

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29回合同会議

平成28年9月12日

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、定刻を過ぎましたので、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。

委員の皆様には、大変お忙しいところ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の地球温暖化対策計画の策定について、資料1を、議題2の国土交通省環境行動計画の改定について、資料2、3を用意しております。また、参考資料として、国土交通省環境行動計画の別表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。

それでは、本日の会議でございますが、社会資本整備審議会環境部会が20名中12名のご出席、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が19名中14名のご出席で、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。

本日はまず、ご新任の委員をご紹介します。

社会資本整備審議会臨時委員、大久保規子委員でございます。

【大久保委員】 大久保でございます。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 社会資本整備審議会臨時委員、鬼沢良子委員でございます。

【鬼沢委員】 鬼沢です。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 社会資本整備審議会臨時委員、清水義彦委員でございます。

【清水委員】 清水でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 社会資本整備審議会臨時委員、田辺新一委員でございます。

【田辺委員】 よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 社会資本整備審議会臨時委員、中村太士委員でございます。

【中村委員】 中村です。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 交通政策審議会臨時委員、鈴木達也委員でございます。

【鈴木委員】 鈴木でございます。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 交通政策審議会臨時委員、渡部雅浩委員でございます。

【渡部委員】 渡部です。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 また、本日はご欠席となっておりますが、社会資本整備審議会臨時委員に、田中充委員、横張真委員もご就任いただいておりますので、ご報告いたします。

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、藤田総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【藤田総合政策局長】 総合政策局長の藤田でございます。一言ご挨拶申し上げます。

本日は、浅野部会長、原田部会長はじめ、委員の先生方に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。

委員の先生方におかれましては、本年2月の懇談会、あるいは3月の環境部会で、地球温暖化対策計画の策定に向けた審議、環境行動計画の点検のためにご審議を賜りました。地球温暖化対策計画につきましては、そうしたご審議を踏まえまして、5月13日に閣議決定されたところでございます。国土交通省としましても、この計画に盛り込まれた対策にしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

本日は、この地球温暖化対策計画についてご報告をさせていただきますとともに、国土交通省の環境行動計画の改定についてご審議を賜りたいと考えております。現行の環境行動計画は26年3月に策定されましたが、それ以降、社会資本整備重点計画など、国土交通省としての主な計画、あるいは地球温暖化対策計画といった政府全体の計画が策定、あるいは改定をされております。こうした計画に示された施策を国土交通省の環境行動計画にも、今回の改定に際しまして反映をさせてまいりたいと考えております。それから、本

年3月の環境部会におきまして、委員の先生方から貴重なご意見を賜りました、PDCAを適切に推進する観点から、施策、目標値の整理を行いたいと考えております。こうした観点からの環境行動計画の改定案につきましては、後ほど詳しくご説明をさせていただきます。

本日は、お時間の許す限り多くのご意見を頂戴いたしたいと考えております。よろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 藤田局長、ありがとうございました。

それでは、議事に移らせていただきます。今回の合同会議の座長は、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、よろしくお願いいたします。

【浅野部会長】 おはようございます。浅野でございます。

それでは、議事を始めたいと思います。

最初に報告事項ということで、地球温暖化対策計画の策定について、事務局から説明をお願いします。

【軸丸地球環境政策室長】 それでは、お配りしております資料1、A4横の1枚の資料でございますが、こちらに基づきまして、報告事項ということでご説明申し上げます。

地球温暖化対策計画の策定ということでございまして、先ほど局長の挨拶にもございましたが、本年2月の懇談会で検討状況をご報告し、ご意見を賜ったところでございますが、本年の5月13日に閣議決定されました。本計画は、2030年度までを計画期間といたします地球温暖化対策の総合的計画的な推進を図るための計画でございまして、国交省の関係する施策といたしましては、このペーパーに盛り込んでおりまして、例えば住宅・建築物の省エネ化であったり、自動車単体の対策であったり、低炭素のまちづくりの推進など、そういった施策が盛り込まれているところでございます。今後は、この計画に基づきまして温暖化対策を進めていくこととなります。今後のフォローアップなどにつきましては、進捗状況は毎年点検し、少なくとも3年ごとには計画の見直しを検討するとされております。この計画に基づく施策の推進に当たりましては、部会の委員の先生方におかれましては、今後ともご指導をよろしくお願いいたします。

以上、簡単ではございましたが、ご報告でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございました。

それでは、本日の主要な議題でございます2番目の国土交通省環境行動計画の改定につ

いての審議に入りたいと思います。資料の説明をお願いします。

【榎田環境政策課長】 それでは、環境行動計画の改定案につきましてご説明をいたします。改定案本体は資料3でございますが、本日は、資料2の概要に基づきましてご説明申し上げたいと存じます。

2ページをお開きいただきたいと思います。環境行動計画の概要でございます。これは、国土交通省として今後推進すべき環境政策の4つの分野、7つの柱のもとに環境施策を体系化して推進している計画でございます。

3ページをごらんください。計画の経緯でございます。平成16年に最初の計画が策定され、その後20年に大改定がされまして、現在の計画は、平成26年3月に策定をされたものでございます。この計画は、7年間の計画でございまして、その7年間の計画の現在が2年目でございますので、今回は、中間的な見直しということで、全面改定ではない形で現時点での改定をと考えてございます。

次のページをごらんください。改定に向けてのご検討いただく流れでございます。本日1回ご審議を賜りました後、次回11月または12月にもう一度部会を開催いたしまして、最終的に年内に策定をしたいと考えております。

次のページをごらんください。改定の必要性でございます。平成26年に策定されました後、国交省関係の主な計画の策定・改定がされております。社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、気候変動適応計画、そして政府の地球温暖化対策計画などが策定されてございます。これらの計画の中には、指標、あるいは目標の数値が掲げられておりますものが多数ございますことから、今回それらを踏まえた改定をしたいと考えてございます。

次の6ページをごらんください。前回3月の環境部会におきまして、環境行動計画の平成26年度の実施につきまして、フォローアップのご審議をいただきました。その際頂戴しました主な意見でございますが、メリハリをつける必要がある、体系を見直すべきではないかという点、それから、中期、長期などを念頭に置くべきではないか、目標と関連した適切な指標をセットすべきではないか、それから、成績表や○×評価など客観的に評価をしていくべきではないか、こういったようなご意見をいただいたところでございます。

次の8ページをごらんいただきたいと存じます。これらいただきましたご意見につきまして、必ずしも全てのご意見に対応するものではございませんが、7年間の計画の途中であるということも踏まえまして、今回は全面改定ではなくて、以下の2点について改定をしたいと考えてございます。1点目でございますが、地球温暖化対策計画など、各種計画

に位置づけられました施策や指標値につきまして、本計画に反映をしていきたいと考えております。この中では、地球温暖化対策計画につきましては、2030年という中期的な目標数値も掲げられておりますので、こういったものも反映したいと考えております。また、これらの指標を用いまして、PDCAを推進するために施策、目標値を整理したいと考えております。ある分野での施策のグループを代表するような主要な指標がある場合には、これらを施策のグループの目標値として設定することによって、施策の体系を図ってまいりたいというふうに考えてございます。

次の9ページ以降が、この施策を整理したものでございます。

10ページをごらんください。まず、1つ目の柱、地球温暖化対策の中の項目の1-1、低炭素都市づくりの推進という項目でございます。この項目自体は、現在の計画にもあるところでございますが、その下の具体的な施策について整理をしたものでございます。青い文字で書いてございます集約型都市構造をつくっていく、これを一つの重点的に行っていく施策の柱ということで設定いたしまして、この下に黒い字で書いてございます、ここで申しますと5つの施策がございます。これらは、現在の計画に記載されております施策でございますが、これらの施策を集約型都市構造という一つの主要な施策の下にグルーピングをしたものでございます。その下の指標という箱の中にございますように、立地適正化計画を作成する市町村の数、公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口の割合、それから、面的エネルギーシステムの導入された地区数といった指標が社会資本整備重点計画の中に掲げられておりますので、これらと整合を図りまして、今回、環境行動計画の中に指標として掲げたいと考えております。これらの指標を用いまして、集約型都市構造という一つの施策群を評価していくということを考えております。それから、右側、同じくまちづくりの中で、住宅・建築物の省エネ化という柱でございます。こちらにつきましては、いずれも住宅・建築物という別の柱で指標を掲げておりますので、そちらで後ほど指標をご紹介したいと思います。そのほか、箱の外に低炭素都市づくりに関連するその他の施策を掲げております。こういった形で施策のグループ化と、それから指標による体系化を図ったところでございます。

次のページでございます。自動車単体対策についてでございますが、こちらにつきましては従前から指標として次世代自動車、それから新車の平均燃費達成率というものを掲げておりますので、これを継続してございます。

次の1-3、道路ネットワークを賢く使う施策でございます。こちらにつきまして、各

種施策を総合的に評価するために高速道路の利用率、これは幹線道路ほど燃費が良くなりますのでその利用率、これが地球温暖化対策計画に掲げられておりますので、これと整合をとる。それから、環状道路整備率などを掲げてございます。それから、右下に道路施設の低炭素化という柱を掲げてございます。

次のページでございます。公共交通の利用促進といたしまして、指標としまして自家用自動車から公共交通機関への乗り換え輸送量、これが温対計画に掲げられておりますので、これと整合をとってございます。

それから、次のページの物流拠点の低炭素化ということで、こちらは、港湾における荷役機械、倉庫における冷媒機器、フォークリフトなどの指標を掲げております。

それから1-5、物流の効率化による低炭素化につきましては、港湾の適切な選択によりまして陸上輸送距離を削減するという指標を掲げております。

また、トラック輸送につきましては、車両の大型化、トレーラー化などを、こちらは従前から指標として掲げているところでございます。

次のページの1-5、モーダルシフトの推進でございます。こちらにつきましては、鉄道による貨物輸送量、それから、海運による貨物輸送量、これらが交通政策基本計画に掲げられておりますので、これらと整合を図ってございます。

次のページ、鉄道・船舶・航空による低炭素化でございます。こちらにつきましては、温暖化対策計画におきまして、それぞれ鉄道・船舶・航空における単位輸送量当たりのCO₂排出量を目標として掲げておりますので、これらと整合を図ってございます。

次のページ、住宅・建築物の省エネ性能の向上でございます。こちらにつきましても、各種の施策によって推進をしておりますが、それら全体を評価する指標としまして、従前より新築建築物、新築住宅の省エネ基準の適合率を指標として掲げているところでございます。

右側、下水道における省エネ対策といたしまして、処理場からのCO₂排出量、それから焼却炉からの一酸化二窒素、N₂Oの排出量の削減、こうしたものを掲げてございます。

次に1-9でございます。建設機械の環境対策といたしまして、新たに建設機械の燃費基準値が設定されておりますので、それらを目標として掲げてございます。

それから、1-10、温室効果ガスの吸収源対策といたしまして、都市緑化による温室効果ガスの吸収量を掲げてございます。

次に、再生可能エネルギーの施策でございます。項目2-1といたしまして、海洋再生

可能エネルギーとして、風力発電など、それから2-2として、小水力発電の推進。こちらにつきましては、ダム管理者による発電設備の導入を従前より指標として掲げております。

次に2-3、下水道バイオマスの利用促進ということで、バイオガスや固形燃料化、水素製造などを推進することによりまして、下水汚泥のエネルギー化率を引き上げていくという施策を掲げているところでございます。

それから次の20ページをごらんください。インフラ空間を活用した太陽光発電、それから再生可能エネルギーの開発のために必要な気象情報の提供、それから2-6といたしまして、水素社会の実現に向けた燃料電池自動車や燃料電池船の推進を図っているところでございます。

次に柱の3といたしまして、適応策の推進でございます。適応策につきましては、昨年11月に国土交通省の適応計画を策定いたしましたので、この計画に基づきまして、水災害、港湾、それから水資源といった分野で施策を推進することといたしてございます。

続きまして、柱4、自然共生社会でございます。まず、4-1で、水循環改善の推進でございます。こちらにつきましては、汚水処理人口の普及率などを掲げてございます。それから、水の効率的な利用といたしまして、雨水利用促進法に基づく目標が設定されましたので、国の建築物における雨水利用施設の割合を掲げてございます。それから、魅力ある水辺の創出といたしまして、水辺とまちが一体となった取り組みにつきまして、社重点で目標が掲げられておりますので、こちらと整合を図っております。

次に4-2、海の再生・保全でございます。海域環境、海岸環境、船舶の適正な管理を推進することとしております。

それから4-3で、エコロジカルネットワークの形成について。こちらについては、市町村の緑の基本計画における生物多様性に関する記述、それから、水と緑の空間として、1人当たりの緑の空間、それから生態系のネットワークに向けた協議会の設置数、こうしたものを指標として掲げてございます。

次のページでございますが、自然環境が有する機能の活用といたしまして、グリーンインフラの施策を推進しております。

それから、4-4、ヒートアイランド対策といたしまして、政府のヒートアイランド対策大綱に基づきまして、各種施策を講じております。この中で、屋上緑化施工面積が温暖化対策計画に掲げられましたので、これと整合を図ってございます。それから、空港周辺

の騒音基準につきまして、従前より指標を掲げているところでございます。

次の柱の5でございます。柱の5-1、建設リサイクルの推進につきまして、建設リサイクル推進計画が策定されましたので、材料別に細かく目標数値を設定したところでございます。

それから、住宅を大切に使うということで、既存住宅とリフォームにつきまして、市場規模を指標として掲げてございます。

5-3、下水道資源の有効利用といたしまして、下水熱、それからエネルギー創出、再生水の利用、こうしたものを施策として掲げております。

5-4、リサイクルポート。こちらは、循環資源を港に運び込んでリサイクルをして、資源として搬出すると。こういったものを港に集約するという施策を推進してございます。

続きまして、項目5-5、海面処分場の計画的な整備といたしまして、継続的に7年分以上の容量を確保するという目標を掲げてございます。

また、5-6につきましては、船舶を解体する際に環境を保全するよう、シップリサイクル条約が締結されておりますので、こちらの推進を図っているところでございます。

次の柱が、環境保全に向けた国民の皆様の行動変容施策の継続的な推進でございます。まず、6-1といたしまして、ライフスタイル変容の促しでございます。これは、国民の皆様の自発的行動の促進を図るための各種施策を講じております。

6-2といたしまして、環境負荷を「見える化」することによって建築物・住宅を選択していただくということで、住宅性能表示制度などを推進してございます。

それから、6-2といたしまして、運輸事業者などによる環境配慮の促しで、モーダルシフトなどを推進していただいております。これらを推進するために、グリーン経営認証制度を推進してございます。

次に柱の6-3でございますが、気候変動や防災に関する知識の普及啓発を図るということでございます。

それから、6-4といたしまして、環境教育の推進といたしまして、河川・海・公園などをフィールドとしまして、環境教室などを開催して推進をしているところでございます。

続きまして、柱6-5でございます。政府実行計画でございます。政府が使っておりますオフィス、それから自家用車などにつきまして、各省庁が実施計画を策定するよう求められておりますので、国土交通省においても、現在、計画を策定作業中でございます。また、官庁施設につきましては、国交省が関係府省に対して技術的支援を行っているところ

でございます。

次の柱7でございます。技術力を生かした環境貢献でございます。まず、国際的な枠組みづくりへの主導的参加ということで、海運分野、航空分野におきまして、国際機関におきまして国際的な枠組みがつくられようとしておりますので、これらに我が国としても主導的な参加をしているところでございます。また、先端的な環境技術を海外へ展開するというので、例えば住宅・建築物の環境性能評価制度などの普及、それから、水災害適応策について普及を図っているところでございます。

それから、7-2としまして、環境共生型都市など、また、下水道分野における国際展開を図っているところでございます。

次のページの7-3でございますが、適応策に資するために気象の監視・予測情報の提供を行ってございます。

7-4でございます。地理情報を提供するために地球地図プロジェクトを推進しております。

7-5、ICTを活用した環境貢献ということで、ビッグデータの活用などを推進しているところでございます。

以上のような形で、環境行動計画について整理をさせていただきたいと考えてございます。資料3が、改定案の本文でございますが、こちらにつきまして、基本的に今の概要では項目名をグルーピング化した形でパワーポイントをお示ししましたが、本体のほうでは、各施策について施策の概要がついているということでございます。本体に記載されております指標につきましては、パワーポイントに記載した指標と同じものが記載してございます。

ご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。

環境行動計画の改定に向けて、本日は4ページのところにございますような各施策の体系化について、事務局から説明がございました。

これから、各委員からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。ご質問の場合には、名札を立てていただければと思います。今日は、26名の委員の方が着席される予定になっておりますので、お一人長くても3分ということでお願いできたらと思いますので、よろしく申し上げます。

では、高木先生から申し上げます。

【高木委員】 東京大学の高木でございます。短くやりたいと思います。柱1の項目1-6の船舶のところ、2点ほどご質問がございます。

第1点は、船舶のみの排出量を指標にすると読み取れますが、そもそも船舶は、他のモードよりもCO2排出量が少ないので、例えばモーダルシフトによって減らすということもあると思うのですが、そういうものはどのようにカウントされますかというのが第1点です。

第2点は、同じく船舶ですが、特に内航は、なかなか新技術導入が難しく、経済情勢によって代替新造船をつくる時にしか新しい技術が導入されないと思うのですが、経済情勢によってその代替建造の期間がすごく変わる場合があると思います。そうしたときに、何年度に何%というのが果たして意味があるのかが少し疑問に思います。この2点です。よろしくをお願いします。

【浅野部会長】 まとめて事務局から対応をお願いしたいと思いますので、続けて高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 ドラフトレベルで見させていただいたところから、かなり踏み込んだ内容が反映されており、ほんとうにありがたいと思います。

私は今日はあまり細かいことは申し上げませんが、一つの考え方として、今この改定の時期に当たってどう考えるかということ、ぜひ皆さんのご意見を伺いたいと思うのです。というのは、COP21が昨年あって、今2030年や2050年の温室効果ガスの削減の目標値が明らかになってきた中で、環境行動計画というのは2020年ですよね。2020年の日本全体の中における温室効果ガス削減の中で、国土交通省の施策は、トータルとしてどの程度反映できるものなのかというのをもう一度見直す必要があるのではないかなという気がしています。今さらだと思うのですが、なぜ言っているかということ、個々の各項目の施策の中では、CO2削減効果はこのぐらいという指標があるのもありますし、一方では例えば、トレーラーというか、その数を指標にしているものがあります。でもそれは数ではなくて稼働率と思うのですが、そういう間接的な指標になっていて、それによってCO2なり温室効果ガスがほんとうに削減されるかというのがここでは見えないのです。全体としてどうなるかというのが非常に気になるので、今さらなのですが、どうしていったらいいかというのを考えないといけないだろうと。当然2030年や50年の中期・長期をやるときには、国土交通省として全体としてというのは必要なのかもしれない。

もう一つは、これは毎回申し上げている話で大変恐縮なのですが、項目の一番最後のICTを利用した環境貢献の高度化に、今回、ETC 2.0をつけていただきました。私どもICT業界として、ICTひとつひとつが、ICT自体がインフラそのものであって、国土交通省さんのインフラサービスを支えるものだと思っています。例えば国土交通省さんで今年、生産性革命プロジェクトが出てきました。その中にもi-Constructionとかi-Shippingとか、いわゆるインフォメーションのついたものがあって、全部で13の項目の中のほとんどにICTでこうやると書いてある。ということは、当然、環境行動計画の中もそういった観点から見ての整合性がとれないといけないと思うので、ICTはやはり一つの項目で環境貢献の高度化と簡単に出すのではなくて、それぞれの項目の中でどのように織り込んでいくかというのをぜひ検討していただきたい。逆に言うと、検討して書かれていないものについては、明確にさせていただいたほうがよろしいのではないかなと思います。

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。

それでは田辺委員、お願いします。

【田辺委員】 早稲田大学の田辺でございます。

資料1の地球温暖化対策計画を考えると、建築物・住宅の省エネは非常に重要です。ここには、建築物ストックの割合が書き込まれておりますが、本文の16ページ、1-7には、新築の記述しかない。建築物・住宅の省エネ対策に関しては、ストック対策は極めて重要なので、ここにぜひストック対策を反映していただきたい。32ページに、BELSのマークというのが出ておりますが、これは建築物省エネ法の第7条に基づくもので、同時に同じ計算法でその建物が適合するかどうかという、36条マーク、eマークと言われたり、適合マークと言われているものがあります。こちらのほうは、地方行政団体が出すもので、かなり厳しいものです。耐震性能に合致するかというような考え方と同様の方法でつくられているので、既築対策としてはこれを挙げていただくとよろしいのではないかと思います。ヨーロッパでは、建物の省エネ性能を示すことが不動産の重要事項になっています。必ず売買、賃貸のときに示さないといけないのですが、日本では努力義務にはなっているのですが、そういうことがさらに進むといいなと思います。それに関連して、公共建築にぜひこの適合マーク、耐震とともに省エネの適合マークを取得することを、直ぐに多数は難しいでしょうけども、推進していただくと良いです。横浜などでは、市が借り

る建物では、既に国交省のマークのあるレベル以上のものしか賃貸しないとか、こういうことを宣言されている自治体もございますので、進んでいくとよろしいのではないかと思います。

それから、2020年に公共建築でゼロエナジービルを達成という閣議決定がされています。ぜひ公共建築でも実現してください。半分ぐらい省エネすればZEB Readyと呼ぶような定義も出てきていますので、先駆的な公共建築、あるいは学校建築とか、学校は国交省ではございませんけども、こういうものが進んでいくことを希望しております。平成25年の省エネ法改正で、かなり法規的にも進んだところがあるので、そのあたりをくみ取っていただけるとよろしいのではないかと思います。

以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

以上3名からのご意見がございましたけど、事務局からお願いします。

【榎田環境政策課長】 まず、高木委員からのご意見、ご質問でございますが、1-6に掲げております指標につきましては、原単位ということで、単位輸送量当たりの指標ということで掲げさせていただいておりますので、その意味では、こちらは技術が進めば下がっていくと。一方で、モーダルシフトによって全体が削減される量につきましては、直接そのCO2削減量というのはまだ測定はできていないのですが、前のページ、1-5にございます内航海運による貨物輸送量が増えるということは、おそらく他のモードから貨物が増えてきて効率化が図られているだろうということで、こういった指標で見ていくのかなということで掲げてございます。

それから、内航海運につきまして、経済の動向によって若干達成の度合いが違わないかというご指摘がございました。こちらにつきましては、長期的な目標として掲げる一方で、途中で点検するときには、その時点でのいろいろな諸情勢も勘案しながら点検をしていくのかなと考えてございます。

それから、次に高橋委員からご指摘がございました。CO2削減につきまして、国交省が行っている施策につきまして、政府全体の中での役割がというコメントがございました。資料1のほうにおきまして、政府全体の地球温暖化対策計画がございまして、この削減量を政府全体で検討する際に、国交省として行っている施策を提出して、それが政府全体として取りまとめられておりますが、その際提出いたしました各施策は、今回環境行動計画に盛り込ませていただいた施策指標でございますので、基本的には、政府の地球温暖化対策

計画とリンクをしているという性格のものでございます。

それで、次にICTにつきましてご意見をいただきました。7-5で横断的な分野ということで、ICTを掲げさせていただいておりますが、一方で、11ページの道路ネットワークを賢く使う対策、この項目の中でETC2.0を活用した取り組みの推進ということも掲げてございます。道路につきましては、こういった個別分野にも書かせていただいておりますが、他の分野につきまして、明示的には書いておりませんが、それぞれの分野で検討、あるいは施策の推進を進めているところでございます。

次に、田辺委員からのご指摘でございます。建築物につきまして、16ページのところで、項目1-7で住宅・建築物の施策を掲げてございます。指標として掲げてございますのは、新築建築物の適合率ではございますが、各個別の施策の中で、既存建築物についての改修を進めるための補助、税制、融資などの施策が入ってございますので、それら相まって推進をしてみたいと考えてございます。

それから、公共建築物についても、対策の推進をということでご指摘をいただきました。こちらにつきましては、34ページ、項目6-5でございます。国土交通省としてみずからの実行計画を立てると同時に、官庁営繕部におきまして、関係府省に対しまして、建築物の省エネについて技術的支援ということで、いろいろ指導しているところでございますので、引き続きこうした取り組みを推進してみたいと存じます。

以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

では、続きまして谷口委員、お願いします。

【谷口委員】 ご説明どうもありがとうございました。4つの分野、7つの柱ということで、分野横断的な取り組みという分けがとてもわかりやすくてきっちりと整理していただいているなと思いました。

2点ございまして、個別にテクニカルなところなのですが、柱1-4の指標について、これは、自家用自動車から公共交通機関への乗り換え輸送量を新しい指標にするとありますが、どうやって計算するのかちょっとわからないのですが、これから人口が減っていくのに、億人キロで増やすということは、よりハードルの高い目標だと思うのです。それはそれで頑張るといいことだったらいのですが、例えば自動車の分担率が人口当たりでどのくらい変わったとか、そういう指標でもいいのかなと思いました。計算をどうやっているのか、この人は車から公共交通にかわったのか、それとも徒歩から公共交通にかわった

のか、どうやって判断するのかがわからなかったので、もしすぐわかるようでしたら教えてくださいというのが1点です。

あと一つが、項目の6-1で、交通エコロジー教育の開催というのがあるが、一方で項目6-4で、環境教育というのがあるのです。私は、交通エコロジー教育という言葉はあまり聞いたことがなくて、交通環境教育と言われているものだと思うのですが、交通環境教育というと、6-4ともちょっとかぶる気もしてはいますが、ただ、低炭素のものと自然共生のもので違うので、分けていると思うのです。一方で、学校教育の関係者の目から見ると、環境教育といったときに、大体6-4のほうを皆さん思い浮かべると思うので、その中に6-1の交通が入っていたほうが良いと思います。今はこの枠で良いと思うのですが、もし何か学校教育支援のウェブページなどをつくるのであれば一緒にしていただきたいなど。例えばまちづくりのコンパクトシティが重要だというような教育も、ある意味では環境教育みたいなことにつながると思いますので、その辺は教育として1つにまとめていただければと思いました。

以上です。

【浅野部会長】 それでは中村委員、お願いします。

【中村委員】 ありがとうございます。全体的には流れもよくわかりました。1点だけお聞かせください。

項目として、再生可能エネルギーの利活用というのと自然共生社会に向けた取り組みというのは、多分全てがうまくシナジーになっていなくて、どこかでトレードオフが起きていると思います。それで、ダムについては、最初のほうで小力発電が書いてあって、後のほうでは、弾力的運用や減水区間の解消とか、ダムによる負のインパクトを何らかの形で解消していこうというように見えていたのですが、風力発電については、もう既にいろいろな研究がなされていて、バードストライクや騒音の問題とか、さまざまな問題を既に含んでおり、環境に対して負荷を与えてしまうと思います。私は再生エネルギー賛成なのですが、そういった負荷を与える面についても、このような対策をしているというものをきちんと記載しておくのが正しいのではないかと思います。太陽光発電については何か聞いたような覚えがあるのですが、ちょっと負の部分はい出しませんでした。とりあえずそういった面が必要なのではないかと思います。

以上です。

【浅野部会長】 奈良委員、お願いします。

【奈良委員】 大変にたくさんいろいろな項目が出ていまして、これをやられるのは努力が必要だし大変すばらしいことだと思います。ただ1つだけ考え方で提案なのですが、目標値、指標値というのですか、目標値が書いてありますが、目標値がどのようにして出てきたのか、例えば今まで、誰がこうしてこうやってきたからこれだけだったと、それを考えると、あとこういう改善をすればこれだけ増えるだろう、あるいはこのままやっていけばこれだけ確保できるだろうということ、どうしてこの数値が出てきたのかがわからないと、例えば今言われたように、1-4の公共交通機関への乗り換え輸送率が17億人キロから97億人キロになるというのも、17億人キロの達成した手法をどうやってうまくアレンジして、あるいは改善して97にするのかという、そのストーリーというか、ロジックが見えてこない、逆に何かあったとき、予算がとれなかったり何か起こったときに、どこを変えればどこまで伸ばせるのかとか、レビューというか、修正、見直しができないことになってしまうので、どうしてこの数値が出てきたのかというのをロジカルにきちんと説明できるようにしておいて、何か起きて、そこに戻れば改善がすぐとれるというような形にされると、せっかくたくさんあるので、全てうまく、また支障なく、なるべくダメージが少なく進んでいけると。もちろん予算にも関係しているのとれないときもあるでしょうから、いろいろな面で、せっかくつくっていただいたので、ぜひうまく運用していただきたいので、そのためには、やはり目標値は重要ですけども、目標値がロジカルにきちんと出てきた経路がわからないと後で改善できませんのでというところだけが私の提案です。よろしくお願いします。

以上です。

【浅野部会長】 以上3名のご意見について、お願いします。

【榎田環境政策課長】 まず、谷口委員からのご指摘で、項目1-4、12ページでございます。自家用車から公共交通機関への乗り換え輸送量の計算でございます。これは、試算のときに対策を講じないで、自然でビジネス・アズ・ユージュアルで伸びていく輸送量をまず計算しまして、それに対して実際に生じた輸送量をその時点時点で比較していこうというのがこの指標でございます。そのときのビジネス・アズ・ユージュアルの推計値を求めるときには、人口減少も加味した数字で試算してはおります。ただし、あくまで試算ではございますので、そういう前提を置いた試算という形でさせていただいております。

それから、項目の6-1、交通エコロジー教室について、大きな教育の柱の中に含めてはどうかというご指摘をいただいたと思います。項目の6-4という今の柱の立て方が、

教育等による生物多様性に関する普及啓発の推進となっておりますので、柱としましては、交通エコロジー教室については別途6-1で、主にCO2削減の動きについては6-1に集めているというようなところでございます。

続きまして、中村委員からのご指摘で、再生可能エネルギーについて負の側面への対応もきちんに行うべきでないかというご指摘をいただきました。それで、例えば風力発電そのものの推進自体につきましては、資源エネルギー庁などが全体的な施策については推進をしております。この中で19ページの項目2-1、海洋での再生可能エネルギーの項目の中で、港湾における洋上風力発電の導入円滑化という項目がございます。こちらにつきましては、港湾という水域の中で風力発電を行いたいという人がいたときに、手を挙げた人に対して、どういう手続で選定して、どこの場所に設置していただくかといった手続を法律を改正して整備したところでございますので、そういった手続の中で、風力発電を設置したときの外部へのいろいろな影響についてもあわせて見ていくという形になっているかと思っております。

続きまして、奈良委員から、各指標値の考え方についてももう少し示してはどうかというご指摘をいただきました。こちらにつきましては、少し検討させていただきまして、どういったお示しの仕方ができるか少し検討させていただければと思います。

以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

たくさんの方が立っていますが、大聖委員、稲葉委員、石田委員、高村委員の順番でお願いします。

大聖委員、お願いします。

【大聖委員】 この計画が立ち上がりましてから、自動車の排出ガス規制や燃費基準の認証にかかわる企業の不正が内外で明らかにされております。これは、かなり深刻な問題だと思っております。例えば大気汚染の改善とか省エネ、あるいは温暖化対策、そういった政策にかかわる実効性が問われているというふうにも言えるかと思っております。このような問題を通じて、実際の燃費と認証値との乖離が非常に大きいということも、社会的に指摘されるに至っております。非常にこれは重要な深刻な課題だと思っておりますので、ぜひそれにも注目していただきたいと思っております。とりわけ実際の運転状況に即した燃費の評価方法というのを開発していただいて、それを消費者にも明示して、そういった数値の理解をしっかりと周知させる必要があるのではないかなと思っております。

それからもう一つ、先ほど谷口委員と奈良委員からもご指摘があった点について触れたいと思いますが、各温暖化対策の例えば削減量ですとか、いろいろな導入量、目標値、そういうものをやはり定量的に示していく努力が必要だと思います。それによって信頼性が高まっていくわけでありまして。そのような数字の評価をどのようにやったのか、どのように計算してそういう数字が出てきたかということもぜひ明示していただきたいと思われすし、そういったやり方というのは、研究者にとっては非常に興味深い研究対象でもあると思われす。ぜひそのようにお願いしていただきたいと思われすし、また過去にいろいろな事業の事例に対しても、どれだけ定量性があつたかということを検証して、将来予測に役立てるといふようなこともぜひ努力していただきたいと思われす。

以上です。

【浅野部会長】 稲葉委員、お願いします。

【稲葉委員】 2つ申し上げたいと思われす。1つ目は、皆さんと同じことを言うかもしれませんが、さまざまな施策があつて、どれが重要かよくわからないので、それぞれの分野での貢献量を明確にするために、それぞれの分野での評価指標をきちんと定めていくべきではないかと思われす。例えば1番目の低炭素社会では、当然温室効果ガスの排出削減量が重要な指標だと思われす。いろいろな施策を温室効果ガスの排出削減量に結びつけるのは難しいということも私も理解しますが、それを結びつけていく努力をするということが非常に重要ではないかと思われす。3番目の循環型社会では、当然資源の使用量の削減というところが最終的な目標だと思われすので、それぞれの施策が資源の使用量の削減にどれだけ結びつくかということだと思われす。2つ目の、自然共生社会は評価が難しいのですが、研究開発途上かもしれませんが、世界中で今バイオダイバーシティの評価というところが随分進んできておりますので、そういうものを取り入れる努力をしていただきたいと思われす。研究途上のことも多いので、実際の施策に直接反映していくということは難しいかもしれませんが、研究部隊をインボルブしながら、それぞれの分野の指標を確立していくということをしなせんと、それぞれの施策の重要性が明確にならないと思われす。

2つ目ですけれども、下水の利用というのが、いろいろなところでいろいろな分野で進められていて、特に低炭素の中では非常に重要だと思われす。ただ、本質的には、これは家庭ごみの中に入っている生ごみの処理、生ごみの中のバイオマスのエネルギー化ですので、家庭ごみの焼却処分も含めた全体のごみ処理システムとしての評価がないと、片手落

ちになるのではないかと思います。したがって、他省庁と連携して、生活ごみ全体の処理を日本のシステムとしてどう考えていくのかという部分をもう一度考えていただきたいと思います。

以上です。

【浅野部会長】 石田委員、お願いします。

【石田委員】 4つございます。3分しかないので手短かに申し上げます。2つは書いていることで2つは書いていないことです。

まず資料1の左側の表を見ていただくと、業務その他部門、家庭部門、運輸部門、いずれの時点においても50%を超えていて、これらは国土交通省の政策関連分野でございますので、そういう意味で、国土交通省は非常に大事な役所であるということを再確認したいと思います。それと同時に、多分国土交通省と農林水産省だけが、緩和策と適応策の両方を連動させて考えて実施できる役所だと思っております、その意味で、非常に大事だということがどこかでのじみ出るように、なかなかいろいろなしがらみがあって難しいとは思いますが、にじみ出るようにしていただければありがたいというのが1点目でございます。

2点目は、観光でございます。訪日外国人が増えております。今の彼らによる観光旅行消費額は4兆円でございますけれども、政府の目標は、2030年で1.5兆円に増えます。そういうことに関連する排出量の伸びというのは相当大的な課題になってくると思いますので、ぜひ何らかの形で言及すべきだと思います。

あと、書いていること2点でございますけれども、32ページにモビリティ・マネジメントのことを書いていただいておりますけれども、やはりまだ対象がモビリティのほうに軸足があるような気がいたします。むしろマネジメントのほう、その考え方とかスキルとか、これまでに培われた、積み重ねられた実績をライフスタイルとか都市構造とか、あるいは物流もそうでございますけれども、適応できる可能性が非常に高うございますので、そういったことをもっと重視すべきではないでしょうか。

最後は、19ページに小水力のことが書いてありますが、小水力もいろいろな意味で大事です。多分地域の人たちと一緒に環境教育の一環としてやるということが非常に大事な意味を持ってくると思いますので、そういったことを書いていただくとか。小水力だけではなくて、実は大水力もかなり重要ではないかなと思っております。ダムのリハビリをするとか、堤体を多少アップすると新たな発電容量が出てきます。そのようなことについて

相当効果があると思いますので、もう少し、今はいろいろな難しい事情があって実現できませんけれども、頑張ってみてはどうかと思いました。

以上です。

【浅野部会長】 高村委員、お願いします。

【高村委員】 私のほうから大きく2つ申し上げたいと思っております。

現行の環境行動計画そのものは、時間をかけて丁寧に作成をしてきたと覚えておられて、その意味では、この間の展開を踏まえて盛り込まれる施策については、基本的な大筋のところでは異論はございません。おそらく、これは1点目でございますけれども、先ほど高橋委員などがおっしゃった点にかかわるのですが、基本的な今回の改定の考え方と視点というのをやはりきちんと入れる必要があるのではないかとこの点であります。現在の現行計画も、第2章に基本的な考え方については書いてありますが、今回の改定は、いわゆるルーチンの改定というよりは、外的な環境の変化と、それから日本の施策の進展を踏まえた改定であると思っております、やはりそこをきちんと書く必要があるのではないかとこの点であります。部会の議論の中で出てきた、スライド8にあるように、進捗管理を含めた改定の、どういう趣旨の改定なのかということも含めてでありますけれども、その点が非常に大事な部分ではないかと思っております。

では、どういう点を書いてほしいかというのが私からの意見でありますけれども、2月の部会の議論のところでも申し上げたこととほとんど変わりませんが、1つは、やはり環境行動計画の位置づけというのが外的な環境の変化に伴って大きく変わったし、変わらなければならないということではないかと思っております。何かといいますと、これは高橋委員がおっしゃいました、パリ協定、それから政府の温対計画で、2030年、50年というビジョン、しかもその2050年日本の政府の温対計画でも80%、パリ協定の長期目標は今世紀後半に実質排出ゼロのビジョンですから、やはり今当面どのような施策をとるかということとあわせて、そこに向かって今つくり込まなければいけない施策が何かということを書く環境行動計画でなければならないのではないかと思っております。

それにかかわって、これは2月に石田委員がおっしゃっていたと思っております。先ほどおっしゃった点であります、実はそうやって見ていくと、やはり国土の利用の仕方、地域のあり方、交通のあり方含めて国交省の役割というのは非常に重要になっていると思っております、その点についてもしっかり書いていただくことが望ましいと思っております。

書いていただきたいことの最後の点ですけれども、これも2月に申しあげました点でありますけれども、既に事業者が先行しているところをどうやって施策がそれを押していくかという視点というのが非常に大事だと思っております。自動車の例、先般トヨタさんとか日産さんのお話をいたしましたけれども、特に近年、田辺先生のご尽力が大きいと思いますが、ZEB・ZEHの取り組みは、技術の力とともに施策と事業者の努力がうまく組み合って先導している良い例だと思います。やはりこれを一つの良いモデルとして、基本的な考え方の中でも紹介しながらこれを進めていくということを明確にすることが、基本的な考え方として非常に大事ではないかと思っております。

大きな点の2点目は、どちらかというとなかなか点ですが、具体的な施策の点で2つございます。1つは、もう既に田辺先生がおっしゃった点ですが、不動産の省エネ表示といいたまいますか、環境表示は、自治体さんでもさまざまやったださっているのですけれども、例えば川崎市と横浜市で違う表示だというようなことだと、やはりどういう基準で、あるいはどういうふうに情報がうまく伝わるかというところがなかなか難しいと思っております。やはりここは国レベルで、不動産価値が適正に環境性能、省エネ性能の観点から評価をされるという情報提供の仕組みというのをつくっていくことが非常に大事ではないかというふうに思います。これは既築対策にもなっていくと思っておりますので、この点はぜひご検討、施策として強調していただきたいということです。

それから、もう一つは適応策の点で、地方自治体がやはり実際の対策をとるところが大きいですので、ここをどうやって進めるかという点を盛り込んでいただけるとありがたいと思っております。

以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

以上の4名からの意見でございますけど、お願いします。

【榎田環境政策課長】 まず、大聖委員からのご指摘のございました自動車燃費の不正問題について適切にという部分について、担当局において引き続き適切に対応をしているかと考えております。

それから、削減量を定量的に示す努力、そして数値がどう出たかを示していくべきというお話がございました。数値の考え方についてどういう形でお示しできるか、少し検討させていただければと思います。

それから、稲葉委員からご指摘のございましたまず指標について、今回我々としては、

できるだけグループ化して、重要なものがわかりやすくというように努力したつもりではございます。

それから2点目、生ごみなどについても含めた他省庁との連携をというご指摘がございました。生ごみや下水汚泥を含みますいわゆるバイオマスにつきましては、関係省庁でバイオマスの利活用の推進会議というものを設置しておりまして、現在その計画の改定作業中でございます。そうした中を通じまして、バイオマスの利活用に努めたいと思っております。そうした取り組みの中の一つの例としましては、下水の処理場で汚泥を利用するときに、その下水の汚泥とあわせまして、生ごみのような他の廃棄物もあわせて受け取って、そこから燃料化していくといった試みも一部では進んでいるところでございます。

次に、石田委員からご指摘のございました緩和と適応が重要ということにつきましては、我々も非常に重要だと考えておりまして、環境行動計画の中でも、車の両輪という形で位置づけて推進しているところでございます。

観光によるCO₂増につきましては、どういう形で書けるか、基本的には各項目の中の一部に溶け込んでいると思いますので、少し検討させていただければと思います。

それから、水力発電につきましては、大水力の発電についてもというお話がございました。水力発電自体は資源エネルギー庁が進めておりますので、もしそちらのほうで何か施策の動きがありましたら、我々としても協力をしていくということになろうかと考えております。

続きまして、高村委員からのご指摘でございます。今回このような改定に至った背景をきちんと書くべきというところにつきましては、ご指摘にもございましたように、パリ協定が締結されるなど、非常に大きな世界全体での動きがございまして、それを踏まえた動きでございますので、そういったことをきちんと表現していきたいと考えております。

それから、官民の協力ということで、ご指摘のとおり各分野それぞれ民間の協力なくてはできないものですし、民間のお知恵がなくてはできないものばかりでございます。直接明示的に出ていないものもありますけれども、それぞれの分野では推進をしております。その上で、32ページの右下にございます産業界の自主的取り組みということで、それぞれ低炭素社会実行計画をつくっていただいております。これは、各業界がそれぞれ自主的につくるものですけれども、産業界がどういうことをお考えになって進めておられるかというのを、いろいろとお話をお伺いしながら我々も勉強させていただいているところでございます。

それから、適応策についてでございます。資料で申しますと22ページの適応策でございます。それで、委員ご指摘のとおり、国だけでなく公共団体がどう進めるかということも非常に重要でございます。政府の適応計画及び国土交通省の適応計画におきまして、それぞれ自治体とも連携して進めるということを掲げておりまして、今実際に環境省さんを中心にして、公共団体に対してどのように普及し、かつ公共団体が適応計画をつくるのをどうお手伝いしていくかというのを、環境省さんと今ご相談しながら進めているというところでございます。

以上でございます。

【浅野部会長】 清水委員、朝日委員、加藤委員、家田委員、大久保委員、それから渡部委員、藤井委員、住野委員という順番でお願いできたらと思います。

それでは、清水委員、お願いします。

【清水委員】 大変難しいまとめ方をしなくてはいけないという中で、少し言いつばなしになってしまいますが、26年3月に計画が立てられて、この2年間の中に施策とか目標数値が入ってきたのでそれを反映させようというのはわかりますが、例えば10ページの集約型都市構造などの低炭素都市づくりの実践という大きい柱を挙げながら、社重点のほうから公共交通の利便性の高いエリアに居住する人口の割合がこれだけ増えるというような目標の数値が個々に挙がってくる中で、この重点的な柱にどう評価が結びつくのかを考えると、なかなか難しいところで、とりあえず1歩進めなくてはいけないので、今の指標数値は当面の指標ということをどこかで強く言うべきだろうと思います。とりあえず、別の委員の方が言われたと思いますが、この間をつなぐ論理とか、そういうものはすごく大切だけでも、やはり2年間の間にこれが出てきたという中で挙げておかななくてはならないということで、まずは羅列して、この中からの当面の指標として考えるものを随時選択して考えていくというスタンスなのだと思います。

その中で確認したいのは、この数値というのは結構曖昧だなというのがあります。例えば25ページ、自然共生社会の形成に向けた取り組みの推進のところで、生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置、目標の決定が、今26年で38%だけど、32年でどうして100%になるのか。先ほど他の委員も言われましたけど、その間に論理があるのか。この100%は、例えば協議会というのはいくら出てくるものではないかなと思いますし、数値的に38%から100%になるという意味ですね。これは多分社会資本整備重点計画のほうから決まってくるのだろうけども、その理由は、やはり自然共生社会の形

成に向けた取り組みにどれだけの貢献があるかというその理由を明確にしてほしいと思います。エコロジカルネットワークのところですね。

それともう一つは、どうしてもやはり気になってしまうのは体系の3で、適応策は非常に難しいと思うのですけれども、地球温暖化対策の適応策の中で、例えば水災害の適応策とかいろいろな施策の中で、これが22ページの項目3で、これだけ施策があるのに、1ページだけしかかみ砕いていない。例えば外力を評価しながらどう対応していくかという問題であれば、今、想定最大外力の評価を念頭に置いた浸水想定というのも各市町村でつくらなくてはいけないということになっていますから、そういった数とか、まだ当面の指標として挙げられる数値というものはこの中に多分いっぱいあると思います。他と同じように、そうした数値も盛り込んで、目標も盛り込んでいただければと思います。どうしても22ページ、1ページだけで適応策が紹介されると、これだけだと何か物足りないような気がしました。

以上です。

【浅野部会長】 朝日委員、お願いします。

【朝日委員】 ありがとうございます。

今までにお聞きしたご意見と重なるところもあるかと存じますけれども、まず、評価の今回の政策体系の整理の仕方が、その他の計画から指標なり、必要な施策を引っ張ってきたという形、たてつけになっていると思うのですが、今回の改定の趣旨としてもそのようになっており、計画の整合性はやはり非常に大事ですので、そういう形で指標設定の計画についてのロジック、つまり、個々の指標についてのロジックというよりは、こういう指標を持ってきたということのロジックはわかります。

その上で、そういうことになりますと、2点問題といたしますか、気になることがございまして、1つは、やはり国の計画なので、国民の目線、国の政策ということに当然なるのですけれども、今までも話が出ておりましたように、地域の視点というのが出てくると思います。持続可能性といったときに、環境施策という持続可能性と、あと、都市地域の持続可能性は必ずしも同じ目標を持っているとは、ちょっと細かく見ていくと、限らない場合があると思います。特に都市地域の場合には、人口維持ということが入ってきたりすると、国民としてであるとか、人類としてであるというその総論としては同じ方向を向いていても、地域としては違う方向を向いていくということがあるかと思しますので、地域の目線、地域ですとか自治体という言葉が、もうご意見で出ていますけれども、そのこのこ

ろを強調するところがどこかにあってもいいのかなと思いました。例えば10ページのまちづくりの中で、指標で立地適正化計画を作成する市町村の数という指標が1つありますが、例えば同じコンパクトシティの施策にしても、それがどう環境に寄与したかという検証はこれからですし、それぞれ地域によっても戦略が違って、まず高齢者はとにかく中心に集めるけれども、若い方についてはまだ車にも乗れるしということで、短期的には置いておくとか、そうはいつでもコンパクトから置いていかれる中間的な期間については、福祉目的車両などの交通量が増えるとかいうことがあります。それぞれの戦略というのがあるって、環境に与える影響というのはやはり違ってくると思いますので、それぞれの地域ですとか自治体の観点というのが必要かなと思いました。これは、次回の推進体制というところになるのかもしれないのですが。

それから2点目ですが、期間、スパンの話です。行政計画なので、やはり10年というようなスパンになっており、それから、今回の改定の外的な要因になっているという他の計画も、長期計画ということで10年になっているかと思うんですが、環境の観点では、先ほど言ったように2050年ということもありますし、さらに行政計画の10年を超えるものを超長期と言ったとすると、長期のマネジメント体制というのは、やはりずっと課題だと思うのです。環境の面では、バックキャスティングとかいろいろなことを言われていますけれども、それが行政計画に実効性を持って反映されているかというのと、またそれは課題であり続けていると思いますので、行動計画とはいえ、長期を超える超長期の部分の見通しだとか不確実性といったことも、少し言及しておく必要があるのかなと思いました。

以上です。

【浅野部会長】 加藤委員、お願いします。

【加藤委員】 4点ほどあります。まず1点目ですが、指標については、前回関係のない指標がいっぱい入っていて、これだと全体として計画の質を損なうのではないかということをお願いして、絞っていただいたのは良かったのですが、参考資料を見ていただくとわかるように空白が非常に多くなりまして、関係のないものは抜いていただいて、きちんとそれぞれのところで目標をもう一回考えていただけるといいなということだったのですが、やはり策定までの間にもう一回考えていただいて、環境行動計画で初めて考えることもあると思いますので、できる限り目標を多く、しかも関係あるものをきちんと挙げていただきたいというのが1点です。

2点目は、項目1-1の低炭素都市づくりの推進ですが、エコまち法が全く出てこないのですが、あえて言えば低炭素まちづくり計画ですが、この項目だったらエコまち法が本星になると思うのですが出てこなくて、例えば低炭素まちづくり計画をどれだけつくっていくかというのは出てこないのに、立地適正化計画は出てくるのが非常に疑問に感じます。直前のご意見にもあったように、立地適正化がほんとうに低炭素かどうかというのはわからないわけですね。ところが低炭素まちづくり計画は低炭素にしようとしている計画で、その検証もするわけだから、もっと直接的だと思うのです。となれば、どうしてエコまち法が出てこないのかというのは非常に問題で、忘れられているような気もするので、これも前面に出して、4つの項目があるわけですが、その4つについて、もっと何ができるかということを経査していただくと、より有効な目標も、あるいは政策も提示できるのではないかと思います。もしそれができないのだったらなぜできないかを教えてほしいなと思っています。

それから、1-4ですが、パワポを見ると、公共交通を良くしようと頑張っている現場から見ると、全く関係ないことが書いてあるような気がしてしまいます。例えば先週宇都宮の宇都宮ライトレールが軌道運送高度化事業の認定を受けました。これからLRTの建設に進んでいくわけですが、それができたとしたときに、この計画の推進に資するものであったかといったら、今の計画だと全然そういう形で計画が書かれていないと思うのです。前回、交通政策基本計画の中での目標を、これはおかしいと言ったのは、LRT（低床式路面電車）の導入割合が、低床式路面電車を入れただけで低炭素と言えるのかという問いかけであって、LRTシステムを入れて、既存の自動車であるとかバスであるとかよりも低炭素な交通システムを普及させていくことは間違いなく低炭素であるわけですが、そういうことがこの計画の推進に効果があると評価されないのはすごくもったいないと思うのです。ですから、低炭素に資する施策は何なのかということを経査して、繰り返すことになるのですが、目標をもう一回見直してほしいということです。

最後4点目ですが、柱3、適応のところですが、まず、ヒートアイランドが書いてあります。これは直接は関係ないと思います。むしろ都市計画とか交通計画において適応をどういうふうにするかというのが抜けているのではないかと考えます。やはり災害が激化してくるということを考えたときに都市計画で対応できる場所があると思うし、交通のほうでは、今北海道が水害で大変なことになっていまして、道央から道東の間の鉄道とかですと、年単位で復旧できるかという状態になっていると。地球温暖化がどんどん進んで

くるとそういうことが頻発してくるとすれば、今からそれに対応する計画をつくっていかないと対応できなくなるわけで、それが、適応計画の大事なところだと思うのですが、そこが全く入っていないと。初動で遅れると将来に禍根を残すのではないかと思います。そういうこともぜひ考えていただければと思います。

以上4点です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

家田先生、お願いします。

【家田委員】 大変立派な資料をつくってご苦労さまでした。個別に言うときりがありませんから、個別の話は今日はやめておいて、指標より以前のところでちょっと感じるところを2つほど申し上げたいと思うのですが、1つは、体系化はある程度されたけれども、この中には、努力しています、あるいは努力しましょうねというその努力的な要素のファクターと、もう一つは、CO₂に代表されますけど、総量として効いてこないと結果的には大して意味がないというものがありますよね。その大して意味がないというのを明確にしろという意味ではないのですが、意味がありそうなものについては、こういう努力しましょう、努力していますという類いから特出しするような感じで少しくローズアップして、それが以下の5点ですとか、こういう感じのことをやらないと、何かいつまでもトライアルだけやっていますよみたいな感じが否めない。そこをぜひお願いしたいと思います。特に道路交通で言えば、モーダルシフトとかいろいろあるにしろ、結局非常に大きく寄与しているのは、単体としての自動車のエネルギー消費がうんと下がった点が圧倒的に大きいわけですね。そのようなところをよく考えながら幾つか挙げていただきたい。これが1つですね。

2つ目は、指標としてはなかなか良くできているのだけでも、こういうものは国民に対するメッセージですから、国民に何が言いたいのかということ、指標ではないのだけど、頭にもっとばーんと出さないといけないし、全く書いていないわけではないですよ。結局ここまで電力にしろエネルギーにしろ、一番消費を増やしたのは民生部門なんですよ。産業部門や運輸部門、要するに組織として対応できるところはかなりよくしているので、そうすると、結局メッセージを伝えるとすれば、国民の皆さん、あなた方がどういうふうに住んで、どういうふうに住んで、将来は相当変わってきますよ、そこについて頑張ってもらわないとやってられないですよという、そういう種類のメッセージはやはりもっと強く出したいし、となると、この中の指標の中でも行動変容という難しい言葉を使っ

ているけど、要するにあなた方の暮らし次第だという、研究者の言葉ではなくて普通の言葉にしないとメッセージにならないと思います。そういうものが、施策としては限られているかもしれないけど、教育とか何かになるから、だけど常にそのことを言っていくということが、前面に出る一丁目一番地だというのは少し考えたほうがいいのではないかなというふうに思いました。

以上2点、申し上げました。

【浅野部会長】 それでは事務局からお願いします。

【榎田環境政策課長】 まず清水委員からのご指摘でございますが、今回出された指標をもって最終でなくて、どんどん検討を続けるべきというご指摘がございました。ご指摘のとおり、今後ともどういった指標が考えられるかというのは、引き続き研究を続けるべきだというふうに考えております。

それから、適応策につきまして清水委員のご指摘と、それから加藤委員のご指摘ともあわせてになるかと思いますが、22ページのところで、現在適応策を1ページにまとめてございますが、こちらの中身といたしましては、国土交通省の適応計画というものは非常に大きなものであると考えております。ちょっと資料を簡潔につくり過ぎましたので、舌足らずの部分が大変あったかと思っておりますが、国土交通省の適応計画の中には、水災害分野ですとか、あるいは浸水想定、そういったものも含めて施策として含んでいるということ。そして、交通分野についてもこの中で施策として含んでございます。その意味で少し説明不足でございましたけれども、内容的には非常に盛りだくさんだと。それから、ヒートアイランド対策につきましても、国交省の適応計画の中に含んでおりまして、これは考え方としましては、地球温暖化によりまして気温が高くなる、高くなりますと大都市部におけるヒートアイランド現象がより激化しますので、その激化を緩和するための対策を講じるべきであるということ、具体の施策としては、地表面の緑による被覆ですとか、排熱を減らすために、これは今省エネ対策として行っている施策がほぼイコール排熱対策になりますので、そういった対策を進めるということに記載しているところでございます。

それから、朝日委員からご指摘のございました、地域の視点も取り入れるべきではないかというご指摘がございました。こちらにつきまして、例えば10ページの集約型都市構造など、この中の低炭素まちづくりといった取り組みの中で公共交通と、それから都市機能の配置、こうしたものも含めて町の構造自体をどう低炭素にするか、それを全国一律ではなくて、各地域が地域の実情に応じていろいろご検討いただくということは推進をして

いるところでございます。

それから、朝日委員の2点目のご指摘、長期的な視点もというご指摘がございました。こちらについては、引き続き我々としても勉強していきたいというふうに考えてございます。

続きまして、加藤委員のご指摘の1点目、こちらはちょっと我々の説明不足がございまして、大変失礼しました。参考資料としてお配りしております資料は、平成26年に策定されました現行計画を参考としておつけしておりますので、今、現行計画で目標欄がこれだけ空欄が多いところについて、今回のパワーポイントのような形で可能なところは指標を追加していきたいというところでございます。

次に加藤委員ご指摘の2点目でございます。10ページの集約型都市構造についてでございます。こちらにつきましては、低炭素まちづくりと、それから立地適正化計画につきまして非常に類似している分野でございますので、立地適正化計画によって集約的な都市構造について、一つ代表する指標として掲げたところでございますが、当然施策としては、黒字の2行目でございますように、低炭素まちづくりの推進というのは当然進めていくことといたしてございます。

それから、加藤委員ご指摘の1-4でございます。公共交通の利用の促進につきましてでございます。LRTの促進につきまして、前回3月の部会でご説明したときに、ご説明の資料の中にLRTについて、指標ではなくて現状値についてお示しをしましたので、それについては今回落としておりますけれども、LRTにつきましては、施策全体としては、公共交通機関の利用促進という中に含めて当然進めていく施策だと考えてございます。

続きまして、家田委員ご指摘の、施策の中でさらに最も重要なものというご指摘がございました。こちらにつきまして、資料1、政府の地球温暖化対策計画の策定の資料のほうでご説明をいたしました項目でございますが、規模の大きさから申しますと、建築物の省エネ化、住宅の省エネ化、それから自動車の燃費改善、こういったところが大きいかとは思っておりますけれども、そういったことにつきまして、少しわかりやすくできればと思っております。

それから、家田委員のご指摘の2点目でございます。国民に対するメッセージが伝わるようにということ、こちらについても、わかりやすく伝わるように努力をしていきたいと考えております。

以上でございます。

【浅野部会長】 それでは、大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 私は今回初めての参加ですので、従来の文脈を踏まえていなかったり、ここでの議論の範囲を逸脱した部分があったらお許ししていただきたいと思いますが、3分で5点申し上げたいことがございますので急いで申し上げます。

まず第1点は、指標のあり方ですけれども、今回の改定案を見ましても、施策に対して指標がない部分が結構まだあるということで、1、書けるものを書く。2、数値が設定できにくいものについては、定性的なものについても検討をしていくことが必要ではないか、例えばガイドラインの作成等を考えると。3としまして、先ほど指標の検討は今後も続けるということでしたが、そうであれば、この行動計画の中に指標の検討会を立ち上げると、それが実効的なものとなるような書き込みが必要ではないか。

第2点目ですけれども、1-7の住宅のところ、先ほど田辺委員から新規の住宅に関する指標がないという話があり、回答としましては、実際には既存についても施策は盛り込まれているという話でしたが、田辺委員のご指摘は、指標がないということについてのご指摘だったと思ひまして、私も重要なストックの部分について指標がないのは実効性に欠けると思ひますので、この点をぜひ検討していただきたい。

3点目から5点目に関しましては、従来の計画で書き込みが少ないところについて、この行動計画で環境の観点から書き込みが必要だということで申し上げます。3点目として、そのうちの第1点目ですが、交通政策基本法では、徒歩が交通手段として明記されたということが大変重要であったと思ひますけれども、それに対して交通政策基本計画のほうでは、徒歩、歩けるまちづくりに関する記述がほとんどございませんでした。この点、各市町村では最近、歩けるまちづくり条例が制定されているところがございますけれども、市町村レベルでは、歩くポイント等ソフトの対策は可能であるものの、ハードの部分ではできることは限られておりますので、この点、国として何らかの書き込みが必要ではないかと。

それから、4点目ですけれども、グリーンインフラという概念は、社会資本重点整備計画に盛り込まれ、大変重要な概念ですけれども、そちらの計画では具体性に欠けていたので、環境面からこの点をしっかり書き込んでいくことが必要ではないかと思ひますけれども、この点、やはり具体的な指標に欠けていますので、ガイドラインの作成等、何らか書き込めることがあれば施策の進め方について書き込む。それから、この点が4-3に書き込まれていて、3-1の適応のところには全く記述がないのですけれども、こういう防

災の観点にグリーンインフラの考え方のくさびを打ち込んでいくということは大変重要なことですので、この点の書き込みをしていただけないかということでございます。

最後第5点ですけれども、連携協働の部分の柱の6ですけれども、この中では、先ほど部分的に生物多様性とかの観点からの書き込みがありましたけれども、この点も、交通政策基本計画で連携協働が第3章留意事項の中に柱として書き込まれているのですが、基本計画のほうでは、中身がほとんど具体化されていなかったもので、この点項目6-1という形で、もう少し環境の観点から書き込めることがあれば書き込んでいくというように、既存の計画の中から指標を引っ張ってくるだけではなくて、環境行動計画独自の観点から強化を図るという視点で、もう少し記述の検討をお願いしたいと思います。

以上です。

【浅野部会長】 それでは、渡部委員、お願いします。

【渡部委員】 いろいろ言われていますけれども、今の改定案で項目が階層化されていて、現行のものより大変わかりやすくなっていると思いますので、コメント2つです。

1つは、小さなことですが、項目1-10で、都市の緑化というのが書かれていますけれども、これは当然ヒートアイランド対策にもなっているわけで、先ほど事務局のご説明にあったように、ヒートアイランドの対策を入れるのであれば、項目4-4とリンクさせたらよろしいのではないかなと思いました。

それから2点目が、他の委員の方も言われていました3-1を中心とする適応策ですけれども、もちろん適応策は、気候変化のいろいろな側面を全てカバーするものなので、大きくなってしまいうのはよくわかるのですが、他の項目に比べると、ここはものすごく大きなものを1つにまとめている印象をどうしても受けてしまうので、例えば適応策の中で最も重要な災害に関する部分とそれ以外というのは、分けてもいいのかなと思いました。1つの項目の中に、例えば北極航路というのが水災害と並んでいるのは、あまりにも一緒くたにし過ぎているように思ってしまうですね。それで、災害のほうに関してなのですが、今2020年までの計画ということを考えますと、遠い先のインフラ整備とかという話ではなくて、近未来の話になってきますよね。顕著な気象災害というのは既にもう起こっていて、例えば水災害でも広島、鬼怒川というのも起きていたわけですので、そういう近い過去から近い未来までもうちょっと連続的に見ると、適応策、適応という言葉が、防災減災ともっと強力に結びつく施策の書き方であってもいいように思います。どこまで国交省の計画が含むべきかというのはちょっと判断がつかないのですが、例えば気象災害

のモニタリングからワーニングみたいなシステムの充実とか、そこから災害に対応していくところに国交省の施策としてどれだけ貢献していけるかみたいなものが、もう少し目に見える形になるといいのかなと思いました。

以上です。

【浅野部会長】 それでは、藤井先生、お願いします。

【藤井委員】 今、皆様方からご議論のあった地球温暖化対策、低炭素化の行動計画については、ぜひ技術的なところをしっかりと詰めて続けていただきたいと思います。

政府の行動計画という点になりますと、どうしても優先順位というのが問題になってくると思います。当然ながら優先順位のこの基本計画における最大の基準は、CO₂削減等々の環境影響の最小化、これが最大の基準になると思うのですが、さはさりながら、政府の行動計画、国土交通省1つの省の行動計画ではあるんですが、当然ながら政府、内閣を中心とした政府全体の1セクションの行動計画であることは間違いないことであって、そうすると、優先順位を決めるときに、例えばCO₂の削減の効率性だけで決めるのかというと、当然ながら費用もあるでしょうし、並びにアクションを起こすことがCO₂を削減する以外のさまざまな効果も持ってくるということも考えて、それで総合的に判断してくる必要になってくると。これは、中央政府の立場から考えても、例えば内閣官房から考えてもそのようになるのはそうでありまして、国土交通省だけで考えても、国土交通省にはさまざまな行政目的があって、その行政目的の中の一つにCO₂削減というのがあって、それらを総合的に加味しながら優先順位を、政府という1つの主体の行動計画、国土交通省の政府の主体の行動としては、そうせざるを得ないに思います。とすると、CO₂削減についての有効性、効率性ということをしかりとこの行動計画に挙げて、完全にきっちり書いておくことがマストであると同時に、それ以外の行政目的上の利益、便益についても記載しておくことが、行動計画を考える上で私は必須ではないかと思えます。もちろんここはあくまでも技術的な行動計画、実はこれは行動計画ではなくて技術的なレポートであって、そのレポートに基づいて大臣が総合的に判断して行動するという基礎情報を提供するのだと割り切ってしまうと、今申し上げた視点は全く要らないわけでありまして、国土交通省の行動計画と言った瞬間に、今申し上げた多様な視点に基づく優先順位化というものもどうしてもやらざるを得なくなってくるのではないかと思えます。一言で申し上げますと、限られた財源をどのように投入していくのかということが一番の問題の一つに、当然人材もですけども、なってくるとしたときに、やはりワイズスペンディングの理念が、

行動計画と言う以上はどうしても必要になってくるのではないかと思います。

例えば一例を申し上げますと、石田委員が先ほどおっしゃった小水力ではなく大水力の発電というものがあって、これはかさ上げを1割、2割するだけで位置エネルギーの高いところに大量の水ができるから、発電量というのは2倍ぐらいになるという可能性も技術的には指摘されている、非常に超有力な再生可能エネルギーなわけでありましてけれども、これをやると、CO₂は当然大きく減ると同時に、アラブから油を買わなくてよくなるというとてもない経済効果があって、しかもベース電源にも使えてくるということにもなるわけですから、これは資源エネルギー庁としては極めて重要になってくるので、一方で、先ほどこれは資源エネルギー庁の所管の問題であるというお話がございましたが、実際のところ少なくとも私の認識では、そこでの大水力の発電について熱心さというのは不透明なところもありますので、実際一生懸命これをやりたいという人間が日本国内にいたら、河川局以外にありえないのが実態であるというのが私の認識です。そういうことも考えると、確かにおっしゃるとおり所管は別なのかもしれないですけども、小水力のほかのいろいろなものの中でも大水力をやるということは、エネルギー政策にもなれば、アベノミクスにもなれば、その地域の地方創生にもなれば、さらに湾岸沿いの火力発電所を減らせるということで、電力の分散化という超強力な国土強靱化対策にもなれば、もうありとあらゆるベネフィットを生むことは私は明白だと学者として思うのですけれども、例えばそういうことを全部無視して、CO₂の発電量だけで考えるというのはあまりにももったいないし、実際の行動計画においては、そういうことを考えるのが当然あるべき態度であると思いますので、ぜひとも総合的な視点からのワイズスペンディングの観点からご検討いただいて、さらに先ほど石田委員がおっしゃったところをぜひ私からもひとつ大きくプッシュしておきたいと思いますので、その2点申し上げておきたいと思います。

以上です。

【浅野部会長】 それでは、住野委員、お願いします。

【住野委員】 それぞれこの環境部会で出された計画というのは、いろいろな計画の環境の推進に資するところをピックアップされて、それに指標を出していただいてどう推進していくかというのはわかるのですが、それぞれの部会の計画は推進していると思うのです。環境部会としては、先ほど家田先生が言ったようにどう意識改革をしていくか、どう推進していくかという枕詞が少し足りないような気がして、いわゆる産業というのは、我々人流、物流の構造をまず変えていこうということと、国民の生活、ライフスタイルを大き

く環境へ移行していこうというメッセージが非常に少ないのではないかなと思っていました、それぞれの計画の推進できる場所は指標を出しながらどういくかということになっています。私はそのつなぎだと思っていて、先ほどこの指標を見ていますと、基本的には三大都市圏、政令指定都市は公共交通も発展しています。そして、モーダルシフトと言われても、要するにどこの都市にどれだけの三大都市圏に排出量が多いのかということはある程度指標として出していただいて、その中にモーダルシフトをどこがまずは、この地域は推進しなくてはいけないのかと。モーダルシフトというか、人流は発達しています。麻痺しています。それでもマイカーが多いのであれば、私はある程度のマイカー規制という、やはりどこの計画にもないような案というものも環境部会として出して、どう計画をつなげていくかという役割が、環境部会にあるのではないかと思ったものですから、そういった視点で出していただきたい。

最後です。これは、我々現場から見ておりますと、全部事業者が本気になってこれに取り組んでいかない限り、私は前へ進まないと思っています。先ほど経済状況であったり、ほとんどが民間企業ですから、やはり経営状況によって取り組みが変化をしてくるかは否めないわけでありまして、その推進策として、ではどういうものを環境計画に出すかということをもう少し私は詳しく書いていただきたいと思っています。モーダルシフトのところは特にそうです。確かに鉄道という輸送にかえればいいですが、今の状況がほんとうにモーダルシフトに行ける状況なのかというのは、計画部会のいろいろなところで話をしましたけども、起点にはトラックは相当集まるわけです。ご承知のとおり、埠頭のほうではトレーラーがずらっと並んで、1日かかって荷物を積んでいるのです。やはり道路政策なりいろいろなものがないといけません。ですから、それぞれの計画部会にないところを環境部会として埋めるような、政策の中でどう推進を調整していただけるかという役割も、環境部会の役割になってくるのではないかなというふうに思っています。

以上です。

【浅野部会長】 鬼沢委員、お願いします。

【鬼沢委員】 33ページのところなのですが、教育による生物多様性に関する普及啓発となっていますが、教育による普及啓発は生物多様に限らず、例えばエネルギー、省エネの問題だったり資源の有効利用の3Rの問題であったりいろいろあるので、ここは生物多様性に限らず、入れていく必要があるのではないかと思います。当然先ほどご発言のありました小水力発電でも、教育の分野ではエネルギーの教育ができますし、交通でしたら

CO2削減の教育もできるわけで、ここにもう少し幅広く取り上げることがいいのではないかなと思います。ただ、普及啓発は指標としては非常にあらわしにくいことだと思います。また、教育となると、どうしても学校教育というふうに思われがちなのですが、この下にあります多様な主体の連携協働の促進という部分に、やはり地域とか、いろんなところとの連携協働による、それこそ実践に向けての普及啓発ということをはっきりとうたう必要があるのではないかなと思います。

以上です。

【浅野部会長】 太田委員、お願いします。

【太田委員】 いろいろ議論が出ているところですが、社会資本整備と違って、国や公共が直接関与できない、国民に動いてもらわなくてはいけない、民間で動いてもらわなくてはいけないところが、環境という行動計画の難しさだと思っております。そういう意味では、主体を意識しながらやらなくてはいけないと思います。

それに関連するのですが、総合化が必要だとか、分野横断が必要だということですから、ついついこうなってしまうのですけども、計画に書いていただく必要はないのですが、PDCAを回すときにどの局がやっているのか、どの局が責任持っているのかということを確認させていただけたらと思います。もちろん、これは自動車局だね、これは海事局だねというのはわかるのですが、特に分野横断的に総合的なものに関しては、どういう形で各局が協力して取り組んだのかを、それをPDCAを回すときに意識していただきたい。前にも申し上げましたが、石田先生からもお話がありましたけど、観光関連のものがないのです。観光庁の施策がエコツーリズムだけになっているのですが、ホテルの省エネ化とか、そのような視点もあると思います。そういう意味では、どの部局が担当しているのが明示されていると、さらにアイデアも出てくるのではないかと思います。

【浅野部会長】 山戸委員、お願いします。

【山戸委員】 年末の策定に向けて1点だけお願いしたいことを申し上げます。

今回いろいろな変化点の中に30年の温対計画が策定されたということがございます。つまり30年の温暖化の具体的な目標ができたということでございまして、本計画は、2020年がマイルストーンでございまして、30年までも入れますと、あと14年、30年達成に向けて2020年の位置づけを再確認していただきたいと、総点検ですね、これはすごく盛りだくさんの対策でございまして。いろいろな委員の先生からも優先順位や指標化というご意見が出ておりましたけれども、あと4年でできることと、30年、14年か

けて、がしかし、社会構造とかエネルギーインフラ、基盤をほんとうに変えていかないと30年の目標が達成できない中で、その14年のリードタイムを逆算したときの20年の位置づけもぜひご考慮いただきたいというふうに思います。よろしく願いいたします。

【浅野部会長】 永峰委員、お願いします。

【永峰委員】 先ほどの家田先生のご意見に非常に賛同致します。国交省がいろいろやっていること、担当するジャンルも幅広くて大変であることは、この計画を見ればよくわかるのですが、それでは、一体どういうメッセージを発信し、伝えたいのか、国民的には非常にわかりにくい。以前いろいろと注文が出て、随分整理していただいた点は評価いたします。ですが、まだまだ重複している点がたくさんありますし、例えば国民にもしも訴えたいのであれば、一つには、教育とか、省エネとか、省エネ住宅とか、先ほど渡部先生がおっしゃいましたような防災絡みの話とか、そういうわかりやすい項目を3つぐらい選択し、メッセージ性を高くした1ページを設けていただくことが重要なのではないだろうかと思いました。

もう1点、2020年という短期のことを考えれば、やはり東京オリンピックに関する項目がどこかに触れられていくと関心の持ち方も違ってきます。計画は計画として進められるにしても、これを受け取る国民の目線をぜひ忘れないで取り組んでいただきたいと願います。

以上です。

【浅野部会長】 鈴木委員、お願いします。

【鈴木委員】 1点だけお話をさせていただきたいと思います。

11ページにもありますとおり、地球温暖化対策の非常に重要な対策の要素として、自動車単体の対策があると思います。私ども事業者に関しましても、やはり積極的に環境配慮ガス車両を導入していくべきだと考えております。その中で、指標があります中で、ガソリンの乗用自動車と小型貨物自動車があるのですが、大型貨物自動車に関しての燃費基準及び導入の関係の基準というのが載っていないのですけれども、確かに今CNG、それからLNGということで、また水素もありますけれども、いろいろな技術開発が進んでおりますが、今後インフラの整備と相まって、どのような形で全体的な大型貨物輸送に關しまして方向性があるのかということをお聞きしたいと思っております。やはりモーダルシフト等を推進しましても、大型貨物自動車というのはゼロにはならないと思いますので、その点がおわかりになればお聞きしたいと思います。

それから最後に、ここに具体的には出ていませんでしたが、計画には出ていましたけども、エコドライブという形で、これは事業者としても、当然デジタコ等を積極的につけてやっていかなくてはならないと思うのですが、一般の方も含めて、やはりエコドライブに対する啓蒙というのを積極的に推進するように、啓蒙活動を進めていただければと思っています。以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

藤井先生から大変強力な意見をいただきまして、それに対して事務局から見解を伺うのはなかなか難しいかなと思いますけども、極めて適切な意見であると思いますので、今後とも十分検討に値するという事で続けて検討してもらいたいと思います。

最後に鈴木委員から質問がありましたけれども、その件にだけ対応をお願いしますか。大型貨物に関する国交省の施策は何かあるのかという質問でした。

【自動車局】 自動車局でございます。大型貨物の燃費の基準につきましては、今、平成27年度基準がございまして、まだその先ができておりません。それにつきましては、今年の秋から検討を始めまして、年度内目途で策定する予定でございます。

【浅野部会長】 部会長からも一言いただければと思います。

【原田部会長】 資料1に、どれが重要だと言ったときに建築、住宅、次世代と、左下に低炭素まちづくりの推進、分野横断的な施策というところを書いてありますね。その下に書いてある項目のところがちよっと全体を拾っていないのですが、低炭素まちづくりの推進のところはいろいろ意見もいただきましたし、具体的な直接的な指標を出してやるというところにも展開できると私は思っていて、その辺はぜひやっていきたいなと思っています。

【浅野部会長】 今日は多様な意見をいただいたと思うのですが、皆さんのイメージがほぼ何点かにそろっていると思われまして。国交省の環境行動計画というのは一体どういう意味を、省内において、あるいは国民に対してこれから持たせようとしているのかということが一番大きなポイントであるように受け取りました。それから、この中に書いていないような重要な観点をもっと少し掘り下げることができないだろうかということもありました。足元の問題では、燃費問題とか、そういう国民の信頼性を十分保っていくというのは大事な観点だろうということもあります。これから行動計画の年内のまとめに向けて作業を行っていただくわけですが、今日のご意見を反映していただきたいと思います。それから、藤井先生のご発言のようなまた大きな課題についても検討を進めていただきたい

と思います。

今日はどうもたくさんのご意見ありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【横井交通環境・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。

次回の開催につきましては、11月から12月に予定しておりますので、改めてご連絡させていただきます。その際には、本日いただいたご意見を踏まえ、改めて環境行動計画の改定案をお示しいたします。

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

— 了 —