

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6回合同会議

平成19年11月1日（木）

【国土環境政策企画官】 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6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。

配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1、参考資料1、参考資料2までご用意しております。また、資料一覧には掲載ございませんが、それにつけ加えまして、前回、9月13日における資料の抜粋であるカラーの1枚紙、それに加えて、国土交通省環境行動計画のコピーの冊子でございます。また、横島委員からご提供ございました「RENEW」というパンフレットをあわせて卓上配付させていただいております。漏れている資料がございましたらお知らせいただけますよう、お願いいたします。

本日は、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名が出席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、議事録につきましては、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きまして公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願います。

本日は、社会資本整備審議会環境部会、交通政策審議会環境部会の合同部会でございます。本日は、政策レビューにつきまして9月13日にご説明させていただいたものでございますが、本日第2回のご説明となるということでございます。

両審議会の環境部会におかれましては、地球温暖化対策の京都議定書目達計画の評価見直しにつきまして6月に中間とりまとめをいただいております。また前回、9月13日の審議会におきましても、自主行動計画のフォローアップということで、各業界団体のヒアリングをしていただいたところでございます。これにつきましては、今後、年末の最終

とりまとめに向けまして、さらにご審議をいただくということでございます。

一方で、本日の審議でございますが、国土交通省の環境政策に関する政策レビューに関してご審議をいただきたいというものでございます。この政策レビューでございますが、国土交通省の環境政策全般につきまして、国土交通省みずからが政策評価を行うというものでございます。政策レビューの成果を踏まえて、国土交通省の環境政策を取りまとめました環境行動計画の見直しを行うというものでございます。審議会におかれましては、我々が政策レビューをするに当たっての専門的知見に基づくご助言をいただければというものでございます。

なお、政策レビューでございますが、地球温暖化対策を含む国土交通省の環境政策全般につきまして総合的な点検を行うものでございます。地球温暖化対策につきましては先行する形で、これまでの環境部会におきましても数次にわたりご審議をいただいておりますので、そちらの審議結果、審議内容につきまして反映する形で取りまとめを行いたいと考えているところでございます。

本日の会議の時間の関係もでございますので、異動がございました当局の幹部のみご紹介させていただきたいと思っております。

総合政策局技術参事官の望月でございます。

【官房技術参事官】 望月でございます。10月16日にかわりました。よろしく願いいたします。

【国土環境政策企画官】 さて、本合同部会の座長でございますが、社整審環境部会の村上部会長、交政審環境部会の佐和部会長に交互をお願いをしておりますが、今回は村上部会長に座長をお願いしております。

それでは、以後の進行につきまして、村上部会長、よろしく願いいたします。

【村上部会長】 皆様おはようございます。それでは、これから私のほうで議事を進めさせていただきます。

ただいま井上国土環境政策企画官からご説明ございましたように、きょうは国交省の政策のレビューということでございます。前2回は産業界からのヒアリングということでしたが、本日は少し雰囲気違います。既に9月13日に第1回の説明はしていただいておりますが、きょう再び詳しくご説明いただきます。きょうの議題はこれだけでございますので、審議の時間は十分でございます。後からゆっくり皆様からご意見を承りたいと思っております。

それでは、事務局からご説明をお願いします。

【国土環境政策企画官】 では、資料1に基づきましてご説明をさせていただきたいと思いをします。

まず、環境行動計画の概要につきましてご説明させていただいた後、環境をめぐる外部情勢の変化についてのご説明をさせていただき、最後、環境行動計画の主な取り組み、こちらは主要施策17項目でございますが、その達成状況につきまして私どもが自己点検をさせていただきます。そちらの説明をさせていただきたいと考えております。委員の皆様方におかれましては、全般的な取り組み状況につきましてご評価をいただき、忌憚のないご意見を賜ればと考えてございます。また、今後重点的に取り組むべき分野など、国土交通省が行うべき方向につながるご意見を頂戴できれば幸いと考えてございます。

では、資料1の1ページからご説明をさせていただきます。まず、国土交通省環境行動計画という、国土交通省の環境施策の全体像を平成16年6月に国土交通省として取りまとめさせていただきます。当時、省内で議論を行いまして、まず基本的な考え方につきましては、環境の保全・再生・創造は国土交通行政の本来的使命であるという位置づけを行っております。その中で、国土交通行政のグリーン化を進めていくという中で、4つの視点というものを打ち出したところでございます。

1点目が、行政の全段階を通じた環境負荷の低減というものでございまして、例えば構想段階及び計画段階から最終段階に至るまで、行政の全段階において環境負荷の低減を促進していくという視点でございます。

2点目、こちらは例えば水質改善等の分野におきまして、広域・流域の視点を重視していくという視点でございます。

3点目は、施策の総合的・集中的投入という視点でございまして、統一の目標を有し、各主体が参加して総合的な計画を樹立し、これに従って各種の施策を効果的に組み合わせしていくという視点でございます。

4つ目の視点といたしまして、国民各界各層との連携・協働と情報の共有化の促進というところでございます。市民ですとか、NPOの皆様、企業等国民の各界各層との連携・協働の体制を確立していくという視点でございます。

このような4つの視点に立ちまして施策を取りまとめたということでございますが、その中で特に打ち出すというところでございまして、6つの改革という打ち出しを当時したということでございます。

2ページ目に書いてございますが、1点目といたしまして、社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入という改革でございます。

2点目といたしまして、環境負荷の小さい交通への転換ということでございます。

3点目が環境に関する感度の高い市場の整備ということで、環境の分野にも市場原理を取り入れていくという発想でございます。

4点目は、持続可能な国土の形成について重点的な施策を取りまとめた施策群でございます。

5点目は、循環型社会の形成に向けて重点的に行う施策の群という取りまとめをしたところでございます。

6つ目の改革でございますが、こちらは目標の実現力を高める推進方策ということで、方法論といいますか、手続論等に着目した形での打ち出しを行ったという、この6つの改革を前面に押し立ててやってきたということでございます。

また、これに加えまして、一番下のところになりますが、新たな施策展開として、全部で299の施策を行うということで計画のところに盛り込んだというものでございます。地球温暖化問題への対応、循環型社会の形成、健全な自然環境の確保・水循環系の構築、良好な生活環境の形成等々、分野ごとに重点的な施策を取りまとめたという体系になってございます。

以上が環境行動計画の全貌でございます。

続きまして、3ページ目でございますが、環境行動計画に並行いたしまして、第二次環境基本計画、これは閣議決定でございますが、これに基づき国土交通省環境政策の基本的方向というものを国土交通省として定めてございます。こちらは、国土交通省としての環境配慮の方針をまとめたというものでございまして、内容といたしましては、施策の柱と数値目標を含む施策の目標をコンパクトに取りまとめて打ち出したという内容のものでございます。環境行動計画と基本的方向の二本立てで政策を推進してきたところでございます。

4ページ目でございますが、この環境行動計画と基本的方向につきましては、毎年度フォローアップを行い、そのフォローアップ結果をインターネットで公表してきたという形で、進捗状況のチェックをこれまで行ってきたところでございます。

以上がこれまでの国土交通省の環境政策の体系ということでございます。

続きまして、5ページ目以降でございますが、環境行動計画、平成16年6月に策定を

したということをごさいます、当時以降の環境・エネルギーに関する主な議論を、もう既にご案内のことではごさいます、まとめてごさいます。おそらく環境行動計画の見直しとレビューをするという際には、こういう新たな視点を我々として踏まえた上で検討していくということだと認識しております。

6 ページ、1. でごさいます、一番根本的なものとしたしまして、平成18年4月に第三次環境基本計画が策定されたということがごさいます。持続可能な社会をつくり出すという考え方に基づいて、幾つか視点が示されております。

1 点目でごさいます、環境的側面、経済的側面、社会的側面、こういったすべての側面を統合的に向上させていくということで、持続可能な社会を築いていくという視点であるとか、あとは「もったいない」という考え方を生かしつつも、100年後の世代にも伝えられるライフスタイル、ソフト的な観点からの転換という視点も打ち出されております。

また、自然環境の多様性の維持と質の向上・回復、既存物への着目によるストックとしての国土の価値の増大という観点。

続きまして、最大限の科学的知見については追求しつつも、一方で、不確実性を踏まえた形で予防的な取り組みを行うと。例えば、アスベストの際に非常に取り上げられた部分でごさいます、予防的取り組みという視点についても打ち出されております。

続きまして、連携の強化ですとか、広範な主体による参画、行政と国民とのコミュニケーションの向上ですとか、また、国際的な戦略も必要であろうということも打ち出されております。また、例えば地球温暖化対策等につきましては、50年スパンの長期的な環境影響ですとか対策が必要ということをごさいます、バックキャスト的な手法も採用していく分野があるという打ち出しがなされたところでごさいます。

続きまして、2. でごさいます、21世紀環境立国戦略の策定ということで、これは本年6月に閣議決定を政府として行ったというものでごさいます。環境基本計画をもとに、外交の動きを意識して、政策的・戦略的に記述をしておるというものでごさいます、世界に打ち出していくということに重点が置かれておるということをごさいます。

その中で、やはり地球規模での環境問題の深刻化、3つの危機があるという指摘をしておりまして、その中で持続可能な社会に向けて低炭素社会、循環型社会、自然共生社会の実現が必要ということをごさいます。また、持続可能な社会の日本モデルを構築して、アジア、世界に打ち出していくということが打ち出されております。

また、戦略1 といったしまして、温暖化に関しまして長期ビジョン、中期戦略、そして、

目達計画の確実な見直しということを目指して、「美しい星50」というビジョンをここで打ち出しておるといふものでございます。

ページをおめくりいただきまして、7ページ、8ページ、こちらは、地球温暖化対策に関しまして近年の動きをおさらいしたものでございます。詳細な説明は省略させていただきたいと思っております。

また、9ページでございますが、8.につきましては、循環型社会形成推進基本計画、循環型社会に関する基本計画を現在、中環審で検討しておるといふことでございます。それから具体的な指針ということで、8月に一定の方向性が示されておるといふものでございます。基本的には、第三次環境基本計画の中での循環型社会に関する基本的な考え方等を基本としつつ、自然の物質循環及び社会経済の物質循環双方の適正な循環の確保が必要といふ打ち出しをしておるところでございます。

9.でございますが、生物多様性に関する近年の考え方ということございまして、つい先日、本年9月でございますが、中環審で第3次の国家戦略案が取りまとめられたといふことでございます。施策は着実に進展はしているものの、3つの危機は依然として進行しておるといふことでございまして、100年先を見通した上で、今後5年間程度を視野に入れて取り組むべき施策ということで、4つの基本戦略がそこで示されておるといふものでございます。

以上、平成16年以降示された新たな考え方を我々として踏まえる必要があるといふことでございまして、10ページのほうに、環境に関する最近の議論から抽出した論点といふものを我々なりに整理したといふものをまとめたところでございます。

1点目といたしましては、総合的・統合的な施策展開ということでございます。低炭素社会・循環型社会・自然共生社会の統合的な展開、2点目といたしましては、環境面・社会面・経済面の統合的な向上による効率的・重点的な施策の展開、3点目といたしましては、ハード・ソフトの組み合わせなど手法のベストミックス、4点目でございますが、適正な物質循環、生態系ネットワークなど「つながり」を確保していくといふ1つの論点があるのではないかといふことでございます。

2点目といたしましては、ソフト・マネジメントの重視ということでございます。連携ですとか、国民運動、市民参加、コミュニケーションの促進という視点が打ち出されております。また、ライフスタイルですとか、ビジネススタイルといったソフト面での変革・転換を図っていく必要があるといふ論点の整理でございます。

3点目といたしましては、国際連携を強化していくということでございまして、日本の技術・ノウハウ、いわゆる日本モデルと称しておりますが、の国際的な発信、枠組みづくりへのリーダーシップを発揮していく。2点目といたしましては、アジアをはじめとした世界の発展、繁栄に貢献をしていくという視点でございます。

4点目、こちらは中長期的な視点・不確実性の考慮が必要ではないかという整理でございます。1点目といたしましては長期ビジョンが必要ではないか。また、その長期的な影響ですとか、対策となる問題については、バックキャスト的な手法も取り入れるべき行政分野があるのではないか。3点目といたしましては、科学的知見を追求しつつも、予防的な取り組み方法の考え方等々、不確実性というものも考慮していくという考え方が打ち出されているということを整理してございます。

11ページ以降でございますが、国土交通省の環境行動計画、先ほど2ページのところで6つの改革というものをご説明いたしました。その6つの改革で取り上げております個々の施策、全部で17項目に及びますが、それぞれにつきまして我々なりの進捗状況、チェックを簡単に資料としてまとめたものでございます。

かいつまんでご説明をさせていただきたいと思っております。1つ目の大きな柱といたしまして、社会資本整備におけるライフサイクル・マネジメントの導入ということでございまして、社会資本整備の分野で環境を内在化していくという取り組みでございます。1点目は、社会資本整備の計画段階での取り組みということでございまして、従来から事業の構想段階において住民参加手続等を講じていくという取り組みはしておったところでございますが、それに加えて、その構想段階において環境の保全・再生・創造の観点から総合的に評価する仕組みを検討していくということを打ち出しております。

これにつきましては、主な成果の2つ目の黒丸でございますが、本年3月から検討会を設置いたしまして、計画策定プロセスをより透明化させると。環境省におきましても、「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」というものを策定しておりますので、こちらを踏まえた形で社会経済面、環境面等総合的な観点から構想段階で評価のあり方等を強化していくというものについてのガイドライン策定の検討を行っておるということでございます。これにつきましては、平成19年度中に新たなガイドラインを策定するというもので、現在検討を行っております。

13ページをおめぐりいただきまして、続きましては、事業の実施段階での改革ということでございます。環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進ということでございます。

自然再生の推進ですとか、計画的な緑化の推進にこれまで取り組んできたというものでございます。データの的にも、非常に小さな字で恐縮でございますが、失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合というものが、平成19年度までに約2割という目標を掲げておりましたが、大体15%ぐらい現時点で達成ができておるという成果でございます。

課題といたしましては、自然再生の推進に当たりましては、科学的・客観的な手法が不足しておるということございまして、まだまだ科学的な研究の積み重ねが必要であるという点、あと地域での合意形成が必要であると、連携した取り組みを行っていくということには、目標の立て方を考えていかなければいけないという課題が浮き彫りになってきたというものでございます。

3点目といたしまして、14ページでございますが、これは計画、実施、そして、管理段階での改革というものでございます。アセットマネジメントの導入ということでございます。現在、高度経済成長期に集中投資いたしました社会資本が高齢化をしておるということで、建設後50年以上経過する社会資本の割合というものが平成18年度から28年度までの10年間で急増するということございまして、例えば道路橋梁で言えば、現在6%のものが20%まで増えていくということで、限られた財政状況の中で適切なマネジメントと、そして、構造物の寿命の延長ということを図っていかなければいけないという問題意識でございます。

これにつきましては、橋梁等を中心に検討を始めたということでございますが、今後の方向のところでございますが、点検の工法ですとか、劣化予測の手法等の技術開発、技術基準の見直し等々について、まだまだ今後整理していく必要があるという検討段階になってございます。

1枚おめくりいただきまして、15ページでございますが、2つ目の大きな柱ということで、環境負荷の小さい交通への転換。こちらにつきましては、3つ項目がございますが、いずれも地球温暖化対策の部分でご説明をさせていただいておる項目でございます。いずれも温暖化対策ということで、エネルギー消費の効率化を図っていくという取り組みでございます。

そのうち、①でございますが、これは物流の分野における取り組みということでございまして、物流事業者と荷主等がパートナーシップを組むことによって、従来できなかったようなCO₂削減の取り組みができておるというものでございます。事例といたしまして

は、そこに掲げておりますようなスーパーグリーン・シャトル列車ということでございまして、CO₂削減量も年間6,100トンということで実績が上がっておるということでございます。

ただ、実績は上がってございますが、課題といたしまして、例えば店着価格制ですとか、過度なジャスト・イン・タイム輸送、こういった荷主さんと物流事業者がパートナーシップを組んでもなかなか解決できないような大きな商慣行が存在するですとか、あとは、もっと消費者の方も含めて取り組んでいく必要があるという課題が掲げられてございます。

16ページ、交通分野での2点目でございますが、環境的に持続可能な交通、ESTと呼んでございますが、こちらのモデル事業をこの3年間、平成16年から18年までかけて実施をしてきたというものでございます。公募に基づいて全国27地域を選定いたしましてモデル事業を実施してきたということでございます。まず、CO₂排出量の削減目標を設定して、ソフト施策、短期的ハード施策、長期的ハード施策をミックスした形で総合的に対応すると、それによって非常に大きなCO₂削減効果が得られるというものでございます。

課題といたしまして書いてございますが、検証しました結果、ソフト施策と短期的ハード施策をあわせて実施すると、これが非常にCO₂削減効果が高いというものでございます。ただ、長期的ハード施策、例えば新線の整備等につきましては、ソフト施策と実施のタイミングを合わせないとなかなかCO₂削減効果が期待できないという課題も浮き彫りになってきておるということでございます。

ページをおめくりいただきまして、3点目、環境にやさしい東アジア物流ネットワークの実現ということでございまして、物流の分野でアジアへの貢献、世界への貢献という視点から打ち出したものでございます。日本における効率的な物流制度を東アジア地域にもネットワークという形で広げていく取り組みができないかということでございまして、主に人材育成の観点からこれまで施策を講じてきたということでございます。ただ、課題といたしまして、まだまだ各主体における環境意識が不徹底ですとか、アジア域内でのサービスレベルが不均衡という課題が浮き彫りになっておるということでございます。

18ページに移らせていただきまして、3つ目の大きな柱、環境に対する感度の高い市場の整備ということで、2つ施策を挙げてございます。こちらもいずれも地球温暖化対策という観点から既にご審議をいただいておりますが、1点目といたしましては、住宅・建築物の省エネ、長寿命化というものでございます。

主な成果といたしまして、まず省エネ法の改正を行っております。これは規制的な手法によって行ったというものでございますが、市場に認められる施策ということで、CASBEEの開発・普及にも取り組んできたというところでございます。ただ、課題といたしまして、まだ近年、家庭・業務部分のCO₂排出量というのは増加傾向にあるというものがございます。

また、今後の方向性のところで1点、住宅の長寿命化ということも書かせていただいております。200年住宅ということで現在取り組んでおるといような新しい考え方についても今後の方向性ということで盛り込ませていただいているところでございます。

環境に対する感度の高い市場の整備の2点目といたしまして、19ページでございますが、環境にやさしい経営の促進ということで、トラック運送事業者さんですとか、バス事業者さん、タクシー事業者さんを対象といたしまして、グリーン経営認証制度という、グリーン経営を我々として認証する制度というものがございます。こちらについて普及を図っていくということに取り組んでいるところでございます。

主な成果といたしましては、例えば認証を取られた業者さんの燃費の向上ですとか、交通事故の減少というものは数字として、成果として上がっておるというところでございます。

ただ一方、課題といたしまして、まだ荷主に対する同制度の認知度が低いということで、取得事業者が荷主から優先的に選定されない、まだまだ感度の高い市場は形成に至っていないという課題ですとか、インセンティブが不十分という課題が見えてきたというところでございます。

20ページ以降でございますが、持続可能な国土の形成ということでございまして、いわゆる自然環境ですとか、自然の循環というものの中で主要な施策をピックアップしたものでございます。20ページ、こちらは全国海の再生プロジェクトの推進ということでございまして、東京湾、大阪湾等の閉鎖的の海域におきまして水質改善に向けて各事業を連携して、1つの行動計画を策定して、総合的に施策を推進していくというものでございます。平成16年度以降、東京湾、大阪湾に続きまして伊勢湾、広島湾の2海域におきましても、行動計画が策定されまして、事業が実施されておるとい状況でございます。

また、法的措置につきましては、平成17年に下水道法が改正されてございます。こちらは、いわゆる窒素ですとかリンの高度処理を図っていくという中で、下水処理場間での削減目標の取引を可能とするという制度を法律上創設したというものでございまして、こういう制度を使いながら、着実に事業を実施していくというところでございます。

21ページをおめくりいただきまして、水と緑のネットワーク化の推進という項目でございます。緑の基本計画、景観計画等に基づいて、緑のネットワーク、また、その水のネットワークの形成を総合的に支援していくというものでございまして、確実にその事業を行うことでネットワーク化が推進されておるということでございますが、今後の方向性のところでございますが、特に緑地につきましては、今後民間事業者、民有地における緑化が必要であろうという課題になってございます。

持続可能な国土の形成、3点目でございますが、水・物質循環システム健全化の推進ということでございまして、「国土の質を回復する」という目標を掲げまして、水の循環、土砂の循環、生態系の循環に加えまして、栄養塩類も含む多様な循環系の再構築を図っていかないかということで、取り組んでおるということでございます。

現時点では研究をしておると。管理指標案ですとか目標案の検討を行っておるというところでございますが、今後は、今後の方向性のところに書いてございますが、モデル地域等を選定して、実際にやっていくということができないかという段階でございます。

23ページ、こちらは「海洋の健康診断表」を提供いたしますということで、気象庁におきまして、環境汚染防止対策ですとか、地球温暖化防止対策等の策定に貢献をすると、長期的データを提供するという観点から「海洋の健康診断表」というものを策定をして、提供しておるというものでございます。

24ページに移らせていただきまして、循環型社会の形成、5つ目の柱でございます。1点目は、建設工事のゼロエミッション化、建設リサイクルの話でございます。こちらにつきましては、建設リサイクル法等に基づきまして対策を講じておるということで、建設廃棄物全体の再資源化率は92%まで高まっていると。目標が平成22年度までに91%達成するというところでございますので、かなり順調に施策が推進しておるということでございますが、一方で、まだリサイクル率が向上していないもの、例えば建設汚泥ですとか、建設発生木材、混合廃棄物というものがございます。こういうものについては、引き続き対策を講じていかなければならないということでございまして、審議会の下に置かれます環境リサイクル推進施策検討小委員会におきまして現在検討を行っておるということでございます。

25ページでございますが、FRP船、Fiber Reinforced Plastics 船ということでございますが、繊維強化プラスチックによりできた船舶ということでございます。こちらのリサイクルシステムを構築するというところでございます。これにつきましては、平成17

年度以降、19年に向けて全国展開をしてきたということで、システムが構築されつつあるという状況でございます。これにつきまして、順調にリサイクルシステムが全国展開されておるといってございまして、今後の方向性として、処理ルートですとか、料金体系の見直しということを通じて利用者の利便性を向上させていくと。また、その制度の認知を高めていくことが必要であるということでございます。

26ページでございますが、静脈物流ネットワークの構築ということで、全国的にリサイクルポートの整備を行っているというものでございまして、全国21の港湾におきましてリサイクルポートの指定を行ったということございまして、目標として、右の青く塗られた四角の中に、循環資源の海上輸送への利用転換による輸送コスト低減率とございまして、これにつきまして、おおむね19年の目標を達成できる進捗状況という形になってございます。

27ページ、28ページ、こちらは6つ目の柱ということでございまして、目標の実現力を高める推進方策ということで、国土交通省の率先実行といたしましては、官庁管轄分野につきまして環境の負荷の低減の努力を行っておると。28ページでございますが、観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進ということで、基礎的な技術開発等についても環境分野で推進をしておるといってございまして。

次のページ以降は、参考ということでつけさせていただいております。先ほどご紹介をいたしました国土交通省環境政策の基本的方向、こちらの数値目標等を掲げたものでございまして、そちらのフォローアップ結果、平成19年6月に出したものにつきまして検討させていただいておるといってございまして。

資料の説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【村上部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから皆様のご意見を承りたいと思います。特に座長のほうからお願いしたいと思いますのは、10ページに論点の整理というページがございまして、このページや、12ページ以降の全部で17ぐらいの取り組みの問題、あるいは全体を通じた環境政策のあり方とか、その辺を中心にご審議、ご意見をいただければ幸いです。

また、毎回でございますけれども、ご発言際には、名札を立てただけると座長が便利でございますので、ご協力をお願いします。

【崎田委員】 最初に発言させていただきます。

今お話しさせていただいて、平成16年ごろからこの行動計画というのを策定して、積極的に

進めていっしやるという状況がわかりまして、これをより具体的に定着していただきたいと強く思いました。今10ページというお話がありまして、この10ページあたりで今後どう広げるかというところのお話なのだと思いますが、今までトップランナーを支援して、できるだけそういう先進事例をつくっていくところに努力されていたところがあると思うのですが、これからはできるだけ情報を共有して、さまざまな施策を総合化して、具体的に相乗効果を上げるという、できるだけ早く上げるというところに来ているのだと思います。そのために、相乗効果を上げるための戦略的な仕掛けというのが今必要になってきていて、例えば税制の問題であるとか、そのためにどうしていくかというその辺の仕掛けをできるだけ早くしていただきたいと思っています。

また、この10ページの4.の①のところ、超長期ビジョンの必要性という話がありますが、こちらの国土交通省の関係の審議会でもさまざまな超長期のビジョンが策定されていると思うのですが、環境省でも先日、中央環境審議会でも超長期ビジョンについて報告がありまして、こういういろいろなところのまとめを政府全体で共有していただきながら、そういう将来像に向かってこのままでいいのかどうか、あるいは、どこを強化したらいいのかを具体的に話し合えるような雰囲気をもっと高めていっていただきたいと思っています。

なお、具体的などころで少しだけ意見を申し上げます。例えば物流のところ、環境負荷の小さい物流体系の構築とか、こういうあたりの課題がかなり明確に出てきていて、方向性というのでも出てきている。どれもかなりしっかり方向性が出てきておりますので、そういうところを具体的に始めていただきたいのですが、特に市民のライフスタイルなどの変化と関係があるところはできるだけ早くそのような輪を広げていただくことで、社会全体がほんとうに一緒にやらなければいけないのではないかという意識が出てくると思いますので、そういうソフトとハードのきちんとした連携で効果を上げるというところを明確に示していただければありがたいと思います。

今の物流のところなども、消費者が例えば早い物流にばかり目が行ってしまうわけですが、適切な時間で届けばいいとお願いすると安くなるのかとか、逆に早く言えば高くなるけれども、ほかは普通なのかとか、そういうことが具体的に話し合えるような場づくりを進めていくということが必要なのではないかと考えております。

あと、後ろのほうの海のプロジェクトがいろいろ出てきているのですが、私、全国の地域環境活動をしているような団体と連携・交流をしているのですが、このところ、

海辺のごみに関心があるところが大変増えてきています。後ろの23ページの「海洋の健康診断表」とか、その前後に、海洋の水質とか海洋に関係することがたくさん出てきておりますけれども、海のごみの場合には、川から流れ出ているもの、海辺で廃棄されるもの、あるいは海外から流れ着くもの、多様にあると思うのですが、そういうものに対してのきちんとした取り組みを、そのような検討会が始まっていると伺っておりますが、できるだけその情報を発信して、国全体の関心を高めながら、早くその方策の方向性を決めていただければありがたいと思っております。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した。

少しまとまったところでまた、今のご提言に対しまして、事務局からご意見をいただきたいと思えます。

では井口委員、お願いします。

【井口委員】 多少細かいことになりますが、16ページ、ここに環境負荷の小さい交通への転換とありますが、交通負荷の小さい都市への転換という発想というのは入れられないでしょうか。都市というのはここでのテーマではないという考えかもしれませんが、私のような交通屋には交通問題でもあります。といいますのは、高齢化が急速に進んでおります。過疎地はもちろんのこと、都市から少し地方へ出れば、年寄りの交通手段というのは軽自動車なんですね。これはもっと高齢化が進んでくれば、軽自動車さえ運転できなくなるわけです。

そこで、コンパクトシティというような発想が出てきていますね。要するに、過疎地の人たちを全部都市に集めてしまって、高いレベルの福祉設備をそこに充実させるという発想があるわけで、それは同時にエネルギー問題でもある、安全でもある、便利でもあるというわけです。そういう発想に対してこういうところからサポートする。都市問題かもしれませんが、そういうことがあってもいいのではないだろうかと思えます。だから、そういう点を入れられないだろうかというのが私の意見でございます。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。コンパクトシティというキーワードはここには今入っていないようでございますね。

それでは、少しまとまったら、事務局適当にご回答ください。

次、後藤委員、お願いします。

【後藤委員】 では、手短に3点申し上げます。

まず、全般的に、私は少し危機感が欠如しているのではないかなと感じております。去年と今年では、世界で気候変動に関する認識がもうがらっと変わったわけですね。1ページの本来的使命で、持続可能な社会システムへの変更を図るという認識がされておりますが、気候変動は今年になって、要するに人類の経済社会システムが引き起こしたということはもうIPCCがほぼ断定したわけですね。であればこそ、社会システムを人類が変革しなければ、これは解決できないわけですね。しかも、IPCCのデータは2005年までで、それ以後の観測データは最悪をさらに上回って、例えば北極海の氷の消失面積などはIPCCの想定を上回っているわけですね。そういう意味で、非常に危機感が欠如しているのではないかな。

そういう意味で見ますと、10ページのここに、バックキャストिंगの手法も参考にとありますが、参考ではなくて、少なくとも2050年に先進国は90%ぐらい削減しないといけないわけで、そこにおける社会システムを想定することを直ちにやって、それからバックキャストिंगで今何をやるのかということをつくり上げるようなことを考えないといけないのではないかと、これが1点目でございます。

それから、2点目、ちょっと細かくなりますが、20ページに海洋のことが書かれております。私はこれから気候変動の問題等に対応するには、洋上発電のこともある程度検討せざるを得ないということになりますと、ここは経済産業省と協力したり、それから、海洋資源という意味では、例えば漁礁と洋上発電を組み合わせるといようなことであれば、農水とも協力しなければいけないかと思うんですが、そういった観点もぜひ検討していただきたいと考えております。

それから、もう一点、22ページに生態系、水循環・物質循環システムということがありますが、私の読み方がもし違っていなければ、この全体の中に生態系という言葉はここであるだけで、生物多様性が全然出てこないと理解しております。日本列島は世界のコンサベーション・インターナショナルという大きなNGOが全世界で34カ所のホットスポット、ホットスポットというのは生物多様性にとって重要な地域という意味ですが、その日本列島全体をこのホットスポットの1つとして指定されているんですね。つまり、世界の目から見ると日本列島は生物多様性の宝庫なわけですね。2010年には、生物多様性のCOP10を名古屋に招致しようという動きもある中で、この国土の中で生物多様性という言葉がどこにもないというのは、私は欠陥ではないかなと考えていますので、どこかに必ず入れていただきたいと感じております。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。ごもっともなご指摘でございます。

ひとつ補足させていただきます。今回は主として過去の行動計画とか基本計画をレビューしたということで、ごく最近の話題に対してはまだ十分対応しきれていないというのは、本日の資料の性格上仕方のないところがございますが、今のようなご意見をいただいて、これをぜひ今後反映していただきたいと思います。

それでは、浅野委員、お願いします。

【浅野委員】 10ページに関することですが、井口先生のご意見と通じるところがあると思いますが、課題の方向は支持しますけれども、問題が日本国全体を対象とするものなのか、手段に着目するものなのか、地域の問題なのか、あるいは、川みみたいな流域の問題なのか、異なる視点が最終的に出てくると思うんです。ですから、できるだけ早い時期にセグメントのつくり方を検討されたらどうか。それで効果が上がるような幾つかの大きさの単位で、具体的にやったほうが、国民にとってはわかりやすいということになってくるのではないかと考えています。

よろしくお願いします。

【村上部会長】 ありがとうございます。この辺で事務局、回答をお願いします。

【環境政策課長】 貴重なご意見をありがとうございます。それでは、回答にならないかもわかりませんが、思うところをご説明させていただきたいと思います。

まず、崎田先生にご指摘いただいた、要は今後、情報共有化だとか総合化をどんどん進めて、相乗効果を上げるような部分を戦略的にどんどん進めるべきではないかとおっしゃって、その中で多分一例として、物流といったものも、おそらくそういった枠組みの中に位置づけられる貴重なご提言だと思いますけれども、確かに私どももおっしゃるとおりだと思います。

率直に申し上げまして、我々もこの行動計画をつくるに当たって、単品ではなくて、できるだけパッケージ化することによって、1足す1は2ではなく、1足す1は3の世界を目指そうということでパッケージを試みて、今ご説明したものがあありますが、率直な反省としては、単にパッケージ化するだけではなくて、そこに魂を入れるような部分がないと、単にパッケージ化だけではだめではないかという問題意識を持っておりまして、まさにそういうことをすることによって、1足す1が2以上になるということを目指していくというのはとても大切だし、反省点としても逆に思っているところがございます。

そういった中で、例えば物流についても、そこに絵があります、例えばスーパーグリー

ン・シャトルなどの事例もございますけれども、そのような鉄道でもってきちっとやっていこうということをやるにしても、1つはもちろんハードの世界として、こういったグリーン・シャトルが走れるような鉄道の基盤整備でございますとか、あるいは結節点としての駅への道路アクセスも含めて駅の整備だとか、そういったハードの整備も必要でしょうけれども、それだけではなくて、例えば消費者の方にとってスーパーグリーン・シャトルという、そういった鉄道を利用して、手元に届いたということが見えるというか、わかるということがあって初めて消費者の選択がその方向に進むわけで、そういった意味での啓発もあわせてやることによって、トータルとしての効果があるのかなと、例えばそういう問題意識を持っています。

そういった中で、例えばエコルールマークだとか、そういった鉄道を使って輸送された商品にはマークをつけるようなこともやっているのですけれども、まだ品目が非常に限られているということもございまして、そういったハードとソフトをうまく組み合わせることによって、例えば物流の世界で戦略的にライフスタイルを変えることまで含めて展開していくようなこともとても重要ではないかと思っております。

それから、海辺のごみというのも確かにとても重要な話だと思います。それは地域、地域のさまざまなNPOの方々なども多分連携をしながら、どんどんこれからやっていく必要があるし、情報発信をしていく必要があるのではないかなと思っております。

それから、井口先生がおっしゃいましたコンパクトシティの話でございます。確かにこの計画をまとめた時点では、あまりコンパクトシティという言葉は出ていませんけれども、その後、ちょうど都市政策の世界でも都市計画法関係の法律改正を行いまして、郊外部での無秩序な大規模集客施設の立地を抑えて、むしろ中心部に公的な施設も含めて集約的に立地していくという機能が集約した、いわばコンパクトなまちづくりということを進めるための法的な枠組みというのがちょうどこの秋から本格施行されるところでございますけれども、そういった流れの中で、ことしの6月におまとめいただいた中間とりまとめの中でも、省CO₂型の都市デザインといったことをまとめているわけでございます。そういった流れの中で長期的な視野のもとにやっていきたいと思っております。

まさにご指摘のとおり、コンパクトシティというのは、環境のためだけにやるのではないと思うんです。集約化されたまちづくりのそもそもの目的の1つは、高齢者の方が住みやすいような、歩いて暮らせるまちづくりといったものも重要な目的として含んでおりますし、その他の目的として、環境負荷が小さいといったことも位置づけられるんだろう

など考えておりますが、ここは環境の世界でありますから、そういう位置づけが多分前面に出るのかわかりませんが、ただ、コンパクトなまちづくり全体の目的としてはそれだけではなくて、福祉といった点も重要な視点であると位置づけて政策を進めているところでございます。

それから、後藤先生のご指摘で、危機感が欠如していると、これも確かにご指摘のとおりでございます。この行動計画を立てたときの全体の仕立てといいますか、行動自体ごらんいただくと、確かに温暖化への対応だとか、省CO₂だとかという言葉が全然出てきていないため、まさにおっしゃったような印象を持たれたのだと思いますし、今の時点で考えてみると、我々もそれは反省すべき点だと思っております。やはり国民の皆様方にきちっと訴えるという意味でも、ご指摘を踏まえて、今度新たな行動計画をつくるときには、きちっとアピールできるような工夫が必要ではないかなと思っております。

あとバックキャスティングも非常に難しい分野ではありますが、例えば崎田先生のほうからアドバイスいただきました環境省だとか、そういったところでも将来ビジョンというのはまとめているというお話もございますので、そういったものも参考にしながら、将来の姿を参考にしながら、それを実現するために我々も工夫してみたいと思います。そのような環境省との連携も含めて、さまざまな分野で他省庁との連携というのが重要だということもご指摘のとおりだと思いますので、機会をとらえてそういった努力をしてまいりたいと思います。

それから、生態系については、確かに水循環のところではあまり出てきていないかもわかりませんが、むしろ、我々の思いとしては、13ページ(1)の②の環境の再生・創造を行う社会資本整備の推進というところがあるのですが、むしろこちらのほうで、河川等を考えてもそういった生態系を重視するために、例えばわかりやすい例だと、魚道をつくるということが挙げられますが、そういった中で進めていくということで、この環境行動計画の中ではむしろこちらに位置づけているわけですが、確かに生物多様性というのは非常に戦略的に重要な話でございますので、これから新たな行動計画を考える上でもスポットを当ててまいりたいと思います。

それから、浅野先生のご指摘で、空間的にまとまったシステムということなのですが、具体的なイメージというのはどういうイメージでございますでしょうか。

【浅野委員】 ある場合には、東京都みたいな都会のこともあるし、あるときには地方の中小都市のことを想像することもあるし、あるときには日本国全体のことを思うことも

あるし、この要素というのはいろんなサブシステムからなっていて、そのサブシステムが動く単位というのは全然違っているわけです。ですから、それがどうやって住民の前で組み合わされてくるのかというイメージがわからない。それを示せないと行動に移っていかなくて、国民参加意識に結びつかない。

幾つかの国を流れていく大きな川の場合、その問題というのはなかなか時間を要する問題が残るということを聞きますけれども、周り以外のことは意識が希薄になるのが原因とされます。ですから、希薄になったものを幾つか寄せ集めても、集約された行動ができにくいのではないかとこのことを気にしております。

移動手段のエネルギー消費をどうするかということはグローバルの問題かもしれませんが。それがグローバルの問題といっても、それからどうやってローカルの問題のところ議論されてくるのかということになってくると、井口先生がおっしゃるような中小のところの都市の交通手段ということになってくる。

ですから、自分の世界にどうやって取り込んでいくのかというイメージがわかってくると、それが行動に移ってくると思います。それはどういう絡みになってくるのかということを示さないと、システムとして動いてこないのではないかとこのことを気にしているわけです。

【環境政策課長】 大変貴重なご意見をありがとうございました。

確かに御指摘のように、例えば今、2050年に向けて重要な課題とされている低炭素社会づくり、あるいは、低炭素な地域都市づくりということを考えてみても、確かに私も思いますに、それが大都市圏なのか、それとも地方都市なのか、それとも、さらに中山間地なのかでアプローチが多分違ってくるし、そういった地域の交通、あるいは公共交通の利用といったことを考えても、そこでの環境の位置づけというのは、地方部に行きますとどうしても車が必要だったり、あるいは、そもそも環境も大切だけど、それよりも病院にいかにかアクセスするかのほうが重要だったりということも確かにご指摘あるところだと思います。

そういった意味では、全国一律で金太郎あめではなくて、地域の状況に応じてきちっと地域の方々が受け入れられるような訴えかけというのは確かに必要だと思いますので、そういったことにも留意して考えていきたいと思っております。

【村上部会長】 ありがとうございます。

一言補足させていただきますと、この合同部会は6月に中間報告をまとめていまして、

そのときに温暖化対策は集中して審議していただいたという位置づけになっています。きょうは今までのレビューという位置づけでございまして、今までの審議の経緯を一応含んでおいていただきたいと思います。

それでは大聖委員、お願いします。

【大聖委員】 繰り返しになるかもしれませんが、前に発言したことをもう一度確認したいと思います。

特に温暖化、あるいはエネルギー対策にとっては、やはりいろいろな施策の定量的な把握がぜひとも必要だと思います。特にソフト的な取り組みの把握というのはなかなか難しい面がありまして、それはわかりますけれど、何らかのモデルを構築して、それを押さえていただきたい。とりわけ運輸部門では、石油全体の40%を使っているわけです。そういう重要性にかんがみますと、温暖化対策として全部積み上がったときに、その中身について定量的な議論ができないものがありますと、全体としての対策が非常に不明確になるというおそれを持ちます。

それから、いろいろな温暖化対策があるのですけれども、国全体としてマクロに見てどうなのかという把握もぜひ必要だと思っております。

それから、あとはモーダルシフトなどもありますけれども、これはかなりロングスパンで鉄道への転換を図るときに、先ほど結節点の問題とか、インフラの投資というご意見がありましたけれども、それをほんとうに長い目で見て取り組むことが非常に有効だと思っておりますので、それを推進するような具体的なレビューと今後の計画が必要だと思っております。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは杉山委員、お願いします。

【杉山委員】 2点だけ申し上げさせていただきたいと思います。

1つは、崎田委員がご指摘なされたことと関連するのですが、課題がかなり明確に整理されております。したがって、この課題へ可能な限り具体的に対応するというのをぜひご検討いただきたいと思います。その際、私は2点ポイントがあるのかなと感じております。

1点目は、これは環境問題ですから、多くの人に参加する。事業者だけではなくして、市民が参加し得るということが1つのポイントではないか。そして、その際、経済学でいう限界生産力逓減ということがありますけれども、ここに留意していただきたい。要は、

デルの中にスーパーグリーン・シャトルしか出てきていないということは、おそらく運輸省絡みのことで鉄道が出てくるのかなと、鉄道があるんだと思うんですけども、いろいろな形があるということがすごく大事だと思うんです。

それで、小さい物流の体系というものも、もっと小さくしていただきたいと思うのは、軽自動車は出ましたけれども、大都市の中ですと、むしろ新聞配達からしても、例えばオートバイで来られたりするよりは、電気自転車で来てくれたほうが静かだし、環境にも優しい、あとは物が自分のところに運ばれてくるときには、必ずしも大きな宅急便、トラックで来なくても、もうちょっと大きなステーションで全部区分けして、そこでハイブリッドカーで、逆にどこの地域だったら、ここはハイブリッドカーでなければ行けないとか、環境に優しい車でなければ行けないとか、また、ヨーロッパの場合ですと、ディーゼルが非常によく使われて、日本はあまりイメージがよくないんですけども、やはり環境にディーゼルというものも1つのやり方ではないかなと思いますので、ぜひそういうところももう少し検討していただきたいと思います。

もう一つは、ユーザー側からすると、自分が買ったものがどういう経緯を経てきたかという、今は食べ物がどういうところからオリジネートしたかということが出ているので、逆に、トレーシングシステムというのは、例えばアメリカのフェデラルエクスプレスとかそういうものを使いますと、インターネットで今自分のものがどこにあるのかトレーシングできるぐらいのシステムができるわけですから、日本だったらもっとそういう技術が発達しているので、ICチップか何かつけて、今自分が買ったものがここまで来るのに、ああ、こういうところを経てきたんだと。これがよくないならば、こういうルートから今度頼んでみようという気持ちにもなって、情報を得ることによって人々はかなり動いてくれると思うんです。

知らないということはチョイスができないということと、各場所、これは全部見ても、文化と出てこないというところが一番私が気になるところで、やはり日本の文化のすばらしさ、また、ある意味では、日本人のもう一度物を戻そうとするというか、再生する能力というのはすごくいいので、ぜひもう少しそういうところを加えていただきたいと思うんです。

最後に25ページのFRPの船のリサイクルですが、地域によって、船がこのように漂流してくるといえるのは、大きな災害の後とか、雨が多く降った後に多いんですね。私は神奈川県葉山町に住んでおり、大学のボート部がたくさん置いてあるんですけども、ど

うしても洪水のときには流されてしまったりするので、海岸線の使い方ももう少しきちっと考えなければいけないと思うんです。地元の方々は、どこの地域もビーチクリーニングで出かけていったりはするのですけれども、ほかのところから流れてきたものまではコントロールできないわけですから、こういうものをトレースできて、逆にだれがこういうものを流しているのかということもトレースできたり、または、どこから流れてきたということもトレースできたりすることも重要ですし、海岸線にこういうものを置くのではなくて、逆に駐車場などをもっときちっと整備して、船を海岸には置かないということをもう少し強く言われたほうがいいと思うんです。大体県がその地域の町に委ねるわけですから、結局、その地域自身が考えることになってしまうわけですから、しっかり管理できる地域もあれば、管理できない地域もあるので、その指導もやっていただきたいと思います。それから、循環型というものの中で、政令指定都市にとってみれば、やはり周りの農村地帯は彼らを支えていくためには重要な課題なので、都市と周りにある農業というものをもっとセットで考えていただけるようなまちづくり、地域づくりをしていっていただいたほうがいいのではないかなと思います。

【村上部会長】 ありがとうございました。

それでは米本委員、お願いします。

【米本委員】 私は、既に皆様がおっしゃったことを別の表現で二、三コメントさせていただきます。1つは、私は地方の医療政策の設計に少しコミットメントしているんですが、どう考えても、今後中期的に見ると、この人口分布のインバランスが多分もっとひどくなる。要するに、日本全体としては人口は若干減る方向になるのですけれども、地方からどんどん歯が抜けていくように、20年、30年先を考えた場合に、人口が減ってしまうことがもう現実になると思いますので、多分こういう中期・長期的なことをディスカッションするときに、日本共通の認識として近未来の人口分布がどうなるかということや国の共通の政策の基本にさせていただくべきなのではないか。その上の環境政策なり、国土全体の最適な利用というのがあるのではないかと直感的に思います。

それから、皆さんから既に意見が出ましたので、2つだけ申し上げておきますけれども、1つは国際連携の強化ですが、これまで日本の環境の国際連携というのは、やはり上からODAでおりにいくような感じでしたけれども、この国土交通省としては現業をやっている立場から、近隣諸国の行政もしくは担当のカウンターバランスと対等な政策対話の場をぜひ広げていくような形にさせていただきたいと思います。

その場合、東アジアの中で日本が一国超先進国で、基本的に周りが発展途上国で、投資の優先順位が全然違うということ、相手側の社会の価値観が違うということを念頭に置きながら、逆に言うと、そのために政策対話を現業官庁として近隣諸国として広げていくことが重要だと思います。

それから、これはちらっと申し上げたことなのですが、温暖化対策として、京都議定書は5年スパンの削減をやっているわけですが、特に後ろのほうを見ますと、200年住宅とか、あるいは長期のアセットマネジメントということになりますと、日本国内で国内材を使ったり、あるいは、場合によっては外材を使って、長期の住宅をつくるということが今の温暖化対策のマニュアルのカウントですと、森林を切ると即それは発生したことにカウントしないといけないんですけれども、次のカウントの仕方としては、日本は最低限こういう住宅政策で、こういう国内材の利用の仕方をするので、30年間はCO₂の発生が先送りのカウントの仕方も考えてほしいということを外交のカウントの仕方の中に入れ込め得る可能性があるわけです。そうすると、CO₂の発生を先送りできるわけですね。30年って大したことないように見えますけれども、京都議定書は5年ですし、それから、200年ということになると、相当先まで日本国内でユースフルに使いながら、暫定的に塩漬けにするというコンセプトですので、それは直接外交のアジェンダはなかなか乗りませんが、少なくとも日本の外交上の立場を少しでも有利にする想定研究としておやりになってもいいのかなと思いました。これは大分前に申し上げたのですが、具体的に申し上げるとそういうことでございます。

【村上部会長】 ありがとうございます。では、影本委員、お願いします。

【影本委員】 既に後藤委員はじめ数名の先生からもご意見があり、また回答もありましたけれども、せっかくの機会ですので、私も一言述べさせていただきたいと思います。

長期ビジョンが必要な課題については、バックキャストを用いながら云々という言葉が1つにあるのですが、持続可能な社会をつくるということが1つの究極の目的であれば、長期ビジョンをつくって、バックキャストの手法を使うというのは必須のことで、これをやらないといけないと思っています。きょうの資料の中では、そういう長期ビジョン、持続可能な云々とありましたけれども、その具体像が全然書かれていない。環境省等でも検討しているようですとおっしゃいましたけれど、これは各省庁でそれぞれ長期ビジョンをつくる話ではなくて、日本全体で、あるいはもっと言えば、地球全体でつくるべき問題なので、そういうものをつくって示すことが非常に重要だと思います。

例えば省エネというのはいい政策ではありますが、時間稼ぎにはなるけど、持続可能な社会への道ではない。省エネをしながら、最終的には太陽エネルギーを100%使うとか、そういうことをしないと持続可能な社会というのは不可能です。ほんとうにこれは非常に難しい問題だと思うんです。持続可能な社会がほんとうにできるかどうかというのは私自身も疑問ですので、そういうところをはっきりさせていただいて、それから、バックキャストでいろんな施策を立てていただくということはぜひ必要だと思います。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

事務局、まだ続けてよろしゅうございますか。

【環境政策課長】 ではこのあたりでいいですか。

【総合政策局次長】 今までお聞きした中で、お答えにならない点もありますけれども、幾つかの点をお答えします。大聖先生がおっしゃった定量的把握というところなのですが、実は我々交通、運輸の部分でいきますと、温暖化ガスでいうとCO₂は2億5,700万トンですが、これもいわば環境省さんが出した結果の数字なんです。もうすぐ2006年の排出量が出て、幸いさらに下がるようです。ご指摘のとおり、我々いろいろ対策をするときに、これによって幾ら減るというのを仮計算をしているのですが、それはさまざまな仮定を置いて、こうだからこれぐらい減るでしょうという仮定を置いて一応やっているんですが、それがそのとおり減っているかどうかという検証は我々は今できておりません。結果としては、環境省さんが出る運輸部門で幾らだということで、それで全体が減ってよかったなという段階にあるのは事実です。我々もいろいろ試行錯誤をしているのですが、現状ではそういう状況にとどまっています、さらにそれは努力しなければいけないと思っています。

国全体で見れば、運輸・交通という意味で見ると2割ですけれども、諸外国に比べればまだ少しはいいほうです。例えば日本は、人流でいきますと、結局日本の特徴というのは鉄道のウェイトが諸外国に比べて極めて高いですから、人キロベースでいきますと鉄道が33%ぐらいです。乗用車が53%ぐらいですけれども、残りはその他の交通機関ですが、欧米諸国というのは、鉄道がほとんどありませんから、乗用車が、国によって若干ありますが、8割前後ですので、そういう意味では、もともとのスタートも人流のほうで言えば、わりと低炭素型になっていると思います。

アメリカなどは、たしか私の記憶では、国全体に占める運輸関係、交通関係のCO₂の

発生量は、日本は先ほど2割ぐらいと申しましたが、たしか3割はいつていると思います。そういう意味では、全体で見たら、わりとまだ、まあまあましなほうかもしれません。ただ、今までやっていたのは、結局はこの前も申しましたけれども、自動車対策みたいなことで、これは崎田先生が初めにおっしゃいましたトップランナーを燃費基準だとか、グリーン税制だとか、そういうので何とかより強力に進めていくということでやってきたわけですが、やはりそういうのをもっと強めなければいけないのは、並行してやらなければならないのは事実なんです、これだけだと限界があるというのを一方でも意識しています。それで実は、総合的な政策で、交通の分野でいきますと、公共交通の再生活活性化というのをもっと我々は意識しようと。少しでも人流のほうで、先ほど鉄道のウェー
トが高いと言いましたけれども、鉄道以外の公共交通も含めたものをもっと利用を促進するような施策を社会システムとしてやらなければいけないというので、この前の通常国会で法律、制度をつくって、ちょっとのインセンティブしかなかったものですから、それでは足りないというので、今、予算要求などをして、もっとインセンティブを強めようとしております。

こういうことは我々も発想としては取り組んでおまして、これは井口先生がおっしゃったコンパクトシティなどにもまさしく使っていただけるものだと思って、環境にも使える。ただ、若干時間はかかるのだらうと思います。ただ、こういうのを我々としては、まだまだ足りないところや足らざるところがいっぱいあります。やらなきゃいけないという意識を持って、具体的なことを出しているというのが今の状況かと思えます。

それで、物流も、企業側のことだけでなく、消費者のことなどいろいろ考えろというので、我々も仰せのとおりだと思っておまして、実は政府全体で1日CO₂の1キログラムの削減運動というのを前安倍総理のお声がかかりで始めておまして、物流などでも協力をしようというのでやっています。これはCO₂の1日1キログラムの削減をしますと宣言をした人に、カードを環境省から送付している。それを宣言した人に対して何らかの恩典を与えるという制度なんです、実は物流で、ある宅配業者はそういうカードを持った人に対して恩典を与えます。

それはどんな恩典かといいますと、最近宅配で問題は何かといたら、皆さんが家にいないことなんです。要するに、一度持ち帰って無駄になることがすごく多い。また配送し直さなければいけないというので、もちろんおられる時間は夜が多いだろうからと夜に行ったり、そういう工夫はした上でも、やはり不在というのがすごく多いんだそうです。そ

れで、そういうことを少しでも協力していただくために、1回で受け取っていただいた方には、エコカード宣言をしている方にはポイントを差し上げて、ある程度ポイントがたまると宅配料金を割り引いたりだとか、そういうことをある企業は始めておるんです。

ただ、個人を巻き込むというのはほんとうに難しいなと思います。1人1日1キログラムCO₂削減の運動も、たしか今宣言された方は40万人ぐらいだったと思うのですが、また逆に言えば40万人ぐらいなんですけれども、そのうちの約半分が国家公務員なんです。我々はそういう一員だから、意識を持って宣言しているんですけれども、一般の方に広めるというのはものすごく難しいというのが正直なところですが、これはこれで頑張っ

てやっつけていかなければいけない。

したがって、全体がそういう状況ですから、物流の企業がそういうインセンティブを設けても、なかなかそれを利用していただけないというのがただいまの現状ではありますが、やはりそういうライフスタイルとか個人の意識にかかわることに、1つの手段では当然なかなかいきませんが、いろんな手段を講じてやっつけていこうということで取り組んでいますので、今言っていたようなことをさらに、具体的な手段として取り入れられるようなことを考えていくべきだと思っています。

それから、国際連携でおっしゃったことで、これも我々は非常に意識しています。特に、もう言うまでもありませんけれども、日本でいかに頑張ったって、日本で発しているのは、例えばCO₂で言えば5%、中国はもう2割弱ですから、近隣のところと一緒に巻き込まないと、自分たちだけで頑張ってもほんとうに限界がありますので、そういう意味でいろんな手段を使ってやろうとしますので、先ほどもその一例ですけれども、まだ始まり出したところですので、そういうのをもっと強めたいと思っていますところでございます。

【村上部会長】 それでは、横島委員、お願いします。

【横島委員】 後藤さんが言われる切迫感というのは、まことにそのとおりで、前回、私うまく言えなかったもので、今回資料をご用意しました。

【村上部会長】 配付した資料ですね。

【横島委員】 そうです。最後の4行だけ読んでいただければいいのですが、いろいろな意見の中で、今回のレビューの全体のあり方としては、どんどん時代が変わって切迫度も変わってきているわけですから、目いっぱい書いてみる、落としのないように、それが行政的アライづくりでは困るのですけれども、そうでない限り、全項目参加をしなければいけない。全体を見ると、道路、河川、都市局が弱い。全然顔を出していない大事な項

目も入っているのですが、別のものを読めばあるというのは全体の政策にはならないわけですから、いっぱい書いて、ただしそれでおしまいになっては困るという意味で、アリバイ論では困るという全体論です。

私、前日も申し上げたのですが、今回、研究知見というところを、全体で言うと⑥なんですが、そここのところを少し膨らませてみてはどうかと思うんです。前回申し上げたようなことが聞こえたかのごとく、環境省の中に、日本における気候変動の科学的予見の専門家会議ができましたね。まさにそういうことだと思う。それを国交省の中でもそれに呼応する形で、知見、あるいはデータというものをきちっと出していくということがやはり大事で、そのデータの出し方は、ある意味では、気候変動に伴う脆弱な日本国土のさらなる危険性の増幅ということに対応してどうあるべきかという出口論が必要だということを申し上げたんです。その意味で、河川とか道路とか、海が少し入ってきたのはいいんですが、もしこのままいったらどうなるかという出口に対しての知見をもう少し出されてはどうか。

その意味では、28ページの今後の方向性の中に、観測・監視体制の強化及び研究・技術開発の推進というのがあって、例えばこういうところに入ってくるのは、海洋の健康診断表みたいなものはこっちに入ってくるのだろうと思うんですね。具体的な施策に比べて遠回りをするけれども、説得できる想定のもとで、こうなったら困るからこうするんだという説得力を持つための項目を掲げて、6を少しフルサイズで書いてみてはどうかという感じがします。今回全体がフルサイズになっていないのはどういう事情かよくわかりませんが、ともかく環境省が、あるいは国家が全体でやっていくところの、この部分は国交省がきちっとした知見とデータと予想のもとで、決意表明をどこかできちっと書く。そうでないと、全体の政策の中に埋没しかねないということを恐れております。

以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは鷺谷委員、お願いします。

【鷺谷委員】 これまで皆さんが出されていない論点を1つだけ発言させていただきます。これまで何回かこの会議に参加させていただき、また、きょうは環境に関する政策のやや網羅的なご説明をお聞きして、地球規模、それから、国内の環境のさまざまな問題が国土交通省の各分野の施策の中に位置づけられ始めているということはよくわかりました。けれども、理念面、具体的な面もそうなのですから、そのことはそれほど現場に浸透していないのではないかという懸念を持っております。

きょう、環境意識に関することが外に向かって表現されていた部分があるのですけれども、職員の皆さんの環境意識も平均的にはそれほど高くなくて、もしかすると、現場に近づくほど低いというグラジエントもあるような気がするんです。そうすると、環境意識の面で国民を引っ張っていくとか、あるいは、対等な立場で有益なコミュニケーションをするということが難しいという現状もあるのではないかと。あまりすべてを知っているわけではないので、ほんとうに断片的な経験からだけなんですけれども、そういうふうに思います。

そういう環境意識の向上のようなことは、研修とかそういう課題になるのかもしれませんが、重要な課題なのではないかという気がします。

それとかかわることなのですが、10ページにこれからの方向性にかかわる論点の整理がなされていて、表現はともかく、1. というのはとても重要なことなのではないかと私も思っているのですが、総合的・統合的な施策というのは、それにかかわる人が視野や関心を広げていないと、なかなか実効性のあるものにはならないような気がします。専門とか持ち場で深掘りして、慣例に従ってルーチンワークをするというのがもし従来型の仕事の仕方だとしたら、そうではない総合的・統合的に取り組み、あと順応的ということもとても重要なことだと思うんですけれども、仕事をするということに関して、どういうふうに仕事の仕方をオーガナイズしていくとか、人材養成をどうしていくかということも課題としてあるのではないかと印象を持っております。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございます。

それでは進士委員、お願いします。

【進士委員】 環境の保全・再生・創造、国交省の国交行政の本来的使命が大事だと思うんですが、その後に、創造でとまらなくて、これからはランニングの話をしっかり、ランニングまで含むべきだと私は思っておりますが、その前に、高松の合同庁舎の絵が出ておりました。27ページ。ちょっと私もこれにおつき合いをしたのですが、当事者は環境配慮を一生懸命やって、これはモデルだと思って、ここに太陽光発電とかCASBEEとか出ております。

ただ、私から言うと、この環境全体を考える、目の前は海だし、後ろに山があるんですが、つまり建物だけの環境をやるんですね。周りの広場は全然環境配慮がなっていないんです。私は周りを森のようにすることを提案したんですけども、一切なくなってしまった。この霞が関のビルの周りもそうですが、PFIは成功して、文科省の建物を残したり、私

は非常にいいことをやったと思うのだけれども、ここも人工地盤をやって、枯れそうな木が二、三本植わっているだけなんです。こういうふうに環境問題を単品で、あるいは非常にある面だけでやっているというのが一番大きな問題だと思うんです。これだけの大事業をやるときに、せめて人工地盤でもいいから森にしてしまっ、それを日比谷公園とつないだり、皇居とつなぐという将来の構造をつくる。それが国交省の使命は環境の創造だということになるのだと思うのですが、まだどうも部品になっているような気がしてならない。

ただ、国のレベルでは、私はこういう整理をすると、レビューはこれで十分というか、こんなふうなものだろうと思うんです。私の意見は、実際に私は激特事業のつき合いとか、まちづくりやいろんな細かいプロジェクトに自治体レベルでつき合っておりまして、委員の構成次第なのですが、かなり環境との取り組みを、緑の計画であっても水とか透水性、水循環と広がっているんです。それから生物の多様性にも入ります。ですから、今は、自治体レベルではもう総合的な環境に向かっているんですね。国ではこういうまとめ方しかできないと思いますから、私はむしろ、国はそういう自治体でやるさまざまな計画、環境基本計画とか緑の基本計画、景観の計画等ありますね。そういうものにどれだけ環境の情報を上げられるか。もうちょっと広域の環境情報、データを示すか。あるいは、専門家の派遣ももっとやれないか。それから、金銭的な、あるいは制度的な、自治体でも首長のリーダーシップがないところでは縦割りなんですね。それをもうちょっと横につなぐようなシステムを制度的につくってあげるとか、そういう環境行政全体を推進するサポート体制をきちっとつくってあげれば、相当なことがやれると思うんです。

ですから、今まで国が全部旗を振らなければというので、モデル事業をやったり、リードしている、それはそれで私は結構だと思うのだけれども、むしろ、自治体がどれだけやれるかという条件を整備するところへ、もう少し今の何倍か力を出すべきではないかと思っています。これが一番大きい点です。

あとは、先ほど委員が言われた、文化とか農村との関係のキーワード、それから、米本さんが言われた国土を保全するのは人間ですから、人間の分散とかというのも大賛成で、ぜひそういう大きな観点も持っていただきたいと思います。以上です。

【村上部会長】 ありがとうございました。

それでは黒川委員、お願いします。

【黒川委員】 いろいろな委員がいろんなことを言った中に、私の言いたいこともかなり入

っていますが、最初に、きょう10ページのところについて意見を言ってくれということでしたので、私は1.は、ほんとうに総合的・統合的なことをやってほしいんです。ただ、どっちかという、上がってきているのを見ると、局別に、局ごとに違うのは、合わせたのではないかというようなことで、もう少し局間の総合施策にならないでしょうか。

例えば河川のところで、雨水の貯留なんていうのは、住宅局と河川局とほんとうに一体にやるとか、そうすると、実は河川改修しなくたっていいじゃないかというところが幾つも出てくるはずなんです。そこら辺は、河川は河川の整備計画をやると、それは保障できないので、我々はこういう事業をやりますという話になってしまったりするので、ほんとうに総合的にレビューをした後は直していただきたいという気がします。

それから、次のソフト・マネジメントなんですけど、特にこの中で、市民参加もいいんですが、NPOの人たちがやることをどうも今、国も都道府県も市町村も、あの人たちに頼むとただでやってもらえるという感じがしているような気がしてしょうがないんです。むしろ、そういうところにいる人たちが専従して、安心してそういう運動ができるようなことのために、国土交通省がさっきの海辺のごみ処理でもいいですけども、それをやったら幾らくれるよというような仕掛けをつくって、NPOの人たちがほんとうに安心して自分たちの仕事ができる。そして、専従する人とそのサポーターとは別だっていいですよ。何かそういう仕掛けを国交省として、制度としてつくっていただけると、このソフト・マネジメントの重視というのが生きた言葉になってくるのではないかと思います。

それから、国際連携の強化、これも私はずっと30年ぐらいやっていて、一番苦々しいのは、ODAになると、全部外務省と特定の省庁だけで、そこ以外が勝手にやることはならないという、今実際行くと、外務省とJICAと政策投資銀行、そこを通さないと大きなことができない。一般の地方の市町村がどこか姉妹提携している都市と一緒にこういう環境問題をやるということが、やっても交付税が減らされないとか、やったら交付税が増えるとか、そういう連動をしていただけるといいのではないかと思います。

それから、レビューの中で、私は、井口先生が言ったコンパクトなシティーというのは、集約型のまちづくり、答申をまとめたほうがといいますと、例えば2012年以降、次の5年間でできることを言えと言われたら、多分何もできない。だけど、30年かけての方向なら、少しずついろんなことをやっていけばできるかもしれない。そういう長期のステップがあるので、ぜひ5年でできるなどと限定的に言わないで、長期ビジョンに沿った線でどのようにやるかというのが出てくるような次の計画をつくっていただきたい。

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、最後になりますけれども、庄子委員、お願いします。

【庄子委員】 環境政策、省エネルギー政策、これは今や国交省の重要施策であると思います。この推進で結構ですが、全編を通じて、生活者にこれらの政策が親近感を持って受け入れられるだろうかという危惧をしているわけでございます。

一例を申し上げますと、日本には古来からの文化・伝統というものがあります。そういう面で見ますと、市町村の合併で私は首長さん方からいろいろ伺いますが、その場合には文化・伝統というものがそのまま継承されるんです。しかし、私自身も推進しているコンパクトシティの話に移ってそれを言い始めますと、実は皆さんから、それは文化・伝統、生活者というものをどれだけ重視しておりますかという返事が参ります。

したがって、コンパクトシティの構想を現実の形のものにしていくためには、在来都市というものがどんなふう環境によくないのか。あるいは、もう救いようがない状態にあるのかを実際に具体的に示してあげないと、このコンパクトシティという構想自体が非現実的というか、宙に浮いてしまうのではなからうかと危惧しております。

北九州とか、川崎とか、山口とかを見ても、環境保全政策上、だんだんよくなってきているわけですね。ですから、私は、もしコンパクトシティを推進されるならば、今申し上げましたような生活者からの点をもうちょっとこの中で重視されたらということです。以上、進士先生のご意見、あるいは他の委員の皆様方と似たような意見になりますけれども、省としての政策については大変結構にまとまっております。ただ、もうちょっと生活者の立場から、というふう感じた次第です。

以上です。

【村上部会長】 それでは、佐和部会長、お願いします。

【佐和部会長】 3点申し上げます。最初のは質問といいますか、大変答えにくい質問になると思いますが、8ページに、これは国土交通省だけの問題ではないのですけれども、6番の基本方針という中で、2010年度の見通しでは1.5%ないし2.7%不足とございますが、実際問題、2005年に7.8%GHGは増えているわけですね。そして、森林吸収というので3.8%賄う。それから、京都メカニズムで1.6%と。しかし、それを加味しても、8.4%削減しなければいけない。

ところが、これが1.5%ないし2.7%ということになっていて、現在、産業構造審議

会と中央環境審議会の合同会合でいろいろな対策と追加的な対策ということが議論されているわけですが、その対策のうちの七、八割が国土交通省関係なわけですね。しかし、実際問題としては、国土交通省に対し期待される対策というのは、設備のリプレースメントなどが必要なものですから、かなり時間を要するわけです。ですから、2012年までに一体どの程度の削減が見込まれるのかということについて、何かございましたら、教えていただきたい。

それから、10ページの国際連携のところでございますが、確かに日本の技術やノウハウを途上国に移転するというをやれば、これは相当な削減になるというのは無論のことなのですが、問題は、これは安倍イニシアチブですが、安倍さんがアジアの未来というシンポジウムでお話しになったときにも出てきた言葉ですが、資金メカニズムですね。技術は移転しますよと言っても、相当な設備投資が必要なわけですね。一体その資金メカニズムはどうかについては、これは今ここでお答えいただく必要はないわけですが、そういう大きな問題が案外見過ごされているということと、日本におきましても、SRIといいまして、Social Responsibility Investment、それをさらに読みかえて、Sustainability Responsibility Investment ということ、金融の役割というのが非常に大きいわけです。ですから、国土交通省に期待されている政策をやるにしても、とにかくお金がかかるわけですね。その辺の国内、あるいは国際的な資金メカニズムということをぜひ今後、お考えいただきたい。

それからもう一つ、3点目は、気候変動の緩和策と適応策という言い方をするわけですが、その適応策、特に去年でしたか、松江か何かですごい都市型洪水が起きたとか、そういうことで、むしろアダプテーション、適応策ということも今後、国土交通省の課題として十分織り込んでいただきたいと思います。

以上です。

【村上部会長】 どうもありがとうございました。

最後に、私のほうから2つだけお願いしたいと思います。

1つは、何人かの方が文化のことを発言されましたけれども、いわゆる環境の持続可能性と文化の持続可能性はかなり似た面がございますので、両方のシナジー効果が期待できるような施策を展開していただけるとありがたいと、これが1点でございます。

それからもう一つは、多くの方が温暖化問題に対する対応に関して緊急性が足りないのではないかというお話がございますが、そのとおりでございます。温暖化問題とエネルギー

一消費とは、国土交通省の行政の場合には、ほとんどぴったりオーバーラップするわけ
でございます。なぜなら、発生するCO₂のほとんどはエネルギー起源でございますから。
日本の需要サイドのエネルギーを見ますと、産業、民生、運輸の3部門となりますが、運
輸と民生を合わせますと優に5割を超えるわけでございます。エネルギー利用という面で
国土交通省はまさに巨大官庁でございます。きょうの資料を見ますと、見事なほどエネ
ルギーという言葉が抜けております。数カ所、28ページですか、出てくるだけでござい
ます。温暖化とエネルギー問題に関して、経産省等とも連携して、今後一層活発に施策を推
進していただけるとありがたいと思います。

以上の2点でございます。

それでは事務局、一つ一つには回答できない部分もあるかと思っておりますけれども、全体を
通じてコメントをお願いします。

【環境政策課長】 それでは、何点かだけ。

1つは、佐和先生からもご質問いただきましたので、これもなかなか難しいご質問なん
ですけども、要は8.4%の削減を達成するために国交省はどうするのかという話で、1
つの考え方としては、どの程度削減できるのかという数字は難しいのですが、ただ、考え
方としては、やはり期限が限られている中で、効果的に削減していくためには、ウエー
トの大きい分野について重点的に施策を講じるという1つの考え方が重要じゃないかなと思
っていて、これは杉山先生のご指摘にも十分関連してくることだと思っておりますけれども、
そういった意味で見えますと、やはり削減のウエートが大きいのは、民生分野の特に住
宅建築物の分野と、それから、自動車交通に関する分野が非常に大きいので、その辺
に重点を置きながら、短期的に削減目標達成にできるだけ国土交通省としても貢献したい
という考え方で臨んでいきたいと思っております。

それから、何人かの方から出てきました文化の話でございますが、これにつきましても、
今、文化は文化としてきちっと勉強しなければいけないテーマだと思っておりますので、そ
ういった勉強とあわせまして、文化と環境の両立といったものを考えていきたいと、工夫
していきたいと思っております。

それから、これも何人かの先生からご指摘をいただきました国交省の対策というのは、
先ほどの短期的に決着をつけるという分野よりは、むしろロングスパンでじっくりとやっ
ていくという分野が多うございます。そういった中で、きちっと将来のビジョンを
見ながらというのが、将来のビジョンをどう示すかというのがほんとうに生活者にとって

わかりやすいかどうかというのが1つのポイントになると思うんですね、ビジョンの描き方が。そういったことも含めて、ロングスパンという観点に立ってじっくりやっていくというのがとても重要だなというのが、きょう皆様方のご意見を伺いまして、さらに実感したところでございますので、今後、行動計画を考える上で、短期的な話ではなくて、むしろ長期的に重要な課題をどうやってじっくりとやっていくかといった視点も十分考えながらやっていきたいと思っております。

以上です。

【総合政策局長】 実は、来年の白書をつくらなければならないという話がありまして、地球環境も含めた環境問題について、国土交通行政がどう取り組むべきかという話があります。今までそういう白書は出していなくて、むしろ米本先生のように、人口少子高齢化社会と国土交通行政というような切り口でずっとやってきたというところがあったのですが、国土形成計画という計画が来年早々にもまとまるだろうということもありますし、一方で、社会資本整備重点計画というのが7月、8月頃作るという話がありましたので、そういう国土形成計画と社会資本整備重点計画の間に環境問題と国土交通行政にどう取り組むかということ白書の中で分析をしたいと思っております。

そういった意味で、きょういろいろ環境行動計画のレビューでご意見をいただきましたけれども、そのような視点も入れて分析をしてみたいと思っております。前回も、横島委員から、少し切迫感を持つような分析をしたらどうかというアドバイスをいただきましたので、そういう点も踏まえて、データも集めて、そういう分析をした上で、今後の展開はどうあるのかということについても、今のところ、ぱっと見ると、運輸と住宅しか出ていないではないかというお話があるんですが、それは道路も河川も都市も、それこそ海の関係とか、そういったものも含めて総合的にトライをしてみたいと思っております。

きょうはそういった意味で、環境行動計画の改定につけての議論ではあったのですが、むしろ、我々が今度取り組む白書の視点についてもという意味で、参考と言ったら大変失礼なんですが、ありがとうございました。

【村上部会長】 では、極めて短くお願いします。時間がございませんので。

【崎田委員】 すみません、先ほどから環境と文化、あるいは地域と文化という話がたくさん出ている中で1つ思ったのですが、国土交通省の政策の中で、地域活性化とか、地域づくりというのをほんとうに熱心にやっていらっしゃるんですが、そういう地域の文化を

継承しようとしていらっしゃる方たちの活動と、地域の中で環境活動とか環境に熱心な方の動きというのは大変密接に連携したり、一緒にやっているということが多いです。ですから、そういう国土交通省の政策の中で、そういう動きとこういう政策とがきちっと連携していけば、すばらしい地域に根差した動きというのを把握できるし、そういう場をつくるということも可能だと思いますので、私はそういう意味でもしっかりと連携させて、ご検討いただき、推進いただければと思っております。よろしく願いいたします。

【村上部会長】 事務局、連絡事項はございますか。

【地球環境政策室長】 では、事務局から簡単に連絡事項です。

まず、参考資料についてですが、1で京都議定書目標達成計画の評価見直しに関する中間まとめにつきまして、8月末までに意見募集を行っていましたが、その結果を参考資料1として取りまとめておりますので、参考に配らせていただきました。

また前回、9月13日の各業界からのヒアリングを行った際の委員の皆様からご質問をいただきましたが、席上回答できなかったものを中心に、一覧表を資料2でつけさせていただきますので、参照いただければと思います。

【国土環境政策企画官】 次回でございますが、日程につきましては、11月21日ということでご案内しております。京都議定書目標達成計画に盛り込むべき追加対策、あと低炭素社会に向けた今後の課題、また、その他の分野の課題につきまして、省内の各局からご説明をさせていただきたいと考えております。

繰り返しになりますが、本日、ご議論いただきました内容につきましては、後日、各委員のほうに議事録を送付させていただき、ご確認をいただいた上で公開させていただきたいと考えております。

事務局からは以上でございます。

【村上部会長】 みなさん本日は大変貴重なご意見、たくさんありがとうございました。

これをもちまして、閉会とさせていただきます。

— 了 —