

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  
第3回合同会議

平成19年4月4日（水）

【国土環境・調整課調整官】 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環境部会及び交通政策審議会交通体系分科会環境部会の第3回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をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、まずお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。配席図、委員名簿、議事次第のほかに、資料番号が振ってあります資料を、資料1から資料3まで用意をさせていただいております。また、参考資料といたしまして、両審議会の主な意見、それから今後の審議予定、新たな政府実行計画を参考資料の1から4としてご用意をさせていただいております。もし、漏れている資料がございましたらば、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。

それでは次に、交通政策審議会関係の若干の手續がございます。社会資本整備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きますようお願い申し上げます。

去る3月13日に交通政策審議会委員の改選がございました。部会長につきましては、委員の皆様方のご同意により、佐和隆光委員が部会長として再任をされております。また、佐和部会長より、部会長代理として杉山雅洋委員のご指名をいただいております。以上をご報告申し上げます。

本日、2年ぶりの合同会議でございますので、委員のご紹介をさせていただきたいと思っております。時間の都合もございますので、恐縮ですが、席次の順にお名前をご紹介させていただきます。

まず、席順左から、新たに委員になられました浅野委員でございます。

続きまして、井口委員でございます。

石谷委員でございます。

それから、影本委員でございます。

新たに臨時委員になっていただきました木場委員でございます。

黒川委員でございます。

後藤委員でございます。

坂本委員でございます。

崎田委員でございます。

社会資本整備審議会環境部会の部会長の村上部会長でございます。

交通政策審議会の環境部会の佐和部会長でございます。

庄子委員でございます。

杉山委員でございます。

新たに臨時委員にご就任いただきました谷口委員でございます。

谷野委員でございます。

萩原委員でございます。

マリ・クリスティーヌ委員でございます。

新たに委員にご就任いただきました宮下委員でございます。

矢野委員でございます。

横島委員でございます。

米本委員でございます。

鷺谷委員でございます。

本日は、社会資本整備審議会環境部会総員16名中10名、また、交通政策審議会環境部会総員16名中12名の方にご出席をいただいております。社会資本整備審議会令第9条第3項、及び交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

また、本会合同会議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をいただいた後、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、あらかじめご了承をお願いいたします。

本日は、合同部会ということでございますが、合同部会の座長につきましては、社会資本整備審議会環境部会の村上部会長、交通政策審議会環境部会の佐和部会長の交互に、これまでお願いしてきているところでございますが、今回は、社会資本整備審議会環境部会の村上部会長に座長をお願いしております。

それでは、これ以降の進行につきまして、部会長、よろしくお願い申し上げます。

【村上部会長】 それでは、ご指名によりまして、これからの議事、私のほうで進めさせていただきます。

まず、議事に先立ちまして、宿利総合政策局長からごあいさつをいただきます。

【総合政策局長】 総合政策局長の宿利でございます。

本日は、委員の皆様方、お忙しい中、合同部会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

いよいよ来年度から京都議定書の約束期間がスタートいたしますが、この京都議定書の目標達成計画の見直しということのために、昨年の秋から社会資本整備審議会と交通政策審議会、それぞれご議論をいただいております。社会資本整備審議会では3回、交通政策審議会では4回、既にご議論をいただいているところでありますが、このご審議の中で、幾つか重要なご指摘を賜っております。

国土交通行政全体として、総合的に取り組むような、そういう取り組みをきちんと評価してやっていく必要があるのではないかとというようなご指摘もありましたし、国民に対して国土交通行政がどういうふうに関与できるかということについて、メッセージ性のある施策を打ち出して訴えていく必要があるのではないかとのご指摘もありました。また、交通分野と社会資本の分野の連携といったことの重要性もご指摘をいただいております。

そういう貴重なご指摘を踏まえまして、きょうは合同部会という形で会議を開催させていただきました。ぜひ皆様方から有益なご意見を承ればと思っております。

きょうは、そういう意味で、連携施策につきまして、特に中心にご議論をいただければと思っております。

もう1つは、平成16年に、私ども国土交通省環境行動計画というのをつくっております。これは、地球温暖化の問題に加えまして、自然環境の再生とか保全といったテーマや、それから循環型社会の形成といった領域もカバーして、広く環境全般について、国土交通行政がどのように対応していくべきかと、その具体的な計画を定めたものでありますが、これもそろそろ見直しの時期になっておりますから、当然、京都議定書目標達成計画の見直しを取り込んだ上で、全体の見直しも来年の夏に向けてしなければいけないと思っております。

本日、お時間の許す中で、そういった観点からも、中・長期的な環境全般の課題について

でもご指摘をいただければ、今後の検討にとってありがたいと思っております。

いよいよ来年から約束期間が始まりますから、私どもとしては、政府はもちろんでありますけれども、地方公共団体や、それから民間のいろいろな主体、国民と一体となって環境対策を効果的に進めていかなければならないと思っておりますし、また来年は、夏にG8、サミットが日本で開催されるわけでありますが、環境については重要なテーマになるということが既に想定をされております。日本の先進的な環境の技術を、あるいは環境に対する取り組みを世界にどういうふうに発信をしていくかということが、来年夏に向けて大きな課題になると思っております、ぜひ、委員の皆様方におかれましては、そういった今後の我が国の展開も見据えてご示唆、ご意見を賜ればありがたいと思っております。

本日は、どうぞよろしく願いいたします。

【村上部会長】 総合政策局長、ありがとうございます。それでは、議事に入りたいと思います。最初の議題は環境政策の最近の動きについてでございます。事務局からご説明をお願いします。

【地球環境対策室長】 ありがとうございます。それでは、環境政策に関する最近の動きということで、資料1に沿ってご説明をさせていただきます。

私、事務局を務めさせていただきます、環境・海洋課で地球環境対策室長をしております宮澤です。よろしく願いいたします。

まず最初に、お詫び申し上げなければならないことが1点ございます。

資料1から3の中、特に資料2を中心にしまして、若干文字が小さ過ぎるものが数多く含まれております。私ども環境に配慮しまして、なるべく紙を使わないようにということで、環境負荷の軽減を図ろうとするあまりに、皆様方の目の筋肉に多大な負荷をかけてしまうことになりまして申しわけございません。改めて、大きくプリントアウトしたものを別途郵送させていただきたいと思っておりますので、ご了承お願いしたくよろしくお願いいたします。それと、ちょっと風邪を引いておりまして声が悪いことを、もう1点お詫び申し上げます。

それでは1ページでございます。こちらに項目を目次的に並べさせていただきました。ご紹介しますのは、1つは、地球温暖化に関する国際的な検討ということで、国連気候変動枠組条約ということで、京都議定書の流れに沿った動きでございますが、これについては、第1約束期間というものが、先ほど局長からもありましたとおり2008年から12年ということになっておりますけれども、それ以降の枠組みというものの検討が、もう1つ大きな課題になっているというところでございます。

それから、G8、サミットの動きでございますが、これも近年、気候変動問題に関心が高まっている関係もありまして、一昨年のイギリスのグレンイーグルス・サミット以来、環境が大きなテーマになっております。ことしのハイリゲンダム・サミットにおいても主要議題になるということが想定されます。

それから、京都議定書を補完する枠組みとしまして、クリーン開発と気候に関するアジア太平洋パートナーシップ(A P P)と呼んでおります官民自主的な枠組みということで、ある意味、京都議定書の外で枠組みがございますので、これについても簡単にご紹介いたします。

それから、国内の動きであります。21世紀の環境立国戦略というものが、総理指示で、環境省中心にまとめられております。

こういったことについて、順を追ってご説明をさせていただきます。

2ページをおあげください。先ほど、最初に申し上げました気候変動の枠組条約の関係と、それからサミットの関係、これをそれぞれ右と左に整理させていただきました。枠組条約の関係では、昨年11月にケニアのナイロビでC O P 1 2という形で締約国会議が行われましたが、それに続いてことしはインドネシアのバリ島、12月。それから、2008年、ポーランドの予定でございますが、その次の締約国会議という形の流れがございます。

そうした議論に資するというので、こういった枠組条約の事務局のほうから第4次の報告書と、そのうちの一部が2月に公表されまして、こちらでおよそ現在の温暖化の原因というものがある人為的なものであるというようなことで発表がなされて、話題になったというところでございます。

これが言ってみれば温暖化の枠組みの公式な動きでございますけれども、サミットの関係、2007年はドイツ、それから来年は日本でサミットということでございますが、それを見据えてドイツの首相を中心に欧州理事会というものが3月に開催をされまして、こちらでかなり野心的な目標というものが出されているといったような動きがございます。

3ページ目でございますが、枠組条約の関係で、先ほど申し上げました11月のナイロビの会合でございますけれども、何が決まったかと言いますと、一番左の四角囲いですが、2013年以降の次期の枠組みというものをどういうプロセスでやっていくかということの合意がなされたと。逆に言いますと、先進国と途上国の対立というものがございまして、やや手続を定めるので精一杯といったようなところでございますが、具体的に

は2008年、来年のCOP14というところで見直しが行われると。それに向けた準備を進めていくことが合意されているというところでございます。

次に4ページに、EUとそれからアメリカの動向ということで、日本以外の主要国の動向をまとめさせていただきました。先ほど野心的な数値目標と申し上げましたが、欧州理事会、3月の首脳会議での合意ということで、2番目の○ですけれども、EUとして2020年までに90年比排出量を少なくとも20%、国際合意次第では30%削減するといったようなところ。それから2番目の○で、長期的にはもう少し深掘りをしていくというようなことの合意がなされました。

またここに、欧州の域内排出権取引というものがございますけれども、欧州は比較的排出権取引を、ある意味先進的に取り入れていっているということがございましたが、国土交通省の関係では、昨年末に航空といったようなものにも、こういうものを適用してはどうかというような提案がなされて、これまでの国際的な議論とやや整合しないというような問題があったものですから、幾らか議論になっているというところでございます。

欧州の産業界は、なかなかこの数値目標は厳しいといったような声もあるようでございます。

それからアメリカですが、ブッシュ政権は特にエネルギーという観点から、バイオエタノールの供給大幅拡大といったようなことを打ち出しております。ただしブッシュ政権は、まず京都議定書というものは、言ってみれば排出が非常に多い途上国が参加していないという意味で、議定書というものは支持できないと。それから、温室効果ガスの削減のための数値目標導入には反対という立場を崩してはおりません。

それから、議会のほうでございましてけれども、これについては、国際交渉への積極参加といったようなものを求める決議、それから、温室効果ガスの排出規制に関する複数の法案といったようなものは提出されておりますが、いろいろ大統領選挙の動きなどもあって、なかなか統一的に方向性を出すといったようなところには、連邦レベルではなっていないと。ただし、州レベルでは、カリフォルニアであるとか東部の諸州といったようなところでやや先進的な取り組みを導入していくというような動きが出てきております。あと、市民レベルでは、ご承知のとおりゴア元副大統領が「不都合な真実」ということで、世界的には温暖化問題に対して関心を高めているといったような動きがございまして。

それから次に5ページでございまして、先ほど説明させていただきましたアジア太平洋のパートナーシップというのですが、最初の矢印で米国が中心となって6カ国、このう

ち京都議定書で削減義務を負っているのは日本だけでありまして、韓国、それから特に中国、インドといったようなところを巻き込んだ形で官民一体となって自主的に削減をしていくと。3番目の矢印ですが、8つの分野でタスクフォースというものをつくって、それぞれ進めていくというような形のもので発足しております。

国土交通省の関係では(8)の建物というものが現在の枠組みに入っておりますが、昨年、運輸の取り扱いについても議論がなされるといったような動きが出てございます。

それから、最後になりますが、21世紀の環境立国戦略というところで、こちらに安倍総理の施政方針演説から抜き書きをさせていただきましたが、「国内外を挙げて取り組むべき環境政策の方向を明示し、今後の世界の枠組みづくりへ我が国として貢献する上での指針」ということで、それを6月まで。下のところで、若干スケジュールが早まって5月までに取りまとめるという動きになっておりますが、こうしたこと、特に中・長期的な戦略であるとか、今後の世界の枠組みづくりという、こういうことを目指して、現在中央環境審議会の特別部会において議論がなされているといった動きがございます。

簡単ですが、以上でございます。

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

ご発言のご要望の方は恐縮でございますけれども、名札を立てていただきますようよろしくご協力をお願いします。

石谷先生、お願いします。

**【交政審委員】** 1つ、つまらないことなのですが、せっかく環境に優しい配慮をしていただいてこういう資料をいただきましたが、これ以上大きいものをいただいてもどうしようもないので、むしろメールか何かで、もし構わなければPDFでもいただいたほうがありがたい。

内容についてなんですけれども、4ページのところで、EU、アメリカの動向については、大体こういうことかと承っておりますが、中国とかインドあたりがどう出ているかについて、もし情報があったら教えていただきたい。

**【村上部会長】** 本日は委員の先生方に非常にたくさんご出席いただきまして、十分時間がない場合には、後から個別にご説明するか、あるいは次回文書でご報告していただく、そういう形でよろしゅうございますか。今、ご回答いただけますか。

**【地球環境対策室長】** はい。では、ごく簡単に中国の状況でございますが、基本的な

立場は、やはり、大きな原因をつくったというのは先進国であると。途上国はこれから経済発展をする権利があると、こういう姿勢は崩しておりません。一方で、まず地域の環境、例えば大気汚染であるとか、こういったようなものというのは都市部において相当激しい。これは何とかしないといけないと、こういう認識と。

それからもう1つはエネルギーの面でございまして、当然エネルギーを使えば、CO<sub>2</sub>排出ということになるんですが、そのエネルギー自体がこれから経済発展をしていく上で、ほんとうに維持できるかどうかと、世界を駆けずり回って石油を探しているというような状況でありますので、これをそのまま今のエネルギー効率でいった場合に、果たしていいのかどうかと、こういうような観点というのは非常に関心があると、そういう情報を得てございます。

**【佐和部会長】** ちょっとよろしいですか。中国のことについてちょっと補足させていただきますと、昨年3月の全人代で、胡錦濤主席が中国語では「和諧（わかい）社会」という、日本語では調和社会というふうに訳されているようですけども、そういう方針を打ち出して、それとともにエネルギーオーバーGDP、GDP原単位を5カ年計画で、去年から見て5年間で20%削減するというのをうたっております。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

それでは、後藤委員、谷野委員と、そういう順番でご発言をお願いします。

**【後藤委員】** 最近の動きという中身の中で、実は、3月に生物多様性のCOP9があったはずで、2010年は多分日本でCOP10が、生物多様性条約が開かれると思います。アメリカのNGOのコンサベーション・インターナショナルが世界中で生物多様性の重要な地域をホットスポットということで34カ所指定しているのですが、日本列島は列島全体がそのホットスポットということで、大変世界的に注目されているところです。

ですから、温暖化が最大の問題だということはわかりますが、エネルギーと食糧の奪い合い、それからバイオマス等が入ってきますと生物多様性もまた引っかかってくると思いますので、次回以降はそのあたりについても、ぜひご報告をいただければありが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。それでは谷野委員、お願いします。

**【谷野委員】** この問題を取りまく国際環境については先ほど事務局当局からご説明のあったとおりだと思うのですが、第一にアメリカ。この間の選挙の結果もあって、それからお話のゴア効果等もあって、政府それから州、そして企業、いろいろなところで対応ぶ



りが若干変わって積極的になってきています。ブッシュ大統領自身、この間の一般教書で「Climate Change」という言葉を初めて使ったと言われていました。これが大きな政策変更へつながるとも思えませんが、そういうことは注目されていますし、最高裁でも、ブッシュ政権のこの面での取り組みを督励するような判決を出したということもあったようでございます。

それから、欧州は、先ほどお話があったとおりで、来年のサミットの話がありましたけれども、ここに乗り込んでくるドイツのメルケルという人は、ご存じの方が多いように、まさに京都議定書のときの環境大臣で、環境問題に積極的にあるのみならず裏表を知り尽くした方ですので、彼女が中心になって日本がホストするサミットの中で、いろいろと積極的な対応を求めてくると思います。環境問題はひとつの大きなテーマになりましょう。そういうサミットを日本が来年主催するということになるわけです。

それから、今お話の中国ですが、私は、長く中国とおつき合いをしていて、表で依然としてかたいことを言っていないながら、ある日突然変わるということがままあります。これは、環境問題に対する中国の対応がそうだということを申し上げるまでの自信はありませんけれども、今、国際会議で、表舞台に代表として立っているのはワーキングレベルでは外交部の人たちで、この人たちは何の権限もなく、いわば一番強い線を言っているだけということもあるかもしれない。しかし、裏で、例えば私の手もとに国家気候変動化対策協調小組弁公室の文書がありますけれども（こういうところが力を持っているわけです）そこが出している文書に何が書いてあるかというと、「①我々は“ポスト京都議定書”への対応について、排出削減義務を負わないとの立場を堅持してきた。しかし、“ポスト京都議定書宣言”時代にあつて排出削減の圧力は絶え間なく増大してきている。②この現状に対し、我々は対策を調整し、より機動的、実務的態度をとらねばならぬ。③我が国の環境の質を改善することが・・・気候変動で承諾すべき義務を緩やかなものにする」ということが書いてあります。要するに、内々では先ほどお話のように、環境問題自体がもはや、中国人自体の大きな問題になりつつあるという背景で、この問題に対する取り組みはほうっておけないところに追いつめられつつある。先ほど佐和部会長のお話があったように、先般GDP単位当たりのエネルギー消費量を20%削減するということについては、第1年度目は、目標の数値に達しなかったようではありますが、決してこの面での取り組みをサボっているわけではありません。その延長線上で、ポスト京都議定書への対応の問題についても検討は始まっているようですけれども、どういうふうに対応するかというのはまだわか

りません。

ここでは中国はかたい、かたいと言っておるだけでは、見誤ることがあるかもしれないということを申し上げておきたいと思います。いずれにしても、今月中国の首相が来られるわけですから、ぜひ政府の側で、もう準備されていると思うんですけども、環境の問題への協力も含めて、そして特にポスト議定書の世界での排出削減も含めて中国の積極的な対応を、ぜひ安倍総理から強く中国の首相に求めるということ、ぜひなさってほしいと思います。

最後に、いずれにせよ、日本としてそういうことが言えるためにも、すなわちポスト議定書で中国を巻き込むためにも2つのことが必要です。まず、この枠組みにアメリカに入ってもらわなければいけない。そして、第二に、ポスト京都議定書で約束した数値は、やはり日本としては、何とかこれを達成しなければいけない。この2つが実現せざれば、中国やインドに対する我々のものの言い方も迫力がなくなってくるということだと思えます。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

後にメインの議題が控えておりますので、環境政策の最近の動きに関する審議はこの辺で終わらせていただいて、あとご発言のある場合は、後でまとめて十分時間をとりたいと思います。

では崎田委員、お願いします。

**【崎田委員】** ありがとうございます。今後の具体的な戦略については、また21世紀環境立国戦略で出てくるというお話だったのですけれども、昨年まとめられた環境基本計画の第3次の見直しに関して、タイトルが「環境でひらく21世紀の豊かな21世紀」というタイトルをつくったんです。そういう意味で、今お話があったように、将来的には非常に温暖化など大変なのですけれども、今ここできちんと日本が技術開発、あるいは社会システムを定着させていくことが日本の豊かさにつながる。そして快適な社会づくりにつながるという、そういう発信が、今大変重要なところだというふうに思っています。

特に、G8サミットが来年行われるわけですので、これからの1年間を、例えば国民向けの普及啓発でも、非常に重要な時期とうまくとらえて、環境政策を明確に進めるという時期に活用していただければありがたいと強く思っています。

よろしく願いいたします。

**【村上部会長】** ありがとうございます。

それでは、きょうの一番のメインでございます2番目の議題、国土交通省の環境政策及

び社会資本整備分野と交通分野の連携施策について、これは事務局からまとめてご説明をお願いします。

【国土環境・調整課調整官】 それではまず国土交通省の環境政策につきまして、お手元の資料2に従いましてご説明を申し上げたいと思います。

まず1ページでございますが、社整審・交政審の今後に審議につきましては、まず温暖化対策といたしましては、ことしの6月ごろに京都議定書目標達成計画の評価・見直しの中間取りまとめというものを実施する予定でございます。来年の3月に新たな目標達成計画の策定という予定になっております。

また、それも含めた国土交通省全体といたしましては、先ほど局長のあいさつの中でも申し上げましたとおり、国土交通省環境行動計画の見直しというものを、省内での政策評価を行った後に、来年の夏ごろまでに見直しをする予定でいるところでございます。

2ページをごらんください。ただいま申し上げました平成16年6月に策定されました国土交通省環境行動計画の概要でございます。こちらでは、行政の全段階を通じた環境負荷の低減と4つの視点に立った上で、環境の保全、再生、あるいは創造というものを国土交通行政の本来的使命であるというように位置づけているところでございます。

次に3ページでございます。こちらでは、地球温暖化対策のみならず、自然環境の保全ですとか、あるいは循環型社会の構築という各分野についての国土交通省の施策を一覧にまとめたものでございます。次ページ以降で、この概要につきましてはご説明を申し上げますが、少し資料が多岐にわたっておりますので、この中の主要な点に絞ってご説明をさせていただきますと思います。

6ページ、7ページをごらんいただきたいと存じます。各部門別に見ました我が国のCO<sub>2</sub>排出量でございます。国土交通省の関連する部門といたしましては、運輸部門、業務部門、また家庭部門というものがございます。直近2005年の速報値が出ているわけですが、これを見ますと、業務部門では、1990年比で42.2%の増加、家庭部門では37.4%の増加、また運輸部門につきましては、2001年度をピークに減少傾向に転じてはいるのですけれども、2010年度の目標達成に向けては、対策の着実な実施が求められているという状況にあるところでございます。

8ページをごらんください。こちらが国土交通省温暖化対策の全体像をまとめた資料でございます。二酸化炭素の排出削減見込み量という観点から見ますと、まずこのページの右上の住宅・建築物対策という中で、約3,400万トンCO<sub>2</sub>の削減を見込んでおります。

また資料左上のほうでございますが、自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化ということで約820万トンCO<sub>2</sub>。交通流対策として約510万トンCO<sub>2</sub>。また資料左下の物流の効率化というところで約840万トンCO<sub>2</sub>。また公共交通機関の利用促進等ということで約280万トンCO<sub>2</sub>となっておりまして、これらの項目が削減見込み量という観点から見ますと非常に規模の大きな対策となっているところでございます。

次に9ページでございます。自動車単体対策でございますけれども、これにつきましては、エコドライブ管理システムの普及によりましてエコドライブの推進のほかに、自動車のグリーン税制ですとか、あるいはジメチルエーテルを燃料といたしますDME自動車。非接触式充電システムのハイブリッド自動車、あるいは大型CNG自動車等の、次世代の低公害車につきまして、現在公道走行試験を実施する等によりまして、技術基準の整備を進めているところでございます。また、バイオ燃料につきましても、いわゆるE10対応自動車の技術基準の整備を進めているところでございます。

10ページをごらんください。1999年に導入されましたトップランナー基準によりまして、自動車の燃費性能というのは、1995年から2004年度に約22%改善をしているところでございます。また、2005年度末には、経済産業省と協働いたしまして、世界で初めて、それまで燃費基準のなかった重量車の基準値を策定することとしております。この目標値が達成されますと2015年度には、2002年度と比較いたしまして、約12%の燃費改善が図られることとなります。また、乗用車につきましても、2015年度を目標とした燃費基準を策定しておりまして、こちらも2004年度実績と比較しますと23.5%の燃費改善が図られることになるところでございます。

次に、右下、13ページをごらんください。物流の効率化につきましては、荷主の企業と物流事業者が連携、協働して二酸化炭素排出削減に取り組む場といたしまして、グリーン物流パートナーシップ会議というものを運用しております。そのような中でモーダルシフト等の環境負荷の小さな物流の構築を進めているところでございます。

1ページおめくりいただきまして14ページをごらんください。船舶につきましては、船舶運航の効率化を図るという観点から、船舶の運航性能の評価指標の開発ですとか、あるいは、船舶版のアイドリングストップの推進を進めているところでございます。

次に右上、16ページをごらんいただきたいと存じます。公共交通機関の利用促進は、つくばエクスプレスのような鉄道新線の整備、あるいは鉄道とバスとの対面乗り換えといったような乗り継ぎの利便性の向上を図ることによりまして、公共交通機関を使いやすく

し、自家用自動車からの転換を図るという取り組みを進めているところでございます。

例えば、通勤バスを導入いたしましたり、職場で通勤手段に関するコミュニケーション等を通じて、従業員の通勤手段を自家用自動車から公共交通機関へ転換させるという通勤交通マネジメントというような取り組みも進めているところでございます。

次に17ページ、18ページ、こちらが住宅・建築物分野に関する資料でございます。住宅・建築物分野におきましては、昨年の4月に施行されました改正省エネ法によりまして、外壁ですとか窓の断熱化を図る等の省エネ措置につきまして、届出の義務づけがあるわけでございますが、この対象を一定の共同住宅に拡大をいたしました。そのような取り組みを通じまして住宅・建築物の省エネ性能の向上を図っているところでございます。

また、19ページをごらんいただきますと、建築の分野では、産・官・学協働をいたしまして、建築物の総合的な環境性能をわかりやすく評価・表示することができる手法を開発いたしております。この手法につきましては、国際会議での発表などを通じまして、他国においても使用されるように積極的に働きかけを行っているところでございます。

次に21ページをごらんください。地球温暖化対策の中での、いわゆる吸収源対策でございます。この中では、都市の緑化というのが非常に大事でございまして、その重要性を認識した上で、国民一人一人の行動、あるいは政府による支援施策まで、幅広い取り組みの実施が必要だと考えております。そのため、ここに記載させていただいておりますような大都市部における森づくりですとか、国民運動の展開に取り組んでいるところでございます。

少しページをめくっていただきまして、28ページをごらんください。こちらからが自然環境の保全等に関する取り組みでございます。

まず、28ページでございますけれども、里地里山の保全・再生に向けた動きでございます。生活生産活動、あるいは人の働きかけが減ることによりまして、多くの生物が生息しております里地里山の適切な持続というのがだんだん困難になっているという状況でございます。そういう中で、里地里山を現在、あるいは将来にわたって保全・活用することが必要でございまして、そのために、税制措置、あるいは補助等のさまざまな仕組み、手法の総合的な活用を行ってきているところでございます。

また、29ページでございますけれども、こちらは河川における取り組みでございますが、河川全体の自然の営みを視野に入れた上で、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有しているような生物の生息・生育環境、あるいは多様な河川景観と

いうものを保全・創出するための取り組みとして、多自然川づくりというものを進めているところでございます。平成18年10月には、多自然川づくり基本方針というものを策定したところでございますが、今後はこの多自然川づくりというものを、すべての川づくりの基本といたしまして、あらゆるプロセスを通じて、その多自然川づくりの実現を目指していこうと考えているところでございます。

次に、また少しページをめくっていただきまして、35ページをごらんください。世界的な水問題の対応でございます。今後、全地球規模で干ばつですとか、洪水などの水危機が深刻化することが想定されるわけでございますが、そういう中で、情報提供、あるいは政策提言というものを行うことを趣旨といたしまして、世界水フォーラムというもの、あるいはアジア・太平洋水サミットというものを開催しているところでございます。これらの取り組みを通じまして、世界規模の水問題の解決を図るということに努めているところでございます。

また、37ページを次にごらんいただきたいと思っております。これは環境教育に向けての取り組みでございますけれども、公園や緑地におけるレクリエーション活動等の拠点の形成。あるいは、河川、海岸、港湾等、各分野におきまして、住民の環境に関する理解と関心を深める取り組みというものを国土交通省として進めているところでございます。

次に、39ページ、40ページあたりをごらんいただきたいと存じます。こちらからが循環型社会構築のための取り組みでございます。

建設の分野につきましては、これまで建設リサイクル法の制定、あるいは建設リサイクル推進計画2002というものを策定したりしておりまして、一定の取り組みを進めているところでございますけれども、現状を見ますと、依然といたしまして、建設発生木材ですとか、建設汚泥等の一部の品目でリサイクルの取り組みがおくれているという状況でございます。

このために、本年1月に社整審と交政審合同で建設リサイクル推進施策検討小委員会というものを設置させていただいております。この小委員会での議論を踏まえまして、平成19年度内に新たな建設リサイクル推進計画を策定する予定でいるところでございます。

最後に43ページをごらんいただきたいと存じます。循環資源の物流システムにつきましては、物流の拠点となる港湾をリサイクルポートとして指定いたしまして、その整備を支援しているところでございます。アジア諸国におきましては、近年、急速な経済発展、経済成長に伴いまして、鉄くずですとかプラスチックくずの需要が非常に増大していると

いう状況でございます。これら循環資源の受け入れ国において、循環資源が適切に処理されないことなどによる環境汚染が問題となっております、国際的な循環資源物流システムの構築が求められている状況になっているところでございます。

以上、大変部分的な説明で恐縮でございますが、国土交通省の環境施策についての概要でございます。

【地球環境対策室長】 では続きまして、資料3によりまして、社会資本整備分野と交通分野の連携施策についてご説明をさせていただきます。

まず、1ページでございますが、これまで両審議会で国土交通省を、全体を通じての総合的な環境政策というものを検討する必要があるのではないかと。先ほど来、ご説明を申し上げました個別の施策といったようなものをそれぞれ進めるというのは、それはそれで重要なだけけれども、それをどういうふうに全体としてまとめて打ち出していけるかというところを、むしろ議論すべきではないかと、こういったご意見がございました。

具体的には1ページの左側、社会資本整備審議会、右側に交通政策審議会の議論をまとめておりますけれども、例えば、18年12月20日における論点では、国民へのメッセージとして、単に施策の積み上げではなく、政策の提案がないとメッセージ性に欠ける。国民に向かって訴えるものが足りない。総合的な施策、中・長期的な対策の必要性。国土交通省全体として、総合的な地球温暖化政策を考える必要がある。あるいは一番下で、地球温暖化対策について、国土交通省全体として取り組んでいるというインパクトのある見せ方をしてほしいといったご意見がありました。

それから、右側の交通政策審議会のほうでは主として、真ん中の18年12月21日の主要論点でありますけれども、物流・人流体系ということで、CO<sub>2</sub>の削減対策には個別の施策、それからモーダルシフトのような横断的な、すみません、その後「施策」が抜けておりますが、モーダルシフトのような横断的な施策、それから、国の交通体系のあり方、こういった全体計画、これの3層で構成されるのではないかと。個別の対策だけではなくて、後ろの2つについてもきちんと議論すべきではないかと、こういったようなご意見がございました。

こういうことを受けまして、私どものほうで幾つか政策のくくりというものが考えられるのではなかろうかと。本日は、環境に優しい人流体系の構築と、それから環境負荷の少ない物流体系の構築、それから良好な自然環境と、こういう3つの柱で、これまでの取り組みであるとか、新たな課題といったものについてご紹介をして、新たな政策の展開の方

向性についてご意見をちょうだいできればというふうに思っております。

その際に、実現すべき政策の目的と。これはいろいろな切り口があるかと思うんですが、1つには、経済と環境の両立と。それからもう1つには、若干長期的なものにはなりませんけれども、低炭素社会の実現といったようなものになろうかと思われま。こういった点についてもご議論できましたら、ありがたいと思っております。

では、2ページをお開きください。ここからまず人流対策ということで3つご紹介をしたいと思っております。1つ目は環境的に持続可能な交通。E S T (Environmentally Sustainable Transport) の実現ということでございます。これはねらいを一番上の四角に書かせていただきましたが、そうした交通、環境的に持続可能な交通、具体的には左下のところで、環境改善目標、CO<sub>2</sub>排出、どれだけ排出をしますというような目標を立てていただくと、そういったようなものを目指す先導的な地域というものを募集しまして、きちんとした計画のあるところに、関係省庁、関係部局の連携というようなもので集中的に支援をしていく。自治体、地元経済界、交通事業者、道路管理者、あるいは警察の関係者、NPOと、こういった地元の幅広い関係者が参加して事業を推進すると。

これにつきましては、通勤交通マネジメントということで、通勤のあり方をコントロールすると。あるいは、LRTの整備であるとか、鉄道の活性化といったようなハードの整備。それだけではなくて、先ほど警察というふうに申し上げましたが、交通規制を実施するような主体であるとか、あるいは、一番右にあります。非常にうまくいったようなところを先進事例として幅広い地域に広げていくといったような普及啓発活動、こういうようなものを、省内の連携は当然として、他省庁とも連携をしながら、地域の取り組みを進めていくと。そういうようなものに対する支援を集中的に投入していくと。こういうプロジェクトをやってございます。

2004年度からこれをスタートしておりますが、現在、全国で27地域というものをモデル地域に指定をして、各地域で進めていただいております。

本日は、以下2ページにわたって代表例を2つ紹介させていただきます。

3ページ目であります。富山市の事例です。富山市は、居住地域が比較的広範囲に広がっていると、こういう関係から非常に車に多く依存をした交通体系になっているという状況でありましたが、赤字ローカル線でありました富山港線というものがございまして、これを中心部でLRT化。これは低床型車両というものを利用した路面電車でございます。バスの手軽さといったようなものと、それから電車の大量のキャパシティー、それか



ら高速性というものを合わせ持つ都市内の輸送機関でありますけれども、こういったようなものを導入することによってコンパクトなまちづくりというものを目指してございます。

その結果、鉄道の利用者というものは回復をしたと。数量的には回復をしたということなんですが、あと利用のされ方についても、例えば、利用者アンケートといったようなものをとってみますと、高齢者などを中心にL R Tがなければ町に出なかったものがL R Tがあるから外出の機会が増えたといったような回答が多く寄せられたりということでありまして、環境と、それから住みやすい町の両立と、両方を、ある意味追求をするといったような取り組みがなされてございます。

それから4ページ目は、2つ目の事例としまして豊田市でございます。こちら、やはり車に大きく依存した都市構造になっているわけなんです、こちらのほうは、I Tの技術を使いまして、さまざまな公共交通機関の運行に関するような情報といったようなものを効率的に利用者に伝えるといったようなこと。あるいは、I Cカードなどを使って公共交通機関自体の利便性を高めるといったようなことで、例えば、バスを使ってもらいやすくするといったような取り組みをやると。

その一方で、渋滞を解消するための、ボトルネックになっているようなところの道路整備というようなものを集中的に行う。これによって全体として環境負荷を低減すると、こういうような取り組みを行っているところでございます。

以上がE S Tの事例紹介でございますが、もう1つ新しい取り組み、人流の2つ目として、公共交通機関の利用促進の取り組みの1つでございますが、国土交通省は今国会に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案というものを提出してございます。5ページ目でございますが、このねらいは真ん中のところにまとめております。地域公共交通総合連携計画というようなものを、市町村、公共交通の事業者、道路管理者、あるいは港湾管理者、公安委員会、住民というような多数の地域の関係者が参加する。こういう協議会で計画を策定すると。そうした関係者の連携のもとで、地域公共交通の活性化、再生を図ると、こういう仕組みでございまして、環境負荷の低減を図るというものも大きな目的の1つになっているという新しい取り組みというものも、これから進めてまいりたいというふうに考えてございます。

それから人流の最後でございまして、次の6ページでございまして。エコドライブの普及・推進ということでございますが、これは、厳密には人流・物流両方にわたる取り組みということになると思いますが、自動車という機械のほうの燃費向上というのは、先ほどお話

しさせていただいたように、非常にめざましいものがあるわけなんですけれども、そういうアプローチではなくて、むしろ自動車の使い方というものに気をつけるということによって燃費の改善、CO<sub>2</sub>の排出低減というようなものにつなげていくと、こういう取り組みでございます。

環境に優しい車の使い方ということなのですが、具体的にどういうことをやったらいいかというのを「10のすすめ」ということでまとめたんですが、例えば、この1から3、加速、巡航、停止という3つの取り組みを実践する。こういうようなところをふんわりやっていたとだけで、15%の燃費改善につながるというようなデータもございます。

右側のほうに、その推進のための取り組みをまとめておりますが、従来は、一番上の自動車運送事業者、いわばドライブのプロというものに対する施策というようなことを、機器を使いながら、そういうものを中心にやってきたわけなんです。これを、できるだけ一般のドライバーといったようなものまですそ野を広げることによって、1台1台の効果というのは、理想的に15%というような大きなところまで行かなかったとしても、マスできかせることによって、全体として大きなCO<sub>2</sub>削減効果というようなものをねらうことが可能なのではないかと考えております。

このために、例えば、真ん中のレンタカー会社と連携して、ある意味エコドライブを競うような、そういうような取り組みをやってみたり、あるいは、地道な取り組みとして右下、エコロード・キャンペーンとありますが、道路管理者が中心になってキャンペーンを行ったりといったような施策を新たに展開しているところでございます。

それから次に、物流面での取り組みを幾つかご紹介させていただきます。7ページでございますが、まず最初に、国際物流基幹ネットワークの構築ということで、こちらは国際物流というものに用いられる非常に大きなコンテナがあるわけなんですけれども、それが積載できるトラックというものが通れない箇所がどうしてもある。これを迂回したり、あるいはそこを通れるようにするために小分けの輸送といったようなものを強いられるということで、どうしても環境負荷がかかってしまうというような状況がございます。

これに対して、ボトルネックとなっているような、例えば橋、橋梁といったようなものを改修することによって、効率的な一貫輸送というものを可能とする施策でございます。

特に、国際貨物の拠点であるスーパー中樞港湾というようなものを港湾のほうで整備しておるんですが、これと内陸の物流の拠点というものを結ぶ道路、これについては、ポ

トルネックの解消の要請が高いということもあるので、早期にその解消を目指すというようなことをやっております。

その具体例が8ページでございまして、これはボトルネック解消の1例として、大阪港と内陸の物流拠点をつなぐ道路上の淀川にかかる橋梁をつかえろという事業を現在進めております。

それから次に、ソフトの面での取り組みとして9ページでございまして、グリーン物流パートナーシップ会議というものがございまして、こちらは、物流自体を担う輸送事業者と、それから荷物を発注する荷主というものが連携をしてCO<sub>2</sub>の排出削減というものを行う事業を支援する仕組みでございまして、こちらについては、よりこういった施策と並行する形で、例えば環境に優しい輸送手段へのモーダルシフトということを進める前提となるような港湾、鉄道の整備といったようなハードの整備。それから、効率的な保管であるとか、輸送、配送といったようなものを行うような倉庫への支援といったようなものも並行して支援をしているということでございまして。

続きまして10ページでございまして、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律というものがございまして、これは図にあります左のほうでございまして、非常に無秩序で非効率的な物流というようなものを、右の図にあるような効率的な、また環境負荷の小さい物流というものへと転換するために物流拠点を集約化すると。高速道路であるとか港湾といったようなものの近くにこういう物流施設を立地していくということを促進する。こういう内容の基本方針を掲げまして、総合効率化計画というものを策定して、認定を受けた事業者に対して必要となる施設整備というようなものに対する税制特例であるとか、低利融資といった形の支援を行っております。

先ほど省略をしてしまったんですが、資料の2の12ページに、道路のボトルネックの解消というようなことで、例えば環状道路などの整備といったようなものを進めておりますけれども、そうした状況で、高速道路のインターチェンジの近傍などで、こうした大規模な物流施設の需要が増えるといったようなこともございまして、例えば、市街化調整区域における施設整備のための開発許可というものについて、地元の自治体が配慮するといったような制度を設けて都市整備との整合を図るというような取り組みもやっております。

それから11ページでございまして、これもソフトの面の取り組みでございまして、物流効率化のための取り組みの一環として、昨年4月に改正省エネ法というものが施行され

ております。これは、一定の輸送能力というものを有する輸送事業者と、それから一定規模以上の荷物というものを発注する荷主の双方に単位輸送量当たりのエネルギー消費量というものを毎年1%以上削減と、こういうような義務づけをします。

輸送事業者にとっては、そもそも荷主というのはお客様でありますので、環境に優しい輸送を行おうと思っても、事業者単独ではなかなか進めにくいという状況があるわけですが、荷主にも規制をかけるということによって、逆に荷主のほうから効率的な輸送を求める圧力が輸送の事業者のほうにかかるといったような状況に転換したというところがみそでございます。荷主を所管するのは経済産業省でございますが、こういったところと連携をして、この改正法の施行というものに、現在万全を期しているところでございます。

物流の最後になりますが、12ページでございます。都市内物流トータルプランということでございますが、新たな課題として、幹線だけではなくて都市内の物流というものを改善する取り組みの必要性というものがございます。特に昨今では、駐車スペースであるとか、荷物をさばく場所といったようなものがなかなか都市部で確保しにくいと。あるいは、ビルの中での輸送と。よく我々「縦持ち輸送」というような言い方をしているのですが、これの費用負担といったようなところの問題。だれがどういうふうに適正に負担するかということが、今必ずしも実現していないというようなことがございますので、こういったソフト面、ハード面の課題というようなものを関係者の協議会といったようなもので解決をしていけないかと。そういった取り組みに幾らかでも支援をしていくといったようなことが考えられないかということで、検討を開始しておりますところでございます。

これは、ほんとうに最後でございますが、地球温暖化対策以外の連携施策であります。13ページですが、松江市の市内を流れる松江堀川の水質浄化というものを取り組んできておりますが、これによって、例えば遊覧船の就航が可能となって観光資源としての地域の活性化というものに寄与していると。国土交通省としては、河川管理のみならず水運であるとか観光といったようなところも所管をしておりますが、こうした観光資源が良好な河川環境といったようなものへの住民意識の維持というようなところに寄与するという面もありますので、好循環を維持する上で、連携がますます必要になっているということを再認識させられるというような状況でございます。

以上、連携という切り口で、環境改善に向けた国土交通省の総合的な取り組みについて概括をいたしました。欠けている視点であるとか、あるいは政策アプローチといったよう

なものについて、今後の可能性も含めて、忌憚のないご意見をいただければと思っております。ありがとうございました。

【村上部会長】 ありがとうございます。環境政策とその連携施策ということで、大量の資料でございます。

これから、委員の先生方からご意見を承りたいと思いますが、先ほど申しましたように、きょうは、ご出席の委員が大変多うございますので、事務局から逐一回答するのは避けさせていただいて、最後にまとめてお話しいただくことにしたいと思います。それから、必要に応じて個別にご説明に伺うとか、あるいは、次回の委員会において文書で説明するとか、そういう形でお願いしたいと思います。

では井口先生、お願いします。

【井口委員】 ありがとうございます。個別のお話になりますけれども、通勤需要マネジメントという言葉が出ていますが、昔、Transportation Demand Management、もっと自動車交通全体をマネジメントするということの1つの手段として入っていたと思うんです。それがなくなってしまったのはなぜか。

今都知事選が行われておりますけれども、いろいろな候補者の議論を聞いていると、都心に高層ビルが建って交通渋滞がもっと増えるのではないか。これを何とかしなければいけない。石原都知事が、流入制限その他の一種の交通需要マネジメントをやろうと思っても、東京というのは大きくてできない、技術的にできないというようなことを言っておられた。

私が申し上げたいのは、今の技術を使うとかなりのことができるということを認識してほしいと思います。例えば、カーナビの地図、デジタルマップです。道路1本、1本全部、この道路は何時何分どうするとか、この道路を通れば、何時から何時までは1キロメートル幾らか。ロードプライシングの計算ができます。自動的に車載機器で計算できます。ただ、技術的にはできますけれども、最大の問題というのは、都民が、総論はいいけれども、自分のことになるとほんとうに受け入れるか、そこが課題だと思うんです。

ですから、技術的にできないということはほとんどないということを前提に、すべてできるとは言いませんけれども相当のことができます。そういうことを前提に、いろいろな施策を立てて、住民の説得に時間を掛けて欲しいと思います。

つまり、私は技術屋の立場から、技術的には相当のことができますということを申し上げます。

以上です。

【村上部会長】 はい、ありがとうございます。では横島委員、お願いします。

【横島委員】 いきなりこういう発言はいかがかとも思うのですが、きょうは時間争いのようなので、少々先を急ぎます。きょうの説明の中で、もう一歩で表面に出てくるかなという段階の、地下のモグラのうごめきのようなお話です。むしろ事務局からお答えいただくよりは委員の先生方の感触をいただければと思います。実は、世界的動向、戦略としての国家対策の中で、この国交省の合同の部会に最もふさわしいテーマになるべく準備をしたテーマでございしますが、物流対策の中の1つとしてモーダルシフトが叫ばれてもうかれこれ15年になります。結果的にはこれという顕著な効果が上がっていないと私は思っておりますが、その中で、今まで荒唐無稽と言われてきたものが少し現実味を帯びてきたという点でお話し申し上げるならば、3月29日の政府の特別部会でも一部ご意見が出たようでございますが、道路と鉄道の、いわゆるモーダルシフトを超えたモーダルミックス、つまり共通の社会資本につくり直してみたらどうかという提案がある研究会から出ております。

例えば、東名高速、名神高速の中央分離帯を利用して560キロの貨物専用の鉄道ラインを1本入れて、トラック輸送を東京大阪間については、一気に鉄道輸送に切り替えてみてはどうかという仮説のもとで試算をしてみると、CO<sub>2</sub>排出量で440万トン年間節約できるのではないかという構想であります。そんな社会資本投資を今どきとおっしゃるかもしれませんけれども、約2兆円という試算が出ておりますが、例えば化石燃料の他、交通事故とか労働力とか渋滞とかのさまざまな外部不経済を全部まとめ上げると、これはキャンペーン数字でございしますから若干オーバーかもしませんが、約4,000億の年間の節約が可能ということです。加えて、排出権売買ができると仮定すれば、150億ぐらいに相当するという計算です。

これがもし正しければ、2兆円のイニシャルコストは数年でもとをとれることになります。このハイウェイ・トレイン・システム（HTS）と言っておるようですが、これがほんとうのところ、現実の検討になっていいのではないかと思います。

この種の巨大プロジェクトに対して、役所側はすぐ財政の問題、今どき公共投資がと、こういうことになりますが、道路と鉄道がほんとうの意味で共通社会資本として見直されるならば、こういう国家テーマがあってもいいと思います。

つまりそれは、世界に発信する日本からの新しい時代へのメッセージだと思います。ア

アメリカでは既に、カリフォルニア州で数十キロでございますけれども、この種の新しい交通システムが現実には走っているようでありまして、ヨーロッパでも鉄道見直しというのは、皆さんご承知のとおりでございますけれども、それらを含めると、世界キャンペーンに日本から情報発信するとすれば、こういう国家プロジェクトがあってもいいのかと。財政の問題をとりあえず置いて、この実現に向けて研究会ぐらいはおつくりいただけないかというような思いで申し上げました。以上でございます。

【村上部会長】 大変建設的なご意見、ありがとうございます。

石谷委員、お願いします。

【石谷委員】 簡単に2点ほど申し上げます。1つは、省エネ関係では運輸関係が特にそうだと思いますけれども、国交省とそれから経済産業省はかなりよく連携して、今お話にあったような省エネ基準ですとか、あるいは荷主の基準ですとかそういうものを進めてきたんですけれども、新エネ関係がやはり大分乖離があるように思います。経済産業省では新エネ部会で、いろいろ道具立てのほうを議論していますけれども、実際に配置されるのは国土交通省とかそういうところになるんですが、そこにどうもギャップがあって行き詰まっているような印象です。

各論になって恐縮なのですが、先ほど下水の話が出ておりましたが、下水汚泥のメタン化というようなことをこの間、新エネ部会で、ガス協会が何かいろいろ議論していました。ところが、実際にそれは技術的にできるけれども、下水処理場のような話になるともうあちらでは一切進まないというような話になっていまして、もう少し、新エネというのは、もともと分散ですから、地方とかそういうものに非常になじみやすいというか、連携しないとできないところなんですけれども、その管轄はどうしても国交省側にあるということで、建物も一緒かもしれませんが、その辺についてもう少し、経済産業省の、特に新エネで議論しているような話について連携をとっていただくと、この短い時間にある程度の対策が出てくるのではないかというのが1点です。

それからもう1つ、先ほど井口委員のおっしゃった、やはり最近の技術というのは相当きめの細かいことができるので、そういったことをぜひ進めていただきたいのですが、その効果がなかなか事前にわかりにくいところがありまして、特に交通関係は非常にわかりにくいので、そういうものの計測とか評価といったことをもう少しきめ細かくやっていたら、行くとなったら、ぜひ総動員して、多少の無理があっても効果を出して進めていただきたい。

以上2点、お願いいたします。

**【村上部会長】** ありがとうございます。前半の新エネのご意見は、確かに省庁連携、例えば省エネ法なんかで最近、国交省と経産は随分連携しています。その部分については、ご指摘のとおり側面があるかと思います。ありがとうございます。

それでは影本委員、お願いします。

**【影本委員】** 今ご説明いただいて、いろいろ地道な政策を考えられて大変結構だと思うのですが、ここで基本的な考え方にありましたように、環境問題の最終的な目標というのは、持続可能な社会システムの構築というようなことだと思います。そもそも論になって恐縮なんですけれども、CO<sub>2</sub>は幾ら削減すればいいのかという議論が全くなくて、例えばヨーロッパは20%と言っていて、我が国は、10%にするのか20%にするのかと言っています。

私が思うのは、要するに持続可能な社会システムにするためには、例えばCO<sub>2</sub>をどのくらい減らさなくてはいけないとか、あるいは交通システムをどうしなくてはいけないという、そういうものがまずあって、そのためには何%削減するべきだとかという議論がないと、一般の人は10%と20%のどちらに賛成しますかと言われても全然根拠がないというふうに思うんです。

例えば、省エネは大変結構だと思うのですが、省エネをしてもこれは持続可能にはならない。要するに化石燃料がなくなるまでの期間を延ばすだけで、持続可能な社会にはなり得ないと私は思っています。

それから、廃棄物にしても、これを全くゼロにしなければ、廃棄物を少しずつ出していけば、いつかは必ず持続可能な社会でなくなると思うので、そういう地道な政策と並行して、そういう議論も必要なのではないかというふうに思います。以上です。

**【村上部会長】** ありがとうございます。それでは佐和部会長、お願いします。

**【佐和部会長】** まず、資料1に少し戻って、4ページ目のEUの動向というのがございますね。ここに、2020年までに、90年比、少なくとも20%削減ということを行っています。これは別に、決して突拍子もない数字ではなくて、京都会議の直前といいますか、数年前から、2010年の排出量を、90年比15%削減ということをしてEUはずっと言っていたわけです。

ですから、90年から10年までに20年かけて15%削減。それからさらに10年で、さらに5%削減というのは、これは非常に、そういう意味ですとこの姿勢というのが続



いたということと、それから、その1行下のところに、先進国全体で、今後は30%という数字になっていますね。これは、申すまでもないことかもしれませんが、ウクライナとかロシアとか、東ヨーロッパ諸国というのが、いろいろ経済の停滞等々のために、意図せざる削減をやっていると。それを加味してのことと思うんですが、問題は、先進国全体でと言ったときに、ここに果たしてアメリカが入っているのかどうかということについて、もしご存じだったら教えていただきたい。

それから次に資料2でござりますが、資料2の8ページのところに、民生部門と運輸部門での削減量、削減見込みという数字が出ておりますが、特に驚くべき数字は、住宅とか建築物の断熱性の向上等々によって、3,400万トンということになっておりますが、これは2005年の速報値で、いわゆる民生部門というのがちょうど4億トンになっているわけですが、4億トンに対してこれだけで10%近く削減できるというのは、これはすごい数字だなと思うんですが、問題は、果たしてこれをどういうふうにして、これをリアライズするような誘導策をお考えなのかということです。

それからもう1点は、運輸のほうを見ますと、2,450万トンの削減というふうに書いておりますが、逆に、すぐ左側の折れ線グラフを見ると、運輸に関しては、2002年度からの目標値と書いてありますが、いずれにしろ2005年度と2002年度、ほとんど数字が変わっていないとも言えますが、2005年度は、2億5,700万トンです。それに対して2,450と。ところが、2010年に2億5,000万トンということになっていますね。実は、この2,450というのは実現しないという見込みでおっしゃっている数字なのかどうかということです。以上です。

**【村上部会長】** 大変重要な点のご指摘でございますけれども、後からご回答いただくということでお願いします。それでは次に崎田委員、お願いします。

**【崎田委員】** きょうの分野は大変大きな分野なので、全体の施策をどのように展開してほしいかということについて意見を言わせていただきたいというふうに感じます。

前回の社会資本整備審議会でも発言させていただいたのですが、私は、国土交通省の施策メニューというのは、かなりたくさん出てきているというふうに感じています。今必要なのは、その個別の施策をどのように地域に広げて、きちんと定着させるか、どのように実効性を持たせるかということが一番大事なことだと感じています。

そのように考えたときに、前回、私、ハードとソフトの連携ということを申し上げましたけれども、もう1つ、やはりそれぞれの自治体が、自分たちの地域ストックを活用して、

どれだけ個性的な地域をつくるかという、そういう競争というか、そういう思いになっていただいて取り組むような、そういう状況を早くつくっていただきたいというふうに感じています。

そういうふう感じていましたところ、きょうご説明いただいた資料3の5ページに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案というふうに書いてありまして、私は、こういうのが早く効果を出していただいたらうれしいなと感じました。

例えば、ここの資料を拝見すると、どの交通を選んで、その地域が交通ストックを変えていくかというような雰囲気を書いてあるのですが、私は、こういうときに、やはりこういうことを活用しながら左上のESTを実現するようなときの、快適で豊かな、生活の質が上がったような地域社会をつくっていく道筋につながるんだということを、しっかりと、一緒に入れていながら、自治体の方に、自分の自治体がどのように選んでいったらいいのかということを、しっかりと地域計画を立てる、あるいは政策メニューを立てることを支援するような状況に持って行っていただきたいなというように感じます。

そのときに、もう1点、これが交通政策のところを、総合的に地域に定着させる話なのですが、例えば、先ほど佐和委員のときにお話が出た、民生部門の住宅のところのCO<sub>2</sub>削減対策のところ、こういうのも今、省エネ法の改正で点の対策ができてきたけれども、これを地域社会の中で広げるときにどのようにするのかということに関しても、やはりそういう地域社会の中でしっかりと再生をする、活力のある地域をつくっていくということを目指していくような雰囲気で、こういう部分もつくっていただきたいと思います。それから、地域の新エネルギーを、バイオマス、下水道汚泥とか、あと、ほかのバイオマスもたくさんあるわけですので、森林とか食品とか畜ふんとか、いろいろありますけれども、そういうバイオマスを有効活用して、地域のエネルギーを、地産地消というか、地域エネルギーを活用していくというのが基盤であるわけですから、そういう基盤づくり、その全部がそれぞれの地域社会の中できちんと選んでいけるような形で政策を出していただければ、CO<sub>2</sub>削減というか、温暖化対策という名のもとに日本全体が快適で活力のある地域になるのではないかという感じがいたします。

もう1点だけ、低炭素社会ということを非常にアピールされているので、私は、例えば、今環境にいいことをやるとコストがかかるという印象があるのですが、環境にいいことをするとやはりコストが安くなるということにするには、炭素をたくさん出しているものにはしっかりと払っていくような、カーボンオフセットのような仕掛けをさまざまと

ころに入れていくというのがすごく大事なのではないかと思います。

特に、グリーン物流とか、物流は、企業の皆さんだけでなく消費者も大変かかわってくる場所ですから、そういうような仕組みをきちんと入れて、グリーン物流のCO<sub>2</sub>削減というのを明確にさせていただくということも大事なのではないかというふうに感じました。よろしく願いいたします。

【村上部会長】 はい、ありがとうございました。それでは次、クリスティーヌ委員、お願いします。

【マリ・クリスティーヌ委員】 国土交通省の中でやっていることで、おそらくセグメント的になってしまっている部分があるかと思うのですが、来年のG8のサミットもあるわけですし、もし1つのコンプリヘンシブなプランとして考えられているのならば、国内外の施策ということもきちんと考えなければいけないのではないかと思うんです。

1つ、環境といったときに、CO<sub>2</sub>削減することだけで環境立国にしていくつもりなのか、それともやはり環境ということ考えたときに、私たちが普段口に入れている食べ物までもきちんと考え、また、私たちの生活環境の中での、コミュニティーの中での環境も一緒に、これを全部セットとして考えていくような仕組みづくりをしていかないと、1つだけに特化した形で、例えば大量生産の中で、結局その大量生産で環境に対するいろいろな施策や対策を考えてやってきてはいるんですけども、それは、ある意味では終わりの来るものに、またいろいろな形で予算を投入しているような感じがするわけなんです。

ですからある意味では、社会のシステムを変えていくつもりも含めてこういうふうを考えていくのならば、例えばきのう、おとといぐらいから黄砂が飛んできて、それは結局戈壁砂漠から来ている黄砂が日本にポカッと落ちてくるような状況の中で、では、ODAを考えたときに必ず国の施策としては、これからのODAの出し方というのは環境対策も含めてでなければ、そういう発展途上国に対してODAを出さないというふうな強い意志を持ってやっていかないと、結局は、今中国でのいろいろな工場があって、日本からそうやってお手伝いをして援助したりしても、結局向こうは環境対策をしてもらうよりは、予算があるならばもっと工場をつくってもらいたいという気持ちの中で、環境にはあまり力を入れないと思います。

そうすると、結局日本は自分たちが出しているお金でまた自分たちの環境を痛めているような状況にもなっていますし、CO<sub>2</sub>の排出権の問題もあるわけですが、例えば地方に行きますと、今焼き畑ができないような感じの中で、例えばカメムシが異常発生し

て、昔は焼き畑をやっていたからカメムシをちゃんと退治できて、そしてまたそこに肥料がきちんとした形でできてきて、それを今葉でやっているものですから、今後は私たちが食べているものにまでそれが流れていくような状況です。

ですから、何かワンセットになっていなくて、パーツがたくさん点在していて、1個ずつ全部足していけばCO<sub>2</sub>が数字として少なくはなるのですけれども、果たして日本の国民にとってほんとうにいいやり方なのかということで、やはり1つの大きな流れというものをここに投入していかななくてはいけないのではないかなと思うので、そういう視点からも、やはりこれを、社会資本ですので、考えていただきたいなと思うんです。

それともう1つは、先ほどグリーン物流の話もあったんですけれども、例えば、郵政省もここに加わって、きちんと郵便配達も全部もう電気自動車にするとか、または環境に優しい車を、国が使っているもの、または国と関係しているものはすべてそういうトランスポーションにかえていかなければいけないということもきちんと考えるなり、例えば地域によってはハイブリッドカーが何%でなければいけないとか、そういう形での、もうちょっとコンプリヘンシブな目標づくりをするということも大事ではないかなと思うので、もうちょっと何か、トータル的な形で、先ほども下水道の話もありましたけれども、では下水道によって、地域によっては別に全部下水道を完備しなければいけないということではなくて、むしろ、昔からの土壌浄化法でやっていくような形のほうがいい地域にとっては、そういうところに逆に予算をかけずに、そういうところにかけることによって、きれいな水がそこでまた発生するという、そういう仕組みもあると思うので、もうちょっと何か、横のラインがもっと見えるような形での環境プランがあってもいいのではないかなという感じがいたします。

**【村上部会長】** ありがとうございます。それでは大聖委員、お願いします。

**【大聖委員】** 自動車の、あるいは運輸関係のことで2点ご指摘をさせていただきたいと思います。資料の2の10ページを見ますと、そこにグリーン税制のことが載っております。グリーン税制はこれまで排ガスのきれいな車の普及、あるいは燃費のいい車の普及に非常に大きく効果をもたらせていると思います。メーカーの開発実用化を促し、かつ消費者の選択を促進したという意味で、非常に大きな効果があったと思います。これまで排ガス対策というのはかなり大きく進展してきておまして、例えば新三つ星ですとか、四つ星というような車で、しかも燃費のいいものというのは出てきているわけですが、実は、四つ星と三つ星にはそれほど大きな差がないのではないかと、個人的に思っており

まして、むしろこれからは燃費のいい車への政策を重点的に推進すべきではないかなというふうに個人的には思っております。

といいますのは、その一方で、ディーゼル車の対策が非常に大きく進んでおりまして、ポスト新長期などが1つのゴールだと思いますけれども、これによって大都市の大気の改善というのはかなり進みますので、2010年というのが1つの目標の年に、節目の年になるのではないかとということであります。

それからもう1つは、ちょっと細かい話に立ち入りますけれども、排出ガス規制値が、例えば乗用車等に対して今後、値は同じなのですけれどもモードが変わってまいりまして、実質的には厳しくなるんです。これは2008年と2011年にございます。それからポスト新長期が2009年、2010年。それから、新しい燃費基準が2015年に施行されるということで、排ガスと燃費の基準のどういうミクスチャーが一番いいのかということを経済面でうまく誘導するようなやり方は、ますます慎重に行われるべき状況になりつつあると思いますので、ぜひその辺をご配慮いただきたいと思っております。

その次に、人流・物流・交通流のお話をさせていただきますけれども、いろいろ多彩なメニューがありまして、それぞれ一生懸命やっておられるというのは、それに対しては敬意を表する次第でありますけれども、この個々の取り組みというのがCO<sub>2</sub>の削減、あるいは環境の改善にどれぐらいの定量的な効果を持つのかという、いま一つ踏み込んだ、やはり評価が必要なんだろうというふうに思っております。

それにはやはりモニタリングを行うとか、あるいはある種の数値モデルを使った予測評価といったものがぜひとも必要ですし、国全体で、それではマクロに見てどれぐらいの環境改善効果があるのかということも、最終的にはCO<sub>2</sub>対策などでは問題になるわけですから、そういったモデルをぜひ取り組んでいただきたいと思っております。これは大変難しいモデル、難しい面があると思いますが、ぜひ取り組んでいただきたい。

それから、先ほどちょっと井口委員、それから石谷委員からもご発言がありましたけれども、情報技術を使いますと、これから非常に大きな可能性がありまして、いろいろなことができる可能性があります。それを我々が便利に使いこなすような時代にますます進展すると思っておりますので、そういうものを活用することをもう少し前面に出していただき、アピールしてその効果を活用していくということを姿勢として示していただければと思います。これはITSもそうですし、一般に言いますITがそうであります。これは手段として我々考えがちですけれども、実はものすごく大きな効果を持っておりますので、それを

前面に出すということは、非常にその手段を効果的に進める上で重要だというふうに思っております。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは次、杉山委員、お願いします。

【杉山委員】 それでは3点ほど簡単に申し上げさせていただきたいと思います。

今後の進め方として、平成19年度中に取りまとめ、それから20年夏ごろまでに見直しを予定されているということですが、最終的に今までの削減目標値が確認されるのか、あるいは見直しになるのか。これは今のところ明確ではないと思いますけれども、その数字の背景のプロセスをできるだけ国民にわかりやすく伝えるような工夫をしていただきたいなと思います。

と申しますのは、社整審の意見の中で、国民へのメッセージということが最初に挙げられております。環境問題は国民参加型でなければ、なかなか解決ができませんので、個人個人のビヘイビアがどう環境改善に役立つのか。おそらく1人だと数字的には有効数になってきませんけれども、100人まとまってこういう行動をすれば、あるいは1,000人まとまってこういう行動をすれば、これだけの値が削減できますというような身近な説明をぜひお願いしたいというように思います。

例が適切でなくて申しわけないのですけれども、かつて阪神・淡路大震災のときに、亡くなった方が6,000人近かった。これは私が学生に説明するとき、私の学部がちょうどその人数なものですから、一夜にして我々の学部がなくなってしまったんだよ、さあどうするんだということを問いかけてみたら、いいか悪いかは別にしまして、ボランティアに出かけていった学生が相当数おりました。

それから2点目でございますが、きょうのキーワードが連携ということですが、いま一步はつきりしなかったと思うのは、国内と国際の連携の問題です。鉄道とか自動車は国内完結型ですけれども、航空、海運に関しましては国際ですから、そこを一方だけで事足りるとするのは適切ではないというように思います。航空の場合は、国内、国際、両方やっているところが多いわけですが、海運の場合は、会社の形態は、外航海運と内航海運は違っておりますから、特に船舶のアイドリングストップ等が挙げられておりますので、これは双方に共通の課題なんですよというような形の取り上げが必要ではないかと思えます。

それからもう1点は、先ほど横島委員からご紹介ありましたハイウェイ・トレイン構想。私は別のところでもこれを聞いたのですが、大変興味深いテーマではないだろうか

というように思います。私個人は、幹線輸送に至るアクセス輸送、アクセス交通、これをも含めた形で費用対効果分析がパスするのであれば、検討する余地が多いにあるのではないかと、こんな感想を持ちました。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは次、後藤委員、お願いします。

【後藤委員】 手短かに3点ほど。先週実は、環境省や日本経済新聞と一緒に800人の大シンポジウムをやって、基調講演をIPCC委員の西岡先生にお願いしたんですが、2度C突破をさせないためにはこれから10年の取り組みが勝負だという話をしておられたわけです。

そういう観点からいいますと、今までは避けてきた経済的手法が全然入っていないわけです。端的に言えば、交通政策審議会のほうでは申し上げたのですが、例えば油に課税をして、それを財源にして温暖化対策に使うという形の経済的手法をもう考えねばならないときではないのかなということを1点目で申し上げます。

それから、これは交通政策審議会の話題ではないのかもしれませんが、某ガス会社と話しておりましたところ、都会地では地域冷暖房をすると15%ぐらい削減できという試算をしているんです。これはやはり国交省さんとしては、ぜひその辺も検討されるべきではないかというふうに思っております。

最後になりますが、横島委員のおっしゃられた案を、実は去年、某自動車会社との懇談会で話をしたときに、反対ではなく、必ずしも賛成とは言いませんでしたけれども、一生懸命考えておりましたので、全く荒唐無稽ではないと私も思っております。

【村上部会長】 はい、ありがとうございます。それでは、坂本委員お願いします。

【坂本委員】 きょうは少し自分の専門から離れて、素人の立場で2つばかり簡単な質問をしたいと思います。

1つ目は、国土交通省にもかかわらず、航空機の燃費の話が出てこなかったもので、これはちょっと管轄外なのかなという印象を持ちました。EUでは、航空機の発着ですか、私は専門ではないので詳しいことはわかりませんが、燃費の悪い航空機の発着を制限するようなニュースがたしか出たと思いますので、そのあたり国土交通省に航空の局がございまして、そちらのほうの方に実態はどうかということを知りたいということでございます。

それからもう1つは、連携という話の中で、あるいは温暖化対策の中で、住宅局関連の話はよく出てくるのですけれども都市局関連の話題、つまり、都市政策におけるさまざま

な連携の話題があまりなかったような気がします。都市というのは、建物と交通を結びつけるという役割を持っていると思いますが、そのあたりでの話というのがなかったように思われます。緑化やヒートアイランドの防止のあたりは出てきましたけれども、もっと有効な対策が、都市局の中でできるのではないかと思います。

事例によく出てくるのが、ロンドンの都市政策における温暖化対策です。都市の再開発においては、例えば太陽電池をある程度つけなければ再開発の許可はしないとか、というような話が都市政策の中で展開されていると聞いております。そのあたりもう少し、連携という観点から都市局の管轄のmatterというのが、何か足りないと思います。ほんとうに全省を挙げていろいろ協議なされたのかどうか、そのあたり少し疑問に思ったのでコメントさせていただきました。以上です。

【村上部会長】       ありがとうございます。それでは次、谷口委員、お願いします。

【谷口委員】       個別の論点になってしまうのですが、資料2の公共交通の利用促進の、16ページのところで2点ほど指摘をさせていただきたいと思います。

1つ目に、利用促進のためには、国交省の施策だけでは実現しない、国民の方に乗ってもらわなければならない。ということは、もちろん皆さんおっしゃっていたとおり、国民の協力が不可欠だと思います。そこで、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性向上、マルチモーダル、バスロケ、ノンステップバスの導入というハード整備と併せて、国民に乗ってもらうためにマネジメント施策や普及啓発というのを同時に、タイミングを合わせて実施していかなければならないのではないかと思います。

これは先ほ崎田委員がおっしゃっていたハードとソフトの連携ということにつながるのではないかと思います。これが1点です。

もう1つ、同じところの左下に、通勤交通マネジメントというのがあるのですが、通勤交通はトリップの総量が非常に多いので重要なトリップ目的ですが、もし車から公共交通に行動が変わるとしたら、国民の方々は、変わりやすいところから変わると思います。

交通手段の変更が起りやすいのは、通勤というよりはむしろ娯楽、買い物、送迎といった私用の目的が多いということが知られています。日本でも、オーストラリアでも、ヨーロッパでも、それは同じような知見が得られています。

ですので、通勤ももちろん重要なのですが、もう少し学校や、住民、居住者の方対象のマネジメント施策やソフト施策をあわせて行ってはかがかと思いました。以上です。



【村上部会長】       ありがとうございます。それでは次、鷺谷委員、お願いします。

【鷺谷委員】       私も連携施策の公共交通の活性化ということに関して、どちらかといえ  
ばエールを送る観点なんですけれども、ご説明にあったように、公共交通を活性化してネ  
ットワーク化するという方針は、環境対策としての効果にとどまらず、地域にさまざまな  
恩恵をもたらすポテンシャルがあると思いますので、ぜひそういう施策を重視していただ  
きたいと思います。

先ほどは、その地域で生活している方の観点からのご意見がありましたけれども、私は  
旅行者という観点でこのことを取り上げてみたいのですけれども、今の日本は地域に行く  
と公共交通の便が悪くてレンタカーを借りない限りは自由自在に旅をすることができない  
んです。それで、特に土地勘がない場所で、熟年の人、高齢者が運転して旅をするとい  
うのはとても快適ではない。神経も使いますし、免許は持っていますが運転になれていない  
という人だと、もうそれだけで旅の可能性というのはすごく狭められてしまいます。

それで、今の観光の傾向とか見ますと、リゾートホテルに行って、エステで、グルメを  
して、ホテルの中に、あるいはその敷地内、ゴルフ場あたりにとどまっているということ  
でもなければ、日本の中での観光というのはあまり成り立たないような状況になっている  
ような気がします。公共交通のネットワークが発達していれば、その地域で生活する方た  
ちへのメリットもさることながら、熟年層が乗り物を乗り継いで地方都市を楽しく旅行で  
きるようになるような気がするんです。そうすると、時間にも余裕のある熟年の人たちの  
国内旅行のアクティビティーが高まったり、そのことで地域が活性化されたりということ  
も期待できるのではないかと思います。

さらに、その公共交通のネットワークが、水と緑のネットワークなどともいろいろな形  
で連携がされていけば、その地域の魅力というのはますます大きくなると思いますし、具  
体的に例えば、公共交通にアクセスがよかったり、特徴のある場所に、自然再生のサイト  
があって、自然や文化を楽しむ、その地域でなければ味わえない楽しみや経験のある旅と  
いうのが、日本でも可能に、今は可能ではないような気がします。可能になれば、少し休  
暇がまとまってとれたから英国に行くというのではなくて、日本の地方めぐりをしてみよ  
うかという人も出てきて、全体として地方の活性化にも貢献するのではないかという気が  
します。

いろいろな施策を連携していくということはとても意義があると思いますし、公共交通  
というのは1つのポイントになるのではないかと思います。

【村上部会長】 ありがとうございます。後で、まとめて事務局のほうから、少しきょうの回答もいただきたいと思っていますので、よろしくお願いします。庄子委員お願いします。

【庄子委員】 数年前に日本の港湾の復権を図るような勉強会に出席しまして、その中で、港湾整備とモーダルシフトというものについて論じました。きょうお話に出ております、横島委員が言われましたハイウェイ・トレイン・システムは、私は長期的には実現しなければいけない、それだけせば詰まってきたらと思っています。

同時に、物流というのは、やはり国際、国内という両面からとらえていかなければいけないだろうと思います。これは杉山委員もおっしゃっておられましたけれども、私もそうでなければいけないと思います。主としてスーパー中枢港湾の整備というようなことをやりますと、もちろん経済効果もたくさん出てまいりますけれども、私はやはり、物流の円滑なる運用という意味で、これは非常に重要な役割を果たすのではないかと思います。それから新空港建設がありますけれども、それもやはり私は、国際、国内物流の観点から、これからは決めていかなければいけないのではなかろうかと思っています。

物流というものを、ぜひとも、国際、国内と両面からとらえていただきたい。それからスーパー中枢港湾に関しましては、5年以内に整備するというようなことをございますけれども、そうであるならば2012年までに何とか間に合うのではなかろうかと思っています。平成18年から始めているということをございますので、これはぜひとも、これからは段階を追わなければいけないと思いますけれども、強力に進めていただきたいと思っています。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。それでは黒川委員、お願いします。

【黒川委員】 私は2点言いたいことがあります。

今回のこの資料2、資料3を見せていただいて、非常に連携がうまく良くまとまっているとは思いますが、これは国土交通省が持っている、所管している制度だとか、事業の中でやるとこういうものが出てくるという話だと思うんです。

1つは、皆さんも言っているように、もう少しこういうことに対して国民が、環境問題をしっかりと受け入れる、あるいは自分たちの生活を変えないといけないんだというようなメッセージを、ほんとうは国交省といえども出すことが必要なのではないかというふうに思っています。

それからもう1つは、行政の枠が、どちらかというと国交省でできることに特化してい

るので、資料3の5ページの地域公共交通の活性化というのは、これはもう少し警察だとかいろいろな人が入っているので、私は期待したいのですけれども、期待外れになる可能性はかなり高い、もう少し国交省は頑張ってくれないといけないのではないかと考えています。

もう少し踏み込むと、我々がほんとうは議論しなければいけないのは、むしろ財務省の、要するに税制だとか、そういうところとしっかりとやらないと、例えば住宅で何とかと言いながら、今木造住宅の平均寿命というのは27年、それから、鉄筋コンクリートでも37年というふうになっているわけです。これをもう少し長寿命化すればいいのですけれども、現行の税制である限り長寿命化へは進めない。なかなか国交省が頑張っているといっても、実際のマーケットは違う動きをしてしまいますから、直さないといけない。

環境問題を真剣に考えるなら他省庁と連携して各種制度を直す必要があると思います。以上です。

**【村上部会長】** ありがとうございます。まことにごもつともなご意見で、私もたくさん言いたいのですが、きょうはこれぐらいで。では、木場委員、お願いします。

**【木場委員】** いただいた資料の中で大変よく整理していただいているのですが、CO<sub>2</sub>対策について2点ほど発言をさせていただきます。

先ほど影本委員からもあったのですが、まずどんなことを目標にするかという数値目標がはっきりしないと、どこに向かってどんなふうに取り組むかがわからないと思うのです。1つだけ取材の例で申し上げたいんですが、ちょっと私も記憶をたどったので数値が間違っていたらごめんなさい。

年明けに旭化成という会社に取材したときに、その会社、昨年、会社全体のCO<sub>2</sub>の量を半減することに成功したそうです。元々、環境省からは毎年のように表彰を受けている会社ではございますけれども、その取り組み方ですが、温暖化係数というのがあって、その会社はN<sub>2</sub>Oという窒素の酸化物をよく出すのですが、それがCO<sub>2</sub>の310倍かけた係数になるので、要は、2万トンですと、600万トンのCO<sub>2</sub>を削減したという計算になる。これで年間の日本の企業が課せられているCO<sub>2</sub>削減量の5%を減らすことに成功したと、非常に喜んでいらっちゃって、計算上は旭化成が200社あれば目標達成というふうにおっしゃっていました。このような形で、企業に限らず、どんな目標があって、それをどのように達成したかということがまた検証できていない。ただ頑張れと言われてもちょっと厳しいというのが1つ感想でございます。

それから2つ目なんです、これは私自身の仕事が多かったりとか、広報ということが多いので、国民一人一人の立場に立った場合に、今回のこういった報告書で、一番大切なのはその動機づけだと思うんです。なぜこういう施策をするのか。これによって国民一人一人、あるいは一家にどんな効果をもたらされ、メリットがあるのかということ、やはり数値化、定量化してあらわさない、なかなか取り組むのは難しい。

でも、難しいと思うのは、例えば省エネという言葉一つとっても、一般の主婦の方、私なども以前そうでしたが、省エネの動機づけというのはまず経済性だけになりがちです。子供をしかるときに、「使っていない部屋の電気を消しなさい、ただじゃないんだから」という怒り方をしますが、今はこの経済性だけで国民を説得するのは難しい。なぜかという、電気代って、そんなに今高くないので、それだけで省エネしなさいというのは難しい。

国交省さんの報告書を見ると、やはり環境性での説得ということになると思うんですが、京都議定書もあるし、温暖化もあるし、その部分で説得していきましょう。でもやはり、プラス私は、資源エネルギー庁の仕事が多い関係で、もう1つ重要なのはエネルギーセキュリティという部分。自給率が、日本という国は4%しかないにもかかわらずエネルギー消費量は世界の中でも4番目ぐらいに多い。では、この生活を維持するためにどうするのかという部分の、そういう複合的な理由づけというのを、国民にしていかないと、ただ環境問題があるから省エネしてくださいというのだけでは弱いと思うので、そのあたりを、省庁の壁を取っ払って総合的に動機づけをしていくことが必要だと思います。

その部分でいうと、ちょっと本日見た報告書は環境性の部分はよく出ていたんですが、それ以外の部分はちょっと薄いかなという印象がございました。

以上でございます。ありがとうございました。

**【村上部会長】**　ありがとうございました。それでは最後にさせていただきたいと思いますが、米本委員、お願いします。

**【米本委員】**　一言だけ申し上げます。私は中央環境審議会の「気候変動に関する国際戦略専門委員会」に今回から委員に加えていただいておりますが、この委員会では今、この1年ほどの間に、世界の温暖化に対する考え方が変わりはじめ、これに日本はどう応じるのかを、議論しております。とくにイギリスが、前環境大臣が外務大臣に横滑りし、「気象安全保障」という言葉を使い出しました。これは温暖化問題を外交の本流である軍事問題と同格のものとする主張です。なぜイギリスはこんなことを言い出したのか。それは、欧州は憲法条約を批准するほどに不戦共同体が現実のものとなり、次の脅威は温暖化問題

だという主張なのです。温暖化問題を安全保障問題とみなす以上、場合によっては、短期的は経済的理由だけではなく、もう一步踏み込んで、血を流してでも対応策をとるという意味すら含むものです。20世紀までは人類にとっての脅威は核戦争でしたが、温暖化と核戦争とは似ている点があります。脅威が世界大であり、各国の経済施策と連動しており、かつ脅威の実態が把握しにくい。ただし違いは、温暖化は、いわば「良性の脅威」である。核戦争という脅威に国富を投じると後世に残るのは核兵器や戦車ですが、温暖化の脅威に少々過剰に対応したとしても、後の世代に残るのは省エネと公害防止のインフラと知恵です。そういう意味で、日本は国民としても、政府の立場としても、自信を持って温暖化対策にいま一步踏み込むべきだ、という共通信念を持ってよい段階だと思います。

**【村上部会長】** ありがとうございます。大変、委員の皆様から貴重なご意見をたくさんいただきました。要約することはしませんけれども、例えば、省庁連携とか、省内連携とか、あるいは地域の連携とか、あるいは国民に対する情報発信、あるいは意識関係、これは大変多くの方からご指摘いただいたかと思います。それから、国際的な動向の問題についてもご指摘いただきました。大変ありがとうございました。

それでは事務局から、簡単に、全体を通じて、皆様のご意見に対する回答をお願いします。

**【環境・海洋課長】** 事務局のほうから、概括的なコメントをさせていただきます。

本日は、大変広範囲の分野にわたりまして、非常に重いテーマから、我々が今やっていることに対する励まし、それから叱咤激励のお言葉、いろいろいただきました。今後の取りまとめに向けて、重く受けとめて整理させていただきたいと思います。

きょうは、実は先生方にご発言いただきましたものですから、結果的に時間がなくなりまして、1つ1つのテーマについてお答えする時間がなくなってしまいましたので、後、整理してお答えしたいと思います。

それで、事実関係の確認等がきょうできることは後で事務的にさせていただきたいと思っております。

ほんとうにありがとうございました。

では、事実関係について、答えられるところだけ答えさせていただきます。

**【地球環境対策室長】** では、まず1点目、佐和部会長のほうからなのですが、EUの動向の中での、先進国での30%。これは当然アメリカも入って想定をしています。ただしその実現性ということに対して、ここから先は事実ではないかもしれませんが、先ほど

申し上げたように、アメリカは数値目標導入に反対ということですので、そういうことも含めて、戦略的に提案しているのかなというふうに受けとめております。

それから、運輸部門の削減量の関係なのですが、2,450万トンというものに対して、現在2005年度の速報値の段階で、あと700という数字になっているんですけども、それにしてもちょっと大き過ぎないかということなのかなと。逆に言うと、それほど大きな目標を掲げているにもかかわらずこのぐらいしか、その後削減しないのかということなのですが、これは、実は仕組みが非常にわかりにくいんですけども、2,450万トンというのは、目標値の2億5,000万トンと、それから2002年の段階で目標設定したんですけども、そのときに自然体で何も追加的な対策をとらなかったケース、これが大体2億7,450万トンというふうに予想された。それとの間をこういった政策で埋めるということですので、何もしないと上がってしまうところを下げると。この差なものですから、今実績を見ると、それよりも数字が大きくなっているように見えてしまうという、こういう数字のからくりがややありまして、ちょっと今でカバーできたかどうかわからないんですけども。

【国土環境・調整課長】 それでは、社会資本関係では、あまり流通関係の確認というのはなかったかと思えますけれども、概括的に若干のコメントをさせていただきますと、交通需要マネジメントについては、全く検討していないというわけではなくて、道路分野でも検討している部分もまだございます。また、モーダルシフトについては、大変大きな課題をいただいたというふうに思っております。

また、地域や都市の観点からということもございますけれども、下水道分野ではまさに地産地消というようなことで、消費なども含めたメタンガスの利用というようなことも研究しているところでございます。また、地域冷暖房は効果があるということでもございましたけれども、ヒートポンプなどで、私どもも30%のCO<sub>2</sub>削減が図れるというような例も聞いておりますので、さらなる勉強をさせていただきたいと思っております。

また、都市政策の連携を真剣に考えているかというご指摘は耳の痛いところで、鋭意検討を進めているところでございます。

最後に、国民へのアピールということもございますけれども、特に民生について言いますと、住宅建築物で省エネが図れるところは主に断熱というところでございますが、実際に、大型テレビやDVDの普及、それからまた、生活24時間化でコンビニや大型店舗が電気、あるいはクーラーを使いながら営業しているというようなことがCO<sub>2</sub>の大きな原

因になっておりますので、おっしゃるように、そういうところにも、国民に対して明解な認識を持っていただくという努力が必要だというふうに認識しております。

きょうは、大変有意義な、また幅広いご議論をいただきましてありがとうございます。これらを踏まえまして、私どもさらなる検討を進めていきたいというふうに思っております。

【総合政策局長】 非常に広範な、かつ興味深い、示唆に富んだ貴重なご意見をいただいたと思っております。私が議論を伺いながら思っていたことですが、1つは、国土交通行政の分野でも、今日いろいろご意見が出ましたように、連携を新たに進めることももちろんですし、今やっていることをもっと効果的な形に改善していくということも含めて、私どものフィールドの中でもやらなければならないことがたくさんあるということを感じております。同時に、きょうもお話がありました、政府の中の、他の行政領域との連携というのが、当然重要になってくると思います。ことしから来年にかけて、政府が全体としてどういう戦略を環境分野でつくっていくのか。それが国際的に通用するようなものでなくてはならないという要請にこたえようとする、おのずから政府の中の省庁間連携というのも非常に重要になってくると思っております。そういう意識で取り組まなければいけないと思います。

それから、国際と国内というお話がありました。物流に関しては、当然国際といったことを意識をしなければならないと思います。現実の国際物流が、今東アジアとの関係を中心に準国内化してきているわけであり、それが急速なスピードでそういう構造変化をしているわけであり、それに日本の経済が、あるいは経済社会システムがこたえていこうとすれば、当然環境の問題についても国際的なつながりの中で考えていかなければならないことが不可欠でありますので、きょうは、そういう意味では、国際との連携の部分は、やや私どものプレゼンテーションの中で影が薄くなっておりましたけれども、意識は十分持っておりますので、そういうことをやっていきたいと思っております。

もう1つ、地域公共交通についても、何人かの委員の方からご意見いただきましたが、法案は来週衆議院で審議されまして、おそらく衆議院を通過すると思っておりますが、これは幾つかの観点があります。1つは、急速な高齢化が進む中で、公共交通手段を活性化、再生しないと、地域住民の生活自身が、あるいは、地域のコミュニティー自身が維持できなくなるのではないかという非常に厳しい状況が片方あります。

一方で、まちづくりもコンパクトシティー化を目指していくというようなことに大きく

軌道修正していますから、都市・まちづくりと公共交通というのは、より連携を深めなければいけないという要請があります。

それからもう1つ、観光の話がありましたけれども、これからの時代、やはり交流人口を拡大しなければとても地域のそれぞれが活力を維持することはできないというふうに、私ども切実に思っておりますから、公共交通というのは、地元の人が使うということだけではなくて、外から来た、他の地域の人、あるいは他の国の人を使う手段だということも法律の中でも明確に書いてありまして、そういうものが公共交通だということで仕組みをつくっております。

したがって、それが地域の活性化につながってくるということではありますが、実は、その中で環境問題も意識して制度をつくっておりますけれども、何を申し上げたいかといいますと、環境の話だけで施策を進めようというのは、現実には効果を上げようとしてもなかなか難しい面があることを考えると、そういう、いろいろな、多目的な効果が実現できるような仕組みにつくっていくという、そういう政策メニューを考えていくということが、環境面で重要だし、現実にはこれから行政施策を進める上で、優先順位をつけて、予算その他の配分を適正にやっけていこうとすると、より付加価値の大きな政策が優先されていくだろうと思うわけでありまして。いろいろな国土交通行政施策も環境と連動させて、付加価値を大きくするような努力を我々はしていかなければならないと思っておりますので、引き続き委員の皆様にご指導をいただければありがたいと思っております。

きょうは、どうもありがとうございました。

**【村上部会長】** どうもありがとうございました。

国土交通省の施策と実践について、いろいろご意見をいただきました。増加のもとをたどると、実はほとんど国民の、個々のライフスタイルに行き着くところが多うございまして、ら多くの方がご発言をされましたけれども、結局、国民に対する情報発信とか、意識の喚起といったことをしっかりと進めなければ実効性のある施策は打ち出せないのではないかとということが私の印象でございます。

では、事務局から連絡事項ございましたらお願いします。

**【国土環境・調整課調整官】** どうもありがとうございました。

それでは、本日いただきましたご意見、ご指摘につきましては、事務局のほうで内容の整理をさせていただきますので、次回の審議会の方等でご説明をさせていただきたいと存じます。



また、本日のご議論の内容につきましては、後日各委員に議事録を送らせていただきまして、ご確認をいただいた後に公表をしたいと思っております。資料につきましては速やかに国土交通省のホームページに掲載したいと考えております。

事務局からは以上でございます。

**【村上部会長】** それでは、これを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 —