

平成16年6月21日  
中央合同庁舎2号館  
低層棟共用会議室

**社会資本整備審議会**  
**第4回環境部会 議事録**

**国土交通省**

## 社会資本整備審議会第4回環境部会

【岩下環境調整官】 定刻でございますので、ただいまから、社会資本整備審議会第4回環境部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

事務局を務めさせていただきます岩下でございます。よろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1から資料3-2まで、及び参考資料がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますよう、お願いいたします。

本日、総員17名中13名の委員の方にご出席いただいております。社会資本整備審議会令第9条第3項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきます。村上部会長、よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 皆様、お忙しいところお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

きょうの審議事項は、議事次第にございますように2つございます。1つは、大綱におけるこれまでの対策・施策の進行状況の追加の説明でございます。2つ目がメインの議題でございまして、中間取りまとめ（案）でございます。一つお願いがございます。毎回、審議が大変熱心で、審議時間が足りない状況で会議を終了させております。今日は中間取りまとめの最後でございますので、場合によっては30分ぐらい延長をさせていただくということで、十分な審議を尽くしたいと思っております。あらかじめご承知おきくださいますようお願いいたします。

それでは、事務局から、前回に引き続きまして、対策・施策の進行状況に関連しまして、ご説明をお願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 それでは、ご説明申し上げます。

これまで、大綱に記載されておりました対策・施策についての評価を主としてお願いしてまいりました。今回は、現行の対策には記載されておられませんもので、二酸化炭素の削減効果が見込まれますもの、これがございますので、2つご説明させていただきたいと思っております。

1つ目が、建設副産物小口巡回回収システムについてでございます。2つ目が建設施工分野における地球温暖化対策の推進という点でございます。引き続き、担当からご説明申し上げます。よろしく申し上げます。

【大平事業総括調整官】 資料1に基づきまして、建設副産物小口巡回回収システムについてご説明申し上げたいと思います。

私どもは、建設工事から出てくるものを有益な資源であるという認識のもとで、建設副産物というふうと呼んでおりまして、ここにキャッチフレーズも書いてございますが、「混ぜればゴミ、分ければ資源」ということで、分けて再利用をしていこうと考えております。

1ページをごらんいただきたいと思いますが、現在の建設副産物がどのようになっているかという概略の状況を示してございます。一番左の円グラフは、平成14年度でございますが、全国で8,300万トンの副産物が出ているという状況でございます。

このうち、真ん中の棒グラフは、どれだけリサイクルが進んでいるかという率でございますが、コンクリートとアスファルトにつきましては、ほぼ100%に近い状況でございますが、一方、建設混合廃棄物と申しまして、木材やプラスチック、あるいは鉄などがまざった状態で出されていく廃棄物については、17%ほどしかリサイクルが進んでいない。その結果、リサイクルができずに最終処分場に処分されるものが右の円グラフでございますが、全国で700万トンぐらいでございますが、このうちの約3分の1が建設混合廃棄物になっているわけでございます。

こういった状況に対しましてどうなっているかというのが、次の2ページでございますが、こういった建築副産物を現場から中間処理施設に持って行って、再資源化をするわけですが、そういった際に、現状の回収の状況は、この図に示してありますように、一つの現場ごとにトラックが張りついているということで、発生する建設副産物の量とトラックの積載量がいつも一致するわけじゃないという非効率な回収が起きているとか、それから、一たん中間処理施設に持って行って、ここで分別を行いますので、広い土地が必要であったり、いろいろな問題で、郊外に中間処理施設が立地するケースが多いとか、手間とか時間がかかるということから、回収コストが高くなってしまったり、あるいは、運搬距離が長くなってしまったりということで、せっかく分別している現場があっても、それがうまくあいに再資源化につながっていかないという問題がございます。

それに対して、今回導入しようとする小口巡回回収システムでございますが、1枚飛ばしていただいて、4ページをごらんいただきたいと思うんですが、木材とか、鉄くずとか、

プラスチックとか、個別に分けましたものをそれぞれの品目ごとにトラックが各現場を巡回して、集めて、物流センターに持ってくる。このトラックの配送につきましても、物流センターのほうで集中管理を行うということを考えておりまして、5ページをごらんいただきますと、昨年、これの実証実験を行いました。関東エリアで行ったわけですが、この水色の丸が工事現場でございまして、こういった現場を巡回をして回ると。従来であれば、こういった現場からのごみは、左上の緑色の中間処理施設のほうに持っていったわけですが、今回は、港の空き地、海岸部の空き地に物流センターの仮施設をつくりまして、ここで回収をしたと、こういう実験を行ったわけでございます。

3ページにお戻りいただきたいと思いますが、こういった小口巡回システムを行うことで、実証実験の結果、左下のほうに書いてございますが、トラックの延べ運搬距離を約4割削減できております。さらに、港の近くの物流センターでやりますと、7割まで削減できると。回収コストも約1割ほど安くできるという結果が出ておりまして、このシステムを導入することで、コストの削減や、より細かな分別による再資源化の促進も可能となるし、また、トラックの走行距離も減って、CO<sub>2</sub>の削減にも寄与できるという結果が出てまいりましたので、本年度は、関係者が集まって、協議会を設置してこのシステム開発を行うと同時に、本格導入に向けての条件整備を行うことにいたしております。

以上、簡単ですが、小口巡回回収システムについてご説明申し上げました。

【村上部会長】 ありがとうございます。続きまして建設施工分野の地球温暖化対策の推進についてご説明をお願いします。

【佐野建設施工企画課長】 それでは、資料2をごらんいただきたいと思います。

施工分野における地球温暖化対策の推進でございますが、1枚めくっていただきまして、1ページでございます。建設施工分野におきまして、どちらかといえば、二酸化炭素等の排出がございまして、ここにも赤で大きく書いてございますように、およそ施工に専ら用いております建設機械からのCO<sub>2</sub>の排出量、これはおよそ産業部門から排出される量の2.4%程度を占めております。産業部門全体で、4億6,800万トン程度の二酸化炭素が排出されていると聞いております。私どものかかわっております建設施工分野からは、右上のグラフにございますが、1,100万とトン程度のCO<sub>2</sub>が排出されている現状でございます。これがおよそ2.4%ということでございます。

現在、排出源となっております機械がおよそ100万台ございまして、これに対して、この機械を省エネ型に転換することによって、少しでもCO<sub>2</sub>の削減を図っていこうとい

う取り組みでございます。

その際に、私どもとしては、昨年度、地球温暖化対策の建設施工における手引きを作成いたしております。

それから、さらに、日本建設機械化協会、J C M A と称している公益法人がございまして、そこで建設機械の燃費評価指標の規格を制定してございまして、こういったものをベースにして、低燃費型の建設機械の指定制度を今後、創設していったらどうかと考えておるところでございます。

次のページ、2枚目でございますが、低燃費型建設機械指定制度のねらいでございます。これまでに建設機械につきましても、排ガス、特にN O x であるとか、ハイドロカーボンであるとか、C O 2 であるとか、こういうものについては、指定制度を設けまして、平成4年からスタートしておりますが、これについては、建設機械も置きかわりまして、効果は実証済みでございます。

ちなみに、指定制度というのは、わかりにくいかもしれませんが、順番は逆になりましたけど、低燃費型の建設機械を国土交通省が指定をいたしまして、その指定した機械をグリーン調達の対象として積極的に使っていただく。あるいはまた、国土交通省が直接発注いたします直轄工事につきましては、義務化して積極的に使っていただくというような施策によって普及を図っていくということでございまして、地方公共団体等の発注工事についても、波及効果として、こういった対応のものが使えるのではなからうかと考えております。

機械も非常にたくさんの種類がございますが、その中で、特にここに書いてございますバックホウ、これはショベル系のものでございまして、土を掘り返したり、あるいはそれをダンプトラックに乗せたりするバックホウ、あるいは、土をすくって運搬するホイールローダー、あるいは、ブルドーザ、こういった土工系の3機種で全体の7割を占めておりますので、こういった機種をまず最初に低燃費型の機械として指定していったらどうかと考えてございまして、来年度以降、考えていくというところでございます。

3ページの絵は、ちなみに、排ガス対策型の建設機械の指定制度によってどの程度普及されたかという効果をグラフにあらわしたものでございまして、このゼロの目盛りの下が販売率でございます。基準値が変わったものですから、1次と2次とございます。今日では、2次の排ガス規制の対象の建機を指定しておりますが、もう販売される建機については、9割以上が2次の適合車に置きかわっております。

それから、普及につきましても、こういう指定制度、あるいは、使用の原則化を図ることによりまして、普及率の上の目盛りでございますが、5割を上回るところまで普及が進んでおるといってございまして、これと同じようなスキームで二酸化炭素についても今後やっていきたいということでございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの2つの施策に関しまして審議に入りたいと思います。委員の皆様におかれましては、いつものように発言予定のある場合、名札を立てていただけると大変進行が楽でございますので、よろしくご協力をお願いいたします。

それでは、ご発言がございましたら、お願いします。

【マリ・クリスティーヌ委員】 建設副産物についてなんですけれども、以前も話したと思うんですが、例えば有害性のある建材、例えばアスベストとか、そういうものをここから除去するときには、結局ごみとして、産業廃棄物として使われているので、厚生省の管轄になると聞いたことがあるんですけれども、同じ建設現場の中で、そうやって縦割りで分けてしまうと、じゃあ、そういうものがきちっと除去されているのかとか、または、こういうものの中にそれが残っているのではないかとかということも含めて、例えば、海の近くに持っていったときに、それがまた水の中に何らかの形で流れたりとかということになると思うので、縦割り行政ということでの区分けではなくて、例えばオーバーラッピングするような形で、一緒にそういうところをもっときちっと管理できるような状況も、結局これは環境ということが一つの前提なので、ただCO<sub>2</sub>削減だけのためではないので、そういうところにも一緒に盛り込んでやっていただいたほうが、一般の市民としては安心して任せられるというか、これを認められる部分になると思うんですけれども、そのところをどういうふうに対処していくのか、教えてください。

【大平事業総括調査官】 今ご指摘の点は我々も十分認識をしております、一つは、現場での分別を徹底すること、それからその徹底の中には、作業員の方といいますか、現場の人たちが、有害なもの、アスベストとか、そういうものについて熟知するということが大事だと思っています。それから、環境省さんとは、現在一緒にいろんな勉強会もやっております、こういったシステムについても紹介をして、いろいろなアドバイスをいただけるような打ち合わせといいますか、会議も十分やっているつもりでございますので、こういった分別したものの中に有害物質が入っていたり、それがまた再資源化の過程で、外へ出ていくことがないように十分気をつけてやっていきたいと思っております。

【マリ・クリスティーヌ委員】 何かそれを章立てして、ここの中にそういうことをやりますということは書くことになるのでしょうか。

【大平事業総括調査官】 今のところ環境省と一緒に会議をやるというのは、これだけではなくて、いろいろな全体の副産物問題についての会議をやっておるものですから、この小口巡回システムのところにだけ環境省と連携をしてということは書くつもりはないのでございますが。

【マリ・クリスティーヌ委員】 環境省じゃなくて、これは厚生省だと思うんですけども。

【大平事業総括調査官】 昔の廃棄物行政をやっていました厚生省の部署は今、環境省に移ってしまして。

【マリ・クリスティーヌ委員】 ああ、そうなんですか。

【大平事業総括調査官】 そういった意味で、厚生省ではなくて、環境省の廃棄物担当の人たちと我々は年に何回も打ち合わせをやっています。

【マリ・クリスティーヌ委員】 失礼しました。わかりました。

【大塚委員】 どちらについても、大変結構なことございまして、慶賀すべきことだと思っておりますが、1点質問させていただきたい点がございまして。資料1のほうの建設副産物の小口巡回回収システムについてでございますが、先ほどご説明にもありましたように、4ページのところに、静脈物流センターというところで管理をするということで、共同集配所をつくるということなんですが、静脈物流センターの法的な性格がちょっとよくわからないのでお伺いしたいんですけども、こういう小口の巡回回収システムというのは、効率性の面では非常によく、私もどんどん進めていくべきだと思いますが、他方で、独禁法との関係の問題とかがあり得ると思いますので、今はまだ実験段階で、今後の制度化のときに問題になるのかもしれませんが、何かもしお考えがございましたら、お伺いしたいということでございます。

【大平事業総括調査官】 申しわけございません。独禁法については、全く頭の中にございませんでした。今は、排出側の建設工事をなさっている方々、それも、ここにございますように、いろんな業種、土木工事、建築工事、いろいろなこともございますし、業者の方も、大手のゼネコンさんから中小までございます。そういう方と、それから、回収をしていく運搬業者の方、さらには、最終的に物流センターから小分けしたものを引き取って再資源化する人たち、そういう方々にお集まりいただいて、行政が間に入って一つのテ

ーブルをつくってきちっとやれるような体制をつくろうということまで考えておりました、そのシステムづくりをこじ考えていこうと思っておりました、独禁法までは考えておりませんでした。

【大塚委員】 今後検討していただきたいと思います。

【村上部会長】 それでは、進士委員、お願いします。

【進士委員】 資料2なんですけど、2ページに、バックホウの比率がうんと高いというのが出ていますね。私、建設機械で排出する炭酸ガスをカットするのは大事だと思いますが、もうちょっと手前の話をしたいんですが、バックホウがこれだけ使われているというのは、相当山を崩しているわけですね。敷地の中でも動かしているとは思いますが。それで、考え方として、これは機械としてはこういう積み上げでいい。ただ、20年近く前にエコロジカルプランニングという方法ができて、できるだけ地形なんかを残しながら開発するという手法は既に計画法としてはあるわけですね、プランニングの方法としては。そっちとのバランスはどう考えるのかということの問題提起しておきたいと思います。

CO<sub>2</sub>の問題でいえば、樹林地を相当壊すという意味でも、ダブってくるわけですね。工作機械だけの問題では全然ないので、国土全体からいうと、相当な量の土量を動かしている。いわば大造成をやっているわけですね。私はもちろん必要性はあると思いますよ。大造成が必要なものは、ダムのようなもので、どうしても避けられないものはあるわけですね。ただ、そうでなくて、住宅地なんかでも、かなり大造成で、非常に乱暴なやり方をして、大量に谷を埋めて、山を削ると。結果的につまらない町をつくって、そこでまた損をして、今さっき言ったように、樹林も相当切ってしまいますから、そこでもCO<sub>2</sub>の固定した吸収源をむだにしているわけで、そういうことをこの機械のところで言うのは、甚だ気がとがめるんですけどね。そういう全体像をこそやるのが総合政策というものじゃないのかと思うものだから、ちょっと余分なことを発言しました。

【村上部会長】 岡田課長、お願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 今のご指摘の点、大変大事な点でありまして、前回の合同会議でも、国土交通省として、社会資本整備に当たって、できるだけ計画段階から環境の配慮をしていくという話もありましたし、あと、それと関連して、できるだけ緑を減らさないような取り組みということも取り組んでいきたいと思っておりますし、ご指摘の点、十分踏まえて対応していきたいと思っております。

【村上部会長】 行動計画をご検討下さい。先生がおっしゃったことが少し入っている



と思います。崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 最初の資料1の建設副産物の小口巡回回収ですけれども、私も、建設廃棄物の中で混合廃棄物が大変リサイクルが進んでいないというのが気になっておりましたので、こうやって小口のシステムが進んでいくというのは大変素晴らしいことだと思っておりますので、ぜひ進めていただきたいなと思うんですが、教えていただきたいのは、3ページにいろいろモデル事業ですか、事業をなさったということなんですが、その中で、回収コストとか、延べの運搬距離の削減というのは数字で教えていただいているんですが、実際のリサイクル率がどのぐらいになったかというのを教えていただきたいのと、今後リサイクル率をどのぐらいを目標にこのシステム設計を考えていかれるのか、教えていただければと思います。

【大平事業総括調査官】 この実験におきましては、きれいに分別されているところについて集めた、どれぐらいのコストで集められるかとか、距離がどうなるかということを中心にやりましたので、混合廃棄物がこれによって幾ら減ったかという前後比較はしておりません。ただ、従来、今、建設副産物の、我々はリサイクル法と呼んでいますが、法律で分別がある程度義務づけられている、解体工事などの現場で義務づけられているので、その分別が甘い場合が結構あるんじゃないかと思っていまして、こうやって個別に集めることで分別が徹底されていく、それによって結果として混合廃棄物が減っていくということが期待されております。

それで、混合廃棄物をどれぐらいを目標にするかというのは、実態にもよりますので、これから、この協議会等で、このシステムがどれだけ広がるか、首都圏から中部圏、大阪圏まで広げていきたいと考えているわけですが、そういった中で、実質的に目標値というものが設定できるのではないかということで、大変地味なシステムではございますが、今後の可能性としても我々も頑張っていきたいと思っておりますのでございます。そのためにも、今年の協議会をしっかりとやっていきたいと今、思っております。

【鷲谷委員】 いずれのご説明からも、効果の大きい対策になりそうだということはわかったんですけれども、実際のシステムとして機能するようになる見込みについてももう少し教えていただければと思うんですが、例えば、小口巡回回収システム、実証実験の結果が出ていますが、すべてがそのシステムに全国的に変わっていくにはどのぐらいの時間と費用等がかかるのかとか、そういうふうなことは見積もられているのでしょうか。

【大平事業総括調査官】 小口巡回システムのほうは、既に一昨年、実証実験をやって

おりますので、今年は、参加者を増やしていく。一昨年の場合には、比較的大手のゼネコンの方が多かったものですから、もう少し中小の方々にも入っていただくということで、普及というところまでは言えないかもしれませんが、今年度からこのシステムをつくるための取組をどんどん進めていきたいと思っております。

それから、どれくらいのスピードでというのは、まずは、参加する方々にこのシステムはほんとうにいいよねというご理解をいただかないとできないところなんです。我々としては、少なくとも3大都市圏では、このシステムを動かすと。特に、都市圏のところでは、排出と持っていかれる中間処理施設や処分が周辺の県にまたがってしまうものですから、そういう広域的な取組をしないとこの問題は解決しませんので、そういった意味で、3大都市圏を集中的にやっていきたいと思っております。今年、首都圏でぜひともこのシステムを実施に移すための取組を進めたいと思っております。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。それでは、庄子委員お願いします。

【庄子委員】 私からは、建設業のほうのコメントとなりましょうか。日建連、国土交通省の指導を受けまして、分別回収というのは、個々のビルの建築現場では通常でも8個から12個ぐらいに分別するよという指導が行き渡っておりまして、これは非常にすばらしい。もっともっと分別が進んでいるところでは、さらに詳細に分別しているということも聞いております。例えば、ご質問の中で、合板とか、その中にシックハウスになるようなものが含まれているというものに関しましては、これもまた取り扱いが非常に厳密でございまして、粉塵として飛散しないよというとか、その解体する場所に持っていく場合にも、相当な注意を払っているということをご報告しておきたいと思っております。

今度は、小口巡回でございますけれども、実は、建設業の廃棄物処理に関する情報センターがございまして、それは、現在マニフェストということで、相当私は進んでいると思うんですけども、まだそこにおいても、せいぜいが3割ぐらいしか実際にマニフェストが完全に行われているとは言えないと思うんです。ですから、この小口巡回回収システムの立ち上げと同時に、マニフェストというものをさらに徹底していけば、この小口巡回回収システムは非常に生きてくると思います。特に、戸建て住宅というのは、年間100万戸ぐらいありますが、これは、どうしても建設業団体では把握し切れない部分がございます。これが今回の小口巡回回収システムによってできるのではなかろうかと、大きな期待をしているところでございます。どうぞ、マニフェストと一緒にして、その上に、データベースというものをちゃんと確立していかれていると思っておりますけれども、そういうものとも一

緒にして、効率の上がるものにしていただきたいと思います。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

【大平事業総括調査官】 今のご指摘のような形で我々も考えておりまして、この物流センターも含めてですが、発生者と運搬者と処分者と、データがきちっと追いかけられる、ものが追いかけられるようなシステムと、それから、どれくらい量が出ていたり、逆に言うと、小口巡回システムによって混合廃棄物がどれだけ減ったかとか、こういったものをきちっと把握できるようなシステムにしたいと思っております。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、委員の皆様方、ご意見ありがとうございました。

続きまして、2つ目の議題に入りたいと思います。2つ目の議題は中間取りまとめの案でございます。今まで3回にわたりまして大綱の対策・施策の進捗状況について審議してまいりました。今後、政府におきましては、8月以降、大綱の見直し作業は本格化してくるわけでございます。その前に、当部会としては一定の方向性を示す必要がございます。きょうは、これまでの議論を踏まえまして、事務局のほうで中間取りまとめ（案）を作成していただいております。これについてご審議いただきたいと思います。

では、まず事務局から、取りまとめ（案）についてご説明ください。

【岡田国土環境・調整課長】 では、ご説明申し上げます。資料の3-1をごらんいただければと思います。最初のめくったところに目次と書かせていただいております。これまでの議論をまとめるということでございますので、構成といたしましては、第1部は、導入といたしまして、地球温暖化対策における社会資本整備部門の位置づけとさせていただきます。

それから、第2部におきまして、今までご議論いただいております対策・施策の進捗状況、評価、それから、第3部といたしまして、それを踏まえた対策・施策の見直しの方向という3部構成にさせていただきます。

それから、あと、この取りまとめとあわせまして、今までいろいろご議論していただきました資料も含めまして、できるだけわかりやすくデータを整理するというところで、資料編を別途用意させていただいているところでございます。

それでは、取りまとめの内容についてご説明させていただきます。序のところは、書いてありますとおり、今までの審議過程について簡単に書いているものでございます。当面の検討課題として、社会資本整備分野における地球温暖化対策につきまして、本日を含め

まして4回にわたり調査、審議を行ってきていただいたということで、取りまとめということでございます。

それから、2ページの第1部でございます。地球温暖化対策における社会資本整備部門の位置づけということでございます。第1章は、地球温暖化対策推進大綱におけます削減目標ということで、政府の大綱の骨子を紹介させていただいております。そこに表になってございますけれども、1990年に6%削減ということで、それぞれの区分ごとの目標が定められているところでございます。

それから、3ページでございます。第2章といたしまして、温室効果ガスの排出状況ということでございます。先日、出ました2002年度の総排出量、これは基準年の1990年に比べて7.6%上回っているということでございますので、京都議定書の6%削減の達成のためには相当な努力が必要な状況にあるということでございます。

それから、特に、エネルギー起源の二酸化炭素の排出量につきましては、原子力発電所の新增設が当初の予定を下回る、あるいは、世帯増、床面積増による需要の増加ということで、特に民生部門の排出量が大きくなってきているということ、若干、要因を解説してございます。

それから、第3章といたしましては、この審議会でご議論いただいている社会資本整備部門の位置づけということで、大綱におきましては、民生部門の住宅・建築物の省エネ性能の向上、運輸部門では、交通流対策、さらに、一酸化二窒素の排出削減対策といたしまして、下水汚泥の問題、それから、吸収源の対策としての都市緑化の推進というところが大綱に盛り込まれるという紹介でございます。

それから、第4章といたしまして、この温暖化問題と社会資本整備ということで、今の大綱の位置づけをもう少し広く見るということで、書かせていただいております。最初の部分は、地球温暖化問題の特徴ということで、1つ目は、国民の日常の生活や企業等の通常の事業活動に起因して、あらゆる段階から排出されているという、原因の日常性等の問題でございます。

それから、2つ目は、この排出ガスの影響が顕在化するまでに長時間を要する。それから、顕在化した場合には、深刻な影響を及ぼす可能性があるという問題でございます。

したがって、これらの対策につきましては、国民のライフスタイルや社会システムの転換も視野に入れて、各主体がみずからの行動の意義や影響を十分に認識しつつ、その主体的な行動が促進され、あわせて、主体間の緊密な連携、協働を促すということが必要

であるという認識を書いております。

それから、2つ目、特に社会資本整備分野の取り組みの視点と関連いたしまして書かせていただいております。社会資本は、国民や企業の諸活動の基盤であります。そういう意味から、整備のあり方が温室効果ガスの排出を左右する可能性があるということ。

それから、当国土交通省におきましても、相当な市場における規模を有する経済主体であるということで率先的な取り組みが必要だということの認識を書いております。

そういう意味からいいますと、最後の段落でございますけれども、大綱に位置づけられた施策・対策に限らず、社会資本の整備、管理を含めたさまざまな取り組みを講じていく必要があるという認識を書いております。これが第1部で、温暖化問題の概要と社会資本整備とのかかわりについて、概要的なことを書かせていただいております。

5ページからが第2部ということで、今までご議論いただいていたところの各対策・施策の進捗状況と評価ということで書かせていただいております。

特にここでは、所定の各対策・施策の進捗状況と評価ということをまとめさせていただいております。

あわせて、資料3-2の1ページと2ページをごらんいただければと思います。5ページから10ページに、2章で書かせておりますところのエッセンスだけ表の形でまとめさせていただいております。

資料編の1ページ、2ページに沿って施策の進捗状況、評価についてご紹介させていただきます。

民生部門でございます。住宅・建築物の省エネ性能の向上ということでございます。住宅につきましては、大綱におきまして、2008年度に新築住宅の5割が現行の省エネ基準の達成を目標としてございます。それに対しまして、2002年度の現状が21.5%ということになってございます。基準をつくってから、順次伸びてきているということで、2008年度には、おおむね5割にいくのではないかと見ております。そういたしました上で、実際の省エネの量を計算いたしますと、原油の量で換算いたしておりますけれども、大綱の目標300万キロリットルに対して、約280万キロリットルにいくであろうと見込まれるところでございます。

それから、建築物につきましては、2006年度に新築建築物の8割が省エネ基準を達成するという目標に合わせました省エネ目標を決めてございます。2003年の前半の速報値で65%までまいっておりますので、2006年度にはおおむね8割を達成するであ

ろうと見込んでおりまして、それによりまして、530万キロリットルの省エネが実現すると見てございます。ただ、合わせましても、目標であるところの860万キロリットルに対して、810万キロリットルということで、まだ少し足りない現状にあるというものでございます。

それから、2つ目の交通流対策でございます。これは、交通流対策の中で、主として、社会資本整備部門ということで、道路整備等の関係でございます。これが大綱上、340万t-CO<sub>2</sub>という目標が決められてございます。具体的には、自転車道、あるいは駐輪場の整備によりまして自転車利用への自動車交通需要の転換ということでございます。これにつきましては、大綱の目標70万tに対しまして、現状14万t、2010年には、この目標には及ばない30万tの見通しということでございます。

それから、VICS、ETCの高度道路交通システムの推進。これは、大綱の目標230万tに対しまして、現状95万t。2010年には260万tの見通しということでございます。

それから、路上工事の縮減につきましては、40万tの目標に対して、50万tの見通しということでございまして、トータルとしてみますと、おおむね目標に到達するという見通しでございます。

それから、2ページ目の下水道整備でございます。大綱上200万tの目標が見られてございます。このうち、下水道污泥焼却施設における燃焼の高度化につきましては、140万tに対しまして、2010年の見通しにつきましては、150万tというふうにしてございます。

それから、下水道の普及に伴います汚水処理の高度化、これにつきましては、目標60万tでございますけれども、これにつきましては、ベースとなっております知見について新しいものが出てまいっておりますので、再検討する必要があると考えております。

それから、4点目の都市緑化でございます。これにつきましては、都市公園等の整備は着実に進展しているところでございますが、国際的指針ができたということもございまして、これを踏まえまして、緑地等の吸収量の報告検証体制の確立を図る必要があると認識してございます。

以上、第2部の5ページから10ページまでのところを表にのっってご紹介させていただきます。

本文のほうに戻っていただければと思います。8ページをごらんいただければと思いま

す。前回、産業界におけます自主行動計画の取り組みにつきましてのご報告をいただいておりますので、報告の中でもそれを紹介させていただいております。最初の部分におきましては、部会において3つの団体からご報告いただいたところの現在の進捗状況につきまして、紹介させていただいているものでございます。これにつきましては、まだ目標との間でギャップがあるわけございまして、いずれの団体も達成に向けて対策を一層推進する必要がありと考えています。

さらに、この部会におきまして、特に議論の一つでございました、民生部門についていろいろご指摘をいただいておりますので、それについてまとめさせていただいております。8ページの下のところでございます。これらの団体は、温室効果ガスの排出量の削減に向けて、特段の努力が必要と考えられる民生部門に深く関係する業界団体であり、当部会では3つのご指摘があったと紹介させていただいております。

1つは、消費者に対して的確な情報提供が必要であるということ。2つ目は、団体加盟会社以外も含めた業界全体の取り組みの拡大が必要であるということ。それから、3つ目は、特にビルの関係でございますけれども、オーナー、テナント双方とも省エネ方策についての協働体制をとる必要があるということでございます。

それでは、11ページをごらんいただければと思います。そういった現行法対策の進捗状況、評価を踏まえまして、今後、対策・施策をどうしていくかということについては、見直しの方向ということでございます。

第1章ということで、見直しの視点。これは前回ご議論いただきましたけれども、それらを踏まえましてまとめさせていただいております。第1章見直しの視点、第1節現行対策・施策につきまして、これは現行大綱所定の対策につきましては、それぞれ引き続き、着実な実施を図る必要があるということでございます。

それから、第2節といたしまして、今後の対策の検討の視点ということでございます。これは、第1部でもご紹介いたしましたように、京都議定書の6%削減につきましては、多くの課題がある現状にあるということでございますので、施策を進めるに当たって、各省間の連携、あるいは国民各界各層の連携、協働、さらには、従来の大綱所定の対策・施策に限らず、社会資本の整備・管理・利用のライフサイクルの各段階にわたり、さまざまな施策・対策を講じていくという視点が大事であるという基本的な認識を書かせていただいております。

それを踏まえまして、具体的な見直しの視点ということで、5点書かせていただいております。

ります。

1点目が各主体への的確な動機づけということでございます。これにつきましては、一部にご紹介いたしました地球温暖化問題についての原因の日常性、原因者の偏在性、あるいは影響が潜在的、あるいは顕在化した場合に深刻だといった特徴を踏まえまして、12ページの最後に書かせていただいておりますけれども、「国民各界各層が明確な動機を持って取組にくい面があることは否定できないけれども、今後の対策・施策を検討するに当たっては、まず、各主体をいかに的確に動機付けるかが重要な視点である」ということを書かせていただいております。

それから、2つ目でございます。施策を進めるに当たって、どういう施策を選ぶかについての観点を書かせていただいております。国民経済的観点からの最適な施策の選択ということでございます。

今申し上げましたような地球温暖化問題の特徴を考慮したときに、各主体間の公平あるいは対策・施策の効率性・有効性の確保には十分な配慮が必要だということでございまして、特に、規制等、国民に義務や負担を課す施策につきましては、まずより制限的ではなく、より社会的な費用の少ない、より有効な施策がないか十分に精査することが必要であるということを書かせていただいております。

それから、3点目でございます。これは、特に、温暖化対策がいろんな幅広い原因者がいるということも踏まえまして、あらゆる協働の結集ということで、いろんな角度からの協働を結集する必要があるという認識を書かせていただいております。

1つ目が、国民各層、各主体との連携、協働ということでございます。市民、NPO、企業と国民各界各層との連携と協働の体制を確立し、共通の目標のもとで、13ページでございますけれども、市場において、環境負荷の軽減につながる行動を主体的に選択する行動を動機づけることが重要ということでございます。さらに、このために、各主体に対する的確な情報提供が行われる必要があるということで、書かせていただいております。

具体例といたしまして、住宅購入について、消費者に対して省エネについてのライフサイクルを通じたコスト低減効果を適切に情報提供すると。あるいは、そういった提供の仕組みの整備ということが重要だということを書かせていただいております。

それから、2つ目でございます。ビルのオーナーとテナントの関係のように協働することによって実効性のある対策をとれるということもありますので、目標の共有化、役割分担の明確化ということも重要だということでございます。



さらに、3つ目といたしましては、国民に対して温暖化防止に向けた取り組みのモデルを示し、国民の協働を促す上で、国民の率先的取り組みは極めて重要だということで書かせていただいております。

2つ目の協働といたしまして、フローとストック、ソフトとハードの協働ということを書かせていただいております。最初の段落は、従来、新築対策、建設段階の対策が重視されてきましたが、今後は、量的に大きなボリュームを持ちますストック対策も重要だということで、例えば省エネリフォームのような対策が効果的だということを書かせていただいております。

それから、2つ目、今度は、つくるだけではなくて、つくったものの使い方といったソフト面の対策も重要だということを書かせていただいております。

それから、3つ目の協働といたしまして、短期施策と長期施策との協働ということでございます。大綱自体は、目標年次が決まっておりますので、比較的短期の施策というのが中心になるわけでございますけれども、それだけに限らず、長期的な視野からの対策が必要だということでございます。一番下に書かせていただいた、審議会でもご指摘いただきました、職住近接の実現のような都市構造の再編を目的とする施策は、短期ではなかなか効果はあらわれないけれども、長期的には非常に重要だということで、そういった長期的な視点に立った施策というのを推進していくことが必要だということをご指摘させていただきます。

それから、4点目でございます。施策目的の協働ということでございます。これは、温暖化問題につきまして、温暖化対策を主目的としないものであっても、いろんな形で温暖化対策にきくというものについて、積極的に取り組んでいく必要があるということでございます。

最初の例といたしまして、ヒートアイランド問題ということでございます。これは、地域的な温暖化の問題ということではありますけれども、都市において、例えば水と緑のネットワークをつくるということがヒートアイランド対策だけでなく、結果として、緑の成分によって吸収源対策、あるいは全体としての省エネ対策にもつながるということで二酸化炭素排出の削減にも寄与するということで、こういう視点を考えるべきだということでございます。

それから、2つ目。これは、先ほどご紹介させていただきました、小口巡回回収システムの問題でございます。これは、リサイクルの推進は当然でありますけれども、あわせて、

燃料消費の低減ということで、二酸化炭素の排出削減としても有効だということを書かせていただいております。

そういう意味から、最後の段落でございますけれども、温暖化対策を主目的としないいろいろな取り組みでありまして、二酸化炭素の排出削減に寄与する可能性があるものについては、できるだけその効果を明らかにしつつ推進するということが、それぞれの施策を進める主体の動機づけを高める契機となると。あわせて、施策目的の協働ということが有効だということを書かせていただいております。

それから、大きな4つ目の視点でありまして、環境に対する感度の高い市場の整備ということで、特に、市場におけます企業のいろいろな積極的な取り組み、あるいは、商品選択におきまして、できるだけ環境の観点を入れていくといったような取り組みがあるわけでございます、そういう市場の中で合理的な環境の視野を入れた選択を可能とするといったような市場の整備が必要だということを書かせていただいております。

その際には、いかに市場において、各主体が温室効果ガス削減に動機づけられた選択行動を促進するかということが重要だということで、具体的な例として3つほど書かせていただいております。先ほどの繰り返しになりますけれども、省エネ性能あるいはライフサイクルコストに関する情報提供。それから、2つ目といたしまして、特に、産業界におきまして、環境に優しい経営の促進ということでございます。あわせて、国につきましても、市場の一人の構成者ということで、国による率先的な取り組みが重要だということを書かせていただいております。

例示といたしましては、先ほどご説明申し上げました、低燃費型の建設機械の率先採用ということが市場全体への波及につながるということを書かせていただいております。

それから、5つ目の視点ということで、施策の集中投入によるトップランナーとしてのモデル地域の育成ということでございます。これは、審議会の中でも、いろんな施策をやっているけれども、一つの地域で集中的にやって効果検証するということが重要だということも指摘もありました。そういったことも踏まえつつ、特に、先進的な取り組みを行う地域に対して、各省とも必要な連携を図りつつ、さまざまな施策ツールを集中的に投入して支援を行うと。さらに、その施策の効果を検証していくことが重要だということを書かせていただいております。

以上が施策の視点ということでございまして、それを踏まえまして、第2章といたしまして、今後の対策・施策の方向を書かせていただいております。これは、1章を踏まえま

して、具体的に方向が明らかにされた施策について紹介させていただいております。

具体的には、前章の見直しの視点を踏まえて、各視点で例示した施策も含めて、幅広く検討を深めることが望ましいということでございますけれども、特に、以下の施策につきましては、第2部で行いました大綱の対策・施策の評価を踏まえて検討したものを分野別に示したということでございます。

具体的には、第1節といたしまして、住宅・建築物対策でございます。1つ目は、新築対策の推進ということございまして、特に、新たな技術の導入にも適し、良質なストック形成に効果が大きい新築住宅・建築物の省エネ化を引き続き進めるということが大切だということを書かせていただいております。

それから、2つ目が、ストック対策の強化ということでございます。これにつきましては、特に、ストック全体のエネルギー削減に効果が大きい既存ストックの省エネ性能の向上ということが重要だということで、省エネリフォームの推進の支援策、あるいは技術開発、あるいは情報提供ということを強化する必要があるということでございます。

それから、3つ目、ライフサイクル全体を視野に入れた施策の推進ということでございます。これは、特に、建設費のみならず、運用段階におけるエネルギー消費の削減ということが大切だということでございます。特に、運用段階の省エネ性能は、設計段階の配慮の程度によって大きく左右されるということも留意して、設計段階にも考慮すべきだということも書かせていただいております。

それを踏まえまして、具体的には、17ページのほうで、幾つかの施策を書かせていただいております。

1つは、建築物総合環境評価システムの開発ということでございます。室内環境の向上、省エネの環境負荷の低減とあわせまして、総合的な環境性能として一体的に評価を行い、評価結果をわかりやすい指標として提示するというCASBEEの開発・普及ということを書かせていただいております。

さらに、エネルギーの使用状況についての計測や管理に係る技術開発も重要だということでございます。

さらに3つ目といたしましては、ライフサイクルを通じたコスト低減についての消費者への情報提供をするという仕組みの整備ということを書かせていただいております。

さらに、4つ目といたしましては、先導的な技術を導入するためのリーディングプロジェクトの支援ということを書かせていただいております。

それから、4点目といたしましては、官庁施設における率先的な取り組みということを書かせていただいております。特に、民生部門の率先的な取り組みといたしまして、グリーン庁舎の整備、あるいはグリーン改修の率先的な取り組みの強化、さらには、運用段階におけます判断指標の整備、あるいは運用マニュアルの提示といったことを進めているということでございます。

それから、第2節は、交通流対策といたしまして、特に、トップランナーに対する支援連携ということで、ここでは、環境的に持続可能な交通の実現を目指す先導的な地域に対して、施策を集中的に実施するというものについての施策を書かせていただいております。

それから、18ページの第3節、下水道でございます。下水道につきましては、下水汚泥の燃焼の高温化につきまして、現在、設計指針によって指導しておりますけれども、これを基準化するということによって、さらに確実にするという必要があるということでございます。

それから、第4節、都市緑化対策でございます。これにつきましては、まず、緑の政策大綱の策定、あるいは、都市公園整備等の緑化の着実な取り組みということとあわせまして、都市緑化の対象の算定方法等全般につきまして、国際的指針に基づく精査・検討を行って、吸収量の把握・報告・検証体制の確立を図ることが必要だということを書かせていただいております。

以上、ちょっと長くなりましたけれども、中間とりまとめをご紹介させていただきました。よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、中間取りまとめの案に関しまして、ご質疑、ご討論をお願いします。

【坂本委員】 第3部のほうでしょうか、11ページ、12ページからまず質問したいと思います。特に、12ページで、「あらゆる協働の結集」ということで、国民全体一丸となって取り組むという姿勢は大変結構なんですけれども、その中で強調してほしいことは、こういう地球温暖化の問題とか、環境問題、地方にも随分波及しております、東京都なんか、実効性のある温暖化対策ということで、今、条例を検討していると思いますが、非常に積極的な取り組みが各地でも見られるわけですね。そういう地方公共団体との連携ということ、ぜひはっきりさせて、項目立てして盛り込んでいただけると、よりそのあたりが鮮明になるのではないかとということでございます。

それから、最後の17ページのところに、「官庁施設における率先的な取組」とあって、

これも非常に重要だと思うのですが、今まであまり話題にならなかったと思います。これも、国の官庁施設というだけにとどまらず、学校とか病院なんかも含めると、建物の床面積としては、一般の建築物の中でも非常に大きな割合を占めるのですね、いわゆる公的な建築物というのは。こういうところが率先して対策をとる必要があるのでしょうか、何か数字的な目標も、CO<sub>2</sub>何万トン削減とか、そういうのをぜひ立てていただいて、公共とか国とか、そういうところから数値目標を達成していただくというのが非常にインパクトがあっていいんじゃないかという提案でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。ただいまは重要なご指摘かと思えます。岡田課長、回答をお願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 まず、第1点目、地方公共団体との連携でございますが、大変重要な点だと思っています。今、特に、モデル地域の育成ということで、トップランナーとしてだけ書いておりますので、そのところは指摘のところを踏まえて、どんな形で修正するか、検討させていただければと思います。

それから、2つ目の率直的な取り組みということで、特に、国にとどまらず、地方公共団体、あるいは病院等々も念頭に置いてということでございます。これは、今でも、温暖化については、国であれば、政府の実行計画というのをやっておりますし、地方公共団体でも、似たような取り組みを進めているところでもありますので、我が省だけでなかなか取り組めることではありませんけれども、その辺のところは大事な点だと思えます。各省連携ということになるかもしれません。難しい課題でございますが、それも今後の検討とさせていただきます。

【村上部会長】 非常に重要なご指摘かと思えます。ぜひ検討いただきたいと思えます。それでは、順番に、横島委員をお願いします。

【横島委員】 最初の議論の入り口でいろいろお話ししたときに比べると、極めていい方向にスケールアップして、相当いい思想がしっかり入ったという意味で、結構だと思えます。ただ、岡田さんの人柄が出ちゃったのが、1ページの序というところに、わずか数行、事務的な序を書いていますけれども、もったいないですね。序を読んだら中がわかるぐらいのエッセンスを数行でもいいから引き出して、例えば3ページ、4ページとか、11ページ、12ページあたりに相当いい文言が出ているわけですから、序を読んだら中が見えるものでなければ序にならない。これでははしがきです。もうちょっといい序を書いたらどうですか。中身を自信を持ってお書きになっていいと思えます。

大きい話を一つさせていただくと、それを含めて、今回の中に入っているさまざまな、若干抽象的だけれども大づかみな環境論というものを国土交通省がこれだけ出してきたということについては、私は、今まで国土交通省で十数年いろんなまとめ役をさせられましたけれども、そのときいつも思うのは、担当者の思想がよく出ているということです。けれども、実は、担当者の思想というのは、周辺関連の業務担当者に及び、さらに周囲の関係する人々に及んでいって、地方全体のレベルが上がっていくという図式を持つわけですね。だから、私なんか、こういうところでは、言いつ放しでやるのですけれども、だれかの耳に残っていればいいということです。だれかの頭の中にこの章の何行かが残ればいいということが、実は答申のほんとうの役割だと思います。頭のいい人たちだから、ちゃんとインプットしてくれていて、何年後かにちゃんと自分が担当職になったときに、それを実行するというケースを、私は長い間何回も見てきました。その意味では、この中に、多分捨てる思想がいっぱい入っているわけで、周りにいる人たちがどこか一つ捨てて下されば結構です。そして、自分の直接の担当の中で生かしていくというのが実は審議会審議の重要な役割だということを最後だから申し上げておきます。

一つだけ具体的に注文です。いろんなところがあるのだけれども、交通流対策が薄いということです。具体的に言いますと、17ページの第2節に「交通流対策（運輸部門）」とあります。その前に、第1節で、住宅に関しては複数項を立てて書き込んでありますね。何で交通流対策が1項で終わるのですか。私は、国土交通省の中で、住宅が持つ環境対策、なかんずくCO<sub>2</sub>対策が具体的で大きいとは思いますが、同時に大きいのは、実は21世紀の交通哲学である交通需要抑制という姿勢で、これをもっと盛り上げてこななければいけないと思っていたのです。ところが、第2節の交通流対策で、たった1項目で第2節が終わりというのは、一体何を考えているのかというぐらい、私は足りない要素だと思います。

それをひっくり返せば、6ページに「自動車交通需要の調整」というのがありますが、この中で具体的に書かれているのは、自転車対策だけなのですね。交通需要の抑制という問題は、自転車は確かに重要でしょうけれども、一つの要素でしかない。例えばロードプライシングであるとか、都市計画との設定によるトランジットモールだとか、モーダルシフトだとか、さまざま、基本的なTDM姿勢というのはあるはずですが、一言も書いてない。これではパスしないと私は思っております。住宅の量と同じぐらい、交通需要については、環境的思想で筆を起さないと、後で担当者がみずから冷や汗をかくことに

なりはしないかと心配しております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

これは交通政策審議会とのかかわりもありますが、ご説明いただけますか。

【森永地方道・環境課長】 ご指摘のとおり、6ページのあたりは、現在の大綱に盛り込まれている現況のところでございます。ここは、現状の評価ですので、おっしゃられる17ページのところ、省の特に交通分野のところと調整しながら、多分岡田課長にまとめていただきたいと思います。再度、やらせていただきます。

【村上部会長】 それでは、順番で、米本委員、お願いします。

【米本委員】 今の横島委員のご指摘と同じようなことを希望として申し上げさせていただきます。

私は、経済産業省の産業構造政策審議会の地球問題小委員会の委員をやらせていただいています。旧通産省時代に97年の京都会議の直前から延々と議論を積み重ねてきております。ともかく温暖化対策としては産業界からの排出とエネルギー起源のCO<sub>2</sub>が大半であるので、ともかく産業界がまじめに対応しろということでやってまいりました。

そういう意味で地球温暖化対策として何ができて、何ができないかについては、かなり厳格な評価と可能な政策が行われてきております。その点で、これだけ産業界はやっているのに、民生と運輸が増えており、まだ削減余力があるはずであり、この所管はどうなっておるのかという雰囲気が大変強くなっています。その意味で、国としてできない、あるいは権限がないことをやれと言われるのは困るということは承知の上で申し上げるのですが、これから国全体の議論を詰めていくとなると、運輸部門がまだ削減余地があるはず、あるいは、消費者の選択であるはずで、国としては直接やれないという民生部門についても近未来、そこどころが焦点化される可能性があります。その意味でもう少しその部分を具体的にお書きいただきたいと思います。

京都議定書の削減義務は、だれが考えてもほとんど不可能だと思います。公的にはどこもそのような見解はまだ出しておりませんが。ただし、不可能だということは、守らなくてもいいということの意味するものではありません。第一約束期間の終わり方が問題なのであって、日本はよくここまでやったけれども、守れなかった、これはしょうがないね、という国際的な評価を受けるよう努力すべきなのです。細かく言うと、条約締約国会議で、日本の努力の評価する際、守れなかった部分をどう評価するかということになります。そういう意味で、議論のこれまでの積み上げとしての中間取りまとめの中に、具体的なこと

をもう少しお書きいただいた方がよいのではないかと思いました。

【村上部会長】 ありがとうございます。

回答、よろしゅうございますか。

【米本委員】 はい、希望を申し上げたまでで。

【村上部会長】 大変重要なご指摘だと思います。

【米本委員】 横島委員もおっしゃっていただいたように、審議会というのは、短期的にはできないかわからない要望までも委員が主張するばでもあると思いますので、記録にとどめていただければ結構でございます。

【岡田国土環境・調整課長】 先ほどの序の部分の書きぶりにつきましてご指摘いただきましたが、よく検討させていただいて、おっしゃるような形で、取りまとめを国民に見ていただくときに、できるだけわかりやすくということを考えてと思います。

あと、具体的な施策につきましては、関係のところと相談して、また、対応できるものはできるだけと思いますけれども、そこは検討させていただきたいと思います。

【横島委員】 交通政策審議会とバッティングしたっていいと思います。

【村上部会長】 それでは、順番で、大塚委員、お願いします。

【大塚委員】 4点ほど申し上げていきたいと思います。最初に、国土交通省でこういう中間取りまとめをなさるということに大きな意義があると考えておりますけれども、少なくとも資料のほうはともかく、取りまとめのほうは、総論的なところが非常に多くて、やや温暖化対策に関する緊迫感に欠けているところがあると言わざるを得ないところがあると思っております。

具体的な話のほうが大事ですので、一つは、定量的な数字があまり出ていないということは申し上げておかなきゃいけない点で、これは、今から直せるとあんまり思っていないので、私の意見として申し上げておくだけにとどめるかもしれませんが、資料編のほうには数字が出ているんですけれども、大綱の評価、見直しということを考えているはずなので、何が不十分で、何を追加すべきかということ、数字をもって出てこないはずだと思うんですけれども、何とかとなるという感じで、ちょっと申しわけないんですが、自然にこうなるとか、ちょっとよくわからないんですけれども、あまり意気込みが感じられないところがあるということでございます。それは、全般的なことなので、今から直すわけにもいかないと思っているんですが、評価、見直しというんだったら、そういうことをやらないといけなかったのではないかとというのが、第1点でございます。



それから、第2点として、中間取りまとめの中に、主体別にインセンティブを与えらるか、動機づけを与えるという話が出てくるんですけども、それが総論として書かれてはいるんですが、具体的にどういう動機づけを与えるかというところが出てこないの、非常に抽象的なところ残念ながらとどまってしまっているのではないかとこのところが残念なところがございます。

それから、第3点として、先ほど横島委員がおっしゃったように、モーダルシフトなど、例えば資料編の22ページにちょろっと出ていますけれども、例えばスーパーエコシップとか、いろいろ国土交通省でもお考えになっていると思うのに、なぜ表に出てこないのかなというのは私も不思議に思っていたところで、ここで具体的なものとして出ているのが、かなり限定されてしまっているのはなぜなのか、ちょっと不思議なところがございます。

さっき扱っていただきました、小口の建設廃棄物の循環システムにしても、それから、建設系の機械についての指定制度についても、これで少し減るのであれば、こういうのももちろん出していただいてもいいと思いますし、もっと出せるものはたくさんあるんじゃないかと思うんですけども、どうしてこんな限定しちゃったのかなというところがございます。

あと、もう1点だけちょっと申し上げておきますと、中間取りまとめの16ページの第1節のところも、新築住宅と建築物、両方書いていただいて、省エネ化を引き続き進めるということをお書きになっていただいている、大変結構だと思いますけれども、これもちょっとここだけだと、どうやって進めるのかというところがあまりはっきりしていないというところが少し心配なところもございます。

以上、いろんなことを申し上げて大変恐縮ですが、どうもありがとうございました。

【村上部会長】 岡田課長、お願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 まず、今、施策に具体性がやや欠けるというご指摘につきましては、第2章の施策につきましても、これから予算要求とか、いろいろな制度要求の過程でより具体化をしていかないといけないと思っております、そこは今のタイムではこのぐらいの書き方しかできなかったというのが正直なところではあります。そこはしっかり具体化していかないといけないと思っております。

それから、特に、運輸部門のモーダルシフトのスーパーエコシップの問題等々、横島先生からもご指摘いただきましたが、そこは、交通政策審議会の運輸部門の検討と、基本的にそちらでやっている部分もありまして、道路整備という観点で社会資本整備の主たる分

野なものですから、そこからの書き方になっていますが、それにしましても、もう少し書けないかどうかということは、先ほどのご指摘も踏まえて検討したいと思っております。

【大塚委員】 主体別取り組みの……。

【岡田国土環境・調整課長】 主体別の取り組みにつきまして、今、具体的に出させていただいているのは、情報提供といったところがメインの施策の切り方になっておりますけれども、そこは、これから詰めていく過程で、また、いろんな具体的な施策というのは考えていく必要があるかとは思っておりますけれども、現時点では、まだそこまでのことしか書いておりませんので、この2章の冒頭にありますように、引き続き検討を深めていくという観点から、取り組んでいきたいと思っております。

【村上部会長】 ありがとうございます。以後のご発言の順番を申し上げますが、鷺谷、崎田、進士、黒川、岡島、マリ・クリスティーヌ、の各委員の順番でお願いしたいと思っておりますので、多少時間かかりますけれども、よろしく申し上げます。それでは、鷺谷委員をお願いします。

【鷺谷委員】 3つコメントをさせていただきたいんですけども、1つは、現在認識にかかわる表現についてです。4ページと12ページの一番上のあたりに、「温室効果ガス排出の影響が顕在化するまでには、長期間を要し」という表現があるんですが、これはわりあいのんきな表現のような気がいたしまして、敏感なアンテナを持っているある種の専門家では、もう既に顕在化している影響ですねという見方もあります。例えば世界的な異常気象のことであるとか、その他いろいろな例がありますので、影響が顕在化するまでに長期間を要するというよりは、だれの目にも明らかな形で影響が顕在化するまでにはある程度の期間を要するというぐらいのこと、事実はそうなのではないかと思っておりますので、表現を工夫していただけたらと思います。

それから、次は、もう少し具体的に視点や方向性を書き込むべきだと思う点についてなんですが、それは吸収源対策のところ、例えば、方向性ということでは、18ページあたりなんですけれども、都市の緑化とか、公園の整備等に関することなんです、緑化された後、メンテナンスの部分で、CO<sub>2</sub>の発生が多いような緑化の仕方だと吸収源としての効果は減じてしまいますので、例えば、都市においても自律的に維持されるような樹林のようなものを重視するとか、単に緑化ではなくて、吸収源としての効果が大きく、発生源にならないような緑化のあり方とか、そういう視点とか方向性を書き込んだほうがいいのではないかという印象を持ちました。

それから、もう1点は、14ページの下あたりにある、「環境に対する感度の高い市場の整備」というあたりなんですけれども、日本の企業もCSRに対する関心を最近では随分高めていて、企業として独特の取り組みなどを始めているところもあると思うんですが、そういう社会的な貢献を考えて活動している企業が消費者に評価されるような情報の提供、一応情報の提供ということは書いてあるんですけれども、どういうタイプの情報の提供が必要かという、消費者がそういうことをしっかり評価していけるような情報なのではないかと思うんですが、それに関しては、国かどうかはわかりませんが、何らかの公的な主体がそういう情報を提供して、こういう社会貢献活動などをサポートしていく必要があるのではないかと。もう少しそういうような点も書き込まれるといいなと感じました。

【村上部会長】 ありがとうございます。岡田課長のほうから回答をお願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 1点目のご指摘、まさにおっしゃるとおりだと思いますので、表現を工夫させていただければと思います。

あと、具体的などころ、2点ご指摘いただきましたけれども、そこは担当のほうとも検討させていただければと思います。

【高梨公園緑地課長】 吸収源対策について、吸収量を高めるような緑化のあり方、方向性を示すべきではないかというお話がございましたけれども、現在のところまで、国際的な調整の中では、そこまでの議論になっていないというのが一つございます。

それと、吸収源対策のうち、都市緑化の対策につきましては、植生回復という概念でございまして、ストックを評価するのではなくて、フロー、増える分を評価するというのが現在の国際的なとらえ方でございます。

いずれにしても、今、先生からご指摘いただいたような点がうまく入り得るのかどうかも含めて検討させていただきたいと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、崎田委員をお願いします。

【崎田委員】 数点意見を申し上げたいと思います。私もとにかく全体を拝見して、ほんとうに社会全体で取り組まなければいけないという、協働の視点とか、いろいろなことをきちんと入れ込んでいただいて、非常にありがたい方向にきちんとまとまっているというふうには感じておりますので、その上で幾つか意見を言わせていただきたいと思います。

先ほど、横島先生が、1ページの序のところについておっしゃったんですが、ここで書いていただければいいのかなとそれで気づいたんですが、実は、これを拝見して、地球温

暖化対策、決まったから必死になって数字を下げているという雰囲気全体にするので、基本的な話なんですけれども、持続可能な社会をつくっていくという、地球温暖化対策をするというのは、快適に暮らせる地球環境を私たちの子供や孫にまで伝えていきたいという、そういう思いというのが最初にあると思うんですね。そういう思いを実現するために、地球環境と人間の私たちの活動、いわゆる建物をつくって仕事をしてとか、暮らしてということがありますが、そういうことが共存する社会をつくっていくということをきちんと目指しているんだという、そういうために、地球温暖化対策、こういうことを徹底しているんだということが、当たり前かもしれないんですが、そういうことを最初に書いていただくと、地球温暖化対策の意義みたいなのが、読む方にもう1回確認していただけるのではないかなという感じがいたしました。

それと、2ページ目のところなんですけれども、産業部門と民生部門と運輸部門となっておりますけれども、目標としてはこれでももちろんいいんですけれども、実施段階の数字に関しては、昨年あたりから、民生部門を括弧して家庭部門と事業者部門と数字を分けて出しているわけなんですけれども、今回、このまとめに関しては、全体が民生部門という言葉で使っていらっしゃいますけれども、家庭と事業者という言葉も、うまく使っていただいたほうがわかりやすいんじゃないかなという感じがいたしました。

どうしてかという、私も消費者として反省しなければいけないんですが、民生部門というと、私たちも関係あるかなという感じがちょっとしましてですね。家庭部門、あるいは事業者部門、はっきり書いていただくと、どういう主体が本気にならなきゃいけないのかというのが非常にはっきりするのではないかなという感じがいたしました。

あと、ちょっと細かいことが続くようですが、基本的な話なのでお許しいただきたいんですが、3ページ目のところに、一番下に、「地球温暖化問題は、他の幾多の環境問題と比較して」と書いてありますが、結局、今、抱えている地球規模の環境問題というのは、全部同じような傾向を示していると思いますので、比較してというよりは、環境問題を総合して、近年はこういう際立った傾向を示しているということのほうがいいのではないかなという感じがいたしました。

あと、ちょっと飛びますけれども、12ページのあたりで、今後の見直しの方向性に関して、あらゆる主体の協働ということで書いていただいて、私は大変ありがたいなと思っています。

どうしてかという、ついつい消費者は関係ないというか、消費者はちょっとでも高い

と嫌だとか、そういうことでいろんな企業の方が足かせになって環境配慮ができないという現実もあるとよく企業の方に伺いますけれども、そういう時代じゃないと。やはり消費者、あるいは企業の方、そして町のさまざまな主体の方の協働で社会をつくっていくんだということを非常にはっきり明示されたことは大変すばらしいと思います。

その中で、協働という言葉が出て、じゃあ、これはどういう具体的なことをすることが期待されているのかというのが、お読みになってわからない方もいらっしゃるんじゃないかということもあるので、少しそういうことがわかるように、もう一步書き込んでいただければうれしいなと思いました。

例えば、13ページの上のほうに、「ビルのオーナーとテナントの関係のように、協働する」とありますけど、例えばビルのオーナーさんとテナントさんって、ほんとはしっかり省エネしないといけないのはテナントさんだと思うんですが、最初の設備を決めるのはオーナーさんだったりとか、きっといろいろなことがあって、こういうことを書くことがとても大切なことなんだと思うんですが、こういうのが協働という言葉で、じゃあ、どう進めるのかということは、業界の方はすぐにおわかりになるんでしょうか。なるならいいんですけど、そういう意味で、協働という言葉が何を意味しているのかということが、読む方が明確にわかっていらっしゃるのかどうかというのを確認していただければありがたいなと思います。

あと、協働というものをとらえるときにもう1点なんですが、私はいつも環境政策は、協働、いわゆるパートナーシップとリーダーシップの両方がすごく大事だと思っているんですね。すべての主体がパートナーシップで取り組まなければいけないんですけども、どういう方向に国が向かっているのかというときに、国はきちんと示していくというのがすごく大事なことだと思いますし、今、国は、環境技術とか、環境をきちんと進めて、21世紀の世界の経済社会の中で、リードをしていこうと、そういう決意のもとでいろいろな政策を進めようとしていると思います。

もちろんそういうことの結果、環境負荷が減って、人々の暮らしも穏やかになっていくという、穏やかというか、環境負荷が減っていくという、そういう環境と経済がうまく好循環するような社会をねらっているんだと思いますので、そういう意味で、協働ということプラス、少し進めるほうのことに関しても、ちゃんと情報発信していただきたいと思います。

どういうことかといいますと、文章の中に、例えば15ページの「トップランナーとし

でのモデル地域の育成」とか、17ページの上の段落の最後に、「リーディングプロジェクトに対する支援」ということが書いてありますけれども、こういうことをできるだけしっかりやっていただかないと、きっと新しい技術開発をねらっているような、それが今後の日本を支えていくことにつながるトップランナー的なチャレンジをしていらっしゃる企業は、ある程度、応援してくれるような形での規制というものも求めていらっしゃることもあるかもしれないし、そういう総合的なパートナーシップとリーダーシップのバランスで、うまく政策を進めていただければありがたいなと感じました。

あと、最後の1点。18ページの都市緑化があるんですけども、町の機能として、そういう全体のいろいろな社会資本が省エネ化していくということを支えるものとして、緑化というのは非常に重要で、そこに人々の心も、こういう暮らしをちゃんとライフスタイルで支えていこうという気持ちになる場所ですので、この緑化ということできればもう少し、具体的な内容がどうのというだけではなく、何かもう少し細かく書き込んでいただくと、その重要さというのが国民にも伝わり、社会にも伝わるんじゃないかなという感じがいたします。

この中に入るかどうかを教えていただければと思うんですが、ヒートアイランド対策というのは、全部が温暖化対策とつながっているわけではないんですけども、大変都市型のところでは、ヒートアイランド対策という言葉でぴんとくることとか、熱源対策のこととかもあります。緑化を進めて、その緑道をちゃんとつないでいって、暮らしやすい町にするとか、そして、熱源対策を徹底するとか、ヒートアイランドという言葉を使ったほうがわかりやすい都市型の政策というのもあると思うので、そういうものはもう少し入れ込めないのかなと感じました。よろしく願いいたします。

【村上部会長】 ありがとうございます。岡田課長から、全般的なことをお答えください。

【岡田国土環境・調整課長】 序文につきましては、先ほど横島先生からもありましたので、できるだけメッセージが正しく伝わるように検討したいと思います。

それから、民生部門が家庭、事業者だということがわかるようにということでございます。目標のところは大綱のままの表現でありますけれども、どこかでそういった、ここは家庭と事業者に向けた対策だということがわかるようなことは工夫してみたいと思います。

それから、地球温暖化問題の認識のところは、表現を工夫したいと思います。

それから、協働の中身につきまして、できるだけ具体的にというご指摘でありますので、我々自身も、協働の方向自体、手探りのところもありますので、具体的に書けるものがあれば検討したいと思います。

それから、パートナーシップとリーダーシップの協働によって企業等への支援をもっと図っていくべきだという話につきましては、ご指摘はよくわかりますので、ちょっと具体の表現が、そういう支援とかということもある程度強調して書いているところもありますけれども、ご指摘の点がさらに具体的に表現できるところがあれば、検討したいと思います。

ヒートアイランドによって温暖化を語るところがあるのではないかということでありませぬけれども。

【高梨公園緑地課長】 緑化によるさまざまな環境機能をどういう形で表現するかということですが、一つは、14ページの「施策目的の協働」のところ、ヒートアイランド対策も兼ねてという表現だったと思います。吸収源のほうは、CO<sub>2</sub>の吸収源として評価されるのでございませぬけれども、例えば緑化することによって、都市全体の温度が下がるとか、建物の温度が下がった結果、冷房の使用量が減ったりするところは、電力の使用料が下がるということで評価されるという関係でございませぬので、ここでは、吸収源対策をメインに表現させていただいております。

なお、現大綱の中でも、先ほどご指摘がございました、緑の重要性なり、緑の創出に関する普及啓発と、市民、企業、NPOとの幅広い連携について、既に記載されておりますので、今回はさらにどういうことについて取り組んでいくかというスタンスで都市緑化対策のところはまとめさせていただいております。

【岡田国土環境・調整課長】 先ほどのヒートアイランドの点につきましては、14ページの協働の例でも少し記述させていただいておりますので、ヒートアイランドが温暖化に寄与するというくだりのところは、少しそこに入れさせていただければと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、進士委員お願いします。

【進士委員】 私としては、今ちょうど高梨課長が説明されたことなんです、吸収源としてだからヒートアイランド現象のことはここで触れないというのがちょっと損だなと思ひまして、別の言い方をしますと、つまり、環境問題というのは、すぐれてシステムのなんですね。今の説明のとおりですね。だから、システムとかネットワークをどうつくるかというのが実は大きな問題で、だから、私は先ほど、計画段階からちゃんとやらないと、

いくら建設機械のところだけ押さえてもだめなんだと申し上げたわけですね。

一方で、炭素税とか環境税とか、いろいろな構想も起こっていますね。これは、CO<sub>2</sub>を放出する話じゃなくて、吸収する話をしているわけですね。これもバランスが大事なことです。その両方大事なんですね。ただ、そのときに、都市公園が持っている面積では多分焼け石に水なんですね。国土全体の森林のほうが圧倒的に大きいわけですから。ただ、啓発、環境教育のような面では、住まいのそばにある都市公園が非常に大きな役割があって、先ほど崎田委員がおっしゃっていましたが、むしろ都市のアメニティーとか、究極の地球温暖化対策は何のためかという、サステナブルな社会をつくるとか、豊かさを感じせるとかというのとずっとネットワークでつながってくると思うんですね。これは、だから、どちらをとるかということだと思いますね。地球温暖化対策というのを非常に限定的にして、そこに数字で載ってくるようなものをずっと拾っていくというとり方をするのか、そういう全体を見せていこうとするのか、書き方にもよると思います。まず最初にそういう指摘をしておきたいと思います。

具体的には、資料3 - 2の最後に、今の、何で温暖化対策で都市緑化とか公園が要るかということ、吸収源対策だという位置づけのようですから、今度はここに限定していいますと、12年間で3万3,000ヘクタール、緑地が増えるわけですね。高木換算で3,200万本増えるというわけですね。これは、単純に計算すると、平米当たり0.1本だから、10平米に1本ですか。10平米というのは3メートル四方です。それに1本木があるというわけです。実際は、1本の大きな木は、とても3メートルぐらいではなくて、1辺が10メートル以上、もっとほんとうは必要です。

先ほど、鷲谷さんが、下手をすると、木を植えても、出さほうへ回ってしまう。落ち葉を落として、分解すると、炭素は炭酸ガスに戻っていくわけですから、という話をされましたね。

つまり、樹木というのは、面積が樹木の枝張りの分あったってだめなんですね。十分太陽が当たって、木が成長して、ボディーをしっかりと支えるような太い、木材じゃないですけど、立派な大木にならなきゃいけない。そのときに、炭素が固定されるわけですね。この地球上で、炭素を固定するのはこれしかないわけです。いくら科学的な技術をやったってないわけですから、大きな立派な樹木を育てるというのは、実は、最も原始的だけれども、最も重要な温暖化対策だと私は思いますね。

そのときに、緑地が3万3,000ヘクタールじゃだめなんですね。これは、33万ヘク



タールないとだめかもしれない。さっきも言いましたように、不健全な樹木を育てて、全部懐枝をくくってしまって、それを分解して、全部炭酸ガスにまた戻ってしまうという緑地になってしまう。

だから、平たく言えば、土地を10倍、100倍買ってほしい、もっと公園緑地に予算をやってほしいという発言になるんですが、つまり、生き物というのをそういうふうに見ていただかないと、CO<sub>2</sub>吸収装置ではないということですね。

本来、公園は、樹木だけでもありませんので、樹林だけでできている明治神宮のような森なら別ですが、先ほどの都市林のようにこれを考えれば、これでいいわけですが、ほんとうは公園はもっと市民が入っていく場所が入っています。先ほど言いましたように、光も当たらなければだめですから、おそらくこういう計算では成り立たないという話になるのではないかと。

もっと言うと、先ほど言いましたように、ストックとしての緑というのをきちっと位置づけないといけないだろうと思います。そのときに、もうちょっと言うと、新築住宅の話がここに出てくるんですが、それが省エネ対策が講じられた住宅をつくれればいいというふうにも読めるんですが、一番大きいのは、木造住宅じゃないかと私は思うんですね。木造住宅の普及を徹底してやらなければ、炭素を固定して、地球上にストックしていく方法はないんですね。そこはどうも抜けているような気がする。木造住宅というのは国交省の仕事じゃないのかしら。いいんですか。ぜひそれを。

そのためには、またさかのぼりますが、つまり、今の都市計画とか建築基準法で、木造住宅が防火対策のことで、非常に制約が多いんですね。それが田舎暮らしなんかやる人たちは一生懸命地方の規制のないところで生活をしようとして、木造、ウディライフをエンジョイしようという大きな流れが出てきているぐらいなんですね。これは、都市が木造をどんどん追い出していったせいなんですね。最も高密度な人間が住むその都市をもう1回、木質構造を認めていく。防火対策は必要ですよ。しかし、木造をどんどん追い出すようなことというのはいいんだろうかと。さらに言うと、それは木の文化という話までいくんですね。木の文化を軽視し、無視してきたからですね。この部屋だって、半分地下みたいなところで光が全然当たらない部屋なんですけど、これも同じことを言いたいんですね。プランニングとデザインのレベルがあって、デザインでは、今ほとんどの建築は窓のない建築です。ほとんど人工的な照明でやる。こういう会議をやるような部屋は、別にそんなに照明効果をねらう必要はないわけですね。非常に雰囲気のある、ナイトクラブなんかだった

ら、こういう照明が必要だと思いたすがね。こういう会議をやる部屋は、むしろ窓があつて、自然光があつたほうがよっぽどいいですね。ところが、建築家というのは、どういふわけだか、嫌いですね。全部自分でコントロールしたがるんですね。ですから、照明をコントロールするためには、全部窓をまずつぶしてしまつて、人為的にまた光を当てるといふやり方をする。つまり、大自然と完全に隔離している。そういう文明を一生懸命つくつていふわけですね。ここまでいふと今度は文明論になりますのでやめますが、しかし、文明論も文化論も何もやらないで、CO<sub>2</sub>対策を数字だけでやるといふことの限界といふのもやっぱり知つておくべきだと思いたす。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、公園緑地課長と住宅政策課長からお答えをいたしたいと思いたす。

【高梨公園緑地課長】 都市緑化対策については、ここでは吸収源対策といふ形で表現していふものですから、若干、進士先生なり崎田先生のご指摘の点から比べますと、幅のない表現になつていふこととはご指摘のとおりでございます。

基本的には、緑化による機能といふのは、もっといふばいあるわけでございますけれども、ここでは、吸収源対策といふ形に限つた取りまとめをさせていただいていふところでございますけれども、大綱自体は、もう少し幅の広い書き方になつておりまして、そもそも、都市緑化対策を大綱の中に位置づけたといふ当初の経緯も、地球温暖化対策といふことで、国民生活のさまざまな側面で厳しい行動を求めていく中で、身近な環境がよくなることもきちつと位置づけておくべきではないかといふ経緯で大綱に位置づけられたといふことでございますので、そういう前提の中で、ここでは、吸収源対策といふことで、どのぐらいのボリュームを見ることができるといふことで、取りまとめさせていただいておりますので、その辺はご理解いただければありがたいと存じます。

【村上部会長】 ありがとうございます。緑化の暑熱防止効果に関しては、ヒートアイランド対策大綱のほうで随分と書いていただいておりますね。

それでは、木造住宅のことによろしくお願いたします。

【川本住宅生産課長】 木造住宅の普及を取り巻く私どもの施策の状況についてご説明をさせていただきます。私どもも、木造住宅に対する嗜好が、各種、世論調査等でも、国民の中で根強いといふことも踏まえまして、木造住宅振興といふことを取り組ませていただいております。

また、かたや、ただいま先生ご指摘のとおり、木材はいわゆる再生資源だといふことが

らも、林野庁を中心として、木材利用の促進を図ろうという努力をされておりますので、私どもも、かなり頻繁に林野庁さんといろいろな情報交換したり、協働で施策をやるというのを努めさせていただいております。

一方、住宅の新築着工のうち、現在45%ぐらいが木造住宅。戸建てですと、大体八十数%が木造でございます、内装も含めて木造を使おうという傾向は高まっていると思います。

ただ、私どもといたしましては、かたや、共同住宅、大都市のいわゆる都市型住宅としての共同住宅も一定程度必要でございますので、残念ながら、必ずしも木造で高層住宅ができるということはございませんので、一律的に言うことはできなからうということで、最終的には、消費者の選択にゆだねることが適当であろうと思っているところでございます。

ただ、現在、先ほど話題に出ました、例えば建築基準法等のかかわりでございますが、先生ご指摘のように、安全を粗略にするわけにはいかないという中で、ことしですか、例えば建築基準法の性能規定化に伴いまして、木造建築物であっても、一定の防火性能を有するというので、例えば3階建て、4階建てのツーバイフォー住宅が建てられる仕様が完成いたしまして、いわゆる耐火造並みにですね。これはさらに一般の建築物にも応用が可能なところまで、各関係業界のいろいろな努力が進歩しておりますので、こうした延長上には、従来、コンクリートしか想像できなかったものが、木造に広がっていく可能性が今できつつあるところでございます。そんな状況でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、黒川委員お願いします。

【黒川委員】 私も、米本委員の言っていることと同じで、要するに、今回のまとめがわりと短期的な目的でという思いは強いと思うんですけども、じゃあ、京都議定書の約束が達成できた次は何が起こるんだろうかと言ったら、多分さらなる抑制ということになってくるので、ですから、これで短期的にやればあとはいいんだというのではなくて、さらに、もう少し先を考え、長期的なのと両方あわせて考えるべきと思います。資料でいくと13ページの一番最後から14ページにかけて、長期的なことを両方でやりますとは言いつつ、長期的なほうについてあんまり書いてない。むしろ短期的にどこまでやるかということ達成すればいいということが大きく書いてあるんですけど、私はそうじゃなくて、長期まで少し踏み込んで書いておかななくては。長期に対してはこういうことをやるから、短期がこうなるんだというところを少し書き込まないといけないんじゃないかと思いま

す。。

その一つは、さっき横島委員が言ったように、私自身も、最後のまとめになって、17ページ、18ページになったら、何で交通のところはこんなに何も無いの。例えば、資料の3-2のほうの最初のところにあるように、住宅とか建築で削減しなきゃいけない量というのはかなりあるんですけども、そういう住宅とか建築はどこに建てるのかという問題と絡んでくると思うんですね。それは、都市のあり方だとか、職住近接ということになってくるはずなので、そうすると、それと、交通の施策がどうなるんだということがちゃんとリンクした長期的な戦略が見えてこないとまずいんじゃないかと思うので、少し長期的なところとのリンクをどんなふうにするかということをもう少し書き足したほうがいいのではないかと思います。

そういうことで、先ほど、岡田課長さんも、このまとめが来年度以降の予算要求だとか、制度要求とかということと関連するとすれば、それも一つなんですけれども、じゃあ、審議会の委員から見れば、行政がやれることだけ書いたんじゃ、こっちはおもしろくないと思います。もう一步か二歩、余計に踏み出させてください。それくらいのところで少しメニューを増やして、そのうち、次年度はここまでだけど、じゃあ、もう少し先のところへ考える環境にいくような話を少しここに出したらどうだというぐらいのところでまとめをしたほうがいいんじゃないかと私自身は思います。

それから、一つ質問なんですけど、そういう意味でいって、交通のほうで、E T Cの話がありますが、E T Cというのは、ここでは、ノンストップ自動料金収受システムということですが、長期的にもそれしか機能のない道具と考えているんでしょうか。要するに、片一方で自動車需要の調整をしなきゃいけないというところの道具に使えるようなものには考えないで、今のE T Cと同じ機能であるというふうに考えておいたほうがいいのかという質問です。

要するに、私としてはそうじゃなくて、もともと私の持論は、全部税金でE T Cを強制的に全部の車につけることを考えて、そうすると、いろんなことができるのに、今のままじゃできない。あるいは、下手すると、そういうオプションになっているがゆえに、非常に過大な投資を施設側に要求しているということを考えると、どっちな腹を決めたほうがいいんじゃないかと思っているゆえの質問です。

【村上部会長】 長期的な話とE T Cの話、順番をお願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 おっしゃるように、我々、最後の17、18ページは、

やや視野を絞り過ぎたなと思います。長期的な話につきまして、前段の1章のほうで書かせていただいたつもりですので、1章と2章の関係も含めて検討させていただければと思います。

【村上部会長】 先生がおっしゃるコンパクトシティーにかかわる話で、15ページの一番最後の数行に入っていると私は理解しておりました。

【黒川委員】 要するに、もう少しわかりが、ほかの人に、この人はわかっても、外に出た瞬間にこの文章がわかるかと言われると、かなりクエスチョンマークがつくんじゃないかと。

【森永地方道・環境課長】 ETCについてでございますが、今のところの書きぶりは、先生がおっしゃるように、料金徴収システムということで。ただ、ここが、さらに利用率が高まっていけば、例えば環境ロードプライシングみたいな、乗って、料金をいろいろな状況によって確認できるようなシステムには利用可能だと。そういう意味では、社会実験等で現在やっているようなことの成果がそういうものに反映できると思いますが、現在のところそこまでまだ社会実験のレベルですので、料金徴収における効率化、円滑化で、CO<sub>2</sub>対策のところだけ今書かせてもらって。どこまで、二歩、三歩、前に行くかによって、書きぶりは変わってくると思います。もうちょっと検討させていただきたいと思います。

【黒川委員】 もったいないところだと思います。下手すると、今のままやると、あれの管理システムが非常に弱いから、ものすごい社会的に混乱して使えないものになっちゃうんじゃないかというおそれを私は思っている。よろしくお願いします。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、岡島委員お願いします。

【岡島委員】 皆様、大体お話しになられたことなので、手短に申し上げますけれども、一つは、交通の部分がいろいろお話しされているんですけどね。3ページのところで、社会資本整備部門では、こうこうこうだと書かれているんですけどね、世間から見ると、国土交通省と見るんですね。ですから、ここで、交通政策審議会と社会資本整備審議会の2つあって、その中で、社会資本整備審議会では、交通の中ではこの部門ですというのは、一応ここに書いてあるんですけどね、2のところですね。だけど、それは、知っている人じゃなきゃわからない話なので、ここをもう少しちゃんと書けば、交通政策審議会との兼ね合いのところがわかる。だから、逆に言うと、国土交通省はこの部門を受け持っていて、2つあって、その中の一つ、社会資本はこっちのほうですというふうに書いておけば、比較的わかりやすい。逆に、交通政策のほうにも同じようなことを書かなきゃいけない。

交通政策と社会資本整備審議会が計画部会があったりして連携をとろうということがあるので、中間取りまとめの部分のところでは、そこがどうなるかわかりませんが、ちゃんとまとまる時には、その部分を1項目つけるなり何なりする。もしくは発表の仕方、アウトプットの仕方を、国土交通省としてどのような整合性をとるか、そこが一つこれから工夫していただきたいというところだと思います。

それから、第2点は、今回の整備の中で、私は、第2章の3、4ページ、これは大変いいと思っています。1章も含めて第1部ですね。一部、鷲谷先生が、「長期間要し」なんていうところで、正確を期してお話しになられたけど、この意図はおそらく、なかなか見えにくいものだから、しかも見えたら破滅的なものだからという意図だと思うんですね。しかし、厳密に言うと、私も、鷲谷さんと同じように、字句は少し直されたらいいかと思うんですけど、基本的な意図は非常にいいと思うんですよ。それから、特に、4ページの「従って」以下のところで、国土交通省はやりますよという意思表示ですね。国土交通省がやる部分は環境改善にものすごい大きいということを言っているわけで、これは私が見た中ではかなり初めてのような気がするんですね。これは非常に大事なことで、横島さんもおっしゃっていましたが、ある種、決意表明みたいなところも見えるわけなので、こういうのを序にどんと持ってくると格好いいというのは、当然だれでも思うことなんですけれども、この辺のところ、私は非常に今回、いよいよ実行官庁が環境問題を本気でやりますよということを宣言し始めたのかなということでは、非常にいいことで、中間取りまとめとしては非常にいいと思うんですね。それをもうちょっと今度は具体的な事例を突っ込んでいって、きちっとしたものに仕上げていただきたいと思います。

ただ、4ページの下から2段目のところの真ん中に、「また、社会資本整備の太宗を所管する国土交通省は」って、こういう難しい言葉は、私も新聞記者を30年やっていたけれども、こういう言葉って初めて、漢文か何かに出てくるのかもしれないけど、全然通じないということも考えておかないといけない。

それから、若干、私の関係するところでは、12ページの「国民各層、各主体との連携と協働」というところも、国土交通省としては、NPO、NGOとの協働を打ち出しているのいいと思いますね。

ただ、これも、12ページから13ページの3行目ぐらいまでのところ、3回ぐらい読み直すと、全部書いてあるんですね。しかし、3回ぐらい読まないとうっかりにくいという

ことなので、これを、例えば文章を分けていただいてもいいんですけども、崎田さんがちょっと言ったように、フレーズをちょっと添えてもらうとか、要素がいっぱい入っているんですね、いろんな要素が。それを全部まとめてきてしまっているの、これをもうちょっと、盛んに議論した人、考えた人はわかるんだけど、初めてこれを見る人にはわかりにくいというところがあるので、せっかくここまで全部盛り込んであるのにもかかわらず、伝わらない。

両方とも、太宗も含めて、文章論議みたいで恐縮ですけども、その2点、せっかく私が気に入った2カ所、国土交通省がNPO、NGOとも本気でやりますよということと、それから、環境についてはやる気を出しておりますという2点がぜひここで伝わるようにしていただければと思います。中間取りまとめでは結構だと思います。

【岡田国土環境・調整課長】 非常に懇切なご指摘ありがとうございます。それを踏まえて、よりわかりやすい表現にしたいと思います。

【村上部会長】 交通政策審議会との範囲の分担は、最初のあたりでお書きいただけると、皆さん混乱しないかと思えます。

ありがとうございました。

それでは、一通りご発言いただいていますけれども、矢野委員、よろしゅうございますか。

【矢野委員】 一部、進士委員と重複するんですが、建築基準法の関係について、川本課長からのご指摘があったんですけども、できれば、木質系住宅を促進する建築基準法への誘導とかというような形を進めていただきたい。今の木質系については、技術的に、耐火や工法そのほか、重量鉄骨、軽量鉄骨と比べても随分、遜色なくなっていますので、できれば、その辺はもう少し促進する、普及させる姿勢の基準法ということを考え、指摘していただきたいということと、18ページの吸収源対策、これは、この環境部会の1回目に進士委員がおっしゃられたのと私は全く同じ意見で、できれば、中間取りまとめの中でも、もう少し、都市緑化のところは、意気込みを出していただきたい。吸収源対策ということで限定してこういう書き方になると思えますけど、世界の中で、先進国の都市の中で、緑地のインフラというのは、日本は、特に東京は圧倒的に低いと理解しております。やはりこのところは、中間取りまとめの中で、世界に誇れる施策や意気込み、すなわち、日本の大都市を世界で一番緑の多い国にするとか、そういうビジョンとか意気込みを一つぐらい入れていただきたいというのが私の希望でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

では、よろしくご検討をお願いします。

それでは、この辺で審議を終わらせていただきたいと思いますけれども、よろしゅうございますか。

それで、事務局の提言は、今月中に取りまとめて公表ということを用意しておりますので、今後の作業は部会長に一任という形でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【村上部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、本日まで4回にわたりまして、社会資本整備分野におけます温暖化対策について、大変熱心なご審議をありがとうございました。

今回の一連の会議では、最初に申し上げましたように、現在行われております大綱の対策・施策の中間見直しということが主要なミッションでございます。先ほど黒川先生や横島先生からご指摘いただいた大局的な問題や長期的な問題に関して、不十分な点がある場合には、また次のチャンスに審議したいと思います。

最近、経産省の需給部会では、かなりはっきりと今後原子力発電所はあまり建設できないと言っております。これをはっきり認めたのは初めてでございます、かなり重大なことでございます。今の大綱は、化石燃料を原子力発電に変えて温暖化対策をやるということになっていますが、原子力発電所ができないとなりますと、枠組み自体が変わるわけでございます。そうしますと、今、ここで審議しました民生部門とか運輸部門とかは、非常に大きな影響を受けるわけでございます。これから夏以降、政府が大変真剣に今の大綱の見直しをするわけでございますが、その過程で、再度この部会で審議する必要がいろいろ出てくると思います。その節にはまたよろしくご協力お願いしたいと思います。

最後になりますが、国土交通省の施策分野というのは、民生部門、あるいは運輸部門の両者にわたっておりまして、両方あわせますと、日本のエネルギー消費の大体半分に関係するという、温暖化対策上、極めて重要な役割を期待されていると思います。ご出席の国土交通省の皆さんも、引き続き、精力的なご検討をお願いしたいと思います。

【糸川審議官】 閉会に当たりまして、御礼のごあいさつを一言申し上げさせていただきます。

委員の皆様方には、3月以来、年度の終わりから年度の初めという大変お忙しい時期にもかかわりもせず、4回にわたりまして、社会資本整備分野における地球温暖化対策に関



しまして、ご熱心にご審議をいただきました。

また、この間、交通政策審議会と合同部会を開催させていただきまして、国土交通省の環境行動計画に関しても貴重なご意見を賜りました。心から御礼を申し上げる次第でございます。

また、村上部会長には、大変タイトな時間制約の中にもかかわらず、的確な会議運営を行っていただいただけではなく、さらには、各資料とか中間取りまとめの案の作成に至るまで、懇切にご指導をいただきましたので、事務局を代表いたしまして、深く感謝を申し上げたいと思います。

本日、いろいろご審議をいただきまして、序の書き方であるとか、あるいは交通流の対策が書き足りないとか、あるいは、もう少し長期的な視点のところをもきちっと書いたらどうかといったようなご意見、いろいろいただきました。これから、委員の皆様方のご意見をもとにいたしまして、先ほど部会長からお話がございましたが、部会長のご指導をいただきながら、最終案の取りまとめの作業を行わせていただきたいと思います。

また、環境行動計画ですが、国民の皆様方からご意見をいただくということで、意見募集を行いまして、現在、最終的な取りまとめを行っている最中でございます。いずれも、今月中には最終的な取りまとめを行いたいと考えておりますけれども、委員の先生方には、大変恐縮ですが、郵送にて最終の成果物を送付させていただくということにさせていただき、また、あわせまして、マスコミ等に公表させていただくという次第で進めさせていただきたいと思いますので、ご了解いただきたいと思います。

今後、先ほど部会長からもございましたように、地球温暖化対策推進大綱の見直しが本格化してまいります。国土交通省といたしましても、今回の中間取りまとめをさらに深く検討いたしまして、大綱の見直し作業に反映させていただきたいと思います。

また、環境行動計画に関しましても、これから予算作業等に向けまして、さらに、その具体化を図りますとともに、点検、評価、見直しといったものを行っていくということにしております。

これらの検討の進捗状況に応じまして、節目節目で、また委員の皆様方からご意見を伺う機会といったものを設けさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上、簡単ではございますが、御礼のごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【村上部会長】 審議官、ありがとうございました。

事務局から何か連絡ございますか。

【岩下環境調整官】 本日も議論いただきました内容につきまして、後日、各委員に議事録を送付させていただきます。ご確認をいただいた上で、公開させていただきたいと思っております。

また、本日お配りいたしました資料につきましては、速やかに国土交通省のホームページに掲載したいと考えております。

【村上部会長】 それでは、本日は、これをもちまして閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

了