

社会資本整備審議会第8回環境部会

平成19年5月11日（金）

【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8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、ありがとうございます。

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、A4横長の「社会資本整備分野において取り組むべき主な分野」という資料を用意させていただいております。

また、参考資料として、前回の合同会合の主な論点、我が国温室効果ガスの排出量の実態、また、事前にご確認いただいております、前回の議事録を用意しております。

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に、お願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。

本日は、総員16名中、現在のところ6名がご出席でございまして、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。

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ます。

それでは、以後の進行を、村上部会長、よろしく願い申し上げます。

【村上部会長】 委員の皆様、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、きょうは第8回になりますが、審議を始めさせていただきます。まず、事務局から資料の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1という横長の資料でご説明させていただきます。

まず、表紙をめくっていただきますと目次がございます。この資料の柱立てでございますが、(1)環境に配慮したまちづくり、(2)新エネルギー・新技術の活用、(3)住宅・建築物の省エネ性能の向上、(4)国民の意識啓発ということで、4本の柱立てになってお

ります。(1)のまちづくりの中には、道路や交通についても含まれております。

それでは、各項目ごとに、担当の課長のほうからご説明させていただきます。

【松谷街路課長】 街路課長の松谷と申します。2ページをお開きいただきたいと思いますが、都市・地域総合交通戦略の推進ということで、ご説明させていただきます。

一言で申し上げますと、集約型の都市構造を交通の面から支えて、バランスのとれた交通体系をつくっていかうということでございます。都市が今、非常に拡散的に広がってしましまして、昨年、まちづくり3法ということで、大規模集約施設の立地についての取り組み等をさせていただいているわけですが、自動車の利用が、拡散型の都市をつくる上で一つの理由になっているということもございます。といったことで、交通を何とかしないと集約型の都市構造はできていかないという思いで、こういった取り組みをさせていただいているわけでございます。

左に図がございしますが、目指すべき都市の将来像ということで、集約型の都市もしくは中心市街地をきちっと活性化していかうというようなことを、それぞれの都市ごとに描いていただいたものを実現していくには、都市交通をどうしたらいいのかということを中心に考えていただいて、それについての施策パッケージを、ハード面、ソフト面から取り組んでいただくことを国土交通省として応援しようということでございます。旧建設省、旧運輸省が合併した、国土交通省の合併効果ということで、連携して取り組みをしているところでございます。

右にイメージ図がございしますが、例えば一つの強い公共交通軸をつくって、そこになるべく集約していただいたり、拠点となるようなターミナルのところにバス路線を再編したり、または、車で町中まで行くのではなくて、手前でとめて、パークアンドライドをしていただいたりしていかう。そういうことによって、さらに公共交通の利用率も上げて、実現可能性も高めていかうということを考えているわけでございます。

それによって、下のところでございますが、過度な自動車利用が抑制されて、公共交通を軸とした集約型のまちづくりができるということで、バランスのとれた交通体系になって、例えば自動車利用から公共交通に転換していただくことによるCO₂の削減効果、さらには、町がコンパクト化してきますと移動距離が短くなる。場合によっては徒歩、自転車といったような、CO₂を出さない交通モードに転換していただけるということで、そういった都市構造の再編によるエネルギー削減効果もきちんと出していきたいということでございます。以上です。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】　　続きまして、3ページと4ページについて説明したいと思います。この2つにつきましては、道路交通、自動車の渋滞関係でして、効率的な道路ネットワーク整備の利用という観点でございます。

ご存じのとおり、自動車からの排気ガスにつきましては、渋滞によって平均走行速度が低いほど量が増え、逆に平均走行速度が高く、効率化していきますとその量が減っていくという理屈になってございます。その関係で、2つほどご紹介させていただきたいと思えます。

まず、3ページ目でございますけれども、これは既存の道路ネットワークを有効に、効率的に使っていかうという施策でございます。左側の絵にありますように、高速道路はご存じのとおり有料道路でございます。その周辺で、並行する一般道路がよく混雑しているというケースがあると思えますけれども、これは一つの例を取り出しております。社会実験で、茨城で高速道路の料金がある期間約半分にしたところで、一番右側にありますけれども、断面交通量で、常磐道の高速道路で増加する一方、一般道で減少する傾向が見られました。その効果として、渋滞が減って、その区間の平均走行速度が上がったといった例でございます。

このように、うまく全体の道路ネットワークのボリュームを最大に使うような料金を、弾力的な料金設定で実現し、CO₂削減に寄与するように考えているという例でございます。

それから4ページ目でございます。これも渋滞関係で、渋滞の解消をしてCO₂を減らすという施策でございます。踏切については、全国で約3万6,000カ所が存在しております。そこで交通渋滞等の大きな社会問題を起こしております。全国で約140万人・時間／日の損失時間があるほどの影響がございます。現在、着実にそのボトルネックとなる踏切の除却の施策を推進してきているわけでございますが、今後、資料中段の右のところでございますように、除却のペースをより速めて、連続立体交差事業等のスピードを当初の計画よりも2倍程度で整備しています。踏切を除去するスピードを速めることで、当初計画していた整備によるCO₂削減よりも前倒しして、早期にCO₂削減効果を出すといった施策を実施しているところでございます。

以上でございます。

【青木下水道企画課長】　　続きまして、下水道分野におきます省エネ問題について、ご説明いたします。5ページをご覧くださいと存じます。下水道企画課長の青木でござ

います。よろしくお願いいたします。

下水道でございますけれども、下水の収集・処理の過程で多くの温室効果ガスを排出しておりまして、左の図を見ていただきますと、1990年から2004年の間に54%増加ということで、同期間におけます処理水量の伸びが36%でございますので、それ以上に増えているということでございます。

中身をご覧くださいますと、汚泥処理あるいは汚泥焼却に伴う排出量の伸びが非常に大きいところでございます。これは、汚泥の減量化義務もございまして、汚泥を焼却して減量化しておりますので、そういったことが大きい原因になっております。

内訳を見ますと、処理場の電力消費に伴いますCO₂排出量が50%と最も大きく、今申しました汚泥焼却工程で発生いたします一酸化二窒素の排出量が24%を占めているところでございます。

下水道分野では、省エネ機器の導入や運転管理方法の見直しによります省エネ対策ということをやってまいりましたけれども、下水道分野におけます地球温暖化対策の徹底に向けまして、汚泥焼却工程におけますN₂Oの削減対策とあわせまして、全体的に省エネを徹底することによりまして、発生いたしますCO₂を削減していくということを推進しているところでございます。

以上でございます。

【小川公園緑地課長】 続きまして6ページ、7ページ、都市緑化等の推進に関してでございます。

まず、6ページでございますが、都市緑化等の位置づけにつきましては、京都議定書、マラケシュ合意等に基づき、議定書の3条4項「植生回復」として、森林経営とは別に吸収量の計上ができるということになってございます。内容につきましては、前々回の説明と重複いたしますので、省略させていただきたいと思っております。

7ページをお開きいただきたいと思います。都市部における「みどりの植生回復プロジェクト（仮称）」の推進ということで、この植生回復に該当する都市緑化分野で、これからどういうことをやっていくかというものでございます。ヒートアイランド現象の緩和でありますとか、吸収源の確保、それから集約型の都市構造の実現といった観点から、ここにご覧いただけますような、国土交通省が所管しております施策全般にわたりまして、みどりの政策大綱というものを長期的な目標として、今年度中に策定したいということでございます。それとともに、それに基づきますアクションプログラムとしまして、2008年から

2012年の5カ年を念頭に置いておりますが、まず、みどりの植生回復プロジェクトという5カ年間のプログラムを策定したいという内容のものでございます。

個別の内容でございますが、まず、都市公園などの整備の推進ということでございます。それから、都市公園以外にも、一番下のほうにございますように、河川空間、道路の環境空間、港湾緑地、下水道処理場等々、さまざまな公共施設を所管しておりますので、官公庁施設もそうですし、公的な住宅などもございますが、そういった分野での緑化を重点的に推進したい。

それに加えて、上の真ん中でございますが、民有地の緑化の推進。都市緑地法等に基づきますいろいろな仕組みもございますが、そういったものを活用しまして、特に高木の植樹活動とか、そのほか民有緑地の保全なり、市民農園の整備の問題といったような、民有地での緑化の推進を進めていきたいということでございます。

一番右側の欄は、ややソフト的な面でございますが、普及啓発活動を広く都市の緑分野で行っております。全国「みどり愛護」のつどいは、これまで国営公園を会場に行ってきましたが、来年からは全国の主要な都市公園で、さらに広く展開していきたいということがございます。苗木などの無料配布その他、都市緑化月間中におけるいろいろな行事などを展開していく。

最後は、自然と共生した都市づくりに向けた緑化技術というテーマでございますが、屋上・壁面など特殊空間の緑化技術などの問題がございます。効果の予測の問題もございませんし、そういったものの技術開発、それから、前々回もお話が出ましたが、里地里山というのが非常に重要だということで、国営公園、その他の都市公園における里地里山を活用した環境配慮行動の啓発施策、あるいは地域に非常に重要な遺伝子、貴重種の保全・繁殖施策といったものも、内容の一部として盛り込んで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。

【松田市街地整備課長】　　続きまして、8ページをごらんください。市街地整備課長の松田でございます。

平成17年4月の京都議定書目標達成計画におきまして、省CO₂型の都市デザインということで、エネルギーの面的な利用の促進ということが位置づけられておりますけれども、都市整備分野におきまして、施設・建物間でのエネルギーの融通等を通じて面的利用を促進しているという事例のご紹介でございます。

下の図の左側でございますけれども、地域熱供給と個別熱源システムの省エネルギー評

価ということで、全国で地域熱供給事業を150地区余で行われておりますけれども、個別熱源に比べまして、省エネルギー効果は12%程度あるという数字が出ております。これを、さらに複数のプラントを一体的に運用するというところで、右側の図でございますが、これは名古屋駅周辺地区で今年度実施予定のものでございます。18年度に創設しましたエコまちネットワーク整備事業でもって、今現在やろうとしているものでございますけれども、名古屋駅のすぐ周辺の名駅東地区、それから名駅南地区、これはそれぞれ異なる事業者が行う、いわゆる地域冷暖房システムでございますけれども、この2つを熱導管で結んで一体的な運用をするということでもあります。

名古屋市を通じて、国交省のほうから一部補助を出させていただいておりますけれども、これによりまして地区全体で、やらない場合に比べまして、約1割程度のCO₂排出量の削減、あるいは省エネ効果も同程度の効果が見込まれているということでありまして、こういった事業を現在、札幌、あるいは東京の丸の内等で行っておりますけれども、引き続き推進し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。

【大藤まちづくり推進課長】 それでは、9ページでございますが、環境に配慮した都市構造に向けてということで、都市としては今後どうしていきたいかということをご説明させていただきたいと思っております。まちづくり推進課長の大藤でございます。

省エネとか省CO₂化など、環境に配慮した都市構造に向けた取り組みにつきましては、今ご説明しましたように、都市緑化分野、都市交通分野、下水道分野、市街地整備分野、さまざまな分野で取り組んできているところでございます。先ほど街路課長からもご紹介がありましたけれども、今後、人口減少社会になりますし、それから公共投資の効率化を図っていくというような観点からも、これまでの拡大型の都市計画制度、都市政策を転換して、地球温暖化対策など環境負荷の小さなまちづくりにも資する、コンパクトなまちづくりを推進していかなくてはいけないと考えているところでございます。

その最初の一步という形で、昨年度、中心市街地活性化法、都市計画法等の改正を行いまして、できるだけ都市機能をまとめた形にしていこうという方向での都市計画法等の改正を行ったところでございます。

今後でございますけれども、現在のところ、省CO₂型の都市構造の実現に向けまして、評価手法や運用指針等の整備を行った上で、都市レベルでは既成市街地や都市交通体系の再編、緑地の配置計画など、それから地区レベルにつきましては、各プロジェクトにおけ

る熱エネルギーの利用の効率化などの対策を計画的に行っていく必要があるということで、できるだけ早期にと考えておりますけれども、都市計画制度、それから都市の事業制度について、総合的に検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【松田国土環境・調整課長】 続いて、新エネルギーについてお願いします。

【青木下水道企画課長】 それでは、下水道分野の新エネルギー・新技術の活用ということで、11ページをご覧いただきたいと存じます。

下水道は、先ほど申しましたように、温室効果ガスを発生するというマイナスの部分もございますけれども、温暖化対策に貢献するようなプラスの部分もございます。まず左の図を見ていただきたいと存じますけれども、下水汚泥は、下水の処理に伴って必ず発生するものでございますけれども、これまでその処理が大変だったということで、いわば厄介ものだったわけでございますけれども、ひるがえって考えますと、下水汚泥はバイオマス資源でございますので、いろいろな活用する方法があるわけでございます。

左の下の方でございますけれども、汚泥燃料ということで、これを乾燥・炭化いたしまして、石炭代替燃料として、例えば火力発電所に供給するという場合、カーボンニュートラルでございますので、発生するCO₂はカウントされないという利点がございます。また、下水汚泥の消化の過程におきまして発生いたします消化ガスは、メタンが主体でございますので、都市ガスの原料あるいはCNG車の燃料にすることができます。

また、右側をごらんいただきますと、他のバイオマス、生ごみとか、し尿汚泥等との一体的な再資源化を行うことによりまして、バイオマスの回収・再生・供給といったようなポテンシャルを有しているということでございます。

そういったものを図の形にしたものが、12ページの図でございまして、下水道は既存インフラでございますので、管路が38万キロ、処理場が2,000カ所ございますけれども、これを活用いたしまして、剪定廃材、あるいは家畜排泄物等も含めて、これを下水道で処理いたしまして回収・供給することによって、地域全体の省CO₂化が推進できるのではないかなというふうに考えております。

以上でございます。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 続きまして、13ページをごらんください。道路分野における新エネルギー・新技術の活用でございます。

資料中段の左側でございますけれども、現在、低公害車は、技術開発が進んで、燃費の

いいものですか公害に優しい車というのはどんどん開発されています。そういうものに対しての補助制度を、道路局以外の部局と共同して実施したり、さらに先、次世代の低公害車の研究開発を他局と共同でやっているという実例がございまして、これらについて、さらに引き続き実施していくとともに、拡大できないかどうかについても検討していきたいと考えております。

それから右側につきましては、道路関係の施設でエネルギーを使うような施設は結構あるわけでございますけれども、そういう施設についても新エネルギーの活用ができないかといったことを考えていきたいと思っております。今でも、道路照明等、一部に使ってきているわけですが、そういうものをどんどん拡大していくことを検討していきたいと考えております。

それから、民間等でいろいろなCO₂削減の技術が開発されてきている状況にあると思っております。一つの例として、運送業者の車が、SA、PAや物流関係の施設で、荷物の待合のため、アイドリングでずっととまっているようなケースがあるのですが、そういう車について外部電源等によって供給する技術なども出て来ています。

そのほかにもいろいろと、道路関係でCO₂削減に寄与するような技術開発が進められている状況でございますので、そのような情報をどんどん吸収しつつ、どういうものに支援できるかについても検討していきたいと考えております。以上でございます。

【土居設備・環境課長代理（内野井）】　　続きまして14ページの官庁施設における太陽光発電導入の推進ということについてご説明申し上げます。設備・環境課長ですが、本日所用がございまして、私、営繕環境対策室長の内野井が、代わりましてご説明申し上げます。

14ページの資料の左上をごらんいただきますと、京都議定書目標達成計画のことが書かれています。この中には、霞が関の官庁街においては太陽光発電の率先的整備を行うということが既に盛り込まれておりましたが、昨年秋の臨時国会において、安倍総理が所信表明の中で、地球温暖化防止の取り組みをまず身近なことから始めるということで、地方支分部局も含め国の庁舎について太陽光発電の導入を進めるということをおっしゃっています。

これを受けまして、3月30日に閣議決定されました、地球温暖化対策の政府の実行計画の中に、太陽光発電の導入についての文言が盛り込まれました。例えば、新築庁舎については原則すべて。既存庁舎につきましては、さまざまな要件を勘案した上で整備を行っ

ていくといったようなことが書かれております。

こういったことを受けまして、右側をごらんいただきますと、私ども官庁営繕部におきましては、全国の合同庁舎において可能なところから整備を行っていくということを現在検討しております。あわせまして、各府省が太陽光発電の導入等の整備計画を策定いたしますけれども、そういうことに関しまして、必要な技術的な協力を実施していくということを考えております。

以上でございます。

【坂本住宅生産課長】 それではページをめくっていただきまして、住宅・建築物の省エネ性能の向上に関係する部分をご説明させていただきます。

住宅と建築とで、幾つかの部署でやっておりますけれども、一連の資料でございますので、住宅生産課長の坂本のほうからご説明させていただきます。また、エネルギー使用量も多いこともございまして、資料もちょっと多くなってございますので、少々お時間をいただくことをお許しください。

これからご説明する資料でございますが、前回いろいろなご指導をいただいておりますので、検討段階レベルのものも含めまして、必ずしも京都議定書だけにかかわらず、住宅建築等で行い得るものを、幾つか資料としてまとめさせていただきます。

まず、16ページでございますが、建築、住宅関係の省エネルギー等の現状でございますが、大きく2つ。1つは省エネ法に基づく規制・誘導、もう一つは、その他でございますが、表示制度あるいは融資、税制等による応援という組み立てでございます。

省エネ法につきましては、この後出てくる論点と関係しますので、簡単に再度ご説明させていただきますと、(1)にございますように、省エネ法制定、55年のときに基準をつくりまして、平成4年または5年に、住宅及び建築物について1段階の強化を、そして現行の基準は平成11年に強化されたものでございます。京都議定書の採択と同じような時期にできておりますので、この平成11年基準が、京都議定書との関係で目標とされている次第でございます。

初めは、努力義務のみだったわけでございますが、(2)の②にございますように、平成15年に、2,000平米以上の大規模建築物の新築・増改築等につきましては、省エネ措置に係る届出というのを義務化させていただいております。その次の③でございますが、さらに2006年に、2,000平米以上の住宅につきましても届出、また、新築・増改築だけでなく、大規模修繕につきましても届出をしてもらおうという形とさせていただいた次

第です。

2につきましては、一回ご説明させていただいておりますので、省略いたします。

課題を総論的に申し上げますと、下のところでございます。いろいろなご指導をいただきまして、現在考えております課題は以下のように整理されるのかと。

6つ「○」がございしますが、まず第1に、総論でございします。現在は、例えば平成11年基準に適合する新築住宅につきまして5割まで引き上げるといような目標を掲げているわけですが、こうしたものについて、より一層強い規制・誘導策を考える必要があるということでございます。ただその際に、例えば行政が肥大化してはいけない、あるいは国民側の負担があまりに重くなるようなこともできないとか、住宅につきましても、マンションから戸建ての伝統木造まで、いろいろな構法などがあるので、そうしたものの特性、技術水準、市場環境といったものを考える必要があるということでございますが、そういうものを考えながら、より実効的な強い規制・誘導方策を検討すべきではないか。

2番目には、建物、それから中の設備機器群につきましては、建築設備もありますし、その他の持ち込み家電などもあるんですが、こうしたものをより総合的にとらえた、例えば民生エネルギーであれば民生エネルギー全部について、総合的に縮減するような方策をもっと考えなければいけないのではないかと。

3番目に、さらには、機器だけじゃなくて、住まい方というようなものも省庁連携で進めていく必要があるのではないかと。

それから、4番目でございますけれども、これまで、やはりお金がかかるものですから、新築・増改築などのときにレベルを上げてもらおうということになっておりますが、現にあるストックそのものを、より積極的に省エネ化していくという道も進めるべきではないかと。

5番目でございますけれども、さらに、国民あるいは供給者ともに、環境性能について共有化していただくということがまず何よりも大切だろうと。

最後に、個々の建物だけでなく、面的な、かなり大規模な開発や建設などもございしますので、そういった場をとらえて、より有効な施策をさらに導入する必要があるんじゃないかというのが、全体の目次立てでございます。

一個一個、あまり時間がございませぬので、簡単になってしまうことをお許しいたさながら、ご説明させていただきます。

次のページでございますが、まず総論でございします。先ほど時系列的に措置内容を申し

上げましたけれども、最初は努力義務、それから、新築等の2,000平米以上の建築物について届出の義務、2006年には住宅についても届出の義務、どちらも2,000平米以上というふうになってまいりました。

今後の方向性としては、繰り返しになりますけれども、2,000平米以上の新築について、届出を義務化しているだけではなくて、もう少し小さいもの、あるいは新築ではないようなものも含めて、より積極的に規制・誘導する仕組みを入れる必要があるということで、届出についてもっと強化するのか、あるいは基準の施工についてもっと強化するのか、もう少し中身を検討していかなくてははいけません、行政コスト、国民負担、構造・構法等々を考えながら検討すべき課題だというふうに考えているところでございます。

ちなみに、下のほうに表がございますが、現在の省エネ法では、18ページに4つ箱が並んでいますけれども、2,000平米以上の住宅・建築物について適切でないということであれば、指示・公表をしていくことになっておりますが、もっと強い措置が要るのかどうかというあたりも検討の課題と考えております。

ちなみに、次の19ページでございますが、行政効率その他のことが書いてございましたけれども、例えば左上の表でございますが、現在2,000平米以上を対象としているんですけれども、赤字で書いてありますように、これですと2,000平米以上の棟数が5%程度なんです、建物全体の床面積の6割はカバーできるという利点があるんですけれども、例えば1,000平米以上の建物でどのぐらいカバーできるかを試しに見てみますと、棟数が10%ぐらいに増えるんですが、床面積は1割しか増えないということがあるものですから、例えば1,000平米以上を対象に何か措置しようとする、行政的には膨大な手間がかかることになってしまうので、何かうまい方法はないだろうかというようなことを考えなきゃいけないなという状況がございます。

また右側には、木造軸組構法の断熱施工の図がついてございますが、構法によってはなかなかとりにくいというような基準ややり方、施工性がございますので、より強い誘導をしていこう、規制をしていこうということであれば、同時に施工方法のほうも考えなきゃいけないんじゃないかというのが、検討のときの具体的な課題の一つでございます。

さらに、下側でございますけれども、省エネルギー関係などにつきまして、いろいろな方とお話しいたしますと、伝統的な木造住宅、多分、南方系なんですけれども、暖かい地域では、むしろ風を通すことによってうまくエネルギーを節約してきた話がありますよというようなことも、よく教えていただきます。そうしますと、こういったものがより積極

的に評価できる道筋はないのかどうかというあたりも検討材料として大切なんじゃないかなど、現時点では考えております。具体的にどうなんだというところまで、申しわけございませんが、今ご提示できないんですが、そういった考え方も視野に入れていく必要があるのではないかと考えております。

20ページで、総合的対策の推進ということでございますけれども、端的には、右側のほうに図が出ております。非住宅のほうは、まだ建物外皮から冷暖房、給湯、換気というのが並んでいて、一応全部の建物外皮と建築設備までは対象になっているんですが、右側の住宅で見ますと、例えば区分所有建物などの住戸の中につきましては、建設時には入れないような装置が多いものですから、基本的には建物外皮だけしか見られない、スケルトンしか見られないというような状況がございます。

これに対しまして、冷暖房、給湯、換気などの建築物にくっつけるものぐらひは、もっと総合的に評価していくことが大切なんじゃないか。その考え方は、建物の設計とその中で使われる給湯や暖房などの機器の効率性というのは、極めて密接な関係がございまして、あるいはお金をかける場合にも、どこにお金をかけるのが最も効率的なというようなこともございますので、必ずしも理想形だけを追い求めるよりも、現実的ないい回答を導き出すような方法も要るんじゃないかということなども踏まえまして、総合的な評価及びその技術を進めていくべきだろうということを述べさせていただいております。

裏側の21ページでございますが、私どものほうで一回、住宅・建築物関係でお話し申し上げたときに、関係3省庁、環境省、経産省、それから国土交通省でございますが、連携していろいろ勉強させていただいておりますと口頭で一言申し上げました。その関係で、ご参考でございますけれども、この4月に、ロ・ハウス構想推進検討会というのを約1年弱、3省庁でやってきたものを取りまとめて報告しましたので、つけさせていただいております。

ポイントは、ソフト面、住まい方とかも含めた環境対策が必要ということ、その他を言わせていただいているんですが、もう一つの大きな効果は、やはり3省庁一緒になって、住宅あるいは住まい方に関する省エネルギー対策についての検討を始めたということをご報告させていただけるという意味で、ここに書かせていただいております。

22ページは、既存ストックの話でございます。既存ストックの今までの考え方は、左下のグラフを見ていただきますとおわかりいただけると思いますが、新築のときに一定の性能をとっていただくことによって、ストックが入れかわっていくという考え方でござい

ます。上側のグラフが1990年でございますが、小豆色が55年の一番最初の基準でございますが、これに対応したものが大体3割弱で、特段の対策をしていないものが約7割でございますけれども、これが2010年になりますと、55年の基準になったものが約半分弱ぐらいまで、それから4年に強化したものが2割ぐらいを占めまして、その先の11年基準ぐらいのところは「2」と書いてございますが、全体で3分の2ぐらいは何らかの省エネ対策がされるというように変わってきているということでございます。

ただ、それだけでなく、さらにより積極的に、新築のときには十分でなかったものを、改修により性能を上げていくことも課題ではなかろうかと書かせていただいております、ただその際に、新築ですと、例えば壁の中に断熱材などを入れるのはそう大したことはないんですが、新築じゃなく改修でやろうとして全部いじると、実は全部建て替えるのと同じようなことになってしまいますので、例えば窓、開口部とか、特に効き目が大きいところを重点的に改修することによって、性能を向上していくということが大切なのではなかろうかということでございます。このため現在、そうしたやり方、あるいはどのぐらい上がるのかというのを、学術研究レベルで進めているところでございます。

あわせて、既存住宅の省エネルギー性能、実はこれ、簡易に計れないものですから、その方法につきましても現在、開発を進めているところでございます。

次のページでございます。省エネ性能の評価・表示につきましては、省エネに限らず、建築物の環境性能を総合的に評価する手法を、研究開発を進めて、今、実行段階に来ているわけでございますが、これにつきましても、前回重点的にご説明させていただきましたが、特にCO₂問題に関心が高まっている今日、このツールの中で、さらにCO₂についての評価がより重点的にわかるというような工夫が必要ではないかということで、その研究を今進めています。

それから、これは事務所ビル、商業ビル等を初めにスタートしたわけですが、戸建住宅をも含む、すべての住宅を覆い尽くすツールになるように発展させているところでございます。

あわせて、アジアのほうは日本とわりと気候が、カナダとかドイツなんかには比べますと近いものですから、こうして開発した技術を、アジアを中心に諸外国へ情報発信するという役割をも展開していこうということでございます。

最後に、24ページでございます。これまで個別の建築物あるいは住宅というものを中心にご説明してまいりましたが、都市再生や都市再開発などを見ますと、複数棟が同時に

つくられる、計画されるというのも多々ございます。そうした複数棟を一気につくる場合は、用途の複合化などもあるものですから、街区単位でのエネルギーコントロール、例えばエネルギーの融通をするというようなやり方もありますし、コージェネレーションにおける必要度の高い、お湯とか電気を分け合うというような形もございます。こうした形での複数棟、街区単位といったものの面的なエネルギー対策も視野に入れて進めていくことが大切ではないか。

あわせて、まちづくりレベルで考えるときには、エネルギー運営などにつきまして主体的な取り組みを、これは一部実験的にシミュレートしているんですが、やっていくことによって、かなり効果があるんじゃないかということで、そういうようなことについても、どうやって支援していくのか、どういう運動を主体にやっていただくのかということなどにつきまして、検討に取りかかりたいということでございます。

以上、熟度があまり高くないものも含めまして、いただいたご指摘に対し、こんな方向で検討を進めたいということでご報告させていただきました。ありがとうございました。

【土居設備・環境課長代理（内野井）】 続きまして、25ページをごらんいただきたいと思います。ライフサイクルエネルギーマネジメント手法を用いた総合的なエネルギー性能評価に基づいた省エネルギー・省CO₂化ということで、官庁施設における取り組みをご紹介します。

右側の上の四角の中をごらんいただきたいと思いますが、今まではライフサイクルを通じたエネルギーマネジメントというのが不十分であったということです。建物の一生は、いわゆる企画・設計の段階、施工の段階、完成した後の運用段階といった、大きく3つぐらいに分けられるものと思いますが、そうしたライフサイクルを通じて、一貫したエネルギーマネジメントのシステムがありませんでした。そこで、その下にあります、ライフサイクルエネルギーマネジメント手法というものを開発してまいりました。この開発に当たりましては、本日の部会長をしていただいております村上先生や、坂本先生のご指導をいただきながらまとめてきたものでございます。

ここをごらんいただきますと、企画・設計段階から運用段階まで、運用の中には改修という部分が入ってまいりますけれども、各段階を通じて、一貫した指標でもってエネルギーマネジメントを行っていくといったものでございます。

このエネルギーマネジメントのための手法ですが、左の上にありますように、シミュレーションツールを用いております。さまざまな要件を設定することで、実際にどの程度

のエネルギーがかかるかということがわかるようなものになってございます。左側の中ほどにありますように、現在、私ども国土交通省のホームページでこのツールを公開しております。このツールは、空気調和システムを対象としていますが、空調システムは、建物の運用エネルギーのかなり大きな部分を占めるということから、この分野について取りまとめたものです。

右下をごらんいただきますと、現在は、空調だけということですが、今後それ以外の分野、例えば給湯設備であるとかエレベーターといったような、ほかのエネルギーを使っている分野についての展開を考えております。

あわせて、現段階では、新築における検討を行うことができるツールということですが、今後、かなりの量のストックになっております既存の建物についても、検討が行えるようなものへの展開も考えておきまして、その場合におきましても、またいろいろご指導を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

もう一つ、左下をごらんいただきますと、BIMMS-N（保全業務支援システム）は、既存の建物の運用エネルギー、使用エネルギーのデータベースになっており、この中からエネルギー多消費施設を抽出した上で、LCEMツールを使って、個別建物の分析を展開していくといったような連携を今後図っていきたいということを考えております。以上でございます。

【松田国土環境・調整課長】 国民の意識啓発でございますが、最後、27ページをごらんいただきたいと思っております。

環境の問題については、国民の意識改革も重要だというご指摘をいただいております。国土交通省におきましては、河川、海浜、公園緑地などの公共施設の中で、地域の市民団体やNPO、教育関係者、それから公共物の管理者が一体となって、環境教育に関するプログラムを推進しているところでございます。また、住まいに関する環境教育の推進として、小学生向けにわかりやすく解説した副読本を作成し、授業用の教材として提供しております。

このような取り組みをさらに進めることを考えております。以上でございます。

【村上部会長】 これで全部ですね。大変充実した取り組みの企画を、どうもありがとうございました。

それではこれから、ただいまの説明に関しまして、委員の皆様からご意見を承りたいと思っております。きょうは十分時間がございますので、毎度のように、あまりせかすような状況

はございませんので、じっくりご意見を承りたいと思います。どうぞご自由にご発言をお願いします。

坂本先生、どうぞ。

【坂本委員】 私は住宅と建築専門なのですがけれども、最後の坂本課長から、いろいろ総合的にご説明があって、全般的に非常によろしいのではないかと思うのですがけれども、住宅と建築を比較した場合に、京都議定書が目達計画では、住宅の省エネによるCO₂削減よりも、建築物のCO₂削減のほうが、僕の今の記憶では、かなり多いはずですね。そういう目標になっているにもかかわらず、この対策を見ると、住宅のほうが、総合的な基準づくりとか、あるいは50%達成とか省エネ、リフォームということで、ものすごい充実している。

ところが建築のほうは、CASBEEとかございますけれども、いまいち、省エネ法の絡みでもって、さらに厳しく強化する、拡充するとかいうあたりが見えにくいように思います。もちろん官庁施設のLCEMとかございますけれども、そのあたり、もう少し建築物に関して内容がないだろうかと思うのですがけれども、いかがでしょうか。

【水流建築指導課長】 建築指導課長です。京都議定書目標達成計画では、建築は2,550万トン、住宅は850万トンで、建築のほうがとても大きい。建築について、2,000平米以上は届出義務を課していて、80%という目標計画に向けて、今も74%でいい線来ているのですがけれども、2,000平米未満のものについてどうだというのが、1つ大きな課題がございます。

ご案内のように、建築の場合にはいろいろな用途があって、その用途ごとに細かく見ていかなければいけないだろう。特に小規模な建築物について、実態がどういうふうになっているのか、しっかりとした調査をした上で、どういう対策が必要になってくるのか。

例えば最近でいいますと、コンビニとか、ファミリーレストランとか、使用実態からいったら24時間型とか、あるいは夜間型とか、非常にエネルギーの使用量が増えている。そういう建物については、むしろ小規模な2,000平米未満のものも多いというような実態がございますので、そうした建物について、用途について特にどういうふうな対策を講じていったらいいのか、ターゲットをよく見ながら、実効性の高い対策を講じていかなければならないだろうというふうに考えております。

建築物についても、住宅と同じように、より小規模なものについても、また既存ストックの改修についても、これからの取り組みのターゲットだなどと思っておりますので、いろ

いろとご指導いただきながら考えていきたいと考えております。

【村上部会長】 坂本先生のおっしゃるとおりです。ただ、端的に言うと、業務用建築は一応そこそこやれることはやったという状況がございまして、先生が一番よくご存じだけれども、多分これは、中期的にはヨーロッパのエネルギー指令のように、実績値を公表するとか、あるいは原単位の悪い建物はディスインセンティブを課すとか、それぐらいいいかないとなかなか減らないんでしょうね。

【坂本委員】 2,000平米以下の対策のお話をされたと思うのですけれども、それについて、きょうのペーパーの中には何か書いてあるんですか。

【坂本住宅生産課長】 まず、先ほどの分量の話があったんですけれども、住宅が850万トンと建築物が2,550万トンで、これは、実はいわゆる国土交通省施策分なものですから、必ずしも、住宅と建築で分けたときに、建築のほうに圧倒的に寄せているわけではないというのが1点ございます。

その上で、実は住宅のほうもたくさんやるような雰囲気になってしまったのは、私の説明が悪かったところがございまして、例えば設備機器群が基準に入っているかというような観点で見ると、先ほど村上先生がおっしゃるとおり、建築物のほうについては、ある程度、既にPAL/CECというはかり方に入っているにもかかわらず、住宅のほうは、特にマンションの専用、共用みたいな話もあれば、戸建て住宅での持ち込み家電みたいな話もあって、そういったものが入っていないという意味で、とらえ方や施策がちょっと弱いものですから、そのあたりを強調した結果、住宅が多くなってしまったような感じになったと思います。

ただ、これまでの施策は、少なくとも住宅についてやっていること以上に、非住宅建築物は事業用資産でありますので、やっていただいているというのが基本でありますので、何らかの措置をさらに講じていくときには、住宅が下から押し上げていくような形で、それと同等以上に建築物もやっていただくという流れになるのだろうと思っています。

それから、今PAL/CECみたいな話を申し上げましたけれども、こういう観点でも、一個一個についての評価はしておりますが、総合評価、さらには現在、BESTという形で、村上部会長にご研究をさせていただいているものがございましてけれども、運用段階で現にどうなんだというようなものも、さらには積極的に進めていかないといけない。実行レベルでの性能どおり出ませんよねと、いわばテンモード的にどうなんだろうというのも含めて、機械間の取り合わせ、運転の仕方、使い方なども含めて、さらに強化しなきゃ

いけないということになっていこうかと思えます。

それから、既存住宅や2,000平米未満もひっくるめて、新築だけに重点化していたものから、改修等へ広げていく。2,000平米未満のほうへももっと強めていく。2,000平米以上についてももっと強められないかということについては、住宅、非住宅共通の課題だと考えておりますので、熟度が低い段階でご説明したものですから、また、説明が悪かったものですから、住宅ばかりのように聞こえたかもしれませんが、全体としてそういう取り組みを検討していきたいという方向だということにご理解いただけますでしょうか。

【坂本委員】 了解しました。

【村上部会長】 24ページのまちづくりのエネルギー対策は、どちらかというと業務用建築が主になるわけですね。国交省の場合、どうしても「住宅・建築物」と書くから、住宅ばかり先に目立つけれども、まちづくりを主として、特にここで書いています、エネルギーの運営管理ということは、かなり希望が持てる分野ではないかと思えます。

崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ほんとうにいろいろ、項目というか、それぞれの分野で取り組む様子が大変はっきり見えてきて、すばらしいなと思うんですが、今回伺って、ぜひ資料などでわかりやすく示していただきたいとまず思ったのが、お話の中では、2008年から2012年までで効果を上げる短期的なもの、少し将来に向かってお話をしたい長期的展望のものと、やはり両方あるので、しっかり分けましょうというようなことでお話がここまで進んできたんですが、今回出していただいたものの、例えばどの部分が短期の話で、どこが長期展望の話かとか、あるいは、両方分けられないけれども、例えばこれの右端のほうに、短期には目標をこのぐらい据えて、長期はこのぐらいで考えると、もう少し時間の流れというかそういうのを示していただくと、大変わかりやすく感じられるかなと思って伺っておりました。

【村上部会長】 まず回答を伺いましょうか。非常に大事なご質問です。

【松田国土環境・調整課長】 今回の議論の素材として提供させていただいているものにつきましては、基本的には京都議定書が目達期間に向けて、さらにCO₂の削減を確実にやる、あるいはさらに促進するためにどのようなことをやっていけるかということを中心にらんでのものでございます。前回、合同部会では、かなり長期的なことも含めてご議論いただきましたが、主には議定書の約束期間をにらんでの対策ということで出させていただきます。

いております。ただし一部、より長期に及んで対策として講じていくべきものも含まれているというふうに思っております。

【村上部会長】 もう少し中長期的な対応策は、次回とか次々回にご紹介いただけるというふうに理解していてよろしゅうございますか。

【松田国土環境・調整課長】 今回は、業界からのヒアリングと、それから社会資本分野のまとめについてのご議論をいただくということを考えております。最後に、交政審との合同部会でもう一度ご議論いただくわけですが、その中で、長期的なところも含めてご議論いただくということを予定しております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、崎田委員、続けてください。

【崎田委員】 それでは、これはできるだけ早く、目達計画の中できちんと、すぐ取り組む話だということ伺ったので、次の質問をさせていただきたいのですけれども、こういう分野をそれぞれどう実施するかということが非常に大事なわけですが、それに関しては、住宅の部分では3省庁で話し合っ、いろいろ課題を出し合っ連携するような動きで今、研究を始めたというお話がありました。ぜひ、1番のところ、2番のところも、そういう動きをしっかりとさせていただくということがすごく大事なんだと思うんですが、そのときに、新しく進めると今までの法律がネックになるとかそういうことが大変多いので、できるだけ早く政府全体の中で話し合うような雰囲気をしていただいたほうが、そういうところが解消されるのではないかと思います。

そういう足かせになるような法規制の解消とかそういうことと、もう1点、インセンティブが働くような経済的な仕掛けとどういうふうに連動させるかとかそういうところを明確に入れていかないと、なかなか現実が動かないという感じがしますので、その辺のハードプラスソフトというところの政策が綿密に出たほうがいいのではないかなという感じがしました。

どういうことかということ、例えば一番最初の都市交通、コンパクトシティのようなことを担保できるような公共交通をしっかりとということで、その公共交通プラス、パークアンドライドとかいろいろなものが出ていますけれども、それに市民がほんとうに乗るような、地域の中の、例えば料金体系を見直して、週末みんな家族がしっかりと、自動車じゃなくてこういうのに乗ったほうがいいような形で抑えていくようなことをしっかりと、今モデル事業では全部やっ、いらっ、いますけれども、そういうことも一緒に入れていく

とか、話が飛びますが、例えば、先ほどの、ビルのオーナーさんが省エネ対策でプラスになるようなインセンティブ、それが税制優遇とか支援と書いてありますけれども、ああいうところでもう少しわかりやすく出てくるとか、インセンティブの出し方というのがこういうところにも必要なのではないかというのが非常に気になりました。

それについて、実践するときの省庁連携による規制をうまく、できるだけクリアしていくことと、わかりやすいインセンティブをつける政策と一緒にくっつけていただきたいということと、両面お願いしたいと思います。

【村上部会長】 どなたがお答えいただけますか。まず省庁連携みたいな話ですが。

【松田国土環境・調整課長】 省庁連携につきましては、今、中央環境審議会と産構審のヒアリングをやられておりますが、私どももヒアリングに応じておりまして、事務的には経産や環境、国交、農水など、連携して施策を進めていこうということをやっているところでございます。先生のご指摘も踏まえて、さらに検討を進めてまいりたいと思います。

インセンティブにつきましては、それぞれのところでお願いいたします。

【松谷街路課長】 交通の例でお話が出ましたので、その分野をお話しさせていただきたいと思います。

まず、法制度上の問題については、公共交通それぞれが単一モードでいろいろな制度ができておりまして、そういったものについて連携がうまくできるよとということ、この国会にも地域公共交通法というのを、総合政策局のほうが中心になって取りまとめで出させていただいておりまして、一步前進させていただきたいというふうに思っています。

それからインセンティブのところですが、この戦略的取り組みというのは、今日のご説明の中に入れてありませんけれども、基本的には、それぞれの地域ごとに地方公共団体が中心になって、いろいろな方に呼びかけをしていただいて、当然、交通事業者は入るわけですが、それ以外に、利用者の方々とか地域の民間企業の方も入っていただいて、その都市像の共有化、交通サービスのレベル等、その中には当然、料金の問題とかも入ってまいります。

さらには、モビリティーマネジメントという表現でよく言われますけれども、市民の意識を変えて、なるべく車を捨てて歩こう、なるべく公共交通を使おうということもありますので、それぞれの地域ごとにそういった取り組みをしていただくことを、私どもとして提唱して、そういった活動について、ある意味での活動費助成みたいなものを制度的には充実させていきたいというふうに思っております。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。どうぞ。

【崎田委員】 ありがとうございます。最後に1点。環境教育のところを最後に出していただきまして、国民の気持ちを変えることが大事だということを明確に出していただいたのは大変ありがたいと思います。それで、施策として入れなければいけないので、国民の意識啓発という言い方でも、いいわけですがけれども、何かやりましたというだけではない、パートナーシップ型のプロジェクトを起こしていくということも、この辺は大事なことだと思いますので、国民、事業者、地域のパートナーシップの推進とか、少し大ぐりにして、いろいろなことを入れていただくというのも地域でわかりやすいかなという感じはいたします。ご検討ください。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

横島先生、お願いします。

【横島委員】 これだけ並べればもうないだろうという自信満々の面々を前に、言いにくいのですが、まだまだあるんだなという例を2つ3つご紹介しておきたいんですが、きょうは時間があるようですから、2点を、1点ずつお答えいただきます。

1点目は、渡辺専門官の説明の中で、アイドリングの問題で技術開発をするんだという話がありましたが、これはほんとうに簡単なんだけれども、アイドリングで、国民生活から見て、これは何とかならないかという極めていい例は、駐車場や荷積みではなくて、道の駅とかSA、PAによる仮眠、休憩のアイドリングなんですね。これからの夏場、長距離大型トラックが何時間もエンジンかけっ放しで、クーリングの運転席で寝ているという状態は何とかならないか。これは道交法上の対象地域じゃないところを私、今拾ったんですが、さすれば、地域管理者というか、そのエリアの管理者の責任で何か方法はないか。

国民は今、被害者と加害者の関係をうまく分けておりまして、いろいろなところで事故が起きていまして、国交省は被害者に対する応援団だと思っているんです。その意味で、環境被害者に対する応援的措置として、強硬な手が打てないか。道交法は適用できません。しかし、SA、PAで国交省の管轄区域ですから、巡回車を出すとか、看板1つは立っているんだけれども、それではだめなんですね。

これについて、手だてがあったのか、なかったのか。これからやるのか、やらないのか。まず、そこをお答えいただきたい。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 この例で挙げたように、トラック事業者がSA、PAとか物流のターミナルで仮眠をとったり、冷凍庫のために気候がいいときでも

アイドリングを回していなければいけないという状態がございます。それに対して、アイドリングをどうストップさせるかというのは、今、道交法の話が出ましたけれども、これはこの新技術開発のところで紹介させていただいています。アイドリングを回さずに外部電源から電気をとるような技術開発が進められており、その技術開発をしているところが、昨年度に物流ステーションで実験を行いまして、道路局も少し手伝いました。今年度から、SA、PAや道の駅でどれぐらいの車が長時間アイドリングをしているかとか、それに対して、外部電源等を供給すればどれぐらい効果があるのかといったものを、委員会を立ち上げて実験的に実施するようです。外部電源の例だけではないですけれども、そういう施策も通して対応していこうと考えているところでございます。

【横島委員】 わかりました。そのとき1つお願いしたいのは、外部電源を使うと、ずっと続ける人が増えるんですね。そのことによって道の駅にいつまでも入れないというようなところが出てきて、一般乗用車が泣いている道の駅がたくさんあります。その意味では、2時間制限ぐらいの、いわば入所・出所規制もあわせて考えてほしいとお願いします。

2つ目ですが、これは全局というか、いろいろな課にかかわるので、こういう概念はどうかと申し上げますが、どなたかの耳にひっかかればそれで結構ですが、都市空間をリサイクルするという概念を一回、柱立てができないだろうかということです。どういうことかといいますと、具体的なものが3つほど、私、今かかわっていますが、その1つは、高速道路及び鉄道の高架下空間を環境的に再利用していくという、高架下空間のリサイクルです。

これは、さまざまなスポーツ施設をつくるとか、コンビニを置くというようなこともやっておりますが、今考えているのですが、1つは、いわゆる廃棄物防止のために、これは崎田委員の専門なだけでけれども、物を捨てない、そのためには物をストックする、ストックするには場所が要る、マンションにはその場所がないという悪循環の中から、都市の廃棄物が、生活使用の直後に廃棄に回るという悪循環に陥っている。少し使えるものをとっておく。子供の代まで、孫の代までとは言わないにしても、いわば都市生活者のための現代版の物置、現代版の押し入れの拡大というようなことで、都市内の高架下空間のリサイクルができないかというのが、都市空間のリサイクルなんですね。

2つ目は、自転車の駐輪場対策というのはかなり考えていますが、何百台分もまとめて2階建て、3階建てで巨大投資をやっていくという駐輪場もあるのですが、実は自転車というのは、一番近い場所に少しだけとめたいんですね。だから、その少しだけとめる場所

を都市空間のリサイクルでやってあげれば、5台、10台分をまとめていけば、10カ所できればそれで100台分。つまり小さいものをたくさんつくるために、ビルのちょっとした谷間、道路の脇のちょっとした空き地にきちっとスタンドを用意して、きれいにとめてもらえれば、どこにとめても大丈夫なのですが、そういう意味で、細かい空間のパッチワーク型の駐輪場を都市空間のリサイクルでできないか。これは街路課にも関係あるかな、松谷さん。そういう発想で見直すといろいろなものが見えてくる。

3つ目は、さっきも出ていましたけれども、荷回し、さばきですね。あるいは共同配送のための駐車場、ポケットパーク、これなんかも、巨大なところを用地として買ってやるとお金がかかりますが、とりあえず使えるところ、空き地であるところを使ってみて、だめなら移せばいいんです。相手が動く車ですからね。

というような、今3つ例を申し上げましたけれども、都市の空間を環境的にリサイクルしていくというようなことは、直接的に何かに寄与するというふうなデータには出にくいでしょうけれども、国民生活から見ると非常にわかりやすく、国交省のきめの細かさが、説明するには格好のテーマになるのではないかと。

どなたにお答えいただけるかわからないけれども、せっかくいるのですから、前川さんか、祢屋さんでも、しゃべってみませんか。

【祢屋技術参事官】 貴重なご提言ありがとうございます。今までも、それぞれのところでいろいろな努力をしていると思うのですけれども、そういったきめ細かい意識を持ったことを、我々行政もしっかり意識してやっていくということが大切だと思いますので、そういった形で施策立て、都市空間のリサイクルというか、細かい空間の活用みたいなことを、民地も官地も含めて考えていく必要があるのではないかなというように私も考えております。

【横島委員】 それで結構ですが、そういうことを言うとすぐ経済性とか、空間下をもうかるためにどう使うかというように言うのですが、私は道路会社の社長にも言っているのですが、上で元を取っているのだから下はもうけなくてもいいのではないかと。国民共通のただ使いの場所を提供するというような、いつでもそろばんをはじかないことですね。それもあわせて、プロジェクトでもつくってみませんか。お答えは結構ですけどもね。

【横島委員】 それで結構ですが、そういうことを言うとすぐ経済性とか、空間下をもうかるためにどう使うかというふうに言うんです。私は道路会社の社長にも言っているのですが、上で元を取っているのだから下はもうけなくてもいいじゃないかと。国民共通の

ただ使いの場所を提供するというような、いつでもそろばんをはじかないことですね。それもあわせて、プロジェクトでもつくってみませんか。お答えは結構ですけれども。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それではこの後、進士委員、大塚委員、鷺谷委員の順番で、進士委員、お願いします。

【進士委員】 横島先生はやはりうまいなと思って聞いていましたけれども、今のような話をほんとうに具体的に詰めると、おもしろいシステムができるのかなと思いました。というのは、それぞれ新しい方向を伺いましたが、4月4日の合同会議の際、私は村上先生学会長主催の会議に出ており、会議には出ていなかったもので、どなたのご発言かわかりませんが、国民へのメッセージあたりとか、共感するところがたくさんあって、まず持続可能社会システムのビジョンがあって、省エネ、そしてCO₂削減という、全体から詰めていくというやり方が大事だと書いてありますが、私もそうだなと思いました。

つまりそれぞれの担当の課長さんたちがそれぞれの職責からやれる範囲を、現在と将来やることを一つずつ出して説明するというのは、村上先生が宿題を出したので、みんな優等生の答えを出さなければならず、必死で答えるみたいな感じになって、それはそれで一つずつ大事なんだと思うのですが、今の横島さんがおっしゃったような、雑談的にみんな一緒になって、ああそういう手があるねという話をやるような、もうちょっと気楽な懇談会とか雑談会をおやりになったほうがいいのではないかという感じは、実感として持ちました。総合政策というところちょっと大げさだから、総合雑談会か何か、ぜひおやりになって、そこの舞台回しは横島さんに頼めば話が早いなと思いました。

逆に、伺っていて非常に心強かったのを、2つ3つご指摘します。下水道分野でお話がありました中に、汚泥焼却を何とかしなければいけないというところがあります。新エネのほうで、バイオマス化の話が非常に丁寧に、どのぐらいまで具体化しているのかは知りませんが、バイオマス・ニッポンのほうはかなり大げさに、特に農水なんかは力を入れているようですが、結局、生ごみのような生物系の資源の話と、国交省的な、いわゆる電気とか石油の、無機質なエネルギーの話が切れているような気がしていたんですね。それが、こうやって一体的にやろうということですね。

例えば下水処理にしても、かつてから礫間浄化とか、土壌浄化とか、さまざまな浄化法が議論されたけれども、残念ながらまだ下水道の主流にはなっていないように思うんです。これはやはり従来型の発想です。だから汚泥がたくさん出る。そうすると、汚泥をどうしようかと言って、エネルギーを使って実は処理していたわけですが、汚泥が出ない形をも

っとやれたかもしれないわけですね。そういう生物系の技術開発の発想を組み合わせるといことですね。従来のものを全面否定しろという話ではないのですね。少し違う視点から切り直したりしていくということが、ほんとうは必要な時代になっているということだと思ふんですね。

冒頭の交通システムの話も、国交省ならではというメリットを追求してやりたいのだとおっしゃったけれども、そこも大変すばらしい、大事なことだと思ひまして伺っております。ほんとうの暮らし方というのは何だろうか。コンパクトシティーという考え方は、CO₂だけの対策ではなくて、あるいは交通対策としてでもなくて、楽しく町を歩けるというようなことを考えたほうがいいわけですね。中心市街地の問題とワンセットですよ。中心市街地がシャッター通りになっていくという話と、どうやって取り戻すのかということと全く裏腹の関係にあるんですよ。

昨日たまたま、いろいろな留学生を集めてシンポジウムをやりましたら、あるドイツの女の子が、本郷の東大の周りの子たちですが、普通の舗装道路なのですが、両サイドにグリーンのペンキを塗って、学校の通学路というのがあって、真ん中は車道部分というのがゾーニングされているでしょう、塗り分け。あれがひどいと言ふんですよ。それからもう一つは、つまりあの端っこのところだけ歩けというほうが無理だと。大体楽しくないから人がいない。神楽坂と比較しながら、そういうことを言っていました。だれでも感じていることなんですよ、何もドイツの女の子じゃなくても。

つまり楽しく町を歩けるようにするにはどうしたらいいか。昔から言われているように、車中心じゃないようにしなければいけない。それをどの程度やれるのか。車の速度を30キロ以下にしてというのは、昔も、わざわざ蛇行したり、いろいろなことをやりましたが、少なくとも中国の並木のように、道路率が緑化率になるぐらいやって、楽しく歩けるようになれば、みんな長距離に歩くようになって、車で移動しなくてもいいようになるというのは、もう普通の話ですよ。だけど、どこでも、一つも見えていないんですよ、そういうものを。実際にそういう町を目の前につくって見せたらどうかという気がしてしょうがないですね。

そうすると、ここでの提案は、だれが財布を持っているのか知らないのですが、総合策局長判断というので20億円ぐらい出して、特定の地域を、今言ったようなさまざまな手だてを講じて、いろいろな旧来の技術と新技術、新しいアイデアを入れて、いわば省エネ、CO₂対策はもとよりだけれども、もっと豊かな町という未来のまちづくりを具体的に進

めてみる。ある種の実験都市をやってみるといような、もうちょっと夢のある話にならないものかと思いました。

最後に、目次によると「国民の意識啓発」と言うけれども、これは国民の意識啓発以前の話ですが、公務員の意識啓発みたいな話で大変恐縮なんだけれども、むしろ国民のといふんだったら、国民に対して、環境国民としての行動への呼びかけといようなことにすべきだ。意識啓発というのは、基本的に意識が低過ぎるので、それを開いていくということですね。そうじゃなくて、行動に参加しませんかと呼びかけることでしょう。

だから、安倍総理がこういうふうを書いておられて、太陽電池と屋上緑化は進むって結構な話ですよ。そういうリーダーシップをもっと総理自身にもやってもらったらいい。むしろ総理がやれるやり方のシナリオを書いてあげて、持って行ってあげたらいいだろうと思いますが、そのためにも、実験都市がいいかどうかは別として、どこかの都市開発でそこをてこ入れしてそういうふうにしても、もちろん構いませんけれどもね。

もうちょっと今の環境問題を、ゴアの「不都合な真実」みたいに、ああいう形で盛り上げるのもあるけれども、日本の場合はもうちょっと具体的に、夢とかビジョンを見せながら描くという。義務感とかキリスト教的な禁欲精神みたいなものではなかなか日本人の文化性が合わないの、もうちょっと何というか、えさをぶら下げるとい発想じゃないですが、自分自身が参加して楽しくなって、それが自己実現につながるのといようなことを組み込みながら、そういうふうに進めるような、つまりここに並ばない、もう一つ別口のプロジェクトのようなものを考えてみてはどうか。これが私の感想です。

それから、きょうは参加者が少ないので、もう一言だけ言わせていただきます。7ページに緑の話がありますが、これはまだ仮称だから、ちょっと提案したいんですが、「みどりの植生回復」って、言葉が変だと思う。植生、ベジテーションというのは大体緑しかないの、緑がダブることはないの、むしろねらいは何かということを示したほうがいい。例えば「美しい」とか、「豊かな」、「楽しめる」、「地域らしい」、「生き物いっぱい」とい、そこに国民に共感を持ってもらって、行動に参加させる、いざなっていくとい仕事掛けが要るんじゃないかと思うんですね。だから、「みどりの」とか「植生」とい言葉だけだと、やっぱり行政だけでやる仕事になってしまうので、市民が乗ってきたくなるような気分をどうやって組み込みかといのが、1つは大事ではないかと思ひます。

もう一つは、総合化の話なのですが、先ほど言ひましたように、道路を楽しく歩いて、シャッター通りの解消に持っていくといようなことになると、従来のように単一樹種の

スマートな、イチョウならイチョウ並木をやっても、おもしろくも何ともないんですね。もうちょっと楽しい緑、つまり花が咲いたり、実がなったり、植物というのはいろいろするわけです。多様な植物を使うとほんとうにおもしろい。昔で言えば、それは名所なんですね。日本の江戸時代の名所はみんなそういうものですね。徳川幕府も、桃園をつくったり、梅林をつくったり、いろいろやった。観光地になってきたんですね。

ですから、CO₂だけを意識すると、そういう夢とか楽しさというのは見えないんです。CO₂ですものね。これは化学記号ですからね。どうも文化的じゃなくなっちゃうんですね。だから、環境対策というのは、ベースの最小限果たすべき仕事であって、それをどれだけそうでない豊かさで包み込むかというのが政策づくりの根本になければならない気がするわけです。ですから、ぜひそのあたりまでやっていただきたい。

あともう一つで終わります。9ページに4つの全体像が出ていますが、例えば都市緑化分野というのでこういうのが書いてありますが、まず、隣に川が書いてあるけれども、緑化だけ緑が塗ってあるんですが、水と緑はセットだということは常識ですし、実際に私がずっと委員長でやってきたのは、例えば名古屋市とか川崎市では一緒に計画にしています。これは国交省の担当の皆さんにも参加していただいてやっているのもありますしね。ですから水循環とか緑というのは、今やワンセットで自治体は計画しています。

ほんとうはもうちょっとサポートしてほしいのは、地文、水文学とか、水循環が特定の用水とかそういうのだけに限定されていまして、都市地域全体の水循環みたいなことをやっている方が少ないんですね。けれども、土木でやれば、舗装の透水性という問題と雨水貯留みたいな話とか、表流水の河川とか、水のシステム全体と緑のシステム全体がつながったときに、本来的な町図になるんですね。

ですから私は、基本計画、都市計画そのものの、それから、みどりの基本計画のような法定計画など、その策定の手引に、そこまでずっと広げて、生物の多様性あたりから水循環や緑地利用、里地里山までつながるような基本計画に徐々にみんなが持っていくようにする。

きょうの議論は、各下水道とか公園、道路、縦で来ていますが、実際には、自治体の地域の空間に落ちていくわけですね、地域地区に。そこ全体でそれを包む計画は自治体が行いますから、そのときに、それぞれのメニューがうまく総合化されるような仕掛けをつくっておかないと、なかなか現実化しないと思うんです。その辺もぜひよろしく願いしたいと思います。

【村上部会長】 大変幅広い、京都の枠組みを超えたお話をありがとうございます。
特に事務局のほうから、ご回答はございませんか。

【松田国土環境・調整課長】 それでは、代表としてというわけでもないんですが、環境については、市民の皆様を行動にいざなう呼びかけになるような施策が必要だということとはよくわかりましたので、そのようなことを心がけていきたいというふうに思います。

【大藤まちづくり推進課長】 まちづくり推進課長でございます。進士先生のおっしゃっているとおりだと思いますが、制度といたしましては、現在私どもがやっているまちづくり交付金というまちづくり全般に使える予算がございます。そして、それを使うための計画がございます。その計画づくりをどうするかということがやはり大事ではないかと思っております。ですから、その計画について、当然、中心市街地の活性化の場合は、いろいろなことを地方公共団体が配慮してやっているわけですけれども、環境面や文化面に十分配慮して計画をつくるように、国の側でもいろいろと提案していくことが必要ではないかと思っておりますので、今後、答申等を出していただきましたら、そういうことを勘案してやっていくように、地方公共団体ともよく話し合っていきたいと考えております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

緑の話で一言、私のほうから申し上げたいのですけれども、6ページ、7ページあたりに都市の緑化のことが書いてありますけれども、いわゆる環境共生建築というのは、環境と共生するわけで、環境が悪かったら共生のしようがないわけで、都市の緑化の話というのは、そのまま環境共生建築における省エネルギーにつながるんだというような視点が一言あってもよろしいかと思っております。

それから7ページあたりも、専ら公共空間が主になっていまして、民有地の緑化ということもそういう枠に、施策の視野に入れて推進していただければ、より一層、環境共生建築の推進につながるのではないかと思います。

それでは、大塚委員、お願いします。

【大塚委員】 進士先生の心豊かになるような話とちょっと違う話で恐縮ですが、きょう出していただいたペーパーは、大変いろいろなことを考えておられて、よかったと思っています。特に21ページの、ロ・ハウス構想推進検討会は、省庁を横断した検討をしておられて、ここには、先ほどのご説明ですと、住まい方についての環境対策というお話で、具体的な話はまだそれほど出ていなかったもので、今後ますます検討していただけるんだと思いますけれども、期待したいと思っております。

意見ですが、1つは、前回休んでしまったので大変恐縮だったのですが、今回のペーパーで、これをやって大体このぐらい温室効果ガスが減りますという話が出ている部分と、必ずしも出ていない部分があるようで、出ていない部分は出していただけると大変ありがたいなと思います。例えば、最も重要な部分である非住宅建築物の規模別の棟数とか床面積という19ページに書いてある話とか、あるいは17ページの、結局、住宅・建築物の対象をどうするかというような話とかは、確かにおっしゃるように、1,000平米以上にすると手間が非常に、行政コストがかかるということだと思いますけれども、床面積が6割から7割になることによってどれだけCO₂の削減が見込めるのかというような話と両方書いてあると、やったほうがいいのかということは、ある程度情報が出てくるとと思いますので、ぜひそういうのもここに出していただけるとよろしいと思います。

それから、これも書いてあることで、そのとおりなのですが、23ページに出ているように、CASBEEも重要ですが、CASBEEだけでなく既存住宅の省エネ性能に関する評価手法を、現在検討されていると思いますけれども、ぜひ早期の開発をお願いしたいと思います。以上でございます。

【村上部会長】 坂本課長、お願いします。

【坂本住宅生産課長】 まず、お答えする前に、京都議定書の関係で申しますと、例えば住宅・建築物については、実は京都議定書についての目標は、住宅で平成11年基準5割、それから建築物について、2,000平米で平成11年基準8割となっていて、何を申し上げているかというと、実はこれ、直ちにCO₂と直結していないんです。といいますのは、建物自身はエネルギーを使わないものですから、断熱構造化することによって、中に住んでいる人がエネルギー使用量を低減するというつながり方になっちゃっているものですから、必ずしも戸数を増やすとこうなるぞという形にはなりません。ただ、同じような関係で減るんでしょねということであれば、同じ比率で計算すればいいことになるので、そういうことであればこうなるでしょうということを計算することは可能です。

その上で、ここでいろいろな数値とか出しておりますけれども、京都議定書の観点を、断熱構造化割合だけで言えば、それがギブアップしてしまうので、ほかの施策を組み立てていますということではございませんので、京都議定書の中で約束している部分について、例えば平成11年基準の非住宅建築物8割とかこういうのはきちんと達成していこうとした上で、さらに、例えば民生用エネルギーというのは総合的な影響を持っているものですから、他省庁とも連携しながら、やれることはもっとやるぞという形で検討案を出させて

いただいているというものだとすることはご理解いただきたいと思います。

【大塚委員】 それはもちろんわかっています。そのことと結びつけていませんから。

【坂本住宅生産課長】 今言いましたように、数字そのものは、アイドリングをとめたら幾らCO₂が減るかみたいな直接的な形にならないものですから、一応検討させていただきませんが、そういうものなので、大体比率と同じぐらいというふうにご理解いただければと思います。

【村上部会長】 大塚先生、よろしゅうございますか。

【大塚委員】 おっしゃることは、直接ではないということはわかるのですが、しかし、大綱とか京都議定書目標達成計画に、これでどのぐらい減るといっているのは出ていますよね。その数字のことを私は申し上げています。

【坂本住宅生産課長】 すみません、今、比率と申し上げたのは、住宅の場合850万トンと書いていますし、非住宅建築の場合は2,550万トンでございますから、今の削減量がですね。これに対して、床面積増大量にほぼ平行になると思うということでありまして。今、正確にはじいていないんですが。面積に比べてたくさんとか少なくということじゃなくて、おおむね床面積と同程度の割合で増減するだろうということでありまして。

【大塚委員】 それはもちろんわかっています。そのことと結びつけていませんから。

【坂本住宅生産課長】 今言いましたように、数字そのものは、アイドリングをとめたら幾らCO₂が減るかみたいな直接的な形にならないものですから、一応検討させていただきませんが、そういうものなので、大体比率と同じぐらいというふうにご理解いただければと思います。

【村上部会長】 大塚先生、よろしゅうございますか。

【大塚委員】 おっしゃることは、直接ではないということはわかるのですが、しかし、大綱とか京都議定書目標達成計画に、これでどのぐらい減るといっているのは出ていますよね。その数字のことを私は申し上げています。

【坂本住宅生産課長】 すみません、今、比率と申し上げたのは、住宅の場合850と書いていますし、非住宅建築の場合は2,550でございますから、今の削減量がですね。これに対して、床面積増大量にほぼ平行になると思うということでありまして。今、正確にはじいていないんですが。面積に比べてたくさんとか少なくということじゃなくて、おおむね床面積と同程度の割合で増減するだろうということでありまして。

【大塚委員】 はい。どうもありがとうございます。

【村上部会長】 それでは、鷺谷委員。

【鷺谷委員】 きょうのご説明の中で、私も関心を持ったのは、進士先生と全く同じ2つのところ。まず、下水道ポテンシャルを活用した、バイオマスをエネルギーとして生かすシステムづくりについてなんですけれども、これについてはとても期待したいということなんです。日本のように、世界でも有数のバイオマスを得やすい国土、つまり植物がよく育つということなんですけれども、そういう場所でエネルギーの利用のポテンシャルについての認識を広げたり、また実際の生かし方をパイロット事業的に検討するということの意義はとても大きいと思うからです。

また、都市のようにエネルギーが使われるところで、バイオマスをエネルギーにすることですと、運搬とかに伴うロスとかコストもないので、まずこういうことを下水道が完備している都市で始めるということは意義が大きいと思います。実際にポンチ絵のようなシステムをつくるに当たって、この絵の中にもっと明示的に書いていただきたいと思いますのは、国交省や他の行政のお仕事として、公園、緑地、道路、河川では、植生の管理、剪定だけではなくて、草刈りが行われていて、河川の土手の管理などでは非常に大量のバイオマスが生じているわけなんですけれども、それを廃棄しなければならなくてコストがかかるために、十分な回数の管理ができないことによって、環境上の問題も、例えば外来牧草が繁茂してしまったり周辺住民が集団花粉症になるというようなことが起こったりもしているんですね。

そういう植生管理などをきちっとやって、バイオマスをエネルギーとして利用していくことができれば、いろいろな意味で環境上のメリットが大きいと思いますので、このシステムの中に、ぜひ国交省や行政のお仕事もしっかり組み込んでいただければというのが第1番目の問題です。

もう一つは、進士先生とややセンスが似ているんですけれども、都市というところで緑だけを独立させるということに、今の世界的な流れなどから見ても、すごく違和感を感じざるを得ません。都市というのは、その土地のルーツを探っていけば、氾濫原なんですね。ウェットランドという言葉で表現されますが、多様な水辺や湿性草地があったり樹林があったりという氾濫原に都市が成立しましたが、庭園とか公園という形で、氾濫原の自然をもした疑似自然、つまり樹林やがあったり池があって氾濫原自然の一部を切り取り人が利用しやすくしたスペースを都市の中に残したりしてきたわけですが、今の時代はもっと積極的に、都市の中でウェットランドを再生するというようなことも、世界の大都市では普

通に始まっていて、ウェットランドというのは水だけではなくて、水と植生の組み合わせです。

けれども、ここを見ると、わりあい従来型の園芸植物の木を植えた公園とか、若干里山里山的なものというイメージで書いてあって、今の時代の都市にはそぐわない印象を受けてしまいます。もう既に、緑と水という、セットになった言葉にもなっていると思いますので、ウェットランドの視点をぜひこのあたりに入れていただければと思います。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

【小川公園緑地課長】 公園緑地課長でございます。今のご質問は、先ほどの崎田委員からお話がありましたが、長期的な目標と、それから5カ年間の京都議定書に基づく達成見込みのお話というところにも関係すると思いますが、先ほどご説明した中で、緑の分野でいいますと、みどりの政策大綱というほうが、長期的な目標と全体の目標を示すもので、都市のあり方みたいなものということですね。それから、アクションプログラムということで、名前の問題は進士委員からご意見をいただきましたが、5カ年間ということで、具体の量、これは既に調査なども開始しておりますが、現況を押さえた上で、目標を量として示す。2通り考えてございます。

量として示すほうは、必ずしも議定書の目標だけではありませんが、議定書の植生回復ということで、計上できる達成への寄与度を測定、現況を押さえた上で、見込みとしても持ってというような量的な問題がありますので、どうしても説明を、そちらのほうを中心に致しますと、今、鷺谷先生がおっしゃられましたような、ちょっと狭いんじゃないかという印象を与えてしまう説明になってしまったのかなというふうに思います。

どちらもそうなのですが、特に長期的なみどりの政策大綱の内容として、今ご意見をいただきましたような植物性廃棄物のバイオマス化ですとか、内容はいろいろ、バイオマス化にも、再生材化とか、ペレット化とか、そのほかにも、腐葉土にしたり、炭化してとか、あろうかと思いますが、そういうようなリサイクルの話ですね。これは実際に、かなり国の直営の公園でも、自治体でも取り組んでいますので、そういうようなことは盛り込みたいと思いますし、単にCO₂を吸収するだけの樹木を植えるということではなしに、お話にありました自然再生というような、ウェットランドも含めまして、そういったようなものを大事にしてとか、この政策大綱の中で、できるだけそういった取り組むべき目標の姿というものを盛り込んで、しっかりとした内容にするように、これからしていきたいなと思

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、庄子委員、お願いします。

【庄子委員】 この資料を、大変よく検討されているということに、まず敬意を表したいと思います。また、このような内容であればということで、安心もいたしました。

しかし、そうはいうものの、京都議定書の6%減達成はおろか、8%以上増えているということは、これはもう緊急な大問題でございますので、私から、2つは極端な意見、特に運輸、民生、事業所、家庭などが8%増えているということの大きな原因にもなっておりますから、それについて申し上げたいこと、それから1つは、これからもっと強く推進していただきたいことについて、申し上げたいと思います。

まず、2つ極端な意見といいますのは、皆さんご承知かと思えますけれども、料金所でETC車はスムーズに通っていくのに対して、そうではない車も多く見られます。私は、何とかもっと早くETC化を進めるべきではなかろうかと思えます。あるいは、極端なことで申し上げますと、全車ETC化していなければ、もう通れない、高速道路は利用できないのだというところまで、ぜひとも強く推進していってほしい。

それから、先ほど横島委員が言われました、サービスエリアで、ほんとうにアイドリングのままで停車している車をものすごく多く見かけます。これは罰金をかけていくべきではなかろうかという様に思います。と申しますのは、産業界の廃棄物、リサイクル関係、10年間責任者としてやってきていて、実は100万円というような罰金を1億円にするということについては、いろいろなところから反対を受けました。しかし、1億円にしてからは、確かに不法投棄は減ってきています。

ということで考えますと、やはり残念ながら、アイドリングストップということを徹底させる、要するにアイドリングをさせないということにしないとイケません。不法の駐車取り締まりと同じように、もし車の中で休んでいて、エンジンをかけっ放しというようなものがあつたならば、それは罰金の対象にしてもいいのではなかろうかと思えます。

これは、今後夏場にかけて、光化学スモッグのような形で、いろいろな影響が出てくると思いますので、ぜひとも、極端な意見、ETCとアイドリングに対するものを申し上げますけれども、国交省のほうでも検討していただきたいと思えます。

それから、1つもっと進めていただきたいということにつきましては、実は私、9年ぐらい前、諏訪のほうでコージェネというもの担当しました。これはものすごく進むであろ

うというふうに思いましたけれども、実際にはあまり進みませんでした。きょうお話を伺っていますと、8ページですか、実際にこの場所でやっているということで非常に安心いたしました。と同時に、これは札幌でも丸の内でもやっていると思うんですけれども、もっともこの分野につきましては、国交省として後押ししていただきたいと思います。

実際に私が担当してやりましたときに、行政、電力会社、地元のガス会社などとのいろいろなやりとりで大分苦労いたしました。そういうものも、障害のない形でぜひとも進めていただきたい。特に病院、老健関係はスクラップ・アンド・ビルドでもって進むのではなかろうかと思います。そういう際には、ぜひコージェネというようなことを推進するようにしていただきたいと思います。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。お願いします。

【下保地方道・環境課長代理（渡辺）】 E T Cの話がありましたけれども、こちらとしてもE T Cは、とにかく100%を目指して頑張っているところでございます。先生が言われるように、E T Cに関しては、単に料金所の渋滞がなくなるというだけではなくて、それに対しての料金収受の人件費が削減されるとか、すべてがE T Cになればインターチェンジ構造も相当簡略化できるとか、いろいろなメリットがございますので、国交省として、例えばマイレージサービスをやるとか、車載器購入に対しての支援を実施する等のインセンティブを与えながら、いろいろな対策をやってございます。これからも引き続き行っていきます。今、首都高で大体70%を超えておりますけれども、とにかく少しでも100%に近づけるよう頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

あと、S A、P Aのアイドリングの話は、先ほど横島委員からの質問でもありましたけれども、罰金等になりますと、道路管轄でなかなかできない部分もございますので、道路局としてできる範囲について、どういうところがあるかを一生懸命検討していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

【松田市街地整備課長】 8ページの、エネルギーの面的な利用でございますけれども、名古屋の場合は市のほうが理解がありまして、こういう事業が進んだという状況もございます。街区を超えたネットワークをつくるということになりますと、道路の下の空間に熱導管をつくるということで、どうしても公共団体の理解、支援が必要だということでございます。別の地域では、なかなか公共団体の理解が得られていないという部分もありますので、国としても、こういうことが重要であるということをP Rして、公共団体の理解も得ていきたいなというふうに思っております。

【庄子委員】 　　ぜひお願いします。

【村上部会長】 　　面的エネルギーの利用は、今、課長がおっしゃったように、実施に携わる地方行政機関と中央省庁との連携ということも、大変難題でございますので、そういう視点を入れていただければありがたいと思います。

先生方、よろしゅうございますか。

それでは、大変貴重なご意見ありがとうございました。きょうの審議はこれで終わらせていただきますけれども、事務局からご説明いただいた資料も大変充実しておりますし、先生方のご意見も大変貴重だったと思います。

では、事務局から連絡事項があるようでございますので、お願いします。

【内田環境調整官】 　　どうも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、各委員に議事録を送付させていただき、ご確認をいただきたいと存じております。確認いただいた後、公開させていただきます。

次回の日程でございますけれども、6月11日の月曜日、午後1時から3時までを予定しております。場所は虎ノ門パストラルの予定でございます。次回につきましては、社会資本整備分野の各業界の自主行動計画についてヒアリングを実施するとともに、本日のご議論も踏まえまして、京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間取りまとめの素案について、ご議論いただきたいと考えております。

また最後に、6月25日の月曜日に、社会資本整備審議会環境部会と交通政策審議会環境部会の合同会合を開催いたしまして、中間取りまとめを行う予定になっているところでございます。事務局からは以上でございます。

【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。どうもありがとうございました。

— 了 —