

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44回合同会議

令和8年6月5日

【笹川環境政策企画官】 定刻となりましたので、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44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、これからお越しになる先生を含めまして14名中9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8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。

また、本日、全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の池之谷委員が御欠席であります、専門的な御意見をいただくため、同議会の蒔田様に御出席いただいております。

次に、会議の公開についてですが、本日の会議は公開での会議となります。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、総合政策局長の鶴田より御挨拶申し上げます。

【鶴田総合政策局長】 おはようございます。改めまして、国土交通省の鶴田でございます。いつも大変お世話になっております。先生方におかれましては本当にお忙しい中、お集まりをいただきましてどうもありがとうございます。

国交省、暮らしと経済、幅広く対象にしているものですから、環境の関係も広く脱炭素、それから自然との共生、資源循環とかそういうことで非常に重要な責任を負っていると思いますし、それだけに果たすべき役割があるんだろうというふうに思っております。

さらに加えて、特に昨今は国際情勢も大きく変化する中で、これは中東の以前からだと思えますけれども、エネルギー安全保障というのは経済安全保障の中でも、ここ、環境部会の先生方との関係では、エネルギー安全保障の重要性が増しているというのが大きいかと思えます。つまり、エネルギーの自給率向上と、それから調達の多角化という、その二本柱だと思います。これを進めるときには、単にこれを社会にとってのコストというふうに捉えるのではなく、三方よしといえますか、日本の産業の事業性を改善すると。それから、ひいては日本経済全体が成長すると。なので、三方よしでいえますと、エネルギーよし、それから、

需要家よし、日本よしみみたいなそんなことになるんだと思うんですけども、そういう構図に持って行くということが一番大事なんじゃないかなと思います。単なるコストとするとなかなか自律的に回っていかないということだというふうに思っております。

そういう意味では、資源エネルギー庁はじめ関係省庁ですとか、それから産業界とも連携しながらということで、国交省が担当しているモビリティ分野とか、あと特にインフラの空間としての多面的な活用みたいなことも含めまして、そういうポテンシャルを花開かせるということが大事なんじゃないかなと思っています。

資源エネルギー庁とも、我々貢献できる分野として、エネルギーをつくる、つなぐ、使うということで、これは一応3Cと言っています。何で「つ」なのにCかというのは、まあ、「3つ」ではちょっと言えないので、ちょっと苦しいんですけども、つくるはクリエイト、つなぐはコネクト、使うはコンシュームということで、一応そんなことで連携していきましようというのを、ちょっと何か月前から大分話をして、連携していこうという方向性は最初から賛同を得られているんですけども、今、中身の話も含めまして相談を始めているという、そんな段階です。また、もう少し目鼻がついたところで先生方にも御報告をしながら、またさらにお知恵もいただければなと思っています。そういった形で、国交省自身のポテンシャルも顕在化させていくということが大事なことかなと思っております。

先生方におかれましては、そういった観点も含めまして様々な視点から御指摘、それからお導きをいただけますと幸いです。どうぞよろしく願いいたします。

【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。

まず、議題1、社会資本整備審議会環境部会の部会長選任等についてでございます。交通政策審議会の委員の先生方には恐縮でございますが、しばらくお待ちいただけますようお願い申し上げます。

前回会合において、社会資本整備審議会環境部会長については石田先生に務めていただいたところですが、ここで審議会等の整理合理化に関する基本的計画にて、一の審議会等の委員に10年を超える期間継続して任命しないと定められており、石田先生は令和7年12月27日をもって同審議会委員の満了となりました。現在、部会長が不在の状況でございますので、社会資本整備審議会環境部会長の選任についてお諮りしたいと思います。

部会長につきましては、社会資本整備審議会令第7条第4項により、委員の皆様の中から互選していただくことになっております。どなたか御推薦をいただければと思いますが、いかがでしょうか。田辺委員、お願いいたします。

【田辺委員】 よろしいでしょうか。私から提案をさせていただきたいと思います。私は、都市、地域の双方における社会資本の整備に造詣が大変深く、持続的なグリーンインフラの在り方に深い御知見を有する横張委員が新部会長に適任と考えまして、御推薦を申し上げます。

【笹川環境政策企画官】 田辺委員、ありがとうございました。

社会資本整備審議会環境部会長に横張委員の御推薦の発言をいただきました。委員の皆様、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【笹川環境政策企画官】 では、委員の皆様、ありがとうございました。それでは、横張委員に部会長をお願いしたいと存じます。横張部会長、部会長席へお移りいただけますと幸いです。

横張部会長、ありがとうございます。それでは、ここで横張部会長に御挨拶いただきたいと存じます。よろしく申し上げます。

【横張部会長】 ただいま御推薦をいただきました東京大学の横張でございます。通常、こうした場に御推薦いただきますと、私、諸先輩方を前に若輩者の私がと申し上げてきたんですが、気づいてみれば最も高い年齢のほうの1人になってしましまして、そうした言い訳もできず、謹んで承りたいと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

先ほど田辺委員のほうから、グリーンインフラが専門であるという旨も伺いましたが、私はおっしゃるとおり、今日話題になるような中では特にグリーンインフラあたりが自分の専門としてやってまいった人間なんですが、最近円安もあるんでしょうけれども、私の海外の大学の友人が相次いで来日いたしまして、実は今も1人カナダから来て、今日も午後、彼のアテンドをする予定になっているんですが、私のような専門の人間でも、海外でもやはり従来であるとどちらかというグリーンインフラというのは、アドオンの従来都市のインフラに加えて緑も、あるいは水も必要だよねという論調が多かったんですけど、最近、今、先ほど鶴田局長のお話もございましたように、エネルギー問題であるとか、あるいは、都市の持続性、安全保障と、こういった文脈の中で考えていくことが大事だというようなことを皆さん口をそろえておっしゃっておりまして、何か新しい研究会も開かなきゃというようなことを議論してまいっているところでございます。

ということで、私自身としましても、グリーンインフラという立場が中心ではございますが、皆様方の議論を勉強させていただきながら、円滑な進行に努めてまいりたいと思います

ので、どうか御協力のほど、よろしくお願ひしたいと存じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【笹川環境政策企画官】 横張部会長、ありがとうございました。

続きまして、社会資本整備審議会令第7条第6項により、部会長は会長代理をあらかじめ指名することとされております。恐れ入りますが、横張部会長から部会長代理の御指名をお願ひいたします。

【横張部会長】 かしこまりました。部会長の代理でございますけれども、本日御欠席でございますけれども、京都大学の中北英一先生にお願ひいたしたく存じます。

【笹川環境政策企画官】 ありがとうございます。

議題1、社会資本整備審議会環境部会の部会長選任等については以上でございます。

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。今回は早速で恐縮ですが、社会資本整備審議会の横張部会長にお願ひしたいと存じます。横張部会長、よろしくお願ひします。

【横張部会長】 かしこまりました。それでは、これより、私のほうで議事を進めてまいりたいと存じます。先ほど申しましたが、円滑な議事進行への御協力をどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

大きくは今日、議事2つございまして、1つ目は、国土交通省における環境政策の動向及び取組等についてでございます。それから、2つ目は、国土交通省における環境関連施策の点検についてということになります。

では、まず、事務局からこの2つの議題につきまして、一括して御説明をいただきたく、その後、委員の皆様方より御議論をお願ひしたいと存じます。では、事務局、どうぞよろしくお願ひいたします。

【竹内環境政策課長】 総合政策局環境政策課長の竹内でございます。駆け足になりますけれども、私のほうから説明をさせていただきます。

まず、資料1でございます。2ページ目をお願ひいたします。まず、温室効果ガスの排出・吸収量の実績でございますけれども、2024年度は9.9億トンとなり、初めて10億トンを下回りました。次のページお願ひいたします。

2030年度の2013年度比46%削減目標との関係では、全体では29%減、部門別で国交省が所管する建物が関係する業務その他、また家庭、こちらは2013年度比約30%減、運輸は17%減となっております。次、お願ひします。

排出量では10億トン弱の国内排出量のうち、運輸が19%、業務その他が17%、家庭が15%となっております。運輸部門約1.9億トン排出しておりますけれども、その内訳は自家用乗用車が45%弱、自家用、営業用の貨物車合計40%弱となります。次、お願いします。

続きまして、国交省のGXの取組ということでございますが、まず、再エネをつくる取組についてでございます。昨年8月の環境部会以降の状況変化といたしまして、釧路湿原のメガソーラーが問題になったということがございまして、政府でも対策を講じております。その中で、地域と共生した太陽光、よい太陽光、これは引き続き推進ということになっておりまして、インフラ空間を活用した太陽光発電導入促進、これは継続してまいりたいと思っております。次、お願いいたします。

中でも国内メーカーが開発を進めますペロブスカイト太陽電池につきましては、資源エネルギー庁とも連携して、初期需要創出の観点も含めて最大限インフラ空間での導入を積極的に進めているところです。次、お願いします。

太陽光のほかでありますけれども、水力、下水道バイオマス、また、洋上風力を進めているところでございます。次のページお願いします。

エネルギーを使う側面から、運輸分野も省エネ、非化石転換、使用エネルギーの転換に伴う利用環境整備などのGXに取り組んでおります。航空ではSAF、鉄道では水素燃料電池車両の導入といったものがございます。次、お願いいたします。

自動車の関係でありますと、ハイブリッドも含めたEV、FCVの普及促進でございます。下のほうにありますけれども、来年の横浜のGREEN×EXPOのシャトルバスにも国産のEVバスを活用する予定でございます。海事分野でございますけれども、水素・アンモニアを燃料とするゼロエミッション船の実証でありますとか国際基準の整備、造船産業を成長産業へと育成していくということを進めてまいります。11ページをお願いします。

港湾におきましても、港湾荷役機械の脱炭素化、また、港湾における水素の受入れについてガイドラインをまとめるなど、準備を進めております。次、お願いいたします。

住宅については、新築のZEH・ZEB水準の確保に向けた取組を進めております。それに伴い、太陽光発電設備の設置も進んでいるところでございます。次、お願いいたします。

前回環境部会からの法令関係の変化を御説明したいと思います。まず、道路でございますけれども、昨年10月より、道路管理者による道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みが導入されております。昨年の部会で高村委員から指摘のありましたLED照明の活用でござ

いますけれども、道路分野でもこの計画の中でしっかりと推進することを位置づけているところがございます。次、お願いいたします。

建築物につきましても、昨年、これも高村委員から、ライフサイクルカーボンの仕組みへの叱咤激励を受けておりまして、この国会に無事改正法案提出しておりまして、今、審議中でございます。建築物の使用段階だけではなくて、使用する資材も含めた施工や解体で発生するCO₂の算定を公表する取組を進めております。次、お願いいたします。

続いて、排出量取引制度（GX-E-T-S）でございます。昨年の環境部会で排出量取引制度に関して、小委員会の設置について御了承いただいております。このページでございますけど、今年の4月から始まった排出量取引制度は、Scope 1で年間10万トン以上排出する事業者が対象となります。制度対象事業者ごとに排出枠が割り当てられます。21ページまでお願いします。すみません、1個前です、ごめんなさい。

その排出割当て方式につきまして、運輸部門について小委員会で御審議いただきました結果、貨物自動車、国内航空、内航海運の事業分野ごとに、目指すべき原単位に各事業者の活動量を掛け合わせて算出することを基本にすることといたしました。次、23ページをお願いいたします。

グリーンインフラでございますけれども、本年1月に新たな推進戦略を取りまとめております。下のほう、具体的な取組のうち、②分野横断的な環境整備策でございますけれども、グリーンインフラの実装に当たってのボトルネックの解消策ということで位置づけております。例えば、国民的な機運・理解の醸成等に取り組むということでございます。また、昨年の環境部会で伊藤委員から、地方にノウハウや資金がないという指摘もございました。この戦略の中でも、地方創生実現のためのガイドラインでありますとか、資金調達のガイドラインを策定することも記載をいたしました。

右側③でございますけれども、グリーンインフラの実装により解決を図る社会課題を7つ設定いたしまして、関連する事業とKPIを取りまとめております。都市緑地や街路樹による快適な都市空間形成でありますとか暑熱対策、また、流域治水による防災・減災、藻場による温室効果ガスの削減などに取り組んでまいります。次、お願いします。

来年3月からのGREEN×EXPOでございますけれども、グリーンインフラへの国民の理解・機運醸成の絶好の機会と捉えております。グリーンインフラのショーケースとして様々な企画を検討中でございます。26ページ、お願いいたします。

気候変動への適応につきまして、災害の激甚化に対しまして、ハード・ソフト両面から取

り組んでおります。例えば、ソフトでは防災気象情報の高度化や危険度を地図上で示す取組により、避難行動を促進するということをしております。この5月から、河川氾濫、また土砂災害等の警戒レベルを5段階で知らせる運用を始めております。今週の台風6号でも、和歌山県でレベル5、氾濫特別警報を発令されたところでございます。

続いて27ページでございますが、ヒートアイランド暑熱対策という意味では、都市内の緑地、雨水の利用、また、緑のネットワーク形成を進めております。次、お願いいたします。

また、建設工事の猛暑対策といたしまして、サポートパッケージというものを取りまとめました。こちらは直轄工事の発注者として、作業の時期、時間をずらした工期設定でありますとか、受注者が行う熱中症対策経費を見込んだ積算に取り組んでおまして、地方公共団体、民間発注者への横展開を図ってまいりたいと思っております。続いて、30ページをお願いいたします。

サーキュラーエコノミーをめぐっては、鉄スクラップなどの海外流出という課題に直面しているところでございます。32ページをお願いいたします。

そういったことを受けまして、4月21日に、政府のほうで循環経済行動計画を新たに取組みまとめております。昨年、勝見委員から、リサイクル資源の重要性について指摘があったところでもありますけれども、この計画の中でも、一番左上にありますけど、メタルリサイクル推進戦略というものを取りまとめております。この中で、国土交通省といたしましては、サーキュラーエコノミーポートでありますとか、あと鉄スクラップを使ったGXスチール、これを公共事業直轄工事の中で活用するといったような取組を進めていくということでございます。次、34ページをお願いいたします。

その他循環経済の関係の取組でありますけれども、例えば下水汚泥資源の肥料利用の促進ということでありましたり、右下、アスファルトやコンクリートなどの建設廃棄物のリサイクルということをしております。次のページをお願いいたします。

そのほか、右下でありますけれども、商用電動車の廃バッテリーを定置蓄電池として再利用するといったような取組についても調査を進めているところでございます。

最後37ページになりますけれども、中東情勢の関係を少し御報告させていただきたいと思っております。国交省分野で、燃料油でありますとか石油製品、様々な業界が使っているところでございますけれども、全体としては供給量は足りているところですが、偏りがあったり、流通の目詰まりがあったりということで、各事業者さんいろいろお困りであるということでございますので、相談窓口を通じて状況を発信するとともに、いろいろ相談を直接

受け付けるという取組をしております。一番下のところに対応状況、相談件数書いてありますけれども、ちょっと日々増えておりまして、現状8,900件の御相談をいただいております。順次対応を進めているということでございまして、特に住宅や建設、また、自動車整備の関係の相談が多くなっております。

資料の1の説明は以上でございまして、続いて、資料2-1の説明をさせていただきます。環境関連施策の点検といたしまして、全体項目3つあるうちの1ポツ、国交省環境行動計画の2024年度の点検の概要を御報告したいと思います。3ページをお願いいたします。

国交省環境行動計画は、環境基本計画等を踏まえて、省としての環境政策を決定しているというところございまして、直近では今年の2025年6月に改定しておりますけれども、この資料では改定前の2021年12月に策定した計画に基づいて、2024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。6ページお願いいたします。

2030年度のCO₂削減目標につきまして、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8,000万トン強となります。国交省で数字を取りまとめている施策で5,000万トン強の削減、27施策とありますけれども、これにつきましては住宅・建築物の省エネ化、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施策でございまして、2,700万トンとなっております。建設機械や自動車の省エネ化といったものがございまして、それから、下のところございまして、CO₂削減目標の数値目標がないものも含めると、この環境行動計画全体で合計222の施策ございまして、定量的な目標設定があるものが111と定性的な目標のものが111というふうなことでございまして、9ページお願いいたします。

まず、施策の評価方法でございまして、定量的なものにつきましては右側にお示ししております。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、オントラックで進むというものでございまして、Dの取組については、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して、10ページをお願いいたします。

国土交通省関連施策による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して、左上の緑のところを御覧いただきますと、2024年度の実績値、削減量は4,577万トン、2030年度目標に向けての進捗率は約57%となっております。前年度に比べて6%ほど上がっております。11ページをお願いいたします。

8,000万トンの目標関連の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、左側の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けれども、Z E H水準に適合するものということで、2030年度に620万トンの削減を目標としてしているところでございますが、進捗率は56%、こちら前年43%からの上昇となっております。今後、新築住宅の省エネ基準そのものをZ E H水準に引き上げるということで目標達成を図っていきたい、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69%となっております。下の建築物も同様の見方でございます。

続きまして、右側2ポツの運輸部門でございますけれども、E V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46%となっております。昨年度より6%改善しております。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ございますけれども、進捗率は69%、ちょっと誤植で60%と書いてありますが69%となっております。B評価ということでございます。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いるところでございます。一番下、3ポツの吸収源対策でございまして、こちらは都市緑化につきまして目標を設定しておりますけれども、順調に進捗しているというところでございます。次の12ページをお願いいたします。

222の施策がございまして、おおむねC評価以上、または順調に進捗しているということを御報告したいと思います。

逆に、進捗が芳しくないものを幾つか御紹介したいと思います。38ページをお願いいたします。すみません、39ページでございます。失礼いたしました。国土交通省27施策と囲んであるところに、D評価の5項目と書いてあります。D評価の5項目並んでおりますけれども、昨年に引き続きDとなっているものが3つございまして、1つ目の水道事業の省エネ、3つ目のドローン物流の社会実装、4つ目の鉄道貨物輸送へのモーダルシフトでございます。このうち鉄道貨物につきましては、昨年も二村委員から激励をいただいたところであるんですけども、鉄道貨物自体の減少傾向が反転に至っていないということで、引き続きD評価となっております。また、今年新たにDとなったものは2つ目の下水道における省エネ導入の関係と、5つ目の、これも下水道の関係ですが、汚泥焼却施設の高度化ということ

でございます。このうち焼却施設につきましては、高温焼却可能な流動炉への設備更新が進まず、進捗見込みからの乖離が大きくなってきておりまして、D評価となっているところでございます。なお、昨年度D評価だった省エネ型港湾荷役機械につきましては、昨年二村委員から激励もあったということで2024年整備が進みまして、今回はC評価ということでございます。

駆け足になりましたが、以上報告でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ここより、皆様方より御議論を賜りたいと存じます。本日も大変多くの方にオンラインも含め御参加をいただいておりますので、大変恐縮でございますけれども、お一人3分と、カップラーメンができる時間の中で御発言ということをお願いいたしたく存じます。事務局のほうで、3分たつとベルを鳴らすと、強制的にやめさせられてしまうということでございますので、御協力の方、お願いしたいと存じます。また、大体5名ほど御発言いただいたところで、一旦そこで区切って、御発言内容に対して事務局より可能なところを御回答いただくと、こういう形で進めさせていただければと存じます。

順番でございますけれども、私の手元に交政審と社整審の委員の皆様及び、本日対面で御出席の方とオンラインで御出席の方の名簿がございまして、恐縮でございますがこれに従って、まず、交政審のほうの対面の方、ちょうど5名いらっしゃるようでございますので、まず、そこで第1ラウンドと。次に、同じ交政審のオンラインの方々、これもまた5名いらっしゃるようですので、そこで第2ラウンドと。次に社整審のほうで、また対面からオンラインへという流れで進めさせていただければと思いますので、オンラインの皆様方も私のほうから指名をさせていただきますので、指名されましたらマイクをオンにさせていただいて御発言をお願いできればと思います。よろしくをお願いいたします。

それでは、今申し上げた順番で、恐縮でございますが、まず、交政審のほうの順番でまいりたいと思いますけれども、どこから行きますか。山内委員、よろしいでしょうか。お願いいたします。

【山内部会長】 どうもありがとうございました。それで、去年も私もこれを関わったので、内容については特にあれなんですけれども、ただ去年からいろいろ状況、環境の変化があるので、それを踏まえて具体的な政策というか戦略というか、それを考えていただきたいなというのが感想です。

それで、もちろんホルムズとかでああいう世界的なエネルギーの問題があって、エネルギー

一安全保障という観点も局長もさっきおっしゃっていたようにありますし、それから、政権が変わっていろいろ力点の置き方が随分変わってきたんです、環境問題についても。ですから、そういったところを踏まえる必要があるのかなというふうに思います。

それで最も重要なのは、ただ太陽光貼ればいいのか風力導入すればいいのかという、そういう単純な発想から、いかにそれを効果を発現させるかとか、あるいは社会的な受け入れ、アクセプタンスについて理解をしていくかと、こういうことがすごく大事だというふうに思っています。そのために何が必要かという、さっきもちょっと言葉出したけど、戦略性とか、そういうのがすごく必要だと思っています。それは例えば、この中で、インフラを使った社会的に受容可能な再生可能エネルギーの拡大というのは、例えば1つの例としてあるんだけど、これってあれですよ、物すごくいろんな目的があると同時に、目的と効果があると同時に、それに関わる主体とかステークホルダーがすごく多いんですよ。ということは、簡単に言うと、例えば省庁間でいかに連携するかとかということもあるし、それから効果でいうと、インフラを使って、ただこれやりましたというんじゃなくて、それによって脱炭素とか環境問題に対するプラスもそうだけでも、1つの事業として成り立っていくとかそういうようなことを考えると、かなりリアリティーといますか、実現可能性が増すんだろうなというふうに思っています。

特に去年から見ていて少しあったのは、サプライチェーンというかな、そういう考え方を国交省としてもすごく持ったほうがいいんじゃないかなというふうに思っていますので、さっき一例として、どこでしたっけ、電動バスを国産でという言い方をしたじゃない。それでバスの電動化というのは日本では非常に遅れてしまった分野で、それはそれで1つの例になると思うんだけど、御承知のとおりで、いろいろ社会的な問題も起こったりしていますし、これをさらに実現するためには、バス自体の車両とか使い方とか、そういうサプライチェーンの中で考えていくってすごく大事なことだと思っていまして、そういう面でも、さっき言った連携の話も関わってきますし、それから変な話ですけど、お金というかな、いかに政策でお金つけていくかとか、そういうことがすごく重要だと思いますので、その辺で、3分過ぎた？ というふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

【横張部会長】 御協力いただきましてありがとうございます。

すみません、では私の手元の名簿順で恐縮でございますが、次は池之谷委員にお願いできますでしょうか。

【池之谷委員代理（蒔田）】 本日、池之谷が欠席のため、代理にて出席させていただきます

ました蒔田でございます。よろしく申し上げます。

お時間の関係から、2項目について要望を申し上げます。冒頭、鶴田局長から御挨拶で丁寧に触れていただきましたが、1点、中東情勢悪化に伴う燃料費についてでございます。39ページに国交省として寄せられた相談件数が、現状8,900件という御報告がありました。これはやっぱり氷山の一角であると捉えております。アドブルーの容器が不足している事象であるとか、エンジンオイルが交換できないなど、安全にも関わる問題が発生しているとの声が現場から寄せられております。ぜひとも目詰まりという言葉でごまかすことなく、そして公共交通機関の各輸送モードと物流に関わる事業、そしてさらにはそこに働く者の不安感を払拭するために、早急なる、抜本的なる対策を求めます。

次に、2点目です。39ページで触れていただきました、D評価となった鉄道貨物輸送のモーダルシフトの推進にも関わります。CO₂の排出削減に向けたモーダルシフトの推進につきまして、トラックの排出量に対し、内航海運が5分の1、鉄道貨物は10分の1と優位性が高いことから、2030年に向けた総合物流施策大綱に基づいて、積極的に取組が進められているところです。しかしながら、とりわけ鉄道貨物の従事者が担い手不足に苦しんでいます。運転士は拘束時間が長く、心身の負担が大きく、貨物駅と構内の従事者については、労働に対して低賃金、重労働による負担が大きいのということが課題となって、これらが離職の要因となっています。そして、モーダルシフトの推進において課題となっているのは、トラック輸送からの転換と、異なる輸送モデル、トラックから鉄道、船舶、航空、新モーダルシフトをスムーズにつなぐための重要な結節点です。このような労働不足や環境負荷低減の観点から、その結節点の最適化が急務となっています。環境対策の観点からも、それぞれ対応を強化していただくためにも、予算措置を講じていただくように要望します。

以上でございます。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

では、3人目の方といたしまして、次に、では中道委員、お願いできますでしょうか。

【中道委員】 東京科学大学の中道です。2点コメントさせていただきます。

まず、1点目が、資料の2-1の9ページの定性評価、定量評価の指標なんですけれども、定性評価になっているところでも、施策がせっかく進んでいて定量化できるような指標があるかということを見直していただいて、追加なども可能なのかということをお検討いただければと思います。

例えば、私に関わらせていただいている中では、空港の再エネ拠点化、資料の2-2の

34ページが文章だけになっているんですけれども、例えば17ページの立地適正化計画のように計画の策定数や、CO₂削減量など、せつかく進捗しているものを表現できればいいと思います。

2点目が、資料1の4ページでも、自家用乗用車が45%を占めてまだ多いということで、資料の2-1の39ページでもE評価と評価が低いと取り上げられていた公共交通機関の利用促進についてです。詳しい指標は資料2-2の69ページに掲載されており、自家用車から公共交通への乗換え輸送量を見ると、コロナ前から低下していることに着目し、それをどうするかというのを本気で考えなくてはいけないと思います。

資料の1の17ページの排出量取引制度はScope 1だけが対象ということですが、それに付随してScope 3も定量化が進むと考えたときに、サプライヤーからの輸送、つまり、貨物のところは定量化が進んで、サプライヤーの削減要請も進むと思われれます。一方で、自社の通勤や出張もScope 3に入るので、それをどう削減するかを、資料2-2の69ページに書かれているエコ通勤などとも関連させて、考えていく必要があると思いました。そういった企業活動に付随する旅客の他にも、観光や私用をどうやって公共交通に転換させるのかも重要です。そのように新たに提示された排出権取引制度から漏れてしまうものがないかという視点で俯瞰的に見るのが、この部会の役割だと思います。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

では次、4人目になりますけれども、二村委員、お願いします。

【二村委員】 二村でございます。ありがとうございます。

まず、1点目としまして、排出量取引が始まったということでございまして、これから対応しなければいけない企業に対する支援というのを拡充していく必要もあるのかなというふうに思いながら拝見しているところでございます。また、先ほど中道委員からScope 3の話も出ましたけれども、運輸業としては、自社のサービスがどのようなCO₂排出を行っているのかというような定量データを出すことによって、それが1つのサービスになるんじゃないかというふうに思うところです。それが排出量取引関連です。

2点目といたしまして、27施策のうち港湾荷役に関しては改善が見られて大変喜ばしいということなんですが、話を聞いたところ、去年の段階でも実はカウントミスだったという話を聞いております。本来、成績が良かったことは喜ばしいことですが、改めて正確な集計が必要だと思いました。

あと、それから鉄道貨物へのモーダルシフトは、やはり鉄道貨物、輸送事業者1社という

こともございますので、みんなで応援してあげる、支援が必要なのかなというふうに思います。実際船舶のほうはかなりシフトが進んでいるというようなデータもありそうですので、鉄道貨物を使いやすくするため、支援の1つとしてエコレールマークというような指標もありますけれども、そちらも表彰制度をつくったり、鉄道貨物拡大に向けて様々なバックアップをしているところでございます。

それから、指標の中でAとして鉄道、かなりローカーボンの車両の導入が進んでいるというデータもありますが、これも先ほど中道委員もおっしゃっていましたが、定量化すると、実は特に大手の事業者さんについては、相当成績がいいんじゃないかというふうに思います。話を聞くとところによりますと、既に非化石電力や非化石証書を用いてCO₂フリーを達成しているという事業者さんを多く聞きますので、数字を見てもっといい状態になるんじゃないかというふうに思うところです。

それから、これは質問なんですけれども、資料1の8ページで水力発電等ということで、これから拡充をしていくという話がありましたが、大きな河川に関しては開発が進んでしまっていて、新たな水力発電はかなり難しいんじゃないかという話も聞くんですけれども、どのような規模のものを想定されているのか、質問させてください。

また、同じページにあったと思いますけれども、洋上風力も事業者選定のところで問題があって頓挫している計画があるやに聞きますので、引き続き適切な措置をとる必要があると思います。

すみません、最後です。排出原単位が見直しになっているようでございますので、航空貨物ですね、特に。その点少しアピールされてもいいのかなと思いました。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

では、最初のラウンドの最後でございまして、渡部委員、お願いできますか。

【渡部委員】 僕もよろしいですか。ありがとうございます。

削減が着実に進んでいるというのを拝見して大変心強く思っておりますけれども、細かいところも含めて4つほど、ちょっと質問に近いコメントさせていただきたいと思うんですが、まず、運輸部門、中道委員もちょっと触れられましたけれども、どうしても自家用車のEVシフトはなかなか進まないというところで、EVだけじゃなくてハイブリッドとかまで全部含めて2035年までに100%、目標は大変結構だと思うんですが、これが本当に個人の買換えペースに任せておいて実現できるものか、あるいは何らかのてこ入

れないとちょっと実現が難しいのかというあたりの色合いをもう少し教えていただきたいなというのが1つ目です。

それから、2点目、家庭に関しては一応マイナス30%ということで優等生的に削減できていると思うんですけども、僕、個人的に去年自分で家建てたので実体験として分かるんですが、大手のハウスメーカーはどこもZEH当然というふうに言ってくるので、それに関してはあんまり地域差はないと思うんですが、一方でソーラーパネルみたいなものは、まだ地域差がありそうに思うんですね。東京みたいに義務化したところと、そうじゃない地方とでは導入具合はちょっと違って来るんじゃないのかなと思いましたので、もしそうであれば、ある程度ざっくり地域ごとの状況を見た上で、都市部はこのまま行けば大丈夫と見れるのか、あるいは地方のほうを、もうちょっと何か進める政策が必要なのかあたりの追加の判断をしていただければなというふうに思いました。これが2点目です。

3点目なんですけども、最後のほうの評価の項目のDとあったものの1つで下水道というのが出てきてこれが気になったんですが、これはほとんど一般目線なんですけども、八潮の陥没事故みたいなものはまだ記憶にあって、今、下水道だったり配水管だったりというのは道路とセットで、省エネ化を進めるよりも、まず老朽化に対応しなきゃいけないというのがインフラ対策としては優先度が高いんじゃないかなと思ったんですが、そこをうまく結びつけるような形が取れるといいなと。ごめんなさい、もしかしたら既にそういうふうに進められているのかもしれないですね。

最後なんですけども、これは割と僕の専門に近いんですが、気候変動の適応の中で、熱中症の対策ですね、これ、もう終わらなきゃいけないんですね。じゃあ3点。

【横張部会長】 手短に。

【渡部委員】 じゃあ1点だけ、10秒ぐらいで。

学校の、特に体育館がやっぱり熱中症のリスクが高いというのを専門家のほうから聞いていますので、そこを例えば、ちょっと文科省と何か話していただくとかするといいかなというふうに思いました。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

では、ちょうど今、5人の方に御発言いただきましたので、ここままで事務局のほうから、特に御質問が幾つかございましたので、それも含めてお願いします。

【竹内環境政策課長】 では、まず、御質問からできる範囲でということになりますが、

二村委員から水力発電の御質問ありましたけれども、新規に新しくダムを造るというものではなくて、ハイブリッドダム構想といたしますけれども、治水と利水を両立する中でいろいろ工夫をいたしまして、なるべく発電に回せるようなダム運用、なるべく水をためておくということですが、そういったことを進めているというものでございます。

また、渡部委員から幾つか質問がありましたが、ちょっと細かなデータを持ち合わせていませんというのがお答えになりまして、また追って御報告したいと思っております。

下水道で配管の話と施設の話と両立できるのではないかとということであります。これもちょっとすみません、下水道部局のほうに確認したいと思っておりますし、学校の体育館につきましては御指摘のとおりで、順次冷房設置進めていると思っておりますけど、これの進捗状況なんかも、また併せて御報告したいと思っております。

ほかの委員の先生から御指摘あった中で、山内委員からサプライチェーンの視点を持ったほうが良いという御指摘ありまして、おっしゃるとおりでございます。先ほど冒頭の鶴田の挨拶でも、エネルギーをつくる、つなぐ、使うというお話ありましたけれども、まさにサプライチェーン全体を捉えて国交省の果たせることは何かという視点でやっていきたいと思っておりますし、エネルギーだけではなくて、車体のほうも併せて考えていくことなのかなというふうに思っております。

蒔田委員から、結節点の施設の評価の要望がございましたけれども、こちらは関係局にしっかり伝えていきたいと思っておりますし、二村委員からのGX-E-T-Sに関連した支援につきましても、同様に関係局と連携して検討を進めていきたいというふうに考えております。

また、中道委員から、公共交通への転換というお話ありまして、また、いろいろ定量化できることもあるのではないかとというふうに、いま一度総ざらい見せてみまして検討していきたい、このように思っております。

以上でございます。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

よろしいでしょうか、皆様方。

では次に、同じく交政審の、今度はオンラインで入られている皆様方に御発言をいただこうと思っております。順番といたしまして、私、名簿の順で大久保委員、塩路委員、羽藤委員、水口委員、そして山戸委員と、この順番で御発言をお願いしたいと存じます。

なお、今お入りになられている環境等によってはなかなか発言が難しい、周りがうるさいというようなこともおありになるかもしれませんので、その際にはチャットの機能を活用

いただいて、メッセージを寄せていただくというのでも結構でございますので、よろしくお願ひします。

それでは、今、伊藤委員が手を挙げていらっしゃいますか。伊藤委員、何かございますでしょうか。

【伊藤委員】 いえ、途中から参加で大変申し訳ないんですけども、発言してもよろしいでしょうか。

【横張部会長】 分かりました。では、よろしくお願ひいたします。

【伊藤委員】 申し訳ございません。拝見させていただいて、もしかしたら前でも出たかもしれないんですけども、やっぱりD評価のところ、上下水道の脱炭素がなかなか進んでいないというのがちょっと気になっておまして、CO₂の削減というのはもちろんなんですけれども、例えば災害というのが多発する中で、上下水道というのは、災害時に止まるとはいけないインフラということだと思ふんです。ですので、太陽光とかバイオマス発電とともに蓄電池というのをセットにして、災害時のときには自立地点になるように整備していったほうがいいのではないかなというふうに思いました。特に下水処理場とか浄水場って結構広い面積があるので、蓄電池などを組み合わせやすいのではないかなというふうに思ふますので、脱炭素を進めると同時に、例えば病院とか庁舎とか大事な地点に電力を供給できるような、そういう非常時のシステムとして設計していくということもすごく大事かなというふうに思っております。

それから、グリーンインフラについてなんですけれども、本当にこれからはやっぱり実装にいかに入っていくかということがすごく大事かなというふうに思っております。この間の台風6号で、都市部のアスファルトにすごくやっぱり雨がたまって川になっている光景を目の当たりにすると、やはりグリーンインフラの重要性というのは、より今後ますます高まってくるかなと思っているんですけども、かなり力を入れて目標なども盛り込まれてはいるんですけども、点検資料を見ると、グリーンインフラファイナンスの実績としては、まちづくりファンド支援事業みたいなものって1件みたいな感じになっていて、もう少し社会実装という意味では、もっと積極的にやっていくべきなのかなというふうに思っております。例えば、グリーンインフラの実装面積というのをしっかり把握して、さらに雨水をため込むような力がどれぐらいあるのかとか、暑熱緩和がどれぐらいあるのかとか、生物多様性とか健康とか地価とか、そういう地域価値への効果もしっかりとデータ化して行って、見える化する段階に移るべきなのではないかなと。GREEN×EXPOも開催されますし、

そうしたデータを基に全国の自治体が使えるような標準のK P Iみたいなものもしっかり設定して行って、行く行くは民間も標準装備、どのビルを建てるにもどの家を建てるにも標準装備していくというふうにしていく方向性で考えられないかなというふうに思っております。

もう1点だけ。サーキュラーエコノミーについて、もっともっとやっぱり進めていくべきなのではないのかなというふうに思っております。というのは、やっぱり道路とか自動車とか建設とか、まさにサーキュラーエコノミーが非常に求められている分野の省庁でもあるというふうに思うので、さらに地政学リスクもあって、今ある資源をいかに有効に使うのかというニーズも高まってきているというふうに思っております。結構自動車なんか見ても、リサイクル技術ってそれぞれ技術としては開発はされてきているというふうに思うんですけども、ボトルネックになるのが回収システムだと思います。高い部材なんかは取引されても、安い部材というのは人件費に見合わないということで結局廃棄されてしまって、結果として安い部材なんかはリサイクルしようにも資源が足りないというようなことが、結構いろんなところで起きていると思いますので、基本はメーカーに対してリサイクル材の使用目標を設定することというのも大事かと思うんですけども、回収とか、それから分別、それから再利用先とか、そういうものも含めた静脈の物流システムを設計して行って、そこに対して支援をしていくということも、今後求められるのではないかなというふうに思いました。

以上です。ありがとうございました。

【横張部会長】 ありがとうございます。すみません、実は今、交政審のほうから先に御発言をお願いしております、申し訳ございません、後ほど社整審に移る時に、伊藤委員最初にとっていたんですが、今御発言いただきましたので、すみません、後ほどはちょっと飛ばさせていただきますので、よろしいでしょうか。

【伊藤委員】 すみません、ありがとうございました。

【横張部会長】 それでは、すみません、大久保委員、お願いできますでしょうか。

【大久保委員】 御説明ありがとうございます。

本日の説明からも分かりますように、交通分野では、近年、安全性、定時性を含めまして各種の課題がある中、この数年、関係法律を改正して、脱炭素計画を各法律に盛り込むなど、大変積極的に対応してきた成果が出始めているというふうに考えております。そうした意味で、国土交通省には様々な分野がある中で、全体としての取組が進んでいるということ

まずは評価したいと思います。

その上でですけれども、3点、質問とコメントをさせていただきます。環境の取組を進めていく上で、環境と環境の関係が必ずしもウィン・ウィンではなく、トレードオフになる分野というのがまだまだたくさんあると思っております。そのことの対応が遅くなったり、あるいは誤ったりしますと、メガソーラー紛争に見られるように、なかなか対策が進んでいかないということもあり得ますので、プロアクティブ的に動いていく必要がある。

そうした観点から、1点目は、資料1のパワーポイントの7ページのペロブスカイトですけれども、これは大変私自身も期待している技術ではありますが、ここにも書かれていますように、安全性の問題等があって、現在ではガイドラインで対応しているということですが、これらの安全上の課題の技術的、あるいは各種のソフトの手段での対応可能性というものがどの程度あるのか、ガイドラインで十分なのか、法的対応が必要なのか、この辺りを1点目として質問させていただきます。

2点目は、新しい課題として、現在大変需要が高まっているDX、AI対応の観点から、都市型のデータセンターというものについて、各地であつれきが生じていると認識しております。データセンター問題につきましては、省エネ型の半導体の開発をはじめといたしまして、国交省対策だけではできることは限られてはいるものの、廃熱、騒音等に関して、単体、あるいはゾーニングといった観点からの対応も求められてくるところかと思っております。この意味で、どのような検討が現在なされているかということが、2点目の質問です。

3点目が、今なされているこうした様々な取組を相互に調和的に進めていくためには、この行動計画、現行の新しいほうの行動計画の後に改定されました社整計画、あるいは交通基本計画等の内容を踏まえて、より一歩踏み込んだ対応をしていくということも必要かと思っております。社整計画では、とりわけ地域の将来像を踏まえたインフラの整備ということが言われていまして、これは先ほど別の委員がおっしゃいましたように、老朽化にどう対応するかという問題もあるわけですが、その更新・維持のときに、環境上の観点をいかにシステムティックに、やる気のある人、あるいはやれるところをやるというよりは、システムティックに対策をきちんと検討されるように踏み込んでいくという段階に入っていて、そのためには、ゾーニング、計画段階からの合意形成、あるいは評価の仕組みの改善といった部分、これについては前々から申し上げているところではありますけれども、こうした対応がやはり不可欠ではないかと思われ、この点について、より一層の体系的な新たな仕組み、SEA、SEAを含めた新たな仕組みについては、やはり課題はありつつも、検討いただく必要

があるのではないかということを含めて申し上げておきたいと思います。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

オンラインの方、もしかすると3分経過のチーンが聞こえづらいということもおありになると思いますが、申し訳ございませんが時間もございますので、なるべく2点以内に御発言をおまとめいただき、3分お守りいただけると助かるかと思っておりますので、よろしく願いします。

それでは、次は塩路委員でいらっしゃいますね。お願いできますでしょうか。

【塩路部会長代理】 ありがとうございます。今日も、環境行動計画の進捗状況を中心として、全体的な国交省の取組を御説明いただきましてありがとうございます。

CO₂の削減は、総体的に言うと予定どおり進捗しているということ。ただ、細かく見ると、幾つかE評価、D評価が散見されると。E評価、D評価のものはほとんどそのまま続いているものも多いわけですが、少し細かいことで言うと、資料2-2の70ページ、71ページですかね。このところで、私も関係している交通分野で評価が低いものがあるという御説明だったんですけれども、全体的な観点からと細かいところで見たときの整合性がとれていないように感じました。要するに線が下に落ち込んでいるという図が非常に目を引きます。E評価になっていたり、その前にもD評価とか落ち込んでいるものがありますよね。

こういうものについては、指標の正当性というか在り方というか、それも見直すということも必要かなと思うし、全体的な中で、これをどういうふうに項目としてそのままの状態で置いておくかというのを、ちょっと検討してもいいのかなという気がしました。細かいことは分からないんですけれども、なぜこんなことになってしまったんだろうという気がします。要するに、項目のアップデートというか、考え方のアップデートというんですか、そういうことも必要かなと思うし、もちろん新たな社会課題がずっと変化している中で、それにどう対処するかということが一番問題ですので、そういった観点が必要かなと思いました。

最後にですけれども、GXというんですか、国土交通省も経産省、エネ庁とかなり連携した形で、後にもお話があると思いますけれども、かなりエネルギーに関する問題が取り上げられてきたなというふうな印象を持っています。ただ、先ほどの委員の方もデータセンターのいろいろな考え方を御説明いただきましたので、そういったところと、それと全く抜けて

いるんですけど、これ、ちょっと問題として難しいのかもしれませんが、原子力発電ですね。これに対する政府の考え方というのかなり変わってきていますので、政府だけじゃない、ごめんなさい、民間の考え方ですね。今、エネルギー関連の講演をすると、太陽光発電の話はすごく反発を受けるんですが、原子力発電はそんなに、かなり受容性も高まっているかなという気がします。だから、そういった社会的な動き、との関連性というの少し取り入れて議論していかれたほうが、包括的な観点からは正しいのかなと思っています。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、次に羽藤委員にお願いしたいと思いますが、羽藤委員、交政審と社整審と両方御担当いただいておりますので、けど、できれば3分でお願いできればうれしいなど。よろしくをお願いします。

【羽藤委員】 時間プラスしていただけるのかなと思っていました。

【横張部会長】 4分ぐらい。

【羽藤委員】 はい。まず、第1には脱炭素ですけれども、かなり個別の設備更新のところが目立っていて、それ自身はいいと思うんですけども、例えば、下水処理場で汚泥発電をしても、その電力が公共施設とかEVバスに使われなかったら意味がないとか、清掃工場の排熱が下水処理や地域の熱供給に回らずに、駅前物流が相変わらず小口のトラックに依存していると、都市全体での石油の消費は大きく下がらないですよ。だから、逆に下水汚泥とか清掃工場とか再エネとか蓄電池とかEVとか駅前物流をつなげば、1つの施設の更新がすごく大きな削減効果へと連鎖していくわけですので、必要なのは単体の設備の効率化よりも、こうした連鎖をどういうふうに設計するのかという都市圏GX計画、こういうものをつくっていくことが大事じゃないかと思います。そうした資源循環を評価するための基盤として、パーソントリップ調査とか大都市交通センサス、こういうものも使っていきながら、ぜひ取組進めていただきたいと思ったのが1つ目です。

2点目は、冒頭お話もあったような地政学的なリスクへの対応です。やっぱり燃料をいろんなものを増やせばいいという技術論に、若干やっぱり対応が思考が止まっている。矮小化されているとまでは言わないんですけど、そういうふうに思いました。中東情勢の悪化とか、あるいはオイルの価格高騰時に問われるのは、水素とかアンモニアとかSAFとかそういうのを並べるのではなくて、どの交通を維持して、どの物流を優先し、人流をどう公共交通へ転換するかという、国土交通システムそのものの機器運用じゃないですかね。かつてハ

イブリッド車が生まれたのは、1バレル20ドル前後の時代なんですよ。この頃には燃料をいかに節約するか、燃費をいかに改善するかが競争力を持っていたんですが、今、1バレル100ドル近くで乱高下を繰り返しているわけですから、やはりこうしたことを前提に考えると、いかに燃費をよくするかじゃなくて、いかに石油を使わない都市をつくるかの時代に入っていて、そういう転換を欧州とか中国はしている。電気自動車の普及率や充電器の個数も重要ですが、こちらのほうもやっぱり都市圏全体で、オイルの依存度をどこまで下げるかを目標化すべきではないかと思った次第です。

最後3点目ですが、公共交通と鉄道貨物が、脱オイル戦略の中核に置かれていないことも少し問題かなと思います。例えば、鉄道貨物へのモーダルシフトを掲げながら、これ、評価が低かったわけですけども、一方で高速道路料金の大口多頻度割引を、トラック輸送とかバス輸送を前提にした支援策を継続すれば、政策全体としては合成の誤謬に陥るのは当たり前ですよ。欧州やアジアの先進事例で、EV化は自動車の置換ではなくて、鉄道、バス、徒歩、自転車、都市物流、駅前再編等を組み合わせた総合的な都市構造の転換として進められているのは、欧州とか見れば明らかですよ。さらにこうした動きは、アジアでも、ベトナムとかでも進んでいます。日本でも公共交通の鉄道貨物の脱オイル戦略を中心に添えて、物流、土地利用、エネルギー政策を統合した国土交通政策、まさに国土交通施策への転換をお願いしたいと思っています。

脱炭素政策から脱オイル施策へ、設備更新から都市代謝の再設計を、国土交通省にはぜひ個別技術の導入を超えた都市構造転換のビジョンをお願いしたいと思った次第です。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。御協力いただきましてありがとうございます。ありがとうございました。

それでは、次に、水口委員、お願いできますでしょうか。

【水口委員】 NIPPON EXPRESSホールディングスの水口でございます。本日はいろいろ勉強させていただきありがとうございます。

私どもとしましては、今現在、脱炭素に向けまして、CO₂の排出量削減をメインに取り組んでおります。その中で、1つ課題、1つ懸念ということでお伝えできればというふうに思います。

CO₂排出量の削減に向けては、弊社としてはScope 1につきましては、環境配慮車両型への切り替え、燃費向上、拠点の戦略的統合等、そしてScope 2に関しては、LE

D化や再生可能エネルギーへの転換と、いろいろやれることをやっております。ただ、私どもとしましては、排出量の9割以上を占めるのがScope 3でございまして、こちらの部分をいかに削減していくかというのが非常なる課題になっております。

その中で重要になってまいりますのが、第1ラウンドでもお話がありましたサプライチェーンという視点で見ますと、サプライヤー様との協業がいかに大事かといったところの視点があります。自動車運送に関わる協力会社様に関しましては、今、私どもとしましては、安全、品質、法令遵守等々いろんな場面につながっておりますけれども、ここにCO₂削減といった部分が入ってまいりますと、可視化、そしてそれに向けた削減といったところをどうエンゲージメントを強化しながら、削減に向けて協働できるのかといったところをしっかりと考えていかないといけないといった課題があります。

もう一つ懸念ですけれども、SAFのところです。今、供給量も少ない、かつコストが高いといったところがありまして、今、それに加えて中東情勢におきまして、さらに高騰するのではといったところの見通しも示されているような状況です。お客様が買いやすいような、しっかりとしたそういったSAFの安定供給、安価な供給、トレードオフにならないようなところになればいいなということで、さらなるトレードオフになってしまわないか懸念をしているところでございます。

私からは以上になります。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

今、5人お進みになられたんですが、もう一方、交政審、オンラインの方、御発言いただく、ちょうどオンラインが全てということになりますので、山戸委員、6人目ということになります、お願いできますでしょうか。

【山戸委員】 よろしくお願いたします。国土交通省の環境政策に関する幅広いお取組について御説明いただきありがとうございます。

特に資料2-1の11項にございますが、2024年度は新車販売台数に占める次世代自動車の割合が59%、平均保有燃費も22キロメートル／リットルとなりました。次世代自動車の普及に向けた国交省の多大な御支援に、改めまして感謝申し上げます。この項目は、このまま取組を続ければ目標年度に目標水準と同程度になるというCの評価となっております。私ども自動車メーカーといたしましては、気候変動への対応は待ったなしと認識しており、お客様にお選びいただける次世代自動車をお届けできるように、引き続き努力を重ねてまいります。国土交通省におかれましても、一層の御指導、御支援を賜ればありがたく存

じます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

では、以上をもちまして、交政審のほうのオンラインで入られた方々の御意見等を頂戴いたしました。また御質問ございましたので、では、ここで事務局より、以上の方々につきまして御回答等お願ひできればと思ひますが、よろしくお願ひします。

【竹内環境政策課長】 伊藤委員からの御質問、御意見も。

【横張部会長】 そうですね。羽藤委員も両方にかかっていると思ひますので。

【竹内環境政策課長】 分かりました。委員の皆様、様々な御指摘ありがとうございます。

まず、伊藤委員から、上下水道施設の災害時の重要性などの御指摘もありましたので、こちらは担当部局に伝えまして、そういった観点で施設整備の在り方を検討するよう言っておきたいと思ひます。

また、グリーンインフラにつきましても様々な御指摘いただきありがとうございます。グリーンインフラ推進戦略の中で、伊藤委員からも御指摘があった、効果の見える化でありますとかファイナンスの関係、こういったものをなるべくいろいろガイドラインというような形で進めるとともに、これを実装できるように各方面への普及啓発ということを図っていきたくと思っておりますし、GREEN×EXPO、絶好の機会と思っておりますので、繰り返しになりますけれども、情報発信をしっかりとやっていきたいと、このように考えております。

また、大久保委員から、ペロブスカイトの関係で法的対応が必要かというようなお話ありました。この資料で安全性ということを書いておりますのは、例えば空港のところにペロブスカイトを貼ったときに、これは結構ぺらぺらしたものということもあるんですけども、風で飛んでいかないとか、あとまぶしさの関係で、反射することでパイロットへの影響がないかと、そういったことを安全性の観点から確認しているということでありまして、直ちに法的規制ということではないかと思っております。

また、都市型データセンターの話が羽藤委員や、塩路委員や大久保委員もございました。こちらはゾーニングなど立地規制の関係の話とエネルギーの需要面の関係と両面あるかと思ひますけれども、住宅都市の関係につきましては、検討状況を確認して個別に御報告したいと思っております。また、データセンターの需要面の側面、また塩路委員から原発のお話もございましたけれども、冒頭の山内委員からの御指摘もそうですけれども、エネルギーのサプライチェーン全体、これは需要と供給双方になりますけれども、見据えた上で国交省と

して何ができるかということを考えていくという姿勢をしっかりとやっていきたいと思っております。

羽藤委員から、都市の在り方、都市とエネルギーの関係ということでの御指摘と受け止めております。言うまでもなく、エネルギーは地産地消型に持っていくということが非常に効率的なエネルギー運用ということになると思っておりますので、そういった視点で何ができるか、検討を深めていきたいと考えております。

水口委員から、サプライチェーン、特にScope 3との話がございました。まさに我々も問題意識を持っているところでございまして、Scope 3、協力会社との協業、また、荷主との協業、こういった観点から何ができるかということと一緒に考えていければと考えております。

私からは以上でございます。

【横張部会長】 ありがとうございます。

御発言いただいた皆様方、よろしいでしょうか。

では、今度は社整審のほうにまいりたいと思います。では、まず私の名簿の順番からまいりますと、田辺委員、お願いできますでしょうか。

【田辺委員】 ありがとうございます。国会で先ほど御紹介ありましたように、今審議されている建築物省エネ法の改正ですけれども、第1条の2に基本理念というのが新設されています。脱炭素の促進は自然災害による被害の防止、または軽減、建築物安全性、健康の増進、快適性その他の建築物に必要な性能を確保するということが明記をされています。極めて重要だと思っております。昨年、国交省の環境行動計画の中で基本方針として、ウェルビーイングの向上を図りながら国土交通省の任務を果たすと書かれていまして、法の理念として明確になったというのは非常に重要だと思っております。

一方で、都市の温室効果ガス排出に占める割合は増加しています。これからは建物単体だけではなくて、地域とか都市へやはり対策を展開していく必要があるんだろうと思います。そのときに自分の地域でよいことをやって、それをやはり実感できるというのが非常に重要ではないかと。また、経済発展とカーボンニュートラルについては、例えば、増え続ける床面積をどういうふうに捉えるのかとか、今後、面的開発とか都市再開発事業のライフサイクル評価などが必要になってくるんじゃないかなと思います。

また、日本では災害対策とのシナジーを考えていかないとという点が、非常にほかの国と異なるのではないかと思います。脱炭素シナリオは一般的に平時がずっと続くとして考え

られているので、日本のような災害国でどのようなシナリオを描くかというのも考慮に入れておかないといけないのではないかと。また、適応策も非常に重要になってきています。都市とかグリーンインフラの役割も、やはり認識する必要があるのではないかと。デジタル化が推進する都市、電気自動車、モビリティとか、新しい都市の考え方をやはり示していく必要があるのではないかと。

少し個別になりますけど、昨年10月に日本建築学会で小松幸夫先生が書かれた論文が出ました。2021年度の固定資産台帳に基づく用途別の日本の建物平均寿命という論文を出しているんです。94.1%捕捉しているのほぼ悉皆調査です。実は木造もRCもほぼ同じ寿命に、60年から70年ぐらい。日本は既にストック社会になっていまして、法定耐用年数を大きく上回って、実際には使われているというのが明確になっています。法定耐用年数は税務とか会計上の減価償却のための制度なので、本来建築の物理的な寿命とか耐用可能年数を示すものではないのです。社会的な価値の限界を示すものではないので、ぜひ建てることというだけでなく、どう使いこなすかというのを建築の公共の中核に位置づけていただければと思います。ストックをなるべく健康に寿命まで使うというのが、多分我が国の都市とか地方で求められているのではないかと思います。

データセンターはちょっと皆さんから出たので省略します。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

では続きまして、竹内委員、お願いできますでしょうか。

【竹内委員】 ありがとうございます。国際環境経済研究所の竹内でございます。

非常にいろんな取組にバランスよく、そして細かいところまで、かつ、ほとんどのグラフが右肩上がりになっているということは、本当にこれまでの取組に敬意を表するところではございます。

一方で、ちょっと全体に関する感想になるかもしれませんが、幾つか申し上げたいと思います。冒頭、局長のほうから、コストとして捉えるのではなくというところがございました。多分同じことを言っていると思うんですが、私はこれまで環境に対して、コストがかかるということを政府としてあまりにも言わなかったことというのは反省するべきところなのかなと。コストはかかるんだけど、ただ、CO₂削減だけではなくて、安全保障の価値や産業創出の価値、こうした価値がこの程度含まれているから、このコストはこうしたリターンを生むことを期待してかけるにふさわしいという話をするべきなのかなと。成

長戦略も危機管理投資という目的、こうしたものも含まれておりますので、ぜひそうした価値の可視化というところに取り組んでいただきたいというお願いベースでございます。

今までのところ、この中東情勢を受けて、我が国、エネルギー関連ですとか石油製品関連、極めてよく対応している国だと思います。これはコストかけて備蓄を積んでいたというようなところもございますけれども、代替調達、目詰まり対策含めてよく対応できている。ただ、ここからやっぱり長期戦略が必要だというふうに認識をしています。長期戦略となりますと、やはり2次エネルギーである電気を活用して、需要側で電化をして、電源側で脱炭素化をする、この同時進行。欧州は、この夏に電化戦略を立てるとしているわけです。運輸部門の電化ですとかそういったところを含めて、ちょっと長期的な戦略を柱として立てることが国として必要であるというふうに思います。

ただちょっと一方で、これは余計なことを申し上げますけれども、燃料の低炭素化みたいなところで、航空分野のSAFや海運の燃料転換みたいなところについては、世界的にはコストがかかるということで、かなり議論が停滞していると認識しております。先ほどコストが上昇してしまうということでトレードオフになることを懸念するという委員からの御発言もありましたけれども、やっぱりトレードオフにならざるを得ないわけです。そういった中で、日本の事業者にどこまで求めるのかというところは、日本の競争力に直結する話、戦略だと思いますので、「一旦決めたこと」として思考停止する等ではなくて、状況を見ながら議論を深めていただきたい。

最後、1点申し上げたいと思いますけれども、以前申し上げたことでもあるんですが、やっぱり国民が国土インフラに求めるものって何かといたら、落ちない橋、破裂しない水道管だというふうに思います。環境への取組もCO₂削減をするという効果だけではなくて、インフラ機能の向上にどれだけ効果を与えているかをぜひ示していただければと思います。

あと幾つか申し上げたいなと思っていたところはあるんですけども、それはちょっとまた後ほど何かで追加したいと思います。

【横張部会長】 すみません、どうもありがとうございます。

本日、社整審のほうお入りになられている先生方、若干交政審よりも少ないということもございますので、引き続きオンラインのほうでお二人ほど御意見を頂戴し、そこで一旦切りたいというふうに思いますので、では、私の名簿の順でまた恐縮ですが、勝見委員、もしよろしければお願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

【勝見委員】 よろしく申し上げます。ありがとうございます。

私のほうからは、サーキュラーエコノミーの中でも、特に私が関わらせていただいています建設リサイクルについて少しコメントさせていただきたいと思います。建設分野における材料や資源のリサイクル、再利用、これは資源循環の問題だけではなく、今や都市再生、国土強靱化にも貢献するものだというふうに考えています。例えば、先ほども少しございましたけれども、古くなったインフラ施設の維持管理が重要となってきたということで、そういう構造物が今後ますます増えてまいりますけれども、維持管理や更新の中で相当量の副産物が発生せざるを得ない。この副産物の出口がしっかりしないと、都市再生、国土強靱化の取組にも影響し得る状況になっているという認識でございまして、その認識、これまで以上に高めていただく必要があるのではないかと考えています。

国土強靱化につきましては、今の政府の重要な命令の1つとしても挙げられていたかと思えますし、建設リサイクルは国土強靱化を支える必須のものだという認識をより高めていただく取組に期待をしているところでございます。

また、少し具体的な事項としては、強靱化の施策の1つに一般廃棄物や災害廃棄物の処理体制の充実・強化というものが挙げられていますけれども、これについても建設リサイクルの分野から貢献すべき内容が多く含まれているという具合に考えております。

それで今日お出しいただいています資料2-1の点検結果の中では、建設リサイクルについて、まだデータ未集計の点検項目が複数あるということでございまして、これは数年に一度行われている建設副産物の発生処理等の実態調査、これが2024年度に行われていますけれども、その結果がまだ公表されていないという状況でして、結果の公表が待たれるところでございます。特に6年前に示されました建設リサイクル推進計画のほうでは、これまで30年にわたって進められてきましたけれども、量から質へ、評価の考え方を少し加えていこうという方針をうたってから初めての实態調査にもなるということでございますので、このデータ公表に期待をしているところでございます。

少し気になるところでは、コンクリート塊が大都市圏で一時期少しだぶついているとか、あるいは再生骨材への利用があまり進んでいないんじゃないかといったこともお聞きをしておりますし、リサイクル分野では、先ほどトレードオフというようなキーワードもございましたけれども、どうしても品質や安全性の懸念があるということで、土に含まれる自然の重金属を含む問題で苦勞されている現場もお聞きをしているところでございます。また、5年前の熱海の土石流災害を受けて、盛土規制法をはじめとする法律、あるいは省令の改正等行われて、今、様々な取組につなげられてきて成果があらわれてくる頃だということもご

ございます。そういう中で、いい事例もたくさんお聞きをしておりますけれども、苦勞されている事例もあるということで、評価・点検に加えてぜひ省全体、あるいは他の事業者も含めて、いろいろな事例を共有できるような取組というものにも期待をさせていただきたいと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、高村委員、いかがでしょうか。

【高村委員】 ありがとうございます。これまでも議論の中で出てきておりましたけれども、1月25日の総理会見の中で、やはりGX、脱炭素というのがエネルギー、この中東情勢、ホルムズ情勢の中で、エネルギーの需給構造の徹底的な深化ということのために、重要な、強力で推進するということをおっしゃっているかと思っております。もともと国土交通省さんが所管をされている政策というのは、エネルギー需給構造だけでなく、それを支える国土の強靱化、これはもちろん物理的なインフラとしてそれをどう支えていくかということもあると思っておりますけれども、やはり国民がそうした災害時、災害からの復興、地域が復興していく、あるいはできるだけ平常時の生活を営めるということを実現していくという観点からも非常に重要だというふうに思っております。

山内先生とも御一緒した今週の会議の中でも、エネルギー需給構造の強靱化の重要性、これは国土強靱化、国民生活にとっても非常に重要だという議論があったと思うんですが、1つやはりその観点から、既に様々なお取組を国交省してくださっているんですが、先ほどから委員からもありましたSAFですとか水素、新燃料においても、やはりどう需給経済に依存しないような形でそれを開発し、普及していくかということが一つ重要な、今申し上げましたエネルギー需給構造の強靱化、ひいてはこれは国土強靱化の1つの大きな柱だと思うんですが、さらに御検討いただくとありがたいなというふうに思っております。

それから、先ほど羽藤先生ほか多くの委員同じ趣旨の御発言あったと思うんですが、様々な施策を打ってくださっているわけですが、それを面的といいたいでしょうか、あるいはシステム化して実際に実装していくということの課題と今後の発展を期待いたします。

その中でも幾つか具体的な期待をするところ、既に今日の資料でも一定の取組がされていること、そして成果が出ていることを理解をしているつもりなんですけれども、1つはや

はりインフラをどう強靱化し、脱炭素化していくかという点です。これは災害時において、報道もされておりますけれども、2019年だったと思いますが、道の駅に太陽光、太陽熱、コジェネを導入された睦沢だと思っておりますが、これがやはり災害時の停電になった地域の住民の災害時における生活を支えたという事例もあると思っております、やはり国交省さん所管をされているインフラの脱炭素化というのは、インフラ自身にとっての省エネをはじめとして様々な効果があると思っておりますけれども、やはり地域の防災拠点として国土強靱化を支える重要な施策だというふうに思っております。

もう一つは、自家消費型の今、再生可能エネルギー導入の施策を打っていただいていることもあると思っておりますけれども、非常に進んでもきているし、高まっていると思っております。この間東京都、それから神奈川県などが補助金、東京都は新築の建築物に一定の義務化をして、太陽光、それから家庭用蓄電池の導入を推奨してきたわけですがけれども、報道等ございましたけれども、神奈川県は1年間の補助が2日間でその枠が埋まったということですし、東京都もこの間の施策で、35年に想定していた目標値を前倒しで達成しそうだということでもあります。

これは商工会議所さんが年に一度、中小企業向けに調査をされていて、これは公表されていますけれども、今のやはりホルムズ情勢の下でエネルギーコストが上がっているのを、省エネと、それから自家消費型の再エネなどの導入で対応している中小企業さんが多くいらっしゃるということでもあります。そういう意味では、今の情勢の中で、脱炭素や、あるいはグリーンインフラに向けた様々な取組が、当面のこうした国民や、それから、あるいは中小企業のコスト負担を低減をする効果も生んでいるというふうに期待があるというふうに思っております、ぜひ、今までも随分住宅局さん中心にやっていただいていると思うんですけれども、期待をするところでもあります。

それから……。

【横張部会長】 すみません、ちょっとお時間が大分超過しておりますので。

【高村委員】 はい、私のほうからは以上です。ありがとうございます。

【横張部会長】 すみません、どうも。

それでは、今、4方御発言いただきましたので、では事務局、よろしいでしょうか。

【竹内環境政策課長】 では、ちょっと総括的にお答えしたいと思います。

まず、脱炭素などの実際の効果を実感できることが大事だよという指摘が、田辺先生、高村委員からもそういう趣旨の御発言あったかと思っております。冒頭、鶴田局長から挨拶の中でも

触れた事業性よしというようなところにつながる話かと思えますけれども、こういった実際の効果がしっかり見えるような形で進めていきたいと、このように思っています。それを進める上で、やはり複数の委員の方々からありましたけれども、国土交通省、特にインフラに求められているのは、そもそも国民生活の安全・安心の確保が大前提であるということかと思えます。これを両立しながら進めていくということをしていきたいと、このように考えております。

この際、竹内委員からもありましたけれども、長期的なビジョンを持って、政府系のほうである危機管理投資、これは省エネとか非化石化の推進ということでございますけれども、こういったこととも歩調を合わせながら進めていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

すみません、先を急いで恐縮でございますが、大分時間も超過しておりまして、では引き続き、オンラインで入られている中村委員、お願いできますでしょうか。

【中村委員】 ありがとうございます。私からはまず、グリーンインフラについて。徐々に伸びているということをよく分かっていますし、いろんな形で国交省頑張っているのも理解しているんですが、これ、自治体への支援が大事じゃないかなと思います。数は60ぐらい、今増えているということだったんですが、例えば全体1,700ぐらいの自治体における60というのはそんなに高い比率ではないですから、国や都市以外の場所にどうやってグリーンインフラを計画、配置するかが重要だと思います。小さな自治体には人的支援であったり、経済的な支援であったり、何かそういったものを検討していただきたいなと思いました。

それから、ダムについてなんですが、脱炭素とか水力発電ですよね。それから、事前放流等の気候変動についてはしっかり書かれてあるんですが、やっぱり自然環境に対してもう少し書き込んでほしいし、将来的には環境目標を持っていただきたいなと思いました。それはネガティブな、ダムが水の流れを分断するという議論だけではなくて、例えば、ダム湖のエコトーン部分が豊かな自然環境を提供することもありますし、フラッシュ放流とかダムの堆砂土砂を下流側に置くことによって、環境がまた再生できるというケースもありますので、そういった自然環境への面も積極的に検討していただきたいと思いました。

それから、メガソーラー、釧路湿原で有名にはなったんですが、ソーラーだけではなくて、同じように風力発電もやっぱり課題を抱えていて、いわゆるバードストライクの問題もあ

りますし、風力発電を実施するための工事が、例えば川の濁りを発生させるとか、そんな問題も起こっています。そういったことも含めて国交省として、トレードオフを最小限に抑えるような方向性を持っていただきたいと思います。

それから、ほかの方もおっしゃっていたように、北海道では半導体、ラピダスであったりデータセンターがたくさん建ってきて、これらの事業は多くの水を必要とするんですね。都道府県管理の河川では、維持流量が設定されていない河川もたくさんあるので、そういった中小河川からの取水については、早めに手を打つような検討をしていただきたいと思います。

以上です。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、続きまして、松行委員、お願いできますでしょうか。

【松行委員】 どうもありがとうございます。私は、自分の専門の都市計画、まちづくりの分野から幾つかコメントさせていただきます。

主に26ページの適応策についてになりますが、まず、水害への適応策ですが、いろいろな対策が行われていると思います。そういった中で、やはり今、浸水想定区域でかなりまだ新たな開発が進んで人口が増えているという問題があります。大きく分けると市街化調整区域、どっちかという土地価が安いので開発が進んでいる旧市街化調整区域と、あと駅前など利便性の高いところでも、かなり深いところでも大きな開発が進んでいる場所が幾つかあります、東京や関東でも。市街化調整区域に関しては、規制の強化などで対策が進んでいるんですが、市街化区域の利便性の高い駅の周りなどはなかなかやはり対策がしにくく、開発の規制がなかなかできないので、せめて例えばマンションの電気設備を高所に設置するなど、そういった防災対策と開発をセットにするような仕組みが何か必要なんじゃないかなと思っております。

あと、右側の暑熱対策に関しては、やはりまちづくりの分野で非常に喫緊に対応しなきゃいけないことかと思っています。今回、GREEN×EXPOのお話が出てきましたが、神奈川県の方からとかも、GREEN×EXPO、大阪みたいにパビリオンが多くないので、まさに暑熱対策どうするのかというのが課題だというようなお話を聞いておりますので、ぜひGREEN×EXPOのほうで、グリーンインフラなどを使った暑熱対策、お手本になるような取組をいろいろとやっていただいて、それが次にまちづくりのほうに生かせるようにしていただければと思っております。

以上になります。

【横張部会長】 どうもありがとうございました。

時間がないと言っておきながら私が発言するのも大変恐縮でございますが、1つだけ私のほうからとも思いますが、もうこれまで多くの委員の方々からございましたグリーンインフラの件でございます。

言うまでもございませぬがグリーンインフラ、これまでは国ないしは各自治体が、独自に進められていらっしゃる点に関してはよいとしても、民間のほうとうまく連携しながらとなりますと、従来は開発許可制度等の制度を使いながら、ある種業績等のあめを与え、その代償として、インフラとしてグリーンを整備するという形で進んできたわけですけど、それがなかなか費用対効果等の中でもって、あまりもう有効な策にならなくなってきていると。特に地方都市にまいますとそうした手がなかなか使えないという中で、やはり抜本的に効率化といいましょうか、費用対効果に見合うようなそうした施策に変えていく必要があるんだろうなというふうに私も痛感しております。

具体には、例えば民間さんに御協力いただく際には、各敷地の中でもって全て完結するのではなくて、外の離れた場所、域外への貢献というのをうまく組み合わせていくといったようなことであってみたい、あるいは先ほど羽藤先生からもございましたけれども、石油をいかに使わないまちに変えていくのかといったような文脈と組み合わせていくとか、それから、先ほど田辺先生がございました、ストックを使いこなすと、こういうような観点というのは、実はグリーンインフラと非常に親和性の高い議論ではないかと思うので、そういったところとの横連携というのをどうやって図っていくのかというのが、今後グリーンインフラを考えていく上では大変重要なのではないかというふうに私は思っております。

私はグリーンインフラといえますと、グリーンなものとか空間によるインフラだけではなくて、グリーンな発想とか考え方に基づくインフラというのもグリーンインフラじゃないかと。こういう観点に立ちますと、まさにストックを使いこなすとか石油をいかに使わないかというのはグリーンそのものであって、そうしたインフラというのもグリーンインフラなんだという中で議論を深めていくことが必要なんじゃないかと思っている次第でございます。

以上でございます。

では、今までのところで、最後にまた事務局からございますでしょうか。

【竹内環境政策課長】 ありがとうございます。またちょっと包括的に回答させていただきます。

きますが、メガソーラーに限らず、風力なんかも地域との共通の課題があるというお話で、半導体、データセンターいろいろありましたけれども、そもそも国交省の行っているインフラ整備は地域との共生を得ながら進めるものであるというふうに認識しておりまして、水資源でありますとか景観、こういったこと、全ての開発につきまして、地域との共生というのを図りながらやっていくということを改めて認識したところでございます。

また、グリーンインフラに関しまして、自治体への支援でありますとかネイチャーポジティブの視点でありますとか、様々御指摘ございましたけれども、グリーンインフラ推進戦略2030でも、そういった考えの下、戦略策定しておりますので、官民連携プラットフォームもございまして、こういった枠組みも使いながら進めていきたいというふうに考えております。

また、松行委員のほうから、防災対策と利便性の高いまち中での開発、これをセットで考える必要があるんであろうという御指摘ありますので、こちらは担当局にしっかり伝えていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【横張部会長】 どうもありがとうございます。

では、本日大変多岐にわたる御意見を頂戴いたしまして、誠にありがとうございました。私の司会進行のまずさから、予定時間15分ほど超過してしまいまして、申し訳ございませんでした。

では、本日本日の議事は以上でございますので、進行を事務局にお返ししたいと思います。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44回合同会合を閉会いたします。

— 了 —