

社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会環境部会合同会議

2004年6月1日

【岩下環境調整官】 ただいま10時でございます。ただいまから社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会環境部会合同会議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。私は事務局を務めさせていただきます国土環境・調整課の岩下でございます。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ます。配席図、両部会の委員名簿、議事次第のほか、資料1-1から資料3まで、そして最後に参考資料が1枚ついております。漏れております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。

本日は両部会の初めての合同部会でございます。委員の皆様方のご紹介を申し上げるところでございますが、時間も限られておりますので、お手元の配席図をごらんいただくことでご紹介にかえさせていただきますたく、お願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

本日の議事進行でございますが、社会資本整備審議会環境部会長の村上部会長にお願いしたいと存じます。

それでは、村上部会長、よろしくお願いいたします。

【村上部会長】 皆様、おはようございます。慶応義塾大学の村上でございます。ご指名によりまして、この合同部会の進行係を務めさせていただきます。よろしくご協力のほどお願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会環境部会並びに交通政策審議会環境部会合同会議を開催するに当たりまして、澤井総合政策局長からごあいさつをいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【澤井総合政策局長】 総合政策局長の澤井でございます。本日は、委員各位におかれましては大変お忙しい中、また足元の大変お悪い中ご参集賜りまして厚く御礼を申し上げます。また、先生方には環境分野のみならず、国土交通行政全般につきまして、いろんな角度からご懇篤なご指導を賜っております。この場をおかりいたしまして厚く御礼を申し上げます。

ご承知のとおり、交通政策審議会の環境部会は昨年8月に、また、社会資本整備審議会の環境部会は本年2月に、それぞれ交通政策、社会資本整備についての環境政策の基本

的な考え方についてご審議いただくこととして設置をされました。両部会におかれましては当面の課題として、政府の温暖化大綱の見直しがことし予定されておりますので、温暖化対策に焦点を当ててご議論をいただきてきたところでございます。交通政策審議会環境部会のほうは、先般、地球温暖化対策につきまして、中間取りまとめを行っていただきました。また、社会資本整備審議会環境部会のほうは、この6月下旬にも中間取りまとめを行っていただくべく、現在、ご審議をお願いしているところでございます。

こうした両部会のご議論をいただきながら、私どもでは、これまで、例えば社会資本整備に関する環境政策大綱 かれこれ10年前につくったものでありますが あるいは90年代の終わりから始まってあります自動車グリーン化税制の取り組みをさらに発展させて、省庁統合のメリットを生かしながら、温暖化対策をはじめ国土交通行政全体のグリーン化を目指して、現在、環境行動計画の策定作業を進めているところでございます。今般、省内で事務的な案がまとまったのを機会といたしまして、両審議会の環境部会の先生方にお集まりいただいたところでございます。

本日ご説明申し上げます環境行動計画の案におきましては、これまで両部会の中でいただいた改革の視点とか、あるいは方向などに関します貴重なご意見をもとにいたしまして、環境の保全・再生・創造を国土交通行政の本来的使命として改めて確認すること、施策の総合的、集中的投入、あるいは国民各界各層の主体的な行動、連携・協働の促進などの4つの視点と、それから環境負荷の小さい交通への転換、あるいは環境に対する感度の高い市場の整備など6つの改革を提案しております。

本日の会議の目的は、両部会の審議状況をご報告させていただきますとともに、この環境行動計画の案につきましてご意見をいただきたいということでございます。幅広い観点からのご意見を賜れば大変幸いです。

なお、あらかじめ申し上げますと、この案自体が、実は、昨日ぎりぎりまでかかってやっと整理がついたものでありまして、本来ならば委員の皆様にあらかじめお送り申し上げて、十分に吟味いただいてからきょうの会議を開ければ一番よかったわけではありますが、諸般の事情で、今日初めてご説明するような格好になりましたことをまずおわび申し上げますとともに、きょういただいたご意見のほかに、またお持ち帰り賜って、お気づきの点ございましたら率直なご意見を賜ればというふうに、あわせてお願いする次第でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【村上部会長】 澤井局長、ありがとうございました。

それでは、これから議事に入りたいと思います。

本日は両部会の合同会議でございますので、最初に両部会から、それぞれの審議状況をご説明いただきたいと思います。

まず、事務局から交通政策審議会環境部会の審議状況についてご説明いただきたいと思います。その後、佐和部会長のほうからもコメントをいただきたいと思います。

【山本環境・海洋課長】 それでは、私のほうからご説明させていただきます。

資料のほうは1 - 1と1 - 2でございます。交通政策審議会交通体系分科会環境部会の中間とりまとめ概要ということで、資料1 - 1をごらんいただきたいと思います。

最初に、環境部会の設置ということで、これまでの審議経過、検討事項を書いております。審議事項といたしましては、温暖化対策の評価・見直しということと、あわせて新規対策の検討というのを行ったところでございます。審議経過といたしましては、昨年9月に部会を設けまして、ことしの4月28日に中間取りまとめをしております。

続きまして2枚目を見ていただきますと、環境部会の委員の名簿がございます。佐和先生をはじめ本日お集まりの各先生に、いろいろご議論いただいたところでございます。

続きまして、運輸部門における二酸化炭素排出量の推移でございます。2002年をごらんいただきますと、1990年に比べますと20.4%の増ということになっております。この内訳でございますが、公共交通機関、貨物自動車、自家用乗用車、それぞれ分かれておりますが、これを2010年にはトータル17%増にするという目標がございます。この目標に向かって今、いろいろな対策を行っているところでございます。

続きまして、次のページでございますが、運輸部門からの二酸化炭素排出量の見通しの考え方ということでございます。これにつきましては、需要予測のもとになるものがこのページでございます。自動車による旅客あるいは貨物の輸送需要予測というのを載せております。また、燃費につきましては、このページの一番右側でございます。理論燃費は良くなっていますが、人キロあたり原単位との乖離がちょっと大きくなっているというようなところがございます。

続きまして、次のページでございます。運輸部門からの二酸化炭素排出量見通し（暫定試算）というものでございます。これにつきましては、ここでは自然体ケースと呼んでおりますが、トップランナー基準導入による削減効果を折り込みして予測したものは2億7,500万トンということでございますが、いろいろ現在の大綱に載せている施策を今後やっていくこととなりますので、その対策がうまくいった場合と、うまくいかなかった場合ということで、最少見積もりと最大見積もりという2つのケースに分けて試算しております。最少見積もりでは2億6,400万トン、最大見積もりでは2億5,500万トンとい

うことでございます。

さらに、これを2億5,000万トンに近づけるためには、追加対策ケースということもございますが、ここに持っていくためには、さらなる新規対策等が必要になるということでございます。

続きまして、運輸部門における温暖化対策の見直しの視点ということで、最後のページでございます。ここでは、ご議論いただいたものをまとめたものが、ここの検討の視点と呼んでいるものでございまして、この右側でございますが、連携対策・施策の検討の視点ということで、3つの検討の方向をいただいております。1つ目は、産業界との連携ということで、特にここでは貨物分野における荷主と物流事業者の連携強化の必要性ということを書いていただいております。また、2番目といたしまして、地域との連携ということで、自動車交通需要の調整対策と公共交通の整備をパッケージで実施するような、環境的に持続可能な交通を地域に根付かせるための地域の主体的な取り組みを生かすような連携を強化すべきということを書いていただいております。また、3番目の視点といたしまして、NPO等との連携ということを書いていただいております。

以上でございますが、中間取りまとめの一応本文ということで、資料1-2というのをつけさせていただきます。それから、運輸部門全般の施策といたしましては、資料2-1、国土交通省の地球温暖化対策ということで、これは運輸部門、民生部門含めたものでございますが、運輸部門は左側のほう、自動車交通対策と環境負荷の小さい交通体系の構築ということで、現行の大綱の概要を参考までにつけさせていただきます。

以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

では、佐和部会長、コメントをお願いします。

【佐和部会長】 それではコメントさせていただきます。

申すまでもないことですが、こういうエネルギーの問題、あるいは二酸化炭素の排出の問題を議論するときには、産業部門、民生部門、運輸部門という3つの部門に分けて考えるのが常套ということになってございますが、実態を見ますと、産業部門の排出量というのは、ほぼ横ばい状態がずっと続いて、むしろ近年は減少傾向にある。これは明らかに、もちろん景気が低迷しているということもございますが、それに加えて、いわゆる産業構造の変化ですね。例えば、1985年度の時点において、GDPに占める製造業の比率が29.5%ですから、ほぼ30%だったのが、今は20%に限りなく近づいている。さらに、製造業の中でも、素材型産業の比率がヘビーでして、いわゆる加工組立型産業の比率が高

まるということで、景気の良し悪しにかかわらず、おのずから産業部門の排出するCO₂の量というのは、明らかに趨勢的に低落の傾向にあるというふうに見ていいかと思います。

そこで問題は、民生と運輸というのがどんどん伸びるということで、この2つに対していかなる対策を施すべきかということが目下議論の焦点になっているわけですが、特に運輸部門は総排出量の約20%を排出している。ですから、仮に燃費効率が30%改善されれば、トータルの排出量の6%が削減されることになるわけです。しかも、カローラからプリウスに車を乗りかえたからといって、不愉快きわまりないとか、乗り心地が悪くて仕方がないなんていう話は聞いたことがございませんので、やはり、燃費効率の改善というのは、これほど痛みの少ないといえますか、しかも効果的な対策はあり得ない、ほかに類するものがないと私は思っております。そういう意味で、低燃費車の普及を促進するような政策をぜひ講じていただきたい。

その場合でも、日本という国は、これは言うまでもないことですが、自由主義国家ですから、さまざまな規制を施すことによって、何かを義務づけたり、何かを禁止したりすることによって事に対処するというのではなくて、例えば、6000ccのベンツにどうしても乗りたいという社長さんがいらっしゃれば、どうぞお乗りください。しかし、そのかわり、例えば自動車の保有税はたくさん払ってくださいよと。そして、仮に炭素税のようなものが導入されれば、ガソリンにもかなり高い税金がかかっていますよというようなことで、つまり、誘導政策といいますが、全体として燃費効率のいい車を買うことを、いわばインセンティブを仕掛けるというようなことが国のあるべき政策ではないかと常日ごろ僕は思っています。

なお、先ほどの資料、要約版、概要で、ページ数が出ておりませんが、運輸部門からの二酸化炭素排出量の見通しの考え方というところで、貨物の輸送需要がこれだけ、少なくとも従来の、前回の綱策定の前に推計されたものと比べると大きく減っているというのは、私が先ほど申し上げた産業構造の変化というものを如実に反映しての推計ではないかというふうに私は見ております。そういう意味で、私は、政府がさまざまな対策を講じて、そしてCO₂の排出削減に効果的な施策を行うということに関しましては、後ほどお話のある、いわゆる住宅とかビルにかかわる施策とともに、自動車の燃費効率の改善ということを推し進めるという政策が、政府のやるべき政策として優先順位の極めて高いものだと思っております。

以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。ただいまの先生の産業構造の変革というこ

とは、民生部門にも非常に縁が深うございます。例えば、民生部門の業務用ビルのエネルギー消費が随分ふえていますけれども、これはいわゆる産業構造の変換で、IT化が進行し、ビルのエネルギー消費が増えたことが原因で、民生用というよりはどちらかというところと産業用の側面もあると私は考えています。

続きまして、社会資本整備審議会の環境部会の審議状況につきまして、事務局よりご説明いただきたいと思います。

【岡田国土環境・調整課長】 それでは、説明させていただきます。

その前に、きょうご出席の方の名簿に入っておられません、交通審議会の大聖委員、急遽ご出席いただいておりますのでご紹介させていただきます。

それでは説明に入らせていただきます。資料2-1と2-2をごらんいただければと思います。

2-2をごらんいただきますと、社会資本整備審議会環境部会につきましては、3月から審議を開始していただいておりますところがございます、3回目までの進捗状況をご報告します。次回、6月下旬の中間取りまとめをお願いしているところがございます。

資料2-1を見ていただきますと、社会資本整備関係につきましては、それぞれ幾つか分野分かれた温暖化対策を講じております。2-1の左側の運輸部門、先ほども報告がありました部分では、自動車交通対策の交通流対策、この一部分を道路整備等で対してございます。それから右のほう、民生部門、これも民生部門の一部ということで、住宅・建築物の断熱性の向上という部分を対策を講じております。あと、非エネルギー起源の温室効果ガスということでございますけれども、下水汚泥の燃焼等から生じます一酸化二窒素対策、それから吸収源対策の一部としての都市緑化の推進、こういったそれぞれのパーツを担当しておるということでございます。

それでは、資料2-2に基づきまして、今の検討状況をご報告させていただきます。

まず民生部門でございますけれども、先ほども言いました断熱性の向上ということでございます。これにつきましては、現在まで住宅につきまして新築住宅の5割を新しい基準に達成するということによりまして、300万キロリットルのエネルギー消費を削減するという目標になってございますが、今までのところ、21%まで来ているということで、おおむね2008年度までに目標は達成するだろうという見通しでございます。ただ、いろんな建てかえ戸数等の関係がありまして、エネルギー消費自体を見ますと、270万キロリットルという見通しになってございます。

それから建築物につきましても、2006年度までに新基準に8割適合するという目標

がございますけれども、これも省エネ法の改正等踏まえまして、削減の速報値で65%まで来ているということで、2006年8割というのは、ほぼ達成できるのではないかと見通してございますけれども、これもエネルギー消費削減から見ますと、490万キロリットルということで、目標から70万キロリットルくらい不足するというような状況でございます。

そうすることで、エネルギー消費自体は大綱の目標からすると100万キロリットルくらい削減量が足りないのではないかと見通しが出ているところでございます。

CO₂換算につきましては、民生部門全体での数字ということになっておりまして、この断熱性の向上だけでなかなか数字が出しにくいということで、原油換算の評価をさせていただいているものでございます。

もう少し対策をしないといけない状況があるということでございまして、2ページをらんいただきますと、今後の対策といたしまして、従来、新築対策ということでやってございますけれども、全体のストックを見通した上で、既存ストックの省エネ性能の向上ということが非常に重要だということを1つ指摘いただいております。

もう一つは、先ほどからも出ておりますけれども、住宅につきましては、いろんな国民、企業の選択行動を通じまして、省エネについての取り組みを促進するといったような市場基盤整備を図ることが必要ということで、性能評価システムでございますとか、それについての情報提供、あるいは率先的な取り組みといったことをやっていく必要があるのではないかと意見等をいただいているところでございます。

2つ目の交通流対策でございます。運輸部門の道路整備関係分ということで、340万トン、CO₂の削減を目標にしているところでございます。これにつきましては、そこにございます自転車道等の整備による交通需要の調整、あるいはITSの推進、路上工事の縮減といった事柄につきまして、それぞれ、でこぼこはございますけれども、一定の進捗はしているというふうに今のところ見ているところでございます。

それから、大綱策定の前提となります道路整備につきまして、排出量削減効果につきましても今改めて見直しをしている状況でございます。

下水道整備につきましても、焼却施設における燃焼の高度化等々の施策を着実に推進しているという状況でございます。

都市緑化につきましても、施策の推進を図っているという状況でございます。

これらにつきまして、それぞれ、次回に向けまして、今後の見通し、あるいは施策の方向についてご議論いただきたいと思いますと思っております。

前回は施策の見直しの基本的視点についても議論いただきまして、施策の総合化と協働、あるいは市場の条件整備、誘導といったような視点が非常に重要であるというようなご指摘もいただいております。今、取りまとめに向けて作業を進めているところでございます。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

議事次第にございますように、現在、国土交通省におきましては、国土交通省環境行動計画を策定中でございます。

続きまして環境行動計画のご説明をいただきましてから、全部の資料につきまして皆様からご意見をいただきたいと思います。

それでは、このご説明をお願いします。

【山本環境・海洋課長】 それでは、私のほうからご説明させていただきます。

資料3というものがございます。クリップを外していただきますと、行動計画の本文と附属の図表がございます。この両方を見ながらご説明させていただきたいと思います。

最初に行動計画の構成でございますが、目次をごらんいただきますと、行動計画策定の背景から始まりまして、第1章で、基本的な考え方と主な取り組みというのをまとめております。第2章で、新たな施策の展開ということで、ここで具体的な施策について項目を挙げているところでございます。

続きまして、本文1ページの序文をごらんいただきたいと思います。序文のほうで、環境行動計画策定の背景ということを書いております。最初に書いてありますのは、国土交通省ができて以来、平成15年10月に社会資本整備計画ができ、また、その中で環境についての位置づけというのをやっております。「一方、」というところでは、環境問題については地球温暖化問題、あるいは廃棄物問題等新たな課題が出てきているというようなことが書いてあります。その次のパラグラフでは、特に循環型の持続可能な社会システムへの変革を図ることが必要不可欠となっているという認識のもと、国土交通行政の環境面からの改革を進めることが必要になっていると述べまして、これを受けまして、このような状況下で国土交通省発足後4年目であり、また、本年は特に温暖化大綱の見直しの年でもありますので、国土交通省として、統合のメリットを生かしつつ、環境政策について総点検をし、行動計画を策定することにしたと、そういう策定の背景について述べております。

続きまして、2ページから第1章ということで、ここでは行動計画の策定に際しての基

本的な考え方と主な取り組みということで、最初に、第1章の上の5行では、環境を国土交通行政の本来的使命として明確に位置づけるということを宣言しております。これに基づきまして、あらゆる局面で環境負荷の低減に努める「国土交通行政のグリーン化」を進めていく必要があるという認識をしております。

これに従いまして、では、国土交通行政のグリーン化に向けた4つの視点ということで、最初に といたしまして、行政の全段階を通じた環境負荷の低減ということで、事業全体のライフサイクルを通じた環境負荷の低減の取り組みの強化といったようなことを述べております。また、では、広域・流域の視点の重視ということも述べております。では、施策の総合的・集中的投入ということで、ここでは交通を例に引いておりますが、施策の総合的・集中的投入を促進していくことが必要であると述べております。では、国民各界各層の主体的な行動と連携・協働を促進していくことが必要であると述べております。

2番目からは、国土交通行政のグリーン化を進めるための6つの改革ということで、6点に分けまして、主な取り組みを紹介しながら、改革の方向について述べております。

最初の(1)でございますが、社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入ということで、事業全体のライフサイクルや、あるいは1つの事業を超えた広域な視点から環境の保全・再生・創造を内在化させた取り組みを進めると述べております。この中で、 、 、 ということ、主な取り組みといたしまして、計画決定プロセスにおける環境の内在化、 といたしまして、グリーン・バンキング・システムの構築等環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進、 としまして、アセットマネジメントの導入ということも挙げております。

これにつきましては、図表の2ページをごらんいただきますと、ここに書いてある内容を図にしたものをつけております。計画決定プロセスにおける環境の内在化ということで、事業の構想計画段階において環境の保全・再生・創造の観点から総合的な評価を実施することとし、具体的には平成16年度に仕組みの検討、平成17年度から試行的導入することとしています。その他の点についても、図表のとおりでございます。

続きまして、(2)の環境負荷の小さい交通への転換ということでございます。ここでは、先ほど交通政策審議会のほうで中間取りまとめをいただきましたが、その議論を受けて、今後の二酸化炭素排出量削減の目標達成のための具体的な施策について述べております。ここで述べておりますことにつきましては、主なものとして 、 、 ということもでございます。 がグリーン物流総合プログラムの創設ということで、図表のほうでは3ペ

ージでございます。これは、荷主と物流事業者の協力によって新たな燃料消費削減を行おうということで、そういう取り組みに対して国のほうでもいろいろな支援をしていこうという仕組みでございます。これによりまして、従来の目標に比へまして500万トンほど増のCO₂の削減を目指したいという意気込みでございます。

続きまして、本文のほうは6ページで、図表のほうは4ページでございますが、環境的に持続可能な交通（EST）モデル事業（仮称）の実施ということでございます。環境的に持続可能な交通 OECDのほうではESTと呼んでおりますが ESTのモデル事業を新たに創設するというところでございます。ここでは、環境の視点から公共交通とまちづくり等の交通流の円滑化、低公害車の導入等のソフト面とかハード面における各主体間の連携を図ろうというものでございます。具体的な目標を立てまして、それに向かって各種メニューを利用して目的を達成しようというものでございます。これに対して国のほうでも集中的に支援をしていこうと、こんな仕組みを考えております。

続きまして、本文6ページの 東アジア交通グリーン化連携プログラム（仮称）の作成というところでございます。これにつきましては、図表の5ページでございます。中身は、日中韓・ASEANにおけるハイレベル協議を通じて交通グリーン化連携プログラムを作成して、この中で、環境にやさしい東アジアの物流ネットワーク実現のための合意形成、あるいはバスを中心とした公共交通の振興による都市交通のグリーン化を推進していくといったものでございます。

続きまして、（3）の環境に対する感度の高い市場の整備ということで、ここでは主に住宅のほうの対策を挙げております。これも先ほどご報告いたしました社会資本整備審議会環境部会のご審議を踏まえて検討したものでございます。

といたしまして、ストック重視の住宅・建築物市場のグリーン化総合戦略（仮称）の推進ということで、図表のほうの6ページをごらんいただきますと、住宅のストック対策の強化といたしまして、省エネリフォームの支援ですとか技術開発、あるいは、省エネ性能に係る情報提供等といったようなこと、あるいは、環境性能のすぐれた住宅・建築物の普及促進ということで、CASBEE（建築物総合環境性能評価システム）の開発・普及の推進といったようなことを挙げております。

続きまして、本文7ページの でございますが、環境にやさしい経営の促進ということでございます。これは図表はございませんが、現在、トラック、バスのほうでグリーン経営認証制度というのをやっておりますが、こういったような取り組みをさらに社会資本整備分野を含めた他の事業分野に拡大していくことを考えております。

続きまして、(4)の持続可能な国土の形成ということでございます。ここでは、最初のほうに認識といたしまして、都市生活環境の悪化、水環境をめぐる問題など昨今のいろいろな課題を踏まえ、持続可能な国土づくりを行うために、具体的な取り組みをしていくということで、8ページから9ページにかけて から の取り組みについて述べております。

最初の の取り組み、全国海の再生プロジェクト(仮称)の推進ということでございますが、図表の7ページをごらんいただきますと、「全国海の再生」の推進ということで、ここでは特に閉鎖性海域の水質を改善するために、陸域からの負荷削減策や、あるいは海域における環境改善対策など、多様な主体の連携による総合的な施策展開を図る行動計画を策定、推進するということを述べております。

また、この一環といたしまして、下水道のほうでございますが、経済的インセンティブの付与を介し、経済合理性に沿った「排出負荷量の調整配分を行う計画制度」の法制化を措置するということを述べております。

続きまして、 の水と緑のネットワーク化計画(仮称)の推進でございます。図表のほうは8ページでございますが、ここでは、公共オープンスペースの連携ということで、各事業間の連携、あるいは多様な主体が参画いたしまして、自然共生型のまちづくりをしていこうということでございます。

また、この中で特に水のネットワークの再生ということで、都市内河川・水路の水質、水量、あるいは水辺環境に関する問題に対応するために、水源や水路の保全・再生など、水のネットワーク再生を効果的に進めるための制度化を行います。

また、水質の改善につきましては、浄化技術を確立し、それを全国の河川・湖沼に本格的な導入ということを考えております。

また、これにつきましても地域提案型のモデル事業を公募により実施することを考えております。

続きまして、 の水・物質循環システム健全化プログラム(仮称)の推進ということで、図表のほう9ページでございますが、ここでは特に山林の荒廃やあるいは河川等の水量、水面の減少等によりまして、それによる影響というのが出ておりますので、広域的なエリアでの「国土の健康を取り戻す」総合的な取り組みを行う必要があると述べております。このため、具体的には、持続可能な流域管理手法の考え方の取りまとめですとか、あるいは広域的なモデル流域を選定し、健全な循環システムの再生計画を策定するといったようなことを考えておりまして、関係機関とも連携しながら総合的に計画の実行を支援してい

きます。

続きましてでございますが、「海洋の健康診断表」（仮称）の提供というものでございます。これは気象庁の取り組みでございますが、平成17年度から、海洋の健康診断表というようなことで、ここに書いてありますようなさまざまな海洋に関するデータをまとめて提供していこうというものでございます。

中身といたしましては、衛星ですとかあるいはブイ、観測船などから海洋環境の様々なデータをとって、これを、定期診断、臨時診断、総合診断といったようなことで情報提供していくというものでございます。

続きまして本文の9ページでございますが、（5）の循環型社会の形成というところでございます。ここではいわゆるリサイクル、あるいは静脈物流といったような点について述べているところでございますが、といたしまして、建設工事のゼロエミッション化ということで、図表のほうの11ページでございますが、ここでは、建設廃棄物の最終処分量ゼロ、いわゆる建設工事のゼロエミッション化を目指すということと、自然環境への負荷を低減するため土砂等の資源の有効利用の促進ということを言っております。

また、直轄工事につきましては、グリーン購入によるリサイクル材のより積極的な活用を図るということを述べております。

続きましてでございますが、木材リサイクル市場拡大戦略（仮称）の推進ということで、図表の12ページでございます。ここでは、建設発生木材のリサイクル促進の行動計画の策定ということを挙げております。この行動計画につきましては、図表のほうでございますが、地域の特性を踏まえた建設発生木材のリサイクルを推進するため、地域ごとに促進行動計画を策定する。また、民間事業者、県、国が連携し、モデル県において平成16年度から行動計画を策定といったようなことを挙げております。

また、この中では、リサイクル木質建材の市場化への支援ですとか、あるいは木質系リサイクル材のモデル的使用の推進といったようなことを進めることにしております。

続きまして、10ページのFRP船リサイクルシステムの構築でございます。FRP船という、繊維強化プラスチックでできた船、モーターボート等でございますが、これの処分が問題になっているということで、これの経済的リサイクルシステムを構築するというところで、図表の13ページの右下に、「リサイクル制度（イメージ）」ということをつけておりますが、こういうような新たな制度的な基盤を構築するというものでございます。

続きまして、のリサイクルポート高度化プロジェクトの実施でございます。図表の14ページでございます。こちらのほうは、港湾における循環資源ストック調整システムの

構築、あるいは、リサイクルポートにおける施設整備支援メニューの拡大、あるいは、リサイクルポート間の実証実験等の推進というようなことで、リサイクルポートを新たな取り組みをやることによりまして高度化していこうという取り組みでございます。これによりまして、循環資源の適正かつ効率的な取り扱いを推進する静脈物流システムを構築しようといったようなものでございます。

続きまして、本文の10ページの(6)でございます。目標の実現力を高める推進方策ということで、といたしまして、トップランナーに対する集中的支援ということをおっしゃっております。特に現在、問題になっております環境問題に適切に対応していくためには、地域の実情に応じた地方公共団体の取り組みですとか、あるいは国民各界各層の積極的な取り組みやさまざまな知恵の活用が必要です。とりわけ先進的な取り組みをしようとする意欲のある者の果たす役割は重要でありますと述べまして、そのため、国土交通省といたしましても、今後これらの取り組みを一層促進していくため、環境の切り口から意欲のある者 ここではトップランナーと呼んでおりますが こういう者の具体の取り組みに対して、関係省庁と必要な連携を図りつつ、制度の整備・充実を含む支援策を講じます。

また、この具体的な方策の1つといたしまして、一定の地域において、さまざまな政策資源を総合的に活用して集中的かつ効果的な支援を行い、かつ、その効果を検証するためにモデル事業を公募し、それを実施していきます。特に、先ほど来、各論のほうで交通の分野、あるいは河川の分野等々ございましたが、そういったようなモデル事業を行っていくというものでございます。

といたしまして、国土交通省の率先的取り組みといたしまして、特に国土交通省そのものは市場に参画する一員として相当の規模を有する主体であるということから、グリーン購入ですとか、あるいは庁舎のグリーン改修等の率先的な取り組みを強化します。

また、これらの取り組みの成果等も含めまして、国土交通省の環境報告書を公表していきます。

といたしまして、行動計画の推進状況の点検ということで、本行動計画の推進状況については、「国土交通省環境政策の基本的方向」の中で定期的な点検を行って、進捗状況の把握をまいります。

以上が第1章でございます。

続きまして、第2章、こちらのほうは具体的な取り組み、先ほどの第1章にございましたものも含めまして、新たな取り組みをするものについて、ここで挙げております。

最初に、地球温暖化問題への対応ということが、12ページから24ページまで、各分

野ごとにございます。25ページからは、循環型社会の形成ということで、先ほどのリサイクル等について述べております。28ページからは、健全な自然環境の確保・水循環系の構築ということで、水と緑のネットワーク等について述べております。35ページからは、良好な生活環境の形成というようなことで、大気汚染対策、ヒートアイランド対策等について述べております。37ページから、各環境課題に共通する取り組みということで、(1)として、環境観測・監視体制の強化、38ページから(2)環境に係る研究及び技術開発の推進、40ページから(3)環境分野における国際連携及び国際貢献、42ページから(4)多様な主体による連携や協働による環境保全への取り組みの強化といったようなことを述べております。44ページ、最後になりますが、(5)国土交通省の率的取り組みということでまとめております。

以上でございますが、これらをまとめたものは、先ほどの図表の1枚目でございますが、国土交通省環境行動計画(案)、国土交通行政のグリーン化といったようなものに、目次をかねて簡単にまとめさせていただいております。

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、これから審議に移りたいと思います。座長のほうから2つお願いがございます。1つ目は、委員の皆さん、ご発言のご予定ございます場合に、あらかじめお手元の名札を立てただけだと大変、座長の進行が楽でございますので、よろしくご協力をお願いします。それから、きょう関係局が大変多うございまして、各局の課長さん方がメインテーブルに座っておられません。各委員からのご質問で、後ろにお座りの課長さん方、お関係ございましたら、ご自由にご発言いただきたいと思います。その際、お名前を言っていただけるとありがたいと思います。

それでは、ご自由にご発言、ご意見、お願いしたいと思います。

【後藤委員】 最初に質問だけですが、14ページの。

【村上部会長】 資料番号は。

【後藤委員】 失礼しました。資料3の国土交通省環境行動計画(案)について、2つ質問させていただきます。

14ページ一番上の括弧の中に、「港湾空間への風力発電の導入」という中に、「港湾・沿岸域」というふうに書いてありますが、これは沿岸域ということで洋上発電も視野に入れていると考えていいかどうかという点が1点。

もう一つは、44ページで、環境学習・環境教育の推進というのがございますが、これ

は、42ページの頭に、「多様な主体による連携や協働による環境保全への取組の強化」という中になるわけですので、他省庁との連携ということも視野に入っているのかどうかということをお聞きさせていただきます。

【村上部会長】 どちらのほうからお答えいただけるでしょうか。まず風力発電のほうからお願いします。

【牛嶋室長】 港湾局の環境整備計画室におります牛嶋と申します。ここでは「港湾空間への」というタイトルで記述させていただいております。ここでイメージしております沿岸域というのは、洋上というかなり沖合という意味ではございません。そこまでは考えてございません。港湾の陸地部分と比較的水深の浅い、例えば防波堤の上ですとか、具体的なイメージでいきますと防波堤の上に風力発電を立てる、プロペラを立てるといふようなイメージで記述をしております。

【後藤委員】 諸外国で言う洋上発電までは入ってないと。

【牛嶋室長】 ここで記述しております沿岸域というのは、沖合での洋上というところまでは含めてはいないということでございます。

【後藤委員】 わかりました。

【村上部会長】 それでは、環境学習における省庁間の連携について、御説明をお願いします。

【岡田国土環境・調整課長】 44ページのご指摘の点でございますけれども、今、環境教育法、10月の施行に向けて基本方針につきましても関係省庁が連携してつくるといふことで、いろんな取り組みを始めておまして、そういう中で、ここにある取り組みも必要なものは十分連携して取り組んでいきたいと考えております。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

【後藤委員】 はい、結構です。

【村上部会長】 では、金本委員、お願いします。

【金本委員】 極めて全般的なお話なんです、膨大な数の施策が並んでおまして、準備が大変だったろうと感服をしておる次第なんです、これだけ並びますと、中にはコストパフォーマンスの悪いものも紛れ込んでいるのではないかという懸念があるわけで、こういう個々の施策について、コストパフォーマンスの評価をどうするのかということが非常に重要で、その際、税金に関する評価だけではなくて、国民経済的な負担がいろんな形であるわけで、そういうものを含んだ評価の仕組みがないと、お金がたくさんかかって効果がないといったことになりかねないと思いますが、その点について、どういうことが

お聞きしたいということです。

【澤井総合政策局長】 本文の第1章の3ページに、一応、精神としては、に国民各界各層の主体的な行動、連携・協働の促進とありますが、下から2つ目のパラグラフで、個々の施策の実施に当たっても、その社会的な費用と効果を十分に分析し、国民の理解と参加を得ながら実施することは重要だということで、精神として、今先生ご指摘のようなことを十分踏まえにやいかんということと、具体的には、政策評価がかなり、言ってみますと、始めて何年かたって、うまく回り出している部分もありますので、しっかり、これを丸ごとというよりは、成果目標とその結果がよく照合できる範囲、きちんと区切ってやっていくことになると思っております。

昨年、ご審議いただいて決定いただきました社会資本整備重点計画も、同じように毎年フォローアップをして、政策評価をして、次につなげるというサイクルでやっていきたいと思っておりますので、なかなか中に成果の検証の難しい分野もあるとは思いますが、やりながら、いろんな工夫をして、精度を高めていきたいという気持ちは持っております。

【村上部会長】 よろしゅうございますか。

それでは、崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 とりあえず全体についてちょっと質問させていただきたいんですが、まず、全般に関して、環境施策をきちんと行動計画として考えていただいて、大変すばらしいなと思って拝見しました。ただし、行動計画というタイトルからいくと、これをどういうふうに行うんだらうかというような気持ちで拝見するんですけども、最後にきつとこれの実現のアクションプランというか、そういうタイムスケジュールとか、何かそういうご提示があるのかなと思って読んでいたんですが、そういうあたり、いわゆるこれを実現に移すための何かタイムテーブルとか、どういう方策かという、何かそういうようなことは最後にご提示……、ちょっとその辺についてお伺いしたいなと思いました。

あと、そういうときに、全体の施策、例えば、大都市で実施する施策と中小規模の都市、あるいは自然環境が豊かなところで実施する場合と、かなりいろいろとタイプが違いますけれども、そういう都市に応じた何かきめ細かな表現とか、そういうような形もあれば、もっともっとわかりやすいかなという感じもいたしました。まずちょっとそういう質問と意見を言わせていただきました。

【岡田国土環境・調整課長】 まず1点目のタイムスケジュールの問題でございます。個々の施策につきましては、第2章の12ページ以降で、それぞれの施策ごとに、ことしは例えば制度の検討をして来年度からやりますといったようなスケジュールはそれぞれ、

できるだけ書き込むようにさせていただいているところです。

全体としてどういうふうに進んでいくかということにつきましては、これを具体化する中で、検討、評価しながら、またやっていく必要があるかなと思っております。

第2点目、都市に応じてきめ細かな対応みたいなものをわかりやすく示す必要があるのではないかというお話かと思えますけれども、この中でも、それぞれ、特に地域に応じていろんな取り組みが要するというものにつきましては、例えば、先ほど、各地区からの提案に基づく先進的な取組についてモデル事業をやるといったようなこともありますし、それぞれの制度ごとに各地域の方と連携してやっていくという視点は、大変重要かと思っております。

【横島委員】　　こういうものを求めていたというか、かねてからお話ししていたものが出てきたという意味では大変結構だと思いますが、だからこれでいいというわけにはいかないわけであります。物すごくたくさんあって、全部読んでいくと、多分、局は、今12局あるんですね、13か。全局の顔が全部裏に潜んでいるわけです。ですから、総花的というのはまさにこういうことなのでしょう。それはそれでいいのです。全部のところは全体的に対応しなきゃいけないのですが、全部読むと、すべて、やります、頑張りますという決意表明がずっと続きます。最後に、じゃあ全部、国土交通省だけ頑張ればできるのかというと、それは頑張る度合いにもよるでしょう。主体的にやるものもあれば、他の省庁と協力的にやらなきゃできないものもあれば、他の省庁が主導的にやるものをサポートしようという施策もあって、その辺のエンファシスはきちんとないと、何かだらだらとしちゃって、どれを見れば全部わかるというか、決意の程度がわかるという強弱がないんですね。それは無理だよと言われれば、第1回目の総合計画だからいいのかもしれませんが、もう少し、ただ単にやります、やりますという横並びの表現ではない、例えば、国民とともにやらなきゃいけないものもあれば、企業とともにやらなきゃならないものもある。この辺は少し大人っぽく、差をつけられたほうが、さっきの金本先生のコストパフォーマンスも含めてあるのだらうと思います。

もう一つ、具体的に1つ、せっかくの合同部会ですから言いつばなしで終わらせていただきますが、お願いとご質問です。交通政策審議会のペーパーのほうにも出ているのですが、ひとつ、主体的に国土交通省の中で頑張れば、多分、企業の協力を得てできるであろうというものの中に、運輸部門の中の貨物の運輸体系のモーダルシフトの問題があります。私はかねて社会資本整備審議会の環境部会の中でこの問題を申し上げていても、少し違うなというふうな違和感があったのですが、きょうはぴったりな感じがしています。JR貨

物が2年間黒字転換したという事実は、これは大変な物流革命なのです。もうJR貨物は死んでしまえとって国鉄民営化のときにいわばまま子扱いされた会社が、わずかながらでも連続黒字転換しているという事実は、必ずしも社会が求めていなかったものではないということの証明で、今や、その需要が急激に上がっているという事実にも裏づけされるでしょう。そのところをもう少しクローズアップできないだろうかということが、我々の部会からとってはおこがましいのですが、お願いなのです。

それはなぜかという、何となく市場経済に任せておけば落ち着くところに落ち着くんだということではない原理が、最近いろんなところに働き始めていて、必ずしも十分なもうけにならなくても環境に対応できればいいんだというふうなこともあります。例えば、高くてもリサイクルのトイレットペーパーを買うことで、豊かさを実感する国民感覚。企業感覚の中でいけば、十分な利益を100%得なくても、それを環境に還元するとか環境に対応する協力費として考えるならば利潤が下がってもいいとか、幾らかお金がかかってもいいというふうな感覚が、企業市民的豊かさになりかわってきているということがある。そのところをうまく突けば、大々的な貨物物流における鉄道へのモーダルシフトは可能じゃないかと思うのですが、その辺のことについてのお願いと、もし伺えるならば、鉄道局からのご決意というか、基本的な考え方を伺っておきたい。

以上です。

【澤井総合政策局長】 1点目につきましてですけれども、今回改めて、我々の検討の動機としては、省庁が統合されて、今までそれぞれ単独でやっていたものを、国土交通省として省内連携を強化することで、1+1が3になる部分というのは相当あるだろうという意識も含めて、全体を総点検したと。結果として、保全・再生・創造という環境の問題をすべて本来的使命として国土交通行政に位置づけるという意味では、おのずから、総花的というよりも全省的な取り組みになるのが必然だろうとまず思っております。

個々の具体の施策について、濃淡がない、みんな同じように書いてある、決意表明が前に出ているというご指摘はしっかり承りたいと思っておりますが、ただ、かなりその分野で進んできているものと、これからやってみてどうなるかという部分がある、正直に言えば、それは両方あるのは事実です。例えば、施策の中でも、法制度化をやると書き切っているものもあれば、いろいろと検討をしようと言っているものもあるのも事実です。そういう意味では、おのずから施策の熟度の差に応じて、一応書いているつもりではありますが、その辺が若干わかりにくいのかもかもしれません。それは我々もちょっと今伺って反省はしておりますが、いずれにしても、そういったことで、一たんこういう一覧的な整理をして、

連携の実を上げるということを旨としながら、先ほども申し上げましたけれども、毎年毎年きちんと点検していくことが、今のご指摘に対する一番現実的なお答えになるかなと思いつながら今拝聴しておりました。しっかり胸におさめて進めていきたいと思つます。

【山本環境・海洋課長】 ただいま、民間あるいは各省との連携ということで、局長のほうからお答えありましたけれども、私のほうから具体的に今この中でもそういうものは入つていますということだけちょっとお話ししたいと思つんです。

先ほどポンチ絵のほうでございましたが、ポンチ絵の3ページのほう、グリーン物流総合プログラムというのをここで言つておりますが、これはまさしく物流事業者だけでは対応できない問題について、荷主業界との連携、特にここでは経済界との連携というようなことと呼びかけをしております。

また、これにつきましては各省連携ということも考えておりまして、経産省を含めて政府全体の施策にしていきたいと思つております。

また、この中で、先ほど先生のほうからご指摘がございましたが、モーダルシフトの推進というようなことで、スーパーレールカーゴ、JR貨物でござつますが、こういったものの促進ですとか、あるいはコンテナ整備を通じた複合一貫輸送の推進といったような点についても、ここではやっていこうと思つております。

もう1点、これも交通の分野のほう、4ページでござつますが、この交通の問題というのは、事業者だけがやれば足りるという話ではござつませんので、これは交通政策審議会のほうでもいろいろご議論いただいたところではござつますが、需要者側と供給者側が一緒になつてやっていかないと効果が出ない施策です。ここで「環境的に持続可能な交通」と呼んでおりますのは、これはまさにハードとソフト、いわゆるインフラを整備する側、それとバス事業者、あるいは鉄道事業者、それと使う側ということで、利用者のほうも含め、地域で環境的に持続可能な交通を、今後一生懸命やっていこうというような運動をしたいと思つております。

【横島委員】 鉄道局から一言。

【村上部会長】 どなたかおられますか。よろしくお願ひします。

【白崎補佐】 今、JR貨物が2年連続で黒字になつたという話をいただきましたけれども、確かにこれはJR貨物独自の取り組みもありますけれども、背景としては、スピードリミッター規制とか、そういった鉄道にとって有利な風が環境としてあつたということも1つはあろうかと思つます。そのほかにも当然、スーパーレールカーゴといった技術開発といったものも功を奏しているということもあろうかと思つます。

今後なんですけれども、これでモーダルシフト十分というふうにストックとして考えているわけではございませんで、今、さらにモーダルシフトをするための検討といたしますが、勉強を進めているところでございます。つまり、例えば、JR貨物からすると、一体どれぐらい荷主の需要があるだろうかということではわからないということで投資がすくんで、あるいは、荷主からすれば、一体貨物はどれぐらい輸送力を持っているんだろうか、この時間帯にどれぐらい持っているのかということがわからない、こういった情報といたしますか、知見のギャップ、こういったものを埋めることによって、より効率的な取り組みというものを進めていきたいと考えております。

【横島委員】 CO₂以外に、大事故の防止とか、渋滞解消、それから労働力のセービング等、鉄道への貨物のシフトというのは相当総合的な施策として認知されるべきだというご認識をいただきましたかっただけです。

【米本委員】 私は最後につけ足しに近いコメントをつけさせていただきたいと思えます。私は主に環境と外交という問題を扱ってまいりました。

アジアにおける環境外交を考えた場合、一番難しいのは、実は、東の海の中に世界第2位の経済大国である日本がぼつんとあって、基本的に周辺国が途上国であるという点です。最先進国と発展途上国との間の価値観のギャップ、投資で言うと投資優先順位のギャップが、一見、協力しづらい条件を作っているのだと思います。しかし、逆に見ますと、価値観のギャップは話し合いのテーブルを持つための外交的な新しい仕掛けになり得るわけです。たとえばご説明にありました、東アジアにおける交通グリーン化提携プログラムなどは。

【村上部会長】 資料番号を教えてください。

【米本委員】 申し訳ありません、行動計画(案)の6ページです。説明図の方では、環境負荷の小さい交通転換の中の最後に、東アジア交通グリーン化連携プログラムというのがあります。

あわせてコメントをつけさせていただきたいのは、行動計画(案)の8ページの冒頭に、全国の海の再生プロジェクトというのがございます。しかし、閉鎖海域というのは、日本海という大きな海域があります。それで、アジアの環境外交という問題として申し上げますと、日本は国内での環境対策の投資や最新技術の浸透一巡してしまっておるのに対して、近隣諸国により省エネ・環境対策の技術を移転しようということなるのですが、これはパターンリスティックをとることになりやすい。高いところの者が低いところに提供してやる、教えてやるという感覚にどうしてもなりがちです。そのためには近隣諸国との率直な政策

対話を行う必要がある。相手国が希望する投資の優先順位と日本の与えたい技術との間にギャップがあります。相手国はお金をもらう側ですので、なかなか本音を言えません。そういう意味で対等な政策対話を行うことを国土交通省の基本原則とお考えいただきたい。まさしくそれがアジア外交だろうと思います。

世界を環境外交という視点から見ますと1960年代以降、閉鎖海域が非常に汚れ、それを何と浄化しようと国際閉鎖海域の環境保全条約ができました。黒海、バルト海、北大西洋などは最初、非常に汚れておりましたが、新しい条約をつくってきれいになってきている。環境保全という大義は、敵対関係となっている諸国を協力関係に持っていくチャンスになりえます。そういう意味で、国内の閉鎖海域に留まらないで、アジアのむしろ難しい国が並んでいる日本海 日本海といいますともう韓国、北朝鮮、乗ってきませんので、すでにある北西太平洋環境保全機構などを強化して、短期的には海はきれいにならないかもわかりませんが、そういう環境保全のためのテーブルを日本が提案する。もしかしたら北朝鮮も引っ張り出せるかもわからない。そういう気宇壮大にお考えをこれからは広げていただきたい。

具体例を申し上げておきますと、日本海に流れ込む豆満江という川があります。これは脱北者が渡る川で有名ですが、実はこれは大変な死の川になっております。原因は2つありまして、1つはパルプ工場、もう一つは、北朝鮮側の茂山鉄鋼山の廃液です。この双方ともが戦前の日本の投資なのです。結局、この地域は第二次大戦後、冷戦下でほとんど追加投資がなかったため、現在でも社会的なインフラの多くは戦前の日本が投資したものです。国土交通省は、国内の社会資本を整備する立場ですが、こういう大きな視点で近隣諸国に環境保全の視点で協力するために対等の政策対話をやるというあたりまで、視野を広げていただきたいと思います。

【村上部会長】 どなたかご回答をお願いします。

【赤澤企画官】 国際企画課の赤澤でございます。今のお話でございますけれども、対等の立場で協力というのは、ほんとうに、我が意を得たりということございまして、例えば、資料の5ページを見ていただきますと、これは、小泉総理の日・ASEAN包括的経済連携を受けて、交通分野で日・ASEAN交通大臣会議を昨年の秋に初めて始めましたけれども、私ども期待した以上にASEAN諸国は活発でございました。この右側の四角い日・ASEAN交通連携の枠の中を見ていただきますと、「都市公共交通政策フレームワーク」、これはASEANの側がぜひ日本にここをやってほしいと。渋滞とか排ガスで実際、ASEAN諸国の各主要都市は悩んでいまして、バス交通とかどういふふうに整

備したらいいか、どういったことを考えていけばその辺解消できるのか、日本の知恵を借りたいと向こう側から積極的に提案があったものでございます。それから、「安全で環境にやさしい自動車プロジェクト」は、日本側からとASEAN側から両方提案が出たものを合体したプロジェクトです。それから、「ASEAN鉄道再生事業」、これは日本側から提案をしたものです。そういった形で全く、おっしゃるように、対等な精神で、何をお互いプロジェクトとして取り組んでいくのが全体としてよろしいかという、非常に密に話をし、各国、我が課の担当がきちっと回って要望を聞き取って、その後、一堂に会して、順次高いレベルに持ち上げて、最後は大臣レベルでトップダウンでこれをやっていこうということで、16プロジェクトを決めて進めたりしていますので、そういう意味で対等な協力というのが、うまく展開をでき始めているんじゃないかと思っているところでございます。

それから、気宇壮大にというお話がございましたが、今、中国、韓国は、それぞれASEANを取り込むという意図で、非常に熱心にやっております。日本も負けないようにASEANとの協力を始めておりますが、最終的には日中韓プラスASEANの枠組みで定期的に大臣会合を持って、運輸あるいは国土交通分野のプロジェクトを、環境に限らず、もちろん環境も含めてですけれども、進めていける体制に持っていこうということで、これはあと何年かかかるだろうと思います。既に中、韓と個別にハイレベル協議を始めていますけれども、まだ日中韓・ASEANそろってできる感じにはなっておりません。そこまで何年かけて持っていきたいという意味で、大きく考えているつもりでございます。北朝鮮の関係は現在、国土交通省が独自に動ける分野ではございませんので、それよりさらに長期の課題になってくるかと思えます。

以上でございます。

【藤井総合政策局次長】 先生のほうから、日本海の問題が出ましたので、ちょっと補足させていただきたいと思えます。

日本海は、確かに閉鎖性がございます。こういった地域での例えば海洋汚染といったようなことを考えてまいりますと、どうしても国際的な枠組みと申しますか、そういう中で常に情報交換なり、あるいはまた万が一起こった場合の対応、対策というのを十分にやっておかないと、汚染が広がり、各国の沿岸に非常に迷惑をかけることとなります。現在、我々がNOWPAPと呼んでおりますが、北西太平洋地域での協力の枠組みもございます。この中で、特にその点も若干記述しております。

行動計画の40ページをお開きいただきたいと思います。下のほうでございますが、海

洋環境分野の国際協力体制ということで、日本海及び黄海の海洋環境保全を目的とした、いわゆるNOWPAPの取り組みの1つということで、諸般の計画が平成16年度より動き始めるといった動きもございますので、先生のご指摘のような一助になるのではないかと考え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。

もしかしたら順番を間違えているのかもしれませんが、松尾、影本、大聖、大塚、そういう順番でお願いしたいと思います。

松尾委員、お願いします。

【松尾(友)委員】 東洋大学の松尾といいます。社会資本整備の環境部会もなかなか出られなくて、ご迷惑かけていましたが、この機会に発言させていただきたいと思います。

私は3点申し上げたいと思うんですが、まず最初は、1ページ目の冒頭のかぎ括弧の中なんですが、「国土交通省は、「人々の生き生きとした…」以下の文章があります。これだけを読みますと、生活が快適になってどんどんCO₂を排出しちやいそうな印象を受けるんですね。私は、国土交通省の1つの目的は、省エネ国家をつくるとか、そのためのインフラ整備、あるいはインフラをどう使うかというソフトの面をやる省だとか、あるいは、省エネ都市をつくるのが都市の目的だとか、もうちょっとその辺が表へ出ないと、何かこれは確かに日々の安全で美しく、経済社会も発展していくような安全な社会で、美しい良好な環境が保たれる これ、もっともだと思うんですが、結果として見てみると、この行動計画の中にも、省エネ的な施策もあるけれども、何かこれやったらCO₂の排出がどんどん増えるんじゃないかという感じを受けるのもありますね。

先ほど金本先生はコストのほうから言われていたけれども、CO₂の問題からいって、どういう施策がポイントになるのかという辺で、もうあと一言これに何かつけ加わらないと、従来型だという批判を受ける可能性もなくはないというのが第1点であります。

2点目は、ちょっと具体的になりますが、さっきの省庁のいろんな連合というようなことで、私は特に都市の下水のほうを主としてやってきている者なんですが、都市をグリーン化するというか省エネ化するという最大のポイントは、有機物の回収にあるんじゃないかと。生ごみの問題は非常に大きな社会的にも問題だろうと思います。そういう意味で、生ごみまで含めた行政を国土交通省が都市基盤の整備という観点で取り組もうとするなら、あるいは、どういうふうにその仕分けをされるのかというのも私としては非常に気になるところでありまして、ディスパーザーというのは1つの回答なんですが、ディスパーザーに対してはいろんな心配する意見もあります。ですけれども、もうちょっと合理的といい

ますか、省エネ都市という観点から、その辺の有機物を回収する上で最もいいシステムは社会的にどうあるべきかということをお考えいただくと、他省庁との関係においてももう少し柔軟に対応していくことが必要と思えます。この後のほうに出てくるのも、従来の下水道の分野はやっている範囲でしか省エネを考えていないと言わざるをえない。これではやっぱり省エネ都市はできないと思うんです。ですから、そういう意味で、どういう都市を全体のインフラをどう整備してそこで省エネ化を推し進めるんだということを国土交通省が言い出せば、それはまた随分変わるのではないかと思います。その辺でもうちょっと、従来型といいますか、今までの仕事の範囲内だけで考えようとされると、こうなってくるのかなという気はちょっとします。

もう一つは、11ページのところに、トップランナーに対する集中的な支援、これは非常に重要なことだと思うんですが、一方で、これは私は専門じゃないからわからないところがありますが、今、地方分権で、地方に財源から何かお金を渡して、地方が使いたいように使うというふうに理解できる動きがありますが、それをやると、安いものが入ってしまうんじゃないかと。それは高速道路の問題とか何か今皆さん一番苦労しておられるところはその辺にあると思うんですが、安けりゃいいという判断基準が、入りがちである。私が一番心配するのは、水環境の問題から言うと、決してその地方が、特に上流地域が、下水道が高いから浄化槽でいくというようなことをやったらば、おそらく、何年かたったら必ず、水質汚濁の問題が出てくると思います。現実にそういうのはもう既にあるのではないかと考えているんですが、その辺で、ある種の補助金をきちっと使うということ、もうちょっとはっきり主張される部分もあっていいのではないかと。

ですから、これはまた語弊があるのかもしれませんが、従来型の何か悪いイメージの補助金から、トップランナーを優先的に支援するといいますか、そういう意味での補助金の制度が必要といえます。国の全体を見渡して、一番大事なものを、多少今高くてもやっておくという、インフラ整備というのはそういうような性質だと思うんですが、何かその辺のところをもっと思い切って全面に出していただかないと、おそらく、地方分権の流れの中で、結局、環境問題というのは多分一番最後に置かれてしまう。どの分野でもそうなんです、自分の近いところがナンバーワンで、次に環境と来るんですね。おそらく、地方自治体だって、何か始めたくてもお金が限られている。最初に選択するのは環境にはいかないと私は基本的に思います。そのときに、環境問題が大事だということを国土交通省あたりがきちっと言って、それに対しての補助制度を持たないと、おそらく、安い形での解決をしてしまって、結局、長期的には問題を残す。その辺、私はあえて申し上げたいと思

います。

【澤井総合政策局長】 冒頭と3点目について概括的になりますが申し上げたいと思います。

1ページの序文の最初の書き出しですけれども、一応私ども、社会資本整備重点計画、昨年決めましたけれども、暮らし、安全、環境、活力というのは、社会資本整備だけでなく、国土交通行政全体の重要な4分野ということを常に省全体の議論の中でベースにしておりまして、この中から環境だけ突出して取り上げてどうこうというお話かどうかわかりませんが、個々の場面で、例えば、環境と安全がどうしても二律背反の関係になるとか、いろんな問題状況はあると思うんですけれども、個々の問題のそういうバッティングみたいな場面も含めて、私どもとしては、この4分野を、いわば最適解を求めて行政を展開していくのが責任だと思っているという意味も含めて書いておりまして、その中で今回、この行動計画は、環境の面から総点検をして、連携をすることによって、より効果的な施策を打ちたいということの、いわば環境に入る頭の整理を書いたものと、ぜひご理解を賜ればと思うんです。逆に、この4つの中の1つとして埋没するのではないかというご懸念があるとすれば、私どもはそういうつもりは全くないということを申し上げたいのが1点です。

それから、補助金のお話が出ました。今、補助金についてもいろんな議論があり、補助金改革も進めなければいけないと私どもも思っています。そのときの基本的な視点は、成果をきちんと上げるために非常に重要な手段だと。一方で、地方というお話がございましたけれども、地方にとって、できるだけ、今よりも使いやすくする、裁量性の高いものにする。ただ、裁量性は高いけれども、貴重な財政資源を投入した以上、一定の成果をきちんと上げることについて、国、地方一緒になっているいろと考えているということが1つの方向だと思っておりますので、先ほどのトップランナーということも含めて、いろんな意味で補助金というツールは有効に使いたいと思っています。したがって、ある意味で、安いものに流れるということではなくて、きちんと成果を上げる分野に重点的に投入していくというのが私どもの考え方です。

ディスポージャーにつきましては.....。

【池内下水道企画課長】 都市の生ごみのインフラということで、ディスポージャーの件でご指摘がございました。ディスポージャーにつきましては、家庭で排出する生ごみを粉碎して排水と一緒に処理するというので、衛生面とか、高齢化社会におけるごみ出しの労力の軽減という、利便性の点で期待が高まっている。一方で、下水道への負荷の影響とい

う問題がありまして、実は、この4年ばかり、国土交通省と北海道と歌登町の三者が共同して社会実験を行い、その中間的な検討結果がまとまってきております。現在、それを踏まえて、評価委員会等をつくって検討しております。また、松尾先生にも委員長をお願いしております下水道政策研究委員会でも、将来の下水道の果たすべき役割の中の大きなテーマとして検討しているところでございます。問題点は十分認識しておりますので、引き続き検討してまいりたいと思います。

【松尾(友)委員】 単にディスプレイの問題じゃなくて、国土交通省がもうちょっと生ごみの問題をめぐって環境省と共同のプロジェクトを始めたかどうかという趣旨であります。個別の問題ではなくて。

【村上部会長】 ありがとうございます。

次は、影本委員、お願いします。

恐縮でございますけれども、発言予定の先生方の名札を見ますと、多少時間が足りなくなりそうでございますので、やや簡明にお願いできればありがたいと思います。

【影本委員】 先ほど同じような意見が出たんですけれども、この環境行動計画というのは非常に包括的では素晴らしいと思いますけど、反面、こんなたくさんの方がほんとうにできるのかというご質問も先ほどありまして、澤井局長のほうから点検が重要なんだというご意見があって、私もそれに大変賛同するんですけれども、例えば、点検については、11ページにただ4行さらっと書いてあるだけということなんですけれども、点検あるいは評価というものが非常に重要だと思うので、それぞれの担当部局で自主的な点検というのがやられて、それは非常に重要だと思うんですけれども、それとあわせて、それを俯瞰するような第三者機関による点検、評価の仕組みとか、そういうものが私は大切だと思うんですね。それで、点検だけではなくて悪いところがあれば、すぐに計画を変えるような柔軟性ですか、そういう仕組みができればいいなというふうに思います。

【澤井総合政策局長】 一言だけ申し上げますと、政策評価の仕組みの中でも、自己評価は基本ではございますが、重要な政策について、政策レビューという格好で、第三者のご意見も聞きながらやるという仕組みもございますので、そういったものも活用したいと思っています。

【大聖委員】 CO₂の対策のことでまず申し上げますと、自動車の、あるいは交通の利用にかかわる取り組みというのは、なかなか定量的な議論ができない、非常に悩ましい面があると思いますけれども、これはやはり、そういった定量的な把握を可能にするようなモデルを、ぜひ開発に取り組んでいただきたいと思います。

その場合に、そういったCO₂のどういう政策がどういうふうな効果を持つかということを手法として開発していただいて、かつ、そういった推計のやり方というのを、ひとり国土交通省だけにとどめておらずに、そういったやり方を他の省庁とも共有していただいて、透明性のある議論をぜひ進めていただきたいと思います。これは、いろんな施策が省庁にまたがる場合がありますので、どういう取り組みがどれくらい効果を持つかということもぜひ共有していただきたいと思いますということ。

もう一つ、温暖化の問題と大都市の大気汚染の問題というのは、実はオーバーラップしている面がありまして、CO₂対策をやると大都市の大気汚染対策にもなるというような、非常に大きな副次的な効果をお互いに持ち合うものもありますので、そういった視点も非常に重要だと思いました。

もう一つは、ここでは地方交通の問題をあまり取り上げていないと思いますけれども、地方での公共交通機関の衰退、バスなどの事業の衰退が目立っておりますけれども、その一方で、やはり車が増えてきております。それは渋滞ですとか大気汚染を助長する予備軍的な都市があると思います。そういうところで、交通弱者、あるいは高齢者に対するモビリティの提供というのが逆に衰退するおそれがあるという視点も、この中にぜひあっていいのではないかなと思いました。

あと、国際貢献のお話の中で、私もこういうことにちょっとかかわったりしておりますが、ぜひ、各国のデータベースを共有するようなネットワークを構築していただきたいと思います。何かそういう会議があるたびに、データをわあっとかき集めてきて、苦労するんですけども、そうではなくて、常時、特にアジアを中心とした国々の交通ですとか大気にかかわるような情報がうまく集約できるような、そういう継続的な管理のあり方みたいなものも、ぜひ、こちらで中心になってやっていただければと思います。

最後に、モーダルシフトの件であります。これは温暖化の対策から何年もずっと言い古されてきたことでありますけれども、結局、確かに少しは改善するんでしょうけれども、これまでトラック輸送に大幅に置きかわってきたという20年来、30年来の歴史があるわけで、それに戻そうとしますと、実は、かなり大幅なてこ入れがインフラの整備も含めて必要だと思うんです。それをほんとうに決断することが可能なかどうか、それによって将来の貨物輸送のあり方が大きく変わってくると思います。特に結節点などの整備、それから、今は旅客が中心でありますからそれを借りて路線を使っているわけですが、そういう体質から一步踏み出して、貨物輸送を抜本的に大きく拡大していくというのですと、かなりの予算措置、整備が必要ではないかと思っております。

以上です。

【藤井総合政策局次長】 交通の関係で、かなり広範なご発言を賜りました。1つは、自動車利用の今後のモデルといたしますが、そういったものとの関連で、CO₂の見通しとといったようなものを連携した技術的な、ある程度対応型のものをつくっていく。交通政策審議会の場でもお聞きしていたわけでございます。私どもとしましても、この点については十分考慮して検討していきたいと思っているところでございます。

それから、温暖化と大気汚染、これはあたかも別な項目のようにとらえていますが、これまでの科学的な知見によりますと、先生もおっしゃるように、相乗効果といたしますが、CO₂対策が汚染の面にも効果があるということがわかってきたというご指摘もでございます。そういう面では、これからの都市交通政策にそういう視点をきちんと、明確な科学的な知見を取り入れた対策が求められていると思っております。

それから、地方交通の面で、細かいところでございますと、この計画の中の、公共交通機関の利用促進による環境的に持続可能な交通の実現ということで、15ページの下段に書いてございます。ただ、これはある程度の人口集積があるようなところが主として書かれているような状況であろうかと思っております。そういった面で、もう少し人口のまばらなところも、交通の指導をどう考えるか、交通弱者の問題も含めまして、それは考えていく必要があるというのは確かだと思っております。

それから、データベースのネットワークでございますが、これはいろいろな学術的な研究の場、あるいはまた、私どもの外郭団体でございます運輸政策研究機構といったようなところで、広範な環境問題を含めた交通の現状、特にアジア地域におきます現状あたりを調べております。そういったものをもうちょっと集積的に統合した形でわかりやすく提供できるようなシステムについて、今後研究をしてみたいと思っております。

また、言い古されたモーダルシフトという言葉、これがほんとうにこれまで数字的に実現できているかということ、これも交通政策審議会でかなり論議になったところでございます。鉄道と海運という、自動車に過度に依存しないような形で物流ネットワークをやっていくというのは、1つは、グリーン物流総合プログラムといった荷主との連携による対策というのもあると思います。また、こういったものを支える鉄道あるいは海運、こういったもののハードウェアの整備、あるいはまたこれを効率的に、幾らお金をかけてもいいということではなくて、やはり、物流といたら、特に経済性が求められるということでもございますので、効率的に実施できるような市場化といたしますが、各事業に活用した形でのモーダルシフトの推進といったものに努めていきたいと思っているところでござい

す。

若干言い尽くされるところもございますが、とりあえずご回答とさせていただきます。

【大塚委員】 3点申し上げます。統合のメリットを生かして、このような計画を立てられたということ、大変結構なことだというふうにまず思っております。

第1点でございますが、全体にかかわることでございますけれども、先ほど影本委員がおっしゃった点検が重要だということ、私もほんとうにそのとおりだと思いますが、さらに、今回もこれでももちろん結構だと思いますけれども、こういう環境関係の計画というのは、大体何年までに達成するとか、あるいは具体的にいろいろな数値を、定量的な目標を出すということが、今回はちょっと難しいと思いますけれども、本来は必要なことだと思いますので、ぜひそういうご検討を今後なさっていただいただけるとありがたいということが第1点でございます。

第2点でございますけれども、少し細かい点で恐縮ですが、37ページに、化学物質対策のところシックハウス対策の推進についての記述がございます。これ、建築基準法で既にある程度の対応はなされていると思いますが、室内の大気汚染というのは外の大気汚染よりもひどい場合も結構あるということを伺っておりますので、ぜひ、ガイドラインだけではなくて、義務づけということもお考えいただきたいということがございます。

第3点でございますけれども、これもやや細かい点で、先ほども既にご説明がありましたが、20ページ一番下のところに、住宅の省エネ性能等の評価・表示の普及促進というのがございましたが、ぜひ、21ページの上から4つ目にあります、建築物（非住宅）の場合と同じような省エネ措置の届け出のようなことを、お考えいただけるとありがたいということがございます。第3点につきましては、こういうストックについて、これから建築物というストックがたくさんできてきて、ここで温暖化対策を早くとっておかないと、後々禍根を残すことになる可能性が高いということを申し上げておきたいと思っております。

以上です。

【岡田国土環境・調整課長】 今、特に定量的な目標の設定というご意見をいただきましたけれども、現時点では、これまでのものをつくったわけでございます。今後の点検をしながら、ご指摘のことも踏まえて検討させていただきたいと思っております。

【川本課長】 住宅局の住宅生産課の川本と申します。まず、シックハウス対策の関係でございますが、行動計画の中にはシックハウスの設計施工の指針等も書いてございますが、実は、ご指摘がありました、いわゆる規制問題に関しましては、ホルムアルデヒドを対象といたしまして、昨年7月に建築基準法の改正施行をして、これを対象とした建築素

材の利用等の制限、スタートしました。このほか、トルエンですとかキシレンとかさまざま室内化学物質が、いわゆる規制対象物質となっていないという実態がございます。これらにつきましては、現在、いろいろな化学的知見、あるいは汚染の状況、さらには対策の手法、技法、そうしたことを引き続き研究しながら、そうした蓄積を経た上で、必要ならば規制措置に向かうという基本的な考え方でございます。まだ今のところ、そういう意味で具体的なスケジュール、目標等はございません。

なお、これまでの実態調査結果では、ホルムアルデヒド対策を主といたしました各家庭や国民の皆さんの、あるいは建設関係業者の皆さんの知識が深まった効果もありまして、ホルムアルデヒド以外も実態としてはかなり濃度が薄くなっている、あるいは指針を超える住宅の比率がかなり減少しているという実態がございます。参考まででございます。

それから、設計施工の指針は、我々、住宅については既にある程度つくっておりますが、各種実験、あるいは建材の新規開発、そうしたことを踏まえながら、いろいろ改定をしていこうと。次の改定が平成17年度だということでございますので、今ないのを新たにをつくろうということではないということをご補足させていただきたいと思っております。

それから、省エネ対策のほうで、まず、住宅についても省エネ性能の届け出制度はいかがか、つくるべきではないかということでございますが、ご承知のように、現在は住宅は省エネ法においても届けをしていないということでございますが、このあたりは環境部会でもいろいろご審議、ご議論いただいたところでございますが、現時点では、住宅はかなり一般消費者の負担になる、あるいは件数も非常に多いということから、住宅の場合はビルと違って何千平米以上という概念が一般的に少のうございますので、なかなかなじまないのではなからうかというような状況でございます。

それから、ストック対策につきましては、これまでも、本日も説明した資料に前向きに取り組もうということでございますが、例えば、これは一例でございますが、開口部の断熱化を二重サッシ等でやるのが大きな効果がある、あるいは、居住の快適性からも大きな効果があるという見方がございますが、片や、かなり古いものと、いわゆるすきま風が多いですとか、そうしたことから見ますと、効果が出ない場合もありますので、そうしたいろんな知見と消費者の情報提供の中で、さらにはいろんな支援措置を含めて、今後さらに検討を深めていきたいと思っております。

以上でございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

時間のことばかり申し上げて恐縮でございますが、あと後藤委員、庄子委員、崎田委員、

神尾委員にお願いして、最後に佐和部会長から取りまとめをお願いする予定でございます。
委員の先生方、時間進行にご協力をお願いしたい。

後藤委員、お願いします。

【後藤委員】 私は、サステナビリティという観点で、エネルギー、水、食料の自給率向上が日本にとって極めて重要だというふうに考えておりました、そういう観点ですべての施策を見ますと、それぞれの施策すべて他省庁との連携が必要だということをまず申し上げておきたいと存じます。まず水について言いますと、この計画の8ページに水のこと書いてあります。日本は水は比較的豊かですが、将来的には戦略物質になると思っておりますが、ダムではなくてため池の問題とか、それから用水路の活用、あとエネルギーの観点で小水力、というようなことが入ってないような感じがしました。

それから14ページ、先ほど質問したことですが、洋上発電のポテンシャルはかなりあると思うんですが、ここらあたりもぜひ視野に入れていただきたいという観点です。

それから、25ページ、27ページに、建設廃材、それからバイオマスのこと書いてありますが、バイオマス発電もかなりポテンシャルがあります。これらもエネルギーという観点で、もう少し長期的に見ていただきたいと思っております。

最後に、教育が重要だということが言われておりました、他省庁の連携、教育推進法でしたか、ことしもあります、あともう一つ、日本の提唱で、来年から国連のサステナブル開発目標に関する環境教育の10カ年計画というのが始まります。これらも含めて他省庁と連携して推進していただければと思っております。

以上、意見でございます。

【澤井総合政策局長】 今のご意見、検討させていただきます。

【庄子委員】 私からは短く、2つだけ申し上げます。1つは、資料2-1で、モーダルシフト・物流の効率化等というのが出ておりますけれども、鉄道貨物輸送力の強化、これはぜひ図っていただきたいと同時に、海上輸送の強化ということにも心していただきたい。特に、もう既に港湾静脈物流のシステムについては随分検討されているのではなかろうかと思っております。運輸関係のCO₂の低減というのは、陸上輸送に頼ってはいちょっと難しいんじゃないかということで、どうぞ、鉄道、海上、両方の輸送というものを平等に考えていただきたい。

もう一つは、国土交通省環境行動計画の11ページに、トップランナーに対する集中的な支援と出ていまして、これはもう大変いい考え方で、松尾先生もおっしゃってましたけれども、地方自治体にとっては、こういう環境問題というのは、まず差し当たっての

生活問題が優先というような考え方もありまして、二の次にされる可能性もある。ですから、公募件数を少し多めにやったらいいんじゃないかなと思うんです。そうすると、一挙に盛り上がりがあるかなと思いますので、ぜひともそうやっていただきたい。

それから、廃掃法のしびりがあって、すぐ近くに行けば異業種間で資源として活用できるのに現実には大きな物流の中で処理している部分もありますので、ここで、「関係省庁との必要な連携を図りつつ」ということで、ぜひとも国土交通省のほうから提言して、これで物流コストはもうなくなるよというようなことで進めてもらいたい。

それから、民間企業としては、これは横島先生が指摘されておりましたけれども、赤字覚悟で、企業としてのコンプライアンス、CSRの立場から、環境というものには真っ正面から取り組んでおりますので、そういうものに対して、やはり、トップランナーということで、地方自治体もそうですけれども、企業に対する配慮ということもよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【澤井総合政策局長】 しっかり承ります。

【崎田委員】 少しだけ意見を言わせていただきたいと思います。1ページなんですけれども、最初のお話のときに、社会資本整備の重点計画として、暮らし、安全、環境、活力という4分野があって、今回はその中の環境というお話がありました。実は私、住んでいる地域の自治体の環境審議会の環境基本計画のまとめ役などもさせていただいたんですが、市民参加型でそういう委員会をやりますと、ほとんど出てくる意見が、暮らし、安全、環境、活力というテーマを皆さん、やはり環境問題という気持ちの中でというか、快適な環境をつくるために、どうしたらいいかということで、必ずこういう項目が出てきます。そういう意味で、社会全体の期待感というのは、こちらの省庁が担ってらっしゃる全部に対して、ほんとうに快適環境のまちにつながる分野として期待しているということをお感じいただければありがたいと思って今、発言させていただきました。

そういう意味で、いろいろ今回、ほんとうにこういうふうにまとめていただいたのは大変うれしいんですが、先ほど来、やはり企業の皆さんとか、こういういろいろな環境配慮というのは非常にコストもかかる、大変だというお話がありました。今、政府全体も環境立国とか環境と経済の好循環というようなことを盛んに強くおっしゃっていると思うんですが、そういう意味で、環境配慮をしている企業がちゃんと金融とか投資の世界で評価されるとか、環境配慮した商品が消費者がきちんと情報を得て買う、そういうような消費者と企業、そして金融が全部連携して環境と経済の好循環をつくるということが今、政府全

体でも重要課題とされていると思います。そういうような気持ちをきちんとこういうところに、入っていますが、もっともっと強く打ち出していただければ、全国の企業の皆さんなども勇気を持って環境配慮に取り組んでいただけるような雰囲気が出てくるのではないかなと感じております。

そういうようなことで、実は、環境政策をそうやって進めていただくときには、それに対する消費者とか私たち市民が、きちんとそれを理解して活動することがもちろん重要だと思っています。そういう意味で、今回の後半のほうにも、各主体の連携とか環境教育、そういうことがきちんと書いていただいている、大変ありがたいと思っております。もし、こういう視点をもっとインパクトを与えたとしたら、こういう項目をもっと前のほうに出していただいて、やはり、国民各層全体の連携の中で新しい社会をつかっていこうということを強くアピールする、何かそういうような全体の計画書の出し方というものもあるのではないかなと思います。

ですから、そういう意味で私は、企業の皆さんや政策形成の皆さんに強く言うだけではなくて、社会全体でライフスタイルをきちんと考えていく、そういう信頼関係とか盛り上がりをつくっていくことが、すごく大事ではないかなと感じております。

あと、ちょっと細かい項目で2つなんですが、先ほど大塚委員がおっしゃったこととちょっと似ているんですが、1つは住宅のことで、6ページのところに、ストック重視というふうに明確に書いていらっしゃいます。私も以前、委員会でストックは大切だということを中心に発言させていただきましたけれども、それとともに、やはり、トップランナーの技術を推すためにも、新規住宅ということへきちんとトップランナーとしての役割を果たしていただくということも重要だと思いますので、そこが薄まってしまうようにうまく記述していただく、あるいは政策をつくっていただくということをお願いしたいと思います。

もう一つ、化学物質なんですが、先ほどの住宅のところも、37ページですか、ありましたけれども、実は今、社会的に見て化学物質がこれからもっと問題になってくるといふか、企業の皆さん、あるいは建設会社の皆さんが、自分たちの使っているいろいろな素材とか材料にどんな物質が入っているかという情報を徹底的に公開をして、それをコミュニケーションとしてちゃんと情報公開して信頼を得ていくという、今、EUで徹底的にそういう政策に転換しておりますので、そういう動きというのは日本もすぐに入ってくる、あるいはもう入ってきているという状態ですので、そういう時代の中で、化学物質情報をどういふふうにちゃんと集め、提示していくのか。企業の皆さん、1社2,000品目ぐらい

の化学物質情報を出さなきゃいけない状態になると思うんです、もっとかもしれないですが。そういう意味で、この化学物質に対してどういうふうに全体で進めていくのかということ、ぜひ今後とも大きな課題として入れておいていただければありがたいなと思っています。よろしくをお願いします。

【澤井総合政策局長】 これ、全体を通じまして、施策の効果をきちんと確保するためには、やはり、最後は市場の中で消費者が、エンドユーザーがきちんと環境取り組みを評価することが大事だろうと。そのために、国土交通省の率先取り組みというようなことで、かなり大きな消費者でありますので、市場がまだ未整備なときに、率先して市場の立ち上げを図るよう意図を持って、市場のプレイヤーとして行動するというような視点も入れているつもりです。

それから、いろんな連鎖の中で、例えばグリーン購入をどんどん連鎖させていく。国土交通省が直接買うところだけじゃなくて、その先、その先というような視点も持っているつもりです。ご指摘を踏まえて、もう少しわかりやすく表現ぶりができるのであれば、工夫をしてみたいと思っています。

それから、ストックについて言えば、ストックも新規もちろん大事で、いろんなところをとらえて環境対策をしなきゃいかんわけですが、特に従来に比べてストック、例えば、建物で言いますとリフォームということを通じても相当なことができる段階になっておりますので、そういう意味でストックということをあえて書いた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。

最後に神尾委員、お願いします。

【神尾委員】 時間がないようですので、できるだけ簡単に。

両環境部会が共同でといいますか、こういうふうにとまとめられた中身、すばらしくまとまっているなと思うんですけれども、影本先生も言われましたが、企業はこういう計画を出す、必ず、プラン、ドゥ、チェック、アクションのサイクルを回すと。できれば、こういうすばらしい内容は毎年出されるのか、毎年やられるのか、あるいは、毎年やられるのであれば、平成16年度に出されたものがどんなふうの評価されて、それがどのアクションになっていくのかというものをあわせて次年度の計画にされるといいなと。難しいと思うんですけれども、プラン、ドゥ、チェック、アクションのサイクルを回すのが一般のことだなというのは一つ思います。

もう一つは、崎田先生も言われたんですけれども、実は、単体燃費の強化とかいろいろ書かれてあるんですが、これはこれで、やらなきゃいかんものはやっていくと。しかし、

世界じゅうが燃費競争をやっている中で、どこにも負けないような日本の自動車産業の単体の域における成果と申しますか、これは間違いなく出てくるわけで、やっぱり、それ以外と申しますか、なかなか言われているんだけどやれていない物流とか、あるいはIT Sとの関係とか、あるいはモーダルシフトとか、そういったものをもっともっとやっていたくことで、相互効果を上げていくような方向でやっていただきたい。それが1つです。

もう一つは、やっぱり、ライフスタイルを変えるという方向が出てこない、先生が言われたみたいに、小さな車に乗るとか、国民の皆さんがそういう方向へ価値観を持っていただくと申すのが一番大事じゃないのかなと。それは一体どこがやるのか。国土交通省ではなくて環境省なのかどうかよくわからないんですが、一遍、オイルショックがあったときに、半袖丈着て、エレベーターはなるべく間引き運転をするとか、いろんなことが行われたと思うんですけども、今、企業であんまりやっているところはないんじゃないかなと思うんですが、もっともっと企業も国民もライフスタイルを変える方向へ行くべきじゃないかと思えます。

【澤井総合政策局長】 しっかり承りますが、最初の政策評価については、ここに、あまり明確に書いてないかもしれませんが、個々の施策、後ろに、平成16年度はこう、平成17年度以降はこうとあります。それに従って、我々役所のほうではブランドウーシーと普通言うんですが、そのサイクルでしっかりやっていきたいと思えます。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは、佐和先生、全体の取りまとめをお願いします。

【佐和部会長】 あと2分少々ぐらいしか残ってないわけですので、4点ぐらい申し上げたいんですが、まず、横島委員のおっしゃった、いわゆる個人は再生紙を使ったり、あるいは、例えばイギリスなんかの場合だと、太陽光発電で電力をつくっている会社から料金が高くても買いましょうというようなことが結構、日常化しているわけですね。それは結局、一種のライフスタイルの美意識みたいなものがカッコいいですね。そのカッコよさというのが、やっぱり重要なことなんです。ですから、企業が非常に環境に対して熱心に取り組むというのも、結局これもカッコいいからなんです。そこで、モーダルシフトのところへ話は行くわけですけども、モーダルシフトで、船舶で荷物を運ぶとか、あるいは、今までトラックで運んでいたのを鉄道貨物に切りかえるということは、あんまりカッコいいというイメージに結びつかないですね。しかし、そういうモーダルシフトはぜひ進めていかなければいかないので、どういう施策を具体的に講じればいいのかということをご思案願いたいと思うんです。

それから、今申し上げたのは貨物のほうですけれども、旅客のほうは、これは日本の1人当たりのCO₂の排出量は国際的に見て、アメリカの半分以下である最大の理由は、東京で皆さん方が満員電車で通勤されて、おそらく、1人当たりの1日のCO₂排出量は、ほとんどネグリジブルにスモールなせいだと思うんですね。ということは、逆に言えば、幸いにも首都高速道路を2車線でしかつくらなかった、それが幸いしているということで、要するに公共交通機関を使うことは便利であるということなんですね。

それと関連して、やはり、旧建設省と運輸省との統合である国土交通省として、LRTといいますが、要するに路面電車の普及ということに、道路予算も使えるということで、これは我田引水のようなのですが、特に京都なんかでもし路面電車を後押ししていただければ、それは非常にシンボリックな意味を持つと思います。

2つ目は、これは米本さんがおっしゃったことですが、要するに途上国との問題なんです、いわゆるクリーン開発メカニズムというのがございますね。しかし、クリーン開発メカニズムということを議論するときに、例えば、中国に最新の天然ガス発電所をつくればどうなるかとか、そういうふうなことがよく話題なり議論なりにされるわけですが、交通とか建設関係で一体どういうCDMが考えられるのかということについては、ほとんど何も言われてないんですね。しかし、これは大いなる可能性を秘めているわけですので、どういうふうなものがCDMの候補になり得るのかということ、ぜひ省としてお考えいただきたいということです。

3点目ですが、デマンドとサプライというものがあるわけですが、例えば、低燃費車を普及させるために、自動車の保有税を、仮に完全燃費比例型に変えたといえます。それは自動車徴税の簡素化にも大変なるわけですが、そうすると当然、デマンドサイドで低燃費車を買う人が増えることと同時に、サプライサイドにも技術開発のさらなる燃費効率の改善ということのインセンティブになる。そういう両面の効果ということを十分お考えいただきたい。

以上3点を、私が皆様方との議論を伺って感じました印象として申し上げます。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございました。

【澤井総合政策局長】 特に最初の、今はと思ったんですが、かっこよさが動機づけになるという視点は、私自身あまりなかったものですから、ああ、そうかと思ったんですが、要するに価格で評価されないと。例えば、大型の電気製品なんか買うときには、最近必ず値段と5年間の電気料で、値段は高いけど電気料は安いから5年たつともとはとれま

すよというような勧め方をしていますよね。ああいうレベルでの情報提供しか方法はないと思ったんですが、ある種そういう、平たく言ってかっこよさということを、何か国民運動的にやっていくことに相当な可能性があるならば、それも考えなければいかなということを含めて、しっかり承りました。ありがとうございました。

【村上部会長】 環境はかっこいい、国土交通省もかっこいいというふうに持っていただければありがたいと思います。

それでは時間が来ておりますので、これで審議を終わりたいと思います。大変熱心なご発言ありがとうございました。それから毎回のことでございますけれども、時間が足りなくて、委員の皆様方にご迷惑をおかけしたこと、おわび申し上げます。

事務局から報告ございますか。

【山本環境・海洋課長】 私のほうから一言申し上げたいと思います。本日のご意見につきましては、今後参考にさせていただきたいと思っておりますが、時間の関係上で発言できなかった先生や、あるいは本日のご発言に加えてさらにお気づきの点等ありましたら、ぜひまた事務局までお知らせ願いたいと思います。事務作業の都合上、8日までにメール、あるいはファクス等文書の形でご提出いただけたら幸いと思っております。

なお、本計画案につきましては、広く国民のご意見を伺うため、本日よりホームページ上で意見募集を行うことにしております。これらを含めまして、いただいた意見も参考にしつつ、6月下旬をめどに最終的に省としての行動計画の確定に持っていきたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

【岩下環境調整官】 本日ご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考えております。また、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させていただきます。

【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。熱心なご審議、大変ありがとうございました。

了