

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30回合同会議

平成28年12月21日

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、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・交通政策審議会交通体系分科会環境部会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。

まず初めに、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、議題1の環境行動計画の改定について、資料1から8まで用意しております。資料に不足等ございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

それでは、本日の会議でございますが、社会資本整備審議会環境部会が20名中13名、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が19名中13名、ご出席となっておりますので、それぞれ定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

本日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させていただきますので、あらかじめご了承願います。

それでは、議事に先立ちまして、藤田総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【藤田総合政策局長】 総合政策局長の藤田でございます。一言ご挨拶申し上げます。

本日は、原田部会長、浅野部会長はじめ、委員の皆様方におかれましては、年末の大変お忙しい時期にこの部会にご参加をいただきましてまことにありがとうございます。

前回、9月のこの環境部会におきまして、環境行動計画の改定に向けて大変貴重なご指摘を頂戴いたしました。本日は、前回に引き続きまして、この行動計画の改定に向けてご審議を賜りたいと考えております。今回は、前回ご議論いただいた各施策の体系化について変更点をお示しし、あわせて環境行動計画、本文の改定案もご提示をさせていただきます。

それから、今回の改定におきましては、パリ協定におきまして長期目標が掲げられたことを踏まえまして、この計画本文の改定案の中で国土交通省の長期的な役割についても言及をしております。委員の皆様方におかれましては、本日もお時間の許す限り多くのご意見を

頂戴したいと考えております。よろしく願いをいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 藤田局長、ありがとうございました。

それでは、議事に移らせていただきます。今回の合同会議の座長は、社会資本整備審議会環境部会の原田部会長にお願いしたいと存じます。

それでは、以降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えます。環境行動計画の策定について、事務局より説明をお願いします。

【榎田環境政策課長】 それでは、環境行動計画改定案についてご説明を申し上げます。

資料1の2ページ目をごらんください。前回、9月の環境部会におきましては、環境行動計画の各施策について体系化のご議論をいただきました。策定後2年経過しましたその間に、パリ協定、それから地球温暖化対策計画などが策定されましたので、そういった計画に記載されました具体的な指標について各施策に盛り込み、体系化することについてご議論をいただきました。

前回のご議論を踏まえまして、本日は環境行動計画の改定案をお示ししたいと思えます。この二回のご審議を踏まえまして、その後、国土交通省におきましてこの改定案につきまして、改定を行いたいと考えております。改定を行いました後は、引き続き環境部会におきましてこの環境行動計画の点検をお願いしたいと考えております。

次の3ページをごらんください。前回の部会からの変更点の要点をまとめさせていただいております。まず、柱1（緩和策）についてでございます。前回、各施策につきまして、施策指標で示しているものと、それからCO₂の排出量、削減量で示しているものと、両方が混在していてわかりにくいというご指摘をいただきました。このため、可能なものについては、これらを併記することといたしました。

資料2の3ページをごらんいただきたいと存じます。3ページの左の欄で1つの例でございますが、自動車単体対策につきまして、次世代自動車の割合、それから、平均燃費達成率といった施策指標を掲げまして、これらの施策によって達成されるCO₂の削減量につきまして、その下にトン数で表示をいたしてございます。

資料1にお戻りください。柱3（適応策）についてでございますが、前回の案では、適応策につきまして、国交省の適応計画に基づいて推進するという簡潔な記述でございましたが、こちらについてももう少し丁寧に記述すべきというご指摘をいただきました。

こちらにつきまして、資料2の14ページをごらんいただきたいと思えます。適応策につ

きまして、小さな柱を4本に分けました。14ページでは、適応計画の推進の全体像、そして、15ページでは自然災害分野における適応策ということで1本柱を立てまして、ページ右側にございますように、指標を新たに4つ、社会資本整備重点計画から新しく導入をいたしました。具体的には、河川の整備率、ハザードマップの作成、土砂災害対策、土砂災害警戒区域の設定、こうした指標を新たに追加をいたしました。

次のページが、水資源・水循環分野における適応策、その右側が国民生活、ヒートアイランド対策などということで、4本の柱に分けて記載をさせていただきました。

資料1にお戻りいただきまして、次、柱6につきまして、タイトルを変更させていただきました。資料2で申しますと26ページでございます。以前の案では、行動変容施策という言葉を用いておりましたが、少しわかりにくいというご指摘がございましたので、賢い環境行動への転換を促すということで、少しわかりやすく記述を改めさせていただきました。

また、26ページの左下でございます住宅につきまして、BELSだけでなく、eマークについても記載すべきというご指摘をいただきましたので、eマークにつきましても明示させていただきました。

それから、次の項目でございますが、エコドライブの指標値追加ということで、エコドライブについて重要だというご指摘をいただきました。3ページでございます。3ページの左下に、エコドライブ自体はソフト施策でございますが、これを推進するため、エコドライブ関連機器の普及台数というものを新しく指標として追加いたしました。

また、住宅・建築物について、8ページをごらんいただきたいと思います。以前の案では、住宅・建築物につきまして新築のみの指標を掲げておりましたが、ストックについても大切というご指摘をいただきましたので、新築とストック、両方について指標を掲げさせていただきました。

続きまして、資料の3でございます。それぞれの施策について担当する部局がはっきりわかるようにというご指摘をいただきましたので、資料3におきまして、施策ごとに、複数部局にまたがるものもございしますが、その中で主担当となる部局を記載した一覧表を作成させていただきました。

続きまして、資料4をごらんいただきたいと思います。前回、それぞれの施策指標につきまして、具体的な指標の内容を明らかにすべきというご指摘、そして、目標をどのような考えで設定したか、それらを明らかにすべきというご指摘をいただきましたので、資料4におきまして、それぞれ指標の定義と目標設定の考え方を整理させていただきました。

次の本文の改定につきましては、別のページでご説明を申し上げたいと思います。資料6でございます。行動計画の工程表というものが現在の計画でございます。この工程表につきまして、現時点でアップデートしたものを作成いたしました。この工程表におきまして、今回計画に新たに記載しました平成32年、あるいは平成42年の目標を設定したものとつきまして、それぞれ目標値を追加させていただいております。

それから、資料7につきましては、国民の皆様に施策をわかりやすくするためにポンチ絵集を作成してございましたので、こちらにつきましても現時点でアップデートさせていただきました。

その次の資料8でございます。前回、国民の皆様に環境行動計画の中で、特に重要なものがわかりやすくすべきだというご指摘をいただきましたので、1枚紙におきまして、それぞれ低炭素、自然共生、循環の分野において、特にボリューム的に大きい施策を代表例として掲げた資料を作成いたしてございます。

それでは、資料1の最後のページをごらんいただきたいと思います。本文改定のポイントについてでございます。資料5で今回、本文の改定案を初めてお示しさせていただいております。環境行動計画につきまして、7年間の計画のうちの2年目ということでございますので、今回は全面改定ではなく、現時点での時点修正を行うということで整理させていただきました。

まず最初の事項でございます。環境政策をめぐる背景の変化などについて記載しております。COP21におけるパリ協定の締結、それから、地球温暖化対策計画の策定などについて記載しております。

資料5、本文の3ページをごらんいただきたいと存じます。3ページにおきまして、温対計画、適応計画、社重点、こうした計画が策定されたという背景を記載してございます。

次に5ページをごらんください。5ページの2段落目でございますが、こちらでパリ協定を踏まえて政府の地球温暖化対策計画が策定された旨を記載いたしてございます。

また、13ページをごらんください。13ページにおきましては、政府の気候変動適応計画が策定されましたので、これを踏まえまして適応策の推進について内容を書き改めてございます。

次の項目でございますが、計画策定後に出てまいりました新たな法令などによる施策について記載してございます。本文の14ページをごらんください。14ページの下から4行目でございます。水循環基本法が策定されたことを踏まえまして、流域水循環計画の策定な

ど、こうした施策について盛り込んでございます。

次に、前回の部会でご議論がございました点を踏まえた記載の盛り込みについてでございます。10ページをごらんください。計画期間の平成32年がちょうど東京オリンピック・パラリンピックの期間でございますので、これを踏まえるべきだというご指摘をいただきましたので、このオリパラについて記載をさせていただいております。

また7ページをごらんください。2段落目でございますが、それぞれの地域の視点を踏まえるべきだというご指摘をいただきましたので、「地域や地方自治体が目指す持続可能な社会のあり方にも留意しながら」という記載を加えさせていただいております。

また、改定の背景について記載すべきというご指摘をいただきましたので、先ほどご案内いたしました背景について記載をいたしてございます。

次に、10ページをごらんください。点検の方法についてでございます。今回の改定で可能なものについてはできるだけ指標化を図っておりますので、指標を設定した施策については今後定量的に評価をしていく、また、設定をしていない施策につきましては、施策の目標に向けた進捗の状況を評価していくということを記載してございます。

【軸丸地球環境政策室長】　　続きまして、最後の点でございます。国交省の長期的な役割を追記しております。今ごらんになっている5ページのところですが、パリ協定を踏まえまして、緩和策を中心として長期的な観点から重要と考えられる視点、それから、取組例、具体例につきまして、6つございますが、代表的なものを記載しています。

具体的などころ、本文で申しますと、一番最後のところになりますが、47ページから49ページのところをごらんください。こちらの約2ページ半のところにとまとめております。今般の行動計画の改定に際しまして、長期的な役割について記載を設けたいと考えております。

まず1の47ページの検討の必要性のところでございます。パリ協定で、ご案内のとおり温室効果ガスの削減につきましては、今世紀後半の長期の目標は決められて、各国にはその長期戦略を作成すること、それから、作成した後、提出が求められております。これを踏まえ、我が国でも長期の戦略につきまして本格的に検討が進みます。

こうした中、国交省の位置づけでございますが、1の検討の必要性の3段落目、4段落目あたりでございますが、国交省の所管分野の国土地域づくり、それから、インフラ、交通などは、長期的な観点から持続的に進める必要があるということでございまして、当省は長期をにらんだ場合、重要な役割を担うということでございます。

このため、緩和策を中心といたしまして、長期的に特に重要と考えられる視点、主要な取組について、現時点で可能な限りの整理を行いまして、今後の行動、議論のベースにしたいと考えております。

2が長期的な役割でございますが、これにつきまして、長期的なことになりますと、少子高齢化であったり、技術革新の進展だったり、社会構造の変化、不確実性がございます。こうしたことを踏まえながら、取組の改善を図っていく。その際、2.の2段落目あたりでございますが、本計画に掲げます5つの視点を基本とする。

それから、47ページ、一番下のあたりでございますが、3段落目、その上で大幅削減・脱炭素化に向けては、社会・生活の基盤自体を低炭素化すること、省CO₂化、再エネ、代替燃料の活用、こういったことを基本で進めてまいりたいということでございます。

そして、長期的な観点から特に重要な例といたしまして、今回6つ例示させていただいております。それが48ページ、49ページの頭まででございますが、1から3は個別の代表的な例、それから、4から6が様々な分野にわたり長期の取組の持続性を高める、つまり、施策の効果を高めるような取組の例示でございます。

1は、基盤の低炭素化、それから時間を要するという意味で代表的なものでございますが、地域構造に関しましてコンパクト・アンド・ネットワークということで、都市をコンパクト化する、それから公共交通網の再構築、エネルギーシステムの効率化を通じた低炭素化といったものでございます。2と3は、単体といたしまして、大きな分野でございます自動車と住宅・建築物につきまして、燃費の改善や省エネを進めること。それから、4番は、国交省の施策、いろいろ、自治体、事業者、住民、そういった方々のご理解、ご協力を得ながら進めるものが多いわけでございますが、こういった中でそれらの方々の様々な主体の行動変換を促す取組。それから、5番は、製造・建設、輸送、使用・廃棄に至るライフサイクル全体での排出削減、それから最後、6番といたしましては、国土・地域づくり、インフラ、交通など、長期的な観点から各種の政策と環境政策の調和を図っていくことを通じまして、政策の効率性、効果向上を目指すということでございます。

また、最後に49ページの4行目以降は、今回は緩和が主でございますが、緩和以外の分野、適応、それから自然共生社会、循環型社会に関しまして、長期的な観点から国交省の役割につきまして、現時点における整理をいたしまして記載をしております。

以上が長期に関する記載の概要でございます。以上で事務局からの説明を終わります。

【原田部会長】 ありがとうございます。環境行動計画の改定に向けて、前回の議論を

踏まえて、各施策の体系化についての変更、それから環境行動計画の改定案について、ご説明をいただきました。

では、皆様からご意見、ご質問をいただきたいと思います。発言なさる前、名札を立てていただくようお願いしたいと思います。

谷口委員からお願いします。

【谷口委員】 ありがとうございます。まとめてくださって、前回より非常にわかりやすくなったと思いました。

三点あるのですが、一度私も拝見して、ご説明をいただいていたのですが、柱6の賢い環境行動への転換という、環境行動という言葉が少し引っかかりました。環境配慮行動でしたらわかるのですが、環境行動というのは、あまり言わないですね。環境と行動がくっつくと、少しだけ違和感があったので、皆さんに違和感がないのでしたら、このままでもいいと思いますが、ご検討いただきたいというのが一点目です。

二番目は、資料7が非常にわかりやすく、ぜひこういうのを国民の方にPRしていただけると思うのですが、例えば、この一番最初の表紙のところで、ピンクと赤と緑とオレンジと青が全部自己主張している感があります。色を多用すればいいというものではなくて、強調すべきところの色ですとか、階層構造がわかりやすくするとか、整理をして、デザインをきちっと統一するというのを、プロに頼んだほうがいいのではないかなと思います。そうすると、ますます見やすく、見る気になる資料になるのではないかと思います。

三つ目は、今日もたくさん資料をいただいているのですが、これは全部つながっていますね。5のうちの各施策の指標などが資料4、担当部局が資料3とか、いろいろあると思いますが、資料同士のつながりが、全体像がわかるような絵があると、よりわかりやすくなるのではないかと思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。では、奈良委員。

【奈良委員】 こんにちは。大変に前回と比べて見やすく、わかりやすくなって、すばらしいと思います。もっとよくなるのではないかという観点からコメントを述べさせていただきます。責任と権限とか、目標の設定の仕方、きちんと書かれて、なおかつチェックのところで、これから年1回きちんと見て、環境部会などでもチェックをするということで、仕組みとしてはわかりやすく有効になっていると思います。

ただ、一つだけ、前もお話したのですけれども、目標をつくったときに、やはり相手がいる作業というか、活動というのは相手次第で変わってきてしまうので、不確実性のような

ものを考えて、起こっているものに対しては対策できますが、これからやろうとしているときは、特に不確実性を考えて、それがうまくいかなかったらどうしようかということも何か目論んでというか、計画の中で考えておかれたほうが確実に進むのではないかと思います。

例えば、ここに目標設定、資料4に指標の内容とか、目的設定の考え方、大変にきちんと書いてあるので、このあたりに不確実性の度合いか何かを書いて、度合いが高ければうまくいかない確率が増えますので、どうやって対応したらいいのかということ、内々に、自分の内部で考えておかれたら確実に事が進むのではないかなと思いましたが、その一つだけコメントとさせていただきます。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。高木委員、お願いします。

【高木委員】 どうもいろいろありがとうございます。私の意見も結構反映していただいたところもあるかと思います。

また新たに難しいことを言って申し訳ないのですが、技術という観点で言うと、この資料5の目次でいいますと、第3章の最後の4の「7. 技術力を活かした環境貢献の高度化の推進」で、こういうところをしっかりとっていくということが重要なことだと思っております。書き込んでいただいているのですが、例えば資料6でいいますと、68ページに書いてございますけれども、関連することはたくさんあって、多分再掲は省くから、衛星で監視という言葉が強調され過ぎのような気もするのですが、衛星で上から見るとということだけがこれになってしまっているという面があると思います。どちらかというと、監視というよりも、観測網を使っていろいろなデータを観測して、それを用いていろいろな対策を行っているところが重要ではないかなと思うわけです。そういうことが、例えば資料2の最後のところで、字で書いてあるだけなので、これだけかなというように思ってしまう。

例えば、再生可能エネルギーの開発・運用に資する気象情報というよりも、私の専門でいえば海運では気象情報を使って、すごくCO₂を削減したウェザールーチンとかをやっているわけですので、そういうことが国民に伝わるようにしていただく工夫を。多分、何か一つ絵を入れるとか、言葉を入れるとか、そういうことで可能だと思うのです。

この観測ということが非常に重要で、今すごく技術が発達している分野で、その進んだ観測技術を用いていろいろな環境対策が進んでいるということ、少し見えるようにしていただくと、私みたいに技術分野でいろいろやっている者にはありがたいと、そういう思いがございませう。ぜひよろしく申し上げます。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。石田委員、お願いします。

【石田委員】 ありがとうございます。二点ばかりお願いをしたいと思います。中心は資料5です。資料5の20ページから別表があって、各施策の一覧表と指標の対応関係が書いてございます。明らかに施策に比べて指標の数のほうが少のうございますね。これでほんとうにPDCAはきちんと回るのだろうかと思えます。

緩和策でいうと、経産省、経団連の政策展開が動いているのは、きちんとPDCAが回るようなセクター別に裏づけるデータがきちんとあるからだと思うのです。ですから、そういう観点からすると、ビッグデータの話とか書いてありますけれども、きちんとPDCAが回るようなモニタリングシステムの性能アップというのを、例えば9ページには、継続的な施策展開をきちんとやりますとか、18ページには技術力と貢献の高度化をきちんとやりますと書いてあるわけですから、その辺にぜひそういうことをお書きいただければありがたいなと思えます。それが一点です。

二点目は、長期的な役割のところを、47ページから49ページにわたってお書きいただいて、これは非常にありがたいな思いましたけれども、私から見ると、非常に重要なメッセージが抜けているのではないかという気がいたします。それは何かというと、一つは、本文には書いてあるのですけれども、国交省が絡む領域のCO₂排出量が約5割、あるいは5割を超えているという状況がある。ですから、それだけきちんと総合的にドライブしていかないといけないという責務があるということ。

もう一つ、国交省というのは、緩和策と適応策を同時に扱える施策体系をお持ちの数少ない府省であると思えます。そこのところを、やはりどう考えるのか。都市計画であったり、河川であったり、エネルギーであったり、国土強靱化であったりすると思うのですけれども、そういうことを、ここにはあまり書いていないですね。ですから、そういう意味で、責務と役割を果たすべくしゃしゃり出ますというのはなかなか書きにくいでしょうから、自覚していますとか、認識するとか、まずはそういうところから表現をしていただくということがあればいいなと思いましたので、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。まず一旦切ります。

【榎田環境政策課長】 まず最初のご指摘、環境行動という言葉につきまして、どのような言葉があるか検討させていただきたいと思えます。

それから、資料の色がわかりにくい、それから、資料の全体像がわかりやすくということについても、少し検討させていただきたいと思えます。

それから、奈良委員からご指摘をいただきました、将来、不確実性があることについての対応ということでございます。現在、本文では9ページになりますが、この計画図全体の基本とすべき5つの視点ということで、5つ視点を挙げております。その中の5つ目としまして、長期的に継続的な施策展開をするためには、将来の不確実性に対してきちんと対応できるようにすべきということで、一応計画の一番根本には、そういう形で置かせていただいているところでございます。

高木委員からの技術力についてでございますが、どのような対応ができるか、少し勉強させていただきたいと思っております。

それから、石田委員からご指摘のございました別表について、施策に比べて指標が少ないというのは、現状ではご指摘のとおりでございます。理想的にはいろいろな施策に指標があったほうがわかりやすいわけでございますが、必ずしも技術的に全てに指標ができない中で、今回、環境行動計画、体系化をさせていただきました一つの考え方としましては、指標がないものも含めた施策群として、一つのグループをまず作りまして、そのグループについてはある程度指標で評価できるようにしたいと、そういうことで体系化をさせていただきました。そういうこともございますけれども、ご指摘も踏まえて、今後ともモニタリングについてしっかりしていく必要があるかと考えております。

【軸丸地球環境政策室長】 石田先生の長期の部分でのご指摘でございますが、まず、国交省が絡んでいく分野が約5割ぐらいを占めるということでございますが、これは実は我々も長期のこのくぐりを探検する際にいろいろ考えたことではあるのですが、非常に国交省が占める部分が大きいというのは、長期も短期も、ここは変わらないわけでございます。より長期として、国交省としての立ち位置として何が変わるのかということで、そこはお示しした案では検討の必要性のところの特出しはしませんでした。

そのかわり、先ほど私が申し上げましたが、ただ国交省が関係する分野で長期として言えることとしては、非常に継続的にやっていかなければ効果があらわれないということで、47ページの1の検討の必要性のところの3段落目のところ、まず、国交省の位置づけとして記載をさせていただいたところでございます。

それから、緩和と適応というお話がございまして、今回長期の役割の大きな要請としては、パリ協定で温室効果ガスの削減に関しまして、ですから、緩和に関しまして、長期的な戦略というのを練る必要性を踏まえまして、今回検討させていただいたものでございますので、どうしても47から49ページ、中心は緩和策になってございます。

ただ、ご指摘の点、国交省、緩和策のみならず、適応の部分でも非常に大きな役割を担っておりますので、その点につきましては、49ページ以降に記載させていただいておりますとともに、48ページの6番をポリシーミックスの部分で、まずは冒頭で緩和策と適応策を車の両輪として進めていくということを記載させていただきます。

適応に関しまして、長期的にどうやって戦略を練っていくかということはずでに様々な場面で、先生方からご指摘もいただいております、今後しっかり検討を進めていきたいと考えております。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【石田委員】 今のは、総合政策局としては、あるいは環境部会として、これ以上は書けませんという宣言と理解してよろしいですか。

【原田部会長】 文章を書いたときの思いを述べたということでしょう。そういう対応については今後考えるということですので、全く対応しないということではないと思います。

【奈良委員】 一つだけ、確認ですが、先ほど少し言葉が足らなかったのですけれども、目的とか管理というときに、イシューとリスクとアンサーテインティと、3つに分けて考えるとわかりやすいのですけれども、イシューというのは、もう既に始まって動いている問題点ですね。リスクというのは、起こるだろうというのが予想できる問題。それが予想できないアンサーテインティ、それも、出るか出ないかもわからないようなものも考えておくと。

そこまで考えておくと、何か特別なアクシデントとか、問題が起きたときに、どれがわからないことなのかということも押さえておくと、対応はしやすくなると。先ほど多分リスクまでは考えていますよということで、よくわかりましたけれども、その先のリスクさえもわからないところは、出る可能性があるということを覚えておくというか、肝に銘じておくというか、意識の中に残しておくということは大変問題解決のときに役立ちますので、ぜひそのあたりもということで、先ほど不確実性という話をさせていただきました。

ありがとうございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。では、高橋委員、お願いします。

【高橋委員】 まず、前回に比べて大変よくなっている。緩和策の各施策の指標が全ての項目でCO₂排出量を入れていただいたということと、それから適応策についても指標値が入ったということで、これ大変な努力をされたのではないかなと思います。改めて感謝申し上げます。

それを踏まえた上で、先ほどの石田委員のご質問に対する課長の回答にもあるのですが、

やはり少しバランスがとれていないところがあるのではないかなと。例えば、項目1-3の交通流対策のところ、資料2で見ると、指標としては高速道路の利用率というのがほとんどになっていると思います。ところが、資料7のほうを見ると、E T C 2.0を活用したビッグデータ等の科学的な分析に基づくというのがキーワードとして入っています。

それでしたら、E T C 2.0の普及率とか、そういったことが指標としてないと、高速道路の利用率だけではあまりうまくいかないのではないかなという気がしました。E T C 2.0については、今年の4月ごろに大臣のほうから1.0との併用時期で徐々に2.0への移行を図ることが必要だというのを私は見つけたのですが、具体的に2.0に対するターゲットというのが、こちらの工程表の中にも出てきていないのです。

2.0というのが、項目7-5の中にも出てきていますので、この辺は目玉として挙げるのであれば、工程表の中でその普及率なり何なりを入れていただいていたほうがよろしいのではないかなという気がしました。これが一点でございます。

もう一点は、毎回、7-5のI C Tを活用した環境貢献の高度化について私のほうからいろいろご意見させていただいていますが、今回も公共交通におけるビッグデータの活用という一言で、これは前回と同じ表現だと思います。ここはこれでよろしいのですが、多分、今月の2日に交通政策審議会の第10回の技術分科会が開かれていると思います。そこで新たな国土交通省技術基本計画原案というのが出されています。

それを拝見させていただきましたが、その中では、社会経済的課題に対応した技術政策を進めるに当たって、I o T、A I、ビッグデータ等の急速な発展を続けるテクノロジーを徹底的に活用していくという表現がございます。したがって、この技術基本計画として8つの施策があって、その8つの施策の中でも環境政策と共通するもの4つがあるのではないかと。例えば、i-S h i p p i n gとか、I C T、ビッグデータを活用した渋滞・事故対策、公共交通の円滑化、I o T、A I、ビッグデータを活用した物流生産革命の推進、そして、気象ビジネス市場の創出、こういったものが分科会は違うとはいえ、共通した政策になると思いますので、ぜひこの辺の技術部会と連動した表記を考えていただくのもよろしいのではないかなと思います。

以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。続いて中村委員、お願いします。

【中村委員】 ありがとうございます。私は簡単な質問です。資料5の14ページで、新たに付け加えられた内容で、「健全な水循環確保の推進については」の次のポツなのですけ

れども、流域水循環協議会とか、流域水循環計画の策定推進ということで、こういうものが実際にあること自体も知らなかったのです。例えば既存の河川整備計画とか、そういうものとどのような形でこれは連動していくのかとか、あとは、例えば国レベルでこれは実施することなのか、もしくは都道府県でやるのか、もしその辺の情報があったら教えてください。

【原田部会長】 ありがとうございます。崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。非常に細かく入れていただきまして、全体的に非常に充実してきたと感じております。ただし、少しと気がついたこと、三点ほど申し上げたいと思いました。

この最初の設定とか、最後のところを見ていると、やはり温暖化対策としてパリ協定の話がしっかりと書いてあるのですけれども、今回のG7のときに温暖化対策だけではなく、世界的な資源効率性とか、3Rとか、そういうことも世界の課題としてかなり明確に意見交換がされたということも、世界の環境課題としては大きな変化の年だったと感じています。

そういう点とか、その課題解決に向けて、昨年、国連の発表したSDGsの17の目標があります。これは、途上国だけではなく、先進国も、全体が2030年に向けて目標として、課題解決していこうという目標の中で、都市づくりとか、この分野に入ってくることもありますので、やはりそういうことにも視点を向けてしっかり取り組むということが、最初の課題認識のところか、第4章の長期的な役割か、そういうところにもう少し明確に書き込んでいただいてもよろしいのかなということも、今回の資料を拝見して気づきました。もう少し早くからきちんと申し上げればよかったかもしれません。

二点目としては、やはり社会が今、持続可能な社会に向けた社会の変化に配慮するというときに、超高齢化社会への急速な進展とか、こちらの分野では社会資本の更新期とか、そういうことが非常に重要なファクターとしてあると思います。この中には、そういうことを踏まえた上でこの計画ができていると感じてはいるのですけれども、例えば第4章の最後のところの長期的な役割のところ、そういう持続可能な社会に向けた社会のいろいろな状況の変容にしっかりと対応しながら行くというようなことも、改めて書いておくというのもいかがかと思いました。

最後ですが、こういう計画や内容が出たときに、自治体の方が自分たちの地域づくりとか、都市政策、あるいは地域のこれからの2、30年をどう描こうか、どう参考にして変えていこうかと考えたときに、そういうことがもっともっとわかりやすく、その辺のキーワードが出ていると、この実現に近づくのではないかなと感じました。第4章の最後に、ポリシーミ

ックスの推進により、環境・経済・社会の統合的向上とあります。こういうところにも思いは込めておられるのだとは思いますが、もう少しわかりやすく、例えばこれからの地域開発とか、面的な大きな変化の計画をするときに、地域の中の下水道部門とか、廃棄物部門とか、エネルギー部門とか、そういう方が連携しながら、しっかりとこれからのまちを見て、計画をしっかりと立てていくとか。

例えばですけれども、そういう少しソフトのところに関するキーワードを入れておくとか。これから、高齢の方と若い方が共生する地域開発のときの、やはり例えば計画をつくる段階に、どうやってそういう新しい世代とか、新しい状況の方たちの意見を巻き込んでいくとか、そういうソフト的なところの重要性というのがあると思いますので、何かそういうキーワードを少しこの最後の章にでもまとめて入れておいていただくと、今後の地域とか、関連の方たちへのキーワードが広がっていくのではないかなと感じました。

これが最後だと申し上げたのですが、一つ気づきまして、資料5の10ページのところに、オリンピック・パラリンピックも念頭にしながらと書いていただいています。やはり、2020年の大事な時期をうまく活用しながら、次の持続可能な社会への転換に活用していくのだということを確認させていただいて、ありがたいと思っています。

あと、もう一点、今回はハード整備とか、そのような話だけではなく、どのようにソフト的なところ、システムのところが持続可能な視点を採用するかということも大事になってきていると思います。例えば今、調達基準とか、木材とか、食料とか、いろいろなものを小出しでつくっていきなりしますけれども、やはりそういう調達の部分とか、ヒートアイランド対策とか、エネルギーに水素を面的に活用する方向とか、進め方に対しても新しい流れもあると思いますので、そういうハードとソフト、あるいは技術とシステムの両面に関してのきっかけにうまく活用できるのではないかと、そういう思いが少し入っていると、もっと膨らむかなという感じが少しありました。

ご検討いただければありがたいと思います。よろしくお願いします。

【原田部会長】 ありがとうございます。藤井委員。

【藤井委員】 この間、ざっと申し上げたところは反映されている形跡は特になくて、それは全く構わないのですが、辛うじて言うと、小水力等ぐらい入れてもいいのかなと。ひょっとするとダム再開発で大型電源開発の可能性もあるかもしれませんから、行政的な仕事も随分やっていますから、等ぐらい入れていただけると、少しニュアンスが出てくるかなと思います。そこはまたご判断ください。

もう一つ言った非常に大きなところの話、前回、優先順位を決めたり、ほかの行政目的とともにやらないといけないようなことも言わせていただいたのですけれども、これにどう書くかというところでずっと考えていたのです。それを考えると同時に、もう一つ、また全然別の話を考えています。そもそも発展途上国がこういったことが全然できていない一方で、日本はそれなりにこれができているのは、明らかに日本が経済大国であって、経済的余裕があったので、衣食足りて礼節も知っていたから環境も知っているというところがあったことは明白であると。

一方、日本は今デフレで、かつてGDPシェアが17.3%あったのが、今5.8%ぐらいまでGDPの世界シェアが変わってきています。複利計算でいくと、25年後に日本のGDP値は1.7%と、ちょうど今のメキシコと同じぐらいの国になるのですね。そんなことになると、多分これは誰もしないと思うのです。

実はこれ、全部やりましょうというのはすごく大事なのですけれども、これができる状況を持続することが一番大事で、貧乏人は何もできないという話ですね。そんなことをここにどう書くのだらうと、じっと考えていたのです。

単なる提案ですけれども、2ページの一番下の2行目に、「等の多様な施策展開に強力に取り組み、政府が目指す『持続的な社会』の実現に、省を挙げて」やっていると書いてあるのですけれども、例えば、一例ですけれども、「施策展開に強力に取り組むとともに、それらを持続的に推進できる社会的、経済的、財政的、行政的状況の創出と維持に尽力することで、政府が目指す『持続可能な社会』実現に、省を挙げて」頑張っていくと。

そういうふうにして書いてあったところで、私が今言ったことを思いつく人はいないと思いますけれども、少なくとも玉虫色にそういうふうにも読めるわけですし、そう書いてあったところで誰も引っかかる人もいないのではないかなと思います。そこが一文あることで、すごく深みが出るのではないかなと思いましたので、単なる参考情報ですので、もしよろしければご参考にしていただければと。以上です。

【原田部会長】 少し対応をお願いします。

【榎田環境政策課長】 高橋委員から、ビッグデータなどの活用についてというご指摘をいただきました。独立の項目として、今の時点で書ける項目というのはこういうことですが、それ以外に何か触れられるところがあるかどうかというのは、少し検討してみたいと思います。

中村先生からの水循環関係でございます。水循環基本法に基づく流域水循環計画を策定

するという事になっております。また、後ほどご説明させていただければと思います。

それから、崎田先生からご指摘をいただきました、例えば、国連のSDGsなどの大きな流れについて、それを冒頭の認識に入れるべきではないかというご指摘をいただきました。検討させていただきたいと思います。自治体の方が具体的に動きやすいような新しいキーワードを何か入れるべきではないかというところについても、どのようなものがあるか少し勉強させていただきたいと思っております。

藤井委員の経済との統合的発展ということにつきまして、今一応5つの柱の中の1つとしまして、環境と経済社会の統合的向上ということで、方向としては書いておりますけれども、何か書けるところがあるかどうか、少し勉強させていただきたいと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。引き続き大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 ありがとうございます。まず最初に、前回指摘のあった点については、大変真摯にご対応いただいたと思いますので、その点をまず申し上げたいと思います。それを踏まえた上で、大きく言うと二点申し上げたいのですけれども、石田委員、崎田委員のご発言とも関連いたしますが、この行動計画自体が総論を短く述べた上で各論にすぐ行っているせいでもあると思うのですけれども、基本的に横断的な施策に関する記述が、改めて資料5を見ますと、弱いのではないかと考えられます。

そのうちの一点目は、まず指標に関する部分です。先ほど石田委員からご指摘のありましたように、指標についてはあるものとないものがあって、施策群について指標を設定するという考え方自体はわかるのですけれども、本来は、おそらく地方自治体や、あるいは事業者がやるのでこういう指標しかできない、あるいはこういう指標になっていますというものと、国交省自身がやるのでこういう指標がつくれますというもののよう、個別の施策に応じた指標の考え方は今回整理していただきましたけれども、もっと大きく主体別、あるいは性質別の指標の開発というものがあってしかなるべきなのではないかと。それを通じてフォローアップがうまく回るのではないかと考えられます。

その観点から申し上げますと、資料5の9ページですけれども、長期的な視野からの継続的な施策展開のところの4行目ですけれども、「今後、これらの施策については、それらの性質に応じて、長期的な視野に立った」となっていますが、例えばその間に、「それらの性質に応じた適切な指標の開発」というふうに入れるだけでもかなり違うのではないかと考えられます。あるいは、10ページの今後のフォローアップについて同様の記述が赤字のところに入り得ると思っておりますので、ご検討いただければ幸いです。

もう一点は、同じように、横断的な施策という観点から言いますと、おそらくは長期的に見ると、必要なことは政策段階でのアセスメントというのは不可避ではないかと考えられます。リニア、あるいは新幹線のルートをどこにとるのかということがインフラ整備という観点では大変大きくかかわってくるわけですが、インフラ整備そのもので環境配慮を横断的にどうやっていくかという記述がほとんどないよう見受けられます。SEA自身が今回の行動計画の範囲では検討するのが難しいということであれば、少なくとも現行法上、環境配慮書制度が導入されて、その本格運用が始まったところでございます。その環境配慮書制度につきましては、電源開発系が今のところ運用例が多いかと思いますが、それを見ますと、ほとんど本来考えられていた立地の代替案の検討というものがなされているようには見えない。

その電源開発は国交省所管ではないと思いますが、国交省所管のインフラ整備について、そのような適切な環境配慮書制度の運用というものを少なくとも書いていただけないかと、書くべきではないかと考えます。この点も、9ページの同じところに、「指標の開発、適切な環境配慮書制度の運用等」と入れていただければ、その観点が反映されるかと思えますし、あるいは38ページのように、河川に関しましてはダム整備に当たって環境アセスの運用ということが書かれているのですけれども、これを読みますと、ダムの事業の実施に当たって事前の環境調査を実施し云々という形で、この間の新しく始まった環境配慮書制度に関する記述もありませんので、こういうアセスの記述があるところ、あるいはないところは、それを入れる形でこのことを入れ込んでもらえないかということでございます。

これをまとめる第4章ですけれども、何人かの委員からご指摘がありました。この第4章は緩和策中心であるということについてはどなたも異存がないと思います。しかしながら、本来、長期的な施策というものは緩和だけの問題ではなくて、9ページにありますように、生態系ネットワークの形成など、様々なものをつながってきており、そのことは49ページに書かれているのですけれども、このタイトルの節が2番で長期的な役割、緩和策についてはというふうに突如として、「緩和策については」から始まりますので、1番の中、あるいは2番の冒頭で数行設けまして、まずそういう幾つかの長期的な視点が必要でそれを横断的に推進するための施策が必要である、ということの数行述べていただきまして、そしてまた、48ページの最後の2行、(6)のポリシーミックスのところ、これは全体にかかる部分だと思いますので、49ページの一番最後のところの「以上を踏まえ」の前のところに入れ込んでいただければ、多少横断的な推進という意味合いが出てくるのではないかと

思いますので、ご検討のほど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。続いて、渡部委員、お願いします。

【渡部委員】 一点だけ、前から申し上げていて、まだここに入っていないくて、惜しいなと思ってしまうところを指摘させていただきます。

変更点の一番最初に書かれている排出削減量が各項目ごとに数値として入った、これは非常に大きな改定で大変だっただろうと察するのですが、これを全部積み上げた形で、国交省全体が環境行動計画を実現することで、国の排出削減にこのぐらい役に立つというのがぱっと見てわかるようなグラフというか、図でも何でもいいのですが、そういったものがない。これはもったいないと非常に思ってしまうのです。

個別の数値があっても、これ全部まとめると、どのぐらいインパクトがあるのかというのを、やはり一番最後の資料8のような、このようなところに少しでも含めることができれば、環境行動計画の意義というのは非常に伝わりやすくなると思うのです。数値自体は基準年だったり、達成年というのがばらばらなので、単純にこれを足せばできるわけではないと思うのです。ただ、大まかに、これはおおよそ過去の、数年前の時点、それから、数年後ぐらい、今回の環境行動計画が終わった時点、それとさらにもっと長期的に結果がついてくるような10年後ぐらい、このぐらいを3つのスパンで大体書かれていると思いますので、ディテールはいいので、それぞれのスパンで非常に大まかな、国交省全体として、これが削減の効果があるという見積もりがエクセルのグラフでも何でも構いませんので、もしできると非常によろしかろうと思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。鷲谷委員、お願いします。

【鷲谷委員】 資料4の指標に関してです。指標群が整ってきたことで、計画に基づく実践の進展状況を客観的に点検したり評価する条件ができたと思うのですが、中身を一つひとつ見ますと、まだ若干精査が必要なものもあるように思われます。一つは、数値の中には絶対値を指標としているものと割合率を指標としているものがあるのですが、全体として緩和策の目標に照らしたとき、どちらかが重要かが変わってきます。率のほうが多いですね。自動車などに関しては、実際に自動車単体対策による低炭素化はほとんどのものが率になっていて適切ではないかと思いますが、どのようなわけかエコドライブ関連機器に関してだけは普及台数となっています。これは、登載車の割合になるべきではないかと思えますし、物流拠点の低炭素化で導入台数という、絶対値が指標になっているのですが、これも率のほうが適切なのではないかと思えます。

そういう一つひとつの指標に関して、どうも政策分野間でも統一が図られていないような感覚も持ってしまいますので、横並びにして統一を図りながら、目的に照らして最も合理的な目標にしていく必要があるのではないかと思います。

また、設定の考え方を示していただいていることもとても適切だと思いますが、その記述についても随分分野によって不統一な印象を受けます。それぞれ数値、指標を決めるわけですから、それらの数値にどんなファクターが影響するかということと、そのトレンドを踏まえて、ここで挙げる目標値というのが合理的であることが、読んだ者が理解できるような記述に統一していく必要があるのではないかと思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。鈴木委員、お願いします。

【鈴木委員】 ありがとうございます。何人かの委員の方から出ていますとおり、前回から比べると非常にわかりやすくなったというのが第一印象でございます。特に、緩和策につきまして、指標値とCO₂の排出量、削減量を併記していただき、非常に事業者としても大まかですけれどもわかりやすいということで、ありがたいと思います。やはり算出が非常に難しかったと思うのですけれども、ご苦労に対して敬意を表したいと思います。

資料2の3ページの地球温暖化対策の自動車単体対策に関するところで意見を言わせていただきます。一つは、非常に重要な単体対策も効果があると思うのですが、前回も少し申し上げたのですけれども、その中で小型車の燃費基準の数値は入れていただいたのですけれども、前回、大型貨物と申し上げていましたけれども、重量車に関する燃費基準というのも、一応世界初ということでディーゼルとの関係はあると思います。重量車に関しましては、やはり非常に排出量も多いということ、算出が非常に難しいということも重々承知申し上げているのですけれども、今後の方針としては、やはりある程度の指標をメーカーも含めて出していただいたほうが、非常に対策をとるのには効果があるのではないかと、私は思っております。

もう一つ、エコドライブに関しては、関連機器、これはデジタコが中心だと思うのですけれども、この普及台数を入れていただいたということは、繰り返しになりますけれども、事業者にとっても非常に指針になると思います。具体的な施策として、ここに書いてありますけれども、推進に係る広報活動や普及促進のための環境整備と書いてありますけれども、その中で含まれているかもしれませんけれども、教育指導ということも、ぜひ入れていただきたいと。装置を付けても、何かのツールがないと、ただ付けただけになってしまうと。この装置を付けますと、環境対策だけでなく、交通事故の削減対策にもつながりますので非

常に効果があると思いますので、教育指導ということも含めて入れていただければと思っております。以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。ここで切りたいと思いますが、よろしくお願ひします。

【榎田環境政策課長】 まず大久保委員からの、指標がないものについても今後の指標開発をということを記述に入れるべきというご意見をいただきました。どのような位置づけができるか、少し検討をさせていただきたいと思います。

それから、事業につきまして、政策段階でのアセスというご指摘がございました。委員のご指摘のとおり、アセス法が平成23年に改正されまして、配慮書制度ということで、きちんと早い段階から配慮しなさいというのが、法律上の義務づけに現在なっておりますので、国交省の事業としても当然そういった法律に基づく配慮というのは行っていくべきものと認識しております。したがって、そういった法律に基づいてきちんとやっていくということについて、どのような書き方ができるかを少し検討させていただきたいと思います。

それから、渡部委員から、削減量につきまして、国交省全体の量というご指摘をいただきました。こちらにつきましては、実は政府全体の積み上げのときに、個々の施策の量だけではなくて、例えばエネルギー源がかわったりというファクターがあったり、あとは人口経済の伸びというファクターもあわせて日本全体の数字が出ておりますので、必ずしも単純に比較ができないものではございますが、どのようなことができるか検討させていただきたいと思っております。

それから、鷺谷委員から、指標について絶対値のものと割合のものがあるということをご指摘をいただきました。こちらにつきましても、施策を検討していく段階でそろえるべきものはそろえる方向に持っていく必要はあるかなと思っておりますけれども、現時点では、実は今回の指標、それぞれの例えば社会資本整備計画とか、そういうところで決まったものを引っ張ってきておりますので、今時点ではそういった数字を引っ張らせていただきまして、今後よく検討をさせていただきたいと思っております。

それから、鈴木委員からいただきました重量車についても目標をということでございます。現時点では政府の温対計画に載っているものがこの小型車ということでございますので、コンセンサスがとれているのは今こまでということでございますので、引き続き勉強をさせていただければと思います。

それから、エコドライブについて教育指導もというご指摘がございました。こちらにつき

ましては、本文、別表のほう、21ページになりますけれども、こちらのほうではエコドライブにつきまして、具体的にエコドライブの普及促進、広報活動等を図るということを記載させていただいておりましたので、引き続き推進をしてみたいと考えております。以上でございます。

【原田部会長】 わかりました。ありがとうございました。朝日委員、お願いします。

【朝日委員】 ありがとうございます。この環境行動計画を国土交通省の環境政策のPDCAを担保するものという観点で見たときに感じたことなのですからけれども、P、プランと評価のところがとてもわかりやすくなりまして、施策の体系化と、あと指標の整合性をいろいろとられたということで非常にわかりやすくなったなと思いました。

一方、実行、Dのところですけれども、ここが相対的に少しわかりにくいかと。誰がどのようなインセンティブを持ってこれを実行するか、国の国土交通省の計画ですので、国土交通省がやりますという部分は非常にわかりやすいのですが、その他の働きかけていくプレイヤーとして、やはり地域、自治体のところが少し気になります。柱としていただいている個人、企業の行動変容のところは非常にわかりやすくなりまして、理解が進んだのですが、一方で、自治体のほうですが、先ほどのご説明にありましたように、資料5の例えば最初の7ページのところで、地域や地方自治体が目指す持続可能な社会のあり方に留意しながら、というような記述を入れていただいております。こういうことを踏まえますと、やはり今後の計画ということになりますと、地方の財政であるとか、抱えている福祉とか、老朽化インフラの負担というものはかなり厳しいものがあると思っております。その中で、この施策に実効性を持たせるためには重要なプレイヤーとなるかと思うのですけれども、そこにどのようなインセンティブを持ってもらうのかというところの視点がもう少しあってもいいのではないかなと。

例えば、従来どおり、もともとこの政策の中に地方自治体というのはプレイヤーとして組み込まれているという部分がありますので、従来どおり補助金とか交付金とかいう形でやっていくというのは前提になっているかと思うのですけれども、例えばそういうもののあり方も立地適正化計画一つをとりましても、それぞれの自治体の置かれている状況というのはかなり違って、あのような公共交通があって集約化するようなポンチ絵というのは、そこまで行き着くスピード、もしくはどこまで行けるかということについては、かなりバラエティーがあると思うのです。

なので、そういったことに対してどのようなインセンティブを持ってもらうかというの

は、同じ補助金、交付金、もしくは規制、社会実験といった、そういったやり方についても、その組み合わせとか考え方というのを少し変えていく必要も出てくるのではないかなと思っております。その意味で、そのような記述を、それぞれの施策集の中には組み込まれているかと思うのですが、わかりやすい場所に入れていただけるといいなと。

関連しまして、最後の長期的な役割のところですが、48ページのポリシーミックスのところ、今までも幾つかご指摘が出ておりましたが、政策分野とのミックスということは、もちろんここに書かれているとおりに必要かと思うのですが、今の視点で申しますと、政策手段、補助金なのか、交付金なのか、実験なのか、規制緩和なのかといった、そういった政策手段のミックスということを入れてもいいのかなと感じました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。横張委員、お願いします。

【横張委員】 資料5の10ページを中心といたしまして、オリパラに関してコメントをさせていただきたいと思えます。私も現在、組織委員会のお手伝いをしている身として、こうした表現を加えていただいたことにつきましては大変ありがたく思っている次第でございます。計画期間の設定という中で、たまたま計画期間の中でオリパラもあるから、ちょっと念頭に置いてみましたという、やや扱いが軽くないかなというのが気になるころであります。と申しますのも、おそらくここで念頭に置きながら計画を推進ということの背景には、ヒートアイランド対策といった暑熱環境の問題との関係性の中でオリパラに言及されているのではないかと推察するわけでございます。だとしますと、実は私ども、この暑熱環境ということをめぐるますと、オリンピック・パラリンピックをめぐるても最も過酷になるであろうと想定されるマラソンを対象に、現在アナウンスされているマラソンコースの暑熱環境はどうなるのかというのをこの夏、集中的に観測をいたしまして、その結果、評価を出してみたのです。

結論を申しますと、そもそも競技として実施すること自体が大変に危険という、とんでもない過酷な環境であるという結果が出てまいりました。そういう現実であるということも前提に、オリパラも念頭に置きながらと、さらっとこれだけで言ってしまうと、大変なパンドラの箱をあけたことにならないかなと思うのです。

逆に攻めの姿勢といいますか、オリパラというのは市民に非常にわかりやすい機会でございますし、これをうまく活用するということであるならば、ヒートアイランド対策を総合的、横断的に強力に推進していくための機会として最大限活用するといったような攻めの姿勢というののも考えられるのではないかと。

であるとすれば、例えば14ページ、16ページのこうした記述の中に、もう少し積極的にこの機会を使って暑熱対策、ヒートアイランド対策を強力に推進するといったような記述も含んでもいいのではないかなと思う次第でございます。オリパラは東京都がやるのでしよう、国としては別にそこまで、とおっしゃるのであれば、それはそれでございますけれども、もしも踏み込んで考えるということであれば、そういった記述もあっていいのではないかなと思う次第でございます。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。田中委員、お願いします。

【田中（宏）委員】 どうもありがとうございます。非常によくまとまっているなという感想で、特に横断的ないろいろな話をうまく整理いただいたかなという感じを受けました。

どなたかの委員も少し言われていましたけれども、特に国土交通省の特徴であるのが、4章の部分の長期的な視点、それから緩和とか、循環型、あるいは適応、こういう話が非常に重要だと思うのです。例えば、長期的に考えると、これらがいかにリンクしているか。別々に書かれているような感じを受けていて、複合的な解決という言葉が、やはり国土交通省はかなりいろいろな形でできると思うのです。

水の関係からいうと、ここの中で何回か出てきている雨水貯留の問題とか、再生水の利用は、量的な水資源の確保にもなると同時に、場合によってはエネルギーの削減にもなるところがあったり、環境の維持に貢献するところがあったり、そういうことがあるのです。それがほかのいろいろな分野についてもあって、そういうことができるのは、やはり国土交通省という特徴がある役所だから、かなりできるのだろうと。そういうことをもう少し書いてもいいのではないかと。

それから、そのことはおそらくローカル環境とグローバル環境がまるで今対立するような関係が場合によってはあって、レベルを上げるとグローバル環境に悪いかなという話も、一部意見もあるのだけれども、実はもっと総合的に見た場合には、そういう複合的な解決をやる幾つかの例が、やはり国土交通省ができるということを少し言ってもらったほうがいいかなというのが、まず一点目です。

二点目は、やや細かい話になってしまうのですが、自然共生社会のところ、本文では14ページのところにぎっと書かれている。今回の一つの特徴は水循環基本法に基づいた循環系の確保とか、あるいは協議会の設置とか、環境管理計画の促進、策定、こういうところが一つ、特徴だと思うのです。地域によってかなり目標設定をいろいろ地域で話し合っ

のですが、流域関係者連携等による水循環改善等の推進ですけれども、特に二つ目の丸のところの書きぶりがすごく昔の話なのです。つまり、多分十何年間変わっていないのはいかな。水環境の悪化が著しい河川、多分今、あまりないのです。BODという視点からではほとんどなくて、それで地域によりいろいろ求めているもの、これが地域によって変わってきているのです。

例えばこれは、国土交通省では河川局時代から、その地域、その地域の川で水質などで、どのようなインディケーターが欲しいのかという議論をやっていたのですけれども、環境省はさらにそれを飛び越えて、地域で沿岸透明度の設定をしるとか、あるいは生物の多様性を守るための底層利用を今度環境基準に入れるとか、泳げるか、泳げないかというところを衛生微生物の指標で入れるとか、そういうところまで進んできているのです。BODの問題ではないのです。それと、ここに書かれている前の本文とのギャップがすごいなど。特に水質改善と書いてあるのだけれども、タイトルのほうが水環境、あるいは水循環の改善なので、こういう概念の更新がここの部分、幾つか必要ではないかなという気が少しします。

最後は、16ページの下水道の分野で、いろいろ書いていただいて非常にありがたいのですけれども、下水道は確かに水と物質とエネルギーのコアになり始めています。最後から2行目のところに少し気になっているところがあって、下水処理場という言い方になっているのです。下水処理場も一つですが、この本文で書かれている熱供給の問題はラインで、面で決まっているのです。それから、下水道の水とかエネルギーとか物質を回収するのは、適している、リサイクリングする循環系の大きさがあり、違うのです。例えば、熱なんかは下水処理場で集めても、使うところなんか逆にはないのです。熱をどこかに持っていけないといけないのです。水についても、水再生、確かに重要ですが、下水処理場で全部集めて都市に戻していると、水道と同じことをやってしまうのです。

したがって、下水処理場というのがキーワードであるのは間違いないので、下水道処理場などの下水道施設全体、あるいは当省の持っている環境インフラ的なもの全体というようなイメージに、まず変わってこないといけない。そういうイメージのところでは幾つかのキーワードにおいても縦割りが目立っているところがあって、例えば、下水処理場であれば再生水というのは下水再生水と書いてあるのですけれども、役所の官庁管轄になると、排水の再利用というキーワードが違うのです。

これはみんな含めて水の再利用なのです。国交省の大きいところでそれぞれの部局から積み上げてきているので言葉が少しずつ違うところがあるのだけれども、もう一度環境全

体としての言葉で少し変えたほうがいいところは、変えていただいたほうが、より国民から言うと縦割りになっていないという印象を受けると思います。同じようなことが、海という言葉があるのですけれども、海と川と湖沼は別というイメージに書いてあるんですが、実は市民から見たら一緒なので、その辺も少し工夫が要るのかなという気がします。

【原田部会長】 ありがとうございます。木場委員、お願いします。

【木場委員】 どうもありがとうございます。私からはワンポイントだけでございます。賢い環境行動についてですが、具体的に本文の42ページがすごくわかりやすいので、これを見ながらお話ししたいと思います。国民運動といいますと、COOL BIZに始まって、COOL SHARE、WARM SHARE、Fun to Share、COOL CHOICEと、いろいろお国のほうから降ってきて、あまりにもいろいろなものがあり過ぎて何が何だかというのが、実は私たち国民の感覚です。

一番新しく押し進めているのがCOOL CHOICE、2030年までということでございます。この訳というのは、ほとんど今書いているのと一緒で、COOL CHOICEを賢い選択と訳すとホームページにも出ているわけです。政府のほうと合わせてCOOL CHOICEや賢い選択をどこかに入れて連動した形でそろえていただきたいと思います。省庁によって似たことなのに違った言葉を使うというのが多く見受けられますので、ご検討いただければと思います。

次が、言葉の職業をしているので少し気になったのですけれども、四角の中の3つの丸の表彰、セミナーのところ、「かしこい」が平仮名だと、文字として読んだときに飛び込んでこないというか。日本全体の傾向ですけれども、何もかも優しく、平仮名にしていく傾向にあるのはわかるのですけれども、前後にも平仮名があるのとこの「かしこい」は、ぱっと入ってこないで、ここはせめて漢字でいいのではないかなという印象があります。

それから、丸ポツの一個目のコミュニケーションのところです。二行目の小学生等を対象にと具体例を書いていたのは大変わかりやすいのですが、どちらかというと、小学生、お子さんもそうですけれども、団体に属していなくて、教育や広報、啓蒙活動がなかなか行き渡らない、そして、これから大変増えていく高齢者という言葉はどこかに入れていただいて、ぜひ高齢者向けにというところがあったほうが、より幅が広がっていいのではないかなという感想を持ちました。

短く以上でございます。ありがとうございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。ここで一度切りたいと思います。

【榎田環境政策課長】 ありがとうございます。まず朝日委員から、自治体についてそれぞれ厳しい財政状況の中でどのようなインセンティブを与えていくかというのを、わかりやすくすべきではないかというご指摘をいただきました。それぞれの施策については、それぞれの補助金など、制度で支援をしておりますけれども、そうしたものについて少しでもわかりやすくPRをするように考えていきたいと考えます。

それから、横張委員からオリパラについてご指摘をいただきました。具体のマラソンコースそのものについてどう対策をとるかということになりますと、オリンピック・パラリンピックの担当のほうのお仕事になりますので、我々としてはそういうのも含めた日本全国をどうヒートアイランド対策をしていくか、その中にはオリパラも含まれる、ということにはなろうかと思っておりますけれども、どういった記述ぶりがあるかというのを少し考えさせていただきたいと思っております。

それから、田中先生から、長期につきまして、各分野というのがリンクしているのではないかというご指摘がございましたので、こちらについても少し考えさせていただきたいと思っております。

それから、水の再生、下水道関係の用語につきまして、用語、それから内容が古いのではないかというご指摘につきましても、少し確認をさせていただきたいと思っております。

木場委員からご指摘をいただきました「かしこい」環境行動という部分でございます。かしこいというふうにとってまいりましたのは、まさにご指摘のとおり、COOL CHOICE、賢い選択という用語とそろえるという意味でかしこいと入れさせていただきましたけれども、記述ぶりについて、ほかの委員からのご指摘もあわせて勉強させていただきたいと思っております。この中で、項目によって賢いが平仮名になっているものがあるというのもございます。こちらにつきましましては、一部、モビリティ・マネジメントという、そういう交通分野では先行的にかしこい何々というのを平仮名で推進している分野がございます。モビリティ・マネジメントでは平仮名、政府全体のCOOL CHOICEでは漢字になっていたり、そういう前例があったので引っ張られたところがあります。それらも含めて少し勉強したいと思っております。

高齢者も対象にした教育ということで、ターゲットとしては考えるべきだとは考えますけれども、現時点で行っているのが主に教育の場を活用しているというのが実態としてございますので、高齢者という施策について今後広げられるかどうかを少し検討させていただければと思います。以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。続いて稲葉委員、お願いします。

【稲葉委員】 ありがとうございます。最初に、皆さんもおっしゃっていますけれども、前回の指摘を的確に生かしていただいたことを感謝申し上げます。特に私が申し上げた下水道のバイオマス利用、それについては真摯に対応していただいたと思っております。

また、私がこの間申し上げたCO₂の削減量を明確にしろというのにおいても真摯に対応していただいたと思います。この部分については、まだ足りないというご意見が非常に多いのですけれども、でも、やはり前進しているなというのを、私は高く評価したいと思います。

その上で、渡部委員がおっしゃっているように、積み上げると幾つになるかというのは、やはり一回やってみるといいと思うのです。政府が26%マイナスというのをを出している以上、これを積み上げていったらどうなるかというのをやってみると、この行動計画は非常に地道に積んでいるので、きっと少ないのです。だから、少ない量しか削減できないことになると思うのですよ。それを目にしたときに、もっと大胆に、これをやらなくてはだめなのだというのが見えてくるのではないかなと思います。だから、一回積んでみるのが大事だと思います。

同時に、先ほど渡部委員のご指摘にご回答がありましたけれども、国交省だけではできない部分、ほかの省庁と連携しなくてはならない部分がかかり明確に見えてくると思います。だから、やはり一回は積んでみるのがいいのではないかなと思います。

もう一つ申し上げると、積むときに、どうやって積むかという、普通、ビジネス・アズ・ユージュアルで積んでおいて、そこからどれぐらい削減するかというのをやります。そうすると、必ず増える部分があるのです。この行動計画は全体感からいって、減るところだけ言っているのです。でも、やはり増えるところも明確に言わなくてははいけないと私は思います。その中の一つが、先ほどからオリンピック・パラリンピックが出ていますけれども、あれは増えると僕は思います。やはり観光で皆さん来ると、必ず増えると思うのです。観光は国土交通省の中の一つの分野だと私は思っています。ですから、その部分は確実に増える。でも、これをやっていくというところを明確にしていくことが、かなり必要ではないかなと私は思います。

最後にもう一つつけ加えますと、賢い消費者、賢い行動という言葉遣いが先ほどから話題になっていますけれども、私はIPCCとか、ライフサイクルアセスメントでUNEPとお付き合いをしていますと、UNEP関係の人たちは、世界的にはサステナブル・コンサンプション・アンド・プロダクションというのを平気で使います。SCPというのですけれども。

持続可能な消費という部分で消費者が何をやるかという言い方をUNEPの世界の人たちはしますので、世界と話をするときの共通の言葉を日本の国内でも使っていくというのがいいのではないかなと、私は思いました。一つ、それだけご提案したいと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。大聖委員、お願いします。

【大聖委員】 細かい点をご指摘させていただきたいと思います。8ページのところで、技術力を活かした国際交渉云々とあります。その中で、都市開発とか下水道事業に限っていただけますけれども、これは例えば、交通体系に対する改善とか、あるいは次世代自動車の技術ですとか、その普及の政策ですとか、いろいろなものが入っていくと思いますので、これは二つだけでは寂しいなと。また、国際的な貢献ということをもう少し踏み込んで特筆大書していただけると、ありがたいなと思います。

それから、先ほど鈴木委員からご指摘がありましたけれども、燃費基準の強化、これも実は日本の技術力をさらに強化する上でも絶対に必要なものでありますが、現在のところ2015年度の重量車燃費と2020年度の乗用車等の燃費ですけれども、それ以降の燃費基準は決まっていないのです。2030年以前を目指すときには、この次の燃費基準の強化というのが必須ですので、それにも少し言及させていただきたいと思います。

それから、エコドライブの話、これも先ほど鈴木委員からご指摘がありました。全くほんとうにおっしゃるとおりで、EMSを提供すればそれでいいと、そういうものではないので、やはり教育が大事だと思います。一応、国土交通省としては、いわゆる運輸事業者を対象にしてエコドライブを推進し、環境省は一般のドライバーという、そういうすみ分けがあるのです。経産省には乗用車、国土交通省はトラック、バスと、何となくすみ分けがあるのですけれども、全体像が逆に見えにくいという面がありますので、各省間でも連携も含めてご配慮をお願いしたいと思っております。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。辻本委員、お願いします。

【辻本委員】 ありがとうございます。まず、環境の問題ですが、この議論の直前には適応策を中心にやっていたのが、一気にパリ協定で緩和について我々も決めなくてはいけないということで緩和が議論の中心になったのではあるけれども、やはり適応であるとか、自然共生であるとか、循環型社会であるとか、そういったものとミックスしたものが環境行動計画であるということのをうまく書き込めてきたなという気がいたしました。

ただ、緩和と適応は決して車の両輪ではない。役割として両輪というものではないと私は思います。両輪という認識で動けるものではないのかなという気がしました。一番最後にそ

ういう言葉があったので、少し奇異に感じました。

それから、国土交通省の役割ということになりますと、国土交通省は実際には基盤をつかって、その上で業者であるとか、自治体であるとか、市民であるとか、いろいろな担い手が行動して初めて環境施策がいろいろなアウトプットを出してくるわけですが、それをどうやって動かすかというのも、実は国土交通省の役割になってきているということ。インフラ、基盤だけつくっているのではなくて、その上をどうマネージしていくのか、あるいはコーディネートしていくのか。そういった役割をやはり明確にして、どのように努力するのかということを見せていかないと、なかなかこの行動計画が計画倒れになるのかなという気がします。

そのときに、計画はできている、計画がこの冊子にうまくまとまったことを、私は非常に評価しています。それから、一方では、計画が進んだときに、そのポイント、ポイントでチェックしていくための、例えばCO₂削減量とかが指標として上がってきて、チェックできます。でも、どなたかもおっしゃったように、どうやって動かすのか。そこがまさに国土交通省が基盤をつかって、その上で誰がどのようにプレーするのか、踊るのかということが非常に重要で、それを見せないと、やはり空回りするのではないかという気がします。上手にまとめて書いてあるのだけれども、例えばわかりやすい施策群とかを見ますと、いまだにばらばらです。先ほど言いました緩和策も、自然共生の策も、循環型社会の策も、いろいろなものを寄せ集めて施策例にしている。この行動計画の中でも、一部、先ほど田中委員から出ましたけれども、表になっているところは、各部門から引き抜いてきたために非常に個別的になっていて、では、一体どうやって全体的なもの考えるのか。そういうイメージを提示してほしいなという気がしました。

施策群が個別のものでなくて、例えば地域スケールで一体どのように総合化されるのか、まず国土交通省が基盤をつかって、地方自治体がどのように協力して、どのような業種がその上でプレーするのか、あるいは市民がどうするのかというイメージを施策例の中で書き込んでいただければよくわかるし、そういうイメージがあって初めて積み上げができると思うのです。

ただ一つ、今の計画では、計画と評価するときの原単位が出ているのだけれども、積み上げようと思ったら、真面目に積み上げるしかない。でも、実際のシナリオに沿って積み上げて初めて評価というものになっていくものなので、絵が幾つかあったほうがいい。すなわち、そういう共同体ができた絵が幾つかつくられて、この計画はこうで、評価する原単位がこの

ように決まってきたら、このシナリオだとこのように削減できるし、あるいは自然共生度がどう変化して、あるいは循環型という視点ではどのようになって、そして、最終的な目標である持続性という視点でどのように評価したらいいのか。その辺が描き込める絵をつくっていただけたら、ありがたいなと思います。

ただ、今の時点での我々のとといいますか、この委員会のミッションは、うまい計画をしっかりとつくって、この後、PDCAが動くためのアセスができるための原単位をしっかりと作り上げること、そこまでは私はかなりできてきたと思います。あと、皆さんにPRしていくときに、個別の施策例でなくて、地域でまとまった施策例を上手に示して、これこそがこれから、すなわちコーディネートするのが国土交通省の役割であるということをもう少し宣伝していただけたらという気がいたします。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。永峰委員、お願いします。

【永峰委員】 ありがとうございます。二点ほど、今回の改定についての印象を述べさせていただいて、その後、個別に課題として検討していただけるのかどうかという点を、細かい点ですけれども、三点ほど挙げさせていただきたいと思います。

まず、いつもこの委員会で指摘させていただいているメリハリのない計画ということで、あれもこれもやっていることはわかるけれども、一体どれに優先順位をつけるのかというのが大分整理されてきたなという印象がございます。ありがとうございます。それを指摘した上で、あえて申し上げますと、せっかくこのカラフルなイラストが散りばめられた施策集をおつくりになる中で、どうもやはりあちこちの施策から寄せ集め感を集大成しているという、今、辻本先生もご指摘になっていますが、何か個別的なばらばら施策を一つに、ようやく一冊にしたよという感じがあります。ですので、自治体関係者がこれを使うときに、もう少しわかりやすく、例えば課題別にまとめるとか。一回ばらして、課題別にまとめ、それに対してはこのような施策事例もあるというような、ヒントになるようなものをつけて、まとめてみるのはどうだろうかという気がいたしました。あまりにも今までのものの寄せ集め感が強いというのが、私の印象でございました。

二点目は、今までも話題にのぼっていましたが賢い環境行動を促すというこの言葉というよりも、全体感として読んだときに、この観点自体、どうしても環境教育、ないしは適切な情報提供によって、意識ある行動主体である国民に環境行動をとってもらおうという施策に見えてしまいます。これでは、今までどおり、そんなにシステムとしてうまく機能していくのかどうかという疑問がとてもあります。

今すぐにはできなくても、例えば中長期のところにもう少し書き込めるのであれば、例えば環境に配慮する行動に対してインセンティブを与えて、環境に悪い行動にはディスインセンティブを与えるようなシステムを国交省として構築することができるかどうかということにも触れてもいいのではないだろうかと思うわけです。例えば、高速道路の環境ロードプライシング政策のように、料金に税制上の差をつけることとか、経済的に意味のある差をつけるシステムの構築ということも検討する可能性があるのかどうか、その辺、意見として述べさせていただきたいと思いました。

あと、個別のことで、三つほど細かいことを課題として、もしくは検討していただきたいなと思うようなこととして、意見として述べさせていただきます。一点目は、自動車の単体対策についてです。今の自動車のエコカー減税というのは新車の大半が対象になっていて、あまり政策として効果がないのではないだろうかという疑問があります。エコカー減税の対象をもう少し絞り込んで、より燃費の良い車に対してインセンティブを強めるべきではないだろうかと考えるわけです。

二点目、物流の効率化のところ、再配達の問題というのが非常に大きいと思うのですが、CO₂削減の立場からも非常にいろいろと国交省でももんでいらっしゃる課題だと思えますが、一定規模以上の集合住宅については宅配ボックスの設置を義務づけるとか、新築マンション、新築のアパートメントには義務づけるというような積極的施策をも考えられたらどうかだろうかとこの点を指摘させていただきます。

もう一点、住宅の省エネ化、この中でも書いてありますし、今の時点ではこれ以上書けないだろうとは思いつつも、今、住宅の省エネ基準が強化されて、二重ガラス窓とか十分な断熱材の施工とかいろいろありますが、既存の建築物にもぜひ基準適用を考えていくという方向性を今後は検討していただければということも指摘させていただいて、これは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】 ありがとうございます。山戸委員、鬼沢委員、太田委員の3名の委員の意見をもらいます。

【山戸委員】 ありがとうございます。私も前回、この場でもお話をさせていただいた長期的な視点というのを、しっかりと第4章に織り込んでいただきまして、ありがとうございます。さらに資料4に、もちろん、この行動計画のメインは20年というところがマイルストーンになっておりますが、平成42年度という30年の指標もどんどん入れていただいているということでございます。

やはり、私どもにとりまして最終ゴールというのはどのあたりなのか、ないしは、100%と言えない部分でも、完了するところのイメージを持ちながら、足元5年とか、そういったところの重要性をより把握できるようになりますし、対策のスピードを落とさず続けていくことができると思いますので、引き続きPDCAの際も、また42年度の指標が増えていくようなご検討も進めていただければと思います。ありがとうございました。

【原田部会長】 ありがとうございました。では、鬼沢委員。

【鬼沢委員】 柱6の賢い環境行動の部分ですけれども、皆様からもいろいろご意見が出ているのですが、特にライフスタイルの転換などと、一人ひとりに非常にかかわってくるところが大きいので、その行動変容がPDCAで見たときにどのように変化したかというのをどこかに入れておく必要、どのように判断していくか、そういったことをきちんと見ていくといったことが一言あってもいいのではないかなと思います。それを、もし入れるとしたら、やはりこの循環型社会の部分ではないのかなと。循環型社会については一人ひとりの行動が非常に大きくかかわってくるわけで、街のインフラづくりには私たちはかかわれなくても、循環型社会づくりの部分で一人ひとりの行動変容やライフスタイルの転換がどのように変わっていったかという評価のようなものをきちんとしていくというのが必要ではないかと思います。

それから、この行動計画が完全にできた段階の後の話になると思いますが、これ全体を一国民が見るなんていうことはなかなかきっかけとしてなくて、もし可能性があるとしたら、この資料7のイラストや写真が入っている概要の部分、案の部分ではないかなと思うのです。これも、先ほどご発言があったように、この部分全てをホームページにアップされても、なかなか私たち一人ひとりが行動できる部分のところを抜き出して見るチャンスというのではないので、例えばこの6の部分に当たっては、ほんとうにこれをもっといろいろな人に知っていただく、普及啓発の部分も含めて、環境学習のところ、いろいろな人に知っていただく行動に移していただくという意味でも、こういった部分は抜き出して、それに関連するところにきちんと情報を届けて、結果、どのように変わったかということを見ていく必要があるのではないかと思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございました。太田委員、お願いします。

【太田委員】 20年前、30年前を考えますと感慨深いものがあり、旧運輸省にしろ、旧建設省にしろ、環境問題をメインのトピックスとして議論するということがなかったわけです。そういう意味で、このような形で環境行動計画ができ上がってくるということ自体、

非常に感慨深く思っております。

だからといって、当時から環境問題がまったくなかったかというのと、そうではなく、空港の周りの騒音問題とか、幹線道路における大気汚染問題というのがありました。そのときの議論というのは、高速交通体系を整備するとか、自動車を普及させるという政策目標に対する、その反作用、副作用として環境問題があり、その問題への取組だったわけです。

藤井委員が言われていたことというのは、サステイナブルディベロップメントの中で、サステイナビリティとディベロップメントの間にトレードオフの関係があるときに、ほんとうに環境だけのことを考えるだけでいいのですかと、そういうご指摘だったと思います。

さて、そこで、この計画につきましては皆様のご意見に基づいて修正していただければいいと思うのですが、一点だけ、気づいたことで提案させていただきます。

それは、例えば資料4のところに指標が出されているのですけれども、例えば9番目の高速道路の利用率、これは温対計画から出てきている。しかし、高速道路政策としては、高速道路を整備するときには事業評価で時間短縮便益が一番大きいもので、そこで評価をしている。ということは、社会資本整備重点計画においては、移動コストを下げるというのが政策目標なわけです。それが、こちらのほうではCO₂削減に資するという形になっている、そういう構造になっているわけです。

そこで、今回、資料5で、20ページ以降に指標が並べられていますが、これはぜひ作業として、一番左に施策を書き添えて、その隣に環境行動計画の指標を書き添えて、その隣に社会資本整備重点計画の指標を書き添えて、その隣に総合物流政策大綱の指標を書き添えて、などなどをして、それをエクセルの表にしておいて、一番右側に担当部局を書き添えて、大きな統合表にしておくと、環境部会ではこのところだけ持ってくる、計画部会ときにはここだけ持ってくるというような形にすれば作業はしやすいだろうと思います。

それを見ることによって、実は各施策がどのようなところで絡んでいるのか、どのような関係にあるのか、あるいはメインの施策はこれだけでも、その付随作用としてこのようなものが出てくるとか、そのようなことが一覧表でわかるようになって、国交省全体の政策というのを捉えやすくなるようになるだろうなと思いました。バックグラウンドの作業としてそういうことをしてもらえばいいかなと思いました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。今、最後にいただいた7名の方の分について、少し簡潔に答えていただいて、そのあと、浅野部会長にその後、一言いただいて、終わりに

入りたいと思います。

【榎田環境政策課長】 稲葉委員からございました積み上げをやってみると、政府全体では実はCO₂削減量というのは少ないのではないかとのご指摘がございました。実際、政府全体の温対計画の数字自体は、各省庁の各施策分野の削減量を積み上げてできているものでございますので、数字としては政府全体の数字と整合していることになってございます。

それから、大聖委員からの技術力のところについて、記述をもう少し膨らませられないかということについて、少し検討してみたいと思います。

辻本委員からの、個別の施策だけでなく、全体でまとまった施策としてPRをとというご指摘をいただきましたので、PRの仕方についても少し検討したいと思っております。

永峰委員からの、賢い行動に向けてインセンティブ、ディスインセンティブを与えるというところのご指摘をいただきました。こちらにつきましては、環境行動というところだけでなく、多分全ての施策にまたがってどうインセンティブをつけて誘導していくかということになっていくかと思っておりますので、勉強させていただきたいと思っております。

鬼沢委員からございました一人ひとりの行動がどう変わったか、そして、国民の必要な人に必要な情報が届くように工夫すべきというところについても、計画のPRの仕方についてよく工夫をしていきたいと考えます。

太田先生からご指摘をいただきました、ほかの計画とよく並べて議論ということで、バックグラウンドの作業としてはそういうこともやっておりますけれども、ぜひそういう目で今後ともしっかり検討していきたいと思っております。以上でございます。

【原田部会長】 浅野先生。

【浅野部会長】 今まで一番良い環境行動計画ができそうだと思います。大変ありがとうございます、またご当局に大変感謝申し上げます。その上で、一点だけ、つまらないことでございますけれども、お願いしたいと思っております。

高橋委員から技術基本計画の改定が今、行われているという話がありまして、その中で環境の技術ということがかなり書かれています。資料3の中に技術政策課がどこにも出てこないようなので、できましたら出番をつくっておいていただきたいと思います。資料3を少し見直していただければありがたいと思います。よろしく申し上げます。

【原田部会長】 ありがとうございます。大変に活発に、熱心に意見をいただきました。ありがとうございます。

環境行動計画については、最初にご説明がありましたように、国土交通省の環境政策推進本部で最後、決定していくということであります。本日の意見、いろいろいただいたものについては、なるべくここに有意義に組み込まれるように国交省のほうで検討していただくというように、お願いしておきたいと思っております。

では、これで進行を事務局にお返しいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 本日は、時間が限られている中、多くのご意見をいただき、ありがとうございました。次回の開催につきましては、改めてご連絡させていただきます。

それでは、これもちまして閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —