させていただければと思っております。

以上です。

それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。本当に長時間、ありがとうございました。

— 了 —