

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4回 合同会議

平成19年6月25日（月）

【地球環境対策室長】 それでは、まだこれからお見えになれる先生方がいらっしゃると思いますが、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4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ます。資料一覧の下でありますけれども、配席図、それから委員の名簿、社整審、交政審の2枚になってございます。その後、議事次第ということでありまして、ここからが資料になりますが、資料1ということで、「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間とりまとめ（案）」その後、参考資料になりますが、参考資料1で同じ表題の、参考資料としてありますA4の横紙の資料。本日はこの資料1と参考資料1を中心にご説明をさせていただきます。参考資料2と参考資料3は、それぞれ前回の社整審の第9回の環境部会、交政審の第12回の環境部会で出していただきました主な意見とその対応についての整理表。それから参考資料4であります。これは5月29日の地球温暖化対策推進本部で政府全体の対策・施策の点検を行った際の資料でございます。その下に「21世紀環境立国戦略」、6月1日閣議決定の抜粋、こちらが参考資料5になってございます。それから参考資料6として、「社会資本整備審議会・交通政策審議会環境部会の今後の審議予定」というA4縦の資料。最後に、資料番号はありませんが、「追加意見について」という1枚紙。

以上でございます。漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

本日は、まだお越しになっておられない先生方がおられますけれども、社会資本整備審議会環境部会総員16名中11名、交通政策審議会環境部会総員16名中9名のご出席のご予定でございまして、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おりますことをご報告申し上げます。

本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します。

本日は両審議会環境部会の合同部会ということですが、合同部会の座長は社会資本整備審議会環境部会の部会長、交通政策審議会環境部会の部会長の交互にお願いしておりますが、今回は交通政策審議会環境部会の部会長に座長をお願いしております。

それでは、以後の進行について、佐和部会長、よろしくお願いいたします。

【佐和部会長】 それでは、これより私のほうで議事を進めさせていただきたいと思えます。

では早速ですが、事務局から、議題であります「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間とりまとめ（案）」について、ご説明をよろしくお願い申し上げます。

【環境・海洋課長】 それでは、ご説明さしあげたいと思います。

資料１の「京都議定書目標達成計画の評価・見直しに関する中間とりまとめ（案）」でございます。章立てが１章から５章までございますが、私のほうで１章から３章までをご説明さしあげて、松田課長のほうから４章、５章をご説明さしあげたいと思います。

参考資料１、クリップどめを外していただいて、これも参照させていただきながらご説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、「中間とりまとめ（案）」の３ページですが、「はじめに」ということで、本審議会では政府の温暖化対策を推進しておりますが、特に京都議定書目標達成計画の評価・見直し、２００８年度にも講ずべき課題と、第１約束期間が始まります２００８年以降の対策を再評価して進めていくと。それからさらに、最近の動きといたしましてポスト議定書の動きもございますので、「２１世紀環境立国戦略」といった閣議決定も踏まえまして中長期的な課題についても審議をしていただきましたので、そういったものを踏まえた中間とりまとめということがございます。その方向性について提言をいただく、それから中長期的な課題についても示唆をいただくということを「はじめに」ということで述べさせていただいております。

５ページでございますが、第２章では「温室効果ガスの排出量の実態」ということでございます。参考資料１を参照していただきながらごらんいただきたいと思います。参考資料の１ページ目、これは確認の意味もありますが、２００７年５月２９日に温室効果ガス排出量等の確報値が示されております。それによれば、２００５年度の温室効果ガスの排

出量は13億6,000万トンということで、京都議定書の基準年の総排出量と比べますと7.8%上回っているということでもあります。

それから、1ページ飛ばしていただきまして3ページでございますが、運輸部門あるいは民生部門といった部門別の削減量でございます。民生部門、業務その他部門の推移を見ますと、CO₂排出量は2005年度で2億3,800万トンでございます。基準年と比べると44.6%増加、前年と比べますと3.8%ということでもあります。家庭部門のほうは、2005年で1億7,400万トン、基準年と比べると36.7%増加しております。また、運輸部門は、両者よりも数値的には排出量が高いわけで、2005年度で2億5,700万トンでございます。基準年と比べると18.1%増加しております。ただ、傾向といたしましては2001年をピークに減少に転じているということもございます。

参考資料のほうを続けて見ていただきますと、「家庭部門におけるCO₂排出量の状況」でございます。家庭部門におきましては、世帯数の増加ということで、左のほう、1世帯当たりのCO₂排出量はこのところやや減少しておりますけれども、実際、世帯数の増加に伴いまして排出量は増えている。それから右のほう、ライフスタイルの変化で新しい家電機器がかなり普及してきております。上のほうのグラフにありますように、食器洗い機ですとか衣類乾燥機あるいは温水洗浄便座といったものが増えているということと、もう一つは下のほうですけれども、カラーテレビ、エアコンの1世帯当たりの保有台数が増えているといったことも増加の要因になっていると思います。

1枚めくっていただきまして参考資料の5ページですが、「業務部門におけるCO₂排出量の状況」でございます。これも、業務部門では床面積の増加あるいは使用時間の増加、特に百貨店、またコンビニの24時間営業といったものも影響しておりまして、全体的な排出量の増加に結びついていることでもあります。

6ページの運輸部門でございますけれども、自家用乗用車からの排出量といったものは90年度8,500万トンぐらいでしたが、その後かなり増加しております。これは乗用車台数の増加、走行距離の増加、車の大型化といったものが実走行燃費の悪化をもたらしている。ただ、その後は減少傾向にありまして、2005年では1億2,600万トン、90年比ではまだ48%増であります。このような状況になっております。この自家用乗用車の抑制、削減といったものは、交通流対策やトップランナーによる燃費の改善、自動車グリーン税制といったものが効いていると思われます。

さらに貨物自動車のほうでございますが、ここも90年度は9,500万トンほどありま

したが、96年までには1割ほど増えましたけれども、それをピークといたしまして、その後減少してきております。これは、トラックの大型化による積載量の増加、自家用から営業用への転換、混載輸送や往復輸送といったものの増加に伴ってトラック輸送が効率化したということや、交通流対策による交通流の円滑化といったものが進んでいるということも寄与していると考えられております。

「とりまとめ」のほうは、こういった今ご説明させていただいたものが記述されているところでございます。

第3章に参ります。第3章につきましては、まず資料1のほうをごらんいただきますが、「主な対策・施策の進捗状況の評価」でございます。資料1の7ページ以降、目標計画所定の対策・施策につきましては、各対策ごとの進捗状況、それからCO₂削減量を評価した結果を示しております。

また、評価の際、2010年度の予測値は、予測の前提条件が確実なものは、最も確からしい1つの値を用いております。他方で、予測の前提に不確実性があるものにつきましては、上下の幅が生じますことから、高位、低位の2つの値を作成しております。

「とりまとめ」の7ページの下以降につきましては、運輸部門、民生部門などの対策の評価を示しております。文章になっておりますので、説明が聞きづらいと思いますので、御目のほうは参考資料1の7ページからごらんいただければと思っております。

参考資料1の7ページでございますが、これは運輸部門の全CO₂排出量の見通しでございます。まず、運輸部門から説明させていただきますが、今回、全CO₂排出量の見通しを、2つのケースを設定して推計を行っております。1つ目のケースは、削減が進むケースでございます。これは、それぞれの対策が着実に進捗するということを仮定しております。2つ目は削減が進まないケースでございます。これは、予測の前提に不確実性のある対策が低位に進捗すると仮定した場合でございます。評価結果といたしましては、ここにありますように削減が進むケースでは2億4,700万トンとなるということで、目標の2億5,000万トンから300万トンほど下回る見込みです。一方、削減が進まないというケースでは2億5,400万トンとなると見込んでおりまして、目標を400万トン上回る見込みでございます。

なお、5月8日の交通政策審議会においては、同様の推計を行ってございましたけれども、その際、削減が進むケースは2億4,500万トン、進まないケースは2億5,200万トンとしておりまして、変更といたしましては、その後にテレワークの対策の削減量について

て変更がなされたためでございます、その変更に伴って約200万トンが上振れしております。後ほどご説明をさせていただきます。

それから個別に参りたいと思います。さっと参りたいと思いますが、運輸部門の参考資料の10ページをおあげいただきたいと思います。まず、「環境に配慮した自動車使用の促進」でございます。ここはエコドライブ関連機器の導入補助により、CO₂排出の削減効果があられてきておりまして、おおむね目標達成の水準であるということでありましたが、さらに対策・施策の着実な進捗を図っていきたいと思っております。

それから、11ページはアイドリングストップ車導入支援ということで、環境配慮自動車使用の促進のもう一つの面でございますが、このアイドリングストップ車につきましては各自動車メーカーのラインアップがまだ進んでおりません。それで目標計画策定当初の見込みを下回っておりますが、台数は伸びると思いますけれども、当初の見込みほど普及は拡大しないのではないかとございまして。今後は、コストダウンといったメーカーの努力、あるいはエコドライブの普及促進といったソフト面の対策も含めて、不足分をカバーしたいと思っております。

12ページです。バイオマス由来燃料の件でございますが、これは政府としても「バイオマス・ニッポン総合戦略」といったことでETBE（バイオマス由来ガソリン添加剤）あるいはE3（バイオエタノール3%混入）、あるいはバイオディーゼル燃料の導入促進を図っております。閣議決定ベースでは目標値の到達地点は原油換算で50万キロリットルでございますが、なかなか進んでいない状況もございますし、今、そういう意味では石油連盟が2010年度に原油換算21万キロリットル相当の導入を計画しておりますので、低位という数字ではこの21万キロリットル。ここの数字は空欄でございますが、経済産業省のほうで責任を持った指標を行っておりますので、我々としては推計をやったということでご理解いただきたいと思っております。

13ページです。「トップランナー基準による自動車の燃費改善」でございます。これは99年にトップランナー燃費基準を策定しておりまして、自動車メーカーの低燃費車の開発努力でありますとかグリーン税制をあわせて導入した促進の効果によりまして、かなり効果が出ております。このままで推移すれば、2010年時点で計画の目標を上回る水準でございます。さらに、本年夏に策定予定の2015年基準を踏まえて対策も普及させていって、深掘りをする必要があると考えております。

14ページでございます。「クリーンエネルギー自動車の普及促進」です。これもグリー

ン税制や低公害車の導入補助あるいは低公害車の技術開発、クリーンエネルギー自動車の累積導入量は増加しつつありますが、今後、追加対策の検討も含め着実に進捗していきたい。ここも数値的には削減量のほうは空欄でございますが、我々としては高位では300万トン、低位では今の実績値を踏まえたベースでCO₂の削減量を推計しております。責任官庁としては経済産業省が今、計算中でございます。

15ページ。「高速道路での大型トラックの最高速度の抑制」でございます。2003年9月から逐次、速度抑制装置の装着を義務づけております。装置の装着台数によるCO₂排出削減につきましては、その効果について若干係数の違いがございますが、そういう意味では上回るケースと下回るケースと、両方想定しているところであります。ただし、2006年9月に義務づけ対象車両すべてに一応装着が終わっておりますことから、この関係では新たな追加対策が難しいので、もしも低位の場合はほかの対策・施策で不足分をカバーするといったことを検討する必要があると考えております。

16ページです。「サルファーフリー燃料の導入及び対応自動車の導入」でございますが、残念ながら、2009年に導入が予定されております排ガス規制への対応に課題があるものですから、現時点では目標達成が容易ではございません。引き続き、達成すべくさらなる技術開発に努める必要がございますけれども、ほかの対策・施策によりカバーする検討をする必要があるということでございます。

以上が自動車単体対策でございますが、次に交通流対策でございます。まず18ページ、「高度道路交通システム（ITS）の推進【ETC】」でございます。ETCの利用率は、2006年春までに約70%の目標に対しまして、ことし4月の週データですと、実に68%と増加しております。おおむね目標達成しつつあるということで、引き続き施策を着実に推進したいと考えております。

19ページです。「高度道路交通システム（ITS）の推進【VICS】」でございます。これも、2010年度で約20%の目標に対しまして、2006年度のVICS普及率は約18%ということで、おおむね目標達成可能な水準でございます。今後はサービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実といったものを図りながら普及率向上を図る必要があるということを記載させていただいております。

20ページでございますが、「路上工事の縮減」でございます。これは道路管理者、占有企業といった関係者で路上工事調整会議といったものの中で工事の時期の平準化、共同施工、繁忙期の抑制といったものが進められておりますので、対策指標といたしましては1

キロ当たりの年間路上工事時間が２００７年で１６１時間の目標に対しまして、２００５年は１２６時間であり、目標を上回る実績となっております。今後も引き続きＩＴを活用し、あるいは利用者への路上工事について広報を推進するなど、路上工事の縮減に努めていく必要があるということを記載させていただいております。

２１ページです。「自動車交通需要の調整」でございます。これは、自転車道や自転車歩行者道といった自転車走行空間の整備、駅前における駐輪場整備というものが中心になっている施策でございますが、目標の対策指標では９５年度から２０１０年度まで３万キロの自転車道の整備に対しまして、２００５年までに約２万キロということで、おおむね目標達成可能な水準でございます。

２２ページ、２３ページの「高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進（信号機の集中制御化）」あるいは「交通安全施設の整備」、いずれにつきましても削減効果があらわれておりますので、目標達成可能な水準となっているところであります。

それから２４ページの「テレワーク等情報通信を活用した交通代替の推進」でございますが、先ほども申し上げましたけれども、２０１０年度の排出削減見込量が「３４０万トン－ＣＯ_２」の策定時に対しまして、「５０．４万トン－ＣＯ_２」に修正されています。これは一つに、ＩＴの新改革戦略といった昨年１月の政府の戦略本部の決定に基づきまして、テレワーク人口が就業者人口に占める割合が目標の２５％から２０％に変更されていること、それからもう一つ、対策の削減量につきまして、バス、鉄道等の交通量削減、一人頭の削減量を積算することをやめまして、基本的には乗用車による削減量のみに限ったということによるものでございます。したがって、この削減見込量を修正した不足分といったものにつきましては、ほかの対策・施策によりカバーすることを検討する必要があると思います。

「物流の効率化」に入ります。まず、２６ページの「海運グリーン化総合対策」でございますが、主にスーパーエコシップ等の新技術の開発・普及あるいは内航海運業の参入規制の見直しなどによりまして、ＣＯ_２排出の削減効果があらわれてきております。おおむね目標達成が可能な水準になっておりますが、引き続き着実な進捗を図っていく必要があると思っております。

それから２７ページ、「鉄道貨物へのモーダルシフト」でございます。高速貨物列車の導入、貨物駅のコンテナ列車対応化等を通じまして、ＣＯ_２排出の削減効果があらわれてきております。

それから２８ページの「トラック輸送の効率化」。これも営業用貨物輸送の活性化等を通じて大幅な削減効果があらわれてきておりまして、目達計画の目標を大幅に上回る水準でございます。今後も一層の削減努力を進めていきたいと思っております。

２９ページ、「国際貨物の陸上輸送距離の削減」でございますが、外航船舶が寄港可能な港湾の整備等によりまして、最寄り港までの海上輸送を可能とする。対策評価指標につきましては、５年おきに実施しているコンテナ貨物流動調査でございますので、２００２年のデータが最新でございますから、最新の評価はできていないわけですが、削減が進むケースでは予定どおりでございますけれども、削減が進まないケースといったものではこれは計上していないことにしております。

３０ページ以降は「公共交通機関の利用促進等」でございます。３１ページ、「公共交通機関の利用促進」でございますけれども、鉄道新線の整備、ＩＣカード導入、通勤交通マネジメントなどの手段によりまして、マイカーからの公共交通機関への転移を促進しております。このまま推移すれば、おおむね目標達成が可能でございます。ただ、通勤交通マネジメントにつきましては２００６年度に施策を開始しておりますので、現時点では対策の進捗、ＣＯ_２削減効果を評価できておりませんので、低位のほうではこの分のＣＯ_２削減量は計上しておりません。

３２ページ、「鉄道のエネルギー効率の向上」。税制優遇措置等により、よりエネルギー効率の高い新型車両への代替を促進する施策でございます。おおむね目標達成が可能でございますので、今後の施策の着実な進捗を図っていく必要がございます。

３３ページの「航空のエネルギー効率の向上」でございます。これは、新規機材の導入に対する税制優遇措置による支援や、航空管制・着陸装置の高度化といったものを踏まえて削減効果があらわれてきておりまして、２０１０年度で達成が可能な水準まで到達するものと見込んでおります。引き続き施策の着実な進捗を図っていく必要があります。

早足で申しわけありません、「民生部門（住宅・建築物）」に参ります。３５ページでございます。「住宅・建築物の省エネ性能の向上」。左半分のほうの住宅の省エネ性能の向上でございます。これは、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」、省エネ法に基づきまして省エネ基準の強化、省エネ措置の届出義務化、対象の拡大、住宅性能表示制度の普及・促進、住宅ローン金利の引下げなどによりまして、対策評価指標では新築住宅の省エネ基準適合率が２００８年度で５０％の目標に対しまして、２００５年度の実績値は３０％ということであります。２００６年４月施行の届出義務化などによりまして、まだ相当な効

果があるという見込みでございまして、２００７年度の適合率は４４％と推計されているように、おおむね目標達成が可能な水準と考えておりまして、今後を着実に進めてまいらなければならないと考えています。

右半分の上下ですが、建築物の省エネ性能の向上。これも省エネ法に基づく基準で届出義務化や対象の拡大を始めておりますが、総合的な環境性能評価手法（ＣＡＳＢＥＥ）の開発・普及、あるいは日本政策投資銀行の融資などの支援によりまして、建築物の省エネ性能の向上を推進しているところでございます。対策評価指標につきましては、２，０００平米以上の省エネ基準適合率が２００６年度で８０％ということでございますけれども、２００４年度の実績値は７４％と順調に推移しております。引き続き着実に推進する必要があると考えております。

それから、６番、「産業部門（建設施工分野）」でございまして。３７ページの「建設施工分野における低燃費型建設機械の普及」。ＣＯ₂排出の少ない施工方法の導入促進のために、「建設施工における地球温暖化対策の手引き」などを作成したり、あるいは低燃費型建設機械指定制度創設に向けた検討を行ったり、また、指定機械に対する融資制度も２００７年度に創設しております。対策評価指標につきましては、低燃費型建設機械普及率が２０１０年までに３０％が目標でございますけれども、制度作成中のため、普及率の算定は今のところは不可能でございます。今後、できるだけ早い時期に低燃費型建設機械の指定制度を運用するといったことや、あるいは指定機械の直轄工事での積極的利用を図るためのインセンティブ措置といったものを検討する必要があるということを書かせていただいております。

それから７番目に、「一酸化二窒素対策（下水道）」。ＣＯ₂ではございませんが、一酸化二窒素対策でございまして。３９ページでございますけれども、「下水汚泥焼却における燃焼の高度化」でございまして。下水汚泥の燃焼の高度化といったものの基準化を検討し、あるいは下水汚泥の高温焼却を実施する下水道管理者に対しまして、焼却炉の新設・更新等への国庫補助の実施、あるいはＮ₂Ｏ（一酸化二窒素）の削減効果についての情報発信等を実施しております。ただ、燃焼の高度化の普及率がまだまだ低うございますので、現状のままでは達成が困難でございますので、現状のままでは達成が困難でございますので、さらに促進策が必要だということでございます。

４１ページの「温室効果ガス吸収源対策（都市緑化等）」でございまして。この問題は、都市公園の整備、道路、河川その他の公共公益施設での緑地空間の確保、民間開発に伴う緑

の確保、「都市緑化月間」などの緑の創出に係る普及啓発といったものにより、公的主体のみならず幅広い主体で緑化を推進しております。都市緑化におけます温室効果ガスの吸収量につきましては、国際ガイドラインが新たにできておりまして、これに基づき今、算定方法の精査・検討を行い、また新たな目標値あるいは対策評価指標を設定する予定でございます。実績値は現在、算定中でございますけれども、目標の28万トンを上回る吸収量が見込まれておりまして、引き続き着実に緑化の推進を図る必要があると考えております。

大変駆け足でご説明さしあげましたが、以上が「とりまとめ」の資料の22ページまでの各個別の施策の評価、今後の対応でございます。

「とりまとめ」のほうにお戻りいただきまして、23ページから、取り組みの中の「業界団体の自主行動計画」といったものにつきましての記述がされております。国土交通分野は、経団連参加の23団体、非参加の10団体、計33団体が自主行動計画を策定しております。今後、社整審・交政審の環境部会の合同の場で毎年フォローアップを行うといったことが必要であるという記述をさせていただいております。

まず、社会資本整備関係業界のほうでございますけれども、前回、6月11日の社会資本整備審議会環境部会におきまして各業界団体のヒアリングを実施しております。その進捗状況、今後の課題を取りまとめているところでございます。

まず、いわゆる建設3団体と呼ばれる日本建設業団体連合会・日本土木工業協会・建築業協会につきましては、建設段階で発生する施工高当たりのCO₂排出量を2010年度に90年度比12%削減とする目標に対しまして、2005年度は11.9%削減で、おおむね目標を達成しております。今後は参加する企業の拡大でありますとか、より高い目標設定が期待されております。

24ページでございますが、不動産協会でございます。床面積当たりのエネルギー消費量が1990年度水準を上回らないという目標に対しまして、2005年度実績値は10%増加しているところでございます。この後、その原因を分析するとともに、目標達成の具体策の検討、さらに高い目標の設置が期待されるという記述をさせていただいております。

3番目に、住宅生産団体連合会です。建設段階のCO₂排出量の削減あるいはライフサイクル全体のCO₂削減といったものを踏まえて、2010年度には1990年度比7%削減という目標に対しまして、2005年度の排出量は18.4%削減で目標を達成しているところでございます。今後はさらなる高い目標の設定、あるいは排出原単位での目標設

定なども期待されているところであります。

次に、運輸関係業界でございます。運輸関係業界の場合は、「地球温暖化防止ボランティアプラン」と銘打って、自主行動計画を策定しております。おおむね毎年フォローアップをして公表しております。ただし、審議会等の議論は行われていないわけでありますけれども、最新のフォローアップは平成16年度で、その結果によりますと、約半数の団体が目標を達成しております。ご説明しませんが、参考資料のほうに一応運輸のほうもおつけしておりますので、後で参考までにごらんください。運輸部門につきましてはフォローアップは目標達成計画に盛り込まれていないものですから、このフォローアップは役所が取りまとめたものでございます。来年は第1約束期間が開始されますし、運輸部門のほうも審議会のご協力を得て関係業界のヒアリングを行い、あるいは目標の深掘り、目標達成のための追加対策といったものにつきまして議論を深めたいと思っております。いずれにいたしましても、自主行動計画につきましては、具体的には9月上旬の審議会の開催を踏まえて、今後、審議を進めてまいりたいと思っているところでございます。

以上、若干時間を超過いたしました。3章までご説明さしあげました。バトンタッチいたしまして、4章以下を松田国土環境・調整課長のほうからご説明いただきたいと思います。

【国土環境・調整課長】 それでは、26ページでございますが、「4章 地球温暖化対策の今後の方向性」でございます。

第4章の1は「見直しの視点」ですが、2005年度の温室効果ガスの総排出量は基準年と比べて7.8%上回っており、5月29日に地球温暖化対策推進本部に報告された「京都議定書目標達成計画の進捗状況」を見ると、総合的に見れば対策が進捗しているとは言えない状況にあり、厳しい状況にあるとされております。このため、京都議定書の第1約束期間を見据えた場合、引き続き対策・施策を着実に推進するとともに、さらなる削減の可能性が見込める対策の一層の強化に向けて早急に検討を進め、京都議定書に定められた目標を達成することが必要とされています。また、去る6月1日に、「21世紀環境立国戦略」が閣議決定されました。その中で、「世界全体の排出量を現状に比して2050年までに半減させる」という長期目標を掲げており、このため、これまで構築されてきた我が国の社会経済構造を大きく変革することを視野に入れ、関係者が連携した総合的な取り組みが必要であると記述しております。

27ページ以下でございますが、重点的に取り組む事項を記述しております。

まず、(1)「都市構造・地域構造の見直し」です。複数建築物のエネルギーの面的利用、下水道の資源・エネルギーの効率的利用、公共交通機関が中心となる集約型都市構造の実現など、都市構造・地域構造を見直すための取り組みが必要としています。

(2)「環境負荷の小さい交通体系の構築」です。物流については、モーダルシフトを進めることのメリットを企業にどのように伝えていくべきか、また人流については、環境に優しいだけでなく多くの人々に使いやすい交通という視点を持つべきとしています。

(3)「ライフスタイル・ビジネススタイルの変革」を視野に入れた取り組みでございます。徒歩や自転車利用、渋滞緩和、労働環境の改善、地産地消などCO₂削減に資する人の移動や物の輸送が生活の質を高めることにもつながる視点をアピールしていくべきとしています。

28ページをごらんいただきたいと思います。(4)「複合的な成果を追求する総合的な政策の推進」です。環境関連の政策は、地域における交通手段の確保、コンパクトなまちづくりなど他の政策目的と同時に実現していくべきものであり、また例えば、自動車燃費の向上や住宅・建築物の断熱効果の向上、モーダルシフトなどは、エネルギーの効率的な利用に直結いたします。このように政策の付加価値を上げていく必要があります、高い付加価値が期待できる対策・施策の重点化を図る必要があるとしております。

(5)「多様な主体の参加・協働」です。地球温暖化対策は、行政のみならず国民・NPO・企業・地域など多様な関係者が参加し、協働して取り組む必要があります。このため、当事者にとって適切なインセンティブを付与することや、いわゆる“見える化”を進めることが必要としています。また、行政においても、関係部署・関係府省間での連携をより一層緊密にする必要があるとしています。

次に、29ページをごらんください。(6)「技術革新等による対策・施策の支援」です。2050年に半減させるという目標達成のためには、長期的な視点で革新的な技術開発を行うことが重要であり、また、中長期的な技術開発に加え、短期的な視点からの対策も必要なことには留意すべきと記述しております。

30ページでございます。4章の2として、「当面取り組むべき対策・施策の方向」を列挙しております。国土交通分野の施策は長時間を要するものでありますが、目達計画の期間だけでなくポスト京都議定書も念頭に置いた取り組みが求められております。

(1)「環境に配慮したまちづくり・公共交通」でございます。まず、環境に配慮したまちづくりです。そのi)「都市・地域総合交通戦略の推進」です。道路交通の円滑化やLR

T等の公共交通の導入などについて、地方公共団体や公共交通事業者が一体となった計画的な取り組みに国の支援が行われているところでございますが、都市機能がコンパクトに集約された都市構造へ再編するために、さらなる支援のあり方について検討する必要があるとしております。

次は31ページ、ii)「省CO₂型の都市デザインに向けたエネルギーの面的な利用の促進」でございます。複数の施設・建物への効率的なエネルギーの供給などによる省CO₂型の都市整備を推進する必要があるとしております。

iii)「環境に配慮した都市構造に向けて」ですが、既成市街地や都市交通体系の再編、緑地配置計画、また各プロジェクトによる熱エネルギー利用の効率化などの対策を、都市計画制度などにより総合的に行うことが必要としております。

次は、「公共交通機関の利用促進等」でございます。〔目達計画に盛り込まれた対策・施策について〕は、基本的にその効果が見込んだ方向であらわれており、引き続きその着実な実施を図っていく必要があるとしております。

〔今後検討すべき対策・施策〕としては、i)「地域主体の取組への支援」です。今国会において「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、地域の関係者の合意に基づき、地域のバス交通や地域鉄道など、地域の公共交通の活性化・再生を図ることとしております。

次の31ページですが、その他の具体的な支援策として、「環境的に持続可能な交通(ES T)」の支援等の充実を検討する必要があると記述しております。

次に、(2)「自動車交通対策」でございます。まず、「自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化」でございます。

〔目達計画に盛り込まれた対策・施策について〕は、「トップランナー基準による自動車の燃費改善」、「環境に配慮した自動車使用の促進」、「バイオマス由来燃料の普及」、「クリーンエネルギー自動車の普及促進」などの施策を引き続き進めていく必要があります。

33ページでございますが、〔今後検討すべき対策・施策〕といたしましては、i)「更なる燃費向上の推進等」です。特に、来月上旬に策定が予定されております乗用車等の2015年の燃費基準、クリーンディーゼル車の排出ガスの性能などの動向を踏まえつつ、より環境負荷の小さい自動車の普及促進を検討していく必要があるとしております。

ii)「エコドライブの普及促進」です。これまで、バス・タクシーのドライバーといったプロを対象に進めてきたところですが、これからは一般のドライバーを対象にした施策を

強化していくべきとしております。

次は、「交通流対策」です。34ページでございます。〔目達計画に盛り込まれた対策・政策について〕は、見込んだ方向で実現していますが、引き続き着実な実施を図っていく必要があるとしております。

〔今後検討すべき対策・施策〕のi)「TDM施策の推進」でございます。多様で弾力的な料金設定により既存高速ネットワークの効率的な活用等を図り、高速道路・一般道路における渋滞緩和に伴うCO₂排出量の削減等を図るべく検討を進める必要があるとしています。

ii)「情報の活用」です。IT技術の活用による効果的な自動車の運転を実現することにより、さらなる排出削減の可能性があるとしています。

iii)「ボトルネック踏切等の対策」です。全国で約3万6,000カ所の踏切が存在し、都市部においては交通渋滞の主たる原因となっており、連続立体交差事業等の抜本対策を重点的に実施する必要があると記述しております。

次は、35ページの(3)「物流の効率化」です。〔目達計画に盛り込まれた対策・施策について〕は、その効果は目達計画で見込んだ方向であらわれており、引き続きその着実な実施を図っていく必要があるとしております。特に、物流の効率化は、荷主企業と物流事業者が相互に連携して取り組むことが重要であり、グリーン物流パートナーシップ会議や省エネ法による輸送効率化のための規制制度など、従来の取り組みを一層推進していくことが必要としております。

〔今後検討すべき対策・施策について〕のi)「物流効率化への一層の取組支援」です。消費者の環境を配慮する意向を物流の効率化の取り組みに反映できる仕組みを検討する必要があるとしております。

ii)「都市内物流の効率化の推進」です。幹線物流に加えて、円滑な都市内物流を実現していくために、荷主、物流事業者、道路管理者、商店街等の地域主導の取り組みへの支援を進める必要があります。

iii)「グリーン経営認証制度」です。これは環境に優しい経営を行っている運輸事業者を認証する制度ですが、燃費の向上のみならず交通事故の抑制効果も顕著であり、この制度の普及を促進していくことが必要としております。

36ページですが、(4)「住宅・建築物の省エネ性能の向上」です。〔目達計画に盛り込まれた対策・施策について〕は、その効果が目達計画に見込んだ方向で実現しており、引

き続き着実な実施を図っていく必要があるとしております。

〔今後検討すべき対策・施策について〕は、i)「住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保」です。省エネ法におきましては、新築時等の2,000平米以上の住宅・建築物について届出が義務づけられておりますが、住宅・建築物に係る省エネ措置の一層の強化のため、行政コスト、国民負担、構法の特長等を踏まえつつ、より実効的な規制・誘導方策を検討する必要があるとしております。

37ページでございます。ii)「住宅・建築物の省エネ性能の総合的対策の推進」です。現状の省エネ基準は、建物外皮と建築設備は各々独立して評価・基準を設定しておりますが、住宅・建築物ともに、運用時も念頭に置いて、建物外皮と建築設備を総合化した省エネ評価手法の開発・基準化を目指すことが必要としております。

iii)「既存ストックの省エネ対策の促進」です。既存の住宅・建築物での省エネ改修は、施工の手間などコスト高になることが多く、費用対効果の高い改修方策・評価手法を検討する必要があり、取り組みやすく効果的な改修方策を開発、提示するとともに、インセンティブの付与方策を検討する必要があるとしております。

iv)「住宅・建築物の省エネに係る評価・表示の充実」です。総合的な環境性能評価手法であるCASBEEについてはその充実が図られてきたところですが、CO₂の評価の充実等、評価ツールの充実を図るとともに、戸建住宅やまちづくりに対応した評価ツールの開発などを促進する必要があるとしております。

38ページでございます。v)「複数の建築物が連携したエネルギー対策の取り組みの推進」です。複数の建物での面的なエネルギー対策により、その推進・支援やまちづくり全体でのエネルギーの運営管理、多様で主体的な省エネ活動の支援を検討する必要があるとしております。

vi)「官庁施設における取組の推進」です。ライフサイクルエネルギーマネジメント手法を活用し、官庁施設における省エネを推進する必要があるとしております。

(5)「下水道施設における対策（省エネ化、一酸化二窒素対策）」です。目達計画に盛り込まれた対策である「下水汚泥焼却における燃焼の高度化」については、目標達成に向けてさらなる促進策が必要であり、特に、既存の高分子流動炉への対策を強化する必要があるとしております。

39ページのi)「下水道における省エネ対策の徹底」です。下水の収集・処理の過程で多くの温室効果ガスを排出しており、省エネ型機器の導入や運転管理方法の見直しによる

省エネ対策の推進に加え、新技術の開発促進や処理プロセス全体の最適化等を検討する必要がありますとしております。

(6)「温室効果ガス吸収源対策(都市緑化等)」です。〔目達計画に盛り込まれた対策・施策について〕は着実に実施されておりますが、新たな国際ガイドラインに基づく算定手法の精度を高めるとともに、吸収見込量に計上する施策・事業の枠を広げることを検討し、対象となったものは積極的に緑化を推進する必要があるとしております。

〔今後検討すべき対策・施策について〕は、i)「都市緑化等の推進」ですが、国民一人一人の行動から政府による支援施策まで、多様な主体による幅広い取り組みの実施が必要であり、都市公園の整備や民有地緑化の推進、公共空間の緑化など総合的かつ重点的に実施する必要があるとしております。

(7)「新エネルギー・新技術の活用」でございます。40ページ、i)「下水道ポテンシャルを活用した地域全体の省CO₂の推進」でございます。下水道は、下水汚泥や下水熱等の資源・エネルギーを保有しており、このような資源・エネルギーを回収・再生し、供給機能を最大限活用することで、関係主体と一緒にになって地域全体の省CO₂を推進する方策を検討する必要があるとしております。

ii)「道路における新エネルギー・新技術の活用の推進」でございます。自動車に関するCO₂排出削減に寄与する新技術の開発と普及促進をさらに進めることが重要としております。また、太陽光発電による道路照明や、アイドリングストップのために外部から電源を供給するシステムなど、新たな技術支援の推進を検討する必要があるとしております。

iii)「官庁施設における太陽光発電導入の推進」ですが、この3月30日に閣議決定されました政府の実行計画にも定められておりますとおり、目達期間の終わる2012年までに国の庁舎における太陽光発電・建物緑化等を集中的に推進する必要があると記述しております。

41ページ、(8)「国民や企業の参加と協働」でございます。i)「国民運動の展開」です。21世紀環境立国戦略では「1人1日1kg」の温室効果ガス削減をモットーとした国民運動を呼びかけておりますが、エコドライブの推進、「ロ・ハウス構想推進検討会」における提案のようなライフスタイルや住み方の国民運動を行っていくことが必要としております。

ii)「表彰制度などの活用」でございます。環境への取り組みのインセンティブについて、地域レベル・個人レベルの「やる気」を上手に刺激することに意を用いるべきとしており

ます。

43ページからは、「ポスト京都議定書を見据えた中長期的課題」についてでございます。先日のハイリゲンダム・サミットにおきまして、「世界全体の温室効果ガスの排出量について2050年までに現状から半減することを真剣に検討する」とされておりますが、中長期的な課題についても検討する必要があります。このため、4章の2で掲げました対策・施策の方向につきましても、ポスト京都議定書を見据えて、公共交通機関の利用促進やコンパクトなまちづくりを進め、都市構造や地域構造を見直すなど、中長期的な取り組みが必要であるとしております。

さらに、(1)「新たな物流システム」についてでございますが、「貨物の輸送距離の短縮化」、「幹線物流の効率化」を課題として記載させていただいております。

次に、44ページ、(2)「技術開発・研究調査」でございますが、「船舶からのCO₂排出削減の取組」が必要としております。

(3)「国際協力」ですが、「交通と環境・エネルギーに関する国際連携の強化」は、我が国の先進的な交通環境分野の技術・制度、経験を活用して国際協力を推進するというものでございます。また、「先進的技術のアジア等への普及の推進」、「クリーン開発メカニズム(CDM)の活用促進」を掲げております。

最後の46ページ、第5章「おわりに」でございます。今後、社政審・交政審の分科会・部会等におきまして、個別のテーマについて具体的な検討を行い、年内をめどに今後の方策を取りまとめる予定としております。

以上でございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの事務局からのご説明を踏まえまして、国土交通省としての今後の取り組みの方向性について、皆様方からのご意見、あるいは今ご報告いただいたことについてのご質問を、まだまだ十分に時間が残っておりますので、忌憚のないご意見なりご質問なりを承りたいと思います。いかがでございましょうか。

それでは、どちらかにしましょうか。今、札を立てていらっしゃる方は非常に数が少ないんですね。ですから、とりあえず3名の方からご質問をいただいた上で、また改めて2巡目に入りたいと思います。

それでは、大塚委員。

【大塚委員】 全体としては大変目配りがきいていて、いろいろなところに配慮したい

い提案だと思いますが、2点ほど申し上げておきたいと思います。1つは、運輸の関係でトップランナー基準についての問題でございますけれども、トップランナー基準が自動車燃費改善に非常に大きく役に立って大きな成果をおさめていると思います。先ほど言っているように、なお我が国は厳しい状況なものですから、ぜひこの点を拡充していただきたいと思いますけれども、一つの提案として、メーカー別の平均燃費を公表していただくというのが、おそらく重要ではないかと思います。というのは、どうしても大型化が進んでしまうと、せっかくトップランナー基準ができていてそれを達成しても、相殺してしまうということがないわけではないものですから、メーカー別の平均燃費の公表というのをぜひご検討いただきたいというのが1点でございます。

それからもう1点でございますけれども、これはもう前から議論になっていることなので、あまり今ここでくどくど言うつもりは全くないのですが、36ページの住宅・建築物の省エネに係る実効性の確保については、少し書き方がさらっとしてらっしゃるのかなと思って。これから頑張るから任せてくれということではないかと私は思っているんですけども、ぜひ引き続き、この裾切りの引き下げ等々を含めてご検討いただきたいと思います。

これは別の審議会でも議論になったので、ここでお伺いしていいのかわからないのですが、お伺いしたいのは、例えば裾切りを1,000平米とかに下げた場合に実際に実効的に対処できるかという問題が、多分一番気にされているところだと思うんです。そこで第三者機関とかを使ったらどうですかという話もしたんですけども、第三者機関は例の耐震構造のところであまりうまくいっていないのでというお話があって、確かにそれはよくわかるんですけども、温暖化の問題というのは、はっきり言って耐震構造の問題で大地震が来ると人が死ぬとかいう問題ではないので、私はそこまで気にし過ぎる必要があるのかどうかというのをちょっと思っていて、みんなでとにかく少しずつでも減らしていこうというのが非常に重要なので、耐震構造のところでもちょっとやけどをされたからといって、今回そんなに気にして第三者機関は使わないというふうに決める必要はないのかなという気もしますので、ぜひご検討いただけるとありがたいと思います。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、4名の方のご意見、ご質問を伺った上で、事務局のほうからご回答をお願いするということにさせていただきます。

それでは、崎田委員。

【崎田委員】 わかりました。ありがとうございます。国土交通省の推進状況に関する現状の評価と方向性に関して、特に今後の見直しの方向性とか中長期展望に関してかなり明確にというか、はっきりと意志的に展望していただいて、私は今回、方向性として非常にありがたいな、うれしいなと思って読ませていただきました。

ただし、実はもっと積極的に発信していただきたいなと思ったことが1つあります。先日、経済産業省と外務省と環境省の共催でハイリゲンドム・サミットの首相の報告会というのがありまして、それに参加して伺いました。方向性として政府は頑張るんだということでおっしゃっているんですが、実際にどうするかというときに、経済産業省が技術革新というのを明確におっしゃり、環境省が国民運動というふうにおっしゃり、そうすると技術革新や国民運動を盛り上げてどこで実質的なCO₂を削減するかというときに、私は、やはりこの国土交通省が持ってらっしゃる分野、社会資本整備や交通のところがしっかりと長期的展望で変わっていくことが非常に削減につながると感じております。せっかくこれだけの意欲を持って今いろいろまとめていただいておりますので、できるだけ早くそういう情報が外に出ていくことが、国民の意識をもっと高め、あるいは将来展望についてきちんと考えるということにつながると思っています。

なお、今回、読ませていただいたときに2点ほどちょっと気になったことがありまして意見を申し上げたいのです。1つは、いわゆる技術と市民がハードとソフトをつないで実際の効果を上げるというときに、そこには政府の視点でインセンティブのある仕組みとかシステムの提案というのが必要なんだと思いますけれども、きっとそういうところは税制の問題とかシステムとかいろいろあると思うのですが、今回、後半にそういうインセンティブとかの文言は書いていただいたのですけれども、それが何を意味するか、何を検討の素材として考えてらっしゃるかというのを、少し具体的に書いていただいたほうが社会はそれを受けとめやすいのではないかと思います。例えば車ですと、今グリーン税制というのがありますけれども、こういうのがもうちょっとしっかり機能するにはとか、あるいはバイオマスの燃料に関しても、今、急激に普及しなければいけないのですけれども、これに対してもう少し安くなるとか何かの税制のインセンティブがきけば、もうちょっと市民も使いやすくなるんじゃないかとか。あるいは住宅に関しても、省エネ住宅を建てても市民のライフスタイルとの関連でかなり効果が違うということもデータで出ていますけれども、じゃあ、そのためにはどういう仕組みを提案するのかとか、例えばおうちを建てる

ときにはそういうのが全部集計できるような機械を必ず導入するとか、何かそういう具体的な提案を入れていただいてもいいのではないかという感じもいたしました。

2点目、指標についてですけれども、今ある指標に関しては非常にいろいろチェックしていただいているんですけれども、この指標でいいのだろうか、もっとアップしなければいけない部分はどこにあるのかというようなことも今後、検討していただいたほうがいいのではないかと考えています。例えば、住宅などは今ある2,000平米ということで、例えば省エネ住宅化するときに目標値はクリアはしていますけれども、全体の建築する住宅のパーセンテージは非常に低いのではないかと思いますし、そういう全体像に係っていくためにどうしたらいいかみたいなことも、もう1点、今後は考えていただければありがたいと思います。

あと、もう1点、今後についていろいろとお話しいただいたんですが、首相が2050年CO₂半減というような提案をされて、世界的にはマイナス70%から80%が課せられるんじゃないかという議論までされているときですので、例えばコンパクトシティー化をしていくときにどのくらいの町がどのくらいのCO₂を減らすのかとか、例えばLRTのところも、今、富山などでやっているというデータは出ていますが、全国でどのくらいの数の町がそういうふうに改革すると将来の日本として成り立っていくのかとか、そろそろそういう将来の展望に関してどういう指標を持っていくかということの検討をしていただきたいと思いますし、そういうことを検討するというようなことを最後のほうにちょっと入れていただければ、いろいろな自治体などが本気になるのではないかなと思います。

よろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、杉山委員。

【杉山委員】 私も、全体的には基本的に異論はなくて、非常にきめ細かに作業をされたと思います。

何点か気がついたところと質問をあわせて申し上げさせていただきたいのですが、まず1点は第3章の扱いですけれども、ここでは各施策ごとに大変細かく書かれています。しかしながら、全体像が非常につかみにくいという点がありますので、もし可能であれば、CO₂に関しては共通項で表現できますので、目標値とか実績値、そして2010年の予測値、これを一覧表にするということはいかがでしょうか。そして、その際に、2010年のCO₂の予測値を集計してみた場合に2億5,000万トンとの関係がどうなっているのか、また、そこで各指標間を単純に足していいだろうかという素朴な疑問があるんで

す。どこかでダブルカウントになる可能性がありはしないか、そんなことを含めて、2億5,000万トンと対比させた場合に、今後どこがどう頑張るべきかという点の目安をつけるために、そんなこともご検討いただけないかなという感じがいたします。

それから次は、表現上の問題で疑問が出ましたのは、5ページのところで、(2)「運輸部門」の第2段落のところの2行目以下、「これは、乗用車台数の増加に伴う走行距離の増加や車の大型化等による実走行燃費の悪化等が要因である」、悪くなったのはこうである。

「これは」ということは、1990年度から2001年度までを指しているように私は理解したのですが、10ページを見ますと非常に改善されたと、特に④「トップランナー基準による自動車の燃費改善」のところの最初の文章で改善されているものですから、この事実関係をどう理解したらよろしいのかというのが疑問として残りました。

それから、27ページですけれども、(2)「環境負荷の小さい交通体系の構築」の第2段落のモーダルシフトのところですが、「モーダルシフトを進めることのメリットを企業にどのように伝えていくべきかを検討する」、これで果たして効果があるだろうかと。何かもう少し支援措置みたいなどころまで踏み込まないと、シフト化率が上がらないんじゃないかという疑問があります。

それから、28ページの1行目の「地産地消」のところですが、これは経済学的にはほとんど意味がないんじゃないかなと私は思うんですね。実は比較優位の原則を全く否定してしまって、もし地産地消をやるとなると社会的なコストはべらぼうに高くなってしまう。ですから、地産地消をできる品目であればいいんですけれども、そうではない品目もというように誤解されると問題があるので、ここはもう少し丁寧に書かれたらどうかという感じがいたします。

もう1点は、全く表現上だけの問題で、31ページの最後から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」をずっと述べておられて、32ページの6行目、「総合的に支援していくこととしている」という表現になっていますけれども、これは国土交通省がこういう方針を行うということで、審議会の答申ないしは報告書とすればちょっとまずいのではないかな。ですから、「されている」ぐらいの形にしておいたほうが適切ではないかなという感じがいたします。

以上でございます。

【佐和部会長】 萩原委員。

【萩原委員】 前回お示しいただいたものにはかなり各委員の意見を取り入れていただきまして、ほんとうに随分読みやすくなっていると思います。

私が申し上げたいのは、特に4章についてでございます。今後の見直しとか当面取り組むべきとかいろいろ文言の違いはございますけれども、都市・地域構造というようなことに関連して緑ということについては結構触れられているんですけども、水がものすごく少ないと思います。何かつけ足しのような形で、水と緑のネットワークというような文言でちょっと出てきてはいるのですが、本来、水というのはかなり重要なものでして、社会資本の整備の中でもかなり大きな位置を占めていると思いますし、国土交通省の大きな施策の中でも水関連の仕事はかなりあると思います。そういう意味からいっても、もう少し水に関しての配慮が必要なのではないかなと思っております。

もちろん、地球温暖化防止のためということに絡んでということなので、どうも吸収源というようなことでの緑を非常に意識し過ぎているようにも思うんですけども、例えばコンパクトシティというお話もありましたけれども、町歩きの楽しさというときに水辺に沿って歩くということ、私は今、京都に住んでおりますけれども、鴨川はものすごく市民が大いに利用していて、私なんかも鴨川に沿って歩いて買い物に行くとかというような形で町歩きに大いに利用しております。そういうような都市が日本にはかなり多いと思いますので、そういう面も含めて水辺に対しての配慮をもう少ししていただきたい。

それから、もちろん地球温暖化というようなことに関連してもう少し直接的ということであれば、ヒートアイランドの緩和という形で省エネにもつながるわけですので、この水の役割ということをもう少し大きく扱っていただきたいなと思っております。

以上が内容的な問題です。

あと2つは、表現上の問題で少し違和感を持っている単語について申し上げます。28ページの付加価値という言葉がありますが、確かに経済学の分野とかでは普通に付加価値という言葉が使われておりますけれども、果たしてこれが適切な表現なのかという。確かに前からこの言葉はあるのですが、これはあくまでも私の意見ですが、例えば最近の政策評価という枠組みの中では、費用便益あるいは費用対効果というような形の文言が使われております。とすれば、施策を行うに当たって、より大きな効果とかより大きな便益、あるいはより多様な便益とか効果とか、そういう表現のほうが政策評価ということに関連する言葉として適切ではないかなという気がしております。

もう1つ、同じく28ページで、“見える化”とあるのですが、これは私は知らなかった

のですけれども、もし普通に使われている言葉であればこのままで結構だと思うんですが、私どもの研究の分野では「可視化」というような言い方をしておりますので、何かこういう“見える化”という言い方が普通なのかどうかちょっと私はわかりませんので、この辺のご検討もしていただけたらと思っております。

以上でございます。

【佐和部会長】 木場委員が早目に退室されるということなので、何かございましたらお願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。ご指名があったので少しだけ。

これまでの討論を大変わかりやすくまとめていらっしゃるって、私のような伝え手といえますか、国民に向けて周知する立場の者としては言葉もわかりやすいと感じます。

感想めいてしまいますが、数点だけ少しお話をさせていただきますけれども、この委員会で国民の皆様への動機づけとか、あるいは今の可視化の部分でどのように取り組んでいけばいいかということを何度か申し上げてきました。

非常に直近の例なんですけど、きのう、静岡県に行きまして、環境のシンポジウムに出席しましたが、地域地域で温暖化の影響というのを把握することが非常に大切だと思いました。例えば静岡ですと温州ミカンというのが県としては一番の産出高を誇っているのですが、このまま行きますと2060年には温州ミカンをつくれる適切な温度ではなくなるといようなことで、情報を共有して参りました。

主婦の方の例でいいますと、温暖化の影響か、最近ぬかみそでお漬物をつくる時に、どうも漬かるのが2時間早いとおっしゃるんです。私はまだそんなことを感じたことはないんですけど、今後、そのように生活のレベルでどのように温暖化が進んでいるかということを動機づけていただいて、その後どのような行動をとるかを考えていただきたいと思います。

一つの例として、先ほど総理の報告会というお話がありましたが、私も先週20日に行っていました。その際、環境大臣が、ここにも書いてありましたけれども「1人1日1kg」CO₂削減運動がホームページに20日夕方からアップされていて、私もけさプリントアウトしてきたのですが、やっと具体的に何をどう組み組めば1人1キロになるかということ、例えば交通の部分でいうとアイドリングを5分短くするとか、「ふんわりアクセル『eスタート』」をするとか、加速の少ない運転をするとか、そのあたりのさまざまな項目があって、足すと合計が自動的に算出されて、1キロになるかどうかという、やっと具

体的な行動に移せるようなものが出てきたなと思って感心はしたんです。ただ1点、やはりゼロ歳児から高齢者までひとしく1人1キロと言われても、特に今の交通のところなどは免許を持っていない者には関係ないですし——実は私も免許を持っていないのですが、この取組みで500グラムも稼げるのですが、そういった部分であまり平均化しても意味がないと思いました。なぜかという、例えば1日1時間パソコン利用を減らすというのが、例えば小さなお子さんが2人いる方は1日3時間減らしたら仕事にならないという部分もあると思いますので、そのあたりはもう一工夫していただいほうがいいのかなという感想があります。これは多分、国交省でも交通の部分で何か取り組まれることが今後あると思いますので、そのあたりに少し注意してはいかがかなという気がいたします。

以上、感想でございますけれども、今後の取り組み方について考えを述べさせていただきました。以上です。

【佐和部会長】 どうもありがとうございました。

ここらあたりで一度打ち切って、事務局のほうからのご意見なりご回答をお願いしたいと思います。

【環境・海洋課長】 それでは、事務局のほうから幾つかご返事さしあげたいと思います。

まず、大塚先生のトップランナー基準の中で、改善効果が高い、メーカー別の平均燃費を公表すべきではないか、大型車が相殺していないかといったあたりでございますけれども、先生のおっしゃっていることは非常にごもっともだと思いますし、それが可能かどうかにつきましてはちょっと担当のところと検討をしなければいけないのですが、いずれにしましても、私ども、意見として受けとめさせていただきたいと思います。

それから、崎田先生のハイリゲンドム・サミット、いろいろな国民運動とかございますが、せっかくのこういう取り組みをもっとPRしてほしいという話でして、私どもこの委員会の意見につきましてはパブリックコメントみたいなものもやりたいと思いますし、これから国民運動といったことを中心にやっていかなければいけないわけですから、一般ドライバーとかそういった対象も含めて、いかにそういったPRが大事かということは一応踏まえておりますので、今回のこの「とりまとめ」を受けまして積極的に取り組んでまいりたいと思います。

それから、先生からの質問の中で、グリーン税制、バイオマスのような、もっと具体的にこういったものをやるんだというふうに書いてくれということで、税制にしましても、

バイオマスはバイオマスで推進について関係省庁の会議もございますし、そういった中で具体的なものを出していくことになりますが、タイミング的に今ここで、このタイミングではなかなか書けない。もう一つは、今回はここでいろいろな課題を整理していただいて、それを踏まえてということがございますので、もちろん具体的なものを最終とりまとめに向けてやっていくということでご理解いただきたいと思います。

それから、私のほうで答えられるものを先に申し上げたいと思いますけれども、2050年の半減の問題は、我々も同時に取り組んでいかなければいけないということで、コンパクトシティ、これは数値を出すのはなかなか難しいのですが、2050年の世の中というのはどうなっているかというものを、これから一つ例示的に関係省庁が協働してやっていかなければいけないと思っているところであります。その中で、富山のような例も参考にしながらさせていただきたいと思います。

それから、杉山先生のほうから第3章の全体像がつかみにくいと。おっしゃるとおりでありまして、私もつかみにくいものですから、実は手持ちではそういう合計の資料みたいなものをつくっておりますが、これはぜひ先生のご指摘を踏まえて一覧表にさせていただきたいなと思っております。そうすると、これを単純に足していいのかというのも大体感覚的にわかってきますし、我々としましてはいずれにしましても2億5,000万トンを目指して十分にやれる自信はあるんですけれども、そういう意味で皆様方の、あるいは国民の人たちがどういう理解をできるかといった面からも、そういう資料をつくってまいりたいと思います。

それから、モーダルシフトの記述は27ページでやるような議論では足りないんじゃないかと。もちろんそれは一つの問題提起でございますから、それを具体的な施策に結びつけていかなければいけないという意味でご理解をいただきたいと思います。

地産地消につきましては、確かに無理やり地元で何でもかんでもつくって消費するというのはなかなかあり得ないわけでございますけれども、我々としては逆にそういうことができるものにつきましては、交通政策審議会の中で井口委員のほうからもありましたように、なるべく物を動かさないことがCO₂削減にも資するんだという観点も入れて、そういうものも参考にさせていただきたいと思っております。

それから、萩原先生のほうからの“見える化”の話でございますが、私ども今、ずっと環境関係のいろいろな審議会とか各委員会、ほかの委員会も出ていまして、“見える化”というのは、最近時々、かぎ括弧つきで一応出ておりまして、もちろん「可視化」のほうが

いいんでしょうけれども、わかりやすい造語みたいなものかなというふうに理解しておりますが、これをこういう中間とりまとめに使うかどうかについてはもう一つ議論させていただきたいと思います。

とりあえず、私のほうからは以上です。

【国土環境・調整課長】 それでは、住宅・建築物等についてでございますけれども、大塚先生のほうから1,000平米以上を対象にした場合に体制などにいろいろ問題があるのでというお話がございましたけれども、現在、地方公共団体の審査の際に、負荷をなるべく軽減させるような方策というような方向で検討をしているところでございます。

また、住宅について、省エネの効果の評価ができるような仕組みをということが崎田先生からございました。これはご指摘のとおりでございますして、住宅性能評価を充実させるなど、その対策にさらに取り組んでまいりたいと考えております。

また、地産地消について下水道で申し上げますと、下水のみならず食物残渣や家畜糞尿などをバイオマスエネルギーに転化して、市バスで利用するというようなことですか、地域で肥料として利用するというようなことを想定しているところでございます。経済法則に抗って無理にということまでは当面考えておりません。

それから、2010年の予測値等についてでございますけれども、マクロ的な予想というのが必要だということはお指摘のとおりでございます。今後、各省における削減施策がどうなっているかということを見、また今後の経済見通しなども勘案して、中環審と産構審で夏にそのあたりのとりまとめがされるものと聞いております。

それから、萩原先生から水の記述が少ないというご指摘がございました。水と緑のネットワークやヒートアイランドなどの対策はCO₂対策にもつながるというのは、ご指摘のとおりでございます。なかなか数値としてCO₂が幾ら削減するというような形で出てこないものですから控え目に書いてございますが、もう少し記述を充実することにしたいと思っております。

【地球環境対策室長】 ちょっと補足をさせていただきます。自動車の関係で杉山先生のほうから、90年代からの大型化について、記述の関係でどういう形になっているかということだったんですけれども、実は90年から97年にかけて非常に3ナンバーの車というのが多くなったということがありまして、1キロ走行するために排出するCO₂量を平均で見ても、1990年に245グラムだったものが98年には263グラムぐらいいまで増えたということがございます。ただ、実はこの年にトップランナーの燃費基準が

導入されまして、それから２００１年に自動車のグリーン税制が創設されたんですが、９８年度の２６３グラムをピークに減少していまして、０５年度の値で見ると大体２４８グラムというところまでなものですから、９８年を対称点にしましてちょうど対称的な動きになっている。その過程でかなり軽自動車の占める割合というのが増えてきた。自家用乗用車の中で９０年度には７．７％だったものが、２００４年度には２４％ということがありまして、その過程で実はガッと増えた時期と減った時期ということがそれぞれ出ているという動きになっています。先ほど大塚先生のほうからのご指摘がありましたけれども、大型化と燃費の関係というものを見ても大体同じぐらいの期間、９８年度までの間というのは車も大型化して燃費も悪くなっている。ところが、大体そのあたりから、実はあまり大型化は進んでいない、それに伴って燃費が改善してきている。これは自動車工業会のまとめた資料ですが、このようなデータが出ているということでございます。

それで、トップランナー基準とメーカー別の平均燃費でありますけれども、これは実は、規制の手法といいますか考え方がやや違っておりまして、トップランナー基準の場合というのは市場に出ている最も燃費のいい車、これを基準に技術開発をしてほかのメーカーも追いついていくという思想でありますけれども、いわゆる平均燃費の公表といいますと、やや性悪説的に立つというんですか、何でもかんでも規制するというのではなくて、情報公開を先に出して、それでメーカー側の競争のインセンティブを出していくという、ややアメリカ的な手法なものですから、これが日本の手法になじむのかどうなのかという問題がございますので、ちょっとそのあたりを今後の検討では考慮に入れていかないといけないかなと思っております。

以上です。

【佐和部会長】 ご質問なさった委員の方、特にこれでよろしゅうございますか。

それでは、既にもう随分立っておりますが、第２巡目に。

【大塚委員】 ちょっといいですか、すいません。さっきの質問の関係です。そのアメリカ型になることはどうかという話は、環境政策とかをやっていると情報的手法は結構重要なものですから、公表してだんだんそちらの方向に向いていっていただくというのは規制ではなく、むしろ緩やかな方向なので、私はむしろそのほうがやりやすいんじゃないかなと思っていたんですが、今の話だと必ずしもそうではないというご趣旨なんでしょうか。ちょっとすいません。

【環境保全対策推進官】 自動車交通局でございますけれども、かわりにお答えさせて

いただきます。

まず、メーカーの燃費の平均の公表というところでございますけれども、国土交通省といたしまして乗用車全体の平均燃費は公表しております。それは年々上がってきておりまして、ご質問いただいたご趣旨の、トップランナー、重量ごとに分けている基準については、重量化が進むのではないかと。それについて国土交通省のほうも見ておりまして、重量自体の増加はありません。重量はほとんど100キロ前後で推移しておりまして、重量増というところはございません。ただ、国土交通省として、平均重量だとかの推移を見ながら必要に応じて今後、検討していきたいと思っております。

【佐和部会長】 それでは、随分札が上がっておりますので、できるだけ1人2分以内ということでご意見を賜りたいと思います。

それでは、影本委員からどうぞ。

【影本委員】 私も皆さんと同じで、この「中間とりまとめ」は大変よく書かれていて、特に3章の評価とか4章の4.1、4.2の方向性というのは非常に具体的、定量的に書かれていて大変結構だと思うんですが、4.3の中長期的課題のところになった途端に非常に抽象的な表現で、非常にそっけない表現しかない。特に、4.3の(1)「新たな物流システム」とか(2)「技術開発・研究調査」とか(3)「国際協力」というのは、この位置づけといいますか、これがよくわからない。これが国交省の中長期的課題だとしたら非常に寂しいというんですか、特に技術開発のところは船舶からのCO₂排出という非常にマイナーな話を書いてあって、半減しようというところでこのような政策ではほとんど効果がないと思いますけれども、いかがでしょうか。

以上です。

【黒川委員】 私も全く同じ質問をしようと思ったので、同じですから繰り返しません。この4.3はものすごくコアなので、これしか書かないなら出さないほうがいいんじゃないかという意見です。

以上です。

【佐和部会長】 はい、次、坂本委員。

【坂本委員】 何を質問しようか考えていたんですが、あまり細かいことを言っても仕方がないので。

僕はこの審議会が始まる最初のときから、国土交通省にはいろいろな部局があつていろいろな行政をやっていますのでどうしても総花的になる、総合と言うけれどもただ束ねた

だけになってしまうというようなことを申し上げたと思います。そういう観点から、特に 30 ページ以降の 4.2 のところの「当面取り組むべき対策・施策の方向」を読みますと、やっぱりそういう感じがすごくして、まずは（１）に挙がっているのは、国土交通省なので交通政策が非常に重要だということで「環境に配慮したまちづくり・公共交通」ということで、最後 41 ページ、（８）「国民や企業の参加と協働」ということになって、どうも重みのつけ方が、私が期待しているような重みのつけ方とはやっぱり何かちょっと異なるんじゃないかという印象を強く持ちました。今からどうこうせよということはあまり期待しておりませんが、やはり私は、この地球温暖化の対策というのはもう国民運動的になったんですから、この 41 ページの（８）に書かれているようなことが最初にボーンと出たほうが、あっ、国交省は何かちょっと考え方が変わったというような印象を持たせて、そちらのほうが非常にインパクトが強いのではないかと思います。総合的な観点ということに対しても、そちらのほうが非常にインパクトがあると思いますので、もし可能であれば、その辺の章立てといたしましうか、そういう重みのつけ方を少し頭に入れて少し組み直していただけるとありがたいかなと思いました。

以上です。

【村上部会長】 ちょっとよろしゅうございますか。

【佐和部会長】 はい。

【村上部会長】 今の坂本先生、ごもっともでございますけれども、28 ページに（５）として「多様な主体の参加・協働」というのがあって、これはわりあい早い段階に出ておりまして、先生がおっしゃるのはこれを例えば一番最初に持ってきてはどうかというようなご提案かと思いますが、41 ページよりももっと前にこれが一応ございますので。

【坂本委員】 いや、前というか、僕は 4.2 の中で初めにという意味ですけれども。

【村上部会長】 ああ、4.2 の中でね。

【坂本委員】 ええ。

【佐和部会長】 内容構成の問題でご検討ください。

それから、次、崎田委員。

【崎田委員】 23 ページから 25 ページの間に、業界団体の自主行動計画についての評価というのが出ているのですが、運輸関係がこれからフォローアップだということでわりに簡単に書いてあるのですが、これでパブリックコメントを出すのであれば、例えば最初の社会資本整備分野と運輸分野を、もう少し数値の出し方や何かを同じような評価で、

わかりやすいような感じで提示しておいていただくと大変ありがたいかなと思いました。
よろしくお願いいたします。

【佐和部会長】 庄子委員。

【庄子委員】 まとめを拝見しておりまして、国土交通省がこの部分は全体として、この部分は踏み込んで、というようなところも散見されましたけれども、私は大変よくわかりやすくまとめられていると思っております。

私から2つほどあります。前回、建設3団体の話で、大変な努力をしてCO₂削減に進んでいるということでございました。この参考資料の中で、37ページの低燃費型建設機械普及率、2010年30%、これは大変厳しい数値ですけれども、多分それも達成するだろうと思います。つきましては、例えばこれを購入するに当たっての低利融資制度であるとか、政府、地方自治体、あるいはそれに類する団体が発注する工事においては、この低燃費型建設機械を50%以上使用してくださいというようなものがあっても良いと思います。

それからもう一つ、CASBEEの義務づけというのは少々先になるということで伺っておりますけれども、今、一般の国民は大変環境に対して熱心でございます。CASBEEそのものの事例評価というようなものを国土交通省が公開されて、これから新築しようという方たちが、まずはCASBEEでもって検討しようかというふうになってくれれば良いと思います。従いまして、ぜひCASBEEの取り上げ方を早めて、20XX年迄にはすべてというような具体的数値で明言していただければと思います。

私からはその2点だけでございます。

【佐和部会長】 それでは、進士委員、お願いします。

【進士委員】 最初に、萩原委員がおっしゃったとおり、“見える化”というのが私もちょっと気になりましたね。世田谷区で今、美しい日本語特区というのをやっているんですけども、ぜひ美しい日本語のほうがいいんじゃないでしょうか。

それは余計なことですが、今の業界がいろいろ努力をされているのはよくわかりました。そういうのはあまり市民レベルに直接アピールされていないように思うんです。表彰とか顕彰というのは書いてありましたが、つまり、少なくとも努力しているというのが、トヨタなんかは自前で広報していますからよくわかるんですけども、業界で頑張ってもあまり伝わっていないような気がするというのが1つと、それよりもこの中に書かれているのは、どこの項目にもクリアするとより高い基準をまた設定すると書いてあるんですよね。

そうすると、企業は必死になって頑張って、到達するとまた高くされるという話ですから、そのときにインセンティブをどう与えるのかというのと褒めてあげなければいけないというのが、セットでないといけないのかなというのがまず1つです。少なくともより高い基準をつくるというのがどういうバランスであるかということも、もう一つ大事だと思います。

それから、まちづくりについては、見直しというところで、私は見直しなのか変革なのかという区別をきちっとしておいたほうがいいかなと思います。見直しというのは従来路線を部分的に直していくという感じですし、こういう脱温暖化のために根本から都市像を描き直すというのは変革に近いだろうと思います。私自身の考えは、まちづくりについてはエコシティーという大きなコンセプトをやっぱりアピールすべきだし、市民生活はエコライフスタイルを徹底するということだろうと思うし、企業はやっぱりクリアプロダクツをやるということだと思うんです。先ほど総合化の話と章の立て方の話がありましたが、つまりそういう全体像、まちづくりはコンパクトシティーやいろいろな方法がありますが、少なくともエコロジカルなまちづくりにしていくんだというようなことと、そうするとその中にさっきの地産地消の話なんかも入ってくるわけですね。従来の経済原理で比較相対的にというだけではなくて、そこは少しコストアップしても地産地消でいくというようなことになるわけで、それはエコライフスタイルとつながっていきます。少なくとも大きく3つか4つに整理して、この国が向かおうとするのはこういう全体像で、一人一人はエコライフスタイルを徹底するんだ、都市像はエコシティーなんだと市民がわかりやすくしたほうがいいのではないかと。それを見せておいてほうがいいというバランスの問題です。

それからもう一つ、最後に申し上げます。都市緑化というのがあるんですが、吸収源対策の話のほうはうんと少ないんですよ。最後の都市緑化しかないわけです。具体的には確かに国交省の仕事だとなかなかそうはいかないんですけども、私は、まず都市公園であっても、国がやれるのは国営公園というのを持っていますから、あれはもっと徹底してほしい。数を増やす必要もありますし、もっと具体的に言いますと、生物多様性の問題もあるのですが、樹木がほとんどやられていないんです。日本の公園は全部、立派なこんな太い木になっていないんです。海外の公園や台湾なんかに行ってください。全部、ほんとうに二抱えもあるようなものが普通なんですよ。パリあたりに行ってもそうです。日本の公園は苗木みたいなものばかりです。樹木というものはそういうものだという環境教育

もしていない。ですから、ぜひ、出す話を減らすのと同時に、つくるというのをもっと明確に出す。このバランスがちょっと悪いような気がしております。

以上です。

【佐和部会長】 井口委員。

【井口委員】 資料1の4章の今後の方向性について、ちょっと各論になってしまうんですけども2点ございます。1つはITSというキーワードが、ETC、VICS、信号制御という交通流対策として挙げられていますが、ITS自体の可能性はおそらくそれだけではなくて、例えばライフスタイル転換のための意識啓発のきっかけにITを使うですとか、公共交通の利用促進のためのきめ細かな情報提供をするときにITSを使うですとか、いろいろなことにも活用できるのではないかと思います。今、環境ITSということが言われていますけれども、「環境ITSは市民参加のハードルを下げるためにやるんだ」というふうにやっている方がおっしゃっていますね。ITを使えない年代というのは確かに今はまだあると思います。実際、私がモビリティ・マネジメントなどをしているときに、紙などの媒体にキャンペーンで変わる方というのは中高年の方が多いです。でも、もしITを使えば、おそらく10代、20代の人にもそういうキャンペーンが到達するんじゃないかなと思います。というわけで、ITSというのはもうちょっと活用できるのではないかと思ったのが1点です。

2点目は30ページのコンパクトなまちということに関してなんですけれども、コンパクトなまちがなぜ必要かということを国交省としてもうちょっと強く、特に自治体にアピールしたほうがいいのではないかと考えております。といいますのも、私、茨城県の公共交通活性化指針の委員をしているのですが、その44自治体を対象にしたアンケートで、コンパクトシティーを推進すべきだと答えた自治体は40%でした。推進すべきでないと答えた自治体は16%、わからないと答えたのが25%、合わせると41%の人が何だかよくわからない、推進すべきではないと言っている。もし自治体がそういうふうに思っていたら、地域がコンパクトシティーになっていくわけがないので、その辺を国交省として強くアピールすべきではないかと考えます。

以上です。

【佐和部会長】 横島委員。

【横島委員】 3点です。1点は、私、全体を間違えているといけないので、確認しておかなければいけないんですが、目達計画というのは閣議決定された数値であって、国交

省が勝手にいじれないというような性質のものなのかどうなのか、ちょっと確認させてください。どうなんですか、各項目別の目達計画の法律的な位置づけです。

【国土環境・調整課長】 現行の目達計画自体は、既に閣議決定をされたものでございます。今、ご検討いただいているものは、それを今後見直すということも含めて、今回ご検討いただいたということでございます。2008年から第1約束期間でございますので、その1年前である今年度に目達計画の見直しをするということになっております。

【横島委員】 それで、3章なのですが、そうだとすれば、よかった悪かったという羅列だけでは見直しになっていないわけですし、極端に言えばこの目達計画はこう増やす、この目達計画は実現不可能だから実質可能のところまでこう下げるというふうな見直しが1例でも2例でも出ていないと、ほんとうの見直しとしての肉づけになっていないような気がするんです。全部やれとは言わないけれども、ざっとよかった、悪かった、無理だったというだけではなくて、ならば目達計画の数値をどうするかという例を引いてみてもいいのではないかと。そのような数字的説得力がないところに3章のあいまいさが出ているのではないかかというのが1点。

第4章はもうちょっとライトアップしなければおそらく国民的アピールにならないんですが、いい材料はたくさんあるんです。全部書いているから先生方に弱いところを突かれて、何だこれはというふうになるので、きちっとしたものだけを書けばいいのですよ。みんな書くからおかしくなる。その意味で取捨選択が足りないというのが2点目。

3点目、前書きと後書きが1章と5章になっていますが、私の文章論でいくと、1ページや十数行のもので1章にはならないですね。章立てができないから後書き、前書きと書くのです。それを1章と5章に振り分けて5章立てだというふうな形だけにこだわった魂胆ならやめた方がいい。1章から3章までで十分で、前書きと後書きが体裁よくしっかりついているというのでいいのではないか。

最後に一つ、先ほどから皆さんがとらえられている国民運動の部分ですが、41ページの下から5行目に、「地域レベル・個人レベルの『やる気』を上手に刺激する」、そんな乱暴な表現をできる審議会の委員は今、一人もいない時代なんです。こういう不用意な表現があと幾つかありますから見つけ出しておいてほしい。

以上です。

【佐和部会長】 米本委員、お願いします。

【米本委員】 私も簡単に申し上げておきます。

1つは、先回、日本でこれだけの特に行政マネジメントの蓄積があるのを、対外的な発信をして、しかもアジア外交のツールにしてはどうかというふうにちょっとだけ申し上げたんですが、非常に具体的に表現していただいて、ものすごくよくなったと思います。

報告書そのものは目達計画の評価ですけれども、2050年までに全世界で半減ということは、長期的な見通しについてどういうことを考えているかというのは、一応そちらの考え方を確認させていただきたいと思います。

1つは、先ほどのコンパクトシティの話なのですが、やはり日本というのは東京、名古屋、大阪の集中巨大都市とそれ以外の地方という二極化が進んでいて、しかも私ちょっと申し上げたいのは、地方は地域によって非常な人口減もしくは高齢化がめちゃくちゃに進んでいて、20年後、30年後に一体どうなるのかということを地方の方は非常に不安を感じている。それをこの温暖化対策の文脈でコンパクトシティと言われても、これは温暖化対策なのでそれでいいのですけれども、むしろ地方の都市をこれからどういうコンセプトで設計していくかということについて、人口減、高齢化についてどのようなご認識なのか、少し確認させていただきたいというのが1点でございます。なぜかという、今、私は滋賀県の市町村合併後の医療政策や何かを見ているんですけれども、ほんとうにコンパクトシティなのか、実は廃物利用なのか一体どちらなのかよくわからないし、それから限界集落というのがたくさんあって、これからこれをもう切ってしまうのか、なおかつ交通網を確保しておくのか、そここのところの国土交通省としての考え方を少し、これは特に文章を変えろという意味ではなくて中長期な確認をさせていただきたい。そういう意味ではやっぱり、行政とちらっと書いてありますけれども、国と首長レベルの動機づけというのは非常に違うと思いますので、首長レベルが頑張れるような方向に誘導してあげると大変いいと思います。

もう一つ、これは全く隠し球として、国土交通省として秘密研究に近いようなものをご研究されておいたらどうかなと思いますのは、日本の住宅の国内材を利用した木造住宅を、場合によってはリザーバーとして考えるようなコンセプトをつくって、認められないにしろ外交の交渉材料や国内の森林政策、あるいは国内材の利用と住宅政策を考えた上で、それを一つの長期的な温暖化対策のカードにし得るかもしれないということを、想定研究でも少しされてはいかがかなと思いました。

【佐和部会長】 鷲谷委員。

【鷲谷委員】 恐れ入ります。前回までの議論や意見を取り入れた中間とりまとめの案

になっているのではないかと思います。

それで、中長期的な政策に関する哲学のようなものとして、「はじめに」などに明示的に示すかどうかは別として、ここの報告書に入れるかどうかは別として、前向きな視点というのを示すということが重要だと思うんですけども、それは低炭素社会に向けた努力、そのための大幅な社会経済構造やライフスタイルの変更というものを、単に制約とか外からの強制ととらえるのではなくて、それをきっかけとしてより健全で清潔で快適でむだの少ないシステムやライフスタイルをデザインすることができるという意味で、革新のチャンスとしてとらえるという視点です。もしそのような革新の機会としてとらえてご政策を立てていくとしたら、政策の検討や選択に当たっては、削減や吸収源の効果に加えて、ほかにどのような社会的なメリットがあるかを意識したり吟味したりということが必要で、なかなかこの国土交通省の枠の中だけではできないことかもしれませんけれども、例えばコンビニ、デパートなどの営業時間というのが排出量の増加につながっているというのが先ほどのご報告の中にもありましたけれども、コンビニなどの営業時間を思い切って短縮することにすれば、削減効果はもとより、働く人の心身の健康に悪い深夜労働をなくすとか、お店が開いていることで青少年が夜更かしをすることを助長しているというような問題を解決したり、また深夜に起こりがちな犯罪の抑制の効果があるなど、社会にさまざまなメリットをもたらす可能性があると思うんです。国土交通省の枠組みでそれを今すぐ検討できるということではないかもしれませんが、政府全体としてはそういう削減だけに目を向けるのではなくて、もっと一石二鳥、三鳥にもなるようなシステムの変更に つながる政策を立てながら削減をしたり、また吸収源を整備していくという前向きな視点というものがこれから必要になってくるのではないかと、ご報告を伺いながら感じました。

以上です。

【佐和部会長】 それでは、これで一通りご発言いただいたわけですが、最後に村上部会長。

【村上部会長】 はい、ありがとうございます。

この報告書を見せていただいて、努力目標といいますか方向は大変きれいにまとまっているわけでございますけれども、もう一つの視点がいかに実効性を上げるかということでございまして、今、鷲谷委員が大変大事なことをおっしゃったと思うんでございますけれども、要するに問題は、特に国土交通省とか社会資本整備とか民生用エネルギーとかいうのは国民の協力が大事で、もうちょっと客観的に消費者のビヘイビア、どういう行動パタ

ーンをするかということを含後調べないと、一方的に国民の協力と言ってもなかなか協力が得られるかどうかわからないので、どうやれば彼らの行動パターンがこうだから協力を得られるのかという視点が必要かと思ひます。

そのとき、一つは環境倫理の問題、もう一つはベネフィットの問題、もう一つは市場メカニズムと、3つぐらい大きな視点があるかと思ひます。環境倫理のことはさんざんもう皆さんいろいろなことを言われていますから必要ないかと思ひますけれども、便益の問題ですね。これは今の驚谷先生のお話にやや関連するのですけれども、個人と社会がこういう温暖化対策を推進することによってどういう便益があるか。これはちらっと書かれているのでございますけれども、それをもう少し詳しく、特にその場合、エネルギー的な利便とエネルギー以外の利便と、もう一つは個人の利便と社会的な利便という視点が必要かと思ひまして、そういう広い意味での利便、単に得というよりも社会の利便というのは、大きな社会貢献でございましてかそういったことを十分明示することによってより一層の消費者の行動というものの分析がされて、協力が得やすくなるのではないかと思ひます。要するに、一方的に国民の協力と言っても、協力してくれなければ仕方がないわけですね。だから、消費者のビヘイビアという問題は中長期のところに入れてはどうかと思ひます。

それから、先ほど米本委員が伝統住宅のことをおっしゃいましたが、私、全く賛成で、それは37ページの1行目とか3行目にちらっと入っていると思ひます。多分これは日本の大変な資産で、木造住宅をどう活用するかという問題は大変ご指摘のとおりと思ひます。

それから、影本委員と黒川委員が最後の中長期のことをおしかりいただきましたけれども、私もこれは大変にそう思っておりまして、きょうが最後であとは座長に任せるとなると、中長期のところはちょっとつらいなという感じを抱いております。

以上でございます。

【佐和部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、最後に私から一言。先ほど、お答えにはならなかったわけですが、28ページに付加価値という言葉を使われているのは、ここはやはり費用対効果というような形で書き直されることをお勧めいたします。

それから、“見える化”というのも正されたほうがいいと思ひます。

それから、インセンティブ云々のことについて横島委員でしたか、何か書き方がおかしいという、「地域レベル・個人レベルの『やる気』を上手に刺激する」、これは少なくとも「上手に」を取れば、まだ違和感がないんじゃないかと。

それから、この図表の31ページのところに……。

【村上部会長】 参考資料1ですね。

【佐和部会長】 参考資料の図で、ここで今ふと思ったんですが、公共交通機関の輸送人員が増えればCO₂の排出削減につながるというのは、自動車から電車に乗りかえているのだったらわかるのですが、どうも必ずしも輸送人員の数のみでは何か変だなという感じがするんですね。ですから、ここのところの意味をもう少しきっちり明らかにしてほしいということです。

それからもう1点、一番最後の41ページのところにさっきもちょっと話題になった都市緑化というのがございますけれども、都市緑化ということはCO₂の吸収源ということのみならず、例えば屋上緑化とかそういうことで、実際問題として冷房のエネルギー消費を減らすというような効果もあるので、その点もしっかりとここに含まれているのかどうか、その辺、幾つかの疑問があります。

今ここでお答えいただく必要はございませんけれども、何はともあれ、今、出された意見についてすべてお答えいただく時間はございませんので、何かこれだけはということがあったら事務局のほうからお願いします。

【国土環境・調整課長】 1点、私の答えが不十分で誤解を与えたところがあるかもしれません。と申しますのは、この見直しの位置づけですが、目達計画については、現行の目達計画についてきちんと予想したとおり進んでいるかということについて評価しなさい、レビューしなさいというのが一番の眼目でございます。それは3章の中でやらせていただいているということになります。それに加えて、現下の厳しい状況を踏まえて追加的な対策の方向性を考えるということがございます。今回は、位置づけが中間的なとりまとめとなっておりますが、この意味するところは、今回、追加的な方策の方向性についてまとめをしていただいた。これに基づきまして具体的な施策を予算、税制等の形で詰めていって、CO₂の削減をどれぐらい定量的にできるかということを詰めていくという作業をいたすわけでございます。この結果を受けて最終的なとりまとめをするという段取りになっております。

【佐和部会長】 それともう1点、「はじめに」と「おわりに」に第1章と第5章というのをつけるのはやっぱりおかしいと思いますので、これは全3章になるということにして、それから中長期的なところをもう少し肉づけしていただくというようなことで、本日は随分多くの意見が出されたようですが、皆様方からいただきましたご意見を踏まえた上で、

事務局と社会資本整備審議会の村上部会長、交通政策審議会の部会長である私に、必要な修正をお任せいただく、そして最終的な形にまとめて公表するという事でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【佐和部会長】 では、そのようにさせていただきます。

この「とりまとめ」は、これまでの両部会の議論が凝縮されているものでございます。国土交通省は、これから目標達成計画の見直し作業を進める際に、ここで示された方向性を十分に踏まえていただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

最後に、総合政策局長より閉会のごあいさつをお願いいたします。

【総合政策局長】 それでは、私から一言御礼申し上げます。

昨年の11月から、社会資本整備審議会環境部会5回、交通政策審議会環境部会5回、それからきょうを含めまして合同会議2回、開催をしていただきまして、大変精力的にご審議いただきましたことを、まず厚く御礼申し上げたいと思います。

環境問題、特に地球環境問題については、先日のハイリゲンダム・サミットでも非常に大きなテーマでもありましたし、来年の洞爺湖サミットの主要テーマであることは決まっているわけでありまして。また、昨今、いろいろなマスメディアでもいろいろな観点からこの問題が取り上げられておりますので、文字どおり国民的な課題として待ったなしになっているという状況認識でございます。

きょうも、非常に多岐にわたるご意見をいただきました。私も、いずれもごもつともなご意見だと承っております。まちづくり、都市構造の問題、あるいはライフスタイルやビジネススタイルにかかわる問題、あるいは環境負荷低減の取り組みをどういうふうに評価するかといった問題や、国民の協力あるいは国民運動といった問題はそれぞれ重要な切り口ではありますが、また難しいテーマであることも確かではないかと思っております。国土交通行政の領域は、我が国が地球温暖化の成果を確実に達成するという前提に立てば、この分野で実績を上げることが不可欠だと思っておりますし、住宅・建築物、運輸分野に限らず、私どもの領域のさまざまなところで大なり小なり確実に実績を上げるということに努力をしていきたいと考えております。

きょういただきましたご意見は可能な限り整理をし直しまして、両部会長の了解をいただいた上で中間とりまとめにさせていただきたいと思っておりますし、今後の段取りとしては、まずこれまでのご議論を20年度の予算要求や税制改正の案として政府の中で持ち出して、

年末に向けて実現していくということが大切でありますから、その私どもの作業に最大限反映をさせていただきたいと、このように思っております。その上で改めて目標達成計画の見直しについて、また秋以降ご議論いただく場を設けたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

最後に、私どもの事務局の体制でございますけれども、これまで松田課長、甲斐課長という2人の課長が担当しておりましたが、7月1日から国土交通省の組織をいろいろ改変する中で、環境政策課という1つの課で国土交通省の環境政策を一元的に担当することになっております。だれが課長になるかはまだはっきりしておりませんが、課長がどうなるかはともかくとして、いずれにしても事務の体制としてはより一元的に実施できる仕組みが7月からでき上がりますが、私ども精いっぱい頑張りますので、部会長はじめ委員の皆様方には、今後とも引き続きご指導のほどよろしくお願いいたします。

ほんとうにありがとうございました。

【佐和部会長】 局長、ありがとうございました。

それでは、事務局から何か連絡事項があればお願いします。

【地球環境対策室長】 本日、委員の皆様からご意見をいただきましたが、それ以外に追加でご意見がございましたら、一番下の「追加意見について」というペーパーにありますとおり、1週間後の7月2日（月）までに事務局までご連絡ください。本日のご意見とあわせまして両部会長に修正をお願いした上で、この中間とりまとめの最終版を公表させていただきます。

以上でございます。

【佐和部会長】 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 —