

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38回合同会議

令和3年12月7日

【青柳交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、定刻になりましたので、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38回合同会議を開催いたします。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、誠にありがとうございます。

本日は、オンラインでの会議となっております。不具合等ありましたら、チャット、電話等でお知らせいただければと存じます。

回線の問題もあり、石田部会長以外の皆様には、カメラ、マイクとも御発言時以外はオフとしていただき、御発言の際にカメラとマイクをオンにさせていただきます。終了後には再度オフに戻していただきますよう、御協力をよろしくお願いいたします。また、御発言される場合、画面上の挙手ボタンを押してお知らせください。御発言が終わりましたら、挙手ボタンの解除をお願いいたします。

次に、資料の確認です。あらかじめ送付した資料を御確認ください。議事次第、委員名簿のほか、資料1、資料2を用意しております。事務局からの説明の際には、資料を画面共有で投影いたします。

では、まず、新任の委員を御紹介させていただきます。

交通政策審議会交通体系分科会環境部会の村井正美委員に今回から御参加いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議でございますけれども、社会資本整備審議会環境部会が18名中13名、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が13名中10名となっております。それぞれ定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

次に、会議の公開につきまして。本日の会議は公開での開催となっております。議事録は、委員の皆様方に御確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページに掲載いたしますこと、あらかじめ御了承願います。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の和田より御挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

【和田総合政策局長】 総合政策局長の和田でございます。

石田部会長、屋井部会長をはじめとして、各委員におかれましては、御多忙のところ環境部会に御出席を賜り、誠にありがとうございます。

先のCOP26では、1.5度に抑える努力を追求することが合意されたところであり、我が国も2050年カーボンニュートラル、2030年度46%削減という新たな目標について表明を行っております。この国際公約を実現すべく、政府全体として地球温暖化対策計画やエネルギー基本計画の改定、また、気候変動適応計画の改定が閣議決定されております。

こうした国内外の動向を踏まえ、国土交通省としましても気候変動対策をはじめ、環境政策全般にわたる取組を強化・加速するため、環境行動計画を年内に改定する予定としております。

環境部会でのこれまでの御議論や、技術部会と合同で開催いただいたグリーン社会ワーキンググループでの「国土交通グリーンチャレンジ」の成果を生かし、本日は、新たな計画案をお示しさせていただきますので、御議論を賜りますようよろしくお願いいたします。

【青柳企画官】 どうもありがとうございました。

それでは、議事に移らせていただきます。議事進行につきましては、両環境部会長、交互にお務めいただいております。今回は、社会資本整備審議会側の石田部会長にお願いしております。石田部会長、よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 改めまして、石田でございます。今日、順番ということでございますので、私が司会を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。円滑で十分な議事進行への御協力をどうぞよろしくお願いいたします。

本日の議事は、先ほど局長からもございましたように、国土交通省環境行動計画についてでございます。本年にこれまで2回にわたり御議論いただき、また、夏にはグリーン社会ワーキングにおいて「国土交通グリーンチャレンジ」についての調査審議等も行ってまいりました。これを受けて、国土交通省におかれましても推進本部を立ち上げていただきました。

これらを踏まえて、また、今般改定された政府の地球温暖化対策や気候変動適応計画等も踏まえて、事務局に計画案を作成していただいております。委員の皆様方にも多数の御意見をこれまでもいただいておりますし、事前にまた事務局から別途、ヒアリングさせていただきます。

今日、また事務局から簡潔に御説明いただいた上で、委員の方々からの御発言、あるいは

ディスカッションをしてみたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、事務局より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長の松家でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

国土交通省の環境行動計画の案につきまして、資料1及び資料2により御説明をさせていただきます。計画案につきましては、事前にお送りした資料について委員の先生方から御意見をいただき、追加・修正もさせていただいておりますので、簡潔に御説明をさせていただきます。

まず、資料2の1枚目を御覧ください。本計画は、脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会の実現に向けて、環境関連施策全般の実施方針を定めるものでございます。今般閣議決定された政府全体の地球温暖化対策計画、気候変動適応計画の改定等を踏まえまして、2030年度までの計画として全面的に改定することとしています。

その内容といたしましては、これまでに本部会でも御議論いただいておりますけれども、グリーン社会ワーキンググループでの調査審議を踏まえまして、今年7月に作成した「国土交通グリーンチャレンジ」をベースに策定することとしてございます。

7月以降、政府の環境関連の各種計画が改定されるとともに、11月にはCOP26が開催されたところです。この間、国土交通省におきましても、住宅・建築物の分野については、本部会の田辺委員を座長とする有識者検討会において、建築物省エネ法の改正による住宅等の省エネ基準適合義務化であるとか、2030年に向けた省エネ基準の段階的な水準の引上げなど、省エネ対策等の強化方針をまとめていただいたところでございます。

また、港湾の分野におきましては、カーボンニュートラルポートの取組について、各港湾において計画策定を進めていただくためのマニュアルを年内に策定することとしています。

国際海運の分野については、COP26の直前の10月末に、斉藤国土交通大臣から2050年カーボンニュートラルを目指す方針を表明したところです。国際海事機関(IMO)における議論を主導していくとともに、ゼロエミッション船の世界に先駆けた商用化を図るための技術開発、実証について、グリーンイノベーション基金を活用して支援をしていくこととしています。

こうした施策の充実・強化に加えまして、新たな地球温暖化対策計画、気候変動適応計画等に関連する施策について、85項目のKPIを設定しています。こうした内容を計画案に反映してきているところでございます。

2 ページ目をお願いいたします。計画案の構成を整理しています。これまで御相談させていただいたとおり、3 章構成としております。

第1 章は、環境政策を巡る情勢と課題といたしまして、脱炭素、適応、自然共生、循環型社会のテーマごとに、国内外の最近の取組動向を整理した上で、国交省が取り組むべき課題を記載してございます。

第2 章は、グリーン社会の実現に向けた重点プロジェクトとして、「国土交通グリーンチャレンジ」を本計画に位置づけることとしてございます。7 月にまとめていただいた内容をベースに、施策の進捗について追加・修正を行っております。

第3 章は、分野別・課題別環境関連施策一覧といたしまして、4 つのテーマ別に施策の概要と成果目標として K P I を可能な限り設定し、一覧にまとめてございます。K P I は、従前の計画では 5 5 項目でございましたけれども、今回、8 5 項目で設定させていただいています。

次に、資料 1 に即して、計画案の概略を事前にお送りしたもののからの変更箇所を中心に御説明をさせていただきます。

1 ページ目、序文でございますけれども、先ほど御説明した経緯を踏まえまして、計画改定の趣旨を記載してございます。

2 ページ目のところで、「国土交通グリーンチャレンジ」を重点プロジェクトとして位置づけるとともに、環境関連施策の充実・強化を図り、2 0 5 0 年までを見据えた 2 0 3 0 年度までを計画期間として、計画的・効果的な実施を推進する旨、記載してございます。また、2 0 3 0 年までが「勝負の 1 0 年」との認識に立ち、国民や企業等の意識変容・行動変容を促す環境づくりに貢献していくこととしてございます。

3 ページ目からは第 1 章です。冒頭で脱炭素、適応、自然共生、循環型社会を広く包含する持続可能で強靱なグリーン社会の実現に向けた課題に効果的かつ効率的に対応していくこと、また、その際には相互に有機的な連携を図り、社会経済の持続性を高めるとともに、快適で豊かな暮らしの実現につなげていくことについて記載をしています。

以下、4 つのテーマごとに国内外の動向等について整理をしています。

脱炭素社会につきましては、I P C C による最新の評価、自然災害の激甚化・頻発化の懸念、2 0 5 0 年カーボンニュートラルに向けた国際社会の動き、我が国におけるグリーン成長戦略であるとか、地域脱炭素ロードマップ、地球温暖化対策計画、エネルギー基本計画等の改定、そして C O P 2 6 の開催について整理をしています。

その上で、7ページ目でございますけれども、国土交通省といたしましては、民生、運輸部門の脱炭素化、再エネの導入、吸収減対策、また、産業部門にも関わるインフラ分野の脱炭素化、脱炭素に資する都市・地域構造の形成、水素社会の実現等に貢献する対策の充実・強化の必要性について記載しています。

その上で、インフラや自動車等の膨大なストックについて、長期的な視点を持って、革新的技術開発であるとか、社会システムのイノベーションを図っていくため、「国土交通グリーンチャレンジ」の着実な実行、また施策の充実・強化を図っていく、こうしたことについて記載しています。

7ページ目からは、気候変動適応社会について、気候変動による影響評価の最新の知見を踏まえた政府の適応計画の改定について記載しています。

8ページ目からは、国土交通省として、特に自然災害分野における流域治水の推進、降雨量の増加等を考慮した治水計画の見直しなど、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」について、関係省庁と連携しつつ強力に実行していくということ、その他、水資源・水循環分野における渇水対策、線状降水帯等による集中豪雨等に対する監視体制、予測技術の向上等の対策強化の必要性について記載しています。

9ページ目から、自然共生社会につきましては、気候変動による生物多様性に対する影響を踏まえた生物多様性条約に基づく新たな国際枠組み、あるいは我が国の「生物多様性国家戦略」の改定に向けた検討状況として、「自然を活用した解決策」(Nature-based Solutions)や、本年のG7サミットで合意された30by30の目標等について整理をするとともに、10ページ目でございますけれども、国土交通省としてグリーンインフラの社会実装、健全な水循環の維持・回復、海の保全・再生等の対策強化の必要性について記載しています。

11ページ目は、循環型社会についてでございます。政府の基本計画やサーキュラー・エコノミーの動きを整理するとともに、国土交通省として、産廃の約4割を占める下水汚泥及び建設廃棄物等に関する対策強化の必要性について記載しています。

13ページ目、本計画の進め方でございますけれども、計画期間について2030年度までとするとともに、不断に施策の充実・強化を図ること。また、毎年度点検・評価を行い、PDCAを回していくことについて記載しています。

14ページ目からは、第2章、国土交通グリーンチャレンジでございます。冒頭の趣旨、総論としての基本的な取組方針、横断的な視点、6つの重点プロジェクトについて、グリーン社会ワーキンググループでまとめていただいた内容を改めて本計画に位置づけてござい

ます。

重点プロジェクトについては、幾つか施策の進捗内容を追加してございます。具体的には、住宅・建築物の省エネ・再エネにつきまして、20ページ目ですけれども、17行目、28行目において、2050年、あるいは2030年の目指す姿を新たに記載しています。

その実施施策として、22ページ目、8行目に、建築物省エネ法の改正による規制強化について記載を追加するとともに、32行目、8月にまとめたロードマップの実現を図ることとしています。

また、自動車の脱炭素化につきまして、今般、政府で閣議決定された経済対策を踏まえまして、27ページ、25行目において、政府全体での蓄電池等の国内生産基盤の確保、e-fuelの技術開発・実証等による内燃機関の脱炭素化に関する記述を追加しています。また、「自動車の電動化」としていた表現を「自動車の脱炭素化」に変更させていただいています。

次に、内航海運についてでございますけれども、31ページ目、29行目ですが、内航海運のカーボンニュートラルに向けたロードマップを本年中に策定するとともに、これに基づきさらなる対策を進める旨、記述を変更しています。

加えて、国際海運につきましては、33ページ目、20行目ですけれども、先ほど申し上げたとおり、「国際海運2050年カーボンニュートラル」を目指すことを発表し、この達成に向けた取組を強力でリードする旨の記述を追加しています。

また、35ページの3行目からですけれども、IMOにおける削減目標の見直し等に関する議論を牽引する旨の記載に変更しています。

また、カーボンニュートラルポートにつきまして、34ページ目からの記述ですけれども、推進方策の検討状況を踏まえまして、記載内容の追加・変更を行っております。28行目には本年中にマニュアルを策定し、これに基づく計画策定を推進していくこととしています。

39ページ目からは、第3章、環境関連施策の一覧を整理しています。各施策の概要とともに、政府の温暖化対策計画等を踏まえたKPIを設定しております。

KPIにつきまして、政府の計画と整合を図る必要があるものについては、今後政府計画の変更があった場合は、そうしたことに伴い変更されたものとみなすという旨の注釈もつけさせていただいています。

また、脱炭素社会の実現に向けては、46%削減目標に関連するCO₂削減見込み量を明示する施策に限らず、従前の計画同様、脱炭素社会の実現に資する施策を幅広く記載させていただいているところでございます。

なお、ダム、下水道分野における再エネに関するKPIにつきましては、現在、政府全体で調整を行っているところでございまして、現時点では記載を省略させていただいております。御了承いただければと思います。

各施策の詳細についての御説明は省略させていただきますけれども、以上が計画案の概略でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【石田部会長】 簡潔に御説明いただきまして、ありがとうございます。

それでは、ここから議論を賜りたいと思います。本日も先ほど定足数の確認でありましたが、多数の委員の方に御参加をいただいております。それで、できれば1人2、3分、長くても4分以内程度でお願いできればありがたいと思っております。

また、今日、高村委員と田中充委員におかれましては、早めに御退席と伺っておりますので、早めに手を挙げていただければと思います。挙手ボタンを使っていただけますと、私のほうから御指名させていただきますので、お願いしたいと思います。

それでは、議論のほど、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。中北委員、どうぞ。

【中北委員】 ありがとうございます。今回のものを変えてくださいという趣旨の発言ではないんですけれども、やはり全体、グリーンインフラという理念をベースに、基本的には脱炭素に関する部分がほとんどということで、プラスで一部、適応に関するところが入り出してきているという感があって、こういう脱炭素と同じような取組を今後、適応のほうもますます進めていく必要がある。まだ意識が全体的に低いというように、国交省の治水に関しては、意識はすごく高いと思っておりますが、それ以外の施策に関しても、これから適応意識を高めて、例えばグリーンインフラという旗のようなものを適応でもつくっていくことが大事だと思っております。

アカデミアのほうも一生懸命考える必要があると思っておりますが、国交省でも、そちらの旗を掲げていただくような方向で次の計画、いつまでの計画かあれなんですけど、次のときには、そちらも中身がかなり濃いものになっていく。治水に関しては既に動いているんですけども、それ以外に関してはまだ箇条書程度の印象がありますので、その辺を配慮願えればと思います。

少なくとももっと意識を高める努力をすとか、何かそういうような文言をどこかに入れてもらったらいいかもしれません。御配慮いただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続いて、塩路委員、お願いいたします。

【塩路委員】 塩路です。事前に意見を言っていなかったのですが、申し訳ないですけども、気づいたところだけ、時間ありませんので。

まず、全体として非常によくできている。国内外の潮流を踏まえた観点だとか、あるいは必要とされている様々なシステムとか、対策について分かりやすくまとめられていると評価しています。

まず、第1章ですけれども、これがまさに現在の情勢とか、課題がきちんと整理されていて、本計画を総括いただいているところですが、昨今の情勢の変化に鑑みますと、13ページ、取組の進め方というところで、最近の動きが非常に早いということもあって、指標の見直しだとか、あるいは施策の修正だとか、追加というのが必ず必要になってくるんじゃないかなというふうに思います。

先ほども少し、ほかのものとの連動について御発言いただいていますけれども、そういったことが明記されているのかどうかよく分からなかったのですが、例えば指標の見直しとか、施策を全体の中にもっと追加するとか、一部修正するとか、そういったようなことの可能性をどう考えられているのかということ、PDCAの回し方ということも関係すると思います、お聞きしたいなと思いました。

具体的に、ちょっと気づいたところで、第2章は、国土交通グリーンチャレンジの話であり、私も委員としていろいろ意見させていただきましたが、一部修正があったというところ、27ページかな。

それで、内燃機関の脱炭素化とか、あるいは蓄電池の生産基盤確保、あるいは合成燃料(e-fuel)の必要性、こういったところを書き込まれたのは非常にいいことだと思っているんですが、14行目、「ガソリン車・ディーゼル車から次世代自動車への転換」、ここは前に議論したときは電動車だったと認識していました。ここが1つの例なんです、次世代自動車というのが一体何かということ、どういうふうに定義されているのかなというふうに思います。

一昔前に決めた次世代自動車をまだ引きずっていたというふうに私、認識していました。その後、ごくごく最近変えられたのかもしれませんが、この辺りが不明確じゃないかなと思って、例えば次世代自動車に昔はクリーンディーゼルが入っているんですね。クリーンディーゼルだったらディーゼル車ですから矛盾することにもなるし、その辺り、確認させてい

ただきたいなと思います。

他にも第3章からの施策について、いろいろあるのですけれども、それはまた個別に連絡させていただくとして、全体として私の関わっている自動車に関していえば、今の次世代自動車とともに、乗用車と商用車というものの認識というか、分け方というか、この区別というんですか、そういったものをちゃんと明確に認識して書いてほしいなと思っています。

次世代自動車って、もちろん乗用車だけでなく商用車も含むのですけれども、一般に次世代自動車というと乗用車のことですし、そういったところ、ちょっとどちらかなというか分かりにくいところがありましたので、その辺り、また御修正いただければと思います。時間もありませんので、この辺りにします。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。質問等については、何人か意見を述べていただいた後に事務局からお答えいただければと思いますので、次、田中充委員、お願いいたします。

【田中（充）委員】 ありがとうございます。田中充です。私のほうから3点ばかりありまして、事前に意見も出させていただいておりますので、事務局のほうに伝わっているかと思いますが、その中で3点ばかり、ちょっと強調も含めて繰り返させていただきたいと思えます。

1点目は、昨今の流れで例の軽石の問題が、このところ話題になっておりまして、先日も日本近海でまた海底で地震が起きたりしています。そうした海洋環境がかなり変わりますので、何らかの形で具体的な対策は、今回の行動計画には盛り込めなくても、どこかで意識しておく必要があるかなということで、少し総論的な扱いでもいいので、1行、2行触れられないかというのが1点目です。こうした海洋の環境が変わることについての国土交通省、海洋も扱うということですので、ぜひ盛り込めればということで1点目です。

それから、2点目は、これも比較的新しい話題で、今年の7月でしょうか、土砂災害が起きました。これ、人為的な災害かつ気候が関わって熱海で起きた事件がありました。多数の方が亡くなられたわけですが、こうした自然災害に加えて人為的要因が重なってくるということで、特に土砂については建設発生土が原因になっているわけですね。このところも、言うならば災害計画のような形になるかもしれませんが、少なくとも発生側において、建設発生土について、そうしたリスクも考えながら取り組んでいくという方向が盛り込めないかという印象をちょっと持っております。私も全部を読み切れませんので、書いてあるかもしれませんが、そういう視点をぜひ盛り込んでいただければということです。

それから、最後、3点目ですが、環境行動計画は、いわゆる国として、あるいは国土交通行政として、こういう分野で対策を進めていく。したがって、事業者や国民、あるいは国土形成の方向として、こういう対策ということだと思いますが、もう一つ、事業者、いわゆる国土交通省が事業者としてというのでしょうか、事務事業の面で全国にわたっているんな事業を展開されているかと思います。

ということで、事業者としての実行計画といたらいいのでしょうか、そうしたこともぜひ盛り込んでいただきたいと思いますし、これ、別途立てるということになるんでしょうかね。そうした中で、できるだけ再生可能エネルギーの活用であるとか、庁舎における活用とか、あるいは様々な事務事業において、そうした脱炭素や環境配慮、自然共生という側面を盛り込んでいただくような実行計画ですか、そこをぜひ策定いただければと思います。

その際、2030、46%削減、あるいは2050カーボンニュートラルという大きな方向性がありますので、なかなか難しいところはあるのですが、できれば、そことも整合的になるような実行計画になるといいかなというふうに思います。

以上でございます。ありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございました。

続いて、中村委員、清水委員、竹内委員の順で御発言いただきたいと思います。竹内委員の御発言が終わった後で、質問等もいただいておりますので、事務局からレスポンスをお願いしたいと思います。

中村委員、お願いいたします。

【中村委員】 ありがとうございます。全体的には、いろんな方面からしっかり書かれているなと感じました。

その中で、2つだけちょっと確認というか、意見として述べておきたいと思います。10ページにある生物多様性国家戦略の議論の中で、確かに30 by 30というG7合意がどういう形で達成されるのか書かれています。ここに書いてあるOECMについても、実はまだ内容がはっきり分かっていないんですけども、それをコアにして30%を保全・保護する目標を達成していくことになっているように思います。

それで、ここに書いていただいたのはいいのですが、その下に書いてある「国土交通分野に係る」というところがやや弱くて、今のところ、グリーンインフラの社会実装が主に書いてあるんですね。実際には30 by 30にどの程度貢献するかということになると、先ほど言ったようにOECM自体がどんな形で内容が決められるのか、見えてはいないんです

けども、例えばグリーンインフラがOECMとしても機能するということが十分考えられると思います。そういった面で環境省なりとよく議論しながら、生物多様性国家戦略は閣議決定だと思しますので、しっかり横のつながりを持ちながら、重層的にOECMも達成できて、グリーンインフラも社会実装できるといった、そんな方向性を探っていただきたいと思います。

それから、2点目ですが、15ページ、下のほうですけど、緩和策と適応策の一体的推進というのがあります。これ、とても大事だと思っていて、国土審議会でも議論されました。例えば緩和策としての太陽光パネルが、今、北海道で非常に多く設置されつつあります。それが、ある意味、北海道が売りにしている景観を壊しているようなところもあって、もしくはグリーンインフラとして利用されるような場所が、それは適応策だと思うのですが、それが緩和策である再エネ導入によって、機能が発揮できなくなるような現実もあるように思います。

そういう意味で、一体的に考えていくというのはすごく重要な論点だと思うのですが、都市・地域の議論の中で、48ページに再エネについて具体的な内容が書いてあって、国土交通省が実施する内容の中で、国営公園と都市公園において太陽光発電を促進するというふうに読めるんですね。もちろん、そういう場所もあり得るのかもしれませんが、可能であれば、既にもう人為的な土地利用をされている場所で実施していただき、公園に太陽光パネルができるというのはあまり芳しくないんじゃないかというふうに思います。

北海道だと滝野すずらん国営公園があるのですが、そこに太陽光パネル発電をしなくても、ほかの場所で十分できる場所はあると思います。少なくとも公園環境が壊れないような形での対応はしていただきたい。できれば、公園というのを除いたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

すみません、高村委員、手を挙げられたのですけれど、予定があるというふうに伺っていますが、今の順番で大丈夫でしょうか。

【高村委員】 大丈夫です。先生、ありがとうございます。

【石田部会長】 では、続いて清水委員、お願いをいたします。

【清水委員】 ありがとうございます。この行動計画、読ませていただいて、構成とともに、とてもよくおまとめになったと思いました。

1点だけですけども、3章のKPIですか、指標のところでは若干質問させていただきます。というのは、53ページで、流域治水の数値目標です。53ページの下から3ポツ目の気候変動の影響を踏まえた計画、基準の見直しで、ここの①のところには気候変動の影響を考慮した河川整備計画の策定数を25年度までに20に上げるとあります。この辺がどういう論理で、こういう数に行くのかが分からないというのが1点です。

基本方針が見直された中から整備計画というのは見直していくことなので、そういう枠組みからすると、どうやってこれを達成するのかというのが1点です。

それから、もう一つ、その下に「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの推進」で、防災指針をつくる市町村数というのがございますけれども、都市再生特別措置法が法律化された中で、もう一步、この辺りが踏み出せないか。例えば立地適正化計画の中でレッドゾーン数を今後どのぐらい見込んで目標に入れていくのかとか、もう少しこの辺りが法律改正とともに指標化ができないのかどうかでございます。

最後に、次のページ、54ページの中頃にグリーンインフラの官民連携プラットフォームの拡大を通じた社会実装というのがございますが、この辺りも事業としてグリーンインフラ活用型都市構築支援事業というのがあったと思うのですが、これから行われる事業の中で、より打ち出していきたい数値目標が出せないのかどうか。その辺、このKPIのところはうまく機能しないと、トーンダウンしちゃうなという感じがしましたので、御質問させていただきます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

竹内委員、お願いできますでしょうか。

【竹内委員】 高村先生、先のほうがよろしければ、私、大丈夫でございますので、よろしいですか。

【石田部会長】 お先にどうぞ。

【竹内委員】 すみません。ありがとうございました。御説明拝聴いたしまして、気候変動、CO₂削減だけではなくて、生物多様性の部分にも触れられているところもあり、非常に重要なバランスを網羅的に整理していただいたというふうに思っております。

ただ、この計画というのは、やっぱりインフラの話が非常に主体になってきておまして、日本のインフラというものが今直面している最大の課題の一つというのは人口減少だというふうに思っております。グリーン化と同様に大きな課題。グリーン化に向けて、どれぐら

いコストを費やせるか、あるいはどうバランスを取っていくかというのが、人口減少とのバランスという点でも、実行段階において非常に大きな悩みとなるだろうというふうに思っております。

そうした観点で見ますと、実はこの文章の中、人口減少という言葉が7回、文中、あるいは脚注に出てくるだけというようなところがございます。そうしたところを踏まえますと、実行段階ということ意識いたしますと、今の日本のインフラが直面している課題に対してももう少し言及があったほうが実行段階につながりやすいのではないかとこのように拝読いたしました。

特に人口減少の中でインフラをどうつくるかだけではなくて、やっぱりインフラ維持についても非常に効率化をしていく。特に今、いろんなインフラがメンテナンスのできる人手不足というようなところがあるので、例えばスマート保安という観点から経産省さんでも委員会を開催していただいて、あちらはあちらで今、提言をまとめたところですけども、この文章の中で保安というような言葉は、1回、燃料電池のところでは出てきていないようにお見受けいたしました。

テクノロジーをいかに使いこなして、インフラの維持や運用といったところをどういうふうに効率化、グリーン化していくかというようなところも重要な視点だと思いますので、今回、すみません、私も事前に意見を出していなかったのですが、可能であれば盛り込んでいただきたい。次回改定の機会があれば、盛り込むということを検討いただければというふうに思っております。

ちょっと話が変わるかもしれませんが、今回、「強化する」「充実する」という言葉が非常にたくさん出てきて、「強化」という言葉は実は文章全体の中で133回出てきておりました。非常にやる気がみなぎっている文章だなというふうに思って拝読申し上げたのですが、PDC Aというのは、やっぱり強化すべきを強化する一方で、やっても費用対効果がいま一つだということのを省いていくということも非常に重要なところかと思っております。

やっぱりリソースが限られておりますので、やめるべきものはやめる。リソースの優先順位をつけた配分をするというようなところをちょっと意識していただけるとありがたいなというふうに思いました。

最後、もう1点だけでございます。先ほど事業の視点を入れることが重要というふうに御発言あって、私も大変賛同いたします。カーボンニュートラルレポートの委員会の中でも、やっぱりマネタイズ、ファイナンスがつくというようなところ、要は補助金で幾らやりますか

というところは持続可能ではないという観点に立って、事業の視点、資金がどうつくかというところを踏まえた視点を盛り込んでいただければというふうに思います。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ここまで6人の方から御意見を賜りましたけれども、事務局から、この時点でお答えできることがありましたらお願いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。時間が限られていますので、簡潔に答えさせていただきます。

中北委員あから適応策をもっとしっかりという叱咤激励をいただきまして、ありがとうございます。政府全体でも今回、計画を改定して、施策を盛り込んできたところでございますけれども、この計画、コンパクトにまとめさせていただいてございますので、十分反映し切れていないところもあろうかと思いますが、実行、あるいは今後のフォローアップを含めてしっかり対応していきたいと思っております。

塩路委員から3点、まず、施策の不断の見直しについては、御指摘のとおりでございます。御趣旨は、13ページ目のところに施策を不断に見直していくであるとか、KPIについても継続して検討を追加していくということ、あるいは第3章の冒頭のところにも、政府の計画のKPIの変更を踏まえて反映していくということも明記させていただいております。

また、27ページ目の次世代自動車のくだりのところですが、政府の方針でも乗用車、商用車を分けて目標設定しています。乗用車については、2035年、新車販売で電動車100%。商用車については、2040年、電動車に加えて、脱炭素燃料の利用に適した車両で100%ということで、電動車に加えて広く読める形としており、今回、次世代自動車ということで表現を入れさせていただいております。

その定義については、その下、注31で記載してはいますが、従来の定義に加えまして、自動車メーカーでもいろんな開発をされてございます。多様な可能性を含めまして、自動車の脱炭素化を進めるという政府の方針の下で進めていきたいと考えてございます。

商用車、乗用車の区分も含めて次世代自動車、国交省としては、特に事業用の次世代自動車の普及促進を図るということも明記させていただいております。

田中充委員から昨今のいろんな社会事情、軽石であるとか、土砂の話がありましたが、国交省としては当然、政府全体連携をしながらしっかり取り組んでいるところでございます。

環境政策として取り組んでいるものとしてはっきり打ち出せるところではなく、むしろ

防災・減災対策としてとりくんでいるところでございますので、対策としてはしっかりやっているという認識の下で、御指摘いただいた内容で対応できるところは考えていきたいと思っております。

また、国交省の事務事業における取組につきましては、本文の51ページ目に政府としての事務事業の目標、今回、日本全体の46%よりさらに強化して、50%という目標を掲げてございます。国交省でも、これを実現するための国交省独自の事務事業の実施計画というものも別途策定する予定です。御趣旨を踏まえて、策定してまいりたいと思っております。

中村委員から生物多様性、30 by 30、OECDについて御指摘いただきました。御指摘いただいたとおり、これからどう中身を詰めていくかという段階でございます。環境省ともよく連携して、先般も先生に出ていただいた環境省の会議でも、一緒に連携するというところで、私も国交省の取組を発表させていただいたところでございます。連携しながら取組を進めていきたいというふうに考えてございます。

また、緩和、適応、一体的にということ、特に具体的に太陽光発電のお話をいただきました。22ページ目のところでございますけれども、御指摘の公園についても、できるところはしっかりやっていくという方針で書かせていただいておりますが、留意事項として、37行目ですけれども、「施設等の本来の機能を損なわないよう、また、周辺環境への負荷軽減にも配慮しながら取り組んでいく」ということを明記させていただいております。

今年改正された温対法でも、そうした観点からの新しい制度もできてございますので、地域と連携しながら、関係省庁とも連携しながら取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

清水委員から、特に適応関係の水分野のKPIの御指摘をいただきました。今回、御示唆いただいた3つとも、従前の計画から新しいKPIとして設定しているものです。追加での御指摘も、これからフォローアップしていく中で、また取り組んでいきたいというふうに考えてございますけれども、特に治水計画の見直しについては、従来の方針を変更して、将来の降雨量の増加を想定した計画の見直しということで、今検討を進めさせていただいている中での数値の設定ということで認識してございます。また、詳細、補足することございましたら、担当部局のほうからもお答えさせていただこうかと思っております。

竹内委員から人口減少とインフラ、特に維持管理の話をしていただきましたが、大事な問題で、当然、国交省としてしっかり取り組んでいる分野でございますけれども、この計画の中での記載についても考慮させていただきたいと思っておりますし、いろんな政策の優先順位づけをし

ながら、あるいはファイナンスもしっかり見ながらというところ、ごもっともかと思いますので、留意しながら進めていきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、今、手を挙げておられるのが高村委員、大久保委員、住野委員、3人おられますので、この順に御発言いただければと思います。高村委員からどうぞ。

【高村委員】 ありがとうございます。まず、国土交通分野の環境施策について大変丁寧に取りまとめていただいているというふうに思っております。これ、石田先生が座長を務めていただいた国土交通省のグリーン社会ワーキング、「国土交通グリーンチャレンジ」を最終的に取りまとめましたけれども、こちらでの議論も反映していただいて、統合的なビジョン、必要な施策をまとめていただいていると思います。

2ページにもありますけれども、「国土交通グリーンチャレンジ」を重点プロジェクトとしてしっかり位置づけて、まさに脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会、これを広く包含する、先生方に言うまでもありませんが、これらそれぞれ相互に関係をし、補完をしていますので、持続可能な強靱なグリーン社会を築いていくという大きなビジョンの下での施策をまとめていただいているというふうに思っております。

私からは大きく2つ申し上げたいと思っております、1つ意見でございます、強調したい点。2つ目はお願いであります。

1つは、改めてやはり国土交通分野の施策の重要性というのが極めて明確になってきているというふうに思っております。先ほどの脱炭素社会をはじめとした持続可能な強靱なグリーン社会の社会基盤として国土交通分野での様々な施策、とりわけインフラを構築していく、あるいは運用、保全、維持していく、この役割というのが非常に大きくなっているというふうに思います。

これは、気候変動の影響への適応ももちろんそうですし、自然共生についてもそうですが、冒頭に今回、環境計画のところでCOP26の合意についても触れていただいておりますが、御紹介あったように、1.5度目標を国際社会が目指す目標として共有し、最新のIPCCの報告書が取りまとめた知見を踏まえながら、COP26は2030年までの10年が極めて重要だということを指摘しています。

そういう意味で、今回の環境行動計画の中にも盛り込んでいただいておりますが、今まさに足元から排出をできるだけ減らしていく、既存の技術をいかに普及していくか。これは、例

例えば自動車などの輸送交通分野の対策など典型でありますけれども、そのためのインフラ構築ということ一つとっても非常に重要な施策であるというふうに思っております。

もう一つというのは、国交省の所管されているこの分野の施策が改めて非常に重要になっていると思いますのは、やはり企業のサプライチェーンの排出削減、製品のライフサイクルのCO₂排出削減というのが企業・産業の競争力を左右する、そういう段階になっているというふうに思うからです。

国交省が今回、環境行動計画の中に盛り込まれている施策というのは、そういう意味では、そうした環境負荷を低減する、あるいは強靱な社会をつくることによって企業・産業の競争力を高める、あるいは強化をするという意味で新たな役割を持っていると思います。

この点で言いますと、これも御紹介ありましたけれども、特にこの間、海運、航空分野での国交省の中での施策の取組というのは大変際立っているというふうに思っております、国際的に高い目標を掲げつつ、その分野で強い日本の産業の強みをうまく生かしていく、産業政策との連動という意味でも大変高く評価している取組をなさっているというふうに思っています。これが1点目です。

2つ目は、これは既に塩路先生をはじめおっしゃって、御回答もいただいたのですが、必要な施策はまとめていただいております、もう鍵はどう実施するかだというふうに思います。

今回、第3章である程度、ある程度失礼ですが、一定の指標も含めて入れていただいておりますけれども、やはり施策によっては具体的にいつまでに何をするのかというところが必ずしも明確になっていない、書かれていないところがあると思っております、ぜひそこは具体的に。もう既に施策は書かれている、どう実施するかがこれから課題だという観点から、そこはぜひ書き込んでいただきたいというふうに思っております。

その上で、これも塩路先生が既におっしゃったのですが、世界のこの分野での動き、大変速く、政策もそうですし、技術的にもそうですので、かなり長いスパンではなく、定期的な施策の進捗の確認と見直しが必要だというふうに思っております。これ、書いていただいておりますけれども、ぜひ、実際上の計画の運用のところでもしっかり留意をしていただきたいというふうに思います。

もう一つ申し上げたかったことは、既にお答えいただきました国交省さんの事務事業の対策についても、しっかり取りまとめをしていただきたいということが施策の具体的な実施のところで申し上げたかったところです。これは、既に松家さんからお答えいただきまし

たので、結構でございます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、大久保委員、お願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。今回の案では、グリーンインフラの活用、建築物省エネ対策等の強化、オープンデータの推進といった、これまでの議論で指摘されてきた点がより明確に位置づけられた点で、個別のそれぞれの政策について、かなりよい案になっているのではないかとこのように評価しております。

ただ、まだやや弱いというふうに考えられるのは、まさにこれをどう実施するかという観点で、今、高村委員の御指摘にありましたように、それぞれの施策の年限というか、タイムラインを考えていくこともそうですけれども、横断的な仕組みの確保部分がまだ十分ではないというふうに感じます。

特にインフラ整備の仕組みについては、これまでの議論の中でも公共事業評価の改善、具体的には資源効率性でありますとか、持続可能性といったものを入れ込んでいくべきであるとか、あるいはSEAやSAといった仕組みを入れていくという観点で、社会資本整備、インフラ整備の仕組みを改善していくことの重要性が指摘されてきたかと思えます。

この点に関しましては、社会資本整備重点計画の内容をどのように行動計画にブレークダウンしていくかということが重要であると考えておまして、具体的に社会資本整備重点計画の第4章の計画の実効性確保方策の中に、もう既に公共事業評価につきましては多様な効果の関連でありますとか、あるいは社会資本整備に関しましては多様な主体の参画、透明性の確保といったことが書き込まれております。

これをもう少し具体的に行動計画の中に位置づけたほうがいいのではないかとこののが私の意見でございまして、では、どこに位置づけるのかということ。どう位置づけていただいてもいいですけれども、具体的な一つの案として考えられることは36ページに、「インフラのライフサイクル全体での」という項目がございます。ここの最初のところに、「一旦整備されると長期にわたって供用されるインフラ分野」というお話が出てきますが、そのために整備設計から実際の維持管理も含めた取組が必要と。

今、このところがカーボンニュートラルと循環型社会だけになってはいますが、生物多様性も含めまして、グリーンインフラも、グリーンインフラを整備しただけではなくて、その後どう活用していくかも含めまして、総合的なプロセスであると思っておりますので、これを

統合的な取組という観点から、この2つに限らない書き方にさせていただいて、その中に第1段落として、今申し上げたようなインフラ整備の在り方に関する部分を、先ほど申し上げたような観点、公共事業評価の多様な効果の中に持続可能性でありますとか、資源効率性でありますとか、カーボンニュートラルといった観点を入れ込む等の記述をもう少し入れることによって、より重点整備計画の内容を行動計画の中で、行動として国土交通省が取り組んでいくという観点を打ち出せるのではないかと思いますので、御検討いただければ幸いです。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、住野委員、お願いいたします。

【住野委員】 ありがとうございます。住野でございます。よろしくをお願いいたします。

全体を見ますと、メニューはそろっているのかなということでは評価をしております。その上で、第1章の6ページから7ページに記載されております「国土交通分野に関するCO₂排出の状況と対策強化の必要性」というところで、まさしく部門別のCO₂の排出状況の中で、2019年度の実績を見ましても自動車全体で運輸部門の86%の排出というのは依然多いという状況の中で、2013年度においても削減は8%というふうに、非常に少ない状況でありますし、その上で、「対策の一層の充実・強化が求められる」という方向性の中で、ここに記載しておりますように、「国民や企業の行動変容を促進する環境整備を進めて、社会システムのイノベーションを図る」ということが書かれておりまして、私ども、これはまさしく大きな視点だというふうに思っております。

その上で、第2章の29ページの「デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開」というところで、アボイド、シフトの考え方が示されているのですが、主な施策を見ますと、「ソフト・ハード両面からの道路交通流対策」の中で、「ICTやAI等を活用した交通需要調整のための料金施策を含めた面的な渋滞対策の導入の検討」と、ここだけ「検討」ということになっておりまして、他の施策を見ますと、「推進」とか「図る」というふうに前向きに書いてあるんですが、この「検討」というのはどういうことを考えているのか。具体策が示されていないというふうに思っておりまして、これは高速道の料金を変動して、そこでシフトしていくのかなというふうに思うわけですが、やっぱり具体的に示していく必要があるのではないかという点が1点です。

2点目は、公共交通の利用促進として、当然、地域公共交通計画等で利便性の向上、いわ

ゆるバージョンアップをしていくというのは必須の条件だというふうに思っておりますけれども、その前提となるのが、やはり定時運行の確保がなくては効果がでてこないといった側面があるというふうに思っております。

とりわけ都市部や市街地におきましては、企業や国民の皆様に対する公共利用を目指すのであれば、マイカー通勤の自粛ということの啓発、また、総量的規制を前提としたパラダイムシフトへの転換が必要ではないかというふうに思っておりますので、そういった啓発とか、渋滞対策をしっかりとやっていくということも具体的に出していただければありがたいのかなと思っております。

それから、もう1点は、28ページの「自動車の燃費性能の向上」ということで、「電動車に対して高速道路利用時のインセンティブを付与することにより、排ガスの削減や電動車の普及促進を図る」というふうに記載されておりますが、むしろ逆ではないかなと私は思っております、決して否定はしておりませんが、例えばグリーン物流の推進というところにおいても、営業トラック等においてはやはり燃費性能の向上策をしていくことが今、喫緊の課題だろうと思っております、そういった意味では、高速道路への利用率を上げることがまさしく必要であって、高速道路料金についても、とりわけ営業車の割引率を上げて、将来的には電動車ということになるんだろうと思っておりますけれども、今、これだけトラックの数が多くて、別建て料金ではなかなか高速道路が利用できないという現状がある上では、やはり、こういった営業車の割引率を上げて、高速道路によって燃費性能を高めていくというような施策も出すべきではないかと思っております。

最後になりますけれども、もう1点は、「過疎地等における物流網の維持及び買い物における不便等の解消」についてということで、ここは「ドローンの活用」ということが記載されております。もちろンドローンの活用も大事なわけでありまして、一方で、人手不足という観点と効率の面から考えると、やはり貨客混載とか客貨混載を推進していくということも記載していくべきではないかなというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、山戸委員お願いします。

【山戸委員】 ありがとうございます。国土交通省の環境行動計画をお取りまとめいただき、ありがとうございます。大変ありがたいと思っております。

日本のカーボンニュートラルの実現に向けて、自動車の脱炭素化は大変重要なことと認識しており、日本自動車工業会をはじめ各メーカーとも、2050年カーボンニュートラルに向けて全力でチャレンジしていくことをコミットしております。

今回の環境行動計画では、自動車の脱炭素化に関しまして、特定のパートレーンに絞るのではなく、次世代自動車として幅広い選択肢を追求する姿勢を示していただいております、不確実性が多い将来のエネルギーや技術に対応する、非常に理にかなったものとして賛同いたしております。

自動車業界として、多様なお客様のニーズにお応えし、プラクティカルかつサステイナブルな選択肢をお客様に御提供し、2050年カーボンニュートラルに向けて着実に進んでいけるよう最大限努力してまいりますので、引き続きの御支援をお願い申し上げます。

特に、電気自動車や燃料電池自動車の普及促進には、充電・水素充填施設の整備が必要不可欠です。ここに御記載いただいている内容以外にも、国土交通省様管轄の高速道路や公道などでのこうした施策のさらなる充実について、御検討をお願いしたいと思っております。

また、27ページに「レジリエンス機能の強化に資する住宅・自動車におけるエネルギーの共有・融通を図るV2Hの普及促進」について記載いただいておりますが、こうした住宅への充放電器の普及につきましても、国土交通省様の施策として、さらなる推進をお願いしたいと思っております。

以上、よろしくお願い申し上げます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

続いて、谷口委員、お願いします。

【谷口委員】 ありがとうございます。遅参したのですが、今、資料を拝見していて、いろんな生活の営みから温室効果ガスが出るのですが、交通行動に着目すると、やはり過度な車依存からの脱却というか、公共交通を活用して歩いて楽しいまちの構築というのが国民を巻き込んだ動きになっていけばいいなというふうに感じて拝読しました。

例えば、資料1の30ページ目の28行目には、「行動変容を促す環境整備をする」というふうに書かれているんですね。つまり、行動変容を直接促すのではないというふうにも聞こえてしまって、国土交通省さんの仕事は、間接的な環境整備が仕事だというふうにも読めてしまうので、ぜひ、もうちょっと積極的にやるんだと。昔は、確かに人々の行動変容を促すのはインフラを扱う国交省の範囲外だという方もいらしたのですが、今はそうじゃないと思うので、国土交通省は国民の態度、行動変容を直接促す政策もやっているとPRを

ぜひしていただきたいです。

その中で、行動変容を直接的に促すコミュニケーション施策として、国民や企業を対象としたモビリティ・マネジメントというのがあるので、確かに書かれてはいるのですが、もうちょっと大きく書いてほしいなというのが、すみません、私の希望というか、お願いです。

例えば、資料1の30ページ目にも行動変容を促す取組というところにモビリティ・マネジメントって書くと、専門用語的ではありますが、具体的にイメージがしやすいと思うんですね。あとは、例えばエコ通勤のところにはモビリティ・マネジメントというのがあるので、通勤行動だけじゃなくて、公共交通とか、自転車の利用促進というのにもモビリティ・マネジメントという言葉をぜひ追記いただきたいです。

あと、資料2の概要のところでも、4ページの「公共交通、自転車の利用促進」のところ「Ma a S」と書かれていますけど、Ma a Sって単体で公共交通の利用促進ができるわけじゃないというのは、近頃本当に語られているのですが、Ma a Sとモビリティ・マネジメントを組み合わせると強力なツールとなると思いますので、ぜひ、ここにもMa a S&モビリティ・マネジメントとか、そういうのを入れていただきたいなと思って伺ってありました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続いて、鬼沢委員、お願いできますでしょうか。

【鬼沢委員】 ありがとうございます。私からは、17ページの10行目に「人材育成」、あるいは18ページの11行目には「地域との連携」という言葉がちゃんとうたわれていて、これは非常に重要なことだと思います。

その後の項目では行動変容とか、ライフスタイルの変化とありますけれども、これは国民一人一人に長い間、時間をかけてやることではなくて、日々の生活の中で、今日からライフスタイルの変化や行動変容を起こしていかなければいけないことだと思いますので、ここは、むしろ環境省などと積極的に連携しながら進めていかなければ、なかなか変化につながっていかないのではないかと思います。

ぜひ、その辺は環境省と連携して、地域の方、地域の人材を生かした人材育成をしっかり進めていくことが一人一人の行動変容につながっていくと思いますので、その辺りはぜひよろしくお願いいたしますと思います。

それから、もう一つ、27ページの17行目に、電気自動車100%の実現に向けて、「包括的な措置」という言葉で書かれているのですが、この中に多分含まれていることだとは思いますが、電気自動車の充電器などのインフラが、これから必要になると思います。そういつたことが地域に住んでいる私たちの目につかなくては、電気自動車に乗ってみようなんていう気持ちにはならないわけですから、充電器やインフラの充実は早急に進めていく必要がありますし、充電器についてはEUや中国と日本の規格が統一されていないということもありますので、その辺をもっと研究しながら、後で困ったことにならないようなことをやっていく必要があるのではないかなと思っております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、加藤委員、お願いいたします。

【加藤委員】 名古屋大学の加藤です。何点かちょっと指摘させていただきます。

まず、以前のときに立地適正化計画とか地域公共交通計画の中に環境配慮のこと、そういう効果があるはずなので、そういうことをきちんと書いてほしいと申し上げて、ある程度書いていただいたと思っているのですが、全体としては、その両計画をやれば、まちや交通が脱炭素になっていくみたいな思い込みに近いような書きぶりになっていると感じています。

そうではなくて、立地適正化計画とか地域公共交通計画を策定する中に、きちんと環境を配慮して環境負荷削減であるとか、脱炭素とか、そういったことに近づいていくようにしていかなきゃいけないということが必要だと考えています。

そう考えると、地域公共交通計画においては29ページにあるように「環境配慮する」ということが書いてあるのですが、書いてあるだけで、具体的にどうやるか、何らないので、これが書かれて実効性があるのかというのがちょっとよく分らないです。立地適正化計画では全くありません。

以前から申し上げているように、特に地域公共交通計画はそうだと思うのですが、MaaSなんかも典型ですけど、やったら環境負荷削減では全然ないので、やったら環境負荷削減になるということをきちんと認証とか評価する制度、あるいは方法論の提供が必要で、それを開発することが急務ではないか。特に交通分野は、それをやったからCO₂が削減するとか、単純なものじゃ全然ないので、そういうことを認証する制度は絶対必要じゃないかと思ひます。

あと、低炭素まちづくり計画についても41ページに挙げていただいたのですけれど、こ

それは、まさに低炭素なまちをつくる計画なので、そこのチェックをした上で認定されるものであり、そういう意味ではいいと思っているのですが、やはり同じことで、その認証制度がきちんとしていなければ、うそになってしまうので、認証評価制度というのは、これを実質化するには必然じゃないかと私は考えていますので、ぜひそこを考えていただきたいと思っています。

それから、29ページのところに、地域公共交通計画の環境配慮の後にLRT、BRTのことと、電気自動車や燃料電池自動車といった輸送システムというふうに連続で書かれているのですが、ぱっと見ればLRT、BRTは輸送システムだと思うんですが、電気自動車や燃料電池自動車そのものだったら輸送システムとはちょっと思えない。

これが公共交通機関に電気自動車とか燃料電池自動車を入れていくという意味なのか、一般的な車全体として、電気自動車や燃料電池自動車を入れていくことを意味しているのか。あるいは、ここで言う電気自動車、燃料電池自動車というのは、先ほど山戸さんもお話しされましたけれど、そのためにインフラが要るので、その関連インフラも含めて輸送システムと呼んでいるのか、そこが判然としないんです。

やはりLRT、BRTといっているとすれば、私が3番目に言ったことが重要だと思うのですが、ここじゃないところにきちんと明記したほうがいいと思っています。

あと、これは余計ですけど、LRTについては、脚注に「路面電車システム」と書いてあったと思います。これは「軌道系交通システム」というべきで、路面とは限らないと思うんですよね。路面電車といってしまうと路面なので、必ずしもLRTとは限らないと思っているので、ここで間違えると路面が環境に優しいなんていうふうに勘違いする人が出てくる。ここ、すごく重要なところですよ。こういうところに間違ったことを書くとまずいので、軌道系交通システムがまさに脱炭素に近いということをちゃんとここで言わなきゃいけないと思っています。

あと、全く別の話を申しますけれど、ライフサイクルについて出ていました。私、LCAの研究者で二十数年やってきたので、とてもありがたいなと思っていますが、インフラにおけるライフサイクルアセスメントは、それ自体のライフサイクルも大事ですけど、そのインフラの上で行われる活動については、本来、ほかの部門のものなのですが、その部分について削減したり、むしろ増やしたりすることがある。そのほうが大きいことが一般的です。

だから、インフラでライフサイクルアセスメントをする場合には、必ずインフラの上で行われる活動に影響を与えるのか、与えるのだったら増やしてしまうのか、減らしてしまうのか

かということもきちんと検討する必要があるというのを、ちょっとお願いしたくて、そうではないと、インフラの部分だけでライフサイクルアセスメントをやって、少なくなったからいいと思っていたら、その少なくする対策をした結果として上の活動が増えたら意味がないんですね。だから、そういうことはきちんと入れていただきたい。これは、もう二十何年も前から言っていることなので、きちんと考えていただきたいというのがあります。

そういう意味では、例を言うと、道路についてはLCAのこと、何も書いていないのですが、環境に配慮した道路設計をすれば、それによってCO₂が増えたとしても、物すごい量のCO₂が削減できることがある。そういったこともあるので、そういうのなんかは道路に書いてもいいのではないのかなと僕は思いました。ここは、ちょっと余計なことですが、以上です。よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続いて、田中宏明委員、お願いいたします。

【田中（宏）委員】 どうもありがとうございます。私は、まず、「国土交通グリーンチャレンジ」は総論として非常によくなったと思います。特に、取組の基本的な方針とか、それから横断的な視点とか、この辺を非常に重点的に書いていただいているので、結構ではないかなと思います。

その上で、3点ぐらい気になっている点があって、まず、横断的な取組とか、それから、連携の問題が総論としては非常によく書かれているのですが、3章の個別の話になると、どうしてもやっぱりまだ縦割りになっているところがあって、ここの部分、もうちょっと何か踏み込めないかなという点が非常に気になっています。

具体的には23ページ、バイオマス利活用なんか、非常に多くの省庁にまたがるのですが、23ページの上なんかそうですけども、ここでは生ごみとか食品廃棄物が一つの例にはなっているのだろうと思うんですけども、今のは環境省の廃棄物系ですよ。そのほかに農林水産省系のいろんな廃棄物も入ってきますし、それから、下の下水熱のようなどころについても、給排水の問題もあるのですが、下水道が熱をどのように使ってもらおうかということもあるのですが、同時に熱のやり取り、具体的に言うと、例えば環境省の所管されている廃棄物の焼却施設からの熱をもらう、あるいは、ほかの事業場系からの熱をもらう、こういうような視点でのやり取りが実はあまり書かれていない。

さらに、それらの反映だろうと思うのですが、KPIのところを見ると、どうしても事業の目的の中のゴールが国交省の事業の範囲の中の記述に終わっていて、例えば省庁連携で

やるということが重要だとは書かれているのですが、それに対する連携のボールになるものがほとんど出てきていないように見える。それは、ごく僅かな例でいいと思うのですが、やはり何らかの姿勢を見せていく必要があるのではないかなというのが、まず気になっている1点目です。

2点目は、技術開発の点なのですが、これもいろんなところに技術開発、書いていただいているのは結構なのですが、下水道は下水道ですし、それから、37ページ辺りにも下水道をはじめとしていろいろ書いていただいていますけれども、国土交通省のこれまでの技術開発というのが実証事業とか、あるいは数年の間で使うということを目指した事業に対する支援、こういうところを中心に、これまで動いているんですよ。

ところが、2030年から2050年に向けて、いろんなインフラの新しい視点からの段階に来ているとは書かれているのですが、では技術開発についての支援を今後どうしていくのか。特に、基礎的な研究開発が十分至っていないところがあって、これは、他省庁のお金ではできるところはあるのですけれども、ここの部分の書きぶりが少し足りないのかなと。

要するに実証事業をベースにしたものから、より長期的な戦略を持って技術開発すべき点がないかということ強調して書いていただく必要があるのかなというふうに思っています。この辺、御検討をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

今、手を挙げておられる最後ですけれども、村山委員、お願いいたします。

【村山委員】 よろしくお願ひいたします。今回の環境行動計画、よくまとめていただいたと思っています。ありがとうございます。感想というか、期待のようなものを2点述べさせていただきます。

私の関連している国際海運ですけれども、世界単一市場というところで脱炭素化などの環境対応、あとは、今回と少し離れますが、運航の自動化・無人化というところで、まさにゲームチェンジが起ころうとしているというか、関連する各国企業群が、そういったゲームチェンジを起こそうとしているというところだと思います。

日本では、海事クラスターということで、いろいろな関連する企業群が作り上げてきたシステムというものを基盤に、やはり官民一体で研究開発というところに取り組んでいく必要があると思っております。

2050年の国際海運のカーボンニュートラルというものを目指して、代替燃料の活用

とか、先ほども言いましたが、自動運航といった新技術の開発というものを逆算して、2030年頃の実装ということをめどにして進められているというふうに認識しています。そういう意味でも、ここから10年というのは非常に重要なタイミングで、この環境行動計画も、それに併せて重要だと思っていますし、今回、そういったところで内容的には時宜にかなったものと思っています。

既に具体的にグリーンイノベーション基金事業等で水素・アンモニア・LNG燃料船、いわゆるゼロエミッション船の開発が進められていますけども、国交省から今後も強力に支援・推進・強化などのフォローアップが必要だと思っています。

こういったもののインフラとなるカーボンニュートラルポート、個人的に非常に期待していますけれども、こういったところでグリーンチャレンジでも述べられている分野横断、官民連携というところで進めていただきたいと思っていますし、世界にアピールできる形で、実現に向けて、ここからの10年やっていく必要があるだろうと思います。

研究開発のところでもまとめると、研究開発の項目、内容というところで、やはり国土交通省が関係していくという意味では、所管している産業分野での社会実装を見込んだものにフォーカスしていくと私個人的には思いますけれども、そういったところで項目の選定、開発のプロセス、あとはフォローというところで、国土交通省らしい研究開発というものを意識して、行動計画の関係する文章にもまだ反映するところがあればお願いしたいと思います。

具体的には、例えば現場を持っていらっしゃるのでも、そういったところを有効活用するといったようなこともあるのではないかなと思います。こういったことは、私の分野だと洋上風力発電とか、再生可能エネルギーについても同様のことが言えるかと思っています。

あと、2点目ですが、こちらもグリーンチャレンジのほうに書かれていた内容だと思いますが、国際貢献、国際議論のリードというところでは、今後、理念が先行し過ぎて、技術開発の方向性が必ずしも正しい方向に行かないこともあり得ると思っています。あとは、技術開発の成果を国際的なスタンダードにしていくということも重要かと思っています。

そういった意味で、国際機関での活動が大切なわけですがけれども、現在、IMO（国際海事機関）の海洋環境保護委員会の議長に国交省の斎藤英明さんが選挙でちゃんと選ばれて、今、重責を担われていることについては、この行動計画に記載されているような国際貢献、議論のリードというところを国交省さんはちゃんと主体的に実行していますので、そういった重要な行動の一つなので、遠慮せずに、今後もしっかりとアピールしていただきたいと

思っています。

すみません、2点と言いましたが、3点目、簡単にですが、最後に付け加えます。あとは、私の分野で言いますと内航海運の環境対策、デジタル化も記載されておりますし、そこはよいと思っています。

あと、長く議論されてきているところでモーダルシフト、これは本気で取り組んでほしいと思いますし、さらに、個人的な意見になりますけれども、東京は自転車での移動がやりやすい、安全とは言えないとは思っていますので、この行動計画に書かれているように、きちんと対策していかないといけないだろうなというふうに思います。

以上です。ありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、お待ちいただいている屋井委員、次に村井委員の順でお願いしたいと思います。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。屋井です。どうもありがとうございました。大変よい計画の案ができたというふうに思っています。従前の国交省の環境行動計画と比べても、さらに踏み込んだ野心的な部分も含めた行政計画ですね。国交省の責任においてやっていくような部分がはっきりとしている計画であると思います。

2章が「国土交通グリーンチャレンジ」ということで、石田先生が座長のワーキングの成果が、そのままスパッと入ってきているので、私も関わってきましたから、それに関しては、今さら発言するのは心苦しいところがあるのですが、2点ほど申し上げたいと思います。

1点は、中身に関わる話ではないですが、いわゆる緩和と適応ということで、適応に関する部分なんです、グリーンチャレンジの最後のところの※印が昔からちょっと気にはなっているんですけども、前大臣の時代から始まっている「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」というのが、※印のまままだ残っちゃっているんです。

確かにグリーンチャレンジとしてやってきたのは、適応、一体化して進めていくんだというスタンスではあるけども、ただ、この部分については、議論の中で明確にしっかりと位置づけて議論してきたわけではないので、こういうふうになっているんですけども、ただ、今回、1章、2章、3章という3つでつくったときに、1章のほうに改めて適応というのを位置づけて、その中の8ページだったかな、このプロジェクトのことをしっかりと書いていただいていますよね。そこを受けながら2章、3章というふうに読めるので、8ページのところにあるように、ここも総力戦で挑むんだということも位置づけてプロジェクトをリストアッ

プしていますから、先ほどの38ページの※印は、何とか本文のほうに入れたほうが素直でいいじゃないかなと思うんです。

それで、入れる場所として、さっき見ていて可能性があるのは24、25ページ辺りのところに、文章を若干変えなきゃいけないかもしれないけど、趣旨として、そういうプロジェクトをしっかりと進めていくんだというのを2章のほうでも受けているということにしてもらえば、それだけでもいいかなというふうにも思いますので、適応という観点でしっかりと整合性を持って取り組んでいくんだということが伝わるように、併せてできるともつといいと思いましたので、それが1点目です。

それから、もう1点は、個別の話は確かにもっと書いてほしい点がないわけではないのだけど、ここまでのレベルで議論してきて、一定程度で、まさに総力戦というのは、また違う計画なり仕組みをつくって行って、制度だって変えていきながらやらないと駄目なことが大変多いので、ぜひ、引き続き取り組んでいただきたいなとは思っています。

それで、1点だけって言ったもう一点は、32ページ、45ページで航空関係、先ほどほかの先生からもお話ありましたが、航空分野も短時間でどんどん進んでいますよね。今も国交省の中でも航空機運航分野のCO₂削減だとか、空港分野というのを精力的に検討して、まさに今、ロードマップと行程表なんかが出来上がってくるタイミングなので、これは、さらに踏み込んで書いていただいたけども、恐らくこれ以上に踏み込んで書き込める、あるいは書き込まないと、両者というのかな、少なくとも整合関係がうまく取れないような記述になる心配もありますから、この辺りは、今日の委員会後にぜひ、そちらの検討の状況も踏まえて、しかるべきタイミングで事務局としても責任を持って書き直していただければ、大変ありがたいなと思っています。

例えばSAF関係なんかも調整を図るみたいな、そんなレベル感なんだけど、それをさらに踏み込んだ、もっともっと先を行かなきゃいけないという意識で行程表をつくっているというふうに認識していますので、ぜひ、その辺りを書き込んでいただければというふうに思います。

以上です。どうもありがとうございました。

【石田部会長】 ありがとうございました。

それでは、村井委員、お願いできますでしょうか。

【村井委員】 よろしく申し上げます。今回から議論に加わらせていただくことになって、計画策定の最後の最後に加わったというわけなんですけれども、全体を読ませていただい

て、やっぱり脱炭素の重要性ですとか、2030年までに取り組むべきことなどが分かりやすくまとめられていて、大変勉強になりました。

1点気づいたことというか、要望というか、感想ですけれども、全体として、これ当たり前ですけれども、「グリーン」という言葉がたくさん散りばめられているんですよ。今回、そこがポイントということになると思うのですけれども、グリーン化、グリーン社会、グリーン成長戦略、グリーンリカバリーなんかであって、これは、脱炭素の核になっている言葉だというのは理解しているのですが、この「グリーン」という言葉、世間的には、新しく出てきた言葉で、そこまで当たり前になっていないという具合に思います。

これから、ここに書かれているKPIを達成していくことになると思うのですけれども、その際には広く民間なんかにも広げていかななくてはいけませんので、その際には、「グリーン」という言葉を改めて、ぜひ補足しながら使っていただければなという具合に思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。まだ何人が御発言いただけていない委員の方がおられますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

では、ちょっとお考えいただくとして、この間を利用してというと変ですけど、松家課長から何かレスポンスがありましたら、短くお願いできればと思います。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。各委員から様々御意見をいただきました。個別分野も含めて、また関係部局とも相談しながら対応させていただきたいと思いますが、幾つかコメントいただいた点で、高村委員からは、毎回、カーボンニュートラルをはじめ、グリーン社会の実現を支えるための基盤としての国交省の役割、しっかり応えてほしいということで、この計画、どう実行するかということをお腹に据えながらしっかり取り組んでいきたいと思っておりますし、様々なロードマップ等も各分野でも作成し、発表させていただいているところもございます。そうしたところもしっかりフォローアップ、計画全体でもフォローアップしながら計画の運用としてしっかりやっていきたいというふうに思っております。

大久保委員からいただいたインフラ整備においてどういうふうに環境配慮しながら取り組んでいくかということについても、御指摘の趣旨を踏まえて検討していきたいというふうに考えてございます。実行ベースでも、いろいろ考えていく必要もあろうかと思っておりますけれども、御意見として承りたいと思っております。

住野委員のほうから、特に交通・運輸の関係での御指摘をいただきまして、検討段階にとどまる施策についても地域と連携しながら試行していくような取組も行っておりますし、

渋滞対策についても、具体には第3章のところで個別に施策として書かせていただいているところもございます。また、貨客混載など、個別に御指摘いただいたところは検討させていただきたいと思っております。

山戸委員、鬼沢委員も含めて、EV等の充電施設等についての重要性も御指摘いただきまして、国交省で所管しているところ、経産省として所管しているところ、役割分担しながら、政府全体連携しながら、自動車の脱炭素化についてしっかり取り組んでいきたいと思っておりますし、国交省の取組としては都市道路インフラのところでの様々な取組も記載させていただいておりますので、しっかり対応していきたいと思っております。

谷口委員から意識・行動変容への直接的な働きかけについてご意見をいただきましたが、記載の箇所によって、そういったところに触れているところもございますけれども、改めて確認をしながら、実行としてもやっていきたいと思っておりますし、モビリティ・マネジメント、MaaSとの連携、御指摘いただいたことを検討させていただきたいと思っております。

鬼沢委員、田中宏明委員も含めて、連携の重要性について様々御指摘もいただきまして、総論として書かせていただいているところ、各論でどこまで細かく書けるかというところは、ちょっとまた整理させていただきながら、実行ベースではしっかり対応させていただきたいというふうに考えてございます。

加藤委員のほうから、特に交通計画等の脱炭素、環境配慮について、記載だけではなくて実行でもしっかりやらないと自動的に進むわけではないといったことや、特にMaaSの取組も含めて御指摘をいただきまして、こうしたところ、交通関係部局としっかり連携しながら、まず、計画策定のところでの配慮をしっかりと取り組んでいただく、また、それを核としながらの実行、運用、地域とも連携しながらやっていくこととしております。認証等の制度の必要性も御指摘いただきまして、どう実行していくかというところの中で関係部局とも連携して取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

個別の用語の御指摘もいただきまして、また確認をさせていただきたいと思っておりますし、インフラのライフサイクルについてのご指摘も、大久保先生の御指摘も含めて考えていきたいというふうに考えてございます。

また、田中宏明委員、村山委員から技術開発の観点での御指摘もいただきまして、記述としてはグリーンチャレンジの総論のところでも整理をさせていただいており、例えば16ページ目の27行目ですけれども、御指摘いただいた長期的な視点から2050年に向けて、今、技術的に確立されていないものでも、しっかり研究開発、長期的な視点から取り組

むという記述はさせていただいていますけれども、村山委員からも御指摘いただいて、どういうふうを選別しながら、官民連携して取り組んでいくかというところは、個別分野の中でもしっかりと対応させていただきたいというふうに思っています。

村山委員から個別に国際海運、内航海運の御指摘、日々御指導いただいているところがございますけれども、しっかりと対応していきたいというふうに考えてございます。

屋井委員から、適応策、防災・減災の記述のところについて、こういうふうに記載した趣旨は、6つのプロジェクトのどれか1つに当てはまるというよりは、まちづくりの分野、グリーンインフラの分野、あるいは海の分野、様々に防災・減災についてまたがるところの横断的なプロジェクトになっているものですから、どこかに入れるということではなくて、全体まとめて書かせていただいているところがございます。個別にも御相談させていただきたいと思っておりますし、航空の御指摘も、航空局ともよく相談して、この計画で書き切れるところ、またフォローアップしながら充実させていくところをしっかりと対応していきたいというふうに考えてございます。

最後、村井委員のほうからもグリーンの位置づけ、この計画では、様々記載させていただく中で大きな位置づけとしては、緩和策、脱炭素のみならず適応、自然共生、循環社会、広く包含する形でのグリーン社会という位置づけで書かせていただいておりますけれども、委員の先生方から国民、企業の意識・行動の変容につながるよという御指摘もいただいておりますので、施策の実行を通じて、そうした認知が広がり、また貢献していけるように取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

【石田部会長】 丁寧にレスポンスしていただきまして、どうもありがとうございます。若干時間があります。まだ御発言のない委員の方、あるいは2回目、ぜひこれだけは言っておきたいという方がおられましたら、手挙げ機能でお知らせください。黒木さんは、手を挙げられましたね。

【水管理・国土保全局黒木係長】 水管理・国土保全局河川環境課の黒木と申します。ありがとうございます。

すみません、先ほど清水委員から気候変動の影響を踏まえた治水計画の見直しの指標について御質問いただきまして、基本方針の見直しがまずあって、それを踏まえて河川整備計画の見直し等する中で、どういった考え方とか、数字の根拠で置いた目標設定になっているのかという御質問の趣旨だと理解しています。

申し訳ありませんが、本日は、ここの部分の主担当が同席していないもので、また確認して改めてお伝えさせていただければというふうに思っておりますので、よろしくお願いたします。

以上になります。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

塩路先生、どうぞ。

【塩路委員】 すみません。さっき言えなかったこともあったんですけども、第3章のKPIですよね。このKPIというのを今回かなり数を増やされたということですけども、なるべく厳密さというか、紛れのない指標が必要じゃないかなというふうに思っていて、その意味から、幾つかあるのですが、例えば41ページのスマートシティの社会実装化ということが書いてあるのですが、指標として「スマートシティに関し、技術の実装をした」というのが、どういうことが判別になっているのかなというのがちょっとよく分からなくて、そういうことが幾つかあると思うんです。

指標が難しいということも理解していますけれども、観点の注をつけるとか、もうちょっと分かりやすい工夫があってもいいかなと思いました。そのほかのところのKPIもそうですけども、なるべく、そういうことをしてほしいなど。

ごめんなさい、44ページ、私の意見としては、電気自動車、EVの普及というのは、電池の性能向上とコスト低減というのはもちろんそうですが、それに加えてインフラ、国交省から見たときの走行中給電システムとV2Xですね。国交省のテリトリーはV2Hということらしいですけども、その2つの点がまちづくりというか、社会全体のシステムの中で電気自動車をいかに生かしていくかということも含めて非常に大事じゃないかなと思っています。

そういう意味で、44ページの自動車の脱炭素化に対応した社会実装の話と次の電力供給機能、ここのところは、KPIをつくるのはそんなに難しくないのではないかなというふうに思えたんです。だから、KPIがあるものとないものと判別というか、それでKPIの厳密さ、そういったところをもう少し御配慮いただければなと思いました。全体としては物すごくよくできていると思っているのですが。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。中道委員、お願いいたします。

【中道委員】 全体的に、指摘に対応して様々なことを盛り込んでいただいて、重要なこ

とが書き込まれていると思います。ただ、細分化されていることで、全体的な視点を見失わないかということが気になっています。例えば、空港の脱炭素化に関わらせていただいているのですけれども、実は、空港アクセスによる二酸化炭素排出量が、一番多いと言われていた航空機の離着陸に匹敵するぐらいあるということが数値化すると分かりました。そのように分野横断的な視点で見ると削減の余地がある部分があるのではないかと気がなっています。分野横断のところは、15ページのところに書いていただいている、これで是非進めていただきたいと思うのですが、例えば、13ページの今後のフォローアップのところ、数値化してもっと減らせる部分がないか再点検するというようなことも含めていただけないのではないかと思います。本当に総力で取り組まないと脱炭素化は達成できないと思いますので、13ページがいいかも含めて、ご検討いただければと思います。

もう1点、「国土交通グリーンチャレンジ」は野心的で、内容については全く同意するのですが、国土交通省の施策との対応がしっかり盛り込まれているのかということが気になっています。私のほうで気づいたところで言うと、例えば30ページの「公共交通、自転車の利用促進」の「通勤交通マネジメント」という言葉が、後の指標のところでは出てきていないので、国土交通省の施策として例えばこういうもの、何々等のといったことを書いていただくと、どういう手段で事業として進めていくのかがさらに明確になり実行力が高まるのではないかと考えました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

松家さん、いかがでしょうか。何かレスポンスがありましたらお願いしたいと思います。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。塩路委員、中道委員から、KPIであるとか、数値化しながらのさらなる取組の推進という御指摘いただいて、関係部局と連携しながらKPIの設定させていただいて、また、この計画でもフォローアップしながら、さらに充実させていくということも書かせていただいております。

現状、設定できるところ、また、御指摘いただいて少し補足して解説が必要なところを整理しながら取り組んでいきたいと思っておりますし、施策をより分かりやすく記載できるようにというところは、最後チェックする中でも確認させていただければというふうに思います。ありがとうございました。

【石田部会長】 もしほかになければ、議論はこれぐらいにさせていただければというふうに思っておりますが、今日も本当にたくさん御意見いただきまして、中には優

しくて、間に合わなければ次の環境行動計画に反映してくれればよいよみたいな御意見もいただいたんですけど、やっぱり、いただいた意見はできる限り反映すべきだというふうに思っております。

ただ、連携については、他府省との調整もありまして、あるいは所掌範囲というのもありまして、なかなかややこしい話も入ってくるのかなというふうに思っております。ですから、全部を反映するというを事務局に要求するのは多少なりとも酷かなというふうに個人的には思っておりますので、御了解いただければありがたいと思います。

ただ、できる限り今日いただいた貴重な意見については反映すべきだというふうに思っておりますが、冒頭、局長からもありましたように、年内に取りまとめる、そういうスピード感って絶対必要だなというふうに思っております。ですから、また再びお諮りするということにはいきませんが、扱いについては屋井部会長と私に御一任いただければありがたいと思いますが、そういうことでよろしゅうございますかね。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。反対だという声は聞こえませんでしたので、了解いただいたということで、そのように誠心誠意取り組んでまいりたいと思いますので、事務局におかれましては年末のお忙しいときでありますけれども、よろしく願いをいたします。

それでは、本計画案について、基本的には御了解いただきました。ただ、改善すべきところ、追加すべきところ、修正すべきところ、多々御意見いただきましたので、それについては私と屋井先生に一任させていただきます。

本日予定いたしました議事は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

【青柳交通環境・エネルギー対策企画官】 どうもありがとうございました。本日は、長時間にわたって活発に御議論いただきまして、ありがとうございます。

次回の環境部会につきましては、今後また調整させていただきまして、改めて御案内させていただきます。よろしく申し上げます。

それでは、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38回合同会議を閉会いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —