

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32回合同会議

平成30年3月29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、第32回合同会議を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところ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。

まずはじめに、お手元の資料を確認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「国土交通省環境行動計画の点検について」、こちらは資料1でございます。議題2の「国土交通省関係業界の自主的取組の進捗状況について」は、資料2がございます。次に議題3の、「エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律案について」は、資料3を用意しております。資料に不足等がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

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19名中12名、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が17名中14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。

本日はまず、ご新任の委員をご紹介させていただきます。交通政策審議会臨時委員、阿部幸子委員でございます。

【阿部委員】 阿部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 また、本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、由木総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【由木総合政策局長】 総合政策局長の由木でございます。委員の皆様方には、年度末のお忙しい中、この審議会にご参画をいただきましてまことにありがとうございます。

昨年3月に国土交通省行動計画の一部改正をお願いいたしまして、6月にそのフォローアップの作業をしていただいたところでございます。本日は、この行動計画に示されま

した28年度の実績、それから29年度における取り組みの点検についてご審査を賜ればということでございます。あわせまして、国土交通省の関係業界の自主的な取り組みについてもご報告をさせていただきますので、ご審査を賜ればと思っております。

政府を挙げて、パリ協定におけます温室効果ガスの削減目標を達成するために鋭意取り組んでいるところでございます。例えば昨年12月には、水素を新しいエネルギー源として捉えて、水素社会を目指すということを目的といたしました「水素基本戦略」を政府で策定しております。こういった内容も含めまして、本日、行動計画の取り組み状況について報告をさせていただきますので、忌憚なくご意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

それから、私ども国土交通省と経済産業省の共管の法律でございます省エネ法につきましても、この通常国会に、事業者間の連携の取り組みを促進する観点等についての改正案を提出させていただいておりますので、その内容についてもご報告を申し上げますので、そういった点についても、またご意見を賜ればと考えているところでございます。

原田部会長をはじめ委員の先生方には引き続きいろいろお世話になりますが、今日もよろしくお願いを申し上げます。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、議事に移らせていただきます。以降の議事進行について、原田部会長、よろしくお願いいたします。

【原田部会長】 皆さん、年度末のお忙しいところに、また非常に暖かいときにお集まりいただきありがとうございます。 それでは、早速、私のほうで議事を進めさせていただきますと思います。まず議題1の国土交通省環境行動計画の点検についてと、議題2の国土交通省関係業界の自主的取り組みの進捗状況について、事務局より説明をお願いいたします。

【佐竹環境政策課長】 事務局の国土交通省環境政策課長の佐竹でございます。よろしくお願いいたします。恐縮でございますが、座って説明させていただければと思います。

それでは皆さん、資料1をおあけいただければと思います。国土交通省の環境行動計画の点検につきましての関係資料でございます。資料1、おめくりいただき2ページをご確認いただければと思います。環境行動計画についてのちょっとおさらいということでご確認いただければと思います。2014年から2020年を計画期間としている計画でございます。昨年3月に改定をさせていただいたところでございます。

内容としては、分野横断的な、広く環境の分野にまたがっておりますが、まず一番左側、

地球温暖化の関係ということでございまして、この計画、7つの柱がありますが、そのうちの3つを占めております。柱の1つ目は、地球温暖化対策の緩和、CO₂削減の関係の施策。柱の2は、再生可能エネルギーの関係の施策です。柱の3ですが、削減努力をするわけでありましたが、それでも温度が高くなったときの適応策をどう進めていくかということになります。

中ほどの分野Ⅱ柱の4になりますが、特に生物多様性関係の施策ということで、うるおいあるまちづくりといった形の施策を柱として並べさせていただいております。

柱5につきましては、リサイクルの関係でございます。循環型社会の形成に向けた取り組みの推進といって、リサイクルの推進をさせていただいております。このように、それぞれの分野の横断的な施策としての整理が、柱の6、柱の7に続きます。

柱の6ですが、消費者で、賢い環境行動をしていただくといったための普及啓発の活動、あるいは柱の7で技術力を活かした国際的な環境貢献活動ということを横断的な施策とさせていただきます。

おめくりいただきまして、3ページ目でございます。今回の環境行動計画の点検ですが、施策を実施しました各局において自己点検をいたしまして、結果を今回この合同部会にご報告するということになってございます。もちろん目標値の数字が設定されているものについては、それに基づいた定量的な評価を行うのですが、まだ設定のないところについては定性評価を行うということでございます。

評価の対象期間ですが、基本的に得られている新しい数字が2016（平成28）年度ですので、28年度の実績を中心としまして、29年度については定性的な記述をさせていただいております。ただ、2016年度の数字がどうしてもまだこのタイミングで出てこないというものについては、2015年度の数字そのままという形にさせていただいております。なお、特にCO₂削減の地球温暖化対策の関係ですが、ここにつきましては政府全体での地球温暖化対策計画がございまして、今回のこの温対計画の施策の一部が、この環境行動計画にも盛り込まれておりますので、これを点検していただくことによって、計画の国交省関係の施策もご確認いただけることになるということでございます。ちなみに、資料の100ページに、該当する国土交通省関係の施策の一覧がございまして、ご確認いただければと思います。

次に、評価のやり方でございます。前回の6月の段階では、「○」、「△」、「－」という形の3つの種類の段階での評価をさせていただいておりましたが、政府全体の地球温暖化対

策計画の評価が「A」、「B」、「C」、「D」段階の評価であることを踏まえ、今回、揃えさせていただきます。前回との違いは、「B」の「見込みどおり」を加えたことです。これは単年度の実績と計画に示された見込みがほぼ同じような数字である場合に「B」ということでございます。ただ、数量評価をした場合に、ある程度、数字が見込みより上になったり下になったりしますので、結果的に見込み通りの「B」というのはほとんどない形にはなっております。また、単年度評価をしようとしたときに、見込み値を示そうとしているわけですが、示せない場合には定性的に記述をするというふうな形で評価をさせていただいたところでございます。

めくっていただきまして5ページ、総括表になります。評価の数になりますが、5ページの右下、前は144、今回は174という数の評価があり、「A」、「B」、「C」、「D」を割り振ったということになります。前回と比べ、30ぐらい多くなってはおりますが、具体的な施策の数が増えたということではございません。例えばちょっと9ページをごらんいただければと思います。都市づくりの中で、低炭素都市づくりの推進ということで、「コンパクト+ネットワーク」の推進を国交省でやっているわけですが、大きな核となる施策として、立地適正化計画がございます。この立地適正化計画自身は、右下に書いてありますとおり、2016年度に数字も出ておまして、目標を上回っているので「A」評価ができるのですが、例えば、3大都市圏の中で、利便性の高いエリアに居住している人口割合ということがございますが、必ずしも国交省の施策の実施後、すぐに効果として発現するものではないということで、単年度の見込み値を入れるのはあまり適切ではないということで、今回、なかなか評価できないという形で「D」にしているところでございます。

6月の段階では、この低炭素都市づくりの推進全体を「一」と一本にしておりましたが、今回、個別の施策も割り振ろうということで4項目ということになっています。そういったものが他にもいっぱい出てきまして、全体の評価の数が増えているということでございます。ちなみに、9ページにありますように、こういった評価を踏まえて、今後どのような施策を打っていくかということも、それぞれの個表の最後の項目に記載させていただいております。

さて、5ページ目に戻っていただければと思います。この全体総括での特徴を申し上げますと、柱の1をご確認いただければと思いますが、今回合計でも64のところ、「A」、「B」、着実に進歩しているのが34、5割を超えるぐらいになります。ほかの柱2から柱7に比べまして、例えば「C」や「D」の数が非常に多いということになります。これは、

柱1の成果指標であるアウトカム指標が、CO₂削減ということで統一されており、なおかつ政府全体の温対計画にひもづいているところがありまして、そういった意味で、そもそもこの行動計画で定量的な指標が非常に多い柱ということでございます。裏を返しますと、柱2から柱7というのはまだまだ定性的なものが多くて、となりますと、それなりの施策をやっているところを定性的に評価しますと、どうしても「A」か「B」といった評価になってしまい、柱1だけ「A」、「B」が少ないなというように見えてしまうということでございます。この傾向は、前回と全く同じです。

前回と比べまして、柱1で「C」や「D」が多いというのは、先ほど説明させていただいたような形で細分化したことによりますが、特に「C」が多いところのご説明をさせていただきたいと思います。24ページをごらんください。

24ページ、大どころの施策になりますが、家庭ですとか業務その他、オフィスの部分でのCO₂排出、オフィスですと国内総排出のおよそ20%、家庭ですと大体15%ぐらいCO₂を出しているんですが、そこを削減していくというのが重要になっております。建物の関係でございまして、29年4月から、建築物省エネ法というのが本格施行ということで、2,000平米以上の非住宅建物の省エネ基準の適合義務化が施行されています。数的には2015年の数字ではありますが、そういった関係もございまして、建物の部分については、その適合基準については目標より増えているということがございまして、「A」という評価になるのでございまして、住宅の部分についてはまだまだこの部分が頑張らないといけないというところで、「C」という評価に現状なります。

24ページからその次のページをめくっていただきまして、25ページ、26ページと見ていただきますと、住宅の関係、それぞれ住宅・建築物ということで関連した施策が展開されておりますが、住宅については、やはりまだまだであろうということと、建物についてはむしろしっかり数的にはやれているといったところがございまして、住宅については「C」、建物については「A」という評価になっております。ちなみに、前回はこの部分はちょっと評価を避けておりまして、空欄という形で評価せずという形になっておりましたが、今回そういった形で住宅については「C」になりましたので、「C」評価の数が11ぐらい柱1でもありまして、非常に多くなってしまいうことで、5ページの総括表では今回柱1の「C」が多く見えるということでございます。

そういったことですので、ほぼ内容的には前回の評価とほとんど同じような感じなのかと考えておりまして、国交省としては、行動計画に基づいて、自己点検の結果ではありま

すが、それなりにしっかりやっているとご報告させていただければと思っております。

個別の施策はどのようなものがあるかということについて、大どころだけご説明させていただければと思います。柱1につきましては、先ほど9ページの部分、低炭素都市づくりについては、先ほどご説明させていただいたとおりです。

その次の部分になりますが、13ページをおあげいただければと思います。物流の関係、輸送のほうもCO₂削減の排出が非常に多い部分でして、全体の2割近くを占めるんですが、13ページの左側の部分、1つは次世代自動車の導入を進めていくということと、燃費を改善していくという話が大きな施策になってきます。ただ、この施策は経産省、国交省、環境省共同の施策であって、単体の施策ではないということで、トータルで国交省として評価を示すというのはよろしくないということで、6月の段階でも横バー、「D」という評価にさせていただいておりますが、今回も同じような評価ということでございます。ただ、政府全体として温対計画のほうでは、一応見込みどおり「B」という評価をいずれもさせていただいているところでございます。

続いて物流の関係、19ページまで飛んでいただければと思います。物流の効率化を進めれば、当然省エネ、CO₂削減につながります。物流の関係につきましては、この昨年7月に総合物流施策大綱が閣議決定されまして、「総合物流施策推進プログラム」を1月につくりまして、これから本格的に進めていくという状況でございます。

左側のトラック輸送の効率化の部分ですが、従来より大型化を進めるという形で、トレーラーの保有台数ですとか大型化、大きなトラックの保有台数についての評価と、営業車両のほうがより効率的な輸送ができるだろうということで、営自率を評価指標にしているところでございます。大型化のほうはそれなりに進んでいるということで「A」となりますが、営自率というのはなかなか目標値が超えられないということで、「C」ということでございます。自家用トラックの需要が一定程度存在するということが理由になっているということでございます。

右側になりますが、共同輸配送の部分でございます。共同輸配送につきましては、最近増えているということでございます。この関係で、例えば共同輸配送をしたときに、省エネ法上の定期報告がよりはっきりできるようにということで、先ほど局長からお話させていただいた省エネ法の改正を、今国会に提出を予定しておりますので、この関係でそういった措置を講じていくということになります。

続いて20ページ、モーダルシフトでございます。モーダルシフトが進めば、海運です

とか、当然鉄道の貨物数が伸びるということで、左側、海運貨物輸送量を指標とし、超えているので「A」ということになります。一方、2016年の鉄道貨物輸送量の数字が、少し下がっているというので「C」という評価になっております。ただこの場合、鉄道貨物輸送量は地震の関係、台風災害等の関係で伸び悩んだというところがあるので、そういったところを考慮していく、そういった理由があるということでございます。

CO₂削減の関係はあと24ページ、大どころになりますが、これは先ほどご説明させていただいたとおりで、新築住宅と建物でいうと、住宅がこれからもっと頑張っていかなきゃいけないということでございます。ただ、いわゆるZEHなんかには相当予算もしっかり関係省庁と組んでやっていくということを考えているところでございます。

続きまして、柱2、再生可能エネルギーのほうに話を進めたいと思います。35ページをおあげいただければと思います。再生可能エネルギーの中で、洋上風力が昨今大きな話題になっております。国交省といたしましても、平成28年に港湾法が改正されまして、占有公募制度が創設されて、関連の指針を策定・公表しているところでございます。その結果、北九州港や鹿島港が選定されて、これからまさに洋上風力発電が進んでいく環境づくりができていくということでございます。

この関係では、今国会で、港湾区域だけでなく、一般海域での利用ルールを整備するというので、経産省、内閣府さんと一緒に法案を現在提出させていただいているところでございます。

めくっていただきまして39ページ、バイオマスの方に飛ばさせていただきます。バイオマスの関係で、国交省の大どころとして下水汚泥がございます。下水汚泥について、まず左側、リサイクルのほうになりますが、リサイクルというのはバイオマスだけではなくて、例えばセメント化して建設資材とか、肥料にも活用するというようになります。2015年の数字ではありますが、リサイクル率は目標の目安値より高い実績となっておりますが、下水汚泥のエネルギー化率というのは伸び悩んでいるということでございます。この理由といたしまして、やはり地方公共団体の財政事情が厳しいということがあります。改修にあわせてやっておりますが、厳しい地方公共団体の財政の中でどうやって進めていくのか、しっかり予算措置等も講じていくということでございますが、今後の課題と思っております。

続きまして、再エネの関係で、先ほど局長のほうからもお話させていただきましたが、水素社会実現の関係のお話でございます。43ページをご確認ください。水素の基本戦略

というのが、昨年末、29年12月に「再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議」において決定されまして、水素社会の実現に向けた、いわゆるロードマップというものが策定されました。水素社会の実現には、とにかく大量でより低コストな水素が必要になってくるということで、液体水素のサプライチェーンをしっかりと構築するということで、1つ、オーストラリアの褐炭から安い水素をつくって、それを日本に持ってくるという構想がございます。この構想について、国交省といたしましては、液体水素の運搬船の安全基準というものをしっかりと構築していかなきゃいけないということで、そういう取り組みを行っているところで、「A」という評価にさせていただいております。

続きまして柱の3、温暖化適応策の推進の部分になります。46ページ、水害に対する適応策の推進においては、内水・洪水・高潮といったものがございしますが、いずれも効果の発現に時間がかかるということで、今、評価を行うのは、適切ではないと考えております。特にハザードマップの関係では、ハザードマップをつくってから実際の訓練につながるまでに時間がかかるということで、「D」評価にさせていただいております。

一方、47ページになりますが、土砂災害の部分につきまして、土砂災害警戒区域の指定ですとか公表というのは従前からやっているということもあり、データがしっかり整っているということで評価ができて、「A」という評価にさせていただいております。

次に、柱4になります。自然共生社会の部分ですが、主な施策としては52ページ、下水道整備の部分でございます。汚水処理人口普及率、高度処理実施率というのが目標になかなか至っておりません。さらに、生態系ネットワーク形成の推進について、64ページまで飛んでいただければと思います。湿地は多様な生態系を含む場所でございますが、重要水系における湿地の再生割合という指標でいきますと、十分に目標を超えているということで、「多自然川づくり」が推進できているということでございます。

飛びましてリサイクルの関係、73ページでございます。まず大どころは、建設リサイクルでございます。まだ実態の数値が出ていないということで、「D」という評価もあり得るのですが、建設発生土の官民有効利用試行マッチングが7件実現しているということと、この部会の下にあります施策推進の小委員会がございまして、そこで適切な評価をいただいておりますので、それを尊重して「A」ということにさせていただいております。

76ページの部分ですが、リユースの一環として、中古住宅の流通も施策としてございますが、5年に1回の住宅・土地統計調査を待つということで、評価としては「D」とさせていただきます。

78ページ、シップ・リサイクルの関係です。インドやバングラディッシュでリサイクルが実施されていて、これらの国の環境汚染が国際問題になっているということで、条約はあるんですが、再資源化や解体の適正な実施に向けた法案を今国会でも提出させていただいているというところです。

80ページ以降、柱6の部分でございます。このあたりにつきましては、教室やコンクール、シンポジウム、体験活動等が開催されておりまして、定性的な評価として柱6については全てが「A」という評価になっております。

90ページまで飛んでいただきまして、国際的枠組みづくりの部分です。海運、航空、下水、水害、それぞれの分野におきまして、国際的な枠組みづくりへの参加をしており、「A」評価となっているところでございます。

以上、ちょっと急ぎ足になりますが、長くなってしまいました、資料1の説明を一旦終わらせていただければと思います。

【横井交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、資料2のほうをごらんください。国土交通省関係業界における低炭素社会実行計画の進捗状況についてお示しした資料でございます。産業界における地球温暖化対策については、低炭素社会実行計画を中心に、自主的取り組みが行われているところです。地球温暖化対策計画に基づいて、ここに取り組み状況をご説明させていただきます。

資料をおめくりいただきまして、当官庁所管の業種ですと30業種ございまして、その進捗状況が2ページのところにございます。ごらんいただけますように、2020年度及び2030年度の目標値全て設定していただいた状態になりました。そのうち、2016年度の進捗状況につきましては、28業種のうち11業種が2020年度目標を上回る、あるいは同水準、15業種については前年に比べて上回るか同水準になっております。2業種においては、業務量の増加等によって基準年度を上回る結果となっております。なお、残り2業種については、データ集計方法等の見直しにより実績把握がまだちょっとできておりませんので、状況確認は未実施でございます。

各部門とも、使用エネルギーの削減及び環境負荷低減の取り組みを進めております。産業部門、業務部門の業種では、省エネ機器の導入や運用効率の改善を進めているところでございます。また、低炭素・省エネ型の製品、サービスを提供することで、使用段階における環境負荷低減にも取り組んでおります。運輸部門の業種では、低公害車や省エネ車両の導入、エコドライブ、アイドリングストップを進めています。また、サービスや利便性

の向上、公共交通機関利用の積極的な提案を通じて、運輸部門全体の環境負荷低減も取り組んでおります。

以上、ご説明を終わります。

【原田部会長】 それでは、まず、議題1及び議題2につきまして、皆様からご意見、ご質問をお願いします。ご発言なさる場合は、名札を立てていただきますようお願いいたします。いかがでしょうか。石田委員。

【石田委員】 ありがとうございます。短い中で効率的に説明をしていただきました。2点ございまして、5ページの評価の結果概要に関してなんですが、これだけ見ていると、よく頑張っているねという数字でまことに結構なことなんですけれども、これ、他省庁とのコミュニケーションがどうなっているかということにも関係するんですけれども、2月28日に地球温暖化問題の政府全体の検討小委員会が開催されまして、そこで経産省がつくられた資料なんで、だからこそ他省庁とのコミュニケーションどうなっているかということになってくるんですけれども、それで見ますと、2030年目標に対して、今までの進捗割合で、例えば産業セクターは70%達成してますと。それに対して、運輸セクターの民生化系も非常に低いと。2割とか3割ぐらいという、そういう数値が出ておりましたけれども、その辺の関係がどうなっているんだろうか、ということが1点目でございます。

2点目は、ちょっと個別のお話になるんですけれども、この会議自体は行動計画の点検なので、ちょっと言い過ぎかもしれないんですけれども、最近、例えば交通の分野ではMa a S（モビリティ・アズ・ア・サービス）ということを積極的に導入しようとか、その先駆けとしての低速型モビリティの自動運転の社会実証化とか、あるいは適応策に関していうと、水局でやられている、中小河川に水位計をちゃんと配備しましょうと。今年度の補正予算で1万カ所ぐらい配備されて、随分適応策がやりやすくなるような、そんなふうなソフトも導入されていると。そういう一生懸命やっておられることが、私、たまたま知っているのがその2つだけですけれども、ほかにもいっぱいあると思うんですね。

そういうことに対して、この中にどういうふうな形で盛り込んでいくのか。いいことはどんだん宣伝したほうがいいと思うんですね。そういうことについての体制について、ちょっと教えていただければと思います。以上2点です。

【原田部会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。家田先生。

【家田委員】 どうもありがとうございます。ちょっと途中退席、するのでちょっと早目に。全部目が通しきれていない状態だから、思いつきの話なんですけれども、細かい

話2点と、もうちょっと大きい面から見てというのを1点申し上げます。

細かい点でいくと、これなんかどうなっていくのかなと思うんだけどね。14ページで
すかね。これ、一例で言うだけですから、特に高速道路に文句つけろという意味じゃない
んですけれども、これを見ると、高速道路利用率の対策評価指標が左側にあって、今、1
6なり18なりこういう数字であって、目標値が18なんだよね。これがどう見るかなん
ですけれども、まあ、こうやって見てみると、あまりにも低かったなという、目標がね。
ちょっと志が低過ぎると言わざるを得ない。というか、だからこそチェックして、リバイ
ズすればいいんでね、こういうところを変えていくということだと思うんですよ。特に1
万4,000キロ計画のうちの1万キロぐらいが代替できて、その3割が暫定2車線で使い
ものにならんなど。グレードアップして、せめて4車線ぐらいにしないと使えないところ
がいっぱいあるねと。そういう意味で、ある種リバイズしたい。それから同時にまた、復
興の高速道路もそうですけれども、災害の関係で、もうちょっと強化したほうがいいとこ
ろもある。

そういう意味で、高速道路、しばらく前のように、もうこれ以上何も要らないんだとい
う感じじゃなくなってきたんでね。そうすると、そういうこととも相まって見ると、もう
ちょっと利用率高める努力が要るじゃないですかと。特に料金政策についてもいろいろな
手を打ちつつあるんですね。そういうようなところを見ていくと、やっぱり18%はもう
ちょっと考えたほうがいいんじゃないかな。せめて長期的に30とかというようなところ
を詳細に見ていくと、ああ、達成してよかったねという面よりは、もうちょっと次の目標
を早目に立てたほうがいいなというのの一例で申し上げました。

それから2点目は、同じく細かい話で一例にすぎないんですけれども、19ページの物
流のところ、トラック輸送の効率化というふうに書いてあるんですけれども、共同化の
ほうはこれでいいとして、左側のトラック輸送の効率化のほうで、最終的なアウトカム
みたいなものが排出削減量の見込みと実績というか、要するに目標ですよ、緑のほうはね。
下が実績と。そうすると、こっちはまだ届いてないねということなんだけれども、
その下の段で、対策評価の目標として挙げているものが、まず左側のがわりと大きい車の
保有台数、それから次が、トレーラーの保有台数と、こっちは目標に達しているわけ
ですよ。その下の営業と自営の自家用の率も目標に達しているでしょう。そうすると、仮に
一番上が一番見なきゃいけないものだとすると、対策評価指標というのは、一番上の一番
見たいところの適切な指標になっていないんじゃないかという感じもしますよね。ちょっ

とぱっと見ているだけだから、私の勘違いかもしれないんですが。そういう意味で、適切な指標なのかというところのチェックも、これは一例にすぎないんですけども、やるべきことだなというのが2点目です。

最後もう一つなんですけれども、もちろん26年につくって29年に一部改定で、今走っているんですからね、とにかくつくることが非常に重要だったし、それをこうやってフォローアップするのも次に大事でいいんですけども、こうなってくると、今さっき挙げたように、ああ、達成できそうだな、ちょっと難しいかな、そういうのが見えてくるとすると、次にやるべきことは、この我々がつくっている目標なり次のビジョンというのが、国際的なポジションからするとどうなのかということになるんですよ。それが原発に限りませんが、いろんな面で非常にアンビシャスなことを考え、やっている国もある。それが正しいかどうかは別ですよ。それからまた、中国なんかの動きも随分様子変わってきましたよね、この2年ぐらいで。そうすると、我々のつくったものというのが、今まではしょうがないけど、これからは今見るべきは、ポジションとしてどのぐらいの位置にあるのかと。というのは、これは当然ですけども、環境のビジネスにも引っかかってくるわけだし、しかもそれはインフラの海外展開にも引っかかってくるから、これは単にほわっと、環境にいいことはいいよね、うれしいよね、そういうたぐいじゃなくて、我々のこの国の経済戦略の一部でもあると考えると、ぜひポジションのチェックというのを、次のミッションの1つにしてもいいんじゃないかなというふうに思います。以上でございます。

【原田部会長】 ありがとうございます。

【渡部委員】 大変ご苦労さまです。5ページの表を中心に申し上げたいと思います。事前にご説明いただいたときにもちょっと申し上げたんですけども、この表の数字だけが出てしまったときに、どうしてもやっぱり柱1がうまく進んでいないんじゃないかと思えがちですので、ご説明のほうには十分それがありませんけれども、定量指標が多いものがどうしても辛口の評価になりがちであるというのが、もうちょっとわかるほうがいいかなというふうに思いました。

例えば、合計の施策数のうち、定量指標がどれぐらいあるかという内数を一番右端に挙げておくだけでも違いますし、注釈のところにも口頭でご説明のあったような、定量指標があるものと、定性的な指標しかないものでは評価の基準が若干違うということを書き込んでおいたほうがいいのではないかと思います。

逆説的なんですけれども、柱1の緩和策に「C」が結構多いというのは、点検としては

ある意味健全だと思うんですけども、一定数これが今後残ってしまった場合には、それこそ次の施策をどう修正すべきか、あるいは先ほどご意見がありましたように、目標値そのものの見直しを低減する必要があるかといったような分析が重要になってくると思います。前にも議論があったと思うんですが、あまり批判をおそれて自己評価を甘くすると、こういう表って形骸化してしまいますので、「C」評価があること事態は決してマイナスではないというふうに私は思います。

一方で「D」評価というのは、やっぱり2020年度までには減らしていかないといけない項目だろうと思います。例えば、絶対数としては少ないんですが、適応策の柱3というのが、全体のうち4割近く評価が現時点ではできていないということですが、これは例えば、気候変動適応法がこれから動いたときに、どの程度データが集計可能になって、評価できるようになるのかという見通しであったり、あるいは、その見通しが立たない場合には、46ページのところがこれに対応するものだと思うんですけども、そのハザードマップが作成された後に、訓練まで実施するかどうかということを目標値にするのか、あるいは、ハザードマップそのものが、どれだけ自治体なり一般に認知されて流通していったかとか、その評価の目標そのものの設定を見直す必要もあるのではないかなと思いました。以上です。

【原田部会長】 じゃ、3人いただきましたので、まずここで一旦切ります。

【佐竹環境政策課長】 先生方、どうもありがとうございました。まず、石田先生からいただいたご意見、政府全体のCO₂削減の割合の中でということでございます。ご指摘のとおり、産業部門向上というのが従来からずっとCO₂削減を進めてきていて、かなり減ってきているということは事実でございます。運輸部門ですと、全体のCO₂削減の大体2割ぐらいを占めておまして、ここをもっと下げていかないといけないということです。この部分につきましては、ただ、1つは自動車の燃費ですとか、新しい次世代自動車を入れていくということもございますが、その他、例えば荷主さんのいろんな行動もいろいろ変えていかなきゃいけないということもございまして、まさに経産省さんと一緒になりまして、今回の省エネ法改正につなげていくというところで考えております。

あと、いわゆるオフィス部門ですとか家庭部門というのがなかなか大きな割合を占めており、そこについても先ほどの建築物省エネ法の枠の中でしっかり頑張ってもらいます。

さらに、家田先生から、まさに高速道路のあたりの目標値を、適切かどうかというのを細かく見ていくべきというご指摘につきましては、まさしくそういう観点で昨年の3月に、

かなり修正させていただいたところがございますが、やはりご指摘のとおりでありまして、既に達成しているというのだったら目標が問題ということもございますし、アウトカムであるCO₂削減、今、評価として「A」でありながら、実際の成果指標としては全然うまくいっていないじゃないかということもございます。どうしても、いろいろと課題がある中で、その当時の指標というものを考えてやっていかざるを得ないわけでございますが、いわゆるアウトプット指標をもう少しいろいろな形で工夫をしていくべきではないかというご指摘だとは思いますので、そのあたりを考えていく必要があると思います。

また、国際的なポジションの関係も含めてどうなのかということで、関係するところを申し上げますと、パリ協定に関連して、例えば我が国では2050年に80%削減という目標があるわけですが、各国で目標達成に向けた長期戦略をつくることが求められております。これについては、政府全体の長期戦略の作業が、年度明け4月以降始まっていくということを私ども聞いておりますので、そういった長期的なCO₂削減の日本の国のあり方、こういった議論を見ながら、国交省としてどうしていくのかということを考えていく必要があると認識しております。

渡部先生のほうから、全体の総括表のところでの、もうちょっと皆さんにわかるような注釈のつけ方のやり方、工夫ですとか、また家田先生や石田先生からも指標の見直しについてのご指摘もございましたので、そこについては、また次の課題として考えさせていただきたく思います。

【家田委員】 1点だけ。国際的相場というのは、環境的なアウトカムについての国際的相場と、それから、達成の速度に関するやつが1つなんですけれども、もう一つさっき言い忘れたのは、高速道路の利用率なんかも、今、18%とっているけど、国際的相場は30%から35%ですよ。とすると、そこで既に負けているというんじゃ、競争にならないよね。もうちょっとそここの感覚が要るんじゃないか。そういうところも見ていただきたいです。

【佐竹環境政策課長】 わかりました。ご指摘ありがとうございます。

【原田部会長】 よろしく申し上げます。説明はもうちょっと簡潔に。

崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 どうもありがとうございます。非常に細かく評価をしていただいてありがたいんですが、私もこれをどういうふうに見たらいいかということで、5ページの全体の結果概要というのを見させていただきました。それで、柱1のところは定量的な指標が

多かったから、こういう数字が特徴的に出たというお話もありましたが、やはりそういうものに関してきちんと見ていくことも大事だと思いました。それで、特に想定よりも進捗しなかった「C」指標のものが気になったんですけれども、例えば「C」指標になったもので、それぞれの項目で今後の対策というのは書いてありますけれども、それが粛々、着々と進めればしっかり進むのか、それとも課題があるのかという、何かその辺の見きわめがあまり明確にわからなかったかなという感じもいたしますので、その辺がもう少しわかるといいのではないかという気がしました。

特に私は、暮らしの視点から言うと、25ページから29ページぐらいまでの個人住宅のところ、やはり「C」がずっと並んでいるというのが大変気になります。家庭の省エネとかCO₂削減、あるいは地域の中小事業者さんの削減とか、そういうことも考えれば、この本体のところ、しっかりと省エネ性能がよくなっていく、断熱性能がよくなっていくというのが大変重要だと思いますので、このあたりがしっかりと進むということを強調して取り組んでいただければ、いわゆるPDCAの対策をしっかりとっていただければありがたいなと思いました。

そういうことをつないで考えれば、後半の柱6のあたりに、普及啓発というか、いわゆる市民を巻き込んでどういうふうに取り組むかというあたりが柱6にありますけれども、この辺のところを今、環境省だとCOOL CHOICE国民運動という言い方でやっていて、あれもなかなか広まらないということで、非常に強くいろいろな方から意見も出ていますけれども、ぜひそういう全省庁でうまく社会の意識にちゃんと定着させて、システムとして定着させていくという、そういうところの大事さをもう1回強く取り組んでいただければありがたいなと思いました。そういうところのためには、自治体がいろいろな計画づくりに反映するとか、そういうことも大事なのかというふうにも思いました。

あと簡単に2点だけ別のことを申し上げたいんですが、水素のことが大変強く今回出ています。私は水素の資源エネルギー庁のロードマップづくりの委員会とか東京都の委員会、あるいは最近山梨県が頑張って水素の計画をつくりましたけれども、そういうものにも市民の目線で参加させていただきましたけれども、そこで強く感じたことが2つあります。

1つは、自動車であったり、発電であったり、今後の再生可能エネルギーを活用したCO₂フリー水素とかいろいろ流れの中で、大きく市民生活に関係してくることが増えてくるんですが、水素が増えると私たちの暮らしにどう変化が起こるのかとか、どういう影響があるのかということがなかなか伝わりづらい分野ではあると思うんで、できるだけきち

んとそういう情報をたくさん出しながら、社会を巻き込みながら技術開発をしていただきたいというふうに強く思います。よろしくをお願いします。

あと最後に1点、最後にお話しした各業界の進捗状況というところなんですけれども、例えば拝見して、どこか非常に課題がある業界があるのかどうかというあたりがなかなか見えにくいんですが、例えば産業部門の一番最初の日本造船工業会さんのところあたりは、非常にCO₂排出量が多いんですね。実はこの業界にお話を伺う機会が最近あったんですけども、そこでは非常にCO₂が出てしまうような注文の船が非常に増えて、ここのところ非常になかなかそういう対策がしづらいものもあった、いろいろな状況も伺いました。何かそういうようなプラスアルファの情報があってもありがたかったかなとも思います。

あと、こういう業界の中で、外航船の船舶とか航空機などの業界は、いわゆる国際的な取り組みの中で、各国の計算の中には入っていないわけなんですけれども、こういう外航船舶とか航空機などがどういう状況で、どういうふうな取り組みをしているのかというようなことも、今、世界的な業界では、それぞれ業界では大変強く課題視され始めてきて、取り組みも進みつつあるというふうに感じていますので、そういうことも共有できるような機会があるのもいいのではないかと思います。どうぞよろしくをお願いします。

【原田部会長】 ありがとうございます。中村委員、お願いします。

【中村委員】 ありがとうございます。簡単に。35ページにあるんですけども、前もここでたしか発言させていただいたと思うんですが、エネルギーの問題と自然共生の問題というのは、必ずしも全てWin・Winになるわけではなくて、洋上発電についても環境のことを考えずにたくさん建ててしまうと、バードストライクの問題が起これると思います。北海道は洋上だけではなくて、多くの風力発電が計画されており、また建設されつつあります。実際、事実バードストライクの問題はたくさん言われていて、オオジロワシやオオワシが既にバードストライクに遭っているということで、イギリスなんかでは、そういった場所を避けた形での風力発電をきちんと実施しています。ぜひここで審査基準的なことが書いてありますが、個別にはそういったことが議論されているとは思いますが、こういった基数だけの問題で扱われると、今言ったようなトレードオフの部分が見逃されるのかなと思います。そこをしっかりとやっていただきたいなと思いました。

それから、64ページの、私も多自然川づくりのレビュー委員会に入っていたんですけども、この意味がちょっとわからなくて。重要な水系における湿地再生の割合と書いてあるんですけども、100%というのがどういう形で設定されていて、その割合が示さ

れているのかを教えてください。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。竹内委員、お願いします。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。大部なものを簡潔にお話ししたところですが、大部であるからこそ、なかなか全てに目を通すことが難しいために、5ページの表が大事になると思うわけです。これを拝見して思うのは、この表がいわゆる静態的な表現であって、動態的にはなかなか見えてこないところがこの表の難しいところだと思います。1つは、質問になるんですけども、たとえばかつては「A」、「B」だったものが「C」ランクに落ちちゃったものがあったり、その一方で頑張って「C」ランクのものが今度「A」や「B」になった、そういうようなものが何件あるのか。これは1つの例ですけども、そういうものがわかるような表にしていただければいいと思います。

それから同様に、とりわけパーセント表示の場合に問題になることが多く、これはいつもこういう会議でお話ししているんですけども、パーセント表示の場合には、分母が変わってしまうと、一生懸命頑張っているんですけどもパーセント落ちちゃって全然進捗していないという見られ方をすることがあります。それではちょっと癪なところもあるので、「頑張っているんです。これは私の責任じゃありません。」というようなこともわかるような評価の仕方がないでしょうか。要するに言いたいことは、もう少しこの表には、先ほどのご指摘でご回答ありましたけれども、工夫をされる余地があるんじゃないかということです。もしもわかるようなら教えてください。

それから、あとは細かな、あまり本質的ではないテクニカルなお話です。あちこちで見られるんですけども、例えば先ほどご説明いただいた、13ページの右の下に「D」が2個並んでいるところで、左右に小さなグラフが並んでいて、このグラフの左側というのは、1つの大きな目標に対して、多分線形の形で線を引っ張って、そして目安値というのを置いているようですけども、同じような形で考えられる右側のほうにおいては、線を引いた毎年ごとの目安値がありません。この違いですね。同じやり方をしているように見えて目安値があつたりなかったりするのでは何の基準でこれが分かれているのか、ということを知りたいと思いました。

だんだん小さい話になってきますけれども、9ページをお話ししたところで、これも表の見方の問題で、実績は白丸で黒い実線で、あと緑が目標値なんですけれども、9ページの上の3つのグラフは青い丸になって、これ、緑の丸なのかな。これ、緑の丸か青の丸かわからないので、これをどういうふうに読めばいいのですかというお尋ねです。小

さな話ですけれども。以上3点です。

【原田部会長】 朝日委員、お願いします。

【朝日委員】 ご説明ありがとうございました。私のほうで思ったことは、評価の枠組みのお話で、今までもご指摘が幾つかあったことに重なることもあります。まず「A」、「B」、「C」、「D」で評価を示していただいている、その中身の「C」と「D」とを見ていて感じたことなんです。まずこの評価の位置づけなんですけれども、抜本的な施策の改善をするというよりは、モニタリングをして計画の進捗を確認する段階というふうに理解しています。その段階の評価というと、そこで説明責任とともに、どれだけの情報がとれるか、それから示せるかということが問題になってくるかと思うんですけれども、そういう観点で見ると、例えば「C」はとても情報量が多いというふうに感じます。何で達成されなかったかということがよくわかると。

それに対して、問題なのは「D」のほうで、「D」は達成されていない、評価不可能ということなんです。その中身を見てみると、共管だからとか、時期尚早だからというようなこともよく含まれていまして、施策として進捗しているんじゃないかというふうに解釈もできるように思うんですね。ただ、評価という形で示すのはどうかと思います。ほかの施策と比較したときに、そんなに違いがあるのかという理由がよくわからない。その示し方が、すごくコンサバに見過ぎているものと、アウトプットで見て、きちんと進捗していると見ているものが混在してしまっているというところで、情報を示すという目的に、「D」のカテゴリーはかなっていないものが多いんじゃないかなと思いました。

全体の枠組みが「A」、「B」、「C」、「D」というふうに、「A」、「B」、「C」までは進捗、それから「D」がその他というものになっているんですが、基本的には予測ベースの評価にのっっているわけです。評価の枠組み自体は、基本的にはこうやって予測をしていくこと自体は非常に大事なことかと思うんですけれども、この環境分野に限らないんですが、将来にいろいろわからないことが多いというようなことが多いような段階では、予測ベースの評価の位置づけというものが変わってきているようなところがあります。例えば費用便益だとか需要予測のようなものも、需要予測があって、それが正しいとしてという話で進んでいたものが、近年はそれを前提にせずに、予測ベースからの外れ方というところに活路を見出すといいますか、そこの活用についても重視されている流れにあるかと思うんです。そのような意味で、外れ方の部分をより示していただいたほうが、評価としての役割をきちんと果たせるんじゃないかというふうに思います。

例えば、何度も出ていますけれども、5ページ、6ページを見て、進捗がこうでしたということが見える。それから6ページで、こういうふうに施策が進んでいますというところしか表向きは見えないわけですね。その中で情報をきちんと次にどうつなげていくかという、やはり「D」の中身、「C」はもちろんなんですが、「D」の中身のもうちょっと詳細なわかりやすい示し方というのがあるといいなと感じました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。かなり共通する指摘もあったと思いますけれども、ご質問を中心にご回答いただければと思います。

【佐竹環境政策課長】 各委員からいろいろご意見をいただきました。特に一番共通している意見の中で、「D」の部分について、どのように中身を検討していくのか。これは朝日先生からもそうですし、竹内先生からもそうだったと思うんですが、中身をもうちょっときちんと分析してわかりやすくして、まず皆様にお届けしていくということと、そこを極力「D」を減らしていくということを、これからの課題として捉え、しっかりやっていきたいと思っています。

あと、中村先生からご質問がありました、1つ湿地再生の割合については、申しわけございません、ちょっと今、手元にご覧いただけますので、後ほどご回答させていただければと思っています。

また、中村先生のほうから、審査基準的なものに気をつけるようにというお話もございましたけれども、洋上風力の関係でございしますが、これはまた環境アセスの関係で別途あるということだけは申し添えさせていただければと思います。すみません、ちょっと雑駁ですけれども。

【原田部会長】 竹内先生からも質問がありましたけれども、変化の量とかそういうのは後でまたよろしいですかね。

【佐竹環境政策課長】 すみません、そうですね。数値的なものは、後で個別にお話しさせていただければと思います。申しわけございません。

【原田部会長】 じゃ、木場委員、お願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。木場でございます。2つあります。1つは、ほんとうに家田先生と全く同じ箇所で行っていただきましたけれども、高速道路の分担率というらしいですが、そちらの割合の件で、これから平成30年代に次々に首都圏に関しましても、全線が開通していくということが見込まれているということは、ある程度放っておいても、自然に増えていくことは見込まれているので、ここは私も欧米並みに30%ぐらいの数字

を置いたほうがいいのではないかと感じておりました。ここは全く同じ意見でございます。

2点目は、84ページの広報・教育のところについて1つ申し上げたいと思います。84ページの実績につきまして、28年度も29年度も、回数でいいますと大変多くさまざまな種類の講演が、8回、46回、138回であるんですが、この中身に関してなんです。省庁連携という言葉をよく聞きますが、例えば、私、今年度でいいますと環境省さんとか経済産業省さんに一般の方向けの講演をご依頼いただいてやらせていただきました。それで、これらの講演についてほかの省庁との情報の共有があるのか問う点について一言。つまり同じ場所に何回も行っても仕方なくて、これは国民向けということであれば、さまざまな隅々のところまで行った138回でないともあまり意味がないという気がいたしますし、あと私をご依頼いただいたのもいずれも大都市ばかりで、大都市にはたくさん来るけれども、そうではない市町村にはあまり行かないというような、そういうばらつきがあるようですと、回数だけでは評価できないという気がしております。ですので、ほかの省庁含めて、このテーマに関しては、今年度、省庁全体として300カ所行ったよとか、3年間で全国の市町村全部網羅しましたとか、そういうふうな浸透度の部分も含めて評価していったほうがいいのではないかと、そういうふう感じた次第でございます。

あとは講演会というのは、限られた人しか聞けませんので、もう少し一般向けにアプリなんかも含めて、環境や防災、気象に関して興味を持つようなものを、これも国交省さんだけということではなくて、また省庁連携で構わないのですが、皆さんに行き届くという視点での広報・教育というのを、もう少し次の段階で考えていただきたいと感じました。以上でございます。

【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】 どうもありがとうございました。高木でございます。3点でございます。もう既にほかの委員の方から出たご意見と被るところもございますけれども、私のよくわかるところを例にして、ほかにも共通するところがあるかと思っておりますので、発言させていただきます。

まず最初に、35ページの洋上風力の件ですが、これは私も非常に国交省さんのご活躍に感謝してまして、今まで難しかったところの一般海域の占用というところの道をひらいていただきまして、感謝しております。ただ、今回の評価では、経産省さんと、電気事業法等いろいろ調整したということでございますが、実際には環境アセスとか、今の海域、占用が許可された海域では発生していないと聞いておりますけれども、漁業との関連とか、

水産庁さんとの調整が必要になってくるケースも考えられると思います。そういうのを今後どういうふうに評価していくかということで、1つは他の省庁との連携をどういうふうに進めているかというところが非常に重要になってくるんだと思いますけれども、先ほどからのお話を聞いていると、他の省庁との連携については、今のところあまり評価基準を考えておられないようなところもございますので、ここの例だけじゃなくて、ほかも含めてそういうところをぜひ進めていただきたいということです。

それからあと2つ、だんだん話が小さくなりますけれども、まず20ページですね、モーダルシフトの件です。これもCO₂削減する上で非常に重要な取り組みだと思います。このモーダルシフトのほうの20ページのお話と、その次の22ページのところにあります省エネ船舶の話は非常にかかわりの深い話だと思うんですが、少し詳しく専門的になりますけれども、モーダルシフトに資する船舶の大型化が進んだことによりというふうなことが20ページに書いてあるんですが、一方では、航海距離が前年度より増加したので悪くなったということが22ページのほうに書いてあって、分けて考えればそういうことなのかもしれませんけれども、関連していることに関しては、少し調整をするというか、関連をしっかりと考えて評価を何らかする必要があるんじゃないかなというふうに思います。多分他にもいろんな関連するところがしっかり評価されているかどうかというところがあるのかなというふうに感じました。

最後、90ページでございますが、国際的枠組みということで、これ、私はよく知っているんですが、29年度の取り組みに、2ポツのところに、IMOの海洋環境保護委員会、議長に初めて日本人が選出された。これもすばらしい成果だと思うんですね。実は取り組みのところに書いてあるので、ここはやっぱり評価のところに、こういうことが起こったのは、それまでの取り組みがよかったからこういうことができたんだという形で取り上げてほしいということと、先ほど教育とか人材育成とかという話も出ましたけれども、多分国交省さんとしては、国際的に活躍するこういう人を育てることが非常に重要だと思いますので、ぜひ成果のところでも何らか評価していただきたいなと思います。以上です。

【原田部会長】 辻本さん、お願いします。

【辻本委員】 ありがとうございます。46ページに「D」、「D」、「D」と「D」が並んでおりますのでちょっと気になったところです。一番上を見ると、温暖化対策・適応策のところ。これはなかなか難しいのでDがついているのかなと思ったら、裏のページを見

ると「A」、「A」、「A」になっていて、どうなのかなと思って見ますと、1ページ目の初めのほうは、いわゆる大きな豪雨に対するハザードマップをつくれというのが、市町村がなかなかつくれていない。それから、後ろのほうは、高潮に対して、もう一つ下ですね、次の48ページには、フェーズごとの計画を立てるといふようなことが書いてあるんですね。これ、やれば100%、やらなければ0%になるだけの話で、実はL2といいます大規模な豪雨に対するハザードマップは、国のほうはもう100%近くできて、協議会もできている。それを使って一体どんなふうやっていくのかということまで、段階的にやっぴりステップを考えて達成目標を考えなければいけないのに、ある1つの仕事ができれば100%になり、できなければ0%というのはなかなか理解に苦しむ。単純過ぎてこれではいけないんじゃないかなという気がいたします。

こういうものはやっぱり積み重ねて、まずそういうマップなり、ハザードマップなり、タイムラインをつくって、それから、それを実施して、繰り返して見て、そして力をつけていくということになるべきだというふうに思います。

何かといいますと、やっぱりこれ、一つ一つの施策を進めていくためには、アウトプット指標といいますかね、どこまでやれば点数をあげますよというもので管理していくことは非常に大事なことで、全体的な流れもよく見えるし、非常にいい方法であったかもしれないんですが、やっぱりアウトカムというか、全体のアウトカムはパリ協定云々というふうになっているんですね。いわゆる低炭素社会にどうやって近づいていったのかということが、それぞれのアウトプットからほんとうにきっちりその時点、その時点で評価できるのかということ、いつもいつも振り返って考えてみるということが大事かと思えます。

そのときに、低炭素社会達成のためにどれだけCO₂は削減できるかというアウトカムに、それぞれのアウトプットがどれだけ貢献したかというようなことは、やっぱり各段階、各段階で常に考えておかなきゃいけないこと。それから、先ほどの問題でも、0%か100%、100%やったとしても、そのアウトプットだけではほとんどアウトカムに貢献できないこともある。もう一つ上の、先ほどの話で言いますと、ハザードマップつくって、その後訓練をして、実働体制ができるまで仕上げて、やっとならぬ温暖化対策のうちの何%かの貢献になるはずのものなのに、ハザードマップだけで100%にしてしまう、しないというふうなところはなかなか理解に苦しむなという気がしました。

低炭素の話がアウトカムかといったら、こうなると温暖化適応策というのは入らないん

ですね。低炭素には何の役にも立たない。低炭素がどうせ進まないのなら、一方では、いわゆる適応策も進めておかなければいけない。これを同じ目標の中の柱の「3」にするというのは、ちょっとそぐわないところがあるなという気がしますね。ところが、パリ協定のアウトカムは、必ずしも低炭素だけではなくて、低炭素が迫り来る中で、温暖化対応も含めた意味でのアウトカムを日本はやっぱりしっかりつくってほしい。その目標に対して低炭素を進めることのアウトプットの積み重ねによるアウトカムと、いわゆる適応策をとることによる、そういう温暖化も進むことに対して、全体のアウトカムに対するそれぞれのアウトプットの貢献、こういったところも、こういう振り返り、振り返りの中でぜひ作業を進めていってほしいということをや切に思いました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。塩路委員、お願いします。

【塩路委員】 ありがとうございます。ものすごくたくさん取り組みというのか、網羅的な取り組みと膨大なデータの一部をご紹介いただいたんだというふうに認識していますけれども、それで説明はいただいているんですけども、いろいろわからないところだらけなんですけど、ちょっと時間もありますので取りまとめて言いますと、今、5ページの議論がよくありますけれども、これがひとり歩きするような気がするんですね、まとめてしまうと。

ちょっとここの中でピックアップしてもものすごく取り組む施策によって復旧が進んだとか、改善が進んだとかというものを見る、アピールいただく。逆にいろいろな課題があって、なかなか思ったようにならないというものとか、そういうちょっと外れたようなものというの、ちょっと強調していただくとわかるかなと思うんですけども。ただ、全体を見るというのはちょっと至難の業だと思うので、どうあらわしていいかちょっとまだ私もよくわかりませんが、なるべくわかりやすくやってほしいなと思います、確かに。

今、途中でほかの委員もご指摘のあったような、例えば19ページの車両の保有台数であるとか、大きな車両の保有台数だとかトレーラーの保有台数、このグラフ、ちょっとやり方を変えられたほうがいいんじゃないかなと思うんですけどね。全体がものすごく大きくて差が少ないので、変化のところだけを取り出してわかるようにしていただいたほうがわかりやすいんですけども、例えば、一例ですけども、これが上のCO₂削減にどう関係しているのかというのは、やっぱり見えにくいと思いました。だから、ほかのところもそうなんですけれども、示していただいたグラフが最終的な目標、これは地球温暖化対策ですからCO₂削減だと思いますけれども、そこにどういうふうに寄与して

いる、効いてきているのかというのがわかるような、なるべく工夫がいただければ、その部分だけでも理解できるかなというふうに思いました。

ちょっと国交省として、どういうふうに何を取り組まれるかということがまだあまり認識できませんけれども、ちょっと二、三質問と指摘したいのは、先ほどどなたかの委員も言われましたように、社会の醸成というのはものすごく今、変化してきています。特に私の一番関係している自動車の部分などは、ご承知のようにEVシフトであったり、あるいは自動運転であったり、あるいはカーシェアリング、シェアリングであったり、IoTをいかにうまく使っていくかという、そういういろいろな流れ、今ちょうど過渡期にあるわけですけれども、社会がものすごく変動している中で、やっぱり目標自体も少し見ていく必要がある、変えていく、検討、考えていく必要があるんじゃないかなと思ひまして、ちょっとそれがどういうふうに反映できているのかなと。今言いましたのは、経産省の範疇にも結構踏み込んでいるので、国交省として、例えばインフラ系ですよ。そのところで何かできるようなことがいろいろあるんじゃないかなと思ひていて。

このIoTというのかインターネット、ちょっと全部見切れてませんが、最後のところにビッグデータの話が載っていましたが、それ以外にもインフラを整えていく、あるいはセキュリティーを確保しつつ、そういうインターネット環境を整えていく、情報の高速化をする、そのような取り組みというのもやっぱり必要なんじゃないかなと思ひていて、もし何かどこかにそういうことも書いてあったら教えていただきたいなと思ひますけれども。

もう一つ最後にですけれども、エネルギーですけれども、特に水素を今回挙げられていましたけれども、水素はご承知だと思いますけれども、グローバル水素とローカル水素という考え方があって、ローカル水素はPower to Gasに代表されるような、再生可能エネルギーの変動をうまくそこで吸収していくという、そういう思想なんですけれども。

それともう一つは、先ほどご紹介のあったオーストラリアの褐炭であるとか、カナダの電力であるとか、そういうのを何からの形で、水素の形でこっち側に持ってくるという、そういうグローバル水素という考え方があります。それはどちらも一体で進める必要があるんですけれども、国交省として、それがどこにどう関係されているのかなと。私の関係しているところは、どちらかというとなEDOとかJSTとか、そういうちょっと経産省寄りのところが多いんですけれども、国交省としてちょっと曖昧な書き方になっているなという気がして。国交省のかかわりというものを、もう少し明確にしてほしいなと思ひま

した。

もう1点同じことで、バイオマスですね。下水道のバイオマスだけが、もっとどこかに書かれているのかもしれませんが、紹介されているのがそれだけだったんですけれども、一番量の多い木質バイオマス、これはもちろん農水省とか環境省とか経産省もあるかな、一部。そういうようなところとの連携が非常に大事だと思うんですけれども、木質バイオマスの一番の本質は、やっぱり国土保全にあると思っているんですよね。だから、国土保全というのはまさに国交省さんのテリトリーだと思いますので、何か木質のバイオマスに対する取り組みというのがあれば教えてほしいなと思いました。以上です。

【原田部会長】 じゃ、一度ここで切ります。

【佐竹環境政策課長】 先生方、ありがとうございます。幾つかの意見をいただきまして、答えさせていただきます。

まず木場先生のほうから、一般の方向けに対しては、こういうふうな会議ですが、浸透度についてもいろいろ評価していくということについては、今後の課題という形にさせていただければと思います。

また、高木先生のほうからも、洋上風力について、他省庁との連携も含めてお話がありました。その部分ですけれども、先ほどの水素の話も含めてちょっと申し上げますと、特に再エネの関係というのは、例えば洋上風力にしても、国交省の所管の部分が、どちらかというと環境整備的なところの部分が多いということになります。塩路委員からもありましたが、水素についても環境整備ということで、船の液体水素を運ぶところとか、FCVについての安全の評価というところになってきますので、再エネの部分がダイレクトにかかわってくるわけではないということについてはご理解いただければと思います。

再エネの関係でいいますと、またバイオマスのお話もございましたが、木質バイオマスについては直接、バイオマス系について、原材料としてあり得るのが大ところは国交省の部分については下水汚泥になりますので、そういったことになると思います。

あと、ほかの先生方からも、塩路先生ですとか辻本先生ですとか、要は個別の評価とほかの評価とのリンクをもうちょっときちんと考えていかないといけないというご指摘がございました。全くそのとおりでございまして、どうしても各局それぞれの担当での評価というのをそのまま載せていくというところがあるので、次のステップのところは、そういった横のところを、もうちょっと私ども見ないといけないんですが、もうちょっときめ細かく文章になりそういうところはチェックしていく必要があるのかなというふうなことで

ございます。

また、個別の評価指標が、最終的なアウトカムに対してどれだけ寄与があるのかというご議論もございましたが、この部分についてはなかなか悩ましいところだとは思いますが。ただ、アウトプット自身のこういった評価をするという命題をいただきまして、いろいろデータを積み重ねていながら、よりいい形のアウトプット指標をつくっていくということをせざるを得ないということだとは思いますが、引き続きの課題とさせていただければと思います。以上です。

【原田部会長】 では、住野委員、お願いします。

【住野委員】 ありがとうございます。交通運輸で従事する立場として、1点だけお聞きしたいと思います。9ページですけれども、低炭素都市づくりの推進ということで、集約に頑張った都市構造の実現ということで、立地計画については着実に計画ができるということで「A」評価なわけですが、総合交通戦略という面では評価に値しないという「D」で、評価のところは前年度より着実に実施が延びており、対策効果は着実に上がっているものと評価できると。ここから下なんです、「なお公共交通の利便性の高いエリアの居住は、施策実施後すぐに効果として発現するものではない」という、これは「公共交通の利便性の高い」なんですか。高かったら、その効果がどんどんすぐに出てくるんじゃないかなという、ちょっと私の捉え方がどうなのかということなんです。

それと、対策と施策の追加・強化というところには、予算の内訳しか実は書かれてません。何が言いたいかというと、この地域の総合交通、特に公共交通となるのは、バスが軸になっているわけでありまして、この事業者の自主的な取り組みの進捗状況のところも、バス効果のところについては、むしろ悪くなっているというようなプラスが増えてきておりまして、実際にはどういうことが問題で、どういう対策を立てていいかがなかなか9ページでは見えてこないんですね。

16ページの公共交通利用促進については、いろいろな啓蒙であったり、補助事業であったり、税制を優遇することによって利用促進が加速するんだと。ここはわかるんですが、なぜこのところが進まないのか。事業者の取り組み状況を聞いて、どういうヒアリングで、どういう意見があったのかということが全く対策として書かれてないのですから、これをどういう形で今後進めていけばいいのか。例えば、事業者の自主的努力が少ないのか、それとも地域の理解と、それに対する支援がまだまだ進んでいないのかということがわかれば。僕はこれが一丁目一番地だと思っていまして、地域で低炭素づくりということで、ハ

コモノだけ、計画ばかりが進んでおりますが、実際に交通戦略というものをどう進めていくかという視点では、少し対策のところについて、具体的にわかりやすいように表現していかないと、進んでいけないのではないかと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【原田部会長】 加藤委員。

【加藤委員】 ありがとうございます。名古屋大学環境学研究科の加藤です。気づいた大きいところだけ言いたいんですが、先ほどもそういう意見がありましたが、「D」というのはできる限りやめられないのかなと思ひたんです。8ページに低炭素都市づくりの推進がありますが、これ、「D」になっていますが、もとの計画を見れば、32年度が150市町村という計画が明確にある状況ですが、今、24で、今年度が1ということですから、単純に考えたら全く達成できるはずがないということですが、評価はいろいろ書いてあるんですが、「D」ということで先送りにしている。長期的に変わっていくものこそ大胆に評価しなきゃいけないわけで、長期的なのでわからないので「D」となっていたら、先送りして、結局後になってもうやりようがないということになっているわけで、やっぱりこういうのはやめるべきじゃないのかなと思ひます。

評価なので、どうせ、というか、それ以前に点検って何なのかという言葉の意味が、すみません、基本的なことがわからなかったので辞書で調べますと、「悪い箇所や異常がないか一つ一つ検査すること」ということで、それは100ページやっておられましてすごいなということなんですが、当然何で点検するかというと、何が悪いのかを見つけ出して、じゃあどうしたらよくなるか。多分そうだと思うんですが、実は中を見ると、例えば「C」評価はよくないということですが、18ページの港湾のものなんかCですが、じゃあ対策・施策の追加・強化というのを見ると、今後も引き続き実施するということで、追加にも強化にもなっていないということですが、実はCを見ると、住宅のところもそうですが、引き続きというのが多くて、引き続きじゃだめじゃないのと。Cだったら、引き続きじゃなくて徹底してやらなきゃいけないと。むしろ逆に「A」のほうが、いろいろこれからこんなこともあんなこともやるとなっていて、今のこの点検だと、悪いところは加速しなきゃいけないのに引き続きになんていて、いいところはもっといろいろやるよとなっていて、これ、点検になっているのかという。

ああ、点検はしてますね。点検はしているんですが、点検の後の、それを生かして施策をどういうふうに変えていくかというのにきちんと反映してないんじゃないのかなと思ひ

ましたが、この会議の目的が点検だけなのであれば、そんなことは言っちゃいけないことなのかもしれないので、「おまえら、点検だけしておけと、それだけ言うんだったら『D』をできる限り減らしてほしいな」と。明らかに「D」じゃなくて「A」とか「C」になるものがあるはずだし、評価なので、別に国土交通省としては、これは客観的な指標としてはちょっと明確じゃないけど、このままいったらまずいから「C」だよとか、これはいい感じでいっているから「A」だよとしていけばいいわけで、ぜひそういうふうにしていただきたい。そうやっている、8ページは「C」じゃないのかなと思っています。

もう1点ですけど、住野さんからも出ましたが、公共交通利用促進。16ページですが、実際、日本全国でやられている公共交通をどうしようかということに対して、これだけしかなくて、対策の追加・強化というのは、税制優遇、補助事業、普及啓発などという、何か腰が抜けるというか。皆さん頑張ってやっていること、もちろんそれがCO₂削減に直接影響するかどうかというのは、特に田舎の場合はそうでもないと思うのでいいんですが、例えばLRT、BRTをどうだとか、そういったことを考えたときに、これ、1つもこの中に出てこない。

そういうことをきちんと評価してやっていかなきゃいけないわけで、これも例えば、公共交通利用促進のところはこれだけしか書いてなくて、あまり直接CO₂削減だとか環境改善につながるようなこととは遠いといったらちょっと語弊がありますが、かなりプリミティブなところのやつが「A」評価で、これからもやっていくみたいなことが書いてあると、当然これ、本来はそれぞれの項目に、ここはすごく大事だよとか、ここはやらなきゃいけないけど小さいことだよという、項目の影響の大小もあるわけで、特に大事なところはきちんとやっていかなきゃいけないと思うんですが、一応公共交通利用促進は、まとめの6ページを見ると、公共交通利用促進は進んだというようにあるんですが、本当に進んでいて、本当に施策ができていくかという、実際の16ページを見ると大して書いてないので、私なんかから見ると、あまり重視していないように見えるんですが、そうでもないんじゃないのかなということをおもいます。

そういうことは国際的にどうかとか、本当に目指すべきところに対してどうかということから対象して考えれば、自ずからわかることだと思うので。本当は点検というのはそういうものだと思いますので、ぜひそういう形で、新しい、悪いところをよくできることがどこにあって何なのかということが、より明確になるように、もう1回見直していただけるといいかなと思っています。以上でございます。

【原田部会長】 清水委員、お願いします。

【清水委員】 専門が河川工学なので、46ページから開いていただいて、適応策を数値化しようというのは大変なことで、水害に対する適応策の数値化がこうやって出してくる、これはとてもすばらしいことだと、努力していると思います。ただ、辻本委員とも少し被りますけれども、やはり数値化したところで、この数値の意味合いが説明不足だと、どうも陳腐化に見えてしまうのでお話しさせていただきます。最初の上の図の一番左、河川整備計画の進捗率、これが2014年から2020年にかけて何とか6%ぐらいまで持ってこようという、こういうときの数字の意味合いは、専門の私でもわからないところがあります。というのは、これが直轄河川だけでやろうとしているのか、都道府県管理河川も人口集中しているところまで入れると、このような数値しか目標設定できないのか、その辺の目標設定の根拠はしっかり書いてほしいと思います。

それから、こういう設定をしたら、2014年から20年まで、どうやって76%に直線で近づけていくのか、どんなふうに近づけていくのか。隣の図のようにはじめはゼロで、最終的に20年に100になればいいというわけではなくて、その中に水害も起こるわけですから、その中でどのような割合で進捗させていくかという考え方が、やはり示された方が良くと思いました。

また、「D」の真ん中や右側の図、横軸に、「訓練を実施した市町村の割合」という書き方は、とても陳腐な書き方に見えてしまいます。ここの「訓練を実施する」ということは、さまざまな対策のフレームが整った中の最終段階の位置づけとして書いてあるはずですから、もう少し書き方を、中身に見えるように、ただ訓練をただだけの市町村の割合なんていうのではなくて、そういう適切な表現に合わせてもらうのが良いと思います。それから、最終形ではなくて、例えば今、浸水想定が公表された段階では何%で、その中でさらに段階が進んできたのは何%、これは辻本委員とも被りますけれども、0から100に表現するだけではなくて、もっと段階を踏んだ評価の仕方できちんと進んでいるということを示してほしいと思います。これが46ページです。

もう1点、次のページの土砂災害対策も数値化する、これも大変な問題だと思います。47ページ。これも端的に言うと、いずれの図も、2014年、15年、16年大体やってみて、特に真ん中、右は、20年は直線で結んだら大体このぐらいの目標値だというぐらいしか読めないですね。全体に対してこの目標値を設定するのがどんな意味合いがあるのか、その辺をやはり説明して数値化したら、ここのところでより次の段階では明確にし

てもらおうと、適応策も増えていく。

簡単にあと1つだけですけれども、53ページ、今度水環境の一例ですけれども、ダムの弾力的管理というのがございまして、どんなことが書いてあるかという、平成28年度の実績として、21ダムで取り組んで19できたという書き方。これはその年はやったのだけでも、その目標設定に対してどれだけ実績があるかという書き方にはなっていないです。やはりダム下流の河川環境を見ながら、国交省として水局として、どれだけのダムの下流環境を改善すべきかというのが分母にあって、その中でどれだけできたという、それが分子、目標値との関係を明確にしてほしいと思いました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。だんだんと時間がなくなってきたので、まず意見を全部述べていただいて、あと時間があれば総括で少し答えていただくというふうにしたいと思います。

大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 短く4点申し上げます。第1点目は、評価の指標のあり方ですけれども、辻本委員、あるいは加藤委員等々からご指摘がありましたように、今の評価指標の達成度だけではアウトカムが見えてこないということに関しましては、現在の行動計画の10ページに、適切な指標の開発に取り組むというふうにあります。20年度が経過期間でするので、ちょうど中間が過ぎたところでございますので、具体的にどのように開発に取り組むのかということにつきまして、ワーキンググループをつくれとまでは言いませんけれども、ざくっとした形で、これは役に立たない指標とか、あるいはこれは見直したほうがいいのか、そういうざくっとしたものでいいと思うんですけれども、これを具体的にどうするのかというあたりをぜひ次年度、検討をお願いしたいというふうに思います。それが第1点。

第2点目は、定量がない部分につきましては、基本的に施策は着実に進んでいるというふうな表現が多いわけですが、これに関しましては、同じく10ページで、フォローアップのところに分野横断的な取り組みについては、特定の分野における優れた取り組みを他の分野にも応用できないか等に留意して点検を行うというふうにあります。これは要するに、ベストプラクティスを共有して、これを活用していくということだと思いますけれども、これはほかの部分の定性のものについても言えまして、例えば生物多様性について言いますと、淀川ではイタセンパラが戻ってきているとか、そういう極めて特徴的な取り組みもありますので、この点検をするに当たりまして、自治体といいますか、地方レ

ベルでの大変特徴的な取り組みというものをみんなで把握して共有できるようなことに配慮した定性的な書き方をすると、もう少し中身が見えてくるかなというのが2点目。

それから3点目は、同じく生物多様性に関しまして、65ページのところで、生物調査の手法を考えていますというのがあって、これは大変重要なことで、各自治体お金がない、あるいは市民を活用するといってもどう活用したらいいのかわからないということで、極めて重要な取り組みだと思えるんですけども、その前のこの本計画の前に平成25年度につくられました、生物多様性指標の活用というものをきちんとつくっておられて、これも大変重要な取り組みで、目のつけどころはすごくいいと思うんですけども、この25年度につくった文書ですら、残念ながら各自治体レベルでは担当者は知らないというようなこともありまして、とてもいいもので、こういうものがありますよという、あ、こういうものがあるんですか、そうするとイメージ湧きますというお話も、結構自治体レベルではいただきますので、こういうものはきちんと自治体に普及されるような形が望ましいと思われまます。

最後ですけども、先ほどトレードオフのものがあるというお話をされた委員もおられましたし、それから事務局からは、アセスなどを活用してというお話がありましたけれども、このトレードオフがあるものに関しましては、個別の施策に分けてしまうとなかなか見えてこないんですけども、ベーシックに極めて重要なところで、それぞれのプラスの施策を打っているつもりがマイナスであるということになりますので、マイナスをできるだけ減らせるように負荷を低減していくという意味では、それぞれの部局の担当者が点検をするに当たって、これは大変いい取り組みであったんですけども、環境負荷の低減ということからいうと負のインパクトがこういう部分で出ているというようなことを意識して書く、あるいはどこか、ここに出すものにまでするかどうかは別といたしまして、何かチェック項目としてこういう負荷があり得るということができるようになっていいのではないかと。

これを全部まとめますと、5ページの後の6ページに、実は総括というのが載っていて、数字だけではなくて、柱ごとの総括を一生懸命書いていただいているんですけども、これが何とかが進んだ、何とかが進んだとなっているので、もう少し具体的に、みんなどれにも配慮してあげましょうという書き方ではなくて、とりわけ今年度進んだのはどの部分で、だけれども、こういう点にまだ課題があるという、課題と極めて特徴的に進んだ点を、必ず2つ併記していただくということなどをしていただくといいのではないかと

思います。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。高村委員。

【高村委員】 3点申し上げたいと思うんですが、対策項目ごとの評価のところ、十分でないという意見が、それは私も同じような感覚を持っているんですが、若干事務局に同情を感じるのは、特に低炭素部分は地球温暖化対策本部とかでこういう形の評価をされているので、おそらく政府全体としての、少なくとも温暖化対策のところですけども、その評価の課題というのがあるんだろうというふうに思っております。それは前提としてでありますけれども。

3点と言いましたが、1点目ではありますが、これは何人かの委員がご指摘になった点でもあるんですけども、対策項目の評価をするだけけれども、全体としての目指すべきところに向かっているかどうかということの評価が、これだけでは難しいというご指摘ではないかと思えます。合成の誤謬のような話だと思うんですけども、それぞれの項目は進捗しているけれども、実は削減してませんというような事態が起きているのではないかとということかと思えます。

1つ、特に低炭素のところは、一定の定量化が可能な分野、なじみやすいと思えますので、ほかのところも上位目標との関係で、そういう項目が立てられるのかもしれませんが、例えば温暖化対策、低炭素分野のところであれば、排出動向をやはり資料として、次年度以降出していただくのがよいのではないかと。それは石田委員もご指摘になった点ですけども、経産省、環境省の合同部会でも出てないので、これはさっき言いました、政府全体の評価のところ、1つやはり問題があるんだと私は思いますけれども。

例えば、運輸の部門って、2005年比でも13年比でも下がっていて、そういう意味では、個別の対策の進捗の評価はありますけれども、運輸部門全体として減っているというのをどういうふうに見るかという、逆に言うとそういう評価も必要になってくるんだろうと思えます。その意味で、特に低炭素の資料のところはイメージが湧きやすいからですけども、排出動向については、次回以降出していただいたほうがいいのではないかと思います。

2つ目は、これも多くの先生おっしゃいました、やはり世の中非常に大きく動いていて、新たな課題とか施策とか必要な指標というのを、どういうふうに反映させていくのかというご指摘だったと思えます。おそらく事務局としても、ころころ変えると進捗がわからないというジレンマもお持ちだと思うのですけれども、これは大久保委員等々具体的なご提

案もありましたが、少し次回に向けてご検討いただけるとよいのではないかと思います。

例えば、幾つか例を出すと、自動車の分野でいくと、「D」がついているところもありますけれども、1つはやはり必要な施策として、昨年の1年間見るだけで、主要国はゼロエミッションモビリティに向かうというのは、かなり明確な期限をつけた政策方針を出していると思います。例えば、そうした政策の方向性をきちんと出すといったようなことも、ひょっとしたら中に必要な施策として追加をできる可能性がないか。

それからもう一つ、これも事務局からご説明ありましたが、35あたりのところですが、一般海域での洋上風力も、これも非常に重要な施策を今回打っていただいていると思っていて、今の対策項目だと評価に入っていないので、そういう意味での追加的な項目というのがあり得るといって1つの例として、これ、次年度に向けてご検討いただきたいと思いません。

最後は大久保委員がおっしゃいました、先進例の横展開を、点検と別にといいましょうか、点検の中で明らかになった課題と先進例を共有する取り組みを、ぜひ進めていただきたいと思えます。特に住宅の取り組みがあまり進んでいないと、今回の評価で出ていますが、他方で、ZEB・ZEHの取り組みは個々のビジネスのところではかなり取り組んでいらっしゃるのも確かで、そういう意味では先進例をきちんと広げていくということ、今もやったださっていると思えますけれども、意識的にそれをやっていくというのが、追加的な施策としては非常にやりやすいところ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。横張委員、お願いします。

【横張委員】 すみません、ちょっと早目に抜けなきゃいけないので、言い逃げになってしまうかもしれませんが、ご容赦いただければと思います。

2ページを拝見いたしますと、既にいろいろな委員がご指摘いただいている点ではありますけれども、分野横断というところについて、一言だけコメントをさせていただきたいと思えます。ある指標の評価をインプルーブすることが、他の指標を下げちゃうというトレードオフ、これもあるでしょうし、また逆に、1つの施策がさまざまな指標を同時にインプルーブするというようなWin・Win、さらには1足す1が3になるというような関係性も、またあるんだろうと。そういったことに着目しますと、これは既にやられているのかもしれませんが、施策をむしろ軸に、分野横断的にそうした施策の評価というのを横に見ていってみると。その総合として、その施策というのがどれだけの意味を持っているかとか、あるいはその施策が、こうしたプラス・マイナス、どういうことを生

じさせているのかといった形での評価というのも、あってしかるべきなんじゃないかなというふうに、この2ページを拝見しながら思いました。

これを拝見しますと、私の専門ではございませんが、下水道整備というのは、分野1、2、3にまたがるといったような面があるようでございますので、こうした施策とか、あるいは私の専門に近いところだと緑の保全、これもこの分野1、2、3いずれにもまたがるような、そうした側面を持っているわけでございまして、そうした分野横断的な施策に関しましては、施策を中心にして、それがここに挙げたさまざまな指標に対してどういうプラス・マイナスをもたらすかといったあたりを検討していただくというのもよいのではないかと。それがまさに分野横断ということになるのではないかなと思いつつながら、この表を拝見した次第でございます。すみません、ちょうど出なさいいけない時間になりましたので、これで失礼させていただきたいと思いますが、ご検討いただければと思います。

【原田部会長】 ありがとうございます。鷺谷委員、お願いします。

【鷺谷委員】 既に何人かの委員の方から関連するご発言があったようにも思うんですけども、点検の技術的なあり方に関して、少し発言させていただきたいと思います。分野、もしくは柱とされている、大きくくくられた目標、もしくは戦略計画といってもいいようなものに対する貢献度から見て、非常に大きく差のある、異なる施策、項目が同等に扱われて、それぞれに評点が与えられているということに、自然科学の分野に身を置く者としては、やや違和感を覚えます。

例えば、一番私の専門に近いんですけども、柱4の記述の中のごく一部を見ても、個別湖沼の地形調査を行ったので「A」というものもありますし、基本計画を策定した地方自治体の割合が増えたので「A」とか、打ち水の行事が実践されたので「A」というのもあれば、先ほどちょっと話題になりましたが、湿地再生の実績、割合で「A」というものもありますし、指標とか先進事例の調査をしたので「A」というものもあります。かなり異質で、目標との距離とか効果が随分違うものが同列でいいのかどうかというのは、ちょっと疑問を感じました。

行政における点検というのは、もしかするとそういうものかもしれないんですけども、多くの国民は、大きな目標の実現を願っているもので、その感覚に近づくような点検だといいいのではないかと。それでそれぞれの計画とか項目の位置づけがはっきりするような形で点検の文章が書かれていれば、より丁寧な説明になるのではないかと思います。その施策が大きな目標の実現において、どのようなプロセスのどの段階を担っている

ものであるかということ、わかりやすく説明してあるといいと思いました。

それから、指標に関して、国民目線のものに近づけるという努力も必要な気がします。自然との共生、生物多様性に関して、指標種をレファレンスとして取り上げるとあるんですけども、自然との共生ですから、質の高い自然とのふれあい活動のようなもの、数を出すのはそんなに難しくないと思うんですけども、人間の側からの指標というのもわかりやすく適切なのではないかというふうに感じました。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。十分に答える時間は特にはないんですが、もし何か全体的なことであれば。

【佐竹環境政策課長】 貴重なご意見ありがとうございました。なかなかできること、できないことがあるのですが、ただ、いただいたご意見はごもつともなところでございますので、可能な限り、次の点検の際に、多分いろいろなところをきめ細かく表現振りを気をつけていくということもあると思いますので、対応していきたいと考えております。ありがとうございました。

【原田部会長】 いろいろと貴重な意見をいただいているので、それをまた議事録等で起こして整理すると思うんですが、その上でどういうふうにということを整理するということですね。

それでは、最後に議題3がもう一つありますので、エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律案について、説明をお願いします。

【佐竹環境政策課長】

資料3になりますが、エネルギー使用の合理化等に関する法律でございます。いわゆる省エネ法でございます。これはオイルショックのときに制定されたものでございまして、事業者に対してのいわゆる規制法でございます。どれだけ石油ですとかを使ったのかというのを定期報告させることによって、省エネを進めていくということでございます。

今回の改正のポイントでございますが、いわゆる事業者が協働するような取り組みに対しての分野でございます。具体的には、3の①の絵を見ていただければと思います。資料1の中にもございましたが、共同輸配送みたいな例というのは、今どんどん進んできているわけですが、事業者Aと事業者Bがまとめて運んだ場合に、現行の法律ですと、個々の事業者がそれぞれ定期報告を国のほうに出すということになりますが、その場合、事業者Aの部分については、実運送をしていないので評価されないというふうな形になってしまうということでございます。全体では省エネをやっているのに、評価されないとい

うことになるかと適切ではなかろうということで、その効果を事業者で分配するという規定を置きたいという改正でございます。

2つ目でございますが、エネルギー管理を一体的に行うグループ会社について認定を行って、親会社でまとめて定期報告することを認めるということです。これは①も②も「できる規定」でございますが、こういうことを考えているということでございます。

3番目、荷主さんの関係でございます。いわゆる荷主さんというのは、自分の荷物を他人に運んでもらうということで荷主さんなわけでございますが、昨今ネット小売業者、非常に伸びています。その中でも、一部の業者の部分につきましては、消費者が注文した段階で、実際に輸送を指示するのはネット小売業者なんですが、その段階で消費者のほうに所有権を移してしまうという契約をしておりますので、そういう契約になってしまいますと、荷主に該当しないというふうになってしまいます。そうすると、同じネット小売事業者間でもアンバランスが生じるということもございますので、荷主の定義をしっかりと見直して、そういったネット小売業者にも定期報告ということをしっかりと義務づけていただいて、省エネを促していくことを考えているということでございます。

これにつきましては、既に国会のほうに提出をさせていただいておりますが、今後夏ごろ、施行に向けまして、いわゆる省令ですとか告示ですとか、特に輸送事業者についての判断基準告示という目標みたいなものがございまして、それにつきましては、交通政策審議会の環境部会のほうでご議論をいただきたいと考えております。特に交通のほうがメインになるものですから、先生方におかれましては、引き続き夏ぐらいにもまた、より詳しいご議論をお願いできればと思っております。以上です。

【原田部会長】 ありがとうございます。また議論するということですが、特にございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、大分人数が減りましたけれども、皆さん忙しい中、頑張って出てきてご意見を言ってくれたということで、大変に感謝したいと思います。

本日の議事は以上です。それでは、進行を事務局にお返しします。

【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。

なお、席上に環境行動計画の冊子が置いてございますが、そちらは机の上に置いたままお帰りにいただきますよう、お願いいたします。ありがとうございます。

— 了 —