

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21回合同会議

平成24年7月19日

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 おはようございます。

定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第21回合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第、座席表、委員名簿、そして資料1、資料2、そして参考資料1から4を用意しております。もし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。

本合同会議の議事は公開とした上で、議事録については委員の皆様方にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承ください。

では、まず議事に先立ちまして、中島総合政策局長よりごあいさつ申し上げます。

【中島総合政策局長】 皆さん、おはようございます。

梅雨も明けまして、大変暑い季節がやってまいりました。この会議室は、わりと役所の中ではエアコンのきいた部屋だと思いますけれども、それでも人一人が大体100ワットの電球と同じ発熱量があるそうでございますので、これだけいますと、結構人間の熱量だけでも多いので、私どももこういう格好でお許しいただいておりますが、ただ、暑い中で環境の話をするのもまた雰囲気も出ていいかと思っておりますので、きょうもホットな議論を期待しております。

4カ月ぶりに開催をお願いいたしました。前回までにいろいろ議論していただいた上で政府としての大きな枠組みの作業が別途進んでいて、そちらの準備が整ったらまたということをお話ししたと思っております。メディア等でご案内のとおり、我が国の環境エネルギー政策の方針について議論が深まってまいりまして、基本的方向について3つの選択肢を提示するということになっております。その議論も並行して進んでおりますが、きょうはそう

した全体の動きをご紹介するとともに、その中で、国土交通分野でどういう 이슈があ
ってどういう議論を今後していくかということについてご説明して、ご議論を賜りたいと
思います。どうぞよろしくお願ひいたします。ありがとうございました。

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

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

それでは、本日の議事に移らせていただきたいと存じます。

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ひしております。今回は佐和部会長に座長をお願ひしたいと存じ
ます。

それでは、以後の議事進行について、佐和部会長、よろしくお願ひいたします。

【佐和部会長】 それでは、私のほうで議事を進めさせていただきます。どうぞ、皆様
方、ご協力のほどをよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、本日は、「その他」は別にして2つの議題が用意されてございますが、1番
目の議題であります「最近の環境・エネルギー政策の動向」について、事務局より説明を
お願ひいたします。どうぞよろしくお願ひします。

【山本環境政策課長】 冒頭に大塚委員が所用の時間がございまして、初めに大塚委
員のご発言をいただいた後に私の説明という形でお願ひできればと存じます。

【佐和部会長】 そうですね。僕は報告が済んで直後でいいかと思っていましたけれど
も、報告の前にですか。

それでは、大塚委員。

【大塚委員】 どうしても出なければいけない先約がありまして、まことに申しわけあ
りません。

2点ほど申し上げておきたいと思ひますけれども、資料1との関係で一言申し上げてお
きたいのは、この「15シナリオ」は40年廃炉で新增設なしを前提にしていますが、昨
今ちょっと問題になっているように、それを前提にしても、活断層が下を通っているとか
というようなことも問題になっていますので、15がほんとうに達成できるかはちょっと
わからないところがあるかと思ひますので、もし15を前提にして今のようなことで対応
をとった場合にも穴があくことがあって、その分を石炭火力とかにする場合には、さらに

別の形で温暖化対策を進めなければいけないことになる可能性があるのではないかということを一言申し上げておきたいと思います。

それから、資料2ですが、これはお答えいただくのは、多分、私がいなくなってからかもしれないですが、スライド5のところでは今回の「都市の低炭素化の促進に関する法律案」というので非常に意欲的に取り組んでいただけて大変ありがたいと思っておりますが、一つお伺いしたいのは、「低炭素まちづくり計画」は、今までの地方公共団体の温暖化対策推進法に基づく実行計画とどういう関係に立つのかということをお伺いしたいところがございます。温暖化対策推進法と「都市の低炭素化の促進に関する法律」との関係ということについてもお伺いしたいということになりますけれども、いろいろな計画が立てられることになると思いますので、計画間の関係がある程度明らかになったほうが国民にとってはありがたいというところがございますので、お伺いしたいということでございます。

恐れ入ります、以上2点です。ありがとうございました。

【佐和部会長】 質問についてはいかがなさいますか。後でまとめてということですか。

【山本環境政策課長】 後ほどまとめて回答する形になりますので、時間の関係では、また後日、大塚委員には回答申し上げたいと思います。

【佐和部会長】 それでは、事務局からのご説明、よろしくお願いいたします。

【山本環境政策課長】 7月15日付で環境政策課長に着任しました山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、座ったままで恐縮でございますけれども、よろしくお願いいたします。

まず、資料1の「最近の環境・エネルギー政策の動向」についてでございます。

資料をめくっていただきまして、まず2ページでございますけれども、エネルギー・環境政策の見直しの背景について簡単に書いております。

まず「地球温暖化対策」、左でございますけれども、ご案内のとおり京都議定書の目標達成計画は2012年をもって計画期間が終了します。左の国際交渉の動向ですけれども、COP17において我が国は京都議定書の第二約束期間には参加しない方針を表明しまして、実質的な削減努力を実施することとしております。

その一方で、我が国が目指す「すべての国に適用される将来の法的枠組み」、こちらのほうは2015年中に議論を終えまして、2020年から発効及び実施するとの道筋を合意しておりまして、ダーバン・プラットフォーム特別委員会が立ち上がったところでござ

います。

一方、国内でございますけれども、2020年までに25%、2050年までに80%削減の地球温暖化対策基本法案、こちらは現在も国会において継続審議中でございます。

また、右のほうの「エネルギー政策」でございますけれども、現行のエネルギー基本計画、2010年6月策定でございますけれども、原子力を基幹電源としまして、2030年には電源の5割近くを依存する、こういった内容でございましたけれども、東日本大震災、原発事故の発生でございまして、現在、エネルギー環境政策の抜本的な見直しの動きが取り組まれているような状況でございます。

具体的には、国家戦略会議の分科会「エネルギー・環境会議」におきまして23年12月21日には選択肢提示に向けた基本方針が決定されまして、それを受けまして24年6月29日には選択肢の提示がなされたところでございます。

次のページに選択肢がございます。まず、下の表の一番左に「2010年」がございます。最終エネルギー消費が3.9億キロリットルで、発電電力量が1.1兆キロワットでございます。原発の依存度は発電電力量で26%、化石燃料依存度が63%、非化石電源が37%でございまして、温室効果排出量は1990年比でマイナス0.3%でございます。

上の箱でございますけれども、今回のシナリオの提示に当たりましては、まず現状よりも想定される最大限省エネを進めまして、エネルギー消費量と電力消費量を減らす、そういった前提でございまして、エネルギー消費が3.9億キロリットルから3.1億キロリットル、発電電力量が1.1兆キロワットから約1兆キロワットに引き下げまして、そういった前提で原発依存度や化石燃料依存度を減らす。また、再生可能エネルギーを最大限引き上げまして、これにより非化石電源比率を上げまして温室効果排出量を削減する、そういったことを大前提といたしまして、3つの選択肢、原発依存度を基準にゼロ・15・20～25シナリオを用意することになっております。

「ゼロシナリオ」でございますけれども、左と右がございます。まず、左側でございますけれども、こちらは原子力比率がゼロでございますので、再生可能エネルギーを30%にまず拡大しましても、化石燃料比率が70%ということで、現行よりも上がってまいります。そうなりますと、ほかのシナリオと比べましてCO₂温室効果排出量が16%減となりまして、削減幅が小さくなります。そういったことで、右のほうでございまして、より踏み込んだ制度改革等によりまして再生可能エネルギーを35%に引き上げる、これが右側のところでございます。

そういったことで、それでも化石燃料が65%と非化石が35%で、現状と同じレベルでございますので、ほかのシナリオの場合に比べまして、例えば省エネ性能に劣る製品の販売の制限とか禁止、こういった厳しい規制を広範の分野に科しまして、温室効果ガスの削減量を「15シナリオ」並みの23%削減というような数字になっております。

続きまして「15シナリオ」でございますけれども、こちらのほうは原子力比率を15%程度でございまして、再生可能エネルギーが30%、化石燃料が55%、非化石が45%ということで、温室効果排出量は1990年比で23%減でございます。

「20～25シナリオ」については、原発比率が20から25%、再生可能が25から30%、化石と非化石が50%でございまして、温室効果ガス排出量は25%減になっております。

いずれにしても、この3つのシナリオがございまして、再生可能エネルギーや省エネというのは最大限進めているということでございまして、そういったことで原発依存度、化石燃料依存度も下げまして、温室効果ガスを削減する選択肢となっております。

「エネルギー・環境会議」のほうは、この3つのシナリオに関しまして国民的議論を開始しまして、その上でエネルギー選択、それと表裏一体の地球温暖化国内対策に関して責任を持って結論を出すこととしております。そういったことで、表の下の7月でございますけれども、意見聴取会、パブコメ、討論型世論調査ということで国民的議論を展開する形になっております。

また、7月中には、再生可能エネルギー、省エネにも絡みますけれども、「日本再生戦略」を決定しまして、8月にはエネルギーミックスの大枠と、2020年・30年の温室効果ガスの国内排出量などを示しました「革新的エネルギー・環境戦略」を決定する、こういった流れになっております。

その後、速やかにエネルギー基本計画を策定しまして、年内には新地球温暖化対策、原子力政策大綱、グリーン政策大綱、これを策定する流れになっております。

次のページでございますけれども、一応、「エネルギー・環境会議」の資料から経済への影響について記したところを簡単にご紹介申し上げたいと思います。

真ん中には家庭の電気代がございまして、2010年の数字が2人以上の世帯平均で月1万円になっております。これを、国立環境研究所以下4者の方に分析結果を出していただいております。それぞれ、「ゼロ」「15」「20～25」で2030年にどれぐらいの電気代になるかを試算してもらっております。総体的に申し上げますと、4者の分析結果

については、いずれの場合も全シナリオにおきまして2010年1万円から、差はございますけれども上昇しているトレンドでございます。

また、国立環境研究所は3つのシナリオの数字が必要でございますけれども、ほかの分析結果では「ゼロ」のほうがほかのシナリオよりも上げ幅が大きくなっておりまして、慶應の野村准教授が「ゼロシナリオ」で2.1万円ということで一番高い数字になっております。

実質GDPでございますけれども、2010年代が実質1.1%、20年代が実質0.8%という伸長係数に基づいて数字を出す形になっておりまして、2010年が511兆円ということで、まず自然体でそれぞれ4者の方、600兆円を超える数字になっております。総体的には4者の分析結果はいずれの場合、全シナリオにおきまして、差はございますけれども自然体よりも下がっております。また、「ゼロ」のほうがほかのシナリオと比べまして下げ幅が大きくなっておりまして、地球環境産業技術研究機構（RITE）が「ゼロシナリオ」で564兆円ということで、一番数字が低くなっております。電気代の上昇によりまして消費とか企業の生産活動の抑制がどうなるかというところはそれぞれのモデルケースで異なってくると思っておりますけれども、そういったことも背景にあるものと考えているところでございます。

5ページから6ページ、7ページについては、今回のマクロフレームの想定についてちょっとつけた資料でございますけれども、本日は、説明は割愛させていただきます。また後ほどごらんいただきたいと思っております。

続きまして、3枚めくっていただきまして8ページをごらんいただきたいと思っております。

先ほどのシナリオはいずれも省エネ・再生可能エネルギーを進めていかなければならないということで、「日本再生戦略」もそういった中で原案が出されております。内容については、環境、医療、観光、そういった11分野で成長戦略を策定しまして、2020年までの平均成長率を、こちらのほうは名目3%、実質2%、経済成長戦略というような背景もあると思っておりますけれども、そういった高い数字を目指しております。

2010年6月に「新成長戦略」がございますけれども、「防災・減災」「再生可能エネルギーの促進」を新たに視点として追加しております。今回にも絡みます再生可能エネルギー、省エネ推進の観点からは、「グリーン成長戦略」を掲げておりまして、次世代自動車での世界市場獲得、蓄電池の市場創造と競争力の強化、こういったものを重点施策に位置づけております。今後は、まず11日に原案が提示されまして、7月中に「国家戦略

会議」でとりまとめまして、閣議決定予定という流れになっております。

例えば「グリーン成長戦略」については、下に目標がございまして、全般的には50兆円超の環境関連新規市場、140万人の環境分野の新規雇用でございますけれども、例えば新車販売においては次世代自動車の割合を最大で50%、ネットゼロエネルギーハウスの標準化等を掲げております。

実効性を高める観点からは、9ページ以降、工程表をつけておりますけれども、例えば9ページで赤く囲っておりますけれども、一番右に「成果目標」がございまして、左に12年度から15年度に実施すべき事項を掲げております。例えば赤いところだと、新車販売に占める次世代自動車、ハイブリッド、電気自動車、さらには燃料電池自動車等がございますけれども、それを2020年度までに最大で50%に引き上げる、こういった目標を掲げまして、で、左を見ますと、2012年度におきましては、購入補助や税制上のインセンティブの付与の実施を行う、また、電池開発による航続距離の向上を行うといった施策を掲げております。

やり方としましては、毎年度5月に評価を行って、国民に開示をする。成果の不十分な場合には、適宜、施策見直しを行いまして、PDCAサイクルを活用しまして目標に近づけていく、そういったような形で実効性を確保するような仕組みを掲げております。

めくっていただきまして、あとは12ページでございますけれども、「ネットゼロエネルギーハウスの標準化」のところを赤く囲っております。省エネでまず数字を減らして、残りを省エネで賄うネットゼロエネルギーでございますけれども、これを2020年度には標準化する、こういったような目標を掲げております。そういったことで2012年度には蓄電池やHEMSの導入推進、また、下にあります省エネ基準の改正、そういった施策を掲げておりまして、また、先ほどのPDCAサイクルを活用しまして目標を達成していく、そういったような中身になっております。これが原案でございますので、こんな形で策定するという段取りになっております。

めくっていただきまして15ページでございます。

再生可能エネルギーがいずれにしましても25から35という形でシナリオで掲げられておりますので、その推進ツールとして、今回、固定価格買取制度が導入されております。

まず、その前身の制度でございますけれども、15ページに2003年には電力会社に一定量の再生可能エネルギーの活用を義務づけるRPS制度が導入されております。これ

は買い取り義務もございませんし、相対契約でございます。それでもかなり再生可能エネルギーの数字が増えて倍増しております。

下から2番目の2009年度から右のところに住宅用の余剰分について、これはもう既に買い取り開始がされております。施行後3年間で太陽光についてはこれでも倍増したというような数字が出ております。

次のページ、16ページでございますけれども、そういった取り組みは行っておるんですけれども、円グラフにもございますけれども、2009年度の発電電力量のうち再生可能エネルギーは10%でございますけれども、水力が約9%ございまして、狭義の分はまだ1%でございます。やはりコスト高が課題になっているものと考えております。そういった中、大幅拡大のツールとして固定価格買取制度の導入に至った流れになっております。

次のページ、17ページでございますけれども、固定価格買取制度、7月1日施行でございますけれども、こちらの制度のフローをつけております。

まず、下の左側でございますけれども、再生可能エネルギーにつきましては、太陽光、中小水力、風力、バイオマス、地熱、自宅発電がございます。適用されるためには、下の左の矢印でございますけれども、経産大臣から設備認定をまず受けなければならないと。これは例えば実施基準に該当する等、一定の実効性が担保されていることを国がチェックするような仕組みになっております。

そういったことで、再生可能エネルギーを発電した事業者は電力会社に売電をします。電力会社は、国が定める期間、固定価格で電気を買取る、これは義務でございます。この期間と固定価格につきましては、経産大臣が、真ん中の下にございますけれども中立的な第三者委員会でございます「調達価格等算定委員会」の意見を尊重して、毎年度、価格と買い取り期間を設定するスキームになっております。

そういったことで会社はユーザーに電気を供給する形になっておりまして、利用者の方は電気料金と合わせてサーチャージ（賦課金）を上乗せして払う形になっております。この賦課金につきましては、使用電力量に応じた比例したサーチャージになっておりまして、地域間で単価の同額という形になっております。そうなりますと、電力会社で負担と受益にアンバランスが生じますので、費用負担調整機関でそういったものを調整する、そういったようなスキームになっております。

次のページでございますけれども、調達価格と調達期間でございます。

まず、買い取り価格につきましては、通常基調となる発電コストに利潤を勘案して、毎年度、決定しております。例えば太陽光については10キロワット以上で、価格は42円で、期間が20年でございます。特に当初3年間でございますけれども、集中導入期間ということでございまして、利潤に特に配慮しまして一、二%上乗せする。標準的な利潤でございますけれども、外部利益率のIRRを用いております、税引き前の5から6%という数字でやっておりますけれども、初めの3年間は7から8%に引き上げております。やはり3年間に投資をオファー前に誘導しまして、スケールメリットを図りましてコストダウンを図っていく、そういった戦略というふうに考えております。

再生可能エネルギーは以上でございます。

続きまして19ページに、電力需給対策について簡単にご説明申し上げたいと思います。

節電ということでございまして、7月9日未明に大飯の3号機が再稼働が確実となったことから、24年7月10日から例えば関西は15%から10%、九州は10%から10%、四国と——済みません、北海道が抜けておりますけれども、それは7%から7%、中部が5%から4%、北陸が5%から4%、中国が5%から3%という数字になっております。また、4号機の再稼働の確実な段階で数字については検討・決定の上、公表される段取りになっております。

節電の要請に当たりましては、病院・鉄道等のライフライン機能・弱者・被災地に配慮を行う形になっております。

次のページにセーフティーネットとしての計画停電でございますけれども、計画停電は不実施が原則でございますけれども、関西、北海道、四国、九州におきましては、万一に備えまして計画停電を準備しております。

例えばセーフティーネットの計画停電もございまして、停電時間は1回約2時間、ただし関西電力管内は2回の可能性もあると。右のほうに「影響緩和措置」ということでございまして、例えば医療機関、国の安全保障上、極めて重要な施設、出先機関とか道府県庁、警察・消防本部、また、鉄道、航空、金融システム等についても計画停電時も通電することになっております。大体、内容は以上でございます。

21ページでございますけれども、第四次環境基本計画について4月27日に閣議決定されておりますので、簡単に概要をご紹介申し上げたいと思います。

まず、背景としまして、今回、3つございまして、世界金融危機後の「グリーン成長」「グリーン経済」、そういった概念の広がり、また、新興国における経済成長や世界人口

の増大の中で、地球温暖化、廃棄物問題、生物多様性の損失、そういった環境問題が深刻化していること、また、大震災、原子力発電事故で人と人とのつながりとか地域のつながりの意識の高まり、そういったものが背景にあります。

そういったことで、右にありますけれども、低炭素・循環・自然共生の各分野を統合的に達成して、今回の計画におきましては、安全を確保する形になっております。

下に9つの重点分野がございまして、今回、下の1、2、3が新たに追加されております。

まず、「グリーン化とグリーン・イノベーション」でございまして、先ほどの「日本再生戦略」でございまして、2020年に環境関連市場50兆円、新規雇用140万人創出を目指す形になっております。

また、「国際情勢に的確に対応した戦略的取り組み」ということで、我が国の経験や技術を途上国に提供することによりまして、環境負荷低減を積極的に行っていくという考え方が盛り込まれております。

また、3つ目の「持続可能な社会を実現するための地域づくり・人づくり、基盤整備」ということでございまして、地域づくりの担い手の育成、各主体間のネットワークの構築・強化、そういったような考え方が記されております。

次のページでございまして、「地球温暖化」「生物多様性」「物質循環」「水・大気環境保全」「化学物質」という形で取り組みが書かれておりますけれども、特に地球温暖化でございまして、まず2050年までに80%、2013年以降2020年については新たな温暖化対策という形になってございまして、この部分は、今後、年末と言われております「新地球温暖化対策」というふうに数字はゆだねられております。

特に国交省関係についての記載事項につきましては、例えば地域の創意工夫を生かした低炭素の地域づくりの利用とか、再生可能エネルギー未利用域への活用、自立分散型エネルギーシステムの構築、物流・交通の円滑化対策、環境対応車の開発・普及という形でございまして、国交省との施策については整合性を確保されております。今後、中期的地球温暖化対策でございまして、こういった環境基本計画の記載事項も踏まえまして、今後、検討を深めていく形になっております。

最後、23ページでございまして、ヒートアイランド対策についてご紹介申し上げたいと思います。

ご案内のとおり、地球全体の平均気温の上昇でございまして、過去100年間で

0.7度でございますけれども、大都市は2から3度という上昇がございます、熱中症の患者数ということで健康や生活への影響が顕著になっている。

主な原因としましては、空調とか電気、自動車といった人工排熱が増加していることと、緑地・水面の減少、舗装面の増大ということで、地表面が人工化しまして蒸発散量が減少している、そういったところが主な原因と言われております。

そういったことで、16年3月に対策大綱を策定しまして、総合的な対策を体系で実施してきております。現在、8月に新しい大綱を改定する予定になっております。

次のページ、24ページに内容を書いておりますけれども、現状の対策の柱が4つございまして、まず、人工排熱の低減ということでございまして、まずは省エネを推進しまして、排熱を低減させることとか、あとは渋滞対策や環状道路の整備、また、未利用エネルギーの利用促進によりまして、空調とか、電気、燃焼、自動車の排熱を低減する。

また、②でございますけれども、緑地・水面の確保によりまして蒸発散量を増加させる取り組み、また、3つ目の都市形態でございますけれども、例えば建築物の位置とか水と緑の確保を都市計画できっちりと確保しまして風の道を確認する、そういった取り組みでございます。また、4つ目につきましては、例えば冷暖房温度の適正化によるライフスタイルの改善、こういったのが現状の主な内容でございます。

今回の見直しの方針、3つございまして、例えば一番上でございますけれども、省エネラベリング制度ということでございまして、製造業者から小売事業者に対象を拡大しております。また、建築物の新築・改築の場合の緑化の義務づけということで緑化地域制度による緑地対策の一層の推進、そういったような拡大推進を盛り込んでおります。

また、真ん中でございますけれども、今回、新たに新しい推進項目として健康への影響軽減、そういったところにも光を当てようということでございまして、例えば例のところにありますけれども、暑さ指数、これは携帯とかパソコンを通じて提供しまして、5段階評価でされておまして、こういったものをチェックしていただきまして、例えば暑いところは避けるとか、そういった暑熱回避行動の促進、そういったものが、今回、新たに設けられております。

また、調査研究体制につきましても、人工衛星による土地被覆データとか植生データを整備しまして、高精度の環境変動の予測を行う、そういったような3つが今回の方針でございます。8月中にまた新たに策定する流れになっております。

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。ご発言なさる場合には、いつもどおりのことをございます、名札を立てていただきますようお願いいたします。

それでは、崎田委員、どうぞ。

【崎田委員】 ありがとうございます。今、詳細にご説明いただきましてありがとうございます。

3ページのところなんです、エネルギー・環境に関する将来ビジョンの選択肢ということで、今、ご説明いただきました。私も、この総合資源エネルギー調査会の基本問題委員会に参加させていただいておりますので、これに関して、ずっとここ半年以上議論してきた者の一人なんですけれども、「最終エネルギー消費」の一番上の段を見ていただければわかるように、省エネをかなり本格的に徹底するということから始まって、やはり3つのシナリオがありますが、どのシナリオにおいても省エネルギーと再生可能エネルギー、そして、それをもとにした都市とか、そういう住宅・都市の改革やエネルギーの基本的な使い方の改革という大胆な構造改革をしなければいけないという選択肢になっていると感じています。

その基盤として、政府がすぐに、今ご説明があった、その次の「グリーン成長戦略」を発表されたのは、非常に全体をちゃんと進めるのだということの発信には大変強く、ありがたい方向を持っていると感じています。

きっと実際の議論の現場では、どの選択肢でもこういう「グリーン成長戦略」全体が必要なんだけれども、例えば原子力ゼロだと、これにもっと規制的な措置もきつく入れなければいけないとか、いろいろなところがもっと資料的には細かく出ているはずなんですけれども、そういう全体の中で、とりあえず最低限はこういうみんなできり組まなければいけないということが明確にこういう成長戦略でも具体的に出てきて、これから社会全体でどういう選択肢になっても取り組まなければいけないという基盤ができていると思います。

なお、私がコメントを1つさせていただきたかったのは、それを実現するとき、実はエネルギー政策なんだけれども、これの実現には国土交通省の政策がものすごく大きく影響しているという、そこが大変強く感じられるというふうに感じています。

ぜひ、特に細かいところは全部、交通政策にしる、都市政策にしる、大変重要なんです

けれども、14ページのところに「環境未来都市の選定」というようなことが書いてあります。この後の資料2で国土交通省の政策も出てくると思うので、そこでまた皆さんで議論いただければと思うんですが、今回、6月にブラジルで「リオ+20」があって世界の関係者が集まったときにも、実は「グリーン経済」という大きなことに対する将来展望はあまり具体的な決め事を決め切れなかったのですが、「都市の環境負荷削減」が大変大きな課題としてクローズアップされて、環境都市をつくるということに関しては、日本政府が非常に強く主張してくださったおかげで、強く文言として入っているという、これは非常に大きな成果だと思っています。これからぜひ日本の持つ都市とか、都市の基盤になるエネルギーづくりとか、そういう全体に関して世界に発信をして貢献していくことを日本国内はもちろんなんですけれども、そういうことが求められていると思っています。ぜひこの分野の政策をこれからみんなでしっかりと進めていきたいと思っています。よろしくをお願いします。

【佐和部会長】 お答えは全部まとめて後ほどお願いいたします。

私の間違いでなければ、2番目に挙げられたのは奈良委員だと思うんですが、よろしくをお願いします。

【奈良委員】 2つございまして、1つ目はちょっと確認したい点なんですけど、4ページにシナリオがあるんですけども、これはどれも、例えばGDPでもマイナスになっていたり、かなりお金がかかっているんですが、これ、2030年ですから、実際には50年とか100年というライフサイクルを考えると、もう少しまた別の姿が見える。これは15年ぐらいですね、2030年ですから、短期なので、実際にはライフサイクルはもっと長いので、そうすると、ランニングに関するメリットだとか、次のライフサイクル、ライフスパンにおけるメリットも入ってくると、またこれは違うシナリオになっていくのではないかと。

ですから、これは早い話がライフサイクルからとなると極めて不利な判定になっているので、もう少し妥当なライフを考えて、総合的に評価するとこうなるよというほうが国民も見やすいのではないかなと思うんですが、これは多分、こちらでつくられたのではないのであれだと思いますけれども、それと、技術開発をいたしますね。先ほども充電電池が世界の50%は日本ということですが、こういう技術も輸出がどんどんできるようになるので、それによるリターンも期待できるはずなので、そういう経済効果ですね、先進的な技術を開発したというそれも含めると、またさらにメリットも、特に再生可能エネルギーに関す

る、そういう技術の開発は有効に経済的な効果が出てくるのではないかと思いますので、そのシナリオの作り方は、やはりある一定の仮定の条件に基づいてつくっているのも、その辺のどういう条件でこれを考えた場合はこうなるということは明確にしておいて、また別の考え方、仮定条件でやればまたもっと違うものが出てくるはずなので、少しその辺、これしかないというふうに思われると、考え方によってはある方向には不利になるということによって公正さに欠けるということになるかなと思いました。

もう一つは、これはちょっと提案なんですけど、いろいろなところに新しい次世代の自動車の導入を支援ということが書いてあるんですけど、電気自動車にしろ何にしろ、どんどん導入しても、個人がどんどん自動車を増やすと、自動車をつくるだけでもエネルギーと材料がかかっているんですね、資源と材料が。

ですから、逆に、個人があまり自動車を使わないようにしないといけないわけで、幾らいい自動車でも、エネルギーは必ず使うし、必ず材料は使っているわけですから、資源とエネルギーは減っているわけです。消費されているわけです。それでも、そういうものを個人的には使わないで、集団移動というんですか、ですから、ここに書いてあるように資料2のほうにあるんですかね、公共交通とか、そういうものをきちんと広げていくのが資料1にはないので、資料2には書いてありますけれども、資料1の中でもやはり次世代自動車の促進だけではなくて、個人ベースで使う車をもう減らしていかないと、やはり幾ら環境によっても数が増えれば、結局、変わらないので、「数を減らして、なおかつ」という形が資料1には欲しいということで見えておりましたので、その辺も、今後、検討できればお願いいたします。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、米本委員。

【米本委員】 1点だけ確認させていただきます。10ページ目の海洋開発のところ、「海洋再生可能エネルギー利用推進」と、一般的に書いてあるだけなんですけれども、もともと日本は世界で6位のEZを保持している国である、海洋開発の基本戦略は、おそらく国土交通省が中心になるべきだと思うんです。ここではエネルギー開発が問題にされておりますので、1点だけ質問させていただきたいと思います。再生可能エネルギーの中では、今まで声が大きかった風力とか太陽光発電については、実際に買い取りプログラムができております。けれどもエネルギー開発研究費を国全体で見ると、これまでは原発に集中投資されて、それがなかったから風力・太陽光がおくれたのだという説明が定着化して

いますけれども、先進国の中で自国の周囲に大量の海流とか波力の潜在的エネルギーを持っているのは日本とイギリスです。実証研究をやっているのはイギリスくらいです。、これまでの再生可能エネルギーと同じで、コストが合わないということで海流・波力は大きな研究イニシアチブはなかったんですけれども、この点について、もう少し具体的なものが書きこむべきではないかと思います。日本がそういう研究プログラムを持っていることを明確にすること自体が、エネルギー安全保障上、重要なのだと思います。そういう点では国土交通省が中心になって「海流及び波力の再生可能エネルギーの推進」ということを少し強力に明示されたほうがよいと思います。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、高村委員。

【高村委員】 ありがとうございます。

大きく3点ございますけれども、1つは非常に一般的なことではございますが、この間、エネルギー政策、温暖化政策の検討をしてこられた中で、私自身は温暖化政策のほうの検討に一部かかわらせていただきましたけれども、やはり具体的な施策のレベルにいきますと、特に中長期のエネルギー政策、温暖化政策において国交省が果たす役割は非常に大きいと思っております。

それは、今回の低炭素都市づくりの法案などでもあらわれておりますけれども、やはり全体として今の社会のインフラの質を変えていくということが、このエネルギー政策・温暖化政策を長期的に見たときに非常に重要だと思って実感いたしました次第であります。これが1点目でございます。

2つ目は、具体的なところでありますが、次の議題にかかわるところでもありますけれども、資料1のスライド3でございますが、今回、エネ環から出されたシナリオに関してでありますけれども、先ほど、これは崎田委員もおっしゃった点であります。かなりのやはり省エネが必要だということでもあります。「ゼロシナリオ」に関しては、中環審の作業でいくと、いわゆる行為対策係数、かなりの対策を上積みしなければいけないというもの、それから、「15シナリオ」「20～25シナリオ」に関して言うと、これはおそらく中環審の「中位」と、それから基本問題委員会の「想定」の間ぐらいをとったような、少なくとも現行対策よりもかなりの上積みというものであると理解しております。そういう意味では、これは崎田委員がおっしゃった点であります。やはりかなり大規模な省エネ対策、あるいは再生可能エネルギーはもちろんです。省エネが必要だということだ

と思っております。

おそらく次の議題で具体的な議論、問題提起がされると思っておりますけれども、基本問題委員会のほうはかなり大ざっぱな省エネの想定をされたと理解しておりますが、中環審のほうは逆にボトムアップで、技術ベースで積み上げをして推計しております。特にこちらの審議会にもこの間かかわってられました大聖先生、あるいは村上先生がその技術のワーキングについては責任者を務めていらっしゃった経過を考えますと、もちろんこの議論がもとではありますけれども、少なくとも資料を共有、あるいは大聖先生、村上先生から少しご説明をいただくような機会があってもいいのではないかとというのが2点目でございます。

それから3点目でありますけれども、スライドの2のところ、非常に細かなところで重箱の隅をつつくような話で恐縮なんです。自分の専門のところなのでどうしても気になってしまうものですから、「国際動向」のところでございますけれども、「自主的な削減努力を実施」と書かれているところであります。ちょっとここが簡単に言えばそういう、間違いはないところだとも言えるのですが、他方で、一度国際的にプレ知をしたものに関しては、施策の進捗までかなり丁寧に検証されるという意味で、第一約束期間よりもある意味では施策の内容・進捗度合に踏み込むという点では、施策の検討が非常に重要だという意味で、その点をわかるような形で書いていただくほうがいいのではないかと思います。

実は、4月9日の中間とりまとめはその趣旨を酌んでいただいて、注にかなり詳細な説明を加えていただいているのですが、今の申し上げたのは言葉の問題ではありますけれども、同時に、これから議論する施策の検討をかなり2020年の日本が国際的に約束するものについての施策の裏づけがあるものとして出していく必要があるという観点から発言させていただきます。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、横島委員。

【横島委員】 当合同部会の本来的業務であるCO₂削減による地球温暖化対策というテーマと、今回のエネルギー選択のテーマが、何となくすんなりとつながって議論されていて、似たような感じの論理を立てているんですけれども、実は私は基本的にこの問題は違うテーマだと思っているのです。テーマというか、手法、実践手法といいたししょうか、解決方法は違うのだろうという点からちょっと話をさせていただきたいんですけれども、

というのは、この切り口がいいのかなと思ってお話しするのは、今のシナリオ三本立ての論拠は、いわばサプライサイドに立ったベストミックス論ですから、1.1兆キロワットの供給ができるとすればどういう比率なのかという、いわば供給サイドの合理性だけで考えてきて、もしそれがきちっと合理的に提供できてシナリオも成立するとすれば、その分は全部使っているんだという、今度は国民側の立場に立つとそこで終わってしまうんです。思考停止をしてしまって、供給が確保されるなら、我々はその分は全部使うということになると、そこで終わるかもしれない。それでいいのかということになると、CO₂削減問題と根本的に違うテーマが出てくるわけです。

その意味では、サプライサイドの考え方はともかくとして、ユーザーサイドというかコンシューマーサイドとしてのベストミックスとかベストユースは何なのかということについての観点はだれが立論するのかということにちょっと抜けが出ているような感じがしているのです。これは経産省あるいは戦略会議に任せておいても、多分、出てこないのではないかと思います。だれがやるか。何人かの委員が国交省の役割を指摘されましたけれども、そこに国交省の役割が明確に出てくるのではないのかというのが私の主張です。

例えば、運輸部門にしても、あるいは住宅部門にしても、乾いたタオルを絞るような思いで我々の会議が業界とのタイアップで幾つかの知恵を出し、効果を上げてきましたけれども、そのような手法が電力エネルギーの削減というところでももう1回応用できないか、あるいは成案として成り立たないかということについて具体的に研究してみないと、どうも議論が収れんしないのではないのかというのが私のきょうの主張です。

どのようにすべきかについては、今、ちょっと村上先生や大聖先生の話があったけれども、まさにずばりそういうことなんです。つまり、電力消費そのものをどこまで下げるか、少なくとも済むのか、オール電化の時代は終わったというかけ声をだれが証明して実行するかということについての具体策はここにしかないんです。ですから、その意味では、細目にわたって全部調べ上げて項目別に議論をするということが、ひとつ1点必要だ。

もう一つは、そういうものが国民的な運動に定着するためにひとつ弱いのは、CO₂問題はある種の国際協約ですから、いわば縛りがある。これについては、まだ政権の方針も決まっていない段階で言うのは早いですけれども、何の縛りもない、精神条項みたいなもので終わってしまうかもしれない。そのときに、何か縛りを求めるとすれば、国際公約にならないまでも国際宣言をしてみる。日本の電力消費はこういうスマートな選択をするのだというような国際的な宣言をどこかでしてみるというようなところまでいかないと、今

回の問題は、電気がなくなった、あるいは危険が伴った、そのことは解決した、では、もとのもくあみだと、全然文明的な議論にならない可能性があるというところをこの合同部会から情報発信できないかなというのが提案でございます。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

以上、これで5名の方からご質問あるいはご意見をお伺いしたわけですが、では、まとめて事務局からお答えいただきますでしょうか。

【原田地球環境政策室長】 地球環境政策室長の原田と申します。よろしく願います。

幾つか、まず先生方からご意見・ご提案いただいた関係からまとめてご回答させていただきます。

まず、今、横島先生から、サプライサイドとユーザーサイドを分けて考えるべきだという話がありましたけれども、まさにそのとおりで思っております、エネ庁の資源エネルギー調査会でも省エネの議論はありましたけれども、いずれの原発のシナリオであっても省エネは最大限行うということが基本的な考え方であります。したがってユーザーサイドである国土交通省の施策といたしましても、原発のシナリオがどの形になっても、我々ができる限りの最大限の省エネを行っていくということに変わりはありません。

実際に中環審でも、名称は「中位」という形の施策ではありますけれども、各省としては最大限の取り組みを行っていくと。逆に言うと、ゼロパーセントシナリオの「高位」というのはかなり現実的ではない部分も含めておりますので、なかなかそこまで目指すのは難しい面もございますけれども、「中位」という形で最大限の取り組みを行っていきたいということでございます。

そういう中で、国土交通省といたしましては、また後ほど資料2のほうでご説明申し上げますが、やはり都市という形で省エネを行っていくというのは一つ大きな課題だと思っております。先ほどブラジルのリオの話がございましたけれども、都市で環境対策を進めていくというのが大きな世界的な流れでございます。来年、我が国でも都市をテーマにした国際会議を開くことになっておりますけれども、そういう中で国土交通省としても都市の中でCO₂の削減をどうしていくかが一つの大きな今後のテーマになろうかと思っております。

それから、奈良委員からシナリオの中長期的な関係がございました。確かに現行、政府

全体では2030年を一つのターゲットにしております。ただ、もう少し長い目で見ると、2050年までにはCO₂を80%という世界的な約束もございますし、どういう形で2050年、もう少し長いライフサイクルを考えていくのかというのは引き続き政府としても大きな課題だと思っております。

今回のシナリオも、省エネのランニングコストはあくまで2030年までに投資された効果しか入っておりませんので、その後の省エネの効果が反映されていないというような部分もありまして、確かに、ある意味、完全なシナリオではないのかもしれませんが、いずれにしてもまずは2030年というところを一つの区切りとして我々ができる最大限の施策を実行していくということでございます。

それから、奈良委員からお話しされた充電池の輸出といった話もあります。今回政府の「再生戦略」にも、蓄電池というのは非常に重要な項目として位置づけられておりますし、これを我が国の基幹産業として育てていくというようなねらいもありますので、今後、輸出による大きなリターンといったものをGDPへ反映していきたいというのがまさに「再生戦略」でのねらいでもございます。

それから、奈良委員からの提案で次世代自動車の導入ということでございます。自動車の単体施策でCO₂を減らすのは、住宅・建築物と並んで国土交通省の大きなCO₂削減の大テーマでございますけれども、同時に、まさに国土交通省のもう一つの大きな柱であります公共交通施策の推進、公共交通をもっと活用していくことによって自動車から、バス、電車等にシフトしてもらい、そういうことも引き続きやっていくというのは、これまた大きなテーマであると思っております。

【山本環境政策課長】 高村委員からございました村上先生の件でございますけれども、ちょっと関係省庁と相談して、あと両部会長ともご相談させていただいて、どういった形で対応できるかということは、またちょっと検討させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【瀧口総合政策局次長】 米本委員から、海洋開発の件のご質問がございました。まず、担当という意味から申し上げますと、内閣官房に総合海洋政策本部、事務局はそこに置かれておりまして、政府全体の海洋開発、これはエネルギー関係も含めまして海洋開発につきましてはこの本部が担当することになっております。

この部会が関係いたします再生可能エネルギーにつきましては、先ほど海洋における再生可能エネルギーの利用促進に関する基本的な指針をこの本部がまとめております。基本

的な考え方は、実証段階とそれから実用段階と大きく2つに分けておりまして、残念ながら我が国は、まだ実証段階、技術開発段階と言わざるを得ないわけではありますが、この実証段階につきましては、ヨーロッパの例などを見ながら実証フィールドというものを我が国の周辺の海域に設けて、そういったところを通じて具体的な技術開発及びコスト面などについても検討を進めようと、その上で実用化を進めていこう、第2段階へ進めていこう、こんな大きな考え方になっております。

こういった中で、国土交通省がどのような関与をしているかということでございますが、大きく言いまして3つございます。第1点は、海域における情報の提供でございます。どのような海底状況なのか、どのような利用のされ方をされているのか、海流などはどうなのか、自然海象条件はどうか、こういったような情報を海上保安庁で実は「海洋台帳」というものをつくりまして、その上で必要なデータを持っていくというようなことを関係省庁及び関係団体などでやっていくということで、情報提供するという機能が第1点でございます。

第2番目は、特に洋上風力につきましては、沿岸域の着床型、海底についているものと、浮いて風力発電をするものと、風力発電について2つございます。沿岸域については、特に港湾区域において船舶の航行などに支障のない海域というものが港湾区域の中にごございますので、そういったところについては優先的に着床型の風力発電のエリアとして活用できないのかと、こういったことで港湾サイドの協力が考えられております。

それから、浮体型につきましては、これは船舶と同じような構造を持っておりますので、構造基準であるとか、こういったものをつくる上での技術開発であるとか、こういったものを国土交通省の海事局を中心にして進めている、こういったようなことでございます。

それから、第3点目、この洋上風力についての第3点目でございますが、さらにこういったものを我が国が持っている技術が実は活用できますので、世界的にこれをまた売り出していこうといったこともあわせて考えているというようなことでございます。

ご指摘のように国交省は非常に関与しておりまして、ただ、まだ一步を進めているところでございますので、直ちに具体的な成果としてこういうことができるということはございません。そのために、先ほどの資料の中で買い取り制度についてのご説明がございました。買い取り価格について18ページに風力の価格がございまして、これは実は洋上のもものは一切入っておりません。これまで実用化されておきませんので、すべて陸上のものをベースにして想定利益率などからはじき出したものでございまして、洋上が入れば、また

この価格も新たに洋上用のものを設定しなければならないということになっておりまして、全力を挙げて頑張っているという状況でございます。

以上でございます。

【佐和部会長】 以上でございますか、事務局からは。ほかに特にございませぬ。

それでは、ちょうど時間が予定どおり進んでおりまして、続きまして2番目の議題でございます「国土交通省の中期的地球温暖化対策について」に進ませていただきます。

「国土交通省の中期的地球温暖化対策」につきましては、昨年1月より震災・原発の影響もありながら議論を積み重ねてまいりました。委員の皆様方のご協力を得まして、ことし4月には中間とりまとめをお示したところでございます。

地球温暖化対策につきましては、先ほど事務局から説明がございましたとおり、年内をめどに政府としての地球温暖化対策がとりまとめられる予定となっております。このような動きを踏まえまして、本環境部会といたしましても年内の最終とりまとめを行うべく議論を進めてまいりたいと考えております。

以上のような背景を踏まえまして、本日も積極的にご議論いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、資料2につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

【山本環境政策課長】 資料2「『国土交通省の中期的地球温暖化対策』のとりまとめに向けて」についてご説明申し上げたいと思います。

まず、資料をめくっていただきまして2ページでございますけれども、一応、議論の流れをもう一度おさらいさせていただきたいと存じます。

23年1月14日に地球温暖化対策基本法の成立を視野に、国交省の中期的地球温暖化対策についての議論を開始させていただいております。

その後、自動車、物流、住宅・建築、下水道、都市という形で、関係業界、有識者のヒアリングを実施しております。

その後、3回にわたりまして中間とりまとめに向けましてご審議いただきまして、4月9日に中間とりまとめの形で公表しております。

次のページでございますけれども、全体像でございますけれども、構成でございますけれども、進捗状況、基本認識、3つの視点としまして、低炭素循環型システムを構築しまして、持続可能で活力ある国土・地域づくりを目指す。1としまして地域の特性に応じた低炭素まちづくり、2としまして、東日本大震災以後のエネルギー制約への対応と望まし

いエネルギーシステムの構築、視点3としまして、ライフサイクル・ワークスタイルの変化を踏まえた地球温暖化対策、こういったような三本柱となっております。

その後、「個別の対策・施策」、3つの視点を踏まえた具体例、排出削減目標、地球温暖化への適応、こういったような流れになっております。

特に右のところにはございますけれども、今後の進め方でございますけれども、まず、今後、中期的温暖化対策のとりまとめに向けまして、本年夏の「日本再生戦略」「革新的エネルギー・環境戦略」、そういったことを踏まえまして検討を深めていく必要がございます。

そういった中、本日につきましては、特に国交省の中期的地球温暖化対策の「3つの視点を踏まえた施策の展開」「個別の対策・施策」の現状についてご説明させていただきまして、また後ほどご意見も賜りたいと思っております。

そういったご意見を反映する形で、次回、資料等を作成しまして、8月以降に「個別の対策・施策」「3つの視点を踏まえた施策」についてさらに抜本見直しの動向も踏まえまして検討を深めていきたいと思っております。そういったことで、年内を目途に国交省の中期的地球温暖化対策の最終とりまとめに持っていききたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思っております。

それでは、4ページでございます。本日は3つの視点と個別の施策について現状をご説明申し上げたいと思ひます。

先ほど、「3つの視点」について3つ申し上げました。下に書いておりますけれども、やはりいずれの場合も、今度、こういった事業モデルを推奨・展開すれば、個別の対策の数値目標がありますけれども、そういった数値目標を達成して実効性が高まるか、そういった視点が必要ではないかと考えております。

そういったことで5ページでございますけれども、先ほど崎田委員からもございましたけれども、低炭素法案でございますけれども、2月28日に閣議決定されております。下の図にございますけれども、まず、市町村で都市機能の集約化、公共交通機関の利用の促進、エネルギーの面的利用の促進、そういった都市の低炭素化を促進するための計画を策定して実施することになっております。

その一方で、上の一番箱のところは傍線を引っ張っておりますけれども、都市・交通の低炭素化やエネルギー利用の合理化、そういった成功事例を蓄積して普及を図る、そういったところが重要な課題になっておりまして、今後はこういった成功事例があるのか、国

としてもいい事例を推奨していく必要があるのではないかと考えております。

次のページに、一応、議論のたたき台というか参考までに、名古屋の事例をちょっとご紹介申し上げたいと思います。

これは、「期待される連携モデル」ということで、名古屋市における都市の面的開発と下水熱利用とのパッケージ化についての事例でございます。名古屋のささしまライブ24地区、これは名古屋駅のすぐそばでございますけれども、都市再生緊急整備地域の指定がございまして、これを契機にしまして市内の関係部局と名古屋都市エネルギーといった民間事業者の連携機運が高まりまして、面的整備とか、緑地とか、下水熱利用をどうするかという話になりまして、そういった中、下水道部局でございますけれども、下のポンチ絵の下に露橋の水処理センターがございまして、通常は現行は処理水を直下に合流しているんですけれども、上の中川運河がよどんでいるということでございまして、下水処理場の改築というタイミングがぶつかりましたので、再生水事業を新たに導入しまして、赤い線がございまして、それを下水道事業で再生水導管を敷設しまして、そこで1日3万トン、中川運河に放流しまして水質浄化につながると。また、途中で公園がございまして、修景用水があると。また、その再生水の導管に隣接して、愛知大学、民間ビルがございまして、そこに地域冷暖房の熱源用水の供給を行う、そういったことで潤いのある環境低炭素まちづくりに貢献できるというような内容でございます。

これはあくまでも下水の事例でございますけれども、各地域が有する地産地消エネルギーは、ほかにも清掃工場排熱とか、バイオマスとか、地中熱、いろいろございます。そういったことで自治体の関係部局・民間事業者の連携が進むような推奨事例の提案が重要と考えております。

実際の下水道管理者目線で見ますと、下水道だけがこういった事業をすると、いろいろな見方で「何で出しゃばるんだ」という言い方もされるところがございまして、こういったようなパッケージ的な仕組みになると、非常に連携機運が高まって、それぞれの持ち味を結集するという形になりますので、こういった低炭素法ができたその後にはこういったような連携をいかに高めていくようなモデル事例をこういったところでも推奨していく必要があるものと考えております。

次のページでございまして、**「地域に根差した学校等の公共施設における先導的な省エネ・創エネ・蓄エネの取り組み」**でございます。

具体的には、住宅・建築物のゼロエネルギー化ということでございまして、先導的に学

校や官庁施設、こういった公共施設のゼロエネルギー化に向けまして、省エネ・創エネ・蓄エネの取り組みを進めるものでございまして、これは国交省と文科省で、今、連携して取り組んでおります。

真ん中に図がございましてけれども、例えばということございまして、ゼロエネルギー化の実現可能性のシミュレーションでございましてけれども、下のグラフにもございましてけれども、徹底的な省エネ、マイナス50%を行いまして、例えば大規模な太陽光発電の創エネを行いましてプラス50%増、そういった最大努力対策でゼロエネルギー化は実現可能であるというようなシミュレーションが出ております。

このようなエネルギー政策に加えまして、右のところにも3つ箱がございましてけれども、「防災機能への貢献」とか、あとやはり小学校ということで「環境教育への活用」、そういったエネルギー施策に「防災」とか「環境教育」という施策が付加されますと、よりこのような取り組みの裾野も広がっていくのではないかと考えてございまして、こういったような事例も参考になるのではないかと考えております。

続きまして、「東日本大震災以後のエネルギー制約への対応と望ましいエネルギーシステムの構築」でございましてけれども、仙台における下水管路の話をご紹介させていただきたいと思っております。

今後、下水管路の改築ニーズは高まっていくわけでもございましてけれども、下水の管路内に熱交換器を設置して熱エネルギーを回収する技術、これはドイツとスイスでは実用化されているんですけども、これは今後、低炭素まちづくりへの貢献ポテンシャルが大きいということでございまして、23年度に仙台市で復興プロジェクト調査を行いまして、仙台市内の商業施設をシミュレーションを行いまして、下水管の管路更生と熱交換器設置のパッケージ化、これの事業効果を検証したところ、通常のガス給湯との比較で7年程度で投資回収は可能、CO₂排出も30%削減との試算結果が出ております。

さらに24年度に下水道革新的技術実証事業によりまして、大阪の海老江の処理場に隣接する下水道科学館がございまして、そこに実際にこのような熱交換を行って実証を行うプロジェクトも実施することになっております。

そういったことで、低コスト・省エネルギー型の技術開発を目指しまして、仙台市におきましては、右下にございましてけれども復興にあわせて新しく下水道幹線を新設することになってございまして、そこに熱交換器を設置しまして、ハウス栽培とか野菜工場といった大規模農園とミックスした形で熱供給をするという形で、今、検討中でございまして、こ

ういった事例もありますと、今後、下水管の改築も増えてきますので、かなりヒットするのではないかと考えております。

9 ページ目は、またバイオマスと下水道で恐縮でございますけれども、地産地消バイオガスということでございまして、神戸の東灘の処理場が、今、先端的になってございまして、平成20年度から処理場内で精製したバイオガスを、ポンチ絵がございまして、処理場内にバイオガスステーションをつくりまして、市バスとか宅配便に供給しております。21年度からは、大阪ガス、神鋼環境ソリューションとも連携しまして、都市ガスの導管注入事業を開始しまして、今は一律2,000トンで約2,000世帯に供給を、今、行っているところでございます。

さらに、23年度から、下水道革新的技術実証事業で、東灘でございますので、お菓子の製造会社とか日本酒がございまして、そういったところのバイオマスの残渣とか、六甲山の公園街路樹の剪定枝、それを下水処理場へ持って行って混合消化しましてガスの発生量を増やしまして、都市ガス導管への注入をして世帯数を増やすという、そういった取り組みを行っております。

先ほどありました固定価格買取制度で下水道管理者のバイオマスのニーズも関心も高まっておりますので、やはり技術ガイドラインとか事業再生モデルを示せば、各地で——スイスでもワインかすなどもやっているんですけれども、こういったような地産地消バイオガス、しょうちゅうなどもあると思うんですが、そういったような利用が進むものと考えております。

次のページでございます。「浮体式洋上風力発電の国際標準化」でございます。

「背景」にございますけれども、ご案内のとおり狭隘な国土と浅海域の少ない我が国でございまして、風力発電は広大な空間と安定した風環境ということで洋上沖合への展開が必然と考えております。

そういった中、真ん中にございまして、台風とか地震といった我が国固有の状況を踏まえまして、浮体式の風車特有の技術的課題について、現在、環境省とエネルギー共同で検討しております。単体での安全確保とか、大規模展開時・非常時の安全確保、そういったような技術基準は24年の4月に制定しまして、現在、「安全ガイドライン」を作成しているところでございます。また、それとあわせて、我が国主導の国際標準化ということでございまして、そういったことで浮体式の風力発電普及拡大、または国際標準化によります国際競争力の強化ということでございます。

先ほどの下水管理の技術面のチェックもございますけれども、やはりこういった安全面のところが制約になっているのであれば、やはり国交省の技術力でこういったところをクリアしまして、かなり地球温暖化に貢献できるのではないかと考えているところでございます。

次のページ、11ページでございますけれども、「自動車と家庭のエネルギー管理の一体的推進」でございます。

燃費計やエコドライブ支援システムを利用した自動車のエネルギー管理と、HEMSによります家庭のエネルギー管理を一体的に実施、例えば電気自動車の余剰電力を活用した家庭消費電力の平準化ということもありますし、HEMSによります電気自動車の充放電の管理、そういったことが実現される形になります。

特にこういった数字で「見える化」することによりまして、例えばEVの省エネ運転といった省エネ行動が促進される形になりまして、さらなる省エネ効果が得られるのではないかと。真ん中の赤い線でございますけれども、EVについても、燃費とか、エコドライブ実施状況とか、航続距離、そういった数字が出ますので、ひいてはこういったシステムができれば単体の電気自動車の促進にもつながっていくのではないかとということも期待しているところでございます。

12ページ、次のページでございますけれども、「サプライチェーンの低炭素化に向けた取り組み」でございます。陸・海・空の輸送モードの総合的な対策でございます。上のところにそれぞれの分野で総合的な対策について記載しております。

これに加えまして、例えば上の丸でございますけれども、「グリーン物流パートナーシップ会議」でございます。荷主と、物流事業者、行政機関で構成します「モーダルシフト等推進官民協議会」によるモーダルシフトの推進、また、「モーダルシフト等推進事業」ということでございまして、先ほどの協議会が行うモーダルシフトの事業に対します必要な経費の補助、このような荷主と、物流事業者と、行政機関の連携によりますモーダルシフトの促進、こういった形でモーダルシフトが促進される形で支援という形で、今、取り組んでいるところでございます。

ということで、次、13ページでございますけれども、先ほどまでは横断的とか連携的な取り組みでございますけれども、それぞれの個別の対策についてでございます。13ページは、中期的温暖化対策の13項目を再掲させていただきました。

14ページに移っていただきたいと思うんですけれども、本日は、「京都議定書目標達

成計画の進捗状況」の観点からご説明をさせていただきたいと思います。

左に棒グラフがございますけれども、基準年1990年が12億6,100万トンで、2010年度が11億8,600万トンということで、これは計画ベースでございますけれども、6%減ということで、吸収源で3.8%、京都メカニズムで1.6%ございまして、国内の排出量の削減が0.6%でございます。

その中で、国交省の占める割合が、目標値ベースで9,630万トンから9,760万トンで、施策全体の20から22%でございます。現行として実績で9,061万トンでございます。

右のところでございますけれども、特に計画に掲げられている国交省関係の項目でございますけれども、特に大きいのが、2番の自動車単体対策、2,252万トンが実績でございますけれども、あとは12番のトラック輸送、あと、18、19の住宅・建築物の省エネ性能の向上、そういったところが大宗を占めておりますので、本日は特にこれらの取り組み状況についてご説明させていただきたいと存じます。

15ページが「自動車単体対策」でございまして、2,550万トンでございます。自動車グリーン税制とかエコカー補助金の実施によりまして、燃費性能の高い車両が普及されております。また、省エネ法のトップランナー、そういったことによりまして、大体、トレンド的にも数字は伸びているような状況でございまして、計画策定時見込みどおりでございます。今後も税制補助金、また2020年度の燃費基準の策定によりまして、より環境性能の高い車両の普及を推進する方針で取り組んでいきたいと思っております。

続きまして16ページでございますけれども、「住宅の省エネ性能の向上」でございます。省エネ法に基づきます省エネ措置の届け出対象拡大といった規制面、または住宅エコや省エネ改修推進税制といった税制・補助のインセンティブ、または省エネ性能の表示促進といったことで省エネ対策を推進しておりまして、住宅につきましては、特に世帯数や床面積の増加、ライフスタイルの変化というようなところで住宅エネルギー消費量が増加している側面がございまして、実績のトレンドは見込みと比べて低くなっておりますけれども、そういった意味では、さらなる施策が必要と考えております。

今後は、先ほどのゼロエネルギー化の促進、省エネ基準の一次エネルギー消費量による基準への見直しとか、あとは住宅エネルギー性能ラベリング制度の充実化とか、さらには省エネ基準適合の段階的な義務化、既存ストックの省エネ改修、そういったことで促進していく方針でございます。

17ページは、建築物でございます。大体、施策は先ほどの住宅と少し重なるところでございます。こちらは、おおむね見込みどおりで推移しておりまして、まず今後とも先ほど言った施策で促進する方針でございます。

18ページが「トラック輸送の効率化」でございまして、自家用車両から営業用車両への転換といった取り組み、または車両大型化の取り組み、それについては下の対策指標についても特に大型化については目標を大幅に超えるトレンドで推移しておりまして、数値的にも順調に対策が進みまして、大きな削減効果を実現しているところでございます。

営自転換の促進とか車両の大型化につきましては、近年、横ばいになっておりまして、また、積載効率の向上は景気動向というような制約がございますけれども、今後とも運送事業者の環境取り組みを加速するための仕組みづくりを通じまして高い水準を維持していく方針でございます。

最後が「モーダルシフト（海運、鉄道）」関係でございます。スーパーエコシップの新技术の普及促進、海運につきましては新規船舶・設備の導入支援、輸送モードの転換に向けた荷主と物流事業者の連携促進によりましてモーダルシフトを推進しております。

世界的な不況の物流量の減少の影響がございましたけれども、2010年度には輸送用機械によりまして製品の輸送量の増加によりまして目標は達成しております。今後とも現行の施策の着実な実施により目標達成を図っていく方針でございます。

あとは鉄道でございますけれども、輸送力増強のための施設整備や輸送モードの転換に向けた荷主と物流事業者の連携促進ということで鉄道貨物輸送へのモーダルシフトは一定の効果を上げているところでございます。

一方、世界的不況による物流量の減少によりまして、現時点では目標には達しておりません。今後とも鉄道貨物輸送のインフラ整備、期待されるサービス水準の提供に向けた取り組み、エコレールマークの普及・促進、そういった「見える化」によりまして努力していく方針でございます。

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、皆様方からのご意見、ご質問をお伺いする次第でございますが、先ほど同様、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。

奈良委員、それは新たに立てられたわけですね。

【奈良委員】 はい。

【佐和部会長】 高橋委員が早目に退室されるということなので。

【高橋委員】 ありがとうございます。

すごく簡単な質問1件と、それからコメント2件でございます。

今、ご説明の最後に鉄道貨物へのモーダルシフトのこと、ちょっと意味がよくわからなかったのですが、モーダルシフトということは、例えば鉄道コンテナへ貨物トラックの輸送からシフトする、そのトン・キロ数がマイナスになった、CO₂換算で、ということ、ちょっと理解ができなかったので、私の理解が浅いだけかもしれません。これはちょっとご説明を後でしてください。よろしくお願ひします。

それから、中間とりまとめの中でいろいろ私どもの産業界の意見も取り入れていただいて、大変ありがとうございます。産業界として、やはり荷主責任は非常に大きくて、物流に対してのCO₂削減もさることながら、コスト削減という観点でかなり強力に私どもの会社、グループを含めて取り組んでまいりました。その中で、着荷主の責任も非常に大事だよということで「着荷主」という名前を入れていただいたこと、これは非常に感謝申し上げます。ありがとうございます。

そういった中で、やはり共同輸送を非常に拡大するべく取り組んでいるのですが、その中で、今まではやはりサプライチェーンの中での共同輸送、つまり同じ業界の中、たとえばそれが競合他社であっても同じ業界団体の中ですと、かなり共同輸送がやりやすかったんですが、それをもっと進めるためには、異業種との共同輸送もあり得るのではないかとということでいろいろ話をしているんですが、なかなか異業種ですと監督官庁も違いますし、非常に業界団体も違いますので、やりにくいんです。

例えばこれは可能かどうかはわかりませんが、食品業界の輸送のトラックと——例えばですよ、IT業界の輸送のトラックが共同輸送できないとか、あるところではできないかということを考えています。それを実現するために、やはり国交省さんのご指導なり何なりがあれば、どこで議論できるかは別ですが、そういう場をつくっていただければ非常にありがたいと思っています。それが物流に関するコメントというかお願いでございます。

もう一つは、最初にございました低炭素化まちづくりの中で成功事例を今後いろいろ積み上げていきたいというお話がございましたけれども、私どもIT業界として、いわゆる「公共交通機関へのシフト」というキーワードでの成功事例が、高知県高知市と福井県で

ございます。

これは、高知の場合は、土佐電鉄さんにICカードを導入していただきました。ICカードの導入というと、基本的にそこにポイントがついてくるわけなんですけど、そのポイントを、公共交通機関だけではなくて、そのまち全体としていろいろなところで使えるということで、かなり経済の活性化にもつながったと聞いておりまして、福井県も同じように「まちづくり福井」というプロジェクトがございまして、その中でコミュニティバスのICカード化をして、そこでたまったものを「交通エコポイントシステム」という名前で消費者に還元する、その消費者は、新たにまたその公共交通機関を使うだけではなくて、その地域にある消費にも使えるということでまち全体がやはり元気になってきたということがあって、コミュニティバスの活性化でございますので、小さなまち、小さな移動距離でいろいろなことができるということにもできてきた、これも一つの大きな成功事例ではないかと思っていますので、もし取り上げていただければ、ほかにも多数あると思いますけれども、私どもがご紹介できると思います。

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、ちょっと私、目が2つしかないので、どういう順序でお立てになったのかわかりませんので、左から順に、奈良委員からお願いします。

【奈良委員】 では、3つほどなんですけれども、まず1つ目は、先ほど意見を申しました点で、ちょっと国土交通省なので専門的にもう少し見ていきたいと思って指摘したいと思っております。

5ページの例えば「公共交通機関の利用促進」と書いてありますが、先ほどもそういう話はしたのですが、ただこう書いてあるだけで、ちょっと具体的によくわからない。例えば、私が四、五年前に経産省と5万6,000人の都市で、駅のそば2キロ圏をカーフリーにすると2億円かかって、それを公共交通で賄って収益を上げてあげると、3年以内に投資が戻ってくる、なおかつ、CO₂の削減が20%を超えるということで、結構、試算しても、いろいろな方法があると思うんですけども、効果があるのがわかっていますので、ただ「公共交通機関の利用促進等」と書いてありますが、もう少し専門的にシミュレーションして、このくらいの結果が予測できるとか、専門なのでその辺はぜひやられたほうが、これでは普通の市民の方が考えるのとあまり変わらないので、もう少し進められたらということなんです。

もう一つ、同じように下水道の場合も、9ページですか、バイオガス、これも50年以上変わっていないんですね、このシステム。ですから、バイオガスの技術とか、またそういう技術の革新、あるいは先ほどヒートポンプの話が8ページで出ましたけれども、このヒートポンプもきちんととれるかという、やってみたら、熱で結構とれないんです。ですから、その辺もきちんと押さえて、定量的に専門的に検討したという結果も出てくるとありがたいと思います。

あと3つ目は、建築物につきましても省エネルギーは、もう建物における省エネルギーはぎりぎりまで来ていますので、あとはライフスタイルが残ったところですので、そこはやはり今の建物全部を空調していますけれども、例えばパーソナル空調といって個人個人別々に空調するというのですか、そういうシステムもありますので、そういうものも技術的な要素も取り入れて省エネルギーに努めるという、ライフスタイルの変化も重要なポイントになってきていますので、その辺も記載されて今後の方向性を探られたらいいのではないかと思います。建物、空間、これを全部空調するより、我々一人一人が空調したほうが、試算によるとエネルギーが45%ぐらい減りますので、そういう空調もありますので、ぜひ技術的なところも盛り込んでいただければと。

以上、3つで例を挙げて申しましたけれども、言いたかったことは、国土交通省の専門の分野ですので、専門性をもう少しアピールして、イメージではなくて具体的な定量的な検討をしていただけると大変にわかりやすくありがたいということです。よろしく願いいたします。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、順番で竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 ありがとうございます。

私は2点ございます。今の資料ですと、5ページ目のところに「地域の特性に応じた低炭素まちづくり」というのがあります。大体、こういうお話があるときには、ポンチ絵や図には、こういうまちが出ているんですね。すごく整然とまとまっていて、いかにもおしゃれで住みたいなというまちなんですけれども、実際にはなかなかこんなまちはないだろうと思うのです。

もちろん、コンパクトなまちをつくっていくことはこれから重要ですが、それよりも、どんどん人口が減って行って、もっと超過疎な、もっとまばらな、悲惨なまち、空洞化しているまちがいっぱいあるわけです。

こういうまちが実際にあるならば、公共交通機関の利用の促進は大事なことだと思うんですけども、現場を見ると、そのようなまちでは公共交通機関を使いましょうというのは事実上無理だし、公共交通機関に依存する方がもっとエネルギーの浪費になってしまうこともあるだろうと思います。

そろそろ公共交通機関イコールいつでも省エネ、公共交通機関をどんなシチュエーションでも有効だから使いましょうという発想は変えていったほうがいいのではないかと私は思っています。つまり、非常にまばらなまちですと、むしろ車で回ったほうが省エネルギーのためにはいいということはよくあるわけですから、いろいろな現実を考えて、ますます過疎化が進んでくると、自家用車の賢い使い方とか、あるいは公共交通機関を賢く使う、それらをTPOに応じて使い分けていくという、そういう考え方がどうしても必要ではないかと思えます。半ばお題目的になっている、公共交通機関を使えばイコール環境にいいんだというような考え方よりは、一歩引いても見ていくことも重要ではないかという気がしております。それが5ページに関して感じたところです。

それから、もうあと1点は、12ページのところであります。各輸送モードの総合的な対策、上のタイトルは「サプライチェーンの低炭素化に向けた取り組み」の中に、貨物、フェリー云々とあります。もちろんおっしゃることは当然そうで、貨物鉄道もこうだし、貨物自動車もそうですけれども、インフラの話があまり書かれていないのが気になっていて、例えば貨物鉄道ですと、もちろん輸送力増強でいい時間に大量にいい貨物列車を走らせたいのですけれども、何せ大家さんがそれに対してなかなかうんと言ってくれない。旅客鉄道会社がインフラを基本的に持っていますから。だから、その点の問題もあわせて対処していかないと、実は貨物輸送へのモーダルシフトはなかなか難しいというところの指摘は大事だろうと思います。

それから、貨物自動車についても、もちろん大型化していて効率的に輸送することは大事ですけれども、そうそう大きな車が走れる道路がないことがあります。あるいは、無理して走ると、当然、周辺で事故が起きるなどということもあります。ですから、そのようなことも含めた総合的な対策というような考え方で論じていく必要があるのではないかという気がしております。

以上、2点です。

【佐和部会長】 ありがとうございました。

それでは、高村委員。

【高村委員】 ありがとうございます。

3点ほどでございますけれども、2つの点は、こちらの都市の低炭素化促進に関する法律案でご教示いただきたい点も含めてでございます。

この間のエネルギー政策あるいは温暖化政策の議論の中でも、熱の効率的利用という点が、電気の問題にかなり焦点が当てられ過ぎている感もあって見逃されがちなところだと思っております。そういう意味で、今回ご紹介いただいた先進例は、ぜひ紹介していただきたいと思うわけであります。

この間、いろいろエネルギー事業者さんを含めてお話を聞きますと、やはりかなりこうした面的利用に関しては、もう当然でありますけれども、大規模な開発時ないしは更新時といいたいまいしょうか、インフラの更新時に入れるのがやはり最も効率的に入ることだと伺っております。その前の先生方のご発言にもかかわるんですが、やはり大規模開発時あるいはインフラの更新時にきちんとそのこうした面的利用が促進されるような具体的な方策を検討する必要があるのではないかと思っております。

予算等の重点化の点は非常に心強い限りでありますけれども、実際の行われているそうしたインフラの更新時あるいは新しい開発時の指導等々の内容も含めて、その施策をぜひ、私自身もですが考えていきたいと思っております。これが1つ目でございます。

2つ目は、大塚委員からあった点にもかかわるところでございます。大塚委員にあったのは温対法上の地域実行計画との関係についてお尋ねだったと思いますが、ここで言う「都市」はどこなのでしょうかと言うと恐縮なんですけど、つまり、市町村に対して計画をつくるというふうになっているのですが、例えば農山村部の市町村に関してもこれは計画の策定が必要になるのか、ちょっとその関係性をご教示いただきたいという点でございます。

もう一つ、済みません、思い出したようでもう一つ質問なんですけど、都道府県が実はそうした意味では果たす役割が一定あるのではないかと思うんですが、法律案ではあまり都道府県について言及がないかと思えます。佐和先生のいらっしゃる前であれですが、滋賀県などでいきますと、それぞれ、市町村が点在してしまっていて、例えば交通の部分でいくと、都市間といいたいまいしょうか、市町村間の移動はかなりございまして、その調整はある意味では県でこそできる場所があるように思っております。そういう意味で、市町村の計画立案への支援なり、全体としての必ずしも経済圏、交通圏は市町村単位になっていないケースもあると思ひまして、その点について都道府県の役割について少しご教示いただきたいというのが質問のこの3つ目でございます。

最後、4つ目になってしまいましたが、別の点で、いわゆる建築物・住宅の京都議定書目標達成計画のところでございますけれども、16ページと17ページかと思えます。この間、省エネ法の改正等での意味で、国土交通省さんは非常に積極的にこの建築物の省エネ向上に関しては取り組んでいらっしゃると思っております。それが実態として実績にもあらわれていると思っておりますが、他方で、住宅についても省エネ法の一定の規制強化がなされたわけですが、なかなか実績に達していないところの課題の所在についても少し教えていただければありがたいと思っております。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

続きまして崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。

この資料2の先ほど来のお話に出ているページ5のこれからの低炭素都市づくりとか、その後のページの下水道をうまく活用した熱とかバイオガスの活用とか、非常にこういう都市が新しく変わっていくときに低炭素型になるという、非常に大事な方向性を提示していただいていることは重要だと思っております。

これを今後実行していくときに、やはり例えば市町村が自治体として自分たちの地域の未利用資源とか使える資源をどういうふうに見出して、どう計画するかとか、あるいは大規模都市開発の事業者さんがどういうふう to その地域で使える資源を考えるか、あるいは、それをどういうふう to 周りの者と連携できるかといういろいろな制度を考えると、結構、連携・協働といっても、それを現実に合わせていくエネルギーに対する知見と、あと、いろいろな政策に関する知見とか、それと地域に根差したものをきちんと地域の活性化などの視点も踏まえて考えられるそういう総合的な視点を持った人材、あるいはそういう仕組みがきちんと育っていかないと、これは今後、定着するとき大変時間がかかると感じています。何かそういうところにきちんと視点を持っていくという部分も必要かなと強く感じています。

先日、国交省さんにもご参加いただいた、室長さんにもご参加いただいた勉強会でも、ほかの省庁の総務省の方も、その辺、すごく悩んでおられたりとか、そういう話題を共有させていただいたこともありますが、ぜひこういうことを広げていくときにどういう政策が必要かというあたりを明確に入れ込んでいただくとありがたいと思えます。

人材育成と情報を集約しておく場所とか、仕組みとか、何か幾つか視点があると思いま

すが、ぜひそういうところまで考えて出していくのが大事だと思っています。よろしくお願ひします。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、坂本委員。

【坂本委員】 簡単なコメントなんですけれども、4月9日に公表された中間とりまとめ、それに基づいてきょうの議論ということなんでしょうけれども、中間とりまとめの全体像、この3ページ目に視点が3つあって、まずは地域の特性に応じた低炭素まちづくり、それから2番目が東日本大震災以降のエネルギー制約の話ですね。それから3番目がライフスタイル・ワークスタイルの変化ということで、この3つが基本になる、僕は「幹」と判断したんですけれども、実際、その幹がうまく枝葉に、あるいは根はどこかという、そういう階層的なヒエラルキーのあるような政策、メリ張りのある政策ですよ、個々の政策ということを期待して、例えば13ページの個別対策などを見ると、これはかなりいろいろな対策が、国土交通省ですから、交通の話から住宅の話まで総合的に全部やらなければならないので、どうしてもこうやってかなり羅列的に総花的になると思いますが、それにしても、まずは1番目の視点が「地域特性に応じた低炭素まちづくり」なんだから、13ページを見ると、素直に考えると、この8番の「低炭素都市づくりの推進」あたりが一番最初にバーンと来るような、そういうスタイルが読む人にはすごくわかりやすいのではないかと思うし、頭の中に入りやすいですよ。で、こういう新しい法律ができそうであるんですから、何かそういう、やはりちゃんと枝葉を考えると、基礎をつくって、幹をつくって、そして枝葉に持っていくというような、少しやはり個々の対策の整理みたいなもの、それから個々の対策の優位的な関係、これ以外にもいっぱいいろいろな政策を政府はやっていますから、そういうところでやっぱりかなり環境政策とか温暖化政策がダブリがあったり、ちょっと抜けているようなところがあったりして、一度やっぱり全体を全部国土交通省の関係以外のところも見て、それで何か少し組み立て直すというのがそろそろ必要ではないかと思った次第でございます。

以上です。

【佐和部会長】 ありがとうございました。

それでは太田委員。

【太田委員】 太田でございます。2点ほど指摘させていただきます。

1つは、費用対効果といいますか、「選択と集中」の視点をもう少し入れていただきたい

いということです。もちろん地球温暖化対策はオールジャパンあるいは世界全体でやらなければいけませんし、国交省全体でも取り組むことなので、やれるべきことは全部やるということで、13ページには幅広く施策を出されています。

一方、14ページのほうで効果が出ているわけですがけれども、個々の政策にどのぐらいコストがかかったのだろうかということは、やはりちょっと意識していただきたい。

ただ、予算として国が使っただけではなくて、当然、いろいろな対策は民間のほうにもコストがかかっているわけですので、できたら費用対効果を細かく計算する必要はないのですけれども、少しその辺の配慮をしていただきたいと思います。

ただ、注意しなければいけないのは、例えば鉄道のモーダルシフトは必ず必要で、トラックの運転手さんが減っていくということから考えても、必ずやらなければいけないにもかかわらず、ここでは効果が出ていなかった。ということは、効果がなかったかということではなくて、やっていなかったらもっとひどいことになっていたはずということもありますので、各施策の効果をしっかり検証していくことが必要だと思います。

もう1点は、2点目は、実はやれることは全部やるという姿勢で取り組むということは大切です。しかし、現行制度でやれないからといって施策としての提案をしなくてもいいのかどうかということはよく考えなければいけないと思います。

例えば、公共交通を促進したいと、これはそのとおりなんですけれども、ならば運賃を下げればいいではないかと思うわけです。しかし、個別の運賃を下げるような施策を打つということは、今のちょっと政策枠組みではできない形になっていますけれども、手法としては有効だと思います。それは、高速道路のほうは料金施策を打つということをやっているわけですから、公共交通だって、料金施策ということを考えて利用促進をするという政策もあってもいいと思います。ただ、現行の枠組みではちょっとできないということです。

さらにちょっと突っ込んで言うと、JR貨物は、例えば機関車が走ると機関車で固定資産税がかかっていて、機関車がどの市町村をどれだけ走ったかを計算して各市町村に対して機関車の固定資産税を払っているわけですね。JR貨物の車両等には固定資産税は減免してあげるべきだと。それを免除して、その結果、貨物の値段を下げてシフトさせるべきだと私は思いますが、これは固定資産税となった途端に総務省マターで難しいと。それはそのとおりだと思います。しかし、そういうことも検討すべきだと。モーダルシフトをほんとうにやるべきだったら検討すべきだということは、実行はできないにしても指摘だ

けはしておくべきだと考えます。

以上です。

【佐和部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして家田委員。

【家田委員】 時間がもう全然ないと思うので、ほんとうはたくさんあるんですけども……。

【佐和部会長】 いや、実は12時半までですので、十分あるんです。

【家田委員】 12時じゃないの？ 僕が12時なんだ。（笑）済みません、勝手に時間制限をつけて。だけれども、2点だけにしておきます。

1点は、これは中間とりまとめで年度内でしたっけ、年内に最終というような時間タームで、だけれども、実際にしていくのはもうちょっと先の話をやっているんだから、フォローアップみたいなことが要りますよね。それを最終提言にやっぱり入れるべきなので、それに関するものを1個言います。

もう一つは、いろいろな方から国交省が音頭を取るべきだみたいな話があったけれども、とはいって、制度の中で別に国土交通省はそんなに強いわけでもないの、何でもかんでもできるわけではない。だけれども、国土交通省が明確に所管できるエリアはあるわけであって、そこについては国土交通省みずからが率先・垂範する姿勢を示すべきだというようなたぐいをもうちょっと強化したいということ、この2点を申し上げます。

まず1点目は、このフォローアップなんですけれども、CO₂に限らないんだけど、例えば公共交通をもっと使うようにしようねみたいな話がずっと前からいろいろあっていろいろのことをやっているんだけど、何か着手していればそれでいいだろうというようなたぐいの面があるんですよ。これは別に国交省に限らず、どんな官庁でもそうで、どんな企業だって何かやっているような格好になっていけばそれでいいだろうと。それでちょっとでも社会実験をやって、何かちょっとでも何人かバスに乗るようになったらという、何か成功だと言ってうれしがっているような面があって、それだって無意味ではないんですけどもね。だけれども、ここでやろうとしているのは、そういうような何か旗を振って、政治家じゃないんだから、選挙で受ければいって、そういう話じゃなくて、効果を上上げるのが目的なのであって、とすると、ここでいろいろたうその施策とか、トピックとか、そういうものも、どういうステージにあるものかを明瞭に示すべきだと僕は思っています。

例えば第一段階というか、一番プリミティブな段階は、はっきり言ってまだ技術開発だと。どうなるかわからない。でも、今から技術開発しなければ、プラスになるかどうかも、よくなるかどうかかわからないけれども、やっておかなければいけないよと、こういうたぐいのもあるし、技術開発のステージは過ぎているのだけれども、それを実際に効果を上げようとする、人々がこっちを向いてくれて、それで人々が行動を変えてもらわないとだめだよ、ベクトルを変えなきゃだめだよと、下を向いていたベクトルを上に変えなきゃいけないよと、こういう δx みたいな施策もあるし、それから、そうではなくて、もう既にそのステージは通り過ぎていて、実際に何パーセント削減するというステージにありますよという——ありますよね、少なくともその3つくらいのステージのものが混然一体といういろいろやりましょうというようなたぐいでは、やっぱりこれは、ある意味、着実なものとは挑戦的なものがまぜこぜになっていて、信頼性を損なう面があるなど。ぜひこれを分類して表現することをトライしていただきたいと思います。

ついこの間も民放で見たら、もう、とんでもものが技術開発として出ているんですよ。信じられないような海洋の発電で、これ、エネルギーの第一法則に反しているじゃないみたいなのがあったりするんですよ。信じられないものがあったりするんで、それが言いたいのではないんだけど、ぜひ最終版に入れるときにはそんなことを入れることと、それから、そういう分類に基づいてその後のフォローアップの仕方も違ってきますよね。モニタリングの仕方も違ってくる。そこをぜひお願いしたい。これが1点目です。

それから2点目は、姿勢というか、イニシアチブの件なんですけれども、11ページあたりを見ていただくといいと思うんですけど、「ライフスタイル・ワークスタイルの変化を踏まえた地球温暖化対策」、四角で囲ってあるところには、これはいいことが書いてあるんです、「省エネ行動を促し、さらなる省エネ効果を得る」と。したがって、これは本文のほうで言うと「省エネ行動を促し」というところがポイントなんですよね。

ところが、タイトルはそうではなくて、「ライフスタイル・ワークスタイルの変化を踏まえた」と言って、「変化は外部から与えられるものだ」という表現なんですよ。変化するから、それに備えて国交省としてはいろいろな施策をとりましょうねというタイトルになっているのだけれども、内容は逆ですよ。僕は、内容のほうがいいと思っています。

つまり、ライフスタイル自身を変えるのが国交省の、ある部分、仕事だ。そのライフスタイルと言う場合に、主として国交省で明確に言うことのできるのは、居住のスタイルであったり、それから移動のスタイルである。移動というのはワークとつながっていますの

で、仕事のスタイルである。例えば僕らが、太田先生、こんなきれいな格好をしていますけれども、僕も色は悪いけれども、同じような楽な格好をしているから、この程度のクーラーで済むし、込んでいる電車でもまあまあ我慢して通えますよね。

だけれども、これは別に——これはクールビズだっけ？——クールビズって別に国交省が言い出したわけではなくて、どこだか知らないけれども、どこかが言ったんでしょう。そういうようなことも打ち出すのが国交省の仕事だし、それからもうちょっと広げれば、例えば先ほど物流の共同化の話をされる方がいましたけれども、あれだって根本は商物間分離というんですかね、要するに商慣行をどういうふうに変えていくかによって物流共同化が大幅に進むエリアもあるし、もう会社同士で張り合ってしまうと駄目なエリアもある。つまり、そういうスタイルを変えていく、スタイルを提示して、どこかの場所を決めて、そこをモデル地区にして徹底的にスタイルを変えようよと。何か大臣か何かが言うと、その間だけ半袖になるなんてくだらないことをやっているのではなくて、根本的に変えてしまおうよというようなことをやらなければだめですよ。ぜひそれをやってほしいし、それを国交省の直轄の所管でできるところについては徹底的にやるというようなことをやっていただきたい。そういうことで、ほんとう、この11ページあたりの表題も少し改めるとかしていただけるといいなと思いました。

以上、2点申し上げました。

【佐和部会長】 ありがとうございました。

それでは、浅野委員、お待たせしました。

【浅野委員】 私も2点あります。1点目は、多くの委員の方が言われた公共交通の件なんですけれども、やっぱり言うだけでは不十分だと思うんです。電力業界では、電力を使わない方はいないので、全員からオブリゲーションを求めてCO₂対策に使うようなお金を求めているわけです。もちろん化石燃料を使うために費用が上がる分というものに加えて、やはり再生可能エネルギーの分のオブリゲーションを求めている。

そういうことから言うと、公共交通は経営側も苦しいのが一般的な公共交通機関でございますので、自動車を持っている方とか、優良な経営を行っているような公共交通手段を使っている方から広くオブリゲーションを取って、そのオブリゲーションを再配分するということまで考えたような環境対策なのか、あるいは料金政策なのか、あるいは言いっぱなしだけなのか、そのことをやはりどのくらいを考えておくのかということメッセージとして知らせるようなことはしたいという感じがするのです。ですから、今の感じだと、

ちょっと不十分、もう少し議論したい、これが1点でございます。

2点目は、海洋の風力発電の話を浮遊体を使ってやるという話が出ていますけれども、どこの局がこういう海洋構造物を扱っているのかということは私はよく知らないのです。海事分科会で、そこでは船をやっていますので、海洋構造物のことをやることができないのかということと言ったら、どうも違ったようでして、海上保安庁でもきつくないと思うんです。つまり、こういうふうな環境のための海洋開発、海洋利用、海洋に何か設置するということを考えておくと、やっぱり担当局を決めなければならないような感じがするんです。

アメリカでは、DOTが航空管制のためにも飛行機と無線の受信装置を海洋いかだの上に乗せているということから、そういうふうな海洋開発を一部担っているということはあるようです。ですから、国土交通省もその対応を主体的に行うことができないとは言えないのであって、そのためにはどこの局がそういうふうな開発を担うのだということをやっぴり明らかにする、これは必要なのではないかという気がします。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、奈良委員は再度となっていますけれども。

【奈良委員】 そうです、ちょっと一言。

【佐和部会長】 そうですね。それでは、まず麦田委員から。

【麦田委員】 私のほうは、物流事業者の立場から実際に施策を行うという、非常に狭い範囲のコメントといたしますか意見で恐縮なんですけど、3点ほどお話しさせていただきたいと思います。

1つは、いろいろな施策が掲げられているのですが、こういう施策を物流事業として見たときに、では何をやるかということがあります。行政から物流事業者へこういうのがもっと細かく提示されると思いますが、物流事業者に提示されるものについては、こういう大所高所からの話もあるのですが、具体的に取り組みをやった個々の対策がCO₂削減でどのくらいほんとうにできるのだということと、もう一つは、やはりそれがコスト削減にどのくらいつながるといふ事例を添付した形で出させていただくとありがたい。例えばモーダルシフト、共配、車両大型化あるいはエコタイヤなど、数多く施策は出ており、その効果事例も多くありますが、それらが一つに纏まっていませんので、物流事業者等に出していただくときは、効果についてCO₂削減とコスト削減を並立するような事例というものを一つに取りまとめて出していただければ、ということです。

それからもう一つ、以前にも申しましたのですが、たくさんの行政支援をしていただいているのは非常にありがたいと思っております。

ところで、例えば物流効率化については、これも前回ですかお話ししましたけれども、半年とか数カ月でできるようなものはほぼやり尽くしていると。やはり年度にまたがって荷主様と協議したり、また、そういう交渉をする相手は広がってきています。

ただ、残念なことに、多くの行政支援が単年度予算、これは仕方のないところもあるのですが、計画してから実施するまでには年度をまたがってやるような対策が非常に多くなってきている中で、やはり非常に使いづらい支援になっているのではないかと思っておりますので、そのあたり、少し考慮していただければと思います。

それからもう1点は、物流効率化においては先ほども出ておりますが、なかなか推進しない、あるいは停滞している一面があるのご指摘がありますが、それらの原因は、もう全部出尽くしているのではないかと。ただ、その出尽くしたことに對してほんとうに解決するためにはどうするかということをいま一度考えていかなければならない。それには物流事業者なり荷主事業者等の当事者の問題もあるのでしょうか、インフラ整備の問題もあるのではないのでしょうか。例えば、モーダルシフトを行うといっても、ほんとうにできるのかということ、皆さんの中にも同様な感想をもたれる方もおありだと思えます。あれほどJRさんの貨物駅が少なくなっているということと、実際に使う事業者さんが希望される輸送枠が不足している区間、あるいは船にしても同様だと思います。必ず両端はやはりトラックが必要になってくる。そういった中で、ほんとうにモーダルシフトなりそういったものをやるためには、やはりインフラ整備が不可欠だと思います。

このようなインフラ整備は、1年とか2年でできるものは非常に少なく、やはり、場合によっては10年とか20年とか数十年単位を考えてやらなければならないものはたくさんある。だから、そういったこともやはりやっていかないと、ここに提起されていたモーダルシフトとかそういったものはなかなか進まないということがあるのではないかと思います。

済みません、長くなって。もう1点なのですが、いろいろな取り組みの中で運輸部門ということは、どうしても事業者中心になっているかなと思います。これも前回も申しましたのですが、運輸部門のCO2排出量の大きなところは自動車で、特に自家用乗用車が半分あるかと思えます。そうしてきますと、やはり民間なり消費者に訴えるところがないと、幾ら物流事業者等々に訴えたとしても、そこはやはり弱いのではないだろうか。資料2を

見て、運輸部門の50%の自家用乗用車対策については何も触れていないのではという印象を受けています。自家用乗用車50%の1割を減らせば5%減るわけですから、トラックの営業用の10%割合を1割減らしても1%、そういうことがありますので、やはり全体の中で減らせるところということで消費者に協力を求めることも、もう一度、具体的に施策を整理したほうがいいのかなと思っております。

長くなって済みません、以上です。

【佐和部会長】 それでは、谷口委員、先にどうぞ。

【谷口委員】 ご説明ありがとうございました。

2点あるのですが、前回のときにもたしか申し上げたと思うんですが、この「3つの視点」と「個別の対策・施策」の関係がよくわからないと、多分、申し上げたと思うんですが、先ほど坂本委員がおっしゃっていたのとほぼ同じことなんですが、視点が3つあって分類するのは難しいところも多分あると思うんですが、もしかしたら2つに入るところもあると思うんです。関係がよくわからないので、これは一体何に当たるのだろうかという、この資料のつくり方もちょっと——多分、5ページから12ページは成功事例ということで書かれていたのだと思うんですが、この「個別の対策・施策」を今の段階では全部網羅しているわけでもないということで、できれば難しいのかもしれないんですが、もうちょっと個別の施策と視点の関係がわかるようなものがあるといいなと思いました。

あと1点なんですが、この「個別の対策・施策」という13ページのものは、既にもうやっている政策のほとんど羅列というか、挙げているように思われるのですが、もうちょっと頑張ればできるようなことはここに書きにくいかもしれないんですが、今やっていることを書くというのは、あまり「今やっているよ」というだけになってしまうので、もう少し夢のあるというか、例えばもうちょっとキャンペーンを張るとか、視点の3のところはまさに「ライフスタイル・ワークスタイルの変化を踏まえた」ということですので、こういうのを例えば国交省さんが音頭取りをして大きいキャンペーンをする。もちろん、ただポスター2万部を刷って終わりとか、役所に張って終わりとか、そういうのではなくて、きちんとよく練った効果的なものでなければいけないと思うんですが、そういうことは書けないんですかというのが2点目の質問です。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、進士委員。

【進士委員】 時間がまだあったそうなので、遠慮しないでしゃべろうかと思いました。

今、谷口さんがおっしゃったのに私も近い感じなんですが、名古屋のような総合的に新しいチャレンジをしたものが次々に出てくるというのは、私は非常にいいことだと思うんです。

ただ、先ほどの新エネルギーの話ではありませんけれども、エネルギー全体の中で再生エネルギーの分野の比率はほんのわずかですよ。数パーセントでしょう。それなのに、風力でも何でも、もう何かマスコミとかいろいろなところで新しい技術とか新しいチャレンジというのがメニューだけがどんどん出るんです。けれども、では、あとの昔からやっている火力や水力のほうはどうなるんだという話。

つまり、一般に情報の出方が定量的ではないんです。寄与率というか、地球温暖化対策だったらどのくらい寄与するのかということを考えなければいけない。もちろん、新しい技術は新しくチャレンジするんですから、そんなに寄与率は高くなくても可能性があればいいわけですが、でも、それにしても、ある程度考えないと、ペーパーはほとんど1%のことだけ議論して99%のは昔のままですという、そうじゃないだろうと。

それからもう一つは、個別技術は今までからの長い近代化してからだって大変な歴史があって、蓄積があって、その個別技術は別に新しくなくなって組み合わせるだけでいいわけですよ。それで先ほどの名古屋のような話がある。

ですから、都市づくりというのは時間の中でつくっていくわけですから、そういう何か新しいものだけに飛びついて並べて行って新しい対策を打っていますという話ばかりしなくていいのではないかというのがまず1つです。

そういう意味で、谷口さんの言い方をすると、3つの観点を以前決めたわけですから、新しいライフスタイルとかこの3つの視点はほんとうに大事で、私は非常によくできたこの3つの観点だったと思うんです。ですから、この観点でもう1回点検して、さらにこの3つがクロスするとか、マトリックス状に事業を配置するとかという形で、どなたかもおっしゃっていたけれども、やっぱり全体像をひとつぜひご検討いただきたい。

それから、もう「地球温暖化対策」という、この「対策」と言うのがいいのか。私は、国交省はむしろ「脱温暖化計画」というような、あるいは「脱温暖化国土計画」と言ってもいいんですが、そういう都市像や国土像の温暖化をむしろ克服する新しい時代の計画を立てて、ここに入っているメニューは、そこは全部取り込んでいけると思います。

ただ、それを「対策」と言ってしまうと、何となく今までの形は残しておいて、そのま

まで一部に心配りをするみたいにとられてしまいますよね。今回の復興でも、「復旧」という言葉に引っ張られての議論がありますから、「復旧」と言うよりは「復興」として、新しい時代の国づくり・地域づくりをやったほうがいいわけですから、やはり私は、もうそろそろそういう意味では、江戸時代がそういう時代だったと歴史的には思うのですけれども、それまでの時代の総合化をやって、違うフェーズの国づくりに転換する。今回の震災とか津波は、それを我々に要求しているのだと思いますから、ぜひそういう新しい時代の国土づくりや地域づくりの大きな組み立てを、たまたま生物多様性と脱温暖化という地球的要請が背後にあるわけですから、私はまずひとつそれを、言葉遣いも含めて、それから、どのくらい効果があるかということもそろそろ言わないといけないので、先ほど家田さんが言いたい放題言って帰ってしまいましたけれども、彼が言ったのは、きょうはとてもいいことを言ったと思います。（笑）要するに、対策を打つというよりは、積極的にそういうライフスタイルをつくろうという言い方をした。私は、それはほんとうに大事なことで、今のタイミングではまさに彼が言ったように、そういうメッセージを国民に対して出すことだ、そういう意味では、もう1回言いますが、「地球温暖化対策」から、そういうことを克服する国土計画や都市計画、地域計画の大きな枠組みを示していくという、そういうもので最後のまとめをしていただけると大変ありがたいと思っております。

【佐和部会長】 では、奈良委員、お願いします。

【奈良委員】 1つだけなんですけれども、話を聞いてちょっときちんと確認しておきたかったのですが、計画をいろいろとつくられて、すばらしい計画も書かれていると思うんですけれども、全体的・総合的な視野でまずとらえて、今、例えば国土全体のどこを見ているのかとか、あるいは時間経過の中のどの辺を見ているのかという、その全体像を把握した上での計画の位置づけが見えてくると、もう少しわかりやすいのかなと。

例えば先ほどの都市と過疎化の話をしたのですが、都市は過疎化していなくて、都市はどんどん集まってきて、近郊部が過疎化しているんですね、今。数万人の都市でも、ものすごい渋滞です。私が住んでいる周防もそうです。1万人いないのに渋滞はすごいです。それは中心部だけです。あとほかは、どんどん農村の方は高齢化して、もうほとんど動けない人がたくさんいます。人も減っています。

ですから、国土全体を見て、今、都市をやっているのか、あるいは周辺部もやっているのか、あるいはどこを見ているのかという、その地域的な国土におけるどこを見て話をしているのかということがきちんと明示しておかないと、都市と周辺部の話が一緒になって

見えなくなる。

それとあと時間的にも、先ほどもあったと思うんですが、それで全体を見渡した中でこれはいつやるんだ、これはまだ後だ、これはもうここまでいっているんだということをきちんと時系列的にも整理しておく。地理的にも時系列的にも整理して、今、ここをやっているのですよと。私はきちんと全部考えていますよと。ただ、今は、ここはこの土地のこういうフェーズですね、この時間系列のこの進展度合いのところを今やっていますというのが見えてこないのは、多分、全体を見てマネジメントしている方がどなたかわからないですけれども、もう少し全体のマネジメントが必要なのではないかと。個別でいろいろ最新技術を書き込んでいただいたのは、多分、知っている方がどんどん書いているのだと思うんですが、それはそれでよろしいんですけれども、全体、総体を見て、どこでどういうふうに動かしていくというすべてのマネジメントが何か見えてこない。そうでないと、今言われたようにいろいろなところで中途半端だったり、よくわからなかったり、議論が混線というんですか、うまくかみ合わなかったりするんで、そこだけひとつ私は全体のマネジメントをぜひ何かやられたほうが今後の進展も早まるのではないかと思います。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、締めくくりを原田部会長、お願いします。

【原田部会長】 きょうはこの中間とりまとめが前にあったわけで、それからいろいろな最近の環境エネルギー政策の動向という、きょう紹介されたようなことを踏まえて最終とりまとめにどう向かっていくのかということで皆さんの意見を聞いていました。

途中からいろいろ何人かの委員の意見で指摘されたように、「3つの視点」として出したものがほんとうに最終的なとりまとめにどういうふうに生かされていくのかというのが、ここはやはりポイントだなと。

いろいろご指摘があったように非常にきれいに全体を整理してやれるというのが一番いいんですけれども、それがなかなか難しいとすれば、この視点1、視点2、視点3が明確にあらわれるような、あるプログラムに直結するような、視点3については先ほど家田さんがいいことを言ったと思うんですが、新しいライフスタイルをデザインするような形で国交省ができる施策を集めてやるような一つのプログラムをつくって、どこかの場所に落とすというようなことを、あるいは低炭素まちづくりであれば前から言われている幾つかの規模とか特性に合わせた類型が幾つか出てくるような、一つの絵ではなくて低炭素まちづくりといった、こういうタイプのまちにはこんな施策をこういうふうに組み合わせてこ

うやるのがいいよというようなことを示すような、そういうものを整理すると。

視点2は、妙な話ですが、省エネの形でいろいろ別のところで検討されている、先ほど大聖先生にも聞くという話がありましたけれども、その辺のことを整理して我々が中間とりまとめで具体的に挙げていた施策がそれで十分なのか、不十分なのか、さらに追加すべきかということをもとにやっただ上で、これはちょっとプログラムのイメージはないのですが、何か一つ新しいプログラムとか、そういうことを提示できればいいのかなとは思っています。

先ほどの施策がざっと並んでいて、一番難じられるのは、あの施策のリストを更新するだけみたいな感じで終わると一番まずい話で、せっかく中間とりまとめのところでこういう新しい時代に合わせた新しい視点というものを入れてきたので、これは一つのどの施策を重視してどんな地域で進めるかというところを考えると基本的な何を重視していくかという視点を整理したというものだと思うので、それに合ったような形でプログラムが1つ、2つ、3つぐらい出せれば、非常にわかりやすいものになるかなと思います。その辺が、きょうまだうまく結びついていないのかなとは思いました。

以上です。

【佐和部会長】 ただいま、以上で13名の方のご意見をいただきました。大変活発なご意見、あるいはサジェスチョンをいただきましたことを、まず委員の皆様方に御礼申し上げた上で、事務局からの、基本的には質問というよりは意見が多かったと思うんですが、何かご感想も含めてお答え願います。

【山本環境政策課長】 やはり説明の内容、根っここのところの不十分なところがあったところは非常に反省しております。

基本的には、個別の対策と施策のところは数値目標がありますので、そこが、舞台上で言うとそれぞれのプレーヤーというふうに考えております。そのプレーヤーがしっかりと頑張って数値目標を達成できるような舞台装置、これが3つの視点に基づく施策なのかなとちょっと考えております。

例えば、PPPで実際に民間事業者が連携するとか、あと他省庁との話がありましたが、そういったところの連携とか、技術面の横断面、そういった横串的な舞台装置が「3つの視点に基づく施策」で、この「3つの視点に基づく施策」がちゃんときっちりとうまく整えば、「個別の対策・施策」のところもより頑張ってもらえるのかなという感じでちょっと考えております。

そういった意味で、もう1回きっちりと精緻に分析しまして、きっちりとした形で示せるような形で頑張っていきたいと思っておりますし、あと、やはり「個別の対策・施策」については今後きっちりとまた充実・強化を図っていくところが大事だと思っておりますので、また次回以降、そういったところをバシッとした形でお示しできるように頑張っていきたいと思っておりますし、また、いろいろご意見をいただきましたので、そこはまた頑張っで反映できるようにやっていきたいと思っておりますので、また今後ともよろしくお願い申し上げます。

【佐和部会長】 ほかに、特に言い忘れたとか、あるいは一言言っておきたいという方はございませんでしょうか。

特にございませんか。

それでは、本日の議事は以上となります。

最後に事務局から、今後のスケジュール等についてお願いいたします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は時間が限られている中、多くのご意見をいただきましてありがとうございます。

次回の開催につきましては、8月下旬以降を考えております。詳細につきましては、改めてご連絡させていただきます。

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

— 了 —