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6回合同会議

令和7年3月18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・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6回合同会議を開催いたします。

初めに、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、開会の御挨拶をいたします。

【塩見総合政策局長】 先生方、おはようございます。総合政策局長の塩見でございます。山内座長、石田委員長をはじめ、委員の先生方には、大変お忙しい中、この小委員会のためにお時間を割いていただきまして、ありがとうございます。

この小委員会でございますけれども、国土交通省の環境政策全体を取りまとめる環境行動計画の改定、今年5月、6月を目標に進めたいと思っております。幅広い観点からこれまで御議論をいただきまいました。一通り各方面からヒアリング、そして先生方からの自由な御意見をいただき、本日から取りまとめに向けまして議論を賜りたいと思っております。

たくさんいろいろな御指摘をいただいた中で、それを踏まえて今日は事務方のほうから、大きな、国交省がこれから目指していく方向性の柱というものとか、その柱にぶら下がるべき施策、こういうものを整理させていただきましたので、そういった方向でよろしいのか、もっとこういうふうにしたほうがいいんじゃないかということを中心に、事務局の意見にとらわれずに御指摘を賜りまして、よりよいものに磨いていただけますと大変幸いです。

本日の議論を経まして、次回には骨子案という形でお示しをし、また、その次の回には本文の議論というふうに進めていただければ大変ありがたいと思っております。

これまでたくさんいただいた御意見、十分に消化しきれていないところももしかしたらあるかもしれません。そういうところを改めて御指摘をいただきまして、いいものになりますように引き続き御指導賜りますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくようお願い申し上げます。

【大野環境政策企画官】 本会議の委員の御紹介はお配りした委員名簿のほうに代えさせていただきます。

本日、大橋委員、二村委員、羽藤委員が御欠席でございます。

それでは、山内先生、以後の進行をお願いいたします。

【山内座長】 山内でございます。よろしくお願いいたします。

議事に入ります。議題は、今、局長からありましたように、取りまとめに向けた方向性についてですね。国土交通省における今後の環境政策の方向性についてということになります。これは事務局で資料を御用意していただいているので、これを御説明いただいて、その後、皆さんで自由に発言していただくという形にしたいと思います。

それでは、説明のほうよろしくお願いいたします。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。環境政策課長、清水でございます。

本日も、本当にお忙しい中、お集まりいただきまして、本当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1、それから参考資料、2つの資料を用いまして御説明をさせていただきます。

まず、資料1の1ページ目を御覧いただきたいと思います。本日、御議論いただきたい点ということでございます。

これまで、5回にわたりまして、ヒアリング等を行っていただきながら、また、先生方から多々、貴重な御意見をいただいております。そういったことを踏まえまして、今回でございますけれども、今日から3回にわたりまして、新たな環境行動計画の内容につきまして御議論をいただければというふうに考えております。

まず、今回、3回のうちの1回目でございますが、この中ほど、第6回会合のところを御覧いただきたいと思います。重点的に取り組むべき方向性、このような構成でいかがかというところについての御意見をいただければというのが1点。それから2点目は、分野ごとの施策の方向性。施策自体はもちろん検討中というところでもございますけれども、今回エッセンスのお示しとなりますけれども、幅広くこの点についても御意見を賜ればというふうに思っております。

今日の御意見を踏まえまして、第7回、次回、4月でございますけれども、骨子案について御議論いただいて、5月に本文案について御議論いただく、こういう道のりを描いているところでございます。

それでは、資料の中身でございますが、2ページ目に行きます前に、これまでの主な御意見、整理をさせていただいております。参考資料のほう御覧いただきたいと思います。1ページ目を御覧いただきたいと思います。

こちら、資料でございますけれども、一番上に米印で書いてございます赤字のところにつきましては、後ほど御説明させていただきます資料1に対応する箇所を示しているものがございます。

幾つか、これまでの御意見を分類、整理をさせていただいております。まず、1ページ目の上でございますが、経済成長あるいは産業競争力の強化という点でございます。

まず、1つ目、今回の改定で目指している点、重視している点、こういったことを示すことが重要と。とりわけ、GXの基本方針であります市場創造・産業競争力強化の観点を踏まえた視点を整理すべきではないか。

また、2つ目でございます。GXというキーワードの下に施策を整理することが重要ではないか。

3点目、国土交通省関連の排出量を考慮すれば、GX経済移行債による支援はもっとあってもいいのではないか。

4点目、厳しい方向を含めて、どうやって進めていくのか。事業者さんや自治体さんへのメッセージが必要ではないか。

それから5点目、これはサーキュラーの関係でございますけれども、あらゆる廃棄物を利用して、新たなものを製造するという発想の転換が重要ではないか。

下の項目2つ目でございます。連携・協働という点でございます。全て国交省で切り分けられるものではなくて、各省庁、民間、地方、学术界等、多様な主体との連携・協働が必要ではないか。

国民全員がステークホルダーであり、様々なプレーヤーをどんどん巻き込んでいくべきである。

それから、分野間連携にどのようにつなげていくのか。例えばモーダルシフトにおけるモード間連携、あるいは荷主へのコスト転嫁の仕組みづくり、こういったところでの国交省が果たす役割は大きいのではないか。

それから、一番下でございます。カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー、こういったことの同時実現、相乗効果の確保が重要ではないか。

2ページ目でございます。それから、予見可能性というところでございます。事業者に動

いていただく。このためには予見可能性が必要ではないか。

それから、環境以外の社会課題・地方創生という点でございます。人口減少、担い手不足、インフラ老朽化、災害激甚化、こういった我が国の課題を踏まえて、環境のみならず、社会変革につなげていくという視点が必要ではないか。

2つ目、インフラに関してでございますけれども、国民の御関心、レジリエンスやメンテナンスの効率性、こういったところに関心があるので、その上で、環境との融和などの整理を行えば、納得感も得られやすいのではないか。

3点目、グリーン社会への転換。これは、地方創生など、様々な課題解決につながるというものとしてポジティブに捉えて進めるべきではないか。

それから、新技術・DX・データというところでございます。技術、これを持っているのは国交省の強みであるということで、これを社会システムに組み込んでいくことが重要ではないか。

また、2つ目でございます。新たな価値、ネイチャーポジティブやサーキュラーエコノミーのような新しい価値をどのように見せていくか。データプラットフォームなどの見せ方もあるのではないか。

それから3点目、国土交通省は価値のあるデータを多数持っているので、それを見える化に活用していったらどうか。

また、キーワードとして、物流MaaSですとか、また、人手不足・高齢化の観点から、自動運転あるいはAIの活用、こういったキーワードもいただいています。

それから、国際展開でございます。国際的にどう出ていくかという視点はしっかり打ち出すべきではないかという点でございます。

ちょっと総論的な部分でございますが、各論的な部分で3ページ目以降でございます。

まず、運輸全般でございますけれども、こちらは国内のみならず、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ではないか。

自動車につきましては、単体はもちろんでございますけれども、モビリティとエネルギーインフラの整備、これをセットで考えていくべき。

また、2つ目もインフラでございます。充電・燃料インフラ、これをどこにどれだけ置いていくかということが必要。

また、3つ目でございます。様々な空間に充電設備の設置を進めていく。また、走行中給電あるいは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じゃ

ないか。

それから合成燃料、既存の内燃機関インフラを使えるということで、期待できるのではないかとこの前向きな御意見。

それから、船舶についてでございます。次世代船舶の開発が進んでいるということで、また、燃料の供給体制の確保、これがクリティカルなポイントではないか。

それから、海運ではLNG、これが鍵となるのではないか。

それから、公共交通・物流でございます。公共交通は脱炭素にも重要であるということ。

それから、マイクロモビリティの重要性についても示していくべきではないか。

それから、トラックにつきましては、多重下請構造を踏まえた脱炭素の取組を進めていく必要があるのではないかと。共同輸配送、これも進めていくべき。

4ページ目でございます。住宅・建築物、こちらにつきましては、新築、ZEHを上回る性能での整備を推進していく必要。

また、住宅・建築物は長期間残りますので、早急な取組が必要。既存住宅も課題。

それから、エンボディドカーボンの削減に向けた取組、これは大事ではないかと。

都市につきましては、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でも重要ではないか。

また、ヒートアイランド、これは経済的な損失をもたらしますので、暑熱対策、これは不可欠ではないかということ。

河川・下水道でございます。流域総合水管理、環境と、それから利水を含め、トータルで考えられているものではないか。

それから、河川環境の定量目標の設定、マイナスも含めた評価しているので、これを共有して広げてほしいと。

それから、流域治水や災害リスク低減、直接・間接的な環境行動にもなるということ。

それから、下水汚泥資源、次世代エネルギーとして期待できるということ。

港湾につきましては、港湾のCNP認証は重要な取組であるということ。

それから、ブルーカーボン、これは国際的にもっとアピールしていくべきではないか。

それから、建設リサイクルでございます。建設リサイクルは質の向上が重要である。再生材の滞留などの課題というのもございます。利用状況までのモニタリング、技術開発、再生材のPR、政制度上の課題の洗い出し、こういったことを進めていくべきじゃないか。

また、建設廃棄物の需要拡大につきましては、受入先ですとか、使う場所が大事なので、

関係者の理解を得ながら道筋を立てていく必要があるのではないか。

5 ページ目でございます。グリーンインフラでございますけれども、グリーンインフラ、これは統合的に施策を進めていくことが重要であるということ。

2 つ目、地方創生への寄与も期待できる。

また、3 つ目、自治体さんをいかに巻き込んでいくか。また、中間支援組織をつくっていくなど、支援の仕組みが必要ではないか。

また、市民参加・参画の視点をもっと強調すべき。ローカルノリッジやコモンズの視点も重要ではないか。

それから、下から4 つ目でございます。レジリエンス等の新たな価値を統合しながらグリーンインフラを拡大していくことが必要ではないか。

下から3 つ目、民間企業で加速いただくというために、経済的な価値と直結するんだということ認識してもらう必要。

また、下から2 つ目、ファイナンスの在り方についても検討を深める必要があるのではないか。

最後に、生物系、生態系にとりましては、自然災害のみならず、暑熱、渇水、水温上昇、これも極めて重要な視点ではないかといった御指摘でございます。

最後、6 ページ目でございます。再エネにつきまして、再エネは地域のレジリエンスの向上にも資するのではないか。

それから、2 つ目、開発による自然の影響もございますので、ネイチャーポジティブと矛盾しないということを示していくということも必要ではないか。

洋上風力の展開は進めていくべき。

また、最後、ペロブスカイトでございます。公共部門を率先して入れていく必要があるもので、国交省も技術的な観点から協力すべきではないか。ただ、発電効率、これも併せて考慮していく必要があるのではないかということでございます。

それから、最後、環境価値の見える化・市場づくりなど、多々、先生から御指摘を賜っております。

運輸部門、脱酸素のコストが事業者にかかりやすい構造であると。環境価値を可視化して、活用していくこと、これを政策的に位置づけていくことも重要ではないかということ。

それから、環境に配慮したサービスや商品が価値を持つ市場をつくっていくかが重要という同様の御指摘。

それから、3つ目でございます。スコープ3の開示義務化、これが迫ってきてございます。サプライチェーン全体で連携した取組を進めていくべきではないか。

4点目、消費者の負担意欲を喚起することが重要である。国民負担の必要性、これは環境行動計画にも正直に記載をしていくべきではないか。

それから、5点目、社会・国民の行動変容が重要である。

また、6点目、最初に公共調達でパブリックな市場をつくっていくことも重要ではないか。主にこういった御意見をいただいているものと承知してございます。

その上で申し訳ございません、また資料1の2ページ目以降の御説明をさせていただければと思います。資料1の2ページ目、御覧いただきたいと思っております。

こちらでは、環境政策をめぐる社会経済情勢の変化ということで、今まで御説明させていただいた点をコンパクトに1枚にまとめさせていただいております。左側、縦軸を御覧いただきますと、これは現行の環境行動計画で「重点プロジェクト」というふうに銘打ちまして、この6項目について、プロジェクトとして掲げさせていただいております。

1つ目が、省エネ・再エネ拡大につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくり。

2つ目が、グリーンインフラを活用した自然共生地域づくり。

3点目が、自動車でございます。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。

4点目が、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。

5点目が、港湾・海事でございます。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。

6点目が、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。

大きくはこの6点でございます。

前回、2021年に策定しましてから、大きく社会経済情勢が変化してございます。右側でございます。

まず、1つ目がGXでございます。

上から2つ目でございます。2023年にGX推進法が成立してございます。この中で脱炭素と産業競争力強化・経済成長、これの同時実現を目指す。これが、GXの枠組みがここでできたということが一つ。

それから上から3つ目、地球温暖化対策計画でございます。この2月18日に閣議決定されてございます。2030年に46%、これに加えまして、2035年、40年でございます。

すけれども、2040年に73%削減を目指していく。また、地方創生に資する地域脱炭素の加速というのも強化される。

4点目でございます。エネルギー基本計画でございます。同時に2月18日に閣議決定されてございます。脱炭素電源の需要増加の中での再エネ主力電源化の徹底というのが強調されている。

5点目、これは民間企業の情報開示でございます。2022年、東証プライム企業のTCFDの開示が義務化され、また、スコープ3を含むサプライチェーン排出量の開示義務化も検討が進んでいるという状況でございます。

最後に、2月18日に閣議決定されました「GX2040ビジョン」でございますけれども、こちらの中で、GX市場創造に向けた取組を政府全体として進めていこうという動きがあるというものでございます。

大きな2つ目、人と自然が共生する社会でございます。

こちら、1つ目でございますけれども、NbS、ネイチャーベースドソリューション、自然を活用して様々な課題の解決をしていこうという、NbSは国際的に注目がされているということ。

それから、2023年に閣議決定されました生物多様性国家戦略、この中で、ネイチャーポジティブの実現というのも目標に掲げています。

それから、民間企業の情報開示の動きでございます。自然関連財務情報開示タスクフォース、TNFDの提言というのを2023年に公表されています。こういった動きになります。

サーキュラーエコノミーでございます。昨年8月、循環型社会形成推進基本計画が閣議決定されました。その中で、産業競争力強化、経済安全保障、地方創生、質の高い暮らしの実現、こういったところに資する循環経済、サーキュラーエコノミーの意向、これを初めて国家戦略として位置づけをしたというものでございます。

それから最後、様々な社会課題。人口減少、担い手不足、東京一極集中の解消、様々な社会課題への対応が同時に求められている。

こういった社会経済情勢の変化の整理でございます。

そういった中での3ページ目、御覧いただきたいと思います。左側に変化を、項目を書いておりますが、それに対応していく方向性というのを右側書いてございます。こちらはこれまでの社会経済情勢の変化、それから、これまで5回にわたる先生方の御意見を踏まえ

ながら、例えば私どものキーとなる方向性、こういったように整理してはどうかという御提案でございます。

まず、1点目でございます。徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、それから再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進でございます。まず、省エネを徹底していく。2030年の目標も野心的でございます。それをしっかりクリアをしていく。また、その先も見据えまして、クリーンエネルギーへの移行というのをしっかり打ち出していく。それから再エネ、これもエネルギー基本計画の再エネ電源主流化といったことにしっかり貢献していく。これを国土交通GXという傘の下で進めていくというのが1つ目の御提案でございます。

2つ目はネイチャーベースドソリューション、あるいはネイチャーポジティブの高まりを踏まえまして、自然再生や、人と自然が共生する社会づくりというのを2点目としてどうか。

3点目でございます。これもサーキュラーエコノミーの動きを踏まえまして、再生資源を利用した生産システムの構築。

4点目でございます。先生方から地方創生の観点でご意見を多々いただいております。環境資源を基軸とした地域の経済社会づくりを4点目に。

それから、5点目でございます。こちらも多々ご意見をいただいております。市場づくり、政策に位置づけるべきだという御指摘でございます。環境価値が評価される市場の創出、これを柱立てしてはどうかというものでございます。

それから、こういった5本の政策を展開していくに当たりまして、右側でございます。グリーン社会を支えていく体制・基盤づくり、こういったものを横串で整理を6本目の柱としてさせていただいたらどうかというものでございます。

改めまして、4ページ目、御覧いただきたいと思っております。全体を1枚に整理したものでございます。四角い箱の一番上、御覧いただきたいと思っております。改めて私ども環境政策をしていく意義、展開、目指すところというところでございます。国土交通省の使命として、「持続的な経済成長」「個性を活かした地域づくり」「安全・安心の確保」がございまして、こういったものを進めていくに当たりまして、環境に関する国内外の大きな潮流を踏まえまして、あらゆる政策分野に環境政策の目的を取り込み、支援あるいは規制等の様々な政策手段を用いた政策を展開していく。これらの使命の実現と同時に、環境に関する政府目標の達成ですとかウェルビーイングの向上へ貢献していくことが重要ではないか。

こうした観点から、次期環境行動計画では、国土形成、地方創生、社会資本整備、交通政策、こういった我が国の全体のビジョンを踏まえながら、先ほど申し上げた以下の6つ、これを重点的に取り組むべき柱として構成してはどうかという御提案でございます。

下段、施策についてまだ検討中でございますけれども、イメージとして幾つか例示をさせていただきますので、御紹介をさせていただきます。

例えば1つ目の国土交通GXでございますけれども、想定される施策テーマでございます。

住宅・建築物のさらなる省エネ対策の強化。

次世代自動車の普及促進、燃費性能の向上、グリーン物流の推進。

船舶・鉄道・航空の省化、それから水素、バイオ・合成燃料、こういったところのクリーンエネルギーへの転換、これをしっかり打ち出すということ。

それから、道路管理者が協働して脱炭素化を促進する新たな枠組みを導入していく。

それから、建築物・インフラのライフサイクルで考えての脱炭素化の取組。

それから、低炭素コンクリートなど、省CO₂にする材料等の活用促進や技術開発、それから最後、インフラ空間を活用した最大限の再エネの供給拡大。

大きな2点目、自然再生や人と自然が共生する社会づくりでございます。グリーンインフラ、それからブルーインフラに関する取組を進めていく。健全な水循環。ヒートアイランド・暑熱対策、こういったものがぶら下がってくるというふうに想定してございます。

右側でございます。3点目、再生資源を利用した生産システムということで、建設廃棄物由来の再生資材の需要拡大。下水汚泥資源の肥料利用を進めていく。また、動静脈連携を支えていく資源循環拠点となる港湾をしっかりと形成していく。こういったものが3点目でございます。

4点目、環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり。これは再エネの地産地消、これも先生方からも御意見いただいております。再エネの地産地消を通じた持続可能な地域づくり。また、バイオマス等の地域資源の地域内での循環利用の促進。コンパクト・プラス・ネットワークや公共交通の利用促進。

5点目でございます。市場創出でございます。まず、環境価値の評価手法の確立、見える化をしていく。それから、カーボンクレジット・ネイチャークレジットの創出・活用を図ってマネタライズ化していく。グリーンファイナンスを通じた地域価値の向上。そして、国民・企業の行動変容の促進。

最後、6点目でございます。グリーン社会を支える体制・基盤づくりということで、関係省庁・自治体・官民との連携・協働体制の構築。また、国土交通分野の様々なデータ活用のための基盤整備。

こういった方向性ぶら下げていったらどうかというものでございます。

先ほど局長からもございました。これで足りる、あるいは弱い、いろいろ様々あるかと思えます。忌憚なく御意見を賜ればというふうに思っております。

5ページ目以降でございます。もう一つの論点、分野別の取組の方向性ということでございます。6ページ目御覧いただきたいと思えます。

これまでいただきました御意見、こういったことを踏まえまして、以下の観点に着目しながら、分野別の取組の方向性について検討を進めているところでございます。大きな論点として7点、観点として7点、整理させていただいています。

1つ目が、関係省庁、産業界を含めた多様な主体が参加した連携・協働の場をつくっていく。

2つ目が、各分野間連携。

3点目が、産業競争力強化につなげていくこと。

4点目が、予見可能性を確保していく。

5点目が、社会課題と同時に解決をしていく。

6点目が、新技術やDX技術を社会実装・活用していく。

7点目が、国際貢献、国際展開。

大きくこういった7つの観点、視点でございます。

7ページ目以降を御覧いただきたいと思えます。それぞれの私どもの政策分野に応じて、基本的なエッセンスでございますけれども、方向性を1枚ずつまとめさせていただきました。

資料の見方でございますけれども、現状・課題、それから施策テーマ、今後の方向性というふうにまとめさせていただき、一番左側、先ほど御提案させていただいています重点、関連するようなところを記載させていただいています。また、右側、箱の下に番号がついてございます。こちらは、先ほどの前ページの、いただいております視点・観点、こういったところに関連するところを記載をさせていただくと。詳細な説明は割愛させていただきますが、こういったような整理で本日お示しをさせていただいています。

それでは、ちょっとお時間の関係もでございます。簡単で恐縮でございますが、各政策分野

の取組の方向性を御紹介させていただければと思います。

まず、自動車分野、7ページ目でございます。施策のテーマとして大きく2点、次世代自動車の導入促進、それから充電等のインフラ整備でございます。課題にもございますように、次世代自動車の導入促進、これは様々な政府目標を設定されてございます。また、充電インフラのほうにつきまして、インフラ整備が不十分という状況でもございます。

今後の方向性では、まず、自動車の導入促進単体対策でございますけれども、これ、一番上を御覧いただきます。EV、水素、合成燃料、多様な選択肢を追求するという基本方針、その下の非化石エネルギーへの転換目標の設定によるクリーンエネルギーへの転換を促していこうということ。

2つ目でございます。関係省庁と連携して、これはGX経済移行債、これを活用させていただきながら、次世代自動車の早期の導入を支援していく。これは引き続きしっかりやっていくということ。

それから3点目、また、導入しやすいようにガイドラインの作成ですとか、あるいはバッテリー循環に向けた実証なんかも進めていく。

それから下側、インフラ整備でございます。様々な空間への充電設備の設置。これは多々、先生方からも御指摘いただいています。また、走行中給電、これも大事な技術開発ということで、この技術開発や実証、これを進めていく。

大きくこのように整理をさせていただいております。

8ページ目、御覧いただきたいと思います。船舶分野でございます。新たなゼロエミッション船ということで、船舶分野、3点で整理をさせていただいております。

ゼロエミッション船の普及ということで、圧倒的にこれは投資が不足しているという状況でございます。

右上でございます。グリーンイノベーション基金、GI基金を活用して船舶の技術開発、実証を進めていく。また、GX経済移行債を活用して、生産設備の整備・増強を進めていく。

さらにということで、2つ目のポツでございます。内外航のゼロエミッション船の普及に必要な導入の支援制度、これについて新たに検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

それから、中ほど2つ目でございます。国際海運、これはIMOにおいて国際目標も設定されているわけでございます。右側、新たな国際ルールの策定の議論、これにしっかり貢献していきたいという方向性でございます。

一番下、内航海運でございます。内港海運につきましては、内航カーボンニュートラルの推進に向けた検討会、ここでも御議論いただいております。右側、今ちょっと簡単にしか書いてございませんけども、内航船の省エネ・省CO₂にする取組、これはしっかりやっ
ていくという方向性でございます。

9ページ目でございます。鉄道分野でございます。こちらは2点で整理をさせていただいております。

1つ目、鉄道車両の省エネ化・非化石化ということでございます。とりわけ左側、非電化区間について電化により脱炭素を実現性はなかなか難しい状況にあるわけでございます。

右側の方向性でございます。まず、電化区間でございますけれども、エネルギー効率の高い車両設備を導入していくということ。それから、非電化区間につきましては、水素をエネルギー源とする車両の開発・社会実装、それから、非化石ディーゼル燃料の導入促進。こういった導入を促進する、支援する制度、これも新たに検討していきたいというふうに考えてございます。

また、鉄道の利用促進ということでございます。もともと鉄道は環境優位性の高いものでございます。そういった環境価値、これを見える化、活用していくことについて検討を進めていきたいというのが大きな2点目でございます。

10ページ目でございます。航空の関係でございます。航空につきましては、ICAOでのお約束。それから、左側、SAFにつきましては、国際競争力のある価格で安定的に供給していく。こういった体制の構築が必要だという課題でございます。

それから、中ほどでございます。大きく2点分けてございますけれども、まず、1つ目、SAFの導入拡大ということでございます。上側、関係省庁との連携の下、GX経済移行債の支援を活用して、製造設備支援、国内生産支援の推進。

それから、SAFの利用促進という点では、排出削減効果の可視化、活用に向けた検討を行っていく。

それから、3点目、管制の高度化。

こういったところの基本的な方向性でございます。

それから一番下、新技術の導入でございます。電動・水素航空機の新技術、これの将来的な導入を見据えまして、産学官連携して、国際標準化や安全基準の策定に向けた検討を進めていくというところでございます。

大きく2点で整理をさせていただいております。

11 ページ目、物流という切り口でございます。上側でございますけれども、鉄道、内航海運の輸送量を今後10年程度で倍増していくという目標を設定しております。

施策のテーマ、新たなモーダルシフトの推進でございます。

つづいて、方向性でございます。鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック、こういった多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフトを進めていくということ。それから、先生方からも御意見いただいております共同輸配送、自動運転トラック、ドローン物流、物流Maas、こういったところを活用しながら物流の脱炭素化の取組を進めていくという方向性。

下側でございます。もう一つの大きな課題、これは物流事業の多数を占める中小事業者でございます。中小事業者の投資促進をどう促していくか。

このための右側の方策でございます。投資を促進するための方策、検討中でございますけれども、検討を進めていくということ。とりわけ荷主さん方、関係者との連携、これが大事かと思っております。脱炭素に係るコストが社会全体で公平に負担されるための環境づくりの検討を進めていくという方向性でございます。

12 ページ目、住宅・建築物でございます。これ、4点につきまして、4点で整理をさせていただきます。

一番上、住宅・建築物の省エネ化ということでございます。こちらも2030年あるいは2050年ということで目標を設定しているわけでございます。

つづいて、方向性でございます。まず、一番上、基準の段階的な水準の引き上げ、これを円滑に進めていくということ。

2つ目、ZEH基準の水準はこれを大きく上回る住宅（GX志向型住宅）の復旧、これはGX経済移行債、これも活用しながら、環境省さんと連携しながら支援をしていくということ。

また、課題としていただいております既存住宅、既築住宅でございます。関係省庁と連携しながら既存住宅への高効率給湯器の導入、それから断熱窓への改修、こういったことを御支援していくという方向性でございます。

大きな2つ目、太陽光発電の導入拡大でございます。

2030年新築戸建ての6割に太陽光発電設備が設置されることを目指すということで、住宅トップランナー基準を改正いたしまして、こういったことの御確認を通じまして、住宅への太陽光発電の設置を促進していく。

3点目でございます。新しい取組でございます。ライフサイクルカーボンの削減。これは関係省庁と連携しながら、建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価を促進する新たな制度を構築していきたい。

最後、長寿命化ということで、長く使える住宅ストックの形成も進めていく。

こういった4つの方向性でございます。

13ページ目、都市の分野でございます。

都市につきましては、左側、課題のところ、中ほどにございますとおり、世界と比較して我が国の都市の緑地の充実度は低く、減少傾向というところでございます。まちづくりGXの推進ということで今後の方向性、コンパクト・プラス・ネットワーク、あるいはエネルギーの面的利用によるエネルギー利用の効率化を図っていく。緑地の保全緑化の推進、それから都市公園の整備を含むグリーンインフラの社会実装。それから、暑熱対策をしっかりとやって、猛暑の中でも安全・快適に暮らせる都市環境づくりという基本的な方向性でございます。

14ページ目、公共交通の分野でございます。

左下にございますけれども、公共交通の利用自体が環境対策と委員の先生からも御指摘をいただいております。

公共交通の利用促進に向けた今後の方向性でございますけれども、地域のモビリティサービスの維持の観点、こういったことも踏まえて公共交通の利用促進に向けた取組をしっかりとやっていく。

それから2つ目、新たな取組として公共交通の利用に対するインセンティブの付与の仕組みなんかも検討できないか。

こういう方向性を見出しでございます。

それから、15ページ目でございます。道路の分野でございます。大きく2つで整理してございます。

1点目、道路分野の脱炭素化ということでございます。右側、道路の脱炭素化に向けて、道路管理者が協働して脱炭素化を促進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づいて道路管理者が道路脱炭素化推進計画を作成していくという新たな枠組み、これを導入していきたいというのが1点目でございます。

それから2点目、自然共生、循環経済への取組ということで、生態系に影響を及ぼすロードキル対策、また、再生アスファルトの再生材の利用、これをしっかりと進めていくという方向性でございます。

16 ページ目でございます。河川・ダム・上下水道、大きく3点で整理してございます。一番上、まず、流域総合水管理でございます。流域治水・水利用・流域環境の取組の効果を最大化する流域総合水管理の取組の展開。

それから、2つ目でございます。治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダム、また、上下水道施設の省エネ化の取組を進めていく。

それから大きく2つ目でございます。河川と流域におけるネイチャーポジティブの取組の推進ということで、まず、一番上でございますけれども、関係者が共通認識の下で取組を展開していく。そのための河川環境の定量的な目標を新たに設定をする。

それから、多自然川づくりのさらなる推進。

3つ目でございます。これも流域のあらゆる関係者が参画する仕組みをつくっていくということで、生態系ネットワークの形成の促進、また、河川環境の保全・創出に取り組む企業を認証していく制度、これを新たにつくっていく。この創設を検討していきたい。

それから一番下、下水汚泥資源の肥料利用ということで、これは案件形成ですとか技術開発に取り組んでいきたいと思っています。

17 ページ目、港湾分野でございます。大きく3点でございます。

カーボンニュートラルポートの形成ということで、来るべき社会に備えていくことが求められているわけでございます。これが1点目。

それから2点目、ブルーインフラの拡大促進でございます。右側の今後の方向性のところ、ブルーインフラの保全・再生・創出の拡大に向けた環境整備。また、カーボン・クレジットの活用。先生方からも御意見いただいております。活用も促進していくという方向性。

それから一番下、サーキュラーエコノミーにしっかり備えていく。動静脈連携の拠点となっていくサーキュラーエコノミーポート、こちらの形成を進めていきたいというのが3つ目の方向性でございます。

18 ページ目、建設施工・リサイクル分野でございます。

施策のテーマとしまして、大きく2点。建設現場の脱炭素化でございます。右側御覧いただきます。費用対効果、こういったことを踏まえながら、GX経済移行債を活用しながらの建設機械の電動化、それから低炭素型コンクリート等のグリーン建材の活用をしっかりやっていくという方向性でございます。

下に、循環資源の需要の拡大ということで、これは需給の実態、これをよく踏まえながら、建設廃棄物由来の循環資源の需要の拡大を図っていくという基本的な方向性でございます。

19ページ目でございます。グリーンインフラの切り口でございます。

左側、グリーンインフラに関する市民の認知度の話。また、企業様からグリーンインフラの取組が評価される環境づくりが必要と、こういった声もあるわけでございます。

施策のテーマ、グリーンインフラの量的拡大・普遍化ということで、右側でございます。こういったことを目指して、グリーンインフラに関わる多様な主体の方々皆さん方の活動を促進するため、関係省庁とも連携して、インフラ懇談会でも御議論いただいております。6つの柱、国民的な機運・理解の醸成。多様な効果を見える化していく。また、中間支援組織の御支援を含めまして、官民の取組を促進する環境整備。資金調達の円滑化。新技術・DXの活用。国際展開の取組。

こういったところを柱として進めていきたい、議論を早急に進めていきたいというふうを考えてございます。

また、20ページ目でございます。再生可能エネルギーという横串でございます。エネルギー基本計画での再エネの主力電源化の徹底にしっかり貢献していくという中での施策テーマ、インフラ空間を活用した再エネの導入でございます。

右側、道路、空港、港湾、鉄道、ダム、上下水道、私ども所管する多様なインフラ空間、最大限活用しまして、太陽光、それから風力、水力、バイオマス、こういった再エネの導入拡大を図っていく。また、委員の先生方からも御指摘をいただいております公共部門での調達、こういったことも政府実行計画に沿いまして、環境省さんと連携しながら導入拡大を進めていく。

それから下に、ペロブスカイトでございます。こちらにつきましても、課題の整理、道筋の検討を進めながら、導入に向けて貢献をしていきたいということ。それから、公共部門におきましても、政府実行計画に沿いまして、関係省庁さんと連携しながら取組を進めていくという方向性でございます。

それから、21ページ目、環境価値の見える化・市場づくりでございます。こちら、多々、先生方からいただいております。

この市場づくりでございます。右側の方向性でございます。カーボンクレジット・ネイチャークレジットの創出・活用、それから荷主さん方のスコープ3において削減貢献が評価されるような環境整備を推進していくという方向性。それから、しっかりみんなで負担をしていくんだということを書くようにという御意見もいただいております。脱炭素の負担を社会全体で公平に負担していくため、荷主や利用者の皆様方にコストを転嫁しやすい環境づ

くり。こういった方向性に整理をさせていただいています。

22ページ目、最後でございます。国際展開ということでございます。

左下、我が国と異なる物差しで国際標準化されていきますと、当然ながら、我が国の企業、国際的にも活躍しにくくなるというわけでございます。

こういった中での右側でございます。様々な分野におきまして、国際的なルールづくりを主導していく。また、A Z E Cなんかの国際的な枠組み、これは私どもも、関係省庁のほうにも参画をしてございますが、こういったところを基礎としながら、各国で人材育成・制度構築の環境整備を進めていく。また、環境性能の高い技術の国際展開を促進して、国際的な排出削減に貢献していく。こういった方向性でございます。

以上が政策分野の切り口での簡単なエッセンスとしての御紹介でございました。多々、足りない点、キーワードとして足りない点もあろうかと思えます。御指摘を賜ればと思います。

それから、最後、すみません、24ページ目、次回以降の骨子案ということで、次回お示しをさせていただきますが、まず、全体の構成のイメージということでお示しをさせていただいております。

第1章、第2章、第3章の構成で、まず第1章で、情勢と課題。これ、国内動向なんかも幅広く記載をしていきたい。それから、第2章、基本的な取組の方針を掲げさせていただいた上で、最後第3章、これから御議論いただきます、重点的に取り組んでいく分野、これに応じまして、各政策、重点的な政策をここの中にしっかり盛り込んでいく。こういったイメージ感でございます。

また、最後、一番右上、各分野施策の一覧という全体像、全体的な一覧、細かい施策も含めてでございますけど、こういったところまた別冊でもしっかりまとめていきたい。こういう思いでイメージをつくらせていただいております。

事務局からの御説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

【山内座長】 どうもありがとうございました。

国交省の環境政策の方向性ということですが、個人的な意見を最初に言うのも何ですが、かなりまとまって、考え方というのでも整理できたし、それから各分野についても先生方の御意見を入れて、まとめをできたのかなという印象を持っていますけれども、先ほど局長もおっしゃっていたように、まだまだ足りないかもしれないということで、皆さんから御意見をいただくということですが、これから御自由に御発言していただきますが、どうしますか。皆さんの御意見を聞いて、一問一答だと時間がちょっと足りないかもしれない

いので、最後にコメントをいただくということでしょうか？

【清水環境政策課長】 可能であればまとめて最後に。

【山内座長】 それでは、適当なところでまとめて事務局の見解を伺うような、そんな進め方にしたいと思います。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。

【山内座長】 いかがでしょうか。どなたか。これについての御意見があればご発言願います。では中村委員。

【中村委員】 ありがとうございました。

いろんな委員の方々からの意見に関するまとめも含めて、相当網羅されたんじゃないかなと思います。それが全体の取り組んでいく方向性に書かれているという印象を受けました。

ひょっとするともう既にそこは書かれるつもりなのかもしれませんが、もし抜け落としがあると困るというようなイメージです。例えば、資料1の4ページで、自然再生や人と自然が共生する社会づくりが2つ目の大きな方向性として挙げられています。ちょっと内容がぼんやりしているんですよね。3つの、この書いてある内容が。自然再生については、実は、昆明・モンテリオールの生物多様性の国際的な取組の中で、普通は陸域と海域の30%を増やすという、2030年までに、それが有名なんですけど、もう一つ、30%の劣化した生態系を再生するというのも国際的な目標として決まっているんですよね。

そういう意味では、国交省がここに方向性として自然再生を書きただけなのは、すごく日本の国としても重要だと思います。例えば、後のほうに出てくる、河川整備計画。法定計画である河川整備計画に定量的な環境目標をつくっているんですね。気候変動で、2℃上昇のシナリオだと、流量で1.2倍から3倍になってしまうということで、それを安全に流下するために、様々な場所で掘削が始まるんですよね。その掘削を、ただ掘削するのではなくて、例えば湿地帯であったり、ワンドであったり、要は生物が住めるような生息場をつくっていくというのは具体的に書かれています。それが109水系、徐々に実施されます。今、25水系ぐらい、基本方針が終わって順次、整備計画に移っていくフェーズになってきますので、この定量的な環境目標が自然再生に生きていくんだということを書きただけだと、より具体的なアプローチとしていいのかなと思いました。

それから、私の関連する16ページのところです。コメントのほうにも書いてあるんですが、この流域総合水管理、すごく大事で、今後、結構ダムが大事になってくるという印象を

持っています。実は最初の会議欠席しちゃったんですが、ダムには、定量的な環境目標がないんですね。今のところ。せいぜい維持流量と言っているものしかなくて。これはこの会議というよりは、そちらの流域総合水管理の会議で言うべき話なのかもしれないんですが、ぜひこの全体の環境政策の中でも、ダムに対してきちんとした定量的な環境目標をつくっていただくと、例えばダムの湛水域には様々な環境ができますので、それを、より環境の価値を高める方向に移っていけるんじゃないかなと思いました。

あと、グリーンインフラのところ、19ページですね。ほかのところでは、認証とかクレジットといったようなことが書かれてあるんですが、ここで、企業等からグリーンインフラの取組が評価される関係づくりが必要であるという課題が書いてあります。方向性のところに、多様な効果の見える化とあるのが、認証とかクレジットにつながっているという意味なのかちょっと分からないんですが、ぜひ具体的にここで、グリーンインフラの認証制度であったり、できればクレジット化までいけるような、そんな議論を書いていただけないんじゃないかなと。今後の方向性のところに。

それから、最後、体制づくりに入ってくると思うんですが、特にグリーンインフラなんかだと、自治体がすごく重要になってくると思います。役割分担で、先ほどの河川でいうと定量的な環境目標みたいなものがあって、国や都道府県がやる役割はあると思うんですが、さらに自治体でどうやってグリーンインフラを増やしていくか、その中間支援的な組織も必要だということも含めて書いていただきたい。あとは企業もありますよね。企業が重要だと思うんですが、その辺の役割を分担するための体制をどうつくっていくのか。その辺が、しっかり書いていただきたいなというふうに思いました。

長くなりました。以上です。

【山内座長】 ありがとうございました。

ちょっと司会の特権で、最後のところは私も本当にそう思っています。いつも言っているけれども。

今、ウェブで3名の方が手を挙げていらっしゃるんですけど、取りあえず次は石田先生、その後は田辺先生の順でご発言をお願いします。すみません、その後をお願いします。

【石田委員】 石田でございます。

随分整理していただいて、よかったなというふうに思っております。

まず、細かい話からさせていただきますと、資料1の4ページのところなんですけど、グリーン物流って書いていただいているんですけど、できましたらぜひグリーン交通みたい

な、言葉も使っていただければなというふうに思いました。

それで、ちょっとどうなのというところもありますので、後半の、何か個別の領域になると途端に書き方がすごいトラディショナルになってしまう。例えば、鉄道の利用促進とかって書いてあるんですけども、これ、先ほど申しましたけど、グリーン交通という言葉を使っていただくとすると、グリーン交通の一環としての鉄道の何とかかんとかというふうな書き方のほうがいいだろう。多分そういうことをお考えになっておられると思うんですけどね。

空港と地域も、法律で縛られているので仕方ないんですけど、何かやっぱりまだ地域の中に島として浮かんでいる感じが強くて、これからSAFとかグリーンということを考えて、地域に空港があるから、いいもの持ってくるから、ネガティブカーボンで頑張つてよみたいな。それをエアラインにお売りするなんて、山口先生、何ておっしゃるか分からないですけど、そんな野望みたいなものがいま見えればいいなとかですね。

あるいは、公共交通も、何ページかな、書いてありますけど、例えば、もうMa a Sも随分いろんなところで、トライアルエラーのほうが多かったことになってはいますが、挑戦していただいて、いろんなバックヤードシステムがうまくできてきて、モビリティだけじゃなくて、その先にある地域の産業活動とか観光とかの組合せがうまくいくようになって、地域貢献にもなりますし、グリーン化にもかなり貢献しているようなことも出てきておりますので、そんなことも書いていただければありがたいなとか。

港湾は、前の計画のときにも申し上げたんですけど、グリーンポートってすばらしいと思うんですけど、それをどう都市ににじみ出していただくかと。アンモニアにしろ、水素にしろ、港湾から上がって、港から上がってきているんですけども、それをスムーズに都市に流すためというのは、一体化するという、そういうところにも何かちょっと踏み出していただければいいなというふうに思いました。

この前、読んでいてびっくりしたんですけど、ロンドンは、2040年までかな、都市の半分をグリーン化するっていう。公園とか緑地が多いところですけど、それでは足りないので、住宅とか道路のグリーン化が伸び代が大きいというふうなことでございまして、そういうふうな思い切った連携の必要性みたいなものも書いていただければ。

あと、最後の意見なんですけど、方向性6つあって、それは大賛成なんですけれども、何か、6番目の支える体制基盤づくりが、ほかのところのものに比べてちょっと影が薄いなって感じもしますので、何かそういうことも書いていただくとか、そこに向けてのDXとか、

コミュニティとの付き合い方みたいなものも何か書いていただけるといいなというふうに思いましたので、よろしくお願いします。

【山内座長】 ありがとうございます。

田辺先生、お願いいたします。

【田辺委員】 ありがとうございます。

よくまとめていただいていると思うんですけども、幾つか意見を申し上げたいと思います。

まず、3ページの社会経済情勢の変化というのがあるんですけども、この中で、緩和、マイティゲーションが多くて、適応があまり書かれていないので、これをちょっと書いていただきたいんです。一方、24ページのイメージを見ると、第2章にちゃんと気候変動への適応というのが出てきていて、第1章とこの社会情勢の変化をよく対応していただくようにお願いできればと思いました。

そして、第3章には、この3ページの右側が書かれているので、ここに、いわゆる適応策がどうして抜けてしまうのかなと思っております。これ1番目です。

2番目が、6ページと22ページに国際標準化というのを書かれていますけれども、5番目の、6ページですね、⑦に国際標準化という言葉がぜひ入れられるといいんじゃないかと思います。これまで日本の標準化は、企業が必要だとか、学会が必要だと言って基準が出てきたのが、もう少し戦略的にやっ払いこうという動きがあります。特にGXに関しては、戦略的な国際標準化というのはかなり大きくうたわれていますので、これをぜひ入れられるといいんじゃないかなと。

そのときに、最後の個別のところ、22ページですね、「国際的なルール作りを主導」って書いてあるんですけど、主導して失敗していることが今まで多く、日本が一番いいと思ってやっていると、大体ほかから別のが出てくるというのが多く、多分ここは関係国と連携するとか、そういう言葉が、アジアで連携するとか、日本がやってやるぞっていうよりも、みんなでやりましょうみたいなほうが、標準化には向くと思うので、ちょっと言葉が変わるといいかなというふうに思いました。

それから3番目は、10ページ、ちょっと個別なんですけれども、航空分野ですけど、今回ちょっとSAFだけになっていて、空港のACA、エアポートカーボンアクレディテーションという、海外の空港、日本も非常に4プラス取っているところもあります。624ぐらいの空港がランキングみたいにされて表示されています。SAFは非常に重要ですけど

も、利用者にとっては、最初に入る空港のランクとかその表示とか広告が非常に重要だというふうに思います。ちょっと事故があったりして、太陽光に関することはいろいろ、どうなんだという議論が出ているのは承知はしておりますけれども、ぜひ最初にアクセスする空港のところの記述があるといいなというふうに思いました。

それから、12ページの住宅・建築分野ですけれども、GX志向型住宅、非常に高く評価しておりますけれども、GX2040のほうも戸建て住宅中心の記述で、マンションとか非住宅の話が言葉であまり出てこないんですね。いろんな調整が必要だと思いますけれども、戸建て住宅政策以外のところに何か言葉がうまくあるといいんじゃないかなと思いました。

それから、サーキュラーエコノミーについては、いわゆる土木建築でやっているのは重たくて安いものが多いので、どうやって浸透させるかというのはやはり課題です。どうしても価格が上がるだろうと思いますので、その点はしっかりちゃんと書いておくということが重要ではないかなと思います。

それから、石田先生も御指摘されましたけど、横連携、やっぱり非常に重要で、今のままだと、4ページの6つに分けた後に、その6つの丸が各施策のところに入っているだけなので、できれば①から⑥でもう1回、各局の政策をまとめて、そうすると連携があるように、テーマごとに連携があって、どこがやるというのは見える。今、4ページはまだ施策テーマ、例ですけども、連携が見えるような表し方というのがあるといいなというふうに思いました。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

一応、じゃあ、この会場にいる方は御発言されたので、事務局として何かコメントすべきところがあれば、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。本当に貴重な御意見を賜って、次回の骨子案に向けてしっかり受け止めさせていただいて、反映をしていきたいと思っております。

まず、中村先生からいただきました4ページ目の自然再生のところの施策テーマ例の記載がぼんやりしているということで、この辺り、しっかりエッジをきかせていくような記載ぶりで骨子案に向けて心がけていきたいというふうに思っております。

それから、定量的な目標のところにつきましても、様々な先生方からもやはり向かっていくところ、予見可能性というふうな御指摘もいただいております。もちろんすぐにできる分

野、できない分野ありますけれども、できるだけそういう道筋、向かっていくところが分かるように検討は進めていきたいというふうに思っています。

それから、すみません、グリーンインフラのところでございます。全体をくるんでしまつて大変恐縮でございますけれども、まさにその役割分担のところと様々な自治体をどう増やしていくのか、それから企業にどう取り組んでいただくのか、そういった役割分担に応じた対策、こういったところもしっかり考えて記載をしていきたいというふうに思います。

それから、石田先生からいただきました、グリーン交通、用語の点でございます。本当に貴重なキーワードをいただいたというふうに思っております。どういうふうに打ち出していくのか、まさにそこは大事な論点かと思しますので、関係局とも、どういう打ち出しが、今後の新しい社会というところを感じていただくか、そういうふうに国土交通省が踏み込んでいくところをどうあらわしていくかというについてしっかり検討をしていきたいというふうに思っています。

それから、分野間の連携ということで、港湾と都市の例も挙げていただきました。分野間のつながり、また、田辺先生からもございましたけれども、今回の整理、ひとつ各政策分野ごとに一旦まとめまして、各視点ごとに番号をつけさせていただくような形でおまとめをさせていただいておりますけれども、実際お見せしていくときに、やはりそういう連携がよく分かりやすいようにと、それが打ち出しが分かりやすいようにということを意識しながら、次回に向けて検討を進めていきたいというふうに思っています。

それから、6番のところ、6つ目の柱の体制基盤づくりのところ、ここも記載が弱いという御指摘をいただきありがとうございます。今、DXですとか新技術、比較的、各1から5番目の柱にぶら下げるようなイメージで書いておりますけれども、縦横、再掲、重複ももちろんございますので、DXやコミュニティ形成、こういったところも幅広い視点を持ちながら、しっかり記載していきたいというふうに思います。

それから、田辺先生から適応についてまず1点目、御指摘をいただきました。まさに適応、環境政策として、背景ですとか、それから施策もしっかり盛り込んでいきたいと思います。一方、私ども事務局でもいろいろ議論をさせていただきまして、一つ、適応というのは、まさに国土交通省の使命そのものというところでもございます。背景をしっかり書きつつ、こういった全体としての打ち出しが適切なのか等の問題もあろうかと思います。引き続き先生方の御指導を賜ればというふうに思っております。

それから、国際展開の関係で、戦略的なのということで、書き方も含めまして、そこはよく

御指摘として受け止めさせていただきまして、修正をしていきたいというふうに思います。とりわけ、関係国との連携大事だと。まさに市場をどうつくっていくかという点で、A Z E Cなんかもまさにその市場を、東南アジア諸国と一緒に市場をつくっていくという全体の動きでもございます。そういったこともしっかり書きながら、また、国際的なルールづくりが先導して、失敗するというにならないように、それは関係局ともよく連携をしながら、しっかり進めていきたいというふうに思います。

それから、空港の関係でございますけど、申し訳ございません、おっしゃるとおり、この点、空港という視点が一つございませので、これをしっかりもちろん書いていきたいというふうに考えてございます。

それから、戸建て以外のマンションというところもでございます。ここはエッセンスとしての戸建てで書いてございますけども、またマンションにつきましても含めまして、不動産につきまして、関係局とも調整しながら、骨子案に盛り込んでいきたいというふうには思っております。

私からは以上でございます。ありがとうございます。

【山内座長】 ありがとうございます。

基本的には皆さんの御意見を尊重するというところでありますけれども。

余計なこと言いますが、トランプが出てきちゃったんで、国際の話は本当に重要だと思います。戦略的に。国際的なポジションをどう取るかというのは。まあ、余計なことです。

それでは、ウェブでの御参加の方に移りたいと思いますけど、まずは塩路委員ですね。塩路委員、どうぞ御発言ください。

【塩路委員】 ありがとうございます。

まず、国交省で所掌されている幅広い分野について、グリーンインフラ、グリーン社会の観点から、よくまとめられているなと思いました。ありがとうございます。ところで、これまでの意見をまとめた参考資料のご紹介が非常に面白かったですけれども、送られてきたのがほんの先ほどということで、ほとんど見れていません。

それはともかくとして、最初に資料1の6ページ目の分野別取組の方向性のところで、最初に関係省庁の連携であるとか、あるいは、5番目ですかね、人口減少も少し書き込んでいただいているので、それは結構かと思うんですけれども、やはり国交省の大きなミッションの一つである国土保全ですよね。日本国の国土全体の保全を図るという、そういうところの観点がちょっと不足していたかなという気がしました。

過疎化の問題だとか、あるいは森林管理だとか、そういうところですね。森林管理についていえば、いろんな国土災害の防止にもつながるし、あるいは木質バイオマスの利用もありますし、様々な観点が含まれます。これは林野庁の話なのかもしれませんが、やはり国土交通省としてももう少し何かあるのかなと思いました。

その上で、2つ目に指摘させていただきたいのは、先ほど田辺先生も御指摘いただいた分野間の連携ですね、これが見えるようなというお話で、それは同意いたしますけれども、この後ずっと取組の方向性を各分野にわたってやられているんですけども、その全体をイメージできるような図ですね、こんな分野、こんな分野というふうに分けて、それらが、これもばらばらなわけじゃないんですよ。独立してない。それぞれの分野で連携しているところ、連携というよりも、かぶっているところがいっぱいあるわけですよ。だから、そういうことが分かるような、そういう全体を、今から議論する全体をイメージできるような、そういう図があったら、そこに分野間の連携であるとか、あるいはそれらをまとめるという立場、視点、あるいは整理の方向性というのかな、そういうところが割とイメージできるかなと思いました。

その中で、一つ、何も書かれていないなと思ったのは、書かれてないことはないんですけども、保守管理の観点。前回もちょっと申し上げたんですが、メンテナンスというか、保守管理というか、長い期間にわたっての持続性というか、そういうところが少し不足しているのと、それと、人材育成もやはり国交省の大事な役割の一つじゃないかなと思っているんですね。人材育成の制度化というのかな。システム化。そのこともあまり触れられてなかったように思います。ちょっと読み込んでいませんけれども、そういう観点もやはりあってもいいかなと。もちろん、ウェルビーイングとかも関係するわけですけども、安全・安心の確保が、あちこちに含まれているのかもしれませんが、あまり見えてこなかった。そういうところを、全体のイメージのところでも、何か分かるような形で表現できるような、そういう図があればいいかなと思いました。

時間もないので、個別の話なんですけれども、7ページ目に私の関連している自動車分野があって、走行中給電とか、今回、第7次エネ基であるとか、あるいはGX2040、そういうところの中にも、これを書かれるんだなというふうに思いましたけれども、割と細かい燃料シフトというかな、今後の燃料の方向性を、ここに非化石エネルギーについて書かれているので、それはいいんですけども、その下の部分ですね、これがイメージとしては、やっぱりEV化、EVシフトを念頭に書かれているように思うんです。

ということであれば、やはり現時点ではバッテリー、走行中給電も将来的にはありますけれども、やはりバッテリーのことが何も触れられてないなと思ったので、例えばバッテリー循環を目指す仕組みづくりとか、走行中給電と併せてバッテリーに関することも少し触れられてあるといいかなというふうに思いました。細かい話ですけど。

次は物流分野かな。この11ページに、物流のところがまとめられており、これは、いろいろ共同輸配送とか自動運転トラック、ドローン物流、物流MaaS、そんなフィジカルインターネットに関わる場所ですね。そういうところも一応記載されているんですけども、これも国交省の大事な、あるいはこれからのグリーン社会についてということであれば、ちょっとここに書くのかどうか分かりませんが、いわゆる多重下請の是正であるとか、あるいは、いわゆる商慣行の見直しですね。あるいは荷主や消費者の行動変容を促す仕組み、取組、施策、そういったようなイメージが、荷主等の関係者との連携というのが、漠然としているんですけども、そういうところをもう少し突っ込んで書いてもいいのかなと。

ただ、グリーン社会にどうマッチするかはちょっと分かりませんが、私も。ちょっと意見だけ、思いついたことだけ言わせてもらいました。

13ページの、これは今後の方向性で最初に宇都宮さんの御紹介もあったとおり、コンパクト・プラス・ネットワーク、これがあそこでは非常によくいっているわけですけども、あれはあれで理由があるんですよね。あそこでうまくいった、LRTを中心とするやり方ですね。ただ、「地域の特性を踏まえた」とかという、そういう枕言葉もやっぱり必要かなと思いましたが。どこか別のところには地域特性の話も書かれていたので、いいんですけども、ここにも何か、「等」ですからいいんですけども、コンパクト・プラス・ネットワークばかりでいくかというたら、絶対そうではないので。だから、そういう地域の特性を踏まえて、うまく導入したらいいよという、そういう書きぶりのほうがいいかなと思いましたが。

14ページ目は、これは地域公共交通分野。ここも、もうみんな関連しているんですよね。まちづくりとも当然、関連しているし、自動車とも関連しているし。だから、それはそうなんですけども、このところでもシェアリングエコノミーの話がちょっと含まれてないのかなという気がしました。サブスクリプションだとか、あるいはライドシェアとかの拡大、展開を含めた形の、何かシェアリングエコノミーというようなキーワードもあってもよかったかなと。これは、だから公共交通ではないのかな。どこかに、ちょっと分類すること自

体がなかなか難しいんですけれども、そういったような観点もあっていいかなという気がしました。

すみません、いろいろ言いました。以上です。ありがとうございます。

【山内座長】 ありがとうございます。

それでは、次、伊藤委員、どうぞ御発言ください。

【伊藤委員】 ありがとうございます。

非常に分かりやすくまとめていただいて、本当に素晴らしいなというふうに思いながら拝見しておりました。

私からは1点だけ、2ページ目のところなんですけれども、現状認識に当たるところだと思います。先ほどもちょっと社会情勢の変化というところで、先ほどもお話に出ていましたけれども、やっぱりトランプ政権の誕生で脱炭素に対する揺り戻しというのが確実に起きているというところ、そこに対してどう対抗していくのかというのはしっかりと固めておいたほうがいいのかなというふうに思っております。

実際に、トランプ政権になったとしても企業の動きは変わらないだろうというふうに最初の頃は思われてきたんですけれども、ただ、最近の動きを見てみると、金融機関なんか非常にトランプ政権への対応が速くて、例えば、日本でも三井住友フィナンシャルグループとか、野村ホールディングスなどが、国際的な脱炭素の枠組みから脱退するという動きに出てきています。金融が動くとなると、やはり産業活動の方向性というのは大きく変わってくる可能性もあると思いますので、企業の間でも、「これ、トランプ政権になったら国の方策も大きく変わってくるよね？」なんていう声も出てきているんですね。

だとするならば、やはり国として、この大きな方向性というのは堅持するんだというようなところはしっかりと出してあげないと、企業の方向性もなかなか定まらないと思いますので。そこはやっていったほうがいいのかなというふうに思っております。アメリカがどう動こうと、投資家とか消費者の行動というのが脱炭素を求めるということになれば、やっぱりそこに打ち勝っていけると思いますし、先ほどもお話に出ていたように、国際的にヨーロッパ、アジアなどしっかりと連携を取って進めていくという方向性を取れば、何とか対抗できるのではないかなと思いますけれども、アメリカは世界一の市場なので、そこが動くということに対してはかなり揺り戻しの動きはあると思いますので、そこに対する対応策をどうするのかというところですね。

ですので、取組についても、脱炭素プラスアルファの理由づけというか、実はこういうこ

とに非常に寄与する、そして、プラスアルファで脱炭素にも寄与するからというような国民の納得感というんですかね、そういうものをいかに打ち出せるかが重要になると思います。例えば、M a a Sなんかも、人口減少の中で交通システムをどうするのかというのは大きな課題ですし、例えばトランプ関税なんかで資源価格が上がっていくということになれば、サーキュラーエコノミーにしていかないと、経済安全保障の面でも大変なことになるというところもありますので、脱炭素だけじゃなくいろいろな要素が絡んでくる、その理由づけをしっかりと示してあげて、国民が、「いや、それでも日本はこっちに進んでいくんだ」という意識になって機運を高めていけるような、そういう書きぶりというのが求められるかなというふうに少し思っております。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

次、大久保委員、どうぞ。

【大久保委員】 ありがとうございます。

第1章を含めて簡単に6点申し上げたいと思いますが、まず、今日の資料は、特に最初の3ページ、4ページのところ、大変工夫されて、体系化されたと思います。ここに今回時間を使われたのかなと思っています。

その上で、まず、第1点目ですけれども、4ページの国土交通省の使命について、使命の最初に「持続的な経済成長」と出てきています。GXに少し引きずられているのかもしれませんが、国交省の使命は、先ほど塩路先生からも御指摘がありましたように、国土の保全も含めまして、まずは人々のライフライン、人々の生活に必需のインフラを提供するということが重要で、交通という移動手段を含め、人々の暮らし、人権、そういうものを支えているということ、まず、自信を持って打ち出していきたいなと思います。

そして、そのために、持続可能な環境といったものが不可欠なのだということを最初のところで、使命との関係で強調していただくのがいいのではないかと思います。使命と環境との関係です。

2点目は、それと関連いたしまして、統合についてですけれども、統合は、環境とその他の施策の統合、環境相互の統合という側面があると思いますが、環境とその他の国交省以外の施策との関係はほかの委員も御指摘されていまして、環境相互の関係で言いますと、例えば、航空分野の対策といったものが、カーボンニュートラルだけではなくて、例えば、騒音といった従来の懸案課題とどのような関係に立つのか、ウィン・ウィンの効果があるの

かといったような視点。

それから、ここに出てきているものの中では、12ページの住宅対策が、基本的にCNとそれからサーキュラーエコノミーのところで位置づけられているのですけれども、住宅対策は、先ほどほかの委員から御指摘がありましたように、今、生物多様性の観点での貢献というものが急速に進んでいるし、海外でもそういったものが評価対象になっていますので、やはり、この特定の分野だけに位置づけられるのではなくて、生物多様性を含めて、ほかの分野とも関係しているというところをしっかりと入れていただければと思います。

それから、3点目ですけれども、具体的な施策につきまして、幾つか挙がっているものもあるのですが、例えば14ページのインセンティブ付与の仕組みについて言えば、従来から公共交通利用のインセンティブは重要だと思いますが、具体的に今回新たにどのようなものが付け加わるのかということ、この点はもともと次回以降の検討にしていってほしいのだと思いますけれども、ぜひ、この議論の範囲内で具体化していただければと思います。

それから、4点目ですけれども、先ほど石田先生から体制基盤づくりのところの施策が少し寂しいのではないかというふうにお話がありましたが、私もそう考えておまして、やはり横断的な仕組みが、もう少しきちんと整備されるべきであると考えております。

これはもう再三の繰り返しで、国交省の方々には耳にたこかもしれませんけれども、政策決定プロセス、政策評価のところきちんとグリーン考え方を入れていく必要があると思います。市場の創出のところで、環境価値の見える化という話がありましたけれども、このことは政策決定プロセス、政策評価の方にも位置づけられるべきで、そういう意味では、繰り返しになって恐縮ですけれども、SEA、SA、それから政策評価の改革といったものが不可欠だろうと思っておりますので、ぜひ御検討いただきたいと思います。

15ページの道路のところでは、脱炭素化推進計画ということが、これは恐らくソフトの中で考えていってほしいと思うのですけれども、インフラ整備から活用というソフトの部分、ハードからソフトに至るまで一貫したプロセスの中にグリーン化というものを入れていくということが必要だと思います。脱炭素化推進計画は、意欲的な試みとして私は高く評価いたしますけれども、脱炭素、生物多様性、そしてインフラからソフトまで、ハードからソフトまでの一貫したプロセスという中で見ていくようにしていただければ、なおよいのではないかと思います。

その次、5点目ですけれども、抜けているのではないかという点といたしましては、先ほど塩路先生から森林のお話がありましたけれども、砂防とNbS、ネイチャーベースドソリ

ューションの観点でありますとか、それから河川については生物多様性、気候変動、サーキュラーエコノミーのことを統合的によく書けていると思うのですが、海岸の記述がない。港湾はあるのですが、海岸はないので、港湾、河川だけでなく、海岸といった視点も入れ込むべきではないかと思います。ネイチャーポジティブやNbSという観点では、砂防と海岸も、重要な論点だと思います。

最後は、石田先生がおっしゃられたように、自治体をどうサポートしていくのか、自治体とどう連携するのかということです。今言った海岸も自治体管理の部分が結構あるわけで、そういう部分のサポート体制といったものを具体的に書き込んでいく必要があるかと思いました。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございました。

多くの御指摘をいただきましたので、この辺で一旦切って、事務局の御見解をお願いしたいと思います。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。

もちろん、今、お話しいただいた先生方の御指摘、次回に向けてしっかりそしゃくをして考えていきたいというふうに思っております。

塩路先生から、国土の関係もいただきました。まず、森林のお話がありましたけれども、本当にグリーンインフラという観点では、これはもちろん森林の話も入ってくるわけでございまして、ここは農水省ともよく連携しながら、もちろん施策の所掌の分野は違うわけでもございますけれども、グリーンインフラを進めていくという中では農水省と一緒に連携をして進めていく分野かと思っております。

そういったところも意識しながら、国土全体の視点というのが、実は今、3ページ目でさらっとしか書いてございません。国土形成、地方創生、社会資本整備、交通政策こういったビジョンを踏まえながらという書き方しかしていないんですが、しっかり骨子案の中ではそういった捉え方を、国土保全という捉え方もしながら記載を努めていきたいというふうに思います。

それから、分野間の連携につきまして、塩路先生からも貴重なアドバイスをいただきました。全体のイメージ、そういったところ事務局の中でも検討しながら、どういうふうに見せていくと分かりやすく伝わるかということかと思っておりますので考えてみたいというふうに思います。

それからメンテナンスですとか、人材育成の点も、確かにその体制も基盤づくりの大きな柱になってこようかと思えます。この点もしっかり入れ込んでいきたいというふうに思えます。

また、バッテリー循環のお話もいただきました。今、バッテリー循環の実証を目指していくということで、ちょっと簡単な記載となっておりますが、そういった点、どういった記載ぶりにしていくかというのを関係局ともまた議論しながら、骨子案につなげていきたいというふうに思っております。

それから、消費者の行動変容、物流の関係でございますけれども、行動変容の記載が弱いのではないかと御指摘につきましても、実は国民社会の行動変容というのは別のところでいろいろまとめたりですとか、縦横の整理もございますので、この点につきましても骨子案でもしっかり分かりやすくお伝えしていきたいというふうに思えます。

それから、LRTの地域の特性を踏まえたというメッセージ、都市の分野でございますけれども、御指摘を踏まえて、意識しながら記載をしていきたいと思えます。

また、シェアリングエコノミーの観点というのもキーワードをいただきましたので、関係局とも調整をしていきたいというふうに思っております。

それから、伊藤先生から、トランプ政権のことで御指摘をいただいております。我が国の基本的なスタンスでございますが、環境大臣も国会では御答弁をしておりますけれども、地球温暖化対策計画、35年それから40年の目標、これはしっかりと目標達成に向けて進んでいくということは、今、我が国の政府の統一的な見解でございます。

ただ、一方で、流動性、不確実性、非常に高くなっているというのはもちろん承知しておりますので、ここはしっかり国土交通省としましても、経産省や環境省といろいろ連携しながらではありますけれども、国際情勢、しっかり注視をしながら対応していきたいというふうに思えます。

また、脱炭素のみならず、プラスアルファの意義、効果、こういったところも貴重なアドバイスをいただいております。今、GXだけじゃなくて、ほかにもサーキュラーにも、いろんなところにも関連しますよということで、幾つか各施策、分野ごとに色づけをさせていただいておりますけれども、そういった点、意識しながら書いていきたいと思えます。

それから、大久保先生から数点いただいております。まず、1点目、使命と環境との書きぶり。ここ、私どもも、すみません、足りてない部分もあろうかと思えますので、事務局の中で、冒頭の大変大切な文章にもつながってくるところかなというふうに思えますので、

しっかり精査を検討していきたいというふうに思います。

それから、航空関係での騒音の関係の視点というのも確かに入ってございません。そういったところも含めまして、いわゆるネガティブな部分との関係というところへの対応というところも、しっかり各局とも調整しながら書いていきたいというふうに思います。

それからカーボンニュートラルとサーキュラーの位置づけというところでの御意見でございます。ここも縦横の整理と、自然再生の貢献というのかなり幅広くいろいろ進んできてございますので、縦横の整理というのを、骨子案に向けて対応していきたいというふうに思っています。

それから、インセンティブ付与の仕組みということで、これはほかのところもそうでございますけれども、新たな取組、今、頑張っ書ける範囲でしかもちろん書いてございませので、できる限り検討の進捗状況に応じて、具体化を今後、概要案、または本文案なんかには具体化をしていきたいというふうに思っております。

それから、政策評価のところでも大久保先生から御指摘いただいております。関係局とも、そこはしっかりと、効果を見える化していく、こういったことが、まず、その大前提として取組もしているわけでございますけれども、そこから政策評価にどうグリーンを入れていくのか、関係局ともよく相談をしながら、環境行動計画の記載ぶりを考えていきたいというふうに思っております。

それから、ネイチャーベースドソリューションで海岸の御視点をいただきました。申し訳ございません、確かに海岸も抜けているところが、海岸というキーワードではございまして、グリーンインフラの観点ではもちろん海岸というの、一つ、大きなその対象となる場として想定しているわけでございますけれども、そういった視点というの持ちながら骨子案のまとめに、骨子案の記載に検討していきたいというふうに思っております。

すみません、事務局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。

それでは、最後の方々の発言に移りたいと思いますが、まずは村山委員ですね。どうぞ御発言ください。

【村山委員】 村山です。御説明ありがとうございます。

船舶分野を中心に意見させていただければと思います。

今後の方向性というところで、いろいろ、もう既に支援していただいているわけですが、やっぱり2030年ぐらいまでが一つの大きいマイルストーンなので、引き続き次世代船

船、ゼロエミッション船、それに関わる技術開発というのを力強く進める必要があると思っています。

次世代船舶のトップシェアを目指すという、そういった大きい目標とか方向性、協調については、既に国交省さんから出している部分がありますけど、具体的な施策フォローアップを進めていただきたいということと、あと国から支援が手厚い中国、韓国に対抗するため、やはりバランスは必要だと思うんですが、中韓の状況を見ながら造船海事業界との連携、協力を進めていただければと思います。

次の国際関係で、やっぱりIMOで日本のプレゼンスというのは高いと思いますし、つい先日、海外の方から、IMOの委員会であつて議長を務めた国交省の斎藤さん、非常によかったというお話を聞いています。こういったところは国交省内での専門性の高い人材育成の必要性というのが非常に高いんだろうと思っています。

あと、内航船ですけれども、燃料は今後、バイオ燃料というものもあると思うんですけど、ここは石油業界とかで、内航海運事業者が購入しやすい、使いやすい形で提供いただかないと、なかなか活用が進まない面があると思いますので、そういった業界との連携も必要なんだろうと思っています。

関連して港湾のほうですけれども、港湾機能というところで、これも船舶からの観点になりますが、既に上のほうで書いていたところがあったかもしれませんが、新燃料というのに加えて、電動化に伴うバッテリーの利用というものも増加していくと予想しています。そうした時に、港湾を起点にどういうふうに新燃料とか電源設備を船へ接続させるか、新燃料については言及があったかもしれませんが、バッテリーなど陸から船への電力供給についても検討が必要だと、つまり陸電とどうやってつなげるかということがあるかなと思います。

あと、機能としては、洋上風力関係との連携というものもあるかなと思います。この辺、港湾関係者、自治体との調整が必要だと思いますが、国交省にぜひリードいただければと思います。

あと、最後に、重点的に取り組むべき方向性というところで、全体を通してということになりますが、環境政策を進めるということで、社会的な負担とかコストがかかってくるという、国民の負担が増えるという方向にやっぱり行かざるを得ないのかなと思います。そういった負担が見える化というか、社会全体で合意形成ができるように、国がメッセージを出したり合意形成の仕組みをつくったりしていく必要というのがあるのかなと思っています。

そのためにも、単に負担しているだけでは納得いかないの、環境政策を実施していくこ

とで、社会や環境、あとは我が国の競争力とか、あと安全・安心といったところに、どういったインパクトが生まれているのか、見える化することが重要なんじゃないかなと思います。

例えば、運輸で言えば、どのぐらい省エネとかGHG排出削減ができているのかとか、逆に、我々がどう毎日どのぐらい燃料を使ってGHG排出しているのか、毎日毎日、高い頻度で見えるようにすれば、あるいは、それがどのような政策技術で実現されているのかというのが分かるようになると、国民とか社会が一致団結してこういった方向性に向けて行動を起こせるんじゃないかなと思いました。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

次は、竹内委員ですね。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す。本当に網羅的に、分かりやすく整理いただいているというところはほかの皆さんと御一緒の感想です。

一応、そこを前提としてなんですけれども、私からも幾つか申し上げたいというふうに思います。

まずは、最初に書いていただいている経済社会情勢の変化のところなんですけれども、大きく申し上げて2つ、情勢の変化というのであれば書かなければいけないところが落ちているのではないかなというふうに思いました。

一つはウクライナ危機とその前後のエネルギー価格高騰等によるエネルギー安全保障、そして経済安全保障の重要性の高まりといったところになります。

もう一つが、我が国のインフラの老朽化といったようなところ、あるいは、労働人口の減少といったようなところの情勢変化というところであろうと思います。

前者に申し上げたウクライナ危機であるとか、その前後のエネルギー価格の高騰というところを受けまして、日本のGXも「現実的なアプローチ」というのが非常に大きな核だったわけなんですけれども、海外でも現実的なアプローチというのが改めて今、求められているところがあるかと思います。今まで、環境に熱心な方ほど、パリ協定が掲げた1.5度目標をエネルギー政策の最優先課題と位置づけ、そのためにコストは幾らかかるのかといったような議論、その費用対効果は？というような部分が、国際的にもかなり軽視をした形で進んできたかと思います。しかしながら私、土曜日までワシントンに行きまして、産業

米あるいはシンクタンク等からヒアリングをしてまいりましたけれども、相当ここきて、先ほど伊藤委員が揺り戻しというふうに表現されましたが、揺り戻しと呼ぶかどうかは別として、現実的なアプローチを希求する動きが高まっていることは間違いありません。

CERAウイークの直前にダニエル・ヤーギンを含む3名の方が連名で出されたペーパー、ぜひ国交省の皆様にもお読みいただければと思いますけれども、タイトルがまさに「The troubled energy transition how to find a pragmatic pass forward」ということで、現実的な解を探す上で大きく2つ書かれているのが、一つが費用の問題。ネットゼロに向けて必要とされ、試算される年6から8兆ドルのお金を誰が負担するのか、どうやるのかというようなところ。もう一つが、気候変動というのは問題が単独ではないと。経済成長やエネルギー、安全保障、地域における環境汚染の問題であるとか東西問題、南北問題、いろんなことが複雑に関わっているので、そういったところを認識しながら、現実解を探る必要があるということがうたわれております。

米国がどうであろうがやると。日本はやるというところを示すというのも、これも大事ですし、日本はそれでもやるんだというのは美しいとは思いますが。方向性を堅持することは当然だとは思いますが、では、どこまで自国の国民や産業にコストの負担を求めるのか。これは対抗する話ではなくて、やっぱり海外の足並みを見ないと、我が国だけが大きなコスト負担を求めても、結局、産業が疲弊するということになるだけになってしまう。弊害のほうが多くなることになるので、やはり足並みは見なければいけないというふうに思います。

その上で、グリーンだけに資するような取組にするのではなくて、むしろグリーンはきっかけとして、社会インフラをよりよくする、より付加価値を提供できるような、社会インフラの在り方ということで議論を進めていただきたいというふうに思います。

そうしたことを申し上げた上で続くんですけども、先ほど2点目として申し上げた、社会情勢の変化として書かれて、十分訴求いただけてないのではないかとというふうに申し上げた、インフラの老朽化という部分ですけども、今まさに、高度経済成長期において投資をされた我が国の様々なインフラというものが、更新投資を必要としています。ただ、これまであったインフラを、これまであったように維持するということは極めて難しいですし、無駄が多くなるということで、インフラのこれは縮小も含めた改善を図る必要があります。こういったところが、情勢の変化の中に私は盛り込まれてしかるべきかなというふうに思

います。

もう一つ、細かい論点なんですけれども、その情勢の変化の中に、熱中症の被害がすごく増えているということが書かれておりました。熱中症の被害については、それこそ道路の暑熱対策等を打てば、それによる熱中症の被害軽減はできるかもしれませんが、例えば、その後書かれている、再エネの導入によってCO₂を削減するというようなこと、あるいは省エネによってCO₂を削減すると言ったとしても、気温が下がる効果というのがあるかといえ、ほぼないわけですので、ここは国民に誤解を抱かせないようにしていただきたいと思えます。熱中症対策のために我々はCO₂削減をやるんだって、逆に言うとCO₂削減をやれば熱中症の被害が減るんだというふうに思わせるのは、これは誤解を惹起すると思えますので、少し御留意いただければと思います。

重点的に取り組むべき方向性というところなんですけれども、細かくは、すみません、あまり資料を読み込めていないのでというところではあるんですけれども、先ほど申し上げたように、分野別の取組の方向性、ページ数ちょっと失念しましたけれども、整理をいたしておりましたけれども、これらも留意しながらとあるんですけれども、先ほど申し上げたように、むしろ私はグリーンを契機としてやらなければならない、こうした取組を実施する、よりよくするというようなところではないかと。どっちが上下ではないのかもしれませんが、きっかけと連動しているというところだと思いますけれども、連動しているというところがより強く分かるようになるとよろしいかなとは思いました。

そういった観点でいうと、少し気になったのが、どなたかも御発言、石田先生でしたか、労働人口の減少による物流への影響というようなところを、ソフト、ハード両面からの効率向上によって緩和していくですとか、そういったところの訴求が若干、書いていただいているんですけれども、弱いかなというようなところや、塩路先生がおっしゃった森林の部分、大久保先生がおっしゃった海岸の話というのは、私も感じていたところ。

もう一つだけ最後に付け加えさせていただくと、人材育成というか、もう人材確保がどのインフラ維持においても難しくなっていく中で、国交省としては、新しいものをつくるとかそういったことだけではなくて、規制を緩和して労働生産性を上げていくということに対しての表明が重要ではないかなというふうに思っておりますので、ぜひ、その視点を入れていただければありがたいなというふうに思いました。

最後にお問い合わせなんですけれども、資料を頂いたのが、これは私だけかもしれないんですけれども、ちょっと直前で、読み込みが不足をしております。かなり反射的な発言を申

し上げているというところがあって、これは非常に申し訳ないところですので、この後でも気がついたところがあれば、御意見をお送りするということが、こちらも時間の余裕があるかどうかは別として、お許しいただけるようであればありがたいということと、いつも日本の役人の皆様、すごく完成度の高い資料を出してきてくださるんですけども、これだけ不確実性の高い時期でもありますし、新しい取組をつくっていくというタイミングでもありますので、ディスカッションを受けて、もうブラッシュアップすると割り切っていて、早めに資料を頂けるとありがたいなというふうに思っております。

私からは以上です。

【山内座長】 どうもありがとうございました。

資料は、それだけ一生懸命つくられたということなのかなと思いますけど。

高村委員、どうぞ御発言ください。

【高村委員】 ありがとうございます。

資料の1について幾つか発言させていただこうと思うんですけども、一つは重点的に取り組むべき方向性、スライドの4で示していただいているところです。これまでの主な意見のところでも、意見を整理をしていただいていますけれども、やはりインフラの脱炭素化なしにはGXの推進というのはないと思いますし、また、どのようなインフラを構築、運用するかで、もちろんカーボンニュートラルもそうですけれども、ネイチャーあるいは資源効率性、循環経済にも影響を与えるという意味で、やはり国交省の所管されている施策の重要性というのは、今まで以上にやはり重要になっていると思います。

そういう意味では今回スライドの4に大きな柱、6つ掲げていただいているんですけども、これについて2つ、ぜひ検討いただければと思っているのが、上のところに記載されているようには思うんですが、これは大久保委員からも御指摘があった点かと思いますが、やはりこの今、検討している環境計画が総体として何を目指しているのか、何のための計画なのかということは記載をいただくといいんじゃないかなと。より明確にですね。

書かれているようにウェルビーイング、国民、これは恐らく現在の、そしてかつ将来の国民一人一人のウェルビーイングの向上ということが上位の目標としてあると思うんですけども、それを支える国土、地域づくり、インフラの構築と。そのことを通じて気候変動対策等々もそうですけれども、諸政策の目的、その中にはGXの促進あるいは新たな産業創出や産業の競争力強化、この基盤をつくっていくという、こうした上位目標といいましょうか、環境計画が総体として目指しているものをうまく明確に記載いただけるといいなというの

が、ここのスライドのところの1点目のお願いです。

2つ目が、1から6番目の柱というのは横断的だと皆さんが御指摘になっている、そのとおりだと思うんですけども、1から5の、この重点とする柱も相互にやはり関係をしている。これはスライドの3でしょうか、矢印がいろんなところからクロスして飛んでいるのからも分かるように。この相互関係をそれぞれの柱の中で、あるいはその基本的な考え方があるとなれば全体の柱の前提として、相互関係を記載していただくというのは有効ではないかというふうに思っております。これがスライドの4についてです。

各論についてですけれども、各施策、分野ごとの施策についてですけれども、申し訳ない、その前に、田辺先生がおっしゃった点で、レジリエントな社会というものを、やはり重点課題ないしはどこかにうまく入れ込む必要があるんじゃないか。今、この7つ目の柱にするかどうかというのはありますが、恐らく今は、自然共生や人と自然が共生する社会づくりの中に主に記載されようとしていらっしゃるんじゃないかと思うんですが、これ、当然、ほかの課題、ほかの柱のところにも関わり、これは事業者にとっての気候変動リスクの低減、企業評価にも関わってくるような項目だと思っていまして、レジリエントな社会、国土をどうつくるかという点について、より明確にハイライトしていただいたほうがいいんじゃないか。どういう形で反映させるかは御検討いただければと思うんですけども、非常にやはり国交省さんの施策として、非常に重要な施策の塊だと思うものですから、御検討いただければと思います。

それで、分野ごとの施策についてですけれども、交通のところは、これ、石田先生がグリーン交通ということをおっしゃったことと多分呼応すると思います。輸送モードや、それを支えるインフラごとの課題について、施策について書いていただいているんですけど、恐らくモビリティ間の連携や、場合によっては優先順位もあるかもしれません。あるいはそのインフラについても、当然それに伴うインフラづくりもそうなんですけれども、これがうまく連携、連結をしていくことが、地域の事情に応じて脱炭素化をどうするか、あるいはモビリティを維持し、あるいは確保しながら、そういった脱炭素化地域づくりをどうするかという上で重要だと思っていまして、恐らく場は地域になるんだと思うんですけども、これらのやはり統合的なモビリティモード間の、あるいはもうインフラの整備も含めた、地域でのグリーン交通の実現ということが、もう一つ、輸送モード、インフラごとの施策に加えて必要ではないかなというふうに思います。

住宅・建築物について、恐らく交通もそういう側面はあると思うんですが、特に住宅・建

築物については、ぜひタイムフレームを持った目標マイルストーンを定めたロードマップを検討いただけないかというふうに思います。これは、もうインフラの寿命が長い、一度構築されると簡単に取り替えができないという意味で、速度感を持った対策が必要であると同時に、事業者にとっては予見性が非常に重要だと思うものですから、ぜひ、タイムフレームを持った目標を含めたロードマップというものの作成、策定の検討をお願いしたいと思います。

再生可能エネルギーのところは、インフラの再エネ導入を明確に書いていただいております。大変大きなポテンシャルを持っていると思いますし、インフラのレジリエンスを高めるという意味でも非常に重要だというふうに思っています。これはインフラって言いましたが、地域のインフラを軸とした地域のレジリエンスを高めるということはどうしても重要だと思います。

これは山内先生もずっと関わっていらっしゃる空港が良い事例だと思うんですが、これはぜひインフラ分野ごとの目標の設定をお願いできればと思います。

最後ですけれども、伊藤委員がおっしゃいましたアメリカの政策の動向を踏まえて立ち位置を示す、これは事務局から環境大臣の国会答弁も含めて御紹介いただきましたけれども、これはやはり、うまく、この計画の中に示していただく、日本の立ち位置というのを示していただく必要があるかと思えます。

アメリカの気候変動対策そのものは、少し一旦、複眼的に見る必要があるとは思っています。連邦だけでなく州の動き、それから金融機関についても、懸念されるところではあるんですけれども、他方で、邦銀も北米の金融機関も、連携からは離脱をするけれども、投融資方針は変わらないというのを一貫して表明していると思います。

伊藤委員おっしゃったやはり気候変動等々の影響リスクの低減ももちろんなんですけれども、国土の保全という観点からも、国民のウェルビーイングの向上という観点からもですね。しかし、同時に、日本にとってこれは単に気候変動への対処だけではなく、プラスの価値というふうにおっしゃったと思いますが、それが実際にあるんだということを、この施策が持っているということをうまく示していただければいいんじゃないかなと思います。

それゆえに、環境大臣じゃないですけど、変わらないということを明確に書いていただく。これは実際に今の施策というのはそうしたところをしっかりと意識して書いていただいていると思っていて、それをしっかり明記をしていただくということかなと思います。

すみません、以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

それでは、勝見委員、どうぞ。

【勝見委員】 ありがとうございます。

前回あるいは第1回でも申し上げましたけれども、国交省の使命としてしっかりとしたインフラをつくっていくということで、それが環境にも貢献するということを記述をしていただいているということでございます。先ほどからレジリエンスという言葉がございましたけれども、そういうところをしっかりと示していただいているということで、次回には、環境行動計画の骨子案をお示しいただくということで期待もしているところでございます。

その中で私から、大きく2つ、申し上げたいことがございまして、一つは、タイムスケールの話で、先ほども少しお話もございましたけれども、どのような時間スケールで未来を見ていくかということでございまして、例えば、先ほど塩路先生がおっしゃいました人材育成の話、特に国交省が関係するようなインフラ分野では、人材確保が重要だと。これはインフラ分野に限りませんけれども、そういう状況になっていると。今現在の人材確保の難しさもございまして、もう少し長い時間スケールでの人材確保も考えないといけないと。これは実は人材育成とシームレスになっていて、インフラ分野で技術がしっかり継承されていく、そういうことですから、人材育成に時間がかかる面もあるということでございます。

そういうことが、これは環境行動計画ですので、インフラ分野全般ということではございませんけれども、環境分野に関する取組が人材育成、あるいは人材確保に貢献するように様々な策は進められていくんだろうということで、4ページで言えば6番のグリーン社会を支える体制基盤づくりの項目には、今、どう制度をつくるかというふうなことが書かれているという理解でございますけれども、それと同時に、少し先の見通しに対してどう取り組むかというようなことも意識が必要なのかなということを感じたということでございます。具体的にどう書いてくださいということ、ちょっと私もアイデアがございませんので、発言をさせていただいたということにさせていただければと思います。

それから、もう一つは、私が主に勉強させていただいているものの一つである建設リサイクルでございます。サーキュラーエコノミーとも強くつながるということですし、建設分野では非常に多くの量を使う、あるいは場合によっては廃棄をしてしまうということもございます。水平リサイクルとか、建設リサイクルの質ということで、もう長年、建設リサイクルに国交省を中心に取り組まれてきた成果で、量のほうは、かなり成果が上がっていると。これから質を高めましょうということで、質ということになると、より要求品質の高い使い

方、使われ方での質ということに着目しがちで、そういう意味では、カスケードリサイクルから水平リサイクル、あるいは場合によってはアップグレードリサイクルというような方向性だと思いますけれども、それだけでもない。

リサイクル材の品質を高めるために処理をして、それでエネルギーを投入し過ぎるとか、あるいはリサイクル材を使ってつくられたものが、実はしっかりできてなくて損傷を生じやすいとか、老朽化が早いとか、そういうことになってはいけなくて、結局、我々が考えがちな、どういう使われ方をするのかという質だけではなくて、どんな処理、処理の質、それから出来上がったものの質、こういったものが重要なんだろうと。それ以外にも出てくるかと思えます。

そういうことも考えられるところでございまして、こちらの建設リサイクルの小委員会も進めていただいているということで、具体的なところはそちらで御議論を進めていただければと思いますけれども、ここでは、より上位の立ち位置からコメントをいただけるのではないかなと思って発言をさせていただきます。よろしく願いいたします。

【山内座長】 ありがとうございます。

それでは、ちょっと時間もあれなんですけど、事務局からの御見解をお願いしたいと思います。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。また、先生方の御意見、今回の骨子案に向けてしっかりそしゃくをしてまいりたいと思っています。

村山先生からいただきました、まず具体的な施策やフォローアップをしっかり進めていくようにという御意見でございます。しっかり検討を進めてまいります。それから、フォローアップ施策の進捗管理、これだけ不確実性の高い中でもございますので、その在り方についても次回、骨子案で、また先生方にも御相談をさせていただければと思っています。

また、バイオ、それから連動というところでの官民連携、あるいは自治体さんを引っ張っていく、そういったお話もいただいているところでございますので、ここは意を用いながら取組、施策の検討を進めていきたいというふうに思っています。

それから、見える化合意形成ということでの御意見でございます。市場化をしていくということで、今回、柱の5本目として御提案をさせていただき、まさにその前提として大事なテーマかと思っておりますので、引き続きこれは検討を進めていきたいと思っております。

それから、竹内先生のほうから2点、認識のところ落ちていたという宿題もいただいております。経済安全保障的な観点、それからインフラ老朽化、人口減少といった、そういつ

た変化、こういったところ、私どもも次回の骨子案に向けまして、記載、全然足りていない部分ももちろんございますので、こういったところをしっかりと記載をしていきたいというふうに思っていますし、また、熱中症の観点も貴重な御示唆をいただきました。書き方を留意してしっかり対応していきたいというふうに思います。

それから3ページ目の頭で、グリーンを契機としてというようなアドバイスもいただいでございます。もう少し分かりやすく、メッセージ性をどうしていくか、事務局でも検討していきたいというふうに思っております。

また、人材確保もいただきました。先ほど勝見先生からもいただきましたし、ほかの先生からもいただいでございますけれども、人材の育成、それから確保、こういった点、施策の検討を関係局とも調整しながら考えていきたいというふうに思っております。

それから、高村先生から、まさに目指すべきところ、御下問をいただきました。前回いただいた、目指すべき点というところも頭に置きながら、3ページ目、つくらせていただいております。まだまだ足りない部分ございますので、今日の御指摘も踏まえながら、よりブラッシュアップをしていきたいというふうに思っています。

それからレジリエントな社会、国土、これの打ち出しをどうしていくか、これは事務局でもまた検討させていただきまして、先生方の御指摘をいただければというふうに思っております。

それから、日本の立ち位置でございますけれども、先ほどのトランプ政権の動きなんかもございます。こういったところ、連邦だけじゃなくて州の動きを見ていく、まさにカリフォルニアなんかそうだと思いますけれども、州の動きを見ていくことは大変大事なところかと思っておりますので、また、環境行動計画においても、しっかりと国際的な情勢の中で触れてもいきたいというふうにも考えてございます。

また、ほかの点、多々御指摘いただいている点、そこを次回に向けてまた検討、集約をしていきたいというふうに思っております。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございます。

時間のほうがそろそろということでもありますので、まだ御議論があるかと思っておりますけれども、先ほども途中で出ていましたけれども、何かありましたら、また個人的に事務局のほうにいろいろお伝えいただくということでもあります。

それでは、スケジュールの関係ですか、これを簡単に事務局からお願いします。

【大野環境政策企画官】 資料2でございます。こちらにございますとおり、次回4月18日、また、第8回を5月に予定しております、環境行動計画骨子案、本文案、御議論いただくという予定をしております。引き続きよろしく願いいたします。

【山内座長】 ありがとうございます。

ちょうど時間ということではありますが、皆様、熱心に御議論いただきましてありがとうございました。事務局としても逆に、いろいろ御指摘いただいたことで、これを充実させたということが言えるんじゃないかなというふうに思っております。

それでは、ここから先の進行は、事務局でお願いしたいと思います。

【大野環境政策企画官】 山内先生、ありがとうございます。また、委員の皆様方、貴重な御意見、本当にありがとうございました。

資料の共有について、遅れまして大変申し訳ございませんでした。

それでは、時間になりましたので、以上をもちまして、グリーン社会小委員会第6回合同会議を閉会させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —