

中央環境審議会地球環境部会第 17 回会合
関係省庁ヒアリングにおける委員からの御質問に対する
国土交通省回答

平成 16 年 6 月 18 日

国 土 交 通 省

<質問>

- ・新車の燃費が改善しているにも関わらず、実燃費が悪化していることについてどのように考えるのか。
- ・使用過程車の燃費の悪化をどのように見積もって計算しているのか。

<回答>

- ・ 実燃費が悪化しているという資料については環境省が作成したものであり、その根拠等については環境省に確認されたい。
- ・ 一般に実燃費は走行量（使用過程車を含む）を燃料消費量で割ることで算出されると考えられるが、燃料消費量については、自動車輸送統計のデータとエネルギー生産供給統計のデータとの間に乖離が存在しているため、実燃費の評価が異なる場合が生じている。
- ・ このため、自動車輸送統計を所管している国土交通省としても、乖離の要因等について早急に調査することを検討しているところである。

<質問>

住宅対策について、何らかの規制が必要ではないか。

<回答>

1. 住宅の断熱性について、規制が必要ではないかとの提案については、
 - ① これまで、住宅金融公庫融資、住宅性能表示制度の活用等の誘導措置により、着実に省エネ基準に適合する住宅が普及しつつあること。
 - ② 現大綱においても、2008年度に新築住宅の5割が省エネ基準に適合することを目標としており、直ちにすべての住宅について適合を求めるものではないこと。
 - ③ 我が国の省エネルギー対策は、各分野とも直接的な規制措置によっていない中で、新築住宅を取得する一般消費者のみに規制を及ぼすものとなること。等の理由から、慎重に検討すべき課題であると考えている。

<質問>

断熱に係る基準を検討するべきではないか。

<回答>

1. エネルギーの使用の合理化に関する法律（通称「省エネ法」、昭和54年制定）の規定に基づき、住宅・建築物（非住宅）についての「省エネ基準」を定め、建築主に対し、同基準に基づく省エネ措置の努力義務を課しているところである。「省エネ基準」については、昭和55年に制定した後、平成4年（非住宅は平成5年）、平成11年に改正・強化を行い、基準に適合した住宅・建築物の普及に努めている。
2. 基準の検討が「省エネ基準」の義務化という趣旨であれば、
 - ① これまで、住宅については、住宅金融公庫融資、住宅性能表示制度の活用等の誘導措置により、着実に省エネ基準に適合する住宅が普及しつつあること。
 - ② 建築物（非住宅）については、新築時等の省エネ措置に関する届出の義務化により、着実に省エネ基準に適合する建築物が普及してきていること。
 - ③ 現大綱においても、2008年度に新築住宅の5割、2006年度に新築建築物の8割が省エネ基準に適合することを目標としており、直ちにすべての住宅・建築物について適合を求めるものではないこと。
 - ④ 我が国の省エネルギー対策は、各分野とも直接的な規制措置によっていない中で、新築住宅・建築物を取得する一般消費者等のみに規制を及ぼすものとなること。等の理由から、慎重に検討すべき課題であると考えている。

<質問>

- ・道路整備を進めていながらも実燃費は悪化しており、道路整備は有効ではないのではないか。
- ・資料2ページで道路整備が排出量算定前提とされているが、今後、道路整備をCO2削減とリンクさせる具体的方策を検討しているのか。

<回答>

道路整備については、ネットワークが整備されることにより、渋滞解消による走行速度の向上が図られる。一般に渋滞が解消し走行速度が向上することによって自動車から排出される二酸化炭素は減少することから道路整備には二酸化炭素の発生を抑制する効果がある。

現行の地球温暖化大綱を作成した際の試算では、道路ネットワーク整備を行わなかった場合、2010年には道路ネットワーク整備を行った場合と比較して、全国の道路ネットワークで約3500万トン-CO2排出量が増加すると推計される。個別の道路整備においても、事業実施前後での速度を計測することにより、走行速度が向上し、道路ネットワークの整備によって二酸化炭素の排出が抑制されている事象を確認できている事例もある。

道路ネットワークの整備については、地域連携の推進や渋滞の解消等の目的を達成するため従来から計画的に進めているところであり、地球温暖化対策推進大綱では、排出削減対策ではなく、着実に整備を推進するものとして、BAU算定にあたっての前提と位置づけられている。

<質問>

資料 25 ページの「市場におけるグリーン化メカニズムの構築」の内容如何。また、これに関連して、炭素税や温暖化対策税についてはどう考えるのか。

<回答>

「市場におけるグリーン化メカニズムの構築」の具体的手法として、低公害車や環境配慮型の物流事業等の省エネ商品・サービスの経済的効果を適切に評価し、購入者にわかりやすく表示すること、公共部門による率先的取組の活用等を考えており、炭素税や温暖化対策税については、念頭においていない。

<質問>

- ・様々な対策を講じているにもかかわらず、運輸部門トータルとして伸びていることについてどのように考えるのか。現行の対策をこのまま進めることで十分なのか。
- ・資料 24 ページの各対策の削減効果の根拠を示してほしい。

<回答>

- ・様々な対策を通じ、1998 年以降は運輸部門の温室効果ガス排出量はほぼ横這いとなっており、これまでの施策が一定の効果を上げているものと認識している。しかしながら、平成 16 年 5 月 27 日に公開した交通政策審議会環境部会の中間とりまとめにおいて、現行の対策では、2010 年において 5 百万トンから 14 百万トン削減量が不足する見込みであり、今後の追加対策の検討が必要とされている。
- ・各対策の削減根拠については交通政策審議会交通体系分科会環境部会の資料を参照されたい。

<質問>

既存住宅の対策が重要ではないかと思うが、どのような施策を考えているのか。

<回答>

1. 住宅政策全体がストック重視にシフトしつつある中、既存ストックの有効活用と質の向上が重要な課題となっており、また、既存住宅ストックの省エネルギー性能の向上は、住宅全体のエネルギー消費の削減に大きく寄与するものである。
2. このため、新築段階における省エネ対策等に加えて、既存ストックも含めた市場全体を視野に入れ、住宅の省エネリフォームを推進するための支援策、省エネリフォームのための技術開発、省エネ性能等に関する情報提供等のストック対策を強化する必要があると考えている。

<質問>

現行のアセスのように事業者によるものではなく、第三者による公共事業の環境影響評価制度（温室効果ガスを含む）を導入するべきではないか。

<回答>

公共事業の実施に伴う環境影響評価については、環境の保全についての基本理念を定めた環境基本法において、「(前略) 事業者が、その事業の実施にあたりあらかじめその事業に係る環境影響への影響について自ら適正に調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき、その事業に係る環境の保全について適正に配慮することを推進する (後略)」と述べられている。

国土交通省の所管事業については、上記理念に基づく環境影響評価法に基づき、適切に環境影響評価を実施することで、事業に係る環境保全について適正な配慮を行っている。

また、その実施にあたっては、事業の特性や地域特性を踏まえた最新の科学的知見に基づく技術的な助言を求めるため、個別の環境影響毎に専門家等から構成される技術検討委員会を設置するなどにより、環境影響評価の適正な実施に努めている。

<質問>

公共交通機関の整備を推進すべきと考えるが、例えばLRTについてはどのように考えるのか。国としてどのようなことができるのか。

<回答>

地域における環境的に持続可能な交通（E S T）の構築に向けて、公共交通機関の整備は重要な課題であるが、その中でもLRT（Light Rail Transit）は、低床車両の活用による乗降の容易性や高い定時性・速達性などの優れた特長を有する都市公共交通システムであり、その導入を図ることは、自動車交通からの利用転換による都市内の渋滞緩和、CO₂の削減による環境負荷の低減、高齢社会に対応したバリアフリー化の推進、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築など、都市交通に関する諸課題の解決に資するものであると同時に、まちづくりの観点からも、中心市街地の活性化など、生き生きした魅力ある都市の再生に資するものと考えている。

さらに、LRTは、都市モノレールなど他の中量軌道系公共交通システムと比較すると、低廉な初期投資で整備が可能なシステムとなっているが、将来的な経営安定化を図るためには、軌道経営者の初期投資及び延伸や設備更新のための投資を少なくすることが重要であると考えている。

このような観点から、国土交通省では、走行路面の整備や低床車両の購入に対する助成措置など、LRT整備に対して必要な支援を行っている。

具体的には、路面電車走行空間改築事業として、道路特定財源を活用し、路面電車の走行路面、停留所等の整備に対して、道路管理者への補助を行っている。

また、都市再生交通拠点整備事業として、架線柱、シェルター、停留所の整備に対して、自治体や経営者への補助を行っている。

さらに、公共交通移動円滑化補助として、低床車両の購入及び運行情報提供システムの導入を行う鉄軌道事業者に対する補助を行っている。

今後とも、これらの支援措置の活用により、LRT導入を積極的に推進していきたいと考えている。

併せて、軌道に係る技術基準の見直しや、LRT導入に向けた地域における合意形成を促進するための新たな体制づくりについても検討していきたいと考えている。

<質問>

自動車グリーン税制はどの程度の効果があったのか。

<回答>

自動車グリーン税制のうち、自動車取得税の低公害車特例は平成 11 年度から、自動車税のグリーン化は平成 13 年度からそれぞれ実施されており、これらの措置により、これまでにいわゆる低公害車（*）については、全新規登録台数の 3 分の 2 を占めることとなっている。また、全保有台数では 14.2%にあたる 711 万台が低公害車となっている。

（*）低公害車とは、天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車及び、低燃費かつ低排出ガス認定車（「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、かつ、「低排出ガス認定要領」に基づく低排出ガス認定車。）

<質問>

モーダルシフトに関して、どのような政策によってそれを推進しようとしているのか。

<回答>

1. モーダルシフトは地球温暖化対策の重要な手段であり、地球温暖化対策推進大綱においては、これによりCO₂排出量を 440 万トン削減することとしている。
2. この目標を達成するため、国土交通省では、平成 15 年 5 月に策定し、本年 6 月に改定した「モーダルシフト促進アクションプログラム」に基づき、モーダルシフトの受け皿となる貨物鉄道、内航海運の輸送サービスの向上や荷主・物流事業者の意識向上に取り組むこととしている。
3. 具体的な施策としては、
 - ・ 山陽線の輸送力増強事業の推進、鉄道貨物輸送の拡充に向けた関係者の取組みの強化等、貨物鉄道の利用促進に向けた施策
 - ・ 内航海運の事業規制の緩和、港湾運送事業に係る参入規制の緩和、スーパーエコシップ等の開発・普及や複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備等、内航海運の利用促進に向けた施策
 - ・ 荷主や物流事業者によるモーダルシフトの実証実験の推進、優良事例の公表などによる荷主・物流事業者等の意識向上に向けた施策などハード、ソフト両面からモーダルシフトの推進に取り組むこととしている。
4. さらに、モーダルシフトを含め、物流のグリーン化を推進するためには、荷主と物流事業者のパートナーシップの強化が必要との観点から、そのための新たな枠組みとして「グリーン物流総合プログラム（仮称）」を創設することとしている。

<質問>

- ・ ITS など情報通信技術を活用した対策の効果をどのように把握しているのか。
- ・ ETC の利用率が 15.6%になったとのことだが、これによる省エネ効果はどのくらいあったのか。

<回答>

地球温暖化対策推進大綱では、高度道路交通システム（ITS）の推進のうち国土交通省が中心となって取り組む施策として、VICS の普及促進と E T C の利用促進について排出削減見込み量を算定している。

ITS の推進については、2010 年の排出削減見込み量が 2 3 0 万トン-CO₂ であるのに対し、現況（2002 年度）でおよそ VICS 普及促進の効果は 95 万トン-CO₂、ETC の利用促進の削減効果は 0.5 万トン-CO₂ であると算出している。

なお、ETC については 2002 年度には利用率が、日本道路公団：4.7%、首都高速道路公団：6.2%、阪神高速道路公団：3.3%であったのに対し、2004.5.28～6.3 の平均では日本道路公団：18.5%、首都高速道路公団：22.4%、阪神高速道路公団：13.5%となっており、二酸化炭素の削減量は更に増加していると考えられる。

<質問>

都市緑化等の吸収源対策について

<回答>

現行の地球温暖化対策大綱に位置づけられている「1990年から2010年の緑化本数7,500万本」は、「グリーンプラン2000（建設省平成8年12月）」等をもとに試算した、都市公園、道路、河川等の公共公益施設における高木の植樹本数である。

なお、計算においては、現大綱策定当時の国際的指針である改訂1996 IPCC ガイドライン（Revised 1996 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories）の原単位「2 t -biomass / h a」を使用している。このため、高木本数を樹林地面積に換算し（調査をもとに1 h a あたり1000本と設定）、バイオマス中の炭素含有率を0.5と設定している。

上記は、京都議定書第3条4項の「植生回復」として位置づけられるものであり、緑地保全地区等の保全緑地の取り扱いは今時点では決まっていない。

今後、緑地保全地区等の取り扱いを含め、都市緑化等に係る吸収源対策の対象・算定方法等全般について、2003年12月のCOP9において了承された国際的な吸収量の計上指針（グッド・プラクティス・ガイダンス）を踏まえ、関係省との十分な連携のもとで精査、検討を行い、把握・報告・検証体制の確立を目指すこととしている。

<質問>

住宅対策の中にロングライフ住宅のような視点は入っているのか。その際に景観やデザインも考慮しているのか。

<回答>

1. 国土交通省としても、住宅を長期にわたり良質なストックとして活用可能なものとしていくことは重要であると認識しており、住宅性能表示制度による住宅の耐久性に関する消費者への情報提供や、住宅金融公庫融資による耐久性の高い住宅の建設の促進を図っているところである。
2. さらに、高い耐久性を持つ躯体（スケルトン）と生活や社会の変化に応じ可変な内装・設備（インフィル）を持つSI（スケルトン・インフィル）住宅の普及を促進している。
3. 景観、デザインについては、今国会において景観法が成立し、地域の実情に応じて、実効性のある規制を設けることにより、効果的な景観対策を展開できるような環境が整備されたところである。

<質問>

エコ都市の宣言をしているまちはいくつあるのか。また、具体的な成果があがっているのか。

<回答>

1. 「全国都市再生のための緊急措置」の一環として、環境への負荷を少なくし、循環を基調とする社会経済システムを実現しようとする、または健全な生態系を維持、回復し自然との共生を確保することを目的とした「環境共生モデル都市」の提案募集を行い、平成15年6月、7つの都市を採択。
2. これまでに各都市ごとに地域協議会を設立し、推進に向けた体制を整備したところ。
3. なお、「エコ都市」宣言については、国土交通省として把握していないため、回答できない。

<質問>

省エネビルのトップランナー基準を設けてはどうかと考えるが、ビルの省エネデータをきちんととることができるのか。

<回答>

建築物については、エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）に基づき建築主の判断基準（省エネ基準）を定めており、昭和 55 年に制定した後、より省エネ性能の優れた建築物の普及を図るため、平成 5 年、及び平成 11 年に改正・強化を行ってきたところである。改正にあたっては、それぞれの時点において、一般的に建築されている建築物の省エネ性能に比べ相当優れた性能水準となるよう省エネ基準を改めてきたところである。

また、建築物については、省エネ法に基づき、新築時等に所管行政庁へ省エネ措置に関する届出を義務づけており、当該届出の内容から建築物の省エネ性能を把握している。

<質問>

新幹線の夜間を活用して物流を鉄道利用にすることはできないか。

<回答>

1. 新幹線上において物流輸送を行うためには、通常の貨物鉄道用コンテナの輸送を想定すると、積み込み・取り卸しのための施設（＝貨物駅）の確保や、貨物列車用の輸送機材（車両など）の検査修繕・留置のためのスペースの確保等が必要となるが、特に大都市圏における当該スペースの確保は、相当な困難が予想される。また、新幹線上を走行するための新たな車両の開発・導入についても、多額の投資が必要となることが想定される。
2. 新幹線については、日中の列車走行時間帯には原則として保守点検ができないため、列車走行終了後の夜間に保守のための時間を取り、線路を閉鎖して、集中的に線路等の設備の検査、工事を行っている。したがって、夜間時間帯に貨物列車が走行する時間を捻出することは困難と考える。
3. 以上のように、新幹線上を貨物列車が走行するにあたっては、その実現のため解決しなければならない大きな問題があると認識している。