

第2回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

2005年3月10日

【国土環境・調整課調整官】 手元の時計で3時になりました。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環境部会・交通政策審議会交通体系分科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、ありがとうございます。事務局を務めさせていただきます国土交通省総合政策局国土環境・調整課の岩下でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料のご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、そのほか資料1から資料2-2までございます。また、本日ご欠席の神尾委員より、ご意見をペーパーでいただいております。お手元に配付させていただきます。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。よろしゅうございますでしょうか。

次に、社会資本整備審議会関係の若干の手續がございます。交通審議会の委員の先生方には恐縮ではございますが、しばらくお待ちいただけますようお願い申し上げます。

先日、27日に社会資本整備審議会委員の改選がございました。その後、今月8日に同審議会の森下会長より環境部会の委員のご指名がございました。本日は委員ご指名後、最初の会合ということになりますので、本来でございましたら委員の皆様方のご紹介を申し上げるべきところではございますが、全員再任ということでございますので、名簿及び配席図の配付をもちましてご報告にかえさせていただきますと存じます。

本日は、社会資本整備審議会環境部会総員17名中13名の委員の方々にご出席とのご連絡をいただいております。所定の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

そこで、社会資本整備審議会環境部会長の選任についてお諮りしたいと思います。部会長につきましては、社会資本整備審議会令第7条第4項によりまして、委員の皆様の中から互選をいただくことになっております。どなたかご推薦をいただけますと幸いに存じますが、いかがでございましょうか。

【社政審委員】 全員再任ということでございますし、まだこの部会は開かれて間もないので、今までの部会長である村上委員に継続してやっていただいたらどうかということ

で、推薦申し上げたいと思います。

【国土環境・調整課調整官】 いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【国土環境・調整課調整官】 ご異議なしと承りましたので、村上委員に部会長をお願い申し上げたいと存じます。村上部会長、部会長席のほうへお移りいただけますと、恐縮でございます。

社会資本整備審議会関係の手續、これで終了でございます。

それでは、ここで、村上部会長にごあいさつをいただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

【社政審部会長】 ご指名いただきました村上でございます。

繰り返すまでもございませんが、この環境部会の役割、ますます重くなっております。今後とも国土交通省の環境行政が一層円滑に進みますよう、委員の皆様のご支援をお願いいたします。

【国土環境・調整課調整官】 村上部会長、ありがとうございます。

それでは、以降の進行についてでございますが、本日は社会資本整備審議会、それから交通政策審議会、両環境部会の2回目の合同会議でございます。今回は交通政策審議会交通体系分科会環境部会の佐和部会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。

それでは、佐和部会長、よろしく願いいたします。

【交通審部会長】 それでは、以降の議事の進行をつかさどらせていただきます。

まず初めに、議事に先立ちまして、社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会合同会議を開催するに当たり、丸山総合政策局長からごあいさつをいただきたいと思います。よろしく願いします。

【総合政策局長】 ご紹介いただきました総合政策局長の丸山でございます。

委員の皆様には、本日は大変お忙しい中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。また、日ごろより国土交通行政、特に環境行政にご指導とご支援を賜っていることを、改めましてこの場をかりまして御礼申し上げます。

本日は、社会資本整備審議会・交通政策審議会、両審議会の環境部会の合同会議ということでございまして、国土交通行政分野の環境施策の中でも現在特に注目を集めております地球温暖化対策につきまして、ご審議をいただきたいと存じます。

地球温暖化対策につきましては、本年2月16日に京都議定書が発効いたしました。そ

の結果、我が国としましては、温室効果ガスを削減することが義務として求められるという事になったわけでございます。従来から、関係省庁におきましては、第2ステップに向けまして地球温暖化対策推進大綱の見直し作業を進めてまいったところでございますが、議定書の発効を受けまして、大綱が京都議定書目標達成計画に衣がえをするということになりました。国土交通省におきまして、現在、年度末の政府案策定に向けまして、関係省庁と連絡をとりながら策定作業を進めておるところでございます。

これまで国土交通省といたしましては、現大綱に基づきまして、運輸部門、民生部門の住宅、建築物関連の分野におきまして地球温暖化対策を進めてまいりました。これらの取り組みは徐々に成果を上げつつございまして、例えば運輸部門のCO₂の排出量は90年度当初は増加でございましたけれども、現在では横ばいないし減少というところまできておるところでございます。

このように、今申し上げましたような施策の進捗状況を踏まえまして、第2ステップ以降を見据えた地球温暖化対策のあり方につきましては、昨年春、両環境部会よりさまざまなご意見を賜ったところでございます。国土交通省といたしましては、いただきましたご指摘を踏まえまして、新たな地球温暖化対策を検討し、順次実行に移してきております。

例を挙げさせていただきますと、昨年6月の前回の合同会議においてご審議いただきました国土交通省環境行動計画におきましても、産業界や地方との連携の強化が必要であるご指摘をいただいたところでございますが、新たな取り組みとしまして、グリーン総合物流プログラム、あるいはESTモデル事業、住宅等のストック重視の対策などといった施策を盛り込んだところでございます。

また、昨年5月の地球温暖化対策推進本部におきまして小泉総理大臣から、大綱の見直しに当たって、特に各省に対しまして、率先と連携ということで作業を進めるようにという指示を受けましたところでございます。これを受けまして、各省連携して積極的にいろいろな施策を進めておるところでございます。

さらに、地球温暖化対策の推進を支えるための枠組みづくりの検討も進められておるところでございます。具体的には、後ほどご説明いたします省エネ法の改正、流通業務総合効率化法といった法整備を進めておるところでございます。これも私どもは経済産業省などと組むということで、率先と連携の1つのあらわれと思っております。

今申し上げましたように、審議会の先生方からいただきましたご意見を受けまして取り組んでまいりました施策も踏まえまして、年度末の京都議定書目標達成計画の作成のため、

国土交通分野におけます温室効果ガス排出削減目標値の設定、それから、これを実現していくための具体的な施策、施策ごとの排出削減量などにつきまして、国土交通省内で取りまとめた案を作成いたしましたところでございます。

本日は、委員の皆様はその考え方につきましてご説明をし、ご覧いただきまして、ご意見を賜りたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

地球温暖化対策は待ったなしの課題であると私どもは認識しております。国土交通省といたしましても、総力を挙げまして京都議定書目標達成計画の策定及びその後の計画に基づく施策の推進に取り組んでまいり所存でございますので、引き続きご指導のほどよろしくお願い申し上げます。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまより議事に入らせていただきます。

まずは事務局より、最初の議題である「国土交通省の地球温暖化対策について」、ご説明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。

【環境・海洋課長】 環境海洋課長の玉木といたします。よろしくお願いいたします。

お手元の資料1「国土交通省の地球温暖化対策について」の資料をごらんいただきたいと思っております。

まず、1ページでございますが、全体の枠組みでございますけど、つい先だって、2月23日に総合資源エネルギー調査会及び中央環境審議会におきまして、温室効果ガス全体の排出見通しについての資料が出されました。これによりますと、まず下の段をごらんいただきたいと思うんですが、現行の大綱におきまして、エネルギー起源CO₂は対基準年度0%、国民努力がマイナス1.4%、革新的技術がマイナス0.6%。これが、今回の京都議定書目標達成計画の案としては全体でプラス0.6%という数字になっております。

そのエネルギー資源CO₂以外の温室効果ガスでございますが、非エネルギー起源CO₂、メタン、一酸化窒素、これが現大綱マイナス0.5%を次の計画ではマイナス1.2%。代替フロン等3ガスは2.0%を0.1%になっております。

そのほか、森林吸収源マイナス3.9%、京都メカニズムマイナス1.6%、これは次の計画でも変わらない数字になっておりまして、全体としてマイナス6%の目標を目指すといった内容になっております。

次に、上の段をご覧いただきまして、先ほど申し上げたエネルギー起源CO₂の内訳でございます。エネルギー起源CO₂全体で2002年度の実績が11億7,400万トン、

これは基準年比プラス12%になっております。これを、先ほど申し上げました次の計画ではプラス0.6%、10億5,600万トンを見込みとして目指すという内容になっております。

内訳でございますが、産業部門、2002年度実績4億6,800万トン、基準年比マイナス1.7%でございますが、これを計画では基準年比マイナス8.6%、4億3,500万トンといたしております。

民生部門は、家庭部門と業務その他部門を合わせまして2002年度の実績が3億6,300万トン、基準年比33%、それを今度の計画では3億200万トン、基準年比10.8%という数字になっております。

運輸部門でございますが、2002年度の実績は2億6,100万トン、これは基準年比20.4%でございます。これを計画では現大綱と同じ2億5,000万トン、これは基準年比に直すと15.1%といった数字にいたしております。

これは全体的な枠組みでございまして、2ページが今後のスケジュールでございます。本日、委員の皆様にご審議いただきます合同会議の後、3月中旬に、先ほどお話をしました中央環境審議会、総合資源エネルギー調査会、その他各関係審議会の合同会議というのがございます。これは内閣官房で主催されます。ここで新しい目標達成計画案をご審議いただきまして、3月下旬に、地球温暖化対策推進本部、本部長が総理大臣、あと本部員が各大臣の組織がございまして、ここで計画案の取りまとめを行いまして、それで、今回、京都議定書が発効いたしました関係で、地球温暖化対策推進法による法定計画になりますので、パブリックコメントをかけます。パブリックコメントを経て、最終的には、多分4月から5月にかけての閣議決定といった形で新計画は策定されるといったスケジュールになります。

次の3ページでございます。この計画の中の国土交通省関係の地球温暖化対策についてまとめたものでございます。国土交通省関係、左側に運輸部門、それから右側に民生部門（住宅・建築物）、それから産業部門としまして、建設施工分野における建設機械の関係がございまして、それから、一酸化二窒素対策として、下水汚泥の燃焼がございまして、あと、二酸化炭素吸収源対策として、都市緑化がございまして、詳しくは、それぞれ後でご説明申し上げたいと思います。

まず、運輸部門でございます。4ページになります。左側にありますのが、昨年、交通政策審議会の環境部会で中間取りまとめをいただきました、今後の対策の視点でござい

す。この中間取りまとめでは、今後、産業界との連携、それから地域との連携、NPOとの関係、こういったご提言をいただいております。その後、このご提言をいただいて、私どもで検討させていただいて、追加対策として、右に書いてあります5点の対策を取りまとめさせていただいております。

1つがグリーン物流パートナーシップでございます。具体的には資料9ページをごらんいただきたいと思うんですが、荷主と物流事業者の連携、協働による取り組みということで、物流パートナーシップ会議というのが昨年12月に開かれました。そこで、荷主企業の積極的な参加によりまして、荷主・物流事業者の協働によるCO₂排出の削減計画を策定していただき、それを関係省庁、経済産業省と連携をとりまして支援をしていこうと。重点的に先進性の高い取り組みについて支援をしていこうと、そういう取り組みでございます。

それから、4ページに戻っていただきまして、2つ目が通勤交通マネジメントでございます。具体的には、15ページになります。公共交通利用推進等マネジメント協議会と言いまして、企業におきましては、従業員の通勤を自家用車から公共交通に転換しようと、こういった取り組みを全国レベル、それから各地域レベルで、それぞれに協議会を設置しまして、その関係の企業、交通事業者、行政、利用者のパートナーシップによりまして、環境負荷低減を目指そうという取り組みでございます。

それから、また4ページに戻っていただいて、今国会に省エネ法の改正、これはこれから国会に上程させていただく予定でして、あと、流通業務総合効率化法を先日閣議決定いたしましたして、国会に上程させていただきます。その内容につきましては、13ページをごらんいただきたいと思いますが、今回、省エネ法に初めて運輸についての規定を入れることとなります。一定規模以上の貨物運送事業者、それから荷主、それから一定規模以上の旅客運送事業者に対して省エネルギー対策を求めるものです。国のほうで、輸送者、荷主の判断基準、省エネ目標、それから、それぞれが取り得る省エネ措置を判断基準に書きまして、それを参考にしながら、それぞれの業界、企業の実態に合った省エネ計画というのを毎年つくっていただいて、それをもとに、毎年、実際のエネルギーの使用量、省エネ措置の取り組み状況を報告していただき、その取り組みが著しくおこなれている場合は勧告命令、罰則、こういった規定を設けておるものです。

あと、このページの右側の下のほうに書いてありますが、その企業が、先ほどの通勤交通マネジメントと関連しますけど、事業者の協力を得て、自家用車の通勤を、公共交通の利

用を推進するといった努力義務規定を今回の法律改正に盛り込みたいと思っております。

それから、流通業務総合効率化法は14ページになります。これは輸配送・保管・流通加工の総合的な実施、それから、物流拠点を集約化して、高速道路や港湾等の近傍への立地を促進する、それから共同輸配送の配送ネットワークを合理化する、こういった物流の効率化、それから社会資本整備との連携を進めまして、効率的な環境負荷の小さい物流を目指すというものでございます。

以上、法律は2本今国会提出を予定しておりまして、あと、4ページに戻って、最後に地域との連携、NPO等との連携で、ESTモデル事業というのを今回やっております。内容は、資料10ページになりますが、これは地域において公共交通機関の利用を促進して、自家用車に過度に依存しない、そういった交通体系を目指す環境的に持続可能な交通、ESTと言っております、この実現を目指す。地域は公募方式で求めまして、それで、モデル事業として、地元で、いろいろなメニューがございますが、先ほどの通勤交通マネジメントもございます。あと、公共交通機関の活性化、自動車交通量の円滑化、道路整備交通規制、その他自転車等の対策、低公害車と、こういったいろいろな関連の施策を地元から公募方式で求めて、自治体等が中心になりまして、地元の経済界、交通事業者、道路管理者、警察管理者、NPO、こういった幅広い関係者が参加して、下にありますが、CO₂削減目標というのを設定していただいて、その計画に対して、国土交通省内の関係部局、関係省庁で集中的に支援をしていこうというものでございます。

具体的に17年度から始めることにいたしておりまして、11ページ、12ページをごらんいただきたいと思いますが、早速、昨年募集を行いまして、17年度のESTのモデル事業の実施地域として、全国で11カ所が名乗りを上げております。現在、地元でそれぞれ具体的な計画を策定されまして、17年度に入りましたら、国土交通省の関係部局、あと警察庁と関係省庁と連携をとりながら支援してまいりたい。そのCO₂の削減、この先導的な事例をまたPRしながら、全国的に拡大していきたいと考えております。

次に、5ページをごらんいただきたいと思っております。具体的な二酸化炭素排出量の見通しでございます。これは昨年5月の交通政策審議会環境部会の中間取りまとめの試算でございます。昨年の5月、この試算は2001年度の実績をもとに、現行の大綱におけます対策の今後の削減効果というのを見積もったものでございます。右側にありますが、幅でそれぞれ削減効果の見通しを行っておりまして、例えば自動車の単体対策は80万トンから410万トン、交通量対策は560万トン程度、それから物流の効率化は170万トンか

ら610万トン、公共交通機関、これは旅客の公共交通機関の利用促進が180万トンから310万トン、そういった内容の幅で見えておりました、この表をごらんいただきますと、自然体ケース、トップランナー基準は確実に実施されるという前提で、自然体ケースには織り込み済みで、2億7,500万トンを予測しておりました、それで、現大綱の対策による排出量は先ほどの幅で推測しておりますが、その幅に応じて、最小見積もりですと2億6,400万トン、最大見積もりで、最大に効果を発揮させて2億5,500万トン。大綱の目標が2億5,000万トンですので、現行の大綱の対策は最大限効果を発揮したとしても500万トン足りない、といった試算をいただきました。

この赤い四角に書いてありますが、幅がありますので、現行の対策の効果を健全化させる、強化する対策並びに新たな追加対策によるさらなる削減が必要であるといった中間取りまとめをいただいております。またそのときに、今後、2002年度の実績をもとに、改めてこの効果を検証するようというご提言をいただいております。我々、その後作業をさせていただきまして、その結果が6ページでございます。

2002年度の実績をもとに、現行の大綱の対策による削減効果の推計を今回行わせていただきました。右側でございますように、自動車の単体対策570万トン、交通流対策510万トン、物流の効率化450万トン、公共交通機関の利用促進が180万トン、鉄道・航空機のエネルギー消費効率向上が20万トン、こういった試算を行っております。その結果、この紫色が昨年の中間取りまとめの最小見積もりから最大見積もりの幅でございますが、その中で、緑色で示しております現行の対策による削減効果を、私どもの今回の見積もりで2億5,840万トンという見通しを出させていただきました。

したがって、その目標でございました2億5,000万との差840万トンを新たな追加対策で削減を行っていく必要があるということで、今回、先ほど申し上げましたグリーン物流パートナーシップ、通勤交通マネジメント、それから2本の法律、EST、こういった施策によって、この840万トンを削減していきたいということでございます。

具体的には、物流トラックの営自転換・積載率向上390万トン、これは省エネ法、流通業務効率化法、それからグリーン物流パートナーシップによる削減を行っていくものです。それから、通勤交通マネジメントは、先ほどの通勤交通マネジメント、省エネ法、ESTによって追加の削減を行っていききたい。

あと、新しい燃料としまして、サルファフリー燃料、バイオ燃料の導入といったものを今回見積もりさせていただいております。これは経済産業省の資源エネルギー庁の施策を入

れさせていただきます。

こういった今回の見通しが出まして、7ページはそれを全体の表にいたしたものでございます。今申し上げましたような現行の対策による削減効果、全体で1,610万トン、追加対策840万トン、合わせて、今後の対策、新たな対策を含めて2,450万トンの削減の計画をつくらせていただいております。ちなみに一番下の括弧にございます1,060万トン、これは2002年度までに現行対策によって排出削減された量が1,060万トンでございます。

それから、一番下の合計の右側に注記させていただいておりますが、先ほど申し上げた自然体ケースの中に織り込み済みでありますトップランナーの効果、これは2002年度までの実績も含め、今後も含め2,100万トンを見込んでおりますので、これを合わせますと約5,600万トン。これは大綱の当初からのトップランナーも含めた全体の削減量になります。

それで、8ページはそれを絵に整理させていただいたものでございます。

あと、9ページ以降は、先ほどの具体的な追加対策の内容でございまして、運輸に関しては以上でございます。

【国土環境・調整課長】 それでは、引き続きまして、社会資本整備分野の温暖化対策のほうに関しまして、簡単にご説明をさせていただきます。

まず最初、16ページでございます。これは先ほど交通政策審議会のほうと同様の形で整理をしております。左側のほうが昨年の6月30日におまとめをいただきました環境部会としての中間取りまとめの概要を書いております。左の上の欄でございますが、京都議定書の削減約束の達成にまだまだ多くの課題があり、下の黒ポツでございますが、これからさまざまな取り組みを講じていく必要があると。

その下の枠のところでございますが、対策・施策の見直しの視点ということで、国民経済的観点からの最適な施策の選択、あるいは、あらゆる協働の結集、そういったような事柄についてのご指摘をちょうだいしております。そういうふうな中間取りまとめでのご指摘を受けまして、右のほう、緑色の部分でございますが、これからの新たな温暖化対策の主な取り組みということで、4点ここに紹介をさせていただいております。後ほどまた資料が出てまいりますので、ここでは一言ずつだけご紹介をさせていただきます。

最初の(1)番目が住宅・建築物関係でございますが、その省エネ対策の強化ということで、まず1つは建築物のストック対策の強化、それともう一つには住宅部分についての強化と

ということがございます。これは省エネ法の改正を伴って、今後、実施をしていきたいというところでございます。

それから(2)番目が下水道分野でございます。これはCO₂というよりも、下水汚泥の焼却のプロセスにおいて、一酸化二窒素が出てまいります。その抑制ということでございますが、燃焼の高度化ということについての基準化を図っていくということでございます。

それから(3)のところですが、昨年6月には都市緑地保全法が改正されまして、昨年12月より都市緑地保全法という形で施行されております。その中で定められました緑化地域制度、あるいは立体公園制度、そういったような新たな仕組みを活用しながら都市緑化の推進を進めていこうというものでございます。

それから(4)番目でございますが、これは事項としての新しいところでございますけれども、建設施工分野におきまして省エネ型の建設機械というようなものもかなり出てきておりますので、そういったようなものの普及を公共工事を中心として積極的に図っていこうという事柄でございます。

続きまして、17ページのところのごらんいただきたいと存じます。先ほどの4つの点、それともう一つには運輸部門の交通流対策を含めまして5つここに枠を書いておりますが、それぞれについての新しい達成計画で見込んでおりますところのCO₂の削減量を紹介させていただきます。

まず、民生部門の住宅・建築物というところでは、3,400万トンの削減ということで見込んでおります。これはちなみに現在の大綱におきましては3,560万トンということで、若干削減量そのものに関しましては下がっておりますが、その理由といたしましては、住宅・建築物に関してのエネルギー消費に関しての燃料構成、あるいは電力、そういったもの見直しに伴っての、言うならば排出係数の変化というところでございます。

それから、その下でございますが、産業部門ということで、施工分野の低燃費型の建設機械の普及によりまして20万トンの削減を見込むということです。

それから、運輸部門のところでございます。これは先ほどの交通審のほうで交通流対策ということでご紹介をいただきましたが、その一部分を構成しているものでございますが、340万トンの削減、これは現在の大綱と同じ分量を見込んでおります。

それから、一酸化二窒素のところでございますが、高温燃焼により130万トンの削減を見込んでおります。これは現在の大綱では140万トンということで見込んでおりますが、これも下水の汚泥を燃やした際に出てきますN₂Oの排出係数、これは新しい知見に

基づきまして見直した結果、数字が変わったということでございます。

それから、二酸化炭素吸収源ということで、都市緑化等の推進に関しましては、現在の
大綱と同様に28万トンの吸収を見込んでおります。

引き続きまして、恐縮でございますが、18ページでございますが、これは今17ペー
ジで申し上げましたことを見やすく表にしておるところでございます。先ほど申し
上げました削減量全部を合計いたしますと、一番下の合計欄にありますように、約4,00
0万トン、3,918万トンの削減を見込んでおります。

それから、19ページから以降でございますが、個別の分野に関しましての施策内容を
紹介させていただいております。

まず19ページ、これが住宅・建築分野での省エネ性能の向上ということでございます
が、左半分には新築の対策、それから右半分のほうにはストック対策ということで整理を
しております。

まず一番横長になっております上のところでございますが、省エネ法の改正を予定して
おります。来週にも国会提出の閣議決定を経た上で、この通常国会でご審議をいただく
という心づもりでおります。この省エネ法の改正によりまして、現在は一定規模以上の非住
宅建築物について届け出を義務づけておまして、その内容がいわゆる判断の基準という
ものから見てあまり適切でないということがあれば指示、あるいは公表ができるという体
制になっております。これは平成15年からの新しい施策でございますが、それをさらに
充実をさせまして、新築対策として、一定規模以上の住宅についても、そういった省エネ
措置の届け出の義務づけをお願いしようということでございます。

そして一方で、住宅、それと非住宅を通じてのストック対策ということで、この黄土色
のところの右側の欄でございますが、大規模修繕、あるいは模様替え、そういった際にも
省エネ措置の届け出をお願いしようということ。

そして、下の黒ポツでございますが、その届け出をいただいたものについて、維持保全
の状況についても定期報告をしていただくという内容での改正を考えております。

それから、新築対策のところ、住宅のところを簡単に申し上げますと、上の黒ポツで
ございますが、住宅の建築設備に係る省エネ基準、これは今現在もあることはありますが、
必ずしも具体的な内容まで書いてあるわけではございませんので、そういったようなもの
の充実でございますとか、住宅性能表示制度の活用、さらには公庫融資等の枠組みを活用
しながら、新築対策に努めていきたいということでございます。

それから、その下の建築物のところですが、先ほど申し上げました省エネ法で、平成15年から既にできておりますけれども、省エネ措置の届け出の義務づけ及びその徹底、また、その届け出の後、仮にそれが十分な措置ではないと認められる場合には、指示あるいは公表といったこともございますので、そういった既存制度の活用促進ということ。

それからまた、官庁施設に関しましても、グリーン庁舎の整備を進めていきたいということでございます。

それから、ストック対策ということで、右半分のほうをごらんいただきますと、住宅の部分でございますが、先ほど申し上げたように、省エネ法の改正に伴いまして、維持保全に関しましても判断の基準というものをつくってまいります。そういったものの作成、それからまた公表を通じてストック対策の向上に努めていきたい。

それから、建築物のところでも同様でございます。維持保全等についての判断基準を作成し、公表していくと。

また、官庁施設のほうに関しましても、E S C O事業との連携もしながら、グリーン改修を進めていこうということでございます。

また、一番下、緑色で書いておりますが、住宅・建築物共通ということで、例えば一番上にありますように、住宅・建築物の環境性能の評価手法（C A S B E E）の開発・普及でございますとか、あるいは一番下の黒ポツでございますが、グリーン購入法の中にも判断の基準というのがございますが、その判断の基準において、断熱材のノンフロン化というようなこともしておるところでございます。

引き続きまして、20ページでございます。これは先ほど申し上げました省エネ法の改正のところを紹介させていただいております。繰り返しのになってしまいますので、上の欄の改正のポイントのところだけ再度申し上げたいと存じます。要するに2つポイントがございます。ストック対策の強化ということで、従来は届け出の対象となっていなかった既存住宅の大規模修繕、あるいは模様替え、そういったようなものについても、一定の建築物について届け出を出していただく。

それからもう1点が、従来は非住宅建築物だけが届け出の対象でございましたが、新たに住宅に対しても、一定規模以上、2,000平米以上のものについて届け出を出していただくということでございます。具体的には、その下の改正内容のところを書いております。

引き続きまして、21ページをごらんいただきたいと存じます。21ページは下水道分野ということでございまして、これは先ほど申し上げましたように、CO₂ではなくN₂O

の排出の抑制ということです。

左の白抜きのところをごらんいただきますと、下水汚泥の処理過程、要するに焼却のことですが、その際に、いわゆる流動焼却炉の場合には N_2O が発生する。その N_2O の温室効果というのは CO_2 の310倍ということでございます。そういった N_2O の発生の抑制を行うために、流動焼却炉で燃焼の高度化、800度から850度に、50度ほど上げることによりまして、その発生量を6割ほど削減できるということでございますので、その燃焼の高度化について基準化、すべての焼却炉において、2010年をめどとして高燃焼を措置していくということを考えております。

それから、先ほど申し上げた130万トン N_2O の部分とは直接関係はございませんが、下の方、下水道施設における省 CO_2 対策の推進ということもありますので、ちょっと簡単にご紹介をさせていただきたいと存じます。

2つ目の星印のところでございますが、先ほど来より下水汚泥の焼却ということで申し上げておりますが、下水汚泥に関しましては、この下の写真の左側、消化ガスタンクの写真がございます。汚泥をこういうタンクの中に入れて、そしてメタンガスをここで発生させる。そして、そのメタンガスを燃料として電気を生み出すというようなことを通じて、下水道分野での CO_2 の発生そのものの抑制というようなことも取り組んでおります。現実には、これは幾つかのところこういうふうな措置が講じられておるところでございます。

続きまして、22ページでございます。都市緑化等の推進ということでございますが、吸収源対策でございます。吸収源対策としては、本日の資料の最初のところに出てきておりましたが、3.9%ということで、森林経営関係の上限枠が京都議定書関係で定められておりますけれども、その森林経営の部分と別枠ということで、植生回復ということで都市緑化が位置づけられております。

この都市緑化のために、都市公園の整備、あるいは民有地を活用した緑化を積極的に推進していく。さらには、先ほども申し上げましたけれども、都市緑地保全法が昨年12月に施行されておりますので、その仕組みを活用しながら、下の欄の3つ目の○にございませうように、建築物の屋上、あるいは壁面での新たな緑化空間、そういったようなものも活用しながら都市緑化を推進していこうということでございます。これによりまして、28万トン、総量としては必ずしも大きいものではないかもしれませんが、28万トンの吸収を見込んでおります。

それから、個別分野としては最後になります。23ページでございますが、建設施工分

野における省エネ型の機械の普及ということです。

一番下のところ、写真がありますように、こういったバックホウ、あるいはトラクターショベル、ブルドーザ、こういうような土工用の建設機械を予定しておりますが、こうい
う中で、省エネ型の機械というものも大分開発をされてきておりますので、公共工事を中
心としながら、より省エネ型の機械が普及し、利用されるというようなことを目指してい
って、CO₂の削減につなげていきたいということでございます。これも最初に申し上げ
ましたように20万トンの削減を見込んでおります。

それから、最後でございますが、24ページのところ、その他の対策ということでく
っております。これに関しましては、数字そのものとしては、現在のところ、新しい京都
議定書達成計画の中には特に出てこない可能性のほうが高いと思いますが、まず1つには、
エネルギーの面的利用の推進ということで、経済産業省のほうとも連携しながら、施設・
建物間でのエネルギーの融通でございますとか、あるいは効率性の高い地域冷暖房、そう
いったようなものの利用の促進を図りながら、CO₂の低減を図りたい。

それから、下の欄でございますが、建設副産物小口巡回共同回収システムというような
ものを構築し、より効率のよい回収方式を作っていくことによって省エネ化し、CO₂の
排出の抑制に繋げていきたいということでございます。

駆け足で恐縮ですが、以上でございます。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、委員の皆様方からご質問、あるいは
ご意見をちょうだいいたしたいと思いますが、ご発言なされる場合には、あらかじめお手
元の名札を縦に立てていただきますようよろしくお願いいたします。早いもの順でどうぞ。

【社政審委員】 途中で失礼しますので、先にお話しさせていただきます。

この合同部会2回目ですが、通常の部会でも申し上げているのですが、京都議定書に対
する数値目標というのは、行政ごとにお持ちになって努力なさるのは非常に結構ですし、
わかりやすい。そのことは大いに肯定的に申し上げるのですが、その数値目標を行政が持
っても、国民全体としては、その数値に直接的にはかかわれない。せいぜい企業までの話
で、個人生活はかかわれない、あるいは地域生活と数値目標は直接的にはつながらない
といういわば苦しみがあるわけで、私は、行政に数値目標を持つと同時に、国民にも共通目
標を持ってもらうというサイドがどうしても必要だというのは、いつも言っているお話。

ただ、国土交通省の事業で国民に共通の行動目標を持ってもらうということは非常に難

しいのですが、さまざま申し上げる中で、きょう1点だけ絞って申し上げるのは、今の説明の最後にあった緑化の問題です。10年ぐらい前でしょうか、屋上緑化問題を進士先生などと一緒にお話ししていたら、予想外にいい方向には来ているのです。28万トンの二酸化炭素固定効果というものに対する対象面積はどのように計算しているのか、後でわかればお聞きしますが、その面積を増やすこと的手法として、全然違うことをご提案申し上げたい。

というのは、道路部会でも申し上げていますが、世の中にむだな公有地が山のようにあるのです。むだと言ったらしかられるかもしれませんが、道路つけかえによる残地、あるいは再開発による端切れ地、あるいは鉄道沿線の格好の悪い、あるいは細長くて使いようのない土地、こういう公有地、あるいは準公有地的な土地というのは、探せば切りがないほどある。ちょっと固まるとポケットパーク的に都市化しますけれども、そこまでいかないうような土地をどうするのか。たまたま隣に残地があったから、ちょうどいいから駐車場なんていうのは、田舎へ行くと山のようにある例ですが、一斉調査をしてみてもどうか。そして、みんなで1本植栽運動というようなことができないか。これは細かい話で、中国の国民皆植栽とは意味が違いますけれども、国民的な行動目標を持てることになるのではないかと、こういうことです。

長くなりますから細かいことは申し上げませんが、過日、財務省の担当局長にもお話をしておきました。国有地の総点検をしてほしいと。小さな事業の積み上げが実はこの数値目標の積み上げ方式と同じもので、それがヒートアイランドに対する抑止効果になるとか、あるいは、最近言われている美しい国土づくりにも寄与するというさまざまな副次効果もございます。落ち葉をどうするとか、倒れたらどうするとかという、心配をすれば切りがないのですが、それもアダプト制度を適用したりNPO的な国民活動に巻き込めば、これは参加型の国民運動にもなるということで、ご提案を申し上げておきます。

数字の返事だけいただければそれで結構です。以上です。

【交通審部会長】 それでは、事務局のほうから、どなたにお答えいただければいいのでしょうか。

【公園緑地課長】 屋上緑化の面積の話でございしますが、この都市緑化につきましては、28万トンは植生回復というくくりの中で計上しているものでございまして、屋上緑化については、吸収源としては計上してございませぬ。屋上緑化をいたしますと、当然その下の階の部屋の温度が下がりますので、そういった意味では、冷房の使用料の減を通じて電

力の使用料が減っていくというような形になる計算になろうかと思えます。

【社政審委員】 私が聞いたのは、都市緑地の換算で出したその28万トンの論拠になっている対象地域というのは、一体何をかき集めた、面積は何なのかということです。

【公園緑地課長】 都市公園並びに道路の緑化、河川の緑化、緑化関係でございます。

【社政審委員】 その面積、持っていますか。

【公園緑地課長】 本数で把握しておりまして、これは7,500万本ということで試算しているところでございます。

【社政審委員】 私はその倍増ぐらひは簡単にできるということを申し上げたので、7,500万本というのはあまり論拠のない数字かもしれないけど、まあ、そういうことです。

【公園緑地課長】 1点、補足的に説明させていただきますけど、都市緑化につきましては、基準年から目標年次に増えた量を計上できるというのが国際的なルールでございます。既に植わっているものについては、そこにおけるCO₂の固定量というのは計上しないという取り扱いになっているところでございます。

【社政審委員】 はい、わかりました。

【交通審部会長】 よろしゅうございますか。

それでは、後藤委員。

【社政審委員】 後藤でございますが、少し対策からずれるかもしれませんが、今の話と少しリンクするのは、国民1人1人が痛みを知ることがないとなかなか進まないかと思えます。

それから、2012年はファーストステップですので、その後のこともありまして、もっとダイナミックな政策がベースにないと、なかなかこれは難しいかなという感じで受け取っておりまして、1つだけ今後ぜひご検討いただきたいのは、ガソリンの価格の問題でございます。アメリカに比べれば安いんですが、国土の狭さ、広さといいますか、比較的似ておりますドイツ、フランス、英国等に比べれば、日本のガソリンの値段は格段に安いわけですね。ガソリンの値段を上げることにより、財源がとればこういった施策に回せる、公共交通機関の補助に回せる、それからむだな走行を減らせる。必要な走行は必要かと思えますが、むだな走行を減らせるというようなことで、そういったダイナミックなことをやはりベースにもっとお考えいただかないと、当面のこういう対策でも大変かと思うんですが、なかなか到達するというのは難しいというか、それほど容易ではないと思われ

ますので、そういった大きなこともぜひご検討を、今後入れていただきたいと思います。

【交通審部会長】 これは、どなたか……。

【環境・海洋課長】 今のお話は、多分環境税の議論に通じる……。

【社政審委員】 いや、どういう形でも結構で。

【環境・海洋課長】 その辺になりますと、もう制度全体の議論になります。私ども、国土交通省の施策として、こういった形で削減量の目標を達成するための、例えば運輸について申し上げますと、先ほどございましたように、グリーン物流パートナーシップ、これは荷主さんと、それから物流事業者の自主行動でございます。

それからE S T、これは自治体、特に地域における自主的な取り組みについて支援をする。

それから、通勤交通マネジメント、これも先ほどのグリーン物流に似ていますが、今度は人流について企業と、それから公共交通機関とのこれもパートナーシップによる自主行動ですね。

それから、省エネ法と流通業務効率化法と、私ども、この2本の法律を上げさせていただくということで、基本的に関係者の連携・協働による自主行動、それから自主的な取り組み、それから法律、いわゆる規制の枠組みを伴った法律、それから流通業務効率化はどっちかという支援法でございますけど、拠点からの支援法。そういった形で削減量について目標を達成するというところで、実は、ちょっと財源のほうまでまだ踏み込んで検討しておりません。これは政府全体の議論になると思いますので。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。

参考までに聞きたいのですが、ヨーロッパでは4割ぐらいの乗用車が軽油だといいますね。それは、さっきのお話、後藤委員に聞くべきことかもしれませんが、相当税金が違うということですか、ガソリンと軽油で。だから、いわゆる実売されている価格で見ると相当軽油は安いということなんですか。

【環境・海洋課長】 すいません、ちょっとデータを持ち合わせていませんので、またご報告させていただきたいと思います。

【交通審部会長】 それでは、崎田委員、どうぞ。

【社政審委員】 ありがとうございます。

いろいろな提言に対して、かなり具体的ないろいろな施策を打っていただいています、これをやはりしっかりと効果を上げていくということが大事だなと思って伺っております。

た。

実は、効果を上げるということを考えるときに、最近、環境を視点にした住宅の設計をする方にお話を伺ったときに、同じような気持ちで設計をしても、そこに住んでいる方の暮らし方によって、省エネ効果という数字が倍以上違ってくるという話を聞くようになりました。そういうことを考えて、やはり先ほどからお話があるように、これから特に住宅とか、暮らし方とか、そこできちんと消費者、生活者自身がCO₂を削減していくということがすごく大事ななと思っております。そういうときに、こういうせっかくの施策とライフスタイルをちゃんとつないでいくということをきちんと考えながらやっていただくというのは、非常に重要になってくるなと思っています。

では、そのときにどうするのかというときに考えると、ほかのすべての施策に言えると思うのですが、例えばESTモデル事業とかこういうのも、自分たちの町をどうするかという、地域の人たちがその気になっていくということがすごく大事ななと思っています。ですから、環境を視点にした地域づくり、こういう動きの中で、先ほどの住宅の話であり、町の交通政策であり、地域社会のそういう動きと行政ときちんと連携しながらやっていくということが大変重要だと思っています。

そのときにぜひお願いしたいのがもう一つあるのですが、マスコミや何かは、企業とか行政の困ったときのことというのはすぐに出るんですけども、なかなかいいことというのは出ないという感じがありますので、皆さんのほうでも、ぜひどんどん、先進事例とか、いい事例、こういうことを発信していく。そういうふうにして全国のいい事例を共有しながら、社会全体で、ああ、みんなでほんとうに快適な日本をつくっていきましょうという、そういう明るい共通認識をつくっていくということが、これから10年間ぐらいはとても重要なのだと思っています。そういうような方面に向けて、国土交通省、あるいは現場の皆さんが連携して、そして情報発信していくんだという、そういうマインドで政策を展開していただくことが大変重要ななと思っています。よろしく願いいたします。

【環境・海洋課長】 ESTについてちょっとお答えさせていただきます。10ページをごらんいただきたいと思いますが、今回のESTで、いろいろなモデル地区のメニューを挙げさせていただいております。これも地元の選択で、地域によってまちづくり、それから公共交通機関の利用促進、それぞれ地元の事情がありますので、それぞれの事情に合わせて、いろいろなメニューの例を私どもは挙げさせていただいて、その中で、地域の実情に合った、また地域の自主的な動きに合ったものを取り上げていただければいいと思

いまして、実際に、11ページにありますように、今回、11カ所がそれぞれ特色のある内容になっております。

例えば5番の富山はLRTであり、それから3番、4番はつくばエクスプレスの開業に合わせたものであり、それから7番の豊田、これは有名なトヨタさんがいらっしゃいますが、通勤交通マネジメント、先ほど申し上げたようなものを取り込んだり、10番の神戸は歩行者の利用しやすいまちづくりとの連携、それぞれの地域に応じた非常に個性のある内容になっております。

こういったものをこれからも期待したいと思っております、10ページのまた資料に戻りまして、その下に書いております。こういった形で、それぞれの地域によって、いろいろな関係者が集まって、いろいろなアイデアを出していただいて、手を挙げていただいて、それで必ず環境改善目標、CO₂の削減量がどれくらいであるか、こういった取り組みであるかというのを出していただいて、その中からいいものを選んで、それに国土交通省の関係部局、それから関係省庁、警察庁とか連携して、集中的に支援していこうと。

一番下にありますが、そういった形で、改善の非常に著しいいい例を私どもは先進的な事例として全国にぜひ今後PRさせていただきたいと、こういった動きを一部の地域だけじゃなくて、全国的にご紹介して、全国的な動きにつなげていきたいと、かように考えております。

【交通審部会長】 住宅については、別に特に……。

【国土環境・調整課長】 特に住宅というわけではないかもしれませんが、要するに国民のほうでの意識というのが非常に重要だろうと思えますし、また、そういう面での国民運動というのは極めて重要なことだろうと思えます。現在まだ議定書達成計画の案文が固まっておるわけではございませんけれども、そういった中においても、国民運動というような視点というのは取り入れられるであろうと思っております。

また、内閣官房が事務局ということですが、関係省庁が集まって、そういう国民運動を盛り上げていくための施策というようなものをこれから幅広く取り組んでいこうということも、連絡会議みたいなものは既につられております。

そういう中で、住宅の件についてのご指摘などもございましたけれども、先生のご指摘を踏まえながら、これからまた内閣官房を中心として、その中で我々も積極的に発言していきたいと思えます。

【交通審部会長】 環境省の某局長が家人に道楽者となじられながらエコハウスをつく

って、38%のCO₂の削減に成功したそうです。

庄子委員、どうもお待たせしました。

【社政審委員】 今日のご説明を伺ってしまして、さすがに国土交通省は、行政管轄の接点にあるようなところまで進んで検討されているということがよくわかりました。非常に結構だと思います。ぜひ、これを着実に進展させるような方策を今後展開していてもらいたい。

ただ1つ、ちょっとお伺いなんですけれども、住宅なんかで2,000平米以上というのと、私が考えている住宅とは違います。600坪ぐらいのもので、非住宅のものでもございます。そういうようなことになってまいりますと、この2,000平米というのは、どういう基準でお考えになったのかということで、お伺いいたします。

【国土環境・調整課長】 まず、詳細はまた別途、担当局のほうからと思いますけれども、2,000平米というのは、今現在、非住宅建築物のほうでは2,000平米ということで、言うならば足切りといたしまししょうか、すそ切りをしております。住宅の場合、2,000平米と言いましても、これはいわゆるマンションということになるかと存じます。1世帯分が仮に100平米だとすると、20世帯ほどですので、中層のマンションというイメージでございます。別段、大邸宅というようなことで想定しているわけではございません。

【交通審部会長】 庄子さん、中層のマンションというイメージでよろしいでしょうか。

【住宅生産課長】 住宅局ですけれども、大体二十数戸ぐらいの共同住宅ということで想定しております。

なお、2,000平米ですけれども、これは非住宅からが2,000平米ということで、そこから横並びで来ているんですけれども、いわば行政の効率の問題がございまして、大体2,000平米を超えるような例えば非建築ですと、いわば建設活動の5%ぐらいなんですけど、床面積的には半分ぐらいを占める。共同住宅についても、2,000平米以上ですと大体半分ぐらいを占める。非常に少ない数の建築物をチェックすることで、新築の建物の半分ぐらいをコントロールできる。残りのものについては、そこからの波及といたしますか、別に住宅にしても、建築物にしても誘導的な基準は示しているわけでございますから、そこ義務的な届け出等相まって進めたいと考えている次第でございます。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。よろしゅうございますか。

【交通審委員】 交通政策審議会に所属しているものですから、ある意味では不適切な

発言になって申しわけないんですけども、5ページと6ページに関係して若干意見を述べさせていただきます。

2010年の2億7,500万トン、それから2億5,000万トンについては、おそらくどの箇所が発表しようとも変わっていないと思うんですけども、問題は、そこにたどり着くまでいろいろな数値が出されております。これを国民がどう理解したらいいのか、混乱する場面があるんじゃないかと思うんです。

かつて佐和先生のもとで勉強させてもらったんですけども、低公害車と言った場合には、当時の運輸省の低公害車と通産省の低公害車は定義が違う。こういうことでは困るので、どういうデータに基づいて、これこれこういう施策を盛り込んだならばこういう値になりますよというようなことを、日本版の数値として何かまとめることができないだろうかというように思います。その際には、こういうデータに基づいて、これこれこういう算式で推計した結果、こうなりましたということであれば、おそらく多くの人が納得してくれるのではないかなと思います。

その際に、使ったデータなんですけれども、例えば道路交通の場合は道路交通センサスをよくお使いになるんですが、あれは3年に一度なんですよね。ですから、リアルタイムではなかなかつかみにくい。近年ではVICSとか、あるいはプローブ・カー等々のほぼリアルタイムに使えるようなデータがあるものだから、そういうものを活用して推計してみた結果、こうなりますというようなことのご努力がいただけないものだろうかというのが1点でございます。

それからもう1点は、冒頭、丸山局長がおっしゃったんですけども、近年は運輸部門間のCO₂の排出量が減っていると。2002年データで6ページは計算されているんですが、環境省の2003年の速報値というのがあって、これは私が目にしたところでは、2億5,900万トンでさらに下がっている。2年続けて下がったというのはどういうことなんでしょうか。技術革新の成果なのか、あるいはこれに取り組もうとしている国民の協力のおかげなのか。もしそういうことであれば、先ほどの崎田委員のご意見と同じなんですけれども、そこをもっと評価してあげて、こういうような取り組みをすればこういう効果がありますよというような形で、削減された場合には、そこを大いに評価するというところでアクセルをかけることが必要ではないかなというように思います。

それからもう1点は、追加対策。それでもなおかつ追加対策が必要であるということで3点挙げられているんですけども、この追加対策は、物流であれば荷主、それから通勤

交通マネジメントであれば旅客の協力が必要ですので、ぜひ、彼らにわかりやすいようなプレゼンテーションを行っていただければこれも効果が上がってくるのではないかと、そんなように思いました。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。

これについては、何か……。

【環境・海洋課企画官】 環境・海洋課の葦澤でございます。

まず1点目のお話でございますけれども、まだ詳細はお話しできないんですが、京都議定書の目標達成計画では、個別の対策について削減量というものを示した上で、どのような対策が、例えばどの指標を見たらその対策がうまくいっているのかとか、あるいは削減量の前提となるものは何かとか、現在の大綱に比べますと、かなり国民の皆様にはわかりやすいようなものと考えております。詳細はちょっとお話しできないんですが、そういったものが、先ほど丸山局長がお話しされたように、3月末の政府案決定に向けて取り組まれておるところでございます。

それから2点目の2年連続というところでございます。これはデータで見ますと、貨物の排出量が減ったということが直接の原因でございます。これについては、先ほど玉木課長のほうから説明がございましたが、杉山先生もいろいろとご参加いただいて、中間取りまとめのところ、現状、ある程度我々の対策でも効果があるものがあつたという認識はしております、ただ、詳細については、まだよく分析し切れておりませんが、多少なりとも我々の何らかの施策については効果があつたのではないかと、ちょっと手前みそですが、多少は思っております。

それとあと、データのお話がございましたが、これについては、またいろいろと、次の施策等に関しましても、なるべく新しいデータ、正確なデータを求めるようにしていきたいと思っております。

【交通審部会長】 はい、どうも。まだございますか。

【環境・海洋課長】 先ほどの、ちょっと積算の話がございましたが、葦澤のほうから申し上げましたけど、実は今度の達成計画は、大綱のときと違って、いわゆるPDCA、実際に計画をして、実行して、チェックをして、それを再評価して、最後、アクション、また行動を行う。そういうサイクルで、実際の削減量計画の具体的な項目ごとに、どういう積算をやっていますかというのを明らかにすることになっています。私ども、こういった作業をつい最近までやって、大体こういった結果が出たわけですが、それを整理してい

ますので、今度の達成計画の中で、付表として具体的な積算根拠をお示すことになっていきますので、いましばらく整理に時間がかかりますので、整理しましたら皆さんにご公表させていただきますと思っています。

それから、先ほどの2年間下がった原因というのは、実際に、最近よく進んでいますのが営自転換でございまして、これはやっぱり、荷主さん、それから運送事業者さんのそういった事業の努力というのもあると思います。それから、先ほど申し上げたような、私ども、今の施策による成果というのもある程度出ているのではないかというふうに自負いたしております。

それから、最後、3点目でございますが、これからの追加対策で、先ほど申し上げましたように、パートナーシップということで、運送事業者さんと荷主さん、それから今度は旅客の皆さん、人流のほうですね。おっしゃるとおり、こういったことは、先ほどありましたけど、物流についてはパートナーシップ会議、それから人流については交通マネジメント協議会、公共交通利用推進協議会、これを全国展開して、また地域に展開して、幅広く知っていただいて、PRして、こういったものを全国的に広げていきたい、地域的に広げていきたいと考えております。

【交通審部会長】 どうもありがとうございました。

やはり、97年度以降、ほとんどトータルの排出量というのは上がったり、下がったりで、ほぼ横ばっている感じですね。これはやっぱり何か構造的な理由があるということで、きちんと見極めていただきたいと思います。

【環境・海洋課長】 すいません、ちょっと追加補足しますと、やっぱり自家用車が過去、非常に大きな伸びを示しておりました。最近、自家用車の伸びがかなりなだらかになっています。実際、分析しますと、車の輸送距離は増えていますし、車に乗っています人の数も単位当たり減っているわけです。したがって、ほっておくと、その自家用車の伸びというのはまだかなりあるはずなんですけど、やっぱり、トップランナーとか、単体対策がかなりきいて、その伸びが非常になだらかになっている。それで、実際、物流ですとか、いわゆる営業用のトラックとか、そういったものが落ちてきていますので、そういった運送事業者さんの努力、それに自家用車の単体対策がきいて、その伸びがなだらかになって、その結果として横ばいから減少に向かっているというふうに分析いたしております。

【交通審部会長】 それでは、私が間違っていなければ、松尾委員、米本委員、坂本委員、黒川委員ですか、そういう順序でお願いします。

【社政審委員】 最初は1つ質問で、あともう一つはコメントなんですけど、3ページ、4ページのところで、公共交通機関の利用促進等というので280万トンと、私は公共交通機関の利用促進は非常に結構な施策だと思っています。この4ページを見ると、それは全部ESTモデル事業の実施ということでその分を稼ぐんですかというのが、ちょっと私が誤解しているんじゃないかと思って聞いているところなんでございます。

それからもう一つ、10ページに、じゃあ、その利用促進策としてどういうものがあるかという中で、通勤交通マネジメント、かなりこれはソフトな、官民協力しなきゃいけないようなものですが、この中でLRTの整備、鉄道の活性化というのは、具体的に新しい施策を持っているんでしょうか。私、今、富山のLRTとか、幾つかのところでお手伝いしているんですが、なかなか、その制度的な意味で、これぞと思う目覚ましいのがそんなには見えないような。要するに、今度そういうのをつくると、会社経営側の制度が、第三セクターをつくったりすると、みんな企業会計的にやってしまうと、実は経営が成り立たないんですよ。そういうところまで含めた意味で、利用促進というのは施策を考えておられるのでしょうかというのが質問です。

もう一つのコメントは、これは一応地球環境のCOP3に対応した国土交通省の対策なんですけど、COP3の次に、COP幾つだか知らないけど、次は15%、20%というふうに出てくることを少し考えて、どういうところで稼ぐかというのが、これだと目いっぱい、今できるのはこれだけですよというような感じで、次への余力が内包されていないような気がするので、今後、考えるときに、そういうことまでお考えになって、COP3の次というものを考えていただきたい、これはコメントです。

以上です。

【環境・海洋課長】 先ほどの公共交通機関の利用促進、3ページです。下に書いてありますが、鉄道等の新線の整備、それから既存の鉄道・バスの利用促進、通勤交通マネジメント等ということで、ESTは、大綱の後、今回、達成計画に新たに挙げる施策ということでして、現行の大綱には、新線の整備や既存の鉄道・バスの利用促進、こういったものが挙がっておりまして、これについては、それぞれ施策を行っているところです。したがって、ESTだけではございません。

【社政審委員】 じゃあ、鉄道新線整備で、かなりの量、これだけできるというような線が今あるんでしょうか。要するに、TXのつくばエクスプレスはわりとそういうデラックス要素としてはあるけど、これだけ、330万トン減らすというあれには見えないわけ

で、もっとあるんですか。

【環境・海洋課長】 この内訳でございますけど、そのうちの鉄道新線について。

【社政審委員】 後でもいいんですよ、それは。

【環境・海洋課長】 鉄道局は……。

【鉄道企画室長】 鉄道局でございます。大変恐縮でございますが、今、具体的な路線名は持っておりませんが、当然、つくばエクスプレスのほかにも、地下鉄ですとか、いろいろな新線の整備、それから、ほんとうの意味での真っさらな土地に新線を引くというだけではなくて、短絡線といいますか、既にある複数の鉄道の間を結んで、ショートカットするような路線の整備等が幾つかございますので、そういったものを合わせて積算しておるといってございます。

それからさらに、先ほどLRTのご質問がありましたが、LRTにつきましても、17年度からさらに助成を充実するという制度を改正しております、軌道事業者、都市側、道路側の三位一体で対策を強化していくということ。それからまた、現地においては、公安委員会にも入っていただいて、運行も円滑にいくようにしていくというようなシステムを作ってやっていくということで、力強くこれから進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

【環境・海洋課長】 それから、先ほどのポストCOP3ですが、まだ先の話なんで。ただ、今回の計画の対策で、やっぱり新しいところというのは連携だと思うんですね。今回初めて、運輸事業の施策だけじゃなくて、荷主さん、それから通勤というものを取り上げたり。それから、このESTの中も、ごらんいただきますと、まちづくりと非常に連携をとっております。そういった意味で、例えば運輸についてだけ申し上げますと、運輸単独ではなくて、いろいろなものとの連携です。まちづくりですとか、それから産業です。それから、多分まだ足りないのが、国民運動が今回はまだ足りないんじゃないかなと個人的には思っております、そういったものを、これから新しい施策を考える場合には、そういった総合的な、もっと連携する先を広げて、そういったものを考えていくのではないかとこのように考えています。

【交通審部会長】 よろしゅうございますか。

【社政審委員】 はい。

【交通審部会長】 それでは、次の方をお願いします。

【社政審委員】 松尾ですが、3つぐらいお聞きしたいと思います。

5 ページ、6 ページで、今までの実績とこれからの見通しということになっているわけです。これからの見通しは、いろいろ案が出てきて、この施策をやればこれだけ減りますというのですけれども、逆に言うと、1990年から現在までの、なぜこう増えてきたのかというのが、今度のモデルというか、試算の中で計算できるといいと思います。これが増えたからこれだけ増えたんだ、だからこれを減らせばここへ行くんだという、構造モデルが必要だと思うのです。そういう意味で、これからこうしますというだけじゃなくて、今までの構造と、これからやろうとしている構造のどこが違うのかというのを明確にしないと、ただ積み上げて、これだけこうやればなりますというのは、もう一つ説得力がないんじゃないか。大体目標は1990年が一応基準ですから、そこへ全部戻さなくてもいいのでしょけれども、少なくともこの増えた理由は、今回説明されたもので十分なのか、どうかというのが1つです。

それからもう一つは、GDPの将来予測というのをどうしておられるのか。結局、物流が減るというのですが、実は不況だから減っているのであって、最近のジグザクしていて結局増えていないのは、不況が続いているからだとは思うのですね。GDPがこれから二、三%でもいいから増え始めたならば、決してこんな状態ではおさまらないんじゃないか。ですから、GDPの予測をどういうふうにしていてこの数字が出てきているかというのも、もう一つ説明していただかないと、もしかしたらわからない。

それからもう一つは、さっきどなたかが言われたけれども、いい家に入って、いろいろな省エネ的なやつでやっても、使う人によって全然効果が違うのだということと言われましたね。まさにそこは大事なところで、ほめる制度をあわせてつくらないと、いくらいろいろないい単体の装置を開発しても、それを使ってくれる人がいなければ効果が出ないんですよね。工事現場とかいろいろなところを含めて、いわゆる国土交通省が関係するところで、この事業体はこれだけ減った、だったらほめてあげてね。住宅もそうだと思うんですよ。私が前に言っているのは、CO₂の確定申告を毎年1回、個人の住宅でやったらいい。それで、去年よりも減らしたならばほめてあげる。ほめてあげる方法としては、還付金でもいいと思っていますけれども。とにかく、ほめてほめて効果を上げない限り、こんなの絵にかいた餅にしかならないんじゃないかと、あえて言えば思うんですよ。そのほめるシステムとこの計画とが合わないと、ただ役所は数字で出せばいいんだということかもしれないけれども、それじゃあ、ほんとうにCO₂は減らないですよ。その辺がどうなのかというのをちょっとお聞きしたいと思います。

【交通審部会長】 じゃあ、お答えください。

【環境・海洋課長】 まず最初ですが、1990年から大きな伸びを確かに示しております。ちょっと数字を申し上げますと、1990年から1998年にかけて、一番大きいのはやっぱり自家用乗用車、これが44.6%増えています。これが非常に大きな伸びの、全体で21.8%増ですが、その中で、今半分ぐらい占めています自家用乗用車が44.6%伸びた、これが一番の大きな原因です。そのほかトラックは、貨物トラックは5.6%、その他公共交通機関が10.1%、これで1998年まで全体で21.8%でした。

その後の動きを見ていますと、1998年から2002年にかけての動きで、一番伸びていました自家用乗用車がプラス4%、かなり鈍化しています。やっぱり原因としては、先ほど申し上げましたけれども、トッランナー燃費規制、それからグリーン税制の効果、新しい登録車では、やはりグリーン税制対象の低公害車が非常に比率が高くなっています。そういったことが非常に大きく効果を出しているんじゃないかと思っています。貨物トラックはマイナス8.2%、公共交通機関も、ほとんどゼロなんです、プラス0.4%。こういったことで、全体として横ばいから下がってきている。一番大きいのは、自家用乗用車を単体対策で、自家用乗用車の利用の増に対して、増加をかなり緩やかにするほど大きな効果があったのではないかと考えています。

【社政審委員】 単体の効率が良くなっても、それだけでCO2の排出が、今よりもどんどん下がるとは思えないのです。ですから、その辺の……。

【環境・海洋課長】 燃費規制は今、2010年の燃費基準でして、この後また新しい燃費基準をどうするか、これを経済産業省とこれから検討してまいりますので、これからないということはありません。

【交通審部会長】 小型化ということは考えられませんか。

【環境・海洋課長】 おっしゃるとおり、一時RV車が増えた時期がありましたが、今かなり小型化というのが、おっしゃるとおり、そういったことも原因していると思います。

【交通審部会長】 よろしゅうございますか、松尾委員。

【社政審委員】 もうひとつですが、GDPの予測はいかがでしょうか……。

【環境・海洋課企画官】 この2億7,500万トンのBAUを出したときに用いました輸送量のほうのデータですが、これは平成14年のデータを使っておりまして、近年のGDPの予測等は加味されておられません。ただ、その14年時点でのGDPの予測というものを加味した上での輸送量の予測で計算しております。

【交通審部会長】 一言追加させていただくと、GDPに占める製造業の比率というのが、1987年にたしか29.5%だったのが、2002年で22.1%まで下がっているんですね。それで、しかも製造業の中で素材型産業の比率がかなり大きく下がって、加工組立型が増えているというようなことなので、いわばGDPの伸びに対するCO₂の排出量の増加率というのは、今後ともずっと低下していくと私は思いますから、仮に3%ぐらいの成長に戻ったとしても、そうは増えないと思っております。そういう産業構造の変化の結果としてですね。

私、4つ目があるわけじゃないので、順番が確実に把握できていないんですが、一応念のために申し上げます。まず、次、米本委員、金本委員、進士委員、坂本委員、鷲谷委員、萩原委員という順番で。

【社政審委員】 私は、特に直接には申し上げることはないんですけども、この前、実は第1回の合同会議で佐和部会長が、交通マネジメントのCDMってあり得とおっしゃって、私、まさしくそのとおりでと思うんですね。これ、お聞きしておりますと、対外のプロジェクトというのは国土交通省の所管ではないし、そもそもそんなにプロジェクトはあんまり考えられないのではないかというふうな何となくニュアンスが漂っているんですけども、私、経済産業省のほうですけども、お話ししていても、日本の国内は、京都議定書を発効したんで、第1約束期間にともかく6%削減しないといけないと。すごみを感じるような、ものすごい削減の議論をやっているところはやっていますけれども、それで、その基本に、日本だけがダントツに不利だというような認識でそういう議論があるんですが、確かに一見そうなんですけれども、国内の省エネを一巡させて、なおかつ日本は6%削減しないといけないということは、実は、それを理由に、ほかの国のエネルギー政策、あるいは産業政策に、日本はともかく外国でも削減しないといけないからというので、はっきり言って手を突っ込むような正当性が若干あるわけですね。

日本の場合、一見不利に見えますのは、東アジアで附属書I国というような削減義務があるのは日本だけですので、相手国、中国とか、こういう東南アジア諸国ですけども、こういう国は削減義務がありませんので、日本は大変取っかかりが見えにくいんですけども、やはり今のうちから政策対話を始めて、普通なら内政干渉まがいのことも、日本はともかく国際公約があるから、君のところでやらせてほしいという迫力を持って、こういう国内の非常にソフトケートされた政策とか行政スキームというのを、その必然性がまだ感じられていない発展途上国で、ともかく先回りでやらせてくれというような視野まで

もそろそろお入れになったほうがいいのではないかと。要するに、国内、ここまでまじめにやるんだったら、今のうちから周辺諸国と若干、政策対話の手前だと思いますけれども、情報交換ということをお始めになったほうが、地球全体のCO₂ガスを減らせばいいので、日本で減らすよりは、やはり急発展している発展途上国でやったほうがかなりコストパフォーマンスはいいのではないかと思いますので、その点だけちょっと申し上げたかったこととでございます。

【交通審部会長】 これについて何か。

【環境・海洋課企画官】 じゃ、私のほうから若干、当省の交通分野のCDMについてお話しさせていただきます。

まず、ご報告ですが、来週になるんですが、私どもの国際部門がタイでセミナーを開きまして、それはまさに米本先生がおっしゃったような交通のCDMに関するセミナーで、我々サイドとバンコクのほうのタイのサイドの人間で、いろいろCDMについてのディスカッションをしようと、そういうセミナーを開催する予定でございます。来年度も予算もとりまして、いろいろ調査をしてまいりたいと思いますが、特に交通分野の場合は、これは自画自賛になりますが、クレジットをとるということのほかに、まさにどの国も今、途上国というのは交通渋滞ですとか大気汚染に大変悩んでおりますので、いわゆる副次的効果は非常に大きいということで、まさに一石二鳥というんですか、そういう非常にメリットはあると思っておりますので、来年度以降もいろいろと頑張っておってまいりたいと思っております。

【社政審委員】 わかりました。そういうパーセプション・ギャップというのか、認識を共有させることがまず第一歩だと思いますので、ぜひ推進していただきたいと思っております。

【交通審部会長】 実は先週、中国にちょっと行っていたんですけども、やっぱり石油化学はものすごい上がりましたね。それで、中国の場合、今、石油の40%が輸入のようなんです。だから結局、これじゃ大変だということで、ですからモーダルシフトとか、あるいは燃費効率の向上とかいうことをまじめに考え始めていると。動機そのものは、別にCO₂の排出削減ということではないんですけども、結果的にそういうことが進められているということをちょっと申し上げておきます。

【国土環境・調整課長】 すいません、ちょっと一言つけ加えさせていただいてよろしいですか。

【交通審部会長】 はい、どうぞ。

【国土環境・調整課長】 申しわけございません。

CDMのほう、建設業界関係のほうもちょっとご紹介をさせていただきたいと思います。今、日本全体で16のプロジェクトがCDMということで承認されているということでございますが、そのうちの15番目と16番目が日本の建設業界さんのほうでおやりになっているものでございます。15番目が、庄子先生がいらっしゃいます鹿島建設さんのほうで、マレーシアでCDM、それから16番目の件が清水建設さんで、アルメニアのほうで、やはり埋め立て処分場での発電関係のプロジェクトということで、日本政府承認というベースで2つ実績が出ております。

【交通審部会長】 どうも、大変参考になりまして、ご意見ありがとうございました。

それでは、若干時間も押してまいりましたので、金本委員、どうぞ。

【交通審委員】 簡単なご質問なんですけど、PDCAサイクルを回すというお話だったんですが、その際、一番重要なのは、国民全体にとってのコストパフォーマンスがどうかということで、コスト面を、財政コストだけではなくて、広い意味の国民負担を含めて把握するようなことはPDCAサイクルの中にあるのかどうか。もしなければ、ぜひとも入れていただきたいということです。

【環境・海洋課企画官】 現在、検討されております達成計画の中で、今、金本先生がおっしゃったようなコスト面での評価というところは、たしか入っていなかったように記憶しておりますが。

【環境・海洋課長】 ただ、今度のPDCAサイクルでは、要するに主体が、だれが、どういったことについて、どういう施策をやって、したがってCO₂をどれぐらい削減するかということで、それぞれの所在がわかるようなシステムにしようということで、今、関係省庁、内閣官房を中心に、書きぶりを調整しておりますので、いわゆるある1つの施策をやる場合に、どういう主体が、どのようにかかわっているかといったことは、明確にする方向で今調整を行っております。

【交通審部会長】 最近、新聞等にも報道されていましたが、1年間に2兆円かかると。ですから、5年間で10兆円。6年からですか。それで、それに対して国が4,000億ないし7,000億の支援をするというか、負担をするというような数字が、これは環境省の数字として出ておりました。ですけど、いずれにせよ、効果のほうもさることながら、やっぱり費用対効果という観点で、こういった問題は考える必要があるというふうに私も痛感いたします。

それでは次、進士委員、お願いします。

【社政審委員】　　こういう目標を掲げて、達成しなきゃいけない約束事ですから、命がけでやらなきゃいけないんだらうと思いますので、その努力は十分に理解しております。

ただ、端的に言えば、国民はCO₂対策とか地球温暖化防止だけのために生きているわけではないんだらうという、ごく当たり前のことを意識しないと政策はうまくいかないんだらうと思うんですね。先ほど横島先生もおっしゃったし、松尾先生もおっしゃったんですけどね。

それで、2つ。1つは、総合政策局と、こうあるんで、ほんとうに総合的にやったり、この個別のそれぞれの部門でやれる対策は既に網羅されているわけですから、これはこれでしっかりやっていくと。しかし一方で、少し発想を変えて、総合的に物を見るというのが要るかなと。先ほど、最初のほうでどなたからかご発言がありましたが、例えばガソリンの値段の問題、私もそう思うんですね。ただ、それもある範囲でないと、より負荷を値段のほうへ反映してしまうと、今度は、あんまりガソリン代が高くなると国民経済全体が落ち込んでいくということがありますね。観光立国を片方で言っているわけですから、車で旅行する人が減るかもしれない。だから、ほどほどというのが大事なわけですね。樹木だってそうなんです、CO₂を固定化しますけど、それは面積を広げればいいんですけど、先ほどおっしゃったのはそれでいいですね。ただ、既存の公園に倍植えると、みんなモヤシになってしましまして、だめになってしまいます。これが生き物というものだと。

あるいは、建設廃材のリサイクルの技術が非常に高度化して、この前伺いましたが、私は一方で、水産のことをこの間聞いていて、漁礁ブロックを入れると5倍、6倍の繁殖力というか、魚が増えると。これは近未来の食糧問題にとっては大問題なんですね。海洋のたんぱく源がどれだけ増えるか。だったら、建設廃材は細かく爆破して、細かくやって骨材にまで分類してリサイクルするのがほんとうにいいのか、建物の幾つかをざっくりと割って海にほうり込んだほうがいいのか。これは下手をすると廃棄物を海に捨てるという、環境破壊だという人が出てくるわけですね。だけど、栽培漁業風に言えば、漁礁ブロックとしては非常に有効なんです。

これは植物でも同じで、都心の幾つかの緑化工事を見ますと、コンクリート廃材をほうり込んだ土と適当にまぜて、空隙がいっぱいあるようなところのほうはずっと植物の活力は高く、生き生きした樹木になるんですね。ですから、ケミカルな汚染は困りますけれども、フィジカルなものは、建物の廃材がそのまま海にほうり込まれたときに、海中景観

はちょっとどうか知りませんが、魚は景観的な美しさを感じるかどうかわかりませんが、エコロジカルには、少なくともニッチがたくさんできて生息率は上がると。

つまり、こういうふうに、ごみの問題と建設廃材の話、これをリサイクル技術で細かく原点に戻すというベクトルもあるけれども、それをそっくり漁礁に使って海の栽培漁業に寄与するというふうに考えていくという発想で、もうちょっと違った議論をする部門がないと、真正面からだけ攻めていくというのでは、ちょっとしんどいのではないかなと思います。ここが総合政策局に期待したいところです。

CO₂などで、前にも木造住宅や木造建造物の普及を本気でやってほしいんですが、これはいろいろな建築基準法等でかなりバリアは高いですね。ですから、そこは今度はソフトな政策で変えるということですから、そういうふうに技術面でのこととか、研究面でやるとか、そういう廃材をそのまま海に入れるなんていうのは、研究プロジェクトでもやって、どれだけ魚の密度が増えるかというようなことをデータで出さないと、単なるごみを海に捨てたというふうに言われかねませんしね。ですから、その辺をあちこちトータルに考えて、ぜひやっていただきたいなと思います。

私の大学でたまたまバイオマスセンターをつくりました。生ごみのアルコール化をやっておりますけれども、技術的にはごみがゼロになるぐらいになって、かなり成果が上がっています。そうすると、生ごみは日本中の国民が出しているわけです。食糧は4割近くを輸入しています。そうすると、日本には相当生ごみによる窒素が過多になるわけです。これはアルコールに転換してアルコール車を動かせば随分楽になるんですね。つまり、地下の重油を使わないで、石油を使わないで生ごみでやれるということになりますから、そういうシステムをつくるとか、幾つか、思いつきではありますが、少しそういう、かなり違った観点でやるという政策プロジェクトが一方に欲しいような気がします。

以上です。

【交通審部会長】 どうもありがとうございます。画期的なご意見のようですが、すぐにお答えになれるかどうか。

【国土環境・調整課長】 なかなか明確な答えもちょっとしにくうございますが、例えばバイオマスの話がありましたので、それらの導入に関しましては、関係省庁の連絡会議とかもありますので、またそういった中で、バイオマス燃料も含めていろいろと今検討したりしておるところです。

先ほど例としておっしゃっていただいた廃棄物を漁礁にという話もなるほどと思います

が、ちょっとそこまでの発想はございませんでしたけれども、いずれにしても、これから各省のほうといろいろと連携をして、多面的な検討が進むように努力していきたいと思えます。

【交通審部会長】 それでは、続きまして、坂本委員。

【社政審委員】 2つ申し上げたいことがございます。

私は建築部会のほうに所属しておりますから、先々週かな、この温暖化対策の概要をお聞きしましたので、住宅とか建築の対策ですね、資料1の前のほうに出ていますけど、そのあたりについてはもう了解して、これから私はそういう基準等の対策を具体的にプランを立てる立場でございますから、粛々とやっていくと思っているんですけども、私が質問したのは、24ページ、一番最後のページで、ちょっと瑣末なことかも知れませんが、2つございます。

1つは、この24ページの上のほうの◎に「未利用エネルギーの活用など云々」とあって、「地域冷暖房をはじめとしたエネルギーの面的な利用を促進し」と書いてあるんですけども、これは、私、住宅とか建築の省エネ対策をずっといろいろやってきた観点から、住宅局のほうから、地域冷暖房は非常に省エネにとって有効であると。ですから、積極的にやるような推進策を考えてくれとか、そういうことは一度も聞いていないんですよ。ここに書いてあるということは、これからこの地域冷暖房を、そういう温暖化対策や省エネ対策の有力な手法の1つとして住宅局も推進していくつもりなのか、あるいは経済産業省とのおつき合いで仕方がなく書いているのか。もし後者のほうであれば、やっぱり政策というのは集中したほうがよろしいですから、こういうものは取っちゃってもよろしいんじゃないかなと考えるわけでございます。

そして、2つ目の話になりますけれども、このレポート、24ページあるんですけども、やはり最後のページには、これから重点的に取り組むべき課題というようなことでまとめていただいたほうが、非常に締まりのあるレポートになるんじゃないかと思えます。

そういう意味で、同じ経済産業省と連携するのであれば、先ほど松尾先生とか、どなたかおっしゃいましたけれども、いいものをつくっても、それを採用する人がいなければどうしても対策は進みませんので、ぜひ、経済産業省なんかは、いろいろないい機械をつくって、住宅とか建築の整備機器であればトップランナー方式というのがございますので、そういうトップランナー方式の効率のいい機械を住宅・建築に採用するような、そういう具体策を考えることが今後の重要な課題であるとか、そういうふうにとめていただける

と大学のレポートなんかでも満点をとれるようなレポートになるんじゃないかと思います。

【交通審部会長】 特に何かございますか。

【国土環境・調整課長】 特に最初の1点目ですけれども、エネルギーの面的な利用の推進というところですが、これは経済産業省のみならず、今度の新しい計画をつくるに当たって、従来の単一のといいたいまいしょうか、個別の施設のほうから、まちづくりも含めた面的な考えというようなものも入れながら、省エネ効率といいたいまいしょうか、エネルギー効率の高い社会づくりというようなものを、そういう考えを取り入れていきたいというふうなことで、こういった地域冷暖房とかいうようなものが入っておるところでございます。

それから、トップランナー方式での採用ということでございました。それはおっしゃるとおりだと思います。こんなことを言うとおしかりを受けるかもしれませんが、機械器具のほうになりますと、例えばNEDOでございますとか、そういった経済産業省、あるいは環境省のほうでの補助、あるいは税制といったようなものがございます。ちょっとそのところは、私ども国土交通省サイドとしては、建物そのもののほうにどうしても担当分野が行っておるものですから、ちょっとその辺のところは記載し切れておりませんでしたけれども、トップランナー方式でのそういった機械器具の採用というのは、当然非常に重要なことだろうと思っております。若干言いわけめいて恐縮ですけれども、例えば建設機械のところなんかに関しても、気持ちとしてはそういうようなところだということで、恐縮ですが、ご理解いただければと存じます。

【交通審部会長】 どうも。

それでは、もう一つ議題がありますので、手短にお願いしたいんですけど、鷲谷委員、どうぞ。

【社政審委員】 コメントというか、感想なんですけれども、国際的な約束を守るために、今、差し迫って求められている今回の温暖化対策と、ほんとうに気候を安定させるために必要になってくるより根本的な対策を進めていかなければならないこれからの数十年、あるいはもう少し長い時期というのは、日本においては有史以来なかったような大きなデモグラフィックな変化の時期と重なっているわけです。

ある年度安定した時期もありながらも、増加してきた人口が、ここしばらくの間に急激に減少傾向に転じて、人口構成を見ても高齢者の比率というのが大きくなる。そういう時期で、また、産業についても、働く場所を問わないような情報産業なども成長してきてい

ることがありまして、人々の日常的な移動のパターンとか物流などに対するニーズというのが、これからかなり急激に変化するのではないかという、これはほんとうに素人考えで、実際そうなのかどうなのかわかりませんが、常識の範囲で考えると、そんなことが予測されるわけですが、こういう対策を考えて、数字まで出すに当たっては、おそらくそういう近未来図といえますか、そのしっかりした予測を踏まえることが重要だと思うんですが、もうそれはおそらくやっつけて、こういう数字などを出されていっしょにやるんだと思うんです。

それと同時に、欠かせないと思いますのは、温暖化対策が単に温暖化対策としてだけ提案されるのではなくて、社会的なニーズなども変わってくる、少し先の将来の社会にとって、ほかの面でも寄与する。1つ何かをすると、先ほど一石二鳥というようなお話もありましたけれども、温暖化対策にももちろん寄与するし、今までなかったような社会的ニーズにこたえたる等にも役に立つというような、それも総合的ということなんだと思いますけれども、政策を提案して、国民にも、温暖化対策で、これだけ削減等しなければならぬから、こんなふうなことを求めるというだけではなくて、それにも役に立つし、こういうことにも役に立つという、そういう政策も総合的であり、説明も総合的であると、ほんとうに協力しながら、実際に必要な対策を立てられるようになっていくんじゃないかなという、そういう感じがいたしました。

【交通審部会長】 お答えはできるだけ短くお願いします。

【環境・海洋課長】 おっしゃるとおり、これから総合的な視点から施策というのは考えていかなきゃいけないと思うんですね。まさに高度成長のときは、それぞれ企業も自分たちの利潤追求で、例えば輸送も、他社に自分たちの情報を知られまいと。そういった意味で、交錯輸送とか、片荷輸送とか、非常に非効率な部分があったと思うんですね。これは温暖化対策に限らず、今回、こういう温暖化対策、CO₂の問題だけではなくて、非常に経済が低成長になって、厳しくコストカットしていかなきゃならないということで、その企業が自主的に、お互いに同業者で、これまでライバルであって、情報を交換したくなかった。そういった同業者の企業とみんな手を結んで、お互いに同じようなものであれば、トラックにお互いに積み合わせをして、それで共同輸送したり、共同配送したり、共同発注したりと、そういった動きは、これは温暖化対策に限らず、物流の効率化、コスト軽減、いろいろな、そういう意味で、今、全体的にそういう動きになっていると思います。

先ほどおっしゃった高齢化で、公共交通機関、鉄道・バスというのは、これから通勤・

通学の人口は減ってきますので、その中にいかに活性化させていくか。これはもう温暖化対策だけの問題じゃなくて、そういった社会的、総合的にどうやっていくかということをやっぱり考えていかなければいけないと思っています。

【交通審部会長】 それでは、次の方。

【交通審委員】 既に多くの方が述べられていることのちょっと繰り返しになるかもしれないんですけども、1ページに、国民の努力というような項目がありまして、いろいろインセンティブとかいうようなことを取り組んでいくべきだというようなことが出ているんですけども、私は交通政策審議会のほうに所属しておりまして、環境教育とかという話をしたように思っているんですが、それが今回の話ではE S Tモデル事業の実施という形になっていまして、そのインセンティブとか環境教育のあたりが明確にないというところがちょっと気になっております。

そのE S Tモデル事業の実施についてなんですけども、その選定がもう既に行われているということなんですけれども、費用がどのぐらいかかるかという、そういう視点があったのどうかということ、それから、どのぐらいの便益かということに関しまして、特にこの地球温暖化という対策として、どのぐらいの効果があるのかというようなことが、明確かどうか、ある程度の予測値が示されて、そういう選定がされたんだろうなとは思っておりますけれども、ちょっとその辺が記述されていないので、ちょっとその辺が気になっております。

おそらくそういう形で選定されたんだとしたならば、今度はその事業期間がどのぐらいの期間かわかりませんが、何か事後評価といいますか、中間評価でもいいんですけども、ぜひそういう形で、支援というのは、これまでもさまざまなモデル都市とか、モデル地区とか、いろいろされてきましたけれども、選定された時点は華々しいんですけども、後どうなったかというのがちょっとよく国民には見えてこなかったように思いますので、ぜひ、その後の事後評価のあたりまでもちょっとやっていただければなと思っています。

以上です。

【環境・海洋課長】 今のお話、おっしゃるとおりだと思います。このE S Tは、実は17年度から、当面3年程度を考えておりまして、これから毎年、また来年度の事業、今年、公募を行って、また募集で応募された方から、その中でCO₂削減計画みたいなものを出していただきまして、どういう事業主体がどんなふうやって、どういうふう連携

をとって、どういうふうプロジェクトチームをつくって、どういうふうに進めるかというのを、全体的な計画を出していただいて、それでコストパフォーマンスを見ながら、そしてCO₂の削減効果の高いものについて、国土交通省の中の関係局、例えば道路局、都市局、鉄道局、自動車局、それぞれの財政支援の施策を持っておりますので、それぞれの予算の中で、非常に効果の高いもの、CO₂削減効果、コストに対して高いものについて集中的に支援をしていこうと。

それから、関係省庁で、警察庁も交通信号、交通規制の分野がありますが、一緒になってそういった形で支援していこうというので、基本的には、地元の自治体を中心に、地元の自主性による自主行動計画について、国としてできるだけ効果の高いものを支援していこうと。おっしゃるとおり、コストパフォーマンスを見ながら集中的に支援を行っていこうと。

これを、これから少なくとも3年やりながら、その中で非常に先導的事例としていいものを全国的にPRして、全国的な運動にしていきたいと考えています。

【交通審部会長】 それでは最後に、村上部会長から。

【社政審部会長】 今回のこの対策、昨年の6月から大幅に進展させていただきまして、ありがとうございます。高く評価しております。

これだけ対策が具体化してまいりますと、ますます省庁連携ということが重要になってくるんじゃないかと思います。これは最初に局長も指摘した点でございます。それで、これから、これを受けて現行の温暖化対策推進大綱の見直しが始まるやに聞いておりますが、ぜひ、その中でも、省庁連携の視点を強く出していただきたいと思います。

現行の大綱の仕組みが、私、最初、なかなかわからなくて、いろいろ読み解いておりますと、どうも背景に各省庁の行政の守備範囲があって、それに対して対策が出ているというようにだんだんわかってまいりましたわけです。そうしますと、よく見えますと、努力する省庁と果実を受けている省庁は必ずしも一致しないということでございまして、それで国土交通省はどうも割を食っているんじゃないか。日本国全体では結構なんでもございましてけれども、そういう仕組みが残っていると、なかなか元気が出にくいというところがあるように思います。

例えば、前回もご指摘したことがあるんですけど、最近、住宅のエコ給湯という、非常に高効率なヒートポンプ型の給湯器が開発されています。設備配分がございまして、国土交通省の協力なしには普及しないのでございまして、多分温暖化対策の仕組み上は経済

産業省の成果になると。あるいは、ノンフロン建材なんかも、国土交通省が推進しなければ、ノンフロン建材というのは温暖化対策に非常に効果がございしますが、国土交通省が全面的にやらなければ進展しないけれども、どうもその仕組みは経済産業省の名前になっているとか、あるいはE S C O事業なんかも、きょうございましたけれども、これはやっぱり建物にやるわけで、もろ国土交通省は関係するのでございしますが、現在は経済産業省や環境省の所管になっているというようなことがございまして、今後、ここにございます政策が具体化してくればくるほど省庁間の連携が必要でございまして、ぜひその視点を、今後、温暖化対策推進大綱の見直しにも反映していただきたいと思います。

【交通審部会長】　　ちょっと、うっかり、私、大塚先生が挙げていられるのを気がつかなかったもので、一言。

【社政審委員】　　簡単に申し上げます。すいません、ちょっとおくれたので申しわけありません。

2点だけ申し上げておきたいと思いますが、1つは、先ほどからいろいろな話があって、数字が出ているんですけども、ともすれば過大な評価をすることがどうしても多くなってきましたので、ぜひ確実な数字を出していただきたいと思います。これから目標達成計画を立てるに当たって、また検討されていくと思いますけれども、ぜひ確実な数字を出していただいて、私のお願いとしては、これは別に国土交通省に限らないんですけども、出された数字についても事後評価をできたらしていただきたいと。2008年とか2010年になってどうなるかということ、またその時点で評価をするというような仕組みを考えていただきたいと思っております。

経済的支援についても、お書きになっている点が結構多いですけども、これは先ほどお答えにあったと思いますが、財源の確保についてもぜひ同時に検討を進めていただきたいと思いますと思っております。温暖化はもちろん長期的な問題ですので、2008年から2012年で終わる問題では全然ないのですが、とりあえずは、その期間に6%削減するというのは1つの大きな国家の義務になっておりますので、ぜひ、そのようなことまで同時に検討していただきたいと思います。

それから第2点で、質問でございますけれども、その中で、法改正とか法律制定に伴うものというのが直近の効果を発生するものではないかと思っておりますけれども、14ページの流通業務の総合化に関する法律に伴って、CO₂排出量を2割程度削減するということですが、これはどういう計算で、どのぐらいの確実な数字なのかというのを少しお伺い

したいことがございます。

それからもう一つは、省エネ法の改正ですけれども、省エネ法の改正によってどのぐらいの効果があるかというところが、ちょっと私が数字が見つけれませんでしたので、もしおわかりでしたら教えていただきたいということがございます。

以上です。

【交通審部会長】 村上先生からの大所高所からの省庁間の連携ということなんで、それは私もぜひそうあるべきだと思います。ということで、それはよろしく願いするということで、大塚先生の……。

【政策調整官（物流）付課長補佐】 物流部門です。

ご指摘いただいたこの物流総合効率化法案の関係につきましては、サードパーティー・ロジスティクスとして、荷主から包括的に委託を受けて、物流活動を効率化すること、とりわけ走行距離がより減るような輸配送システムの改善等を私どもとして推進してまいったところではあります。

昨年度、私どもはサードパーティー・ロジスティクスに関する実態調査を行いまして、そうした複数の事例を調べる中で、平均して2割程度燃料消費量が削減されるというものが根拠になってます。個々の事例によってこの数字というのは動くものですが、おおむねそれくらいの実績が調査では上がってきているということです。

【環境・海洋課長】 省エネ法の改正の効果のほうですが、これは全体の置き方によってちょっと幅が出てきます。これから法律をつくって、それぞれの判断基準で効率化の目標を設定することになりますが、その辺の数字の設定によって変わりますが、今の私どものある前提を置いた試算ですと、1990年の基準年のCO₂排出量は2億1,700万トンに対して、一、二%程度のCO₂の削減効果があるという試算を出しております。

【交通審部会長】 それでは、一通り議論も尽くされたかと存じますが、ほかにもございませんでしょうか。特にございませんようですので、また、今までの議論の大方が、むしろ質問という形で、この報告書の内容を明らかにするというような内容のものが多かったと思いますので、本件につきましては、事務局案を了承することといたしたいと考えますが、よろしゅうございますでしょうか。

（「賛成」の声あり）

【交通審部会長】 それでは、本会議として本案を了承することにさせていただきます。どうもありがとうございました。

続きまして、実はもう一つ議題がございまして、議題の2といたしまして、前回の合同会議で審議いたしました国土交通省環境行動計画のその後の進捗状況について、ご報告いただきたいと思います。

【環境・海洋課長】 お手元の資料2-1、2-2になります。これは昨年5月の合同会議でご審議いただきました国土交通省環境行動計画、その後の進捗状況でございます。まだ中間取りまとめがございまして、資料2-1が、お手元に緑色の表紙の冊子がありますが、環境行動計画の第1章についての現在の状況でございます。資料の2-2が第2章、個別の施策について、非常に細かく書かせていただいております。後でお読みいただければいいと思います。

それで、資料2-1の最後のページをちょっとごらんいただきたいんですが、8ページでございますけど、この環境行動計画は、ここにありますように、毎年フォローアップをすることになっております。国土交通省環境行動計画推進委員会というのがありまして、事務次官をヘッドに、各局の局長を委員とした委員会がございまして、毎年フォローアップを行うことになっております。きょうはこの中間取りまとめですが、その後まとめまして、6月ぐらいにこのフォローアップの委員会にかけて、その内容を公表させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願い申し上げます。

【交通審部会長】 ありがとうございます。

ただいまのご報告について、極めてかいつまんでのご報告であったわけですが、特にご質問とかご意見ございませんね。

それでは、本日の議事はこれで終わりにしたいと思いますが、最後に事務局から連絡事項があるようですので、お願いいたします。

【国土環境・調整課調整官】 本日も議論いただきました内容につきましては、後日、各委員に議事録をご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存じます。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たいと考えております。よろしく願いいたします。

【交通審部会長】 それでは、これもちまして閉会とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

— 了 —