

第5回環境部会

平成16年3月23日

国土交通省

平成16年3月23日(火)

於・国土交通省11階特別会議室

平成15年度交通政策審議会交通体系分科会

第5回環境部会速記録

国土交通省

目 次

1. 開 会	1
1. 議 事	
(1) 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点	
(2) 環境教育及びNPOとの協働について	
・資料説明並びにプレゼンテーション	1
・審 議	12
1. 閉 会	29

開 会

環境・海洋課企画官 それでは、定刻となりましたので、これから交通政策審議会交通体系分科会第5回環境部会を始めたいと存じます。

皆様方には、年度末のお忙しいところ御出席いただきまして、ありがとうございます。議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

資料2-1が「運輸部門における温暖化対策の見直しの視点」でございます。資料2-2といたしまして「日本経団連との連携強化について」という環境・海洋課の1枚のペーパーが入っております。資料3-1といたしまして「環境教育とNGOについて」、その次に「環境教育とNGOの役割」、さらに資料3-2といたしまして「NGOと行政・企業との協働事業例」がございます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、部会長、議事の方をよろしく願いいたします。

議 事

- (1) 運輸部門における温暖化対策の見直しの視点
- (2) 環境教育及びNPOとの協働について
 - ・資料説明並びにプレゼンテーション

部会長 それでは、議事を始めたいと思っております。

まず初めに、「運輸部門における温暖化対策の見直しの視点」につきまして、事務局から御説明をよろしくお願いいたします。

環境・海洋課企画官 それでは、資料2-1「運輸部門における温暖化対策の見直しの視点」について御説明いたします。

まず、内容に入ります前に、この案につきまして、これまでの部会の議論、2月以降各

委員の先生方からメールでちょうだいしました御意見、これまでの国土交通省関係各課による検討の内容を、ここで一たん見直しの視点として取りまとめさせていただきましたのでございます。本日御意見をいただきましてさらにブラッシュアップを図り、次回の4月に予定しております中間取りまとめとして集約をしたいと考えております。これを今後の具体的対策、特に、現在国土交通省におきまして6月をめどに策定中の環境行動計画の中に反映させていきたい、そのための基本指針としたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、1ページ、「運輸部門における温暖化対策の見直しの視点」1.といたしまして定量的評価等の算定手法等に関する見直しの視点でございます。この1番目の項目につきましては、2月以降先生方からいただきました御意見の中で最も多くの御意見をいただいております。

まず、見直しの視点(1)といたしまして「データの収集・とりまとめの時期」に関するものでございます。これはさらなる時間短縮を図る必要があるのではないかという御指摘を多くいただきました。現在、関係省庁と連携いたしまして、例えば速報値を最大限活用して少しでもデータの収集・取りまとめを早期に行うといった検討を進めているところでございます。

次に見直しの視点(2)といたしまして「算定手法」でございます。

一つ目は「交通量予測」でございますが、当部会におきましても京都大学の北村教授からプレゼンテーションいただきました公共交通機関の利用促進等について、マイクロシミュレーションなど、さらなるきめ細かい推計手法を検討する必要があるのではないかといたした視点でございます。

次の「指標」でございますが、運輸部門の対策の定量的評価につきましては、モダリティシフト化率、鉄道の整備水準、そうした計測可能な指標を用いまして、一定の前提条件を置いた上で対策効果を推計いたしております。よりきめ細かい検証、さらに厳し目の検証が必要なのではないかという先生方の御意見をいただきました。

ここでは、三つ目のぼつでございますが、計測可能な関係指標の達成のみでほぼ確実に排出削減が達成されると考えられる対策と、指標の達成のみをもっては排出削減が達成されるとは判断できない対策をまず分けて考えるべきではないか。さらに、指標の達成のみでは見込み量の達成の判断が困難と考えられる場合につきましては、その推計に用いた前提となる考え方の実現性を高めるよう、例えばこれに関する需要面の施策を強化するなど追加対策を検討するべきではないかといった視点でございます。

次に、1枚めくっていただきまして、定量評価の次の部分は統計データに関するものでございます。これにつきましては当部会におきましても、例えば輸送目的、特に業務用の自家用自動車の輸送といったところの統計がきちんと把握できていないのではないかといたした御指摘をいただいております。こうした分類をさらに細分化する必要があるのではないかといたした視点でございます。また、各関係統計の連携や整合性を確保する必要があるのでは

はないかといった視点でございます。

次に、2番目といたしまして「対策・施策の見直しの視点」ということで、現大綱の対策の記載順にそれぞれの対策を検証いたしております。

まず、一つ目の「基本的な考え方」といたしまして、一つ目のぼつは、現大綱の対策は自動車のトップランナー基準や公共交通の整備などの供給面からの対策と、自動車のグリーン税制やTDMなどの需要面に着目した対策の二つがあるのではないかと。そして、供給面における対策、需要面における対策は一体として効果を発揮するべきものではないかと。そう考えた場合に、両者の連携を強化するような対策・施策を検討する必要があるのではないかと御指摘がございました。

さらに、市場におけるグリーン化メカニズムを構築するために、例えば低公害車などの省エネ商品やいろいろなサービスを継続的に利用した場合に、当初の値段は少々高くとも、ランニングコストが下がっていくうちに、何年かたつともとがとれて経済的効果があるといったことを適切に評価し、さらにそれを購入者にわかりやすく表示することが重要ではないかと。また、そうした取り組みの連鎖的な波及を促すために、公共部門における率先的取り組みを活用する必要があるのではないかとといった視点でございます。

さらに、これは何回も御指摘をいただきましたが、需要面に着目した考え方に立って、交通機関をドア・ツー・ドアでシステムとしてとらえる総合的な視点が必要ではないかといった視点でございます。

こうした基本的考え方に基づきまして、3ページから、各対策ごとについて見直しの視点ということでまとめさせていただいております。

まず、「自動車交通対策」でございますが、「見直しの視点」をごらんいただきたいと思います。トップランナー基準については2010年以降も視野に置いた新たな基準を検討する必要があるのではないかと。供給面で燃料電池自動車等の技術開発をさらに推進させる必要があるのではないかと。さらに、これは委員の皆様方多くの御意見をいただきましたが、需要面では、低公害車等の普及をさらに推進するため各種の優遇施策のさらなる充実を図る必要があるのではないかと。また、実走行の観点から、アイドリングストップなどエコドライブを促進する効果的な対策が必要なのではないかといった視点でございます。

次に、といたしまして「環境負荷の小さい交通体系の構築」の貨物部門の取り組みでございます。

「現状」の三つ目のぼつに、この部会でも御意見をいただきました、需要面におきまして、これまでのコスト削減のための物流効率化に加えて、企業の社会的責任やライフサイクルアセスメントといった観点からの取り組みが多く始まっております。こうした取り組みをすそ野まで広げるような支援策が必要ではないかといった御意見をいただきました。この点について「見直しの視点」で、モーダルシフトの要因分析を徹底して行う必要がある。その際に市場における荷主の選択に対してインセンティブをさらに付与するような具体的対策、あるいは荷主企業と物流事業者による連携対策の強化といった点を挙げさせて

いただいております。

また、これも御意見をいただきましたが、ドア・ツー・ドアで運輸サービスを考えるべきである。その場合に運輸セクターにおけるE S C Oのような取り組みはないのかという御指摘をいただきました。ここでは、現在国土交通省の貨物部門で検討、さらに充実を図ろうとしておりますサードパーティーロジスティクスという、荷主にかわって包括的に物流の効率化や在庫管理等をビジネスとして行う事業の積極的活用を挙げさせていただいております。

また、これも御意見として多くいただきましたが、都市内物流を中心といたしまして、まちづくりと連携した対策が必要なのではないかといった視点。さらには、地産地消の取り組みによる輸送距離の短縮やネット取引による物流の効率化など、新たな観点からのさまざまな連携対策を検討する必要があるのではないかという視点でございます。

次に、旅客部門につきまして、5ページからの「見直しの視点」をごらんいただきたいと思います。

旅客部門につきましては、需要面でT D M等の対策が各地で行われておるところでございますが、これの本格的な実施を促進するための環境的に持続可能な交通（E S T）の整備が必要ではないかといった視点。

特に多くの御意見をいただきましたのは、これまでの公共交通の利用促進に関する施策に加え、自動車に過度に依存しない徒歩、自転車、公共交通機関が機能する都市づくりへの転換を促進する対策をあわせて行うことが必要ではないかといった視点。

また、ドア・ツー・ドアの一貫したシステムを構築するために、例えば駅における結節点対策や駐輪場などの総合的な対策を検討するべきではないかといった視点。

さらには、検討に当たって、全国画一的な対策を講じるのではなくて、地域における自動車利用条件など地域の特徴に応じた、地域の自主性を尊重した制度設計を検討するべきではないかといった視点でございます。

以上が現大綱の各対策ごとの検証及び見直しの視点でございます。

3番目からは、今回特に委員の先生方から御指摘が多かった連携対策、総合的な施策につきまして、各主体との連携という形で横断的にまとめさせていただいております。

まず、一つ目として「産業界との連携」でございます。

先ほど貨物部門の現状または見直しの視点のところでも申し上げましたとおり、C S Rまたはライフサイクルアセスメントといった観点からのさまざまな取り組みが産業界でも始まっております。また、通勤等の旅客部門におきましても、従業員の通勤について、マイカー利用から公共交通への転換を図るような通勤交通マネジメントを行う企業が出現しているところでございます。

「検討の視点」といたしましては、民間でできることは民間でという基本的考え方に基づきまして、企業の自主的な取り組みを最大限活用していくといったことを基本的な視座としつつも、一方で、こうした取り組みを支援するための具体的な支援策として、流通効

率化の物流拠点の整備や、先ほど申し上げました3PL事業の育成など荷主と物流事業者の連携による対策が必要ではないか。

また、通勤交通マネジメントについて、社会心理学的アプローチを活用したプログラムの導入を各事業者に普及させるような対策が考えられないか。

さらには、2ページの基本的考え方の中で市場におけるグリーン化メカニズムの構築のところとも関連いたしますが、環境取り組みに努力した企業が市場において適切な評価を得るための制度づくりといったことで、荷主による物流分野の環境取り組みの評価の手法を確立するような取り組みが必要なのではないかといった視点でございます。

これに関連いたしまして、資料2-2でございますが、「日本経団連との連携強化について」という一枚物をごらんいただきたいと思います。

現在、国交省におきましては各方面との連携を模索しておりまして、産業界におきましては日本経団連等との話し合いを始めさせていただいております。まだ緒についたばかりでございますが、四角の中にございますとおり、連携を強化するといったことで議論を始めておるところでございます。

「連携施策の例」はまだ机上で考えた例でございますが、こうした取り組み、特に先ほど申し上げました物流部門におけるCO₂排出量の把握・算定方法の検討、マニュアルの作成など、企業活動に伴う運輸部門のCO₂排出量の削減に関する自主的取り組みをバックアップするような、また、その前提となるような取り組みを国交省としても進めていきたいと考えております。

また、そうした荷主企業と運輸関係団体による取り組みとの一体化を図っていくといった点、さらには、先ほど社会実験がいろいろ行われておると申し上げましたが、先駆的取り組みに対する支援や物流拠点の整備といった点で連携が図れないかということを検討しているところでございます。

さらには、通勤交通マネジメントにつきまして、プログラムの開発・普及、また、その前提となります公共交通の充実といったことも、今、経団連事務局との間の検討課題として整理をしておるところでございます。

これらにつきましては今後、6月に策定されます環境行動計画をめぐりまして、さらに深度化を進めていきたいと考えております。

それでは、資料2-1に戻っていただきまして、6ページでございます。「地域との連携」ということで、先ほど申し上げましたTDM（交通需要マネジメント）の実施につきまして、特に渋滞地域について、自動車交通需要を合理的に調整しながら、公共交通の整備によって市民のモビリティを確保する取り組みが進められております。

こうした需給両面における対策を今後地域のコンセンサスを得ながら進めていくために、例えば、「検討の視点」の三つ目のぼつでございますが、こうしたESTの取り組みを根づかせるために、地域の関係者による主体的、一体的な取り組みを誘導する制度的枠組みの構築が必要ではないか。例えば特区制度などを活用して、その自主性を最大限生かしながら

ら関係者が連携して重点的に支援するスキームを構築できないかといった視点を挙げさせていただきました。

次に7ページでございますが、関係主体との連携のもう一つは「NPO等との連携」でございます。

運輸部門の対策は日常生活のライフスタイルに直結するものが多く、このため個人レベルでの実践的取り組みが必要とされておるところでございます。例えば公共交通の利用につきまして、大型商業施設と連携して公共交通の利用者に買い物や飲食代の割引を実施したり、一定額以上の買い物客に地下鉄やバスの乗車券を交付するなどの取り組みが、これは関西でございますが、始まっておるところでございます。

また、カーシェアリングの取り組みにつきましては、自動車の使用の方法を見直すといった一人一人のライフスタイルの変更につながるものと考えられます。

さらには、福岡で地域通貨を利用した公共交通の利用促進を図っている例もございます。

さらに、岡島委員からプレゼンテーションをこの後いただきますが、環境学習、環境教育といった点で体験を重視したプログラムを実施することが重要と言われる中で、こうしたさまざまな取り組みについて、NPOの柔軟かつ地域に根差した発想との協働が図れないかといった視点でございます。

最後になりましたが、4.として「今後の検討にあたっての留意点」ということで、各委員の先生方からもさまざまな御意見をいただいておりますが、3.までに挙げられました「見直しの視点」は運輸部門の個別対策・施策に着目したものでございます。これらの施策以外に、運輸部門以外の産業部門、民生部門を含む横断的な手法、例えば規制的な手法でありますとか、環境税のように経済的な手法も今後検討されるべきというふうに考えております。今後関係省と連携いたしまして、そうした横断的な手法についても適切に検討を行うことが必要ではないかといった視点でございます。

長くなりましたが、以上が「運輸部門における温暖化対策の見直しの視点」でございます。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、いつものようにといたしますか、あと御報告が二つあるわけですが、それを続けて御報告いただいて、まとめてディスカッションしたいと思います。それでよろしゅうございますね。

それでは、続きまして「環境教育及びNPOとの協働について」。これは岡島委員からお願いいたします。

よろしく申し上げます。

委員 私は10分ほど御説明させていただきます。

おじさんの写真が載っている資料を見ていただきたいんですけども、資料3-1は後で参考にさせていただくためにつくってきました。きょうは時間がないので、こちらの「環境教育とNGOの役割」、二つ目の資料をもとにお話をさせていただきます。

環境教育、最近はE S Dと言われるようになっております。1枚めくっていただきまして、エデュケーション・フォー・サステナブル・デベロップメントという言葉の方に世界全体では動いておりまして、環境教育というとエンバイロンメンタル・エデュケーションということでE Eと言われていたんですが、今はいろいろなところでE S Dという言葉が使われるようになっております。

E S Dというのは、もともとはサステナブル・デベロップメントということから出てきているんですが、20年ぐらい前はデベロップメント・ウィズアウト・ディストラクションという言葉が中心でした。その言葉に対してブルントラント委員会でサステナブル・デベロップメントという言葉に変えて、同じように、5分の4の人口がいる途上国のことを考えますと、エンバイロンメンタル・エデュケーションといってもなかなかぴんと来なくて、おとししのヨハネスブルクサミットでも正式に取り上げられるようになりましてけれども、言葉をE S Dと変えてきております。

左から2番目に「環境教育」というのが入っておりますけれども、非常に幅の広い考え方で、これは昔で言う開発教育と似たような感じになっておりますけれども、村落が自立するための教育、衛生教育、識字、女性の地位向上、こういったものもみんな含まれた「サステナブル・デベロップメントのための教育」という動きになっております。しかし、我が国では、まだ「環境教育」という言葉が多く使われております。

次の3ページですけれども、切り口が結構ありまして、左側は担い手の方の切り口です。右側が分野別の切り口という形になっていまして、学校教育、これが一番の基本ですけれども、そのほか地域社会での教育、企業の教育、NGO。これはNGOのためにつくったあれなのでNGOだけ太くなっておりますけれども、NPO・NGOの教育、メディア。大きいところで、この五つぐらいがあります。

学校教育がそれぞれ自然系、生活系、地球環境系などに分かれておりまして、両方があやのようになっております。ですので環境教育と一口に言っても、学校教育におけるごみやリサイクルの教育なのか、地域社会における自然保護の問題なのか、いろいろなものがまじっておりますので、そこを少し整理しないと議論の糸口が入ってこないということが間々あります。

先ほどの御説明にもありましたように、このような環境啓発というものが非常に大事でして、途上国などを考えますと、幾らハードの整備をやっていっても、資金的にも到底追いつかない、支援もし切れないというような状況を考えますと、若干時間がかかるようですけれども、環境啓発・教育といったところに支援をしないと支援がし切れないという現状もありまして、最近では国際協力の分野においても、かなりE S Dの分野から入ってきております。

資料3 - 1の3ページを見ていただきたいのですが、「日本における環境教育の範囲」というものが図になっております。上の方が自然、下の方が人間という形で、左が地域、右が地球規模というような軸で回りますと、大体この三つの円のようところに環境教育の

分野が集まっている。三つとも重なってくるころは総合系というような言い方をしております。自然系の環境教育、生活系の環境教育、地球環境系、みんなまざっているようなものもある。

そして、5ページを見ていただきますと、どんなものがあるかという、こんなものがここに書かれております。自然系だとアウトドア活動、ネイチャーゲーム、自然学校、自然保護教育、農業体験など。生活系はリサイクル、省資・エネルギー。公害なども入ってきます。地球系は地球環境問題を中心として。さらに総合系の環境教育。総合学習に対する教育。ここで先ほどもありましたようにエコタウンというような問題も出てくるかと思えます。そのようになかなか幅広い分野がありまして、それぞれの分野にそれぞれ専門家のような方がいらして、総合的にとらえるのがなかなか難しい状況になっております。

そして、先ほどの御説明にありましたように、交通についてもNPO等との連携ということが言及されているわけですが、ハード面からの整備と同時にソフト面、意識の面からの整備もしていきませんとなかなか追いつかない。既に+11%になっているものを2008年から2012年の間に落とすというのは至難のわざだと思いますので、啓発面がかなり重要だと思っております。

たばこのことなどを考えると比較的わかりやすいと思うんです。私も1日100本近く吸っていたんですけども、15年ぐらい前にやめたんです。急激にやまりましたね。この役所でもたばこを吸う人だけが缶詰になっている部屋がありましたけれども、たばこの事例などもそうだと思いますけれども、環境意識というの、かなりそういう意識を高めることができるのではないかと思っております。朝起きて顔を洗わないと気持ち悪かったり、歯を磨かないと気持ちが悪いのと同じように、電気をつけっ放しにしていたり自動車をふかしっ放しにしていると気持ち悪いというようになればかなり違ってくると思うんですけども、そのような形でソフト面のあの手この手。

先ほどの説明でも、バスの乗車券を交付するとかなんとか、NPO、NGOがやることはちまちましたことなんですけれども、ちまちましたことが案外大事で、これが重なっていくと結構な力になってくる。とかく国とか大企業となるとちまちましたことはやらないで来てしまいますけれども、そういう面がかなり必要だと。もう一点は、おもしろくないとだれもついてこないということはあるかと思えます。

次をめくっていただきまして、環境教育フォーラム。私が属しているNGOなんです、これは後ほど大黒から説明しますので次に行きまして、NGOによる環境教育。私どもは環境教育を中心としたNGOとして仕事をしているわけですが、NGOという課題が日本の社会にはまた一つありまして、日本のNGOはどこを見ても資金不足、人材不足に悩んでおります。

これは欧米のNGOなどと比較するとすぐわかることなのですが、例えば環境問題に関するNGOだけを取り上げても、アメリカで一番大きな環境保護団体というとNWF（ナショナル・ワイルドライフ・フェデレーション）というのがあるんですけども、こ

れなどは 450 万人から 500 万人の間を会員が行き来しているわけです。イギリスでもナショナルトラストは 300 万人ぐらいの会員を抱えている。そのように 100 万人を超えるような環境保護団体が多数存在しておりまして、アメリカでは大きい順に上から 10 番目でも 50 万人ぐらいの会員を擁しております。それに比べて我が国の環境保護団体で一番大きいと言われているのは日本野鳥の会です。それが大体 5 万人です。500 万対 5 万という差があるわけです。

また、アメリカ人の人たちがポケットマネー 5,000 円ぐらいを払って環境保護団体の会員になる。私は忙しくて仕事ができないけれど寄附するから頑張ってくださいというポケットマネーを出す人は大体 1,500 万人。環境保護団体の会員は 1,500 万人おります。我が国はどう多く見積もっても 30 万人ぐらいではないかと思えます。これはかなり大きな差です。我が国では NGO が会費だけで運営するというのは非常に困難な状況にあります。国民が入らないわけです。

きょうは時間がないのでなぜかということはお話しできませんけれども、NPO、NGO に対する国民の理解は環境面においてはまだまだ非常に薄いと言わざるを得ない状況なわけです。ですので、ここにありますように、それぞれの得意分野の NPO が集まってネットワークを組んだりする必要がある。それから行政や企業と組むときには、どちらかの側にコーディネーターのようなものがないとなかなかうまく回らない。

日本には不幸にして公害がありまして、反公害運動というのは時の政府に反対する運動でしたので伝統的に野党的な性質がありまして、その流れがまだ少し残っているようなところがあります。特に役所の方では、怖がるというか、さわりたがらないという部分がまだ残っております。そういう意味で、なるべく両方の立場がわかるような人をコーディネーターとして使わなければいけないのではないかと。

次のページ、最後ですけれども、「提案」というのは除いていただきたいんですが、社会的な NGO、NPO に対する楽しみ。「情けは人はためならず」であって自分のためにもなるんですよ。ボランティア的な考え方もいろいろ国民に訴えなければいけない。

仕事を提供するというのが一番行政や企業にとって NPO を育てることになるのではないかと思います。ここに「外郭団体の協力」というのがありますけれども、今の日本の社会では、アメリカなどで言っている NGO の仕事はほとんど外郭団体がやっております、こういうようなところもうまく活用しながら NPO に仕事を提供するという。独占受注の外郭団体というのはなるべくやめて、こういう形を少しずつ入れてくる。そういう形が日本の NGO を少し強くするのではないかと。

はしょりましたので誤解が生じるかもしれませんが、政府や企業と NPO、NGO がつき合うときには、かなりの覚悟といいますか、お互いにですね、取り決めがないと NPO、NGO が単なるコンサルになり下がって、仕事が欲しくて右往左往ということになると元も子もありませんので、その辺のところの注意が肝要かと思いますけれども、現在の日本の社会、社会の制度、終身雇用とかいうことになってきますと、なかなか人材はとれ

ない。そのような社会的もしくは文化的、伝統的な欧米社会との違いにより、このような自立した市民の自覚をもとにした民主主義というものが行われているところと、我が国のように政治もまだまだ村社会のようなところがある国との間では、若干のつくりの差があるのではないかと考えております。

NGOの方をやっていきますと切りがなくなりますのでこれで終わりますけれども、ここでは、NPO、NGOと協力しながら、環境教育、特に交通に関する教育及び、交通環境教育というものはあるのかわかりませんが、森林環境教育と林野庁では言っていますけれども、そういった分野でも若干必要ではないか。そして、繰り返しますけれども、何としてもおもしろくないと、日本のNGOの欠陥の一つなのではけれども、熱心な人だけが集まっているので広がらない。熱心な人はほうっておいてもいいんですね。不熱心な人をいっぱい仲間に入れるというのが大事でして、不熱心な人にいかに入ってもらおうか、その辺がキーポイントではないかと思っております。

以上でございます。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、日本環境教育フォーラム事務局長でいらっしゃいます大黒様から、資料3-2について御説明をよろしくお願い申し上げます。

日本環境教育フォーラム事務局長 日本環境教育フォーラムから参りました大黒と申し上げます。

資料3-2「NGOと行政・企業との協働事業例」ということで、5分弱の時間で簡単に御説明申し上げます。

お手元の資料で、まず最初に「日本環境教育フォーラムとは」というのがありますが、こちらの団体は1987年に、今御説明いただいた岡島委員を中心とした環境教育を普及させようという人たちが集まってできた団体でございます。日本型の環境教育を世に提案しようという目的を持った団体であります。

環境教育の普及、自然学校の普及、途上国の環境教育支援ということを中心とした柱といたしまして、行政や企業との協働事業を展開している団体でございます。

幅広きいろいろな形の環境教育に取り込むというか、市民とのネットワークを中継しながら、持続可能な社会の実現に向けて活動していこうという趣旨を持った団体でございます。

次のページになりますけれども、「日本環境教育フォーラムの主な活動実績」ということで、1987年から2003年まで、主なものだけを入れておりますが、具体的な行政との協働ということで、次のページから御説明をさせていただきたいと思っております。

代表的なことが二つあるのですが、一つは田貫湖ふれあい自然塾というものです。これは環境省が整備した政府がやる第1号の自然学校ということで、平成12年度、今から4年前になりますが、オープンしたものです。その中にある宿泊施設と、その中のプログラム運営を実施しているんですけれども、滞在しながら自然体験を中心とした環境教育が行え

る施設で、施設とプログラムが一体化した施設です。施設をつくったのは環境省で、プログラム運営をするのがNGOという一つの典型的な例になります。

その特徴は、専門の指導員、これは民間、NGOの指導員が配置されておりまして、政府の持っているインフォメーション機能と具体的な相互機能を果たしている。

施設設計は静岡県がやったり、整備をしたのも静岡県なんですけれども、いろいろな行政とNGOが協働しているということになります。

これは国の施設としては非常にたくさんの利用者がありまして、平成14年度の来館者が11万人。ちなみに15年度は13万人を超える来館者があるということで、プログラム参加も1万人ということで、この手の施設としてはかなり多くの参加者がいるということになります。

宿泊施設としてコテージの利用率が70%以上ということなので、約20棟あるんですけども、国民休暇村という政府の団体があるんですけど、こちらの施設としては断トツにいい宿泊の利用率を誇っているということになります。

その次のページに、どんなふうに協働しているかという運営体制を簡単に書いております。環境省、静岡県、富士宮市、国民休暇村協会、日本環境教育フォーラム、これらの団体が一緒になって田貫湖ふれあい自然塾運営協議会を始めてそれぞれの役割を果たしていく、そんな形になっております。

その中で自然体験ハウス。これは先ほど申し上げたプログラムを運営するためのハウスなんですけれども、これの施設管理は国民休暇村、運営は上の協議会のメンバーの運営会、コテージは国民休暇村、自然体験プログラム実施は日本環境教育フォーラムと、それぞれの役割を果たしながら全体を盛り上げている。このような形で非常にうまく進んでいる一つの事例であります。

運営会予算3,100万円というのはコテージの売り上げで賄っていくということなので、完全独立で採算性も非常にいいという施設であります。これが一つ目です。

もう一つは子どもパークレンジャーという事業であります。これは文部科学省と環境省、日本環境教育フォーラムの三者が協働でやっているというか、形としては文部科学省、環境省からの委託を受けて事業を行っているということになります。

その次のページに運営体制が簡単に書いてありますので、そちらをごらんいただきたいと思うんですが、運営支援委員会というものがその三者で構成されております。各県の、これは子どもパークレンジャーということで、パークというのは国立公園なんですけれども、全国の11カ所の国立公園でこういう事業を行っています。各都道府県の教育委員会と国立公園の自然保護事務所、それから推進委員会というものが構成されまして、そこで企画申請を受け付けて実際に事業をしていく。実際の事業をやっていくのは現地の事務局。自然学校と呼んでいるんですが、NGOなんですけれども、これらが行事を運営して、都会の子供たちや、その地域の子供たちに良質な自然体験を提供して環境教育を進めよう。こんなような事例で、毎年1,000人以上の子供たちがこれによって自然体験を行っている

という事例であります。

最後に、企業との協働事例ということで一つだけ挙げております。損保ジャパン株式会社と約 10 年前から環境公開講座というものを NGO と協働しながら進めております。毎年こちらも延べ 10 万人ぐらいの市民の方が、身近な環境講座から始まって専門的な話題まで具体的に講座を受けていくという形でやっておりまして、平成 15 年には地球温暖化防止活動環境大臣賞を受賞したものであります。

このほかにも、交通問題ではトヨタ自動車が自然学校というものを岐阜県の白川郷で建設を予定しておりまして、こちらでは、先ほど話の出たような燃料電池ですとかハイブリッドの仕組みだとかを、具体的な解説を含めて、楽しみながらそういう仕組みをわかっていくというようなことを企画している自然学校を設立するに当たりまして NGO の具体的な協力を求めて、NGO として支援していくというような、紙には書いていないんですけども、そんな事例もございます。

簡単ですけど、以上で終わらせていただきます。

部会長 どうもありがとうございました。

・ 審 議

部会長 それでは、委員の皆様方から御質問あるいは御意見を承りたいと思います。いかがでございましょうか。

委員 私が今さら言うのもおこがましいんですけど、私が常々思っているのは、環境教育で非常に重要なのは倫理教育だと思うんです。環境というのは正直者がばかを見ろみたいな一面があって、最近の電車のつり広告で非常に印象に残ったのがあったんですけど、たばこの吸いがらを拾う人はたばこを吸わない人ですと書いてあった。そういう面があると思うんです。そういう意味で倫理教育というのは非常に重要だと思います。

それは卑近な例ですけど、もう少し広い意味で言うと、環境を考えた人が得をするというか、そういうシステムをつくる必要があると思うんです。5 年前に私どもの大学に環境学専攻というのができたんですけど、そこを卒業する学生は就職が難しい。なぜかという、企業というのは、従来の考え方で機械とか電気とか、どこの専門家ですかみたいなことを言われて、環境の専門家というのはなかなかとらない。あるいは国家公務員の試験でも、今、環境という枠があるのかどうか。多分ないのではないかと思うんですけど、そういうものもぜひともつくってほしい。要するに環境を勉強した学生がいろいろなところに就職ができるようなシステムをつくってほしいと。

もう一つ、NGO とか、おもしろくないと参加者がいない。それは本当にそうだと思います。一つの例で、私はこの間イギリスに行ってきましたが、エデン・プロジェクトというのがありまして、イギリスの 21 世紀プロジェクトの一つとして巨大な温室がつくられているんですけど、そこは入場者が年間 200 万人いる。入場料で 40 億の収入があると

っていましたが、そういうものをいろいろな国とかいろいろな人が知恵を出し合っ
れば環境教育に非常に有効なのではないかと思いました。

部会長 どうもありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

委員 前半の方のことについて御意見を申し上げたいと思いますが、前の大綱では、車
の単体対策と利用にかかわる対策に関して、特に後者に関していろいろな細目が挙げられ
ておりました。それを積み上げて一つの数字としての目標が構築されていたわけですけれ
ども、その細目の中には定量性に欠けるものが随分あったと思います。今度の見直しの中
で、そういった細目に関してはどういう取り扱いをされるかというのが非常に重要なポイ
ントではないかと思います。それを全部切り捨ててしまうのか、あるいは、長い目で見ま
すと、今のところそういう定量性しかないものであっても、将来いろいろな調査や取り組
みのやり方によっては定量的な方向に結びつくような対策も多々あると思いますので、そ
の辺の取り扱いに関して考えをまとめて確立していただきたいと思います。

もう一つは、運輸分野の過去の増加のトレンドというものが過去のいろいろな影響因子
をもとにして説明できませんと将来の予測もできないわけでありまして、そういったもの
の精査も必要ではないかと思います。今後いろいろなモデルをつくったり調査のやり方を
開発していかれると思いますけれども、その上でも過去のトレンドの説明ということが重
要な基礎になるのではないかと思います。とかく将来どうなるかということに関して、そ
ういった影響因子の精査がなおざりになるがゆえに定性的な議論でとどまっているよう
な面があると思いますので、そういう取り組みも必要ではないかと思います。

交通対策に関しては、もちろんCO₂の削減というのはねらいなのでありますけれども、
これは交通流の円滑化とか、渋滞対策、地域の、特に大都市の大気汚染対策にもつながる
効果が副次的に大きくありますので、そういった視点も重要ではないかと思います。特に
総合的な効果が得られるものについて、単にCO₂だけではないということを強調してお
きたいと思います。

もう一つは環境教育の件ですけれども、技術に携わっている人間としましては、途上国
への支援という観点から、交通対策あるいは自動車の技術的な問題に対する支援が必要だ
らうと思いますけれども、そういった面では、技術教育というのでしょうか、そういう支
援も絶対不可欠だと思います。日本は技術的には進んでいるわけですけれども、そういう
技術を供与したりしていくという体制をとりませんと、それから受け取る側でも技術的な
進歩がないと一方的な技術的な格差が埋まっていけない、あるいは支援する、支援される
という構図が変わらないのではないかと思いますので、そういう視点が非常に重要だと思
います。

交通の分野で言いますと政策的な問題と技術的な問題と両方あると思いますが、その辺
の視点も、この対策の本論ではないと思いますけれども、非常に重要な視点だと思います。

以上です。

部会長 どうもありがとうございます。

事務局からお答えいただくことはございますか。

環境・海洋課企画官 それでは、私から2番目と4番目の件について、私としての考え方を御説明したいと思います。

まず、過去のトレンドを説明できないと将来の予測もできないという点でございますけれども、おっしゃるとおりで、第1回目のときに非常に大ざっぱなマクロの数値をお示しして、原単位といいますか、それぞれ使う機器なり使用の状況に起因するものと交通量そのものとのがどういう関係になっているかというところはそれなりの分析をしたということでございますが、例えば公共交通機関からどうしてマイカーに流れてしまうのか、あるいはどうしてモーダルシフトが進んでいないのか、そういったところについての要因分析というようなところを多分御指摘いただいているのだと思います。

もちろんその要因というのはこれからまだまだ勉強しつつ、対策につながるような結果を出していく必要があると思っておりますが、その答えのうちの一つとしましては、供給側に着目した施策だけではなくて、需要側の視点に立たなければいけない。例えば旅客の面でいきますと、交通全体のシステムとしてドア・ツー・ドア、トリップ全体を考えないとなかなかうまくいかないというようなところ。あるいは貨物の方でいきますと、荷主の方への働きかけが重要であるというようなところを視点として今回盛り込んだところです。さらにそれを具体化するということになりますと、もう少し細かい分析のようなものができれば非常に有効ではないかというふうには考えております。

それから、途上国への技術支援というところでございますが、御存じのとおり、京都議定書の中に定められておりますクリーン開発メカニズムというスキームがあって、これは途上国でいろいろな事業をやって、そこに技術や資金を投入して、その結果途上国での二酸化炭素の排出量が減ったならば、その減った分を日本が減らしたというふうにカウントしてよしいという制度なのですが、交通部門ではこれまで先駆的な例が少なく、これをどうやってやっていくかというのが難しいという状況にはございます。これについても国土交通省でいろいろ調査をしたりしておりますので、そういった調査の結果がまとまりましたら、御報告の機会があればありがたいと考えております。

私からは以上です。

部会長 岡島さんか大黒さんから、技術教育ということについて何か.....。

委員 技術教育ということは特別にないんですけども、環境というとは何でも入ってしまうものですから。今私どもがすごく力を入れているのは、例えばトヨタの自然学校では、高校生に自動車を組み立てさせたらどうだろうか。4万点ぐらいパーツがありますよね。あれを一夏かかって4～5人で組み立てさせて走らせたならおもしろいのではないかとか、そういうようなことをいろいろ考えています。

途上国については、途上国の村落や町が自立できないといけなくて、私どもが今インドネシアでやっている、小さなダムをつくって、それを環境教育と一緒にしているプロジェ

クトがあるんです。30kWぐらいのダムなんですけれど、200世帯ぐらいにいく小さな手づくりの水力発電です。これをどこにつくるか、どうするか云々というのを全部プログラムとして環境教育を入れていって、作りながら環境教育をやる。その中で技術者養成をしております。

その最大のねらいというか、最後には地元の人が電気代を払うということにこぎつけるのが一番大きな目的でして、払ってくれますと、そのお金で技術者を雇うことができ、村の若者を今2人雇っていますけれど、自分たちで雇った若者をジャカルタで半年間技術の勉強をさせて、今戻ってきています。実は先日災害がありまして壊れたんですね。しかし、自分たちで直した。これが一番大きなあれで、その辺の技術の伝達がありませんと、余り言っただけではいけないのだけれど、JICAで40カ所か50カ所つくったうちの半分以上が壊れたままなんですよね。それを今先生がおっしゃったように交通も含めた技術教育というようなもので、環境教育の中とかいうか、ESDという概念からいきますと、技術というものを確実に伝承しないと実際は回らないということがありますので、環境教育の中でも特に技術の面は重要だと思っております。

もう一つは、エネルギー教育というのは環境教育で非常に欠けている部分でして、原発がよいのか悪いのかも含めて、きちんとしたデータを前にみんなで勉強し合うというようなエネルギー教育というものも環境教育の中で非常に大事だと思っております。考え方はそれぞれ別で構わないんですけども。

技術教育、エネルギー教育、そこまで言うと環境教育という範疇から外れてしまうのかもしれませんが、非常に大事なことだと思います。実際のNGOとしてはそういうものにタッチして活動させていただいているということです。

委員 私もNGOなのですが、交通の運輸の部分で何ができるか。いろいろあるかとは思いますが、グリーン経営マニュアル等をおつくりになったときに私も参加させていただきました。これからいろいろ考えていくときに、環境教育の絡みで言いますと、環境省で環境カウンセラー制度が、これも私はつくる時からずっと協力をしてきているんですが、ございます。いろいろやろうとすると、各省庁でそれぞれの制度を立ち上げると、実は人材はそんなに多くは存在しません。Aさんという人材がいるとします。都道府県や市町村などでも持っている制度、例えば東京都の指導員だとか、環境カウンセラーだとか、みな兼ねてます。みんな一緒なんですね。しかし、実はどれもが必ずしも十分機能していない。肩書だけがふえてしまうという格好が結構多いわけですし、これからいろいろ検討される場合には、そういった他省庁もしくは地方自治体とのタイアップを考えた制度を考えないと幾つもの同じようなものができてしまう可能性があるということだけは申し上げておきたいと思っております。

技術教育とか環境教育の面で人材の問題なんですけど、2007年から団塊の世代がどっと世の中に、極端なことを言うと放り出されてきまして、こういった方々の、言葉は悪いんですけど、活用といいですか、知識・ノウハウをいかに社会に役立てていくかという観点でN

GOとのタイアップを考えていくべきだと思います。必ずしもNGOという団体でなくて、社会の人材をどう活用していくか、そういった観点でいろいろ施策を考えていかないといけないのではないかと感じています。NGOをどう育てるかとかいう社会全体の問題から入っていきますと、なかなか日暮れて道遠い問題でございますので、そういった観点はぜひ、日本の人口の動向とか、そういうものも考えて施策を検討していただきたいと思えます。

部会長 どうもありがとうございました。

ほかにいかがですか。

委員 大変いいお話を伺わせていただきました。ただ、一つ、教育という観点から見たときの心配を感じるんです。私は10年ぐらい前まで大学の教授をしておりました。今は変わっているのかもしれませんが、機械工学科の教授をしていました。ここにも機械工学科の教授がおられるんですけども、細かくなりますが、機械工学を成り立たせるものは機械力学、流体力学、熱力学、材料力学なんか。それぞれ専門の先生がいて、教えるときは、これは必修だ、これは絶対教えなければいけない。しかも一つ一つが最近はお奥が深くなっていますから、学生はそんなに勉強し切れないんですね。全部中途半端。教育の問題になりますと、私は交通安全の方が近いんですが、安全教育もしなければいけない。きょうのお話のように環境教育もしなければいけない。倫理教育、技術教育、エネルギー教育というお話もありましたし、こんなに教えられるんだろうか。

機械工学の例で言いますと、熱力学と流体力学というのはナビエ・ストークスの方程式とかなんとかでコンパクトに教えられるはずなんですよ。ですから、きょうのお話は全部大事なんですけど、教えるときには、コア、どこを教えたらいいかということ。交通であれば交通に特化してもよろしいと思います。安全教育もやらなければいけないんだろうと思いますので、そのあたりをちゃんと整理して教える教え方を考える必要があるのではないかと心配を感じます。

委員 関連してですけど、私は新聞記者で20年以上環境問題を書いてきたんですけど、最後の方になったときに、だれも読んでいないのではないかと気がついたんですね。なぜかという、だんだん難しくなってしまうんです。読者を普通の人を想定しないで、役所の人とか、学者の先生とか、そういう方に褒められたいような記事になってくるわけです。そうすると難しくなってきた、後半、やめる1年ぐらい前に、はっと気がつきまして、いろいろな現象で、講演などをしていても、読んでいないわけですね。私のを読みましたかと言うとみんな手を挙げてくれるんだけど、読んでいないわけです。ほとんどの人が読んでいないというのに気がつきまして、1,000万部出ていても読んでいないわけです。

その欠陥に気がつきまして、やめる年には見開きで、小学校4年生ぐらいを対象に、しかし大人に見せる。小学校4年の学力ぐらい。漢字の量とか、難しい漢字は全部ルビを振ったりして、学校の廊下に張っておくと読めるというような形で、活字も2倍ぐらい大き

い活字を使って、絵と図をいっぱい入れて、それを1年間毎月1回ずつ12回連載したわけです。そうしましたら大反響で、毎月50万部ぐらい増刷して学校とかいろいろなところに配ったんです。だから先生がおっしゃるとおりで、一番大事なところをきちんと伝えないと、環境教育、環境教育と教え込むと、結局何にも入っていないという危険性があるというのは私も同感ですので、みずからの過ちも含めて、同じ考えであることを。

部会長 どうもありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

委員 いろいろおもしろいお話を聞かせていただいて非常に勉強になったんですが、今の環境教育に関連してですけれども、基本的にいろいろな事例を通して、特に自然体験型というようなところから、五感で体得していくというスタイルが非常に望まれているのだらうなという気がいたします。

その一方、環境について教育するというのはよくわかるんですけれども、一部の人がもしれないんですが、環境しか見ない。そういう風潮といいますか、環境のことだけを言っていればいいんだというような、そういうことを時々感じるがございます。

その意味では、いわゆる環境アセスメントという、EIAというようなことが最近では社会的なインパクトアセスメント、ソーシャル・インパクト・アセスメントというような流れにもなっておりますので、もう少し広い視点を会得するような環境教育が必要だらうなと思っておりますところ、資料3-1の6ページの「環境教育の内容の変化」というところで、開発、貧困、資源、人口、ジェンダー、そういうあたりが並んでおりますので、これからの環境教育の視点というのはもう少し広く、そういうところまでも含めて。基本的には、先ほど倫理というお話もございましたが、他者への思いやりといいますか。他者というのは人だけではなくて、アジアの場合は特に自然も単なる物ではなくて人間と同じような扱いをする。そういう意味での他者への思いやりということがあれば、6ページにあるような貧困でも資源でも人口でも、そういうようなことについての思いやりというものも生まれてくるのではないかと思います。その意味で広い観点での環境教育を進めていただきたいと思います。そういう視点を含めていただきたいと思います。

それから、見直しの方の視点ですが、細かいことについては私は余り意見を述べていませんし、これから述べるつもりもないんですが、全体を通して見て、これは視点の中を含めるかどうかは別としまして、さまざまな施策を行っていくんですけれども、それに伴うコストということが表面的には全く出てきていない。これはもちろん考えていらっしゃるのでしょうけれども。

そのときのコストというのは物理的だけではなくて、心理的なコスト。中に「社会心理学的」という文言もございましたが、そういう施策を行うことによって、物理的に発生するコストばかりではなく、人々の意識とか、生活習慣とか、さまざまところに及ぼさるう心理的なコストまでも含めて、それが供給とか需要という両面から見た、一体として考えたときの施策のあり方ではないかと思いますので、そういうことを文言に含めるかど

うかは別として、そういう気持ちを持っていただきたいというふうに思いました。

以上です。

部会長 委員のおっしゃった他者への思いやりという言葉に関連して申し上げますと、アマルティア・センというインド人の経済学者がいるんですね。98年にノーベル経済学賞をもらった。今、オックスフォードかケンブリッジ、どっちだったか忘れてたけれど、単なる経済学者ではなくて、思想的にもディープな人がおまして、その人が何年か前にラショナル・フルという本を書いているんです。合理的な愚か者。つまり、経済学の教科書を見ますと、家計といいますか、個人はみずからの効用を最大化するように行動し、企業は利潤が最大化するように行動するというように書いているけれど、それはラショナル・フルであると。合理的な愚か者。人間というのは合理的な愚か者ではないんだと。人間が行動するときには、私利私欲といいますか、自分の利益を最大にするというふるまい方をすることも事実なんだけれども、それにまさるとも劣らずコミットメントとシンパシーというのが行動規範になっているんだと。

シンパシーというのが今おっしゃった他者への思いやりですね。コミットメントというのは、私は「使命感」というふうに訳したらどうかなという感じがしているんです。そういう意味で、まさにシンパシーとかコミットメントというものをどれだけ私利私欲の追求に優先させるかということで、さっき委員がおっしゃったようなことにも関連してくるのではないかと思います。

もう一つ申し上げたいのは、教育に関連してですけれども、ポール・ケネディという、1990年ごろに「大国の興亡」という本を書いて大変有名になったアメリカの歴史家なんです。この人が別の本の中で、北欧三国とオランダ、デンマークというのは、国民というか、人々の環境意識のレベルが非常に高い。環境保全の意識のレベルが非常に高い。この五つの国に共通して言えることは何かというと、一つは十分豊かであること。確かに1人当たりGDPは3万ドル前後で十分豊かである。環境に配慮するに足るだけ十分豊かである。十分豊かでないと環境のことなんか言っておれんというのは今の途上国の状況などを見ればよくわかりますし、かつての日本でもそうだったと思うんです。もう一つが教育水準のレベルが高い。実際今申し上げた五つの国の大学進学率は30%台の後半で、確かに教育水準は高い。

翻ってこの日本についてどうなのかと見ると、1人当たりGDPはほとんど4万ドルで十分過ぎるくらい豊かである。少なくともGDPで見るとね。教育水準はどうなのかというと大学進学率は今や50%というところまで行っているにもかかわらず、環境問題に対してそれほど熱心ではない、あるいはそのふるまい方が環境に対して必ずしも優しくない。それはなぜなのかというと、日本という国は1人当たりGDPという数字の上では豊かなんだけれども、本当に環境のことを思いやるほどに足るだけのゆとりがないと思うんでしょうか、本当の意味での豊かな生活を送っていないということだと思うんです。

教育の方に関しましては、大学進学率は過去ずっと右肩上がりです上がってきて、今50%

に達しているわけですが、最近大学生の学力低下というようなことが言われますが、本当に知的水準が向上しているかというと、決してそうではない。したがって、さっき委員がおっしゃったように、お書きになる記事を読者が読んでいて、難しい方ですが、難しい方の記事が理解できるぐらい全体の知的レベルが上がらないといけないと思うんです。

ですから環境教育ということももちろん大事ですが、この辺は文部科学省に言うべきことかもしれませんが、情報の受け手の知的レベルをもっと上げる必要があることと、本当の意味で生活を豊かにするということだと思っております。

委員 意識の問題なんですが、前回の委員会でも申し上げましたけれども、5、6年前ですか、ドイツの市民の環境意識と日本の市民の環境意識調査に係りました。ドイツが高いのに比べて日本は低いというのが一般の説なんですが、少なくとも私が関与した国立環境研究所の調査では日本の市民の意識の方が高いんですね。これは一つのアンケート調査ですので、それがすべて正しいかどうかわかりませんが、むしろ制度的な観点で日本の方がおけているというふうな結果でした。

例えば温暖化に対して経団連は、前会長のときは京都議定書の批准に反対していたわけですね。むしろそういう産業界、政府の側の制度的な意識の方に問題が多いわけで、市民サイドの意識は低いと断定するのは非常に問題があるように私は考えております。もちろん今、政府も産業界もどんどん変わってきておりますので、非難のし合いをするつもりではなくて、もちろん市民の意識を上げることが今後とも必要であるということを否定するものではないのですが、低いんだと断定してしまうのはちょっと問題があるような感じを受けております。

部会長 確かに政府も産業界も意識は決して高くないということは私も意見を同じゅういたしますが、委員に伺いたいんですけれども、結局ライフスタイルの美意識みたいなものがあって、どういうライフスタイルが格好いいか。簡単に言えばですね。つまり、だれもが格好よく生きたいと思っているわけですね。ですから環境に対して優しい行動をすることが格好いいというふうに皆が思うようになることが必要だし、政府も、あるいは産業界も、環境に対して不熱心な企業というのは格好悪いんですね。

だから日本の社会も成熟化してくれば、例えば何か物を買おうというときに、A、B、C、D、E五つのメーカーがつくっているもののどれを買うかというときに、ある人がA社の製品を買った。そのときに、ほとんど似たり寄ったりの製品なのにあなたはなぜA社の製品を買ったんですか。A社は経営プロセスや生産プロセスで環境配慮という点で非常にすぐれているという答えが返ってくるような時代になると思うんです。そういうことを期待したいと思うんですけれど、それについてコメントをいただければと思います。

委員 委員のおっしゃったことはそのとおりだと思うんですけれど、日本人は知識はあるんですよ。頭ではわかっているんだけど、全然動かないわけですね。体が動かない(笑声)。これが大きな問題でして、リオデジャネイロの前あたりは温暖化なんてだれも知らな

かったけれど、ああいうことが起こったら小学生まで、あの難しいメカニズムを覚えたり、京都議定書なんていうのは難しいですね。あんなのがみんなよく頭には入っているんですけど、こなれていないというか、知識はあるんだけど全然動かないという点が一つあると思います。

それから、NGOのことで時々私もお話しすることがあるんですけど、日本の来た道、歴史を考えると、明治以降我が国のたどってきた道を考えると、NGOなんかやっていられなかったんですね、簡単に言って。第二次大戦もあったし、いろいろなことがあって、週休2日になったのはつい最近ですね。その他もろもろのことがあって、歴史的な背景も考えないと、我が国の国民の成熟度というか、そういうことも加味しておかないといけない。

そして、今おっしゃったように、私がアメリカにいたころには、学生はムスタングなんて格好いい車に乗って行くのが一番格好よかったですけれど、最近では自転車の方が格好いいわけです。そういうように意識がエコ化する方が格好いいと。

先ほどちょっとお話ししましたが、たばこなんかもそうですね。顔を洗うのもそうだし、いろいろな意味でちょっとしゃれたものを持って、それは環境にいいものを持っていた方がずっと格好いいというふうに私は間もなくなってくると思うんです。先ほど委員がおっしゃったように、大量定年になってくると少し余力が出てきて、そういう方々がいろいろなことを始めると大分落ちついた世の中になって変わっていくのではないかと思います。

戦後のこの60年ぐらいはおかしかったのではないかと思います。物は豊かになったけれど、カネ、カネ、カネで、精神的にやっぱりかなりおかしくなってきたのではないかとというような個人的な感想を持っています、国の流れみたいなものも加味しておかないといけないかなと思います。

部会長 どうもありがとうございました。

委員 委員は最初に「情けは人のためならず」という言葉をお使いになりましたけれども、私どもの研究所で、これはどういう意味ですかという調査をしたら、今や圧倒的多数は「情けをかけることはその人のためにならない」という解釈になっているようでありまして（笑声）環境教育というのは相当根が深いところからやらなければ大変だなというふうに感じました。

それから最初に御説明があった問題ですけれども、大変新しい政策の方向が出ておりまして、ぜひその方向で具体化して欲しいと思うんですが、一つ不満は、国土交通省ができて3年になるんですか。道路だとか港湾というハード、インフラの部分と運輸、ソフトがもう少しうまく連携するのではないかと。多くの国民はそういう期待を持っていたと思うんですが、今日出された内容はそういう連携によるダイナミックな姿というのは余り見えていないような気がするので、もう少しその辺に御留意いただけないのかなという気

がいたします。

道路や港湾、社会資本については別途環境という視点で論議があるのかもわかりませんが、最終的には循環社会の実現というところに目標があるわけでありますので、その辺の連携をもう少しやっていただけないかという気がするわけです。

7ページの最後には、今後の検討課題ということで「横断的な手法」。この中には経済的な手法も言及されているわけでありますが、経済的な手法となりますと、当然道路の関連税制、環境税とか、そういうものとどういう姿を描くのかという問題になってくると思いますので、そこの部分については、その後に書いているような「今後関係各省と連携」ではなくて、省内でまずその連携について議論を深めることが大切ではないかという気がするわけであります。大変難しい問題を含んでいるということは十分わかるわけでありますが、そこのところを避けては横断的な手法というのはなかなか具体化しないと思いますので、ひとつ腰を据えて議論を深めていってほしいという気がいたします。

以上です。

部会長 どうもありがとうございました。

環境・海洋課長 ただいまの先生からの御議論ですが、一つ御報告させていただきますと、社会資本整備との連携というのは省内でももちろん意識しておりまして、具体的に言いますと、道路そのほかの社会資本の具体的な政策を審議する社会資本整備審議会というものがございまして、そこに環境部会を設けて検討を始めました。つい先週ですか、それが立ち上がったということですので、今後本審議会と社会資本整備審議会との連携というものも考えてみたいと思っているところでございます。

また、省内ではこれを受けまして、冒頭上原から申し上げましたけれども、省全体の環境行動計画をつくらうということを考えております。6月をめどに具体的な施策をそこに載せたいということを考えておりまして、それをつくる段に当たりまして、本審議会、社会資本整備審議会、それぞれの御意見をお聞きしたいと、こういうことを考えておりますので、その際にはよろしくお願ひしたいと思います。

委員 先生がおっしゃったことに非常に共感するのですが、ものの考え方には、やはりすたりが結構ございまして、私が小学生のころは、社会科の地理で八郎潟の干拓と児島湾の干拓はとてもいいことで、米がいっぱいできるし、どんどん埋め立てろ、国土もふえるというふうに教わって、魚が死ぬとかそういうことは全然教えていただけませんでしたし、そのころはそういうものかと思っていました。しかし、今は違います。結局、物事には、いい点も悪い点もきっとどちらにもあるはずですね。

京都議定書についても、やはりすたりの問題が大きいかもしれません。今、京都議定書について経団連の会長が反対されていたことを批判されましたけれども、そう簡単に、経団連のお立場を批判することができるのでしょうか。京都議定書はロシアにとっては非常に迷惑な話で、シベリアの雪が解けた方がロシアにとってはプラスなんですね。ですから去年の12月の初めにプーチンが京都議定書には入らないと言ったわけで、ロシアの立場が

そうであれば、恐らく京都議定書は成立しないわけですね。そういう外国の新聞報道があって、今京都議定書を根拠としてどうのこうのと言っても、恐らく現実的には実現しにくい話ですから、あまり説得力はないのではないかというのが私が外国の新聞を読んだ感想です。反対の意見もあるかもしれませんが、恐らくそうだろうと。

確かにシベリアの雪が解けた方がロシアの人にとっては、外から排出権の売買でお金をいただくよりも有利でしょう。自分で経済的に発展した方が、自分の話ですから得だということですし、これも京都議定書がいいとか悪いとか言っても始まらないので、それぞれの国にとって、いい点もあるし悪い点もある。きっとそう単純な話ではないと思うんですね。それに賛成だからどうか、反対だからどうかという話ではないと思います。

それから環境税でNPO云々というの、森林保護のための法定外税をつくって、NPOの方と協働で県民の森をつくって、そこで子供たちを集めるというのが、そのこと自体いいとか悪いとかいう話ではなくて、もちろんいい点もあるでしょうけれども、単に県民の森という施設がそこにできるだけ、行政改革に反するというのもいえますから、一面的にどうこうというふうに簡単にはいかないのではないかと思います。

それから倫理についてのお話が出たんですが、私自身は環境はすごく大切だと思っていますし、主観的に環境保護派だと思うのですけれども、倫理というのは国の審議会で強制するものではない。人から倫理を強制されたくないですね。

環境だけよければいいということではありませんで、環境もよくなければ困るという一つの大切な要素ということなので、これに反対の人間がいいとか悪いとかいう見方は、どうなのでしょう。環境を錦の御旗として、環境保護の考え方に反対の人はけしからんと非難するというのは、何か一面的なような気がします。よくないという価値判断の基準は何かと聞かれると困るんですが、そういうことだと思うんです。

したがって、結局、環境を守った方が得だということをうまく説明していく、トータルに人間の生き方にとって環境を重要視して国の政策を立てた方が国民にとってプラスですよというメッセージを発して、やっぱり人間を合理的に説得するには損か得かで説得していくのがいいので、環境は大切で、これに反対したら悪いやつだという善玉・悪玉というのは、そういうやり方は否定はしませんけれども、余り合理的ではないと思います。

だからセンミたいな説明というのはよろしいですね。そうすると経済的なことばかり考えているとラショナル・フルなのかもしれませんが、逆に善玉・悪玉で決めつけてしまって世の中を二分化して、月光仮面と悪のなんとかというように決めつけてしまうのも一面的な話でしょう。もちろん、そういう方がいらっしゃらないとまた世の中動かないのでしょうけれど、難しいところなんです。だから、この審議会で議論していることとか、ほかの審議会で議論していることが、ファッドというやつですね、はやりで、今はこういう御時世だからこういうことを言っていれば、本も売れるというのでは困るということですね。経済的に環境を守ることが得なんだという合理的な説明があるということが重要で、もないと本当の強制になってしまって、形だけおつき合いして、結局は何も変わらない。

20年後に、あのころ環境、環境と言ってGDPを落として、あのころのあれはどうだったんだと言われてしまう可能性もあるのではないのでしょうか。何でもトータルの話ですから。そういうところがちょっと気になります。

部会長 今ロシアのことをおっしゃいましたけれど、その議論について補足的なことを申し上げると、ロシアは批准を渋っていた。その理由はアメリカが離脱したから。何でアメリカが離脱したから批准に消極的になるのかということ、一つは、今、委員がおっしゃったように、温暖化というのはロシアのような国にとってはむしろプラスになる。農業とかいう面でもプラスになる、そういうことはもちろんあります。しかしながら、アメリカがもし離脱していなければ排出権取引市場でロシアは巨大な売り手になることができるわけですね。そうするとそれによってすごい外貨が取得できる。つまり、天から降ってきたようなありがたい輸出財を手に入れたということになっていたわけです。ところが、アメリカが抜けると、ひょっとすると排出権の価格が10分の1ぐらいになってしまう。そういうことで既得権益がなくなってしまった。それと温暖化によって得をする面を差し引きすると、批准して発効すると少なくとも大して得にならないというふうに考えるかもしれない。

しかし、私もそうかなと思っていましたら、最近見聞きした話によりますと、ロシアでは今すごい森林火災が起きているらしいんですね。クライメットチェンジ、気候異変のせいで起きる自然発火です。それで何と去年の1月から8月までで日本の面積の60%に当たるぐらいの広大な面積の森林が消滅した。そういう被害も及んでいる。ですからその辺も勘案した上で多分ブーチンなりその周辺は考えるのではないかというふうに思います。

委員 委員の御意見は、そういった考え方もあるかと思いますが、私は企業の透明性を高めるということをもっぱらメインにしているNGOなのですが、この1、2年で企業、特に先進企業は物すごい勢いで変わってきております。先ほど来出ておりますように、環境によいことが格好いいという、このレピュテーションを非常に欲しがっておりまして、さまざまな取り組みを重ねてきております。

大綱の見直しの中で産業界との連携ということですが、これが残念ながら業界団体になりますと護送船団的発想で、一番低いところの意見がずずずと出てくるんですが、先進企業は全く違う発想なんですね。そういう観点で、連携の場合も業界団体と連携すると多分非常に発想が低い。しかし、先進企業とやれば物すごく発想は高いということがあるかと思いますが、その辺も工夫していただければと思っております。

委員 経団連とのお話が先ほどありました。自主的な環境取り組みという言葉はいいんですけれども、その言葉の裏には必ず透明性、今、委員がおっしゃったことなんですね。透明性がないと自主的ななんて言っても何の意味もないわけです。ところが、日本の経団連の場合は透明性を確保しないまま自主的取り組みと言っていることが多いということなので、ぜひこの取り決めの中で、透明性を上げる、その上での自主的取り組みなんですね。ですからデータもちゃんと公開して、その中で自主的取り組みをやってくださいと。

欧米の企業と一番違うのは、透明性がないままやっているんですよ。委員がおっしゃっ

たように透明性をどんどんやっている企業もたくさんありますから、そういうところもうまくあれしながら。やっぱり経団連となると企業の意見とは全然違って、上から下までいっぱいあって。そういう意味で、ぜひ経団連に対しては透明性を、自主的取り組みをする際には、要求と言うと変ですけど、高めるように言っていただきたいと思います。以上です。

委員 環境教育ということは非常に重要だと思うんですけども、これとあわせて通常の中でも環境面に訴えるということが非常に重要だと思います。

身近な例で恐縮ですが、私のところでは物流の講座をやっているんですけども、物流企業という学生にとってイメージが余りよくなかったんですね。ところが、いろいろな工夫をしている。特に環境に対してこういうことをやっていますよという話をしますと、そこに非常に関心を向けるんです。関心を向けるんですけども、どういう行動をするのかということになりますと、彼らにとりましては情報量が身近なものとして感じられないんですね。例えば何百万トンとか何千万トンと言われると他山の石で、そうでなくてもっとミクロの情報をですね。例えば100人集まってこういうことをやればこれだけ減りますよ、これがこういう積み重ねになると目標値に行きますよ。こういう形で実感として受けとめられるようなプレゼンテーションがこれから必要になってくるのではないかという感じがいたします。

それから、見直しの視点のところについて二、三意見を申し上げたいんですけども、視点ですから具体的なことはこれからだろうと思うんです。その前提といたしまして目標値をどう考えるのかという考え方について議論があってもいいのではないかと思います。一つの例として交通量推計ですね。これは100人やれば100人、あるいはそれ以上の推計値が出てくるというのが一般的なことですけども、政策の目標値として出す場合には、複数ありますと人々が迷うわけですよ。ですから今回の見直しのベースとなっている交通量はこれこれこういう理由でこの値を採用しますとかなんとかの説明があって、複数でないようにしないと、これは議論のための議論ではないかという受けとめ方をされてしまうのではないかと、そんな感じがいたします。

もう一つは削減目標値のBAUの設定ですけども、新大綱のときのBAUとすべきなのか、あるいはその後の進捗状況を踏まえた上で新しいBAUとすべきなのか、ここは検討されてもいいのではないかと思います。新大綱のときのBAUですと、それに取り組んできた人たちの努力が反映されるという側面はあろうかと思えます。新たなBAUを設定するということになりますと、複雑な作業が必要になってきますけれども、それまでのプロセスというものが生かされる。ですからどちらで考えるべきなのかということが検討されてもいいのではないかとこのように私は考えます。

もう一点は、連携の例でいろいろ意見が出されておりました。連携で思い出されるのは、記憶が定かではないんですが、平成7年ごろでしたか、快適通勤促進協議会というものがあって毎年キャンペーンをやったわけですけども、そのときはたしか交通事業者と行政、

雇用者、そして通勤通学者、これらが一体となって、オフピーク通勤をやるのではないか。こういうことだったんですけれども、その成果が余りはかばかしく伝えられていないような記憶が残っております。間違っていたら御指摘いただきたいんですけれども。ですから今後連携を図る場合には、例えば快適通勤促進協議会の教訓みたいなものですね。あそこでどういうところがよかったのか、どういうところが不十分だったのか。それが一つの例になるのではないかと、そんな感じがいたします。

部会長 特に何かございますでしょうか。

環境・海洋課企画官 交通量の予測等について複数のものがあるのは余り芳しくないという点についてはおっしゃるとおりだと思います。特にBAUに使うような交通量の推計につきましても、他のいろいろな施策との関連もございますので、これまでそういったほかのところに使われているようなものを、今回同じものを使ってやろうということを考えておりました。

BAUで、今の新大綱、2002年に定められたものと同じにするのか、それとも新しくBAUを引き直して考えるかということにつきましても、運輸部門だけでも決まらないというところがございますので、関係する各省庁との連携の中で考えてまいりたいと思いますが、御指摘のとおりで、それぞれこちらをとればどういうところが明らかになって、どういうところが盛り込まれていく、いかないというところをきちんと整理して考えていきたいと考えております。

委員 委員の御指摘に関連するんですけれども、運輸部門、いろいろな取り組みがありますけれども、その中で、繰り返しにもなるんですが、定量的な予測を可能にするようなことを努力していただきたいと思います。

それから、先ほど委員が言われましたけれども、私も御一緒しているんですが、例の運輸部門のグリーン経営ですね。その中で非常にいいなと思いますのは、事業者がそれぞれ自分がどれぐらいのエミッションを出しているのか、燃料をどれぐらい使っているのかということをレポートするわけですね。それによって初めて、なるほどこれはかなり燃料を使っていますねという認識が生まれるわけです。

これは事業者だけではなくて、一般の消費者、ドライバーにとっても同じでありまして、車をどういう運転をしたらどれぐらい燃費を食うのか、大気汚染に影響を及ぼすのかということを知らせるということがすごく大事だと思うんです。

その一つは、科学的な認識と言うと大げさかもしれませんが、そういったことを浸透させていくというのは非常に重要だと思うんです。精神論で、あるいは倫理を持ち出して人を説得するというのも一つの方法かもしれませんが、科学的な認識を提示する。これは行政側の一つの大きな役割だと思っておりますので、そういったものをどんどん開示していただくということですね。エコドライブなどでもよく数字が出てくるんですけれども、ああいうものももう少し浸透していきますと国民レベルでの運動につながっていくと思いますので、ぜひそういう数字をどんどん出していただきたいと思うんです。

先ほど先生からも余り大きな数字を言われもぴんと来ないという御指摘がありましたけれども、生活者、ドライバー、消費者、あるいは事業体として見たときに、その数字が理解できて行動が起こせる。その中には排出物の問題もありますし、コストの問題もあると思うんです。出さないようにすることがコストとして得になるんだというまい仕掛けをつくっていただければというふうに思っております。

部会長 見直しの視点についてコメントさせていただきたいんですけど、2002年3月に策定された温暖化推進大綱の何が問題なのかというと、例えば家族全員が、ということは日本に住む人のすべてがということですよ。シャワーにかかる時間を1分短縮すれば二酸化炭素の排出量が何万トン削減できるとか、そういう数字が羅列してあるわけです。だけど、そんなことをですね。つまり、そういうことを推進するためにはどうすればいいかということを書き込んでほしいわけです。そういうことを促すためにはどうすればいいかということ。そういうことには一切立ち入っていない。

あるいは、ある対策をするためには一体どれだけコストがかかり、そのコストをだれがどのようにしてどれだけ負担するのかということを書き込んでいただかないと、政府が出す大綱にはならないと思うんです。

さっき委員がおっしゃったように、環境倫理に訴えて、皆さんシャワーの時間を1分短くしてくださいなんて、そんなばかなことは到底言えないと思うんです。第一、時計をしてシャワーをかぶっている人ばかりではありませんから。(笑声)

それはさておき、申し上げたいのは、そういう意味で、誘因といいますか、どのようにしてそういうインセンティブを与えるか。そうするとどうしても何らかの経済的な措置を講じざるを得ない。それは自動車の場合だと低燃費車の保有税を安くする。それを例えば増減税同額といいますか、税収中立の形でやるのか、あるいはその一方で炭素税のようなものを導入して、それで税収減を補てんするというような仕組みを考える。

それから、仮に運輸部門、産業部門、民生部門というふうに考えたときに、政府の出番が一番大きいのは運輸部門だと思うんです。例えばパブリックなトランスポーターション、公的な交通機関を整備するというのもかなりの部分は国の仕事になるし、市場に任せておけば自然と地下鉄が引かれて云々というふうにはならないと思うんです。ですからモデルシフトを促すといっても、それに対しては政府が一定の仕掛けをつくる必要があるし、インフラづくりもやらなければならないということで、政府のやるべき仕事が最も多いのは恐らく運輸部門だし、同時に、例えば燃費効率のいい車を普及させるということで痛みを最も伴わない対策というのはやはり運輸部門ではないかと私は思っております。

それはさておき、例えば日本の1人当たりのCO₂の排出量が少ない。相対的に、少なくともアメリカなどに比べると断然少ないことの一つの大きな理由は、東京で働いている方々は、あの超満員電車でぎゅうぎゅう詰めで通勤しているからだと思うんです。ですから1人の通勤に伴うCO₂の排出量はゼロに等しいというのが幸いしていると思うんです。ということは、首都高速道路を2車線につくったことが幸いしているんだと思うんです(笑)

声) あれが4車線、5車線でつくっていたとすればロサンゼルス並みになって、都内のあちこちに駐車場ができて、みんなが車で通勤するということになっていたはずですよ。

そういう意味で時間というもの。通勤にどういう交通手段を選ぶかというのは、結局のところ時間ですよ。コストというよりもむしろ時間コストの方でして、そういう意味で結果的には交通政策は都市部に関しては非常にうまくいった。特に東京に関してですね。そんなこともあります。しかし、地方ではどんどんマイカーがふえているわけです。それはパブリックな交通機関がないから仕方がない。その辺をどういうふうなインフラづくりをやるか。特に地方都市ですね。

私が住む京都でも自動車通勤が圧倒的に多いわけです。それは、パブリックなトランスポーテーションといいますか、地下鉄が事実上2本しかないということで、地下鉄で通勤できる人は非常に恵まれた人に限られるということもあります。

そういう意味で、例えば京都市に道路特定財源とタイアップしてLRTをつくることを促すようなこともぜひやっていただきたい。この間先生もそういうことをおっしゃっていたような気がします。京都というのはある意味で非常にシンボリックな町。京都にLRTが敷設されれば非常にシンボリックなことだし、その他の都市にも普及する可能性は極めて高いと思いますし、京都に観光に出かける人は毎年随分多いわけですから、そういう人がそのベネフィットを享受できるということもありますので、そういうことで政府のやる余地が最も大きいのが運輸部門だということをぜひ心得ていただきたいと思います。以上です。

委員 部会長のおっしゃられましたシンボリックということは極めて重要だと思っております。意見書でも書きましたけれども、無味乾燥な羅列よりは、非常にシンボリックなものを出すということが政策の上で重要だと思いますので、私はモーダルシフトで鉄道の炭酸ガス排出量を自然エネルギーですべて賄うようなシンボリックなことを考えたらどうですかという提案を出したんです。別にそれにこだわるわけではないんですが、シンボリックなこととは極めて重要だと思っております。

部会長 ほかにいかがでしょうか。

委員 見直しの中で、目標とするのは一応2010年ということだと思うんですけども、私は2010年というのは温暖化対策にとっては一つの通過点でしかないと思うんです。ですから何十年も先につながるような継続性のある、あるいは持続的な一貫性のある政策というものが背後にないといけないなど。2010年の駆け込み政策ではなくて、もう少し大局的といいますか、ロングランな見方をしたものを背景に据えて書いていただきたいと思っております。

委員 数年前に鉄道事業法の改正ということをして100年ぶりぐらいにやったんだと思いますが、そのお手伝いをしました。基本的には民にできることは民にという規制緩和が最大の課題だったわけです。鉄道のようなものは本当に完全に民に任せておいていいんだろうかという部分があります。それは、乗り継ぎだとか、ああいうのは利用者から見れば連続

してほしいんですけど、お互いの事業者の利害が食い違いますと、そう簡単にいかないんですね。損するとなれば協調もしない。その辺は利用者の観点から見ての規制を強化してもいいのではないかとその当時強く思っておりました。すべてが本当に規制緩和でいいのだろうかという疑問をそのときに感じたことを申し上げます。

部会長 鉄道の関係の方。

鉄道企画室長 先生が今御指摘されたとおり、鉄道事業法の中で、数年前の改正によって、移動の円滑化措置というものについて、鉄道事業者と鉄道事業者の間の連携といいですか、これをよくするというものについては国土交通大臣の勧告や裁定というような規定を入れて、まさに先生のおっしゃるような方向で利用者利便の向上に国も関与してやっていくという規定になってございます。加えて、そういったところをもっと今のような意見を踏まえて我々も十分にそういった方向で対応していくべきではないかと考えているところです。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

委員 私が最初に申し上げた倫理教育が大切というのは評判が悪いようなんですけれど（笑声）私が申し上げたのは、みんなでシャワーの時間を1分減らしましょうとか、そういうことで環境問題が解決するという意味で申し上げたのではなくて、例えばごみの例で、私の前が町内のごみの集積所なんですけれど、ごみを出す日でないときにだれかが置いている。だれが出したかわからないので、結局私が持ち帰ってごみを出す日に出す。そういうことがあったり、家電リサイクル法ができますと、東京の郊外へ行きますと、がけの下に家電が捨ててある。それは捨て得なわけです。そういうのはよくないですよという教育は、損得とかいう話ではなくて、人を傷つけてはいけないみたいな、そういうのと同じような意味でのベーシックな環境倫理教育はやはり必要ではないかという意味で申し上げました。

部会長 全くおっしゃるとおりだと思います。ただ、過去10年、20年ぐらいの我々が記憶のあるところで振り返ってみると、あちこちにごみを捨てるとか、昔はひどかったですよね。そういう意味で、少なくとも方向としてはいい方に向かっているのではないかと思います。その点はいかがですかね。どんどんそういう意味での倫理が悪い方に向かっているとお考えですか。そんなことはないですよ。

委員 そうは思っていません。私も先生のおっしゃるような全体の意識は高まっていると思います。

部会長 ほかに何かございませんでしょうか。

それでは、大体予定した時間になってまいりましたが、本日は大変活発な御議論をありがとうございました。本日の議事は、あと余すところ6、7分ですので、終了いたしたいと思っております。

事務局から連絡事項があるそうですので、お願いいたします。

環境・海洋課企画官 どうもありがとうございました。

次回の環境部会でございますが、4月中に開催する予定にしております。これまでの御審議を中間取りまとめという形で一たんまとめさせていただきたいと考えております。内容といたしましては、本日も活発な御議論をいただきましたが、運輸部門からの二酸化炭素の排出の実態、現在の温暖化推進大綱に盛り込まれた施策の進捗状況及びその効果の評価、それから2010年における運輸部門からの排出量の予測についての、先ほども御意見をいただきましたが、BAUに関する考え方、さらには本日御議論いただきました見直しの視点といったところになるかと思えます。

本日見直しの視点についていただきました御意見につきましても、中間取りまとめの案の中に反映をさせていただきます。

次の会合の日程につきまして、4月中をめどに、後日調整させていただきますので、よろしく願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

閉 会