

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8回合同会議

平成19年12月25日（火）

【宮澤地球環境政策室長】 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及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会第8回合同会議を開催させていただきます。委員の皆様方には、大変お忙しいところ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、議事次第のほか、資料1、京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する最終とりまとめ（案）。それから別添1、国土交通省関係業界の自主行動計画のフォローアップ。それからカラーのA4横で、社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会中間とりまとめ（平成19年6月）の概要。それから参考資料が3つあります。参考資料①、現行対策の評価などというものです。それから参考資料②、当面取り組むべき対策・施策の概要。それから参考資料③として、地球温暖化対策の中長期的課題について。それから最後に、これは参考資料4ということですが、住宅・建築分野における今後の省エネルギー対策の方向性についてという建築分科会の資料であります。

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総員16名中9名、交通政策審議会環境部会総員16名中11名がご出席の予定でございます。一部遅れていらっしゃる先生がおられますが、社会資本整備審議会令第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をいただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願います。

恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りについてはこれ以降ご遠慮をお願いいたします。

本日は社会資本整備審議会環境部会、交通政策審議会環境部会の合同会合でございます

て、地球温暖化対策についての最終とりまとめについての審議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をしておりますが、今回は村上部会長に座長をお願いしております。それでは以後の進行について、村上部会長、よろしく願いいたします。

**【村上部会長】** それでは、これから私のほうで議事を進めさせていただきます。

本日は年末のお忙しい中、委員の皆様にはお集まりいただきましてありがとうございます。

きょうの議事は1つでございます。今ご紹介ございましたように、京都議定書が目達計画の評価・見直しに関する最終とりまとめでございます。これについて、最初に事務局からご説明をお願いします。

**【宮澤地球環境政策室長】** では、本日のとりまとめ案についてであります。本年6月に中間とりまとめというものをまとめていただきまして、先ほども確認させていただきましたこのA4の横紙、こちらのほうにまとめております6つの視点、それから9個の方向性、こういうものを提言いただいたところでございます。

これを踏まえまして、約束期間である2008年から2012年における目標の確実な達成のための具体的な追加対策、それから中長期的な課題というものの整理を行って、今回資料1としてつけております最終とりまとめの案ということで提示させていただいたところでございます。

以後、最初に追加対策、それから2番目に中長期課題、それから3番目に、この追加対策の、ある意味補完的なものでございますが、国土交通省所管業界の自主行動計画のまとめというものがございます。これは12月まで宿題になっていた業界が一部ございましたので、こういったところからの回答を踏まえたもの。以上の3点を順を追って説明申し上げたいというふうに思います。

まず最初に追加対策でございます。内容につきましては資料1の45ページ以降、それから、内容について抜き書きをした資料、参考資料②がございます。基本的にこの参考資料②をもとに説明をさせていただきたいと思っております。

パワーポイントを1枚につき2枚ずつつけさせていただいておりますが、まず最初にこの参考資料②の1ページでございます。当面取り組むべき対策・施策の具体化ということであり、国土交通省では先ほどご説明しました中間とりまとめというものを、

本年夏の概算要求の段階で、当面取り組むべき対策・施策の具体化ということで、ここに掲げております6つの柱を立てまして、関係各方面との調整に当たってまいりました。この中には、従来の目標を確実に達成するということが必要になってくる、ある意味補強といった施策と、それにとどまることなく追加的な削減量というものを見込むことができる施策というものがございます。

今般は後のほう、追加的な削減量を見込むことができる施策というものについて、2008年から2012年の平均でCO<sub>2</sub>を90年比6%減というものが京都議定書の構造であり、目安となる中間年ということで2010年をとりまして、その時点で合計で670から720万トンの追加削減が可能になったということでございます。

最初に1点お断り申し上げますが、きょうの資料の中の追加削減量の数字というものは、あくまでも現時点の試算による暫定値でございます。今後変更があり得るということをご了解願いたいと思います。

施策の中身については、具体的には運輸部門で自動車の低燃費化、それから交通流の円滑化、それから民生部門で住宅・建築物の省エネ性能の向上、それからその他の部門で都市緑化であるとか、あるいは下水道処理の省エネ化といったものを内容とする省CO<sub>2</sub>型の都市構造の構築ということで4本、赤く色塗りをしているところでございますけれども、こういう内容になってございます。

以下、順を追ってご説明します。まず2ページであります。自動車の低燃費化でございます。これにつきましては、2つ真ん中に四角を設けております。1つは、左側の2007年7月策定の乗用車等の新しい燃費基準でございます。上のところにある、従来の目標というのは、2010年度を目標とする燃費基準というもので、1999年に策定されたものですが、ことしの7月に策定されたものというのは、目標年度が2015年度。この基準が達成された場合には、2004年度と比較して燃費が23.5%改善する。これは95年から04年度に22%改善してきているという実績がありますが、これを上回る改善を求める厳しい水準になってございます。

一方で右側、重量車のトラック、バスであります。これはそれに先立ちます2006年3月に策定をしたものでございますが、目標年度は2015年度。2002年度と比較して燃費を12.2%改善という内容ですが、こちらについては世界で初めてでございます。トラック、バス等の燃費基準というものを策定しました。

これを後押しする形で自動車グリーン税制、これの実施によって、ハイブリッド自動車、

クリーンディーゼル乗用車等の燃費のよい自動車の普及を支援していく。これによりまして年間約300から350万トンのCO<sub>2</sub>の削減見込みということになってございます。

それから2番目が交通流対策でありまして、3ページ目から6ページ目でございます。3ページ目に現在の対策ということで約340万トンという削減目標が掲げられてございます。追加対策として今般、下のところに高速道路の多様で弾力的な料金施策で、約20プラスα万トン、それからボトルネック踏切等の対策のスピードアップで約20万トン、さらに路上工事のさらなる縮減で約20万トン、合計で約60プラスα万トンが交通流対策の追加削減量でございます。

4ページ目以下、順を追ってであります。高速道路の多様で弾力的な料金施策ということで、現在、民営化時から高速道路料金の平均約1割引を実施中でございます。これによって一般道路からスムーズな走行が可能な高速道路に交通流を転換することで、年間約20万トンのCO<sub>2</sub>排出量が削減されております。

それに加えまして本年、先般でございますが、「道路特定財源の見直しについて」に基づいて、さらに平均約1割引となる料金引下げ、あるいはスマートICの増設を来年度から実施予定で、こちらはプラスαの部分で、さらにCO<sub>2</sub>排出量削減見込みとなっております。

それから5ページ目ですが、ボトルネック踏切等の対策で、全国の全踏切の総点検を行いまして、緊急対策踏切の重点化等によって2006年度より踏切対策のペースを2倍にスピードアップするというによりさらに年間約20万トンの削減見込みとなっております。右側のところに整備前、整備後ということで、どんなイメージになるかというものをつけてありますが、渋滞となるボトルネックの解消ということで、CO<sub>2</sub>削減が図られるものでございます。

それから次の6ページ目ですが、路上工事の縮減ということで、こちらも渋滞の原因になっているものでありますけれども、今般、路上工事時間を抑制する取組みを強化しまして、2008年度以降さらに約20万トン削減する見込みです。そのスピードアップのイメージを同様にグラフ化したものをつけてございます。

以上が交通流の対策でございます。

それから7ページ目でございますが、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。こちらも相当削減量が大きくして、現行の目標達成計画においては、住宅の省エネ性能の向上によって約850万トン、住宅以外の建築物の省エネ性能の向上で約2、

550万トン、こういう削減量でございます。それぞれ新築住宅の5割、それから新築建築物の8割が省エネ判断基準に適合するということまで来ておりますが、今後、左下に書いてございます規制・誘導策といったようなものの充実・強化ということによって、それに上積みをする形で、住宅については約100万トン、建築物についても約100万トンで、合計約200万トンというCO<sub>2</sub>の削減量を追加的に見込んでいるところでございます。

それから最後に8ページ目でございますが、都市づくりの関係でございます。都市づくりについては、この下のところに1から4まで主要な課題をまとめてございますけれども、今般の追加削減量というものは2つございまして、まず、上のところの1つ目のポツであります。下水汚泥燃焼の高度化というものによるN<sub>2</sub>O、これはCO<sub>2</sub>に対して温暖化係数が310倍ということで、非常に高い温暖化能力というものを持っている気体でございますが、こちらを年間約130万トンCO<sub>2</sub>の削減を見込んでおりますけれども、それを今般下水処理における省エネルギー対策、あるいは下水道未利用エネルギーの活用といったものによって、さらに年間約67万トンCO<sub>2</sub>の排出を削減するというところでございます。

それに加えて、2点目が都市緑化でございますが、これについては従来28万トンのCO<sub>2</sub>削減ということで盛り込んでございますが、今般、目標値の深掘りによって、合計で約74万トンということでございます。ちょっとわかりにくいですが、約74万トンから約28万トンを引いていただきますと、差し引きで約46万トンということになります。これと上の下水汚泥の約67万トンと合わせまして、約110万トンの削減見込みということになってございます。

以上が主要な追加削減が見込まれる施策でございますけれども、その後ろの、パワーポイントでいう3ページにわたって表をつけてございます。これは前回、11月の段階でお示した表が基本となっておりますが、今般、右から2番目のコラムでありますけれども、暫定値ということで入れさせていただきました。パワーポイント資料で触れなかった細かなものとしては、上から2番目のヒートアイランド対策、あるいは下から4番目でありまして、エコドライブの普及促進、それから次のページ、下のページに行ってくださいまして、省エネに資する内航船舶であるとか海の10モード指標の開発・普及、こういったものが新たに追加削減量として入ってございます。

本年10月に政府全体で取りまとめた京都議定書目標達成計画の見直しに向けた基本方針というものがございまして、ここでは、目標達成に向けて不足する削減量というものが

年間約2,000万トンから3,400万トンということが政府全体で出されておりました。今般、国土交通省の関係でおよそ700万トン程度というものの追加削減が見込まれるという状況になりましたので、相当程度をカバーするということが可能となったということでございます。

以上が目標達成計画の目標期間に見込まれる追加の対策ということですが、もう1つの本日の柱であります中長期課題というところに移らせていただきます。これにつきましては資料1、文章のほうでは48ページ以降になります。同じくパワーポイントの資料でまとめてございますが、参考資料③というものです。地球温暖化対策の中長期的課題ということでパワーポイントまとめてございますので、こちらを中心に、同じく説明をさせていただきたいと思っております。

こちらにつきましては、前回、11月の下旬の部会で、各局ごとにプレゼンテーションをさせていただきましたが、今回は、ことしの5月に安倍前総理から発表されました「美しい星50」、これは世界全体の排出量を現状に比して、2050年までに半減することを柱とするものがございますが、これに長期戦略として2つ盛り込まれてございます。1つは革新的技術の開発というもの。それから2番目は低炭素社会づくりというものです。今回、これらに従って施策をくくり整理をさせていただいたものでございます。それから3番目の柱として、6月の中間とりまとめでは最後に触れさせていただきました国際連携の強化というものがございます。以上3つについて、主要な施策を取りまとめてございます。

まず、参考資料③の1ページ目から5ページ目でございますが、革新的技術の開発という柱でございます。

まず1ページ目は、低燃費車・低公害車の開発です。幾つか事例を挙げさせていただきました。左側のところでIPTのハイブリッドバス、これは非接触式ということで、道路に埋め込まれた設備を使って、電磁的に電気を誘導して充電をするということでありまして、特にバスなどでは、停留所などにおいて短い時間で充電が可能になる。しかも踏んでも感電しないということで安全なものでありますが、こういったようなものです。

それから、左側の下の図でDME自動車、これはジメチルエーテルというというものでございますが、現在の軽油の代替燃料ということで、軽油のエンジンというものに代用して使う燃料で、これは特に黒煙といいますが、粒子状物質といったようなものの排出が少ないものでございます。

それから、右下の大型CNGトラック、圧縮天然ガス自動車ですが、これも長距離走る

ということが課題でありまして、どうしても気体を使っておりますので距離が稼げないということではありますが、言ってみれば、長い距離が燃料充てんなしで走れるような形になれば、先ほどのDMEと同じくクリーンなエネルギーのものとして活用が期待されるものです。

それから、右側で、燃料電池車あるいはプラグインハイブリッド、右下のところです。今ハイブリッド自動車というのは、エンジンを回して充電しているのですが、それだけではなくて、極端なことを申し上げれば家庭用のコンセントでも充電が可能なもの。こういうものをことしの7月に大臣認定して公道走行試験というものが既にスタートしております。

こういったさまざまなものがございまして、先ほど触れました2050年までの半減といったレベルをねらうに当たりましては、現在運輸部門の全体の9割近くを占めます自動車からの排出削減というものを劇的に削減するためにこうした次世代自動車の開発というものが不可欠になってくるというものでございます。

それから次、2ページ目にいきまして、バイオ燃料の利用ということでございます。原油価格の推移もここに入れさせていただきましたけれども、右下のようにいろいろな課題があるということもございますが、特に現在は自動車の燃料ということで議論がされておりますバイオ燃料でございますが、昨今の原油価格の高騰であるとか、今後の石油枯渇といったような問題を見据えますと、自動車というものはもちろんのこと、船舶であるとか航空機といったようなものについては、先ほどのプラグインハイブリッド自動車のように、途中で充電をするとか、こういったようなものがなかなかできないものでありますので、そういったようなところにも燃料の集約度が高い液体燃料ということでバイオ燃料の使用ということにも取り組む必要があるのではないかとこのふうにとらえてございます。

その際には、当然のことながら食糧との競合が生じないセルロース系のバイオ燃料の製造と普及といったようなことが必要になってくるという問題意識でございます。

それから下のページ、3ページ目ではありますが、船舶の燃費指標、海の10モード指標ということで書かせていただきました。これは前回は触れましたが信頼できる燃費指標というものが存在しない船舶分野におきましては、省エネ性能の見える化の実現ということのために、世界最先端の我が国の造船技術ということを生かしてより省エネ性能の高い船舶というものが世の中から評価をされるような仕組みというものが、今後世界的にも必要になってくるのではないかとこの課題でございます。

それから次のページ、4ページ目でございますが、これはアイドリングストップ技術の開発ということであります。自動車ではアイドリングストップということがよく言われるわけでありましてけれども、実は船舶であるとか航空機の世界でも徐々に取り組みが進んでございます。例えば右下の、特に船舶についてですが、ロサンゼルス港では、既に大型船舶の港湾停泊中のアイドリングストップというものが義務づけられているというような状況でございます。

あるいは、左下の航空のところでは、駐機中に地上から電源を供給するということで、機体の整備中、次のフライトに向けての整備のための電源というようなものを地上から供給するというような取り組みが始まってございます。

自動車の世界でも、今年の8月から全国7カ所のトラックステーションにおきまして、主として運転手の休息中のエアコン等の使用のために、外部電源施設というものの運用が始まっております。それから先、サービスエリア、パーキングエリアといったようなところについても、東京電力と中日本高速というところで研究会が立ち上がってございます。例えば、将来的には、旅客待ちのタクシーであるとか、こういったようなものなどにも利用できるような電源供給設備というものが随所に備えられれば、最初の1ページ目のところでご紹介しましたプラグインハイブリッド自動車などについても家庭だけでなく、行った先であるとか、駐車中に充電をするといったようなことにも応用可能ではないかと考えておりまして、こうした技術の開発というものが大きな削減ポテンシャルというものを秘めているのではないかとというふうに評価をしております。

それから次に、下の5ページ目でございますが、より環境負荷の少ない建築物の開発・普及ということでございます。青枠の中でございますが、建築材料や構法、評価方法といったことに関する技術開発によって、躯体の断熱性あるいは暖冷房・給湯といった設備機器の効率性を飛躍的に向上させ、良好な居住環境を実現しつつ、エネルギー消費量を大幅に削減するとともに、再生可能エネルギーの活用等を進めると。これによって、例えばエネルギーを自給するゼロ・エネルギー住宅・建築物、あるいは住宅でエネルギーを生産してほかの用途にも使えるようなエネルギー生産住宅といった環境負荷の少ない住宅・建築物ということを目指すことも重要ではないかと。

下のところに例示を挙げておりますが、太陽光発電、太陽熱温水器、あるいは下の燃料電池コージェネシステムといったようなところで、住宅でエネルギーをつくり出すような形で利用が可能ではないかと。それに高断熱躯体であるとか、省エネ型の冷蔵庫といった



ような機器といったようものも組み合わせることによって、先ほど申し上げたようなことが可能になってくるのではないかという問題意識でございます。

以上が技術開発の分野であります。次に低炭素社会の骨格づくりという2番目の柱に移らせていただきます。6ページ以降であります。ここを大きく2つに分けておりまして、低炭素型の地域づくりというものと、それからもう1つ、特に幹線の部分での交通の対策という2つに分けてございます。

まず最初の低炭素型の地域づくりということですが、上のところを読ませていただきますけれども、あらゆる経済活動、社会活動から発生するCO<sub>2</sub>が劇的に減少している状態というものが低炭素社会という評価ではないかと思っておりますが、このためには、各部門における個別の取り組みということに加えて、経済活動、社会活動の基盤となる都市地域の構造自体を抜本的に見直す集約型の都市構造、あるいは、下のところに挙げてございますエネルギーの面的利用の促進、あるいは、エコ通勤、エコドライブ、カーシェアリングといったライフスタイルの見直しにもつながるものであるほか、あるいは、その地域のさまざまな主体の協力なしには進まないような都市内物流の効率化といったようなもの。下水道、都市緑化については先ほど触れさせていただいたとおりであります。こういった課題には、ある意味、国土交通省の総力というものを挙げて取り組む必要があるのではないかというふうに考えてございます。

以下、具体的に7ページ目から14ページ目まで掲げさせていただいておりますが、個々の具体的な施策については、前回の資料を活用させていただきましたので、個別の部分についての説明については省かせていただきますけれども、こういったツールを使って全体として環境負荷の少ない都市、あるいは地域づくりといったようなものを目指すべきではないのかというふうに考えてございます。

それから、2番目の柱のうちの2番目のカテゴリーですが、低炭素社会の骨格づくりのうち、低炭素型の交通システムの構築というものであります。15ページから19ページでございます。交通ということを行った場合に、実は一部の要素については、先ほどの都市のところで、物流であるとか、あるいは通勤であるとかというようなことで入れ込ませていただきましたので、ここでは、幹線交通ということを中心にくらせていただきました。

こちらのほうは、実は新しいスライドが中心なので、若干個別に説明をさせていただきますが、まず15ページのところで、問題意識ですが、国の内外の交通システムのあり方と

いうものの全体を視野に入れて、ハード・ソフト対策の両面を通じて、交通のマネジメントというものを総合的に推進することが必要ということでもあります。

ハードの対策としては、既存の基幹ストックを最大限活用しつつ、鉄道、道路、港湾、空港といったものの結節性の向上、あるいはそのために必要な社会資本の整備等といったようなこと。それから、ソフト対策としては、輸送事業者や荷主への規制・誘導策、あるいは市民・消費者の選択行動の促進、IT技術の活用であるとか、あるいは燃費基準の開発・普及等、こういったハードとソフトを総合的に活用して効果を出していくということでは、先ほどと同じように、やはり国土交通省としての総力が要求されている分野ではないかというふうに考えてございます。

まず16ページでございますが、こちらは、前回は議論のありました結節点というものを改善するということでもあります。左側に物流、こちらのほうでは鉄道からの積替施設、あるいは下のほうに港湾でございますが、複合一貫輸送ターミナル、あるいは港湾の背後、後背地への民間の物流施設の立地の支援といったようなこと。

それから人流、右半分のところについては、上のところは対面乗りかえでございますけれども、鉄軌道とバスのホームを一体化するなど、こういう交通の結節点改善により乗り継ぎ利便性が向上する。

あるいは、IT技術の活用というような点では、右下の共通ICカードの導入によって、乗り継ぎ利便性が向上したと。こうしたようなことが課題になってくるかなということでございます。

それから、下の17ページであります。こちらは自動車交通の円滑化ということで、短期的な対策においても追加削減量ということで触れさせていただきましたが、特に左下の環状道路の整備、あるいは右下のITSの活用、これは道路交通情報をリアルタイムでドライバーに提供することによって、より渋滞ポイントを回避して走行していただくことができるといったものであります。こうしたハード・ソフトの両面から自動車の走行速度を向上してまいりたいという内容でございます。

それから次に18ページであります。幹線物流効率化に向けた民間研究機関などによる研究事例といったようなものをフォローしていくということが重要になってくるということでもあります。こちらは環境面のみならず、例えば運転手不足などにも対応するために、一部原始的なものも含まれておりますけれども、ここにありますようなさまざまなアイデアが民間の研究機関などで提言されているということになってございます。

それから下の部分、19ページであります、航空分野でございます。これはより効率的な運行を追求するという事で、前回は紹介がありましたが、地上の設備をジグザグに航行するというをやめて、直線的に航行できるようにする。こういったようなことが空の上の部分であるとか、あるいは、飛行場の周辺、空港の周辺の下りたり上がりたりというような過程で既に導入が進められておりますが、こういったようなものの普及を通じて、航空分野での効率的な運行というものを追求すべきではないかという問題意識でございます。

それから中長期課題の最後であります、国際連携の強化ということで2点触れさせていただきます。1点目は20ページであります、アジアをめぐる国際連携の強化ということで、下に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というものを紹介させていただいておりますが、2008年の秋ごろにアジアの主要国を中心とした会合を日本で開催するという事を予定しております、交通分野からのCO<sub>2</sub>、大気汚染の削減、あるいは省エネの促進に関する国際連携の具体的な方向性。特に、先進国などを中心とするベストプラクティスというようなものを共有する。

あるいは、能力向上支援というふうに書かせていただきましたが、横文字ではキャパシティビルディングと言われているものですが、技術ということだけではなくて、例えば車検制度であるとか、そういう制度的なインフラの部分も含めてでございますが、こういったようなものに関する協力を拡大するといったような目的で会合を開催することを予定しております。

上のところにありますけれども、背景には交通分野のCO<sub>2</sub>排出量が世界全体でも約2割ということですが、今後中国、インド、あるいは一部のASEAN地域といったようなところで、既にもう一部始まっておりますけれども、爆発的にモータリゼーションというものが進展するといったようなことで、特にCO<sub>2</sub>排出量のみならず大気汚染ということの深刻化が懸念されるという問題意識で、これを先進国などでのベストプラクティスや、先ほど申し上げましたキャパシティビルディングというようなものを通じまして、世界全体としてCO<sub>2</sub>の削減を進めていければという問題意識でございます。

最後に、我が国の先進的技術の途上国への活用ということで、CDMを活用した新規の温室効果ガス削減プロジェクトの形成の促進ということであります。

これは実はプロジェクト事例ということで、国土交通省の関係では、主として建設業の企業が途上国において、例えば埋め立て処分場からのメタンガスの回収・発電といったよ

うなプロジェクトであるとか、右下のところでの小水力発電といったようなものでCO<sub>2</sub>の削減を図るというプロジェクトがCDM理事会でも承認されているというところであり  
ます。

一方で、交通分野においては、きちんと理事会で承認されたのは世界的にもまだ1件のみということで、残念ながら我が国のほうではまだ承認というところまでいったものはございませんけれども、こういった所管の事業、あるいは業界を通じた途上国への先進的技術の活用といったことが、今後重点を置くべき課題の1つであると考えてございます。

以上が2番目の柱であります中長期課題についてでございます。

それから最後になりますが、国土交通省関係業界の自主行動計画のフォローアップという  
ことでございます。これは、資料1のほうでは22ページから23ページでありますけれども、大きくまとめては、その次の別添1という資料です。国土交通省関係業界の自主行動計画のフォローアップ（2007年）というものです。

こちらを参照していただきたいと思いますが、6月の社整審環境部会、それから9月の  
合同の審議会のほうで、それぞれ社会資本整備関係、それから交通関係の業界というものを  
フォローアップしてございます。年末までの宿題になっていた事項を含めて、今回結果  
をフォローしてございます。今そろっているデータというのは、2005年の段階のも  
のでございますが、これをもとに類型化したものが、別添1の中で、ずっと文章が書いて  
あるのですが、それが終わった後に別紙1というものがついております。A4の横1枚で  
あります。ページ数を入れていなくて恐縮なのですが、右肩に別紙1というものを振って  
いるページがございまして、国土交通省関係業界の自主行動計画各業種の評価概要（20  
07年）という資料を参照いただきたいと思います。

ここでは、2種類の指標を使って類型化しております。その1つが、目標達成の蓋然性  
ということですが、簡単に言いますと、目標が達成できそうかどうか。できたところにつ  
いてはその後のアクションがどうなのかという観点であります。AからDまで挙げてあり  
ますが、Aが目標を既に達成して、今回目標を引き上げた団体。それから2番目に、目標  
に対しておおむね順調に推移し、目標達成が可能と判断される団体、こちらがBでござい  
ます。

こういったところについては、引き続き設定された目標に沿って努力をしていっていただ  
くということになるかと思えます。Aの中では、この前、9月以降に新たに引き上げた  
団体としてJR東海、JR九州、それから全国乗用自動車連合会、タクシーの団体です。

それから最後の日本船主協会という4団体。それから、Bのところを類型化されている定期航空協会、こういったところが新たな目標の設定というものを行っていただいております。

それに対してましてC、これまでに目標に届かないような水準で推移している団体。それから目標を既に達成しているが、目標を深掘り未実施の団体、こちらがDであります。こういったようなところについて、特に、次回の2月14日にヒアリングを予定してございます。

今後は毎年ローリングでフォローアップを行っていくという予定になるかと思いますが、これからは6月や9月のようにすべての団体がこの場に来ていただいているということはずらずに、ある意味課題がありそうな団体のみについてヒアリングをする。残りは事務局のほうでヒアリング等を行った上で結果をご報告する。このような形で進めたいと思っております。

それからもう1つの指標ですが、目標の設定にかかる分類ということで、定量的な目標がなかった団体が新たに設定されている団体。今までは4団体ございますが、今現在検討中の団体が2団体ございます。こちらについても来年の2月であるとか、あるいは来年の夏というところにそれぞれ設定を予定しておるところでございます。

以上が3つの内容でございますが、順を追って説明をさせていただきました。

そのほかに、こちらの資料1の最終とりまとめのほうでは、例えば時点修正、6月の段階から変わっているものの例でありますけれども、例えば5ページ目から6ページ目にあっては、当時は2005年度の確定値で置いておりましたけれども、その後11月に2006年度の速報値が出ましたので、これに入れかえるといったようなこと。その他の部分でもやっておりますが、こういった修正は適宜施してございます。

まとまった内容として変更がありますのは、1つは39ページから40ページにございます。39ページの上のほうから始まっているviiというところで、オフィスビルに係る取り組みの推進ということで、こちらについては、最近始まりました不動産業界の取り組みなどに触れてございます。

それから、順番が前後しますが、35ページ目から39ページですが、住宅・建築物対策の部分については、今回大きく入れかえをさせていただきました。これは12月10日に建築分科会のほうでまとめていただいたものがございまして、こちらについては参考資料ということで、本日ご説明はしませんが、参考資料4につけました建築分科会、それか

ら建築分科会の住宅省エネルギー部会、こちらのほうの資料でございますが、これに沿って修正をしてございます。そういった意味で、参考資料4のほうも適宜ご参照をいただければということでございます。

駆け足でございましたが、内容を説明させていただきました。

事務局からは以上でございます。

**【村上部会長】** ありがとうございます。レベルの高い盛りだくさんの内容でございます。きょうはこれからこれについてご審議いただきます。きょうの審議事項はこれだけです。

それでは、毎回のようにな札を立てていただけると幸いです。

前回の佐和先生が部会長のときは左から回ったので、きょうは右から回りたく思います。では井口先生、お願いします。

**【井口委員】** ありがとうございます。

参考資料③の中長期課題についてお伺いしたいのですが、18ページに挙がっている幹線物流に関することです。日本は陸上の貨物輸送があまりにもトラックにシフトし過ぎています。それで、鉄道へのモーダルシフトということが叫ばれているわけですが、よく知っている人は、大きな効果を上げることは困難ということはよくご存じだと思うんです。

だからここで、物流に関しては新たなシステムを考えなければいけないのではないかと。もう10年、20年も前ではないかもしれませんが、相当前から、いろいろなところでそういう問題点が認識されて、考えられてきたわけです。

私は多分、②、③は関係していたと思うんですが、②などは相当昔の話です。③は比較的最近ですけれども、これは、そう簡単にできることではない。相当しっかりしたフィージビリティスタディーをやり、それで行けそうだとっても概念設計をしっかりやらなければうまくいかない大きなプロジェクトです。そういうシステムをどうするのか。いつまでもこうやって、絵にかいたもちをいつまでも続けるのかどうか。例えば本文のほうでも、これからそういったことを考えなければいけないということが35ページの真ん中に書いてあるのですけれども、ただ書いてお茶を濁すだけなのか。これからどうするのかということをごどこかで、明確にする必要があるのではないかとというのが私の意見です。

以上です。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

時間がなくなるといけないので、一通り伺ってから、後でまとめて事務局から説明して

いただくという形にしたいと思います。それでは大塚先生、お願いします。

【大塚委員】 日程が合わずに休んでおりましたので、一般的なことをお伺いして恐縮です。盛りだくさんでいろいろなことが出てきて大変結構だと思いますけれども、やはり数値だけ出ていることになってしまっただけとはいけないこともありますので、今回は法改正が見込まれている点について、幾つか、どの程度のものがあるかをぜひ教えていただければと思います。おそらく省エネ法とか、先ほど投資については既に法律の名前が出ていたけれども、幾つかあるかと思えますけれども、法改正で規制等を行っていくということが見込まれている点について教えていただけるとありがたいと思います。

以上です。

【村上部会長】 それでは影本委員、お願いします。

【影本委員】 中長期課題についての意見です。先ほど述べられました当面取り組むべき課題とか、中期的な話というのはこれで大変結構だと思うんですけども、長期的となりますと、省エネという観点がここにたくさん入っているのですけれども、もう1つは持続性という観点ですね。ほんとうにそれをやって何百年も、ちょっとSFみたいな話ですけども、人類が生きていけるのかという。例えば省エネで化石燃料使うのを減らしたとしてもいつかはなくなるので、そういうときにどうするのかという、未来の日本とか、地球のあり方みたいなのを考えていく。そういう観点も長期的課題としたら必要だと思います。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは後藤委員、お願いします。

【後藤委員】 中長期課題ということで、前回だか前々回、長期がどれぐらいかという話を聞いて、そんなに長期ではなかったと思いますので、これがいいかどうかということに関して言えば、鋭意努力されていることはよくわかるんです。しかし私は世界のスピードとか認識はCOP13以降、猛烈に変わったと理解しております、今までの議論ではもう全然追いつかなくなっているのではないかなと考えています。と言っても、今日これをご破算にして新たにというわけにはいきませんが、バリの合意の文書を読みますと、もう2月15日までに何とか、4月までに何とかという、猛烈な勢いでいろいろなことを報告しなくてはならない格好になっている中で、これで間に合うのかなという懸念を持っております。

2つだけ申し上げますと、バリのアクションプランの中に、例えばI P C Cの4次レポートについては、今回「レスポndィング」という言葉になっているんです。今までは「ノーティング」です。これは国内で全く報道されませんが、そういうものがあるのを知っているということで、今回は、アクションプランの一番上というか、2行目か3行目に「レスポndィング」になっているわけです。あれはきちんと受けとめて、それにこたえてどうするかという形のアクションプランになっている。これが1点目です。

それから2点目は、これもまた日本で報道されていませんが、今の京都議定書の批准国は2020年に、1990年レベルで25%から40%削減するという文書がきちんと採択されています。COP15、コペンハーゲンまでに日本は25%から40%の中でどれぐらい削減するというような形の計画をつくらなくてはならないはずなのですが、そのことが全く国内的には議論されていません。数値目標がなかったなかつたというのは、全世界のCOPの合意で、MOPでは90年レベル25から40という文書が採択されているわけで、もちろんそれが実際は30なのか25なのかはこれから決めるわけですが。そういう意味でいうと、東京都が去年発表した2020年、25%削減自体がもう既に世界の中では最低レベルなんです。

だから、そういうことを考えると、スピードが、いかに中長期がそれほど長期ではなくても、このペースでバリ島以降間に合わないのではないかと懸念を持っているということで、これでいいとか悪いとかではなくて、そういう懸念を少し表明させていただきま

す。

以上です。

【村上部会長】      ありがとうございました。

それでは坂本委員、お願いします。

【坂本委員】      私は住宅・建築の分野ですから、そちらからの発言です。もっとCO<sub>2</sub>削減をやるとか、長期的な、あるいは根本的な話ではなくて、少しきょうの資料の表裏的な話で恐縮なのですが、結論として、住宅・建築分野で、国交省全体のCO<sub>2</sub>削減という問題においてももう少し大きく発言していいのではないかと、きょう坂本課長がい

らっしゃいますから、村上先生も我々の分野でございますし、もう少し存在が大きくてもよろしいのではないかと申し上げますということです。

それはなぜかという、きょうの最初の資料の参考資料②でパワーポイントの画面を使ってご説明されましたけれども、その1ページ目に、まず住宅・建築物の性能表示の向



上等によって追加削減量が約200万トンと。これはこの3つの中では2番目に大きな削減の分野になっているわけですがけれども、それに関する具体的な説明としてスライドの7ページに住宅・建築の省エネ性能の向上によるCO<sub>2</sub>の削減200万トンの中身が少し出ているわけですがけれども、今後取り組むべき施策の方向とかということでございますけれども、本文には書いてあるのですけれども、このパワーポイントの中に書いていないことが結構あります。

例えば本文の37ページのiii)の住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策ということで、外皮と設備の総合化した省エネ手法の開発、こういうことの話とか、それからずっと38ページ、39ページに行って、最後に少し、今事務局のほうから説明ございましたけれども、vii)のオフィスビルに係る取り組みの推進と。

本文のほうではかなり説明されているのですけれども、きょうの最初のエッセンスのパワーポイントのほうには説明が、私はないと見ました。なぜこういうふうになったのか。もっともっと我々住宅・建築物の関係のこと、最低スライド2枚ぐらいつくって説明されたほうがよかったのではないかと、そういうふうに思うわけです。

そういうことで、もっともっと頑張ってくださいという言葉を書きたいということでございます。

以上です。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

それでは次、崎田委員、お願いします。

事務局、最後にまとめて先生方にご回答お願いします。

**【崎田委員】** ありがとうございます。

先ほど、日本の将来のビジョンの目標設定が見えにくくなっているというご発言があって、私はそれに関して、最近1つ思っていることがあるんです。先日のバリの会談のときに、日本政府はやはりアメリカとか、そういうほかの国をできるだけ輪の中に引き入れるということを大事な目標に設定しようということでおやりになったという、私はその成果というのは大変すばらしいというふうに思っています。

ただし、国民目線からいきますと、数値目標のところを出さないというふうに判断したというところで、もしかしたらそういう、ほんとうに実行していこうというところが弱まっているのではないかという印象を受けているということは否めないと思います。

**【後藤委員】** 数値目標は出てますよ。出てるから出てると言ったんです。

【崎田委員】 はい。ごめんなさい。出ていますので。

それで、私が言いたかったのは、日本政府としてきちんと温暖化対策をしていこうというふうなメッセージを社会にもっと強く強くふだんから出していただければありがたい。そういうことで、今社会の中で取り組もうとされている市民や事業者、行政、皆さんが一気に勇気づくのではないかというふうに思っています。

そういう視点から考えて、私は今回のこのまとめというか、追加措置などは、ほんとうにこれが実施されれば、私は日本は生きていけるというような思いがあります。でも、これがほんとうに実施されるというような、やはりきちんとしたビジョンと道筋を立てて発信していただくということが、この実現にとっては大事だというふうに思っています。

いろいろ資料を拝見させていただいて、実はこういう資料は短期目標である道筋のところから書いてあって、最終的に将来的な地域づくりというようにところに行っているのですけれども、今後発信するときに、広く社会の中でどういう将来像が描けるのだという将来ビジョンを少し絵にかいていただくとか、そういうふうな、例えばこの中では、低炭素社会の地域づくりというような、後々に書いているところで、どういう都市とか、地域が描けるのかということを見せていただきながら、その道筋を明確にしていって、ああ、私たちがこういうふうに取り組んでいけば、こういう将来像がともに描けるのだということを見せていただくということが社会をその気にさせるときには必要なのではないかというふうに思っています。

その際、今国は優遇税制とか、インセンティブづくりということにことしあたり熱心にいろいろと要求をしてくださっていますけれども、例えば地域行政は何をしたらいいとか、事業者の方は、メーカーはどうしたらいいか、あるいは販売事業者さんは販売の際に、店員教育をきちんとしながら消費者に何を伝えたらいいか、消費者はどのようなふうそこから選んだらいいかというような、それぞれの役割を明確にしながらきちんと発信していただくということが、一気に社会全体の環境配慮が進むのではないかというふうに思っております。

それと最後に1個、いろいろな団体の自主行動計画のところ、不動産業界がCでした。やはりこれからは住宅とか、都市建築のところのCO<sub>2</sub>削減というのが大きな目標になっているわけですので、早くこういう業界に明確な目標を立てていただくということが大事だというふうに思っておりますので、そういうところもチェックしていきたいというふうに思っております。

どうぞ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。

それでは佐和委員、お願いします。

【佐和部会長】 中長期的には、どちらかといえば参考資料③の10ページ目に関連することなんですけれども、今、石油の可採年数というのがちょうど41年というふうに見積もられているわけです。そうしますと、2050年ごろがちょうど枯渇という時期に合うわけです。

ところが、もちろん枯渇するとまでは言えないと思うんです。当然、可採年数というのは、確認可採埋蔵量を分子にとって、分母に毎年の採掘量。そして、分母が大きくなるのは当然としても、原油の値段が上がれば、当然北極圏の海底油田の開発というようなことで、分子も増える。しかし、分母の増え方のほうが多いだろうと。率にして増加率のほうが高いだろうというふうには予想されるわけです。

何はともあれ、2050年ごろになると、要するに、石油はノーブルユーズにしか使えないというようになってくると思うんです。非常に高価格化すると。今1バレルが90ないし100ドルといたしますと、3倍ぐらいになると思うんです。そうしますと、例えばガソリンの値段は仮に1リットルが500円になったとします。そうしますと、年間約1万キロぐらい走るのが標準かと思うんですが、リッター10キロぐらいのガソリンエンジンの自動車で走っているとすれば、1,000リットルのガソリンを年間で使うわけです。500円とすると50万円。そうしますと、ランニングコストが非常に高過ぎて、車を持つというのがすごく贅沢なことになると思うんです。

そうしますと、一体自動車は何で走っているんだろうかということ、結局1つ考えられるのは電気自動車です。もう1つが、いわゆる fuel cell、燃料電池車というのです。それからあと、このプラグインハイブリッドというのも大変な期待のできる技術だと思います。

そして、いずれにせよ、自動車はほとんど電気で走ると。他方、船と飛行機という2つの交通機関というのは、やはり液体燃料なしには走れないと思うんです。まさか飛行機がモーターで走るとはちょっと考えにくい。そうしますと、果たしてバイオ燃料というのは、これは非常にスケアスといいますか、やはり非常に大事な資源であると。すると、バイオ燃料をジェット燃料にかえることは可能なかどうかというのは、私にはよくわかりませんが、何はともあれ、飛行機と船は液体燃料で走らないといけない。ですから、貴重なバイオ燃料というものはその両者のを浮かすのに使おうではないか。

もし仮に、バイオ燃料でジェット燃料ができないんだとすれば、そうしますと、やはりジェット燃料は石油からつくらざるを得ないということで、要するにジェット燃料は非常に高価なものになるということで、ガソリンで走る自動車、そしてジェット燃料で飛ぶ飛行機は大変な贅沢品になると。

いずれにせよ大部分の自動車はいや応なく電気で走らざるを得ない。そうしますと、問題は電源がどうなるかということなんです。ある人は原子力がいいんだとおっしゃるでしょう。ある人は、いやいや風力、太陽光を徹底的に利用してやるべきだと。3つ目は、いわゆる Carbon Dioxide Capture and Storage、CCSのついたゼロエミッションの石炭火力でやればいいんだと。それから4番目の選択肢は、もう自動車に乗らないということです。ですから、その4つしかないわけです。

とにかく電源からCO<sub>2</sub>を出さない。そのためには、やはり最初に申し上げた3つしか選択肢がないわけです。そういう問題があるということ。

問題は、何というんでしょうか、きょう、大聖先生がいらっしゃれば一番いいんですがいらっしゃらないので、事務局のほうでそういうご専門の方がいらっしゃったらぜひ教えていただきたいのは、果たしてバイオでジェット機が飛べるのかどうか。バイオ燃料でということが1つ。

それからもう1つは、そういうエレクトリックビークルの電池は、今6時間ぐらい充電して200キロしか走れないというふうに言いますが、それが、リチウム電池か何かを画期的に、これも革新的な技術によって15分ぐらい充電すれば200キロ走るといような、そんなことが果たして可能なのかどうかというようなことについて、ぜひ教えていただきたい。つまりこれは2050年。

そして、今主として自動車が出しているCO<sub>2</sub>の排出量、あるいは運輸部門の出している排出量というのは20%強です。そうしますと、いずれにせよ、自動車は走っているときにはCO<sub>2</sub>を出さない。問題は電源ですが、電源がCCS、原子力、あるいは再生可能ということになれば、そこでも出さないということで、少なくとも今のCO<sub>2</sub>排出量の20%は削減できるということで、2050年半減ということは十分可能性の範囲内にあるのではないかというふうに思うんですが、その辺もあわせてコメントいただければと思います。

以上です。

【村上部会長】      ありがとうございます。

それでは杉山委員、お願いします。

【杉山委員】 前回休んでしまったものですから、前々回申し上げたことが前回もうクリアであれば第1点目のコメントは取り消したいと思います。

1点目が資料1でございます。5ページ目の一番最後に実走行燃費の悪化等という表現があるのですが、実は次のページの4行目から5行目にかけては、98年度から燃費が改善されたというふうに書いてございます。また、31ページになりますと、3行目から4行目、あるいはその下にさらなるという表現がありますので、この実走行燃費の悪化という表現と後ろがマッチしないのではないかというように思います。例えば、燃料消費量の増大というようなことであれば、私は後ろとうまく合うというように思います。

それから2点目が、2章の推計値ですけれども、ここで不確かなものは上位と下位というように扱っているのですけれども、2005年の実績値がないにもかかわらず確定値になっているケースが、例えて言いますと、18ページとか21ページにあるのですけれども、通常の予測的手法からいきまして、実績値がないのに上位と下位、この幅になるのではないかなというように思いたいのですけれども、ここは1本でよろしいのかどうかと。何か事情があるかと思えます。

それからもう1点は、30ページのところでございますが、(2)の上の6行なのですけれども、マイカーデ이의普及拡大と書いてあるのですけれども、この趣旨からいきますと、ノーマイカーデ이의普及拡大ではないかというように思います。

それから最後の点は、中長期的課題、佐和先生のコメントにも関係するのですが、長期的な課題、これは非常に難しいことはよくわかるのですけれども、課題として、もう少し長期にはこういう形で省エネを心がけるべきではないかというような点があってもよろしかったのではないかというように思います。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

では谷野委員、お願いします。

【谷野委員】 今、事務局からご説明いただいた諸点についてのコメントということではないのですけれども、先ほど来、これで十分なのか、あるいは中長期的なことを考えるというお話が出ていますので、それに触発されて申し上げたいと思います。先ほどお話あったようにバリ会議でアメリカをついに捕らえたというのは、それはそれで大変な成果でした。中国、インドについても削減の行動についての議論の場に引き込んだそのような場

に出てくるという限りにおいては、これも半分ぐらい捕まえたということなんでしょうか。中国は、あさって福田総理が中国にいらっしゃって、来年は桜の咲くころには、向こうから国家主席がみえる。その中でこ環境の問題と地球温暖化の問題というのは、洞爺湖サミットを控えて、大変重要なテーマですから、ぜひ両首脳の間でいい建設的な議論をしてもraitaitaiと思っています。

今、日中関係はよくなってきております。新聞に出ておりますように、福田総理訪中の際の接遇は、いわば国家元首並みの接遇を向こうは考えている。そういう中で、中国をこのポスト京都議定書の世界に引き込むひとつのチャンスだと思います。中国の言い分はあるのですけれども、やはり今のような製品をつくってはいは、国際的に、競争力の面で立ちゆかないわけですから、やはりもう少し省エネ、地球環境に優しい製品をつくらないと、中国の製品は世界で相手にされないという説明もあろうかと思うんです。

それから先ほど I P C C の報告書の話がありましたが、まさにレスポンドと書いてあるんです。ですから、これは両面あって、日本もこれから頑張らなければいけないという面と、それから、しかし他方、アメリカも I P C C のレポートにレスポンドしなければいけない。そういう世界にアメリカを捕まえて巻き込んだわけですから、それはそれで、よかったですと思います。来年サミットがありますね。それに向けて、ヨーロッパはどんどん前向きな措置をして来ている。ドイツのメルケル首相、そういう人たちが洞爺湖に乗り込んでくるわけですから、先ほどちょっとお話が出たように、やはり日本はそれに向けて存在感を示してほしいと思います。

それから、アメリカも確実に変わります。新しい大統領が出てくれば、これは民主党であろうと共和党であろうと確実に変わる。日本がまたアメリカの後追いを小出しに出すということだけはしないで、25%~40%の削減がきついのであれば、何か日本独自の数値目標を早きに及んで、造って、それをベースに、国際協議の中で見える形で議論をしていってほしい。日本は1月からサミットの議長国なのであります。それがちょっと見えていない、残念な思いがします。

最後に、夏に北欧に行ってきたのですが、町並みを見ても、先ほど自転車専用のレーンをつくるとかという話がありましたけれども、街には駐輪場もしっかりしたものがあるし、北欧オスロでは、街中へ入ってくる車は金を払う仕組みになっています。そういうことで、できるだけ公共交通の活用の方角にもって行こうとしている。何が言いたいかというと、私のような素人が見ても、そこに低炭素社会に向けての国家の意思、地方自治体の意思と

というのが非常にはっきりわかるわけであります。税制も含めて、それからいろいろな奨励措置もきちんとあるわけです。これは国交省を越える話題ですけれども、やはり日本も国としてこの問題を中心課題としてとらえているという姿をもう少ししっかり見せる必要があるというふうに思います。

いずれにいたしましても、数値目標の議論も含めて、京都議定書でひとつの存在感を示した日本ですから、またぞろアメリカの後追いの状況にならないように、政治の側に強い意思が今こそ必要だと思えます。

【村上部会長】 谷野委員、ありがとうございました。

それでは萩原委員、お願いします。

【萩原委員】 以前にも申し上げたことなのですが、水辺の話です。

当面取り組むべき対策にしる、それから中長期的課題についても、都市構造とか地域づくりとかという中で、いわゆる都市緑化ということはかなり出てくるんですけども、その中に水がいつも何かちょっと抜けているような気がします。

水辺につきまして、その役割はいろいろあるのですが、最近夏場に打ち水作戦が結構大都市で行われていますように、水をまくという。ですから、水をまくのではなく、水辺はまさにそこに水があるわけですので、そういう意味での、非常に温度を下げる働きがあると。

結果として、各家々での、エアコンを使わないで夏場をしのぐということになれば、それが省エネにつながり、今民生部門のCO<sub>2</sub>の削減が非常におくれているというふうに言われていますけれども、そういうところにも貢献するのではないかという気がしております。

都市においてはヒートアイランド、あるいはアーバンヒーティングの緩和ということにもつながりますし、低炭素型の地域づくりとか都市構造というようなときに、水辺の役割にもう少し注目して書いていただけたらというふうに思っています。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございました。

それではマリ・クリスティーヌ委員、お願いします。

【マリ・クリスティーヌ委員】 私も水についてなんですけど、先ほどお話がありましたバリ会議のときに、日本でも水フォーラムというのが大分県でなされたわけです。私は5日の会議が終わってからアメリカに行ったのですが、ちょうどバリ会議がアメリカでやっ

ている最中に終わって、そしてアメリカが、今度バイオ燃料にかなりの金額を国が投資をしますということを発表されたわけです。

ということは、バイオ燃料をつくるためにはトウモロコシ畑とか、そういう小麦畑が結局燃料のほうに向かうということになりますと、今度日本に来る食糧とか、いろいろな国に出かけていく食糧というのがどうなるか。

そして、水環境フォーラムの中でも話があった中で、日本はかなりバーチャルウォーターをアジア、そして世界中から輸入しているわけですから、結局このクライメイトチェンジの一番大きな問題の原点というのは、これからどうやって私たちが生きていくのかということの中で、水というのはとても大きな課題なんです。

この資料をすべて見ても、水という言葉が出てこないです。下水道は出てくるのですが、上というか、上から来るような水が全然出てきていませんし、例えばシンガポールのような小さな先進国であっても、そこは4つの蛇口を持っていると。下水道からもう一度きれいにして飲む水、そしてマレーシアのお水、自分たちの地元のお水、そしてもう1つは海からもう一度塩分をとって飲む水ということをととても大きな政策にして、そしてそれを1つの産業にもしていつているわけなんです。

フランスの場合ですと、水は国を代表するとても大きな産業でもあるわけで、そして、すべてCO<sub>2</sub>削減を私たちはしていかなければいけない一番の理由というのは、やはり地球温暖化を防ぐのではなくて、なるべく遅めていくことが重要であって、環境は必ず変わるわけですから、遅めていく上において私たちがとても重要視しなければいけないことは、きれいな飲み水も含めてこの中に組み込んでいかないと、どこの省庁もこれをやっていないと思うんです。

やはり国交省が水にこうして環境と一緒にいかかわってくれないと、ではどこに頼みにいけばいいのかということになるかと思うんです。すべての施策の中で、住宅の中でもやはり省エネと節水をすることの重要さとか、あとは家で持っている自動車を土日になるとみんなで洗車するときにはどれだけの水がそれで使われているのかとか、それこそ、鉄道にしても自動車にしても船舶にしても水を使ってほこりを洗い流して、そこで何万トンの水というのがそこから出ていくわけです。

そういうことの1つの持続可能なサステナビリティの中で、とても重要な役割を水が持っているにもかかわらず、水という言葉がここの中にほとんど出てこないような状況が少し心配だと思うので、最初のところで、なぜ地球温暖化が心配なのかと、ちゃんとし



た飲み水が飲めなくなってしまうということが、やはり一番原点だと思うんです。

ほかの国々がバリ島に集まったのも、結局は地球温暖化によってダムや洪水、乾期になってしまったり、本来だったら緑のところ砂漠化してということがすべてつながっているので、そのとても大きなパーツをこの中にもぜひ取り組んでいただきたいと思います。

【村上部会長】      ありがとうございます。

それでは横島委員、お願いします。

【横島委員】      国交省という行政所掌の中での審議ですから、全体としては多少の深さや広さのバランスの差はあるけれども、全体としてはこれで結構だと思います。

最後ですから、国際関係の話でこれをどう位置づけるかということの私の考え方をご紹介しておきたいのですが、何人かの委員の方も、バリ以降とか、あるいはアメリカと中国の関係とかおっしゃっていますが、いわゆる大目標に対してどういう努力をするかについては、国内的にはそれぞれ始末のつく答えを出そうとしているわけで、それはいいんですが、実はご存じのように、サミット開催国の総理は来年の1月から議長になっているわけです。ですから、サミットが開かれるまでの半年、既にプレイベントから、さまざまな発想から提案からしていかなければならない。バリ以降という問題はそれと絡んでくると思いますが、そのときに日本がどれだけの事前プロパガンダを的確に進めるのかということについては政府の責任もございましょうが、私は民間外交とか、専門分野の研究外交とか、あるいはもっと言えば、省庁間の外交もあってもいいんだろうという感じがしまして、すべてを内閣府や政府が取りまとめる前に、専門的なテクノロジーの分野だけでもどんどん情報発信してはどうかと思うんです。それに足るだけの材料がここの中に入っているわけです。

つまり、概念とか理念とか道徳観とかというようなことではなくて、事実の最先端を日本から世界に提示する幾つかの例をまとめて、いわば、アドバンテージとしてプロパガンダなさってはどうかという考え方です。

例えば、ジャパンテクノロジーモデルの1として、CASBEEを中心としたハウジングがあると思います。ジャパンテクノロジーモデルの2として、カーあるいはトランジットという問題があると思います。モデル3として、シティーマネジメントというような考え方があると思います。すべてこれをテクノロジーの分野から提案していくというふうなプロパガンダができないか。

それは省庁の垣根を越えても許されるものだろうと思うんです。そしてそれが外から、

いろいろな問い合わせや提案や、あるいは合議が来たときに概括となって7月の政府案に向けてさまざまな力になるのではないかと、こんな手法もあってもいいのかと、こう思うわけですが。

そう言うと、すぐまた隣の省がどうだとか、経済産業省とどうだとかということがありますが、その辺も乗り越えられるだけの、国交省にある日本独自の、今申し上げたような分野にテクノロジーの事実だけを拾い上げる。大事なことは、それをくぐぐと英文に訳して、日本の文章の3倍ぐらいになるようなことは愚かですから、絵で示す。これはC A S B E Eの5ページの絵、家の中にいろいろなものが入っているというモデルチャートが入っていますが、こういうものを3つなり4つなりの分野で一表にして見せる。

先生方ご存じのとおり、国際会議に行けば見事にこういう絵が一発一枚で決まるわけです。あとは聞いていればわかるというようなすぐれた映像化といいたいまいしょうか、すぐれたチャート化といいたいまいしょうか、それを各分野について、もう1回国交省の中で詰めていただくと、おもしろい発想が7月までに事前にできるのではないかと。

これはこの審議会の合同会議の所掌とは違いますので、お願いでございます。

以上でございます。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

それでは米本委員、お願いします。

**【米本委員】** 最後ですので、少し包括的な感想めいたことを申し上げたいのですが、実は私、95年から産業構造審議会の地球環境問題部会に、なぜかNGO系で入れられておりました、ですから産業政策のレベルの温暖化というのは立ち上げから大体議論を聞いてまいりましたけれども、私はこの社会資本整備審議会の環境部会に数年前から入れていただいていたことは、相当審議会でもカルチャーが違うなということでございます。

こちらに参加しておりましたわかりましたことは、急速に国土交通省がパラダイムチェンジをしているというのが、今回の報告でよくわかりました。要するに、今京都目達計画の見直しでございますので、すべてこれは暫定的なものだということだと思っております。どうも日本はとりあえず京都議定書ができるんだという政府のポジションをメッセージとして固めつつあるんだと思っておりますので、私はこれで結構だと思っておりますけれども、わかりましたことは、国土交通省というのは日本という国家の基本のインフラを所管するところであって、産業界とはちょっと別だと。逆に言うと、日本という入れ物を設計されるということ、実はオプションを示せる。よく申し上げるんですけども、政府がいち

いちそんなことは言うのではなくて、それは国民がお考えになることでというふうによくおっしゃるんですけども、実は国土交通省は、例えば50年後の社会を日本はどうするのかということについて、どういう国土設計をすべきかということについて幾つかオプションを、要するに価値中立的な立場を装って、日本社会の近未来の政府設計のオプションが示せる非常にいいポジションにおられるのではないかというふうに思います。

例えば、自動車社会がそうなのですけども、外国の文献の一般論を読んでいると、実は、T型フォードが商品化されたのが1908年10月でございまして、それ以前の車というのは、400社ぐらいメーカーがあったのですけれども、全部これは貴族からの注文設計でありまして、車が道路を走ってはいけないという国は20世紀の初頭でもたくさんあったんです。

そういう意味では、今から50年後、車の使い方ががらっと変わるということのはあり得るわけですし、変な話ですけども、経済産業省は言えないけれども、国土交通省はいろいろなオプションを示せると。オプションを示すという形で中長期的なアイデアを社会及び世界に向かって発信できるのがこちらではないかというふうに思いました。

例えば、この低炭素社会という定義をさらっと書いておられますけれども、なるほどこういう定義もあるのかなというふうに思ひまして、実はオフィシャルな定義で、Low Carbon Society というのはいろいろな定義があるのですけれども、確かにこういうパラダイムチェンジをするんだという政策方針の言い方もあるなというふうに思いました。

それから、私、先ほどもう1個、バイオのことを申し上げますけれども、バイオ燃料で今のところエネルギー収支がプラスになっているのはブラジルのサトウキビだけでして、アメリカの一部の研究によりますと、アメリカのトウモロコシはトータルでいうとエネルギーの持ち出しであると。しかし、アメリカの地域の経済活性とエネルギー安全保障にとっていいんだということで、必ずしもバイオそのものが、これからエネルギーの代替の一部になるにしても、その供給源をどうするかということまで考えないと、バイオ燃料の大量供給というのはやはり問題を含んでいるということだろうと思います。

そういう意味で、感想めいたことを申し上げます。

**【村上部会長】**      ありがとうございます。

それでは最後、和気委員、お願いします。

**【和気委員】**      低炭素社会に向けてのビジョンについては、これからもいろいろな形で議論していくことだろうと思いますし、そういう意味では、きょうのご報告を含めたこの

フレームワークは大変参考になりますし、興味深いものだと思っております。

それはそれとして、少し行政的な視点でお話しさせていただきたい点が1つあります。それは、自主行動計画の枠組みなのですが、これについてはいろいろと議論があるところではございますけれども、基本的に、日本的なキャッピングの自主的行動計画がうまく機能するためには相当行政力が要するというふうに私は思っております。自主的であるという言葉からすると、相当逆サイドの行政力の手腕にかかっているというふうに私は思いますし、各監督官庁間の行政力の格差がむしろ不公平を生む可能性もあるので、今後続けるかどうかはまた違った議論としても、やはり自主的行動計画がうまくそれなりに効果を果たすためには、相当の行政間の格差をなくしていくことは重要だと思います。

その意味で、きょうの自主的行動計画の中の各業界の目標の中に、多くのところがCO<sub>2</sub>原単位、これはこれとして行くとして、CO<sub>2</sub>原単位ではなくてエネルギー原単位で目標値にとりかかる。こうしますと、今後国内CDMのような仕組みが入ってくるとすると、大企業が中小企業に対して資金と技術を提供してクレジットが発生するというような、そういう国内CDMがうまく機能するために、やはりCO<sub>2</sub>ベースの情報がきっちり把握されていかないと、これがうまく機能しないだろうというふうに思います。

そういう意味では、原単位はという目標値はともかくとして、少なくともCO<sub>2</sub>排出の情報をきっちり把握する、あまねくきちんと把握するというところの行政的な役割が今後一層必要とされるのではないかというふうに思いますので、その辺を期待したいと思います。

以上です。

**【村上部会長】** 先生方、大変重要なご指摘ありがとうございました。私のほうから一言事務局にお願いしたいことがあります。今、政府の主導で200年住宅というプロジェクトが進んでいるかと思っておりますけれども、これはうまく設計するとライフサイクルでのCO<sub>2</sub>削減に非常に効果があるものでございます。きょう資料を見ていますと、私の見落としかもしれませんけれどもこの話題が入っていないようでございます。もし入れられたらどこかに入れていただけたらありがたいと思います。

それでは事務局のほうから、今までの先生方のご指摘、ご質問に関しまして回答をお願いします。

**【桑田環境政策課長】** それでは、先生方、大変貴重なご指摘いただきましてありがとうございました。

ごく簡単に、少し補足的な説明も含めて申し上げさせていただきたいと思います。

まず、井口先生がおっしゃいました物流の話は、確かに先生のご指摘のとおり、なかなか簡単にできる話ではないというのは、ほんとうに私どももそのとおりでございます。そういった中で、今後どういったことがあり得るか、1つの大きな課題として考えていきたいと思っている、非常に重たいテーマであるというのをおっしゃるとおりだと思います。

それから、大塚先生の住宅に関しては、住宅生産課長が今回出席しておりますので、それは後でマイクを渡したいと思いますので、住宅以外の分について、私のほうからざっと申し上げさせていただきたいと思います。

影本先生がおっしゃった、持続性が必要だというのは、それも確かに重要な課題だと思っています。今村上部会長のほうからも200年住宅というご指摘もございましたけれども、そういったことも含めて、あるいは、今回温暖化というか、京都議定書目標達成計画という、温暖化というふうな枠組みでありますので、確かにあまりメインには持続性という話が出てきていないようなことになっているのかもわかりませんが、そのあたりはむしろ国交省全体の環境政策をこれから組み立てていく上では、そういった社会的な持続可能性あるいは3Rのようなことも含めて、きちんと組み込んでいきたいというふうに考えております。

それから、後藤先生のご指摘の、最近の国際情勢を見てもっとスピードアップが必要ではないかというふうなご指摘がございました。私ども国土交通省が担うべき施策というのは、やはりどうしても中長期的にようやく実るという部分が多くございますが、ただ、確かにスピードアップが必要だといったことも一方ございますので、今回の基本的な私どもの立場というのは、中期的、長期的にきちんと成果が上がるように、必要なことは今からしっかりとやっておかなければならないという問題意識で、今回とりまとめを行ったところでございます。

それから、坂本委員がおっしゃったこととございますが、住宅・建築物がとても重要だという話で、これはご指摘のとおりでございます。一定のパワーポイント的な説明の中で、確かにちょっと限界があったわけでございますけれども、これはとても重要な部分だというふうな認識のもとに、今もそうですし、今後ともそういったことで取り組んでいきたいというふうに思っております。

それから、崎田委員に幾つかご指摘いただきましたけれども、1つは追加措置について、これがきちんと維持されるような担保というか、道筋を明確にすべきだというふうな話が

ございましたが、これについては、今後私どものほうで来年の夏に向けて、環境行動計画という名称になるかどうかわかりませんが、そういったちゃんとした環境の政策体系を再整理したいと思っておりますので、そういった中で、おっしゃったことをきちんと受けとめながら、今後の我が省の環境政策を設計していきたいというふうに思っています。

また、将来のビジョンにつきましても、なかなかこれは国土交通省だけではということでは難しゅうございます。一方、環境省のほうでこれはおそらく官邸の命を受けて、低炭素社会についての将来ビジョンを今検討中というふうに承知しておりますので、そういった動きと連携しながら将来ビジョンの姿というものを私どもも勉強していきたいというふうに思っております。

それからあともう1点、不動産関係の、オフィスビル関係の取り組みといった点についてご指摘がございました。これは、まさに今回記述を充実したとおり、不動産業界も含めて、関連のセクターも含めて、問題意識を随分持っていただいています。ただ、いかんせん、オフィスビルという、この霞が関ビルもそうでしょうが、特にテナントが入っているビルについては、オーナーとテナントの間の調整をどうするかという、なかなかそれなりに固有の問題がございますけれども、それも十分に念頭に置いた上で努力しようというふうなことで私どもも働きかけておりますし、それを受けとめていただいております。といったことを一言申し上げさせていただきます。

続きまして、佐和先生がご指摘になったことで、1つは、確かに液体燃料については、船、飛行機といったものについてむしろ重点的に振り向けるべきではないかというふうなことについては、私どもも中長期的な1つの課題として受けとめて、勉強させていただきたいと思います。

それからもう1つ、若干技術的な話で、自動車の話がございましたけれども、私どももまだ勉強不足のところは勉強したいと思いますが、わかる範囲で、後で担当のほうからお答えさせていただきたいというふうに思っております。

それから、杉山先生のほうからのご指摘の件で、幾つか文章上のワーディングの話がございましたけれども、これについては工夫していきたいと思っています。

それから、2005年の実績値とそれから目標値の設定の仕方について。

【宮澤地球環境政策室長】 今、杉山先生からありました点ですが、実は5ページ目から6ページ、それから31ページにある実走行燃費の悪化の件ですが、これは実は、正しくは90年代の前半は悪化をしていると。それが90年代の後半を底としてだんだん上が

ってきているというのが実情であります。その辺をきちんと書かずに裸で使ってしまうというのはおそらく問題かと思しますので、そのところの記述はきちんと事実を踏まえた形にするように見直しをしたいというふうに思っております。

それから18ページ目の2005年度の実績が入っていないようなものについてのご質問だったんですが、これはある意味、この項目に特殊なものなのですが、国際貨物の陸上輸送距離の削減について、コンテナの貨物流動調査というのが5年に一遍しか行われていないという状況がありまして、次の調査というのは、最新でも2008年度、来年度にならないと実施されないのではデータが出ない。それで、今回苦肉の策としてどうやったかということは、この最後の参考のところなんです、削減が進むケース、進まないケースそれぞれ上位下位ケースのときに、上位については楽観論ということで、目標どおり置かせていただいている。一方で、進まないケース、下位のほうには一切これができなかったというふうに仮定して、全部取り除いて入れているということがあります。これはデータの把握ができない技術的な問題があつての苦肉の策ということでご理解いただければと、こういうふうに思います。

それから最後に、30ページのマイカーデイについてはご指摘のとおりでありまして、ノーマイカーデイが正しいこととなります。大変失礼いたしました。

**【桑田環境政策課長】** それから続きまして、谷野先生のご指摘でございますが、1つは、中国をきちんと視野に入れることがとても重要だということでございました。私どもといたしましても、国土交通省としてやはり国際連携がとても重要と考えているというのは、このペーパーにもございましたけれども、そういった中で、やはり1つのメーターゲットというのは、中国を含めて東アジア等のアジア諸国がとても重要だと思っておりますので、そういった中で、きちんと中国等に対して情報発信なり連携の強化といったものに、国土交通省としても取り組んでまいりたいと思っております。

それからもう1点、北欧の駐輪場の話がございましたので、若干、本質とはずれるかも知れませんが、1つだけご紹介しておきますと、そういった駐輪場を含めて自転車をかにかにうまく使っていかというのは、私どもとしても特に低炭素の地域づくりといった面でとても重要な話だと思っておりますので、それにつきましては、駐輪場も含めた自転車道のようなハードの側面、それから、それをうまく使っていただくためのソフトの面、これを含めまして、国交省挙げてそういった自転車利用の促進といったことについてはきちんと取り組んでまいりたいと思っております。

それから続きまして、萩原先生がおっしゃった点で、水の話が抜けているというふうな話がありました。私どもとしても、まさに先生がご指摘いただいたとおり、ヒートアイランド対策というのは今回の施策の中にもつみ取りまして、そういった中で打ち水、あるいは保水性の舗装といったことは1つの施策としては重要なパーツだというふうに考えております。きょうの説明では不足してしまいましたけれども、そういった中で、例えば緑化と組み合わせた水と緑のネットワークづくりといったものも、ある程度広域的に取り組むといったことをしております。重要なご指摘だと思います。

それから、同じくマリ・クリスティーヌ先生のほうからも水の話が重要だというご指摘がありました。より本質的な意味で、今後の地球の持続性を考える上でも水が原点ではないかということがございます。これも大変重要なご指摘だと思っています。これも少し言いわけめいて恐縮ですけれども、京都議定書の日達計画というふうな枠組みの中での議論を組み立ててしまったもので、それに対して確かにちょっとワーディングとして明確に出ておりませんが、一方で、先ほども申し上げました国土交通省全体の環境政策、あるいは国際連携も含めて、これを考える際には水循環、あるいは水フォーラムのような、要は国際連携の中で水をどういうふうにするか、それに対して日本がどのようにリーダーシップを発揮していくかといったことはとても重要なことだと思いますので、来年の夏、サミットに向けて、私どものほうで環境政策を組み立てる上で、十分先生の問題意識を受けとめて考えていきたいというふうに思います。

それから横島先生のご指摘の、テクノロジーの部分で国土交通省はどんどん国際的に情報発信していけばいいのではないかという、そういった激励のコメントをいただいたのでございますが、これもおっしゃるとおりだと思います。例えば、先般のOECDの会議がありまして、そこで例えばCASBEEの話などOECDの場でご披露するといったこともありましたけれども、そういったさまざまな機会をとらえてサミットに向けて取り組んでいきたいというふうに思っております。

それから米本先生のご指摘の中で、国土交通省というのは、要は日本という入れ物を所管する省だというふうなご認識のもとにいろいろと激励していただくご発言をいただいたわけでございますけれども、確かに考えてみますと、先生のご指摘のとおり我が省が1つの特徴というのは、いわゆる場だとか空間を施策対象としてさまざまな施策を組み立てると、さまざまな施策手段を講じていくというのが、1つの国土交通省の、ある意味本質的なことではないかというふうな気もいたします。



そのような国土交通省としての強みといいますか、そういったものを生かすといったことを今後、先生のご指摘も踏まえて、念頭に置きながら環境政策を考えていきたいというふうに思います。

それから和気先生がおっしゃった自主行動計画の話で、これも確かに、一方で業界の方のご理解を得ながら、ただそうはいつでもある程度行政のほうからきちんと働きかけて、一定の取り組みを進めていただくというのはとても大切なことだと思います。私どもとしても努力してまいりたいというふうに思います。

それから村上部会長がおっしゃった200年住宅について、これも非常に重要な論点だと思いますので、それについてはこの文章の中でもどのようにするか講じていきたいというふうに思います。

以上でございます。

**【宮澤地球環境政策室長】** そうしましたら自動車の関係、今追加で説明してもらいます。お願いします。

**【多田自動車交通局課長補佐】** 自動車交通局でございます。

佐和部会長からご質問のございました電気自動車で15分の充電時間、200キロ走行できるのかどうかというところでございますが、まさに佐和部会長がおっしゃられたとおり、電気自動車の普及につきましては、コストと、あと充電時間と航続距離の関係がかぎだと思っております。

今、現状をご紹介させていただきますと、軽自動車タイプの電気自動車であれば、航続距離が約160キロでございます。充電時間でございますけれども、専用の急速充電施設を使えば約30分でございます。家庭用の電源を使えば、ボルト数にもよりますが、7時間から14時間ぐらいというふうになってございます。

いずれにしても、電池につきましては、携帯電話やパソコン、またプラグインハイブリッド自動車、さまざまな用途に使われることが想定されております。開発に向けた環境というのは整いつつありますので、電池メーカーだとかの開発努力に期待し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】** それから補足で、ジェット機のご質問がありましたが、これは実はよくわからない面もありまして、今アメリカで、軍の関係であるとか、あるいはたしかICAOの関係でも一部やっていたのではないかと思うのですが、ただ燃料

性状から考えると、ある意味灯油と似たような形のものを使っていますので、理論的には使えるはずですが。ただ問題は、先ほども触れましたけれども、飛んでいるときに何か不具合が出た場合に、自動車だと止まるぐらいで終わるのが致命的な問題になるという、そういう問題があるので、今後の議論としては、信頼性が足りる燃料がどこまでどうやってできるかといったところがおそらく課題になるのかなというふうに思っております。

それから、2050年半減は可能ではというようにお話もあつたのですが、我々も中で議論したり、あるいは資源エネルギー庁での試算など、いろいろと中では議論をさせていただいているんですが、こういうクリーンエネルギー自動車の普及のスピードなどによっても違って来るわけですが、やはり50年半減というところまで視野に入れると、既存の技術だけでなかなかそういったようなレベルに到達するのは難しいと。もう一段階のブレークスルーのようなものが必要かというようなことを部内では議論しているということです。

それから最後に、和気先生のほうからありました自主行動計画なのですが、これも最初のところでご説明しなくて申しわけなかったのですが、産業部門、特に工場等と我々が所管している国土交通省の業界との一番の違いは、産業のほうは京都議定書の目標達成計画の数値目標の中に入っていると。我々の所管のほうは、いろいろと出入りはありますが、基本的には入らずに、実はそれを補完するような形で扱われているという根本的な違いがありますので、結果的に扱いが変わってくるということが、仮に出てくるかもしれないということだけご理解をいただければと。

また、CO<sub>2</sub>の情報の把握というのは非常に重要な点だと思います。特に総量として各業界がどれだけ出ているかと、こういうようなものを把握していない業界もあるものですから、そういったようなところを中心に努力をしていっていただく必要があるかというふうに考えてございます。

それでは次に、住宅関係の坂本課長からお願いいたします。

**【坂本住宅局住宅生産課長】** 住宅局住宅生産課長の坂本でございます。

先ほど大塚委員のほうから、法律に関係するものは何かというお話があつたかと思えます。参考資料②というものの7ページのところに住宅・建築に関する施策が書いてございます。そちらをごらんください。

左側に4つのブルーの箱が書いてございますが、法律、予算、税制、その他も含めて全体で施策を講じる必要があると考えておりまして、ここに書いてございますのは、ご説明

はいたしませんでした。一番最後に置いてあります参考資料4、こちらは建築分科会の住宅・建築物省エネルギー部会の取りまとめでございますが、そのうちの要点を書いたものでございます。

一番上の箱のところ、大規模なものについての担保措置の強化、それから中小規模の住宅・建築物の届出義務の対象に追加等々が書いてございます。右側に現行の措置がございまして、現在は省エネ法によりまして、住宅・建築物につきましては、2,000平米以上のものにつきまして省エネ措置の届出義務がかかっております。これにつきまして、今審議会でいただいたようなご報告の届出範囲の拡大ということになりますと、法令の対応が必要な領域になってございますので、具体的にどのようにやっていくのかということにつきましては、検討を具体的に進めてまいりますが、省エネ法の改正をにらんだ内容のご提案というふうにとりまけております。

なお、2番目の箱のより高い省エネ性能のものにつきましては、これは来年度の予算の政府原案として、先導的なモデル事業への支援が決定しております。

また、一番下のところには、既存住宅についてのインセンティブとございますが、一定の住宅の省エネ改修につきましては、所得税及び固定資産税についての優遇措置が与党の税制改正大綱に原案として盛り込まれているところでございます。

あと、先ほど横島委員のほうから、CASBEEを宣伝の代表例としてというお話をいただきましたが、2005年にSB05Tokyo、2005年サステナブル建築世界会議東京大会ということで世界会議を開くなど、いろいろと展開もしておりますが、まだ十分でもございませんので、さらに宣伝等務めてまいりたいと思っております。

それから坂本委員から先ほど言われた件については、住宅・建築物でやはり大きなボリュームを持ってございますので、参考資料4を1つ出させていたいただいているということ。それから、1枚の紙にしたのは少し簡潔にしようという事務的な都合で少なくなってしまうと、お詫び申し上げます。特に、委員にご指摘されたような重要な領域で、必ずしも書き込まれていない部分が、本文のほうには書いてございますがこの簡単なポンチ絵には入っていない等がございますので、より注意してつくってまいりたいと思っております。よろしくご指導ください。

以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

きょうは最終回ということで、先生方から、大所高所からたくさんの極めて重要なご意

見をいただきましてありがとうございました。

他に発言はございますか。では、庄子委員、お願いします。

【庄子委員】 ありがとうございます。

この京都議定書目標達成計画の評価見直しに関する最終とりまとめ(案)、大変多種多様な問題点を具体的に整理されて取りまとめられているということに、まず敬意を表したいと思います。

ただ、中長期にわたる部分につきましては、タイムスケジュールでの数値目標を勇断をもって、より具体的に示してもらえたらと思いました。産業界は大丈夫、技術開発その他でフォローできると思います。洞爺湖サミットもあるわけですから、タイミングを失せずにこのような数値を挙げてもいいのではなかろうかと。また、今はそのクリティカルなポイントに達しているのではないかというふうに思います。

それから、先ほど横島委員がおっしゃられた幾つかのテクノロジー分野はという意見に私も賛成でございまして、国交省がこの分野については世界をリードしていけるのではなかろうかと。とにかくEUにやられっ放しの環境問題ということについて、私はぜひとも日本のために国交省が頑張ってもらえたらと思います。

それから、クリスティーヌ委員が言われた飲み水の問題です。私は実は、京都と精華大学が、それぞれの大学に研究拠点を置いて環境問題をやっている、その関係者から聞いたわけですが、中国においては飲み水が問題で、昨年は何十万人と人が亡くなられたというようなことを聞いております。私は非常に重要だと思います。日本の上水道、中水道、下水道の技術というのは非常に高いレベルにございまして、現在のオフィスビルには全部それらのものが完備しておるわけですが、ぜひこれを住宅に、どこまでできるかわかりませんが、中長期ということで申すならば、そういうものも設置させるというようなことで、これはそういうふうになりましたら、それこそ日本は世界をリードしていくということになるのではなかろうかと思えます。

水問題というのは、国交省の先ほどのご説明で十分にわかりましたけれども、やはり重要視していかなければいけないのではないかと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。大変貴重なご指摘ありがとうございます。上水をつくるには随分エネルギーを使っていますから、節水は即省エネになると思います。

木場委員、お願いします。

【木場委員】 すみません。 ご説明を拝聴しておりまして、1点だけ、やはり私の立場からですと、国民運動の展開の部分に関しまして、最後に意見というか感想を申し上げます。

ありがたかったのは、1人1日1キロの運動に関しまして、個々のライフスタイルや年齢を考慮してという一文が入っていることです。ややもすると一律に1人これだけだと言うのですけれども、小さな赤ちゃんとお年寄りと、私たち成人と比べますと課題は当然変わってきますので、そのあたりの配慮があつて良かったなど。

ただ、もしもっと掘り下げるのであれば、国交省にかかわる部分で、運転に関する、ドライブという項目があります。ここを全部到達するとたしか500グラム減ると思います。住宅にかかわる行動なども、抽出してわかりやすくつくるというのも1つの案でしょうか。

また、そういったことを、省エネもそうなのですが、いやなこととか面倒くさいことではなくて、楽しいことと捉えてもらうことが大事です。楽しみながら取り組むためにはお子さんがキーポイントだと思うのですが、お子さんに、きょうは僕は何グラム減らせたよというようなシールを与えるとか、学校で取り組むとか、そういう興味を持ってもらえる展開を考えていただきたいと思いました。

90年と比べまして、家庭は2005年度で40%ぐらいCO<sub>2</sub>が増えている部門だと思いますので、生活者の意識を高めるというのは非常に重要だと思います。

最後に、マリさんですとか、萩原先生がおっしゃっていた水なんですけれども、実は私、今千葉県に住んでいるのですが、つい先日市川市というところで公立小・中学校で来年夏からエアコンを入れるということを決定いたしました。隣の浦安もそれをほぼ決定しておりますが、温暖化の影響で、おそらくこの公立では、今まではあまりエアコンというものが入っていなかったもので、ちょっと衝撃を受けたのですけれども、温暖化に伴ってこういう動きが、多分全国的に広がっていく可能性が大きいと思われれます。その前に、水で涼をとるとか、植物を植えてみるとか、そういったことの喚起というものがほんとうは先にあって、それから最後の選択肢としてお子さんにもエアコンという流れがあつてしかるべきなのですが、CO<sub>2</sub>排出の部分でいってもこの広がりというのは、ちょっと憂うべきことのような気がいたします。こういったものを導入するときも、やはり教育というのが大事だと思います。この温暖化というものがあるのでCO<sub>2</sub>削減が必要なのだが、エアコンを入れた。でも使い方を工夫しようという風に。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【村上部会長】      ありがとうございました。

ほかにご意見はございませんか。よろしゅうございますか。

それでは、皆様大変貴重なご意見ありがとうございました。

きょうは最終回でございます。委員の皆様をお願いしたいのでございますが、きょうの承りましたご意見、最終案にぜひ反映したいと思っておりますけれども、事務局と交通政策審議会の佐和部会長と社会資本整備審議会の部会長である私のほうに、あとの修文をお任せいただきたいと思います。いかがでございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【村上部会長】      ありがとうございました。

それでは、このとりまとめ、大変貴重なご意見でございます。これからの国土交通省の目標達成計画にぜひ十分反映させていただきたいと思っております。

それから、国土交通省におかれましては、今後の国土交通省の環境行動計画の策定、その際にも皆様方のご意見を十分ご検討いただければ幸いです。

それでは事務局、報告でございますか。

【宮澤地球環境政策室長】      どうもありがとうございました。

それでは、次回でございますけれども、業界団体の自主行動計画のフォローアップ、これは2006年のデータがそろいますので、そちらの関係。それから、本日、いろいろご意見をいただきました、特に長期的な課題の部分ですけれども、これも今調整中ではあるのですが、政府全体の動き、環境省であるとか、経済産業省であるとか、こういったところがやっておりますので、そういうところから、例えばプレゼンをしていただくその他で、全体の動きをご紹介して、具体の動きに行動を反映させていったらいいかと、こういったようなことのご審議をお願いしたいというふうに考えてございます。

日程につきましては、2月14日、10時から12時としておりますので、よろしくお願いたします。

以上です。

【村上部会長】      それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

— 了 —