

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31回合同会議

平成29年6月9日

【横井交通環境・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の国土交通省環境行動計画の点検について、資料1と2がございます。また、議題2の国土交通省関係業界の自主的取組の進捗状況について、資料3として用意してございます。また、参考資料として、本年3月に改定いたしました国土交通省環境行動計画の冊子を用意しております。最後に、本日ご欠席ですが、田辺委員からコメントをいただいておりますので、あわせて席上に配付しております。資料に不足等がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

それでは、本日の会議ですが、おくれてご出席される方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、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が17名中12名、ご出席となっておりますので、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。交通政策審議会委員、塩路昌宏委員でございます。

【塩路委員】 塩路です。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、大中一起委員でございます。

【大中委員】 大中です。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】 続きまして、部会長の選任についてご報告いたします。社会資本整備審議会では2月27日付で、交通政策審議会では3月13日付で、任期満了に伴う委員改選が行われ、改めて両部会長の互選を行う必要があったため、

先日、環境部会の委員の互選を行い、原田委員がそれぞれの部会の部会長として選任されました。また、部会長代理は部会長が指名することとなっておりますが、社会資本整備審議会環境部会長代理として石田委員を、交通政策審議会環境部会長代理として竹内委員をそれぞれ指名する旨、原田部会長より伺っております。

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。一言ご挨拶を申し上げます。

本日は環境部会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。委員の皆様方におかれましては、昨年の9月と12月でございますけれども、この環境部会におきまして、環境行動計画の改定に向けて大変ご熱心なご議論をいただきました。そのご議論を踏まえまして、本年3月、国土交通省の環境政策推進本部におきまして、環境行動計画を改定したというところでございます。

改定後の環境行動計画でございますけれども、PDCAを推進するという観点から、政府や国土交通省の各種計画に示された環境関連施策や目標値を反映しております。本日は、この改定後の環境行動計画について取り組みの進捗状況をご説明させていただきます。あわせて国土交通省関係業界の自主的な取り組みの進捗状況につきましてもご説明させていただきます。本日はこれらにつきましてお時間の許す限り、多くのご意見を頂戴できればと思っております。

この分野につきましては、先般アメリカがパリ協定から離脱することを表明いたしました。ただ、政府としては、地球温暖化対策にしっかり取り組んでいくという方針でございます。国土交通省としましても、この方針にのっとりまして、引き続き取り組みを進めてまいりたいと考えております。原田部会長をはじめ、委員の皆様には本日活発なご議論を賜れば幸いです。よろしく願いいたします。

**【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。以降の議事進行について原田部会長、よろしく願いいたします。

**【原田部会長】** お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。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ますと思います。

番号は特に振っていないかもしれないですけども、議題1の国土交通省環境行動計画の点検と、議題2の国土交通省関係業界の自主的取組の進捗状況について、まず事務局より説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【榎田環境政策課長】 環境政策課長の榎田でございます。資料1に基づきまして、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。

資料1の2ページをごらんください。まず、環境行動計画の改定についてでございます。先ほど局長からご挨拶で申し上げましたとおり、環境部会でご審議いただきまして、今年3月に一部を改定したところでございます。PDCAを推進するために、地球温暖化対策計画など、各種計画に定められました数値的な目標を取り入れて改定を行ったというところでございます。

次の3ページは、改定後の環境行動計画概要の全体図でございます。

4ページをごらんください。今回の点検についてでございます。まず今回の点検の対象期間につきましては、平成27年度における施策の実績に基づきまして、評価をすることといたしております。あわせて、平成28年度につきまして行った取り組みの内容についてもご紹介させていただきたいと思っております。

5ページをごらんください。数値指標に基づきまして評価いたしますのは今回初めてになりますので、評価の考え方について整理させていただいております。一番上から、定量的指標を設定しているかどうかにつきまして、まず設定しているもの、右側にまいります。設定しているもののうち、さらに1年刻みの見込み値が設定されているかどうかで分けてございます。1年刻みの見込みが設定されているものについては右側にまいりまして、それぞれの年の見込み値以上かどうかで判断しております。見込み値以上のものについては「○」をつけてございます。見込み値まで達していないものについては、真ん中の「△」という印でございます。

下の※2にございますように、この達していないものにつきましては、まだ計画の最終年度に至る途中の年度でございまして、現段階で目標に向けた施策の進捗状況を確認するために目安と比較したものということで、必ずしも施策がここで達成できていないことを意味しないという意味で、「△」という印をつけさせていただいております。

それから、その左側でございますが、数値が集計中、あるいはその他の理由によって評価ができないものについては「－」をつけております。

次に各年の見込み値が設定されていないものにつきましては、6ページにグラフの例が

ございます。こちらは2020年に見込み値がございますが、その間の年の刻みがないものにつきましては、この図のように直線で結ぶのが適切かどうかというのを施策ごとに検討しております。結んで判断できるものにつきましては、「○」か「△」をつけております。それで、施策の内容によってはこの直線で結ぶことが適切ではない、あるいはその他の理由で適切でないというものがございます。そうしたものを「－」といたしております。それから一番左側、定性的な施策につきましては、それぞれの施策ごとに自己評価という形で進捗しているものについては「○」をつけているというものでございます。

では、おめくりいただきまして7ページをごらんいただきたいと思います。評価の全体の概要でございます。一番左側が着実に進捗しているもの、その次は、想定よりも進捗しなかったものということで、「△」が10ございます。それから「－」、現段階では評価になじまないものが13あるという状況でございます。

次のページから各個別の施策の評価についてご説明いたしますが、分量が多うございますので、主な要点に絞ってご説明させていただきたいと思います。

おめくりいただきまして10ページをごらんください。低炭素都市づくりの推進の中で集約型都市構造を実現するために、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でございます。この人口が移り住むことにつきましては、施策実施後すぐに効果が出るものではないということで評価は「－」、今時点では評価を差し控えるということにさせていただいております。

11ページをごらんください。左側、面的エネルギーシステムの整備でございます。現在、4地区で整備中でございますが、複数年度にわたる整備でまだ完成に至っておりませんので、「－」としてございます。右側、下水熱利用の推進につきましては、計画どおり着実に進捗しているということで、「○」をつけてございます。

おめくりいただきまして、14ページをごらんください。左側は自動車の燃費の改善についてでございます。こちらまず3の評価のところの※をごらんいただきたいと思います。この自動車の燃費の改善、指標としては1本の指標であらわされておりますけれども、経産省、国交省、環境省共同の施策でございまして、国交省単独の施策ではないということで、総括した評価は控えさせていただいております。今後、政府全体での温暖化対策計画のチェックアップの中で評価していくことといたしてございます。

なお、施策自体の進捗につきましては、3の評価にございますように、国交省としては事業用自動車の導入補助を行い、また各省と連携して税制の優遇措置などを行っている

ところでございます。これによりまして、2の評価指標のところでございます。次世代自動車の新車販売に占める割合につきましては、計画の線の中で順調に推移しているところでございます。それから、右側でございます。エコドライブの推進のための関連機器の普及台数でございますが、こちらは着実に進捗しているところでございます。

15ページをごらんください。交通流対策で、自動車のネットワークの強化でございます。排出量削減を計算いたします指標として、高速道路利用率についてはまだ実績値が出ておりませんので、施策としては「－」といたしておりますが、右側のグラフにございます三大都市圏の環状道路整備率につきましては、着実に進捗しているところでございます。

おめくりいただきまして、17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。自家用交通から公共交通への乗りかえ輸送量でございます。こちらは数値といたしましては、見込みを上回って達成してございます。評価のところでございますが、新線の整備などに伴いまして利便性が向上し、それらの効果によって鉄道の旅客輸送量が伸びたということが要因で伸びているところでございます。

次の18ページをごらんください。港湾における低炭素化の推進でございます。左側が省エネルギー型荷役機械の導入の推進で、こちらは着実に推進しているところでございます。その右側が静脈物流に関するモーダルシフトでございます。リサイクル資源を海上輸送するという施策でございますが、こちらも着実に進捗しているところでございます。

ページの右側でございます。物流施設における環境負荷の低減でございます。この左側、自然冷媒機器の導入件数でございます。これは冷蔵倉庫において、地球温暖化ガスでありますフロンを減らしていくために、自然冷媒を導入するという取り組みでございます。件数としては着実に推進しておりますけれども、規模の小さい機器が先行しているということもありまして、CO<sub>2</sub>換算での削減量は若干下回っているという状況でございます。

おめくりいただきまして、19ページでございます。港湾の適切な選択による貨物の陸上距離の削減ということでございます。こちらは見込み値よりも若干下回ってございます。評価のところでございますように、景気動向、世界情勢の変化によって貨物量に影響が生じて、実績値は見込みを下回っておるという状況でございます。

20ページをごらんください。トラック輸送の効率化でございます。まずCO<sub>2</sub>の削減量で見ても見込みよりも下回ってございます。施策ごとに分けて見ても見込みよりも、まず左側の総重量24トン超の車両の台数、それから右側のトレーラーの保有台数、これはいずれも車両を大型化するという取り組みでございます。これらが目標を超

える傾向で推移しているところがございます。一方、その右下の営自率でございます。これは営業用トラックのほうが積載効率がいいので、その比率を引き上げていくという施策でございますが、自家用トラックの需要は一定程度存在すると考えられるということから、営自率については現在横ばいになっておりまして、このため削減量が下回っているという状況でございます。右側をごらんください。共同輸配送の推進でございますが、こちらは着実に推進しているところでございます。

次の21ページでございます。モーダルシフトの推進でございます。左側が海運貨物の輸送量、右側が鉄道貨物の輸送量でございます。いずれも目安値より若干下回っているところがございます。これらは景気動向の変化などによって目標に向けて緩やかに推移しているという状況でございます。これらを受けての対策でございますが、モーダルシフトに係る総合効率化計画の認定を進めるとともに、補助金や税制の特例などで引き続き推進してまいるところでございます。

おめくりいただきまして、23ページをごらんください。輸送機器自体の高性能化でございます。左側が鉄道のエネルギー消費効率ということで、こちらは順調に性能が向上しているところがございます。それから右側、船舶でございますが、こちらも順調に性能が向上しているところがございます。

24ページでございます。こちらは航空機でございます。見込みをはるかに超えて、改善がなされてございます。これは評価にございますように、航空会社が重点的にエネルギー効率のよい機材を導入したことによって、短期的に非常に数字が上がってございますが、長期的には緩やかな推移になると予想しているところがございます。

25ページをごらんください。住宅建築物でございます。まず、左側が新築住宅でございます。左のグラフの新築住宅、その右側の既存住宅、いずれも見込み値を下回って「△」といたしてございます。評価にございますように、これらを引き上げて目標値の水準に至るまでにはさらなる施策が必要と判断しております。このための施策としましては、4.にございますように、一定規模以上の住宅の新築時などに省エネ措置の届け出を義務づけるという省エネ法、これは2015年に制定されまして、義務づけについては今年4月から施行されたところがございます。これらを的確に執行するとともに、融資補助による支援、また中小の工務店や大工さんへの技術支援、省エネ性能の評価・審査体制の整備、それから低炭素住宅の普及、既存住宅の省エネ改修への支援など、これらの施策を動員して推進していくことといたしております。

ページ右側は新築建築物でございます。こちらは新築、それから既存改修とも見込みを上回って推進しているところでございます。

それから、少し飛んでいただきまして31ページでございます。航路標識の自立型電源化、これは灯台の太陽光発電でございます。こちらは着実に進捗してございます。

32ページでございます。下水道におけるエネルギーでございます。一番左側が下水を処理するときのCO<sub>2</sub>排出量で、こちらは見込みを上回って改善されております。一方、その右側の下水汚泥のエネルギー化率については見込みを下回ってございます。これらへの対策でございます。4.にございますように、2015年に下水汚泥エネルギー化のガイドラインの公表、2016年に地球温暖化対策マニュアルを公表しております。また、2015年で下水道法を改正いたしまして、汚泥について燃料として再利用すべき旨、努力規定を規定しておりますので、これらに基づき推進しております。

ページ右側でございます。汚泥を焼却するとき温度を高くすることによって、温暖化効果ガスの排出を減らすという取り組みで、着実に進捗いたしてございます。

34ページをごらんください。温室効果ガスを吸収するための都市緑化の推進でございます。こちらは着実に進捗しているところでございます。

38ページをごらんください。小水力発電の推進でございます。直轄ダムなどにおきます管理用発電設備の導入でございます。こちらは着実に進捗いたしてございます。

次に46ページをごらんください。温暖化への適応策の中の水害に対する施策でございます。まず左のグラフが河川の整備率でございます。この河川の整備については、4の評価にございますように、大規模な施設の整備につきましては完成するまでに時間がかかるということで、評価にはなじまないとして「－」にしてございますけれども、事業自体は着実に進捗しているということでございます。

それから、右側の3つのグラフはハザードマップ作成と訓練でございます。こちらは2ポツの27年度の実績の3つ目の項目にございますように、最大クラスの洪水などに対して浸水想定区域の指定とハザードマップの作成をすべきということが水防法改正によって法制化されましたので、これに対する取り組みでございます。この取り組みにつきましては、4の評価にございますように、まずこの法律に基づいて河川などを指定し、その後浸水想定区域図を作成して、ハザードマップを作成して訓練するという手順が必要でございますので、現在の段階ではゼロになっておりますので、「－」とさせていただきますけれども、施策に向けた取り組みは着実に進捗しているところでございます。

47ページをごらんください。土砂災害に対する適応策でございます。左側が要配慮者施設、老人ホームなどを守る施設整備、それから右側は警戒区域の指定などがございますが、こちらは着実に進捗してございます。

52ページをごらんください。下水道整備による水環境改善でございます。一番左が汚水処理人口普及率、これは下水道と浄化槽などを合わせた普及率でございます。こちらについては目安値よりも下回っているということで「△」といたしております。一番下の5.にありますがこれらを踏まえた対策でございます。1つは社会資本整備交付金によって着実に支援していくということとあわせて、人口減少等社会情勢の変化を踏まえて、各都道府県がつくっております構想について見直しをするように要請しております。また、地域の実情に応じて低コストの技術や官民連携の下水道整備手法を導入するなどして、推進しているところでございます。

次に56ページをごらんください。水辺とまちが一体となった取り組みをした市町村で、こちらは着実に進捗してございます。

62ページをごらんください。生物多様性の保全を推進するために、各市町村が策定しております「緑の基本計画」の中で、生物多様性を記載してくださいという施策を推進しておりますが、こちらについて着実に推進しております。

また、右側でございますが、都市公園など水と緑の空間確保量でございますが、こちらでも着実に推進してございます。

63ページをごらんください。河川を軸とした生態系ネットワークを構築するための協議会の設置でございますが、こちらでも着実に推進しております。

64ページは河川におきます湿地の再生でございますが、着実に進捗いたしてございます。

次に70ページをごらんください。ヒートアイランド対策として屋上緑化の施工面積でございますが、こちらは着実に進捗してございます。

74ページをごらんください。建設リサイクルの推進でございます。こちらはまだ実績の数値が出ていない段階でございますが、4.にございますように、この環境部会の下に設置されております建設リサイクル推進施策検討小委員会におきましてご審議いただきまして、その中間的な取り組みの状況についておおむね適切であるという評価をいただいたところでございます。

78ページをごらんください。廃棄物処理のための海面処分場の確保で、こちらは適切



に確保しているところでございます。

それから、85ページをごらんください。こちらは定性的な指標で目標数値はございませんけれども、そうした定性指標につきましても可能なものは数値でお示ししようということで、こちらは気候講演会などの開催の回数を記載させていただいたところでございます。

以上が資料1のご説明でございます。

**【軸丸地球環境政策室長】** 続きまして、国土交通省関係業界の自主的取り組みの進捗状況ということで、ご報告させていただきます。資料3をごらんください。A4の横で2枚物になっております。

まず表紙の裏側でございますが、産業界では排出削減の自主的取り組みとして、経団連さんを中心といたしまして、2012年度以前は京都議定書の目標達成の中で自主行動計画として、それから2013年度以降につきましては、引き続きまして「低炭素社会実行計画」として、業界ごとに策定しております。国土交通省の関係業界では、ここに記載の産業部門6、業務部門7、運輸部門17の計30団体が、2012年度以前は自主行動計画を策定・推進していたところでございまして、その30団体のうち29団体が2020年度目標、27団体が2030年度目標の「低炭素社会実行計画」を策定しております。

続きまして次ページ、横の細かい図になっておるのですが、一覧にしておるところでございます。こちらが各業種の具体的な目標と、2015年度までの実績でございます。2020年度目標を設定しております29の業種のうち、2015年度実績で申しますと、29業種のうち9業種が既に2020年度の目標には到達、もしくは上回る数値を上げています。また、29業種中16業種は、2020年目標はまだ達成していませんが、基準年、つまりスタート当初と比べますと削減を達成してございまして、目標に向けて削減を進めているところでございます。というふうになってございまして、トータルしましても、おおむね着実に取り組みが進んでいるところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも所管業界の取り組み状況の動向を継続的に確認いたしまして、業界の削減貢献の取り組みを後押ししていきたいと考えております。

事務局からの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す。大変大部な資料を簡潔に説明していただいたと思います。

それでは、これらの説明について、皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

発言される場合はいつもと同じですけれども、名札を立てていただいて、順番に発言していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

石田先生。

**【石田委員】** ありがとうございます。大変な作業をしていただきまして、何か随分見通しがよくなったような気がいたします。見通しがよくなったからこそわかったことですので、こういう点に考慮していただいて、さらに頑張っていたきたいという意味で申し上げるんですけれども、何点かございます。

1つは、見通しがよくなったということの大きなものは、対策群のスケール感が非常に出てきたなと思います。具体的に申し上げますと、CO<sub>2</sub>の削減効果で、縦軸に1,000万トンを超える削減まで見込んでいるのがこの中で3つしかない。1つは自動車の燃費改善でございます。これはもうちょっと頑張っていたければありがたいんですけれども、実際に頑張っておられるのですが、役所間で評価が定まっていないから評価しませんというのは何か自動車工業会の方には申しわけないような気がいたしまして、早急に詰めていただければありがたいなと思いました。

あと、物流施設も1,000万トンを超えていまして、これも私は初めて教えていただいて、意外なところが頑張れるんだなという気がいたしましたので、そういう指針性を与えるという意味では非常にありがたいなと思います。その上で申し上げるんですけれども、定量化とか比較考量ができるためには、CO<sub>2</sub>に換算するという努力が非常に必要でございますし、もしできましたらいいのですが、コストということも非常に大事なことでございますので、そのことについてもお考えいただければなと思いました。

その上で申し上げるんですけれども、今回は環境行動計画の点検でございまして、PDCAを回すという意味からするとこれで十分だとは思いますが、もうちょっと国民に対して、これだけ頑張っていて、結局のところオーバーオールでこれだけ頑張っていますよというふうなアピールができればいいのにといいまして、次の点検のときにはそういうことができるようにぜひ頑張っていたければうれしいなと思いました。

以上でございます。

**【原田部会長】** ありがとうございます。何人かまとめていただいて、そこでコメントという形でいきたいと思います。

大久保委員、お願いします。

**【大久保委員】** ありがとうございます。私も大変「見える化」が進んで、わかりやす

く示していただいたと思います。

それで3つ質問があるんですけども、1つは10ページなのですが、立地適正化計画はかなり順調に348都市が作成に向けた検討を始めていて、そのうち100都市がつくったと。それに対しまして、それとセットものといいますか、関連した総合交通戦略のほうですけども、こちらは88都市が作りました、でも、これから後どれぐらいがつくる見込みなんですかということがよくわからない。これは基本的に交通戦略のほうで、自治体でどのような総合的な意味で、例えば自転車とか歩けるまちづくりとか、そういうものが見えてくると思うんですけども、この自動車交通、鉄道とかそういうインフラ系ではなくて、自転車あるいは歩けるまちづくりということに関しましては、指標の中で、例えば15ページの交通流対策等の推進では、自転車利用環境の整備・支援とあるんですけども、指標のほうには自転車道の整備率とかが入っていないので、何というか全体として、指標にはもともとこの数値が入っていないんです。ですので、多分、全体として見えやすくなるのは交通戦略のほうではないかと思うんですけども、これは期待したほど策定が進んでいないような感じがするのですが、その要因は何かというのを教えていただければと思います。

2つ目は26ページ、長期優良住宅の普及促進で、一戸建てと共同住宅で浸透が進まない要因が2つ違うことが書いてあるんですけども、中小工務店の場合には周知・浸透を図ることが対策として挙げられているのですが、事業採算性の問題があるのかなと思ったんですけども、こちらは周知されれば認定が進むという理解でよろしいのかという質問です。

それから3つ目は、大きな2つ目にご説明いただきました資料3で、関係業界それぞれいろいろ取り組んでくださっているということなんですけれども、この目標値自体の設定方法がこれは何か基準があるのかとか、あるいは「見える化」はどうなっているのかというあたり、基準の設定がどのようになされているのかというあたりを教えていただければと。以上3点です。

【原田部会長】 では、隣で大中委員、お願いします。

【大中委員】 ありがとうございます。

20ページのトラック輸送の効率化のところですが、ここで共同輸配送の推進というところで「○」になっていますが、現場でも非常に実感している内容になっています。着実に取り組みが進んでいるということで、こういったことは事例として出てきております。

平成29年の1月から実施しているものもありまして、事例を申し上げますと、キリンビールさん、アサヒビールさん、日本貨物鉄道さんと弊社の4社で協力して、同業他社による共同モーダルシフト、4社が共同モーダルシフト、共同輸送に取り組んでいます。今回の取り組みを実現するには生産拠点の変更とか、物流センターの開設とか大がかりな施策が必要だったんですけども、ここの対策とかに出しておりますように、物流総合効率化法といったものの認定を受けておりまして、取り組みについては非常に支援になっております。実際こういった支援をさらに拡大することで、いろいろな業界に広がっていくのではないかと考えています。

今回は関西から北陸向けの事案だったのですが、今後もいろいろな取り組みが出てきます。ちなみにビール業界では2017年9月から実施予定の北海道エリアでの事例がありまして、キリンビールさん、アサヒビールさん、サッポロビールさん、サントリービールさん、以上4社で物流部門での環境負荷の低減の取り組みがされてきます。実際にこういった取り組みが物流効率化の施策の強化によってさらに進んでいくと思われまので、今の共同輸配送の推進については「○」になっておりまして、次の21ページは「△」の評価になっておりますが、今後はこういったことも進めていければ「○」に近づいていくのかなと考えております。

【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】 ありがとうございます。私も三、四点お話しさせていただきたいと思っています。

それで、まずとりあえずこれまでも本当にいろいろな施策のメニューはしっかり出てきていると、これをいかに広げるかが大事だということで取り組んできたわけですが、そういう意味で今回、きちんと目標とその実施率が非常に明快に出てきて、わかりやすくなってきたと思っています。ただし、今回お話を伺って、取り組んでいる状態はわかったのですが、課題が見えてきたところに対してはどうするというようなことがあまり伺えなかったもので、その辺をどのように考えておられるのかというのを伺いたいと思いました。

例えば資料2のほうでまとめて見ると、現状値と目標値があまりにも乖離しているところが4つぐらいあるわけです。これは1番の立地適正化計画を作成する市町村の数が150目標に対して1とか、3番のエネルギーシステム導入予定が15地区のうちゼロ、実際に書類のほうを拝見すると、現状取り組んでおられる途中ということでわかりますけれども、こういうまだまだ対応が必要なところに関して、今後どのように予算なり人員配置な

り施策なりを展開していくのかというのを少しご紹介いただければよかったですのではないかと  
という感じもいたしますので、今後よろしくお願ひしたいと思っています。

なお、今お話しした地域づくりのところだけではなく、気になったのが住宅のところ、  
資料1の25ページ、新築住宅のほうも省エネ率が「△」、省エネ改善が「△」になっている  
のですが、76ページの既築住宅リフォームのところも「△」まで行かずに今のところ  
集計中ということで「－」になっている状態なのですが、こういう影響力の大きいところ  
に関して、できるだけ明確に状況把握と対策を打っていただければありがたいと思いま  
した。

あともう1点気になったのが、39ページの下水道バイオマスのところ「△」な  
のですが、下水道整備による水が環境改善の52ページのところも「△」か「－」になっ  
ていて、下水道は何か影響が出てくるとその地域生活に大きく影響してきますので、ぜひこ  
ういうインフラが少し老朽化してきつつあるようなところに関しては重点的に対応して  
いただく。こういうことが見えてきていることがすばらしいと思うのですが、そういうふう  
なところの中で施策を展開していただければありがたいと思いました。

最後に1点、今、世界的にこういうものの評価に関してSDGsの17目標と、詳細な  
169の項目とか、そのようなところで世界的にいろいろな進捗を評価していくような傾  
向が出てきていますので、ぜひそういう対応の準備もしていただければありがたいと願  
っております。よろしくお願ひします。

**【原田部会長】** ありがとうございます。もう一人、住野委員、お願ひします。

**【住野委員】** ありがとうございます。今回のPDCAの推進をもとに取り組みと評価  
と対策、対策がしっかりできればまた次の取り組みができるということで、3点ばかりご  
質問させていただきたいと思ひます。

まず21ページのモーダルシフト、とりわけ鉄道の輸送によって、自然災害によってな  
かなか評価が進まないというふうに評価的には書いてありますけれども、実はご存じのと  
おり、北海道であったり、九州で農作物の関係で自然災害によって、鉄道の橋梁であつた  
り、施設が寸断されておりまして、道路とか橋梁だとかについては、国の施策で素早い対  
応ができるわけでありまして、とりわけ鉄道の関係につきましては、自前でやらな  
くてはいけないという中で、なかなかスムーズにモーダルシフトが進んでいないという現  
状もありますので、対策ですから、こういったところをどう推進していくのかという観点  
も少し加えていただければ非常にありがたいと思ひます。

2つ目は、24ページの航空における低炭素化の促進でありますけれども、先ほどご説明の中で、今、航空分野では機材の改良であったり、エンジン性能、燃焼のいいものにかえて低燃費化を図っておりますけれども、これだけではなかなか対応策が強化できないんだと思っています。ここの表現が、私は代替航空燃料ではないのかなと思っていますけれども、その点間違っていたら後で教えていただきたいと思います。以前から言っていますように、各航空会社も実はバイオ関係の燃料の推進に向けていろいろ取り組んでおりますけれども、こういった対応策がなかなか明記されていないということで、そういったことについても幅広く対応策をとっていかないといけないのではないかなという意見が2つ目です。

最後、72ページの空港周辺環境の改善、ここでは騒音対策ということで取り組みをしておられますけれども、今、都内の上空の飛行制限の見直しということで、取り組んでいるわけであります。実はきのう熊本から帰ってくるのに天候が悪くて、低空に非常に大きな雲があって、その上を都内からずっと飛行して随分時間がかかりました。騒音だけではなくて、こういった環境の変化ということも含めてさまざまな丁寧な対応と丁寧な議論が必要になってくるのではないかと思いますので、我々運行する立場で少し的外れたかもしれないかもしれませんが、こういったことにも少し丁寧な議論をしていただきたいと思ひますし、新宿バスタの環境もできました。しかし、国道20号線は曜日によっては非常に渋滞がきつくなって、今調査されていると思ひますけれども、こういった視点も評価の中に入れてどう対策としてということも明記しないと、なかなか低炭素に向かっていかないのではないかと思いますので、今日の計画の評価としては非常にいいのですが、現場の意見ということで少し聞いていただければありがたいと思ひます。

以上です。

**【原田部会長】** ありがとうございます。5名いただきましたので、一旦ここで切りたいと思ひますが、よろしくお願ひします。

**【櫛田環境政策課長】** それでは、まず石田委員から、国民に対してこれだけ行っているというアピールを進めるべきだということにつきまして、今後ともよく検討させていただきますと思ひます。

それから大久保委員からいただきました、最初の立地適正化計画の中で、さらに都市地域交通戦略の策定の状況でございますが、今回の指標自体は立地適正化計画の策定ということで把握しております、交通戦略までは細かく把握しておりませんが、いずれ

にしてもこういった交通も含めてしっかり推進することが大事だと考えておりますので、今後とも状況をしっかり把握しながら対応させていただきたいと考えております。

それから、26ページの長期優良住宅の普及促進でございます。こちらは戸建てと共同住宅で若干状況が違うというのが現状でございます。戸建てについては中小の工務店さんがそういう性能のよい住宅をつくるという技術自体、まずよくお知りいただくというところから始まりますので、その推進を図る必要がある。一方で、共同住宅につきましてはこの基準を満たす構造のものをつくろうと思えば、どうしても採算性が厳しくなるということがありまして、技術としてそういうのがあるというのはディベロッパーの方はご存じですけれども、採算性の両立が難しいというのが要因だと考えておりますので、それらに向けて認定基準の合理化に向けた検証を行って、そういう方策をとることで、戸建てと共同住宅で対応策を若干変えているというところがございます。

それから、崎田委員からご指摘がございました、まだ施策が進んでいないものについて対策をしっかりイメージしていくべきだということ、大変重要なご指摘をいただきました。それで、例えば住宅につきまして、25ページで一応現状分析をさせていただきました。特に住宅についてはさらなる策が必要だということで、26ページ以降、5ページにわたりまして、現在進めております施策につきまして記載させていただいておりますので、今後ともこういった施策を推進していきたいと考えております。

同じく崎田委員からご指摘をいただきました下水道が重要だということにつきまして、こちらでも人口減少という状況を踏まえながら、自治体の状況に応じた構想の見直しを指導しているところでございます。

それから、住野委員からございました航空について、代替燃料についても考えるべきというご指摘をいただきました。今、CO<sub>2</sub>の削減量として一番効いておりますのは、新型機材への代替が大きいというのが現状でございますけれども、将来的な課題として代替燃料についてもしっかり検討していくべきものと考えております。

騒音対策につきましては、こちらの資料では防音工事という観点だけで記載しておりますけれども、当然のことながら運行の仕方とか、騒音対策についてはさまざまな観点で取り組んでいるという状況でございます。

**【横井交通環境・エネルギー対策企画官】** 資料3の自主的取組における目標値の設定方法についてでございますが、こちらからとしてははっきりと示した設定方法はございません。業界の方の頑張りが見える設定方法を業界の方がお考えになって、それを目標値と

して設定いただいている状況でございます。

【原田部会長】 よろしいですか。微妙に回答がずれたところがあったと思いますが、大久保委員のあれですよ、ここに都市・地域総合何とか戦略も策定していると書いてあるんですけども、そちらのほうは徒歩とか自転車の関係では重要ではないか、その辺はどのように考えているのかということでしたので、質問がうまく伝わっていませんでしたね。それはその中身を少し押さえていただいてということで。

あと、幾つかあると思うんですけども、崎田委員の下水道のところは、財政とかその辺が進まない原因がはっきりしてきたので、もっとその辺がわかったら積極的に対応したほうがいいんじゃないかという指摘だったように、それでよろしいですか。そういうことだと思いますので、あと幾つかあったかもしれませんが、一番大きく気づいたのはその辺ですが、ほかによろしいでしょうか。

そうしましたら、先ほど次に挙げていたのは渡部委員ですね。

【渡部委員】 皆さんおっしゃっていますが、今回、冒頭で評価の考え方をきっちり設定して、全体をそれで通して、「○」、「△」をつけていったというのが非常にうまくワークしていてわかりやすいと思います。大変ご苦労さまでした。何しろこういう初めてのやり方ということでもありますので、私からは個別の項目に対するものはないんですけども、冒頭部分の評価の考え方の説明ができるだけわかりいい、もう少し親切というか、充実した形であってもいいのかなということをコメントさせていただきたいと思います。

例えば定性的、定量的と両方の評価が混ざっているわけですけども、7ページの表は数字としてはこれが全部一緒になっていますよね。例えば「△」の数を見ると、柱1がえらい多いように見えてしまって、ここは何かうまくいっていないのかと、一見するとそう思ってしまうようなのですが、おそらくこれは定量的な評価がかなり多い柱であるというのが影響しているんだろうと私は思いながら聞いていたんです。定性的な評価ってなかなか「△」をつける要素がないんです。基本的にきちんと取り組んでいけば大体「○」になりますが、定量的な評価は数字を積み上げれば正直にならざるを得ないので、どうしても下回ってくるというのもあるだろうと。前にもどこかで申し上げましたけれども、正直に評価して「△」になったからといって、それにきちんと今後こうなるという見通しとか、そういう点検があればあまりネガティブに捉えられるというのはよろしくないだろうと思いますので、例えばこの表なんかは、定性的な評価と定量的な評価がそれぞれ内数としてどうなっているかみたいなのを括弧で添えておくとか、そんなことだけでも少し見え方が



変わるのかなと思いました。

それから、先ほど大久保委員も言われたかもしれないのですが、全てのグラフは見込み値がどこに設定されているかということで、結果が「○」なのか「△」なのかというのは変わってしまいますよね。それで、6ページの説明で、見込み値がどこからどういう根拠で決まっているのか、恣意的に決められていないんだというのがもうちょっとちゃんとわかるように説明を加えられたらいかがかなと思いました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。田中委員、お願いします。

【田中（宏）委員】 ありがとうございます。今回、温暖化対策、あるいは低炭素社会づくりの問題と環境そのものの改善の問題と、一遍に全体を見ていると思うんです。その中で下水道とか河川、あるいはダム浄化のような問題というのは、ある意味では両者にコンフリクトがどうしても生じる部分があると思うんです。

下水道で言うと、先ほどお話があったように、求められているのはさらに普及しろと、そうすると普及すると下水道全体として消費されるエネルギーが当然増えますし、高度処理をやれば当然その分だけエネルギーを使う量がある程度増える。それを技術改善とかいろいろの形でやっているのですが、まずその評価の仕方の中で、例えば下水道が取り込んで、確かに処理することによって水の処理エネルギーがかかる分があるんですけども、従来どうしていたかという、実は他省庁の分野になるのですが、多くは浄化槽のようなものが使われている。浄化槽というのは小規模だから、トン当たりの処理にかかわるエネルギー消費量が極めて大きいんです。それを下水道に取り込むことによって、エネルギー効率が全体としては上がっているはずなんです。

あるいはここの中で下水熱の問題が出ていて、下水熱は今どんどん普及しているのですが、この分野のエネルギーの削減、これは下水道がみずからしているというよりは、下水道のエネルギーを使いながら、町全体でエネルギーの削減をしているのですが、この分野はこのカウントの仕方で行くと、箇所が出てくるんですけども、下水道のテリトリーに入っていない。つまり複合解決をしている部分の評価で何らかの形を考えないと、何かやればやるほどエネルギーがあまり減っていないようなイメージのあるところがあって、この工夫が要るのではないかと。例えばそういう概念の中でバイオマスの利用とか、先ほどの熱利用とか、実はここにあまり書かれていないんですけども、これからもっとやっていかないといけない中に水の再利用みたいなものがあるのですが、今回、プログラム

を組み立てたところにそういうのは少しあったんですけども、その部分があまりにオーバーラップしているところ、特に他省庁との関係でやっているところが評価できないような形になっている分があるので、これは長期的に、どうせまた次の改定が必要ですし、2050年に向けてはもっと大きな削減が必要ですから、そういうところを少し頭に置いておいていただきたいというのが1つです。

それから2つ目は、それと少し関係してくるのですが、全ての評価が件数で示しているものと、例えば温暖化ガスの削減量というパフォーマンスを示しているものとごちゃごちゃになっていて、先ほど話した下水熱が1つの例ですけども、合わせたら全体としてこの分野でどれくらい削減していることになるのかという何らかの表示を示していただけないかなという感じがあります。

3点目は細かい点ですけども、例えば雨水の循環利用の問題、これは水循環基本法の中にもかなり明確に書かれて、さらに先ほど少し話した水の再利用のような問題もばらばらに入っているんです。例えば雨水の循環利用の問題から言うと、下水道サイドもやっているし、それから流域全体で個別の住宅ベースでやっているケースもあるし、そういう情報がばらばらになっている。それから、再利用の問題なんかはもっと典型的で、ここで取り扱われているのは役所を中心とした新しい建物の循環利用だけの量、下水道でも再利用しているんですけども、その全体量の評価が全体としてはどうなっているかのパフォーマンスが見えない。ある程度それぞれの部局の積み上げで来ているので仕方ない面はあるのですが、少し統合化するような努力を評価の段階でもやっておいていただけると、次のステップに進むときに計画をつくる1つの新しい、お互いに連携してやっているというイメージがもうちょっと湧くんじゃないかなと思います。

**【原田部会長】** はい、ありがとうございます。

では藤井委員、お願いします。

**【藤井委員】** ありがとうございます。幾つかまとめて申し上げたいと思います。

今、田中委員、並びに冒頭で、最初に石田委員がおっしゃったこととも関係いたしますが、施策の進捗を考えるに当たって、私の理解が間違えていなければ、目標をそれぞれ立て、その目標の進捗率で評価するというのを今回やられているのかなと思うのですが、施策の進捗評価のときには、そういうタイプのものと、あと、絶対評価として、CO<sub>2</sub>がどれだけ減ったのかとか、環境共生がどれくらい進んだのかという視点の評価もあわせて行う必要が本来はあるのだろうなと思います。

これは一例であります、国土強靱化も進捗管理のときにはKPIをつくったときに、目標の進捗率というものと、客観的にどれだけ進んだのかという両側面で評価をして、それを総合的に評価するやり方もなかなか難しいですが、それを0.5ずつ掛けて、足して、全体でどれくらい進んだのかというようなジェネラルな尺度をつくったりして進捗を見たりしていますので、ぜひ、客観的な基準での評価という軸も、今後ぜひ検討いただきたいと思えます。

そうなると思えますのが、石田委員が冒頭でおっしゃったように、桁が非常に大きな項目というのがあって、そこは重点項目なんだということがおのずと明らかになると。で、そうすると、逆の言い方も当然出てくるわけですが、少なくとも重点的な項目を重点しましょう。それで、そこに対して資源の投入量を大きくしていきましょうというようなPDCAの回し方も、これから可能になってくるのかなと思えますので、そういう意味でも、客観的なものを入れていただくといいのではないかなと思えました。

以上が全体的なコメントで、今日の議論とは少し位相がずれてしまうかもしれないですが、今申し上げたような、非常に効果的な国土交通省行政政策って何かということを見ると、かなり最初のほうに挙げられている低炭素都市づくりというのがありますが、これは当然効果的だと思うのですが、さらに踏み込んで、低炭素国土づくりというのもきっとあるはずで、なかなかそれをどういうふうにかというの、少し研究が必要になってくるかと思えますが、大ざっぱなことをいうと、東京では人口集中が続いて、すごい渋滞していると。そこでかなり多くのCO<sub>2</sub>が出てしまっていると。一方で地方都市は過疎によって自動車分担率が非常に高くなってしまっていると。これは、人口あるいは人口密度と自動車分担率というのはきれいな相関があるのはよく知られた事実でありますので、どこかに適切な国土利用、すなわち、どこかに適切な一極集中度、あるいは分散度というものが、CO<sub>2</sub>の観点から存在するはずだという論理はあり得ると思えます。

そういう視点から、低炭素国土づくりというのができれば、これは非常に大きなCO<sub>2</sub>削減効果が、先ほど申し上げた後者の尺度、客観的な貢献量というところから大きくなってくるのかなと思えますので、ぜひそういった客観的な貢献量というところから、あくまでも目標ですから、今すぐやるというような話でもないので、議論としてはそういうものを置いておけば、例えば、何度か前回も申し上げた水力発電のシェアの拡大や、あるいはこれも非常に大きいと思えますが、低炭素型大型発電所の地震のときに壊れないようにすること、これは実際、福島でCO<sub>2</sub>がものすごくふえてしまっていますから、今ので

伝わったかと思いますが、そういった、なぜCO<sub>2</sub>がふえてきたのかという長期的な視点で見たときに、こういうトピックがあつてふえてきたんだなど。それで、それを防ぐ方法というのはあるのだけれど、我々今、国土交通行政で考えていないよなど。

もう一度繰り返しますと、低炭素型国土づくりとか、あるいは発電シェアというものが何によってリターンされているのかというもの。さらにいうと、農業振興とか、これはちょっと農水になるのかもしれませんが、例えば、実はCO<sub>2</sub>を一番出すのは車だと一部で言われていたのですが、そうではなくて牛肉だというような話もありますから。牛肉を食べれば食べるほどCO<sub>2</sub>が出ているというのが科学的にしばしば言われることですが、そこにどういう貢献ができるかとか、逆の、バックキャスト方向で考えていって、政策をアイデンティファイしていくという議論も、客観的尺度を入れていくとできるのかなとも思いました。

後半のほうの話は、ちょっと今日とは位相が少し違うかもしれませんが、今日の議論からさらにエクステンドするとそういうところになるかなということ発言させていただきました。

**【原田部会長】** ありがとうございます。後半のほうの議論は、前の唐突な言い方はかなりわかりやすかった。みんなそう思ったと思います。

済みません、ちょっと余計なことを言って。山戸委員、お願いします。

**【山戸委員】** ありがとうございます。今回、皆様、委員の方もおっしゃっているように、定量化で評価を入れていただいて、非常にわかりやすくなりました。ありがとうございます。

それで、私のほうは、今後さらに、この地球温暖化、気候変動対策というのはさらなる大幅な削減をより加速していくということも重要でありますので、その観点で少しお話をさせていただきたいと思っております。

つまりそれは、先ほど石田先生からもありましたが、やはり費用対効果、いろいろな施策、支援策というのが対策の中に書いていただいております、我々の工業会にもたくさんのご支援をいただいております。そういったことで大きな効果を出せるという対策もございまして、やはり費用対効果、効率がよいものも優先順位を上げるということが大幅な削減の加速にもつながる1つと思っております、大切なことであると思っておりますので、まず見える化していただくこと、今回は進捗が見える化いただいたわけですが、さらにそういった費用対効果なども見える化することにより、各業界だけではなく、国民の

関心も、議論もより進むと考えております。

まずは足元の効果を評価いただくことが重要だと思いますが、20年、30年目標も今後出そろってくるときには、その先の費用対効果の見込みなども定量化できるようになれば、今はその効果がまだ絞られていても、将来の見込みがあるものも優先順位を上げていくなど、そういった幅広い議論につながるのではないかと考えております。

また、御省のこの対策というのは非常に幅広く、国民参加する対策も多いというのも特徴だと思っております。こういったところで、今回のまず見える化に加えまして、より国民への周知徹底、わかりやすい表示ということについても引き続き、この場でも何度もご議論いただいていると思いますが、達成に向けて非常に重要であると思っておりますので、ご検討を続けていただければと思いました。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した。

鷲谷委員、お願いします。

【鷲谷委員】      もう既にご発言があったところでありますが、評価の考え方が整理されて、長期的な目標とのかかわりでの現状の進捗状況をより客観的に説明できるようになったということは、点検技術の進歩ということで、とても重要な点だと思います。

さらに、その評価の仕方を向上させて、よりよい成果につなげていくために、評価手法に若干の改善を加えたほうがよいと思われる点が2点ありますので、それについて発言させていただきたいと思っております。

まず第1点は、長期の定量目標があるけれども年度目標がないものについてですが、理想的な進捗曲線、モデルを直線にしているということの問題です。対象となる事象の性格に応じて、直線的な進展が望めるものももちろんあるのですが、多くの事象が少し違うのではないかと。

あと2つモデルを加えたほうが良いと思うのですが、1つは、少し準備期間を経て、あるところから効果が伸びていくタイプの指数関数的なモデルです。もう一方は、進展していけば必ず頭打ちになる飽和型の曲線で、ロジスティック曲線などが適切なモデルになるのではないかと思います。それを全て直線で考えていると、初期のうちには、本来指数関数的に発展すべきものに関しては、直線を想定すると過小評価になります。逆に、初期に伸びて飽和型になるようなものに直線を当てはめると、初期は過大評価になってしまうので、どういう事象を扱っているかに応じて、どんな進展状況がのぞめるかは少し考えればわかることのように思いますので、一律に直線ではないほうが良いのではないかとと思いま

す。

それからもう1点は、評価の文言に関してですが、どうしてそう評価できるかという理由が説明されていること（記述テキスト）が必要です。そういうふうになっているものもあるのですが、簡潔に短い文章で説明しなければならないという制約はありますが、そのことに関して、特に、政策だけではなくていろいろな要因が加わって数値が出てきているものに関しては、どうしてそう評価できるのかの合理的な理由とかエビデンスも簡単につけてあると、本当にそうなのだというふうに納得してもらえる評価になるのではないかと思います。

その2点です。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。

じゃあ、またここで切つてとめます。

【榎田環境政策課長】      それではまず、渡部委員からいただきました、評価の「○」「△」の一覧表について、定性的なもの、定量的なものが混在しているので、もう少し、定量的なものの中でも「○」「△」があったというのを明示すべきではないかと、数字を分けて書くべきではないかということにつきまして、少し検討させていただきたいと思います。

それから、目標設定の根拠についてでございます。今回資料をおつけしておりませんが、前回の部会の際には、それぞれ指標の考え方について資料を作成させていただきましたので、そうしたものについても今後はお示しするようにさせていただきたいと思っております。

それから、田中委員から、例えば下水道の分野では、複合的な解決が反映されるような表現を工夫すべきだというご指摘をいただきました。今の時点ではまだ、例えばデータの入手可能性ですとか、そういったところから分野ごとの評価ということになっておりますが、今後よく勉強させていただきたいと思っております。

それから、指標について、件数のものとCO<sub>2</sub>のものが混在しているというご指摘をいただきました。温暖化対策計画に載っておりますものについてはCO<sub>2</sub>での表示がありますので、そうしたものについてはCO<sub>2</sub>で統一的に表示をしているところでございますが、それらも含めて全体でできるだけ統一できるように考えていきたいと思っております。

同様に、雨水の循環などについても、現在官庁のみということで、それ以外の分野についてはまだ指標化するに至っておりませんが、課題として勉強していきたいと思っております。

それから、藤井委員からご指摘をいただきました、指標について絶対的なものと、アウトプットとして出したものというご趣旨だったかと思います。それで、CO<sub>2</sub>で換算可能なものについては、一応絶対的な指標としてCO<sub>2</sub>を掲げて、それを達成するための施策指標というものを併記しているところがございますが、全体としてまだまだ、絶対的な指標になっていないものもありますので、そうしたものについてはアウトカムで評価できるように勉強していきたいと思います。

それから、国土全体を低炭素な国土づくりをすべきというところにつきまして、まさにパリ協定で今後長期的な目的を達成するために、各国政府が長期的な施策を検討すべきという流れになって、今後、日本政府全体としての施策が検討されていきますので、そういった中でしっかり議論をしていきたいと考えております。

それから、山戸委員から、費用対効果についても見える化というご指摘をいただきました。まだまだ、現段階で、施策の効果を示すのが精いっぱいというところではございますが、今後の課題として勉強させていただきたいと思います。

それから、鷲谷先生から、途中年度の目標がないものについて、直線で結ぶことは問題があるのではないかというご指摘をいただきました。そこは大変、ご指摘のとおりだと思っております。現時点で、途中年度の指標がないものについて、まずはその目安として、直線で引けるものは引いて、直線で引けないものについては、かわりにそれ以外の見方で評価するというので、今回、試みたところではございますが、先生ご指摘の視点を踏まえながら、今後とも少しブラッシュアップをしていきたいと考えております。

以上でございます。

【原田部会長】      ありがとうございます。

では引き続き、鬼沢委員、済みません。

【鬼沢委員】      私は一国民として、この政策の中で自分ができることは何かと考えたときに、それとやはり一番大きな、これからすごく大切なことではないかと思いますが、25ページにあります、住宅の省エネ向上のところですが、3の評価のところ、かなりそれに関する施策がうたわれて、対策とかがあるのですが、結果的に最終的に1人の住宅をつくらうとする方が、それを選ばなければ、実際に成果に上がっていかないわけですし、今、この「△」になっているところが、早い段階で「○」にはなかなかならないと思います。

それで、そういった情報が、かかわる方からの情報提供だけでは、なかなか、じゃあ多

少金額が上がっても省エネ住宅にしますという決断と、それを実行に移せるようなものになっていかないと思いますので、そのあたりの、例えばこの家は非常に省エネ住宅で、多少、つくるときにはお金がかかったけれど、長い間には非常にそれは効果があらわれて、結果的にはマイナスになるんだみたいな、そういった情報をもっと社会に広く発信され、情報の見える化がされていくと、それを知ることによって、やはり「じゃあうちもそうしてみよう」という方がふえていくのではないかと思います。

それは特に、リフォームのところでも大きくいえることではないかと思います。76ページにあります、既存のリフォームのところにおいては、ますますこれは早くに取りかかっただけいかなければいけないことだと思うので、むしろ、本当に行動に移せるだけの情報がちゃんと提供されていくということが大切だと思いますので、そのあたりをもう少し積極的に進めていく必要があるのではないかなと思います。

【原田部会長】      ありがとうございます。

清水委員、お願いします。

【清水委員】      今回、行動計画の点検という作業をやられた中で、一番苦勞されたのは5ページ、評価の考え方というところだと思います。

これが公開されて、評価の考え方が示されたところで、今回はいいですが、これを今後、改善していかないといけないと思いました。

定量的評価であれば、すんなりいくかなと思って見てみると、例えば、「数値が集計中である等の理由により」というのであれば、次の年度にはしっかりこれ書かれるのかとか、それから、定性的な評価のほうで、イエスのほうで「△」になるものが、想定よりも進捗していないというのであれば、想定というのは定性的な評価の中で、ちゃんとその想定が書かれているのか。イエスで「○」になるのならば、それは着実にというよりは、その想定よりも進んでいるという評価はちゃんとできるのかという、ぜひ、これらをもう少し、今回の点検を受けて評価を改善していただきたいと思いました。

また、※1のところ、定量的な指標を設定していない施策については、原則自己評価であると書いてあります。考えてみますと、ここで上がっているそれぞれの施策は、それぞれの計画として、それぞれの担当部局がやっている、それを引用してきて、ここで評価している。そうであるなら、この自己評価というのは、この環境行動計画の中で評価しているだけではなくて、本家本元でやっている計画の評価にもつながっているものなので、自己評価の書き方として、よく書かれているところとそうでないものの、むらが大きいな



と感じました。

例を挙げると、例えば68ページの、ダムの整備による環境配慮事項というところがありますね。実績のところでは、「環境汚染措置を講じているところ」という書き方で終わっていて、評価が「着実に進捗している」という、こういう書き方だと、進捗の想定がどこにあるのかということがわからないし、一方で、よく書かれているなど思うのは、今回入ってきた、46ページ、水災害に対する適用策の推進。これからやろうというものがしっかり書かれているし、すごいと思うのは、2020年で100%という数字を書けるというような展開に持っていつている。ここで評価されるものが、各部局の計画そのものを評価しているんだという、そういう気持ちが自己評価の中に入ってきてほしいと思いました。

もっと言ってしまうと、その計画を環境行動計画の中の適用と緩和の観点から、もっと積極的に評価してもらいながら、課題も言っちゃいましょうとか、反省点も言っちゃいましょうとか、そういうのがこの中で出てくると、かなり違った点検の仕方になってくるのではないかと思います。

最後に、今度は7ページですが、これが個々の評価の結果の概要になっています。これも何点か、委員の方からご指摘されましたが、これは各施策の個別評価を集計しただけであって、今後、これを総合政策的な立場から、環境行動計画の点検として、どんなふうこれを総合評価していくのか。

それは毎年毎年やっている点検ではないかもしれませんが、どこかで、この7ページを総合的に評価するような中期点検みたいなものがあってもいいと思いました。

以上です。

【原田部会長】      ありがとうございました。

竹内委員、お願いします。

【竹内委員】      ありがとうございます。膨大な資料とデータで作業が大変だったことと思います。そうした中で、1つは意見で、もう1つは質問、あるいはそれに伴う意見がございます。

1つ目は、具体的な話で、一つ事例としてですが、85ページのところに、定性的なものであるとはいえ、なるべく客観的な数字を入れたいということで、いろいろな講演会とか出前講座を何回やったというのが出てきています。このこと自体はいいことであって、決して悪いことではないと思うものの、例えば、講演会を一回やったら出席者が3名だったとか、次の回も4名だったとかいうことだと、あまり効果がないように見えてしまうこ

とになります。ですから、こういうことを書くのならば、参加した延べ人数のような数値も、出せるものは出しておいたほうがより客観性が増すのではないかと思います。

もう1つは、これはちょっとテクニカルといたしますか、図の読み方がわからないというご質問です。

どこでもいいのですが、例えば18ページのところで、項目1-5での左側、港湾における総合的な低炭素化の推進というところに、大きな青い線で四角が囲まれて、右上に「○」がぼんと1個ついているというのがあるわけです。もう1つのほうで、例えば、同じ領域のほうがいいと思うので25ページを見ますと、同じく青い枠で新築住宅というのが左側、右側に新築建築物という枠があって、この中では、それぞれの中のグラフについて、「△」、「△」、「○」、「○」とついているんです。この区別がなかなかよくわからないんですよ。1つは大きくくくってまとめて1個の「○」。もう1個は一個一個ついて「△」がついている。

恐らく私が想像するに、このA4の紙の中にこの表を全て入れ込むのは大変だし、そういうことでまとめられたのではないかと思いますのですが、ただこれが、環境行動計画のほうと対応させて、比べて見たのですが、対応がとれていない気がします。見にくいんですよ。多分、よく見ればわかるのしょうけれども、普通に、初めてこれをごらんになられる方々にとっては、ここの数字ってどうなっているんだろうと、疑問に思うのではないかと思います。微妙に表現も違うんです。例えば18ページの静脈物流と書いてある、この項目に関する限りは、ここのところで静脈物流という言葉はないんです。ほかのところには書いてあるのですが。

そういうことで、少しこれは、ページ数はふえるかもしれませんが、少し丁寧に書いていかないと、なかなかチェックしにくい気がします。1つの例として申し上げましたので、一括して「○」とか、個別についているとか、そのあたりの区別の仕方、見分け方といたしますか、その基準ですか、その点をご質問したいと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

高村委員、お願いします。

【高村委員】 ありがとうございます。資料の中にも書いていただいています。今回の環境行動計画の見直しで改定をしたものの一つの契機というのがパリ協定で、特に2030年、50年といった長期の視点を盛り込んでという、そうした内容の改定だったと思

っております。これはたしか16年2月の環境部会で、石田先生のご発言がきっかけになったと思いますが、やはりその中で国交省の役割は非常に大きいということが、今回の計画の内容に反映をされていると思っております。

幾つか、恐らくこのタイミングで、特に低炭素分野は温対計画が昨年5月でしたので、15年度の施策の評価はなかなか難しかったのだらうと思っております。ですので、どちらかという、先ほどまでの議論を踏まえて、少し今後に向けて何を焦点に——清水先生が適切におっしゃったので繰り返しになりますが、今後に向けて何を施策の焦点、課題として抽出するかという観点から、3点ほど申し上げたいと思っております。

1つは、課題の分析ということなのですが、私自身、世の中の動きを見ていますと、自動車と建築物というのは、この間、例になくゼロエミッションに向けて事業者の取り組みが進んできていると思っております。山戸さんの前で言うのはあれですが、トヨタさんはもちろん日産さんもそうですし、世界的に見てもBMWさん、GMさん、タタさんもそうですが、やはりどうやって、個車、単体の自動車の排出量の抑制と製造過程、場合によってはサプライチェーン全体の排出抑制に向けて、かなり明確な方向性を示していらっしゃると思えます。

ドイツの議会も昨年10月には、30年にはEUの道路ではゼロエミッション車だけ走らせるようにしたらどうかという法令をEUでつくったらどうかというような決議の採択を求めたりしてしまして、そういう意味では、自動車の世界的なゼロエミッションの動きが非常に加速していると思えます。

もう1つ、特に日本だと思のですが、建築物、住宅のゼロエミッションの志向というのがビジネスのところで非常に大きく進んでいると思っております。これはもう、ZEB・ZEHに象徴されるころなのですが、何を申し上げたいかといいますと、今回の、15年度の施策の評価というところから一つの制約があるのだと思うのですが、若干、事業者さんの取り組みと全体の評価にギャップを感じておりまして、そのギャップの背景といますか、理由が何なのかという点であります。

例えばスライド14の自動車の燃費改善、あるいは次世代自動車の導入の評価もそうですが、田辺先生が既に詳細を出してくださっていますが、スライド25のところですが、例えば積水ハウスさんですと、今はもう、売っていらっしゃる建物の70%ZEHだとおっしゃるので、そういう意味でいきますとここに出てくる進捗の評価とのずれというのがどこにあるかというところは見ていただければと思っております。

いずれにしても、この2つ、自動車は特に国際競争の観点から、建築物はやはり全体のインフラの低炭素化という意味から非常に重要な分野と想着ていまして、今掲げられている施策をぜひ後退させないで、一步進める重点化をしていただきたいと想着ております。

2つ目が、これも田中先生ほかがおっしゃったことにかかわるのですが、やはり2030年を、足元の進捗と同時に、30年を超えるインフラの更新をどうやって作り込んでいくかという課題を、この環境計画の進捗評価とともに、やはり一つの課題として置いておいていただきたいと想着ております。それが今回の計画の改定の趣旨の1つでもあったと思うのですが、特にこの間の港湾の風力の運用指針というのは、非常に国交省さんの取り組みというのは大変ありがたい取り組みをしていただいたと想着ていまして、どういうふうに、港湾であります、その利用のルールをどうしていくかというのを出してくださいと。

同じようなことが、国土利用や土地利用にもあるように思います。ただ、再エネの発電設備をどこに置くか。例えば自治体さんで計画をつくるということになるわけです。どういうふうに土地利用をするかということになるわけですが、なかなか、どうしていくかというのでできないでいる悩ましきも聞いております。そういう意味では、省庁横断的な課題ではありますが、やはり国土利用、土地利用、2030年を超えたあるべきインフラの議論というのは、ぜひ課題として置いておいていただきたいと想着ております。

最後はより具体的な話であります、目標の背景について質問と要望でございます。

スライドの18のところで、物流施設における環境負荷の低減で、自然冷媒の冷凍冷蔵設備の導入が入っておりますが、ご存じのとおり、昨年HFCの規制を厳しくするモントリオール議定書の改正がされて、現在国内法の準備を経産省か環境省でされていると理解をしていまして、ここの目標数値というのが、恐らくそれの前のことだと思っております、その目標の検討をあわせてお願いしたいという点であります。

それから、スライドの24、同じ趣旨ですが、航空分野の低炭素化の促進のところで、これは国交省さん所管の話ですが、ICAOで機体の燃費、技術基準の向上とあわせて、市場メカニズムの導入が決まっていると理解していまして、それを踏まえた今の目標値の設定がどうなのかという点については検討いただけるといいなと思っております。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

永峰委員、お願いします。

【永峰委員】 ありがとうございます。大分、私も言おうと思っていたことが委員の方々の発言とダブってきましたので、2点だけ指摘させていただきたいと思います。

1点目は、アウトプット目標とアウトカム目標ということを考えてときに、これは計画のつくり方の問題でもあるのですが、こうして計画全体を見てみると、多くの目標がアウトプット目標になっていると思うんです。対策を実施すればそれなりの実績として何らかのアウトプットが生じるわけで、そのアウトプットがどのような成果や結果に結びついていくのかということが、いま一つ明確ではなかったのではないかと。アウトカム目標にもう少し着目してもいいのではないかという気がいたします。

柱の1の温暖化対策の部分というのは、アウトプット、いわゆる対策の進捗状況と、アウトカムであるところのCO<sub>2</sub>の削減量などが明確に示されていてわかりやすいのですが、柱2以下では、必ずしも明確になっていないので、今後の課題として、数量的なアウトカム目標の具体化ということにも、何らかの努力をしていただくといいのではないかという指摘です。

もう1点指摘させていただきますと、各種の対策の優先順位を評価できるような指標という側面を考えていくと、今までも何人かの委員からもご指摘があったように、CO<sub>2</sub>の1トン削減当たりの費用が示されれば、どの対策がコストの面で効率的であるのかがわかっていくと。コスト面での優先順位も、国民にも非常によくわかっていくので、その点、できればやっていく方向でお願いしたいと思います。それプラス、国交省の対策というのは、温暖化対策だけ（これはもちろん環境の部会であることは了解したうえで）を直接目標にするわけではないので、単純にCO<sub>2</sub>の削減の費用対効果だけで評価するというのも適切ではないような気がいたします。

そうしたときにどうするかというと、この計画全体の対策の優先順位とか効率性を評価するために、これはすぐにとすることは無理かもしれませんが、やはり国交省独自の総合評価のための指標づくりというものも念頭に置きながらお考えになるのも一つではないでしょうか。例えば、一番期待されているところの国民の安全性の向上とか、国土の防災度の向上など、その辺は国交省の得意とする分野で、環境問題とも直接に結びついてくる部分でもありますので、その総合的な指標を、独自で、つくるぞという意気込みをもたれてもいいのではないかと考えます。もちろん、省庁間の調整がまた大変だという話も出てくるかもしれませんが、安全性、防災度などを軸にした指標づくりにもぜひ取り組んでいただきたいと思います。この国土交通省独自の総合評価のための指標づくりが、2番目の

指摘です。ありがとうございました。

【原田部会長】      ありがとうございました。

では、ここでまた切って。はい。

【榎田環境政策課長】      まず、鬼沢委員からございました、住宅の省エネについて、国民が選ばなければ選択されないので情報提供をという大切なご指摘をいただきました。

建築物省エネ法におきましても、住宅の表示制度について規定がされておりました、これらにつきまして、資料で申しますと26ページでございますが、住宅・建築物のエネルギー性能の表示制度などについて推進しているところでございますが、これに加えて、環境省さんと一緒になりまして、クールチョイスという国民運動を展開して、そうした中で、環境に優しいものを選択するとお財布にも優しい、というような趣旨のPRなども推進をしているところでございます。

それから、清水委員から、定性的な指標についても、具体的な想定されたものに合致しているかどうかという基準でしっかり判断すべきでないかというご指摘をいただきました。今まだ不十分なところもあるかと思いますが、そうした方向に向けて努力をしてまいりたいと考えております。

それから、竹内委員から、講演会について、回数だけではなくて人数もというご指摘をいただきましたので、講演会に限らず全体的に、表示方法について、よりよいものにする努力をしていきたいと思っております。

それから、1つの項目を2つに分けて評価しているものと1つで評価しているものというご指摘がございました。これは、1つにしているものについては、例えば総合的な推進を図るということで1つにしたものもございまして、済みません、書き分けるほどの理由でもありませんので、今後よく整理をしたいと考えます。

高村委員から、例えば自動車や建築物について、事業者の取り組みが進んでいるが数字が反映されていないというところについては、委員ご指摘のとおり、数字自体が2014であったり、少し前の数字だということもあろうかと思っております。それから、例えば建築物ですと、省エネ基準を満たしたものについては、建築基準で節約されるであろうCO<sub>2</sub>の量で試算をしております、それはある意味で安全サイドに立った試算でございまして、省エネ基準よりもさらにすぐれた住宅が出てくれば、その試算よりもさらにたくさん削減されているという実態はあろうかと思っております。

それから、風力発電について、国土全体で指針のようなもの、あるいはあるべきインフ

ラの姿が示されればというお話がございました。港湾につきましては、港湾区域については港湾管理者が一人で管理をしておりますので、港湾管理者が法改正によって指針を立てるところがございしますが、それ以外の国土全体になりますと、今度はまた国交省以外のいろいろな法令が重なってくる中で、どこが適地かということになるかと思っておりますので、資源エネルギー庁さんが中心になって、どういった立地にするかというのをいろいろ議論・調整をしているというふうに承知しております。

それから、冷凍冷蔵機器の冷媒の件につきましては、これは経産省さんのほうが一応中心になって立てた指標について、国交省が推進するという立場で推進しておりますので、よく関係省庁で連携をとっていきたいと考えております。

それから、永峰委員から、アウトプットだけでなくアウトカムも示すべきというご指摘をいただきました。方向性としてぜひ、国民にわかりやすくするために、可能な限りアウトカムに近い指標で示す努力を、今後とも続けてまいりたいと考えております。

また、CO<sub>2</sub>排出量当たりの費用を示すということ、あるいは国土交通省独自の総合的な指標をというご指摘をいただきました。まだ現段階ではそこまで至っておりませんが、今後よく勉強させていただきたいと考えております。

以上でございます。

**【原田部会長】** ありがとうございます。

続いて塩路委員、お願いします。

**【塩路委員】** ありがとうございます。今回、この会議に初めて参加させていただいて、過去の経緯はあまり承知していませんが、今回、こういう形で進捗管理というか、そういうものが定量的に行われたと。客観的に横並びに行われたということでお聞きしました。その後、委員の皆さんのご意見も聞かせていただいて、徐々に理解が深まってきたところであり、やはり、個々の施策の進捗に関しては非常によくまとめられているとか、表現されているのだと思います。ただし、皆さんも言われていたように、全体とのかかわりというか、位置づけというか、そういうところがあまり見えないので、だからどうなのかなというふうに、よくわからないところも多くあります。なるべく全体の中での、最初にどなたかが言われたようにCO<sub>2</sub>の削減量で書かれているので、定量的には理解できるようになったというご発言もございましたが、この裏にある膨大な資料やデータを、こういう形で表現するのは非常に難しい、可視化するのは難しいと思います。とくに今回、このグラフは全部折れ線で表現されています。それぞれの個々の対策について、折れ線で

しか書かれていないと思うのですが、場合によっては、一つのまとまった施策の中でどういうシェア、内訳になっているのかということも定量的に表現できるようなことが必要かと。統一的に折れ線で比較されたのだと思うのですが、ものによっては、やはり円グラフだとか棒グラフだとか、全体をあらわす中にこういうシェアだというような表現の仕方もあっていいのではないかなと。全部が全部というわけでは当然ないので、できるところでいいと思うのですが、そのほうが、これからの施策の進め方、優先順位ということを考えても、わかりやすくなったのではないかなと思いました。

それで、これも皆さん言われていたことですが、やはり施策としての今後の方向性ということで捉えたときに、費用対効果というか、どれだけの税金をどこに投入しているか、資源を投入しているか。その妥当性というか合理性を表現したいということになってこようかと思います。その基準としては、1つはコストエフェクティブというか費用対効果かなと。コストは難しいのですが、そういうような表現も、できるところはやっただいと思うんです。みんな統一的にとというのは難しい。確かに横並びということも必要かもしれませんが、やはりそれぞれの施策でのエフェクティブな形があり得てもいいかなと。規模感も含めて、それでよくわかるのではないかなと思います。

私の一番専門にしているのは自動車とか燃焼の部分なのですが、何人かの委員からご指摘のあった資料1の14ページですが、これなども、特に全体でどうなっているのかなというのが、私自身もよくわかりません。ここの部分はよくわかっているつもりなのですが、見えなかった。特に最近、電動化の進行やエンジンの進化、あるいは個々の駆動体ですね、動力システムの単体の高効率化ということと、燃料の多様化ということ、こういったことが今すごく進行していて、もちろん情報や通信の技術も取り入れた形で、自動運転もあります。そういうキーワードもあるのですが、こういった中で、エネルギー基本計画というか、エネルギー施策の計画・管理とのバランスというのが、今ここの分野では求められていますので、そういった観点も少し取り入れてほしいなと思います。

最後に、ちょっと話が違って、この集約型都市構造の実現、これについて私はちょっと今までの背景を承知していないのですが、途中で藤井委員も言われたでしょうか、過疎化とか格差とか、そういったものとのバランス。確かに効率的にはなろうかと思いますが、そういう見過ごされる部分というのをどう手当していくかとか、考慮していくかということもやはり必要ではないかなと思いますので、それも少し捉えたような、捉えていますよ、考えていますよというような表現が何かないかなと思って。ちょっと私、具体的



には現時点で提案できませんが、今後、それもお考えいただければありがたいなと思いました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。今まで発言いただいたものも、幾つか重なっていたキーワードをもう一度整理していただいたような。大変助かりました。

朝日委員、お願いします。

【朝日委員】 私も、今まで出てきた論点と重なるところがあるかと思いますので、済みません、ご了承願います。

3点あるのですが、1つは、主に指標化したものが乖離したところというのを中心に説明いただいたかと思うので、指標化していただいたおかげでよくわかったと同時に、乖離していることの重要性のいかにかわらず、そこに注目が集まってしまうという状況にもなっているかと思えます。指標の予測可能性という観点で2つ思ったことがありまして、例えば鉄道の17ページのもので、予測よりも整備が進んだので、予測よりもいい値が出たというものがありまして、一方、下水道のほうの、進捗が芳しくなかったものについては地域の計画に見直しを要請しているというものがあつたかと思えます。国土交通省として比較的情報がとりやすい自治体の計画や下位にある計画にかかわる予測については、もちろん、正確に予測していただくに越したことはないのですが、機動的に対応がとりやすい分野かと思うので、そういった見方で乖離を見ていただけるといいのかなと思ったということ。あと、港湾のほうで、景気動向によって達成が芳しくなかったというものがありまして、景気動向に関しては、経済の指標との、つまり需要がふえたということとの切り離しができるわけではないので、そういう意味ではある程度予測不可能なのだけれど、対応については予測可能といいますか、こうなったら、ということは分かるかと思うんです。

なので、同じ予測できないということに対しても、対応可能なレベルというものがあると思えますので、そういった観点で指標を見ていくことが必要なのではないかなと感じました。

2点目につきましては、定性評価で、指標による評価と定性評価のギャップが、すごくこちらの受ける印象として違います。定性は自己評価ですという一言になってしまっているので、自己評価にはやはり客観的なチェックが入っていないという印象を非常に持つんです。

ご指摘もあつたかと思うのですが、出していただく段階で、何らか計画なり、外部の評

価というかチェックが入っているかと思います。建設リサイクルのところでそういうお話があったかと思うのですが、そういったところで、環境関連のご意見なども出ていると思いますので、そういった情報をここにも上げていただけると、ある程度客観的なチェックが入った状況での判断ということがわかりやすくなるのではないかと思います。そういった、ここに上がってくるまでの段階の客観チェックというところを、あれば挙げていただきたいなと思います。

最後に3点目ですが、こういったモニタリングのプロセス評価の役割としては、この評価は非常に役割を果たしているというか、よかったと思うのですが、一方でこういった目標管理型の評価の達成できないところは、今までも何人もご指摘があったかと思うのですが、指標間の関係とコストの面の情報というのが、どうしてもカバーできない範囲ということになります。一方、K P Iというお話もありましたが、目標管理の考え方も、単にモニタリングというよりも、最終目標に向かっての寄与度に向けての情報なのだという、どれがパフォーマンスドライバーなのかを判断するためのプロセスなのだという位置づけがあるかと思います。来るべきサマティブな総括評価、じゃあ次の計画はどうしようかということがあるかと思うのですが、そこに向けての指標間の分析や、コストとの対応というのを、やはり知見として積んでいっていただければと感じました。

以上です。

**【原田部会長】** ありがとうございます。

木場さん、お願いします。

**【木場委員】** ありがとうございます。今回この点検で現状把握ができたというのは、私たちにとっても大きなことですし、わかりやすいことだと思いました。その中で、より国民の皆さんに伝わるような工夫をしていただきたいという点から話をさせていただきます。

大きな柱の中にも、国民の皆さんが賢い環境行動の選択をするよう促すとありますので、今回拝見した資料ですと、大変御苦労の跡は感じられるのですが、実感として私たちに迫ってくるものが、まだ薄いところもありました。どういったところかという、単位が、先ほどから、そろっていないというのが幾つかあったのですが、規模感がもっとわかると良いと思いました。つまりこれだけのことをやると、この項目だと何万トンのCO<sub>2</sub>を削減できるかという、何万トンという単位は入れられれば入れてほしいなど。その辺の単位はそろえてほしいというのが1つあります。そして、集まった分野ごとで、この分野はこ

のぐらい進んでいるけれど、この分野はいま一歩だなというような、そういう判断ができるようなわかりやすさというのでも欲しいなと思いました。

それから、先ほど来折れ線グラフの話も出ていますが、ちょっと年度が長くなっているので詰め過ぎてしまって、丸が結構だんごになってしまい、見づらいところがあるのですが、これですと、目標より上だ、下だ、しかわかりませんで、それぞれの年度の進捗状況、パーセンテージで何十パーセントぐらいいっているというのがわかるように、何か別な書き方でやっていただければ、私どもも判断がつきます。

先ほど鷺谷委員からありました、私も直線のような単純なものではないのではないかと  
いう感じはあるので、各年度、そんなに先までではなくていいのですが、次年度ぐらいは、  
このぐらいの中で何パーセントというような、そういう見方ができるように工夫して  
いただければと思いました。

それから、対策のコメントのところですが、国民に対しても参加を促すという部分では、  
国民向けのコメントというのでも、もう少しこういうことをしてほしいとか、エコドライブ  
でもいいですし、公共交通機関を使いましょうでもいいですし、ストック住宅でもう少し  
省エネ化してバージョンアップしていきましょうとか、1行ぐらい入れていったほうが、  
より親近感といいますか、自分たちも何かできることがあるのだと身近になりますので、  
そのような工夫もしていただけるとありがたいと思いました。

以上です。

**【原田部会長】** ありがとうございます。

では中村委員、お願いします。

**【中村委員】** 簡単に。私も、皆さんの中で言われていた定量指標の話と定性評価の話  
が、随分ギャップがあるなという感じがしました。一方で、自然共生的な分野が僕の専門  
になるのですが、その中には定性的な評価でもすごく重要なものがあります。そういう意  
味では、できれば定性的評価であっても、定性的な目標を出して頂きたい。書けると思  
し、それを目標値という値、定量指標ではないですが、定性的な形で書き込むことは可能  
なのではないかなと思ってます。結構、実績とか取り組みのところには、そういった内容  
が書いてあったり、さらに対策とか今後の方向性みたいのところにもそんな内容が実際  
には書いてあるので、トップにあるタイトルの部分よりももうちょっと砕いた形で、定性的  
な目標を書きいただければ、「なるほど、進んでいるんだな」ということもわかると思  
います。先ほどのように、定性評価の項目は全部、着実に進んでいるという評価にはならな

いで、もう少しきちんとした具体性のある評価ができるのではないかなと思いますので、そこを検討いただければと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

ちょっと時間が厳しくなっていますが、かなり重複している部分もあるので、簡単にコメントをしていただきたいと思います。

【榎田環境政策課長】 塩路委員からご指摘をいただきました、折れ線だけではなくていろいろ工夫してわかりやすくというところは、今後工夫していきたいと思います。

それから、集約型都市構造について、過疎化や格差等の問題があるところのご指摘もいただきました。こちらにつきましては、国交省全体としまして、今、コンパクト・アンド・ネットワークということで、地方において集約化、それからネットワークをつなぐという形で活性化していこうということで取り組んでいるところでございます。

それから朝日委員から、目標設定自体がそもそも甘いもの、辛いものがあるのではないかというご指摘をいただきました。そちらにつきましては、それぞれ事業の予測を積み上げたり、あるいは過去からのトレンドを延長しているなど、目標によって設定の仕方が違っているところはありますが、今後ともしっかり見ていきたいと考えております。

それから、定性・定量指標でそれぞれギャップがあるというお話を、それぞれの委員からいただきました。定性的な指標につきましても、数字はない中でできるだけ客観的に判断できるようなブラッシュアップを今後とも進めていきたいと考えております。

それから木場委員からご指摘をいただきました、規模感をできるだけわかりやすくということは努めてまいりたいと思っております。この中で、進捗率について、CO<sub>2</sub>の削減量については一応進捗率が統一的に出せますので、グラフの中に書かせていただいているところでございます。

以上でございます。

【崎田委員】 よろしいですか。申しわけないです、資料3について、ほとんどご発言がなかったので気になりまして一言。

各業界の自主的な取り組みを提示いただきました。それで、それぞれが独自にやっていたいただいているのは大変ありがたいのですが、拝見すると2030年目標をつくっていない業界が3業界あります。その3業界の中でも、特に日本旅館協会は、これまでも目標を全く設定しておられないということで、きっと目標が設定しづらいというご事情があると思

いますが、ぜひ、きちんとアドバイスをしていただきながら、取り組んでいただけるような方策をとっていただければありがたいと思います。

日本バス協会のほうも、そういう、あると思いますが、2030年目標をしっかりと立てて取り組んでいただきたい。例えばJRは、全国いろいろ分かれています、西から南のほうは割に、目標値はつくっているのですが少し低いとか、いろいろな傾向がありますので、やはりこれをしっかりと内部でも検討いただき、いろいろな業界と対話を重ねていただいて、取り組みが進むようにしていただければありがたいと思います。よろしくお願ひします。

**【原田部会長】** 今のはご意見として伺っておきます。ありがとうございました。

委員全員から意見をいただくことができました。点検の話でやったのですが、総合的な評価というようなことや、あるいは重点施策、あるいは費用対効果、規模の点での重点施策ですね、それからもう少し大きな話は、環境負荷の面から見ての国土利用のあり方とか、あるいは総合評価ですよ、やっぱり。幾つか気になるキーワードが出てきて、少し改善するところがあるかなということが出てきていますので、またそれについては皆さんで検討していきたいと思います。

今日はありがとうございました。本日の議事は以上ということで、事務局にお返しします。

**【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、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 —