

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35回合同会議  
委員意見

1. 国土交通省環境行動計画の点検について

- ・(p. 11)「都市の低炭素化のための下水熱利用促進」は、既に目標を上回っている。これは目標が甘かったのではないか。〈石田部会長〉
- ・(p. 12)「官庁施設における木材利用の推進」は、こういう施策こそ、定量目標があつていいのではないか。〈石田部会長〉
- ・(p. 17)「公共交通機関の利用促進」のグラフの動きがよく分からない。北陸新幹線が影響しているなら、あれは転換でなく新規がメインなので、それが大きく影響するのはおかしい。〈石田部会長〉
- ・(p. 18)「港湾における総合的な低炭素の推進」、p. 19「港湾の適切な選択による貨物の陸上距離の削減」において、一定時期以降、目標値がフラットになっているのは何故か。〈石田部会長〉
- ・(p. 23)「鉄道のエネルギー消費効果の向上」では、原単位の推移のグラフと、排出削減量のグラフが比例していないのは何故か。〈石田部会長〉
- ・(p. 25)「新築住宅・建築物における省エネ基準適合の推進」については、p. 26以降、個別施策が色々書かれている一方、p. 25に対策・施策の追加強化が謳われている。p. 26以降の具体策が出来なかったらp. 25の全体評価がDだったのか、そういう関係なのか。追加の対策・施策とp. 26以降の既存施策との関係は？（追加施策は既存の施策のように新たな個票を作って評価するのか？）〈石田部会長〉
- ・(p. 57) 雨水利用施設設備率が目標も実績も100%をずっと続けている。計画期間中であっても目標を変える、あるいはKPIから除外することがあってもよい。〈石田部会長〉
- ・(p. 14)「エコドライブの推進にかかる広報活動や普及促進のための環境整備」では、排出削減量は既に2030年目標を上回っているのに、対策指標はまだ未達なのはなぜか？〈屋井部会長〉
- ・(p. 24)「航空における低炭素化」では、対策指標が既に2030年目標を上回って評価Aなのに、排出削減量はまだ未達なのはなぜか？〈屋井部会長〉

- ・(p. 17)「公共交通機関の利用促進」の実績の出し方がおかしいと思われるので、きちんと見直して欲しい。〈屋井部会長〉
- ・指標の達成度進捗と評価理由は概ね分かりやすく示されているが、理由の分析において一部説明不足と感じられる箇所がある。〈朝日委員〉
- ・H30-31年度の目標達成度に災害の影響が顕れている分野がある。柱ごとの総括の柱1に記述されている「適応策と一体となった取組が必要」の箇所は重要と考える。モーダルシフトのみならず、柱4の自然共生社会の形成に関しても、流域管理の項などは水質のみならず緩和・適応とも関連すると考えられることから（環境保全と防災・減災の相補関係）、今後は柱を横断的に検証し評価する視点も必要と考える。〈朝日委員〉
- ・上記に関連して、柱3の適応策は他の柱に比べて災害時・非常時という特徴が強いことから、他の柱の目標達成に影響するところもある。今後は、非常時の影響も踏まえた目標達成の視点も必要となってくると思われる。〈朝日委員〉
- ・(p. 10) 地方中枢都市圏と地方都市圏の指標横ばいの原因について、施策効果が発現するのが遅いのみか、人口規模による都市構造的な要因かについて、モニタリングや分析が必要。〈朝日委員〉
- ・(p. 17) 公共交通機関の利用促進について、目標達成見込みの根拠に不足するのではないか。鉄道旅客輸送人キロの増加傾向が自家用交通からの乗換とみなせるのか不明である。実績は平均して低下傾向にあるように見えるので、施策の効果の具体例あるいは重点化が必要な公共交通分野等の説明を追加したほうがよいと考える。〈朝日委員〉
- ・(p. 52) 流域の総合的管理と水質改善の推進について、柱1の緩和策や柱3の適応策にもハード・ソフトの一体的推進するなど、流域管理に関連する項目がある。それらの目標達成への影響や、無駄なく相乗効果のある施策を形成するためにも、今後は相互の取り組みや影響を踏まえた目標管理が必要と考える。〈朝日委員〉
- ・(p. 8 下から3行目) 消費者啓発とあるが、国民は消費者の側面だけを有しているわけではないと思う。「国民の意識啓発」などとしてはいかがだろうか。〈谷口委員〉
- ・(p. 81 左) MM教育の話について、学校数や受講した児童生徒の数がどのくらい増えているか、など定量的評価はできないのだろうか。また、10年以上にわたる取り組みの結果、全国でもかなりの都道府県が参加しているはずで、これも図示できないだろうか。授業写真なども掲載して、努力していることをPRすべきではと思った。〈谷口委員〉
- ・(p. 81 右) 地方運輸局の交通エコロジー教室について、誰をターゲットとした啓発活動

か、どんな人が何人くらい参加したのか、等を定量的に示せるのでは？最後の「引き続き可能な範囲で」という言い回しは、うがった見方かもしれないが、後ろ向きなのかと捉えられる可能性もあるので、ご検討いただきたい。〈谷口委員〉

- ・ 4分野7つの柱が根幹であることは理解できるが、気候変動適応策は「低炭素社会」の実現にくくられるとは限らない。分野連携で考えるべきところだろう。そしてこれに対しても賢い環境行動、技術力の高度化が貢献しなければならないところ。少し構成（表記）を見直すのがいい。また、分野連携では、各省庁が自分を核にできることを考えるだけでなく、各省庁連携という輪の構成にどう貢献できるかが重要なものになかなか実施できていないところだ。自然共生なども農水・環境省さらに地方自治体との連携を具体的に進めるべきところ。こうした視点を行動計画でのしっかり認識するとともに、こうしたことが、現計画の点検の視点にも生かせるはずだ。〈辻本委員〉
- ・ 定性評価項目について、① 全ての項目が「着実に進捗」とされているが、その根拠が十分示されていない、または薄弱と考えられる項目が複数ある。例）(p.9) 低炭素町作り計画を策定済み自治体が25都市しかなく、取組みの加速化が必要。② 項目によっては、次回改定時に定量評価に移行する可能性等も考慮し、また、評価の合理性を示すために、関連の数値データを入れられるものは入れた方がよい。〈大久保委員〉
- ・ (p.19 左) 再配達削減に関し、何らかの数値データは無いのか。〈大久保委員〉
- ・ (p.41) 再エネ発電の総量等、全体の数値データは無いのか（右側の個別例は、すべてH30実績か）。〈大久保委員〉
- ・ (p.52 左) 全流域数に対する循環計画の策定率も示せないか。〈大久保委員〉
- ・ (p.54) 年度ごとの推移データが無いと、この1年の進捗がわからない。〈大久保委員〉
- ・ (p.10) 三大都市圏以外で横ばいの原因分析の記載が必要。〈大久保委員〉
- ・ (p.14) 次世代自動車の割合の増加率は前年に比べ「鈍化」しており、このままの推移では達成困難と推測されるが、Cの根拠は何か。〈大久保委員〉
- ・ (p.17 左) 1. も2. も実績が落ち込んでおり、記載からはCではなくBとした理由がわかりにくい。〈大久保委員〉
- ・ (p.21) 鉄道の対策には災害復旧支援が入り、海運には港湾復旧が入っていないが、すべて復旧完了済みという理解で良いか。〈大久保委員〉
- ・ (p.63) 緑の基本計画は、地域ごとに改訂時期が似通っており、改定時に着実に入れてもらうようにすれば、目標を超える達成が可能となるはず。途中で入れるのは難しいので、改

定時に入れているかという割合調査（または改定時に入れる予定があるかの調査）はしていないのか。〈大久保委員〉

- (p. 69) アセスについては、事業後のフォローアップ調査の結果（想定外の環境影響の有無、事後的な環境保全措置の有無）を記載できないか。また、少なくとも何らかのグッドプラクティスの記載は欲しいところ。〈大久保委員〉
- (p. 73) 一定の対策は行っているが、環境基準は達成できていないことを明記すべき。とくに最近問題になっている羽田の新ルート問題（コロナで運用は延期か？）は環境部会としては重要な課題として認識すべきではないか。〈大久保委員〉
- (p. 9) ① [https://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/eco-machi-case.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi-case.html) では24都市（H30.3現在）となっているが、その後25都市に増えたのか？HPの更新が必要（していないこと自体が問題である）。② 「『低炭素まちづくり計画』策定等に必要な支援」とは具体的に何か？それを行っていてもH30・R1で1件しか増えていないのに、両年度の評価が○なのは適切ではないのではないか。〈加藤委員〉
- (p. 10-11) ① 立地適正化計画策定の着実な増加について書かれているが、それが低炭素都市づくりの推進と言えるか不明。また、この効果は主に自家用車から公共交通利用への転換によるものと考えられることから、地域公共交通網形成計画策定との連動について表記すべきではないか（これこそコンパクトプラスネットワークの本丸である）。② 「地方中枢都市圏及び地方都市圏においては、施策効果が直接は反映されず指標が横ばいとなっているものの、集約型都市構造の実現に向けた対策は着実に進捗している。」は疑問。「まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化」についてR1では「取組なし」とある。これはもう十分行ってきたので不要という意味か？「モデル構想の具体化を支援」ということだが、具体化がどの程度進んだかを検証し評価に反映させるべき。〈加藤委員〉
- (p. 17) 左側で「施策は着実に進捗している」とあるが、その具体の説明はなく、アウトカム指標の評価のみとなっている。よって、「今後も・・・効果が見込まれ、・・・到達すると見込んでいる」とする根拠も不明。右側は高速バスに関する特筆すべき取組を挙げているが、全国的な展開にはまだ至っておらず、「着実に進展」といえる根拠が不明。〈加藤委員〉
- 上記 (p. 9, 10-11, 17) は、p. 2下「環境政策における国土交通省の長期的な役割」の（1）にあたるもので、長期的な展開に結びつくことが着実にできているかどうかの言及が求められる。〈加藤委員〉

- ・(p. 21) 上の2つのグラフ「1. 排出削減量の見込と実績」は、何についてか不明(2は書いてあるが)。モーダルシフトを論じるなら分担率を指標とすべきではないか。<加藤委員>
- ・(p. 83-84) 運輸関係の施策が3つ挙げられている。「住宅・建築物等の選択の推進」ならまだしも「住宅・建築物の選択等の推進」でここに挙げるのは無理がある。「産業界の自主的取組」も同様。住宅・建築物関連の施策があるのではないか?(CASBEE、BELS等)<加藤委員>
- ・上記で出てきた施策3つは物流・運輸事業者関連。旅客交通関連としてp. 2「基本とすべき5つの視点」の中で、例として「『見える化』等による公共交通機関利用」がある。その後このことに関する言及が見られない。p. 81-82が近い内容だが、『見える化』の内容はない。<加藤委員>
- ・今般の新型コロナウイルスの影響への懸念について、多少でも書き加える必要があるかどうか、検討しても良いと思う。<小林委員>
- ・(p. 7) 柱5「中古住宅のリフォーム・流通促進に遅れ」について。新設住宅着工戸数のトレンドとの関係を書き込んだ方が良いのではないだろうか。<小林委員>
- ・(p. 13 右) 3. と4. の文章の上に地図が載ってしまっており、文章が隠れて見えない。<小林委員>
- ・(p. 26-30) 評価がDと低いにもかかわらず、記述が薄いように感じた。将来、数値の向上が求められる項目について、どのように改善していくのかの道筋が見えにくいのではないだろうか。<小林委員>
- ・全般的には、4分野7つの柱に分類される各施策が、当初の計画にしたがって進捗していると評価できる。<塩路委員>
- ・(p. 14) 指標の「新車販売台数に占める次世代自動車の割合」について、2020年時点での見込み(上位)の50%は理解できるが、見込み(下位)の20%は計画策定時の値としても低すぎよう。本件に限らず、積極的な変更であれば、途中段階の見直しも必要ではないか。<塩路委員>
- ・(p. 15) 指標の「高速道路利用率」および「道路整備率」について、見込みを上回る成果が得られているが、何に対する値(率の分母)かが解らない。例えば、評価の文中にでもうまく示すなどしておく方が成果の影響度が明確化すると考える。<塩路委員>
- ・(p. 17) グラフの実績から見ると、2016年以降は公共交通機関の利用が抑えられ、自家

用車からの乗り換えが減少しており、評価の文章の内容と齟齬しているように見える。

「施策は着実に進捗している」との評価も楽観的ではないか。〈塩路委員〉

- ・(p. 21) 指標の「鉄道貨物輸送量」について、自然災害の影響があるとはいえ、目標達成は難しいと感じる。p. 23の「鉄道のエネルギー消費効率の向上」の実績や、e-commerceの伸びに応じたモーダルシフトの重要性に鑑みて、物流全体でのエネルギー削減策について検討する時期かも知れない。〈塩路委員〉
- ・p. 68に関連して、日本の大部分を占める森林の管理は国土保全に関わる問題であり、バイオマス資源の確保にもつながる重要な課題と認識している。林野庁等と連携して、省庁を超える共同の取り組みを推進する必要があると考える。〈塩路委員〉
- ・公共交通機関の利用促進について、現在、法案審議がされている「地域公共交通活性化再生法」の取り組みを推進していくことが重要であり、行動計画に記載すべきである。また、独占禁止法の特例法案の共同経営や「地域公共交通利便事業」の路線の効率化等についても同様に取り組むべきである。〈住野委員〉
- ・物流の効率化について、公共交通と同様に独占禁止法の特例扱いを視野に、共同配送等（特に地方や過疎地）の政策を打ち出すべきである。〈住野委員〉
- ・再配達削減について、現在、再配達による損失は約42万トンのCO<sub>2</sub>の排出量であり、宅配ボックスの更なる普及が必要である。現在、既存のアパートやマンションについては、支援制度（補助金）から対象外になっており、普及促進に向けた対策を打ち出すべきである。〈住野委員〉
- ・航空における更なる低炭素化の促進について、現在、バイオジェット燃料の導入に向けてアクションプランが示されており、ICAOの削減目標等も踏まえ、今後実用化に向けて加速することが重要であり記載すべき。また、民間事業者が国際規格を簡易に取得できるようする事や、価格の安定化、代替燃料を貯蔵するタンクや供給パイプライン等の関連施設を使用できる国際規格の認証取得についても早期に進めることが必要。〈住野委員〉
- ・「環境危機を乗り越え」とあるが、これは地球温暖化を念頭に置けばよいか？この言葉であると、近年の自然災害の激甚化なども念頭に置かれることがあるかもしれない。〈二村委員〉
- ・定量的な指標を設定していない施策については、すべてが着実に進捗という評価となっている。それだけで問題があるとは言わないが、適切な評価を行うように留意すること。〈二村委員〉

- ・ 定量的な指標を設定している施策について、A～C評価の施策が増えていることは望ましいが、中には評価が上がらないものもあるようだ（D→D）。本当に効果がある政策かどうかの点検、目標を実行可能である水準に見直すなどが必要なのではないか。＜二村委員＞
- ・ 想定外の自然災害が頻繁にあり、今後も増えていくことが想定できる。そんな状況の中、項目3-1に関しては前倒しの推進や実行が必要と思う。また、河川からのごみや流木も増大し、項目4-2と関連する。SDGs達成に向け、一人一人の行動の変革が必要。それには、柱6に関連するので、国民が身近に感じられる政策であることを期待する。＜鬼沢委員＞
- ・ (p.47) ① 人口・資産集積地区等における河川整備計画率を示しているが、“人口・資産集積地区”は河川整備計画実施全体の中でどの程度の割合なのか。最近の豪雨災害で被害を受けている地区についても人口・資産集積地区等における河川整備計画率に低い地区と言えるのか。② 最大クラスの洪水に対応したハザードマップを用いた訓練で、5.9%から38.9%と飛躍的に上がっている。その要因分析は行なっているか（努力なのか、豪雨災害が頻発したからなのかなど）。③ 以前にも意見したと思うが、段階ごとの評価があると分かりやすい。(1)浸水想定区域図作成・公表→(2)ハザードマップ作成・公表→(3)訓練実施として、それぞれの段階で何%の達成があるのか。＜清水委員＞
- ・ (p.11) 下水道での都市レベルでの熱利用は、下水資源のエネルギー利用で大きな部分を占めるはずである。1-1の低炭素都市づくりの推進に大きな役割を果たすので、是非、進めてもらいたい。次期改定に当たっては、将来目標値、できればCO<sub>2</sub>削減量を設定してほしい。そのためには「エネルギー面的利用の推進」での進捗をあらかじめ調整し、相互の共通目標を設定してほしい。＜田中宏明委員＞
- ・ (p.32) 処理水量起源CO<sub>2</sub>排出量削減を今のペースで行うと2030年での半減にはとても届かない。それを改善するため、各自治体でのベンチマークの自己点検と進捗状況点検とその情報公開による自主的取り組みが進むようにすべきである。また施設更新にあつてのCO<sub>2</sub>削減の半減に取り組む事業計画に重点的な助成を行うなどの積極的な誘導を行うべきである。一方、下水汚泥エネルギー化率の実績がS型カーブを描いているのはどういう事情があるのか？地域の下水道以外のバイオマスを取り込み、CO<sub>2</sub>対策にしているはずであるが、その成果は今の評価では出てきていないので、何らかの進捗表現が分かる表示が必要ではないか？下水汚泥焼却高度化が進んでいないのは、どういう事情があるのか

か？下水汚泥エネルギー化率とのトレードオフが起こっているのか？状況を説明してほしい。〈田中宏明委員〉

- ・(p. 53) 汚水処理人口普及率は年間0.5%ずつしか向上していないので、SDGsの2030年での未処理汚水の半減の目標達成は十分可能と思われるが、2020年での目標96%はこのままでは極めて困難である。個別浄化槽が中心となるので、環境省などと、公的な設置、管理のさらなる推進などの施策も調整を進めることも必要と思う。合流式下水道改善の当初目標達成から、次の目標、具体的には対応が不十分と考えられる重要影響水域の衛生指標の基準達成など、雨天時分流式下水道のSSO対策とともに考え始めてほしい。〈田中宏明委員〉
- ・(p. 56) 多様な水源の確保での再生水利用、雨水利用の進捗がどの程度であるのか、実績を示し、改善すべき余地がないか検討してほしい。(p. 57) また、官庁における排水再利用がどの程度進んでいるのかを示してほしい。〈田中宏明委員〉
- ・全般的に、環境行動計画に基づく施策は概ね順調に進展している。今後の課題として、地球温暖化の深刻化に伴う関連施策の強化を図る必要がある。例えば、2019年9月に「IPCC 海洋・雪氷圏特別報告書」が公表され、今後の気候変動に伴う海洋・雪氷圏における影響として、これまでの予測と比べて海面水位のより大幅な上昇、極端現象の増加等の予測結果が示されている。この結果を踏まえると、沿岸域や河川流域への影響は従来想定していた程度・水準より、相当に重大なものとなることが見込まれ、それに対する中長期の対策・事業の在り方について検討を行い、対応を進める必要がある。また同様に、同年8月の「IPCC 土地特別報告書」では、今後の気候変動の進展により土地の劣化、生態系サービスや水資源・水循環への影響が示されている。これらは国土交通省所管施策と大きく関係するものである。IPCCから示されたこうした知見を踏まえながら、関連施策の見直し・強化を図ることが必要である。〈田中充委員〉
- ・(p. 13) 北海道における環境イニシアチブがうまく進んでいることは理解できるが、気候変動適応とも相まって、さらに進める必要がある。特に石狩川等の大河川には50を超える多くの湿地や湖沼があり、これらを生態系ネットワークならびに超過洪水時の遊水地（グリーンインフラ）として利用する戦略をもつべきと考える。〈中村委員〉
- ・(p. 46-50) 河川等の洪水、沿岸の高潮・津波氾濫については、ダムや掘削、堤防強化等のハード対策ではすでに限界に来ている。19号台風の被災地を見ればそれは明らかである。被害をゼロにすることよりも、こうしたL2レベルの現象が来た場合には、被害の軽

減を図る土地利用対策を早急に検討すべきである。〈中村委員〉

- ・ (p. 63-70) 国交省が主催する上記内容のシンポジウムに数回、講演者としても参加してきたが、本気でやろうとしているのかどうか、疑問である。北海道では、ほぼ全く進んでいない。実施可能な計画を立案すべきである。グリーンインフラ推進戦略には期待している。しかし、総政局が旗振りでは実現可能性に限界があるだろう。他の国交省部局がきちんと実施するように、指揮すべきである。〈中村委員〉
- ・ (p. 91-97) 大事な項目であると思うが、成果が一般国民に伝わっていない。気候変動適応策についても、海外ではどういう考えで実施され、日本ではどう考えているのか、その共通点、相違点など明確にして、国民に広報すべきである。〈中村委員〉
- ・ 大変見やすい内容になっている。因みに、政策における4つの分野、あるいは7つの柱の間に存在すると考えられる関係が見えると宜しいのではないか。これにより全体像が把握しやすくなり、かつ各担当部署間の連携が必要な事象が明確になると考える。また各分野あるいは柱は独立して存在するのではなく、お互いに影響を及ぼしながら存在するのではないだろうか。そうであれば、シナジー効果が期待される部分（複数の分野（柱）のアイアンス）に注力するというシナリオも考えられる。〈奈良委員〉
- ・ 公共交通の利便性の高いエリアに住んでいる人口割合や公共交通の利用促進など施策の効果なのか、高齢化や人口減少による／人々のライフスタイルの変化による／経済情勢によるものなどの外部要因なのか検討が必要なものがいくつかあるように思う。悪い評価に関しても同様で、施策をうまく進められなかったのか、外部要因ややむを得ない事情なのかについて、分けて考える必要があるかと思う。〈松行委員〉
- ・ (p. 10) 立地適正化計画を策定した自治体が急激に伸びているというのは、施策の効果と言えるかもしれないが、各自治体の策定スケジュールによるものではないだろうか。経年的に評価するものではないように思う。〈松行委員〉
- ・ たとえば公共交通の利用促進など、国交省の施策として公共交通の利用促進のための施策のみを評価の対象としているが、高速道路の無料化の検討という報道もあるが（それが国交省での検討かは知らないが）、逆に自動車の利用を促進してしまう施策（があれば）と合わせて総合的に評価すべきではないだろうか。〈松行委員〉
- ・ 定性評価の項目がすべて○で、定量評価の項目がD、Eがかなりあるというのは、定性評価が甘い、反対に定量評価が厳しい／指標の選び方が実態と合っていないということはないだろうか？〈松行委員〉

- ・丁寧な点検を進めて下さっていることはありがたいと思う。ただし国土交通省の所管する政策分野は、地球温暖化対策を推進し、持続可能な地域づくりや循環型社会を形成する、という現実を着実に動かす大変重要な分野である。その重要さから申し上げると、2050年以降のできるだけ早期に脱炭素社会を実現する危機意識を認識し、実現意欲に溢れているとは言い難い分野もあり、大変残念ある。p.6の評価結果概要を見ると、特に柱1は、前回と今回と評価の分布状況が全く同数であり、特に目標水準を下回るD評価項目が全体の4分の1もあり、進展がみられない。具体的には「公共交通の利便性の高い、集約型都市構造の実現」「鉄道貨物輸送のモーダルシフト」「新築住宅の省エネ基準適合率」「住宅建築物のエネルギー性能の表示制度の開発普及」「長期優良住宅の普及促進」「新築の脱炭素建築物等の普及促進」「新築の省エネ性能の優れた住宅に対する支援」「交付金を活用した地域の新築の省エネ住宅の普及促進」「長期優良住宅に対応した住宅ローン」で、最初の2項目以外は住宅関連である。新築住宅は一度建てると30、40年そのまま活用する。日本の長期成長戦略をしっかりと踏まえるべき項目が、特に対応できておらず、「仮称：新築住宅の脱炭素緊急戦略会議」の様な場を立ち上げて、現実的な支援策などを策定すべきと考える。柱5で評価が低い項目も、「既存住宅の市場規模」「リフォームの市場規模」とやはり住宅分野である。「新築」だけでなく「既築・リフォーム」含め「脱炭素緊急戦略会議」などを立ち上げて抜本的に取り組んでいただきたいと考える。<崎田委員>
- ・環境行動計画を策定した時点の分類に沿って点検をしているので、項目間の連携や途中で情勢が変わったものに関する評価がやり難いのは良く分かるが、コメント等で補う必要があるのではないかと考えた。私の専門に近い分野で具体的にコメントすると以下の2点が挙げられる。① p.19右の港湾の最適選択は陸上輸送との関連だけ考慮のように受け止められるが、p.18左の低炭素化の進んだ港湾はこれと関連して結果的に使われるようになったのかどうか、あるいは、p.21のモーダルシフトの評価にはどの程度貢献するのかなど。② p.36左に経産省との連携で再エネ海域利用法のことを書かれているが、題名が「港湾における・・・」となっているので、取り組みが効果を現す範囲が矮小化されているように感じる。将来はEEZ全体に広がることが期待されているので、何かコメントがあると良いと思った。ちなみに、p.42右図の海洋再エネの写真・図だが、洋上風車・潮流・海流発電がエネ庁・環境省で進められているところなので、少し違和感がある。<高木委員>
- ・おのおのの施策の目標に対して、どの程度進んでいるのかのチェックがなされているが、

それぞれの施策の目標が、全体目標にとってどの程度貢献しているかの尺度も考慮することが重要。それこそ、CO<sub>2</sub>がどれくらい削減できるのか、そして、できたのかの一元尺度で、施策横断的比較が重要。効果の少ない施策をどれだけやっても大切ではないが、効果の大きい施策が少しでも進めば、それはそれで重大な進捗だと言える。その視点を以後の評価では是非、導入すべき。それがなければEBPMができない。〈藤井委員〉

- ・「定量的な指標を設定している施策」におけるDランクの評価については、A～Cランクとなるよう、引き続き強力な施策の展開を要望する。〈御友委員〉
- ・見込みと実績のギャップ有り無しも分かりやすくなったので、追加対策の優先順位等の検討にも有用となる。〈山戸委員〉
- ・自動車の燃費改善、環境対応車の普及に関しては、事業用自動車の導入施策等を実施頂きありがたい。目標達成に向け自動車業界も努めて参るので、引き続きよろしく願いたい。〈山戸委員〉
- ・気候変動対策において、再生可能エネルギーの利用促進は非常に重要なので、設備導入、インフラ整備を一層促進という定性的な目標にとどまらず、発電力量やCO<sub>2</sub>削減量等の定量的目標も今後をご検討いただきたいと思う。〈山戸委員〉
- ・2021年度以降の環境行動計画策定に向けて、この点検は非常に重要なものとする。点検資料においては、評価方法および評価結果概要が冒頭で説明されていることで、定量的かつわかりやすい内容になっている。行動計画の点検としては十分な内容と思う。個別の取り組みについては特にコメントはないが、今後に向けて下記について触れていただくと有益と思う。(1) 定量指標を設定していない施策については、今後も同じ評価でゆくのか、あるいはどこかの時点で少しずつ定量指標に切り替えてゆくのかの方針。(2) 温暖化対策計画にかかる国交省としての取り組みが、他省庁の関連する施策とどういった関係にあり、連携が可能なのか(温暖化対策計画の点検文書への言及程度でもかまわないので)。〈渡部委員〉

## 2. 国土交通省関係業界の自主的取組の進捗状況について

- ・CO<sub>2</sub>削減の目標を達成している企業が多いことは評価できる。目標の指標が「原単位」と「排出量」の大きく二種類あるのはなぜだろうか？各業界がそれを指標にすることを選んだと言うことか。〈谷口委員〉

- ・不景気になり、人の移動や産業活動が減るとCO<sub>2</sub>排出量も減るので、CO<sub>2</sub>削減と企業活動の維持はトレードオフ、ジレンマの可能性もある。数値目標を達成できた、できなかった、だけでなく、数字の裏に隠されたいろいろな事情をBack Dataとして保持しておいていただきたい。〈谷口委員〉
- ・地球温暖化緩和策はある程度目標水準を達成しているようだが、「温暖化緩和」を実感する視点での達成度は？その意味で策の推進目標だけではなく、アウトカムを測る仕組みとそれによる評価指標（政策メニュー）の変更へのPDCAを考えるべきか。一方適応策の目標水準は、気候変動の有無によらない防災対応との切り離しができているのかがあいまいなように思う。〈辻本委員〉
- ・進捗状況の評価はほぼA、Bであり、ある程度の成果は認められる。ただし、CO<sub>2</sub>排出量および原単位は経済・社会状況の変化やエネルギーの動向に大きく依存するため、目標指標の選択が評価に影響することになる。したがって、出来れば各団体における活動総量の変化を示す指標を検討し、それも併記すればCO<sub>2</sub>削減や省エネの努力がより明確になろう。〈塩路委員〉
- ・総じて、進捗状況は良好であると思われる。一部Dの評価の事業者、業界もありそうだが、この指標だけで問題があるとは必ずしも言えないかもしれない。例えば実際のサービス量などの指標も併せて見たいと感じた。例えば、住宅生産についてはD評価ではあるものの、建築件数が多くなれば、特にそれが台風被害などによる建設件数の増加などを理由とするものであれば、排出量が多くなるのも仕方ないかもしれない。〈二村委員〉
- ・各業界からこの指標に関する自己評価など一言あるとこちらの理解も進むと思う。〈二村委員〉
- ・2030年度目標の進捗状況の評価において、唯一D評価が住宅である。昨年、法律の一部が改正されたことから今後ますますの省エネ住宅の増加が期待されるが、既存住宅の省エネ化と普及も重要と思う。〈鬼沢委員〉
- ・2020年度（目標年）の目標達成率は高く、産業界におけるCO<sub>2</sub>排出削減のための努力の様子が窺われる。なお、表示の方法だが、各業界が基準年度を合せて提示していただけると理解しやすくなるのではないだろうか。同じ活動内容であっても基準年度が古い（時間軸の過去）ほど削減率が高くなるような気がする。また、点検なので、目標水準が未達成の場合、その理由（原因）を明らかにして課題を抽出すると同時に、その対策が講じられること、そしてそのプロセスが可視化されることにより理解しやすくなるのではないだろうか。〈奈

良委員>

- ・2030年度目標を早くも達成している団体が多いのだが、そもそもかなり目標値を低めに設定しているということはないだろうか？非常に積極的に取り組んでいるために、早期に目標達成が出来ているという状況であれば良いのだが。また、すでに達成している団体は、さらなる目標を設定するのだろうか？<松行委員>
- ・表の右端の評価項目Dは、住宅生産団体連合会で、2020年目標は目標を達成しているが、2030年に向けてはデータ未集計。支援策はもちろん消費者の意識改革も必要で大変なのは理解するが、どう対処すべきか、業界団体も含めて、住宅の長期成長戦略を早急に策定して実行していただくことを期待する。<崎田委員>
- ・目標水準と実績が一覧できるので、進捗が分かりやすくなった。<山戸委員>
- ・多くの部門で2020年度目標を達成しており、どの分野もCO<sub>2</sub>排出削減努力が成果を上げていることがわかる。絶対量の大きな数部門でのより強力な削減取り組みが進むことを期待する。<渡部委員>