

第6回環境部会

平成16年4月28日

国土交通省

平成16年4月28日(水)

於・国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会交通体系分科会

第6回環境部会速記録

国土交通省

環境・海洋課企画官　それでは定刻になりましたので、交通政策審議会交通体系分科会第6回環境部会を始めたいと思います。皆様方には、お忙しいところをご出席いただきまして、ありがとうございます。

議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。この大きな冊子になっておりますが、第6回環境部会ということで、資料1議事次第、資料2-1が中間取りまとめという大きな束でございます。それから資料2-2といたしまして、「運輸部門からの二酸化炭素排出量の見通しの考え方」、それから本日、事務局の説明の後、東京都の環境局からご説明をいただきますが、こちらの資料3は東京都からの資料でございます。それからテーブルには、温暖化大綱の抜粋というものを配付させていただいております。それから委員の皆様方には、この中間取りまとめの資料の中の一部でございますけれども、見直しの視点を赤と青で見え消しのような形にしたものをお配りさせていただいていると思います。後でご説明の際に使わせていただきたいと思います。

よろしゅうございましょうか。

それでは部会長、議事をよろしく願います。

部会長　それでは早速議事に入りたいと思います。

まず初めに、これまでの議論を踏まえまして中間取りまとめ案につきまして、事務局にまとめていただきましたので、そのご説明をお願いいたします。

環境・海洋課企画官　それでは私のほうから、中間取りまとめについて説明をさせていただきます。表紙をごらんいただきますと、この取りまとめの構成がわかると思いますけれども、「はじめに」というところ、それから第2章が運輸部門からの二酸化炭素の排出と輸送量等の推移というところ、それから第3章は現行の地球温暖化対策の評価についてでございます。それから第4章が二酸化炭素排出量の2010年における予測ということです。それから第5章が見直しの視点ということになってございます。

第1章の「はじめに」というところにも記しておきましたけれども、この取りまとめというのは、これまで先生方にご議論いただいたところを今回取りまとめたというような形になっております。

第2章は第1回の部会でご説明いたしました運輸部門からの二酸化炭素排出のこれまでの経緯と、それから輸送量についての推移が取りまとめでございます。第1回のご説明をいたしましたので、あまり詳細にはご説明いたしません、後の議論とも関係のあるところをちょっとだけかいつまんでご説明いたします。25ページから図表がついてございますので、そちらを使って簡単に復習をしてみたいと思いますが、図の2-1の右側の図が2001年度の日本全体の二酸化炭素の排出の中での運輸部門の占める割合が約22%であるということでございます。

それからその次の26ページの右側の図では、2001年度の運輸部門からの排出の内訳が円グラフで示してありますが、自家用乗用車が約半分、残りの半分のうちの3分の2がトラックからの排出、その残りがそのほかの公共交通機関等からの排出であるという実態でございます。

それから28ページには、運輸部門の約半分を占めます自家用乗用車の二酸化炭素の排出量と、それから人キロで見た場合の輸送量、それから車の走行量の変化がグラフで、これは1990年からの変化量として示してあります。一番上の一番伸びているグラフが二酸化炭素の排出量です。一番下の一番伸びの小さいものが人キロで見た場合の輸送量です。ですので、輸送量が増えているために二酸化炭素の排出量が増えているという事実がございますが、それに加えて、1人キロ当たりには排出される二酸化炭素の量が増えているということがわかりいただけるかと思えます。

それからちょっと飛んで、33ページは今ごらんいただいた自家用自動車と同じような図をトラックについて作成をしたものです。トラックについては、2001年で一番上にあります四角い印のついた折れ線グラフがトンキロで見たときの輸送量でございます。これが増えています、二酸化炭素の排出量はひし形の印のついたグラフですが、これはそれほど伸びていないと。つまり、輸送の効率が上がっているということがわかりいただけるかと思えます。

その実態がどういうことになっているかということをお示ししたのが、34ページの図でございます。これは平均的に見た場合にトラック1台が運んでいる貨物の重さを時間とともに示したもので、真ん中のどんどん増えていっているグラフがトラック全体で見た場合でございますが、営業用と自家用にそれぞれ分けて見てみますと、その上下にあるグラフのように、だんだんと貨物の量が減っているということがわかります。

次のページにトラック輸送の営自転換ということで、トラックの輸送量のうち、営業用のトラックが運んでいる貨物の輸送量の占める割合が折れ線グラフで示してあるわけですが、これを見て、わかりいただけますように、効率のよい、営業用のトラックのほうに自家用のトラックからシフトが起こっているために、トラック全体としては、効率が上がっているということがわかりいただけるというところでございます。

第2章については、このぐらいにしたいと思えます。

それから第3章は4ページです。これも過去の部会でご説明いたしましたが、まず2001年度において、これまでの対策がどのぐらい効果があったかを評価してまいりました。これも詳しくはご説明いたしません、比較的順調にあって、2001年度で、一定の定量的な評価ができたものといえますのは、低公害車、低燃費車の開発・普及というところで、燃費対策でおよそ370万トンの削減がございました。

それから6ページの真ん中あたりにトラック輸送の効率化という項目がございますが、これは大型のトラックあるいはトレーラーの普及によって、輸送の効率が向上して、二酸化炭素の排出量が減ったというところでございますが、これについても約206万トンの

CO₂の排出が減ったであろうと評価をしました。

それからその次のページの公共交通機関の利用促進等ですが、これは既存の鉄道あるいはバスへのシフトというのはなかなか定量的な評価はできませんで、鉄道の新線の整備による排出量の削減がおよそ205万トンというふうに推定がされました。

それから、その下の「その他輸送機関のエネルギー消費効率向上」というところでは、鉄道の車両、それから航空機の機材の燃料効率が向上したということで、8ページになりますが、航空機については約50万トン、それから鉄道については、約24万トンの削減になっているであろうと推定をしたところでございます。

その次に第4章、「2010年における運輸部門からの二酸化炭素排出量予測について」というところです。これは、これまでの部会で、どのようにこういう予測を行っていったらよいかということについてご議論をいただきましたが、今回はそれにのっとって、実際に数字を入れてみたという結果をお示ししたいと思います。

1番で、「自然体ケースの試算」と書いてありますが、今の太綱をつくる時に基礎となりました対策を講じない場合の排出量、これはBAUと名前をつけておりましたが、これを見直しまして、まず最新の輸送量予測を使うということ。それから実施済みの施策については、その効果を織り込むということ。さらに現時点で、効果が確実にあらわれると予測できるような対策につきましては、その効果を入れ込んだ形で自然体ケースというものを設定をいたしまして、その量を計算してみました。

真ん中から下のあたりに具体的にどのように試算をしたかというところを記してありますが、基本的には、人キロあるいはトンキロで見た場合の輸送量に1トンキロ、1人キロあたりの排出原単位を掛けて、それぞれの輸送機関の排出量を求め、それを足し合わせるという作業を行いました。

自家用乗用車あるいはトラック以外の排出原単位については、最新、すなわち2001年度の実績値を採用してあります。

それから自家用乗用車とトラックについては、2001年の値そのものではなくて、それが変化していくということを想定しておりますが、その際にまず1つは、先ほどごらんいただきました1人キロ、あるいは1トンキロ当たりの二酸化炭素の排出量原単位というのが必ずしも理論的な燃費だけで説明ができない部分がございますので、その乖離の分というのが、これまでのトレンドどおりに推移するというふうに想定をしております。

それから自然体ケースの設定の仕方の最初で申し上げましたけれども、トップランナー基準による自動車の燃費対策による効果というのは、この中に織り込んでございます。輸送量の予測といたしましては、ここに書いてございますが、交通需要推計検討資料それから運輸政策審議会答申第20号を基本的に使って計算をしてあります。

このA4の横長の資料2-2と書いたグラフと申しますか、ポンチ絵を使ってご説明いたしますが、下のところに、まず自然体ケースを計算します。それからその次に、各対策の削減見込み量を計算して、それを引いて、現行の対策を講じた場合の排出を計算してみ

ましたという、大きな流れです。自然体ケースでは、最新の需要予測と排出原単位を使用しました。上のグラフの左から2つが、それぞれ旅客と貨物の自動車による輸送需要の予測でございます。左側が旅客で、黒丸が今回使いました需要予測で、白丸が前回のBAUを算定したときに使った交通需要予測になりますが、旅客については、今回のものも過去のものも、一定の増加が見られるという予測になっています。

それから右側はトラックの輸送ですけれども、前はこういった増加の傾向を予測しておりましたが、今回はやや減少していくという予測になっております。こういったものを使って計算をしました。

それから自然体ケースで、次に自動車燃費対策の効果を反映しましたということと、それから最近の輸送効率の悪化傾向を考慮しましたということは、一番右のグラフですけれども、上にある実線のグラフが1人キロ当たりの排出原単位です。これはガソリン乗用車についてのものです。下の点線がトップランナー基準、グリーン税制を考慮して、燃費が向上していくであろうということを想定して、保有ベースで平均した理論燃費がどう変化していくかということを示したのですが、これは左側の軸が目盛りになっていますが、いわゆる1リットル当たり何キロ走るかというのではなくて、その逆数をとって、1キロ走るのにどれだけの燃料が必要かという量であらわしておりますので、これは値が小さいほうが効率がよいということを示しています。

これが2010年に向かって、これからだんだんよくなっていくであろうということです。上のほうの原単位はそれにつれて、1人キロ当たりの二酸化炭素の排出量というのは小さくはなっていくけれども、若干の効率の悪化というのがあるので、燃費ほどはよくなっていかないということを示しているわけです。

この量から各対策の削減見込み量を引くという作業をやるということでございます。

今度はもとの資料に戻っていただきまして、10ページで、各対策の削減見込み量をごのように見積もったかということが説明してありますが、まず2001年の評価を踏まえて、各対策ごとにこのぐらいの対策量は確実に行くであろうと思われる最小の削減量の見積もりと、それから効果が最大限に発揮したらどこまで行けるかという、最大の見積もりと2つ、値をつくりまして、その中のどこかに行くはずであるという考え方で計算をしてあります。

まず自動車の単体の対策でございますが、先ほど申し上げました低公害車、低燃費車の開発普及というところについては、既に自然体ケースの中に含まれておりますので、それによる削減量というのは、引き算の中には入ってこないという形になります。それから、クリーンエネルギー自動車の普及については、これはハイブリッド自動車でありますとか、あるいはCNGの自動車ですが、これまでは効果が顕在化していないという2001年度の評価でございましたので、最初の見積もりのほうはこれについては計上せず、最大の見積もりでは現大綱どおりの削減量としております。

それからアイドリングストップ装置付きの車両の普及というところも同様に2001年

度の評価ができませんでしたので、最小見積もりでは計上しておりません。

それから大型トラックのスピードリミッターと言われるものですが、これは装置の義務づけであるということですので、対策の効果は確実にあらわれようということで、最小見積もりのほうにも効果を計上しています。

それから貨物のモーダルシフトでございますが、こちら2001年度では、まだ効果が顕在化していないという評価でございました。ですので、これについてはトラックから既存の船舶へのシフトについてのみを最小のほうの見積もりに含ませてあります。この海運へのモーダルシフトはトラックから既存の船舶へのモーダルシフトということ、それからスーパーエコシップを導入するということで削減が行われるということと、それから船舶の積載効率が向上するという、およそその3つの効果を見ているわけでございますが、そのうちのトラックから既存の船舶へのシフトの分だけを最小の見積もりに計上してあります。

それから最大のほうではスーパーエコシップがきちんと普及して、その分も削減されるということで、今の大綱の考え方どおりに計算をしてあります。

それから鉄道へのシフトですが、こちらについても2001年度の評価では、まだ効果が顕在化していないということでした。これについては、山陽線の輸送量増強事業による効果のみを最小、確実なほうの量に計上しています。それともう一つはモーダルシフト実証実験で、既に始まっているものについては、こちらの最小のほうにも繰り入れてあります。それから最大のほうは今の大綱と同じように削減量を見込んであります。

それからトラック輸送の効率化、これはトラックの大型化、トレーラーの導入ですが、これは2001年度の評価で順調に進んでいるとのことでしたので、現大綱と同じの削減量を見込んであります。

それから国際貨物の陸上輸送距離の削減ですが、こちらは2001年度で、まだデータの集計が終わってなくて、評価ができていませんので、これも最小では全く計上せず、それから最大のほうでは現大綱どおりというふうに整理をしました。

それから公共交通機関の利用促進ですが、これも2001年の評価のときには、鉄道の新線の整備に伴う削減量のみが評価されましたので、こちらについては順調に進んでいるものと考えて、最小の見積もりにも計上してございますが、既存の鉄道あるいはバスへのシフトについては、まだ顕在化していないということですので、最小では計上せずに、最大のほうのみに現行どおりの考え方で、値を計上してあります。

それからそのほかの輸送機関、これは鉄道と航空機の機材の更新等に伴うものですが、こちら2001年度までの進捗が順調であったということで、最小見積もりにも現在の現大綱どおりの考え方での値を入れてあります。

10ページの一番上のところにも記しておきましたけれども、ここで見積もりました削減量といいますものは、2001年度の値を使って推計をした自然体ケースから、どれぐらいの削減量になるかということを経済計算したもので、今の大綱の基礎になっておりますB

AUからの削減量というのとは違いまして、今のBAUからのものというのは、2001年度までの効果が含まれているわけですが、それを差し引いたようなものが今回の試算結果ということになります。

それから算出に当たりましては、原単位等は新しいものに更新をしてありますので、順調に進んでいると、現大綱どおりで計算したというものについても、値についてはそういった意味で、今のものとは一致しておりません。

その結果でございますけれども、もう一度、このA4、横のほうの資料に戻っていただきますが、今度は2枚目でございます。運輸部門からの二酸化炭素排出量の見通しの暫定試算ということですが、このグラフの一番上のライン、自然体ケースと書いたもので、2010年の値が約2億7,500万トン、ここにはトップランナー基準等による自動車燃費の向上分が含まれております。

それから右の囲みの中に現大綱の対策による削減効果ということで、単体対策、これはクリーンエネルギー自動車の導入あるいはアイドリングストップ装置、トラックのスピードリミッター等ですが、これが80万トンから410万トン、それから交通流対策については今回、施策がそれぞれ順調に進んでいると考えまして、今のところまだ推計中ということではございますが、今回の試算に当たっては、2001年の自然体ケースからの削減量として560万トンというふうに仮定しております。

それからモーダルシフト・物流の効率化、それから公共交通機関の利用促進、鉄道・航空機、それぞれここに記したような削減量を推計しています。これを差し引いた値というのが、このハッチのかかったところが、現行の対策を講じていくことで実現が見込まれる見通しということですが、削減量を確実なものだけ最小で見積もった場合には、2億6,400万トン、それから最大限の効果があらわれた場合で、約2億5,500万トンという数字になりました。

現在の地球温暖化対策推進大綱では、運輸部門の排出量を2億5,000万トンにするということが目標として掲げられておりますので、最大で見積もった場合でも、あと500万トンの削減が必要だということになります。さらには、もし最小のケースをとりますと、まだ1,400万トン程度の削減が必要だということになります。

現行の対策の中では、これまで供給側にわりあい力点を置いた施策を講じてまいりましたが、今度は交通利用者を対象にしたような施策と連携をしながら進めていくということで、これからなるべく最大に近づけていくということが必要になりますし、さらには残りの500万トンを埋めるための新たな対策というのが必要になると考えているところでございます。

私からは以上です。

部会長　　どうもありがとうございます。どうぞ。

環境・海洋課企画官　引き続きまして、この中間取りまとめ案の第5章、見直しの視点でございますが、前回、第5回でこの見直しの視点について熱心にご審議をいただきま

して、ご意見をいただいたところでございます。今回は前回のご意見を踏まえ、一部修正を行っておりますので、簡単に修正点だけご説明させていただきたいと思っております。委員の先生方にはこちらの見え消しのバージョンもございまして、これもご参考にしていただきたいと思っております。

まず13ページでございますが、1、排出量見直し・定量的評価等の見直しの視点でございますけれども、この(2)「算定手法」の(交通量予測)の2つ目のポツでございますが、前回、1つ目のポツでマイクロ・シミュレーションなど、新たな手法などの検討といった点を提案させていただきましたが、これに関しまして、手法の選考に当たっては、なぜその交通量推計が採用されたか、また過去の傾向を説明できるような、過去のトレンドが説明できることが重要であるといったご意見をいただきました。この点を踏まえて、この交通量予測の2つ目のポツを追加させていただいております。

それから13ページの次の指標でございますが、14ページに参りますけれども、3つ目のパラグラフで、関係指標の達成のみでは、削減見込み量の達成の判断が困難と考えられる場合についてということでございますが、この場合には、当初の見込み量の推計に用いた前提となる考え方の実現性を高め、次を追加させていただいておりますが、対策効果の顕在化が図られるよう、例えば需要面の施策を強化するなど、当該対策に係る追加施策を検討するべきであるということ、要は先ほどの2010年の見直しのご説明にもございましたとおり、削減見込みというものは我々としては一定の指標を用いて、それが実現した場合の最大値ということで、見込み量を推計しておりますが、それはその指標の達成のみでは達成できない場合も多くございます。その場合にはそうした、例えば供給面の対策についてであれば、需要面の施策を強化するなどして、当該対策の効果の顕在化を図るといった点をここに追加させていただいております。

それから、14ページでございますが、2ポツの「対策・施策の見直しの視点」の(1)、基本的考え方 の後でございますが、運輸部門と申しますと、インフラの整備、例えば税制面でのシステムの構築など、政府の出番が多いのではないかとご意見をいただきました。その点を踏まえまして、ここで需給両面において、ハード・ソフト施策で政府に期待される役割は大きいという一文を追加させていただいております。

それから次の15ページでございますが、3つ目のパラグラフで、ここは全く新しく追加させていただいておりますが、基本的な考え方として、コストをどう考えるかというのが抜けているのではないかとご意見をいただきました。ここでまずコスト、それから負担ということを十分考慮する必要がある。また、その場合には経済的なコストのみならず、人々の意識や生活習慣に与える影響の度合いもあわせて考慮されることが重要であるといった点を追加いたしております。

それから、その次の「経済的インセンティブの付与」でございますが、こちらは前回、非常にご熱心にご意見をいただきまして、やはりこの対策の効果を実現していくためには、環境配慮に対する経済的インセンティブをどのように付与するかといった点が重要である

ということでしたので、この点、一文を追加させていただいております。

それから、その次の「総合的・長期的視点など」ということですが、まず2010年は一つの通過点ではないかと。より長期の展望を持った対策・施策も必要であるという点、それから括弧の3つ目のポツでございますが、国民の理解を求めるとしても、シンボリックな対策・施策が必要である。さらには、対策・施策がもたらす環境以外の要素への影響、副次的な効果についても考慮すべきであるといった点、前回、ご意見をたくさんいただきました点を追加して、基本的な考え方に盛り込ませていただいております。

それから施策についてでございますが、この(2)以降は、こちらの事務局、それから各それぞれの原局のほうと意見交換を行った結果を反映させていただいております。例えば16ページ、自動車交通対策の見直しの視点では、4つ目のポツでございますが、環境負荷の低い走行形態(エコドライブ)を促進するためということで、アイドリングストップの実施、デジタル式運行記録計と燃費改善支援機器の活用その他の取り組みということで、若干、具体化を図らせていただいております。

それから17ページでございますが、ここは物流面における対策の見直しの視点といたしまして、1つ目のポツで、スーパーエコシップについての記述をしておりましたが、この点につきましても、現在、これから行われますスーパーエコシップの実証試験と合わせ、新技術を用いた経済的な船舶の共有建造制度を活用した普及促進策と、新たな支援策を検討することが必要ということで、この点は共有建造制度の活用という点も視野に入れていきたいと考えております。

それから3つ目のポツでございますが、2つ目に需要面でのモーダルシフトの要因分析を徹底して行う必要があるとした上で、例えばアウトソーシングやモーダルシフトは市場における荷主の選択によるといった点でございますが、ここに若干変更いたしました。インセンティブの付与など、効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた新たな支援の枠組みを検討することが必要であるという点で、現在、原局で、この物流に関する仕組みの検討をしているところでございます。

それから今度は旅客の部分でございますが、18ページの中段以降、「見直しの視点」でございます。ここでは前回TDM等の本格的な実施を促進するための対策・施策ということを掲げさせていただいておりましたが、委員のご意見もございましたLRTの導入といった点を第1に記述させていただいております。

それから2つ目のポツでございますが、ここでも自動車に過度に依存しない交通体系の実現を目指しということを追加して、この対策の目的を明確にしております。

それからその次のポツでは、既存の鉄道施設の有効活用による機能の高度化、また乗り継ぎ利便性の向上といった点につきましては、委員の方からも鉄道と他の鉄道やバス、マイカーを1つのシステムとしてとらえる必要があるのではないかとといったご指摘がございました。この点も踏まえて、修正をさせていただいております。

それから19ページ以降は連携対策・施策という切り口で、各単体の対策から連携施策

の切り口で記述しているところでございますが、例えば産業界の連携につきましては、経済団体との連携も一つ考えられるが、一方で、先進的な企業との取り組みをさらに強化する必要もあるのではないかといったご指摘をいただきました。その点を踏まえて、検討の視点の1つ目のボツ等を修正しております。

それから、そうした経済団体の取り組みなり、自主的な取り組みについては、評価・分析の透明性を確保する必要があるというご指摘をいただきました。この点につきましても、20ページになりますけれども、2つ目のパラグラフの「さらに」以降のところ、下から2つ目のところで、評価・分析の透明性の確保に最大限留意しながら、企業の環境負荷低減への取り組みを促進することが必要といった点で、反映させていただいております。

それから前回は、この見直しの視点に合わせまして、NPOそれから環境教育につきまして、岡島先生のご協力を得ながら、議論を進めさせていただきましたが、その際にいただきましたご意見、例えばNPOとの連携でございますが、検討の視点の22ページ、最後のページでございますが、例えば2007年度以降、リタイアを迎えられる団塊の世代の方々の知見、豊富な経験の活用といった点をご指摘いただきました。この点について、NPOと連携することで、例えばシルバー人材の知見・経験の活用を図ることも重要であるといった点を追加いたしております。

また環境教育の点では、国民に理解しやすいミクロレベルでの情報提供をすることが効果的ではないかというご指摘をいただきましたので、その点についても追加いたしております。

以上が、前回のご意見を踏まえまして修正をさせていただいたことでございます。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、これで中間取りまとめの案についてのご説明は終えたわけでございますが、これまでどおりの慣例に従いまして、資料を一通り説明していただいた上で、まとめて議論をいたしたいと考えております。

本日は東京都の環境局都市地球環境部の百合部長にいらっやっただいておりますので、続きまして、百合部長から東京都における温暖化対策についてご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

東京都都市地球環境部長 東京都の都市地球環境部長の百合でございます。

私から資料3のメモに基づきまして、東京都における温暖化対策の取り組み状況、それからこれまで予算要望等を通じて、東京都から国の各省庁さんへ意見要望してきた事項について、簡単にご説明をしたいと思います。

まず、東京都における温暖化対策の取り組み状況でございますけれども、東京におきましては地球温暖化に加えまして、身近な問題として、ヒートアイランド現象の問題を抱えていることから、私どもは2つの温暖化という位置づけで、独自の温暖化対策を率先して進めてまいったところでございます。

東京都のその取り組み状況でございますけれども、表にございますように、2002年

1月に東京都環境基本計画におきまして、温暖化対策について、2010年度における東京の温室効果ガス排出量を90年度比で6%削減というような目標を掲げたところでございます。また、同年11月には「都市と地球の温暖化阻止に関する基本方針」という形で、方針を発表いたしまして、環境配慮が内在化された新たな社会システムを構築するというような3つの基本理念を明らかにしますとともに、産業・業務・家庭・運輸部門の対策に都の率先行動を加えました。都の温暖化対策の方針について、全体像をお示しし、6つの挑戦を掲げて、その実現を図ってきているところでございます。

中で運輸部門対策といたしましては、2000年の2月に策定をいたしました、TDM東京行動プランにおきまして、都民と行政がともに取り組む施策として、特に重要と考えられます9つの施策を重点施策として位置づけて、推進を図ってきているところでございます。

さらに2003年ですけれども、6月には、有明水素ステーションを設置しますとともに、8月には全国初の燃料電池バスによります路線運行を都営バスで開始をいたしましたところでございます。

また、ヒートアイランド対策につきましても、2003年3月にヒートアイランド対策取組方針を策定いたしまして、まちづくりと一体となったヒートアイランド対策を推進しているところでございます。

この中で、運輸部門関係といたしましては、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づく制度が幾つかございますので、若干、口頭でご説明をさせていただきますが、1点は低公害車の導入制度、これは2001年の4月から施行しておりますけれども、200台以上の自動車を使用します事業者の方に一定割合の低公害車を導入することを求めています。

また、2点目といたしましては、自動車環境管理計画書制度、これも2001年4月から施行しておりますけれども、30台以上の自動車を使用しております事業者の方に、自発的な環境配慮行動を記載しております計画書の提出を求めることも実施しております。

また自動車販売者によります環境情報の説明制度といたしまして、これも2001年4月施行になっておりますけれども、自動車販売者に対して、新車を購入する方に対して、排出ガス量等の環境情報を記載した書面を交付し、説明することを求めるという制度を実施しております。

これがいわゆる運輸関係の条例上、施行している制度でございますけれども、それ以外に地球温暖化対策計画書制度という形で、これは2002年の4月から施行しているところでございますけれども、エネルギー使用が大きな事業者を対象にいたしまして、地球温暖化対策計画書という形で、エネルギー使用の計画についての提出と公表を義務づけることによりまして、事業活動における温暖化対策の自主的取り組みを計画的に実施することを求めています。

また同年の6月に施行しております建築物環境計画書制度におきましては、大規模な新築物の新築・増築等におきまして、建築物環境計画書の提出を義務づけ、都が公表することによりまして、環境に配慮した質の高い建築物が評価される市場の形成ですとか、新たな技術開発を促進するという目的を持った制度として実施をしております。

こういった制度を実施してきた中で、地球温暖化対策計画書制度では事業者の方々の計画書を集計したところ、これは2002年度分ですけれども、大規模事業者の今後の3年間の削減目標が平均約2%という低い数字にとどまるということが明らかになりまして、この要因といたしましては、事業者の目標設定が全くの任意であったためと考えられ、そこで事業者がより高い水準の排出削減に取り組んでいただけるよう、さらに制度の充実・強化を図ることとしたところでございます。

そういった視点から、東京都環境審議会に2002年の12月に実効性のある温暖化対策ということで、3点につきまして諮問をいたしました。その報告が中間のまとめという形で、本年2月23日に提出をされております。

最終答申は近々、5月にいただく予定になっておりますけれども、ここで提示をされております3つの制度について、若干、簡単にご案内をしたいと思います。

まず第1番目が「大規模事業所におけるCO₂の削減対策」でございますけれども、東京におきましては、業務部門からのCO₂排出量が非常に高いという、さらに伸びも大きいという地域特性もあることから、オフィス等の業務部門を中心とした対策を強化するものでございます。

また、既存の大規模な工場・事業所等のCO₂排出削減をより高い水準で推進をするということで、今回の提案のポイントは現行、実施をしましりました地球温暖化対策計画書制度の枠組みを生かしながら、現行では事業者による任意でやった目標設定を都が作成をいたしますガイドラインに基づきまして、削減目標を設定するとともに、企業がより高い削減目標を目指すことができるように、指導・助言する仕組みとしております。

また事業者の計画策定の内容ですとか、取り組み評価については、これを事業者自身も公表するとともに、東京都も公表をし、特にすぐれたものについては表彰するなど、企業が社会的に評価される仕組みを検討していくということとしております。

現在ある省エネ法との違いにつきましては、この表にあるとおりでございますけれども、国の省エネ法ではエネルギー原単位について、年平均1%の削減を求めているところでございますけれども、今回のまとめでは、温暖化対策にはCO₂の総量削減を求めるという視点から、CO₂排出量の総量削減率で目標を定めるというご提言になっております。

また省エネ法では省エネルギー計画書の公表義務という形はございませんけれども、今回の提言では、計画策定の内容及び取り組みの結果については、公表を義務化するという提言になっております。

次、2番目の新築建築物等の環境配慮設計の推進でございますけれども、東京では高度経済成長前後に建設されました建築物が、今後大量に更新期を迎えるという時期を迎えま

すので、この期を逃さずに、省エネルギー性能をはじめとします新築建築物の環境性能を向上させていくという問題意識に立った制度でございます。建築物は一たん建設されると長期間使用されることを踏まえて、新築建築物の環境配慮設計を一層進めるとともに、環境に配慮した質の高い建築物が評価される市場形成を促すということを目的にしております。

具体的には省エネ性能ですとか、ヒートアイランド対策の評価基準の項目を強化しますとともに、マンションの販売時に建築主ですとか、販売者による環境性能の表示・説明の制度を新たに導入することが骨子となっております。

国の省エネ法との違いについては、この基本にあるとおり、2点ございまして、1つは省エネ法には計画書の公表義務はないのですが、前段の都の場合は、公表・評価が義務化をされております。また、もう1点は省エネ法では、住宅は省エネルギー計画書提出の対象から外れておりますけれども、私どもの今回の提言では建築物の環境計画書の制度を実施したところ、約6割がマンションとなっておりますので、これは住宅対策としては有効な形になろうと思っております。

最後にCO₂の削減に向けましたラベリング制度の創設でございますけれども、これは家電製品の購入時に消費者の温暖化に対する問題意識を喚起し、省エネ型の製品を選ぶことで、都民が継続的に温暖化対策に取り組めるようにすることをねらいとしております。

制度の内容といたしましては、販売者が店頭の家電品本体に省エネ性能の水準や年間の消費電力量、また電気料金、ノンフロン等が一目でわかる省エネラベルを表示するということでございます。

国の対策におきましては、制度の対象は製造者ということですが、今回の提言では購入者に身近な販売者が対象となっております。また省エネ性能の水準、年間消費電力量に加えまして、国の制度にはない電気料金ですとか、ノンフロンについての情報を提供するというようにしております。以上、3点が今回の中間のまとめの骨子でございます。

最後に3ページでございますけれども、これまで都が国の省庁に意見・要望を出してきたことを事項別に簡単にまとめたものになっております。

まず第1点目は実効性のある温室効果ガスの削減対策でございますけれども、今なお、増加基調にある温室効果ガスの総排出量を早急に減少基調に転換というために、温暖化対策税とその税収を原資としました助成措置ですとか、ないしは排出権取引等を活用した経済的手法など、具体的な手段を明示する必要がある。実効性ある対策を早急を実施することが必要であるということをもまず第1点として述べております。

それから第2点目は運輸部門における対策の推進でございますけれども、自動車の省エネ対策を推進するために、ガソリン乗用自動車に係る燃費基準につきましては、ほとんどが2005年度に目標を達成するという見込みになっている状況から、現行の燃費基準を強化した次期燃費基準を早期に設定することが必要である。

さらには欧米で既に実証されているところの平均燃費規制の導入を行うことも必要では

ないか。また車両総重量2.5トン以下の貨物自動車につきましては、燃費基準の強化、車両総重量2.5トン超の大型車については、燃費基準の創設ということも必要ではないか。さらに燃費性能のよりすぐれた自動車の購入促進のためには、重量ランクにかかわらず、燃費の相对比较ができるように、燃費数値の表示はきめ細かな段階評価基準を設けたラベリング制度の充実強化をすることが必要であると述べております。

3点目が再生可能エネルギー関係でございますが、再生可能エネルギーの導入につきましては、RPS法において長期導入目標を設定するとともに、2010年度までの目標を大幅に引き上げることが必要ではないか。また、風力発電をはじめとします発電施設の建設や再生可能エネルギー導入事業に対する補助につきましても、補助事業の適用基準の緩和ですとか、補助率の引き上げが必要であると述べています。

さらに再生可能エネルギー及び燃料電池等のさらなる普及拡大のためには、エネルギー効率の向上やコストの低減化に向けた技術開発を促進するほか、新技術の実用化に向けた研究開発を進めることが必要であると述べています。

最後に家庭部門でございますけれども、ここにありますように、プラズマですとか、液晶、最近、著しく普及をしている、こういった省エネ基準がまだ設けられていない機器につきましても、省エネ基準の設定が必要であるという形で、その他、家庭部門における対策を若干述べさせていただきます。

以上、雑駁ですけれども、資料3の説明とさせていただきます。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様方からのご意見をいただきたいところです。いかがでございますでしょうか。

委員 さまざまな提案をさせていただきまして、かなりというか、ほとんど取り入れていただいております、実行がなされることを期待したいところであります。

例えば、環境教育について言いますと、たしかこれは日本の提唱だったと思うんですが、来年から、国連の環境教育10年計画が始まると思いますので、そういったものとのタイプアップとかを期待しています。それから、多分これは科学的には全くだれも証明できない問題なんです、最近我々NGOの中では、大変話題を呼んでいる文章がございまして、アメリカのペンタゴンが出した「ペンタゴンレポート」です。2010年以降、北半球で急速な寒冷化が起きた場合のナショナルセキュリティーを考えるとというようなことで、いろいろシナリオを書いておりまして、去年の10月に出たんですが、『ガーディアン』というイギリスの新聞がスクープしたのか、ペンタゴンがリークしたのか、いろいろ憶測を呼んでおります。言いたいのは、今まで科学的に証明されないとか、いろいろなことを言われてきておりましたけれども、やっぱりエネルギー危機ということが2010年以降あり得る場合に備えて、どういう交通体系をつくっていくかという観点で、今、書かれているようなことは、何が何でも実施していかなければいけないことではないかなと思っておりますということで、意見とさせていただきます。

部会長 急速な寒冷化ということですか。

委員 別に科学的に私は正しいなんて言っているわけじゃなくて、ナショナルセキュリティーでアメリカがそういうシナリオを書いているということがポイントでありまして、とにかく寒冷化を予想したナショナルセキュリティーを考えています。

なぜ寒冷化が起きるかの理由は、海流がとまるということを理由にしているようです。

部会長 寒冷化に伴い、エネルギー消費が増えるということですね。

委員 いや、そうじゃなくて、食料と水の不足と、それに伴う戦争その他で、エネルギーへのアクセスが極めて困難になるということで、エネルギー問題というシナリオで、それでナショナルセキュリティーを考えています。多分、科学的にはだれも証明できない問題だと思います。

部会長 どうも貴重な意見をありがとうございました。ほかにいかがでございますでしょうか。

委員 いろいろ皆さんからのご指摘を盛り込んでいただいて、よくまとめていただいていると思いますが、1つ、どこかで記述しておいていただきたいのは、こういう排出量の推計の方法ですか、根拠といったものをなるべく透明性をもって明示する必要があると思います。産業界から出てくる数字とか、あるいは他省庁からの数字といったものにずれがありますとまずいと思いますので、ぜひその辺の調整なり根拠の明示ということをお願いしたいと思います。

それから軽油の消費量が最近、数年落ちておりまして、これは先ほどのご説明のような理由だと思いますけれども、実は全体の交通量といえますか、輸送量の増加の懸念がまたここに来て出てくるのではないかなと思います。すなわち、景気の低迷で、わりと経済の活動が低下していたわけですが、今後また景気が回復してまいりますと、絶対量が増えてしまうということがありまして、やはりそういう輸送部門でのCO₂の増加が懸念されますので、ぜひその辺をしっかりと注目していただきたいと思います。

それからハード面の対策というのは、先ほどのご説明にもありますように、非常に定量的に予測できる面があるんですが、その他大勢の利用面でのいろいろな項目が並んでおりますけれども、それはやはり数字としては、現在のところはなかなか積み上げが効かない面がございますけれども、決してあきらめないで、メニューとしてはぜひ残しておいていただいて、そういう定量性を高めるための努力が必要なんだというトーンをぜひ強調していただきたいと思います。これは、今後2010年を超えた次期に、そういったソフト面の取り組みというのはより重要になると思いますので、ぜひその辺をしっかりと明記していただきたいと思います。

それからもう一つは、これは東京都さんにもよく申し上げることなんですけれども、このCO₂の対策の中には、大気環境の改善にもつながる、非常に二重の効果を持つものもございます。例えば先ほどの公共交通機関の利用とか、そういったようなことが挙げられると思いますので、その辺もどこかでちょっと付記しておいていただくと、非常に結構か

と思います。

ちょっとたくさん申し上げて恐縮ですが、もう一つ、いろいろな情報通信機器による車あるいは貨物の利用の効率化とか、環境面での改善というのがあると思いますし、ここでITSという言葉があまり明示されていないんですけれども、やはりITSによる今後の環境改善効果といいますか、そういったものを定量性がないというのは、今の現状ではありますけれども、長期的に見て、どれくらい改善するかという推計なり、より定量性のある数字を出していく必要があると思いますので、ぜひその辺もお願いしたいと思います。

それからもう一つは、後藤さんともご一緒した取り組みなんですけれども、東京都さんとも関係すると思いますけれども、グリーン経営を自主的なそういう運輸業者の取り組みに対して、一定の評価を与えるという制度なんですけれども、これをぜひ進めていただいて、実際の効果を把握するようなことをしていただきたいと思います。これは大気環境面とそういうCO2の削減の両方に資する取り組みだと思しますので、ぜひその辺もどこかに明記していただければと思います。

以上です。

部会長 大聖先生、ちょっとお伺いしたいんですけれども、この資料の2-2というのがございますね。これの1ページ目に貨物の輸送需要というのが出ておりますね。90年といいますと、景気の絶頂期だったと思うんですが、それ以来の動きというのを見ますと、何かアップダウンがありつつ、しかし趨勢的には増えていると。人キロの旅客のほうもほぼ一定の直線で伸びていると。これはどうお考えでしょうか。今、景気が回復すれば輸送量が増えるという。

委員 今回の推計の中で、輸送効率の改善とか、車の大型化とか、合理化が進んでいるということ盛り込んでおられるわけですね。そうなんですけれども、それを超えて、やはり2000年前後から特に貨物のほうが少し減ってきているわけなんですけれども、これがまた全体量として増えてくる可能性は十分あるんじゃないかなと思うんです。

部会長 2000年以降の減少トレンドですか。

委員 そうです。これがまた上向きになるおそれがあるなと思うんです。過去のCO2の増加を見ましても、やはり景気とリンクしている面がかなりあるんじゃないかなと思います。

部会長 ほかに何かご意見がございませんでしょうか。

委員 何点が気がついたところと、質問をさせていただきたいところを申し上げたいと思います。

きょうの5章で見直しの視点、これはこうあるべきだという存念の議論ですから、具体的に書けないところもあるというのはよくわかります。前回のバージョンに比べますと、今回直していただいたところは、かなり具体的になっているなという感じはありますけれども、その中で、今後取り組むべきものとして、現在も既にあるものをより一層強化していくという問題と、それから施策そのものを今後模索していかなければいけない。これが

両方入っていて、その差が必ずしも明確に読み取れるような順序になっていないんじゃないかという感じがいたします。

私は中間取りまとめですから、今回の版はこれで結構だと思いますけれども、最終取りまとめに移る段階では、効果をより具体的に期待するためには既に着手済みで、それを強化していくもの、それからさらに今後着手していかなければならないものと、そのようにしたほうがよろしいんじゃないか。これは感想でございます。

それから今後、この中間取りまとめの概要版をつくる、それはわかりませんが、あるいはプレス発表されるような場合に、BAUがこれまでのとは違っておりますので、そこは誤解を招かないような形で発表していただきたいと、そんな感じがしております。

2点お聞きしたいのは、きょうのご説明の中で、34ページのトラック1台当たりの貨物輸送量が90年に比べると、特に営業用でぐっと下がっているという数字なんですけれども、これは過積み規制の影響があるのかなのか、もしわかれば、そこを教えてくださいということ。

さらに、先ほど部会長が話題にされておりました資料2-2の貨物の輸送需要、2000年以降が下がるという見通しなんですけれども、これは輸送需要の対GDP弾性値みたいなものをベースにしているのか、していないのか、そこを教えてくださいと思います。

以上でございます。

部会長 幾つか質問が出たようですので、事務局からお願いします。

環境・海洋課企画官 今、わかる範囲内でお答えしますが、過積みの規制についての効果がここにどのようにあらわれているかということについては、ちょっと今、知見がございません。

それから貨物の需要予測ですけれども、今回は今までにつくられた、国土交通省のほかの施策等々にも使われているような予測の中で一番新しいものを使ったということで、この値を使っております。

それから、これとは別の予測になりますが、貨物の輸送量については、確かに経済成長がどのくらいかということに依存している部分がございますので、経済成長率が1.8%から2.2%というような幅を持った計算をした結果で、貨物の輸送量が数%から5%程度変わるというような結果がございますので、もちろん経済成長率がどうなるかということには、排出量そのものも大きく依存するということは間違いないところだと思います。

それから今、ご指摘いただきましたBAUと自然体の違いということですが、これは大きなところはこれまでにトップランナー基準を導入して、その結果、効果が確実にあらわれるであろうという自動車の燃費対策の効果を入れ込んだということが多いわけですが、これはもちろん自動車メーカーの努力というのは、今、まだ続けて、これから基準を達成していくということですので、決して過去のものというようなところではないわけですが、確実にであろうということで、今回入れ込んであります。

先ほどご説明しませんでしたけれども、ちなみにトップランナー基準による削減量というのはどの程度かということを試算してみると、例えば今の大綱の中の考え方に沿って、1995年からの燃費の向上分でどれぐらいになるかということを経算してやりますと、この結果というのは、第2回でしたか、自動車工業会さんから、今の大綱では1,650万トン程度の削減量のところを超過達成して、およそ1,800万トン程度の削減見込み量があるのではないかとプレゼンテーションがございましたが、私どもの試算でもそれとほぼ変わらない程度の削減量になるという試算結果がございます。ですので、運輸部門の中では一番効果の大きい対策であるというところは依然として変わらないという状況でございます。

以上です。

部会長 どうもありがとうございました。ほかに何かご意見はございませんでしょうか。

委員 今回の中間のまとめの案につきましては、かなり前回での意見なども反映されていまして、確かに非常によく書けていると評価したいと思います。

ちょっと確認だけなんですけど、温暖化対策の見直しの視点の、手元の見え消しのほうの2ページあたりなんですけど、対策・施策の見直しの視点で、対策・施策の連携というところなんですけど、需給両面の対策・施策の連携ということをわざわざここに挙げていただいて、これを記入してあるということは非常によかったと思っておりますが、この需給両面というところで、例えば後のほうでLRT導入ということが出てまいりますけど、そのときにいわゆる需要のシフトといいますか、自家用車などからのシフトの策を講じないままに、LRTを導入した場合、あるいは需要のシフトをした場合であったとしても、LRTを導入したことにより、渋滞などが発生して、それによって環境の影響が出るということについては、どこかで考えられているのかということを確認したいです。非常に細かいことなんですけど、連携ということで、需給両面において、そういう対策が必要だということの裏で、そういうようなことも考えていらっしゃるのかということを確認したいのがまず1点。

それから東京都のほうにちょっと教えていただきたいというか、後ろのほうに国に対する要望というのが一応出ているんですけども、その前に環境審議会での中間のまとめで(1)(2)(3)とかいうことを書いてございますが、例えばこのあたりで、国との施策との関連で、東京都として、何か国がこういうふうにやってくれたりというようなことは特になんではないでしょうか。ちょっとここに書いてあることと、後ろの国に要望するという意見というところと、必ずしも合っていないような感じがするんですけど、(1)(2)(3)あたりで何かあれば、教えていただきたいと思っております。

以上です。

部会長 それでは先に事務局からお答え願います。

環境・海洋課企画官 LRTについてでございますが、ここの見直しの視点では、そ

もそもはTDM等の本格的な実施を促進するためということで、おっしゃられました渋滞という点については、逆にTDMというのはまさしく交通需要管理ということで、渋滞対策としてどうするかというところに起因した面が強いと考えておりますので、その点は十分に考慮すべきと思っております。

具体的にはLRTの導入に関する、例えば交通規制の問題等についても、その後のところで例えば自動車に過度に依存しない交通体系の実現とか、自転車・公共交通機関が機能する都市づくりといったところで、当然、考慮すべきものとして念頭に置いて記述しているつもりでございます。

部会長　それでは部長、お願いいたします。

東京都都市地球環境部長　まず1点目のレジュメでいいますと、2の中間のまとめと、3の意見の整合性のお話ですけれども、2の中間のまとめは諮問事項はある程度限定をされていまして、ここに3点ございますけれども、いわゆる大規模事業所のCO2の削減策、それから新たな新築建築物の環境配慮制度、それから端的に言ってしまうと、家電製品に対するラベリング制度と、この3点に絞った諮問をしておりますので、そういう中身になっています。ただ、3のほうの国の要望につきましては、これ以外でも、これまでいわゆる温暖化対策関係で、国の各省庁さんをお願いしてきた事項をピックアップして並べているということで、必ずしも全部整合するという話ではございません。

ただ、国の要望・意見の3ページの4番のところの家庭部門のお話ですけれども、これは中間まとめの諮問事項の3番とリンクしておりますので、ここでも言っておりますけれども、今、省エネ基準が設定されていない。けれども、テレビでいいますと、液晶・プラズマの販売台数が増えているという中で、一定の省エネ基準がないと、なかなか自治体としてみずから省エネ基準をつくるということも大変なことです。そういった基準をつくっていただきたいということは、4の話と中間のまとめの話と一致をしていると言えば、一致をしている話です。

あと中間のまとめの1、2について、それぞれ私ども環境審議会の中では、いろいろな議論があったことは事実でございますけれども、例えば、1つは財政措置といいますが、省エネ努力をしようとしている事業者に対して、一定の財政措置、補助という形で大いにやるべきじゃないかということをご意見としてある。これは国に限らず、都がやるべき、国もやるべきというお話で、審議会の中では議論があったところです。

総じて、国との関係でいいますと、やはり実際に削減努力をされる事業者等に対する何らかのインセンティブとしての財政援助が何かできないのかというご意見が強くありました。

部会長　よろしゅうございますか。

ここの東京都の国に対する要望の中で、2ポツのところに、運輸部門における対策の推進ということで、燃費基準をもっと強化すべきであるという趣旨のご意見がありました。それについて、事務局のほうはいかがでございますでしょうか。

自動車交通局環境課長 自動車交通局でございますけれども、その点につきましては、今回の中間取りまとめの中にも、16ページでございますけれども、今後の見直しの視点というのを書かせていただいております。ご案内のとおり、トップランナー基準、特に乗用車関係については2010年の基準というのがあるわけでございますが、これは東京都からの指摘もあるように、大体2005年度から2006年度にかけて、各自動車メーカーがこれまでご努力されていまして、大体達成するような見込みであるということをお伺っております。

そのために、今後どういうふうにしていくのかということで、基本的には2010年以降の新たな規制、これは乗用車でございますけれども、そのほかの貨物車も含めて、新たな規制の検討を行う必要があるだろうと考えてございます。

また車両総重量2.5トンの大型車についての燃費基準の創設という点についてでございますけれども、特にこの中間取りまとめにはこれについて触れておりませんが、現在の温暖化大綱の中にも、この大型車についての燃費基準の創設について、その方向性が出されておりますので、現在、関係の省庁と連絡をとりながら、早急にこの燃費基準を創設しようということで、現在検討しているところでございます。

以上でございます。

部会長 どうもありがとうございました。ほかに委員の皆様。

委員 政府に対する期待が大きいと言及されている点、あるいは経済的なインセンティブについて触れておられる点、さらには2010年というのは1つの通過点であるという表現になっている点、今までの議論を踏まえて盛り込んでもらって、大変評価できるのではないかと思います。

ただ、経済的なインセンティブという表現は一般の人が読んで、ちょっとわかりにくいのではないかと思います。その後すぐに、グリーン調達という話が出ておりますので、経済的インセンティブというのは、すなわちグリーン調達のことかという意識を持たれる方も多いのではないかと思います。一番大きいのは税制ではないかと思うわけですが、税制という点を書くのかどうかという点は、大変センシティブな問題でありまして、難しい点が多いということは十分わかるわけでありまして、これを具体的にどう表現するかというのは、これからのこの部会での大きな議論になろうかと思いますので、その辺、どうするのかというのは、これからの議論として、大変注目すべきではないかと思います。

それからもう一つ、アイドリングストップについてはいろいろな表現が使われているわけですが、素人考えで、例えば渋滞情報なんていうのは、もうちょっと小まめに適用されてもいいのではないかと思います。カーナビゲーションシステムは、世界で日本が一番進んでおりますし、それから性能もよくなっているわけでありまして、これをもうちょっとシステムとして活用する方向があってもいいのではないかと思います。

それから政府に期待される役割の中で、例えば違反駐車というのがもう一つ大きな塊としてあるのではないかと思います。せっかく貴重な道路のインフラが違反駐車によって、

十分機能していないという、大変残念なところでありまして、警察庁などとの連携によって、恒常化している駐車違反をもうちょっと解消して、スムーズな交通量を確保するというのは、これからの大きな課題ではないかという気がいたします。

それから東京都にお伺いしたいのですけれども、かつてロードプライシングを導入するという形で意思表示をされて、私なども大変注目しているわけでありましてけれども、最近、あまりロードプライシングの具体化について公表されていないわけでありまして。この点については、これからどんな形で取り組んでいかれるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

以上でございます。

部会長　それでは事務局に、特にインセンティブという言葉、これは誘因という日本語のほうがわかりいいんでしょうか。

委員　じゃ、具体的に何を指すのかという点がもう一つ一般の人にわかりにくい面があるんじゃないかと思います。

部会長　そうですね。事務局、そのあたりの何かお考えがございますか。

環境・海洋課企画官　前回、多数のご意見をいただいたものですから、ここで、まずは経済的インセンティブということをも明記したんですが、ちょっと舌足らずで、その次にその具体論としてグリーン化メカニズム、さらにはグリーン購入のような記述になっていますので、経済的インセンティブ、イコールグリーン購入のみかというご議論があるかもしれません。その点については、ちょっと検討させていただきまして、ここで前回ご議論いただきましたのは、単に対策の効果の計測において、例えばこれは交通部門ではございませんが、シャワーを何分減らせばこうなるというものではなくて、どうやってシャワーを減らすように持っていくか、その誘因というか、人の行動を変更させるための原因となるようなものということでご意見をいただいていると思いますが、若干その点について、ここはもう少し詳しく記述をいたしたいと考えます。

部会長　それでは部長、お願いします。

東京都都市地球環境部長　ローブラの話ですけれども、確かにローブラにつきましては、東京都として検討会を設けて、検討してきております。一応報告という形でまとめがあったのが、平成13年の夏ですけれども、そこでは一定の具体的な内容についての報告を受けております。例えば、対象区域が4案ほどあって、例えばその案の1つは、環状2号隅田川区域であるとか、ないしは山手線隅田川区域であるとかいった形で対象区域をどうするかということについて、まず4案の具体的な提案がございます。

それから対象車種についても、これは全車種が対象だろうというような話ですとか、また課金の時期は平日の例えば午前7時から午後7時までといった、かなり具体的な形のご提案をいただいています。これを踏まえまして、東京都としても今、いろいろ検討をしているところですが、ただ、確かに例えばロンドンなんかでやっている状況と東京都の都市状況はかなり違いがあります。例えば迂回交通の受け皿が必要になってくるのかなと。そ

の場合に、環状道路の整備は不可欠ということになってくるんですけれども、その整備状況の問題ですとか、また、自動車の台数、これはかなり膨大な量に上がっています。これが不公平にならないよう、公平に、確実に課金をしていかなければいけないと、そのシステムをどうするかとか、それ以外にもさまざまな形でちょっと検討すべき課題が非常に多いということで、今、それを一つ一つ検討・検証を重ねているという状況でして、できればなるべく早目にとすることは考えておりますけれども、今のところ、ロンドンですとか、そういった都市の状況ですとかも踏まえて、そういった形についての検討を重ねているという状況です。

委員 導入時期については、具体的な目標というのはお持ちなんですか。

東京都都市地球環境部長 実施の時期ですか。また、その時期をいつというところまでは検討が進んでいないという状況です。

委員 ありがとうございます。

自動車交通局企画室長 カーナビとかITSのご指摘がありましたので、すみません、先ほど大聖先生からもITSの関係でご指摘がございましたが、政府全体としてもITSの関係は当然ETCの話やそのほか、VICS、あるいはカーナビといったもの、それからASVという安全自動車といった関係で、平成8年ぐらいから政府全体で取り組んでおりますが、その中で1つの柱に公共交通の情報化というものも含まれております。

現在、世界の流れとしても、ITSを今までは利便とか安全とか、そういうものが中心でしたが、さらに環境の視点からも見ていこうということはございまして、この中間取りまとめの視点の中にも、18ページなどの環境負荷の小さい交通体系ということで、ITSの中のそういう総称の中で、例えば現状のところにも書いております。一番上の1つ目のポツでございしますが、公共車両優先システムだとか、あるいはICカードも広い意味でそういったことになってくるものでございます。さらに携帯端末を活用した情報提供システムといったものも、さらにこれからも引き続き、取り組んでいかなければいけないと。そういう意味で、ITSという言葉はどういうふうに含めながら書いていくかというのは、また事務局とも相談したいと思っております。ご指摘の視点は大事な点だと思っております。

部会長 どうもありがとうございました。それではほかに。まず井口さん。

委員 大変よくまとまったと考えます。

ただ1つ、ちょっと水をかけることになるのかもしれませんが、今の情報化の問題なんですけど、5年ぐらい前でしたか、その当事、運輸省のころ、今後10年先までの運輸技術のいろいろな計画を立てていたと思うんですけど、そのときは情報化というのが中心テーマだったと思います。私が委員長を務めました。情報化というのは二面性がありまして、効率を上げるという意味ではCO2削減に効くんなんですけど、便利になるということは需要を増やすんです。

ITSに関しては、今、ITS Japanという普及を図る団体がありますけれども、それ

が10年ぐらい前にできまして、そのころはV I R T I Sという名前と呼んでいたんですが、私は理事長を務めました。そのときにアメリカでもいろいろな議論があって、I T S 反対という議論が結構大きかったんです。なぜかという、自動車が今よりもっと便利に使われるようになるから、自動車交通を増やすことになって、環境問題、安全問題にマイナスになるという主張だったんです。結構、説得力があったんですね。

だから、情報化というのは二面性があって、このC O 2 対策としてもよい面と逆の面もあるんで、その逆の面をわざわざここに含めることはないよという意見もあるかもしれませんが、やっぱりこれだけの有識者がお集まりの中での結論ですので、その辺のことは決して忘れてはなりませんというようなところはちょっと書いておいたほうがいいのではないかと気がいたします。

部会長 確かにE コマースなんかでも両面がありますね。果たしてトータルのエネルギー消費と申しますか、C O 2 の排出量を増やすのかどうなのかという、私は両面が、差し引きするとどうかということとはなかなかわかりかねる面があると思います。

後藤さん、どうぞ。

委員 本来違うかもしれませんが、東京都の方がおられますので、お願いでございます。東京都が2002年に基本計画を出されたときに、その前の年だったと思うんですが、中間取りまとめがあって、意見を出してくれと言われましたので、意見を出したんですが、そのときに、実は中間取りまとめにはヒートアイランドの「ヒ」の字もなかったんですね。ヒートアイランド対策を入れなくちゃしょうがないんじゃないですかという言い方をした記憶がございます。

そのときに、今回のこちらの報告書にもあったように、その副次効果、つまり1つの政策でヒートアイランドなり、何かができるということじゃなくて、基本的に例えばヒートアイランドは都市に入るエネルギー量と蒸散量の関係になるわけですから、とにかく入るエネルギーを減らすということが必要じゃないかということを書いた記憶があります。そういう観点で、ヒートアイランドということではなくて、今回の答申の中にありますように、例えばL R Tとか、そういったたぐいのもの、国への要望もよろしいかと思うんですが、ぜひ地方自治体の中の雄の東京都に、この今回の答申にある中の施策を率先して、何らかのものを実施していただきたいというのがお願いでございます。

部会長 特にございますか。

東京都都市地球環境部長 自治体ですので、いろいろと制約はあるところでございますけれども、じっくり報告書を読ませていただいて。

実はここにあります中間のまとめを私どもの環境審議会でもとめるときにも、もともと諮問事項が3点ということであったんですが、それ以外の温暖化対策はどうなっているんだというようなご意見を何人かの委員の先生からもいただいておりまして、これからいわゆる家庭部門対策ですとか、運輸部門対策を具体的にどうやっていこうかという、今、具体的な対策を練っていかなくちゃいけないというスタンスで検討を始めているところですが

れども、そういった状況にありますので、国の施策も十分吟味をしながら、東京都としても新たな施策を打って出たいと思っています。

部会長　　I T Sについて。

自動車交通局企画室長　　先生がおっしゃる観点というのも、私ども認識してまして、そういう意味で、先ほど申しましたI T Sの機能として、安全とか、あるいは渋滞とか、そういうほかに、最近では環境にも着目されている。すなわち、物、あるいはその装置、あるいはその使い方によって、どちらに機能するか、つまり作用するか。環境面に作用するかということでは着目しながら、留意しないといけないというのは十分認識しております。

そういう意味では今の視点という中でも、I T Sだから、直ちにどのようなものであっても環境に資するという観点ではなくて、その中で、環境に資するものというのをうまく使っていきましょうということをはじましていかなければいけないと思っております。

先ほど例示させていただきましたようなもののほかにも、今回、具体例として、先ほど事務局からご報告がありました、例えば16ページのデジタル式の運行記録計のような燃費改善の支援機器といったものをトラックなどに取りつけて、実際にどんなアクセルの踏み方をすれば、どういうふうにC O 2を排出しているかということ、あるいは渋滞の中にトラックが入って行って、どういうふうにC O 2を排出しているのかと、そういうのをGPSなどを使って、オンタイムで把握すると。そのことをドライブにも反映させていくというふうになれば、C O 2の削減につながる、そういう意味でのI T Sの装置もございまして、そこはI T Sの中でもよく見きわめて利便の観点でどんどん進んでいく中でも、さらに改善を加えながら、環境に資するような形で活用していきたいという視点で取り組む観点が大事だと思っております。

部会長　　ほかに。

委員　　見直しの視点の中で、ちょっと私、言及するのを忘れていたんですが、2005年から新長期規制というのが開始されるんですけども、それに合わせて、ガソリンですとか、軽油などの品質改善が行われます。特にディーゼルの大型車、重量車のほうは燃費規制がないわけですけども、多分、排ガス規制が厳しくなると同時に、かなり燃費がよくなるんじゃないかという予想がされます。こういうものは、古い車から新車にかわりますと、その差というのはかなり大きい状況が生まれるのではないかと思いますので、今後出てくる新しい車の燃費改善の動向をぜひ注目していただきたいと思います。

これは規制がないのですけれども、多分、メーカーなどの技術の進捗を見てみますと、燃費も改善されているというケースがかなりありますので、これはかなり我々は期待していいんじゃないかなと思っております。それもぜひ盛り込んでいただきたいと思います。

部会長　　ただいまのご意見をはじめ、幾つかの点について、事務局から何かお答えいただくようなことはございますでしょうか。

環境・海洋課企画官　　前回以上にご意見をたくさんいただいております。

実は、中間取りまとめということで、審議会のご意見という形で、当然ながら、これを整理いたしまして、反映をさせていただきたいと思います。また、部会長ともご相談させていただきながら、こちらのほうを整理させていただくということでもあります。

部会長　ほかにいかがでございますか。

ちょっと私からお伺いしたいんですね。この資料の2 - 2の1ページ目の右端なんですけれども、これはガソリンの乗用車が今後どのぐらいのテンポで置きかわっていくか、新しいものにリプレースされていくかということ、そういう数値を前提にして計算されたものですね。この下の点線が燃費の理論値に対して、実線が実際の実単位とありますが、実際にはこういうふうに移るだろうということなんですけれども、もちろん実際の排出原単位のほうが理論値を上回ることは当然なんですけれども、上回り方の度合いが広がっていますね。これはなぜなんですか。

環境・海洋課企画官　これは本来ですと、人キロ当たりの原単位というのは、ここでいう燃料消費量と正比例の関係にあるわけですが、実際には1台当たり何人の方が乗っているとか、あるいは10・15モードの理論燃費と実走行の燃費とが異なるために、そこは必ずしも正比例の関係にございません。その乖離がどのようになっているかというのを、過去10年で見てやりますと、その乖離の程度というのが少しずつ大きくなっているというトレンドがございます。そのトレンドを過去10年のデータを使って解析をしまして、利用しまして、2010年にはどの程度の乖離になっているかということ予想して、それに基づいて、人キロ単位の原単位を作成しているところです。

部会長　ついでに東京都にお伺いしたいんですけれども、さっきの資料の1ページ目のところに、去年の8月から燃料電池ガスの営業運転を開始したとございますね。あれは何台でしたっけ。

東京都都市地球環境部長　一応、これはパイロット事業という形で始めているんですけれども、台数自体は1台です。

部会長　それはリース。

東京都都市地球環境部長　リースとありますが、開発をされたメーカーさんから無償で借り受けて。

部会長　今後の展望はいかがですか。

東京都都市地球環境部長　これはバスを走らせるのに、燃料を補給しなければいけない、水素ステーションという、パイロット事業でやっているんですけれども、今のところ、リースとありますが、無償貸与を受けている期間が限定をされていますので、その後どうするかということについて、ちょっとまだ先のことまで決まっていないという状況です。

部会長　その台数をどんどん増やしていくということはほとんど費用の面で難しいんですか。

東京都都市地球環境部長　これは東京都がつくったものではないので、それぞれのメーカーさんが協力しながら研究されたものを出されているので、メーカーさんのコスト負

担ですとか、研究の進捗状況によって、変わってくると思いますけれども、今のところ、その後、台数が増えるとか、新たな形でということまで、まだ話は煮詰まってきたてはいません。

部会長　ほかに何かまだ言い残されたことは。中里さん、いかがですか。いいですか。ほかにいかがでございましょうか。

大体、意見は出尽くしたという感じでございますので、まだ時間は多少余裕がございますが、本日の議事はこれで終了したいと思います。本日、中間取りまとめ案について、皆様方からいただきましたご意見につきましては、事務局と部会長である私に必要な修正をお任せいただいて、最終的な形にして公表するというところでよろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

部会長　じゃ、そのようにさせていただきます。

また、この取りまとめの特に見直しの視点、きょうの見え消しがついていた部分でございますが、これまでの当部会の議論が凝縮されているものでございます。国土交通省はこれから地球温暖化対策推進大綱の見直し作業を進める際に、ここで示された方向性を十分に踏まえていただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

5月19日ごろから大綱の見直し作業というのが政府で始まることになっているわけですね。どうぞよろしくお願いたします。

環境・海洋課企画官　どうもありがとうございました。

5月18日に政府の地球温暖化対策推進大綱の推進本部が開催されると伺っておりまして、そこからまた具体的な見直し作業の指示があると考えております。

それでは、ここで国土交通省総合政策局次長から一言ごあいさつを申し上げていただきます。

総合政策局次長　総合政策局次長の藤井でございます。

昨年9月に開かれました第1回の会合から、本日まで6回の会合を通しまして、運輸部門の地球温暖化対策につきまして、非常にさまざまな角度からご検討を賜ってきたところでございます。

佐和部会長、杉山部会長代理様をはじめといたしまして、委員の皆様方にはほんとうにご多忙の中にご熱心に審議をいただきました。心より御礼を申し上げたいと思います。

本日は中間取りまとめということで、ご論議をいただき、まだまだ修正もあるようでございますけれども、一応の節目ということでございますので、一言だけごあいさつを申し上げたいと思います。

先ほどもご説明がありましたように、運輸部門の二酸化炭素の排出量につきましては、温暖化対策の取り組みをかなり実体的に始めました1998年以降、ほぼ横ばいの傾向を見せつつある。これは経済の影響ということも多分にあるのではないかと推定もされるわけでございますけれども、さらに本日、事務局からご報告させていただきましたとおり、

今後の輸送力、輸送効率といったような見方につきましては、効率としてはちょっと悪化していくのではないかというような点もございます。

そういった点も踏まえまして、現在の大綱に掲げられたすべての施策を万全に講じたとしても、なお、2010年においては、当初の排出削減の目標を運輸部門は達成が難しいという厳しい状況の推計となっているわけでございます。

委員の先生方におかれましては、この目標を達成するために、私どもが今後講ずべき施策の基本的な考え方、これまでの施策の見直しの視点といったところから、いろいろご議論をいただいたところでございます。国土交通省では現在、運輸省、建設省などと統合してできた官庁でございますので、そういった統合のメリットも生かしながら、国土交通分野全般にわたる環境施策につきましては、温暖化対策だけに限るわけではございませんけれども、広く環境問題施策をまとめたいて考えておりまして、それを「国土交通省環境行動計画」という形で、この夏、おそらく6月ごろになると思いますけれども、まとめたいて考えているところでございます。

本日、いろいろご論議いただきまして、今後、成案としていきます運輸部門の温暖化対策の見直しの視点につきましては、先ほど申し上げました行動計画づくりにおきまして、大いに参考とさせていただきます、取り入れられるべきところは積極的に取り入れていきたいと考えております。

さらに佐和先生からもお話がございましたように、政府全体としても、これから温暖化対策の大綱の見直し、またこれまでの諸施策の評価・見直しといったことが環境省その他の省庁を含めまして、総合的に実施をされるという状況にあるわけでございます。そういう中での私ども国土交通省としてのスタンスを決めるにも、大変大きな役割をこの中間取りまとめは果たすのではないかと考えているところでございます。

なお、行動計画につきましては、原案が5月末ぐらいにまとまります。でき上がりました際には、次回会合におきまして、またご指導をいただきたいと思っておりますけれども、その際には、別途、社会資本整備審議会の環境部会、これは民生部門あるいは道路政策といったようなものを含めたものでございますけれども、そういう視座で今、環境問題に取り組んでいるところでございます。この社会資本整備審議会の環境部会と合同で開催をさせていただき、またこの行動計画案につきましては、いろいろな観点からご意見を賜ればと思っております。

今後、温暖化大綱につきましては、夏から秋にかけて、当然予算の作業もでございます。また政府全体の対策が内閣官房を中心に行われるものと思われましても、そういった対策を踏まえて、今年度の末までに見直し作業を完了するという段取りかと思われまします。こうした作業の節目節目に当たりますと、作業状況などの報告等、環境部会を引き続き開きまして、ご報告し、また適切なアドバイスをいただきたいと思っております。

引き続き、ご指導を賜りますようお願い申し上げます、また本日貴重な意見をいただいた

ことに厚く御礼を申し上げまして、粗辞ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。

環境・海洋課企画官 ありがとうございました。

ただいま次長から申し上げましたが、次回の環境部会は5月末か6月の初め、社会資本整備審議会環境部会と合同で開催する予定にしております。日程につきましては、また後日、調整させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

また本日もたくさんご意見をいただきましたが、部会長からのご指示もございましたとおり、本日ご議論いただきました中間取りまとめの案につきまして、事務局で修正作業を行いまして、部会長のご了解を得た後、公表するという事にさせていただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

了