

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7回合同会議

令和7年4月18日

【笹川環境政策企画官】 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7回合同会議を開催いたします。

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挨拶を申し上げます。

【塩見総合政策局長】 おはようございます。山内座長、そして石田委員長をはじめ、委員の先生方におかれましては、大変お忙しい中、本日もお時間を割いていただきまして、大変ありがとうございます。この小委員会、昨年の秋から議論をスタートして、今日で7回目を数えることになりました。この間、いろいろなヒアリングをしていただきました。そして、先生方から、全体の施策に共通するようなキーワードをたくさんいただき、省内でもこれまで議論を深めてまいりました。

前回、今後の取りまとめに向けまして基本的な大きな方向性、柱といったものをおおむねピン止めさせていただきまして、今日は、そのピン止めた柱に沿って具体的な政策を位置づけ、そして次回の取りまとめに向けまして、取りまとめの骨格となるような内容を御用意させていただいております。国土交通省がいろいろな政策資源を持っている中で、環境政策を政府全体の中でもリードしていけるように、そういう思いでこの小委員会を始めさせていただきました。

先生方にたくさんの御意見をいただいて、大分いいものができてきているのではないかと、各局にもいい施策をいろいろ考えてもらっているのではないかと考えております。残り少なくなってきましたけれども、今日も厳しい御意見をたくさんいただきまして、この今日のたたき台に対して、よりいいものになりますような御議論を賜れますと幸いです。どうか本日もよろしくお願ひ申し上げます。

【笹川環境政策企画官】 本合同会議の委員の御紹介は、お配りした委員名簿で代えさせていただきます。

なお、田辺委員、羽藤委員は本日御欠席です。

それでは、山内座長、以降の議事進行をお願いいたします。

【山内座長】 山内でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思いますけれども、本日の議題は、今、局長の御挨拶にありましたように、国土交通省環境行動計画の、これは骨子案ですね。これについて皆さんで御議論いただくということでありまして、まずは事務局から議題について御説明いただきまして、その後で委員の方々での議論ということをお願いしたいと思っております。

それでは、事務局からどうぞよろしく申し上げます。

【清水環境政策課長】 ありがとうございます。環境政策課長の清水でございます。本日も貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。どうぞよろしく申し上げます。また、資料の御送付が本当にギリギリになりまして大変申し訳ございません。冒頭、改めておわび申し上げさせていただければと思っております。

それでは、資料に基づきまして御説明をさせていただければと存じます。まず、資料3を御覧いただきたいと思っております。本日の立ち位置ということでございますが、今まで6回にわたって御議論賜り、本日、環境行動計画の骨子案を示させていただければと存じます。次回、第8回は5月、こちらで本文案という文章化したもの、こちらのほうもお示しさせていただければと思っております。そういった意味で、本日も先生方、幅広く御議論、御意見賜ればと考えてございます。

それでは、まず、資料1を御覧いただきたいと思っております。前回の主な御意見ということでもまとめさせていただいてございます。おさらいでございますが、なめさせていただければと思っております。

まず1ページ目でございます。最初に頭のほうでございます。使命、目的の関係でございます。国土交通省の使命につきまして、経済成長が少し前面に出過ぎてはないか。まずは人々の暮らしを支えているといった使命を打ち出した上で環境の取組が不可欠というようなところも強調したらいいのではないかと。また、この計画が総体として何を目指しているのか、より明確にすべきではないかと。ウェルビーイングのみならず、産業競争力強化、こういったところも強調していくべきではないかと。それから、3つ目としましてグリーンを契機として社会インフラを含めてよりよくしていくのだ、そういう視点が大事ではないかといった御意見でございます。

行政の点につきましては、ウクライナ危機によるエネルギー価格高騰や経済安保の重要性の高まり、また、インフラ老朽化、労働人口の減少、こういった視点が重要ではないかと。

また、アメリカの脱炭素に対する揺り戻しに対しまして、国としての方向性、これ、堅持していくということも示していく必要があるのではないかと。また、負担の関係につきましては、どこまで国民や産業の皆様にご負担を求めていくのか。これは他国の足並みをしっかりよく見ていく必要があるのではないかと。また、グリーン社会実現の好機としまして災害後の復興フェーズでございます事前復興等の考え方も記載していくべきではないかと。

横断的な視点の関係でございます。これは多々先生から御指摘いただいております。分野間の連携、これが非常に重要である。思い切った連携が必要ではないかと。また、重点分野間の相互関係というのでも明らかにしていく必要があるのではないかと。それから、2つ目でございます脱炭素の取組であっても、生物多様性の確保などほかの環境政策にも貢献できるということを示したらどうか。また、インフラ、寿命が長く、簡単に取り換えられない。予見性が大事ではないかと。それから、最後、国際展開のところは、国際標準化のようなキーワードも強調していくべきではないかと。

それから、2ページ目でございます。各分野の関係でございますが、例えば自動車につきましては、バッテリー循環、あるいは走行中給電、こういったキーワードをいただいております。また、船舶、ゼロエミッション船の開発、それから、造船業界、あるいは石油業界との連携、航空につきましてはSAFのみならず、空港のハードのインフラの部分、住宅につきましても戸建て住宅だけではなくて、マンションや非住宅の記述、港湾につきましては都市部との一体性、それから、インフラの再エネ導入、これはポテンシャルがあるので、いろいろ検討してほしい。洋上風力につきましては、港湾関係者、自治体との調整での国交省のリードを期待するというところでございます。

自然共生の関係は、砂防や海岸の視点もあるのではないかと。また、認証制度やクレジット化に関する議論、また、既存インフラとの相補的配置、こういった視点も大事ではないかという御意見でございます。サーキュラエコノミーにつきましては、土木建築におきまして循環経済をどのように浸透させていくのか。また、建設リサイクルにつきましては、質を高めしていくことが重要。それから、建設発生土、土の取扱いについても管理、利用、重要な視点ではないかと。

3ページ目でございます。地域づくりの観点では、地域におけるグリーン交通の実現が大事ではないかと。まちづくりにつきましては、例えばLRTやコンパクト・プラス・ネットワークだけでうまくいくと誤解しないように「地域の特性を踏まえて」といったような配慮が必要ではないかと。公共交通につきましては、グリーン物流だけではなくてグリーン交通とい

う、そういうキーワードを使っていったらどうかという御指摘でございます。

それから、適応の関係でございます。ここは大きく御意見をいただいたと認識してございます。適応の観点、前回の案では弱いということで重点分野に入れ込むなど明確なハイライトをという御指摘でございます。それから、市場の創出という点では、物流関係でございますけれども、荷主や消費者の行動変容を促す取組、ここが大事ではないか。体制・基盤づくりでございます。政策決定プロセスにグリーンの考え方を横断的に取り入れたらどうか。それから、人材育成、これも大事な役割、それから、人手不足、担い手不足という中で、自治体へのサポート体制。また、最後の、その体制・基盤づくりのところでは、連携、DX、コミュニティ、こういったところも記載したらいいのではないかと。それから、その他ということで、気象庁、あるいは観光庁といった外局の取組もしっかり取り込んだらどうか。シェアリングエコノミーや国土保全の観点不足しているのではないかと。こういった御指摘を前回、大きく賜っているところでございます。

また、前回の御意見を踏まえまして、資料2を御覧いただきたいと思っております。現時点の骨子案ということでお示し、資料としてまとめさせていただいてございます。1ページ目、御覧いただきたいと思っております。まず、こちらの1ページ目、骨格でございますけれども、まず第1章としまして環境政策を取り巻く情勢等につきまして記載をしていきたいと思っております。大きく取り巻く4つの動向、気候変動の緩和、これは2050年カーボンニュートラル、2030年46%削減、2040年73%削減という目標も設定しているところでございます。また、気候変動の適応、これは自然災害の激甚化・頻発化、熱中症の被害増加。それから、自然共生、生物多様性の確保、NbSやネイチャーポジティブ、こういったところの機運の高まりですとか、循環型社会の形成でございます。

国際的に再生材利用の動き、循環経済の重要性の高まり、こういった4つの大きなカテゴリーにつきまして、記載を進め、また、先生方からも多々いただきました社会的な課題、人口減少、国土利用上の課題、東京一極集中、インフラ老朽化、交通空白、担い手不足、こういったような、私どもを取り巻く様々な社会課題、こういったところにも触れていきたいと考えてございます。

その上で第2章、基本的な取組の方針というところでございます。今の関係でも前回、多々御意見を賜っております。まず、国土交通省の任務、これは小さい字で恐縮でございます。米印で書いてございますけれども、国土の総合的、体系的な利用、そのための社会資本の整合的な整備、交通、観光、気象、海上、こういった私ども法令上の任務があるわけでござ

ざいます。その達成に向けてはということで、あらゆる政策の立案・実行におきまして、環境政策との整合を図り、支援・規制等の様々な手段を用いて政策を展開していく。そういうことで環境政策が目指すウェルビーイングの向上を図りながら任務を達成していく。最初に姿勢のところを記載させていただいております。

こうした観点から、国土形成、地方創生、社会資本整備、交通政策、こういったことに関する我が国のビジョンというのを踏まえまして、また、さらには環境に関する国内外の潮流を踏まえまして、国土交通省が今後重点的に取り組むべき7つの政策を柱として構成したいと考えてございます。前回、6つで構成させていただいておりましたが、5番目、気候変動に適應できる社会、これを改めて重点の柱として位置づけさせていただけないかと考えてございます。

それから、一番下、横断的視点でございます。これは前回と同様でございますが、多様な主体が参加した連携・協働の場を作っていく。また、各分野間の相乗効果、産業競争力強化につながる環境政策、民間の脱炭素投資などの促進に必要な予見可能性の確保、それから、社会課題との同時解決を図っていくという視点、それから、新技術・DX技術、社会実装を活用していくという視点、それから、国際貢献、国際展開という視点、こういった各分野共通の視点、こういったことに基づきまして様々、私ども検討を進めているところでございます。

第3章におきまして、重点分野ごとの環境政策の施策につきまして記載をさせていただき、また最後、それ以外の様々な政策、これも別冊として一覧性を持ってお示ししていきたいと考えてございます。また、ここには記載はございませんが、この計画につきましては、毎年度、ぜひフォローアップを先生方にもお時間をいただいて、していただきながら施策の充実を毎年度図っていく、そのような立てつけも考えているところでございます。

2ページ目、御覧いただきたいと思っております。重点的に取り組む7つの柱ということで、おさらいになり恐縮でございます。タイトルだけでございますが、まず1つ目、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を進めていく。2つ目の柱が自然再生や人と自然が共生する社会づくり、これはグリーンインフラの拡大に向けた基盤づくり、ここが大きなところと考えてございます。3点目、再生資源を利用した生産システムの構築、4点目が環境資源を基軸とした地域の経済社会づくり、5点目が新しくつけ加えてございます気候変動に適應できる社会の形成。6点目が環境価値が評価される市場の創出、7番目が1から6、こういった取組を進めるに当たっての体制・基盤

づくり、大きくこの7本柱でございます。

本日、それぞれの重点ごとに資料を御準備してございます。3ページ目以降、御覧いただきたいと思えます。まず3ページ目、重点1でございます。上のほうのキャプションを御覧いただきます。1つ目の丸、我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量、私ども国土交通分野、これは大体6割関連してくるということで、私どもの取組、非常に政府の中でも大きな役割を担っていると認識してございます。2つ目の丸でございます。脱炭素の取組を経済成長につなげていく国土交通GX、これに向けまして関係省庁、経済界と連携を深めて、まず暮らし・移動の徹底した省エネ、それから、各輸送モードとインフラの両面から取り組むクリーンエネルギーへの移行、ライフサイクル全体での脱炭素化、それから、インフラを最大限活用した再生可能エネルギーの供給拡大、吸収源対策、こういったことを進めていくというのが重点1でございます。

下のほう、幾つか大きな施策を記載させていただいております。施策のイメージということでございますが、徹底した省エネ、左側でございます。住宅・建築物、2050年にストック平均でZEH・ZEB水準まで引き上げていく。これが1つ。それから、下のほうでございます。グリーン物流ということで、新たなモーダルシフト、また、共同輸配送、こういった物流の効率化を進めていく。それから、右側でございます。クリーンエネルギーへの移行ということで、こちら、左側にまず単体の様々な取組、書いてございます。それから、それぞれにつきまして目標、様々設定しているわけでございますが、まず、次世代自動車、こちらにつきましては導入促進を図っていく。鉄道につきましては、バイオディーゼル燃料、また、燃料電池車両の社会実装に向けた取組を進めていく。船舶につきましては、バイオ燃料の活用、ゼロエミッション船の技術開発、生産設備の支援、また、導入の促進を図っていく。航空分野につきましては、SAFの導入を促進して、それぞれの目標にも目掛けてまず頑張っていくということでございます。

ただ、そういった単体の輸送モードの対策のみならず、それと併せて右側でございます。インフラの整備を併せて進めて相乗効果を高めていく。右上でございます。EVの充電施設、水素ステーション、こういったところの設置を進めていく。それから、自動物流道路、こちらの社会実装。また、カーボンニュートラルポート、水素・アンモニアの受入れ環境整備を図るカーボンニュートラルポートも進めていく。空港におきましても、水素の利活用なども進めていく。こういった輸送モードと、それから、インフラ、両面から取組を進めていくことによって、相乗効果を高めてクリーンエネルギーへの移行をしていこうというのが右側

でございます。

1枚おめくりいただきまして、4ページ目でございます。3つ目の柱がライフサイクル全体での脱炭素化でございます。左側の上、住宅・建築物分野、こちらにつきましては関係省庁とも緊密に連携しながら、ライフサイクルカーボン、オペレーショナルだけではなくてライフサイクルカーボンの算定・評価、これを促進するための新たな仕組みを構築していきたい。それから、左下でございます。建設分野、建設現場でございます。材料としまして、低炭素アスファルト、また、低炭素型コンクリート、こういった省CO<sub>2</sub>に資する材料の活用、こういったものを進めていきたい。右上でございます。再生可能エネルギーの供給拡大。左側に様々な再生可能エネルギー、書いてございます。左上、太陽光発電につきましては、道路、空港等、これは多様なインフラ空間を最大限活用していく。また、併せて右側でございますけれども、政府全体で取組を進めております。ペロブスカイトの太陽電池、こちらについても積極的に、これ、活用を検討していきたい。

それから2つ目、洋上風力発電の導入促進、また、水力、それから、雪氷熱でございます。道路から運搬排雪している雪、これを冷熱源として活用できるような仕組みを考えられぬいか。こういったインフラと併せまして右側でございます。ソフトの対策ということで、これ、例えば都市の3Dモデル、PLATEAU、これを活用しますと太陽光発電のポテンシャル推計ですとか環境にももちろん使えるようになってくる。それから、右側の中ほどでございます。気象観測データ、これを使いまして再エネ発電施設の立地選定や安定運用に貢献できるのではないかと、こういったインフラとソフト、これを併せて両面から進めていくことでまた相乗効果も高めていきたい。

右下でございます。最後、どうしても2050年に向けまして脱炭素の電源化ですとか、あるいは電力のクリーンエネルギー化、こういったことを進めても、最後、もちろんいろいろ残ってくる部分もあろうかと思っておりますけれども、そういった部分につきましては吸収源ということで、大変大事な分野でございます。都市緑地の確保、また、ブルーカーボンということで藻場、干潟等のブルーカーボン生態系、これによる吸収・固定量の算定方法の確立、こういったものを大きなところとして掲載をさせていただいております。

以上が重点1でございます。

重点2でございます。御覧いただきたいと思っております。自然再生や人と自然が共生する社会づくりの上のキャプションでございますけれども、国内外におきましてネイチャー・ベースド・ソリューション、また、ネイチャーポジティブ、こういったような取組が注目され、ま

た、機運も高まってきている。2つ目の丸でございます。こういった社会の実現に向けまして、これはあらゆる社会変革の取組でございます。産官学金労言、あらゆる主体が連携しながら、グリーンインフラの拡大に向けた、これ、基盤づくり、こういったものを通じて自然資本財の潜在価値が発揮されるような取組を進めていけないかというキャプションにしてございます。

中ほどでございます。大きくグリーンインフラの拡大ということでテーマを1本柱として掲げさせていただいております。左側、基盤づくりでございますけれども、国民的な機運・理解醸成、これは経済界とも一体となりながら行う。それから、市民参加・地域コミュニティの形成なども行っていく。多様な効果、潜在的な価値、こういったことを見える化していく、また、評価手法も確立していく。中間支援組織への支援、また、資金調達を円滑化してファイナンスにもつなげていく。新技術国際展開、あらゆる基盤づくりを進めていきまして、それで右側でございます。グリーンインフラ、それこそ山から、それから、海に至るあらゆる場、空間に関わりがあります。都市空間でございます。公園、雨庭、また、建物、それから、住宅、それから、インフラ空間、河川、道路、港湾、様々な空間でグリーンインフラの活用を促進しまして、グリーンインフラの活用が当たり前のような社会、こういったことを目指していきたいというのが重点の2でございます。

重点の3番目、6ページ目、御覧いただきたいと思えます。循環経済でございます。キャプションの上のほうでございます。循環経済への移行、これは環境課題の解決のみならず、地方創生、質の高い暮らし、産業競争力強化、経済安全保障の確保にも貢献するというところで、まさに国家戦略として進めていくというものでございます。肝となるのは、廃棄物を少なくしていくということのみならず、完全に円を描いていく。再生資源を利用した生産システムを構築していく、これがキーだろうと考えてございます。3つの3本柱に整理してございます。左側、循環資源の利用と生産の拡大ということで、まず下水汚泥資源の肥料利用、例えば公園等の公共施設の肥料を利用していく。また、中ほど建設リサイクルの高度化、水平リサイクルですとか、需要拡大のための取組を進めていく。また、一番下、道路アスファルト再生技術のビジネス展開、国際的なビジネス展開を進めていきたい。

中ほどでございます。廃棄物の発生抑制という観点からインフラ、また、住宅、予防保全型のインフラメンテナンスへの転換ですとか、あるいは長期優良住宅の普及促進ということで廃棄物の発生抑制につなげていきたい。右側でございます。動静脈連携を支えるインフラ・基盤整備、循環経済、社会、進んでいきますと物の流れというものもちろん変わってい

く。また、効率的なものにしていくという要請が生じてくるわけでございます。右上、サーキュラエコノミーポート、まさに循環経済の拠点となる港湾、これを選定・整備していこうという取組。それから、右下でございます。今、建設業と物流業さんが連携しながら、例えば建設資材、廃材などのトラック輸送をして、それで効率的に動脈のほうにつなげていこうと、こういったような異業種間連携しながらの取組も進んできてございます。こういった取組を後押ししていけないか。こういった整理でございます。

それから、7ページ、御覧いただきたいと思います。重点4でございます。環境資源を基軸とした地域の経済社会づくりということで、キャプションの上のほうでございます。地域の強みを生かした環境面の取組というのは、地域の成長戦略となり得るものという認識でございます。その上で私ども2本の柱として整理をさせていただいてはどうかと考えています。左側、まず地域資源を活用したエネルギーの創出・地産地消。例えば左上でございます。インフラのその事業、公園ですとか、あるいは様々な事業がございませけれども、そういった由来の木資材を活用したバイオマス発電、伐採木なども出てくるわけでございます。こういったことをチップ加工して木質バイオマス発電につなげていく。また、下水汚泥資源、これ、地域、隅々まであるわけでございます。地域資源である下水汚泥資源、これを化石燃料代替エネルギー源として活用して地産地消につなげていく。また、商用電動車の劣化バッテリーを再利用して地産地消につなげていく。また、地域、様々、いろいろなところがございますダム、これを活用してハイブリッドダムの活用、こういったことが考えられるのではないかとこの施策イメージでございます。

それから、右側でございます。こちらは経済と暮らし、ある意味、グリーンを契機とした経済と暮らしというところでございます。まず左上でございませけれども、地域特性を活かしたグリーンな暮らし・まちづくり、都市緑地の確保、コンパクト・プラス・ネットワークの取組、また、グリーン交通による移動手段的確保、こういったところを総合的に進めまして、都市のCO<sub>2</sub>排出量の削減につなげていきたい。また、グリーン交通という観点では、下のほうに点線で書いてございます。交通空白、これ、大変な大きな社会課題になって、この解消に向けた取組、こういった中でも連携しながら取組を進めていくというものでございます。それから、右側、経済的な側面でございます。右上、既存住宅・建築物の省エネ改修、これを進めていく。また、右下でございませ。持続可能な観光ということで、地域に様々な自然環境を含めまして地域の資源、あるわけでございます。地域の資源を活かしたコンテンツの造成などもしていくという、大きくこういう整理をさせていただいています。

続きまして8ページ目、重点の5でございます。これが適応でございます。大きく2つの整理でございます。左側、ハード・ソフト一体となった適応策、左上でございますけれども、治水計画を見直していく。これ、流量、増えてくるわけでございます。2035年度までに全ての河川整備計画、こういう気候変動の影響を考慮した計画へと見直していこう。また、流域治水の加速化・深化を図っていく。左下のほう、道路啓開、こちらにつきましても計画の法定化をして実効性を高めていく、こういったハード対策に加えまして、例えば右側、健全な水循環の意識醸成ですとか、また、右下、AI、ドローン、こういった新技術の活用、また、防災気象情報の高度化を通じまして住民の避難行動の促進、こういったようなソフトを併せて効果を高めていきたい。

右側でございます。ヒートアイランド・暑熱対策ということで、大変暑くなってきているわけでございます。遮熱性舗装の整備ですとか、あるいはまちなかの緑化空間、こういったところを創出していく。それから、2つ目でございますけれども、こういったハードのみならず、熱中症警戒アラートということで暑さへの気づきなども呼びかけをしていくソフト対策。また、右下、新技術の創出・普及促進、写真に掲載させていただいていますのは、国土交通大臣賞、これを受賞しましたSPACECOOLという商品でございますけれども、熱を宇宙空間に放出して居住空間等を冷却していくようなフィルム素材、新たなフィルム素材、こういったような取組も進んできてございますので、ヒートアイランド対策に資する新技術の開発・普及、こういった様々な対策を講じていきたいと考えてございます。

9ページ目、御覧いただきたいと思えます。重点の6番目、ここも多くの先生方から重要な論点、テーマというふうに御指摘をいただいております。環境価値が評価される市場の創出、まず1つ目の丸でございますけれども、環境面の取組に必要な投資を呼び込んでいく、こういったためにはということで、企業の温室効果ガスの削減努力、また、自然の保全・創出などの環境価値、これが適切に評価されて、また、社会全体で公平に負担が分かち合える社会・市場づくりが重要ではないか。下の2つ目でございます。今、TCFD、また、TNFD、環境に関する情報開示の動きというものがございまして、こういった契機としまして環境価値を見える化して、それから、評価・認証していく仕組みを活用・充実して、それを環境価値の活用ということでクレジットの創出を通じてマネタイズ化していく。それから、国民・企業の行動変容を促進していくということで、4本の柱として整理をさせていただいております。

左側、環境価値の見える化でございますが、例えば施策イメージでございますけれども、

運輸サービスを利用した場合におけるCO<sub>2</sub>排出量の算定方法の確立、全体としての、サプライチェーン全体での算定に寄与。また、SAFにつきましても航空利用者のScope 3として適切に評価されるようなガイドライン、整理して普及をしていく。再掲になりますけれども、建築物のライフサイクルカーボンの算定・評価。また、グリーンインフラの多様な効果が見える化していく。これ、様々な分野におきまして価値が見える化していく。それから、中ほどでございます。評価・認証する仕組みでございます。例えば都市・住宅・インフラ、改正都市緑地法に基づきまして、TSUNAGという新たな計画認定制度も作ってございます。また、住宅・建築物につきましても省エネルギー性能表示、これも充実・徹底、また、先ほど申し上げましたグリーンインフラの環境価値が適切に評価される仕組み、これが何か検討ができないか。

また、運輸のほうにつきましても、例えば事業者さんの御認証ということでグリーン経営認証制度がございます。昨今のクリーンエネルギーへの移行、こういったところも踏まえながらの評価項目の充実を図っていけないか。それから、一番下でございます。Scope 3の情報開示、こういったところも迫ってきているわけでございます。輸送事業者の次世代燃料等の使用による排出削減、それから、モーダルシフトの取組、こういったようなものがサプライチェーン全体の中の輸送利用者の排出削減として適切に評価されるような仕組みが検討できないか。こういった今後の方向性、芽出しをさせていただいております。

それから右上、少しチャレンジングでございますけれども、こういったところを通じながらクレジットの創出を通じた環境価値活用ということでJブルークレジット、また、その他運輸部門におけるカーボンクレジット、また、自然資本・生物多様性に関するクレジットの創出・活用も考えていけないか。右下でございます。行動変容という点ではグリーン交通、また、グリーン物流、これを、促進を図っていく。担い手不足の中で大きな課題でございます。宅配便再配達削減。それから、インフラの部分では公共工事等における環境物品等の調達、これは率先垂範という形でございます。それから、不動産分野の情報開示対応のガイドランスを普及していきたい。それから、様々な環境表彰、ございます。また、広報活動、こういったことを通じた行動変容の促進を図っていく。まだまだ生煮えのところもございまして、こういった整理をさせていただいております。

最後、10ページ目、重点7でございます。こういった1から6の取組を支えていく体制・基盤づくりということでございます。上のキャプションでございますけれども、産業界、関係省庁・自治体、学术界、市民、NPO、こういった様々な関係者が関わるわけござい

す。多様な主体の参画・連携のための場づくり、デジタル基盤整備、人材育成、制度的な基盤づくり、様々、これ、体制・基盤づくりを進めていきたいというものでございます。左側、例えば官民協議会、これ、分野に応じて既に多くのものも立ち上がってございますが、まだまだ足りないところもございます。こういったところ、しっかり連携・協働していくような仕組みに取り組んでいく。また、右上でございますけれども、デジタル技術、データ活用、例えば持続可能な地域交通を実現していく観点から、今、地域交通DX、Ma a S 2.0ということで取組も始めてございます。こういったもの、また、建築GX・DX、建築BIMを活用。こういった様々な基盤整備を行っていく。また新たに環境政策の観点からも、こういったものに使えていくのか、議論を進めていきたいと考えてございます。

また、人材育成・体制づくり、左下でございますけれども、国土交通GXを担っていくような人材、それから、環境教育、また、担い手不足の中で、人手不足の中での中間支援法人の御支援ですとか、あるいは維持管理という面での地域コミュニティ、こういったところの形成支援、こういったところも大事ではないかと考えてございます。右下のところは、持続的な取組を実現していくために制度的な基盤づくりもしていこうと。この国会でも道路法、それから、港湾法を提出させていただいて、成立をしていただいているところでございます。こういったところの仕組み的な取組も進めていきたいというふうな体制・基盤づくりでございませう。

全体としてまだまだ足りない点、私どももまだまだ検討中のところもございまして、盛り込めていないものもまだまだございます。引き続きブラッシュアップをしていきたいと思っております。また、今日、これ以降、5月に向けまして先生方にも御意見いただきながら、いいものにしていきたいと考えてございます。

それから、資料の説明は以上でございませうが、1点だけ、本日、非公表という形で、先生方のお手元に、申し訳ございませう。縦の本文、これは5月に本文案、お示しさせていただいて御議論賜りますけれども、まだ作業中ということで非公表とさせていただいておりますけれども、イメージということで置かせていただいております。前回、先生方からいただきました御指摘の点、イメージも含めまして少し御紹介をさせていただければと思っております。お手元の資料を御覧いただきたいと思っております。

「はじめに」以降、先ほどの骨格に応じて少しこんなことを記載していこうと考えているというものでございませうけれども、例えば4ページ目、お開きいただきたいと思っております。環境政策を巡る世界的な潮流、こういった中でエネルギーを取り巻く国際動向、御意見を賜っ

ているところでございます。例えば4ページ目の一番下になりますけれども、こういった中でエネルギー情勢は一変している。エネルギー分野におけるインフレーション、これ、世界的に顕著となってエネルギー需給逼迫、エネルギー価格の高騰顕在化、経済安全保障の要請も高まっている。背景として、このようなフレーズ、あるいはもので受け止めさせていただいているというものでございます。

また、5ページ目、地球温暖化対策計画の改定の中の3つ目の丸を御覧いただきたいと思っております。米国政権、パリ協定から再び脱退する大統領令、表明されているわけでございますけれども、即座に環境大臣のほうから、気候変動問題、これは国際社会全体の取組が必要なグローバルな課題であると米国のパリ協定からの脱退のいかんにかかわらず、パリ協定を着実に実施していく、その重要性は損なわれていないということも表明をしている。まだまだ足りないところもあろうかと思いますが、こういった記載も考えているというところでございます。

それから、申し訳ありません、ちょっと飛ばさせていただきますして、16ページ目、御覧いただきたいと思っております。第2章、基本的な取組の方針ということで、1つ目の丸のところでは、先ほどの概要で記載させていただいた任務、基本的な姿勢のところを書かせていただいておりますが、3つ目の丸でございます。グリーン社会への移行を契機として地域の暮らしや経済、私どものそもそもの任務のところ、それを高めていく。また、運輸業や建設、不動産業など産業の競争力も高めていく、こういった視点の下で環境政策、これを力強く展開していきたい。例えばこういったような、今、記載ぶりもしているところでございます。

また、17ページ目以降、各視点につきましても、今までの先生方の御議論を踏まえまして、少し記載をさせていただいておりますが、まだまだ、もちろん足りないところもあろうかと思っております。私どももこの点、またブラッシュアップをしていきたい。イメージだけの御紹介で恐縮でございますが、御紹介をさせていただきました。こちらの資料につきましては、今日、示させていただいたばかりでございますので、もちろん今日の場のみならず、今日の会合の後でも、5月に向けまして事務局のほうにもお気づきの点等ございましたら、ぜひ御連絡を賜ればと思う次第でございます。

事務局のほうから、少し時間を超過して恐縮でございますが、以上でございます。本日も、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、行動計画の骨子案、これを御説明いただいたところであります。さっき、

冒頭に、これも局長の御挨拶にありまして、かなり内容が充実してきたのではないかなと思っております。ただ、さっき課長もおっしゃっていましたが、まだ足りないところとか、こことここを両立するのかなというふうな、そんなところもあるかもしれません。そんなことも含めて皆さんに御意見をいただこうと思います。

それで、会場というか、対面にいる委員の方と、それから、ウェブで御参加の方がいらっしゃるのですけれども、そういうことで発言の順番が少し前後するかもしれませんが、まずそれについてお許しいただきたいということと、それから、ウェブ参加の方は、発言したいという人は手挙げを使ってください。お願いします。

それから、これは毎回そうしていますけれども、何か御意見があるときに、一問一答で事務局から御回答いただくというよりも、皆さんの御意見を伺った後で、全体、まとめて事務局のほうからコメントいただくということにしたいと思います。そういうほうが効率的ではないかということもあり、そうさせていただきますかと思います。

それでは、どなたか御発言、御希望の方いらっしゃいますでしょうか。石田先生、お願いいたします。

【石田委員】 ありがとうございます。局長がおられなくなりましたけれども、御挨拶でおっしゃいました多種多様な国土交通省の政策資源とおっしゃいました。活用して国の環境政策をリードするのだというふうなことをおっしゃったので、初めにそういうところを書いていただけるといいなと思いました。本当に勇気づけられる発言でございました。

骨子構成のイメージ案は、またじっくり読ませていただいて個別に直接お尋ねして申し上げたいと思います。資料2で、こういうこともぜひ書いていただければありがたいなと思いますことが、結構、いろいろございまして、まず、すみません、なるべく短くやります。総論の資料1の1ページ目なのですけれども、これからやっぱり重点分野ごとの環境政策の展開の中にどう本当にドライブしていくのだということですね。これ、毎回、毎回申し上げますけれども、連携、協調を具体的にどうしていくのだということですね。例えばで言うと、最後に御紹介がありました道路法の改正では、インフラメンテナンスとか、あるいはカーボンニュートラルで道路管理者を超えた協議会をつくるみたいなこともございまして、国土形成計画でも自治体の連携というのは不可避だよなみたいなことがありまして、そういう中でやっぱり国が持っている力と自治体が持っている現場の感覚をどううまく連携していくかというふうな、そんな頭出しの下に別冊の分野別の施策一覧のところ、特にそういうものをハイライトしていただければありがたいなと思いました。それが1つ目。

2番目なのですけれども、これ、数字の確認なのですけれども、3ページ目でございます。我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量の約6割を占めると書いてあるんですけれども、もうちょっと大きいんじゃないの。7割近いんじゃないのと思っているんですけれども、建設業のScope 3の扱って、この中にどう入っているんですかね。あれ、セメントとか鉄鋼業を入れると10%近いんですよ。だから、それを入れると67%か8%ぐらいの数字も技術部会のほうで作ってられますので、少し確認してみてください。

そういう中で、例えば連携の1つなのですけれども、同じページのEVというのがあるんですけれども、これはやっぱり一番上のところに次世代自動車の普及促進とインフラ、充電・充てんインフラ設置って、これこそ本当に連携すべきところですので、後のほうでこういうところを書いていただくとありがたいなと思いました。

それと、4枚目で住宅・建築分野で、ライフサイクル全体での脱炭素化という、当然至極のことであるんですけれども、ZEBとかZEHというのはオペレーション時は全部ZEHなのだけれども、初期の建設段階のCO<sub>2</sub>のライフサイクルに占める割合って、結構、大きいので、その辺ちゃんと出ていないという問題もあるんですけれども、何か目的、手段に陥らないようにしていただければありがたいなと思いました。

それとあと、5ページ目で人と自然が共生する社会づくりということで、これ、なかなか難しいんですけれども、デジタル庁で鋭意構築中のウェルビーイング指標ってございますよね。たくさんあって、自治体ごとに出るようになっていっているんですけれども、あそこ、どうもやっぱりなかなか隔靴搔痒感があるということで、今、主観的なウェルビーイングも取り入れたらどうだろうかみたいな方向で動かされていて、そこに対してグリーンというものの貢献が非常に大きいので、もし書けるようでしたら、その辺も踏まえて書いていただければありがたいなと思いました。

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。それでは、今、ウェブ上で手が挙がりましたので、塩路委員でいらっしゃいますかね。そうですね。どうぞ、御発言ください。

【塩路委員】 塩路ですけれども、よろしいでしょうか。

【山内座長】 どうぞ、お願いいたします。

【塩路委員】 ありがとうございます。最初、山内先生が言われたように、かなり充実してきたなということを私も感じていまして、全体的に見てこれまでの議論も取り入れられて、本当に国交省の所掌している広範な分野における多種多様な取組を適切にまとめている

ただいているなどまずは評価させていただきます。ありがとうございます。ただ、もちろん全てが書き込まれているわけでもありませんし、その中で気づいたことを、細かいことも含めて順に申し上げたいなと思います。ただ、今、石田先生が最初のほうで指摘されたCO<sub>2</sub>の排出の話だとか、あるいはいろいろなScopeの1、2、3、そういうようなところの話だとかというのは、他省庁との、これも毎回申し上げているんですけども、重畳している、重複している部分が物すごくありますよね。それが連携とか融合とかという話になるんですけども、そういったダブルカウントになっていいのか、悪いのかということがよく分からなくて、どこまでどのところの所掌に限定するかというのが難しいですよね。当然なんですけれども、だから、その辺りも少し考えていただければと思いますけれども、いずれにしましても、私が気づいたところだけをざっと申し上げます。

1ページにおいて4つの情勢の1つに循環型社会の形成が上げられており、その最初に国際的に再生材利用の動きが顕在化と書かれていますが、何か少し違和感があります。循環型社会というのは、やはりリユースとか、リサイクルとか、シェアリングとか、そういった観点、キーワードですか、それが先ずは含まれるのかなと私は思っています。再生材利用ももちろん大事なのですが、最初にそれはどうなのかなと思いました。それと循環経済において資源や製品の価値を維持というのがパッと見たらそれでいいのかもしれないけれども、よく考えると何かもう一つピンと来なくて、だから、資源や製品の評価・活用とか何か、価値を維持するというのは、それはもちろん循環型社会で大事なのですけれども、その辺りの書きぶりを見直したほうがいいような気がしました。

これは柱の3のところにも少し触れられているんですけども、ここの再生資源を利用した生産システムの構築と書いてあるんですけども、何かそういうような観点が、その価値の維持というのでは表現できていないのではないかなという気がしました。

2ページ目の7つの政策の柱については、ここにまとめて書かれており、これまで指摘されていたこともほとんど反映されていて、うまくまとめられているなと思います。最後の体制・基盤づくりの、人材育成が国土交通GXだけではないと思うんですけども、まあ、人材育成というタームも入れていただいているし、5番に適応の話もちゃんとまとめられていて分かりやすくなったと評価させていただきます。

その後、3ページ目ですか、これは細かい話なんですけれども、3ページ目の船舶分野の脱炭素にバイオ燃料活用と書いてあるんですけども、これって何かなと思いました。船舶では、この小さい図にもありますように、水素・アンモニア燃料が注目されていて、バイ

オ燃料は船舶分野にどうなのか。バイオ燃料は、今むしろ言われているのは、自動車関係なんですよね。第7次の基本計画でもエタノールとか、バイオディーゼルとかの活用が書き込まれていますけれども、そういったようなところで、船舶分野にあったのかなというのは、私が知らないだけかもしれません。ただ、いずれにしても、水素、アンモニアのほうが先に来ていると思います。だから、この辺り、水素・合成燃料はあったのかな、合成燃料もやっぱり自動車の関係ですかね。水素・アンモニアはG I プロジェクトでも取り上げられていて、バイオ燃料がなぜここに書かれているのかが、よく分かりませんでした。

それと、4ページ目になりますけれども、これ、再エネのところ、この太陽光、洋上風力、水力、雪氷熱かな、これはいいと思うんですけれども、そのほかに海洋エネルギーというか、潮汐エネルギーというか、あるいは波力も含めて、波力、潮汐、それと海洋温度差発電、そんなこととか、あるいは地熱もありますね。地熱も国交省には非常に関係していると思うし、ただ、その辺りも何か取り込めるような表現のほうがよかったかなと。これ、この4つだけになってしまっているんで、この辺りは、まとめているところなので、具体的にどう書き込まれるかは分かりませんが、これだけかなという気がしました。だから、その辺りも含めて、このまとめの図にでもお考えいただいたほうがいいかなと思います。

それとあとは、7ページ目、時間もないのでパッパとなりますけれども、7ページ目でバイオマスや下水汚泥や前回指摘させていただいた**バッテリー循環に関する劣化バッテリー**も書き込まれていますし、**流域治水も含めて**、ハイブリッドダムもいいと思います。それと、くらし・まちづくりにこれが関係しているという、横にこれを置いていただいたのは非常にいいなと思いました。

それで、交通空白**解消に向けた取組**の中に、ライドシェアという言葉があってもいいのかなと思います。これも、最終的に書き込まれるときにどういう表現かということで、地域の足、観光の足の確保と書かれているんですけれども、御承知の日本版ライドシェアであるとか、あるいは公共ライドシェアとか、これにかなり力を入れていると思いますので、どこかにライドシェアというような言葉があってもいいかなと思いました。

ほかにも気がついたことがあるんですけれども、最後に言われたように、非公表の部分もあって、これはまだあまり読み込んでいませんので、**最終的な取りまとめの際に**指摘させていただきます。ありがとうございました。

【山内座長】      ありがとうございました。

それでは、今、ウェブ上で竹内委員が手を挙げていらっしゃるんで、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。声は届いておりますでしょうか。

【山内座長】 はい。大丈夫ですよ。良好に聞こえています。

【竹内委員】 ありがとうございます。御説明をいただきまして、ありがとうございます。大変精度が高まってきているといたしますか、いつもながらに頑張っていたいただいたなという感じが伝わってくる資料であったと思います。ぜひまとまりました際には、局長にはぜひ皆さんを慰労していただければなと思いながら拝読しておりました。ただ、委員として、もう少しだけわがまを言わせていただけるということですので、気がつきました点をバラバラと申し上げたいと思います。

先ほどお話を伺っていて、あ、いいなと思いました点が、例えば1ページ目の横断的視点の⑦で国際展開を掲げていただいているところです。すみません、細かい点で。日本のインフラの話もそうなのですが、海外への貢献をビジネスにしていくということは、極めて重要な視点で、これが入っているというのはいいことだなと思いました。インフラなど適応分野でビジネスをしていくのは、すごくしんどいことではあります。どちらかという、それほど高い技術というよりは、土木工事みたいところが途上国でも求められることは多いので、それを我が国のビジネスにするというのは難しいところはありますけれども、ただ、災害対応や省CO<sub>2</sub>という点で進んでいるということから、日本のインフラ技術に対する期待というのも仄聞するところです。せっかく盛り込んでいただいたところをどう具体化していくかというところをぜひ詰めていただければと思います。

その上で少しまたわがまを言わせていただきますけれども、まず第1章のこの仕立てとして、環境政策を巡る情勢というのをまとめていただいております。その下に社会課題というのがある。当然、環境行動計画ですから、環境をめぐる情勢を強く書いて、いわば補足的に「こういう社会課題もあるよね」になるというのは分かるのですが、今までにいただいた意見ということで、資料の中にも入れていただきましたけれども、国民としてインフラに求めることというのは、この人口減少の中で、あるいはインフラが老朽化する中で、担い手不足が顕在化する中で、インフラがどういうふうになっていくのかということ。これらの社会課題と環境政策をとらえる感覚として、社会課題は決して「これもあるよね」というような位置づけではない。もう少し関係性というところを整理していただけるとありがたいかなと思いました。

こういったところが、例えばP3の、例えばクリーンエネルギーへの移行を見ていただき

ますとクリーンエネルギーの移行なので当たり前なのですが、輸送関連のエネルギー転換がほとんどなんですよね。例えば担い手不足であるとか、先ほど塩路先生からも出たこのライドシェアであるとか、そういったところでの効率化、人口減少とかインフラ老朽化とか、全てやっぱりそういうのって効率化をしていく、効率化した形で生まれ変わらせていくというところが必要だと思うのですが、そうしたところが全く言葉としても見られないというのが残念なところかなと思いますので、ぜひ日本が今直面する社会課題に対応するインフラという観点から必要な効率化であったり、あるいは規制緩和というようなところを記載していただきたい。何かをしますという、要は国としてのお金の使い方みたいな形になっているんですけども、お金を使わなくてもできることというのは幾らでもあって、最たるものが規制改革だと思いますけれども、そういったものに対してもぜひ積極的なコメントをお願いしたいと思います。

もう一つ申し上げますと、スライド4へ行っていただけますでしょうか。こちらのほうで左下のほうにインフラ・建設分野で、低炭素アスファルト、低炭素型コンクリート等を活用等を推進と書いていただいている。これ自体、別に悪いことでは決していないのですが、コンクリートやアスファルトだけではないだろうというところはあるにしても、決して問題ある書きぶりではないのですけれども、活用を推進する、活用するのは誰なのかというところなんです。要はお金を負担するのは誰かというところ、これはスライド9の市場創出のところに関係するので、スライド9に飛んでいただきたいのですけれども、ここでも環境価値の見える化ですとか、認証制度、クレジット、そして行動変容ということになっています。

ここでは、環境には価値があるよねということの認識を高めましょうということは、環境、価値があるものにお金を出さなきゃいけないんだよねということ、この制度を作っていくということだと思います。そうすると、先ほど申し上げたような活用するのは誰ですか、お金を出すのは誰ですかといったときに、まず最初に書くべきは、国が率先してお金を出しますということでしょう。市場を作っていく上で、将来のカーボンプライシング、見える化ですとか、そういったクレジットとかって全部、要はプライシングの話をされているので、同じことを書かれているわけですね。ただ、プライシングだけで市場ができるかと言えば、そうではなくて、その前に量の見通しが立つように、公共調達が必要になってくる。

その公共調達、国が率先してお金を出しますということが十分謳われていない中で、国民や企業に対して環境を価値を認めましょうね、要はお金出しましょうねと言われても、国民からすると、まず先に国が出しましょうよと。予算確保が難しいと、それはこっちだって同

じですよという話にどうしてもなるので、ここは公共調達等で環境に価値があるものに対して予算確保も含めて率先して政府がGXに資する製品の調達を推進して、GX市場づくりを先導するというを第一に書いていただかないと、これ、国が書かなければ自治体だつてついていけない。結局、公共調達にグリーン市場、グリーン市場の創設ということができないということになってしまいますので、ここはふわふわと言ったら失礼なのですが、気持ちの問題、行動変容とか、気がつきましょうという問題ではなくて、グリーンにはお金がかかるのだということをやはり正面から認めて、そういったところを強く打ち出していただくというようなところ、これが必要ではないかなと思います。

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。

それでは、次、大久保委員ですね。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。私も本日の資料、ギリギリまで努力して下さって、いろいろ重要なキーワードが明確化されたと思っておりますが、時間の関係上、改めて指摘はいたしません、感謝申し上げます。

その上で、こうして整理されてみると見えてくる視点が幾つかございまして、1つは全体に関わるところで言うと1ページ目と7ページ目と10ページ目、ここがそれぞれ重要になってくるのではないかと思います。具体的には、1つは今お話がありました負担の公平ということと言いますと、インフラの整備の仕方、何をどのように、どこまで整理するのかということにつきましては、環境価値に関する負担だけではなくて、環境価値は将来世代にも関わってくるわけですが、インフラ全体について世代間の負担の公平、あるいは将来世代の利益を考慮した上でどのようなインフラを整備し、残し、活用していくのかという視点、ここが重要だと思うのですが、将来世代という話が人口減少の中でどう位置づけられるのかが少し見えていないので、そこを明確化してはどうかということが理念的なところでは第1点です。

もう一つ、理念のところでは、従来、やはりインフラのネットワークと言いますと、鉄道網でありますとか、高速道路でありますとか、そういうものは全国ネットワークを作っていくことによって価値が高まる。それはそのとおりなのですが、今回の環境との関係では、そのネットワークの意味がもう少し多様化しているのではないかと考えます。それはどういうことかと言いますと、従来、部分的に整備されてきた低速交通でありますとか、自転車、あるいは徒歩といったような多様なモードをきちんとネットワーク化してつなげてい

くという従来のインフラでのネットワーク化の概念の拡大。それからもう一つは、生物多様性のようなところは、今回、きちんと明確化されていますように、それぞれの建築物での生物多様性を建物の中で形成できるといったようなこともきちんと位置づけられていますけれども、そうしますと生態系のコリドー、ネットワークというものがコアとなる塊と合わせて小さな、そういう小さなものをつなげていくネットワークというものを国土交通省の施策で作っていくという、そういう観点があるのではないかと。

そういう大きな理念的なところを将来世代、それから、ネットワークという観点でどこかに入れられるとよいのではないかと思いました。これは理念部分で、石田先生がおっしゃったように、それを、いろいろな案をどう本当にドライブしていくかということになりますと、やはり1つは7ページ目だと思うんですね。この持続可能性というキーワード、あるいは地域の特性に応じたというところが入っている部分ですけれども、この7ページ目の右側の持続可能性というところは、少しそういう国土計画、土地の利用の仕方、つなげるというところを強調したほうがいいのではないかと。

ここで既存住宅と建築物の省エネ改修の促進とかということを書いてあるんですけれども、これは重要なのですけれども、これ、割と個別にできる話なんですね。それに対して、まちづくりというのは、つなげないとできないところなので、ここはつなげるというところに焦点を当てた記載にしたほうが重点が分かりやすくなるのではないかと思います。持続可能な観光も、考えてみますと、きちんとした公共交通が維持されていないと十分に発揮できないということになると思いますので、ここはそうした形で打ち出していただけいかということですか。

もう一つ、最後、少し大きな点になるのですけれども、重点6と重点7の関係なのですけれども、重点6のタイトルは、市場創出というふうになっていて、この中に価値の見える化と、その仕組みの活用、充実というのが出てきております。しかしながら、この価値の見える化とその仕組みの活用、充実というのは、実は政策にも活用、反映されなければいけないのだと思います。そういった意味では、重点7、次のページの重点7は、まさにグリーン社会を支える体制・基盤づくりというのが政策プロセス部分になってくると考えまして、この中に重点6で市場創出の部分で出てきていることをきちんと位置づけたほうがいいのではないかと考えます。

具体的には、例えばですけれども、環境価値の見える化とか、活用というのは7にも政策プロセスへの反映という意味で関わるのですが、LCAなどは1か所、出てきていて、10

ページか何かに出てきているんですけども、LCAという考え方は、これは循環でも活用されるべきだし、様々な観点で活用されるべきなので、そういう、今、一部にしか出てきていないのだけれども、全体に関わるキーワードを政策プロセスの関係で重点7に位置づけたらいいのではないかと思います。LCAでありますとか、それから、アダプティブなアプローチという意味で言いますと、従来の公共工事の整備の仕方、あるいはその後の維持管理というものが、造ってしまえば終わりではなくて、基本的に従来のハードのインフラの維持管理と同じように、グリーンインフラのようなものも効果、それから、維持管理というものが重要になってまいりますので、そうした予算のつけ方自体も造るところだけではなくて、維持管理を参加型でどうやっていくかという部分に少し予算をつけていくという意味でも重要ではないかと思います。

そうした意味で言いますと、やはりこの政策の観点では、現在の社会資本重点整備計画の第4章の実効性確保の方策というのが第4章なのでですけども、その第2章に多様な効果を勘案した公共事業評価の実施という部分があります。その現在の社整計画を、この環境の中に具体化して、実際にその計画、社整計画を実施していくという意味では、ここの部分にやはり政策の計画段階、それから、事業の評価段階、それから、実施の段階というあらゆる段階に環境の価値が見える化されることが前提だと思いますが、それが見える化していく、それを考慮する、活用するということを持続可能性というキーワードとともに、その綱領、事項の中に入れ込む形で政策プロセスの話を書く。ここの部分が入ってくると、全体が引き締まって、それぞれの各分野をつなぐための仕組みの話になるのかなと。

その1つが、具体的には、ここで挙がっている道路法のお話などは、災害との統合で面白いと思います。面白いというか、重要なことだと思いますけれども、その意味が分かってくるのかなと思いますので、ぜひそうした位置づけをしていただければと思います。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございます。どうぞ、二村委員。

【二村委員】 すみません、諸先生方、手を挙げられたのに、私、先に、簡単に申し上げます。今回、諸先生方、おっしゃいましたとおり、充実してきたなというところでございます。全体を拝見すると、政策には強弱、相当あり、しかも、実現可能性も十分にあるものとそうじゃないものを含めて、もろもろということではありますが、2040年、大体ターゲットであるというふうなお話も伺っておりますので、早くできるものは早く進めていくし、長期の視点を持たなければならないものは長期で、それでもできるだけ努力をしていくの

だというような理解で拝見いたしました。

という中で少し五月雨式に指摘させていただきたいと思うのですが、今回、未利用熱の発電への移行というようなものが、発電、未利用熱の利用、活用というような視点がなかったかなと。まちづくりを行う上で、その地中熱を活用した発電というのは、特に駅前等で再開発電が行われるときには、必ずそのまちづくりの中に内包されているもののようにございますので、または下水道を持っているわけですから、国交省は所管として。下水道の熱というのは、よくばかにならないというふうにも聞いておりますので、未利用熱って一言どこかに入れてもいいのかなと思いつつながら拝聴しておりました。

また、これは環境の政策をいろいろなところに波及させていくのだということに関連するかもしれませんが、今回、災害激甚化に関しては、気候変動の適応の中で捉えているところではありますが、思い起こしてみると地震等ですよ。もろもろ災害があるわけで、それに対する対応としてやはりエネルギーのバックアップが必要である。そういう中で、普及というようなものは、実はもしものときの電池になるというような視点もあっていいのかなと。それをどこにどう入れたらいいのか分からないなと思いつつ、一応、コメントだけしようかなと思った次第です。

それから、重点施策6ですか、9ページなのですけれども、ここ何点か、気になったのが、社会全体で公平に負担を分かち合える社会・市場づくりという言葉なのですが、この「公平に」という言葉は、本当に意識として非常に大事だとは思いますが、入れたときに、逆に公平とは何かというような議論になりかねないかなと思うので、「社会全体で負担を分かち合える」という言葉にしたほうがよろしいのではないかなと。リスクヘッジとして、なくてもいいかなと思いました。もちろん、気持ちとして公平にというのは当然のことではありません。

それから、右下のところの国民・企業の行動変容の促進のところなのですが、グリーン交通という言葉は、ありそうで今まであまり使われてこなかったのではないかなと思うんですね。グリーン物流に関しては、グリーン物流パートナーシップ会議というものがまずあって、そこでグリーン物流とは何かというような定義が既にある上で使われている言葉だと思うのですが、私、知らないだけかと思って引いてみましたら、会社の名前でグリーン交通ってあるらしくて、そのぐらいしか出てこなかったものですから、グリーン交通、何ぞやという話はどこに入れたほうがいいのかかなという、それこそ最初の「はじめに」みたいところで、今後はグリーン交通、いわゆるこうこうこういうようなものというものを志向していくべ

きであるというような言葉遣いをされたほうがいいのかと思いました。

また、この重点6でありますけれども、評価、それから、市場創出というところなのですが、これ、恐らく国交省のレベルで、まずできるというのは、評価の軸をきちんと作るということだと思うのですが、実際にお金を回していただくのは金融業界だと思うので、業界横断的にとか、もしくは勝手に金融というキーワードをもう入れてもいいのではないかと。何とか各企業の利益動機に明確に訴えかけられるような重点6であると進むかなと思った次第です。

以上です。

【山内座長】 どうもありがとうございました。

それでは、さっき意思表示がありました伊藤委員、どうぞ。

【伊藤委員】 ありがとうございます。私も本当に頑張ってまとめられて、すごく分かりやすくなっているなと思っております。短くですけれども、まず、何点かありまして、3ページのところ、冒頭の我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量の6割を占めるという国土交通分野ということがありましたけれども、一方で、国土交通分野が所管しているところの面積というところを考えますと、創エネポテンシャルが非常に高いということが言えるのではないかと思うんですね。先ほど冒頭でもありましたようにエネルギー環境が非常に変わってきているという中で、エネルギーをいかに確保するのが重要で、再可能エネルギー、特にペロブスカイトなどが出てくると革命的に変わってくるというところもありますので、創エネポテンシャルがあるということ、ここを念頭に置きながらインフラ整備していくということを目指していただければと思います。

同じく3ページなのですけれども、グリーン物流というところがあります。これも先ほど再生可能エネルギーもいろいろあって、雪氷熱利用というものもあるので、昨今、この地球温暖化の影響で冬のドカ雪というのが、雪国では大変な問題になっているのですけれども、昔から雪国では雪室を利用して夏まで冷やしていくというような伝統的なものがあったのですが、そういうものもしっかりと物流会社さんでコールドチェーンを維持するために利用するというようなことも出てきていますので、しっかりとそういう電気を使わずに済むような対策というのは、後押しをしていただければいいのかなと思っております。

それから、何人か先生の方から出たのですけれども、これ、6ページでしょうか。長期優良住宅ですね。現実問題として、今、特に都心のほうはマンションが高騰していて、中古住

宅しか買えないという状況があるわけなんですね。ところが、住宅ローンとか、そういうものは新築のほうには利率が非常に優遇されるとか、税制もそうですよね。そういうところでやっぱり長く中古住宅を何回も回して使っていくということは、脱炭素には非常に重要なポイントになっていくのではないかなと思うので、その辺りの金融政策とか、税制とか、そういうものを交えた上での改革というか、そういうものも必要になってくるかと思しますので、その辺りやっぱり連携というのをさせていただけるようにしたほうがいいかなと思いました。

それから、これも先生方から出てきたのですが、竹内先生がおっしゃっていましたが、社会全体でこのインフラの効率化というのをいかに図っていくのか。これからは人口減少、そして超高齢化社会になっていく中で、単身のお1人様が地方の山間の中に点在するというような、そういう状況も出てくると思うんですね。そのインフラを維持していくということ自体がやっぱり非効率でもあり、そして高齢者の方々の見守りとか、健康を維持していくという意味においても大変な労力と、それから、費用もかかってくるということになるわけですよね。そこをやっぱり国全体のデザインとして、どうやって効率のインフラ化を図り、そして高齢化社会の健康を守る生活を整えていくのか、まちづくりをどうしていくのかということも一体として合わせて、町の中に重点的に住んでいただいて、集合住宅の中でコミュニケーションをとりながら住んでいただけると、電気もあまり使わずに、エネルギーも使わずに、そして健康でいられるというような、そういうグランドデザインみたいなものが、ひいてはグリーン社会につながっていくというような、そういう視点も非常に重要かなと思いました。

私からは以上です。ありがとうございました。

【山内座長】      ありがとうございます。

ほかに。どうぞ。

【中村委員】      ありがとうございます。中村です。まず、1ページに書いてある社会的な背景ってすごく重要だと思うのですが、それが後の施策と結びついているということをもっと書いていただきたいと思っています。特に重点2のグリーンインフラについては、現在のインフラがきちんと機能しているときに、わざわざグリーンインフラに変えるというチャンスはなかなかないと思うんですね。気候変動であったり、人口減少であったり、既存インフラの老朽化であったり、日本が抱える、そういった社会的な問題があって、それ意外にも、災害の復興なんかもそうだと思うんですけども、そのときだと予算もついて、グリー

ンインフラを配置できると思います。ここで紹介されている流域治水の環境についても、2度上昇のシナリオ下で、流量が上がってしまうので、現在、全国で掘削が始まる。そのときにこそ、グリーンインフラ、環境目標をきちんと立てていこうというのが今の水局のスタンスだと思います。何とか、その社会的な情勢と、特に場を重んじるような国土交通省の施策に関しては、うまくつなげていただけるとありがたいと思いました。

それから、同じく重点2のところに書いてある、これはこれからの話なので、それこそグリーンインフラ懇談会とかで議論すればいいのかもしれないのですが、このグリーンインフラの区分というか、効果の見せ方ですよね。今、この経済効果と社会効果と環境的な効果、この3つになっているのですが、後のほうに出てくる認証とか、クレジットという議論のときに、この効果がある意味重要になってくると思います。グリーンインフラ、多面的な機能を持っていることが重要であると思うので、認証するときに単一の機能ではなくて、様々な機能を持っているということを何らかの形で主張していかなくちゃいけないと思うんですね。

そのときにこの区分が環境、社会、経済、そうすると例えば適応策的な雨水浸透とかがあると思うのですが、それは環境なのか、社会なのかちょっと分からないといったような感じがします。S I Pのほうでは、今見たら防災と自然環境と地域活力みたいな形で分けているんですね。必ずしもそれがいいかどうか分からないので、私が言いたいのは、将来的な認証とかクレジットに結びつけるときに、例えばそこから1つずつ機能を発揮できるようなグリーンインフラを認証していこうとか、そういう可能性も出てくると思います。そのため、ある程度議論したほうがよくて、いろいろなところで、いろいろな区分が出てくるとちょっと混乱するかもしれません。ぜひ総政局のほうで音頭をとっていただけたらなと思いました。

それから、8ページなのですが、これ、ここに流域治水の話とかの治水が出てきて、気候変動適応策が出てくるのですが、こことグリーンインフラのつながりがいまいちキーワードとしては見えてこないんですね。実際には流域治水の附帯決議として、グリーンインフラを使うことと、先ほど大久保委員もおっしゃっていた生態系ネットワークを形成することとは明記されているので、ぜひこの適応の施策として、もちろん治水上、大事なことはやっていくのですが、それと同時にグリーンインフラも整備していくといったような、そういう書きぶりにしていただけると良いと思いました。

それからもう1つ。洪水とか、雨がたくさん降ることが、えてしてフォーカスされてしま

うのですが、多分、これから渇水の問題とか、生態系で言うと水温が上昇する問題とか、これは農業でも稲作にとっては水温上昇は問題だと思うので、その辺のあまり雨が降ることばかりではなくて、逆のほうも、渇水が起こるといったような、そういったこともどこかに書き込んでいただけるとありがたいなと思いました。

それから最後ですが、10ページの行動計画が一番大事だと思っています。これが出口として、どんな体制が作れるかということで、これによって、グリーン社会の形成の施策はどう進んでいくかということが決まってくると思います。今のところ多様な主体が頑張っただけで協力しようという感じになっていて、具体性が見えづらいです。行動計画というからには、あまり人的もしくは経済的な資産のない自治体はどうやってこういった動きに協力していけるかとか、もしくは企業がどう貢献できるかといった、何かそこをやっぱり国なり都道府県なりが支援していかないと、なかなかうまく進まないと思います。先ほど言った流域治水みたいに国がしっかりやるものについては、国土強靱化のお金もちゃんとついていますし、いろいろな形で進められるのですが、自治体レベルの予算で限られていて、彼らが賛同してもどうやってやるんだというのが見えてこない。専門家の方がおられるわけじゃないと思いますので、その辺、国がしっかり支援していただけるような、その役割分担的なものも書ける範囲で結構ですので、書いていただければなと思いました。

以上です。

【山内座長】      ありがとうございました。

今、手が挙がって、高村委員、どうぞ。

【高村委員】      ありがとうございます。遅れて入室して失礼いたしました。前回の議論を踏まえて、かなり丁寧に書いていただいていると思っていまして、その意味で、さらに強調していただくのはどうかという、そういう観点から3つ申し上げたいと思います。最後に1個だけ細かいところがありますけれども、1つは、いずれも前段といいましょうか、この資料でまいりますと、国土計画の改定の中の基本的な取組方針に主に関わるところでありますけれども、1つはやはりインフラがどうなっていくかということが非常に重要な、これはここに掲げてくださっている脱炭素化、GXだけでなく、地域においても住民が満足度を高めながら豊かな生活を実現していく上でも非常に重要になっていると思います。

そういう意味で、このインフラというのがまさに国交省の環境政策が目指す上で非常にやはり重要、その構築、どのようなインフラを構築し、運用するかということが、これは温室効果ガスの排出量もそうですけれども、自然との共生もそうですし、先ほど言いました地

域の在り方にも影響を与える。ここはぜひ書いていただければと思います。特に前の議論で、発言の中にもあったかと思うのですが、やはり高度成長期において造られたインフラの寿命、老朽化、更新のタイミングを迎えてきていると思っております、これはある意味ではインフラをより中長期的な観点で望ましいものに、今の社会の変化に対応したものに変わっていく非常に重要なタイミングであり、逆にここを逃すと、インフラをそのように転換することが非常に難しくなるという、そういうタイミングとしてこの環境計画はやはり重要だということを明記していただくということがよいのではないかと思います。これが1点目です。

2つ目が、細かなところで恐縮ですけれども、これは多分、二村委員もおっしゃった趣旨かなと思いましたが、今回も特に資本市場との関係で、企業の情報開示、サステナビリティ情報の開示についても記載をしていただいていると思っております。若干気になりましたのが、最新の動向を反映していただいたほうがいいかと思っております、TCFD、もちろん企業さんのところで、プライム上場企業さん、適用されているのですけれども、今、むしろ、国際統合基準ができ、それに基づいて日本版の基準ができ、金融庁のところでは法定開示の議論をしておりますので、むしろ、TCFDは先ほど言いました国際統合基準を設定する主体に統合されましたことから、最新の動向を反映していただくのがいいのではないかと思います。若干細かな記載の点ですけれども。

しかし、むしろ、本質的にこの企業サステナビリティ情報の開示で申し上げたいのは、建築物など既に取組を進めていただいておりますけれども、ライフサイクル全体を通した、バリューチェーン全体を通したリスク管理、温室効果ガスで言えばScope 3の排出量の管理というのが必要になってきていて、それがやはり建築物を例にしますと、建築物の品質の1つとして評価をされるものになってきているという点であります。これ、言い方を変えると、今、建築物、事例にいたしましたけれども、企業の事業ですとか、製品、サービス、そしてひいては企業の評価に関わる問題になっており、そうした事業、製品、サービスを提供できるということ、あるいはそうした事業、製品、サービスが高い品質のものとして評価されることが事業機会にもなるということかと思っております。そういう意味で、この取組というのが、企業にとっても意味のあるといいましょうか、プラスになる、事業機会となるような、そうしたものであるということ、先ほどの最新の動向の反映とともに、明記していただくのはどうかと思っております。

3点目は、私の前に発言をいただいた先生、すみません、お名前を私、聞き損じてしまっ

たのですけれども、ここで掲げられている実際の施策の多くは、地域において実際に展開されてこそ、本当、その効果が出てくると思います。そういう意味では、地域において、いかに統合的に計画、政策を作って実施ができるかということが大きな鍵を握ると思いますし、同時に目指すべき国民のウェルビーイングの向上という観点からも、まさにそれが必要だと思います。これはこの計画の中にどこまで具体的に書き込めるかということは、ぜひチャレンジしていただきたいのですけれども、しかし、この課題があって、それに向けて具体的にどのような施策が可能かという点は、やはり検討が必要な点としてあると思っております。交通と例えば住宅、建築、まちづくりをいかに統合的に政策を進めるか。先ほどは河川の例で御紹介がありましたけれども、そうした地域でいかにこの施策を展開、統合的な政策を策定して実施をしていくかという点について、課題としても、そしてできれば、幾つか具体的な、今から取り組める施策について、もし盛り込めるものがあれば盛り込んでいただきたいと思っております。

最後は非常に細かなところで恐縮なのですが、重点に取り組む7つの柱の3つ目のところです。書かれている内容の御趣旨は異論がないのですが、特にやはり住宅・建築物等を見ても、長寿命化というのが1つの重要な政策というふうにもなっていると思います。必ずしもこの再生資源を利用した生産システムにうまく包含できるかというのを考えてしましまして、この重点の柱の3つ目のところ、もし重要な施策だと思っておりますけれども、この長寿命化といったような施策の趣旨がうまく反映できるような工夫ができるようでしたら、検討いただければと思います。

以上です。

【山内座長】      ありがとうございました。

それでは、村山委員、どうぞ。

【村山委員】      ありがとうございます。村山です。私からは、これまでいろいろと連携ということで各委員から御指摘があったと思っておりますけれども、それに関しては重点7というところで、ここがやはり今回、重点1から6の取組を持続的、効果的に進めていくという目的を持って、この重点7というのがあるわけですが、この目的は重要だなと思います。この目的を達成する1つのアプローチとして、官民協働とかプラットフォーム、こういった場をつくってということで、ただ、これは何か連携とか協働とかというよりは、それを検討するための場ということだと思っておりますが、キーとなるのがデジタル技術とかデータ活用のための基盤整備というところではないかなと思っております。

これ、本当、言うのは易しで、私もこれ、本当にどういうふうに、各分野でやるというのは、もしかしたら今も取り組まれているところはあると思うのですが、国土交通省さんが関わっているインフラとか、そういったもっと広い意味で考えると、こういった目的を、分野7の目的、目標を達成するというためのシステムみたいなことを考えると、一つのシステムで、本当にそれができるのかなとは思いますが。だから、そういったところで新しい何か具体的なシステムを構築していくということも必要なのかなと思えますけれども、要はデータを集めて分析して、ちゃんと結果を出して、それが社会の行動変容につながって、最終的にはちゃんとインパクトを生み出すという、そこまで行って初めて意味のあることかなと思えますので、そういったことを実現できるような具体的なシステムということは今後ちゃんと検討していくことが必要だと思います。

それが官民協議会とかプラットフォームといった場づくりを通じて、そういったシステムの、私の分野だと運用概念とかConOpsなんて言ったりしますけれども、そういったシステムの在り方というのがちゃんと議論できるというかなと思えました。要は、大事なことというのは、各重点のところでありましたけれども、徹底した省エネ化とか、再生資源の活用というのが進んでいるのかどうかということを中心にちゃんと見える化することだったり、こういったデジタル技術を使って人材不足に対応するとか、そういったことが大事で、今回、採り上げているような取組が持続的、効果的に進められるように、最後に、データ、デジタル基盤、そういったところをうまくまとめていただければなと思えます。

個別には、塩路先生からも御意見がありましたけれども、船舶のこと、私の専門でもあるので考えますと、今回、紙面が限られているというところでの記述だと思いますけれども、確かに水素、アンモニアというところは、国の支援もあって技術的には船の燃料として使えるというところにたどり着こうとしています。これは非常にいいことではあるのですが、だからといって、じゃあ、使えるのかというと、これはまた別の問題で、特に内航船等々考えると、やはりアンモニアとか水素を使うというのはかなり難易度が高いところで、そういったところで段階的に考えたときに、LNGについても今までと使い方というか、運航の仕方が変わってきますので、特に船員不足とか言われている中で、そういった難しい、あるいは新しい燃料を使っていくというのは課題があるわけですが、そういったところでバイオ燃料であればディーゼルに混ぜるだけとか、そういったあるいはバッテリーを使うとか、電動化するとか、そういったところから段階的に進めていく必要があるのだろうなと思えます。

ですから、申し上げたいことは、今回、パワポで紙面が限られていたと思いますけれども、最終的な計画のほうには、そういったちょっと詳しいの解説というか、段階的に進めていく必要があるということで、再エネのいろいろな方法もあるわけで、そういったことも含めて段階的にということが見えるようにしていただければと思います。そういうことで、結局、重点7のところに戻るわけですが、持続的、効果的にうまく進んでいるぞというところを見るようにしていくということが1つ重要な点かなと思いました。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

それでは、大橋委員、どうぞ、御発言ください。

【大橋委員】 ありがとうございます。まず国土交通行動計画は、国土交通省が取り組む環境関連の施策を体系的に取りまとめた計画であり、施策の進捗を管理するP D C Aのツールであるというふうにされていますけれども、この計画を実効たらしめるために2つの視点を踏まえておくことが重要かなと思います。1つは、環境行動は単年度で達成できる取組ではなくて、中長期の複数年度にわたる取組であることを念頭に置くと、P D C Aのツールであるということの意味合いはどのようなことかということ、毎年フォローアップを行っていくにしても、そのフォローアップはチェックのために行うというよりは、アクションのために行う。

つまり、よりいい取組をその各局の施策とか、あるいは関連府省との連携、そうしたものを改善していくための取組につなげていくということをフォローアップすることが重要だということだと思います。この点は、単にK P Iの達成をできた、できないで評価するというよりも、達成できたにしても、取組の加速が必要かもしれませんし、達成できなければ、その目的を諦めるというよりは、そのアプローチを適正化していく、あるいはより効率化していくということも重要かもしれませんし、そうした各局の取組なり、あるいは他府省との連携を促すための仕組みをこの中にしっかり入れ込むべきだと思います。それが1点目です。

2点目は、環境政策が目指すウェルビーイングの向上ということなのですが、国土交通省として考えるべきウェルビーイングというこの表現なのですが、これは特定の意味合いが込められていることをしっかり認識すべきなのだと思います。それは何かというと、詰まるところ、インフラ投資の活性化だということだと思います。環境行動計画が適応だったり緩和だったり、その環境政策に関連する指標を見て、それが達成された、されない

というのをやっていくことというのは否定しませんけれども、国土交通政策としては、それはある意味、思い切った言い方をさせていただくとすると、環境政策に関連する指標というのは、ある意味、副次的な効果にすぎなくて、やるべきは、こうした環境の話が出てきている機を逃さずに、そのインフラのアップデートをしっかりとやっていくというところが、私は大切だと思っていて、そこの辺りもしっかり認識をして進めていただければと思っています。

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。

では、最後になりましたが、勝見委員、どうぞ御発言ください。

【勝見委員】 ありがとうございます。

私から3つございまして、1つは既に何人かの委員がおっしゃっているのですが、冒頭、局長の御挨拶でも国交省は様々な政策資源をお持ちだということで、その中に直轄事業が重要なものとして、私はあると思っております。それは先ほどの委員のコメントでも、重点6のところ市場創出というところに、もう少し国交省、国の取組をというようなこともあったかと思っておりますけれども、私もそのとおりだと思いますけれども、一方で、従来やっておられている国交省の事業において、インフラを管理していく、あるいは強くしていくということによって環境に貢献ができているということもあると思いますので、その辺りは少しどこかで触れていただいてもいいのではないかなというぐあいに思っています。

それから2点目は、これもこれまでの委員の先生方、何人かおっしゃっておられる効率化の話で、様々なインフラを効率的に使うことによって環境負荷の低減に貢献するというのは全くそのとおりだと思っておりますが、効率化、効率化と言われてしまうと、何か個人的には非常に息が詰まったように感じてしまって、余裕がなくなってしまう。余裕がないとやはり、ふだんは、平時はよくても何か問題があったときに、途端にシステムとして破綻してしまう。そういうことがあってはいけないので、やはり効率化の中には必要なリダンダンシー、冗長性といったものも必要なのだろーと思っておりますので、そこが行き過ぎないように、効率化とおっしゃっていただいている言葉の中には、そういったものも含めての効率化だというぐあいに理解はしておりますけれども、行き過ぎた、もう骨、皮だけになってしまうというようなものにならないようにしていただきたいというのが個人的なお聞きしての感想でございます。

あと3つ目ですけれども、私が主に関わっている建設リサイクルの分野で、いろいろな

方々の環境意識が高まっているということが背景にあって、この環境意識が高まれば高まるほどリサイクルが進むのかというと、建設分野では必ずしもそうではない、環境意識が高まることでリサイクルが進まないような場面もあるということも事実としてあるかと思えます。もちろん、その逆の場合もございますけれども、今回、質ということで資料1のほうには前回の意見ということで書いていただいていますけれども、リサイクル、再生利用、再利用の材料の質について高いものが求められてきているわけですが、この質を高めるために処理にコストがかかったり、あるいは求める質をクリアできないのであれば使えない、使わないといった選択肢に進んでしまうというようなことになるということで、トレードオフの関係と言えるかと思えますけれども、この辺りをかなり個別のことではございますけれども、他の分野と共通するところ、あるいは得意なところ、あろうかと思えます。その辺り少し総合的に捉えてリサイクルが進む方向で考えていくに当たっての多くの関係する方々、あるいは機関の御認識の問題についても重要なことと思っておりますので、その点、発言をさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございます。

これで委員の皆さん、ひと当たり御発言いただいたこととなります。追加で何か御発言、御希望の方いらっしゃいますか。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、事務局のほうで、かなりサンドバック状態でしたが。

【清水環境政策課長】 本当に貴重な視点をいただきまして、ありがとうございます。それで、いただきました御意見、5月の本文案に向けて、私どもしっかり咀嚼して文章のほうにもしっかり反映をさせていくべき検討を進めていきたいと思っております。時間の範囲内で、申し訳ございません、できる限り御説明をさせていただきます。

まず、石田先生から、まさにリードをしていくと。局長、第1回目の挨拶でも、そのように申し上げさせていただいております。これで本文にもしっかり書いていきたいと思えますし、そういう思いで施策の検討は引き続き進めていきたいと思えます。

それから、連携していく、どうドライブしていくのかということ、ここもしっかりハイライトしていきたいと思えます。施策のほうでももちろん、その官民の協議会のようなものだけではなくて、先ほど先生からもございました道路の自治体との連携のお話ですとか、様々ございます。しっかりハイライトしていきたいということでございます。

それから、排出量の6から7、すみません、精査をさせていただきます。くらしの分野で

すとか、あと運輸部門、トータル5割と、あとその内在化している部分での1から2割というところかと思います。よく精査をした上で資料づくりしていきたいと思います。

それから、Z E H、Z E Bにつきましても、目的、手段ですね。ここもしっかりスポットに落ちることなく、全体の中でどう捉えていくかということを考えていきたいと思います。

それから、ウェルビーイングのところも御指摘の点を踏まえて、グリーンの貢献も大きいということも踏まえて書いていきたいと思います。

それから、塩路先生からも何点かいただいております。他省庁と重複しているダブルカウント、ここもよく精査してまいりたいと思います。もちろん、例えば自動車の関係、経産省との連携事業であったり、施策の目標も連携して協働で持っている部分もございます。数字にしていくに当たって、そこはカウント上、重複がないようにはもちろん整理しつつ、また、取組としては連携をしながらということかなと思ってございます。

それから、すみません、背景の再生材利用の書き方のところ、申し訳ございません、工夫をしてまいりたいと思います。

バイオのところにつきましては、先ほど村山先生からいただきました、まさにそのとおりかと思います。全体を施策の中でも、全体、道行きの中での、もちろん大型船、小型船、それから、中型船で、そういった中で内燃機関を使えるバイオ燃料、また、合成燃料、こういったところ、全体の道行きを描きながら記載をしていきたいと思います。

それから、再エネにつきましても、今、その資料に記載がございます4点だけ、逆に捉えられないように、まさに施策としましてバイオマスですとか、それから、地中熱、こういったものも、私ども検討して御用意していきたいと思ってございますので、そこは誤解を招かないように記載をしていきたいということでございます。

交通の部分についても、よく原局とも調整しながらいろいろ反映できる部分は反映していきたいと思います。

それから、竹内先生からもいただいております。社会的課題との関係性、ここ、まだまだうまく書けていない部分という御指摘かと思います。これ、いろいろな悩みながら、実はこの1ページ目の頭のところ、社会的課題のいろいろな位置づけ、環境政策との関係、今、作ってございますけれども、ただ、その全体の大きな認識のところかと思いますので、引き続き事務局のほうでもしっかり検討して文章のほうに表していきたいと思います。

それから、グリーンにはお金がかかると正面からしっかり受け止めてということで、まだまだ足りないというところの御指摘かと思いますので、そこもしっかり検討していきたい

と思います。

それから、大久保先生から将来世代、あるいはネットワークの観点というキーワードをいただいております。そういったところ、それから、省エネ改修の話でございます。ここも位置づけ、もちろん省エネ改修自体は、地場の産業にさせていただく、ある意味、非常に地域の経済、循環という意味で大変重要な意味があるかなとも考えてございますけれども、全体の中での打ち出し、ここもまた引き続き検討していきたいと思います。

それから、政策のプロセスのところでも御指摘をいただいております。私ども、ここ、大変大事な、重点6、7のところ、まだまだ足りない部分もあると考えております。検討中のももでございます。御指摘を踏まえながら、ここを充実させていきたい。とりわけ、政策プロセスにどう反映していくのか大変重要な課題だという認識でございます。

それから、二村先生からの未利用の熱をお話をいただきました。キーワードとして、もちろんここも変えていきたいと思います。

それから、エネルギーのバックアップ、EVのところでございます。施策としてもこれ、レジリエンスとしての機能、あるいはV2Hのハウスのほうにも、そういったところも検討しているところでございますので、そこ、本文のほうにはしっかり反映させていきたいと思っております。

それから、公平にというお言葉、それから、グリーン交通という、委員会でも御議論いただいて、ぜひ、定義は何だというのは、もう御指摘のとおりでございます、そこをしっかりと言葉遣いも含めて、しっかり検討していきたいと思います。

それから、金融、お金を回していくという意味での金融機関、ここもしっかり芽出しをしていくようにしたいと思います。

それから、伊藤先生からの創エネのポテンシャルのところもお話しいただきました。ここも本文にしっかり入れ込んでいきたいと考えております。

また、住宅の税制や金融措置につきましても、これ、本当に大事なところかと思っておりますので、そこをしっかりと分かる形で本文のほうにも施策として入れ込んでいきたいと考えております。

それから、社会課題の解決のところ、こちらもグランドデザインという意識を持ちながら、これはほかの先生方との問題意識とも同じかと思っております。これもしっかり検討していきたいと考えて、本文につなげていきたいと思っております。

それから、中村先生のほうから、まさに全体の流れのところの御指摘でございます。背景

のところから、その政策に落ちていく、そのストーリーがまだ足りないという御指摘かと思  
います。私どもこの概要資料の中で、そこ、ちょっと書けていない部分があるなど。その問  
題意識としても持っております。5月の本文案の御議論いただくまでに、そういった流れを、  
全体を変えていきたいとも思います。

それから、グリーンインフラの効果のところでございます。区分のところも、今も経済的、  
環境的な価値、社会的な価値、経済的価値、こういうばくつとしたものでいいのかどうか、  
そこは事務局の中でも議論を進めておりますので、引き続き御指導いただきながら、5月に  
向けて精査をしていきたいと思っております。

それから、湧水ですとか、それから、水温の上昇というキーワードもいただいております。  
この点も適応の関係でしっかり考えていきたいと思っております。

それから、役割分担のお話もいただいております。最後のところで、自治体さんの御支援、  
中間支援法人という記載もさせていただいておりますが、役割分担のところ、しっかり意  
を用いながら書いていきたいと思っております。

それから、高村先生からインフラの、まさに、ところの御意見をいただいております。こ  
ういうタイミングをとらまえてというところ、中村先生の御指摘等もございませぬ。しっかり  
検討していきたい、しっかり検討して変えていきたいと思っております。

それから、企業の情報開示のところでございます。すみません、サステナビリティ基準、  
最新動向にしっかり反映させた上で記載をしていきたいと思っております。

それから、企業にとってやっぱりいい事業機会になるのだというところも知恵をいた  
だいております。こういったところもしっかり訴えていきたい、強調していきたいと思  
っております。

それから、村山先生のほうからも何点かいただいております。キーとなるデジタル基盤の  
ところでございます。これももちろん各分野で様々な政策目的に向けて、デジタルの基盤、立  
ち上げつつある。様々なわけでございますけれども、私どもも、その環境政策、これを進  
めていく観点から、どういうデータが必要か、また、効果的か、そういった視点から検討を  
進めて、また5月の本番に向けて施策を練っていきたくて考えております。

それから、大橋先生からいただきましたフォローアップのそのアプローチでございます。  
まさにフォローアップの意味づけ、アプローチを改善していく、それから、関係施策を入れ  
ていく。そういったところもしっかり記載していきたいと思っております。それから、ウェルビー  
イングの中での、まさにインフラをアップデートしていくというところ、いただきました御  
指摘、記載をしっかりしていきたいとも思います。そういう意識を持ちながら記載をしてい

きたいと思っております。

それから、勝見先生から直轄も含めまして市場の6のところでの御指摘もいただいております。その点、意識しながら、今、公共インフラの関係は、率先垂範としての公共調達という点にとどまっておりますけれども、そういったところもしっかり書いていきたい。意を用いてまとめていきたいと思っております。

それから、効率化の点、また、建設リサイクルについてもトレードオフということで、貴重な御示唆を賜っております。統合的に、総合的にどう捉えていくかという視点から、記載を考えていきたいと思っております。

漏れているところがあれば、恐縮でございますが、事務局から以上でございます。

**【山内座長】** どうもありがとうございました。

ということで、皆さんの御意見について事務局、全面降伏という、そういう様相で、ただ、今日の重要な点は、前回から骨子については柱が1本増えて、少し内容が変わったところがあって、私が伺っている限りでは、それについて皆さん、今回の案について御賛同いただいたというふうに覚えていますので、今まさにおっしゃったような、いただいた意見を可能な限り取り込むという形で進めていただくのかなと思っておりますけれども、ただ、個人的な感想で言うと、本文を読むと書いてあるようなことも結構あったので、その辺はうまく表現をするのと、もう一つは、中村先生がおっしゃったけれども、書けるところまで書くという、多分、書けないこともあるなというような気もするので、その辺は皆さんの御理解ということでお願いしたいと思っております。

そういうことで、以上、議論の内容ということですが、今後のスケジュールについて。

**【笹川環境政策企画官】** 次回、第8回は委員の皆様には既に御案内のとおり、5月20日、火曜日を予定しております。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。

それでは、本日の議論は以上ということになりますので、この先の進行は事務局でお願いしたい。よろしく申し上げます。

**【笹川環境政策企画官】** 本日は、長時間にわたり、活発に御議論いただき、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・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7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 —