

社会資本整備審議会及び交通政策審議会

環境部会及び技術部会

グリーン社会WG（第5回）

令和3年6月18日

【竹内企画官】 本日は、お忙しい中、参加いただきまして、ありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから、第5回グリーン社会WGを開催させていただきます。

私、議事開始までの司会を務めさせていただきます竹内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、オンラインによる開催となります。会議中に万が一、接続不良等ございましたら、お伝えしております連絡先またはTeamsのチャット機能で御連絡ください。また、御発言を希望される場合には、Teamsの「手を挙げる」機能を御利用ください。御発言の初めにお名前を述べてから、やや大きめ、ゆっくりめに御発言いただくと幸いです。

まず、配付資料について確認させていただきます。議事次第に配付資料のリストを記載しておりますので、過不足等ございましたら事務局までお申しつけください。

本日御出席いただいている委員、オブザーバーの御紹介は、お配りした資料の名簿で代えさせていただきます。

委員14名中、12名、参加していただいております。定足数である過半数を満たしていることを御報告します。

それでは、石田座長、以降の議事進行をお願いいたします。

【石田座長】 皆さん、こんにちは。今日もよろしくお願いいたします。

早速、議事に入ってまいりたいと思います。本日は、このワーキングで調査・審議を重ねてまいりましたグリーン社会の実現に向けた国土交通グリーンチャレンジについて、前回、素案についていただいた御意見を踏まえて、取りまとめてまいりたいと思います。前回も、あるいはそれ以降も、いろいろな形で御意見、本当に大事な貴重な御意見を寄せていただきまして、ありがとうございます。事務局でそれを精力的に取りまとめていただいて、今日に至っているわけでございます。最終的な取りまとめに向けて、改めての議論をお願いしたいと存じます。

まず、事務局から説明をお願いいたします。

【松家環境政策課長】 総合政策局環境政策課の松家でございます。取りまとめ案の御説明の前に、まず資料3を見ていただければと思います。前回6月1日の会議以降のカーボンニュートラル、グリーン社会に関する動きについて、簡単にまとめています。

2ページ目でございます。カーボンニュートラルに向けた動きについて、グリーン成長戦略につきまして、昨年末にまとめた内容を、国交省を含めて関係省庁においてさらに内容を深掘りして、改定する作業を進めてきたところです。6月2日に政府の成長戦略会議で改定案が議論されています。

国土交通省の分野につきましては、資料の5ページ目、6ページ目につけていますけれども、住宅・建築物、物流・人流・土木インフラ、船舶の分野、次のページは、その他関連するエネルギーその他の各種産業の分野、全体として14分野のうち12の重要分野につきまして、グリーンイノベーションに関わる施策の充実強化を図ってきてございまして、国土交通グリーンチャレンジの中にも、しっかりこうしたものを位置づけて取り組んでいくことにしています。

このグリーン成長戦略のエッセンスにつきましては、政府の成長戦略にも位置づけて、閣議決定をすることになっていまして、近々公表される予定です。

また、右側ですけれども、地域の脱炭素化を国と地方で協働して進めるためのロードマップにつきまして、6月9日に開催された政府の国・地方脱炭素実現会議におきまして、決定されました。

内容といたしましては、都市部の街区あるいは離島など、少なくとも100地域において脱炭素先行地域を創出していくということを掲げています。また、住宅・建築物の省エネ化であるとか電動車の普及も含めた地域における重点対策を全国で実施することといたしまして、全国にわたっての脱炭素ドミノを巻き起こすという内容になっています。

このロードマップにおきましても、今まとめています国土交通グリーンチャレンジと連携して施策を実施していくということを位置づけています。地域の脱炭素化に向けた、自治体や地域企業と連携した取組を、省庁の垣根を超えて進めていくことにしています。

また、御案内のとおり、先週末にイギリスでG7コーンウォール・サミットが開催されました。その中では、気候変動や生物多様性についても、主要な議題として議論が交わされたところです。

10ページ、G7最終日にまとめられた首脳コミュニケにおきましては、気候変動と生

物多様性の損失についての危機感が示された上で、2050年までにネットゼロを達成するための取組にコミットするということと、あわせて、適応策の強化であるとか、生物多様性の損失を止めて反転させる、そのために陸地とか海洋、それぞれの諸国におけるそうした地域の保全・保護をさらに推進していくということもうたわれています。

そうした取組におきまして、政策であるとか、あるいは技術革新、イノベーションを通じて、質の高い雇用を創出し、全体として繁栄とか福祉を増大させるグリーンへの移行についてコミットされているところでございます。G7という国際社会の舞台におきましても、地球温暖化の緩和策、そして適応策、生物多様性保全に総合的に取り組むことの重要性が示されたところです。

また、11ページ、このコミュニケの中では、カーボンニュートラルに関する分野別の取組の方向性も合意されています。運輸部門につきましては、持続可能で脱炭素化された移動、あるいは、バス、列車、海運、航空産業を含む排出ゼロ車両技術の拡大であるとか、公共交通、自転車、徒歩を含む持続可能な交通手段の提供の強化、さらにはディーゼル車、ガソリン車の新車販売の排出ゼロ車両への移行を加速していくということについてもコミットがなされています。

あと、下のほう、住宅・建築物の分野につきましても、エネルギー需要の削減、あるいは再エネによる冷暖房などの緊急の行動変化の必要性といったことがうたわれています。

13ページ目でございますけれども、こうした首脳コミュニケとは別の成果文書として、別途、2030年「自然協約」と題する文書が発出されています。その中で、気候変動と併せて重大な地球に対する脅威となっている生物多様性の保護、保全、回復が、気候変動への対処に極めて重要であるということの認識も改めて示されて、生物多様性の損失を止めて反転させる行動を実践していくということが表明されています。

以上が6月に入ってから国内外の動きということで、御紹介をさせていただきます。

続きまして、資料1でございます。これまで御議論いただいていた内容を今般、国土交通グリーンチャレンジの取りまとめ案ということで整理させていただいています。前回の会議でいただいた御意見、あるいは、先ほど申し上げたグリーン成長戦略の改定において新たに位置づけた追加施策といったものも含めて、追加修正を行ってございます。変更箇所については、おおむね事前にお伝えもさせていただいているところですが、簡単に主な修正箇所についてのみ御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、序文のところ、1ページ目ですが、38行目から、先ほどのG7での合意文書の

内容について追記をしています。また、2ページ目の29行目ですけれども、グリーンチャレンジに取り組むに当たって、民間事業者のほかに公的機関等との連携を図るということと併せまして、国民・企業等の主体的な取組とも相まって、国土交通省に期待される大きな役割と責任を果たす旨、追記をしています。

次に、基本的な取組方針のところすけれども、3ページ目の22行目、環境改善の取組と様々な課題対応との多面的なクロスセクター効果についても御意見いただいたのを踏まえて、追記させていただいています。

また、その下、42行目のところすけれども、膨大なストックへの対応といたしまして、官民の連携によりまして戦略的なストックマネジメントを強化していくということで、少し理念的なところがございますけれども、方針も記載させていただいています。また、45行目すけれども、様々な分野における脱炭素化に向けた具体的な目標を可能な限り示していくということも追記をしています。

続きまして、産学官の連携のところす。4ページ目の21行目からすけれども、先ほどのグリーン成長戦略につきまして深掘り、改定の内容について記述をリバイスしています。なお、グリーン成長戦略につきましては先ほど申し上げたとおり、近々確定され公表される予定になっています。その中でさらに修正が入った場合には、併せて修正をさせていただこうと考えています。

同じく33行目すけれども、システムインテグレーションの重要性といった御意見もいただきまして、分野横断的な社会システムの統合的なイノベーションを図る観点であるとか、多様な官民主体によるプラットフォーム等の枠組みを通じた連携強化といったことを追加させていただいています。

5ページ目の5行目すけれども、気候変動対策等について、民間事業者、そしてまた大学ということも明記をして、連携の強化ということを記載しています。

次に、地域との連携についてです。同じく5ページ目の12行目からすけれども、先ほど御説明した地域脱炭素のロードマップについて、記載を追加しています。また、その下、23行目すけれども、地域の取組を進めるに当たりまして、公共団体の内部での部局間の連携ということもしっかり促していくということも記載をさせていただいているところです。

次に、国民・企業の行動変容の促進ですが、同じく38行目です。カーボンニュートラルの取組等について、SDGsにつなげていくこと、あるいは生活の質、国民福祉の向上

につなげていくということで、負担増という印象だけではないことに、しっかり働きかけていくということについても記載をしております。あわせて、谷口先生の「エコマインド・パラドックス」の用語につきましても注釈をつけさせていただいています。

デジタル技術の活用につきましては、御意見をいただいて、タイトルも、デジタル技術の活用と併せてデータの活用ということで明記をしております。またその中で、環境とか気象等の関連データの充実強化、あるいは客観的なデータのモニタリングによるPDC Aサイクルの強化といったことについても記載をしています。

次に、グリーンファイナンスの活用につきましては、6ページ目、23行目からですが、いわゆるトランジション・ファイナンスの重要性ということが、特に産業界でも注目されているところでございます。そうした中で、CO₂をたくさん出している多排出産業における長期的な戦略に基づく排出削減の取組をサポートする観点から、国土交通関連産業分野におきましても、トランジション戦略について、経産省、環境省、あるいは金融庁等と連携をしながら対応を図っていく必要性についても記載をしています。

国際貢献、国際展開につきましては、7ページ目、8行目でございますけれども、防災システムの海外展開につきまして、ソフトだけではなくてハードも含めて、両面から取組をしていくということを記しています。

次に、重点プロジェクトのところ、第2章ですけれども、1番目、くらし・まちづくりに係るプロジェクトのところでございます。7ページ目、40行目からですが、再エネ導入の拡大につきまして、今般改正された地球温暖化対策推進法において、新しく導入されました再エネ促進区域、いわゆるポジティブゾーニングの制度との連携といったことも記載をしています。

8ページ目、20行目からですが、住宅分野だけでなくまちづくりにおいても、長く住み続けられる取組は重要ではないかという御意見も踏まえまして、そうした旨も追記をさせていただいています。

また、具体の施策のところにつきまして、同じく35行目ですが、住宅・建築物の長寿命化を図り、将来世代に受け継がれる良質な住宅ストックの形成を促進するということも記載しています。

また、9ページ目、12行目ですが、住宅・建築物の省エネ対策の強化、さらに、今有識者による別の会議で方向性、取組について検討させていただいているところですが、その方向性といたしまして、住宅を含む省エネ基準の適合義務づけ等の規制措置

の強化ということで、方向性を明記させていただいています。

次に、10ページ目、2行目ですけれども、水力エネルギーの有効活用の観点から、ダム
の運用改善といった施策の追加もしています。

その下、9行目ですけれども、3D都市モデル（PLATEAU）を活用した環境シミュレーシ
ョン、モニタリング等の取組、あるいはデジタル技術・データを官民の多様な主体で駆使
するまちづくりといった取組、施策の追加もしています。

次に、グリーンインフラに係るプロジェクトについてです。12ページ目、40行目
ですけれども、グリーンインフラの活用促進の観点から、サステナビリティに係る投資環境
の整備といったことを追加しています。

また、その上、22行目ですけれども、人口減少下における国土の在り方を示す「国土
の管理構想」は夏頃公表予定と書いていますけれども、昨日取りまとめて公表いたしました
ので修正をさせていただきます。人口減少下で、全ての土地について、これまで同様に
労力とか費用とか、管理することがなかなか難しい中で、どのように優先的に自治体が管
理すべき土地を明確化していくといったこととか、あるいは、人の手の届かないようなと
ころも含めた今後の土地、国土の管理の在り方、管理方法の転換といったことについて
の考え方を整理して、そういうところの中で、グリーンインフラを活用した土地の有効活用
も考えていければと考えています。

3番目、自動車の電動化に係るプロジェクトの部分ですけれども、13ページ26行目
です。自動車の電動化に向けた目標設定につきまして、乗用車に加えまして、今般グリーン
成長戦略の中で、商用車につきましても新たな目標を設定していくということになって
います。8トンを超えていたしまして、小型の商用車につきましても、2030年までに新
車販売で電動車20%から30%を目指す。そして2040年までに、電動車と合成燃料
e-fuel等の脱炭素燃料車も含めて100%という目標の案になっています。また、大型車
につきましても、実証、早期導入を図りながら、改めて2030年までに具体的な目標を
決定していくという方針で、今検討されているところです。

同じく37行目、電動車と社会システムとの有機的な連携・融合の重要性が大事ではな
いかと御意見もいただきまして、その旨、明記しています。

また、具体の施策のところですけれども、14ページ12行目ですが、2030年、新
燃費基準の達成を通じた新車の燃費向上の促進。その下、また電動車に対する高速道路利
用時のインセンティブの付与といった施策の追加をしています。

同じく37行目ですけれども、走行中給電システム技術について、2020年代半ばの実証実験の開始を目指すという旨、記載しています。

4番目、交通・物流サービスに係るプロジェクトのところですが、15ページ24行目の自転車利用の促進につきましては、通勤目的の自転車分担率の向上といったことも明記しています。

また、施策のところですけれども、16ページ15行目、環状道路の整備により都市内道路の負荷を軽減して、人に優しい道路空間への再構築といったことも明記しています。

同じく39行目、共同輸配送につきましては、関係者間の合意形成がボトルネックではないかという御意見もいただきまして、そうした事業者間の合意形成を含めた連携の強化といったことも記載しています。また、その下、荷主・輸送事業者が行う省エネの取組の評価の在り方の検討であるとか、物流パレットの標準化といったことも追記しています。

次のページ、17ページ11行目ですけれども、ドローン物流につきましては、ガイドラインの作成・公表といった取組を進めてございます。こうしたものを通じて、実用化・商用化を促進するということ、またその下、自動配送ロボットの活用についても施策を追加しています。

同じく27行目、内航海運のカーボンニュートラルにつきましては、ロードマップを新たに本年中に作成する旨、記載をしています。

18ページ目、2行目からですけれども、燃料電池鉄道車両の開発につきましては、実証試験を踏まえた関連基準の見直しも含めて、施策を追加しています。

その下、9行目から、航空分野の脱炭素化につきましては、有識者を含めて具体的な検討も進めていただいているところもございまして、それぞれの具体の施策のさらなる拡充ということで、機材・装備品等の新技術導入、管制の高度化による運航方式の改善、あるいはSAFの導入、全般的に施策を拡充させていただいています。

次は5番目、港湾・海事分野のプロジェクトでございます。19ページ目、10行目ですけれども、ゼロエミッション船の開発・実装のスケジュールにつきましては前倒しをいたしまして、2028年よりも前に世界に先駆けて商業運航を実現する方針を新たに立てています。

また、施策のところですけれども、19ページ目の最後から次のページにかけまして、カーボンニュートラルポートの施策について、サイバーポートであるとかAIターミナルといったデジタル物流システムの構築、あるいはCO₂排出量削減目標であるとか、ロー

ドマップを含むカーボンニュートラル全体の取組をどう計画的に進めるか、その形成のための計画の作成、それに基づいた実証・実装の推進といった形で、全国展開を図っていくということ。また、水素・燃料アンモニアの国際サプライチェーン構築の観点から、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）さんと連携いたしまして、民間事業者との共同出資によるリスクマネーの供給であるとか、ハンズオン支援の活用といったものの検討も進めていく旨、記載しています。

20ページ目、29行目でございますけれども、造船技術の刷新・強化といった御意見も踏まえまして、国内事業者・拠点の生産性向上といったことも造船の分野で記載しています。

最後、インフラ・ライフサイクル全体でのプロジェクトについてです。21ページ目、32行目ですけれども、CO₂排出状況の把握についての今後の検討につきまして、関係省庁ともしっかり連携をしていくという旨、記載しています。

また、施策のところですが、22ページ28行目ですが、直轄工事において企業のカーボンニュートラルに向けた取組を評価するモデル工事を行って、取組を進めていくということを記載しています。

その他、幾つか個別に御意見いただいたところの記述の修正であるとか、施策の追加をさせていただいてございますけれども、前回会議からの主な変更点は、以上御説明したとおりです。

こちらからの御説明は以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【石田座長】 どうもありがとうございました。

それでは、議論に移ってまいりたいと思います。ただいまの御説明とか、あらかじめお手元にあるであろう資料等を中心に御意見をお願いいたします。取りまとめの内容以外のことも、特に今回、これをいかに実現に移していくか、あるいは社会システムを変えていくかということが極めて重要な課題でございますので、その辺りについても忌憚のない御意見、幅広い御意見をいただけるとありがたいと思います。

発言を希望される際は、いつものように手挙げ機能を使っていただきますと、私のほうで指名させていただきますので、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

山田先生、どうぞ。早速ありがとうございます。

【山田委員】 事前になかなか私の思っていることを伝えられなかったのが、今、言わせていただきます。

8ページの20行目、9ページの住宅事業者の省エネまたは、9ページの38行目ぐらいのところなんですけれども、例えば、「災害ハザードエリアを考慮した居住エリアや」という文章があります。今年の4月には国会で新しい治水概念、治水の方策を担保する法律が改正されて、流域治水という概念が入りました。これに伴い、国及び関係する河川管理者全員、あるいはほとんどのステークホルダーが一つに集まって、流域協議会をつくりなさいとなりました。それと同時に、地球温暖化における気候変動の影響を考慮するため、日本全体の計画の雨を1.1倍または1.15倍に増やそうという方向に国交省が向かっているわけですね。

そうすると、取りあえず防災上の観点から流域治水という概念の下に、国・自治体及び全てのステークホルダー、そして農業、林業、水産も含めて、全てのステークホルダーが集まって、早速新しい河川整備計画をつくる必要があります。その時こそ、ここに挙げたようないろいろなものを実現する、いいチャンスだと思います。国交省水管理・国土保全局が進めている流域治水という下で、例えば水害に強いまちづくりや、水害に強い住宅を造るということに合わせて、9ページの7行目や8ページ目の20行目程から始まる言葉が、多少修正が望まれるんじゃないかと思っております。

それから、ついでに言いますと、9ページの38行目ですけれども、「河道内樹木の」というのは、これはほとんどバイオマス発電に関する時しか使いません。バイオマス発電に関する時でなくても、実用的に、例えば河道内樹木を使った牛の飼料であるとか、農産物に対する新しい肥料の作り方というのは、もう実用の段階に来ています。しかし、どこももう一步が進んでいません。河道内樹木を燃やすのではなく、低レベルの粉にして、飼料または肥料にするという技術はすでにできていて、実験的にも、それからベンチャービジネス等でも動いています。ぜひバイオマス発電だけを議論するんじゃなくて、河道内樹木だとか流木等が出てきたものの新しい利用、その中の一つがバイオマス発電であります、より多様なグリーンインフラとしての利用方法があると思います。いい言葉が今、思いつかなくて、なかなかいいネーミングが出ませんが、そこのところを考えていただけないかなと思っております。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございました。

それでは続いて、塩路先生、お願いいたします。

【塩路委員】 ありがとうございます。

今回お示しいただいたもので、かなり今までの議論が盛り込まれていて、ありがとうございます。特に今回の、今までの目標を一步進めた新たなチャレンジを実現することになると、何度も申し上げているし、ここにも書いていただいているような連携・融合ですね。新たな技術とか視点をうまく取り入れて社会実装するというためには、いろいろな連携・融合が大事だなと思っていて、それをある程度書いていただいていますし、特に私がよく指摘させていただいた自動車分野のEV化というのが、まちづくりあるいはインフラ整備と一体で進めるということが有効ですし、その必要があるんじゃないかなということで、まだもうちょっと書いてほしかったかなというところはあるんですけども、またその辺は御相談させていただきたいと思います。

質問があって、事前にお聞きしておけばよかったんですけども、例えば13ページの自動車の電動化に対する議論が書かれていて、最初に書かれているのは、かなりたくさん追加されたんですよ。これはグリーン成長戦略に書かれていることを記述いただいている、ただ、この電動化自身はそんなにチャレンジャブルな話ではなくて、ほっておいてもできるんじゃないかなと思っているんですね。だから、それはそれでいいんですけども、その後ろに、社会システムをつくるための地域との連携、ちょうどここから次のページにかけてですけども、書いていただいている、ここはこれでいいのかなと思います。

問題というか質問は、その施策ですね。最初に書かれているところも、前、こういう書き方で書かれていなかったような気がするんですが、施策の丸の1行目の後ろのほうですね。「また、技術中立的な燃費規制を活用し」という、ここがちょっと分からないのと、技術中立的な燃費規制って何のことかなというのが分からなかった。これはもともとバス・トラック・タクシー、商用車的な、タクシーは違うんですけども、商用車ですが、事業用の話で書き出していて、最後のほうに2030年目標年度の燃費基準の達成、これは多分、乗用車のことじゃないかなと思うし、「新車の燃費向上を促していく」の新車というのは、バス・トラック・タクシーではないですよ。多分、乗用車がかなりの部分を占めていると思うし、いずれにしても、このところがよく分からなかったので、また細かい話になるかもしれませんが、担当の方と別のところでお話させていただいてもいいのかもしれない。

その次の電動車に対するインセンティブですね。これはそこでいいんですけども、電動車でも結局、ハイブリッドが増えることになりますので、今後のもうちょっと先のことを考えると、EVに対するものも、少し必要かなという気がします。ただ、EVに対して

は、その次のまちづくりと関連して書いていただいているから、それはそれで含まれるということもあるのかもしれませんが。下のほうですね。一つ飛ばして、「自動車の電動化に対応した」という。むしろ書いてある内容は電気自動車なので、EVなんですけれども。ただ、ここも給電システムが大事だということを私もずっと言っているんですが、走行中給電がワイヤレス給電だけに絞られているような気がするんですよ。給電システムを埋め込む道路と書いてあるから、それは大事なんです。大事なんですけれども、まだ有線の給電システムも考えられますので、ここの書きぶりも、少しまた相談させてほしいなという気がしています。

もう一つだけ、最後のV2Hですね。V2Hというのが電気自動車等からと書いてあるんですが、「等」って何かなというのがよく分からなくて、私が指摘させていただいたのは、V2Hだけじゃなしに、V2Gですね。グリッドに返す、あるいはビルディング、V2Bにする、我々はV2Xと呼んでいますけれども、そういう取組が大事なんじゃないかと指摘させていただいたことがあるんです。だから、「V2H等」というほうがいいんですけどね。

いずれにしても、こういうところで、ごめんなさい、関係するところだけに絞って発言させていただきましたが、またその辺りは細かい話になりますので、担当の方と直接やり取りさせていただきたいなと思っています。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

それでは、次は小林先生、手を挙げておられますので、お願いいたします。

【小林委員】 前回の会議のときに、連携の強化を深掘りしていただきたいと。それから、システムインテグレーションの重要性を指摘したのですが、そこが相当今回、強化された形に修正していただきまして、ありがとうございます。

それに関連しますが、欲を言えばということですが、前半の総論のところには連携という表記がたくさん出てくるようになりましたが、後半の主な施策、これからの話なのである意味仕方がないと思いますが、主な施策の中で、連携の具体的な戦略が出てきているのが、グリーンインフラに関する部分だけなのですね。これからこのチャレンジの方針を具体化していく中で、そういうところを重点的に検討していただければというお願いをさせていただきたいと思います。

2番目、それと関連するんですけども、インフラを整備するというのいろいろなど

ところで、いろいろな戦略が展開されてきて、非常に心強いんですが、これは当然、それを通じて日本の関係業界の競争力を強めていくと。それがもう一つはリンクして動くんだろうと思いますけれども、その具体的な記述があまりないんですが、それはある意味で、当然のことだから記述されていないのかなと思いますながら、拝見させていただきました。もうちょっと競争力を強めるというニュアンスが出てきてもいいのかなと思いました。

さらに、言葉にもう少し多様性を持たせたほうが良いと思うところがあります。社会システムという言葉が多用されております。例えばページ3のところでも、社会システムの整備という言葉が出てきています。社会システムという言葉を使うべきところは、それでいいのですけれども、何となく言葉の中身が曖昧模糊としている感じがします。

それから、インフラシステムという言葉も使われていますけれども、インフラシステムをつなげて、インフラシステムのシステムをつくるとか、あるいはシステムのシステムをつくっていくとか、今ある既存のインフラと新しいものをつなげてインテグレーションしていくというイメージ、そこが重要な戦略だろうと思います。インフラのシステム化、あるいはインフラシステムのシステム化という言葉はどこかに入れたほうが良いと思いました。

もう一つは、連携に関して、これは書きにくいとは思いますが、お願いというか、国交省にエールを送りたいと思います。今までの戦略というのは、国が民間等いろいろな関係者による政策の実行・実践を支援する、というスタンスがありました。しかし、システムインテグレーションというのは民間に任せておいて自発的に発生するものではない。国の整備局とか、いろいろな関係機関など、国自らが旗を振って進めていくという姿勢が必要な戦略というものがある。そういう実行性、実行部隊としての国の役割というのを期待したいということを申し上げておきたいと思います。

最後に、6ページにEUのグリーンタクソミーの話があります。二元論ということが書かれている。まさにこのとおりで、EUで議論されているタクソミーは、EU中心主義の極めてアグレッシブな議論だと思うのです。それに対して、日本におけるトランジション戦略の重要性が書き込まれている。日本のありようというか、あるいはアジアの中で日本の役割を示す意味でも、実効性のあるトランジションの戦略ということの世界に向けて示していくという義務が、日本にはあるということ。ここにはそういうことが書かれていると思いますが、そのことを再確認したいと思います。

以上です。

【石田座長】 どうもありがとうございます。

ほかに手を挙げておられる委員の方はおられないんですが、ここまでのところ、何か。谷口先生、挙げていただきました。お願いします。

【谷口委員】 もしいらっしゃらなければと思って。

【石田座長】 どうぞ。

【谷口委員】 ありがとうございます。私が指摘させていただいたことは基本的に修正いただいて、難しいことは難しいということで議事録に残していただきましたので、資料1に関しては1点だけ、僕の伝え方が悪かったところで、修正がちょっと足りなかった部分なんですけど、用語だけなんですけれども、9ページの23行目、具体的にはインフラの話ですね。鉄道と軌道を入れてくださいとお願いしたんですけども、鉄道施設だけになっているので、モノレールとか新交通システムとかもカバーするという意味では、「鉄道・軌道」にさせていただくとありがたいということです。それが修正のお願いです。

もう1点は、修正内容ではなくて、石田先生がおっしゃられた、これからこれを実現していく上で、どうしたらいいのかということに関わることなんですけど、その発言でもよろしいですか。

【石田座長】 どうぞ。

【谷口委員】 まず、結構いろいろ目標が高いことも書かれていて、ロードマップ的なものが必要なかなと思っていたところ、ちょうど今日も資料3で御説明いただいた、6月9日に内閣府の地域脱炭素ロードマップというのが出てきたんですけど、果たしてどうなんだろうというのが、一つコメントです。

と申しますのは、今日も御出席いただいています屋井先生は実は2009年に、環境省のほうですけども、温暖化対策のためのロードマップというのを8つぐらいのグループでつくったときの、地域づくりの座長をしてくださっていて、そこでいろいろ、いわゆる積み上げ、フォーキャストとかバックキャストで、本当の意味でのロードマップを、国交省案件もたくさんあったので、連携しながらロードマップづくりをやったわけですね。

そのときの中期目標がいつだったかというのと、2020年なんですよね。長期目標が2050年なんです。つまり、2020年の中期目標を、数字をいろいろ挙げてやっていたんですけども、そのチェックというのがきちんとされたのだろうかということが、まず一つですね。

環境省だから違うということなのかも分からないんですが、今回の地域脱炭素ロードマ

ップをざっと拝見しただけでは、そういうフォーキャストでもバックキャストでもなくて、トップランナー的なものをいっぱい並べているんですね。それはそれで非常に勉強になって、いいんですけれども、ロードマップというよりは、単に願いが並べられているという感じで、このまま行くと道に迷うんじゃないか、ロードマップになっていないんじゃないかというのが正直な感想です。違う言い方をすると、ポエムじゃないかということですね。

今回の資料1の中でもたくさん、実はロードマップという言葉が出てきているんですけども、そういう意味で、本当のロードマップにしてくださいということですね。ロードマップがロードマップになっていないと、結局、持続可能性に向けた取組が持続的な取組にならないので、ばらばらの会議をばらばらの年次にやっているだけに終わってしまいますので、そこのところは、やるのであればちゃんとやるという形で進めていただければいいかと期待しております。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

伊藤先生、お願いします。

【伊藤委員】 伊藤です。よろしくをお願いします。

御説明ありがとうございました。すいません。前日も予定が合わず欠席してしまったんですが、気になったところはお送りして、反映していただいて、ありがとうございます。すごく充実したものになったなと思っております。

感想に近いんですが、1ページ目に、もはや環境対策は経済の制約ではなく、強い経済を生み出す鍵となるものであり、云々かんぬんと書かれていまして、そのとおりだと思うんですけれども、経済成長というだけではなくて、創造的であるということにつながってきそうだなと思って、全体を見て思っておりました。

というのも、建築設計を見ていると往々にしてそうなんです、制約があることが新たな創造性に結びつくということがあって、いろいろなアイデアであるとか、新しい技術であるとか、新しいつながりというのが生まれるのだろうなと思って見ていまして、それを書き入れてくださいというわけではないんですが、それを考えているときに、もしかしたら欠けているかもしれないと思ったのは、PLATEAUのところで思い出したんですけれども、オープンデータによって、スタートアップであるとか、場合によっては市民レベルに至るまで、例えばシビックテックとかですけれども、いろいろなアイデアが創発され得るので、

これを機に日本の産業であるとか、そういったところの創造性とか主体を育てていくようなきっかけになるといいなど、これを見ながら思いました。

多分、民間の中に入っているんだと思うんですが、ニュアンスとしては、割と大きい主体のことを語られているような気がするので、もし入れられる余地があれば、そういった視点も入れて、具体的にどこにどのようにというのがまだ申し上げられなくて、今ちょっと思いついたことなので、気づいたことなので、ないんですが、検討の余地があれば検討していただければと思います。今のところ、市民という言葉が出てくるのは、かわまちづくりとゼロカーボンシティのところぐらいですかね。なので、市民というのがいいのか、もうちょっと新しい産業創発みたいなものがあるのか分らないんですが、そういった視点もあるかなと思いました。

具体的ではなくて申し訳ないんですが、以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

山戸委員ですかね。お願いします。

【山戸委員】 ありがとうございます。本当に私もまずもって、このワーキングに参加させていただきまして、皆様の御意見をいただき、グリーン社会実現に向けた国土交通グリーンチャレンジの素案をまとめていただきまして、たくさんの施策を入れていただきましたこと、本当に感謝しております。ありがとうございました。

感想みたいになって恐縮ですけれども、これまで私どももこの場でも申し上げさせていいただきましたが、日本の自動車産業といたしましても、2050年カーボンニュートラルに全力でチャレンジしてまいる所存でございます。しかし、画期的な技術のブレークスルーなしには達成見通しが非常に難しいということを、ここの議論でも非常に実感しております。

そういう中で、安定・安価なカーボンニュートラルのエネルギー、電力の供給が大前提であるということ、それとともに、政策的・財政的な措置など強力な支援をいただくこと、こういった議論もさせていただき、認識を一緒にさせていただけたかなと思っております。

最後に、先ほど小林先生からもお話ありましたが、6ページにありますグリーンファイナンスの活用につきましては、おっしゃるとおりで、グリーンな活動か、グリーンでない活動かの二元論ではなく、企業の着実な低炭素移行の取組は、そういう考え方だと評価されないというおそれがございますので、御指摘いただいて大変ありがたいなと思っております。

国土交通関連産業における脱炭素化に向けたトランジション戦略の構築や、その実践が適切に推進されて、競争力の強化と脱炭素の両立が図られるように、関係省庁と連携した取組を進めていただきたいと考えておりますし、私どもも一生懸命やってみりたいと思っております。ぜひよろしく願いいたします。

【石田座長】 ありがとうございます。

次は、二村先生ですかね。お願いします。

【二村委員】 二村でございます。私もほとんど感想なんですけれども、今回、各専門家が集まって、自分も入れておこがましいんですが、英知を結集した結果として、膨大な量になったなという、まず感想を持ちます。総力を挙げるという意味では、もちろん膨大であるというのはいいい点かもしれないですけれども、揶揄をしようとするれば、総花的と言われがちな内容になってしまうかもしれません。

ですから、ここから着実に政策に結びつけていくことが大事なかなと思います。政策プラス、そこにきちんとした目標設定、KPIを設定することかなと思うこと。それから、一般に対して、多分、次の資料がそうなると思うんですけれども、この量の資料をどうやって一般に見やすく見せていくかというところが大事なかなと思いました。

今回、中を見ていきますと、大きな話と小さな話と、いろいろとレベル感が様々あると思いますので、小さな、比較的实施しやすい点に関しては、早期にどんどん進めていくし、大きな話に関しては、先ほどロードマップというお話がありましたけれども、きちんと計画を立てて進めていくということが大事なかなと。

また、たくさんありますと、どうしても優先順位をつけざるを得ないというところもあると思います。その優先順位のつけ方に関しても、議論は必要かなと。例えば、技術革新がいい例かなと思うんですけれども、技術革新をして、実際に導入をしてもらって、世間一般に普及をする、様々な段階があると思いますけれども、個人、企業、企業でも大企業、中小企業、いろいろなレベル感があります。それぞれに対してどのような政策を打つと効果的に政策が進んでいくのかということに関しては、きちんとした整理が必要なのかなと思った次第です。

すいません。感想です。以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

高村先生ですかね。お願いします。

【高村委員】 ありがとうございます。

前回は申し上げましたけれども、丁寧に取りまとめをしていただいている、国土交通分野の基本的に必要と思われる考え方、指針、それから施策というのをまとめていただいていると思っています。特に具体的に、若干細かいところで2点申し上げるんですが、基本的なところについて異論はございませんで、この形で取りまとめをしていただければと思っています。

その上で、先生方がおっしゃっていますように、ここで示した施策をいかに実施していくかというのが本当に重要で、しかも、このワーキングの議論の中でもありましたけれども、まさに産業競争力、企業にとってみると、どれだけ足元から排出を減らしていけるか、あるいは排出を中長期的に減らせるかということが示せると。それをしっかり国として支援もし、サポートをしていくというものとして、具体化され、実施がされていってこそ、意義があると思います。

前回、あるいは今日も先生方からありましたように、関係省庁との連携、キーワードの一つは連携というところかと思えますけれども、しっかり盛り込んでいただいていると思います。先ほど小林先生でしょうか、おっしゃった支援の在り方も、少し検討するタイミングかと思えます。というのは、いわゆる補助をする、財政的な支援をするということはもちろんなんですけれども、とりわけ今ある技術や、これから生まれてくる技術を普及していくというところが、もう一つの大きな課題だと思っています。

そうしますと、それが普及できるインフラをどうするか、制度やルールをどうしていくかというところに、財政的な支援とともに、そこに非常に重要な支援の必要性があって、そういう意味で、特にそれぞれの地域での対策を具体化されるときに、そうした観点からの支援策、必要な施策というのを御検討いただきたいと思っています。

実施の点で2つ、具体的な点は、先ほど非常に多くの施策が入っているという御指摘もありましたが、これを関連する政府、それから国交省さんの計画・施策の中に、具体的にこの考え方として策が盛り込まれる必要が、まず第一にあると思います。国の温暖化対策計画、政府の実行計画、それから国交省さんの環境行動計画です。あるいは、各分野の計画の中に、ぜひこれを踏まえて、この考え方、マイルストーン、例えば2030年頃に目標等々をしっかりと反映していただくようお願いをしたいと思います。

あわせて、先ほど委員の先生からあったロードマップをつくっていただくというのは非常に重要で、しかし、恐らくそれは、ワーキングのこのレベルよりは、今申し上げた各計画の段階でしっかりとつくっていただくということが、具体化の上では重要ではないかと思

っております。

実施の点でぜひ検討していただきたいところの2つ目が、冒頭に松家課長から資料3で、この間の政策の動きについて御説明いただきました。私の目から見ても、とりわけ脱炭素の分野の政策、企業、金融機関、投資家の動きが、極めて速い状況にあると認識をしています。したがいまして、今回ワーキングでまとめたこの戦略ですけれども、進捗について、それから場合によっては、その進捗を踏まえた見直しを一定の期間、しかもあまり長くないスパンで、それをしていくという見直し、あるいは進捗評価と見直しをしていくということが必要だと思います。

最後は、文章の点で2点だけ、細かなところで恐縮なんですけれども、1点目は6ページのところで、先ほどトランジション・ファイナンスのところで議論が出たかと思います。こちらは金融庁のほうで、トランジション・ファイナンスも含めてサステナブルファイナンスについて、経産省のトランジション・ファイナンスの指針も踏まえて書いてあるんですが、これは恐らくリファーをしていただく、参照していただくのが適切ではないかと思っています。

といいますのは、ここに要点を書きいただいているんですけれども、非常に重要な項目として、こうした分野にお金の資金がきちんと回ってくるためには、しっかりした2050年カーボンニュートラル、あるいは国の長期・中期の目標と整合的なロードマップでないといけないということも書かれておりますし、科学的なエビデンスが必要ということも原則として書かれております。ここに全て書きいただくことは難しいと思うので、ぜひリファーをしていただきたいというのが1点です。

2つ目が、8ページのところなんですけど、注の13と14にZEB・ZEHの説明があるんですけれども、多分、正確なものではないように思いまして、説明も含めて少し補足をしていただくといいんじゃないかと思います。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

山田先生と二村先生がまだ「手を挙げている」になっているんですけれども、そういう理解でよろしいでしょうか。

【山田委員】 少し言い足りなかったもので、また手を挙げました。

【石田座長】 分かりました。

それでは、まず村山先生、屋井先生も挙げておられますので、その後に山田先生、お願

いできますか。

では、村山先生、お願いします。

【村山委員】 村山です。よろしくお願いいたします。

今回、非常に充実したものになっていて、これからぜひ国内外に向けてアピールしていただきたいと思います。

あとは、これまでの先生方、委員の皆さんの意見の反復になりますけれども、同じようなことを言うことにはなりますが、私から幾つか述べたいと思います。

まず、最初に連携ということで、小林先生からもありましたが、システムのシステムということで、最近ですと、システム・オブ・システムズということで、個別にもともと運用されているもの、別個に調達されているものというのをうまく連携していくと、それが1足す1が2じゃなくて、2よりも大きくとか、あるいは個別では発現できないような機能というか、効果を発揮させるということで、システム・オブ・システムズという言い方がありまして、もしも小林先生の御意見を何か加えるようであれば、そういった言葉も使えるのかなと思っております。

物流に関しても今後、船、鉄道、飛行機、自動車、それに加えてドローンとかロボット、もちろん人間もそうですけれども、そういったものがうまく連携していくと、これまで考えられてこなかった想像以上の効率化というのが果たせるのかなと思っています。ここでやはり連携というのが非常に重要で、そういうところで、今まで超えられなかった壁を超えていこうとする人たちをアシストするという施策が、より重要になるとと思っています。この辺は、輸送機器の燃料の代替とか、ここもいろいろな産業の連携が必要になると思いますので、よろしくお願いいたします。

そういった意味で、これから具体的な施策といったものを打ち立てて実行していくということで、行政の皆さんが、行政側が、こういう文章をまとめるところ以上に、より汗を流していただくことになると思いますけれども、ここでも行政側での各省庁の連携をお願いしたいと思います。

最後ですが、こちら先生方、皆さんおっしゃっていることですが、脱炭素化という施策や活動というものが、なかなか効果が見えにくいというところもあるのかなと思います。こういったところをきちんとモニター、レビューして、PDCAを回していくということがポイントになると思いますし、いいことだけじゃないかもしれませんが、そういったモニター、レビューしたものというのを、ぜひ国民や内外にも示しながら、施策を実

行していただければと思います。

ありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

それでは屋井先生、お願いします。

【屋井委員】 屋井です。どうもありがとうございました。

内容的には、従来の何回かの議論を踏まえて、大変豊かな内容といたしますか、内容的にも優れたものになったと思います。どうもありがとうございました。私の幾つか申し上げた意見についても、しっかりと対応していただきました。

1点だけ、細かく2点、全体であるんですが、1点は、細かいことで恐縮ですけれども、23ページの一番最後に空港が出てくるんですが、航空システムの話強化して書いていただいたので、最後にまた管制の高度化による運航方式の改善云々というのが出てくるんですけども、ここはどうやら削除してしまってよさそうだし、もし入れるんだったら、空港表面における地上走行する航空機からの排出というのをどうやって削減するかというのは一方で課題なので、その部分についての言及をするというのがかな、「航空機の地上走行時の排出削減の取組を推進する」だとか、そんな文章を入れておくと、重複感がなくなると思いますので、1点だけお願いします。

それから、今回の非常に優れた内容のグリーンチャレンジというものができたわけですが、最近の国交省のこういったレポートは、いつ誰がというのがほとんど書かれないうままに出されていくことが多いので、今回、どこで取れるかというのはあるけれども、「案」が取れるときには、いつこれができたのか、このワーキングでしょうか、誰がというのがはっきりと、表紙か何かに書かれたほうがいいなと思いますね。形式的なことだけでも、それが1点。

次に、それがどのように今後活用されていくかなんですけれども、基本的には、私の理解しているのは、環境部会の中のワーキングとしてやってきている面もあるので、国土交通省のこれからつくる環境行動計画なんのでしょうか、そういった計画の中身になっていくんだという理解をしているんですけれども、そうなんだろうなと。そのときに、間違っていたら、また修正していただきたいんですが、先ほどのロードマップだとか、谷口先生からの御意見もあったし、指標的なものは一定程度、従来もつけているから、目標感を持った、そういう取組をここまで進めていくんだという方向感、どこかではくっついてくるのかなと期待しているところなんですけれども。

ただ、行政計画ということをお願いしましたが、オール国交省として、一層さらに推進していくんだという意味合いでは、総花的かもしれないけれども、しっかりと全ての事柄が入っているという意味では、非常に重要な国土交通チャレンジというものになったと思いますので、ぜひ今後、これをどうやって、最後は政府の中のロードマップとうまく整合するような形にしていくかというのは、当然考えていると思いますけれども、それが逆に分かるように、我々にもお伝えいただければ、大変ありがたいかなと思います。

どうもありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

それでは、山田先生、どうぞ。お待たせしました。

【山田委員】 すいません。最初に発言したものだから、なかなかうまくまとめられなくて、もう一回私が言いたかったことを言います。11ページあたりに書いてある流域治水云々というところに、11ページの主な施策の31行目あたりで、「流域治水におけるグリーンインフラの活用推進等」と書いてあるんですけども、実はこれと、その次のページ、12ページの「水循環基本法に基づく」あたりですね。この2つの法、即ち、流域治水関連法と水循環基本法に基づいて、両方ともいろいろなステークホルダー、全ステークホルダーが集まって、協議会をつくるということになっているんです。その協議会で、ここに書いてあるようなほとんどのことを議論すべきだというのが、本来の趣旨です。

ところが、先ほどの屋井先生も言われたけれども、誰がそういう議論をするのか、計画をつくるのかというときに、流域協議会でこういう議論をするということを書き込んでほしいと思っています。そうしないと、11ページの31行目から始まる流域治水のいろいろな施策というのは、非常に狭いことが書いてあります。浸透をどうする、貯留をどうする、それから屋上緑化はどうするかと。そうではなくて、そこの本来の心は、まちづくり全体をどうするか、地域づくり、地域の上下流バランスをどうするかという本格的な計画を、二、三十年以内の実現を目指すということになっているわけで、この書き方だと、流域治水の施策の中のほんの一部を書いているという感じがしてしまいます。

ですので、11ページ目あたりの書き方が、もう少し流域治水関連法案及び水循環基本法の精神に基づいて、流域協議会を構成することになっています。その中で、地域づくり、まちづくり、グリーンインフラの趣旨を、ここで言っているようなものを実現するための施策を検討するという言葉がないと、絶対に流域協議会等がものすごく小さい話になってしまって、実効性がないと思うので、そういう書きぶりを修正してほしいなと思いました。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございました。

委員で御出席の方は全員、何か発言されましたかね。私以外は済んだのかなと思っているんですけども、まだしゃべっていないという委員の方がおられたら、名のりを上げていただくとありがたいんですけども。大丈夫ですよ。

ありがとうございます。では、最後というわけでもないんですが、2回目、3回目、また時間はありますので、やっていただければありがたいと思うんですけども、ここで私からも二、三、発言させていただければと思いました。

一つは、これはこれまでも何人もの先生方がおっしゃっておられるんですけども、分野横断、連携で、わーっと広げた感じで、こういうことをしないといけないよねということが、一応、取りまとまったかなという感じがしておりまして、そういう点に御注意いただいた委員の皆様方、あるいは事務局の皆様には、感謝をしたいと思っております。

田中先生、ちょっと待ってくださいね。ごめんなさい。

でも、これからというのが本当に大事で、高村先生がおっしゃったように、ものすごい勢いでいろいろなところが変わっている。政策も、企業の取組も、国民の意識も、ものすごい勢いで変わっているところでもありますので、決してこれで最後ということにはならないと思うんですね。このグリーン社会ワーキングというのは今日が最後でありますけれども、このような横断的・連携的な議論の場を、ぜひつくっていただきたいと思っております。そこできちんとした議論を続けていただくということが大事かなと思っております。

あと、書きぶりのところで何か所もあるので、一々具体的には申し上げませんが、何か新しいことをやるということから始めないといけないということは重々承知の上で申し上げますが、例えば、小さな例になりますけれども、高速道路上の隊列走行という話がありまして、2020年中に実験する、2021年中に商用化するということが、政府の決定としてあるんですね。実際にそういうスケジュールどおりに粛々と進んでいるんですけども、でも社会的インパクトって、関係者の方には誠に申し訳ないんですけども、ほとんどない。

そうではなくて、社会を変えていくぐらいの意気込みでやっているわけですから、そのインパクトの与え方というのは極めて大事で、これも小林先生だったですかね、総論のところはそれなりに連携とかと、かなり書かれているんですけども、各論になると、そういう色が急激に薄れていくということ。これはこれからの話ですし、行政的にいろいろ難

しいこともあるんでしょうけれども、そういうことをきちんと、どこかで議論しなくちゃいけないと思います。

それと2番目が、これをどういう形でアピールするかということだと思います。企業にもビヘイビアを変えていただかないといけないし、国民の皆様にも行動変容をしていただかなくちゃならない。そういうことを考えた場合のアピールというのを真剣に考えないと、文章を作っておしまいということには決してならないと思うんですね。そういうことをきちんとすると、こういうのを具体化していくときに、非常に大事な財源という問題についても、ある種の明るさというのが見えてくるんじゃないのかなと思います。その辺は極めて大事だと思いました。

田中先生、手を挙げていただきましてありがとうございます。お願いいたします。

【田中委員】 タイミングを失ってしましまして、すみませんでした。私のほうが先に発言したほうが良かったかと思います。

私からは、提言内容については特に付言することはない、この内容で大変結構だなと理解しております。その上で、提言の内容を、言わば実効性あらしめるものとするために、今まさに座長がおっしゃられたような、幾つかの工夫が必要だなと思います。

これは委員もおっしゃられましたけれども、一つは、国全体としての法定計画であったり、温暖化対策計画もその一つでしょうし、それから、国土交通省が策定されている各分野の計画に、提言の内容をきちんと落とし込んでいただくことが必要であるという点です。このグリーンチャレンジの内容は、国土交通省としての今後のグリーン社会に向けての大方針、基本方針ですので、これを各対策分野の行動計画、既存の計画の改定時に、きちんと落とし込んでいただくことが、まず必要かと思います。非常にこれは重要な課題だと考えます。

その上で、落とし込む際にはぜひ検討し作成していただきたいのは、目標と指標です。これも、たしか委員の御指摘があったかと思います。私も全く同感です。それぞれの分野、重要な分野においては目標を設定し、そうした目標に向って取組の進捗度を測る指標を設定していくことが必要です。これに関しは、それぞれの分野で分野計画が策定されていると思いますので、その内容と調整しながら設定していくことになるかと思います。こうした目標と指標の設定と、指標に基づいた進行管理、進捗管理をしていくことが重要です。

こうした形でグリーンチャレンジの目標、指標が設定されることになれば、国土交通省として策定されている環境行動計画に記載するという方法もありますし、各分野の港湾で

あったり、航空であったり、河川であったり、道路であったり、それぞれの分野計画にも載せていくということもあると思います。

そのように目標と指標を設定した上で、進行管理の作業を進めていく、いわゆるPDC Aサイクルを回していくとすれば、チェック・アクションのタイミングを設けていく必要があります。そのチェック・アクションのタイミング、つまり取組の実績を取りまとめ、その実績の中でどこまで進捗したかという点を整理する。そして必要がある場合には、施策体系の見直し、必要な対策について見直し強化などをしていくこととなります。これを分野ごとに作業するするという方法もあると思いますし、こうした分野横断的な総合的な委員会というか、評価委員会でしょうか、そうした組織で進めていくという方法もあると思います。ぜひ今後は、提言の内容を具体化し、的確に進捗させていくための工夫をお願いしたい。そのところを最後に強調させていただきたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

これで一通り、御意見を伺ったと思いますけれども、事務局から何かレスポンス等ございますかね。

【松家環境政策課長】 環境政策課の松家でございます。多岐にわたり、また貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。たくさんの先生方から御指摘いただいたとおり、これをまとめて、いかに着実に実行していくのか、さらに具体的に取組んでいくことが重要というところは、まさにおっしゃるとおりかと思えます。

今回ワーキングでいただいた御意見なども含めて、最終的に御確認をいただいた上で、この取りまとめを受け止めて、国土交通省としてしっかりグリーンチャレンジとしてやっていくということは、国土交通省のクレジットの下で公表もさせていただきたいと思っております。このタイミング、いろいろ政府、グリーンに限らず、骨太、成長戦略、様々な施策の方向づけの文書が出されますけれども、その一環として、今回国土交通省の分野での環境対策の方向性ということで、しっかり施策を打ち出していきたいと思っています。

これは当初、このワーキング立ち上げのときから御相談させていただいているとおり、これをまとめた上で、我々行政としては、まさに実行していくために、どう施策・制度につなげていくかというところがございます。また、夏に向けて来年度の予算概算要求の検討にも入っていくこととなります。できることは今年度から当然やるべき話もございます。来年度以降の予算、制度の検討にも、さらにつなげていくということになるかと思いま

す。

何人か先生方からお話しただいて、これを施策の打ち出しとして出すだけではなくて、しっかりと政府の計画、御案内のとおり、今、温暖化対策計画、あるいはエネルギー基本計画の見直し、COP26に向けて、あるいは46%の新しい目標に向けて、それをどう実行していくかという検討が進められています。そうした中での国交省の政策としても、位置づけをしっかりとしていきたいと思っておりますし、また、国土交通省の中の環境行動計画、あるいは技術の関係の計画を含めて、今回の施策の打ち出しをしっかりと国交省の計画の中にも位置づけをしていきたいと思っております。

そうした中で、温暖化の計画、エネルギーの計画の中で、様々なCO₂排出削減目標も含めた政策の目標、削減目標なども新たに設定される方向になります。そうしたものも含めて、国交省の環境行動計画の中で、具体的な目標の設定なども、この施策と併せて関連づけて整理させていただくこととしています。それをどう実行していくかについては政府の計画、国交省の計画、フォローアップを毎年度していくということにもなっていますので、そうしたところでPDCAを回していくということになるかと思っております。

そうした実行につきましては、さらに、国交省だけでできる場所も限られていますので、関係省庁との連携、あるいは産業界も含めて、さらに連携を強化しながら施策の深掘り、強化をしていきたいと思っております。

また、小林先生、山戸先生、高村先生をはじめとして、我が国の国交省関連の産業も含めた競争力強化というところが大事なところになってくるんじゃないかということで、そうしたところでの産業界との連携ということも、実行に当たってはさらに強化していきたいと思っております。また実行に当たって、PDCAを回す上で、様々しっかりと目標設定、ロードマップというお話を、谷口先生、二村先生も含めていただいておりますので、その実行の段階で、そうしたことも留意しながら取り組んでいきたいと考えています。

あと、個別に少しお話をいただいたところで、まず山田先生から、流域治水について、具体的に協議会も含めて取り組んでいくことの重要性を御指摘いただきまして、まさに国交省として、気候変動に対応した適応策の大きな柱として、流域治水を昨年来打ち出しをしてございます。法律も成立をさせていただいて、まさにこれから地域の中で、具体的にやっていくということです。こうしたところ、このグリーンチャレンジの中で大きく取り上げるところも大事かと思うんですけども、御案内のとおり、防災・減災については、国土交通省の一丁目一番地の大事な施策でございます。昨年「総力戦で挑む防災・減

災プロジェクト」をまとめて、それを強化しながら実行に移していくという方針にしています。この取りまとめの文章でも、最後の23ページ目にその旨、記載をさせていただいて、特に流域治水の関係は、あらゆる関係者が協働して取り組むということで強調させていただいて、これについては別途、国土交通省としてのしっかりとしたプロジェクトとしてやっていくということで位置づけをさせていただいています。なお御指摘いただいたまちづくりの関係を含めて、記載については検討させていただきたいと思います。また、樹木・流木関係、バイオマスだけではなくて、循環型社会の形成という観点からも、いろいろ取組があるんだというところも受け止めさせていただければと考えています。

また、塩路先生からの御指摘で、自動車局で補足があればと思いますけれども、燃費のところについては、グリーン成長戦略で位置づけさせていただいた政府全体の方針を書かさせていただいています。また、V2Hのところについては、前回、山戸先生からも御指摘をいただいて、電気自動車だけではなくて、燃料自動車も含めて貢献できるシステムになっているというところで、「等」をつけさせていただいてございます。国交省として取り組める施策の範囲で書かせていただいているところです。また個別に塩路先生とも御意見を賜って、必要な修正をさせていただきたいと考えています。

また、小林先生、村山先生から、従来からシステムインテグレーションの重要性のところは、若干書き加えさせてはいただいていますけれども、さらに、今日お話しいただいたようなことも含めて、少し整理をさせていただければと考えています。

そうしたところを中心に、いろいろ個別に御指摘いただいたところは、最終的にまた整理させていただいて、まとめをさせていただければと考えています。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございました。

ただいまの松家課長からのレスポンスに対して、さらなる意見とか、あるいは、先ほど言い忘れたんだけど、大事な点があるよということがございましたら、若干時間もございませぬので、2回目の御発言をお願いしたいと思いますし、今日もたくさんのオブザーバーの方に参加をしていただいておりますので、もし何か発言希望がありましたら、やはり手挙げ機能を使っていただきたいと思います。いかがでしょうか。

二村先生、どうぞ。

【二村委員】 二村でございます。先ほど、どうしようかなと思って言わなかった話なんです、今回は国交省のプランであるということで、これはエリア外になってしまうん

ですが、恐らく今後、カーボンプライシングが本格的に導入される可能性があると思うんです。そのときに、要はカーボンプライシングですから、どのエリアということもなく、全産業が巻き込まれていくことになりますので、そこへの「念頭に置いています」ということぐらいは、少しどこかに書き込んでもいいかもしれません。ただ、書き込んだからどうなるかという、なかなかその先、私も何とも申し上げられないなと思いつつ、思っておりました。大きな動きなので、追ってもいいかなと思います。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

ほかにかがででしょうかね。よろしいですか。

すいません。私からもちょっと発言させていただきたいんですが。

浅輪さん、手を挙げられましたね。どうぞ御発言ください。

【浅輪技術総括審議官】 国土交通省技術総括審議官の浅輪です。先生、ありがとうございます。

本日まで5回にわたりまして、先生方に熱心な御議論をしていただきまして、ありがとうございます。せっかくお時間がちょっとありますので、私からも発言をさせていただきます。私の立場で発言すると、どちらかという、先生方の御意見を踏まえた、また、それに対する決意表明、あるいは職員の皆さんへのお願いみたいな感じになってしまうかと思いますが、3点発言させていただきます。

多くの先生から、この計画を踏まえて実行という話をいただきました。実行していくということになると、非常に大きな目標に向かって実行していくということになるわけですが、できれば、ステップ・バイ・ステップでいろいろな情報を共有し、発信していく。そういうことが大事なのではないかと思っています。小さな成功体験というか、小さなステップを大事にしながら、それを積み重ねていって、大きな成果を得ていくという形での動き方、こういう動き方に持っていくことが大事ではないかと思っております。

2つ目、連携というキーワードもたくさんいただきました。おっしゃるとおりだと思います。ただ、実務上、個別について各論で連携をしていくとなると、どうしていくのかという話が出てまいります。ここについては、連携をするためには職員、我々行政担当者が、その意識がないと連携はなかなかできていかないという部分もありますし、私のような大臣官房の立場とか、総合政策局の立場の職員が、いろいろな情報が入ってくるものから、そういうところをなるべく皆さんにお伝えしながら連携を進めていく、あるいは、

ほかの省庁との動き、情報共有をしっかりとしていくということに励んでまいりたいと思います。そういう意味からしても、情報をしっかりと省内外に出していく、ここまで来ましてよというのを出していくということが肝要かと感じております。

3点目、整合という言葉もいただきました。これは御案内のとおり、環境省、経済産業省、いろいろな場面で我々政府全体の動きとの情報共有が行われ、そこでの整合がされております。今回まとめをさせていただくグリーンチャレンジにしましても、これまでの政府全体の動きとどう整合を取って、どのように関係していくのか、例えば14分野とこれがどう関わっているのかみたいなことは、しっかりと意識しながらやっていく必要があると思っていますし、また、石田先生からもお話がございましたが、各局での政策、各個別の政策がございます。そういうときに、その政策とこれがどう整合が取れているのかというのをしっかりとチェックしながらやっていくように、このような形で進めていければと思っています。

御発言の機会をいただきまして、ありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。積極的な御発言をいただきまして、感謝いたしますが、委員の方からどうですか。よろしいですか。

一つ、これは浅輪さん、あるいは松家さん、あるいは国交省全体へのお願いといいますが、御提言なんですけれども、今回の提言書というのは、前半部分の指針性の部分と、後半の6つの重点プロジェクトで、かなり具体的に書いていただいているところがあって、指針性の部分をどう活用するかということも大事なものだと思うんですね。社会資本整備の重点計画も、交通政策の基本計画も、策定が終わってしまいましたので、そこに盛り込むというのはなかなか難しいんですけれども、そのほかのものも含めて計画が、これもそうだと思いますけれども、計画を立てるだけじゃなくて、きちんとフォローアップということをされますので、そういうところに、この指針性の部分というのを、ぜひ常にリファレンスしていただくといいのかなと思いました。

あと、具体的なものにつきましては、どういう形になるか知りませんが、連携とか、多数の多様な視点からの議論という場をさらに続けていただいて、その中で具体的なものに反映していくということが大事かなと思っていますので、繰り返しになりますけれども、お願いしたいと思います。

松家さん、手を挙げておられますので、お願いします。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。塩路先生からの御質問の関係で、自動車局から少しお話をさせていただければと思います。よろしくをお願いします。

【石田座長】 では、自動車局、お願いします。

【猪股安全・環境基準課長】 自動車局の安全・環境基準課の猪股と申します。

塩路先生の御質問、ありがとうございました。塩路先生御指摘のように、前段で事業用の次世代自動車の普及促進を図るということで、今回大きなトピックとして、グリーン成長戦略で目標になった点について触れております。

「また」以降で、技術中立的な燃費規制の活用ということで書かせていただいておりますけれども、この内容につきましては、特定の技術に偏るわけではなく、きちんとした燃費規制をつくるということで、実際、今の乗用車燃費規制につきましても、電動車やハイブリッド車も含んだ形の技術中立性の高い燃費規制をつくらせていただいております、こういったものを念頭にして、新車の燃費向上を図っていくということで、ここは乗用車を特定の例示として出させて、2030年度を目標年度とする新たな燃費基準の達成を通じた燃費向上と書かせていただいているという状況です。

以上となります。

【塩路委員】 分かりました。ありがとうございます。

【石田座長】 塩路先生、大丈夫ですか。

【塩路委員】 大丈夫というか、ちょっと修正したいなと思っていますので、また担当の方に。すいません。

【石田座長】 お願いします。

村山先生、どうぞ。

【村山委員】 すみません。2回目の発言になります。よろしくをお願いします。

資料1の文章ですけれども、こちらに1ポツの基本的な取組方針と横断的視点というところがありまして、資料2の概要のほうに、これは私の見方が悪いのかもしれませんが、横断的視点というのが2ページ目には書いてあるんですけれども、これに関して、文章が資料1のほうには非常によく書かれているんですが、概要のほうにはここしかなくて、これが何を意味するのかというのが概要にうまく出ているのかなというのを疑問に思いました。

横断的視点のところ、特に私は新しい産業とかサービスの創出とか、こういったところを入れていただきたいということで発言もしておりますけれども、ほかにも、ここの中身

というのは非常にいいことが書いてあるんじゃないかなと思っているんですが、多分皆さん、資料1の文章はなかなか読むのが大変なので、資料2の概要に、この辺り、うまく反映させられないのかということをおもいました。

以上です。

【石田座長】 ありがとうございます。

どうですかね。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。御指摘いただきまして、また工夫したいと思います。先生方からも、これをまとめて、どういろいろなところに発信していくのか、企業も含めて、こういう思いを伝えながら、どう連携して、具体の施策に落とし込んでいくのかということも御指摘をいただきましたので、そういうところでの説明の資料として、今、村山先生に御指摘いただいたようなところも拡充して取り組んでいければと思います。

【石田座長】 もし発言希望がないようでしたら、そろそろこれぐらいにさせていただきたいんですが、よろしゅうございますかね。ありがとうございます。

今後の取りまとめでございます。今日もたくさんの御意見、御注意、いずれも重要なものだと思いますけれども、ありがとうございます。取りまとめにあまり時間もないものですから、発言いただいた先生と事務方で詰めていただいて、最終的には私にお任せいただければと思っておりますけれども、それでよろしゅうございますよね。

(「異議なし」の声あり)

【石田座長】 ありがとうございます。それでは、本取りまとめ案の取扱いについては、座長一任とさせていただきます。

ちょっと時間は早いんですけども、以上で本日の議事は終了いたします。

これまで5回にわたり、委員の皆様におかれましては、本当に御熱心に、いろいろな視点から御注意、アイデアをいただきまして、ありがとうございます。私自身も本当に勉強になりました。改めてお礼を申し上げまして、最後の言葉とさせていただきたいと思えます。

それでは、進行を事務局に戻しますので、よろしくお願ひします。

【竹内企画官】 石田座長、ありがとうございます。委員の皆様にも、今日も大変御意見いただきまして、ありがとうございます。

それでは最後に、技監の山田より御挨拶させていただきます。

山田技監、よろしくお願いいたします。

【山田技監】 技監の山田でございます。最後に一言、御礼の御挨拶をさせていただきます。

石田座長をはじめとしまして、委員の皆様方には、このワーキングで短期間に5回と、非常に精力的に、そして多方面から本質的な御議論、御意見、御指導を賜りまして、本当に心から御礼申し上げたいと思います。おかげさまで、このワーキングでの議論の結果を生かしまして、国土交通グリーンチャレンジというものを取りまとめることができました。

ただ、皆様方の御指摘のとおり、どう実現していくかということが重要だと思います。ここに書かれておりますカーボンニュートラルに関する取組ですとか、グリーン社会実現に向けた取組というのは、まず成長戦略という政府全体の取組の中に位置づけて、関係機関で目線を合わせて着実に実行していくような、最初の足がかりにしていきたいなと思っています。

その上で、御存じのように、カーボンニュートラルの実現というのは、総理からの2030年度、新たな野心的な削減目標というのが示されておりますので、政府を挙げてというだけではなくて、産官学が連携して取り組んでいかなきゃいけないという、非常に重い課題だと思っています。

地域の暮らしを支えて経済を支える、幅広い分野を所管する国土交通省、いわゆる国土のランドデザインというものをやっている国土交通省でもありますし、また、技術開発というものに対しても積極的に取り組んでいるというのが国土交通省の強みではないかと思っていますので、その大きな役割とか責任を果たさなきゃいけないということで、関係省庁ですとか、自治体とか、企業ですとか、あるいは住民の方々と緊密に連携をして、カーボンニュートラルというのはもとより、気候変動、建設リサイクルといった課題について、これから全力で取り組んでいきたいと思いますので、これからも引き続き御指導、御鞭撻のほど、よろしくお願いいたしますと思います。

最後に、改めまして、石田座長をはじめとしました皆様方の御協力に感謝申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【石田座長】 ありがとうございます。

【竹内企画官】 山田技監、ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にご確認させていただいてから公開という形にさせていただきます。よろしくお願いいたします。

では、以上をもちまして、第5回グリーン社会WGを閉会いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —