

これまでの主なご意見

- 人口減少、担い手不足、インフラの老朽化、災害激甚化といった我が国の課題を踏まえ、環境のみならず、社会変革につなげていくという視点からの検討が必要。
- グリーン社会への転換は、イノベーションと成長の原動力。地方創生にもつながる。様々な課題解決につながるものとして、ポジティブに捉えて進めるべき。
- 国交省でウェルビーイングを扱う場合の視点を明確にするべき。景観・文化・移動の自由など、様々な視点からの検討が必要。
- 国交省には、適応と緩和の両方を扱っていること、場をもっていること、技術を扱っていること等の強みがある。これらのリソースを踏まえて、戦術を立てていくべき。
- 国交省は排出量の6割に一定の責任を持つが、すべて国交省で切り分けられるものではなく、各省庁、民間、地方、学术界等との連携・協働を。
- 環境の4つの柱はいずれも重要。統合的に扱っていくべき。
- 問題は取組をどのように進めていくか。今後のロードマップを明確にし、事業者や自治体にどのようなメッセージを伝えていくか。
- 事業者が動くには予見可能性が必要。ロードマップ策定時には、ボトルネックとなりうるクリティカルポイントもあわせて明確にするべき。
- 世界的に対策の加速化が求められている。1.5℃目標やネイチャーポジティブの目標を踏まえ、施策の上乗せ・強化、2030年以降の道筋・方向性を考えていくべき。

- 運輸部門は、脱炭素のコストが事業者にかかりやすい構造。環境に係る負担の可視化が重要ではないか。
- トラック業界における多重下請け構造を踏まえた脱炭素の取組を進める必要がある。物流事業者同士が連携して、共同輸配送等も一層進めていくべき。
- 規模の小さい事業者は対応が難しい。関係者間の連携強化や必要な支援を。
- 公共交通は脱炭素にも重要。特に、鉄道に期待する面は大きく、支援が必要。
- 人手不足・高齢化の観点から、自動運転やAIの活用を。安全な自転車道路の整備、宅配ボックスの設置の後押しも検討すべき。
- 自動車、燃料供給、インフラ整備等は、国内のみならず、世界の状況との両にらみで、現実的な道筋を考えていくべき。
- 次世代燃料として、下水汚泥資源も期待できるのではないか。また、既存の内燃機関インフラを使える合成燃料の課題はコスト。消費者を含めて負担を考えていく必要がある。
- 次世代船舶の開発が進んでいるが、燃料供給体制の確保がクリティカルなポイント。船舶はできたが、動かせないということがないように。
- 海運ではLNGが鍵となる。バンカリング設備の充実化が重要。
- EVの普及には、充電設備の不足や充電時間の長さがネック。集合住宅等、様々な空間に充電設備の設置を進めることが必要。走行中給電や車電分離によるバッテリーの標準化やカスケード利用も検討していくべき。
- モビリティとエネルギーインフラの整備はセットで考えるべき。自動物流を行うにしても電気が必要。災害時のレジリエンスにもつながる。

- 住宅のストック平均の目標を考慮すると、新築はZEHを上回る性能での整備を推進していく必要がある。マンションも、2030年以降を見据えて取組を進めるべき。
- 住宅・建築物は長期間残るものなので、今すぐに取組が必要。特にゼロエミッションに向けては、既築が課題。
- 建築については、運用時だけでなく、エンボディドカーボンの削減に向けた取組が必要。
- 間伐材を建設資材に利用することで、建物のライフサイクルのCO2削減、サーキュラーエコノミーにつながる。
- まちづくりは、都市域だけでなく、国土保全・レジリエンスの観点から、山間部を含め国土全体で取り組むべき。
- 高齢化を踏まえると、LRT・コンパクトシティの取組は持続可能なまちづくりの上でも重要。
- 建設業では、人口減少や担い手不足の影響を受ける。国土インフラの荒廃は、環境にもマイナスで、災害リスクにつながる。流域治水や災害リスク低減は、直接・間接的な環境行動でもある。
- 社会に密着した国交省では、様々な技術をいかに社会実装していくかが重要。レジリエントなインフラシステムの構築は重要な課題。
- 制度面で環境対策へのインセンティブが働かないケースがある。公共調達で再生材の利用に制限がある場合も。
- 建設リサイクルは質の向上が重要。リサイクル率は非常に高いが、再生材の滞留するなどの課題があり、改善の余地。技術開発の一層の推進、再生材のPR、法制上の課題の洗い出しを進めていくべき。
- 再エネは地域のレジリエンスの向上に資する。地域の気候特性に応じて、太陽光や地中熱等の整備を進めていくべき。道路も防音壁等の活用も期待。
- ペロブスカイトは、公共部門から入れていくべき。国交省も技術的な観点から協力を。PPA活用も検討すべき。

《環境価値の見える化・活用、コスト負担》

- GXの基本方針である市場創造・産業競争力強化の観点から、環境に配慮したサービスや商品が価値を持つ市場をいかに作っていくか。特に、ペロブスカイトは、国内市場を形成し、国際競争力を持たせることが重要。
- 公共調達の取組は不十分。グリーン市場創造に向けて、公共部門が少し高いものを率先して入れていく必要。
- 環境価値を可視化し、活用していくことを政策的にも位置付けていくことが重要。ネイチャーの取組では、クレジットやTNFDを通じた資金化が有効。
- 企業では、スコープ3の開示義務化等の対応を迫られている。資源循環、経済安保の観点も含め、サプライチェーン全体で連携して取組を進めるべき。
- 中小企業では脱炭素への投資が難しいことを考えると、ステークホルダーを巻きこんでいくような議論が必要。
- 消費者に負担意欲を喚起することが重要。国民負担の必要性は「環境行動計画」にも正直に記述すべき。

《DXの活用》

- DX・オープンデータを活用した災害リスク評価やIoTを活用して大雨時のアンダーパス侵入を防ぐ取組も有効。
- 民間と連携し、CO2削減効果等を評価するデータプラットフォームを構築することは有効。

《サーキュラーエコノミー》

- あらゆる廃棄物を利用して、新たなものを製造する発想が重要。
- 基準に適合しないという理由で再生材が廃棄されないように、基準法体系等も見直していく必要がある。
- 再生材が実際に使われているか、利用状況までのモニタリングが必要。
- 都市と地方を包摂し、利用と生産を近接させることが必要ではないか。