

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

第43回合同会議

令和7年8月5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第43回合同会議を開催いたします。

本日の会議でございますが、社会資本整備審議会環境部会は、14名中8名に御出席いただき、定足数の3分の1を満たしております。交通政策審議会交通体系分科会環境部会は、12名中10名に御出席いただき、定足数の過半数を満たしておりますことを御報告いたします。

次に、会議の開催についてですが、本日の会議は公開での開催となります。議事録は委員の皆様にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページに掲載いたしますこと、あらかじめ御了承願います。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局官房審議官の笠尾より御挨拶申し上げます。

【笠尾総合政策局審議官】 総合政策局審議官の笠尾でございます。局長の鶴田がちょっと遅れているということで、と言っても11時40分ぐらいということでございますけど、遅れておりますので、僭越でございますが、冒頭の御挨拶をさせていただきます。

石田部会長、山内部会長をはじめまして、各委員におかれましては、御多忙のところ、環境部会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

現在、政府におきましては、本年2月にGX2040ビジョン、地球温暖化対策計画、エネルギー基本計画をそれぞれ閣議決定し、新たなNDCを国連に提出するなど、一層の環境対策の強化を図っているところでございます。

国土交通省は、まちづくり・インフラ、交通・運輸など、暮らしと経済を支える幅広い分野を所管しており、脱炭素化や自然との共生、資源循環など、環境面での課題への対応において非常に重要な役割を担っていると認識しております。これまで以上に地域や産業界と密に連携しながら、環境政策の充実を図りつつ、あらゆる政策立案に当たって、常に環境政策との整合を確保しながら取り組んでいく必要があるというふうに理解しております。

本日は、国土交通省環境行動計画に掲げた施策の令和5年度実績について点検結果を御報告するとともに、皆様方に多大な御協力を賜り、本年6月に改定した新たな国土交通省環

境行動計画について御報告いたします。

また、来年度から本格稼働する排出量取引制度について、国土交通省でも運輸部門を中心に適切に対応するため、交通政策審議会交通体系分科会環境部会に新たに小委員会を設置させていただきたいと考えております。

限られた時間ではございますが、様々な視点から皆様に活発な御議論をいただきたいと考えておりますので、本日はよろしくお願いいたします。

【笹川環境政策企画官】 それでは、議事に移らせていただきます。

議事進行につきましては、両環境部会長、交互にお務めいただいております。今回は、交通政策審議会の山内部会長にお願いしております。

山内部会長、よろしくお願いいたします。

【山内部会長】 山内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。円滑に議事を進めるために皆さんの御協力をお願いしたいと思います。

本日の議事は3つでありまして、1つ目が、国土交通省における環境関連施策の進捗点検について、それから2つ目が、新たな国土交通省環境行動計画についてであります。3つ目が、今お話ありましたが、交通政策審議会の交通体系分科会環境部会排出枠の割当方式検討小委員会の設置についてということになります。

それでは、まずは事務局から2つの議題について一括して御説明いただきまして、その後、皆さんで議論いただくということにしたいと思います。2つの議題が終わって、その後に3つ目の議題に移ります。これも事務局からの御説明ということになります。

それでは、事務局から御説明、よろしくお願いいたします。

【竹内環境政策課長】 事務局の環境政策課長、竹内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず、資料1-1に沿いまして、環境行動計画の2023年度の点検の概要を御報告したいと思います。全体項目3つございますけれども、2ポツ、3ポツにつきましては、政府全体での地球温暖化対策計画の進捗状況といたしまして、先週、中環審・産構審の合同会議で環境省等から報告があったものを中心にまとめたものでありますので、説明は割愛いたしまして、1ポツにつきまして御説明したいと思います。

次のページをお願いいたします。このページでございまして、国土交通省の環境施策は、政府の環境関連の様々な取組、環境基本計画のほか、地球温暖化対策計画、エネルギー基本計画、生物多様性国家戦略、循環型社会形成推進基本計画を踏まえ、省としての環境

政策を環境行動計画として決定しているところでございます。

2004年に初めて策定いたしまして、直近では本年6月に改定したところでございます。資料1-1では、6月改定前の2021年12月に策定いたしました計画に基づいて、2023年度に実施した施策について点検した結果を御報告いたします。

3ページをお願いいたします。こちらは2021年12月の環境行動計画の全体概要でございます。第1章の課題、第2章の国土交通グリーンチャレンジとして整理した施策群がございまして、第3章で分野別・課題別関連施策の一覧としてKPIを設定しております。

6ページをお願いいたします。2030年度のCO₂削減目標について、環境行動計画で数値目標を設定している施策を積み上げますと、全体で約8,000万トンとなります。これは政府の地球温暖化対策計画と共通なものとなっております。国交省で数字を取りまとめる施策で5,000万トン強、27施策とありますけれども、これにつきましては、住宅・建築物、トラック輸送の効率化などとなっております。

右側の他省庁取りまとめ2政策につきましては2,700万トンと目標となっておりますけれども、これにつきましては建設機械や自動車の省エネ化というものでございます。

それから下のところでございますけれども、CO₂削減目標の数値目標がないものも含めますと、この環境行動計画全体で合計222施策でございます。うち定量的な目標設定しているものが111、これにつきましてはスマートシティの社会実装でありますとか、カーボンニュートラルポートの形成といったものがございます。また、定性的な目標を設定しているものが111ございまして、これにつきましては走行中給電システムの研究開発でありますとか、燃料電池鉄道車両の開発が施策の例となっております。

9ページをお願いいたします。施策の評価方法でございますけれども、定量的なものについては右側に示しておりまして、AからEの5段階となっております。C以上であれば、目標年度2030年度に目標水準と同等程度、オントラックであろうというものでございます。Dの取組につきましては、目標年度に目標水準を下回ってくるという評価でございます。定性的なものにつきましては、左側に示しております。順調なものは丸、進捗が芳しくないものは三角としているところでございます。

10ページをお願いいたします。国土交通省施策によるCO₂削減目標の8,000万トンにつきまして進捗状況を整理したものでございます。左上の緑のところを御覧いただきますと、2023年度の実績値、削減量は4,113万トンということでございまして、進捗度合いとしては約51%ということでございまして、前年度に比べましても6%ほど上

がっております。着実に進捗してきていると、このように考えております。

分野別の進捗も含めた全体像でございますけれども、下の表でございますけれども、運輸部門は5,463万トンの目標に対して、進捗割合は54%、業務その他1,517万トンでございますけれども、進捗割合は38%となっております。

11ページをお願いいたします。8,000万トン目標関連の29施策につきまして、主な施策の進捗状況を整理してお示したものでございます。1ポツ、左の赤いところでございますけれども、民生部門ということで住宅・建築物のものが並んでおりますけれども、新築住宅につきまして、一番上でございますが、ZEH水準に適合するものにしていくということで、2030年度に620万トンの削減を目標としているところでございますが、進捗率は43%となっております。今後、省エネ基準そのものをZEH水準へ引き上げるということで目標達成を図っていききたいと、このように考えております。

既存住宅につきましては、省エネ改修を進めることで223万トンの削減を目標としているところでございまして、進捗率は67%となっております。建築物も同様な見方でございます。

続きまして、右側、2ポツの運輸部門でございます。EVやハイブリッドなどの次世代自動車の普及、燃費改善、こういったことを進めていくことで、自動車全体で2,674万トンの削減を目標としているところでございますが、進捗率は40%となっております。

1個下、トラック輸送の効率化につきましては、環境性能に優れた大型車両の活用を進めるなど、排出原単位の改善を図ることで1,180万トンの削減を目標としているところでありますが、進捗率は70%、これはB評価としてございます。その他船舶、航空、鉄道でも省エネ機材等への転換が進んでおりまして、それぞれC評価、B評価、A評価と順調に進捗しております。

一番下、3ポツが吸収源対策でございまして、こちら都市緑化につきまして目標設定しておりますけれども、順調に進捗しておりまして、A評価としているところでございます。

次の12ページをお願いいたします。環境行動計画、全体の施策の点検結果を一覧にまとめたものでございます。左側が定量評価、右側が定性目標というものでございますが、左側、定量評価の一番下を御覧いただきますと、111施策のうちA・B・C、Cを上回っているものが97施策、Dのものが4施策と、このように自主的な評価をさせていただいております。Dとしましては、4施策につきましては、8,000万トン削減目標関連の施策でもありますので、ちょっと簡単に御紹介したいと思います。

39ページまで飛んでいただけますか。こちらの国土交通省27施策と囲んであるところにD評価の4項目が並んで書いております。これは先ほどの4と共通のものでございますけれども、D評価、4つございまして、1つ目は、水道事業における省エネ・再エネ導入の関係。2つ目は、ドローン物流の社会実装の関係。3つ目は、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの関係。4つ目は、港湾の脱炭素化と言いまして、具体的には港湾荷役の電動化等の省エネ化というものでございます。このうち、例えば鉄道貨物輸送へのモーダルシフトにつきましては、鉄道貨物が2013年以降でそもそも減少、輸送トンキロが減少になっているというところがありまして、D評価ということになっておりますけれども、引き続きモーダルシフトの進捗に向けて努力してまいりたい、このように考えております。

資料1-1の説明は以上でございます。

続いて、資料2-1をお願いいたします。国土交通省環境行動計画を今年の6月に国交省として決定したところでございますけれども、この改定に当たりましては、昨年8月に、この環境部会の下にグリーン社会小委員会を設置いただきまして、多くの環境部会の委員にも御参画いただいて議論をしてきたということでございます。この場を借りまして、審議・調査に参画いただいた委員の皆様へ感謝申し上げたいと思います。

それで、今年の6月20日に大臣を本部長とする国交省グリーン社会実現推進本部でこの環境行動計画を策定し、公表したところでございます。環境部会は第42回、6月に持ち回り開催しておりますけれども、本日お時間をいただきまして、その概要を御報告したいと思っております。

資料2-2でございます。次のページです。こちらが全体の概要となっておりまして、こちらのほうで骨格や構成を説明いたしまして、その後の資料2-3で個別の施策について説明したいと思います。今回の改定の背景でございますけれども、上の青い帯のところでございますが、4点ございます。まず、脱炭素の関係でございまして、2050年カーボンニュートラルに向けまして、2030年の目標に加えて、2035年の目標、40年の目標が新たに設定されております。また、GX推進戦略など脱炭素と経済成長の両立がより重視される動きになっているということがあります。

2つ目の背景でございますけれども、自然共生・生物多様性の関係がございます。こちらNbSでありますとか、ネイチャーポジティブといった機運が増大しているところでございます。

3つ目が循環経済、サーキュラーエコノミーの関係でございまして、国際的に再生材の利

用拡大の動きがございます。また、昨今の経済安全保障の観点から、国内にある資源を有効に使おうという機運が高まっているところでございます。

また、気候変動の影響につきましても自然災害の激甚化・頻発化、また、今日のような猛暑という形で顕在化しているところでございます。

2段目でございますけれども、こちらは環境行動計画の基本方針ということでございまして、今後の国交省の政策立案の考え方を示したものでございます。1つには、環境政策との整合を常に意識するということ。2つ目といたしまして、環境政策が目指すウェルビーイングの向上、こういったものを図りながら国交省の任務を果たしていくということとしております。

続いて、右に目を転じていただきまして、横断的な視点というものを7つ設定しております。この後、説明する個々の施策の検討に当たって、こういった視点を持ちましょうということでございますけれども、7つありますが、主体間の連携、分野間の連携、産業競争力との両立、民間投資の促進につながるような予見可能性、また、社会問題との同時解決、新しい技術・DX、国際展開、こういったものでございます。

中身につきましては、緑の帯、7つございまして、まず、項目だけ申し上げますと、1つ目は、省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大による国土交通GXの推進ということでございます。下のほうに赤字で「くらしや経済の現場から脱炭素化を拡大」、このように書いておりますけれども、こういったキャッチコピーを掲げているところでございます。

2つ目の自然再生、また、自然との共生ということにつきましては、キャッチコピーが「グリーンインフラの活用が当たり前の社会をつくっていこう」ということでございます。

3つ目が、再生資源を利用した生産システムの構築。国家戦略である循環経済への移行を国交省としても強力に進めていこうということでもあります。

4つ目は、横断的な視点になりますけれども、環境対策を地域経済に役立てるという観点での政策を取りまとめております。

5つ目は、気候変動への適応策ということ。

6つ目は、市場の力をうまく使って環境政策を推進するということで、カーボンクレジット等の施策を盛り込んでおります。

7番目、最後に、全体に共通する話として、グリーン社会を支える体制づくり・基盤づくりということを盛り込んでいるところでございます。

これから申し上げます各施策につきましては、毎年度計画の実施状況をフォローアップいたしまして、施策の充実を図るということを大きな方針としております。

続いて、資料２－３に基づきまして、今申し上げました７つの柱に沿って個別施策の御紹介をさせていただきたいと思っております。

３ページをお願いいたします。まず、徹底した省エネでありますとか、再エネの供給拡大といったようなところでございます。左の下のところ、徹底した省エネの推進という関係でございまして、まず、住宅・建築物でございすけれども、今年の４月から省エネ基準の適合が義務づけられております。２０３０年に新築で、２０５０年にストック平均で、ＺＥＢ・ＺＥＨ水準の省エネ性能の確保を目指すなど、省エネ対策を強化していくということでございます。また、グリーン物流、公共交通や自転車の利用促進、渋滞ボトルネックの解消などを行ってまいります。

右に目を転じまして、クリーンエネルギーの関係でございすけれども、まず、モード、乗り物の関係でございすけれども、次世代自動車、水素・アンモニア等のゼロエミッション船、また、持続可能な航空燃料であるＳＡＦの導入を促進するといったようなことを書かせていただいております。

あわせて、右側、インフラと書いてあるところでございすけれども、国土交通省の強みを生かしまして、各輸送モードとインフラの両面からクリーンエネルギーへの移行ということを進めるために、ＥＶの充電施設でありますとか、水素ステーション、カーボンニュートラルポートの形成などインフラ整備を促進してまいります。

次のページをお願いいたします。左側がライフサイクル全体での脱炭素化ということでございまして、また、建築物でございすけれども、ライフサイクルカーボンの算定・評価を促進するための新たな制度を、２０２８年度の制度開始を目指して今議論しているというところでございます。

また、建設現場での低炭素型コンクリートを直轄工事において活用するといったようなことでありますとか、今年の通常国会で道路法を、脱炭素化を進める観点も含めて改正したところでございすけれども、そういったものを活用いたしまして、ライフサイクル全体での脱炭素化を進めていくということを盛り込んでおります。

右側の再エネの供給拡大ということでございすけれども、国土交通省関係のインフラ、道路、空港、港湾等々ございすけれども、こういったところを生かして、太陽光、洋上風力、水力、こういった再生可能エネルギーの供給拡大に貢献してまいりたいと、このように

思っております。

右側の、その際、ソフト対策ということでございますけれども、P L A T E A Uや気象情報の活用などのソフト対策を組み合わせることで効果的・効率的な事業展開を目指していくということでございます。また、ペロブスカイトの開発が国産技術として進んでいるところでございます。こういったものも関係省庁、官民で連携しながら各分野、インフラにおいて実装を目指していきたいと、このように考えております。

下のところに吸収源対策がございます。昨年の国会で改正いたしました改正都市緑地法、これが施行されたところでございますけれども、これに基づく都市緑地の確保ということでありますとか、ブルーカーボン、藻場とか干潟とか、こういったものの整備・保全というのを進めてまいります。

次のページをお願いいたします。自然再生や人と自然との共生ということでグリーンインフラの拡大ということを打ち出しております。右側のほうを見ていただきますと、グリーンインフラのイメージ図が出ておりますけれども、都市における良質な緑地確保、建築物、道路、低未利用地等の緑化といったことを進めたり、河川整備計画に河川環境の定量目標、こういったものを2035年度までに位置づけるということでありますけれども、その中では生物の生息・生育・繁殖の場といったものも目標水準に設定するところでございます。

また、左側にグリーンインフラ拡大に向けた基盤づくりとして6つ書いておりますけれども、特に重要だと考えておりますのは、多様な効果の見える化ということでございまして、環境価値のみならず、社会的価値とか経済的価値、こういったものにも着目して多様な効果を測る評価手法を確立してまいりたいと考えております。

また、下のところに官民の取組促進とありますけれども、中間支援組織の支援でありますとか、地域のスタートアップの創出、こういったことで官民の取組を拡大してまいりたいと考えております。

次のページをお願いいたします。再生資源の関係でございまして、循環資源の利用拡大ということでございまして、下水汚泥の資源活用ということで、公園等公共施設の肥料利用を促進してまいりたいと考えております。

また、2つ目でございまして、建設リサイクルの高度化ということで、建設廃棄物を同じものの製品として再生・利用する水平リサイクルという考え方を促進していきたいと考えております。また、先ほど横断的視点のところでも国際という話がありましたけれども、アスファルトの再生技術などは国際ビジネス展開を考えているところでございます。

真ん中が長寿命化ということでございまして、インフラの長寿命化を進めていきますということに加えて、2つ目でインフラ、いわゆる群マネ、地域インフラ群再生戦略マネジメントでございますけれども、担い手不足の中でインフラの管理をこのような枠組みで進めていきたいと考えております。

一番右のところが動脈静脈連携を支えるインフラ・基盤整備ということで、循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）、こういったものを選定・整備していくということでありまして、建設業と物流業が連携いたしまして、地域で発生する建設廃材を効率的に循環させていく取組を促進してまいります。

次のページをお願いいたします。地域資源を活用したエネルギー等々ということでございますけれども、左のほうにあります、インフラ事業で生じた伐採した木を活用した木質バイオマス発電でありますとか、先ほど申し上げました下水汚泥、こういったものをエネルギー活用するなど、地域に眠る資源を活用してエネルギーを創出していくという取組を進めてまいります。

また、一番下のところでございますが、商用電動車、これから電動化がトラック所有者のほうにも広がっていくことで、まとまったバッテリーが出てくるということもありまして、劣化バッテリーを再生利用するような再エネの地産地消の取組ということも進めていきたいと考えております。

右側が持続可能な地域の経済社会システムの構築ということでございますが、引き続きコンパクト・プラス・ネットワーク、公共交通利用促進などグリーンな暮らし・まちづくりということをしていく。また、既存住宅・建築物の省エネ改修ということを進めることで地域産業の活性化を図るということでございます。

次のページをお願いいたします。気候変動への適応ということでございます。緩和策だけではなかなか対応し切れないほど最近の自然災害というのは激甚化・頻発化しているということもございます。ハード・ソフトが一体となった気候変動適応策を進めてまいります。

また、生活環境の向上に資するヒートアイランド・暑熱対策、こういったもので、右のほうにあります、遮熱性の舗装の整備でありますとか、まちなかの緑化空間の創出、こういったことを進めてまいります。

次のページをお願いいたします。環境価値が評価される市場創出ということでございまして、まず、環境価値の見える化ということでございまして、輸送段階のGHG排出削減量の可視化でありますとか、建設工事におけるCO₂排出削減量の算定に資するマニュアルの

整備などを進めてまいります。

真ん中、環境価値を評価・認証する仕組みということでございますと、昨年の改正緑地法を踏まえまして、優良緑地確保計画認定制度、いわゆるT S U N A Gの普及を進めていきたいということ。また、住宅・建築物に係る省エネ性能の表示の充実というのを図ってまいります。運輸のほうにつきましても様々取組したいと思っておりますけれども、一番下でございますが、輸送事業者の削減努力、こういったものが適切に評価される仕組みの構築というものを図ってまいります。

右側、クレジット創出を通じた環境価値ということでございまして、ブルーカーボン由来のカーボンクレジット制度の充実ということを図ってまいりたい。また、共同輸送やモーダルシフトなど輸送分野におけるカーボンクレジットの創出・活用ということも図ってまいります。加えて、自然資本・生物多様性、これにつきましてもクレジットの創出・活用の検討を進めてまいります。

公共調達の関係ではグリーン製品の購入というのを進めてまいりますし、一番最後、国民・企業の行動変容が何よりも大事でありますので、その中で公共交通の利用でありますとか、荷主によるグリーン物流の活用などを推進していきたいと、このように考えております。

次のページをお願いいたします。最後に、グリーン社会を支える体制・基盤づくりということでございますけれども、一番左のところに関係省庁・自治体・産業界等との連携・協働のための場づくりということで、いわゆる官民協議会というものを積極的に活用していきたいと、このように考えております。脱炭素の関係や自然共生の関係は、既に様々な官民協議会がございますけれども、前向きに取り組むプレーヤーが集まるということが何より政策の推進力になるということでございますので、こういった場づくりというのをあらゆる場面で活用していきたいと、このように考えております。

右側、データ活用でございますけれども、脱炭素等々の取組におきましてもデジタル技術、データ活用、こういったものが大事でございますので、地域交通D Xでありますとか、建築G X・D X、こういったことをデジタル政策と環境政策の融合ということを図ってまいりたいと、このように思っております。

最後に、人材育成・体制づくりということで、国土交通G Xを担う人材育成の促進でありますとか、自然共生における環境教育の充実または中間支援法人の活動促進といったような取組を進めてまいりたいと思っております。

駆け足でありましたけれども、議事1、2に関係する資料説明は以上でございます。あり

がとうございました。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、議論に移りたいと思います。それで、今日も合同部会ということで非常に多くの方に参加していただいております。それで、大変恐縮なんですけれども、これから御発言いただく際に1人の発言が3分ぐらい、3分目安、それで事務局から3分過ぎると警告を出すぞと、もうちょっと丁寧な言葉ですけれども、ありますので、3分目安をお願いしたいと思っております。オンラインの人はチャットで3分ですよというふうに言っていただきますので、よろしくお願いします。

それで、さらに、今日は統制的な議事進行をしようと思っていまして、手挙げ、みんなばらばらじゃなくて、大体皆さんに1回御発言いただくと、これだけで60分ぐらいになります。事務局の回答があるということで、何人かに区切って御発言いただいて、それに対して事務局から御回答いただくと、そういうような進め方をさせていただきたいと思います。

それで、大体三、四人、四、五人、そのぐらいの方に御発言いただいて、それから事務局でというふうにしたいと思います。ということで進めますが、こちらからどうですかというふうにちょっと発言をお願いして、それで進めたいと思いますので、よろしくお願いします。

最初、別に社整審と交政審で順番というわけでもないんですけど、まずは社整審のほうで御発言いただいて、それから交政審のほう、まずは対面で御出席の方が最初で、それからオンラインの方は後からと、こんな感じにしたいと思いますので、よろしくお願いします。ただ、皆さん御発言いただくときに、ほかの人がこう言ったからああだとか、それにつながるような議論じゃなくても結構ですので、いろいろ言っていただいて、自由に発言ということをお願いしたいと思います。

それで、こういう場合は大体石田先生から発言していただくというのが倣いになっていまして、石田先生、それから伊藤先生、それから横張さん、鬼沢さん、こういうような順番で最初行きたいと思います。

それじゃ、トップバッターは石田先生しかいないと思いますので、よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。3分厳守で話したいと思います。

まず、産構審と中環審で政府全体の目標値で国交省は5,000万トンでいいよと、そういうのを勝ち取られたということ、大変だったと思いますけれど、御苦労さまでございました。ですから、それは粛々とやっていくということで、そういう内容からすると、今日御説

明いただいたものはいいなと、実現可能性があるなと思うんですけども、もうちょっと高望みしてもいいんだろうかと思います。

どこかで出てきておりますけれども、TCFD、金融庁が頑張ってプライム上場企業については、27年度からでしたっけ、プライム上場企業についてはScope 3まで全部出せと。公表して、そこに対してどういう対処をするかということでございまして、そういうことで、もうちょっと踏み込んでもいいんじゃないかなと。それで国交省のプレゼンスを高めていただくということは非常に大事かなと思いましたので、さらに頑張っていただければと思いますし、トップランナーというのは流域治水であったり、建設業であったりすると思うんですね、Scope 3という。ですから、特にその辺に注力していただければありがたいなと思いました。

あと1分ぐらいありますので、それとともに、細かい話になるんですけど、モビリティのところ、公共交通というのはちょっと小さく捉え過ぎているのかなという気がしております、これから特に条件不利地については交通サービスの在り方、モビリティサービスの在り方というのが随分大きく変わってくるように思いますので、その辺も反映していただければありがたいなと思いました。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。もうちょっと風呂敷を広げろという話であります。

それでは、次、伊藤委員でよろしいですか。伊藤委員、お願いします。

【伊藤委員】 ありがとうございます。順調に削減が進んでいるというところでは評価したいと思うんですけども、やはり国交省分野に占める排出量の割合というのは非常に大きいですし、また気候変動というのは急激に進んでいくというところがありますので、もう少し意欲的に取り組む必要があるのではないのでしょうか？特に1.5度以内に抑えるという目標の下で、果たしてあとどれぐらい排出していいものなのかというバックキャスト的な視点を持って、今のやり方でもいいんですけども、でも一応やっぱり目標として、「これしか出しちゃいけない」というようなものが出せると、もっと意欲が高まるのかなという気がいたしております。

それから、国交省分野の脱炭素の取組っていろいろな本当にあらゆる課題を解決するポテンシャルが同時にあるということで、その意味では非常にやるモチベーションにつながるのではないかなと。特に、私は地方におけるポテンシャルというのは非常に大きいと思っ

ています。再生可能エネルギー、それからグリーンインフラのクレジット化というところ
ところが非常に期待できるところではあるんですけども、ただ、地方というのは資金が本当
になくて、分かっているんだけど、どうやって取り組んでいいのか分からないというところ
に直面しているというところがあると思います。ですので、これからは企業も積極的に、
例えば再エネをつくるだとか、クレジットを創出するだとか、そういうところにも関わって
いかないとなかなか進まないのかなというふうに思っているんですね。そのときに、地域に
どんな資源があって、企業に対してこんなことにも活用できますよというようなことをつ
なげる役割というのもすごく大事になってくるかなと。そういうマッチング機能というの
もあっていいのかなとちょっと思っております。

それから、Z E Hに関しては、新築に関してはかなり進んできているのかなと思うん
ですけども、既存住宅の省エネ改修をした上でのZ E H化というところがなかなかまだ進
んでいないかなと思っております。特に都市部なんかは賃貸住宅に暮らしている方という
のがすごく多いと思うんです。ただ、賃貸オーナーさんはそういうものに対してのモチベー
ションというのがまだまだ進んでいないところがあると思います。ですので、既存の賃貸住宅
でZ E H化をすることによって、例えばそこで発電した電力によって、住んでいる人の光熱
費がすごく安くなるとか、そういうもので競争力がついていけば空室対策にもなっていく
のかなというところもあるので、そういうアピールをしっかりといただくということが
大事かなと思っております。

じゃ、この辺りで、ありがとうございました。

【山内部会長】 ありがとうございます。ちょっと右から紙が出てきちゃって申し訳ない。

それじゃ、次は順番で、横張委員、お願いしたいと思います。

【横張委員】 ありがとうございます。横張でございます。

私は立場上、ネイチャーポジティブやグリーンインフラといったキーワードにかかわる
分野が専門ですので、そうした面についてコメントさせていただきます。先ほどの御説明の
中で、吸収源対策に関しては既に目標値を達成しているとのことでしたが、とはいえ、言う
までもないですが、数字を見ますと、全体の2%弱程度しかコントリビュートしないわけ
で、もっと数字を盛る余地があると思います。

ただし、その際に、いわゆるジャングルに埋もれたような、あらゆる人工地盤をも緑化す
るといった方向性を考えると、我々も若干試算をしてみたのですが、あまりコントリビュ
ートはないと言わざるを得ません。むしろ日本の場合、耐震性能を高める必要上、人工地盤を

緑化するには躯体をより強固にせねばならず、そうすると建設過程で排出されるCO₂が増えてしまって、あまり意味がないどころか、LCA的に考えるとむしろ収支は悪化することにもなりかねない。ですから、そういった意味でも、今、伊藤委員もおっしゃったように、オフセットのクレジット化ということも含め、どうグリーンインフラを考えていくのか。そこに議論を展開していくことが非常に大事ではないかと考えています。

生物多様性に関しても同様でして、言い方は悪いかもしれませんが、猫の額のようなビオトープを一生懸命町の中につくっても、果たしてそれがどれだけ生物多様性に寄与するかといったことについては、いろいろと疑問視する面もあり、グリーンウォッシュにすぎないといったような議論もあります。そういった意味でも、いかにオフサイト、すなわち郊外部や農山村も含めた域外への貢献を促していくことができるか。そこが1つの肝になってくるのではないかと思います。

先ほど、TSUNAGIについても議論がありましたけれども、こうした認証制度も、オンサイト、すなわち自らの敷地の中においてどれだけ頑張っているかだけではなくて、域外に対してどれだけ貢献できているか。そこも積極的にカウントするというのが、今後、こうした認証制度を伸ばしていく上では肝の1つになるのではないかと考えています。

2分ということですので、取りあえずは以上にさせていただきます。ありがとうございました。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、次は鬼沢委員、お願いいたします。

【鬼沢委員】 ありがとうございます。御説明いただいた7つの重点分野の中の一番にくらしや経済の現場からという言葉がありましたけれども、実は国土交通省の施策は物すごく全体に行き渡っているんですけど、一国民から見ると、ちょっと遠い感じがするんですね。ですから、一人一人のくらしの中でも、いかに温暖化対策とかCO₂削減に貢献できるのかというところで、これはほかの省庁との連携になってくると思いますけれども、一人一人の国民の意識変化というのがますます重要ではないかなと思います。御説明いただいた中には国民や企業との連携とかという言葉もありましたけれども、もっともっとそこは進めていく必要があると思いますし、特に運輸事業者のところでは、大手ばかりではないです。やはり小さな中小企業のところが非常に多いですから、そういう事業者のところにもしっかりと情報が届いて、早いうちに行動変容が起こせるようなことが重要ではないかなと思います。

それから、今、横張先生から御説明がありましたが、吸収源対策は唯一100%を超えてはいますけれども、まだまだそこは工夫できるところがたくさんあるのではないかなと思いますし、中間支援という言葉も出てきましたけど、地方において、いかに中間支援をしながら、その人たちがウェルビーイングを感じられるような関わり方ができることがすごく重要ではないかなと思います。

以上です。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。

今、4名の方に御発言いただき、社整審の4名の先生ですけど、大体皆さんもっとやれとか叱咤激励の声、事務局いかがですかね。

【竹内環境政策課長】 御指摘ありがとうございます。石田委員、伊藤委員、また鬼沢委員から、もっと目標を高くといったこと、吸収源対策などはAを超えておるけれどもということだと思いますけれども、特に吸収源対策、確かにA評価で超えていますけれども、この先もさらに進めていくということはもちろん進めていきたいと思います。

また、意欲的な数字ということでございますけれども、今8,000万トン目標の中で27施策というのを掲げられておりますけれども、そのほかの施策でも、CO₂目標には直接はひもつけていないんだけれども、効果が上がっているものというのは必ずあると思うので、そういったところをもっと見える化していきたいなということは考えているところでございます。

また、順々に行きますが、石田委員から交通サービスも変わってきているのでというお話がございますけれども、今ちょうど公共交通政策基本計画も見直しております。もちろん、この計画を踏まえて環境行動計画のほうもさらに施策のバージョンアップを図っていくということはやっていく。そういうプログラムの機能も備えておりますので、しっかりやっていきたいと、このように思っております。

また、伊藤委員から地方のポテンシャルのお話がありました。鬼沢委員の話にもございましたけれども、いかに地域と企業、また住民、こういった方々が連携するかが大事だと思っております。環境行動計画の中でもプラットフォームの話でありますとか、連携を進めていくというのが横断的な視点というところで掲げておりますけれども、こういったことをしっかり進めていきたいと、このように考えております。

伊藤委員から、ZEHの、特に賃貸住宅の改修でありますとか、新築も含めてということかもしれませんけれども、もう少し賃貸住宅に訴求するような方策がないかということ

ありますので、こちらにつきましては住宅局と一緒に考えていきたいと、このように考えております。

横張委員からの吸収源対策のお話で、緑を盛ればいいというものではないというお話だったと思いますし、また、環境評価の見える化というのが多分大事なんだろうなということだと思います。S c o p e 3の話も石田委員から出ていたと思いますけれども、こういった環境評価の見える化ということを通じて企業の行動変容を促す、また、個人の行動変容を促すということが大事だということでもありますので、各分野、S c o p e 3を見据えた見える化という取組を進めておりますけれども、こういったことを全体的に底上げできるように総合政策局としても各局の取組を支援していきたいと、このように考えております。

以上でございます。

【山内部長】 ありがとうございました。

それでは、次の御発言に移りたいと思います。今度は交政審の方で、今、対面で御出席の方で、池之谷委員からでよろしいですかね。よろしくお願いいたします。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。僕のほうから鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進について少しお話をしたいと思いますが、このシフトの推進についてはD評価というふうになっていて、対策としては、認定総合効率化計画に基づく事業等に対する支援や普及啓発の促進等により、さらなるモーダルシフトの推進で対応というふうになっています。

また、新たな環境行動計画の中では、地球環境に優しい貨物鉄道輸送を一定以上利用している商品または企業に対してエコレールマークの認定を行って、マークの表示によって消費者に判断基準を提供するというふうにしています。2050年のカーボンニュートラル実現に向けた取組が求められる中では、鉄道はほかのモードに比較して環境優位性を有しています。鉄道へのモーダルシフトをさらに強力に推進していく必要があると思います。

そこで1点、GXの経済移行債の関係について申し上げたいと思いますが、発行されている経済移行債については、CO₂排出量の削減幅に着目した内容というふうになっていて、大手鉄鋼であったり、自動車メーカー、その施策に関する支援というふうになっているとともに、23年12月に国が公表したGX実現に向けた分野別投資戦略、この中には残念ながら鉄道分野というのが入っていないということになっていますので、産業間で大きな格差が生じる要因とならないように、国には鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進に向けた適切な政策誘導を行うように求めていきたいというふうに思います。

また、石田委員からもありましたとおり、公共交通の利用促進といったところでは、確かにハード面では交通政策基本計画の中でいろいろと施策をもんでいますけど、ソフト面の中で利用者に公共交通、バス・電車をさらに利用してもらうというようなPRを国としてやっていく必要があると思いますので、そこら辺の対応もよろしくをお願いをしたいと思います。

以上です。

【山内部会長】 大変失礼いたしました。

それでは、次、二村委員、お願いしたいと思います。

【二村委員】 ありがとうございます。今、つながりは要らないと言われたんですが、鉄道ネットワークの話が出ましたので、ちょっとそちらの貨物鉄道利用に関してから申し上げたいと思います。今回、D評価、4つのうちの1つが鉄道モーダルシフトであったということなんですけれども、実際に拝見しておりますと、環境優位だけれども、コストが実際にはかかっている、相当かかってしまうんだというような主張を各企業から伺ったりいたします。何とか環境優位の部分が金銭換算される、要はきちんと評価されるというようなことになると、ここ進むのかなというふうに思っております。

ただし、鉄道ネットワークは、現在、危機に瀕しております、2027年の鉄道使用料の見直し、それから31年の貨物調整金の期限が切れるという、この2つの段階でネットワーク自体が切れてしまう可能性が出てきているというところで、ここで申し上げていいことかどうか分からないんですが、危機に瀕しております。貨物鉄道というものの環境優位性から、何とか支援をしていただきたいと思っているところです。ぜひよろしくお願い申し上げます。

もう1点、カーボンプライシングが今後強化されていって排出量取引も始まるということでございますけれども、その効果と、それから事業者への負荷、これをきちんと見極める必要があるのではないかと思います。事業者は様々な工夫、努力をしていくものと思いますが、恐らくコストアップの部分もあるだろうというところでございまして、適切な補助が必要だと思います。

D評価のうちの1つ、港湾の取組がかなり遅れているということでございますけれども、この機器も相当高額でございまして、補助を適切に行わなければ、とてもじゃないけれども進まないという状況にございます。また、省エネ・クリーンエネルギーへの移行の第1番目のところなんですけれども、ペロブスカイトの話がございました。港湾の関連事業者の皆様とお

話をしておりますと、非常に興味があると、だけれども大変に高い。また、生産能力もまだまだというところございまして——そうですか。すみません、経過だそうございまして、適切な補助をよろしくお願い申し上げます。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。

鉄道を大切にというのをお二人おっしゃいましたけど、次は岡本委員、お願いいたします。

【岡本委員】 NIPPON EXPRESSの岡本です。今日初めて参加いたしまして、いろいろと勉強になっております。先ほど御説明にありましたけれども、当社も再生資源の取組というところで御紹介にありましたけれども、建設業と物流との資材循環システムということで掲載されておりましたけれども、このようなCO₂排出量削減に向けた取組を今後強化しているところです。質問というか、ちょっと御意見ということで、以上になります。

【山内部会長】 ありがとうございました。

交政審のほうの3名の対面の委員の方の御発言が終わりましたので、事務局のほうから御回答、あるいはコメントをいただければと思います。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございます。池之谷委員と二村委員から貨物鉄道の御指摘がございました。D評価というところは、ちょっと評価軸の定め方が2013年度目標と比較してというのが大前提にあるものですから、どうしても絶対的な物流量が減っているというのが効いてしまってD評価ということであるんですけど、社会的な重要性というのは全く失われているものではないと、このように考えておりますので、鉄道局から補足があればコメントをいただければと思いますけれども、鉄道へのモーダルシフトというのはしっかりやっていきたいということと、池之谷委員からGX移行債の貨物鉄道への適用もといったような話でありますとか、二村委員からも貨物鉄道に対する補助でどういうことができるのかというようなお話もありましたので、そういったことを鉄道局と連携して経産省へも働きかけていきたいと、このように考えております。

また、ペロブスカイトの御指摘も二村委員からございましたけれども、こちらも国産の技術であるということで国策として広めていくということでありますので、こちらも経産省さんとも御相談しながら、いかに普及を早く進めていくかということと一緒に取り組んでいきたいと、このように考えております。

池之谷委員から公共交通の利用促進の御指摘もありました。ありがとうございます。こちらも国土交通省の一丁目一番地の施策ということでございまして、事業者のみならず、利用

者へのPRというようなこともしっかりと進めてまいりたいと、このように思っております。特に公共交通というものの自体への関心をまず持ってもらうということも大事だと思っております。今は使っていないなくても将来使うとか、子供ができたら使うであろうとか、いろいろな人生のフェーズ・フェーズで公共交通を使う場面というのは必ずあるわけでございますので、そういったこともしっかりと見えるようにすると、今使っていない公共交通も大事なものだということ、社会を支えているものなんだということが伝わるのかなと思います。そういったところを関係部局にもしっかりと伝えてしっかり取り組むようにしていきたいと、このように思っております。

以上でございます。

鉄道局さんがもし今何かあれば補足をお願いしますが、いかがでしょうか。

【鉄道局】 鉄道局です。貨物鉄道等々御言及いただき、ありがとうございます。当局としても、二村委員からも御指摘ありましたとおり、貨物鉄道のそもそものネットワーク維持というところも課題意識として持っている中で、脱炭素化、モーダルシフトというところでも取り組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きJR貨物等、事業者と連携の上で必要な取組に取り組んでまいりたいと考えております。

当局からは以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。

一言だけコメントすると、今、課長がおっしゃった最後の今使っていないけれども、将来使うかもしれないとか、時代の変化とか環境変化で使うかもしれない。オプションデマンドという経済学で言葉を使うけど、昔からそれ大事だと言われながら、なかなかその価値がマーケットに反映されないということなので、そういうのも考えていただくとすごくいいのかなと思います。すみません、個人的なコメントで申し訳ない。

それでは、対面の委員の方の御発言が終わりましたので、オンラインの方の発言でお願いしたいと思います。まずは、社整審からですね。それで、高村委員、谷口委員、勝見委員という順番で、それでは高村委員、御発言をお願いいたします。

【高村委員】 ありがとうございます。高村でございます。先ほどまでの委員の先生方からの御発言にもありましたけれども、国交省所管の分野での対策の強化・加速化というのは非常に重要だと思っております。今、GXを語る上でもインフラの脱炭素化なしには実現できないですし、同時にそれが循環経済の取組によってさらに進む、あるいは自然に配慮したインフラづくりということを統合的に実現していくという意味でも非常に重要で、これは

先ほど石田先生もサステナビリティ情報の開示の義務化の話も出していただきましたけれども、これは日本のロジスティックを支えているインフラ関連の企業の皆さんの取組を進めることによって、日本の企業全体の資本市場での評価、競争力を支えるという意味合いもあると思います。

ぜひ、そういう観点からお願いをしたいと思いますのは、今回、点検評価について、2023年度について出していただいているんですけれども、既にある意味では目標を超過する速度で進捗しているもの、あるいはなかなか進捗が進んでいないものがあるわけですが、改めて全体の達成度を評価して対策を積み増す可能性を検討いただけないかということです。といいますのは、2035年、それから2040年の国の温暖化目標が決まり、これは2050年カーボンニュートラルに向けて直線的に減らしていく道筋であるわけですが、現在の活動量当たりの排出原単位の改善率のままですると、50年カーボンニュートラル、あるいは35年、40年の温暖化目標に達する改善率ではないということも分かっています。そういう意味でいくと、明らかに国全体としても、これ国交省所管だけでなく、国全体として対策の積み増しが明らかに必要で、経済活動当たりの排出を減らしていくためにどういう追加的な対策が必要なのかを御検討いただきたいと思います。特に進捗が思わしくないところは、その要因分析をお願いしたいと思いますし、達成が進んでいるところも、もちろん要因分析を踏まえた上で、さらに積み増すことができないかということも御検討いただければと思います。

特に短期的には3つお願いしたくて、1つは、照明対策です。これは蛍光灯水銀規則との関係でも蛍光灯の規制が入ってまいりますので、LEDに切り替えていく、非常によいタイミングになると思います。

2つ目が、特に冷媒に、多くの冷媒を使っている物流施設などの建て替え、ないしは更新、早期の機器転換の促進です。これはフロン類の対策に非常に大きな効果があり、全体としての排出削減を進めていくと思います。

3つ目が、今日御紹介ありましたけれども、今、住宅局のところで進めていただいている対策の強化ということ、ぜひ実現に向けて進めていただきたいと思います。この間、建築物省エネ法対応、それからホールライフカーボンの建築物対策、現在進行していると思っておりますが、こちらについて、省としても健全なレジリエントなインフラをつくる対策として強力に進めていただければと思います。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、谷口委員、どうぞ御発言ください。

【谷口委員】 御説明、どうもありがとうございました。まず、資料1－1の11ページのところでは主な指標として挙げられていて、こういうきっちり評価を行うということ自体がとても大事なことですし、数字で出すということはすばらしいと思って伺っていました。ただ、一方で、この項目を見てびっくりしたのが、運輸部門の主な指標としてモーダルシフトが挙げられていないということです。例えば、自家用車から公共交通とかへのモーダルシフトとか、物流でもトラックから鉄道輸送へのモーダルシフトとか、このままだと日本ではこういう政策をあまり重要視していないというふうに認識されかねないと思います。もしかすると、ほかの項目に比べてCO₂削減量がわずかということなのかもしれないですけど、ここ数年、EU域内の学会やミーティングに参加すると、自動車交通量の削減というのをかなり明確に掲げています。逆に日本では自動車交通量を減らす政策はないのと驚かれます。パリの環状高速道路のペリフェリックで制限速度を下げたり、将来的には車線数を半減させるとか、都市部への自動車流入を抑制する、そういうようなインフラと規制と料金施策とソフト施策モビリティマネジメント、そういうのを組み合わせてモーダルシフトに取り組んでいる。そこがあまり見えないなと思って伺っていました。

あと資料2－3の9ページで、公共交通の利用促進というのが国民・企業の行動変容の促進の項目にちらっとだけ出ていました。これは先ほど国交省の一丁目一番地の政策と事務局さんがおっしゃっていたんですが、それにしても大分扱いが小さいというのが率直なところです。

今、国民全体の外出回数が減っている中では、自動車交通量の削減が伴わないと公共交通の利用促進というのは実現できないと私は思います。自動車交通量の削減、自動車と公共交通の使い分けが必要と書いていないのは、大分奇異に感じます。自動車業界さんへの忖度なのかもしれませんが、自動車の販売台数自体は、私は維持したままでいいと思いますけれど、問題は車を使った移動とか交通量ですね。交通量が減ると渋滞も交通事故も減りますし、もちろん環境負荷の低減にもつながるし、無駄なコストを省くという意味でもいいと思います。交通量は経済指標の1つで、好景気のときに交通量が上がるとか、そういうのは分かりますが、国として自動車交通量をどう考えるのかみたいなことを、このご時世、この時期にそれを打ち出さないというのは、ちょっと恥ずかしいんじゃないかなと私は思いました。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、次は勝見委員、どうぞ御発言ください。

【勝見委員】 ありがとうございます。勝見です。よろしくお願いいたします。

今回、環境施策の点検、それから環境行動計画、大変な作業を進めていただいているということでありありがとうございます。グリーン社会小委員会のほうにも参画させていただきました。私は土木建設の分野で、特に材料のリサイクルについてやってきておりますけれども、今回、資源再生について方向性をしっかり示していただいているということでありがたいと思っておりますけれども、文書資料ではなかなか伝わりにくいところなのかもしれません、いろいろ仕事で関わらせていただく中で、ある観点での環境意識の高まりがかえって別の観点での環境行動を妨げてしまうといったこともございまして、環境行動計画の中ではトレードオフといった言葉で取り上げていただいているところでございます。現場に関わっている方々が悩んでおられたり、逆にもっと勉強していただきたいなといった場面に会っております。

資源再生の分野では、こういったところでリサイクルする材料の品質の問題、避けるのが難しい微量な有害物質の含有や風評的なもの、あるいは土木建設材料としての強度などの特性で、比較的小さな問題、あるいはクリアできるはずの問題が大きな問題となってしまうという旗振りが排出側の旗振りだけでは少し不十分で、需要と供給の需要の部分でもしっかりと再生資材を使っていくというような今後体制をつくっていかないといけないという点についても重要ではないかという具合に考えているところでございます。

建設分野の特性としては、大量に物を使って、それが環境中に残る。そして簡単にやり直しができないという、当たり前のことですが、そういうことがございまして、その中で再生資源を使っていくという重要性、難しさ、そしてこの問題は他省庁とも関わりますし、産官はじめ、様々な関係者が関わる問題ということで、方向性について、ぜひ情報共有の取組をしっかりと進めていただきたいと考えております。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。それでは、社整審のほうの3名の委員の御発言が終わりましたので、事務局のほうから御回答、コメントをいただければと思います。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございます。まず、高村委員からの御指摘で、具体的に進めてほしいと言われた照明のLEDへの切替えの話、冷媒を物流施設で転換促進の話、

また、住宅局の取組のライフサイクルコストの見える化といったようなお話がございました。そのうち照明のことで、国交省で取り組んでいるということで言いますと、道路の脱炭素計画などにもしっかり書かせていただいているという認識ですけれども、道路照明は全部LEDに換えるんだという意気込みで直轄道路、また高速道路での転換を進めていくというようなことをやっておりますが、これが国交省全体のインフラの取組となるように努めていきたいと、このように思っております。

物流施設の転換促進につきましては、物流・自動車局からコメントいただければと思います。また、高村委員から全体的な進捗状況の管理の中で原単位への御指摘がございました。おっしゃるとおりでございまして、活動量が落ちているので、見た目、目標達成できているということでは当然不十分なわけでございまして、原単位・省エネ化、こういったことをしっかり各モードで進めていくということを進めつつ、また、谷口委員から御指摘があったように、そもそも自動車交通の量を適正化するといったような取組、公共交通利用促進について指標がないのではないかという御指摘もありましたが、実はあるんですけれども紹介しなかった。というのは、紹介するようなことがなかった、進捗評価の欄でいうと、A、B、C、Dではなくて、Eというデータがないという評価になっていたものですから、御紹介しなかったところです。谷口委員、御指摘のとおりでございまして、歩いて暮らせるまちづくりとか、公共交通利用促進とか、種々取組をやっているところが、なかなかデータに表れないところはあるんですけれども、しっかり取組は継続してまいりたいと、このように考えております。

また、勝見委員からリサイクルの関係の御指摘もありました。その中で特に需要側の対策も必要なのではないかという御指摘がございました。これは公共交通の利用促進、モーダルシフトの利用促進と共通すると思いますけれども、いかにマーケット、利用者側に受け入れられるようにするかという視点でいろいろな施策というのは取り組んでいかなきゃいけないなど、マーケットインの考え方もまた一つ大事なかなと思いながら聞いておりました。御指摘ありがとうございます。

以上でございます。

【山内部会長】 さっきの物流・自動車局は何かある。

【竹内環境政策課長】 すみません、物流・自動車局で倉庫の関係のお答えできる方いらっしゃれば、コメントをお願いいたします。不在のようですので、

高村委員からの御指摘はしっかり伝えていきたいと思います。ありがとうございます。

【山内部会長】 よろしいですかね。それでは、今、社整審が終わり、交政審のほうでリモート参加の方は大久保委員、塩路委員、中道委員という形でお願いします。

大久保委員、どうぞお願いいたします。

【大久保委員】 ありがとうございます。今までの御発言とも関連いたしますが、4つの相互に関連する事項について申し上げます。

1点目は、指標の改善です。現在、今日のお話にもありましたように、温暖化対策につきましては定量目標が多く設定されておりますが、生物多様性等については定性的な指標にとどまるものも多く見受けられます。今回、資料2-2で示していただきましたように、新しい環境行動計画は各種の環境施策の相互関係を明らかにしている大変重要な改定であったと思っておりますが、その中で価値の見える化ということも入っておりますので、この環境行動計画が今年度以降進んでいく進捗の中で、必ずしも私は全てを定量的指標にすべきであるとは考えておりませんが、そうした価値の見える化の成果等を、定性的な指標の改善にも今回の期間中に反映させていくということがネイチャーポジティブを含め、気候変動はもちろん、そのほかの環境上の目標を達成していくために非常に重要なことであると思っておりますので、そうした指標の改善を進捗の中で進めていくということが第1点です。

第2点目は、より重要なのはそうした成果が、ほかの関連する国交省の施策に反映されるということで、先ほどから出ておりますように、公共交通は私たちの生活の基盤であるにもかかわらず、現在、人口減少、あるいは人手不足といった観点から、鉄道・バス等々大変な危機に直面しております。それが環境の側面から見ると、どのような価値、意義を有するかという観点をしっかりインプットしていく。また事前復興などの取組の中にもそうした環境の視点をきちんと反映していけるように、指標が活用されるようにしていくということが重要であると考えております。これが2点目です。

3点目は、現在、国交省が各種のガイドラインを精力的に策定しておられますけれども、そのように考え方をしっかりと示して、時宜に応じてこれを改定していくということも必要であると思っております。インフラについて言えば、計画段階でのガイドラインの改定でありますとか、あるいは生物多様性の観点で言えば、基本的には回避、最小化、現場での機能回復、復元、そしてオフセットという優先順位が基本的な共通の認識としてあると思いますので、そうした考え方を踏まえた上で、先ほど別の委員から都市の中でグリーンインフラをどう進めていくかということに関する問題提起もありましたけれども、そうした都市の

中での生物多様性といったものについても基本的な考え方を示した上で進めていくということが重要であると思っております。その意味ではSITESとかLEEDとか、様々な評価手法があり、実際に活用例を見てみますと、やれることがまだまだいっぱい都市においてもあるという印象を持っておりますので、そうした各種の手法、活用も進めていただきたいと思います。

4つ目は、そうしたものの有効性を示すということは活用の促進に重要であるわけですが、その意味ではDXは大変重要であると思っております。例えば、多様な主体が簡単にシミュレーション等ができるようになる。そうした仕組みのオープンデータの促進をさらに進めていただきたいと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、次に塩路委員、お願いいたします。

【塩路部会長代理】 塩路です。今日はアクションプランについての現状と点検結果の概要、今後の指針について取りまとめて御説明いただいたと思います。いつも申し上げていますが、国交省の所掌する多種多様な施策について、着実な行動計画を立てられて点検・評価できる形に取りまとめられていると評価します。ただし、石田先生の御指摘にも関連すると思いますけれども、将来を見据えた取組というのが十分に見通せているのかなと少し疑問に感じました。その意味で、例えば私の専門とする自動車技術に関して少しコメントさせていただきます。皆さん御承知のとおり、CASEというものの発展で100年に1度の大変革と言われている中で、それらの流れとか方向性が必ずしも今日御説明いただいた中に十分取り入れられているとは言えないように思いました。

コネクティッドについては、クラウド内でのAI予測だとか、あるいは5G、V2X等の情報通信インフラの進展の取組が、またオートノマス、自動運転についても、この2～3年で大きく社会実装の状況が変わってくると予想されている中で、それに対する姿というイメージが、さらにシェア&サービスに関する新たなビジネスへの対応であるとかが、行動計画に少し記載されていても良いかなと感じました。また、エレクトリシティ、電動化に対しては、バッテリーについて少し書き込まれていましたけれども、バッテリー循環ですね、私もグリーン社会小委員会にも参加していて、そこでも申し上げましたが、バッテリー循環社会の構築に対する対応というか、取組ですね、そういうものに対しては少し明確でないように感じました。もちろん、これら行動計画についてはこれっきりでなく、最初に書かれ

ているように毎年度フォローアップするということですので、将来を見据えた形でこれからの議論の進展に期待しています。ぜひ夢のある将来、そういったものに関するイメージが持てるような、そういう形の議論をしていただければなと思っています。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、中道委員、お願いいたします。

【中道委員】 ありがとうございます。東京科学大学の中道と申します。

まず、環境行動計画全体については、国連に提出された最新のNDCを見ると、部門別の温室効果ガス排出削減目標が示されなかったみたいなので、国土交通省で着実に進められそうなことをまとめていただいていると思います。ただ、個別施策の積み上げという意味では、各分野で進められている施策を新たに出てきた課題も踏まえながら環境の視点でうまく束ねられていると思うのですが、全体の削減目標に対する重要性や緊急性の違いが分かりづらいのかなというふうに感じました。そこで、今後の点検の際には、進捗を踏まえて何に力を入れてもらいたいのか分かるようなメッセージを見せられれば、業界や国民も動きやすいのではないかと考えました。

そういった観点から、交通分野で2点ほどコメントさせていただきます。1点目は、資料1-1の11ページの右上の次世代自動車の普及、燃費改善のところでは、CO₂削減目標が2,674トンとなっていて、ほかの施策と比べて値が非常に大きいかと思います。資料1-2の44ページの左上のグラフも自動車全体だと思われるんですけど、国土交通省としては事業用自動車の導入補助を行っているのであれば、事業用を分けられないかという検討などをしていただいたほうが着実に進められるのではないかと思います。

2点目は、前回の点検、評価が低かった施策に対してどうするかという視点で、今回の環境行動計画がつくられているのかという観点です。例えば資料1-2の70ページの自家用自動車からの乗換輸送量は前回も評価がEだったんですけども、これは、ほかの委員の先生方からもコメントがあったように公共交通に関連するかと思います。1目に挙げた次世代自動車への買い換えには年数がかかることを考えると、自動車などの個別移動を減らして省エネルギー化する努力も続けなければいけないという意味で非常に重要かと思いますので、次回の点検の際は、そのように時間軸を比較して複数の施策を関連づけたような書きぶりをしてメッセージを出していただけるといいのではないかと思います。

総力戦でどれも同じように推進しなければ脱炭素化できないという考え方もあるんですけ

ど、全体の削減量や進捗状況を見て、環境の視点で力を入れるべき施策を見られるのはこの部会だと思うので、今後の点検で何をできるかという考え方で2点コメントさせていただきました。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、3名の委員の御発言がありましたので、事務局からお願いいたします。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございました。まず、大久保委員からの御指摘、全部で4点あったかと思います。価値の見える化の話がございましたけれども、こちらはこれから取り組んでいきますというようなことが環境行動計画上の位置づけみたいなのところがあるんですけども、来年、この環境部会も定期的を開催させていただきますけれども、並行して価値の見える化も各分野ごとに検討が進んでいきますので、その結果などは、ぜひこの環境部会の場合でも御説明させていただく機会をいただければと思いますし、計画そのもののへの反映ということもできるものから順次進めていきたいと、このように考えております。

2つ目が、グリーンインフラにつきまして、これも価値の見える化等々とも関係する話がありますけれども、いろいろな施策を、生物多様性の事例がございましたけれども、いかにロジカルに論理的に説明していくというのが政策広報する上では大事かと思います。いろいろな分野のことが同じ軸で語られるというのは、特に環境分野に関しては大事なかなと思っておりますので、価値の見える化の議論というのも常に、横の分野はどのようにS c o p e 3の考え方を整理しているのかとか、そういったことが大事なかなと思っておりますので、意を用いてやってまいりたいと思います。

また、DXが重要であるという御指摘もありました。資料2－3のほうでも少し一部御紹介いたしましたけれども、太陽光発電などのポテンシャルをP L A T E A Uの技術も生かしながら見える化していくというようなことをやっていたところでございますので、こういった取組をほかの分野でも広めていければと、このように考えております。

塩路委員からも新技術がしっかりまだこの計画に反映されていないというような御指摘だったかと思います。なかなかまだ施策として熟度が高まっていないものなどもたくさんあつたりしますので、直ちに指標化できなかったり、事情はありますけれども、できるものから吸収して環境行動計画という中でもメッセージとして出していきたいと、このように考えております。

また、中道委員からの御指摘で事業用の自動車の排出削減の数字を特出しできないかというお話があったかと思います。こちらにつきましては、確認いたします。事業用自動車は緑ナンバーという意味なのか、乗用車以外のトラックということかですけど、ちょっと事実関係を確認して、またお伝えしたいと思います。例えば資料1－1の11ページの中ではトラック輸送の効率化というようなところで評価Bとなっておりますけれども、整理して、事務的に御返事したいと思います。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、次は、宮島委員、村山委員、山戸委員という順番で、宮島委員からお願いいたします。

【宮島委員】 ありがとうございます。本当に丁寧な計画の分析をどうもありがとうございます。やはり気になるのはAになっていない、評価が落ちている4つのところで、もちろん、私たちに示されている以上に分析はされていると思うんですけども、今後速やかに改善というか、目標に沿った形になるようにということを頑張っていただきたいと思います。

世の中のムードを盛り上げるということも非常に大事だと思うんですけども、全体的に気候が相当変になっている、暑くなっているという状況の中で、何とかしなければいけないというような一般の気持ちもあると思います。一方で、国際的には気候変動に対する意識や行動がむしろ後退している部分というのもあると思ひまして、両方に触れている中では、どうやってこの目標が非常に明確な必要なもので、それに対してみんなが、特に横串でいろいろな形で力を合わせながら進まなければいけないかということを消費者側もしっかりと認識する必要があると思います。

特にこれだけ暑いと、住宅の分野というのはすごく気になりまして、みんながクーラーをひたすらつけなければいけないようなときの断熱ですとか、住宅はやっぱり一度造ってしまふと、あるいは早い段階でやらないと、今、工賃とかもすごく上がっているんで、この先どんどんやりにくくなるのではないかと、あるいは取組が遅れるのではないかとというような心配もあります。今、高かったり、特に既存住宅は手をつけにくい部分もあるのかもしれませんが、そういったところを消費者側の意識も高めながら進める必要があると思ひておりまして、その意識の割には、特に戸建てなんかは中小の工務店が多いので、そこら辺の意識はばらばらだと思いますので、そういったところも進めていただきたいと思ひております。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、村山委員、御発言ください。

【村山委員】 ありがとうございます。CO₂排出削減の最新実績を見ますと、運輸部門については、2030年の目標削減量の達成に向けて実績が出ているなと思う一方で、やっぱり一層努力する必要があるんだということが分かりました。運輸部門のCO₂排出、GHG排出削減の鍵というのが、1つはグリーンエネルギーへの移行だと思います。国内物流の40%を担っている内航海運、ここではバイオ燃料、貿易の99.6%を担っている外航海運ではLNGからアンモニアに移っていくという形で、今、主には考えている方が多いなと思いますけど、まだどういう燃料が主流になるか分からないという状況ですので、国内外の状況をよく把握しながら目標に到達できるよう、産業側がグリーンエネルギーに移行できるよう国が後押ししていく必要があるかなと思います。海運であれば、省エネ、船舶の導入、新燃料の利用について支援をしていく必要があるのかなと思います。

一方で、これは船舶に限ったことじゃないですが、運輸部門のグリーンエネルギーへの移行というのが、どうしてもコスト増加は避けられないと思いますので、社会とか国民からどのように理解、協力を得ていくのかということが今後重要になるだろうと思います。社会・国民にどのようなコスト負担が発生し得るのか、例えばですが、シミュレーションして、それを示していくということが1つあるかと思います。逆に言いますと、社会・国民がそういった負担に理解を示してくれないと、運輸部門のグリーンエネルギーへの移行、結果的に排出量削減の達成というのが難しくなっていくんじゃないかなと思っております。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございます。

それでは、山戸委員、どうぞ御発言ください。

【山戸委員】 ありがとうございます。本日も国土交通省の環境行動計画改定の御説明をお伺いしまして、環境への取組を7つの重点分野を掲げて、日本全体で幅広く進めていただいていることを改めて認識いたしました。

自動車の分野では、次世代自動車の普及促進、充電・充填インフラ設置への協力など、省エネ、クリーンエネルギーへの移行に向けて様々な御支援をいただいております。例えば、資料1-2の44頁では、新車販売台数に占める次世代自動車の割合が23年度には57.2%になるなど普及が進んでまいりました。本当にお礼を申し上げたいと存じます。

一方、この頁の排出削減量の見込みと実績を見ますと、2030年度目標の達成に向けては、取組の一層のスピードアップが必要であると思っております。申し上げるまでもなく気候変動への対応は待ったなしであり、あらゆる手段を通じた迅速な排出削減対策が必要と認識しております。自動車メーカーとしましては、自らできることはやり切ってまいりたいと考えてございます。

国土交通省におかれましては、次の2点について一層の御支援と御協力を賜りたいと考えております。1つ目は、航空機や船舶だけでなく、自動車にもCN（カーボンニュートラル）燃料を導入していくことが不可欠であるという点です。資源エネルギー庁から6月にガソリンのバイオエタノール導入拡大に向けたアクションプランをお示しいただきました。このプランを受け、E10、E20に対応する車両の早期普及や消費者に御認識いただくことが必要であると考えております。自動車業界としましても全力で取り組んでまいりますが、国土交通省におかれましても対応車両の普及促進に向け、車両の規制、認証の面での柔軟で迅速な対応や環境価値の見える化、消費者への普及啓発などお願いしたいと存じます。

2つ目は、車両から排出されるCO₂の約48%が商用車からのものである中、事業者様にとって排出削減対策の導入、運営コストが大きなハードルになっていることから、商用車での次世代自動車の普及と排出削減に一層御支援いただきたいというところでございます。この点に関しましても既に様々な施策を実施いただいておりますが、高速道路利用時のインセンティブも含め、幅広い支援策について御検討いただければありがたく存じます。

本日は、2023年度の進捗状況をお示しいただきましたが、今後も毎年の進捗を確認して、30年度の削減目標が効果的かつ効率的に達成できるよう、政策、予算配分の調整を図っていただければと考えてございます。よろしくお願いいたします。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、事務局から御回答をお願いいたします。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございました。宮島委員からは消費者側への喚起、建て替えや、車もそうだと思うんですけども、新しい環境性能の優れたものへの買換えというものを促進していくことがいかに大事かというようなことの御指摘だったかと思えます。

これは山戸委員からの御指摘で、商用車に関しても同様の御指摘があったと思います。なかなか限られた財政制約の中ではありますけれども、関係部局とも連携いたしまして、なるべく買換えが進むようなことを、予算面、税制面、様々な施策ツールがありますので、そのよ

うにして取り組んでまいりたいと考えております。

また、村山委員から船舶の関係で御指摘がございましたけれども、御承知のとおりでありまして、ゼロエミッション船の船舶への実証運航でありますとか、そういったことを含めて、燃料につきまして、どれが使われるようになるか、まだ国際的にもいろいろ流動的な状況ということだったかと思えますけれども、ここで日本の海事産業が主導権を取れるように、ぜひアンモニア船、水素船、こういったことは成功させていきたいと考えておりますし、こういったものがしっかり荷主さんに、また、国民に選ばれるような環境づくりということにも引き続き取組を進めてまいりたいと、このように考えております。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございます。これで委員の方、皆さん、一当たり御発言いただいて、事務局から御回答いただいたんですが、皆さん、非常に真面目に3分でやっていただいたので、少し時間があるので、ぜひとも言いたいという方がいたら追加的な発言を受けたいと思います。何か、どなたか。大丈夫、石田さん。

【石田部会長】 望みを高く、目標をさらに積み増しをしてということで、よく言われるんですけど、そういうことをやっていくと連携と協働って必須なものになっていくんですけど、お示しの環境目標、行動計画とか、あるいは実績値なんかを見ていると、具体的にしなければならぬほど連携と協働が難しくなっていくということもあるんですね。これは国土交通省にかかわらず設置法があるので、役割分担って決まっていますから、口で言うほど簡単なことではないということを重々認識した上で、でもそこに向かってチャレンジしていくということが強く求められると思いますので、ぜひそういう雰囲気や、あるいは機運を行政の中でも培っていただければ、いい計画ですので、それがさらに進んでいくのかなというふうに思いますので、よろしくお願いします。

【山内部会長】 ありがとうございます。ほかよろしいですか。

どうぞ、伊藤委員。

【伊藤委員】 先ほどクレジットの話をちょっとしたんですけども、ブルーカーボンを進めていくとなると計測が非常に難しいと思うんですが、国交省のほうで例えば災害対応とか、適応になるのかな、洪水が起きたところを例えば衛星で観測するとか、そういう技術も使っておられると思うんですけども、そういうものを応用するような形でクレジットに衛星などを活用していくということができないかどうかということをお聞きしたいのが1点と。

それから、自動車をなるべく減らしましょうというような話は、今日の委員のお話からもいろいろ出てきたんですけれども、自転車というのをいかに活用するのかというのも一つ大きい政策になるのかなと思います。ただ、自転車道路というのが日本はなかなか整備されていないので、物すごく危険を伴うというところ、そこをどうにかしてほしいというところが1点と。地方創生という意味でも、今サイクリストの方が全国で自転車で回れるようなところを回っているというところもありますので、進めていただけると地方創生にも資するのかなというふうに思っております。

以上です。

【山内部会長】 ありがとうございました。ほかよろしいですか。よろしいですかね。ありがとうございます。

それじゃお二方から追加的な御発言がありましたので、事務局の御見解を伺いたいと思います。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございます。石田委員から関係省庁間の連携を頑張れという激励があったかと思います。実は、霞が関全体の雰囲気としては、施策間の連携が大事で、施策の相互乗り入れみたいなことは積極的にやっているかなと思っておりまして、地方創生などでも主体間の連携とか施策間の連携とか、そういったことを強く打ち出されております。国交省の、特に自動車関係、住宅関係の取組なども、各省庁の施策、制度をうまく使わしていただいているという面もございます。今後の課題といたしましては、国交省の所管する業界が他省庁の制度をよく知らないことというのが実は結構あるというふうに見ておりまして、そこを各省庁の施策で利用できるものは国交省の業界としてもちゃんと使っていくということの雰囲気づくりとか、情報提供の在り方とか、そういったことから始めていきたいな、このように思っております。

また、伊藤委員からブルーカーボンのクレジット検索に衛星が使えるのではないかなという御指摘がありましたが、港湾担当に技術的な話でありますので確認して御返事したいと思いますけれども、ブルーカーボンの吸収量の算定方法自体は、これは世界初の取組というふうに承知しておりますので、トップランナーになれるように頑張っていきたいと思っております。

また、自転車の活用についての御指摘もありがとうございます。CO₂の削減目標ということであると、今まで自動車で動いた人を自転車に転換させるということになるのかなというふうに思っています。通勤を自動車から自転車に転換した人というのが指標になった

りするんですけれども、そういった狭義の普及啓発ということに限らず、自転車というのをより広く社会で使っていきたいという、インフラ面の整備も含めて、今取り組んでいるところでもあります。地方創生に資するというお話もありましたけれども、自転車の活用というのはしっかり取り組んでいきたいと、このように考えております。

以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。

それでは、この議題については以上ですけれども、1つだけ感想を言わせていただくと、さっき宮島委員もおっしゃっていたけど、雰囲気をもうちょっと盛り上げないといけない。いろいろ国際的な状況もあって、少しこういった問題についての社会的な認識とかが停滞感みたいな感じがするんですね。今年頑張ったら、来年の気温が32度になればいいなんて、そういうことじゃないので大変だと思うんです。そういう面では雰囲気、それから情報発信をお願いしたいなと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、議題3に移りたいと思います。それは、排出枠の割当方式検討小委員会の設置であります。事務局から御説明をお願いいたします。

【竹内環境政策課長】 では、資料3-1を用いまして御説明したいと思います。排出量取引制度、先ほど高村委員からもありましたけれども、来年の4月、来年度から、GX改正法に基づきまして、制度が正式に稼働するということでございます。お願いするのは、この排出取引制度の運用に当たりまして交通分野で定めなければいけないことがございますので、それに向けた検討の小委員会を交通政策審議会環境部会の下に設置させていただけないかというようなお話でございます。

背景説明をさせていただきます。次のページをお願いいたします。まず、排出量取引制度でございますけれども、これに参画する事業者につきましては、まず、排出枠を割り当てられることとなります。排出枠と実際の排出量を比較した場合に、排出量が少ない場合につきましては、余剰分を売却できる。逆に排出量が排出枠を上回る場合は、その不足分を取引所から調達しなければならない。こういった制度でございまして、これが令和8年度から始まるということでございます。

この排出枠を各企業にどう設定するかというものにつきまして、交通政策審議会で議論いただきたいのですけれども、次のページをお願いいたします。1つ、ベンチマーク方式というものがございます。排出枠というのは、基本的には排出原単位掛ける活動量というようなことで整理されるのでありますけれども、業界ごとに目指すべき排出原単位を設定する

というのがベンチマーク方式でございます。この排出原単位、ここで上位X%と点線で引いてございますけれども、ここがベンチマーク、排出原単位として目指すべきものということでありまして、同業他社に比べて多い少ないということはございますけれども、業界一律でベンチマークを設定すると。このベンチマークに基づいて個々の活動量を、企業の活動量を掛けると、それが排出枠となると、そういった方式でございます。

ちょっと脱線しますけれども、このベンチマーク方式によることができない業界につきましては、グランドファザリングというような考え方になりますけれども、各企業の毎年の排出量の実績をベースに、どんどん削減していくというような方式で排出枠を割り当てると、このようになっております。

1 ページ目に戻っていきますと、排出量取引制度につきましては、改正GX法に基づきまして、一定量のCO₂排出量を出している。具体的には年間10万トンというようなことで線引きがされると認識しておりますけれども、その企業につきまして排出量取引制度への参加が義務づけられるということで、運輸部門につきましては、幾つかの業種、業者がこの制度に参画する予定でございます。

3つ目の丸でございますが、そのうち業界としてベンチマーク方式を採用する事業分野というのが下調整の中で決まってきておりまして、具体的には貨物自動車、また航空、この2分野につきましてはベンチマーク方式を採用したいということでもありますので、このベンチマーク指標や排出枠の割当方式につきまして、交通政策審議会の環境部会の下にこの小委員会を設置して検討させていただきたいと、このように考えております。

下に委員の案ということで、有村先生、高村先生、二村先生、屋井先生、山内先生と示させていただきますのと、今後のスケジュールとして、今日お認めいただければ、早速8月の下旬から3回ほどにわたって議論していきたいと考えております。ちなみに、このベンチマーク指標を取りまとめましたら、排出量制度全体を取りまとめているのは経済産業省さんであったり、その下に設置されている産業構造審議会ということでもあります。そちらのほうに御報告をいたしまして、正式なベンチマークとして使っていくというような流れになっております。

資料3-2は、この設置を定めた設置紙ということでございまして、こちらのほうをお諮りするというものでございます。

説明が少し冗長でしたが、以上でございます。

【山内部会長】 ありがとうございました。ということで、この検討小委員会を設ける。

その内容について、皆さんにお諮りして、御了承いただければ、そのまま進むということですが、いかがでしょうか。何か御意見等ございますか。

それでは、さっき石田さんが言っていた、まさに省庁連携みたいなのがこういう形で出てきているということだと思います。さらに言うと、要するにこういう外部効果みたいなものを、マーケットを使ってやる方法って幾つかあるんですけども、基本的には、経済の用語で恐縮ですが、ピグー税と言って要するに外部効果の部分だけ限界費用に乗っけるという、そういう理屈があるということで、カーボンプライシングについてもそのやり方もちゃんとやると書いてあるんですけども、このやり方はそうではなくて、金融機関というかな、事業者間の取引を通じてインセンティブを与えて、少しでもCO₂を削減させるという、より現実的なやり方と、こういうことになっています。これは、やり方としては正しいんだけど、ちゃんと測ってプライシングというか、原単位をちゃんと測ってあげないと意味がないということになりますので、その辺を我々というか、私も委員に入っていますので検討すると、こういうようなこととございます。よろしゅうございますかね。何か御質問とか、よろしいですかね。ありがとうございました。

それで、これをやるときには、事業者さんのヒアリングとかもやりながら、実態に合わせた形を取るということを伺っておりますので、よろしいですかね。ありがとうございました。

それでは、事務局において、引き続き委員会の設置について作業を続けていただければと思います。よろしくお願いいたします。

本日は多岐にわたり貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。非常に重要な意見が出されましたので、これは事務局について、特に1、2番目の議題については、よろしくお願いいたします。

予定している議事は以上ということになりますので、ここから先は事務局で進行していただければと思います。

【笹川環境政策企画官】 本日は、長期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。

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第43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 —