

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14回合同会議

2011年1月14日

【永田交通環境・エネルギー対策企画官】 定刻となりましたので、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14回合同会議を開催いたします。

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。議事次第、座席表、委員名簿のほか、資料1、2、3及び4、ほかに参考資料1から4を用意しております。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。よろしいでしょうか。

また、当審議会におきまして、専門知識の導入や多様な意見の反映等といった役割をより一層果たすことができますよう、運営改善方策につきまして、委員皆様のご意見を賜りたいと存じております。お手数ですが、お手元に配付させていただいております社会資本整備審議会及び交通政策審議会の運営改善に関する意見・提案等についてのアンケートにつきまして、ご協力方よろしくお願い申し上げます。

アンケートにつきましては、議事終了後に回収いたしますので、机の上に置いたままお帰りください。なお、アンケートを持ち帰ってご記入される場合につきましては、返信用の封筒を用意させていただいておりますので、同封の上、郵送していただけますようお願い申し上げます。

本日は、社会資本整備審議会環境部会総員16名中12名、交通政策審議会環境部会総員16名中10名がご出席でございまして、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いたします。

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、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及び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、今回は原田部会長に座長をお願いしたいと存じます。

それでは、今後の議事進行について、原田部会長、よろしく願いいたします。

【原田部会長】 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、議事に先立ちまして、北村総合政策局長より、ごあいさつをよろしく願います。

【北村総合政策局長】 総合政策局長をしております北村と申します。

先生方におかれましては、本当にお忙しいところ、また、新年早々にもかかわらずご出席いただきまして、本当にありがとうございます。

こういう審議会につきましては、実は新しい政権になりましてから、大体政務——我々、三役とか二役とか言っておりますが——ご出席のもとにやるのが常としておりましたのですが、あいにく、ご承知のように、今日はそういう日に当たってしまいまして、それもかなわず、大変恐縮でございます。我々、今日いただいたご意見を、もちろん政務にもよく、新しい政務と言ったほうがいいのかもかもしれませんが、ご報告申し上げて、反映させていただきたいと思っております。

地球環境問題、先生方ご専門でございますから、あえて言うまでもないのかもしれませんが、昨年、実はいろんな動きが新しい政権になってからございます。1つは、従来からの京都議定書の目標であります、1990年に比べましてCO₂等の排出量をマイナス6%にするという京都議定書の目標ですが、2008年から12年となっておりますが、2009年の実績、後でご報告ございますけれども、全体の量としては目標を達成できている状況になってきつつあります。もちろん、まだそれで万全だととても言えるものではないと思っておりますが、そういう状況になってきております。

また、ちょうど1年前ですけれども、鳩山政権のときに非常に意欲的な目標というのを出されておられます。ご承知のように、京都議定書は一部の国が約束したのですが、もっとあらゆる主要国が入ることを前提にしてではありますけれども、CO₂等の排出量を2020年に1990年に比べて25%減をしようという、ある意味で意欲的な目標を我が国としては掲げているということでございます。

そして、そういう中期目標ですとか、さらにそれを受けた基本的施策などを定める地球温暖化対策基本法というものを、ちょうど1年前の通常国会に出して、それに取り組む姿

勢を示したんですけれども、残念ながら通常国会では廃案となってしまいました。そして、去年の秋の臨時国会でも同じ内容のものがもう一度出ておりますけれども、残念ながら、それもまだ継続審議ということで、成立は見ておりません。

また、国際的には、もうこれは先生方のほうがよくご高承のとおりでございますけれども、去年の11月から12月にメキシコのカンクンでCOP16というものが行われましたけれども、その前のCOP15のコペンハーゲンの合意を受けて、さらに2013年以降の取り組みについて、国際的な法的な枠組みだとか、バランスのとれた決定みたいなものを見ているわけですが、ただ、これもまだ今年、さらに南アフリカで次のCOPが開かれますので、それに話が受け継がれていくことになるわけでございます。

そして、国内的には、長年の懸案でありました地球温暖化対策のための税というものが、去年の政府の税制改正大綱で取り上げられまして、それが具体化できましたら、今年10月から地球温暖化対策のための税の導入が始まります。そして、これについて、運輸関係ですけれども、モーダルシフトだとか公共交通の利用促進という観点もあって、海運ですとか、鉄道ですとか、航空については、この税については免税だとか還付の措置の特例が認められるということになっておるわけでございます。

さらに、残るのは地球温暖化対策税だけではなくて、排出権取引ですとか、再生可能な自然エネルギーの全量固定価格の買取制度だとか、いわば主要3施策がございますが、これについても、年末に関係閣僚会議が開かれて、一応の方向を出されております。

そういう意味で、温暖化対策についても、まだ実を結んでいないものもあるわけですが、それぞれ長年の懸案に一步も二歩も前に進めていこうという取り組みをしているというところでございます。今日、こういう動きですとか、あと、生物多様性のCOP10もございましたので、その動きも含めて、まずご報告をさせていただきます。

これから地球温暖化対策基本法どうなるかでございますけれども、我々、そういうこともらんで、国交省として、中期的な地球環境、温暖化についての対策をどう取り組んでいくのかということについて、それぞれのご専門の方からのご意見もお聞きしながら、そういうものに備えて準備を進めていきたいと思っております。ぜひ先生方から忌憚のないいろんなアドバイスをちょうだいいたしまして、そして、我々もそれを受けて、新しい政務へご報告申し上げて、きちっとした対応をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

なお、冒頭申し上げました、今日はそういう日に当たったものですから、私も今から新

大臣へご説明等もありまして、冒頭だけで大変失礼させていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【原田部会長】 北村局長、ありがとうございました。

では、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。まず、事務局からご説明をお願いします。

【加藤環境政策課長】 それでは、横長の資料1という紙をご覧いただきたいと思えます。今、局長からのお話もございましたけれども、今後、国交省として温暖化対策の議論をするという前提で、国際会議の動き、温暖化の主要3施策、それから、社整審のその他の関係の動きについてご報告を差し上げたいと思えます。

1枚めぐりまして、1ページが、時系列で並んでございます。お話のあったとおりで、基本法が出まして、継続審議ということでございます。10月には、こちらは生物多様性の関係のCOP10ということで、名古屋で開かれております。11月に入りまして、COP16がメキシコのカンクンでございました。税制につきましては、12月16日で、大綱により税の導入が決められたということでございます。その他の施策につきましては、28日に関係の閣僚委員会が開かれて、今後の方針が定められたということで、後で詳しくご紹介をいたします。

下に注で書いてございますけれども、関係の委員の先生方、ここにご出席でございますけれども、12月21日には重点計画の見直しの骨子、それから、12月24日には交通基本法の基本的な論点について、それぞれ示されたところでございまして、これについてのご紹介をさせていただきたいと思えます。

続きまして、2ページでございます。ご案内のとおりでございますけれども、中期目標として25%という数字を掲げておりまして、基本施策の一番左の上の箱でございまして、主要3施策、国内排出量取引制度の創設、地球温暖化対策のための税、それから再生可能エネルギーの全量買取ということで、この3施策が法案の中には盛り込まれておりまして、法案のほうはまだ動いておりませんが、これについては動きが見られるというところでございます。

それから、1枚おめぐりいただきまして、表紙をはいで、3ページをご覧いただきたいと思えます。昨年末に日本の温室効果ガスのインベントリの速報値というものが出てございます。局長のお話にもありましたけれども、左の図でございまして、2009年で12億900万トンということでございます。森林吸収源対策なり、あるいは京都メカ

ニズムの部分で減ってまいりますので、全体の排出量としては、12億5,400万トンということで、8年～12年までの平均でいけばクリアということをごさいます、2008年が12億8,200万トン、2009年が12億900万トンで、平均しますと12億4,550万ということをごさいますので、このままで推移すれば、京都目達のほうの計画はクリアできるような状況になっているということをごさいます。

右側に部門別の排出内訳がごさいますけれども、私どもが関係します運輸部門が2割、業務が約2割、それから家庭が14%ということで、半分強が私ども国交省の施策と関係を主にする部分ということをごさいます。

1枚おめくりいただきまして、4ページに部門別の推移を掲げてごさいます。一番大きく減少しておりますのが、産業部門でごさいます。これが約8%減少しまして、3億8,600万トンということで、環境省の資料によれば、これは景気後退に伴う生産量の減少ということが主に効いておるとごさいます。それから、運輸部門につきましては、2.5%の減で、2億2,900万トンで、これは同じような関係でごさいます、貨物の輸送量が減少しているということをごさいます。業務部門が2億2,000万トンで6.6%の減、家庭部門が1億6,200万トンで5.5%の減でごさいます、これにつきましては、電力のほうで原発の利用率が60%から65.7%ということで、こちらが高まりました関係で、原単位が下がっているということの関係が一番大きいというようなことで、景気後退の部分がかかなりウェイトが大きいわけでごさいます、事実としては京都目達の数字をクリアしているような状況になっておるとごさいます。

続きまして、まずはCOP10のほうでごさいます。5ページをお開きいただきたいと思ひます。生物多様性につきましては、左にごさいますように、まず条約が1992年に採択されております。その中で、目的として、多様性の保全、その要素の持続可能な利用、それから利益の衡平な配分ということで、3つ掲げられておまして、日本におきましては、これらを受けて、平成20年に生物多様性の基本法がござまして、現在は2010年に「生物多様性国家戦略2010」という、これは第4回目でごさいますけれども、閣議決定がされておるとごさいます。

右側にCOP10の会議の内容が書いてごさいます。名古屋のほうで開催されまして、大きく2つごさいます。1つは、先ほど申し上げました、2010年の目標、これはなかなかうまく達成できなかったということで、これにかわるポスト2010年の目標を策定したということをごさいます。世の中的には、②のほうが目目を浴びたんですけれども、

遺産資源を先進国が取ってしまっていて、途上国になかなか利益が返ってこないということで、それをどう配分するんだということで、このABSということが非常に議論になりましたが、国交省といたしましては、むしろ①のポスト2010という方が関係をしてくるわけでございます。これにつきましては、左の下にありますように、この目標を踏まえまして、現在の国家戦略を2012年までに改定するというような運びになってございます。

1枚おめくりいただきまして、6ページでございますけれども、中期の目標としては、自然と共生する社会を実現するということで、2020年までに20個の目標を掲げてございます。関連する部分に、国土交通省の取り組みの具体例を書かせていただいておりますけれども、例えば目標の2にございますような、多様性の価値を政府の計画に組み込むですとか、生物多様性に正の奨励措置を策定するとか、あるいは、全ての関係者が行動を行うとか、目標の5で、損失の速度を半減させる、あるいは、目標の8で、汚染が有害でない水準まで抑えられる、あるいは、目標の19で、関連する知識・技術等が適用されて共有されるというようなことが目標として掲げられてございまして、これを受けて国家戦略を見直すというような運びになるということでございます。

1枚おめくりいただきますと、これは余談に近いんですけども、名古屋で私どもとしても、日本の経験を生かして、途上国の皆さんに活用していただくということで、5つほどシンポジウムを開催したり、展示ブースで展示をしたりしております。

お手元の参考資料のところに、パンフレットがお配りしてございます。英語と日本語と書いたパンフレットがございまして、1点だけご紹介をしたいと思っておりますけれども、先ほどのポスト2010の目標の中で、科学的な技術を共有するというのがございました。24ページを開いていただきますと、地球地図というのが出てまいります。これは国土地理院がリーダーシップをとって、その指導のもとで、10キロメッシュで世界を切って、いろんなものをデータを入れ込んでいるわけですが、例えばこれは樹木がどのくらい覆っているか、被覆率ということで出しております、20%以下であれば白いんですけども、これを見ていただいても、20%以上覆っているところはかなり少ない。そういう意味で、非常に日本は緑が豊かなんですけども、例えばこういう図ですとか、こういうものを情報提供させていただいているというようなことでございます。

続きまして、資料にお戻りいただきまして、8ページでございますけれども、前臨時国会はなかなか法律の通らなかった国会でございますけれども、環境省の出しました法律で、うちの関係するもので1つ、名前は長いんですけども、生物の多様性の保全の活動の促

進の法律ということで、通称「里地里山法」と呼んでおります。趣旨・背景といたしまして、希少な野生動植物が減少していて、里地里山は人手不足で手入れが行き届いていないということで、NPOなどの力を借りてこれをしっかりやりましょうということで、法律ができておまして、1年かけて基本方針をつかって、市町村で計画をつくらせていただいて、NPOに活動していただくというような法律でございます。左の下にございますけれども、公布は昨年12月10日ということで、1年以内にこれが施行されるということで、それまでの間に基本方針をつくるということで、国交省の関連する施策もこれに入れ込んでいくというような作業になろうかと思っております。

9ページは概念図でございますので、後でご参考にご覧いただければと思います。

続きまして、気候変動関係のCOP16でございます。10ページをおめくりいただきますと、主要成果が出てございますけれども、その背景として、まず11、12ページからご紹介したいと思います。

11ページ、局長の話もございましたけれども、2009年9月の気候変動サミットで、鳩山前総理から大胆な意欲的な目標が出されまして、COP15におきましては、決定ということではないんですけれども、合意に留意するというようなことで大体のコンセンサスは得られたということでございます。COP16におきましては、日本としては、とにかく米中が入ってもらわないとなかなかうまくいかないということで、アメリカが19%、中国は昨年アメリカよりも多くて22.3%ということで、2つで4割ぐらいあるところが抜けておるということでございまして、今の京都議定書は3割しかカバーしておりませんので、このまま約束期間を設定しても無駄ではないかというようなことをお示しをしたわけでございます。

12ページに、外務省からの資料もお借りしまして、スタンスを書いてございますけれども、京都議定書に入っていて、排出権取引の市場等を持っていない日本、カナダ、ロシアは、約束期間をつくることは認めませんよということでございます。途上国には2種類ございまして、先進国がしっかりやれ、途上国はやらないよというところと、島嶼部で自分の国土が沈むかもしれないというところは、全ての排出国が義務を負えというようなことでございます。EUは、排出権取引の市場がございまして、ここも何とかしたいということで、議定書の第二約束期間につきましては、他の国が何らかの形で約束してくれるのならばいいよと、アメリカは入っていないので無関心というような構図でございます。

結果といたしまして、戻っていただいて、10ページでございます。コペンハーゲン合

意でそれぞれの国が署名を出しているわけでございますけれども、例えば、先進国で言えば削減幅を、日本は、先ほど申し上げました25%、前提付きの25%とか、EUも、20%を前提付きの30%とか、アメリカも、法律が通ればですけど、17%とか、いろいろ文書を出しております。出したものを公式の文書として作成をする。それから、途上国につきましても、絶対量の削減ではないのですけれども、GDP比当たりで削減というようなことを中国・インドが言っておりますので、それを文書としてまとめるというようなことで、その文書を先進国も途上国もまとめて、それに留意しながら前に進むというようなことを皆さんで合意をしたということでございます。

ただし、先進国の緩和のポツの3つ目でございますけれども、これを合意したからといって、約束期間をオーケーと言ったわけではないですよ、またもう一回手続きを踏まないとかこれはオーケーではありませんという留保をつけて、日本としてはこの合意に臨んだということで、これをもって包括的でバランスのとれた決定がされたということで、公式には政府としては申し上げているところでございます。また、共有のビジョンとしては、やはり産業革命の以前に比べて2℃以内に抑えるということの必要性を認識したというような合意がCOP16においてはされて、これを受けて、次の南アフリカに向けて議論が進むというような状況でございます。

次に、主要3施策でございますけれども、13ページをご覧いただきたいと思えます。まず、税につきましては、後でご説明するとおりのものが文書の中に書いてあるということでございまして、後でご説明をいたします。再生可能エネルギーにつきましては、次期通常国会に法案を提出するというところでございます。問題になりましたのは排出権取引でございますけれども、これにつきましては、雇用に今影響がある、あるいは、国際的な枠組みをみんなが認めていないではないかというようなことを踏まえて、慎重に検討するというので、しばらく足踏み状態というようなことが閣僚の間で合意をされたということでございます。

14ページが、温暖化対策のための税でございます。これにつきましては、CO₂の排出量に応じて石油石炭税の増税をするということで、税収としては2,400億円ということで、税率は段階的に引き上げるということでございます。図が書いてございますけれども、今年は年の後半から実施をして、あと、来年までかけて3分の1、その後2年でまた3分の1、足して3分の2で、27年4月に全体が入って2,400億円になるというような姿になってございます。

15ページをお開きいただきまして、私ども、免税・還付の制度をお認めいただいたわけですが、そこにございますように、貨物で見ても、自家用の貨物車に比べて、営業用の貨物あるいは鉄道は非常に排出量は低い。それから、旅客についても同様でございます。それから、一番下に表がございますけれども、北欧等の先進諸国におきましては、公共交通機関には免税、あるいはバス・トラック等についても還付等がされているというような現状を踏まえて、財政当局に要望申し上げて、免税・還付という仕組みをつくらせていただいております。

16ページでございますけれども、いろいろ昨年から議論があったわけでございますけれども、結果的には、石油石炭税に薄いブルーの部分を上乗せするということになってございます。CO₂見合いでございますので、原油よりも石炭のほうがちょっと税率は高くなりますけれども、初年度にリッター当たり0.25円、最終的に0.76億円ということになってございます。免税・還付によりまして、最終2,400億円の段階で、そこにあるような額の免税・還付が関係のところにはされるということでございます。なお、バス・トラックにつきましては、数もかなり多うございまして、額も少ないというようなことございまして、免税・還付の措置はとられておりませんが、エネルギー特会から18億円ほど予算措置がされるというようなことで、23年度予算は決定がされておるところでございます。

続きまして、排出権取引でございますけれども、17ページにおおよその仕組みを書いてございます。ご案内とは思いますが、左の下の図、総量のキャップをかけまして、そこで足りない分は買ってくる、削減ができて余剰ができたなら、それを売ることができるというのが、キャップ&トレードの仕組みでございます。その配分の仕方として、実績に基づくグランドファザリング、あるいは原単位に基づくベンチマーク、あるいは入札をして有償で配布するオークションというような形があるということでございます。

18ページをご覧くださいますと、最終的に、検討については慎重にとなつてございませぬけれども、環境省と経産省のほうで検討が進んでおります。いずれも成案を得ておりませんが、下の注にございますような資料からとりました。いろいろ書いてございませぬけれども、基本概念として、環境省としては、国がキャップをはめるという案でございます。経産省につきましては、業界が自主行動計画をつくっておりますので、それを踏まえて、ボトムアップで量を決めるというようなことで、案をつくってございます。対象部門というところを見ていただきますと、なるべく環境省は多部門を入れて、裾切りは二酸

化炭素排出量で1万トンぐらい、経産省は、産業部門の大どころと電力なりで、しかも1万トンよりもかなり大きなところで切って行って、段階的に入れていきたいというようなことで、案をつくっておるということでございます。

その後ろに、では現在どこに入っているかということでございますけれども、現在入っておりますのは、EU、それから英国ということでございます。EUは、電力なりエネルギーの多消費部門で、EU全体で1万2,000ぐらいの事業所が対象になっておりまして、排出権取引を現に開始をしておるということでございます。航空につきましても、12年から対象となるということになっております。イギリスにつきましては、それに加えて、業務部門、オフィスにつきましても対象として、英国全体で5,000ぐらいの者が対象になっているということでございます。アメリカにつきましては、いろいろ議論がありましたけれども、選挙の結果も受けて、今は導入を断念しているということでございます。日本につきましては、東京都が、昨年の4月から原油で1,500キロリットル以上使用しているところということで、床面積にして大体3万平米ぐらいのオフィスにつきまして導入をしておりまして、埼玉県も、11年度から同様なことで取り組みたいというようなことが現状でございます。

先進の事例になりますと、運輸部門は、基本的には税の対応で、排出権の取引は入れない、業務につきましても、いきなりというのはなかなかなくて、全体の動向を見ながら、英国も2002年から制度を始めて、ようやく10年に入れたということですので、最初からオフィスに入れてもらってもなかなか難しいのではないかなというようなことが全体の趨勢ではないかなというふうに思っております。

それから、時間が少なくなって恐縮ですが、5番目に、社整審、交政審のほうで他に動いているものについてご紹介をさせていただいて、できれば環境の観点からもご意見を頂戴できればということでご紹介をさせていただきます。

20ページのところが、まず重点計画の見直しでございます。昨年の7月に大臣のほうから諮問を受けまして、検討を進めてまいりまして、12月に骨子の案が出てございます。これを受けて、各分科会長とともにヒアリング等をして、4月に向けて素案を取りまとめるというような作業の流れになっておりまして、現在、この点線の右側ぐらいにあたるということでございます。

21ページが、今の骨子の中で出ております案を掲げてございます。国民目線でわかりやすくということで、3つの分野につきまして、大きな政策課題を掲げて、それにどうい

うプログラムが該当するのかなということで、それをぶら下げようという形で整理をしております。国土の背骨ということで国土保全、地球環境、国民の生活ということで暮らし、少子・高齢化、環境、それから、産業と活力で地域の活性化、人口減少等々が掲げられてございます。環境という意味では、国土の背骨ということで、地球環境ということでございまして、右側の5つ目の箱に海域の保全、その下に生物多様性ということで、生物多様性の関係のもの。それから、左に行きまして、上から4つ目に災害に対応した適応でございまして、あるいは、そこから4つ下がっていただいて、温室効果ガスの削減による温暖化の防止ということがございます。それから、快適な暮らしと環境という関係では、右の方で、下から5つ目の箱に良好な景観の形成、それから、真ん中でございますけれども、循環型の社会の下に自然環境の保全、あるいは都市の生活環境の保全ということで箱がございまして。まだこれは議論をしながら、しかも、このプログラムの下にぶら下がる施策が何があるかということと同時に考えながらやっておりますので、このプログラムがこういう形でいいかどうかということも、まだ現在検討しておる最中でございまして、ぜひこの部会でもご議論をちょうだいできれば、重点計画の部会のほうにもおつなぎさせていただきたいと思っておりますので、また後でご議論を頂戴できればと思います。

最後に、22ページでございまして。こちらは、交通基本法の報告書の骨子ということで、3つ書いてございまして。まず基本的な認識といたしまして、転換期の交通政策だということで、その中に地球環境問題ということを入れさせていただいておるとございまして。特に議論になりましたのは、移動権ということでございまして、これをどうするかということで、審議会のほうからは、権利として規定するのは時期尚早である、しかしながら、背景には差し迫った問題があるので、その施策の重要性についてはしっかりと規定をなささいというようなことで、移動権については議論がされております。それから、「利用者目線・国民目線」の論点ということで幾つかございまして、その中で地球環境問題ということで、これらの方向性を交通の基本計画の中でも示していくべきではないかということで、報告書が取りまとめられております。これから法制化の作業とか交通の基本計画の作業に入りますので、その前にこの部会でも、この報告書の骨子等をご覧いただきまして、ご議論を頂戴できれば、参考にいたしまして、ぜひ反映をさせていただきたいと思っております。

これからやります中長期的な対策の前提ということで、ご説明をさせていただきました。説明は以上でございまして。

【原田部会長】 ありがとうございます。

それでは、資料1のご説明につきまして、皆様からご意見、ご質問をお願いいたします。
ご発言なさる場合は、名札を立てるということでお願いいたしたいと思います。

では、いかがでしょうか。では、崎田委員から。

【崎田委員】 ありがとうございます。

今伺いまして、私は、環境政策そのものに関しては、環境省とか、そういうところでも発言させていただく機会があるんですけども、今ここの全体を伺って、やはりすごく強く感じるのは、今、暮らし、地域、エネルギー、そして交通政策、すべてのことは総合的にしっかりと変えていかなければいけないという、非常にそういうつながってきているということと、変化を起こすのを、かなり視点はしっかり入っているので、あと、それをスピードアップさせるという、すごくそういう大転換期に来ているんじゃないかという感じがしております。そういうふうなところで、今までのスピードでほんとうにいいのか、そして、もっと総合化する、効果を上げるために自治体とか社会を巻き込むためにどうしたらいいのかとか、やはりそういうところをかなり明確に視点を向けて動いていかなければいけない時期に来たんじゃないかというふうな感じがしておりますので、こういう審議の場、あるいは、さまざまな効果が出るように、今年1年スピードアップしてやっていければというふうに期待しております。

あと、外国への発信ということに関しては、今回のCOP16のお話など、じっくり説明をきちんと伺えば、日本がどういうふうに目指しているのかというのが大変はっきりわかるんですが、外に向けて、やはり日本は全体的に本気でやる気があるんだということを明確にメッセージをしていただきながら、その中でロードマップをいろんな立場の方と合意形成していくという、そういうことをきちんとみんなで納得しながら、日本全体が強くなっていくみたいな、そういう形がつくっていただければいいなというふうに期待しております。ちょっと意見になってしまいましたけれども、よろしくをお願いします。

【原田部会長】 ご意見ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。では、マリ委員、お願いします。

【マリ委員】 この中にCOP10の生物多様性について、このような小冊子もつくられているんですけども。COP10の会議のときに非常に大きく言っていたのが、Biodiversity in the City といって、都市における生物多様性ということだったんです。それで、この中でも生物多様性の都市についての内容があまり書かれていないような感じ

がしますので、もっと都市と生物多様性というものも少し内容を濃くしたほうがいいのではないかと思うんです。

それと、外国に向けてと今ちょっとお話がありましたけれども、日本における環境施策の中で、外国から見て一番日本がまねされているところは何かと言いますと、日本の公共交通なんですね。今までは、日本は面積がないということで、公共交通を非常に充実させていったところを、今外国では、この日本の公共交通から学ぶことがたくさんあるのではないかと。それと、新幹線も、アメリカにおける興味というのは、パブリック・トランスポートというのが、車で身近な遠い地域に出かけていくのではなく、むしろ新幹線を使ってアメリカの中でも動こうという動きが見えているわけなんです。ですので、日本の公共交通がどんなにすばらしいものなのかということと、公共交通をもっともっと充実させていくべきだと思うんです。日本においては非常に長い歴史もありますし、そして、その上に、アジアにもそれをたくさん発信できるものというのがあるわけですから、これが海外に向けて、日本独自のこういうものをぜひもっと伝えていっていただきたいなと思います。

【原田部会長】 ありがとうございました。

では、佐和さん。

【佐和部会長】 遠慮していたんですけれども、発言される方があまり多くないので、少しコメントさせていただきます。

1つは、排出量取引の話がさっき出てまいりましたけれども、これはある意味で言うまでもないことかもしれないわけですけど、特に排出量取引というのでは、仮にそれを導入したとすれば、最初は、さっきお使いになった言葉を使えば、グランドファザリングというような形で、政府が割り当てるということをやりますと、それは当然非常に非効率である。政府は神様ではないわけですから。そうしますと、結局、やはり仮に導入するとすれば、段階的にオークションの方向に持っていかざるを得ない。もっていくべきであるということになるわけですね。

そうしますと、何が問題になるかと言いますと、何が問題になるかではなくて、オークション方式に持っていくということは、結局、つまり、産業部門の排出量について、何%削減という排出枠というものがあらかじめ決められて、そして、それに等しい量の排出権あるいは排出枠を、要するに政府から買わなければいけない。そうすると、それはオークションですから、当然、あらかじめ価格が決まっているわけではなくて、変動するわけですね。そうしますと、目標を達成するためには、いわゆる炭素税あるいは環境税が市場で

決まる。内生的に決まる、外から与えるのではなくて、そういうことになるわけですね。

そうしますと、環境税の場合は、環境税を各税率で掛けたとしますと、しかし、その結果がどうなのかということは、これは予見できないし、後からしかわからないわけですね。ところが、少なくとも産業部門に対して排出枠取引を導入するとすれば、そうしますと、要するに、その排出枠というものを、それを達成するためには、排出枠の価格というのが、結局のところ、産業部門に限った環境税率が市場で決まるということになるわけですね。ですから、そういう意味では、排出量取引のそれがメリットといたしますか、つまり、仮に京都議定書が延長されるとすれば、日本は6%削減ということで、90年の12億1,600万トンの6%分を削減しなければならないということで、あるいは、言い換えれば、90年の排出量の94%というのが排出枠になるわけですね。それを産業部門にどれだけ割り振るかということで、それを決めたら、あとはオークション方式にすれば、それを達成するための炭素税率が市場で内生的に決まるということになるわけですね。

ですから、そうすると、環境税と排出量取引を同時に試行するとすれば、その辺で税との関係ということが1つ、つまり、産業部門に対して、むしろ環境税のほうは民生部門とか、あるいは家庭とか運輸とか、そういう部門に対する削減の努力を促す政策であって、産業部門に対しては、むしろ排出枠取引でいくとすれば、そのときには一体産業部門に対する税をどうするかというようなことで、その辺で非常にいろんな意見が出されると思うんです。これが排出枠取引に関するコメントです。

もう1点は、先ほどお示しになったとおり、運輸部門と民生と業務で50%を超えている。国土交通省関連で50%を超えているというふうにおっしゃったわけですがけれども、追記のところでも示してあるのかどうか知りませんが、今後、例えば、自動車税をもっと簡素化して、燃費効率に比例させるといいますか、燃費効率のいい車の税を安くして、そして、燃費効率の悪い車の税を高くするというようなことで、税を簡素化するという意味でも、完全に燃費効率に比例させるというような、そういう方向もぜひご検討願いたい。

それから、住宅やビルで省エネ化ということは、これはやっぱりすごく効果があると思うんですね。しかし、個人個人にとってみても、あるいは企業にとってみても、ビルを省エネ化するとか、あるいは、個人は住宅を省エネ化するに当たって、やっぱりすごく費用がかかるわけですね。ですから、もちろん、それによって電力代がこれだけ節約できますよというようなことになっても、とても個人あるいは企業の負担で費用対効果というものは決して見合わないといえますか、費用対効果的に見れば、なかなかみずから進んで省エ

ネ化ということはやっぱりやらないだろうということで、このところには何かやっぱり支援策というのを、ぜひ国土交通省としてどういう支援策が、最も安い費用でより大きな効果が達成できるような施策というものをぜひお考えいただきたいと思います。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

順番で、奈良委員のほうから。

【奈良委員】 内容はかなりきちんとでき上がっているので結構なんです。

考え方として、1つお聞きしたいのは、国土交通省さんで公共工事、公共事業をやられていて、インフラをつくられていると思うんですけども、このいろいろな施策の中にインフラをつくるあたりに関する施策があまり出てこないのも、そのあたりはまたどういう形で考えられているのかということをお聞きしたいのが1つあります。大体インフラづくりの中で、やはりいろいろな二酸化炭素の排出量だとか、その他の環境負荷、生態系の破壊とか、いろいろなことが起こっておりますので、そのあたりをどのようにしてコントロール、マネジメントしていくのかということもちょっと教えていただきたいということが1つの意見です。

もう一つは、最後の21ページを見てもそうなんですが、ポリシーマップなんですかね。どういうことをしたいということで、「何々を行う」とか、「何々する」と書いてあるんですが、これは例えば通常で言えばアウトプットということで、最終的な目標なんですよけれども、それに向かっていくプロセスのところが見えていないというんですか、「何々したい」というのはわかるんですけども、じゃ、具体的にどうしていくのか、あるいは、プロセスによってかなりいろいろな環境負荷も変わってきますので、プロセスをどういうふう管理していくのか、あるいは、どういうプロセスで進めていくのかという、そのあたりもあまり見えてこないのも、「何々食べたい」とか「何々が欲しい」というだけで、じゃどうするのかというのがちょっと見えてきていないので、その辺が見えるようにしていただくと、また内容がわかりやすいのかなという感じを受けましたので、意見として述べさせていただきます。

以上です。

【原田部会長】 今、ご質問をいただいたという感じですので、よろしいですか。インフラをつくることに関するものはどうなっているかということと、21ページのところで、これだけ見るとプロセスがわからないけれどということと、お答えいただければと思います。

それから、今までいただいた意見の中で、マリ委員から、都市における生物多様性というのあまり書いていないけどどうだということもありましたので、何かそれについてもあれば、一緒にお答えいただけますか。

【加藤環境政策課長】 すべてお答できるわけではございませんが、まず、確かに公共工事の中で、二酸化炭素というのなかなか難しい分野でもございます。1つ、私どもの温暖化対策、参考資料の4でつけてございますけれども、1つあるのは、当然、そこでいろんな建設機械を使いますので、そのときに個別のパーツとしては、機械の低炭素化ということで、18ページに掲げてございますけれども、なるべくハイブリッドですとか電気で動くような機械を入れていきたいとか、あるいは、個別にはこういうのを、例えばエコの関係で表彰したりして、推奨したりするというようなことをさせていただいておるといふことでございます。

それから、生物多様性につきましても、確かになかなか評価というところまで行っていないのですけれども、例えば、参考資料1でパンフレットを見ていただきますと、まだこれからの取り組みですけれども、26ページで、法面を緑化する際に、なるべくその地域の植生に応じたものを入れていってもらおうとかということをやっている、まだ試験段階でございまして、まだこれが積算とか、そういう形に反映できるところまでいっていませんので、こういう取り組みを進めながら、どのくらい反映できるかということを検討していきたいと思っております。

それから、都市と生物多様性ということでございますけれども、これにつきましては、幾つか、これもまたパンフレットで例示をさせていただいておりますけれども、1つは、15ページをご覧くださいますと、都市におけるエコロジカル・ネットワークの形成をしております図でございますとか、民間企業で、例えば23ページでございますけれども、結局、ミツバチがいろんな植物の種を運んで、実ができるということで、こういうものを都市の中にも入れていこうということで、これは鹿島建設の取り組みでございますけれども、都市の中でこういうことに配慮しながら、生物多様性にも目を向けるということで、これを今あるセールスポイントとして、民間企業としてPRしておられるということで、これをまだ公の方でなかなか評価するということまで行っていませんので、今後の検討課題でまたしっかり勉強していきたいと思っております。

【原田部会長】 ポリシーマップのところについてはどうですか。

【瀧口総合政策局次長】 奈良先生のご指摘を十分理解しているかどうかわかりません

が、ポリシーマップは、先ほどご紹介申し上げたように、こういったプログラムのもとで具体的な施策を一体どうするかということにつきましては、今併せて検討を並行して進めているところでございます。今の先生のご指摘というのは、具体的な施策は、これを実行するために具体的な施策は一体どういったものかを考えているのか、その進め方を一体どうするのかということを考えてないと、それが環境に与える影響というのはとらえられないのではないかとのご指摘だろうというふうに承りましたけれども、まさにそういった問題意識を、具体的な施策を考えるときに、併せてそういった問題意識があったことを踏まえまして検討を進めてまいりたいと思っております。

【奈良委員】 今の話と関連しているんですが、グリーン購入法に従って、公共事業ではグリーン調達をされているんですけども、公共工事の中でもかなりグリーン調達は進んでいますけれども、これはプロセスの中で行われている活動なんですけれども、そういうものが今回出てきていませんので、グリーン購入法ということで、すべての省庁で行っている活動ですよ。そういうものがやはりどういうというか、一つ一つは小さな排出量というんですか、単位なんですけれども、たくさん購入していますので、そういうものの環境影響に及ぼすインパクトというのはかなりありますので、それをもう少し考えていただければ、グリーン購入をもう少し有効利用していくとかいうことも考えられるのではないかとことを含めまして、先ほどのプロセスのあたりとか、実際の内容の進め方の1つの手があるんじゃないかなということもちょっと感じておりますので、ぜひその辺も考慮していただければありがたいと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。

では、進士先生、お願いします。

【進士委員】 私は、一言で言えば総合化ということだと思っております。例えば9ページに、地域連携の保全活動計画の区域設定イメージというのがあります。例えば生物多様性にしても、温暖化も、結局同じところだと思っておりますけれども。都市と農村、それから企業、自治体と国とか、それから大学ですね。今、学生があまり就職できないようですから、つまり、そういうときに、例えば学生のことで言えば、モラトリアム、つまり、正規の雇用が十分でない、かといって完全に遊んでいるわけでもない、中間の労働力がありますね。私が総合化と言ったのは、まず今のグリーン契約みたいなものもそうですが、何か非常に緻密な制度を対症療法的につくってもだめで、例えば学生はNPOに所属して里山法なんかに基づく活動をやれば、とりあえず3年ぐらいは食わせてやるという金だけ出す

ということですね、簡単に言えば。つまり、プロとして例えば建設業界に入れて、環境保全をやるとか、環境整備をやらせるという、いきなりそこへ行かない途中の段階を、それも今まではモラトリアムでしかなかった。そうじゃなくて、それもあるステージだとみなすということですね。つまり、多様化するというのはそういうことで、今まで専門家とアマチュアとか、労働者と労働力のない人とか——高齢者とか、非常に二極化して全部整理してきたと思うんですね。そうじゃなくて、そういう中間領域が、しかも多層にあるので、それをそれぞれセットして、それなりに費用を出していく、そういう社会をつくらないとだめじゃないかと思うんですね。

それから、もう一つ、企業で言えば、企業で今生物多様性活動なんかも随分頑張っておられるんですね。そういう企業は、例えばこういう活動をする、あるいは企業は何かの森というのをつくっている。そこに社員が言って、二次自然の保全活動をやっている。そういうところは、別のところでちゃんとメリットを与えてあげなきゃいけないですよ。単なる社会貢献だと言ってしまうわけですね。そうではなくて、そういう活動に積極的なところ、あるいは企業……今度はいろいろあちこち行きますが、農地法ですね。農地については、農民のもので、企業は参画させなかったけれども、最近、農地法を一部いじくって、そうでもなくなった。つまり、日本の農地や林地が中国に買われるようではしょうがないので、企業が一定の二次自然を確保する。そういうところは、その企業の税金なり何なり、いろんなところで優遇するとか、そういうふうな、さっき崎田さんおっしゃった総合的というのは、そういうことだと思うんですね。

だから、農地は農政であって、都市行政でないと思ってきたけれども、都市の自治体は一定の農林地と姉妹縁組を組んで、そこをサポートする。そういう自治体には、特別、別の、例えば公共事業費が余計行くとかね。そういう政策の組み立て方、そういうのが総合政策局らしい出し方ではないかというのが私の意見です。

【原田部会長】 ありがとうございます。今のはよろしいですね。

では、家田先生、お願いします。

【家田委員】 大変よくまとめられているなと思いました。

それで、1点だけ、最近の環境政策、これは国土交通省を含めの話でしょうから、その動向でちょっと整理しておいていただいたほうがいいんじゃないか、あるいは、出していたいただいたほうがいいんじゃないかと思うのを申し上げたいと思います。

私を見る限り、この10年とかそのくらいのオーダーで見ると、国土交通省でいろいろ

ろ行ってきた政策面あるいは技術面の施策は、大局的に見て、ここに挙げられているような環境政策と矛盾しているとは思いません。合っているんじゃないかと思っていたんですが、麻生政権以降入っている高速道路料金の大幅値下げ・割引、これは当時としては緊急経済対策、景気対策としてスタートされたものであって、ちゃんとレビューするということになっていたわけですが、その後の政治的経緯の中で、何となくほわんほわんと来ているわけですね。部分的には割引によって一般道、現道のほうが渋滞緩和になっていますので、これは環境上も悪くない面が出ているわけですが、部分によっては公共交通のシェアを奪っているということも多々聞くところであります。

環境施策というのは、数少ないいろんな施策の整合性をチェックできる非常に重要なファクターだと思うので、この部会におきましても、最近の環境政策の動向という話題の中で、あの施策が、中間まとめやなんかを伺っているところでございますけれども、環境という面から見てどういうことになるのかを、トータルで言うと大した話になっちゃわないんだけれども、部分的に見ると随分違うはずであって、ぜひレビューをして、ご紹介いただけたらと思います。

以上です。

【原田部会長】 今のはご要望ですが、そういうことはどういうふうに考えておられますか。

【加藤環境政策課長】 今の高速道路料金に話でございますけれども、一応、今年の6月から今年の3月まで、今年度中ということで2割の区間を対象に今、社会実験をしております、その中でCO₂の排出量の増減についても調べているというふうに道路局から聞いておりますので、その辺のところのデータもいただきまして、またご紹介ができたらしめてみたいと思います。

【原田部会長】 そうですね。こういうことをやっているぞということだけではなくて、関連しているもので動いているもので、環境の面に悪い影響を与えそうなものについてもチェックをしたほうがいいんだろうというご意見ですので、よろしくお願ひしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

【大塚委員】 今の高速道路のこと、私もちょっとお伺いしようと思ったので。

今もうお答いただいたんだと思いますけれども、一方で、地球温暖化対策税は入るといふことなので、これはCO₂に対して、出すことに関してディスインセンティブを与える

んですけれども、高速道路の料金のほうを安くすることは逆向きの政策でもあるので、それはそれで別の観点の政策ということはあるわけではないと思うんですけれども、しかも、これは若干政治主導のようなところがあるので、国交省さんにお伺いしてもちょっとお気の毒なところもあるかもしれませんが、それは、しかし、総合的に政策を打っていかなきゃいけないということは当然あるので、一方で環境政策、税のようなことをやりながら、他方で高速道路の料金を一部で下げたりするというのは、総合的にどういうふうに見たらいいのかなというのは、国民の視点からするとやっぱりわかりにくいところはあるものですから、まずちょっとどういうふうの説明されるのかなというのはお伺いしたいところはあるんですけれども。今おっしゃってくださったように、社会実験されているということで、データが出てくるということですので、それは期待したいと思います。

それから、全体的によくまとめていただいていると思うんですけれども、資料1の18ページの環境省の案は、これは昨12月22日で中間整理がまとまっていると思うので、案は取ってもいいんじゃないかなと個人的には思いますけど、それはちょっとつまらない話で済みませんが。

【原田部会長】 ありがとうございました。

では、米本さん。

【米本委員】 日本の政策担当者の方は非常に優秀でまじめなので、特に申し上げることはありません。議論になっていない重要なことは、いまは09年までの排出データが確定しているので、その上でやっていますが、これはリーマンショックという劇薬、もしくは温暖化の目的で短期的にCO₂を削減しようと思えば不況にするしかないという主張が証明された社会実験だとも言えます。2010年の日本の排出データが確実になった1年後の議論は全然別のものになっていると思います。京都議定書の後がどうなるかは今年末に確定するはずですが、外交の枠組みが、これまでの第I約束期間の4年間とは違う状況に日本も置かれると思います。私は個別のこれまでの政策的な努力は全部正しいと思いますが、1年後に国際政治的な環境が大きく変わったとき、日本は先進国として、地球温暖化に対してどのような価値判断の基準を置いて決定していくのか、骨太の指針を考え出さないといけない時期が確実にくるはずです。そのときに向けて、国土交通省も、政策の重みづけの判断基準を明確にされて、重要度を明示できるようにご準備いただくのが良いという感じがいたします。

それから、もう1点は、今は温暖化外交を改めて分析しておりますが、京都議定書とは

一体何であったのかという議論を少しやっておりますけれども。これまで枠組み条約の下で地球全体について議論してきたのだけれども、これからは地域的な協力で温暖化対策をやっていくべきだという議論の方向が出てきております。すると、日本はアジアで協力していくことになります。そのときに、メッセージの出し方に配慮しないといけないと思います。日本のアドバイスをそのまま聞いてくれる国と、国家主権という面を強く出し、経済政策を立てる際に、外国があたかも内政に口を出すような形になることに強い抵抗感を持つ国があります。そういう国に対してはメッセージの出し方は、日本側が配慮しないといけない。そういうことまでも日本の近未来の温暖化外交は考えなくてはいけないと思います。外国から日本は国内でどうしているかを見ております。そういう意味でも、骨太の判断基準をいま一度明確にされるといいと思います。私に特にご回答は不要でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

では、続けてお願いします。

【横島委員】 家田委員ほか、いろいろ高速道路料金のお話が出たんで、ちょっと国交省側に要望ということで、お答があればいただきますが。

委員の皆さんそれぞれの思いはあると思いますけれども、こういう政権状態の中で、何を言ってもしょうがないという審議会が非常に多くなって、非常にむなしい思いが出てきているわけですね。でも、それはそれで現実だからしょうがないと言えましょうがないんですが、何か審議会が生きる道はないのかと。あえて言えば、活路を見いだすきっかけがどうやら高速料金制度に絡んでいるんじゃないかと思ひましてね。私は旧道路審議会の有料道路部会とか基本政策部会をお預かりして、随分きめの細かい議論をした記憶があるんですよ。25円60銭の料金を決めるのにも、償還主義だとか、受益者負担主義だとか、いろいろな学説や裏付けをもって、きめ細かに設定してきたという過程を考えると、政治主導という一言で退けられる筋のものだったのかどうかということについては、ざんきの念に耐えないんですね。切り捨てられるなら切り捨てで、それなりに理論で話すべきというのが私の意見ですし、大方の委員の皆さん、そう思っていらっしゃると思う、今うなずいている方多い（から、そうだと思う）ですよ。

1つの質問は、社会資本整備審議会の本審議会のほうが、この高速道路の料金問題についてどういう議論をなさっているのかを1つ伺っておきたいということ。2点目は、環境から入る合同部会が、このことについて意見を持ち得るのかどうかというスタンスを伺っておきたい。だめだとすれば、特別部会を開いてもいいんじゃないかと思っているんです。

というのは、マニフェストが幾つかある中で、あまりに国民の支持のないマニフェストの1つ、あるいは代表かもしれないですね。1,000円有料道路とか無料化とかいうのは。だとすれば、政治主導か官僚主導かという枠の他に、審議会主導というのだってあっていいんじゃないかと。あるいは、審議会側から手を挙げて、ちょっと待ったと言えるはずなんですけれども、言えないのかどうか。これは官僚諸公に聞いても答えにくいならば、次の大臣に聞いてもいいんですけども、官僚を排するという政治主導という名のもとに、審議会が同時進行的に空洞化してしまったという今の現実に、我々、黙っていていいのかと。私どもも会議の出席費をいただいているわけですから、その責任から言っても、このままじゃ済まないぞと、ちょっときょうは申し上げておきたい。答えられる範囲で必ずお答えいただきたい。

【原田部会長】 よろしくお願ひしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【瀧口総合政策局次長】 冒頭、局長がお話を申し上げたように、政権交代以降の本省の審議会というのは、実は必ず政務の方がご出席をして、皆様方のご意見を伺ってきております。きょうは残念ながら非常に日が悪うございまして、政務の方のご出席がいただけていませんけれども、そういったご意見というのは政務の方にもきちっと届くことにはなっております。

したがって、今、ほかの委員会にご出席のメンバーの方が多くと思いますけれども、多くのケースでは、例えば、特に前大臣が非常にご関心のありました、計画部会で議論されております社会資本整備の重点計画は、短時間であっても大臣が出てというようなことで、馬淵さん、非常にご熱心に出ておられました。それから、交通基本法のケースにつきましても、副大臣あるいは政務官が必ず出て、いろんな意見を実は承っております。

したがって、決して審議会というのは、新政権のもとにあっても、全く形骸化をしているとか、そういうことはなくて、むしろメンバーについても、新政権のもとで、新政権の考え方でメンバーについても選択が行われて、その上で皆様方のご意見を伺っているというところであります。

ただ、社会資本整備審議会で高速道路の問題についてどうなのかということにつきましては、これはまた政務のご判断を伺わなければ、これはまた一方では、ご案内のように、マニフェストの見直しということも、実はあわせて政治過程の中に入っておりますので、そういった問題との関係も出てくると思いますので、これは政務のご判断を伺わなければ、私ども、ちょっと申し上げるのは越権かなとも実は思っております。

しかしながら、いずれにしても申し上げますのは、こういった審議会というのは、単に開催をして、お話だけを聞いて、以上終わりということでは決してございませんで、そういったようなご意見を承りながら、行政の方に反映していくというのが基本的なポジションでございますので、ぜひともその知見に基づかれたご意見を承りたいと思っておりますので。本日は政務出ておりませんが、必ず本日のご意見、今の横島先生のご意見につきましても、必ず政務のもとに報告いたしますので、そういうことをやらせていただきたいと思いますと思っております。よろしくお願い申し上げます。

【原田部課長】 どうぞ。

【横島委員】 私、政権交代後のこの合同部会は1回しか欠席をしておりませんが、私が出た限り、一度も政務三役は出ていませんよ。私の知る限り。

それから、社会資本整備審議会の道路分科会の有料道路に関する審議は、現実には議論なされているかということについての質問にはお答えいただいているだけ。

【瀧口総合政策局次長】 この委員会は……。

【横島委員】 この合同部会。合同部会・環境部会は出ていません。

【原田部会長】 出欠は後で確認されてもいいと思いますが、それよりも、今の有料道路の審議はやっているのかどうかという、端的なご質問ですので。

【横島委員】 道路局の人、いないの？

【道路局】 済みません、私もすべて把握しているとは申し上げませんが、ここ1年とか、短いスパンで申し上げますと、有料道路部会というところで料金の話をしたということはないと。

【家田委員】 僕が答える。

【原田部会長】 はい。

【家田委員】 道路分科会長なので。全然審議していません。

【横島委員】 そうでしょう。

【家田委員】 ええ。社会資本整備でどんなことをやるべきかとか、案件のチェックというところまでは作業しているところですが、私自身も横島先生と同じ意見ですけど、審議すべき案件だと思っています。

【横島委員】 分科会長が困ります。私は家田先生の前の分科会長だけど、引き継ぎになってないじゃないですか。

【原田部会長】 この件は一応一件落着ということでおさめて。ちゃんと皆さん意見を

言ってはいるけれども、今のところ対応がないという、そういう状況を確認したということですね。よろしいでしょうか。

【稲葉委員】 今、非常に重たいお話でしたので、軽い話を1つお聞きしたいと思うんですけど。

この資料の15ページでございますけれども、データとして、鉄道とバスと航空と自家用自動車のCO₂排出量が出ていて、これをもとに公共交通機関は非常に環境にやさしいんだという資料をおつくりになっていらっしゃるんですけども、私、今、仕事でツーリズムのCO₂の見える化というようなことをやっておりますと、データを調べますと、鉄道というのは、この19という数字しかないんですね。どこを見ても。ところが、山手線と地方の鉄道では絶対違うと思うんです。そういうデータをやっぱり整備するということをやっていきませんか、この一番後ろのほうに、観光立国というような言葉も出てきますよね。観光によって立国していこうという状況の中で、環境というものをどうとらえるかという考え方をしますと、やっぱりデータの整備というのは非常に重要だと思いますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。

【原田部会長】 今のはごもっともなご意見だと思いますので。

では、藤井さん。

【藤井委員】 どうもありがとうございます。

先ほどご説明いただいた、先ほどのご発言でもありましたけれども、4ページのグラフで、CO₂が減ってきていると。景気が悪くなって減ってきているというグラフが明確にありましたけれども、このことは、B/C的な感じでいきますと、日本全体の国益で考えますと、何兆円、場合によっては何十兆円というマクロ経済的損失をして、ようやくこれだけCO₂を減らしたという言い方は（意地悪に言うと）言えると思います。さらに言うと、何十兆円というお金だけでなく、何万人とかというような失業者を生んで、ようやくCO₂が削減できましたと。場合によっては、それで自殺者数も増えている可能性も当然あるわけです。ですから、貴重な経済的な富とか、場合によっては人命を支払ってCO₂が減っているというのが、今のCO₂削減の現状であるとも言えなくもないわけですね。1つの解釈として。

とすると、このCO₂を減らすのには何かというところが非常に問題になってくるわけで、CO₂を減らすにしても、例えば1トン減らしたにしても、それが国益にどれだけ影響したのか。あるいは、国益という言葉は使わないとしても、学術的に言うところ

の社会的便益あるいはソーシャル・ウェルフェアが非常に向上しながら1トン減らす場合と、ものすごく低下しながら1トン減らす場合があって、これ、全然違うわけですね。

先ほど会議費の話がございましたが、我々、会議費をいただいて、ここで議論しているわけでありますけれども、その会議費は国民の国税から来ているわけでありますから、この議論というのは、当然ながら、何がしかの形で国益に資さないといけないわけであります。当然ながら、この議論というのは、1つは国際的な問題の、国際的責務としてCO₂を減らしましょうという、その道義論というのが当然あるわけでありますけれども、道義論を全部差し引いたとしても、国益論というのにも絶対に忘れてはいけないわけですよ。しかも、道義的などころというのは、それが決まっているところは、もう完全に外交の場で、そこは計量的には証明はしづらいですけれども、国益丸出しのディスカッションによって何%とか何年を基準とかと決まっているわけですよ。したがって、そこにはもう、実は道義的などころも、国益に非常に依存しているわけですよ。したがって、我々は、ここはただ単にナイーブにCO₂を減らせばいいというのは絶対に避けて、どういう意味で国益に資するのかとか。この道義を果たすということが国益に資するんだというような説明のもとCO₂を下げることが正当化されるわけであったりとか、そういうような形で、国益との関係というのをまず、(私、恥ずかしながら、今回初めてこの部会に参加させていただきましたので、これは) ご説明いただきたいんですけれども。ここの議論というのは、国益にどういう意味で関係しているのかということをご説明いただいた上で、どういう発言をするかというのを、私、考えたいと思いますので、その点は明確にしたいなというのがご質問でございます。

【原田部会長】 いかがでしょうか。

【加藤環境政策課長】 私どもとしては、政府全体のフレームの中で、多分、何%削減というのが決まった中で、それを政府としてどう取り組んでいくかというところで、国土交通省の持ち分というものがあって、その中で、減らすのであれば、なるべく国益というか、国民の皆さんの生活がよりよくなる方向で、減らすにしても、どうすべきかということも議論させていただいていますので、その国土交通省の所掌の分野の中で、どういう二酸化炭素の削減対策をすればいいかということについてご議論をいただいていると私としては思っております。

確かに、今、いきなり国益と言われまして、外交の観点からということは、正直申し上げて、あまり考えておりませんが、国土交通省の所掌の中で、どうしたら一番国民

の生活がよくなるかという観点から、どう減らすかというようなことでご議論いただければなど、担当の課長としては思っております。

【藤井委員】 少なくとも、減らせばいいというような観点での議論ではないということが確認できたということですのでよろしいですね。

【加藤環境政策課長】 それはもちろん減らせばいいというものではありません。

【藤井委員】 ありがとうございます。

【原田部会長】 減らすだけなら、人口が減るのもウェルカムだし、いろんなことがウェルカムになっちゃうよね。そういう議論じゃだめだよということですね。

太田先生。

【太田委員】 2つの話をさせていただきたいと思います。

1つ目は、横島先生のほうからあった話で、進め方の関係の議論です。一応審議会は、構造としては、諮問を受けて、それに対してお答えするという形なものですから、政務三役出られて、こういうことで議論してくださいということを諮問を受けて、私どもが議論をするという形だと思います。計画部会も、私、参加させていただいておるんですけども、政務三役も出られて、活発な議論はあるのですが、おそらく1つ問題があるとすると、何を議論してくださいという重点議論項目が提示されないように思われます。私どもが申し上げた意見を、事務局を通じて政務三役等々にご説明いただいたとしても、政務三役のおそらくお考えになる重要度に応じて取捨されるような可能性があると思うんです。2時間という限られた時間でありますので、ここを議論してくださいというのを明確にされないと、百家争乱的なことになるのかなというふうに思います。特に本日の議論は、おそらく今の資料の話よりは、むしろ後ろの国土交通省の環境政策のお話をするべきところなんですけれども、その以前の段階で、これまでの国の取り組みという話があって、そうしますと、それは一般論なものですから、皆さんいろんな意見が出て、あまり実りあるものではないような気もいたしますので、これを議論してくださいとか、このところを重点的にやってくださいということを提示いただくのが重要かなと思います。それが1点目です。

2点目は、これは後の議論にもかかわる部分です。藤井先生からのところに若干関係するのでありますが、日本とか韓国という国は、ある意味では特殊でありまして、石油を100%輸入しているわけですから、25%CO₂を減らそうと思えば、輸入を25%止めればいい。そして、あとは石油価格を通じて市場が決めるだろうということです。グリーン化したならば、石油を原価で買える権利をオプションとして与えれば、もうそれだけで

25%減るんでしょう。

ところが、おそらくそういうことをすると、石油価格が非常に大きく変動するだろうということなものですから、技術を通じてやろうとか、環境税という形で、おそらく高騰する値段よりも低く抑えたような環境税でインセンティブを与えようとか、枠を与えて排出権でやろうという形で、一種のソフトランディング化させようというふうな政策なんだろうと。それはおそらく世界中で最も、市場を使った急速なやり方とは違う形でうまくいくはずだというふうに考えているだろうと。したがって、藤井先生がおっしゃるように、25%減らせというのは、何となく全体のみんなの目標なんだけれども、それがいろんなところに影響が出てくるのをいかにミティゲートするか、緩和しながら目標に近づいていくかということをお互いの分野で考えてくださいというのが、おそらくオーダーなんだというふうに私は思っています。

そういう意味では、この後ご説明いただく国土交通省の環境施策に関して、その個々の施策が、もちろん、CO₂を減らすのにどのぐらい効果があるかということもきっちり検証しなければいけないんですけれども、それに付随して、本来の国土交通行政上の政策とは反することがある、あるいは、国土交通行政上の政策をより促進することがどれだけあるのかということをお互いに総合的に提示をして議論する必要があるだろうというふうに思いました。

私は、もちろん、高速道路の無料化とか、そういうものはあまり好ましくないとは思っている一方で、国土交通行政として、国民の移動のコストを低下させるというのは、国土交通政策の非常に大きな目標であるはずなので、CO₂さえたくさん出ないのであれば、あるいは公共交通に対して悪影響が出ないのであれば、高速道路料金下がったほうがいいんじゃないかと私は思っています。

そのように、実はCO₂を減らすとか、いろんな施策に関しても、プラスの効果、マイナスの効果、いろいろありますので、特に国土交通行政の中の幾つかの環境施策ごとに、それを整理をしていただいて、ここの部分は、佐和先生おっしゃったように、環境税に近いほうでやるべきだとか、ここの部分は排出権取引のほうでやるべきだとか、国土交通行政と若干違いますけれども、そこを議論できるような形で提示していただくと、この審議会における議論というのはかなり有効になるだろうというふうに思います。

【原田部会長】 審議会の進め方等に関するコメントが主だったと思いますが。

あと、竹内さんと谷口さんと松尾先生ですが、予定していたよりも議論がかなり活発に

なっていて、きょう、お時間3時間をいただいているので、まだその3時間の枠には十分おさまるペースなんですけれども、今挙がっているお三方で一応意見をいただいたところで、意見を全員いただいたという形にさせていただきたいと思いますので。挙がった順番でよろしいでしょうか。

【谷口委員】 2点質問させていただきます。

まず4ページの温室効果ガスの推移と目標のグラフなんですけれども、運輸部門の青い線をマイカーとそれ以外に分けて表示したものを別のところで見ただけなんですけれども、もしそういうことが可能であれば、合計のやつと分けたものと両方表示していただけるとわかりやすいかなと思いました。

2点目が、21ページのポリシーマップなんですけれども、これ、必ずしも全部環境に関係したものではないと思うんですが。多分、左も右もプログラムって同じことだと思うんですけど、例えば、通勤や通学が便利になるというのと、循環型社会を実現するとか、かなり次元の違うものが一緒に入っているんですが、多分、これ、あえて一緒にしたんでしょうかという質問と、あと、例えば、この部会は環境部会ですね。地球環境ということを見てみると、右側の真ん中辺に、歩いて暮らせるまちづくりとか、渋滞対策とか、そういうのは地球環境にも線が引けますよね。これはあくまで案だとは思いますが、そのあたり、どのようにしてこれをつくったのかということをお聞かせいただければと思います。

【原田部会長】 いかがでしょうか。

【加藤環境政策課長】 1つ目につきましては、2009年の速報値はありませんけど、その前までは数字がありますので、また次回なりにデータをお出ししたいと思います。

2つ目の話につきましては、国民にわかりやすい形でというような観点から、まずアイデアフラッシュとは申しませんが、それなりのものを提示をしていこうということでお済みして、線の結び方につきましても、おっしゃるように、環境のところに結びつくものもありますけれども、より強く結びついているところに線が引いてあったりということになっております。先ほど私も申し上げましたけれども、例えば生物多様性であれば、それと海域を一緒にするのがいいのか、分けるのがいいのか、あるいは、適応というところも、災害に特化して書いてあるんですけれども、ほんとうにこれでいいのかどうかみたいなことを含めて、まさに今議論中でございますので、そういう意味で、皆様のご意見を賜ればということで、最後の成案ということではなくて、案としてご提示しているという

ことでお考えいただければと思います。

【原田部会長】 では、竹内先生。

【竹内委員】 皆さん、圧倒的に地球温暖化絡みの話が多かったので、私はマイナーのお話をしたいと思います。今もありましたポリシーマップを見てみると、例えば、左側の真ん中あたりに、美しい自然環境の保全を図るとか、それから、下のほうですと、外国人観光客の来訪を促進、観光地の形成、それから、右の下のほうにも、良好な景観の形成と水云々ということがあります。要するに、景観とかいった分野に関する環境というのも忘れてはいけないことではないかと思えます。日本の景観を維持する、あるいは、今非常に荒れ果ててしまった、荒廃している観光地をどうやって復活させて、美しい日本らしい風景をつくり上げて、外国の人々を呼んでくるか。今、外国の方々は、日本に来れば、温泉とかスキーとかいろいろありますけれども、やはり日本に対するあこがれとか、自分の国にないものにあこがれて、その景観とか自然の風景に引かれてくる方々は決して少なくはないと思うわけです。ですから、そういう視点とか論点というのが全くないというのもどうかという気がします。私がざっと見る限り、あまり観光という視点でのコラボレーションがないような気が私はしてまして、二酸化炭素が大変な問題であることは私も重々承知していますが、そこからもっと積極的に環境というものを利用して、それこそ国益につながるような、そういうような議論もほんとうはどこかでしておかなければいけないという気がしております。これは意見表明です。別にコメント等は一切要りません。

【原田部会長】 では、松尾先生。

【松尾委員】 だんだん何か言いたくなってきたから、時間を使って申しわけないんだけど。

私は、さっきの石油を25%輸入を減らせばいいという議論はあるんだけど、減らしても生活レベルが変わらないようにするためにはどういう社会資本を整備したらいいかということ、この場合は議論するところだろうというふうに思うんですよ。ですから、そういう意味では、やっぱり何のためにCO₂を削減するかという分は、やっぱり下げなければいけないのであって、下げても我々の生活に不便にならないようにするためにはどういう社会の構造にしたらいいのか、都市の構造にしたらいいかということを考えるのが我々の仕事ではないかと思うんで、そこは、逆に言うと、確認してほしいと思うんですよね。

それから、もう一つは、今と同じなんですけど、利便性を変えないけれども、下げないけ

れどもCO₂を削減するような、そのような社会システムというのがあるのかもしれない。そういうのに対して、国交省はどのようなスタンスで行こうとするのかという辺も議論してほしいというふうに思うんですね。

それから、もう一つ、あえて言えば、きょうの議論は地球環境問題ということがテーマだから、CO₂の問題ばかりが出てきているのかもしれませんが、ほんとうは、今も景観だけじゃないと思うんだけど、水質汚濁の問題とか、まだまだいわゆる身近な環境問題の中にも、国土交通省として、あるいは社会資本整備の目的としてやらなければいけないものももっとあるというふうに、残っているというふうに思うんですね。そういう意味での環境という言葉の中身が、今どっちかと言えば、CO₂のほうへ一気に引っちゃって、それだけでいいんだろうかというのは私は非常に疑問に思っていて、今後の進め方の案の中もCO₂の問題しか書いていないけれども、ほんとうは国土交通省はもっと国土全体の保全の問題とか、私は水のほうが専門なんです、水環境の問題なんて、まだまだ残っているんですよ。決して解決されたものでもない。大気汚染だって、局所的にはまだいろんな問題があると思うんですが。そういう意味では、都市の構造を変えることでよくするし、川をきれいにすることでよくする。下水道と浄化槽の問題は、私は非常に気にしているんですが、自治体任せにしたならば、浄化槽へ移っちゃいますよね。そのほうが安いから、下水管を引かないで済むから。この中にもそういう方はおられるんじゃないかと私は思うんだけど。そうやったら、川は必ず汚れるんですよ。そういう意味で、川もきれいにするとか、もう一遍もとへ戻った環境の問題というのをもっと掘り起こして、社会資本の整備と結びつけていくという、そういう視点というのはやっぱり非常に重要だし、抜けちゃってはまずいんじゃないかなということをあえて申し上げたいところですね。意見だけで結構ですから。

【原田部会長】 ありがとうございました。

審議会のあり方に関する意見がかなり多く出たような印象を持ちました。少し整理させていただきたいと思います。

続いて、2番目の議題であります、中期的な国土交通省の地球温暖化対策についての議論をいただきます。

では、ご説明をお願いします。

【加藤環境政策課長】 それでは、まず私から、資料2にございますけれども、今後の進め方（案）についてということでお示しをしたいと思います。

1枚おめくりいただきまして、今もいろいろ議論出てございましたけれども、当面、私もといたしましては、地球温暖化対策ということで、国会が始まりますと、基本法の審議が開始されまして、順調にいけば6月までには法案が通るといような流れがあるとすると、それまでに少なくとも国土交通省としてどういう方向を目指すべきかということをご議論をいただきたいというのが、今回、一連の中でお願いをしておるものでございます。その流れでいきまして、本日、その前提となりますさまざまな国際会議や前提の制度の議論をご紹介をした上で、この後、まず自工会と大聖委員の方からご説明をいただいて、自動車分野、その後、住宅、物流、都市、交通等の先進的な取り組みをされている分野のご説明をいただいて、ヒアリングした後に、国土交通省として、ポスト京都に向けてどのような対策がとられるべきかということ、この段階では数字がどうなっているかとか、法案の進捗等もございますので、それらを見ながらでございますけれども、最速でいけば6月ぐらいに向けて中間の取りまとめをやっていく必要があるかなということで、大変恐縮ですが、3月ごろからひと月に1回ぐらいのペースで、できればご議論をさせていただきたいなと思っております。

書いてございませんけれども、先ほどご紹介をいたしましたように、社会資本整備重点計画の議論、交通基本法の議論がございますので、少し折に触れてご紹介して、そちらにも、特に生物多様性等はこちらの方では関係してまいりませんので、そこら辺の議論もご紹介しながら、ご意見を賜れるかどうか、また部会長ともご相談でございますが、そこはまた考えさせていただきますが、今回お示しをするものとしては、まず温暖化のところについて、ヒアリング、それから中間的な取りまとめということでお話をさせていただきたいと思っております。

2ページでございますけれども、後ろの資料は特にご説明はいたしませんけれども、これは現在の整理でございます。運輸分野、住宅・建築分野、都市分野、その他について、それぞれの対策が、現在、既存の政策、こういうものがあるということのご紹介でございます。これからご議論いただきながら、これをさらにブラッシュアップして、進化を加速化させて検討していくということでございますけれども、その視点として、もちろん、今お話ございましたように、CO₂を削減する中で、生活の質を落とさない、あるいは、むしろよりいいものに、あるいは政府全体では、産業としてもしっかりグリーン・イノベーションやるんだというような観点の中で、どういうふうな取り組みが国土交通省としてできるかというのを、これからのヒアリングを踏まえて、またさらに検討させていただきた

いと考えております。

私からは以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

今置かれている状況の中から、地球温暖化対策の動向、その関連について重点的にやりたいということと、現段階で国交省の地球温暖化対策、1枚にまとめるとこういう形であると。これは今のたたき台という形ですかね。ヒアリング等を実施していきながら、いろんなことを聞いた上で、これが中身がいろいろ変わっていくというものが紹介されたということですので、あまりこれは細かく議論してもとは思いますが、もし何かあれば、簡単にご質問いただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

【浅野委員】 2ページ目について少し意見を申し上げます。

きょう、大聖先生からの資料が出ていまして、そこでの確にまとめられていると私は考えておりますが、環境、特に温室効果ガスというのを、諸外国の学会なんかへ参加する経験から申しますと、1つ、運輸部門については、運行する機材の問題と、それから運行プロフィールといいますか、総合計画も含めたそういうふうな動かし方の問題、それから、3番目は燃料問題、その3点に限られていますね。機材問題というのは、例えば、ハイブリッド自動車を開発するとか、新しい飛行機の機材を導入するとか、そういうことなんですけれども、多くの場合に、CO₂だけの問題ではなくて、新しい機械は騒音も減っているし、NO_x排出も減っている。つまり、二重、三重に環境の効果が出ているわけです。そういう面で、CO₂だけの側面を考えておくと、若干対応しといいますか、数え落としが出てくる可能性があるので、そういうことを総合的に、やっぱり環境審議会でございますので、環境関連としてまとめ上げるということもやってもいいのではないかという感じがすることが1点。

それから、プロフィールの問題というのは、各局で多様にやっているんですけれども、そのプロフィールの効率化の効果というのはどの程度環境に影響するのかということは、おおむね諸外国では何%という言い方で出ているんですけれども、国交省においてはどうかになっているのかということが少し心配。ですから、そういうことを重点化するときに、どの程度の重点化の方法があるのかという、そういうことも絡めて、やっぱり冷静に効果を算出することを少しやっていただきたい。

3点目は、日本の中緯度地域、特に海洋をたくさん持っているところというのは、再生燃料の開発の可能性が高いと諸外国はうらやましがっている。特に藻とか、海洋生産物に

よる油の抽出とか、そういうことを考えておくと、やはり日本ほどすぐれた環境、立地条件の地域というのは少ないわけです。ただ、国内においては、そういうふうな議論が活発に行われている状況にはない。もったいないという気がしますので、もう少しその他の項目なんかでも、エネルギー開発と燃料開発ということを少し、海洋を所管する国土交通省としてもお考えになってもいいのかなと。そういうことも含めて、総合的な、何をやるべきかということをもう一度整理をお願いしたほうがいいのかなという、そういうふうな意見があります。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

【家田委員】 この審議会としての時間的ターゲットが、6月に中間的に取りまとめるということとはよくわかったし、割合短期決戦だなということも伝わりました。ありがとうございます。

それで、いろいろ今出ているご意見についても関連して申し上げると、環境という言葉で言えば、それは何でも関係するし、それから、環境対策がエネルギー対策にもなっているとか、もちろん、ものすごいんですね。コスト削減にもなっているとか。例えば、新幹線のエネルギー効率、環境負荷効率って、この何十年でがばがばよくなっているんですからね。だから、同感ではあるんだけど、でも、短期決戦でやるに当たって、あんまりほんわかしたレポートをつくったって、判じられないんですね。だから、私の意見は、軸をはっきりすると。例えば、ターゲットを地球温暖化というんだったら、それについてはびっちりしたことを言う。もちろん、それに関連しているものがちょろちょろと出てくるのは賛成ですけどね。

それから、ターゲットが2020年に向けてのというようなことで読んでいいのか、はっきりよくわからないんだけど、何年に向けた施策を6月までにまとめるのかということ、どこまでのことを検討可能かって、相当変わってきますよね。技術的には、2050年を目指して勉強していることもあれば、2020年ぐらいという。2020年といったら、今ほとんどできていなきゃ、そんなもの実用というか、実質的に効果が上がるものなんかないですからね、今できているもの以外。そこのところもはっきりしたほうがいい。

それから、もう一つ申し上げると、技術的なイノベーションというのは非常に大きな効

果を生んでいるし、技術的なイノベーションは、ほとんどは民間部門で生まれているわけですね。今回やろうとしているのは、国土交通省の地球温暖化対策だから、国土交通省が施策として行うことですよね。それは、さっきの悪名高い道路料金の話もそうだろうし、それからインフラ整備もそうだろうし、あるいは何かターゲットを民間部門に対して示すのもそうだろうし、あるいは技術開発の支援をするのもそうだろうし、国土交通省がやるのが何があり得て、そこについて言っていくということに限定しないと、6月くらいまでなんて、ほんとうにいろんな人の話を聞いて、何となくどこにも書いてあるようなレポートでまとめるだけじゃしょうがないですからね。

そこでぜひお願いしたいのが、ここまで国土交通省がやってきた施策、それは必ずしも地球環境問題がメインターゲットであったわけではないけれども、それが地球環境問題という面から見たときに、どのくらい整合的なものであったのか、あるいは、そういう面から見たときに、どのくらいイフェクティブなものであったのかという評価だけはやってもらいたいと思います。それを踏まえた上で、これからはどうするべきなのかというのを議論させていただきたいなと思います。

以上です。特に何年を目標にするかだけは教えていただければ。

【原田部会長】　そうですね。

【加藤環境政策課長】　今、6月というふうにはここで書いていますけれども、もう少し詳しく申し上げますと、最終的に温暖化対策の基本法ができた場合には、その基本計画の中に数字を全部入れ込んで、取りまとめをしなければいけないというのが最終のゴールとしてあります。それを踏まえると、まず2020年ということで議論をする。それから、6月というふうに置きましたのは、やっぱりある程度、国会等の対応等もあれば、そこまでに考え方の整理をして、さらに、法案というのは動きもありますので、数字を出すときはわかりませんが、そこから方向性を示した後に、数字等の議論をしていって、政府全体の基本計画ができるときに、数字も入れ込んだものをつくるという前提で、20年ものものの方向性なりの議論を、できれば6月までにしたいなということでございます。

ただ、いろんな動きとか、政務の方も代わられますので、今の事務局の現状のスタンスとしては、20年までの方向性を6月で出して、さらに、数字を入れたものを基本計画に間に合うように、この部会をお願いをしたいということでございます。

【家田委員】　わかりました。

【原田部会長】　よろしいでしょうか。

【崎田委員】 今の今後の進め方を拝見して、先ほど私が発言したこととの関連なんですけれども。

先ほど、私、総合化とスピード感というお話をさせていただきました。それで、これを拝見して、それぞれの分野はかなりもう明確に出てきているし、さまざまな検討は進んできているわけですから、こういう内容を総合して、それぞれの地域が、その地域の大きさとか、自然とのかかわり、大都会なのかとか、そういう地域の特性に応じて、こういう精神を入れて、どういうふうに快適なまちにつくっていくのかという、そういうような総合化するときのプランニングとか、それを具体的にするとき、どういうところの計画を早目に動かしていけばいいのかとか、やはりそういうあたりが現実には非常に大事になってくるといふように感じています。

ですから、こういう総合的にやっていくときにどうするのかということ、そして、その総合化ということと、もう一つ、今、それぞれの分野で資本整備のハードのところと、それを活用した暮らし方とかビジネススタイルとか、そういう暮らし方のシステムで相乗効果を上げるという、そのハードとソフトの連携ということも大変重要になってきますので、そういうようなことのかかわりとか、やはりそういうことを踏まえて、最終的に各分野を総合化する低炭素の都市、あるいは自然の豊かな地域の場合とか、何かそういうことで、かなり具体化に対するイメージが明確に出てくるようなまとめにしたほうが、現実に地域社会にいろいろとお仕事とか計画づくりの場を持っている方がすぐに動くんじゃないかなというふうな感じをしています。

なお、今、それぞれの分野で新しい技術の社会実験というのはかなりいろいろ行われていると思うんですが、社会実験が終わると定着するというふうにはどういうふうにしたらいいとか、いろいろなことが今現実には課題も多いと思いますので、そういう社会実験を社会に定着させて、地域に広げていくために、いい事例をどんどん広めるとか、やはりそういう即戦力型の計画というか、そういうものがまとまっていくといいなという感じもしております。よろしく願いいたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。

では、佐和さん、短目にお願いします。すいません。

【佐和部会長】 先ほどから経済成長とCO₂の排出削減ということの関連で、劇薬という言葉が使われたりもしていましたけどね。実は、これ、前の資料に戻って恐縮なんですけれども、これを見ると、要するに、2007年度から2008年度にかけて、実質経

済成長率はマイナス4.1%だったんですね。ところが、CO₂の排出量はマイナス6.4ということで、CO₂の排出量の減のほうが大きいんですね。それで、同じく、8年度から9年度にかけては、実質経済成長率はマイナス2.4%、それに対して、ここに数字が出ていますように、CO₂の排出量はマイナス5.7%減っている。

ということは、何を意味するかと言いますと、GDPのCO₂原単位というんですか、CO₂をGDPで割ったもの、それ自体が7年から8年にかけて6.4と4.1の差ですから、2.3%減っている。それから、今度は8年から9年にかけては3.3%減っているということになるわけですね。ですから、そういう意味で、明確にここで、この近年の減っているのは何か経済成長率がマイナスだったせいだというふうに見られがちなんですけど、それ以上に、同じGDP1単位を生産するのに排出したCO₂が目に見えて減っているということを、やはりその理由等を精査していただきたいというのがあります。

【原田部会長】 有効な施策があるはずなので、それをちゃんと見てほしいということであったと思います。

では、ちょっと時間の都合もごさいますので、続いて、資料3につきまして、きょうは日本自動車工業会のご説明をお願いするということで、わざわざ後ろで控えていただいてもらったので。申しわけございません、前半の議論が少し長引いておりますけれども、ご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【中山常務理事】 日本自動車工業会の常務理事の中山でございます。よろしくお願ひいたします。

本日は、温暖化対策に関する日本自動車工業会の考え方、それから対応状況につきまして、このような説明の機会をいただきまして、ほんとうにありがとうございます。最初に、本日の我が方の出席メンバーを紹介させていただきます。

環境委員会運輸政策ワーキンググループ主査の、トヨタ自動車の大野主査でございます。

【大野主査】 よろしくお願ひいたします。

【中山常務理事】 安全環境技術委員会電動車両技術部会長で、本田技研工業の臼田部会長でございます。

【臼田部会長】 臼田でございます。よろしくお願ひします。

【中山常務理事】 よろしくお願ひします。

お手元に資料3をお配りしておりますけれども、それにつきましては、後ほど大野主査のほうから説明をさせていただきます。その前に、私のほうから、一言、日本自動車工業

会の基本的な考え方についてご説明をしたいと思います。

自動車工業会は、安全対策と環境対策、この二本柱、非常に重要だというふうに考えておりまして、最優先の取り組みをしております。環境対策のうちの運輸部門のCO₂の排出抑制につきましては、ハードとソフト両面の対策が必要であるというふうに考えておりまして、ハード面の対策につきましては、自動車工業会におきまして、各社が非常に激しく競い合ひまして、安全を確保しつつ、さまざまな燃費技術を改善する、それから、次世代自動車の開発を普及をすることによってやっております。それによりまして、後ほどご説明いたしますけれども、燃費向上が絶えずなされてきております。そして、その結果、ハイペースで直線的に燃費改善がされておりますけれども、自動車工業会としましては、今後とも努力をしていきたいと思っております。

それから、2点目の次世代自動車につきましては、その開発・普及というのは、私どもは日本の国際競争力の向上、それから、我が国の発展の源泉であるというふうに考えておりまして、一方では、先ほども少し議論が出ておりましたけれども、エネルギーのセキュリティの観点からも、大変重要だと考えております。そのため、自動車各社、さまざまな戦略を立てまして、克服すべき技術面、インフラ面、その難題に、現在、その生き残りをかけて、総力を挙げて努力をしているという状況でございます。

次世代自動車の開発促進、そして普及のためには、私どもはやはり政府の継続的な財政的な支援が不可欠であるというふうに思っております。一方で、また、このような機会も通じまして、官民で十分議論して、課題を克服していくということが重要であるというふうに思っております。

それから、2点目のソフト面の対策でございますけれども、これは交通流対策、物流効率化、それからエコドライブ、さまざまな対策がございます。私どもは、ハード面の対策と両輪をなすというふうに思っておりまして、この両面を合わせた統合的な対策がぜひ必要であるというふうに思っております。本日は忌憚のないご意見、ご指導を賜りたいと思っております。

それでは、大野主査より詳しくご説明を申し上げます。

【大野主査】 それでは、資料3に基づきまして、すいません、座ったままやらせていただきます。右下のページ数に沿って、簡単にポイントだけご報告いたしますので、細部ご質問があれば、また後で回答させていただきたいと思っております。

まず2ページでございますが、私どものやっております燃費向上についてご報告します。

3 ページ、燃費向上というのは、言いかえますと、自動車のさまざまな損失を減らすということでございまして、損失というのは、ここにありますように、いろんなのがありますから、言いかえますと、燃費向上策もいっぱいいろんなのがございます。

4 ページ目、これは日本市場の乗用車の平均燃費を実線で示したものでございまして、ごらんのように直線的に、我々から見ますとかなりハイペースで燃費をよくしてきました。このトレンドが点線で書いてありますが、ここ1～2年は、直線的なトレンドから急によくなっているのがおわかりだと思います。これは私どもの努力もありますが、それ以上に、政府からの補助金とか、減税とか、いろいろやっていただいたのが功を奏しているという結果でございまして、補助金については、昨年9月に打ち切られました。減税は今後どうなるかわかりませんが、ということで、今後クエスチョンマークをつけてございますのは、そういう政策によってかなり変わりますので、私どもも注目しているところでございます。

5 ページ、これは重量トラックの燃費向上でございまして、これは余裕があるとは言えませんが、着実にこちらのほうも燃費を向上させてまいっております。

6 ページ目、燃費と言いますと、車の重量がかなり効くというのは定説になっておりますので、1 ページ設けさせていただきましたが、これは米国、欧州、日本の各市場の乗用車の重量分布でございまして、これ、ぱっと見ていただきますと、欧米に比べて、日本市場の乗用車がいかに軽いかというのがおわかりいただけると思いますが、これは軽自動車があるとか、そういういろんなせいがあると思いますが、既にかなり軽くなっております。我々は技術的に今後も相当軽くするように努力いたしますが、こういう位置づけになっているということは、ご認識いただきたいと思っております。

7 ページ、次世代車の現状、展望でございまして、8 ページに、こういったものが、我々、次世代車と呼んでいる車でございまして。

9 ページ、どのくらい普及しているかと言いますと、グラフにありますように、保有ベースで100万台を突破いたしました。この100万台という数字は、保有台数から見ると1.4%にしかならないので、大したことはないんですが、普及速度をごらんいただくと、指数関数的に増えていますので、私どもとしては、将来相当強力な武器になるということで、大きな期待を寄せている次第でございまして。

10 ページから、個々の次世代車について簡単に触れさせていただきます。今、100万台のうちほとんどはハイブリッド車でございまして、10 ページにもありますように、

ハイブリッド車はかなり現実的なものになってきましたが、私どもから見ると、まだ今後のさらなる普及という意味では、コストダウンとか、まだやることが残っているという見方です。

11ページ、電気自動車でございますが、これは一言で言いますと、バッテリー次第ということがございまして、バッテリーの開発がいかに進むかということにかかっております。具体的には、真ん中にありますように、コストとか耐久性、航続距離、この辺を一生懸命開発しているわけでございます。

12ページ、プラグイン・ハイブリッドでございますが、これは2012年ぐらいからどんどん出始めると思いますが、今申し上げましたように、バッテリー技術がまだ完全ではございませんので、それを補完する技術といたしまして考えられているもので、基本的にはハイブリッド車なんです。夜寝ているうちに充電していただくと、最初のうちは電気自動車として走れる、電気がなくなったら、ハイブリッドですから、止まっちゃうことはありませんというコンセプトでございます。

13ページ目を見ますと、これはアンケート調査の結果でございますが、日本の場合、1日に何キロ走りますかということなんです。例えば、先ほどのプラグイン・ハイブリッド、トヨタの場合ですと、電気で20数キロ走れます。その後は普通のガソリンになりますね。20数キロというと、これをごらんいただくと、半分まではいいんですけど、結構、40%以上はカバーしてしまう。それから、電気自動車が仮に100キロ走れるとすると、80%ぐらいはカバーするというので、まだ十分ではありませんが、全然使えないということはないので、ある程度はお使いになれるレベルには達していると思います。

14ページ、燃料電池・水素自動車でございますが、こちらのほうもステディに開発が着々と進んでおります。まだいろいろ課題が残っておりますが、耐久性、コスト等、まだ課題はありますが着々と進んでおりますので、自工会としてはかなり期待している技術でございます。

こういう技術に対して、15ページからちょっと比較をしてみたいと思います。15ページの縦軸は、体積エネルギー密度というのをとっております。これはちょっと難しい言葉ですが、要は、例えば燃料タンクのような体積にエネルギーをどのぐらい積み込めるかということですから、簡単に言ってしまうと、これが1回充電して何キロ走れるかというのに比例するわけでございます。ですから、ガソリンのような液体燃料に比べると、気体燃料とか電気は、これをごらんになると、いかにエネルギー密度が低いかがお

わかりになると思います。ただ、正確に言いますと、燃料電池とか電気自動車は、効率が3倍ぐらいいいですから、このとおりではなく、その3倍していただかないといけないんですが、3倍してもまだガソリンには到底追いつかないという状況です。ということで、これが大きな課題になっています。ただ、この辺は、もう毎年どんどんすごいスピードで開発が進んでおりますので、そんな悲観していただく必要はないと思います。

16ページですが、同じように、電気・ハイブリッド・燃料電池のシステム図を比較してみました。これをごらんいただくと、下のほうの電気の部分のシステムは殆ど同じだということがごらんいただけたと思います。言いかえますと、電気自動車にエンジンを積むとハイブリッドになりますし、エンジンのかわりにフューエルセルを積めば燃料電池になる。こういうことで、全く違う技術ではなくて、1つの同じ系統でポートフォリオの技術をやっている、こういう見方をしているわけです。バッテリーがパーフェクトなものができれば、システム図を見ると、電気自動車が一番シンプルでいいなという気がしますが、まだできていませんし、今後どこまで進むかわかりませんので、燃料電池車の出番がある可能性があるということで、まだ今の段階で判断するのは早すぎるという認識でおります。

17ページ、次世代車の普及でございますが、18ページに示しました普及率予測、これは2020年の予測ですが、政府の財政的な支援がない場合とある場合と、両方世の中に発表されております。このパーセントは、毎年の新車販売に対する割合でございます。ストックではありません。2020年の販売の割合です。支援がない場合は、経済産業省の「次世代自動車戦略2010」、これは20%未満ということになってはいますが、これはエネルギー基本計画にも引用されておりますので、私どもとしては、経済産業省というより、日本政府の公式見解という理解をしております。それに対して、我々自工会は、10%プラスアルファという言い方をしております。下のほうが補助金・減税などの支援がある場合ですが、自工会では数字を公表しておりません。と言いますのは、日本政府はまだ幾ら出していただけたらとか一切言っていないので、あまり言えないかなというので、数字は出しておりません。

19ページですが、まとめると、課題を幾つか次世代車について挙げさせていただいております。課題①、技術課題です。これは今申し上げたようなことですが、20ページを見ていただくと、多くの方が、2020年代にバッテリーなどの技術革新があるのではないかと非常に期待をする向きが多いので、私ども、大変こういうのをねらって開発を進めているわけでございますので、ある時点で急にぱっと進む可能性も期待しております。

課題②、リードタイム。よく携帯電話と比較される方がいらっしゃるんですが、車はあいうふうにはとても早く普及いたしません。それはモデルチェンジサイクルが全然違いますので、その点をご理解いただきたい。

22ページ、課題③、これは従来車と次世代車の同時並行ということで、我々の事情なんです。世界中でビジネスをしております、例えば、ある車種をハイブリッドに変えたといいたしましても、従来のガソリン車をやめるわけにはいきません。国によっては、ハイブリッドは売れないところもあります。ということで、次世代車をつくと車種が2倍に増えたのと同じ労力になりますので、この辺もご理解いただきたい。

23ページ、課題④、消費者に選択されるかどうか。これは私どももなかなかわからないところで、いろんなハイブリッド車の販売台数を書きましたが、同じように売れているわけではなくて、車種によってかなり売れているところと違うところと差がございます。言いかえますと、車種数を2倍にすると、販売台数が2倍になるとは言い切れないので、この辺の読みがなかなか難しく、私どもも困っております。

24ページ、政府支援でございますが、この図は、乗用車に占める次世代車のシェアです。実際はほとんどハイブリッド車です。急に2009年度からぼんと上がっているのがおわかりいただける。これはもう政府支援の効果が顕著にあらわれているわけです。これだけ効果が出ました。補助金のほうは9月で打ち切られたんですが、11月までの統計を見ますと、今のところ下がっておりません。ただし、例えばプリウスの在庫を見ますと、一時は半年から4カ月待ちだったんですが、今はほとんど待っていただくことなくお買い求めいただけるということで、まだ安定しておりませんので、もうちょっと解析を待たないとわからないと。

25ページ、時間の都合できょうは論じられませんが、その他の課題として、標準化、スマートグリッド・インフラ、こういうところも含まれております。

以上、課題をまとめると、26ページのようになります。かなりいろんな課題を申し上げて、ちょっと言いわけっぽく聞こえたかもしれませんが、基本的ポリシーは、今中山常務から申し上げたとおり、我々も次世代車を一生懸命やりたいと、ポジティブな姿勢でございますので、誤解されないようにしていただきたいんですが。以上の課題をまとめますと、積極的に取り組んでいるわけなんです。政府の掲げている、国際競争力を強化しながらCO₂を下げるんだという観点で申し上げますと、やっぱり今のような課題がある以上、最適なペースがあるのではないかと。遅すぎても早すぎてもいけないんじゃない

かという気がいたしますので、その辺はこの部会で十分議論いただければ助かります。

それから、27ページからは、最初に我々の努力についてご紹介したわけなんです、こういうのを加味して、運輸部門のCO₂がどうなるかというのをちょっと論じさせていただきます。

28ページ、これは運輸分野のCO₂のグラフでございます。90年代は民生、業務と同じようなハイペースでCO₂が増加しておりましたが、21世紀に入りまして、目覚ましいペースで削減に成功しております。これは世界的に見て、運輸がこんなペースで減っている国はほとんどありません。ドイツと日本がベストプラクティスのいい例だと思いますが、ほとんどの国は増えております。この辺は日本が世界に誇っていいところだろうと思います。点線で未対応ケースが書いてございますが、ほんとうはこういうペースで増え続けるだろうと思っていたのが、こういう勢いで減っているわけなんです、なぜ減ったかというのが、下向きの矢印で書いてございます。一番効果の大きかったのは、乗用車の燃費向上で、私たちが自慢したいところなんです、逆に言いますと、燃費向上しかなかったら減っていなかったはずなんです。ほかの要因もいろいろ合わせたおかげで、これだけ減ってくれたということでございます。

一つ一つ要因を見ていただきますと、1番の乗用車の燃費向上については、29ページにグラフを載せております。3本引いてありますが、販売モード燃費というのは、その年に売られた新車のカタログ燃費の平均でございます。急速によくなっているのがおわかりいただけます。保有モード燃費は、古い車まで全部ひっくるめたカタログ燃費の平均でございますから、若干遅れがございます。実走行燃費というのは、これはカタログの燃費ではなくて、皆さんがお使いになったときのほんとうの燃費です。運輸部門のCO₂は、この実走行燃費をもとに計算されますから、カタログ燃費だけよくしてもだめですということで、大体3割ぐらい乖離がございます。ただ、重要なのは、両方の傾向が一致していないとしょうがないんですが、保有モード燃費が1%よくなれば、実走行燃費も1%よくなっていますから、カタログ燃費をよくするという事はもちろん重要ですが、それ以外の原因がこの差の中に隠れているということになります。

30ページをごらんいただくと、その両燃費の差が、エアコンのような電気負荷とか、あるいは運転方法——エコドライブに結びつきます——、あるいは交通渋滞とか、この辺に原因があるということがわかっております。したがって、私どもは統合的対策という呼び方をしておりますが、自動車メーカーだけではなく、政府、国民、燃料メーカー、こう

いうステークホルダーが力を合わせてCO₂を減らさなければいけない。先ほどの運輸のグラフを見ますと、実際に日本はかなりできているので、その成果としてこれだけ減っているのではないかという見方をしております。

もうちょっと交通対策について具体的に申し上げたのが、31ページでございます。同じような車が走っていても、交通渋滞があって平均速度が時速10キロのとき——これは一番左側ですけれども、これから渋滞がなくなって平均車速が増えますと、CO₂がこんなに減ります。もうこれで半分ぐらいになっちゃいます。このぐらい渋滞が効くわけでございますので、何でも道路をつくれればCO₂が減るとは言わないんですが、ここにあります首都圏の三環状とか、都市部ではまだまだ交通渋滞対策によってCO₂を減らせる余地があると思っております。

32ページ、次に、エコドライブの話をさせていただきます。貨物車のエコドライブというのは、例えば、デジタルタコグラフなんかを使って、大手の運輸業者の方を中心に進み始めている、全部というわけではありませんが、普及し始めているというふうに見ておりますが、33ページにありますように、おもしろいといえますか、エコドライブの普及活動をやった会社では、例外がほとんどなく、交通事故が半分近くに減っているというデータがございます。会社の社長さんからすれば、燃料コストが減る以上に、これだけ事故が減るとうれしいのではないかという副次効果もあります。

問題は、乗用車のエコドライブでございまして、34ページにあります。自工会でもさまざまな普及活動をしておりますが、まだあんまり普及しているようには見えません。ですから、これからの施策になると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

35ページ目ですけれども、これは自工会各社がやっているものですが、ここ数年前からエコドライブ支援ツールの普及率が相当高まっております。例えば、燃費計ですとかエコメーターのようなものですが、大体今売っている新車の4台のうち3台は、車種で言いますと、そのぐらいの車種にはついていると思ひます。これは、私はダイエットするのに体重計が必要だという言い方をしているんですけども、やっぱり成果が見えないとやる気が出てきませんので、こういうのをご活用いただき、普及活動をやっていきたく思ひます。

36ページ、今論じてまいりましたことは、英語で言ひますと、インテグレートド・アプローチという言い方をいたしまして、これは自工会、我々JAMAだけではなくて、欧州の自工会、ACEAとか、アメリカの自工会、Auto Alliance なんかと連携して、世

界中でいろいろキャンペーンをやって、重要性を訴えているところでございます。

37ページ、まとめとして、2020年の運輸部門のCO₂について、我々の見方をお話しします。38ページ、これは先ほどと同じ運輸部門のCO₂のグラフでございますが、我々の見方としては、今のトレンドで行きますと、麻生政権時代に日本政府が示した約2億トン——これは一番右側でございますが、トレンドどおり行けばこのぐらいになるだろうと思っています。ところが、最近、環境省さんのロードマップ、つい最近、中間整理がまとまったと思いますが、これでいくと、1億6,300万トン～1億7,900万トン、これはこの図でありますように、毎年のCO₂削減量を1.5倍以上のペースにしなければいけないというので、かなり難しいと思います。したがって、国交省さんはじめ、この部会で専門家の方々に、より具体的にご検討いただけるとありがたいなと思います。

一例としまして、39ページ、燃費もっとよくなるのかという話をよく聞くんですけども、これはケーススタディをやった結果です。上のほうの新車燃費というところに3本ラインが引いております。一番上の青い線が、ずっと今後とも直線的に燃費をよくした場合です。2番目の緑が、2015年からさぼって燃費をよくしない場合。橙色が、2005年から燃費を固定した場合です。この3ケースについて、CO₂がどうなるかという計算結果が下です。もちろん、燃費向上したほうがCO₂は下がるんですが、ご注目いただきたいのは、15以降、燃費をよくしてもしなくても、200万トンしか変わりません。これは先ほど申し上げましたように、代替に時間がかかる市場だからです。したがって、2020年まであと10年近くあるんですが、我々にすれば、この5年間で勝負でして、15年から20年の後半の5年というのは、あんまり効かないんです。代替する時間がないので。ですから、あまり中期とか長期という見方ができなくて、20年というと、我々の業界ですと、短期に近いということが言えます。

40ページ、エコドライブですが、先ほど申し上げたとおりでございますが、下の四角に書いてあるとおり、クールビズは成功例と見ていまして、エコドライブも政府のお力で、大臣がキャンペーンをやるとかして、知名度をアップさせていただけるとありがたいとか、例えば、教習所なんかで教育するのが一番早いのではないとか、あるいは、今各省とか我々が個別に普及活動をやっていますが、一致団結してやったほうがいいんじゃないとか、幾つかそういうふうに提案させていただきたい。

41ページ、これは交通流対策の提案ですが、いろんなところの書類で、モーダルシフトという言葉がいっぱい見られます。私どももちろん反対しているわけではないんです

けれども、先ほど申し上げたとおりで、モーダルシフトだけではなくて、道路整備等の都市部の交通流対策はまだ効きますから、こちらもお忘れなきようお願いしたいというお願いでございます。

その1つのエビデンスとして、42ページなんですけれども、これは難しい図でございますが、左に行くと混雑して渋滞が起こっている、下に行くと燃費が悪いという図です。同じような車が走っていても、都道府県で全然違います。三大都市圏では、渋滞をされていて実際の燃費が悪いというのが、一目瞭然、データで出てまいります。この辺を指して言っております。

43ページ目、もう一つの例といたしますか、提案でございますが、これは最近の新聞から拾ったんですが、従来型であっても信号機の制御をうまくやると、かなりCO₂が減りますよと。この辺は、道路をつくるよりも、即戦力としてすぐ効きますから、お願いできないでしょうか。

44ページ目、物流の効率化。これは隠れて見えませんが、実は現在までのところ、運輸のCO₂削減にもものすごい寄与をしているという評価をしております、今後20年までにまだどのくらい効率化する余地が残っているかというところがポイントだと思いますので、これもぜひこの部会でよろしくご検討をお願いしたいと思います。

45ページ、2020年を論じるときに、活動量として、車の走行距離というのがございます。これは国交省さんの予測と最近の環境省さんのロードマップの予測と、一番右にありますように、若干異なります。あんまり違うように見えませんが、これをCO₂に直しますと、800万トンも違います。かなり効きます。したがって、この辺の予測もかなり慎重にやらないといけないので、改めて国交省さん、専門家としてご精査いただければと思います。

46ページ、これは統計データ整備のお願いですけれども、先ほどもご意見が出ていましたが、各政策がどのくらい効果を出しているかというのが交通対策で非常に重要だと思いますが、四角で書いたようなさまざまな統計データが既に存在しております。が、官保有のデータは、ほとんど開示されておられません。これを我々にも開示していただけないでしょうかというお願いでございます。例えば、VICSの生データとか、車検のオドメータに走行距離が全部書いてあるわけでございますので、この辺を開示していただければ、国交省さんだけでなく、我々も一緒になって解析をします。

1つの例が47ページなんですけど、これは自工会が解析した例でございます、警視庁

さんとか首都高速道路公団から特別にデータをいただきまして、2020年に開通した首都高速王子線の効果を、実際に1年かけて解析しました。その結果、開通したことによって、2～3万トンCO₂が減っているということがわかりました。こういうふうに統計データを使っていきますと、交通対策の効果がどんどんわかってきますという例でございます。

まとめは、繰り返しになりますので、割愛させていただきます。

49ページ以降は、個々の燃費改善の技術の事例でございまして、きょうはお時間がないので割愛させていただきますが、もしご興味がありまして、ご質問があれば、お受けしたいと思います。

以上でございます。ありがとうございます。

【原田部会長】 大変わかりやすい説明、ありがとうございます。

なお、質疑については、大聖委員から資料4を説明していただいた後に、まとめていただきますので、大聖先生、よろしくお願ひしたいと思います。

【大聖委員】 それでは、資料4を使ってご説明してまいりたいと思います。

ただいま大野さんのほうから、自工会としてのいろいろ技術的な観点、それから、実際のデータを使った解析等、いろいろとご紹介いただきました。実は、このご説明の大半は、このたび環境省のほうでまとめましたロードマップの小委員会で、私、自動車ワーキングのほうの主査をやらせていただきまして、それをまとめたものをご紹介するという形をとらせていただきたいと思います。これには大野さんもご参加いただいております、自動車メーカー、それから、それに関連する業界、エネルギー関係の方々のご参加もいただいておりますので、そういうご意見を集約しながらまとめてきたということでございます。

それで、前置きになりますが、ロードマップは、いろんな分野でもちろんまとめてきておりますけれども、私どもの取り組みとしては、自工会のデータとかご意見をいろいろと伺いながらまとめてきたということがありまして、わりと技術的には確度が高い数字を提示することができたのではないかなというふうに思っております。

それでは、時間もありませんので、大体10分ぐらいでしょうかね。

【原田部会長】 はい。

【大聖委員】 飛ばしてまいりますので、後でまたお目通しいただきたいと思っております。

この①とか②とかという、表題のところに番号が書いてありますが、これが報告書の、

ちょっと省略してありますけれども、並べたものであります。ここ2年ぐらいをかけた、ロードマップを精査してまいりました。そういうことで、本年度は最新のいろんな知見、情報を集めて、25%の削減を2020年で達成するためにはどういうふうな施策、技術があるかということをやってまいりました。それから、もう一つは、25%だけでは非常にエクストリームなケースということもありまして、20%、それから15%削減するための現実的な解をどういうものかというようなことも検討してきております。

それで、3ページですけれども、右下の数字を見ますと、一番下の欄にありますような、車の単体対策、燃料の低炭素化、自動車の利用にかかわる取り組み、それから交通流対策ということになっております。ただし、この交通流対策は、国交省が所轄する非常に重要な領域だと思っておりますが、環境省の取り組みの中では、地域づくりのワーキンググループにゆだねるということにいたしました。ですから、そこで、都市の中の交通、人の移動とか物流、そういったものは地域づくりのワーキングのほうでの成果を、ぜひまたチャンスがあればごらんいただきたいなと思っております。

それで、その次の4ページのほうへ参ります。②ですけれども、これは今大野さんがご説明になったデータと全く同じでありまして、このような次世代自動車ある、普及の状況がこうだということで、ここ1～2年の範囲では非常に大きな伸びがあります。これは、自動車関連税の減免措置とか購入の補助が次世代自動車に対して与えられたということが非常に大きく効いているということがおわかりいただけるかと思えます。

その一方で、自動車を取り巻く海外の情勢、これも先ほど言及がありましたけれども、新興国でのマーケットを考えますと、やはり従来の車の依存度が非常に大きいということで、技術的には日本は先に行っているわけですが、いろんな車種を用意して、適切な市場に適切な車を出荷する、そういうようなことで、大変ワークロードが増えているという状況があるかなと思っております。また、その一方で、先進国、特に日本と欧州ですけれども、燃費基準の強化を非常に厳しく行っているという状況があります。ですから、そういう市場全体をにらむということと、先端技術、とりわけ燃費の改善技術に関してどういうふうに注力するかというような、そういう両方の目標に向かってやらなければいけないという点が非常に大変だろうというふうに思っております。

その次の6ページへ参りますと、そこで将来予測ということですが、自動車分野を取り巻く状況、これは先ほどご説明ありましたけれども、走行量がどういうふうに減少していくのかというようなこと、これも大きな1つのファクターになりますし、将来の

自動車の販売台数の見込み、これも非常に重要なポイントになってくるということであり
ます。

それから、もう一つ、2050年、これは中長期の長期のほうですけれども、それにも
らんで、こういった図を書いてみました。これは技術的にあまり確度のあることは言えま
せんので、40年先ですから、現在思いつくようなメニューをこのように提示したという
ところであります。

その次の8ページをごらんいただきますと、ここでは税制と補助金の効果について調査
しておりまして、特に右上のグラフを見ていただきますと、ぼんとはね上がっている様子
がわかると思いますけれども、これはやはりグリーン税制の強化、購入補助が大きく効い
て、これだけ大きな伸びを示したということでもあります。それから、真ん中の図は、先ほ
どの大野さんの図と全く同じでありまして、次世代のシェアがはね上がっているという状
況であります。それから、もう一つは、古い車の買いかえに対する購入補助がありますの
で、これは古い車が廃車された台数の推移を見ておりまして、やはりディーゼル車ですと
11年、ガソリン車ですと13年を超える車に対する買いかえが多いに進んでいる。これ
は副次的な効果として大きく効いているなと思いますし、ですから、そういった購入補助
というのが新しい車に買いかえられる——経済対策も含めた、そういう買いかえの循環が、
古い車を廃車させる方向にもうまく働いているということがおわかりいただけるかと思
います。

さて、その次の9ページですけれども、自動車の単体対策ということで、これは今後ど
ういうような台数が売れていくかというようなことで決まってくるわけで、このような販
売モデル数の想定をしてみています。

それから、燃費の改善が進んでいる。これも先ほどのご説明のとおりであります。と
りわけ日本の場合は、2010年度、2015年度に燃費基準の強化があるわけです。そ
れを見ますと、その基準をもう5年ぐらい前に前倒し達成している車がどんどん出てき
てくるとか、あるいは、現行の基準に対して超過達成している車も出てきておりますので、
これは非常に将来のCO₂の削減見込みとしてはありがたい方向だと思っておりますし、
その次に、2020年度の燃費基準の一層の強化、これも今まさに検討中で、本年中にま
とまる予定ですが、また一層の燃費改善が、それによって目標として示されると思
っております。

そのような11ページのほうに参りますと、先ほどの最大の25%、これは2020年

で2台に1台は次世代車が売れるという、そういう前提で、これが最大導入ケースということになりますが、先ほどの基準導入ケース、これが2005年比で35%改善したものであるという形で、これをベースにして、その間をとって15%、25%マイナスのケースを試算しております。

それから、2050年に向かう上でのロードマップとしては、このような線表を引いて、いろんな施策の具体的な項目を挙げております。これは自動車の単体、それから燃料自体の低炭素化、利用のあり方、それから交通流対策ということになっております。

それで、その次には、自動車のそういった各ケースにおけるCO₂の削減効果が示されておまして、このように、25%に至る間の低減の幅がこのようなものになるということが計算で示されております。

その次の14ページ、15ページに、これはロードマップを描く上での留意点でありますけれども、国際的に非常に競争が激しいという中で、新しいものを出していくということが非常に厳しいということですから、政策的な支援が必要だということですね。それから、売り手と買い手ということもありますので、それを展開していく上で、自動車分野の低炭素化を目指すということで、総合的な施策が必要だということ。それから、車というのは、一般のユーザーが選択する商品でありますので、無理に買わせるというものではありません。そういった購買の方向づけをやる上でのいろんな投資が必要になりますので、そういったことにかかわる支援も必要だということでもあります。

それから、バスやトラックに関してちょっと申し添えますと、2015年の燃費基準の改定がありますが、乗用車に比べて燃費の改善率というのは非常に低いわけです。これはもともと燃費がいい車を、さらに燃費をよくしようとしている面もありますけれども、物流を担っている、あるいは公共交通機関の大きな割合を担っているわけですから、そういったものに対する改善も、これは、公共性がありますので、支援的なものが必要ではないかなというふうに思っております。この分野では、やはり国際競争力も非常に熾烈を極めておりますので、そういった支援が必要です。それから、車の利用に関する検討では、エコドライブ、あるいはカーシェアリング、こういった点に注目しまして、その改善の幅を見込みました。

それから、鉄道分野と船舶、航空分野についても調査いたしました。これらについてはあまり深掘りはしておりません。ヒアリングとか現存するデータをもとにして、このような数字をはじき出しました。運輸分野全体に占める割合というのは比較的低いわけですね

れども、とはいえ、やはり技術的な改善をぜひ期待したいと思っております。それで、ロードマップも、そこにありますような記述をしております。

めくっていただきますと、この鉄道と船舶と航空、これを全部足し算して、かつ、自動車の先ほどの削減のトレンドも合計して、全体をまとめたものが19ページの図でございます。このようなまとめ方をいたします。

そういうことで、まとめになりますけれども、25%の目標に向けて、車というのは9割を占めていますので、そこでの取り組みが重要だということ、それから、従来の車というのはやはり厳然としてありますし、マーケットの大きな部分を占めているということもありますので、燃費基準に示されておりますように、そこでの燃費改善というのは、やっぱり大きな役割を当面は担うということです。それから、供給と需要サイドの課題を克服するために、やはりいろんな支援、施策の展開が必要だということ。それから、それは税制面、補助制度の面、それも含まれるということでもあります。それから、車の利用のあり方としては、エコドライブ、カーシェアリングは大事だと。利用者の意識を転換していくというようなことも仕組む必要があるのではないかなということ。それから、先ほど貨物のほうが非常に頑張ってCO₂を減らしているというお話がありましたけれども、これは国土交通省の説明では、トラックの大型化と営自転換ですね。白ナンバーからグリーンナンバーへの転換が進んで、かなり効率的な輸送が行われているという実態があるということです。ただ、業者などにヒアリングしますと、これがだんだんサチってきているということがありまして、この一直線に今後も改善されていくというものではどうもなさそうだとということも事実だと思います。それから、エネルギー政策的な面も含めて、電力や水素、バイオ、天然ガス、こういったものの活用、それからインフラ整備、これも重要だということですね。大体そういうことであります。

それで、22ページに参りますと、これは私が試算したものでありますが、将来、ガソリン車もディーゼル車もこの程度CO₂を減らせますよという中で、やはり2050年にらんで8割減らそうとしますと、運輸部門ではハイブリッドだけではだめでして、やっぱり電気とかバイオとか、先ほど軽量化というお話もありましたけれども、これらを一段と進めていく必要があるのではないかなというのが私の持論であります。

それから、23ページは、経産省が進めてまいりました次世代自動車戦略研究会の結果ですが、これも、私、出ておりまして、多少またさき状態でしたが、民間の努力ケースと政府目標ケースということで、分けて示してあります。これは政府がやはり積極的な支援

を行うことで、この程度の普及が可能だろうということで、これは範囲を設定してあり、そのようなあらわし方で表現しております。

それから、あとはちょっと蛇足になりますけれども、皆さんご存じのように、世界、エネルギー機関で、右肩上がりのこういう一次エネルギーの需要の増大というのが新興国を中心に起こる、起因して起こるということ、それから、運輸部門がやはり23%ぐらいCO₂の割合を占めているということですね。

それから、25ページと26ページは、これも蛇足ですけれども、我々、教育機関に携わっております、2050年を目指して何ができるかと言いますと、実は今年ぐらいに卒業した学生がちょうど定年を迎えるまで頑張らなければいけないという世界なのです。ですから、人材の育成というのは非常に重要だと思っております。とりわけ科学・技術にかかわる高度な技術者・科学者の育成をちゃんとやっていくということですね。それをやはり国も支援していただきたいと思えますし、もう一つは、国際競争力という話がありましたけれども、国際的に活躍できる人材の育成、これももう不可欠であります。それから、外国の優秀な学生を引き受けるような、そういう受け皿をちゃんと用意するというようなことも必要です。

それから、最後になりますけれども、ちょっと課題を思いつくままに並べておきました。市場と技術と政策というのは、これは三位一体でやらなければいけないということと、産官学の取り組みが必要だということ。それから、最近やられておりますいろんな優遇策とか税制面での取り組み、こういったものが、いろんな副次的な効果も含めて、成果としてどういうものかということをご検証していただいて、今後の施策に反映するような、そういうチェックをぜひお願いしたいというふうに思っております。

どうもありがとうございました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。

それでは、これらのご説明につきまして、皆様からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。5時までの時間をいただいておりますが、40分から20分ちょっと質疑をお願いします。

高橋委員。

【高橋委員】 自工会様も大聖先生も非常に丁寧なご説明、まことにありがとうございました。

自工会様のほうの資料の中で、デジタルタコグラフの話があったと思います。ちょっと

コメントをさせていただきたいんですが、私、産業界でございますけれども、私も、この資料にございますとおり、大規模なところに対しては非常に有効だと思うんですが。私ももビジネスをしております、例えば、あるコンビニエンスストアのチェーン店のトラック、これ、4,000台入れまして、20%程度のCO₂削減効果はあったんですが、多分、それを入れるのに数億円の投資が必要だということで、なかなかこれが中小の運送業者さんには普及しないだろうなと思ってまして。これは半分宣伝なんですけれども、最近、クラウド、それから Software as a Service、SaaSも、サービスの中でそういうものを少し考えてまして、実はもう少しずつ始めてまして、デジタルタコグラフ1台当たり月々3,200円ぐらいで導入したらということも始めましたんで。それでも、月々3,200円ですから、高いわけですね。そういうところに補助金とか、そういうことを補助していただけると、大規模なところだけではなくて、中小でもこういうデジタルタコグラフが普及するのではないかなと思います。

それから、ご説明の中に交通事故の低減、これも私もお客様からも聞いておりまして、ご存じだと思いますけど、あれは急ブレーキとか急加速とか急ハンドルでワーニングが出るんですね。それから、後で帰ってきたときに、運行管理者の方から見せて、成績がつくんですね。それによって運転手さんのモチベーションも上がって、エコドライブもセーフティドライブもやるということ、非常にいい効果が出ているふうに聞いていますので、これは何とか政府のほうの補助があって、もっと普及ができればなというふうに思っています。

それから、これはモーダルシフトについてはあまりという話なんですけど、私も、国内にパソコンとか携帯電話の製造工場を持っておりまして、工場からお客様のところに運ぶ、また、海外からの部品を工場までに運ぶので、エコルールマークを取得しましてやっているんですが、その中で、国土交通省の鉄道輸送モデル事業とか、インフラに対しては、海上コンテナをそのまま使うとか、いろいろご援助いただいているんですが、ただ、我々、今必要だと思っているのは、そういうインフラの整備は当然やっただくとして、荷主としては、やはり運用面での強化を図っていただきたい。これは国交省さんにぜひお願いしたいんです。

例えば、何かの理由で遅延が発生したときの到着予定時刻がタイムリーに提供されるとか、それから、災害時を見越した迂回ルートを何とかつくるとか、そういう鉄道輸送そのものに関する、もう少し柔軟な使い方ができればいいなというふうに考えております。ぜひ

ひよろしく願いいたします。

最初はコメントで、次は、すぐに回答はいただきませんが、私どもの荷主としての要望として、そういうことでございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

今4名挙がっておりますが、5名、6名、意見のある方、挙げておいてください。一応終わりがありますので。そうですか。だんだん厳しそうですね。それぞれ短目をお願いします。それから、意見をまだいただいていない委員の方を先にしたいと思いますが、浅見先生、お願いします。

【浅見委員】 幾つかご質問させていただきたいんですが、1つは、自工会さんのほうの29ページのところの資料で、実走行燃費というのが一番下で、あんまり大きく変わっているように見えないんですね。先ほどのご説明でいきますと、これは主としてまち側の問題、あるいは利用者側の問題だというふうにおっしゃったんですが、ということは、この20年ぐらいの間に、かなり混雑がひどくなったとか、あるいは利用者の使い方がむしろひどくなったんだとか、そういうことがあったのか。あるいは、実はこのモード燃費というもの自体にも若干問題があるような気が私はしなくもないんですが、そのあたりはどうかということ伺いたいというのが1点目です。

それから、もう一つは、自動車をより効率的なものに買いかえるというのは非常にいいように思うんですが、一方で、そうすることによって、下手をすると廃車にするサイクルを増やすわけですね。そのことは環境的にどうなのかということについて、データだと何かお持ちだったら伺いたいということがあります。

それから、こういった話をすると、必ず補助補助というふうにおっしゃるんですが、その場合に、補助というのは、やはり公共政策として補助するわけですから、当然、長期的にはやはり社会に便益として還元されることを前提にする補助でなければいけないと思うんですね。そういった意味で考えたときに、今の補助の——補助金もとか言って、コマースを今やっていますが、あれがほんとうに社会の便益に最終的につながりそうなのかどうかというシミュレーションはどうなっているのかなというのが、ちょっと心配になります。

最後は、むしろ業態等にもかかわる問題なんですが、実は電気自動車になりますと、今までのエンジンで培われたいろいろな技術というのはあまり必要なくなるということで、下手をすると、自動車産業というのがアセンブリ的な産業になってしまうのではないかと。

そうすると、非常に技術を持っておられるような会社でなくても、組み立てられてしまうのではないかということになると、先ほど、トヨタにしても、自動車産業と日本を背負っているわけですが、それが長期的には変わってしまう危険もあるわけですね。そのあたりをどういうふうに対応されようとしているのか。

一方では、一番環境効率が高いものというのは、やっぱりある程度技術が高くなければいけないので、そこは最先端の技術を使うんでしょうけれども、それに見合った回収がなかなかしにくくなるという状況が世界的にはできちゃうのではないかというふうに思うんですね。そうすると、その努力というのが、下手すると、ビジネス的には乗らなくなってしまうという懸念があるのではないか。

4点、お願いいたします。

【原田部会長】 お願いします。

【大野主査】 まず最初に、29ページの図でございますが、多分、保有モード燃費と実走行燃費がだんだん開いているというふうにごらんになった上でのご質問ではないかと思うんですが、私もぱっと見たときそう見えたんですが、実は、計算してみますと、比率は全然変わりません。1%以内ぐらいに入っていて、大体71%から2%です。実走行燃費というのは、保有モード燃費について。ですから、開きは大きくなっておりません。

逆に言うと、もうちょっと渋滞対策とかエコドライブとか、そういう要因を詰めると、差が小さくなっていいんじゃないかなという気もいたします。ほかの統計として、渋滞がどうなっているかというのは、国交省さんのデータを拝見しますと、どちらかというとなくなっていく方向だというふうに私は理解しております。詳しくは国交省さんからお聞きになっていただきたいと思います。

それから、モード燃費が問題ではないかということについては、おっしゃるとおり、こんな3割も下がると、お客様から見れば何だということになるんで、我々も営業をやりにくいんです。今移行期でございまして、10・15モードの試験から、JC08という新しいモードに移行しておりますので、今カタログに両方まざったというんですが、あと数年すると、新しいモードになりますと、この3割の乖離が2割ぐらいになります。カタログ燃費が低くなりますから。完全ではないけれども、よくなると。この辺はほんとうは国交省さんからご回答いただくべきことかもしれませんが、すいません、答えちゃいました。

それから、早く代替するようにサイクルを回すと、かえってライフサイクルで見るとCO₂を増やすのではないかというご質問ですけれども、この辺は私どもも計算しておりま

す。今、乗用車ですと、平均寿命が13年ぐらいなんです。それで、新しい買いかえた車がどのぐらい燃費がよくなるかによっても変わるんですけども、トータルで何年ぐらい使えばCO₂が減るといふ計算になるかと言いますと、平均的な車から平均的な車に乗りかえた場合は、やっぱり10年以上乗っていただかないと、そんな数年で買いかえると、ライフサイクルではCO₂は増えるのではないかと思います。ただ、ハイブリッドのようにぽんとよくなるとか、そういう車ですと、もっと短くても、計算上はCO₂は下がるかもしれませんが、ただ、CO₂だけの問題でもないの、なかなか割り切つて幾つということまでは申し上げられません。

それから、補助の件でございますけれども、単純に補助金、今6,000億円ぐらいの規模でやられているのを、CO₂で割って1トン幾らという、そんな安くはならないんですけども、それだけの効果ではありませんので、例えば、環境省さんのレポートにもありましたけど、省エネ効果、ガソリンを使わない効果もありますし、次世代車の開発を早める効果もありますし、いろんな目に見えない効果もあるものですから、一概に数字の割り算とかだけで効果が見込めないんですね。ですから、解析をやっている途中で、大聖先生からもそういうご指示をいただいているんですけど、なかなかこうだというのは出せなくて、今解析はやっているところでございます。

それから、最後の電気自動車が増えた場合、これは臼田さんから。

【臼田部会長】 電気自動車の増えた場合、今までのエンジン技術で培ってきた我々のビジネスが変わるのではないかというご質問。我々もそこに危機感を持っております。簡単に言うと、電気自動車のモーターとエンジンの部品点数を比べると、10分の1ぐらいです。そうすると、自動車メーカーでは一番得意なのは、すり合わせなんです。こういった強みが生かされない可能性がある。

ただ、我々は、それだからといって、じゃ電気自動車やめるかというものではなくて、電気自動車は電気自動車で、また新しい付加価値をお客様に与えられるというふうを考えております。我々にとっては新しいビジネスモデルにチャレンジする1つのチャンスではないかなというふうに思っています。

したがって、確かに従来の部品は使わない可能性は高いですけども、電気自動車だけではなくて、電気自動車を入れたリサイクルですとか、リユースですとか、それから、社会インフラとのかかわりとか、スマートグリッドとか、スマートハウスとか、いろんな可能性の広がる、それに伴ってビジネスも広がるものではないかなと。そういったところで

収益ですとかお金という面も考えられるのではないかなと思っております。単体で言うと、確かに従来の技術の優位性は生かされないかもしれませんが、新しいビジネスにつながるものではないかなというふうには考えております。

【原田部会長】 ありがとうございます。

かなり札が立っているんですが、意見をいただいていない稲葉委員、別所委員にまず行きたいと思いますので、お願いします。

【稲葉委員】 ありがとうございます。

技術的な進歩というのはすごいというのが、私もきょうよくわかりまして、ありがとうございます。

一方で、技術の反対側の消費者の使い方が非常に重要だという側面もお話しされていて、特にエコドライブとか、そういうのは非常に重要だと思うんですが。補助金で次世代車が売れると、これは確かにいいことだと思うんですけども、私の質問は、補助金を出すと、小さい車から大きい車に乗りかえる人たちというのがいるんじゃないかという気がするんですけども。私たち、持続可能な消費という仕事をしてますと、それはリバウンド効果というんですが、そういうことを解析されているのかどうかというのが1つ。

それから、燃費がよくなりますと、ガソリン代が助かっちゃいますものですから、同じガソリン代を使おうと思うと、たくさん走る話になるわけですね。そうすると、ガソリンの消費量でCO₂って決まりますから、燃費がよくてもCO₂排出量が減らないということになるわけです。そういうリバウンドもあるなというふうに思いますと、そういう解析をされていらっしゃるんですかねということですね。

【原田部会長】 はい。

【大野主査】 今先生がおっしゃったこと、我々も大変大事だと思ってまして、解析をやっております。ただ、先ほど申しましたように、まだちょっと安定していない時期なので、きょうは無理で、もうちょっとかかるとは思います、ポイントとしては大変重要だと思っています。

今のところ申し上げられるのは、日本の車の平均重量は、ほかの市場より軽いんですけども、その中でもうちょっと細かい話を見ていきますと、景気が悪くなると軽い小さい車が売れるとか、そういう経過が1つあります。

それから、補助金をいただくようになってから、若干平均重量が重くなりまして。それはなぜかと言いますと、ハイブリッドが軽自動車にないからです。別に重い車が欲しくな

ったわけではなくて、ハイブリッドが売れると、若干、軽自動車の方がハイブリッドへ行くという傾向があります。

というように、幾つかのパラメータが絡まっているので、なかなか解析が難しく、すいません、もうちょっと待っていただきたいと思います。

【原田部会長】 別所委員、お願いします。

【別所委員】 燃費の問題なんですけど、先ほど10・15モードの話が出ましたが、我々、使うユーザー側としては、もっと正確なデータを出してもらうことを望んでいます。

それで、私どもの場合は、実際、全く同じ条件で、同じドライバーで、同じ場所で、同じ渋滞の状態、同じ荷物を積んで、それでいろいろな車のデータを出して、燃費調査をしているわけですね。そうすると、ハイブリッドがこれぐらいになるとか、ディーゼル車がこれぐらいになるとか、CNG車がこれぐらいになるとか出るものですから、それを判断基準にして車両を購入しているんですけど、あまりにもカタログ数値とかけ離れた調査結果だったわけです。その原因が10・15モードにあるということで、それが今度はJCの508というのですか、これで変わるということなので、数年かかるというようなお話でしたけど、一日も早く、そういうより正確なデータが出るようお願いしたいと考えております。

もう一つは、半分言いわけめいた話なんですけど、二酸化炭素排出量の部門別内訳の運輸部門という名称を、変えてもらえないだろうか。例えば、交通部門とかですね。そうしないと、先ほどもちょっとご質問あったと思うんですけど、我々、運送事業者が運輸部門であって、あと、マイカーとかそういうのは交通部門という名称のほうがもっとわかりやすいのかなと。そうすると、分析も、もっと正確な分析もできるでしょうし、きょうの一日のお話を聞いておきますと、あまりにもトラックとかバスの位置づけというのが見逃されているような感じがしてならないのですけれども、実際のCO₂の排出量から言うと、運輸部門の全体の約40%が白ナンバー、青ナンバーの排出量で、マイカーと大体同じぐらいだと思うのですが。それだけ比率があるにもかかわらず、温暖化対策税の恩恵も今回は入っていませんし、その辺を何とか強力で推進していただけないかなと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。そういうことです。

ここからは2回目以降ということになるんですが、大塚委員からお願いします。

【大塚委員】 どうもありがとうございます。

さっき今後の進め方についてのところでもちょっと申し上げようと思ったので、それと関連させて、3点ほど、ごく簡単に。みんな簡単ですから、すぐ終わります。

1つは、今回、やはり予算措置のような話が結構多くて、これはこれでももちろん大事なことだと思うんですけども、制度をつくるとか、今の制度を組みかえるとかという、あまりお金が要らない方法というのも同時に考えていただきたいと思うんですけど、それで、必ずしも重視されていないのかなという気がします。例えば、自動車の話だと、温暖化対策税は今度入るんですけど、自動車関連税に関して、CO₂ベースで組みかえるというのは1つの方法だと思ひまして、補助ももちろんやってもいいんですけど、補助も財源が要るものですから、CO₂ベースに自動車関連税を組みかえるというのは、考え方としてはあると思うんですが。総務省はそれをやっていますが、国交省のほうでも、総務省が考えているので、いろいろお考えは出しにくいのかもかもしれませんけど、何かこの審議会でもご議論いただいたほうがいいのかというふうに私は考えていますけど、その辺は意見として申し上げておきたいと思います。ついでに言えば、今回の運輸の話と関係ない問題としては、建築基準法の省エネ基準とかを規制を強化するというようなことも、当然、今後の進め方としては考えてもいいことではないかと思ひます。

それから、第2点ですけど、これはやっぱり国交省さんということになっちゃいますけど、今の資料3の46ページにあるような問題については、共通のデータ基盤をつくるというのは、先ほど大野さんからお話があったように、大事なことだと思うんですけど、おそらく官保有のデータについては、情報の目的外利用になるから、なかなかそこはネットワークになっているんじゃないかという気がしますけど、その辺は法制度との関係も出てくると思うんですけども、必要なことであれば法的な対応もしていったほうがいいのかということをございます。

第3点ですけど、これも今後の進め方の話で恐縮ですが、さっきから適用の話は結構出ていたはずなんですけど、今後の進め方については適用の話があんまり出ていないので、それは今回やらないというご趣旨なんですかね。若干センセーショナルになるので、どうかと思ひて、一応申し上げておきますけど、例の感染症ですね。マラリアとかデング熱とかが北上してくる可能性というのは結構指摘されているんですけども、これは国交省マターかどうかよくわからないところもあるんですが、その辺の対応というのは、何らかの形で考えておいたほうがいいのかと思ひますので、一応申し上げておきます。

以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

これ、部屋自体が、後ろも詰まっているので、5時まででお願いしたいと思います。司会の不手際でまことに申しわけございませんが、佐和先生、比較的早く挙げられましたので、短目をお願いしたいと思います。

【佐和部会長】 極めて単純な質問ばかりなんですけど、11ページですけれども、ここにリチウムイオン電池のコストを40分の1というような数字が出ていますね。これは次世代自動車燃料イニシアチブというのは、どこがつくったものかということですね。それが1つ。

それから、もう一つは、電気バスというのが、例えば京都のような街では非常に期待されると思うんですね。あのぐらいの人口では地下鉄は成り立たないんですよ。LRTも、いろいろ道路が狭いとかの問題がある。バスは、道さえあればどこでも走れる。その可能性ですね。

この2点です。

【原田部会長】 それでは、簡潔にお願いします。

【臼田部会長】 イニシアチブの件ですが、これは経済産業省が、たしか2007年だったと思いますが、次世代自動車燃料イニシアチブというのをつくって、ここに……。

【佐和部会長】 ただ、これは全く希望的観測です。

【臼田部会長】 この中で、例えば、リチウムイオン電池の革新電池の開発だとか、そういったものがうたわれております。

それから、2点目の質問ですが、電気バスを京都のようなところではどうかという。我々もそういったところでは活用は可能かと思っていて、電気バスの開発等も取り組んでいる会員メーカーもございます。

【原田部会長】 そうしますと、家田先生、太田先生、崎田先生の3人ですが、ポイントだけ。じゃ、家田さん。

【家田委員】 1点だけ、大聖先生に質問いただきたい。

【原田部会長】 大聖先生、後で答えていただいて。

【家田委員】 それは何かというと、今これから議論しつつあるのは、国土交通省がどういう行政をやるところだということなので、国土交通省の行政がどうあるべきかというところに、今回のテーマに関連して質問です。

それはどういうことかということ、私は専門じゃないんで、あんまりよくわかっていない

ので、それで聞くんだけど、例えば、昔、乗用車のディーゼル利用率って、ヨーロッパと日本で全然違ったりする。それは、聞くところによると、軽油とガソリンの税の違いによるところが大きいんだという意見があったり、それからまた、グリーンディーゼルの開発についても、日本とヨーロッパで随分状況が違う。つまり、技術面でも、普及あるいは利用面でも、随分制度・政策のあり方によってバイアスがかかる可能性があるし、あったかに聞いているんですけども、これから検討するに当たっては、そのこのところを十分レビューした上で、日本の国土交通行政の基本的なずれがどうあるべきかを検討すべきだと思うんですが、その辺、大聖先生、どんなふうにごらんになっているか、伺いたいと思います。

【原田部会長】 崎田さんと太田先生、ポイントだけ言っていただければ。すいません。

【太田委員】 本日のお話、ありがとうございます。CO₂を最大に出している運輸部門が自動車なので、本日のお話、非常にありがたかったです。

ただ、今後の進め方として、例えば、エコカー補助金は経産省の範囲内だったとか、そういうことがありますものですから、ここの部会でどこまでやるのか、あるいは、環境省とか警察庁とか経産省に対しての分野まで、どのくらいのところまで、この話についてこの審議会でコミットメントするのかということの整理をしておいてください。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【崎田委員】 ありがとうございます。

私も、今回、工業会さんも先生のほうも、明確にいろんな提案をされているので、やはりそういうのをこれからどんどん実現させるということが大変重要だと思っているんですね。その中で特に、制度の中にどんどん入れればいいことってかなりあると思うので、例えば、国土交通省というか、これから新しい団地をつくりかえるとか、整備するときには、人口の何割は必ずカーシェアリングを入れるとか、先ほどの教習所で練習するときには1時間必ずエコドライブを入れるとか、それはいろんな省庁と連携すればすぐできる——すぐと言うとあれですが——と思いますので、やっぱりそういうところからやっていく。高速道路の運賃も、安くなるのはCO₂の排出の少ない車からとか、やっぱりそういうのを早く見せていくということが、全部の国民へのシグナルだというふうに思いますので、よろしくお願いします。

【原田部会長】 最後、大聖先生から一言だけ。

【大聖委員】 自工会さんのほうからもいろいろご回答があるかと思いますが、私の

ほうからちょっとコメントさせていただきます。

高橋さんのほうから、エコドライブとかJ Rのお話がありましたけれども、私は情報通信技術をもう少し国土交通省として力を入れていただけたらと思うんですね。これによって、先ほどのいろんなデータの収集とか解析が可能になりますので、いろんな政策を打ったときのデータの解析、それから、今後いろんな政策を打つときの確たる証拠になると思います。ぜひI T Sとか情報通信技術もこれからどんどん進展していきますので、それを先取りするような活用のやり方をぜひ考えていただきたいと思います。

それから、CO₂に関する税金のお話もありましたけれども、実はヨーロッパでは、もう購入税もCO₂の排出量で決めているんですね。それから、毎年払う保有税も、CO₂の排出量で決めて、もう非常にはっきりしていると思います。

それから、家田先生からあったのは、やっぱり国土交通省としては、道路とかインフラとか、さっき言いましたような情報も含めた、そういうインフラが重要です。それから、やっぱり安全とか、そういった基準づくりですね。これはもう大いに進めていただきたいと思います。

それから、クリーンディーゼルですけども、これはコストが高いのと、窒素酸化物にやはり軸足を置いた規制が長年あったものですから、ちょっと普及がままならないと。逆に、軽油の価格は、ヨーロッパなどでは、ガソリンと同じぐらいのところもあります。ですけど普及しているわけで、それは燃費がいいからですね。日本は今40円ぐらい差がありますけれども。軽油の値段が安いのは、やっぱり消費材ではなくて、中間材だという考え方が伝統的にありまして、やっぱりそういう産業活動、経済活動に使う燃料だからということで、税金を抑えてきているわけです。ただ、少し増えてきていますけど、そういう状況があると思います。

それから、EVによって新規参入で既存の自動車メーカーが占めてきた市場が乗っ取られるのではないかというような話ですけど、私はそれはあり得ないのではないかと。車というのは、バリューチェーンを形成していますから。製造から、部品とか、売った後のサービス、そういったものをやはり確保していると思っています。それにかかわる国土交通省の指導というの、非常に重要ではないかなというふうに思っております。

そんなところでしょうかね。

【原田部会長】 ありがとうございます。

ちょっと前半の議論をゆっくりしすぎました。最初の終了予定時刻、4時半だったんで

すが、それで、これはもうちょっと議論していいかなと思ったら、その振れが大きくなってしまいました、失礼しました。

きょうは大変にいろいろな議論をいただいて、ありがとうございました。事務局からの連絡等がありましても、私どもでしゃべってしまいますが、次回、3月ごろを予定していますので、その開催の際の日時は、改めて連絡させていただくということでございます。

これにて閉会ということでございます。きょうは大変にありがとうございました。ご苦勞さまでした。

— 了 —