

# 自動車環境対策に関する委員からの主な意見

(第2回環境都市づくり調査会における議論概要)

## ■目標値・戦略のあり方について

- > 大きな目標の方向性について(「サステナブル」の考え方)
  - ・東京都の施策の大きなゴールとして、サステナブルトランスポートやサステナブルモビリティという方向に変えてはどうか(TDMは全体の中の1アイテム、手法の1つの概念)。
  - ・サステナブルという言葉の定義も受け止め方も様々。都民等にも受け入れられやすい適切な言い方を考えるべき。
  - ・サステナブルモビリティとかサステナブルな取組というのは、概念的で議論がぼやけやすい。目標・ターゲットを量的に明示する必要がある。
- > 着実に5年、10年先を見て施策を積み重ねていく部分と、20年、30年、50年先を見て、大きな展開が必要。
  - 資料2「世界の大都市で最もきれいな大気環境の実現」「世界一の低CO<sub>2</sub>型大都市の実現」というのが具体的ゴールになっているのではない。
- > 2020年、2030年というのはすぐ先の話。今からどうやって社会を変えていくのか、真剣に考える必要がある。東京は人口も資産も経済力もすべて集まっているところなので、東京でうまく処理できれば、日本全体にすぐに広がる。
- > TDMについて
  - ・TDMは交通まちづくりという中で説明する。自動車の利用の仕方を変えるのは、渋滞解消だけでなく、街の活性化など良いことがあるから。住まい方の中で車と都市の新しい共生の仕方を考える。
  - ・TDMは若干色あせぎみ。その一部と考えられるMM(モビリティマネジメント)が全国的にも勢いがある。情報提供などにより行動を変えるというのは、海外では20%も変わるという話がある。日本でも10~15%変わる。
  - ・TDMのゴールは、いわゆる渋滞緩和などから、徐々に地球温暖化にシフトしてきている。
- > モビリティという視点からみて、人の移動の自由とか手段の自由を担保しながら都全体としての環境や資源を保全していくためには、目標の明示が問われる。
- > 定量的な目標値(許容自動車総交通量)の設定
  - ・タイムスパン、対象地域、目的(CO<sub>2</sub>、大気汚染、交通量削減)それぞれを考慮した設定が必要。
  - ・環境基準の方から台キロに直す、あるいはCO<sub>2</sub>のほうから台キロに直すなどの方法が考えられるが、その換算には、長期になるほど多様で広範なものが絡み、技術革新・ライフスタイルの変更などの話も入る。
- > 戦略的アプローチの強化が必要
  - ・目標を立て、代替的な戦略と比較選択し、実行し、評価し、フィードバックするという透明性あるプロセスを取る。
    - 設定した条件(背景・シナリオなどのコントロールできない部分と政策シナリオというある程度コントロール可能な部分)の変化、戦略の達成状況評価などを繰り返しながら戦略内容を変えていくというアプローチで、実現可能でさらに効果的な政策提案に向かっていく。
    - 土地利用をどう変えるか、交通ネットワークをどう変えるか、そしてTDM、これらを組み合わせた形の総合的な戦略を検討する。
  - ・経済を支えるだけの道路整備・鉄道整備でなく、目標として環境面、社会面など、あらかじめ重要なものを定めてバランス良く達成できる戦略をとっていくのが今の交通計画の一つのやり方。持続可能な制約の中で最大にモビリティを高めていくことが重要。

> IAEAやDOEでも2030年にはピークオイルを迎える、悲観論では2010年くらいで迎えるというレポートがある。大前提としての地球温暖化の問題もあり、脱石油戦略はリアルな戦略として織り込んでいく必要がある。

<スウェーデンの2020年脱石油戦略のレポート(06.6.28)>

- ・電力や熱暖房はすでにCO<sub>2</sub>フリーが進んでいるが、さらにバイオ燃料や風力への転換などですべてCO<sub>2</sub>フリーにするとしている。
- ・最大の課題は輸送・交通で、これはいまだに伸びている。これを、バイオ燃料化と徹底的な省エネ化と公共交通シフトで、2020年までに半減するというものすごく大胆な戦略。しかし、2030年にピークオイルという状況を考えるとバックキャストは必要。

## ■施策の方向性について

- ★都の自動車交通量はまだ増えているという段階の中で将来を考えると、技術的な単体対策では限界があり、その利用について踏み込まねばならないという意識から、TDMの総合的な施策体系の再構築が必要としている。
- > TDMとは、車の運転の仕方から使い方など交通行動を変えていく、意識やルールを変えることで交通行動の変更を促すこと。特に自動車との関係では、一番入っている時間帯・場所で車を削減すること。TDMアクションプランでは渋滞対策と環境を並列して対応するという中で議論してきた。
- > 手法としては、まず直接的に交通の行動に働きかけること。一なんらかの形で移動する場合に、渋滞や大気汚染等の問題にかからないためにはどうしたらいいか、など。
- > さらに間接的施策による交通の調整(活動時間の平準化、就業場所の弾力化、都市活動の立地誘導など)があるが、特に長期的な視点で見たときに、真正面から議論する必要が出てきた。
- > 環境問題、特にCO<sub>2</sub>の問題を考えると、ここまで踏み込まないと、出てきた交通を一生懸命モーダルシフトしても大したことになる。広義のTDMとして、交通発生にかかわるアクティビティ自身をマネジメントする姿勢が必要。
- > 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)
  - ・需要サイドと、供給サイド(削減を受け止める受け皿(公共交通その他の整備))がセット。
  - ・公共交通を整備するための制度フレームワーク、財源を持ってくる新しい仕組みなどを同時に行うパッケージ、あるいは、アメとムチの政策を組み合わせるという意味でのパッケージづくりが必要。
  - ・そのためにシナリオ分析とバックキャストを議論する。環境サイドの長期となると、将来描く社会から目標を決めてバックキャストし、フォアキャストをうまく組み合わせることになる。
- <新しい都市活動への対応>
  - ・土地利用、再開発における環境(交通)アセスメント
    - 立地政策…新規の都市活動に対して交通へのインプリケーションを考えた上で方向性をつける。車への依存を減らすという形でいかに条件をつけるか。
- <既存の都市活動への対応>
  - ・活動単位、地区単位、家計単位など、各々の単位で対応・制度化の必要性
    - 環境をベースにした場合の交通計画との統合、都市整備・土地利用計画を調整、福祉・教育との関係での交通問題なども含めた議論とする。
  - ※環境には直接関係しないが、交通が社会の活動を支えるベースの一つであり、その中で持続可能性にするという考え方も必要。
- > 新たな仕組み・制度…環境(交通)アセスメント：交通ミティゲーション
  - 開発の要件の中にTDM、MM(モビリティマネジメント)を導入(海外では進んでいる)
  - ・自動車交通依存度を査定し、車以外の交通手段への転換、公共交通への貢献を要求する。
  - ・あらゆる発生源に対して、開発計画の義務の中に、徒歩や自転車を活用できる環境条件づくり、公共交

- ・通へのアクセス、近隣駅への公共交通の提供などが入る仕組み。
  - ・交通管理協会や地区の交通管理協議会に必ず入って、そのメンバーとして条件を満たす。など。
- > 駐車施策の見直し：付置義務の上限設定、駐車・交通改善基金振り替え、駐車料金の見直し。
- ・付置義務を残しながら、付置分の資金を駐車・交通改善基金に振り替えるなど
  - ・東京で集めた金で埼玉の駅に駐車場を作るなど、広域的・都市圏全体での交通施策も課題
- > 事業所TDM制度・TDMの計画提案制度など、事業所単位での計画の制度化。
- ・既存のものに何らかの手を入れないと、総量としての削減は困難。
  - ・MMとして、心理的、特にコミュニケーションの技術を適用しながら車の利用者の意識を向上させ、自発的に車の使い方を変えてもらう。それなりの削減効果があるので体系化し取り入れるべき。
- > 経済的インセンティブの活用（ITS技術を利用）：ロードプライシングなど
- > ITS技術の活用：都心乗り入れ規制（スマートプレートナンバー、車載機）、エコドライブ支援（信号交差点でのカウントダウン表示などインフラでの対応策）
- < 持続可能なモビリティの実現に向けて >
- ① 制約を考慮した計画プロセスの転換
- ・財源、社会的合意、環境負荷の問題などから、実際には実現・許容可能な交通施設整備の量がある。このレベルを設定した上で、交通需要を管理する（→交通量の削減の議論をする）。
- ② 交通計画と環境計画の整合
- ・（アメリカの交通計画の仕組み）大気汚染の基準を満たしていない地域では大気汚染の計画に逆行するような計画は認められないなど
- ③ 自動車交通量削減目標の設定
- ・混雑、NO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub>の目標 → CO<sub>2</sub>の問題からどのくらいの削減を目指すべきかを議論すべき
- ④ ライフスタイルの変更（自動車の依存を減らすようなライフスタイル）
- ・情報提供とモビリティマネジメントの普及促進
  - ・自動車使用に関する東京ルール（使用を減らす、低公害車の利用、環境にやさしい運転）
  - ・職住近接居住の促進（最適配置により通勤に係るCO<sub>2</sub>の3割削減が可能）
  - ・集約型都市構造
- > TDM施策の優先順位など
- ・技術革新や環境に対する意識変化などにより、変わってきている。
  - ・ロードプライシングなども、当初は技術的にもまだまだとの認識だったが、具体的にロンドンやストックホルムなどの大都市で実現している。
  - ・技術に関しては、東京都には優秀なメーカーもたくさんあり、率先して世界レベル、その技術の方向性を動機づける形で踏み込んで提案していいのでは。
  - ・現在は、技術の変化もあるし、価格に対する弾力性も高い。価格メカニズムをうまく使うのは非常に重要な視点。
  - ・事業者、貨物車にとっては、ガソリン価格、燃料価格の問題は大きい。エコドライブも経済的なメリットとして捉えるが、一般消費者には伝わりにくい。燃費計のように、視覚から入る、金額単位で表示できるメーターを付けるなどで意識は大きく変わるはず。
- > 自動車産業（自動車工業会など）とのリンク
- ・根本は自動車台数の増加にある（→総量規制などが必要か？）。エネルギー制約の社会に自動車をどう使っていくか、交通計画の中で自動車生産部門との関係をどうとるのか。
  - ・技術的に環境への問題がない車が出た後は、これを保有又は動かす空間が都市としての大きな制約になる。
  - ・駐車空間の問題は車庫規制に委ねればよい。あとは車の利用をどう抑制していくのが重要。
  - ・車を数台保有して、TPOに合わせて最適な使用を行う考え方もある（製造段階での環境負荷の考慮が必要だが）。自動車メーカーは車を作るだけにこだわらず、モビリティというサービスを提供するところまで考えてもらいたい。（メーカー側にも必要性の意識はある）

> 事業アセスメントについて

- ・事業実施段階のアセスメントで道路事業に関してはCO<sub>2</sub>の評価が標準の項目になっていない。（戦略環境アセスメントの中でどう扱っていくか検討中）
  - ・都がアセスメントの枠組の中で、個別の事業単位でのCO<sub>2</sub>削減に働きかける仕組みが可能か。
  - ・事業実施段階の環境アセスメントでも、大気汚染・騒音などの問題の他に、公益性、事業の目的そのものとのバランスにおいて本当にそれだけの妥当性があるのかも問われるべき（環境アセスメントは基本的に議論し直すところには行っていない）。
  - ・事業アセスメント実施のタイミングとして、個別の区間毎だと計数の削減などに直結しにくい。ネットワーク全体の計画段階で物を言わないと実効性のある改革には結びつきにくい。環境側からもの言うタイミングがもう少し必要。
- > TDMが進まない理由を突破するには、こういう目標のために必要だから生活の中の車の使い方を変えてくださいとストレートに説明すること。
- > 環境に対する意識のバックグラウンド濃度があって、みんなの意識が変わってきた。ロードプライシングが一番人気のない施策で制度的な問題も多々あるが、車に対する受け皿の用意を見せて、こう変わらねんかということは、MMで動いている現実を見ると、かなりの可能性がある。事業所の計画書制度は、書くほうが大変なので、もう少し技術的なフォローなどをしていけばきちんと動くだろう。
- > 地区レベルの取組促進のために、地区が発意したときに選べるツールを用意しておく必要がある。