

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
懇談会

平成28年2月4日

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 おはようございます。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懇談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、誠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、議題につきまして資料1から2を、参考資料としまして参考資料1から4をご用意しております。また、席上配付資料をご用意しておりますが、こちらのほうは会議終了後に回収させていただきますので、ご了承願います。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。

続きまして、社会資本整備審議会の石田東生委員が、昨年12月28日付で新たにご就任されておりますので、ご紹介させていただきます。

【石田委員】 おはようございます。石田です。よろしく願いいたします。

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 よろしく願いいたします。

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19名中12名、交通政策審議会環境部会が17名中7名、まだ到着されていない先生もいらっしゃいますが、ご出席いただけると伺っております。交通政策審議会環境部会につきましては、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりませんので、本日の会議は懇談会として取り扱わせていただきます。

また、座席表の上では藤沢委員の名前がございましたが、先ほど、急遽ご欠席とのご連絡をいただいております。

本会議の議事は公開とした上で、議事録につきましては、委員の皆様方にご確認いただいた後、席上配付資料を除く会議資料とともに、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、総合政策局毛利局長よりご挨拶申し上げます。

【毛利総合政策局長】 おはようございます。総合政策局長の毛利でございます。どうぞよろしくお願いいたします。懇談会に先立ちまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、大変ご多忙の中にもかかわらず、この環境部会懇談会という形で開催しましたところ、ご出席をいただきまして、ありがとうございます。先生方におかれましては、昨年7月の環境部会におきまして、国土交通省の気候変動適応計画の策定に向けてご議論をいただきました。おかげさまで、昨年11月に策定させていただいて、公表に至りましたことを改めてご報告いたしますとともに、ご指導に感謝申し上げたいと思います。

ご承知のとおり、昨年、パリにおきまして開催されたCOP21において、全ての国が参加するという意味で画期的な地球温暖化対策の枠組みでありますパリ協定が合意されたところでございます。この合意を受けまして、我が国としましては、昨年12月の地球温暖化対策推進本部におきまして、パリ協定を踏まえた地球温暖化対策の取組方針を決定いたしまして、この春までに地球温暖化対策計画を策定するという運びになっております。本日は、その策定に向けまして、ぜひさまざまなお意見を賜りたいという趣旨でございます。

国交省としましても、我が国におけるCO₂の総排出量のうち約5割を占めております運輸、家庭、業務の3部門と深い関係がございますので、地球温暖化対策を積極的に推進していく立場にあると認識をしております。

本日は、皆様からぜひ活発なご議論を賜りまして、国土交通分野の地球温暖化対策のさらなる推進と、政府の計画策定への貢献に向けてご示唆を賜ればと思っております。

資料色々、至らぬところもあるかと思いますが、どうかよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 毛利局長、ありがとうございました。

恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降、ご遠慮願います。

それでは、議事に移らせていただきます。今回の懇談会の座長は、交通政策審議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。よろしくお願いいたします。

それでは、議事を進行させていただきます。

本日は1点の議事が予定されていまして、地球温暖化対策計画の策定に向けてというこ

とでございますが、その前に、資料の1番目、2番目、気候変動に関する国際交渉の状況について、地球温暖化対策計画策定に向けてという資料がございますので、それぞれについて説明をお願いします。それでは、事務局、よろしくをお願いします。

【軸丸地球環境政策室長】 それでは、事務局よりご説明申し上げます。まず資料1をご覧ください。資料1は、先ほどもお話がございましたが、昨年締結されたパリ協定に関するご報告をまとめております。まず1枚目でございますが、気候変動に関する国際交渉の状況ということでございます。昨年の11月、12月に、フランスのパリでCOP21が開かれまして、パリ協定が採択されました。我が国は、それに先立ちまして昨年7月に、2030年度に2013年度比26%削減という目標を提出しております。

それで、下の時系列の図でございますが、これまで国際的には、昨年末のCOP21に向けて特別作業部会を設けまして、準備作業を行ってまいりました。今後、本年以降は、パリ協定発効に向けた詳細なルールを議論していくことになっております。

それから、パリ協定でございますが、発効につきましては、世界の総排出量の55%以上の排出量を占める55カ国以上の締約国が協定を締結した日の30日後に効力を生じることになっておりますので、その要件が満たされますとパリ協定が発効されることとなります。

国内の動きでございますが、昨年7月に約束草案を提出しまして、そこで我が国の削減目標を提出しました。また、昨年7月の環境部会でご議論いただきました適応計画につきましては、昨年11月に、政府及び国交省の計画を策定いたしまして、政府からは適応計画の要点につきまして、国連の事務局に提出しております。

次に2ページでございますが、パリ協定の概要を記しております。既にご案内かと思っておりますが、産業革命以降の平均気温の上昇を2度未満に抑制する、それから、1.5度未満に抑制するよう努力するということがうたわれております。

また、削減目標といたしまして、各締約国が、それぞれの国が独自に目標を作成し、国連に提出して、5年ごとの更新と国内対策を義務づけるということがうたわれております。

適応につきましては、世界的な目標を設定し、それから、各締約国は適応報告書を提出し、定期的に更新することになっております。

それと途上国支援、これも非常に議論があったところでございますが、先進国が引き続き資金を提供しますが、先進国以外の国も自主的に資金を提供することになっております。

下に、京都議定書との対比を示しております。対比をご覧いただければわかりますが、全体としては、パリ協定はご案内のとおり、全員参加の形で枠組みができ上がっていると

ということで、京都議定書のように、一部の国のみに義務を課するという枠組みではないということでございます。

それから3ページ目、約束草案に関する動きということで、各国の排出削減の目標、約束草案でございますが、2016年、本年の1月時点では188カ国が、ほとんど全ての国が、約束草案、削減目標を提出しております。主要なところを掲げておりますが、例えば中国、インドのように、GDP当たりの比率で削減目標を掲げていたり、あるいは主要国で申しますと、米国は2005年基準で目標が2025年、EUにつきましては、1990年基準で目標が2030年、我が国につきましては、2013年基準で2030年といった、それぞれの国が各々目標を掲げていまして、今後、この計画を着実に実施することが求められております。

次に、資料2に移ります。こうした動きを受けまして、今後、国内的にどのような対策が行われていくか、今日、主にご議論いただく地球温暖化対策計画に向けて、国交省としてどのように取り組むかをご説明いたします。

1ページ目、地球温暖化対策計画策定の背景でございますが、重複する内容もございますので、そこについてはご説明しませんが、計画策定までの流れの真ん中あたりでございますが、12月と書かれております。パリ協定が採択された後、国内の動向といたしましては、地球温暖化対策推進本部、これは総理を本部長といたします閣僚で構成される本部でございますが、こちらの本部で、「パリ協定を踏まえた地球温暖化対策の取組方針について」が決定されております。本日お配りしている資料で、参考資料2としてお付けしております。

それから、参考資料としましては、参考資料1で昨年7月に我が国がまとめました「約束草案」、それから参考資料2として、今、触れました「パリ協定を踏まえた地球温暖化対策の取組方針について」をお配りしています。

この方針の中でどのようなことがうたわれているかと申しますと、約束草案、パリ協定を踏まえまして、今年の春までに地球温暖化対策の計画を策定すると決定されました。それを受けまして、今、動いているところでございます。

では、2ページ目をご覧ください。地球温暖化対策計画の構成を示しております。左側の「はじめに」から目次がございますが、こちらは、本日お配りしている資料では、参考資料3、地球温暖化対策計画（骨子案）でお配りしております。

具体的な議論につきましては、中央環境審議会、それから、産業構造審議会の合同会合で議論するということになりました。この合同会議が昨年12月に開催されまして、その場

で示された計画の骨子案が、2ページに載せております地球温暖化対策計画の構成でございます。

「はじめに」から、1から13まで目次がございますが、2で地球温暖化対策の基本的考え方というものがうたわれております。環境・経済・社会の統合的向上ということで、経済活性化も視野に入れて議論するということがうたわれています。また、4つ目の研究開発の強化と優れた低炭素技術の普及による、というところがございますが、これは、同じく今年の春までに作成される予定でございますエネルギー・環境イノベーション戦略、こういったものを策定する。それから、二国間のクレジット制度等を活用するといったことが念頭にございます。

主な点としては、3のところでございますが、削減目標につきましては、昨年の約束草案のとおり、2030年度に2013年度比26%減をする。それから、計画の期間につきましては、閣議決定された後、2030年度までとなっております。

7の対策のところでございますが、4つあげておりまして、まず1つ、温室効果ガスの排出削減対策・施策は、いわゆる二酸化炭素の排出削減、ここが一番大きなウエートを占めてございますが、これの具体的な施策ということがうたわれています。

2番目は温室効果ガスの吸収源対策ということで、森林や緑地により吸収源対策を進めることです。

3番目の横断的な施策といたしましては、クレジット制度の活用や国民運動の推進といったものが念頭にあります。

4番目の基盤的施策といたしましては、算定、測定の体制整備、それから、研究、観測等、基盤となって支える制度につきましても整えることです。

この地球温暖化対策計画を今後どのように進捗管理するかが骨子案で定められていて、2ページの進捗管理のところですが、まず、毎年1回、地球温暖化対策推進本部又は地球温暖化対策推進本部幹事会、これは各省の局長級の会合でございますが、こちらで全ての対策評価指標等について点検を実施することになっていきます。またその次に、少なくとも3年ごとに、我が国における温室効果ガスの排出及び吸収の量の状況その他の事情を勘案いたしまして、計画に定められました目標、施策につきまして検討を加えると。また、検討の結果に基づきまして、必要に応じて計画を見直すことがうたわれています。

それから、パリ協定にございますとおり、目標の見直し・提出サイクルというのを5年ごとに、パリ協定におけるサイクルに従い行いまして、野心の向上を図るといった形で、

今後、進捗管理をするとうたわれています。

次の3ページ以降、国交省関係をまとめています。このような政府全体の動きを踏まえまして、国交省も地球温暖化対策計画に盛り込む施策の検討を、まさに今、行っているところでございますが、まず、その際の基本的考え方を3ページにまとめています。これは以前、本環境部会でご議論をいただきまして、平成26年3月に策定いたしました国交省の環境行動計画における基本とすべき視点を基に策定しております。上が地球温暖化対策を取り巻く状況でございますが、国交省は幅広く施策を持っておりますが、基本とすべき視点といたしましては、環境と経済・社会の統合的向上、グリーン・イノベーション貢献。具体的な例としては、例えば環境対応車の普及であったり、住宅・建築物の省エネ性能の向上であったり、こういったことをやっていくと。2点目としては、技術力を活用した国際交渉や国際環境協力も進めていくといったこと。3点目として、面的な広がり視野に入れた環境保全施策を展開する。例としては、低炭素のまちづくりを推進する。4つ目は、人や企業の行動変容、参画・協働の推進ということで、民間企業や国民を巻き込んだ形で進めていく施策を行っていくということです。

5ページ以降でございますが、今般、この地球温暖化対策計画の策定に関しまして、国交省として検討している施策をまとめておりますので、それぞれにつきまして、ご説明いたします。

5ページをご覧ください。こちらでございますが、低炭素まちづくりの推進ということで掲げさせていただいております。これは、都市機能の集約化や公共交通機関の一体的な利用促進、それから、エネルギーシステムの効率化といったものを一体的に行いまして、低炭素なまちづくりを推進するというものでございます。主要な施策は左のところに掲げていますが、例として1つ、一番上にあげているものとしては低炭素のまちづくり計画。これは、平成24年12月に施行されましたエコまち法に基づく計画でございますが、この計画は、市町村が目指すビジョンや具体的な取組を示すものでございまして、コンパクトなまちづくりを目指す第一歩として策定するものでございます。今後も策定が進むように支援してまいりたいと思います。

その他、都市機能の集約化や大規模な集客施設の郊外立地の抑制、また、コンパクトシティの実現に向けた交通システムの支援、それから、地区レベルでのエネルギーの面的利用の促進といったことを主要施策としてあげていまして、様々な手段を講じまして支援してまいりたいと思います。

その次ですが、6ページをご覧ください。低炭素まちづくりの関係で、ヒートアイランド対策、それから、都市緑化についてあげています。ヒートアイランドにつきましては、左下のところがございますが、累計では、今、着実に屋上緑化の拡大が図られておりますが、今後も、民間建築物の敷地での緑化推進のために、社会資本総合交付金等を活用しまして支援してまいりたいと考えております。

それから、同じページの右側でございますが、緑化の話でございますが、こちらは、都市公園の整備や、道路、港湾等におけます公共部分の緑化の推進、それとあわせて、緑化施設整備計画を活用しました民間の部分の緑地の確保も図ってまいりたいと考えています。

それから、机上配布の参考資料として、A3でお配りしている大きな紙について、簡単にここで触れておきたいのですが、例えば、今ご説明しました低炭素まちづくりの推進のところ、それから、ヒートアイランド、都市緑化とございましたが、このA3の表に掲げておりますのは、今からご説明する内容を一覧としてまとめています。その中で、対策評価指標のところに定性的な施策といった記載があります。一方で、赤い字で評価指標を示した2種類に分かれますが、評価指標を赤い字で示している施策につきましては、今のところの検討段階としましては、例えばヒートアイランドでは屋上緑化面積を対策の指標といたしまして、屋上緑化の面積の推移を推計し、それを用いてCO₂削減量を推計することを考えています。他の施策も同様でございますが、今後、以下に続くそれぞれの施策につきまして、対策評価指標は、その赤字で書いたものを指標として用いて、その将来的な動向を推計いたしまして、それを用いてCO₂削減量を推計するといったことを検討中でございます。

なお、最初にご説明した低炭素のまちづくりでございますが、定性的な施策としてございましたが、これはなかなか定量的な推計は難しいだろうと今のところ見ております。地球温暖化対策計画につきましては、もちろん、昨年、約束草案で掲げました26%減をいかに達成するかという点も大事でございますが、この温対計画は、総合的な施策を定めるといった法定の計画でございます。従いまして、国交省といたしましては、26%減の道筋という意味で、定量的に示せるものにつきましては頑張って検討して、示していこうと。一方で、定量的に示すのはなかなか難しいですが、重要な施策につきましては、計画の中におきまして、例えば本文部分のところに、しっかり位置づけられるよう努力していきたいと考えております。

もう一度、資料2にお戻りください。7ページでございますが、環境対応車の関係で

ございます。運輸部門のCO₂の排出量を考えた場合、大部分、86%が自動車でございます。従って、自動車のCO₂を削減することが非常に重要な部分になりますが、これにつきましては、従来から進めていることではございますが、自動車の燃費自体の改善、あるいは、環境に優しい自動車を導入するといったことを通じまして、CO₂削減をはかっていきたいと思っております。

また、ソフト的な施策といたしましては、エコドライブ、環境に優しい車の運転の仕方の啓発を図っていくといったことを行っていきたいと考えております。

続きまして、次の8ページでございますが、交通流対策でございます。こちらにつきましては、自動車の交通流が円滑化することにより、自動車の速度が向上する。それにより実効燃費を改善いたしまして、CO₂の削減につなげるという施策でございます。具体的な事例としてあげておりますのは、例えば道路ネットワークをつなぐということ、左下のところでございますが、平成27年3月の中央環状品川線の開通後におきまして、都心の交通量が5%減った、渋滞は5割減ったというデータがございます。国交省といたしましては、引き続きこういった施策を進めて、交通流の円滑化によるCO₂削減を行ってきたいと考えています。

また、交通流関係で申しますと、ネットワークの整備であったり、ITSの推進といったこと、最近、普及してきた事例で申しますと、右側でございますが、ETC2.0のシステムを使いますと、ご案内のとおり、経路が把握できるというシステムでございますので、このシステムを活用することにより、賢い道路利用を図り、CO₂の削減を図っていくといったことがございます。

次に9ページでございますが、これは公共交通機関の利用促進でございます。これにつきましては、公共交通自体、例えば新線の整備や、もしくは、利便性を向上することで公共交通の利用促進を図ることで進めていくということではございまして、例えば鉄道で申しますと、新線の整備、LRTの導入、それから、既存の鉄道の利便性向上、ICカードの導入やバリアフリー化等を進めているところでございます。

次は10ページでございますが、これは物流の関係でございます。物流の関係で、いくつか施策を掲げています。共通するのは、輸送をいかに効率化するかということでございます。事例としてあげておりますのは、例えば共同輸送。共同輸送を行うことによって、輸送効率、積載効率を改善することでCO₂の排出削減を推進するといったことではございます。

それから、下のところ、トラックでございますが、例えばトラック輸送の効率化という

観点から、大型化を進めるといったことがあります。

また、右側の鉄道と海運でございますが、長年、取り組んでいるモーダルシフトですが、ここに事例としてあげているのは、普及拡大につなげていくため、今、モデル的に導入を進めている取組でございます。例えば鉄道貨物ですと、10トントラックと同じサイズで、物流効率化に資する大型の31フィートのコンテナの導入を支援しております。また、海運ですと、トラックの運転台と切り離し可能なトレーラーを導入するといった設備の導入を支援しているところでございます。

次に11ページでございますが、物流の効率化の港湾関係をまとめております。例えば左上は、荷役の機械を電動式にすることによって化石燃料を削減するとか、あるいは、左下のところにリサイクルポートとございますが、廃棄物リサイクルに関する海上輸送を効率化する。それから、比較的新しい取組では、再生可能エネルギー、洋上風力発電や太陽光発電といったものを港湾の区域において進めるといったことをあげております。

12ページでございますが、物流、その他の取組というところでございまして、3つあげていますが、簡単に左の部分だけ触れますと、再配達の関係でございます。これは最近、話題になっているところで、昨年9月、再配達に関しまして、多様化の促進に関する検討会が報告書がまとめられているところでございますが、この再配達につきましては、年々、宅配便の個数が増えている、5年間で13%増加していると。一方で、全体の2割が再配達になっているということで、再配達に関して社会的損失としては、左下のところでございますが、CO₂排出量が約42万トンも増加していると。これは、営業用トラックで言うと、CO₂排出量の約1%に相当するのが、再配達で社会的損失になっているというところでございます。したがって、これを削減するために、宅配ボックスの整備とか、駅、コンビニで受け取りを促進するといった取組を今後進めていきたいと考えています。

続きまして、13ページをお願いします。これは、自動車以外の運輸関係の各部門での省エネ対策というのをまとめています。鉄道に関しましては、例えば車両の省エネ化や、車両や駅のLED化といったものがあげられます。

また、船舶につきましては、ここに掲げていますように、船型、塗料、プロペラ、エンジン等で省エネ技術の性能を向上するといったものがございまして、導入支援の補助であったり、あるいは、造船所向けに省エネ型の標準船型を示して、開発を支援するといったことをやっております。

航空につきましては、飛行ルート、運行方式の効率化を促進する。それから、空港施設

におけるさまざまな取組。それから、代替燃料の関係でございますが、これも比較的新しいところでございますが、2020年のオリンピックでの利用等を見据えまして、航空業界、燃料業界、省庁等からなる代替燃料導入の検討体制を作っております、検討が進められているところでございます。

14ページ、住宅・建築物の省エネ性能の向上でございます。建築物部門のエネルギー消費量、右上のところでございますが、現在、全てのエネルギー消費量のうち3分の1を占めていまして、これまでのトレンドから申しますと、1990年比では約34%、それから、1973年比で言うと2.5倍に著しく増加しています。従いまして、抜本的な強化が必要不可欠でございます、国交省といたしましては、そこに掲げていますとおり、規制であったり、省エネ性能の評価・表示、税制、補助、融資などのインセンティブ、それから、供給体制の整備とあらゆる施策を動員いたしまして、省エネ対策を進めています。

また、新しいところでは、①の省エネ化に係る規制のところに掲げておりますが、昨年、建築物省エネ法を制定いたしまして、大規模非住宅建築物につきまして適合義務化を図ったところでございます。

15ページをご覧ください。下水道につきましては、下水汚泥や下水熱の活用を促進する施策を進めています。現状では、下水汚泥のエネルギー化率は13%でございますが、これを高めていくことなどで、創エネ化、省エネ化を進めているところでございます。

最近の新しい取組といたしましては、下水道法を昨年、改正いたしまして、左上のあたりに書いてございますが、下水道管理者に対しまして、下水汚泥を燃料や肥料として再生利用するよう努力義務が課せられております。また、同じ昨年の下水道法改正におきまして、これは下水熱の関係でございますが、右側のところでございますが、民間事業者が、下水道管理者の許可を受けて、熱交換器を下水道の暗渠内に設置できるよう規制緩和を進めるといった新しい施策を講じております。

最後でございますが、16ページ、その他ということで、建設機械、それから、ダムの小水力発電に関してご紹介いたします。建設機械につきましては、油圧ショベル、ホイールローダ、ブルドーザ等の建設機械からのCO₂排出削減を図るものでございます。これまで我が国は、建設機械としては世界初となる燃費基準を導入するなど先進的な取組を行ってまいりましたが、今後、燃費基準認定制度の対象機器の拡大等も図っていきまして、さらに充実していきたいと考えています。現在では、建設機械の燃費基準を認定いたしまして、認定したものに融資制度を活用したり、あるいは、補助金等による購入支援等を通じて、

燃費の優れた建設機械の保有率の向上を図っているところでございます。

続きまして、右側のところの小水力発電の関係でございますが、これは発電事業という意味ではなく、管理ダム用小水力発電と申しまして、実は比較的新しい取組でございます。

ここに掲げてある施策の大部分は、京都議定書の目標達成計画にも施策としてはあったものですが、この管理用ダムの小水力につきましては、京都議定書の目標達成計画のときにはまだ無かった施策でございます、比較的新しい取組というところでございます。こちらにつきましては、国直轄の管理ダム等で、下流河川の維持流量等を確保するための放流をするものを活用して小水力発電を行いまして、発生電力を事務所等のダム管理用に用いるというものでございます。従いまして、燃料の燃焼を伴わない水力発電を導入することでCO₂排出削減を図るというものでございます。現在、37カ所のダムで行われておりまして、写真を載せているのは、今年度、27年度に運用開始された宮城県の例でございます。

17ページでございますが、もう一度流れをおさらいしますと、昨年12月にパリ協定が締結された後、地球温暖化対策推進本部、それを受けまして、中環審・産構審の審議会で骨子案が示されて、そこから地球温暖化対策計画の策定に向けてキックオフがされたわけでございます。

年が明けまして、現在、内閣官房から作成依頼等もあり、省内で検討しているところでございますが、本日、ご議論いただきまして、今年の春には閣議決定で成案を得たいといったことで予定されているところでございます。

それから、説明では触れませんが、18ページ、19ページはご参考までに、部門別のCO₂排出量の最近の推移、それから、運輸部門のCO₂排出量の推移を掲げております。

拙い説明で駆け足でしたが、事務局からは以上でございます。

【浅野部会長】 短時間で大変要領よくご説明いただきました。ありがとうございます。

繰り返しますが、ただいま地球温暖化対策推進本部のほうで対策計画を、温対計画というようですが、温対計画を作らなければならないと。それは春までにまとめなければならないということでありまして、スケジュール上、なるべく早く委員の方々からのご意見を賜っておかなければならないのですが、あいにく全員が参加できるような機会がなかったということで、今日は懇談会の形でございます。趣旨を踏まえまして、なるべく多くの委員からの意見をいただきたいということでございます。

そのために、欠席された委員の方から、参考資料の4番目にありますが、竹内委員、永

峰委員兩名からのご意見をいただいております。

それでは、これから皆様からのご意見・ご質問等をいただきたいと思います。

恒例によって、発言があります方は、名札を立てていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 大変詳しいご説明をありがとうございました。2、3質問ですが、1つ目は、資料2の3ページ目に、基本とすべき視点で環境行動計画を基本にと書いてあります。我々、この部会で環境行動計画を昨年3月に作り上げるまでに、かなり、喧々諤々の議論をしてできたのですが、その中に、基本とすべき視点としては5つの視点をあげています。それから、今後、推進すべき環境政策で4つの分野、7つの柱というのをあげました。その5つの視点が、なぜか4つになっていて、5つ目は「長期的視野からの継続的な施策展開を重視する」ということで、もしかすると、これは適応なのでここにはないのかもしれませんが、環境行動計画を作るときに、我々が一番大事にしたところがございますので、ここを再度レビューいただいて、今回の対策に盛り込むべきなのか、それとも、これはちょっと関係が無いから抜かすのか、という、その辺をご議論いただきたいと思います。

例えば4ページの表も、昨年の3月の行動計画とは微妙に違うのです。多分、そこから10カ月ぐらい経っているので、色々な進展がされていて、それ以降の各ページの施策の説明の絵にも最新のデータが入っているというのはよく分かりましたので、それは一向に構わないですが、微妙に異なったときに環境行動計画の何を意図的に変えたのかというのをぜひ、今日でなくても結構ですので、教えていただければと思います。

それからもう一つ、行動計画を作ったときに、各々の施策についている工程表をかなりきちんとまとめていただいたと覚えています。その中には、実は27年度にマイルストーンが来るものがあるのです。そうしますと、あと2カ月しかないマイルストーンの中で、先ほど進捗管理というお話も出てきましたが、環境行動計画自体が今どういう状況にあって、それを見直す必要があるのかどうかということも考えた上で、この新しい対策計画を立てないといけないのかなと思いますので、その辺をぜひよろしくお願いいたします。

それから最後に、非常に細かい話で恐縮ですが、先ほどの参考資料のご説明の中で1点だけ、5-1-1の「荷主と物流事業者の協働による省CO₂化の推進」を定性的な施策とされていますが、これはご存じだと思いますが、物流政策課さんと環境省さんのお世話になりながら、共同輸配送におけるマッチングの仕組みの検討会というのを一昨年4回、昨

年2回開催していて、最終的にどうなったかというのは今、私の頭に入っていないが、かなり数値的に出せるような状況になってきているのではないかと思います。ただし、これはマッチングの仕組みを作っただけであって、社会実験なのです。

前々回だったか、私、この席で申し上げたのは、社会実験はいいでしょうと。これはプルーフ・オブ・コンセプトで、このコンセプトはできました。だけど、それを実際にどうやって企業なり何なりに展開するのかというところには、国交省さんとしてのやり方があると思いますので、その辺を踏まえて考えていただきたい。そうすると、そこは定性的なものではなくて、やはり定量的な目標を与えた上で、そういった施策が必要ではないかなと考えました。

以上でございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

たくさんのご意見をいただきましたが、3名の委員からの意見をまずいただきまして、それから、事務局からレスポンスをいただこうかと思います。

それで、順番でございますが、私から右の方向に行きまして、それから左の方向に行くという順番でいきたいと思っておりますので、どうぞお許し願いたいと思っております。

それでは、大聖先生、よろしく申し上げます。

【大聖委員】 今、高橋委員のご発言とも重複する面がありますが、参考資料、この見開きの大きい表がありますが、この中には色々な対策が挙げられていますので、この表を埋めていく作業がこれから必要になってくるわけですが、これは、まだまだ研究しなきゃいけない、検討すべき算定の方法というのが色々あると思うのです。なるべく定量的に値を求めていかなくてはならないわけですが、色々な材料はあると思うのですが、研究対象にして良いものがたくさんあると思うのです。そういうものを産官学で上手く研究して、定量性のあるものに持っていく必要があると思っています。そういうことをしませんでした、全部積み上げて、結局、運輸部門でどれだけ削減が可能かということが議論出来るわけです。そういった意味で、その点を非常に強調しておきたいと思っております。

それからもう一つは、こういう施策の中で、副次的なメリットがあると思うのです。我々、コベネフィットと言っていますが、それは定量的になかなか見積もれないものもあるかなと思っておりますが、そういうものも含めた効果といいますか、そういうものをぜひ一つひとつ議論して行って、積み上げたものが定量性を持つような、そういう方向をぜひ目指していただき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。それでは、崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 今回、パリ協定を踏まえて、どのように施策をしっかりと考えていくかということで、この委員会が早急に開催されたというのは大変ありがたいと思っております。今回のパリ協定、先ほどご説明いただきましたが、やはり全世界が参加をするということと、それぞれが自己目標を立てて、それを5年ごとに更新するというのが大変特徴的なところだと思っております。その目標とするところが、先ほどご説明のときには飛ばしておりましたが、今世紀末には排出を均衡させることが大変重要なところだと思っております。それを思うと、今回ご説明いただいた資料2の、26年につくった計画、対策ですが、大きな項目というのは皆さんとしっかり話し合いましたので、大きな項目はきちんと出ていると思うのですが、これをいかに深めるかとか、いかに定着させるかとか、やはりその辺のところを加えていくことが今、大変重要なのではないかと考えています。

そのときに、1つだけぜひお考えいただきたいのは、低炭素都市づくりというところなのですが、どこかの段階で脱炭素都市づくりとか、そのような目標設定をしながら、どう定着させるかというところを考えていただければありがたいと思っております。

なお、私は、施策の主だったものは出ているというお話をしましたが、問題は、こういう技術とか大事な仕組みづくりをいかに地域に応じて定着させていくかというところが今、重要だと思っておりますので、それぞれの地域が、今後、地域計画を作って、新しい低炭素、脱炭素都市づくりをどう定着させるかという、その辺をしっかりとフォローするような政策をきちんと入れていくとか、そういう視点を鮮明にして、今後考えていくというのが大事なのではないかと考えています。

なお、参考資料2の政府の方針に関して、先ほどご紹介いただきましたが、国内対策の取組方針の3の国民運動の強化というところがありますが、これは、国民運動の強化というと、何となく省エネ行動で電気を消しますとか、LED電球に替えますと、そのような印象に聞こえますが、この文言を重視した、経産省と環境省の合同会合の中で私も発言いたしました。この国民運動というのは、一人ひとりの行動から、コミュニティや自治体全部などがきちんと取り組んでいくことをイメージしております。また、そのことを強調するために、国民運動をきちんと政府がしっかりと支え、なおかつ、ここにも書いてありますが、多様な主体が連携、協働できちんと新しい都市像をつくっていく、そのところが大事なのだと思っております。

ですから、どう具体化するかというときに、国土交通省の持つておられる施策というのが一番大事なところだと思っておりますので、これから、ここで皆さんとお話をしたり、その実現に向けたお話し合いをするということが大変重要だと思っておりますので、期待をしております。よろしくお願いいたします。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、3件についてご意見いただきましたので、レスをお願いします。

【榎田環境政策課長】 それではまず、高橋先生ご指摘の、環境行動計画、5つの視点のうちの、特に長期的な視点というところがということがございました。こちらにつきましては、主に気候変動に対する適応策を念頭に置いた項目でございましたので、特にこの資料には掲げてはございませんが、当然考え方としては重要なものだと考えてございます。

それから、環境行動計画の中で、期限が来るものもあって、今後どうするかということでございます。環境行動計画につきましては、その時点、時点で、色々な政策の状況に応じて見直すということになっておりますので、今回、地球温暖化対策計画策定等も踏まえて、その見直しについてどうするかということをもたえてまいりたいと考えてございます。

それから、個別指標の中で、荷主と物流事業者の協働につきまして定性的と書かせていただいております。こちらにつきましては、実は荷主と物流事業者が協働して話し合いまして、その結果、例えばモーダルシフトをしたり、色々効率化をしたりするということで、それ以外のモーダルシフトですとか効率化という項目と重なっている面がございます。重なっている面につきましては、それぞれの項目で数量を上げまして、ただ、それ以外に、協働することによりまして、指標に出ないようなメリットも含めて総合的に進めるという観点を捉えまして、定性的というのを別項目立てで掲げさせていただいたところでございます。

それから、大聖先生から、この指標につきまして、定量的に示せるものを研究というお話を頂戴いたしました。まだ具体的な数値は埋まってございませんが、一応どういう指標をとるかについては、現段階のものを掲げさせていただいております。こちらにつきましては、基本的に、環境行動計画でございまして、その他の分野で、ある程度議論をして使ってみて、ある程度検証されている項目をベースに、今のところ書かせていただいております。今回の策定につきましては、これまである程度使ってきたこうした項目をベースに検討をさせていただいているところでございます。

それから、崎田先生のほうからは、短期的な目標以外にも、今世紀末という長期的な視点で、特にまちづくりについてもっと積極的に、かつ、定着させるべきでないかというご指摘をいただきました。こちらにつきましても、エコまち法が策定されまして、その計画に基づきまして、各自治体がそれぞれ計画策定を徐々に始めているという段階でございますが、その取組が一層進むように努力をしていく必要があると考えてございます。

【浅野部会長】 それでは続きまして、今度は太田委員、お願いします。

【太田委員】 2点申し上げます。1点目は、旅の恥はかき捨てなので、日ごろはエコな生活をしていても、旅行先では、いつもより大きな排気量のレンタカーに乗ってみようというようなこともある。おもてなしには、かなりエネルギーがかかると思います。その意味では、インバウンドで観光施策をやっている国土交通省としては、観光の側面から環境対策についていくつかのアイデアが出せるのではないかと思います。

ひとつの例をあげると、エコドライブ推進といっても、外国の方々にエコドライブの思想を普及させるのは非常に難しいので、機械的なエコドライブができるような車、特に今後、多言語型のナビがついたレンタカーが出てきますと、外国人の方もレンタカーを使うようになるだろう。そういうようなところでも何か対策ができるのではないか。その意味では、インバウンド計画で多くの方に来ていただくということを考える中の環境政策というのも1つの視点としてあると思います。

もう1点は、今回の計画の策定の範囲外ということになりますが、国際交通の問題ですね。これはIMOなりICAOのほうで対応することになってはいますが、例えば日本の船社が保有している便宜置籍船は、パナマ船籍だったらパナマのCO₂排出になるのかどうかという問題があつて解決しないので、各国の対策は国内だけの対策ということになっています。しかし、国土交通省としては、確かに今回の計画策定の範囲外ですが、国際交通に関して、何らかの提案なり提言をするような方向で検討しているという施策を打ち出していただくのは良いことではないかと思います。

以上2点です。

【浅野部会長】 それでは、石田先生、お願いします。

【石田委員】 3点ございます。1つは、政府の行動計画で3月末までですよということですが、それだけでは多分終わらない議論がいっぱいあるので、その後のマップがどうなっているのかということをお聞かせください。

2番目は、先ほどから出ているのですが、主目的ではないので全く触れられていないと

思うのですが、アダプテーションを本当にどうするのかということはちゃんと考えておいたほうがいいだろうと思うのですね。この中でも、都市づくりとか下水とか公共交通とかがグッドイグザンプルで出ておりましたが、いずれもやはりアダプテーションが必須でございますので、そういうこととの折り合いをどうつけていくかというのは非常に大事な視点だと思いましたので、検討の余地があれば、お願いしたいということでございます。

それと、3番目でございますが、説明でございましたように、交通とか家庭とか業務、半分ぐらいが国土交通省が責任を有する分野であると。そういう認識は必要だと思うのですが、この中にも何人もおられますが、中環審と産構審の合同でやっているところで、環境省と経産省がやっているという、たてつけ上の問題があるとは思うのですが、国交省のプレゼンス全く感じられないのです。そういうことをどう考えるかは、これから色々な施策の展開とか支持を得るという観点から非常に重要ではないかなと思ひまして、そのために2つ、このようなことを考えてもいいのかなと思うことを申し上げます。

1つは、この3つの分野というのは、排出者が非常にたくさんいて、しかも少量ですから、我が事問題としてなかなか感じ取れないという分野でございまして、どういう形でインボルブしていくかというのは非常に重要でございます。そのためにはモニタリングというのはもうちょっとちゃんと考えないとドライブできないのではないかなと思ひます。そうしたことを考えた場合に、幸いにも、ETC2.0とかHEMSとか燃費サイトとかモバイル空間情報のような、かつてないほど強力な武器が揃いつつありますので、そういったものをモニタリングに使って、市民の皆さん、あるいは業者の皆さんが、やった、これだけ貢献できたということを実感していくような仕掛けを考えていかなければ駄目なのだろうと思ひます。

それと2番目は、これはあまり大した話ではないのですが、シンボリックなプロジェクトをぜひ打ち出されるといいかと思ひます。太田先生がおっしゃったようなインバウンド、これから急増していきます。最もアクティビティーの高い活動が観光でございますので、その削減をどうするかという問題とか、あと、国際航空の削減というのは難しいのですが、私がよく思うのは、空港の中に空港内の車両がいっぱいあって、動いているわけですね。ほとんどガソリンとディーゼルです。エアラインの持ち物なので難しいですが、そのインフラを整えることによって、EVに転換するとかそうすると、やはりゲートウエーですから、色々ところで目立つとか、あまり奇をてらってもいけません、そんな若干遊び心的なプレゼンスをアピールするというのも大事なことではないかなと思ひました。長くなり

ましたが、ご検討いただければと思います。

【浅野部会長】 では、朝日委員。

【朝日委員】 3点あります。まず1つは、低炭素都市づくりの推進に関連してですが、日本の都市はやはり雇用圏という形で見ていくと、非常に多くの部分が都市という認識をされていまして、その都市の規模によって相当性格が異なると思います。ここで描かれている都市というのが、例えば公共交通機関というのが1つ大きな役割を果たすわけですが、それがペイするかどうかはかなりバラエティーがあると思いますので、都市、例えばスマートシティというよりは、スマートカントリーといったほうが適するようなカテゴリーの都市というものもあると思うのです。なので、そういった地域属性に応じたことを考えた場合には、必ずしも、例えば公共交通とは限らず、環境対応車の普及みたいなものが、坂道とか温度とかそういった、環境対応車に適した地域属性もあると思いますので、ここでは、例えば環境対応車と都市というのは分かれたカテゴリーになっていますが、都市とか地域の特性という観点で考えたときに、施策間の整合性をもうちょっと分かるような形で示せないかということが1点です。

あともう一つは、住宅に関してですが、どちらかというと新規の住宅に関する施策が進んでいくように思うのですが、やはり中古住宅のストック活用というのは、高齢化もあり、建て替にも移住にもインセンティブが無いということがあって、なかなか進みにくい分野だと思います。なので、そういったストック活用の部分の、日本特有ですかね、高齢化が進んでいる中でストックがたくさんある、空き家活用を推進していると。そのところとの連動というものも見える形に、日本独自といいますか、特徴的なこととして示しておいてもいいのではないかと、そういう観点が必要なのではないかなというのが1つです。

最後に、評価の話ですが、施策の指標をかなり定量的に提示されているということで、この施策の下には、それぞれ事業がくつつきまして、事業評価であるとか、ソフトの部分に関しては、規制に関する評価というのがなされると思うのですが、環境の分野では、環境とか健康への効果を、同時にコベネフィットというような形で測っていこうと。それによって、説明責任ですとか、自治体に対するインセンティブですとか、そういったところを強化していくというのが評価の世界の中ではあると思いますので、ぜひ事業評価ですとか、この施策評価の指標を考えると、そちらの事業評価のベンチマークですとか、コストベネフィットで使いやすいといいますか、整合性のあるような指標という観点でも考えていただけたらなと思いました。以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、お願いします。

【榎田環境政策課長】 それではまず、太田先生からご指摘がございました海外からの来日客に対するエコ対策ということでございます。先生ご指摘のように、日本に慣れていない中で、例えばレンタカーを使われる方をどうするかというのは確かに1つの課題だと思いますので、勉強させていただきたいと思います。そういう中で、機械そのものを、例えば運転する車両を低燃費にしておけば、それは必ず効き目がある話だということ、あるいは、公共交通機関、既にあるものを活用していただくというのも1つかと考えております。

それから、太田先生、2つ目のご指摘の国際交通につきまして、先生ご指摘のとおり、パリ協定の議論の中で、国際交通については、各国が提出する約束草案とは別枠で議論する、IMO、ICAOの場で議論するというようにされておりますので、今回の政府の計画の中では計算に入っておりませんが、一方で、ICAO、IMOの場におきまして、日本も積極的な役割を果たして、積極的な環境対策というのを提案して、各国と議論を進めていると、そういう状況でございます。

それから、石田先生からのご指摘で、その後のマップはどうかということは、この計画を策定した後、さらにどうフォローしていくかということでございましょうか。

【石田委員】 大聖先生もおっしゃいましたが、研究とか、ちょっと中長期的に考えることがいっぱいあるのではないかなと思っておりまして、そういうことをどうお考えかということでございます。

【榎田環境政策課長】 今回の政府の温暖化対策計画につきましては、春までという短い期間の中で策定いたしますので、現在、この指標で策定ということでございますが、この計画につきましては、今後また定期的に見直していくということにされておりますので、そういった機会を捉えまして、さらにブラッシュアップをしていければと考えてございます。

それから、アダプテーションとの関係ということでご指摘をいただきました。気候変動が起きてしまった後、色々な社会生活がどう適応していくかにつきましては、昨年11月に、政府の適応計画、国交省の適応計画を策定させていただいたところでございます。その中で、適応策というのは緩和策と車の両輪だということで、適応策を進めることによって、逆にCO₂の排出が増えてしまってもいけない、そういった考え方を踏まえて策定させていただきましたので、そういった点を十分注意しながら施策を進めてまいりたいと考えてお

ります。

それから、国土交通省のプレゼンスを示していくべきだというご指摘がございまして、全くご指摘のとおりでございます。先生ご指摘のとおり、ETC2.0など新しいツールができておりまして、それ自体、我々も環境に非常に有効だと考えておりまして、PRに努めているところでございますので、今後とも努めてまいりたいと考えております。

それから、シンボリックなプロジェクトということで、例えば空港内での車両のエコ化というお話もございました。そういったことも踏まえまして、できるだけ国民の皆さん、あるいは、世界から見て、目につくところというのはやはり重要なところだと考えて、施策を検討すべきだと考えております。

それから、朝日先生からご指摘のございました低炭素、エコまちづくりにつきまして、都市の規模によって性格が違うというご指摘がございました。ご指摘のとおりでございます。それぞれの地域の実情に応じて、やはり違った内容になってくるというところがございまして、法律のたてつけといたしまして、国がトップダウンでということではなくて、公共団体が地域の実情に応じて計画をつくるということになっておりますので、今後ともそうした地域の実情に応じた取組を推進してまいりたいと考えております。

そうした中で、施策間の連携、まちづくりと、それから、環境対応車との連携というお話もございました。これは、我々環境政策課が行っている事業でございますが、創蓄省エネルギー化のモデル事業という事業を行っておりまして、そういったモデル事業の中では、公共団体の方がまちづくりとあわせて環境対応車の導入などを図ろうとしたときに、アドバイスを差し上げたりいたしまして、まちづくりと交通の連携、そうしたものも図った良い例を作って、それを全国に発信していければと考えてございます。

それから、住宅につきまして、新規だけでなく中古住宅についてもというご指摘を頂戴いたしました。それで、資料2の14ページのところに、住宅・建築物の省エネについて施策を並べさせていただいてございます。例えばでございますが、③のインセンティブの付与のところで、既存ストックにつきましても省エネ改修を促進するというところで、税制、補助、融資などで推進しているところでございますので、新築だけでなく中古についても推進をしてまいりたいと考えてございます。

それから、施策の評価につきまして、環境そのものに優しいものも評価をというご指摘を頂戴いたしました。今回の計画、温暖化対策計画につきましては、CO₂削減自体が最終的な目的ということで、CO₂削減に着目した書き方にさせていただいておりますが、同時

に、例えばヒートアイランド対策を進めましたときには、それは当然都市の温度環境の改善にもつながりますし、都市緑化を推進すれば、それはCO₂以外にも様々な環境に効果がございますので、そういった施策を推進してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【太田委員】 外国人用のレンタカーというのは単に一例で、観光政策として、例えば宿泊施設、ホテルの省エネ化とかテーマパークの省エネ化とか、観光の側面から、かなり色々な施策があるのではないかということです。

【浅野部会長】 ありがとうございます。まだたくさんの委員が意見をお持ちでございますので、まず全員の意見をいただいて、それから、質問事項に関する限りはお答えいただくとして、その他の課題については、事後、どのように対処されるか十分お考えいただくということにさせていただければと思います。それでは、意見を全部いただきます。順番、鷺谷委員からお願いします。

【鷺谷委員】 温暖化の緩和策に関して、残念ながら、日本の国際的な評判はあまり芳しくなくて、中国と日本が後ろ向きという一般的な評価が広がってしまっているように思われるのですが、汚名を返上して、国際的な名誉を挽回するためには、政府の努力、それに向けた姿勢はもとより、目標実現に向けて、国民が広く参加して、そういうご意見も既に出ていますが、多様かつ強力な取組を進めていくことが必要だと思います。

それで、省エネ等、これまでも既に国際的にも評価される積極的な参加があったわけですが、今後、より広い分野での参加をますます活発にするためには、個人とか企業、民間団体が合理的な選択をし得るための情報の提供、それもエビデンスの確かな科学的、客観的な情報提供が欠かせないと思われまます。

また、ご説明でもありましたように、環境・経済・社会の統合的向上という目標があるからには、削減量に直結する数値のみならず、それぞれの面でのコストとベネフィットに関する情報提供、一部は質的なものにとどまるかもしれませんが、それが必要ではないかと思われまます。例えば、都市の屋上をどうするかと個人や企業が考える場合、裁量で利用できるスペースというのは限られていますので、国交省が話題にしている屋上緑化をするのか、国交省外になりますか、ソーラーパネルを設置するのか、それを選択できるようにするには、環境も、この温暖化以外の環境に関して、それから、経済、社会に関して、コストとベネフィットの情報が提供されている必要があるのではないかと思います。それがないと、なかなか合理的な選択には至らない可能性があると思います。

経済的なコストに関しては、初期コストと維持コストだけではなくて、主なコストはそうだと思いますが、ベネフィットとしては、産業の連関関係を介した社会全体での経済的な利益等についても情報提供がなされると、どれを私なら選択すると、一番国際的にも社会に貢献できるかという判断ができるようになると思いますので、その情報提供はやはり行政の役割ではないかと思います。以上です。

【浅野部会長】 米本委員、お願いします。

【米本委員】 違う角度からの意見があったほうがいいだろうと思ひまして、1点だけ申し上げます。パリ協定の評価は、これから論文が出てくるのだと思いますが京都議定書とは性格が決定的に違います。京都議定書は強制力を持って先進国から削減をするという、冷戦後の理想主義に立つものです。パリ協定ではこれが完全に消えてしまい、国際的な大義を掲げながら、一方で国益を確保する形のものになったことだと思います。その意味では、核軍縮に似た形の合意で、世界的に、21世紀半ばにはCO₂排出量を頭打ちにさせると言いながらも、それに対する寄与のし方は、主権国家の判断に任せることが確認されたのだろうと思います。

そういう点から拝見しておりますと、日本の内政としての温暖化緩和及び適応策は非常に技術も高いし、そもそも行政資源をこれだけ丁寧に投入してやる国という点では、多分世界の中でも日本は先頭にいると思いますので、これはこれでしっかりやっていただきたいと思います。むしろ温暖化対策の議論は地域での協力の方向に向かっております。そうすると、東アジアにおいて、周辺国にどう協力するかということが重要な温暖化策になると思います。

特に、世界最大の排出国の中国が隣にあると、例えば国交省がやっている様々な対策が外交のカードになる可能性はいくらでもある。これらの国内政策がいつ外交カードになっても良いような視点をぜひこの温暖化対策の中に入れていただきたい。それが私のお願いでございます。特にお答えは不要です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、山戸委員、お願いします。

【山戸委員】 既に色々な方からご意見が出ておりますので、同じことになるとは思いますが、やはりこれほど多岐にわたる対策でございます。着実に成果を出すためには、進捗管理が非常に重要でございます。そういう意味で、かなり色々な指標が既に提示されて、色々なご意見も出ておりました。ですので、先ほどのプラスアルファとして、私も費用、経済性でございますね。やはり実行するに当たっては非常に重要な指標になりますので、

加えていただきたいと思います。

また、今後、春までに閣議決定されるというふうに伺いましたが、そういった最終的に決める中において、多分、このご検討の中では、既に効果の推計ですとか経済評価もされていると思いますので、決める段階では、どれぐらいのポテンシャルがあるかということも、可能な範囲で開示いただけると非常にいいかと思います。よろしく願いいたします。

【浅野部会長】 奈良委員、お願いします。

【奈良委員】 それぞれの方策、対策は大変にすばらしい内容になっていると思いますが、1つだけ気になるのが、どうやってマネジメントしていくのかが見えてこないのが、マネジメントは普通PDCAなので、プランはできているのですが、実際に実行するときに、これが本当に動いていくのかどうか。チェックのところは一応、ここの参考資料にありますように、チェックポイントは設定されているのですが、どうやって動かしていくかが見えていないのではないかと。

例えばシステムで言えば、インプットがあって、プロセスで処理して、アウトプットが出るのですが、プロセスの処理するところ、ですから、ここで言うと、私が一番見たかったのは、資料2の7番にあります、分野横断的な施策とか、もっと基本的なところでは、参考資料2にあります、皆さん、お話ししていますが、国民運動の強化ということで、企業とか国民を巻き込んでいかなないとなかなかうまくいかないわけで、もちろん政策ですから巻き込むことになるのですが、このあたりの巻き込み方が見えていない。施策はたくさんあるのですが、施策をどうやって使っていくのかというところをもう少し見えるようにしていただくと、今言ったDのところが見えてくるといいのではないかと。

見えていないというのは、相手が企業とか国民ですから、相手がどう動くのかによって、アウトプットが変わってきますよね。その相手とコミュニケーションをとらなくてはいけないですね。相手を知るといことで。そこのところがちょっと見えていないというところが、私としてはどうなるのかなという心配があります。まず、これをやることによって、どういう反応をプロセスがするのかということ予測して、アウトプットも変わってくると思いますので、そこのところをもう少し形が見えるようにしていただくと大変に分かりやすいのではないかと。

もう1つ、チェックのところ、先ほど見せていただいた参考資料のところですね。定性的な施策ということで、やはりブランクになっているところがあるのですが、定性的でも、ミニマムでも結構です。なるべく目標をあげられたほうが管理しやすいと思いますので、

目標をあげづらから書いていないと思うのですが、やはり目標が無いと評価のしようがないと思いますので、ぜひブランク、空欄のないようにしていただければありがたい。

これでおしまいです、やはりマネジメントは、今言ったとおり、もう少し見えてくるといいですが、あと、国土交通省さんのリーダーシップですね。リーダーシップというと、一番重要なことはモチベーションを上げてあげることですが、モチベーションを上げる方法として、今、規制と助成金、支援の2つしかないですが、もう少し別の方法がリーダーシップの中ではあるので、その辺も、国土交通省さんのリーダーシップをもう少しアピールしていただけるとありがたいなと。よろしくお願いいたします。

【浅野部会長】 ありがとうございます。谷口委員、お願いします。

【谷口委員】 1つがコメントで、1つは確認ですが、まず1つ目が、皆さん、話題にされた参考資料ですが、この合計が、パリCOP21の約束で、これだけ達成できましたという資料に使うわけではないということをごどこかに書いておいたほうがいいのではないかなと思ってまして。私の専門だと、公共交通の利用促進の専門ですが、指標を見ただけでも、公共交通利用促進施策による転換、乗換輸送量となっていて、多分すごく難しいですよ。どこからどこまでが転換なのか、元々乗っている人はカウントできないという話になります。とても難しい指標だと思って、ただ、やろうと思えば、数値だけは出ると思うのですが、この数字を合計したものが目標になってしまうのがとても危ないのではないかなと思って。あと、交互作用みたいな、この施策とこの施策でダブルカウントしている、あるいは、カウントしていないみたいなのもあると思いますので、そこは気をつけて、小さく書いておいたほうがいいのではないかなと思いました。これは会議終了後、回収ということで、その心配はないかもしれないですが。

あと2つ目は、ご欠席の竹内委員からの1つ目のコメントで、公共交通の利用促進が必ずしも環境負荷低減につながらない地域もあるというご指摘があつて、私もそのとおりだと思ってまして、最近、飛躍的に技術革新が進んでいる自動運転は、多分過疎地で威力を発揮すると思うので、過疎地の、小さいバスを使っていたのを、もうちょっと小さい軽自動車とか、電気自動車とかそういうのに替えることで、自動運転による過疎地の新しい公共交通の可能性、それを利用促進することで環境負荷の軽減にもつながりますよみたいなことを、もし可能であれば盛り込んでもいいかなと思いました。スペースが限られているので、ちょっと難しいかと思うのですが、ご検討いただくと幸いです。以上です。

【浅野部会長】 田中委員、お願いします。

【田中委員】 私は2点あります。1点は、先ほど奈良先生も少し指摘された点ですが、この中で、分野横断的施策と書かれているのですが、何も書かれていない。特に国土交通省の中は、当然中で色々できるはずですが、かなり関係していそうな部分もあるのだけど、その部分が見えない。他省庁になると、全く無関係になっている。

具体的に言うと、例えば我々の分野であれば下水道ですが、先ほど下水の熱利用と出ていましたが、下水道サイドの中で、その熱は使い切れないのです。それで、当然、民間にそれを使ってもらおうという形になるのです。家庭の中の大体3分の1ぐらいのエネルギーは、実は水に関わるエネルギー。これは温めたりするエネルギーですよ。これが住宅なのか、下水道なのか、まちづくりのところなのか、あるいは、他のところも関係してくるのか、よくわからないのです。

同じようなことが、下水道と、例えば廃棄物との連携。これは他省庁になりますが、先ほど汚泥の話が出ましたが、この汚泥はどこに行っているかという、まず、燃料化しているものの幾つかは発電に行ったりしている。それから、バイオガスも、実は自動車のガスとして使われる。そういう部分があるのですが、そういうものをもっと促進させる。例えば先ほど言った下水熱なんかは、実は1980年、世界の中でも先立って日本はやったのですが、当面、広がらなかったのです。それは、下水道だけやってもやはり駄目で、相手が必ず連携しないといけない。例えば再稼働するのなら、必ずその下水の熱をある程度使うことも考慮する。全てを使えというわけではないが、それぐらいの強い連携をきちんと書かないと、何か言葉だけで終わっている。他省庁になると、今言ったように、全く無関係な世界になっていて、この分野は、どこの省庁がマネジメントするのかという感じがします。

それから2つ目は、強制はなかなか難しいと思うのですが、自主的なインセンティブを与えることが必要になってくると思うのですが、ベンチマーキングみたいなものをもっと積極的に入れて、公開して、あなたのところはこのぐらいのレベルで、全体から見たらまだまだやる余地があるということを自発的に、あるいは、周りが圧力をかけるということが必要になってくるのではないかと。

下水道で言えば、今まであまりやっていなかったのですが、下水の処理場ごとのトン当たりの使っているエネルギー、これを場合によっては公開して、あなたの施設では、全国の中のどの辺ぐらいにあります、まだまだ改良する余地があるのではないですかということを見せることによって、なかなかパブリックセクターでは自発的にはできないところを

誘導するということをやっているのですが、同じように、ロジスティックとか、あるいは、港湾、先ほど言われたような話では宅急便とか、こういうところも、場合によったら、そういうことを節約することが儲けにもつながるところがあって、それが目に見える形でやることによって誘導できるのではないか。そういう部分の施策も同時に考えてもらえると、単に絵に描いた餅で終わらないのではないかと思います。

【浅野部会長】 高村先生、お願いします。

【高村委員】 言おうと思っていたことは、他の委員からありましたので、できるだけ被らないように申し上げたいと思うのですが、高橋委員、あるいは崎田委員他からありましたように、今回のパリ協定が採択されたことで、今までの環境行動計画、いいものが出てきているわけですが、これをどう変えるといいますか、どう見直す必要があるのかという点が1つです。

崎田委員もおっしゃいましたが、やはり非常に大事なのは、今回のパリ協定は長期的な目標、特に、今世紀後半に、この合意事項は実質排出ゼロのビジョンを示していると思います。そういう意味で、もちろん今、2030年の計画の議論をしているわけですが、2050年なりその先の社会ビジョン、あるいは、国土利用のあり方、インフラのあり方というものを考えることが、並行してやはり必要ではないかと思います。

特に国交省の役割というのは、先ほど石田委員からもありましたように、経産省、環境省が中心と思いますが、むしろ今回のパリ協定の合意というのは、まさに国土利用やインフラを担う国交省が非常に重要な表舞台に立たざるを得ないといいたまいませんか、そういう局面に来ていると私、思っております、その意味で、長期的な視点を持って、今世紀後半の実質排出ゼロといったところに向かう30年通過点をどういうふうに通るのか、そういう視点で、もう一度今の計画を見ていただきたいと思います。

特に国際的に見ると、省エネももちろんなのですが、エネルギー転換の動きが非常に強く出てきていると思っております、その点、この中にも既にご提示されておりますが、幾つかの要素、そこを見ていただけるといいなというのが1点目でございます。

それから2つ目は、事業者さんの取組が、実はかなり国の政策を超えたビジョンといいたまいませんか、既に進んでいらっしゃる事例が出てきていると思っております。トヨタさんのトヨタ環境チャレンジ2050というのは、2050年に車の排出を世界的に見ても10%、9割減らすと。工程からはゼロ、ゼロエミッションというビジョンを示していらっしゃいますし、これは日産さんも同じであります。そういう意味では、先ほど1点目に申し上げま

したが、30年の計画ですが、おそらく50年、それから、それを越えるところのゼロエミッションに向けた通過をやはりどうしていくかという点。これは、事業者さんの色々な取組をもう少しこの中に反映させて、それを支える施策という視点があってもいいのではないかと思います。

これは、ZEBやZEHもそうでした、言うまでもないと思いますが、そうした中身を支える施策。恐らく途上国で、この市場というのはもっと大きくなるはずで、日本の国際貢献であるとともに、日本の経済にとって非常に大きなビジネスチャンスでもあると思っております。

あと、多くの先生方がおっしゃった点を若干繰り返しますと、エコまち法の重要性は非常に思っております。特に、先ほどのインフラの更新時に、きちんと資源を集中投下してやっていくのが効率的だと思うのですが、奈良委員もご指摘になったかと思うのですが、やはり具体的な施策、どういうふうに進めるかというところをぜひ詰めていただきたいと思っております。自治体はその計画を作って着実に進めていく施策、それから、省エネのところ、田中委員からありましたベンチマーク等々の、具体的な施策のところをぜひご検討いただければと思います。

最後に1点、これはご質問にもなるのですが、この間、私、拝見してまして、特に国際海運の分野では、環境に優しい、あるいは、排出の少ない船舶というところで、かなり業界と一緒に熱心に進めていただいていると思っております。同時に、今年、2016年、ICAOのところで、具体的な排出規制の議論が行われることは既に織り込み済みだと思っております。国内の航空会社さんの排出、それから、日本発着の航空機規制にもかかわると思っております。その意味で、ご質問でもあると言いましたのは、ICAOの動向について、もしご存じのことがあればお伺いをし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した。それでは、住野委員、お願いします。

【住野委員】 これまでも色々な議論を積み上げてきて、こういうメニューが出たということでは、私は一定の方向性は出たのかなと思っております。私どもは、交通、運輸、観光産業を担う立場の者ですから、一言だけ、今後の進め方についてお願いをしたいと思います。とりわけ、こういったメニューを出されましたが、我々、そこに携わる者としては、今どこに重点を置かれているのかということ、例えば首都圏のどういう主要空港、主要駅、こういった形でアプローチをかけていくのかということをもう少し明確にいただければ分かりやすいですし、そうすると、代替エネルギーにしてもそうですが、設備をど

う確保して、どう促進していくかに、また次につながってくると思うのですね。メニューとしては非常にありがたいのですが、もう少し具体的に、長いスパンであります、どこにまずは集中的に、どの施設を、どの交通をとということになれば、それについて、色々な施設改善であったり、道路整備であったりということが見えてきますので、そういったことも少し出していただければと思っています。

2つ目は、これだけ経済が発展して、どうライフスタイルをある程度変えていくかということも発信しないと。ここには、エコ通勤と言われますが、エコ通勤といっても、そこに誘導ができないかというところは、我々は常に考えておりまして、色々な交通ネットワークであったり、まちづくりの中で、一番少ないのは電車だと思いますが、そういったところへどう誘導していくかというのは常にアイデアは出しています。あとは、これだけ都市部に、僕は別に自家用車は否定していませんが、少しだけ、この日とこの日はやはり抑制をして、こういうスタイルをつくっていきましょうという中で、交通網なり、社会資本整備をどう促進していくかということ、難しいと思いますが、もう少し大胆に出されたほうがいいのではないかなと私は思っています。以上です。

【浅野部会長】 ありがとうございます。それでは、ICAOの件でございますね。ご担当からよろしくをお願いします。

【航空局】 航空局の橋本と申します。ICAOの理事会メンバーにおきまして、ICAOの議論、あと、航空燃料の専門家によつての議論が、今、まさしく同時並行で進められておりまして、夏に向けて、その理事会メンバーと専門家メンバーで会議を開きまして、その結果を持ちましてICAO総会という形で、秋に向けて採択をするというふうに予定をしております。

【浅野部会長】 ありがとうございます。

【榎田環境政策課長】 谷口先生からご指摘のございました、この指標を足し合わせても、約束草案の全体にならないのではないかとご指摘、まさにそのとおりでございます。これは、国土交通省が行っている施策が削減できる量を記載しておりますが、他の施策との重複というのがございます。それぞれの省庁が提出した施策を、最終的に環境省で統合して、最終的な計画にまとめていきますので、ご指摘のように、誤解のないような資料の書き方を工夫させていただきたいと存じます。ありがとうございます。

【浅野部会長】 それでは、原田部会長から。

【原田部会長】 非常にたくさんの意見をいただいたので、まとめるということではな

いのですが、今の最後のは、国交省として出来ることを書いて、これをやるのだけれども、環境省で全体をまとめた計画があって、そこでまた、そこでの方法で評価したもので、削減されている、されていないというように行くわけですね。だから、その意味では、必ずしも完全に結びついていないと理解しています。

今日は、非常にタイトなスケジュールの中で、資料が不十分ということは、ある程度やむを得ない面があるかなとは思っています。ただ、前に並べた形のを置き換えるということでやっているの、社会資本整備、あるいは、交通政策、交通体系分科会が全体として目指している長期的な方向の中で、必要な施策の中で、ここに関連する施策を出してくるところなるよという抜いたところだけを見てのコメントになるので、多分そちらの立場では言いにくいだろうけれども、実はやっているよというところがあったと僕は思っているのです。その辺は、資料のまとめ方というか、その辺に少し工夫が必要かなと思っています。

せっかく意見をいただけるので、それをなるべくうまく生かしてやっていくという立場ではそうだと思いますし、それから、前は7月ですよ。色々な事情があって延びているのですが、やはりこれだけの先生方からせっかく来ていただいて、それぞれの専門の立場で、時々刻々動いている情報を持っておられるので、もう少しやらないといけないかなと。私としてはそういう感じがしました。

あともう1点だけ、地球温暖化対策計画の骨子のもので、2ページで説明があって、7のところを赤を引いて、7の地球温暖化対策施策で1、2、3、4と書いて、それで後ろの説明に入った。だから、この1、2、3、4を全部ここで議論するとなると、全く足りない資料という形になっていて、研究のこともそうですし、他のところで、7以外のところで書いてある二国間の話や色々なことも意見をいただいていますので、その辺も少しうまく整理していただいているともう少しよかったかなと思います。

以上、それだけでございます。

【浅野部会長】 ありがとうございます。まずは御礼申し上げます。今日、たくさんのご意見をいただきまして、ありがとうございます。限られた期限にまとめるということに対しましては、ぜひとも今日のご意見をできるだけ反映して、できる限りのことをやっていたくしかないので、それはぜひよろしくお願ひしたいと思います。

ただ、いただいたご意見の中に、1年サイクルの話があり、5年サイクルの話があり、30年の話があり、今世紀末の話があり、その全体を通して、どういう方向に、どういう体

制で進むのかという議論はまだやった試しがないのですね。一回そういうのをやることを考えなければ、1年サイクルを消化するのか、今日のような1回の意見をいただくだけで済むのかという疑問が湧いてきまして、効果的な進行という形に結びつけることがなかなか難しいと思うので、そのやり方をよく総政局としてお考えいただければと思います。

以上、今日のご意見に関しまして感謝申し上げますということで、審議を終わりたいと思います。

それでは、事務局にお返ししまして、今後のことにつきまして情報提供をお願いします。

【小川交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は、時間が限られている中、多くのご意見をいただき、ありがとうございました。また、最後になりましたが、大塚委員から、本日はご欠席という連絡がございましたので、お知らせいたします。

次回の開催につきましては、3月22日の開催を予定しておりますので、委員の皆様には改めてご連絡させていただきます。

本日の席上配付資料につきましては、机の上に置いたままご退席いただきますようお願いいたします。

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 —