

「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間とりまとめ」に対する意見募集の結果

平成20年2月

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
1	1章 1.2 (2)運輸部門	自家用自動車からの排出量は1990年度から2001年度にかけて増加している要因の一つとして、クルマの大型化による実走行燃費の悪化よりも保有台数増加に伴う走行距離の増加と考えるのが適当である。	①1990年代に安全対策と客嗜好の変化により、乗用車は重量化したのが、1997年度以降重量化はストップした。 ②実走行燃費(保有)は1990年度の9.4km/Lに対し2001年度が9.2km/Lであり、実質的には変化がない。 ③新車の販売加重平均燃費は1990年度が12.5km/Lに対し2001年度が14.0km/Lであり、12%も向上している。	ご指摘の件については、本文において反映されています。
2	1章 1.2 (2)運輸部門	自家用自動車と貨物自動車からのCO2排出が微減となっている主な要因は、輸送量や走行キロ自体が微減傾向を示しているためと考えられるため、その旨を記述すべき。	運輸関係の統計では輸送量・走行キロそのものが減っており、なぜ輸送量が減っているのかを分析すべき。燃費改善や交通流対策が寄与しているなら排出量との関連性を示すべき。また現行の自動車グリーン税制の低公害車・低燃費車の普及への寄与は関連性を検証すべき。	自家用自動車と貨物自動車からのCO2排出量が減少していますが、その要因としては、公共交通の利用促進、物流の効率化、交通流の円滑化、自動車の低燃費化といった施策が寄与しているものと考えます。
3	2章 2.1 (1)運輸部門 1)運輸部門の目標年度における全CO2排出量の見直し	現行計画での2010年度に2億5000万トンという運輸部門の目標は、輸送量の増加などを勘案してみても甘いため、見直すべきである。		現行計画の見直し、追加対策等を踏まえ、検討していく所存です。
4	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ①環境に配慮した自動車使用の促進(エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化)	機器導入による評価だけでは不足である。	エコドライブ関連機器の普及台数のみを目標として評価しているが、エコドライブは機器の有無に関係なく取り組むことができ、また燃料削減効果が大きい。	エコドライブについては、機器の有無に関係なく取り組むことができるが、その効果測定の手法が確立されていないため、現在は機器の取り付けによる削減効果のみを算出している。エコドライブの推進につきましては、引き続き推進してまいります。
5	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ④トッランナー基準による自動車の燃費改善	2015年燃費基準は既に策定されたので、それを踏まえて直ちに削減量の上乗せを検討し、盛り込むべき。		2010年燃費基準については、目標年度を待たずして既に出荷台数の8割が達成している状況です。より一層地球温暖化対策を進めるため、2015年基準を新たに策定したところであり、その削減結果も見込みたいと考えております。
6	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 i)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 ⑤クリーンエネルギー自動車の普及促進	高位はトレンドからして有り得ない。低位がよいところであり、直ちに不足を認めて他の対策・施策で不足分をカバーすべき。		ご指摘の点につきましては、引き続き、普及促進に努めていく所存です。
7	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 ii)交通流対策 ①②高度道路交通システム(ITS)の推進(ETC、VICS)、③路上工事の縮減、④自動車交通需要の調整、⑤高度道路交通システム(ITS)の推進(信号機の集中制御化)、⑥交通安全施設の整備	これらの項目は目標と削減量の関連が曖昧であるため、精査・見直しを行い、目標と削減量の関連が検証できないものは削除すべき。	これらの項目は、たとえ目標の実績が向上してもCO2削減が進んでいるのかが極めて曖昧である。	各対策のCO2削減効果は、現時点で最適と考えられる対策評価指標に基づき推計しております。 【①高度道路交通システム(ITS)の推進(ETC)】 ETC利用率の向上は、高速道路を利用する自動車のうちETC搭載車の割合が増えることを意味します。ETCの利用促進を通じて、料金所の処理台数の向上により渋滞が緩和すること及び料金所での一旦停止することなく通過することにより平均走行速度が向上することに伴い実走行燃費が改善され、CO2排出量が削減されます。 【②高度道路交通システム(ITS)の推進(VICS)】 VICSの普及により、VICS搭載車の割合が増加し、渋滞を回避する経路を選択できる自動車の割合が増加します。これにより、ネットワーク全体の交通が円滑となり、全体の平均走行速度が向上することで、実走行燃費が改善され、自動車からのCO2排出量が削減されます。 【③路上工事時間の縮減】 路上工事時間の減少により、規制される時間が減り、渋滞時間が減少します。その結果として、自動車の平均走行速度が向上し、実走行燃費が改善され、CO2排出量が削減されます。 【④自動車交通需要の調整】 自転車道等が整備されることにより、トリップ長5km未満の乗用車利用者の一部が自転車利用に転換し、これにより、乗用車からのCO2排出量が削減されます。
8	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 ii)交通流対策 ④自動車交通需要の調整	自転車道等について、街中・観光中心地等の移動ニーズのあるルートは整備されていないのではないか。 むしろ、自転車利用の利便性を向上させ自動車からの転換を喚起する可能性のある「駅前等における駐輪場整備等」を対策評価指標とした方がよいのではないかと。		自転車道等の整備は、道路構造令において自転車の多い箇所に整備することとし、街中、観光地においても実施しているところですが、また、自転車駐輪場についても、整備を推進しているところですが、ご意見の通り、駅前等における駐輪場整備もCO2削減に効果があるものと思われませんが、国勢調査(H12)の結果から、駅を利用する端末交通の割合は、約2割となっているため、現時点で最適と考えている自転車道整備延長を本対策の効果を代表して表す評価指標として推計しています。
9	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iii)物流の効率化 ②鉄道貨物へのモーダルシフト	目標値の設定が低すぎたのではないかと。	例えば夜中の東名高速の上下線のトラックの運転士の一部を鉄道貨物の運転士にシフトさせることができれば、鉄道貨物の利便性を向上でき、より大きなモーダルシフトを実現できるはずである。	CO2削減量の目標値は、主要ルートである山陽線輸送力増強計画等に基づき計算されているものであり、目標値の設定が低かったという認識は無いが、環境負荷の小さい輸送体系である鉄道や船舶へのモーダルシフトについては、確実な目標達成のため、今後も努力していく所存です。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
10	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iii)物流の効率化 ③トラック輸送の効率化	この項目のうちの「車両の大型化」は指標が不十分であり、削減量は確保できないため、指標の改善が必要。	「車両の大型化」については、シフトする先の大型車とトレーラーが増える指標だけしかなく、シフトする元になる20トン車が減る分の指標がないため、シフトが生じてCO2排出量が減ったかどうかは不明である。	ご指摘の点に関しましては、ご参考にさせて頂き検討していく所存です。
11	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv)公共交通機関の利用促進等 ①公共交通機関の利用促進	例示されている方策以外に交通システムとして本質的な利便向上策が効果的であり、記述すべき。具体的には、高速化・高頻発化・ドアツードア性改善である。また、目標値の設定が低すぎたのではないかと。	現実には、地方鉄道が赤字経営で次々と廃止が進んでいる。人口過疎地域の路線は別として、40万都市の岐阜市の路面電車や名古屋市の衛星都市の桃花台新交通線が廃止され、鉄軌道インフラが廃棄されるのは大変惜しい。地方鉄道が今の低速・低頻度運行、ドアツードア性不十分を継続したままではさらに廃止が進んでしまうので、何らかの施策により利便向上への転換が必要。	例示している新線整備、ICカードの導入は公共交通利用促進を図る上で重要な施策であることから記載したものであり、その他の施策についても推進していく所存です。 目標値の設定にあたっては、鉄道新線整備等により改善効果が見込まれる公共交通機関の輸送人員のうち、一定割合が自家用乗用車から利用転換するものと想定し、また、通勤交通マネジメントについては、従業員100人以上を有する事業者におけるマイカー通勤者のうち、約1割が公共交通機関へ転換するものと想定して算出したものです。
12	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv)公共交通機関の利用促進等 ①公共交通機関の利用促進	重要な対策であるが、削減を確保するためには政策が弱いと見られ、政策強化が必要。		地域の公共交通の活性化・再生を目的として制定した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の活用、環境的に持続可能な交通（EST）の普及展開、通勤交通マネジメント等の交通転換施策により、公共交通の利用促進を図っていく所存です。
13	2章 2.1 (1) 2)個別対策・施策の進捗状況、CO2削減量の評価 iv)公共交通機関の利用促進等 ②鉄道のエネルギー効率の向上	鉄道のエネルギー消費・CO2排出を削減することに経費投入するよりも、鉄道の利便向上に経費投入して自動車からのモーダルシフトを実現した方が社会全体としてエネルギー消費・CO2排出を削減できるのではないかと。鉄道事業者は、自社の交通サービスを向上して社会の自動車利用を減らしてこそ、地球温暖化対策に関して社会的使命を果たしたことになるかと指導すべき。	鉄道は1人1km当たりのエネルギー消費・CO2排出量が元々小さく、それをさらに引き下げて削減量はあまり稼げない。	ご指摘のとおり、鉄道はエネルギー消費効率が高く、CO2排出量が相対的に少ない環境にやさしい輸送モードです。このため、鉄道部門におけるエネルギー消費量やCO2排出量が増加したとしても、鉄道の利便性をさらに向上させて、鉄道の利用促進を図ることは、運輸部門全体からのCO2排出量削減の観点から非常に重要な施策であると考えており、京都議定書目標達成計画にも明記されているとおり、鉄道等新線整備や既存鉄道等の利用促進を積極的に推進しているところであります。 しかしながら、鉄道についても、大規模なエネルギーを使用する事業であることは事実であり、こうした観点から、鉄道単体のエネルギー消費効率の更なる改善を図っていくことは、鉄道の利用促進と同様に運輸部門からのCO2排出量削減を図る上で極めて重要な取組であることから、国としても、自主行動計画のフォローアップや新造車両に係る税制上の特例措置等によって、こうした事業者の取組を後押しすることとしています。
14	2章 2.1 (2) ①住宅の省エネ性能の向上	この項目は指標の扱い方に問題があるため、指標の扱い方を改善し、同時に削減量も再評価すべきである。	①住宅性能評価の交付戸数は新築着工戸数の2割にとどまるとのことだが、そこでの省エネ基準適合率をすべての新築住宅に及ぼすのは不適切。 ②住宅性能評価を受けている住宅適合率の指標が2005年度にダウンしたのに2006年度にまたアップした根拠が不明確。	住宅の省エネ判断基準への適合の確認については、屋根、天井、壁、開口部又は床等の各部位の断熱性に加えて、気密性など幅広い確認が必要なものであり、すべての新築住宅について、当該基準への適合を把握できるような統計調査等の実施が難しいことから、これを代替するものを活用せざるを得ない状況です。 また、大規模な住宅の新築時等の省エネ措置の届出を義務付けた改正省エネ法が2006年4月より施行されたことを受け、2006年度の省エネ判断基準適合率については2005年度の当該適合率より増加すると推計したところであります。 なお、いただいたご意見については、今後の指標の検討にあたり参考にさせていただきます。
15	2章 2.1 (2) ②建築物の省エネ性能の向上	この項目は指標の扱い方に問題があるため、指標の扱い方を改善し、同時に削減量も再評価すべきである。	①新築建築物のうち2000平米以上の割合は床面積比で6割弱であるとのことだが、そこでの省エネ基準適合率をすべての新築建築物に及ぼすのは不適切。 ②目達計画策定時は「新築建築物」だったのが、「新築建築物(2000平米以上)」といつの間にかかわっており、指標が変わったのに削減量が同じなのはおかしい。	すべての建築物の省エネ判断基準への適合の確認については、国民負担の観点から困難であると考えており、そのため、省エネ基準適合率の把握については、届出義務を課している2000㎡以上の実績を活用しています。なお、指標については従来より変更しておりません。 いただいたご意見については、今後の指標の検討にあたり参考にさせていただきます。
16	2章 2.1 (4) 下水汚泥焼却における燃焼の高度化	この項目は現状のトレンドでみたら明らかに不足が生じているため見直すべき。		目標の達成に向け、燃焼の高度化の推進をより一層図ることとしています。
17	2章 2.2 (2)運輸関係業界の自主行動計画	「おおむね毎年度フォローアップを実施している」との記述は明らかに事実誤認。また、どのようなフォローアップを行っているのか明らかにすべき。	運輸関係業界のフォローアップは現時点では2002年度または2003年度の数字を記載した2005年1月のボランティアプラン第4回フォローアップ結果が最後であり、経産省所管業界などはすでに2005年度の数字を踏まえた時点まで終えている。また審議会の場でフォローアップが行われていないので、どのようなフォローアップが行われたのか不明。	本年度より、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において、2005年度の数値を踏まえたフォローアップを実施しています。今後も同審議会において、毎年フォローアップを行うこととしています。
18	3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し	「公共交通が中心となる集約型都市構造を実現する」ことは、最優先順位で取り組むべき重要な課題である。それには使いやすい選択される公共交通を実現することが不可欠であることを明記すべき。		ご指摘の件については、3章3.2(1)環境に配慮したまちづくり・公共交通において反映されています。
19	3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し	面的・ネットワーク的なシステム・インフラ整備とともに、コージェネレーション等の分散型エネルギーシステムと組み合わせることで、供給安定性に課題のある再生可能エネルギーの有効利用や将来の革新的な技術導入などを行い易くなるなど様々なメリットがあるため、積極的に推進されるべきである。		ご指摘の件については、本文において反映されています。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
20	3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し	都市・地域全体の環境負荷の低減に向けて、…(略)…地区レベルで複数の建築物が連携したエネルギーの面的利用や下水道・河川・雪氷等の有する資源・エネルギーの効率的利用を促進するとともに、…(略)…推進することが必要である。 また、人工排熱の抑制等、総合的なヒートアイランド関連施策を実施することにより、都市の熱環境改善を通じた省CO2化を推進していくことも必要である。」を追記されたい。	目達計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。また、目達計画では「省CO2型都市デザイン」の項で「ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省CO2化」も明記されていることから、それに対応した記述とすべき。	ご指摘の件については、最終とりまとめ3章 3.2 (1) 1) [今後検討すべき対策・施策について] i) 環境に配慮した都市構造に向けてにおいて反映しました。
21	3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し	都市への視点だけでなく、地方への視点も必要。また、地域格差の解消のため、環境に配慮しつつ社会資本の整備も必要である。		ご指摘の件については、最終とりまとめ3章 3.2 (1) 1) [今後検討すべき対策・施策について] i) 環境に配慮した都市構造に向けて及び ii) 集約型都市構造の実現において反映しました。
22	3章 3.1 (1)都市構造・地域構造の見直し (2)環境負荷の小さい交通体系の構築	方向性は良いが、具体性が乏しい。 CO2削減のためには、道路・自動車編重の交通政策や開発優先の都市政策を抜本的に改めるべき。		都市政策における具体的な対策・施策については、3章 3.2(1)環境に配慮したまちづくり・公共交通に記述しています。 また、H19年6月1日に閣議決定された「21世紀環境立国戦略」の施策の展開方向の一つである、「車の両輪として進める環境保全と経済・地域活性化」を踏まえ、3章3.1 見直しの視点 において、「環境と経済の両立が持続可能な社会の構築に不可欠である」との視点に立つことが必要である」ことを記述しています。 交通政策においては、自転車走行空間の整備や駅前等における駐輪場整備等を推進しています。
23	3章 3.1 (2)環境負荷の小さい交通体系の構築	鉄道貨物の利便性を向上させ、鉄道で貨物を運搬すると「手早く安く運べる」といったメリットが生まれる取組みを展開すべき。 働き盛り・子育て盛りの多忙なビジネスマンや家庭の主婦にも選択されるような公共交通の利便向上策を推進すべき。		スーパーレールカーゴやグリーンシャトルといった高性能列車導入支援等によるリードタイム改善や大型コンテナ導入支援等によるコストダウンへの取り組みを通して、鉄道貨物輸送の利便性向上に努めてきたところ。今後とも引き続き利便性向上に向けて取り組んでいく所存です。 また、公共交通の利便性向上策の推進については、安全・安心な運送サービスの提供、シームレスな運送サービスの提供、定時性の確保、速達性の向上等、質の高いサービスの提供が図られるよう必要な施策を講じていく所存です。
24	3章 3.1 (2)環境負荷の小さい交通体系の構築	思い切った発想の転換も必要。より便利で小回りが利くトラックの使用を限定する一方、鉄道や船による輸送を考えてみてはどうか。		ご指摘の点に関しましては、ご参考にさせて頂き検討していく所存です。
25	3章 3.1 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革	例に、「自家用自動車を使用しないタクシー・バス等公共交通機関を活用した観光旅行」を追記されたい。	例示の内容により、具体的なライフスタイルをイメージしやすいものとするため。	ライフスタイルの例示としては、多岐にわたるため、個別例は、記載しておりません。
26	3章 3.1 (3)ライフスタイル・ビジネススタイルの変革	ネガティブではなく、生活の向上につながるという視点の提示が大切。いかに伝えるかを考える必要がある。		ライフスタイル等の変革は、ネガティブなイメージではなく、生活の向上につながるという発想の転換が必要と考えます。ご指摘を踏まえ、今後はこうした視点の提示の伝え方、発信する機会を検討していく所存です。
27	3章 3.1 (4)複合的な成果を追求する総合的な政策の推進	多くの分野にまたがっているため、行政の縦割りで対応では限界があるのではないか。		当省所管の業務は多岐にわたり、各施策を担当する組織も分かれておりますが、現状においても施策の内容により組織を横断して取り組んでいるところです。地球温暖化への取組にあたっては、引き続き分野ごとの連携をとり対策・施策を講じていく所存です。
28	3章 3.1 (5)多様な主体の参加・協働	1つの団体との協働が、後発のところとの協働を阻まないようにしてほしい。		ご指摘のような事態とならないよう配慮していく所存です。
29	3章 3.1 (6)技術革新等による対策・施策の支援	真に使いやすい公共交通を実現するための技術革新のあり方を記述すべき。		いただいたご意見につきましては、今後、革新的技術に関する検討にあたり参考とさせていただきます。
30	3章 3.2 当面取り組むべき対策・施策の方向	政策強化がほとんど見られないので、抜本的に検討し直し改めるべき。とくに、規制ではカバーしにくい運輸部門・民生部門を含めて、すべての主体に対して環境税の導入を記述すべき。		各分野において、実効性、実現性を踏まえ、現状考えられる対策・施策について記載しておりますが、これに充足することなく、今後とも可能な限り有効な対策・施策を講じていく所存です。
31	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり i)都市・地域総合交通戦略の推進	まちづくりや行政施策と公共交通計画が整合性を欠いていた過去の反省に立った施策展開を期待する。	これまで公共施設は無償・格安の駐車場を用意し、郊外に移転し、鉄道駅周辺が市街地調整区域のままという例が各所にある。少なくとも公共施設の駐車場は経費に見合った利用料とし、周辺の違法駐車取締を適切に実施することが公共交通事業者の健全経営に貢献する。	環境に配慮した都市構造や公共交通体系の実現に向けて、まちづくりや公共交通などの分野を総合的な政策として一体的に取り組むことが必要と考えております。(最終とりまとめ 3章 3.2 (1))
32	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり ii)省CO2型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進	「エネルギー需要密度の高い…(略)…施設・建物間でのエネルギーの融通、エネルギー効率の高い分散型エネルギーシステムの導入等の…(略)」を追記されたい。	目達計画ではコージェネレーションシステムに関して「エネルギー効率の高いもの」との限定がなされるなど、分散型新エネルギーすべてを推奨しているわけではないことから、それに合わせた記述とすべき。	ご指摘の件については、最終とりまとめにおいて反映しました。
33	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり ii)省CO2型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進	地域冷暖房についての記述をお願いしたい。	国交省、経産省と「面的整備についての検討会」を進めてきた中で、地域冷暖房による効果が、個別熱事業に比較して12%程度の省エネルギー効果を持っており、引き続きこの事業による環境改善効果が見込まれるため。	ご指摘の件については、最終とりまとめにおいて反映しました。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
34	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 1)環境に配慮したまちづくり iii)環境に配慮した都市構造に向けて	都市交通体系を再編する上で、既存の鉄道インフラを活用することが有効であるが、自動車交通と比べて極端に高度な安全水準を求めると、利便性の高い交通システムを実現できなくなる点に留意すべき。 (新駅設置時に構内踏切が認められず跨線橋を設置し高コストになる、緊急総点検に基づく安全投資が鉄道経営の足かせとなり廃止せざるを得ない等)		鉄道は、自動車交通に比べ、環境にやさしく大量輸送できるなど重要な公共交通機関であると認識しており、社会環境に対応した必要な安全性を求めるとしております。 なお、ご意見にある新駅設置時の構内踏切の件につきましては、その線区の列車本数や駅利用者の状況などに応じ、設置について判断しているところであります。
35	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等	公共交通の運行への財政支援を行うべき。	環境・福祉・教育など様々な面から公共交通の価値を認め、その運行への支援に公的予算(道路特定財源など)を投入すべき。	従来より、地域住民の足として必要不可欠な生活交通を維持・確保するため、広域的・幹線的なバス路線について都道府県と協調して補助しており、加えて、平成20年度においては、バス路線運営の合理化を促進するためのインセンティブ措置を導入予定。 鉄道事業については、独立採算が原則であり、運行費用等のランニングコストに係る国の支援制度はありません。一方で、鉄道事業の公益性の観点から、その維持・存続のため、地方部の中小民鉄事業者に対しては、地域による金銭面を含めた支援が行われているところ。こうした頑張る地域と鉄道事業者に対しては、国としても、従来から安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援を行ってきております。平成20年度からは、これらの支援に加えて自治体と鉄道事業者等が連携して実施する「公有民営化」等の事業再構築に係る地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行うこととしています。
36	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	DMVが例示されているが、鉄道路線外の集落・公共施設・集客施設・観光地等へ直接乗り入れられ、鉄道の弱点であるドアツードア性の弱さを解消できる点を記載すべき。		ご指摘の点につきましては、「地域の実態に即した新たな形態による輸送サービス」という記述において、既に反映されているものと考えています。
37	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	バスの「定時制」とあるが「定時性」が正当。		ご指摘の件については、本文において反映されています。
38	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	公共交通機関の利用促進のためには「使いやすい交通」の実現が第一であり、高速化・高頻度化・ドアツードア性改善の3点が最重要であり、それを実現するための施策を展開すべき。例示の中に、鉄道の高速化・高頻度化・ドアツードア性改善も明記すべき。		ご指摘の「鉄道の高速化・高頻度化」についても、公共交通の活性化・利用促進の観点から重要な施策ではありますが、該当部分においては、他の重要な個別施策について多く例示しており、原文以上に個別施策を羅列することは不適當であると考えます。 なお、「ドアツードア性改善」については、「乗継の改善」の記載により、既に反映されているものと考えています。
39	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	「道路運送法の改正」を併記した上で、P32の1行目～2行目について、「地域のバス交通の活性化、乗合タクシーの活用や市町村有償運送など地域住民の移動手段の確保」と追記されたい。	地域住民の移動手段を確保する上で、バスに変わるものとして活用されている昨今の現状が明記されていないため。	環境対策という観点から、特に地域のバス交通の活性化、地方鉄道の活性化を例示として記載している。 乗合タクシーの活用や市町村有償運送バスの活用等は、住民の移動手段の確保を図る観点から非常に重要であることから、積極的に推進していく所存です。
40	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	16行目に、「自家用乗り入れ規制」の次に、「利用しやすい公共交通機関であるタクシー・バス乗り場の整備」を追記されたい。	タクシー・バス乗り場が利用しやすく整備されることにより、自家用自動車の抑制やタクシーの空車走行の縮減が図られるものであるため。	ご指摘の件については、本文において反映されています。
41	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通	・交通システムを大幅に変更する。都市中心部への車の乗り入れは障害者など特別な場合を除いて禁止。その一方、公共交通機関の料金を0～50円/回として公共交通機関の利用に誘導する。 ・自転車利用を促進する。通勤・旅行などに自転車を利用する者と買い物程度で利用する者とはスピードも安全意識も異なるため、両者を一緒に扱うのには無理がある。免許制を考えたらどうか。		交通システムの変革は、国のみならず、各自治体、住民、企業等、非常に多く関係者のご理解、取組を得ることが必要であると考えます。
42	3章 3.2 (1)環境に配慮したまちづくり・公共交通 2)公共交通機関の利用促進等 i)地域主体の取組への支援	「クルマをもたないことは格好良い」との表現は不適切。	価値観を押しつける表現は適切でない。政府が特定の商品・製品にある種のイメージを持たせることになりかねない。	ご指摘の件については、本文において反映されています。
43	3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等	ハイブリッド自動車等ある程度普及している自動車と併せて、更なる普及のためにタクシー用LPGハイブリッド乗用車等ハイブリッド車種を広げていく取組が必要である。	LPGを燃料とするタクシーがハイブリッド化すれば、走行距離が長いことから自家用車を上回る燃費効果があるため。	要望があった件については、関係業界にお伝えします。
44	3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等	当面は現行の2010年度基準をベースとした普及促進税制を継続・拡充し、技術開発の進展に合わせて、2015年度燃費基準達成車についても普及促進を図るためのインセンティブが必要である。	2015年度燃費基準は相当に厳しい目標であり、一挙に達成できるレベルではない。	平成20年度与党税制改正大綱において、自動車グリーン税制については、その軽減対象を平成22年度燃費基準をベースに、より燃費性能に優れた自動車に重点化した上で2年間延長されたところであり、平成27年度燃費基準に対するインセンティブについては、技術開発の進展を踏まえて、検討していく所存です。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
45	3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)更なる燃費向上の推進等	現行の自動車グリーン税制は抜本的に見直し、すべての自動車関連諸税を燃費に比重した軽重に改めるべき。	自動車税の重課が燃費に関わらず「古い車」となっているのは不適切であり、新旧を問わず「燃費の悪い車」を対象とすべき。また自動車取得税も「燃費の悪い車」を重課し、自動車重量税も燃費基準で軽課・重課すべき。	自動車税のグリーン化における重課については、地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、燃費性能のみならず排出ガス性能にも着目しています。、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対して、税率を重課しているのは、一般的に古い自動車の方が排出ガス性能及び燃費性能が劣ることを踏まえたものです。この自動車税のグリーン化に加え、自動車取得税の特例措置が設けられていることにより、自動車の低燃費化・低排出ガス化に効果を上げていくところです。また、燃費は重量との相関が高いことから、車両総重量に応じて税額を設定している自動車重量税は、燃費性能にもある程度対応したものとされているものと考えます。このようなことから、自動車取得税でも重課を設けるなど、これまで以上の負担増を一部のユーザーに押し求めることについては、慎重な検討が必要であると考えます。
46	3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)エコドライブの普及促進	エコドライブをクールビズのような国民運動として盛り上げる施策を講じてほしい。		今後も引き続き各施策を推進し、クールビズのような国民運動となるよう努力していく所存です。
47	3章 3.2 (2)自動車交通対策 1)自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化 i)エコドライブの普及促進	「車両の給油実績の記録と表示」を走行実績と同じように車両に義務化するのはいかがでしょうか。		燃費については、ドライバーが各自のエコドライブの取組を実感し、評価することで、その取組を継続的に実施するモチベーションとなるよう努めていく所存です。
48	3章 3.2 (2)自動車交通対策 2)交通流対策 i)TDM施策の推進(高速道路料金引下げ等)	料金の引下げのみでは公共交通の利用を抑制し自動車の利用を推奨することになるため、同時に、混雑する区間・時間帯は値上げをして公共交通への転換を推奨すべき。		高速道路料金引下げが交通渋滞や環境等に与える効果・影響等を把握することを目的とし、現在料金社会実験を実施しているところであり、その結果等を踏まえて検討していきます。
49	3章 3.2 (2) 2)交通流対策 iii)ボトルネック踏切等の対策	「開かずの踏切」は軌道回路方式による列車接近検知をベースとした踏切制御の効率が悪いことが大きな原因である。最新のITや通信技術を活用した賢い踏切の技術開発が期待される。		いただいたご意見については、今後の検討の参考にさせていただきます。
50	3章 3.2 (2) 2)交通流対策	交通流対策として、「高速道路ネットワークや都市環状道路の早期整備」を明記すべき。	排出削減効果と経済効果を両立させる施策の代表例を記載すべきである。	ご意見の通り、高速道路ネットワークや都市環状道路の整備はCO2削減効果を期待できると考えられるので、今後も引き続き推進していく所存です。
51	3章 3.2 (2) 2)交通流対策	本当にCO2排出削減になる対策・施策が抜本的に検討・見直しすべき。	そもそも交通流対策は自動車の走行量が不変で速度が適切に向上した場合にのみCO2排出削減になるものである。	交通流対策の各対策のCO2削減については、以下の通り考えております。 【①高度道路交通システム(ITS)の推進(ETC)】 ETC利用率の向上は、高速道路を利用する自動車のうちETC搭載車の割合が増えることを意味します。ETCの利用促進を通じて、料金所の処理台数の向上により渋滞が緩和すること及び料金所での一旦停止することなく通過することにより平均走行速度が向上することに伴い実走行燃費が改善され、CO2排出量が削減されます。 【②高度道路交通システム(ITS)の推進(VICS)】 VICSの普及により、VICS搭載車の割合が増加し、渋滞を回避する経路を選択できる自動車の割合が増加します。これにより、ネットワーク全体の交通が円滑となり、全体の平均走行速度が向上することで、実走行燃費が改善され、自動車からのCO2排出量が削減されます。 【③路上工事時間の縮減】 路上工事時間の減少により、規制される時間が減り、渋滞時間が減少します。その結果として、自動車の平均走行速度が向上し、実走行燃費が改善され、CO2排出量が削減されます。 【④自動車交通需要の調整】 自転車道等が整備されることにより、トリップ長5km未満の乗用車利用者の一部が自転車利用に転換し、これにより、乗用車からのCO2排出量が削減されます。
52	3章 3.2 (2) 2)交通流対策	以下の対策を一層徹底すべき。 ①渋滞ポイント解消と踏切道改良 ②都市環状道路の早期整備 ③高速道路利用の促進 ④総合的な路上駐車対策の推進		ご意見の通り、これらの対策はCO2削減効果を期待できると考えられるので、今後も引き続き推進していく所存です。
53	3章 3.2 (3)物流の効率化	効率化以前に必要な性の再検討が必要。必要と思こんでいるだけで、考えたら必要ないものも多いのではないかと。		効率的な物流体系の構築によるCO2排出量削減のため、物流の効率化は必要な対策であると認識しているが、各施策の必要性については今後も検討を行い、少しでも効果的な対策となるよう努めていく所存です。
54	3章 3.2 (3)物流の効率化 ii)都市内物流の効率化の推進	鉄道インフラを活用した都市内物流システムの構築も検討開始すべきである。	JR・民鉄・地下鉄とも都市内はほぼ100%旅客輸送に特化しているが、朝ピークを除けば路線容量に余裕がないわけではない。	鉄道事業者は、長距離・大量等特性が発揮できる場合に貨物輸送を行っているところ。今後とも鉄道貨物輸送の利便性向上に向けて取り組んでいく所存です。
55	3章 3.2 (3)物流の効率化 v)新たな物流システムを目指した取組 2)幹線物流の効率化	路線容量に余裕のある区間・時期・時間帯だけでも新幹線による物流を実現すれば、鉄道貨物の利便性が大幅に向上するはずである。	JR北海道が青函トンネル内でトラックごと運搬できる新幹線の運転を構想しているが、その区間で出来るなら他の新幹線区間でもできるはず。	新幹線による鉄道貨物輸送については、様々な課題があると認識しております。今後とも鉄道貨物輸送の利便性向上に向けて取り組んでいく所存であります。
56	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i)住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保	建築物の省エネ性能の判断を行う際、複雑な計算を必要とする方法を避け、簡単な方法(ポイント法)を十分整備し、ポイント法の適用範囲や適用機器を増やしてほしい。	大規模改修での届出において、ポイント法が利用できず、PAL/CECの計算が必要となる場合があるが、この計算のために多額の費用を要することがあるが、この費用が必要なくなれば、少しでも省エネ機器に投資できる。	いただいたご意見については、今後、建築物の省エネ評価方法を検討するにあたり参考にさせていただきます。
57	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i)住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保	住宅取得者に対し、省エネ措置費用増加額相当分を吸収できる仕組みを検討することが必要。同時に、環境負荷の低減に資する設備(太陽光発電設備、燃料電池設備、自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システム等)設置を促す制度改善を行っていくことも必要。		省エネ性能の高い住宅を普及するため、法律、評価・表示手法の活用、融資・補助等を通じて総合的に施策を展開しているところですが、いただいたご意見については、今後、施策の一層の充実を検討するにあたり参考にさせていただきます。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
58	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 i) 住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保	新築の住宅・建築物の省エネ基準を100%義務化すべき。また一定規模以上の既存の住宅・建築物に対しては省エネ改修を義務付けるべき。	欧州主要国では新築住宅・建築物の省エネ基準は義務となっている。建築基準確認と合わせて行えば行政コストも増えないで済む。	住宅・建築物の省エネ性能の向上を図るため、エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づき、大規模な住宅・建築物の新築・増築、大規模修繕等の際には、省エネ措置の所管行政庁への届出を義務付けているところ。欧州主要国との気候条件やエネルギー消費量などの違いを考慮する必要がありますが、いただいたご意見については、今後、省エネルギー対策の一層の強化を検討するに当たり参考にさせていただきます。
59	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上	住宅等に使用されるエアコンはトッランナーによる規制で機器の省エネが計られており今後効果があがると考える。については個々の届出などの事務工数をかけない、手段手法による高効率機器への移行を考えてほしい。		エアコン等の機械器具は、ご指摘の通り、トッランナーによる規制の対象になっており、住宅・建築物の新築時等の省エネ措置の届出においては対象となっております。現在のところ、エアコン等の機械器具を届出の対象とする予定はありません。
60	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上	各届出を受け取る県、都市の建築主事の工数が増加しているため行政コスト抑制の面からも届出による規制でない手段をとるようにしてほしい。		住宅・建築物の省エネ性能は、市場における技術水準等を勘案し、できる限りの努力を求め適切に引き上げることがあり、現行の省エネ措置に係る届出制度による対応が適当と考えております。
61	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上	省エネ住宅はどの程度省エネになるのか科学的根拠を提示すべき。住宅のトッランナーを示してほしい。		本部会提出資料にもあるとおり、平成11年省エネ判断基準に適合している住宅は、昭和55年以前に建築された無断熱の住宅に比べ、年間の暖冷房エネルギー消費量・暖冷房費ともに5割以上削減されると試算しているところ。また、住宅・建築物の省エネ性能は、全体の底上げを図る一方、中長期的視点も含め、常により高い水準を目指すことが必要であり、いただいたご意見も踏まえ、現在の技術水準の下で実現可能なより高い水準を検討してまいります。
62	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上	中長期的観点から、大胆な技術導入による現行の次世代省エネ住宅基準を超える強化基準について、[今後検討すべき対策・施策について]において何らかの言及をすべき。2050年半減に向けては革新的技術の開発・導入が不可欠と考える。		住宅・建築物の省エネ性能は、全体の底上げを図る一方、中長期的視点も含め、常により高い水準を目指すことが必要であると考えております。いただいたご意見については、最終とりまとめにおいて、ご指摘の箇所の「ii) 住宅・建築物の省エネルギー性能のさらなる向上のための措置」の中で、「省エネルギー性能に関する基準は、継続的な見直しを行い、建築材料や建築設備の性能の向上や普及状況等に応じて引き上げていくべきものであり、こうした取り組みを継続していくことが大切である。」と記述しております。なお、平成20年度政府予算案においては、先進的かつ効果的な省CO2技術が導入された住宅・建築物のモデルプロジェクトに対して支援する住宅・建築物「省CO2推進モデル事業」の創設を盛り込んでおります。
63	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 ii) 住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進	透明性の高い省エネルギー効率に関する国民へのフィードバックの方法も含め、省エネルギー実態の検証についての検討をお願いしたい。	設備の導入・改修時における評価基準に加え、的確な実態把握に基づいた実効性の高い省エネルギー対策を進めていくためには、導入・改修前後の省エネルギー効果の検証が大切。	いただいたご意見については、今後、省エネルギー対策を検討するに当たり参考にさせていただきます。
64	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 ii) 住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進	建築設備を省エネ対象の評価に追加することは重要。評価基準を策定する際は、有識者等第三者による定量的・客観的な性能評価を行った上で、真に省CO2となる設備の導入促進を図らねばならない。		住宅・建築物に係る省エネルギー対策は、住宅・建築物の外皮の断熱性能、使用される建築設備や機械器具の効率性だけではなく、こうした建築設備や機械器具の使い方も含めて総合的な対策を講じることが必要と考えております。いただいたご意見については、今後、省エネルギー対策を検討するに当たり参考にさせていただきます。
65	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii) 既存ストックの省エネ対策の促進	空調と並んでエネルギー消費の多い給湯分野での高効率機器の設置、熱源転換について、設置スペースや設備容量の点からコスト面・施工面でのハードルが高く改修が進まない状況である。この点を踏まえた支援措置の導入をお願いしたい。		既存の住宅・建築物での省エネ改修は、施工の手間がかかるなど、コスト高になることが多いことから、費用対効果の高い改修方策・評価方法を検討することが必要であると考えております。いただいたご意見については、これらの検討に当たり参考にさせていただきます。なお、平成20年度政府予算案においては、先進的かつ効果的な省CO2技術が導入された住宅・建築物のモデルプロジェクトに対して支援する住宅・建築物「省CO2推進モデル事業」の創設を盛り込んでおります。
66	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii) 既存ストックの省エネ対策の促進	新築時には将来の機器性能の向上等を見越してあらかじめ機器設置スペースを確保する等の改修しやすい住宅・建築物を建設していくことが重要であり、この点について検討してほしい。		既存の住宅・建築物での省エネ改修は、施工の手間がかかるなど、コスト高になることが多いことから、費用対効果の高い改修方策・評価方法を検討することが必要であると考えております。いただいたご意見については、これらの検討に当たり参考にさせていただきます。なお、平成20年度政府予算案においては、先進的かつ効果的な省CO2技術が導入された住宅・建築物のモデルプロジェクトに対して支援する住宅・建築物「省CO2推進モデル事業」の創設を盛り込んでおります。
67	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 iii) 既存ストックの省エネ対策の促進	地方自治体に個人などを対象とした省エネ・温暖化対策の相談・診断・助言が出来るワンストップ窓口を設けるよう国が支援すべき。	個人や小規模事業者・事業所が既存の住宅・建築物の省エネ改修を行うに際しては情報不足がネックになっている。環境省・経産省とも連携して、国が適切な支援を行うことが必要。	いただいたご意見については、今後の検討の参考にさせていただきます。
68	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 v) 複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進	末尾に、「その際、人工排熱の抑制等、総合的なヒートアイランド関連施策を実施することによって、都市の熱環境改善を通じた省CO2を図っていくことにも留意する必要がある。」を追記されたい。	目標計画では「省CO2型都市デザイン」の項で「ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた省CO2化」も明記されていることから、それに対応した記述とすべき。	ご指摘の件については、最終とりまとめ3章 3.2 (1) 1) [今後検討すべき対策・施策について] i) 環境に配慮した都市構造に向けてにおいて反映しました。

	該当箇所	意見の概要	理由	ご意見に対する考え方
69	3章 3.2 (4)住宅・建築物の省エネ性能の向上 vi)官庁施設における取組の推進	冒頭に、「官庁施設の新築・改修にあたっては、高効率の空調設備や給湯設備を率先して導入するなど、環境性能の優れた製品、サービスを積極的に選択する必要がある。また、〈以下、原文と同じ〉」を追記されたい。	官庁施設での機器選定は、民間に与える影響が非常に大きいことから、「環境配慮契約法」の趣旨も踏まえながら、機器の効率等を適切に評価した上で、率先して高効率機器の導入に取り組むべき。	中間とりまとめでは、3章3.2(4)の冒頭において、現行の京都議定書目標達成計画に盛り込まれた対策・施策については、引き続き着実な実施を図る旨が記述されているところ。ご指摘の点については、京都議定書目標達成計画に『グリーン庁舎整備の推進、グリーン診断・改修の推進(中略)等を行う(第3章第2節1.(1))』『庁舎や公務員宿舎に(中略)高効率給湯器、高効率空調機(中略)等を可能な限り幅広く導入する(第3章第2節2.(4))』と記述されているため、今後検討すべき対策・施策としての追記は不要と考えます。
70	3章 3.2 (6)温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)	屋上・壁面など緑化可能な部分について効率的で維持管理の楽な方法を示してほしい。水の気化熱の効果によりヒートアイランド解消になるのではないかと。また、雪国での融雪設備を夏にも活用して打ち水効果をねらうべき。		水の気化熱と同様に、植物の蒸発散にも気温の上昇を抑制する効果があることから、ヒートアイランド現象の緩和対策の一つとして、国土交通省においても、特殊緑化の推進に取り組んでいるところ。屋上緑化等により整備された緑化施設を、その植栽や基盤に応じて管理することが、ヒートアイランド現象の緩和効果を最大化する上で非常に重要であり、単に管理頻度を下げることは効果の低下につながるものと考えます。効率的な管理方法については、今後一般にお示し出来るよう検討を行っているところ。
71	3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用	公共交通の利便向上に関わる技術開発も記載すべき。		ご指摘の点に関しましては、更なる公共交通の利便性向上に向け、検討していく所存です。
72	3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用	長期的な視野をもった研究を進めてほしい。また、人に伝えるというソフト面にも目を向けてほしい。		ご指摘を踏まえ、今後の施策に活かしていく所存です。
73	3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 i)下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進	発酵メタンのコージェネレーション利用など効率的利用についても積極的に推進してほしい。		ご指摘の件については、最終とりまとめにおいて反映しました。
74	3章 3.2 (7)新エネルギー・新技術の活用 i)下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進	i)下水道等のポテンシャルを活用した地域全体の省CO2の推進 下水道には都市活動から発生する…(略)…自然エネルギーの導入が可能である。 また、河川水や雪氷等についても、有効に活用することで、省CO2効果が期待される。 このため、地域の関係主体と連携して…(略)…図り、下水道等の有する…(略)」を追記されたい。	目標計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。	未利用エネルギーについては、今後も活用を推進することが重要であると考えております。
75	3章 3.2 (9)国際協力 i)交通と環境・エネルギーに関する国際連携の強化	3.2(1) 1) i)記載の「過度な自動車利用を抑制し都市機能がコンパクトに集約された都市構造」は、中国やインドでこそ実現すべきである。		相手国の意向、情勢等を考慮する必要がありますが、我が国に対し、ご指摘された施策に関する要請があれば、可能な限り協力していく所存です。
76	3章 3.2 (9)国際協力	発展途上国へただ技術だけを援助するのではなく、環境へ配慮した社会の構築の必要性などの考え方も持ち込み、浸透させることも必要。		ご指摘の点に関しては、これまで国際会議等、様々な場において説明させて頂き、ご理解を得よう努力しているところですが、今後ともその努力を続けていく所存です。
77	3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題	3.2までで「公共交通が中心となる集約型都市構造の実現」が繰り返し強調されながら、公共交通の利便向上に関わる技術開発が1つも提示されないのは如何なものか。	公共交通が自動車の代わりに選択されるようになることはその利便向上なしに有り得ず、そして利便向上は技術革新なしに有り得ない。	ご指摘の点に関しましては、更なる公共交通の利便性向上に向け、検討していく所存です。
78	3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題	主要排出国すべてが参加しやすい手法を検討してほしい。 (個別の技術や製品にエネルギー効率基準、排出原単位などを設定するセクトラアプローチなど)		ご指摘の点に関しましては、ご参考にさせて頂き検討していく所存です。
79	3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題	環境負荷の小さい公共交通の活用、モノや人の…(略)…取組や下水道等の有する資源・エネルギーの効率的利用を推進する必要がある。」を追記すべき。	目標計画では、地域の特性を活かした未利用エネルギーの促進が謳われており、温度差エネルギーについて例示されている。こうした未利用エネルギーの活用については、すでにプロジェクトとして始動しており積極的に記載していくべきである。	未利用エネルギーについては、今後も活用を推進することが重要であると考えております。
80	3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題	運輸部門の対策は、「乗り物」「インフラ」「利用者」の三位一体の取組が重要である。		ご指摘のとおり、運輸部門の中長期的対策は、各取組が一体になって実施されることが重要と考えます。いずれかに偏らないようバランスを取りながら対策を講じていく所存です。
81	3章 3.3 ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題	中長期的には大幅削減が必須であり、そのための大きな政策の方向性を記すべき。		温室効果ガスへの大幅削減に向けた長期目標の実現に向けた政策の方向性として、「21世紀環境立国戦略」では「革新的技術の開発」とそれを中核とする「低炭素社会づくり」という長期ビジョンが提示されているところ。最終取りまとめ案において、各ビジョンの国土交通分野における中長期課題を整理し、各施策を記載いたしました。
82	その他	観光地を見直し、モノを見せるだけでなく、持続してきたシステムを見せるような視点も提示したらどうか。 またグリーンツーリズムやエコツーリズムなど各地域での特徴を捉えるため、外部の人に助言を得るなどの視点で再考すべき。		エコツーリズムなどに限らず、日本人の古くからの知恵とも言われる自然と共生するという視点に立ち、環境と調和のとれた観光の振興を図っていくことが大変重要であると考えております。 しかしながら、エコツーリズムなどは、京都議定書の目標達成に資する温室効果ガス吸収源対策等の地球温暖化対策としての活動ではなく、人々が自然、環境、文化と交流・体験する新たな観光旅行の形態であるので、当該目標達成のために講じるべき対策・施策の方向性の提言等を示す最終とりまとめに記載するには馴染まないと考えております。

※当省所管業務以外は、回答対象外とさせていただきます。