

社会資本整備審議会及び交通政策審議会

環境部会及び技術部会

グリーン社会WG（第4回）

令和3年6月1日

【事務局】 皆さん、こんにちは。本日は、お忙しい中、御参加いただき、ありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから、第4回グリーン社会ワーキングを開催させていただきます。

私、議事開始までの司会を務めさせていただきます、技術調査課の西尾でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、オンラインによる開催となっております。会議中に万一接続不良等ございましたら、お伝えしております連絡先までTeamsのチャット機能で御連絡ください。参加者の皆様から御発言がございます場合には、Teamsの「手を挙げる」機能を御利用ください。また、御発言の最初にお名前をお話いただき、それから、やや大きめ、ゆっくりめで御発言いただけるとありがたいです。

それでは、まず、配付資料について、議事次第に配付資料のリストを記載しておりますので、過不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。本日、御出席いただいている、委員、オブザーバーの御紹介は、お配りした資料の名簿で代えさせていただきます。委員14名中、12名の方が出席をされておりますので、定足数である過半数を満たしておりますことを御報告させていただきます。

それでは、石田座長、以降の議事進行をよろしくお願いいたします。

【石田座長】 石田でございます。お忙しいところ、多数御参加いただきまして、ありがとうございます。皆様方から、これまでの3回で多数の意見をいただきました。また、メモも提出をしていただきました。それを元に事務局で我々の提言をまとめていただきまして、それを素案として今日これから御説明いただきまして、それを踏まえてまた新たな議論もあろうかと思っております。今日は時間がございますので、議論をしてまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず、事務局から、資料の説明をお願いいたします。

【松家環境政策課長】 総合政策局環境政策課の松家でございます。私から、資料の順が

逆になって恐縮ですが、まず、資料3を御覧いただきまして、前回4月16日の会議以降のカーボンニュートラル、グリーン社会に関する動向について、概略を御説明させていただきます。

3ページ目ですけれども、カーボンニュートラルに向けた動きでございます。御案内のとおり、2030年度の新たな削減目標といたしまして、46%の削減を目指し、さらに50%の高みに向けて挑戦を続けるということが表明されました。これは、7ページにもお示ししておりますけれども、2050年実質ゼロと整合的で野心的な目標といたしまして、これまでの26%減の1.7倍という高い目標となっています。その達成に向けた施策を政府挙げて具体化をするということで、その検討を加速していく必要がございます。政府全体といたしましては、地球温暖化対策計画、エネルギー基本計画の見直しが進められています。そうした中で、具体的な分野別の削減目標等につきましては、これらの計画において政府全体として調整されていくということになっており、作業を進めているところです。また、昨年末にまとめられたグリーン成長戦略の施策の深掘り作業をこの夏に向けて進めていまして、その作業も大詰めを迎えており、近々、その案文が示される予定になっています。さらに、地域の脱炭素化を国・地方で協働して進めるためのロードマップにつきましても、取りまとめがなされる予定です。国交省としても、省全体の取組の充実強化を図りながら、こうした政府全体の動きに貢献すべく、本日御議論いただく「国土交通グリーンチャレンジ」の取りまとめを進めていきたいと考えてございます。

4ページ目以降はそうした動きに関する参考資料をつけていますが、そのうち8ページ目ですけれども、繰り返し念押しで恐縮でございますが、政府全体で排出削減の加速化をしていくということに向けましては、左側のエネルギー生産ベースにおいて4割を占める発電部門において再生可能エネルギーの最大限の導入といったことも含めて、電源の脱炭素化を図ることが大きな課題になっています。こうした観点から、2030年エネルギーミックスの見直し作業も進められているところでございます。国交省に大きく関わる分野といたしましては、自動車の分野、運輸の分野、そしてまた、業務、家庭、民生の分野でございます。こうしたところで、自動車の電動化、あるいは住宅・建築物のさらなる省エネ対策の強化を含めまして、各分野で省エネの徹底、さらには、再エネ、水素等の次世代エネルギーの利活用拡大を図るということが大きな課題となっております。

次に、11ページ目以降は、気候変動適応策関係の動きでございます。12ページ目にお示ししているような最新の気候変動影響評価報告書の結果を踏まえまして、13ページ目

には、現行の政府の適応計画のフォローアップの結果も整理をしております。こうしたことも踏まえまして、政府全体の計画の見直し作業を進めることになっております。

また、飛んで17ページ目ですけれども、生物多様性国家戦略につきましても、延期されて本年秋に予定されているCOP15での新たな国際枠組みに即した次期戦略を策定することになっております。生物多様性の保全、持続可能な利用、そしてまた、その主流化といった観点で取組を強化していくことになっております。

以上のような様々な動きを踏まえまして、グリーン社会の実現に向けた国交省の施策の充実強化に向けまして御審議をお願いしたいということになっております。

続きまして、資料1です。本日のメインの資料ですけれども、グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」の取りまとめ素案ということでもとめています。ネーミングにつきましては、前回の会議で石田座長に御発意いただきまして、先般、大臣からも、国会審議において、このグリーンチャレンジをまとめていくという旨の答弁もしていただいているところでございます。

1ページ目ですけれども、前回御議論いただいた骨子をベースにいたしまして、これまで3回の会議で頂戴した御意見を踏まえ、文章化をしています。全体の構成は、骨子と同様、序文の後に2部構成となっております。1部が、基本的な取組方針と横断的な視点、2部が6つの分野横断的なプロジェクトとしています。序文につきましては、骨子の段階から少しボリュームを増やして1枚半ほど、グリーン社会の実現に向けた国交省の意気込みということで、整理をしています。ポイントといたしましては、上のほうから、気候危機とも言える状況に鑑みて地球温暖化対策は待たなしの課題であること。そして、2050年カーボンニュートラルは、経済社会、産業構造を変革するゲームチェンジをもたらすものであること。その実現に向けては経済と環境の好循環を成長戦略の柱として掲げるグリーン成長戦略を実現していく必要があること。2030年度までの野心的な削減目標の達成に向けて、従来の施策の積み上げでは限界があり、政策的なイノベーションを促進するアプローチで、省庁の垣根を越え、産学官の連携を進める必要があること。また、国際的な動きにもなっているグリーンリカバリーの観点から、ポストコロナの新しい社会経済への構造的な変革、その一環としてグリーン社会の実現に戦略的に取り組む必要があること。そしてまた、以上の緩和策のみならず、適応策の強化、先ほどの生物多様性、自然共生社会、循環型社会の形成も含めまして、グリーン社会を広く捉えて、その実現に向けまして国交省として貢献をしていくこと。特に、いろいろ御意見もいただきまして、社会経済活動を支えるインフラであるとか、

住宅・建築物、様々な輸送機関、膨大なストックというのが持続可能なグリーン社会の基盤となるよう、長期的な視点から、環境・社会・経済の統合的な向上を図る戦略的なマネジメントの構築の観点から社会システムのイノベーションを図っていく必要があること。こうした観点を含めて、国土・都市・地域空間、リアルな空間におけるグリーン社会の実現に向けて、分野・主体間の連携によりこのグリーンチャレンジを取りまとめて、ターゲットとしては、2050年の長期を見据えながら、2030年度までの10年間に重点的・戦略的に行うことを記載してございます。そして最後に、その実施に当たっては、連携を鍵といたしまして、縦割りを打破して、様々な関係者と連携をして、総力を挙げて取り組むということでまとめさせていただいております。

2ページ目、真ん中以降は、第1部です。まず、基本的な取組方針ですが、1点目は、分野横断・官民連携による統合的・複合的なアプローチ。分野横断・官民連携の観点からの取組強化であるとか、緩和策・適応策等の一体的推進、環境と様々な地域・社会課題の同時解決ということで、特に、先ほど申し上げた経済と環境の好循環を確立する観点から、社会経済活動の活性化を図りながら、省エネ・省CO₂の効果をもたらす取組を推進するということも記載してございます。また、技術的なイノベーション、その実現を支える社会システムの一体的な推進、特に、新技術の実装に向けては、時間軸の観点も含めまして、コスト構造やその低減方策も含めて検討することについて、記載をしています。

3ページ目が、時間軸を踏まえた戦略的なアプローチということで、今つくるものが2050年にも残るといふことも踏まえまして、緩和策・適応策両面で長期的な視点から、今とるべき対策に戦略的に取り組むこと。特に、膨大なストックの維持管理・更新のタイミングで、脱炭素化、強靱化に息長く着実に対応していくこと。脱炭素社会の実現に向けては、フォアキャスト、バックキャストの組合せで様々な施策を総動員していくということ。また、その過程では、技術の熟度に応じまして、足元、あるいは中長期を見据えて、開発・実証・実装を戦略的に進めること。そしてまた、適応社会に向けましては、不確実性の中で最新の科学的知見に基づいて柔軟な見直しを図ることについて、記載してございます。

次に、横断的な視点、骨子にお示しした6つの視点を整理しています。一つ目は、産学官の連携です。グリーン成長戦略の記載につきましては、先ほど申し上げたとおり、この充実強化に向けて、今、内容のブラッシュアップをしてございます。そうしたものをさらに次回の会議に向けても追加をしていく予定ですが、そうしたグリーン成長戦略の実行のプロセスで、新技術にコミットする民間事業者との連携、新しい産業・サービスの創出であるとか、

人材育成、大学との連携、いゝろんな変革に伴う中小企業等の対応力の強化に対する支援、そしてまた、サプライチェーンやライフサイクル全体の観点からの異業種間の連携といったことについて、記載してごゝざいます。

4 ページ目、地域との連携です。先ほど申し上げたとおり、地域脱炭素化のロードマップがまとめられることになっています。その中で、脱炭素先行地域を少なくとも100事例、この5年、10年の間につくっていかうという政府の方針にもなっています。そうしたものと連携しながら、面的な空間において複合的な取組を推進していくこと。特に、環境への配慮を図る観点からのまちづくり、地域交通等の計画間の連携、主体間の連携の強化であるとか、あるいは、地方レベルでのノウハウの共有、人材育成、そのための地方支分部局レベルでの地域との協働といったようなことも、記載しています。

三つ目は、国民・企業の行動変容の促進について、委員の方々からいただいたキーワードを含めまして、さらに、社会全体として持続可能な生活の質の向上につなげていくといった意識の醸成、あるいは、我が事として国民・企業の意識変容を促すこと、参画と協働といったようなことを記載してごゝざいます。

四つ目は、デジタル技術の活用です。DXであるとか、分野横断的なデータ連携、プラットフォームの構築による効率化、生産性向上と、グリーン化も含めた全体の最適化を図っていくこと。さらに、コロナ禍でのテレワーク等の社会経済活動の進展、そうしたものが省エネ・省CO₂にも資するというものについて、そうした変革が定着できるようなまちづくりを推進していくことを記載しています。

五つ目、グリーンファイナンスの活用でごゝざいます。国土交通分野でもESG投資を含めまして民間投資の呼び込みを広げられるように、官民が連携した事業性の確保も含めまして、金融手法の効果的な活用を図るということにしています。

また、六つ目、国際貢献、国際展開でごゝざいますけれども、国際的なルールメイキングでの貢献、あるいは、アジアをはじめとする海外マーケットの取り込み、新たなインフラシステムの海外展開などについて、記載してごゝざいます。

以上が、第1部のところではす。

5 ページ目、一番下のほうから、第2部でごゝざいます。6つの重点プロジェクトについて、それぞれ構成としては、前段で課題と対応の方向性、後段で主な施策ということで、まとめてごゝざいます。内容については、これまでテーマ別に御議論いただいた内容をまとめていますので、概略のみ、御説明をさせていただきます。

一つ目は、省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくりです。住宅・建築物に関しましては、Z E H・Z E Bの普及促進のほか、現在、関係省庁と連携しながら、さらなる規制の強化、住宅の新築時での省エネ基準の適合義務づけといったことも視野に含めながら、省エネ対策の強化に関するロードマップをまとめて、その実行を図っていくということとしています。また、電源の脱炭素化ということが我が国にとってカーボンニュートラルに向けて不可欠でございますけれども、その一翼を担う再エネの拡大に貢献できるように、公的賃貸住宅、官庁施設、道路、空港をはじめとする様々なインフラ空間における太陽光発電の導入であるとか、下水道エネルギー、小水力発電等の利用拡大を進めることとしています。さらには、都市の面的な空間におきましても、街区における、少し小さなエリア単位でのエネルギーの面的な利用、あるいは、都市緑化、デジタル技術の活用を含めまして、脱炭素化の包括的な取組について、民間投資も呼び込みながら強力で推進していくということを新しく進めていきたいと考えています。また、都市のコンパクト化、スマートシティ、居心地が良く歩きたくなる空間形成、自転車利用の促進も、進めることとしています。

8 ページ目、グリーンインフラを活用した自然共生地域づくりです。グリーンインフラの社会実装を進めることによりまして、環境、防災・減災、地域振興、複合的な地域社会課題解決につなげていくということで、本国会におきましても、都市部の緑地の保全であるとか、あるいは、雨水貯留・浸透機能を有するグリーンインフラを活用して流域における雨水貯留対策を強化していく、こうしたことも含めました、流域治水関連法が成立いたしました。流域治水におけるグリーンインフラの活用、さらには、生態系ネットワークであるとか、健全な水循環の確保、また、グリーンボンドなど、グリーンファイナンスを活用した地域価値の向上といったことも含めまして、取組を広げていきたいと考えてございます。

11 ページ目、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築です。運輸部門におけるCO₂排出量の86%を自動車からの排出で占めています。そうした意味で自動車の電動化は不可欠な課題となっておりまして、乗用車に加えまして、商用車につきましても中長期的な目標の設定について今まさに詰めの作業を進めているところです。国交省といたしましては、特に事業用のバス・トラック等への次世代自動車の普及促進を中心にしながら、関係省庁とも連携して、関係団体の意見を十分伺いながら、支援策について検討を進めているところでございます。

また、自動車単体対策のみならず、交通・物流・インフラシステムの観点からの分野横断

的な対策といたしまして、電動車を活用した交通・物流の新しいサービスの推進、自動車の電動化に対応したようなインフラの社会実装の推進、そしてまた、そうしたものを活用した災害時の電力供給機能の強化といったことで、整理をしています。

12ページ目、デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開です。AIであるとか、IoT、ビッグデータ等のデジタル技術の活用を含めまして、Maasの社会実装、交通結節点の機能強化、モダルコネクタ等を通じまして公共交通の利便性向上、さらに、自転車利用の促進も含めて、まちづくりと一体となったスマート交通の推進。

また、物流分野でも、物流DXを通じたサプライチェーン全体の輸送効率化・省エネ化、物流Maasの観点を含めた事業者間の連携による共同輸配送システムの構築など、グリーン物流の推進によりまして、効率化・生産性向上と環境配慮の両立を図ることとしています。

また、グリーンな輸送機関の普及ということで、自動車以外の分野でも、後ほど述べる船舶以外に、鉄道については燃料電池車両の開発促進、航空の分野におきましては、機材・装備品等への新しい技術の導入、管制の高度化、持続可能な航空燃料の導入促進、また、ICAOを通じた国際枠組みの牽引も含めて、別途、対策の強化を検討しています。そうしたものを進めていくということでございます。

15ページ目、港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進です。港湾分野におきましては、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図りながら、水素・燃料アンモニア等の輸入・活用拡大を推進する、カーボンニュートラルポートの新たな取組を推進することとしています。

また、海事・造船分野では、国際的な枠組み、IMOでの国際ルールづくりを主導するとともに、ゼロエミッション船の商業運航を世界に先駆けて実現することで、競争力の強化、海上輸送、国際的な分野でのカーボンニュートラルの貢献に戦略的に取り組むこととしています。

また、洋上風力の導入促進、気候変動適応策としての海面水位上昇に対応した港湾機能の強化、海上交通の強靱化といったようなことも図っていくこととしています。

17ページ目、インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現です。道路、空港等、各インフラ分野における、供用・管理段階での省エネ化を進めてまいります。

このほか、インフラを整備する段階におきましても、建設施工分野での脱炭素化、ICT

施工の効率化・高度化、あるいは中小建設業への普及促進とともに、将来的には革新的な建設機械の導入とにも取り組むこととしています。また、材料調達におきましても、品質・コスト面等の評価を踏まえまして、低炭素素材の活用促進を図ることとしています。併せて、今後増大する更新・解体等においても、建設リサイクルを徹底するなど、ライフサイクル全体を通じた脱炭素化、循環システムの構築を図ることとしています。

以上、簡単でございますけれども、この取りまとめ素案の概要でございますが、本日は、この素案をベースに改めて御意見をお伺いしながら、併せて、先ほど申し上げたとおり、近々取りまとめられる予定のグリーン成長戦略であるとか、国・地方脱炭素ロードマップ等との整合性も図りながら内容を充実して、次回18日に取りまとめの最終案ということで御確認をいただき、グリーン社会の実現に向けた国交省の取組方針という形でこのグリーンチャレンジの内容をしっかりと打ち出しをしていきたいと考えてございます。これをベースに、政府全体で先ほど申し上げた地球温暖化対策計画等の改定も予定されてございますので、しっかり反映していくとともに、そうした中で整理されていく分野別の様々な削減目標も含めまして、環境部会で御審議いただいている環境行動計画に反映をして、その計画的な実施につなげていきたいと考えてございます。

こちらからの御説明は、以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【石田座長】 ありがとうございました。

それでは、これから議論に移ってまいりたいと思います。今の御説明を踏まえて、御意見等、ぜひお願いしたいと思います。発言を希望される際には、Teamsの「手を挙げる」機能を御利用いただければ、ありがたいです。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

じゃあ、最初に手を挙げられた塩路先生から、お願いいたします。

【塩路委員】 ありがとうございます。まず、今回の「国土交通グリーンチャレンジ」については、横断的視点だとか、様々な連携の必要性まで書き込まれていて、まさに、国土や生活、産業、社会、それらの基盤に関わる広範囲な施策を網羅的に提示しているということで評価しています。今後、これに書かれた内容に基づいて、持続可能社会につながる事業の展開ですとか、制度設計・整備、あるいは適切な評価の仕組み等々の議論が具体化することを期待しています。

その中で3点ほどコメントさせていただきます。最初は、私の専門としている自動車の電動化と、まちづくりのことで。この素案の中で重点プロジェクト(1)のまちづくりの部分では、関連するものとしては公共交通の利便性向上ということが書かれているのですけ

れども、そのこのところだけしか自動車の出番があまり見いだせません。(3)の自動車電動化の対応の部分ではEV充電インフラがメインで書かれていて、まちづくりとの関連という意味はないのかと思っています。これについては、以前からも申し上げているのですけれども、もう少し将来の自動車社会を見据えて、EVと社会システムの連携・融合についてのチャレンジということを書き込めないかと思慮しています。一言でも触れられていればと思うのですけれども、御承知のように、今後、再エネの大量導入が進んでいくと思いますし、エネルギー供給の強靱化も求められていますので、社会の中でのEVの活用であるとか、あるいは社会システムの改革であるとか、そういったような文言というか事項が何か入っていれば良いと、考えています。

次に、物流についてです。14ページにグリーン物流の推進ということがあるのですけれども、そこに、今、示していただいています、関係者間の連携だとか、あるいは情報共有システムについて触れられていて、これはこれで非常に重要なことだと思っています。しかし、結局のところ、これまでのグリーン物流は共同輸配送がベースになっていると思いますけれども、それがなかなか根づかないというのは、合意形成だと思うのです。合意形成が各論のところではみんな頓挫してしまうということになると考えています。したがって、合意形成の枠組み、あるいはプラットフォームの構築、そういうことについて、国の関与とか、主導によって政策的に何か後押しすることができないかなど。それが必要なんじゃないかと思っています。

最後の3点目ですけれども、(6)でライフサイクル全体のことが書かれています。これはカーボンニュートラルということを考える上では当然必要なことなので、ここに記載されていること自体は非常に結構なことだと思っています。ただし、今後、LCA(ライフサイクルアセスメント)というものを実体化して、それを評価にまで取り入れていく段階では、結局、インベントリー分析の中でシステムの境界とアロケーション(分配・配分)をどうするかということが問題になると考えられます。これらに関しては、もちろん環境省で主に取り組まれていると承知しており、経産省とかも含めて省庁連携ということがますます必要と思っています。前のほうに省庁連携の必要性が書いてあったのですが、もう一つ、本当に一体となって進めていくという印象が残りませんでした。これはタイトルが「国土交通グリーンチャレンジ」なんですけれども、それは当然、国土交通省が扱うという意味の国土交通ではないと思っており、もちろん、国土交通という、最初に申し上げた社会のインフラを支えるという、そういう意味でも省庁の枠組みを超えた取組が書き込めないかと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【石田座長】 ありがとうございます。まとめて、事務局からレスポンスいただきたいと思えます。

次に、小林先生、お願いいたします。

【小林委員】 短い時間でよくここまでまとめていただき、非常に緊張感が漂った案になっていると評価したいと思えます。これを読ませていただいて、1ページの9行目から11行目は、文章がつながってないので、見直していただければありがたいと思えます。

先ほどの塩路さんの意見とも関連するのですが、2点だけ、私が重要と思っているところを御指摘したいと思えます。全文を通じて、官民連携の必要性とか、そういう言葉がいろいろ出てくるのですが、具体的にどうするかというところが課題です。日本はそもそも、こういうシステムをつくっていくのが苦手です。一つ一つの施設を造るとか、製品をつくる場所は非常に強いのですが、システムインテグレーションが弱いのですね。さらに、グリーンイノベーションは、システムとシステムをつなげて新しいものをつくっていく、社会的なイノベーションが必要な取組なので、単に連携というよりは、さらにそれを超えて、どうやっていくのかという戦略が必要です。例えば、PPPとか、PFIとか、あるいはプラットフォームとか、そういうやり方もあるでしょうけれども、具体的に誰を主体としてどう設計していくのかということを考える重要性、それを最初のところに書き込んでいただきたいですね。そういう制度的なイノベーションを取り組むという姿勢が大事だと思います。

それから、私の専門と関係の深いところでは、カーボンニュートラルレポートの整備。港湾というのは、御承知のようにステークホルダーが極めて多く、そのコーディネーションすら非常に難しい。その中でどうカーボンニュートラルレポートを実現していくかということに関しては組織的なイノベーションが必要です。国土交通省が支援するという事だけではなしに、国が旗を振る。そういう場面があっていいと思うのですね。そういう、事業の進め方に関してパンチラインを出していただければと思います。

それから、2点目は、全体を通じて、これは世界中そうなのですが、サプライサイドの話が前面に出てきて、利用者というのか、住民サイドが置いてきぼりにされている。今回も、行動変容とか、そういう言葉が出てきていますけれども、国民とか住民に犠牲を強いる話だけだったら駄目だと思うのですね。これを進めていくことが、ひいては国民・住民の福祉につながっていくのだと。それをどう実現していくかということを常にベースラインに置いておくというスタンスを確認するというのが大事だろうと思えます。どうしてもコスト増

あるいはコストの負担をお願いしないといけないところがあるかと思いますが、それに終わってしまったら駄目なので、サプライチェーン全体を通じてとか、SDGsへの貢献とか、そういうプラスの面といいますか、国民に対してプラスになるんだということを強調していただければありがたいかなと、そう思いました。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

それでは、続いて、田中先生、お願いいたします。

【田中委員】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。田中です。

私は、全体にこの提言のまとめというのは非常に評価できると考えておまして、大変幅広く、国土交通分野の現在の課題、新しい気候危機社会でしょうか、これに対応する方向性について俯瞰して、かつ具体的な対策課題について整理したと理解しております。その上で、少し強調してもう少し書き込んでもよろしいかなあと思う点、1点ございますので、御検討いただければと思います。

5ページのところから、グリーン社会の実現に向けた重点プロジェクトということで、特に、最初に挙げられている、省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくり、この箇所でございます。ここには、国土交通分野における各分野の、例えば、住宅であるとか、都市のインフラ整備であるとかいった課題を書き込んでいるのですが、もう一つ、特に6ページの23行目から数行にわたって、地域における再エネの最大限の拡大に向けてということで、こうしたインフラを活用していくことは非常に重要だと書かれております。この点、ちょうど1週間ほど前でしょうか、5月26日に成立した改正温暖化対策推進法がございます。この中に、地域において再エネの促進区域を設けること。同時に、地域ごとに再生可能エネルギーについての目標を置くということで、これから地域において再エネの拡大に向けて取組が加速していくことになるかと思えます。そういう点ではぜひ、国土交通行政として、そうした取組を支援したり、あるいは制度的にサポートしたりする、そういう姿勢が必要ですし、その趣旨がこの箇所に表現されているかと思えます。したがって、私としては、法的な整備がされたということも含めて、改正地球温暖化対策法の規定も受けてとか、促進区域の活用を図りながらというような、できればそんな趣旨の文言を入れていただくことで、法的な枠組みの中で再生可能エネルギーに取り組んでいくという方向性が打ち出せるのではないかと考えます。こうした内容を受けた、地域の、それぞれ自治体の関係者が再エネ拡大について取り組む、そこに国土交通行政として支援をしていくとい

う姿勢が読み取れるような、そういう書きぶりにしていただけるとありがたいと思います。

以上でございます。

【石田座長】 ありがとうございました。

それでは、続きまして、谷口守先生、お願いいたします。

【谷口委員】 筑波大の谷口守です。いろいろコメント、私からも、先生方からも、たくさん出たのを緻密に対応いただきまして、どうもありがとうございます。非常によくなってきたと思います。

私からは細かいのも含めて全部で5点ありまして、そのうち2点は私の前回のコメントはお伝えの仕方が不十分だったということによるもので、あと3点は、細かい点も含めて、新しいことです。

まず、最初の2点ですが、資料1の3ページの19行目～20行目のところですが、「地域脱炭素化の取組など」というように書いてくださっていて、こちらは前回の私のコメントに対応して下さったという形になっているところなのですが、実は対応していただくのは無理だと思っていたことなので、具体的には、ここで書かれていることは技術的なトップランナーのことを書かれていて、地域でできるところから取り組まれるという趣旨のことを書かれていて、この記述は、それはそれで結構なんですけれども、指摘させていただいたことは、そういうトップランナーじゃなくて、地域全体で環境バランスを考えるような行政の仕組みという、社会的な仕組みが必要ではないですかという指摘をさせていただきました。それに関しては、今回、反映は無理かもわからないとされていて、無理だと全然構わないのですけれども、ただ、そういう意見があったということは議事録か一覧表に残しておいていただけるとありがたいというのが1点目でございます。

2点目は、5ページ目の上から5行目です。エコマインド・パラドックスということで、これは、環境を配慮しているつもりの人が実は環境を配慮していないという、ガソリン価格が上がったときにエコカーに乗っている人はガソリンを全然節約しないという例え話でお話しさせていただいた、行動変容に関する話なんですけれども、反映いただいて大変ありがたいのですが、これは多分、読んだだけでは、エコマインド・パラドックスって僕の造語だと思っています。一般には分からないんじゃないかなと思っています。ちょっと補足をつけていただいたほうがよくて、環境配慮行動をしている思い込みに基づく環境配慮に欠ける行動なんですね。そういうことなので、僕の言葉はよくないかもわからないのですけれども、ちょっと補足いただけるとありがたいというのが2点目でございます。

3点目は、1ページ戻っていただいて、ここからは新しいお話で、4ページ目の39行目に国民・企業の行動変容の促進とあるのですが、行政は入れなくていいのですかというのコメントです。それが3点目です。

4点目は、7ページの30行目、インフラ等を活用した地域再エネの導入・利用の拡大、これは大変ありがたいことを書いてくださっているのですが、その30行目のところに、道路はあるのですが、軌道がないのですね。鉄道系とか、モノレールとか、新交通とか、そこも結構、今、いろいろやろうとされているところがあるので、ぜひそういうところを後押ししていただけるとありがたいということで、そこを加えていただければというのが4点目です。

5点目は、どこにも書いてないのですが、連携の話を指摘して、書いていただいて大変ありがたかったのですが、連携とはちょっと違うのだけれども、例えば公共交通とかは交通の面で環境改善効果はあるのですが、実はそれだけではそれほど強くない、先ほど塩路先生がおっしゃっていたような、社会の中で活用する、いわゆるクロスセクター効果ですね。福祉にもプラスになるし、ほかの面でも、まちの活性化にもプラスになるし、そういうのをいろいろ総合して考えると、環境改善の力が多少弱いものでもトータルで考えると非常にいいものがあるということが、結構、世の中にあると思うのです。そういう意味で連携とはちょっと性格は違うのですが、クロスセクター効果も含めて考えながら環境改善を推し進めるというような、そういう記述もどこかにあってもいいのではないかなと思いました。

以上、5点です。

【石田座長】 ありがとうございました。

続いて、竹内先生、お願いいたします。

【竹内委員】 ありがとうございます。取りまとめいただきまして、ありがとうございます。私も、この取りまとめは大変網羅的に、かつ、いろんな時間軸もある中で、次につながるような、具体化につながるような書き方をさせていただいて、安堵するところがございます。ただ、ちょっと細くなるのかもしれませんが、2点ほど、コメント申し上げたいと思います。

1点目は、今回、官民連携という言葉が多く出てきているところは、非常にいいポイントだと思っております。ただ、連携という言葉って結構怖くて、責任を曖昧化してしまう、そういう可能性もある言葉だと認識をしております。ですので、役割分担といいますか、あ

る意味、国交省として果たす役割というようなところはもう少し解像度を上げて書く必要があるのかと思っております。例えば、民といっても、大企業とスタートアップの連携というのも非常に大きな課題で、いろんなチャレンジもございます。例えば、具体的なビジネスモデルあるいは技術をどこかで実証してみようということになると、その実証に手を挙げてくださる自治体を募る仕組みですとか、そこに対して規制を緩和するというようなことが必要であれば、国交省さんの出番ということになる。こういった官民連携ということを書くに当たって、政府はこういう役割を果たしていきますというようなことがもう少し解像度を上げて書かれているとよろしいのかと思いました。そういう目で見たとときに、スタートアップという言葉、1か所だけ出てきていたのですけれども、私の見落としがなければ1か所だったのですが、この取りまとめ案は全体的に供給側に視線が寄っているというコメント、小林先生からでしょうか、おっしゃっておられて、私も、その点、全く同意でございます。インフラがベースの今回の国交省さんの取りまとめということになりますので、どうしても供給側というようなことに視線が寄りがちかとは思いますが、需要側、消費者側、住民側のニーズを丁寧に踏まえて、今までのハード型のインフラ整備ではなくて、ソフト型のインフラ整備に変化できるところはしていく、そういった方向に進むに当たっても、スタートアップの小さな力といいますか、機動力といったようなところ、住民に寄り添う力というのを発揮していただくことは、非常に大きなパワーになると思っております。そういった点でも、官民連携というところはちょっと解像度を上げていただければという願いを申し上げた次第です。

もう1点は、防災という点でいろいろ書いていただいております。緩和もそうだけれども、適応もということで書いていただいて、これも本当に、国民の命を守るというのが何よりも重要ですから、非常に重要な視点だと思っております。そういった中で、こういう気候変動問題の文脈で出てくる文章ですので、当然、防災といったときにみんながイメージする災害というのは、大雨だったり、台風だったりというようなところを想起すると思います。ただ、日本で災害対応というと地震や津波といったようなところも当然出てくるわけで、この取りまとめの中で触れていただくことではないと思うのですが、それぞれに備えている余裕というのも今の日本にはないかと、私は思っているところでございます。なので、例えば、南海トラフ対策の文脈での災害対応と気候変動の対応も何かしら重なるところは重ねていくということ、こっちの対策はこっちにしか役に立たないということではなくて、何かしら重なるところは必ずあるはずですし、そこを最大化していく必要があるとも思いますので、

日本の災害対応の総合力を上げることに資するといったような文言が入っておりますと予算の使い方などでも効率化が図れるのではないかという期待をいたしまして、こういった点も御検討いただければありがたいなと思う次第でございます。

以上、2点でございます。ありがとうございます。

【石田座長】 ありがとうございます。

それでは、次は、山戸さん、お願いいたします。

【山戸委員】 ありがとうございます。このたびは、国土交通省の皆様が、このワーキングをはじめ、関係者の皆様の御意見を踏まえつつ、体系的にグリーン社会の実現に向けたチャレンジの素案をまとめていただいたと思います。私からも、厚く御礼申し上げます。

これまで申し上げましたとおり、日本の自動車産業といたしましても、2050年カーボンニュートラルに全力でチャレンジしてまいる所存でございます。この場でも何回も申し上げて恐縮ですが、画期的な技術のブレークスルーなしには達成が見通せない、大変難しいチャレンジであるということ認識しております。まずは安定・安価なカーボンニュートラルな電力の供給が大前提であることとともに、政策的・財政的支援等の協力、適切な御支援が不可欠であると考えております。今回の素案の中でもこうした点をしっかりと盛り込んでいただいておりますこと、本当にありがたいと思っております。国土交通省の皆様をはじめ、様々なステークホルダーの皆様と共に、2050年カーボンニュートラル、2030年46%削減に向け、プラクティカルかつサステナブルな具体的な取組を進めてまいりたいと思います。お礼ばかりになってしまいましたが、いい素案にいただいたと思っております。

最後に、大変細かい点で恐縮ですけれど、1点のみ、御検討いただければと思っております。12ページ目の18行目のところでございます。V2H (Vehicle to Home) ということでございますが、こちらは電気自動車と書いていただいておりますが、燃料電池自動車からも緊急時などに給電ができる仕組みを車両に搭載しており、お役に立てると思っております。例えば、「電気自動車等」とするなど、少しそういった意味合いも含めていただけると大変ありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【石田座長】 ありがとうございます。そうですね。電動自動車とかでもいいですかね。ありがとうございます。

それでは、次は、越塚先生、お願いいたします。

【越塚委員】 どうもありがとうございます。国交省の皆様、皆様もおっしゃってしまし

たけど、本当によくお取りまとめいただいて、ありがとうございます。

私のほうから2点だけなんですけれども、私は多分、ここの中ではITとかICTのほうの分野ですが、今回のこの文書の中でも、例えば、AIとか、IoTとか、データを使って、ある種、様々な最適化とか、無駄の削除とか、そういうことで企業とか国民が行動変容したりとか、そういうことで省エネルギーとか脱炭素をやっていくという趣旨の記述があちらこちらにあるというのは大変すばらしいと思って、見させていただきました。省エネルギー・脱炭素をやる時の具体的なアクションの多くというのは、もちろん国交省さん自身もやりますけれども、さっきのAIやIoTのデータを使うのは誰かということ、民間、国民が行って最適化や無駄の削除をしていくわけですから、その多くの行動主体は企業とか国民ということになってきますので、そこがIoTとかAIを動かしてデータを使って最適化してやろうと思うと、データが必要になってくるのですね。なので、AIやIoTを使って省エネ・脱炭素していくことを国でやっていくということは、恐らくそれに必要なデータをどんどんオープンデータとして積極的に出していくということ、データがないとAIもIoTも回せませんので、そういうことが必要なあとだと思います。今、国交省さんは、PLATEAUの3Dデータとか、国土交通データプラットフォームとか、かなり目玉になってやっておられますけれども、レガシーなものとしては、気象庁さんのデータとか、国土地理院さんのデータなど、基本的なデータなどいろいろあります。ですので、そういう脱炭素とか省エネに必要なデータはどんどん積極的に出していただいて、そのときに、オープンデータという、しばしば、今持っているデータを出すとか出さないとかという議論が多いのですが、それだけではなくて、より積極的に、省エネルギーとか脱炭素に資することができるデータというのは、現在持ってないもの、現在取ってないデータでも新たに取って出すぐらいのところ、今、具体的にどんなものかというのは想像できないところがあるのですが、思いつかないところがあるのですけれども、そういうことも含めて検討していただくとありがたいと思います。

2点目は、これも中に書かれていることでありますけれども、それを応援というか、さらにとということ言えば、脱炭素・省エネルギーというのは、国交省さん単独ではなくて、他の分野と連携して、さらに効果を生むものだと思います。これは多分、3～4ページ目に書いてあると思いますけれども、ですので、他の省庁とか他の分野との連携というのも非常に重要だと思います。先ほどのデータなんていうことで言うと、まさに分野を超えているような分野のデータがあると恐らくそういった活動に結びつくと思いますので、省庁縦割りとい

うことの弊害も最近随分いろいろ言われていますけれども、その辺りもしっかり、よく見させてやっていただけるようにと思います。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

それでは、次は、村山先生、お願いします。

【村山委員】 まずは、お取りまとめ、ありがとうございます。チャレンジの中で挙げられているカーボンニュートラルポートとゼロエミッション船は、ぜひ実現させなければならない、あるいは、させたいという目標に対して、今回、非常に幅広く緻密な検討をしていただいているということで、評価できると思います。

大きく2点ほど、しゃべりたいと思いますけれども、まず、16ページに、生産基盤の確立という言葉が見えたのですが、前からあったかもしれませんが、ここはどういうような捉え方・意味を持っているかというのを、私なりの考えですけれども、ちょっと述べますと、次世代の船舶あるいは海上輸送システムをつくるというところで、造船所の刷新が必要だと思っています。中国等々は、土地もいろいろあるというところで、数千億投資して新しい造船所を造っているということがあります。港湾と同じように、こういった生産基盤のデジタル化、IoTとか、5G、あるいは、Beyond 5G、人工知能、高規格と言ったらいいのですか、高い規格のヤード、生産拠点を整備していくというのは、ここは国がどこまで手を出すかということはありませんけれども、民間がそういったことをやろうとしたときに、いろいろ土地の問題もあると思いますので、バックアップが必要なんじゃないかと思っています。実際、17ページのほうで、造船の基盤を生かすということを書いていますので、そういったところでも、今後、洋上風力というところで、あるいは、海洋開発、海洋再生エネルギーというところでもそういった高規格ヤードというところの活用が期待できるんじゃないかということで、この生産基盤の確立というところはそういった意味も含んでいけばいいかなと。そうじゃなければ、そういうところが見えるように言葉を追加していただければと思います。

あともう一つ、17ページの下のほうに「効率的な静脈物流システム」というところがあったと思いますけれども、私のほうで、前回、静脈物流のことを言ったかもしれないのですが、私の意図としては、ごみが見える化するということで、それを減らす努力、民間がやっていけるということに、見えるようにするということが重要なんじゃないかなと思っています。そういった意味で、(5)の港湾・海事分野にこれを入れるべきなのか、(1)から(4)

の上に入れたほうがいいのかというのは、もちろん海洋のほうでも海洋プラスチック等々で問題になっていますので必要なことではあるのですが、ここの場所が適切かと思いました。あと、「効率的」という言葉は果たして静脈物流というところでもいい言葉なのかというのは、ほかの言葉が見つからないのですが、少し感想として持ちました。

以上です。ありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

次は、屋井先生、お願いいたします。

【屋井委員】 ありがとうございます。今回、国交省が所掌している大変広い分野をしっかりとカバーしながら、従来に増して踏み込んだ、様々な提言、方向性が出ていて、大変結構だと思います。どうもありがとうございました。その上でちょっとだけ、コメントと、お聞きしたいことがありますので、お伺いしたい。

1点目は、先ほど来出てきている国民とか住民側の目線という観点なんですけれども、私もずっと気にはなっているのですが、ただ、今に至るまで、今回ここでつくっていただいたレポートは国土交通省が責任を持って進めていけるようなものに、かなりしっかりとそこにとどめて書いているところもあるので、若干中途半端な記述をさらに深めていくというのはなかなか難しそうな気もするのです。谷口先生がおっしゃったみたいなの、例えば、行政の仕組みを変えていくとか、あるいはボトムアップ的な取組が進むような、今はまさに目標を共有する絶好なチャンスだから、そういうことをつくっていくとか。結構高めのことはあると思うのだけれども、でも、ちょっと今回は書きづらいこともある。場合によっては、この部分は中途半端だから頭のほうに持って行って、今回しっかりと国交省でやるべきことを、今までに増してちゃんとやろうとしているというメッセージを伝えた上で、一方で、実現する上では当然ながら、国民、企業等、様々な主体との連携がなければなりませんよということを強調して、その辺りは次に持ってくるんだという、そういう示し方もあるかなあとは思っていました。

あと3点あります。2点目は、持続可能な社会だとか、持続可能性とか、その言葉の使い方なんです、今はSDGsだから持続可能な開発という言葉を使うというのがメインになっていることもあるのだけど。国交省は過去にもいろんな場面で持続可能な社会という言葉も使っているだろうし、我々もそういう理解もしてまして、今回のこの中では四つの社会が目指されていて、そういうものをカバーするような意味でのグリーン社会という、そういう立てつけだと思っている。何か所か、持続可能なグリーン社会とか、持続可能で強靱

なグリーン社会とか出てくるわけですけども、持続可能な社会というのをどう立てつけ上考えているかというのは、こうですというものがあれば、ないよりはいいなあと思って見ていました。私も答えがあるわけじゃないのだけれども、というのが2点目です。

それから、いろいろと書いていただいたり、対応していただいて、どうもありがとうございました。それについて全く異論はないのですけれども、私が言ってないことで、1点だけ。13ページの三環状道路等の整備は従来からこういう場面で必ず書かれていくのだけれども、今の道路の行政の方向感からいくと、もちろんこれは道路の行政として今進めていることであると思いますが、三環状道路等あるいはバイパス等を造ることによって都市の中の道路に対する負荷が減って、負荷が減った道路の再配分をしているわけで、より人中心の道路空間に変えていくとか、そういうことをまさに進めておられるし、それが実現できつつあるので、その辺りまで含めて書いていただくほうが、読んだ人にとっては非常に理解が進む。生産性を高めることも引き続き重要ではありますが、環境のことを決して無視しているわけじゃないし、その方向に進んでいることを同時に示していただくほうがいいなあと思いました。

最後の1点は、航空の部分も書いていただいて大変ありがたいのですが、できればもう少し。結局、その後何をやるんだというところは、ICAOとか国際航空については時に国際的な組織の中で物事が決まっていくわけだけれども、日本のリーダーシップというのも当然あるところであります。それをさらなる取組に結びつけていくような、その辺りまでを最後の文末部分のところに書き込んでいただけると、ここに書いてあることの意味が環境改善という意味でつながってきます。ちょっと細かいことで恐縮でしたけれども、工夫していただけるとありがたいなと思いました。

以上です。どうもありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

今、手を挙げておられる方では最後になりましたけれど、高村先生、お願いいたします。

【高村委員】 ありがとうございます。多くの委員がおっしゃっていただいておりますが、非常に短い時間ですけど、委員の意見、ヒアリングも含めて、丁寧に考え方・施策を取りまとめていると思います。特に、国土交通分野の統合的なビジョン、指針、施策をまとめてくださっていると思っております。私、特に大事だと思っておりますのは、1ページの36行目以下のところですけども、今回、カーボンニュートラル、こうした脱炭素社会に向かっていこうというときに、国土交通分野というのはそのインフラやストックが

極めて重要な役割を持っていると思っております、グリーン社会の基盤になるインフラ・ストックを所管されている国交省さんの役割は非常に重要だという記載を明確に書いていただいたのは、大変ありがたいと思っております。先生方からもありましたように、ある意味で施策は一通り整理をしていただいていると思っております、若干、細かなところを発言させていただこうと思うのですが、ここでまとまったグリーンチャレンジをどう実施をしていくかというのが一つの非常に重要な鍵だと思っております。文書上の問題としては、この文書を基にしっかり実施をしてくださいというメッセージは入れていただきたいと思うのですけれども、実施を後押しするという観点から、幾つか、記述として御検討いただけないかということをお願いいたします。

一つは、既に塩路委員ほか複数の委員が御指摘になった点ですが、実行に当たって、国のレベルでも関係省庁と政策面で有機的に連携をしていただくということは、間違いなく必要だと思います。あえて繰り返すはいたしません。しかし、もう一つ、連携という観点からいきますと、政策レベルだけでなく、実際にこの政策が実装されるのは、地域という、場といえましょうか、空間だと思っております。特に自治体が鍵で、その地域をどうしていくかということ、グリーンな社会の実現のために計画をつくって実施をしていくという、それを実際にできて初めて、恐らく、ここに挙げている施策というのが効果を上げていくと思えます。その意味で、国のレベルでの関係省庁との連携はもちろん重要なのですけれども、書いていただいている、自治体と国との連携、これももちろんです。もう一つは、自治体の場面でいわゆる国土交通分野の関係部局とその他の部局、例えば環境部局との連携が地域で有機的に図られるように、国土交通省の関係部局からも働きかけをしていただけないか、そういう記載を入れていただけないかと思っております。しばしば自治体さんの政策に関わっていますと、環境部局と国土交通分野の部局とのすり合わせがなかなかうまくいかないということも目にしておりまして、ぜひ、そうした地域という場での、自治体という場での政策の統合ということについても、喚起をする記載をお願いできないかと思っております。

二つ目は、なかなか難しいと思うのですけれども、2030年までにどこまで達成するかというのが、分野によってはマイルストーンが書かれているのですが、しかしながら、施策によっては必ずしもここが明確になっていないと思っております。時間が限られておりますので、今後、実施に当たってより具体化する際に、2030年までにどこまでを目指すかということ、マイルストーンを明確にするということ、施策の具体化の際にお願いしたいという記載を入れていただけないかということです。

それから、三つ目でありますけれども、このワーキングの一つの大変面白い場といひましようか、興味深い場だと思ひますのは、オブザーバーの皆様が、実際のインフラ形成を事業として担う、あるいは資金支援をされている、株式会社や独立行政法人であるということです。こうした株式会社や独立行政法人がインフラ形成やその支援に持つていらっしやる役割というのは、非常に重要だと思ひています。そういう意味で、こうした公共事業体と云つていいのでしょうか、インフラ形成、その支援を担う公的企業体が実際のインフラ形成をグリーンな方向に行うという意味でも、それから、民間に先駆けて変更例・実例をつくつていく意味でも、その役割は極めて重要であると、役割への期待を記載いただけないかということでもあります。

最後は、谷口委員がおっしゃつた、クロスセクター効果です。環境政策、グリーンな社会の実現というわけですが、それに伴つて様々なプラスの便益があるということも、いろいろな施策の中で議論されてきたと思ひます。既に、コロナからの復興策、グリーンインフラもそうだと思ひます。それから、住宅のZEHに関しても、健康の効果、住民の健康を保護するというのでしょうか、増進する効果ですとか、エネルギーコストの節約とか、様々な効果があると思ひていまして、施策を執る際に、特に地域であるときに、この点をしっかり考えていただく、認識していただくということが、施策を具体的に進める上で非常に大事だと思ひております。これについても、谷口委員の御指摘、支持をいたしまして、何らの形で記載をいただきたいと思ひます。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

お手を挙げていただいた委員からの御発言が終わりましたが、山田先生、何か、御意見、御注意等、ございますか。

【山田委員】 話す機会を与えていただき、ありがとうございます。今、私はある協会の副会長をしています。その協会の年1回の総会ありましたので、遅れて参加しました。

皆様の発言の中でほとんど言い尽くされていまして、その中でも小林先生や田中先生が発言されましたことと、かなり近いものを感じております。ほとんどのことは文書的に出ていますので、例えば、私が少し貢献できるとしたら、これを実行するとき、もっと具体的な施策、より具体的な施策の中で、自分だったらこのような貢献ができるということなんです。それは私だけではなく、日本中に色々なレベルごとに貢献できる人が学者の中にもいるわけなんです。例えば、官民学連携というときに、どのレベルの中でそれぞれの人たちが貢献でき

るのか、そのような仕組みづくりが欲しいと思っています。特に、水防災、水環境とカーボンニュートラルというのはかなり連動するので、具体的には、私だけではなくて日本中の様々な学の方の貢献ができると思うのですが、学との連携に関してあまり書かれてないというのは、少し気になっています。

例えば、国土交通省が今後の洪水対策として流域治水という概念を出しましたけれども、これと、カーボンニュートラルや、グリーン社会、グリーンインフラというのとはかなり連携が強い話だと思います。もう既に、約1・2年前から流域治水という形で幾つかの自治体を巻き込んで動いているのですけれども、実は地方行政のほうから待ったをかけられてしまうことがあります。それは、地方行政が悪いわけではありません。今やっている仕事は一昔前につくった計画に基づいて色々なことをやっているため、そこに新たな流域治水という概念が入ってくると、必ずしもうまくフィッティングしないということがあります。それは、組織上のすり合わせや、概念を習熟するとかいうことは、少し時間がかかるのではという気がしています。そのためには、新しい概念あるいは方向性に慣れる仕組みを下から上げていく、またはもう一個、上から強引に、こういうものなんだからやろうよというような、テストケース的にやっていくような仕組みも必要なのではないかと考えています。

それから、ほとんど皆さんに言っていたので、これは、文章を直すというより、こういう話も出たと議事録に留めておいてほしいのですけれども、例えば、新しい技術的イノベーションを持って諸外国に対する貢献というのがありました。そこにまた官民連携というのがありました。防災分野に関する日本の貢献度は、現時点では非常に弱くなっています。例えば、JICA等を通じたハード的なものに対する投資というのは防災上ほとんど行われなくなってきています。どちらかというとITを使ったようなものならなるのですけれども、カーボンニュートラルに即したハード、もちろんソフトも貢献するのですが、ハードというものがすごく軽んじられていて、その隙間をアジアにおいては中国・韓国がどんどん進めていってしまっています。私がタイの治水事業に携わったときには、官と民が同じ席上でやると絶対うまくいかなかったため、お互いの守備範囲を考えた官民連携が必要かなと思っています。つまり、官のほうはファンドをしっかりと守り、民のほうはビジネス的にどんどんやれるような仕組み等が必要なのではということです。そういうことも頭に入れた国際貢献や国際展開が必要かなと思っています。

あるいは、私が関わっている小水力発電というのも、小水力発電を造る際、河川環境はグリーンインフラ実現のための原資にしている一方で、例えば地方自治体の下水道の老朽化

に関しても、3万、5万の都市が非常に苦しんでいる。その資金を多少なりとも地元で稼げるような小水力発電、あるいはバイオマス発電も同じだと思います。あるいは、新しい技術として、亜臨界水処理をする河道内樹木の伐採技術も同じです。バイオマスしか出てこないで、亜臨界水なんていうのも大いに有望な技術だと思います。そこも入れられたら、今、国交省自体、東北地整が実験をやっていたので、そういうこともあり得るのかなと思っています。議事録に残してもらえれば結構です。また気がついたときに発言させてください。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

一通り御発言いただきまして、最後に私からもちょっと意見を言って、今日は時間がありますので、2回目を御希望の方はぜひお願いしたいと思いますし、今日も多数のオブザーバーの方にも参加をしていただいておりますので、オブザーバーの方も、御発言希望がありましたら、「手を挙げる」機能を使っていただければと思います。

私からも、ちょっとお願いしたいことがございます。ほとんどのことは書いていただいているのですが、もうちょっとここは強調したほうがいいんじゃないのかなという意見でございます。最初は、2ページの社会システムの整備推進というところなんですけれど、ここは、国の責任とかっていう御発言が竹内委員からもございましたし、小林委員からは、組織とか、体制とか、そういうことは高村委員からもございましたが、そういう制度・技術とか、組織とか、あるいは社会技術、行動変容というようなことをもうちょっと強調してもいいのかなと。そういう中で国がしかるべき責任を果たしていくと。リーダーシップを取ると書くところから叱られそうでもありますけれども、そういうようなことが必要かなと思いました。特に、最近そういうことを強く思うようになりましたのは、スマートモビリティとかスマートシティでアプリケーションとかデータ連携プラットフォームというのが各地でつくられているのですが、なかなか、世界的競争力があるような、いいものがない。単位が小さいので予算がそれほどかけられないということもありますので、もうちょっとその辺、いい強力なツールができないかなというように思います。

2番目は、これも高村委員が御指摘の「膨大なストック」という表現は1ページにあるのですが、3ページの時間軸を踏まえた戦略的アプローチのところ、膨大なストックにどう立ち向かうのか、あるいは、その難しさとか効果というのを理念だけでもいいので書いていただければなと思いました。住宅は全国で6,000万戸ありますし、自動車は全部ひっくるめて8,000万台以上あって、特に2030年ということをお考えますと、今あるも

のにどう働きかけていくかというのは極めて大事だと思うのですが、重点プロジェクトのところにも「ストック」とか「既存」という言葉は出てくるのですが、記述があまり具体的ではなくて、それが難しさを表現していることだとも思うので、精神論的なものを決して忘れていませんよということを強調するためにも、②のところで書いていただければなと思いました。

それと、横断的視点の④のデジタル技術の活用ということで、5ページ目になります。こちらは越塚先生がおっしゃっていただきましたけれども、このワーキングでも田中先生が少なくとも2回は発言されていると思うのですが、そういうことをどうモニタリングして、政策のマネジメント、かじ取りに使っていくか、あるいは政策立案に使っていくかというための基礎研究ですね。どういうデータが要るかとか、どう使い倒せばいいかということが、すごく必要だなと思うのです。そういう、モニタリングとか、効果検討とか、あるいは評価ということも踏まえたようなことも、この④がふさわしいのかなと思うので、よろしく願いしたいなと思っている次第でございます。

本当にすごい作業をしていただいて大変だったと思いますけれども、よく取りまとめていただきまして、感謝を申し上げて、私の発言は終わらせていただきます。

事務局からレスポンス等ございましたら、お願いしたいと思いますが。

【松家環境政策課長】 総合政策局環境政策課の松家でございます。先生方から多方面に本質的なところも含めて御意見をいただきまして、ありがとうございました。

御質問で言いますと、屋井先生から、持続可能性、持続可能な社会ということでの考え方についてお話をいただきました。グリーン社会については、1ページ目、2ページ目のところで、脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会を広く包含して捉えるということで位置づけさせていただいています。いずれも、それぞれの社会で目指すべきところは、共通項としては持続可能性という認識しておりまして、グリーン社会ということの目指す方向性として持続可能で強靱なということを位置づけさせていただいております。ちょっと、表現の整合がとれていないところは、修正していきたいと思えます。

あと、複数の先生方から、特に小林先生を含めて、システムのインテグレーションということで、個別の分野としても、自動車電動化という大きな課題に対して、まちづくり、社会システムとの融合の話であるとか、あるいは、カーボンニュートラルポートについても、関係主体間の連携について、港湾局でモデル的に6地域・7港湾でまず検討をして、様々な事業者、自治体、と連携しながらやってきているところもございますけれども、いかに実現し

ていくかというところで、関係主体間の連携を含めた取組が重要と認識しています。

また、供給サイドの観点、国交省としてやるサイドからの話を中心ということで、それを実現たらしめるところの、企業とか、国民とか、利用者・消費者との連携が重要ではないかという御指摘、官民の連携という言葉にしても、より具体性を持った形でどう進めるかという御指摘もございまして、当然、いろんな分野の中で取り組むところもあれば、全体を通じて屋井先生からも御指摘いただいた、どういう基本的な考え方でやるかということも、いま一度整理をしていきたいと考えてございます。

また、塩路先生から個別に、例えば共同輸配送のところでも、関係主体間の連携のボトルネックとして合意形成の問題であるとか、あと、データの話についても、ライフサイクルの分析において不可欠であること、越塚先生からも全般的なデータが不可欠であるとの御指摘がありました。田中先生の従来からの御指摘も踏まえて、フォローアップに際し、実行をしっかりとチェックしていくためのデータの在り方についても、これは国交省だけでできることも限られてくるかと思えますけれども、そうした分野での省庁連携ということもしっかり整理をしていければと考えています。

また、田中先生から、再エネのところで温対法の今回の改正という大きな動きについて、記述上は小水力発電のところでしか書いていませんでしたけれども、政府全体の再エネの最大限導入に向けた大きな動きについても補足をして、そうしたものに貢献する方向性を描いていければと考えています。

また、クロスセクター、分野横断的な取組の重要性ということで、国交省の中で当然、それぞれ分野ごとの地域との連携、官民との連携を進めるところもございまして、クロスセクターで考えていかなきゃいけない、例えばまちづくりと交通の分野は代表的なところもあるかと思えますけれども、そうしたところも、記述も含めて、あるいは、実行も含めて、考えを整理していければと考えています。

あと、個別具体の関係でのご意見といたしまして、追加等についてまた整理をさせていただきたいと思えます。個別の話として、村山先生のほうから船舶の生産基盤の確立についてのご確認については、カーボンニュートラルを実現するための、イノベーションを推進するために、民間事業者のコミットメント、設備投資、技術革新が不可欠であり、こうしたところについては、経産省において昨年度の補正予算で成立した2兆円のイノベーション基金、これも国交省の分野も含めてしっかり活用できるよう、担当の分野において、それにコミットする産業界と連携しながら取り組んでいくという方針でいろんな調整を進めているとこ

ろでございます。個別のこの造船の分野について、先生に御指摘いただいた造船所の高規格ヤードも含めて、後ほど、海事局さんからもし補足があれば、お願いしたいと思います。

いろいろお話を伺ったご意見については、反映できるところは反映し、また、次回に向けて、こうしたまとめを、それが終わりじゃなくて、まさにスタートというところで、その後どう実行していくかということについても、いろいろ御意見も伺いたいところであったのですけれども、今日も多数御意見をいただきまして、御意見を反映できるところ、また、冒頭申し上げた、政府として深掘りの検討をされていてまだ書き切れていないところの記述を拡充しながら、取りまとめの文書については充実していきたいと存じます。それをどう実行していくかということも含めて、今日御指摘いただいた点、また、次回も含めて、まとめ以降の話もアドバイスいただければと考えていますので、よろしくお願いいたします。

私のほうからは以上でございますけど、もし、海事局さんなり、あるいはカーボンニュートラルポートの関係で港湾局さんなり、補足があれば、お願いできればと思います。

【田村海洋・環境政策課長】 海事局海洋・環境政策課の、田村でございますが、よろしいでしょうか。

【石田座長】 どうぞ。

【田村海洋・環境政策課長】 村山先生からの御指摘の点でございます。16ページの35行目から38行目にある記述に関する御指摘だったかと思っております。船舶の脱炭素化の推進に関連して、ここでは「開発・生産基盤確立等を図る」とさせていただいております。やはり開発だけでは社会実装というところでは十分でございませんので、まさにそれをしっかり生産をしていく、そういった基盤の確立が重要だということで書かせていただいております。この部分、先生が御指摘のとおり、単なる生産といったような狭いところ限定されるものではなくて、デジタル化であるとか、もしくは造船所間の協業であるとか連携といったような取組を通じた生産性の向上、また、これも御指摘ございましたが、例えば洋上風力産業への参入といった新事業分野への進出、そういったような新しい取組を含めた、そういう広い意味での生産基盤の確立ということを考えて書いてございまして、この点につきましては、この国会で成立いたしました海事産業強化法の枠組みやグリーンイノベーション基金を活用しながら、こういったところの促進に努めていきたいと考えております。

【石田座長】 ありがとうございます。

西尾さん。

【西尾産業港湾課長】 港湾局の西尾でございます。小林先生から、カーボンニュートラルポートの話をしていただきました。港はステークホルダーが多く、実現していくときには国も旗を振るといふようなことも必要ではないかという御指摘もありました。港には、物流業者、船を運航する方、また、トラックを運行する方等、様々な方が関係しています。また、港湾近くに立地します発電所ですとか、製鉄所、化学工業等、様々な企業からも多くのCO₂が出ているため、今、カーボンニュートラルポートの形成ということで、こうした企業と連携しながらCO₂を減らし、また、それを減らすだけではなくて、それによって経済の成長にも結びつけていこうと、そういった取組を進めようとしております。まず先行的に、国が事務局になりまして、全国6地域7港湾におきまして、今年の1月からCNP（カーボンニュートラルポート）検討会というものを進めてきております。それぞれ3か月間の検討で、将来のイメージ、方向性を描いて、関係者間で共有しているところでございます。今後はさらにそういったものを深化していこうと思っておりますし、具体的に進めていく際には、一定程度、国が方向性を示していく必要があると思っておりますので、そのためのCNP形成計画をつくっていくためのマニュアルを、国でつくる計画にしております。それを全国に展開していくことによりまして、カーボンニュートラルポートの形成の取組を広げていければと考えております。国がリードしつつ、港の場合ですと港湾管理者は地方自治体になりますので、そことも連携し、さらにいろんな関係企業とも連携しながら進めていけるような、そんな仕組みについて、これからもさらに考えていきたいと思っております。

私のほうからは、以上でございます。

【石田座長】 ありがとうございます。

松家課長、手を挙げておられますよね。

【松家環境政策課長】 ちょっと補足といいますか、谷口先生から個別に前回は御意見いただいた環境バランスエリアの創設というところで、御指摘いただいた記述箇所というよりは、そういった方向に進める端緒になるんじゃないかということも含めて書いているところは、8ページ目のまちづくりのところについて、具体的には23行目のところで、まちづくりの分野において、街区、エリア単位で、エネルギーの面的な利用であるとか、吸収源の強化であるとか、デジタル技術を活かした効率化とか、脱炭素につながる包括的な取組を全体的に地域でしっかり考えていただくところをどういうふうに導いていくかということに新しく取組を強化できればと考えてございまして、先生が御指摘いただいている概念、もう少し勉強もさせていただきながら、そうしたところを端緒としながら取組を進めて

いければと思っております。政府全体としては、申し上げたとおり、少し限定したエリアの中で脱炭素化の見える化を図る脱炭素先行地域をつくっていくという方針にもなっておりますので、そうした取組を端緒としながら強化できればと思っておりますので、よろしく申し上げます。

もし、都市局さんのほうで少し補足とかあれば、お願いできればと思いますが。特段なければ、谷口先生のお考えとどこまで相入れるものかどうか、御指摘いただければと思いますので、よろしく申し上げます。

【谷口委員】 私が回答すればよろしいですか。

【石田座長】 よろしく申し上げます。

【谷口委員】 無理に合わせてもらう必要はないですよという趣旨で申し上げたのですが、市町村とかの範囲、例えば県とかの範囲で、例えばCO₂の排出と吸収のバランスが取れているかどうかというチェックみたいなものをちゃんとしながら、エビデンスを見ながらバランスをとっていくという趣旨のコメントなので、やっぱり、ちょっとずれていますし、無理に入れていただく必要はないですよというコメントのつもりだったので、ここで入らせていただいているところを進めていただくとそういうのが改善されるということは確かにそのとおりなのですが、だからそういう社会的な仕組みができるということとはまだちょっと距離がありますので、そのところは距離があるということで置いておいていただいて結構かと思っております。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。

【石田座長】 ありがとうございます。これ、高村先生に伺ったらいいのかもわかりませんが、市町村単位とかになるとモニタリングシステムというのはなかなかいいものがないんじゃないかなという気がしてしまっていて、努力が表れないといいますか、例えば、自動車台数とか、そういうので比例配分するみたいな、そういう仕組みのものが多かったような気がするのですが、そういう、いろんなところでバランスがどうなっているのかとか、いろんな政策の効果をきちんと計測するようなシステムというのが本当に必要だと思うのですが、その辺について、高村先生、突然でありますが、何かコメントがありましたら、お願いできればうれしいのですが。

【高村委員】 ありがとうございます。御指摘になった点、つまり進捗をどうモニタリングをして評価をしていくかという点では、間違いなく幾つか課題があると思っております。今、市町村ならなおさらでございますけれども、恐らく都道府県などでも、例えば交通

分野の対策の効果といったところがきれいにでてくるためには、随分、自治体は苦労されていると思います。これは交通分野だけではございませんで、国交省さんにも若干関わりますが、フロン系のガスなども基本的には排出について案分されていたとっておきまして、具体的な対策がどう効果が出ているかというのを地域で評価していくというのでは幾つか課題がある、一つの例だと思えます。

関わってもう一つ申し上げますと、特に再生可能エネルギーを導入していくときに、地域で、自家消費というのでしょうか、地産地消していこうという目標を自治体でお立てになって、導入と共に消費を促していくという目標を立てられるケースも多くございますけれども、ここの自家消費分の把握というところにも課題がございます。ですので、これもやはり、何人かの先生がおっしゃった、省庁協力し合ってデータの把握をどうやっていくかという課題を提起しているとおきしますので、ぜひその点についてもお願いできればと思います。

以上でございます。

【石田座長】 ありがとうございます。突然振りまして、申し訳ございませんでした。

まだ時間が20分弱ぐらいございますので、2回目の発言をしたいという方、あるいは、先ほども申しましたけれど、これから実施をしていく上で、オブザーバー参加をしていただいております、機構の皆さんとか、独立行政法人の皆さん、実施部隊でもございますし、何より大事なファイナンスということをお担っておられるところでございますので、何かコメント等ございましたら、「手を挙げる」機能を使って御発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。委員の方も、2回目、3回目、ぜひどうぞ。

ないですかね。どなたか口火を切っていただくとありがたいのですが、どなたも手を挙げておられません。

田中先生、どうぞ。ありがとうございます。

【田中委員】 ありがとうございます。せっかくの機会ですので、今、座長の石田先生から、地域で排出量を推計するときにどんなことが課題になるだろうかという問いかけがありまして、高村先生からもお答えをいただきましたけれども、私も若干、その関連で述べさせていただきます。

地域で温室効果ガス排出量の管理というのをしていかなきゃいけない点について、二つ問題があると理解しております。具体的には、まず、正確に地域単位で把握することはなかなか困難な仕組みになっている。ある意味、活動量や世帯数、産業の出荷額とか、そうした

ものを基に言わば案分をせざるを得ないところがあり、いわば基本の数字は案分方式になります。それは、地域の存在量や活動量を基に一定の排出係数を掛けるという方式ですが、その排出係数は、地域で一生懸命省エネや事業所単位での策下対策の取組を進めても、それはある意味、全国一律の、あるいは少なくとも県一律の排出係数でしか算出できない、そういう構造があるということです。したがって、地域ごとの排出量に関して、積み上げ方式と案分方式を組み合わせる地域各分野ごとに算出をしているのですが、そうした問題が構造的にあるということが第一点です。

交通分野について言えば、例えば、〇〇県あるいは〇〇市での排出量というのは、車種や型式別の排出量の排出係数は、ある意味、全国規模で排出係数が定まっています。それを地域の中の自動車交通量で掛け算して出してくるという算出方式になっています。ですので、自治体が操作して排出量を見かけ上減らすことができるというのは、交通分野では交通量管理ということになります。それから、産業分野で言えば、出荷額や従業員数といった数字を管理して、つまり、構造的には不景気になれば排出量が減るという構造になっています。他方で、言わばエネルギー効率を高めて省エネは進むのだけれども産業の生産額が伸びていくというような、そういう努力というのは全県的あるいは全国的な排出係数の改善というところでしか反映し得ない。そういう問題があるということで、これが地域の一つの実態です。

それからもう一つの問題は、国全体の、例えば、2050年実質排出ゼロ、あるいは2030年46%削減、これは一つの目標になるのですが、それは日本国全体としての目標として、例えば北海道と東京の目標が同じ2030年排出量46%減ということでもいいのかどうか。つまり、東京と北海道では、産業構造、人口構成、土地利用、全て大きく違いますので、当然、日本国全体で46%削減を考えたときに、例えば、場合によっては、少し正確ではないかもしれませんが、東京は40%削減で、代わりに北海道は60%削減ということが可能だ、そういう試算値になるかもしれません。そういう点では、目標をある意味、それぞれの地域に配分していく、アロケーションしていくということも必要になってきます。このように国全体として削減目標を設定したときには、地域ごとに各々の地域特性に基づいた排出目標の配分があるべきではないかと考えます。

こうしたことで、地域で目標管理をしていくということは難しいのですが、議会で、ゼロカーボンシティであるとか、気候非常事態宣言など広く行われており、それに基づく取組を足元から進めるとすれば、そういう地域で自己管理できる仕組みをつくっていく必要があ

る。そうしたときに、国土交通省が、道路整備、あるいは自動車や鉄道、様々な流域管理とか河川管理とか、そういう枠組みの中で、どういう排出量管理の仕組みが可能かということ、インフラ部分を担っている担当省庁として、そのインフラ部分に関して、国土交通省で社会システムの基礎となる排出量推計システムができるといいのではないかとということで、以前から申し上げさせていただいております。

長くなりましたけれども、以上でございます。ありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございます。原単位を使って、それをある母数で案分するという方法論は随分昔にできたんじゃないかなと思っておりまして、そのときに、いろんな動きが現実には始まっておりますし、随分活発化してまいりますし、そこで、計測の方法とか、あるいはその蓄積の方法とかって、まさにDX、ICTの最も得意とするところでもありますので、そういう感度分析に使える、あるいは、国土交通省の国総研及び独法の研究機関がありますので、そういうところで研究をぜひ推進していただければ喜んでもらえるんじゃないのかなと思っている次第でございますので、御検討いただければと思います。

オブザーバーのJOINの吉見様が手を挙げていただいているのですが、発言していただいてよろしいでしょうか。

【海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）吉見次長】 JOINの吉見でございます。発言させていただきたいと思います。

JOINは、海外のインフラ事業に投資をしようとする民間企業と共に、共同出資を中心とした形でそれを後押ししていくといった役割をしております。脱炭素の分野につきましても、新しいビジネスの分野にチャレンジする民間企業と共に、それを後押しする形で貢献できればと考えており、先導的な役割を果たしていけるようにしていきたいと思っております。そういう中で、民間企業の新しいビジネスを実現するために、我々の取組に加えまして、国交省のほうでの制度の柔軟な運用、あるいは、先ほどありましたイノベーション基金の取り込みといったような、次の実行に向けたいろいろな取組と連携して企業の活動の後押しをできればと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【石田座長】 ありがとうございます。

谷口先生、手を挙げておられますよね。

【谷口委員】 はい。長くなってはいけないので、さっきの話題でちょっとだけ抜けていることがあるので、補足させていただいてよろしいですか。

【石田座長】 どうぞ。

【谷口委員】 環境のバランスの話をしているので、排出側だけの話ではなくて、バイオキャパシティーの側もちゃんと測らないといけないということですね。例えば、コンパクトシティをきちんとやると非都市部が増えるので、そのところで環境を吸収できるというバランスが考えられる。そうすると、インセンティブとしてそういうことをもうちょっと強力に進めることができるという、キャップ・アンド・トレードみたいな話がインフラとセットでできるというのが一つのポイントなので、数値は当然粗いと思いますけれども、産業連関とかも考えながら公平性が取れる形で将来的には考えられていくものではないかなと思っ

ているということです。

【石田座長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうかね。

ありがとうございます。それでは、議論はこれぐらいにしたいと思いますけど、今日もたくさん御意見いただきまして、その中でも、実地、実践が問題であって、そこに向けての障壁をいろんな人の力を借りて突破していかなくちゃならないと思っております。その中でも、国の責務をちゃんと認識すべきであるという御意見も、非常に力強いものとして伺いました。松家課長からはこれが終わりじゃなくてスタートであるという発言もいただきまして、そこで、最後に質問なんですけれども、このワーキングのこれからって、どうなっていくのでしょうか。6月18日に提言が取りまとめられるのですけれども、個人的な感想で申し上げますと、多分、そこで終われるようなものではないと思うのですが、そこについて、今言える範囲で結構なんですけれども、松家さんか、どなたか、国交省から御発言いただけますかね。

【松家環境政策課長】 環境政策課の松家でございます。ワーキングについては、次回18日でとりあえず、このグリーンチャレンジという形で国交省としてのグリーン社会実現に向けた施策を一旦取りまとめさせていただいて、こうしたものを、政府全体において、骨太方針、成長戦略、グリーン成長戦略、地域脱炭素ロードマップなど、様々な形で一気呵成に取りまとめをする予定になってございますけれども、そうしたものに反映したり、また、これをどういうふうに個別具体の施策に実現していくか、行政の立場としては、概算要求であるとか、様々な制度・施策・措置をどう積み上げていくかというところに、これからまた、いろんな御意見をいただいたものを活かしながら、取り組んでいくことになろうかと思

果をそれぞれ、環境部会においては、環境行動計画、あるいは、技術部会については、今年度まとめる技術の計画、そうしたことにも反映していくということにつながっていきたくと思っています。そうした中で、今日もいろいろ御意見いただいて、これをどう実行していくか、その仕組みづくり、枠組みづくり、それぞれの分野でやるべきこともあれば、全体で考えていくところもあろうかと思しますので、国交省の中でもいま一度整理をしながら、石田座長とも相談させていただければと思ってございます。よろしく申し上げます。

【石田座長】 ということは、6月18日で一応閉めるということですかね。

【松家環境政策課長】 一旦、御議論いただいているまとめをさせていただきたいと思っております。

【石田座長】 分かりました。ということでございます。そういう意味では、これから事務局にどんどんインプットしていただいて、「国土交通グリーンチャレンジ」がさらによくなるように、引き続き、時間は限られておりますけれど、御意見をいただければありがたいと思いますので、そういうお願いをいたしまして、私の司会進行は終了させていただきたいと思っております。今日も本当に活発かつ深い議論をいただきまして、ありがとうございました。

進行を事務局にお戻しいたしますので、よろしくお願いたします。

【事務局】 座長の石田先生、ありがとうございました。

今回は、先ほども石田座長からお話がありましたとおり、6月18日でございます。よろしくお願いたします。それから、本日の議事録につきましては、後ほど委員の皆様に御確認をさせていただきたいと思っております。

以上をもちまして、第4回グリーン社会ワーキングを閉会させていただきます。今日は、どうもありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

— 了 —