

## 第1WG 評価コメント

評価者のコメント(評価シートに記載されたコメント)

### 事業番号1-56 EST、モビリティ・マネジメント(MM)による環境に優しい交通の推進(エネ特)

事業として不十分である一方で、民間の取組との違いも不明。根本的に環境に優しい交通政策を見直すべき。

国交省の事業に統一すべき。

モデル事業は21年度で終了しているので、検証してから事業の実施を検討すべき。

大都市部については地方に委ねる。

環境省の本来行うべき事務に特化して仕事をすべき。

EST、MMともモデル事業、実験は役割を終えてよいと考える。EST普及事業もモデル事業と内容の違いはない。

検証してから予算要求して欲しい。縦割りもよくわからない。環境省がリードしてもよいがリードするなら全面的にやってほしい。

ESTについては、モデル事業の検証結果を待った上で、更なる事業につなげるかどうかを判断すべき。MMについては、自治体/民間の判断に任せるべき。

交通システムの受益範囲は基本的に地域もしくは自治体に限られるので、国が関与する必要性はないと思われる。

EST分については見送るべき。

## WGの評価結果

### 廃止

(廃止 6名 自治体/民間 2名 予算計上見送り 3名)

予算要求縮減: a半額 名 b1/3程度を縮減 名 cその他1名(40%縮減1名)  
予算要求通り 名)

重複1名あり(MMが自治体/民間、ESTが予算計上見送り)

## とりまとめコメント

---

意見としては、廃止、予算計上見送り等が多かった。

モデル事業としては役割を終えている、過去に行った事業の検証を行うべき、との意見があった。

よって、当ワーキングとしては、廃止を結論とする。

なお、本日最後に総括として申し上げたい。

結果として、大変厳しい結果のものがあつた一方で、予算要求通りのものいくつがあつた。本日参加していただいた方に共通のことだと思つたが、CO2 排出削減を始めとする環境政策は非常に重要であることについては、異論がなかつたと思つた。それに対して環境省としてきちんとした対策を講じて欲しいということも多くの方から意見のあつたところである。

ただし、普及啓発事業や環境金融など多くのメニューは必要とされていたようだが、今日示していただいた説明では、不十分ないしは効果が疑わしいのではないかと、という評決結果であつたと思われる。

また、バイオ燃料やキャップ・アンド・トレードのように、止めてしまえということではなく、大変重要だけれども、まさにつなぎとしてやるのではなく、政府として決断を示すべきであるとの評価であつたと思われる。これには、環境省が現在置かれている立場とか歴史的背景とか他省庁との関係とか、といった理由があるのだろう。このような理由については、議員としては理解できても、それは政治の話である。多くの民間の方々、つまり国民目線で見るときは、それが説得力のあるものではないということがこの評決結果だろうと思われる。

また、全てに共通したことではあるが、評価者の皆さんも環境省がなかなか厳しい立場にあるということを理解しながら発言してきたと思われる。しかしながら、目的と成果目標・成果実績がずれている部分が非常に多かつたと思つた。小さい組織の中で、いろいろとやらなければならないとの発言を副大臣からもいただいたが、多くの評価者には環境省としてしっかりとやっていただきたいという思いがあふれていたということを付言しておきたい。