

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13回 合同会議

2010年6月25日

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 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の第13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。現在、6月1日から9月30日まで軽装での執務を励行しておりますので、本会議におきましても、軽装の職員がおりますことについてご理解いただきますよう、お願いいたします。

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第及びその裏の配席図、委員名簿のほか、資料1、2及び3、ほかに参考資料をご用意しております。また、今回の審議に直接関係するものではございませんが、今週22日に公表させていただいております「国土交通省政策集2010」をご参考としてお配りしております。漏れている資料がございましたら、お知らせいただけますようお願いいたします。

さて、本日はまず新任の委員のご紹介をさせていただきます。初めに社会資本整備審議会からご紹介いたします。浅見泰司委員でございます。

【浅見委員】 浅見です。よろしくをお願いいたします。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 同じく、太田和博委員でございます。

【太田委員】 太田でございます。よろしくをお願いいたします。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 同じく、原田昇委員でございます。

【原田委員】 原田でございます。よろしくお願ひします。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 同じく、奈良松範委員でございます。

【奈良委員】 奈良と申します。よろしくをお願いいたします。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 原田委員におかれましては、後ほどご報告いたしますが、環境部会の部会長をお願いしております。

続きまして、交通政策審議会の高橋淳久委員でございます。

【高橋委員】 高橋でございます。よろしくをお願いいたします。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 また、本日はご欠席ですが、藤井聡委員にも新たにご就任いただいております。

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、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。

それでは、まず、社会資本整備審議会の環境部会長の選任についてご報告いたします。社会資本整備審議会は、本年3月1日付の委員改選により、新たに環境部会長を選任する必要がございました。そのため、先日、環境部会の本委員の互選により、原田委員が部会長として選任されました。また、部会長代理は部会長が指名することとなっておりますが、原田部会長より、浅見委員を指名する旨、伺っております。

続きまして、交通政策審議会の環境部会においては、部会長代理が空席となっておりますが、佐和部会長より、大聖委員を部会長代理として指名する旨、伺っております。なお、大聖委員は本日もご欠席ですが、既にご本人のご了解も得ておりますことをご報告いたします。

つきましては、原田新部会長に一言ごあいさつを賜りたいと存じます。原田部会長、よろしく願いいたします。

【原田部会長】 東京大学の都市工学科の原田でございます。都市工学ということで、人々が集まって住む都市の形あるいはあり方ということを研究しています。もう少し狭いところは都市交通というのが専門でございます。委員としては新参者ですが、人と環境に優しい交通都市社会というものを目指して、環境がプライオリティを変えているかどうか、政策のプライオリティ、施策のプライオリティをきちんと変えて、それがきちんと動くようになっているかどうかというところを気にして議論させていただきたいと思っております。

あと、部会長ということですが、今日は日本のサッカーチームが大変よかったですけれども、日本のサッカーチームにはほかにない特徴があると、チーム一丸となってやるチームワークであるということですが、部会がチームとしてチームワークを発揮していけるように努めていきたいと思っておりますので、諸先輩方もおられますが、よろしくお願ひしたいと思っております。(拍手)

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 ありがとうございます。

それでは、本日の議事に移らせていただきたいと思います。この合同部会の座長は、社

会資本整備審議会環境部会の部会長、交通政策審議会環境部会の部会長に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たいと存じます。

それでは、以後の議事進行について、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、ただ今より私の方で議事を進めさせていただきます。

まず、議事に先立ちまして、増田総合政策局長からごあいさつをしていただきます。よろしく願い申し上げます。

【増田総合政策局長】 おはようございます。総合政策局長の増田でございます。一言ごあいさつを申し上げさせていただきますと思います。

佐和部会長、原田部会長初め、委員の先生方には、大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

昨年の政権交代を機に、政務三役から、審議会も含めてゼロベースで全体の政策運営の見直しというご指示がございまして、年明けから審議会の委員の選考を見直したということでございまして、委員の先生方には3月1日付で、それから臨時委員の先生方には5月26日付でご就任いただいたわけでございます。大変お忙しい中、ご就任いただきまして、本当にありがとうございます。重ねてお礼を申し上げたいと思います。

審議会の運営に当たりまして、実は今、政務三役から、より専門性を高める、より機動性を高めるということで、運営そのものについて、見直しをするようにというご指示をいただいております。今、運営の見直しを検討していることではございますが、一言で申し上げますと、部会長初め先生方には、今まで以上にいろいろお時間を割いてご指導いただく機会が多くなると思っておりますので、改めて引き続きのご支援をよろしく願い申し上げたいと思います。

本日の会議には、政務三役が出席しておりませんが、次回以降、大きな会議につきましては何らかの形で政務三役がご出席することになると思いますので、今日の会合の内容につきましては、改めて私どもからはご報告して、またご指導いただきたいと思っております。

何点か最近の状況につきまして、私からも概括的なご報告をさせていただきたいと思っております。まず、地球温暖化対策の関係でございます。後ほど資料に沿って詳しくご説明させていただきますが、京都議定書におきまして、本年度を中間年とする目標期間中に、温室効果ガス排出量を90年比で6%削減すると、これは国際公約になっておりまして、取り組んでいるわけではございます。今年1月でございますが、すべての主要国による公平かつ

実効性ある国際的枠組みの構築や、意欲的な目標の合意を前提と、こういう前提がついて
いるわけでございますけれども、2020年に温室効果ガス排出量を90年比で25%削
減するというのを、政府として中期目標として発表させていただいたわけでございます。
これを実現するというので、先の通常国会に地球温暖化対策基本法案が提出されまして、
衆議院では本会議で可決し、参議院へ送られたわけでございますけれども、ご案内のよう
な状況で審議未了、廃案という形になっています。いずれにいたしましても、近く開かれ
ます臨時国会で改めてこの基本法案が審議され、まず間違いなく成立すると思っております
が、この基本法案に沿った取り組みを鋭意進めていく必要があるわけでございます。

次に新成長戦略の関係についてご報告したいと思います。先週18日に新成長戦略、「元
気な日本」復活のシナリオ」という副題がついておりますけれども、新成長戦略が閣議決
定されました。その成長分野の大きな柱の一つとしてグリーン・イノベーションという旗
が掲げられておりまして、先ほど申し上げました中期目標をしっかりと位置づけるととも
に、あらゆる政策を総動員するというので「チャレンジ25」が盛り込まれたというこ
とでございます。

国土交通省の中でもそういった流れを受けた取り組みを行っております、先月17日
に国土交通省成長戦略会議から国土交通省成長戦略のご提言をいただきました。これは海
洋、観光、航空、国際展開・官民連携、そして住宅・都市という、5分野の国土交通省関
連の成長分野についてご提言をいただいたわけでございます。また、もちろん、この提言
の中には、例えば環境に優しい住宅・建築物の整備等々、地球温暖化対策に資する政策も
盛り込まれているわけでございますけれども、私どもといたしましては、国交省全体の政
策体系ということで考えますと、成長戦略には必ずしも当たらないけれども大変大きな政
策を担っているということで、一つはもちろん環境政策全般をもう少し大きな柱として位
置づけたい。それから安全・安心あるいはセーフティネットといった政策分野についても、
成長分野と並んでしっかりと国土交通省の政策の中に位置づけたいということで、これは
政務三役ともども事務方も一緒になって取り組みまして、今日、参考で配付させていただ
いています「国土交通省政策集2010」という形で取りまとめました。3本柱でまとめ
させていただいておりますが、その大きな柱の一つとして環境・暮らしということで、こ
の環境部会の本当に大きな政策テーマであります国交省の環境政策全般につきましても、
政策集の中でしっかりと位置づけをさせていただいたというところでございます。

それから、これはチャレンジ25でも様々な局面、あるいは地球温暖化対策基本法案の

中でもきちっと書いていただいておりますが、公共交通の利用促進という観点から、実は昨年来、私ども交通基本法の制定という大きなテーマに向けて取り組んでおります。昨年11月から検討会を開催しております、これまで13回にわたって様々な各界、各層の方々からヒアリングも行い、検討してきております、去る22日に「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」というものを取りまとめまして、公表させていただきました。現在パブリックコメントにかけている状況でございます。その基本法の考え方の大きな柱の一つは、もちろん移動権の保障というのは一つの大きな柱であるわけですが、それと並んで交通体系、まちづくり及び乗り物、これを三位一体で低炭素化を進めるのだというような柱を立てさせていただきました。関連した内容は政策集の中にもしっかり書かせていただいておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。そういった形で逐次環境政策を進めさせていただいているところでございます。

また、これは経済産業省の関係でございますが、先週、エネルギー基本計画が閣議決定されています。この計画は、環境大臣がまとめたロードマップとの関係がいろいろご議論されているわけでございますけれども、この計画におきましては、2030年に向けてエネルギー自給率を倍増する、あるいはゼロエミッション電源比率を7割に上げる等々、幾つかの新しい数値目標も盛り込まれておまして、原子力あるいは再生可能エネルギーの推進等で進めていくと伺っておりますけれども、当然、私ども国交省の関連施策も推進が期待されているというところでございまして、これによりまして、90年比でエネルギー起源のCO₂を2030年に30%程度削減、という目標が掲げられているということでございます。

何点かご説明させていただきましたが、本日は議題にありますように、最近の環境政策のご報告をさせていただくとともに、京都議定書目標達成計画の進捗状況のご報告をさせていただきますが、ぜひ、本日は久しぶりの会合でございますので、できるだけ多くのお時間をとっていただきまして、諸先生方から地球温暖化対策のみならず、国土交通省あるいは政府全体でももちろん構わないわけでございますけれども、環境政策全般のご意見を忌憚なくお聞かせいただきたいと考えております。

本日はよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【佐和部会長】 増田局長、どうもありがとうございました。

では、本日は議事次第でご覧のとおり二つの議題が用意されておりますが、1番目の議題であります最近の環境政策の動向について、ご議論いただきます。

では、事務局から、ご説明をよろしくお願い申し上げます。

【大塚環境政策課長】 事務局を務めております環境政策課長の^{大塚}でございます。よろしくお願い申し上げます。

資料1に基づきまして、最近の環境政策の動向をご説明させていただきます。

表裏になっておりますので、表紙のページをめくっていただきまして3ページからでございますが、日本の温室効果ガス排出量、2008年度の確定値の状況でございます。ちなみに、確定値が今の時期、2009年度の速報値が今年の秋、初冬に出るとというのが大体の毎年のスケジュールでございます。2008年度の確定値は、基準年の90年から比べると1.6%増え、議定書の約束からすると2.2%上回っているというのが概況でございます。2008年度は、目標達成期間の2008年度から12年度の初年度に当たっております。5年間の平均の目標に対して、先ほど申し上げましたように2.2%、2,800万トン多いというのが現状でございます。日本鉄鋼連盟や電気事業連合会さんの方で購入されている排出権の量等を考えると、いわゆる京都議定書の目標というのは達成できている状況にはあろうかと思っておりますが、しかし、2008年度の年度後半からはいわゆるリーマン・ショックで経済が急激に落ち込んでおりますので、その影響を年度後半に大きく受けております。2007年度から2008年度に大きく1億トン弱減っておりますから、それを考えますと、まだまだ今後の景気回復を我々は見込まなきゃいけないので、そういう中ではさらに低炭素化の努力が必要だというのが現状でございます。

右側の円グラフでございますが、これは国土交通省の主な範囲をご説明しようと思って掲げさせていただきました。右上の運輸全般。右下の業務その他、家庭については、いわゆる業務ビルでありますとか住宅がここに該当いたします。私どもの担当は断熱性、いわゆる冷暖房の関係が中心ではございますが、住宅・建築物について「まるごとエコ化」、後ほどご説明いたしますが、そういったことを進めております。産業の分野の中ですと造船業、建設業などが私どもの主な担当になっております。

次の4ページでございますが、部門別の推移を掲げさせていただいております。先ほど申し上げましたように、2008年度に大きな落ち込みがございます。それ以外の全体の傾向で申しますと、運輸部門は青い線でございますが、ちょっと見にくいのですが2001年度がピークでありまして、それ以降は大体毎年1%減っております。目標が右端に書かれておりますが、もともと2010年度に目標の2億4,000万トンに無事着地するという見込みで我々は頑張っていたのですが、2008年度に急激な落ち込みがあつて、早

期に超過達成できてしまったというのが2008年度の状況でございます。着実に削減効果が上がっている分野でございますが、それをさらに進めていきたいというのが運輸分野であります。

黒い線に×と△がつけてありますが、それぞれ家庭と業務でありまして、2007年度までは増加傾向でございます。これにきちっと対応する必要があるというのが今の現状であります。一番下の赤い線がエネルギー部門で、エネルギーといっても石油精製や自家発電でございます。いわゆる電力部門というのは各部門の中の内数になっています。全体でいいますと3割弱ぐらいが電力部門でありまして、これについては先ほど局長からご紹介がありましたが、政府の方針としては原子力の推進でありますとか再生可能エネルギーの導入拡大ということで、電力供給におけるCO₂排出の削減に取り組んでいるというのが現状でございます。

国土交通省の政策を、また1枚めくっていただきまして6ページからご説明いたします。6ページは鳥瞰図でございます。私どもの温暖化対策で大きな柱を掲げております。上に運輸分野がございまして、まず大きな柱として自動車単体対策、走行について環境配慮をする。単体対策は後ほどでもご説明いたしますが、新たな乗用車燃費基準を策定する。エコドライブ等の普及促進で走行形態の環境配慮を図る。そして交通流対策としては、環状道路等のネットワークの整備、自転車道の整備、ボトルネック踏切対策、ITSの推進というものを大きな施策の柱として対策を進めております。

右上に物流の効率化、公共交通の利用促進、これも大きな柱として掲げさせていただいています。また、新しい話としては船舶の国際条約化の推進、これは我が国の温暖化防止対策、我が国の先進の技術を国際条約化して、産業の発展も図るというねらいがございます。

左下の部分が住宅・建築物分野でありまして、大きな柱として住宅・建築物の省エネ対策に取り組んでおります。

最後、都市分野、低炭素都市づくり（エコタウン）の推進ということで、これも大きな柱です。その他、ハイブリッド建設機械の普及などに取り組んでいるというのが大きな鳥瞰図でございます。

7ページ以降で最近動きのある国内関係の施策について、5項目に絞ってご説明させていただきます。1点目が先ほどの自動車でございますが、これについて地球温暖化対策の貢献とともに、技術開発の促進によって国際競争力を強化する。船舶と同様ですが、基準

の国際標準化を図って我が国企業の海外展開を支援するといったねらいで努力しております。

四つの柱を考えておりまして、燃費の向上、いわゆるエコカーの普及、使い方の改善、燃料の低炭素化ということであります。箱の中に四つございますが、2020年に向けた新しい乗用車燃費基準は先日記者発表いたしまして、来週28日に第1回の会議を開催することになっております。そのほか、次世代の大型車の開発・実用化にも取り組んでおります。エコカーの普及としては、税制、補助金等による普及の促進、それからまちづくりと一体となって電気自動車の活用というものを図るように取り組んでおります。先ほど申し上げました自動車基準の国際標準化にも取り組んでいます。左下のところで、使い方の改善という意味では、エコドライブを支援するような機器の普及や、事業者の方が削減努力をしたときに、努力というのはどれぐらいうまくいっているのだというものを評価するような手法の確立。それから、燃料については、バイオエタノールをガソリンに10%混ぜるE10、これは腐食等の問題もあるものですから、それに対応するような車側の技術基準をつくろうということで取り組んでおります。これが1点目の自動車。

2点目が、8ページでございますが、グリーン物流の推進であります。四つの柱を掲げさせていただいております、1点目が輸送の効率化。これは効率的な貨物輸送を推進して輸送距離を削減するというので、その具体的な施策としては、物流総合効率化法でありますとか、経済産業省と一緒に進めているグリーン物流パートナーシップ会議、これは荷主と一緒に取り組むということであります。これも経済産業省と一緒であります。省エネ法による取り組み、これが具体的な施策でございます。二つ目の柱としては鉄道・海運へのモーダルシフトということで、鉄道の輸送力増強事業でありますとか、フェリー・内航海運の競争力強化、省エネのご支援をするような形で競争力強化の取り組みをする。港湾においても、荷役機械の省エネ化や、船舶や陸上から電源を供給するような形で省エネの努力をしております。3点目の柱が貨物の積載効率の向上でありまして、これはトラックについて自営転換、業界用語であります。自家用のトラックから積載効率の高い営業用のトラックになるべく転換してもらおうという動き。それから車両の大型化、共同輸配送に取り組んでいるということでございます。4点目がエネルギー効率の向上でありまして、これについては省エネトラック、鉄道、船舶の普及のご支援をさせていただいているということでございます。

9ページでございますが、3点目が公共交通の利用促進でございます。これは利用者利

便の向上を図ることで公共交通機関の利用を促進するということでもあります。地域公共交通の活性化・再生でありますとか、都市部において鉄道・LRTの新線の整備をする。それからバリアフリーを鉄道、バスなどで図ることで、乗りやすさ、使いやすさということを進捗するということでもあります。通勤交通のグリーン化というものも、経済団体等と一緒にエコ通勤に、取り組んでおります。ここに掲げておりませんが、先ほど局長からご紹介させていただきましたように、交通基本法の制定に、今取り組んでおりました、柱は三つ。一つ目が移動権の保障、二つ目が環境負荷の少ない交通体系、まちづくりと一体になって進めるということでもあります。それから3点目が地域の活力を引き出す交通網の充実ということで、環境の配慮が二つ目の大きな柱になっているということでもあります。その中で地域公共交通への支援という問題についても、積極的に取り組んでいるところでございます。

10ページが4点目、環境に優しい住宅・建築物の整備であります。要は住宅・建築物の省エネ化を推進するということでもございまして、箱の中に四つの大きな柱を掲げております。既存建築物の省エネ化を図る、それから新築の住宅・建築物については100%の省エネ化を図るということで、その全体の取り組み方針を明確化した工程表を早期に作成すべく、今努力を進めております。これが1点目。2点目は、先ほどもちょっと申し上げました、断熱性の向上だけではなくて住宅・建築物の「まるごとエコ化」というものに取り組む。そのイメージは右下の絵にかいてあります。エアコンでありますとか温水器でありますとか給湯機でありますとか、そういったものすべてに取り組んでまるごとエコ化を図る、そのためのご支援をしていく。それから大規模建築物については、かなり省エネ基準を満たしているものが増えてまいりましたので、それについて強化を進めるということで、今検討を進めております。三つ目の大きな柱が木造住宅・建築物の促進でありまして、展示住宅の建設でありますとか型式の標準化に今後取り組んでいこうと考えております。公共建築物等における木材利用の促進というのは、今年5月に法律が公布されまして、農林水産省さんと共管であります。これについても取り組んでいこうと思っております。四つ目の柱は街区の大型化の中で建替えを促進していこうと、総合設計制度の運用改善をしていこうということでもあります。

最後、5点目が11ページでございますがエコタウンの推進。これについては、まちづくりの中で都市全体のCO₂排出量の変化を、いろいろな施策でどういった形でCO₂が減っていくのか推計できるような低炭素都市づくりガイドラインの策定に、今取り組んでい

るところでございます。今年度には公表したいと思っております。そういった中で集約型都市構造の実現、これは医療・福祉施設の街中への誘導でありますとか、住み替えの取り組み助成の支援という問題。それから都市緑化の推進。エネルギーは地域冷暖房を中心にエネルギーの面的利用を推進していきたい。それから最後に下水処理場の問題でありまして、バイオマスの利用促進でありますとか、下水処理の省エネ、バイオガス、汚泥の活用といった、下水処理場を核としたエネルギー再生技術のシステム開発・標準化といったものに取り組んでいきたいと思っております。

以上5点でございますが、最後に、これも局長からご紹介いたしました地球温暖化対策基本法案の概要を、国土交通省関係を中心にご参考までにご説明させていただきます。中長期削減目標を法律の中に書き込んだというのが大きな点で、基本計画、今後の進め方については閣議決定を要しますが、総合的かつ計画的な推進を図るための計画を策定するということになっております。具体的な政策は基本的施策の中に入っておりますが、例えば排出量取引について検討を進める、それから温暖化対策税について検討を進める、それからそれ以外の分野、日々の暮らし、国際協調、地域・ものづくり、それから原子力、あと、緩和策だけではなく適応策についても記述されております。私ども国土交通省関連の施策を最後に盛り込んでおりますが、省エネ機器、これは自動車部門、建設機械、それから省エネ住宅・建築物の推進というものが大きな柱になっております。それに続いて交通関係の施策としてエコドライブ、道路交通の円滑化、モーダルシフトなどの物流の効率化、公共交通の利用促進が大きな柱になっております。それから都市政策がまた大きな柱になっておりまして、26条では都市機能の集積ということで、コンパクトシティの概念が大きく打ち出されています。先ほど申し上げました緑地の保全、緑化の推進も一条立っておりますし、高潮・洪水対策みたいなものも地球温暖化適応策として掲げられております。

以上、簡単にご説明させていただきました。ありがとうございました。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

質疑につきましては、時間の都合上、後ほどまとめてお願いしたいと思っております。したがって、続いて2番目の議題であります目標達成計画の進捗状況の点検に移らせていただきます。では、事務局から、ご説明をよろしく。

【石谷地球環境政策室長】 同じく事務局を務めております、地球環境政策室長の石谷と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。それでは、座って説明させていただきます。

本日は二つの項目につきましてご説明させていただきたいと思います。まず京都議定書目標達成計画の進捗状況につきまして、これはお手元の資料2と参考資料でご説明させていただきます。その後、業界団体の自主行動計画の状況につきまして、資料3でご説明させていただきます。

では、まずは京都目達の状態についてですが、参考資料をまずご覧いただきたいと思います。これは国土交通省で現在京都目達に掲げている中の項目でございまして、定量的な数値目標を立てておりますものが23項目、それから定性的、数値目標を設定していない施策として9項目ございます。まず表紙をめくっていただきたいと思います。例えば環境に配慮した自動車使用の促進ということで、エコドライブの普及促進等による自動車運送事業等のグリーン化という施策がございまして、この施策を推進するために必要な施策といたしまして、真ん中の2をご覧いただきたいと思います。対策評価指標といたしましてエコドライブ関連機器の普及というものを掲げております。その普及の実績については緑の折線グラフで、そして2008年度以降の目標については青で示しております。そして、これを推進することによりまして、どれくらいのCO₂が削減されたのかということについては、1の排出削減量の実績と見込みというところで、緑で実績を、青で目標を示しております。これは全部になりますと時間の関係もございまして、資料2の表で整理いたしましたものでございます。本日はこの中でも特に排出削減量の見込みの大きなもの、それから実績のトレンドが目標に対して低いものを中心にご説明させていただきたいと思っております。

まず2番目の自動車単体対策をご覧いただきたいと思います。参考資料は4ページをご覧いただきたいと思います。これにつきましては、トップランナー基準による削減であるとか、あるいはCEV、いわゆるクリーンエネルギー自動車の普及などによってCO₂削減を進めていくというものでございますが、対策評価指標の実績の折線グラフでございまして、概ね見込みに対して同じトレンドを示しております。それを踏まえまして、排出削減量もここ数年、特に2004年度以降で見ますと、大体毎年20%程度CO₂削減量が増えているということで、このまま推移した場合に目標を達成できるということで、実績のトレンドが概ね見込みどおりと判断いたしております。

続きまして4番目、自動車交通需要の調整でございまして、これは参考資料の10ページを併せてご覧いただきたいと思います。ここの対策評価としましては、自転車道の整備によりましてCO₂の排出削減を進めていくということでございます。そのグラフをご覧い

ただきたいと思いますが、見込みに対しまして若干実績のトレンドが低いという状況になっております。これはいわゆる公共事業費の削減等によりまして、整備について若干トレンドに影響が出ているということでございます。これについては引き続き自転車道の整備を進めていきたいと考えております。

続きまして9番、10番、海運グリーン化総合対策、鉄道貨物へのモーダルシフトについてでございます。まず9番の海運グリーン化総合対策は、参考資料の22ページをご覧くださいと思います。海運につきましていわゆるモーダルシフトを推進する、要するに海上輸送の貨物量を増やすということでCO₂削減を進めるというものでございます。2番のグラフをご覧くださいと思いますが、2007年度まではおおむね順調に貨物量は増えてまいりました。ところが2008年度、これはいわゆるリーマン・ショックによる不況によりまして貨物取扱量が大幅に減少しております。したがって、今後の動向につきましては注意する必要があるということで、今後の動向を注視すべきという評価をいたしております。

それから10番の鉄道貨物へのモーダルシフトも同じでございます。これにつきましては参考資料の25ページも併せてご覧いただきたいと思いますが、これも海運と同じ状況でございます。これは2000年度からの貨物の増加分を折線グラフで示したものでございますが、2008年度以降に大幅に貨物取扱量が減少し、2009年度は0.5万トンということでほぼ2000年度水準に戻ったという状況でございます。これも金融不況の影響による貨物量の減少の影響を受けております。これについても今後の動向を注視したいと考えてございます。

続きまして、11番、トラック輸送の効率化でございます。参考資料の29ページも併せてご覧いただきたいと思いますが、ここにつきましては、まず2010年度のCO₂削減の目標、1,389万トンの削減に対しまして、2008年度は1,568万トンと目標値を上回る実績を上げております。ただ、CO₂の排出で見た場合に2007年度より若干数値が減っております。そういうこともございまして、実績のトレンドが概ね見込みどおりとしておりますが、引き続きここは目標値を上回るべく対策を進めてまいりたいと考えてございます。

続きまして14番、公共交通機関の利用促進でございます。参考資料の39ページも併せてご覧いただきたいと思いますが、実は、ほかの分野につきましては、それぞれ2007年度以降の数値、実績を出しておりますが、ここにつきましては『都市交通年報』の20

07年度データがまだ出ておりませんので、2006年度までのデータしかない状況でのご報告になります。ここにつきましては公共交通の利用促進ということで、鉄道の新線整備、都市部におけるLRTの導入などの施策、あるいはITカードの導入といったようなもの、また通勤交通マネジメントとしてエコ通勤の推進などの施策を進めております。2006年度までの状況を見ますと、概ね見込みのトレンドどおりに推移しております。また最近につきましても、例えば平成20年につきましても東京地下鉄の副都心線や、大阪の京阪電鉄の中之島新線の開業といったような新線整備が進んでおります。また、LRTで申し上げますと、昨年12月になりますが、富山地方鉄道で環状線化が進むなど一定の施策が進んでいるところでございますので、ここにつきましても、引き続き目標を達成すべく施策を推進してまいりたいと考えてございます。

続きまして17番、住宅の省エネ性能の向上でございます。参考資料は47ページをご覧くださいと思います。ここにつきましては、対策評価指標といたしましては新築住宅の省エネ判断基準、これは平成11年基準の適合率を評価指標としておりますが、2010年の目標である66%に対しまして、2008年度が39%ということで、これにつきましては見込みのトレンドに対して実績が低いという状況でございます。ここにつきましては、引き続き省エネ法の的確な執行を図るとともに、補助などによる支援を実施いたしまして、住宅の省エネ性能の向上を図ってまいりたいと。なお、先ほど資料1の説明にもありましたが、今後住宅の省エネ基準への適合義務化に向けて検討を進め、今年中に義務化に向けた工程表も作成することとしております。

続きまして19番、下水道における省エネ・新エネ対策の推進でございます。参考資料は55ページをご覧くださいと思います。ここにつきましては、対策評価指標は下水汚泥エネルギー利用率でございます。今までのところは概ね見込みどおりということでございますが、下水汚泥につきましては、これまではどちらかというと建設資材として利用することに主眼を置いてまいりました。現在、エネルギー利用対策への支援を推進しておりますので、今後につきましては、利用率が増加して目標達成は可能であると判断しているところでございます。

続いて、もう一枚資料2をめぐっていただきまして22番でございます。下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化でございます。参考資料の64ページも併せてご覧いただきたいと思います。ここにつきましては、下水汚泥焼却の際に発生する N_2O 、これは CO_2 の310倍の温暖化影響があるとされておりますが、その N_2O を排出抑制するために高温

焼却するというものがございますが、現段階で実施率58%でございます、2010年の目標である100%に対しては、若干実績のトレンドが低いという状況でございます。これにつきましては、下水施設の焼却炉の新設、更新を行わずにこういう高温焼却ができるものは、現在、全国でもう既にほとんど実施済みでございます。今後は改築などによって進めるということでございますが、今、自治体の財政状況は非常に厳しいという中で、耐用年数などに達したものから改築などを進めることで目標を達成していきたいと考えているところでございます。

これが京都目達の状況のご説明でございます。

続きまして資料3、業界団体の自主行動計画のフォローアップにつきましてご説明させていただきます。まず表紙をめくっていただきたいと思いますが、国土交通省関係業界の自主行動計画でございます。国土交通省では、2000年度以降、運輸関係団体、社会資本整備関係団体が策定いたしました自主行動計画の進捗状況のフォローアップを実施しております。このフォローアップにつきましては、この審議会で実施しているところでございます。現在、自主行動計画を作成しておりますのは33団体・企業でございます。

では、また1枚めくっていただきまして、その業界団体の目標指標の推移でございます。細かく説明いたしますと時間を要しますので、主に実績のトレンドが目標を下回っているものにつきましてご説明させていただきたいと思いますが、ここでは二つございます。まず日本造船工業会・日本中小型造船工業会でございます。ここにつきましては、エネルギー使用原単位を1990年比10%程度削減するという目標を掲げておりますが、それに対しまして2008年度の実績値は6%でございます。この原因につきましては、最近建造工程が複雑な船舶、例えばコンテナ船であるとか、あるいは液化天然ガスを運ぶLNG船といったような建造が増えており、その建造に当たりましては、普通の船舶などに比べますと電力を必要とするということで原単位が悪化しているという状況でございます。ただ、業界としましては、自動化設備導入の促進などによりまして生産の効率化・高度化を推進し、それによってCO₂削減を引き続き進めていきたいというところでございます。

それからもう一つ、日本内航海運組合総連合会でございます。ここも目標指数としてはCO₂排出原単位を掲げてございます。1990年比3%削減を掲げてございますが、2008年度は▲7%ということで、むしろ原単位が悪化しているという状況でございます。これは景気悪化に伴いまして内航海運、船舶の輸送トンキロが減少、その結果、輸送効率

が低下し、原単位が悪化しているという状況でございます。なお、業界としましては、効率化のために船舶の大型化であるとか、あるいはCO₂の排出量のより少ないスーパーエコシップの普及などの施策を進めているところでございます。

それ以外の団体につきましては、2008年度の数値が既に目標を達成している、あるいは2010年度、あるいは5年間の目標が達成可能と判断されるものでございますので、それにつきましては後ほどご覧いただきたいと考えてございます。

なお、前々回この審議会を開催いたしました際に家田委員からご質問がございまして、ここに掲げております各輸送モードのCO₂の排出量について、輸送量、輸送効率あるいは車キロ、台キロ当たりのCO₂排出量に要素分解して数値を出すと、それぞれのモードの排出量の増減の理由がよくわかるのではないというご趣旨のご発言がございました。実は、本日はお手元に資料としては提出してございませんが、当方で分析いたしましたので、簡単にご報告させていただきたいと思っております。まずバスにつきましては、CO₂排出量が減少しております。バスにつきましては輸送量はやや増加しております。一方、輸送効率が大幅に改善されるとともに、また燃費も改善されておりますので、CO₂の排出量は減少しております。それからタクシーにつきましては、輸送量が大幅に減少している。一方、輸送効率、燃費についてはやや改善していることも併せまして、CO₂の排出量は大幅に減少している。それからマイカーにつきましては輸送量が減少している。一方、輸送効率はやや悪化、これは1人乗りが増加していることも影響しているかと思っております。一方、燃費についてはやや改善している結果としまして、CO₂は大幅に減少している。それから営業用トラックにつきましては、輸送量は大幅に増加しております。一方、輸送効率については改善、燃費についても大幅に改善した結果といたしまして、CO₂排出量は減少しております。あと、鉄道の旅客につきましては、輸送量はやや増加しております。一方、輸送効率はやや悪化しておりますが、燃費につきましては省エネ車両の導入などによりましてやや改善していると、その結果としてCO₂排出量はやや増加しているという結果が出ております。それから船舶の貨物につきましては、輸送量は景気の影響等も受けまして大幅に減少傾向にあると。一方、輸送効率は改善し、燃費は悪化している。結果としましてCO₂排出量は大幅に減少しているといったようなデータが、公表結果から傾向が出ております。これにつきましては、また改めて整理してご報告させていただきたいと思っております。

簡単でございますが、資料2と資料3のご説明は以上でございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

以上、二つの議題につきまして続けてご報告いただいたわけですが、以上のご説明につきまして、委員の皆様方からの忌憚のないご意見をお願いいたします。

ご発言なさるときは、名札を立てていただきましょうか。

それでは、進士委員、よろしく申し上げます。

【進士委員】 大変いろいろ総合的に頑張っておられるのはよくわかりましたので、結構だと思うのですが、二つほど指摘したいと思うのですが、一つは、先ほどの局長のごあいさつだと政務三役が出られたところがいいのかもしれないのだけれども、私、外環の三鷹のジャンクションのことでずっとお手伝いをして、相当頑張って地元の反対をみんな賛成にしてもらったのですね、外環の重要性を実感しているものですから。ところが、地元がせっかくその気になったのにとまってしまったような感じなので——こういう話はここで言ってもしょうがないですよ。

【増田政策総合局長】 どうぞ言っていたいて、答えられる人も来ていると思いますので。

【進士委員】 あっ、そうですか、ぜひ。私が言いたいのは、要するに、今日ご説明いただいた政策は、それぞれ個別に対策が丁寧にやられているのはよくわかるのです。ただ、その手前というかそのもとに、今の自動車個別のCO₂削減能力が上がっても、交通体系全体の話をしっかりやっておかないと本末転倒だと思うものですから、そういうところの説得力のある言い方をぜひ工夫していただいて、そういう政策を判断するところにプライオリティをきっちり見せて、私は一律にどこでも道路整備をやれと言っているわけではないのですが、非常に重要なところで、しかも歴史的な景観もあるし、道路づくりってやっぱりチャンスが、タイミングがあると思うのです。ですから、条例をやって住民投票までやらなきゃいけないのじゃないかということを使うような人たちがいた中でせっかく合意形成ができているときに、また水を差してしまうとちょっと困るなと思ひまして、これは極めて陳情型で、すみませんでした。

それから第2点は、例えば個別に出ている——環境政策課長がおられるので、2、3日前にお会いしたので、そこは自然再生専門家会議でありまして、つまり生物多様性と温暖化の話は、環境の持続性を考えたときに両方必要なのですよね。つまり、有機的な環境とこういうCO₂のような無機的環境とかそういうものの両方が必要なのに、ここでは温暖化対策だから温暖化の観点だけで並べてますね。だけど、実際は例えば都市緑化とい

う言葉が書いているのだけれども、そこには一つも生物多様性の話は出てこないのですね。それは緑地の配置でネットワークをきっちりしないと生物なんていうのはもう生きていけないというようなことがあったりして、これはもうちょっと普遍化すると、個別の政策と、今回立派な政策集があるから、ここで多分それを期待できるのだとは思っておりますが、なるべく総合化するというのは、観光立国でやっている話とLRTとかの交通の新しいシステムをやるとか、私は全部絡んでくると思うのですね。だけど温暖化の話で効果とか予測とか成果のチェックをしているものですから、その観点だけが出てしまうと。ですから、私はちょっと備考欄でもいいけれども、そういうところにもう一つ観光立国の推進にもなるよとか、グリーンニューデールの一環にもなっていますとか、生物多様性にもここは寄与しますとかというのをつけていかないと、ある観点だけで切って温暖化対策だけで判断してしまうと、大きな今のプライオリティのつけ方のときの判断に誤りが出るのではないかと。逆に言うと、そういう多面的な機能を発揮するような事業の進め方というのが必要ではないかという気がしますので、ぜひそういうことも気配りいただければと思います。

どうもありがとうございました。

【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。

私も、こちらの低炭素社会における住まいと住まい方の検討会などにも入らせていただいているので、非常に今いろいろなエネルギーの転換とかいろいろな状況の中で、できるだけ広めてしっかりと温暖化対策をとっていこうという動きが大変進んでいるというのを、参加させていただいておりますので感じております。なお、そういう中で、やはり今日も拝見して思ったのですが、内容的な技術とか取り組みというメニューは、全部ほとんどすばらしいメニューが出ていると思うので、問題はこれをできるだけ広く導入するとか定着させる、そこにどういう仕組みを持つとか、例えばそれが制度的、法律の上で改正してできることなのか、あるいは地域社会で少し自治体がちょっとした仕組みを変えることでできるのか、身近なことの変化でできることとかいろいろな組み合わせがあると思うので、そういういろいろな制度プラスライフスタイル転換につながるようなものとかいろいろな組み合わせで、できるだけ定着するということが大事だと思っています。

具体的にどんなイメージでお話ししているかという、例えば自動車のところなどを拝見すると、もういろいろな低公害車の話が出てきておりますが、これをできるだけ定着させるときに、公共交通のバスを使いましょうというときに、よく定期などを持っている場

合には、週末は家族とその定期を使って乗ると全部オーケーとか、例えばそういう工夫もいろいろありますけれども、何かそういうようなちょっと憎いような、暮らしに密着するようなことも導入するとか、あと、例えば免許の更新が最近あって行ったのですが、免許の更新で1時間ぐらい講習を受けて、本をいただいて帰ってきたのですけれども、エコドライブの話って一言もおっしゃらなかったのですよね。あれは国土交通省ではないですけれども、ああいうところにもせつかくみんなが必ず5年に1回行くわけですから、1回必ずエコドライブのことを言うていただければ、燃費は1割ぐらいすぐにアップしてガソリンの使用量が減るとか言うていただくとか、やはりちょっと心憎いくらいですがいろいろな連携をするとか、ハードとソフトの連携とか、あるいはいろいろな部門の連携でつくっていくということが大変重要なのではないかと考えております。

なお、下水道のところなども、今回エネルギーのことも少し出ていて、例えばこれから下水道をバイオガスとして活用して、地域のバスにきちんと使うとか、タクシーに使うとか、家庭の天然ガスのパイプラインに入れて家庭で使うとか、やはりそうやって使い切るというようなことも選択肢として重要な視点だと思いますので、もしそういうことをやるのだったら、早目、早目にそれぞれの地域で地域計画みたいなことの検討のところと一緒に、そういう例えばゴミの焼却炉の熱とかエネルギーと、こういう下水道の処理施設と、いろいろな工場の廃熱とか全部使って、この地域でどういうふうにエネルギーも活用しながら新しい都市づくりをするのかとか、やはり地域の中でそういう話し合いの中に入れて込んでいかないとできないという、どういうふうに定着させていくような話し合いの場を持つか、仕掛けを持つか、人材育成をするのかとか、そういうところをきちんと見ていくというのが、今、大変重要なことではないかというのを、これを拝見しながら感じました。

低炭素都市づくりなども、大変ねらいとしてはいいのですが、じゃあ、これを本当に導入するときには計画段階で何年かかかるわけですので、そういうようなできるだけ早く、例えば地域社会のいろいろなセクション横断、あるいは技術を持っている事業者横断とか、地域の住民が一緒になって話し合って自分たちの地域の将来像をイメージできるような、そういう話し合えるような場を興していくとか、様々な手法でこういう先進事例をどう定着させていくかということ、本気で皆さんで考えていきたいという感じがいたしました。

よろしく願いいたします。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、名札を立てられた順序がちょっとよくわからないので、順番で家田委員、そ

れから浅野委員、それから横島委員の順でお願いいたします。

【家田委員】 最初にお礼を申し上げておきます。さっき、前々回質問したもので非常に丁寧に作業していただいて、ありがとうございました。多分、そういうふうにして表現したほうが、きっとアピール度も高いし、ぜひ資料化して公開なんかもするとおもしろいのじゃないかと思いますね。

個別の施策については、個々にいろいろたくさんあるし、質問もないではないし、また言いたいこともないことはないのですが、時間もないことですから、それはまた別の機会ということにしまして、ジェネラルな点について3点ほど、またこういうことをやってほしいということなので事務局に嫌がられるかもしれませんが、申し上げたいと思います。

1点は、資料1の表現で、フォーマットでまとめて、これは大変わかりやすいですね。それで、資料2のスタイルですね。対策があって、いろいろこうしますと書いてあって、その対策の評価指標というのがあって、現実的なやり方だと思っているのですが、これはちょっと再チェックが要るなという感覚を持っています。決してこれだけがという意味じゃないのですが、非常にわかりやすい例でいうと、4番の自動車交通需要の調整というのがあるのだけれども、これはこれで重要な話なのですが、その対策指標が自転車道の整備延長かというのと、ちょっと違うのじゃないのという感じがしますよね。特に自転車道というのが、日本の場合には主としてもと鉄道の廃線だったところとか、川のそばの道とか、要するにサイクリング用につくってきたのが歴史であって、通勤の代わりにとかそういうたぐいのところで自転車道の長さをもって見るのは、なかなか見にくいところがあるかと思います。自転車は自転車で重要なことなのですが、自動車交通需要の調整というからには、もうちょっと適切な指標をもって見るべきじゃないかと思うし、これは一例に過ぎないのですが、そういう意味で、これを作ってしばらくたっているわけですから、少し見直しをやって、新たに対策指標を入れるべきものがあれば入れるというようなことを、チェックされてはいかかというのが、1点目です。

それから2点目、3点目は関連しているので、なぜそういうことを申し上げるかというのと、一つはこの部会の責務というのは、これだけじゃないでしょけれども、要するに地球環境という視点から国土交通省での施策をチェックしていくと、それをなるべくモニタリングしていくということにあるかと思うのですね。そういう意味からすると、やはり環境部会としてのスタンスというところからいろいろな施策をチェックするということがあ

るし、もう一つは国民になるべくアピールして、あるいは国民が、日本はどこに強みがあるのかな、なんていうこともわかるようにするべきだと思っております。そういう面から2点ほど申し上げたいのですが、まず一つは、国土交通省でおやりになっている施策は、先ほどご紹介があったように、交通基本法もそうだしいろいろなことをやっていますよね、高速道路の料金施策をどうするかということも含めていろいろな施策をおやりになっている。それは一体この地球環境という面から見て、少なくともそこから見たときに整合的なのか、背反的なのか、真ん中的なのかというのをわかるようにして国民に見ていただくと。もちろん、先ほど進士先生がおっしゃったように、この環境のことだけから物は決めることはできませんから総合的に判断するべきだし、それこそが政策的もしくは政治的判断だと思うのですが、少なくともこの部会では、環境という面から国土交通省のやるすべての施策を、そういうふうにもリスト化してチェックするというのが責務ではないかと思えます。これが2点目です。

3点目は、いろいろな施策が並んでいるのですけれども、この手のやつで我が国が極めて先進的にやっている技術的なものもあれば、あるいは制度的に先進的な、一步も二歩も先に行っているものもあるかと思うと、大体外国のコピー、外国のコンセプトの輸入というものもあるのですよね。日本の産業が、人口も減っていく中でこれから日本人が元気になってやらなきゃいけない、まあ、今日はサッカーが勝ったから大分私も機嫌がいいのですけれども、そういう力を入れていくためには、我が国の誇りを持てるようなところ、伸ばすべきところ、あるいはどこは単なる外国のコピーしかできていなくて、そんなことじゃいけないと奮発しなきゃいけない、そういうようなところっていうのは何なのか、どれなのかというのをチェックするのも重要だと思うのです。そういう意味で、各施策の技術もしくは制度について、今の進捗水準と同時に、それが国際的な相場から見たときにどんな水準にあるのか、それは技術開発の面でも、導入の面でもだと思えますが、それをぜひやっぱりリスト化していただきたいし、その中には我が国のオリジナルはどれなのかというのわかるようにしていく。それが国民にとって地球環境に対する意識の高揚にもなりますし、産業、これはビジネスになるわけですからね、ビジネスへのチャンスがどこにあるのかというのを見ることにもなるんじゃないかと思えます。

以上、3点申し上げました。

【佐和部会長】 それでは、浅野委員。

【浅野委員】 最近、学生が地球環境対策に興味を持つ者がたくさんいまして、それで

国土交通省のそういう情報を集めたいというときに、ホームページから当たっていくとなかなか見つからない。環境部会の中の過去の公開資料を当たれば、そのときにまとめたものは出てくるのだけれども、ほかにはまとめたものはつかめないと、ほかの省に比べてどうも差があるようです。ですから、こういう施策の効果を高め、国民の理解を得るという意味からいっても、集約された情報の表現というのを少し進められたらどうかという気がします。

それから各論なんですけれども、住宅に関する事で、土地建物の取引のときに、業者を介するときに重要事項説明というのがあります。その中で環境がどういう対策を講じられているかということ述べたところというのは皆無です。購入する建物がどういう出来栄えになっているかということを知るよしもない。それが原因になって、取引資格を持っている方にとって大変その点が希薄で、質問してもわからない。ということは、きっと見える化を進めるときに、パンフレットであるとかそういうところに見える化では十分でなくて、少なくともどういう状態の物件を国民は購入し、住まっているのかということを知らなければならない。しかも、それを質問に対して的確に答えることができる人間を、やはり増やさなければならない。ということから、税制だけでなく、エコポイントみたいな話だけでなく、そういう広い意味での基盤整備をご検討願うことが必要なのではないかという気がします。

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、横島委員、お願いします。

【横島委員】 1年ぶりの審議会なので、何か新しいものがあるかなと思っていたら、何もないですね。事務局の説明や、局長の話を聞いていて、かすかにグリーン・イノベーションという言葉は新しいのですが、これもつなぎ合わせの結果の新しきで、思想は前からあったわけで、何でこんなに消極的なのかなというのが私の率直な疑問なのです。それは政権との関係で霞ヶ関が守りに入っているということの証明なのかもしれないと。そのところをどう脱却するのか、卒業するのか、様々な要因がありますから、ここで大上段に振りかぶるような秘策や決め手はないのでしょうかけれども、私は国土交通省のこれまでの環境政策の基本が3つのKだと思っています。つまり、業界に対して締めつけていくという「厳しさ」とか、あるいは「こわもてかげん」で、しかも、「古色蒼然」に近くなってきたということで3つのKです。その中で一つ怖い現象があるのは、IPCCの地球温暖

化予測が間違っているあるいは、間違っているかもしれないという主張がありますね。正解は、人類全体としてはまだ得られていないわけですが、とりあえずの解として我々は低炭素社会づくりをこういうふうやってきたのだというところで踏みとどまっているために守りの姿勢になっているのじゃないか、とすれば、ちょっと怖いなという気がするのですね。つまり、尻をたたいて業界の嫌々の気持ちを強引に持っていくという規制や指導による環境対策、CO₂排出削減対策というものが間違っただけはもちろん言わないし、多分正しいのでしょうけれども、その手法の限界もそろそろ考えておかなきゃいけないのじゃないか。何でそういうことを言うかという、温暖化対策を中心とした地球環境に対する対策なのだから協力せよというだけでいいのか、その結果として我々が得られるライフスタイルあるいはライフクオリティが、ドリーミーだったり、エキサイティングだったり、デザインブルだったりというよき生活実現のための具体的な行動なのだというところへの結びつきが弱いんじゃないかという気がします。目標値に対する行政指導あるいは法律的制約と同時に、国民の共感と国民に与える平和な生活、あるいは望ましい生活のための手法なんだというもう一つのインセンティブを盛りつけるべき時代がきているのじゃないかと、そこが消極的だなという理由です。だから何をやれという答えに今日は至りませんが、グリーン・イノベーションでも何でもいいのですけれども、例えばエネルギーにしても、移動にしても、あるいは住宅対策にしても、あるいは農水でいうならば、植物工場だ、野菜工場だというのがありますし、まちづくりということになると、総務省やあるいはほかの省庁、環境省もそうでしょうが様々ある。脱官僚というようなことを政府が言っている本当の本音は、単独省庁の単独政策よりは、もっと総合政策と一緒に持ってこいと言っているように私には聞こえるのですね。つまり、内閣府というもの機能をも高めるような方向でおやりになってはどうかと。これは私、過去の審議会でも再三申し上げていますが、できるものなら、そろそろそういう環境施策へむけて国土交通省が脱皮していただきたいという気がします。

最後、まとめて申し上げれば、国民に何を保障するかという答えを先ず持ってからでないと新しい明るい環境政策はできないのじゃないか、いずれにしてもこれまでのものは暗過ぎますね。

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、松尾委員、お願いいたします。

【松尾委員】 どうもありがとうございます。

私は二つ申し上げたいと思っています。一つは、今、京都議定書の目標が何となく守られそうだというレベルになっているというご説明が先ほどあったと思うのですが、その理由は何かという一番大きな理由は、リーマン・ショックで日本の経済が低下していると、それによって物流から何から全部下がってきているので何とかかなりそうだという話だと思うのですね。それをよしとするのかどうかという、その辺のある意味での日本全体のコンセンサスを併せて持っていないと、瞬間的に下がりそうだ、下がっているということで喜んでいていいのかというのは非常に問題で、一方で成長戦略ということと言われるわけですよね、どこの政党もそうだと思うのだけれども。そういう意味で何かちぐはぐなことで、成長を始めたならば当然CO₂は増えていくというのは、幾ら自然エネルギーをやるとしても増える方向に行くというのはやむを得ない部分があるわけで、これは私、前にも申し上げたことがあると思うのですけれども、いわゆる本当の成長戦略とCO₂とどう折り合いをつけるのかという辺を、きちっとプログラムとして示していかないと、ただ今年よかったです、また来年増えちゃいました、どうしましょうかという話の繰り返しになる可能性があって、それは非常に問題なのだと思うのですね。ですから、その辺に対する腹をきちっと決めて、どうするのかと。そのために本気で25%をやるなら、それはやらざるを得ないのでしょうけれども、そのための経済政策とかそういう枠組みを国交省がどこまで出されるのかわかりませんが、やはりある程度見通しを持たないと、この話が全然現実的なものにならないのじゃないかと感じるところがあります。

それからもう一つは、私は下水道のほうが専門なのですが、エコタウンということの中にバイオマスを下水処理場が頑張ってやったらいいと、これも一般論としては非常にいいのですが、生ごみ等の問題を考えても、縦割り行政の中で、あるいは補助金の問題とかあって、有機性の産廃をどうするのかとか、そういう意味で地域のバイオマス、バイオマスというけれども、それを本当に役所のレベルであれ、補助金のレベルでうまく統合させて、ちゃんと下水処理場に集められるようなシステムをとれるのかどうか、そこをなしにしてやっても、課題が残ります。また個別の部分で下水処理場はそれ自体が非常にエネルギーを使うものですから、下水処理場から出てきたバイオガスを都市ガスに入れるなんていってもなかなか問題が多い。自分のところで使う部分をまず合理化するほうがいいのです。外からバイオマスが持ってこられれば、もしかしたら社会に対して、地域に対して送り出

すことができるかもしれない。その辺を何かトータルなプログラムを持っていないと、どうも本当にどうなるのかなという感じを持ちますね。

それから、バイオマスを有効にするためには発酵槽とか消化槽を持っていないきゃいけないのですが、持っていない都市下水処理場も日本中にはいくつもあります。それは従来のいろいろな経済状況の中でそういう選択をしてきた都市があるわけですね。ですから、そういうのを今後どう、バイオマスを中心とするようなエネルギーシステムに変えていくのかとかそういうことも併せてプログラム化されていかないと、言葉だけが浮いちゃって。私は日本のバイオマスの技術自体は非常にすぐれていると思っていますけれども、そういうものを有効に使い切れない可能性がありますね。そういう意味では、縦割りの行政の中でそういうバイオマスをめぐる状況も、国交省を中心でやられるのもいいと思いますが、私は下水処理場自体、非常にある種の能力を持っているシステムだと思っていますけれども、それをどう使うかはやっぱりいろいろ工夫があるようですし、もう少し総合的に提案されないと、非常に個別なところで終わってしまうのじゃないかというような気はします。経済成長問題も同じ要素がありますが、バイオマスにおいても、やっぱり縦割り行政と言われる中で、複合化する行政施策の中で産廃まで含めた有機バイオマスをどう扱うのかという、その辺の見通しも必要じゃないかということで申し上げておきます。

【佐和部会長】 よろしゅうございますか。それでは、高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 初めて出席させていただきますが、非常に細かいご説明、ありがとうございました。

産業界からの数少ない出席者、委員のようでございますので、産業界から見て2、3コメントをさせていただきたいと思います。

産業界といいましても、私どもは製造業でございますので、製造業といっても、素材のメーカーから私どものようなセットメーカーまでいろいろございまして、日本の製造業は乾いたぞうきを絞って、絞って、絞り切ってもう何も出てこないというようなことで、CO₂削減については非常に反対といいますか厳しい意見が多い中で、我々はセットメーカーでございますので、川上の素材のメーカーから部品を調達して、それを我々が加工して、付加価値をつけてお客様に提供するという、川上から我々までのそういう物流と、それから我々がお客様もしくはデポまでに届けるという川下の物流、いわゆるサプライチェーンが二つあるわけでございます。それぞれのサプライチェーンにおいて日本特有の努力義務だと思っておりますが、荷主の責任というのがございまして、これは非常に厳しい取り組み

をしなくてはならないという現実がございます。ただし、これはサプライチェーン全体を考えたときにそれを効率化するということでございますから、それが必ずやコストダウンに結びつくわけでございます。したがって我々としては、積極的にそれをCO₂削減はイコールエネルギー効率化利用、それがコストダウン、つまり競争力を強化するというところで、セットメーカーとしては積極的に取り組んでいるわけでございます。一つの例として、今まで物流を専門にやる物流本部というのがございましたけれども、実はこの6月にサプライチェーン全体を見るサプライチェーンマネジメント本部の配下に物流戦略を考える部隊を組み込みまして、富士通グループ、世界で実はものすごくたくさん会社があるのですが、その全体の物流を考える部隊に組み入れたところでございます。その中で第一の目標はコストダウンでございますが、その中でエネルギー効率の利用というのは、効率を高めるということが非常に重要な削減になっています。

その中では、いろいろな問題にも国内でもぶつかっておりまして、例えば輸送のパレットの大きさが国によって違っていると、そういう中で合理的なパレットの大きさのものを我々自身が開発してそれを載せるとか。それからリターナブル梱包をすると、これは地球環境に優しいわけでございますが、リターナブル梱包の梱包材をつくっても、それをまた回収するためのコストがかかってしまうのでコストダウンにはならないとか、そのためにミルクランをどうやっていくかと、いろいろ荷主としても運送業者の方と一緒に考えているわけでございます。

モーダルシフトにつきましても、パソコンや携帯電話についてはもう既に50%近くのモーダルシフトを、鉄道輸送を実現しているわけでございますが、これも社会全体の理解がないとなかなか進みません。簡単に言うと、モーダルシフトにすると納期が延びます。納期が延びるということは、納入先のお客様、企業の方々にとってご理解をいただかないといけない、そういったご理解をいただくための認知度の向上というものを、さらに国交省様をお願いしたいと考えています。これが荷主としてですから、別に私どものICT産業だけではなくて、いろいろな方も同じように考えられると思います。だから、私ども、そうするとICT産業としていう立場から考えますと、例えば今コンパクトシティの話とかいろいろございます。これからインフラを整備して、じゃあ、20年で25%減できるかということ、非常に大変なことだと思いますし、財政状況も厳しい中で、やはり先ほどどなたかの先生もおっしゃっていましたが、ハード的な面とソフト的な面も併せてやっていく必要があるだろうと思います。例えば、これは宣伝ではございませんが、ソフト的な面

ではデジタルタコグラフのシステムを我々は作っております、いろいろな企業の方々にご導入いただくだけで20%のCO₂削減、これはコストダウンにつながっているという情報も得ています。燃費も下がっています。だからそういうところを積極的に、やはり政策として導入するようなソフト面の促進というのもぜひお願いしたいと思います。

それから、最後一つなのですが、コンパクトシティの中でスマートグリッドという言葉も、皆さんよくご存じだと思いますが、スマートグリッドは電力を効率的に安定的に配備するということが目標だとは思いますが、実はスマートグリッドを実現するために、特に日本版では、ある基地局みたいなどころから各家庭にあるスマートメーターに対して、効率よくネットワーキングで情報を双方向で伝達することをやらなくては行けない。それができると、そこは電力情報だけではなくていろいろな情報を流すことができると思うのです。新たなインフラになると思うのです。そうしますと、それがデジタルディバイドの解消になって、今までなかなかインターネットにつなげないような山間部でも、スマートメーターは2050年には100%とおっしゃっていますのでそういうこともできるし、それを防災ネットワークに流用することもできるだろうし、またコミュニティネットワークにもなるだろうと。そのスマートグリッドといっても電気だけではなくて、これからのあらゆる国民のネットワーク、もちろんいろいろ規制の問題とかあると思いますが、その可能性を秘めておりますので、コンパクトシティの実現のトライアルの中ではそういうこともぜひやっていただければと、私どもは考えております。

以上、簡単ですが、コメントとお願いでございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

あと4名の方がいらっしゃいますが、私の見間違いでなければ、渡辺委員、谷口委員、奈良委員、別所委員の順に名札を立てられたと思いますので、渡辺委員。

【渡辺委員】 交通運輸の渡辺です。国土交通省の環境の施策を担っている立場で、一言申し上げたいと思っております。

国土交通省として環境の問題について、今、諸先生方からいろいろなご指摘があった部分、非常に私も勉強になるのですけれども、実際に国土交通省の施策で、あるいはいろいろな指導指針にのっとりまして担っている側から一言申し上げたいと思うのですけれども、つまり環境の問題はトータルとしていろいろなことがすべて大切なのですが、特に優先順位をつけていただければありがたいと思います。このことは、特に例えば環境に優しい人流にせよ、物流にせよ、公共交通促進という立場で日ごろ運動しておりますので、そう

いうことをやるには一定程度の予算措置も必要なわけですね。残念なことに、例えば公共交通の利用促進にかかわる諸施策の予算が削減されているのが現実です。これは何も全体として税収の厳しい中で、非常にそれぞれに全部手厚くすることは無理だろうと思うのですけれども、特に環境の問題についても優先順位をつけていただいて、必要なところについては選択と集中で集中していただければいいと思いますし、そして限られた税収ですから順番が後ろの場合には少し待っていただくというようなこととか、そういうメリハリをつけることが極めて環境の問題について、具体的に政府の今の、8月31日に向けて政府概算要求をつくっておられる段階だと思いますので、その中でぜひご反映していただければありがたいなと思います。

それと、あと、これは事業者団体も含めてよく聞くのですけれども、環境税を直接企業側に負荷をかけるというのも、なかなか経営状況、特に私どもの人流、物流の関係ですと相当きつというお話も実情として聞いておりますので、そのことについて実情だけお伝えしたいと思います。

あと、最後になりますけれども、この間の取り組みで進んできていることもあります。例えば、私たち、バスの運転手さんもおられます。10年前、20年前でしたら、信号で止まって絶対にエンジンは切らなかったのですが、今、信号で止まったり渋滞で止まると必ずエンジンを切る、そういう細かい話なのですが、毎日労働の中でやっているわけです。ですから、そういうことがきちんと日常の中の仕事の中で少しずつ、小さいことですが、現実的にやっているということは、やはりこの環境問題について少しずつ多くの方々の理解が進んでいることではないかなと思いますので、いろいろな形で進めていただければいいなと思います。

あと、余談になりますけれども、無理な提案というのは無理じゃないかなと思うのですね。例えば、28度にしなさいというのは別にいいのですけれども、今、例えばこの部屋は28度じゃないと思うのですよね。ですから、窓が開かない部屋で夏に28度にしましょうというのは非常にいいのですけれども、本当に仕事がもつのかと。だからそんなようなことも、ちょっといろいろな形で考えていただければいいのではないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

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、谷口委員。

【谷口委員】 私も1年ぶりの参加で、久しぶりなので楽しみにしていたのですけれども、3点ほどお願いというかお聞きしたいことがありました。

資料2の一覧表はとてもわかりやすくまとめていただいていたのですけれども、これは地球温暖化対策の評価ですよね。ですので、地球温暖化対策として行っているものの評価だと思うのですね。ただ、国土交通省としては、もっと必要なものでCO₂が出るような、もっと増えるような政策も当然あるわけですよね。そういう意味で、政策全体のCO₂排出量を、難しいとは思っているのですけれども、例えば主要施策別に、トータルとしてどうなのかということを出していく方が、国民にとってはとてもわかりやすいのではと思います。もちろんそれは環境だけでは判断できないと思いますが、これはCO₂は増えるのだけれども他の観点を総合すると必要なのですよと。本当はほうっておけば、何も対策をしなければ、このくらい増えてしまうのだけれども、対策をやればこのくらいに抑えることができますという言い方のほうがフェアだと私は思いました。例えば、高速道路の1,000円施策や無料化の実験などでも、新聞で報道されていたのを見ると、CO₂の排出量の推計が環境省と国交省で違っていると言われていましたよね。私、ちょっと最近出ていなかったもので、そのあたり、もし前の委員会で議題になっていたら申し訳ないのですけれども、その試算の前提が国交省と環境省で違うというふうに新聞では報道されていまして、その後修正された推計というのはされているのかなと。その修正された推計が国土交通省から新たに出されましたという報道は私は見ていないので——あ、ないのですね——そういうのを国民の目線で見聞きすると、国土交通省は、じゃあやっぱり道路をたくさんつくって、高速道路を安くしてたくさん使ってもらう、そういうことを進めたいのだ、環境省はそれを止めたいのだというふうにバイアスがかかってしまうと思いますので、少なくとも同じ日本の国の政府ですので、推計するときは調整する必要があると思います。また、環境的にはCO₂は増えるけれどもこれは経済対策として必要なのだという言い方は当然できると思いますので、トータルとしてどうなのかという見方も公表すべきかなあと思いました。

それと家田先生がおっしゃっていたように、この表の対策の評価指標ももちろん再考していただきたいのですけれども、そのときに、指標だけでなくて試算の方法も、もう一度見直してもいいのかなと思いました。というのも、同じ自動車交通需要の調整のところでは私が気になったのが、自転車道が出来れば、5キロ未満の短距離移動の自動車の7%が自転車に転換するここに書いてあるのですけれども、7%というのはかなり楽観的な数字かなと思いますので、それを一律にどの自転車道にも当てはめるとするのはちょっと無理

があると思いますので、そのあたりもまたご検討いただければと思います。

最後に一つだけお願いなのですが、この国土交通省政策集をとっても興味深く拝読しているのですけれども、こういうものの最初に目次をつけて、構成が俯瞰できるようにしていただけると非常にありがたいなと思いました。

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、奈良委員。

【奈良委員】 四つぐらいあるのですが、まず大きいところから、広い視野のところから始めます。今回、いろいろな施策をつくっていただいている、大変に頼もしいなと思っています。目線の話なのですが、目線がどうも産業とか企業、そういう団体に向いているように感じるのですが、環境をやっている方はもうご存じのように、産業界での努力は限界に近づいていると。あとは一般の方をやはり何とかしなきゃいけない。そういう意味で、クオリティオブライフのグリーン版というのですか、すなわち、環境問題はグリーンクオリティオブライフにかかわるのだよということで、生活者、一般の方々にも施策を理解してもらっていくという目線があったら、また少し温暖化の対策効果が上がるのではないかなというのが一つ大きなポイントです。

二つ目はちょっと細かくなりますけれども、最初の資料1を見せていただいて、推進する施策として車の単体の環境改善、これとは別にグリーン物流の推進という項目があります。こういう場合、例えば単体の自動車を変えればよくなる単一効果の場合、またそれを使ってグリーン物流するという波及効果、他方、グリーン物流していれば単体の自動車でもいいものが欲しくなるという、両方でのシナジー効果みたいなものがあるはずで、このシナジーが見えるようにしてもらえるとわかりやすいし、また施策面もシナジー効果を上手に使えると思います。ですから、今言ったように、こちらでやったらこちらでもまた努力して、それに合わせるとまたこっちが努力してというような施策間の相互関係があるといいなと思います、この表現方法はどうしても独立して書いてあるので、そのあたりのシナジー効果を期待することも必要かなと。

今度は逆に、公共交通を利用促進する施策は、運輸部門の人にとっては、例えばカーフリーシティで公共交通を活用しようとする場合、これをつくるとトラックが自由に走れないとかということで、コンフリクトが生じます。トレードオフがあるのですよね。ですから、そのトレードオフもあるので、トレードオフをどういうふうに解消していくかという

ことも、各施策の間の調整が必要になります。

以上のように、トレードオフとかシナジー効果というのをもう少し見えるようにしていただくと、施策の総合的な効果をもっとわかりやすいかなと思います。やはり本当の社会はそういう形、複雑に関連しあって動いているので、生きているシステムは、サブシステムが一つ一つ別々に動いているのじゃなくてこれらが有機的に結合していますので、そういうところをわかりやすく見せていただくとありがたいというのが二つ目です。

三つ目は、ちょっとまた細かいので申し訳ないのですが、先ほど環境に優しい住宅・建築物の整備ということで、いろいろなエコなシステムをエコ住宅ということで建物に組み込むという案があったのですが、実はもう皆さんご存じだと思うのですが、LCAで考えた場合、こういうものをガチャガチャ入れたとき、これらの集合体は本当にエコなのか、つくる段階のエネルギーとか負荷はどうなっているのだと。建物にシステムを入れたのはいいけれども、その前の製造段階とか材料の段階での負荷がえらい高いとするとまずいのではないかと。ですからランニングはいいのだけれどもイニシャルのところでは大きな負荷がかかっているとすると問題があるわけです。ですから、きちんとLCA的に考えて、これならなるほどねと、いうことでないといけません。何でもいから省エネ効果がある機械を使えば全体が省エネになるかというのと、そういうこともない。LCAで省エネになるかどうか、ぜひ、ランニングだけじゃなくて、使用段階だけじゃなくて、他の段階もきちんと考えるという中で位置づけもあるといいかなと思います。

あと、最後の四つ目ですけれども、先ほども皆さんからお話があったのですが、施策自体も大切ですが、環境保全も効率が重要で、エコエフィシェンシー、コストパフォーマンスと言ってもいいでしょうけれども、このような考え方が必要です。これらの施策の全部が重要ですからここに並んでいると思うのですが、全部重要だとしてもさらに優先順位、例えば、これをやるとコスト当たりの環境負荷低減に役立つということを示すためにエコエフィシェンシーをきちんと確認したり、じゃあ、ここはどうしてもやろうとか、施策の効率にしたがってランキングしてもいいのじゃないかなと思います。全部重要なのはわかりますが、その中でもここはどうしてもすべきだということが定量的に示されるといいですね。そうすることにより、さらに効率的に環境負荷が低減されていくということになるのじゃないかなと思います。

他の委員の皆さんの話の中ですでに出てきていた事項もあるかとは思いますが、私としては、今言った4点を考えていただくとさらにわかりやすく有効な施策になるのじゃ

ないかなということを感じましたので、意見として申し述べさせていただきました。

【佐和部会長】 ありがとうございます。

それでは、別所委員。

【別所委員】 佐川急便の別所と申します。国土交通省さんの所管の事業者として、なかなかこういう場ではざっくばらんに話ができないところがあるのですが、今日は臨時だからいいかなということでお聞きいただきたいのですけれども、最近の環境政策の動向の中の国土交通省の地球温暖化対策ということで、資料2の部分でいろいろ挙げられていますが、これを見させていただくと、車のことと、それからグリーン物流のことと、それから公共交通機関と、それから建築のことがちょっと入っているのですけれども、あとはエコタウンの問題と。まず、私どもの分野でいうとグリーン物流になるのですが、グリーン物流の推進の項目が四つあるのですが、ざっくばらんに言わせてもらおうと、いつまでもこの項目でいいのかなと。例えばモーダルシフトとか共同輸送とか、これはもう何十年来ずっとやっていることなのですから、参考資料の2を見ましてもなかなか進んでいないと。基準年が2000年ですかね、これから見ても鉄道だと0.2億トン増えていると出ていますけれども、目標が32億トンで、それに対して0.2億トンで160分の1だと。モーダルシフトという言葉は本当にきれいな言葉なのですから、国土交通省さんの対策の中の大きな柱に今後もなっていくのかなというのが一つの疑問です。

それからもう一つ、公共交通機関の裏返しにはエコタウンの問題というのがあると思うのですけれども、大都市に、以前政府の発表で一極集中型になっていくのか、それから地方分散になっていくのかという話が出ていたと思うのですけれども、当然両方ともにらみながらやっていかないといけないとは思いますが、特に地方の場合には公共交通機関もあまり整備されていないし、今後どういう形で進んでいくのかなと、そういうことももっと積極的にこれに出していけたらいいのかなと。

それともう一つ、車の話なのですが、私どもは天然ガスのトラックを利用させてもらっているのですが、燃料供給業者と、ユーザである我々は積極的に導入してゆくという姿勢はあるのですが、自動車メーカーがやはり今後どのように進んでいくのかというのが全く見えないし、あまり積極的でもないように見える。国のほうは天然ガスの車に関してはほとんど交付金も出して積極的に進めていくのだということなのですが、なかなか進んでいないというのが実態なものですから、その辺も、特にグリーン物流のところにおいても一度見直しを図っていただければ、我々事業者としても進めやすいのではと考えます。

佐川急便もそれほど積極的に環境の問題に取り組んでいるわけではないと思うのですけれども、やはり事業者としてもっともっとやっていかないといけないことがあると思うのですね。そういう意味でも、一度対策を再度検討していただけないかなというように感じています。

【佐和部会長】 それでは、竹内委員。

【竹内委員】 先ほどは詳細なご説明、ありがとうございました。いろいろご苦勞も多いことだろうと感じております。

私からは2点あります。1点はお願いで、1点は質問といいますか心配というか懸念がございます。まず一つ目は、先ほどご意見の中にあつたことの延長になるのですが、確かに参考資料などを拝見して、項目によっては不況の影響で運よくという失礼かもしれませんが、はからずも環境目標が達成されたというところもあるようです。これは、サッカー用語でいえば敵失というのかオウンゴールというのか、そういうことですよ。ですから、具体的な計算方法を私は存じ上げない、よく見ていないのでわからないのですが、もしできることであるならば、例えばリーマン・ショックがないとした場合に、通常のトレンドでいったらどうなっていたのだろうかということが明確になっていないと、どれだけ頑張つて環境目標が実現できたかというのがわからないことになるわけですよ。ですから、もちろん生のデータも必要ですけども、それと同時に、通常のトレンドのままであればどうなったであろうかというデータを、ぜひ整理して次回お出しいただければ、有り難いというのが、お願い事であります。

それから2点目のお話は、先ほどからちょこちょこ出てきている交通基本法の話です。特にこの法律の目玉は移動の権利を保障するというで、これは私は非常に大きなことになるのではないかと個人的には思っています。心配なのは、——これは基本法ですから、実際には実定法といいますか具体的な法律でどうにでもなるところはあるということとは十分わかつてはいるのですが——政策に矛盾が生じてこないかということです。例えば、いろいろな都市で少子高齢化が進んだためにだんだん人がいなくなつてきて、少ない人が広い地域に分散して暮らすようになりました。そこで国土交通省では、コンパクトシティに関する政策を実施することで人々をぎゅっと集めて、中心部で移動の距離を少なくして環境の負荷も少なくさせましようとしているわけですよ。ところが、移動権というものが保障されてしまうと、例えば分散して居住しようとする、移動の権利を私は持っているのであるから、そんなコンパクトシティなんて考え方は必要ではなく、まず私の住んでいる

ところまでちゃんとバスの路線を維持しておけということになる可能性がある。あるいは、今非常に不便な地域があって、今はカーシェアリングでも何でもいいですが、何とかやりくりしてやっているとしても、移動権が保障されたとすれば、そんなやりくりをしなくてもちゃんとバスの路線を引かないと我々の権利は侵害されているということになります。あるいは極端な話、ここには航空の路線がないけれども、それは移動権の侵害に当たるから航空路線を引けとかいうことになる可能性も否定できません。権利がどんどん前面に出てくると、その結果非常に大きなコスト、特に環境に関するコストがかかるおそれがある。私はそれを非常に心配しています。だから、交通基本法で移動の権利が確立された場合、その権利をどうやって扱うかを誤ると、権利の拡張がどんどんされていってしまうことによって、さらなる環境に対する負荷の増大が生じるかもしれない。大げさに私は心配しているのかもしれないのですけれども、移動権の保障と環境負荷の低減とについては、一面そういうところがある。これをどうやって解決していくのかという点について、今後考えていただきたい、と考えています。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、原田部会長。

【原田部会長】 今出た交通基本法のほうは、そういう心配もあるでしょうけれども、それは今議論しているところで、行政側のコストとの関係とかなんかも多分議論の途中に上っていると思います。むしろこっちの地球温暖化対策基本法、これは今まだ検討中ということですが、これのほうがどういうぐあいに実際に地域で立てるような計画とか、実際の具体的な施策とか、その財源とかそういうのに結びついていくのかということで、その辺の検討が進められていると思うのですが、それはなるべく早い時点で我々に教えていただきたいというか、もし論点があれば示してほしいという、それはお願いします。

それから、今日の資料そのものについては、温暖化対策の評価というのがあって、目標のところでも上位・下位というふうに分けて、不確実性が大きいから分けているとか何かだと思えますが、これはもう少しどこかでわかるように、なぜこのところだけは上位・下位に分かれていて、ほかはそうじゃなくてただトレンドなのかというのは、どこかで見られるようにしておいていただくほうがありがたいと。

それから、家田先生も、谷口さんも言いましたけれども、それからこの間の土木計画学でやったシンポジウムでも指摘されていたのですが、やっぱり自転車道云々は特に目立つ

のですが、そこら辺の推計のところは、いや、今日は別にあれですが、その辺はちょっと考えないと、いろいろなところから批判が出ているのじゃないかと思いますので、その辺を少し考えていただきたいなと思います。

以上です。

【佐和部会長】 これで一通り、合計13人の方からご意見を伺ったわけですが、私から最後に一言ですけれども、この絵、資料1の3ページのところを見ますと、2008年度には、2007年度比でマイナス6.4%になっていますね。それで実質経済成長率というのは、まだ確報値ではないと思うのですけれども、マイナス3.8%なのですね。そうするとマイナス3.8がGDPの減少率、それに対してそれを上回っているわけですね。ということは、要するにGDP1単位当たりのCO₂排出量が減っているということなのですね。ですから、これはお調べになればわかると思うのですが、おそらくエネルギー集約型といえますか、CO₂をたくさん出すような産業のほうの成長率がガクンと下がって、むしろ産業構造的に言えば、あまりCO₂を出さない第3次産業的な部門が何とか持ちこたえたというような、多分そういう産業構造的な変化というようなことで、そういう要因で多分説明できると思います。さっきの竹内委員の質問に対して、私がかわりに答えたような格好になっておりますが。

それはさておき、随分多くの意見が委員から出されましたので、まとめてお答え、よろしく申し上げます。

【増田政策総局長】 大変貴重なご意見、ご示唆、それからこれからの進め方についてのご提案もいただいて、ありがとうございます。大変難しいご要望なりご意見を多くいただいて、この場できちっとお答えすることはできませんが、いただいたご意見はしっかり受けとめて対応してまいりたいと思います。

その中で、お答えというわけじゃないのですが、私から補足して3点ぐらい、今、いただいた意見についての私どもの考え方をお示ししたいと思います。

一つは、最初のごあいさつの中で審議会の運営について、ご報告をさせていただきましたが、これは家田先生からいただいた意見ですが、この部会の責務、環境部会として、私どもの政策に環境面から光を当ててチェックする、そういう評価ですね、政策評価を環境面でやるのだというご意見をいただきました。

一方で、進士先生からは政策の持っている多面性についてご議論をいただきました。これは実は中でも議論していきまして、環境部会でいただいた議論を環境部会だけで閉じ込め

ておいていいのかという議論もいただいていますので、今日いただいたご意見について、これもどういう形で議論するかということについて、少しお時間をいただいて、またご相談させていただきたいと思いますが、冒頭にも申し上げましたが、これについても審議会の場をもう少し活用させていただけないかと思っています。

それから二つ目ですが、政策メニューはそろっている、ただ新味がないじゃないかというご指摘もいただいたのですが、かなり政策メニューそのものは大きなものから小さなものまでそろっていると思うのです。ただ問題は、これは何人かの先生からもご意見をいただきましたけれども、その実現のプロセス、実施がなかなかうまくいっていないと。我々は規制だけではもちろんうまくいかない、それから公的な支援を伴う誘導策もいろいろな意味の限界があると。そうしますと、やっぱり今の政権が一つの政策の柱に立てています新しい公共という概念があるわけですが、自助だとか共助の中で地域社会がどのくらいこなすのかと、あるいは一人ひとりのライフスタイル、価値観の中でどうこなすのかと。あるいは業界の話もありましたけれども、業界がアイドリングストップを徹底する、あるいはこれもご意見をいただきましたが、もうちょっと省を超えて、免許の更新時に環境教育をきちっとエコドライブも含めてやるといった底辺の広い、そういう意味の効果の高い政策をもう少しやっていく必要があるんじゃないかと思っています。

それから3点目は、直接この部会とは関係ないのかもしれませんが、実は政策集の中にも盛り込ませていただいたのですが、現行の社会資本整備重点計画がほとんど機能していない状態になっていますので、7月に合同総会を予定してまして、社会資本整備重点計画の見直しについてキックオフさせていただきたいと思っています。現行の社会資本整備重点計画は2期目でありますけれども、政策目標とアウトカム指標のミスマッチと申しますか、何でこの指標がこの政策目標のアウトカムなのだということを、これは先ほどの自転車道の話だけではなくていろいろな方から今ご指摘を受けていますので、これらの問題も含めて社会資本整備重点計画の全面的な見直しを行っていきたいと思っておりますので、ぜひ、先生方のご指導もいただきたいと思っています。

【関口総合政策局次長】 次長の関口でございます。

交通基本法につきまして一言申し上げますが、先ほど竹内委員からご指摘のあった点はまさに最大の課題でございまして、今の民主党、社民党が野党時代に出された法案には、移動の権利を保障するという文言がございまして、これは非常に重要な部分でございまして、おっしゃるように移動というのを一体どういう範囲でとらえるのか、それからその権

利というものがどういう権利なのかという、この辺は非常に綿密に詰めないで、政府として法案に出すわけにはいかないと考えております。ですから、この法案の条文自体がまだ固まったわけでもございませんし、まだ政府としての案もございませんが、これは十分検討していきたいと。当然、もし仮に移動の権利ということを書く場合でも、今おっしゃった移動がどういう範囲のものなのか、多分権利といっても、それはいわゆるプログラム規定ということで、個別の具体の権利を直ちに保障するという権利にはならないと思いますけれども、そうはいつでもやはり非常にいろいろな誤解を招く、あるいは紛争が起きる可能性がございますので、その辺はきっちり詰めていきたいと。またぜひいろいろご指導いただきたいと。思います。

【大塚環境政策課長】 部会長、浅見先生が名札を立てられているので、もしよろしければ、先にご意見を賜りまして。

【佐和部会長】 どうぞ。

【浅見委員】 よろしいですか。

先ほどエコエフィシエンシーみたいなご意見がございましたけれども、もう一つ、先ほど佐和部会長がおっしゃったのに若干近いのですけれども、環境負荷に対してどれだけ社会的な価値を生んでいるかという部分で少し考える必要があると思うのですね。C A S B E Eなんかがそういう考え方をとっているのですけれども、やっぱりそういった観点から少し考える、これが先ほど松尾委員もおっしゃったような懸念というのを払拭する方向性になると思います。そういった意味で、ぜひできればやっていただきたいのは、やっぱり環境問題、特に環境負荷ということになりますと、ある種の外部不経済性だと思うのですが、それがやはり現在のいろいろな市場の価格機構にうまく乗っていないというところで問題が起きていると思いますので、例えばいろいろなエネルギーですとか資源といったものが実際にどれだけ乖離しているのか、特に大きく乖離しているのはどこか、そうすると、それに対してどうしたらいいのか。それは、さっき環境税はちょっとというような話がありましたが、いろいろな手法があり得ると思いますので、それをぜひ考えていただきたいと。それによって初めていろいろな施策間のプライオリティというのが議論できるようになるということになると思います。

それからもう一つ心配になっておりますのは、今のご説明等にはあまり場所性に関する話がないのですけれども、今後都市は縮小していくと言われているわけです。そういった時間との関係でいきますと、場所性というのは非常に実は重要で、すべての場所で同じよ

うなレベルをやっていくということがあまり現実的ではないと思うのですね。そういった意味での環境対策のあり方ってどうなっているのかというのがちょっと弱いのかなと思いますので、ぜひそういったことを考えていただきたい。例えば、どういう条件が整ったところでどういう施策がいいのかというような条件付きの施策の体系みたいな形になると思っているのですね、そういったことをぜひ考えていただきたいと思います。場合によっては、より省エネ機器に更新しないというのも実は正解になるということがあると思うのです。そういった意味で、先ほどライフサイクルアセスメントというお話もありましたが、もう少し時間軸で考えて、さらにその場所性を考えて、そういった上であり方というのを考えるといったことをぜひお願いしたいと思います。

【佐和部会長】 どうもありがとうございます。

それでは太田委員。

【太田委員】 今回初めて出させていただくのですけれども、資料2と参考資料に関連して、今後ひとつお願いしたいことを申し上げたいと思います。

LNGの話とか石炭の話とかプラスチックに使う石油の話は置いておくと、単純に考えれば、日本では油の輸入量を25%減らせばCO₂は25%減るわけで、石油の輸入量が25%減れば、あとはもう石油価格は調整してくれて、だれが減らすかというのは市場が決めてくれると、経済学者はおそらく考えるだろうと。ところが、そういうようなことをやるといろいろな混乱が起こるから、皆さんに負担してもらいましょう、つまりだれが減らす責任を持つのか、だれが減らす担当者になるのかということ、ある意味じゃ、かなり計画的にやっていると私は思うわけですね。一種の計画経済に近いのかなという気はいたします。それで各省庁に分けて、各省庁の中で各担当のジョブごとに分けられると、こういうような形で評価指標が出てきて、こういうふうになるのだなという感じがします。したがって、総合的な調整がちょっとないのかなというのは仕方ないのかなと思うのですが、それは別途進めていただくとして、これまで幾つかご指摘が出ていたように、やはり他の状態が一定のもとでの目標の数字になっていますから、他の状態が変わったときに目標を達成した、達成しないということを個々の指標でいってもあまり説得力がないので、そのところ、かなり解説を書いてもらっていますけれども、より一步進めていただきたい。なぜそれをより一步進めるかという、あなたが減らさなきゃいけないのですよというメッセージを、減らす人々、減らすことが期待されている人々に与えるというのが重要なわけですね。市場を使わない以上、それをしなきゃいけないということですので、そ

のメッセージが出るようにしていただきたいと思います。

先ほど何人かのご意見がありましたけれども、場所性の問題なのですが、私、地方に行くと、信号が長いにもかかわらず結構自家用車ってアイドリングストップしていないような気がするし、住宅にしても、地域ごとに違う住宅ができていますよね。今後、国土交通省としては、将来的に一括補助金の形で地方にお金を投げるような、補助金を出して施策をしてもらうようなことが出てくるとすると、地域ごとにCO₂がどういうふうに交通分野、住宅分野で減っているのかということ、やはりちょっとトレースしておいたほうがいいと思います。これは分野・部門ごとになっていますけれども、大変な作業になるかもしれませんが、もし可能であれば、地域ごとの国土交通関係のCO₂の状況をサーベイしておくのが重要なと思います。

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、何か一言。

【大塚環境政策課長】 今日はいろいろとありがとうございました。大変たくさん宿題をいただきました。後ろに原局の人間も来ておりますので、今日お答えできないものは受けとめさせていただいて、次回までに頑張らせていただきます。

その中で、幾つか私のほうでお答えさせていただきたいと思うのですが、まず縦割りになっていると、他省庁との関係はどうなのだというお話がございました。一応CO₂の排出という面で、主要省庁という言い方はおかしいのですが、私どもと経済産業省、環境省、この三つの審議会がかなり積極的に動いている。農水省も積極的なのですが、吸収のほうが多くございますので、排出ではその三つが多いというのは実態であります。その三つは、今日も環境省さんと経産省さんが来られていますし、我々もその委員会に出ていますし、そういった連携はなるべくとっているというのと、政府としては一応内閣官房がそれを整理するという形になっています。どうしても、縦割りで進めた上で総合的にやるという形にはなっておりますが、なるべくそういった総合性というものも取り組んでいきたいと思っています。

それから、温暖化対策基本法の今後のプロセスについてお話がありましたが、これは当然次のおそらく臨時国会で提出されると思いますし、これが成立した後に次に取り組むのは基本計画をつくっていく。実際にどういうものをつくっていくかというのは、今、各省それぞれ自分のところの対策を考えているところでありますし、既に公表されているもの

もあります。そういったものを統合して行って、政府としてつくっていく。それは閣議決定が必要になりますし、もっと細かい実施計画みたいなものもつくっていくこととなります。実際に今日ご審議いただきました京都議定書の目標達成計画に近いような考え方の実施計画は当然つくらなければいけませんので、そういったプロセスになっていくのだと思いますが、いずれにしましても法案が成立してからということになるかと思います。

それから、指標の再考という点について随分ご指摘をいただきまして、実は自転車のところは私どももいつも気になっていまして、これは指標が悪いのではなくて、タイトルが悪いと。交通需要の調整なんていうことを言っているところに問題があると思っております。ただ一方、京都議定書の達成期間もあと2年なものですから、ここで変えるのもなのだということで挙げておりますが、タイトルは自転車道の整備とお考えいただければと思います。これは道路局とも今調整しましたので。

あともう一つ、そもそも交通流の調整、これもわかりにくくて、私ども、対外的にお話しするときには渋滞対策ですと、そういったほうが、今日みたいな専門家の先生方の前では交通流という言い方もできるのですが、一般の方にお話しするときにはまさに渋滞対策という言い方をしておりますので、その辺は少し使い分けをしております。

それから、これまた何人かの先生からお話をいただきました、生活レベル、ライフスタイルの問題だと。我々がやっている施策、施設整備・ハードのものとソフトのものとありますが、よく話をしているのは、幾らエコハウスをつくっても、アメリカ映画のように、そこでガンガン暖房を効かせて、真冬もTシャツにジーンズで暮らしているのはエコハウスの意味がないというのが象徴的でございますので、どうやって働きかけをしていくのかというのは永遠の課題だと思っております、よくそれを関係省庁とも話をしております。それはぜひ、またこうやったらいいじゃないかというお話もいただければと思いますので、お知恵をいただきたいと思っております。

それから、ホームページについて情報がとりづらいというお話、ちょっと年度末まであまり手を入れていなくて大変申しわけなかったのですが、4月以降少しホームページを改善しましたので、まだ工事中のところがございますが、また学生の方にはご指導いただければと思います。少し情報は新しくしておりますので。

それからあと2点、物流の再検討という話。この物流については、確かにモーダルシフトはもう何年もやっているじゃないかという議論はございますが、鉄道と内航のサービスの、やはりトラックに対して、環境への貢献というものを全く抜きしたサービスのレベル

がどうしても追いつかないということで人気がないというのは事実なのですが、我々はそれを必死に支えて今のものが維持できているのではないかと考えております。これについては、私ども、物流におけるモーダルシフトの施策を、旗を下ろすつもりはございませんので、物流についての施策の再構築は、また勉強していきたいと考えております。

あと、指標の再考についてもう1点、なかなかデータがとれないものがございます、確かにやっている施策を、局長からご紹介しました社会資本整備計画もそうなのですが、政策がありますと、その政策がどこまで進捗したかを示すのに、とれないデータを使うと過去のものにさかのぼれないというのもありまして、そうするととれるデータでやると、ちょっと整合性がないのじゃないかという話がございます。そこは少し勉強して、特に京都議定書の次のポスト京都の政策をしていくときに、併せて検討していきたいと考えております。

残り、外環の話と高速道路の話、CO₂との関係は、道路局からお話をさせていただきます。

【道路局高速道路課】

まず、進士先生からご指摘がございました東京外環の今の状況でありますけれども、これはもともと昨年4月の国幹会議を経て整備計画を定めたものですが、整備手法で合併施工という、会社の有料道路事業と、あと国の税金による直轄事業を組み合わせで整備するという手法が、責任関係が不透明であるという指摘をいただいております、その後政権交代がありまして、整備手法について見直しをいたしました。その結果、整備主体も会社に一本化すると。ただ、料金収入だけでは賄えない部分がありますので、別途利便増進事業という料金割引を行うための事業を活用することとしました。これは会社の債務を国が一部引き取る形で余力を生んで、その余力で今の休日上限1,000円などの割引をやってきた事業ですけれども、それを割引だけではなくて新規整備にも振り向けることで外環を整備しようということに見直しました。ただ、利便増進事業の見直しに当たっては法改正が必要でありまして、先の国会に法案を提出していたのですが、これも地球温暖化対策基本法と同じで、成立に至らず、継続審議という取扱いになっております。我々としては、来る臨時国会でなるべく早く成立いただいて、速やかに進めていきたいと考えておりますので、引き続き先生のご指導、ご鞭撻をよろしくお願いいたします。

それから、谷口先生からいただきました高速道路の無料化とCO₂の関係という点でありますけれども、実は来週月曜日から全国2割の区間で無料化の実験が開始されまして、

3月末まで行う予定であります。CO₂との関係については、この無料化の実験を通じて実際のデータを得ながら、環境省とも連携して影響を検討していきたいと思っております。特に新規の誘発交通ですとか、他の交通機関からの転換ですとか、その部分が今まで手法でなかなか分析し切れないというのがあります。そこを中心に分析していきたいと考えております。先般、環境省と公表したときは確かに両論併記的になっておりまして、これは実験でちゃんと検証する前段階で、とりあえずお互いの検討状況を出しましょうといった形出したものでありまして、ただ、次の実験を踏まえて検討結果を出すときにはきちんと両者を一本化した形を出したいと思っておりますので、それもまたきちんとご報告させていただきます。

【崎田委員】 すみません、別件なのですが一言、短くします。

【佐和部会長】 はい。

【崎田委員】 すみません、本日、資料3が出たのですが、コメントがほとんどなかったので一言だけ。

業界の自主行動計画なのですが、この経済環境が厳しいところで業界の皆さんが非常に取り組んでくださっていること自体は、大変素晴らしいと思っております。ただし、目標値を拝見すると、業界によって非常に目標値の設定の数値が違ったりしておりますので、国土交通省の中でこの目標値の設定などを一度きちんとフォローしていただいて、設定値が少し甘めにできているところがあれば、少しきちんとアドバイスしていただければありがたいなと思います。

なお、2ページ目に運輸で鉄道の会社が全部出ていますが、目標値の設定が全部違ったりとかしていて、なかなかどういう会社がどのくらいの熱心度かというのが、いただいても読みづらいという感じもありますので、できれば、できるだけ取り組み内容がわかりやすく目標設定していただいて、わかると大変うれしいなというのが率直な思いです。こういう取り組みがちゃんと進んでいくことは素晴らしいと思っておりますので、よろしく願います。

【佐和部会長】 それでは、時間がかなり大幅に超過いたしましたので、これで本日の部会は終了ということにさせていただきます。

それで、事務局から何かご連絡は。

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は、時間が限られている中で多くの意見をいただきまして、大変ありがとうございました。

次回の開催については今のところ未定ですが、開催の際は、日程等について改めて調整させていただきます。

以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、これ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 —