

前回の主な論点（案）

平成19年4月4日（水）
社会資本整備審議会環境部会・
交通政策審議会環境部会第3回合同会議

国土交通省の環境政策について

国民へのメッセージ

- わが国が技術開発の推進や社会システムの構築を進めることが、わが国の豊かさ、快適な社会づくりにつながるというメッセージの発信が重要ではないか。来年のG8サミットまでの1年間を重要な時期ととらえて、例えば、国民向けの普及啓発などを明確に進めることが必要ではないか。
- 国民へのメッセージとして、CO2削減効果が個人では少ないが、百人、千人ではこれだけの量に結びつくというような、身近な例をもって、国民に伝えるべき。
- 国民へのメッセージとして、環境問題の解決のためには国民は生活を変える必要があると発信するべき。

環境政策全般

- 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重要である。そのために、各自治体が、自分たちの地域ストックを活用して個性的な地域をつくるという意識で取り組んでいくための環境整備が必要である。
- 環境については、CO2削減だけでなく、食品やコミュニティーなども全部セットとして考えていくような仕組みづくりが必要ではないか。
- 交通に関して、郵便配達車の電気自動車化、地域でのハイブリッドカーの目標づくりのような、横のラインが見える施策があるべきではないか

地球温暖化対策（全般）

- まず持続可能な社会システムのビジョンがあって、そのための省エネ目標やCO2削減目標を検討するというような議論がないのではないか。単なるCO2目標だけでは、一般の人はどう判断して良いのか、根拠がないままである。
- 数値目標がはっきりしないと、取り組みが不明確となる。目標を定めてその進捗をきちんと評価していくべき。
- 取り組みの拡大には、動機付けが重要である。特に個人ベースでは一人

一人にとってのメリットを明確にすべき。省エネは、経済性があげられるが、電気代はさほど高くなく、あまり有効ではない。環境性もやや弱い。そこでエネルギーセキュリティ面、自給率が4%では危ないなどの訴え方があるのではないか。このように複合的な理屈付けが有効であって、そのために各省横断的なものを構築してはどうか。

- 低炭素社会の観点からは、カーボンオフセットのような仕掛けを様々な場面に、特に物流に導入していくことが重要ではないか。
- 施策に経済的手法がない。油に課税しこれを財源として対策をすすめることなどを検討すべき。
- 英国はクライメット・セキュリティとの言葉を打ち出した。ヨーロッパでの不戦共同体の成立を受けて、核戦争など軍事的な脅威は解消されたとし、次の脅威は気候変動であるとの認識のようである。このような軍事に並ぶ認識に立って、経済面で血を多少流しても、踏み込むとのスタンスがでている。わが国も、温暖化は、良性の脅威でありこれに踏み込んで後世代には省エネと公害防止投資のインフラと知恵が残るのだから、もう少し踏み込んでもいいとの共通認識を持つべきではないか。

地球温暖化対策（社会資本整備分野）

- 住宅分野の省エネ法の取り組みについて、地域社会の中で広げる場合には、地域社会の再生や活性化を目指していく目的意識を醸成していくべきではないか。
- 地域冷暖房は、15%の削減効果があるとの試算があり、この方面も検討すべきではないか。
- 住宅の建て替えについては、税制の設定でマーケットとしては立て替えが加速されている。この問題を解決すべき財務省と調整すべき。

地球温暖化対策（交通分野）

- 自動車対策については、排ガス対策から燃費のいい車への政策を重点的に推進するべきではないか。グリーン税制については、排ガスと燃費の基準のミクスチャー仕方が慎重に取り扱われるべき。
- ロードプライシングについては、技術的には可能であるが、課題として住民の理解の形成がある。理解の形成に向けては、様々な施策を進めつつ、時間をかけることが重要ではないか。
- 現在の技術を活用すれば大幅なCO₂削減効果をあげることができることを認識するべきではないか。例えば、カーナビの地図や渋滞のマップについて、道路の通過経路や所要時間を計算することが可能である。
- 情報技術の活用には大きな効果が期待でき、これらを便利に使いこなす時代が進展する。ITSを初めとして情報技術の活用をもっと前面に出す

べき。

- 最近の技術の活用に大きな期待があるが、その効果の事前評価が難しい。特に交通関係は分かりにくいので、これらの計測・評価を十分に行うことが重要である。

社会資本整備分野と交通分野の連携施策について

環境にやさしい人流体系の構築

- 公共交通利用促進には、国民の協力が不可欠であり、ハード整備にあわせて、同時に、住民の教育、普及啓発を行うことが重要である。
- 公共交通への転換は、転換しやすい所に重点化すべきで、娯楽、買物、送迎等の私用の部分が良いとの知見がある。通勤交通マネジメントも重要だが、学校、住民等を対象に、この私用の部分も取り組むべき。
- 地域公共交通の活性化について、警察等の様々な関係者の参画が予定されており期待したいが、もう少し国交省としても尽力いただきたい。
- 人流対策について、個々の対策効果の定量的評価が必要である。そのためには、モニタリングの充実や数値モデルの活用等の研究調査をすすめるべき。
- 公共交通のネットワーク化を観光振興の点からもすすめるべき。高齢の観光者が使いやすい交通システムとなれば、観光の拡大、地域振興につながる。

環境負荷の少ない物流体系の構築

- 物流について、国内国外の両面から充実を図るべき。スーパー中樞港湾、国際空港の整備が必要である。
- 国内・国際との連携も検討すべき。例えば、航空や海運については両面に取り組むことが必要ではないか。海運については、内航と外航の会社が異なるが、その間の連携もあるのではないか。また、アイドリングストップも共通の課題であるとの取り上げが必要ではないか。
- 東名高速、名神高速の上に貨物専用鉄道を整備するような「ハイウェイ・トレイン・システムとの構想があるが、モーダルシフトの促進、さらに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の意味で、こういう国家プロジェクトがあってもよいのではないか。この実現性を含めて研究会などを立ち上げてはどうか。

良好な自然環境の創出

- 公共交通と水・緑のネットワークが連携できれば、地域の魅力の向上に

資するのではないか。例えば、自然再生のサイトへの交通アクセスの整備など。

新エネルギーの利用促進等

- 新エネルギー利用については、本来分散型のシステムであり、地方主体の取り組みになじみやすい。関係省庁の連携が強化されれば、ある程度の新たな施策が出てくるのではないか。
- 地域の新エネルギーの活用について、バイオマス、例えば下水道汚泥、森林、食品、畜ふんを有効活用していく基盤、各地域社会が活用メニューを選択できるような仕組みを構築していく必要があるのではないか。
- 都市開発計画のもとで省エネをすすめるべき。たとえば、ロンドンでの太陽電池の導入。
- 連携に関して、都市政策に関する様々な連携が更にできるのではないか。