

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 1回合同会議

委員意見

(議事)

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それぞれの下に「グリーン社会小委員会」を設置することについて、委員より意見を聴取した。

内容については、以下のとおり。

○グリーン社会小委員会の設置について賛同。国土交通省のそれぞれの施策・事業において、カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミー等が政策形成や実施の横断的な前提条件となるよう、また地方整備局や地方公共団体が推進する具体の施策・事業においてそれが真にインセンティブとなる制度設計となるよう、予算や資金調達、労働・物価上昇等の供給制約、官民連携や共創、エビデンスや評価のあり方や活用といった政策技術・社会技術的な面についても、早期に方向性や必要性をご検討いただく場となればと願う。(朝日委員)

○グリーン社会の実現に貢献するため、環境部会の下にグリーン社会小委員会を設置し、国土交通省の環境分野の施策のとりまとめに向けた調査審議を行う事は時宜に叶う適切な措置と評価する。国土交通省が所掌する様々な分野において、持続可能性を目指す観点から社会的・経済的な課題を整理するとともに、短期的ならびに中・長期的な技術動向を見据えた現実的な施策が提案、議論されることを期待する。(塩路委員)

○グリーン社会小委員会の設置については、特段異議なし。

要望として以下3点をお願いしたい。(住野委員)

1. 環境負荷低減に向けて、公共交通の利用促進は依然として目標水準を大きく下回っている状況であり、関係省庁と連携し更なる促進を図ることが必要。
2. 物流部門においてもモーダルシフトを加速させることが必要。特に、鉄道へのシフトに向けて、具体的な施策が必要。
3. トラックやバス等のEV・FCの促進については、施設等も含め普及に向けた支援策として予算の拡充などの目標を示すことが必要。

○グリーン社会小委員会の設置について、国土・地域・都市とそれらを結ぶ交通体系をグリーン社会で支える新たな社会基盤に転換させることは喫緊の課題。実行力のある政策と実施のスキームを構築していく観点から設置されるべきであり、そのことは既存の業務体系や組織運営、税制の仕組みを下敷きとする財政・経済効果に加えグリーン効果を新たな三つめの主要課題と位置付ける必要がある。

・ネイチャーポジティブについては風景街道のような政策の取り組みが大々的ではないものの地域においてなされてきたところであり、たとえば蛍やカワニナといった里山の生態系とその風景を地域資源として保全とする活動を地域観光や移住などと一体化した仕組みとして見直し、生物多様性の保全維持が経済効果や財政効果と結びついていくような新たな施策を公共交通のリデザインのような2次交通の確保と地域の持続可能性と併せて論じていく必要があるのではないか。

・水素などの代替エネルギーの地域への導入については、インフラ整備コストが著しく高いものの、災害時を考えるとオフグリッドのエネルギーシステム導入はリダンダンシーが高く地域安全保障上の観点からも位置付けられる。いくつかの単独都市ではなく新たなエネルギーモビリティ圏域を明確に位置付け、水素を使ったニューモビリティネットワーク整備と関連づけてモビリティとエネルギーの混合企業体の支援をスタートさせるような制度設計支援と構築を議論すべきではないだろうか。高速道路は高速道路会社、鉄道は鉄道会社といったような単独の取り組み支援では有効なエネルギーインフラを使ったサービス転換は難しい。道路と鉄道、公共交通、エネルギーが一体となった新たなエネルギー・運輸連合のための制度設計を目指してほしい。

・サーキュラーエコノミーの構築に向けては新たにサーキュラーエコノミー圏域を顕彰していくようなことも議論すべき。（インフラ群の考え方を参考に）圏域の技術転移が進行するためには人・モノ・資金の運用について立体的なアイデアが必要であり、地域ごとの工夫は共有されるべきである。さまざまな圏域のアウトカムとロジックモデルで整理し、新たに顕彰していくことでベストプラクティスを共有できる仕組みが必要。

以上三点をぜひ検討いただけるような委員会の設立に賛同する。（羽藤委員）

○小委員会の設置に賛同。ただし、「グリーン」は非常に幅広い概念を包含する用語であり、資料からは、それを本小委員会ではどのように定義するか（どのような概念を包含す

るか) が不明なので、まずはその定義を明確化する必要があるのではないか。また、小委員会委員については、同定義にもとづき人選されるのが望ましい。

(横張委員)

○グリーン社会小委員会設置の設立についてその趣旨を踏まえて賛同。国土交通省内の各部署で進めている環境関連施策については、必ずしもグリーン社会実現に向けて直接的に関わるものばかりではないと考えている。確かに、種々の施策は間接的、側面的には、カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーに関連しますが、それをもってグリーン社会への貢献を評価するだけに留まらず、現行の施策の課題抽出とともに施策の見直しも含めて検討することが必要。例えば、ネイチャーポジティブについて言えば、施策は国交省の性格から空間(場)の管理が中心となりますが、さらに踏み込んで生物種の保全、再生までも含めた目標設定とその評価が大切。また、グリーン社会実装では官民連携の広がり不可欠で、具体的な目標設定や評価の仕方も重要。ネイチャーポジティブのみならず、同様な議論が小委員会の中でなされることをお願いしたい。

(清水委員)

○グリーン社会小委員会の設置につきまして、同意する。現行の「国土交通省環境行動計画」におきましても、政府内の連携に加え、「地方公共団体や地域の各種団体、そして、国土交通分野に関わる多種多様な民間事業者や公的機関等との連携により」、(中略)「国民・企業等による主体的な取組とも相まって、国土交通省に期待される大きな役割と責任を果たせるよう、(中略)総力を挙げて取り組む。」(同14頁)とされております。こうしたことから、今回の改定にあたって、「国土交通分野に関わる多種多様な民間事業者や公的機関等」との対話を、さらに深めていただければと考えている。グリーン社会小委員会での検討においても、ヒアリングの実施を含め、こうした対話の一つの場としていただければありがたい。(山戸委員)

○GXには社会インフラの構造改革が必要であり、グリーン社会小委員会を設置して国交省の施策を加速させることに賛成。なお、カーボンニュートラル、ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーに包含されているのかもしれませんが、人口減少や人手不足、災害激甚化などへの対応もわが国の喫緊の社会課題であり、グリーンというだけでなくこう

した社会課題解決に資することが重要。そうした要素についても含んでいることが分かるようにするうえでも、政府共通のビジョンであるGXという言葉を使うと分かりやすいと思う。（竹内委員）

以 上