

社会資本整備審議会第5回環境部会

平成18年12月20日（水）

【内田環境調整官】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから、社会資本整備審議会第5回環境部会を開会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、どうもありがとうございます。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。資料一覧のほか、配席図、委員名簿、議事次第、その後に、資料番号が振ってあります資料1、2-1、これが1枚紙でございます。それから、資料2-2が綴じた資料としてございまして、資料3-1、3-2がそれぞれ1枚の紙になっております。それから、資料4、5-1、5-2とホチキス綴じをした資料がございまして、その下に参考資料として、「京都議定書目標達成計画」を配付させていただいております。欠けている資料等ございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日は現在、総員16名の中で11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まずご報告申し上げます。金田委員におかれましては、本年8月31日付でご退任されております。

本環境部会の議事は公開とした上で、議事録については、委員の皆様方にご確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願いたいと思います。

それでは、以後の進行は、村上部会長、よろしくお願い申し上げます。

【村上部会長】 村上でございます。本日は委員の皆様、年末のご多忙のところお集まりいただきましてありがとうございます。しばらく時間があきましたが、今回は第5回でございます。私自身もそうですけれども、多くの委員の方も、もう環境部会は終了していただのではないかと誤解されている方も多かったかと思います。この環境部会は昨年発足しました。社会資本整備審議会にはいろいろな部会がございますが、この環境部会の特徴は、2つのキーワードを持って環境問題に対処しようとする点であります。1つ目のキーワードは横断的に、2つ目のキーワードは基本的にということでございます。この点に御留意

いただいでご審議を願いたいということでございます。部会のご趣旨をお含みとりいただきまして審議にご協力をお願いしたいと思ひます。

それでは、まず、議事に先立ちまして、宿利総合政策局長からごあいさつをいただきたいと思ひます。

【宿利総合政策局長】 総合政策局長をしております宿利でございます。一言ごあいさつ申し上げます。本日は、村上部会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、年の瀬の慌ただしいお忙しい時期に当環境部会にご出席いただきましてまことにありがとうございます。

今、部会長からお話ございましたけれども、今回第5回ということで、1回目から4回目は、平成16年に京都議定書の目標達成計画の策定に向けまして精力的なご審議を賜ったところでございます。おかげさまで、社会資本整備分野の温暖化対策につきまして、当時ご議論をいただいたものを京都議定書目標達成計画の中に反映させまして、現在、この計画に基づいて地球温暖化対策を進めているところでございます。改めて厚く御礼を申し上げます。

この目標達成計画を推進するに当たりまして、住宅・建築物につきましては、今後、省エネ措置を講じていくことなどによりまして、2010年度に3,400万トンのCO₂の削減というようなことを含めて、社会資本整備分野の目標を定めて、現在鋭意取り組んでいるところであります。また、先般改正されました省エネルギー法も、今年の4月から施行されておまして、一定の規模の住宅につきましては、省エネ措置についてきちんと届け出をしていただくといった新しい制度がスタートしておまして、こういう制度を使いながら今取り組んでいるところでございます。

一方で、既に委員の皆様ご承知のように、この10月に発表されました2005年度の温室効果ガスの排出状況によりますと、基準年プラス8.1%というような、全体としては非常に厳しい状況にあるわけでありまして、いよいよ2008年度から京都議定書の第一約束期間がスタートしますけれども、その前に、この目標達成計画の評価・見直しをやらなければいけない。その作業をこれからの部会のご審議の中でお願いしたいということでありまして、ぜひ現行の諸対策をきちんと評価していただき、その上で実効の上がる対策のあり方につきまして方向を取りまとめていただければありがたいと思っております。

また、国土交通省全体の地球温暖化対策の整合性を図るという意味では、節目のタイミングで、中間取りまとめをしていただくようなタイミングが1つかと思ひますけれども、

既に審議をスタートしております交通政策審議会の環境部会との合同の会議などもお聞き
いただいて、連携を図りながら最終的に方向を取りまとめいただければありがたいと思っ
ておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございました。

それでは、議事に入らせていただきます。最初の議事は、建設リサイクル推進施策検討
小委員会の設置についてでございます。資料1が、社会資本整備審議会の環境部会の運営
規則でございます。環境部会に小委員会を設置するに当たりましては、この運営規則に則
っております。これは通例どおりの資料でございますので、特に時間をかけて審議するこ
ともないと思います。

資料2に関しまして、事務局から説明をお願いします。

【横山事業総括調整官】 総合政策局の事業総括調整官をしております横山と申します。
資料2-1と2-2に基づきまして、建設リサイクル推進施策検討小委員会の設置につい
てご説明いたします。資料2-1が小委員会の設立趣旨ということで書かせていただい
ておりますが、今までの取り組み状況等について、前段、設立趣旨に書いておりますので、
その関係で別途、資料2-2のほうに資料を用意しておりますので、そちらのほうを見て
いただきながら趣旨説明にあてたいと思います。

資料2-2の1ページをごらんいただきたいと思います。これが今までの循環型社会の
構築に向けて建設分野でのリサイクルをどのように進めてきたかというのを一覧にしたも
のでございます。まず、一番下でございますけれども、建設リサイクル法というのが平成
12年の5月に公布されております。その後、14年の5月に完全施行ということで、1
4年5月からスタートしているわけでございます。それと時期を合わせまして、一番上
のほうでございますが、「建設リサイクル推進計画2002」というのを策定しております。
それから1年後であります、2段目に、建設発生土等の有効利用に関する行動計画の策
定ということで、いわゆる建設廃棄物及び発生土についての計画というのを、この14年、
15年に策定しております。いずれも、一番右のほうに書いておりますけれども、17年
の数値目標というのを設定して今まで実施してきたところでございます。

現在の状況でありますけれども、2ページをごらんいただきたいと思います。2ページ
にありますのが、17年度、昨年度、建設副産物の実態調査というのを行いました。その
結果を取りまとめたものでございます。まず右のほうを見ていただきますと、品目別の資
源化率の推移というのがございます。棒グラフになっておりまして、黄色、青、緑、赤と

なっております。それぞれ下のほうに、字が小さいのですが、実施した時期が書いてありまして、17年は、赤色の棒グラフが昨年度の結果でございます。それと、目標値ですが、赤の実線、あるいは黒の実線で書いてあるのが目標値でございます。例えば建設廃棄物の計という右の一番上のところを見ていただきますと、赤い色のところが92.2%、それに対して、17年目標値が88%でございますので、目標値はクリアしているということになっております。以下、コンクリート塊、アスファルト、木材、汚泥、それから、分けられていない混合廃棄物と書いてございますけれども、全体的にはオレンジの線からだんだんとリサイクル率が上がってきておりますので、成果が上がってきている。それから、もう一つは、数値としては17年目標に対して廃棄物全体であるとか、コンクリート・アスファルト等については基準をクリアしているということで、おおむね達成してきているわけでございます。ただし、1つは、率について見ていただきますと、例えば建設汚泥のあたりは、伸びてはきておりますけれども、まだ率的には47.5%。これは水分を含みの数字ですから、水分を除去した状態ということで評価しますと、74.5%ということで、目標値の60%はクリアしておりますけれども、まだまだ低いという状況になっております。

また、一番下でございますが、建設発生土、これは廃棄物ではなく土です。現場に出てくる土については、目標値の75に対して62%ということで、前回の緑よりちょっと下がっておりますし、率的にもまだ目標値が達成できていないということで、個々に見ていくと、まだまだ取り組みが必要だと考えています。

また、左のほうの図を見ていただきますと、最終処分量と排出量全体の棒グラフがございます。排出量全体が22%削減ということでございます。最終処分量については85%削減ということで、かなり最終処分量は減ってきているのですけれども、排出量そのものがまだ減り方が少ないということで、発生対策抑制策も必要であると認識しております。こういう状況でございますので、引き続き施策を充実させていく必要があると考えております。

それから、3ページにまいりまして、不法投棄の状況でございます。建設廃棄物というのは、産業廃棄物全体の2割ぐらいを占めているわけでございますけれども、不法投棄で見ますと、赤色のところが建設廃棄物になっています。これはそのときに見つかったりというようなことがあって、状況は毎年凸凹がございますけれども、全体的に見ると、不法投棄されているものの中で8割、あるいは9割ぐらいが建設廃棄物という状況もございしますので、こういうものの取り締まりとともに、リサイクルをもっと進めていくということ

が必要だと考えております。

そういう現状でございまして、資料2-1の一番下のほうにも書いてございますけれども、これから、先ほど申し上げた「リサイクル2002」という計画の改定もしていかなければいけないと思っているわけでございますが、新しい計画の策定ということも視野に入れながら、リサイクルの建設副産物の処理ということについての方策の検討というのが必要になると考えてございまして、そのために、この部会の下に検討小委員会の設置をお願いしたいということでございます。

資料2-2の4ページをごらんいただきたいと思います。具体的な小委員会の設置でございますが、本日の社会資本整備審議会の環境部会の下にその小委員会を設けていただくと同時に、交通政策審議会の同じく環境部会の下に小委員会を設けていただいて、形の上では2つ設けていただいて、メンバーは同一のメンバーで、原則として合同ということで、実質的には1つの小委員会ということで議論をお願いしたいと考えております。

それから、スケジュールでございますが、5ページに行ってくださいまして、本日及び明日の交通政策審議会を含めまして小委員会の設置についてご承認をいただけましたら、具体的なメンバーについては部会長にご指名をお願いするということになっていきますので、部会長とご相談をして、1月に小委員会を開催し、そして小委員会を数回開き、報告書の取りまとめを行いまして、12月ぐらいに取りまとめをし、環境部会のほうにも報告させていただきたいと思っております。それをさらに受けまして、来年度末、20年の3月頃には国土交通省としての新しい推進計画を策定する、こんなスケジュールで進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問がございましたら発言をお願いいたします。なお、委員の皆様、前回もやっていたのでございますけれども、発言のご希望がございました場合には、あらかじめ名札を縦に立てていただけると、大変司会進行がやりやすいので、よろしくご協力をお願いいたします。

庄子委員、どうぞ。

【庄子委員】 まことにタイミングのよい時期にこの検討小委員会ができると私は思います。と申しますのは、今、いろいろと地球温暖化であるとか、あるいは循環型社会形成における3Rとか言っておりますけれども、一番難渋しておりますのが、建設におきましてはリサイクル問題でございます。いかようにすればリサイクルが進むか。もちろん、アスファルト、コンクリート塊とか、そういうようなものは相当程度行っているのですが、

現実に不法投棄の現場を見てまいりますと、とても今の法体制とかそういうようなものでやっていたのでは、まだまだ続くであろうという感じがいたします。つまり、もう少しリサイクルというものについて徹底したものでいかなければいけないと思いますので、これは非常に時機に合った小委員会の設置であろうと思います。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。ほかにご意見ございませんでしょうか。

【崎田委員】 今回、このデータを拝見させていただきますと、全体的には建設廃棄物の再資源化などは大変進んでいますが、やはり物によって、まだきちんと進んでいないものもあるというようなことで、これをきちんと推進するということが大変重要だと思っています。それで、私は、地域など、市民の視点でできるだけこういう政策を見ようと思っていますのですが、そういう中で2点ほど。1点は、不法投棄が多いということで、まだまだ社会的な信頼性ということもありますので、ぜひこういうところの見直しをきちんとしていただいて信頼性をより高めていただくということが必要なんだと思います。

もう一点は、建設廃材は市民から大変遠いと一般的には思われておりますけれども、自分たちの住宅を建て直すときはどうしているのだろうかとか、非常に身近な視点もありますので、できるだけきちんと広く情報提供しながら、こういう会が進んでいければいいなと思っております。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。ほかにご意見ございませんでしょうか。

それでは、このリサイクル推進施策の検討小委員会の設置、原案どおり決定させていただきたいと思います。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】 ありがとうございます。

先ほど事務局からご説明いただきましたように、小委員会に参加いただく委員並びに小委員長につきましては、交通政策審議会の環境部会長とも相談の上、私のほうで決定させていただきたいと思います。よろしく願いします。

それでは、2番目の議題でございます。今後の進め方についてでございます。事務局から説明をお願いします。

【松田国土環境・調整課長】 それでは、資料3-1というのをごらんいただきたいと思います。「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する審議について」というものですが、あわせて、横長の資料3-2をごらんいただきながら説明させていただきたいと思います。平成17年の2月にロシアの批准に伴い、京都議定書が発効されておりました、

同年の4月に目達計画を閣議決定しております。この閣議決定に先立ちまして、環境部会におきまして大綱の見直しをご検討いただいたところでございます。今回は、資料3-2で言いますと一番下になりますけれども、平成20年から24年にかけて、京都議定書の第一約束期間になりますが、その前年度の2007年に目達計画の中におきまして定量的な評価・見直しを行うと定められたのに伴いまして、本部会において社会資本整備分野における地球温暖化対策の評価・見直しについてご審議いただくというものでございます。

資料3-1の裏側でございますが、今後のスケジュールを書かせていただいております。本日が第5回目に当たるわけでございますが、第6回目は2月21日ということで決めさせていただいております。ここでは社会資本分野の住宅・建築物以外の分野についての現行対策の評価・促進策等の検討をお願いしたいと思っております。また、第7回、第8回でございますが、後ほどご説明させていただきますが、民生分野のCO₂の排出量というのが、現在大幅に増加している状況でございます。一方、現行の目達計画、住宅・建築物の施策というのが非常にCO₂対策として大きなシェアを占めているということから、住宅・建築物における対策につきまして、7回と8回の2回予定をさせていただいております。7回は3月19日ということで既に予定させていただいております。また、必要に応じて追加対策についてもご検討いただきたいと思いますと思っております。第9回でございますけれども、関係産業界における削減対策の評価とございますが、これは具体的には建設、不動産、ハウスメーカーの取り組みについてヒアリングをしていただいております。また同時に、中間取りまとめの素案をご審議いただきたいと思いますと思っております。10回目は、最初に局長のあいさつの中にございましたように、交通政策審議会の環境部会と合同開催ということで中間取りまとめを審議していただくというのを予定しております。なお、8回以降の予定につきましては、政府全体の取り組みの状況等により、多少の変更がございますことをご理解いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問がございましたら発言をお願いします。なお、テーブルが大変大きくて、名札に手が届きにくいので、本日に限っては縦に立てるのは無理にやらなくて結構でございます。

よろしゅうございますか。ということで、こういう形で進めさせていただきますので、今後、よろしくご審議をお願いします。

それでは、3番目の議題でございます、きょうのメインの議題でございますが、社会資本整備分野における地球温暖化対策について、事務局からご説明をお願いします。

【内田環境調整官】 それでは、事務局のほうから資料4、5-1、5-2と3つをまとめてご説明させていただきたいと思えます。

まず、資料4の1ページ目をお開きいただきたいと存じます。こちらが、本年10月に公表されました2005年度速報値におけます我が国の排出量の現状でございます。2005年度速報値ベースで見ますと、排出量が13億6,400万トンということで、基準年を8.1%上回る状況になっております。また、対前年度比で見ましても、0.6%の増加ということになっております。一方、ご承知のとおり、京都議定書の6%削減ということを達成するためには、右側のほうに少し書いてございますが、京都メカニズムでの1.6%と吸収源対策での3.8%を除いても、8.7%の排出削減が必要であるという状況になっているところでございます。なお、2005年度の確報値は来年の4月ごろに出ると聞いておりますので、また数字が発表され次第ご報告させていただきたいと考えております。

続きまして2ページ目をごらんいただきたいと存じます。これは、部門別に見ましたCO₂排出量でございます。CO₂排出量は全体で12億9,700万トン、こちらは基準年比でいきますと13.3%の増、前年度比でも0.8%の増になっております。主要な部分で見ますと、まず産業部門でございますが、こちらは基準年比では3.2%ほどマイナスになっておりますが、対前年度比では微増という状況でございます。運輸部門でございますけれども、こちらは基準年比で18%増、対前年比では1.8%のマイナスということになっております。その下2つ、業務その他部門、家庭部門、これをあわせて民生部門と呼ばれているところでございますけれども、こちらはいずれも基準年比で見ますと42%、あるいは37%増ということになっておりますし、対前年度比で見ましても、それぞれ3.1%、4.5%の増という状況になっております。この2004年と2005年の間の増加の理由につきましては、冬が大変厳しい寒さだったために、暖房需要で電力、あるいは灯油の消費量が非常に大きかったということが一因であると言われていたところでございます。

続きまして3ページ目をごらんください。こちらは業務部門におけますCO₂排出量の推移でございます。2004年度の数字までとっておりますけれども、これが2億2,700万トンということで、基準年と比べまして約38%の増加をしております。

4ページ目の右側のグラフをあわせてごらんいただきたいと思えます。これだけ基準年

から比べて増加しております理由の1つといたしまして、事務所等の延べ床面積が非常に増加している。延べ床面積を基準年と比較いたしますと、約36%ほど増加しております。一方、床面積当たりの二酸化炭素排出量というのはほぼ横ばいという状況になっておりまして、これが増加した1つの要因ではないかと考えられているところでございます。

また3ページにお戻りいただきまして、右上のほうの表をごらんいただきたいと存じますが、業務部門におきまして、排出量の増減率、表の真ん中あたりをごらんいただきたいと思いますが、一番大きいものと、劇場・映画館で80%の増になっております。そのほか、事務所ビル、ホテル・旅館、卸小売等で40%台の伸びを示しているところでございます。

4ページ目、左側のグラフをごらんいただきたいと存じますが、こちらが業務部門におきまして温室効果ガス総排出量変化に対してどのような寄与をしているかというものを分析したものでございます。全体を通じまして、先ほどご説明しましたように床面積の増加は各部門において寄与しているところでございますが、例えば排出原単位の増が見られますのは、主に事務所ビルと病院ということになっております。また、劇場・映画館につきましては、面積当たりのエネルギー消費量というのが増えているというところが特徴として見られるかと思えます。

続きまして、5ページ目をごらんいただきたいと存じます。家庭部門におけますCO₂排出量の推移でございます。こちらも2004年度の数字まで載せておりますが、2004年度で1億6,800万トンということで、基準年からは31.5%の増加でございます。こちらにつきましても、6ページをごらんいただきますと、世帯数というものが基準年に比べて着実に増加しております。約20%ほど世帯数が伸びている。また、世帯当たりの二酸化炭素排出量も基準年と比較しますと、8.6%ほど増えているという状況でございます。さらに、家庭の排出の約6割を電力の消費が占めているわけでございますが、その電力の消費に伴う二酸化炭素排出量というのも基準年比で46%ほど増えているようでございまして、そのあたりが要因の1つと考えられているところでございます。

続きまして7ページをごらんいただきたいと思えます。こちらは、家庭におけます機器の保有状況の推移をまとめたものでございますが、DVDプレーヤーですとかパソコン、あるいは温水洗浄便器のようなものが、近年かなり量として伸びているということがこのグラフから見てとれるかと思えます。

続きまして、8ページ目が運輸部門のCO₂排出量の推移でございます。運輸部門にお

きましては、2005年度、2億5,700万トンという状況でございますけれども、基準年と比べますと、先ほども申し上げましたとおり、約18%増、前年度比では1.8%減という状況になっております。基準年との比較で申しますと、右側の表の真ん中あたりでございますけれども、貨物のほうの排出量というのは、全体として4.8%ほど減っているのに対しまして、旅客からの排出量が39.7%増という状況になっております。その旅客の中では、自家用乗用車からの排出量というのが基準年と比較いたしましてかなり増えているということが顕著に見てとれる状況ではないかと思えます。

また、左上のグラフをごらんいただきますと、貨物の中での貨物自動車、あるいは旅客の中でのバス・乗用車という、自動車交通の分野で全体の87%、約9割近くを占めているという状況でございます。その中で、8ページ、下の表、燃費の推移を簡単にまとめさせていただいておりますけれども、新車の理論燃費というのは着実に上がっていることに対しまして、実際使用されている自動車の理論上の燃費というのは1990年とほぼ同じような状況でございます。また、実走行燃費もそのような状況になっているところでございます。この実走行燃費につきましては、理論燃費と走行条件というものが関係してくるわけでございますけれども、この走行条件の中には、当然道路の状況、渋滞の有無ですとか、そのようなものも入ってくるわけございまして、道路状況の改善により実走行燃費の改善というのも期待される部分があるのではないかと考えているところでございます。

次に、9ページをごらんください。産業部門におけますCO₂排出量の推移でございます。こちらは2005年度で4億6,600万トンでございまして、基準年と比べて3.2%の減少でございます。基準年からの排出量の減少につきましては、右の欄をごらんいただきますと、製造部門は微減なのに対しまして、非製造部門が25.6%減と大きく減少しているところが顕著に見てとれるものでございます。

次に、10ページをごらんください。メタン、一酸化二窒素の排出量の推移でございます。左側のグラフ、メタンにつきましては、2004年度で2,440万トン、基準年比でマイナス26.4%と、ほぼ着実に減ってきているところが見てとれるかと存じます。一方、右側のグラフ、一酸化二窒素につきましては、2004年度の排出量ベースで2,840万トン、基準年比では14.4%減でございますが、ここ数年、ほぼ横ばいという状況になっていると思われます。

最後に11ページをごらんください。吸収源の関係でございますけれども、こちらは2005年12月にマラケシュ合意が承認されまして、従来の森林経営のほかに、植生回復

という部分につきましても吸収源対策として認められたところでございます。それを踏まえまして、現在、森林経営活動ですとか、植生回復活動とともに、新たな国際ルールを踏まえて吸収源の算定作業を行っているという状況になっているところでございます。資料4につきましましては以上でございます。

続きまして、資料5-1をごらんください。こちらが社会資本整備分野における地球温暖化対策についてまとめさせていただいた資料でございます。まず、資料5-1の1ページをごらんいただきたいと存じます。こちらは、社会資本整備分野、運輸分野あわせました国土交通省全体としての地球温暖化対策をまとめさせていただいております。まず左側、運輸部門でございますけれども、自動車単体対策ですとか、交通流対策、物流の効率化、あるいは公共交通機関の利用促進という取り組みを通じまして、全体で約2,450万トンの削減を行うということで目標達成計画の中に位置づけられているところでございます。なお、自動車交通対策の中で、一番右の青いところですがけれども、例えば幹線道路ネットワークの整備ですとか、ボトルネック対策といったような道路整備につきましては、従来から進めてきている施策でありまして、2010年のCO₂排出算定の、いわゆるBAUと言われているものですがけれども、その前提として位置づけられているものになっているところでございます。

続きまして、右側、民生部門でございますけれども、こちらにつきましましては、住宅、あるいは一般の建築物につきまして、耐熱性の向上ですとか、空調設備等の効率化、後ほど少し詳しく説明をさせていただきますが、これらの取り組みを通じまして、約3,400万トン削減すると位置づけられております。また、産業部門におきましては、建設機械の中での低燃費型のものを普及させるということで、約20万トンの削減。また、一酸化二窒素対策につきましては、下水汚泥の高温燃焼によりまして約130万トンの削減ということが位置づけられております。一方、吸収源対策といたしまして、都市緑化として、約28万トン吸収というように位置づけられているところでございます。

資料の2ページは、今ご説明申し上げました内容の社会資本整備分野に特化したものでございますので、こちらは省略させていただきます。3ページをごらんください。ここからが、住宅及び建築物の省エネ性能の向上に向けた取り組みの内容でございます。まず左側、住宅の取り組みの例でございますけれども、ここに書いてありますような天井、外壁、窓等の断熱措置を講ずるといようなことを行いまして、2008年度の新築住宅の省エネ基準適合率を5割と見込んだ上で、赤字で書いてございますように、2010年で

約850万トンのCO₂削減というものを見込んでおります。また、右側、一般の建築物につきましても、例えば照明ですとか、換気設備ですとか、エレベーター等々の基準を設けました上で、2006年度の新築建築物の省エネ基準適合率を8割と見込んだ上で、赤字でございます約2,550万トンのCO₂削減見込みというもので位置づけられているところでございます。これらの目標を達成するために、1つには、法律といたしましては、冒頭、局長のごあいさつのほうでも申し上げましたとおり、省エネ法の改正を行いましたり、あるいは性能評価制度の普及促進、公庫融資金融措置等々の取り組みを進めているところでございます。

4ページをごらんください。その中で一番大きなものとして、省エネ法の改正の内容でございます。こちらは、本年4月1日から施行されているものでございますけれども、大きく2つの柱に基づきまして改正を行ったところでございます。まず1つが、ストック対策の強化。それから、もう一つが住宅に関する対策の強化という内容でございます。具体的な内容は下の黄色い枠の中をごらんいただければと思いますけれども、従来、改正前につきましても、床面積2,000平米以上の建築物、住宅では非住宅の建築物につきましても、かつ新築、あるいは増改築の際に所管の行政庁のほうに届け出を行うことを義務づけていたわけでございますけれども、同じ非住宅の建築物につきましても、新たに大規模修繕の場合につきましても届け出を義務づけたところでございます。また、2,000平米以上の住宅につきましても、新築、増改築、大規模修繕の際の届け出ということも新たにこの改正の際に盛り込んでいるところでございます。

続きまして、5ページをごらんいただきたいと存じます。交通円滑化対策でございます。先ほど、運輸部門の現状のところでも申し上げましたとおり、運輸部門は全体としては約2割であります。その中の約9割が自動車交通からの排出になっているわけでございます。そこで、社会資本整備分野におきましては、環状道路等の幹線道路ネットワークの整備、あるいはITSの推進等を進めているところでございます。自動車交通需要の調整ということで、自転車道の整備等を進めることによりまして約30万トンの削減を見込んでおります。また、ETC、あるいはVICSの普及促進により260万トン削減、また路上工事の縮減により約50万トン削減というものが位置づけられております。なお、左下のグラフでございますけれども、都市部におきまして、自動車の走行速度が20キロから60キロに向上した場合に、燃料消費量は約4割削減されるというような試算もございません。

続きまして、6ページをごらんいただきたいと存じます。こちらが、下水道分野におけます対策でございます。1つが、一酸化窒素の排出抑制対策でございます。この一酸化二窒素という物質は、右側にも書いてございますけれども、CO₂の310倍の温室効果を持っているというものでございます。これは下水汚泥の燃焼過程におきまして窒素等がありますと発生してしまうわけでございますけれども、左側の白い枠の中に書いてございますように、燃焼温度を800度から850度上げることによりまして、一酸化二窒素の排出量を約6割削減できるということで、現在、850度上げる基準化を進めているところでございます。また、もう一つ、下水道分野の取り組みとしましては、下のほうでございますけれども、下水汚泥の処理過程で発生いたしますバイオガスを発電に利用いたしましたり、天然ガス自動車の燃料に利用するというような取り組みも一部行われているところでございます。

続きまして、7ページ目をごらんいただきたいと存じます。吸収源対策としての都市緑化の推進でございます。こちらは先ほど申し上げましたように、新たにマラケシュ合意に基づきまして吸収源対策として植生回復というものが位置づけられましたので、現在、都市緑化における高木の植樹計画に基づく試算等を行っているところでございます。

次に、8ページでございます。建設施工分野におけます低燃費型建設機械の普及ということでございまして、公共工事において積極的にそのような低燃費型の建設機械を活用する。そういうものを通じまして、低燃費型の機械の普及促進を図る。この結果として、約20万トンの削減というものを見込んでいるところでございます。

続きまして、資料5-2をごらんいただきたいと存じます。こちらは、京都議定書目標達成計画におきまして、それぞれの対策におきまして、今申し上げましたような削減見込量と、それに合わせて対策評価指標というものを定めているところでございます。実際、削減見込量と対策評価指標に照らしまして現状どうなっているのかというあたりにつきまして、この資料に基づいてご説明させていただきたいと存じます。

まず、1ページをごらんください。こちらが建築物におけます省エネ性能の向上でございます。目標は先ほど申し上げておりますように、2,550万トンでございますが、これは右側の枠をごらんいただきますと、省エネ基準、平成11年基準達成率を2006年度で8割というように目標を立てているところでございまして、現状、2004年の数値で申し上げますと、左側、CO₂排出削減量につきましては700万トン、また省エネ基準達成率につきましては、2004年度で74%という状況になっているところでござい

ます。

これまで行ってきた主な取り組み、2ページ以降、幾つか事例を紹介させていただきます。省エネ法は先ほどご説明したとおりでございますが、そのほかにも、日本政策投資銀行により低利融資ですとか、あるいは税制上の優遇措置という措置を講じているところでございます。

また、3ページをごらんいただきたいと存じます。こちらは、建築物総合環境性能評価システム、CASBEEと言われているものでございますけれども、このような指標を開発いたしまして、その普及促進を図っているところでございます。現在、一部の自治体では、この指標が、補助要件の中に取り入れられている例もあるというように聞いています。

次に、4ページ目でございますけれども、これは国の庁舎における取り組みでございますが、グリーン庁舎と呼ばれておりますけれども、例えば照明の制御を行ったり、高断熱化を行ったり、あるいは屋上緑化ですとか、太陽光発電の導入というようなことの取り組みを進めているところでございます。

また、5ページ目をごらんください。同じ国の庁舎の取り組みの中でも、どちらかといえばソフト的な部分でございますけれども、各省からエネルギー消費データというものを国土交通省のほうで収集いたしまして、その収集結果を分析いたしまして、運用改善の可能性の高い施設を抽出し、そういうところに対しましてより細かく運用改善指導を行うというような取り組みを進めております。また、官庁施設の利用の手引きというものをまとめまして、関係各省にお示ししているというような取り組みをしているところでございます。

次に、6ページ、住宅の関連でございます。排出削減見込量は850万トンでございますけれども、こちらの対策評価指標といたしましては、新築住宅の省エネ基準、平成11年基準の達成率を2008年度で5割と立てております。現状につきましては、2004年度で、まずCO₂削減見込量が480万トン、また省エネ基準達成率が同じく2004年度で32%という状況になっております。

住宅分野において行ってきました取り組み、7ページは飛ばして、8ページのほうをごらんいただきたいと思えます。1つは、住宅ローンとの関係でございますが、証券化ローンの金利につきまして金利の引き下げを行っている、省エネルギー性能、あるいはバリアフリー性能、耐震性能のすぐれた住宅につきましては金利を引き下げているところでござい

ます。また、金融公庫からの融資といたしましても、それぞれの下の点線で囲ってある枠の中にございますように、一定の基準を満たします新築住宅につきましては、基準金利を適用いたしましたり、一定の割増融資額を設けているというところになってございます。

次に、9ページをごらんください。同じく住宅に対する取り組みといたしまして、左側にございますが、地域住宅交付金という交付金制度がございます。こちらは、地域における住宅政策を自主的に、かつ創意工夫を生かしながら進めていただくための制度でございますけれども、この制度を活用いたしまして、断熱改修等が行われている例がございます。また、住宅性能表示制度につきましても、これは省エネ性能を含みますいろいろな住宅の性能についてお示ししているわけでございますが、制度実績でいきますと、右側の下に書いてございますように、17年度の実績で新設の住宅着工戸数に占める割合が15.6%に達しているところでございます。

続きまして、10ページ目をごらんください。こちら以降が運輸部門における対策でございますけれども、まず1つ目、自動車交通需要の調整ということで、具体的には、自転車道の整備を95年度から2010年度までに約3万キロ整備するという指標でございます。これによります見込量が約30万トンでございます。現状は2005年度で排出削減見込量が約20万トン、整備の実績が約2万キロになっているところでございます。

次に、12ページをごらんいただきたいと思えます。こちらは、ITSの推進のうちETCにかかわる部分でございますけれども、2006年春までに、約70%までETC利用率が向上するという指標を立てておりまして、約20万トンCO₂排出見込を立てております。実績でございますが、ETC利用率につきましても、2005年度で約64%まで達しており、CO₂削減量につきましてもは約14万トンと推計されております。

13ページをごらんください。ETC普及促進に向けましては、ご存じのとおりでございますが、車載器購入支援制度を設けましたり、あるいはマイレージサービスですとか、時間帯割引のような多様な料金割引を実施して利用率の向上等を目指しているところでございます。

次に、14ページをごらんください。こちらは同じITSの中でもVICSにかかわる部分でございますけれども、対策指標といたしましては、VICS普及率を2010年で約20%と見込んでおります。これによります排出削減見込量が約240万トンでございます。実績を見ますと、VICS普及率でございますが、2005年度で約16%、削減見込量につきましても、古いデータで恐縮ですが、2003年度、これはちょうどVIC

S普及率が10%になった時点で試算した数字でございますけれども、これで約143万トンという試算結果になっているところでございます。

次に、16ページをごらんいただきたいと存じます。路上工事の縮減でございます。こちらは、1キロ当たりの年間路上工事時間を、これは2002年比でございますけれども、2007年までに約2割削減するという指標を立てておりまして、これにより、約50万トン、CO₂を削減するということになっております。実績をごらんいただきますと、まず、路上工事時間でございますが、1キロ当たりの年間路上工事時間が2005年度の実績で126時間ということで大幅に減っているところでございます。また、CO₂排出削減量につきましては、2005年度で約60万トンと推計されております。

17ページをごらんください。路上工事の縮減につきましては、かなりいろいろな取り組みを進めてきておりまして、路上工事調整会議ですとか、共同溝の整備の促進、あるいは年末年始等の特定の時期におけます路上工事の抑制等々の取り組みを進めてきております。

次に、18ページでございますけれども、産業部門におけます対策、こちらは低燃費型建設機械の普及でございます。対策評価指標といたしましては、2010年で普及率を30%、排出削減見込量としては、約20万トンという目標を立てております。

なお、19ページをごらんください。低燃費型建設機械指定制度を現在準備中でございます。指定が行われておりませんので、その関係で、大変恐縮でございますが、実績値等はまだ出せていないという状況になっているところでございます。

次に、20ページ、一酸化二窒素対策でございますけれども、これは下水道汚泥の焼却におけます燃焼の高度化を進めるということで、対策評価指標といたしましては、2010年度に高度化を100%実施するという指標を立てております。これによりまして、約130万トンの削減を見込んでおります。実績につきましては、2004年度で、まず高度化施設の普及率が35%、同じく排出の削減量が約46万トンと見込まれております。

最後に、22ページをごらんいただきたいと存じます。こちらが、温室効果ガス吸収源対策でございます。対策評価指標といたしましては、公共公益施設等におけます植栽の本数の増加量を、2010年で7,500万本と想定しております。それによりまして、約28万トン吸収するという見込でございます。実績で見ますと、2005年度の実績が約6,000万本、一方、吸収量につきましては、2005年度で約22万トンということで見込まれているところでございます。なお、こちらの数字につきましては、先ほども申し上げ

げましたように、現在、新たな国際同意に基づきまして試算を行っているところでございます。

大変長くなって恐縮でございますが、事務局からの説明は以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたら発言をお願いします。

どうぞ、大塚委員、それから岡島委員。まず、大塚委員、お願いします。

【大塚委員】 建築物と住宅の省エネ性能向上に関して幾つかお伺いしたいのと意見を申し上げさせていただきたいのですが、資料の5-2でございますけれども、今丁寧にご説明いただきましたように、1ページにありますように、右の新築建築物2,000平米以上につきましては、2006年に80%達成して、その後は変わらず、ずっと80%と見込んでおられるのですが、これはもう少し、その後も増やすということはお考えになっていないのかという、これは単純な質問でございます。

それから、意見として申し上げておきたいのですが、現在、省エネ法の中でこの問題を扱っていただいておりますので、ある意味できっちりした義務づけではなくて、先ほどご説明いただいたように努力義務ということに、資料5-1の4ページのほうでなっているわけですが、これは建築基準法等に入れたりして義務づけということはあり得ないのかということをお伺いしたい。これは意見のようなものでございます。もうすぐ8割というところまで行きそうなので、それほど難しいというわけでもないかと思っておりますけれども、いかがでしょうかということでございます。

それから、これも意見でございますけれども、資料5-2の3ページで、環境性能評価手法について、村上先生のもとで検討させていただいたこともございますけれども、これも先ほどおっしゃっていただいたように、まだ普及率が15.6%ということでございますので、これはそれほど負担をかけることでないと仮にいたしますと、義務づけというようなことは考えられないかということが問題になると思っております。以上でございます。

【村上部会長】 どちらかお答えいただけますか。では、坂本課長、お願いします。

【坂本住宅生産課長】 住宅生産課長でございます。先ほどの80%で終わりかという話につきましては、現在、目標が8割になっておりますので、8割は達成できますということをお示ししたグラフだにご理解ください。この後どうするんだという話があるのかもしれませんが、とりあえず、現時点ではこの目標を、この間の改定で8割とした結果、これについては2006年に8割達成できますということをこの表ではお見せしているとご

理解いただければありがたいです。

それから、住宅も含めて義務づけの問題がございました。おそらく今、ご質問の中にはございませんでしたが、この間の省エネ法の改正によりまして、住宅につきましても、一定規模以上についてのエネルギー計画書の提出義務づけをさせていただいております。現在でも住宅のほうは32%なのですが、建築のほうも、届出義務づけでかなりの効果が現にあったものですから、住宅のほうも多分あるのではないかと推定しております。ただ、施行が今年の4月だったものですからデータがまだそろっておりません。このように、手続き義務づけによっても十分な効果が得られるのであれば、そういったものによって自主的に改善していただくのがいいのではないかと政策の手段としては考えております。

なお、いろいろご議論していただく上でもう一つ考えなければいけないことは、民生用エネルギーは国民の生活に非常に関係があるものですから、仮に義務づけというようなご議論がある場合でも、その他の全体施策の中での役割分担とかいろいろな問題があるのかなというのは常に検討する過程で検討を進めているところでございます。

それから、性能表示の数字、15.6%はまだまだ低いというお話がございましたが、こちらにつきましても、今これを伸ばすべくいろいろ努力はしておりまして、住生活基本計画のほうで50%まで引き上げていこうという目標を掲げ、いろいろ宣伝等を進めているところでございますが、いずれも目標、直接今ご質問はございませんでしたが、住宅については50%なものですから、いろいろな誘導手段によって、とりあえず半分まで頑張ろうということを進めているというのが現状でございます。

【大塚委員】 よくわかりましたけれども、この住宅と建築物のところ、結構削減トン数が多いんですね。二千三百何トンとかいうのだと、全体の1%以上いくんじゃないかと思うんです。なので、しっかり対策をぜひ進めていっていただければと思います。また検討させていただく機会が後であると思いますけれども、そのときはよろしく願います。

【村上部会長】 大塚委員、一言、私のほうから付加させていただきますと、住宅性能表示とCASBEEとは別の制度でございます。名前が似ててまぎらわしいのでございますけれども。

【大塚委員】 ああ、そうですか。

【村上部会長】 CASBEEは、あくまでもボランティアということが基本です。自治体では義務付けている所もあります。

【坂本住宅生産課長】 今、村上先生から注釈がございましたけれども、お答えは住宅性能表示のほうで、15.6%という数字をいただいたものですから、別な制度でございます。今、私のほうからお答えさせていただいたのは、住宅性能表示制度のほうをお答えさせていただきましたので、よろしく願いいたします。

【大塚委員】 はい。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。岡島委員、お願いします。岡島委員、それから米本委員、崎田委員、坂本委員の順番でお願いします。

【岡島委員】 考えられるようなことをすべていろいろやられているようで大変すばらしいと思うのですが、その中でもソフト面、5ページのところで官庁施設の適正運用とか、23ページに普及啓発が少し入っておりますけれども、これは交通部会のほうでも申し上げたのですけれども、今までは1つの政策でどんと上からいけば下まで通ることが多いと思うんですが、この温暖化の問題に関しては、住宅にしる何にしる、商店街とか一般の市民、そういうところはかなり浸透していかなければならないと思うんです。ソフトというか、そちらのほうの政策が、国土交通省という性格上、あまり得意ではないのかもしれませんが、やはり少し考えておかないと、せっかくのハードの政策が、回転するときに非常に鈍くなるという心配があるわけです。例えばまちづくりのNGOとか、市民とかお母さんとか、そういうところの声なども、先ほど、建設部会なんかがありましたけれども、小委員会をつくらうということがありましたけれども、そういうところの声とか、そういう人たちが動けるようなソフト対策、緑化支援なんかはすごくいいと思うんです。まちづくりなんかで一般の人ができますし。

そういう意味で、えどがわエコセンター——江戸川区のエコセンターというところを私、手伝っているのですけれども、商店街と中小企業が中心になってやっているんです。ちょっとした支援と安いお金で動けますし。それから、もう一つ、江戸川区の場合は、江戸川区ISOなんて勝手につけて、電気代を3分の1、10分の1に減らしたらあげますよと。おたくの商店は環境に優しい商店と認めましょうと。そういうことで、交通部会でも申し上げたんですけれども、工事事務所とかの出張所がありますよね。そういうところの所長さんの名前か何かで表彰してあげるとか、そういったことをするとぐんと進むんです、商店街とか中小企業。そういうことも含めて、何らかの形でハードに絡みながらできる啓蒙活動といたしますか、一般の人によくわかるような、インセンティブがつくような政策も加味していただきたいと思っております。

それから、もう一点、11ページで、自動車のサイクリングロードというのがありますね。こういうものなんかも非常にわかりやすいと思うんですが、もう一つ、これは国土交通省かわからない、歩くほうを考えてもいいと思うんです。今、日本中にロングトレールといって、3日も4日もかけて歩いていく道などがいろいろ整備されています。アメリカなんか、アパラチアンロングトレールなんていうのは、半年、180日くらいかけてそこまで行くようなのがあるんです。そんなのも、健康のことも含めて今後、直接関係ないかもしれませんが、自転車がありましたものですから、そんなのもいいんじゃないかと思っております。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。どなたかお答えいただけますか。

【松田国土環境・調整課長】 まず、ソフト施策というところでございますが、先生からご指摘いただいたとおりだと思います。例えば住宅・建築物でございますと、もちろん住宅局のほうでは工務店などに普及するとか、あるいは性能表示もある意味で一般の消費者の方々への普及のための制度だということも言えるかと思えます。また、これとは別途、環境省などで省エネの住宅フェアのイベントなどもやって啓蒙しているということも聞いております。NGOなどとの連携ということについては、今後また勉強させていただきたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。

歩く道のほうは、道路局のほうで。

【岡島委員】 直接関係ないからいいです。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、米本委員、お願いします。

【米本委員】 1点だけ、別の視点からご説明していただければと思いますが、これまで吸収源は大規模な森林経営のことで、大都市の緑化についてはネグリジブルで、視野から外す方向だったと思います。温暖化という点でも、都市が暖まっている実感はあるが地球全体の温度上昇という点ではネグリジブルだということで、都市の緑化というのは、温暖化の交渉の対象にはならないものと私は思っていたんですけども、このご説明を総合すると、マラケシュ合意の中で植生回復という項目を日本はこう解釈してカウントしますよということを意味します。条約事務局はこの点に同意して、これから都市内の緑化というのはアメニティーの改善と同時に、総額としては少ないが、それ自体が温暖化対策の吸収源としてカウントするということで、日本が一種の外交的な成果をあげた、こう解釈してよろしいのでしょうか。

【松田国土環境・調整課長】 交渉の過程というものを、私、必ずしも熟知してない

のでございますけれども、参考として、京都の目達計画というのを机上に配付させていただいておりますが、その最終ページに、都市緑化の推進ということで、目達計画上きちんと、森林とは別途、植林、都市緑化というものを挙げさせていただいているところです。今、カウントについて、国際ルールでどれだけできるかというのは協議中でございますが、この中でもきちんと見ていただけるということで交渉は進んでいるところでございます。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

【米本委員】 はい。

【村上部会長】 それでは、崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。まず、きょうはこの社会資本整備分野全体における地球温暖化対策の全体の対策の進捗状況についてというようなことが目的ということですので、個別分野に入る前に全体の話をもつ申し上げたいと思います。

今の地球温暖化対策の状況などのデータを一番最初にご説明いただいたんですけども、いろいろな部門のCO₂の排出量というのはかなり伸びている。特に運輸、業務、家庭、大変伸びていて、もう少し今の目標を徹底するだけではなくて、できればそれを上回るくらいやっていく勢いでなければいけないという雰囲気が見えているのではないかと考えています。そういう意味で、その後いろいろなご説明いただいた各分野の対策というのは、ほんとうにそれぞれ大変すばらしい対策が出ておりますので、この1年間、評価・見直しをするという作業を国土交通省が本気でやる中で、例えば地方自治体のそういう政策が進むとか、いろいろな産業界の取り組みが進むとか、地域の取り組みが進むとか、この1年間の見直しをうまく活用して、より効果が上がるように進めていただきたいと強く感じました。

そういう意味では、今、例えば国土交通省がこういうふうに取り組めますというような率先行動が、地方自治体ではその辺はきちんとやるのだろうかとか、あるいはこういう多様な対策を地域の中できちんと総合化するときに、思っていたCO₂の削減効果よりも多くの効果が上がるかどうかとか、そういうような視点も加味しながら、ほんとうに地域社会の中での温暖化対策が現実に進むような動きを強く持ちながら見直しをするという視点を私たち委員自身も、そしてご担当の皆さんがいろいろな資料を探されるときとか、自治体におっしゃるときとか、そういう形で進めていただきたいと大変強く感じます。そこが本日、一番強く感じたところです。

また、そういうことを進めるためにも、資料5-1の一番最初に、国土交通省の地球温暖化対策ということで、国土交通省全体の部門をお話しいただきましたけれども、きっと、それぞれの部門の温暖化対策を国土交通省全体で総合化すると地域がどう変わるのかという視点で、きっと皆さん、いろいろな基本計画とかをつくっていらっしゃると思うので、そういう雰囲気がかちんとここにも出てきたほうが私たち自身、あるいは国民全部で本気で取り組もうという、どう取り組んだらいいのかということが見えてくるのではないかという感じがいたしました。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。何かコメントございますか。

【松田国土環境・調整課長】 先生からご指摘のとおり、地方公共団体、あるいは産業界も、今働きかけて対策を進めていかなければいけないというのはそのとおりであると思います。京都の目達計画は、57ページになりますが、地方公共団体におきましては、実行計画を定めて対策を打つということが義務づけられているところでございます。また、事業者につきましては、自主的な行動計画を定めて温暖化対策を進めるということになっております。ご案内させていただきましたスケジュールでも、業界団体からヒアリングをさせていただくことになっておりますので、その辺でまた評価していただき、対策についても議論いただきたいと思いますのでよろしくお願い申し上げます。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは、坂本委員、お願いします。

【坂本委員】 少し漠然とした意見なので、はっきりした答えがなくても結構なんですけれども、印象的なものなんですけれども、今、崎田委員もおっしゃられていましたけれども、国交省全体としてどうなのかという、総合的な政策の観点からどういうことがしたいのかというのが見えない。個々の住宅、建築だったら民生部門ですね、こういうことをやりますよ、それが道路だったらこういうことをやりますよ、下水だったらこういうこと。個々の政策の内容を積み上げているのはもちろん重要なんですけれども、国交省関係でもこれだけバラエティーに飛んだ部門があるので、それが皆さん一堂に会しているわけですから、そこで俯瞰的といいたいでしょうか、総合的な政策というものが考えられてもいいのかなど。あるいはいろんな政策の中で、全体を見渡して重みづけですね、こういうことが特に重要だからここをうんとやるんだとか、総括的な観点というのでしょうか、それが今のところあまりないのではないかと感じたわけですから。そのことに関して何か国交省のほうでお考えがあればお伺いしたいということです。

【松田国土環境・調整課長】 総合的な対策というところでございますが、確かに先

生がおっしゃるとおりでございます。具体的にCO₂の削減の量を積み上げるということがございますので、どうしても個別の政策でどれだけ具体的に削減が図られるかということで、各省責任持てる分野を挙げていくということで、京都の目達計画でも別表にございますように、個々の政策でどれだけというような書きぶりになっているわけでございます。総合的な施策を調整して進めなければならないということについてはおっしゃるとおりでございます。一部、25ページでございますけれども、面、ネットワークの対策というところがございます。省CO₂型の都市デザインをどうしていくかというようなことで、例えば地域冷暖房ですとか、ヒートアイランド対策、また省CO₂型の交通システムのデザインというようなことで、各種の公共交通機関の整備ですとか、通勤交通マネジメント等、また物流系、新エネ系とございますけれども、中でも国土交通省ができる分野といいますと、EST、環境に優しい交通体系というようなところでございます。この辺については、各省と連携しつつ、面的に、あるいはネットワークとして施策を進めているところでございます。これについてさらに力を入れて推進していきたいと鋭意思っております。ただ、このところは、CO₂の具体的な削減量ということでは、各対策の打ち数ということで、面的な整備としてなかなか具体的に数値を挙げるのが難しいということで挙げていないというのが現状でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。今の坂本委員のご指摘はごもっともでございます。今後、2回目、3回目、4回目におきまして検討していきたいと考えます。きょうのご報告は、現在実施されている政策を中心に説明いただいていると私は理解しております。今後の委員会で、先ほどの面的エネルギーの利用のように、今後推進すべき重要施策のご説明があるかと期待しております。

それでは、庄子委員、お願いします。

【庄子委員】 では、失礼します。ご説明を受けまして、これだけ多くの分野に対して、現状で考えられる範囲では適切な対応をしているということにまず敬意を表したいと思います。

私から1つだけございます。と申しますのは、日本経団連加盟の産業界では、大体50%近くのCO₂を排出していますが、すでに3%内外の削減というのを達成しています。しかし、どうしても輸送関係、それから事業所関係、これは病院とかが非常に多くなっているんですけれども、そのようなところのCO₂排出が大変多い。先ほどのご説明で、トラック輸送のこともわかりましたけれども、輸送のパラダイム変換ということもお考えにな

られたらどうかと。つまり、生産地から消費地へトラック輸送というのが大半でございますけれども、実際には、これが相当CO₂の温室効果という意味では数字を上げているのではないかと思います。

例えば生産地から近くの港まで、そして船で目的の港に運び、そこから消費地へ持っていくというようなことでありますと、かなりの量のCO₂の削減になるのではなかろうかと思えます。ただ、その場合に、例えば列車で運ぶときには、コンテナの大きさが問題でトンネルを通らないというようなことがあっては困りますから、その辺のことを検討されたらよろしいのではないのでしょうか。検討しているとは思いますが、経済産業省は、例えばエコタウンで二十何カ所やっているとか、あるいは農水省がバイオマスタウンで2010年までに300カ所とか、そういうようなことを掲げているのに対して、キーになる港湾整備というようにところを掲げるといことも必要ではなかろうかと思えます。これは港湾関係の方がもちろん検討されているとは思いますが、お答えいただきたいと思えます。

【松田国土環境・調整課長】 大変恐縮でございます、ただいまのご質問に関する審議は、別途交通政策審議会というのがございまして、そちらのほうで審議をされるべき事項だと考えます。ただいま委員からご発言があった内容につきましては、その事務局のほうに伝えさせていただきたいと思えますが、いかがでございましょうか。

【庄子委員】 結構でございます。どうもありがとうございます。

【村上部会長】 最後に合同審議会もでございます。

【庄子委員】 そうですか。わかりました。

【村上部会長】 横島委員、ちょっとお待ちください。先ほど、米本委員から、公園緑地の吸収源についてご質問がございましたが、緑地課のほうから補足説明がございました。

【小川緑地課長代理（角南）】 公園緑地課の緑地環境推進室長をしております角南でございます。先ほど、米本委員のほうから、都市緑化が吸収源としてカウントできるのかというお尋ねがございました。これについて補足で説明させていただきます。

資料4の11ページに吸収源の話が出てございます。昨年12月にマラケシュ合意が承認されまして、吸収源の定義とか報告方法等について承認されました。その中で、森林については、議定書上、3条3項ということで必須条項になっておりまして、これは確実にカウントされるんですが、3条4項のほうに4種類の行為、植生回復と森林経営と農地管理、放牧地管理が挙げられておりまして、各国が選択できるとなっております。これ

について我が国政府としては、8月の末に報告書を提出しているのですが、その中で植生回復を選択するという事で意思表示をさせていただきます。したがって、これに基づいて私どもの計算をしてお出しして審査を受ければカウントしていただけるということで、今準備をしているところでございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。この後、横島委員、マリ・クリスティーン委員、黒川委員、進士委員、そういう順番でお願いしたいと思います。

横島委員、お願いします。

【横島委員】 意見と質問が2つ、答えも2ついただきたいんですが、1つ目は、松田さんがさりと交わされたところをもう一回確認させていただきます。坂本さんの意見も庄子さんの意見も全く私と同一の方向でおっしゃられているので意を強くして、前回も申し上げた記憶があるのですけれども、何度でも言おうと思っているテーマなものですから。

施策の積み上げは否応なしなんです。ですから、目達計画なり数値目標というのは、いいとか悪いとかというのは評価せざるを得ない。何が足りないかということをつけ足していくという手法でいいと思うのですが、総合政策局である以上、施策の積み上げではなくて政策の提案がないと、それはメッセージ性に欠けるんです。ですから、国民に向かって、今皆さんがおっしゃっているように、何か訴えるものが足りないのではないかとということ言うと、国民に対するメッセージがなくて、施策を関係機関に呼びかけているだけで、この種の国民運動が成功するというセンスの問題だろうと思うんです。私はその意味で、メッセージが欲しいということで申し上げる点が2点あります。

1点は、総合交通政策分科会でおやりになるのもいいと思いますけれども、この一連のご説明を全部聞いて、例えば資料5-1の1ページでいくと、物流の効率化というところがあって、庄子委員のおっしゃっているところはここから発生しているご意見だと思うんですけれども、ここにもちゃんと鉄道、海運云々というテーマが挙がっているのに、どうしてほかの審議会だとさらっと交わすのか私にはよくわからない。かつて、2つの省に分かれていた時代に、運輸省はモーダルシフトと言われた記憶がございます。建設省はマルチモーダルと言った記憶がございます。いつの間にか、どちらの言葉も一人歩きをして、片方の言葉が少し概念が違うとか、一緒にならないとか、逆にモーダルミックスはどうだとかという言葉遊びをするわけではないのですが、この政策論1つとっても、言葉の概念さえ規定されていないまま10年たっているんです。私は少なくとも、CO₂削減を1つの入り口にして、この種の物流の効率化、移動の効率化という問題について、統一した概

念規定をして国民にメッセージとして発するべきだと思います。それは、どの審議会、この審議会を問わず、必要な国交省の政策義務ととらえてもいいんだらうと思うんです。

具体的に申し上げれば、先ごろ私はヨーロッパを見てきたのですが、スイスはアルプストランジットトンネルというのを2本掘ってしまして、新しい鉄道をつくらうというわけです。オーストラリアは、大陸縦断鉄道で、300キロか500キロつくっています。鉄道という問題1つとってみても、CO₂削減効果との問題でいくと、若干優等生過ぎて、もういいじゃないかといううらみもありますけれども、相当に国民的メッセージ性は強い。ひいては、国際的メッセージ性も強いし、時流にかなった概念になってくるというようなことについて、少なくともその種のテーマ性がこの中に入ってこない、数値目標ばかりいろいろ出てくると国民は食いついてくれないのではないかと。そのことについて局長のお考えをいただきたいというのが1点です。

同じような意味で、岡島さんも言われましたけれども、歩くこと、自転車、いろんな移動手段を一緒にするというモーダルシフトの概念でいいんですが、資料5-2の11ページに、自転車走行空間の整備とあって、先ほど、前のページで2万キロの整備とありましたが、この2万キロはサイクリングロードなのか、都市内における歩道と自動車道の間に挟み込む自転車道なのかよくわかりません。現在、この間、古倉さんが本を書かれていますけれども、自転車の走行空間が都市内に確保されていない問題は、自転車関係者にとっては最大の課題になっているのですが、いまだに解決していない。車道におろすのか、歩道の一部をとるのかでどちらにも問題があるんですが、これはここで話す話ではないでしょうけれども、そういったことまで含めないと、単に自転車走行空間の延長・拡幅といっても、概念が決まらないのです。このところはどのような答えになるのか、技術調査官が専門家だからお答えをいただきたい。以上でございます。

【村上部会長】 ご指名でございますので、よろしく申し上げます。

【宿利総合政策局長】 最初にご指摘のあった点は全くごもつともだと思います。個々の施策がそれぞれどのくらいのCO₂削減を目標にしていくかという積み上げとしての意味はありますけれども、ご指摘のように、モーダルシフトといいますか、海運とか鉄道の利用をどのように促進をするか、あるいはそれも含めて物流の効率化をどうしていくか、あるいは交通システムの改善というのは、さっき、面的な取り組みの中で例示されていましたが、都市内のまちづくりも含めて交通のシステムをどう省エネルギー型といえますか、環境対応型にしていくかという観点でもう一度整理をし直して、国民に強くメッ

セージを発していくということは必要でありますし、そういうことは少なくとも、もう少し迫力のあるものにして、来年のしかるべきときにまとめていただければと思っております。

それから、具体的な取り組みとしても、実はそれぞれやってきておまして、物流の効率化のための新しい仕組みを去年つくったとか、あるいは、また改めてご報告する機会があると思いますが、これから地域の交通体系を改善する一環として、公共交通のあり方をもう一度見直す仕組みを次の国会に提出するとか、いろいろ取り組んでおりますから、ぜひご議論いただきたいと思っております。

それで、2つの審議会で動いているという形式的な制約はありますけれども、それにあまりとらわれずにご意見をいただいて、むしろ事務局がそれをどういうふうに政策に生かしていくかという話ですから、ある程度、ご遠慮なくご意見をいただいて構わないと思っております。私たちのところで少し整理して、またご議論いただくように進めたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【衞屋技術調査官】 道路局でも手を挙げておりますが、ご指名ですので、もし何か不足があればまた補足してもらおうことにしまして、自転車道ですけれども、ここで出ている数字は、かなり立派に自転車が確実に走れるようなものが数字として挙がっているということだと思います。ただし、そのほかにもいろいろなところで実態として自転車が歩道を走ったり車道を走ったりしているかと思っております。それをどのようにやっていくかというのはなかなか難しい問題ですけれども、警察のほうでも、どのような形で自転車を誘導していくかという議論をかなり始めておまして、一緒になってしっかりと安全に、それから利用しやすい空間をこれからつくっていくということを一緒にやっていかなければいけないと私は感じております。

【横島委員】 3万キロはどちらの数字なのか？ 両方合わせてなのか？

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 両方合わせてです。

【横島委員】 分けたらどうなのか？

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 今、技術調査官から話がありましたように、資料については、しっかりと自転車道が構造的にわかるようなところについて積みさせていただいているということでございますので、そういう意味であれば、横島委員が言われたように、単独のサイクリングロード以外も積んでおりますけれども、そこはきちっとしたものを積んでいるつもりでございます。

【横島委員】 分けられないのか？ 都市内で自転車空間とサイクリングレクリエーション健康空間は3万キロのうちの幾つと幾つだと。そうしないと対策にならない。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 キロ数を分けることは可能でございます。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

【横島委員】 何でこだわるかという、警察のほうときちんとやっておかないと、歩道上の走行空間をつくったら、道交法が改正になって車道におりろということになると、全くむだな社会資本になってしまうのです。ですから、その辺は見きわめをつけてどこかにきちっと設定して自転車に走ってもらうことによって、CO₂問題と安全性と健康が同時に期待できる、そういう総合政策だろうということで申し上げているわけです。

【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】 今、横島委員が言ったのと同じことを言おうと思っていたんですが、要するに今、国交省がやれる施策から積み上げていくところですよと言うんだけど、ほんとうはそういうのは施策といっても、国民がきちんと理解して協力しなければかなりできない部分があるわけですよ。基本的に、地球環境に優しくしようとする、今みんなが考えている生活レベルをある程度下げなければいけないというメッセージを送らない限りできないと思うのです。できることを積み上げていくことなるということではなくて、もう少し国交省はまじめに対策を打つんだということが1つの政策の柱にありますよぐらいのことを言わないと、何となくやったらこれぐらい減るだろうというのの積み上げでしかないと思うんです。

ですから、そういうことで、今後やっていくときに、そこら辺をどのようにするか。どちらかという、地球環境問題は環境省が主軸で、うちはつき合いでここまではできる、というふうに国民は受けとりがちなんです。だけど、もう少しまじめにしないと、住宅とかこういうところは、実際には国民が生活している中で実践してもらわないといけないですよ。私なんか、北海道へ行くとみんなに言ってるのは、冬はせめてセーターを着た生活にしてくれませんか。みんな、半袖と短パンなんですよね、向こうは。一番エネルギーを使うわけです。それが当然だと言うのですが、我々から見れば、もう少しセーターを着て、普通の長いパンツをはいて生活するように変えてくれませんかと言うだけで灯油の消費量はうんと変わるわけですよ。そういうことがメッセージとして全然出てこないで自分たちがやれることで積み上げていくというのはいかがなものかなと思います。個別にいくと、例えばETCでどれぐらいやりますと言うけど、ETCはつけるほうの勝手に

なっているでしょう。これは横島さんとずっと言っていますけれども、道路特会で全部に義務づけろというぐらいの施策を打ちますよというなら、なるほどと思うんだと思うんです。そういうメッセージが届かないというのが非常に大きな問題だと思います。

例えば、さきほど局長もおっしゃっていましたが、私たちも一生懸命頑張っているんですけども、公共交通をみんな使ってくださいといたって、今の公共交通は、地方へ行ったら、だれも自分の使える交通手段だとは思っていないわけです。あれは、年配者と高校生のための交通手段で我々が使うものではないと決めつけている。それぐらい貧弱なサービスレベルしかくれないから、だれも自分たちの手段にしていない。それなら逆に、そのサービスレベルを上げるとなると、独立採算制の制度で、交通事業者だけで負担しろというのは無理なんです。そういうのを国策としてやるからそれだけの税金を投入していいとやるかどうか。そうすると、トータルの都市経営としては助かるというような、交通のところだけで見ないで、都市経営なら都市経営というところで見ると、実はそれをやって公共交通が使えるようになって、年配者が都心に集まってきてくれば、実は福祉の金がうんと減る。要するにデイケアセンターに送るために、郊外にいと、1台の車で朝3人ぐらいしか迎えに行けないけれども、マンションに住んでくれば、1台の車両であれば7、8人運べ、センターでのサービスも長くできる。そっち側の費用がうんと助かります。そういう、どこで見るかということも、政策として我々はこう考えるんだということを打ち出すといいのではないかと思います。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

それでは、マリ・クリスティーヌ委員、お願いします。順番を間違えてすみませんでした。

【マリ委員】 遅く来てしまって申しわけないです。今、横島さんからもお話がありましたように、これは総合政策ということで、コンプリヘンシブなプランでなければいけないということがすごく重要だと思っています。私は道路部会のほうも出させていただいていますが、今やっていますグリーン物流というところでも、モーダルシフトも含めて、マルチモーダルもいろいろディスカッションされている中で、やはり国民の生活態度を変えていかなければいけないというのは、例えばきょう、今すぐになくはならないものを宅急便で配達してもらうことはもちろん当たり前のことですが、そうでなくて、1週間、2週間、3週間後でも腐らないものとか、家具とか、大きいものはもう少し料金を安くするかわりに、トラックが荷積みを全部し終わるまで待って、それで全部いっぱいにな

ったところで動き出すというシステムをつくることによって、宅急便配達を頼む方々が、そうやっていつでも、3週間以内だったら来てもいいですよということに対しては料金を例えば半額にする。そうすると、待つインセンティブにもなっていくと思うんです。また、自動車を買うときに、今度、一般財源になりますけれども、道路利用税も含めてそうですが、例えば買ったときに、土曜日と日曜日と祭日しか使わないユーザーであるならば、土日・祭日前みにして、道路利用税を低くする。毎日の利用は普通の料金にするというめりはりをつけた施策というのはすごく重要だと思うんです。そうすると、一般の生活者の方々、私、土日しか走ってないのに何で月曜日から金曜日までの道路利用税を払わなければいけないのかしら、何でこれがこの中に含まれているのかしらという気持ちになると思うんです。

あちこち飛んでしまいますけれども、京都議定書について、住宅についてなんですけれども、備蓄ですか、売電、9ページですけれども、このように環境に優しい、またはソーラーパネルによって自分がつくったエネルギーを電力会社に売るということはすごくいいことではあると思うんですけれども、アメリカのように一般化していないんですね、日本の場合。ですから、おそらくかかった費用を回収するにはものすごく時間がかかってしまって、回収できないで自分が亡くなってしまったりとか、大体ソーラーパネルにしようかなと思われている方々というのは団塊の世代で、これからリタイアメントで家を建て直して使おうかなということになったときに、ある意味では社会貢献として使っているだけの話で、ほんとうに得にはなっていないんです。

ですけれども、災害のときにすごく重要だと思いますのは、そこに備蓄されていれば、電力が来なかったときに使えることです。例えばこの間、どこかの川のところに大きいクレーン車が通ったときに上の電線を切ってしまうと東京が停電になったときがあったんです。大きなニュースにもなりましたが、結局供給の場所が1カ所だから、そこが切られてしまえばそこで停電になってしまうということですが、もし各ビルとか建物でこれからつくられていくもの、また古いもので新しく外壁のところをきれいにし直しているところに今、壁面のソーラーパネルというのをつくることができるんです。そういうところに備蓄するような形の施策にすれば、万が一週りが停電になった場合、その供給しているビルの周辺の建物にもきちんと電力が行くような形として備蓄型の省エネというんでしょうか、そういうことによってCO₂削減というものもそこで考えることができると思うんです。もちろん、一石二鳥になって、そういう災害のときのことも含めてCO₂削減とい

うことも考えることができるのなら、コンプリヘンシブな形になるのではないかと思うんです。

また、先ほど、公園の話もありましたけれども、森林は別であるということであるなら、国土交通省はもとの建設省も含むわけですから、例えば周辺に、おそらく木造建築というのは密集している地域にとっては危ないと言われてはいますが、それほど密集度が高くないところに日本の国産の森の木を使った場合には特別な優遇をしていただけたらとか、また、例えば切ったり、それを材料にするまでの費用を国が持ちましょと。そのかわり、CO₂をかなり吸い込んでしまってくれた木を使っているわけですから、また新たな森をそこでもう一回つくっていかねばいけないうことで、これはおそらく国土交通省と農水省との管轄でまたぐと思うんですけれども、先ほど話をしましたグリーン物流は、今、国土交通省と経済産業省と一緒にかかわってやっていることですから、こういう意味で、かなり関連してやっていることも多いので、そういうことをもっとパッケージとして組み込んでいただけるといいなと思うんです。

もう一つは、トレールズの話があったんですけども、アメリカは非常にトレールが長い理由の1つには、レールズ・トゥー・トレールズという施策を聞いたことがあると思うんですけれども、もう使わなくなってしまったアメリカを横断している線路をなるべく多くトレールにかえましょというものです。そこに別にアスファルトを引いたりとか、道路に戻すということではなくて、むしろ土の道路にしたまま、人々がそこを歩きながら健康な生活ができるよということと、あと、インナーシティーのトランスポートーションも含めてそうですけれども、中心市街地では、もちろんトレールには戻すことはできないんですけれども、郊外から町の中に入ってくるような大きなレールウェイというのは、かなりトレールになって、それがインターネットのホームページをざらんなりますと、きょうは何マイルになったというふうに自慢をして書かれているので、施策としては、地元の方々も一緒にかかわって、そこの中にボランティアとして参加できるということで、今注目されている1つの施策でもあるわけです。

すみません、あちこち飛んでしまったのですけれども、そういう幾つかの提案を発言させていただきました。

【村上部会長】 ありがとうございます。コメントはございますでしょうか。

【松田国土環境・調整課長】 ロードプライシングのお話とソーラーパネルを壁面で使うというお話、それから国産林の住宅等に使用して農水の森林育成と連携をするというお

話について、ロードプライシングは道路局のほうからお答えいただくということによろしいでしょうか。後者のほうは住宅局のほうでということ。

【坂本住宅生産課長】 住宅局でございます。今、住宅関連は例示としてお話しいただいたのかと思いますが、例えばソーラーパネルという例示がございました。そのほかにも、備蓄と省エネを両方考えますと、例えば電気温水器のようなものも水が蓄えられるとか、そういう話がございます。そのように、今、冷暖房の話が中心にありましたけれども、先ほど見ていただいたエネルギー使用量でも、照明、電気、その他いろいろな電源、あるいはエネルギーがございまして、そのためには建物と今言われたような装置、設備といったものを全体として効率を上げる必要があるだろうということを考えております。

現在進めておりますことだけご報告しますと、まず1点目は、全体を総合的にとらえる手法がないと評価ができないものですから、これをやっておりますのは、部会長にご指導いただいて開発を進めておりますCASBEEという装置がございまして、これは資源まで含めてなんですけれども、建築物の総合的な省エネルギー、あるいはサステナブル性を図る装置を開発してほぼ実用段階に来ているというのが1点です。

それから、それぞれの所管省庁が、経産省でありますとか、環境省ともかかわってくるのですが、ばらばらにやっていたのではあまりよくないのではないかという話もございまして、例えば経産省のほうの設備を担当されている方面とか、エネルギーを担当されている方面、あるいは環境省の方面とも、今そういう認識で、一体的に設備もひっくるめて、建築物や住宅のサステナブル性、あるいは省エネルギー性を高める方法について一緒に勉強しましょうということで勉強会などを進めておりますので、そういった成果などにつきましても、今後、建築・住宅をご議論いただく中でご報告できればと考えております。

木造につきましても、林野行政のほうと連携して進めております。ただ、カウントするときに、あちらが森林を、こちらは木を使っておりましてとなると、どうもダブルカウントになってしまうようなので、応援として木造住宅の振興は一生懸命やっておりますが、また各論の話になって恐縮ですが、カウントの仕方をどうするかは全体で整理があらうかと思えます。ただ、効果があるのではないかということ、私どもは木造住宅の振興もやっておりますので、そういう主張もさせていただいておりますし、またそれも含めて木造住宅の振興を今進めているところでございます。そこら辺についての状況も、また各論のところでご報告させていただきたいと思えます。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 道路関係の税について先生からお話があったと

思いますけれども、その辺もめりはりの1つの例として言われたと認識していますが、いずれにしても、道路関係はご存じの特定財源ということで、税の目的と課税の理由というものがあって皆様からいただいているということです。これについては、今いろいろと議論になっているかと思えます。そういう納税者の理解を得ながらどうしていくかといったところについては、それを議論する場というのがまた別にありますので、そういうところで議論されるべき話なのかなと思いますので、今の状況としてのご報告ですが、そう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、進士委員、お願いします。

【進士委員】 先ほど来の皆さんのお話と同じことになってしまうので新鮮味がないことを言うのですが、今の話で、道路や住宅と分けるからやはりだめだと思うのです。例えば話をみんなしているわけです。自分が主に關心を持っていることについて委員はいろいろ言います。それを、そこだけ分けてそこへ組み込んでいくだけでは意味がないということ。先ほど来、黒川さんも横島さんもおっしゃったんだと私は思うんです。

その前の話を1つだけさせていただきますが、例えば資料4の9ページに、農林水産部門は31%減になっているわけです。これは減だからいいわけですね。けれども、それはほんとうにいいんでしょうか。単に農業がだめになっているだけではないのかという、そういう見方はないのか。それから、家庭部門は、逆に31%多くなっているわけです。これはそれぞれサービス水準が上がって、セーターも着ないでTシャツで冬を過ごしているからでしょうね、きっと。例えば、家族が昔みたいに3世代同居みたいなのはもうないわけです。せめて2世帯同居をずっと建築の世界では言ってきたんですが、実際見ると、相変わらず核家族化したり、単独所帯が増えているわけです。こういうふうに、細かく分けて、それが増えているから悩んだり、減ってるから喜んだりはできないというのが総合政策だと思うんです。読み方をどういうふうに構えていくのか、どこまで深読みをするのかということが多分1つの大きい課題かなと思います。

それから、なぜそういう意見ばかりこちら側で出たかということ、今度はちょっと褒めておきたいのですが、資料5-1も5-2も非常に詳細に、丁寧に全体をカバーしておられるので、言うことがないものだから、委員のほうはそうじゃないほうをやや強調しているかもしれないですね。ですから、個別の積み上げについては満点に近いと逆に皆さんおっしゃっているんだと思うんです。村上先生はCASBEEで燃えていますし、ほんとうにそれぞれが頑張っていると思います。

2つ目として、全部同じウエートで見えますから、それぞれ、住宅は住宅の部門で精いっぱい、おそらく最大限やっておられますので、劇的にどこにウエートを置くかというのが出せないのだと私は思います。それこそ、総合政策というのは、ここでウエートづけをしなければいけない。ということは、まずこの点検をどのぐらい、何トンというウエートがありますね。少ない部門は、私は公園を増やしてほしい立場ですからね。しかし、二十何万トンって、非常に量は小さいですね。だけど、そこは後で少しフォローしますが、いずれにしても、そういう大きなウエートがあって、そしてターゲットとして絞れば、全体を大きく左右するというようなことの重みづけをはっきり意識して重点化を考えるとということが2つ目に要るのではないか。つまり、全部同じようにして総点検をやっているだけでは重点化が難しいのではないかと思います。

もう一つは、そういう小さな寄与しかしない公園はどうするかということですが、例えば横島さんがおっしゃった自転車でどこへ行くかというのが問題なんです。自転車だけ道を整備したってだめなんです。楽しく行ける場所、それからエネルギー大量消費型でない時間消費型をどうつくるかということになるのです。その場合は当然、素敵な公園をつくるということになります。今のは冗談ですけども、つまり、そういうふうにして連関させて、結論的に言えば、先ほどの日本の森林をもっと使う、それは、鷲谷さんがおられるけれども、生物多様性の問題から言っても、今の日本の森林の置かれた状況は決してよくないわけです。つまり、地球温暖化の話と生物多様性の話はそこでリンクするわけです。日本の木材をもっと使って住宅でどんどん使えるようにして、それは直ではなく、いわば環境的なサポートをして価格操作をやって、そして建築基準法のほうも少しアレンジし直して、ほんとうに木材というCO₂のストックを劇的に増やす。それが森林を改善し、生物多様性を満たすような方法で森林が新しい森林に自然再生されて、一方では、住環境が非常に日本的な、文化的な、あるいは伝統的なよさを持つような形にする。

つまり、地球温暖化対策が、ここで総理大臣を出すと、美しい国へとっておられますが、心だけではだめですから、環境をきちんとしないと美しい国にならない。そういう大きな目標に向けて緑のまちとか、ストック、つまり万年建築というか、100年建築のようなものが必要です。やはり建築物のスクラップ・アンド・ビルドが進むだけでは、いくら個別にやっても、10年、20年後、また同じことを繰り返すわけですから、もっとストック化することが必要です。そのために質を上げなければいけないわけです。そのようにつなげていくという政策づくりの仕方をぜひやっていただいて、とりあえず地球

温暖化、美しい国づくりプロジェクトでまとめて、そこで住宅も、自転車道も、公園も、あと何かあるかもしれませんが、いろいろ頑張っていたきたい。

もう一点は、先ほど、マリ・クリスティーンさんが言われたように、明日来なくてもいい荷物がたくさんあるんです。とにかく、最近毎日荷物が来る。これは輸送会社が価格制度をやるときに、例えば今、デパートは全部、全国どこでも無料で配送しますとやっていますが、コマースリズムというのは、利益になれば片方で損をしても、あるいは地球温暖化に大きくマイナスの寄与をしてもどんどんやるわけです。片方でそういうコマースリズムがほとんど社会を支配しているのに、片方でいくらそういうことを言っても現実化しないんです。それは、価格制度を考えると、オフとシーズンとを分ける、あるいは利用を平準化する。そういうものを、例えば片方では休暇政策をやり、企業は価格政策に地球温暖化の視点を完全に入れていないかということ強く要請しないと私はだめだと思うのです。そうでないと、公共事業部門で一生懸命頑張っても、大半は、それから黒川先生がおっしゃる国民のライフスタイルはやはり変わらないです。毎日、地球温暖化に寄与しても、個人には何も痛みはないわけですから、それは中間にある企業がコントロールするようにしないと、少々高くても、一般市民は、明日来る宅急便に頼むと思うんです。そのところは企業の政策というか、ポリシーだと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。他には何かございますか。承っておくということでもよろしゅうございますか。

【松田国土環境・調整課長】 先生方からご指摘、あるいはおしかりをいただいた点はよくわかりました。

【村上部会長】 また鷺谷委員の発言がございまして。今の進士先生の件についてはよろしゅうございますか。特に進士先生に対する回答がございましたらどうぞ。

【松田国土環境・調整課長】 1つ、重点化ということで、民生、運輸、産業、それぞれのCO₂の動向を見きわめつつ何を押すのが有効なのかということを考えながら対策を考えるべきだというご指摘だったと思います。それはそういう方向で検討させていただきたいと思います。それから、CO₂対策だけではなくて、森林政策、災害政策、住環境、リサイクル、超寿命化などを総合的に考える中で、CO₂対策をどう考えていくのかというご指摘だったと思います。それも先生方、皆様のご指摘と受けとめて事務局としてこなしていきたいと思っています。よろしく願いいたします。

【川本審議官】 何人かの先生からお話いただいたことについて、感想めいてお答え

したいと思います。要するに何を言われているかといいますと、やっていることはお役所仕事で、できることだけを書いていると。できること、できないことを含めて、こういう方向に進むべきであるとか、こういう絵姿を書いてみるべきではないかということをも分、各委員の先生方に言われているんだろうと思います。この問題は結構頭の痛いお話でして、先ほどから委員の何人かの先生からありましたように、暮らし方、ライフスタイルの議論をどうするのかとか、地域をどうするのか、もっと言いますと、国土交通をどうするのかとか、そんな議論に本来であればこの環境の問題は結びついてくる話だったんだと思うんですが、この目達計画自体を読んでいただきますとわかりますように、とにかく減らさなければいけない。計画もとにかく減らさなければいけない。これは率先して減らすということを書いた後、もう各論に入っているという格好になって、非常にお役所的にはよくできた文章とよくできた分析になってしまっているということかなと思っております。

ご指摘の点を踏まえて、いろいろこれからの議論にも生かしていきたいと思いますがけれども、言い訳をしますと、役所というのは大体、できないことを提言するというのは、非常にシュリンクをするものですから、この後、民生部門の議論、それから公共事業部門の各論の議論もお願いをするわけですがけれども、逃げを打ちますと、そういうところはできるだけ、もっとできないことを議論しろというふうにしりをたたいていただいて、議論のネタをいただければと思います。どんなに僕らがしりをたたきましても、役所のほうでできないことをどんどん議論するというのは風習にないので、なかなかそこはしんどいなという気がします。

ただ、いずれにしても、大きな議論として、暮らし方をどうするかという部分は、特に住宅・建築物の分野のところについては避けられないと思っています。それを住宅局なりだけでやっていたのではうまくいかないの、住宅局には少なくとも設備の関係もありますし、経産省とはもっと議論をしてもらわないとどうにもならないということをお願いしております。その辺はこの審議会での議論にもある程度提供させていただきたいと思っています。

自分のことを振り返りましても、若いころは、風がスースーするような官舎に住んでいて、そこでガスストーブで我慢していたわけですがけれども、いざ機密性の高い家を買うようになると、今度は各部屋にクーラーを置いて、床暖房をつけてという生活を自分でもしておりますから、その辺を含めて、どうしていくのがいいのかというあたりは議論を深めてみたいと思います。感想めいたことで恐縮でございます。

【村上部会長】 今のことに関連して一言、座長のほうから付加したいのでございますけれども、2つございまして、当面の目達計画をどうするかという非常に近々の話と、きょう、多くの委員からライフスタイルとか地球問題を含めて、中長期の大きな話題がございましたから、今後まとめるときに、目達を、当面の話ともう少し幅広い長期の話と分けてまとめるということが適切ではないかと思えます。ともかく、2008年に迫った第一約束期間のスタートに対して、国として何ができるかということをも具体化しなければいけないという話と10年後を考えてどうするかという話は大分違うと思えますので、事務局、ご検討をいただければありがたいと思えます。

鷺谷先生、お願いします。

【鷺谷委員】 厳密に実行可能な素地を積み上げて確実な目標達成につなげていくということはとても重要なことだと思いますので、それを徹底的に進めていってほしいということに敬意を表したいと思います。

対策のための手法や選択肢というのはさまざまで、その性格も大いに違うものですから、どれを選んで、そこにどれだけの量を割り当てるかということはいろいろな面からの理念とか原則にのっとって進めるべきものではないかと思うのですが、そのときの1つの原則としてCO₂削減における効果とともに、そのことを実行することによって得られるほかの便益、特に環境上の便益についても同時に考慮することによってよりよい対策になっていくのではないかという気がします。

特に私が関心を持っているのは、やはり生態系に関することですから、植生回復というのが1つの手法になり得るわけです。レストレーションを手法とするとしますと、回復された植生をどのようなものとしてどこに回復するかによって、場合によっては質の高いエコロジカルネットワークを形成することができて、それを通じて、気候の安定と同時に、もう一方の国際的な環境保全の重要な目標になっております生物多様性の保全にも寄与できるのではないかと思うのです。まだこれからそれぞれの部局で細かい検討がなされていくと思いますが、そのときに、自然再生の視点ということになると思いますが、それも考慮していただけると、単に削減量だけでない社会にとってのベネフィットが多く得られるのではないかと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

【松田国土環境・調整課長】 ご指摘のとおりだと思います。自然の再生というのは、それ自体価値のあることであり、またCO₂の削減にも資するというところで考えていき

いと思います。よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 では、簡単をお願いします。

【庄子委員】 産業界の立場から申し上げますと、情報であればインターネットを活用しなさいということなんですけれども、物となりますと、流通業界は今競って、いかにして早くお届けするかということをやっているわけです。そういう意味で、いわゆる我々のライフスタイル、考え方を変えない限りは、先ほど来、諸先生方がおっしゃっているような形にはなかなかならないのではなかろうかと思います。何日遅れでもいいというような形にはなかなかならないのではないかと心配します。

それから、住宅建設では、建設時に七、八十%のエネルギー消費をするわけです。そういうものに対しては、例えば材料で、ある会社は1万年コンクリートとかそういうものを出していますので、なるべく長く使用できるというものについて、国交省なんかでもお墨つきをくれたりするといいなと思っております。

【村上部会長】 お時間が来ていますが、崎田先生がぜひということなので、一言簡単をお願いします。

【崎田委員】 先ほど、今回まとめるに当たって、短期的な視点と長期的な視点と、両方を分けたらどうかという部会長のご提案がありました。もし長期的な視点というのをきちんと入れ込むのであれば、ぜひお願いしたいのは、本日午前中、「中央環境審議会総合政策部会」で環境基本計画の新しい部分の点検をどうしようかという検討があったときに、「持続可能な都市づくり」というキーワードで、ヒートアイランド対策とか、そういうところへの具体策というのが期待されていると多くの方から意見がありました。その辺を具体化するには、国土交通省のさまざまな施策が生きるということですので、そういう視点をきちんと入れ込んでいただければありがたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 まだご意見は尽きないかと思いますが、時間を超過しておりますので、これでご審議は終わらせていただきます。どうも貴重なご意見を大変ありがとうございました。

それでは、事務局から連絡事項がございますでしょうか。

【内田環境調整官】 長時間、ありがとうございました。本日ご議論いただきました内容につきましては、後日、議事録を送付させていただき確認していただいた後に公開させていただきます。また、次回の日程につきましては、事前に調整させていただきます。

いておりますとおり、2月21日水曜日、午後3時からを考えております。また、後ほど開催通知はお送りさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【村上部会長】 それでは、本日はこれもちまして閉会とさせていただきます。熱心なご審議、ありがとうございました。

— 了 —