

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8回合同会議

令和7年5月20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8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】 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、この小委員会の委員の先生方におかれましては、毎回長い時間、そして今日もお忙しい中、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。おかげさまで、今日で8回目を迎えることになりました。

昨年の秋以降、この検討を開始いたしまして、私どもは十分至らないところがたくさんありましたけれども、先生方からたくさんのいい御意見、キーワードをいただいて、刺激をたくさんいただいてまいりました。

前回から取りまとめの作業をお願いしておりますけれども、この間に事務局的にもいろいろ検討させていただいて、先生方からいただいた御指摘を最大限に取り込んで、今後の政策をよりよいものにしていくにはどうしたらいいかということを生懸命事務方としても考えて、本日を迎えております。そういう意味で、いろいろな御意見をいただいたものが今日これから御説明する資料の随所にちりばめられていて、反映させていただいているのかなとは思っておりますけれども、まだ先生方の目から見て不十分な点というのは多々あるかと思います。ぜひ御意見をたくさんいただいて、さらに文書にそのままつながらないような御意見でも、今後こういう点を気をつけろということも含めて建設的な御意見を賜れますと幸いです。

この検討を通じまして、私どもはこの国土交通行政の中でこの環境政策を常に意識をして、国土交通省の任務を達成する上では環境政策抜きには語れないという、そういう意識が省内全体で高まってきているのではないかというふうに思っております。その議論の最終段階ということでございます。どうか本日も積極的な多角的な御意見を賜りまして、

私たちの仕事、そして国民に向けての行政がよりよいものになりますように御指導賜りますようお願いを申し上げまして、冒頭の御挨拶とさせていただきます。本日もどうぞよろしくをお願いを申し上げます。

【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、大橋委員、羽藤委員、二村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。どうぞよろしくお願いいたします。

議事に入りたいと思います。本日の議事は、国土交通省環境行動計画の案文について皆さんに御議論いただくということであります。まずは、恒例のように事務局から議題について御説明をいただきまして、その後に委員の皆さんで御議論をお願いしたいと、こういう順番でいきたいと思います。

それでは、事務局から御説明をよろしくお願いいたします。

【清水環境政策課長】 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賜りまして、ありがとうございます。

それでは、資料に基づきまして御説明をさせていただきます。資料1に入る前に、前回の御意見、主な御意見ということで簡単にまとめさせていただいております参考資料2を御覧いただきたいと思います。

前回、環境行動計画の骨子の案ということで、御議論賜りました。1枚おめくりいただきまして、1ページ目でございます。総論的には、まず環境政策。これは、国交省が政府全体の中でリードしていく、そういった姿勢が重要ではないか。2つ目は、環境政策ではありませんけれども、インフラの老朽化。こういった社会課題、インフラ等の施策に関する国民の関心は高いのではないか。また、今まで行ってきたインフラ政策そのものが環境にも貢献していくのではないか。3つ目、国際貢献をビジネスにつなげていく。これは重要な視点で、今後の具体化にも期待したい。4点目のフォローアップでございますけれども、これは単にフォローアップをするためのフォローアップではなくて、アクションにちゃんとつなげていくことが重要なんだという御指摘。それから、5点目のそれぞれの重点分野の記載におきましては、1章や2章の社会的背景からのつながりですとか主体間の連携を強調したらどうか。それぞれ、以下にその重点ごとの御意見をまとめさせていただいていきます。

まず、重点1の国土交通GXでございますけれども、EV普及、インフラ面との連携が重要。それから、住宅建築物についてでございます。ZEH、ZEB、それからライフサイクルコストの脱炭素化も重要。目的と手段を履き違えないようにという御指摘だと思います。3点目でございます。船舶の燃料ということで、使えるところから段階的に進めていくということで全体像が必要。4点目でございます。エネルギー転換を大きく打ち出しておりますけれども、また効率化や規制緩和といったところにもコメントをしてほしい。それから、5点目でございます。再エネにつきまして、地中熱や下水熱などの利用も有用。国交省は様々なインフラを所管して、そういうポテンシャルも高いので、ペロブスカイトを含めて活用に期待したいという御意見。

重点2、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。社会課題への対応を契機としながら、グリーンインフラ整備につなげていくということがいいのではないかと。2つ目でございます。グリーンインフラの効果の見せ方は重要である。その区分の仕方については、よく議論していくべきではないかと。3点目、ウェルビーイングの向上に当たりまして、理事長さんのウェルビーイング指標でもグリーン、環境の貢献が大きいということとを位置づけられておりますので、そういったことを踏まえた記載ができるといいのではないかと。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目でございます。重点3ということで、再生資源を利用した生産システムの構築でございますけれども、再生材の活用、これはもちろん大事だけれども、3Rのリユース、リデュース、リサイクル、こういった努力も大事であるということ。それから、長寿命化の視点は重要であるということ。2つ目が既存住宅の脱炭素化につきまして、金融や税制上の御支援というのも重要ではないかと。3点目、建設リサイクルにつきまして、質を高めること。それから、コストを安くすること。これらのトレードオフの関係の中で総合的に捉えて、どうやったらリサイクルが進んでいくのかということを考えていく必要がある。

重点の4番目。環境資源を基軸とした地域の経済社会づくりというところでございます。グリーン交通という言葉は精査が必要だということで、ありがとうございます。資料上からは、今回は企業さんでお使いになられておりますので、文章を変えさせていただいております。それから、交通空白の記載の中にライドシェアというところも触れたらどうか。大きな2つ目、地域の取組でございます。これは交通と、例えば住宅やまちづくりなど、いかに統合的に計画、それから施策を実施できるかが重要ではないかと。

重点の5番目でございます。E V等も災害対応として効果があるんだという視点がある
とよい。2つ目としまして、災害対応は豪雨だけではなくて、渇水あるいは水温上昇、こ
ういったところでの影響という点も言及してほしいと。

重点の6でございます。環境価値が評価される市場創出です。S c o p e 3の脱炭素化、
情報開示でございます。これに当たっては、企業の事業、製品、サービスの評価、これが
逆に事業機会になることを強調したらどうか。それから、市場創出に当たっては、公共調
達の後押しなど、国が率先する姿勢が重要。また、金融業界との連携が大事。最後の3点
目でございますけれども、将来世代、とりわけインフラということでございますが、将来
世代も含めた視点も大事ではないか。

最後、重点7の体制、基盤づくりのところでは、自治体さんの人的、経済的、とりわけ
環境政策の面では非常に弱いというところもあって、国の支援が大事。また、政策プロセ
スに環境を含めたり、デジタル技術、データ活用、人材育成の施策を充実させたらどうか
というような御指摘を前回大きくいただいているかと承知しております。

それを踏まえまして、資料のほうを御用意させていただきました。まず、資料1を御覧
いただきたいと思います。本日の概要と、案文のほうでございます。資料1は、これまで
の8回の集大成という思いで、全体をA3紙1枚でしたためてみたものでございます。こ
ちらにつきまして、今日は全体像をまず御説明させていただきます。

資料1の一番上でございますけれども、環境政策をめぐる情勢、大きく4つございま
す。一番左側、脱炭素の必要性の高まり。これは、2050年カーボンニュートラルに向
けて、我が国は野心的なCO₂排出削減量目標を設定してございます。そうした中で、下
の丸のところでございます。GXということで、脱炭素と産業競争力強化、経済成長を両
立しているGXを進めている。また、情報開示の動きが加速化しているという背景、こ
ういったところを書かせていただいております。

それから、その右側にある2つ目の自然共生、生物多様性の機運増大ということで、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の機運の高まりでござ
います。2023年のG7札幌環境大臣会合におきましてもNbSの重要性が強調され、
また、昆明・モントリオール生物多様性枠組で30by30ということを国際的目標と
して設定されている。

3つ目でございます。循環経済の重要性の高まりということで、国際的に再生材利用拡
大、これは下にございます。海外の再生材利用の規制ということで、EUのほうでも再生

プラスチック25%使用の義務化などの動き。また、環境対策のみならず、経済安全保障や産業競争力の観点から循環経済の重要性が高まっており、資源ナショナリズムの動きも出てきているわけでございます。

4点目、気候変動の影響の顕在化というところでございます。水害、雪害、土砂災害。もちろん水害だけでなく、雪害や土砂災害も含めた自然災害の激甚化、頻発化、それから熱中症。こういったところの影響が顕在化してきている。大きくこの4つを情勢としてまとめさせていただいております。

そして、一番右側でございます。主な社会課題ということで、人口減少、東京一極集中、インフラの老朽化、それから建設業や運輸業をはじめとします担い手の不足。こういった社会課題に同時に対応していく、解決していく。

私どもの基本方針がその下の左側でございます。あらゆる国土交通政策の立案、実行におきまして、環境政策との整合を図っていく。それから、環境政策。これはウェルビーイングの向上を目指しているわけでございますが、そういったことを図りながら国土交通省の任務を果たしていくというのが基本方針でございます。

その右側です。先生方からいろいろな視点、キーワードをいただいております。横断的視点としての7つ。1つ目が多様な主体による連携、協働。また、分野間連携によるシナジー、相乗効果。3点目が産業競争力強化との両立。予見可能性の確保。それから、先ほどの社会課題との同時解決。6点目に新技術、DX。7点目が国際展開。

下側にありますのが、こういった視点の下での7つの重点分野でございます。この7つの重点分野につきまして、一つ一つキーメッセージを今回赤字で付け加えさせていただいております。一番左側、重点1を御覧いただきたいと思います。徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等の国土交通GXの推進。こちらのキーメッセージはくらしや経済の現場から脱炭素化を拡大していく。まさに、私どもはくらしや経済を幅広く所管してございます。そういった現場から脱炭素化を拡大していきたいという方向性でございます。

大きく5つの黄色い柱を掲げてございます。徹底した省エネ、住宅建築物の省エネ対策、モーダルシフト、共同輸配送等のグリーン物流や低炭素な人流への転換、輸送元のみならずハードの渋滞ボトルネック解消。こういった徹底した省エネを進めていく。

その下のクリーンエネルギーへの移行でございます。次世代自動車の普及促進、ゼロエミッション船、燃料電池鉄道車両、持続可能な航空燃料であるSAFの導入を進めていく。

そういった輸送モードの対策と併せて、EV充電施設、水素ステーション設置。あるいはカーボンニュートラルポートの形成。輸送モードとインフラを掛け算しながら相乗効果を高めていきたい、私ども国土交通省の強みを生かしていきたいというものでございます。

右側の上になりますけれども、もう一つ大きな今回のキーワードであるライフサイクル全体での脱炭素化でございます。1つ目は、建築物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、関係省庁と連携しながら、議論しながら構築していきたいということ。2つ目でございます。道路のライフサイクル全体の低炭素化、建設現場での低炭素型コンクリートの活用と、ライフサイクル全体での脱炭素化を図っていく。

4つ目でございます。再エネの供給拡大ということで、私どもは多様なインフラ空間を所管してございます。道路、空港、港湾、鉄道、公園、ダム、上下水道といった多様なインフラ空間を活用しながら再エネを供給していく。太陽光、洋上風力、水力、書き切れていませんけれども、地中熱や下水熱、雪氷熱、こういったものも進めていくということ。それから、政府全体として今進めておりますペロブスカイト太陽電池の実装についても積極的に検討をしていく。

それから、吸収減対策という5本柱で1番のところをまとめさせていただいております。

その右側にある2番目のネイチャーでございます。こちらのキーメッセージは、グリーンインフラの活用が当たり前の社会にということで、できるだけ前回も御指摘いただきましたウェルビーイングにつながるような写真なんかイメージしながらつくらせていただいております。

大きく2つの柱がありまして、1つは地域におけるグリーンインフラ活用でございます。都市における良質な緑地の確保。それから、建築物、道路、低未利用地等の緑化を進めていく。雨庭、雨水貯留浸透施設の整備を進めていく。河川環境の定量目標を位置づけていく。ブルーインフラの保全、再生、創出でございます。

こういったグリーンインフラを拡大していくに当たっての基盤づくり、これが大変重要かと思っております。経済界と一体となった国民的な運動ですとか、2つ目になりますけれども、やはり自然の分野につきましては潜在的な価値、これを発揮させるような取組が大事ではないかというふうに考えてございます。多様な効果を図る評価手法をつくり出していく、確立していく。それから、ノウハウ標準化、担い手不足の中での中間支援組織の御支援。地域のスタートアップの創出、資金調達手法の創出といった官民の取組を後押ししていく。また、新技術、DXの活用ですとか、国際展開を進めていきたいというのが2

番目でございます。

続きまして、3番目です。重点の3の再生資源を利用した生産システムの構築ということで、これは国家戦略になっております循環経済への移行を加速化していく。大きな柱、ポイントは緑の縦字で書いてございます。1つは、循環資源の利用を拡大していくということ。それから、前回も御意見を賜っております利用を拡大していくということだけではなくて、長寿命化、やはりここが大事だということで、すみません。長いという字が抜けておりますけれども、長寿命化等による廃棄物の発生抑制。

下のほうは施策でございますけれども、まずは利用という点では下水汚泥資源の肥料利用。また、建設リサイクルの高度化。これは、建設廃棄物を同種の製品として再生、利用していくような推進、リサイクルを進めて需要拡大につなげていく。また、道路アスファルト再生技術のビジネス展開を進めていく。

大きな2つ目が長寿命化でございます。とりわけインフラにつきましては、メンテナンスなんかも長期間にわたっていく。図の円につきましては、本当は小さい円から大きな円にという思いを持っているわけでございます。時間軸がうまく表せていなくて恐縮でございますが、長寿命化をしていく。そのための施策として予防保全型のインフラメンテナンスへの転換を図るとともに、また、住宅建築物では長期優良住宅の普及促進を図っていく。

最後に、こういった社会、経済システムに移行していくに当たって、物の流れが変わってまいります。動静脈連携を支えていくインフラ、基盤整備ということで、サーキュラーエコノミーポートを新たに選定整備していく。また、地域の建設業、物流業の連携を図っていく。こういったところを重点3に書かせていただいております。

それから、右側にある重点の4番目。一番上でございます。観光資源を基軸とした地域の経済社会づくり。キーメッセージは、環境対策は地域の成長戦略だという打ち出しでございます。地域資源でありますインフラの事業依頼として木質材なんかも出てまいりますので、木質バイオマス、下水汚泥、水力等を活用したエネルギーを創出していこう。また、商用電動車の劣化バッテリーを再利用した再エネの地産地消。まちづくりという点では、グリーンというものを契機としまして、グリーンな暮らし、まちづくりですとか、住宅、建築物の省エネ改修。これは、地域産業の活性化にも資するものであるというようなところを掲げさせていただいております。

5点目です。重点の5は、気候変動に適応できる社会。こちらのほうは、緩和と適応は車の両輪であるということでもあります。まず、1つ目はハード、ソフト一体となって適応

策を進めていく。治水計画の見直し、また、流域治水の加速化、深化。それから、ソフトとしての防災気象情報の精度をさらに高めていく。また、暑くなってきました。熱中症対策、ヒートアイランド対策、暑熱対策を進めています。

大きな柱としての6点目、環境価値が評価される市場創出でございます。こちらのメッセージは、広く国民が負担を分かち合う社会、市場づくりということで、環境価値を見える化していく。また、それを評価、認証していく仕組みを活用、充実させていく。昨年の国会におきまして都市緑地法を改正いたしまして、いろいろな緑地を確保していく。そして、その計画を認定していく新たなTSUNAGという制度もつくってございます。そういったつくっているものにつきましては、しっかりとどんどん運用して広めていく。制度の活用を促していく。あわせて、まだできていないところ、足りないところ。例えば、輸送事業者の削減努力が適切に評価されるような仕組み、こういったところも新たに検討を進めていきたいものでございます。

3点目がそういった意味でのクレジットの創出、活用ということで、ブルーカーボン由来のカーボンクレジット制度を充実していく。また、運輸部門のカーボンクレジットですとか、まだ議論が世界的に始まったばかりでございますけれども、ネイチャー、自然、生物多様性のほうのクレジットの創出に当たっても関係省庁と連携しながら検討していきたいです。それから、市場の創出に当たって、これも先生方から多々御意見を賜っております。やはり、民間だけに任せるのではなくて、まずは官が率先垂範なさいという御指摘でございます。グリーン製品等の公共調達を促進していく。最後は、国民、企業の行動変容を促していくという全体でこのような立てつけでございます。

最後の7点目は、一番下にある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、産業界、学术界、市民、それからNPO法人、多様な主体の連携、協働のための場づくりを進めていく。もはや1つの主体で環境対策するものではないという認識の下での場づくりでございます。それから、デジタル技術やデータ活用のための基盤整備。また、人材育成、環境教育、中間支援組織、地域コミュニティの形成。こういったところを幅広く体制、基盤づくりとして位置づけさせていただきたいというふうに思っております。

その上で、一番右側でございます。前回の委員会でも御指摘を賜っております単なるフォローアップではなくて、施策を毎年度充実させていく、そういったこともビルトインさせていただければと思っています。恐縮でございますけれども、先生方にもまた毎年度お

時間を賜りながら、御指摘をいただきながら施策をアップデートしていきたいというふう
に考えてございます。

以上が今回、準備させていただきました資料1の全体像でございます。

以降、資料2、資料3につきまして、前回いただきました御意見を中心に少し修正点を
図ってございますので、簡単に御紹介をさせていただければと思います。資料2は、概要
の詳細版ということで前回、御確認いただいている内容でございます。もしかしたらペー
ジ番号がついていなくて申し訳ございません。恐縮でございますけれども、3枚目の重点
1から御説明をさせていただければと思います。

重点1の1枚目、一番頭の四角の箱の上でございます。我が国全体のCO₂排出量のお
おむね7割を占める国土交通分野の脱炭素の取組は重要な鍵ということと、キーメッセー
ジとしてのくらしや経済の現場からの脱炭素化を拡大という記載にさせていただいていま
す。

また、左側下の徹底した省エネの項目でございますけれども、ここにつきましては新た
にグリーン物流といったような輸送モードのみならず、その下の道路交通の適正化という
ことで渋滞ボトルネックの解消、ここも輸送モードとインフラを合わせてハード、ソフト
一体となった取組を進めていきたいということで記載をしてございます。

それから、右側のクリーンエネルギーへの移行ということで、前は船舶につきまして
御指摘を賜りました。バイオがゼロエミッションをもっと前面にということでございま
す。ちょっと記載ぶりを修正してございます。

右側のインフラにつきまして、カーボンニュートラルポートでございますけれども、こ
ちらはカーボンニュートラルポートのポートの中身だけではなくて後背地域、やはりここ
との関係というのもちょうと記載として充実をさせていただきました。

次のページの重点1の2枚目を御覧いただきたいと思います。こちらにつきまして、ラ
イフサイクル全体の項目でございますけれども、左下側の低炭素アスファルトにつきまし
ては主体が分からないという御指摘もいただいておりますので、まず私どもは直轄工事
の活用なんかも進めていきたいというふうに明記をさせていただいております。

また、右側の再生可能エネルギーでございますけれども、前は4つ目の星印に雪氷熱
しか書いてございませんでしたが、しっかり地中熱や下水熱というところも書かせていた
だいているところでございます。

続きまして、重点2を御覧いただきたいと思います。こちらにつきましては、左側の一

番下になります官民の取組促進のところで、地域におけるスタートアップの創出。こども追記をさせていただいてございます。

続きまして、重点3の循環経済でございます。こちらにつきましては、再生資源の利用だけではなくて従来の取組も大事なんだということで、一番上の箱の最後の文章になりますけれども、従来の廃棄物の発生抑制の取組、3Rの取組に加えてというような記載ぶりにさせていただいてございます。

重点4でございます。こちらは、資料の中ほど下、交通空白の記載のところで公共、日本版ライドシェアといったような言葉もこの中に付け加えをさせていただいてございます。

重点5でございます。気候変動適応社会は、まず背景としての激甚化、頻発化、これを一番上でございますけれども、水害、雪害、土砂災害等ということでこちらも激甚化、頻発化が深刻化しているということをしっかり明記させていただいてございます。

重点6でございます。金融という言葉が前は入ってございませんでした。上の箱の2つ目の丸のところで、経産省さん、環境省さん等の関係省庁や産業界、それから金融界、これは金融機関の皆様方ともいろいろ意見交換、コミュニケーションさせていただきながら進めていきたいということで、その点を明示させていただいております。

それから、左側の環境価値の見える化の下のほうでございますけれども、ここは全体としてインフラとの関わりが分かりにくいという御指摘もいただいております。下から2つ目の丸のところで、建設工事におけるCO₂排出削減量の算定、この辺りも見える化としての施策として重点的に掲げていきたいというふうに考えてございます。

最後に重点7のところでございますけれども、これは人口減少、担い手不足の中で体制、基盤づくりを進めていくんだという点をちょっと修正させていただいてございます。まだまだ足りない点等があるかと思います。ブラッシュアップも、また御意見をいただきながらしていきたいと思います。

それから、最後に申し訳ございません。案文のほうも今回はイメージということで御用意させていただいております。いただいております御意見を中心に、全体の構成を含めまして簡単に少し御紹介をさせていただければというふうに思います。また、資料の送付もあまりお時間のない中で大変恐縮でございますけれども、ちょっと御紹介をさせていただきます。

まず、縦紙の資料3を御準備いただければと思います。1ページ目のはじめにということで、ここから3枚にわたりまして全体を書いてございます。3ページ目の下のほうを御

覧いただきますと、環境行動計画を改訂する必要性という中で、私どもが4つの社会の実現に統合的、複合的に取り組んでいく。グリーン社会の実現に向けて貢献していくんだということも記載させていただいております。

はじめにで概括をさせていただいた上で、4ページ目でございます。まず、第1章ということで、環境政策を巡る社会経済情勢をまとめてございます。大きく4つの社会につきまして、まとめてございます。一番上の（1）気候変動の緩和につきまして、この中で、5ページ目の一番上でございますけれども、以前委員会でも御指摘をいただいております環境政策のみならずエネルギーを取り巻く国際動向、これは経済安全保障上の要請も高まっているんだといったような背景。また、その下の地球温暖化対策計画の改定という3つ目の丸のところでございます。本年1月の米国のパリ協定からの脱退に対する環境大臣の表明、パリ協定を着実に実施することの重要性が損なわれていない。こういったところも明記をしていきたいというふうに考えてございます。

こういった背景を様々記載させていただきまして、8ページ目でございます。ここから自然共生、生物多様性の確保という辺りの背景を記載させていただきました。

10ページ目で循環型社会の形成につきまして。

11ページ目で、気候変動への適応あたりの背景でございます。この背景のところで、上から2つ目の丸になります。洪水のみならず、2つ目の丸の2行目にある干ばつの増加ですとか、あるいは2つ目の丸の下から4行目の極端に高い海水温、また、極端な大雪時の降雪量の増加。こういった水害以外のところにも着目させていただいて、記載をしているというものでございます。

以上、背景を書かせていただきました上で13ページ目でございます。ここで、先生方からも多々御意見を賜っております国土交通行政を取り巻く社会課題ということで、人口減少ですとか東京一極集中、老朽化、交通空白といった社会課題のキーメッセージだけを記載させていただいた上で、前回までここで止まっていたわけでございますけれども、やはり国民の御関心、こういったところにしっかりやっていくということも記載すべきということでした。なので、（2）として、14ページ目から、国土交通行政における取組ということで幾つか記載をさせていただいております。国土形成計画、地方創生、国土強靱化、それから、15ページで社会資本整備について、交通政策についてを記載しております。

とりわけ、この社重点と交通政策基本計画につきましては、今まさに企画部会のほうでも御議論いただいているところでございます。例えば、重点の5つ目の丸を御覧いただき

たいと思います。人口減少時代に対応しまして、地域の将来像を踏まえたインフラストックの再構築。また、優先度を踏まえた計画的な修繕等を通じて予防保全への移行の加速化についての御議論。また、下のほうの交通政策基本計画につきましては、16ページ目を御覧いただきたいと思います。一番下でございますけれども、公共交通の利用促進につながる交通空白の解消といった国民の皆様方の御関心に、しっかりと今、御議論をいただきながら進めているというところもこの中で記載させていただいているところでございます。

続きまして、17ページ目以降に第2章ということで、基本的な取組方針を書かせていただいております。大きく3つ目の丸を御覧いただきたいと思います。グリーン社会への移行を契機としていくきっかけであることを明記するというのと、前回委員会でも御指摘いただいております、我が国の環境政策をリードしていく心構えで力強く展開していきたいという思いをここで書かせていただいております。

また、以降の18ページ目のところで、7つの分野横断的な視点について文章化をさせていただいております。とりわけ18ページ目の一番下の5番目でございますけれども、社会課題との同時解決ということで、3つ目の丸の社会課題との同時解決を図る視点、統合的、総合的に取り組んでいくということを記載させていただいております。

20ページ目を御覧いただきたいと思います。最後のフォローアップのところでございます。計画の進捗管理ということで、2つ目の丸のところでございます。次のアクションにつなげていくという観点からフォローアップを行う、毎年度施策の充実化を図っていくということもここで記載させていただいております。

以降、第3章、重点分野ごとの環境政策の展開ということで、こちらにつきましては、基本的に先ほど御覧いただいております重点ごとの概要の資料を文章化させていただいております。ただ、その際にこれまでの御指摘を踏まえまして、1章、2章からのつながりを少し意識しながら、また、21ページ目の3つ目の丸にございますように、連携、協調というのもできるだけ意識しながらの記載ぶりにしてございます。構成だけで大変恐縮でございますけれども、例えば重点1ですと暮らし、移動の徹底した省エネ、下のほうでございます。こういったことにつきまして、22ページ目を御覧いただきますと、家庭業務部門ですとか、2つ目の丸の運輸部門、こういったところ、概要に記載させていただいている内容を少し肉づけしながら文章化をさせていただいております。

また、23ページ目のクリーンエネルギーへの移行でございます。2つ目の丸のところで、輸送モードの単体対策のみならず、インフラ整備の両面から取り組むといったキーメッセ

ージを書きつつ、これまで委員会でもGX経済移行債の活用ということでも委員の先生方から後押しをいただいております。3つ目の丸の5行目あたりになりますけれども、経産省さん、環境省さんと連携しながらGX経済移行債等を活用しながら脱炭素投資の促進を進めていく。こういった記載も追記させていただいております。

それから、下のほうにはライフサイクル全体での脱炭素化。

24ページ目を御覧いただきたいと思います。再生可能エネルギーの供給拡大です。概要のほうでは、太陽光、風力、水力と少し限定的でございましたけれども、地中熱、雪氷熱、下水熱をここではしっかり書かせていただいております。

また、25ページ目の一番上で吸収源対策ということで、大きな5つの柱に沿って少し文章化をさせていただいております。

それ以降に主な施策ということで、いろいろな施策の解説をさせていただいております。26ページ目の上から3つ目の丸を御覧いただきたいと思います。例えば、トラック輸送の効率化です。単にエネルギーの移行だけではなく、効率的な効率化という辺りもピックアップをという御指摘。また、トラック車両の大型化だけではなくて、ダブル連結トラックなんかの記載もということで、トラック輸送の効率化の中で記載をさせていただいております。

また、こういったような記載をさせていただいております。例えば、32ページ目を御覧いただきたいと思います。これは物流DXの項目でございます。上から2つ目のポツになりますけれども、AI、IoT等のデジタル技術の活用ということで、物流Maasの記載についてもこの辺りで触れさせていただいております。

以上が重点1でございまして、38ページ目からは重点2でございます。前回御意見ございました政策の方向性の上から3つ目の丸でございますけれども、自然の恵みはウェルビーイングを高める重要な要素の一つとしてウェルビーイング指標としても位置づけられている。こういったところも文章の中に折り込ませていただいております。

駆け足で恐縮でございます。44ページ目から重点3でございます。再生資源を利用した生産システムということで、45ページ目の上のほうでございますけれども、3Rの取組、一番上の丸でございます。3Rの取組をさらに進化させて、循環経済の移行に貢献していくというような記載ぶりでございます。

また、46ページのところで建設リサイクルの推進という項目を設けまして、ここで水平リサイクルなどの話に加えて、建設発生土につきましても、重要な課題としてこち

らのほうにもちゃんと射程に入っているということで記載をさせていただいてございます。

それから、48ページ目から重点4というところでございます。重点4につきまして、例えば50ページ目の施策のほうでございますけれども、御覧いただきたいと思います。一番上です。やはり地域の話に当たっては、今私どものほうでも地域生活圏ということで議論も進めております。下から4行目を御覧いただきたいと思います。官民パートナーシップによる主体の連携、また、事業の連携、地域の連携といったところに重点を置きながら、自然資本の循環のためのプロジェクトも含めまして、地域生活圏の形成を推進する、こういったところをぜひ位置づけていきたいと思っております。

また、51ページ目の上から3つ目の丸の交通空白の解消の中でも、ライドシェアをしつかり記載をさせていただいてございます。

52ページ目の5つ目の気候変動適応社会でございます。こちらにつきましては、54ページ目の施策のところでございます。前回の委員会でも御指摘いただいております上から4つ目の丸でございますけれども、電動車はレジリエンス機能の強化にも資するものなんだということで、施策としても位置づけをさせていただいてございます。

58ページ目から、市場創出の項目でございます。上から3つ目の丸、企業さんの情報開示の動きの進展を書いております。一番下のこういった動き、Scope 3を含むサプライチェーン排出量の開示の義務化の見通しでございますけれども、逆にバリューチェーンを通じた企業のリスク管理、事業、製品。それから、サービスの評価は事業の機会になっていく、そういった契機ともなり得るんだというところも記載をさせていただいてございます。

59ページ目の一番下でございます。下から4行目、丸がついていなくて大変恐縮でございますけれども、市場創出に当たっては公共部門自ら率先して公共調達の取組を促進するということ。ということで、我が事として取組を進めていただくようなことも重要ということも記載をさせていただいています。

60ページ目の一番上を御覧いただきたいと思います。ここは、必要なコスト負担につきましては、やはり社会的な受容性、いわゆるマーケティングも大変重要かと思います。社会的な受容性を図りながら継続的に施策の充実を図っていきたいということも記載させていただいてございます。

最後に、重点7でございます。体制、基盤づくりということで、多様な連携をしている例としまして、例えば3つ目の丸です。御指摘もいただいております港湾、それから道

路につきましても道路管理者が共同して脱炭素化を推進していく。こういったようなところの記載。

それから、上から5つ目の丸のデジタル基盤の整備や環境政策への活用の促進。

また、65ページが一番上のほうで人材育成体制づくり。これは、環境課題に対応できる人材育成、多様性づくりということで文章化した記載をさせていただいているところがございます。

以上、案文の全体的な構成と今まで先生方にいただきました御意見を中心に御紹介をさせていただきました。まだまだちょっと至らない点、また、書き足りていない点が多々あるかと思います。幅広く御指摘を賜ればと思います。

長くなりまして恐縮でございました。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。

さっき局長もおっしゃっていたように、なかなか力作だというふうに思っております。今御説明がありましたように、これまでもいろいろと御指摘をいただいて、それを盛り込んだような形になっているということだと思います。面白いですね。資料1が全体像で、資料2が個別になっていて、資料3が文章になっていて。その意味で非常に分かりやすいですね。

それでは、内容について皆さんから御意見をいただきたいと思いますが、ウェブの方は、恐縮でございますけれども、手挙げ機能でお知らせください。それと、ウェブと現場と順番が入れ替わるとかそういうことがありますけれども、大変恐縮ですが、それは御容赦いただくということでお願いしたいと思います。

それで、お時間の関係もありますが、既に田辺委員が手を挙げていらっしゃいます。田辺委員から御発言を願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

【田辺委員】 山内委員長、ありがとうございます。田辺です。

何点か意見を申し上げさせていただきます。まず、資料3の17ページに国土交通省の任務と基本的取組を書いていただいて、大変明確になったというふうに思います。それで、今回資料3を読みますと、はじめにの部分にちょっとこの辺りが出てこないの、はじめにのところにサマリー的にこの辺りに重点7までを定めたというようなことを書かれてもいいのかなと思いました。その後にある気候変動とか、はじめの中の説明が第1章と重なるところがありまして、背景については1章で説明されてもいいのかなと。文章のときにパワーポイントの頭のところが出てこないのが少しもったいないなと思いました。

それから、ウェルビーイングを挙げていただいたことは非常にすばらしくて、なかなか日本語にならないんですけれども、幸福感とか健康とかと訳されるんですが、アメリカの友人に聞くとハピネスというのは幸せだけれども、ハピネスは今の幸せでウェルビーイングというのは一生が終わった時に自分の人生とか仕事がよかったなというのを言うんだよと。今回の中でも、国民の負担とかいろいろな苦勞がありますけれども、最後によくなるというのを出していただいて非常によいキーワードではないかというふうに思います。

それから、LCAのライフサイクルのところですけども、ぜひ先行して進めた方がなかなか大変なこともあると思います。先行して進めたり企業にメリットがくるような、何かそういうことがあるといいと思っております。

それから、観光についても何回か申し上げたんですけども、特に地域との成長の関係で観光というキーワードをたくさん出していただいたり、任務のところに出していただいたので、非常によろしいというふうに思います。

一方で、建設費が非常に最近高騰していて、再開発などでもなかなか事業性が難しくなっています。環境行政で必要なことというのはもちろんありますけれども、国土保全ですとかレジリエンスとか、総合的で行っていくことで国民のウェルビーイングが向上していくんだという書き方にしていただいていますので、58ページ、60ページのところにそういうことを書かれておりますのでよろしいと。やはり負担という問題も避けては通れませんので、しっかり書き込んでいただくことが重要かなと思いました。

それから、国際標準展開でGX志向型住宅など国際展開が実は投資の中に含まれていますので、うまくフォローしていただければと思います。

それから、5番目で気候変動の適応策も今回1項目設けていただきましたので、非常に分かりやすくなったかと思います。

最後に、参考資料1なんですけれども、ちょっとこの扱いが私は分かっていないんですが、温暖化計画に従って書かれているとするとそれでいいのかもしれませんが、今後、せつかく7つの重点分野というのをつくられたので、その施策に従って将来的に、すぐとは思いませんが、この項目が整理されると予算とかKPIとかがついてきて非常にいいのではないかというふうに思いました。

本日はありがとうございます。授業とかの関係で先に発言させていただきまして、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。

この会議は委員の方がたくさんいらっしゃるの、一問一答でやっていると時間が限られてしまう、時間が不足してしまう。ですので、御意見いただいて、最後に事務局からそれに対するコメントを御回答いただくという形にさせていただこうと思います。

それでは、次は塩路委員ですね。御発言ください。

【塩路委員】 まだそれほど十分に読み込めていなくて申し訳ないんですけども、今御説明いただいたところで、特に資料1の概要が資料2のまとめになっているというふう理解していたんですが、よく見るとどちらにもあるものとないものがあるなと思いました。すごく細かいことで申し訳ないんですけども、例えば主な社会課題です。資料2では交通空白とか国土利用上の課題が記載されており、交通空白がかぎ括弧の中に入っているのはちょっとおかしいですが、これらも結構重要だと思うので、資料1で担い手不足等の等を含めるのではなく、もうちょっとここを詰め詰めにして、同じように資料1に書き込んでもよかったかなと思いました。ちょっと細かいことです。

もう1つ細かいことを申し上げると、資料1の横断的視点の中に予見可能性の確保と書かれていて、これは一体何かなと思いました。資料2のほうを見ると、結局、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なんですよ。資料1を見たときにぱっと分かるように民間投資を呼び込む予見可能性の確保とか説明を足しておいていただけると、予見可能性の確保というのだけではここだけ見て少しよく分かったかなと思いました。

次は、日本版ライドシェア等の話を追記していただきまして、ありがとうございます。資料2の重点4のところですよ。ただし、ここだけが物すごく小さい字で案文の中の文章がそのまま書いてありますが、これは多分書き換えられるんですよ。ほかのところとテンポを合わせるように、もう少しまとめた形でキーワードをうまく拾い上げて大きめに書けないかなと思いました。

また、少し戻りますけれども、資料2の4ページ目の重点1です。ここに道路交通の適正化と左下にあって、渋滞ボトルネックの解消とあるんですけども、全体的にM a a Sの概念があまり書かれていないように思いました。M a a Sもある意味交通同士の連携で、これはもちろんかなり進んでいるわけですけども、それをここに書き込んでいただければありがたいなと思いました。

それと、資料1と資料2と案文とを見比べながら見ていて、資料1の一番上の段が案文の第1章、2番目が第2章、3番目の重点分野が第3章なんですけれども、資料1の重点分野の4だけが資料2の重点4の書きぶりや案文の内容とちょっと違うというか。要する

に、資料2の重点4では地域資源を活用したエネルギーの創出・地産地消と、持続可能な地域の経済社会システムの構築、この2つが書き込まれており、これがすごく大事なのではないかなと思うのに、資料1のところになんです。ほかの重点分野はみんな資料1の概要に書き込まれているので、ぜひ資料1の重点分野4にもこの言葉を引用してほしいなと思います。資料1に、あまり紙面の余裕がないということであれば、3の循環のグラフがほかにならべてすごく大きい空間を占めているので、もうちょっと圧縮してスペースを空けて、重点領域4もほかのところと同じような形で、重要な単語というか、文章を書いておいてほしいなと思いました。細かいことばかりでごめんなさい。

最後に田辺先生が言われていたように、参考資料1の扱いなんですけど、分野の関連の施策一覧は実際に環境行動計画を具体化するに当たっての物すごく大事なところだと思うんですけど、今直している少し細かいところや追加された分野も含めて、それが全部反映された後のものなんでしょうか。それだけちょっと確認しておきたいなと思いました。結局、最終的にはこれが大事で、うまくいっているか評価して、PDCAを回すためにはすごく大事なところで、まとめになると思いますので、その辺りを確認させてください。

そういうことで、よろしくお願いいたします。以上です。

【山内座長】 ありがとうございます。

それでは、次は中村委員です。どうぞ御発言ください。

【中村委員】 ありがとうございます。

資料1が分かりやすいと思うんですが、全体の図ですね。今回は、気候変動適応というのが大きな軸になっていて、それはすごくよかったと思うんですが、その適応策そのものが環境とどういう形で結びついていくんだというのが文章側にうまく反映されているのか、ちょっとそこが気になりました。例えば、ここで言うと流域治水のことが随分書いてあって、流域治水の中で例えばグリーンインフラを配置したり、生態系ネットワークをつくるということはもう附帯決議として書かれているんですよね。ですから、7つの重点分野をうまくつないだ形で文章のほうを変えていただきたいなというふうに思います。この資料1としては、全体像を表さなければいけないので、どうしても離れた場所に記載がいつてしまうんだと思うんですが、グリーンインフラのところは特に適応策としても位置づけられているので、環境と治水を同時に達成していくような、そんな内容だと思いますので、ぜひそういう形で文章のほうを変えていただきたいと思いました。同時に、環境価値が評価される市場創出は、多分これはまたグリーンインフラの認証的なところと結びついてく

と思いますので、そこもやはり結びつきが分かるような書きぶりにしていただけたらと思います。

それから、全体的に適応策のところでは治水対策として流域治水が前に出てきているんですが、例えば渇水とか水利用に関しては今現在、流域総合水管理という委員会が進んでいて、治水だけではなくて環境も利水も流域レベルで統合していこうといったような、インテグレートしていくといったような、そういった内容になっています。これは水局と相談していただいて、もし可能ならば、流域治水をさらに一歩進めた流域総合水管理についても書いていただけるといいのかなと思いました。

以上、2点です。ありがとうございます。

【山内座長】 ありがとうございました。

大久保委員、どうぞ。

【大久保委員】 ありがとうございます。

3つに分けてコメントをさせていただきたいと思います。まず、資料2は、先ほど座長からお話がありましたようにかなりの力作になっていて、一生懸命それぞれの委員の指摘に答えてくださっているという印象を持っております。それを前提にして3点です。

1点目は、今回資料3が出てきて、本文を見てみると落ちている用語があるのではないかという観点です。例えば、本文の3ページでは環境基本計画のことが書かれていますのですけれども、今回の計画との関係で重要なのは、この環境基本計画の中に絶対的デカップリングという考え方が出てきていることだと思います。すなわち、豊かさや経済的な付加価値が拡大しても環境負荷の総量がむしろ減少する社会を実現するという絶対的デカップリングの考え方が、生物多様性で言えば自然再興という考え、ネイチャーポジティブになり、気候変動で言えばカーボンニュートラルになっていくということだと思います。ですので、この用語が必要ではないかということです。

また、これを実現するためには、各種の仕組みが必要ということになるわけですが、仕組みのところを見ますと効率性の話は出てくるのですが、環境効率性という用語が本文に出てきていません。環境効率性という用語を入れて、その環境効率性がきちんと各種のプロセスの中に組み込まれる仕組みを確立するということが重要であると考えます。そういたしますと、私はずっとSEAやSAのことを申し上げてきたのですが、それよりもっと前の部分で今ある仕組みについて環境影響評価、アセスメントのことが全く出てこないのです。事業レベルでは、やはりアセスを活用して環境負荷をできるだけ削

減、低減する、あるいはプラスをつくっていくということだと思いますので、環境影響評価の活用ということを入れていただきたいと思います。ここではプロアクティブな、積極的な活用という意味です。

それから、様々な軸での評価というところでは民間の取組として、例えば建物でいいますとCASBEEは元からあるわけですが、CASBEEも出てきません。それから、海外で使われている指標としてのLEEDとかSITESといったような、環境面を全体として街区あるいは建物で評価していくといったような指標のことが全然出てきません。あるいは国交省自体も関わったものとして、スマートシティの評価指標なども持続可能性という観点では資料をお作りになっていると思います。そうしたものの展開、活用、あるいはそれについて課題があるのであれば課題が何かということも率直に書いていただいて、そしてその課題に対してどう対応していくかという視点が必要ではないか。これが落ちてくるかなと思っていた点ですので、こうしたキーワードを入れていただければと思います。

2点目は、本文の59ページで先ほどお話がありました率先行動部分です。これは公共調達で書いていただいているのですけれども、公共調達はもとより、インフラの整備の在り方そのものも民間に率先してグリーンインフラを活用していくといったような視点も組み込んでいただければと思います。すなわち、公共調達をして造っていくインフラの計画自体において、率先取組をしていくという視点です。また、工事のやり方自体についても、アダプティブな工事方法とか、現在国交省の取組の中で大変注目すべき各種の先駆的なやり方が出てきていると思いますので、そういうものをきちんと入れ込んでいく、伸ばしていくという視点が必要ではないかと思います。

3つ目はブラッシュアップしたほうがいいかなと思う部分です。環境との関係を大分明確に整理していただいていますので、ブラッシュアップ部分ということになるのですが、例えば13ページに交通空白の話が出てきます。交通空白と環境との関係というのがちょっと分かりにくいかもしれませんが生物多様性で例えて言えば、生物多様性の危機のうちの一つは、里山等に対する人の手入れが減少しているといった人の関わりの減少です。そうしますと、交通空白地域をなくしていくことによって、きちんとそこに人が住めるようにしていく。それは、人と自然との関わり、維持保全する担い手をその場所において確保していくということにつながっていくのだと思います。これは一つの例ですけれども、そうした視点を大分入れていただいているのですが、まだつながっていないところがあるとすると、今言ったようなところをつなげていただければと思います。

これで3点なのですが、あとはすごく細かい点です。資料2の2ページ目で、社会課題が2枚目に出てきています。この社会的課題で、①は人口減少とか課題の中身を書いているんですが、②の国土利用上の課題だけ課題の中身が分からない。本文を見ますと国土利用の非効率化等ということが主だと思うのですが、非効率化というのが何を意味するか。ひょっとすると、先ほど言ったような視点を踏まえると非効率でない場合もあるのだと思うのですけれども、ここは中身が見えるような単語に換えていただくのがいいかなと思います。非常に細かい点で恐縮です。

以上でございます。

【山内座長】 どうもありがとうございます。

それでは、次は竹内委員ですね。どうぞお話しください。

【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。本当に精力的にまとめていただきまして、どんどんブラッシュアップされていると思いますし、例えば省エネを大分前に出しているということ。これが今までももちろん記載があったわけですが、大分前に出していただいた感触を受けております。GX基本方針の議論のときにも、施策のトップに実は省エネを持っています。いろいろ新しい技術へのチャレンジですとか、新しくて大きなことというのが議論の中核になりがちなんですけれども、例えば家庭の生活の中から出るCO₂削減には、まさに先日、ヒートポンプの給湯器が販売台数累計1,000万台を超えたということを記念するイベントがあったと報じられていました。このように一見とても地味な、地味というのは要は社会実装に最も近いということなので、こうした技術の普及をちょっと後押しするということが極めて効果的だと理解しております。順番のことかもしれませんが、そこに込められたメッセージを含めてとてもよくまとめているなというふうに思います。

ただ、さらに頑張られるということですので、幾つかコメントをさせていただきます。まず、政府のメッセージとしての統一性を保つということであれば、やはりはじめにのところでGX2040ビジョン等について触れていただければなというふうに思います。

また、言葉の揺れも散見されるといいますか、例えばGX製品とか環境物品といったようなちょっと類似したような言葉、これは使い分けておられるのであれば使い分けるというような形が必要だと思いますけれども、多分同じような意味合いで、表記の揺れと言うんでしょうか、あるように見受けられました。すみません。私の読み方も大変雑なので理

解が追いついていないかもしれませんが、先ほど挙げた例で申し上げれば、GXビジョンに倣ってGX製品ということで統一していただくのがよいのではないかと思います。

ここからは、資料3のまさに案文に沿って申し上げますけれども、6ページの2つ目のポツだったかと思うんですが、GX実行会議で議論をされて閣議決定されたビジョンのほうです。これに触れていただいているんですけれども、この閣議決定で国交省さんが最も期待をされていたのはGX製品の公共調達の推進かなというふうに思います。このときの閣議決定では、公共工事においても低炭素型コンクリート、グリーンスチールなどのグリーン建材について積極的な活用方策を検討していくというふうに書かれています。国交省への期待がまさに表れた部分だと思いますので、こういったところの記載をぜひ引用していただければというふうに思います。

また、この文章の中では低炭素型コンクリートとグリーンスチールという形で建材が両方入っているんですけれども、資料1のポンチ絵のほうでも、あるいは資料3の案文のたしか25ページだったと思うんですが、そこではセメント、コンクリのことのみの記載になっています。これは、昨日、事前連絡をいただいて自分で、あれ？ ちょっとグリーン建材、建物を建てる時には骨格としての建材があって、それでコンクリとかセメントとかがあって、まさに両方で成り立つわけだけれども、建材とかのほうのCO₂排出量のほうが多いというふうに私は認識していますが、何でそっちだけが落ちているんですかということでお伺いをしました。自分で申し上げておいて間違っていたらいけないなと思って改めて資料を当たったのですけれども、そうしましたら令和4年8月の社会資本整備審議会の技術部会の資料で、我が国の1割強を占めるインフラ関連の排出の中でもセメント関連が3.8、鉄鋼関連が6.4ということなので、やはりセメントのところにつけた等で鉄材とかを読ませるというよりは、きちんと両方触れていただいたほうがバランスが取れているというか、ああいう形になるのではないかというふうに思います。

続いてなんですけれども、今回の行動計画で建物のライフサイクルカーボン削減に向けた促進というところ。ここがかなり算定とか評価手法の構築、これは実は経産省さんが今立ち上げているカーボンフットプリントの研究会でも議論しております。こういったところを国交省さんにリードしていただいて、連携をしてやっていただくというところを非常に前向きな動きだというふうに受け止めました。これは感想でございます。

もう1点だけ申し上げますけれども、先ほどGX2040ビジョンとの整合性ということで申し上げたんですが、今日お送りいただいた資料間の整合というところも重要だと思

っております。それだけ最後に1点申し上げて終わりたいと思います。資料1のところで先ほど私が申し上げましたグリーン製品の公共調達促進というのを項目を立てて入れていただいていますけれども、資料2の目次であるとか重点6の部分、こういったところにも入れていただく必要があるのではないかなというふうに思いました。資料3の本文では、60ページの政策の方向性を書いていただいているんですけども、61から63の主な施策のところを読んでも出てきません。私が古いバージョンを読んでいるとか、そういったところで今は書かれているといったようなことであれば申し訳ないんですけども、私が少なくとも昨日お送りいただいたバージョンで読んだところでは、60ページの政策の方向性には書かれておりますが、61から63の主な施策のところには記載が見つけれなかったというようなところ、こうした資料間あるいは資料内部での整合性というところも含めて見直しをしていただけるとありがたいというふうに思いました。

私からは、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、ウェブで最後になります。伊藤委員、どうぞ。

【伊藤委員】 ありがとうございます。

私としては、内容は非常にすばらしくて、読んでいてとても納得感のあるものに仕上がっているなど。これを読みながら、実現していくとかなりのカーボンニュートラルに近づく非常にすばらしい計画だなというふうに思いながら読んでおりました。

中身のほうで、1点だけ。各章随所に金融との連携というのを書いていただいて大変感謝しているんですけども、50ページの既存住宅の改修とか改修の促進という部分の環境整備というところで、もう一押し金融との連携というようなところを書いていただくと、一般の人がどういう住宅を選ぶのかというときに一つの指標になっていくのかなという気がします。

ただ、先ほどカーボンフットプリントの話がありましたけれども、全体的に改修をして省エネになるのか、それとも、やはり新しく建てて最新の省エネ機構を入れていくほうが実は脱炭素になるということもあると思います。その意味ではカーボンフットプリントという考え方というのは非常にやはり重要で裏づけにもなっていくので、そこを含めた上でのどちらを選びやすいのか、それを金融面でも支えていただくというところが必要かなと思いついて読んでいただきました。

内容的には私はもうこれでいいのかなというふうに思っているんですけども、あとは

今後のことということで、御説明もいただいた中で、いかに一般の人あるいは会社を巻き込んでいくのかというところがすごく大事なポイントになってくるのかなというふうに思っております。その意味では、国交省さんは本当に最先端のデータというのを持っていていらっしゃると思うんです。まだ企業の中では、これを自分ごととして捉えられずに、もう一歩行動に踏み出せていないというところがあると思います。これは適応にも通じるところだと思うんですけれども、危機感がないというか、そういうところがあると思います。ですので、国交省さんのほうから本当に今後の気候変動へのシミュレーションも含めた細かいデータというか、分かりやすいデータを出していただくということで、それを共有することで企業、それから個人も取組が進んでいくというところがあるかなというふうに思います。そこはやっていただければというふうに思います。

それから、地方創生のことにしてもかなり踏み込んで書いていただいて、やはり地方というのはどちらかというと、東京と地方でいうとみんな地方よりも東京を目指してきたというこれまでの流れがあったんですけれども、やはり循環型社会、それからグリーンインフラ、そしてエネルギーが自立できるということ。こういう地域の中で自立できる中で暮らしそのものに対する共感というものは、やはり醸成されていくということがひいては分散になっていくと。その部分もウェルビーイングという言葉で書いていただければいいなと思ったんですけれども、今後はやはりそういう機能を高めていくためにその地域での取組というのをもっと発信をしていって、その気持ちが醸成されていくというようなことをやっていっていただく必要があるのかなというふうに思いながら拝見しておりました。

以上です。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した。

先ほど最後と言って申し訳ありません。高村委員がいらっしゃいました。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。遅れて入室しまして、大変失礼いたしました。

まず、事務局はこの間の多様な議論を丁寧に反映させて取りまとめに向けて作業を進めていただいたこと、私自身もお礼申し上げたいと思います。特に本文というか、計画本体のほうの細かな文言で若干気になっているところは、事務局に別途お伝えをしたほうがいいかなと思っております。そういう意味では、全体に関わるところで、特に行動計画本文には記載がないわけではないんですけれども、これまでの御発言にもありましたように、

やはりこれをうまく伝えて計画の実施を各主体にお願いをしていくときに、1つには概要あるいは概要案、概要版のところで、本文にありながら盛り込まれていない、あるいは見えにくくなっているところが若干あるようにも思っておりまして、そういう観点から3つぐらい申し上げたいというふうに思っております。

1つは、今回議論している行動計画の価値と言いますか、重要性について本文の中かもしれませんが、とりわけ概要案のところにはもう少し盛り込んでいただけないかなというふうに思っております。それぞれの必要性、重要性は、さっき申し上げたように行動計画本体には書かれていますけれども、やはり国交省さんの国交間の行動計画というのは国が2050年ネットゼロに向けて脱炭素化の目標を明確に掲げる中で、やはりインフラをはじめとした国交省さん所管の様々な脱炭素化に向けた取組の成功なしにはこうしたネットゼロの目標、あるいは関わって自然保全、あるいは循環経済等々が掲げる重要課題の達成というのは難しいということをもっと強調されてもいいのではないかと思います。特に書いていただけるといいと思うのは、単に国交省さん所管、あるいは国交省さんの所管されている政策や事業分野だけでなく、国交省さんが対応されているインフラや業態。例えば、輸送もそうですしインフラもそうですけれども、日本で経済活動を行う企業の排出量にも非常に大きな影響を与えるという意味で、日本の産業競争力、企業の国際競争力にも非常に大きな影響を与えるという意味で、極めて重要性が高いという点はやはり言及をしていただけないかなと思っております。

もう1つは、今回の行動計画の重要性として、あるいはその価値として触れていただきたいのは、これも本体には書かれているんですけれども、高度成長期において造られたインフラの寿命がきて、やはり老朽化更新というのが非常に大きな社会課題にも、現在でもそうですけれども、これからなっていく。そういう意味では、インフラの更新のタイミングに脱炭素と整合し、自然保全、それからレジリエンスの課題にも対応するインフラを造っていくことの重要性ということをぜひ記載いただけないかなというふうに思っております。これが1点目です。

2つ目は、先ほど大久保委員からも御指摘があったところに関わります。重要課題の7つ目に入るのかなと思います。あるいは、場合によってはそれぞれの課題に応じた記載ぶりもあるかと思うのですが、これらをかなり統合的に進めていかなければいけないというのが問題意識として今回の行動計画にあると思うんですけれども、これを実現するための横断的な手法あるいは政策というものを検討していただけないか。あるいは、実際にそう

いう手法を展開するという方向性を示していただけないかなというふうに思うところです。

1つは、大久保委員からもありましたけれども、やはりこういった自然共生型で、しかも脱炭素でレジリエントなインフラあるいは地域をつくっていこうと思うと、構想や計画段階からそうした課題にちゃんと統合的にアプローチできているのかということをしかり施策評価をして計画を進めていくような、いわゆる戦略アセスといったような手法を取っていくということは非常に重要だと思います。そういう意味で、今は1つの例として戦略アセスを申し上げましたけれども、もう1つ、私がどこかで申し上げた気もしますが、国交省さんの様々な補助金なり支援策において、こうした統合的な課題に対してしっかり取組が行われているかということを確認して補助金支援を出していく、クロスコンプライアンスの仕組みというのは、やはり具体的に検討いただき実施ができる課題ではないかと思っています。これは横断的な手法という意味では重点課題7に入ってくるかと思いますが、ぜひ今挙げた例2つを検討いただけないかというふうに思います。

最後は、フォローアップの点です。今回は行動計画をつくっていった、それぞれ担当のところで実施をされていくと思いますけれども、やはりそれが具体的にどう進捗していくのかということをしかり確認し、評価をしていくことが必要だと思います。温暖化対策本部の下での進捗のフォローアップはもちろんあるわけですが、同時に国交省さんの所管のこうした施策がどう進んできていて、何が課題で追加的な施策が必要なのかということをやはり定期的に、例えば少なくとも一年に一回はしっかり議論をする場というものが必要ではないかと思ひ、フォローアップについてもぜひ記載をいただきたいというふうに思います。

以上です。

【山内座長】 ありがとうございました。

ウェブの方はこれで全員御発言いただいたことになりますので、対面でこちらにいらっしゃる方の御発言ですが、どなたから行きますか。

どうぞ。

【勝見委員】 勝見です。よろしくお願いいたします。

大変立派と言いますか、迫力のある行動計画案を短時間でおまとめいただいたということで、敬意を表したいと思います。どうもありがとうございます。

大きく2つございまして、1つはほかの委員の先生からもコメントがございましたけれども、資料3の17ページからの基本的な取組方針ということで、前回の委員会でも率先

垂範という言葉がございましたが、ここでは1つ目の丸の5行目で支援、規制等の様々な手段を用いてとございます。支援、規制等の等の中に国交省さんの直轄と言いますか、直接のお仕事が入るのかどうか。もうちょっとここを強くしていただいたほうがいいのかなと思いました。少し下を見て、3つ目の丸の2行目で現場を持つ強みと書かれているので、これを読めば国土交通省さんの意気込みとかスタンスが分かりますけれども、やはりその上の1つ目の丸ということでもございますので、様々な手段の中に率先垂範が分かるような表現にさせていただいたらどうかというのが感じたところです。

2つ目ですけれども、私が主に勉強させていただいている建設リサイクルの関係で土、建設発生土のことを明記していただいているということで、どうもありがとうございます。5年前の建設リサイクルの推進計画、あるいは4年前の熱海の土石流災害を受けての国土交通省さんの中での様々な取組を基に、これからも土周りをしっかりやっていかないとけないということかと思いますので、いろいろな制度整備は進んでいますけれども、それで終わりということではなく、これからが大変重要だという認識であります。

先ほどの現場を持つ強みということからすると、現場のほうは苦勞されているということで、この点をこの会で申し上げようか、申し上げまいかと思っていたんですが、60ページも超えるような行動計画なので、何を言っても、いろいろなことを言ってもいいのかなと思って言わせていただきます。

環境意識が高まると、必ずしも建設リサイクルが進むとも限らないです。むしろ逆の場合もあって、例えば土の場合ですと、ヒ素や鉛を自然的に含む、あるいはコンクリートの再生材、スラグといったもので六価クロムの問題等、大変御苦勞をされているということかと思います。力学的に十分使用に耐え得る材料であっても、そういった側面で現場で使うということがちゅうちょされてしまうと。実際には使い方によって、あるいは環境条件によって安全に使うことができ、それは建設リサイクルだけではなくてカーボンニュートラルにもほかのところにも貢献するというようなこともあって、そういったところをかなり出来上がっているところのどこに書き込むんだということがあるので、要するに行動計画の大きな流れとは少し外れるかなとは思っています。けれども、6番目の環境価値、環境意識とか環境行動変容とかといったところもございますので、ひょっとするとそういうところに絡めて、現場支援という点でもそういうことについての御議論を少し考えていただくようなこと、環境の評価の多様性と言いますか、いろいろな側面があるというところについても少し改めて、私はふだんから考えているものですから、今回これを読ませても

らって気になったということで発言をさせていただきました。あくまでも発言ということで捉えていただいても結構かと思います。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。

それでは、村山委員、お願いいたします。

【村山委員】 村山です。

改めて、国交省さんが関わっている行動計画というのは非常に広くて重要で、そこをよくまとめていただいたなと思います。

ちょっと最初は細かいんですけど、46ページのインフラの長寿命化の推進というところで、これはインフラの長寿命化というところでいろいろ技術開発をやられている方からすると、この廃棄物発生の抑制という観点で長寿命化の技術の開発というところはあまり思っていないくて、これは非常に新しい観点で、そういった方々の背中を押すような項目かなと思いました。なので、ここにそういった長寿命化の技術開発という、その促進という面もあるのかなと思いますので、そういったところをもし付け加えていただければいいかなと思いました。

あと、もう1つは同じく文案のほうですけども、60ページですか。御説明のところでフォローアップから、それが単なるフォローアップではなくアクションまでつながるようにといったところで、やはり環境価値の見える化というところがとても重要なのではないかなと思っています。少し直感的に、今はまだちょっと薄いかなと。後ろのほうなので力尽きてしまったかもしれませんが、ここは結構重要かなと私は思っています。しかも、今はやはりデータとかデジタル化とかいうところがこういったところで生きるところかなと思いますので、例えば私のあれだと船舶がないとかいろいろ限られているかなと思うところと、やはりここを充実させた形で書いていただけるといいなというふうに思いました。

最後ですけども、いろいろ国際海運の国際ルールというところで、ところどころ国交省さんの役割が書かれているんですけども、4月に国際海事機関のIMOで海洋環境保護委員会、MEPCの83で、これはかなり歴史的と言うか画期的な、まだ採択されていませんが、要はGHGの排出のところで基準値を超えているところの船には課金すると。規制値を超えた船にはさらに課金するというところで1トン100ドルとか、さらに超えると1トン320ドルとか、そういった画期的なルールが、これは内航ではなくて国際海洋のほうですから、実際に関係ないと言えば関係ないというところなんです。ただ、ルールづくりというところでは、私からすると、IMOがそういった産業からお金を集めると相当な

額になるはずで、報奨金という形でこれをまたバックしていくわけですがけれども、どういうふうにお金を使われるのかというのが、恐らくいろいろな国の思惑がぶつかり合うはずで、場合によっては、日本の産業にとっても物すごく大きな影響を与える可能性があるので、ここをぜひ国交省さんにグリップしていただく必要があるかなと。ここは、どういう書き方をすべきかというのはあれですがけれども、重要な点かなと思います。MEPCのこういったルールについては結構大きい話ですので、背景のところにも書いていただいてもいいと思いますし、これの対応というところで、やはり環境行動というところでも国交省さんの役割としては重要だと思います。なので、ここは担当局とちょっと相談してください。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。

それでは、石田さん、どうぞ。

【石田委員】 ありがとうございます。

まず、国土形成計画、とりわけ地域生活圏についてかなりページ数を割いていただきまして、ありがとうございます。あまり褒める人がいなかったのも、感謝申し上げます。

その上で、もうちょっと頑張って書いていただけないかという点ですがけれども、17ページに、最初の塩見局長の御挨拶どおり、リードをして頑張るんだということを書いているんですけど、課題面で、例えば国土利用上の課題は都市のスポンジ化だけなのかとか、山林の荒廃とか、これはいろいろな意味で環境に関係していると思うんです。林野さんの逆鱗に触れると大変なことになるので、その辺は気をつけていただくんですけども、やはり連携とか協働ということを行っているわけですから、その辺はいい表現でお願いできればなというふうに思います。同じところで、モビリティ系でも、やはりEVが経産省さんとどういうふうに連携をするかみたいところで、もうちょっとそういった意味の課題感をにじませてもいいのかなというふうに思いました。書ける範囲で結構でございますので、お願いしたいと思います。

もう1つは参考資料1の課題別環境関連施策一覧のところ、これはいつも議論になってなかなか難しいところではあるんですけども、KPIの置き方です。例えば、2ページのコンパクト・プラス・ネットワークの推進で立適を策定した市町村数とありますけれども、努力した結果、こうなりましたよという担当者のお気持ちは重々分かるんですが、それが本当にどういうふうに役立ったのかということは何ら表さないですね。あるいは、その次にスマートシティ数というのがありますけれども、スマートシティは誰がどう決め

るのか何の定義もないので、このスマートシティ数という指標そのものにあまり意味がないようにも思います。ちょっと訳が分からないのが、6ページの省エネ車両の導入、普及促進で、エネルギー使用に係る原単位の改善率とありますが、これは何なのかと思いますよね。それとか、同じようなものが地域公共交通利便増進計画の作成件数。これもインプット指標でありますし、流域治水はそういったもののオンパレードなので、原課の皆さんの協議、調整が必要ですけども、もうちょっと何とかならないのかなというふうに思います。ここは、やはりドライブしていくと非常に大事なところでございますので、まだ時間の許す範囲でいろいろ御検討、協議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。

ほかに、追加的に御発言の御希望がある方はいらっしゃいますか。大丈夫ですか。

それでは、たくさん御指摘が出ましたけれども、事務局、清水課長としての心の内をちょっとお願いいたします。

【清水環境政策課長】 本当に貴重な御意見を賜りまして、御意見をいただくのは本当にありがたいことございまして、ここまで大部な資料を御覧いただいて、ここまで御意見をいただけるというのは本当にありがたいことだなというふうに思っております。協議いただきました御意見を踏まえて、可能な限りこれも反映させて、少しでもいい計画にしていきたいという思いでございます。少しだけお時間がございますので、委員の先生方から御指摘いただいた点について少しコメントをさせていただければと思います。

田辺先生のほうから、まずサマリーでの記載について。本文のところでございますけれども、本文のはじめにというところと第1章の関係、そういったところの重複なんかもあるかと思しますので、そこはしっかりと重なりも整理しながら、本文の記載ぶりをさらにブラッシュアップしていきたいというふうに思います。

それから、国際展開の辺りについて。今は、国際展開の記載もインフラのメンテナンスの海外輸出ですとか様々記載をさせていただいているんですが、確かにおっしゃるとおり、GXの関係ですと、私ども国土交通省としても、道路または海運、港湾、様々な形でのAZE Cの取組も進めておりますので、そういったところをしっかりとプレイアップしていくことも大事なかなというふうに思っております。

それから、複数の先生から別冊の関係を御指摘いただいております。ここは、本日も未定稿という形で出させていただいております。もちろん決定に向けましてしっかりブラッ

シュアアップをしていきたいと思います。趣旨としましては、重点の本文の案文のほうにつきましては、特に縦というよりもむしろ横というのを意識しながら、分野間の連携も含めながら整理をさせていただきました。一方で、例えば各業界さんあるいは各自治体さんの御担当者の方からしますと、今度は縦での施策も見たいという御意見もあろうかと思っています。そういった縦も意識しながら、施策の重点だけではなくて、あらゆる施策をできるだけ掲載していきたいということで、一覧性参考資料ということでまとめていきたいというふうに考えております。中身につきましては、またブラッシュアップをさせていただきたいというふうに思っております。

それから、塩路先生のほうからも交通空白ということで、今度は資料1と2の整合性についてありました。すみません。資料1、2、3の整合性が多々図れていない部分があることは事務局としても重々承知、認識をしておりますので、決定に向けてしっかりと全ての整合性を図っていきたいというふうに思っています。

あとは、幾つかクローズアップについてありました。例えば、ライドシェアというのを小さい字ではなくてもっとクローズアップをするべきではないか。そういった強調すべき点を幾つかいただいております。M a a Sもしっかり重点1の概要のほうに記載すべきではないか、そういった強調すべき点については引き続き検討しまして、資料1、資料2につきましてもブラッシュアップを図っていきたいというふうに思っております。

それから、中村先生からグリーンインフラにつきましても、今は2章、重点2のほうで熱く書いておりまして、適応のほうであまり出てきていないという御指摘はおっしゃっておりでございます。再掲の仕方なんかも含めまして、しっかり適応する社会の施策としても重要なんだというプレイアップができるように、ここはちょっと工夫をしていきたいというふうに思います。

それから、流域総合水管理という流域治水を一步進めたキーワードをどう示してくかについては、原局とも相談しながらしっかり位置づけをしていきたいと思っております。

それから、大久保先生のほうからキーワードをまたいただいております。絶対的なデカップリング、または環境影響評価としての活用。それから、御指摘のとおり、確かにC A S B E E、L E E D、S I T E Sといったような様々な評価の指標系のお話、ここも盛り込まれていない点かと思えます。ここも工夫して対応をしっかりしていきたい、キーワードを対応していきたいというふうに思っております。

それから、竹内先生のほうから、G X 2 0 4 0 ビジョン、ここは今の2 0 4 0 年までの

ビジョンということで、直近の２月１８日に閣議決定されたビジョンをもう少し前面にということで出していきたいというふうに思います。そこも記載ぶりを工夫していきたいというふうに思っています。

公共工事につきましても、ビジョンの記載の内容、公共調達のところの記載につきましても、そこは国土交通省への期待感ということかと思いますので、その記載も含めて事務局でまた検討をしていきたいというふうに思っております。

資料間の整備につきましては、全体の統一感をつけていきたいと思います。

それから、伊藤先生のほうから金融との連携ということで、これは住宅の関係でございますけれども、もちろんＪＨＦの支援策もございます。そういった金融政策との連携というのをクローズアップしていくということで、ここも工夫をしてみたいというふうに思っております。

それから、高村先生からも幾つかキーワードをいただいております。国際競争力への影響があるという点は確かにちょっとまだ弱い部分もあろうかと思いますが、ここもしっかりプレイアップをしていきたいというふうに思います。

それから、横断的な手法に関する検討ということで、宿題をいただいております。コンプライアンスを含めて、時間が許される限りできるだけ検討をして、横断的な手法をどこまで書けるかということを内部でも検討を進めていきたいというふうに思っております。

フォローアップにつきましては、本文の先ほどの記載のところで施策を充実させていくということで記載をさせていただいているところでございます。

勝見先生から、直轄の最初の基本的な取組方針の書き方ということで、支援、規制等をどうしっかりクローズアップできるか、省内でもしっかりと検討し、ここも工夫をしていきたいというふうに思っております。

それから、環境評価の多様性のところで、６の市場のところでどういう記載ぶりができるか。ここはしっかり受け止めさせていただいて、変えていきたいというふうに思っています。

それから、村山先生のほうからインフラメンテナンスのところについても御意見賜りまして、ありがとうございます。長寿命化のところで技術開発の点にもメンションできないか、そこは原局、原課ともよく調整をしてみたいというふうに思っております。

それから、最後のほうは力が尽きて、頑張って重点６、７までいきましたが、まだまだ弱いという御指摘かと思います。環境価値の見える化のところの可能な限りの充実、検討

を進めていきたいというふうに思います。

I MOでのルールづくりの点につきましては、海事局ともよく検討してまいりたいと思います。背景の部分、それから施策の部分はどういうふうに書いていくのか、よく検討、相談していきたいと思っております。

それから、石田先生のほうから、山林、モビリティで課題感というところ、どういう書き方ができるのかを含めて、6月の決定を目指してございますけれども、ここも検討をしっかりとしていきたいというふうに思います。

別冊につきましても、しっかり精査をしてまいりたいと思います。

事務局からは以上でございますが、基本的に修文を可能な限り、まだまだ足りない点があるというふうに御指摘をいただいて、大変ありがたい限りでございます。時間内にできる限りの努力を続けていきたいと思っております。

以上でございます。

【山内座長】 ありがとうございました。

さすがにこれだけの委員の方が真面目に読んでコメントをするとたくさんの方が出てくるということではありますが、基本的に皆さん建設的な御意見だったと思うんです。これをよくするということがだったので、今、事務局の課長が全面降伏という形を取ったわけです。全面降伏というか、それをうまく使っていただいて修文するということだし、それからまた、少し意見があったところは御確認いただいて直して、それで御納得いただくというプロセスになるのかなと思っています。

大変恐縮ですが、そういうプロセスをお約束いただいて、最終的な扱いについては私のほうに御一任いただければというふうに思いますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【山内座長】 どうもありがとうございました。

それでは、一生懸命修文をしていただければと思いますので、そのような形で進めていただければと思います。

本日予定している議事は以上ということでありまして、これから先は事務局で進行をしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【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をいただき、ありがとうございました。

最後に、国土交通省を代表いたしまして、総合政策局官房審議官の後藤から挨拶を申し

上げます。

【後藤総合政策局審議官】 審議官の後藤でございます。

山内座長、石田委員長をはじめまして、委員の先生方におかれましては御多忙の中、8回にわたりまして私どもの環境政策についての貴重な御視座を賜りまして、心から御礼申し上げます。

座長一任ということでございましたけれども、また本日も幅広く御意見いただきまして、国交省の任務を踏まえた本計画の現段階のホームワーク的な意味合いをちゃんと認識して、その上で各施策のフォローアップも含めて、K P I の話もございましたが、いろいろ御意見をいただいitてつくらせていただいたこの計画というものがさらに意味があるようにということで、恐らく8回全てでほとんどの先生方の御意見の勢いが弱まることなく、多大なる励まし、後押しをいただいたのかなというふうに思っております。

このようなお集まりいただいての会というのは本日で最後になると伺っておりますけれども、先ほど環境政策課長からもございましたとおり、今後に向けての国交省ここにありというような、政府全体の中でもあります、そういう存在感が放てるような計画になるようにさらに充実したものにしてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、先ほどもございましたように、6月には省内で新たな環境行動計画を決定していくということで考えてございますので、引き続き御指導を賜ればと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

本日も大変ありがとうございました。

【笹川環境政策企画官】 今回の委員会をもちまして、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については終了となります。委員の皆様におかれましては、昨年9月から8回にわたり御議論いただきましたこと、改めて感謝申し上げます。

環境部会の開催につきましては、また改めて御連絡いたします。

本日も誠にありがとうございました。

— 了 —