

「秋のレビュー」（２日目）
地球温暖化防止等に関する事業

平成25年11月14日（木）

内閣官房 行政改革推進本部事務局

○出席者

司 会：藤城行政改革推進本部事務局次長

評価者等：永久評価者（とりまとめ）、上村評価者、上山評価者、梶川評価者、土居評価者

府省等：環境省、国土交通省、財務省主計局

○藤城次長 地球温暖化防止等に関する事業に入ります。環境省さんの事業と国交省さんの事業がありますので、まず環境省さんの事業の議論をしたいと思います。チャレンジ25の関係と先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業の2つがあります。どういう事業かというのは資料に付いていますので、あまりそれを細かくお話しいただいても時間の関係でございますので、論点を中心にお進めいただくことにして、まずその論点を含め、事務局のほうから簡潔にお願いします。

○事務局 環境省が行っている省CO2施策のうちで、今回取り上げるのは、地域の先進的な取り組みを支援する事業でございます。1つは「チャレンジ25地域づくりモデル事業」でございまして、技術は確立されているけれども効果検証されていない先進的対策について、事業性とか採算性とか波及性の検証を行う、これはモデル事業でございまして、平成23年度から実施をされて、25年度の予算は約20億ということでございます。具体的には、事務局配布資料に記載されておりますが、下水道ヒートポンプとか駅周辺のLED化、雪氷熱の活用ということで、北海道から雪を輸送して都市部の冷房に活用するといったような取り組みなどに支援が行われているということでございます。

それから、資料でいくと右側になります導入支援段階でございますが、地域主導による創出事業ということでございますが、こちらは来年度から実施をするということで、新規要求をされておりまして、約50億でございます。これは、普及段階にある省エネ技術、設備等の導入に対する補助事業でございます。

もう一枚資料をおめくりいただきまして、今回取り上げている事業のほかに地域の色々な省CO2の取り組みを支援する事業が、色んな事業が、来年度の新規事業を含めまして、この記載のようなものがございます。

論点につきましては、4点でございまして、現在実施しているチャレンジ25の事業につきましては、その支援対象として費用対効果が高く、先進性、波及性等が見込まれる取り組みが選定をされているか、そして事業成果の検証が適切に行われているか。

今後、実施を目指している地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業につきましては、従来の事業の検証を踏まえて、導入支援の対象が、有効性が高く、国として支援すべき取り組みに重点化されているか。

さらに、先ほどありました地域の省CO2施策全体につきましては、事業間の役割が整理されているか、御議論いただきたいと思っております。

以上です。

○藤城次長 それでは、環境省さんの方から論点中心に、恐縮ですが、それぞれの事業を2分・2分の4分ぐらいで御説明をください。その後はやりとりの中で段々わかってきますから。

○環境省 わかりました。そうは仰いましたが、環境省配布資料が4枚ございますので、ささっと御説明したいと思います。本日2つの事業を取り上げていただき、ありがとうございます。是非この議論を踏まえて、よりよいものにしていきたいと考えております。

地球温暖化ということで、今年の猛暑とか台風などに象徴される大変大きな問題で、現在この瞬間も、ポーランドで国際交渉「COP19」というのが行われているような状況であります。そういう中で、国際的には「2050年、80%カット」というような非常に大きな目標がありまして、これにどうやって達成するかということではありますが、資料1枚目の左側のグラフがありますけれども、業務系、家庭系では、50%、48%という大変大きな伸びがあると。これは、これまでのように個別の分野別に対策を行うということではなかなか限界があるということで、実は政府の計画である京都議定書目標達成計画の中では、「低炭素の都市や地域構造、社会経済システムの形成」ということで、個別の分野ではなくて、地域に着目して、構造的なものまで踏み込み、そこで総合対策を行うべきという要請がある訳です。ですが、こういう対策は非常に難しく、個別分野別に縦割りでやる対策は、それぞれやればいいんですが、こういう横断的なものはなかなかできないということで、これに取り組んでいるのがチャレンジ25地域づくり事業ということです。

資料1枚目の下に、技術開発段階、実証段階、それから技術普及段階とありますが、このチャレンジ25地域づくりモデル事業は、事業性の検証ということで、そこをかなり中心に見ております。

次の資料2枚目に事業の概要がございますが、これは、技術は確立されているものの十分な検証ができていないというものについて、事業性、採算性、波及性の検証を行うということで、正に検証が重要だということですが、この事業自体の内容が、検証を大変重要視しています。これは3年間の事業でやってきておりまして、1年目は導入、2年目、3年目に施設を動かして、それから3年目に地域特性に合わせて、「どんな事業性があるのか、波及性があるのか」というのを徹底的に検証する、そういう形で事業を行ってまいります。

事業イメージは下に4項目ありますが、次の3枚目の資料で御説明したいと思います。「都市の未利用熱の活用」ということで、例えば、下水道の焼却汚泥や窯業炉の廃熱の利用など。それから「低炭素交通システム」ということで、環境対応のバスに焦点を当てております。それから、「大規模な駅周辺」ということで、ショーケースというようなこともありますので、LEDの照明の導入等を行っております。

先日、上村先生の方に、自由が丘の駅を御視察いただきましたが、こういった事業が行われております。その自由が丘の駅の例は、例えば照明学会の平成24年度照明奨励賞を受賞するなど、国内でも高く評価されているものでございます。

最後4番目、「バイオマスエネルギーの活用」があります。地域、地域で条件が違っていて、導入がなかなか難しいので、どういうふうにすれば事業性が高まってくるかというようなことを色々な条件の中で検討しているような事業でございます。

最後、資料の4枚目を開けていただければと思います。これは次の「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業についての御説明になります。地域における温暖化対策の仕組みということでございます。温暖化対策推進法に基づきまして、地方公共団体には地方公共団体の実行計画をつくっていただくという義務がかかっておりまして、それぞれ地方公共団体はその計画に基づいて、様々な事業を展開するというところでございます。

ついででありますけれども、「都市の低炭素化の推進に関する法律」と書いております。これは「エコまち法」というやつですが、これも、この計画に適合するというような形で、そちらの計画とも調整しながら行っていると、そういうものでございます。環境省の役割ということで右側に①②③とありますが、実行計画を策定支援したり、実行計画に記載されている事業を推進するのを支援したり、あるいは各省と連携した事業を行うものでございますが、今回、特に②で書いてあります、計画に基づいた事業を支援するということで、今回、地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業という形で予算要求をお願いしているものでございます。

この事業の特色は、単に温暖化対策ということのみならず、循環型社会あるいは自然共生社会の形成に資するものを取り上げて、多様な環境価値の同時実現を目指しているという、そこにあります。ですから、一粒で2度、3度おいしいというような、政策効果の高いものを取り上げていきたいと思っております。

先ほどから申し上げている従来のチャレンジ25の検証の結果を反映しながら、有効性の高い事業を採択していきたいと考えております。

どうぞよろしくお願いします。

○藤城次長　ありがとうございます。では全体で30分ぐらいかけて、シートを書けるような形で議論をしたいと思います。まず、チャレンジ25ですけれども、先ほどお話がありましたけれども、上村先生に現地視察してもらっていますから、まず口火を。

○上村評価者　チャレンジ25地域づくりモデル事業は、来年度終了の事業だと聞いております。こちらについてですが、先進的対策の実証性をモデル事業によって検証するというのが目的になっている訳ですけれども、中身を見ると、既に過去に行われている事業が存在していて、「モデル事業として国が支援する必要性の乏しいものも入っているのではないか」というのが質問です。

例えば自由が丘駅の話が出ましたが、LEDの導入がなされていますが、LEDの導入だけなら既に地方自治体の取り組みもしくは民間レベルで行われています。しかも、東急電鉄ですけれども、所沢駅では自前でやっているということなので、そういう意味では、どうなのかということがあります。

もう一つ、モデル事業として必要だとしても、「国ではなく地方自治体によって事業が行われるべきではないか」というような論点もあるかと思います。また、先ほどの次の議論として先導的な創出事業がある訳ですけれども、「モデル事業として、よい事業の基準というのは一体何なのか」ということを最後にお聞きしたいと思います。

以上です。

○藤城次長　お願いします。

○環境省　LEDの話が出ましたが、平成23年からこの事業やっていますが、その時点において、駅においてLEDを導入した例はほとんどありませんでした。

○永久評価者　同じ月に所沢でやっているでしょう、LEDの調光を。

○環境省　同じ月ではないと思います。

○永久評価者　あの資料には、そうになっていたような気がしますが。

○環境省　同じ月というのは。事実関係に、どこか誤記があるかもしれませんが、もう1回それは確認したいと思いますが、私どもが理解しておりますのは、JRの四ツ谷駅で同時期にモデル的に導入が進んだ例はございますが、民間鉄道においては、この自由が丘駅が一番最初の例でございます。それまで、民間鉄道でなかなかLEDができなかったのは、例えば運転士から見て視認性がどうかとか、お客さんから見てどう感じるかどうか、なかなか安全性、快適性の面で例がなかったものですから。これを始め、そしてこれはLEDのみならず、LEDをどうやって調光するかというシステムのことも含めてやっているということで、ここが一番最初の例なので、各民鉄の会社がかなり視察に来ていまして、それを踏まえて横展開といいますか、広がっていったということで、大変波及性のある事業と我々は思っております。

○永久評価者　ちょっと確認しなければいけないことでもありますけれども、出ているのはパナソニックのホームページなんですかね、自由が丘の件も西武鉄道の所沢の駅も同じ2012年3月という月で竣工されているというふうに出ています。導入されているようになっています。

○環境省 わかりました。そこはちょっと確認したいと思います。

○永久評価者 そうすると、自由が丘には金出たけど、東急には金が出たけど、西武にはお金が出なかったということですね。

○環境省 もしかしたら事例があるかもしれませんが、大変先導的な一番最初の事例の中の1つであることは間違いのないことは、御理解いただきたいと思います。

○藤城次長 上山さん。

○上山評価者 LEDのところで、先ほど「調光もやっているんだ」というお話でしたけれども、調光って要は明るさの調整ですね。そういう人感センサーとか、外の明るさに応じて明るさを調整するという話なので、おそらく天候とか駅の乗降数とか考えれば、ある程度、机上でも計算できるのかなと思います。とりあえず、これは意見なんですけれども。

1つ教えていただきたいなと思ったのは、この事業の選択のところで、いただいた資料の中で、雪氷熱というんですか、これを都市部の空調用冷熱として活用するシステムに関する実証事業と。要は、雪を北海道から持ってくるのですか、帝国ホテルですと。これの中間報告を拝見していますと、事業の効果が、CO2削減効果が、むしろCO2が増えるような形で結果が出ている。これについて2つお聞きしたいんですけれども、そもそもCO2の排出量が増えている。なぜに、こういった事業が選ばれたのか、そもそも最初の段階でこういったことは見通すことができなかったのか。それが1つと、これは次回の予算にも計上されているのですか。

○環境省 雪氷熱につきましては、北海道の苫小牧の工場と、それから帝国ホテルの2カ所で実験しました。これは、札幌の堆雪場からJRで持ってくるという形でやりました。帝国ホテルは大変条件が悪いので、「もしこういうところで実現できれば、他のところでもできるのではないか」ということで、実際これは、「効果があるもの」というよりは、「どこまで行けば事業性があるか」と、そういう観点で見ておりまして、1年目、北海道の方からやって、なかなかうまくいなくて、そしてそれを山梨に切り替えました。CO2の削減でいきますと、JR貨物を使う限り、「大体200キロから250キロぐらいの距離であれば、CO2が25%程度の削減につながる」と、そういう実証ができております。

ただ、これはCO2削減という意味ですが、実際、事業性を考える時、コストの問題があります。コストにつきましては、やはりかなり厳しいものがあります。来年は当然、帝国ホテルではやりません。苫小牧の工場で議論しているところでは、もし「他に幾つか施設があって循環できるようなシステムができるのであれば、事業性、経済性も成り立つので

はないか」という結果が出ております。

ですから、この事業は、事業が採算が乗らないもの、あるいは悪いものを、どこまでというふうになれば事業化に持ってこられるかということも含めてやっておりますので、必ずしも一番効率がいいものだけを選んでいる訳ではないんです。それは、次の段階の普及ということで考えております。

○上山評価者 数字を言った方がわかりやすいと思うのですが、この事業、一応事業効果の結果が中間報告で出ているのを見ると、この雪冷房というので、CO2の排出量は10.31kg削減されています。ところが、その他運搬とかで、例えばJR貨物など26.367kg排出されていて、最終的に19.865kg増えていると。幾ら何でも、最初の段階で、これだけ数字で効果がないというのがわかるのじゃないのかなと、「どこまでできるか」というレベルじゃなくて。どうして、こういったことも把握できないのか、どういう事業選択をどういう基準でやられているのか、そのところをちょっとお聞きしたいのですけれども。

○環境省 事業選択自体は、資料2枚目のところに書いてありますように、学識経験者3名を含む委員会を組織しまして、そこで、事業性、採算性について検証手順の妥当性、それから事業の波及可能性などを踏まえて、事業採択をしております。そこに対して中間的な報告を・・・。

○上山評価者 もういいです。この程度のことは簡単に計算できると思うので、それが引っかけられないということがすごく問題だという意識を持っています。

○藤城次長 ごめんなさい、今のは、総事業費は幾らの実証だったんでしょう。

○環境省 雪の話ですか。

○藤城次長 雪冷房、積雪何とかという。

多分見ていらっしゃる方は、実証の話のCO2削減にも関心あるだろうし、当然採算性にも興味ありますね。その上で、「総事業を幾らかけて実証されたのかな」という問題意識はないのかなと思って。

○環境省 予定総事業額は3億7,000万でございます。

○藤城次長 3億7,000万でやった事業だと。

次に、梶川さん。

○梶川評価者 ちょっとお聞きしていて何となく混乱してきてしまったんですけども。そもそも環境に対するいい効果があるということに関する事業を、普通に「民間的に費用と効果がバランスする」という話ではなくて、通常この手のことは、外部経済性があることについて環境省さんは何らかの実証実験をされようとしているのか。採算性まで面倒みてあげるような事業について実証実験をされようとしているのか。さっきの自由が丘の例のような、採算性も取れるし、でも調光とか何らかのヘジテートされている要因を潰してあげようとしているのか。

その辺、ちょっとどんな事業が対象になるのかが見えづらいな、と。規制をするために、外部経済効果のあることなので、規制というのがまず第一義的政策手段で、そのために何かクリアしなければいけない技術を実証実験されているというのが、前からそういう話題が時々出るような気がするんですが。その辺、自由が丘の話とどういうふうに関連するのかがちょっと混乱してしまっただけですけども。

○環境省 これは、特に規制ということではございません。地球温暖化対策は特に、エネルギー対策と裏腹なので、なかなか規制という形で、普通の有害物質と同じような形で対応できるような性質の問題ではないというふうに思っております。

そういう中で、当然「お金さえかけて対策すればいい」ということではなくて、やはりある種の経済合理性があるような対策を見出していくというのが、大変重要だと思っています。ただし、今の地球温暖化対策の状況を見ますと、かなりやれることはやっております。省エネとか再エネとか。これ以上さらに一層の削減をするとなると、これまでないようなものを選んできて、そうなりますと、事業採算性が悪いものが多い訳ですから、それを、ある条件を変えながら、「こういうところの地域の対応ならば事業として成り立つ」という議論をしています。

具体例でないと分かりにくいと思いますが、例えばバイオマスということで、木材を取ってきてそれをエネルギーに変えるという、そういう議論もあるんですが、なかなかこれは林地から持ってくる運搬費用がかなりコストがかさむので、そこで事業性がなかなか難しいという議論もあります。この事業の中では、例えばダムの流れ木とか海岸に漂流したものを使えば、そういうコストがなくて、かなり事業性が高まるというケースもあるとか、かなり個々具体的に、「どういうふうに事業を、どういう地域に適用すれば、地域の事業として採択できる可能性が高まるのか」という観点からの検討を進めている事業でございます。

○藤城次長 ありがとうございます。

ちょっとツイッターを紹介してもらいましょう。

○事務局 寄せられている中から3点ほど御紹介します。

このチャレンジ25事業ですけれども、「他の地域でなかなか使いにくい、そういうモデルではないのか」という意見です。それから、「蛍光灯をLEDに交換するということですが、これはどの程度効果があるのか」というところがあります。雪冷房の実証については、「わざわざ東京まで持ってくる必要があるのか、もうちょっと近いところでやってもいいのではないか」という御意見がありました。

以上です。

○藤城次長 ありがとうございます。

もう、この次のフェーズに移りたいと思いますが、最後でいいですか。

○上山評価者 1つだけ、レビューシートの成果目標とか成果実績のところが基本的に「一」なんですけれども、成果の検証というのは何をもってやっていらっしゃるんですか。モデル事業ということであれば、やったものが波及したとか、よそで採択されたとか、そういうのも成果になるのかなと思うのですけれども。

○環境省 当然そうなると思います。「数値でどれだけ削減すれば」ということではなくて、これは、最終年、3年目に検証ということで、かなり事業性、波及性など、それぞれの事業について詳細に検証し、それを報告書にまとめ、各方面に広げていくとともに、今回の次の事業であります「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業につなげていきたいというふうに考えております。

○上山評価者 抽象的に聞いても、よくわからない。具体的に、どのように、何の基準をもって波及性とかその他のものは検証されているのですか。

○環境省 例えば自由が丘の話で言いますと、隣の緑が丘駅、あるいは二子玉川駅など、かなり広がりもありますし。それから、町ぐるみの対応をするということで、そもそも「LEDだけ」というよりは「地域づくりの中心的なショーケース」として駅というのを選んでおりますので、自治体と一緒に、駅前、町ぐるみのLED化が進むというのが一つの例になるかと思います。

○上村評価者 それを国がさらに継続的に支援する理由というのは、どこにあるんでしょうか。

○環境省 国は、あくまで実証です。次の段階は、地方がそれぞれ見て、やっていただくということでもあります。次の、地方の補助事業であります、低炭素社会それから循環共生社会の創出事業、これはあくまで自治体を中心になって行っていくしますので、こういうも

のにつなげていきたいと思っております。

○上村評価者 自治体が中心でも、国費が入るんですよね。

○藤城次長 1つだけ、行革をやっている身から申し上げますと、「目的がCO2なのか、地域づくりなのか」みたいで、色んなことを言われてしまうと、何を狙っているのか分かんなくなっちゃうんですね。やはり、この事業が「これを狙っている」というのをはっきり持ってもらって、それを数値なりなんなりで、「ここまでやったら、この事業は実証としていいぞ」みたいなものをちゃんと持ってやっていただかないと、きっと成果の評価もできないし。我々は成果の評価をしてもらいたいから、いつも「レビューシートに書いてください」みたいなことをうるさく言わなければいけない訳ですけど。もしできるなら、個々のもの、中間評価もあったみたいですし、やっぱりそういうのをできるだけ載せていただいたほうが、見ていらっしゃる方も含めて、みんなの参考になるのではないかなというのを、これは意見になりますけれども、1つだけ言わせていただきたい。

○土居評価者 今の話で、先ほど御説明されたときに「一石何鳥も」という仰り方をしたんですが、別に揚げ足をとるつもりもないんですが、ただ経済学の世界では「ティンバーゲンの原理」というのがありまして、政策の目的の数と政策の手段は一致していないといけません。1つの政策で複数の目的を達するというのは、なかなか普通は実現できない訳でありまして、たとえば言うなら、2つの変数のある方程式の2つの解を求める時に一本しか方程式がなかったら解が定まらない訳ですよ。3つあっても、これも定まらない。

「2つの方程式があってはじめて、2つの変数の解が求まる」と、こういうようなイメージである訳ですから、そういうような感覚で政策をとらえていただかないと。「1つの政策で、3つも4つも」というんじゃ、結局は、最終的な本当に追求したかった目的もおぼつかないかもしれない、こういうようなところがあると思います。

そこで、次の地域主導による先導的創出事業の方についてよろしいでしょうか。平成26年度予算要求としては、49億6,000万要望しておられると。今までチャレンジ25地域づくりモデル事業では、昨年度、今年度で、20億ないし27億という規模でありながら、それよりもさらに上回る規模で予算要求をされておられて。もちろん先ほど御説明にあったように、「モデル事業ということではなくて導入支援段階に入っていく」ということなんですけれども、この要求の根拠、その49億6,000万という根拠は、どういうようなところがあって、その金額を見込まれたのかということをお教えいただきたい。

○環境省 法律上は、地方公共団体が実行計画をつくって行っていくということですが、やはり、なかなか地域の対策が進んでいないというのが現状の中で、我々としては最大規模の予算要求をしたいということがある訳ではありますが、「もし要求できれば、さ

らに」ということもあるんですが、色々な状況の中でこうなっているということでございます。

○土居評価者　だから結局、先ほどのコマとも一緒なんですけれども、今のお話は、この事業のレビューシートがある訳ですけれども、この左上を見ると、やっぱりエネルギー対策特別会計、石油石炭税が入ってくる。これは「地球環境温暖化防止のためならば」という話になって、やっぱり、特定財源とは言わないけれども、事実上、既得権かのような感じで、一般会計に税収が入りながらもエネルギー特別会計に入ってくると。だけれども、そういう意味ではもう、ひもつきではないんです。

もちろん、そういう法の趣旨はあるけれども、もしここでうまく節約をしていただければ、一般財源に留保する金額もそれなりに出てきて、一般会計の財政に貢献するということもある訳です。今年度、石油石炭税で6,500億入ってきて、結局はエネルギー特別会計に5,196億円流れていて、一般会計には1,300億円程度しか残らなかった訳ですね。もう少しエネルギー特別会計のところで節約していただければ、一般会計のところにもちゃんと残り、これが多くの国民に、エネルギーとは必ずしも関係ないようなところも含めて、もっといい形でお金が使えらるかもしれないというところがある訳です。

そういう意味では、「なぜ49億か」というところが、もっと明確に、根拠、「どのくらいの自治体に対して、一件当たり平均して幾らぐらいの見込みで、かつそれがどのような形で使われるのかを見込んでの予算要求なのか」というところまではっきりしていただかないと。それだったら、もう少し予算を減らして、むしろ一般会計留保を残して、それでもっと日本の財政全体に寄与するということに使うということだってあり得るのではないか、という気持ちになったりもするんですけれども、いかがでしょう。

○環境省　来年度の予算要求につきましては、全国の、例えば大学あるいは公営施設等に低炭素化を向けていこうということで、1エリアとして大体2億円程度で事業を想定しております。そういった中で、中小自治体あるいは都道府県、民間団体といった、脆弱あるいは大規模な自治体といいますか企業とか、そういうところに補助率の差をつけて事業を実施していこうということで、総額約50億円というところの計算をさせていただいておりますけれども。これも、いずれにしましても、実際の執行段階では公募をかけて、事業を要望いただいた上で選定をする予定にしておりますので、「あくまでも予算的には、そういった目安の中で、我々は事業を執行していきたい」ということでございます。

○藤城次長　上村さん。あと、地域の省CO2政策支援関係というのは、事務局資料の2枚目に「色々な事業が関連してありますよ」というのが、こういう資料がついていますので、その辺りもあわせて議論をお願いします。

上村さん、どうぞ。

○上村評価者 「49億円の積算根拠はどうか」という質問がありましたが、レビューシートで「地域主導の創出事業」がある訳で、これは新規事業ということになっています。

この49億の積算根拠というのは、33カ所を想定していて、それで補助率を掛け合わせて、あと何億円という単価を掛け合わせて計算されているというふうに聞きました。ただ「チャレンジ25の発展として、この事業が位置づけられている」という説明があったので。チャレンジ25の地域モデル事業は20カ所で行われています。33カ所ということはある程度拡大路線に入るといような考えではないかと思われるんですけども、その点がどうかということです。

もう一つ、チャレンジ25のモデル事業のレビューシートは、アウトカム指標として「年間のCO2削減量」と書いてあります。ところが地域主導の創出事業のレビューシートには、成果指標を「設定困難だ」と書かれている。なぜ、成果指標の設定が困難なのかと。つまり、引き継ぐ事業なのに同じ成果指標をなぜ持てないのか疑問なのです。これが2つ目の質問です。

以上です。

○藤城次長 お願いします。

○環境省 まず、このチャレンジ25モデル事業の方は、事業の実証性を個別で見ているので、1つの種類の事業について1つずつ見ているということなんですが、これが横展開という形になると、有望な事業を複数色んな地域で展開するということがありますので、当然数は増えていくということになるかと思います。

地域主導の創出事業のアウトカムですが、CO2が大変重要な指標であることは間違いありません。ただ、ここで「困難」と書いたのは、それ以外の、例えば循環型社会形成、あるいは自然共生型社会の形成という自然系のもの、あるいは廃棄物系のものを数値的に見るというのは困難ということで、こう書きました。ただ、それでも、この事業採択に当たっては、それぞれの申請時にCO2見込みの削減量を出させます。そこで、それを重要な指標としてやって、レビューにもそれを反映していきたいと思っておりますので、少し書き足りない面ありましたけれども、そういう意味です。

○上村評価者 アウトカム成果指標は別に1つでなくても構わないと思います。複数あっても構わないので、それは書くべきだと思います。あと、チャレンジ25がベースになって次があるんだということは、チャレンジ25の中の事業をすべて精査して、そこでやるという、つまりターゲットは絞られていると考えていいですか。

○環境省 少し見ていただければ分かるんですが、例えば事務局資料の1枚目のところで、

チャレンジ25からも矢印が行っていますが、その他の、地域の先進的取り組みの方からも矢印がありますので。地域の計画の中を精査して、必ずしもここで、チャレンジ25で取り上げたもの以外のものも当然入ってくる可能性がありますので、それも広げて補助対象になるということでございます。

○藤城次長　ここで、ニコ動のコメントを紹介してください。

○事務局　2点ほど御紹介します。「他の地域では、補助金なしでできるのかどうか」という点。それから、「地方ではやはり同じことはできないんじゃないか、これは金額が合わないんじゃないか」と、多少類似しておりますが、以上です。

○藤城次長　要求が来た時に、財務省の主計局は、当然お話の内容を聞いて、最終的には査定につなげるということでしょうけれども、予算の計算の根拠というか、今色んな議論ありましたけれど、担当主計官、どういう考え方で積み上げというのはやるべきなんですか。一般論かもしれないけれども。では、お願いします。

○制度官庁　この事業の場合は、これから色々な提案を受け付けて採択することになると思うので、主計局として一番大事だと思っているのは、その事業の目的、それから採択した後にPDCAがちゃんと動いているかという、その制度の仕組みのところの担保が一番大事だと考えています。これは、今御議論いただいたように先行している事業が元々あって、それについて色々な反省点もある訳ですから、それを踏まえて事業の目的をはっきりさせるということがまず大事だと思います。

先ほどこっちと紹介があったように、事務局資料の2枚目に、類似の地域の省CO2施策支援事業があるので、そういう意味では、この事業のみならず、他の事業との間に目的あるいは施策の手段として重複がないかどうかというところが、もう一つ査定に当たっての重要なポイントになると思います。

○藤城次長　今、主計官が言った話というのは、多分環境省さんも含めて、ここにいる人はそんなに異論がないというか、「それをちゃんとやらなければいけないというところは、共通」ということでいいですね。

次、梶川さん。

○梶川評価者　今、お話をお聞きしていると、この前のチャレンジ25のモデル事業もそうですが、正に普及可能性というところが一番のテーマだと思うんですけども。今そちらでやられ、今回また、この新しい事業でやられる中で、具体的に普及可能性が非常に高く、かつ実証的な、「この事業でどこが解決して、以前解決していなかったところをク

リアできたので、より普及していきだろうな」と、一番希望のあるところはどんな事業でいらっしゃるのでしょうか。

それから、先ほどは「民間の採算性に対して少しブレイクスルーすべきものだ」というお話があったんですが、公共事業、地方公共団体だと、またちょっと内容が違われて何がターゲティングされるのか、そこもちょっとお聞かせいただきたいんですけども。

○環境省 まだ3年目が今年になりますので、この事業を一番最初に始めたのが23年ですから、今年の結果を待たないと明確なことは言えないんですが、LEDなどは大変有望な事業だと思っていますし、ここにちょっと議論が出ませんでした、下水の発生熱回収、ヒートポンプなどは大変有望な事業なんではないかなということは思っています。その他にも色々あります。

なかなか難しいのは、ある条件が合えば事業採算性とか波及性があるけれども、そうじゃない条件のときは事業性がないということや色んなことが分かってくるので、是非そういうのは活かしていきたいと思います。そして、「PDCAサイクルを回すべき」というのは正に仰るとおりでございまして、例えば排出量について、自治体から採択する場合も含めて、どれぐらい削減するかというのを出させた上で、もし当初の削減量に満たない場合は、例えば補助金を返却するとかそういうことも含めて、厳しくPDCAサイクルを回していきたいというふうに考えております。

○藤城次長 上山さん。

○上山評価者 先ほど主計官からも藤城さんからも御指摘があつて、事務局資料2枚目の類似の事業はものすごく乱立していますよね。その中で、この事業というのはどういった位置づけになるのですか。重複とかはないのですか。既にこれだけ事業が立ち上がっているのに、なおかつ、これを新たに立ち上げる必要性というのはあるのですか。

○環境省 基本的に、今日呼ばれている私たちの総合環境政策局というのは、法律上も含めてなんですが、地域の温暖化対策を支援する、地方公共団体あるいは地方公共団体の計画に載っている民間団体も含めてですが、そういう地域における対策を進めるという意味で対策を行っております。

その中で、ここで言いますと、太線であります今回の、地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」、チャレンジ25地域づくり事業、その下に再生可能エネルギー導入推進基金事業、グリーンニューディール基金とございますが、これは特に分散自立型の、地域で防災拠点に太陽光と蓄電池などを入れながら、地域における防災拠点ということも含めて整備するような事業を行っております。これが3つ、大体「地域もの」ということになります。その他につきましては、地域ではない観点で行っているということでありま

す。

○上山評価者 「地域」って書いてあるけど、地域でないということですか。

○環境省 地方公共団体が対象ではないという意味です。失礼しました。

○環境省 地域の総意により広く受け付ける一般的なメニューと、それから地熱、地中熱ですとか地域の未利用資源、例えば冷暖房の廃熱などの活用、それから離島における事業とか。再エネですとか省エネを進めるという大きな目的は変わらないんですけれども、色々な政策目的、切り口で、個別の事業を立てております。

例えば地熱や地中熱のようなものは、太陽光のようなものに比べて非常に導入が進んでいないというところがありますので、そこを特に支援をしたいというところについて、こういうきめ細かいメニューを設定することによって入ってきやすくするという誘導効果を狙って、別々に事業を起こしているものでございまして。

○上山評価者 聞き方を変えさせてください。行政事業レビューのときに、「重複」ってレビューシートのところに欄があると思うのですが、ここはほとんど、これだけ似たようなものが入っているのに、入って来ない。今の御説明が正にそのとおりなんですけれども、「切り口が違うので違う事業だ」と、これは、切り口が多少違って、名前から見ると明らかに類似の事業ですよ。

まとめるということは、一度なりとも検討されたことはあるのですか。どんどん細かく切り口を変えることで、似たような事業がどんどん乱立していく。当然多少の切り口は違うにしても、重複の部分というのは相当程度あるのではないかなと普通には考えるのですけれども、そこら辺のところの検討というのはされていらっしゃるのでしょうか。

○環境省 一例としましては、基金、下から2番目に「低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金」というのがございます。これは社会インフラの低炭素・・・。

○上山評価者 一例じゃなくて全体で教えていただきたいのです。1つだけ取り上げて全部みたいに言われ方しても困るので。これだけあるのを、どのようにして重複がないようにして、かつ効率的にやられているのか。

○環境省 この事業は、社会インフラの整備に関する10事業を1つの基金にして、ということで、鉄道とか港湾とか病院への。

○上山評価者 すみません、一例じゃなくて全体の話をお聞きしたつもりなのですが。

○環境省　ということで、統合して1つの基金として運用するというのもやっております。政策目的としてどうしても残しておきたい、ここを誘導して強化したい、というところは、やはり独立した事業として、入ってきやすくするというところの方を優先して別々に立っているということでございます。

○土居評価者　むしろ逆に、違う質問の仕方をしますけれども、「これらは重複していると、一般の国民から疑われているのではないか」と思ったことはありますか。

○環境省　ある事業をやる方が、A事業とB事業と2つに応募できる可能性は、この中の複数についてあるということは十分自覚しております。

○土居評価者　あえて、ここで何か言質を引き出したいということで申し上げている訳ではありませんけれども、名前からしても類似じゃないかと素朴に思って疑われるものは、やはり事前に、ちゃんと、「重複していません」とか、「重複してそうだったら統合します」とか、ないしは、効果がないということであるものと効果があるというものが割と明白に分かれているということなら、「もう一つのほうに重点化します」とか、そういうようなことが、もっともっとメリハリが効いているような形でなされていれば、余り我々も「重複だ、重複だ」、「これは違うのか」とか言わなくても済むんじゃないかと思う訳です。

○環境省　こういう御意見はよくありますので、我々としてもよく内容を精査して、またどういう対応ができるか、まとめるべきものはまとめるような方向での議論も中でして、財務ともよくお話を続けていきたいというふうに思っております。

○藤城次長　ありがとうございます。

では、永久さんどうぞ。

○永久評価者　ある意味かわいそうだなと思ってしまうんですよ。なぜかと言ったら、「環境」というのは横断的なんですよ。色んなものに環境が考えられるから、それを改善するために、どうしてもばらけてしまう性格があると思うんですね。だから、余計に戦略が必要だと思うんです。

何を環境省としての目的、それも幾つかあるかもしれませんが、明確にして、その目的を実施するために何が一番重要なのかということ、資源配分、戦略を立てながら、それぞれの事業を考えなければいけないというのは、よその省より重要なことだと思うんです。それが、「これもある、これもある」と言って、結局、切り口が違うけれども、

ごちゃごちゃになっているような感じが見受けられてしまうんですよね。

余計、環境省さんは、そこの辺りを注意してやる必要があるというか、環境的にある訳ですね。その辺り、さらに意識してやっていただければな、というコメントです。

○藤城次長 大体、議論は出尽くした感じがありますね。

どうぞ。

○土居評価者 やはり、繰り返し何度も言ってきましたけれども、「エネルギー特会だから、緩くなっているのではないか」という疑念は本当に拭えないという感じがあります。一般会計よりも緩いな、という感じがあるんですけども。結局、エネルギー対策特会は地球温暖化防止のために取り組んでやるんだという志のもとにつくられているということは、よくよく承知しているので、「目的がきちんと果たされるように、きちんと予算を使っていたきたいな」という想いは私もあるんですけども、やはり「特会になっているから、どうも使い方が甘くなっているのではないか」と。

つまり、「召し上げられる、ほかの省に取られる」なんていうことではなくて、「そこで確保できたお金は色々メニューを自分たちでつくってやれるというところが、どうしても拭えないな」というところが、今回議論させていただいて感じたところです。

○藤城次長 主計局、ちゃんと査定するんですか。

○制度官庁 エネルギー特会は、正に23年の税制改正で地球温暖化対策税というのを入れて、今、3段階で増税をお願いしていて、来年度2段階目の増税があって、約800億の増税をお願いしております。その意味では、そのこと自体が温暖化対策な訳ですけども、税金を上げているという、外部費用を内部化すること自体が温暖化対策なんですが、同時に、これがエネルギー特会の財源の増になっておりますので。そういう意味では、増税をお願いしているだけに、一層、歳出の合理化とか効率化というのが大事であって、仰るように、主計局もきちんと査定をしたいと思います。

特に、財源が膨らむ中で、今、御指摘のあったような実証性の乏しいものとか、先導性の乏しい単なるお買い物になっているようなものは厳に避けなければいけないと思いますので、今日の御議論を踏まえて財政当局としてもきちんと査定をしたいと思います。

○藤城次長 しっかりよろしくお願いします。

数字の集計ができましたので、これの発表をさせていただきます。

○永久評価者 それでは、発表をさせていただきます。まず第1のチャレンジ25地域づくり事業について、「支援対象が適切か」という論点につきまして、「適切」という方が0

名です。「適切と言いたい」という者が5名です。「適切と言いたい」という方のうちで、その問題点としては「先進性」という方が5名、「費用対効果」という方が3名、「有効性」という方が3名、「波及性」という方が4名でした。

次に、同じくチャレンジ25地域づくり事業に関する第2の論点、「成果検証が適切か」については「適切」という方が0名、「適切と言いたい」という者が5名でした。「適切と言いたい」という方のうちで、その理由としては、「検証が不十分」という方が5名、「検証結果が反映されていない」という方が1名でした。

第3の論点、地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業について、「有効性が高く国として支援すべき取り組みに重点化されているか」については、「重点化されている」という方が0名、「重点化されているとはいえない」という方が5名でした。「重点化されているとはいえない」という方のうちで、問題点としては、「有効性が高い取り組みに重点化されていない」という方が4名、「国として支援する取り組みに重点化されていない」という方が5名でした。

最後に第4の、環境省の地域の省CO2施策支援関連事業の全体について、「事業間の役割が整理されているか」という論点については、全員が「整理されているとはいえない」ということになりました。

以上です。

○藤城次長　ありがとうございました。

コメントはこの1コマ後に発表しますので、インターネット等で御確認をいただければと思います。

では、5分休憩をしましょう。

(休　憩)

○藤城次長　そろそろよろしいでしょうか。

では、続きまして国交省さんに来ていただきまして、2つの事業、先導的都市環境形成促進支援事業と超小型モビリティの導入促進の2つにつきまして、取り扱いたいと思います。基本的に質問のほうも御回答のほうも、簡潔にコンパクトに議論できればと思っておりますので、御協力をお願いします。

まず、事務局からの説明を簡潔にお願いします。

○事務局　環境省の事業の議論に引き続き、これから国土交通省で取り組まれている省CO2型の都市構造を実現するためのモデル事業等について御議論いただきます。

エネルギーの枯渇や地球温暖化問題、少子高齢化による都市縮小といった未来に向けた長期的な問題を都市全体として解決しようという取り組みは極めて重要であり、本日の国

土交通省の取り組みのみならず、スマートシティ、スマートコミュニティの実現に向けた取り組みや、環境未来都市構想の推進に向けた取り組み等、これまで各府省により地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導試行導入等の実証事業やモデル事業が様々に実施されているところです。

まず最初にフリップを御覧ください。先導的都市環境形成促進事業の概要です。26年度要求額、10億9,000万円の事業ですが、本事業は平成20年度に創設された先導的な都市環境対策を進める地方公共団体の計画策定支援、民間事業者、地方公共団体が行う検討会のコーディネート支援、都市環境政策をより効果的に進めるための調査、社会実験・実証実験の補助を行ってきました。そして平成25年度より、社会実験・実証実験を廃止し、低炭素普及効果をより期待できる都市のエネルギー、交通、みどり分野のモデル事業へと支援を重点化することとされたものです。

次のフリップをご覧ください。超小型モビリティ導入促進事業の概要です。26年度要求額、4億1,500万円の事業ですが、本事業は超小型モビリティの普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくりと一体となった先導導入や試行導入の優れた取り組みを重点的に支援するものです。なお、本事業については国土交通省さんからの事前の御説明では、平成24年度補正事業で開始されたので、25年度が実質初年度とのことでございましたが、平成22年度と23年度に、先ほどの先導的都市環境形成促進事業の調査事業の中で、22年度全国6地域、23年度に全国7地域の実証実験が行われ、超小型モビリティの利活用実態、および導入効果の確認、車両の基本要件及び走行、駐車空間に関する技術指針検討のための実証実験が実施されていたようです。なお、このコマの論点については資料の方を御参照ください。

簡単ですが、事務局からは以上です。

○藤城次長 それでは、この事業ですけれども、資料もございますし、実はこちらにいらっしゃる有識者の先生は皆さん事業について御存知ですので、一般の方、御覧になっている方向けで、コンパクトに論点を絡めて御説明ください。

○国土交通省 国土交通省でございます。よろしくお願いいたします。お手元の国土交通省配布資料の1枚目、ちょっと字が小さくて申し訳ございませんが、見ていただきたいと思います。当初20年度に創設いたしましたときの背景は、京都議定書の目標達成計画が20年3月に改定されまして、これをもとに20年度に事業を創設したものでございます。

目標達成計画の記述は右側でございますけれども、低炭素型の都市地域構造を創ると、あるいは社会経済システムを形成するということが書かれてございまして、幾つか政策が書かれてございます。ここのところも主に、交通、エネルギー、みどりというような3分野がございましたけれども、とりあえず20年度では、先ほど御紹介ありました社会実験・実証実験を支援する形で、CO2削減がどういうふうに果たせるかということを検討したもの

でございます。

その成果を踏まえまして、24年度に都市の低炭素化の促進に関する法律、いわゆるエコまち法と我々呼んでいますけれども、これを施行いたしました。それと同時に、この当該事業も制度改正いたしまして社会実験・実証実験を廃止いたしまして、先ほどの3つの分野のモデル事業に重点化するというを行ったものでございます。

下のところにエコまち法の概要が書いてございますけれども、市町村が低炭素まちづくり計画を作っていただくということでございまして、この低炭素まちづくり計画に基づきまして、当該事業による支援を行うという構造にしているものでございます。

資料の2枚目、先導的都市環境形成促進事業の現在の制度の概要でございます。1つは都市環境形成促進調査ということで、国が直轄調査で行うものでございまして、こちらにつきましては都市環境施策をより効果的に促進するためのガイドラインを作るとか、効果を把握するとか、そういうために使っている調査費でございます。

下の欄は補助事業でございまして、1つは計画策定の支援、これは公共団体に対しまして、都市環境対策にかかる調査を行う場合の補助でございます。2つ目はコーディネート支援でございまして、民間事業者あるいは地方公共団体が具体的に事業を行うための合意形成等を行うことに対しての補助でございます。

モデル事業としましては3分野でございます。

その下のところの交通分野を見ていただきますと、ここに書いてございますような基本的には自動車の流入抑制、あるいは自動車利用からの交通手段の転換を目的とした施策に補助するものでございます。民間事業者に補助する場合は、補助対象事業費の23%の2分の1というのが補助基準になってございます。

エネルギー分野の補助事業につきましては、地域のエネルギーを建物相互に融通することを目적으로しておりまして、この融通化の整備、融通するシステムについて補助をするものでございます。こちら民間事業者に対する補助率については、交通分野と同じでございます。

みどり分野につきましては、鉄軌道の敷地とか、あるいは建物の屋上、壁面等を緑化するものでございまして、これによりまして低炭素化を実現するというでございまして、補助率は2分の1でございます。

最後一番の下にちょっと書いてございますが、これだけちょっと特殊な補助でございまして、先進の緑化技術、特殊な緑化技術を開発するための支援をするための事業でございまして、補助率が2分の1でございます。

以上でございます。

○藤城次長 超小型モビリティをお願いします。

○国土交通省 続きまして自動車局のほうから、超小型につきまして説明させていただきます

ます。この超小型モビリティの普及に向けた環境整備を狙っているということでございますが、超小型モビリティといいますのは、この下に日産のニュー・モビリティ・コンセプトという車を書いてありますけれども、通常の自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗りの程度の車両をイメージしているところであります。こういった交通の省エネルギー化に資するということが目的でございますが、そのほかに高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活移動の質の向上をもたらす新しいカテゴリーの乗り物であると捉えております。

こういった乗り物を導入する取り組みを支援いたしまして成功事例をつくり、こういった車に対する国民の皆様の理解をつくり出し、成功事例をつくって、こういった超小型モビリティの活用場面、こういったものをつくっていききたいと。さらにこういったものを確立したうえで、超小型モビリティの車両の区分だとか、利活用の場面に応じました安全規制、環境規制、こういったものの関連の制度をつくっていききたいといったことが目的でございます。

したがって、この超小型モビリティにつきましては、こういった車が公道を通常に普通に走れるような関連制度の構築、こういった車のニーズをきっちり作り出して、国民の理解を得ながら新しいモビリティとしての使い勝手を見ていっていただく。こういったことを目的としてやっているところでございまして、こういう先進的な事業計画をつくっていただきましたものに対しまして、車両の導入等につきまして2分の1、民間事業者が行う場合にあっては3分の1、こういった補助をしているところでございます。

○藤城次長 ありがとうございます。

事業の目的が明確か、有効な事業が選定されているか、検証はちゃんと図られているか、こういった論点であります。

上村さん、どうぞ。

○上村評価者 まず、先導的都市環境形成促進支援事業についてお尋ねします。こちらはモデル事業を支援する費用になっております。個別事例のほうが具体的なのでそちら行きたいんですけども、レビューシートの4枚目を参考にいただければ、上から2段目の右側の広島路面電車の軌道敷に緑化するという実証実験があります。これは平成24年に採択されている事業です。この事業の先進性ということがいったいどこにあるのかということです。既に鹿児島市において総務省のまちづくり交付金による同様の事業が平成18年に行われていて、さらには熊本市でも国交省の社会資本整備総合交付金による同様の事業が平成22年度に行われています。鹿児島市の事業については国土交通省大臣賞を2回受賞されているということなので、そういう意味では国土交通省もご存知だったと思う訳です。先進性というのはどこにあるのかということです。

もう一つこのページに同じように横浜市のコミュニティ・サイクルの事例があります。

この度、こちらの現地視察をさせていただきました。これについては国が関わることの意味がどこにあるのかという質問をさせていただきます。というのは、先進性からいくとコミュニティ・サイクルに取り組んでいる自治体というのはかなりたくさんある訳です。数えていただくと40ぐらいありますが、こちらの横浜市のコミュニティ・サイクルはICTを活用されているということで、ICTが非常に先進的かということ、実はそうでもなくて、ほかの自治体でもICTを活用されている場合があります。なので、国が介入するところの理由というのは乏しいのではないかと思います、いかがでしょうか。

○藤城次長 よろしくお願ひします。

○国土交通省 まず、広島電鉄の関係の軌道敷の緑化でございます。軌道敷の緑化につきましては、それぞれの都市において環境条件ですとか鉄道の型式、機械としての鉄道の形の違いとかということで、それぞれの条件がまず違うということもございますけれども、まず鹿児島で行われていますのは、基本的に市の交通局がやっていたということもありまして、軌道敷緑化を私企業が推進するということになると、その採算性ですとか非常に厳しい条件の中でやらなければいけないというようなことがございます。

現実的には、この調査の中で行いましたのは数十メートルぐらいの範囲なんですけれども、その中でこれから都市の中で、いわゆる私鉄の路面電車が軌道の中の緑化が推進できるような採算性ですとか、どういうふうに資金の手当てをしていくのかというようなことも含めて、あるいは都市景観の向上ですとか、環境改善に対する効果ですとか、実際にヒートアイランド現象にどのくらい効果があったかというようなことを測定しながらやったものでございます。

○上村評価者 ただ、国民の目から見て、明らかに同じだと思われるのですが、どうでしょうか。

○国土交通省 実際に鹿児島の方が数年先にスタートしていたというのがございます。とくに広島の関係で言いますと、私鉄の中でこれを普及していくということ、それから都市の中でこれから低炭素化を進めていくということになりますと、こういう軌道敷、これからLRT（次世代型路面電車システム）ですとか、そういうものの導入が非常に盛んになっていきますので、そういう中で軌道敷を緑化していくために、採算性を含めて経済性ですとか、そういうところを検証していくということで調整をいたしました。

○上村評価者 コミュニティ・サイクルを先にお願ひします。

○国土交通省 社会実験としてやらせていただいたかと思ひます。正直申し上げまして、

コミュニティ・サイクルは御指摘のとおり40ほど普及してございまして、要するに先進性とかそういう意味では、社会実験するのはもう終わっていると、御指摘のとおり我々もそう感じております。

そういうこともありまして、今回の事業は社会実験という形はやめて、モデルへという形にしておりますので、これからコミュニティ・サイクルということをやることではないと思いますが、なぜ国がということをお願いしますと、これは実はコミュニティ・サイクルを入れるということが目的ではなくて、コミュニティ・サイクルを入れるためにまちづくりの方で何をしなければならないか、というそちらの部分を確認するためにというのがございまして、そういう面でやらせていただいているところでございます。

○上村評価者 1つお聞きしたいんですけれども、社会実験とモデルの違いはどこにあるんですか。

○国土交通省 これからそういうのをやろうと思っている訳ではございませんで、もしコミュニティ・サイクルで本当にモデルとしてやるとしたら、どういうものになるかということございまして、例えば、現在までやっておられません鉄道とかあるいはバスとか、色々なモードの交通網を全体として整備していく中で、こういったものをどうするかという場合とかは考えられるかと思っておりますけれども、普通の意味ではこのコミュニティ・サイクルを導入するために何が必要かということについては、かなりこれまでの検証で済んでいるのではないかと考えております。

○土居評価者 改めて。今のは全然理解できなかったんですが、社会実験とモデル事業の定義とはなんですか。

○国土交通省 正直に申し上げて、我々、社会実験とモデルというのはどちらにしましても、我々がまちづくりの中でどういうふうに対応しなければならないかということを確認するためのものだと思っております。社会実験というのは、先導的にまだ導入されていないものについて、やったことでどんな効果が出るかとか、どんな課題が出るかということを検証するように考えております。

○国土交通省 補足しますと、社会実験のときは、アイデアを求めていたので、いろんなアイデアの実験がなされています。こういうルール of 制度要綱というのがきっちり決まっている訳ではなくて色々な提案ができたということなんです。その社会実験をした結果、今回のモデル事業の要綱を作り直しています。要綱には、先ほど御紹介いたしました3分野それぞれありまして、どういうものでないと補助しないということが明確に書いてあるということが1つです。

もう一つは、採択に当たって、これは学識者の方に入っていていただいて、その要綱に照らしてモデル事業として、採択するのが適切なのかどうかということも審査していただいたうえで採択しているということでございまして、社会実験のときはアイデアを出したものの勝ちで、どんどん、どんどんいろんなものをやっていったと。モデル事業は要綱に従って、きっちりその要綱に適合している、さらにモデル性があるということを第三者の方も入れてチェックして採択しているということです、私どもの考えとしては先ほど来申し上げているとおり、絞り込んでいるということでございます。

○土居評価者 そうなれば、どういうことになったらこれは成功したと、どういうことになったらこれは駄目だったと、そういう明確な判断及び評価基準というのがあってもいいと思うんですが。例えば先ほど御説明あった広島の場合はいえば、実際に実証なされた訳ですね。その結果、よかったんですか、悪かったんですか。かつ、それが今後何か新しい展開を生むというようなおつもりでいらっしゃるのでしょうか。

○国土交通省 都市計画の向上ですとか、いわゆる環境改善に対しては効果があったということは色々なアンケートですとか、そういうようなことからもちろん確認されておりますし、それからヒートアイランド現象、いわゆる温度を下げる効果ですとか、騒音を低減する効果、こういうものは全部実証されております。ただし、これを実際に実現してそれを緑のまま保持していくという維持管理には相当な費用がかかるものですから、個人の方ですとか、企業ですとか、あるいは商店街ですとか、どういう方でもって軌道敷緑化というものを資金的に実現していくかということはまだ課題として残っております。

○土居評価者 今の話の中に、この事業の冒頭にある先導的という言葉の説明がなかったように感じるんですが。別に先導的じゃなくてもいいから、軌道の緑化とかそういうことをなさるという話だったら、話は別ですが、ここではあくまでも先導的都市環境形成という訳ですから、今の話にどこが先導的だったのかというところが評価に入っていなければ、やっていることと、実際評価をしているところのギャップがありますね。

○国土交通省 御指摘のとおりだと思います。それで今回、緑化をやったのは先ほども御説明したとおり、これまで軌道敷緑化をやってきたのは、公共団体の施設として造って管理をするということを主眼にやられてきた訳です。ですから、社会資本整備総合交付金を使ってやってきたと。

今回、広島電鉄が整備された訳ですけども、当然、社会資本整備総合交付金の中では、公共施設ではないので補助対象にはならない訳で、この事業を使われて民間企業がお造りになったと。その後は当然、民間企業の施設ですので、維持管理も先ほど御説明したとおり民間企業でやられると。そうなりますと、民間企業がそういうことをやられることにと

って、会社としてメリットがあるのかどうかと、あるいは維持管理ができるのかどうかというところを検証していかなければならないというのが先導的な要素なんです。

私ども考えておりますのは、なぜ国費を入れているのかってさっき冒頭でもございましたけれども、幾つかの地区で事業をやっていただいて、コミュニティ・サイクルでもそうなんですけれども、そういう成果を全部集めてきて、実際にこれを使うために先導的な取り組みでやられた市町村の方ではない、一般の市町村の方にも是非使っていただきたいということで、いろんなマニュアルとかガイドラインに収束させると、こういう事業をやる時に何に注意して、どこのところを工夫しないとできないのかというのを作り上げていくということを考えておまして、それが国が補助をして成果を吸い上げて、全国にもう一度還元していくと、こういう流れの中でやっておりますので、そういう意味で直轄調査分も当該事業の中にはあると御理解いただければと思います。

○梶川評価者 しつこいようですが、今の広島の話などを聞いておきますと、維持コストがかかる、採算性に民間では乗らないだろうと。これは別に実証しなくても、もともと、緑化したから広島電鉄にお金が入る訳ではないので、少なくともその点に関しては、さしたる実証課題というのはないような気がするんです。

そもそも目的として、こういう方法だったら採算性が、収入が上がらないから、どのみち絶対に採算性はとれないですね。だから、そもそもこれを民間の事業者がこれを横展開して普及するというのは別のブレークスルーする課題を何らかの方法で実証するというのなら少し理解はできるんです。この広島の路面電車の軌道敷の整備について何を目標とされたのか、先ほどと重複する質問なんです。

○国土交通省 実際にアンケート調査などをやってみると、軌道敷の鉄道を経営されているところで、緑化をやってみようという前向きな考え方を持たれているところは、やはり半分ぐらいしかいらっしゃらなくて、これからそういうところも緑化を進める上で、いかに安価にそれを実現させるか、要は碎石が入っているところに植栽基盤を設けて、芝生を置いたり、ジャノヒゲというこういう植物を置いたり、植物の選択ですとか、その植栽基盤のつくり方ですとか、あるいは管理の方法ですとか、いかにそれを安価に実現して、持続性を持たせるかというところが今回の調査の一番重要なポイントだったと思います。

○藤城次長 ちょっとニコ動のコメントを紹介しましょう。

○事務局 まず今のモデル事業ということですが、モデル事業のためのモデルということではなくて、実用性をもっと考える必要があるんじゃないかというのがありました。それから先ほどの社会実験とモデル事業の違いというところがありました。やはり議論を聞いていてそこら辺の違いがよくわからなかったなというのがあります。

それから、今のお話で助成については、地方にある程度委ねても、もっといいんじゃないか、国全体で本当にやる必要があるかは考えてもいいんじゃないかということもありました。

以上です。

○藤城次長　ありがとうございます。

モデル事業というのは、私も幾多のモデル事業を見てきているんですけども、一番最初に言ったんですが、こういうパターンがすごく多くて、モデル事業でなかなかいいものもあるんですけども、やはり横展開がないんですね。補助金が切れたら事業が終わり、どうしてくれるんだという声が逆にあるようなものも結構多くて、やはりやるからには目的だとか、実効性だとか、見ていかないと、手が挙がったからやっていると、なかなか難しいなというのは率直に、役人をやっていて感じるというのは感想ですけどね。上村さんの質問でまた答えてください。

ごめんなさい、永久さん。

○永久評価者　今の横展開のお話なんですけれども、実際難しいと思うんです。だけど最初から、工夫はいっぱいやるべきことがあって、モデル事業の情報とか、何か集積して公表するだけでは不十分で、モデルだけじゃない本来は普及させていくような対象の地域の人たちも最初からコミットさせているということですか。

していращやる。それでも、進まないんですね。もう基本的にモデル事業になり得ていないということですね。もういいんですけども。

○国土交通省　そもそも、モデル事業にしたのは24年度からなんです。モデル事業として実際に事業として採択したものは、24年度に2カ所、25年度は1カ所採択しています。で、24年度の継続地が2カ所あるために、25年度は3カ所やっています。今、話題になっている広島のとかがコミュニティ・サイクルの例は、社会実験の時代で、アイデア出しの時代のときに採択したもので、絞り込んでモデル事業の次の発展のところまで行っているものはないんです。24年度で採択している今の事業のものは、エネルギー関係のものしかありません。絞り込んだ結果、色々審査をして妥当だと言われたものがそれに絞り込まれていると。

エネルギー関係のものは何をやっているのかというと、エネルギーの供給システムの融通管を造るというシステムを補助してしまして、できればこれは民間事業者の人に将来はやってもらいたいというふうに思っています。補助金がなくても事業成立するような検証さえなされれば、恐らく民間事業者の人にもやってもらえんじゃないかなということを狙ってやっている、社会実験の時代のこととモデル事業の話が混乱しているので。

○藤城次長 逆に言うと、社会実験のアイデアだとすると、さっきから鹿児島の話があって、アイデアは基本的に同じだけど、主体がちょっと違うと、やはり横展開でモデル事業なのかもしれないし、その定義にあんまりこだわっても、その事業自身の有効性を議論した方がいいんじゃないかなって印象を、今お聞きしていて感じました。

せっかくですから、次の超小型モビリティに移りましょうよ。

上村さん、どうぞ。

○上村評価者 超小型モビリティの導入促進事業についてです。横浜市のチョイモビ、小さい自動車ですが、これをカーシェアリングしているという事業なんですけれど。こちらを拝見させていただきました。

小さい次世代型の自動車を普及させていこうという事業ですが、この事業に対して国が行う意義がどこまであるのかです。要は、地方自治体ができる事業じゃないかということが1つあります。

もう一つ、現状のこの超小型モビリティの導入促進事業に関して、いわゆる超小型モビリティの総車両を計算すると、平成25年度全体では、762台が支援されている訳です。しかし、ある特定のコンビニ業者のところに約600台の支援がいつています。これは過大に単一の業者を支援することになっていないかということです。コンビニ業界の競争条件を歪めることになっているんじゃないかということが、もう一つの質問です。

以上です。

○藤城次長 お願いします。

○国土交通省 まず最初の御質問のところで、なぜ国がというところですが、国として自動車分野の省エネルギー、それから環境対策をやっていないといけないということはわかる訳ですが、さらにこれの事務局資料の2枚目、実はこの2人乗りの車っていいものは、ここの枠の中を見enいただきますと、今の制度のままでは、軽自動車の範疇に入ることになります。この軽自動車の範疇でこういった小さい車を、またバッテリーで気軽に動かすためにはなかなかこのままの規制ではうまく走らすことが難しいものですから、我々としたしましては、こういった車がうまく走るという局面をつくりだし、こういったものの制度、こういったものの見直し、これを併せてやっていきたいと思ひまして、国としてこの事業を進めていきたい、こういうふうに思っている訳でございます。

もう一点のところですが、確かに御指摘のとおり、少し大々的に展開されているようなところで、非常に使いたいという方が多かったものですから、今年度につきましては、少しその部分が多くなっているというところにつきましては、御指摘のとおりだと思います。従いまして、そのあたりにつきましても、そこで今年そういうふうに大きくやっけていっている訳でございますので、次年度以降、少しそのあたりどういうふうに扱って

いくのかという事業の採択につきましても、考えていけないといけないと思っております。

○藤城次長 今のは900台のうち600台がその1社に行っていると聞いたことがあるんですが。ちょっとそれはやっぱりモデルとしてはというところは、ちょっと考えていらっしゃるという御意向ですね。

○上山評価者 私もこの話なのですけれども、900台のうちの600台もあれなのですけれども、これ全国で展開しなければいけない理由はあるのですか。全国でなくても一部の市町村でやればそれで足りるという話だと思うんですね。今回やり過ぎなので次年度以降また検討し直されるというふうに仰いましたけれど、そもそもどういう基準で今回は採択されて、そこをどのように変えられるのか、具体的に教えていただければと思います。

○国土交通省 国土交通省資料4枚目に、今年度、今から始まると、もしくは始まってすぐのものでございますが、例えばこちらに横浜のものも入っておりますけれども、色々仮設住宅への見回り活動だとか、また離島の観光みたいなものとCO2の関係、その使い方というのは全国、都市それからまた地方部、色々なところでの使い方というのがあり得るというふうに思っておりますし、そういったところで状況を見たいということで、全国でやっていきたいと思っているところであります。

○上山評価者 それをお聞きしたいのじゃなくて、コンビニの会社のここに書いているような高齢者等の買い物困難者に対するゼロエミッション配送サービス、これをそんなに全国で展開する必要があるのですかという質問なんですけど、別にほかの地域でいろんな使い方をされるのがなにも軒並み悪いというお話をさせていただいてる訳ではなくて、事業目的を見た場合に、これを全国でやる必要があるのでしょうかと、そのところはどうかというふうに採択の際には検討されていらっしゃるんですかということです。

○国土交通省 こちらにつきましては、超小型モビリティとしての特性が、そういったコンビニでの高齢者の人達への宅配だとかそういったものに非常に役に立つのではないかと、地方だとか、都市部、いろんなところのコンビニでやっていただくということがあったんだと思いますが、やはり御指摘のとおり、結果として今のところ多くなっているふうに思っておりますので、その点につきましては事業の進捗、中身を、今年始めたところでございますが、見えてくると思っておりますので、そういったものを踏まえながら、また採択につきましては検討してまいりたいと思っております。

○藤城次長 今の点は誤解なきように。使っているコンビニさんがいけないというよりは、そのコンビニさんの申請というものに対して、どういうふうに判断するかって

ところが整備されていなかったのか、ルールがなかったところにきっと課題があると思います。そこのところは誤解のないようにお願いしたいと思います。

シートを書きながら。

○永久評価者 この小型モビリティという、それ自体は素晴らしいものだと思うんです。これの目的というのがこの事務局資料の2枚目に書かれているのは、これを普及させて生活や移動の質を向上させるのと、低炭素・集約型まちづくりの加速と地球温暖化問題への貢献ということですね。今はこれを自治体の方に使ってくださいとか、民間のコンビニさんに使ってくださいということだけで終わってしまっている訳ですか。

○国土交通省 こういった車が色々なところで役に立つということをまず見せた上で、こういった車が一般的に使えるように制度を検討していきたいと思っております。

○永久評価者 プランとしては何かものすごく中途半端というか、つまりこの50cc以下の電気自動車、第一種原動機付き自転車に相当するやつとか、今の上村さんが見てきたというやつとか、これ制限速度どのくらいなんですかね。原付だから、これは30キロでしょう。

○国土交通省 四輪車の場合は60キロまで走行してもいいということになっています。

○永久評価者 これは原付でも60キロ出る訳ですか。なるほど。

○国土交通省 こちらの、先生に乗っていただいたほうは、性能的には80キロぐらいまでスピードが出ます。ですからもう少し乗りやすいというところもあるのかもしれません。

○永久評価者 何を考えたかという、一般道でこういうものが普通に走っていると、普通の自動車の通行等にかかなり障害になったりとか渋滞とか起きたりして、むしろCO2が増えるんじゃないのかと思ったりとか、そうしたプランがないようなふうに見えちゃう訳です。例えば特定の地域で、1つの生活のあり方も含めたプランの中でこうしたものをどう使うかというものが想定されてやるのなら、何となく理解できるんですけども、ポンとこれを普通のところに投げ出しちゃっていたら、そうしたものも実験できずに、ああ邪魔なものが増えたねと、車に乗っている人間にとったら、自転車がかかなり走ることもなっても、かなり危ないなというふうに思うような状況の中で、さらにこうした速いものとか遅いものとか、さらに小さいものが混在するようなものを普通に作ってしまっても、モデルの検証にはならないような気がするんです。

○国土交通省 先生の御指摘のとおり、我々、環境だけではなくて安全というものを非常

に重要に思っておりまして、これはこの車をどこでも入れますというのではなくて、入れられる申請者の方が、ほぼ多くは自治体な訳でございますけれども、こういう地域でこういう使い方を制限かけて使います。

こういう使い方の中で、これが安全に環境にやさしく使える、使い方もあわせた計画を出していただきまして、それを認定してそれに対して補助を出しているということございまして、横浜なんかでも、あそこの港のところの地域を限定して高速道路だとかそういったところは走らない。また、その車がどういうふうに走っているかモニターしながら、データを集めていただいいただく。そういったような計画の中で使っていただくということにしております。

○土居評価者 当然、自治体とか民間事業者は補助をしてもらえる割合が大きければ大きいほど、やる気があるところは手を挙げるということは、補助してもらえる度合いが大きければそういうことになる訳ですね。まず今年度、2分の1ないしは民間事業者は3分の1ということで補助されたということですが、その補助率については今の段階で、もう採択なさった訳ですから、どのような印象を持っておられますか。

○国土交通省 こういった超小型モビリティ、普通の車のようにまだ大量生産されておらず、ほぼぽつぽつと作っていくようなものでございますので、やはり最初の段階ではこの2分の1の補助、このくらいが必要だというふうに思っております。

○土居評価者 逆に同じ予算規模でも補助率を下げて、多くの人に使ってもらえるようにすれば導入台数が増える訳ですね。2分の1ということはそれなりに高い率だと思いますけれども、そういうような精査というのは色々企画しながらなさったんでしょうか。

○国土交通省 やはりその使い方という、数を何百台、何千台使えばいいというよりも、先導的でいい計画をみて、それを集めていきたいという趣旨があったものですから、このようにさせていただきました。

○土居評価者 でも、ちょっとその目的とギャップがありますね。普及ということを仰っている訳ですね。あくまでも導入促進、普及という話と、どういうふうに使われるのかを見たい、ある種、モデル事業的な発想が見え隠れする。そこはもうちょっとはつきりした方がいいんじゃないですか。

○国土交通省 普及という意味では、一般的に軽自動車ですと100万円ぐらいで売られている訳ですから、ここで普及をしたいということではないと私どもは思っております。

○土居評価者 国土交通省配布資料の1枚目にモビリティの普及に向けた環境と書いてある。

○国土交通省 ですから、正にその環境の整備ということで、普及するためにはその基準だとか、車両区分をつくると、そのところが大きな目的だとかこういうふうに思っております。

○藤城次長 それは、さっきのコンビニも安全基準をつくるためだったんですか。

○国土交通省 あくまでも車の方でございますが。

○藤城次長 私はこういう立場だから、目的が2つも3つも出てくると頭が混乱してくるんで、申し訳ないけど、そこは頭が混乱するなということだけちょっと申し上げます。

○梶川評価者 私も今お聞きして、これ制度とか技術的な課題の実証のための、もともと課題設定がされているのか、使い方のモデルを少し広く募っておられるのかというのが、お聞きしているうちに混乱してしまったという感想です。

○藤城次長 集計ができましたので、とりまとめから発表お願いしますが、ちょっとコメントを先に、ニコ動さんから来ているものを。

○事務局 提案型で3つほど来ておりまして、1つは税金を安くすると流行るのではないかという話がありました。それから原付免許でいけるとうれしいのではないかというものです。それから離島の利用が一番求められているんじゃないか。あとはコメントとしては、やはり先ほどありました、全国でやらなくてもいいのであれば地方が個別にやればいいのではないかというのも寄せられております。

以上です。

○藤城次長 ありがとうございます。本当はとりまとめに行きたいのですが。とりまとめを。

○永久評価者 集計結果だけですね。まずは、先導的都市環境形成促進支援事業です。論点1の「事業の目的は明確か」ですけれども、「明確」という方が0名、「明確とは言い難い」という方が5名、「その他」が0名でした。論点2の「有効なモデル事業が適切に選定されているか」ですけれども、「選定されている」という方が0名、「選定されているとは言い難い」が5名、「その他」が0名でした。「選定されているとは言い難い」と

いう方の問題点としては、「先導性の欠如」という方が5名、「類似事業との重複」という方が3名、「過大な事業規模」という方が1名でした。「目的にそぐわない民間支援」という方が2名、「その他」が0でございます。論点3の「事業の成果、効果の検証を行い適切な改善が図られているか」ですけれども、「図られている」が0名、「図られているとはいえない」が5名、「その他」が0名でございます。

以上です。

○藤城次長 ありがとうございました。

大丈夫ですか。

○永久評価者 次、超小型モビリティの導入促進ですが、「事業の目的は明確か」ですけれども、「明確」という方が0名、「明確とはいえない」という方が5名、「その他」という方が0名。論点2の「有効なモデル事業が適切に選定されているか」ですけれども、「選定されている」という方が0名、「選定されているとはいえない」という方が5名、「その他」という方が0名でした。「選定されているとはいえない」という方の問題としては、「先導性の欠如」という方が3名、「類似事業との重複」という方が0名、「過大な事業規模」という方が2名、「目的にそぐわない民間支援」という方が5名、「その他」という方が0名でした。論点3の「事業の成果、効果の検証を行い適切な改善が図られているか」ですが、「図られている」が0、「図られているとはいえない」が5、「その他」という方が0名でございます。以上、集計結果です。

○藤城次長 ありがとうございました。

それでは、このコマを終わりたいと思います。国交省さんありがとうございました。

(その後に発表されたとりまとめコメント)

(環境省部分)

○永久評価者 とりまとめコメントは、地球温暖化防止等に関する事業、地域の省CO2施策支援事業のコメントが出ておりますので、これから発表いたします。

コメント1、チャレンジ25地域づくりモデル事業については、支援対象の採択にあたっての事前検証が甘く、選択が厳密に行われているとはいえない。効果の検証も明確な基準が設定されておらず、不十分である。先進性、費用対効果、有効性、波及性の点で適切でないものや民間・自治体が行うべきものが支援対象となっており、効果の検証方法を確立し、支援対象を限定すべきではないか。

2つ目、地域主導による先導的「低炭素・循環・自然共生社会」創出事業は、支援対象について、有効性が高い取り組みや国が特に支援する取り組みに重点化されているとはいえない。このため、従来の事業の検証を厳格に行い、その結果をもとに、普及可能性の

高い事業に絞り込むとともに、民間や自治体が行うべきものは民間や自治体に任せ、国として支援すべき対象を厳選すべきではないか。またアウトカム指標を明示したうえで、効果の検証を確立すべきではないか。

次、3つ目に参ります。環境省の地域の省CO2施策支援関連事業全体については、事業間の役割が整理されているとはいいがたく、解決すべき政策課題の設定、目的・目標の明確化、戦略の策定を行った上で、事業を整理すべきではないか。また、環境省のみならず、政府全体として重複の排除を徹底すべきではないか。

（国土交通省部分）

○藤城次長 地球温暖化関係の事業のとりまとめコメントができましたので、永久さんから発表していただきます。

○永久評価者 その前に、評価結果の訂正をさせていただきたいと思うのですが、先ほどの地球温暖化防止等に関する事業のうち、国土交通省の事業について訂正がございます。先導的都市環境形成促進事業の論点2「有効なモデルが適切に選定されているか」について、論点2において、「選定されているとはいい難い」を選んだという問題点の例について、「類似事業との重複」が3名というふうに御紹介しましたが、これは正しくは4名でございました。以上、訂正させていただきます。

それと、とりまとめのコメントが2つ出てきておりますので、これも発表させていただきます。地球温暖化防止等に関する事業（先導的都市環境形成促進事業／超小型モビリティの導入促進）ですが、まず先導的都市環境形成促進事業につきましてコメントいたします。

先導的都市環境形成促進事業については、社会実験とモデル事業との関係や事業の目的が明確とはいい難く、普及可能性にも疑問がある。先進性・先導性が欠如し、類似事業との重複も見られ、事業の成果の評価および検証がきちんとなされているとはいい難い。事業の内容を踏まえれば、国ではなく自治体が行うべきではないか。

それと、超小型モビリティの導入促進ですが、超小型モビリティの導入促進事業については、事業の目的が明確とはいい難い。先導性が欠如しているほか、市場をゆがめる民間支援となっているのではないか。モデル事業としては、規模が過大であり規模を縮小するべきではないかということでございますけれども、よろしいですか。

以上でございます。