

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24回合同会議

平成25年11月6日

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第24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、委員名簿のほか、議題1となります「国交省の新たな『環境行動計画』の策定について」に関して資料1から資料9を、議題2の「地球温暖化対策等の最近の状況について」に関しまして資料10から11を、その他、参考資料1から6をご用意しております。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。

本日はまず、社会資本整備審議会環境部会の原田部会長におかれましては、所用のためご欠席となりましたので、部会長代理に指名されております浅見泰司委員に本日の部会長の代理をお願いしておりますことをご報告させていただきます。

次に、事務的なご報告になりますが、本日は社会資本整備審議会環境部会総員16名中10名、交通政策審議会環境部会総員16名中10名がご出席いただいております。社会資本整備審議会令第9条第3項及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

また、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、あらかじめご了承願います。

それでは議事に先立ちまして、西脇総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【西脇総合政策局長】 総合政策局長の西脇でございます。一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中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。前回の環境部会は9月5日に開催いたしましたが、その後の27日に気候変動に関する政府間パネル、いわゆるIPCCが第5次評価報告書のうちの気候変動について

て取りまとめました第1作業部会の報告書が公表されました。それによりますと、地球の温暖化については疑いの余地がない、今後極端な降水がより強く、かつ頻繁となる可能性が非常に高いというような予測がなされております。今年の夏、日本におきましても高温で渇水が起こっている一方、台風が多いとか、集中豪雨、また竜巻などにも見舞われました。ご案内のとおり、10月に台風26号に伴う雨によりまして、特に伊豆大島では非常に甚大な被害がもたらされたところをごさいます、国土交通省といたしましても地球温暖化の緩和策に加えまして、このような極端な気象現象に対する適応策につきましても今後強力に推進していく必要があるんじゃないかというようなことを痛感しておる次第でございます。

本日の部会は、まず国土交通省の新たな環境行動計画につきまして、計画全体の骨格に加え、今後推進すべき重要施策のうちの前回ご議論いただいております地球温暖化対策などを中心に、皆様から忌憚のないご意見をいただきまして、できますれば次回の部会では取りまとめに向けた原案をご提示できればと考えているところでございます。また、地球温暖化の緩和策につきましては来週からワルシャワでCOP19が開催される予定でございますが、これにつきましては後ほど事務局より現在の政府全体の動向についてご報告できればと思っています。いずれにいたしましても、浅野部会長、浅見部会長代理をはじめ委員の皆様のお力を得まして、よりよいものにしていきたいと思っておりますので、本日もよろしくお願いたします。

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

なお、西脇総合政策局長におかれましては、所用がございませ関係上、途中退席させていただきますことをあらかじめご了承くださいと存じます。

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。今回の合同部会の座長は、交通政策審議会交通体系分科会環境部会の浅野部会長にお願いしたいと存じます。それでは、以降の議事進行について、浅野部会長、よろしくお願いたします。

【浅野部会長】 浅野でございます。よろしくお願いたします。それでは議事を進めさせていただきますと思います。

最初の議題「国交省の新たな『環境行動計画』について」でございます。これは前回からご議論いただいておりますが、事務局からまずご説明いただきます。お願いたします。

【山本環境政策課長】 それでは前回9月に続きまして、新環境行動計画のご議論をお

願います。

めくっていただきまして、資料1でございます。まず環境行動計画の概要について、前回と繰り返になりますので簡単にご説明します。この計画でございますが、現在検討中の政府の地球温暖化対策計画とは異なりまして、低炭素に加えまして循環、自然共生分野等を対象として、国交省の環境配慮方針としての役割を担っております。計画期間は2008から2012年度の5カ年計画で、新計画を年度内に策定する方針でございます。なお、新計画策定までの当面の配慮方針は策定済みでございます。

続きまして、資料2でございますが、計画の骨格が示されております。まず、上段のところで基本とすべき「4つの視点」、下に環境政策の「5つの柱」がございます。これによりまして現行の国交省の重点的な環境施策を体系化しております。前回の部会で、現在の計画の骨格概要、今後の環境施策としまして下の3の健全な国土、右下にございます4-2の循環型、5の技術開発・国際貢献についてご説明させていただきました。

続きまして、資料3でございます。本日は、新計画の骨格案、また今後の環境施策としまして、残りの地球温暖化緩和・適応、再生可能エネルギー、ライフスタイル・ワークスタイル関係についてご説明申し上げます。

続きまして、資料4でございます。A3が4枚ございますが、新環境行動計画の骨格案でございます。まず、今回の検討の前提となります政府全体の目指すべき姿、また重要課題についてご説明します。まず、上段の右でございます、政府の環境基本計画におきまして目指すべき持続可能な社会でございますが、こちらは低炭素、循環、自然共生といった各分野が統合的に達成されまして、健全で恵み豊かな環境が保全される社会とされております。

次に、その実現貢献に当たり、国交省としましても今回の新計画で取り組むべき重要課題を以下に掲げております。まず、低炭素でございますが、大震災以降の省エネ・再エネの推進、先般のIPCC評価報告書による適応施策の推進、都市の低炭素化促進法、通称「エコまち法」と言っておりますが、それに基づく低炭素都市づくりの展開。循環でございますが、新たな循環計画に基づく、特に下水汚泥等バイオマス資源のエネルギー利用の推進。自然共生の分野では、生態系サービスを産み出す基盤となる自然環境の維持・回復、生態系ネットワーク充実強化などが挙げられます。さらに、少子・高齢化、財政制約、また1月総理指示でございます「攻めの地球温暖化外交戦略」に基づく戦略的国際協力への対応等、さまざまな課題がございます。

次のページでございます。こちらは新しい「視点」の新旧対照表でございます。新計画におきましては先ほどの重要課題への対応力強化の観点から、政府の環境基本計画等を踏まえまして、以下の視点の見直しを行っております。まず、左側が現在でございますが、（１）環境と経済・社会の統合的向上でございます。こちらは政府の環境基本計画においても引き続き１丁目１番地で重要視しておりまして、右の（１）のブルーの１ポツでございますが、例えば低炭素都市による高齢者が自立して暮らせる環境整備、子育て世帯が安心して出産できる環境整備などに取り組んでいるところでございます。さらに、赤字のとおり、グリーン・イノベーションの進展を新たに打ち出しておりまして、今回これを視点に反映しまして、今後ブルーの５ポツでございますが、交通、住宅といったさまざまな分野の省エネ・再エネ等の技術革新に取り組んでまいります。また、右の（２）でございますが、先ほどの課題でございます戦略的国際環境協力を新たな視点として追加しております。これによりまして、例えば海事、下水道における国際枠組み主導によります、地球環境貢献や我が国の経済発展貢献に戦略的に取り組んでまいりたいと考えております。

次に左側（２）の総合性・連携性の重視でございます。先ほどのエコまち法によりまして、エリア設定のもと都市・交通・環境施策が連携するバックボーンが成立したところでございます。今後、こちらを強力に推進する姿勢を打ち出すため、左側の下の（４）面的広がりの部分と総合性・連携性を、右の（３）のとおり合体させております。これによりまして、地域の特性に応じた低炭素都市づくりの推進、健全な水循環確保に取り組んでまいります。

次に、左側の（３）人や企業の行動に働きかけるでございますが、この重要性に加えまして右の（４）のとおり、環境基本計画でも重視しております多様な組織との連携、協働を、赤字のとおり反映しております。これによりまして、ライフサイクルの変革による行動変容に加えまして、例えば東京湾再生官民連携フォーラムなどの協働にも取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、左側の（４）時間的広がり部分につきましては、右の（５）で赤字で表現修正しておりますが、今後こういった視点を踏まえまして、５０年、１００年という単位で状況の変化を捉えまして、地球温暖化の緩和・適応、生態系ネットワーク施策等に取り組んでまいります。

次のページでございます。こちらは環境政策の「柱」の新旧対照表でございます。こちら先ほどの分野ごとの重要課題への対応力強化といった観点から、以下の修正を行って

おります。

まず、低炭素の部分でございますが、現行は短期、中長期で左側の（１）、（２）に区分しておりますが、今後は緩和策の充実・強化に加えまして、再生可能エネルギー、適用施策の重要性が先ほどのとおりに高まっておりますので、それに即した形で右の（１）から（３）に区分しております。

次に、循環型社会でございますが、現行は（４）の環境を優先した選択支援関係でライフスタイル変革と循環型社会を合体させておりますが、先ほどのバイオマス・エネルギー利用推進、ライフスタイルの充実・強化に鑑みまして、今回は右の（４）と（６）に区分して、それぞれ重要性を掲げております。

さらに、自然共生社会でございます。現行の（３）は公害問題解消ということで、「負の遺産の一扫」を表現の頭にしておりますが、各方面から、むしろ積極性の姿勢を打ち出すほうが良いのではないかというような指摘もございまして、今回は右の（５）のと通りの表現修正を行っております。

最後に、左側（５）は「地球環境時代」という表現を使用しておりますが、現在は国の計画も戦略性を打ち出すスタンスでございますので、その旨の表現修正を行っております。

次のページでございますが、こちらは先ほどの見直し後の「５つの視点」と、先ほどの「７つの柱」の見直しを記載した一覧表でございます。本日のご議論もいただきまして、この骨格をベースに、今後策定に向け文章の肉づけをしまいたします。残りの時間は下の１から３と、６の地球温暖化関係についてご説明させていただきます。

続きまして、資料５でございます「地球温暖化緩和策の推進」でございます。国交省としましては、CO₂排出量約２割の運輸部門では、環境負荷の少ない自動車普及・使用、自動車から公共交通機関への誘導、３５％の業務・家庭部門では、住宅・建築物の省エネ向上、さらに各施策のパッケージ化による低炭素都市づくりに取り組んでまいります。なお、数値目標でございますが、現在検討中の政府の地球温暖化対策計画との整合性の確保に今後留意してまいりたいと考えております。

めくっていただきまして、低炭素都市づくりの推進でございます。先ほどのエコまち法の制定によりまして、地域特性に応じた成功事例の蓄積が課題になっておりまして、以下（１）から（３）の順に連携事例をご紹介します。

３頁は、都市機能の集約化と公共交通機関の利用促進でございます。左の小諸市でございますが、総合病院の郊外から市役所周辺への移転、図書館の新築等を核としたコンパクト

ト化の事例でございます。右の富山でございますが、駅の周辺に住宅購入補助により居住機能を集積させて、公共交通を軸とした「串と団子型」のコンパクト化の事例でございます。

4頁からはエネルギーシステムでございますが、まずコージェネ活用の自立エネルギー型都市づくりでございます。左は豊洲の新市場でございますが、コージェネプラント、熱導管の新設によりまして、エネルギーの面的利用を段階的に拡大するものでございます。右は新宿駅の南口でございますが、こちらは既存の東西プラントを熱導管で接続させまして、街区全体での効率的な熱供給を図るものでございます。

5頁は下水再生水の多元的利用による低炭素都市づくりの貢献でございます。左は名古屋のささしま地区で下水再生水を運河の水質改善用水・修景用水、その途上でございます大学等の熱源用水。右は堺市でございますが、観光拠点でございます環濠の水質改善用水、その途上の大型商業施設の熱源用水・トイレ用水として活用するものでございます。

さらに、6頁でございますが、薩摩川内における次世代エネルギー技術活用型でございまして、スマートグリッド、ICTを活用した高齢者見守りサービス、電気自動車、スマートハウス等の都市の構成要素の低炭素化でございます。

最後に、7頁は生物多様性との連携でございます。神戸市におきまして六甲山、瀬戸内海の豊かな自然環境、河川・道路による水と緑の生態系ネットワーク、風の道を創出するものでございます。今後とも、各施策が連携したモデル事例の展開に努めてまいります。

次からは、約2割を占める運輸部門でございます。自動車全体が同部門の約9割であることから、まず世界最高レベルの燃費改善に向けた技術革新の促進、インセンティブによる環境対応車普及促進に取り組みます。このあたりは後ほどご説明します。

9頁は、交通流の円滑化による自動車の実効燃費改善対策でございます。下の環状道路整備に加えまして、VICSサービスの全国展開・渋滞解消、さらには道路照明灯のLED化の推進に取り組みます。

次は、自動車から公共交通機関への誘導で、鉄道新線・ノンステップバスの整備・支援等、利用者利便向上対策に取り組みます。エコ通勤は後ほどご説明します。

11頁は、物流の効率化ですが、運輸部門のうち3分の1以上が物流関係でございます。まず、トラック輸送の効率化につきましては、グリーン物流パートナーシップ会議活用のもと、大部分がトラックの「地域内物流」は共同輸配送推進支援、75%がトラックの「中距離物流」は大型CNGトラックによる輸送支援に取り組みます。モーダルシフトにつき

ましては大型コンテナ導入支援等に取り組みます。

続きまして12頁は、円滑な物流を支えるインフラでございますが、下図のような物流ネットワーク強化に資する道路につきまして、先般の道路法改正により特殊車両通行許可の手續ワンストップ措置を導入しており、右のハード整備に加えまして、ソフト面の支援にも力を入れてまいります。

13頁は、物流拠点である港湾における低炭素化対策の推進で、現在、再生可能エネルギーの港湾地域での利活用のモデル事業を展開中でありまして、成功事例の普及に努めてまいります。

14頁からは、各交通モードのCO₂排出原単位の低減でございます。まず、鉄道につきましては回生ブレーキ導入等の省エネ型鉄道車両等によるエコレールラインプロジェクト。15頁は船舶でございますが、内航海運は圧倒的 majority が中小である中、スーパーエコシップの建造推進支援による投資誘発。さらに、16頁は航空でございますが、新しい運航方式による運航効率の改善支援、これらに取り組むこととしております。

17頁は、CO₂排出量約35%の業務・家庭部門における住宅・建築物の省エネ対策でございます。まず、省エネ基準でございますが、一次エネルギー消費量を指標にしまして、断熱や設備性能などを総合的に評価するよう見直しまして、今後新築につきまして、これに適合させる義務化に向け検討を進めてまいります。また、住宅性能表示制度等による市場の選別機能の向上、さらにはゼロエネ住宅、既存ストックの省エネ改修等へのインセンティブ付与に力を入れてまいります。

18頁は、下水道でございます。CO₂排出量は全体の約0.5%でございますが、下のグラフのとおり、水処理に伴う電力で60%、汚泥焼却に伴うN₂Oで30%でございます。電力につきましては技術開発、また右のような優れた省エネ製品のラベリング制度の導入で対応します。19頁はN₂Oでございますが、世界初のターボ焼却炉、焼却を伴わない固形燃料化へのシフト推進で対応します。

20頁は、建設機械でございます。左の表でございますが、2010年市販の油圧ショベル等のトップランナー燃費を2020年の目標値と設定しまして、クリアした機械のラベリング等によりまして技術革新を促そうとするもので、世界初の取組でございます。

最後に、21頁は、温室効果ガス吸収源対策でございます。都市公園整備、認定制度を活用した民間緑地等によりまして、目達期間内も数値は超えておりますが、引き続き貢献の強化に努めてまいります。今後、各分野におきまして、既成評価制度、インセンティブ、

実証事業等の施策を総動員して、事業者への技術革新誘導、消費者の選好誘導による緩和に取り組んでまいります。

続きまして、再生可能エネルギー関係でございます。資料6でございます。国交省としましては広大な港湾空間、河川流水、安定かつ豊富な下水道バイオマス等のポテンシャル、これらを官民連携のもと発揮させていくことが重要課題と認識しております。

めくっていただきまして、海洋再生可能エネルギー関係でございます。まずは、港湾区域内における着床式洋上風力発電事業への民間参入の円滑化の観点から、左のマニュアルによりまして港湾区域内での導入可能区域の設定、民間事業者の公募・選定等の導入手順を整備しております。例えば、右の鹿島港では、今後年間発電量約7億kWhを予定しております。3頁の海洋エネルギーを利用した発電システムでございますが、国交省としましては、特に係留等の安全・環境対策のための技術的検討を行いまして、民間のリスク軽減に努めてまいります。

4頁は、小水力発電でございます。先の通常国会の河川法改正によりまして、農業用水を利用した従属発電について許可制から登録制を導入しております。手続きを簡素化したところでございますが、今後とも地方整備局・事務所におけるプロジェクト形成支援窓口といったところで支援に取り組んでまいります。

5頁は、下水道バイオマスですが、下水汚泥は約40億kWhのポテンシャルを有しておりますが、利用状況は低水準でございます。原因は高い供給コスト構造にあることから、現在、右のような様々な革新的技術開発、ガイドライン化に取り組んでおります。

6頁は、低コストの水素供給の革新的技術実証、処理場のステーション化の取組でございます。また、固形燃料のJIS化によりまして品質基準の明確化を通じた取引市場創設にも取り組みます。

最後に、7頁の太陽光発電でございます。写真にもありますが、下水処理場、港湾、空港における広大なスペースの有効活用に加えまして、官庁、鉄道施設への導入、さらに道路、都市公園では法令改正による規制緩和措置を講じております。

続きまして、資料7の適応策の関係でございます。ご案内のとおり、9月に第5次評価報告書第1作業部会報告書が公表され、21世紀末までに世界平均気温、海面水位がさらに上昇する可能性が報告されたところでございます。一方、政府におきましては27年夏ごろの適応計画の策定に向けまして、現在、中環審において検討を進めております。国交省としましても、それぞれのハード・ソフト両面からの適応策の検討に取り組んでおりま

す。

めくっていただきまして、国交省トータルの技術力・総合力の活用でございます。まず、技術力でございますが、今後、先進的な災害対策の検討に際しましては、下図のとおり気候の極端現象の予測、リスク評価の高精度化が不可欠でございます。これらの分野の気象庁、国総研の役割は重要でございます。また、自助による防災力の向上のためには、下図のとおりXRRAIN、ナウファス・システムによります雨量・波浪の監視体制の高精度化、ICTを活用した情報提供の多様化が不可欠でございます。こういった分野における河川・港湾部局との役割も重要でございます。

3頁は総合力でございます。国交省におきましては、先ほどの水災害、交通インフラ、ヒートアイランド等への幅広い影響・リスク評価、さらに北極海航路の利活用の可能性等に取り組みます。今後、総合力を生かした連携施策を国交省の適応計画として取りまとめ、先ほどの政府の適応計画策定に反映してまいるところでございます。

4頁からは、国交省が重要な役割を担う水災害対策でございますが、今後の降水量の増加による治水安全度の低下、浸水・氾濫のリスク増への対応の観点から、以下平成20年の社整審答申等を踏まえ、施策をご説明します。

まずは、施設による被害の予防・最小化でございます。新規施設の整備に加えまして、左のとおり、既存施設能力をダム再生等により幅広く引き出す。真ん中にあります、川幅を広げることが困難な場合での地下調節池による治水安全度の早期向上。さらに、今後リスクが高まります高潮被害、深層崩壊対策等への対応強化に取り組みます。

5頁でございますが、今後は地域づくりとの一体もキーワードと考えております。例えば、災害危険区域の指定とあわせた輪中堤の築造等による短期間での効果発現に加えまして、市町村、住民、企業と河川・下水道管理者の協働による100mm/h安心プランにより、局地的大雨への施設対応能力の向上に加えて、ハザードマップ作成、止水板設置等による自助促進にも取り組みます。

6頁からは危機管理対策、これも重要性が高まりますが、局地的雨量のリアルタイム配信が可能なXRRAINの整備、それを活用した洪水予測の高精度化、さらにICTによるアプリ配信、航空機の運航補助等、利活用の多様化に取り組んでまいります。

7頁の上段は大規模土砂移動の発生箇所の把握時間の短縮、右はリアルタイムの波浪情報把握、に資するシステム開発によりまして、行政の初動対応の迅速化、国民の早期避難等につなげてまいります。下段は国民の避難支援関係でございますが、ハザードマップ情

報に基づく標識設置、避難訓練の実施、また、先般の水防法改正による地下街対策を強化して、事業者による止水板の設置、防災訓練実施促進等に取り組んでまいります。

最後に、8頁は渇水リスクへの対応でございます。渇水時における緊急的な水資源確保の観点から、下図のダム間融通、平常時における下水再生水等の水資源の多様化、施設の長寿命化等に取り組んでまいります。

以上、従来の対策という狭い視点に限定するのではなくて、実効性の高い施策を見出す観点から、今後、専門・技術的な観点から検討を深めてまいります。

続きまして、資料8「ライフスタイル・ワークスタイルの変革」でございます。自動車のかしこい利用の促し、生物多様性の社会浸透等に取り組みます。

めくっていただきまして、2頁は運輸部門の地球温暖化対策でございますが、先ほどの緩和策に加えまして、国民の行動変容が重要であることから、モビリティ・マネジメントの果たすべき役割は大きいものと認識しております。モビリティ・マネジメントはコミュニケーションを中心としたソフト施策によりまして人々の移動の改善を促していくものでございますが、下の宇治市と龍ヶ崎市の例は、従業員・世帯への公共交通マップ配布に加えまして、通勤プラン作成のアンケート調査を実施しております。地元商工会議所の協力、住民ニーズへのきめ細かな対応等を実施した結果、下のグラフのとおり大幅な公共交通利用変容につながっております。

3頁は筑波大学の例でございますが、新入生に対しましてバス停の地図や動機づけ冊子等を提供したところ、バス停の近くのアパートに住む学内バス利用者の増加につながっております。また、右の秦野市でございますが、過度な自動車利用による交通渋滞の発生の体験授業、具体的には児童に葛藤を感じさせまして行動変容の動機づけとする内容でございますが、こちらも継続的に実施しております。このような質の高い工夫により高い改善効果を発現されておりました、引き続き粘り強くこういった事例、教材等の普及活動に取り組んでまいります。

次の頁は、表彰、セミナーを通じた行動変容促進でございますが、左のエコドライブ、エコ通勤につきましては、引き続き講習、シンポジウム、表彰等に取り組んでまいります。また、今後は右のICT技術の活用によるエコドライブの促しという観点も重要と考えております。さらに、右下は自転車ネットワークの計画を策定した金沢市におきまして、つい先月末に実施した利用啓発セミナーの例でございますが、こういった組み合わせも重要と考えております。

下は、環境負荷の「見える化」の推進でございます。まず、CASBEE、住宅性能表示制度の活用によりまして、市場において環境性能の高い住宅・建築物が消費者に評価・選択されるよう制度の充実化に取り組んでまいります。また、6頁でございますが、グリーン経営認証、エコルールマーク、エコシップマーク、さらにはカーボンオフセットマークといった運輸事業者における環境配慮活動の「見える化」、消費者の評価・選択が普及拡大されるように、今後広報や低利融資の働きかけ等に取り組んでまいります。

7頁は、環境教育等による生物多様性の社会浸透でございますが、国民が生物多様性を意識して行動につなげていくことが重要でございます。この観点から国交省としましても河川、海、公園をフィールドとします体験、教育機会の拡大に力を入れております。例えば、下の左の「子どもの水辺」再発見プロジェクトのように、NPO、文科省、教育委員会、環境省と連携した継続的なスキームのもと全国展開に取り組んでおります。また、右下のようなこういった取組の学校教科書への教材提供にも力を入れてまいります。

8頁は、関係者連携のもと、自然観光資源の磨き上げを行いまして、エコツーリズムの促進に努めるとともに、右でございますが、ICTの活用、こちらは写真はタンポポの植生でございますが、こういった生物多様性の関心向上につながるシステム開発といったツールも重要と考えております。さらに、右下のように多様な主体の連携協働を促進する観点から、例えば川・海・緑地の領域をまたぐ広域テーマにつきまして、関係市民団体により議論するワークショップ、こちらは年明けにも広島の太田川で開催することとしており、全国展開につなげていく方針でございます。

資料9でございます。次回の環境部会は1月から2月を予定しておりますが、本日のご意見等を踏まえまして、また指標等のツールも導入しまして、環境行動計画の原案を提出させていただき、年度内の策定・公表を考えております。

最後に、参考資料1から3は、前回ご提示しました循環型と健全な国土等、技術開発・国際貢献の資料でございますが、ご意見を反映させていただいております。また、参考資料4は昨年度に国交省が実施した政策レビューの概要でございますが、こういったところも今回の案に反映させております。時間の関係で説明は割愛させていただきますが、お気づきの点があれば、また後ほどメール等でご意見をいただければ幸いです。

説明は以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。大変盛りだくさんな内容でございますので、ご専門の立場からご意見、ご質問をいただければと思います。ご発言なさる場合には例に

よって名札を立てていただければと存じます。それではお願いします。

では、高橋委員から、右のほうに行きましようか。

【高橋委員】 大変詳細なご説明をありがとうございました。大変よくわかる資料になっていると思います。コメントというかお願いですが、実際に各施策の実施への誘導の時という形かもしれませんが、特にワークスタイルの変革ですが、ワークスタイルといいますと、やはり産業界とか企業がその主体になって考え方をいろいろ変えていかななくてはいけないと思うんですが、本来あるべき姿はあまり環境を意識せずに行動して環境に良くなるのが一番いいと思うんですが、特に我々のような企業ですと、環境対応というよりコスト直結といいますか、効率化とか、百歩譲って安心・安全というのを含めて事業を継続するなり、事業を発展させるのがやはり第一だと思うんです。しかしながら、一部の環境先進企業と言われている、本当に一部ですが、ISO26000に代表されるような、いわゆる組織の社会的責任の中にも環境側面が入っているんですが、それによって社会に貢献しないと事業は継続できないという考えを持って進めている企業は多いんですが、ただ、ほとんどの企業はやはり環境は——経済と環境という永遠のテーマかもしれませんが——二の次になってしまうんじゃないかなと思っています。

ですから、なるべくいろんな施策、特にワークスタイルの変革のところの施策については、環境によくなるけども、同時にコスト削減や効率化や、もちろん安心・安全につながるんだと、どっちのほうを先に言うかは別として、その両方をあわせて言って、企業に対する施策の誘導をやっていっていただきたいなと考えています。ご説明いただいた資料の中でどういうふうを書くかはちょっと難しいかもわかりませんが、そういう考えを大枠としてお持ちいただければと考えています。ベースのところは国民に対する教育と意識だと思いますが、それはやはりある程度時間がかかるものではないかと思しますので、ぜひよろしくお願いたします。

それから、あともう1点なんですが、今日藤井先生がいらっしゃる中で私がこんなことを言うのも何なんですが、いわゆる国土強靱化基本計画との関係というのをある程度明確にどこかに言葉として入れたほうがよろしいんじゃないかという気がします。10年間で200兆円というお金を使って、特に国土強靱化計画では国交省さんが非常に重要な役割を担うわけだと思うんです。ただ、省庁連絡会の議事録や資料とか見させていただきますと、国交省さんのところはいっぱいあるんですが、環境というところはあまりないんですね。これは環境省さんや農水省さんの言葉で書いています。ただ、国交省さんの国土強靱

化の脆弱性のご認識や、今後あるべきというか、やるべき事というのはよく見ると、必ずや環境にいいこともあるんです。逆に言うと、国土強靱化は常に環境を忘れずにやっていく必要があるのではないかなと私は考えています。例えばオリンピックもそうですよね。2020年に向けてオリンピックに対していろいろこれから建設されていくんですけども、やはり環境に優しい器をつくらないといけないだろうと思いますので、そういう視点でぜひお願いしたいなと思います。以上です。特にそれはアダプテーションのところ、適応策というのがやはり国土強靱化と非常に密接に関係すると思っていますので、よろしくをお願いします。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは大聖先生、お願いします。

【大聖委員】 地域ですとか、インフラですとか、それからモビリティ関係、いろんな取組が施行されておりますが、これはぜひ他地域への展開、普及を図るような目的を持って進めていただきたいなと思います。とかく地域に行きますと、そこではいろんな国の補助があつて、非常にハッピーな状態で皆さん一生懸命やっていますが、それがほかの地域に展開される可能性についてはあまり皆さん真剣じゃないんですね。これは予算の有効利用という観点からしましても、必ずいろんな特徴を地域は持っていますが、そこに合ったものを開発すると同時に、それがほかの地域でも応用できるものであることに必ず留意して展開をお願いしたいと思います。それが予算の有効な利用にもつながると思っています。

それから、もう1つは後でご説明があるかもしれませんが、最近ITですとか、ICTですとか、それからITSですね。私なんかは「3つのI」なんて言っているんですけども、こういう情報通信技術をうまく活用することで、インフラに対する投資を最小限にしながらいろんな活用が可能だと思っています。ITSなどでは交通の渋滞の緩和ですとか、それから交通環境全体を監視するようなこともできますし、いろんな政策の検証ですとか、将来このような政策を講じた場合にどういう効果が発生するかということもわかるわけです。最近よくビッグデータなんて言っていますが、1つは車が一台一台発信するプローブデータというのがありまして、それをうまく束ねるとビッグデータを解析することができる。それはクラウドコンピューティングが前提になりますが、メーカーでかなり先行して取り組んでいる例があるんですが、それは顧客といいますか、乗っているドライバーに対するサービスとして行われている例がほとんどでして、それを地域や社会のために生かすことはあまり直接やられていないわけです。そういったことにもぜひ留意して

いただいて、いろんな幅広い活用、個人情報の問題はあると思いますが、ぜひそういったものにも積極的に取り組んでいただければと思っております。これはいろんな取組の中で共通に言えることですので、ぜひそういう横串を意識していただきたいということであり
ます。以上です。

【浅野部会長】 それでは、崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 どうもありがとうございます。拝見していると、ほんとうにそれぞれの項目はかなりしっかりと出てきていると感じておりまして、やはりこういう項目を実際に動かすためにどういう政策が必要か、今度の行動計画にきちんと入れていただくことが大事なんじゃないかと思っております。なお、それによってロードマップとして、例えば2050年ぐらいまでの間に、どういうふう施策を打ってどう効果を出していくのかを見せていただくのが大事なんじゃないかと思っております。その中で、モデル的ないろいろなプランが出ていますが、全国のそれぞれの自治体が自分たちの地域はどういうふうな方向でチャレンジするのが温暖化対策に一番いいのかとか決心できるために、どういうふうな支援が必要なのか、その辺が大事なのではないかなと思います。総務省と連携をしたシステムづくりが必要になるのかと思うんですが、そういうコーディネートのできる人材とか、仕掛けをつくるのか、何かそういうところが必要ではないかこのごろ感じています。

もう1つ、地域づくりとか都市づくりとかいろんな新しいことを考えるときに、今はエネルギー政策の大きな変化の時だと思っております。それで、エネルギー源自体の変化と、その使い方の電力システム改革がこれから10年、20年大幅に進むという計画がでて
いますので、どう地域づくりとリンクして進むのかを、やはりきちんと考えていくことも必要だと思
います。また、2030年から2050年ぐらいはかなり水素エネルギーも活用する
ようなことも随分出てきていますので、建物はやっぱり1回建てると30年から50年
ぐらいはしっかりと使える、もちろん今は100年住宅とかありますので、長期で考
えると、エネルギー政策にどのような対応をしていくときちんとした継続的な都市づ
くりになるのか、建物になるのかとかいうことも考えることが必要だと思
っています。

あと、少し幾つかのポイントで、温暖化に対する適応策の防災のところなんですけれど
も、多くの方がお感じだと思んですが、今回の伊豆大島の災害とか、いろんな時にかな
り警戒の情報は出ているけれども、それを受け取った自治体とか、住民の方がどうい
うふうに判断するかというところで、いろいろと地域の事情とか、高齢で動けないから行くよ
りはいたほうがいいのか、いろんな判断が出ています。やはり的確な情報をどうい
うふう

に活用していくかという、先ほど「総合力」と書いておられた辺が非常に重要になってくるのではないかと考えておりますので、そこまで思いをはせるのは分野的には大変かもしれませんが、大事な情報を出す立場としてそういうところもぜひ考えることは必要ではないかと考えています。

あと、簡単な視点を1つですが、最後の方に住宅が出てきましたが、新しい環境対応のエコハウスの住宅展示場などでどんどん地域の環境学習と連携して頂きたい。いわゆる公共の環境学習センターなどでもいろんな環境学習をやっているんですが、今は住まいと住まい方というのが大変重要になってきていますが、環境学習センターの中でやるときには二重窓の模型を見せるとか、模型で実験するとか、その程度がせいぜいなんです。やはりモデルハウスでしっかりと見せてもらうとか、そこで暮らし方を体験するとか、私はそういうことをするのがライフスタイル変革と、そういうものを購入することに結びつくのにとっても重要だと思いますので、エコハウスの住宅展示場と環境学習をつなげるということも、位置づけていただくのは現実を進める上で大変重要なのではないかと感じておりますので、一言発言させていただきました。よろしくをお願いします。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、3名のご意見につきまして。

【山本環境政策課長】 まず高橋委員のご意見でございます。ワークスタイルのところでございます。そういった視点については、場所はちょっと検討しますが対応していきたいと思っておりますし、さらにCSRとかグリーン経営認証については民間企業の融資の低利もやっておりますので、そういった取組もあわせて記載したいと思っております。あと、国土強靱化につきまして、特に適応の関係でご指摘がありました。今後、適応につきましては水国局の方でも検討を専門技術的な観点から深めてまいります。記載ぶりにつきましては担当部局と相談して検討させていただきたいと思っております。

続きまして、大聖委員のご指摘でございます。他地域への展開でございます。今回も低炭素でもいろいろと事例は出ておりますが、こういった事例を展開するような形で工夫していきたいと思っております。また、ICTでございますが、今日もいろいろとICTのツールは発表しております。また、前回もビッグデータは公共交通、自動運行システムもありますが、横串的なものが何かというようなご指摘だと思いますので、次回までに検討させていただきたいと思っております。

あと、崎田委員のご指摘でございます。迫力ということでございました。次回までに指標と行動計画的なものを、先ほどもありました、できる限り長期を見据えた上での内容に

なるような形で工夫していきたいと思っております。また、あと自治体をいろいろと支援するというところで、全国的にバイオマス事業も苦労しているところではありますが、そういった観点でうまい感じで、先生がおっしゃるようなコーディネートとかいったところで進めるような環境整備が重要と考えております。あと、適応につきましては、先ほどもございましたが、危機管理システムのところも重要な課題と考えておりますので、総合力・技術力を生かした形で政府に貢献できるよう、国民の自助に貢献できる形でバージョンアップを図っていくような形で整理していきたいと思っております。

以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それではご意見をいただきます。竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。多くの事実、あるいは事例をうまく構築されていて、その点についてはほんとうに大変だったでしょうし、特にそこについてどうこうと申し上げることはありません。私のコメントはちょっと言葉尻を捉えるようなことになってしまうと申しわけないんですけど、そういう点です。1つは、場所という資料9がいいんじゃないかと思うんですが、地球温暖化緩和という言葉があるんですね。今回のところで「地球温暖化対策緩和」って、対策を緩和しちゃうのはまずいと思うんで、多分これはミスだと思うんですが、これはいいとして、地球温暖化防止ではなくて地球温暖化緩和という、何か温暖化するスピードを緩めるようなイメージを私は持つてしまうんですが、「緩和」でいいのかどうか確認する必要があると思います。通常は、防止する、「防止」という言葉をよく聞くと思うんです。だから、ほかの官庁さんで「緩和」という言葉を使っていて、それが国の一貫した言葉の使い方ならば疑問の余地はないんですが、「緩和」というと何か違和感があって、「防止」じゃないのかなという気がするのがまず1点です。

それからもうあと1点は、場所という一番いいのは参考資料3がいいのかなと思います。7の1つの柱として戦略的な技術開発、「戦略的に取り組む」という言葉があります。この言葉が一体どういう意味で使われているのかということがいま一つ、私としては理解がしにくかったところがございます。私のイメージだと、戦略というとゲーム論的な発想ですけど、相手が何かのやり方でこっちに仕掛けてきたときに、それに対して一番効果的なのか、一番、ペイオフと言いますが、利益が大きいとか、メリットが大きいものを選択的に選んで出していくのが私の「戦略的」というイメージです。そういう言葉で語

ったときに、参考資料3にあるようなさまざまな施策がそういう形で並んでいるのかどうかということです。逆に言うと、「戦略的」という言葉がなかったとしたら、この資料の中身はどう変わってくるのかという言い方でもいいと思います。「戦略的」に取り組むというのはいま一つ、よく使われる言葉でありながらはっきりわからないところがあるので、どういう意味でこの言葉が使われているのかということは、改める必要はないですけども、ちゃんと説明できるようにしておかないとまずいと思います。もしも、何かこういうつもりで使っているんですよという考え方があるのなら教えていただきたいと思います。以上の2点でございます。

【浅野部会長】 それでは、稲葉委員、お願いします。

【稲葉委員】 ありがとうございます。資料8にライフスタイルとワークスタイルと書いてあるんですが、ライフスタイルのほうは公共の交通機関を使うようにしましょうということ以外にほとんど見えないなというのが心配です。また、もう1つワークスタイルの方もどういうふうにしたいのかがほとんど書いてないので、どこに向かってやっているのかわからないなと思っています。普通はこういうときにワークスタイルというと、ICTを活用した在宅勤務とかいうことが出てくるんですが、この案ですと、どこに向かってやっているのというのが若干わかりにくいかなと思っています。

もう1つ、「見える化」のところではカーボンオフセットとあるんですが、カーボンオフセットは環境省もやっていますし、経済産業省も始められていて、ここに出ているモビリティ財団のマークを見ますと、またマークが1つ増えるので、やっぱり省庁連携でマークの運営について議論すべきものではないかなと思いました。「見える化」をやっていくときに、CO₂はこういう活動でどれくらい出るかを示すことが、非常に重要だと思うんです。例えば最後にエコツーリズムがありますが、こういうツアーをやるとCO₂がこれくらい排出されます、それをこういうホテルを使うとこれくらい減るんですというような、「見える化」を推進するということが重要だと思います。

それと若干リンクするんですが、都市のつくり方ですね、いろんな要素があります。ただ、このいろんな要素を組み合わせたときに、その総合的な力としてCO₂が幾つ減るんだという計算例が世界的に見てもほとんどありません。私は今、IPCCのワーキンググループ3のところではCHAPTER 12というのを担当しているんですが、これはヒューマンセトルメントという都市のつくり方なんです。都市をどうつくるといいんですというのが、ここに書かれているように、部分的なもの一つ一つ出てくるんです。交通であったりエ

エネルギーであったりするんですが、都市全体として見たときに、総合政策をするとどれぐらいCO₂が減るんですかという論文が世界的にもほとんどないんですね。CHAPTER 12を書くときにみんなで議論したんですけど、そこで非常に苦労しました。だから、やっぱり国土交通省さんが都市を目的としてやるなら、都市全体でどれだけのCO₂削減になるんです、こういう総合的な施策の結果なんですというところが見られるような、まだ研究段階かも知れませんが、そういう研究を支援するような施策を行っていただければと思います。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、順番がよくわかりませんので左の方向に行きたいと思います。田中委員、お願いします。

【田中委員】 どうもありがとうございます。多くの分野を1つのキーワードでうまく整理いただいたと思うんですが、特に下水道の視点から見たときに少し分類上どうされているかわからない点がありまして、ちょっとコメントしたいと思います。

下水道の場合は、今まで以上に幾つかの項目、いろんな視点からの役割が今回入っているので、いっぱい書いていただいているのは非常にありがたいと思っています。ただし、1番の地球温暖化の緩和策の推進ということで、これは多分低炭素づくりの視点が中心だと思うんですが、この中の、例えば1-8が「下水道における省エネ対策等の推進」になっているんですね。この分類上おそらく、下水道事業の中でエネルギー削減の問題にどう取り組んでいるのかを中心に書かれているタイトルになっているんですが、実は「等」の中の役割が極めて大きいんです。これはどういうことかという、下水道の施設の中の省エネルギー化だけではなくて、ここでは熱エネルギーの問題が入ってきている。熱も若干下水道施設の中で使っているところもあるんですが、むしろどちらかというと、その熱の利用というのが、先ほどから少し出ていましたまち全体でのエネルギー・マネジメントに今は広がってきている。そういうところが実は非常に今どんどん伸びている大きなコアになっているんです。

そういう視点から見ると、実は再生可能エネルギーとしての新しい定義がされた下水熱というものが今回いろんな施策の中で見直されているところがあって、その部分については1-8でも当然書かないといけないんですが、2の「社会インフラを活用した再生可能エネルギーの利活用の推進」のところは実はかなりメジャーな役割を果たすはずなんです。ここではバイオマスしか書かれていないですね。

今度は逆に、省エネルギー対策等の「等」の役割の先ほど言った中に、低炭素としての

役割がもっとあって、その中の1つが先ほどの熱の話なんですけども、ほかにもバイオマスの利用の話が今新しいカーボンソースとして結構注目されているわけです。ある意味ではこれはオーバーラップされているところがあって、ここのところが、こっちはここの記述で、こっちはここの記述でというふうに切り分けられないところがある。したがって、両方出てくる視点があるということと、それからその視点下水道事業という狭い中だけの話と、それから先ほどから出ている社会、特にまちをつくるどころとか、あるいはほかのセクターへのコントリビューションの問題とかいうところを、もう少し丁寧に書かないと少し混乱するのかなという気はします。

今回は多分出ていないんですが、同じようなことが下水道の場合には循環型の社会づくりの形成というところでも、下水道の施設の中に例えば水の問題が出てきたり、あるいは先ほどの説明の中でも、水資源の将来的な気候変動に対応する3-2の適応策の推進のところでも再生水の話がぼこっと出ているんですが、水資源を確保するだけの話ではなくて、環境管理、あるいは先ほど少し話が出ていました社会全体のエネルギー削減の中の1つの方法論としてそういう役割が果たせるところがあるので、重なりながら少し書いていただく必要があるのかなと。つまり、大きなタイトルの1番と2番はある意味では切り離せないところがある、そこは一番分類上ややこしいところなので、重なって書いてもらったほうがいいのかという感想です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、3件ございましたので、これもお願いします。

【山本環境政策課長】 まず竹内委員のご指摘でございます。ご指摘のところは修正させていただきたいと思えます。あと制度全般的な言い方でございますが、今「緩和」と「適応」が両輪という形で言っておりますけど、ほかの省庁の事例も調べて検討させていただきたいと思えます。あと、戦略的な国際環境協力でございますが、資料4の2枚目をめくっていただきたいと思えます。戦略的な国際環境協力の「戦略的」の趣旨でございますが、こちらは政府の環境基本計画にもありますが、国際的枠組みに主導的に参加することと、環境技術の海外移転を一体的に推進すると。それを一体的に推進しますと、世界的な地球温暖化対策という地球益と、我が国の経済発展に有益という、国益という両方がかなうことができます。そういった趣旨を踏まえまして、枠組みの主導的参加と技術ということで、例えば(2)のブルーのところの上に海事分野がございますが、例えば海事分野におきましてはIMOにおける国際的枠組みづくりを国交省も主導しておりまして、例えば202

5年の船舶の燃費規制は30%を規制値としております。その一方で、民間技術のほうは50%の省エネを目指すといったことで、世界の環境貢献にもなりますし、我が国の経済発展にも貢献するといったストーリーで戦略的というのと、ここの具体例を整理しているところがございます。

続きまして、稲葉委員のご指摘でございます。ライフスタイルとワークスタイルのところの書きぶりは整理させていただきたいと思っております。言いたいことは、ライフスタイルとワークスタイルを变化の対象としまして、例えば生物多様性とか、自動車の賢い利用の促しというのが、そういった感じで記載したつもりが、ちょっと表現が拙いところは、次回また修正してきたいと思っております。あと、カーボンオフセットのところは縦割りというご指摘がありましたが、そこはどういった趣旨かに立ち返って、また整理させていただきたいと思っております。

あと、エコツーリズムと都市のところ、例えば都市であれば、CO₂であれば低炭素ガイドラインというのがあります。そこは持ち帰って担当部局と相談して、また次回ご提示したいと思っております。

あと、田中委員のご指摘でございます。地球温暖化の一番はじめの低炭素でございますが、こちらは低炭素まちづくりに、例えば下水熱とか、再生水の水質改善用水、またバイオマスがありますけど、それで貢献する形で低炭素都市づくりの推進がありますが、ご指摘のとおり、省エネのところと再生可能エネルギー、あと前回でございますけど循環型のところは、まだ整理が不十分なのかなという形もしておりますので、また次回までにご意見いただいて整理させていただきたいと思っております。

以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

それでは、次をお願いします。じゃあ、藤井先生、お願いします。

【藤井委員】 京都大学の藤井でございます。環境行動計画概要の取りまとめをどうもまことにありがとうございます。ご苦労さまでございます。今回の4つの視点の、やはり以前出させていただいたときにも申し上げていたところでもありますけど、第1に環境と経済・社会を統合的に向上させ、(2)で総合性・連携性を重視すると、環境行政を進める上で最も基本となる方針かなと、今のお答えの中にもありましたが、ぜひその視点をさらに先鋭化していただきたいなと思っております。それで考えますと、やはり経済成長を見据え、それから社会の活力というものを見据え、ですから、そういう意味で経済、それから社会と

ということもありますし、先ほど高橋委員からもご指摘がありましたけども、国策として向上しようという、いわゆる対防災力といいたいでしょうか、強靱性といいたいでしょうか、そういうものも見据えて統合的に環境、この4つの項目がスパイラルアップしていくような方向を考えていただきたいと思います。

その中で思いますのが、総合性という点では、今回いろいろと拝見しまして単体の問題とかいうものも当然進めていくべきでありますけども、やはりスケールの点で考えますと、コンパクトシティの形成と低炭素型社会というところを国土交通省として推進していくことが、そういう意味で強靱性を高めることにもなりますし、経済成長を高めることにもなりますし、社会のコミュニティーを強靱化していくということもありますし、環境もよくなっていく、この4つの項目がお互いに化学反応を起こしながらよくなっていくという意味で、低炭素型社会の実現というのは非常にすばらしい方向だと思います。

その中で、コンパクトシティ化をして、自動車分担率を下げ、都心の集約をして、例えば公共交通、TODをしていく、並びに郊外型の買い物よりは都心にぎわいのある買い物をしていくというイメージだと思うんですが、私もまだ今考え始めたことでありまして、ほんとうにまさにこの席に座ってからこの資料を見ながら考えたことで、結論のないことを今から申し上げて恐縮なんですけども、国土計画上、低炭素型の社会とはどういうものなのかというの、これからランドデザインを国土交通省でお考えになるに当たって、環境にも資することがあり、強靱性があり、そして成長力もあり、コミュニティーも強いというものの中に考えていただくのも1つあるんじゃないかなと思いました。そのときに、当然ながら国土計画は環境のためだけに行うものではありませんので、例えば宮本常一の離島研究なんかを踏まえて出てきたような離島のモビリティの問題、離島の最低限の国土の保全の問題、TPPの状況がある中でも南大東島の国土をどうやって守っていくのかというようなところも踏まえての話でございますから、そういうことも見据えた上で、どういうふうに考えていったらいいのかというところを、コンパクトシティをするためには最低限の、あるいは望ましい人口規模というものがおそらくあって、国土を保全するという絶対制約条件を見据えた上で環境を向上させることを考えたとしたら、一極集中よりは自立的な分散型都市のほうが環境に資するというそんな解もひょっとしたらあるのかなと思いますので、ぜひ一度ご検討をいただくといいのかなと思ったのが1つでございます。

それともう1つ、ライフスタイルのご指摘が幾つかございましたが、1つは当然ながら自動車からの転換は最も求められるものの1つだと思いますが、それに加えて、やはり今

申し上げましたような低炭素型社会を支えるライフスタイル、すなわち街中で居住するとか、あるいは街中に移動するとか、買い物は郊外ではなくて街中に行くとか、やっぱり居住と買い物活動というものも含めて低炭素型のライフスタイルを誘発していくとおそらくといえますか、モビリティ・マネジメントと言われるものの中にはそういうものも含まれているとも思いますので、今回は1例ということで書いていただいているんだと思いますけども、そのあたりも見せられるといいのかなとは思いますが、以上2点でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それじゃ、麦田委員、お願いします。

【麦田委員】 私のほうからは物流事業者としての立場を中心に話しさせていただきたいと思います。その前に1点だけ、修正意見というほどでもないのですが、感想ということで。今回の全体計画の中で、視点ということで5つほどありまして、前回の4つの中でもあります、「総合性・連携性を重視」というのが単独で柱になっている視点があります。先ほどの説明を聞きますと確かにこういう表現でいいのかなとは思いますが、フレーズだけ見たときには、連携・総合性というのは全ての視点の基本的な考え方で、ほかの視点もこういう連携性とか総合性を持った上で、取り組まなくてはいけないのかなという感じがします。狭義で見るか広義で見るかという意味もあると思いますが、1つの項目で独立する「総合性・連携性」というのは少し違和感を感じたということです。

次に、物流事業者としての立場ですが、今後推進すべき環境施策の7つの柱があります。前回のときは3の「負の遺産の一扫」という中の3-2で大気質対策と騒音対策というのが1項目出ておりますが、今回の中にはこういう項目が見当たりません。前回のときはNOx・PM法対策ということで、私ども物流事業者にはいろんな規制もかかりましたし、当然車の代替も今の温暖化対策というよりもNOx・PM法対策で実施しました。現在でもNOx・PM法に関連しましていろんな報告をしたり規制を受けている実態がございます。もしこういったNOx、PMについての大気汚染は既にほぼ改善をされていて国交省さんとして重要課題ではないので、あえて前面に出ていないということであれば非常にいい方向だと思いますので、もしそうであれば、NOx・PM法でいろいろ事業者にかかっている規制とかいったものも見直しをしていただきたいというのが1点でございます。

それから、細かくなって恐縮ですが、具体的な施策の中の資料5の中で、1-5「物流の効率化等の推進」という中で見てみましたときに、例えば主要施策ということで、IIでモーダルシフトというのが入り、この中で下のほうに具体的な支援ということで31ft大型コンテナの導入というような1例が出ております。これだけを見てしまいますと、こ

ういった大型のコンテナ導入だけを支援すればモーダルシフトが推進するんじゃないかと、短絡的に見るとそういうような懸念を非常に感じます。従来から国交省さん等が中心になって検討されていますように、モーダルシフトについては同じインフラでもJR貨物さんの鉄道駅の問題であったり、あるいは荷主さんとの問題であったり、コストの問題だったり、モーダルシフトを推進するためにはこういうインフラ以外の多様な要素が解決されて初めて推進すると思います。ここだけ見ますと、何か31ftコンテナ導入を支援すればモーダルシフトがすごく推進するのかなというような誤解も招くと思いますから、報告書ができるときにそのあたりを配慮していただきたいというのがあります。ほかにも同じようなところがあるのではないかと思います。

それから、もう1点だけ。冒頭に高橋委員からもありましたが、私ども実業としてはこういう施策を行ったときに必ずコスト的な面でもやはりペイするとか、あるいはそれほど負担にならないというようなことが重要な判断基準になります。具体的な落とし込みのときは、そのような何か参考的なものもあわせて提示していただければ非常に助かります。これはあくまでも具体的施策段階への要望でございます。以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、米本委員、お願いします。

【米本委員】 温暖化の適応策につきまして、今回は初めてですので項目を挙げるとすればこういうことになると思うんですが、いざこれを文章に移すときの意味あいにつきまして少し私の見方を述べておきたいと思います。重要なことは温暖化の国際交渉の文脈で変わってしまったことです。振り返ってみますと、京都議定書という形の、1国の経済活動に等しいCO₂の排出量を国際条約で縛るというのは国際合意の形としては異端のものであり、良い悪いは別にして、ああいう形の合意はもう二度と戻ってこないと思います。国際交渉の場で、政府代表が自国の未来の経済のパフォーマンスを約束することはありえない。そういう意味で京都議定書の数字の性格と、これから数字で合意をとりつけるとしてもプレッジ・アンド・レビューにならざるを得ない。今後の低炭素社会の構築をかかげ、削減目標の議論をするにしても、その程度の縛りのものになる、ということを申し上げておきたいと思います。

言い方を変えますと、国際交渉の場で、「適応」策を「緩和」策と同等に議論するようになったこと自体が、大きな文脈の変化をいみしております。一方的に先進国に削減義務を課す意図の英語がミティゲーションでその訳が「緩和」です。先進国が削減の手を抜くといけないので「適応」について議論するなという不文律の合意があったため「緩和」であ

る削減だけが温暖化交渉の対象でした。「適応」を国内的にどう表現していくかは行政の概念の使い方という咀嚼の過程が入るのだらうと思います。「適応」の書き方もじゅうぶん考えないといけない。温暖化の議論は予防原則に立っており、未来に害が出てくるであろうことに対策をたてるわけですから、未来の被害についての精密な予測が要るわけです。冒頭にある気候変動の予測の高精密化、それから水害対策の高度化というのは、まさしく国土交通省の本流の仕事です。日本全体として温暖化でどういう近未来が予想されるかは、国土交通省が正確で精密な未来予測をし、その上で温暖化の適応策としての水利・水害対策とこういう論理で準備するのだということを、文章にされるのがいいと思います。これまでの水対策がまずあって、それと温暖化の適応策との重層構造を念頭に文章を作られるのがよいと思います。以上、コメントでございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。あとお一方、鷲谷委員が次の予定が入っているようでございますので、お願いします。

【鷲谷委員】 ともすれば縦割りに陥りがちな個別分野の計画・政策をできるだけ統合し、また総合性を高めていくようにしようということが今回の環境行動計画において重要な課題の1つとして捉えられている心意気のようなものが、ご説明では伝わってきませんが、現在の案はそれを実現していくことを考えるとまだやや遠い印象があります。統合化とか総合のためにはできるだけ広く大胆に——大胆にというのは従来の枠とか考えに捉われないという意味なんです——関連性を意識して計画を立てることが必要なのではないかと思います。時間も限られているので、ごく一部の例だけ申し上げたいと思うんですが、例えば地図、地理情報とか気象情報など、情報インフラの整備についての資料の記述を見てみますと、情報提供者としての国交省の立場、当然その部署の計画ですからそうなっているんですが、そういう情報を使って科学をベースとした政策を立てていかなければならないのはむしろ国土交通省なのではないかと思うんです。それで、情報提供者と利用者としての立場を統合させたような記述も、例えば情報の活用方法とか有用性・有効性に関して、将来を見据えたような記述などがあるといいのではないかと思います。

もう1点は、環境の問題と国土強靱化について、もっともっと強く関連性を意識した方がよいのではないかという印象、国際的な潮流を見てみますとそういうふうを感じざるを得ないんです。防災や適応策において欧米ではEco-DRR (Ecosystem-based Disaster Risk Reduction) というのが重視されるようになっていきます。それは最近では重要な概念に国際的にはなりつつあると思うんですが、今行動計画を拝見する限りでは、それがあまり表れ

ていない印象があるんです。国際的な動きも見ながら統合していくための1つの基本的な概念であると思いますので、そういうのが取り入れられるといいと思いました。以上です。

【浅野部会長】 それじゃ、以上4人のご意見をお願いします。

【山本環境政策課長】 まず、時間の関係で鷺谷委員のご指摘からとさせていただきますが、情報の提供者と利用者の立場は非常に重要な観点だと思っております。先ほどのICTの話もございますけども、そういった中で何かいいプレゼンができればと思っております。あと、後ほどの件についてはちょっと勉強させていただいて、何か頑張っていきたいと思っております。

藤井委員のご指摘でございます。強靱性の視点のところではございましたが、これから視点を肉づけしてまいります。今日のご意見が反映できるような形で頑張っていきたいと思っておりますので、またご指導方お願いしたいと思っております。あと国土計画の観点も国土政策局でも今検討を進めておりますので、そこら辺の連携にも留意していきたいと思っております。あと、モビリティ・マネジメントの例はまた何かいい例があればご紹介いただければと思っております。

麦田委員の「総合性・連携性」の見せ方のところではございます。おっしゃるとおり横串というところもございますので、全体の整理との関係で検討させていただきたいと思っております。あと、道路の関係ではございますが、すいません、消えたわけではなくて4枚目の資料4の5-4のところのヒートアイランド対策等大気環境保全に関する取組の中に盛り込んでおります。ご指摘のところが反映されているかどうかはチェックさせていただきたいと思っております。あと、モーダルシフトのところは担当部局と記載ぶりについて検討させていただければと思っております。

あとは、米本委員のご指摘でございます。気持ちは、前回もありましたけど、国交省が先頭に立ってやるというような形でございます。そこはそういった意識でございますので、そこら辺が反映されていないということであれば、また表現について考えさせていただきたいと思っております。以上でございます。

【浅野部会長】 あと5名さま。ぜひご意見をいただいておりますのでお願いします。では、木場委員、マリ委員、加藤委員、大塚委員、それから辻本委員という順番で。藤井委員もお願いします。じゃあ、木場委員、お願いします。

【木場委員】 全体を通した中で、特に気候変動のところでは意見を申し上げたいと思っております。環境行動計画の概要案の柱が幾つかある中で教育という言葉に関して確認しました

が、環境教育等による生物多様性の社会への浸透というところで1つ出てきます。しかしながら、私も専門は教育でございますが、やはり国土交通省ならではでいいますと、防災教育をもう少し項目立てていただいたほうがいいのではないかと感じております。IPCCの第5次報告でも、例えば気温が最大4.8度上がるとか、今世紀末には海面が82センチも上がるかもしれないという記述について一般の方、お子さん等々にお話ししますとかなり脅威的に感じておりました。70センチぐらい海面が上がるともう日本の海岸はなくなるのでは、とされている中で、先ほど局長からもありましたが、台風の被害、雨の被害、いろんな被害が起きていて、特に今動機づけとしては教育に関しては非常にいいタイミングだと感じています。特に国土交通省さんは、気候変動によって、ここに書いてあるとおり海面水位の上昇とか、短時間強雨とか、水災害、土砂災害、高潮災害、濁水、様々網羅してたくさん対策が必要になってくるわけですが、ハード面はもちろん、ソフト面に関してはやはり具体的に国民の皆さんの意識改革ができる今タイミングだと思いますので、防災教育により力を入れていただいて、よりきめ細かく情報提供していただきたい。警報なども特別警報等々、今年いろいろなものができていますが、実際に一般の者にとっては特別と普通の警報と注意報と、何がどう違ってどう動けばいいかということは、確信できておりません。今年の台風等々、水被害では皆さん動くに動けなかったというのがたくさんコメントとして出ています。そのあたりは確実に届ける方法をもう少しきめ細かく教育というか、情報伝達の部分で力を入れていただきたいところがあります。それからもう一步進んで最後は、情報を得るだけでなく私たち国民も自分の命は自分で守るという積極的な強い意志を持てるように、そのためにも勉強して判断力をつけるとか、そのレベルに達するような防災教育を環境行動計画のどこかもう少し強調して入れていただくわけにはいかないと考えております。以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。じゃあ、マリ委員、お願いします。

【マリ委員】 幾つかちょっとばらばらになってしまうんですが、まだ少し都市をかなり意識しているような状況、感じがいたします。地方の仕事が多いもんですからいろんな地域に行きますと、やはり下水道とかいういろんな都市が必要とされるようなアメニティーというものは、地方に行きますともっと自然環境と一体になってやられていることが非常に多く、もう少し都会で必要な施策と、やはり地方の——発展途上という大変失礼な言い方だと思うのですが——インフラ整備がまだきちんと整ってないところもたくさんまだ日本はあるわけなんです。そういうところでは、むしろ都市が必要とされるような非常

に高度な設備が逆にないほうが環境によいものがある、例えば以前もお話ししていますが、土壌浄化法みたいな形での下水やそういう汚水の完備があるほうが自然環境が汚染されないようなやり方ができますので、国民としてこれを読んだときに、何か都会ばかり意識しているんじゃないかと思われぬような形で、ほかの項目も少しここに入れていただいてもいいんじゃないかと思います。

あと、環境行動計画の4ページのところの6番目のライフスタイル・ワークスタイルの変革の中で、6-3で「環境教育による生物多様性の社会への」といろいろ書いてあるんですけど、「生物多様性」という項目がライフスタイルの中に入ってくるのかなというのがちょっと私は気になるんですね。むしろ、何かこの上のヒートアイランド現象とかいうところに生物多様性が入ってくるのではないかと思うんです。例えば、都市の中の生物多様性もそうだと思うんですが、例えば日比谷公園にしても、どこも大都市の大きい公園というのはやはりその公園とか、その地域にある生物多様性を大切にしないといけないんですが、そういうところが大切に作る仕方と、例えば地方でほんとうに広大な、北海道のようなところでの生物多様性を大切に作る仕方というのはまたちょっと別な観点だと思うので、ライフスタイルとワークスタイルの中にこういう生物多様性が入ってくるのが項目としてはどうなのかなという感じがいたします。

それと、先ほど申しあげました都市に関してのことですが、2ページのところで高齢者が自立して暮らしていける環境や子育て世帯が安心してということが書いてあるんです。高齢者の方が自立して暮らしていけるということは、やはりある意味では都市の方々ではなく、地方の方々にもっとそれを向けなきゃいけないと思うんです。都市は結構自立されている方も多いですし、自立されている方の中の、自立というか、助け船がたくさん都会の中にはあるんですけど、地方がむしろなくて、そこに一番重要なことは、私はいつも思うんですけど、やっぱり道路のライフラインだと思うんです。公共交通のない地域の高齢者の方々が、じゃあ自分たちで、もちろん車に乗れる間は大丈夫ですが、自分でもうモビリティがなくなってきたときの方々にとってみれば自立というものは何なのかということも、もう少しそこで検討できるような何かあればいいかなと思いました。

あとは、国際的な視点ということがありますが、先ほど京都議定書の話が出たところで、私は京都議定書の会議も出ていたので、非常に気になるのは京都議定書が日本で、また、京都という名前がついたことは日本国民にとって大変な誇りであって、これが成功だったか成功じゃなかったかということはちょっとさておいて、その当時入らなかった、例えば

アメリカとか中国とかインドというところは結局どんどんCO₂排出が増えているわけで、ですが、ちゃんと参加されている国々は一生懸命なさったんです。日本は特に自分の名前がついているところですから非常によくやって、あらゆる分野でこの京都議定書というのが、日本の中でこれだけみんなが頑張ったのに、次のこの新しい計画では京都議定書が出てこないことはちょっと寂しいような気がして、むしろ2020年までの間、新しいこういう環境計画は世界では今のところもうないんですね。2020年にまた新たなものが作成されるんですが、このブランクの3年間、2017年から2020年までの間、じゃあ何を基本にして動くんだということになると思うので、むしろ京都議定書という言葉がもしこの新しい計画の中でもそれを、例えば「さらに」とか「続けて」とか、またはその上に踏まえた上で、こういう地球温暖化の対策とかという形で何かつなげることができたらいいかなとは思っています。

【浅野部会長】 大幅に時間が超過してはおりますけども、できれば端的にお願いできたらと思います。加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 名古屋大学環境学研究科の加藤といいます。この会議は初めて参加させていただきます。よろしくお願いいいたします。こういう会議になれていないものですから、粗相があるかもしれませんがお許しいただきたいと思っております。

私が申し上げたいのは1点だけです。資料4の4ページ、それ以前に資料2の、これは2つあるんですが、資料2が現在の計画で、資料4の4ページがこれからつくろうとしているものというのがぱっと見てわからないので、木場さんともお話ししていましたが、誤解されている方がおられるみたいな感じなんで、資料2は今のもので、資料4の4ページがこれからやろうとしているものだという説明をちゃんと、外に出す資料もそうされたほうがいいんじゃないかなと思えました。その上で、資料4の4ページをずっと見ていて、ほかはあまり見ていません。ほんとうに圧倒されるぐらいいろんなことを考えておられるということにはよくわかりました。細かいところはいろいろ言いたいことはあるんですが、私が思っていたのはこの計画案のたてつけというか、構成がこれでいいのかという話です。

最初の持続可能な社会実現の3つ、低炭素、循環型、自然共生、これはよくわかります。その次の5つの視点、これもわかるんですが、「基本とすべき」と言っていて、それぞれの(1)から(5)を見ますと、という視点を「重視すべき」というふうに言っていて、基本とすべきなのか、重視すべきなのか、どっちなのかなと思えました。「という視点を重視すべき」というのはとればいいと思っています。ちょっと全体的にこれはくどいですね。

書かなくていいことがいっぱい書いてあるんじゃないかなという気がします。

問題は7つの柱でして、この7つの柱はどうやって選んだのかということを知りたいんです。というのは、持続可能な社会の3つの要素を実現しよう、そのために5つの視点を基本にしてやっていこう、ここまではよくわかりますし、その3掛ける5のマトリックスでいろんな施策が位置づけられると思うんです。しかしながら、その後の7つの柱というのがその3掛ける5つのマトリックスとどう関係があって、どういうふうに使われているのかということが不明確だなと思っています。その結果として、先ほども、例えば6-3「環境教育等による生物多様性の社会への浸透」というのが出ましたが、生物多様性というのは自然共生社会のほうにきくもので、それから環境教育はこの中の視点の4ですか、というふうに使われているところだけとってきて、そこが柱の中で重要なものと位置づけられているということで、そういうものがいっぱい柱の中にちりばめられているんです。そうなんです、結局これがどうして特出しされるのかがわからないので、一体全体この7つの柱はどういうふうに使って、どれが重要で、どれが先で後でということがよくわからないと思っています。

私自身は、この7つの柱は大きく見直さなきゃいけないんじゃないかなと個人的に考えていますが、無理なんだと思いますけど、個人的な希望というか、考えとしては、ここはアウトカムを書いたほうがいいのかと思っています。例えば低炭素都市づくりというのが1-1であるんですが、これはいろんな個別の施策を融合させて都市をどういうふうにしていくかというビジョンを大きく描いたものですよね。これは低炭素だけなんです、低炭素、循環型、自然共生と3つ合わせて持続可能な都市というのは何なのかということ、例えば1番目の柱に挙げたらどうか。同じように、持続可能な田舎とは何なのかとか、持続可能な国土とは何なのかというようなピラーを挙げていったら、目指すべき方向とそれから視点というか、むしろアプローチだと思うんですが、そのアプローチによって、一体全体国土交通省としてこの計画によってどういう世の中にしていきたいかということがわかりやすく描けるんじゃないかと思いました。ということで、個人的な感想ですが、いずれにしても、最低限、7つの柱をどうやって選んだかだけは教えてください。以上です。

【浅野部会長】 わかりました。先生がご理解いただけるようにご説明が個別にあると思います。ただ、前回までの行動計画があるので、それが下敷きになっていることは確かなので、そのときにそれなりの議論があったことが下敷きになっているという、それは致し方ないと思います。

じゃあ、大塚委員、お願いします。

【大塚委員】 1つはわりと新しいテーマですけども、あと3つは簡単に申し上げたいと思いますが、まず1つは資料5の8ページのところでございますが、さっきあまりご説明なさらなかったですけど、環境対応車への開発・普及促進は国交省さんの課題とか事業の中でも重要なところだと思いますが、ご案内のように2005年ぐらいからエコカー減税とか、税制のグリーン化によってかなりCO₂は運輸関係で減ってきているというところがあって、大変よかったと思っているところなんですけども、今回、自動車取得税が廃止されますので、それに伴ってどういう制度ができるかということが課題になっております。これはいろんなご意見があると思うんですけど、ここではCO₂との観点から申し上げておきたいと思いますが、いろんな観点を踏まえながらも、現在のようにCO₂が減ってきている状態を何とか維持していただくことはぜひお考えいただきたいところがございます。制度の組み方によっては、現在再生可能エネルギーとか太陽光で減らしている部分が全部パーになるぐらいのCO₂の増加が見込まれる可能性もありますので、一台一台のものはそんなに多くないかもしれませんが累積していくので、毎年出るということになるものですから、それがまた累積していくものですから気をつけていただく必要が非常にあるということで、国交省さんはこれに関しては非常に大きな役割を担っておられると思いますので、ぜひお考えをお聞きしたいというところが1つございます。

それ以外の点は既にご議論があった点と関連しますけども、これは崎田委員もおっしゃったことですが、環境省と経済産業省との関係の会議のほうでも議論になったことで、そちらのほうで現在地球温暖化対策計画がまだ定まるような状況がないので、ぜひ国交省さんは最先端を頑張っておられるということで大変期待しておりますので、国交省さんのところの事業だけでも何か目標をお立ていただけると大変ありがたいなという感じはいたします。で、そのための施策ということは考えられると思います……。

【浅野部会長】 ありがとうございます。もう時間がございませんので。

【加藤委員】 ごく簡単にだけ、あと申し上げますが、さっきの国土強靱化との関係で環境との配慮も必要だというご意見があって、私もそのとおりだと思いますし、適応計画として国土強靱化と関連させてご議論いただきたいと思いますし、国土強靱化の結果、環境の悪化にならないようなご配慮を是非していただきたいということがございました。

もう1つ、NO_x・PMのところは新しく柱になるほどかどうかというのはまたあると思いますけど、局地的にはなお問題がございますので、そういう観点からの取組はぜひ維

持していただきたいと思います。以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、進士先生、お願いします。

【進士委員】 短く言いますが、今、国土強靱化法の話がありました。それで、国土強靱化法は業界では大変期待されておりました、それでいいと思うんですが、今阻害しないようにと言われましたが、私は逆に積極的に、国土強靱化法というのは何か「コンクリートから人へ」になったんだけどもう1回コンクリートにするというイメージを与えているんですね。それはやっぱり防潮堤のようなのでコンクリートでやるというのだけが見えるからです。しかし、本来の強い国土というのは自然環境がまず安定することなんです。そういう意味では、自然側からの強靱化、強靱化と言わないでそれは健全化と言ったほうがいいと思います。森林についても、海岸についても、河川についても。結論だけ提案として申し上げたいのは、せっかく総合政策局というのがあるんですが、先ほど来、担当の部局と、と連呼しておられて、それじゃ総合政策局はやることがないみたいに見えるので、ぜひ私はそれを提案したい。つまり、国土交通省が持っている大きな財産は海岸線、それから道路のネットワーク、河川のネットワークです。全部システムなんですね。連続したリニア空間、あるいはコリドーなんです。これがただコンクリートの高架であるか、土手で環境施設帯も2～30mずつ、片側ずつとれば本格的な自然環境の骨格になるわけです。これが従来やられていないんです。それはそれぞれの部局で予算が非常に限定的で、循環も生物多様性もCO₂の固定の問題も、全部幹線をいわば緑のものにすれば十分できるんですね。21世紀型のインフラというのは環境にも十分配慮して、環境を強化するインフラにすればいいわけで、実際には休耕田とか放棄田とかいろいろありまして、地方は、先ほどどなたかもおっしゃったけども、十分余地があるんです。従来、日本は外国に比べてはるかに狭い道路敷であったり、河川敷なんです。狭いところでいろんなことをやるというのは今いっぱいメニューが出ている。定性的なメニューはたくさん出ていますが、国土の面積に対する、環境に対する配慮の部分が少ないんです。だからこれこそが強靱化の重要なポイントで、そこを強化する、つまり従来の道路敷の計算は非常に狭く最小限でやってきたんです。それをこの際、環境の世紀になったら国土全体に、やれるところからでしょうけども、そうすると都市はコンパクトシティにして、国土レベルでは今言った大きな太い、骨太の緑のコリドーをつくってあげればいい。そういう全体をつなぐランドデザインを総合政策としてつくって、そして各担当におろしたらいかがと。以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、辻本先生、お願いします。

【辻本委員】 それでは、申し上げます。今、環境行動計画というのはまだ若いとはいえ、ある程度やってきて1つの岐路に立っているという気がしました。例えば、もともと温暖化とか資源枯渇それから生態系の危機といったもの、危機に対する予防的な取組をしていこうというのが環境の行動計画であって、予測できるものへの対応というわけでもなかったものです。我々が予防的に何をできるかを考えるのが新しい環境の行動計画だったと言えます。それがいろんなものを経験して、この時点で破綻した、京都議定書がある意味では——破綻したかどうかの判断は別として——、そういったことを受けて、環境の行動計画を新たな仕組みに変えようとしている。一方では、先ほどどなたかがおっしゃいましたが、今回の環境行動計画でまだ仕組み的に充実していないところがあって、でもずっと積み上げてきたものの上に成り立っている。この矛盾を何とか越さないといけない。環境行動計画のもともとは予防原則だった。そうすると、そのときに出てきた——これも私は正しいと思うのですが——3つの政策、いわゆる低炭素社会、循環型社会と自然共生社会。でも、これだけでうまくいかない問題が出てきているんです。何かというと、いわゆる低炭素をやってもなお確実に進んでいる温暖化とそれに伴う気候変動。こういったものに対して我々是对応できていない。いわゆる危機に直面しているという問題が出てきている。これは放射能の問題もあるだろうし、新たな細菌とか、我々がプロテクトしなければいけない危険物質の問題があります。こういったように環境の問題が変わってきていることをしっかり受けとめながら、なおかつ先ほど言われたように、我々が積み上げてきたものを、つまり政策の継続性というのがあるから、そこのところへうまくちりばめていくことが大事だと私は思います。それが今回やれる1つの行動計画のつくり方かなという気がしましたが、環境の行動計画が岐路を迎えているという認識は非常に重要だと感じました。

もう1つだけ言わせてほしいのは、ライフスタイルとワークスタイルという観点です。確かに社会というのはトップがあれば底辺もある。今までは行政主導で、トップダウンでものを動かそうとしてきたんだけど、動かないところに対しては「ライフスタイルを変えてください」、「それぞれのインディビジュアルのライフスタイルを変えてください」、「企業に勤めている人のビジネススタイル、ワーキングスタイルを変えてください」と言いました。しかし、実は社会というのは構造的な構造を持っていて、底辺だけの問題じゃなくて、下請工場の上にはその上の工場があって、最後には大企業があるというふうなピラミッドが形成されていて、ワーキングだけを変えるんじゃなくて経営の方針も変えなきゃ

いけない。そのところが抜けているから、ライフスタイルにしてもワーキングスタイルにしても、底辺だけに注目した形でワークスタイル、ライフスタイルを変えようとしても動かない。実際はそうじゃないんですね。先ほど言われたワークスタイルを変えようとしても、実は企業のトップのほうでそういう認識がなければ、すなわち環境が大事だという感覚のもとで物を見ていかなければいけないという社会の構造、その構造の中にいわゆるレジリエンスがあったわけです。環境に対するレジリエンスもあったし、災害に対するレジリエンスもあったはずなのですが、それが消滅してきている。これはそこを見直そうとしているものですが、見直そうとしたときにワークスタイルとかライフスタイルとか簡単に言ってしまったために、あるいはその構造性を無視して、ワークスタイル、ライフスタイルの項目を挙げただけでも、「じゃあどういふものをつくりたいのですか」、「どういふアウトカムが欲しいのですか」と言われると行き詰ってしまうようなことになっているのです。この2点を私からは申し上げたいと思います。

【浅野部会長】 ありがとうございます。屋井先生、お願いします。

【屋井委員】 ちょっと後出しみたいで申しわけない。私は先ほどの資料4の4ページについてだけ申し上げたいと思います。我々の生活のほぼ全てにかかわる分野をカバーしているわけですから、今回のこういうたてつけになってくるのはもっともだと思いますし、大体書かれていることについては非常によいことが書かれていると思っています。その上で、国土交通省の行政計画という書き方で書いているものだから、やはりこの幅広さと同時にそれぞれの分野がどこまで何をやるかというところはちょっと読みにくいところもある。それを全てこの7つの柱の中に落とし込もうとされているわけですが、できたら、各分野それぞれ将来ビジョンや計画を持っていますよね、これは環境だけじゃないですけども。ただ、その中に環境にかかわる取組も書かれているので、ぜひそのあたり、例えば卑近な1つの例でいえば、航空の管制の話が出ました。あれも将来のビジョンを持っていて、その中でもCO₂を何%下げるといふ目標もあります。そういうものがさまざまにありますから、そこも整合するものは入れるし、そうでないものは働きかけるし、いろいろ対応されていると思いますけど、そのあたりをぜひわかるようにしていただくといふかなというのは1点です。

それから、上の5つの視点もいろいろ議論があると思うんですけども、先ほどの国土交通省の行政計画という観点でいうと、やはり地方自治体との関係というあたりがちょっとはっきりしていないような気がします。地域という議論はいろいろ出てきますけども、地

方自治体のような責任ある立場でのかわり方を言葉遣いとしてはもう少し書きたいな、書いてほしいなという感じもしまして。エコまち法ですとか、新しい法律もできましたから、ぜひああいうものも地域全域に広げていって、そして長期にわたる強靱化や防災、環境の取組が継続的に行われるような仕組みを早い時期からつくるんだというようなことが、もしメッセージとして出せれば、それはそれで大変重要なことだと思いますし、国土交通省としては責任を持って進めるんだけど、それだけでは実現できないことがいっぱいあるということが、どういうふうにわかりやすく書けるかがポイントだと思います。それで、おそらくこれから書いていただくとと思いますが、今申し上げた点でいうと1点だけ、長期的視野からというのも入って大変結構だと思うんですけども、長期的視野からの立案・実行という視点は重視すべきですが、ぜひそこを継続的に進めるという言葉、あるいは一貫性を持ってという、継続性や一貫性というのは批判されたりしますがこの分野では非常に重要な言葉なので、そういうものをぜひ落とさないでいただければありがたいと思います。以上です。

【浅野部会長】 太田先生、さっき手を挙げられましたが、よろしいですか。

【太田委員】 太田でございます。今日の議論につきまして、ぜひ次回から考えていただきたいと思います。今日議論しているのは環境政策ではなくて、環境行動計画という名前になっているものですから、議論が錯綜したのかなと思います。環境基本計画で環境に影響を与える政策については環境を配慮するよというの趣旨です。そもそも、例えば地球温暖化でいえば中環審にしろ、産構審にしろ、目標が設定されていないので、国土交通省でこれだけしなさいという目標設定のない中で我々はここで議論している。つまり、これはどういうことかという、各部局において環境配慮施策は何かをリストアップして、中環審なり産構審で決まったときに対応できるような準備をしましょうというおそらく計画なんだと私は理解しているんです。そういう意味では、部局ごとの縦割りの施策が出てくるのは当然だと思いますので、議論するときのオーダーとして、実はそういうことをここで議論してほしいんだと言っていたら、かなり本日の議論はうまく進んだのかなとちょっと思いました。

【浅野部会長】 ありがとうございます。事務局から対応は特に求めませんが、次回が1月ないし2月の、このまとめの最終まとめをしたいわけですね。その間に時間はそんなにない。このまとめ方についても基本的な認識に委員からの意見もあった、このたてつけでいいだろうか。一方、従来までの行動計画を進めるべしという意見もあったと。

これをどうやって集約するのかということですね。書きぶりは今のおり内容が積み重なった書き物のほうが説得性がありますから、そのやり方を踏襲するしかないと思うけれども、基本のたてつけを説明するような何かをつけ加える必要があるかということなんです。それについてはご意見ございますか。

【山本環境政策課長】 今日はいろいろと意見がありましたので、その点も含めてちょっと整理させていただいて、またご提示させていただくということで……。

【浅野部会長】 次回が1月ないし2月ということで、今回のように1週間か、あるいは数日前に資料が委員の方々に渡って、そこで意見を求めて最終回で集約するということはいろいろな意見があってもかなり難しいかもしれません。だから、前もって委員の方にまとめ方についての資料をお送りして、あらかじめ意見をいただいて、それを反映したものを次回提示することができるかどうかですね。日程上どうでしょうか。

【山本環境政策課長】 そういった方向で作業を進めてまいります。よろしく願います。

【浅野部会長】 じゃあ、次回はそういうふうなことを含めて、また審議をお願いするということでよろしゅうございますでしょうか。どうもありがとうございました。

議題の2番目が残っています。「地球温暖化対策等の最近の状況について」ということで、これは資料として事務局からご説明いただくということでよろしゅうございますか。

じゃあ、願います。

【堀江地球環境政策室長】 地球温暖化の最近の状況について簡単にご説明申し上げます。資料10と11をご覧くださいと思いますが、正直申し上げまして、本日は委員の皆様方にこれということでご報告するようなことはあまりないのではございますが、先生方も新聞報道等でいろいろと地球温暖化の政府の動きについてお触れになっていると思いますので、簡単におさらいも含めて経緯、また中央環境審議会等々の動きをご説明申し上げます。

今年の1月に日本経済再生本部で安倍総理から前政権のエネルギー・環境戦略をゼロベースで見直すと、また今月、もう来週でございますが、COP19までに前政権の25%削減目標をゼロベースで見直す、これに加えて攻めの地球外交戦略を組み立てていくという指示がございました。今年の3月にこれを踏まえて、また同じ内容でございますが、COP19までにゼロベースで見直す、そのために地球温暖化対策計画の策定を政府として進めるために、中央環境審議会等々の審議会において対策・施策の検討を行うんだよとい

うようなことが決まったわけですが、それを踏まえて3月から10月の間で中央環境審議会、産業構造審議会の地球環境部会の合同部会で7回ほど議論がなされました。そちらに書いてあるとおりでございます。

ここで1つ申し上げたいのは、第38回と第39回の合同会合で各部門の個別のヒアリングが行われまして、私ども国土交通省といたしましては運輸部門の説明と建築、住宅、下水道、家庭、業務、その他部門でございますが、2回に分けて簡単なお説明をいたしました。この資料につきましては参考資料5と6につけてございますので、後ほどご覧いただければと思いますが、こういう各部門のヒアリング、説明等も踏まえて10月22日に対策・施策の整理を合同会合としてなされたということでございます。

資料11につきましては、その合同会合におきます各委員からの主な意見ということで、本日の先生方の中にも合同会合の先生を兼ねている方もいらっしゃいますけれども、運輸部門につきましては技術についての実用化・普及化を中心に考えるべきだということ、単独の技術だけでなくシステム化した対策をするべきだ、また物流・人流を問わずベストモータリズムという観点が重要だというようなご指摘もございました。

また、住宅、建築物、下水道に関しましては低炭素住宅の推進についてのラベリングの手法の重要性、これについては新築・既存住宅を問わずにやるべきだということ、また省エネ基準への新築住宅・建築物の段階的な適合義務化については、制度の変更は当然でございますけれども、それを担う全国の大工等々の準備、教育・訓練等々が必要だというようなことでございます。また、下水道につきましては先ほど来から議論がございましたように、特に熱等々の関係でございますが、地域のエネルギー基盤として重要になってくる分野だよと、この点をしっかり念頭に置くべきだというようなご意見がございました。

また、総論についてでございますが、全体の政府の地球温暖化の考え方でございますが、特にCOP19までに目標値というものを置くべきだという方と、いやいやそれは時期尚早だという方がいらっしゃいまして、目標値を置くべきだという考え方は、当然ながら現在の原発比率がエネルギーのベストミックスの問題として議論は終結していないじゃないか、こういう状況において国際社会において目標値を設定すると我が国としての誤ったメッセージを伝えることになりかねないよというようなご議論、また、目標値を設定すべきだという方につきましては、国際交渉で2020年以降の新たな枠組みに日本がイニシアチブをとってやっていくんだから、消極的な姿勢を見せちゃいかんというような考え方、また、国内企業においても低炭素社会実行計画等々を自主的につくられております。こう

いう設備投資等々の自主性を尊重するためにも、政府として目標値を掲げるべきだという方々もいらっしゃいました。全体としてでございますが、こういう地球温暖化対策を今後何らかの形で進めていくに際しては、政府一丸となってやっていく、これは当然のことでございますが、こういう必要性を説いたということでございます。

一応、報告という形でございますけども、以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。この2枚目、資料11でございますけど、それを見ても各論に対する意見と、システム化が必要であるというふうな総合化の意見と、両方あるんですね。ですから、今日の意見でも各論の意見と、やはりそういうふうな全体を通した、どういうことを重点化して目標として据えることができるようなものとするのかという、両面の意見がありましたので、それを両面から整理することがどうやら必要なようです。これが次回までの宿題ということになりますでしょうか。

では、そういうことで次回またご審議願いたいと思います。今日はできるだけ多くの方から意見をいただこうとしましたのが、ディスカッションの形式よりも意見の表明の場になってしまったようでございまして、事務局には大変な重い宿題を課したということになりますけども、ぜひ次回までよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、以上で全体の議事は終わりますので、最後に事務局から今後のスケジュール等につきましてお願いします。

【石原交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は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、現時点では来年1月下旬から2月に開催することを考えておりますが、また改めてご連絡させていただきます。

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 —