

第4回環境都市づくり調査会

日 時：平成18年11月17日（金）午前9時39分～

場 所：東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

午前9時39分開会

○谷上企画調整課長 大変お待たせいたしました。委員の先生方、本日までご出席いただける先生方がおそろいになったようですので、10分ほどおくれてしまいましたけれども、始めさせていただきます。

最初に、事務局から資料の確認をさせていただきます。本日までご配付の資料は、会議次第が1枚ついております。それから、資料1としまして、第2回環境都市づくり調査会における「自動車環境対策に関する委員からの主な意見」ということで、両面刷りになっておりますのでご注意くださいと思います。それから、資料2といたしまして「第4回環境都市づくり調査会検討課題」、A3のものです。本日これに基づきましてご議論いただければと考えております。

その他参考資料といたしまして1から5までございます。すみません、お手元に5まであるかどうか確認していただいて、もしなければ事務局に言っていただければと思います。

本日は5名の委員の皆様方にご出席をいただいております。原沢委員、原田委員、森口委員につきましてはご欠席の連絡をいただいておりますので、ご了承いただきたいと思います。

また、前回同様、環境審議会の幹事でございます関係各局及び環境局より各部計画担当課長等が同席しておりますので、ご了承いただければと思います。

それでは、これからの議事につきまして福川座長にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○福川座長 どうも本日は、お忙しい中、かつ9時半という時間で、大変申しわけありませんでした。小ぢんまりとした会議ですけれども、ぜひ濃密な議論を展開できればと思います。

では、早速始めさせていただきます。

それでは、きょうは分科会に分かれた環境都市づくり調査会の4回目です。前回の3回目は9月20日にやりまして、地球温暖化対策についていろいろ議論をしていただきました。きょうは自動車交通、自動車環境対策についてご議論をいただくわけですが、これは、実は7月、2回目の会議のときに取り上げさせていただきました。そのときは太田先生と原田先生からかなりしっかりした資料を出していただいてご議論させていただいたんですが、もう1つ、緑とか有害廃棄物とかいろいろあったものですから、後半でそっちの時間をとろうと思って、自動車の議論があまり十分ではなかったかなと思って反省しています。きょうは全部自動車の話ができると思いますので、ぜひ引き続きご熱心な討議をお願いしたいと思います。

それでは、事務局から本日の進め方や資料の説明についてお願いしたいと思います。

○谷上企画調整課長 それでは、事務局からお手元にお配りしました資料につきましてご説明させていただきます。

資料1と2で、前回、温暖化対策をご議論いただいたときと同じように、資料1につきましては第2回、前々回、自動車環境対策でご議論いただいたもののご意見を、2回目はフリートキングという形でしたが、取りまとめてございます。それから先ほど座長からもご案内があったように、太田委員、原田委員からも資料提供、ご説明、お話があったということで、それもまとめてございます。

それから、資料2が今回議論していただくための検討課題のペーパーになってございます。すみません、後で資料自体の細かい説明はいたしますけれども、参考資料1、CO₂半減都市モデルに関する知事発言がございまして。知事の所信表明ということでついております。温暖化対策の目標設定のところで関係が出てきますので、その際にちょっとご説明させていただきたいと思います。

あと、関係資料をつけておりますけれども、これにつきましてはごらんになっていただく形で、詳細な説明は省かせていただきますのでご了承いただければと思います。

すみません、資料1のA3に戻っていただきたいんですけども、前々回7月27日、第2回的时候に自動車環境ということでいろいろご意見をいただいた部分につきましてまとめたものでございます。2回目的ときには、太田委員から「自動車環境対策について」ということで、定量的な目標値の設定であるとか、あるいは交通削減戦略の検討、新たな仕組みの制度であるとか、TDMの施策の手法、土地開発のプロセスに対応したTDM施策という形でいろいろとお話をいただきました。また、原田委員からは「持続可能なモビリティの実現に向けて」ということで、いろいろな計画プロセスであるとか、交通計画と環境計画との整合、あるいは目標の設定のあり方とか、またはライフスタイルの変更という形で資料提供をしていただいたというのが前提でお話を伺っております。

左側に「目標値・戦略のあり方」ということで、全体の自動車環境対策について目標的なものをどこに持っていくかということでも少しご意見をまとめて書かせていただいております。1つは、サステナブルな考え方といいますか、大きな目標、持続可能な交通体系と申しますか、そういうところにゴールを求めているかどうかというご意見が出ております。ただし、そのサステナブルとかいう形ではちょっと概念的で議論がぼけやすいのではないかとということで、少し定量的な部分も考える必要があるというようなご意見が出ております。

それから、真ん中辺ですけれども、TDMにつきまして、これ自体は渋滞解消という目標のほかにも、まちの活性化、いわゆるまちづくりの面からいろいろな車と都市の関係があるのではないか。そういう観点からのアプローチも必要であるというお話であるとか、渋滞の解消、緩和から、地球温暖化についての関係も徐々に出てきているので、それも非常に重要であるというご意見が出ております。

真ん中より下に定量的な目標値の設定ということで、この目標値を設定する際にはタイムスパンであるとか、対象地域、目的などを考慮した設定が必要であるというご意見。それを実現するための戦略的なアプローチ、計画等を立てて比較して実行して評価しフィードバックする。言ってみれば、PDCAモデルみたいなものですが、そういうようなプロセスをとりながらいいものに変えていくのが必要だというご意見等を伺っております。

また、右側に行きまして、自動車自体、今は石油燃料に頼っているわけですが、もうすぐピークオイルを迎えるということで、スウェーデンでは画期的な内容で脱石油戦略が進んでいるというご紹介が飯田委員からございました。

それから、A3の右側に「施策の方向性」ということで、いろいろとご意見をいただいております。初めの方は総論的な形で、TDMという物の考え方をどういうふうと考えていくか。なかなか施策だけでは進まない、人の物の考え方とかそういうものも非常に変えていくところの視点が大事だというご意見もいただいております。

真ん中あたりから目標値から見た交通量削減戦略の検討、統合パッケージづくりということで、ここからずっと下の方につきましては太田委員からいろいろご説明のございました内容につきまして簡単にまとめてございます。土地利用、交通とか環境に即したような評価、アセスメントみたいなものが必要になってきていることと、都市活動の活動単位であるとか地区単位、ユニットをどう見るかということで、交通がどれだけ集中したり分散したり集約されていくかということも含めた、そういうのも議論する中でほかの福祉とか教育、そういう面との関係も出てくるのではないかというお考えを示していただきました。

裏側に参ります。また、太田委員から、左上にある駐車施策、附置義務、駐車場の逆に上限設定みたいなものも必要ではないかと。逆に駐車場がないので車を入れないというようなことも可能ではないかという話とか、事業所に関してのTDM制度をいろいろ強化していくことも大事であるという話とか、ロードプライシング、ITS技術の活用、そういう部分でのTDMの施策についても十分考慮、推進していく必要があるというご意見をいただいております。

真ん中に、原田委員からご意見、ご説明があった部分をまとめております。「持続可能なモビリティ実現に向けて」ということで、①は制約を考慮した計画プロセスの転換で、交通需要管理の考え方についていろいろとお話をいただきました。また、特に④のライフスタイルの変更ということで、これから自動車の依存を減らすようなライフスタイルを行うために都民等にいかに働きかけていくかというのがある意味で非常に大事であるというご発言等もいただいております。

それから、TDM施策の優先順位などと真ん中から下にございます。この部分につきましては、特に東京というか、日本自体がかなり技術的にも進んでいる。IT技術の活用であるとか、そういう部分も十分考えながら今後交通需要関係を考えていく必要があるというご意見もいただいております。

それから、下の方にはもともと自動車の台数、そういう増加に対してどういう交通需要あるいは自動車環境と関係があるかというところを十分考慮する必要がある。メーカーとの関係等も十分考えていかなければいけない。そのためには、自動車メーカーもモビリティというサービスに、幾つかのメーカーについては少しずつ動き始めておりますけれども、提供するところも必要ではないかというご意見もいただいております。

右の方については、事業アセスメントということで幾つかご議論いただきました。CO₂の評価自体が、例えば道路をつくった際に、走行速度も変わりますけれども、車の台数が増減する。それについてのCO₂の評価であるとか、そういうものも必要ではないかというご意見をいただいております。

最後には、前の方にもいろいろ書いてありましたけれども、いろいろな施策を打っていく中でも意識の変化が出てくる。これから社会的ないろいろな変化もございますので、そういうのを見据えて施策を考えていく必要があるということでご意見をいただいております。

これが2回目にいただいた意見ということでございます。

これに基づきまして、次、資料2をご説明させていただきます。資料2につきましては、前回、地球温暖化対策のときに議論していただいた内容の構成と大体同じ形でつくらせていただきました。左側に目標をどういうふうに考えていったらいいかということで、今回2つほど書かせていただいております。それから、右にはその「目標を達成するための施策のあり方・方向性について」ということで、目標の考え方に基づいて、その目標をどういう施策でどのように達成すべきかということで、幾つか施策の例を掲げさせていただきます。この中でどこら辺に力点を置くか、あるいはどういう考え方で進めていくかというところを

少しご議論いただければと思っております。

左側の目標の考え方について簡単にご説明させていただきます。前回、温暖化のときには少し長期目標といいますか、2050年までに劇的に半減しなければいけないみたいな話もあったんですが、今回は中短期目標ということで2つほど掲げさせていただきました。2016年など中短期的な目標の考え方についてということで、(1)大気汚染対策：環境基準未達成状況の解消で、大気汚染関係の目標をどういうふうに考えていったらいいかということを書いてございます。

当面、東京都でつくっています自動車排出 NO_x ・PM総量削減計画に定めています目標の達成年次が平成22年(2010年)ですが、現在この計画の中で NO_2 ・SPM環境基準を全測定局で達成という目標を掲げております。これが直近の今生きている目標かなということですが、これが2010年までの目標です。あと、 NO_2 につきましては、幹線道路沿いの高濃度汚染がまだ幾つか残っていますので、速やかな解消に向けた対策が必要ではないかというのが当面の目標になっております。

検討の視点ですが、これは2010年までの目標ですので、大気環境基準の目標達成後、微小粒子(PM2.5、ナノ粒子)がございすけれども、次の目標の設定をどのように考えていくかということにつきましてご議論を今回いただければと考えております。

参考といたしまして、東京都の平成17年度大気汚染状況の測定結果ということで簡単にまとめてございます。プレス発表しました資料につきましては参考資料2のところについてございます。SPMにつきましては、昭和48年以来初めて全測定局で環境基準を達成いたしました。しかしながら、 NO_2 についてはワースト上位の常連局が幾つかありまして、まだ環境基準達成には依然として厳しい状況であるというような概要になってございます。

もう1つ、参考といたしまして国で行っております中央環境審議会自動車排出ガス総合対策小委員会が10月18日に開かれまして、この中にも大聖委員、太田委員等がメンバーになっていると思いますけれども、2010年度における NO_2 の環境基準の東京都内自排局達成率、国でシミュレーションをした結果がこの会議の資料に出てございます。中位ケース、高位ケースでございますが、どちらも100%ではなくて、中位ケースですと84%、高位ケースですと73%しか達成しないというシミュレーションがございまして、こういう状況の中でどういう目標を立てていくかということも少しご議論いただければと考えてございます。

もう1つ、温暖化対策：自動車部門からの CO_2 削減ということで、これは参考資料の1を先にご説明させていただきます。なぜかといいますと、ここで「 CO_2 半減都市モデル」

という言葉が出てまいりますので、これがどういう考え方が簡単に説明させていただきたいと思っております。

東京都はご存じのように、2016年の東京オリンピックに向けまして、オリンピックの基本的な柱の1つであります環境に対しまして全般的に対策を立てていこう。オリンピックの開催までに立てていかないとIOCの選考等々を勝ち残れないこともございまして、オリンピックの基本方針の中に世界最高水準の温暖化対策であるとか、いろんなほかの都市政策あるいは福祉政策も含めまして、21世紀に通用する新しい都市モデルにまで高めていくという方針を設定してございます。それに基づきまして知事が、これは9月20日、実は第3回の調査会があったその日だったんです。当日ご報告できればよかったんですが、ちょっと時間帯がずれてしまいまして、申しわけございません。この日に知事からここに書かれている内容が述べられました。真ん中あたりにありますように、オリンピックをてこにして先進的な環境都市としていく必要があるということを述べて、今後10年間CO₂を大幅に削減するプロジェクトを開始すると明言してございます。

最後の方の3行ですけれども、地球温暖化の進行を阻止するには、21世紀の半ばに全世界でCO₂の排出量を劇的に減少させる必要がある。これは例のIPCC報告書の中に書いてあることですが、これの認識のもとに、都は世界に先んじてCO₂半減都市モデルの実現を目指していきたいと思っております。

ちょっと誤解が生じているのが、10年後までに半減しなきゃいけないととらえる方もあるんですけれども、そうではなくて、今後10年間に東京をCO₂の削減も含めて先進的な環境都市にした際に、2050年、21世紀の半ばに向けて半減もしくはそれ以上の手ごたえがあるといえますか、実施できるような施策が打たれている、それを世界に披瀝できているというような意味でCO₂半減都市モデルという言い方をさせていただいております。実際の目標設定につきましては当然基本計画の中でどれぐらいにするかというのを決めてまいります。そういう意味で使っておりますので、ご了承いただければと思います。

この言葉を使いまして、資料2に戻らせていただきます。真ん中の左側に「(2)温暖化対策：自動車部門からのCO₂削減」と書かれてございます。下の参考でございますように、東京都の運輸部門に占めるCO₂の排出量は全国よりも少し高目になってございます。全国は20%に比べまして東京の場合は30%で、自動車等から排出されるCO₂につきましては非常に比重が大きいものがございまして、これについて前回、地球温暖化対策のCO₂削減目標もご議論させていただきましたが、自動車部門についても非常に重要であるということ

で、それを燃費改善あるいはバイオ燃料等への転換等、あるいはエコドライブ、これらの積極的な取り組みを促しながら、自動車部門における目標設定のあり方をどういうふうに考えていったらいいかというところを今回議論していただければなと思ってございます。

目標設定は、ペーパーに落としたのは2つですが、ペーパーに落とすかどうか迷って、目標と言えるかどうかということで落とさなかったんですけども、実はもう1つ大きな課題があるのかなと思っております。それは一番上に書いてあります「快適な交通環境の実現」で、例えばまちづくりの部分に関係があるのかなと思います。交通量を削減することによって、東京のまち並みとか、例えば車線を削って歩行空間を広げて自転車道とかを整備する。そういうまちづくりを行っていくのも1つの目標かなと考えてございます。特にペーパー等に落としてございませんけれども、そういう目標設定の考え方もあり得るという点から少しご議論いただければと思ってございます。

右側の「目標を達成するための施策のあり方・方向性について」ということで、その他ございますけれども、大きく分けまして、自動車単体に係る施策と交通量・交通流に係る施策ということで、この前いろいろご議論があった、テーマ的には「持続可能なモビリティ」とさせていただきますけれども、その施策という2つに分けてございます。これも今までご意見をいただいた分を簡単にまとめて、こういう施策があるのかなということで幾つか挙げてございます。

自動車単体につきましては、排出ガスそのものを低減させるためのいろいろな施策はどういうものが考えられるのか。

2番目は環境性能の向上ということで、自動車自体についていろいろな技術がございます。ガソリンとか軽油等使わないような自動車の開発とか、そういう部分の性能向上が必要。もう1つ、普及という面をどうやっていくかというのがあろうかと思います。

そういう自動車を使う側の使い方という問題があるのではないかとということで3番目を書かせていただきました。自動車環境管理計画書制度、これは事業者等にどういう車の使い方をするかという計画書を出させて指導する制度ですけども、これによってCO₂を減らすためのいろいろな対策がございます。これをどのように指導していったらいいかという点。それから、エコドライブ、車を運転するドライバーがどういう点に注意してCO₂を減らすための施策、やり方というのはどういうふうに進んでいったらいいかという点。

それから、環境性能の向上に寄与する燃料の面から、今幾つか出てきております、そこにあるのはバイオマス燃料あるいはGTL、DME（ジメチルエーテル）、それ以外にもいろ

いろいろありますけれども、その転換をどういうふうと考えていったらいいかという点からご議論をいただければと思っております。

それから、(2)の持続可能なモビリティの施策ということで、ここは交通量あるいは交通の流れに関するところで、人流、物流、交通の流れを改善する方策、それから全体の交通計画との整合等、少し大きくくりの部分にいろいろな都市計画的な話も入ってくるのかなと思いますが、これについて右側に書いてあるような、これも前回いろいろご意見があった部分についてまとめた施策を書いてございます。これについてもどういう形で進めていったらいいのか、あるいはこれ以外にもいろいろな施策があるということであれば、ご意見をいただければと思います。

それから、(3)その他ということで幾つかあります。こんなテーマがあるかなということで、局地汚染の改善、道路交通騒音対策ということで、幾つかまたこれもご意見をいただければと思います。

検討の視点といたしましては、目標達成に向けた施策のあり方、これを都だけではなくて、いろいろな主体がございまして、それぞれの役割や連携等も含めまして考えていただければと考えてございます。

それから、その他いろいろなハードの面で環状道路を整備されたり、あるいは今の首都高で行われているようないろいろなシステムへの変換等でございます。道路網、それから交通状況の変化を踏まえて、都市機能が持続可能であるために最大限発揮されるための施策をどういうふうと考えていったらいいか、東京都全体のまちづくりの点からも少し考えていただければと思っております。

すみません。長々と申しましたが、説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○福川座長 どうもありがとうございました。

それでは、議論に入りたいと思います。今ご説明いただいたように、大きく目標と、それから目標を達成するための方策というふうに分かれておりますので、一応これに従って、前半を目標の話、後半を方法の話というふうにやりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず、中短期目標ということで、とりわけ2016年あたりをターゲットにしたものを特に考えたい。大きな枠組みは前回やったということだろうと思います。ペーパーには2つ、ひょっとしたら3つ目もあるのではないかとということで目標を掲げていただきまして、1つが大気汚染、もう1つが温暖化、3つ目は快適な交通環境、少しフィジカルな部分というこ

とだろろうと思います。

それでは、まず大気汚染で、委員の皆様でご意見のある方、あるいは質問のようなものがある方がいらっしゃいましたらお願いしたいんですが、よろしくをお願いします。

○大聖委員 きょうは遅刻して参りまして、申しわけありませんでした。深謝いたします。

大気汚染の問題ですけれども、今、環境省でも総合的な対策が必要だということで、自動車の単体規制に加えて、いろいろな交通の古い車の流入規制とか、それから自動車NO_x・PM法に基づいていろいろな施策があるのですが、それをうまく実行していくことで2010年の環境基準の達成を目指しているわけでありまして。その中で、一方で首都圏のディーゼル車対策とかそういったものも進んでいまして、環境基準をおおむね達成するのではないかと我々は期待しているのですけれども、その中身を見ますと、やはり古い車の対策というのは非常に重要だと思います。

特に2005年、昨年から新長期規制が施行されておりまして、2009年から2010年にかけてポスト新長期規制がまた施行されます。このポスト新長期規制というのは、当面の自動車排出ガス規制の1つのゴールだと思っているんです。ですから、そういう規制に適合したものが出てきたときにそれをうまく活用して環境改善に役立てるといのは非常に大きな効果があると思いますので、より対策の進んだ車への転換、あるいは古い車の後づけ対策とか、そういったものをやはり一層促していくことが必要だと思います。

これはかなり有効でありますし、定量性のある非常に確実な方法ではないかと思っております。首都圏のディーゼル車対策を見ていまして、確かにフィルターとか酸化触媒をつけたりして当面間に合わせる対策もあるのですけれども、新車への代替をそれによって結構促されたり、あるいは事業者の合理化とか、そういったものもあります。

それから、流入車対策も今進めているのですけれども、最近、東京都で調査されていると伺っています。古い車の流入車対策をやりますと、うまくすると交通量自体の改善にもつながって、合理化にもつながりますし、とりわけ非常に局地汚染のひどい交差点などでの古い車の流入車の割合というのは多いんですよ。そういったものの対策にもなるんじゃないかな。これは実効性があるものだと思いますし、2016年を目指すとすると、今申し上げたような2009年から2010年にかけてのポスト新長期、この車の導入を促進すること。

それから、もう1つ加えますと、2015年に重量車と乗用車、中量車、トラックも含まれますけれども、燃費規制があるんですね。これもかなり今意欲的な値が出てきていまして、これによってCO₂の削減に大幅に寄与するんじゃないかと思っております。

これはちょっとオフレコなんですけれども、オフレコといってもあれなんですけど、乗用車などでは現状からあと10年ぐらいたちますと、いいものですと30%ぐらい燃費が上がるんです。ハイブリッド技術を使わなくても、従来の技術でもそれぐらいいいようなポテンシャルを持っている技術が今出てきているんですね。そういったものをぜひ東京都の中でも優先的に前倒しして導入するようないま仕組みをぜひつくっていただくと、市場としても、またCO₂改善の効果としても非常に好ましい方向へ行くんじゃないかなと思っております。

すみません、長くなりました。また別の面ではお話ししたいと思います。

○福川座長 どうもありがとうございました。

今のお話では目標を達成する方法あるいはこの非常に難しいNO₂の自排局の問題とかも何とかなるんじゃないかというお話だったように思うんですけれども、目標自体はいかがでしょうか。今のお話のような結果としてNO₂の2010年でこちらで立てている計画は達成したとして、それで十分なのかどうか、その先はどうかということが問われているようですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○大聖委員 高濃度の地域が何点か残る可能性があります。そういったところは、その交差点近傍の大気の状態、もう少し具体的に言いますと、風の向きとか、それによってかなり大きな影響を受けますので、その辺は土地利用に関する改善を図る必要があります。ただ、それは一朝一夕でできることではありませんので、やはり5年とか10年ぐらいのスパンで、そういう大規模な密集する交差点での局地汚染の対策は別途とっていく必要があるだろうと思います。そういうものを改善していきますと、総体としては環境基準の100%達成の方向へ行くと思っております。

ですから、あと10年ありますので、太田先生のご専門かもしれませんが、そういうところもぜひ進めるべきではないかと思えます。

○福川座長 NO₂は、あと10年なくて、あと2年しかない。

○大聖委員 はい、環境基準の達成という意味ではそうですけど。

○太田委員 私は環境基準そのものの専門ではありませんが、1つは、国の環境基準についてある程度達成する方向でかなり動いていることは確かですよね。ただ、私、数年間の動きを見ていますと、それが安定的に達成してくるかどうか。風向きで今年はよくて、また来年はということだと非常に困るので、この辺は安定的にこういうものを達成するということを書き込んで書いてほしい。

環境基準そのものが今の状況で適正かという問題はどうしても残りますよね。ここにあり

まず超微粒子の話が、健康影響との関係でPM2.5の話ですよ。これは海外ではかなり進んでいると聞いておりますので、やはりそういう特定な部分に向けての強化という話が出てくると思いますし、それがディーゼルという原因物質に今のところされていますので、この辺は都としても強調しておいて、現在ある環境基準が絶対的で、それをクリアすればいいというだけではないという視点も持った方がいいと思いますね。その辺は検討していただいた方がいいかなというのが1つです。

それから、確かに先ほど大聖先生からありましたけれども、局地汚染対策は非常に重要だということで、これをまず当面とにかくやらないといけないということですね。しかもそれが安定的に達成できるようなことを何らか考えていかないといけない。そうすると、ベースを、全体を下げるような議論をしなきゃいけないということです。そうだとすると、局地汚染とはいうけれども、そのスポットは、こっちをやったらあっちが悪いと。交通事故の場合はよくそういうことがあったんです。ブラックスポットと言って、あるところを一生懸命やると、その隣が次のワーストワンになる。そういう単なる移転にすぎないということがございます。やっぱりベースをきちんと減らしていく。そのために、大聖先生からありましたような古い車と特別な問題がある車の全体を減らすように、総量的な意味で減らすことが必ずベースにあって、プラス特別な地域について対応すると。その辺を目標の中でも、全体的に環境基準達成率何%だけではなくて、その中身についても多少言及していただければと思います。

それから、先ほどありました③の目標といますか、これは非常に重要だろうと思いますね。「自動車環境対策」になっていますが、自動車とその利用の仕方に対する環境対策です。やっぱり健康問題というのは非常に大きな話ですから、そこに景観の問題であるとか、当然交通事故とか一般的な問題で自動車の使い方、特に都心部みたいなところでもう一度人間的な空間を取り戻すという種類のことは、都の大きなプランの中にも入っている話ですし、中心部についてはそういう形にしたいということがございます。

特に自動車依存との関係では、前にお話ししたと思いますが、肥満度で病気がちになるという種類のことが世界的には非常に重要なテーマになってきて、欧米では大きなトピックスになっていますね。だから、その辺に対する少なくとも言及なり配慮を含めて、この③に、特に大都市で自動車交通依存に対して少し都市計画あるいは物理的な道路の構成、空間構造を含めてやるということが大事かと思います。

いずれにしましても、大気汚染その他で非常に環境にいい車が出てくる可能性があるので、

これをぜひやっていただいて、それが出たとしても都市的にはそのための空間が、今と同じような1人1台といいますか、相当多消費すると、歩行者、自転車、その他の人間活動を圧迫するんだと、その辺ですよ。ですから、そのためにはちょっと違う視点から③番で、単なる通常の意味の大気汚染以外の問題で、健康とか景観とかそういうことを通して、まちというものをもう一度人間的な空間にする、そんな視点を含めて目標に入れておいていただければいいかなと思います。

○福川座長 ありがとうございます。

どうしても何か目標というとCO₂幾らとかと出てくるんですが、その手段として公共空間を豊かにというふうになってしまうんですけど、そこをちょっと逆に公共空間そのものを目標に掲げていくというのも1つの発想の転換かなという感じはいたします。

局地汚染の改善というのも、ひょっとしたらそれとかなり絡んでいる話かもしれないですね。交差点や何か周りのまちづくりをどうするかということになってくるだろうと思いますが、ほかにこの目標をめぐる……。

○飯田委員 3点あります。最後に立ち返ると思うんですけども、③の「自動車環境対策」、これ自身が「自動車環境対策」というふうになっているんです。後で持続可能なモビリティ云々を議論していくと、いわゆる自転車とか歩行者とか今の話が出てくるので、入り口が「自動車環境対策」という大きな名前がいいのか。これは事務局レベルの整理の話なんですけど……。

それから、今の大气汚染に関してNO₂とSPMの環境基準を全測定局達成というふうになっているんですが、いただいた参考資料2を見ると、光化学オキシダントはすべての測定局で環境基準に適合しませんでした、注意報は引き続き高い水準と、これについては全く目標は立てないでいいのかということが2点目です。

それから、これは(1)、(2)を議論した後の共通で申し上げた方がいいのかもしれませんが。これは結果としてという話なんですけれども、入り口論として共通の幾つか、例えば自動車全走行量というか、トリップ数の削減とか、あるいは自動車に依存する分担率を削減していくとか、そういうような幾つか共通で要は総需要量を下げていくような入り口論というか、そっちを減らさないと結局出てきてしまったガスそのものが減らないので、そちらをもう1つ目標で立てた方がむしろ施策として目指しやすいような気がするので、そういった方向も少し検討されたらどうかと思います。

○福川座長 どうもありがとうございます。1番があまりよく、自動車環境対策……。

○飯田委員 環境に対するというのに絞り過ぎているように……。

○福川座長 あまりこれで議論していただいても、そういうことですね。

それから、今ご指摘いただいた中で3番が重要だと思うんですが、2番を先にいくと、とりあえず2010年までにNO₂の目標を達成するという言い方では不十分で、今回もちゃんとやっておいた方がいいという趣旨ですか。

○飯田委員 単に光化学の方については目標は要らないのでしょうか。

○福川座長 なるほど。その先を言うよりも、まず現在達成していないものに関してもう少し……。

○大野企画担当部長 光化学オキシダントは目標を立てないということではなくて、基本計画全体の中では立てていこうと思っています。現在の基本計画の中でもオキシダントの達成度は立てているんです。ただ、ここであえて書かなかったのは、私どもの分析によりますと、光化学オキシダント濃度がふえている原因は、NO₂と炭化水素のバランスの問題がありまして、どちらかという炭化水素の減少がおくれているのが原因になっていると。そうすると、主要因は、今我々が目指している方法としては固定発生源のところ、特に中小の固定発生源のところから発生量抑制を進めていこうということがあるものですから、きょうはお出ししなかったんですが、環境計画全体の改善の中ではこれも1つ大きなテーマとして取り上げていこうと思っております。

ですから、逆にこの場についても、自動車サイドからこういう施策が必要であるとかいうご指摘があれば、きょう伺えればと思うんです。

○福川座長 ということですね。そうすると、このあれだとマル幾つのときに出てくるんですかね、光化学オキシダントの話は。

○大野企画担当部長 目標としてですか。

○福川座長 いや、いや、きょうは自動車環境対策ですけど。

○谷上企画調整課長 一番最初にお配りしたのに⑥があって、有害化学物質対策の大気汚染の中に固定発生源に関するのがあるんです。今回は自動車の話も含めて多少固定の方に話が飛んでも構いません。

○福川座長 実は7月27日にやったときにそれはあったと思います。自動車の方で特に言うことがあればということですね。

もう1つ、今、飯田委員のおっしゃった3番目の目標の立て方が1つのテーマだと思うんですが、(2)の自動車部門からのCO₂削減の目標をどう立てるかということなんです。前回

までに2050年でCO₂を5割から7割減らす。その中間で2030年とかその辺で場合によったら5割と。2016年というオリンピックのときにまたその中間ということで、今の知事のお話では、そこで2050年には確実に5割から7割減ることがはっきりするモデルをつくる、方針を示すということで知事の発言があったということです。

それはそれでいいんですけども、問題はその中で自動車部門がどうするかという目標をどう立てるかということだろうと思うんですが、この辺、少し議論をしていただきたいんです。この辺は太田先生があれですかね。

○太田委員 私も最初的时候に、目標の中にそういう数量的なもので台キロというのがある得るだろうということなんです。まず、その前にこういったデータが東京都としてどこまできちんとつかまっていて、走行台キロの伸びがどうなっていて、あるいは予測がこのままでいけばこうなるとか、そういうものがベースにないと、かなりきちとしたバックデータで議論すべきだろう。ただ半減するんだったら交通量も半減になるのかというふうになると困りますので、その点はきちんとやって、このためには少なくとも増分を——海外でよくあるのは、この10年間に増分を半分にするなんていうのを昔オランダの全国計画でやっていましたね。台キロが黙っているとどうしてもふえてしまうので、少なくとも増分をゼロにしたいとか、半減するというのはたしか国家目標でありましたよね。そういう種類の増分、これ以上ふえるのはやっぱりおかしいというような言い方もございます。

それから、名古屋市ですか、あそこでは分担率を今公共交通が例えば30%しかないと。それを4割、7対3を6対4にするんだとか、そういう比率で出すとか、そういう目標を掲げることもございます。ですから、きちとしたバックデータがあって、そしてトレンドと将来の方向で現実性があるということを踏まえた形でしか言えないと思いますけれど、何かそういう種類の目標は十分検討の余地があると思います。

○山内自動車公害対策部計画課長 今の太田先生のお話に関連してなんですけど、交通量の動向については現行の環境基本計画をつくるときに、平成11年の交通センサスをもとにして、そのときには増加傾向であったわけです。これは大聖先生、太田先生が今加わられています中環審で例のシミュレーションを10月18日にやったときに、平成17年、ちょっとまとめがおくれていたんですけども、国交省でやった交通センサスに基づいてシミュレーションを組んでいるんです。中位ケース等で現状維持ですが、現行の数字、動向を見ますと、ほぼ横ばいというか、微減ぐらいと伺っております。今のところそういった今までの増加傾向ではなくなっているかなと交通量としては思っているんです。

○福川座長 今までの増加傾向ではないと思っているというのはどういう意味ですか。

○山内自動車公害対策部計画課長 このシミュレーションの場合も、中位ケースと高位ケースとやっけていまして、高位ケースの場合には交通量が増加に転じると。それから、低公害車の導入がおくれていくということで高位ケースをシミュレーションされているんですね。中位ケースというのは、これが一番可能性があるだろうということで、22年度に向けて交通量については横ばい、低公害車の導入を一定割合で進んでいくと考えてシミュレーションをされています。

最新の17年、最近特に貨物関係で自動車の数とかある程度減っていることを考えれば、従来、平成11年であらわれていたような増加というよりは、ほぼ横ばいとか、そういった方向でとりあえず将来的に見ておく必要があるのかなと今思っております。

○福川座長 今のお話は、国の予測を受けて都の目標は考えるという手順になるというような意味ですか。

○山内自動車公害対策部計画課長 今ご説明した平成17年の交通センサスというのは、ある程度全国的にやっている部分があるんですが、東京都分のデータというのは実は国から私どもももいただいております。東京都のデータを見る限りですとそういったことを言えて、我々の警視庁でやっている交通量調査でも、ここ数年来は微減の傾向が今出てきています。ですから、そういったことをいろいろ考え合わせると、当面、過去みたいな増加傾向という形にはいかないのかなと思っています。

今、都で今後のいろいろな交通量対策を検討するに当たり、今年度、あと来年度に調査を行って、それに基づいて東京都としてどういうふうに今後考えるのかということもやる予定になっております。

○福川座長 それは、現状から何らかの形で将来を予想しながらやっていく場合ですけども、今回の環境計画ではそれを待っていればよいということではなくて、それをある意味で主導するような別の環境の観点から目標を立てた方がいいということだろうと思うんです。ただ、その場合、ちゃんとしたデータを踏まえないとよくないのではないかとというのが太田先生のご指摘だと思います。

○太田委員 大きな流れが台キロ、あれは今、台キロでおっしゃっていますよね。断面交通量ではないですよね。首都高速なんかも利用量が減っているとか、そんなのがありますから、台キロではどうも今のトレンドでは少なくとも現状維持か、微減もあり得るかもしれないという状況ですから、それは1つのベースにした上で、ちょっと懸念していますのは、201

6年ということでオリンピックもありますし、中央環状その他いろいろな道路が完成してきますよね。ですから、少なくともこれ以上ふやさないんだ、ふやすべきでないということで、現状よりも減少する方向を1つのベースにして考えて、その中でさらに何か交通量的なもので言うかという話ですね。

先ほどCO₂絡みでは交通から出てくる分が30.7%、全国に比べて多少高いということがあるので、それじゃ1人当たり直してみてもどうかとか、前もちょっと言ったかもしれませんが、そういう種類の指標で見て、世界的に東京は1人当たりとするとかなりいいはずなんです。その中でさらにこういうふうに考えますとか、そういうことでうまく、わかりやすくアピール効果があれば、それは目標達成にしてもいいですし、そうでなければ、いろいろな再開発も都心で進んでいますけれども、これ以上台キロをふやさないように環境サイドではぜひしていただきたい。その上でさらにその中身の構成で、古い車をかえてもらうとか、そういうようなことを同時にしていきますと、そういう種類の言い方はあると思いますね。

○福川座長 先生も多分ご参加されていたと思うんですが、TDMで毎年20万トンとか、これまでも出されていますけれども、それとの関係はどう考えていけばいいんですか。

○太田委員 一昔前なので傾向とかなり違いますから、それはやっぱり見直してもらわなきゃいけないと思います。ですから、新しく今検討されているようですから、そういった中でということになると思います。

ただ、動向がまたばたばたと再開発で東京都心が動いているので、それが環境アセスの方でも大変苦労されていると思いますが、やっぱり非常に気になる場所ですから、それについては環境サイドとして一応言っておいた方がいいと思いますね。

○大聖委員 今の問題なんですけれど、結局、経済的な背景とか社会的な背景があって、車の動きというのは、特に経済活動をやる部分というのは決まってくるんですね。景気によって左右される部分が非常に大きいわけです。ですから、将来を予測する上でも、結局成り行きでそうなりましてということだけをただ数字で言っているだけなので、もっと踏み込んだ東京都としての目標みたいなものが必要ですよ。

1つは、交通量の適切なコントロールがどういうふうに東京都の中で工夫できるのかということもあります。あとは物流関係ですよ。今確かに燃料の消費量として減ってきているんですけど、これは合理化が進んだり、それから営業車、白ナンバーから緑ナンバーへの転換が進んでいまして、それで減ってきているわけです。そういうものをうまく促すような方

向を目指すかどうかという見込みがある程度立ってきますと、それが東京都の目標になるんじゃないかと思います。

もう1つは、ITSとかIT技術なんかを使いますと、IT物流なんて言っている人もいますけれども、ああいうものを使うとまだまだポテンシャルとしては減らせる要素がありません。

あとは、個人のモビリティのことを言いますと、都営と地下鉄なんか一々料金が違って、私鉄と違いますよね。私なんかも定期を含めて四、五枚持っているわけです。あれ、もう少し何とかならないかな。ああいうのもIT技術を使えばできるんですよね。ああいうふうにすると車よりもこっちの方が便利だということになりますし、こういうことをやるとどの程度削減できるんだというような何か目標がないといけないと思うんです。そういう裏づけをぜひうまく構築していただいて、そちらへ誘導するような具体的な施策が提案できるといいなと思います。

それからもう1つ加えますと、我々もいろいろ調査をやっているんです。都心のモビリティというのは、渋滞は別にして、割と地下鉄とかああいったものがうまく整備されていますので便利なんですけれども、市部ですね。23区をちょっと出ると結構不便なんです。お年寄りやなんかのいわゆる交通弱者と言っていますけど、そういう方々が結構不便で、結局は1人1台車を持たざるを得ないような状況が発生しています。これは地方都市で典型的にあらわれているわけなんですけれども、東京都の周辺でもそういうことが起こっているというふうに思います。その辺の対策をどういうふうにしていくのかというのが1つはポイントではないかな。1つは公共的な交通機関の提供もやっぱり必要だと思います。

○福川座長 どうもありがとうございます。

目標のことで言うと、原田先生はきょうお休みですが、きょうの2回目の議論の概要のまとめで見ていただくと、裏側の「持続的なモビリティの実現に向けて」ということで、原田先生も①、②、③、④と提案をされたわけなんです。①のあたり、この辺をどうやって、いわゆる交通計画の昔からいろいろやられているようなやり方の中にこういう環境要素をどう加えていくのかというあたりを少し念頭に置きながら、先ほどから出ている自動車部門における目標設定をやる必要があると。それは、いろんな指標があるだろうけれども、台キロメートルというあたりを1つの単位にして、あと少し数字をつくって見ないと、ちょっと概念だけでは議論できないという感じだと思うんです。その辺は……。

○飯田委員 その前にちょっと確認というか、大きく(1)と(2)が定量目標で、恐らく

1番のさっきの快適な交通環境で、先ほど太田先生もおっしゃっている（3）で、あくまで定性的な目標で、この後ちょっと議論することになるかと思うんですが、今の（2）について、知事が発言されているのが、21世紀半ばに全世界でCO₂の排出量を劇的に減少させる。これは最近出たスタンレポートでも8割とか、そういった数字が出てきていると思うんです。

それに引き続いて、今後都は世界に先んじてCO₂半減ということで、21世紀半ばに半減ではないということですよ、ということの確認です。何年に2分の1というのをまず掲げるのかという確認と、むしろできるだけ早くという、あえて掲げないというオプションもあるかもしれません。

それから、2分の1を電力と熱と交通部門と産業部門。下では、産業、業務、家庭、運輸となっているんですが、こういう主体というよりは用途別というか、再生可能エネルギーの戦略はそういうふうにつくられているんです。そういうふうを考えていって、いずれにしても、どう切ったとしても交通というのはあって、その分担率、2分の1だけれども、電力と熱は4分の1で、交通は3割減なのか、単純に2分の1をスライドして考えるのか、ここでも分担率を考えるのかというのがまずあって、そこから先ほど私が申し上げた総トリップ数というか、総走行量と自動車の分担率、平均燃費の向上、バイオ及び水素なり、いわゆる低CO₂燃料への転換、これを組み合わせることで、あるいは1個1個指標を設けることで組み上がってくる。そういうストラクチャーというか、構造でいいのかなということで、その辺は事務局に確認を含めてお願いします。

○大野企画担当部長 私から、一番最初のCO₂半減の話について考え方の整理なんですけれども、知事が発言されたのは、21世紀半ばに全世界でCO₂の排出量を減少させる必要があるということで、これはIPCCで出ているように、恐らく21世紀半ばぐらいに少なくとも半分、全世界でということです。そうすると、全世界で半減させるために、先進国はどの程度のオブリゲーションを負うのかということがこれから議論になってくると思うんですが、全世界で半分ですから、日本の場合にはそれ以上の削減を求められることになると思います。

ここでCO₂半減都市モデルと申し上げているのは、そうした全世界で半分にしていく方向に向けての確立ができる都市のモデルはどんなものか、その姿をつくっていかうということです。ですから、単純に全世界で21世紀半ばに半減なので日本は二千何年までにやりますとか、そういうことを標榜しているのではなくて、全世界の半減に貢献できるようなモデ

ルをつくっていこうという形です。

そのモデルをいつまでにつくるかということについては、全体には2016年の東京オリンピック招致を目指した都市のモデルをつくっていくというのが東京都全体の方針ですから、10年後までにそれに貢献できるような都市のモデルをつくっていこうということになります。ですから、具体的に申し上げますと、そのときには例えば省エネ技術を生かした建物が標準的に東京都に入っているとか、再生可能エネルギーが相当な程度新しい建物に入っているとか、あるいは交通についても公共交通機関へのモーダルシフトが相当進んでいるとか、そういう都市のモデルをつくっていこう。そのモデルを全世界に発信していこう、そんなふうな意味合いであります。

○福川座長 モデルをつくるんじゃなくて、モデルになるのね。

○大野企画担当部長 モデルになるというのは、東京のどこか1カ所でそういう小さなモデルがあるという意味でなくて、東京の都市のあり方が世界に模範になるようなモデルにしていこう、そういう意味であります。

○山内自動車公害対策部計画課長 今、飯田先生から言われた後半の話につきましては、もちろん全体のCO₂、東京都としてどんな形でCO₂を減らしていくかということを示していく部分があるかと思うんですが、恐らく交通部門ということで言えば、特に自動車ですけれども、今もお話がありましたとおり、燃費の向上が単体としてあると思います。それから、交通量というか、総トリップ数自体を抑えていく対策、これは先ほど大聖先生からもご紹介がありましたけれども、例えば物流の問題とか公共交通への利用転換とか、そういったことがあると思います。

あともう1つは燃料そのものということで、来年度ディーゼルのことをいろいろ手がけていきますけれども、燃料そのもので対応をとっていくこともあるのかなと思っています。

先ほど大聖先生からお話がありました部分で、私の説明がちょっとまずかったので申しわけなかったのですが、現状の交通量は動向としてこんなことで把握していますと。それから、今年度と来年度で都の方で調査をかけております。こちらの審議会の審議もある程度にらみながらということであるのですけれども、まず現状でどういう交通実態なのか都としても調査をする。それから、将来の交通量予測も行っていく。あとは、どういう対策、施策をとり得るのか。例えば物流の問題ですとか公共交通、先ほどご紹介のありましたITの問題とか、いろいろなものについて今やっている最中ということでご理解いただければと思います。

○福川座長 今のお話は、どちらかというと右側のお話でしょう。今、目標と似た意味では

あるんですけども、目標の設定ということからいうと、さっき飯田委員が話しましたような……。

○山内自動車公害対策部計画課長 先ほど言ったような要素を考えた上で目標設定はしていくことになるんですが、全体の目標になると、例えば自動車なり交通で幾らという形になると、そういった交通量のある程度のものも把握して、その上でどういう対策がとり得るかということとセットで考えさせていただかないとちょっと難しいのかな。現状の段階ではまだご提示できない。

○福川座長 それはわかるんですけど、この間一貫してこの会であった議論は、どうもそっちの過去のトレンドだけで議論していてもうまくいかない面があって、一方でやっぱり環境の目標からもできるかどうかというすり合わせを後でやるという前提で、そっちから考えていく必要もあるんじゃないかという議論がずっとあったと思うんですけども。

○山内自動車公害対策部計画課長 先ほどCO₂の例えば半減を将来21世紀の半ばということで、東京都としてはそれに向けてのモデルを示していこうという考え方はあるわけですから、交通という部門でどれだけのものを担わなきゃいけないのかというのは当然それを踏まえて考えなきゃいけないものだと思います。

○大聖委員 大まかに言いますと、私は大気汚染の問題というのは相対的に重要性が低下してくると思います。ですから、大体2010年ぐらいが対策のピークだと思っているんです。それはどうしてかといいますと、最新規制適合車がどんどん置きかわっていきますから、ものすごく劇的に下がっていきます。ただ、置きかえるのに10年かかりますから、それは技術的な問題ではなくて、転換を促すような施策で環境改善が果たせるだろう。

それよりもむしろCO₂だと私は思っているんですよ。こういう大都市で大量のエネルギーを使うことでその対策が必要だ、そういう視点が、多分オリンピックのころはCO₂の方が重要な課題になってくると思います。一方で交通環境でいうと渋滞の問題ですよ。あるいは不便な交通体系の問題という方がむしろ重要な課題ではないかなと思います。

もう1つ、CO₂の問題でちょっと忘れてはいけないと思いますのは、この東京都の中で経済活動で使っている中小規模の事業者は結構ありまして、今、改正省エネ法なんかで網をかけようとしているのは200台ぐらい持っていなきゃいけないんですけど、それ以下の群小事業者というのは結構あります。これも前に申し上げたと思うんですけど、我々も学生を使って幹線道路で調査してみると、経済活動で、トラックやバスじゃないですよ、普通の商用車を使っている割合はものすごく多いんですよ。そういったものの合理化を図りますと

渋滞というのは大幅に減らせるんじゃないかなと思っているんです。

それもさっき言った情報機器を使ったり、燃費の管理をうまく合理化してやってやると、例えば20台とか30台、あるいは10台ぐらい持っているような事業者でも車の燃料消費量を大幅に減らせると思うんです。燃費を管理するいろんな機器がありますよね。また、そういうことが多分経営の中で車を使うことで負担しているコストを大幅に下げられるし、環境の改善にも役立つようなものが実はあります。そういったものもちょっと出始めているんですけども、そういうところへ中小の事業者を誘導していくことも実は非常に有益なやり方だと思いますし、特に渋滞を含めてそういう改善が必要なところだと本当に一石何鳥にもなるんじゃないかなと思うんです。

そういうものを積み上げていくとどれぐらい対策ができるかというのは見えてくるわけです。確かに大きな目標を立てて、ここを達成するためにはどういう分野でどれぐらい減らす、そういう割り振りをするやり方がよくあるんですけど、結局そういうやり方は大体破綻していますよね。今後の技術的な進展でどこまでやれるかというのをかたく見て、それよりちょっと高目の設定をされた方が私は現実味があるし、技術やなんかにも期待が持てるし、事業者に対してもエンカレッジするような具体的なやり方が提示できるんじゃないかなと思います。

○飯田委員 先ほどの大野部長の話は非常によくわかったので、自分なりに頭の整理をすると、以前議論した中にバックキャスティングという言葉も出てきたと思うんですけども、ここで掲げる目標というのはある種のゴールで、それに向けてバックキャスティングで今回施策をつくっていく。その掲げるゴールにも恐らく定性と定量があって、定性というのは、先ほどあったまさにモデル都市になるというのが一番大きなゴールで、サブゴールとしては快適な交通環境というか、私の言葉で言いかえると、上から下を見るだけではなくて、そういうマクロな数字管理だけではなくて、あるいはグローバル、アジアをにらんでモデル都市になる。これもそれぞれあって、もう1つは、人にとって優しいというか、快適な、歩行者、ユーザーというか、あるいは都民にとって、そういう目線で快適な交通環境がもう1つあるのかなと。

それと、やはり定量というのはどうしてもあった方がいいだろうということで、多分2030年までに半減なのか、あるいは21世紀半ばよりできるだけ早く半減にするとか、そのさらにサブ管理指標としてバイオ燃料なり平均燃費の改善なり、それは大聖先生がおっしゃるとおりです。分担するよりは一個一個ちょっと高目の目標をそれぞれ掲げて、それがかぶ

さって、若干政策ロスがあってもできるような感じなのかな。

もう1つは、それを実現していく、これを目標設定にするのか、右側のやり方に掲げるのかなんですけど、長期的にはモデル都市になるんですけども、出発点としては逆にモデルを行う。モデルには恐らく3種類あって、政策モデルと都市モデルと交通モデル。政策モデルというのは、ある種の政策が成功するか失敗するか機能するかわからないので、実験的な新しいイノベティブな政策をチャレンジすること。都市モデルは、それこそ面的に都電を延伸していくとか、そういう将来的なビジョンをにらんだ実際に目で見えるモデル。交通モデルはそれを面的に、先ほど大聖先生がおっしゃったように、より快適な公共交通が実際につくられていくところをやっていくようなモビリティのモデルだったり、あるいはロンドンがやっているような——あれは2番の話とかぶるんですけども、そういうような目標を1つつくるんだというのも、目標でもあり、あるいは2番の入り口にもなるようなイメージかなと自分なりに整理をさせていただきました。

○福川座長 ありがとうございます。

それでは、2番の方に自動的に行っていただきましたので、もう大分2番の話がたくさん出ていますけれども、じゃ、こっちの目標の(2)はある程度数字で示すんですね。バックキャストとフォアキャストを両方からみながら、その辺のデータを整理しながらもう少し具体的な数字で議論してみる必要があると思いますので、また事務局でいろいろ作業をお願いしたいと思います。

それでは、右の方に行きまして、もう既にたくさんお話が出ていますが、目標を達成するための施策のあり方ということで、大分お話がありましたけれども、さらに何かご意見がありましたらどうぞ。

○窪田委員 ちょっと最初の方にも戻るんですけども、(3)で快適な交通環境についてなんです。ここについても私は定量的な目標も立てたらどうかなと実は思っています。例えばある時間帯の車の存在の数とか、走っている数も保有している数も含めて一定程度車の数をもうこれ以上ふやさない、あるいは減らしていくんだという方向性をばちっと出すとすると、やっぱり快適な交通環境の実現に入ってくるかなと思っています。あるいは、車交通からどれだけ自転車に移ったか、さらに自転車からどれだけ歩行に移ったか、それも大きな目標の値としてはいいかなと思っています。

3つ目が駐車場の数です。今まで駐車場はきちんと整備しようという方向性がメインだったと思うんですけども、これは右側にもかぶりますけれども、駐車場を整備するとそれだ

け車で行こうということにもなりますし、特に大聖先生がおっしゃったように、郊外で大規模なスーパーなんか建てると本当に車だらけ。ああいうのは快適な交通環境とはほど遠いと思いますので、駐車場の数といったあたりも大きな目標として掲げてもいいのではないかと考えています、あるいは右側かもしれませんが。

○福川座長 何か漠然と言っていた公共空間というのをもう少し具体的に言えるんではないかということだと思います。この辺は前に太田先生から、TDMの中での話ということではありましたけれども、既存の都市活動への対応ということで、地区単位とかそういうところで、その場合は交通だけではなくて福祉やなんかも含まれますけれども、少し小さな単位で、あるいは地区の単位で交通のあり方を考えていく制度とか計画みたいなものが必要ではないかというお話があったと思うんですが、その辺と何か絡んできそうな気がしてまいりました。

○太田委員 それに関連するかどうかあれなんですけど、少なくとも自動車以外の目標は大きく都全体というマクロしか考えていないですよ。空間の3番目のようなことを議論すると、先ほどちょっとありました郊外部と23区、それから市街地部みたいな、多少地域割りについて言及した上で今のような話が入ってくると非常に現実的になるんじゃないでしょうかね。

○福川座長 いかがでしょうか。2番の目標を達成する施策、分け方あたりをまず見ていただくと、自動車単体とモビリティ施策、その他という分類になっていますけれども、この辺全体の考え方あるいは体系みたいなものは、今のようなことも含めて何かご意見がありますか。

ちょっと気になったんですが、やれることとやれないこともあるので、何でも書けるということではないとは思いますが、今大分こちらの議論でも出てきてしまったところで言うと、都市構造みたいな話が少し出てまいりましたね。郊外の都市のあり方とか、その他、前の議論で言うと、原田先生から、モデルを解いただけだと思いますけど、職住近接をやるとCO₂が3割減るといった話もあったりしました。施策のターゲットとか、あるいは期間とか実現性とかいろいろな問題があると思いますが、もうちょっと意欲的に挙げてもいいかなという気が私は何となくしているんですけども、いかがでしょうか。

○太田委員 ほかの部門がどういうふうを書くかによりますけれども、ある種の前書き的なものが数行あって、そこに現代社会における車の課題、これからの車も進化しますから、そういったことを全体を含めて都としてはこう考えますと。そういう中かなり広い長期的な方向ということでゴールに入れておいて、ここでやるのはむしろターゲット的なんですね。もうちょっと絞った形になっていますから、この分け方は、むしろ③的なものを最初に持つ

てきて、大きな車全体についてこんなふうに考えたらどうでしょうか。中心部と郊外部はちょっと違いますねというのが次に入ってきて、それから具体的に直接的な環境問題ということで、CO₂が先でしょうかね。CO₂の問題があって、それから現在困っています大気汚染的なもの、あるいは騒音なんていうのもこの辺に来る可能性があります。

そんな順番にして、長期の話と10年後の話、10年後の話はやっぱりターゲットの話だと思うんです。目標値という値が入ってくるということで、それは定性的なものを含めた値ということですが、ゴールはその先の、そういうことを通してどういう方向を目指すか。やっぱりうたい文句を少しまとめて出しておいて、それぞれの項目についても多少その項目についての長期的な方向を言った上でターゲットとしての具体的な数値なり性質を示すと。編集の仕方では確かに訴え方がかなり違って来るかなと、私もそう思います。

○福川座長 ほかにご意見はいかがでしょうか。

前々回は太田先生からTDMのお話を大分していただいたんです。太田先生のところばかり行って申しわけないんですが、今回ここに挙げてあるようなことで言いますと、例えば先生はロードプライシングに大分期待をされていたはずなんです。何となく消えていますけれども、消えているわけじゃないんですが……。

○太田委員 先進的などという知事のあれを踏まえますと、もうロードプライシングは、いくつかの国ではどんどんやっていますから、日本では先進的ということでしょうか。経済的なメカニズムと言われているのが、実は先ほど議論になりました中小の経済活動とかあるいは個人の活動にも直接それを通して、変な計画をつくるよりはよほど合理的にいくと私は思っていますので、こちらの方は少なくとも目標としてそれぞれ一回一回使ったときにどういう社会的費用が生まれるのか、そういうことがわかるような方向での車の使い方の仕組みとしてのロードプライシングを考えたらどうか。その中身をどこまで言えるかというのはありませんが……。

これはきのう発表したと思いますけれども、名古屋でロードプライシングの社会実験をやろうなんて動きが始まっている。おもしろいのは、ロードプライシングという言い方をしないで、駐車デポジット制、これは名古屋大学の森川先生が一生懸命やられていることを、多少小規模ですが、中心地区にそういう実験をやったらどうかというような案が多分きょう新聞に出ていると思いますが、そんなことがあります。

少なくとも今までの単にロードプライシングでお金を取る、取るというだけではなくて、これはむしろ交通の使い方を考えていただきます。その中で少なくとも使ったときの状況に

応じて、社会的費用をきちんと払っていただきますということの例で、駐車デポジット制というのはコードプライシングなんです。都心に入ったときに、エコポイントといった形で地域通貨的なもので換算して1度払う。それはロードプライシングとは言わずに、駐車デポジット料金ですという言い方になっているんです。都心で駐車するときには駐車料金に使ってもいいですよ。余ったら買い物にも利用するわけですね、高い料金を取れば。だから、料金で流入交通を調整することができます。通過交通の方はそれが使えませんから、通過交通は減るでしょうと。

制度の細かいところでまだいろいろ課題はありますが、少なくともアイデアとして、経済学者でいろんなコンジェスチョンプライシングその他で議論したときには、渋滞とかそういうものは時間をずらせばなくなるから、結局お金をそのときに取るんだけれども、後で全額返したらどうかという主張は、頭の上では二、三十年前からそういう議論はあったんですが、それを具体的にやる方法が思いつかなかった。今度は地域通貨というものをかませて、それを交通エコポイントで、車で来た場合支払ったお金を、違法駐車じゃなくて、ちゃんと駐車場に入れたり、有料の路上駐車料金に使えますとかいうことで違法駐車がなくなるといったことが期待できます。

もう1つ、エコポイントを使えば、交通エコということで交通だけに限定したのはいかがだろうかいろいろ議論はありますが、公共交通に使えますと、そのときじゃなくて、それは1カ月間使えますとか、バスで来てもいいですよと。だんだん車から移す、そういう形に使えるインセンティブを、地域通貨をかませることによっていろいろな可能性が出てくるという非常にユニークなアイデアで、私は非常に意義があると思っています。

そういうやり方で、単なる流入規制でとめてしまってお金を取るだけというネガティブなことばかりではなくて、それを幾分緩和する。ということは流入抑制効果がちょっと薄れる部分もあるわけですね。一たんデポジットで払っても、後で取り戻すんだからいいよ、ということで、あまり減らないかもしれない。そういうのはありますけれども、少なくともそこで一度考えてみるということで車を使うような、新しい使い方を工夫するときに経済的なメカニズム、それを今までロードプライシングという言い方をしているわけですね。それが駐車プライシングしてもいいし、道路上の支払いでもいいし、少なくともそういう方向に都市レベルでは動いている。国レベルは当然ガソリン税といいますか、石油系燃料そのものの使用量が減ってきますからね。そうすると、それ以外の道路税源をどうするかということは、国際的にアメリカでも今実験を始めていますが、ガソリン税でない形で取る方法はない

かと、走行距離ベースの話が入ってきます。

走行距離ベースに入ってきますと、そこでどこを走ったかで、大都市、特に渋滞しているところ、あるいは渋滞している時間に走ったら、あるいはその車が特に汚染がひどいところは高く取るという環境、社会的費用を含めた形のプライシングというのは当然すぐ入ってくる話ですね。特に10年後といいますと、それが幾つか世界では実際に入れ始める。入れなきゃいけない状況になりつつあるという状況ですね。だから、その辺を踏まえないと、東京で先進的何とかと言っているんだけど、中身を見たら、どうも昔風のことしかやっていないねということになってしまうんじゃないかということをおは恐れます。

そういう意味では、この並べ方とか政策の出し方で、いかに先進的な方向が見えるかということ。同じことでも、例えばここにあります環境負荷の少ない使い方とか、人流対策、物流対策、この辺は私の以前の資料ではモビリティマネジメント的な新しいグリーントラベルプランとか、そういう主体ごとにある種の削減する仕組みを推進しますとか、そういう形でちょっと編集し直すだけでも相当わかりやすくなるし、またある意味でそれをベースに各中小企業を含めたグリーントラベルプランを進めるにはどうしたらいいか。そのときに何かメリットで戻ってくるような、それが地域通貨でもいいですし、何かそういうものをかませることによっていろいろな新しい展開がまだあり得るだろうと思うんです。少なくともそういうことに対して前向きにやっているんだということが先進性を進めることになるんじゃないかと思います。

○福川座長 昔から言っているようなロードプライシングではなくて、いろいろ工夫をした、今の名古屋のお話というのは名古屋全域ですか。

○太田委員 都心部での実験ということですか。

○飯田委員 多少、今の太田先生のコメントにも重なると思うんですけども、まず大きなタイトル、「持続可能なモビリティ施策」は非常にいいと思うんです。その括弧の中に入っているのは交通量、交通流だけに概念がすごく矮小化されているので、サステナビリティというのは一般に環境と経済と社会のサステナビリティということなので、環境は先ほどのCO₂云々の話とか、もっと大気環境なんかも入るんですけども、利便性、渋滞緩和なんかは経済になるかもしれません。トリップを下げずにある程度統合していくと。最後、社会というのがもっと公共交通とか、人、歩行者の目線から見た利便性であり、そしてもうちょっと広げていくと実は安全性も若干外延には入ってくると思うんですね。そういうところを少し概念として広げていっていただいた方がいいんじゃないか。この辺はOECDのサステナ

ブル・モビリティのレポートなんかでも最初に概念整理してあると思います。それがちょっと大きな入り口の話です。

そこから下が人流対策、物流対策で、対策、対策となっている。ここら辺は施策というふうにしていって、対策とするとすごく矮小なものになってしまう。その下に、公共交通機関の利便性の向上程度になっているんですが、むしろ公共交通機関を主役にしていかなきゃいけないわけですよ。これはむしろ柱の施策として、もちろん自動車の対策もあるんですが、公共交通機関を1つの柱として掲げるような編集レベルというか、組み立て直しはやはり必要なのではないかと思います。

それから、同じように間接的施策となっているんですが、むしろこれが大きな1つの柱であって、今、太田先生がおっしゃったようなロードプライシングの話であるとか、都市計画、環境計画の統合という政策の統合性であるし、都市構造を変えるとか、まだ言葉では落ちていますが、税財政を使うという話とか、もう1つ、先ほどの光化学のところであらうかと思いますが、これだけ総量削減するのが難しいものについては、私は、スウェーデンがやったNO_x課徴金と同じような仕組みを考えたらどうかなと思うんですね。固定と移動と両方含めて、いっぱい出したところは課徴金を払う、減らしたところはもらうという形で段階的に下げていく。これがドラスティックな効果を上げている。そういうことも含めた総合的施策というんですか、共通施策、これは間接というよりも柱の柱だと思うので、もうちょっとクローズアップが必要ではないかと。

それと、今、太田先生がおっしゃった名古屋の実験のようなものと、先ほど前半の目標値で少し申し上げたような幾つかの政策を具体化して、実証して、そしてまたさらに大きな施策につなげていくような社会実験であり、モデル実験であり、これはもう1つ、例えば「その他」を1個下げるとすると(3)の1つの柱として、この(1)、(2)それぞれについてのいわば社会実験なりモデル実験をやっていくんだというのを1つ柱で立てるような形なのかなと思います。

○福川座長 自動車を使わない社会の対策と言われると、傾向と対策みたいになってしまうので、自動車を使わない社会、あるいは都市のよさみたいなものをもう少し明確に出した上で政策が描かれるといいのかなという気が今お話を伺いながらしていました。

いろんな項目が出てきてしまってなかなか整理しがたいんですが、今出てきたお話で言うと、税財政みたいな話が必ずしも入っていないんですけども、都でどこまでできるかということもあるし、もう1つの調査会があって、そちらでも検討されているようです。例えば

太田先生の交通政策研究会の出されたものを見ていると、自動車の交通量を減らすためには、今の保有に税金をかけるよりも走行の方に負担がかかるように、端的に言えばガソリン税ですが、燃費だけではなくて、今、先生がおっしゃったような走行距離に対する課税とか、そういう走る方にかけるとそれだけでも2割減るんだというレポートをお出しになっていたのを読んだりしたんです。

あまり経済政策がここに入っていないというのは、事務局で何かおもんぱかるところがあったことだったんですか。それとももう1つの会議でやっているから、こっちは……。

○谷上企画調整課長 テーマとしてはもう1つの方でやっているのもございますけれども、非常に密接に関連する部分につきましては、こちらでご意見をいただいたのをそちらの調査会へ反映させたり、あるいは向こうでいただいた意見等についてもこちらにご紹介して、議論してもらう部分があればやっていきますので、どうぞ議論していただいて大丈夫です。

○福川座長 というわけで、その辺も文章としては入っていないですが、ぜひここでもご意見があればということです。

○大聖委員 (1)の自動車単体に係る施策ですけれども、例えば環境性能向上というのは東京都がやることではないんですよね。開発と書いてありますから主体は自動車メーカーで、それを誘導するのが行政だと思うんです。だから、むしろそれを普及、開発を支援したり、誘導したりするのが自治体の立場ではないかと思うんです。独自にそういうものは開発できませんので、支援とか誘導とか、あるいは誘導をやることによってどれぐらい効果があるんだろうという調査も必要だと思うんですけれども、そういう裏づけがないといけないなと思います。

それから、ちょっと具体的に言いますと、先ほど太田先生からもナノ粒子のお話がありましたけれども、これは非常に重要なんです。多分、自動車から出てくるナノ粒子というのはかなり改善されると思います。それから、今ヨーロッパ、国連の方でやっていますけれども、粒子の数で規制しようという動きもあります。そのためには測定のやり方とか具体的な対策、これはフィルターで取れそうなんです。そういった動向をしっかりと注目していただいて、その対策の重要性と実態を十分把握していただきたいと思います。

もう1つはバイオ関係です。このバイオもGTLとかDMEというのはあるんですけれども、これは残念ながらCO₂対策に実はならないんですよね。ですから、これをCO₂対策として掲げるのか、あるいは環境対策として掲げるのかで変わってくるんですけど、多分、通常の車の環境対策はものすごく大きく進展しますので、GTLとかDMEが排ガス対策と

いう位置づけにはならないんです。その辺もちゃんと見きわめていただきたいなと思います。DMEは、確かにどこかにつくってここへ持ってくれば環境に優しいんですけども、つくるところで大量にCO₂を出していますので、東京都の中だけでオーケーという話じゃないと思いますね。

それから、よくあったことですが、例えば工場ですとか事業体が東京都から外へ出ていってしまったためにちゃんとCO₂が減りましたよということなんです。それは日本の国外、海外へ出ていくことがあるかもしれませんが、工場なんかはその典型ですよ。ですから、そういうことで対策になったとは言えない。経済原則なり環境規制で動いているということなんですけど、バイオに関してもそれと似たようなことがあり得るので、ぜひ注意していただきたいと思います。

特に東京都の中で再生可能なバイオ系のポテンシャルはどれぐらいあるのかというのをまず1つ押さえるのと、本当にそれが経済原則的にそういうものをつくり出すことでどれぐらいのコストがかかって、どういうメリットがあるのかということも押さえませんとまずいんじゃないか。ただし、バイオにはいろんな副次的な効果がありますから、環境とかエネルギーだけじゃなくて自然の保全ですとか、物を大事にするような精神を育てるとか、いろんな面があるので、その辺は複雑なんですけれども、そういう側面をきっちり押さえていただきたいなと思います。

それから、何度も言いますが、これからITの時代ですので、ITを最大限活用できるのか。これを本当に東京都でリードしていただきたいと思うんです。交通に関してもまだまだポテンシャルはものすごくあると思っています。

○福川座長 質問を幾つかいたしますけれども、今、東京都の中でバイオがどのくらいできるかというのは、東京都の中でバイオ燃料をどれだけつくれるかという意味ですか。

○大聖委員 燃料としてどういうポテンシャルがあるのかということと、つくれるということと違うんですよね。ポテンシャルとしてあっても、それを集めてきたり、選別して、精製して新しいバイオ燃料をつくる時に結構手間とコストがかかりますので、それを自動車燃料として使うのがベストなのか、あるいは熱利用といいまして熱源として使った方が賢い使い方なのかもしれないんです。その辺もちゃんと考えないと、何が何でも自動車用の燃料にということではないと思いますね。

国の方で我々もちょっと計算をやっているんですけど、バイオ全体に占める自動車で使えそうなのは6分の1とか5分の1とかそんなものじゃないですかね。あとは直接熱利用して

しまった方が得なわけです。その分、石油をそこで減らしてもらって、液体燃料として車でうまく高効率で使うという方がメリットがあるかもしれません。

○福川座長 もう1つ、最初の方にナノ粒子とかのお話があったんです。先ほど2010年に一応大気汚染問題は自動車に関してはピークで、その後はそれほど大きな問題にならないだろうとおっしゃったんですが、ナノ粒子その他に関してはまだ今後も問題だということですか。

○大聖委員 特にナノ粒子というのは交差点近傍のところで発生しますので、それが拡散していきますと問題ないんですけども、そういったところで我々JCAPなんかでも調査しているんです。フィルターをつけますと大幅に減ります。ですから、そういうフィルターの活用がどういう効果を持つかということと、局地的な汚染地域でのナノ粒子の実態を東京都としてどういうふうにしてフォローしていくかということですよ。

○福川座長 大聖先生から大分単体のお話がありましたが、これに関してほかの委員の方は何か意見は……。

○飯田委員 細かいことですが、DMEは、日本は確かに石炭のコールヘッドガスしか使っていないんです。スウェーデンの南部でバイオDMEをやっていますので、頭にバイオDMEをつければ日本でももちろんできないことはないので、バイオマス燃料の中に入ると思います。それは細かいことですが……。

1つは、やはり先ほど税財政の話があったんですが、バイオ燃料なんかで「燃料製造・供給体制などの仕組みづくり」、「など」の中に入っているんでしょうけれども、やはり税制優遇とかそういったものは当然入ってくるだろうと思います。

それから、大きい意味で単体の燃費の向上が大きな項目で入っていないのは、これはもう国の新燃費規制に単に依存するだけでいいのかどうか。

単体としてはそれに任せるとしても、例えば自動車環境管理計画書制度をうまく使ってグロスとしての燃費を上げていくような仕組みとか、アメリカでカリフォルニアが提案したような総販売台数の中の燃費を上げていくような仕組みとか、もう一段、単体と集合体にしたやり方を自動車環境管理計画書制度を使って幾つか施策がある。これは合理的な自動車利用の誘導の中に入っているのかもしれませんが、そこら辺が1つあってもいいかなと思います。

○福川座長 自動車環境管理計画制度というか、事業者の方にご協力をいただくというか、事業者に対するモビリティマネジメント、その辺は現状の制度で一步超える必要があるのかどうかというあたりはいかがですか。

○大聖委員 例えば自動車NO_x法なんかですと保有台数が30台以上なんです。30台未満のところは全然報告の必要がないですし、あと30台以上でも、報告せよということになっているんですけど、サボっていても罰則はないですから全然機能していない状況です。

もっときめ細かいやり方があるのと、さっき言いましたように、IT技術を使ってやれば、確かに30台以下のものを管理しようとする事務处理的にはパンクしてしまうわけです。ですけど、将来、情報技術を使えばできないことはないと思いますし、それによって事業者が自分の環境管理はこうなっているんだということを認識させて改善を図れば、経済的なメリットもあるということをやってみればわかるんですけど、面倒くさいのと、やっぱり人手が足りなかったりするんで、両方やれていないような状況がある。もう少し踏み込んできめ細かくやれるといいなと思うんです。

○福川座長 小さい単位に近づくといわゆるモビリティマネジメントにどんどん近づいていきますね。

○大聖委員 いや、私が言っているのは事業者です。

○山内自動車公害対策部計画課長 おっしゃるとおり、30台以上という制度で今やっているんですが、国の省エネ法よりはきめ細かくやっているつもりなんです。30台以上で、今回やったのは、制度改正を4月に行ったんですけど、例えば事業者の負担を小さく、燃費というか、燃料消費量とか、どのぐらい荷物を運びましたとか、先ほどの燃費ということじゃないですけど、荷物や人を運ぶのにどのぐらいの燃料を使っているのかということを経営者の方が把握していただくということでやっています。そのときにできるだけ記載を難しくしないようにしたというのはございます。

それから、今検討はしているんですが、例えばインターネットである程度そういったものを出せるようにするとか、そういったこともちょっと今検討はしています。

もう1つ、規模の小さいところへという話ですが、例えば事業者で言うと、東京都トラック協会さんでもグリーンエコプロジェクトをやられています。5台以上の事業者さんがお入りになっているんですけども、そういったものと一定のつながりを持たせながらやっていくことは考えていきたいなと思っています。

○大聖委員 そういう取り組みをぜひ東京都の特徴としてアピールしていただきたいと思うんです。きめ細かく非常に合理的にやっていますよ、そういう中小のところにも支援したり、エンカレッジしていますということが見えるような形をぜひとっていただきたいと思うんです。あまり地味にやらないでアピールしてください。

○山内自動車公害対策部計画課長 今のお答えで言いますと、今年度、計画書を一部直したんですね。従来の計画書は、どちらかというディーゼル車規制対応ということで計画書の作りがなっていましたので、自動車使用の合理化をやってもらう、そのためのデータを出してもらう、計画をつくってもらう、その取り組みを計画していただくということに直しました。

それで、今のお話で言いますと、やったことである程度成果が報告で上がってきますよね。それを当然のことながら計画書対象の事業者の方、あとはいい取り組みですと、ほかの事業者、もっと規模の小さい事業者の方にもご紹介することで全体のレベルアップを図れるような制度運用を考えています。

○太田委員 先ほど私が申し上げたグリーントラベルプランとか、そういうのは確かにモビリティマネジメントでこれからどんどんいくと思います。確かに事業者にとっていろいろな法律が別々にあると大変困るというのは前にも申し上げたと思いますが、その辺はぜひ工夫していただいて、都として確かにこの種類のことは、東京のTDMアクションプランの最初のと時から入っているものですから、大いにこれをひとつ東京都らしい名前、ネーミングで、何とか管理組合よりは新たにネーミング——また次々名前だけ変えたかと言われてしまうかもしれないけど、全体を整理しながら、CO₂絡みでこうで、NO_x対策でこうでというのをぜひしていただきたい。

それをやっぱり都区の関連施設はすべてやる。要するに、小学校、中学校のマイカーを含めた通勤についてのグリーントラベルプランを、現在より50%減らすというのは無理だと思いますが、10%減らすにはどうかと。少なくとも自分で計画を考えてみる。それに対してアドバイザーを、きちんと技術的な指導はできる体制なり、そういう訓練をして、何人以上のところは必ず1年に1回教習を受けて出してみなさいとか、そういう種類のちょっと踏み込んだ形を、しかも都の公共施設が率先して始める。小学校、中学校、大学、動物園、何とかと全部です。そういうメッセージを出しながら、ほかの一般の企業なり商店街なり、そういうところに広げていく。事業所ベースと言っていますが、事業所というのは企業だけではない。商業もあります。商店街も1つのまとまりでそういうものを出したらどうかというのをいろんな形で広げていったらいいかと思います。

そういう例はイギリスその他でかなりやっていますから、それを今全国的に日本でもいろんなところで紹介し始めていますし、ぜひそういったものを先取りするような形のアイデアを出していただければと思います。

○大聖委員 私ばかりしゃべってしまって申しわけないですけども、先ほど飯田委員が安全ということをおっしゃったんですけども、これもすごく実は重要ですよ。環境と安全は背中合わせですので、環境の管理をやったり、エコドライブをやりますと、交通事故が減る割合の方が実は燃費を稼げる割合より大きいんです。そういうデータも、私ども研究会をつくってやっているんです。安全安心な交通環境も少しどこかで入れられるといいなという気はしますけれども、ぜひそういうのもやっていただきたいなと思います。

それから、先ほどちょっと太田先生が触れられたんですけど、例えばグリーン認証制度とあります。それから、例の自動車NO_x・PM法に係る管理計画の提出のやり方とか、あるいは改正省エネ法ですとか、いろいろな書類が事業体から見ると結構手間なんですよ。ああいうのも何か一本化されて合理化されると。しかもデータを集めた方が、それをもとにして行政側でまた新しい目標が立てられるような管理のあり方がぜひできないかなと思いますけどね。

○福川座長 そういう法律でもう細切れになったものを統合するのは自治体の役割かもしれない。大変だけど……。

○飯田委員 2点だけ。1つは今の安全の話、先ほど私も頭出しだけしてお話ししなかったんですけども、今地元の区の環境審議会にも私は出ているんです。そうすると、通りが狭いから拡幅してというような話がまだ環境審議会でも出てくるんですね。そういうところを逆に、オランダで始まったようなボンネルフとか、歩行者がちゃんと歩ける、自動車もスピードは出にくいけれども、ちゃんと共存できる。しかし、歩行者に優しい道づくりというのも、先ほどの快適な人間の目線での公共交通環境というところで環境施策の中に入るといいのかなと。東京都の施策に入ると、区もそうなのかということでおりにくるので、非常にそういうのがいいかな。

それと、今のデータが30社以上だけで、捕捉できない。そこから下は事例を紹介するだけというのは、全数把握しているところとどう連携できてというのを考える必要があるのかな。自動車だと陸運局が当然すべて全数車検で把握していると思います。そこら辺、私は連携の実態というのはよくわからないんですが、それから当然税務署はすべてを把握している。例えば税務署で言うと、単に新しい税金をつくるのは難しいんですけども、例えば企業で社員の自動車通勤の補助金を損金でもし落としているものについては損金から除外をすとか。きめ細かいですけど、そういうことによって企業は当然それを出さなくなりますから、そうすると自動車通勤をやめようかというふうに流れてきます。だから、新しい税をつくる

のは難しいんですけど、そういう形での税との連携はかなり有効だと思うんですね。

そういったことをきちんと税務署と連携していくとか、陸運局とは——これは荒唐無稽で、先ほどの太田先生の話の伺いながら思ったんですが、いわば距離数に課税をする云々です。例えばその自動車が持っている燃費に応じて最初に一定割り当てを与えておいて、余ったら買い戻して売れるとか、それを超えたら課徴金を取られるみたいな形をやったら、みんな乗らずに置いておこうかみたいな仕組みも、走行距離クォーター制みたいなもので、例えば陸運局、それは突飛なアイデアですけど、減らす楽しみというか、そういうような政策とか仕組みとか考えていきつつ、単体管理のところにも及ぶような施策の連携の仕方を考えていったらどうかと思います。

○福川座長 ありがとうございます。

朝やったせいか、アイデアがばかばか出て、とめたくないんですけど、時間が来たんです。事務局からの注文が検討の視点とあったんですが、大丈夫ですか、これで。何か足りないところはありますか。

○谷上企画調整課長 大丈夫です。

○福川座長 それでは、大体時間になってきたんですが、もしまだアイデアがありましたら。

○太田委員 率先という意味では、今通勤手当の見直しの話がちょっと出ましたが、ご存じのように、名古屋市とかそういうところで、自転車通勤についてもきちんと払います、自動車についてはこれ以上払いませんと、具体的に始まっているところもあるわけですね。ただ、税制の全体の骨組みを変えなきゃいけません、少なくとも都でそういう種類のものを検討していく、あるいはそれに実質的にかわるような、徒歩で来れば徒歩で来ただけのメリットがある。

少なくとも駐車場の使い方については既にいろいろやっているとは思いますが、駐車場を現金と同じ形に換算した金額を全員に配って、それを歩いてくればそのまま使っていというのはアメリカの1つの仕組みです。そういう種類の通勤費を公平にやって、その使い方はむしろ公共交通、徒歩、自転車で来た人が自分たちのメリットになるような形にかえていくとか、そういうことまで踏み込んで、率先という意味ではいろいろ工夫していただくとか、そんな幾つかの方法があり得ると思いますね。

やっぱりお金といいますか、そういうものをベースにやることは非常に効果があるし、それが合理的でなければいけません、ただし、従来の仕組みが非合理的だったものを合理的に直しますというのが私の解釈ですから。

○福川座長 一方的にはなくて、それがちゃんと社会的に還元され、よりよい社会に向かっていくふうに使われる形が見えてくれば人々も受け入れやすいんだと思います。

○大聖委員 1つだけ。CO₂対策として電気自動車が今見直されつつあるんですね。燃料電池自動車もあるんですけど、実はCO₂の観点からいくと電気自動車の方がいいんです。最近そういう調査を我々はやってきてわかってきているので、都区内の短距離のトランスポーテーションに電気自動車は最適ではないかと思っているんです。特にリチウムイオン電池というのは今日本が一番技術的にリードしてしまっていて、国でもどうやってコストダウンしていこうかという戦略を練っているところです。

例えば東京電力がここで買いかえをしていて、3,000台ぐらい電気自動車を入れる計画があります。そういう事業者から始まると思うんですけど、そういったところもぜひもう一回、悪い思い出が電気自動車にはたくさんあるんですけど、またカンバックしてくる技術的な進展がありますからぜひ注目してください。

○福川座長 そうですか。大聖先生からは、エンジニアリング的な対応は大分明るい未来が開けています。また使い過ぎるんじゃないかと心配になってきました。

ほかにいいですか。アイデアがもしあったらここで……。

それじゃ、残りのアイデアはまたためておいていただきまして次回お願いしたいと思いますが、議論としては、環境アセスメントとか、盛んに太田先生からもあった開発のときのいろんな交通との関係でいろいろネゴシエーションしていく話とか、そういうのが少し抜けてしまったかもしれませんが、前回の議論とあわせてこの辺は整理していただければと思います。

それじゃ、ここで打ち切りまして事務局にお返しします。

○谷上企画調整課長 どうも長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございます。きょういただいた意見等をまたまとめまして、あるいはこういうデータがないと議論できないみたいなことをいただきましたので、できるだけ取りそろえる形で次回以降進めたいと思います。

今後の予定ですが、今月もう1回ございます。11月29日に第5回目、環境都市づくり調査会ということで、ヒートアイランド関係、自然環境、それと環境に配慮した都市づくりというテーマで考えてございます。また直近になりましたら資料等を事前にお配りするなりしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。なお、会場は本日と同じ場所、二庁の31階となっておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、これもちまして第4回の環境都市づくり調査会を閉会いたします。

午前11時33分閉会