

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

グリーン社会小委員会第1回合同会議

令和6年9月10日

【大野環境政策企画官】 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及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会グリーン社会小委員会第1回合同会議のほうを開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、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、オンラインとの併用の会議となっております。不具合等ございましたら、チャット、お電話等でお知らせいただければと思います。

オンラインで御参加いただいている委員の皆様におかれましては、御発言御希望の場合、画面上の挙手ボタンを押してお知らせいただき、御指名がございましたら、カメラ・マイクをオンにして御発言をいただければと思います。御発言が終わりましたら、再びカメラ・マイクをオフに戻していただき、挙手ボタンの解除のほうをお願いいたします。

また、会場で御出席の委員の皆様におかれましては、御発言の際、お手元のマイクを置かせていただいておりますので、マイクをオンにして御発言をお願いいたします。終了後はマイクのほうをオフをお願いいたします。

続きまして、資料のほう、確認をさせていただきます。お手元に資料、あるいはオンラインで参加されている皆さんには、事前にお送りしているデータを御確認いただければと思いますが、資料につきましては、議事次第、委員名簿、さらに資料1から5を御用意してございます。さらに、委員の皆様方には、本日御欠席の伊藤委員から意見書を頂いておりますので、お手元にお配りをさせていただいております。

資料の不足等ございましたら、お近くの職員までお声がけいただくか、チャット機能等でお声がけいただければと思います。

それでは、国土交通省を代表いたしまして、総合政策局長の塩見から開会の御挨拶をさせていただきます。

【塩見総合政策局長】 総合政策局長の塩見英之でございます。議事に入ります前に、一言御挨拶を申し上げます。山内座長、そして石田委員長をはじめとしまして、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、このグリーン社会小委員会合同会議に、オンラインも

含めて御出席を賜りまして大変ありがとうございます。

国土交通省では、様々な行政を担当させていただいておりますけれども、その中でも環境関係の政策、今後取り組むべきものについて環境行動計画という形で取りまとめをし、省を挙げて推進をしているところでございます。前回、この環境行動計画について、この小委員会で御議論いただいたのが約3年前ということで、早くも当時の議論から3年がたとうとしております。

前回御議論いただきました際は、脱炭素の分野におきまして、カーボンニュートラル、こういうものへの対応を大きな動機として御議論を賜ったということでございますが、その後も環境関係の政策はいろんな形で進化、進展をしております。脱炭素の関係では、GX移行債のような経済との両立ということで、新しい政策も出ております。また、これからも、新しい次期のNDCの提出でありますとか、GXの2040年ビジョン、こういう議論も始まっております。

3年に一度行われます地球温暖化対策計画や、エネルギー基本計画の見直しの議論、これも既に始まっているところでございます。脱炭素の分野だけでもこういった新しい動きが出ておりますが、加えて、昨今では生物多様性の分野におきましても、昆明・モントリオール枠組が採択をされる、こういう大きな新しい動きも始まっております。

また、さらに申し上げれば、サーキュラーエコノミーということで、循環型社会を目指した新しい動きというものも、近年始まっているというところでございます。こういった新しい動きに対応して、私ども国土交通省がどういう政策をとるべきかということについて、改めて先生方の御知見をいただき、議論をし、政策の充実を図っていかねばならない、そういう時期に来ているのではないかと考えまして、このたび、この小委員会合同会議を開かせていただくことにしたものでございます。

若干加えて申しますと、政府の環境基本計画というものが今年の5月にできております。この中ではウェルビーイングという言葉を使いまして、これが一番大事な目標なんだということも位置づけられてまいりました。今までなかった視点がこういう形で加わってきているというふうにも思います。

民間の取組に目を向けますと、企業の環境情報の開示、こういうものも大分進んでまいりましたし、また、環境価値が見える化して、言わばその企業活動の前提条件といえ、自己目的化といいましょうか、内生化の動きもかなり進んできている、こういうふうにも思います。

国土交通省がこういった動きに遅れを取ることをないようにすることは当然でございますけど、さらに申し上げれば、いろんな政策の実現手段を国土交通省はたくさん持っておりますので、国交省が環境政策をリードするというぐらいの意気込みで、これから環境行動計画の見直しを進めていければと思っております。

どうか先生方におかれましては、忌憚のない御意見を賜りまして、有益なアドバイスを頂戴して、いい環境行動計画の改定につなげていきたいというふうに思っております。これから少し長丁場の議論になるかもしれませんが、どうかよろしくお願い申し上げます。

【大野環境政策企画官】 今回、第1回の会合ということで、本会議、本合同会合の委員の皆様方、お名前の御紹介をさせていただきます。お配りした資料の委員名簿を御覧いただければと思います。

五十音順でございますが、まず、石田東生委員。

【石田委員】 石田でございます。よろしくお願いします。

【大野環境政策企画官】 伊藤聡子委員。本日は、御欠席でございます。

大久保規子委員。オンラインで御出席でございます。

続きまして、大橋弘委員。オンラインで御出席です。

続きまして、勝見武委員。

【勝見委員】 勝見です。よろしくお願いいたします。

【大野環境政策企画官】 塩路昌宏委員。

【塩路委員】 塩路です。よろしくお願いいたします。

【大野環境政策企画官】 高村ゆかり委員。本日、オンラインでの御出席でございます。

竹内純子委員。オンラインでの御出席です。

田辺新一委員。本日、御欠席でございます。

中村太士委員。本日、御欠席でございます。

羽藤英二委員も、本日、御欠席でございます。

二村真理子委員。

【二村委員】 どうぞよろしくお願い申し上げます。

【大野環境政策企画官】 村山英晶委員。本日、オンラインでの御出席でございます。

山内弘隆委員。

【山内委員】 山内でございます。よろしくお願いします。

【大野環境政策企画官】 以上、14名の委員の皆様方です。どうぞよろしくお願いいたします。

します。

続きまして、本合同会議の運営に関して簡単に御説明をさせていただきます。資料1の2ページ目のほうを御覧いただければと思います。運営に関しましては、社会資本整備審議会側の環境部会の下にグリーン社会小委員会、また交通政策審議会側の環境部会の下にグリーン社会小委員会、それぞれ設置しておりまして、この両委員長による申合せという形で作成をさせていただいております。

第1のほうで本合同会議、全体の座長につきましては、2つの小委員会で両委員長から互選で選任するというふうに規定させていただいております。石田先生と山内先生で御相談をいただきまして、山内先生に本合同会議の座長をお願いするということで選任をされてございます。

第3に記載してございますが、本会議は公開ということにさせていただきます。

以上、説明につきまして、何か御質問等ございますでしょうか。

よろしければ、それでは、以降の議事進行を座長の山内先生のほうにお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【山内座長】 それでは、司会進行させていただきます。先ほど、局長からもあったように、国土交通省というのはいろんなツールを持っているわけだから、それを使いながら、国全体、あるいは世界の環境問題に寄与しなきゃいけないというのも、おっしゃるとおりだと思いますので、そんな視点で皆さんに御協力いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。本日の議事ですけれども、環境政策を取り巻く国内外の情勢と国土交通省の取組についてということであります。

まずは、事務局から議題について一括して資料説明をしていただきまして、その後に、委員の方々に御議論をお願いしたいというふうに思います。

それでは、早速ですけど、事務局から御説明をお願いいたします。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。国土交通省環境政策課長の清水と申します。お忙しい中、御参加いただきまして誠にありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、私のほうから資料2から4につきまして、一気通貫で申し訳ありません。大部な資料になってしまったものですから、いろいろ捨象しながら御説明をさせていただければと思います。

まず、資料2で、今回の御議論をいただきたいエッセンスを、おまとめをさせていただいております。まず、資料2、1枚おめくりいただきます。1ページ目でございます。現行、2021年につくりました国土交通省の環境行動計画、これの概要でございます。現行計画、4つの柱、社会でございます。脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会、この4つの社会をつくっていかうということで、私どもの国土交通省の政策、これをしっかり位置づけをさせていただいています。

一番下のところでございます。施策数、書いてございますが、重複も含めてございますが、全体、大体200程度の施策を、この環境行動計画の中で位置づけをさせていただいているというものでございます。

2ページ目以降でございます。2ページ目から4ページ目、こちらは環境行動計画の重点施策ということでおまとめしている資料でございます。詳細は割愛いたしますが、まず、2ページ目は、省エネ・再エネ拡大等につながるスマートで強靱なくらしとまちづくりという観点で1つ。

それから、3ページ目でございます。自動車の脱炭素化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築、それから、下の箱でございます、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ことで、主に運輸モードでございます。

それから、4ページ目でございます。港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進。左下でございます、インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現。右下、グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり。

こういったテーマに応じまして、重点政策として、この現行の環境行動計画、これに基づきまして、各局、私ども一生懸命施策に取り組んでいるというところでございます。

5ページ目でございます。環境行動計画の中で、KPIをできるだけ設定していこうということで、数値目標を掲げてございます。この5ページ目はCO₂の排出削減目標を掲げたもの、これをトータルしたものでございます。左の上のほう、緑の囲いの中でございます。2030年の目標削減量、これは私ども国土交通省で約8,000万トンということを目指、この環境行動計画の中で積み上げをしてございます。

2022年、直近の数字での実績値、これ3,643万トンということでございまして、割合として全体45%ぐらいまでの進捗ということで、箱の上を書いてございます。各部門、運輸部門をはじめ、業務部門、家庭部門、各部門、おおむね着実に進捗してきているのではないかというふうに、私ども考えてございます。

6 ページ目でございます。その中で、温暖化対策計画に盛り込んでいる政策、28 施策ございますけれども、こちらもほとんどの部分については、このC以上の評価。Cにつきましては、このまま取組を続ければ、2030年度目標水準と同等程度になるだろうというものでございます。おおむね、大体進捗しているというふうに考えてございます。

1 ページ飛ばしていただきまして、8 ページ目でございます。さはさりながら、今、先ほど局長の塩見のほうからも御挨拶の中でもございました、やっぱりこの3年間、環境行動計画改定後、非常にドラスティックな様々な動き、社会経済情勢の変化というものがございます。これを1枚紙でまとめさせていただいたものが、この8ページ目でございます。

左側、繰り返しになりますが、カーボンニュートラル・GX、GXという言葉自体が、前回の環境行動計画をつくった後に出てきている、政府としても打ち出している言葉でございます。GX推進法・GX推進戦略、この中で脱炭素と産業競争力強化、経済成長の同時実現を目指していこうと。

それから、右の箱でございます。水素社会推進法ということで、水素社会を実現していこうという枠組みも整った。

それから、その下でございます。TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）、これ2017年に世界的な提言が出ているわけでございますけれども、それが国内プライム上場企業開示義務化というのが一昨年からは始まっているわけでございます。

それから、その下、今足元の動きでございます。GX2040ビジョンということで、これはGX実行会議等で検討が始まっているというものでございます。それと併せて、地球温暖化対策計画、それからエネルギー基本計画、これはいずれも来年春頃の改定に向けて議論が既に始まっているというところでございます。

こういったものが、2025年2月までに、2035年を終了期限とする次期NDCを提出する。これは来年2月ということになっているわけでございます。こういったカーボンニュートラル・GXの動きが1つ。

2つ目が、左下でございます気候変動への適応ということで、これは政府全体として気候変動の適応計画、令和3年につくってございます。ただ、足元としまして大変暑い、熱中症対策、これは重要だということで、その実行計画も政府としてつくっていると。これが2023年でございます。熱中症死者数の半減、これを目標に熱中症対策を推進していこうというものでございます。

それから、右側の箱、ネイチャーポジティブでございます。世界的な潮流になりつつござ

います昆明・モントリオール生物多様性枠組、これが2022年、一昨年の12月に採択されているわけでございます。2030年までに生物多様性の損失を反転させるという国際目標、これでございます。これに基づきまして、生物多様性の国家戦略というのが2023年、昨年でございますけれども、まとめになっている。

それから、その下、直近、足元でございますけれども、今年に入ってからネイチャーポジティブの経済移行戦略、これは環境省さん中心に、農水省さん、経産省さん、それから私も、4省庁連名でネイチャーポジティブの経営を実現していこうということでまとめているというものでございます。

それから、生物多様性の増進活動促進法、これもこの国会におきまして、御議論いただいて成立をしていると、こういう全体の動きがある。

その下でございます、TNFDということで、自然関連財務情報開示タスクフォースということで、これは脱炭素に続けて、ネイチャーの分野でも財務情報開示の動きが強まってきているというものでございます。

右下でございます。サーキュラーエコノミーということで、これは循環型社会形成推進基本計画でございます。これ、本年8月閣議決定したわけでございますけれども、循環経済という新たな視点、これの移行を重要な政策課題として捉えたというものでございます。また、その直前に関係閣僚会議が立ち上がっておりまして、年内に政策パッケージをまとめていこうと、こういう全体の動きになっているわけです。

それから、一番上でございます、環境基本計画、ウェルビーイングの実現を最上位目標に設定する。それから、環境価値を活用した新たな社会経済システムへということを打ち出しまして、これが本年5月でございます。こういった社会経済情勢、大きな変化があるわけでございます。

10ページ目、お願いいたします。こういった社会経済情勢の変化を踏まえまして、検討の視点ということで、幾つか私どものほうでまとめをさせていただいております。現行環境行動計画改定後の社会経済情勢の変化を踏まえ、これから1年にわたりでございますが、以下の点について御議論いただきたいということで、まとめさせていただいています。

まず、共通論点でございます。私どもの国土交通省の使命、国民の安全・安心の確保、持続的な経済成長、あるいは個性を生かした地域づくりというわけでございますが、こういったことを進めていくに当たって、ウェルビーイングを向上させていく観点から、カーボンニュートラル、気候変動への適応、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー、こうい

った社会の実現に向けて、どのような環境政策が必要かという論点かなというふうに考えてございます。

11ページ目、御覧いただきたいと思います。各分野別に少しブレイクダウンしたものでございます。上2つが脱炭素でございます。一番上、現行の環境行動計画2030ということを計画期間としておりますけれども、これは2035を終了期限とするNDCの提出でございます。「GX2040ビジョン」、「温対計画」・「エネルギー基本計画」の改定、これを見据えまして、強化すべき取組、あるいは新たな取組としてどのようなものがあるかというのが、1点目でございます。

2点目は、脱炭素の中でも、脱炭素電源や非化石燃料への需要の増加、これが見込まれる中でございます、日本発の技術、ペロブスカイト太陽電池を含む再エネ、それから水素、こういったところの新たなエネルギー導入拡大に向けて、私どももどのような取組が必要かというのが2点目でございます。

3点目、適応でございます。近年の自然災害の激甚化、夏の顕著な高温、熱中症患者の急増、これは喫緊の課題となっております。自然災害分野の適応策、それから熱中症対策の一層の推進、このために私ども、国土交通分野ではどのような取組が必要か。

4点目でございます、ネイチャーでございます。世界的な潮流になっておるわけでございます、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」、ここでの世界目標として掲げられるとともに、TNFD提言での企業の自然関連の情報開示が本格化する中で、グリーンインフラでございまして、将来的な国際展開も見据えながら、効果の見える化、あるいは評価手法の構築を通じて、社会実装を加速化、これが大事だと考えますが、どのような取組が必要か。

それから、下から3つ目でございます。これは循環経済でございます。循環経済への移行を国家戦略と位置づけたわけでございます。こういったことを踏まえて、循環経済システムの構築に向けて、様々な循環資源の利用と生産を拡大していくために、国土交通分野でどのような取組が必要か。

それから、下から2つ目でございます。これも、今回の大きな横串のポイントの1つかと考えてございます。企業における環境の情報開示、環境価値のマネタイズの動き、これも少しずつ出てきております。私ども、国土交通省所管分野でも、排出削減、緑地等の環境価値を評価・可視化・マネタイズ化することが重要と考えておりますけれども、どのような取組が考えられるかということ。

それから、最後、これも横断的なところでございますけれども、グリーン社会の実現に向

けて、地域全体の取組、あるいは国民や企業——これは中小企業というのも2050年が近づいてきますと、中小企業さんの観点というのも大事なと考えてございます。

そういった行動変容・投資促進、それから新技術の開発・普及、あるいはDX、それから国際展開・ルールメイキング、こういったところが横断的な視点として大変重要と考えられますけれども、どのような取組が必要か。

大きく社会経済情勢の変化に即して、このような論点を一定、設定させていただいております。ただ、これ以外にももちろん抜けている部分、多々あるかと思しますので、本委員会で忌憚なく御意見を賜ればというふうに思っております。

以上が通底する資料2でございます。

資料3以降につきましては、それを補強するような資料ということでまとめさせていただいております。かなり駆け足で、簡単に御紹介をさせていただければと思います。資料3、1枚おめくりいただきます。

まず1つ目、GX・カーボンニュートラル関係でございます。2ページ目以降でございます。地球温暖化の現状、これ、御承知のとおり右下のグラフでございます。2023年、観測史上最も暑い年であったというところでございます。

3ページ目、そういったところを背景にしながら、世界の異常気象、これが頻発をしているということ。それから、今後、こうした極端な気象現象がより強大、頻発になってくる可能性が予測されているというものでございます。

4ページ目でございます。昨年のCOP28でのグローバルストックテイク、ここで今後のタイムラインが示されております。一番下のところでございます。少なくとも、来年11月にCOP30がございますけど、その9から12か月前ということで、今年の2月というタイムラインでございます。2035年までのNDCを来年2月に提出するというタイムラインになっているというものでございます。

5ページ目でございます。政府全体の評価でございます。2022年度の我が国の温室効果ガス排出・吸収量、約10億8,500万トン、これは2013年度比で約23%減少まで来ております。政府全体として、過去最低値を記録するオントラックというスタンスで継続しているという考えでございます。

6ページ目でございます。国土交通省の関連分野でございます。左側の円グラフの上のほう、運輸部門、これが18%の排出量、それから民生部門、家庭業務部門、これ30%ということです。

さらにということで、左下、産業部門の中で建設業なんかも入っているわけでございます。これも立ち上げますと、おおむね6割を超えるところが、私ども国土交通省の関連分野になってくるといふふうに認識をしております。

7ページ目は現行の温対計画でございます。飛ばさせていただきます。

8ページ目、9ページ目で、私ども国土交通省の政策、簡単にまとめさせていただいております。キーワードだけで恐縮でございます。まず左上、自動車、それから道路分野の脱炭素化ということでの次世代自動車の普及促進、これ目標なんかも設定しながら取り組んでいると。

左下でございます。航空分野、こちらについては、S A Fの導入促進でございます。2030年10%、S A Fに置き換えるという目標でやっていると。

それから、右上でございます。海事分野の脱炭素化、これはゼロエミッション船でございます。水素・アンモニアのゼロエミッション船、国際的にもリードしていこうという取組でございます。

右側、中ほど、鉄道分野、こちらは水素燃料電池鉄道車両の開発・導入。こちら、2030年代において鉄道分野のカーボンニュートラルということを目標を掲げまして、取り組んでいる。

それから、一番右下、モーダルシフトの推進。環境に優しい鉄道や船舶へのモーダルシフトということでございます。

9ページ目でございます。一方、建築・インフラ分野でございます。左上、住宅・建築分野、これはZ E H・Z E B普及促進、これ道筋を描きながら取組を進めていると。左下でございます。まちづくり分野の脱炭素、これもまちづくりのG X、都市緑地の確保、それからエネルギーの面的利用、こういった取組をしている。それから、右上でございます。私ども、建設の現場を所管してございます建設施工分野の脱炭素化、建設材料の脱炭素化でございます。それから、右下、港湾分野もC N Pということで、カーボンニュートラルポートの形成をしていこうという取組でございます。

10ページ目以降、政府全体のG Xの取組でございます。G X推進法、御承知のように昨年5月に成立しました。その趣旨、これは大事だと思っております。一番上の箱のところ、2050年カーボンニュートラルの国際公約、それから産業競争力強化・経済成長を同時に実現していく、この本旨を決して忘れてはならないというふうに、私どもは考えてございます。

立てつけとしましては、左側（２）のところのGX経済移行債、１０年間で２０兆円規模の支援をしていこうということに加えて、右側、成長志向型のカーボンプライシングを導入して市場創造をしていこうというものでございます。

１枚おめくりいただいて１１ページ目でございます。GXの投資の支援、１０年で２０兆、このうち、これ昨年１２月の段階でございます、一番下側、御覧いただきたいと思います。措置済み、全体で約１３兆円まで使い道、大体このように使っていこうというふうに決めているわけでございます。この青い枠で囲いましたところ、これは私どもの国交省も一緒になって事業を行っている関連分野でございます。

例えば運輸部門、電動車の導入支援、SAF、ゼロエミッション、それから断熱窓ですとか、高効率給湯器、こういった暮らしの部分も含めまして、私ども、このGX移行債を活用しながら取組を進めているものでございます。

１２ページ目でございます。カーボンプライシング制度ということでございます。こちらにつきましては、詳細な制度設計、これをGX推進法施行後２年以内ということで、来年の通常回というふうに、私ども伺ってございますけれども、経産省さんでも先週から委員会が立ち上がりまして、このカーボンプライシングの制度設計に関する委員会において御議論を開始している。政府全体として議論をしっかりと深めていきたいというふうに考えてございます。

１３ページ目以降、GX全体の動きですが、割愛させていただきます。GX２０４０の動き、それから１４ページ目、論点ということで、いろいろ産業の立地、産業構造、あるいは市場創造、様々な論点設定をしながら、ビジョンをつくっていこうという政府全体の動きでございます。

１５ページ目でございます。全体の道行きということで、温対計画、この議論を進めながら、それもGX２０４０ビジョン、これを取りまとめは年末というふうに伺っておりますが、そこにもエッセンスを反映させていくというふうに伺ってございます。

以上、GXの基礎的なところでございます。

１６ページ目以降、再エネ、水素でございます。

１７ページ、これも現行の再生可能エネルギーの２０３０年度の目標、３６から３８％、現行、足下２１．７％という状況でございます。国土交通省としても、いろいろ貢献できる分野というふうに考えてございます。

１８ページ目でございます。インフラ空間での再生可能エネルギーの導入・利用拡大とい

うことです。私ども、インフラ空間、様々所掌してございます。ここに記載のございますように、道路、空港、港湾、また、鉄道、公園、ダム、上下水道、様々なインフラ空間を持っていますので、こういったことを活用しながら、可能な限り導入拡大を図っていこうというものでございます。

19ページ以降でございます。ペロブスカイト太陽電池ということで御紹介でございます。資料の上のほう、②でございます。軽量性や柔軟性を確保しやすいという特徴、それから、主要な材料であるヨウ素、これは日本が世界のシェアの30%を占めているということで、大変活用が期待されている新技術でございます。

20ページ目でございます。こちらの次世代太陽電池につきましては、官民協議会というのが立ち上がってございます。私どもも各産業団体、それから、私どももこれに参加をいたしまして、ペロブスカイトの導入拡大に向けた議論を進めているというものでございます。

21ページ目でございます。この中での議論の一端の御紹介でございます。ペロブスカイトをこれまで設置できなかった箇所への設置、これは可能となります。大変期待される分野かと思えます。一方で、もちろん、各分野それぞれの導入に当たっての課題はあるわけでございます。例えば、左側、鉄道分野、もちろん安全安心の確保は大事でございます。既存構造物への飛散しない設置方法の検討をどうするか。

それから、中ほど、港湾分野でございますけれども、もちろん港湾特有の塩害、波浪による影響、この検証とか。それから、航空分野でございます。これも航空機や管制塔、こういった反射光への影響、こういったところのいろいろ検証をつぶさに、課題を解決しながら、私ども国土交通省としても、できる限りの貢献をしていきたいと考えております。

22ページから、洋上風力でございます。22ページに促進区域を付けてございます。

23ページ目でございます。私ども、政府全体として洋上風力を進めていく中で、基地港湾制度を所掌しております。政府全体の取組を後押しをしていきたいというふうに考えてございます。

24ページ目は、水力でございます。これは、気候変動への適応・カーボンニュートラルへの対応ということで、治水機能の強化、それから水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組を進めてございます。左側の取組内容の一番上でございますけれども、ダムの運用の高度化、気象予測も活用しながら、治水容量の水力発電への活用を図る運用、こういったハイブリッドダムの取組を進めているという水力発電でございます。

25ページ目以降、水素でございます。水素社会の広がり、世界的な需要量、これは20

50年まで6倍に増えていくだろうと言われている中でございます。右側、下から2つ目でございます。とりわけ運輸モードでの活用の期待が大変あるわけでございます。

26ページ目、そんな中で水素社会推進法というのが、この5月に国会でも議論をいただいて成立をしているというものでございます。黄色く着色した格差に着目した支援、コスト課題、これに対応していこうということ、こういったところを道路法や港湾法、こういったことも含めて、私ども御支援、後押しをしていく。

27ページ目、水素関係政策をまとめさせていただいていますが、御説明は割愛させていただきます。

28ページ目以降でございます。2030年以降という点で御議論の射程に入ってくる合成燃料を付けさせていただいています。合成燃料、水素と二酸化炭素を合成して製造される人工的な燃料ということで、カーボンニュートラルの実現の切り札とも言われているものでございます。もちろん、課題として製造コスト、非常にまだまだ高いということでこういった課題があるわけでございます。

29ページ目でございます。こちらにつきましても、官民協議会ということで、これは国土交通省、それから需要側の産業界、こちらにもお入りいただいて官民協議会での議論を進めていると。今のところ、2030年代前半の商用化、これを目指して取組を進めている状況でございます。

以上が、GX・カーボンニュートラルの背景でございます。

それから、30ページ目以降、今度適応でございます。31ページ目、気候変動の影響、大雨の回数も大幅に増加し、また、IPCCの予測でございますけれども、洪水発生頻度、2040から50年頃には気温が2度上昇しまして、洪水発生も約2倍になるんじゃないかというふうに言われている状況でございます。我が国におきましても、自然災害の頻発激甚化というのは、肌感を持って感じていらっしゃるかと思います。

32ページ目、33ページにその一端を付けさせていただいております。説明は割愛させていただきます。

34ページ目、私どもの適応に向けた取組ということで、大きく3分野、左側でございます。自然災害分野、これは気候変動の影響を反映した、例えば治水計画、こういったことを見直していこう、あるいは、流域治水におけるグリーンインフラを活用していこうという取組。右上、水循環の分野もそうであります。それから、右下、国民生活・都市生活の分野、最近の暑さ対策、熱中症対策、ヒートアイランド対策、こういうことを進めているわけでござ

ざいます。

35ページ目でございます。今回、改めて熱中症対策というのを、1つ、新しい資料としてまとめさせていただきました。例えば、本当にこの暑さ、国民の方々も含めまして、実感を持ってこの暑さを何とかしてほしいという思いも大変強いかと思います。例えば普及啓発、これは政府全体として、もちろん取り組んでいるものでございますけれども、私ども独自の取組として、例えば一番右上、②職場における熱中症対策。1つは建設工事、建設現場での熱中症対策、これは大変大事なわけでございます。この3月でございますけれども、猛暑日、これを不稼働として考慮して工期設定すると、こういったような仕組みの観点からも取組を行っている。

それから、右下でございます。これは、今予算要求を、今年まさにこの8月にさせていただいているところでございますけれども、まち中のクールスポットを創出していくことに重点支援できないかと、こういったような取組も進めつつあるというところでございます。

36ページ以降、ネイチャーポジティブでございます。背景資料、恐縮でございます。

37ページ、まず昆明・モントリオールの生物多様性枠組で、ここでは2030年ミッションということで赤字のところでございます。生物多様性の損失を止めて、反転させると。この2030年まで行ふんだという、世界的なビジョンでございます。

38ページ目でございます。それを受けた、国内で落とし込んでいるもの、それが生物多様性の国家戦略ということで、閣議決定をしているというものでございます。

39ページ目、そこの中身として各省庁の政策、これ盛り込ませていただいています。私どもとして、グリーンインフラの社会実装とか、それからブルーカーボン生態系を利活用したCO₂吸収源の拡大、こういったことを盛り込ませていただいております。

40ページ目、これ先ほど申し上げた、ネイチャーポジティブ経済移行戦略、ちょっと御説明、割愛させていただきます。

41ページ目でございます。世界的にこのTNFDの情報開示の動きでございます。昨年9月、TNFDで最終的に取りまとめられまして、脱炭素と同様に、企業におきまして、自然資本、あるいは生物多様性の確保に向けた取組、これらが強く求められる時代になってきているというものでございます。

42ページ目、グリーンインフラの取組事例でございます。詳細は割愛いたしますが、気候変動・防災・減災、あるいは緑と水の豊かな生活空間形成、投資や人材を呼び込む都市空間形成、右下、生態系保全や地域振興、様々な地域課題、社会課題を解決する取組、少しず

つ進んできているわけでございます。

43ページ目でございます。私ども、昨年9月、推進戦略ということでやっていこう、石田先生にも御指導いただきながら、この推進戦略をまとめさせていただきまして、今一生懸命取り組んでいるところでございます。

それから44ページ目、直近の関連する話題というところで、都市緑地法、これは都市の緑地の確保、保全、これをしっかりやっていく新たな仕組みを設けていくということで、この5月に国会でも御議論いただいて成立をしている、こういった取組。

それから、45ページ目でございます。ブルーカーボンということで、これは一番上にもございます、吸収源対策の新しい選択肢として大変期待されている分野かと思います。このブルーカーボンの生態系の確保、ブルーインフラ、こういった取組を進めているというものでございます。

46ページ以降、循環経済でございます。

47ページ目が、基本計画ということで、循環経済への移行、これを国家戦略にしたのが今回初めての計画でございます。

48ページ目でございます。じゃあ、循環経済の何が新しいのかというところを、ペーパーを作らせていただいております。箱の一番上でございます。循環経済、これは資源や製品の価値を維持、回復または付加して循環的に利用する経済システム。この利用ということを赤字にさせていただいております。ここが今回の一番のポイントと考えてございます。

左下の図でございます。今までももちろん、廃棄物をできるだけ少なくしよう、それから円にしていこう、点々という、もちろんリサイクルの取組、やってきたわけでございますけれども、これを今度、右側、完全な円にしていこうと。資源投入を可能な限り、できる限り削減し、また、廃棄物の発生抑制、完全に円にしていくというものでございます。その際に必要な観点、大きく、私どもの分野でいえば、この3つかなと思っています。

1つは、①のところ、循環資源、まさに利用という側面でございます。利用と生産を拡大していく。それから、2つ目、長寿命化、この円を大きくしていくという取組、それによる廃棄物の発生抑制、それから3番目、物の流れが変わってきます。そういった動静脈連携、これを支えていくインフラの整備。大きくこの3点、新しい分野かなというふうに思っております。

49ページ目、50ページ目で、私どもの取組を2枚紙でまとめさせていただいております。ただ、これは現行の取組をまとめたところでございまして、まだまだ新しい視点、新しい取

組、これも今後の課題かなというふうに思っています。

簡単に御紹介させていただきます。49ページ目は循環資源の利用と生産の拡大という観点で、下水汚泥資源肥料利用をしていく、それからSAFですとか、ブルーインフラ、あるいは建設リサイクルの高度化というような取組でございます。

50ページ目でございます。今度は、こちらのほうは円を大きくしていくという長寿命化の取組、長く使える住宅ストックの形成、あるいは空き家の有効活用というところでございます。それから、物の流れが変わっていく、これをしっかり私どもインフラ所管として支えていく。

右下でございます、動静脈物流を支える連携の促進ということで、港湾を核とした物流システムを構築していけないかと、そういう取組でございます。

この新しい取組、ぜひ先生方の御知見もいただきながら、御議論を深めていきたいというふうに考えてございます。

51ページ目でございます。環境価値の見える化、横断的な事項ということでございます。

52ページ目でございます。サプライチェーンの排出量ということで、1つ事例を出させていただいております。上の箱でございます。御承知のように、サプライチェーンの排出量、これは事業者さん、自分が排出する、事業者自らの排出だけではなくて、原材料の調達・製造・物流・販売・廃棄、事業活動に関係するあらゆる排出を合計した排出量、いわゆるスコープ3まで含めた排出量でございます。

こういったスコープ3を含めたサプライチェーン排出量の算定、削減を求める外部環境というのがどんどん世界的にも形成されつつあるという状況でございます。例えば荷主さんであるグローバル企業、これがサプライチェーン排出量の目標を設定されてきますと、今度はスコープ3の対応、サプライヤーの対応も求められるというところでございます。

53ページ目、情報開示の義務化の動き、まとめさせていただいております。一番下のほうになります。SSBJサステナビリティ開示基準、これは国内でも議論が進んでおります。早ければ2027年3月より、この適用が義務化される可能性というふうに議論がされているわけでございます。

54ページ以降、54、55ページと、このスコープ3の取組、価値化見える化して、それを逆にビジネスチャンスにつなげていこうという取組の御紹介でございます。1つ目は、ANAさんの取組、SAFのFlight Initiative、これをスコープ3見える化して、それをCO₂の削減証書というのを認証付で発行して、その荷主さん方の参加企業の企業価

値向上につなげていくという取組。航空機、ANAさんの取組でございます。

それから、55ページ、これも鉄道さんも同様、JRさんの取組でございます。こういったところ、少しずつ取組が芽が出てきてございますけれども、こういったところを運輸部門全体でもどうしていくのか、そういった様々な課題もあるだろうというふうに認識してございます。

それから、56ページ目、今度は違う観点での見える化の取組でございます、グリーンインフラでございます。一番上のところでございますけれども、グリーンインフラの効果の把握、見える化や、その評価、これは大変重要だというふうに、この推進戦略の中でもおまとめをしているところでございます。

57ページ目でございます。本日、公表ということで、この資料を付けさせていただいております。例えば、新たな経済価値ということで、この四角囲いの4つ目の丸のところでございますけれども、グリーンインフラへの取組が価格・賃料・利回り、こういったことを通じて、企業の資産価値・不動産価値にポジティブな影響を与えるのではないかという、研究会の報告書もおまとめをいただいております。

新たな経済価値分析として、例えば敷地内のグリーンインフラ、これと不動産価値の関係を分析しますと、敷地内の緑地が10%以上の物件、これは7%程度、月額賃貸収入は高いんじゃないかというような結果も得られていると。こういった、いわゆる環境価値の見える化ということを、今後もいろいろ充実していく必要があるというふうに考えてございます。

58ページ目以降、これはJブルークレジットでございます。これは、環境価値を見える化して、それをクレジット、マネタイズにつなげているという事例でございます。Jブルーのクレジット、これ、仕組みとして整えまして、取組を令和2年度から進めてございます。CO₂吸収量を認証して、クレジット取引を可能とする制度でございます。これも令和5年度は29件ということで、着実に進めているという御紹介でございます。

最後、すみません、60ページから、横断的な観点ということでございます。

61ページ目でございます。1つの切り口、地域脱炭素でございます。これは前の環境行動計画をつくりましたときにも、ロードマップということで政府全体で地域脱炭素に取り組んでいこうということで、100か所の先行地域をつくっていくんだということで、取組を始めました。これ、今順調に進んできてございます。

左下、御覧いただきますと、私どもの政策も多々ございます。住宅・建築物の省エネ性能ももちろんございます。それから、ゼロカーボンドライブ、あるいは循環経済への移行、脱

炭素型まちづくり、環境省さん中心でございますけれども、各省庁連携しながら、引き続きこれも取り組んでいきたいというふうに思っております。

62ページ目、1つ、国土構造という意味では、もちろん、コンパクト・プラス・ネットワークということで、これも私ども進めております。右、下から2つ目でございます、地球環境への負荷の低減ということで、コンパクト・プラス・ネットワークを進めていくこと自体、環境対策としても大変意味があるんじゃないかというふうに考えております。

63ページ目でございます。今度は、新技術として、これも新しく資料としてまとめさせていただきます。新技術に関する表彰事例ということで、左側、まずCO₂-SUICOMということで、これは鹿島建設さんの取組でございます。コンクリート、ここにCO₂を吸い込ませて固定化する技術でございます。こういったところ、私ども、国土交通大臣賞ということで表彰をさせていただいた事例。

それから、右側でございます。SPACECOOLということで、SPACECOOL株式会社さんの取組でございます。エコプロアワードという表彰制度の中で、国土交通大臣賞ということでございます。これは、光の制御技術を用いまして、地中の地熱を、これ大気の窓を通して宇宙空間に放出するという取組でございます。これも居住空間の冷却を含め、大変期待される新技術と思っています。

私ども、こういった様々な取組、普及啓発活動を通じながらしっかりやっていきたいというふうに思っております。

64ページ目、中小企業の対策でございます。64ページ目は、中小企業の温室効果ガスの排出量1.2から2.5億トンと推計され、全体の中でも1割から2割弱を占めている。それから、カーボンニュートラルの実現という意味では、中堅・中小企業のGXは極めて大変重要な課題ということで、今後の私どもの環境行動計画——これは政府全体の資料を抜き取っておりますけれども、私どもの環境行動計画の中でも、環境政策の中でも、大きな論点の1つかなというふうに考えてございます。

65ページ、これはGX経済移行債中心でございますけれども、様々、中小企業の御支援策というのもございます。これらを様々活用しながら取組を進めていく必要があるというふうに考えてございます。

66ページ目、今度、横串のDXの活用でございます。DXの事例、様々ございますけれども、これ、もちろん環境政策にもいろいろ使える部分があるわけでございます。左側、まちづくりGX・DX（PLATEAU）をやっております。この中で、これを環境政策への活用、

あるいは中ほどでございます、交通GX・DX（MaaS）でございます。公共交通の利用促進自体、これは環境負荷の低減にも大変資するというものでございます。

それから一番右側、建設GX・DX（BIMの活用）、LCAのライフサイクル全体での算定に当たっての活用、こういったところにもDXの活用というのは考えられるわけでございます。

最後、67ページ目でございます。国際展開ということで、国土交通省におきましても、様々、国際協力、国際貢献できる分野はあろうかと思えます。道路インフラの脱炭素化、例えばアスファルトの再生技術、こういったものは世界にもしっかりと誇れる技術というふうに考えてございます。

こういった道路インフラの脱炭素化、あるいはカーボンニュートラルポート、運輸部門の脱炭素化もそうでございますけれども、スマートシティ、あるいは先ほど申し上げたハイブリッドダム、国際展開、あるいは国際協力、こういったところに意を用いてやっていくこと、これ大変大事な分野かなというふうに考えてございます。

以上、資料3でございます。資料4につきましても、申し訳ございません、実は時間がありましたら御説明申し上げたかったのですが、こちらの各分野における環境施策のトピックとしてまとめさせていただきました。ただ、これは時間の限りもでございます。大変恐縮でございますが、多分に重複するところもございますので、説明自体は割愛をさせていただければと思います。

各分野の最新のものを、お取りまとめをさせていただいているものでございます。大変雑駁な御説明で恐縮でございますが、事務局からは以上でございます。

【山内座長】 どうもありがとうございました。それでは、これから皆さんから御意見、御質問ということで進めたいと思います。

大橋委員と高村委員は先に退出されるということでありますので、無理にならない範囲内で早めに御発言いただければと思います。

それ以外の委員の方も、どうぞ御発言願いたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。全般的なお話だったので、いろんなところから議論することができるとは思いますけれども、いかがでございましょう。

ここは石田先生ですか。

【石田委員】 御指名でございますので。広範な資料をコンパクトに取りまとめたいただきまして、ありがとうございます。何点かあるんですけど、資料2の論点のところの最後の

2つに関わることなんですけれども、御案内のように、国土交通省が関係する領域からの排出量って6割を超えているんですけれども、責任を持つべきところ、そんなに出していないんです。目標計画の中にもありますけど、8,000万トンぐらいであると。

そのギャップをどう埋めていくか、非常に大きな課題だと思っております。そういうことは、はやりの言葉で言うと、連携とか協働をどううまく進めるかということなんです。連携協働って、最近はいろんなところでよく言われるんですけど、具体的にどう進めるのといったときに、なすすべがないと言うと言い過ぎになりますけど、本当に難しいことだと思います。

冒頭、局長が国土交通省がリードしたい、それぐらいの意気込みでとおっしゃった。誠に力強い発言だったんですけれども、そのときのドライビングメカニズムってどう考えていくんだというのが非常に大事だなと思ってございます。例えばで言いますと、道路の人たちと話をしますと、電動化しますからとすぐおっしゃるんですけれども、その電動化を支援するために、道路としてできることはどこなんだろうかと。

電動化の主たる責任者というのは経済産業省だと思うんだけど、そのときの連携の在り方とか、ちょっとは貢献を認めてよとか。そういう形でのこのドライビングメカニズムを、どうきっちりいろんなところと議論をするかというところが、非常に大事なかなと思ってございます。

その中身については、いっぱいあろうかと思います。いろいろ違った形だと思いますけど、そこをまず申し上げておきたいと思いました。

【山内座長】 ありがとうございます。全体で皆さんに御発言いただいて、最後に事務局から御回答、ないしはコメントをいただくということにしたいと思います。

塩路委員、どうぞ。

【塩路委員】 塩路です。いろいろ御説明いただきまして、ありがとうございます。私が直接関わっている運輸とか、交通システムとか、あるいはエネルギー、こういったところだけでなく、いろんな観点からお話しいただいたんですけれども。私も、今、石田先生の言われたのと同じような観点で、最初、局長が国交省がリードすると言われた。それは、もちろんそうなので、しかも、私の理解では、様々な革新技術だとか、あるいはいろいろな手持ちの情報の活用だとかというのを社会実装していくというのが、国交省の一番担っている部分じゃないかなと思っています。

だから、ウェルビーイングを確保しつつ、人と社会を守るレジリエントなインフラシステ

ムというか、そういうものだけではありませんけども、そういったようなことを、実際の社会に定着させることに、直接関わっている部分をリードすることだと思うんです。

ただ、これ、先ほど少し触れられた8,000万トンでしたっけ、資料2の5ページ目で言われた、これは国土交通省関係施策におけると書かれているんですけど、これってそんなに分けられるものなのかなというのがよく分からなくて。だから、これ、全体ではないですよ。その部分、私も御承知のように環境省とか、経産省の省エネなんかも関係しているわけですけども、同じような議論があるんですよ。

これは昔もここで申し上げたと思うけれども、一体それがどういう関係になっているのか。前も聞いたな、今日も聞いたなというふうな感じで、どうするのかなと。実は、そのもっと大きいのは、最初の1ページ目で、脱炭素社会とか、気候変動適応社会、循環型社会、自然共生社会、これ全部関連しているんですよ。だから、こういったことも分けられるものではなくて、もう少しうまく表現するのも必要かなと思います。

その中で、先ほど言われたことと全く同じなんです。国交省が取り組んでいく方向性というか、その部分。それを明確にするということは、結局ほかの省庁との関連をちゃんとつけていくということが前提になるわけですけども、そういったような。

また、今の御説明にあった、今、結構異常気象と言われてはいますが、それが常態化しているわけですよ。いわゆるニューノーマルといいますか。だから、それが既に前提となっているわけですよ。過去の何とかというのではなくて、今の状態に見合った考え方・姿勢が大切でしょう。

もう一つ申し上げると、人口減少です。どこにも人口減少の話が載っていなかったんですけども、人口減少というのが、物すごく大きなこれからの方向性を決めるものになると思います。だから、それも含めた施策。実際に市民というか、国民の生活に直接関わる施策というものに反映していく必要があるかなと。それをどうしていくかというのが、まさに環境のところで一番考えるべき内容ではないかと。

個々の施策に対する意見もいろいろあるんですけども、それは恐らくこの後また議論されると思うので、そこでまた申し上げたいと思います。ありがとうございます。

【山内座長】 どうもありがとうございました。大橋委員、御発言ください。

【大橋委員】 ありがとうございます。

本日、冒頭にも局長から御挨拶がありましたし、また、課長からもありましたけれども、国交省、確かに今回の御説明でも大変いろいろなツールを持っているなということと、資料

でも、様々な分野に、様々なアイデアをお持ちなんだということが大変よく分かる御説明だったなと思っています。

検討の視点ということで、ウェルビーイングが重要であるということと、あと、環境行動計画改定後の動きということで、4つの分野の実現ということをお願いしているわけですが、そうした問題について取り組んでいくんだということも、毎年、方向として正しいのだなと思っています。

恐らくですが、ウェルビーイングと言って反対する人はいないですし、また、4つの実現といっても、これもどれも正しいということで、みんなこれ船に乗れる話だと思うんです。多分、これから考えていかなきゃいけないのは、これをどうやって進めていくのかという、ある意味でのロードマップと、あとは事業者に対して何を求めていくのかということのある程度の規律のようなものを、どういうタイミングで入れていくのかということをもっとしっかり議論しないと、今の状態ですと、多分、事業者としても相当カオスに見えるところがあって、何をしたいのか分からないので、取りあえず待ってしまうということも、相当程度あるのかなというふうに思います。

実際、足元では、冒頭、御説明でもあったように、カーボンプライシングを入れるだとか、あるいはGX移行債も動いているので、そういう意味でこういうものにも載せていくということになると、やっぱり今の形での論点提起を、厳しい形でどう持っていくのかということとをちょっと考え始めないと、いかなんのではないのかなというふうに思っています。

1つ、国交省でお持ちの直轄のところ、これ道路、港湾など、それぞれですが、そうしたもののについて、どういうタイミングで、何をやるのかというのを決めるべきだと思います。また、そうしたもののについて、自治体もどういうふうな取組を求めていくのかという話があると思います。

他方で、国交省が関わっている事業者は相当多いので、こうした事業者に対して、あまりぼやかしたメッセージだと、相当皆さん、動かなくなっちゃうのかなと思うという点でいうと、ある程度明確なメッセージを出していく必要があるんだろうと思います。

そういう意味で、ウェルビーイングとは一体何なのかということも、しっかり議論していないといかなんのかなというふうに思います。

今日、初回ということで、全体ということだと思います。個別の施策についてよりは、全体ということで、思ったことを自由にお話しさせていただきました。ありがとうございます。

【山内座長】 どうもありがとうございました。お三方とも、全体的な御議論ということ

だと思います。方向を決めるという面では、今日、出発点ですから、そういう議論が必要なのかなと思っています。

竹内委員、どうぞ御発言ください。

【竹内委員】 ありがとうございます。御説明いただきまして、ありがとうございました。キャッチアップするのが大変なほどのボリュームと範囲で、極めて多くの論点を整理していただいているということが、極めてよく分かりました。

私も、これ、今日、第1回の合同会合ということで、若干この枠組みからといいますか、もしかしたら、ちゃぶ台返しのになってしまうかもしれないんですけども、思ったところを申し上げたいというふうに思います。

まず、この議論するものが環境行動計画という名前なのが、若干違和感があるといいますか、確かに環境のグリーン化、すなわちCO₂削減、あるいは循環経済、ネイチャーポジティブを含めてやっていくというようなところであるということは理解をしています。

さはさりながら、今御説明の中でもありましたように、我が国が対処しなければいけない、言わば課題のほうから考えると、課題として国交省の所管に関わる部分としては、まさにこのインフラの維持というところに大きな影響を及ぼす人口の減少ですとか、特に今、運輸の部分で話題になっておりますけれども、この労働人口の減少というところ、ここがDX等が求められる大きな案件になっていると思います。

そして、災害の激甚化。強靱なインフラを造っていくというような辺り、こういったところを考えていかなければいけない。こういったところを考えていくことで、国民としては環境行動計画というよりは、もう社会インフラを変えていく方がイメージを共有しやすいのではないかなと思いますか。

逆に申し上げると、GXも、グリーントランスフォーメーションと言っておりますけれども、環境ということで語っているというよりは社会転換、社会変革、成長戦略というようなことで語ろうとしている。このウェルビーイングというような考え方が重要という御議論があったというようなところですけども、まさにそれは環境ということだけではないのだという、言わばメッセージなんだろうなというふうに思います。

そうしたところを考えますと、環境行動計画という名前がいいのかというのが若干気になると思いますか、言わば社会をつくり変えていくというようなところ、そういう計画であるというようなことが、名前からして分かったほうがいいのかなというように気がしております。

そういう計画自体は、GX2040ビジョンが策定されており、産業立地ですとか、産業構造の転換を含めて、その中に書かれる予定です。国交省さんとしては、その中の国交省の所管の部分ということになるかもしれませんが、そこが連携しやすいようにしていただくということでありますと、GXの名前を冠し、包括的に社会課題に対処し、目指すべき社会になっていくということが分かるような形で御議論いただくと、やりやすいのかなというふうに思いながら伺っておりました。

【山内座長】 ありがとうございます。次は、大久保委員、どうぞ、御発言ください。

【大久保委員】 ありがとうございます。ただいまの御説明で、今までの委員が御発言のように、国交省が持っている多様な権限を意欲的に用いて、様々な政策を進めようとしていることがよく表れている資料になっていたと思います。私からも、今日は最初ということもありまして、全体に関わることについて幾つか追加したほうがいいのではないかなと思う点について、申し上げたいと思います。

第1点は、先に何人かの委員から御指摘がありましたように、今回、ウェルビーイングということが強調されているわけです。国交省が持っている権限、あるいは、所管しているものから見ますと、環境はもちろん、移動の自由といったことも大変重要なウェルビーイングの要素であるというふうに思います。

多様なモードを用いて、そして——多様なモードというのはスローモビリティも含めてですけれども、空間をどのように再配分していくか。あるいは、バリアフリー対策と、それからグリーンというものを、どのように相乗効果を発揮させていくかというような観点が必要である。もちろん、その観点も持っていらっしゃると思いますけれども、それをもう少し強く打ち出して、そういう国交省の本来の持っているものと、それから、グリーンというものの相乗効果を発揮できるようなプログラム、そういうものを強化していくという視点を明確に強く打ち出してもいいのではないかなというのが、1点目です。

それから、2点目はレイヤリングという視点です。レイヤリングという観点は、去年のグリーンインフラ推進戦略に明確に位置づけられておりまして、あらゆる政策の中にグリーンの観点、あるいはグリーンインフラの観点を入れていくという重要な打ち出しがなされていると思います。

これを、統合という観点が、国交省だけではなくて、他の省庁との統合的な施策の推進も含めて求められる点が少なくない。国交省独自でできることとしましても、例えば流域治水

では顕著な成果が流域治水関連法に表れており、浸水被害防止区域制度を導入するなど、土地利用対策も含めた視点での政策が強化されてきていると思います。

また、グリーンインフラ、あるいは環境の価値の評価方法の確立、価値の見える化ということが先ほど言われましたけれども、それが進んでいくと、これを具体的にどのように活用するかということが問題になってきます。そうした場合には、公共事業、あるいは国の政策に関しまして、構想段階でグリーンインフラ等を活用していく、あるいは環境負荷を低減していく、生物多様性を増やすといった視点を、必ず要考慮要素にしていくという観点の政策的措置が重要です。

例えば、公共事業評価の中の評価要素に加える、S E A、S Aといったものを導入していく。あるいは、予算の査定のときにこの要素を必ず見ることにするといったような、そういう横軸での政策措置が必要ではないかと思います。

その観点で言いますと、2003年に、国交省は公共事業の構想段階における住民参加手続ガイドラインを策定しておりますけれども、こうしたガイドラインの改定、あるいはそれぞれ道路、河川等でもつくられている個別のガイドライン改めて光を当て改訂するという観点も重要ではないかと思います。

3点目は、環境でいろいろな要素が考慮されていて、念頭にはあると思うのですが、明確に出てきていないのが景観という要素です。今、再エネと様々な環境との軋轢の中には、景観との軋轢というものもあって、ウェルビーイングの中で、景観とか文化というものが環境と切り離せないという側面があるかと思います。国際的に言えば、バイオカルチャーという観点になるかと思いますが、その観点から、サウンドスケープも含めまして、景観という観点をもう少し明確に打ち出してもいいのではないかと思います。

最後ですけれども、適応と関連いたしまして、激甚な災害にどう対応するかということに関して、ビルドバックベターということが言われます。この言葉は、実際に被災された方々から見ると、率直に言ってあまり実感の湧かない言葉に聞こえることも少なくないのではないかと思います。これを本当にやろうと思えば、災害に見舞われる前に、どこにどのようなリスクがあるかだけではなくて、それを低減していくポテンシャルがどこにあるのかということと、地域の将来ビジョンがはっきり示されることが重要かと思います。

そうした観点で、従来、遊水池などの活用が行われてきましたけれども、これには何十年もかかる。DXの推進の観点の中で、将来を見据えて、どの方向に土地利用が変わっていくことがいいのかということを議論できるような見える化、オープンデータ化したものを、地

方自治体レベルで提供していくかということも、重要な課題ではないかと思っています。

そうしたプロセスの中に、現在、フューチャーデザインの様な様々な手法がありますけれども、将来ビジョン——子供の参加ということも含めまして、をどう組み込んでいくかといった辺りも、今後の総合的な土地利用を考えていく上では重要な課題かと思いますので、以上4点、述べさせていただきます。

以上です。

【山内座長】 どうもありがとうございました。これ、全体に関わるところで、どういうふうに組み合わせて、どういうふうに推進していくかと、皆さん、同じようなことをおっしゃっているんだと思いました。ありがとうございます。

それでは、次は高村委員、どうぞ。

【高村委員】 山内先生、どうもありがとうございます。本日、事務局から資料でお示しいただいた中に、大変明確に示していただいていると思いますけれども、前回の2021年に環境行動計画を策定をして以降、非常に大きな変化に、我々直面しているということが非常に重要な状況認識として必要だというふうに思っております。

事務局から、非常に包括的に示していただいているんですけれども、私の目から見ると、1つは気候変動分野、自然再生の分野でもそうですけれども、世界的な対策の加速というのが非常に求められてきているという点かと思えます。気温上昇を1.5度までに抑えるという、2021年の行動計画策定後ですけれども、COP26の1.5度目標の合意、それから、ネイチャーポジティブ、今日もありましたけれども、これは22年の生物多様性条約での合意であります。

そういう意味で、この世界的な対策の加速というものに見合った対策のアップデートが必要ではないかと思えます。ただ、これは単に国際的に合意をしたからというだけではありませんで、今、何人の御指摘にありましたけれども、昨今の台風や豪雨も含めた異常気象を見ますと、足元でのリスク対応と併せて対応していかなければいけない。世界的な対策の加速というのは、同時に将来のリスクをいかに低減するか、いかに持続可能な社会の基盤を今からつくっていくかということだというふうに思います。

もう一つ、GX、これも事務局から資料を頂いております。これ、23年の閣議決定の基本方針の文書は非常に重要だと思っていまして、化石燃料からグリーンエネルギーへの転換がエネルギーの安全保障、需給構造の転換をもたらすということはもちろんなんですけれども、これも何人かの委員からもありましたように、環境対策を進めることが脱炭素分野

での新たな需要、市場を創出して、産業競争力を強化をしていくという方向性を明確に示しているという点です。

したがって、環境行動計画を今回考える上でも、この観点をしっかり踏まえる必要があるというふうに思います。

もう一つは、国民のウェルビーイングの向上もちろん、言うまでもないわけですがけれども、特に企業にとってみると、これも事務局資料を入れていただいていますけれども、こうした変化や社会課題にいかに対応できるかというのが、企業の評価に関わるようになってきたという点であります。

それは、言うなれば地域、あるいは日本という場が産業立地として、どういう場として評価をされるのかということにもつながってくる変化だというふうに思っています。その意味で、この国交省の政策に関わる分野、例えば建築、不動産、運輸というのは、むしろ企業の事業者の皆さんの対応、かなり先行していると思うんですけれども、私の聞く限り、企業からは、自社が提供する環境に配慮した製品やサービスの価値が、市場においてしっかり評価をされるということを期待をする政策というものを聞きます。

そういう意味で、先ほどのGXの点と併せて、この観点、企業の競争力、企業の環境に配慮した商品・サービスがしっかり価値を持つ市場をどうやってつくっていくのかという政策が、非常に重要になってくるのではないかと思います。

その意味で、国交省の対策というのは、エネルギーですと何となく経産省、あるいは温暖化対策でいくと、経産省、環境省が中心であるかのように考えられてきていると思いますけれども、私から見ますと、国交省がある意味でこれらの政策の少なくとも主役の1つで、鍵を握っているというふうに思います。

企業が事業を営む、あるいは住民が生活を行う場でのインフラに責任を持ち、しかも、社会構造の転換を支えるインフラを、あるいはつくり、転換する役割があって、その製品がある意味で日本のカーボンニュートラルや、事業者の対策がどれだけスムーズに進められるかの決定をする、そういう位置にあるというふうに思います。

その上で、すみません、3点ほど申し上げたいと思います。1つは、先ほど申し上げましたように、対策をいかに加速ができるかという観点から、いま一度、これまでの政策というものをしっかり評価をする場を持つ必要があるのではないかと思います。今日も、進捗度合いについて、分野ごとに出していただいていますけれども、先ほど申し上げた、例えば排出削減だけでなく、レジリエンスや産業の次世代化転換といったような新たな変化に照らした

ときに、どういう施策が改めて必要なのか。

30年の目標と照らして、足りていないところは、どうやったらそれに対応できて、逆に上乗せが必要可能なところがどこなのか。そして、NDCについても事務局から言及がありましたけれども、30年を超えてどういう道筋を目指すのか。これ、先ほど大橋先生もおっしゃいましたが、どういう方向で、どういうふうに変換していくかという道筋を明確に示していくということが、政策側にとって非常に重要な役割ではないかと思います。

国交省、例えば航空分野でそういうふうにして、進捗度合いが非常によかった評価をされていましたが、空港法の22年の改正で、高い目標と、それから空港事業者の計画策定を求め、協議会をつくって排出を削減する。これ、山内先生が中心になってやってくださったところですけども、こうした形で進めていく政策の支援というのが、非常に重要ではないかというふうに思っております。

2点目、最後ですけども……。最後ではなく、実質については手続、もう一つあるんですが、共通の論点のところでありまして、カーボンニュートラル、レジリエンス、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー、統合的に、これは先生方も御指摘になったように、これについては多分、誰も異論がないと思うので、むしろどうやって施策を統合するのかというところに、多分少し議論をする必要があるんじゃないかと。

先生方から、関係省庁と連携、具体的にどうするのかと。私、これまでの国交省の施策を見ますと、洋上風力などそうですけれども、具体的な課題について、関係省庁で共同して議論の場を持つということ自身が、やはり施策を進めていく上でかなり重要じゃないかと思っております。これ、SAFなどの議論もそうです。

もう一つ、大久保先生からも御指摘がありましたけれども、そういうふうにちゃんと施策に統合された政策になっているか、どういうふうなそういう統合した施策をつくるかということを考える必要があるんじゃないかと。ちゃんとそれができているようになっているか。先ほど、講習参加の観点から大久保先生はおっしゃったと思うんですが、恐らく施策についてしっかりこういうものになっているかということを確認をしていくような指針ですか、あるいは手続というのが必要じゃないか。

さらに言うと、恐らく本当に統合して効果が出るというのは地域のレベルだというふうに思っていて、その地域のレベルで国の政策がしっかり効果を上げていく、しかも統合的な効果を上げていくというために、どういう仕組みが必要か。こうした議論も併せてぜひ検討したいというテーマであります。

最後と言いましたのは、検討のスケジュール案をお示しいただいているんですけども、これ、御質問と要望です。1つは、GX実行会議での確認でも、温暖化対策計画、エネルギー基本計画、GX2040年ビジョンというのを、原案をこの年末までということで、総理から指示を受けているというふうに理解をしています。国交省の政策、国交省の役割は非常に重要だと思うものですから、ここにしっかり国交省の施策の検討を入れていただきたいということも期待しています。このスケジュールにうまく合うでしょうかという質問です。合わせてほしいという要望でもあります。

それから、検討スケジュールのところでいきますと、これから毎月1回ずつぐらいということですけども、ぜひ掲げられているそれぞれの分野、ないしは重要な施策について、先ほど申し上げた検討の深掘りの機会を、それぞれの会合で持っていただけないかということとを期待しております。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。それでは、次は村山委員、どうぞ御発言ください。

【村山委員】 御説明ありがとうございます。本日感じたことについて、私の関わっている海運の分野、その脱炭素化を例にお話しさせていただければと思います。

脱炭素化、自動化技術というのが今後導入されていきますと、次の世代の船というのが、これから設計、製造、運用というのが複雑になると言われています。そういった新しい船の設計技術とか、あるいは中国、韓国に負けない生産体制、高度な船を動かす人たちの育成、確保などというのが課題になるということが言われています。

現在も、書かれていましたけど、GI基金などの国の支援を得て、アンモニアとか水素などを燃料とするエンジンの開発、触媒を用いた排出削減技術の開発が進んでいるという状況です。

こういったこともあって、いろいろ、どんどん技術開発が進められていて、海運の脱炭素化の実現に向けて進められていますけれども、燃料に関して言えば、国内外で燃料供給体制が同時期に構築されないといけないということがあって、これは非常に難しく、まだ先が見えるものではないのかなあと考えています。

これが海運の脱炭素化においてクリティカルなポイントになっていくと思いますし、これが実現されないと、技術はできたんだけど、新燃料で船が動かせないとか、誰も使ってくれない、買ってくれないということになってしまう。その辺は、ほかの委員もおっしゃって

いた、事業者さんが、今後どうなっていくのかという、そういった不確実性がある中で、やっぱり行動を取れないということにつながるようなお話かなと思っています。

そういった意味で、現在の計画とか、目標に対してのクリティカルパスというのを明確にして、民間、行政で実行可能なロードマップとか、マイルストーンを策定する必要があるんだろうと思います。

そういったマイルストーン、ロードマップをつくるだけではなくて、それを守っていく、関係者がちゃんと取組を進めているとか、フォローしていくべきだと思います。

海運について述べますと、やっぱり今後、日本が正しい環境行動というものをしていくために、各分野、国交省が見ている各分野で目標に向けたロードマップを持つ、そういったところでのクリティカルパスを明確にした上で、必要な支援を維持強化していく必要があると思っています。

そういった意味で、環境行動を支える技術開発って、やられていて、それは重要であるんですが、日本は技術が高いので、実現していけることはいろいろ出てくると思いますが、こういった環境行動をとるべきかを考えると、その行動をちゃんととれているかという分析をする政策科学的な研究とか、実践が重要になるんだろうなと思っています。

そのために、今後、民間と行政の連携も重要だと思いますけど、地方の大学を含めた高等教育機関とか、研究機関との行政の連携、研究というのが重要になるんだろうなと思いました。特に、国交省と大学とのもっと直接的な連携というのがあると、今考える、また、今後考えていく環境行動の実践とか、策定を担う人材育成、特にパブリックセクターの人材育成というのにもつながると思います。

今日は、私としては、そういった国の環境行動を支える研究に関わる人材育成というのも重要なんだと思いました。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。二村委員、どうぞ。

【二村委員】 本日は、広範にわたる施策を御説明いただきまして、非常に広いなというふうに思いました。ということもありまして、今後、議論をしていく場合には、この4分野のどこかにウェイトを置きながら、議論した方が良いと思います。

多分、今日は全体を見るということなので、こういうことなんだと思いますけど、今後は少し集中して議論ができるといいと、まず思いました。

それから、これも諸先生方がおっしゃったことでありますけれども、最上位の概念として、

目標としてウェルビーイングがあるんだということであれば、多分、全省庁挙げてウェルビーイングを達成するために、それぞれが対応するんでしょうから、国交省としてはこの側面についてやるんですというようなところを、明確にしたほうがよろしいんじゃないかなというふうに思います。

この間、Amazonでは配達員たちがどういうふうに気持ちよく働けるかというのがウェルビーイングなんだと、おっしゃるんです。

国交省からいくと、もちろんそれも大事なんですけど、ここではもうちょっと違う観点ですよね。特に今、この環境ということであれば、違う観点のはず、ということなので、もう少しこの点を明確にしていくと良いと思いました。

それから、今までのグリーンチャレンジ等々で、企業の皆様に対する判断基準のようなものを決めてきたわけですが、いま現場でどういような状況にあるかというのを、今後見ていただく必要があるかなと思います。1例を挙げますと、バス事業者である一定の大きさの事業者は、5%を環境性能のいいバスにしなければいけないという中で、1,000両以上を持っている事業者の方に、かなり厳しいと詰め寄られました。

電気バスを入れるにも、資金はそんなにない。いろいろな工夫が各所で行われているやに聞いてはおりますけれども、思うようにと取り組みが進まないのであれば、課題の抽出を行って、できれば必要な支援をしていただくというような、補助的な援護射撃が必要な時期に入っているんじゃないかなと思っております

それから、これはよく申し上げるところなんですけれども、技術に関連しては世界の状況を横にらみでいかないと、日本で採用した方法が世界と全くかけ離れているということになると、ちょっと痛いと思います。

例えば、これは完全に世界と歩調を合わせていかなければいけない海事分野等で、船舶のカーボンの削減の議論がありますと、各国が望ましい方法や技術を主張しあっている状態だということを伺ってもおります。世界の状況、船はそうですし、恐らく車もそうなんだろうんです。

自動車産業は、日本にとって非常に重要な産業でもありますので、日本での脱炭素の方向性というのと、海外の脱炭素の方向性、特に自動車では両にらみでいかないといけないと思います。

さらに、先ほどの判断基準の話にも関わってくるんですけれども、非化石の技術を使う、そして非化石の技術を進捗させていくという中で、先ほど村山先生でしたか、燃料供給の話、

これは海事の分野でおっしゃいましたが、これ、他のモードでも、もろもろ燃料供給体制というのをきちんと確保する必要がある。

つまり、恐らくインフラになりますよね。再生可能エネルギーを、必要なときに、必要な場所に持ってこられるような技術である時間に不足するということがないような。そこはDX化ですかね、需要の平準化まで含めた形での燃料供給体制というのを考えないと、次世代の車であり、船であり、飛行機もそうかもしれないですが、利用が進まないのではないかなあと思いながら聞いておりました。

これ、最後でありますけれども、それぞれの施策に関しては各課で行うことだと思うんですよ。なので、ここではある程度大きめの大方針をつくりながら、各課に対して宿題を投げるような形になっていくんですよと、これは確認です。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございます。では、勝見委員、どうぞ。

【勝見委員】 ありがとうございます。勝見です。このたび、この委員会に参加させていただくということで、よろしくお願いいたします。私自身、土木、地盤工学、廃棄物といったことをやってまいりまして、建設に近いところにいるということでございます。環境部会に関連するところでは、建設リサイクルを勉強させていただいてまいりました。建設リサイクルについても、今回、サーキュラーエコノミーのところで、大きく重点的に上げていただいているということですし、カーボンニュートラル、それからネイチャーポジティブも関係するということでございますけれども、国交省のほうでもおまとめになっていますように、個々の技術は発展して、成熟をしてきて、あるいは個々の事業でリサイクルをする、あるいは副産物の発生を減らすといった取組をされてきている。

そういうことはされてきて、量の観点では、かなりの成果が上がっている。それをさらに進めるためには、質の視点で議論をしていって、さらに一歩進めないといけないというのが、今の建設リサイクルの現状だと理解をしております。今日も、動脈・静脈を連携するというようなメッセージと書いてまとめていただいております。これは、国土交通省特有なんじゃないかなと思います。

リサイクルというと、静脈をちゃんと整理しましょうということになるんですけれども、動脈のほうで血がちゃんと流れないと、静脈も流せないということで、健康な体をつくることで全体がサーキュラーエコノミーになっていくんだと、進むんだと、そういうことを改めて確認をさせていただけたかなという具合に思います。その辺りは、私もぜひ勉強をさせて

いただきたいと思います。

土木、建設をやっております関係で、何人かの先生が人口減少とおっしゃったんですけれども、さらに言えば担い手不足がかなり危機的とまでは言わなくてもいいのかもしれないんですけれども、注意をしないといけない状況、建設分野はそうだとすることをよくお聞きをします。これも、国土交通省特有の御事情かと思いますがけれども、これが進んでしまうと、一部そうになっているかもしれませんけれども、国土、あるいはインフラの荒廃というものが起これば、それはそれで環境という視点でも、我々の大きな損失になるだろうという具合に思います。

そういう観点は、ちょっとまとめにくいのかなと思うんですけれども、そういう存在しているインフラをどう守っていくか、あるいは国土を守っていくか、さらに言えば、災害リスクに対してどう対応していくかということ。これは、今日の資料2の一番最初の国土交通省の論点のところに書かれている、国民の安全安心の確保というところかと思います。流域治水ということでされていることなんかが、その最たる例だと思いますけれども、それそのものが、私、環境と言ってもいいんじゃないかなあという気もしています。

今、議論するために科学技術、あるいはネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー、もちろんやらないといけないので、やるということではありますけれども、流域治水、あるいは災害リスクの低減を、いろんな施策、ソフト、ハードを取り入れてやることによって、直接・間接の環境行動につながっていると、そんなふうにも読ませていただきました。そういう視点での議論というか、まとめというものについても勉強させていただければなと思っております。

この3年前につくられました環境行動計画について、議事録等も見ればよかったんですけれども、十分読み込んでいないところもございます。これから勉強してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山内座長】 ありがとうございます。以上で、大体、委員の方、一渡り御発言いただいたところで。どうぞ。

【石田委員】 よろしいですか。皆さん、長めにしゃべられたので、ちょっとだけ追加ということで。国土交通省が持っている資源とか、強みって何なんだろうかということはどう考えていくかということが、リーダーシップを取るためには大事だと思っております。そういう観点から、何点か申し上げます。

すごくたくさんあると思うんです。1つは、まず最初は、適応策と緩和策、両方とも施策

体系の中に持っているというのは、私が見る限り農水省と国土交通省だけなんですよね。あとは緩和策だけなんです。だから、そこをどう打ち出していくかという、そういう態度は大事だろうということ。

あと、2番目の強みは、フィールドを持っているということです。これ、皆さん方から出ましたけれども、統合化する、総合化するということが本当に目に見えますし、そこを目指さないと駄目ですね。折から流域治水という考え方を非常に強力に推進しようとしてい

るんですけど、これは本当に難しい問題でございますよね。

それと、2番目は、国土形成計画が決まりまして、広域計画も大体終わりつつあって、地域生活圏をやっていますけど、いずれにしろ国土形成計画をどう推進していくかということが、これから強く問われるわけです。

このときにも、特に地域生活圏というのは、国民の皆様のすぐそばでの出来事でありますので、そこで統合的、総合的に環境とウェルビーイングとか、モビリティをどういうふうに考えていくかということで、4つの分野というのは縦だと思うんですけど、それを横になぐのか、そういうフィールド概念、空間概念だと思いますので、そういうことは非常に大事だなというふうに思いました。

それと、あと技術という言葉が、よく何人か御発言されましたけれども、ピュア技術とい

いますか、自然科学的技術のほかに、国土交通省が担うべきものは、それをどう社会システム化していくかという技術でございます。ここも、国土交通省は技術系の人と事務系の人が本当に共存されていて、お互いに交換関係でいい仕事をされておりますので、そこも非常に強みだろうというふうに思います。

最後になるんですけど、なかなかスケールしなくて、皆さん、困っておられるんですけども、スマートシティとか、MaaSも人と物と両方ありますけど、そういう積極的にDXの先取りをするような新しいビジネスモデルというのを、先導的に切り開いていられる強みというのは相当あると思います。ここが強みで、こういうことを念頭に置きながら、戦術を切り開いていただければいいなと思います。

それとともに、そこをお願いなんですけれども、これから人口も減るし、経済もそんな成長しないでしょうし、やっぱり受益と負担の関係というのを根底に据えた議論をしないと、何でもそうですけれども、絵に描いた餅になりかねないというところもありますので、その辺もぜひ頭のどこかに置いて議論を進めていただければなというふうに思いました。すみません。

【山内座長】 どうもありがとうございました。今、石田先生が言った、使えるリソースをどういうふうに考えていくかという話、よく経営戦略論というのがあるんですけど、経営戦略論で最初に経営戦略とは何かという定義をするときに、それは将来こうなるべきだと。例えば企業であれば、こういう企業になるべきだとか、こういうところを目指すべきだというのをまずはっきりさせて、それに対して、今まさにおっしゃったリソースは何があるかというのを洗い出して、そのリソースを組み合わせ、戦術、今まさにおっしゃった、今そういうことをおっしゃって、経営学の先生かなと思ったんですけど。

それは、恐らく皆さんがおっしゃった総合的、かつ効果的という、それは何ができるかという、戦術まで持っているというところが、やっぱり国交省の特徴かなと思っています。

そんなことを皆さん、おっしゃったんじゃないかなというふうに思いますが、御担当から、いろいろ答弁をしていただきたいと思います。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。まず、今日キックオフということで、本当に今後の道筋、議論をしていくに当たって、大変御示唆に富む御意見を多々いただいたと思っております。

まず、今日いただきました各委員の先生方からの御意見、これはしっかり私どもも受け止めて、これは今後の検討にしっかり反映させていきたいと思っております。その中で、気づきの点ということで、何点か横串のお話もいただきました。私どもの今日の資料として、まず大本としてある人口減少のご指摘でございます。私ども国土交通省の使命というのは何かというところを、もっと社会全体、環境だけではなくて、それ以外のもっと大本に立ち返ってといいますか、人口減少、あるいは今喫緊の課題である担い手対策。いわゆる、私たちはつつい環境対策とはこういうものだよねという枠を、そこを取っ払っていただけるような御意見をいただいたというふうに思っております。

分野を跨いだ全体像、またそこはもちろん整理をさせていただきながらというふうに思っております。私ども、国土交通省の使命を達成するために、様々な切り口で計画もつくっています。例えば社会資本整備重点計画だったり、当然、大本として国土形成計画があったり、交通関係は交通政策基本計画、環境関係は環境行動計画であります。そういう分野で閉じてしまいがちではありますけれども、それを連携という言葉でいいのかわからないですけども、国土交通省の使命という観点から、もうちょっと立ち帰って、いろいろ考え直していきたいというふうに思っています。それが1つ目でございます。

それから、2つ目で、石田先生から、冒頭、8,000万トンのお話もいただいております。

ます。やはり、この8,000万トン、今後、国交省としてのギャップをどう埋めていくのかといったときに、つつい私どもも、しっかり連携してという言葉になってしまうんですけども。その連携をドライビングメカニズムとしてどうしていくのか、これは具体的なところをしっかりと考えていかなきゃいけないなというふうに思っています。

他の先生からもございましたけれども、実は環境の分野、経産省さん、あるいは環境省さん、これと連携する分野、かなり多いというふうにも思っています。そういう場というのを最大限使っていくというのもそうでございますし、実は8,000万トンと書いてあるうちの大体3,000万トンぐらいは、経産省さんと一緒に、例えば次世代自動車の関係で、乗用車も含めた数字になっております。実はそこは切り分けもしてない。

乗用車、それから商用車を含めて、これだけやってこうという目標を掲げさせていただいている。もちろん、目標設定に当たって、経産省、環境省と一緒にこれを議論しながらやっていく。国土交通省、私どもとして責任を持って、もちろん、私どもだけでやらなきゃいけない分野もありますし、そうじゃない分野もありますので、そこは少しでもドライビングシステムをしっかりと意識しながら、議論を深めていきたいという思いであります。

それから、政策の4本柱の統合のお話もあって、実は事務的にも、今回そういったことができないかということで、少しその4本柱、実は前回の環境部会でも、その4つは極めて関わり合いがあるよねという御意見をいただいております。そこをどういう形で分類といいますか、整理、どういうふうにやっていくことができるのかということも、事務的にもいろいろチャレンジしたんですけれども、すみません、まだそこまで行き届かなかったのが正直なところでございます。

ただ、先生方のおっしゃるように、この4柱は、例えば施策で脱炭素のものもあれば、もちろん生物多様性、あるいは場合によっては相反するものの中にはある。そういったものを、全体統合的にどう整理していくのか、これは大きなポイントの一つと思っています。

また、次の環境行動計画を、改定に当たって、じゃあ、どういう機軸でやっていくのかというところにもつながっていく話かと思っておりますので、今日いただいた御意見を踏まえながら、議論をしっかりしていきたいというふうに思います。

それから、全体、スケジュール的なお話もございました。すみません、今回の資料であまりお示しできなくて恐縮だったんでございますけれども、まず、いろいろ幅広いので、テーマをしっかり決めて議論したほうがいいんじゃないかという御指摘でございます。座長とも、また御相談をさせていただきたいと思っております。

G Xにつきましては、他の先生からもございました。G Xの2040ビジョン、これは年内にはエッセンスを取りまとめていくという話にもなっておりますので、G X、あるいはその辺りを先行的に、集中的にぜひ御議論いただけるような形で御相談申し上げたいというふうに思っております。

それから、ヒアリングにつきましても、そういったところに間に合うような形で、私ども産業界の御意見をというような二村先生からも御意見をいただいております。2回目以降、産業界の置かれている状況、まさにG Xの本旨、これは経済成長・産業の成長と、それから脱炭素の両立、これがG Xの本旨かと思えます。産業界のヒアリングをぜひいただきたいというふうにも思っています。今、事務的にも調整中というところでございます。

また、ほかにも、すみません、多々ございました。二村先生から、私どもの役割ということで、これは今日、全体的なお話もいただきました。これから、もちろん各論のほうにも入ってまいりますけれども、当然この場でいただいた御意見、各局、一生懸命やっております。各局ともしっかり御相談しながら、また、各局につないでいきたいというふうに思います。環境行動計画の200の項目の施策を、各局と一緒にやりながら、もちろん、次の改定後もしっかりとやっていきたいと思えます。

環境行動計画のそもそものお名前のお話もいただいております。全体の御議論をいただきながら、私どもも、しっかり、どのようなものがふさわしいかと。この環境行動計画、実は第1次は2004年でございます。このときから環境行動計画ということで、ずっとそういった名前で取り組んできました。ただ、もちろん今現在の社会経済情勢に照らして、どのような形がふさわしいか、それは頂いたご指摘を踏まえて省内でも議論を深めていきたいというふうに思っております。

すみません、答え切れていない部分は多々あるかと思えますけれども、その他、新技術の話も含めまして、今日いただいた点をしっかり咀嚼をして、対応していきたいというふうに思っております。私からは以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございます。皆さん御指摘を、総合的にうまくまとめていくという話と、それから個別の具体的な、まさに戦術をどうつくっていくかという、そういうところで、皆さんの意見を御参考にしていただいて、議論していただければというふうに思いますので、よろしくお願いいたします。

ほかには何か御発言ございますか。それでは、今日、大変いろいろな意見をいただきましたので、それは事務局のほうで咀嚼していただいて、続けたいと思います。

それでは、議事については、伊藤委員の御紹介を。

【大野環境政策企画官】　それでは、本日、御欠席の伊藤委員からの意見書を頂戴しておりましたので、簡単に御紹介させていただきます。お手元のほうに、委員の先生方にお配りさせていただいております。

こちら、伊藤先生のほうから５点、御指摘をいただいております。１点目が地域の特性を生かした再エネということで、地域のレジリエンスとか、そういったところを高めながら、再エネの整備、あるいは、ペロブスカイトの今後の普及についても、例えば日照時間が結構ある場所ではしっかり進めていく。一方で、日本海側などは、例えば住宅の断熱、二重サッシ、地中熱、そういったところを充実させていく政策が必要ではないか。

また、道路インフラなども、防音壁、そういったところにペロブスカイトを貼っていく。あるいは、道路、線路、そういったところの振動を利用した発電インフラ、そういったところの活用もできるのではないかと、そういった御指摘をいただいております。

災害への適応、こちらにつきましても、今後、建物のエネルギーの自立、上下水道の寸断を想定した水の確保、そういったことを踏まえて、住宅に雨水をためていくシステム、そういったところを考慮すべきではないか。あるいは、ＩｏＴなどを活用して、台風、ゲリラ雷雨、そういったところへのアンダーパスというのを堅持、そういったものをしっかり導入として進めていくべきではないか。

もう一点、３点目としましては、グリーンインフラのクレジット化といったところも進めていくべきではないか。公共交通のインフラの整備、こういったところも、今後、高齢化も進むということで、ウォーカブルで安全なまちづくりを進めていく。そういった中で公共交通をしっかりと整備していく。特に、人手不足も進んでいるので、ＡＩの配車とか、タクシー、電動の自動運転など、そういったものを早く導入していくための後押しが必要ではないか。併せて、安全対策も必要と。

さらに、宅配、物流に関しましても、再配達をなるべく減らす、そういった観点から、例えば宅配ボックスの設置義務化など、そういったところも検討があるのではないかと。

最後、５点目として、サーキュラーエコノミーについても御指摘をいただいております。こちら、国交分野、様々ありますけど、廃棄物をリサイクル、あるいは利用して新たなものを製造するという新たな発想が必要。さらに、建物の長寿命化とか、空き家の活用、さらに移住促進政策、空き家の売買、リノベーション、そういったところも省庁横断で検討が必要ではないかと。そういった御指摘のほうをいただいております。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございました。それでは、議論は以上ということにさせていただいて、今後のスケジュール、予定、これを事務局から説明いただけますか。

【大野環境政策企画官】 資料の5、こちらに今後のスケジュール、簡単に御説明をさせていただきます。次回、第2回、既に委員の皆様方に御案内をさせていただいておりますが、来月10月17日、木曜日、15時から17時を予定してございます。どうぞよろしくお願いいたします。

10月以降、月1回程度の開催を今後予定しておりますので、長丁場になりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【山内座長】 どうもありがとうございました。ということで、御協力いただきたいと思います。今日は、非常に大きな題について、それぞれ皆さん、詳細に議論いただいたんですけども、それにもかかわらず大体時間が思いどおりだということで、進行に対して感謝申し上げますというふうに思います。

それでは、予定している議事は以上ということになります。この先の進行は事務局でお願いいたします。

【大野環境政策企画官】 山内座長、どうもありがとうございました。また、本日は長時間にわたりまして、活発に御議論をありがとうございました。

以上をもちまして、社会資本整備審議会環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会グリーン社会小委員会第1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 —