

お手元の「資料1」と題した、横長のカラーのものがございます。「最近の環境・エネルギー政策の動向」というもので、これに沿ってご説明させていただきます。前回、第18回においても、「最近の環境・エネルギー政策の動向」として、似たような資料でご説明さしあげているところですが、その後、12月にいろいろと動きがあり、それをフォローする意味で、同じような資料でご説明させていただきます。

おめくりいただきますと、我が国における温室効果ガス排出量の現況（2010年度速報値）というものがあります。2ページ目と3ページ目は、昨年6月の第15回に似たような資料でご説明さしあげているところです。それは2009年度の確定値でしたが、2010年度の速報値が出ておりますので、それを用いて、時点修正をしております。

これによりますと、2010年度における我が国の排出量は、前年度比で+3.9%、基準年比で-0.4%であり、吸収源対策、海外クレジットを考慮すると基準年比-10.3%ということになっております。

基準年比でいきますと、6月の2009年の値は-4.1%であったわけですが、次の3ページ目の折れ線グラフをごらんいただければわかるとおり、2009から2010に向かいますと、経済活動の影響で若干、排出量も上がっている状況です。

ついでに、3ページ目の部門別のCO₂排出量をごらんいただきますと、今申し上げましたように、折れ線グラフの一番上の産業部門（工場等）が、2009から2010にかけてまして上がっております。2009の3億8,800万トンから4億2,100万トンに増えております。運輸部門はほぼ横ばい、業務その他もほぼ横ばいですが、家庭部門が少し上がっております。1億6,200万トンから1億7,300万トンに上がっております。エネルギー転換部門は全くの横ばいになっております。排出量につきまして、現況はこのような状態です。

めくっていただきますと、COP17の結果ですが、これは前回の第18回ときは、ちょうど開催されている真ただ中だったわけですが、その後、ご案内のとおり、当初の日程を延ばしまして、12月11日まで行われました。

その結果概要ですが、ご案内のとおり、京都議定書の第二約束期間につきましては、欧州等が参加するが、日本・カナダ・ロシアは参加せず、自主的な削減努力を実施する。第二約束期間については、期間について2案ある。次のCOP18で京都議定書の改定案の採択が予定されているということです。これが第二約束期間でございます。

それから、将来の枠組みですが、これにつきましては、将来の枠組みに関する法的文書

を策定するために、可能な限り早く、遅くとも2015年中に作業を行えて、2020年から発効・実施する道筋に合意されております。そのための新しいプロセスである特別作業部会を立ち上げるということが合意されております。

3番目に、カンクン合意の実施のための一連の決定ということで、途上国の対策支援をする緑の気候基金の基本設計、それから、測定・報告・検証の仕組みのガイドラインといったことに合意がされています。

次のページ以降は、政府のエネルギー・環境政策ですが、これも前回ご説明さしあげたところで、その後、12月に基本的な部分の方針的な部分が幾つか決定されておりますので、そこをフォローしております。

5ページの全体像ですが、エネルギー・環境会議につきましては、10月の末に、国家戦略会議の分科会という位置づけになったところですが、12月21日に、今春の選択肢の提示に向けた基本方針というのを決定しております。エネルギーミックス、原子力政策、ここでご議論いただく地球温暖化あと、グリーン成長戦略、これらを内容とする「革新的エネルギー・環境戦略」を夏に決定するわけですが、その中のエネルギー・環境戦略、温暖化対策といったところについて、春に具体的な数字を内容とする選択肢を複数提示するということになりました。

その下に3つの、総合資源エネルギー調査会、中央環境審議会、原子力委員会、こちらでそれぞれエネルギーミックス、温暖化、原子力政策といったことを策定していくわけですが、この社会資本整備審議会、交通政策審議会交通体系分科会の両環境部会におきましては、国の温暖化対策の中で、国土交通省の温暖化対策についてご議論をしていただくという形になっております。

スケジュール的には、次をめくっていただきまして、6ページです。先ほどごらんいただいたエネルギー・環境会議が右半分の真ん中にありますが、こちらで今後の方針を決めたわけですが、今後、春に向けまして、下の真ん中のほうを見ていただきますと、先ほど申し上げた、戦略の選択肢というのを提示していきます。その提示していく選択肢の中身といたしまして、エネルギー・環境会議の左側に、中央環境審議会の地球温暖化対策の原案、右側には、総合資源エネルギー調査会のエネルギーミックスの選択肢の原案、それから、この紙には書いておりませんが、原子力委員会でも原子力政策の選択肢の原案というのをつくります。エネルギー・環境会議において、それらをまとめた選択肢として提示されていきます。

そして、国民的議論が展開され、今年の夏ごろ、それぞれの戦略、対策が決まっていくという格好になっておりまして、国土交通省の社整審と交政審におきましては、この紙の左側ですが、国土交通施策温暖化対策の選択肢の中身についてご議論いただき、とりまとめをいただくことをお願いしております。夏に向けて、数値目標を入れた最終的なとりまとめをお願いいたしまして、これが、先ほどの右側の革新的エネルギー・環境戦略に入っていくという格好になっております。

以下、それぞれの昨年12月に相次いで決められました原案に関しまして、まず、7ページ目が中央環境審議会地球環境部会で、来春を目途に——来春というのは今年のことですけれども、地球温暖化対策の選択肢の原案を策定するというので、国内の排出削減対策、それから、国際的な地球温暖化対策を検討いただいて、対策の選択肢の原案をまとめる。春ごろに、これをエネルギー・環境会議に報告し、エネルギー・環境会議において、エネルギー・環境戦略に関する選択肢を複数提示していくということになります。そして夏に、エネルギー・環境会議の戦略をまとめる。先ほどの時間スケジュールでござんいただいたとおりです。

次のページで、総合資源エネルギー調査会におけるエネルギー基本計画ですが、これも同様のスケジュールで議論をしていくということにして、12月20日に論点整理が行われております。

求められる視点としまして、国民が安心できる持続可能なエネルギー政策、「需要サイド」を重視したエネルギー政策、「消費者」・「生活者」や「地域」を重視したエネルギー政策、国力を支え、世界に貢献するエネルギー政策、こういった視点が提示されました。

改革の方向性として、下の2.にございますが、1つが望ましいエネルギーミックスということで、方向性として、需要家の行動様式とか社会インフラの変革を視野に入れた省エネルギー・節電対策の抜本的な強化、再生可能エネルギーの開発・利用の加速、化石燃料のグリーン化、それから、当然のことながら、原子力発電への依存度の低減、こういった方向性のもとに、客観的、総合的、定量的、そして時間軸を踏まえた議論をしていくという方針を目指します。エネルギー政策の改革の方向性として、需要構造を改革するという、これは省エネ社会の実現、供給構造の改革ということで、分散型の次世代エネルギーシステムを実現するという、そして、それらを支える技術が重要であるという方向性を打ち出しております。

今後のスケジュールについては、先ほど来、申し上げている、同じ時間軸で、春に選択

肢を提示し、夏にその検討の成果を反映するという事です。

次の9ページ目から10、11にかけての3ページでございますが、これがエネルギー・環境戦略の基本方針で、エネルギー・環境会議で決定し、12月21日に決定したものでございます。先ほど申し上げたことの繰り返しになりますが、ちょっとごらんいただきますと、まず、(1)選択肢の提示に向けた姿勢ということで、今回の福島の事故の発生がエネルギー・環境戦略見直しの発端であります。まず、白紙から見直すということで、原子力のリスク管理に万全を期するという基本姿勢です。

基本姿勢の2番目として、エネルギー安全保障とか地球温暖化対策との両立を図るということです。原発への依存度低減ということは、エネルギー安全保障、要するに非化石エネルギーへのシフトがとても重要なわけですが、とか温暖化対策、これも非化石エネルギーへのシフトが重要なわけですが、これらとの両立というのが非常に難しい。ここを図っていくということが基本姿勢の2番目です。

3番目といたしまして、「創エネ」、「蓄エネ」、「省エネ」を軸に、需要家とか地域が主体的にエネルギー戦略に参加できるという新しいシステムをつくるということで、新しいエネルギーミックス、地球温暖化対策を実現するという発想で臨んでいこうということです。

おめくりいただきまして、原子力政策、エネルギーミックス、温暖化対策に関する選択肢提示に向けた基本方針ですが、まず、原子力につきましては、原子力のリスク管理を徹底するという方針に基づいて選択肢を提示します。

それから、エネルギーミックスにつきましては、再生可能エネルギーとか、現在使われている化石燃料のクリーン化、省エネ、分散型エネルギーといったものの潜在力を極力早期に顕在化させるということで、原発への依存度を低下しようというものです。

といっても、言うのは簡単なんです。でも、どれにも課題があるということなので、そのところはどのような時間軸で、どういうふうに構成変化をしていくかといったことを考えなければいけない。そのためには当然、安全・安心が大前提ですけれども、国民生活とか産業活動、エネルギー安全保障、温暖化を加えて、複数のシナリオを提示していくということです。

それから、地球温暖化対策、11ページ目でございますが、当然、科学的知見に基づいて、国際的協調のもとで取り組んでいくわけですけれども、同時に、国内的な対策というのは、日本のエネルギー構造とか産業構造、国民生活の現状とか将来のあるべき姿といったことを踏まえて組み立てていく必要があるということです。

先ほど申しあげました省エネ、再生可能エネルギー、化石燃料といったものは、CO₂の削減に寄与するものであり、また、需要家主体の分散型エネルギーシステムも有効だということで、エネルギーミックスの選択肢と表裏一体の形で、地球温暖化対策についても複数の選択肢を提示していくということです。

(3) で、グリーン成長戦略、これはエネルギー・環境会議のほうで、対策と同時に、それらの選択肢が提示されるのと並行して、そういった戦略が日本の再生にどうつながるか、それから、アジアや世界の成長、課題解決にどう貢献するかといったことを明らかにしていこうというものです。

その中身といたしましては、エネルギーシフトとか分散型エネルギーシステムへの転換、温暖化対策といったことの実行によって、低炭素型の社会・産業構造への変換、それから、新たなエネルギー・環境産業の拡大、こういったものがどういうふうに進んでいくかといった点を明らかにしようというものです。

これも、夏にグリーン成長戦略として提示するというので、今、申し上げたようなものが、先ほどの5ページの大きな絵の中の、今夏の「革新的エネルギー・環境戦略」のパーツになって統合していくということです。

12ページ、13ページ目は、日本再生の基本戦略ということで、エネルギー・環境会議のさらに親である国家戦略会議におきまして、エネルギー・環境会議によって議論され、提示されていく戦略を、12ページの絵にあるような日本再生のための戦略、この中に織り込んでいくというものでございます。

13ページをごらんいただきますと、特に国土交通省の関係する温暖化対策に関係の深いところを、ここに例示を挙げております。中身は、後でごらんいただくものとかぶっておりますので、ここは飛ばします。

最後に、14ページ、15ページ目でございますが、昨今の動きの一つといたしまして、省エネ法の改正が今、作業が進められております。背景としましては、震災と原発事故を契機として需要側の構造を改革して、省エネの取り組みを促進する。そのことで電力の安定供給と産業競争力の強化を図るということでございまして、概要といたしまして、3点あります。

1つは、ピーク対策で、蓄電池とかエネルギー管理システムの活用によって、電力需要の平準化の取り組みの定着を図る。

それから、特にエネルギー使用量の増加が、先ほどごらんいただいた中で、折れ線グラ

フにあったように、増加が著しい民生部門におきまして、建築材料などにつきまして、これまではしていなかったトップランナー方式を新たに導入するという事で、企業の技術革新を促し、省エネ性能の底上げを図る。これが第2点目。

3つ目としまして、規制のあり方につきまして、定量的な努力目標を維持しつつも、現行の省エネ法のもとで、細かい項目を定期報告していただいている、そこを若干簡素化するということです。

下半分はそれらの概要でございます。繰り返しになるので避けたいと思います。

最後に、環境未来都市でございます。これも前回の18回でご紹介していたものでございますが、12月22日に11の都市が選定されております。被災地が6件、下半分で、被災地以外で5件でございます。これも、1つ1つ紹介すると大変長くなりますので、省略させていただきます。

駆け足でございましたが、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した。

それでは、ただいまのご説明につきまして、委員の皆様方からご意見、ご質問をお願いいたします。

ご発言なさる場合は、名札を立てていただきますようお願いいたします。各ご意見、ご質問につきまして、事務局からの回答、コメントを、今回は全部あわせてというのではなくて、1つ1つ、一問一答といいますか、あるいは、一つの意見をいただいたものに対して、事務局のご意見を伺うという段取りで進めてまいりたいと思います。

それでは、崎田委員、どうぞ。

【崎田委員】 ご説明ありがとうございます。私は、総合資源エネルギー調査会のほうに入らせていただいておりますので、国土交通省のほうからもそちらへの政策のご説明などをしておられるのを伺っております。

それで、その点に関して1つ要望なんです、省エネに対して、かなり明確に施策の表明というか、ご提示をいただいたんですけれども、今後、再生可能エネルギーの話になったときも、国土交通省が社会資本整備の根幹、基本のところ、エネルギーの自給できる都市づくりとかまちづくりを本気で考えていくんだというところを強く強調してご提示いただければ、日本の地域構造が元気になっていくんだということがもっとも強く伝わるとは思っておりません。ぜひそこを強調していただければと私は願っております。

もう1点、質問なんですけど、省エネ法に関して、そちらの省エネに関しての議論のときにも、大変いろいろな質問が出たんですが、14ページの省エネ法改正の概要のところ、下の左側の需要サイドの1番の「ピーク対策」のことと、3番の「定期報告で細かい項目について一つずつ報告を求める方式は改める」という、これに関して大変質問が集中いたしました。私もこの辺、こういう改革が逆に、せっかく取り組んでいたところの意欲をそぐようなことにならないようにということを非常に懸念しておりますので、その辺をぜひよろしくお願いしたいと思います。その辺のお考えも伺えればありがたいと思います。

【佐和部会長】 それぞれ、事務局、お願いします。

【青木環境政策課長】 ありがとうございます。まず、第1点目につきましては、これは全く委員のおっしゃるとおりでございます。この後、施策についての説明の中で、その点、触れさせていただきたいと思います。

【坂巻地球環境政策室長】 それでは、省エネ法改正の話でございます。今回お出しした資料が、これは総合資源エネルギー調査会、経産省の調査会の第16回ですので、1月27日の資料でございます。ここで省エネ法改正のたたき台が出されて、この後、委員ご指摘のように、報告内容について簡素化するのか、そうじゃないのかという意見がかなり出ているということは我々も承知しております。

今、それを、経産省さんが主管でございますが当然、報告書は我々、所管業界に関しては受け取る形になるので、関係省庁とも連携しながら、そのあたりの取り扱いを今、検討している状況であります。これはまだ確定したということではなくて、逆に、今ちょうど論点になっているという認識でございます。

【崎田委員】 関連で、そのことですが、やはり情報って、せっかく細かくいただけるような状況があるのに、情報を大ぐくりでいいですと戻すような雰囲気になるのは、いま一つやる気をそぐのではないかということもあるので、その辺は、ぜひ徹底する方向にご検討いただければうれしいかなと思っております。よろしくお願いします。

【坂巻地球環境政策室長】 今の委員のご意見につきましては、経産省のほうにも伝えながら、検討を進めていきたいと思っております。

【佐和部会長】 それでは、高村委員。

【高村委員】 ありがとうございます。ご質問というよりも、要望ないしはコメントでございます。

1つ目は、今、崎田委員からありました点について、こちらは3点目でございますね。

そちらの点について、私も同感でございます。こちらは回答をいただきましたので、お答えをいただく必要はございません。

2点目でございますけれども、スライドの3番目にかかわる、そして、次の議題にかかわる点ですので、要望として出しておきたいと思っておりますが、運輸部門はあまり影響がないかと思っておりますけれども、現況でいきますと、おそらく電力の排出係数がかなり変わってくる可能性がございます。そういう意味では、とりわけ業務、家庭、産業ももちろんそうですけれども、それぞれの部門の努力が、今の間接排出量の形ですと見えにくいものですから、こちらは、現在のやり方をとるにしても、それぞれの部門の努力がわかる形の、評価がしやすい形のデータを今後出していただければと思っております。今の点では、この段階ではこのままで、特に変更をお願いするというものではございません。

3点目でございますけれども、こちらと同じく、次の議題にかかわる点であります、スライドの4でございます。まさにCOP17はこのような形で決まったんですけれども、日本の目標について、まさに今、議論をしている背景でもあるかと思っておりますが、2020年の目標というものを明示して、さらに、京都議定書の第二約束期間に参加をしなくても、第一約束期間とは少し異なるわけですが、2014年から2年に1回、それぞれの政策、施策の進捗を、国際的に評価を受ける形に変わるということでございます。

そういう意味では、今まさにこの後、議論をいたします施策がどのようなもので、それが実際に14年以降は国際的な評価を受けるということを前提として、検討を進めていく必要があるという点について、コメントをさせていただければと思います。以上です。

【佐和部会長】 事務局、お願いします。

【坂巻地球環境政策室長】 委員ご指摘の1点目でございますが、電力の電源構成は大分、震災後変わっておりますので、そこの排出係数が相当変わる。これは2011年から相当影響が出ると思っております。

ちなみに、資料2ページに、各部門ごとのCO₂の排出量が出ておりますけれども、右の円グラフでございますけれども、運輸について20%ということですが、電力由来のものが1%、20分の1ぐらいですね。逆に、家庭とか業務については、それぞれの半分ぐらいが電気ということが計算上は出ますので、そういったところも今後は意識してフォローしていきたいと思っております。

2点目の国際的な枠組みでございますが、これから検証していくという話になっていきますので、大きな話として、これからポスト京都、2012年以降、2013年から、日本

はどのような削減目標を掲げるのか、これは政府全体の話でございますので、その検討とセットで、我々国交省の取り組みも、個別方策をどうするかという話が決まってくるということでございます。

【佐和部会長】 高村委員、よろしゅうございますか。

【高村委員】 はい、結構です。ありがとうございました。

【佐和部会長】 それでは、進士委員。

【進士委員】 2つあるんですが、1つは、ご説明いただいたエネルギー政策全体のお考えは大変よくわかりましたし、いいと思うんですが、学術会議で、原発からの移行をどう考えるかという段階論で整理して、提案していると思いますが、それは三菱総研が作業もして、かなり数字まで出してあったはずですが、それはどういうふうに反映しているのかなど。もしおわかりだったら教えてください。

もう1点は、実際に私は世田谷区でいろいろなことをやっていて、環境配慮というので、学校の新築でソーラーパネルをみんな入れているんです。ただ、そのコストとベネフィットというか、教室が3つか4つ分しか、実は役に立たないわけですね。エネルギー問題で今、危惧しているのは、どうもエネルギーの問題が出てくると、いきなり設備に行ってしまう、それを入れればいいという、何となく言いわけのようになっているんですね。それから、屋上緑化と称して、狭い20平米ぐらいに薄い芝生を張って、すべての学校がそういうことをやっけていまして、これは将来どうなるんだろうというのが1つ。

それから、農水省は農地法を緩めて、休耕地に全部載せるそうですが、日本の国土景観というのをどう考えるのかということとか、農地というのは一たんそういうふうに変換したときに、その後、困るんですね。そう簡単にはまた壊せませんから。ですから、生物多様性とか、日本の国土景観とか、そういうものと全体のバランスの中で考えなければいけない。

だから、今日ご説明いただいた基本的なコンセプトはよくわかるし、いいと思うんですね。ただ、それを国土交通省の場合、技術として現場におろしていくわけですから、何となく刹那的に一瞬の流行のようにぱっとやって、後で、あれはまずかったなということになりそうな気配もあるので、その辺のスタディーをちゃんとして、シミュレーションも大事だし、それから、今言ったように、エネルギー対策だと、エネルギーだけ注目する。別のところで生物多様性だけ注目するとか、あるいは食糧の自給率だけ考えるという、それは困るので、その全体の関連性を十分どこかでチェックしておいていただくという体制が

要るのではないかということを申し上げたいと思います。

【佐和部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【坂巻地球環境政策室長】 最初のご質問につきましては、実は全然情報がありませんので、調べて、もしわかりましたらご連絡したいと思います。

また、2つ目のお話でございますけれども、再生エネルギーにしろ、いろいろなインフラ、設備を入れるということで、入れた後の使い方は、確かにおっしゃるとおりでございます。特に学校は、教育という意味での効果もあるのではないかという議論はしておりますけれども、いずれにしろ、つくったエネルギーをどうするんだという話ですね。それは我々としては、面的な使い方という視点で検討していく必要があるのかなと思っております。

また、今、農林水産省さんが、農山漁村に再生エネルギーを導入していくので、土地利用規制とかを少し緩和していこうという話がございます。新しい法案でを出していくということですが、その中で、地元がいろいろな計画をつくる中で、ほかの土地利用や景観等も含めて、調整するようなスキームを考えてるところでございます。以上です。

【佐和部会長】 よろしゅうございますか。

【進士委員】 あまりよろしくないんですけれども、要するに、例えば屋根に載せる。そのときに、それがおかしくないところはたくさんあります。ですから、それはいいですよ、適材適所でね。ただ、例えば都市で言うと、金沢の町に、金沢は歴まちで指定しているし、日本を代表する町ですね。例えばそういう歴史的景観が重要な、それが都市の個性であり、それがむしろアイデンティティーであるというところに、エネルギー政策で全部パネルを入れていくというようなことを本気で考えるとしたら、とんでもないことだし、だけど、今のこの瞬間だと、それが正義なんです。エネルギーのことはみんな関心があるから、それが正義で、マスコミもそういうものを載せると、みんな拍手するわけですね。

それは一体何年もつのか。我々は電算機を、最初のころはこんな大きい、卓上がなかった時代に、でかいのを何十万も出して、私、若いころ買ったんです。5年もすると全然意味がなくなるんですね。そういうのが技術革新の実態ですし、それから、今申し上げたのは、エネルギー政策と、例えば景観ということとか環境というものの関連性をよっぽどスタディーしておかないと、一瞬の流行でやるということは、少なくとも社会資本の整備にはならないという、そこを十分わきまえておいてほしいということを申し上げているんですね。

ですから、量の問題とかだけではない。教育の効果もわかっているんです。けど、そういう言い方でそこだけに行くんですが、都市景観全体に行くともないんですね。そういうことを多面的にチェックしないと、私が一番気にしているのは、何となくある一つのテーマですと行ってしまうという危険性ですね。

【青木環境政策課長】 今ご意見をいただいた点、非常にそのとおりだと思います。多分この話は、今日の2つ目の議題の中で触れられるかと思いますが、若干先取りいたしますと、前回、多くの委員のご指摘をいただいて、いろいろと書き込みをしているんですけども、その中で、ほかの価値との関係といったことを書かせていただいております。

ただ、今回書き込んだのは、どっちかという、人類の生存とか、ものすごく差し迫った話を書いているのですが、景観とかそういった価値も当然大事なので、ご意見はしっかり受けとめたいと思います。ありがとうございます。

【佐和部会長】 それでは、マリ委員、お願いします。

【マリ委員】 少しほかの話ともダブるかもしれないんですけども、幾つか気になるのがありまして、総合資源エネルギー調の中で、NEDOというのが今どこに行っちゃっているのかがよくわからないというので、あれが新しいエネルギーを開発したり、または新しい日本の政策をつくるという解釈をしていたんですけども、NEDOの姿がこのエネルギーの中に出てきていないのは、もしかしたら、なくなってしまったのかなど。わからないんですが、それを教えていただきたいんですね。

もう一つは、今回、気候で、ヨーロッパが寒くなったときに、フランスの原子力発電所が稼働し切れなくて、フランス人がみんな一斉に電気パネルをつけて暖まろうとしたら、供給が足りなくてドイツから——今、ドイツも原子力発電の政策を取りやめということになっていますが、それでも稼働している原子力発電所からフランスがいただいて、それで何とか冬を越すことができたということなんですね。

日本というのは単独な国で、隣に隣接している国がないわけですから、どこかの国に助けてよと言えるような状況ではないので、むしろ、どこか近い仲のいい国と、そういうことでのエネルギー供給というものの政策を、少し外交的な形でも考えなければいけないんじゃないかなと思うのが1つ。

もう一つは、この中で、先ほどの5ページですけども、エネルギーのことにに関して、新エネルギーをつくるか新しい形で物をつくっていかうという形でのものは書いてあるんですけども、これは既存しているものを新たにしているのか、それとも、リサーチで

新しいエネルギー供給源、ほんとうの意味での新エネルギーの資源を探そうとしているのかということが、よく見えない状況なんです。

アメリカでは、デパートメント・オブ・エナジーといって、エネルギー省というのがあ
るんですけども、そのホームページを見たりしていると、新しいエネルギーの資源を
研究しつつ、今あるものを上手に活用していて、日本がどういう新エネルギーを見つけよ
うとしているのかという、リサーチというんですかね、研究というところが国の政策に強
く出ていないような気がするんです。

私が非常に興味を持ったのは、MHK、マリンハイドロキネティックといって、波の
力とか、もちろん日本も、海の中のいろいろなエネルギーとかそういうものと、あと地熱
もそうなんですけれども、そういうものに対して、今、研究がこういうふうに進んでい
るけれども、プラスとマイナスがこういう点ですということを、常に国民に対して発表して
くれているんですね。だから、ここまでリサーチが進んでいるんだと。もしかしたら、も
うちょっとしたら手が届くところにあるかもしれない。そうすると、いろいろな企業がそ
このリサーチに便乗して、早くにそれが一般の方々に、価格として手が届くようなところ
に頑張っていこうとするインセンティブにもなるわけなんです。

ですから、日本の政策の中で、国がどういうところに今、注目していて、いろいろな大
学の研究開発の中で、もしかしたら、もうちょっとでこういうところにたどり着けるかも
しれないというところで、もうちょっと見えることがいいと思うんですね。

もしかしたら次の議題になるかもしれないんですけども、HEMSとBEMSが出て
くるんですけども、HEMSを活用できる住宅に住んでいない日本国民が大変多いん
です。ですから、HEMSで出すのはいいんですけども、では、それに対する予算もつけ
てくれるんですかと。私は、例えば日本家屋の古いところに住んでいて、その中に最先
端技術を引っ張り込もうとしたときに、先ほど進士先生がおっしゃった、古い町並みなん
ですけども、そういうところにそういうものを導入することができるのかどうか。

そういうことに対して、ただの夢で、国民が理想として掲げてはいるけれども、今日現
在、何ができるかわからないという状況であるのならば、こういうものを出しても、どう
いうふうここにたどり着けるのかということも含めて、何か出していただかないと、私
たちはそんなに裕福じゃないから、私たちにとっては夢よねと。お金を持っている方で、
それこそソーラーパネルをつけている家族の中でも、私、何人か知っていますけれども、
20年ぐらい前からやっています。なぜかという、生活が裕福であり、むしろ環境に優

しいことを私たちがしたいという、彼の社会貢献意識でやっているところが多いですよ。

ですけれども、そういうことをしたくてもできない一般の市民の方々は、どうすればこういうところにたどり着けるのかということの政策までもついてきてくれないと、日本の国家政策としては、ただ夢で終わってしまうのではないかなと思うので、そういうところをもうちょっと細かく書いていただけるといいのではないかなという感じがします。

【佐和部会長】 答えにくい質問だと思いますが、答えられる範囲内で、よろしく。

【青木環境政策課長】 NEDOにつきましては、これは存在しております。ただ、私自身は中身について詳しくないので、そこについては、では……。

【坂巻地球環境政策室長】 NEDOは経産省さんの独立行政法人で、エネルギー関係の技術開発で主要な部分を担っているということでございます。

委員ご指摘の、新技術、エネルギーの関係の開発については、例えば最近、メタンハイドレート、新しい化石燃料ということですが、そういったものの開発とかをやっております。また、風力や、いろいろな再生エネルギーの技術開発は、経産省さんがやっている部分、また、環境省さんがやっている部分、両方あって、我々は並行して、協力できるものは協力していく。風力発電であれば安全基準やエネルギーの使い方の部分ですね。そういったところで連携していきたいということでございます。

これまでエネルギーについては、供給側の話はあまり注目されていなかった地震以降、相当国民の意識も高まっていますので、これからは、どういう状況になっているかという話は、わかりやすく示していく必要があるのかなと。これは、政府全体の課題だと考えております。

海外とのエネルギーの供給に関する連携という話は、なかなか送電線というわけにはいかないと思いますけれども、エネルギー燃料供給等の面での連携、これは私どもというよりも、また経済産業省の話になってくるとは思います。総合資源エネルギー調査会の中でも、議論としては出ております。

【青木環境政策課長】 それから、新しいエネルギーをつくる、あるいは既存のものをよくする。いろいろ技術についても開発されていて、そのどれに軸足を置くかというご質問だったかと思います。

まさにご案内のとおり、新しい、特に再生可能エネルギーをいろいろ開発していく。その一方で、化石燃料につきましても、先ほど申し上げたように、それをクリーン化して、天然ガスであるとか、あるいは過去の燃料であったような石炭なんかも、今、そのクリ

ーな使い方といったことがいろいろ世界では開発されているわけですが、日本におきましても、新しいもの、それから既存のものクリーン化、それらを開発、研究していく中で、将来的に答えというか、これがいいというのは出てくるとは思いますが、現在どれ一つと決めたというわけではないと理解しております。

それから、今既に建っている住宅に住んでいる方のお話をいただきまして、まず、こういうものの順番といたしましては、新しく建てるものについて、省エネの性能を高めていく。あとは、今あるものの改修も進めていくという両用の方向を、施策を進めているということですね。

あと、お金ですね。確かに、まず最初に新しい技術とか、やっぱり余裕のある人がやりやすいというところはあるんですが、そこは、普及するに従って値段も下がっていくし、それを後押しするような政策をやっていきたいと思っています。

【佐和部会長】 それでは、奈良委員、どうぞ。

【奈良委員】 1つ、今、私は建設関係の企業の調査をしているんですが、極めて元気がなくて、そういう意味では、今回いろいろな施策の中で、こういうエネルギー技術だとか、こういうシステムを導入すればいいでしょうということを書かれていて、素晴らしいと思うんですが、実際にそれを実施するときに、ここに書いてあるように、大学、研究機関、企業も参画して、あるいは自治体も参画してと思っていると思うんですが、なかなか今、参画するような意思がまだわいてこないというんですかね、インセンティブをかなり与えないと乗ってこないというところがあると思うんです。

ですから、例えばハイブリッドの自動車があって、省エネルギーだし環境にいいよといっても、お金もないし、ガソリンもないし、道路もないしということであれば、だれも買わないと思うんですけれども、そのように、こちらで出したものがきちんと先で消化されるかどうかというのが、見きわめられているのかなというのが疑問になっていまして、出すのはよろしいんですが、相手、受け取ったほうが消化できないということもあると思いますので、相手がアクセプタブル、受け入れることができる状況なのか、あるいは受け入れることができるような施策なのかというのがポイントになるんじゃないかと思っております。

少なくともそのためには、すべて国の予算をどんどん出してあげますよというのはないと思うので、お金がなければ出しますよというのはないと思いますので、あるところは国の予算を出してバックアップする。ほかは、お金がなくても、グリーン購入とかそういう、

だれでもできるようなことで何か活動してもらおう。1つだけじゃなくて階層化して、ここはどうしても、その次にここというように階層化して、やりやすい形で提供していくということが必要なのかなという感じがしております。

もう一つは、これは経産省のことなので関係ないのかと思うんですが、今、環境のいろいろなことをやっている、やはり経済システムの中にビルトインしていないとなかなか動かない。環境が独立していても、環境いいね、大事だねといっても、結局、経済の仕組みの中に入っていないと動いていかないんですね。

ですから、そういう意味では、例えば建設業でも、GHGの排出量取引みたいなのを導入して、実際に経済の中の、お金の動きの中に環境を入れていくということもできると思うんですが、管轄が違うということかもしれないんですが、その辺の可能性もお聞かせいただけたらありがたいなと思います。この2つです。

【佐和部会長】 事務局、よろしくお願いします。

【青木環境政策課長】 一般論で恐縮ですが、1点目につきましては、先ほどのマリ委員のお話とも共通しているかもしれませんが、結局、いいことかもしれないけれども経済的になかなかできないというところを、どう動かすかというお話だったかと思います。

多分これは、この分野に限らない話なんだと思いますけれども、国民なり、あるいは会社とかにこういう方向に行っていただきたいと考えたときに、1つは、予算が厳しい中で、何かしらのこれをすると得になるといったことをする。それは、例えば補助金とか助成金、あるいは税金といった面で、何か経済的に得になることをする。そういったことを初期にやって、ある程度普及していったところで、ここから先は、むしろこれをしないといけないんですよというふうにだんだんくなっていく。そういう段階を追った施策といったことをやっていくのが多分、一般的な形なのかなと思います。

この分野でも多分、幾つかのところはそういう形でやっていると思います。一人一人の方からすると、自分の収入とかライフスタイルで、ぴったり皆さんにフィットするかというと、個別には難しいかもしれませんが、大まかにはそういう格好かなと思っています。

それから、2番目、経済システムへのビルトイン、これはおっしゃるとおりだと思います。可能な限り、そういった意識は常に持ってやっていきたいと思っています。

すみません、あまり答えになっていないんですけども。

【奈良委員】 多分、施策はキャッチボールみたいなもので、私が投げたら、とれると

ころに投げあげないと戻ってこないですよ。ですから、どうやって投げたら相手がとれるのか、キャッチしてくれるのかということを考えて投げあげないと、戻ってこれなくて、向こうのほうへ走っていったのではちょっと大変だなということを感じたので、ぜひうまくキャッチボールできるようにしていただければと思います。

【佐和部会長】 それでは、麦田委員。

【麦田委員】 私のは簡単な内容で、お聞きするのも恥ずかしいのですが、各審議会とか、いろいろな会議をあまりフォローしていないものですから、教えていただきたいと思います。各会議の根本になるところで、例えば、2年越しで地球温暖化対策基本法がなかなか決まっていない。それから、今回のCOP17の日本の施策、または歴代首相が国際公約した2020年の問題、2050年の80%という目標を掲げていっていましたが、そういった最終形の削減目標を各会議は今でも色濃く意識して、それぞれ施策が検討されているのでしょうか。

昨年の3・11の問題もありましたし、いろいろ日本の立場も変わってきていますので、2020年25%、2050年80%、その他いろいろな施策がありました。そういったことをちょっと横に置いて、とりあえずできることをやろうということで行っているのか、そのあたりの方向性的なものがあったら、教えていただきたいと思います。

【佐和部会長】 いかがでしょうか。

【坂巻地球環境政策室長】 我々もこの部会で検討を始めたのは震災前でして、ポスト京都の対策をどうするか、日本として、2013年以降は、すべての主要国の参加を前提の枠組みの中で、2020年が-25%、2050年が-80%という形の表明をし、それに基づいて進めていこうということだったのですが、震災が起これ、エネルギー構成をどうするんだという根本的な問題が出てきたということ、また、COP17の結果にもありますように、日本は、自主目標という形で削減目標を決めていかななくてはならないということで、この1年で、過去の議論も意識しながら、新しい対策を決めないといけないという状況です。

基本的には、エネルギー・環境会議が政府全体の決定になりますので、我々も準備を進めております。今年の夏ごろに、エネルギー・環境戦略という形で、数字も含めて決まってくるんだろうと思っています。

その前に、いろいろ選択肢を提示して議論するという事なので、おそらく春ごろに、

エネルギーの供給側では、電源構成をどうするかという話と、需要側は省エネをどのぐらいやるんだという話、その結果CO₂の排出量はどうなるのかということ、そういった選択肢を出していこうということです。

それと並行して、我々も対策を決めていかななくてはいけないということですが、まずやるべき施策を決めていく。その後、具体的な数字はどうするんだという話を、夏までに、この会で検討いただくということになっております。

【佐和部会長】 それでは、一通りの議論が尽くされたように思いますので、次のほうがむしろ本日のメインのテーマなんです。国土交通省の中期的地球温暖化対策中間とりまとめにつきまして、本日は12時半までということになっておりまして、まだ十分、時間は残されているわけですが、このテーマについて十分な時間を割きたいと思っております。

それでは、国土交通省の温暖化対策とりまとめにつきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【青木環境政策課長】 では、引き続きご説明をさせていただきます。お手元の資料2の枝番1、2、3、4という4つの資料がございます。2-1が、今回ご議論いただいて、できたら次回におとりまとめいただきたい、中間とりまとめの文章の案です。2-2は、別冊といたしまして、国土交通省において温暖化対策として行う個別の対策・施策を並べております。2-3は、パワーポイントの横長ですが、地球温暖化対策として行っていく施策の中で、2-1の中で、大事な視点に関係しながらやっていく、大きな代表的な例につきまして、図解をしたものを入れております。2-4は、前回、委員の皆さんからいただいたご意見を、全部尽くしているかどうか、ちょっと自信がないところですが、聞き取らせていただいた限り載せております。

では、2-1からごらんいただきたいと思えます。まず初めに、目次がございます。IからVIIIまでございます。このうち前回は、「はじめに」というI、それから、「温室効果ガス排出削減の進捗状況」というII、IIIの「国土交通省の中期的地球温暖化対策の3つの視点」と、前回は文章の形になっていたのはこの辺までだったわけですが、いろいろとご指摘いただいた意見も極力入れさせていただいた形で、その部分を增強するとともに、IVから後ろ、個別の対策・施策、そして、IIIで触れている3つの視点を施策展開にどうふうに生かしていく考えかといったことを入れ、さらに、温暖化への適応という部分も触れさせていただくという格好で、今回、書き込みをさせていただいております。

ページをめくっていただきますと、「はじめに」につきましては、基本的には前回ごらんいただいたものと大きく変わってはおりません。時点的に、最初にご説明いたしました、あのときまだ会議の途中であったCOP17の結論が出ましたので、それを踏まえた書き方に直しております。

それから、「革新的エネルギー・環境戦略」の基本的な方向も出ておりますので、そこら辺を直しております。場所としましては1ページ目の下のほうになります。4段落目以降が書きかわったところです。これをごらんいただければおわかりのことですので、あまり深くは触れずに終わりたいと思います。

次の2ページ目ですが、温室効果ガス排出量削減の進捗状況です。ここは、さっき2010年の速報値が出たと申し上げたんですが、残念ながら、各運輸部門とか民生部門とか、その中の内訳まで新しい数字が出ているわけではないので、このところは前回と同様にしております。ここまでは前置きの話で、ここから後が本日の本題でございます。

まず、国土交通省の中期的温暖化対策の3つの視点というものです。前は、3つの視点というのを単にお示ししたというぐらいであったんですが、多くの委員からいろいろご意見をいただきまして、そもそもの目指すべき姿を明らかにする必要があるといったこと、それから、1つ1つはさっきの2-4をごらんいただければと思うんですが、基本的な物の見方、考え方といったことがあまりはっきり示されていないという、一般化するとそういうご意見を頂戴したかと思っておりますので、今回、3つの視点に入る前に、我々が対策を展開していくために、どういう認識を持つ必要があるかといったことを少し長目に、今回新たに書き込ませていただきました。ページで言うと、3ページ目から4ページ目あたりにかけてのところですよ。

まず、3ページ目の2つ目の段落ですけれども、どういう社会像とか国土像といったもの、そして、それをいつまでに実現したいか。そのところの考え方によって、実際に行っていく対策というのが随分変わってくるだろう。そこで、日本の中期的なあるべき姿といったものをしっかりと示す必要があるんじゃないかというご意見をいただいております。その認識をここに書かせていただいております。

次の段落で、時代とともに変わるいろいろな価値観を踏まえて検討する必要があるといったこと、具体的には、3行目に書いてあるような価値観が今、重視されている。こういったこととも調和を図らなければいけないだろうということでございます。

次の段落ですが、対策を講じる空間レベル、それから地域類型といったことを認識して、

対策を立て、実施しなければいけないんじゃないかといったことです。あと、時間的にも、例えばライフサイクルに注目した施策といったことが必要であろうというご意見をいただいております。

次の段落でございますが、温暖化対策は、しんどいことばかりではなくて、逆に歓迎すべき副次的な効果といったものもあるのではないかと。住宅とか建築物を省エネ化することによって、同時に、そこの中で生活している人の健康とか快適性、知的生産性といったことが向上することも考えられる。それから、車関係で言えば、エコドライブとかカーシェアリングといったことによって、空気の汚染、騒音、あるいは交通事故の減少といったこともある。そういういい意味での効果といったものもあるんじゃないか。こういったことを考慮することで、地球温暖化対策と往々にしてぶつかってしまうかもしれない、そのほかの政策目的というのを両立させ得るのではないだろうかということです。

次の段落ですが、一方で、国土交通省においては現在、社会資本整備に関しまして、両審議会の計画部会というところで検討を進めております。明日、また開かれるわけですが、ここの議論と当然、整合性をとっていかなければいけない。これはご指摘のとおりでして、その認識をここに明示させていただいております。

それから、先ほどちょっと議論に出てきました、地球温暖化対策というのはそもそも何なのかという究極の目的と関係するところですが、目的は、生態系と人類の生存基盤を維持することだということだとすると、その究極の目的から、地球温暖化対策と、ローカルにはもしかしたらぶつかるかもしれない目的といったものが、例えば多様性の保全といったものとの関係において言うと、場合によってはローカルには、温暖化対策というのが他の目的に譲るような部分もあるかもしれない。その施策の優先順位といったことを考えていく必要があるだろうということです。

次の段落ですが、これは昨年9月に、本部会において提言をおとりまとめいただいたわけですが、その提言に示されたように、低炭素社会の実現とあわせて、自然共生、生物多様性保全、循環型社会といったことを統合的に取り組んでいく必要があるだろうということです。

こういった基本的な認識をまず最初に押さえるというか、書かせていただきまして、その上で、前回からお示ししております、国土交通省の施策としての3つの視点というのを続けております。

1つは、総合力・統合力の発揮ですが、今、大臣のイニシアチブのもとに、持続可能で

活力ある国土・地域づくりの推進におきまして、国土交通省の持っている施策の縦横の広さ、そしてほかの国等の機関との関係といったことをフルに使って、ここに書いてございますような、4つの価値の実現に取り組んでいく必要がある。その中で大きな位置を占めているのが、地球温暖化対策をはじめとする低炭素・循環型社会システムの構築ということころです。

その後、「とくに」ということで、ここは前回触れているところですが若干の修正をさせていただきます。地方支分部局を活用するという、国内的だけではなくて、国際的な、先端的なモデル事業の活用を図っていくということ等、若干のご指摘を踏まえた修正をしております。

それから、1番目の最後のほうで少し書き込みをさせていただきました。政府の取り組みだけではなくて、あらゆる主体が参画し、協働することによって初めて効果が得られるものとしていたんですが、その例といたしまして、住宅・建築物の省エネ化につきまして、当然、住んでいる人から事業者まで、あらゆる人たちが、それから、公共交通の利用の促進についても、利用者、公共交通の事業者、地方公共団体といったあらゆる関係者が、それぞれの自分の活動領域の中で、意識を持って行動することが必要である。ただそう言うだけじゃなくて、そういうふうに行動していただくために、適切なインセンティブとか情報といったものを提供していく必要があるだろう。それから、国は当然、範を垂れる必要があるということで、自分が率先して対策を行うことが必要だろうということです。

最後のところで、できる限り民間の資金、知恵の導入が必要であるといったことを書き込ませていただいております。これが第1点目です。

第2点としまして、大震災以降のエネルギー制約への対応を踏まえた視点ということでございまして、先ほど、9月にいただきました提言のことを前のほうで触れておりましたので、12月のときはここにそれを書いていたんですが、移動したということで、そこは削られております。ただ、それは削ったということではなくて、場所が移動したということです。

ここは、大震災以後のエネルギーの制約に議論を集中しております。特に、先ほどからの政府内のいろいろな検討の場面においても言われていたように、需要側の果たす役割ということが大きくなっているということで、国土交通省はその部分に特に力を入れてやっていきたいと考えております。

以下は、前回ごらんいただいたとおりの記述になっております。

第3点でございますが、ライフスタイル・ワークスタイルの変化で、前回もこの項目は上げていたんですけれども、中身がかなり手薄だということで、多くの委員からご指摘をいただいたところです。そこを我々として、国土交通省の施策の中で、どこまでライフスタイル・ワークスタイルに影響していけるかといったところを、かなり悩みながら書かせていただいているものです。

まず、1番目の段落ですが、東日本大震災というのが非常に大きな悲劇であり、かつ、今も大変なつめ跡を残しているわけですけれども、それによって国民の皆さんの意識が変わっている。こういう時期なので、温暖化対策というのも、皆さんの意識が変わっているこの時期に、大きく舵を切っていく必要があるだろうということです。

それから、国民の価値観というのが多様化しているということで、ライフスタイル・ワークスタイルも多様化している。その影響といったことも考える必要があるだろうという記述を加えております。

その次の段落は前回と同様でございますが、その次に、皆さんにどういうふうにして暮らし方、働き方を変えていただくかということですが、そこはたくさんご指摘いただいていますとおり、消費行動とか生産活動について、環境配慮を促すようなインセンティブを与える。それを市場に組み込んでいくということが大事である。本日もそういうご意見をいただいているところですが、その実例といたしまして、例えば住宅とか建築物につきまして、実エネルギーの消費量とか経済メリットを「見える化」する必要があるだろう。そうすることによって、やってみようという意識を持っていただけるだろう。それから、先ほどの基本的な認識のところでもちょっと申し上げましたような副次的効果、ノン・エネルギー・ベネフィットについても評価し、その情報を提供することが有効だろう。その点から、交通についても、いわゆるモビリティ・マネジメント、公共交通とか、あるいは歩くといったことを含めた適切な交通手段の利用を皆さんにご理解していただいて、行動していただくといったことが有効な手段だろうということです。

それから、ここも同じような話で、快適性・知的生産性等のトレードオフの部分というのは無理のないようにしていきましょうということです。

それから、政府だけでなく市民、企業、NPO等につきまして、みずからが主体的に努力するだけでなく、自分では無理なところというのは、ほかの場所での温室効果ガス削減で埋め合わせるといった、カーボン・オフセットの取り組みといったことも支援していく必要があるだろうということでごす。

こういったライフスタイル・ワークスタイルの見直しというのは、言うのは簡単なんだけど、なかなかできないわけで、場合によっては、社会システムそのものを抜本的に見直す必要もあるだろう。後で、具体の施策の中でまた触れてまいります、都市の構造、それから公共交通のあり方について、今、国土交通省において新しい施策を進めているところでありますが、そういう受け皿と同時に、住む人、あるいは利用する人のライフスタイル・ワークスタイルを、同時に意識を変えていっていただくことをやっていく必要があるだろうということでございます。

ここまでが、前回の文章のリファインといいますか、いろいろとご指摘いただいたところを反映したものでございます。

以降、個別の対策・施策、ほんとうの個別のものは、先ほどごらんいただいた別冊のほうに入れておりますが、ここは、ここまで見てきたような視点がどういうふうに反映していくかといったことをごらんいただく、大きな実例を書いております。

文章としては、これらの視点を踏まえて、具体的な対策・施策を検討する必要があるということですが、これまでやってきたことについてしっかり評価して、必要に応じて追加とか強化をしていきたいと思いますということを書いております。

この考えを念頭に主要な項目を掲げるといことが、下に箇条書きで書いていますが、これはあくまでも部門別のもので、さっきの総合力・統合力等、Ⅲの視点を遺憾なく発揮するためには、個別のタコつぼの中だけでなく、総合的に組み合わせていく必要があるだろうと、一般的な認識を書いております。

その後、Ⅴですが、先ほどのⅢの3つの視点を踏まえた、では具体的な施策はどののだということを示しております。3つの視点というのは完全に独立しているわけではないので、1つのことがあっちにもこっちにもというのはありますので、場合によっては再掲といったこともしております。

まず最初に、持続可能で活力ある国土・地域づくりの推進と国土交通省の総合力・統合力の発揮というところですが、これまでどうしても、それぞれの自分の分野・部門の対策ということをやっていることが多かったわけですが、総合的にやらなければいけません。

その一つの例といたしまして、次の段落、「例えば」というところで、既成市街地におきまして、都市の機能が広がってしまっているものを集約化するという都市行政的な部分と、それと連携した公共交通の利用促進という部分、それから、未利用エネルギーの利用とか

緑地保全、あるいは単体の建築物の排出抑制、単体の車の排出抑制といったことを総合的に組み合わせて施策をやっていこうといったことです。

具体的には、次の、黒丸が幾つか付してありますが、どんなことをやっていくかということで、1つは、公共施設を先導的に省エネ・創エネ・蓄エネをしていこう。まず公共が、皆さんにやってくださいと言うだけでなく、自分が率先してやる必要があるといったこと、次が、環境未来都市等へ総合的な支援をしていきたいと思いますということ、そのほか、次の黒丸で、企業のサプライチェーン、物流のサプライチェーンの低炭素化も必要であるといったことを述べております。

次に、東日本大震災以後のエネルギー制約への対応でございますが、再生可能エネルギーの積極的な推進、それから、自立・分散型のエネルギーシステムの構築、これは先ほどから再三述べていることでございますが、そういったことを進めているということです。

1つは、河川・下水の熱エネルギー等、それから、下水汚泥なんかのバイオマスを活用しましょう。

それから、風力で、これは海の上で、洋上風力発電、これもいろいろな方式がありますが、浮体式——浮いているもの、着床していないものですね。この部分はこれから開発する余地が多いので、これの国際標準化を図っていくということです。

3番目のライフスタイル・ワークスタイルですが、人にどういうふうに行動していただくかといったところは難しい問題なんですけれども、例えばということで、1つが、都市の暮らしの低炭素化ということで、さっき1番目の視点のところでも述べた、都市機能の集約化という、町の形を変えるということ、それから公共交通の利用促進、これと同時に、そういうふうに住んでいただくこと、それから、ふだんの自分の行動、足をどういう利用をするかということ、それについての人の意識への働きかけによって、自家用車に頼り過ぎない暮らし方をやっていただくことができるんじゃないか。器のほうと同時に意識に働きかけるという、両用をやっていくことが必要だろうということです。

それは大きな町のあり方ですが、1つ1つのお家はどうかといいますと、例えば、家と車のエネルギー管理というのを一体的にやっていこう。先ほど来ご意見をいただいておりますが、HEMSとか、これはこれからのものなので、今はちょっとお金もかかるかもしれませんが、どんどんアフォーダブルなものにしていこう。

4番目、その他でございますが、今、3つの視点に直接関係するものを述べてきたわけなんですけれども、その他、有意義である取り組みということで、1つは、航空とか海運の国

際的な動き、人や物の動きであります。それについての国際的な排出ルールをつくる必要がある。その議論を日本がリードしていく必要があるといったことをここで触れております。

最後のほうになりますが、VI、地球温暖化への適応ということです。本環境部会で今、温暖化対策としてご議論いただいているのは、基本的には緩和施策なわけですが、車の両輪ということで、さらに、国土交通省の得意な分野というのは適応に関する部分が多いので、こここのところの必要性というのを、ごく簡単ですが、ここに触れさせていただいております。

それから、VII、個別の対策・施策の排出削減目標、これは春以後の具体的な目標を入れて、国民的議論をと、それにシンクロして、数字を最終的には入れていくわけですが、今回、中間的なとりまとめの時点では、今はブランクの格好ということで、進めさせていただきます。

最後に、「おわりに」ということですが、13年度以降の基本的な考え方を中間的なとりまとめとして提示しました。これをたたき台にして、中環審、エネ・環会議等の議論の進捗とともに、エネルギー政策と地球温暖化対策を表裏一体で進めていく動きに注意を払いながら、日本の全体としての削減目標の設定を見据えて、国土交通省としての施策を引き続き議論を重ねていくという結論文章を書かせていただいています。

別冊として、さっき申しあげました、資料2-2の個別の対策・施策でございます。

今、文章だけでざっと通してしまいましたが、資料2-3が、今のVの3つの視点を踏まえた施策展開の具体例、文字だけで書いてあるとわかりにくいので、それをイメージしたものがこれだというものを用意させていただきました。

めくっていただくと、まず、先ほどから申しあげた3つの視点というのを要約してあります。

次に、都市の低炭素化の促進というものですが、これはさっきの資料2-1の9ページ目、1.の2段落目の「低炭素・循環型社会の構築」ということで、都市のあり方、それから公共交通のあり方について述べているところですが、その具体的なイメージを示しております。

めくっていただいて、同じ9ページの次の段落ですが、「学校や駅等の公共施設の先導的な創エネ・蓄エネ・省エネの取組」という、先ほど申しあげたところのイメージでございます。

その次の段落が、その次の絵ですが、「まち・交通の創・蓄・省エネルギー化」のイメージです。

10ページ目のサプライチェーンの低炭素化というのが次のスライドになっております。各輸送モードごとの総合的な対策、それから、荷主、物流事業者さん、行政機関の連携と
いったことで、サプライチェーンの低炭素化を進めていこうというものです。

ここまでが1.の関係で、2.の関係ですが、スライドの次の7番が、河川・下水等の未
利用エネルギー、それから、バイオマスの利活用に関するもの。

その次のスライドが、風力発電。

その次のスライドは、ライフスタイル・ワークスタイルに関する暮らしの低炭素化。

その次のスライドが、自動車と家庭のエネルギー管理の一体的推進。

最後、国際的な航空、それから、国際的な海運の対策というのが11ページの下でござ
いますが、これが最後のスライド、表裏でございます。

事務局の説明ばかりで時間を使ってもあれですので、ここは後でござんいただけれ
ばと思います。

資料2-2は、個別の対策ということで、これも一々に入っていくと大変ですので、ご
らんいただければと思います。

2-4は、いただいているご意見の主なものでございます。

それから、事前に今回の文章の案をごらんいただいている中で、いただいていたご意見
といたしまして、1つ、稲葉委員から、国交省の施策として、ライフサイクルの視点を生
かすことがさらに重要だということで、資料2-1でいいますと、3ページ目のちょうど
真ん中あたり、下から3つ目の段落、「効果的に」と始まる場所ですね。この段落の後半、
「その他」というところでございますが、このところの書きぶりにつきましてご意見を
頂戴しているところです。ここは事務局のほうで考えさせていただきたいと思ひます。

それから、10ページ目の第2段落のサプライチェーンについても、ライフサイクルに
着目して、全企業が横断的に取り組む必要があるという趣旨ですけれども、若干のリファ
インのご提案をいただいております。

それから、ライフスタイルにつきましても、幾つか趣旨を明確にしたらどうかというこ
と等のご意見を頂戴しております。

最後に、奈良委員からいただいているご指摘で、行政、あるいはメディアの影響力とい
うのが大きいだろうということで、行政において、例えば調達に関して抜粋し、グリーン

購入法、あるいは環境配慮契約法といった仕組みが既にあるわけですけれども、そこをさらに強力に推進していくことが役立つのではないかという趣旨のご意見を頂戴しております。こういったことを、本日のご意見に加えまして、検討させていただきたいと思います。

長くなってしまいましたが、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した。

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、ご質問をお願いいたします。どうぞ。

【坂本委員】 私、12時になったら帰らなくてはならないので、急いで言わせていただきます。

私は住宅建築関係の専門なんですけれども、これだけ幅の広い、ものすごく多様な分野のことをこうやってまとめられるというのは、大変な能力と知識がいっぱい必要だと思って、事務局のご努力にすごく敬意を表する次第でございます。

細かいことを言うと、いろいろあるんですけれども、1つだけお願いをしておきたいと思ひまして、申し上げたいんですけれども、資料2-3に絵や図がいっぱいあって、非常に楽しいんですけれども、その中で、3ページに、町の絵が左下にございます。それから5ページに、未来都市のような絵がございます。このあたりのところを、絵だけひとり歩きするという危険もございますので、もう少しいろいろな都市の状況というのがございまずから、先ほど進士先生からお話があったように、金沢でどうなのかという話は必ず出てきて、日本の町、都市というのもいろいろございます。

歴史的な町もあれば、新しい町もあるし、これからつくる町もあるでしょうし、それから、東京なんかのように、ものすごく成熟した国際都市みたいなものもあるので、そういうのをできるだけ、細かくと言ったら語弊がありますがけれども、幾つか、4つ、5つぐらいでもって、東京の丸の内だったらこうだよとか、金沢だったらこうだよとか、そういう細かい配慮は——日本全国を相手にしてやろうというわけですから——ぜひ必要で、そういうことをちゃんと細かくやっていけば、先ほどの進士先生のようなご質問に対してもちゃんと、省エネ手法とか省CO₂の手法というのはいっぱいございますから、その中から、景観をそれほど損なわないものを選んでいけばいい話なので、何とか、伝統的な町に対しても省CO₂ができ、低炭素ができるんですということは可能ですので、そういうのが我々の仕事かと思っているんですけれども、民間の仕事だと思います、こういうのは。具体的にやることはですね。

でも、それは不可能ではございませんので、何とかその辺、できるだけ、いろいろな町、いろいろな地域がありますから、それをできるだけカバーするようなポンチ絵を書いているだけで、もっとわかりやすくして評判も上がるような答申になるのではないかと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいということでございます。以上です。

【青木環境政策課長】 この部会の文章といたしましては、オーセンティックなものは文字だけになってしまうんですけども、まず、今の委員のお持ちの問題意識について、文字だけでもそこに反映させていくということと、それから、それぞれの政策、施策を担当しているところに、その意識を伝えていきたいと思っております。ありがとうございます。

【佐和部会長】 10名の方が札を立てていらっしゃるようですので、どなたが早かったかというのは、さすがに私も見分けがつかなかったものですから、浅野委員からお願いしますが、10名ですので、3分以内でお願いします。

【浅野委員】 2点ほど。1点目は、資料2-1のつくり方なんですけれども、個別の対策・施策というのがIVから出てくるんですけども、その前は、一般論と思われるのでございますけれども、IV以降は、国土交通省で、既に名前がついている施策を書き直した部分があると思われる部分があります。それは、その言葉を出したほうがよろしくないでしょうか。

例えば交通基本法に絡む話で、地域交通の話があるんですけども、交通基本法の面からいくと、地域交通の維持が大問題であって、毎年2,000キロぐらいバス路線がなくなっているとか、そういう認識があって、もし公共交通が持続できるんだったら、CO₂削減に資するということになるわけであって、施策の大目標というのは、維持が大きいと思うんですね。これからの同じような文面で、公共交通がCO₂削減に役立つというだけ書かれると、本来の問題が消えちゃう可能性があるんで、固有名詞を出されたほうが、誤解が少なくなるような気がするんですね。

2点目は、網羅的に書かれることによって、国土交通省が主管する、例えば海洋政策というので、その中身を補完するものがこの中に入っているかということ、あまりないんですね。資料2-2のところにも1つ、海洋発電とかいう言葉が1行出てくるんですけども、海事審議会でも、もう少しやるべきことはないんですかと言っても、あまり反応がなかった。ところが、アメリカなんかでは、コーストガードとか海軍というのが、海洋絡みの、例えば発電だったり、藻を栽培して、そこから油をとるとか、再生エネルギー関係のこと

を随分やっている。

だから、海洋関係の所管をするところというのは、海洋の場所を使ったり、あるいは海洋構造物を使ったりするところに、まだまだやるべきところが残っていると思うので、そういう新しい施策の場所を決めるためにも、こういうものを使うべきではないかと思うので、足りないところをみずからチェックして、そういうところを少し補完するような行動をするためにも、お使いになったらどうかと思います。以上です。

【佐和部会長】 事務局、いかがでしょうか。

【青木環境政策課長】 1番目、そうですね。確かに、名前がついているんだったら、それを勘違いのないように出す必要があるし、それから、そうすることによって、それぞれの施策の本来の目的は、別に温暖化というのが主目的ではないかもしれませんが、本来どういうことをやっていて、それがどういう関係で役立っているかといったことも、確かに明らかになるのではないかと思いますので、ご指摘ありがとうございます。そのように考えていきたいと思います。

それから、2番目、海洋を一つの例として、ご提示いただけたかと思います。多分、ここで対策としてまとめていく中で、今ご指摘いただいたような、もしかしたらもっと深く掘っていく、あるいは、もう少し何かあるんじゃないかといったことを、これを契機にまとめることが、逆に対策をよりよく、広く、深くしていくことに役立つならば、とてもいいことだと思います。そういう意識を持ってやっていきたいと思います。ありがとうございます。

【佐和部会長】 浅見委員、どうぞ。

【浅見委員】 4点、指摘したいと思います。私も12時ぐらいに出なければいけないので、すみません。よろしくお願いします。

まず、3ページですけれども、2つ目の段落に、「日本の中長期的なあるべき姿をしっかりと示し」とございます。ちょっと私、わからなかったのは、「しっかりと示し」というのは、この答申で示されているという認識なのか、あるいは別のところに求めるのか。仮に別のところに求めるとすると、どのように、どういった形で示すのかということがちょっとわかりにくかったので、この点、実はこういう文章はどこにも出てくるんですが、結論はどこにあるのかなというのがよくわからないというのがいつもですので、ご検討いただければと思います。

それから、4ページ目ですけれども、「国土交通省の総合力・統合力」というのが何度も

出てきます。それだけ総合力とか統合力と言うのであれば、まずは全体のマッピングとい
いますか、例えば低炭素化ということが、全体としてどういうものがあるって、その中で、
国土交通省が今ここでやろうとしているのがどういったところなのか。統合力の中には、
国土交通省以外の省庁とあわせて、場合によっては国土交通省がリーダーになって進める
ということもあるかもしれませんが、そういったものがどういうところなのかがよくわか
らないんですね。結構広いだけに、逆に、よくわからなくなるという部分がありますので、
何かそういうマッピングを、資料編でもいいので、示していただけるといいのではないか。
特に、報告によって、それがどれだけ広がったのかというのが示されると、なおいいのか
なと思いました。

それから、7ページ目なんですけれども、「環境に配慮した選択を促すようなメカニズ
ム」ということで、インセンティブのことばかり書いてあるんですね。本来は、インセン
ティブというと、どちらかといえば、補助金とか、情報提供とか、例えば公共部門が支出
するような形のものばかりを考えるとと思うんですが、メカニズムというのはそうではな
くて、例えば税金だとか、場合によっては賦課金だとか、そういうのも含めてということに
なると思います。ですので、メカニズムというのを考えるときに、そういったことも少し
考える必要があるかなと思います。

ただ一方で、例えば賦課金なんかをやろうとすると、実際にほんとうの意味での外部不
経済性がどのぐらいなのかということがわかる必要があると思うんですが、この点、あま
り明確にしない状態で進めてしまうのは、いいのかなと思いますので、この点、もうちょ
っと踏み込んでいただければと思います。

最後に、ライフスタイルのところですけれども、11ページに、「ライフスタイル・ワー
クスタイルの変化」というのがございます。ここでも、意識に働きかけるとか都市機能を
集約化するということが書いてあるんですが、もっと個人が、先ほどと同じなんですけれ
ども、より環境配慮型に選択するような仕組みを考える。これは意識だけではなくて、場
合によっては、負担もあわせた形での考えということも必要なかなと思いますので、そ
ういった点も少し踏み込んでいただけるといいのかなと思いました。以上です。

【青木環境政策課長】 まず、第1点目のご指摘、大変にご指摘のとおりでありまして、
今回の対策のこの文章の中でそれを示しているかということ、端的に言って、示しておりま
せん。国土交通省として、それにつきましては、つくってから何年かたっておりますが、
国土形成計画というものがあります。時間のスパンの問題で、これとぴったりシンクロし

ているというわけではないのですが、国土交通省における国土像といったものはそれであると考えております。

それから、今後ですけれども、政府全体の中で、革新的エネルギー・環境戦略——先ほどの1番目で申し上げました——とか環境基本計画、こういったところで示されていくものです。国土交通省は、全体の中のある部分を担当しているわけですが、政府全体の中で示されていく中での、我々でできる限りのことをやっていくというふうに考えております。

それから、全体のマッピングをすべきではないかと。まさにおっしゃるとおりであります。何次元になるのか、今すぐ想像がつかないのですが、頭をひねってやる必要があるかと思えます。

それから、インセンティブの話ですが、現実には、委員ご指摘のような、明示的に示しているかどうかはともかくとして、結果として、例えば環境によい車なんかで、そういう車を購入して使われている方とそうでない方との間で、結果において税負担とかに差があるという、ゼロというか、X軸、Y軸をどこに置くかによって、こっちから右の人は賦課金がかかっているというような相対的な考え方はできるかと思えます。

あと、排ガス規制とか、今後、住宅なんかにおいても、技術が進んで、それが普及していくと、ハードルを高くする。そして、義務化をしていくといったことで、単にいいことをするとメリットがあるというだけでない、その裏側の部分というのは、意識をしながらやっているというところがございます。

それから、ライフスタイルに関しまして、そうですね、個人が選択するような仕組み、具体的にどうするかというところが、すぐに例は出にくいんですが、例えばモビリティ・マネジメントなんかは、ものすごくきめ細かくやっていくために、一人一人の方に働きかけるといったことをやっていくというのはご案内のとおりですので、一つの手法としてそういうのがありますが、ほかの分野でも、可能な限りそういったことを考えていきたいと思えます。ありがとうございます。

【佐和部会長】 それでは、崎田委員。

【崎田委員】 私は、国土交通省の温暖化対策に関する委員会に何年か参加させていただいて、これまでいつも思っていたのは、例えば今回、資料2-2とか2-3でお示しいただいたような個別部署の対策、施策は、非常にメニューがたくさん出てきている。ほんとうにしっかりとお考えになっていて、問題は、これをどういうふうに地域の中で実装し、あるいは、それを全国各地で地域に合わせて取り入れていくというところが、今、一番大

事なところだと思っておりました。

今回の資料2-1でお示しいただいたまとめというのは、そのために国交省がどういうふうに温暖化対策全体を中期的に本気で取り組むかという宣言文なんだと思って読ませていただきました。そういうことから考えると、それがはっきり伝わるように書いていただくのがいいのではないかと思います。

資料2-1の目次のところをまず見ていただくと、Ⅳの個別の対策・施策とかⅤの具体例というあたりに、かなり具体的なものが出ています。例えばこれを縦軸の個別の施策と考えれば、それを全国に、しっかりと地域の個性に応じて定着させるための横軸の視点として、こちらが今考えておられるのがⅢの1、2、3なんだと思うんですね。それがちゃんと伝わるように書いていただくというのが大事なのではないかと思いました。

例えば、書いていただくときに、1番は、「国土交通省の総合力・統合力の発揮」とありますけれども、もしかしたら私は、Ⅲの全体が、国交省の総合力・統合力を発揮するための3つの横軸の視点とか、全体がそういうテーマなのではないかなと思うんですが、1番目は、地域性に応じた導入についてとか、2番目は、エネルギー制約を踏まえた新しい地域づくり、都市づくりとか、3番目は、ライフスタイル・ワークスタイルの変化との競争とか、ともにつくるとか、そういうポジティブな感じで3つの視点を書いていただいて、そうすれば、地域性を生かして導入していく話、エネルギーを根本的に考えていく話、3つ目は、民間のライフスタイルとかビジネススタイル、金融機関をあわせて、ともにつくるんだ、そういう視点が横軸3つなのかというところが伝わりやすいのではないかなと思います。

細かいことを申し上げる時間がなさそうなので、今回はやめますけれども、そういう伝わりやすい形で交通整理を一回していただくと、全体が、皆さんの思っている施策の広さとか波及効果の大きさをどう伝えようとしているかみたいなことが出るのではないかなと期待しております。

最後に、1つだけ気になったのは、2-1の中をあけていただいた12ページのあたりの、「適応」のところとか「おわりに」という言葉の、文章の最後に必ず、論じていくという話なんですね。論じるためにやっているんじゃないくて、これは、どう実践するかについての総合的な戦略を考えているんだと思うので、言葉のまとめ方を一回、交通整理して、ちょっと変えて、実践型にさせていただくとありがたいかなと思います。よろしく願います。

【青木環境政策課長】 第1点目につきましては、横を通す軸、横軸で、それに関しまして、特に地域の個性といったものを強く、実際に地域で実装していただくといったことを考えると、そこは非常に重要だと。私の理解が間違っていたら訂正していただければと思いますが、その重要性といったことを反映させていく必要があるかと思います。今すぐに、ここをこうしますという答えは出てきませんが、考えさせていただきたいと思いません。

2番目、言葉の端に意識が見えてしまうといったところがあるかもしれません。そこは、我々の意識をきちんと文章にさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

【佐和部会長】 進士委員。

【進士委員】 3つの視点を踏まえた施策展開の具体例というのが整理されているのはとてもよかったと思えます。ただ、今ご発言だった、意識がちらっと出るところが気になるのが二、三カ所あります。

資料2-1の4ページに、先ほど、エネルギー問題は生存にかかわるけれども、景観はそうでないというようなことがちらっと耳に残っているんですが、ここで、自然環境や生態系の保全と地球温暖化問題はトレードオフだというのは、ある部分的に、場所が決まるとそういうことはあり得ますね。しかし、国土交通省は国土の土地利用のコントロールという機能を持っているわけで、国土全体でトレードオフにならないで、それぞれが両立するようにできるわけですね。そのために土地政策というのがあつたわけで、ですから、ここに、トレードオフになってしまうんだ、だから優先順位になるんだという、これは一つの回答ではあるけれども、ほかにゾーニング法とか、いろいろあつていいわけで、その辺、ぜひもうちょっと自信を持ってやってほしいなど。

同じことがもう一つありまして、7ページで、ライフスタイルの見直しは簡単にはいかないので、一番下の段落ですけれども、「抜本的な見直しが必要な場合もある」と書いてあるんですよ。これも、うちじゃないよというのがまず1つあるんでしょうね、社会システムの抜本的な見直しはね。だけど、基本的には、ワークスタイル・ライフスタイルを見直すというのは、社会システムと無縁であり得ないわけですから、「見直しが必要である」なんですよ、「な場合」ではなくて。これが先ほどのちらちらと出るという、一つの例だと思います。

最後のほうに、「都市・地域構造への抜本的な変容が重要である」というのは、「変容」という言葉をお使いになっている。変容というのは、自然にこうなっていくという時間的な

流れで、時代の変化とかでなるときには、非常に受動的なんですよね。変革とか変更、改変という言い方が必要なので、これも主体的にやるぞというのはそういうことだと思います。ぜひそこを忘れないでやっていただきたい。

先ほどのお話で、エネルギーのようなものは生存にかかわるけれども、景観のようなものの理解は、ここでは環境というのを非常にフィジカルなものにとらえているんですね。だけど、生物多様性というのは生物的環境です。景観は視覚的環境です。歴史は歴史的環境なんです。環境対応というと、CO₂対策だけのようにとられるんだけど、そうではない。何度も言いますが、社会資本整備というのは、トータルなバランスで、そして、それが国民にどういうふうに映るかということが大事なわけですね。先ほど坂本委員がちらっと言っておられたけれども、私は、しっかり、建設省にはたくさん立派な建築家もおられるので、もう一度、彼が言ったことを強調します。

資料2-3ですが、先ほど来、「ポンチ絵」という言葉が昔から言われているんですね。僕はちゃんとしたイラストレーションであるべきだと思う。というのは、これは国民に伝えようと思って書いているわけだから、国土交通省としては文章が大事なんだと言われるんなら、文章だけにしたほうがいい。あるいは図なら、ダイアグラムを書けばいいですね、機能だけを書いた。

資料2-3の、例えば3ページのような絵を、坂本委員が言われたような、こういう絵をかいてしまうと、これが低炭素まちづくりのイメージなんです。イメージというのはもう全体像なんです。機能だけを抽出したものではないんですね。環境未来都市といったときに、これから未来を感じるかということなんです。

あるいは、3ページの右の太陽光発電パネルは、わざわざ端にスペインがわらを残して、真ん中だけにソーラーパネルを載せているでしょう。これはいかにも太陽電池を載せたという、環境対策をやった建物ですという存在証明のための絵なんです。だけど、ほんとうのまちづくりでは、屋根全体が太陽光パネルで統一されて、しかも、それが町並みを形成するようにつくらなければ、ほんとうのまちづくりにはならないわけで、先ほども言いましたように、風力発電で風車1つだけ置く、屋上緑化というと10平米だけ芝生を張る。こういう設備を置いて環境対策をやっているんだというのは、いかにもやっていますという言い方のためではない。言いわけではない。

それは手段ではないので、町全体をつくるんですから、しつこいようですけども、ちゃんとしたイラストを、そしてそれは、住み続けたい環境未来都市を感じるような町と

して描いてあげるべきだと思います。よろしくお願いします。

お答えは要りません。意見です。

【青木環境政策課長】 まず、最初の点ですが、トレードオフという部分で、4ページ目です。私のほうの説明の言葉が足りなかったのかと思います。まず、4ページ目の1行目、温暖化対策も、究極の目的は生態系と人類の生存で、多様性はもっとストレートに、そうでありますが、温暖化も究極の目的は同じである。この部分については、対立はありません。

さっき私がお説明のときに申し上げた、「ローカルに」という言葉をそのとき使ったと思いますが、ある特定の場所において、トレードオフの関係が生じるということがあるだろう。全面的にぶつかるということではなくて。そこを折り合いをつけていく必要があるだろうという趣旨で申し上げました。それでよろしいでしょうか。

【進士委員】 はい、わかりました。

【佐和部会長】 よろしいですか。文章の表現等に若干留意して……。

【青木環境政策課長】 そのほか3点ほどご指摘いただいたところ、そこは考えさせていただきます。ご指摘ありがとうございます。

【高橋委員】 企業として2点ばかり、具体的な対策に関してお願いがあるんですが、まず1点目は、荷主としてでございます。物流の効率化という対策の中で、荷主と物流事業者の協働による省CO₂化の推進、サプライチェーンの絵の中にもそういう形が出てきていますが、我々としては、荷主と物流業者は当然として、着荷主の理解とご協力がないとなかなか難しいところが実際にあります。

例えばモーダルシフトの適用で、エコルールマークも取りましたが、とる過程において、我々のお客様に対して、1日納期がおくれても、ぜひこっちにしてくれというような理解をしていただかないといけないんですね。ですから、それをどういうメカニズムにするかというのはいろいろ考えなくてははいけません。ぜひ、この提言の中に着荷主も入れていただきたい。佐川急便さんからもお伺いしたんですが、宅配便の中で、2度、3度、配達主に行って、かなりロスが出ているということもございます。それはB to Cの中で、一般の人のモラルの話もありますので、その辺もぜひ入れていただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、ICTベンダーとしてのお願いといえますか、提言なんですが、クールアース50から既に5年たっていて、その5年間で、ITの業界はいろいろなイノベーシ

ョンが起きています。我々は今、いわゆる企業の情報システムから社会基盤の情報システムのほうに大きくシフトしているんですが、その中で、大きなイノベーションというのが、クラウドコンピューティングの進展、それから、ご存じのように世界一のスーパーコンピューター、そして、それに基づく大量データのトリートメント、ビッグデータの扱いというのが非常に容易になり、可能になってきたんですね。

そういう意味で、いろいろ対策の中で、「見える化」という言葉が出てきていますが、我々、タクシードロブの経験もありますし、商用車にタコグラフを載せて、エコ・アンド・セーフティーのデータをとるという実験も、1月からこの3月までやっております。

そういった中で、大量データの扱いというのをもう少し具体的に、交通流対策とか、どこかの中に入れていただくと、ほんとうにこれが実現できるものなんだというのを読んだ方がわかるんじゃないかなと思います。以上です。

【青木環境政策課長】 ご指摘の1点目で、確かにおっしゃるとおりで、送る荷主と運送事業者さんだけでなく、着荷主の理解といったことはとても重要だと。そういう認識は、この後、考えさせていただきたいと思います。

それから、ITのイノベーションということで、大きなデータの扱い、そして、車にプロブのモニターを載せて、通信してといったことを既に進めておられるといったことで、そういうことをどういうふうに生かしていくかといったことを考えさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【佐和部会長】 高村委員。

【高村委員】 細かな文言のところで意見がある点は、書面等でまた後で提出させていただくとして、大きな点として、そうはいつでも5点ございます。

1つ目が、1ページ目でございますけれども、非常に書きぶりが難しいと思うんですが、他方で、長期的に目指すところはかなり、国際的にも、あるいは国内においても共有されているように思っております、つまり低炭素社会、経済に確実に長期的には移行していくということを明確に書いていただくのがいいんじゃないかと。

それは例えば幾つか、国際的な観点からも、一昨年のカンクン合意では、2度未満目標というのを政策目標として確認していますし、あるいは先進国の間では、2050年50%以上といったような合意というのはあるので、そうした長期的なビジョンの指標となるものを冒頭に入れていただくのがいいのではないかと。

特に近年、国際エネルギー機関の2011年のアウトルックですけれども、とりわけイ

インフラの重要性が強調されていまして、長期の目標の観点からいくと、非常に早い段階で、特に2017年までの段階で、既存のインフラの更新の時期にきちんと対策がとられなければいけないというメッセージが出ております。こうした点は、国交省の取り組みには非常に重要な知見ではないかと思えます。

2点目でございますけれども、3ページから4ページ、先ほどまでの委員の議論の中でもあった点であります。少し気になっておりますのが、先ほど課長は多分、明確にされたと思うので、繰り返しになってしまうかもしれませんが、温暖化対策とそのほかの価値が対立するものとして、調和を図らなければならないといったニュアンスがあります。おそらく低炭素社会、経済への移行ははっきりしていて、その道筋の過程でほかの価値と調整しなければいけないということだと思っておりますので、その書きぶりを明確にさせていただくと、今までの委員の議論を踏まえて、はっきりするんじゃないかと思えました。

3点目でございます。5ページ目のところでございますけれども、特に温暖化目標の観点では、2020年といった目標を想定しておりますし、あるいは、この前の中環審の細野大臣の発言といいたし、枠組みの提示がございました。そこでは2030といった数字、あるいは、エネルギー基本計画も2030のタイムラインを持っていますので、そういう意味でいきますと、2番目のタイトルというのは少し短期ではないかという感じがしております。今の当座のエネルギー制約への対応としては間違いがないんですが、むしろ、例えば資料でいただいたところでまいりますと、資料1の9ページなどにある、エネルギー・環境戦略の基本方針の中にあるような、もう少し望ましいエネルギーシステムをつくっていくといったようなタイトルを、長期的なものとして掲げるほうがよいのではないかと考えております。

4点目でございますけれども、これはないもので、ぜひ何とか盛り込んでいただきたいという要望でございますが、議題(1)の議論で、マリ委員、あるいは奈良委員からありました、こういう施策は非常に重要であるがゆえに、どうやって財源を確保するか、あるいはそれをやるようなインセンティブをつけていくかということが非常に重要になっていると思っております。これは浅野委員が先ほどおっしゃった、私も気になっているのは、都市部の議論は交通に関してされているんですが、実は、地域といいたし、農山漁村の交通の問題というのは、あまりここの施策の中へ出てきていないように思っていて、しかし、実際には1人当たりの交通の排出量というのはそちらの地域のほうが大きいはずなんです。

しかし、実際地域に参りますと、お金がなくて対策がとれないという自治体が多くございます。そういう意味で、財源の問題、インセンティブの問題は、ここの部会だけで議論ができないのは重々了解しているんですが、今回、特に中期の目標の設定の段階で、中環審にインプットされる場所に重要な施策があるので、財源なり、インセンティブなりといったような、あるいは部会長ご専門の経済的手法といったものについて、きちんと検討されるべきだということについて、メッセージとして出すのが必要ではないかという点でございます。

最後でございますけれども、国際協力の点について、資料2-2、あるいは2-1のところでも若干ございますが、この間の経済戦略との関係でいきますと、国交省が所管されているようなインフラ技術とか、それに関連するソフトの部分も含めてですが、日本の技術の強いところを、もっと途上国の対策というフレームの中でしっかり打ち出していくという戦略が必要ではないかと思っています。

つまり、市場メカニズムを使うかどうかというのはまた別の問題としてですが、いずれにしても、途上国への支援というのは日本に求められるので、ぜひその点は積極的に、特に20年、30年というスパンの議論ですので、位置づけていただければと思います。

質問ではなくて、意見でございますので、事務局のところは適宜、反映していただければ結構です。以上です。

【青木環境政策課長】 非常に1つ1つ重要なご指摘だと受けとめさせていただきます。ありがとうございます。

【佐和部会長】 よろしいですか。

それでは、奈良委員。

【奈良委員】 2つあるんですが、これも意見ですので、別に聞いていただければいいんですが、持続可能な社会を実現するという大目的ということなんですけれども、持続って、何をどこまで、どういう形で持続させるのか、一体何を持続させるんですかというところがちょっと見えなかったので、例えば持続といっても、時系列上、どんどん変わって行って、エントロピーは増大しますから、同じ状態というのは、今と同じものは残せないですよ。

ですから、2020年にはどういう形のものを、だれがどういうふうに残す。2050年はこういう形にしていく。ずっと今と同じものを持続することは不可能だと思いますので、計画の中では、どういうスケジュールで、どの時点でどういう形にしたいというもの

もイメージしておいたほうが、持続というものの実際の可能性が高まるんじゃないかと。ただ持続はちょっとわかりづらいんじゃないかというのが1つです。

もう一つは、これは大変よく、いろいろなところの情報とか知識、技術を持ってこられて、施策を展開されてすばらしいんですが、先ほどもちょっと言ったんですけども、施策を具体的に、指令部だから、スローガンを投げて、何か指令を投げて、あとは細かいところはどこかがやってくれるというふうに考えているのもあるかもしれないんですが、実際には、何か1つでいいですから、ポリシー、スローガンじゃないですね。スローガンって、禁煙と張っていますけれども、自分で張ったポスターの下でたばこを吸っている人がいますけれども、それはスローガンで、ポリシーじゃないですね。

ですから、ポリシーをつくって、最後のエンドプロダクトをどういうところまで持っていくのかというのを、ほんとうに1つでいいんです。どれかほんの1つでいいんですが、実際にやってみる、シミュレーションしてみるといふか、実際に細かく計画を、5W1Hで、だれが、いつ、どこで、何をして、どういう形にして、さっき言った、どういう持続可能性を維持していくとか、どういう可能性まで持っていくとか、何でもいから1つ、すべてをやってみて、それで様子が大体わかるので、そうすると、実際にほかのたくさんある方策の実行可能性も見えてくると思うので、これを私が見ると、スローガンがたくさん並んでいて、実際にはどこまで行くのかな。行くのか、行かないのかも見えてこないのので、一回、どれか必ず1つ、ディテールまで考えて、計算してみることがおもしろいんじゃないかなと思います。

先ほどキャッチボールの話をしましたけれども、キャッチボールも、投げたら、受けた人が、返すか、返さないかというのも考えなければいけないので、返すようなインセンティブ、例えば野球の選手になりたいからキャッチボールをするのもあるでしょうから、そうであれば、小学校では何を教えるとか、中学では何、高校では何をやる、大学になったらこうして、プロの野球選手になるという、きちんと計画があると思うので、エンドプロダクトに向かって、そういうものを1つつくられてみると、我々も見やすいですし、ご自分でも多分、かなり見やすくなるんじゃないかなと思いますので、可能であれば、また考えていただければと思います。以上です。

【青木環境政策課長】 ありがとうございます。1点目も2点目も、知的に大分チャレンジングなお話だと思います。我々の能力でどこまでできるかという、ちょっと不安はありますが、受けとめて考えたいと思います。

【佐和部会長】 確かに、持続可能な社会というのは、ちょっと変な表現ですね。

それでは、お待たせしました、松尾委員。

【松尾委員】 私は、今日は、前へ戻る議論というか、一般論を少しさせてほしいんですが、この案は、要するに、これから新しい技術とか新しい方法でもって社会資本整備をしていって、地球温暖化の対策を考えようということのように思えるんですが、私はどちらかという、既存のインフラをいかに保つか、要するに長寿命化というか、もしも倍の寿命で既存のインフラを維持できれば、おそらくCO₂の排出削減にもものすごくきくんじゃないかと思うんですね。

それでは、今まで一生懸命、営々といろいろな社会インフラをつくってきているわけですから、それをどう管理するのか、保全するのか、維持するのか。そのCO₂の効果というか、私は結構あるんじゃないかと思うし、ある意味では、新しいメンテナンス産業みたいなやつを育成していくポイントじゃないかとも思えるんですが、新しいものをつくるという、新しい都市にしていくということじゃなくて、都市をそのまま残すということではないんですが、住宅をそのまま残せと言っているのではないんですが、もう少しいろいろな意味でのインフラをきちっと維持していく。それは、私は非常に重要な温暖化対策の一部であろうと思うんですね。

何かその辺が、先ほど高村さんが言われたような、日本の新しい技術の省エネ的なインフラを海外に展開するということもあるけれども、それぞれが持っているインフラをいかに長寿命化させて、余計なCO₂をそれ以上出さないようにするか、チャラにするかというの私は大きな日本の技術じゃないかと思うんですね。ぜひそういう要素もこの中に入れてもらえないのかなというのが一つの要望ですね。

ですから、既存インフラをどう維持するか、ストックマネジメントというような言い方をしていますけれども、ほんとうにそれがCO₂対策にもなるというのは、うまく説明できないのかなと思うところがあります。それが第1点。

もう一つは、私はいつも言うんですけども、7ページのポンチ絵がつくられているんですけども、都市を低炭素化しようとするときには、都市から出てくる廃棄物というのは、決してここに書いてあるようなものじゃなくて、建設廃材とか、生ごみだけではなくて可燃物、ある種の産業廃棄物なんかも十分に出てくるんですね。それはここに書けないと思っておられるんじゃないかと思う。それは役所の管轄が違うから、補助金なんかも違うから、一緒に燃やせないということがあるわけですね。それをやっていたのでは、いつまで

たっても都市は低炭素化しないと思うんです。

ですから、さっきの統合の議論を進めるなら、日本の国全体で、都市というものを全部見たときに、その地域を低炭素化するというのであれば、産業廃棄物から、農業廃棄物から周辺のものまで集めて、都市できちっと燃やしてエネルギーにするということも重要な展開だと思うんですよ。

言葉としては、「バイオマス」があったりしていますけれども、凶にしたときに、そういうものが入ってこなくなっちゃう。それはおそらく意識的に、入れてはまずいねというふうにもし思っておられるとすれば、逆に入れちゃう凶を一度、国交省というか、この会議で出しちゃう。そうすると、おそらくほかの役所は文句を言うてくるかもしれないし、議論が起こるだろうけれども、あえてそれをやってみないと、なかなか都市を低炭素化しませすという、期待にこたえられていないんじゃないかという気がするんですね。

ほかの省でやっていることでも、都市にかかわったり、地域にかかわったら全部引き受けちゃう。そのぐらいの要素をぜひ入れてほしいと思います。

【青木環境政策課長】 第1点目につきましては、公共のインフラ、それから民間の住宅とか建築物といったものについて、どちらもライフサイクルでもって、経済的にも、それから環境の面についても、長く使っていくということが、政策の面においてもそれぞれ目指されているところで、新しくつくるものだったら、そこはとてもわかりやすい。あとは既存のものをどういうふうにマネージしていくかといったところの問題だと思います。そういったことも、政策の担当をしているほうでは考えているので、この文章の中にその意識があらわれていないということで、ちょっと考えさせていただきたいと思います。

それから、第2の点ですが、この絵の7ページ目、確かに自分のやっている手の届く世界のことだけで絵が成り立っておりますが、実際には、まだまだ実験とかの段階なんですけれども、環境省さんと一緒に、下水の汚泥プラス……。

【松尾委員】 それはわかっています。

【青木環境政策課長】 まあ、やっている。そういったところは実際にやっていることも反映させていって、もうちょっと幅広にする必要がある、おっしゃるとおりだと思います。ありがとうございます。

【佐和部会長】 どうもお待たせしました。鷺谷先生。

【鷺谷委員】 もう時間がないようですので、簡単にコメントだけ述べさせていただきたいと思います。

中間とりまとめ案の3ページに、空間レベルと地域特性を踏まえた対策が必要であることが述べてあって、その後に、類型も一部挙げてあって、このことは大変適切で、確かに地域特性と空間レベルを重視した分析、評価、そして、施策をそれに基づいて考えていくことが必要だと思いますが、案の中では、それが十分、ここには書いてあるけれども、生かされていないように思われます。

先ほど、きめ細かい扱いが必要というご意見もありましたけれども、逆に、まず国土を大きく、大都市及び近郊とそれ以外の非大都市空間に分けて、相互に大きく異なる特性に応じて、課題と対策を整理することも必要なのではないかと思えます。

前者には、人口の大半が集中しており、今後ますます人口が集中していきます。密度が高いがゆえ、内部での移動手段は公共交通が担うことができます。エネルギー、物質的には規制しているので、外部からの物質、エネルギーの大きな流入なしには、人間活動も生活も維持できない。当面のことを考えると、電源として火力の比率を高めざるを得ないので、その効率を高めることを含む、先ほど政策の中に、化石燃料のクリーン利用という言葉がありました。それと、廃棄物バイオマスの混焼などで再生可能エネルギー化していくというようなことが課題になっていると思えます。

一方で、後者は、今でも人口密度が低く、高齢化しており、その傾向というのは今後一層強まっていて、公共交通など社会サービスの維持は難しくなっている。傾向はますます強まっていくと思えます。

一方、分散型で、再生エネルギーを生産し消費するということは、比較的條件が整っていて、それは、何が適切かは地域によって大きく異なりますが、例えば屋久島などでは水力発電で、島で使うすべての電気が賄えて余りあるような状態になっています。バイオマスが可能性を持っている地域もあります。

それから、ほかのこととの関係の調整に関して、後者では、生物多様性の保全との関係の配慮というのはとても重要です。

このように、他の課題との関係の調整についても、この2つの空間タイプでは大きく異なると思えます。少なくとも、大づかみにそうやって国土空間を分けて、問題と対策を整理していくということは重要なのではないかと、これを読んで感じました。以上です。

【青木環境政策課長】 確かに、ほかの委員のご指摘にもあったと思えますが、提示しているイメージが1つというふうに見えて、そこはもう少しきめ細かい考え方が必要かと思っております。ありがとうございます。

【佐和部会長】 それでは、予定された時間を二、三分、超過いたしましたので、これで議論は打ち切らせていただきます。

本日用意した議事は以上でございますが、事務局から、その他連絡事項はございますでしょうか。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 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。

次回の開催については、3月14日、水曜日を予定しておりますが、詳細につきましては、改めてご連絡させていただきます。

事務局からは以上です。

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

— 了 —