

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会

第7回合同会議

平成19年11月21日（水）

【宮澤地球環境政策室長】 定刻になりましたので、一部おくれていらっしゃる先生もいらっしゃいますが、ただいまから社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第7回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。

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。資料一覧の次に配席図、委員名簿が2枚、議事次第となっております。その後、資料1、その後に資料1の別紙になりますが、中間とりまとめの概要というポンチ絵、その下に資料2ということで、地球温暖化対策の中長期的課題について、最後に、資料3としまして「政策レビュー」各局等の取り組みについて、こういう資料の構成でございます。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。よろしいでしょうか。

本日は、社会資本整備審議会環境部会で総員16名中12名、交通政策審議会環境部会、総員16名中9名がご出席のご予定でございます。社会資本審議会令第9条第3項、及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。本合同会議の議事は公開とした上で、議事録については委員の皆様方にご確認いただいた後に、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願います。

本日の合同部会につきましては、地球温暖化対策について12月の最終とりまとめに向けたご審議、それから、国土交通省が行う政策レビューへのご助言をいただくこととしております。この合同部会の座長は社会資本整備審議会環境部会の村上部会長、交通政策審議会環境部会の佐和部会長の交互にお願いしておりますが、今回は佐和部会長に座長をお願いしております。それでは、今後の進行について、佐和部会長、よろしく願いいたします。

【佐和部会長】 それでは、これより私のほうで議事を進めさせていただきたいと思っております。

まず、中間とりまとめ、地球温暖化対策の中長期的課題につきましての議論から始めた

と思います。まず、6月にとりまとめました、京都議定書目標達成計画の評価の見直しに関する中間とりまとめにおける、当面取り組むべき対策・施策の方向につきましての検討状況、また、地球温暖化対策の中長期的課題についてご議論をいただきます。

この2つの議題は続けて、つまり、中間とりまとめにおける取り組むべき対策・施策の方向の検討状況と、地球温暖化対策の中長期的課題、この2つの議題につきまして、続けて事務局からご説明いただいて、その後、一括してご意見を承りたいと考えております。では、事務局からご説明、よろしくお願いいたします。

【宮澤地球環境政策室長】 ありがとうございます。そうしましたら、資料1、A4の横であります。それと別紙をお手元をお願いしたいと思います。社整審・交政審「中間とりまとめ」における当面取り組むべき対策・施策の方向の検討状況ということで、ただいま部会長のほうからご説明がありましたとおり、向こう5年間にこの対策への追加、あるいは強化を行う事項というものを取りまとめた資料でございます。

若干復習になりますが、この別紙のほうに、今年の6月に中間とりまとめということでおまとめいただいた概要をおつけしておりますけれども、この下の、当面取り組むべき対策・施策の方向ということで、(1)から(9)まで、それぞれ柱を立てていただいております。これに沿いまして、具体的な施策を私どものほうで検討するし、最終とりまとめにそうしたものを盛り込んでいくという段取りになっております。

この9つの柱に沿いまして、資料1の一番左の欄の項目分類でございますが、(1)から(9)、その外に(10)ということで整理させていただいております。順番に、簡単にご説明をいたします。その前に一番右の欄でありますけれども、参考として、現行の目標達成計画の排出削減の見込み量をつけさせていただいております。これは、現在の目達に盛り込まれている数字を、それぞれの対策がどの程度のマグニチュードを持っているかということの参考につけさせていただいております。

本来でありましたら、ここに追加対策でどのぐらい削減が見込めるかというものをおつけできれば一番いいわけなのですが、これはまだ検討中というものが数多くありますので、今回は参考までに、現行の目達計画上の数字としてつけさせていただきました。しかしながら、新規のものが内容上多くございますので、この右側の欄の斜め線になっているものというのが新たに盛り込まれたものでありますので、目達上の数字というのは該当なしということになっております。

その他、横バーのものがあります。これは目達には盛り込まれているのですが、対策の

二重計上にならないように、ある意味、各対策の下支えになるようなものについては数字は盛り込んでおりませんので、それについては横バーという形にさせていただきます。

それでは、各項目、順番にご説明いたします。まず1番目の柱は、環境に配慮したまちづくり、公共交通ということで、それぞれ1)と2)でまちづくり公共交通の利用促進ということでまとめております。まちづくりにつきましては、集約型都市構造の実現ということで、大規模集客施設に係る立地制限の強化など都市計画制度等の活用、こういったものなどを柱とした対策ということを検討しているところでございます。

2番目に、公共交通機関の利用促進であります。1つは、地方鉄道の活性化など、地域住民の移動の確保、あるいは都市部におけるLRT、BRTの導入、乗り継ぎの改善といったような支援でありますとか、新しい取り組みとしてやっております通勤交通マネジメント等について、対象を拡大して強化していくということを検討してございます。

2番目に、EST、「環境的に持続可能な交通」の普及展開ということで、これは前回は政策レビューの関係で若干ご説明申し上げましたが、これまでやってまいりましたモデル事業というものを踏まえて、これを全国に普及していく、普及のフェーズに入っていくということで、それに合った支援制度に衣がえしていくということを考えてございます。

あと、カーシェアリング、ここでも何回か議論がありましたけれども、そのための施策を推進していくといったことも内容としてございます。

2番目の柱が、自動車交通対策であります。まず1つ目は、自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化ということですが、これは一にも二にも燃費対策ということになってくるかと思えます。それに該当するのが自動車単体対策であり、2番目のクリーンディーゼルの普及・推進ということです。自動車単体対策につきましては、2015年基準というものを乗用車等について新たに7月に策定したところでもありますけれども、重量車についても、世界に先駆けて燃費基準を策定したということなので、さらなる低燃費化をこういったものに基づいて図っていくとしております。

一方で、クリーンディーゼル車ということで、ガソリン車と比べて一、二割程度CO₂排出量が少ないもの、こういったものの開発というのが今後見込まれるということで、こういったものについて、自動車グリーン税制の見直し、延長等を現在要望しているところでございます。

燃費と、もう一つの車の両輪の反対であります車の使い方ということで、エコドライブの普及促進。これは従来エコドライブ支援機器ということを、その補助等を通じてプロド

ライバーの対策というものをやってみましたが、一般のドライバーも対象にした対策・施策の強化を行うといったものを検討しているところでございます。

自動車交通対策の2番目でありますが、交通流対策ということで、2つ。1つは、自動車交通需要の調整（多様で弾力的な高速道路の料金施策）ということで、今年度も料金の社会実験等を行っておりますけれども、こういうものを通じて、渋滞の緩和に資するような料金施策を検討しているということであります。

もう一つ、ボトルネック踏切等の対策ということで、「開かずの踏切」「自動車ボトルネック踏切」等の解消を推進するというものを検討しているところでございます。

それから、次のページに行ってくださいまして、3番目の柱であります、物流の効率化について。最初のグリーン物流パートナーシップ会議を通じた取り組みの促進。若干重複しますが、最後のモーダルシフトの推進に至るまで、幾つかメニューが並んでございます。特にその中では、ここの場でも審議をいただきましたけれども、エコポイント制度の物流への導入でありますとか、都市内物流の効率化、商慣行の是正、こういったことが物流分野における新しい施策ということで、現在検討しているところでございます。

4番目に、住宅・建築物の省エネ性能の向上ということでございます。特に住宅・建築物の省エネ性能の向上につきまして、最初の柱の中にあります住宅・建築物に係る省エネ措置の一層の強化に向けた実効的な規制・誘導政策、その他の対策というものを検討しております、こちらのほうも関連の予算でありますとか、税制の要望というものを今やっているところでございます。

そういった単体とあわせて、特に2番目の都市構造・地域構造の見直しなどにつきましては、複数の建築物が連携したエネルギーの面的利用の促進でありますとか、あるいは当省には官庁営繕部がございしますが、官庁施設におけるライフサイクルエネルギーマネジメント手法の活用推進ということで、そういった、まず隗より始めよ的な取り組みというものも現在検討しているところでございます。

最後の3ページ目でありますが、以下（6）から（9）まで、それぞれここに掲げましたような項目というものを、現在、それぞれの担当部署において検討しているところでございます。特に、最後のその他でありますが、オフィスビルの地球温暖化防止対策の推進ということで、不動産業界を中心としまして関係業界が連携して、オフィスビルのCO₂削減を実効的に進めるための対策という新たな取り組みというものが始まったと、こんな状況になってございます。

簡単であります、資料1については以上でございます。

続きまして、資料2でございますが、各局より説明させていただきます。まず最初に、都市・地域整備局、次に道路局、自動車交通局、物流政策室、海事局、港湾局、航空局、最後に国際企画室というところで、順次ご説明をお願いいたします。関係局が多くございますので、時間はそれぞれ5分以内ということを厳守でお願いいたします。

【栗島都市・地域整備局企画課長】 それでは、都市・地域整備局でございます。これまで、単体対策をはじめとして、各部門においてCO₂削減に向けた取り組みが行われてきているところでございますけれども、今後、削減の効果を一層高めるためには、都市構造を見直していくということが重要でございます。私どもの局としては、都市づくりの総合的な取り組みによりまして、省CO₂型の都市構造を実現していきたいと考えております。

2ページ目の下の四角で柱は4つでございます。1つは、集約型都市構造の実現ということで、これは当初の目達計画以降の新規の対策でございます。2番目が都市緑化等の推進、これは既存の対策の継続でございます。3番目が、下水道における資源エネルギーの効率的利用等の促進ということで、これは一部新規の対策でございます。4番目が、エネルギーの面的な利用の促進で、これも新規の対策でございます。

その内容を簡単にご説明いたします。3ページ目をお開きいただきたいと思います。集約型都市構造の実現手段の第1といたしまして、これは平成18年の改正都市計画法によりまして、大規模な商業施設の郊外における立地を抑制していくというものでございます。具体的には、この表の中を見ていただきますと、第二種住居地域、準住居地域、工業地域と、3つの用途地域におきましては、これまで大規模商業施設などについての制限がなかったわけですが、これを原則できないこととするということでございます。

それから、一番下を見ていただきますと、非線引き都市計画区域、準都市計画区域の白地地域におきましても、同様に制限なしであったものを、原則不可とするということでございます。

1つ上の市街化調整区域でございますけれども、これまで病院ですとか、福祉施設、学校などの公益施設が郊外に移転する場合に開発許可の対象となっていなかったのを、これを開発許可が必要とするという内容でございます。

次のページでございますけれども、集約型都市構造の実現の2番目としまして、事業による都市機能の集積の促進を図っていくというものでございます。右下の事例を見ていただきますと、これは和歌山市におきまして、丸正という地元の百貨店が平成13年に倒産

して放置されていたビルがあったわけですが、これを事業によりまして、平成18年、19年の2カ年間で再生する。例えば、和歌山大学の観光学部の関連施設とか、地域のにぎわいの核となる機能を備えた中心市街地のシンボリック施設として再生すると、こういった事例があるところでございます。

5ページでございますけれども、公共交通の活性化、再生促進でございます。具体的な事業としましてはLRTの整備、交通結節点の整備、自転車道の整備などの事業をやっていたところでございますけれども、これを総合的な交通戦略を立てて推進していこうというものでございます。これら、今ご説明しました1から3の施策によりまして、都市機能がコンパクトに集積し、自動車利用に過度に依存しない集約型の都市構造を実現していきたいと考えております。

6ページ、都市緑化等の推進でございます。これは伝統的な都市公園の整備に加えまして、公共施設や民有地の緑化も図っていく。真ん中の下の写真は、六本木ヒルズの、これは建築物の上の緑化でございます。これについては、緑化施設整備計画認定制度というものを使いまして、固定資産税の特例なども使いながら整備を促進するというものでございます。

その他、緑地の保全なども行いまして、緑化につきましては、現行の対策で28万トンのCO₂の削減ということが記載されておりますけれども、これにつきましては、新たな国際ガイドラインに基づく算定基準の見直しによりまして、さらにCO₂の削減量が増えるということになっております。

次、7ページでございます。下水道の関係でございます。下水道は処理過程で大変多くの温室効果ガスを排出しておりまして、日本全体の排出量の0.5%を占めているところでございます。まず7ページの右側、これは既存の対策ですが、燃焼の高度化によりましてN₂Oの排出を削減しようというものでございます。

次のページでございますが、新エネ対策といたしまして、下水道資源のエネルギー、汚泥のエネルギー利用を推進するというものでございます。1つ目の、汚泥から固形燃料を作って、これを石炭代替燃料として火力発電所で発電に使うというものでございます。これにつきましては、11月28日に東京の江東区で第1号のプラントが供用開始されることで、実用化になるという技術でございます。その下は、神戸市においてバイオガスを天然ガスのバスの燃料として供給するというところでございます。

この8ページの右側は省エネ対策を、電気の使用量を削減していくということでござい

ます。これによりまして、下に書いてございますけれども、大体70万トンぐらいのCO₂の削減を図っていこうというものでございます。

9ページでございますけれども、これは地域冷暖房プラントを連携する導管を整備することによりまして、CO₂の削減効果を高めていこうというものでございます。

最後のページでございますけれども、中長期な取り組みということで、都市づくりにつきましては、事業の実施自体時間がかかりますし、都市は建築物のストックの固まりでございまして、この構造の変化というのは時間がかかるもので、今申しました各種の施策に総合的かつ着実に取り組んでいきたいと考えております。

その他、今後の中長期の検討課題といたしましては、今後、人口減少が進む中でこの集約型の都市構造を進めていきますと、市街地の周辺において拡散空洞化した郊外の市街地が出てくるということが考えられるわけでございまして、そうした地域についての円滑な縮退を図るための方策を検討していきたいと思っております。また、ヒートアイランド対策についてもさらに強化する必要がありますので、風の通り道の確保など、効果的方策を検討してまいります。

その他、今申しましたようなことを含めまして、今後、都市政策にかかわる各般の制度のあり方について検討してまいりたいと思っております。以上です。

【徳山道路局地方道・環境課長代理（渡辺）】　　続きまして、11ページの自動車から排出されるCO₂の削減対策ということで、道路局と自動車交通局でまとめてございます。

まず初めに道路局からでございますけれども、12ページをお開きいただきたいと思っております。左側に3つの丸が書いてあるかと思っております。要するに自動車から排出されるCO₂削減対策としては、いかに効率よく自動車を使用して、なるべくガソリンを使わなくて済むものにするかといったことございまして、大きく3つあると考えております。

1つが、左下の水色の自動車単体の対策ということで、これはまさしく自動車単体の燃費を技術開発等で改善していったって、なるべく一定のガソリンの量でも長く走れるような自動車をつくっていくということ。

2つ目に、一番上の道路整備等による交通流対策ということで、下のほうに走行速度とCO₂排出量の関係がございまして、渋滞等で自動車が詰まっていると、どんどんガソリンが減っていくような形になるわけです。60キロぐらいでスムーズに走る走行というのが一番ガソリンを食わない走行というのを、このデータがあらわしているところでございます。いわゆる交通流対策によって渋滞等をなくして、スムーズに走行するという環

境をつくるといったことが2つ目の対策。

3つ目として、エコドライブということで、個々人の運転の仕方によるガソリンの消費量を減らすと。この3本柱かと思っております。

今回、新たに検証したデータをつけてみたのですけれども、今までの検証というのは、目標達成計画に位置づけられている計画であろうが、なかろうが、それぞれCO₂の対策があって、それについて目標、いついつまでにこういう対策をやるよと、それに対して、今時点でこれぐらいの対策が進んでいるので、これぐらいのCO₂が削減できているだろうといったアプローチが一般的だったかと思えます。

今回、別なアプローチとして、現象面のほうから、この3本柱がどの程度きいているのかというのを検証したのがこれでございます。そこに8、6、3と書いておりますけれども、自動車単体対策については、現象面としては、それぞれ保有している車の燃費変化という現象であらわれてきます。それから、道路整備による交通流対策の効果というのは、走行速度の改善という現象であらわれてくるといったことで、それがどれぐらいCO₂にきいてくるのかという観点で出したのが、その数字です。大体1999年から2005年の間に、自動車単体対策としては800万トン、交通流対策としては600万トン、その他、エコドライブ等で300万トンと、大枠でこれぐらいという結果になりました。よって、大体この3本柱をやっていくのが、今後とも必要なのかと考えております。

下のほうに道路対策を書いておりますけれども、今回、中長期的ということでございますので、細かい1つ1つの説明の資料はつけてございませんけれども、先ほど前段で説明があったような、ハードだけではなくて高速道路の料金施策だとか、渋滞対策についても重要なところから率先的にやっていくだとか、踏切についても、ボトルネック踏切の対策についてスピードアップしていくとか、そういうものを含めまして、道路局としては交通流対策を中心にやっていきたいと考えております。

そのほかにも、自動車単体対策、エコドライブについても、関係の局と連携しながらやっていきたいと考えております。以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 ページ数、前回に引き続き、混乱して申しわけありません。次に自動車交通局のほうから、低燃費車・低公害車の開発ということで、13ページになります。よろしく申し上げます。

【徳永自動車交通局技術安全部環境課長代理（佐藤）】 では、13ページ、低燃費車・低公害車の開発でございます。まず左上、次世代の低公害車開発・実用化ということで、

平成14年度より大型ディーゼル車に代替する車の開発ということで進めてきております。今年度におきましては、IPTハイブリッドバス、DMEトラック、CNGトラック等につきまして、試作車両の実使用条件下での走行試験を実施中というところでございます。

同様に、右側でございますが、燃料電池自動車の実用化についても平成15年度より取り組んでございます。これまでの成果を活用いたしまして、平成17年3月に世界で初めてということになります。燃料電池自動車の安全・環境に関する保安基準を整備したところでございます。この事業におきましては、引き続き中部国際空港周辺におきまして、燃料電池バスの公道走行試験というのを実施しているところでございます。

一方で、国際的には、この燃料電池自動車につきまして世界統一基準を検討中でございまして、これにつきましては、この事業等で得ましたデータ、成果等々を踏まえて、我が国の保安基準ベースの検討を進めるということになっているところでございます。

左下でございますが、いわゆるバイオ燃料の関係でございますけれども、バイオエタノールの普及を進めるため、あるいは、そういった環境を整備するためということで、エタノールをガソリンに10%混合した、いわゆるE10対応車につきまして、E10対応車としてクリアしなければならない試験、あるいは満たすべき基準等々についての技術支援をこの10月に取りまとめをしたところでございます。今後はメーカーさんから申請がありましたら、この指針に基づき大臣認定をいたしまして、公道走行試験を実施していただくということになるかと思っております。

右下でございますが、プラグインハイブリッド車。ハイブリッド車に外部からの充電機能を持った車ということになるわけでございますが、これの技術基準の検討ということで、これも本年7月でございますが、初めての公道走行試験のための大臣認定を実施しております。現在、公道走行試験が進められているところでございます。今後、こうした公道走行試験の結果等々を踏まえまして、プラグインハイブリッド車につきましての排出ガス、あるいは燃費の測定方法などの技術基準について、検討、取りまとめをすることとしております。以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 次に、物流施策の現状と課題ということで、資料が14ページから21ページになります。最初のスライドが物流をめぐる主な課題、15ページでございます。お願いします。

【甲斐政策統括官付参事官代理(前田)】 それでは、物流政策室からご説明いたします。まず15ページでございますけれども、これは環境を含む物流をめぐる主な課題というこ

とで、経済のグローバル化、環境問題、人口減少、少子高齢化、労働力不足などの課題がございまして、そういった課題に対応するために国際シームレス物流の推進と、環境負荷の少ない、より効率的な物流体系の構築という施策を進めているところであります。

環境に関しましては、ここに書きましたようにグリーン物流パートナーシップ会議、物流総合効率化法、都市内物流、幹線物流の効率化といった観点から施策を進めているところであります。

次のページ、16ページでございしますが、これは運輸部門のCO₂の排出量の推移でございます。この中でグラフの一番下の部分が貨物自動車の部分でありまして、物流部門はその他に入っているものもございしますが、一番大きい比率を占めているのは貨物自動車でございます。全体として見ますと、減少傾向にあるという状況であります。トラック輸送に関しましてはトラックの大型化、自営転換の進展ということが進められて、それによりまして、10年間で13.5%の減という経緯になっております。

次、17ページでございしますが、環境負荷低減のための幹線物流効率化ということでございます。左の上のほう、トラック輸送の効率化ということで、単体対策で進めている部分、これによりまして約510万トンのCO₂の削減が図られてきております。

それから、モーダルシフトということで、鉄道や海運にシフトしていくという施策も進めております。鉄道へのモーダルシフトによりまして、約80万トン、海運グリーン化総合対策ということで、約140万トンのCO₂の削減を図っているところであります。

こういった施策を進めるために、単体対策のほかに、右側に書きましたようにグリーン物流パートナーシップ会議、物流総合効率化法、省エネルギー法といったような関連の施策があるという現状でございます。

18ページでございしますが、その中のグリーン物流パートナーシップ会議でございますけれども、これは平成17年4月に経済産業省、国土交通省、関連団体として日本路ロジスティクスシステム協会、物流団体連合会、それに、日本経団連が協力という形で事務局に加わりまして、発足させたものであります。

この中にワーキングを3つ設けております。一番左の下の方ですけども、事業調整・評価ワーキンググループ、ここでソフト支援事業、モデル事業、普及事業という形で補助金、あるいは委託費という形で個別の案件を支援する制度を持っております。今17年度から19年度までで161の事業の認定を行ってきたところであります。

それから、ここではCO₂の排出の算定ということも行っております。これは、最初は個

別案件におけるCO₂の排出量を算定するために設けられたものでありますが、今は省エネ法の根拠となる算定方法もここで検討しているという状況であります。

右側は広報でございまして、このパートナーシップ会議の広報を行っているワーキングであります。

次の19ページですが、これは別の視点でございませけれども、都市内物流の効率化という視点でも政策を進めてきております。今年の3月に都市内物流トータルプランというのをつくり、このプランに基づきまして、各地域で協議会による取り組みを支援していこうということになりました。

これはご承知のとおり、都市内の荷さばきスペースの不足がございませ。それによりまして、交通渋滞や歩行者の通行障害、通行阻害を生じているという現状がございませ。そういった問題を解決するために、物流の円滑化のメニューを体系化するというこで、都市内物流トータルプランの策定を行いました。この結論に基づきまして、現在、来年度の予算要求として都市内物流効率化モデル事業というのを要求中であります。これは地域での協議会の設立などの動きを認定しまして、調査費用や協議会の運営費用について支援していくというものであります。

20ページ、物流総合効率化法でございませ。これは物流拠点、倉庫などの拠点ですが、そういった拠点の総合化と流通業務の効率化を促進するというこを目的としまして、物流の改革の推進、環境負荷の低減などを行っていくというものであります。真ん中の左の図をごらんいただきますと、従来たくさん倉庫、加工場、荷さばき用の施設等がありまして、そういった施設にいろいろな工場など、生産拠点からものが持ち込まれて、そこからばらばらに小売店に配送されるという現状が多々あったところであります。こういった施設の集約化を図ることによりまして、トータルでCO₂の排出量の削減が図れるというものであります。

左の真ん中のあたりですけれども、基本方針の中で物流拠点の集約化、高速道路・港湾等周辺への立地促進という観点から進めておりまして、総合効率化計画というのを策定いたしましたところあります。

支援措置としましては、事業許可、さまざまございませけれども、一括取得ができるようにする。それから、社会資本と連携した拠点の整備ということで、税制特例、立地規制に関する配慮を行う。中小企業者に対しましては、資金面、政策金融などの支援も行うような制度であります。今年の10月31日現在で76件の認定を全国で行ってきておりま

す。

21ページ、次に参ります。今年は省エネ法が改正されまして、大口の荷主に対して義務が課せられたところであります。昨年4月には輸送事業者に対して義務が課せられたのに引き続きまして、今年4月に施行された改正省エネ法では、経済産業大臣等に省エネ計画の作成・提出、それからエネルギー使用量等の毎年の報告という義務が課せられました。これは3,000万トンキロ以上の貨物の年間輸送量の事業者、6月末の時点で全国で804社ございますが、こういった大口のところに義務が課せられました。この荷主は委託、あるいは自分で輸送するという形で、3,000万トンキロ以上の輸送を行っているわけですが、省エネ対策が求められるようになったということであります。

私どもとしても、こういった方々に今までご説明してきたような制度を積極的にご利用いただくという方法で、今後の施策を進めていきたいと考えております。以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 続きまして、海の10モード指標の普及について、資料は22ページから26ページになります。最初のスライド、海の10モード指標の普及について、23ページです。お願いします。

【今出海事局参事官】 海事局で技術政策を担当しております今出と申します。よろしくお願いたします。

まず、そもそも国際海運からCO₂排出量がどれぐらいあるか、正確な統計はございませんけれども、CO₂ベースで世界のエネルギー消費の約3%と見込まれております。近年、海上輸送量が年率約6%と急激に増加していることを考慮しますと、今後、積極的な対策が必要だと推察してございます。

次に、外航海運の特性をご説明申し上げます。第1の特徴といたしまして、先進国、途上国の企業も等しく参加いたします国際単一市場で営まれてございます。右の円グラフにございますように、非常に多くの国が参加している市場だということが言えます。2番目の特徴といたしまして、国際貿易を支えており、代替手段がなく他律的な輸送手段ということが挙げられると思います。3番目に、一度に大量の貨物を運ぶのでエネルギー効率が非常によい輸送手段であるということが挙げられます。

また、制度的な検討を行う際に、外航海運からしましたら、左下の囲みに掲げてございますような困難性がございます。これらのことを考慮いたしますと、外航海運からのCO₂削減対策というのは、途上国も含めた全員が参加できる取り組みを考えていかなければな

的な風、波、貨物の積載状態などを考慮した運航モードを設定いたしまして、燃費を算定しようというものでございます。具体的には、模型試験とシミュレーション計算を組み合わせ、1日当たりの燃料消費量を算出するというところでございます。

海の10モード指標は平成20年度から3年間で実用化する計画でございます。この指標の算出方法を標準化いたしまして、この数値が信頼できる数値かどうかというのを第三者機関が認証できるスキームを同時に開発いたしまして、国際基準化する予定としてございます。

さらに、海洋環境イニシアチブが平成21年度から船舶の省エネシステムの開発の取り組み予定としてございます。以上で説明を終わらせていただきます。

【宮澤地球環境政策室長】　　続きまして、船舶版アイドリング・ストップの推進ということで、資料が27ページから30ページ、最初のスライドが施策の概要、28ページです。よろしくお願いします。

【小山港湾局国際・環境課長代理(酒井)】　　港湾局の酒井です。よろしくお願いします。

28ページ、船舶版アイドリング・ストップの推進ということで、施策の概要を説明しております。船舶アイドリング・ストップと申しますのは、船舶が陸に接岸しているときに自家発電でボイラーをたいているのを、陸上からの電源を供給することによってCO₂なりSO_x、NO_xの排出を抑制していこうというものでございます。この28ページの左下のところに円グラフがあります。

これは東京都等の調査ですけれども、具体的に船舶が泊まっていることによって、この東京港内及び沿岸6区における大気汚染物質の排出量をそれぞれ推定したものでございます。外側の円がSO_xですけれども、停泊中の船舶からの排出が多いということがわかるかと思えます。NO_xについてはそれほどでもないかと思っているところでございます。

次に29ページ、そもそも国際的な議論の進展は今どうなっているかというところで、若干海事局さんのご説明と重なるところがあるんですけども、国際船舶の燃料由来の温室効果ガスについては、京都議定書等においてIMO、国際海事機関等に基づいて排出量抑制をしていこうという流れになっているところでございます。

こうしたIMOの議論の中で、2004年決議のAということで、まずは方向性としては、削減の検討を進めていこうということになっていて、2006年のIMOの下部委員会であります海洋環境保護委員会の中で、2009年7月までには合意を図っていこうではないかということになっていると思っております。それで、2007年7月に、最近でし

たけれども、具体的な方向性についてはまだ結論が出ていない。議論を加速するために、コレスポネンス・グループ、インターネットを通じたフリーなディスカッションを続けていこうということになっているかと思っております。

こうした中、2005年12月から、IMOからISO、国際標準化機構に対して、陸上電源供給設備の規格化の標準化を図るような勉強を始めましょうということで、今議論が進められているということだと思っております。

改めて課題と書かせていただきますと、海運の場合ですと、国際競争の公平性だとか、技術の国際規格化というところが課題かと思っているところです。

次に、30ページ目に、私たちのほうで少し試算したものがございます。左の大きな囲みのところで、まず、こうした陸上供給設備を導入したときの効果というのはどういうものなのかということのを少し試算してみました。(ア)で費用対効果と記してあります。私たちの試算で五大港のコンテナ・ターミナルに導入したときに、いわゆる費用対効果があるのかどうかということのを試算いたしました。

便益としては、CO₂、NO_x、SO_x、PM、重油が削減されるという効果を便益として、費用としては、こうした設備投資及びランニングコストを計算すると、便益が費用を上回るということで、社会的には価値のある施策なのかということが確認できたところがございます。

ただ、他方、では実際に収支採算性はどうかだろうかということ、やはり初期コストとランニングコストにそれなりの支援をしないと収支採算性が保てないということが、今後課題と考えているところでございます。

こうした中、右のほうに技術上、安全上の課題に係る検討ということで、平成18年、19年、今年ですけれども、接岸中の船舶に440ボルトの通電実験を行って、具体的に船上のクレーンを動かすようなことを確認いたしました。こうしたことを踏まえ、安全上の手引書であるとか、技術上の課題等を整理、検討していくという段階でございます。

私のほうからは以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 続きまして、航空分野における地球温暖化対策、資料が31ページから38ページです。最初のスライドは、京都議定書目標達成計画における航空分野の取り組み、32ページです。お願いします。

【田村航空局監理部総務課長】 航空局でございますけれども、航空分野、まだ全体の中でCO₂の排出源といたしましては1%未満という状況でございますけれども、世界的に

需要が拡大しておりますので、今後CO₂排出量の増大というものが見込まれるという意味で、しっかりとした対策をとっていかなければいけないというところは、ほかのモードと共通しているわけでございます。

国内の航空につきましては、京都議定書の目標達成計画の中で1995年度比でエネルギー消費原単位を15%削減することというのが盛り込まれておまして、これは現在のところ、ほぼ15%のうち14%までは目標を達成できているわけでございます。もう少し頑張れば15%を達成できるというところまでは来ております。ただ、先ほど外航海運のお話もございましたけれども、国際航空の分野というのが、この京都議定書の目標達成の対象になっていない。国際民間航空機関ICAOのほうで検討するということになっているわけでございます。

先般、9月にICAOの総会というものが開かれまして、33ページでございますけれども、決議がなされました。この決議のポイントといたしましては、1つは、国際民間航空条約の原則として、国籍で非差別的な取り扱いをしないという原則があるのですが、しかしながら、他方で京都議定書における、問題としては共通なんだけれども、差異のある責任というものを先進国、途上国の間で認めていく原則と、こういう両方の原則に配慮していかなければいけないという共通認識を得たということが1つ。

それから、2009年12月末を目途に、ICAO行動プログラムというものを策定していくということになりました。そのICAO行動プログラムの中では、技術革新、運航の効率化、経済的手法、そういったいろいろな総合的な温暖化対策の枠組みを盛り込む。それから、国際航空におけるエネルギー消費効率ベースでの大胆なグローバル目標というものを設定しようと、こういうことが決められました。

また、後ほどご説明申し上げますけれども、EUが独自で排出権取引制度を導入しようとしている動きがございます。これについては、EUだけではなくて、どんどん成長しておりますインドや中国なども含めて、しっかりと相互合意ベースでそういう制度の導入が図れるようにしようということが盛り込まれております。

では、34ページに移りまして、航空分野でどういう温暖化対策が考えられるかということでございます。1つは、新しい航空機というものはどんどん環境適応型になってきております。といいますか、どんどん燃費効率がよくなってきておまして、これを導入促進していくということで、それだけで1つのCO₂削減対策になるということでございます。

それから、空港サイドの対策、さらには管制の工夫によりましてCO₂を削減するという

方法、それから、先ほども触れました経済的手法の検討といったものを総合的にやっていく必要があるということでございます。

35ページに移りますと、これはたまたま国内の日本航空、あるいは全日空の今後の機材の導入計画というものを掲げているわけでございます。近い将来にかなり従来の燃費効率の悪い航空機から、新しい機材に入れかえていくということが予定されております。それで、この下でございますように、例えば、東京－札幌間の1座席当たりのCO₂排出量を比較いたしますと、ほぼ同型の大型機、あるいは中型機で比較した場合、これはたまたまボーイング社の例でございますけれども、昔ながらの747で飛ぶよりも、777で飛んだほうが2割ほど燃費効率がいい。それから、中型機でも、767で飛ぶよりも、これから導入されます787、これも2割程度の削減ができるということございまして、これに対する導入促進の支援策を検討していくということも、1つの対策になるかと考えております。

36ページでございますけれども、空港サイドでのCO₂削減となりますと、一番大きいのは、飛行機は飛んでいなくても、飛行場で駐機している最中も、電源を得るためにエンジンを動かしているということでございます。これを地上の動力設備をつないでエンジンをとめるということによりまして、これCO₂削減効果があるということで、全国の主な空港にこの航空機用地上動力設備、GPUと申しておりますが、これの導入をしていくということが1つの対策でございます。かなり広大な面積の敷地を有している飛行場でございますから、ここで何らかのターミナルビルディングなども含めましてCO₂の削減、あるいは、逆に燃費のよい発電などもしていくということで、CO₂削減対策になるかもしれないということでございます。

それから、航空保安システムの高度化の部分でございます。従来、飛行機というのは地上の無線設備というものを頼って目的地まで飛んで行くということございまして、実際には、東京から福岡へ飛ぶという場合も真っ直ぐに飛んでいるわけではございません。ジクザグに飛行経路が組まれているというのが実態でございます。

しかしながら、近年、衛星も使って、地上設備もあわせて使うことによりまして、航空路を真っ直ぐ引くことが可能になってまいりました。RNAVと言っておりますけれども、この航法を導入することによりまして、飛行時間、あるいは経路の短縮というものが図られて、これが結果的にCO₂の削減になるということがございます。

それから、下のほうは交通流管理ということなのですが、例えば太平洋の路線などとい

うのは非常に航空路が混んでおります。したがって、あらかじめ発地と着地の間で航空路の混雑度に合わせまして離発着のコントロールをすることによりまして、むだな待機というものをなくすということが可能になります。

我が国では、この交通流管理というのは始めておりますし、欧米でも導入が始まっておりますけれども、例えば近隣の中国でございますとか、韓国でございますとか、あるいは他のアジア諸国といったところにも交通流管理というものを導入して、国際的にそういう取り組みをやると、むだな飛行時間というものが削減できるということになります。

38ページでございますけれども、これが排出権取引の問題になるわけでございます。EUは、11月13日に欧州議会が排出権取引制度に国際航空も適用するということを決めました。これによりまして、2011年よりEUを発着するすべての航空便に排出権取引制度を適用しようということになりました。それで、排出の上限というのは2004年から2006年、平均のEU発着便の総合排出量に10%の削減を加えた90%というものをベースにして、航空会社に排出上限を割り当てると、こういう採決をしたわけです。

これはまだ、欧州議会の第一手続でございますので最終的な意思決定ではございませんけれども、こういう動きがあるということでございます。もちろん、アメリカ、中国、我が国もそうなのですが、一方的な適用というのは好ましくないということで、これに反対しております。ただ、要するにアメリカ、ロシア、あるいは中国、インド、こういったところも含めて、多くの国が参加できる制度というものが設定できるのであれば、意味のあることだということで、今後、これを検討していくということになっております。

また、エアライン別には、例えばBAでございますとか、スカンジナビア航空でございますとか、こういったところが、1つは多少マーケティング的な部分もございますけれども、カーボンオフセット手法を導入しております。これなども、1つ、業界全体として取り組みができるのであれば意味のあることかもしれないということで、これもまた検討をしていこうと考えております。以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 では最後に、交通環境分野におけるアジアをめぐる国際連携の強化。資料39ページ以降、最初が40ページになります。よろしく申し上げます。

【志村官房参事官代理（大石）】 国際企画室の大石と申します。よろしく申し上げます。

交通環境分野におけるアジアをめぐる国際連携の強化といたしまして、国土交通省で来

年の10月に開催を予定しております、交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合につきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

まず資料の40ページ、背景でございますけれども、この運輸部門からのCO₂の排出量は、全体に対しまして約2割を占めているということでございますが、他分野と比較して、なかなか取り組みが進んでいないという指摘もございます。全体の推移を見てみますと、この40ページの右下でございますが、先進国においては大体2001年、あるいは2002年をピークにいたしまして、横ばい、あるいは若干のなだらかな減少傾向にございます。

他方で、アジアを中心とした途上国におきましては、真ん中上のところ、自動車保有台数の推移などに見られますように、今後、経済成長が見込まれているわけでございます。この左下のほうになりますけれども、交通分野におけるアジアからのCO₂の排出というものは、非常に大きな割合で伸びていくことが予想されているわけでございます。

こういったことを考えますと、本日、各局よりご説明させていただいたような施策、あるいは、各国で行われているさまざま先進的な事例を途上国も含めて共有することで、交通分野からのCO₂の排出というものの削減に貢献できるのではないかと。ここらあたりに大臣会合を開いていくことの意味があるのではないかと考えております。

次の41ページでございますが、2008年という年は、ご案内のとおりでございますけれども、環境、気候変動が非常に国際的に主要な課題となっております。今年のバリにおきます気候変動枠組条約の関係会議を皮切りに、2009年までに、いわゆるポスト京都の枠組みについての検討を始めようという動きになっておりますけれども、これらの背景のもとで、洞爺湖サミットにおいても気候変動対策等が主要議題となることが予定されております。また、欧州を中心とした国際交通フォーラムなどにおきましても、環境とエネルギーということが交通分野を中心とした動きとして起こっております。

以上のことから、時宜を得たものであることも踏まえて、来年の10月にアジアの主要国を中心といたしまして、具体的には、その下のほうにございますけれども、中国、インド、ASEAN、当然G8等の主要国も含め、さらにはお話しされてまいりましたICA O、IMO等の国際機関も含めた国の代表の皆さんに集まっていただきまして、交通分野の対策について議論する場を設定したいと思っております。以上でございます。

【宮澤地球環境政策室長】 事務局からは以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまちょうだいいたしましたご説明につきまして、皆様から忌憚のないご意見をお伺いしたいと思います。

【村上部会長】 ただいまの資料2の中長期課題でございますけれども、これは今までの委員会の審議を受けてつくられたものか、あるいは事務局からのご提案ということなのか、どちらでございましょうか。

【宮澤地球環境政策室長】 これは、実は6月の中間とりまとめを出していただく際に、この中の一部は盛り込まれていたのですが、その際に網羅的になっていないのではないかと、ほかにもあるのではないかとというご指摘がありましたので、今回、事務局のほうで追加も含めて提案させていただいたということでございます。

【村上部会長】 わかりました。質問です。例えばCO₂排出の大口である住宅や一般建築物とか、そういうものの長期計画がここに入っていないのは、資料2の中長期計画はどいうお考えの下に作成されたのでしょうか。

【桑田環境政策課長】 住宅・建築物の特に温暖化対策という部分については、主として、先ほど資料1でご説明いたしました、例えば省エネ法の措置をどのようにしていくか等の部分で、既にこれはご議論いただいたという整理で、今回の資料2には含まれていません。ただし、別途、住宅・建築物のほうでは、例えば200年住宅等といった非常に大きなテーマもございます。それは温暖化対策がメインというよりは、むしろ別の側面で環境は重要だということから、次の議題3の中でご議論いただければと考えております。

【村上部会長】 それにしましても、例えば住宅や一般建築物に絞っても、最近では世界中でゼロエネルギー住宅の研究など、中長期にみてかなり大事なテーマが推進されております。どうしてこういう大事なテーマが落ちるのがよく理解できません。

【桑田環境政策課長】 まさにご指摘の点、あると思いますので、事務局からのプレゼンテーションとしては今のような範囲でございますが、ほんとうに専門的な観点から、こういうところもあるのではないかとといったことは、むしろ忌憚なくどんどんご発言いただければありがたいと思います。

【村上部会長】 はい、ありがとうございます。

【佐和部会長】 それでは、ご発言ご希望の方は札を立てていただいたでしょうか。

横島委員からお願いします。

【横島委員】 今の村上部会長からのご質問の逆の部分で言うと、では、逆に、鉄道局はなぜ入っていないのかという質問にもなるので、総合的に並べたほうが私はいいと思

ます。それはそれとして、これだけ各局から並べられたものを審議会である我々が受けとめるときには、各局の対応に対してどう総合的に評価し、肉づけをするかという役割だと思います。その観点から申し上げますと、どこの局からも結節点という言葉が出てきていないんです。

これは道路と鉄道の結節点という局間結節もあるでしょうけれども、多様な社会資本をどう結節するかという発想は、各局からのレポートの中から出にくいわけです。それを全体として結節点を持たせる。もっと言えば、社会資本の結節構想というような考え方がまさに総合政策になるわけで、その視点をどなたがお持ちになっていただけるのかということが疑問であり、お願いであるわけです。

例えば、陸電供給とか、GPUというのは、いずれ言葉が統一されるにしても、ある種の結節なのですけれども、それも含めて総物流を1つ考えたときに、道路と鉄道の結節が一番足りないのですけれども、そのような意味でさまざまな結節を絵でかいていくことによって、社会資本の結節性という環境政策は非常に国民にとってわかりやすく、絵にもかけるような政策論です。そういうものを国民の前に提示することによって、国土交通省の総合政策としての環境対策、CO₂削減対策がこのように時代展開しているんですよという絵が1枚できることになりますので、どれだけわかりやすい説得性を持って情報発信ができるかということを考えるときに、ぜひこの結節性構想について、政策的な肉づけを各局間の調整でやっていただきたい。

それは道路と自動車もあるでしょうし、海もあるでしょうし、航空もあるでしょうし、鉄道もあるでしょう。あれとあれを結べばこうなるというマトリックスがたくさんあるのですが、それがなかなか見えてこないというところが残念です。ここまで各局のレベルがそろった段階で、ぜひ社会資本の結節利活用構想とでもいうべきものをを出していただきたい。

例えば、モーダルシフトという言葉は、あるものからあるものにシフトすることですが、かつてはモーダルミックスという言葉があり、それが結節性なんです。なにかからなにかに取りかえてしまうのではなくて、これとこれを併用することによって最も効率的、環境的な運輸、交通、物流モードが可能になるという意味で言うならば、モーダルミックスとか、マルチモードという用語も、もう一回検討し直さないと、モーダルシフトだけでは足りないのかなということも考えます。以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。それでは、鷺谷委員、どうぞ。

【鷺谷委員】 ご説明いただいた施策は、今話題になった統合性の点はともかく、個別には、素人が聞かせていただいて、よく練られていて、効果が出てくることを期待したいと思いました。

データの説明で若干腑に落ちないことと、もう少し詳しくお聞きしたいことがありましたので、質問させていただきます。12ページなのですけれども、自動車から排出される二酸化炭素の削減効果、削減対策の検証ということで、増加を続けてきたものが横ばいからやや低下傾向にあるところを3つの対策に分けて説明されていました。すべてが対策の効果という、きっとそうではなくて、他の社会経済的な理由にもよって頭打ちになったり、低下している部分もあると思いますので、この数字でよろしいのでしょうかということなんです。

もしかすると、それがその他というところに入ってしまったかもしれませんが、こういうデータで説明されるときは、まず対策によってもたらされたと考えられる削減と、その他の要因による削減を分けてから、対策の中を、どの対策によるものと記したほうが正確というか、科学的なのではないかという気がいたしました。それが1つの質問です。

もう一つは、E10対応車の技術指針なのですけれども、エタノールを混合して利用していくと、すごく明瞭に削減量というのが計算できますし、今バイオエタノールについてはいろいろ議論もあるところですが、セルロース系のバイオエタノールが利用できるようになっていけば、問題も少なく、ほかのこととのコンフリクトとか、これは期待できる対策になっていくのではないかと思うんです。10%ぐらいまぜても、普通の自動車で使えるように理解していたのですが、技術指針を策定しなければならないというのは、普通の自動車では何かまずい理由があるのでしょうかということが1点。

今は10%混合についての指針の検討をされているということなのですが、今後、これを30%とか、そのうちにはもっと80%とか混入していくとなりますと、自動車そのものを変えないといけないのか。そのようなことについて教えていただければと思います。

【佐和部会長】 それでは谷口委員お願いします。

【谷口委員】 各論になってしまうのですけれども、中長期的な課題の集約型都市構造の実現というところで、1つ質問ではないのですけれども、コメントです。この中では、大規模集客施設と中心市街地の問題、公共交通の問題というのが3つ挙げられています。これらわりと国民の方に間接的に働きかけて、国民の方に動いていただく、間接的な方

法かと思しますので、もう少し突っ込んで、積極的な方法も中長期的には入れていってはいかがかと思っております。

例えば目的地側と出発地側に分けて考えるとすると、今、我が国で交通計画の策定を義務づけられている事業所というのは、おそらく新規立地の大規模店舗だけではないかと思えます。事業所は建てられるところにはどこにでも建てますし、物流のことは考えるのですけれども、例えば従業員の通勤のことなどは結構二の次にしか考えていないので、例えばイギリスのトラベルプランのように、各事業所に交通計画をきちんと立てることを義務づけるということが有効な施策になり得るのではと思えます。

イギリスのトラベルプランは事業所だけではなくて、大学、病院、小学校、中学校、全部義務づけています。個々の事業所、施設として、関係者がどのように移動するのかということをきちんと考えていただくというのが、集約型の都市構造をつくる上で重要になるのではないかと思います。

出発地側で考えると、どんなに事業所を公共交通に便利なところに配置したとしても、人々が住むところが不便なところだと意味がないですね。ですから、居住地選択についても、コンパクトな都市構造に誘導するような施策が必要なのではないかと思えます。そこで、例えば私は大学なのですけれども、大学の新生をどこに住ませるかとか、新入社員にどの辺に住んでもらうかということを、例えば先ほど申しましたイギリスのトラベルプランのように、事業所の交通計画の中で考えてもらうことが必要なのではと思えます。実際、強制はできないと思うのですが、まずは考えていただくことが必要なのではないかと思いました。以上です。

【佐和部会長】 それでは、大聖委員。

【大聖委員】 資料1の横向きの参考のところの欄が空欄といいますか、スラッシュがかなり入っているわけですが、いろいろな取り組みの中で、数値を今後定量的に示していく努力が必要だと思います。いろいろな実証事業も含めて取り組みがあるわけですが、そういう事業に関して適切な評価をきっちり行った上で、そういった事業を単発的なものに終わらせないで、それと条件が似たような地域があれば、それを水平展開していくというような仕組み、こういったものがぜひ必要だと思います。

それによって実証事業で投じたコストをさらに下げて全国展開できるのではないかと。そうすると、オールジャパンでどの程度の効果があるのかということが見えてくると思うんですけれども、そういう取り組みが必要だと思います。

その際に、マクロなオールジャパンとしてどれだけの効果があるのかということ、常に継続的にフォローアップするような仕組みがありませんと、どうしても単発的に終わるという印象をぬぐえないと思います。

もう一つは、日本がCO₂を運輸分野で出している量というのは、グローバルに見ますと1%しかないんです。ですから、1%を0.5%にするのも大事なのですが、日本の技術ですか政策といったものを世界に向けて発信する、あるいは、アジア地域に対して強力にサポートしていくという体制が必要だと思います。クールアース50と言っていますけれども、私は運輸部門は頑張れば7割ぐらい減らせるのではないかと考えています。そういう長期的な意気込みでぜひやっていただきたいと思います。

それから、個別のお話になって恐縮ですが、例えばエコドライブなどは、私も個人的に研究しているのですが、支援機器などを普及することでどれぐらい減るといふ考えもあるのですが、やはりそれだけではだめで、ドライバー教育とか、そういったものをセットでやらなければいけないと思います。その辺のきめ細かい取り組みも必要ではないかと思っています。

ITSとか、こういったエコドライブも含めて考えると、環境だけではなくて、安全に対する貢献というのも非常に大きいものがあるんです。例えばエコドライブで10%ぐらいトラック業者ですと燃費が減るので、交通事故は半分減ってしまうんです。こういう効果というのは、実はものすごく隠れた大きな効果ですので、環境と安全というものの両方の効果もぜひ織り込んでいただければと思います。以上です。

【佐和部会長】 それでは、進士委員。

【進士委員】 航空会社のカーボンオフセットとか、東アジアの大臣会議とか、私は非常に重要なことだと思いますが、第3セールズ。個々の話はそれぞれよく理解できたのですが、例えば12ページで言いますと、自動車の場合に、自動車単体対策、道路整備、交通流対策、エコドライブその他と、この流れでご説明になって、多分、全体的にこういう流れでやっているの、先ほど横島委員がおっしゃったように、私もまず実感したのは、全体の中でどのぐらいの負荷を持っている部門があって、それを全体としてどう抑えるかという話がなくて、個別なんです。今も自動車単体から入るんです。

ほんとうはこの8、6、3の次に、まず大量交通手段の活用とか、もっと言えば、できるだけ自動車を使わない社会とか、意識改革とか、順番がありまして、下のほうからやるというのも変ですが、そちらのベクトルからも見ないといけない。けれども、どうも、も

ともと役所の組織は、自動車は自動車、川は川となっているわけですから、温暖化対策用の組織ができているわけではなくて、別の仕事もやっていて、そこが今回、急に余分な仕事 came という感じで、ちょっと言い方が逆ですが、そういうことだから、しょうがないから、だから、横島委員が言われたようになるんです。ただ、ここに来て、これは大問題なわけですから、そこはそろそろクリアしないとイケないのではないかと思います。

ヒートアイランド対策とか、風の道のために緑地とか、私は緑地のほうが専門ですからあえて言いますと、どうも点でとらえているんです。だから、集約型都市構造と言いつつも、都市全体を都市計画的に考える。つまり、首都圏計画ぐらいのレベルになると、近郊緑地とか、大きな緑地を配置して、自然の構造をつくって、それこそ風とか、水とか、生物の循環とかいう、温暖化問題を起こす、あるいは、その対策を打つためのもっと大きな構造、マクロな構造に注目するはずなのですが、いきなり施設化しているんです。

施設レベルの公園になってしまうんです。今、宗教法人が何十ヘクタールもの明治神宮の森ぐらいの森を小平のほうでつくろうとしています。そういう宗教法人があるぐらいです。なので、何とかの森をつくろうと、かなり都市的な大きなスケールで、オープンスペースとか、ランドスケープの観点でまず考えて、その中に公園が位置付けられるんです。いきなり公園のレベルにしてしまうと、温暖化の問題とはちょっと距離があり過ぎるような気がします。

ですから、まず地域全体の、河川とか海とかはこちらのほうに出ていますから、私はそういう大きな全体像で見ていく、それで個別に入っていくという手順、順序を考えていただけないかと思います。その1つの例で、これだけ強調したいのは、例えば3ページに都市計画の用途地域があります。このとき市街化調整区域というのは、かつて都市化が進んで、公共資本の整備が追いつかないので地域限定型にして市街化区域をつくったわけです。だけれども、今の時代になると、もう調整区域ではない、あるいは禁止区域でもない。むしろ、都市的土地利用として、この調整区域のような農地とか、里山とか、樹林地がこれからの都市の必須要件になるんです。

ですから、まさしく調整区域は都市的土地利用として考える、これが本来の地球温暖化に対する時代の都市計画だと思うんです。そういうふうに少し発想を変えませんか、公共投資の効率化のために集中投資するので市街化区域です、それ以外は関係ありませんというような、そんな発想ではないはずなんです。それは自然とか、エコロジーとか、環境とかということ言葉を言っているけれども、それをしっかりとビルトインして都市のあ

り方を組み立てていないのではないかと。

この各論、私はそれぞれいろいろな努力をされているので、よく理解できましたので、この一番上に、先ほど横島委員もおっしゃったことなのですが、全体像をつくる。それは、各局の自分の手持ちのメニューの中で工夫というのではなくて、全体の総合戦略を持って、むしろ各局に配るという構図で、もう一回これをアレンジされ直したほうがいいのではないかと考えています。以上です。

【佐和部会長】 それでは、崎田委員。

【崎田委員】 ありがとうございます。今回、この中長期的な課題というのを拝見して、今まであまり出てこなかった海、港湾、船、そして航空機のところとか、国際的な流通とか、かなりそういう新しい分野を丁寧に書き込んでくださってまして、私は、これで今までの内容と合わせて全体像の課題というのはかなり出てきたのではないかと考えています。

今、こういうものを総合化して、どうやって定着させて効果を上げていくかというところが大事だと思うのですが、私は1つ提案というか、お願いなんですけど、来年の洞爺湖サミットの前までに、いわゆる2050年CO₂半減という、日本が提案していることに対して、それを実現するためにはどういう将来像が描けて、例えば今回お示しいただいたこういう課題で、どのぐらいの削減目標値が見込めるのかというのを、少し数値目標を出していただきたい。

きっと数字を出すと、数字がひとり歩きするのでつらいというお話もあるかと思うのですが、私は、そろそろポスト京都議定書の日本の将来ビジョンをどういうふうに変現していくのかという数値目標を各分野できちんと出していくべきだと思います。国土交通省だけではなくて、経済産業省、農林水産省、環境省とか、全部でかかわるとは思うのですが、私はそういうものを立てていただくことが、今必要だと思っています。

そうしないと、国際的なルールづくりに貢献するという日本が今後提案していくときに、そのバックボーンの強さが出てこないのではないかと考えています。その際にぜひ大事にしていきたいのは、地域をどうつくるかという具体像を見せていく。今総合化という話がありましたが、そういう視点と、暮らす人のライフスタイルをどういうふうに変えていき、そのライフスタイルでどのように相乗効果を上げるのかという、この2点が非常に大事だと思っています。

地域のときには、もちろん都市づくりとか、交通政策、エネルギー源をどうしていくの

かということも全部入ってくると思っています。ライフスタイルのところでは、単に国民運動的なものだけではなくて、消費市場をどう考えていくかとか、金融市場をどう考えていくかとか、そのくらいのところまできちんと目標が具体的にしていけば、どのぐらいの効果が上がるかというのが見えてくると思っています。

消費市場をどう変えるかというのは、こちらも直接的な分野ではないかもしれないんですが、例えばたまたま自分は内閣府の方にかかわっているのですが、内閣府で先端的省エネルギー技術支援のモデル事業等があります。例えばそういうもので自動車の販売業者さんの業界の販売員の環境教育をさせていただき、エコ販売員の認証を与えるような制度をモデル的にやるとか、そういうのも始まっています。ですので、そういうものも全部入れていけば、今各省庁が持っているハードとソフトを合わせて将来像がきちんと描けると思っています。

なお、どうしてそういうものを明確に出してほしいかと申し上げますと、国際的な役割だけではなく、もう一つ、今国内でそういうことを考えている方たちで、経済的にぎりぎりにどう展開するかというのを悩んでいらっしゃる方というのは大変多いと思っています。具体的にどういうことかということ、地方都市で今市電を運営している交通会社の社長さんのヒアリングをさせていただいたときに、今政府でこういう地域政策、E S T政策などを考えているというお話をしても、将来像はそうかもしれないけれども、今つぶれるかどうかの瀬戸際なんですよというお話をされて、その前にうちはつぶれますという雰囲気だったりするんです。

あるいは、大きな交通会社の社長さんとお話をさせていただいても、その地域行政が本気で自分たちの地域がどう変わろうかと思ってくれないと、自分たちから、ああだ、こうだ、あまり提案できないので辛いというお話を伺ったりもします。やはり、今ほんとうに長期的な展望を考えて、都市政策、交通政策を動かしていくというときには、地域行政、あるいは地域の現場、経営層、市民、みんながその気になるような、見える化するような情報発信をきちんとしていただくということが大事なのではないかと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【佐和部会長】 それでは、後藤委員、お願いします。

【後藤委員】 ありがとうございます。大小とりまぜ4点、手短かに申し上げます。まず最初に、資料1の1番目の環境に配慮したまちづくりというあたりで、この資料2では、省CO₂型都市構造とかいうところに結びついていると思うのですが、農業の2011年間

題というのがありまして、限界集落をどうするかというのは地域では大変大きな問題なわけです。それを、私の意見としては、限界集落はとにかくコンパクトシティーにまとめるべきだという意見なんです。それがいいかどうかは別にして、そういう言葉が、この資料2の中には限界集落、コンパクトシティーという言葉がないので、文書にするときはぜひそのあたりも入れていただきたいというのが、1点目です。

2点目は、資料1の新エネルギー、新技術の中で、道路空間における新エネルギー、新技術の活用ということの中で、細かいことですが、一番頭に太陽光が来ています。私は道路空間という意味では、水脈をすべて横切っているわけで、小水力の可能性が一番大きいと思いますし、あと風力の可能性のほうが大きいと思いますので、例示するならば、「等」の中には全部入っているというなら、可能性の大きいほうから、小水力、風力等と言ったほうがいいのではないかと思います。

3点目は、その下の国民や企業の参加と協働の中で、環境報告書ガイドラインの策定等によりということですが、これは、今年私も委員なのですが、環境省で環境報告ガイドラインを改定したところで、この中には運輸の部分も強化して入れてあります。そういう意味では、これはまた新たに策定するのではなくて、私は環境報告ガイドライン等の活用。

「等」というのは、環境配慮促進法において義務化されている独立行政法人等については手引書もつくられていますので、環境報告ガイドラインだけではないですから、環境報告ガイドライン等の活用によりということで、省庁ごとに新たに策定するような、誤解を受けるような言葉はやめたほうがいいのではないかと思います。これが3点目です。

4点目は、航空局だけ、経済的手法の活用ということで、しかも、その中では排出権取引だけがありますが、6月1日閣議決定の環境立国戦略の中には、たしか排出権取引も、環境税も検討項目としてあったはずですので、私は経済的手法という意味は、中長期であればすべてにかかって検討すべきではないかと思います。それは排出権だけではなくて両方という意味で、どこかで全体に、横島委員が言われたこととリンクすると思うのですが、入れていただきたいと思います。以上です。

【佐和部会長】 ありがとうございます。それでは、黒川委員。

【黒川委員】 いろいろなことがたくさん出てきたのですが、最初の別紙のほうで、ほかの委員も言っていますが、見直しの視点の3番目の、ライフスタイル・ビジネススタイルの変革ということが直接出てくるようなのがあまりないのではないかと思います。先ほども村上委員のほうからお話があったのですけれども、例えば住宅なんかはこれがないと、

全然うまくいかない。そういうところをどういうマーケットの使い方であるとか、何かインセンティブをつくるとか、そういうことが必要なのではないかとというのが、第1点です。

第2点は、前回、たしかCO₂の排出量については環境省が全部積算して、国交省はわからないというようなことを言われた気がしたのですが、せめて運輸部門のCO₂は国交省が算出したほうがいいのではないかと思います。それで、自分たちの対策はどれだけ効果が出ているのかというのを、自分で排出量も推定してモニタリングしていく体制をつくったほうがいいのではないかとというのが、2点目です。

3点目、4点目は小さいことになりますが、先ほどの資料2の19ページに、都市内物流の効率化で、貨物自動車の路上荷さばきによる交通渋滞や歩行者の通行阻害というのがあります。私もこれは常々見ていて感じるのですが、そういうことをやるような、例えば自動車のディーラーのところのキャリアカーで車をおろしている。あれは大体30分ぐらいやるんですね。そういうのをやったりすると、建築基準法で、道路はどんな道路でもいいから接道していればいいというのではなくて、もう少し作法がしっかりした建築基準法で、この道路にはこういうものは接してはだめだとか、接するならこういう条件をつけろとか、そういうことまで少し細かくすると、ほんとうに整備している道路が交通の便に使えるようになるのではないかと思いますので、そういう総合的な考え方をもっとしたらどうかと思います。

4点目は、10ページのところにありましたが、風の道です。これをやるのに、鉄道の線路上空に建物を建てない。線路というのは線的な施設ですから、その上に障害物をつくらないというのは非常に重要なことだと思うんです。そういうことまで少し制限しないと、今、何しろ都市計画法で容積は線路上空にあるものだから、みんなそれを使おうと事業者は考えてしまうのですけれども、風の通り道と考えて四方向を考えると、なるべく線路上空に建物を建てないという方向に頑張らないといけないのではないかと。以上です。

【佐和部会長】 それでは、影本委員。

【影本委員】 もう既に一部はほかの委員の先生方が述べられたことと重なるのですけれども、省CO₂型都市構造とか、集約型都市構造という記述があるんですが、これは中間とりまとめに既に入っているようで、もしかしたら議論済みかもしれないのですけれども、私は初めて聞いたような感じで違和感がありました。

というのは、都市機能を都市の中央部に集約すると。それはCO₂対策にはなると思いま

すけれども、一方で、例えば郊外市街地の円滑な縮退を図ると書かれています。もちろん、都市がCO₂削減という観点からだけでデザインできるはずはないので、これはいわば国土全体のグラウンドデザインを考えて、都市はどうあるべきか、それから、都市でないというか、地域はどうあるべきかということを考えて、検討すべきであると。郊外の縮退を図るとするのは、私はほんとうにそれでいいのかという気はいたします。以上です。

【佐和部会長】 それでは、浅野委員。

【浅野委員】 きょう、航空局の話が出まして、大変うれしく思っています。それに追加する形になりますが、国際航路のことを考えるときに、航空路によって燃料消費はかなり違う。燃料消費の少ない航空路の効率的な運用というのが、これから重要になってくるということにもなると。

そういうときに、日本のMTSAT、運輸多目的衛星がかなり貢献しているわけで、北米であるとか、アジアであるとか、そういう国の国際航空便に対する貢献は大きいわけです。申し上げたいことは、地球温暖化政策を支援する一環の中に、中長期的に見れば、国が維持するシステムの果たす役割というのは結構あると。その高広範システムもその1例であると思いますけれども、国土交通省の運用する中にはそういうシステムの支援というのはきっとあるので、そういう観点から課題をまとめることも必要なのかという気がしました。以上です。

【佐和部会長】 それでは、事務局は順々にお答えいただけますか。

【宮澤地球環境政策室長】 そうしましたら、全体にかかわる話と個別にかかわる話がありますので、まず、事務局で全体の話をしていただいて、その後、各局の各論のほうをやりたいと思います。

【桑田環境政策課長】 全体的な話として何人かの先生方から共通のご指摘が幾つかあったかと思っておりますけれども、1つは、全体の姿が見えないではないか、各論的ではないかというご指摘があったかと思っております。確かにこれは、本日のプレゼンテーションの仕方として各局ごとにプレゼンをするという形をとりましたので、そういう印象かと思っております。むしろ、これは総合政策局の私どもの責任になろうかと思うのですけれども、今後、それを取りまとめるに際しては、貴重なご指摘だと思っておりますので、全体の姿がわかりやすいような形の工夫を考えてみたいと思います。

ただ、いずれにしても、今度12月25日にご議論いただく、いわゆる中間とりまとめの整理、最終的にとりまとめするという作業も1つございますが、もう一つは、前回もご

説明しましたが、6月に向けて、国土交通省全体の環境行動計画的なものも新たにつくり直すという作業を、その後やりたいと思っておりますが、そういった部分での打ち出しということも含めて、きょうのご指摘を参考とさせていただきながら工夫してまいりたいと思っております。

そのほか、数値目標等についてのご意見もございました。これもなかなか難しい面はありますけれども、できるだけわかりやすい目標ができればということで、努力してまいりたいと思います。

それから、なかなか国土交通省だけの世界ではなくて、それこそ地域だとか、国だとかの全体像にさかのぼって考える必要があるのではないかということも、そういった問題意識のある先生方がおっしゃったと思っておりますけれども、それにつきましては、おそらくほかの省庁でもさまざまな検討だとか、取り組みを進めていると我々も理解しておりますので、そういったところを勉強しながら考えていきたいと思っております。

【宮澤地球環境政策室長】 少しつけ加えさせていただきますが、黒川委員のほうからCO₂の排出量の計算のご質問があったのですけれども、これは確かに環境省のほうでまとめて計算する形になっています。例えば運輸部門、大きく言えば燃料からの排出を全部やっているのですが、その辺から計算しているということがあって、それで環境省のほうでまとめています。

ただ、その際には、事務的に我々のほうで、例えば自動車の統計であるとか、いろいろなモードの統計などもありますので、そこをすり合わせながらやって公表するという手順です。先日も2006年度の速報値というのが出されたわけなのですが、そんなシステムになっているということでございます。

関連するのは12ページの削減対象の検証の部分での、そもそもここに掲げていないものも含めて示すべきではないかということがありまして、そういう問題意識を我々のほうも実は持っております。本来であれば、もう少し早くやるべきだったのかもしれませんが、その辺をきちっと評価がどういう形でできるか。今申し上げましたように、計算の方法というのは燃料からやるものですから、どうしても検証の可能性の濃淡というのは出てくるので、ハードルはあるのですけれども、そういったところというのはこちらのほうできちっと工夫していかないといけないかなと思っております。

そうしましたら、順番にご質問があった都市・地域整備局、道路局、自動車交通局のほうから順番にお願いします。

【栗島都市・地域整備局企画課長】 それでは都市の関係についてお答えいたします。

初めに谷口委員からご指摘がございました点ですけれども、集約型都市構造で住むところの視点がないのではないかとということで、ご指摘のとおりだと思います。これは、本日、先ほど総合政策局からも話がありましたように、都市・地域整備局として資料をつくりまして、だから役所は縦割りでだめだというおしかりを受けるとは思いますけれども、住宅につきましても、住宅局のほうで街なか居住の推進ということで一生懸命やっていたいておりまして、中心市街地の活性化の施策の中で連携してやっています。

また、例えば最近コンパクトシティの1つのモデル例として言われる富山市などでは、市の単独で街なか居住ゾーンみたいなのをゾーニングしまして、そこについて市として住宅に対してかなりな支援をすると、そんなこともやっておりますので、住宅の政策と連携してやっていくということは重要だと思います。

それから、もう一つ、大規模店舗以外の交通計画というご指摘がございました。5ページに、私どもの都市・地域総合交通戦略を載せさせていただいておりますけれども、今のところ、どちらかというと事業主体での交通計画みたいな感じでございますけれども、ご指摘のような点を含めまして、より実効のある都市の交通計画というものを制度的にも考えていくということは私どもの大きな課題だと思っております。先ほどの英国のトラベルプランというお話がありましたけれども、そういったことも含めて引き続きご指導いただきたいと思っております。

それから、進士委員からのご指摘も全くそのとおりでございまして、緑地を全体像として考える、あるいは調整区域の位置づけ、性格ということ、ご指摘のとおりだと思います。今後の中長期な検討の中で引き続きご指導いただきたいと思っております。

後藤委員からございました限界集落の話でございます。これにつきまして、私ども、都市・地域整備局ということで、都市以外の地域の整備も担当しておりまして、おっしゃるように、限界集落の問題、大変重要でございます。最近、私どもとしても、例えば限界集落に関する買い物の機能とか、公共サービス、金融等がある程度拠点的な集落に集約化していくということを考えていかなければいけないとも考えているところでございます。それを、環境の観点から説明していくかどうかということは、今後の課題としてあろうかと思っております。

また、これは地域構造の問題として国土計画、国土政策の問題でもあろうかと思っておりますので、そうしたことを今後、この社整審に書いていけるかどうかについては総合政策局と

も相談してまいりたいと思っております。

黒川委員からの風の道の線路上のお話につきましては、ご指摘を踏まえて今後勉強の中で考えていきたいと思っております。

最後に影本委員からのご指摘でございますけれども、確かに私どもの集約型都市構造の問題というのは、必ずしもCO₂だけの観点からやっていることではありません。正直申し上げれば、都市や地域の活性化という観点からも同じような説明をしているところでございます。こういう集約型都市構造についてはさまざまな効果がある中で、CO₂の観点からも有効であると私どもは考えて、ご説明させていただいているところでございます。

そして、縮退の問題についてご指摘がございました。これにつきましても、CO₂の観点だけから縮退をしていく、都市を畳んでいくということではなくて、例えば最近現実の問題として、バブル期にかなり限界的に無理してつくったような住宅団地などはどんどん歯抜けになってきて、その中の市長村道の管理がきつくなってくるとか、あるいは1軒、2軒だけ残っても、下水道の管理をずっとやっていくのかというような、そういう都市の経営コストとか、投資効率のような問題もありますので、そういう総合的な中でこの縮退の問題というのを今後勉強していきたいと思っております。以上です。

【徳山道路局地方道・環境課長代理（渡辺）】　　続きまして道路局ですけれども、鷺谷委員からの12ページの検証の件でございますけれども、確かに先生から言われたように、このほかに公共交通の利用促進ですとか、物流の効率化ですとか、そういう重要な観点もでございます。公共交通の利用促進であれば、交通量に多分はね返っていくだろうし、物流の効率化についても交通量だとか、1台当たりのトン数が増えるので、燃費などにも当然関係してくる可能性があるということで、ほかにも当然要因はございます。

それで、今回これを試算してみた目的ですけれども、黒川委員が若干言われましたが、モニタリングというか、実際どうなのかというところを実はやりたくて、平成11年についても、17年についても、実際のガソリンとか軽油の消費量はデータが出ておりますし、道路のネットワーク、走行台キロ、渋滞の状況、実際にどれだけの燃費の車がどれだけ走っているかというデータもございます。

ですから、まずは道路局ですので、道路局に関係の深い渋滞対策、交通流対策の部分と、それから、単体対策という分野がどれだけのオーダーできいてきているのかというのを知りたかったということでございます。

鷺谷先生のほうから社会経済情勢という話がございました。目的としては、単体対策と

交通流対策がどれだけの寄与度かを出すことなので、極力そういう社会経済情勢という点は前提条件に追いやって試算しております。これを計算する前提条件を書くだけで1ページか2ページぐらいかかるものですから省いておりますけれども、簡単に言いますと、赤い線をどう引くかでした。平成11年に関しては、道路ネットワークと走行台キロと渋滞の状況、走行速度等のデータ等があります。それから、平成17年でもそれがあると。

赤い線というのは、対策を行わなかった場合であり、平成11年の道路ネットワークに平成17年の走行台キロを乗せたらどうなるかといったものです。効果については、自動車単体の効果は保有モードのデータがあるので、保有モードが進まなかった場合と、進んだ場合の差をとって、やってみました。いろいろな要因が全部絡み合っていることは承知はしておりますけれども、大体オーダー的につかんでみたかったということで、それを出してみたということです。

【鷺谷委員】 一言だけ。緑の線は実データなわけですね。それですと、今おっしゃったような、もういろいろ把握されている要因があるのでしたら、普通は一般線型モデルによって統計解析をして、どれがどのぐらい有意にきいているかということを出すという手法をとるのではないかと思います。

そうしますと、この対策として進めていることの寄与がどのぐらいなのかということ客観的に示すことができると思います。

【徳山道路局地方道・環境課長代理（渡辺）】 今のご指摘を踏まえてさらに研究したいと思います。

あと、後藤先生のほうから資料1の道路空間の新エネルギーのお話ですけれども、ここは、説明の表現が誤解を生んだのかもしれませんが、いわゆる道路政策としてやるものですから、道路空間における道路管理施設、照明、情報板ですとか、電気を使う関係の道路施設というのがあるので、それを今は全部電気の会社から買っているわけですけれども、それを自前で照明だとか情報板などについてやりたいということがあります。今実例としては太陽光のものが一番多いのですけれども、また、その他の新エネルギー等の勉強をして、使えるものがあればどんどん使っていきたいと思いますので、ご指導をいただければと思います。

【徳永自動車交通局技術安全部環境課長代理（佐藤）】 自動車交通局でございます。鷺谷先生からE10対応車につきまして2つご質問をいただいております。1つは、E10ということで、今の普通の車ではだめなのか、何か問題があるのかという点でございます

が、これはエタノール、アルコール分ということで、腐食性が高まるということでございますので、1つは燃料の配管その他、材質への腐食等の影響は大丈夫かどうか、さらに、燃料の性状や成分が変わりますので、排ガスの基準値、規制値に照らして問題がないか見ていくというあたりも確認していかなければいけないと。そういった点を、この技術指針でも示しまして、それらをチェックしていこうという考えでございます。

2つ目のご質問は、今E10、10%ということでございますが、これが今後30%、40%、さらには80%になって、そういったとき、自動車そのものが今の自動車を変えなければいけないのかというご質問でございました。このバイオエタノールの使用の促進、普及につきましては、ご説明申し上げました自動車単体側のいろいろな対応とあわせて、バイオエタノールの生産供給体制といったものを整えていかないといけないということで、そちらのほうは他省庁が中心になりますけれども、いろいろな実証実験等々を含めて、そういった体制について検討して、普及に資していこうということで対応されているところでございます。

将来的にそういった体制が確立されていけば、おそらく日本でもエタノール濃度が10%以上の自動車の普及ということを議論としては出てくるだろうとは思いますが。その際、今の自動車でどうかということにつきましては、基本的には、1つは、E10車について今ご説明申し上げたのと同様に、さらに腐食性が高まってまいりますので、引き続き材質がどんなものが必要か、排ガスも大丈夫かといったことが当然出てこようかと思えます。

また、最近の自動車はかなり電子制御化というか、そういったものが進んでございますので、いろいろな燃焼制御その他がかなり緻密になっているようでございますので、こういった濃度が高まってきたときに、燃焼のさせ方のプログラム等も含めまして、エンジンその他につきましては、この辺のところは各メーカーさんのノウハウにかかわる部分だと思えますので、どの程度の濃度になったら、どんな程度の対応が必要かというのは、私どもでは計り知ることはできませんけれども、濃度が高まってくれば、そういった別な面の技術的な点も各メーカーさんでいろいろとご検討されていく側面というものが出てくるのではないかと推察しております。以上でございます。

【佐和部会長】 今お答えいただいたわけですが、特に委員の側からさらなるご意見はございますか。ございませんね。

それでは、ただいまの質疑応答につきましては、12月の最終とりまとめに適宜盛り込みを、事務局で整理をよろしくお願い申し上げます。

それでは、若干時間が押しておりますが、3番目の議題であります政策レビューに移ります。これにつきましても、事務局からご説明をお願いいたします。

【井上国土環境政策企画官】 前回、11月1日でございますが、政策レビューにつきましては、基本的な考え方、あと6つの改革と題しました主な取り組みにつきまして、その点検状況をご報告したというところでございます。

本日は、環境政策の分野ごとに、その重要課題につきまして政策を実施しております部局から、その点検状況についてご報告申し上げるというものでございます。なお、ここで先ほど地球温暖化対策につきましてはご議論いただいたということでございますので、地球温暖化対策以外の重点課題につきまして、自然環境分野で海洋と河川の取り組み、循環型社会の分野で住宅の取り組み、生活環境分野で道路と自動車の取り組みをご説明するというものでございます。

では、最初に海洋政策課、次に河川局、住宅局、道路局、自動車交通局の順で説明を申し上げます。時間が押しておりますので、4分程度ということでよろしくをお願いいたします。

【鈴木総合政策局海洋政策課長代理（浅野）】 それでは、総合政策局海洋政策課からご説明申し上げます。平成16年6月に取りまとめました国土交通省環境行動計画におきまして、平成16年度より沿岸域における開発と環境汚染について一体的にとらえ、総合的な調整、管理を行う統合沿岸域管理の考え方にに基づき、国際的な推進事例となるようなモデル的な取り組みについて検討を開始することとしておりましたので、この取り組みの成果等につきまして資料に取りまとめさせていただきました。

まず、お手元の資料の2ページ目をごらんいただければと思います。海洋・沿岸域の総合的管理の推進につきましてご説明申し上げます。まず、平成18年6月に、国土交通省の海洋・沿岸域政策について基本的方向と具体的取り組みを提示しました「海洋・沿岸域政策推進大綱」を策定いたしまして、多様な主体の参画と連携、協働による計画策定など、海洋・沿岸域の総合的管理の推進に取り組むこととしたところでございます。

その後、本年4月に海洋基本法が成立いたしまして、海洋の総合的管理を基本理念といたしまして、基本的施策として自然的、社会的条件から一体的に施策が講じられることが相当と認められる海岸の海域及び陸域の総合的管理に必要な措置を講じるものとしたところでございます。

今後、内閣に設置された総合海洋政策本部が海洋基本計画において沿岸域の総合的管理

に必要な施策を盛り込むこととなっておりまして、国土交通省といたしましては、この海洋基本計画に基づきまして、海洋・沿岸域の総合的管理を推進することとなります。この海洋・沿岸域の総合的管理につきましても、環境保全にとどまらず、公物管理ですとか、利用調整等、各種の要素を含むものでございますので、今後とも幅広い検討を行う必要があると考えております。

引き続きまして、資料の3ページ目をごらんいただければと思います。海洋・沿岸域環境の保全に向けた取り組みの強化につきましても、国土交通省環境行動計画と関連するところもございますが、前回の1日の第6回合同会議におきまして、委員の皆様方から海岸のごみ対策の着実な実施でありますとか、海岸線の活用、生物多様性に関してバラスト水の対応が必要というご意見をちょうだいしておりますので、ここにご紹介させていただきます。

まず、漂流・漂着ごみ対策につきましては、広範囲にわたって堆積しました海岸漂着ごみ等を一体的に処理できるような制度を拡充しておりまして、処理対策の一層の促進を図られておりますとともに、環境整備船により漂流ごみを効率的に発見、回収できるように、必要な技術開発を進めているところでございます。また、環境省ですとか、農林水産省等の関係省庁との連携を図りながら、対策の充実を図っているところでございます。

次に、海岸利用の活性化による魅力ある地域づくりの支援につきましても、広域的な一連の海岸を対象といたしまして、市民団体と多様な関係者が協働して行う海岸利用活性化計画の策定と、この計画に基づきまして、海岸保全施設とともにシャワー、トイレ等の利便施設の整備の支援を検討しております。

さらに、バラスト水問題の対応につきましても、バラスト水処理装置の供給体制のめどが立っていない状況にありますので、その開発、実用化促進を図っております。それとともにバラスト水管理規制条約発効・実施に向けた国際海事機関の議論に積極的に参加しておりますとともに、国内におけるバラスト水管理システムの認証体制の整備を検討しているところでございます。

続きまして、資料の4ページ目をごらんいただければと思います。最後に、海洋・沿岸域の総合的管理に係る国際連携の推進につきましても、こちらも国土交通省環境行動計画と関係しますので、NOWPAPというものと、PEMSEAというものにおける取り組みにつきましても、ここにご紹介させていただきます。

まず、NOWPAPというものにつきましては、北西太平洋地域海行動計画の略称でご

ざいまして、こちらは日本海と黄海を中心とした海域における海洋汚染の防止、その他の海洋環境の保全に向けた取り組みを行う国際的な枠組みでございます。我が国のほか、韓国、中国とロシアがメンバーとなっております。我が国は、日露合同油防除総合訓練を行うなど、海洋・沿岸域環境の保全について国際連携を推進しているところでございます。

次にPEMSEAというものでございますが、東アジア海域環境管理パートナーシップの略称でございます。こちらは東アジア及び東南アジアの海域における海洋開発と海洋環境の保全との調和を目指した「持続可能な開発」というものに関する国際的な枠組みでございます。我が国のほか、韓国、中国、シンガポールなど、11カ国がメンバーとなっております。我が国はこれらの海域でプロジェクトを実施する関係者の会議に専門家派遣を行うなど、総合的な海洋・沿岸域管理能力の構築について国際連携を推進しているところでございます。

海洋政策をめぐる現状につきましては以上でございます。

【中嶋河川局河川環境課長代理（舟橋）】　　続きまして、河川環境の施策についてでございます。

まず6ページ目でございますが、こちら、大きな流れといたしまして、これまで河川行政につきましては、水害への対応として治水の時代、また、水資源開発の時代、その後に水環境重視の時代ということで、環境に着目されてきているという状況でございます。そのような状況を踏まえまして、平成9年に河川法が改正されまして、これまで治水・利水という2本柱だったものが、治水・利水・環境ということで、河川の環境に対する配慮ということも盛り込まれるようになりました。

続きまして7ページ目でございます。河川環境の整備と保全ということに関しましては、大きく4つの分野があると考えてございます。まず、左上にございますように、生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備、続きまして、右上にありますように、空間の活用という意味での魅力ある水辺空間の整備、下にございます、河川利用・生活環境に配慮した水量・水質の確保、最後に、地域・市民との連携・協働といったことを柱に考えてございます。

次の8ページ目、まず最初に、生物の生息・生育・繁殖環境の保全と整備についてでございます。左側でございます多自然川づくりですが、平成2年より多自然型川づくりということで、こちらの写真にございますように、これまづ治水対策に配慮してコンクリート張りになっていたような河川につきまして、生物等の生息・生育・繁殖環境に配慮して、

こういった自然を戻す取り組みを行ってまいりました。

平成18年に、それまで行った取り組みについて見直しを行いまして、多自然型だったものを多自然川づくりというものに見直しまして、多自然川づくり基本指針を定めて、それ以降多自然川づくりとして推進してございます。

また、右側の自然再生事業でございますが、こちらのほうは一步踏み込んで、さらに自然を再生させるといった取り組みを行ってございます。平成16年度には20水系、17年度には23水系、18年度には31水系と、自然再生事業を着実に推進してきているという状況でございます。例えば、こちらの写真にございますように、これまで直線化された河川について、湿原の再生のために旧川の蛇行した河川を復元させる、そんな取り組みに取り組んでいるところでございます。

続きまして、9ページ目でございます。こちら、空間の利用ということで、魅力ある水辺空間の整備ということで、かわまちづくりということで、例えば地域の歴史や文化の香る川づくりであるとか、都市の川を活用したにぎわいの創出、そんなことに取り組んでございます。こちらのほうは、平成17年度に143河川がかわまちづくりを取り組む河川として登録を行っております。こういった登録している河川につきまして、重点的に整備を実施しているという状況でございます。

また、右側にございます河川環境に配慮した占用許可ということで、これまで河川敷地については、民間に対して利益を得るための貸し出しということをしていなかったのですが、占用許可の準則の見直しということを行いまして、社会実験として、こういったオープンカフェのようなことができるような形に変えてございます。

続きまして、10ページ目でございます。河川利用・生活環境に配慮した水量・水質の確保ということで、清流ルネッサンス。河川だけで水量・水質ということの取り組みはできませんので、地元の自治体、また、下水道管理者等と協力いたしまして取り組んでございます。こちらのほう、全国34河川ということで、特に緊急に取り組むべき河川につきまして、計画に基づいて水質改善対策を重点的に実施しているということでございます。

また、まちの清流の再生（環境用水）ということで、こちらのほう、河川からの導水とといったことについて取り組んでいるところでございます。

11ページ目でございます。地域・市民との連携・協働というところにつきましては、例えば河川の美化ということにつきまして、市民団体、河川管理者、地元自治体が協力して取り組んでいるところでございます。また、右側にございます、「子どもの水辺」再発見

プロジェクトということで、河川環境教育についても進めているところでございます。

最後、12ページ目でございますが、今後の方向につきまして、社会資本整備審議会河川分科会の答申ということで、平成19年6月にいただいているものでございます。中期的な展望に立った今後の治水対策のあり方についてという中で、当然、先ほど説明いたしましたように、治水・利水・環境というのは3本柱ということで一体に行うということで、環境についても治水対策という中で取り組まれてございます。

まず1つ目が、今後の治水対策の基本的方向という中で、まず1つ目、達成すべき目標の明確化。河川環境に関する目標像の明確化ということで、真に環境目的を内在化した河川整備を推進するというところで書いていただいております。また、2番目ですが、今後の治水対策において重点化すべき事項とその目標ということで、河川が本来有する多様性の確保ということで、自然環境の保全・再生、また、にぎわいの場の整備・保全ということで、記載されてございます。

また、本年度、平成9年の河川法改正から10年がたったということもございまして、河川環境の整備と保全について、こちらのほうもレビューを行っているところでございます。今年度末を目標に、これまでの10年に行ってきた施策についての評価、また、今後の方向について、その中でも検討していく次第でございます。以上でございます。

【坂本住宅局住宅生産課長】 住宅局でございます。次のページから、住宅の長寿命化（200年住宅）の推進について、ご説明させていただきます。その前に、建築、住宅につきましては、民生用エネルギーということで、その割合の大体3分の1程度、伸びも大きいということで、中間報告をいただきましたものに基づきまして、現在、村上分科会長のご指導のもと、建築分科会省エネルギー部会のほうで具体的な内容を検討しているところでございます。本日は、この200年住宅についてご説明をということでございますので、この1点だけをご説明させていただきます。

この長寿命化、代表的に200年住宅という名前がついてございますが、現福田総理が進められたビジョンということで、大変話題になっていると思います。その考え方でございますが、ちょっとページが飛んで恐縮でございます、18ページに政府における位置づけ等々を並べた紙がございます。横使いを縦に見ていただく形になりますが、イノベーション25、あるいは経済財政改革の基本方針2007等々において位置づけられておりますが、この200年住宅というものの持っている意味づけは、総理ご自身のお言葉で所信表明で述べられております。これを見ていただくのが一番わかりやすいため、ここに掲載

させていただきます。

読ませていただきますが、位置づけ的には、これからの環境を考えた社会への転換という大きな項目の中で位置づけられておまして、地球環境問題への取り組みは待ったなしだという基本的なバックグラウンドの上で、大量生産、大量消費をよしとする社会から決別し、つくったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う「持続可能社会」へとかじを切かえていかなければならない。その住宅の寿命を伸ばす200年住宅に向けた取り組みは、廃棄物削減、資源節約、国民の負担軽減、こういう観点から、持続可能社会の実現に向けた具体的な政策の第一歩という形で述べられております。したがって、200年住宅が持っている使命は、こうしたものを実現することというふうに、私ども、受けとめております。

もとに戻っていただきまして、内容でございますが、14ページをごらんください。このような検討を進めることが必要になっている背景でございます。時間がございませんので、恐縮ですが、代表的なデータだけで雑駁になることをお許しください。14ページでございますように、日本の住宅はここに30年と書いてございますが、取り壊された住宅の平均寿命は30年、1世代で壊されていると。アメリカでは55年、イギリスでは77年、これは平均でございますので、長いものでは200年、300年ということになります。

これは何を意味しているかといいますと、住宅の投資が蓄積されて、どんどん社会の富になってくる。反対に、日本では1代限りでごみになって、いわば賽の河原の石積みのような状態になってしまうということが端的にあらわれている数字かと思えます。

下のほう、15ページでございますが、2つのデータを15、16で見ていただきますけれども、その結果、例えば産業廃棄物というのは当然壊せば出てくるわけでございますから、この1,400万トンの産業廃棄物が建築のうち住宅関係で出ております。例えば、このうち1,000万トンぐらいを、すべての住宅が200年住宅になれば減らせるのではないかと。東京ドーム5個分ぐらい。

次のページでございますが、その住宅にかかるコストでございますけれども、これは1つの試算例ですが、左側が従来型の住宅のイメージです。下にブルーに4つに切れた線がありますが、50年ごとに200年間4回建てるとした場合、ブルーの分の4回分の建設コスト、それに維持管理コスト200年分、地震などが来たときの改修コスト、最後に解体を4回いたしますので、左側のような高さになります。右側のようにイニシャルのとこ

ろで建設コスト、実はこれは普通のものより2割から3割ぐらい高くなるだろうと見ております。こういたしますと、その上できちんと維持管理すれば、全体として3分の2ぐらいにコストか下がる。ライフサイクルコストで見れば、3分の2低減できるのではないかと、このような試算をしております。

この2000年、2000年と申し上げましたが、2000年という数字そのものに重大な意味があるというよりは、先ほどの総理の言葉を見ていただきましたが、きっちりつくって長く使う。そのためにきちんと管理して、また、世代間で流通させながら使っていく。2000年といいますと、大体7世代ぐらいになりますので、ひ孫の孫ぐらいの感じになってまいりますから、もう少し下ということになるかもしれませんが、そこまで使うということに対応した、市場全体の転換が必要ではないかということで、現在政策を進めているところでございます。

その粗々を書いたものが17ページでございます。まず、2000年住宅をどうとらえるかということ、先ほどの言葉に尽きておりますが、真ん中の上のところにブルーで書いてありますように、まず、がっちりいいものをつくる。例えばマンションでいえば、スケルトンとインフィルを分離した上で、耐久性や耐震性にすぐれていて、しかも普遍性を持ちつつ可変性を持つといった性能要求がございます。一言で言いますと、堅牢で、かつ、変化する住宅という言葉で表示されております。

さらに、それをきちんと維持管理していく。しかも、長いこと残りますので、いい性能を持つのは当然の上、周辺の町並みとの調和などにも配慮しながらつくっていくという形が求められるだろうと考えられております。そのために、この枠組みをできるだけ早く組み立てながら、かつ、充実させていきたいということで、現在、一番下の段でございますけれども、立法措置と書いてございます。その上の段に税制と書いてございますが、法律、税制、予算、技術開発、その他万般の施策によってこの体系を組み立てていこうということに、現在取り組んでいるところでございます。

取り組みの具体例がその右側、左側に並んでおりますけれども、法律、税制という骨格的事項のほかに、右側でございますように、今まであまり耳なれないから目新しいということもございますので、2000年住宅というものをモデル的につくって、皆さんに知っていただきながら、さらに数字を挙げていこうというモデル事業というものをお願いしております。

左側でございますが、維持管理のためには、維持管理をちゃんとやりましょうというか

け声だけではいけませんので、住宅の履歴情報、200年先にまで残っていくものとしては、建物に合わせて情報をという形でこうした仕組みをつくり、維持、点検などのリフォーム、あるいは、住宅の取引、売買、賃貸等ができるような仕組みを。さらに、その下にございますような、それに対応した金融システムについても、さらなる工夫、拡充をということで、現在政策の中身を組み立てているところでございます。

非常に雑駁になりますが、現在の200年住宅に関する取り組み状況をご報告させていただきます。

【徳山道路局地方道・環境課長代理（渡辺）】 続きます、19ページ、良好な生活環境の形成についてでございます。今回は政策評価の政策レビューという位置付けで、そのテーマが環境行動計画が、今回、政策レビューのテーマという位置付けでございます。したがって、道路局と自動車交通局のほうからは、その環境行動計画の中に位置づけられております大気汚染について、検証と今後の対策をご説明したいと思っております。

20ページでございます。NO₂とSPMの自動車から出る大気汚染の状況でございますけれども、そこにグラフがあると思っておりますが、全体として改善する傾向、次の21ページの単体対策と相まって改善する傾向にございます。全体でNO₂でいきますと、82%までの環境基準達成率、SPMでいきますと9割から10割近い達成率まで来ているところでございます。

対策としては、交通流対策ですとか、交差点対策とか、そういうものと、次の21ページの単体対策ということになるわけです。一応政策レビューとしては、今までの効果がどんどん出てきているという傾向にあるという理解のもとで、今後については、20ページの下の方角の中に書いてございます。あと、残りの環境基準非達成のところというのが、まだ局所的に残ってくるというのが予想されております。

したがって、そこに書いてあるように長年環境基準を達成しない箇所を中心に、可能な限り、一日でも早い環境基準の達成に向けた交通流対策、交差点対策、それから、21ページのようなものと相まって対策を推進していくということがあると考えております。簡単ではございますが、以上でございます。

【徳永自動車交通局技術安全部環境課長代理（佐藤）】 自動車交通局です。21ページ、ご説明させていただきます。自動車の単体対策の関係でございます。まず、ポスト新長期規制の検討ということで、中央環境審議会の第8次答申、これが平成17年の4月に出しておりますので、これを受けまして、いわゆるポスト新長期規制ということで、自動車の排

ガス規制強化、これを具体的に措置するという事で、道路運送車両の保安基準の改正ということは今、準備、検討してございます。

具体的には、本年10月からこの保安基準改正に関しますパブリックコメントを募集実施いたしまして、この11月15日まで実施したところでございます。今後、こういったこと等も踏まえながら、来年の2月に保安基準の改正を公布できるようにということで、準備、検討を進めているところでございます。

規制の内容といたしましては、ディーゼル車につきましては、NO_x、粒子状物質の基準につきまして、車種によって異なりますけれども、NO_x、PMとも、おおむね50%程度の低減という大幅な規制強化を内容としてございます。適用開始時期は、新型車につきましては、一部を除きまして2009年10月1日を予定しているところでございます。

2つ目が使用過程車の排出ガス検査の充実ということで、これはディーゼル車のPM関係でございますけれども、ディーゼル車につきましては、これまでの排出ガス規制の強化、あるいは、排出ガスの低減技術の高度化等々の効果が出ておりまして、最近ではディーゼル車はほとんど黒煙は排出されないような状況まで来ておりますけれども、一方で、黒煙以外の燃料の未燃焼成分といったものが逆に相対的に割合が高くなってきておりまして、そちらの対応も考えていかなければいけない状況でございます。

そうしたことを受けまして、黒煙だけではなくて、燃料の未燃焼成分も含めたものを高い精度で測定が可能なオパシメーターというのがございますので、その導入を本年の9月より順次実施して、検査の高度化を図っているところでございます。

3つ目が低公害車の関係でございますが、次世代低公害車の開発・実用化につきましては、先ほどご説明申し上げたような形で促進してございますが、あわせてCNG車等の低公害車導入の補助制度ですとか、あるいは税制の優遇措置といったことを行いまして、その普及促進にもあわせて努めているところでございます。以上でございます。

【佐和部会長】 それでは、ただいまいただきましたご説明につきまして、委員の皆様のご発言を、時間がかなり押していますので、短時間でお願いいたします。

それでは、米本委員。

【米本委員】 私もいろいろ申し上げたいことはあるのですが、個人的には、鶴見川の環境保全のNGOのメンバーをやらせていただいていますので、1点だけ意見を申し上げます。冒頭の海洋のことでございますが、大問題である海ごみについて1つだけ指摘しておきたいと思います。

今の海ごみというのは、これまでの地球の国際内湾の環境保全問題というのは、実はタンカー事故でございまして、油汚染を前提とした国際内湾の環境保全機構が実質上動いておりまして、実際には地中海と黒海がまともに機能していると。ところが、現在の海ごみの大問題は、プラスチックごみと、その他の漁業資源のごみでございまして、日本の美しい海岸には大量のプラスチックごみが蓄積していて、歩くとふかふかのところがあるというぐらい、大変な問題になっております。

ですので、これを特に本腰を入れて、ほかの省庁を考えても、しょせん基本的な研究費も少ないので、やはり国土交通省が本気になって考えていただかないといけない問題だろうと思います。

問題は、日本が海流上、被害国といえますか、総体的にアジアから物が流れてくるような地位にありますので、実際には日本がテーブルを準備して、関係国、中国、北朝鮮も入って共通のアジェンダでテーブルをつくってもいい、日本にとっても国益があって、なおかつ重要な外交のカードになります。どう考えても、これは国土交通省さんにぜひ考えていただきたいということでございます。

【佐和部会長】 横島委員、お願いします。

【横島委員】 一言、お答えは要りませんが、200年住宅は100年住宅を飛び越えてやろうというのは大変結構ですが、日本住宅の短命化の最大原因は、私は型と色と素材を含めたデザインの不統一にあると思います。何年ごろどこのメーカーが造ったのか、一目でわかってしまうから、流行を追ってしまい短命になる。もう少しトータルとして生き残れるデザインの統一というのをつくらないと、国籍不明の日本住宅の氾濫が続きます。21世紀の初頭に、これが200年住宅だとわかるような価値観のあるデザインを確定させ、それを内外から攻めていかないと、また元の木阿弥になると思います。

【佐和部会長】 進士委員、どうぞ。

【進士委員】 私は200年住宅、結構だと思うのですが、モデルをつくってハードを研究するのもよいでしょう。耐久性もデザインも含めて、可能だと思います。ただ私は、これまでいろいろなまちの自然環境、緑地環境の保全計画をやってきました、例えば成城のようなまちでは相続税のために敷地の細分化が進みます。家という建物を200年もたせても、敷地はもたないのが実情です。ですから、もう建物単位の議論ではない。敷地、さらには住区単位でどう保全するか。住宅政策のみならず、住環境政策でなければいけないし、さらに言うと、トータルな住生活なんです。もっと言うと、相続とか少子化対策が

重要なんです。

ハードは200年でも300年でももちますが、少子化で家族が崩壊してしまうと話になりません。住宅政策はハードな建物政策ではない、人間の住生活のテーマだと、ぜひ広げて考えていただきたいと思います。

【佐和部会長】 それでは、崎田委員、手短にお願いします。

【崎田委員】 はい。今住宅は住生活というお話があって、またそれと、ちょっと振り出しに戻る話なのですが、この200年住宅など、いろいろ委員会に参加させていただいているので、こういうことを進めていただくのは大変重要だと思っています。1点、今建設リサイクル法の見直しもちょうど始まっておりますので、そちらに200年住宅という言葉が入ってきました。あと、建設資材のリユースとか、そういうことに関しては、まだほとんど状況がわからないので、これから調べますという文章が1つ入っているだけです。

そちらの建設リサイクル法の見直しなどとも連携を図りながら、こういう情報をどうやって社会に定着させるかというのも考えていただければありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

【佐和部会長】 影本委員、どうぞ。

【影本委員】 海洋・沿岸環境の保全について取り組み例を3つ挙げられているのですが、実際問題として非常に重要な問題がもっとほかのところにあって、水質が汚れているとか、干潟がなくなるとか、砂浜がないと、そういうことが最も重要な問題の1つだと思えるのですが、それが抜けているというのは、国土交通省の政策としてこうだということなんでしょうか。

【佐和部会長】 それでは、最後に村上委員。

【村上部会長】 時間がないから、簡単に申し上げます。今ご説明いただいた内容とあまり関係ない意見です。皆さんから非常に重要なご意見を賜っておりまして、これらをなるべく広く世の中に知っていただけるといいと思っております。会議の前に横島委員と話していきまして、例えば中環審と産構審の合同会議の内容などは頻繁にメディアで紹介されていますが、この会議の紹介は一向に出ておりませんね。メディアに出ることが目的ではございませんけれども、そういう社会発信ということも、少し事務局でお考えいただければ幸いです。

【佐和部会長】 それでは、事務局から手短にご回答をお願いいたします。

【桑田環境政策課長】 それでは、まず、私のほうから一言だけ、社会発信ということについて。この会議を発信するということについては、ちょっと工夫してみたいと思います。

それから、水質だとか干潟の話が抜けているということについて、これはたまたまきょうのプレゼンにはなかったのですが、例えば干潟だとか、藻場の回復だとか、水質の保全というのは、別途、国土交通省としてしっかり取り組んでいるということ、一言つけ加えさせていただきます。

【井上国土環境政策企画官】 あと海洋政策課と住宅局からお願いします。

【鈴木総合政策局海洋政策課長代理（浅野）】 海洋政策課でございます。手短に、先ほど海の漂流ごみで海外からのものをどうするのかという話ですが、資料の4ページにございますけれども、NOWPAPという枠組みがございます、こちらのほうで主な海洋ごみ対策ということで、関係国4カ国と、国内で申しますと、外務省を中心に環境省等々と一緒に議論を進めているところでございます。委員の方のご指摘を踏まえて対応、検討を進めてまいりたいと思っています。

それから、海洋・沿岸環境の保全ということで、もう一点の資料のほうは、先ほどのご説明のとおりで、前回の委員の皆様方からのご意見を踏まえて一応作成した資料でございます、水質、干潟のほうの取り組みはございます。別の機会にまたご説明させていただきたいと思っています。以上でございます。

【坂本住宅局住宅生産課長】 住宅局でございます。今現在政策を組み立て中でございますので、皆様方からいただいた意見を踏まえて中身を組み立てていきたいと考えております。

なお、時間がなくてご説明できなくて、やはりハードのほうに少しシフトし過ぎた感じが強いのですが、この200年住宅というものの具体の施策の前に、まず住生活基本計画、住生活基本法が昨年できておりまして、そうした大きな枠組み転換を実現していく極めて中心的な施策として組み立てられているということで、住宅政策全般をまずにらもうということ。

それから、当然ハード、ソフト全体が含まれております。その中には中古流通ルートも含まれておりますが、その考え方は、自分の大切な財産だという社会システム自身をもつくり上げていくことが必要だろうと。そうしますと、売れる住宅というふうに考えると、だんだんデザインが普遍的でないといけないという、いろいろな連関を持ってまいり

ます。

デザインにつきましても、実はいろいろな議論の中では、やっぱりクラシックなというか、だれでも受け入れられるような、自分だけが使える部分ではだめでしょうということもありますし、外観的にも、こんなのに建っていられては困るということも多分あるだろうと。そこら辺も含めて、いろいろ施策は今広がりを持って検討を進めさせていただいておりまして、そうした中でいろいろなご意見を受けとめさせていただきたいと考えておりますので、またお知恵などをいただけるようお願い申し上げます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。時間も数分過ぎておりますので、特段のご意見はございませんね。

それでは、この政策レビューに関する審議は今回をもって終了ということですので、これまでの議論を踏まえまして、事務局で今後の環境政策に向けたご整理をよろしく願いし申し上げます。

それでは、事務局から連絡事項がございましたらお願いします。

【宮澤地球環境政策室長】 次回につきましてですが、地球温暖化対策の最終とりまとめについてご審議をいただきます。骨太な議論をしていただけるよう、心して準備したいと思っております。日程については、12月25日の10時から12時を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

【佐和部会長】 それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —