

国土交通分野における地球温暖化対策

村上 周三（慶應義塾大学理工学部教授）
 佐和 隆光（京都大学経済研究所長）
 丸山 博（国土交通審議官（前総合政策局長））
 白石 真澄（司会・東洋大学経済学部助教授）

地球温暖化をめぐる状況

白石 皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は、地球温暖化対策を題材として国土交通分野における取組みや今後のあり方について皆様方にいろいろお話を伺えればと思います。まず丸山局長から現状について行政のお立場からお話をいただけますか。

丸山 京都議定書は1997年の京都のCOP3で採択されましたが、ロシアの締結により本年の2月16日に発効しまして、地球温暖化防止のための世界的な枠組みがようやく整ったというところで、我が国としても心から歓迎すべきことだと思っています。

我が国は、温暖化対策で世界の先頭に立つて進んでいかなければならず、国土交通省としても運輸分野や、民生特に住宅・建築物の分野で重要な役割を担っており、省を挙げて取り組んでまいります。

村上先生、佐和先生には、我が省の社会資本整備審議会、交通政策審議会それぞれの環境部会長として取りまとめに「尽力をいただいているところ」です。

この3月に両審議会の環境部会合同部会で取りまとめいただきました国土交通省の地球温暖化対策は、この4月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」の中でもきちんと位置付けられているところです。

白石 それでは佐和先生、交通政策審議会部会長として取りまとめに「尽力いただいています」が、部会でのような議論がされたか、ご紹介いただけますか。

佐和 まず始めに申し上げておきたいのは、運輸部門では、1985年度から95年度にかけての10年間、CO₂排出量は平均年率2.8%で増えていたのですが、97年度以降は増えたり減ったりで、ほぼ横ばい状態になったのです。

ですから、京都議定書が採択された頃に予想されたほどにはCO₂排出量は増えていないということで、私自身、運輸部門のCO₂排出量の増勢にはほぼ歯止めがかかったというか、そろそろ飽和状態に達したのではなからうかと考えています。

中でも自動車のCO₂排出量は、諸々の排出处の中で最も増勢が著しかったわけですが、現在、CO₂総排出量のおよそ20%が自動車によるものですから、自動車の平均的な燃費効率の向上、言い換えれば、低燃費車の普及をいかにして図るかが、きわめて有効かつ「痛み」の少ない温暖化対策になると思われます。

仮に自動車の燃費効率を30%改善すれば、0.3x0.2=0.06ということで、走行距離や台数が不変だとすれば、CO₂排出量は6%減ということになります。例えば今までカローラに乗っていた人がプリウスに乗り換えたからといって、乗り心地が悪くてたまらないなどという話は聞きませんから、交通分野での対策は費用対効果の面ですぐれており、しかも「痛み」が少ないうえ、やり得る余地がまだまだ残されているのではないのでしょうか。

もう一つ重要なのは人と物の輸送のモータリシフトです。例えばこれまで自動車で通勤していた人が公共的な交通機関に乗り換えるとか、家用で荷物を運んでいたのを、運送業者に委ねることにより、積載率を上げてトンキロ当りのCO₂排出量を少なくする。こう



慶應義塾大学理工学部教授
 社会資本整備審議会環境部会長
 村上 周三

昭和17年愛媛県出身。持続可能な環境工学、都市・建築環境調整工学の第一人者として、社会資本整備審議会環境部会長、社会資本整備審議会建築分科会委員などを併任し、我が国の都市・建築環境政策の方向付けに大きな役割を果たしている。建築・住宅国際機構会長のほか、本年6月からは、日本建築学会会長を務めている。

したモータリシフトを推進することが非常に重要な施策になるわけですが、国が強制するわけにもいきませんが、できそうでないかなかでできにくいものですが、モータリシフトの推進は今後の温暖化対策の決め手の一つと言っても過言ではありません。

白石 今、佐和先生から、自動車の低燃費化や国民にとって痛みが少ない方向性での地球温暖化対策で、その実現方策の一つとしてモータリシフトのお話をいただきましたが、社会資本整備審議会の中で温暖化を巡る状況についてはどういった議論があったのでしょうか。

村上 最初にお話ししたいのは、いろいろな部門の中でも民生部門の伸びが大変大きいということ。ですから一般市民の方から見れば素朴な印象として、「所管官庁は一体何をしているのか」と感じると思います。民生部門の伸びの原因については、いろいろ説明はできるのですが、そういう印象を抱かれることがありますので、このような座談会で国土交通省の努力の内容を社会発信することは非常に意味があると思います。

社会資本整備審議会の環境部会は、昨年の3月にスタートしました。目的は環境問題を総合的かつ基本的として横断的に見るということで、途中で佐和先生の交通政策審議会環境部会とも合同部会を開いています。部会では、皆さん、非常に熱心で時間をオーバーするので、時間配分に一番苦労しました。（笑）

当初は、旧大綱の施策をどう見直すかというのが趣旨でした。しかし委員の皆さんは大変見識の広い方々ばかりで、大所高所から大きな方向付けの議論もして

労した点です。

国土交通分野の地球温暖化対策

いただいたので、具体的な見直しの話とどう整合をとけるかというところで、まとめの段階で苦労しました。審議の中では、温暖化対策という問題を日本の社会システムの中でどう位置付けるかというようなご指摘がありました。これは昨年の6月に「国土交通省環境行動計画」という立派なレポートが出されておりました。こつこつというもので大体対応できたと思っています。

また、旧建設省や旧運輸省などが合体して新しい省ができたので、縦割ではなくて横断的な連携をすべきだというご指摘もいただきました。それも佐和先生の部会との合同部会で、ある程度果たせたと思っています。

環境問題というのはトレードオフが多くてAを立てればBが立たないということが発生します。典型的な例としてフロンを含んだ発泡断熱材があります。これは大変性能がよくて確かにエネルギー消費は削減できるのですが、使えば使うほどフロンが漏れて温暖化を促進するという厄介な問題を含んでいます。環境政策には総合的な配慮が必要だということが指摘されました。

結果として、苦労してまとめた報告は「フローとストック」あるいは「ハードとソフト」の協働をモットーにまとめました。「フローとストック」に関しては、今度の省エネルギー法の改正でストック建築の大規模改修の届出を義務付けるといふことで部分的ですが、ストック対策が実現する予定です。

温暖化の問題は、原因者が我々で被害を受けるのは主として次の世代だという仕組みがあります。温暖化に伴う被害はまだそれほど多くありませんから現在の我々が深刻に受け止めにいくところがあり、その認識を深めてもらうのが難しいという面があります。例えば緑化のようにわかりやすい施策と他のいろいろな施策を平行して実施することが大切になります。施策の立案・実施ではこういう配慮が大事だということを知ってもらうことが委員会の報告をまとめる段階で苦

白石 丸山局長、今、部会長の先生から、非常に熱心な討議が行われたという苦労話を交えて、これからの政策的な方向性を示していただきましたが、国土交通省は自動車交通対策や公共交通機関の利用促進、自動車からモーターシフトといった運輸部門全般の対策や、村上先生からお話いただいたような住宅・建築物の省エネの向上、さらに都市緑化まで非常に広範な政策に責任を持つていらつしやるわけですが、まず、運輸部門についてはどういう目標で臨んでいらつしやるのか、また、従来の政策に加えて新たに付加したものは何かといったことをお話いただけますか。

丸山 先ほど佐和先生からお話がありました。基本的に運輸部門は自動車単体の効率をいかに上げていくかという話とモーターシフトを軸に、エネルギー消費量をより少なくするためにはどうやっていくかということまでやってきたわけです。今回、従来の施策に加えて新たに五つの施策を推進し、目標の達成に向けた取組みを進めてまいります。

一つ目は、グリーン物流パートナーシップと書いていますが、荷主と物流事業者が連携・協働することによって物流を効率化していこうというものです。これはちょっと手前みそになりますが、荷主は経済産業省が所管していて、物流事業者は国土交通省が所管しています。そういう省庁の枠を超えて荷主と物流事業者を結合させたということで、ある意味画期的だったのではないかと思っています。

二つ目は、通勤交通マネジメントです。企業の従業員の通勤を自家用車から公共交通機関に転換させる取組みを、全国レベル、地域レベルそれぞれにおいて、企業、交通事業者、行政、利用者が参加する協議会を

通じて推進します。

三つ目は、今、国会で審議していただいておりますが省エネルギー法の改正です。従来、省エネルギー法の中には住宅・建築部門と入っておりますが、このたびの改正で、初めて運輸部門も対象となりました。具体的には、一定規模以上の貨物輸送事業者、荷主、旅客輸送事業者が省エネルギー対策を求めるとともに、公共交通機関の利用促進などへの事業者の協力を求めます。

四つ目は、これも今、国会で審議していただいておりますが、物流総合効率化法の制定です。私どもはこの法律により、輸配送・保管・流通加工の総合的な実施、物流拠点の集約化、高速道路などの社会資本整備との連携などを進め、佐和先生のお話に出ましたが、効率的で環境負荷の小さい物流を促進します。

五つ目は、人流のモーターシフトに相当する部分です。私どもはESTモデル事業と書いておりますが、地域において公共交通機関の利用を促進し自家用自動車に過度に依存しないなど、環境的に持続可能な交通EST (Environmentally Sustainable Transport) と呼んでいますが、この実現を目指す先進的な取組みを支援するものです。

白石 佐和先生、先ほど自動車に関する施策を具体的にお話いただいたわけですが、運輸部門で地球温暖化対策をやっていくことになると、取組みに対するインセンティブとか、さらなる産業界への規制の措置とか、新しい技術開発とか、低燃費でより低公害の自動車開発とか、いろいろなアイデアが必要だと思いま



京都大学経済研究所長
交通政策審議会交通体系分科会環境部会長
佐和 隆光

昭和17年和歌山県出身。計量経済学、エネルギー環境経済学の第一人者。交通政策審議会、中央環境審議会の委員として、我が国の環境政策の方向付けに大きな役割を果たす。交通政策審議会では、交通体系分科会環境部会長として運輸部門の地球温暖化対策を取りまとめる。

すが、それについてはどういふ考えをお持ちですか。
佐和 1990年の運輸部門のCO₂排出量は2億1700万tでした。これが1997年には2億6800万tぐらいいまで増えたわけです。ところがその後は上がったりがたりしながら、直近のデータでは2003年には2億6000万tまで下がっています。これは何かの政策が功を奏して減少傾向に入ったというわけでは必ずしもなく、飽和状態に達したことを意味していると私は解釈しています。

ところで、これは一般論ですが、イノベーション（技術革新）の原動力は何なのかと言つと、何かが不足していたり何かの制約が課せられたりしたとき、その壁を打ち破るつとして初めて技術が進歩するわけです。さてそこで、21世紀の技術革新の原動力の一つが環境制約だと私は思っています。環境制約を打ち破るつとしてイノベーションが駆動される。そういうイノベーションに成功した企業が栄え、逆に、そういう技術開発に後れをとった企業は衰退せざるを得ないということになるに違いありません。

今、低燃費車の開発に向けて、世界の自動車メーカーは熾烈な競争を展開しています。ハイブリッドカーは日本の専売特許みたいなものですし、燃料電池車に関しても、日本では2003年にとりあえず実用化に漕ぎ着け、各省が1か月120万円でしたか……。

丸山 そうですね、国土交通省の燃料電池車のリース料は1か月120万円です。

白石 買えば1億円ぐらいいするんですよ。

佐和 3台の燃料電池都バスが走っていますし、燃料電池で走る乗用車を一般の人が買えるほどまで安くするのはまだまだ先のことだと思いますが、少なくともそういう技術開発が着々と進んでいるということは紛れもない事実なのです。

先ほど、白石さんがインセンティブとおっしゃいま

したが、日本は自由で競争的な市場経済の国なのでから、規制的措置を次々と講じるよりも、経済的措置によって事に対処するほうが望ましいのですよ。

どんな経済的措置が考えられるのかと言つと、一つは、今話題の環境税です。環境税を導入することにより、化石燃料の値段を高くして、ガソリンの消費や電力の消費を抑制しようというわけです。結果的に、CO₂排出量を減らすのが狙いです。

問題は、環境税の使い方です。環境税収をつまぐ使えば、単なる価格インセンティブ効果だけではなくさらなる削減効果が期待されます。例えば燃費効率のいい車の保有税を大幅に安くすると、当然、保有税の税収は減りますが、その減つた分を環境税で補填することにすればいい。それから、太陽光発電を普及させるために補助金を出していますが、補助金を出すよりは、次のようなやり方のほうが望ましい。電力料金が25円/kWhだとすれば、屋根で作つた電力を3倍の値段75円/kWhで電力会社で買い取つてもらつ。そうすると1kWh発電する度に50円儲かるわけですから、ちよつとソロバンをはじけば、六、七年で元が取れることがわかるから「じゃあ、我が家の屋根に太陽電池を取り付けよう」と考える人が増えるわけです。

重要なことは、補助金を渡すためには、人をたくさん雇わなければなりませんから、高価な行政コストがかかることになりです。ところが、今まで25円で電力会社が買い取つていたのを75円にするというだけだったら、電力会社のソフトウェアをちよつと変えればいいだけです。行政コストはほとんどかからない。もちろん、50円高くなった分を電力会社に負担せよというのには気の毒ですから、その分は税収によって補填すればいい。これからの温暖化対策は行政コストが安くて済むような賢いやり方であればなりません。

「環境税をかけてもそんなに効果はないよ」と言つ



東洋大学経済学部
助教授
しろいし
ますみ
白石 真澄

大阪府出身。バリアフリー、少子・高齢化と地域システムの専門家として、社会資本整備審議会、交通政策審議会の委員を務め、バリアフリー社会、少子・高齢化社会に向けた国土交通行政のあり方について提言。少子化社会対策検討会委員、規制改革・民間開放推進会議委員なども務める。

人がいますが、課税によってガソリンの値段が数円しか上がらなかつたとしても、課税したことのアナウンスメント効果、すなわち「ガソリンの無駄遣いはやめよう」という気持ちを消費者に起こさせる効果は馬鹿になりません。昨今の原油高のせいでガソリンの価格が20円ほど上がりました。だからといって、急に走行距離を減らしたりはしない。しかし、原油高によるにせよ、環境税によるにせよ、ガソリンや電力の値段が上がれば、五、六年先に自動車を買ひ替えるときに、できるだけ燃費効率のいい車にしようとか、エアコンを買ひ替えるときに、省電力設計のエアコンを買おうという動機付けとなる。そこまですべて初めて効果が目に見えてくると思いますね。

白石 村上先生、今、佐和先生のほうから税を組み合わせてというアイデアをちよつといただいたのですが、社会資本整備分野の中で特に民生部門、中でも住宅・建築物の省エネ性能の向上というのは至上命題なわけです。こつこつことに関しても、例えば法律を改正するということにもあるわけですが、省エネ性能のよいといいますが、省エネ効率の高い建物を作つたところに対して、例えば融資とか税制によって誘導していくとか、やはり民間をバックアップするよつな政策誘導が必要だと思つのですが、そういう点は審議会の中でどういふ議論があつたのでしょうか。

村上 今の点も踏まえて説明しますと、社会資本整備分野で担当する温室効果ガスの削減目標が全体で約4000万t、そのうち約3400万tが民生部門の住

宅・一般建築関係です。ですからこの分野の責任は非常に重いわけです。その対策は大きく分けて二つあります。一つが技術開発や普及にかかわる対策であり、もう一つが国民のライフスタイルに関わる対策です。

例えば断熱強化というのは国民の生活に痛みを伴わずに省エネを図ることができるということで、政策課題として割合選びやすいわけです。昔、石油ショックの頃、テレビは12時で消すとか、日曜日にはガソリンスタンドを閉鎖するとか、そういう形のもは国民に負担を強いるわけですから、そう簡単には採用しにくいところがあり、慎重な検討が必要だと思えます。

もう一つは、開発された技術の普及促進のための対策です。建築部門の技術は一般的な先端技術の開発と違って要素技術の開発が終われば完成という訳ではありません。

それを普及させようとするという段階で、総合化のための非常にやっかいな技術開発が待っています。これは一見易しそうなのですが実は最も難しいということとで、国土交通省ではこれを「社会的技術」と呼びまして、「これを普及させるためにはいかにしたらいいか」ということを今鋭意考えているところです。

それで、白石先生のお話に関係するインセンティブの問題ですが、新築住宅は年間120万戸程度で、ストックが4300万戸ありますので、ストックに手をつけないと効果は上がらないのです。ですから、ストックの省エネ性能をどう向上させるかが最も大きな課題であり、省エネ改修を促進させる施策を推進しなければいけません。しかし、断熱改修の初期投資コストを回収することは大変難しいのです。これを税制によるインセンティブを付与して誘導する施策、あるいは他の工事、例えば耐震工事などとセットにするとか、何らかの誘導策がないとつまづかない。ここは是非、国土交通省としてお考えいただきたいと思っています。

ます（笑）。

住宅の寿命は現在30年から50年ですが、これからはもっと伸びるでしょう。将来やはり生活水準が向上するわけで、エネルギー消費は放っておくと増加する傾向になります。現在、まだ東京以西では暖房用エネルギーは多くはありませんが、将来は24時間全館暖房が増える可能性がありますので、そうした点を考慮しますと断熱はきちんとかやっただほうがいいということになるわけです。そういうことを考えて政策を立案してほしいと思います。

もう一つは、ライフサイクルの視点です。一般ユーザーは初期投資が高いのは嫌がるわけです。後でランニングコストがかかっても我慢すれば何とかなると考える人が多いと思います。そして結果的にはライフサイクルで見るとエネルギーをたくさん使っています。

大切なことは、ライフサイクルトータルでどれだけ炭酸ガスを削減できるかということです。試算はいろいろやられていても十分世の中に知られていない。それを十分にPRして一般のユーザーの理解を得て、ライフサイクルアセスメントで評価すると省エネ的だから初期投資をしようという気運を盛り上げる。これも何らかの誘導的な財政的支援があれば進むのではないかと思います。大事なことは、最初の設計がまずいと後からいくら修正しても効果は上がらないのです。ですから初期の設計が大事だということです。

もう一つ、炭酸ガスの固定という意味で、木造住宅を再評価したらどうかという意見があります。

白石 日本の気候にも合っていますしね。

村上 その通りです。最後ですが、先ほど省庁連携ということと同長もおっしゃいましたが、これが大切です。例えばエゴ給湯のようないわゆる高効率機器を設置する時、配管などの設備工事を伴うわけです。テレビのように買ってきて置いておけばいいというもので

はない。高効率機器の開発は経済産業省の管轄、工事は国土交通省の管轄ですから、両者の連携がうまくいかないと、せっかく開発された高効率機器の普及が進みにくいので、是非、省庁連携も施策の中心として進めていただきたいと思っています。

白石 局長、今、村上先生のほうから、国土交通省に對する期待を込めて社会資本整備分野での環境対策に對するメッセージがありました。国土交通省が今、住宅・建築物対策についてどういった政策をやるつもりなのか、少しご紹介をお願いしたいと思います。

丸山 社会資本整備分野について私どもがやっていることは、四つの施策に分けられると思います。

一つは、住宅・建築物分野の省エネルギー法の改正です。今、村上先生から、ストック対策が大事だというお話がありました。従来、省エネルギー法の中では一定規模以上の建築物を新築する場合には義務が課せられていたのですが、これを大規模修繕についても省エネ措置の届出を義務付けるといって、これはストック対策の一つです。また、住宅については、省エネルギー法上の義務が何も課せられていなかったのですが、これについても建築物と同じように省エネ措置の届出を一定規模以上の住宅についてやっていくこととしています。

二つ目として、下水道分野における対策として、下水汚泥を燃焼させますと一酸化二窒素という温室効果の高いガスが出るわけですが、これを高温燃焼させることによって一酸化二窒素を減らしていきます。

三つ目として、都市公園の整備や、屋上の緑化など



国土交通審議官
(前総合政策局長)
丸山 博

昭和23年鹿児島県出身。昭和47年運輸省入省。国土交通省政策統括官、自動車交通局長、鉄道局長、総合政策局長を経て平成17年8月から現職。

により都市緑化を総合的に進めていきます。

四つ目は、建設施工分野において地球温暖化対策を進めていくこととし、具体的には、いろいろな建設機械をなるべく低燃費型に替えていきます。

今、村上先生から、税制のお話をいただきましたが、昨年、私も省エネ住宅について税制要求をしたのですが、お認めいただけなかったということと、今後も引き続き積極的に検討していきたいと思っております。

白石 社会資本と交通政策のそれぞれの部会長のお話をお伺いしまして、例えば自動車部門での環境対策をきちんとしていくだけではなく、道路整備をやることによって渋滞がなくなつてスムーズな物流が実現することによって、よりエネルギー効率のいい都市ができていくという面もありますし、また、まちづくりの観点から、コンパクトな都市を作っていくことによつて無駄な移動がなくなる。やはり双方でサポートしあわなければいけない点があると思うのですが、是非お話をいただきたいと思ひます。

佐和 ご質問から若干それるかもしれませんが、消費者行動といいますが、省エネルギーなりCO₂排出量削減の問題を考える際に、ライフスタイルの美意識が重要だと思つたのです。例えば1987年から90年にかけてのバブル経済期には、必要もないのに3ナンバーの高級車に乗る、3ナンバーの車に乗るのがカッコいいと思つた美意識が蔓延したからなのです。

もともと日本人の多くは「質実剛健」、「質素儉約」というライフスタイルがカッコいいと思つていたわけですが、ところが、バブル経済期にライフスタイルの美意識が180度転換して、例えば3ナンバーの高級車に乗るのがカッコいいと思つたように、美意識が変わつたのです。その後、91年に平成不況に陥つて以来、数年間はバブル経済の余韻が残っていたようですが、90

年代も半ばを過ぎる頃になると、美意識が徐々に元に回歸し始めたというが、元に戻りつつあるのではないのでしょうか。今時、若い者がブランドもののスーツで着飾つて、3ナンバーの高級車に乗っているのがカッコいいとは誰も思わなくなつてきました。

先ほど、運輸部門のCO₂排出量は97年度以降増えたり減つたりではほぼ横ばい状態が続いていると申し上げましたが、実は、美意識の変化というのがその背景にあるのだと思つたのです。例えば、歩いて15分ぐらいのところをタクシーに乗らないで歩くのがカッコいいと皆が思つたようになってきた。ライフスタイルの美意識を変えていくことが非常に重要だし、それが今おのずからいい方向に向かいつつあるのです。

それから、住宅でも、不必要に大きなスペースの家に住むなんていうことは、だれもカッコいいとは思わなくなつてきたし、住宅などもコンパクトなものが好まれるという方向に向かいつつあります。

非常に楽観的なように聞こえるかもしれませんが、私は、もう一押し二押しすれば、京都議定書の目標達成は不可能ではないと思つています。

実際、6%削減は大変だと言われていますが、「目標達成計画」によると、森林吸収とか京都メカニズムで補つていきますから、エネルギー起源のCO₂は90年比プラス0.6%とほぼ微増程度にまで持つていけばいいのであつて、それは決して不可能な目標ではないと思つています。

白石 村上先生、いかがですか。

村上 今のテーマは、交通政策審議会と社会資本整備審議会と共通する話題ですが、具体的にやっていたいただきたいものとして自転車の有効利用を促進するインフラ整備、もう一つがEITS（高度道路交通システム）です。これらの普及をもつと促進して、さらにそれをうまく利用できるよつにしてほしい。各車に設置する

EITSの端末は、今は有料ですが、大幅に安くしてもいいのではないかと思います。それから、路上工事の削減なども心がけていただきたいと思います。

中期的な話としては、先ほど白石さんもおっしゃつたコンパクトシティが大事です。これはコンパクトライフにつながる場所がありますので、そういう具体的な都市計画、あるいはそれをベースにした文化の形成が大事だろつと思ひます。

公共交通に関して別の点を指摘したいと思ひます。日本は公共交通網が整備されていて、アジアの大都市に比べて格段に進歩しているわけです。市民の中には、これを知らない人も多く国土交通省のPR不足ではないかと思つたのです。例えば郊外から都心を経て再び郊外へという電車の線は東京は6本もあるのです。これは世界中で日本だけだと思ひます。確かに部分的な渋滞はありますが、公共交通の整備に関して相当頑張つていてということもPRしてほしい。東南アジアの大都市や北京、ウルの公共交通の整備はかなり遅れています。

交通の話と都市のインフラの話ですが、例えば特区みたいなものを選んであらゆる効果的な施策を、コンパクトシティのアイデアを含めて、シミュレーションしてみたらどうかと思つています。

白石 これが二つの審議会に関連するところですね。

村上 はい。

国民運動の展開・政府の率先実行

白石 丸山局長、今、佐和先生のほうからライフスタイルと美意識という話も出ましたし、村上先生からはコンパクトシティとコンパクトライフというキーワードが出て、これはまさに国民の意識を変えていく国民運動ではないかと思つたのですが、本日はお三方、ネクタイをしていらつしやいませですが、こういうスタイル

で28 という設定、これをもう少し広げていくことも今、展開されている運動なども国民運動の一つではないかと思いますが、こうした点について地球市民一人一人を巻き込んで日本国民一人一人を巻き込んで、環境に向けたどういった取り組みをしようとお考えになつていらっしゃるのか、少しご紹介いただけますか。

丸山 温室効果ガス排出量をどうやって減らしているのかというのは、やはり国民一人一人の意識がとても大事だと思います。ライフスタイルの変更までいかなとなかなか浸透していかないとということで、政府も「地球温暖化防止国民運動」というものを行うことになりました。例えば冷房温度を28 にする、アイドリングストップをやりまじょうとか、六つの具体的な行動についてメディアを通じて呼びかけています。

また、これを行うために「チーム・マイナス6%」という愛称とロゴマークを設定してまして、私もネクタイの代わりにロゴマークのついたバッジをつけさせていただいています。それと、「緑化」の推進が大変大事ということで、都市緑化月間を10月に行つほか都市緑化に対して普及啓発活動として、「全国都市緑化フェア」というものも行ってるところです。

それから、国民に呼びかける以上は「隗より始めよ」で、政府自らその事務、事業の執行に関して温室効果ガスの排出をなるべく抑制するというところで、各官庁で実施計画を作成しています。この部屋も今28 になつていますが、自分の庁舎をきちんと確認、管理する。公用車も低公害車の導入とかE T C の設置などを積極的に進めていきたいと思つています。

最近、マスコミでも「クールビズ」、夏季の服装を軽装でということでも、我が省でも大臣以下積極的に取り組んでいるところです。私の部屋の前にも、軽装励行中であるという紙が張つてあるのをご覧いただけたと思うのですが、そういうポスターを作つたり、バッ

ジヤカード、ホームページなどで積極的に紹介するなど幅広い取り組みを行っているところです。昔、こういうことで役所が旗を振ると「役人なんか言われたくない」という話もあったのですが(笑)、やはり地球市民の一人として皆でやつていかなければいけない。ライフスタイルも変えていかなければいけないという意識は、多分、国民にもかなり浸透してきていると思つています。地道にこういう運動を進めることによって一歩でも二歩でも温暖化を防止していくということに つながるのではないかと期待しているところです。



白石 最後に先生方から、どうしてもここだけはということがありましたらお願いいたします。

村上 家庭用エネルギーの消費は非常にバラつきがあるので。全国の住宅を調査しますと、面白いのは満足度とエネルギー消費量はあまり相関がないのです。エネルギー消費量が少ない家庭でも屋内環境に満足しているというのが結構あるのです。これが今まで話題になつたいわゆるコンパクトライフとか美意識とか、要するに「足るを知る」という生き方です。そういう意味で、家庭部門に関しては持つて行き方で十分削減の効果を上げられる余地があると信じております。ライフスタイルの工夫を通して削減に協力してもらつていくことのリードの仕方が最も大きな政策課題の一つになるだろつと思つています。

白石 「足るを知る」、いい言葉ですね。

佐和 長期的に見たときに、産業構造の変化を見落としてはならないと思つのです。製造業のGDPに占める比率が1985年には29・5%でほとんど3割だったのが、2002年度には22・1%まで下がつています。今後もまだまだ下がるかと私は見えています。しかも製造業の中でも、鉄鋼をはじめとするエネルギー多消費型の素材型産業の比率が減り、加工組立型産業の比率が上がつており、産業構造のさらなる変化がCO₂排出削減を加速させると私は思つています。

白石 本日は、ありがとうございました。

この座談会は、平成17年6月13日に実施され、丸山博氏は、平成17年8月2日付けで、総合政策局長から国土交通審議官に異動になりました。

省エネルギー法は平成17年8月3日、物流総合効率化法は平成17年7月15日に成立しました。