

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37回合同会議

令和3年4月26日

【青柳交通環境・エネルギー対策企画官】 それでは、定刻になりましたので、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37回合同会議を開催いたします。委員の皆様方には大変お忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。

本日は、オンラインでの会議となっております。不具合等ありましたら、チャット、電話等でお知らせいただければと存じます。

回線の問題もあり、屋井部会長以外の皆様には、カメラ、マイクとも御発言時以外はオフとしていただき、御発言の際にカメラとマイクをオンにし、終了後には再度オフに戻していただきますよう、御協力をよろしくお願いいたします。また、御発言をされたい場合は、画面上の挙手ボタンを押してお知らせください。発言が終わりましたら、挙手ボタンの解除をお願いいたします。

次に、資料の確認をさせていただきます。あらかじめ送付した資料を御確認ください。議事次第、委員名簿のほか、資料1-1、資料1-2、資料2-1から資料2-4及び資料3までを用意しております。事務局からの説明時には、これら資料を画面共有で投影いたします。

それでは、まず、新任の委員を御紹介させていただきます。

社会資本整備審議会環境部会の竹内純子委員、また、交通政策審議会交通体系分科会環境部会の村山英晶委員に今回から御参加いただいております。

また、本日は御欠席ですけれども、社会資本整備審議会環境部会の中北英一委員にも新たに加わっていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

次に、本日の会議でございますが、社会資本整備審議会環境部会が18名中16名、交通政策審議会交通体系分科会環境部会が13名中12名、御出席いただいておりますので、それぞれ定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

続きまして、部会長代理について御報告いたします。社会資本整備審議会令及び交通政策審議会令により、部会長はあらかじめ部会長代理を指名することとなっております。これに

基づき、今回から社会資本整備審議会環境部会の部会長代理として、石田部会長より中北委員が指名されています。また、交通政策審議会交通体系分科会環境部会の部会長代理として、屋井部会長より塩路委員が指名されていますので、御報告いたします。どうぞよろしく願います。

次に、会議の公開についてですけれども、本日の会議は公開での開催となります。議事録は、委員の皆様方に御確認いただいた後、会議資料とともに国土交通省ホームページに掲載いたしますこと、あらかじめ御了承願います。

それでは、議事に先立ちまして、総合政策局長の石田より御挨拶申し上げます。

【石田総合政策局長】 総合政策局長の石田でございます。

環境部会の先生方には、お忙しいところ御参加をいただきまして、本当にありがとうございます。議事に先立ちまして、一言御挨拶を申し上げます。

既に報道等で御存じのことだと思いますが、今般、総理から2050年のカーボンニュートラル実現に向けまして、2030年度の新たな削減目標として、2013年度比で46%の削減を目指すということが表明されました。また、アメリカ主催で開催されました、気候サミットにおきましても、国際社会に対し、世界の脱炭素化のリーダーシップを発揮していく旨、打ち出されたところであります。

総理からは、その達成に向けて、施策の具体化の検討を加速するように各大臣に指示がございました。地域の暮らしや経済を支える幅広い分野を所管しております国土交通省におきましても、政府の一員としてしっかりと貢献していく必要があると考えております。このため、環境部会で御審議をいただいております、国土交通省環境行動計画の改定において、カーボンニュートラルや気候危機への対応など、グリーン社会の実現に向けた取組の充実強化を図ってまいりたいと考えております。

また、その一環として、環境部会と技術部会合同で設置いただいたグリーン社会WGにおきまして、鋭意検討を進めていただいております。本日は検討状況を踏まえながら、この環境部会におきましても、幅広く御議論をいただき、この夏に向けた取りまとめ作業を進めていければと思っております。

最後となりますが、委員の皆様におかれましては、忌憚のない活発な御議論を賜りますようお願い申し上げます。挨拶とさせていただきます。どうかよろしく願い申し上げます。

【青柳交通環境・エネルギー対策企画官】 ありがとうございます。

それでは議事に移らせていただきます。議事進行につきましては、両環境部会長、交互に

お務めいただいております。今回は、交通政策審議会の屋井部会長にお願いしております。屋井部会長、それでは、よろしくお願いいたします。

【屋井部会長】 東工大の屋井でございます。今回は私が進行を務めさせていただきます。

それでは、今日は従前、御案内のように、30分ほど延ばしてということではありますけれども、本日も大変多数の委員の方々に御参加いただいているところであります。円滑な議事進行にぜひ御協力をお願いしたいと思います。

今日はお手元の議事次第にありますように、2つの議題がありますけれども、1つ目は「国土交通省における環境関連施策の点検について」、もう1つが「グリーン社会の実現に向けた国土交通省環境行動計画等の改定に向けて」ということでありまして、特に、先般合同で設置されましたグリーン社会ワーキング、ここでの検討状況をフィードバックして、この場で環境部会の皆様の御意見をいただき、今後の環境行動計画に反映していくと、こういう段取りでございますので、2つは非常に関連していますから、一緒にまずは事務局から御説明いただいて、その後、委員の方々から忌憚のない御意見をいただいてまいりたいと思います。

それでは、早速、御説明のほうをよろしくお願ひします。

【松家環境政策課長】 総合政策局環境政策課の松家でございます。

それでは、最初に私のほうから、資料の1から3まで、まとめて御説明をさせていただきます。

最初に資料の順番が逆になって恐縮ですけれども、まず、資料2-1で、カーボンニュートラル、グリーン社会の実現に向けた最近の動きの概略について御説明をさせていただきます。

まず、2ページ目ですけれども、2050年カーボンニュートラル宣言を踏まえた政府の地球温暖化対策計画、エネルギー基本計画の見直し、さらには気候変動適応計画、生物多様性国家戦略の改定等の動きを踏まえながら、この環境部会で環境行動計画等の改定について、前回、2月の会議から調査審議をお願いしているところでございます。

まず、カーボンニュートラルに向けた動きでございますけれども、先ほど局長のほうからも御挨拶でお話がありましたとおり、この10日間ほどの間で日米首脳会談、そして先般の米国主催の気候サミットという流れの中で、2030年度の新たな削減目標といたしまして、46%削減を目指すことが表明されました。気候サミットでは、バイデン米国大統領、あるいはCOP26の議長国であるイギリスのジョンソン首相をはじめ、各国において同様に2030年までの排出削減目標のさらなる引上げが表明されてございます。国際社会

における気候変動対策の機運の高まりというものが示されているところです。

我が国の46%という目標でございますけれども、8ページ目に示しているとおおり、2050年実質ゼロとの整合性を踏まえながら、2030年までに確固たる気候行動を取るといふことの野心的な目標として、これまで26%減という目標がございましたけれども、その1.7倍という高い目標が設定されたところでございます。この達成に向けた施策を具体化すべく、検討を加速していくということになります。政府全体といたしましては、温対計画、エネルギー基本計画の見直し作業が加速されるということになろうかと思っております。また、真ん中に書いてございますけれども、昨年末にまとめたグリーン成長戦略の深掘りであるとか、あるいは右に書いてございます、地域の脱炭素化を国と地方で協働しながら進めていくためのロードマップの取りまとめも、この夏に向けて進めていくということになってございます。

国土交通省といたしましても、環境部会、そしてグリーン社会WGでの議論を踏まえまして、省全体の取組の充実強化、新しい環境行動計画の策定によりまして、こうした政府の動きに貢献をしていきたいと考えてございます。

5ページ目以降は、そうした動きに関する参考資料を付けさせていただいています。特に9ページですけれども、御案内のところかと思っておりますが、現状のCO₂排出量の部門別の内訳を示してございます。これらの削減の加速化に向けまして、左側、エネルギー生産ベースで見ますと、その4割を占める発電所による発電部門において、再生可能エネルギーの最大限の導入等により、電源の脱炭素化を図ることが大きな課題になってこようかと考えています。こうした観点から、2030年エネルギーミックスの見直し作業が進められているところです。

また、国土交通省に大きく関わる分野といたしまして、直接排出のところに関しては、全体の16%を占めるガソリン車等からのCO₂の排出削減が大きな課題になってございます。自動車の電動化の推進を図ることが大きなテーマになっています。また、真ん中のところ、エネルギー消費ベースで見ますと、全体の3割を占めるところが家庭・業務部門です。この観点からは、住宅・建築物の更なる省エネ対策の強化を図ることも求められてくるところです。

いずれにいたしましても、各分野での省エネ対策の徹底、あるいは再エネ、水素等の次世代エネルギーの利活用拡大にしっかりと取り組んでいくことが大きな課題となってくるところでございます。

続きまして、19ページまで飛んでいただければと思います。気候変動適応策の関係の動きでございます。

20ページ、前回の会議でも御紹介した最新の気候変動影響評価報告書の概要でございます。自然災害であるとか水環境・水循環、あるいはヒートアイランド等の分野でのリスクの高まりというものを踏まえまして、対策を強化していく必要がございます。

21ページ目、22ページ目は政府の気候変動適応計画のフォローアップ、これは3月末に公表させていただきます。国交省の関連では、流域治水の取組の強化といったことも位置づけさせていただきます。

これらを踏まえまして、23ページ目ですけれども、政府全体の適応計画の見直しを本年秋頃に向けて進めていくことになっています。その中で、対策の強化はもとより、KPIを含めたPDCAサイクルの強化も進めることになってございます。

続きまして、26ページ目、生物多様性国家戦略につきましても、本年秋に国際的な枠組み、これを議論するCOP15が開催される予定になっています。こうした国際的な動きも踏まえながら、我が国の新しい国家戦略を策定すべく、生物多様性の保全、持続可能な利用、その主流化といった観点での対策の強化をしていくということになっています。

以上のような様々な動きを踏まえまして、この環境部会での御議論をお願いしたいと思います。

続きまして、議題の1番目でございますけれども、環境関連施策の点検の概要について、御報告をさせていただきます。

まず、政府全体の温対計画の関係です。これはまさに今、新しい計画に向けた見直しが進められていますけれども、その進捗状況の評価点検が、この3月にまとめられてございます。

3ページ目は、直近、2019年度の排出量の確報値です。基準年である2013年度から継続して減少しておりまして、現在14%減となっていますけれども、2030年度46%減に向けまして、さらに加速化していく必要があるという状況です。温対計画に掲載されている対策のうち、国交省が主に関わる21の施策につきまして、そのCO₂削減の状況は真ん中のところに凡例が書いていますけれども、A、B、C、Dの評価結果をまとめてございます。

その具体的な内容は5ページ目が業務・家庭部門、6ページ目が運輸部門の状況です。業務・家庭部門につきましては、特に下のほう、新築住宅における省エネ基準適合について、2030年度26%減の目標に向けて、従来設定されているCO₂削減量に対しまして、ま

だ低い水準となっており、D評価と、このままの状況では目標水準を下回るという評価になっています。また、新築建築物の省エネ基準適合についても、次に低いC評価となっています。こうした状況に対して、本年4月から全面施行された建築物省エネ法による規制強化措置等によりまして改善も見込まれるところですが、新たな46%減に向けましては、さらに対策の強化を図っていく必要があります。こうした状況で現在、国交省においても経済産業省、環境省と連携いたしまして、住宅の省エネ基準の規制強化の在り方も含めて、対策の強化に向けたロードマップを策定して、その実行を図っていくこととしてございます。

次のページが運輸部門です。この中では、例えば真ん中のところ、トラック輸送の効率化など、現時点で既に既定の目標値を上回っているA評価となっているようなものもございします。そうしたものにつきましても、46%削減の目標に向けまして、さらに目標水準を大きく上積みできるような検討をさらに進めているところでございます。

以上が緩和策の分野の状況でございます。

8ページ目以降、特に9ページ目ですけれども、緩和策だけでなく適応策、自然共生、循環社会を含めた、国交省の現行環境行動計画全体の点検結果もまとめてございます。詳細は資料1-2において、個別施策の点検結果をまとめていますけれども、本日はその概要のみ報告をさせていただきます。評価の仕方は温対計画同様、KPIを設定しているものについては、A、B、C、D評価、その他については定性評価を行っています。

13ページ目、14ページ目で全体の総括を整理してございまして、15ページ目以降で、各分野の評価結果の概要の一覧を整理させていただいてございます。15ページ目のところは、先ほどCO₂削減の状況を御報告させていただきましたけれども、それ以外にも、それを実現するための様々な施策ごとのKPI、進捗評価を整理してございます。例えば、住宅・建築物の関係では、先ほど申し上げたとおり、今後の対応としてロードマップの策定により、対策強化を図っていくということも整理をさせていただいてございます。こうした点検結果をベースといたしまして、新しい計画の策定につなげていくこととしています。

16ページ目、17ページ目は同様に運輸部門についての点検結果を整理しています。そのほかの省エネ対策のみならず、再エネ対策については33ページ目、適応策については、防災・減災対策の施策が中心ですけれども41ページ目、また自然共生分野につきましても、健全な水循環、あるいは生態系ネットワークの関係の施策についての点検について44ページ目、循環社会については53ページ目にそれぞれ一覧で整理をしています。詳細の説明については、時間の関係で省略をさせていただきます。

続きまして、議題の2についてでございます。資料2-2といたしまして、グリーン社会WGの検討状況をまとめています。

2ページ目に書いていますけれども、環境部会と技術部会合同のグリーン社会WGを設置いたしまして、石田部会長に座長をお願いして、これまで3回会議を開催しています。これまで個別のテーマについて、関係団体のヒアリングも含めまして御議論をいただいて、前回の会議では、今後の取りまとめに向けた事務局としての骨子案についても御議論をいただいたところですが、これまでいただいてきた御意見については、資料2-4に、前回の環境部会での御意見も含めて整理をさせていただいておりますけれども、本日はこの段階で一度、環境部会においても広く御意見をいただき、夏の取りまとめに向けて作業を進めていきたいと考えてございます。

4ページ目が骨子検討案の概要です。グリーン社会の実現に向けた国交省の貢献策を取りまとめるということとしています。石田座長よりネーミングも大事じゃないかということで、冒頭のところに書いていますけれども、「国土交通グリーンチャレンジ」とネーミングを石田座長につけていただきまして、打ち出しをしていきたいと考えています。

このグリーン社会は、大きくは脱炭素社会、気候変動適応社会、自然共生社会、循環型社会と広く捉えまして、その実現に向けて、特に国交省においては現場を持つ強みを生かして、具体的なリアルの国土・都市・地域空間における分野横断、官民連携の取組を進めることを大きな目標として定めています。施策の強化に向けましては、その下に書いているような横断的な視点として、6つの視点の整理をさせていただいて、それをベースとしながら、その下に書いてございます国土交通省において重点的に取り組む大くくりの政策パッケージとして、6テーマを設定して検討を進めてはどうかと考えているところでございます。

5ページ目は、今後、施策を推進するに当たっての基本的な考え方、横断的な視点を整理しています。脱炭素社会に関しては、パリ協定で定める1.5度目標に必要な形で2050年カーボンニュートラル宣言がなされており、また、2030年度に今般46%減という意欲的な目標設定もなされたところでございますけれども、これに向かって現状できる対策、これをフォアキャストでしっかり10年間集中的にやっていくということと併せて、そうした長期的な目標に向けたバックキャストの観点から、グリーン成長戦略で示されているような革新的なイノベーションのための研究開発、その実証、実装も戦略的に進め、そうした施策の総力を挙げて取り組んでいくということが大事だろうと考えてございます。また、右下のほうに書いてございますけれども、自然災害の激甚化・頻発化、気候変動リスクの高

まりが懸念される中で、I P C Cによる最新の科学的な知見に基づきまして、長期的な影響評価を踏まえて、今取り組むべきことにしっかり対応を取っていくことも大事になってまいります。また、生物多様性につきましても、2050年の自然との共生の社会像というものも政府の中で議論、検討されてございます。そうしたものに向かっての生物多様性の確保への貢献ということを図っていければと考えてございます。

そうした長期の時間軸の中で、特に2030年を1つのマイルストーンといたしまして、取りまとめていきたいと考えてございます。そうした中で、多様な主体間の連携を軸にしながら、6つの視点をベースにプロジェクトを推進していきたいと考えてございます。

1点目はイノベーション等に関する産学官の連携、イノベーションにコミットする民間事業者との連携はもとより、ライフサイクル、サプライチェーンの観点、気候変動リスクに対応する場面での民間事業者との連携が重要と考えてございます。

2点目は地域との連携です。政府において地域の脱炭素化に向けて先行モデルを多数創出しながら横展開をしていく戦略を描こうとしています。そうした動きとも連携しながら、面的な空間の中で緩和策と適応策の有機的なリンケージも意識しながら、地域との連携をしっかり図っていく必要があります。

3点目は国民・企業の行動変容の促進です。多様な主体の目線で環境行動を適切に選択していただけるような環境整備、環境負荷の低減とライフスタイル、健康も含めたニーズとうまくマッチングしながら、あるいは、人口減少であるとか担い手不足、レジリエンス強化、様々な社会課題解決と両立できるような取組、経済的なインセンティブの在り方も含めて検討していく必要があろうかと考えてございます。

4点目はデジタル技術の活用です。政府全体においても、環境関連分野でデジタル化によって効率的、効果的にグリーン化を進めるという方針になっています。国土交通の分野におきましても、様々な形でデジタル化とグリーン化を組み合わせた最適化を図っていく必要があろうかと考えてございます。

5点目はグリーンファイナンスの活用です。金融分野におきましても、グリーン、トランジション、イノベーション、こうした段階の取組において、政府の資金を呼び水としながら民間資金をどう呼び込んでいくか、ESG投資の促進、こうした議論が進められてございます。国土交通省の分野でも、ESG投資への関心の高まり、あるいは、最近、グリーンボンドの活用が官民の中でも広がってきてございます。こうした金融手法の効果的な活用についても取り入れていく必要があろうかと考えてございます。

最後、6点目は国際貢献・国際展開です。国際的なルールメイキングの観点も含めまして、温暖化対策問題に対する国際的な貢献、そしてまた、そうした中でも今後、大きな成長が期待されるアジアをはじめとする海外マーケットを取り込んでいくという発想も含めて考えていく必要があるかと考えてございます。こうした視点を基軸としながら、6つのプロジェクトを進めていければと考えてございます。

6つのプロジェクトの概要でございますけれども、1つ目は省エネ・再エネ拡大につながるスマートで強靱な暮らしとまちづくりでございます。その大きな構成要素といたしまして、1つは住宅・建築物、これは先ほど申し上げたとおり、これから対策強化のロードマップをまとめて、その実行を図っていくということが大きな柱になっています。また、右のほうに書いていますとおり、電源の脱炭素化のためには再エネの拡大が不可欠でございます。国土交通省の分野においても、公的賃貸住宅であるとか、あるいは道路、空港、公園、下水道、様々なインフラ空間における太陽光発電の導入拡大、あるいは下水道エネルギー、小水力発電の利活用拡大、そうしたもので、再エネの拡大にも貢献していく必要があるかと考えてございます。また、面的な都市の空間の中で、特に街区における脱炭素化の多様で重層的な取組を重点的に促進するための支援策も検討しながら、都市のコンパクト化、スマートシティ、ウォークアブルな空間形成、面的な空間の中での施策も強化していければと考えてございます。

2つ目の柱がグリーンインフラを活用した自然共生地域づくりでございます。前回の会議でも御説明させていただいたグリーンインフラの社会実装を進めることによりまして、環境はもとより防災・減災、地域振興、複合的な地域社会課題解決につなげていければということでございます。今国会におきましても、都市部の緑地を保全して、雨水の貯留・浸透機能を有するグリーンインフラを活用して雨水貯留対策を強化する、こうした対策も含めた流域治水関連法案を御審議いただいているところでございます。こうした取組、あるいは生態系ネットワーク、健全な水循環、ヒートアイランド、さらにはグリーンファイナンスの活用も含めて、グリーンインフラの取組、社会実装を進めていければということでございます。

3点目は、自動車の電動化に対応した交通・物流・インフラシステムの構築です。運輸部門におけるCO₂の排出削減に向けまして、その86%を占めているのが自動車からの排出ということになってございます。これに向けて、自動車の電動化は不可欠の課題です。乗用車につきましては、2035年までに新車販売で電動化100%という目標が既に設定さ

れ、また、商用車についても、今年の夏までに同様の目標が検討されるということになって
ございます。国土交通省におきましては、事業用のバス、トラック等への次世代自動車の普
及促進を中心としながら、関係省庁と連携して、関係団体の意見も伺いながら、支援策につ
いて検討を進めているところです。また、自動車単体対策のみならず、交通・物流・インフ
ラシステム全体の観点から分野横断的な対策といたしまして、電動車を活用した交通・物流
サービスの推進、あるいは電動化に対応した都市・道路インフラの社会実装の推進、また、
電動車を活用した災害時の電力供給機能の強化といった観点も含めて、施策を総動員でき
ればと考えてございます。

4つ目が、デジタルとグリーンによる持続可能な交通・物流サービスの展開でございます。
AI、IoT、あるいはビッグデータ等のデジタル技術の活用を含めまして、その社会実装
等を通じた公共交通の利便性向上により、まちづくりと一体となったスマート交通を推進
していくこと、さらには、物流DXを通じたサプライチェーン全体の輸送の効率化、省エネ
化などグリーン物流の推進、こうしたものを通じまして、交通・物流サービス全体の生産性、
効率性の向上を図るとともに環境配慮と両立を目指していければということでございます。
また、右下に書いてございます、次世代グリーン輸送機関の普及の観点から、船舶、鉄道分
野、このほか航空機の分野につきましても、機材・装備品への新技術の導入であるとか、管
制の高度化による運航方式の改善、さらにはバイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃
料の導入促進、また、国際分野でもICAOを通じた国際的な枠組みの牽引といったこと
について、別途検討を進めているところでございます。こうした対策の強化に取り組むこと
としています。

5点目は、港湾・海事分野におけるカーボンニュートラルの実現、グリーン化の推進でござ
います。この分野におきましては、1つはカーボンニュートラルポートの形成、そしてまた、
船舶の脱炭素化を総合的に進めることにしています。港湾分野におきましては、水素、
アンモニア等の次世代エネルギーを、今後、海外からも大量に輸入し、需要も創出しながら、
国際サプライチェーンを作っていくということが大きな課題になっています。そうしたこ
とのための港湾における環境整備、あるいは港湾・臨海部における多様な用途での次世代エ
ネルギーの需要創出というものを図っていく必要がございます。また、海事分野におきまし
ては、IMOでの国際ルールづくりを主導するとともに、ゼロエミッション船の商業運航、
これを2028年までに世界に先駆けて実現するといった目標も掲げながら、国際競争力
の強化と海上輸送のカーボンニュートラルへの貢献を同時に実現する戦略で取り組むこと

としています。また、洋上風力の導入促進であるとか、気候変動適応策といたしましても、海面水位上昇に対応した港湾機能の強化、激甚化する災害に対応した海上交通の強靱化とといったことも併せて進めることとしてございます。

最後6点目、インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラル、循環型社会の実現でございます。真ん中に書いてございますように、道路、空港、下水道など、各インフラ分野における供用・管理段階での省エネ化を推進するということが重要な課題になってございますけれども、併せてインフラを整備する段階におきましても、建設施工の脱炭素化といたしまして、短期的にはICT施工の効率化・高度化を中小建設業へ普及していくとともに、長期的には革新的な建設機械の導入を図ることとしてございます。また、インフラ整備における材料調達におきましても、品質、あるいはコスト面の評価も踏まえまして、低炭素素材の活用促進を図ることとしてございます。今後、増大する更新、あるいは解体、そうした局面におきましても、建設リサイクルの徹底を図るなど、ライフサイクル全体といたしまして、脱炭素化、循環システムの構築を図ることとしてございます。

以上が国土交通グリーンチャレンジの骨子案という形で現状を整理しているものでございます。その内容を資料2-3といたしまして、文章においても整理をしております。今後、こうしたものの肉づけを図っていくに当たりまして、御意見を賜ればと考えてございます。

最後に長くなって恐縮ですけれども、資料3、今後の取りまとめの方針でございます。先ほど御説明したようなグリーン社会WGでの骨子案、これをまた夏に向けて、WGのほうで御審議をいただいて、国土交通省の貢献策として打ち出しをできればと考えてございますけれども、そうしたものも生かしながら、資料3にございますとおり、環境部会で御審議いただく環境行動計画の中にしっかりと反映をさせていただいて、計画としてもまとめていきたいと考えてございます。

その構成案でございますけれども、第1章のところで様々な状況の総括をした上で、第2章のところで、特に国土交通省として重点的に取り組むプロジェクトという形で、このWGの成果を反映させていければと考えてございます。また、第3章といたしまして、そうしたものも含めまして、国交省の関連施策の全体像について、現行計画にもあるような分野別・課題別の施策一覧という形で、施策内容、KPIも含めて計画としてまとめていければと考えてございます。

以上、大変幅広い分野で、少し時間が長くなって恐縮ですけれども、資料の説明でござい

ます。特にWGの骨子案をベースにまとめるに当たっての御意見をいただければということ
でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

ただいま、議題の1と2両方に関わる資料を御説明いただきました。それでは、これから
委員の皆様から御意見をいただいでいきたいと思ひます。時間を多少長めに取ったとはい
え、限られていることでもありますので、今の2つの議題については、どちらに關係するよ
うな話でも結構ですので、お話をいただければと思ひます。

今日は、予定では4分以内と書いていますので、お一人4分以内ということで、御発言を
いただければと思ひます。それから、多くの委員の中で、一部の委員が途中で退室されたり
するようですので、そういった委員の方に、最初に御発言いただくほうがよさそうだと
思ひます。それで、手元の資料では、竹内委員、それから朝日委員、谷口委員、加藤委員、
加藤委員、あと崎田委員もそうですか。今申し上げた、お名前を挙げさせていただきました
方々で、先に御発言をいただけるようでしたら優先しますので、手上げ機能でよろしくお願
いしたいと思ひますが、いかがでしょうか。竹内委員は先でもよろしいですか。

【竹内委員】 ありがとうございます。いつでも結構でございます。

【屋井部会長】 それでは、一応始まってしまうと、ずっと手がいっぱい挙がってきてど
うなるか分かりませんので、先によろしく願ひします。

【竹内委員】 御説明いただきまして、ありがとうございました。

今回、初めて参加させていただいております。国際環境経済研究所の竹内でございます。
エネルギー問題と温暖化問題を勉強しております。私はワーキングのほうも参加させてい
ただいておりますので、細かいことはもう前回ワーキングのほうでも申し上げております
ので、今日は総体的なことだけ申し上げたいと思ひます。

1点が、今回、2030年の目標が出ましたけれども、その中で、国土交通省さんの所管
される分野で、どれぐらいの削減が期待されているのか、正直申し上げて、今回、46%と
いうのがある意味、精緻な積上げの結果として出てきていると私は伺ってはいないですけ
れども、ただ、10年後のことですので、何も無いということではないはずと思ひます。そ
ういった中で、どういったところまでが、どれぐらいの削減がどの分野に期待されているか、
そのボリューム感が重要だというのは、どの分野の限界削減コストがどれぐらいかという
ところを比較して考えていく必要があると思ひておまして、そうした全体感をまず、お示
しをいただくということをお願いしたいと思ひております。

特に国交省さんが所管されている分野というのはインフラに関わるということで、非常に転換には長い時間を要する分野も多いかと思います。そういったところについては、2030年には間に合わないかもしれないけれども、2050年に向かってこういった形でやっていくという形で示していかないと、2030年に間に合うことが、ある意味、大目標化しますと、京都議定書の失敗と言ったら変なんですけれども、ああいう短期的な区切った期間でのCO₂削減というところを優先してしまうと、長期的なイノベーションと言いますか、インフラの大転換というところと整合しない取組が出てきてしまいかねないと思っておりますので、そうした大目標の割り振りといったところを、まず、お示しをいただければありがたいと思っております。

もう1点は、これは社会インフラのワーキングのほうでも申し上げたんですけれども、コストの部分を広く横展開をしていく、いろいろな例えば自治体、あるいはグリーンの港湾の取組、こういったものを1か所で、例えば成功事例を作ればいいだけではなくて、2030年の46%、50年のカーボンニュートラルというところだと、大きく横展開をしていかなければならないということになりますので、そうなりますと、どうしてもコストがどれぐらいかかるのかということ、費用対効果というところを開示していく必要があると思っておりますので、そうしたところを特に意識をした事例の紹介、共有というところをお願いできればと思っております。

国土交通省さんの取組の中で、今、特に注目度が高いのが建物の省エネの部分なんか非常に注目が集まっているところかと思っております。そうしたところも足元でできること、あるいはちょっと中期的にすること、時間軸をインフラの取組ということで、意識した取りまとめをお願いしたいと思っております。

雑駁でございますけれども、以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

では、続けて崎田委員、お願いします。

【崎田委員】 ありがとうございます。それでは、発言させていただきます。

今回、これまでの点検と今後についてということで資料が出ていますが、私は国土交通省の皆さんが担当しておられる施策は、2050年脱炭素を実現する上で、大変重要な分野だと思っております。特に2030年マイナス46%と急激に目標値が上がったわけですが、これは、私は大事なことだと思っているんですけれども、2050年の脱炭素を実現するには、これまでの地に足を着けたボトムアップ型の展開と、将来を見据えてチャレンジをする、そ

こちらからバックキャストするという両面の目標設定というのが必要ですので、それに対応するような流れに持っていくということが大事だと思っています。

その点からいきますと、今回の様々な点検結果というのが出てきましたけれども、これがA、B、C、D、Eと評価をされていますが、A、Bはこのままいけば、2030年に目標を超えるというところですが、Cはこのままいくと大体目標どおりで、Cでは駄目なわけです。駄目というかもっと頑張らなきゃいけないというところですので、今回の点検でC評価が付いているものも含めて、C、D、Eどれがついているのか、そのへんを明確にしてPDCAサイクルを回していただきたいと心から願っています。

そこで、分野を見ると、公共交通の利便性の高い地域にしていくということと、物流をしっかりと効率化させるということと、3つ目が住宅・建物の省エネ、この3分野で効果をしっかりと出していくような政策・施策を入れていくことが大事だと思っています。

その点、その後に御説明いただいたグリーンチャレンジですが、本当にしっかりと6つの要素に分けてということで、しっかりと取り組み検討していただいていると思いますので、応援したいと思っています。なお、これをまとめ、そして実施するときに3つの点をお願いしたいと思いました。

1つ目は、エネルギー基本計画の検討などにも参加をさせていただいておりますが、2050年に向けては、まずいかに脱炭素電源にしていくかということも大事です。そのときに水素をどのように発電に入れていくか、あるいは水素・燃料電池を地域社会づくりにどうしっかりと入れていくかというのが大事になってくると思いますので、ぜひ水素に関して、点をつないで面にして、面を広げるため、地域社会で実装するためにどのようにしていけるかというところを強調してほしいと思っています。具体的には、まず港湾の温暖化対策、ここでどのように港湾が海外からの水素タンカーを受け入れて、地域の発電所に運び入れて、ほかのエネルギー多消費産業が水素もちゃんと活用できるようにするか。そして、物流のターミナルでも水素ステーションに水素を供給して、どのように燃料電池トラックが全国に走っていけるかとか、そういうところを描いて取り組んでいただきたいと思っています。もちろん住宅・建物や地域開発のところにもどれだけ水素・燃料電池などを取り入れられるか、そういうことも検討対象に入れていただきたいと思っています。

2つ目なんですけれども、今、全国の自治体で脱炭素に取り組むと宣言をしているところが人口比でいうと9割を超えました。ぜひ企業の方や自治体、全てを巻き込んで、市民をもちろん巻き込んで、どのように地域全体で変わっていくかということの絵を描けるような

施策展開をしていただければありがたい。今、グリーンスローモビルとかEV自動車とかFCV自動車とか、いろいろな要素がこの分野はありますので、しっかりとそこも入れ込んでいただきたいと思っています。

最後の3点目なんですが、適応計画が今回も強調されていますが、防災に対する意識というのがどんどん社会でも高まっておりますので、下水道施設をうまく活用して、グリーンインフラとか下水道施設もうまく活用しながら、地域の防災拠点をしっかりと作っていく、そういう視点でもっていただけるとありがたいと思っています。

ありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。ここで、先ほどの竹内委員から御質問がありましたので、事務局の松家さんに答えていただきます。よろしく願いします。

【松家環境政策課長】 ありがとうございます。46%の削減目標に向けて、今後どのように国交省の分野も含めて議論していくかというところかと思えますけれども、御案内のとおり、地球温暖化対策計画の見直し、これは昨年秋以降進められておまして、そうしたところの中で、現行26%減に向けて、それぞれの分野で割り当てられている削減量を今後、どのように拡充していくかというところの議論も、国交省の関連分野も含めて、政府全体で特に経済産業省、環境省を中心に議論が行われているところでございます。

画面を見ていただくとおり、これは温対計画の点検の状況ですけれども、現行26%減に合わせる形でそれぞれ施策ごとの排出削減目標というのが設定されてございます。こうしたものについて今、崎田先生からも御指摘あったようなA、B、C、D評価での現状の進捗状況も踏まえながら、Aでもう既に目標値を大きく上回っているところについては、今の目標削減値を大きく上乗せをしていくであるとか、Bも同様にしっかり考えていく。また、C、Dについても目標を下げることなく、さらには施策を強化することで、現状の26%目標に向かつてのみならず、46%に向けてさらにどういう目標設定ができるかということについて、現状、それぞれの施策ごとにも検討を進めているところでございます。46%については、そうした議論をしている状況も踏まえて、総理のほうで政治的な判断ということで設定されたところかと思えますけれども、その目標に向かつて、こうしたそれぞれの分野の整理、これは省エネだけではなくて再エネ、エネルギーミックスの議論も含めて、最終的に温対計画、あるいはエネルギー基本計画の見直しについて、この夏に向けての議論の中でまとめられていくものと考えてございます。

現状、それぞれの施策の数値について整理中のところもございます。先ほど御説明させて

いただいた計画の点検の中で、それぞれの項目ごとに上積みも含めた検討の状況を、とりあえずは御説明させていただいてございますけれども、そうした数字も、ある程度まとまった段階でお示しできればと考えてございます。よろしくお願いいたします。

【屋井部会長】 はいどうもありがとうございました。竹内委員、15時で退席とお伺いしていますので、途中にレスポンスをしてもらいましたけども、あとはまた委員の方々から続けてずっと御発言をいただいてまいりたいと思います。

順番が朝日委員、田辺委員、加藤委員、石田委員と、この順番でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【朝日委員】 朝日です。よろしくお願いいたします。

3点ありまして、1点目は点検結果についてなんですけれども、点検結果がいつも行動計画に対する結果ということで出していただいたA、B、C、D、Eということで、これは前からそうなんですけれども、目標管理型の評価なので、何でCなのか、何でDなのかというところのロジック、そのところが住宅にしても、まだ法制化が、令和3年度で本格化するので、これから進むであろうとか、そういった背景があると思うんですけれども、そういったロジックの部分为目标管理型というのは内包していて、しかも、あまり表には出ない形で現状、出てくるので、そのなぜこの結果なのかというロジックの部分进行分析した上で、進めていただきたいというのが1つです。

2点目は、大きく全体なんですけど、特に地域との連携で、国土交通省の場合には身近な分野になりますので、地域との連携で進めていきますというお話がありました。その観点で言いますと、自治体、地域にとって見ると、昨今、デジタルトランスフォーメーション、あるいはスマートシティ、いろいろな大きな動きがありまして、この環境に関してもバックキャストで目標が示されたということで、非常に大きな動きになってくるかと思います。その意味で、かなり政策の進め方に技術が要ると言いますか、いろいろなノウハウが必要かと思うんです。例えば、地域にとっては従前の政策でもありますように、財政、あるいは人口といった持続可能性、インフラの担い手だとか、そういった持続可能性の問題というのがずっとありまして、それと両立できる形でウィンウィンになる形で進めていかなければいけないと。それに当たって、いろいろな工夫が各分野で、例えば官民連携ですとかファイナンスの部分ですとかというところで、やり方がかつての補助金で事業を立てて、それに応募していくという形もありますし、何らかのサポートを受ける形であるとか、いろいろな政策的なイノベーションも起こってきていると思うんです。どんなやり方がその環境と地域の持続

可能性にとって、両立可能なやり方なのかという意味でのやり方の部分というのも、この中にぜひ次回、入れ込んでいただきたいと思います。政策的なイノベーションの部分になります。

例えば社会実験を活用して、その結果をどのように活用していけばいいのかですとか、横断的にまたがる目標に対して、環境の部分をもどのように入れ込んでいけばいいのかというところが必要かと思えます。

あとは、先ほどもお話がありました、同じ再生エネルギーを推進するにしても、地域エネルギーとか自治体エネルギーのように、地域に経済的に循環して所得が残るような形とそうでない形というのがあります。その部分を、どのように経済的に評価していったらいいのかというようなノウハウも含めて、進めていけるようになるというと思います。

あと、3つ目なんですけれども、今回、非常に大きな環境に関する目標が出たということで、全ての施策に関わってくるということが資料をいただいてよく分かりました。その意味で、政策の推進の仕方について、例えば施策評価、事業評価、政策評価、事後評価をされていると思うんですけれども、環境の面の主流化という意味では、評価の観点の中に必ず環境の観点が入っているという意識の入れ方ということも非常に重要かと思えます。ここも政策の推進の仕方になるんですけれども、評価であるとか事業を立てるとき、そういった時の観点として、必ず何らかの基準としての環境、あるいはこの目標に関する観点が入るという形の立てつけにしていくことは重要なことなんじゃないかと思ったところです。

以上になります。すいません。ちょっと長くなりました。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。続けて、よろしくお願いします。

【田辺委員】 田辺でございます。ありがとうございます。

4月22日に首相から2030年度の削減目標については46%削減、また、さらに50%の達成に向けて挑戦を続けると御発言がございました。大変高く評価しております。しかしながら、この削減目標は、皆さん御発言のように、これまでの積み上げだけでは達成がかなり難しいと思います。

需要側から考えると、国土交通省所管の範囲は、日本の二酸化炭素排出量の50%となります。また、そこで使われているインフラですとか都市、交通、建築物、住宅は現在建設される、そのほとんどがカーボンニュートラルの達成が必要な2050年まで残ることになります。ロックインしないように、今日からでも変える必要があります。変える必要があるというんですけど、これは設計ですとか入札制度ですとか、そういったものを改革してい

ないと、そういう発注ができないということだろうと思います。

それからD評価を受けている住宅分野、C評価を受けている業務分野に関しては、その対策が急がれるということは分かります。しかしながら、住宅を取得される方々に大きな負担が生じることから、計画立案だけでなく税制とか補助とか、そういうことをしっかりやっていく必要があると思います。

また、これは要望なんですけども、今回の国交省のグリーンチャレンジの中にZEBというキーワードが入っていないので明示していただきたいと思っております。また、住生活基本計画に脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成ということが明記されておりまして、この点も入っていないようなので、ぜひ入れていただければと思います。住宅建築に関しては、先ほど御紹介いただいた検討会が4月19日から開始されています。私のほうで、実は座長をしているのでしっかり議論して、しっかりと施策を実行していくことを希望しています。

また、一方で、国民運動が推進されていないようなところが少々気になります。再エネを導入すればよいということだけではなくて、カーボンニュートラルにするためには省エネ側の取組も、他人ごとではなくて自分事として国民に理解していただくという必要があると思います。そのようにすれば、全体として産業分野が国際競争力の向上に貢献できる再エネ、非化石エネルギーを多く確保できるということになります。民間の対策は非常に重要ですけども、公共建築やインフラなどは参加すればすぐにでも行うことができます。公共建築が自ら範を示す必要があると考えます。

先日も検討会で、新築住宅で屋根に太陽光を設置することを義務化すべきであるということに対して、それは非常に重要ですけども、霞が関の屋根全てに設置してから民間にお願いするのが筋ではないかというような御発言もありました。その際に、オフサイトの再エネを導入すればよいということではなくて、きちんとつけていけるところはつけていくと、産業分野も非化石エネルギーを必要としていますので、これはよく考えていく必要があると。平地への太陽光の設置については、実はドイツよりも既に日本のほうが進んでいます。農地も考えられますけど、やはり屋根は非常に重要だと。また、太陽電池・風車は多くが既に海外製品になっています。改修工事などは内需性が高いと言われますけれども、今回の対策でどのように国内経済に良い影響を及ぼすかということは考えることが重要だろうと思います。

需要サイドについては、非化石エネルギーの導入ですとか再エネ拡大とか、需要の高度化をして、需要の変動状況に合わせた需要の最適化、これが非常に重要です。気象条件により

変動する太陽光発電を需要側でうまく活用するとか、これまでにない取組をやっていく必要があると。都市レベルでこれから考えることは非常に重要で、国交省が情報分野とも連携して、こういったことを推進していただくということを強く希望しております。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。それでは、続けて加藤先生、よろしくをお願いします。

【加藤委員】 名古屋大学の加藤です。すいません、授業がありますので早めにしていただいております。

公共交通について評価が、進行が非常に悪く、それから課題としても重要だと取り上げられているということで、非常に危機意識を持っています。しかもコロナ禍で非常に利用が少なくなっている状況で、これはコロナ後についても考えていかなきゃいけないということで、かなり突っ込んだ対策が必要だと考えます。その点から、4つ簡単に、考えなきゃいけないことを述べたいと思います。1点目は、ラベリングといつも言っているんですが、公共交通があるとか、今回挙がっていることそれぞれがCO₂をどれだけ排出していて、どういう工夫をしてどれだけ減らしているのかということ、きちんと排出量や削減量という数字で表示するということを例えば義務づけるとかしないと、科学的に本当にCO₂が減っているのか分からないものを減っていると称しているということがいろいろなところで横行していると思っているので、ラベリングを義務化することが必要というのを1つ考えております。

2つ目ですが、LRTとかBRTについて、こちらでも挙がっていますし、それから交通政策基本計画の方も、検討をやっていますけれど、そこでも挙がっているんですけど、実は交通政策基本計画において、LRT、BRTそのものについて、どれだけこれから進めていったらいいかという目標設定がない状態になっています。これは5年という計画で、やれる見込みがどのくらいあるかということについて不確定なところがあるからだと思っていますが、脱炭素化を加速していくというのであったとしたら、この5年間の計画でLRTとかBRTを施策として挙げるんだとしたら、一体どのようにもっと進めていくかということをきちんと言わなきゃいけないわけで、そこが全く抜け落ちているということを思っていますので、ぜひこれを書くのであったら、そこをきちんとしていただきたいと思います。

それから3つ目ですが、ほかにもグリスロであるとか、いろいろな新しいものを導入するというのはあるんですが、そもそも鉄道とかバスとかの既存の幹線的な交通手段について

底上げするとか、あるいは、特にここを改善すると見込みがあるというものについて、重点的に見直していくみたいなの、トリアージと私は言っているんですけど、そういうものがなくて、新しいものを入れることばかり書いてあるというのも問題だと思っています。まさに地域公共交通計画において、そういったことをやっていくことが必要だと思っているので、そこも配慮していただきたい。

最後ですが、地域公共交通活性化再生法の改正が昨年11月にあって、地域公共交通計画の策定の倍増が5年間で行われるということが目標に出ていますけれど、その計画の中で、環境配慮についてほぼ全くと言っていいほど書かれないというのが問題であって、公共交通がこれだけ環境に優しいことについて期待されているんだったら、その自治体の地域公共交通計画の中で書かなければいけない。環境にどう配慮しているかどうか、どういう効果があるかというのは書かれて当然だということになるんですが、現状だと書かなきゃいけないとかそういうことも一切ないので、ここについても今、入れていかないと将来、大変後悔することになるんじゃないかと考えております。

以上です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。石田先生、よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。点検の部分と、これからの部分にまたがるんですけども、最初は点検の部分からお願いしたいと思います。

よく作業していただいているんですけど、資料1-1の4ページに状況が書かれています。このときのA、B、C、D、Eが昔の2030年の政府の目標水準に照らして設定されているんですが、変わっちゃったものですから、今すぐは無理なんですけれども、時間がありませんから、できるだけ早く新A、B、C、D、Eをきちんと作らないとうまくかじ取りができないので、よろしくお願いします。それが1点です。

それと、2点目なんですけれど、この中に建設業関係の指標が一切入っていないんです。国交省の所掌業務は民生業務、民生・家庭・運輸ということなんですけれども、建設業の行政としての国土交通省の役割は高いと思うんです。ですから、建設業からの排出とか、あるいは建設素材製造業である鉄鋼とかセメント、その他にもあろうかと思えますけれど、大所はこの2つだと思うんだけど、こういうところをどう取り込んでいくかというのが大きな課題じゃないかと思っています。

これからはグリーン社会ワーキングのほうに絡んでまいりますので、私も一生懸命やっていきたいと思えますけれども、幾つかあります。1つは国交省の対象範囲でストック量が

めちやくちや多いわけです。既存の住宅、既存の建築物、あるいは市場に今、社会に出回っている自動車とか、こういうストックをどう早くうまく変えていくかという仕組み、これは補助とか支援とか、あるいは税制ということが中心になっていこうと思いますけども、そこをどう考えていくかということが非常に大事です。この点検でも、住宅、公共交通も物流もあまり成績がよろしくありませんので、そのへんをどう考えていくかということが非常に大事だと思います。だから、一例を申し上げますと、物流はいろいろなことで苦勞されているんですけども、あるいはカーボンニュートラル化に向けてきちんとやっつけていかななくちゃならないという思いが強い会社がほとんどなんですけれども、やっぱり体力がないのでいかんともし難いというところもあって、そのへんを元気出してもらうためにどうすればいいとか、あるいは、これは話が飛びますけれども、再生可能エネルギーのところで小水力しか書かれていないんですけれども、本命は既存の発電用ダムの新開発をどうしていくかということだと思います。これは今、古いダムが多いもので、固定資産税がほとんど非常に少額でいいんですけれども、新開発すると固定資産税額ががんと上がるので、電力会社にとっては全然メリットをお感じになれないと。そういう意味での総務省との絡みでいうと、税制をどうするかという問題をどうするかということが非常に大事かと思ったりもしています。

2番目は、これから本当に考えないといかんのですけれども、国のほうにあまりお金がありませんから、民間資金に何とか来ていただきたいということを強くいろいろなところで書いてあるわけです。政府のグリーン成長戦略にも世界中のESG資金が30兆ドルあって、何とかしてほしいと言われるんですけども、今の社会資本整備とかいろいろな社会システム投資があまり儲かるような仕組みになってないという事実もあるわけです。この中でも書いておられるグリーンボンドとかソーシャルインパクトボンドというのは、事例はあるんですけども、いかんせん企業の、あるいは投資家のCSR的なことに関してやられているだけで、儲かるようなことになっていないので、そのへんを大きくゲームチェンジができるような仕組みをどう構築していくかということも非常に大きな課題だと思います。

最後になります。そういうことからすると、グリーン社会、国土交通グリーンチャレンジでの大きな課題だと思いますけれども、大きな枠組みをどう構築していくかということが非常に大事だと思います。私もカーボンニュートラルに向けた自動車政策の議論に参加させていただいているんですけども、電動化というのが非常に大きな課題ではあるんですけども、そこに何か集中し過ぎているような気がいたしまして、例えば、マイクロモビリティ

ティが自由に使えるようなコンパクトなウォークアブルな都市ということにすると、随分、要求エネルギー量が変わってくるわけで、そういうところも取り込んだ自動車政策とか、あるいは、港湾政策とかいろいろなことを考えていかなくちやならないと思っております。また、いろいろ教えていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

長くなりました。ありがとうございました。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。それでは、続けてになりますけども、中村委員、お願いします。

【中村委員】 ありがとうございます。まず、点検のほうで、ページで言うと50ページなんです。私に関わり合ってきた「水と緑の生態系ネットワークの形成」というもので、それで、全体に順調に上がっているように見えるんですけど、実際には、協議会の設置みたいなものが指標になっていて、本当にネットワークをうまく形成されたのかという実質の議論になっていないんです。

51ページの湿地のほうは再生割合になっていて、まだ面積的なイメージがあるんですけど、ネットワーク形成のところはそれになっていません。例えば北海道の現状を言いますと、この資料には長沼町と書いてあるだけで、長沼町の遊水池は1つだけなんです。実際、周りの遊水地とか石狩川とかのネットワークがまだ組み立てられていないわけで、ぜひそういうものを後押しするような実質的な指標に変えていただくのが良いと思いました。

それから、グリーン戦略のほうですけど、グリーンインフラについてなんですが、緩和策と適応策がうまく結びついた形での議論をしていただきたいと思います。グリーンインフラについて、よい面としてはCO₂の吸収源としての緩和策にも貢献するということがあると思うんですけど、最近聞こえてくるのは、例えば再エネの太陽光パネルがグリーンインフラの適地を、ある意味奪ってしまっている。それがきちんとした形で雨水貯留なり浸透を太陽光パネルが保障するならいいんですけど、あるときには土壌浸食なんかが起こっているというの聞こえてきます。ということで、再生エネルギーは当然、今後2050年のカーボンニュートラルで重要になるのはそのとおりだと思うんですけど、こういった適応策と緩和策がうまく調和が取れた形での配置を検討していただきたい、もしくは検討するような方向にしていいただきたいと思います。

それからまた、この資料では、どちらかというと雨水の貯留浸透について書いてあって、それはそうなんですけど、この内容を見ると、霞堤を維持するとか、実際には農業サイドとの協力を一緒にやっついていかないとうまくいかないような内容が書かれています。というこ

とで、国交省なので都市局とほうまくやれたとしても、ほかの省庁とほうまくやれないということもあるのかもしれないですけど、肝の部分は堤内側の問題だと思うので、そこでは中流域にある農地の問題を避けては通れないと思います。国土交通省の方針ではあるんですけども、農水省とほうまくつながった形で、菅政権は縦割りの打破ということを行っていますので、ぜひとも打破していただいて流域単位の議論をしていただきたいと思います。

それから、得てして忘れているんですけど、グリーンインフラに対して、海外ではブルーインフラという言葉も使うんですけど、河口とか海岸とか、そちらのことも重視していただきたいと思います。沿岸地にあるようなグリーン、もしくはブルーインフラを活用して、より災害にも強い、津波や高潮にも強い国土形成のことも検討していただきたいと思いました。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。それでは清水委員、山戸委員、鬼沢委員、塩路委員と、こういう順番になっていますけど、よろしくお願いします。

【清水委員】 1つは簡単に。私の理解が不足しているので、資料の1-1の5ページ、6ページに相当しますが、ここが地球温暖化対策計画の進捗状況という、先ほど見せてくれたのかな、これがあります。この中で、例えばヒートアイランド対策の熱環境改善を通じた都市の低炭素化というのが、評価がAですね。これがもともとの削減量が少ないからかな、評価がAになっている。次のページへ行くと、6ページですね、一番最後のところで(2)番、温室効果ガスの吸収源対策、これは目標値が最新の目標値でこのぐらいになっているからBというふうになっているんですが、このへんの値がどんなふうに決まっているのかちょっと分からないのが1つです。

というのは、1つは、例えば今、盛んにこれから議論しようと思っているグリーン社会とかグリーンインフラというものの貢献は、都市の緑地が都市気候の緩和とか省エネとか、そういうものにどれだけ貢献するかというところが非常に大きい側面だと思うんですが、そういうものを踏まえた中で、もうこのぐらいのものが設定されていてという話だと、かなりおかしいんじゃないかなというのが1点です。

それから、緩和策というのが、数値目標を持ってしっかりしているわけですが、その中で適応策というのも、これは何となく温暖化に向けて適応しているからしようがないよねというんじゃなくて、この適応策をやっていると、どれだけそれがカーボンニュートラルに近づいてくるのかという、その貢献の指標みたいなやつも緩和策のほうから打ち出すことが

すごく大切じゃないかなと思います。例えば、緩和策として、気候変動で災害が激甚化してきた、だから流域治水をやるんだというときに、流域治水では、川だけじゃなくて流域の中に水がどれだけためられるか、集水できるか。雨水浸透貯留もそうですが、そういったものが求められる中で、これはひょっとするとグリーンインフラなのかなという、そのところが、流域治水としてはどのくらいの緑地が必要で、それだけあれば治水効果がこれだけ出てくる。それはひいては、このぐらいのものが治水として必要であれば、それは適応策、カーボンニュートラルにどれだけ近づくんか、都市気候のどれだけ緩和になってくるのか、ひいては、省エネにどれだけ貢献できるのかという、そういうものが適応策からの展開としても必要なんじゃないかなというふうに思いました。

最初の質問と、あとはちょっと感想になりますが、もし御説明があれば、よろしく願いいたします。以上です。

【屋井部会長】 ありがとうございました。

それじゃ、続けてよろしく願いします。山戸委員ですね。

【山戸委員】 よろしく願いいたします。ありがとうございます。

まず、冒頭に御説明ありましたとおり、日本の2050年カーボンニュートラル、2030年46%削減目標を表明されましたことを私どももしっかりと受け止め、実効性のある対策に引き続き全力で取り組んでまいりたいと思っております。

2019年度の環境行動計画について点検の取りまとめをいただきまして、ありがとうございます。今後、取組を一層推進されるに当たりまして、私ども自動車メーカーが考えておりますことをお話しさせていただきます。

乗用車につきましては、2035年、新車販売で電動車100%という政府方針に向けた対応を検討していただいておりますが、そのためには、まず最初に、安価な再エネの安定供給などのエネルギー政策、2つ目には充電・充填インフラ、量、時間、コストの整備、3つ目は、電池国内生産の支援、4つ目は、EV、FCVを選んでもらえる持続性・事業性のある政策などにつき、国の強力な政策的・財政的な御支援をいただきながら、官民双方で取り組んでいく必要があると認識しております。

また、自動車におきましての電動化は、カーボンニュートラル実現への有効な手段ではございますが、目的であるカーボンニュートラルと手段である電動化を混同すべきではないと考えております。現段階では2050年にカーボンニュートラルに向けてアプローチを1つに絞るのではなく、各地域のエネルギー構成、技術、お客様、関連産業に応じた解決策

を開発し、提供してまいりたいと考えております。

その際に課題と考えられていることや、今後の政策に必要と思われる2点を述べさせていただきます。1つ目は、自動車は車種ごとに特性、ユーザー、使われ方などが異なるため、きめ細やかな対応や政策の推進をお願いしたいと思っております。例えば、カーボンニュートラルに資する車両につきましては、初期費用、維持費用、両面でお客様が十分にメリットを感じていただける税制など、支援が必要だと考えております。

次に、軽自動車は地方の生活必需品であり、電動化コストが価格に与える影響が大きいため、特段の配慮をいただければと思っております。また、大型車につきましては、社会を支える多様な用途で使用されております。ユーザーの利便性が最も重要でございますので、大型車ならではの充填施設などのインフラを含め、電動化及びほかのパワートレインの選択についても、さらなる議論が必要と考えております。

2つ目は、自動車産業の国際競争力を維持・強化するために、技術中立性の考え方に基いて、FCV、EV、カーボンニュートラルの燃料などの多様な技術を誘導する政策の推進をお願いしたいと思っております。この上で、電動車などの研究開発、蓄電池、モーターなどの研究開発、国内の製造、原材料の安定調達を推進するための強力な政策的支援や法整備、規制緩和が必要であると考えております。

以上のようなことについても検討を継続していただきたく、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、鬼沢委員、塩路委員の順でお願いします。

【鬼沢委員】 鬼沢です。よろしくお願い申し上げます。

評価の部分で、トラック輸送の効率化がA、トラックの共同輸配送がBということで、これはよかったとは思いますが、私、長年ずっと3R、循環型社会づくりで企業の皆様といろいろ対話をしたり、意見交換をする中で、いつも最終的に、今の課題は物流だという言葉をよく聞きます。そういうことを考えると、大企業だけが参加できる形ではなくて、中小企業が参加できる共同物流の仕組みがもっと広がっていく必要があるんじゃないかと思っておりますし、それはイコール、今課題となっている担い手不足になっている人的確保にもつながりますし、結果的には、物流の効率化によるCO₂削減につながるのではないかと思います。

それで、グリーンチャレンジの中に電動化の提案がありましたことはとてもいいことだ

と思いますけれども、前にお話しされた山戸さんもおっしゃっていましたが、全ての企業や個人が電動化に対応できるかという、それは非常に難しい問題だと思います。特に今私たちが乗っている自家用車に関しては、平均16年弱使用されます。トラックに関しても、10年は使用されると思いますので、それを考えると、今購入した物流のトラックが2030年過ぎによりやく電動化に向かうということを考えますと、計画はあっても実行に移すには非常にハードルが高いのではないかなというふうに考えます。

それから、消費者の立場として考えると、2030年の46%CO₂削減に向けて、国民一人一人が、自分1人のライフスタイルもそれに向かって、何らかの形で参加しているんだということの意識が非常に大切なのではないかと思います。ライフスタイルの中で常にCO₂削減を意識した生活を送っていること。それには、こういうライフスタイルをすると、日々の生活でどのくらいのCO₂削減につながっているかということの見える化が非常に大切だと思いますので、この部分は国土交通省の分野ではないかもしれませんが、環境省などと連携して、国民一人一人が生活の中でCO₂削減に向けた数値の見える化が実感できるようなことが非常に大切で、それが結果的には一人一人の意識づけになっていくのではないかと考えております。その点について、ぜひ御検討いただけたらと思います。

以上です。

【塩路部会長代理】 塩路ですけれども、よろしいですか。

【屋井部会長】 はい。

【塩路部会長代理】 まず、点検結果についてなんですけれども、以前からこれ、ABC D評価として聞かせていただいていますけれども、ちょっと細かい話で恐縮なんですけど、資料1-1の交通・運輸に関する部分で3点ほどお伺いしたいと思います。

まず、20ページに低炭素都市づくりの推進という部分があるんですけども、ここだけがCO₂削減量の表示はないんですよね。もちろん定量化が難しいところがあると思いますが、人口割合が書かれているだけで、CO₂がどうこれに関連するのかということがもう一つよく分からないということと、できるだけ統一して定量的に評価するという意味からは、やっぱり目的に即した何らかの指標づくり、先ほどラベリングの話もございましたけれども、そういったようなことが可能な定量的な指標づくりを検討いただきたいなというふうに思いました。

2番目が、その後の25ページで、これは自動車の単体燃費の話がメインだと思います。2013年比で、2030年に比べて最終的には2,400万トンのCO₂が見込まれると

ということで、これはかなり大きな削減効果を担っている部分かなというふうに認識しています。ただし、ここには自動車と書いてあるんですけども、御承知のとおり、自動車には乗用車と商用車があり、商用車からも約半分ぐらいのCO₂排出があると思いますが、これは商用車もトータルした値でしょうか。その下の図には新車販売台数に占める次世代自動車の割合とあり、これは恐らく乗用車のことじゃないかと思われまます。つまり、単体燃費改善の効果については、乗用車と商用車を明確に分かりやすく示し、別々にきちんと評価できる形でお示しただけかなと思います。

3点目は、29ページ、これが先ほども御発言のあった物流に関する評価データで、排出削減量とは基準年とした2013年に対するものと考えていますが、実績あるいは見込みが2013年比になっていないようにも思えました。また、トラック輸送の効率化の実績が、2017年からどんと伸びていっているのは何が影響しているのかよく分かりません。その下の指標として挙げられているのが、大きな車両が増えるとよいという事になっていて、もちろん共同輸配送を考える、あるいは、一度に大量の荷物を運ぶというのは確かに効率的ではありますから、それを評価されているのかなと思いますが、この指標と排出削減の効果がどういう関係にあるのかがもう一つよく分かりません。

また、これも結構大きな削減割合になると思っていたのですが、共同輸配送による削減量がかなり小さく見積もられているように思えます。共同輸配送というのは、御存じのように、グリーン物流というか、スマート物流の柱となるもので、これを効率的に行うことがその前のトラック輸送の効率化と関連して重要と考えています。ここでどういう指標を立てられて、どういうふうに評価されているのかの考え方がよく分かりません。今後、運輸部門でかなり大きなCO₂削減を求められるので、それぞれの施策に関する評価をもう少し正確に、科学的にというか、合理的に説明できる形にしてほしいかなと思います。

点検概要についてはこういうことですが、あとのグリーンチャレンジに関しては、方針であるとか、あるいは分野横断や連携を重視するというのは非常にいい観点だと思いますので、それは納得できますが、まだ現状のレベルでの見通しのよい個別施策の例示にとどまっているという印象で、今後、チャレンジングな内容を盛り込む必要があるかなと思っています。

例えば、交通分野について言えば、将来のまちづくりと関連させた、一部もちろん取り込まれてはいますが、まちづくりと関連した施策であるとか、あるいは様々なモビリティがどういうふうに利用されていくかということ踏まえた将来の交通インフラの在り方とか、今ないものを提案していければかなと思っていますので、引き続きよろしくお願ひします。

以上です。

【屋井部会長】 塩路先生、どうもありがとうございます。

【屋井部会長】 それじゃ、続けて今度は、田中（充）委員、村山委員、中道委員、住野委員、大久保委員と、こういう順番でお願いします。4分ですね。

【田中（充）委員】 田中充ですが、私のほうでよろしいでしょうか。

【屋井部会長】 そうでした。ごめんなさい。田中充先生です。

【田中（充）委員】 ありがとうございます。それでは、よろしく願いいたします。

私から、グリーン社会についてコメントを差し上げたいと思います。これからのグリーン社会を考える際に、新しい目標として、2030年46%削減が一応出ましたので、これを前提にやっぱり考えていく必要があると思います。他の委員から御発言もありましたけれども、国土交通省の分野として、どの分野でどのぐらい減らすのか。一律46%というよりはこれはある種の戦略性を持った上で、達成可能性などを考えながら振り分けることになると思いますが、そうした分野ごとというんでしょうか、ブレークダウンした削減目標の設定が必要ではないか。このところは、これまでのワーキングではまだ言っておりませんので、そこをぜひ重要課題として取り組んでいただきたい。これが1点目です。

関連して2点目は、これはワーキングでも申し上げたんですが、国土交通省の業務の中で、自ら所管施設や事業に係る二酸化炭素排出量推計システムといいますか、いわゆる把握システムがまだ十分できていないところがある。そうした公共施設単位であったり、あるいは公共施設と公共施設が組み合わさった、例えば都市単位であったり、あるいは河川も、河川整備計画など国土交通省の所管だと思いますが、その河川流域単位であったり、あるいは港湾であったり、そういう国土交通省が所管している施設、それから区域というんでしょうか、面的な広がり、そうしたところに推計システムによって排出量を把握することで、定量的な管理、目標管理が可能になってくる。もちろんそこには、御指摘のような指標の設定も必要になってくると思います。この点は、研究的要素も強いかなと思いますし、システムづくりの作業は大変だと思いますが、こうした仕組みをつくっていくことが2030年46%削減、それから2050年の排出実質ゼロというところにつながるのではないかとということです。これはぜひご検討をお願いをしたいと思います。

関連して3つ目は、評価システムの在り方、例えば公共事業であったり、公共施設の整備であるときに、これまではいわゆるB/C（ビーバイシー）という費用コストのCと便益のBを考えてきたわけですが、これからの社会は、そこに新しい要素となるC、炭素が加わり

ます。この炭素という要素が入りますので、例えばその炭素排出量と便益との関係、あるいはコストと炭素排出量の関係、こういう言わばそれぞれの相互関係の中で最適な施設の在り方や整備の在り方で事業評価をしていくことになるんだろうと思います。ということで、そうした炭素排出量を考慮した新しい事業評価システムの在り方もこれから考えていく必要があるのではないかと考えます。これが3点目です。炭素の考え方、炭素排出量の考え方を指標化して入れていくこと、これが必要ではないかと考えます。

最後、4点目ですが、これまで言ってきた中に、都市とか河川とか港湾とか、あるいは道路施設のような形で、グリーン社会の検討が自動車とか、あるいは住宅・建築物とか、施設単位で、要素単位で考えているわけですが、同時に国交省としては、そうしたものをある種の面やネットワークとして捉えていく必要があります、そういう面的に広がる管理責任というか、管理の主体になっているという理解でおります。

ということで、そうした面的な広がりにおける脱炭素の方向性についてもしっかりと書き込んでいく。そういう形で、例えば地域社会、自治体行政の取組を促す、あるいは道路事業者の取組や交通事業者の取組を促す、そういうことが必要ではないかなと思います。いろんな新しい考え方がありますが、ぜひ御検討いただければと思います。

以上です。長くなりまして、失礼いたしました。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、続けて村山委員、お願いします。

【村山委員】 村山です。初めて参加させていただいております。

まず議題1、点検のところですがけれども、私の分野で関係する交通・物流に関するところだと、モーダルシフトがなかなか進んでないなというところを大きく感想として持ちました。多分、その最終形というか、合意が取れている最終形というのがなかなかないというのが問題じゃないかと思っているわけですが、陸、海、空全体として今後理想的な姿、あるいは目指すべき姿、また具体的なロードマップですね、そういったものを見せていかないと進まないのではないかなと。ここの評価点が上がっていかないのかなというふうに思いました。

ただ一方で、そういった項目、指標ですがけれども、今の段階で既にそういった物流・交通のところでも普遍的な指標もありますけれども、またターゲットが絞り込まれた具体的な指標もあって、定点観測は重要だと思うんですが、非常にこの分野は急速に変わっているので、項目、指標というのをどう見直していくというか、定点観測が失われてしまうのも

よくないんですが、見直しということも考えていく必要があるかというふうに思いました。

議題の2で、グリーン社会ワーキング、私も参加させていただいていますけれども、物流のゼロエミッション、再生可能エネルギーの導入といったところで、脱炭素化をするに当たり技術革新、あるいは新しい社会システムの構築というのが必要なわけですが、それに伴って新しい産業の創出を促して、日本の技術立国としてのプレゼンスを示していかないと、そういったことは盛り込まれておりますし、ただ一方で、そういった急激な産業構造の変化の副作用というところの考慮、配慮にも触れられていますので、評価できると思います。

あと、最後に1点、既に述べられた委員もございましたけれども、菅総理の非常に野心的な目標に対して、国民全体の省エネ、GHG削減、脱炭素社会の実現というところへの行動を促す必要というのは、やはり国としてもあるんだろうと思います。石田先生のほうで出されたキャッチフレーズで、国土交通グリーンチャレンジ、これは非常に分かりやすいキャッチフレーズと思うんですが、国もチャレンジする、国民もチャレンジする、ということが見えるようになる、対外的、国際的なリーダーシップを発現する上で重要、効果的だろうと思います。そういった意味で、省エネ、節約に関わる国民の行動を促すようなキャンペーンなどの施策とかメッセージというのがもう少し見えるようにできないかなというふうに思いました。

ごみを減らす、自転車を使うとか、公共交通を使うとか、そういった国民の頑張り、チャレンジが見えるようにするという意味で、例えば今後動脈の物流だけじゃなくて、静脈の物流をモニタリングするとか、そういったことを政策化する、そういったことが大事かなと。国民のチャレンジを促して、それが見えるようにするというのも国の役割なんじゃないかなというふうに思いました。国交省でできること、省庁連携でやるところ、地域・自治体と連携してやるところということがあるんだと思いますが、そういったところを御検討いただければと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

事務局からというわけじゃないんだけど、谷口先生も16時ぐらいに退出という御予定なんだけれども、発言を今のうちされなくていいですかね。横入りしていただいても。

【谷口委員】 とりあえず大丈夫です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 大丈夫ですか。分かりました。それじゃ、順番は、中道先生に戻ります。

よろしく申し上げます。

【中道委員】 ありがとうございます。諸事情で途中退席させていただくかもしれないので、早めに手を挙げさせていただきました。

交通と土地利用に関連して、3点ほど述べさせていただきます。まず1点目が、今までのご指摘にもあったことのように、点検した内容が今後の議論に直結しているか、また分野間のリンケージを具体的にどうするのかという視点です。とりわけ、資料1-1の15ページの結果を見ると、D評価がついているものというのが幾つかあるのですけれども、特に3大都市圏以外での公共交通の利用促進とそのためコンパクトシティとの連携が遅れているという評価になっているかと思います。

建物の更新や転居は数十年スパンで起こるものなので、計画の策定は進んでいても、その結果が出てくるのが遅れているというのは仕方がないところもあるのですけれども、2030年46%削減という目標がある以上は、それを達成するために取り組みを加速していく必要があるかと思います。例えばですが、リンケージという視点で、新規建築物の省エネ補助や税制優遇を立地適正化計画の土地利用の計画と連携させるといったことも考えられるのではないかと思います。言うまでもなく、そのことがコンパクト・プラス・ネットワークで公共交通利用の促進にもつながっていくかと思います。

また、コンパクトシティは一般的には緩和策なのですけれども、ハザードマップでリスクの高いエリアから撤退もしくは集約させないということも、既に昨年度から国土交通省で具体的に進んでいますし、自治体では以前から計画に含まれているところも多く、それは一種の適応策となります。そういう意味で従来から緩和策と適応策の連携も進んでいるので、今後の行動計画で取り込んで明確に位置づけることも重要かと思いました。

2点目が、先ほど加藤委員からも少しご指摘があったとおり、コロナ後に経済回復をさせていくときに、CO₂排出量がかえって増加してしまうのではないかという議論が国際的にありまして、それを見越して先行して施策を考えておかななくてはいけないと思います。いわゆるグリーンリカバリーという視点で、例えば観光客の再増加に備えて公共交通をもっと使いやすくしておくとか、通勤者数の回復に備えて、特に3大都市圏以外でも一部リモートワークを継続、あるいは、今のうちにこのコロナ禍の機会を利用して促進してうまく使い分けられるようにしておくということも考えておく必要があるかと思いました。

3点目が、ライフサイクルの観点からは、運輸・交通に関連する部分として、従来から進んでいる車の使い方、シェアなども考えて、保有と使用をうまく使い分けられて、

ライフサイクル全体で排出責任を考えて行動変容を促して無駄をなくすような施策を絡めて国民運動を進めていくことも重要かと思えます。例えば、一般の人にSDGsという概念もかなり浸透してきているという動きに合わせて、目標12「つくる責任つかう責任」を、国民運動として働きかけていくことが重要かと思いました。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、住野委員、よろしく申し上げます。

【住野委員】 ありがとうございます。住野でございます。3分ぐらいで発言をしたいというふうに思います。

まず1点は、公共交通の利用促進について、点検項目の中の26ページでは、公共交通の分担率が2015年度から下がってきております。着実に進んでいるというのは、政策としてはしっかり方向性は出ているという意味でそう書かれているのかなと思えますが、とりわけ公共交通の利用促進については、インセンティブがはたらかなければ、なかなか喚起が出てこないのではないかなというふうには思っております。

とりわけ、現在コロナ禍によって混雑緩和対策としての平準化は今後、推進していくということが必要だと思えますが、一方で、公共交通に乗ればコロナが拡散するんだというようなイメージを今後払拭していかないと、公共交通の利用促進に繋がっていかないと思えます。

加えて、都市部、大都市部については、公共交通の利便性は高いと思えますので国民に向けた意識改革を含めた行動変容をアピールすることが必要と思えます。また、優遇税制等によるインセンティブ等幅広く考える事も必要と思えます。

地方や過疎地につきましては、MaaSの利点を含め、どう議論を進めていくかということが私は大事になってくるのではないかなというふうに思います。

2点目は、モーダルシフトの関係で、先ほどお話があったように、なかなか進んでいないと思えます。この要因は幾つかあるだろうと思っております。特に、船と鉄道の関係については、港湾との連携がなかなか進んでいないと思えます。鉄道につきましては、鉄道網の今の環境ではなかなか伸びていかないのではないかなというふうに思っておりますので、こういったインフラ整備をどう拡張していくのかということも重要な視点だろうと思えますし、航空輸送の拡大についても、今後の選択肢の視点も必要になってくると思えます。

最後は、46ページの評価の土砂災害に対する適応策の推進ですが土砂災害警戒区域等

の指定が年々増加していますが日本は海と山に挟まれた地域でございますので、指定はいんですが、対策をどうするかということが非常に大事であります。例えば、持ち主が分からない土地もたくさんあって、対応のしようがないというところをどうしていくのか。ここには自助・共助など地域の取組と連携したということで書いてありますが、これはやはり大きな課題でありまして、どういった形で対策をどうしていくかという視点も今後必要になってくるのではないかとこのように思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最後に1点。自転車利用の促進や、公共交通利用促進を言うのであれば公共交通機関と自転車等をマッチングさせたトランジットモールの取組も進めていくべきではないかと思ひます。

長くなりました。すみません、以上でございます。よろしくお願ひいたします。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、大久保委員、よろしくお願ひします。

【大久保委員】 ありがとうございます。本日、授業の関係で途中から参加しましたので、前半を聞くことができていないんですけれども、グリーン社会骨子案について、技術の熟度に応じた施策が必要であるという観点から意見を申し述べたいと思ひます。

省エネ、流域治水のように、技術はあるけれども社会実装が進んでいないものについてですけれども、これは建築物省エネのように、規制の強化によってより一層施策が進むと考えられるもののほかに、横断的に必要と考えられる施策があるのではないかとこのように思ひます。資料2-4に書かれていることと重なる部分もありますが、もう少し強調したほうがよいと考えられる点が3点ございます。

第1に、気候変動対策というのは、生物多様性対策にもつながる側面がある反面、メガソーラー、洋上風力のようにグリーン対グリーンと呼ばれる紛争が生じる場合もあります。また、ライフサイクル全体での負荷の低減、エリア全体の土地利用計画の在り方、流域治水のように上下流調整が必要なものなど、より複雑な利益調整が求められております。そのプロセスを円滑に、かつ手戻りが少ない形で進めていくためには、1つは、S I A、S E Aの仕組みの導入やリード認証の活用のように、環境コミュニティを含めた社会及び経済へのインパクトを、多様な主体の参加の下に評価するという仕組みは不可欠ではないかと。これと関連して、社会的な合意形成の仕組みの充実が重要ではないかとこのように思ひます。あり得る懸念をきちんと議論できる仕組みがないと、結局のところ社会実装がなかなか進まない

いうことに陥ったり、後から指摘されながら十分に議論されないマイナス面が顕在化することになる可能性があると考えます。

第2に、先ほど田中（充）委員が御指摘されましたように、事業評価レベルでは、従来の効率性、有効性、必要性に加え、その他の観点も足していくという方向性が示されてはおりますが、その中に炭素効率性だけではなく、生物多様性も含めた環境適合性という観点が重要であるということを明記していただきたいというふうに考えております。

第3に、第1点目と第2点目を進めるためには、そのためのデータの整備、活用、オープンデータ化が必要であると考えます。この点、何度も申し上げていることでもございますが、例えば流域治水の推進には、地形、生物多様性、自然、社会的情報を統合した形で、データを整備、活用、オープンデータ化していくことが重要で、そのことによって一つ一つは小さいと思われる効果を積み上げて見える化したり、あるいは大きな効果があるんだけど、なかなかそのための根拠が不十分、あるいは社会的な合意形成が不十分ということで、十分な投資がなされてこなかったところに重点的な投資をしていくという観点での促進効果があるのではないかとこのように考えております。このようなプロセスによって、流域治水などは典型的にそうだと思いますけれども、本来できることがあるにもかかわらず、予算が十分ついてこなかった部分について、きちんと予算をつけていくということが必要と考えております。

最後に、このような横断的な話ではなく個別の話でございますが、ウォークブル、歩けるまちづくりということに関しましては、ポンチ絵にも何回か出てくるんですけども、歩くということについて、自転車についてはまだしも、具体的な施策が幾つか入っているんですけども、歩けるまちづくりという点では、標語では入っているものの、具体的な施策が弱いというふうに見受けられます。歩けるまちづくりを進めるということは、公共交通に乗れるということをつなげていくためにも、あるいはにぎわいの創出の観点からも極めて重要なことであると考えておりますので、この点も少し書き込むことができればありがたいというふうに思います。

以上、4点でございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ずっと続けて続けてということで、続けてになるんですけども、引き続き、今度は田中宏明委員、それから横張委員、鷲谷委員という、この順番でお願いしたいと思います。

【田中（宏）委員】 どうもありがとうございます。まず、施策点検のほうなんですけど、最初にも少し話が出たように、評価だけではなくて、なぜあまり評価の結果が進まないのかということをやより具体的にレビューをいただきたい。そのことが多分、次のグリーン社会の構築についてのいろんなサジェスションが得られるのだらうと思います。例えば、私の分野は下水道なんですけど、下水道で言うと、資料1-1の23というところに進捗状況が書いてあるんですけども、その中では、水処理の省エネルギーがあまり進んでいないというような絵になっています。これは1つ想像するに、更新も幾つかする。新設はある程度もう下水道は大分終わってしまったので更新をするんですけど、更新をする際に、どれぐらい下げないといけないかという次の目標設定が必ずしも明確に政策的にされていないのではないかと。最終的な2030年のゴールでは、現状に比べて約半分ぐらい。これはかなり、下水処理場は非常に大変な技術革新が要るんですけども、現状での水質的な制約からは、好氣的な処理では多分達成不可能だと思われまして。したがって、嫌氣的な処理をかなり本格的に入れたいといけないはずなんですけど、そういうシナリオ設定が十分、目標だけは書かれているんですけども、なぜそれに近づいていかないのかというのが書かれていないので、そのへんの点検をしっかりとやっていただきたいと思っております。

そういうことが汚泥側のほうにもやはりありまして、汚泥は単に省力化だけではなくて、資源を生み出すというところもあるんですけども、これについても固形燃料化があまり進んでいないとか、あるいはN₂Oガスを大幅に削減できるような焼却炉の設置があまり進んでいないとか、そういうことだけが書かれていて、じゃあ、そのためにどうしたらいいのかというところに踏み込んでこれから考えていく必要がありますので、そのへんを考えてほしいということです。

恐らくそのときにキーになってくるのが、1つは、特に下水道のような施設の場合には、更新がこれから主な投資の中心になります。そのときにスケジュールが、いつ頃どういう形の投資をするかが、公共団体ベースで今、投資計画が、アセットマネジメントがもう既に行われているんですけども、その中が、この温暖化対策の緩和措置への対応技術を導入するシナリオに必ずしも一致していない。したがって、これの部分をしっかりとした次のグリーン社会の実現へのシナリオづくりの中にしっかり書く必要がある。恐らく、さらにもう一歩先には、現状でのシステムをさらに集約化して、より適切なロケーションの、例えばエネルギーをより取りやすいところに持っていくとか、こういうようなシナリオが必要かと思っております。

もう一点指摘しておきたいのは、評価の中では、熱、特に下水熱の問題を幾つか箇所は書

かれていますけれども、まちづくりの中でのエネルギーの削減効果の中のごく一部に入り込んでしまっていて、下水道の熱回収による努力がどのように反映されているのかが現状での評価システムでは分かりません。したがって、グリーン化の社会についての政策づくりで横断的な取組を一生懸命強調されているとすれば、今後の内容の中では、その部分についての役割分担を、これは必ずしも国交省だけではなくて、ほかの分野もある可能性があるんですけれども、その点は少し考えていただきたいということです。

最後に、現在、このシナリオが書かれた中から、例えば環境政策の中でも幾つか変化が見られていまして、先ほど言いましたような、水質の制御、あるいは制約が状況によってはもう少し緩和しないと、環境の中では生産、特に魚のようなもの、生産性を上げられないということから、瀬戸内を中心として、栄養塩の削減レベルをもう少し緩めなさい、あるいは場合によっては、包有レベルを上げなさいというような新たなリクワイヤメントが出てきています。このことが、1つはまず、社会インフラとしてのエネルギーの省力化にどの程度プラスになるのかという定量化と、それと同時にブルーカーボンの固定化の問題、これはあまり過剰にやり過ぎると富栄養化の問題を起こしてしまいますが、その部分の新たな価値の視点としての評価というのも考える必要があると思います。以上、御検討をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けてよろしく申し上げます。横張委員ですね。

【横張委員】 かしこまりました。それでは、よろしく申し上げます。

私のほうからは簡単に2つだけ挙げさせていただきたいと思うんですけれども、1つは、グリーンインフラという概念ないし言葉をめぐってでございます。もともと国土交通省では、グリーンインフラということをもぐってこれまでかなり議論が積み重ねられてきていて、そうした中であって、グリーンインフラというのは大変に幅広い概念を持つ言葉として用いられてきたのではないかというふうに拝察いたします。それは大変に私としてはすばらしいことではないかと思ってきたんですけれども、今回の資料を拝見いたしますと、例えば資料2-2の7ページなどを拝見しますと、かなり絞り込んだといひましょいか、狭義の意味でのグリーンですね、緑や水やあるいは生物生態系、さらには生物多様性、こういったところが中心となるような議論になっていて、従来の国土交通省におけるグリーンインフラという議論とはやや絞り込まれた感があるなという気がいたします。

一方で、グリーン社会という言葉がこれまでのグリーンインフラに代わるものとして今回ここで使われているようなそういった印象を覚えるんですけども、どういう立場でグリーンインフラを考えるのかというのは、どちらが正解だというふうに申し上げるつもりはないんですが、私としては、従来からの国交省の立場からすれば、グリーン社会を特にハードのインフラという側面から下支えする、それがすなわちグリーンインフラなんだといったような定義の下にグリーンインフラを考えるというほうが一貫性もあるし、またそのグリーンという言葉がダブルデフィニションにならずに済むという意味ではよいのではないかなというふうに思いますというのが1点です。

それから、もう一点は、これは既に中村委員とかあるいは大久保委員のほうからも御指摘のあった点でございますけれども、個々のメニューを見ますと大変に意欲的、かつまた網羅的に大変に多くのメニューが並んでいて、それはそれですばらしいことだと思うんですけども、やはりそのメニューの間には、拮抗関係にあるようなものであってみたり、あるいは逆に相乗効果が期待できるようなメニューというものもあろうかと思うんです。1 + 1がゼロになってしまうケースもあれば1 + 1が3なり4なりになるといったようなケースもまた考えられる。となると、こうした個々のすだれを横につないでいって数珠つなぎにして、そしてうまい調整を図っていくということが、全く今日の資料の中でも語られていないわけではないんですが、より一層強化される必要性があるのではないかなというふうに思う次第です。

例えばオーケストラに例えるならば、指揮者に相当するようなそうした個人ではなくて、もしかしたら組織なのかもしれないし、あるいは仕組みなのかもしれませんが、いずれにせよ、そうした存在がうまく機能しないと、個々には優れたメニューであったとしても、それがうまくバランスされずに、期待された効果を発揮しないということになってしまいかねない。そういったあたりを危惧いたしますので、横串の部分につきまして、より一層議論を深めていくことが必要ではないかというふうに思う次第でございます。

以上、2点を指摘させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けて鷺谷委員、お願いします。

【鷺谷委員】 全体に関わることについて気づいたことを発言させていただきます。

政策を改める際には、その時点における最善の科学による分かりやすい情報提供が必要ですが、現在の大変チャレンジングな課題に関しては、空間的な情報と適切なモデルによる

将来予測に関する科学的情報を伝えることが特に重要ではないかと思います。そのことにも関わるんですけども、最近話題になっていますように、次期の学習指導要領による教育が始まる2022年4月には、高等学校では全ての生徒が「地理総合」を学ぶことになりませんが、その科目の3つの柱の1つが地理情報システムで、あとの2つは国際理解・協力と防災、持続可能な地域づくりだということで、今議論していることとも大変関係があります。

災害の多い日本においては、自然地理をしっかり学んで、様々なタイプのマップから情報を引き出して主体的に行動できる人材というのがとても必要になってきていますが、今後、その養成が進むことが期待できると思いますので、政策を立案するに当たっては、そのことを想定するとよさそうです。特別な機関として国土地理院を有する国土交通省なので、省の各セクターが扱っている諸分野に関しても、まずは地理情報GISとしてデータを整理・公開して、自治体や住民、企業などが空間的な評価を行うことで最適な問題解決を地域で考えられるようにするというのも重要ではないかと思われまます。

地球温暖化対策にしても、炭素収支マップ、今は部門ごととか、そういうふうにして量的な施策や評価を行っていますが、マップで緩和策に関する地域の課題を明確にした上で、一方で、適応策と関連しますけれども、地形分類図を基本として、土砂災害危険度分布図とか浸水想定区域図などで、地域の方たちが狭義のハザードマップを理解して話題にもなっていたEco-DRRなどの適応策の計画を、基礎自治体とか個人が選択できるようにすることが重要ではないかと思います。

GISの活用や地図化が進んでいる分野もあるようですが、例えばハザードマップの公表というのが指標になっている分野もありますけれども、今後そのような情報を適切に活用できる人材が増えることが期待できるはずですので、2030年、2050年までの一番ベースの目標実現のために空間的な問題を捉えることができる、それは政策をつくる人とか、マネジメントする人だけではなくて、広く国民が理解できるようにするための方策を検討する必要があると思います。

最後に、生態系ネットワーク、グリーンインフラの政策に関してですけども、それらがどのような生態系サービス——生態系サービスとは、生態系が人間社会に提供する便益ですけども、世界中でその価値を評価するための指標などの研究等が進んでいますが、それがどれだけ向上するのか具体的に計画に盛り込んでいくことが必要なのではないかと思います。指標として最も重要なキーワードなしに、曖昧に、何がどう役立つかが判然としない計画をつくったり進めたりするというのはあまり適切ではないような印象を受けます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、渡部委員、よろしく申し上げます。

【渡部委員】 渡部でございます。もうたくさんのコメントが出たところなんですけれども、重複してないところだけ申し上げたいと思うんですが、まず、現在の環境行動計画とその点検で、K P I が出て、個別の施策のCO₂削減量の評価ができていたというのは大変よかったです。今日のこの状況になることを見越してではなかったかもしれませんが、これのおかげで46%減とかというのが出てきちゃったとしても、対応していくロードマップが混乱せずに済むのだろうなと思っています。

ただ一方で、複数の委員から、国交省としてどれだけ貢献できるのかというのが見えにくいというコメントがありましたけれども、私も同じように思うんですが、原因は2つぐらい少なくともあるかなと思っています。1つは、点検の1-1なんかにもありますけれども、5ページ目の資料の中で、CO₂の削減量が個別の施策では目標値が書かれているんですけど、これが2013年比のCO₂排出の削減のパーセンテージに換算されていないんですよ。ここはもちろん、何かしらの仮定をしないと換算しにくいと思うんですが、もう一つは、私は何回か以前から申し上げていたんですが、これを全部積み上げたときのトータルとして、国交省の施策によってどれだけの削減ができたのかという、そのトータルの数字が欲しいということなんですよね。これは難しいからということで確か入っていないと理解しているんですが、やっぱりその見積りがないと、ボトムアップの結果として、根拠なくトップダウンで決められたマイナス46%という数字に対して、どれだけ実現可能かという突き合わせがしにくいというふうに思いますので、エラーバーつきでもいいので、何とかトータルの削減のパーセンテージを見積もっていただけるとよろしいのかなというふうに思いました。

基本的に、全ての委員の皆さんと同じで、根拠がなくても、まずこれを目指すべきだという、マイナス46%とかという数字が出てきたこと自体はいいとは思っているんですが、それに対してやっぱりエビデンスに基づいて積み上げていったらどこまで可能なのかという、この評価をきちんとするのが省庁側の役目だと思っていますので、極端な話、現状で分かっている計画を全部実現したとしても届かないとか、そういう評価もあり得るんじゃないかなというふうに思っています。それを言うのは、リーサル・ウェポンみたいなもので言いにくいだろうと思うんですけれども、やるべきことを全部やった上で、いや、これでもやっぱり届かないよと。あとは、例えば生産ベースの排出を減らしていくしかないとか、そういう

省庁間の議論の土台にもなるのではないかなというふうに思っています。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

ほかに手の挙がっておられる委員の方がいらっしゃらないようなので、私のほうからも1つ、2つ話をさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。重複してしまうところもあるんですけども、3点ほど申し上げたいと思います。

1点目は、多くの委員の方からも発言が出ていますように、政府が非常に高い目標を掲げて、しかも長期目標に関しては法律で定めるというこういうタイミングですので、ぜひ国民の方々に向けたダイレクトなメッセージのようなものをしっかりとお届けできるような、そういう計画であることが望ましい、まさにそういうタイミングだなと思うんです。だから、それだけ政府一丸となって本気度が上がっているんだということはお伝えできなければいけないと思います。

ただし、そのときに、この計画が、行政計画としてつくってきたという恐らく経緯もあるので、国交省が責任を持ってやれる分野、あるいは事業者さんと一緒になって取り組める分野、ここが中心で書かれていて、そうなってくると、先ほどの最後の御議論もあったように、しっかりとした実現可能性というところがかなり重要なんです。けれども、私も申し上げた、あるいは多くの方がおっしゃっているような、国民の方々の御協力とか目標の共有のようなものが大変重要だという。しかも、行動変容のようなものをぜひお願いしたいという中で言うと、行政計画の枠を超えて、いわゆる公共計画、皆さんと一緒に実現できなければならないんだという、そういう計画に多少衣替えができるならば、多少ジャンプするような、なかなか実現できないんだということも書き込んでいくということは可能ではないかなと思います。資料3の立てつけの中の2番の分野横断、官民連携というところに、国民の方々や地域——地域になってくると市町村があり、市町村のところをどう支えていくかという議論がありますから、これも皆さん、いろんな方々の御発言に共感できる場所があって、それなりの制度設計というか、制度の強化、こういうものをほかの国も結構やっていますから、そういうことも多少改めて勉強しながら導入していくような、ちょっと高めの取組を始めてみることも必要ではないかなというふうに思います。これは2点目です。これはワーキングの中でも申し上げているようなことです。

それから3点目です。具体的に、じゃあ何があるかという中で1点。公共交通、あるいは自転車の話が出てきましたので、今日は自転車の話をさせていただきたい。今日の点検の中

で、Cランクで公共交通や自転車というのはなかなかCO₂削減に結びついていないところもありますが、100万トンぐらいのオーダーであれば、恐らく、私の精密な計算ではありませんけれども、日本中で車で通勤されている方々のそれぞれの都市での通勤距離の平均値未満の方々ですね。7キロ、8キロ以下ぐらいの方々です。そういう方々が1週間に1回だけ車をやめて自転車で、健康にもいいから通ってみようと思っただけで、恐らく100万トンぐらいのオーダーは削減できるんじゃないかなと思うんですよね。正確に申し上げていないです。オーダー感で言っていますけど。

だから、今度そうすると、じゃあ、1週間に1回だけでもいいから変えてみない？ というようなことは極めて分かりやすい目標、数字にもなるし目標にもなるんです。けれども、そのためには、かなりの勢いで走行環境を整えていく。こっちのほうは何万キロも作るようなそういうことを過去に申し上げたこともありますけれども、かなりの規模感で作りますというようなことを言うていく必要性も出てきます。そういった分かりやすいところにも取り組んでいただけるといいかなというふうに思いました。

最後のところは、具体的な例を1つ挙げたほうがいいということで申し上げました。

時間がちょっと迫っているんですけども、松行委員から手が挙がりましてので、じゃあ、よろしくお願いします。

【松行委員】 すみません、進行がよく分からずに手を挙げておりませんでした。将来について、今までの先生方と重なるところもあるんですが、少し意見を述べさせていただきます。

拝見しまして、非常に野心的なプランだと思いました。そのときまず思ったのが、2050年というのがどのような社会像であって、どのような社会像を基にこの計画をつくっているのかちょっとよく分からないなと思いました。具体的には、例えば交通についてですが、今と同じレベルで車が走っている社会なのか、それとももっと公共交通とか自転車とか徒歩の分担が多くなっている社会なのかというのがよく分からないなと思いました。今までの議論でも、どの分野でどれだけ減らすのかというお話がありましたが、やはりここらへんも一緒にどうやっていくのかという議論をセットでやっていく必要があるのかなと思いました。その際、もちろん自動車のEV化というのは非常に重要な施策だと思いますが、やはり自動車というのは、駐車場の問題ですとか、交通事故の問題ですとか、そういった外部不経済の問題もありますので、やはり公共交通の利用の促進をした上での議論かと思いました。

それで、こういった施策をやるときに大切だと思っているのは、ただ単にCO₂を下げるだけではなくて、やはりクオリティ・オブ・ライフを上げるような施策と一緒にやっていくべきかと思いました。例えば公共交通の促進と一緒にウォークアブルな空間づくりをすることといったところです。あと、自動車の抑制とかも大切なんですけど、いくら自動車だけいじめたり公共交通のサービスをよくしても、例えば今ロードサイド店がいっぱい並んでいて、そっちでの買物のほうが便利なんというところも多いので、そうなると、やっぱりどうしても自動車を使ってしまうので、運輸だけではなくて、都市計画での対策と一緒にやっていくことが重要かと思いました。

あと、もう一点は、これも既に出ておりますが、見ていますと、新しい技術をどういうふうに入れていくかという議論がほとんどなんですけど、やはり既存のものをどうやってよくしていくのかという議論も重要だと思いました。加藤先生もおっしゃっていましたように、地方でどうやって公共交通を維持していくのかというような都市経営の問題も一緒に考えていくのが重要かと思いました。ですので、運輸だけじゃなくて、まちづくりとか都市政策の施策とどのようにリンクさせていくのかということと、クオリティ・オブ・ライフを上げていく施策と一緒にやっていくということが重要だと思います。

以上です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。おおむね時間が来ましたので、こころへんで委員からの御発言については終了させていただきたいと思います。

石田先生から何かコメント等あればと思いますけれども、いかがですか。

【石田部会長】 たくさん貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

松家課長さんのほうから何かよろしいですか。

【松家環境政策課長】 長時間にわたって多様な御意見をいただきまして、ありがとうございました。

個別に御質問が2点ほどあったかと思いますが、お答えさせていただきます。清水先生から、緑の関係で2つの指標があることについての違いということですが、1つ、業務、建築物の省エネに関わるところの緑の指標がございます。これについては、オフィスビルからのCO₂削減、要は省エネを促進するための施策ということで、オフィスの屋上緑化であるとか壁面緑化、これを対象にした指標ということになってございます。そういう観点で少し削減目標の数字は小さいですけども、順調に伸びていて、これをさらに広げてい

くというのが1点ございます。

もう一つ、吸収源対策の観点からの指標がございます。これは屋上緑化、オフィスビルのそうした小さい空間だけじゃなくて、まさに都市公園であるとか、道路空間の緑地であるとか、港湾の緑地であるとか、空間の中の全体の面的なエリアでの緑地の面積で吸収源対策を広げていくということが施策としてなっております。ここについても、実績はそれなりに上回ってきてございますけれども、引き続き対策を講じながら吸収源対策として強化を図っていく。全国に貢献する観点では、森林が大きいですけれども、都市空間の緑もさらに広げていくということでございます。一方で緑については劣化するところもございますので、吸収源の能力としてどこまで期待できるかというのはまた精査が必要になっているというところでございます。

また、塩路先生のほうから3点ほど御指摘がございまして、1つは、都市の中での対策ということで、コンパクトシティの施策はあるけれども、CO₂の削減量はないということについては、現状、CO₂削減量を指標として設定できるものについて設定しているという状況でございますけれども、ほかにも様々な先生から、今後、空間的な、面的なところでのCO₂排出量把握とか、フォローアップができるようにという御指摘もあって、現状なかなかそこまでのところ、政府全体としても見える化できていないというところでございます。環境省でも検討しているというふうに聞いてございますので、政府の中でうまく連携して、どこまでできるのかというのは今後の検討課題になってこようかと思っております。その一方で、都市政策の中でCO₂削減の貢献をさらにしていくという観点で、施策としてはさらに強化していければというふうに考えてございます。

もう一点、25ページのところで、自動車の単体対策によるCO₂の削減については、乗用車だけではなくて商用車も含めた全体の数字を入れた指標になってございますけれども、乗用車、商用車の区別も整理した上で見せられないかというところは、また今後に向けて整理をしていきたいと思っております。

最後、29ページ目、共同輸配送のところも含めて、物流の効率化の指標の解釈ということですが、トラック輸送の効率化が進んでいるところの大きな政策要因としては、大型車を導入する比率をどんどん高めていくということと併せて営自率を見ていまして、営業車の割合を高めていく中で、トータルとして削減を大きく伸ばしている。このところはA評価になってございますので、さらに今後46%に向けて上積みできるような方向で検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

また、共同輸配送のところ、数字的には小さいところがございます。それを支える指標としては、共同輸配送を行っている事例件数をチェックして、それにいろんな係数を掛け合わせて数字を出しているところで、共同輸配送の取扱事例の数は増えてきてございますけれども、まだCO₂削減の大きな数字というところまでではございませんけれども、こうしたことも引き続きやっていくということでございます。

いずれにしても、今回の点検結果、それぞれA、B、C、Dとか、いろんな評価をさせていただきます。現状の削減目標からさらに、平均的には1.7倍という大きな目標が設定されてございます。当然、順調に進んでいるところはさらに伸ばしたり、難しいところもさらに改善をしながら、規制施策、あるいは様々な誘導施策も含めて取り組んで、削減量を新たに設定しながら、政府の温暖化対策計画やエネルギーミックスも含めて46%に向けた具体的な実現方策を今後政府全体でも検討していくこととしており、その中で国交省としてどう貢献していくかというところは引き続きまた御議論いただければというふうに考えてございます。

その他、他省庁との連携を含めてやっていかないといけないところが多々ございますので、そういうところはしっかり進めたいと思っておりますし、いろんな先生方から、企業様の様々な取組をどう誘導していくのか、さらに変化が求められることに対しての転換をどういうふうにサポートしていくのかということに加えて、国民、生活者、いろんな方々がうまく行動変容に取り組んでいただけるかということも重要な鍵であり、そのためにはいろんなデータの見える化、取組の見える化をさらにフォローアップできるようにしていくというご意見もいただき、可能なところをしっかりと詰めていきたいというふうに考えてございます。

その他、いろんな政策分野横断的な取組の重要性、そういうものの進め方の政策のイノベーションといったこともおっしゃっていただきまして、少しでも反映できるようにまとめていきたいと思っております。

今日はどうもありがとうございました。

以上で、先生方からの御質問なり御意見を伺ったということで、次回以降、グリーン社会WG、そしてまたこの環境部会のところで御議論を継続してまとめに入らせていただきたいと思います。本日はありがとうございました。

最後に、事務局のほうから連絡事項がございますので、よろしくお願いいたします。

【青柳交通環境・エネルギー対策企画官】 事務局でございます。本日は長時間にわたり

活発に御議論をいただきまして、ありがとうございます。

次回の環境部会につきましてですけれども、グリーン社会ワーキンググループの調査審議の取りまとめを踏まえまして、計画の素案について御議論いただきたいと考えております。日程につきましては、現在、委員の方々の御都合をお伺いしておりますので、今後また調整させていただいて、改めて御案内させていただきたいと思っております。

以上をもちまして、社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会第37回合同会議を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —