

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33回合同会議

平成31年3月25日

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会第33回の合同会議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、まことにありがとうございます。本日、会場が手狭になっていることを初めにおわび申し上げますとともに、先生方の配席が通常と大分変わってございます。この点、ご了承いただければと思います。

本日の合同会議では、ペーパーレス会議を推進するため、事務局からの説明につきましてはタブレット端末を使用させていただきます。前回の懇談会と同様に、各委員の皆様方には印刷した資料もご用意させていただきました。ご議論の際はご活用ください。

では、まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。お手元のタブレットの指定フォルダーの中に、今、配付資料一覧というのが表示されておりましたら、左上の「戻る」を押していただければと思います。幾つかのファイルが出てまいります。全部で8つあるのですが、そのうちの 資料1-1、 資料1-2 というところからが、議事に関することであります。議題1の国土交通省環境行動計画の点検については資料1-1から1-2、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は資料2、それから議題3のグリーンスローモビリティについては資料3を用意しております。資料に不足等、またタブレットの操作で不具合等ございましたら、お近くの職員を随時呼びいただければと思います。よろしくお願いいたします。

本日は、まずご新任の委員を紹介させていただきます。

交通政策審議会委員、二村真理子委員でございます。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願いいたします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 続きまして、交通政策審議会、小林篤子委員でございます。

【小林委員】 小林篤子と申します。よろしくお願いいたします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 よろしくお願いします。

なお、社会資本整備審議会委員の大久保委員につきましては、今回から交通政策審議会の委員も兼任していただくこととなっております。

本日の会議につきましては、社会資本整備審議会環境部会が19名の定員中10名、交通政策審議会環境部会が15名中12名の出席をいただいておりますので、それぞれ定数を満たしておりますことを報告申し上げます。

また、先般、社会資本整備審議会、交通政策審議会において、改選手続が行われたため、議事に先立ちまして、部会長の互選を行わせていただきます。皆様のご同意をいただけるようでありましたら、引き続き、原田委員に部会長の任をお願いしたいと考えております。このことについて、異議等ございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 ありがとうございます。では、引き続き原田委員に部会長の任をお願いしたいと思います。

なお、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、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、あらかじめご了承ください。

それでは、議事に先立ちまして、栗田総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【栗田総合政策局長】 総合政策局長の栗田でございます。本日は環境部会にお忙しい中ご出席いただきまして、大変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3月の環境部会で環境行動計画の点検のためのご審議を、続きまして10月の環境部会懇談会で、国土交通省の気候変動適応計画の改正案等についてご審議を頂戴いたしました。どうもありがとうございました。

本日は、環境行動計画の平成29年度の実績、平成30年度における取り組みの点検、それから、国土交通省関係業界の自主的取り組みにつきまして、進捗状況をご報告させていただきたいと思います。それから、昨年10月の懇談会でご紹介させていただきましたグリーンスローモビリティにつきまして、その後の進捗と来年度の事業についてご報告をさせていただきますので、引き続きご意見をいただきたいと思いますと考えております。

本日は、原田部会長をはじめ、委員の皆様にご活発なご議論を賜れば幸いです。よろしくお願いいたします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 栗田局長、ありがとうございました。

恐れ入りますが、報道関係者の皆様、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、ご遠慮いただきたいと思います。

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】 ありがとうございます。

年度末のお忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。これから私のほうで議事を進めさせていただきたいと思います。

先ほど資料の説明があったけれども、これは自分で開きなさいということですかね。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 はい。

【原田部会長】 では、まず議題1の国土交通省環境行動計画の点検についてと、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、事務局より説明をお願いします。

【川埜環境政策課長】 失礼いたします。総合政策局環境政策課長の川埜でございます。よろしく願いいたします。資料1-2をお開きいただきたいと思います。

国土交通省環境行動計画の点検、抜粋版でございます。全部で174の施策がございますので、全てをご説明することは時間上難しいので、この抜粋版によりまして、主な施策について、その点検結果をご説明申し上げます。

1枚おめくりいただきたいと思います。国土交通省におきましては、2014年度から2020年度までを計画期間とする環境行動計画を定めて、環境策を進めております。4つの分野、7つの柱に基づきまして、環境施策を進めております。

分野1、低炭素社会といたしましては、地球温暖化対策・緩和策を進めております。緩和策の内容としては、環境対応車の開発・普及、住宅・建築物の省エネ性能の向上等の取り組みを進めております。それから、柱2といたしまして、社会インフラを活用した再生可能エネルギーの利活用の推進を進めております。柱3、地球温暖化対策・適応策といたしましては、適応計画の推進とハード・ソフト両面からの総合的な適応策を推進してございます。

分野2、自然共生社会といたしましては、下水道整備による水環境の改善、水と緑のネットワークの形成等の取り組みを進めております。

分野3、循環型社会の形成としましては、建設リサイクルの推進や、下水道資源の有効利用の推進等の取り組みを進めております。

分野4、分野横断的な取り組みといたしましては、賢い環境行動の選択を促す施策の推

進や、技術力を生かした環境貢献等の取り組みを進めているところでございます。

次のページに移ります。この環境行動計画の点検につきましては、本日の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の合同会議に、点検内容について報告することとされております。本日は、平成29年度（2017年度）の実績と、平成30年度（2018年度）の取り組みについてご報告いたします。

環境行動計画のうち、定量的な指標があるものについては、政府の地球温暖化対策計画の評価手法に沿った形で評価を行い、定量指標を設定していない施策につきましては、進捗状況について定性的な評価を行っております。

次のページに移らせていただきます。評価方法についてご説明いたします。定量的な指標を設定した施策につきましては、AからEの5段階で評価をしております。Aは、2017年度の実績値が既に目標年度の目標水準を上回っているものでございます。Bは、このまま取り組みを続ければ目標年度に目標水準を上回ると評価される施策でございます。Cは、目標年度に目標水準と同程度になると評価される施策でございます。Dは、目標年度に目標水準を下回ると評価されるものでございます。Eは、データ未集計等の施策でございます。

各施策につきまして、その指標が地球温暖化対策計画に基づいている場合には、「温」と表示しております。社会資本整備重点計画に基づいている場合には「社」と、交通政策基本計画の場合には「交」と表示をしております。その他の計画の場合には、当該計画の名称を緑で表示しております。定量的な指標を設定していない施策につきましては、定性的な評価を行っているところでございます。

次のページにお移りください。昨年度の評価との比較でございます。政府の地球温暖化対策計画の評価方法が若干変更されましたので、それに伴いまして、今年の評価も若干変わっております。昨年度のA、見込みを上回っているものは、AとBに分かれております。本年度のAは、2017年度の実績値が既に目標年度の目標水準を上回っているもの。Bが、目標年度に目標水準を上回ると考えられるものという評価でございます。昨年度のB、「見込みどおり」は、今年度はC、目標水準と同程度になると考えられると評価されております。昨年度のC、「見込みを下回っている」は、今年度はDとなりまして、目標年度に目標水準を下回ると考えられるものはD評価ということになります。A、B、Cであれば、おおむね施策は進捗しており、Dは目標水準を達成することが難しいということでございます。昨年度のDは、今年度はEという評価になっております。

それから、下に書いておりますけれども、青く塗ったところで今年度の評価をA、B、C、D、E、または定性評価の場合には丸、三角、バーを表示しております。それから、グラフにおきまして、緑の線で目標値と見込み値を表示し、赤の線で実績値を表示してございます。

次のページに移らせていただきます。評価の結果概要でございます。全部で174の施策がございます。うち、定量的な指標を設定している施策は85でございます。今年度の評価結果は赤字で表示しておりますけれども、85のうち64.75%の施策がA、BまたはCという評価となっております。目標水準を下回ると考えられるDと評価されているものは、85のうち18.21%でございます。

項目別に見ますと、柱1、緩和策として13の施策がDという評価となっております。これは後ほどご説明いたしますが、新築住宅の省エネ基準適合率に関する施策が10個、集約型都市構造の実現に関する施策が2個、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトに関する施策が1ということで、13個がDという評価となっております。柱3、地球温暖化対策の適応策につきましては、水害ハザードマップの作成と訓練等に関する施策4つにつきまして、D評価ということになってございます。

E評価、データ未集計等でございますけれども、昨年度の16個から3個ということで、数は大幅に減っているところでございます。

右側、定量的な指標を設定していない施策89個につきましては、全て着実に進捗しているという評価でございます。

次のページに移らせていただきます。ここからは、個別の施策についてご説明申し上げます。柱1、地球温暖化対策のうち、緩和策でございます。低炭素都市づくり、集約型都市構造の実現に関する施策でございます。居住や生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと、地域交通の再編化の連携により、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進める取り組みでございます。

右下に指標として、立地適正化計画を作成した市町村の数を掲げております。2017年までに142の市町村におきまして立地適正化計画が作成されており、2020年度の目標値150を上回ると見込まれ、B評価としております。

上の3つは、実際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。三大都市圏においては目標を上回っており、Aという評価でございますが、地方中枢都市圏、地方都市圏におきましては数字が横ばいとなっており、Dという評価になって

おります。立地適正化計画の作成や、5番のところにも書いておりますけれども、各種都市機能の立地誘導、それから公共交通の利便性向上に向けた取り組みを推進しておりますが、実際の居住の移動にはある程度の時間を要するものと考えられるところでございます。

次のページに移ります。緩和策のうち、環境対応車の開発・普及、最適な利活用の推進の取り組みでございます。左側、自動車の燃費の改善と環境対応車の普及促進でございますが、2番の指標のところをごらんいただきたいと思います。新車販売台数に占める次世代自動車の割合でございますが、2016年の数字でございますが、35.7%を占めております。2020年の50%、2030年度の70%と同等程度になると見込まれており、C評価とさせていただいております。平均保有燃費につきましても同様に、目標と同程度、C評価とさせていただいているところでございます。

右側、エコドライブの関連機器の普及台数でございます。2017年の数値は見込み値を上回っておりますけれども、今後は伸びの鈍化も想定されるところであり、評価としてはC評価、目標と同程度ということで評価をさせていただいているところでございます。

次のページに移らせていただきます。緩和策のうち、交通流対策の推進でございます。自動車からの二酸化炭素排出量を削減するため、交通流の円滑化に伴う走行速度の向上により、実効燃費を改善する取り組みでございます。2番の指標のところ、高速道路利用率、三大都市圏環状道路整備率の2つを指標として設定させていただいておりますけれども、いずれも目標水準を上回る評価、B評価をさせていただいているところでございます。

次のページに移ります。公共交通機関の利用促進の取り組みでございます。左側の下の指標のところ、自家用交通からの乗換輸送量をごらんいただきたいと思います。評価といたしましては、目標水準を上回るB評価ということでございます。2015年から2016年にかけて、数値は若干落ちております。これは、2015年は北陸新幹線の開業で、鉄道の輸送量分担率が大きく向上したものの、2016年はそのような大きな輸送がなかったため、2015年に比べると、数字として落ちているというところでございます。全体的な傾向といたしましては、目標値、見込み値を上回る傾向は継続しており、B評価とさせていただいているところでございます。

右側、官民連携によるモーダルコネクットの強化でございますが、バスタ新宿など、戦略的な集約交通ターミナルの整備が進捗しており、進捗状況は という評価でございます。

次のページに移らせていただきます。緩和策のうち、物流の効率化の取り組みでございます。トラック輸送の効率化ということで、左側をごらんいただきたいと思います。近

年の人手不足もあり、輸送効率のよい大型トラックへの需要が高まっているところでございます。このようなことから、指標として設定しております24トン超25トン以下の車両の保有台数、トレーラーの保有台数とも、既に目標水準を上回っており、A評価とさせていただきます。

右側、共同輸配送の推進でございます。事業者の環境意識の向上やトラックドライバー不足を背景に、共同輸配送の取り組みは着実に進んでおり、B評価ということでございます。

次のページに移らせていただきます。物流の効率化、モーダルシフトの推進でございます。トラック貨物の輸送から、二酸化炭素排出量の少ない海運・鉄道への転換を進める取り組みでございます。左側、海運の貨物輸送量を指標として設定しております。これは、前年度から若干落ちておりますけれども、目標水準を上回るB評価という評価でございます。

右側、鉄道貨物輸送量につきましては、横ばいで推移しております。したがって、目標水準は実現できないのではないかということで、D評価という評価をさせていただきます。これは、台風災害等によりまして鉄道貨物の運休期間が長かったこともあり、輸送量は横ばいで推移していることを反映したものでございます。モーダルシフト支援策を進めるとともに、重要インフラの緊急点検に基づく鉄道インフラの強化策も進めてまいりたいと考えております。

次のページをごらんください。鉄道・船舶・航空のそれぞれの各モードにおける輸送効率を高める取り組みでございます。左側、鉄道につきましては、2番のエネルギー使用原単位の改善率を指標として掲げておりますが、目標と見込み値を上回っており、B評価とさせていただきます。

右側、省エネに資する船舶の普及隻数でございますけれども、目標と同程度に達する見込みということで、C評価とさせていただきます。

次のページ、航空における低炭素化の促進でございます。これについては、非常によい傾向が続いておりまして、既に実績が目標値を上回っておりますので、A評価とさせていただきます。

続きまして、住宅・建築物の省エネ効率の向上の取り組みでございます。左側に住宅の取り組みについて説明をしております。2番の指標のところをごらんいただきたいと思います。新築住宅の省エネ基準適合率でございます。2016年59%ということでござ

いまして、2020年までに100%に達するということが難しいという状況でございます。評価としてはD評価でございます。その隣、省エネ基準を満たす住宅ストックの割合につきましては、C評価、目標と同程度に達するものと評価しております。

この通常国会に、建築物省エネ法の改正案を提出しております。4番のところに書いてありますけれども、大手事業者を中心に省エネ基準を上回る取り組みを誘導するトップランナー制度の対象に、注文戸建て住宅・賃貸アパートを供給する大手住宅事業者を追加することなどの取り組みを、今後進めてまいるところでございます。

右側、新築建築物、オフィスビルの取り組みでございます。指標として、新築建築物(床面積2,000平方メートル以上)における省エネ基準適合率、それから省エネ基準を満たす建築物ストックの割合を指標として掲げております。いずれも目標と同程度ということで、C評価をしております。オフィスビルにつきましては、先ほども説明しました建築物省エネ法の改正案の中では、現在は床面積2,000平方メートル以上の大規模建築物について、省エネ基準適合を義務化しておりますが、これを300平方メートル以上の中規模建築物にも拡大するという改正案を提出しているところでございます。

次のページをごらんいただきたいと思っております。柱の2、再生可能エネルギーの利活用の推進でございます。左側でございますが、洋上風力発電設備の施工や維持管理の審査基準を策定したりして、洋上風力発電の取り組みを進めております。昨年11月に、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律が成立いたしました。この法律の成立を踏まえまして、整備促進区域の指定等の調査を今後進めてまいるところでございます。

右側でございますが、浮体式・浮遊式の海洋エネルギー発電施設の安全・環境対策基準の策定や、建造・維持コストの低減に向けた技術的検討等を進めているところでございます。

次のページに移ります。再生可能エネルギーの利活用の推進のうち、水力発電の推進でございます。指標といたしましては、直轄ダムと水資源機構の管理するダムにおける管理用発電設備の導入による発電増量を設定しております。目標水準を上回るB評価とさせていただいているところでございます。この管理用発電の増強に加えまして、ダムのかさ上げや容量の有効活用等により発電を増強するダム再生事業を実施しているところでございます。

次のページに移らせていただきます。再生可能エネルギーのうち、下水道バイオマス等

の利用の推進でございます。左側でございます。下水汚泥を建設資材や肥料化に用いる下水汚泥リサイクル率でございますが、目標水準を上回るB評価でございます。右側、下水汚泥をバイオガスや固形燃料に活用する下水汚泥のエネルギー化率でございますけれども、目標と同程度、C評価とさせていただいているところでございます。

続きまして、地球温暖化対策の適応策の推進でございます。指標といたしましては、4つ設定をしております。左側は、人口・資産の集積地区等における河川の整備率でございます。残りの3つは、内水、洪水、高潮のそれぞれにつきまして、最大クラスの浸水想定区域を指定し、ハザードマップを作成し、訓練の実施をするという施策でございます。いずれにつきましてもD評価ということでございます。

まず、河川の整備につきましては、河道の掘削や堤防整備等の河川改修、洪水調節施設の整備等を進めているところでございます。内水につきましては、地下街を有する都市等の地方公共団体が連携し、最大クラスの内水に対する浸水想定区域の指定を進めております。あわせて、重要インフラの緊急点検を踏まえた3カ年緊急点検を行い、2020年度までのハザードマップの作成完了を目指す取り組みを進めております。

洪水につきましては、都道府県河川管理につきまして、最大クラスの洪水浸水想定区域の指定を促進しております。ハザードマップにつきましては、約2割の市町村で作成されており、徐々に作成は進捗しているところでございます。

高潮につきましては、三大湾等を有する都市等の地方公共団体と連携して、最大クラスの高潮に対する浸水想定区域の指定に向けた取り組みを進めております。新たに千葉県が浸水想定を公表するなど、次年度は一定の数値の進捗が見込まれる状況となっております。これらハザードマップの作成と訓練の実施につきましては、平成27年5月の水防法改正を踏まえた取り組みでございます。法改正後、日がまだ浅いこともあり、現状では進捗数字は十分に上がっておりませんが、取り組みを加速してまいるところでございます。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、土砂災害に対する適応策の推進でございます。左側は、要配慮者施設、防災拠点を保全し、人命を守る土砂災害対策実施率でございます。真ん中は、土砂災害区域の区域指定数。右側は、土砂災害警戒区域に関する基礎調査結果の公表数でございます。いずれの指標につきましても、目標水準を上回るB評価をしているところでございます。

次のページに参ります。柱の4、自然共生社会の形成に向けた取り組みの推進でございます。下水道整備による水環境の改善でございますけれども、汚水処理人口普及率、高度

処理実施率、合流式下水道改善率の3つの指標を設定しておりますが、いずれも目標水準と同程度、C評価をしているところでございます。

次のページに移らせていただきます。自然共生社会の形成の取り組みのうち、水と緑による生態系ネットワーク形成の取り組みでございます。左側は、緑の基本計画に、生物多様性の確保に配慮した事項を記載した計画の割合でございます。数値は順調に推移しており、目標水準を上回るB評価ということでございます。

右側は、都市域における水と緑の公的空間の確保量という指標でございます。都市公園の整備や緑地保全、緑化の取り組みを推進しておりまして、2016年で1人当たり13.3平方メートルということになっております。2020年の14.1平方メートルと同程度になると見込んでおりまして、評価としてはC評価をさせていただいているところでございます。

次のページに移らせていただきます。循環型社会の形成に向けた取り組みのうち、建設リサイクルの推進に関するものでございます。アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設混合廃棄物、建設汚泥、建設発生土のそれぞれにつきまして、リサイクル率を指標として掲げております。いずれもAまたはBでございますが、一番右下の建設発生土につきましては、2012年の調査でデータがとれなかったということで、E評価ということとさせていただいております。2018年に調査を行っておりまして、次年度の評価はできるものと考えております。

続きまして、循環型社会形成の取り組みのうちの、既存住宅の流通とリフォームの推進でございます。既存住宅の市場規模、リフォームの市場規模を、いずれも指標として掲げておりますが、4番のところに書いておりますけれども、これは統計法に基づき5年に1度把握されるデータでございます。次回の住宅・土地統計調査は平成30年に行っておりまして、この調査を踏まえた評価を行うということになります。現時点ではデータの集計ができておりませんので、E評価とさせていただいているところでございます。

このほか、資料としては抜粋しておりませんが、柱6、賢い環境行動の選択を促す施策の推進といたしましては、河川・海・公園等をフィールドとする体験学習や環境学習の推進、モビリティマネジメントなど、表彰・セミナー等を通じた賢い環境行動を促す取り組みを推進したところでございます。

それから、柱7、技術力を生かした環境貢献の高度化の推進といたしましては、国際海運・国際航空の分野における二酸化炭素排出削減の国際的枠組みづくりへの参画、水災害

適応策についての国際貢献、環境共生型都市開発の海外展開など、技術力を生かした環境貢献を推進したところでございます。

説明といたしましては以上でございます。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 引き続き、戻っていただきまして、の資料2というファイルを開いていただきたいと思います。こちらは低炭素社会実行計画に関するものでございます。

気候変動影響を緩和していく上で、我が国の二酸化炭素の排出削減を政府、地方公共団体、事業者、市民がそれぞれ進めておりますが、事業者の取り組みというのは極めて重要でございます。各業種には、みずからの低炭素社会実行計画に基づき二酸化炭素の削減目標を策定して、経済的に利用の可能な最善の技術を最大限導入し、省エネの努力をする自主的な目標に取り組んでいただいているところですが、地球温暖化対策計画の中で、これらの取り組みの着実な実施についての定期的な評価・検証を行うことが位置づけられており、国土交通分野の業界においては、この環境部会で実施しているところでございます。

資料、エクセルの表というか、細かくなっておりますが、これをごらんいただきたいと思います。国交省所管の30業種、業界団体別のものですが、それぞれの自主目標とその進捗状況について、2017年度までの整理となっております。表の見方ですが、小さな文字ですいません。大きく拡大していただくこともできます。左端に産業部門、業務部門、運輸部門と分けており、次に業界団体の名称、2020年度目標、さらには2030年度目標、さらに2030年度目標に対する年々の進捗、最新の排出量、表の右端がA、B、Cで示してありますが、2030年度目標に対しての評価になります。

ここで2017年度、最新の進捗状況について、簡単に説明申し上げます。まず、表の青色で示している部分でございますが、30業種のうち18業種が、既に2020年目標を上回る、あるいは同水準になっているものを青色で示してございます。これは全体として見たときに、一昨年度に点検したときに目標を達成していたのが9業種、昨年度点検していたときに11業種が達成しておりましたが、今回18業種ということで、順調に進捗をしているということを示すものになっております。

一方、2つの業種については、業務量の増加等によりまして、基準年度を上回る結果、C評価となっております。また、2030年度目標をそれぞれ業界に定めていただいておりますが、既に10業種が到達している状況になっております。右端を見ていただいて、D評価、つまりデータ未集計のものが1つございますが、目標における指標を変更したた

めにデータ未集計となっているもので、今後の課題となっております。

各部門とも、使用エネルギーの削減、環境負荷低減の取り組みを進めていただいております。代表的な取り組みについて触れておきます。産業部門、業務部門においては、省エネ機器の導入や施設等のLED照明化などがございますが、同時に、低炭素・省エネ型の製品・サービスの提供を通じた使用段階における環境負荷低減も進めているところです。また、運輸部門におきましては、省エネ車両の導入、車両の軽量化、回生エネルギーの使用等により、使用エネルギーの削減を進めているところですが、同時に、サービスや利便性の向上を通じた公共交通機関の利用促進を通じて、運輸部門全体の環境負荷低減に貢献しているという状況となっております。

説明は以上となります。

【原田部会長】 ありがとうございます。

それでは、まず今の議題1及び議題2につきまして、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。ご発言なさる場合は、いつもどおりですけれども、名札を立てていただきますようお願いいたします。いかがでしょうか。

では、崎田委員からお願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。こういう温暖化対策の評価を拝見しているときに、私がいつも考えているのは、DとかEの場合には、なぜクリアできなかったかという要因をしっかりと分析した上で、その対策を考えるというところが大事だと思うんですが、今回、DとかEというのがかなりあって、そこに対して、法改正とかそういう対策を打っていますというご説明があったのが、1項目だけだったんですね。それ以外のところはどうか、その辺を明確にもう少し伺いたいなと思いました。

あと、A・Bという評価のときには、クリアしていただいておりますが、もっとしっかりやるのが大事だと思っています。なぜかというと、2030年の後の2050年はマイナス80%という、大きな目標を今、日本も掲げていますので、やっと2030年目標がクリアしそうというところではだめで、もっともっと次のビジョンを考えながら目標を設定し、クリアするというのが大事だと思いますので、そういう意味で、A・Bというところも安心せずに、もっとチャレンジしていただければありがたいという気持ちで拝見していました。

そういうところから、DとかE評価の場合の明確な対策が示されていないものに関して、もう少ししっかりと危機感を持って取り組んでいただけたほうがありがたいかなと思いま

した。特に、低炭素まちづくりとか、鉄道貨物の輸送量のこと、住宅の新築の省エネ率、適応策の計画を立てるとか、既存住宅のリフォームとか、そういうところに関して、日本全体のCO₂削減には貢献するところが大変大きなところが、かなりDとかEという評価になっているのが大変気になりますので、ぜひその辺を、対応策をしっかりと考えながらやっていくところを明確にさせていただければ、ありがたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

【原田部会長】 じゃ、石田委員。

【石田委員】 ありがとうございます。しっかりした点検結果だろうと思います。そのことについては少しございまして、1つだけ申し上げますと、見込みという言葉を使っておられるんですけども、今さらこんな話をしても仕方ないんですが、2011年から次の計画が始まるという観点からすると、見込みと目標というのを、いろいろ考えた上での見込みという言葉と思うんですけども、どうも放っておいてもそうなるというニュアンスが見込みには含まれますので、ちょっと考えたほうがいいのかと思いました。

それともう一つ、それに関して申し上げますと、資料1 - 2の19ページの河川計画については、いずれもD評価になっているわけです。でも、河川計画とか、あれは河川法上仕方なくて、計画としてはきちっとやりますということを書かないといけないのですが、誰もできるとは正直思っていないわけですね。もうちょっと長期的に時間がかかるだろうと思っているようなことがあるわけで、こういう制度的な制約が非常に強い場合の目標の立て方というの、何か考えておかないといけないのかなと思いました。

2つ目の大きな話は、今、崎田委員がおっしゃったような2030年とか、ここ10年とか、あるいは今世紀末にはほぼゼロということになっておりますので、そういうことを見越したときに、国土交通省としての政策自体のあり方としても、どう考えるかということ、ぜひ次の計画には反映していただきたいと思ひまして、初めてこの委員会に参加させていただいたときに、緩和策と適応策、両方できるのは国土交通省だし、所掌分野からの排出量は50%を超えているので、今の2者体制にもっと割って入るようなことを考えたらどうか、経産省と環境省の2省体制ですか、と申し上げて、そんなことをこの場で言われたってと言われてしまったんですけども。ですから、これから先の話ですので、ぜひ積極的にいっていただければと思います。

そういう観点から、資料2ですけれども、これは経産省アプローチの欠陥そのものを示しているのですが、相乗効果って入っていないですし、エアポケットがある可能性が非常

に多いと。事業連合体主導で、責任はしっかりしますが、そういう問題がありますので、もっと都市とか地域とか国土というシステムとして考えなくちゃいけない国土交通省的立場から、これを十分補完できる意義は大いにあるのかなと思いますので、よろしくご検討ください。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 現行計画との関係では、今回、住宅・建築物の省エネ適合率を比較して、今、両委員からご指摘がありましたように、低炭素関係の指標がなかなか達成できていないということが深刻な状況ではないかと思われます。住宅・建築物につきましては、建築基準法の最低基準的な安全面でも、各種の不祥事が続いておりますので、現下ではそこをやるだけでも大変なのに、温暖化までなかなか手が回らないといった認識があるところもあるかもわかりませんが、本来、安全環境、あるいはオフィスでいえば労働環境の向上というものは、相互に相乗的な効果をもたらす得るものですので、改めてこの点については推進を希望したいと思います。

もちろん、今年度、法律の段階的強化を行っているわけですが、中小対策を含めまして、よりそのような法的な強化と、それから技術的な中小支援ということが続けていただければと思います。

それからあとは、今、両委員からありましたように、次期計画、あるいはもう少し中期的な点を見越しての指摘を3点、簡単にさせていただきたいと思います。まず、定量的な基準につきましては、1つは指標の細分化が必要と思われる点があるのではないかと思います。例えばハザードマップにつきましては、作成と訓練がセットでないと達成にならないわけですが、中間的には作成の率と訓練まで行った部分を分けて、見える化することによって、段階的な推進がわかるようにするとか、逆に生物多様性について言えば、生物多様性を基本計画の中に盛り込むだけではなく、実際にどのように活用されているのかといった点も必要になってくるかと思われますので、もう少し数量的な、定量的な基準の細分化ということがあってもよろしいかと思います。

また同時に、もともとの目標値が妥当であるのかということが問題となる分野もあるかと思われます。例えば、立地適正化計画が150というもともとの目標は、そもそも低いのではないかという評価もあり得るところかと思われます。

第2点目といたしまして、定性的な目標につきましては、今回ほぼ順調に推移しているという丸になっているわけですが、中にはLEDに関するもののように数に移行できるものもあると思われますし、また理由の書き方も、非常に分野ごとにばらばらでして、丁寧に、なるほどこれは進んでいるのだなとわかる場所もあれば、わからない場所もありまして、ほんとうに進んでいるのかという分野もありますので、せめて定性的にしか評価できないというのであれば、もう少し理由を、説明責任を果たすような形で示していただきたいと思います。

最後なんですけれども、今回の計画におきましては、重点分野が設定されていて、それはそれで大変よいことだと思えますけれども、例えばその中で、低炭素の対策を打つことによって、現在環境分野の古典的な問題として、公害分野で残っている道路あるいは鉄道騒音、航空機騒音といった分野の対策がどれくらい進んだのかといった、若干抜け落ちている分野もあるのではないかと思いますので、ウイン・ウインの対策になっているのか、なっていないのか、必ずしも明確でない分野については、別途、次期の行動計画におきましては位置づけることが必要ではないかと思えます。

以上でございます。

【原田部会長】 何人かで切ってしまうので、次、塩路委員にお願いして、そこで切って回答を一度お願いしたいと思います。

【塩路委員】 ありがとうございます。今回のご報告いただいた内容は、PDCAに従ってしっかり点検されているものですが、幾つか気がつくところがあって、そのうち3つぐらい申し上げたいと思います。最初の2つは少し細かい話で恐縮ですが、資料1-2、抜粋版の7ページのところで、低炭素都市づくりの推進というものがあります。この評価のところの地方中枢都市及び地方都市圏の話で、「施策効果が直接は反映されず」という部分の施策とは何でしょうか。具体的によくわからなくて、ご説明をお聞きして、多分、コンパクト・プラス・ネットワークを中心としたようなものに対する施策かなとは思いますが、もう少しここに具体的な内容を書いておいていただくとわかりやすいかなと。

その中で、ここには「直接は反映されず」と書かれているんですが、ご説明の中では、時間がかかるとも言われていて、その辺、どちらなんだろうなというのも少し気になりました。これは完全にコメントです。

二つ目は、その次の次のページにある環境対応車。これは私の専門に近いところですが、この中でエコドライブの推進ですね。これはすごく効果があるもので、たとえば燃費計が

ついているだけで、すぐに燃費がよくなるほど有効な施策で、評価も非常に向上しているいいんですが、ご承知のように自動車産業は、今、大きな変革期にあって、CASEとかMaasとか言われるいろいろな動きがあり、それらの動向もエコドライブと密接に関連しています。ここで書かれているエコドライブ関連機器というのが、多分その当時の何か定義があって、補助事業とか何かに活用されているんだと思うんですけども、今、CASEのCA、connected（コネクテッド）とautonomous（自動運転）この辺はエコドライブと密接に関連した内容でもあり、大分変化しているものも多いと思います。だから、今の評価が上向いているからいいんだというのではなく、新しい技術・機器も含めて、今後、検討いただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

3つ目は、最後になって恐縮ですが、少し大きな話ですね。全体のまとめの中で、今ちょうど崎田委員や石田委員もご指摘のあった一番下の、2ページ目の環境政策における長期的な役割の部分ですね。これも「パリ協定を踏まえ」とかいうふうに書かれているんですが、最近では低炭素化というよりも、むしろ脱炭素化になってきています。要するにエネルギーの将来動向を踏まえて、もちろん再生可能エネルギーが大幅に伸びることになると思いますが、そういうことを踏まえた長期的な視野に立った対応を、もう少し検討してほしいなど。真面目にと言ったらちょっと語弊がありますけれども、検討していただけたらと思います。

特に、欧米というか欧州ですね。もっと進んだ議論をしています。LCAとか、それも含めた脱炭素に向けた大きな取り組みがあって、これをどうするかということはすごく問題です。先ほど質的な点、国交省と環境省と経産省という話がありましたけれども、これは省庁の縦割りのなものではなくて、もう少し統一的に考える必要があるんじゃないかなと。欧州はご承知のようにCO₂で考えていて、CO₂といっても温暖化係数を考慮したCO₂という換算で温室効果ガスを表現するんですけども、CO₂削減を長期的に取り組もうとしています。

資料2でも、よく見るとよく見ないでもかな、エネルギー消費原単位とかCO₂排出量とか、その評価や目標の単位、考え方がばらばらなんですね。だから、このあたりももう少し政府というか、国交省が主導するとかして、国交省というよりも、私はむしろ元号も変わるから省庁再編が必要じゃないかなと思っています。地球温暖化への対応で、CO₂と言った途端に他省庁のテリトリーになるとか、省エネといったら経産省の問題となって、CO₂と議論ができなくなるとか、おかしなことになっているので、その辺を改め

て、この議論を引っ張って行ってほしいなと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。一旦ここで切りますので。

【川埜環境政策課長】 さまざまなお意見、ありがとうございました。

まず、「次期計画、さらに2050年も見据えながら、しっかりと見直しをすべきではないか。」という総論のご意見をいただいたと認識しております。現在の環境行動計画は、2020年度までを計画期間としております。2013年度まで検討して進めたものでございますけれども、そのときの状況と大きく変わったところもございますし、そういう状況も踏まえながら、次期の計画におきましては最新の情勢を踏まえて、それから政府全体の地球温暖化対策計画や、パリ協定の長期戦略の策定に向けた動き等も踏まえながら、しっかりとした指標を、担当部局とも相談をしながら策定していきたいと思っております。指標を既に達成したのものについては、妥当な目標水準の策定につきましても考えたいと思います。

それから、D評価のものにつきまして、その分析をというご指摘があったかと思えます。D評価は住宅に関するものが、表としては1つでございましたけれども、それに関する税制ですとか、いろいろな施策がございまして、結果としては10個、そういうものが占めているわけでございますけれども、建築物省エネ法の中でトップランナー制度を拡充するという取り組みを行ったり、それから、設計主から建築主に対して省エネ基準のことを説明するというを義務づける等の取り組みを進めることとしているところでございます。

現状、小規模な施工者、事業者におきましては、十分な対応をとりにくいということもあります。59%という水準の中で義務づけをすると、市場の混乱も想定されるということで、義務づけはせずに、トップランナー制度等々の施策によりまして進めていくということを検討しております。社会資本整備審議会の建築分科会におきましても、そのようなことを含めてご議論いただいた上で、法律案を作成しておりまして、二酸化炭素の排出量の目標としては、いろいろな施策を組み合わせることによって達成できるという見込みで進めているところでございます。

それから、ハザードマップの関係でございまして、平成27年5月以降の取り組みだと申し上げました。それまでは、洪水につきまして、河川整備計画の相当水準のハザードマップを作成している自治体はあったわけでございますけれども、それを、最大クラスの浸水を想定して作成するということとしておるところでございます。いろいろな行政

部局との調整等の技術的に難しいところもありまして、まだ数字としては現状ではやっておりませんが、今後、取り組みの推進をさらに強く進めていきたいというところがございます。

それから、自動車のエコドライブの関係で、CASE等の新しい動きとも連携をした検討をというご指摘がございました。これにつきましても、最新の状況を踏まえまして、今後の検討課題と認識しております。

私からは取り急ぎ、以上でございます。

【原田部会長】 Eのものは、データのとるタイミングが決まっています、まだできないのでEというふうに一応書いていて、対策とすれば、それを5年程度やったら、もっと3年程度やるということがあるかもしれません。今のところ、そういう形で書いておりますので、よろしいでしょうか。

ほかにはよろしいでしょうか。そうしたら、続けて清水委員、お願いします。

【清水委員】 今ご説明ありましたが、柱3の地球温暖化対策の中の水害対策、19ページになりますが、29年度の評価がDで、30年度の評価がD。29年度の評価Dというのは、データが未集計とかその他で、今回の30年度の評価がDというのは、目標を下回るということです。最近の豪雨災害で、温暖化、気候変動は、国民もかなり注目しているところと思います。

既に出ていましたけれども、最終目標がハザードマップを作り、それを訓練するというところで何%と書くわけですからこういう評価になりますが、それに至るまでのプロセスは結構大変で努力している。例えば、最大クラスの浸水想定はどれくらい作られているのか、それをもとに、ハザードマップあるいは流域協議会はどのくらいできているのかとか等、プロセスの中身を書いていくということが、各段階の進捗が見えることになり、ゼロと言ってもこれだけの中の内訳は進んでいるということがわかってくる。そのような見せ方は、やはり必要と思いました。

もう一つは、次のページの土砂災害になります。土砂災害の中で、ハード対策は20ページの一番左側の図で、防災拠点とか災害対策実施率という形で分かるのですが、その横の2つの、例えば土砂災害区域に関する基礎調査結果の区域指定数とか公表数というのは、これを言われてもなかなか分かりにくい。これで、土砂災害のソフト対策はどれだけ進んだのかというのが目に見えないというか、分かりにくい指標と思います。

今さら指標を変えるのは難しいかもしれないけれども、例えばハードだったら施設数、

ソフトだったら土砂災害のハザードマップをどれくらい公表しているか、ということであれば、これはかなりの数がやっていると思います。この辺の区域指定数とか公表数というのは、ソフトの対策として、どうつながってくるのかということを目に見えるように表現されると良いと思いました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

じゃ、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。非常に広範囲の話を端的にまとめていただいて、ありがとうございます。

まず、これを決めていくために、当初の計画をつくるときの、特に温暖化対策の二酸化炭素の削減のカウントの仕方の話と、少し絡んでくるんですが、下水道の場合に、単に自分の使っているエネルギーを削減するだけじゃなくて、バイオマス活用とか、それから下水熱利用とか、これは下水道事業で使い切れない部分を、ほかの分野にエネルギーを持っていくんですね。これが今、どうなっているかが、正直言って、この表ではよくわからないですよ。

先ほどご説明いただいた資料2というのは、非常に各分野のわかりやすい数字がバーツと並んでいて、これに相当しているのが、おそらく先ほどの話の施策の1のところの数字にそれぞれなるとは思うんですけども、今言いました下水熱は、おそらく住宅側のほうで結果的に一部カウントされているのかもしれないです。それは住宅の中の建物の効率化をするだけではなくて、そもそもそれに使えるエネルギーの削減に使われている。

それから、先ほどのバイオマスの中のバイオエネルギー側のほうは、都市あるいは下水道で、一部エネルギーとして使っているところもありますけれども、例えばそれは、ほかの産業界のほうに使われているんですね。こういう部分が一体どういうふうに進んできて、どうエネルギーの削減に使われているかというのが、正直言って、このまとめ方だとよくわからないなと。ここをもう少し改善できる余地がないのかというのが1つ目です。

2つ目は、ちょっと細かい話で恐縮なんですけれども、こちらの参考資料の1-2を中心に説明いただいたんですが、1-1の中に、かなり細かい積み上げがいろいろ入っているんですけども、先ほど言いました下水道の中だと、例えば1-8の中で、33ページというのがあって、水処理のエネルギー起源当たりの二酸化炭素の削減量というのが出て

いるんですよ。このデータでは、目標とする削減よりも最近かなり頑張っ、単位当たりの水量を処理する二酸化炭素の発生量が減っている数字が、ここの中に書かれているんですが、評価が悪いんですよ。

先ほどのルールからいって、目標以上の割合で減らしているんで、こういうケースはAになってもしかるべきなんですけれども、Cになっていて、この理由がどうして、多分それぞれの業界ごとに評価が違うのかもわからないんですけども、どうやってそういう数字が出てきているのか、よくわからないので、もしわかれば、少しコメントいただきたい。

それから、これは温暖化対策ではなくて、施策の中で、どういう環境行動をこれからとっていかないといけないかという需要の中に、雨水とか再生水の利用が7 - 1というところに挙がっているんですけども、ここの中で、ISOの利用というのが非常にプラスになっている。これはいいんですが、さらにそれを個別のところでは評価する、かなり細かい、水の循環のところでは評価が出てくるところがあって、4 - 1、ページ数でいうと58ページですかね。

これは確かに非常に頑張っていて、Aになっているのはいいんですが、もう少しこれは、例えば今の目標を立てた、特に雨水についての利用の件数が、もともとかなり少ない件数をとりあえず建てたということしか書かれていなくて、これがどれぐらいの量的な、将来的な目標を持っていて、それを達成する途中のところになっているのか、こういうところの数量化。今の現状は、とりあえず立てた目標はわかるんですけども、将来的にどういう方向にそれぞれ量を増やしていこうとしているのか、ここが全然見えないので、こういうところも長期的には見直す必要があるんじゃないかなという気がします。

最後に、この点もちょっと細かい点なんですけれども、資料1の4 - 1かな、先ほどの数字の中にも入っていたと思うんですが、汚水の整備状況。これは将来的には96%まで、目標の年度に行くと。ところが、今のペースですずっと行くと、とても行きそうにないんですよ。だけど、評価はそんなに悪くない評価になっていて、この理解がよくわからないんですけども、汚水の整備は96%というゴールなんだけれども、下水道サイドでやるべきエリアが、これはきちんとやるので、こういう評価になっているのか。問題は単独浄化槽のような、個人が管理するところの整備がなかなか進まない可能性があるんで、まだゴールのギャップが出ているのか。

この評価の、先ほど言われたようなラインの上にある下が、ケース・バイ・ケースによ

って、上になっていても評価が悪かったり、下になっていても評価が高かったりというばらつきがあって、この辺が少し理解しにくい。この辺をもう一度、全体を合わせてわかりやすい形にさせていただけるとありがたいかなという点が、気がついた点です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

田辺委員、お願いします。

【田辺委員】 ありがとうございます。何点か意見を申し上げたいと思うんですけども、まず、先ほどから出ています産業構造審議会と中央環境審議会で行われている、2030年に向けた26%に対する重みを、明確にしたほうがよろしいのではないかと考えます。これは、施策にはかなり大小があって、できてAで喜ぶ、喜ばないというよりも、例えばDがCになっただけでも非常に効果があるものがあると思いますので、ぜひお願いしたい。これについては、省エネ政策は積み上げで行われていて、5,030万キロリットルをどのように減らすかという議論をしています。これについても一喜一憂してしまうので、今回の資料ではCO₂、万トンCO₂で出されていますけれども、ぜひ重みを重視していただきたい。

また、2050年に対しては、非常に大きな低炭素化、脱炭素化が求められていますので、やはり何かビジョンがないと、住宅・建築部門は特にエネルギーを消費している部分ですので、省エネに加えて再生可能エネルギーの有効利用ですとか、こういう観点を議論すべきではないかと思えます。

2番目に、これは先ほどと一緒にですけども、官が関与していて達成が容易な部分、例えば官庁建築は官庁営繕が担当されているんですけども、一方で、民業に近い住宅ですとかマンション、これは民業なので、どうやって変革を起こすかというのは、難易度はかなり違うように思います。マーケットを利用することは非常に重要です。例えば不動産市場では、このところESG投資の促進とか、政策としてどうやって投資を向かわせるかという取り組みが行われています。都内では今、オフィス空室率が2%を切っているので、環境に優しい不動産を探そうとしても、それすらなくなってきていて、入りたいところに入らざるを得ないみたいなことが起こっているのですが、何か長期として政策が必要ではないかと思えます。

それから、私は建築分科会に出ておりました。住宅部門の省エネ適合義務化は見送られましたけれども、この大きな理由は、まだ60%しか実際に達成できていないので、4割の方は法律違反になってしまうこと。これをどうやって上げていくかという施策が必要で

すが、個人資産なので、非常に立派な住宅じゃないと建てられないというのは問題ではないかという議論がありました。賃貸住宅を供給されている方、注文住宅を供給されている業者に関しては、住宅トプランナー制度が適用されると、適合義務よりも目標が厳しくなります。これと、建築士が省エネを説明しないといけないという、情報が作る側に多くあり、住む側に少ないという一方性を解消するシステムがつけられました。審議会では同等の省エネ性があるということで、最後は認められています。このあたり、ぜひきちんとやっていかないといけないと思います。

一方で、毎年建てかえられている建物というのは、住宅と建築物でそれぞれ大体1.5%しか、床面積基準で建てかえられていないんですね。この逆数が、何年もつかという建築の寿命なんですけれども、今建てられたものは70年もつんです。今、1.5%、バブルのころは3%ぐらいなので、その逆数をとって、30年しか家がもたないと言われたんです。そう考えると、既築対策をどうするかというほうが、実は省エネ化、低炭素化には非常に重要で、ラベル化を行うとか、我々がそういうものを選んでいくということを推進していく必要があります。また、家でたくさん亡くなっているとか、高血圧になっているとか、そういうこともきちんと知らせていく必要があるのではないかと思います。

それから、SDGs未来都市など、都市施策が内閣府で行われているので、ぜひ国交省は連動して行わないと、二重政策のようにならないかなと思います。

それから、適応策に関してたくさん書かれて、非常によいと思うんですけれども、国交省政策とはちょっと異なるんですが、今年度822億、実は補正予算がついています。これは、文科省が全国の公立小・中学校17万教室を冷房化するという予算がついています。補正予算なので、次年度やらないといけないんですね。これを省エネで行うとか、できれば日よけをつけてからエアコンを入れるぐらいのことをやらないといけない。一気にエアコンが17万教室、今、全国50%ぐらいの普通教室が冷房されているんですけれども、これが全部になりますので、そういう施策上、国交省が言うべきことは、他省庁のことも言うべきではないかと思います。

それから、直接低炭素というわけじゃないんですけれども、特に国交省行政はレジリエンスですとか、あとは土木建築分野の労働力の減少ですとか、こういうものは非常に重要なことでありまして、環境行動を規制的な面だけで捉えるんじゃなくて、ぜひこういう大きな世の中の労働力とかそういうものと、ESG投資ですとかを含めてよい方向に、規制のだけじゃないようなものが、この中に見えてくるとよいかなと思いました。

以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

横張委員、お願いします。

【横張委員】 どうもありがとうございます。大きくは2点を指摘させていただきたいと思えます。

第1点は、先ほども少しご議論がございましたけれども、施策効果の考え方でありまして、例えば資料1 - 2の7ページの立地適正化計画の、「施策効果が直接は反映されず」という先ほどご指摘あった点ですが、これは都市計画小委員会の中でも議論があった点なんですけれども、確かにまだ施策効果を論じるには時期尚早であると。十分な効果があらわれてくるには、少し年数がかかるという面が1つと、もう一方では、これはほかの施策効果も一緒だと思いますけれども、ベースラインとしての自然減とか自然増というのとのギャップの中で、施策の効果というのは本来語らなければいけないはずなんですけれども、それがなかなか同定しづらいというところが、1つ大きな問題としてあるのではないかと思うんですね。

特に、公共交通の利便性が高いエリアに居住している人口が増えているというのは、一般的には都市の人口が減少していけば、そうしたところに人々が残って行って、結果として上がってってしまう数字であると。そうすると、これは必ずしも施策の効果とは呼べないということになってしまうと思うんですね。

同様のことが22ページの、今度は水と緑の公共空間の確保量という数字なんですけれども、これはごらんになっておわかりのとおり、1人頭の数字でございますので、これも人口が減少すれば自動的に数字は上がっていくという性格のものですから、それをベースラインとする中で、どれだけの数字の上昇なのかということ、効果として考える必要があるのではないかと思いますので、今のままの数字がひとり歩きして、C評価で万歳と言っていると、これは危険なのではないかなと思う次第です。それが1点です。

もう一つは、今既にご指摘もございましたけれども、温暖化対策の中の、ご承知のとおり、いよいよ緩和策というよりは適応策を真剣に考えなければならないという時代に入ってきている。これはおそらく世界的な共通認識だと思いますけれども、そう考えたときに、現行のこの指標というのがやや狭いといえますが、もう少し総合的に適応策を考えると。例えば、今ご指摘ありましたように、冷房の問題であるとか、暑熱ですね。あるいはそれ以外にも、降雨パターン1つとりましても、単に一般にゲリラ豪雨と言われるものが増え

るというだけではなくて、全国的に見た場合に、どこに雨が降るのかというパターンというの、今後大きく変わってくる可能性がある。

そうすると、これはすなわち、上下水道網全体として、今後どういう方向性の整備をしたらいいかといったことにもかかわってくる問題かと思えますので、これは次に向けてということになると思えますけれども、適応策については、今後幅広い議論が必要なのではないかと思う次第であります。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

さっきのあれで、もう一方って、切ってしまうが、朝日委員、お願いします。

【朝日委員】 ありがとうございます。今の横張委員の1点目と共通するので、どうしようかなと思ったんですが、少し言わせてください。すみません。

私も同じように、ベースラインというところを思いまして、例えば別の例でいうと、11ページとか12ページのところなんです、環境政策は伝統的にデカップリングということが言われていて、経済の動きと切り離しての政策効果を見ることが大事と言われている中で、評価の書き方のところですね。これがかなり、11ページ、12ページに限らず、まちまちだと思っておりまして。指標がこうなりましたということの説明の粗さというものもまちまちで、達成しているか、していないかという書き方にとどまっているかどうかということも違います。

あとは、指標がこうなっていることが、こういう背景がありますよというところまで説明していただいていると。それはそれとして非常にわかりやすいんですけども、評価というのはその上で、例えば11ページであれば、環境意識の向上、トラックドライバー不足ということであれば、トラックドライバー不足というのは環境施策そのものの効果ではないので、そこの分析にとどまらずに、もう一步、評価としての書き方を、つまりそういうベースラインですとか、前提条件と切り離れた形で評価をするという書き方をしていたと統一されると思います。この指標は、上へ行っているようだけれども、下へ行っているようだけれども、またはAとかBとかはどうか解釈すればよいのだろうかという、その背景にあるところがもう少しわかりやすくなるのかなと思いました。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。では、ここまでで一応切ります。

【川埜環境政策課長】 ご指摘ありがとうございます。複数の委員から、ベースライン

がどうなっているのかという、施策の効果がどこまで分析できるのかといったご指摘かと思えます。次期の計画の検討に際しましては、どこまでデータがとれるのかという問題点もあろうかと思えますけれども、できる限り検討を深めていきたいと思えます。

それから、個別の話になりますが、清水委員から、「水害のハザードマップについて、もう少し細分化した達成状況がわかるような指標を考えるべきではないか、逆に土砂災害については、もう少し進んだ、もう少し細かく評価をすべきではないか。」というご指摘であったかと思えます。その辺は私どもも認識しておりまして、担当部局とも相談しながら、進捗状況ができるだけわかるような指標の設定等についても、それらも含めまして、今後検討させていただきたいと思えます。2020年まででございますので、現行計画はおそらくこのままでございますけれども、次期の計画に向けての課題と認識しております。

それから、田中委員からの、「二酸化炭素削減のカウントの仕方や、目標値・見込み値の緑と実績値の赤の上下関係がわかりにくいというか、説明しづらいところがあるんじゃないか。」というご指摘かと認識しております。下水道で申しますと、更新等にあわせているような取り組みを行うわけでございますが、その更新等の進捗状況を踏まえて、現状では目標値を下回っているけれども、例えばここ二、三年で供用すれば数値が上がると見込まれる場合には、目標に達するという評価をしたり、逆に現状では上回っているけれども、今後の更新等のペースから考えると、目標と同程度になるんじゃないかと思込まれるという場合もあろうかと思えます。そのようなものを総合的に勘案して評価をしております。それが、すいません、わかりにくい図とかがありましたら、そのあたりの記述の仕方については今後の課題とさせていただきたいと思えます。

取り急ぎ、以上でございます。

【原田部会長】 だんだん増えてきたので、全てをフォローできていないような感じなんですが、特にこの点だけは答えがないとというのがあれば、よろしいでしょうか。

そうしたら、家田委員、お願いします。

【家田委員】 ご説明ありがとうございました。2020年が1つの区切りなので、アフター2020ということを見ると、今までやってきたもののそれぞれの指標の性質とか、やってみるといろいろというのが、各部局はわかっているわけですね。今、ご指摘をいろいろいただいているけれども、それはみんな部局ではわかっている話で、それをぜひまとめて、アフター2020のときにはもう一回、どんな指標が適切か、あるいは、それに付随して何を書くべきかというのを、よく見直すというんですかね、それをお願いし

たいと思います。

それを前提でお話しするんだけど、まず1点目は、ここに挙がっている指標なり目標なりというものが、いろいろなものが入っているんですね。1つは、もちろん結果としてCO₂を、例えば削減すると。総量として削減するのに寄与する、このファクターをちゃんと見ようとかというものもあるし、あるいは、それに寄与するであろう、ある種の施策を見ようというのものもあるし、そこに直接行ってほしいと祈念するんだけど、これはやっている、努力しているということを、みんな知ってほしいねという指標とか、いろいろあるんですね。それが全部一緒くたになっているから、ずばっと効くものから、私の努力を認めてよねという種類のものまで、全部A、B、C、Dをつけて並べてみて、仮にそれが何個あると言ってみても、あまり意味がないんですね。

特に、例えば立地適正化計画、コンパクト・アンド・ネットワークで重要なことではあるんだけど、現実には、例えば3.11で復興をやって、高台移転等々をやりましてけれども、歴然とコンパクト・アンド・ネットワークになった復興は岩沼市くらいのもので、ほかはむしろ、逆にコンパクトになっているんですね。とか、実際に現場でやっていることというのは、プランをつくれればそのままできるわけじゃなくて、横張先生がおっしゃったけれども、緑地のほうもそうだし、この立地適正化もそうだし、いろいろな計画を立てましよう、施策はおそらく努力していますということを示すもので、これだって、もちろん重要です。世間に対して、あるいは国民に対してね。でもそれは、実績を伴うようなものとは分けて表現するべきだということを私は思います。

もう一つは、幾つか出ている話の中で、適応策のほうなんですけれども、ごもってもではあるんだけど、時間スケールの違いがあまりにも多過ぎるという感じがするんですね。去年もそうだし、おとしもそうだけれども、豪雨ががばがば起こって、災害の激甚化、多頻度化、多様化。そういう中、じゃ、今日、藤井先生がいらしていらっしゃるけれども、強靱化対策というのをかなり早急にやらなきゃいけないような仕事です。それが、もちろん一部はCO₂の問題とつながっていることは、そうなんだろうけれども、そのこのところの一環としてここで書くよりも、河川の対策であるとか、土砂災害の対策、それはそれで、かなり緊急度は高いですから、そっちはそっちでやっておかないと、何とか計画を立てましようみたいなものと同じ土俵で並んでも、非常に違和感を感じますね。むしろ、ここにあるがゆえに、緩い感じがしちゃう。それが国民に間違ったメッセージになるんじゃないかと若干心配なところがあります。それが1点目。

2点目は、資料2でいろいろな企業もしくは企業の団体が、こういう評価値にして、やってみるとこうでしたということを書いてあるんだけど、民間企業でやる場合には、この政策だけじゃなくて、いろいろなことをやらなきゃいけないわけで、しかも民間は事業として成立しなきゃいけないから、おそらく投資を伴う場合には、普通の場合には減価償却費の何倍ぐらいまでが限度となりますよね。そういう意味では、ここで言っているような施策がどのくらいの負担感を持ってやれているのかということ次第で、これからできることが変わってきますよね。そういうところも、これからチェックするときに見ておいてほしいなと思います。

すいません、ちょっと風邪を引いていて。

【原田部会長】 いや、マイクのせいかもしれない。

【家田委員】 口が回らなくて、ふだんはもうちょっと美声なんですけどね。

最後にもう1点だけ。再生可能エネルギーは大いに進めていただきたいんですが、私もある地元的縁がありまして、静岡県の伊豆のケースなんかをよく聞くんですけども、ソーラーパネル、メガソーラー。それで、もちろんそれができることは、CO₂的にはいいことなだけけれども、国立公園の風景を台なしにしているという意見も非常にあるし、しかも、そこから流れる土砂が、むしろ地元の小さい川の水害リスクを上げているという意見もあると。

そういう中では、ここに書いてあるのが、再生可能エネルギーなら何でも金科玉条的にいいことだみたいな感じに受け取るのは、国土交通省としては、ちょっと変な感じがしますね。国土交通省は、全ての地面にくっついているものものことに対して、責任を持つことであって、そこには風景もあれば、災害もあれば、全て入っている。そう思うと、例えばで言うだけですが、環境対策あるいは再生可能エネルギーの推進に伴っての反作用のところについても、ちゃんと目を見ているぞというのは、こういうものの中にも表現を入れていただきたいと思います。

以上です。

【原田部会長】 どうもありがとうございます。

太田委員、続けてお願いします。

【太田委員】 ありがとうございます。先生方は中身についてご指摘されていますけれども、私は評価基準によくわからないところがありまして、まず幾つか確認をさせていただきたいと思います。点検する以上、評価基準の信頼性というのは重要なので、確認をさ

せてください。

まず1点目は、平成29年度基準が30年度基準に変えられたのですが、これは国交省独自の話なのか、そうではなく地球温暖化対策推進本部から、こういうふうにしなさいということだったか、おそらく後者だと思います。それで、その内容が、よく理解できないものですから、確認をしたいと思います。資料1-2の5ページのところで、見方が書いてあります。それを一見したときには、平成29年度評価基準で平成29年度までの施策を評価して、次に平成30年度基準で平成30年度までの施策を評価したのかなと思ったら、実はそうではなさそうです。推察するに、平成29年度基準では、2016年度までの施策を評価して、平成30年度基準で2017年度までの施策を評価したらしいと。

そうすると、評価基準と評価対象を、1つの例ですけれども、BからAというのであらわしていると、実際どうなっているか、よくわからないわけですね。しかも、これがこのまま出ていってしまうと、BからAに変わったとか、AからBに変わっただけで、おかしな評価をされてしまうかもしれない。少し気をつけていただけたらと思います。

それで、その後に比較のところでは矢印が書いてあって、この上昇・下降ですけれども、上昇というのは、施策が進んで効果が出たという意味ですね？

【川埜環境政策課長】 1年間にという。

【太田委員】 そういう意味ですよ。そうすると、BとかAということ自体、実はむしろ書かないほうがよくて、物差しが違うものを同列に並べない方がよい。いまの表現は、同じAとかBをつけておいて、そこで矢印をつけているものだから、非常に混乱を招くような気がいたします。

さらに言えば、5ページの見方についての例示で、平成29年度評価でBがあったものが、平成30年度評価でAになって、変わらずなわけではないわけで、これは必ず下落ですよ。下落しかあり得ないので、例示としては極めて不適切といえますが、ミスリーディングされるので、公表のときに気をつけていただけたらと思います。

もう1つの質問は、来年度についてですけれども、来年度は平成31年度基準というのが出てきて、そのときにAのところは、「かつ」以下のところなのですから、2018年度の実績になるのですかね。それとも、来年度は変わらず平成30年度基準で、2017年度の数字を評価するのですかね。

【川埜環境政策課長】 それは来年にならないとわかりません。申しわけありません。

【太田委員】 環境部会は環境部会として、評価基準というのがしっかりしていないと

いけない。子どもはこういうふうにご点検をして、その結果はこうであって、このぐらい政策が進捗しているのですということ、説明しなければいけないのですけれども、どうも評価基準のほうがわかりづらいので、これはぜひ工夫をしていただきたいと思います。

【屋井委員】 太田先生がああのご意見をされて、私も話しやすくなったので。家田先生だとか横張先生のお話を聞いていて、理解が進んだものですから、1つだけお話ししたいです。

2ページの環境行動計画の全体のたてつけがありますよね。20年で終わるので、結構ですけれども、先ほど来、私もちょっと理解が及ばなかったのは、まさに国土交通省だから、もちろんCO₂削減というものも取り組むけれども、同時に環境にも配慮するし、防災面でも強化していくとか、そういったものが横串で連携できたり、整合性があるような取り組みとして実現していくことに価値がありますよね。それは皆さんわかっているとおりなんです。

ただ、このたてつけでいうと、分野4というのが、分野横断的な取り組みと書かれている。「分野横断的」という言葉から受けるのは、私が申し上げたようなさまざまな分野、ミティゲーション、緩和もあれば適応もあるし、それぞれいろいろな取り組みがあるわけで、そういうものを横断的なものとしてやっていこうと。効果を上げていく、そして不整合が起こらないようにしようというふうに見える。けれども、ここに書いてあるのは、どちらかというと「分野共通的」な取り組みで、個別の分野で取り組むことが、ほかでも使えるよという趣旨で書かれている。確かにそうだなと思うんだけど、でもそうなってくると、今申し上げたような分野横断的な、まさに複数の整合性があるような、総合的な取り組みを進めていこうというところが、はっきり出ていない感じもして、全部一つ一つに分解されているような感じもする。

だから、次の計画段階ではそこら辺のところ、改めて言葉と内容が合致するようなものがあつたほうがいいのかという印象を受けました。ちょっと認識が間違っているかもしれないけれども、ぜひご検討いただければ。

以上です。

【原田部会長】 じゃ、住野委員、お願いします。

【住野委員】 すいません、住野でございます。交通という産業で働いておりますので、その視点と目線で2点、申し上げたいと思います。

1点は、公共交通機関の利用促進ということでは、今、立地適正化計画や、地域の公共

交通網形成計画ということで、これはある意味、利用促進の観点になればいいということですが、実際のところ事業者は、これでほんとうに維持ができて、利益が出るんだろうかと、疑問を抱いております。また、連携には事業者間の利害がぶつかっておくれているというのが、実態なのかなと思っています。

私はこれを見ますと、マイカーについては環境対応車の開発・普及やエコドライブの推進、公共交通も利用促進すれば、ある程度のCO₂削減というのは否定をいたしません。ただ、今後、パリ協定を含めて、もっと削減ということになれば、現状の計画で解決できるんだろうかと、私は現場の目線で疑問に思うところがあります。ある程度、役割分担なり我慢をしていくという意識がないと、計画が行き詰まってしまうのではないかなと思っています。

例えば公共交通は都市部においては、渋滞対策等いろいろな施策をやっていただいておりますが、韓国のように中心部はB L Tでバスやたくしーを優先にするとかいう施策はあまり見られないですし、便利なマイカーも私は否定しませんが、現在もマイカー中心の現状でもあります。自治体によっては、ノーマイカーデーとか言われておりますが、国自体がほんとうにCO₂を削減するということであれば、もう少し公共交通事業者に喚起を促す政策を発信しないと、なかなか効果が出てこないのではないかなと思っています。

もう1点は、モーダルシフトの関係もそうですが、先ほど鉄道のD評価は、自然災害が多発し輸送量が落ちていると言われました。確かに、復旧に対する事業者負担が大きい中で、それを短時間で復旧させるというのは、私は限界があると思うんですね。こう言う状況の中で、復旧を加速するためには、現行の道路法などの法改正も含め、インフラとしての支援が必要だと思います。また、最近はコンテナの大型化が進んでおり、低床滑車によって輸送効率が上がるところもあるわけです。こういった問題点についても着目しないと、ただ単にモーダルシフトを推進すると言っても、実際に事業者の負担が非常に多い中で、本当に計画が推進できるのかという状況になっていると思います。

また、ある程度選別をしないと進まないのではないかなと思います。、スピード感のあるものはトラックでしょうし、船の輸送であれば、保存期間などの問題もあるわけです。また、社会的な役割という環境対策としてのコストは高いと思っていませんが、事業としてのコストでいうと、高くつくというイメージがあります。私は、国交省がほんとうに環境対策を推進するのであれば、どのような形で政策や支援すれば、事業者が本気でモーダルシフトや利用促進に取り組んでもらえるかが今後の課題だと思います。

そして、これまでのやり方を若干総括していただいて、持続可能な計画により安定的な経営の下で計画が推進できるような目標にした頂けたらと思います。繰り返しになりますが、時代が変化する中で、事業の役割というものを高めていくのであれば、一定の誘導策というものをしっかりと出して頂き、実効性を上げていくことが必要だと思います。現場の意見として聞いていただければ、非常にありがたいと思います。

以上です。

【原田部会長】 じゃ、最後に藤井先生。

【藤井委員】 ご説明、どうもありがとうございます。国土交通省の環境対策のCO₂対策の視点でいうと、大玉はモーダルシフトと、それからエネルギーのダムのシェアの拡大と、この2つだと思います。もちろん、それ以外もいろいろあると思いますけれども、国土交通省の大玉としては、その2つだと思います。で、ぜひモーダルシフトを都市内だけでなく、都市間でもしっかり進めていくこと。そして、今ご説明もあったような物流でも、しっかり進めていただくこと、進めてもらいたいと改めて思います。

そういう意味で、目標数値がどの水準にあるのか、よくわからないですけれども、例えば新幹線の物流の活用とか、そういったことも含めて、貨物のしっかりした推進というものを長期的なところを見据えながら進めてもらいたい。都市内のみならず、都市間もということです。

それと、もう1個の大玉であるところのダムですけれども、先ほどのご説明で、ダム再開発というキーワードも、資料には入っていないかと思いますが、言葉ではあったかと思うんですが、一応、小水力発電等の推進ということで、「等」になっているんですけれども、このグラフは管理用発電設備導入による発電増量ですから、「等」が全然この数値に入っていないところがあって、そこは「等」なんだとしたら、入っていてもいいんじゃないかなと思いますし、何年だったかは忘れたんですが、ダム再開発でかさ上げをして、何十万ワットとか増えているところが国交省ではありますので、そういったところもちゃんと導入していったらいいんじゃないかなと思います。

先ほどもお話がありましたけれども、めり張りというのはとても大事だと思いますが、この大玉を大事にしていくところが、地球環境対策の推進という点では、とても重要だと思いますので、その大玉の中では、新幹線ダムといったところに、都市開発とともに非常に大きな大玉になってくると思いますから、しっかりとその辺も評価をしていただけるといいのではないかと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

今の最後の意見に対するコメントを、少ししていただいて。

【川埜環境政策課長】 二酸化炭素の排出量の大きさ等を勘案して、めり張りをつけた施策を進めていくべきだというお考えですとか、最近の新しい動きを踏まえてのモーダルシフトもありましたし、ダム再開発の話もございました。2014年度からの計画で、状況の変化も大きくあろうかと思しますので、最新の情勢を踏まえながら、今後の計画の策定に向けて検討を進めていきたいと思えます。

それから、太田委員から評価の仕方のご指摘もいただきました。地球温暖化対策計画に記載されている我がほうの国土交通省の二酸化炭素排出削減量施策もございまして、政府と同じ評価をせざるを得ないというところで、若干評価が変わったことがわかりにくくなったことと思えます。工夫はしたつもりではございましたけれども、今後とも引き続き、しっかりわかりやすいように評価をしていきたいと思えます。ありがとうございました。

【原田部会長】 言葉はいろいろな、言葉というか、観点がいろいろ違うところからは出たんですけども、国土交通省らしい、いろいろなものを連携した、ある側面だけでないようなものを、具体的にどこかで示せないかといった意見が、前からそれは何回もこの環境部会を出ているんですけども、そういう意見をいろいろな違う立場、違う言葉でいただいたかなというのは、少し感じておりますので、その辺はまた議事録で整理した上で考えていきたいかなと思えます。

では、ちょっと急ぎますが、資料3で、グリーンスローモビリティの推進についての説明をお願いします。

【渡邊地球環境政策室長】 環境政策課、渡邊と申します。私から、資料3のグリーンスローモビリティの推進についてという資料をご説明させていただきます。昨年10月の部会で紹介させていただきましたけれども、今年度、当課の進めている事業でございます。進捗状況についてご説明さしあげます。前回欠席の委員の方もいらっしゃいましたので、前回と重なる部分もございまして、簡単にご説明をさせていただきます。

2ページ目でございますけれども、グリーンスローモビリティでございますが、電動で、時速20キロ未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティを、グリーンスローモビリティと名づけさせていただいております。既存の公共交通を補完する乗り物と位置づけてございます。どんなものかと申しますと、大きく分けて2つのタイプで、左半分に

ございますゴルフカートタイプと、右半分の小型バスタイプを考えてございます。

次のページに行かせていただきまして、活用場面でございますけれども、低速でありまして、近距離の移動にも強みがあるというところでございますので、地域のラストワン・ファーストワンマイル、また観光、特にバスなんかについては見た目もいいので、地域のにぎわい創出にも一役買うものだと考えてございます。

次のページは地域の活用意向です。ちょっと飛ばしていただきまして、その次のページの5ページでございますけれども、平成30年度の実走実績をまとめたものでございます。今年度は20件以上の実走を把握してございますけれども、そのうち主なものを記載させていただきます。実走実績から適している場所を大きく分けますと、住宅団地・集落、観光地と住宅地が一緒に存在しているような地域、観光地であったり、離島だったり、中心市街地、このような5カ所ぐらいに分けられるかなと考えてございます。

次のページからは、今年度、では私どもは何をしてきたかということ、ざっとご説明させていただきます。国土交通省でやってきたことでございます。まず手始めに、6月にシンポジウムを開催させていただきました。東大の鎌田先生、本日ご欠席ですけれども、名古屋大学の加藤先生にご出席をいただきまして、実車展示も行いながら、350名近くの自治体を中心とした方たちに紹介をさせていただきました。

次のページでございますけれども、今年度は実証事業を国土交通省で実施させていただいております。13地域に応募いただきまして、5地域を採択させていただきました。採択された地域はニュータウンだったりとか、中心市街地だったり、中山間地域、離島、観光地といった特性がございました。これについては来年度も、この実証事業を実施する予定でございます。

次のページに行ってくださいまして、では来年度からというところで、今の国交省の実証事業に加えまして、環境省と連携した事業も実施していく予定でございます。大きく分けまして、左側のIoT等の先進技術を活用した実証事業と、右の欄でございますけれども、ちょっと細かくてわかりにくいですが、単純に申し上げますと、補助率2分の1での先ほどのグリーンスローモビリティの購入費補助ということで、5カ年の継続事業として実施を予定させていただいております。

次のページに行ってくださいまして、本年度の国交省の実証事業等を受けまして、事業化に向けた動きがあるものを記載させていただいております。早期に進展がありそうなものにつきましてお話し申し上げますと、1つ目が一番上の島根県松江市の住宅団地で、社

会福祉法人が自家用有償旅客運送として検討している件でございます。

2つ目は、真ん中の右でございますけれども、国交省の実証事業に本年度参加していただいた広島県福山市の件でございます。実証事業の好結果を受けまして、来年度早々にタクシー事業として事業開始すべく、現在調整中と聞いてございます。

3つ目は右下でございますけれども、豊島区でございます。本年11月より乗合バス事業として事業開始予定と聞いてございます。運行はWILLER（ウィラー）に委託をして、バスは水戸岡先生のデザインのバスで走らせる予定と聞いてございます。

以上が、ざっと事業の内容でございますけれども、最後のページに、今回新しくグリーンスローモビリティの政策コンセプトということでまとめさせていただきました。前回、既存の施策、モビリティとの関係で考え方を整理してもいいのではないかとのご指摘もいただいたことがございまして、整理をさせていただきました。特徴と、付加価値と、政策コンセプトという形でまとめさせていただいております。

まず、特徴でございますけれども、従来の公共交通と対比してという形で、小ぢんまりと、ゆっくり、余裕を持って、また開放的な空間で、近くまでというところで考えてございます。こういった特徴を持っているというところで、どのような付加価値を生むのかなというところで、車内のコミュニケーションが弾むので、乗って楽しい。車外とのコミュニケーションも弾みやすいので、周りの人も楽しい。また、運転手を地域の人が担うこともできますので、運転手の方も楽しい。地域のコミュニティーがデザインしやすい、かゆいところに手が届く乗り物でございますので、運営する人も楽しい。乗る人・住む人・運転する人・運営する人が、みんな楽しいと。こういった付加価値を持つものだと考えたときに、政策コンセプトとして整理し直すと、どのように考えるかというのが一番下でございます。

まずは、従来の公共交通ネットワークを補完する、低速の小さな公共交通と、それでいて、電動でオープンな構造でありますので、運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持っているので、公共交通の中でも、乗って楽しい公共交通と、さらには、公共交通の枠にとどまらずということで考えれば、福祉面でのお出掛け支援、地域のにぎわい創出、観光客の満足度向上、高齢者の見守り、地域防災・防犯のためのきずなの強化等、多様な副次的効果も持っているという、コミュニケーション装置であると言えないだろうかというところで、このように整理をさせていただきました。

前回に引き続きまして、今回もこのようなコンセプトをまとめましたので、これに対す

るご意見だとか、グリーンスローモビリティは来年度から、先ほど申し上げたように購入費補助もつきまして、本格実施をしていこうという段階でございますので、これに関連しまして、こういうふうにしたらいんじゃないかというご示唆、ご意見をいただければ幸いです。

以上でございます。

【原田部会長】 説明ありがとうございました。

今のような形の発言をいただければということですが、ございましたら、これも名札を立てていただいて。

じゃ、今度は石田委員からいきますか。

【石田委員】 ありがとうございます。ほんとうにいい、新しいモビリティだと思います。特にナンバープレートがとれて、どこでも走れるようになったというのが、素晴らしいことだと思います。ただ、ナンバープレート自体、今、1台1台の個別認証ですよ。もうちょっと簡単にならないのかなと思います。そういうことを積み重ねていくと、多分、実験とか補助を離れて、社会的な実装が加速化されるんだろうと思います。

そういう意味でいきますと、ナンバープレートだけでなく、事業制度とか、特に難しいのは、旅客運送をするときの運転免許制度で、緑ナンバーになった途端に二種免許が要るんですけども、事故データ等をきちんととっていただいた検証を踏まえてですが、まだ事故が起こったということを全く聞かないですし、何せ低速ですので、安全ですので、その辺も警察に強く働きかけていただければと思いますし、もう一つ言わせていただきますと、自動運転との親和性も非常に高いと思いますので、道の駅回りでいろいろ実証実験をやっておられますので、その辺との連携も進めていただければと思います。頑張ってください。

【原田部会長】 ありがとうございます。

思った以上に札が立っておりますので、できれば短目に、こちらから順番にいきますので。塩路委員、お願いします。

【塩路委員】 短目ですね。

【原田部会長】 すいません。

【塩路委員】 今回いろいろなカテゴライズをしていただいて、スローモビリティの特徴が明確になったと思います。前回申し上げたように、EVというのは登録特性が一定ですので、高速道路はすごく不得手なんですけど、低速登録が厳しいエンジン車に比べて、す

ごく低速に向いていると思いますので、この提案は結構かと思うんですけども、幾つか言いたかったんですが、最後の、自動運転との親和性と言われたんですけども、自動運転って、ものすごくコンピューターで電源を食いますので、実は親和性は、今の状況ではですけども、今の技術の状況では、それほど電気自動車との親和性はないと考えています。なかなか技術的に難しい。もちろん、制御の面からすると、電気自動車はものすごく簡単なので、やりやすいんですけども。

もう1点だけ、ぜひ申し上げておきたいのは、せっかく補助事業というか、補助金を使っているいろんな事業を展開されるわけですから、持続できる要件、そのところに使うのに必要性がどの程度あるのかとか、あるいは、もっと価値の高い代替手段はないのかとか、そういうことをなるべく、最後のコンセプトでまとめられてはいるんですけども、それをもう少し具体的に、できれば数値的にと言いたいところなんですけれども、定量的にというか、そういうことも考えて要件を、どれぐらいのニーズがあれば持続できるんだとか、そういうことまで踏み込んで、報告書というのか、そういうことも提出させるように、ちょっと上から目線ですけども、それをお願いしたいんです。

【原田部会長】 崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。短く。

ありがとうございます。地域で、これからの地域の活性化とか、もっと高齢の方が大勢になるようなときに、どうやって移動するかとか、ほんとうにこの分野は可能性が高いと思います。

4ページのところに、地域の活用意向ということが明確に出ていて、地球温暖化と公共交通の確保と高齢化対策と観光振興。多様な課題を統合して解決をめざせば、どういうところでも予算がつけられる側面もあって、自治体にとっては大変ありがたい、これからの持続可能な社会に向けた新しい政策のつくり方というひな形だと思いますので、ぜひこれを成功させていただきたいなと思います。

そのときに、情報の出し方として、例えばどういう人口規模で、特にどういうことが課題の地域では、こういうやり方が非常に向いていた、あるいはどういうところが課題だったかということ、全部その辺を明確にして、今後全国千七百幾つの自治体が、ほんとうに自分の地域の将来を考えるとときに考えやすいような、そういう情報を出していただくと、これからのいろいろな動きに貢献できるんじゃないかと期待しております。よろしく申し上げます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

鬼沢委員。

【鬼沢委員】 最後のページにコンセプトをちゃんと明記していただいておりますが、この3番の部分が、実は地域にとってはすごく大切なんじゃないかなと思います。特に高齢者の福祉対策というところは、出かけることによって元気を持続できるとか、買い物難民にならないといった、地域にとっては非常に重要で、毎日の生活の中で重要なことにつながりますので、実証実験をした後の、利用した地域や住民の声をちゃんと明確に拾って、公表していただき、実現していくことが大切だと思います。実証地域もさまざまなところで、場所は違いますけれども、それぞれの地域での課題が明確に見えてくるとと思いますので、そこを公表して成功させていただけたらと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。

大久保委員。

【大久保委員】 グリスロに関しまして、これは単なる個人の志向だけではなくて、どのような政策的な意味があるのかということについて、コンセプトを明らかにして、また、適した場所を類型化してみるということによって、グリスロの定着、持続可能性に向けた第一歩が着実に踏み出せていることを、大変歓迎したいと思います。

その上で、観光地等の「等」に入っているのだと思うんですけれども、コンセプトでは比較的、基本的には人間を対象にしているんですけれども、観光地の中ではロードキル対策として、グリスロを考えているところもあると思いますので、自然共生という意味でも機能があるということも、どこかでつけ加えていただければいいかなと思います。

以上です。

【原田部会長】 はい。

【家田委員】 僕は皆さんが思っているほど、これについてそんなにオプティミスティックではありませんで、より真剣に考えたほうがいいと思っています。というのは、国交省がこの種のやつも含めて、いろいろな技術開発に貢献したり、関与してきたことはいっぱいあるんですけども、結局のところ、ビジネスモデルとしてどういうふうにするかというコンセプトがないままに最後までやって、結局、物をつくってどこかに押しつけて、その後はほったらかしで、なくなっちゃった、終わりというのばかりなんですよね。

これは今のうちから、こういうぐらいのデマンド密度があって、そして、どこでも行けるといっても、どこでも行っていたら、行きたいところに行けなくなるからね。それ

こそ住野さんたちみたいに、実際にフィールドでビジネスとしてやっている人たちの常識みたいなものをもっと取り入れないと、理念だけ先走って、「結局できませんでした」じゃしょうがないと思うので、小ざれいなものをつくれればそれでいいというものじゃないというところを、ぜひ伺いたいし、私もこの中で幾つかやっているのを見ましたけれども、現時点でただだから乗ってみるんだけれども、がらがらだし、どうするの？ という感じで、運転手さんに聞いても、「困っているんですね」とかいう感じが多いんですね。

ぜひ冷静に取り組みましょうよ。うまくいけばすばらしいから、どこでやるのが一番いいかというのを見きわめて、そこで少なくとも成功例をつくらないとね。持続可能なビジネスとしてやっていけるものとして、お願いします。

【原田部会長】 次、藤井さん。

【藤井委員】 大丈夫です。さっきのが立っていただけで。

【原田部会長】 大丈夫？ じゃ、二村委員。

【二村委員】 黙っていようと思ったんですけども、手短に。低炭素ということに着目しまして、できれば排出原単位を出していただきたい。低速ですので、それほどの大きな数字は出てこないと思いますが、現段階で補助事業ですよ。費用対効果を考えて、かけたお金に対して、あまり排出量が大きくないということになりますと、あっという間に補助金のここから切られてしまいますので、まずは低炭素をうたうのであれば、そこで結果を出していただきたい。

以上です。

【原田部会長】 以上で、何か一言あれば。

【渡邊地球環境政策室長】 温かいご指摘と厳しいご指摘、ありがとうございます。これはまさに来年度からスタートしてまいります。引き続き、どうか温かく見守っていただいて、ご示唆賜ればと思います。よろしくお願いいたします。

【原田部会長】 温かい気持ちの中には、しっかりやってくれというのが入っているので、よろしくお願いいたしますね。

どうもありがとうございました。時間が限られている中でたくさんの意見をいただきましたので。あと、お返しします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 原田部会長、ありがとうございます。

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。次回開催につきましては、改めてご連絡をさせていただきたいと思います。

最後をお願いなんですけれども、本日席上にお配りしている環境行動計画の分厚い冊子があると思います。これについてはお持ち帰りにならないように、これはウェブ公開しておりますけれども、冊数が限られておりますので、お持ち帰りにならないようお願いいたします。

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