

平成16年3月15日

於・中央合同庁舎3号館

11階特別会議室

# 社会資本整備審議会

## 第1回環境部会 議事録

国土交通省

	目	次	ページ
1 . 開	会	.....	1
2 . 議	事	.....	4
	( 1 ) 部会長の互選	.....	4
	( 2 ) 当面の検討事項について	.....	5
	( 3 ) 社会資本整備に関する環境施策について	.....	6
	( 4 ) 社会資本整備分野における地球温暖化対策について	.....	2 0
	( 5 ) 今後の進め方について	.....	4 2
	( 6 ) その他	.....	4 3
3 . 閉	会	.....	4 3

## 1 . 開 会

坂根環境調整官 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をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は事務局を務めさせていただきます国土交通省総合政策局国土環境・調整課の坂根でございます。部会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

なお、この環境部会の議事につきましては、特段の理由がある場合を除き、会議及び議事録を公開とすることとしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。お手元の配席図、議事次第のほか、資料1から資料6まで及び参考資料1から参考資料3まででございます。また、委員の皆様のお手元には、政府の「地球温暖化対策推進大綱」の冊子を置かせていただいております。漏れている資料がございましたらお知らせくださいますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、本日は初めての会合ですので、委員の皆様の御紹介を申し上げたく存じます。なお、御紹介は五十音順とさせていただきます。

まず、神尾委員でいらっしゃいます。

神尾委員 神尾です。どうぞよろしくお願い致します。

坂根環境調整官 黒川委員でいらっしゃいます。

黒川委員 黒川でございます。

坂根環境調整官 坂本委員でいらっしゃいます。

坂本委員 坂本です。よろしくお願い致します。

坂根環境調整官 崎田委員でいらっしゃいます。

崎田委員 崎田です。どうぞよろしくお願い致します。

坂根環境調整官 庄子委員でいらっしゃいます。

庄子委員 庄子でございます。どうぞよろしくお願い致します。

坂根環境調整官 進士委員でいらっしゃいます。

進士委員 進士です。よろしく。

坂根環境調整官 マリ・クリスティーヌ委員でいらっしゃいます。

マリ・クリスティーヌ委員 マリ・クリスティーヌでございます。よろしくお願ひいたします。

坂根環境調整官 村上委員でいらっしゃいます。

村上委員 村上でございます。よろしくお願ひします。

坂根環境調整官 矢野委員でいらっしゃいます。

矢野委員 矢野でございます。よろしくお願ひいたします。

坂根環境調整官 横島委員でいらっしゃいます。

横島委員 横島でございます。どうぞよろしくお願ひします。

坂根環境調整官 米本委員でいらっしゃいます。

米本委員 米本でございます。よろしくお願ひいたします。

坂根環境調整官 鷲谷委員でいらっしゃいます。

鷲谷委員 鷲谷です。どうぞよろしくお願ひいたします。

坂根環境調整官 なお、大塚委員におかれましては、本日、御出席との御返事をいただいておりますけれども、おくれていらっしゃるようです。

また、御欠席の委員につきましては、資料1の「委員名簿」をごらんいただければと思いますが、上から申しますと、岡島委員、金本委員、池淵委員、松尾委員につきましては、本日、御欠席でいらっしゃいます。

続きまして、ここで風岡事務次官の方から御挨拶を申し上げます。

風岡事務次官 おはようございます。事務次官をしております風岡でございます。

きょうは第1回の環境部会ということでございますので、私の方から一言御挨拶をさせていただきますと思います。

まず、委員の皆様方には日ごろから国土交通行政につきまして、何かと御支援、また御指導をいただいております。厚くお礼を申し上げたいと思います。

また、このたびは環境部会の委員の方もお引き受けをいただきまして、この分野につきましても御指導のほどをよろしくお願ひをしたいと思います。

私ども国土交通省は、平成13年の1月に発足をしまして、もう4年目に入っております。これまで社会資本整備の分野につきましてもいろいろな改革に努めてまいりました。

たけれども、特にそのうち、昨年の10月には「社会資本整備重点計画」の策定というものを行っております。これは所管をしております9本の長期計画、これは事業別の計画でございますが、これを一本化をしました。この一本化に当たりましては、当審議会の委員の先生方の御審議もいただきまして取りまとめさせていただいたわけございまして、従来のような事業費を計上するというような形ではなくて、アウトカム目標を定める、事業連携を行っていく、こういった新しい形の計画をスタートさせていただきました。

この計画は4つの重点目標というのを定めておりまして、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」というこの4つでございますけれども、環境もその中の大きな柱という位置付けをさせていただきました。「地球温暖化の防止」、あるいは「循環社会の形成」だとか、あるいは「自然環境の保全・創出」、さらにはこれからの環境への取り組み等も含めた具体的な目標を定めまして、これに向けて予算の重点配分、事業の集中投資というものを行っているところでございます。

また、環境問題に対する我々の取り組みというものをさらに発展させるために、昨年の10月からは省内に検討委員会を設けまして、現在我々がやっております事業、これについて環境面で総点検を行っていくということですので取り組みをしております、我々の目標としましては、ことしの夏ごろまでには国土交通省としての「環境行動計画」というものを取りまとめて、これを世の中に示していきたい、あるいはこれからの国土交通行政の進むべき方向というものを示していきたい、こういうように思っております。

これにつきましても、委員の先生方のやはり御指導、またいろいろな御意見もぜひ伺いをしたいと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

我々、社会資本整備を進めるに当たって、これからは環境との共生ということを最大限重視をした取り組みをしていきたいと思っておりますけれども、この関係につきまして、審議会においては、当社会資本整備審議会の環境部会が基本的な考え方、あるいは総合的な対策の必要性というものを御審議をいただいて、我々はそれを受けて取り組んでいきたいと思っております。

当面、この環境部会の方で御審議をいただきたいのは、政府がことし中に「地球温暖化対策推進大綱」の見直しということを行うことにしておりますので、特にこれを当面の課題として御審議をいただき、御意見をいただければというふうに思っております。

いずれにしましても、私ども環境重視の取り組みというものを今後の行政の大きな柱として進めていきたい、またその面で努力をしていきたいと思っておりますので、ぜひ御指

導のほどをよろしくお願ひしたいと思ひます。

なお、お断りで申しわけございませんけれども、きょうは月曜日でありまして、私は次官会議の関係でいろいろな行事が入っておりますので、まことに失礼でございますけれども、冒頭の御挨拶で退席をさせていただきたいと思ひます。

引き続き、どうぞよろしくお願ひいたします。

どうもありがとうございました。

坂根環境調整官 なお、ただいま大塚委員がお見えになりましたので、御紹介申し上げます。

大塚委員 大塚でございます。よろしくお願ひします。

坂根環境調整官 議事に入ります前に、一言お知らせがございます。

委員の皆様のお手元の机の前にマイクがございます。御発言される際にはマイクのボタンを押してから御発言いただきますようによろしくお願ひいたします。

## 2. 議 事

### (1) 部会長の互選

坂根環境調整官 それでは、議事に入らせていただきます。

まず、部会長の選任についてお諮りいたします。

部会長につきましては、社会資本整備審議会令第7条第4項により、委員の皆様の中から互選していただくことになっております。どなたか御推薦をいただければと思ひますが、いかがでしょうか。

黒川委員、お願ひします。

黒川委員 ここに御出席の委員は、それぞれ社会資本整備とか環境問題でいろいろな識見を持っておられますが、今、政府では「地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議」というのがありまして、そこに社会資本整備審議会を代表して御出席されている村上周三先生にこの部会長を務めていただいたらと思ひますので、御推薦申し上げます。

いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

坂根環境調整官 ただいま、御異議なしというお話をいただきましたので、村上委員に

部会長をお願い申し上げたいと存じます。

村上委員、よろしくお願いいたします。

それでは、ここで村上部会長に御挨拶をいただき、以後の議事進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

村上部会長 ただいま、部会長に御推挙いただきました慶應義塾大学の村上でございます。皆様の御協力を得まして、当部会の進行係を務めさせていただきます。よろしく御支援をお願いします。

この環境部会が属しております社会資本整備審議会は、ただいま風岡次官からお話がありましたように、非常に幅広く国民の生活基盤の改善から、あるいは経済活動活性化のための社会基盤の整備等いろいろなことをやっておりますが、その中で環境問題はますます重要さを増しております。今まで社会資本整備審議会の各分科会で環境問題が審議されていなかったかという決してそんなことはございませんで、各分科会でしっかりそれぞれの分野の政策課題について審議がなされてきたわけでございます。

例えば、私自身の例で申しますと、建築分科会で建物の断熱を強化して、省エネルギーを推進して温暖化ガスの排出を抑制しようという政策に参加させていただいておりました。ただ、今回この環境部会ができましたのは環境に関する案件が非常にふえまして、全体的に少し総合的に見直して、かつ基本的に政策を練り上げる、そういう場が必要ではないかということのできたというふうに伺っております、大変有意義なことであろうかと思っております。当面、先ほど次官からお話がありましたように、温暖化対策等が重要な審議の課題になるかと思っております。

よろしく御協力をお願いします。

それでは、これから私の方で議事を進めさせていただきたいと思っております。

## (2) 当面の検討事項について

村上部会長 まず、この部会の「当面の検討事項について」、事務局より御説明をお願いしたいと思います。

岡田国土環境・調整課長 国土環境・調整課長の岡田と申します。よろしくお願いいたします。座らせていただいて御説明させていただきます。

資料2をごらんいただければと存じます。2枚紙になってございまして、1枚めくって

いただきますと参考1ということで、先週、11日の日に総会で議決いただいた内容の部会の設置の議決事項がございます。ここにありますように、「環境部会は社会資本整備に関する環境政策の総合的かつ基本的な考え方について調査審議する。」という趣旨で設置いただいたものでございます。

参考2にありますように、それぞれ従来ございました各分科会がございますけれども、そういったところを含めまして、横断的に環境施策について御検討いただくという趣旨でございます。

資料の最初のページに戻っていただければと存じます。先日の総会の際にも環境部会に対しましては、住みやすい良好な環境を次世代に引き継ぐことが重要であるとか、あるいは地球温暖化問題について、社会資本整備分野は重要であるというような御指摘もいただいたところでございます。

それで、当面の課題ということで御説明させていただきますが、先ほども次官から申し上げましたように、本年が政府の「地球温暖化対策推進大綱」の評価見直しの年ということになってございます。そういうことで、当面、社会資本整備分野における地球温暖化対策についての検討を行うということをお願いできればと思っております。

よろしくお願ひしたいと思ひます。

村上部会長 ありがとうございます。

ただいま事務局より説明がございましたが、皆様に特段の御意見がなければ、そういう形で進めたいと思ひますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございませうか。

〔「異議なし」の声あり〕

村上部会長 ありがとうございます。

それでは、こういう形で進めていきたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

### (3) 社会資本整備に関する環境施策について

村上部会長 続きまして、環境政策についての審議に移りたいと思ひます。

社会資本整備に関する環境施策は、地球温暖化対策にとどまらず、大変幅広い分野にわたっております。

きょうはその第1回目の会合でもありますので、まず事務局から、社会資本整備に関する環境施策について御説明いただきたいと思ひます。



よろしく申し上げます。

岡田国土環境・調整課長 それでは、資料3 - 1、3 - 2をごらんいただければと思います。

社会資本整備に関します環境施策につきまして、概要を御報告させていただければと思います。

資料3 - 1は「社会資本整備に関する環境施策」の概要を取りまとめた紙でございます。先ほどありましたように、政府の社会資本整備重点計画におきましても、環境問題につきましては4本柱の1つということになってございまして、ここにございます「地球温暖化対策」、「生活環境の改善」、「循環型社会の形成」、「自然環境の保全・再生・創出」、「良好な水環境の形成」というこの5つの課題についてそれぞれ取り組んでおるところでございます。

まず左上の「地球温暖化対策」でございます。温暖化対策につきましては、また後ほども御説明させていただきますけれども、京都議定書におきまして、温室効果ガスの排出量の6%削減ということが決められておるわけでございます。これに基づきまして、政府として取り組んでおるわけでございますが、国土交通省ではこの間の2億トンのCO<sub>2</sub>の削減に対しまして、約4割を所管施策で占めておるということでございます。これにつきましては大綱をその都度見直して、効果的な対策を行っていくということになってございまして、2004年、ことしが見直しの年ということになっておるところでございます。具体的な施策につきましてはまた後ほど御説明させていただきます。

2つ目が「生活環境の改善」ということでございます。これにつきましてはNO<sub>x</sub>・PM等、大気汚染について、交通の円滑化、あるいはTDM施策等の推進を進めてございます。あと騒音対策、ヒートアイランド対策、それからシックハウス対策、これらについても取り組んでいるところでございます。

それから、右を見ていただきますと「循環型社会の形成」ということで取り組んでおるわけございまして、これにつきましては建設段階の分別収集等を進める建設リサイクル法の徹底、あるいはこれを踏まえましてリサイクルの推進ということも取り組んでございます。あるいは建設発生土の有効利用、あるいは建設発生木材のリサイクル、緑のリサイクル等々にも取り組んでおるところでございます。

それから、4つ目でございます「自然環境の保全・再生・創出」ということでございます。これにつきましては、水と緑豊かな都市空間の創出、あるいは自然再生の推進等々に

取り組んでおるところでございます。

それから、5つ目が「良好な水環境の形成」ということで、合流式下水道の改善等々の水質の改善に向けた施策、あるいは雨水貯留浸透施設の整備促進等の水の循環に資する施策というようなことに取り組んでいるところでございます。

具体的にはその次の3 - 2の資料をごらんいただければと存じます。

温暖化対策につきましては、後ほど御説明申し上げますので、7ページの「生活環境の改善」というところからごらんいただければと思います。

8ページ目が「大気汚染問題の現状」ということでございます。これにつきましては、ここにごございますようにNO<sub>x</sub>につきましてはまだ大都市の3割で基準が未達成ということでございます。さらに、SPMにつきましては約7割でまだ未達成ということで、今後ともこれらについての対策が必要になっておるわけでございます。

9ページ目に今の取り組みの現況を書いてございます。大気汚染問題につきましては、自動車自体の排ガス規制を車検制度を活用しながら段階的に強化するということとあわせて、道路管理者もこれと連携して必要なインフラ整備等々を実施しているところでございます。具体的には「自動車単体の低公害・低燃費化」ということで、これにつきましては道路特定財源の活用も行いまして、SPMの除去装置等についての導入促進ということを進めているところでございます。あと低公害車の開発も進めているところでございます。2つ目は「自動車交通需要の抑制」ということで、有料道路についての料金を弾力化する等によりまして、環境ロードプライシングの試行によって交通需要を抑制することなどもやっております。あるいは有料道路につきましても、夜間割引等、社会実験を実施して、できるだけ道路の交通を抑制するという取り組みをしているところでございます。さらに3番目といたしましては、根本的な問題といたしまして、「交通容量の拡大」ということで、環状道路の整備、ボトルネック対策を進めているところでございます。

10ページ目はヒートアイランド対策でございます。これはここにごございますように、この100年で地球全体では0.6ほどの上昇でございますけれども、大都市においては顕著な気温上昇が見られているところでございます。東京では3の上昇ということで、上昇が非常に激しくなっているということで、これに伴いまして、熱中症、あるいは局地的な集中豪雨等々のいろいろな現象が生じているところでございます。

そういうことで11ページ目を見ていただきますと、これにつきましては政府全体での取り組みも進めておるわけでございますけれども、国土交通省といたしましても、基礎的

な観測・調査、あるいは緑とオープンスペースの確保、水の蒸発散作用の活用を図るための調整池の設置等々の具体的な事業を進め、一方では右側にございますような建築物についての対策ガイドラインの作成、あるいはモデル事業等による誘導を進めるといったこと、それから一番下にございますような広域的な水と緑のネットワークの形成等々をまた進めていくというようなことに取り組んでいるところでございます。

12 ページ目でございますが、シックハウスの問題ということで、いわゆるホルムアルデヒド等の化学物質によるシックハウス問題、これにつきましては 13 ページを見ていただきますと、具体的には建築基準法に基づきますシックハウス対策ということで、建材、換気設備の規制等に取り組んでいるところでございまして、今後はさらに実態調査、実証実験の実施によって必要な対策を実施していくということにしておるところでございます。

それから、14 ページから「循環型社会の形成」という問題でございます。

御案内のように、できるだけ物を大切に使うことによりまして、天然資源を有効に使い、あるいは物をできるだけ再生利用するという観点から、できるだけ物質循環を多くすることから、循環型社会の形成ということからいろいろな取り組みをしているところでございますが、具体的には 15 ページからごらんいただければと思いますけれども、特に、ごみの問題でございます。産業廃棄物につきましては、私どもの関係いたしますところの建設廃棄物、あるいは下水汚泥というのが全体の廃棄物の 4 割を占めているということになっているわけでございます。そういうことから、これらについて再資源化を図って、できるだけごみを減らすという取り組みをしているところでございます。

具体的には 16 ページに建設廃棄物について書いてございますけれども、建設リサイクル法によりまして、できるだけ分別解体をして、再資源化しやすくすることとあわせて、ここにございますような再資源化の取り組みのための目標を決めまして取り組みを進めているということでございます。このうちアスファルト塊、コンクリート塊等につきましてはすでに相当なりサイクル率になってございますけれども、今後、建設発生木材、あるいは建設汚泥、建設混合廃棄物、これらについての再資源化を進めるといったことが課題になっているところでございます。

17 ページを見ていただきますと、これにつきまして具体的な取り組みの方向ということで書いてございますけれども、時間の関係で詳しいところは省略させていただきますけれども、例えば一番下の建設混合廃棄物の問題、これにつきましてはまだなかなか 30% といったようなりサイクル率が進んでいないという状況がございますので、ここにございます

ように、できるだけ小口回収を進めることによりまして、分別収集ができるようにという  
ことで、18 ページにありますような実証実験も進めているという状況でございます。

19 ページ目をごらんいただければと思います。これは先ほど申しました産業廃棄物の 2  
割を占めます下水汚泥についての減量化、リサイクルの取り組みということでございます。  
左の図にありますように、リサイクル自体は今 6 割ということでかなり進んできてござい  
ますが、まだ 4 割ほどが埋め立て等に使われておるということでございまして、これを緑  
農地利用、あるいは建設資材、セメント等の資材に利用するといったような取り組みを進  
めていくというところでございます。

4 つ目の「自然環境の保全・再生・創出」につきまして、21 ページから見ていただけれ  
ばと思います。21 ページは特に湿地等、水辺が生物にとって大変貴重な生育環境でござい  
ます。ここにございますように、いわゆる絶滅危惧種がこの湿地に依存しているものが約  
18% ということでございまして、そういう意味で非常に貴重な場所ということになってご  
ざいますが、湿地について見ますと左にございますように、明治、大正期には 14 万 ha ほ  
どあったものが約半分になってきているという現状にあるわけでございます。そういうこ  
とで、これらについての水辺の再生ということが大変重要な課題になっているというこ  
とでございます。

23、24 ページをちょっと見ていただければと思いますけれども、そういう観点から、生  
物多様性を確保するという視点も踏まえまして、自然再生に取り組むという取り組みを進  
めているところでございます。具体的な事例といたしまして 24 ページ、荒川中流域にお  
けます取り組みということを紹介させていただいてございます。これにつきましては、昨  
年の 7 月に「自然再生協議会」というものを設けまして、住民、学識経験者、行政が一体  
となった取り組みを推進しているということでございまして、具体的には計画づくりから  
住民にも参加いただき、維持・管理にも協力いただくといったようなことで、ここの左下  
にございますように、土砂で埋まった旧流路を良好な湿地環境の再生というようなことで  
再生していくといったような取り組みを進めておるということでございます。

それから、25 ページをごらんいただければと思います。これはやはり自然環境の改善と  
いうことから、特に「広域的な水と緑のネットワークの構築」ということについていろい  
ろな施策を折り込んで進めているということでございます。下の方にございますように、  
生物にとって大変大事な生育環境を確保するために、水場、緑の場をネットワーク形成を  
していくことによって、よりいい環境を確保していくということで、河川、あるいは海辺、

市街地の公園というものをネットワーク化して整備していきたいというものでございます。

26 ページから「良好な水環境の形成」という問題でございます。

27 ページをごらんいただければと思います。水に関しましては幾つか問題があるわけですが、27 ページをごらんいただきますと、1 つは最近の少雨化によりまして渇水に対する安全性が低下しているという問題、それから右の方に湧水の枯渇等によりまして地盤沈下が発生しているという問題、それから左下にございますように、水の環境維持の達成につきましては、特に閉鎖性水域におきましてなかなか改善が進んでいないという問題があるわけでございます。

そういうことで、28 ページはそういったものに対応する総合的な取り組みといたしまして、「健全な水循環系の構築」というものを課題として取り組んでいきたいということでございます。少し見にくくて恐縮でございますけれども、右の方に少し上流から下流までいろいろな取り組みをしていこうということで、山林、水田の保全から始まりまして、地下水の汲み上げの適正化、あるいはできるだけ水利用に当たっても回収水、あるいは雑用水等に利用していくといった取り組み、それから右下も、これも少し見にくくて恐縮でございますけれども、住宅団地等にできるだけ浸透施設を設けていくといったようなことで、自然の水循環を確保していくといったような取り組みを総合的に進めていきたいというふうに考えているところでございます。

29 ページを見ていただければと思いますけれども、これは特に先ほどの閉鎖性水域における水質の確保ということとも関連いたすわけでございますけれども、合流式の下水道については緊急的な改築、改善を進めていきたいということでございます。御案内のように、合流式の下水道につきましては、雨が降ったときに下水と汚水がまざって、これが川、海に流れるという問題があるわけございまして、こういうものに対応いたしまして、今後、10 年間でこれらについてできるだけ一定の水質を確保するということについて基準を設けまして、10 年間で対策を完了するという取り組みを進めているということでございます。それから、さらに下水につきましては、下水の高度処理の推進ということを進めているところでございます。左を見ていただきますと、下水の高度処理、具体的には窒素、燐等々の従来下水では処理できないそうした物質についての除去というものについての取り組みは日本は遅れている状況でございますけれども、今後、これについて標準化して取り組んでいきたいと考えているということでございます。右の方に高度処理の導入によって河川の水質が格段に向上したということで神田川における水質改善の事例を紹介させていた

だいているところでございます。

それから 31 ページは、特に先ほどの水循環とも関連いたしまして、河川の流水につきまして、正常な機能を維持するために必要な流量をできるだけ確保していききたいという取り組みをしているということでございまして、そこがございますようないろいろな観点、利水上の観点、あるいは流水の清潔の保持等々、いろいろな観点から総合的に考慮して必要な流量を確保していききたいという取り組みをしていききたいということでございます。

32 ページ、33 ページを開いていただければと思います。これは先ほど冒頭に次官から御挨拶を申し上げましたところの国土交通省としての環境行動計画の策定についての取り組みということの概要でございます。1 番の「策定の趣旨」のところに書いてございますように、環境の世紀と呼ばれる 21 世紀初頭の今、国土交通行政のあらゆる分野での総点検を実施していききたいということでございます。それから、本年が「地球温暖化対策推進大綱」の評価見直しにも当たってございますので、これへの対応も考えていききたいということでございます。具体的には 3 番目に今回の点検の切り口ということで紹介してございますけれども、ここがございますような 5 つほどの視点を切り口として総点検を実施しているということでございます。1 つ目は、特に経済社会システム、市場等も活用しながら、できるだけ経済社会システムの中で環境重視、環境配慮の施策を盛り込んでいききたいということから検討してございます。2 番目は特にそういう市場の中でも国土交通省は相当の事業量、ボリュームもあるわけでございますので、国土交通省としても率先的な取り組みをしていききたいということでございます。それから 3 番目は国際的な視野での検討ということでございます。4 番目は、特に将来世代へ豊かな環境を継承するということからの必要な取り組みをしていききたいということでございます。具体的には夏ごろに行動計画を策定すべく、今、検討委員会での検討を進めておるところでございます。その前には各方面からの意見もいただきながら決めたいと思っておりますので、この環境部会におきましても御意見を伺う機会をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

簡単でございますが、以上でございます。

村上部会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、御質問、御意見を願ひいたします。

いかがでございましょうか。第 1 回目でございますので、どうぞ御自由に御発言いただきたいと思ひます。

どうぞ、大塚委員。

大塚委員 最初に申し上げておきたいのは、国土交通省がこういう環境行動計画というものをおつくりになろうということは時宜にもかなっていて、大変結構で、高く評価したいと思います。

1つ質問としてお伺いしておきたいのは、今の最後のところで政策の点検、立案の切り口の第一としておっしゃった市場も活用しながら環境配慮を盛り込むということですが、例えば先ほどおっしゃったようなロードプライシングなどもその1つでしょうし、やや細かくなるかもしれませんが、30ページの下に書いてある下水道における排出負荷調整配分に係る取引の導入ということもその1つだと思いますが、この辺について現在どういう状況にあるか、もしお伺いできれば大変幸いです。

池内下水道企画課長 下水道企画課長でございます。

30ページの下に書いてあります「下水道における排出負荷調整配分に係る経済的手法（取引）の導入等による高度処理の推進」ということでございますけれども、実は昨年度から東京湾につきまして、流域の下水処理施設でございますけれども、各県で整備しております処理施設間で高度処理をする場合に、流域全体を見まして負荷量を最適な配分にするための手法を今検討しておりまして、15年度も引き続き伊勢湾も含めて検討しております。14年度の結果では、排出調整をすることによりまして、トータル10%ぐらいのコスト削減が出るという結果が出ております。今年度さらにきめの細かい調査をしている中で、もう少し削減ができるのではないかというような結果になっております。こういった結果を踏まえて、来年度以降、制度的な検討をしていきたいということで今準備をしている段階でございます。

大塚委員 わかりました。

森永地方道・環境課長 道路局でございますけれども、ロードプライシングについてお尋ねがございました。お答え申し上げます。

今年度から社会実験という切り口でロードプライシングについて、特に環境面でのロードプライシングについて取り組んでございます。まだ取り組んだところで効果等も把握できてございませんが、来年度はさらにその規模を拡大していろいろなところで取り組んでいきたいということでありますので、また成果が出た段階で御報告したいと思います。

以上であります。

大塚委員 ありがとうございます。

村上部会長 ありがとうございます。

局長、どうぞ。

澤井総合政策局長 要はいろいろな規制とか、従来の手法だけでは限界があるものですから、いわばややオーバーに言いますと、市場の中で環境取り組みを評価するような流れができないかというのが一つの原点にあります。例えば、今説明がありました下水道の排出権取引などですと、東京湾全体でこのぐらいの汚濁負荷量に抑えようといういわばキャップがはまるものですから、そのはまったキャップを前提に最も経済的につくるにはだれがどうしたらいいか。だから、だれか限界費用の安い人につくってもらって、その分、削減義務のある人がそれを買取るといようなことをやることによって、さっき説明があった1割減というような試算もできるのですけれども、それ以外にもいろいろなところでそういうことを導入しなければいけないというので、私どもの思いとしては、視点の(2)の、国土交通行政というのはいろいろな場面でかなり大きな市場の消費者、購買者になるものですから、そういう地位を活用して、まだ未成熟な市場を先導していく。消費がふえればコストも下がっていきますので、そういったこととあわせて、何とかこういう新しいやり方、排出権取引はまさにその一つだと思いますけれども、そういうものを実用的なものとしてやっていきたいという思いがありまして、これはいろいろな知恵をいただきたいと思っておりますので、またいろいろな場面でよろしくお願ひしたいと思っております。

村上部会長 ありがとうございます。

それでは、庄子委員、お願いいたします。

庄子委員 社会資本整備に関する環境施策が非常によく整理されて説明されて、よくわかりました。この中で、特に最後に政策の点検、立案の切り口として(3)(4)というように非常に注目したわけでございますけれども、特に閉鎖性水域の問題も取り上げるということでございます。これは将来の食料問題とか、そういうものにも関連してくる非常に重要なところでございますので、ここでまとめられるものというものは国内だけではなくて、国際的にも大変注目されるのではなからうかと思っておりますので、この辺をしっかりと取り組んでいただければというふうに思います。

以上です。

村上部会長 どなたか、事務局の方から何か、よろしゅうございますか。

澤井総合政策局長 御指摘を踏まえまして、検討を行いたいと思っております。

村上部会長 それでは、横島委員。



横島委員 言葉を悪く言えば遅きに失した感はあるのですが、総合政策として環境が上がってきたというのはあったようではなかった。もちろん、各局の様々な政策にお付き合いしてきて、どこの局も環境に関する政策は持っておりますし、目標値も持っております。アウトカム時代だとか、数値目標だとか、あるいは成果主義だとか、あらゆる政策項目にこの言葉は最近つくのですが、どうも全体で考えたときに総論で申し上げると、目標があるのだけれども、目標が何のためだという理想の方が飛んでいる可能性が最近多くて、言葉を強く言えば、目標あって理想なしという環境政策に最近少し陥っているのではないかという心配をしているわけです。

では、青臭く理想論は何だと言えば、ちょっと空中分解するような議論になりますから、余りそのところは、一つの理念として行政の皆さんに確認しておいていただきたいと思うのですが、一つ環境的な対応社会ということについては、国民共通の了解事項ですから、極めて支援の大きな、反対の少ない、いわば政策項目としては非常に上位なものになるのですが、それに対して個々の具体的な数字に対応していく行政というのは、その大きな国民的了解項目と意識として合致しているのかどうなのか。つまり、行政ができそうな数値を挙げたけれども、全然できなかった、後にCO<sub>2</sub>の問題は出ると思うのですが、何でできなかったのかというところの踏み込みがなくて、それは努力が足りなかった、政策が不十分だったというだけでは理由の説明にならないような現象が現に起きているわけですね。そのところにやはり意識して踏み込んでいかないと、総政局がおやりになってくる今回の環境部会の本来的な宿題を私は果たせないのではないかと思います。

ですから、一つ一つの項目に結果的には帰結する話し合いになるとは思いますけれども、しかしその前段において国民的了解事項で、日本はどういう社会構造、あるいは社会システムを目指して環境政策の個々のマターをいじるのかというその大項目を一度国土交通省としての視点から建て直してみないと、どうも数字いじりと言っては失礼ですが、できない相談をやっていてもしょうがないという感じが私はするものですから。

CO<sub>2</sub>の段階でもう一つ具体的なお話をさせていただきますけれども、なぜ社会資本整備審議会がこの問題のテーマにふさわしいかということと関連するのでもう一つだけ言わせていただくと、これは宇沢先生流の話になって恐縮なのですが、社会資本の中に私は自分なりに解釈するとすれば自然資本と装置資本と、もう一つシステム資本があると思うのですが、社会資本というと今までは装置資本のことを言っていたと思うのです。できてしまった社会資本をどう運用していくか、あるいは、社会の中でどのような形で実用化して

いくかというふうなシステム論が足りないものですから、数値目標が達成できないということになるのではないか。その意味で、システムの社会資本というものをきちっと位置付けて、それを個々の行政の政策の中にかぶせ上げていくというような作業をそろそろ国土交通省でおやりになってもいいのではないか。具体的にはまた審議の経過の中でお話をいたしますけれども、総論として感想を申し上げます。

村上部会長 大変大所高所からの御提言、ありがとうございました。

何か事務局の方から。

澤井総合政策局長 まず遅きに失したという点でございますが、社会資本整備に関して言いますと、かれこれ10年前に、旧建設省時代に環境政策大綱というのを作りまして、環境というのは時間と金に余裕があるときに配慮をするということではなくて、むしろ社会資本整備の行政を通じて、守るべき環境は守り、いい環境をつくる。目的そのものだという一種気持ちの切り替えをやった経緯がございます。今4年目になってはいますが、国土交通省になりまして、かなりそういう意味では社会資本整備と関連する、あるいは逆の関連も成り立つのですけれども、旧運輸省の行政と一緒にあってより質的にも豊かな環境政策がとれるというふうに我々は思っております、そういうこともありまして、社会資本整備重点計画の策定という一つの流れを中心に置きまして、その中での重要な位置付けになる環境について省を挙げてやっていこうということをして去年から議論をしている。一方で温暖化対策の見直しもある。それにも対応しなければいけないというのが現状でございます。

あわせて、この種の議論をするときに今の横島先生のお話と関連すると思うのですが、今の生活水準を第2次世界大戦直後の水準に戻すことにみんなが納得すればすぐに問題は解決するよという極端な議論があって、それはもちろんできないことを前提として言っているわけですが、そうではありながら、やはり今の生活を維持しながら国民全体がいろいろな意味で負荷を少なくしていく、そのためにどのように技術開発をしていくかとかいろいろなことが絡まるものですから、やはり目標を掲げても自分で直接やることではないことが非常に多い。国民の皆さんが最終的には全部どういう生活をしていくか、あるいはそれに向けて、民間企業を含めてどういう技術などで支援していくかということが絡むものですから、目標を達成できないということもありますけれども、中には目標をはるか前倒して達成している分野もあるものですから、頑張っけてやっていきたいということでございます。

村上部会長 ありがとうございます。

マリ・クリスティーヌ委員、どうぞ。

マリ・クリスティーヌ委員 以前に国土交通省の中でもお話をさせていただいたことがあるのですが、私がちょうど神戸大震災のときに、ビルが非常にたくさん倒壊した中で、アスベストが非常に浮上したのです。そのときに子供たちにアスベスト用粉塵マスクというのを配らせていただくために、一番最初に環境省に電話しまして、そのときに環境省にアスベストがこのようなあるので、できれば子供たちにマスクをお願いしたいと言いましたら、環境省の方は、うちの方では緑と山を守るための部署ですので、こういうアスベストに関しては建設省でしょうと言われましたので、それで建設省に電話したのです。建設省に電話しましたら、うちは建てるときにそういうアスベストに関わるものであって、これは厚生省に行った方がいいと言われまして、厚生省に行きましたら、今度は厚生省の方は、うちは労働者に対してはやりますけれども、子供に対してはやらないから文部省に行きなさいと言われまして、それで文部省に行きましたら、文部省の方は、これは一定地域の子供たちだけのためにマスクを配ることはできなくて、むしろこれは神戸市に行きなさいというふうに言われましてたらい回しになったことがありました。まあ今はそういうことはないと思いますが、ただこの中で、建設廃棄物の中にアスベストというのが入っていないのです。

それで、15年の前までは消防庁も大量に使うようにというのを、アスベストというのはとても強い物質であって、火事のとくとかそういうときには非常に守ってくれるものであるからということで使われていた中で、結局、今は1954、1955年ぐらいから非常に多くの建物に使われている物質であって、今、都市の再生ということの中でビルが壊されるときにアスベストが非常に多いわけなのです。産業廃棄物の中でこれは非常に問題となっていて、恐らくこれはまたごみになったときには、産業廃棄物になるときは、これは厚生省の話になるかもしれないのですが、結局、都市をつくったり町をつくるときに、私たちにあってやはりそれが壊れされたときにも安全である物質を使われるということはすごく大事なことだと思うのです。シックハウス現象の中でも、アスベストが使われている素材にどのようにこれから関わっていくかということが、これは建設省にとってもすごく重要なことだと思います。

あともう一つは外国の環境団体とお話をしましたときに、神戸のときにはビルがかなり倒壊した中で、蛍光灯の中に入っている水銀も、今は余り使われないみたいですが、

以前の蛍光灯の中に水銀が使われていた中で、それが結局水や海の中に入っていくわけですから、では何年か後に神戸湾にそうやって水銀があらわれるような状況になるか。一番最後のところの循環型の中での水の事の中で、28 ページですか、この中でも結局私たちにとって地下水がすごく大事なものですので、ではそういうものも含めて、もちろん都市をつくったり、または建物を建てていくことはすごく重要なことではあると思うのですが、これだけ地震の多い日本の中でそれがどういうふうに循環型社会の中に考えていくかということも一つの視点ではないかなという感じがしました。

村上部会長 ありがとうございます。

何か事務局の方から御説明。

澤井総合政策局長 具体的なことは別として、最初のたらい回しの話は、ある意味ではお恥ずかしい限りだと思います。社会資本整備重点計画で、事業費から成果に転換したということは、つくり手の論理ではなくて、成果を受ける側の論理で、行政はそれに奉仕するという、精神的な大転換だと我々は思って、自覚してやりたいと思っておりますので、今後はそういうことのないようにしたいと思います。

村上部会長 ありがとうございます。

どうぞ。

崎田委員 私自身は生活者の視点で普段仕事をし、環境学習の推進や NPO 活動をしたりしております。今回、国土交通省が環境を視点を政策をもう一回見つめていくというお話に参加させていただいて大変うれしく思っておりますので、これからきちんとお話し合いをしていきたいと思っております。それに当たって、一言、先ほどこれからどんなライフスタイルを市民が望んでいるか、そういうことにも関わってくるというお話がありまして、おっしゃるとおり、社会資本整備を考えるときにはそこに暮らす私たち市民が何を豊かだと思ふか、何を望むかというあたりがすごく大事になってくると思うのですね。

そういう意味で、皆さん御存じのように、本当に心の豊かさを感じていくという流れが非常に強くなってきておりますけれども、そういうことを具体的に今後、生活者自身がお話し合いに参加させていただくことで、生活者がどういうふうにライフスタイルを変えるのか、あるいはみずから普及啓発や環境教育などをしながらこういう社会全体をみんなとどういうふうにつくっていききたいのか、そういうことを一緒に考えていくことで、多くのまた政策などの建設的な話し合いというものが進むのではないかと考えております。

今、市民、事業者、行政、すべての立場のパートナーシップというのが大変強く求めら

れておりますけれども、そういう意味で、みずからきちんと考えつつ、皆さんとできるだけ将来の日本をきちんと考えながら意見を申し上げていきたいと思って伺っております。

意見ですけれども、よろしく願いいたします。

村上部会長 ありがとうございます。

事務局の方から何かコメントはございますか。

澤井総合政策局長 承りました。

村上部会長 それでは、鷺谷委員、お願いします。

鷺谷委員 国土交通省のような国民の生活や国土の管理に影響力の多い省庁が行政のグリーン化を積極的に目指すということは大変ありがたいことだと思っています。と言いますのは、生態学の研究者として環境の問題にはかなり今危機感を持っていて、グローバルな環境にしてもそうなのですが、地域レベルでもすでにかなり著しい変質が進行してしまっていると思うのですね。そういう意味で、積極的な対応というのが地球レベルでも地域レベルでも必要なのではないかと考えています。

例えば、温暖化のような気候変動にしても、その深刻な影響というのは100年先のことでなくて、もう直近の将来、あるいはもう始まっていると言えるかもしれませんので、しっかりした心構えとか備えというのが必要になっているのだと思います。ブッシュ政権のお膝元のペンタゴンでさえ、最近報道で明らかになったことですが、次の20年間の気候変動というのは地球規模でのさまざまなカタストロフを引き起こすことによって、軍事上も最も重要なテーマになり得るといえること、そういう報告書をつくっていたということが指摘されていますけれども、ここ数年間の地球規模での異常気候の起こり方を考えてみても、去年の夏のヨーロッパは非常に暑い夏で、数千人ですか、7,000人か8,000人の方がフランスで亡くなったり、産業上もいろいろな被害が出てきたということもありますし、そちらは暑い方ですが、数年前、モンゴルでは異常気象で寒い冬だったために、モンゴルでは畜産というのがとても重要な産業なわけですが、家畜の3分の1が死んでしまうというようなことが起こったり、こういうことはたまたま起こったのではなくて、今の温暖化という気候変動の中で起こるべくして起こったことだと思うのです。十分に科学的にも予測できないようなこともまた起こってくる可能性もあるのではないかと考えています。

私たちは地球史の上でも生命史の上でも、また人類史の上でも今かなり特異的な時点に立っているのだということをしっかり認識して、先ほど心構えとか備えとか言いましたけ

れども、急激にいろいろなことが変わってくる、そのことに行政も対処していくという準備というのが必要になってくると思います。

このような温暖化を初めとする地球規模での環境の変化、地域の変化、いずれも「人類」と全体に言ってしまうのはちょっと言い過ぎなのですが、環境に対する戦略、人類の対環境戦略というものが次第に征服型のものが比重を増してきて、20世紀にはそれが全地球を覆い尽くしてしまった。征服型でもまだ環境に余裕があったり、資源が残されている場所があるのでしたら、資源を使い尽くしたり、環境を破壊した後、新たな天地に出ていって、また豊かな生活を築けばいいわけですが、もう地球の環境というものに限界があるとなったら、新たに出ていく土地というのがありませんので、征服型ではもう破綻していると思うのです。行政型の戦略、これまで余り重視されていなかったのに、行政型というものがどういうものであるかということに関して、行政も、私たちのような研究者もそうだと思うのですけれども、あらゆる英知を結集して行政型の戦略というものを築いていく必要があると思います。これだけ影響力の多い省庁ですから、ぜひそれを率先してやっていただけたらと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

村上部会長 鷲谷委員、どうもありがとうございました。

今、鷲谷委員の方から温暖化の問題についても大変重要な御指摘がございましたが、多少時間も追っておりますので、次の温暖化対策の話題に移らせていただいてもよろしいでしょうか。

〔「結構です」の声あり〕

#### (4) 社会資本整備分野における地球温暖化対策について

村上部会長 それでは、事務局、これから当部会において検討していくこととなります。「社会資本整備分野における地球温暖化対策について」、御説明をお願いします。

岡田国土環境・調整課長 それでは、資料4をごらんいただければと思います。「地球温暖化対策の現状」につきましてまとめさせていただいた資料でございます。

まず1ページ目をごらんいただければと思います。温暖化問題につきましては、その下にございますような「IPCC(気候変動に関する政府間パネル)」ということで、人為的な気候変動のリスクにつきまして科学的な知見を集約する政府間機構ということで

1988年に設けられました。ここにおきまして、一定の評価がされているところでございます。以下、その評価の内容について御報告させていただきます。

ここにございますように、大気中の二酸化炭素の濃度につきましては、産業革命前はほぼ一定だったものがその後、増加してきているということで、1750年の280ppmから2000年には368ppmと人類誕生以来最高の値となっているところでございます。

これに基づきまして、将来の気温上昇がどうなるかということにつきましてもやはり予測がされておりまして、それが2ページでございます。そこにございますように、20世紀の間、地球全体では0.6平均気温が上昇したところでございますが、今後の100年間に、今後強力な対策がとられない場合には、そこにございます1.4から、最大5.8の気温上昇が見込まれるということになっているわけでございます。これによりまして、今、鷲谷委員からも御指摘がありましたけれども、異常気象の頻度・規模が激化するという指摘がされていて、これから温暖化対策が必要だという指摘がされているわけでございます。

そういうことを踏まえまして、3ページをごらんいただければと思います。1992年、リオサミットの際に気候変動枠組み条約が締結されたわけでございます。これにつきましては日本も翌年に批准したわけでございますけれども、この中ではまだ条約自体は枠組みということで、具体の中身の議定書を各国で締結して決めていくということになっておったわけございまして、その取り組みの第一歩といたしまして、京都議定書が1997年12月に採択されたわけでございます。日本はこれを2002年、一昨年6月に締結したところでございますが、この中で第一歩といたしまして、2008年から2012年の間を目標期間といたしまして、先進国全体で少なくとも基準年の5%の削減をするということで、日本は6%の削減という目標を設定したところであるわけでございます。

4ページをごらんいただきますと、その右に書いてございますけれども、その議定書につきましては、加盟国の55カ国以上の国が締結し、かつ排出量から見ましたときに付属書国、いわゆる「先進国」と呼ばれている国ですが、その合計排出量の55%以上を占めるところが締結したという場合に議定書が発効するということにされているところでございます。現在、この黄色いところがすでに締結したところということでございまして、今後はごらんいただきますようにロシアの批准ということがこの議定書の発効要件になっているところでございます。今のところまだロシアの批准についてははっきりした見通しが立っていないということではございますけれども、我が国といたしましては、すでに批准した議定書の内容について、目標を達成すべくいろいろな政策を展開していくということ

にしておるところでございます。

5 ページ目は今申し上げました京都議定書の我が国の目標の達成のために作り出した「地球温暖化推進大綱」の内容を記述したものでございます。これにつきましては、京都議定書の批准に先立って、平成 14 年 3 月に大綱の見直しを行って現在の施策を決めたところでございますけれども、この大綱につきましては、全体としては対策を示しているわけでございますけれども、その対策ごとにきちっと効果も検証しながら実効あるものにしていくということから、ステップ・バイ・ステップの取り組みと申しておりますけれども、ステップごとに対策の評価・見直しをして、目標達成を確実にするという取り組みをしているわけでございます。そういう意味で 2004 年と 2007 年、第 1 ステップ、第 2 ステップという段階での点検評価を行って、最終的な目標達成を果たしていくということにしているわけございまして、本年がこの第 1 ステップの評価見直しの年ということでございます。

6 ページが具体的な大綱におきますところの 6 %削減に向けた部分ごとの目標値ということでございます。そこにはございますように、エネルギー起源の二酸化炭素につきましては 1990 年、これを基準としているわけでございますが、それに対してプラマイゼロ、90 年並みの水準に抑えるということにしておるわけでございます。その内訳といたしましては、産業部門が 7 %減、業務、家庭の民生部門が 2 %減、それから運輸部門、これは 90 年以降、相当伸びがあるということで、1995 年の排出量と同程度の 17%の増に抑えるという目標になっているところでございます。それからさらに下水汚泥等々の非エネルギー起源の温暖化ガス、これにつきましては 0.5%の削減をするということ、さらに技術開発、あるいは国民各層による活動によりまして 2 %の削減をするということでございます。それから、オゾンホール対策で不可欠な代替フロンの利用につきましては、これを 2 %増に抑えるということでございます。さらに森林等の吸収によりまして、3.9%を吸収するというところでございます。当省では都市緑化がこの一部に入っております。それで、これを合計いたしましても 4.4%の減ということで、6 %削減との間の隙間があるわけでございますけれども、これにつきましてはクリーン開発メカニズム等の活用によりまして 6 %を達成するというのが大綱の基本的な目標の考え方ということになってございます。

それで、次に 7 ページ目をごらんいただければと思います。これは大綱をつくったときにどういう形で対策を整備したかというものでございます。もともと 2002 年に今の大綱ができたわけでございますけれども、当初の大綱は 1998 年にできてございます。そのと



きに一定の目標を決め、施策も盛り込んだわけですが、この 2002 年時点でそれぞれの対策を評価したところ、2002 年時点のままで行きますとそこにありますように 2010 年には基準年比 7%増になってしまうということになったわけですが、そういう意味で追加的に 13%を減らさないと、この議定書の目標の 6%削減まで追いつかないということになったわけですが。したがって、この当初の大綱で決めておりましたものに加えまして、今の大綱によりまして追加対策ということで、この 13%分につきまして燃料転換でございますとか、京都メカニズムの活用、あるいは吸収源対策の取り組みといったようなことを追加したということで現行の大綱になったわけですが、そういう意味では、この 2002 年の大綱につきましては従前からのいわゆる「現行対策」と呼ばれておりましたものと「追加対策」、そういう形で 2 つの対策を合わせて 6%削減を目指すということで整理したところでございます。

そういうことで 8 ページは、また後ほど大綱の御説明をさせていただきますけれども、大綱の中でも今申し上げたところの従来の当初の大綱にありましたところの現行対策、2002 年の見直しで追加されました追加対策、これと相まって 6%削減をするという形で大綱がつけられているということでございます。

それから、9 ページ目でございます。これは先ほどステップ・バイ・ステップのアプローチでその都度政策の実効性を評価しながら目標の実効性を高めるということで申し上げましたところにつきまして、大綱で記述されておるくだりでございますので、下線のところを中心に読ませていただければと思います。

「温室効果ガスの種類及びその他の区分ごとの目標の達成状況、個別の対策についての我が国全体における導入目標量・排出削減見込み量の達成状況、本大綱に盛り込まれた施策の進捗状況等に加え、各主体による排出削減に向けた取組の積み重ねと今後の課題を適正に評価し、必要な対策の見直しまたは追加を行う等、柔軟に対策・施策の見直しを行うことが不可欠である。」ということにされているわけですが、3 段目にありますように、「このため、2004 年及び 2007 年に本大綱の内容の見直しを行う。」ということにされているところでございます。

以上が大綱の基本的な枠組み、考え方でございますが、これから具体的に、では排出量が現在どういう状況でどういう対策に取り組んでおるかということをお紹介させていただきます。

10 ページ目は 2001 年の排出量の数字を分野別に示したものでございます。全体としま

しては 2001 年、基準年と比べまして 5.2%ふえているということで、2001 年からさらに 11%の削減をしないと 6 %削減に至らないということになっているところでございます。分野別に見ますと、産業が 5.1%減ということで 7 %削減にある程度近い数字が出てきてございます。それから運輸部門につきましては、22.8%の増ということで、17%増に留めるためには、さらに一層の取り組みが必要ということになってございます。それから、業務、家庭、いわゆる民生を 2 つに分けてございますけれども、これにつきましては 19 ~ 30% ということで、目標の 2 %削減との間ではかなり今後対策を進める必要があるということでございます。

11 ページ目をごらんいただければと思います。これは国土交通省の温暖化対策をまとめたものでございます。先ほどの 6 %削減のための政府の中で約 4 割を削減量として占めている部分でございます。左側に運輸部門ということで示してございます。これは先ほど申しましたように 95 年並みの数字に抑えるということで、4,600 万 t の C O<sub>2</sub> の削減ということを目指してございます。具体的には自動車交通対策ということで、自動車単体の低公害車の開発、普及という部分が 1 つ大きなウェートを占めてございます。2,000 万 t、それからさらに交通流対策ということで、いわば交通を円滑に流すことによって C O<sub>2</sub> 排出を抑制するというので、このために I T S の推進ですとか路上工事の縮減等、社会資本整備関係で取り組んでいるところでございます。さらに、下の方は運輸部門で、いわゆる環境負荷の小さい交通体系へ移行するというので、モーダルシフト、物流の効率化ということで、できるだけ負荷の小さい輸送機関を使うという取り組みでございます。あわせて、都市内におきまして、できるだけ公共交通機関を使う、自動車からほかの手段の利用を促進するというようなことで 670 万 t ということで目標を設定しているところでございまして、これらの取り組みを進めることによって目標を達成したいということでございます。それから、右上が民生部門ということでございます。民生部門につきましても、ここでは住宅建築物の断熱性の向上という部分で目標設定してございます。具体的には住宅、建築物、それぞれ省エネに資するような一定の基準を決めておきまして、それによってできるだけ建て替えるときには基準を合わせていくという取り組みを進めることによって 3,560 万 t の削減をするということにしてございます。民生部門につきましては、このほかにいわゆるエアコン等々の設備の対策等々と相まって、全体の目標を達成するということになっているところでございます。2 つ目は先ほど申しました非エネルギー起源の中で一酸化窒素、これは下水汚泥等から発生するものですから、これを高温燃焼することによ

って削減をするということになってございます。それから、吸収源対策といたしまして、量は森林に比べて相当少ないですけれども、都市緑化等の推進をするということになっておるところでございます。

以下、具体的な施策の中身を御紹介させていただきます。

12 ページが「民生部門における対策」ということで、住宅・建築物の省エネ性の向上ということでございます。具体的には以下にございますように断熱性の向上、空調・照明・給湯等の設備における省エネ性能の向上といったものを設計・施工上の対策として実施するというようにしているものでございます。これを進めるために、下にございますのが、それぞれ省エネ法で平成 11 年の基準というものを決めてございます。これに沿った建て替え等を進めるということでございます。住宅については住宅性能表示等の整備をすること、それから住宅金融公庫で割増融資をすることによってこの整備を進めるということで、2008 年度までに新築住宅については 5 割をこの省エネ基準に合わせた住宅にしていこうということにしているものでございます。それから右側の建築物、オフィス・店舗等でございますが、これにつきましてはやはり同じように 11 年の省エネ基準、これに沿って 2006 年度までに新築建築物の 8 割についてはこの基準を満たすようにすることによって、全体のストックの省エネ性を高めるということにしております。具体的には省エネ法を改正いたしまして、建築物を建てる場合に届出をしていただいて、その届出の際にできるだけこの基準に合わせていただくような指導をするというような取り組みをしているところでございます。あわせて、低利融資等々の支援措置も講じているところでございます。

13 ページを見ていただきますと、これは先ほど申し上げたところとダブりますけれども、一番左の欄は先ほどの分野別の区分ということでございます。この中でエネルギー起源については先ほど申しましたようにプラマイゼロまで、90 年水準まで削減するというものになっているわけですが、この中で真ん中の欄を見ていただきますとちょっとわかりにくいのですが、大きく分けるとエネルギー消費自体につきましては生活の向上ですとか家庭、文化とかいろいろな要因がありまして、エネルギー需要自体は少しふえるような目標になってございます。ただ、これに対しましてさらに下のプラスという部分がありますけれども、新エネルギー、燃料転換分野での効率化を図る。主として化石燃料の抑制をして、自然エネルギー、原子力等のできるだけ省エネ性能の高いエネルギーへ転換することによって下の目標を達成するというものになっております。そういう意味では

また次回以降詳しい議論を紹介させていただきますけれども、このエネルギー分野での効率化の結果によって、全体の目標達成というのは大きく左右される面があるということになっているところでございます。

14 ページは今申し上げた民生部門につきまして、現在どこまで来ているかという資料でございます。住宅につきましては、平成 17 年度の基準に対して 8 年までに 5 割達成するというところでございますが、まだ 2002 年の数字ということでございますが、今 15% まで来ている。この赤い部分、ここを 5 割まで何とか持っていきたいということ今進めているところでございます。それから右側はいわゆる建築物、オフィス、店舗等でございますが、これにつきましてはまだデータが 2001 年のものしかございませんが、これを 2006 年までに何とか 8 割まで持っていくという目標にしているところでございます。

15 ページはちょっと前後いたしましたけれども、今申し上げたところの省エネ性の高い 11 年の省エネ基準の具体的なイメージを示したものでございます。住宅について申しますと、そこがございます茶色い部分について一定の厚さを持った断熱工事をするということによって省エネ対策を進めるというものでございます。建築物につきましては、右側にありますように主としてこの茶色の外壁等の断熱、あるいは日射量のコントロール、これが主として躯体の部分でございます。さらにあわせて、建物につきましては設備関係につきましても、例えば右上にありますような空気調和・換気設備につきましては個別コントロールをすとか、配管の断熱をするというような取り組みをしまして、先ほどの省エネ基準の中で決めて、これを進めるという取り組みをしているところでございます。

下の 16 ページはこういったものを含めまして、建築物の環境の性能を総合的に評価する指標というものを今住宅局の方で検討を進めているところでございまして、こういったものもできるだけ広く示すことによって、環境負荷を減らしていくという取り組みをしていきたいというものでございます。

17 ページを見ていただければと思います。これは民生部門とあわせて、社会資本整備が関わっている 2 つ目の分野、運輸部門におきます温暖化への取り組みということでございます。先ほど申し上げましたように、全体としては自動車自体の対策ということで、自動車単体についてできるだけ CO<sub>2</sub> が発生しにくい燃費のいい自動車に転換していくという取り組みがあるわけでございますが、それとあわせてインフラ等々、自動車の流れをできるだけ抑えるということによって進めていくということでございます。そこがございますように、主としてこれは道路行政での取り組みということでございますが、右にあり

ますようにCO<sub>2</sub>の排出量は速度が上がるごとに抑えられるということで、できるだけ渋滞をなくすということが非常に大きな課題になっているということでございます。そういう意味で、ここにありますところの具体的な対策、基本方針の中では3つございます。自動車単体の低燃費化ということで、これは自動車開発についてできるだけ道路行政としても支援していくということでございます。2つ目は自動車交通の需要の抑制ということでございますが、これは具体的には下にございますけれども、自動車交通需要の調整ということで、自動車交通から自転車等々のほかの利用機関への転換等も道路行政の中で取り組んでいるということでございます。あるいは、路上工事の縮減、あるいは道路交通システムの推進ということで、この下の主要な対策のITSと路上工事の縮減、この部分につきましては主として渋滞をなくして道路の走行速度を上げることによって、CO<sub>2</sub>の排出を抑制していくという観点からの取り組みということでございまして、それぞれそこにございますような数値の目標を挙げているということでございます。

そういう意味で、大綱上取り上げられている施策は具体的にはこの3つということであるわけですが、18ページはその大綱の前提となっております考え方もあわせて説明した紙でございます。先ほど申し上げましたように道路の旅行速度、走行速度が上がることによってCO<sub>2</sub>排出が抑えられるということになってございますので、この大綱におきましても一定のそういった道路ネットワークの整備によって旅行速度が上がるということを見込んで目標設定をしてございます。具体的にはその18ページの表にございますように、道路整備を行わないことによって渋滞が今のまま改善されなければ3,500万t-CO<sub>2</sub>、この部分がふえるということになっておりますので、この3,500万tのCO<sub>2</sub>の削減を道路整備によって抑えるということを一定の前提として全体のCO<sub>2</sub>の排出見通しを立てているということになっているわけでございます。ただ、大綱上は道路整備自体が具体的に位置付けられているということではなくて、こういった一定の前提のもと、将来のCO<sub>2</sub>排出量を予測し、その中で6%削減のための施策を展開しているということであります。そういう意味で、右のところでございますように、ネットワークの整備の青い部分は大綱の前提ということで、具体的な下の箱が5つございますけれども、これが大綱上盛り込まれている施策ということになっているものでございます。17ページで申し上げましたところの3つの施策、これはこの茶色い箱の2つ目の交通流対策の相当部分を占めておる施策ということになっているものでございます。

それから、19ページをごらんいただければと思います。これは非エネルギー起源の温暖

化ガスということで、一酸化窒素の排出抑制という部分でございます。先ほど下水汚泥等からも温室効果ガスが出ると申しましたけれども、下水汚泥の焼却等の過程で一酸化窒素という温暖化効果が大変高い、通常の二酸化炭素に比べて約 310 倍ということで、かなり温暖化効果が高いガスが発生いたします。ですから、下水汚泥をできるだけ高温で燃焼する等々によりまして、この一酸化窒素でございますけれども、このガスの排出を抑制するという取り組みをしております。これによりまして、200 万 t ほどの削減を図るということにしているものでございます。

それから、20 ページが「吸収源対策」ということでございます。政府全体では森林経営等によりまして 3.9%の吸収を図るということにされておりますけれども、都市公園、あるいは公共空間の緑化を進めることによりまして、数字的には 28 万トンということで、全体の 0.02%、大きくはありませんけれども、吸収源の一部として対策を進めていくということになっているものでございます。

以上が温暖化対策の現在取り組んでおります施策の中身でございます。

時間も余りありませんので概略だけにさせていただきますが、資料 5 - 1 ということで資料を用意させていただいております。これは今お手元にあります「地球温暖化推進大綱」、これの進捗状況を昨年の夏に取りまとめた資料でございます。この中で国土交通省が関連する施策、さらに社会資本整備分野の施策というものをそれぞれ網掛けで示させていただいております。

資料 5 - 2 というところでこの大綱の進捗状況のリストということで全体の構成をざっと書かせていただいております。それとあわせながら全体の構成だけ御説明させていただければと思います。

資料 5 - 2 にありますように、全体といたしましては、エネルギー起源のCO<sub>2</sub>対策、それから非エネルギー起源の対策、あと革新的な技術革新等々、こういった大きな項目立てになってございます。特に、エネルギー起源のCO<sub>2</sub>削減につきましては、それぞれの需要面と供給面の対策というものが大きな2本立てになってございまして、需要面の対策の中に産業部門、民生部門、運輸部門という対策が盛り込まれております。

少し最初の方だけ御紹介させていただきますと、産業部門のところを少しごらんいただきますと、この5 - 1の厚い資料の6ページ、7ページのところをごらんいただきます。これは産業部門の取り組みの中でもいわゆる産業界の自主行動計画、これにつきまして国土交通省に関連しますものにつきましてそれぞれ取り組んでいるということで、上の枠取

りしておりますところの濃い方が住宅社会資本整備分野での自主行動計画の取り組みというところでございます。具体的にはいわゆる建設業の三団体、あるいは不動産協会、住宅生産団体連合会等々、それぞれ自主行動計画の取り組みを数値目標を決めて進めているというところでございまして、今後、フォローアップをしていく必要があるというものでございます。下は運輸部門の取り組みということでございます。

あと、同じような形でそれぞれ網掛けした部分が中身になってございます。12 ページから先ほど申し上げました民生部門のうちの住宅建築物についての取り組みの対策の中身及び現状についての資料ということになってございます。

18 ページからが運輸部門の対策でございます。この中で、例えば 24 ページのところから先ほど申し上げました自転車利用の促進の観点からの取り組み、あるいは E T C の取り組み等々書いてございます。

26 ページが先ほどありました V I C S の取り組みということでございます。

個別の説明になりますと時間もあれですので、そういった形で進捗状況というものを整理させていただいておりますので、また議論の過程でいろいろな形で御紹介させていただければと思っております。

よろしく願いいたしたいと思えます。

村上部会長 どうもありがとうございました。

大変に大部の内容でございまして、パッと理解するのは困難かと思えますが、ただいまの事務局の説明につきまして、御質問、御意見を願います。

進士委員、願います。

進士委員 済みません、ちょっと急いで帰らなければいけないので失礼します。

膨大な対策をやっておられるのはよくわかりましたが、まずちょっと気楽な感想で言わせていただくと、頭がよ過ぎて大変だなと思うのですが、つまり、このボルヴィックの器の素材とかサイズを、ボトルはこのぐらいの容量がいいのか、半分にしたらいいのか、厚みはどうかということの詳細にやっているような気がして、私はさっきからこうやって、家ではこれはいきなりこれから飲んでいるのですけれども、わざわざコップがついているのでこちらで飲んでいました。つまりこれもやめれば、ライフスタイルを変えればまず余分な廃棄物は要らなくなりますね。ところが、これの厚みとか素材とか、ポリウムとか、いろいろと研究するとどんどん、どんどん深みにはまって、温暖化対策というのはもうすべての行政になるのではないかという気がするのですね、これだけ厚いものをつく

ると。これが温暖化対策をまたしなければいけないぐらいこのボリュームが出て、これに関わる人の数、多分人件費を計算したら大変なことだと、今、大変皮肉な言い方をして済みません。

それで対策の、何と申しますか、効果というか、荒っぽくてもいいですけども、どのぐらいの効果があるかの大きな枠組みをつくってウェットづけをしないと、隅々、どこの部局も時代の流れで環境対策とか、次に温暖化と来ると、すべてのところでそれを考えて政策メニューを出すと思うのですね。その結果、今の自転車道から何から全部入ってくる。

私はそれぞれ必要な事業をやるのはいいと思うのです。ただ、それを温暖化対策だという言い方をしてやっていると、ディテールのメニューが目立ち過ぎて、一体本当にうまくいくのかとか、全体として一番大事な主要なプロジェクトは何なのかというのが見えにくくなってしまふような気がするのですね。だから、1回、それを整理をされたらどうかというのが1つです。

それからもう一つは、こういうのは政策や計画を立てるといふのと技術の話と両方あると思うのですね。大手ゼネコンの研究所を拝見したときに、今はコンクリートのリサイクルや何かがすごい詳細ですね。ある温度だと骨材は壊れないとかで、加温して、それで骨材と砂とセメントと分けたりしていますね。大変丁寧だなと思って感心していたのですね。そいふのは技術研究としてはいいだろうと思うのです。

ただ、一方にこういう話があるのですね。京王プラザホテルをつくったときに、コンクリートの塊がいっぱい出たのですね。残土捨て場ではないけれども、ワーツと都庁側の街路に相当埋め込んだのです。だから、あそこのクヌギやコナラはものすごく生育がいいのです。それは地下の土壤環境がよくなったわけです。空隙だらけで雨も入り、空気も入って、植物の生育環境を整えたようなものなのです。それは非常にミクロな話なのですよ。

だけれども、全部一から戻していくのがいいのか、大きなところで分別して、それなりに使えばいいのかというようなこととか、今の話は緑という地上環境と地下の水環境の関係なのです。環境はそうやって全体でとらえないとうまくいかないということはたくさんあるわけですね。ですから、政策や計画と技術、それにも大きな政策や計画と中ぐらいのと、地形で大地形と微地形とよく言いますが、そういうマクロとミクロが必ずあって、その組合せも必要だろうと思うのです。ですから、高層化が東京の都市再生ではどんどん進んでいますが、その一方で公開緑地などを取る、それはそれでいいですね。ただ、全体としてやはり多自然居住を一方で進めなければいけないということがあると思うのです。



ね。

非常にいい加減な話ばかりしますけれども、幾らここで細かく温暖化の対策をやっても、イラクであれだけ激しくエネルギー消費をしてくれたのでは元も子もないですよ。これは国土交通省の話ではないのだけれども、つまり少しそういう、今こういう会でこういう膨大な資料をつくってやるには似合わない議論をし始めましたが、ちょっと別の議論でいいのですね、別の場所でもいいのですけれども、そういう雑談会か懇談会風にやって、組み立てをもう一回やる作業も、これはこれで進めておいて、片方でそういうことをやることも大事ではないかと思うのですね。

つまり、例えばシックハウスのことと言えば、ホルムアルデヒドを今溶剤で使っていますが、別にホルムアルデヒドではなくてもいいわけですね。ほかにたくさん溶剤はあるわけで、だけれども、禁止しない限りはそれはローコストの溶剤をずっと使い続けるのですね。合板や何かを使わないで無垢の木をやっておけば本当はいいわけですね。温暖化対策の一番は、地球上の木材のストックの活用ですから。CO<sub>2</sub>対策の最大のものは、私は木材の活用だと思っているのです。だから、木造住宅地を膨大につくらないといけないわけですが、幾らやっても、再利用だといってまた壊して分解して戻しているわけですから、そういう循環をやったのではだめなので、木質のままでストックしなければいけないはず。ごく簡単なことですよ。木を育てることと、逆に排出しない、つまり燃やさない、エネルギーを使わないということですから、何かそういう当たり前のところへ戻って、非常に簡単な原理を考えなければいけないのではないかと。

ずっと前に、あれは黒川先生たちとでしたでしょうか、ちょっと覚えていないのですが、エコシティの議論のとき、環境共生住宅の政策メニューをたくさん建設省で出したのですね。そのときに私は土木系はとにかく透水性舗装に徹底してほしいし、ランドスケープの方は緑化を徹底する。建築は省エネ建築だけを目指す。省エネに加えて言えば、それこそ100年建築といいますが、今、施設は設備がどんどん変わるからといって建て替えるのを当たり前にしていきますけれども、これだってどのくらい長持ちさせるかというごく当たり前のことに戻るべきですね。ところが、技術屋さんというのはそれぞれパートに分かれてやってしまいますから、永年長持ちする建築のセクションをつくれればそれはやってくれると思うのですが、そうではないところは設備とか部品の方に頑張ってしまう。あるいは、リサイクル部門をつくると、さっきも言いましたように非常に細かいデータをとりながらリサイクルの研究だけをやってしまうという、そういう構造になっているわけですね。

済みません、感想で、ぜひ大らかに、よろしく申し上げます。

村上部会長 いろいろ多方面から根元的な御指摘をありがとうございました。

何かコメントはございますか。

澤井総合政策局長 御指摘、ごもっともだと思います。ただ、この委員会でもそういう大枠、枠組みに係る御議論、もちろん基本的にはそういう御議論を我々もお願いしたいと思っておりますが、一方で具体的な提案というのもぜひお願いしたい。具体的な1つの提案がいろいろの発想に展開していく可能性もありますので、まず両方お願いしたいと思っております。

先ほど、下水道の排出権取引の話でも申し上げたのですけれども、今、進士先生がおっしゃるところというのは、多分十分な対策があって、比較検討して最も効率的なものはどれかということまで行けば、一番そういう議論がしやすいと思うのですが、どうしたらいいのか、具体的に何をやったらいいのかというレベルの議論はまだまだ要と思っています。恐らく先生のおっしゃる一番の点というのは、多分ライフスタイルとか、そういうものを変えれば何でもないではないかという議論が恐らく一番最初にあるのですけれども、なかなかそれがうまくいかないのが苦労しているというのも一方で現実ではないかと思うのですけれども。

進士委員 ちょっとだけ、ごめんなさい。

私はライフスタイルを変えればいいというような単純なこととか、先ほど冒頭で御説明があったように、戦後間もなくにすればいいなどという、そんなことは思っていないのです。そうではなくて、今、こういう資料を拝見していると、それぞれ個別にやっている技術的な対応を細かく出しておられるわけです。余りにも顕微鏡的になり過ぎているということだけを申し上げているのです。技術は私は大事だと思っているのです。だから、決してライフスタイルを変えるとか、意識改革だけで済むなどとは毛頭思っておりません。ただ、これだけ分化した、細かくパーツに分かれた技術の世界をやはり系統樹のように、小さな項目、中項目、大項目とよく言いますね。人工衛星を飛ばすにしても、ネットワークをきちっとつくっていますね。そこを1つずつ押さえているわけですね。いきなり個別のメニューに来ているような感じがしまして、その中間での点検というか、あるいは重みの判断といえますか、そういうものがやはり必要なのではないかというのが1つあるのですね。

それから、私は造園家ですから、緑に全部任せてくれればそこへ総合化はできるという

自負はあるのですね、本当は。というのは、緑をやれば水は必ずセットになるのですね。緑と水が来れば風が流れるのですね。そういうふうに考えるのですね。だから、それはそれぞれの専門家は大体我田引水ですからね。(笑声)ただ、そういうものが1つもない、つまり1つ骨を通すということの意味ですね。全部集めた混合状態というのは、余りいい政策ではないのではないかと。やはり本当の意味の総合化というのは何か1本バックボーンがあって、そこにつないでいくということが必要だ。

少なくとも温暖化対策という対策のための政策づくりではないのではないかと。温暖化対策は結果的にできるように仕掛けていくのがやはり国土交通省的ではないかと。まさに国土づくりであり、まちづくりや国づくりなのだ。どういう暮らしをつくるか。そのときの話であって、ただ一方に数値目標が掲げてありますし、それに対して厳しい点検とか外部評価があるでしょうから、その対策を急がれるのはよくわかるのですよ、気分は。気分はわかるので、これはこれでいいと思うのですが、もう少し別の、これの斜め評価というものをやって組み立てる、極端に言うとそのレポートというか、資料づくりでもいいですよ。この資料はここで意味があるのか。ここではこの資料は要らないとか、これはもう少し上のレベルのデータだけ出しなさいとかいう、そういう点検があると、もう少し全体像がわかるのではないかと、こういう意見であります。

どうも失礼しました。

村上部会長 進士先生、先ほど前の議題で、今、国土交通省は環境行動計画をつくってしまして、そういう段階でまた御議論いただければ大変ありがたいと思います。

コメントはございますでしょうか、よろしゅうございますか。

澤井総合政策局長 はい。

村上部会長 それでは、坂本委員。

坂本委員 私はパートの話になるかもわかりませんが、建築のエネルギーをずっとやっている者として、今の資料4の9ページあたりからずっと民生部門の二酸化炭素の排出のことが書いてございますけれども、例えば10ページのグラフの右の方にも、建築物であれば省エネ法の改正等、住宅であれば省エネ住宅の普及というのが対策として書かれていますけれども、11ページ、12ページもその解説だと思っておりますけれども、こういう施策というのは99年あたりから、さらにはもっと前からずっと行われているわけですね。省エネ法というのは79年に制定されて、80年から具体的にこういう対策を行ってきたわけですが、それできょうここに書かれていることは、このままの対策ではだめ

だとおっしゃっているのか、これをまだ強力にかどうか知りませんが、継続しておやりになることは絶対でしょうけれども、それで十分だとお考えなのか、そのあたりがちょっと今の説明では伝わってこなかったもので、その辺、国土交通省のお考えをお聞かせ願いたいのですけれども。

まあ、多くの方がごらんになってわかるように、これはもう 10 ページのグラフを見ても業務その他で 30.9%ですか、家庭で 19.4%も 90 年に比べて CO<sub>2</sub> の排出がふえているということですから、多くは今までの対策だと不十分だと考えるのが常識的な判断ではないかと思うのですけれども、もしそうであれば、次の 2004 年度からのそういう対策としてどういうものかという考えになると思うのですけれども、そのことについて専門家の立場から言えば、さっき横島先生が「システム資本」ということをおっしゃられましたけれども、まさにあの観点ですね。それをもう少し具体的に考えてやっていくことが重要ではないかというふうに思います。

具体的には、やはりルールづくりですね。それも罰則とかそういう強制的な方法だけではなくて、個々のビルとか、それから町とか、いろいろなコミュニティの間でやはりいろいろな市民団体がございますので、そういう割合コストのかからないところを使って何かうまい社会的な仕組みをお考えになるというのがよろしいのではないかというふうに考えます。

いかがでしょうか。

岡田国土環境・調整課長 一言、説明が不十分なところがありまして、補足させていただきます。

先ほど現況施策の御説明をさせていただきましたけれども、実は今、現行の施策がどのくらい効いていて、じゃあ目標達成に行くのか行かないのか、これは今それぞれの担当部局ごとに調査を含めて検討しているところでございますので、それについてはまだ作業がきょう時点では間に合っておりませんので、次回にはぜひそういう我々なりの考え方についてデータも含めて御説明させていただいて御議論いただければと思っております。

それで、特に住宅につきましては先ほども若干説明のときに申しましたけれども、民生部門では具体の設備ですとかエネルギーの使い方も関連いたします。そういう意味でも全体の施策の中で断熱性向上というものをどこまで評価するかというところはなかなか難しいところもございまして、その辺も含めて次回、御報告させていただければと思っております。

村上部会長 ありがとうございます。

住宅局から何か補足はございますか。

小川建築指導課長 14 ページのところの新築建築物の省エネルギー基準適合率の推移のところちょっと御報告、実はまだ全体の分析を終わっていませんので中間的に状況を御報告いたしますと、実は 2003 年の 4 月 1 日から省エネルギー法の改正の施行がございまして、端的に言いますと 2,000 m<sup>2</sup>以上の、これは住宅を除きますけれども、大きなビルについてはいろいろ省エネルギーの措置をしていただいて、基準に合わせるような措置をしていただいたことを届け出ることが義務付けになりました。それからもう 1 年たとうとするのですが、その届出によってどれくらい効果が上がっているかということで言いますと、今の中間的な数字で恐縮なのですが、この 2001 年度が 35 となっているところが、恐らく 2003 で 65 ぐらいだろうというふうに思っています。65 ぐらいだということだと、8 割に比べますとまだちょっと差がある。ただ、35 と比べますと破格の上昇でございますから、そういう意味では法改正をやってルールづくりをしたところの効果はあるのではないかとこのように思います。

今後、まだ詳細を見て、実は届出の義務なのですが、全体はまだ出てきていないという部分の問題なのか、それから届出はあるけれども、百点満点ではない、80 点なり 70 点なり、それはどこの部分が多いのか、どういうところが問題なのかというようなことの分析をした上で、さらにこれを動かすのかどうかということの検討はしていきたい。それは先ほど御紹介がありましたように、個別の施策の詰めなり見直しの中でやっていきたいというふうに思っています。

建築物について御報告させていただきました。

村上部会長 ありがとうございます。

神尾委員、お願いします。

神尾委員 またパートの部分になって議論しにくいのですが、そうはいつでも温暖化の中でやはり運輸部門の占める割合というのは大変大きい。現在、地球上に 60 億人が住んでおる中で 7 億台の車が使われている。日本では 1 億 2,000 万の中で 7,000 万台の保有があると、こういう状況でございまして、それは恐らく日本の場合はやや成熟に達しますけれども、世界ではまだかなり台数がふえてくるのではないかとこのように観点に立ちますと、やはり温暖化の問題、大気汚染の問題、交通渋滞、あらゆる面で大変な環境負荷を与えることになるという観点に立って、私どもとしては自動車業界、これは世界中でござい

ますけれども、世界が大変な競争をする中で燃費競争というものを行いながら、あるいはまた将来に向かってのいろいろな新動力源というものについての開発競争というものを行っています。

これで恐らく取り残されたところがやはり消えていかざるを得ない運命にあるのだろうという視点に立っているわけですがけれども、その中で、そういう面での燃費競争という面ではこれは本当にいろいろな規制もある。それを先取りしてやっていくことがある面では商売につながる。大変評価を受けて環境イメージというものが上がる中では、このものについてはもうやった方が勝ちというのがすべてでございまして、環境対策と同時にビジネス上の観点から、これは恐らく最大の競争が行われてくるのではないかと。競争が一番いいことだと思いますけれども。

また一方では動力源を変えて、いろいろハイブリッドだとか、動力源が変わっているわけではないのですけれども、低燃費に持っていくためのハイブリッドだとか、あるいは化石燃料がなくなった時点での代替え燃料という面での燃料電池というものがいろいろ研究開発が行われているわけですが、そこで3つぐらい気になるといいますか、少し国土交通省さんを初め国を挙げていろいろな取り組みが必要であり、進めていく必要があるのではないかと考えておりますところが、1つは、車はITの塊みたいになっていまして、本当にITの化け物になっていくのではないかとというふうには思うのですが、ただその車がシステム的にどのように使われるか。いわばITSになると思うのですが、その段階はことし秋にITSの世界会議が行われて、世界中のいろいろな取り組みをしている方が集まってこられていろいろな議論及び提言、あるいはどういう方向へ行くのかという議論がされると思うのですが、例えばこれも国土交通省さんの大変な御協力を得てETCがかなり普及し始めています。ただ、黒川先生ともちょっと話をしたのですが、まだいけません、ETCを通るところはできているのですが、ほとんどの車はETCに向かない、もうみんなETCと違うところへ行ってしまうという状況と、それからETCのところへ行くまでの段階はもう渋滞にはまったままで、ようやく30mぐらいのところへ来てからETCのところへ向かって走る、そこへはだれも行かないという状況があったりして、やはりシステムとしてITSをどんなふうに進めていくかということが大変大事なのではないかというふうに思ひまして、自動車単体の研究開発に加えて、それをうまく活用するシステムというものをやっていく必要があるなというのが1つです。

それから、代替え燃料ということで水素がいろいろ言われます。だけれども、これは水

素社会といいますか、燃料電池がすべての環境対策の行き着くところだというようなイメージを相当一般の人が持っていてしまっているのではないのか。これは全く違うのではないか。そういうのもあると思うのですが、水素というのは世の中に存在するわけではございませんで、水素を何かからつくらなければいけない。つくって、これはだからそういう意味においては我々の会社でよく議論をし、やっているのですけれども、ウエル・ツー・タンク、タンク・ツー・ホイールという、要するに採掘からそのものを精製してタンクに貯蔵する、これはもう車に貯蔵というもあるわけですが、その貯蔵した水素を今度は動力に変えるという、ホイールに変えるという、そういうウエル・ツー・タンク、タンク・ツー・ホイールという過程の中で環境負荷がどうなるのかという、もっとも車自身も車の一生を通してどんなふうに環境負荷を与えるか、与えないかということとともに、燃料というものもやはりウエル・ツー・タンク、タンク・ツー・ホイールという観点に立ってどういうふうに環境負荷があるかということをつータルで考えていく必要があるのではないのかというのを思っていて、業界もこれは何が究極の環境負荷を与えない動力源かという観点では、化石燃料も天然ガスも水素も、あらゆるものを含めて研究開発をやっていくということになると思います。それが2つ目です。

3つ目は、大変お願いしたいと思っておりますことは、ITSにも関連することなのですが、交通流対策というところを、かなり注目は単体燃費がどうかとか、車がどうかという単体に向かうことが多いのですが、やはりITSとの絡みの中で交通流というものにしっかり取り組んでいかないとここは、全体としては効果的な対策とならない気がしております、これも国土交通省さんのいろいろな御指導で一生懸命取り組んでいるわけですが、そういう面での進み具合というものをインフラ投資とともにチェックをしながらやっていく必要があるのではないかと考えております。

以上です。

村上部会長 ありがとうございます。

事務局、何か、よろしゅうございますか……。

それでは、どうぞ。

鷲谷委員 民生部門の対策について質問なのですが、素人でとても表面的な質問なのですが、12ページあたりのところですが、建築物についても、住宅にしても、新築のものに対する対策というのが提案されているわけですが、新たに建設するということはエネルギー消費を伴うことですので、今、あるものに適切な手当てをする、既存の建築物や住

宅に適切な手当てをして民生部門でのエネルギー消費を減少させるということは量的にも、またコンセプトという意味でも重要なことのように思われるのですが、御説明の中では新築のことだけが取り上げられていましたけれども、その点はいかがなんでしょうかという御質問です。

村上部会長 住宅局の方でお願いします。

川本住宅生産課長 住宅局の住宅生産課長でございます。

御指摘がありました住宅等の建築物について新築だけということですが、これは実は現在ございます省エネルギー法、あるいは地球温暖化対策もいわゆる新築の建築物を断熱化していこう。従来、我が国の建築物は断熱化がほとんどないに等しい状態だったものですから、そういうストックをふやしていこうということで形成されているために、そういう省エネルギー法の流れの中でそういう対策になってございます。

一方、既存のストックの、例えば断熱化につきましても、我々いろいろPR等、啓発活動等はしておりますが、実際の市場で断熱化のためだけのいわゆるリフォームというケースは非常に少ないのが実情です。正式な統計はございませんが、非常に少ない。ただ、先ほど来、御説明、御審議の中にもございましたけれども、建物の長寿命化、スクラップ・アンド・ビルドはいけないという流れの中で私どももいわゆる建物を長持ちさせよう、それからリフォームしてより長持ちさせていこう、そういう施策も進めておりますので、そういう施策の一環といたしましては、この省エネルギー効果も期待する啓蒙活動をしているところでございます。今後につきましては、またこれからいろいろ御審議、御指摘等もいただきながら検討させていただきたいと思っております。

村上部会長 ありがとうございます。

米本委員、何かございますか。

米本委員 進士先生がいらした時点で発言すべきだったと思いますが、私も進士先生と同じような印象をもっております。私は主に環境問題を外交という観点からみて参りましたが、今年 2004 年に温暖化政策大綱を見直すというのは微妙な状況の中で行うことになると思います。92年の地球サミット以来、温暖化交渉会議はほぼ傍聴してきましたが、国際政治学的にみますと、温暖化交渉の場は、その求心力を急速に減衰させつつあります。京都議定書の発効が微妙になっているのは事実で、その意味では京都議定書を前提とした対策と、中長期的な温暖化との両にらみでやらないといけない段階にきていると思います。

政府の別の会議にも参加させていただいておりますが、他の国と比べて日本の温暖化対



策の議論は非常に真面目で、対策を押し進めていこうとする態度を崩していない。それに役所に質問すれば、今回ご説明いただきましたように、文句をつけようがない回答が返ってきます。ただし、温暖化対策への効果という点では、やはり全体を俯瞰するような視点がどうしても必要だと思います。よく欧州が温暖化対策のモデルにあげられますが、欧州を見る場合に、考慮しておくべき点が二つある、と思います。

第一は、EUという枠組みがここにきてうまく機能しだしていることです。EUは、主権の共有という歴史的実験を行っており、EU委員会と各国議会というダブルトラックで政策立案を行っております。ほっておけば民主主義社会というのは必要な法律ができるまでには時間がかかり非効率なものなのですが、EU委員会が、ヨーロッパとしてはあらまほしき社会はこうだと決め、EU指令で何年以内に国内法を整備しなさいと命じてしまう。このEUの機能によって21世紀型の社会設計が現実のものになりつつある、という側面がみえて参りました。その例が、EU全域での排出権取引です。当初、私はこれが実現するかどうか疑っていたのですが、ほぼ実施に移される直前まで来ています。これは京都議定書が発効する、しないとは別に、EU社会がそういう制度革新のための機能をビルトインさせてきているわけです。こういう強い政治的エネルギーは、残念ながら日本社会にはありません。

第二は、欧州が温暖化対策に力を入れ成功しているようにみえる理由の一つは、旧東欧という省エネをほとんど考えてこなかった社会のリストラ作業が重なっていることです。省エネ効果が、一見、成果が上がりやすい構造になっているわけです。

これと比べて日本の場合、さらに踏み込んで温暖化対策を行うための動機づけが、国内外になかなか見当たらない。日本の難しさは、アジア唯一の孤独な超先進国であることです。近隣諸国が基本的に途上国であり、東京からみますと北海道へ行くより近くに中国とか朝鮮半島があり、これらの地域では環境対策のモードが全然違うシステム下にあることです。このような地域が近接して存在し、その中で日本だけがまじめに温暖化対策をやっている、この矛盾が簡単に視野に入ってくることです。もう少し近隣諸国も巻き込み、政策対話を重ねながら、日本が温暖化対策でトップランナーとして走る、こういう意識で対策を進めることが、アジア全体、あるいは世界全体からみても、結局は効果的ではないかと感じております。

村上部会長 大変ありがとうございました。

よろしゅうございますか。

澤井総合政策局長 はい。

村上部会長 それでは、大分時間が追っておりますが、簡単をお願いします。

崎田委員 わかりました。日本全体の環境政策というお話もいろいろあったのですけれども、日本全体としては人間活動と自然環境が共生するような、本当に国をつくっていかうということであるいろいろな対策が政府の方から出ているというふうに私は理解していると参加させていただいているのですけれども、その中で、今回のこの書類を拝見して、先ほど来から全体的なというお話もあったのですが、政策をつくるときにはもちろん全体の優先順位などをきちんとやっていただきたいのですが、市民に情報が来るときにはこういふうにできるだけ具体的に書いていただくというのは非常にわかりやすく、ありがたいことでもありますので、その辺の政策形成上の大枠づくりと、市民にわかりやすい情報提供とか、そういうことに関しては、うまく両面を考えながらいろいろやっていただければありがたいと思っています。

それで、今回のこの書類を拝見しまして、先ほど鷺谷先生がちょっと質問されたのですが、私もやはり例えば住宅のところなのですけれども、新築のことで「断熱性」という単語だけが非常に強く出ているというのが、やはりちょっと暮らしのことを考えれば、本当に資源を長く大切にという流れの中で、改築のこととか、空気の流れとか、全体を見据えて環境共生にプラスになる方向でちゃんと援助していただくとか、そういうような視点が入るとうれしいなというふうに考えて読んでおりました。

あともう一つ、今、民生部門の中の特に事業者の方のところのプラスが非常に多くなっていますけれども、私はほかのところ、東京都や千葉県の大規模小売店舗立地審議会の委員などをさせていただいているときに、大規模店舗が出店するときの書類というのを毎月のように拝見する機会があるのですが、今、大きな販売店、スーパーさんでいわゆる時間の延長、あるいは 24 時間営業というふうに経営を変えるというのが、非常に雪崩のような状況で書類が出てきます。経営のやり方としての御判断に関してはいろいろおありだと思つので、もしそれならば、もっともっとそこをどういふうに環境に配慮して、そういう新しい経営をするのかとか、やはりそういうこともかなり今後日本全体のエネルギーにとって影響することなのではないかなということが気になっておまして、何かこういうような中でもそういうことが 1 つ視点にもし入れればと思つて発言させていただきました。

それと、交通政策のところなのですけれども、ここには今、重点のポイントを書いてくださっていますけれども、17 ページにあるのですけれども、例えば実際の町の中でこうい

うことが総合的に行われたときに、例えば都心の場合は非常に渋滞が多いわけですので、そういうところでそれぞれの町がそういう渋滞対策をしながら、幹線道路はしっかり車がスピードを出して通れるように、そして人がゆったりしたいところは自転車が入れるような形でうまくしていくとか、何か1つの線だけではなくて、面の視点でまちづくりを提案していけるような、そういう部分も入れ込めていただければうれしいなと思って拝見しておりました。

どうもありがとうございます。

村上部会長 どうもありがとうございました。

大分時間が超過しておりまして、どうしてもこれをということがあれば、では、簡単に大塚委員、お願いします。これで最後にさせていただきますので。

大塚委員 2点簡単に申し上げますが、1点は先ほどのお話にもありましたように、大枠としての面と、それから細かい目標を立てていくという両方のアプローチが必要だというふうに私も思っておりますが、まず細かい面の話で第1点ですけれども、この18ページの交通流対策というのは、先ほど御意見がいろいろありましたけれども、かなり大きい部分を占めるものではないかと思いますが、場合によっては、これは温暖化対策ではなくても、交通渋滞の対策はどうせしなければいけないので、これが本当に温暖化対策になり得るかということは多分検討しなければいけないのかなというふうにも思いますけれども、1つお伺いしておきたいのは、18ページで道路整備を行った場合と行わなかった場合の図があるのですが、これは車の数はどのぐらいふえることを前提に計算されているかという、あるいは検証のときもそれが必要になるのですけれども、そういう問題が多分あるのかなとちょっと思っております。

というのは、道路整備を行えば、当然より車は走りやすくなりますので、その分車がふえるという可能性も当然ありますので、そういうことは計算に入れて検討していくことが必要だと思いますけれども、どの程度のことを前提にされているのか、これは別にこの問題だけではなくて、一般的に大綱の目標というのはいろいろな問題を含んでいる可能性がありますので、ちょっとお伺いしておきたいということが1つでございます。

それから、もっと大きい問題としては、先ほど米本委員もおっしゃったように、全体的な視点が必要になっているということがございますけれども、現在、温暖化問題がどういう状況になっていて、今後どうなっていくかということについて、この資料4の1ページから最初の方に御説明がございましたけれども、私などは文科系の人間ですので、まだ必

ずしもよくわからないところもございますので、1ページとか2ページに出ているIPCの専門家の方に、もしこういう会議で若干でも御説明いただくような機会があれば大変結構ではないかというふうに考えております。2つ目の点は提案でございます。

以上でございます。

村上部会長 どうでしょうか、今の御質問、きょう審議するか、それとも次回に回すか。

澤井総合政策局長 少し検討させていただけますか。

村上部会長 では、大塚委員、時間もございませんので、どうもありがとうございました。

大塚委員 結構でございます。

村上部会長 まことに申しわけございませんが、大分時間が超過しておりまして、皆さん、いろいろ予定があるかと思っておりますので、この辺で審議を終わらせていただきます。どうも申しわけございません。

#### (5) 今後の進め方について

村上部会長 それでは、事務局、今後の御予定について御説明ください。

岡田国土環境・調整課長 資料6に「今後の進め方について」ということで事務局の案を書かせていただいております。

温暖化の問題につきましては、政府全体の「大綱」の検討につきまして、中央環境審議会等、政府全体での議論が夏ぐらいまでに一定のまとめをするというようなこともございまして、この部会におきまして、それに先立つ形での中間まとめを6、7月までにお願ひできればと思っております。そういう意味で、4月から月1回ぐらいのペースで御検討をお願ひできればと思っております。

次回はきょうも御指摘がありました対策の進捗状況の評価、あるいは必要な対策・施策の検討をお願ひしたいと思っております。その後、3回目にはまたその引き続きと、あと業界の取り組み等々をお願ひしたいと思っております。

以上でございます。

村上部会長 ありがとうございました。

それでは、そういう形で進めさせていただきたいと思っております。

あと事務局の方から何か御説明なり補足はございませんでしょうか。

## (6)その他

坂根環境調整官 事務局の方から御説明申し上げます。

本日、御議論いただきました内容につきましては、後日、各委員に議事録を送付させていただきますまして、御確認をいただいた上で公開させていただきたいと思います。

また、資料につきましては、速やかに国土交通省のホームページに掲載したいと考えております。

なお、第2回の会合につきましては、4月後半の開催を目途に日程調整をさせていただきたいと思います。お手数をおかけしますけれども、今、机の上に配付させていただいております日程調整表などによって調整をさせていただきたいと思います。後日、ファックスとかお電話で御予定をおっしゃっていただいてももちろん結構です。

よろしく願いいたします。

以上です。

村上部会長 それでは、これをもちまして本日の会議は閉会とさせていただきます。

大変熱心な御審議、どうもありがとうございました。

## 3.閉 会