

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34回合同会議

令和2年2月14日

【高橋交通環境・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、交通政策審議会交通体系分科会環境部会第34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。

今回の合同会議では、ペーパーレス会議を推進するため、事務局からの説明につきましてはタブレット端末を使用させていただきます。

まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。お手元のタブレットに幾つかのファイルが表示されております。全部で10個あるのですが、順不同になりますけれども、議事次第、配席図、委員名簿のほか、議題の「地球温暖化対策計画の見直しについて」は資料1-1から1-3を、報告事項1の「グリーンインフラについて」は資料2-1を、報告事項2の「グリーンスローモビリティについて」は資料2-2を用意しております。その都度、ご案内させていただきます。

その他、現行の地球温暖化対策計画を参考資料のファイルとして用意しております。

資料に不足等、またタブレットの操作で不具合等ございましたらば、お近くの職員を随時呼びいただければと思います。

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11名、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が15名中12名ご出席いただいておりますので、それぞれ定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

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、あらかじめご了承ください。

それでは、議事に先立ちまして、蒲生総合政策局長よりご挨拶申し上げます。

【蒲生総合政策局長】 ただいまご紹介にあずかりました総合政策局長の蒲生でございます。本日は大変お忙しい中、この部会に参加いただきまして、大変ありがとうございます。改めて御礼申し上げます。

本日は、本年夏に向けまして検討が求められる地球温暖化対策計画、いわゆる温対計画の改定につきまして、それに向けた議論をお願いしたいと考えているところでございます。温対計画は、国土交通省環境行動計画にも位置づけられております気候変動緩和策とも重なっております。従いまして、今回の議論は、2020年度までを計画期間としている環境行動計画の改定の議論のスタートでもございます。さらに、新たに国土交通省の環境政策として取り組んでおりますグリーンインフラにつきましてもご紹介させていただき、また、前回の環境部会でもご報告させていただきましたグリーンスローモビリティにつきましても、今年度の進捗報告をさせていただきたいと考えているところでございます。

本日は原田部会長はじめ委員の皆様には活発な忌憚のないご意見を賜れば幸いです。よろしくお願いいたします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 蒲生局長、ありがとうございました。

局長の蒲生ですが、所用のため、ここで退席させていただきます。

恐れ入りますが、報道関係者の皆様、頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮いただきたいと思います。

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は、原田部会長、よろしくお願いいたします。

【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。

まず、議題の地球温暖化対策計画の見直しについて、事務局より説明願います。

【川埜環境政策課長】 タブレットの資料1-1をお開きいただきたいと思います。私の操作に合わせて画面が動きますので、ご了承いただきたいと思います。

資料1-1でございますけれども、まず、国土交通省の環境行動計画の概要について、1ページ目に書いてございます。環境行動計画におきましては、4つの分野、7つの柱に従いまして、国土交通省所管分野の環境施策を推進しているところでございます。

分野1、低炭素社会、柱1、地球温暖化対策・緩和策といたしまして、環境対応車の開発・普及、住宅・建築物の省エネ性能の向上等を図ってございます。柱2、社会インフラを活用した再生可能エネルギー等の利活用の推進ということで、国土交通省が所管します社会インフラにおきまして、再生可能エネルギーを利活用しているというところでございます。今回は地球温暖化対策計画の改定に向けての議論ということで、この柱1と柱2につきまして、どのような方向で改定するのかということについてご議論いただくというところでござ

います。

次の紙に移ります。我が国における温室効果ガスの排出量の現況でございます。2017年度の我が国の温室効果ガスの排出量、二酸化炭素、一酸化二窒素、メタン等でございますが、約13億トンでございます。世界で第5位ということになってございます。二酸化炭素について、部門別の内訳を下の左の円グラフで示してございます。運輸部門、自動車、航空、船舶、鉄道等で18%。業務その他ということで、ビルから発生する二酸化炭素が17%。家庭、住宅から発生する二酸化炭素が16%ということで、国土交通省関連部門で5割を超える二酸化炭素が排出されているという現状でございます。

これらにつきまして、2030年までを目標年度とする現行の地球温暖化対策計画におきまして、原油換算ベースで5,030万キロリットル程度の省エネルギーを図るということになってございます。その内訳を、右側の円グラフで示してございます。

運輸部門におきましては、公共交通機関の利用促進ですとか、物流としてトラック輸送の効率化、鉄道・船舶・航空それぞれの交通モードにおける低炭素化というような取り組みにより、全体の13%の省エネを図る。自家用車等の次世代自動車の普及につきましては、19%というような内訳になってございます。

業務部門、ビルから発生する二酸化炭素につきましては、我が省で所管しています建築物省エネ法による新築建築物の省エネ基準適合ですとか、既存の建築物の省エネ改修というもので、それぞれ7%と1%。そのほかに業務用の照明であったり、空調であったり、エレベーターであったりという機器の省エネ化というような取り組みが、24%あるということになってございます。

家庭部門でございます。同じく新築住宅における省エネ基準適合の推進ですとか、既存住宅の断熱改修等、外側の部分につきましては6%と1%。その他、家庭用の照明、給湯器等による省エネもカウントされているという現状になってございます。

次の紙をご覧いただきたいと思います。国土交通省環境行動計画は2014年に改定されましたが、その後に決定されました環境関係の主な政府文書でございます。

まず2015年に、17のゴール、169のターゲットから構成されるSDGsが国連で決定されました。同じく2015年12月にパリ協定が締結されまして、世界共通の長期目標として、2℃目標の設定。それから1.5℃に抑える努力を追求するということが掲げられております。締約国には、削減目標を5年ごとに提出・更新するということが求められております。

これに基づきまして、我が国におきましては2016年に地球温暖化対策計画を策定してございます。2013年度比で、2030年度に26%削減するという長期目標になってございます。2017年には水素基本戦略、2018年にエネルギー基本計画、それから環境全体の計画として2018年には環境基本計画を改定してございます。昨年2019年には、パリ協定に基づく長期戦略が閣議決定されております。今世紀後半のできるだけ早期に脱炭素社会を実現する。2050年までに80%の温室効果ガスの削減に大胆に取り組むということが、政府全体として位置づけられているところでございます。

次のページをご覧ください。各種環境関係計画の改定のスケジュールでございます。環境基本計画とエネルギー基本計画は、2018年度に改定されました。グレーの網かけをしておりますけれども、今回ご議論いただきます地球温暖化対策計画につきましては、2016年5月に閣議決定されまして、次年度、今年の夏ごろを目途に見直しをするという予定でございます。国土交通省環境行動計画につきましては2014年度に改定しましたが、2020年度までが計画期間とされておりまして、来年度いっぱい議論をいただきまして、来年度末までに見直しを行うということでございます。

その先でございます。気候変動適応計画が改定の時期をそろそろ迎えます。来年度に政府全体の気候変動影響評価を行いまして、2021年度、令和3年度にこの影響評価を踏まえて改定するというところでございます。

国土交通省の適応計画に関しましては、現在分野別に治水ですとか土砂災害、交通インフラ、それぞれの分野ごとに対策を検討しているところでございます。これらの分野別の検討や政府全体の気候変動影響評価も踏まえながら、令和3年度に見直しを行うということでございます。

最後でございますけれども、温対計画と環境行動計画の見直しスケジュールでございます。温対計画につきましては、2月下旬に環境省から各省に第1次の修正の案が示される予定でございます。今回は、それに先立ちまして、環境行動計画に盛り込まれております温対計画と共通する施策や指標につきまして、ご意見を伺うということでございます。3月30日にもう一度ご議論いただきまして、温対計画に盛り込むべき国交省の緩和策をご議論いただくということでございます。

資料最初のページでご説明しましたけれども、自然共生社会ですとか循環型社会だとか、緩和策以外の施策につきましては、社会資本整備重点計画や交通政策基本計画につきましても2020年度の見直しを見据えて、それぞれの部会で議論しております。この議論を踏

まえながら、来年度いっばいかけまして改定したいということでございます。

以上が温対計画と環境行動計画の改定のスケジュールでございます。

左上の矢印を押していただきまして、最初の画面にお戻りいただきたいと存じます。

続きまして、資料1-2をクリックしていただけますでしょうか。大丈夫ですか。大丈夫でない方は……。すみません。縦書きですので、縦にしていいただければと思います。恐縮です。

資料1-2に基づきまして、温対計画に位置づけられている施策は現行24でございます。新規の施策として1つエントリーしたいと考えてございますけれども、これにつきまして全てはご説明できませんので、主なものを説明させていただきたいと思えます。

ページをめくりまして、次の紙が全体の指標の一覧表でございます。

次へ移りまして、新築建築物における省エネ基準適合義務化の推進についてご説明します。一番上に枠囲いしてございますのが現行の温対計画の記述。それから現行の温対計画に盛り込まれている目標値・指標でございます。新築建築物につきましては、昨年、建築物省エネ法の改正を行いました。その内容を今回は温対計画の改定に盛り込もうということでございます。具体的には、1番の現行温対計画以降に講じた策としてゴシックで書いてございますけれども、中規模のオフィスビル等の適合義務制度の対象への追加ということで、従来2,000平方メートル以上のものについて義務づけしておりましたが、これを300平方メートル以上に義務づけの対象を拡大するというようなことですか、小規模店舗等における建築士から建築主への環境性能の説明義務制度の創設というようなことを法改正で盛り込みましたので、このような内容を温対計画に盛り込んでいきたいと考えているところでございます。

しばらくめくらさせていただきます。施策4、下水道の取り組みでございます。下水道におきましては、2番の今後の施策の方向性として掲げてございますけれども、地域バイオマスの受け入れ等に係る計画策定から施設の整備までを統合的に支援する下水道リノベーション推進総合事業を創設いたしました。2020年度より、中小規模の処理場における汚泥減量化技術の実証事業を実施するというところでございます。これらの新しい施策を追記するというところで検討したいと存じます。

続きまして住宅部門でございます。施策5、新築住宅における省エネ基準適合の推進でございます。これも同じく建築物省エネ法の改正内容を追記するというところでございます。1つが、マンション等に係る届け出義務制度の監督体制の強化。それから注文住宅や賃貸アパ

ートにつきましても、住宅トップランナー制度の対象に追加するという。戸建て住宅におきまして、建築士から建築主への説明義務制度を創設いたしましたので、これらの内容を盛り込みたいと考えてございます。

しばらくめくらせていただきます。10ページ、道路交通流対策でございます。これにつきましては、自転車活用推進法が2017年5月に施行され、自転車活用推進計画を閣議決定いたしました。その関連の施策を盛り込むということと、今後の施策の方向性のところに書いていますけれども、ETC2.0ですとかAIカメラ等の最新の技術を活用して、ビッグデータを活用した科学的な分析に基づく渋滞ボトルネック箇所へのピンポイント対策による二酸化炭素の排出抑制というものを盛り込んでいきたいと考えております。

続きまして施策12、12ページでございます。公共交通機関の利用促進、それから自転車の利用促進でございます。まず自転車につきましては、1番の最初の丸の後半に書いてございますけれども、2019年度から国際観光旅客税を活用したシェアサイクル導入促進事業を新たに創設しました。これらによりまして、シェアサイクル、コミュニティサイクルの導入に関する取り組みを推進したいと考えてございます。一番下の丸でございます。みずからの運転だけに頼らず、公共交通を利用してストレスなく快適に移動できる環境整備に資するMaasについて。2019年度に新モビリティサービス推進事業を創設しております。19地域における実証実験への支援を行っておりまして、このような内容を盛り込みたいと考えております。

次のページ、最後でございます。また後ほどご説明、ご報告申し上げますけれども、グリーンスローモビリティ、時速20キロ未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティにつきまして、高齢者の移動手段の確保、観光客の周遊に資するというので、普及推進に努めてまいりたいと考えているところでございます。

13ページは鉄道分野の省エネ化の取り組み、14ページは船舶分野の省エネ化の取り組み、15ページは航空分野の低炭素化ということで、それぞれの単体の交通モードにおける運行の効率化ですとか省エネ化というものも新しい取り組みを盛り込んでいきたいと考えてございます。

めくらせていただきまして、施策17でございます。共同輸配送の推進ということで、物流部門の取り組みでございます。1ポツの2つ目の丸でございますけれども、ダブル連結トラックへの補助、フルトレーラー車両長の規制緩和、それからETC2.0を装着した車への特車通行許可を簡素化するなどの取り組みを導入しておりますので、これらを位置づけ

たいと。2016年に改正しました物流総合効率化法に基づきまして、194件の総合効率化計画を認定して、物流の効率化、低炭素化を進めておりますので、これらも盛り込みたいと考えてございます。

施策18は自動車から海運へのモーダルシフト。施策19は、自動車から鉄道貨物へのモーダルシフトについて記載してございます。

施策20でございます。自立型ゼロエネルギー倉庫モデルの導入促進ということで、物流拠点、倉庫における省エネ化の取り組みを記載してございます。

施策21でございます。これは、港湾における取り組みでございます。一番下にございませうけれども、港湾における総合的な低炭素化としてカーボンフリーポートというものを、中長期政策に位置づけておりまして、この取り組みを進めてまいりたいということ。それから藻場や干潟等のブルーカーボンによりまして、二酸化炭素を吸収するというような検討も進めてございますので、これらも記載したいと考えているところでございます。

施策24でございます。低炭素型の都市・地域構造、交通システムの形成ということでございます。2018年度末時点で、立地適正化計画を231都市で、低炭素まちづくり計画を24都市で策定して、これらの取り組みを進めているところでございます。

最後、新規の施策でございます。過疎地域等における無人航空機を活用した物流の実用化でございます。過疎地域で非効率な環境負荷の大きい自動車配送から、地域ニーズに対応した新たな低炭素型物流の実現に加えまして、ドローンの物流開始に必要な機体の導入等の支援を進めているところでございます。このような内容も温対計画に盛り込めればと考えてございます。

最後に資料1-3でございます。ただいまご説明いたしましたいろいろな新規の施策につきまして、わかりやすくポンチ絵で資料をまとめてございますので、適宜ごらんいただければと存じます。

事務局からの説明は以上でございます。

【原田部会長】      ご説明ありがとうございました。

概要ということで、関連するさまざまな政府の文書等の制定具合も踏まえて、現在改定に向けてどういう施策が行われているかということでした。この資料の中にあるパリ協定に基づく長期戦略というところでは、2050年に80%ということで高い目標を、政府の目標を掲げている。さらにはゼロエミッションということもあるということから言うと、ややおとなしいというか、そういう点の突っ込みが少し弱いという形になっているかなという

印象ですね、今日の分だと。温対計画の改定そのものは、環境省の判断ということで仕方のない面もあると思うんですが、何回もこの部会の皆さんからも意見をいただいているように、国交省としてもっとやれることがあるんじゃないかということですので、環境行動計画の改定に対しては、各分野の施策についてしっかりと突っ込んでいただきたいなという印象を受けました。

今日までなので、いつもと違って、ちょっと人も違ったということですね。

ここから皆様からも忌憚のないご意見、ご質問をお願いしたいと思いますので、いつもどおり札を立てていただければと思います。いかがでしょうか。

住野委員。住野委員、崎田委員と順番で。

【住野委員】 ありがとうございます。今、部会長からも言われましたように、2050年度までに80%を削減すると。これは非常に大きな課題だろうと思います。これまで、いわゆる運輸部門につきましては、技術革新によったり連携協同による効率化を図ったり、省エネの節約というキーワードでこれまでずっと計画を立てられてきたわけでありまして、ほんとうの意味で自粛というようなキーワードが全く見えないと。

それは、いわゆる今渋滞対策をやって環状道路の整備とかをされておりますが、大都市、都市部に一極集中化する中で、私はパークアンドライドとか、いろいろな乗り継ぎもやられておりますけれども、やっぱりある程度時間帯であったり曜日であったり、そういうところにある程度マイカー自粛をかけていく。これはもう中国であったりシンガポールであったり、いろいろなところで推進されています。

ただ、ただそれだけでやるのではなくて、もし入るのであれば登録制にするとか、若干の課金制度を入れるのか。そういった、全体を自粛していくんだという合わせ技もないと、何か促進策ばかり出ているだけでは、なかなかCO<sub>2</sub>の削減というのが達成できるというふうには。両方いいことを追うというのは、目標を掲げるというのはわかるんですが、環境ということになると、やっぱり自粛ということも一つのキーワードに入れて、国交省としての政策というものも考えていく必要があるのではないかなと私は思っております。ご意見として申し上げたいと思います。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。

崎田委員、引き続きお願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。

先ほど委員長から、日本全体あるいは世界全体が2050年以降できるだけ早い時期に

プラスマイナスゼロを目指すという大きな目標を共有している時期としてはおとなしいというご発言がありました。私もそれに賛同したいと思っています。

では、それをどういうふうに取り組むかというときに、いろいろな技術的などか、システム的なイノベーションで思い切ってやることと、今までやってきたことをもっとしっかりと丁寧にやっていく積み上げ型と、やはり両方あっていいんじゃないかと思っています。その辺をきちんと切り分けながら、ここはしっかりチャレンジングな技術も導入してやっていく。ここの地域のところは、しっかりとみんなが暮らしやすいまちづくりにしていくとか。何かそういう強弱をしっかりとつけながら取り組んでいくのがいいんじゃないか、という感じがしておりました。

例えばイノベーションを重視するところでは多様な視点があると思います。私は交通や地域開発を含めて、水素・燃料電池の国家戦略づくりにかかわらせていただいています。今まで何度か開発の波があった技術ですけれども、最近やはりいよいよ本格的に導入していきこうという大きな流れもあります。やはりそのような時代に向けて、どういうふうに都市づくり、あるいは交通政策に活かすのか、そしてそれを支える水素をどう作っていくのか。もちろんその先に再生可能エネルギーからつくるCO<sub>2</sub>フリー水素とかそういうものをどう使っていくのかというあたり、大きな今、国家戦略として出てきております。そういうことも踏まえながら、どうしていくのかということも重要だと思っています。

逆に地域では今グリーンスローモビリティの車種や導入の審査のところもかかわらせていただいています。いろいろなチャレンジングな低速交通が出てきて……。チャレンジングというか新しいタイプの低速交通が出てきているので、どういう課題のある地域にはどういう低速交通が合うのかという知見をうまく集めながら、きっとコストがまだ今はかかっている時期だと思うので、どういうふうを選んでいくのか。しっかりと知見を集めながら、両面でぜひやっていくことが重要だと思っています。よろしくお願いします。

【原田部会長】 鬼沢委員、お願いします。

【鬼沢委員】 最初に公共交通の利用促進というところが出てきました。確かにそれは非常に大切です。でも、首都圏や、大都市は公共交通の利用促進というのはほんとうにできることですが、では地方都市に行ったら、むしろ公共交通はますます弱体していて、1日に1往復くらいしかローカルが走らないとか、路線バスが廃止になったりというのが現実です。

そういうことを考えると、公共交通の利用促進がほんとうに必要なのは地方都市なんじゃないかと思いますし、それが地域に住んでいる高齢になった方たちが外出する一つのき

っかけになりますし、また地域が自立して、その地域で楽しく暮らしていける基本になるのではないかと思います。公共交通の利用促進は、日本全国を考えたら、その地域その地域によって利用促進の仕方は全然違うんじゃないかと思います。この後きつとご説明があると思いますが、そこをもう少し具体的に、いろいろなグリーンモビリティの実証実験をしておりますけれども、それを実証に終わらせないで、ほんとうに地域に根差したものにしていく必要があるんじゃないかと思います。

【原田部会長】      ありがとうございました。

3人ぐらいで切ってほしいと、あまり一偏にということでございますので、ちょっとお待ちください。じゃ、ここで。

【川埜環境政策課長】      ご意見ありがとうございます。

最初に住野委員から、マイカーの自粛とか、曜日を区切って、もしくは流入を規制するというようなことも考えないといけないのではないかとのご意見を賜ったかと思います。環境というのは確かに重要なファクターで、環境に配慮しない、持続可能でない交通というのはあってはならないというふうには思いますけれども、一方で経済成長ですとか、人々の生活利便性というものも考慮しなければいけないと思います。環境と成長の両立というようなことが環境基本計画等でも位置づけられておりますし、公共交通として利用促進だとか利便性の向上を図りながら、二酸化炭素排出の少ない交通を進めていくということが、今後の対応ではないかと思います。

崎田委員から、切り分けをしたり、強弱をつけながらゼロエミッションに向けて進めていくべきだというご意見をいただいたかと思います。今回温対計画の見直しということで私が説明した内容は、今やっている、もしくは今やろうとしているもう少しタームの短いものが中心になってございます。それでは確かに十分でないところがあるかと思えます。2050年の長期戦略の実現に向けて、少し先の長い目でやれること、もしくは今やるべきことについても、書きぶりは若干落ちるかもしれませんが、環境行動計画の改定の中ではご議論いただきながら位置づけてまいりたいと考えてございます。

鬼沢委員から公共交通の利用促進、特に地方都市におきまして、公共交通が弱体をしている、地域の高齢者にとっての足がなくなっているというご指摘があったと思えます。総論としましては、地域の実情に応じた公共交通を進めていくということが重要だと思いますし、私どもが進めておりますグリーンスローモビリティも、最後、ラストマイルの足として一つのツールになろうかと思います。そのほかの施策も含めまして、地域の実情に応じた公共交

通を進めるという方針で進めてまいりたいと思います。

【原田部会長】 よろしいでしょうか。

続いて田辺委員、お願いします。

【田辺委員】 田辺でございます。建築と都市分野について、発言させていただきたいと思っております。

まず1つ、先ほどご紹介あった改正建築物省エネ法が5月17日に公布されました。非住宅の部分については、既に2,000平米以上の非住宅が省エネ適合することが義務になっているんですが、年間約3,000軒建ってまして、これは日本の新築建築物の36%ぐらいのエネルギー使用を占めています。これが300になると数は4倍ぐらい、1万4,000ぐらいになるんですけれど、16%ぐらいを占めてまして、ほぼ日本の大きな非住宅建物はこれでカバーできると思われまして。

住宅に関しては、義務化するかしらないかと相当議論があつて、義務化は見送られたんですけども、これは現状の省エネ適合率が実は6割ぐらいしかなくて、規制措置で必ずやるというのは相当ちょっとなかなか難しいんじゃないかという結論になりました。

一方、今回、建築士がちゃんと建てる方に省エネにしてくださいと、省エネにすると快適になりますよ、あるいはエネルギー使用が少なくなりますよというのを説明しないといけない義務ができました。これはぜひ国交省にしっかり建築士に資料を渡していただいて、一般の方がわかってくださるようなものを作っていただければと思います。

また、住宅トップランナー制度が、賃貸住宅、注文戸建に波及しましたので、ここは適合義務でよいということではなくて、2024年に向けて、例えば賃貸住宅の場合10%適合義務から削減しないとだめになりました。かなり安いアパートもしっかり断熱したり、高効率エアコンを入れたりしないといけなくなるので、これは義務より厳しいんじゃないかと私は思っております。それでも、これだけでやはりなかなか不十分なので、LCCMの住宅とかZEB、ZEHとか、ぜひ政策補助金等の継続をお願いしたい。

それから、既存建築物がなかなかやっぱり手つかずで、さらに国と地公体の建物も改修工事などが多いんですけれども、コストは今までどおりと言われると、なかなか改修してもゼロエネルギービル（ZEB）の庁舎なんていうのは建たないわけでございます。ぜひそういうものを目指すところを、多少のプラスアルファとかそういうものを先駆的なものでも認めていただくと、あそこの庁舎はゼロエネルギービルですねなんていうのが出てくると非常にいいかなと思います。

一方で、50年にゼロエミッションにしるという動きもいっぱいあります。超党派の議員の先生たちで気候非常事態宣言をしましょうという動きもあると伺っていますし、国内では壱岐市、鎌倉市、長野県などが宣言されています。一方で、環境省が2050年に二酸化炭素の排出をゼロにするという行動計画みたいなのを出されていて、小泉環境大臣が12月24日にメッセージを出されています。これは結構数がすごくて、今、全部で56自治体が宣言されているんですけど、日本の総人口のもう4割を占めるようになっています。4割の国民が住んでいるところはゼロエミッション都市になるということを宣言しているので、やはりどうやってやるかを具体的に考えることが大切です。

これ、建築とモビリティの分野はエネルギー使用量が非常に大きいので、やはりただ規制ではなくて、ビジネスになっていく。あるいはESG投資ができるとか。こういう世界的な戦略を多少持ちながら、ビジネスマインドを持ちながら、やっぱりこのグリーンな対策というのを行っていただけるとよいかと思います。

ちょっと長くなりました。すいません。

**【原田部会長】** ありがとうございます。

高村委員、お願いします。

**【高村委員】** ありがとうございます。今、田辺先生からおっしゃられたことと被るところがあるんですけども、大きく3つ申し上げたいと思います。

1つは、これは部会長それから崎田委員もおっしゃっていたと思いますけれども、やはり2050年までに80%と長期戦略を書いています、同時にできるだけ早いタイミングでの排出実質ゼロということをやっている、やはりそのことを念頭に置いた今回温対計画の見直しであるべきだと思います。先ほど田辺先生から言っていたように、2050年排出実質ゼロの動きというのが国際的には非常に強くなっていて、同時に国内でも自治体それから企業さんが、そうした目標を掲げるようになってきていると思います。国交省さんでも、この間の気象関連災害で、やはり将来のリスクを減らすという意味で、今の対策の強化というのは非常に重要になっていると思います。長期的な視点を持ってほしいと思います。

ぜひ今回の温対計画のときに、これはもうまさに崎田委員がおっしゃった点でもありませんけれども、現在の計画の進捗を確認して、何が足りないのか、何が追加的対策が必要なのかという点と同時に、特に国交省さん所管のものは非常にインフラにかかわるもので、それを構成し、あるいは更新していくのに時間がかかる性格のものだと思います。そういう意味

で、ほんとうにゼロにしていこうと思ったときに、今手を打たなければいけないことは何なのかという、そうした2つの観点からぜひ温対計画の見直しをやっていただきたい。これが1つ目です。

2つ目が、ちょうどパリ協定は、今年2020年に、2015年に出した目標の再提出のタイミングになると思っております。パリ協定上も削減努力を何らか積み増した形を出しなさいと求められているわけです。目標数値を変えるかどうかという議論は、いろいろな施策を見た上であるかもしれませんが、少なくとも2015年あるいは温対計画以降、国交省さんの施策の中でも、今の建築物省エネ法もそうですし、あるいは洋上風力再エネ海域指定法もそうですけれども、さまざまな積み増された施策が既にあるはずで、それによる削減、2030年の削減量見通しというのは、ぜひ出していただきたいというのが2つ目の点でございます。

最後の点は、これはほとんど田辺先生と被るんですが、具体的な施策としてお願いをしたい点であります。長期戦略の中に、今回新築住宅建築物の30年ネットゼロ、ZEB、ZEHの実現というのが入っていますが、同時に大変野心的に御省のほうからも出していただいたんだと思いますが、既築の住宅建築物を含めてストック平均で今世紀後半でできるだけ早いタイミングで正味ゼロというのを出してくださっています。やはりこれにはかなり大きな施策の動員が必要だと思います。

これはさっき田辺先生がおっしゃっていただいたんですが、追加で1個だけ言うと、既存建築物がやはり大きな課題です。市場でZEB、ZEH化する、あるいはエネルギー効率を高めたものが市場で評価されるような制度というのをやはり作る必要があるんじゃないかと。それから、既存建築物についてそれが可能になる。それは市場の構築にもかかわるんですけれども、やはりそこにちゃんとお金、融資がつくような制度というのを作っていただ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。

石田先生。

【石田委員】      僕ですか。

【原田部会長】      順番が微妙だったんです。

【石田委員】      ありがとうございます。今まで何人もおっしゃったんですけれども、やっぱり何かおとなしいなという感じがします。強くします。思い出したのは総理の施政方針演

説で、これからは非連続のイノベーションを起こさんといかんというふうなことをおっしゃっているんですけど、今日ご紹介いただいたものは、ほとんど連続的なものばかりですよ。じゃあ、我々の国土とか地域とか都市で膨大なストックがあって、そこにどう非連続な環境の戦略的イノベーションを起こすかということに焦点を絞って、実現するかどうか分からないですけども、突っ込んだ議論をどこかでしたほうがいいんじゃないかなと思います。堅実なのはいいんですけども、けれん味もないと、ちょっとなかなか今の時代、生きていけないんじゃないかなと思いますので、よろしく願いいたします。

そういうことで言うと、やっぱりスマート化というのが非常に大きなもので、それでちゃんとモニタリングをして、ごそっと手を入れるみたいな、そんな勢い感が出てくるといいなと思いました。

感想だけで申しわけございませんけれど、そういうことでございます。よろしく願いします。

【原田部会長】 3人ということで、ここで切りますが、よろしいですか。

【川埜環境政策課長】 田辺委員から住宅、建築物の関係について、それから高村委員からもございましたので、これにつきまして私がお答えした後に担当の部局からご回答申し上げたいと思います。高村委員から、長期的な視点を持って、それからインフラの更新には時間がかかるので、今手を打たなければいけない。何をしなければいけないのかということをしっかり考えるべきではないかというようなこと。石田委員からも、膨大なストックがあるので、堅実なだけではなくて、けれん味のある、大胆な、非連続、連続的ではないものも含めて、突っ込んだ議論をすべきではないかというご指摘をいただきました。

今日のところでは、まだ十分にお答えできる水準に達してございません。これから省内で各局ともしっかり議論いたしまして、少しずつでもお答えできるように検討を進めてまいりたいと思います。今日のところは、ご容赦いただければと思います。申しわけありません。

パリ協定の再提出に向けて、2015年以降に打った施策でCO<sub>2</sub>の削減量の積み増しがあれば、それを盛り込むべきではないかというご指摘がございました。これは環境省で温対計画の全体の見直しの案が示されることになると思いますので、それも踏まえながら、私どもとしてできることを盛り込んでいきたいと考えてございます。

以上でございます。

【住宅局】 住宅局でございます。

田辺委員から、今回の建築物省エネ法の改正に関連して、建築士から建築主に対して説明

する際の資料等をしっかり作っていくべきというご意見をいただいております。これに関しまして、昨年5月に法律を改正いたしまして、今年度内でも全国で150回程度説明会をしていく中で、建築士に対して制度の周知を進めていくとともに、来年度も引き続き同じ回数以上のものを実施していく予定でございます。その中では、建築士の方が使えるような資料も含めてご準備をして、周知を進めていきたいと思っております。そういった取り組みを通じて、今回の説明義務制度がきちんと運用がなされていくように、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

あとZEB、ZEHに対しても、しっかり支援をしていくべきというご意見をいただいております。これまでも経産省、環境省と連携しながら、こういったところに対して支援しているところでございます。ZEH等につきましても引き続きしっかり支援していきたいと思っております。

高村委員から、既存の住宅も含めて、省エネ性能があるものがきちんと評価されるような市場を作っていくべきというご意見をいただいております。これに関連しましては、今回の法改正に当たりまして、建築環境部会でも同様な意見をいただいているところでございます。今後どういった施策が可能か、現在検討しているところでございます。引き続きしっかりと取り組んで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】** ありがとうございます。

奈良委員、お願いします。

**【奈良委員】** 皆さんからの、もう少しパワフルに進めたほうがいいんじゃないかということで、私も賛成です。3つほどちょっとお聞きしたいことがあります。

1つ目は、計画値が、例えば25年何%で、32年何%と書いてあるんですが、これがどういうロジックで出てきたのかと、ちょっと見えなくて。というのは、もう2020年で一応区切りということなので、これまでうまくいったのかいっていないのか。これは、シナリオどおりだったのかどうかということをごきちんと検証しておかないと、次に行くときに、また同じ足を引っ張る因子が出てきたりするので、ここでロジックですね。例えば89%を96%にするとか書いてあるんですが、これがどういうロジックで出てきたのかというのをきちんと把握して、そのロジックがまた破綻していないのかどうかということも検証されたほうがいいんじゃないかなと思えました。

もう一つ、2つ目は今と似ているんですが、全てのここに書かれている施策を実行される

のは大変にいいことなのですが、全てが同じ確率でできると思えないので、例えば優先順位を決めて、ここは必ずやるぞとか。当然、優先順位を決めるときに予算をつけることになると思うので。それと、ブレイクスルーになるところを特に先に攻めていくとか、ポトルネットワークになっているところを先に攻めていくとかですね。ここをやると、ほかのほうにいい影響が出てくるというようなところを攻めていくとか、やはり優先順位をつけてやっていく。めり張りがあったほうが、スピードはアップするんじゃないかという気がしました。

3つ目、最後は、やっぱり政策なので、施策なので、市民目線というのも必要だと思うんですね。これ、最終的には市民のために、国民のためにやっていると思うので、市民目線で考えると、例えばちょっと小さな細かい例ですけども、今、高齢化が進んでいるのに、自転車をどんどん駅前に置くぞということで、老人の方は自転車に乗って転んでトラブルが起きることもあると思うんですね。そういう社会の流れ、社会の趨勢の中で、ほんとうにこの施策が市民目線で見て適切なのかどうか。

もう一つは、最近気候変動で水害が増えていますよね。そういう水害で困っている方がたくさんいるのに、この施策がそういうところとどうリンクしているのかというのが見えると、そうか、災害にも実際にリンクしているんだなど。我々が被害を受けたけれども、国としては、こういうことをこれからやろうとしてくれるんだというシナリオが見えてきて、国の施策に対する理解度が高まるんじゃないかと思しますので、この3つをちょっとひとつ意見として述べさせていただきました。

【原田部会長】 大久保委員、お願いします。

【大久保委員】 今まで出てきたこととも関連しますけれども、簡単に4点申し上げたいと思います。

第1点は、現在の計画の見直しという、入っている施策との関係で、今お話がありましたように、指標で数値が入っているものと数値が入っていないものがあります。入っているものについて、今日はその1つ1つの数値の細かいお話はありませんでしたけれども、もう少しそれを改定できる部分があるのではないか。あるいは変更すべき点がないか。そしてまた数値が入っていないものについては、数値を入れられる可能性がないかどうかということ、最低限もう少し突っ込んで見てみてもいいのではないかと思います。

第2点目です。この計画だけでは実現できない話といたしまして、先ほど高村委員から指摘があったように、長期のインフラとの関係で言いますと、現在、社会資本重点整備計画、交通政策基本計画は両方とも改定中ですが、その計画の中に、きちんと環境とい

う視点から、長期的にすべきことを入れておくということも極めて重要であると思います。国交省内部の各種の計画の連携というものも十分考えていただきたいと思います。

例えば高速道路です。日本は2車線で非常に貧弱なので、これを4車線にすべきという議論があります。これは貧弱なのか、それとも先端を行っていて、高速交通をつなぐものが2車線はしっかりとネットワークが確保されていて、そのほかの部分には、4車線にするのではなくて、もっとよりさまざまなモビリティの確保のためのインフラにお金を重点的につぎ込んでいくという考え方があると思います。そういう基本的なところをきちんと連携させていけるようにしたほうがいいのではないかと思います。

この後、多分、説明があるグリーンインフラ、スローモビリティ、どちらもそういう意味では極めて重要な要素を含んでいます。ただ、このまま進めると、自主的にできるところはやっってくださいということになって、自転車の利用活用も含めまして、インフラ整備がないとできないところが結局副次的なモデル的な事業で終わって、それを主流化することができない。こうした動きを主流化するためには、どういうインフラが必要なのかという考え方を、きちんと本計画で示せるところは本計画、別の計画で示すべきところは別の計画に示すことが重要だと思います。

3点目は、各種の計画に書かれていても、実際の事業を決定していくプロセスの中にそのようなことがきちんと選択肢として考慮される仕組みがないと、結局考慮はされないまま、そこに関心がない場合にはそのまま採用せずに、検討せずに事業が別の形で決定されていくということになると思います。

そういう意味では、システムの問題としては、持続可能性評価のシステムとかSEAの仕組みというものを、現在のアセス、あるいは事業評価の効率性、有効性、必要性のみで判断されている個別の公共事業の評価システムの中に入れ込まないと、大きな変革を起こすことはできないのではないかと思います。

最後なんですけれども、SDGsの観点からしますと、国交省内部の調整だけではなくて、福祉、環境との統合ということで言いますと、低速交通のようなものは快適な生活にもつながるし、歩けるまちづくりもそうだと思いますけれども、我慢するのではなくて、快適でもあるし環境にもよいということになると思います。

そういう他分野との統合ということを考えていくときに、例えば公共交通へのシフトということ言えば、鉄道を利用しましょう、貨物交通を利用しましょうという場合に、貨物であれば、環境内部でも貨物の利用促進と同時に騒音対策のようなものとの施策との組み

合わせということも必要になってくると思います。新幹線とかそういう高速交通全てそうだと思いますけれども、そういう他の環境対策と合わせて、CO<sub>2</sub>削減にもつながるような施策が実施のルートに、確実に検討ルートに、少なくとも検討ルートに乗るようなプロセス自体のマネジメントのあり方の仕組みの改革も必要ではないかと考えております。本計画でできない部分は、別の部分で検討を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した。

加藤委員、お願いします。

【加藤委員】      名古屋大学環境学研究科の加藤です。私は、交通部門のCO<sub>2</sub>排出量の推計の研究をやりながら、地域交通の活性化の現場の仕事をやっているという立場で、施策12、24について確認しておきたいことがあって、ちょっと発言させていただきたいんですが。

まず、ちょうど2月7日に地域公共交通活性化再生法等の改正案が閣議決定されたということです。これまでも、活性化再生法に基づいて、いろいろな地域の公共交通の活性化の取り組みというのが、例えば自治体による法定の地域公共交通網形成計画の策定などでかなり行われているわけです。しかし今回のこの資料1-2を見ますと、活性化再生法というのは1個も出てこない。そういうのは全然ここでは環境をよくすることにカウントされていないというのはどうなのかと、まず思いました。

そもそも交通政策基本計画では、当初網形成計画については、2020年まで100件という目標でしたけれども、現実には2019年で539件ということで、自治体は圧倒的に多い数を作ってきたということなんです。これなんかは、もし地域公共交通をきちんと作ることがCO<sub>2</sub>削減等につながるんであったとしたら、大きな成果と書いてもいいのかもしれませんが、私自身が何個か策定にかかわっているんですが、そこでCO<sub>2</sub>削減なんていうのは全然考えていません。自分みたいな立場の人間が、そんなの考えなくて作っていると。多分ほかでもそうなんじゃないのかと。考えてはいるかもしれないけれど、計算はしていないんじゃないかと思います。

今度の活性化再生法の改正によって、5年後には1,200件まで網形成計画、名前が地域公共交通計画に変わる予定だと思いますが、1,200件までにしていくと。あと600件ぐらい作っていくということになる。あと既存計画の改定もあると思います。そのときにCO<sub>2</sub>削減をどうやったらできるかということも、計画の中に考えてくださいねとやるかや

らないかで全然違うと思うんですけど、今のこの資料だと、私が何も言わなければそういうのは入ってこないんだろうなと思います。私自身が気づいてやれるようにするためにも、ぜひそういうことは考えてほしいなというのがあります。

それから、LRT、BRTが書いてありますけれど、これも活性化再生法のスキームの道路運送高度化事業とか軌道運送高度化事業といったものは、道路運送高度化事業のほうはゼロだと思いますし、軌道運送高度化事業も数件しかやられていないということで、この5年でもあまり進んでいないということが現実です。ここはきちんとやらないと。グリーンスローモビリティはいいんですけど、あれは端末なので。端末をちょっと減らしても、幹がちゃんとしていないと大きくは減らせない。あるいは端末を使ってもらえないということになるので、幹が非常に大事だと思うんですけど、そこが抜け落ちているんじゃないのかと。法律はあるので、あるいは制度もあるので、それをちゃんと使ってやるべきじゃないのかなというの、この12のところに対する私の考えです。

24ですが、ここは立地適正化計画のことが書いてあって、これも同じです。231件出ていますけれど、ここでCO<sub>2</sub>削減のことを考えている人がどれだけいるのかという点は、網形成計画と同じことだと思います。これもまだこれから増えていくと思うので、ここも考えるべきだと思います。

もっと直接的に低炭素まちづくり計画。これは24件ということですが、国交省のホームページで低炭素まちづくり計画の全国の一覧が出ていますけれど、一番新しくできたのは平成30年3月に1個できたということで、ここ三、四年で数件しかできていない。こっちも全く進んでないということかなと思います。

網形成計画とか立地適正化計画を進めているんだったら、抱き合わせで低炭素まちづくりもできると思うんですけど、これもさっき言ったように、私自身も抜け落ちているという状態なので、誰もやらないんだろうなということだと思います。ここなんかは、連続から非連続というんだったら、こういうある制度を使って加速することができるはずなので、24件と言われるだけだと皆さん全然気づかなかったと思うんですけど、網形成計画の539に比べたら20分の1にもならないわけです。その程度なので、ここはきちんとやっていく必要があると思います。

最後に、Ma a Sとか自動運転とかいろいろな新しいものが出ていますけれど、大体そもそもMa a Sというのが普及したら、CO<sub>2</sub>が削減するのか。私は必ずしも削減できるわけではないと思っているし、実際にそれによって増加していると報告されているところもあ

る。つまり、M a a Sで個別交通、ドアツードアで運ぶのが便利だということが提示されれば、個人の動きがそちらにシフトして、個別交通でタクシーのように送っていくというのは、自家用車よりも非常に効率が悪くなるので、CO<sub>2</sub>もずっと増えてしまう。あるいは渋滞を起こす。

そういうことが、「とにかくM a a Sがいいよ」と言っているだけだと全く考慮されずに、実は悪くなっているということもあるわけです。交通施策の中で、何がCO<sub>2</sub>削減で、何が増加するのかをちゃんと見きわめてここに書いていかないと、おかしな結果になります。

自分も関連の研究をやっている人間なので、そこは明らかにしていきますが、ちゃんとそれを考えた上での計画にする必要があると考えています。

以上です。

**【原田部会長】** 各委員のコメントに大分力が入るようになって。もうちょっと短目がありがたいんですけど。よろしくをお願いします。

**【川埜環境政策課長】** 私から総論的にお答えしまして、公共交通の交通政策課と都市局からも回答をいただきたいと思います。

奈良先生から、指標の進捗状況について検証しているのか。施策が破綻しているのではないか。そういうことをしっかり検証した上で新しい施策を考えるべきだというご指摘があったかと思います。環境行動計画に掲げております指標につきましては、毎年度末にその点検を行っております。大ざっぱに言うとおおむね達成しているものと認識しておりますが、そうでないものもございます。次回の3月30日には、各施策についての点検状況も踏まえましてご議論させていただきたいと思っております。

市民目線でとか、あと水害のことについてご指摘がございましたけれども、今回は気候変動の緩和策、二酸化炭素の削減策について、温対計画の改定が先行するので、この部分を先に議論いたしました。水害等の気候変動の適応策につきましては、社会資本整備重点計画等の見直しも踏まえながら、来年度にまたご議論させていただきたいと思っております。

社会資本整備重点計画や交通政策基本計画との連携をというご意見が、大久保委員からございました。もちろん最初のスケジュール表のところでもご説明いたしましたけれども、社会資本整備重点計画や交通政策基本計画の検討状況とも連携をとりながら、環境に関する施策についても計画に盛り込んでいくというようなことで進めたいと思っております。

福祉や環境との連携だとか快適性ということも重要なファクターだと思います。その点もしっかりと考えて進めていきたいと思っております。

地域活性化再生法の話がございました。M a a Sですとか、いろいろな公共交通の推進によって、二酸化炭素がどれぐらい削減されるのかと。測定ができるのかとか、いろいろと難しい問題はあるんだと思います。公共交通の部門としっかり議論をして、これから検討を進めたいと思います。

立地適正化計画、低炭素まちづくり計画についても同様でございます。これらの取り組みが、どの程度の二酸化炭素削減につながるのか。二酸化炭素削減だけで進めているというより、むしろ便利で、なるべく利便性の高い交通ですとかまちづくりを進めるという視点が先に立っているのではないかと私も思いますけれども、それが二酸化炭素という観点でどういうふうにつながっていくのかということは今後の検討課題かなと思っております。

交通政策課さん、お願いできますか。

**【交通政策課】** 交通政策課でございます。

先ほど大久保委員からもご指摘がありましたとおり、交通政策基本計画と社会資本重点整備計画については、2020年度末を現行計画の期限としておりまして、現在、まさに計画部会において、大久保委員や加藤委員、住野委員や二村委員等からご審議をいただいているところでございます。この計画につきましても、今回の温対計画のK P I も一緒に、省内でともに連携しながら、考えていこうとしているところでございます。

加藤委員からもご指摘いただきました活性化再生法の改正についてですけれども、現行の網形成計画などでは、やはりご指摘のありましたとおり、CO<sub>2</sub>の削減といった観点はあまり盛り込まれていないのが実情なのかなと感じているところではございます。今回、地域公共交通計画という形で、形を変えるということもございますので、今後実際に運用をしていくに当たって、そういった視点も取り入れられれば良いと考えているところでございます。

また、M a a Sに関してもご指摘いただいたところですが、今回、活性化再生法の改正の中でM a a Sについても計画を定めることを可能としております。そちらのM a a Sの計画の中についても、CO<sub>2</sub>削減といった観点を一部その運用の中で盛り込んでいければ良いと考えているところでございます。

以上でございます。

**【都市局】** 都市局でございます。加藤先生からご指摘のあった立地適正化計画等の関係でございます。立地適正化計画の効果の一つとして、ご指摘のとおりCO<sub>2</sub>の削減についても検討していく必要があると思っております。例えば、立地適正化計画の中でもCO<sub>2</sub>の削

減効果を掲げて、施策の推進をしている都市がございます。また、私どもも立地適正化計画等も使って、いかに低炭素まちづくりを進めていくかということ自治体と対話したり、あるいは検討などを進めておりましたので、もし差し支えなければ、次回の部会の際にそういった内容をご紹介させて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。

もう1ラウンドぐらいで、今あと4名だった。ごめんなさいねという形で行きたいと思いますが、高木委員ですね。

**【高木委員】** 高木でございます。

この施策のほうで言うと17ですか。物流全体のお話の中で、モーダルシフトというのが前々から言われています。私は船舶の専門なので、その観点からお話しさせていただきます。これもずっとやっている割にはなかなか進まないねと言っている間に、もう世の中のほうがどんどん先に行ってしまうと、そもそも消費者の動向とか荷主の関係とか、そっちのほうが行ってしまうと、もう従来型のビジネスが成り立つかわからないという状況に陥っていると思います。

一方で、ゼロエミという観点では、もう燃料を変えろという話。国際貨物、物流のほうでもそういう話が着々と動いていると思いますけれど、それを国内に移すに当たっても、同じような流通を導入していくとなると、先ほどインフラの話が出ましたけれど、船舶そのものが、普通は20年ぐらいもつものを海外に売って30年とか40年とかになりますから、もうすぐにでも手をつけないといけないという状況になっています。インフラにしても、違う燃料。じゃ、港に行ったらそういうものが手に入るのかと言ったらないので、それについてもすぐにでも考えないといけない状況にあると思っています。

そういう状況ですので、今までの施策を着々とやって、徐々に変わってきているのはわかるんですけど、やっぱりここで画期的に非連続な変化がないと、もうどうしようもない状況なんじゃないかということと、そういう将来の見込みをある程度立てていかないと、こういうのはわりあい零細な企業の方がやっていますから、もう将来どうしたらいいかわからないと、やめるという選択肢をとられる方もどんどん出てきて、そもそも業界自体が成り立たなくなるんじゃないかという、悪いほうの非連続も発生しかねない状況にあると思っています。

長い、ロングレンジの話にはなるんですけども、すぐにできる施策から、長期にはこういうふうな施策をどんどん打っていくんだという計画をぜひ示していただいて、せっかく

モーダルシフトと言ったように、これに限らず、低炭素に役立つような輸送モードが持続的に続くようなことをしていただきたいと思っています。

以上です。

【原田部会長】 小林委員、お願いします。

【小林委員】 どうもありがとうございます。ちょっと理念的なことになるかもしれないのですが、1点申し上げたいのは、先ほど市民目線でというお話がありましたけれども、この計画が単なる計画で空回りしないように、国民から遠く離れたところで誰かが勝手にやっている、というものにしないという視点がすごく大事だと思います。

2050年までに80%削減というのは非常に壮大な計画で、何百万トンという目に見えないものを数字で積み上げても、一般の国民には非常に抽象的でわかりづらい。自分がどういうふうにかかわっているのかというのが見えないというのが、普通の人の感覚ではないかなと思います。すごくわかりづらくて、遠いところで自分とは関係ないと捉えられがちなのではないでしょうか。

ただ、実際の施策を1つ1つ見ていくと、特に国交省さんの分野は、建築や公共交通といった、国民に身近な分野のことが多くて、今回のこの建築物のエネルギー消費性能の向上に関しても、法改正で非常に多くの人にかかわる分野であるにもかかわらず、あまり興味・関心が持たれていない。建築士など、業務で関係ある人にとっては大きな変化なのかもしれませんが、一般の人にとって、規制がかかる意味があまり伝わっていないのではないかと思います。

ですから、単に規制がかかるようになって面倒だということではなくて、国民一人一人が計画に参加して、小さいことかもしれないけれども、1つ1つの行動が温室効果ガスの削減に貢献しているのだということがわかってもらえるように計画を進めることが大事なのかなと思います。周知徹底という言葉が、法の施行後にやるべきこととして入っていますけれども、啓発に当たっては、そういう観点を忘れないように、ただ単に計画があって、やらなきゃいけないから進めるんだということではなくて、そういう視点を入れていただきたいと思っています。

自治体のゼロエミッション計画も同じ観点で進めていく必要があると思います。よろしくお願いたします。

【原田部会長】 ありがとうございます。

渡部委員、お願いします。

【渡部委員】 すいません。手短にと言われましたので。

【原田部会長】 すいません。

【渡部委員】 2つあるんですが、努めます。

1つは市民目線という話なんですけれども、主に施策10から12にかかわる部分なんですけど、国交省所管の施策は、けれん味はないかもしれないけれども、実現可能性が高いと思うんですね。連続しているということなので。それは評価してよろしいと思います。ただ、実現できることと、必要かどうか、効果があるかどうかという検証はまた別だと思しますので、そこに関してちょっとコメントさせていただきたいんですが。

公共交通に関しては、やっぱり都市部と地域の違いが大きいと思います。都市部のほうがCO<sub>2</sub>の削減という意味では重要なかなと思うんですけども、例えばパークアンドライドみたいなものはイギリスなんかあちこちで導入されていると思うんですが、個人的な話ですけど、先週たまたまイギリスの環境関連の研究者と話したときに、思ったほど機能していないと。これは個人的な意見かもしれないんですが、理由の一つは、パークが無料じゃないからというんですよね。意外にそういう小さなところが、利用者のインセンティブを大きく変えてしまうのかなと思いました。効果という意味では、そういう細部にぜひ注意していただければと思います。

同じような例で言いますと、自転車の利用促進で、コミュニティサイクルって、ヨーロッパだったりカナダだったり大抵の都市へ行けばありますけれども、常々見ていて、それを喜んで使っているのは観光客なんじゃないのかなという気がいたします。日々通勤なり通学で、その都市に住んでいる人たちがどの程度使っているのかなというのが、若干疑問を持ったりしています。こういうものを設置する場合の効果がほんとうにどの程度あるのかみたいなのは、ちょっとサーベイなりしていただければいいかなと思います。

2つ目なんですけど、これは高村委員、石田委員が言及された、非連続的な、より大きな視野での施策ということなんですけれども。今回の見直しには入らなくてもいいとは思いますが、中長期の視点で考えた場合って、どうしてもインフラでどうにかなる部分というのは一部でしかなくて、市民のライフスタイルの変化を伴わなきゃいけないところが大きいと思うんですね。それは、おそらく国交省さん単体ではできないことなので、どの程度それを省庁をまたぐ形で議論できるのかなというのを期待しております。

例えば温暖化のシナリオなんかで、最近、高村先生はご存じですが、ストーリーラインという言葉がよく使われます。それは、具体的に何か物語的に2050年までに排出がゼロに

なった場合、こういう望ましい社会のもとで何がこうなっていますよという、ある種夢物語的に見えてしまうかもしれないんですけども、非連続の大きな施策にとっては、そういったストーリーラインを作るというのも有効なのではないかなと思います。これは言い換えれば、国交省の施策はボトムアップですけども、もうちょっとトップダウン的に、まずこうなればいいなという像を最初に考えて、それに合わせて、そのために何ができるかという検討をするというやり方になるのかなと思います。

以上です。

【原田部会長】      ありがとうございました。

山戸委員、お願いします。

【山戸委員】      ありがとうございます。私からも簡単に1点、お願いに近いですが申し上げたいと思います。

今日何度も出ていますが、中長期の視点で取り組む中で、効果を定量化することはP D C Aに役立ちますし、施策の促進にもつながると思います。特に、今後の10年、15年では、モビリティ社会、つまりクルマの使い方や形そのもの、例えばクルマのパワートレインも変わってまいります。また、エネルギーについては、再生可能エネルギーや水素の利用など、今までの火力発電とは違ったエネルギーを使う動きがあります。

こういった動きについて、今までは、発電やクルマ単体でみた定量化を、メーカーでも国でもシステムティックに実施していると認識しております。今後は、再エネや水素などのエネルギーとクルマをつなげた場合や、それらの使い方の違いによって、どのようにCO<sub>2</sub>が増えたり減ったりするかをモニターしながら、施策や技術開発にフィードバックしていくことが、この10年間、より重要になってくると思っております。これからのインフラ整備やまちづくり、コミュニティーづくりの際に、そういうつながったときの効果が、どうやったら定量化できるかについても、ぜひ一緒に考えていただければと思います。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。

朝日委員、お願いします。

【朝日委員】      今のお話ですとか今までの話と重なる部分もあるんですけども、事業の担い手となることが多い自治体の視点から2つコメントしたいんですけども。

1つは、最近の自治体の状況というのは情報化がやっぱりすごく進んでいて、特に財政が逼迫しているところほどA IとかR P Aという形で、自動的に情報をとるという方向に進

んでいるところが増えているかと思うんですね。そういう意味で、いろいろな情報がスマートシティに関連する情報なんかもとりやすくなっているところが増えていたり、あるいは総務省の施策で、近隣の自治体と同じシステムを使うような方向性になっていたりするために、比較が、ベンチマークが可能になったりという状況になっているかと思うんですね。そういった環境の変化を踏まえた形で、指標のモニタリングをしていけるようなことを考えていただければということが1つです。

もう一つは、社会資本整備交付金事業なんかの評価で感じたことなんですけれども、今の山戸委員のお話にもあったんですけれども、複合的な評価というのは、やっぱりもう少し制度化していったほうがいいんじゃないかなと思います。ストック効果という形で、多様な効果がありますよということは多々あって、環境もその一つかと思うんですけれども、基本的には、OECDもクオリティーインフラストラクチャーというような言い方をしていたりとか、インクルーシブウェルスというような言い方をしていたりして、ハードの人工資本というものと、その他の環境資本であるとか自然資本だとか人的資本という、それらの要は関係であるとか、それを総合的に捉えるということが重要になってきているかと思うんです。

それに比べると、例えば社会交付金事業なんかにしても、環境の位置づけというのが弱いといますか。例えば河川整備の事業評価を見ていると、昔は環境アメニティー的なことを積極的に90年代なんかは評価していたと思うんですが、最近はやっぱり防災一辺倒。次のグリーンインフラストラクチャーの話ではないんですけれども、防災と環境は必ずしもトレードオフではないので、それをやっぱり合わせて評価していくことというのを、ぜひ事業評価とかそういうところで制度化する方向に持って行っていただきたいなど。

あともう一つの効果は、自治体の評価を示すときに、国の政策評価上は、求められることとしては満たしていると思うんですけれども、住民目線として評価結果を示さなくてはならないという課題も自治体の場合は持っていて、そのときにやっぱり複合的な評価の枠組みがあるというのは、非常に役立つことかと思うんですね。先ほどの計画の中でも位置づけしていくべきだというお話もありましたけれど。という意味で、事業の評価、事業とか施策の評価の複合化という方向を盛り込んでいただければなと感じました。

以上です。すいません。

【原田部会長】      ありがとうございました。

二村委員、最後。

【二村委員】 すいません。滑り込んでしまいました。では、簡潔に。

まず、次世代交通の選択というのは、エネルギーの選択にほぼ等しいんじゃないかなと感  
じるところがございます。例えばヨーロッパで、これからガソリンエンジン車をやめてい  
くじゃないかということになれば、じゃ、どういう技術を選択していかなければいけないの  
かというのは決まってくるんじゃないかということも含めて、交通全体を見ていく必要が  
あるのではないかというのが、まず感想です。

2点目なんですが、例えばCO<sub>2</sub>削減のためにENERTALKを使ったさまざまな政策  
が打たれておりますけれども、改めて現実に減っているか、CO<sub>2</sub>が減っているかというこ  
との確認が必要なのではないかと思います。実際に結果を拝見しますと、計画どおりにいき  
ませんでしたというようなことを多々拝見するようにも思いますので、もう一度確認が必  
要かと思えます。

3点目です。これは物流に多少知見がありますのでそちらで考えているんですが、今後環  
境だけではなく、さまざまな課題を解決していくためには、おそらく物流分野ですね。未利  
用資源の活用と特殊技術の活用、次世代技術ですね。こういうものが必要なんじゃないかな  
と思われま。

先ほどの資料の中でも、例えばフルトレーラーとかダブル連結トラックの活用などとい  
うのが特殊技術の活用というものになっていくとしますと、これを使用できるようにする  
には、まずインフラサイドの対応が必要です。それから、そのようなものが通れるようにす  
るためのソフト面での例えば規制ですとか、そういうものの活用を後押しするための価格  
に関する何か、何らかのプライシングに関するバックアップというのが必要なのではない  
か。要は、次世代に進んでいくためには、これはもしかすると環境だけじゃないかもしれな  
いですが、ソフト、ハード面での体系的な政策的バックアップが必要だと考えます。

以上です。

【原田部会長】 はい、以上です。いかがでしょうか。

コメント。ちょっと5つまとめたのはまずかったか。3つで切ると。

基本的には、こういう点も考慮してやるべきだというご意見を大分いただいたので、考慮  
して進めるという形で。議事録をもう一回よく読むということにして。

【川埜環境政策課長】 私も混乱をいたしまして、まことに申しわけございませんが、た  
だ、全体を通じて、できることだけではなくて将来を見据えて、それから市民目線でとい  
うようなこともご指摘いただきました。いただいたご意見をしっかりとこれから整理しまし

て、関係部局としっかり連携して議論を進めていきたいと思います。3月30日にもう少しよりよいものがお示しできるように頑張りたいと思いますので、今日のところは、ご容赦いただきしたいと思います。

**【原田部会長】** 応答はここでやったんですけど、今日出ていただいている国交省の関係部局それぞれで、先ほど、もう次はこういう資料を用意するぞというのもありましたけれども、今の非連続なイノベーションというところの話と、それから通常やっているものに対しても、環境という面から見ると、ほんとうはCO<sub>2</sub>という面で見てもきちんと評価できるものがあって、複合的に評価すべきでないかということは繰り返し複数の委員から指摘されていることですので、今日発言されなかった方もその点だけは持ち帰って、次の資料をつくるのにぜひ反映してほしいなと思います。よろしくをお願いします。

それでは、報告事項ということで、グリーンインフラについてお願いします。

**【多田補佐】** 環境政策課の課長補佐をしております多田と申します。資料2-1でグリーンインフラについてご説明させていただきます。

まず、グリーンインフラの経緯ですけれども、ご存じの方も多いかと思いますが、1990年代後半から欧米において取り組みが先行しております。代表的な都市としてはポートランドが挙げられるかと思えます。米国だと都市の緑化による雨水管理や、越流軽減などがございまして、欧州ですと生物多様性の保全という面が強い取り組みになっております。

2015年に国土形成計画において、閣議決定レベルの政府文書で初めてグリーンインフラという言葉が使われました。その後、社会資本整備重点計画などさまざまな計画の中で言葉としては位置づけられてきましたが、2018年にグリーンインフラ懇談会を国交省の中で設置いたしまして、議論を本格的に開始いたしました。それを踏まえて、2019年7月にグリーンインフラ推進戦略ということで、国土交通省として施策を取りまとめて公表しております。

グリーンインフラは何かということについては、非常に幅広い概念です。真ん中にあるとおり、社会資本整備や土地利用等のハード、ソフト両面において、自然環境、緑だけじゃなくて水とか土、生物等が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土、都市、地域づくりを進める取り組みということにしております。

イメージを湧かせるために、下に取り組み事例ということで4類型を出させていただきます。例えば①ですと、雨水の貯留・浸透による防災・減災、気候変動への対応ということで、比較的都市の話なんですけれども、歩道の透水性とか保水性舗装、植樹ます、ま

た雨庭の取り組みなどがこれに当たります。②といたしましては、戦略的な緑や水の活用による豊かな生活空間の形成。③として、投資や人材を呼び込む都市空間の形成。都市開発において、緑化を進めるとかそういうものになります。④としまして、豊かな自然環境・景観の保全、生態系ネットワークの形成。これらの取り組み事例を増やしていきたいというのがございます。

続いて2ページ目に移りますけれども、先ほど申しました、昨年7月に推進戦略の中でまとめました推進方策としては、3本の柱がございます。1つ目としては、グリーンインフラ主流化のための環境整備。2つ目としては、グリーンインフラ推進のための支援の充実。3つ目としましては、関連する評価手法の開発等になります。

特に、今グリーンインフラ官民連携プラットフォームを立ち上げるべく、準備を進めているところでございます。昨年12月より会員募集をしております、3月13日に第1回総会を予定しております、こちらで発足することとしております。会員は、自治体、関係府省庁、民間企業、個人。どなたでも無料で興味のある方は参加できることになっております。環境部会の先生の皆様にもぜひご登録いただければと考えております。

具体的には、グリーンインフラの推進や普及、グリーンインフラに係る調査研究を進めてまいります。また、グリーンインフラに関連する情報交換や議論、仲間づくりをしていって、社会全体でグリーンインフラを進めていければと考えているところでございます。

一番下ですけれども、主な支援策の例としましては、先導的グリーンインフラモデル形成支援ということで、自治体でグリーンインフラを進めていくために、ハンズオン支援を実施したり、右側ですけれども、グリーンインフラ活用型都市構築支援事業ということで、官民連携や分野横断によるグリーンインフラを進めるに当たり、支援事業を来年度に創設する予定でございます。

簡単ですが、説明は以上になります。

**【原田部会長】** ありがとうございます。

今のご説明についてご質問がある場合、名札を立てていただければと思いますが。

清水委員、お願いします。

**【清水委員】** 最初のスライドで、グリーンインフラというものをよく知らないのですが、聞きしますが、ここに書いてある例えば雨水の浸透・貯留。それから、戦略的と言いながら、水と緑の活用で生態系の保全とかですね。ここに書いてあるものが、何がグリーンインフラなのかよく分かりません。今まで既にやっている施策をここに並べているように思え

ます。例えば、水局が、グリーンインフラという中でこれらを位置づけると、従来やっていた施策のインセンティブが上がって、もっと何か違う枠組みでさらに大きくできるというようなものがあると、そのグリーンインフラというものはとても有効と思います。

今日のCO<sub>2</sub>削減もそうで、思ったのですが、それは各部局がCO<sub>2</sub>削減の単独の施策でそれをやっているわけではなく、めぐりめぐっていくとCO<sub>2</sub>削減になるというものもあります。それではやはりインセンティブが上がらない。我々とか国民じゃなくて、要するに政策者にとって。各部局のCO<sub>2</sub>削減に対するインセンティブが上がるような、そういう仕組みがそちら側にないと巧く行かないと思います。

ここでいうグリーンインフラも、今までのあるようなものを並べるだけでなく、新しくグリーンインフラという概念が出てきたのだから、それに乗りたいというインセンティブがあったらと思います。

各部局の方々がCO<sub>2</sub>削減のものを説明される中で無理があるかなという気もします。どうやって国交省の各部局のCO<sub>2</sub>削減という一つの大きい目標に向かって集約できるかというのを、この方向にインセンティブが上がるように、ぜひ総合政策局が考えていただきたいと思います。

**【原田部会長】** これは意見をいただいておりますということでもいいですかね。答えにくいよね。

ほかに。よろしいでしょうか。

そうしたら、もう一つ説明をしてと思いますが、グリーンスローモビリティについての説明をお願いします。

**【竹内企画官】** 環境政策課環境政策企画官の竹内と申します。資料2-2でご説明いたします。

昨年度の環境部会でもご説明を1度か2度、していると思うんですけども、グリーンスローモビリティというのは、昨年度から国土交通省で普及に向けて支援を進めているものです。1枚目に書いてございますけれども、電動で時速20キロ未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティということで定義づけをしております。特徴としては、ここに書いてございます5つの特徴を持つものとまとめております。

2ページ目に参ります。これをどのように普及させていくかということで、3つ支援事業を立てております。まず1つ目、国交省が昨年度から始めております支援事業です。2週間から4週間、ちょっと短いんですが、その期間車両を貸与して実際に走らせ、実用化に向け

て検討していただくという事業がございます。2つ目、3つ目は、環境省と国交省の連携事業でございます。これは今年度から始めております。うち1つ目が、I o T技術を活用した導入実証事業です。こちらは、検索や予約、支払いなどI o T技術を使ったものを導入するというようなことで、ちょっと時間がかかるということで、複数年度やるような実証の事業となっております。もう一つが、環境省と国交省の連携事業として、車両購入費補助というのもやっております。これらを活用していただき、高齢者の移動手段を確保していただいたり、観光客の利便性の高い周遊手段の確保をしていただくというようなことを目的に進めていっていただきたいということでやっております。

3ページ目に行きます。国土交通省の昨年度、今年度の実証事業が、このような5地域、7地域やってきております。

次のページが、環境省、国交省の連携事業として今年度やったものです。上がI o Tの実証事業、下が購入費補助となっております。I o Tの実証事業は、福島県の飯館村がちょっと台風の被害でまだ始めていないんですけれども、それ以外の6地域については、今年度の実証調査を始めております。

購入費補助です。戻りますけれども、昨年度の国交省事業でやってくださった岡山県備前市や広島県福山市などで購入費補助のほうも使っていただいて、福山市はもう既に事業化しているんですけれども、事業化に向けてそのような方向で進んでいるところです。

実際の走行地域が5ページ目でございます。二重丸が現在運行している地域です。無償のところも結構あるんですけれども、現在きちんと動いている地域です。丸が車両購入費補助を使っている地域で、星マークが国の実証事業の採択地域となっております。例えば福山市などは去年の実証調査をしていただいて、かつ購入費補助もあり、タクシー事業もしているということで、上のほうのマークが最優先になっておりますので、福山市は二重丸がついているといった資料になってございます。

最後のページです。グリーンスローモビリティを事業化するに当たって、4つぐらい柱といたしますか、この事業が見込まれるというのが下にまとめてございます。今4地域で有償で事業化しているんですけれども、タクシー、バス、レンタカー、それから自家用有償旅客運送といった4つの類型になるかと思えます。

無償の地域は結構あるんですけれども、このような4地域4事業みたいな感じで進めていくために、どんなところがポイントになるかというところを上丸囲みのところに書いてございます。まずは車両やルート、運賃などの枠組みづくりのところですね。そこをしっ

かりしていただく。2つ目が、運行主体ですとか周辺の交通事業者さん、観光事業者さんなど人のかかわるような体制づくりのところ。もう一つ、特に観光客ではなく高齢者に乗っていただくためには、自分たちのモビリティとして愛着を持って乗ってもらうということが重要かなと最近感じられております。その意識の向上というか醸成というのが重要なのかなと思っております。

以上、今年度の事業について、簡単にご報告させていただきました。来年度も同じような事業を進めていく予定ですが、これに関してご助言なり、さらに来年度、再来年度に向けたご意見等ございましたら、いただければ幸いです。

【原田部会長】       じゃ、太田委員。手が挙がった。

【太田委員】       太田でございます。既にこの件は2回ほどお話をしているので、前半の施策12で申し上げると行動計画にかかわるので、報告事項に対する単なる意見として申し上げます。

なぜオープンなのか。なぜ4人乗り以上なのか。これは私の推察なのですが、オープンでないと、既に販売されている車にスピードリミッター20キロつけたらそれでオーケーになる。そうすると、市販されている車に対する購入費補助金となり、それは財務省が認めない。今でも財務省は、個別輸送、1人乗りとかいうようなものについては補助金を認めない。だから4人以上にしているのだろうと推察されます。

ローカル地域の足の確保の方策でグリーン化を考えたら、一番簡単なのは、途上国でよく走っている電動バイクタクシー。交通安全の問題は別にして。電動バイクタクシーであればよいだろう。長い目で考えれば、最近少しずつ始まっていますけれども、自動運転、1人乗りでスローな電動自動運転車を開発すれば、それで全部解決する。

ここでやはり1つ問題なのは、ドローンのほうは、混載しているトラック輸送よりも個別輸送のほうが良いという判断でドローンをやろうとしている。だけれども、人のほうは、混載されなければならない。乗り合いさせなければいけない。今日前半で議論が出ていましたけれども、公共交通といった場合に、どうしても大量乗合交通のことを考えてしまいます。しかし公共交通というのは、オープントゥザパブリックなので、タクシーであっても、対価を払うという人は全員乗せますよというのが公共交通の本来の意味です。

ところが乗合交通だから環境にやさしいはずだから、公共交通は乗合交通なのだという先入観が根強くあります。その結果、どうしてもMaaSの話にもなってしまう。しかし、長期のことを考えると、自動運転技術がもし実現に向けて動き始めると、それはもう4人乗

りの車ではなくて、1人乗りとか2人乗りの車になってくるだろう。

そういうようなことを念頭に置きながら、2025年以降は考えていただきたいと思います。今回の前半の話は2025年までなので、私はこのグリーンスローモビリティの施策をこのまま進めていただければよいと思いますが、それより先のことにつきましては、もう柔軟な考え方をしていただいて、従来とは異なる可能性があることも考えていただきたいと思います。

【原田部会長】 奈良委員、お願いします。

【奈良委員】 大変にいろいろな戦略があつていいと思うんですが、私からの提案なんですけれども、また戦略的なことなんですけれども。どんなことをしてほしいという気持ちはよくわかるんですけれども、じゃ、具体的にそれをしてくれるのか。相手がいることなんです。モビリティですから、動かす人が。それがほんとうにしてくれるのかというところの戦略がないんですよ。これしてほしい。例えば今お金出しますよ、補助金出しますよというのはあるんですけども、お金が出なくなったらとまっちゃうんです。してほしいということだけだと。したいからしているわけじゃないので。

ですから、やはりどういうふうにしてほしいのかということがあれば、具体的に、させてもらうための戦略が必要になって、これはちょっと蛇足なんですけれども、今、行動経済学というのがありますよね。最近シカゴ大学のセイラー教授がノーベル経済学賞をもらっていますけれども、行動経済学を使ったりしてうまく誘導して、それを使ってもらうところまで踏み込んで考えて政策を打たないと、結局お金を出したときはやってくれたんですけど、その後とまったら、もうそのまま消えてしまうという例が増えてくるような気がするんで、ぜひ行動経済学を少し見ていただいて、うまく使って。使う人の気持ちになって、使ってもらう戦略を考えたらよろしいかなという気がしましたので、提案です。

【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。私、1年か2年ぐらい前にこの報告をしていたときに、非常に可能性があるのではということで応援させていただいて、その後、この地域の選定の審査会にかかわらせていただいています。まだ1回出ているだけで、これからいろいろなことを私もわかってくるところなんです。その印象から一言申し上げると、これは可能性は非常にあるけれども、どういう地域に定着するか、どういう条件がいいのか、そこをちゃんと見ていくということがこれからすごく重要なんだと思っています。

私は、可能性があると思うのは、いわゆる環境・経済・社会という、全ての課題を統合化して解決していこうという持続可能な社会の視点から言えば、ほんとうに高齢の方が免許を返納するという時代に、ではどうしたらいいのというところもあれば、お買い物に行く高齢の足の、公共交通がなくなってしまうとか。経済の面から言えば、ガソリンスタンドもなくなり始めてどうしようという地域とか。その他、地域間連携を重視しながら、人の交流で活性化を図っていくという点をかなり注目していたりとか。

いろいろな視点があるので、審査をやらせていただいてみて、その地域が抱える大きな課題とか、ここのグリーンスローモビリティに期待する期待感というのが、地域によってやはり違ってきているんですね。どういう要素があれば、しっかりとこの施策が生きるのかというようなことを徐々にちゃんと蓄積して行って、それを発信していくという。やはりそれがこれから大変求められているんじゃないかなと、感じました。

【原田部会長】      ありがとうございます。

【崎田委員】      応援団でいたいと思っておりますけれど、よろしく願いいたします。

【原田部会長】      じゃ、最後、鬼沢委員、お願いします。

【鬼沢委員】      環境省との実証でI o Tを使った実証をやられていますが、高齢者の方が病院に行ったり買い物に行ったりするときにこれを使うというのは非常にいいことなんです。この絵を見ると多分これは、最初に申し込むときにスマートフォンか何かで申し込むんじゃないかなと。ほんとうにそれで高齢の方が対応できるのかなと思います。

そこにはもう少し丁寧なサポートをする人がかかわるとか、もっとこういうふうにするとか予約がとりやすいですよとかいうアドバイスをするような人がほんとうは必要んじゃないかなと思います。それをするによって、よりスムーズに有効に使えますと思いますので、今はまだ実証の途中ですので、ぜひそういうことも織り込んでいただけたらと思います。

【原田部会長】      ありがとうございました。

何かコメントありますか。

【竹内企画官】      やはり地域地域によってやり方は違っております。例えば自治会の会長さんが、全部電話で予約を受け付けて配車をするというような地域もございますし、地域地域で盛り上がり方も違うというような状況もございます。こういうところでは、持続可能なモビリティとして、グリーンスローモビリティを導入できるというのをある程度類型化できていけたらいいなというふうには考えているところです。ありがとうございます。

【原田部会長】      いろいろあるかもしれませんが、時間もあるのでちょっとここで切りた

と思います。ありがとうございました。

本日の議事は以上ですね。それでは、進行を事務局にお返しします。

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】　ありがとうございました。本日の議事は以上となります。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。

次回の環境部会につきましては、来月となります。3月30日13時30分からの開催を予定しております。詳細につきましては、改めてご連絡を皆様にお送りさせていただきたいと思います。

【川埜環境政策課長】　最後になりますけれども、長らく環境部会を部会長としてリードしていただきました原田部会長が、委員就任から10年となる今月末をもちまして委員を退任されます。最後に原田部会長から一言お願いしたいと存じます。

【原田部会長】　10年間は首にならずに。いや、そうだね。首にはあまりならないのかもしれないけれど、参りました。

ただ、環境部会は、経緯は、2010年に最初に社整審の環境部会長で佐和先生がおられたんだけど、佐和先生が交政審の環境部会長を2013年にやめられたので、そこから兼務をするということで、ここに1人で座り、その前は2人で交代で順番にやっていたんですね。

人数がとにかく多いということがあります。課題が非常に多面的で、扱うのもなかなか難しいというのもあるし、それから先ほど最初に挨拶したように、上に環境省のことがあったり経産省のことがあったりという中で、国交省というのはほんとうに何ができるのかということ頑張っていることなんだけれど、それが、ちょうど2010年だから、2011年に大地震があって、エネルギーミックスで考えていた前提が大きく狂ったというようなこともあって、やっぱり一旦後退したかなという印象は僕も持っています。

だけど、またそれはそれで、いろいろな事情はあるけれども、地球温暖化のほうはそれとは全然関係なく進んでいるということもあるので、必要性はさらに増しているだろうと思います。それから国交省としてこういうことに取り組むという、全体的な政治家の皆さんの考え方も含めて、風はまた戻ってきているんだと思いますので、ぜひ皆さん、ここからまた頑張ってもらいたいと思います。

いろいろと不手際もあったと思いますけれども、10年間、どうもありがとうございました。(拍手)

【高橋交通環境・エネルギー対策企画官】 原田部会長、ありがとうございました。

以上をもちまして、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34回合同会議を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —