

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28回合同会議

平成28年3月22日

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会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。

まず初めに、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の地球温暖化対策の最近の状況について、資料1から5。議題2の国土交通省環境行動計画の点検について、資料6を。参考資料として、参考資料1から4を。また、委員の皆様方には席上配付資料といたしまして、国土交通省気候変動適応計画、国土交通省環境行動計画、国土交通省環境行動計画調査票を用意しております。資料に不足等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。

本日の会議でございますが、まだ到着されていない先生もいらっしゃいますが、社会資本整備審議会環境部会が19名中10名、交通政策審議会環境部会が17名中9名ご出席の予定でございます。それぞれ定足数を満たしておりますことをご報告いたします。なお、座席表の上では藤井委員の名前がございますが、急遽ご欠席とのご連絡をいただいております。

また、本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させていただきますので、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、毛利総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【毛利総合政策局長】 総合政策局長の毛利でございます。委員の皆様におかれましては、年度末、何かとご多忙の中、環境部会にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。また、本年2月には懇談会を開催させていただきましたが、地球温暖化対策計画の策定に向けまして大所高所からのご意見を賜りましたこと、改めてここで御礼を申し上げたいと思います。

その地球温暖化対策計画でございますが、その後、3月15日に開催されました政府全体

の推進本部におきましてパブリックコメント案が了承されたところでございます。本日は地球温暖化対策の策定状況、検討状況を含めまして地球温暖化対策の最近の状況についてご報告をさせていただきたいと思っております。また、もう1つの議題でございます国交省の環境行動計画につきましては、平成26年3月に策定されて、本日は第1回目の点検となるわけでございます。各施策の取組状況につきまして、お時間の許す限り多くのご意見を賜りたいと思っております。

なお、後ほどご説明させていただきますが、直近で地球温暖化対策計画の策定に向けた動きなど、色々な動きが加わっておりますので、こうした動きを勘案しながら、今後この環境行動計画の更なる改定も必要ではないかと考えているところでございます。その際には、先日の2月の懇談会でいただきましたご意見も踏まえながら、国土交通省として中長期的に目指すべき将来像ですとか、その達成に必要な視点などにつきましても、あわせて検討を進めていく必要があると考えております。

本日は、原田部会長、浅野部会長をはじめ、委員の皆様には活発なご議論を賜れば幸いです。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 毛利局長、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、これ以降ご遠慮願います。

それでは、議事に移らせていただきます。今回の合同部会の座長は社会資本整備審議会環境部会の原田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、原田部会長、よろしくお願いたします。

【原田部会長】 それでは、これより私のほうで議事を進めさせていただきたいと思っております。まず初めに報告事項ということで、地球温暖化対策の最近の状況について、事務局より説明をお願いします。

【軸丸地球環境政策室長】 事務局でございます。それでは、まず議題1ということでございまして、地球温暖化対策の最近の状況をご報告申し上げたいと思っております。先月、懇談会でご報告済みの内容もございしますが、部会としては昨年7月以降、開かれておりませんので、それ以降の主な動向につきまして、資料を用いましてご報告申し上げたいと思っております。

それでは、順番どおり、まず資料1でございます。資料1をごらんください。気候変動に関する国際交渉の状況ということでございまして、A4の横の紙、両面刷りで3ページ

にまとめております。国際交渉の状況でございますが、資料1、まず1ページのところ、ご案内のとおり、昨年11月から12月にフランスのパリでCOP21が開催されまして、全ての国が参加する2020年以降の新たな国際的な枠組みといたしましてパリ協定が採択されました。その1ページの下のところの時系列の図でございますが、昨年末にCOP21で開かれましてパリ協定が採択されまして、今年は今後パリ協定の発効に向けた準備が進められることとなります。

特別作業部会で実務者の会議がございますが、こちらは、早速5月に開催されまして、それをキックオフとして今後詳細なルールにつきまして検討が進められるとなっております。また、今後、その署名、締結、実施に向けて取組が進んでいくわけですが、4月22日に国連本部で署名式が開かれるといった運びとなっております。署名で締結に向けて動き出しますと、パリ協定の発効自体は1ページの右側等でございますが、世界総排出量の55%以上の排出量を占める55以上の国が協定を締結した日の30日目に、その締結した後の30日目に効力を生ずるとなっております。

めぐりまして2ページをごらんください。パリ協定の概要をまとめております。ポイントといたしましては、目的のところでは世界共通の長期目標として2度目標と設定されまして、また、1.5度未満に抑えるという努力を追求するとなっております。それから、削減目標につきましては、主要排出国を含む全ての国が目標を5年ごとに提出、更新するとなっております。この2ページの下ところにパリ協定と京都議定書の比較をまとめていますが、削減目標につきましては、パリ協定は自主的に各国が提出した目標を5年ごとに更新、アップデートしていくということとなっております。したがって、全員参加の新たな枠組みができたということとなっております。

3ページでございますが、我が国を含めまして多くの国がCOP21に先立ちまして、それぞれの国で削減目標を提出しております。我が国は昨年の7月に、2030年度に2012年度比26%減という目標を国連に提出しております。主な国の目標をまとめていますが、現在、本年の2月末時点では189の国と地域が目標を提出しているということでございまして、ほぼ全ての国が目標を提出しております。

続きまして資料2にお移りください。地球温暖化対策計画の策定についてということでございまして、このパリ協定の成立、それから、その前に我が国が26%減の目標をつくったということを踏まえまして、地球温暖化対策計画、こちらをつくる運び、現在、進められております。1ページのところ、時系列で流れが示しております、国内の動向としま

しては、まず昨年7月に我が国の約束草案、目標をつくって国連に提出した。国際の動向として昨年12月にパリ協定が採択。それを受けまして、パリ協定で採択されたことを受けまして年末に政府全体の地球温暖化対策推進本部、これは総理をヘッドとする本部でございますが、こちらで来年春までに、つまり、今年の春ですが、今年の春までに計画をつくるということが決定されております。それを受けまして、本年に入りまして今後、対策計画をつくるという検討作業が進められているところでございます。

2ページのところです。地球温暖化対策計画案の構成でございます。この計画は地球温暖化対策の推進に関する法律、この法律の第8条に基づく、したがって、法定計画でございます。法定計画で我が国唯一の地球温暖化に関する総合計画でございます。内容でございますが、左側のところに書いてありますが、基本的な方向、それから、温室効果ガスの排出抑制・吸収量に関する目標、それから、目標達成のための具体的な施策、それから、4章で対応を推進するためでございますが、これは進捗管理などが定められるということになっております。

計画の期間でございますが、右側のところに書いてありますが、計画の期間は2030年。2030年、26%削減目標の達成に向けた道筋を示す、こういったことがまずこの本計画の重要なところでございます。また、目標に関しましては、第1章の第1節のところに目指す方向というところで、パリ協定などで長期的な目標が定められたことを受けまして、我が国の長期的な目標といたしまして2050年までに80%削減するといった、目指すことが盛り込まれております。そして、その今後のフォローアップの仕方でございますが、これは2ページ右下のところに書いてありますが、今後は毎年1回、毎年進捗状況をチェックする。それから、少なくとも3年ごとには目標と施策について検討を行う。それから、そのパリ協定などを踏まえたサイクルとして5年ごとの目標の提出、更新を行うといったことが決められております。

この地球温暖化対策計画でございますが、計画の案の概要につきましては参考資料1、また、現段階での計画の本文は参考資料2、それから、計画の具体的な数値的な部分、数値的な部分の施策に関するものは国交省のもの抜粋でございますが、参考資料3としてつけておりますので、後ほどご参考いただければと思います。

それで、国交省の施策でどういったことがこの計画に今のところ盛り込まれているかと申しますと、これは4ページ以降におつけしてありますが、4ページで一覧にまとめております。この4ページの施策名がございまして、その右側に掲載ページでございます。こち

らは現在の対策計画、ここに書かれてあるページのところにそれぞれの施策が載っているということになります。5ページ以降の施策につきましては、前回の懇談会の際にご報告し、ご議論いただいた点でございますので、個別の施策については、今回説明は省略しますが、5ページ以降の施策につきまして国交省の施策ということで、計画の今段階の案で盛り込まれています。

最終ページ、17ページをごらんください。策定までのスケジュールでございますが、3月15日に推進本部でパブコメ案が了承されました。それを受けまして3月15日から4月13日までの日程で、現在、パブリックコメントの受付が完了しております。それを踏まえまして目標としては5月上旬ごろ、またその政府全体の対策本部を開催いたしまして、そこで閣議決定案を取りまとめて、その後、閣議決定をするといった運びで今後進んでいくこととなります。政治的な日程といたしましては、その後、5月の中旬にはG7の環境大臣会合がございますし、また、5月下旬には伊勢志摩サミットがございますし、そういったことをにらんで今年の春、5月の頭に閣議決定すべく今後検討を進められることとなります。

その次、資料3でございます。資料3と4は2013年度の温暖化対策の進捗状況でございます。まず資料3でございます。おめくりいただいて1ページ目をごらんください。昨年末、パリ協定ができたわけですが、それまでの国際的な枠組みとして京都議定書がございました。ご案内のとおりです。それで、京都議定書でございますが、京都議定書の第一約束期間、これが2008年から2012年でございましたが、これにつきましては我が国の削減目標を達成して、期間は終了したところでございます。

ご案内のとおり、我が国は、第二約束期間は参加しないために2012年度末をもって、この計画は終了いたしました。政府の方針といたしまして、平成25年3月に推進本部で決定された内容でございますが、当面の地球温暖化対策に関する更新ということでございまして、ここで京都議定書の目標達成に掲げられたものと同等以上の取組を今後推進することを求めるといったことが決定されています。これを踏まえまして、この計画に掲げられた対策、施策も2013年度の進捗状況について点検を実施いたしまして、本年2月12日に推進本部で取りまとめられております。

その国交省関係部分につきまして2ページ以降、おつけしておりますので簡単にご紹介します。それで、2ページが一覧になっておりまして、京都議定書の目標達成計画の中で国交省の施策として掲げた施策の一覧、それから、この最新の実績、これは2013年度の実

績でございます。それから、目安というのは、これは大まかに言いますと、京都議定書の第一約束期間でございます2008年から2012年、この目標値でございます。したがって、その目標値と2013年度の実績を比較した場合どうかということで、それが個別のものを4ページ以降、4、5、6、7とおつけしています。

主なものを簡単に申しますと、例えば4ページの左側、国交省の関係で大きい部分を申し上げますと、自動車の単体対策でございますが、対策の指標として燃費基準による省エネ効果、それから、クリーンエネルギー自動車の普及台数などを指標として掲げておりますが、こちらは順調に推移しておりまして、評価としては2013年度を見た場合、2013年度の実績が見込みですから、2008年から2012年のこの目標を上回っているという状況になっております。

また他方、最終ページでございますが、7ページをごらんください。自動車と並んでまたこれも大きいところでございますが、住宅と建築物のそれぞれ省エネ性能の向上といった施策でございます。こちらにつきましては新築の住宅、また、新築の建築物につきまして省エネ基準への適合義務化に向けた環境整備、それから、既存の住宅や、あるいは既存の建築物の省エネ改修の支援といった施策を進めているところでございますが、この2013年度を見た場合、住宅の実績は見込みと比べてまだ低い状況でございます。一方、建築物につきましては2013年度は、実績は見込みを上回っているといった状況でございます。

それから、資料4をごらんください。これは今度、国交省関係の業界の自主的取組の進捗状況でございます。資料4、おめくりいただきまして1ページのところでございますが、進捗状況ということで一覧にまとめております。ここに掲げているような国交省関係の業界団体がございまして、運輸関係、社会資本整備の関係、計30団体でございます。その自主的な取組について進捗状況をご報告してございまして、現在、30ほど関係する団体がございまして、目標年度、2020年を目標年度する自主的な計画につきましては、そのうち28団体が策定している。それから、目標年度2030年を目標としたこの計画につきましては26団体、これは今月中に策定予定のJR四国さんを含みまして26団体ということで、おおむねほぼ全ての団体が何らかの目標は策定しているという状況になります。

その次のページ、細かい字で恐縮ですが一覧にしております、それぞれの業界団体が、例えば右側のところは2020年度目標ですが、2020年度目標を、いつを基準年度として、目標を掲げているところでございますが、2013年度の実績は、その2020年度目標のところの、大体この右寄りのところに掲げております。目標指標、基準年度、目標水準、その横

に2013年度実績ということで掲げさせていただいております。これを見ても、その一部の団体は、もう2020年度の目標を2013年度にクリアしている団体もございますが、こういった形で各業界団体さんは目標を掲げて、それに向けて取り組んでいるところでございます。

今後のことについて申しますと、先ほども申しましたが、今後は新たに今策定に向けて動いている地球温暖化対策計画の中でもこの業界の自主的な取組と申しますのは、各主体が創意工夫によって優れた対策を選択して、高い目標に取り組んでいくことが重要と書かれておりますので、今後もこの業界の取組、特にまだ策定されていない団体につきまして、策定が進むよう協力していくといったこととなります。

資料4は以上でございます。

【榎田環境政策課長】 続きます、資料5に基づきまして国土交通省気候変動適応計画、この計画が策定されましたことのご報告を申し上げたいと存じます。適応計画と申しますのは、地球温暖化の温室効果ガスの排出削減を最大限実施したとしても、気候変動が避けられないと予測されておりますので、その懸念される悪影響に備えるための計画でございます。資料5の下の、検討の経緯のところの右側でございますように、国土交通省としまして適応計画の検討を進めてまいりまして、昨年3月と7月には、こちら環境部会でもご審議をいただいたというところでございます。その後、国土交通省としての対策を左側の政府全体の適応計画の検討へ内容を反映させております。昨年11月には政府の適応計画が閣議決定をなされ、同日付けで国土交通省の適応計画も策定いたしましたところでございます。

資料の裏面をごらんください。国土交通省の適応計画の概要でございます。まず、左側、自然災害の分野でございます。水害の分野につきましては発生頻度の高い外力に対しては施設の着実な整備を進める。施設の能力を上回るような外力に対しては、施設の運用やまちづくり、避難などのソフト対策で命を守っていく、こういった施策を掲げております。それから、土砂災害につきましても施設整備、それから、避難警戒、土地利用などを掲げております。高潮・高波につきましても施策を掲げております。右側でございます。水資源分野につきまして、温暖化が進みますと豪雨が増える一方で、渇水の日数も増えると予測をされておりますので、渇水時の対策、それから、雨の降り方が変わりますと水質にも影響がございますので、水環境についてモニタリングなどを掲げております。

それから、国民生活・都市生活の分野でございます。交通インフラにつきまして、それ

ぞれ洪水に対する対応策ということで鉄道、港湾、空港、道路、物流、それぞれの分野で洪水への対応を記載しております。それから、気温が上がりますことによりましてヒートアイランド現象がより厳しくなっております。これらの対応といたしまして、地表の被覆を改善するための緑化の推進、それから、熱を発生させております人工排熱の低減、こうしたものを進めることとしております。それから、デメリット以外にもメリットとしまして、右側でございますが、北極海の氷が減少することに伴いまして北極海航路の利活用を、検討を進めることといたしております。そのほか、基盤的な取組といたしまして、普及啓発、情報提供ということで防災や気候に対する知識の普及、それから、観測調査研究、技術開発、国際貢献、こういった施策を進めていくことといたしております。

ご説明は以上でございます。

【原田部会長】      ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたが、皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。いつもどおりですが、発言なさる場合に名札を立てていただきますようお願いいたします。では、奈良委員からお願いします。

【奈良委員】      2つお聞きしたいところがありまして、わからなかったところなのですが、先ほどの資料3の見方ですが、やはり温暖化対策でCO2をたくさん出しているのは、データを見るとトラックと船舶がたくさん出しているのですが、トラックの輸送の効率化で対策ケースと実績で、かなり実績が低いのです。大きなポイントは、出しているソースなのでどうなっているのかということ、他も対策と実績がかなりずれているものがありますので、その辺の事情を教えていただければありがたいというのが1つあります。

もう1つは、今の5番目の資料で説明していただいたのですが、この適応計画、少し分類してissueとriskとuncertain、これは必ず起こるぞというものと起こる可能性がある、リスクがあるぞというものと、これは不確実なので起こるかどうかわからない、それぞれ可能性のレベルで分けて、起こることがわかっているものはこうする、リスクが幾らかあり今後起こるような予想ができるものはこうする、どちらかわからない不確実なものはこうするというように色分けたほうが確実にマネジメントできるのではないかなと思います。これは全部同じではないですよ。必ず起きるものとリスクがあるものと不確実なものと、その辺、分けたほうがやりやすいのかなという気がしましたので、その2点につきまして何か。

【原田部会長】      少しまとめてお伺いしてからと思います。高橋委員、大聖委員と順番



をお願いします。

【高橋委員】 ご説明、ありがとうございます。今日はmitigationとadaptation、両方のご説明をまとめてしていただいたのですが、まず1つは前回の懇談会のときに申し上げて、質問をして回答もいただいているのですが、再度、繰り返したいことがあって、資料2の3ページ目の基本とすべき視点のところに、環境行動計画では5つの視点があって、ここでは4つしか書いていません。長期的視野からの継続的な施策の展開が重要、というのが5つ目にあったと。なぜここに無いのでしょうかというご質問をしたら、これは適応計画を念頭に入れたので、ここからは落としてあるという回答をいただいたのですが、実は今日、適応の内容を見させていただくと、時間的なスケジュール感というのが適応計画の中には今さらですが、ほとんどないのです。

色々こういう施策を適応としては進めていくというのはあるのですが、これが2020年までなのか、30年までなのか、はたまた50年までにやるのかという長期的な視点はこれだとおっしゃったのですが、そこが見えないので、これがやはり適応についても温暖化対策計画の、環境行動計画の1つとして入れていただいた上で、適応の具体的なスケジュールを我々がわかるような形に入れていただきたいというのが1つ目でございます。

2つ目は、2013年の評価をしていただきました。これは2008年から12年の約束第1期間の結果ということなのですが、これからまた新しい温暖化対策計画を進める上で、どのような評価の仕方をしていくのかというのは非常に難しくなるのではないかなと思います。というのは、これは良い悪いは別として、第一約束期間では達成が難しかったら、クレジットを買ってくればいい、実際にクレジットを買って対応したのですね。今度、新しい枠組みの中では、クレジットがまだ明確になっていないと思っています。したがって、我々、これは国交省さんだけに当てはまる話ではないのですが、政府全体としての計画の見直しや、それから、評価というのが非常に今回は重要になってくると思いますので、私が言うのもおこがましいのですが、ICTを導入した評価の精度の綿密化とか、それから、シミュレーションを使った評価、前もって評価をしておくとか、そういう評価のところが非常に大事ではないかなと思っています。両方とも一応、コメントでございます。

【原田部会長】 大聖委員。

【大聖委員】 早稲田大学の委員です。資料3の2ページ目ですが、先ほど奈良委員がご指摘されたことと重複しますが、これをさっと見ますと、自動車の単体対策が非常に大きく進んでいるというのが全体の削減に大きく寄与している。その一方で、トラック輸送

の効率化というのがあまり芳しくないということがありますので、どのようなところに原因があるのかということをしっかり抑えていただきたいのと、それぞれの最近の実績ですが、これを定量化する上でどのような方法をとったのかをぜひある程度明らかにしていただきたいと思います。

それから、今後、CO2対策を運輸部門で進める上で、やはり定性的なものも拾っていかなければいけないわけですから、その定性的なものをどうやって定量的な数値として表すことができるかということが問われていると思うのですね。そういったところにも、どのようなやり方をとるのかということもこれから明示していただければと思います。我々研究者にとっても非常に参考になることですし、産官学でやられるような取組にも発展できるのではないかと考えております。

以上です。

【原田部会長】      ありがとうございました。

では、今の質問とコメントに対してお願いします。

【榎田環境政策課長】      それでは、適応策につきまして先に申し上げたいと存じます。ご指摘のように長期的なタイムスパンの中での位置づけ、あるいは起こるリスクによって分類をしたりしていくというところ、最終的にはそういったような計画も目指さなければいけないとは考えておりますが、現在の時点ではまだ具体的にどれだけ例えば降水量が変化する、気温が変化するというところがまだ十分捉え切れていないというところがございます。このため、資料5の裏面の黄色い四角で囲ったところに7つの基本的な考えというところを書かせていただいております、その1つ目のボツで不確実性を踏まえた順応的マネジメントということで掲げさせていただいております。これは今後色々知見が蓄積していきましたら、その都度、この計画を見直して新しい知見を盛り込んでいきたいというようなところで書かせていただいております。

それで、一方で頻度が高いリスクと、それから、なかなか起きそうもないものに分けるということについて、必ずしも全ての分野では分類はできておりませんが、水害の分野につきましては少し議論が進んでおりまして、比較的頻繁に起こる、つまり、起きることがほぼ確実だと思われるようなリスクに対しては、まずは施設を着実に整備して社会生活に混乱が起きないうちに施設で防ぐというのを基本としながら、今後非常に低い確率ですが、万が一起きたときには非常に多くの人々の命が失われる、そういったような大きな外力に対しては施設だけでは守れませんので避難、あるいは危険なところに住まないという

土地利用、そうしたものを総動員して人命が失われることを少しでも小さくしていこうと、そういったような考え方で、水害の分野については分けた形で記載をさせていただいております。

**【軸丸地球環境政策室長】**　　続きまして、資料3のフォローアップの部分につきましてご意見、ご質問をいただきましたので、お答えできる部分に回答申し上げたいと思います。先生方から、原因をしっかりと抑えていくべきことが重要というご指摘をいただきまして、まさしくそのとおりでございまして、PDCAを回していく、まさにCの部分でございまして、この資料3の実績のところを見た場合、非常に乖離が大きい部分がある。典型的にはこのトラック輸送の部分でございまして、正直申し上げまして、原因としてつかめている部分とつかめていない部分がございます。トラックで申し上げますと、最近落ち込んでいて、なかなかうまくいっていないものとしたしまして、原因としては営自率、営業用と自家用の比率が低下している。つまり、当省といたしましては、営業用の比率を高めていこうという施策を進めているところでございまして、これがなかなか思ったほど進んでいないといったことは原因として考えられます。

ただ、年々、最近乖離が非常に大きくなっているところがございまして、担当部局に精査してもらったところ、2013年度の排出削減量のところにつきましては、360万トンとございまして、360は誤りで、正しくは731万トンであったと。したがって、原因として営自率の低下が原因である。それから、計算過程に誤りがあったということもあるのですが、それを加味したとしても、乖離が大きくなってございまして、こういった施策につきましては、今後新しい温対計画ができて進捗状況をチェックしていくわけですが、その中でこの対策指標というものに基づいてフォローアップしていくわけですが、果たしてこの対策指標も、立て方が本当にこれで良いのかといったところも含めまして、今後、進捗状況をフォローする中できちっと見ていきたいと思っております。

自動車局から補足します。

**【自動車局】**　　自動車局でございます。トラック輸送の乖離の件で1点追加でございまして、対策評価指標の中に積載率の話もございまして。積載率が基準年に比べて、42.8%を基準としているのですが、5.7%落ちているというところがございまして、これがかなりマイナスの要素になっております。また、営自率も2%程度落ちたりしてございまして、マイナス要因になっているというところでございまして。

**【原田部会長】**　　高橋委員、よろしいでしょうか。コメントということですので。

点検ですので、今言われたように目標に対して実績というか、評価の実績が落ちている。そうすると、先生も言われましたが、評価の方法でどのような要因があつて、そのうちのどれがずれているという直接的な把握と、実際にはそれがなぜ起こっているか、トラック輸送の効率化がなぜ進まないかという、その背景のもう少し大きな原因があるわけで、その辺の整理はちゃんとしていただくということがよろしいかなと思います。今日は時間の関係で、一つひとつ説明していないですが、その辺は明確に、きちんと整理するようにしていただきたいと思います。もう1つの議題ということで、国土交通省の環境行動計画の点検ということでございます。こちらについて説明をお願いします。

【榎田環境政策課長】 それでは、資料6に基づきまして国土交通省環境行動計画の点検についてご説明を申し上げたいと思います。最初のページをごらんください。環境行動計画につきましては、平成26年3月に策定いたしてございます。この環境行動計画は平成26年度から平成32年度までの7カ年の計画でございます。この計画につきましては、計画期間中でありましても政府の政策の動向を踏まえて適宜計画の見直しを行うということが掲げられております。また、この環境行動計画につきましては、社整審、交政審の環境部会、こちらの環境部会におきまして点検内容等について報告をするということとされておりますので、本日はこれに基づいてご報告をするものでございます。

次のページでございます。点検の対象期間でございますが、今回、策定後、最初の点検ということで平成26年度の実績、それから、その後27年度に取組がある場合には、その状況について点検をいたしてございます。点検の方法といたしましては、全部で226の施策がございます。これらにつきまして各施策ごとに調査票を作成して点検をしてございます。今回は机上配付資料ということで個票を配付させていただいてございます。これらの中で代表的な施策につきまして、これからご説明申し上げますパワーポイントによりまして、ご説明を申し上げたいと存じます。

次のページをごらんください。まず、地球温暖化対策・緩和策の推進としまして、低炭素都市づくりの推進でございます。低炭素都市づくりを推進するため、26年度の主な取組といたしまして立地適正化計画制度によります都市機能、居住の機能の誘導を図る。それから、低炭素まちづくり計画の策定の支援を行うことによりまして、平成26年度末で低炭素まちづくり計画が19都市で策定されているところでございます。また、都市・地域総合交通戦略に基づきまして、都市の交通システムを総合的に支援し、コンパクトシティの実現に向けた取組を進めてございます。また、地域レベルでのエネルギーの面的利用の促進

を図ってまいります。

次のページをごらんください。環境対応車の開発・普及の分野でございます。26年度の取組のところで、まず、環境対応車の普及についてでございます。環境行動計画の中で目標として新車販売に占める次世代自動車の割合を平成32年度に50%とするという目標を掲げてございまして、これに対して26年度が24.3%という実績となっております。これらを推進するため、環境対応車の導入に対する補助制度、それから、税制優遇措置、いわゆるエコカー減税などを進めてございます。また、自動車の燃費の改善を図るために環境行動計画における目標といたしまして、平成32年度燃費基準に対する新車平均燃費の達成割合を平成32年度に100%とするという目標を掲げてございますが、これに対して既に平成25年度に100%達成をしているというところでございます。

これら燃費の改善を図るために燃費基準、トップランナー基準を設定いたしまして、技術革新を促進するとともに、小型貨物車の2022年度の燃費基準につきましては、審議会での審議結果を平成27年に取りまとめをしたところでございます。それ以後の取組といたしまして、一番下の段でございますが、燃費改善状況に応じて燃費基準の強化を実施することといたしておりまして、次期重量車燃費基準の策定に係る検討を行う予定といたしております。また、次世代ディーゼルエンジン、大型LNG自動車といった次世代の大型車についても調査研究を実施しているところでございます。

次のページをごらんください。交通流対策の推進でございます。まず、道路のネットワークを賢く使うという交通流対策の推進でございます。真ん中のグラフでございますように、一般道よりも高速道路のほうがCO2の排出量が少なくなっております。このため、左のグラフでございますように、環状道路など幹線道路ネットワークをつなぐなどの交通流対策を実施することで、より規格の高い道路への利用転換、生活道路から幹線道路、幹線道路から高速道路への利用転換を図っております。今後の取組でございます。一番下でございますが、平成27年から本格的に販売を開始いたしましたETC2.0によって得られますビッグデータを活用して、道路を賢く使う取組を本格的に展開することといたしてございます。

次のページをごらんください。公共交通機関の利用促進でございます。まず、鉄道、バスなどの利便性の向上といたしまして、環境行動計画に記載はございませんが、交通政策基本計画におきまして、LRT低床式路面電車の導入割合を平成32年度に35%にするという目標が掲げられておりまして、25年度時点では24.6%となっております。また、同じく

交通政策基本計画におきましてバスロケーションシステムの導入系統数の目標が、平成32年度に1万7,000系統という目標が掲げられておりまして、これに対して平成26年度が1万3,000系統あまりということとなっております。また、モビリティ・マネジメントの推進といたしまして、エコ通勤優良事業所認証制度によりましてエコ通勤に取り組んでおりまして、27年3月現在で655事業所を登録しているところでございます。

次のページをごらんください。続きまして物流の効率化についてでございます。まず、モーダルシフトの推進でございます。交通政策基本計画、社会資本整備重点計画に掲げられている目標でございますが、モーダルシフトに関する指標といたしまして鉄道による貨物輸送トンキロを平成32年度に221億トンキロとするという目標が掲げられておりまして、これに対して26年度が195億トンキロとなっております。また、内航海運による貨物輸送トンキロにつきましても、平成32年度に367億トンキロとするという目標を掲げておりまして、これに対して26年度に331億トンキロとなっております。これらモーダルシフトの推進のため、モーダルシフト等推進事業費補助金等によりまして、モーダルシフトの取組を支援しているところでございます。また、右側でございますが、グリーン物流パートナーシップ会議という形で荷主と物流事業者との間で連携をとりまして、CO2の削減に取り組んでいるところでございます。

次のページをごらんください。鉄道・船舶・航空におきます低炭素化の状況でございます。まず、一番左でございますが、鉄道につきましてエコレールラインプロジェクトによりまして鉄道事業者の省エネ鉄道車両の導入等の支援を56事業者に対して実施をしてございます。また、固定資産税の減税措置によりまして35事業者に対して低炭素化に資する車両の導入を促進しております。これらによりまして平成24年度には車両のエネルギー消費原単位が16.6%改善されたというところでございます。それから、船舶でございます。鉄道・運輸機構によりまして船舶共有建造制度、また、税制特例、省エネ技術の導入などによりまして船舶の省エネ化を推進しているところでございます。それから、航空分野でございますが、広域航法の導入によりまして航空交通システムの高度化、それから、エコエアポートの推進などによりまして低炭素化を推進しているところでございます。

次のページをごらんください。続きまして住宅・建築物の省エネ性能の向上でございます。環境行動計画における目標といたしまして、新築住宅・建築物の省エネ基準の適合率につきましましては、32年度に100%とするという目標を掲げております。これに対しまして新築住宅につきましましては平成25年度で52%、建築物2,000平米以上につきましまして93%とい

うことになっております。省エネ化に係る規制につきましては、平成26年に新しい省エネ基準を導入して施行をしたところでございます。平成27年以降の取組でございますが、まず、平成27年7月に大規模非住宅・建築物への省エネ基準への適合義務等を措置いたしました建築物のエネルギー性能、消費性能の向上に関する法律が成立いたしまして公布をされたところでございます。この法律に基づきます適合義務などの規制的措置の施行に向けまして、現在、体制の整備を進めているところでございます。また、その次のステップといたしまして、2020年までに新築住宅・建築物について、段階的に省エネ基準への適合義務化に向けた環境整備を進めるということといたしてございます。

続きまして、次のページをごらんください。下水道におきます省エネ等でございます。まず、B-DASHプロジェクトによる省エネ技術の普及ということでございます。環境行動計画におきましては、下水道に係る温室効果ガスの排出削減量を平成28年度に246万トンCO2といたしてしております。これに対する実績値が平成24年度で168万トンCO2となっております。

具体的な取組といたしまして、下の図にございますように無曝気循環式水処理技術、こうしたものの普及拡大を図っているところでございます。右側でございますが、バイオガス発電及び下水汚泥の固形燃料化ということを掲げてございます。環境行動計画では下水汚泥をエネルギー化する率を目標値で29%と掲げております。これに対して平成25年度の実績値は15%となっております。これらを推進するために、下水汚泥のエネルギー化技術ガイドラインの改訂版を公表いたしましたということと、下水汚泥の固形燃料のJIS化を実施したところでございます。平成27年以降の取組といたしましては、平成27年に下水道法を改正いたしまして、再生可能エネルギーの利用促進、下水汚泥の燃料化・肥料化の努力義務が盛り込まれたところでございます。

次のページをごらんください。建設機械の環境対策の推進でございます。こちらは社会資本整備重点計画に記載されております燃費性能にすぐれた建設機械の普及率でございます。油圧ショベル、ホイールローダ、ブルドーザ、それぞれにつきまして目標値が掲げられておりまして、それぞれ実績値が48%、41%、6%という形となっております。この普及を進めのために燃費測定手法の整備、燃費基準の設定などを行うことによりまして、開発競争を促しているところでございます。26年度にはミニショベルに係る燃費基準値の設定を行ったところでございます。今後につきましても引き続き燃費基準値の設定につきまして、機種追加に取り組んでまいることといたしてしております。

次のページをごらんください。再生可能エネルギーの利活用でございます。まず、海洋でございますが、港湾における洋上風力発電の導入の円滑化を図るということで、港湾における洋上風力発電施設の技術ガイドラインを平成27年に策定したところでございます。また、小水力発電につきましては平成25の河川法改正によりまして登録制が導入されまして、これにより平成26年度は45件の登録があったところでございます。また、小水力発電のプロジェクト形成を図るために支援窓口を設置して、相談やデータの提供を行っております。右側でございますが、下水道のバイオマスの利用の促進ということで、下水汚泥の利用率につきまして目標値85%に対しまして、実績値が平成25年度で62%ということとなっております。

また、具体的な施策としまして下水のバイオガスを原料としまして水素をつくっていく、こういった技術について実証を進めているところでございます。27年以降の取組といたしましては、港湾における洋上風力発電の導入の円滑を図るために、港湾区域での占用の許可の申請を行うことができるものを公募するという制度を創設することといたしまして、法律案を今国会に提出をしているところでございます。また、平成27年に改正されました下水道法におきまして、再生可能エネルギーの利用促進、下水汚泥の燃料化、肥料化の努力義務が盛り込まれたところでございます。

次のページをごらんください。続きまして燃料電池自動車でございます。こちらにつきましては国際的な基準としまして水素及び燃料電池の自動車に関する国連規則が採択されたところでございます。また、国内での水素スタンドに係る立地規制の見直しとしまして、建築基準法施行令の改正が行われまして、一定のものについては建築基準法に基づく圧縮水素の貯蔵量及び処理量の規制が撤廃されたところでございます。また、液化水素の海上輸送体制を確立するために安全基準を策定したところでございます。今後の取組といたしましては、燃料電池自動車の保安基準について、国連規則の導入、国内導入に向けて今年春の公布、施行を目指して作業中でございます。また、二輪車の安全基準につきまして、今年の1月に公布・施行をしたところでございます。

次のページをごらんください。海の再生保全でございます。まず、良好な海域環境の保全を図るために浚渫土砂などを利用した干潟の造成や深堀後の埋め戻しなどを実施しております。また、東京湾では関係機関と連携して環境調査を実施いたしております。浮遊ごみや油の回収などの分野につきましては、東京湾などで約8,700立方メートルの漂流ごみを回収し、また、船舶の事故などによって発生した油について、油の除去を実施したところ



でございます。

次のページをごらんください。水と緑による生態系ネットワークの形成でございます。まず、河川の分野でございます。環境行動計画における目標といたしまして、特に重要な水系における湿地、これが開発によって失われたものについて再度湿地に再生をしている、そうした割合でございます。目標値5割に対して平成26年度の実績が約4.8割となっております。これらの環境の保全創出を行うために瀬や淵を設けて河道を蛇行させるなど変化に富んだ整備を実施したりしているところでございます。また、水と緑のネットワークの形成でございます。環境行動計画における目標といたしまして、都市域における水と緑の空間、これの1人当たりの確保量を目標として掲げておりまして、平成28年度13.5平方メートルという目標に対しまして、平成25年度は12.9平方メートルとなっております。こうした空間の確保を図るため、都市公園の整備、水辺空間の再生創出を推進しているところでございます。

次のページをごらんください。次に都市における生物多様性の保全の推進でございます。環境行動計画における目標といたしまして、各市町村が緑の基本計画を策定しておりますが、この中で生物多様性の確保に配慮した、そうした記載のある緑の基本計画の策定割合を目標として掲げております。28年度に50%という目標に対しまして、平成25年度には38%という実績となっております。下の図にございますように緑地地区を緑の回廊でつないでいく、そういった生態系ネットワークの形成を目指して施策を推進してございます。

次のページをごらんください。循環型社会の形成に向けた取組でございます。環境行動計画におきましては、新たな建設リサイクル推進計画を策定するということを目標として掲げておりまして、平成26年に建設リサイクル推進計画2014を策定したところでございます。この計画の中では、例えば建設副産物物流のモニタリング強化などの施策を掲げているところでございます。続きまして、海面処分場の計画的な整備の推進ということで、海面処分場の残余確保日数の目標を約7年と掲げてございます。これは毎年度、その時点、時点での残余年数を見るものでございますが、26年度の実績では8年という目標を上回る年数を確保しているところでございます。

次にリサイクルポート施策の推進でございます。リサイクルポートは、これはリサイクル資源を輸送、保管し、また、リサイクル加工する、そういった施設を集積し、また、海面処分場を、これらを一体として整備するという施策でございます。目標におきましては、このリサイクルポートにおける資源取扱量を29年度に40%とすると掲げてございます。実

績としましてこれを上回る40.6%という実績となっております。

次のページをごらんください。環境保全のための国民の行動を変容していくための施策でございます。これらにつきましてはエコドライブ活動、それから、EST、環境的に持続可能な交通の普及、それから、企業の経営につきましてグリーン経営認証制度の普及、それから、建築物などにつきまして建築物の省エネルギー性能表示制度、BELSの普及。また、省エネだけでなく総合的な環境を評価いたしますCASBEE、これらの普及を図っているところでございます。

次のページをごらんください。次に環境教育等でございます。目標におきましては、気候変動に関する知識の普及啓発、防災意識の向上、防災情報の有効な利用の促進を掲げてございます。これらに対して気候講演会、防災気象講演会、出前講座などを実施しております。また、環境教育といたしまして子どもの水辺再発見プロジェクト、海辺の自然学校などを実施しているところでございます。

次のページをごらんください。技術力を生かした環境貢献の高度化の推進でございます。これらにつきましては下水再生利用の国際標準化、あるいは国際社会における交通連携といたしまして、途上国における環境行動計画の策定支援、こうしたものを推進しております。それから、右側でございますが、地球温暖化の予測情報につきまして、都道府県単位で情報を提供するという目標を掲げておりまして、これに向けて予測シミュレーションの高精度化を図っているという状況でございます。

ここまでが環境行動計画についてフォローアップということでご報告を申し上げた事項でございます。最後のページをごらんいただきたいと存じます。本日のご議論は、この環境行動計画のフォローアップを中心にご議論いただきたいと存じますが、来年度、次回以降につきまして、環境行動計画につきまして少し見直しが必要なのかなと考えてございます。前回、環境行動計画策定後に国交省の適応計画の策定、それから、今回、進めております地球温暖化対策計画が策定されておりました、これら個別分野で色々新しい指標が盛り込まれたり、あるいはタイムスパンとして2030年までの施策が検討されております。

それからまた、前回、懇談会で委員の皆様からご意見がございました環境政策について目指すべき将来像を議論すべきでないか。また、環境政策を進める視点についても議論すべきではないかというご意見をいただきましたので、こういった将来像、視点も踏まえながら、来年度には環境行動計画の改訂についてご議論がお願いできればと考えております。したがって、本日のご議論では、環境行動計画の点検ということでご議論をいただ

ればと考えております。

以上でございます。

【原田部会長】 ご苦労さまでした。今、ご説明がありましたように将来像も踏まえて、計画の改訂を視野に入れているということでございますが、本日の部会の主眼がこの環境行動計画の点検フォローアップということですので、今ご説明いただいた平成26年度の実績、平成27年取組の状況、このあたりについてご意見、ご質問をいただければと思います。また、発言の方は名札を立てていただければと思います。

では、加藤委員から。

【加藤委員】 名古屋大学の加藤です。今、ご説明いただいた資料6と、あと計画の本文、この調査票、それから、資料2と参考資料2を見ていました。というのは、まず、調査票を見ますと最初のところに施策の目標とありますが、高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合0.9%、3から5%にすると書いてあります。これを見たときに、この点検で、高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合というのは環境に何の関係があるのかなというのを思いました。環境行動計画を見たら、だんだんわかってきたのですが、15ページからの別表をそれぞれチェックした結果がこの調査票なのですね。

点検なのであれば、途中なのでまだわかりませんが、目標があり、それらのどれが達成、順調で、どれが順調でないかを丸バツで書いていく。目標が入っていないところが多いので、この計画を立てるときには入れるのが難しかったけれど、後で交通政策基本計画ができ、あるいは今回の地球温暖化対策計画で検討し、新しくこういう目標も入れていったらいいということが出てきたので今回追加したとか、そういうことを説明していただいて、どこが弱点なのかを示していただくと良いと思ったのですが、今の資料6はそういうになっていない。それぞれの分野について、どれを取ってきたかがわかりませんが、目立つものを取ってきて、良かったとか、できていなかったということであって、点検といったときにこのやり方で良いのかどうかというのはちょっと思いました。

関連して、資料2は資料6の発展形だと考えて良いのかどうか。つまり、環境行動計画は当然、地球温暖化だけではなくて色々な環境の話が入っていると思うので、その中で温暖化に関係するものについて取り上げて、さらにもっと進んだところを入れた、そういう認識で良いのかもわからなかったのが聞きたいですし、そうだとすると、資料2に実は地球温暖化に全く関係ないようなことが混ざっていると思いました。参考資料2と見比べると、参考資料2には無いのです。参考資料2には、地球温暖化にかなり近いことが

書いてある。資料2はそうでもない。それと資料6の関係がよくわからない。多分、資料6をブラッシュアップして、さらに進めたものが資料2、地球温暖化部分を取り出したものだけけれど、そうなりきっていない。

それから、目標については資料6の中で例えば公共交通機関の利用促進のところですが、例えば、交通政策基本計画の目標が掲げてあるのですが、これは当然、環境行動計画には無い目標ですね。こういうのを急に入れて、これで評価して良かったとか悪かったと言ってもいいのかどうかということもあるし、ここでは低床型路面電車の導入割合とか、バスロケーションシステムというのがあげてあって、これは実は資料2にもありますが、本当にこれがさっきの高齢者住宅の割合と同様、この環境部会で議論するときの目標設定として良いかどうかというのは、交通政策基本計画の進捗にはいいですが、環境行動計画の基準として良いのかどうかというのはちょっと考えなければいけないのかなと思います。全体的にはやれているのだろうけれど、やはりこの環境行動計画の別表にある順番で見ている、さらに日々進歩しているから、それも今年加えたらこうなりましたという解説をされたほうがちゃんと進んでいるという見方になると思った次第です。

以上です。

**【原田部会長】** ここで切りましょう。

**【榎田環境政策課長】** 最初のご説明が不足しておりまして失礼いたしました。まず、環境行動計画自体、226施策でございまして、そのうち数値目標が設定されているのが59の施策でございます。それで、59の施策に数値目標がございますが、その中で比較的太い柱で代表的な数値目標もあれば、小さな数値目標もありますので、59のうち、50施策分を代表できるような10個の数値目標を今回選んでパワーポイントでご説明をさせていただきました。一方で、加藤先生ご指摘のように環境行動計画を策定した後で、社重点などで新しい指標も出てきております。そういった指標については、今回、政策の進捗をチェックする意味でご参考として7つの指標を拾ってきて掲げさせていただきました。

それで、一方で施策自体、今の時点で丸バツというお話がございましたが、平成26年度時点では、いずれも目標の年度には達していない、そういった段階でございまして、その意味では目標を未達成、バツという施策はないという形ではございます。一部には既に早目に目標を達成したのもございますし、目標に向けて施策を推進しているものもある。こういった状況でございます。

それから、環境行動計画と地球温暖化対策計画の関係でございますが、まず、分野とし

ては環境行動計画のほうがいわゆるCO2削減以外も含んだ循環社会、それから、生物多様性なども含んでおりまして幅が広がっております。それから、地球温暖化対策計画の策定、これは時点としてまさに今年に入ってから策定作業をしておりますので、その意味では時点的に最新の施策検討でございます。一方で、環境行動計画は平成26年の時点で作った計画で、それを今フォローアップしていただいておりますので、内容的には温対計画のほうが進んだ政策になっている部分がございます。そういった関係になっております。

【加藤委員】 参考資料2の温対計画はいいと思います。でも、資料2は章立てが資料6と同じになっているのですが、参考資料2の対策計画とは違う章立てになっています。章立てが別なのはいいとしても、内容的に違うところが結構あるのです。その多くが温暖化対策に資するものとはあまり思えないものが入っているということです。

例えば資料2で、温暖化対策計画の国交省関係と言っているのにそうでないものが含まれていると、ちゃんと考えているのかということになってしまうと思うのです。それは資料6と合わせているからそうなるのではないかなとも思いました。例えば自転車対策は参考資料2では大きく書かれているのですが、資料2ではほとんど書かれていない。そういうのは、もしかすると今度、資料6のこの行動計画の改訂のところで大きく入ってくるのかなとか、そんなことを想像したのです。

【榎田環境政策課長】 少し整理させていただきたいと思います。

【原田部会長】 はい。私もどちらかというに加藤さんと同じような分野なので、どうしても丸バツで一覧表が欲しいなと思うわけですが、できればエリアを決めて、中間だから、少なくとも単純に下へ引いて、この上か下かぐらいでいいかなということも思います。そんな単純なものでもないようなので、今日は数値をきちっと並べ、丸バツまではしていないということですね。

田中委員。

【田中委員】 どうもありがとうございます。今の加藤先生の話と非常に似ているのですが、説明いただいた資料6のスペースが多分少ないからだろうと思うのですが、ここに書かれているものと、環境行動計画の特に後ろのアクションを項目別に掲げて行動計画をどうしていく、というものが合っていない。特に私、下水の分野なので、例えば資料6の1-8のところでは下水における省エネ対策等の推進、これは下水道の場合、下水道の中と外の分野と両方連携できる場所があって、この両方が書かれているのです。

これが行動計画で見ると、下水道の中のほかに、例えば下水熱の利用の推進が書いてあります。これは下水の中で持っているエネルギーの3分の2以上は、下水熱の利用の可能性があるということなのです。これは必ずしも下水道だけで使い切れない。都市で使ってもらわないといけないところで、極めて重要な施策なのですが、何も書かれていないですよ。一方では、ここが非常に推進されるはずなのです。

それから、例えばもう1つ、官民連携による熱利用もあるのですが、例えば調査票の75ページに省エネの機器評価制度の創出というのが書いてあり、これも重要な施策として行動計画の中で位置づけられて、これについてもあまりはっきり書かれていなくて、いきなりB-DASHの話が資料6で書かれていて、B-DASHのプロジェクトによる省エネ技術の普及、これは重要ではあるのだけれど、数技術ぐらいしかなく、まだ実行に移されているところはほとんどないのだけれど、その結果、実績値がこれだけ出ているように書かれた。

実際上は、開発されていない元々の省エネ技術が色々あって、これをどのようにしてまず入れるべきかという評価制度がまずあって、この上でこの数字が多分現実的には出ているのです。B-DASHの問題は技術開発したばかりで、次の問題としては、どのように普及させていくのか、これが今非常に大きな課題なのです。この話がちょっとごちゃごちゃになっているのですよ。やはり先ほど先生が言われたように、もともとつくられているこの構成と、ここでまとめられているものが、説明が何となく合っていない。それが多分全ての分野で同じようなことが起こっている可能性があるので、短時間で説明する時間が無かったのであれば、その例だけを抜き出していただければいいのだけれど、これで全てを説明しようとする就非常に混乱するというのが1点です。

2つ目は、これは前々からお願いしているのですが、多分、下水道の分野で言うと、今言いましたように下水道の中だけで省エネの話をする部分と、それから、都市、あるいは他の事業との連携でエネルギーの削減、あるいは温暖化ガスの対策を行っているところがあるのですよ。これがどうしても今まで各部局ごとの縦割りになっていて、どこの中でどう入っているのか。それから、例えば先ほど言った排熱の問題であれば、どちらのエネルギーの利用がされているのか。都市側でカウントされているのか、下水道側でカウントされているのか。

あるいは下水道で他の分野、国土交通省以外のエネルギーを結構削減できるところがあるのですが、農業用に色々なものを持っていくということ、あるいは発電所側に持っていたときのバイオマスの利活用、これが一体どこでどうカウントされて最大限どれぐらい

まで持っていけるのか。これがおそらく次の目標設定で、これから進めていくときには民生の利用は非常に大きな分野になってくるので、省庁にまたがるもの、少なくとも国交省の中ではどのようにそれがオーバーラップされて、どのように連携してやるための施策の導入がされるのか。そのことが見えるようにしてほしいと思います。その2つ、ちょっとお願いしたい。

【原田部会長】 何人か意見をいただいてからにしましょう。永峰委員。

【永峰委員】 ありがとうございます。私点検をするからには「成績表」が必要だと感じています。などでは、顔文字を使っていますね。笑い顔、泣き顔、「もう少し頑張ろう」というような顔とか。色々な表現の仕方があるので、整理した上で「成績表」を作成していただけたらなと思います。

また、色々数値が並んでおりますが、どこが弱点なのか、抜けている視点は何か、何が課題であるのかということは、もう少し整理して強弱をつけて点検できる表にするのが良いのではないのでしょうか。

例としてあげれば、公共交通機関の利用促進という1-4にあがっていたところ、やはり視点として、地方圏の問題の視点が抜けている。どのようなところに課題があり、その課題は対策ができていないのか。その前の1-3の交通流対策においては、確かに外環などができて交通流の対策でCO2削減が図れることは実態的に把握できているかもしれませんが、道路整備によって新たな交通需要というのも生み出されるわけで、CO2の増加につながるケースはないのか。その辺のことを精査して、問題を整理する必要があるのではないだろうかと思います。

もう1点例をあげさせていただければ、1-5の物流の効率化、これは国交省も随分と意欲的に取り組まれた、通販の再配達の問題、これによってCO2がいかに削減されるかということも数値としてはじき出されました。非常に興味深い数値としてメディアでもよく取り上げられたと思うのですが、最近、物流をめぐるのは逆に「サービス過剰」と思える点が気になります。物流にかかわる業者さんの意識が向上している点は評価いたしますが、過剰なサービスによってCO2対策は一体どうなってしまうのかという懸念もある。これは1社だけの問題ではなく、取組方法として整理していただければと考えます

最後に1点つけ加えさせていただきます。先ほどの資料5の2ページ目にありますが、ここに自然災害分野から水資源、水環境分野、色々整理はされているのですが、今はやはり効率的なシステムゆえに非常に最適化が進み、ギリギリのところまで運営されていると

というのが現状ではないでしょうか。適切な言葉が分かりませんが、「余裕度」というのがないシステムになっているところが、私はとても気になると思います。ここではメリハリがついていませんが、どこの分野の強化が必要なのか、優先順位をつける。全部必要なことと言われるかもしれませんが、どのような分野の強化が必要であるのか、優先すべきなのかを考えながら、メリハリをつけたものに仕上げていくのが必要なのではないかなと感じました。

以上です。

**【原田部会長】**      ありがとうございます。

環境行動計画のフォローアップのところを意見としていただいて、あと関連しての見直しの点もありますが、それはコメントとしていただくという形でいただければと思います。

奈良委員、お願いします。

**【奈良委員】**      では、3つあります。まず1つ目はデータのネットワーキングというのですか、先ほど資料6と2と参考資料2がきちんと整合がとれていないという話がありましたが、この同じ資料の中でも、横の連絡が無いみたいでうまくいっていないのではないかとこのところがありますので、ネットワーキングでデータを考えて、例えば1-8の下水道における省エネでバイオガス発電の実績値が15%、2-1の下水道バイオマスで、利用促進で62%。足し算すると単純に77%になるけれど、このような計算ではいけないわけです。同じ下水汚泥を使ったものでもつながりがないので、比較しようと思ったときによくわからない。ほかにも多分そうだと思いますので、資料もそうですが横のつながりをもう少し取っていただければというのが1つです。

2つ目は、もう少しきちんとモニタリングの評価基準を決められたらいいのではないかとこのところがあります。例えば4-3の生態系ネットワークで、例えばメダカが戻るとか、ホタルが戻るとこのを観測するのですが、実際には生態系と、生態が戻ったのはちょっと違いまして、本当に生態系が戻ったというときに何を評価すべきかが出ていないのですね。多分、まだきちんと決まっていない。そういうところもきちんとモニタリングするにはモニターするための評価基準、クライテリアがないといけないので、きちんとその辺を集めたほうが、次回に有効ではないかと思います。

3つ目は教育についてですが、これは6-5に環境教育等による生物多様性に関する普及啓発があります。大変に良いことなのですが、例えば最初のほうの省エネに関する車の交通流対策もそうですが、これは運転する人の考え方、マインドだとか、あるいはこのモビリティ・マネジメントも通勤する人の気持ちですね。人間という因子がどうしても環境



に入ってくるので、どうやって人間をうまく一緒に参加してもらうかという作戦も、今1つだけ後ろのほうで出ていたのですが、そういうのが全体的にうまく、教育という点でリンクされ、横のつながりがあると。環境はやはり教育が極めて重要だと思うので、企業への教育依頼だとか、あるいは何か教育をモチベートしていくものがあると良いかなど。ぜひそういうところをレビューしていただいて、今後の新しい計画に反映していただければありがたいと思います。

以上です。

【原田部会長】 木場委員。

【木場委員】 私はやはり人や企業の行動変容、参画共同についてお話ししたいと思います。正直に言ってしまうと、私たち一人ひとりがどう動いていいかというのが具体的なものでないと困るのです。そうしますと、何が欲しいかという、私たちの生活の中で国交省に関わる部分のチェックリストのようなものがあって、具体的には、住宅をリフォームするときにはこんなふうにしましたとか、エコドライブは10のうち、このぐらいできていますとか、今日は公共交通機関で往復しましたとか、宅配便に何回も来てもらいませんでしたとか、そういったものですね。私どもが日々の中で、国交省の分野に関してチェックできたり、励みになったりできるようなものがないと、行動変容、意識改革をどうやって今の行動計画の中で点検できるのか非常に難しい。

教育の中で、出前授業を何校やりましたという数字は示せるかもしれませんが、その受けた人が何百人いたから良いというものでもなく、例えばお子さんにその話をして、お子さんが家に持って帰って、あまり詳しくないお父さん、お母さんとか、おじいちゃん、おばあちゃんに教えてあげるような手だてを考えるなど、そういう広がりも欲しい。さっき奈良委員もおっしゃっていましたが、人を動かすためには人間行動学なのか行動科学なのかわかりませんが、動機づけがないとやはり行動は変わりませんので、そこが環境に関してはなかなか進まない一番難しいところだという気がしております。

1つ例をあげまして、国交省さんの中のスマートウェルネス住宅、少し委員会にも関連したのですが、こういう事業を通して、例えば二重サッシにするだけでエアコンを使う量が減りますよとか、あるいはコベネフィットとして音も静かになったねとか、我慢とか危機感の中で何かをさせられるという意識ではなくて、それをやったら何か間接的にはこんな良いことがあったというような部分につながるというように思っております。スマートウェルネスの中で健康とのかかわりの研究も多分なさっていると思うのですが、気管支喘息

が3分の1に減ったとか、気密性を高めて関節炎が3分の1になったとか、心疾患は5分の1になったとか、そういうものをしっかりとデータが取れてお示しできるようになったら、それは環境だけではなくて、あなたの健康にも実は良いのですよと。今、健康に興味がない人はあまりいらっしゃらないので、きっかけが身近なところから、環境のためにやっていることが他にも良かったとなるように。我慢を押しついたり、危機感をあおるだけではなくて、自尊心をくすぐるなど、コベネフィットの部分で動機づけするよう、行動変容に対して、もう少し掘り下げてお考えいただいてチェックする指標もお考えいただけるといいなと思いました。ありがとうございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。山戸委員、お願いします。

【山戸委員】 ありがとうございます。この行動計画、今後見直しというところもございましたので、ぜひ少し意見を言わせていただきたいと思います。実際、我々も計画をつくって確実に、着実に達成していくためには、先ほどから話題に出ております点検というのが非常に重要であり、なぜ達成できたのか、またはなぜ達成できなかったのか、そういったところを見極めながら進めていくというために重要であると思っております。そういう意味で、こういった定量的な点検をするために、統計データというのは非常に重要な役割を果たしていると思っております。実際、自動車のCO2の場合でございますと、私どもも自動車輸送統計ですとか、燃料消費量調査などから走行量ですとか、ガソリンの使用量、消費量など、そういったデータを使わせていただいております。

しかし、こういったものが国内の色々な統計データの中で同じガソリン消費にかかわるデータで少し整合性がとれていない部分がございます。例えば総合エネルギー調査データとこの燃料消費量調査のデータの整合性がとれていなくて、分析をするとどっちが正しいのだろうかとか、そういったところも散見される部分がございますので、ぜひこういった行動計画を改訂する際に点検に使う統計データについてもご配慮、ご考慮いただけていただけると大変PDCAも回しやすくなり、実効が上がると思っておりますので、ご検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。朝日委員から手前へ順番に行きたいと思えます。

【朝日委員】 ご説明、ありがとうございます。フォローアップの各内容に関してということではなくどちらかというと全体と、あと今後に関してになると思うのですが、フォローアップの位置づけが評価ということだと思っております、その評価の中の何の評価な

のかということがわかりづらいというのが1点です。

適応計画も、環境行動計画も、この計画の推進体制、PDCAを回すというところに関して、例えば、適応策の実施・見直しというところですか、行動計画ですと取組の進め方という形で、ある意味、点検とかフォローアップという評価をしますよということが書いてあるのですが、意味としてはモニタリングであり、モニタリングに基づく改善という意味だと思うのですが、その改善の意味合いが、モニタリングが主導、アウトプットに基づくモニタリングが主導なのか。それともアウトカムに基づく、ある意味での丸バツ的な、総括的な評価なのかが少し混ざっているように思います。受けとめる側としては点検とか評価なので、丸バツ的な、総括的な評価と受けとめると、モニタリングという意味合いが非常に強いので、まず、計画の中で評価の位置づけを明確にさせていただくとわかりやすくなるのかなと。その中でやはりモニタリングにとどまらずに、そのモニタリングの生かし方のところをもう少し踏み込む必要があるのかなと思います。モニタリングしましたというものをこういうふうに示されて、それはそれで情報なのですが、どのように生かされるかというのがわかりづらいところがあります。

特に適応計画で思ったのですが、適応計画はまさにリスク対策なので、リスク評価をしますとか、リスク対策をしますという言葉が出てくるのですが、そこも少し曖昧でして、国土交通省の政策、計画なので、国土交通省がリスクを評価して何かをしますという主旨は、基本はあると思うのですが、例えば資料5災害リスクを考慮した土地利用の住まい方ですとか、行動計画の行動変容とかになりますと、どちらかというところ、この政策としてやることは情報提供、情報共有、機会創出というところがアウトプットであって、リスク評価ですとか、その受けとめ方は国民であり住民であるというふうになってきまして、そうするとアウトカムとして何を見ればいいのかというところが曖昧になってくると思うのですね。

災害の頻度がどうかという情報を調べることに、それをどう受けとめて、どう行動するか、土地利用を国民がどのように考えるかということとの評価は、アウトカムとしての評価と別になってきますので、その指標を考える際に、もう1度、アウトプットとアウトカム、それから、モニタリングと総括評価のための指標の整理をするとわかりやすくなるのではないかと思います。以上です。

【原田部会長】       ありがとうございました。

【太田委員】       私は、国土交通省の審議会に幾つか出させていただいているのですけれ

ども、環境部会が一番大変であると思います。今回、PDCAを回す点検という議論になっていると思います。同じようなことは社会資本整備重点計画でも行っているのですが、それに比べてやはりこちらのほうが大変だろうと思いますので、次のように整理したらいいかということで提案させていただきます。

既に朝日先生が同じようなことをおっしゃっているのですが、まず、点検の目的が明確になっていないのだろうと思います。そのために調査票にどういうことを書けばいいのかということを回答者が理解できないために、その後の処理が難しくなっていると思います。そこが環境問題の困難なところで、社会資本整備重点計画の場合では国土交通省なり公共側が直接やれる部分が多いので、点検の仕方も、評価の仕方もわりとわかりやすい。一方で、国民に働きかけたり、民間企業にやってもらわなければいけない部分があって、それに対してどこまで国土交通省なり公共ができるのかということが難しい。それで、アウトカムとアウトプットの話とか、その辺が錯綜してしまうので、なかなか難しい問題になっていると思います。

そこで、点検のときに1つ考えていただきたいのは、そもそも目標設定自体が必達なのか、目標自体を見直してもいいのかということも含めて、点検をしていただくと良いと思います。丸バツ方式の成績表になってしまうと、目標を低くしておけば丸が増えると思ってしまうのは、本末転倒になりますので、調査票のつくり方を含めて点検の目標等々の体系を見直していただくと次年度以降、効率的になると思います。

以上です。

【原田部会長】 では、お願いします。

【稲葉委員】 工学院大学、稲葉です。3つ申し上げます。田中先生がおっしゃっていましたが、B-DASHの最初の計画は、家庭用の生ごみを運んできて入れるというのがあったはずなのです。そうしますと、生活全体で、ごみ処理全体で考えないといけないのではないかなと思います。ですから、他省庁にかかわるかもしれませんが、特に下水関係は生活全体を考えるとというやり方でやっていただきたいというのが1つです。

2番目は燃料電池、水素ですが、水素は色々な異論があるということも承知していますが、将来の技術として私は非常に重要だと思っています。ただ、水素源をどこにするかという点において、やはり問題があることも事実で、国土交通省さんは常に国内ですが、国外とのやりとりでどうするかという意味合いを十分に考えておかないと、CO2を国外に捨ててくるという話になりかねないので、ここはやはり重要な技術であるだけに、国外との

関係というのは十分考えていただきたいと思います。

3つ目を申し上げます。3つ目は、環境影響をコストに直すのが今、ISOのTC207で始まっています。PDCAサイクルで非常に有名になった環境マネジメントシステムを扱っている技術委員会ですが、そこで環境の被害をコストに直す。環境といたしましても、先ほどから出ている人間の健康とか、それも環境影響ですから、そういうものを金銭価値で評価して全部足し算するというようなことが実際に始まっていますので、私もそれを勉強してきましたが、勉強の世界だと思っていましたら、急にISOで取り上げられるようになってるので、このあたりはみんな勉強するという姿勢が重要ではないかなと私は思っています。

【原田部会長】       ありがとうございます。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。話の進行にうまく合っていないかもしれませんが、1点のみお話をしたいと思って参りました。今回、資料として出していただいた政府の地球温暖化対策計画などを拝見すると、明確にわかるのは今回、いわゆる私たちの暮らしや地域社会の事業者さんがいかにしっかりと現実感を持って取り組むかということが期待されているという、そういうところが明確だと思っております。どのように実現するのかというのが、これの最大の課題ですが、私は常にこの国土交通省が持っておられる住宅や交通とか、面的な地域の取組とか、様々なそういうものが非常に今回の目標達成には重要な位置を占めていると強く感じています。

そういうことを考えて、国土交通省の施策とか、点検とか、そういうのを拝見したときに、ぜひお考えいただきたいと思うのは、先進的な取組とか、技術とか、そういうものはかなり出てきておられるわけですので、これを今すぐにどれに取り組むのか、そして2030年を目指して中期的にはどのぐらいそれを進めるのか。そして2050年の長期では80%の削減を目指してどう取り組むのか。できれば今世紀末、CO2プラス・マイナスゼロというのがありますから、本当だったらその長期の後に超長期というのがあるのかと思うのですが、そこは難しいかもしれませんが、そういう目標というか、ロードマップを明確に、それぞれの分野でロードマップを明確にさせていただきながら、それがどのように実現に向けて歩んでいるのかというのをちゃんとチェックできるような形にしていくのが今大変重要なのではないかなと思っております。

もちろん、それを実際に実現するには、私たちの暮らしや地域、そして地域に根差した事業者さん、そういうところへの普及啓発の担い手である地方自治体、そういうところの

連携、協働が本当に大事だと思っておりますので、そこにかかわる方々ときちんと輪をつくりながら、今の地域活性化とか、地方創生とか、全部そういうこととつながる話ですので、元気に取り組んでいくような道を示していただく。そして、みんなで取り組んでいくことが重要なと思っております。よろしく願いいたします。

【原田部会長】 お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。質問です。資料6の1-5のモーダルシフト等の推進というところで、資料3にもトラックの輸送効率についてはなかなか難しいのかなというのも現実としてあるのですが、実は内航海運による貨物輸送のトンキロというところで、これは初期値が333億トン、それから2年後の実績値が331と当初の初期値の目標を誤ったのか、うまくいかなかったのかというのが少しわからない点と、最終的に32年度の目標値が367、いわゆる8年かけて初期値よりも30億キロということで、この表を見ますとなかなか原因がよく見えないのです。初期値が大き過ぎたのか。大量輸送ではやはり海上輸送にシフトしていかないといけないと思っていまして、初期値がなぜクリアできなかったかについて若干教えていただければありがたいなと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

かなり多様なことが出ているのですが、崎田委員の言われた話は、将来像的なことをしっかりとこの中でも議論したらいいのではないかと、この間、懇談会でも出ていましたので、そういう場を設けるような方向だろうと思います。それから、目標値は、目標はもちろん見直すことはあり得るのですが、それもあまり理由なしにはできないので、理由を明確にした中でやるのだろうと思います。

アウトプット、アウトカムの話の違いを明確にするということも非常に重要で、計画をつくる時、国交省が自分の立場でこの部分はできる、この部分についてはこういう目標を定める。それが全体的には温暖化なりに役に立つという整理をもう少しきちっとして、あるいは整理したものを我々が共有して、その中で議論できるという形に整理しておかないとなかなか難しいなということですね。

今日は関連の部署の方もいらっしゃるもので、このように色々な意見をいただくのかというのが伝わったと思います。何かコメントがあればお願いします。

【榎田環境政策課長】 点検ということで、現時点で、我々で可能なデータを極力ご提供しながらと思っておりましたが、明確な丸バツという形にはお示しできておりませんで

した。今後、どのような形で点検していけばいいか、今日いただいたご指摘を踏まえながら、もう少し省内各局とも議論しながら点検、フォローアップ方法について勉強していきたいと考えております。

【原田部会長】 社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会の中の環境部会という形で、国交省が持っている施策の中で地球温暖化なり、環境行動計画に対する項目、施策を一生懸命出していただいて、それを点検するという形で行ってはいいるのですが、まだ全体的な整理の仕方で、色々指摘され、不十分な点はまだあるということなので、その辺を改善していきたいと思います。

【榑田環境政策課長】 先ほどの住野委員のご質問に対して、物流政策課からご説明申し上げます。

【物流政策課】 物流政策課からご回答させていただきます。目標の設定に関しましては、京都議定書の第一約束期間、2008年から2012年の目標の伸び率をそのまま2020年度まで継続する形で目標を設定させていただいております。景気の変動によりまして、2012年度の目標は達成できているのですが、2014年度のところが少し目標値を下回ってしまっているところが結果ではございまして、2020年度の目標達成に向けて各種施策を推進してまいりたいと考えております。

【原田部会長】 モーダルシフトなので、本来は分担とかの話ですよね。その辺は色々、指標の取り方があると思います。

浅野先生、一言。

【浅野部会長】 前もって環境政策課の方々と意見交換したのですが、その中で私が言ったことは、最初に加藤先生がおっしゃられたことと非常に近いことでした。色々な政策を国土交通省が持っておられるということはいいいことであって、ただ、それがそれぞれの意味を持ってつくられているわけであって、環境政策という言葉で横串を通すような格好になっていないわけですね。それをこれから皆さんのご理解を得ながら、環境という横串をどうやって通すことができるかというのが、この改訂の1つの考え方ではないかと思っておりますので、多少時間がかかると思いますが、あまり急がなくて、じっくりと議論をして、当面の改訂は行ってもいいかもしれませんが、抜本的な改訂に結びつくように議論されたらいいかと思っていますので、どうぞよろしくをお願いします。

【原田部会長】 ありがとうございます。

かなり共通して指摘されている部分があるので、ただ、今、浅野先生がおっしゃったよ

うに早急に直すという、急いで直してもまた大変なことになりますので、長期的なビジョンとか、そういうものを議論するものと並行して直していくと、最終的にはなるかなと思います。

今日は、色々意見をいただいたので、必ずしも環境行動計画の点検というより、本来あるべき姿的なところについての議論ということもできたと思いますので、前向きに捉えて改善していきたいと思います。どうもありがとうございました。

【小川交通環境・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、ありがとうございました。今後の開催につきましては、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。どうもありがとうございました。

— 了 —