

## 第19回(環境部会(平成24年2月16日))

## 中間とりまとめに関するご意見

## 1. 地球温暖化対策に関する基本的認識

- 環境は、物理的、歴史的、視覚的な要素等、全体としてのバランスがとれたものでなければならない。
- 再生可能エネルギー設備の導入に関する農地法の規制緩和が予定されているが、国土景観や生物多様性との兼ね合いをしっかりと考えてほしい。地球温暖化対策と、エネルギー需給、食料自給率、生物多様性等との整合性を担保するべきである。その際、地球温暖化対策と生物多様性・国土景観等がトレードオフの関係にならないよう、優先順位を考えるのだけではなく、ゾーニング等の土地利用規制を用いてコントロールするのが国土交通省の役割である。
- 製品のライフサイクルのみならず、製品や技術の集合体としての都市・地域の構築のライフサイクルの視点が重要。
- 新たな低炭素都市づくりだけでなく、既存のインフラの長寿命化によるCO2削減という視点が重要。
- 国交省は多くの対策メニューを、如何に地域に示し全国展開していくかが重要。
- 持続可能性を論じるに当たり、2020年、2050年という各時点で目指すイメージがどのように変化していくかを意識する必要がある。
- 2020年、2030年、2050年という各段階における目標の流れと、最終的に目指す姿・方向性を示してほしい。

## 2. 視点1：地域の特性に応じた低炭素まちづくり

- 東京のような大都市、金沢のような景観に配慮した街並みを誇る地方都市等、地域の特性に応じて地球温暖化対策を整理するべきである。
- 大都市、非大都市等、密度が高い地域とそうでない地域という類型を例に、地域の特性に応じて対策を整理してほしい。
- 環境未来都市は、景観を度外視して太陽光パネルを大量に設置した近未来都市という姿のみが目指されるべきではなく、住み続けたいと思えるまちでなければならない。
- 低炭素都市づくりについては、モビリティ・マネジメントではなく、抜本的な転居促進の段階にきている。
- 化石燃料のクリーン化と同時に、バイオマス等の再生可能エネルギーの利用を推進すべきである。公共交通の利用促進、バイオマスの利用、小水力発電の利用等いずれの対策を選択するかは地域類型・空間タイプによって異なるものであり、整理してほしい。
- 都市部の交通の議論が中心となっており、自動車使用に伴い一人当たりの排出量が大

きいであろう農山漁村の議論が少ない。

### 3・視点2：東日本大震災以後のエネルギー制約への対応

- 視点2の現タイトルは短期的な取組のように感じられる「望ましいエネルギーシステムの構築」とし、長期的視点に立って取り組んでいく必要がある。
- 省エネだけでなく、再生可能エネルギーについても、社会資本整備を担う国交省も積極的に取り組んでほしい。

### 4. 視点3：ライフスタイル・ワークスタイルの見直し

- インセンティブのみならず、税金、賦課金等の施策について検討すべきであり、また、それらの施策の外部不経済性も明確にする必要がある。
- 環境に配慮した個人の選択を促すようなインセンティブや負担等の仕組みについて記述すべきである。
- 国民の環境意識を向上させるという観点から、グリーン購入法や環境配慮契約法の推進が有効であり、記述してほしい。
- ICTの利用による通勤を必要としないワークスタイルの導入の可能性等、都市における暮らしにおけるICTの活用について言及すべきである。
- 交通・運輸、旅館・ホテルを所管する国土交通省として、環境に配慮したニューツーリズムを推進する視点が重要であり、記述すべきである。

### 5. 中間とりまとめの構成について

- 視点1「国土交通省の総合力・統合力」は視点2・3とも関連するものであり、例えば、視点1を「地域の特性に応じた地球温暖化対策」、視点2を「エネルギー制約を踏まえた新しい都市・地域づくり」、視点3を「ライフスタイル・ワークスタイルの変化との競争」と構成し直し、総合力・統合力の発揮はそれらを実現する横断的な手段として位置付けてはどうか。
- (国土交通省の総合力・統合力の発揮について、) 政府全体としてどのようにCO2を削減していくつもりで、その中で国交省の施策はどこに位置付けられるか、どのように他省庁として連携していくかについて、整理して資料で示してほしい。

### 6. その他

- 中間とりまとめのIV「個別の対策・施策」以降は、国土交通省が使用している対策・施策名を使用すべきではないか。例えば、交通基本法案で議論されているように、公共交通の利用促進は地域公共交通の維持が主目的であり、その結果としてCO2削減効果が得られるものであるため、対策・施策名の固有名詞を出したほうが誤解が少ない。
- 長期的な低炭素社会への移行については、気温上昇を2度未満に抑えるとか、205

0年に50%以上削減等、既に国際的な合意が得られている目標を明記すべきである。

- 環境を経済システムの中にビルト・インする必要がある。
- 地球温暖化対策の財源確保やインセンティブ等の経済的手法について、踏み込んで記述してはどうか。
- 対策・施策を推進するに当たっては、事業者や大学等に対しインセンティブを付与し参加を促す必要がある。国の施策が、その他の主体や受け手側にとって受け入れ可能なものかどうか、政策・制度や予算について検討すべき。
- 日本の環境に関するインフラ技術を途上国に供与する国際協力のフレームワークを構築すべき。
- 地球温暖化対策に関するスローガンを掲げるだけでなく、例えば一つの対策についてシミュレーションを実施することで、実現可能性が見えてくるのではないか。
- ゴミ、建設廃材、産業廃棄物を含めての都市の低炭素化を目指すべきである。
- 海洋関連政策について記述が少ないように感じられる。場所としての海洋や海洋構造物を利用して取り組んでいく温暖化対策があるのではないか。
- 物流の効率化には、輸送事業者、荷主だけでなく、着荷主の協力と理解が必要であり、明記するべきである。
- クラウドコンピューティング等による大量データの取り扱いに関する技術革新が著しく、社会インフラとしても整いつつある。交通流対策の中で、大量データの取り扱いについて論じてほしい。