

## 第23回東京都環境審議会

### 会 議 次 第

平成16年2月23日(月)

午後4時00分～5時29分

都庁第二本庁舎31階 特別会議室27

#### 1 開 会

#### 2 議 事

(1) 東京都における実効性ある温暖化対策について(中間のまとめ)〔審議〕

(2) ディーゼル車規制開始後の状況について〔報告〕

(3) その他

#### 3 閉 会

#### 《配布資料》

資料1 東京都環境審議会委員名簿及び幹事名簿

資料2 東京都における実効性ある温暖化対策について(中間のまとめ)

資料3 「中間のまとめ」の概要

資料4 規制対象ディーゼル車(都内登録車)の対応状況

資料5 ディーゼル車規制による大気汚染の改善効果について

参考資料1 今後のスケジュール

午後 4時00分 開会

【横山会長】 それでは、定刻になりましたので、第23回東京都環境審議会を始めたいと思います。委員の皆さん方、大変お忙しい中、本日はご出席いただきましてまことにありがとうございます。

平成14年12月に、本審議会は都知事から「東京都における実効性ある温暖化対策」ということで諮問をいただきまして、これを企画政策部会に付議したところでございます。部会は本日まで、9回にわたる審議を熱心にしていただきまして、この諮問の「中間のまとめ」をまとめていただきました。

本日は、この「中間のまとめ」を企画政策部会からご報告いただき、その後、審議会委員からご意見をいただきたいと思います。ただ、基本的には、本日ご報告いただきます「中間のまとめ」をもちまして都民の意見をいただくように進めたいと思います。本日いただきます審議会委員のご意見は、これから最終答申に向けまして、また企画政策部会の方でご審議をいただくわけですが、その審議の中で生かさせていただくということで、ひとつご了解をいただきたいと思います。

それでは、本日の審議に先立ちまして、事務局から事務事項を確認してください。

【山内企画調整課長】 事務局です。それでは、本日の出席についてお知らせいたします。ただいまご出席の委員は16名ということで、審議会規則に定めます定足数の過半数14名に達しておりますので、ご報告いたします。

【横山会長】 ありがとうございます。

本日は小池局長がご出席いただいておりますので、局長の方からひとつごあいさつをお願いいたします。

【小池環境局長】 環境局長の小池でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

審議会の開会に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げさせていただきたいと思っております。

本日は、皆様方、大変お忙しい中、審議会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。また、日ごろから都の環境行政につきましてご指導、ご協力をいただきまして、この場をお借りいたしまして厚く御礼を申し上げます。

さて、この機会をお借りしまして、若干都の現在の環境行政のことにつきましてご報告させていただきたいと思いますが、現在東京都では、環境基本計画におきまして、

健康で安全な環境の確保と持続可能な社会への変革を東京から実現する、こういうことを基本理念に掲げまして、さまざまな施策を多面的に展開してございます。

その中で、第一に掲げている健康で安全な環境の確保ということでございますが、現在最も力を注いでおりますのがディーゼル車規制でございます。ディーゼル車から排出される粒子状物質、PMでございますが、これは都民の健康に直結するということで、その物質の中には発がん物質もありますし、また呼吸器系の疾患、あるいは花粉症の要因というものになるということで、これを放置できないということで、東京都としてはディーゼル車規制を、ご案内のように昨年10月1日を期して開始いたしました。現在、首都圏を構成する八都県市と連携して、排出基準を満たさないディーゼル車の都内走行を全面的に禁止するというところで取り組んでおります。

規制開始後の状況を見ますと、新聞報道等でなされておりますのでご存知かと思いますが、大変厳しい経済環境の中で直接的に努力していただくというのは、トラック事業者の方々を含めまして、そういう事業者の方々もあるわけでございますが、大変厳しい環境の中でも、皆さん方、ご理解していただいて全面的に協力をしていただいている。そういう状況の中で違反車両の割合でございますが、路上での検問等で調べてみますと大体2%程度と大変低めにとどまっております。

そしてまた、その結果の大気汚染の状況でございますが、通常環境基準のSPMでとらえますと気象条件にいろいろと左右されるものですから、気象条件に左右されない条件下ということで、ディーゼル車に起因する物質がどの程度変化しているかということ調べました。2年前に、ちょうど環状八号線の井荻トンネルで測定したデータがございましたので、それと比較してみましたところ、昨年11月の時点での実測結果でございますが、ディーゼル車に起因して排出されるカーボンの量が2年前に比べまして半減してございます。また、発がん物質も最大で6割近く減少するという劇的な効果を発揮しているという状況でございます。都民の方からも「東京の空がきれいになってきた」、こういうような感謝の声も多数寄せられているという状況でございます。このことにつきましては、後ほど報告事項ということで担当部長から報告させていただきたいと思っております。

次に、基本理念に掲げております2つ目のテーマであります、持続可能な都市づくりを目指すということでございますが、その最も重要な課題の一つが地球温暖化と、

都市の温暖化というべきヒートアイランド現象の2つの温暖化をめぐる問題だと、こういうふうには認識しております。

これまで都は率先行動として、温暖化阻止東京作戦というものを展開してまいりました。そして、その成果を踏まえまして、一昨年(2013年)の11月に都市と地球の温暖化阻止に関する基本方針を策定いたしまして、都の取り組むべき課題として、大規模事業者におけるCO<sub>2</sub>削減量、削減対策の強化など、6つの挑戦課題を掲げました。この方針をさらに具体化するということで、先ほど会長の方からお話がありましたように、14年12月に本審議会に「東京都における実効性ある温暖化対策」について諮問させていただいた次第であります。

本審議会におかれましては、これまで企画政策部会におきまして1年有余にわたり、精力的にご検討していただきました。本日の審議会に同部会から「中間のまとめ」がご報告されることになってございます。

ただいま申し上げました持続可能な都市づくりのためには、環境配慮が内在化された新たな社会システムの構築、これは環境基本計画に掲げている言葉、あるいは基本方針に掲げている言葉でございますが、別な言い方で言いますと、そのような仕組みづくりということが不可欠だと認識しております。本日の「中間のまとめ」のご審議に当たり、委員の皆様からそれぞれの専門的立場から多くの貴重なご意見をいただきますことをご祈念申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。

ありがとうございました。

【横山会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまから議事に入ります。何分時間が制限されておりますので、委員各位のご協力をお願いいたします。

まず、議事(1)「東京都における実効性ある温暖化対策について(中間のまとめ)」でございます。先ほど申しましたように、この件につきましては企画政策部会の方でご審議いただきまして、報告書をまとめていただいておりますので、本日部会の方からご報告をお願いしたいと思います。

【福川部会長代理】 それでは、企画政策部会から「東京都における実効性ある温暖化対策について(中間のまとめ)」の説明をさせていただきます。

私、企画政策部会の部会長代理の福川でございます。神野部会長が職務多忙のため、秋から出席できない事態が続いておりまして、かわりに8回目から議論の取りまとめをやらせていただいております。

それでは、企画政策部会の審議経過についてご報告させていただきます。

まず諮問事項の確認ですが、お手元の資料の中間まとめ（案）の冊子がありますが、その後ろに資料編がついております。資料編の表紙をめくっていただきますと、裏側に知事の諮問があります。平成14年12月25日の第21回環境審議会において、この「東京都における実効性ある温暖化対策」について諮問をいただきました。

それで、次の2ページを見ていただきますと問題意識が書いてありまして、東京では、地球温暖化と、それからヒートアイランド現象、これは都市の温暖化というふうについて、地球温暖化と都市の温暖化という「2つの温暖化」が進行している。これがいろいろな意味で環境問題を引き起こしている、現代都市文明の弊害を象徴的にあらわす現象になっているというわけでありまして。これについて、世界的にも非常に大きな都市である東京が、その地域特性を踏まえて実効性ある温暖化対策を行う必要があります。それについて専門的・技術的観点から審議してほしいと、こういうものでありました。

経過は、先ほど会長からもお話がありましたが、同じ資料編の6ページ、資料5というところにあります。ごらんのように全部で9回会合を重ねまして、最後の第9回は先ほど、1時間前に終わりました。そこで中間まとめ（案）が一応まとまりましたので、それをご報告させていただくわけです。

どういうふうにこれをまとめていくかということですが、これは既に局長の方からお話がありましたが、例えば中間まとめそのものを見ていただきますと、6ページのところに第2として、基本的な考え方というのが書いてあります。そこに基本理念というのがまず掲げられておりますが、1点目が、環境配慮が内在化された社会システムをつくっていかうということ、それから、2点目が次の7ページになりますが、環境にかかわる各主体、これは都民、企業、すべて含めてですが、それらがそれぞれの立場において社会的責任を果たしていくという、この2点をまず基本に据えるということでありまして、このあたりを基本的な考え方として取りまとめをしてきたわけです。

それで、諮問された事項は3項目ありまして、資料編の2ページに1番目として、大企業事業所における温暖化対策の強化について、それから、裏にいきまして3ページ目に、新築建築物に対する温暖化対策の強化について、それから3番目に、家庭における温暖化対策の強化について、この3点をいただいたわけです。この中で最大のテーマといたしますか、最大の課題は、言うまでもなく1番目の大規模事業所における温暖化対策の強化についてという部分でありまして、これからもこの辺を中心にお話しさせていただきたいと思っております。

この強化をどうやるかということについては、なかなかしんどい議論がありました。当初は、地球温暖化対策を効率的に進めるために一律の削減目標を設定して、義務によって進行させていくというような方向が目指されていたわけですが、議論の経過の中で、必ずしもそういう方向をとらないという結論に至ってまいりました。中間まとめの最初の方にも書いてありますが、なぜこの大規模事業所における温暖化対策を強化しなければいけないのか。これはこれまでもやっていたわけでありまして、

しかし、それが不十分であったということでこういう課題が出てきた理由になるわけです。不十分であったというのは、具体的に言いますと、現行の制度では、大規模事業者が今後3年間の削減目標としていることが平均約2%という水準であった。これは地球温暖化を防止する水準には到底達しないわけでありまして、これを強化する必要がどうしてもあるわけです。なぜそうかということについて、やはり制度的ないろいろな要因があると思っておりますけれども、制度が不十分であったということも当然ある。したがって、制度をやはり考え直していく必要がある。そういう緊急課題があらわれて始まったわけです。

そのために、先ほど申しましたように、もっと明確に削減目標を決め、それを平等に義務として果たしていくというシステムがどうかということであったわけですが、議論の経過の中で必ずしもそういう結論には至りませんでした。至らなかった理由は恐らく2つほどあります。1点目は、大規模事業所といっても内容はさまざまでありまして、それから、それまで取り組まれてきた経過も、これもまたそれぞれであるわけです。過去において既に非常に大きな成果を上げている事業所もあれば、逆におかれているところもある。さらに、都の方のいろいろな調査の結果からは、まだまだ事業所の努力によって削減は可能であるということも一方でわかっておりました。事業

所の中には大規模ビルというのがかなりの部分を占めるわけですが、これについても、実は自社ビルあり、テナントビルありということで、非常にそれぞれの実態が多様である。こういう中で、一律目標義務化というのがなかなか難しいのではないかという議論が出てきたということです。

それから、2点目は、効果の問題として一律義務化、目標義務化ということをした場合に、目標とすべき削減目標を初めから決められるのか。どうしても困難な事業者のことを考慮して、低いレベルの方にそろってしまうおそれがあるのではないか。おそれなのでなかなか何とも言いがたいところですがけれども、それよりは個々の実情に応じて削減目標をつくっていった方がいいのではないかと、そういった議論が出てまいりました。この辺は非常に審議会の中でも議論があり、いろいろ悩んだところではありますが、結論としては、結局のところ、義務化ということを取りあえず置きまして、それぞれの事業者の方が個別の削減余地、それから実態、そういうものに即して目標設定を行う。ただし、その目標設定は全く任意に行うのではなく、そこにきちんと実効性ある目標設定が行われるような措置をとっておるといふ、そういうことになった。

措置というのは、具体的に言うと、1つは目標の設定に当たって、都が積極的にガイドラインとか、それから目標を具体的にやることの可能性とか、そういうことを含めたかなり綿密な適切な指導・助言を行っていくということが条件になります。それによって、決して低い目標にとどまらないで、できるだけ高い目標が設定されるように努力していると、これがまず第1点です。

第2点目は、削減目標を掲げた、その結果について努力をしなければいけないわけですが、その努力がはっきりと目に見える形になるようにする。具体的に言いますと、非常に高い努力をした人に対しては、それが報われるようにするし、また、なかなかそこに達さない企業等に関しては、それを促すような仕組みをつくっていく。それによって実効性を高めていくという、この2点をつけることによって、個別の事業者の方々が個別に目標を立てるといふことでいくという、そういう結論になったわけです。

国の方の法律もありますが、この辺の条件として申し上げた2つの点、東京都がかなり努力する必要があり、また、都民もそれについてかなりの関心を持って、いわばウォッチングしていく必要があるわけですが、ここの部分が恐らく自治体としての都が行うこの制度の大きな特徴になるのではないかというふうに思っております。

諮問は、この大規模な建物だけではなく、このほかあと2つ、新築建築物等の環境配慮設計の推進と、それから家電製品のラベリング制度の創設という形で、全部で合わせて3つの制度化の方向を提言させていただきました。いずれも全国の自治体に先駆けて行う取り組みとして、恐らく各方面からかなり高い関心を持って見られているのではないかと思います。

部会の中でも議論がありましたが、これはかなり今後の運営努力にかかわる。やれば効果がある、しかし、そのためには相当努力をしなければならない。これは別に都が頑張るというだけではなく、都民側も相当いろいろな意味でそれに積極的に参加していく必要があるという意味で、今後の取り組みに期待されるところが非常に大きいわけです。いずれにせよ、そういうことを含めて、この答申に基づき温暖化対策の実効性が高まっていくということを期待したいと思います。

具体的な中身に関しましては、事務局の方から説明させていただきたいと思います。

【百合都市地球環境部長】 都市地球環境部長の百合でございます。

それでは、私の方から、資料2、「中間のまとめ」についてご説明をさせていただきます。

本文は大きく4つの章で構成をしております。まず、1ページをお開き願います。

第1「東京における新しい温暖化対策の必要性」でございます。ここでは、東京において地球温暖化とヒートアイランド現象を「2つの温暖化」としてとらえるという問題意識に基づきまして、その現状、要因を明らかにしますとともに、都が実効性ある温暖化対策に取り組む必要性などを指摘しております。そのことに関連し、京都議定書をめぐる国際的動向と国の対策などについて触れております。

次に、3ページでございます。

(2)「先行して進めてきた都の対策とその課題」では、既に実施をしております都の地球温暖化対策計画書制度において3年間の削減目標が平均約2%にとどまった原因として、現行制度における事業者の目標設定が全く任意のものであることを掲げ、制度の充実・強化の方向性を示しております。

次に、4ページでございます。

3の「新しい温暖化対策の必要性」におきまして、東京におけるエネルギー消費構造や、今後、都市の更新期を迎えるという地域特性を明らかにしますとともに、東京



がエネルギーを大量消費しているという環境負荷の大きさと潜在的な対策の余地を踏まえて、都が地域の実情に通じた地方自治体として、独自の2つの温暖化対策を強力に推進していく必要性を述べております。

次に、6ページにまいります。

第2「温暖化対策に関する新たな制度の基本的考え方」についてご説明をいたします。先ほど若干福川部会長代理からご説明のあったところでございますが、1「温暖化対策の基本理念」では、(1)の「環境配慮が内在化された社会システムの実現」において、エネルギーを大量消費する社会経済システムから脱却し、環境配慮が内在化された持続可能な社会へ転換するための社会的ルールの確立や都市づくりこそが、今まさに求められている東京の将来像であるとしています。

7ページでございます。

(2)「持続可能な社会の形成を担う各主体の社会的責任と役割」では、都民、企業、行政のすべての主体が「2つの温暖化」の問題に対する社会的責任を自覚し、それぞれの役割を果たしていくことが必要であるとし、それぞれの主体の役割を明らかにしております。

8ページでございます。

2の「制度構築の基本的考え方」では、3つの諮問事項に共通する基本的考え方を整理しております。(1)の「事業者の積極的な取組が評価されるしくみ」では、これまでに取り組んだ内容や程度がさまざまであることから、事業者の積極的な取り組みが社会的に評価されることで主体的な企業努力をさらに引き出すことが、実効性ある仕組みづくりのために有効であるとしています。

9ページでございます。

(2)では「行政が事業者の取組を高い水準に導くしくみ」として、行政は、事業者の取り組みが円滑に実施されるよう、温暖化対策の具体的な例示や評価基準の提示、指導・助言などを行う必要があるとしています。

それでは、次に、第3の「諮問事項に係る各制度の方向性」についてご説明いたします。ここでは、第2における基本的考え方を踏まえ、諮問事項の3点について新たな制度の方向性を示しております。なお、制度イメージの概略につきましては、参考資料といたしまして20ページから22ページにお示しをしております。

まず、1の「大規模事業者におけるCO<sub>2</sub>削減の推進」でございますが、(1)「制度強化のねらい」において、現行制度を上回る総量削減効果を得るために、各事業者における温暖化対策の多様性を十分に踏まえ、より高い削減レベルを達成した事業者が社会的に評価される仕組みとすることを基本とすることを述べております。制度強化の必要性や、評価と公表という手法を用いる理由につきましては、先ほど福川部会長代理から説明されたところでございますけれども、その内容につきましては、9ページの下から5行目から10ページにかけて記述しているところでございます。

諮問事項1の制度強化の内容は、10ページの(2)に「新たな制度の主な内容」として記述しているところですが、ちょっと飛びますが、12ページの制度イメージをご覧いただきたいと思えます。

制度イメージの左側が東京都の役割、右側が事業者の役割となっております。まず計画策定時ですが、都は、事業所における削減対策を支援するために、削減メニューや評価基準等を記載いたしました「対策指針」を策定し、この「対策指針」に基づいて、事業者が総量削減目標を設定し、自己評価を加えて公表いたします。その際、都は、より高い目標が設定できるよう指導・助言を行うとともに、事業者全体の取り組み状況を公表いたします。中間年におきましては事業者の取り組み状況を報告し、都は、他の事業者の参考となるよう、優れた取り組みを評価・公表いたします。

制度の計画終了時でございますが、取り組み結果につきまして事業者が自己評価し、公表するとともに、都が個々の事業者の公表内容や事業者全体の達成状況などを公表いたしまして、特にすぐれたものについては表彰を行うという制度でございます。

このように、制度強化のポイントは、事業者が削減目標を設定し、計画と結果の公表を行うという現行の地球温暖化対策計画書制度の枠組みを活用しながら、都が作成するガイドラインに基づきまして、総量削減目標をより高い水準に誘導していくこととでございます。なお、対策に取り組んでいる事業者との公平性を確保するために、取り組みが著しく不十分な事業者に対しては調査・指導等を行うこととしています。

以上の説明につきまして、10ページから11ページにかけて記述をしているところでございます。

また、13ページでございますが、「対象規模以下の事業者の取組の促進」として、対象規模以下の事業者につきましても排出削減の努力を促す方策を講ずべきことを述

べております。

次に、諮問事項の2番目「新築建築物等の環境配慮設計の推進」でございます。13ページでございます。

(1)で「制度強化のねらい」を述べております。現在、大規模な建築物を新築する際に、建築物の環境性能の評価・公表等を求めている現行の建築物環境計画書制度の枠組みを生かしながら、温暖化対策の視点から、さらにその内容の充実・強化を図るものでございます。これによりまし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の形成を促していくことを目指すべきとしております。

14ページでございますが、(2)「強化すべき制度の主な内容」といたしましては、環境配慮の分野にヒートアイランド対策を追加すること、省エネ性能の評価基準をレベルアップすること、マンション購入者への環境性能の表示・説明の制度を新たに導入することの3点を述べております。制度強化のイメージの図も、ページの上の方にお示しをしております。

最後に、本制度の対象とならない既存や小規模の建築物に対しても、本制度の評価基準の活用などを進めていく必要について述べてございます。

次に、16ページでございます。

諮問事項3でございますが、「消費者への省エネ情報等の確実な伝達～CO<sub>2</sub>削減に向けたラベリング制度の創設について」で、その方向性を記述しているところでございます。

(1)「ラベリング制度の目的」では、東京の家庭部門におけます電力の使用状況や、現在の制度等を踏まえ、温暖化阻止を都民の意識に根づかせ、具体的な消費者行動にまで反映させていくには継続的な省エネラベルの表示が必要であり、制度化を図るべきことを述べております。また、この制度は、消費行動を変えていくことで環境配慮型製品の開発・製造・販売に積極的な企業を支援していくという意義もあり、その意味からも、この制度を全国に向けて提案していく必要があることを述べております。

(2)の「創設すべきラベリング制度の主な内容」としては、エアコン、テレビ、冷蔵庫について、販売者による省エネ性能のラベル表示・説明の制度を新たに導入し、

省エネの水準、消費電力量、電気料金、ノンフロン等を消費者にわかりやすいレベルの形で店頭に表示することを骨子として述べております。

最後に、17ページの第4、「今後の展開にむけて」の章におきまして、提言された制度等の実効性を高めるための方策といたしまして、1において「他の自治体との連携」を強化するとともに、2において「提言した制度の検証と見直し」を通じて対策を進化させていくべきことを述べています。また、3では「すべての主体による総合的な取組の実施」として、運輸部門対策とラベリング以外の家庭部門対策を含む施策の総合的な展開と国への要請内容について記述をしております。

最後に、「温暖化問題は、人類の存続をかけ、あらゆる英知を結集して克服すべき課題である」とした上で、都に対してさまざまな主体と連携・協働して、先進的な温暖化対策に果敢に挑戦するよう求めるものであると締めくくっております。

なお、別添の資料3におきましては「中間のまとめ」の概要及びまとめのポイントをお示しております。この中で、新しい3つの制度の概念図も添付したいと考えております。

説明は以上でございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

ただいま福川部長代理及び百合部長の方から、この「中間のまとめ」についての総体について、また個々の施策につきましてご説明をいただいたところでございます。

それでは、これから時間をいただきまして、各委員からご意見をいただきたいと思います。一応どこの切り口からでも結構でございますので、積極的なご意見を願いたいと思います。ただ、当初申し上げましたように、本日いただきますご意見は、これからの最終答申の作業に向けて、そのご意見を十分に反映させていただくということでご了解を得ておりますので、その点、ひとつよろしく改めてお願い申し上げます。

それでは、ご意見をいただきたいと思います。どうぞ。

【大聖委員】 幾つか申し上げたいと思います。

1つは、このCO<sub>2</sub>対策といいますのは温暖化対策ということそのものでありますが、実は固定発生源の大気汚染に対する対策にも通じるところがありますので、副次的な効果だとは思いますが、そういった視点にもぜひ光を当てていただいて、

固定発生源の対策という側面を、ぜひどこかに盛り込んでいただきたいと思います。

それからもう一つは、2010年が目標なのですが、もうこれは体操でいいますと準備体操みたいなものでありまして、温暖化対策というのは非常に持続的かつ長期的に取り組まなければいけない問題なのであります。ですから、ここで行われる対策が短期的で、かつ接続性のないものでありますと困るわけでありまして、2010年以降にも継続し、かつ一貫性を持つような、そういう対策であるべきではないかと思っておりますので、その辺の長期的な視野に立った取組の一部であるという位置づけをぜひ明確にさせていただきたいと思います。

それからもう一つは、こういう事業者に対する管理というのは、自動車の排出ガスにかかわる管理のあり方というのも自動車NOx・PM法などで進んでおりますが、特に大きな事業者ですね。具体的に言いますと30台以上自動車を保有している事業体に対して、その排出ガスの削減の目標ですとか、そういったものを目指すということを指導しているわけですが、その効果もにらみながら、こういう固定発生源との関係をぜひ明確にさせていただきたいものだと思います。

それからもう一つは、最近、国土交通省が取り組んでおりますが、自動車、とりわけトラック、バス、タクシーですね。こういったものを使っている事業者に対してグリーン経営を目指すような自己認証制度というものを今進めておりますので、その中にCO<sub>2</sub>の対策ですとか、あるいは燃料の消費の管理、こういったようなこともやっております。そちらの方にも東京都として非常に推奨すべきものがあると思っておりますので、ぜひそういったものも活用していただきたいと思います。

以上です。

【横山会長】 ありがとうございます。

今、大聖委員の方から今後の最終の報告書に盛り込むべきであるということを中心に数点ご意見をいただいたと思います。この点は何か先生の方、あるいは事務局の方からお答えはございますか。

【福川部会長代理】 何点かいただきました。特に私は、2番目にいただいた長期的取組の一部であるというところが一番大きなポイントだと思いますが、一律削減と言っているのに対して、こちらはやってみないと何割いくかわからないという、そういう部分があるわけです。そういう意味で、やはり二、三年後に中間的なチェックもあ

りますので、部会の中でも、この制度がどこまできちんと動いていくかということについてチェックしていくということの重要性が指摘されております。

また、中間まとめの中には、さらに単に大規模事業所だけに限らず、その他の中小の建物や、それから運輸部門といったようなことに広げていく場合に関して、それなりの見通しも一応書いてありますが、さらにご意見を踏まえて、この辺がしっかりするようにしていったらいいのではないかと思います。

そのほかについて、もし必要があれば事務局の方からお願いしたいと思います。

【横山会長】 事務局からご発言がございませうか。

【百合都市地球環境部長】 福川部会長代理からお話がありましたように、長期的な展望につきまして、17ページ、第4「今後の展開にむけて」の第2のところになりますが、「温暖化対策は、長期継続的に取り組むべきものであるとともに」というような形で、長期的な課題であるということについて記述がされておりますが、今ご指摘のその辺の長期展望の視点については、今後ご議論いただければと思います。

それから、3点目の自動車のグリーン認証制度ですが、いわゆる交通エコロジーモビリティ財団というところで、今おっしゃったようなグリーン経営認証制度を実施しているということは、私どもも承知をしています。これらの動きと、これからいわゆる運輸部門対策としてどういう連携をとっていくかということは、これも検討していきたいと思っています。

【横山会長】 ありがとうございます。大聖委員、よろしいですか。

ほかにどうぞ。

【田瀬委員】 質問というか、意見をちょっと述べたいと思います。

私は水が専門なのですが、屋上緑化ということにある程度期待はしているんですが、その中で、やはり制度というのですか、重要なのはいろいろメニューを示すという中にあるかと思うんです。

それから、1つ、緑化の面積で規定しているというのに多少ひっかかりがあって、やはりいかに効率よくという部分があるんじゃないかと。例えば面積を30%確保しても、テレビなんかを見ていると、いかに水を使わない植物を開発するかとか、そういう話を一方でしているというようなことになると、基本はやはり水をいかに蒸発、蒸散させてくれるかという量で決まってくると思うんですよね。ですから、そのこと

るを単に緑地を30%じゃなくて、逆に言うと水をいかに使うかということになるかと思いますが、その辺のところを数値だけじゃなくて、特にメニューの中でうまいメニューをつくってもらうようなことを考えていただきたいと思います。

【横山会長】 ありがとうございます。

今、実効ある緑化ということについてさらに踏み込むべきであるというご意見というか、ご希望があったかと思いますが、何かございますでしょうか。都は今、積極的に緑化問題に取り組まれていらっしゃるけれども、何か今のご意見に関連して。

【百合都市地球環境部長】 今おっしゃられているのは、このまとめの14ページに、今回の諮問事項の2の新築建築物の配慮という、その評価基準の強化というのをうたっておりますが、その中で、緑化の評価基準のレベルアップというのが14ページの上の表に掲げてございます。その実際の中身として、単純に緑化率だけではなく、水の蒸散とか、そういったことも含めた何か評価ができるようなことが望ましいというようなご意見かというように認識いたしましたけれども、よろしゅうございますか。これから、具体的な中身については制度設計の中で検討していくということでございますので、貴重なご意見として承っておきたいと思います。

【横山会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見をどうぞ。

【小倉委員】 13ページなんですが、「対象規模以下の事業者の取組の促進」ということで書いてあります。今回も主として大規模事業所を対象にするということなんですけれども、この対象規模以下は全体の7割を占めるということで、総体的には大変重要な位置を占めると思うんですね。それで、例えば多摩地域の自治体では、市民参加で環境基本計画をつくって、自治体レベルでエネルギーの削減だとか温暖化対策を非常にきめ細かいことまでやっているんですね。ですから、東京都は直接関与しないけれども、各自治体でそういう努力をやっているという事実が、もちろんご存じだと思いますが、そういう自治体との連携を十分にとっていく必要があるのではないかと。東京都としては、その自治体の貢献も十分に考慮して、全体としてはもっと、3割以上の効果が上がっているだろうと思うんですね。ですから、そういう意味で自治体との連携、そういうことを積極的にやっていただければいいのではないかと思います。

以上です。

【横山会長】 この点はいかがでしょうか。非常にまた大事なご意見であったかと思いますが。

【百合都市地球環境部長】 さまざまな形でさまざまなレベルの自治体に取り組もうとしておりますし、現に取り組んでおるところも見えてございますので、最終的に17ページの今後の展開のところでも、「他の自治体との連携」というのが項目として出ております。私どもも、この3つの制度については、制度設計の段階からさまざまな自治体と連携をしていきたいと思っていますので、ご理解いただければと思います。

【横山会長】 今、小倉委員のおっしゃったことは、他の自治体じゃなくて都内の自治体の方に力点があったかと思うんですが。

【百合都市地球環境部長】 多摩の市というお話かと思います。その辺とも当然連携をしていきたいと思っています。

【横山会長】 ほかのご意見、どうぞ。よろしいでしょうか。

【飯田委員】 企画政策部会で先ほどまで激論を交わしておりましたから、皆さん、ほっとしたところがあって、なかなか発言しにくいところがあるので、私の方からちょっと口火を切ります。

今回は、もともと最初に企画政策部会が始まって、昨年の夏ぐらまではかなり強い義務先行で議論が先行しておりまして、その後いろいろ議論が重なって、やり方に関してはかなり産業界の自主性を重んじた形でやりましょうと。ただ、総量規制という、この一線をきちんと守って、まずは当初、自主的なやり方を見守ろうというところで、企画政策部会としては何とかコンセンサスを得たというような形になっておりました。あと、これがこれから5カ年間ぐらいのイメージで、その中間年で見直しが入るということもありまして、もともと従来の自主的な制度では2%しか削減できなかった。今回総量規制が入って、なおかつガイドラインも入り、かなり統一の方向でやるけれども、まずは産業界の自主性を重んじてやりましょうと。

しかしながら、中間年の見直しで実績が上がらなければ、ぜひもうちょっと強い何らかの指導なり制度なりといった形で、最後の5カ年に関しては、ぜひこの総量目標を達成していただきたい。そういうような形で最終的には落ち着いたというところで、つい先日も報道があって、かなり後退をしたというのもあったのですが、最終的には



この当初の総量目標というものがこれによって何とか達成されるということ、企画政策部会の方で検討に参加した委員の一人として、ぜひ今後の東京都の、この後パブリックコメントがあって、若干の手直しもあるんですが、ぜひ強く期待をしたいと思っております。

【横山会長】 ありがとうございます。

今、飯田委員の方から、部会の方におきます結論というんでしょうか、先ほど福川委員もお触れになったことですが、いろいろとご苦勞の末にたどり着いた「中間のまとめ」であるというふうに理解させていただきますが、ほかにご意見はございますでしょうか。

【岸委員】 流れにしっかりついていけないので、とんちんかなことを言うかもしれませんが、2つ。

1つは、先ほど小倉委員の方から、自治体との連携ということがあったわけですが、例えば自治体で市民大学ということも行われていたり、自治体のレベルで市民が温暖化のことを問題にするときというのは、自治体の話と国の話と都の話というのがどこでどうつながっているのか、さっぱりわからない。自治体がつくる環境基本計画にも書いてあることと、都とどう関係しているのかわからない。そのあたりの啓発システムというのをしっかりつくっていただきたいと思うんですね。

具体的に言ってしまうと、各自治体において総合的な話を聞かせてくれというような声が市民から出てきたら、それに出前でちゃんと対応できるようなシステムを、今回のこの中間まとめとセットでぜひつくっていただきたいというふうに思います。

それからもう一つは、内部化という話があるんですけども、ただ都市計画をどういうふうに進めていくとか、交通体系をどうするかとか、大きな計画の中に実は温暖化の問題という大変な課題が潜んでいて、それが必ずしも整合しない。そこが難しいわけですが、そういう課題との整合というのは今回の答申の本筋でないというのはわかるんですが、見えるようなことがどこかに出ていないと、やはり説得力がないかなと。非常にターゲットを絞ったやり方というのはよくわかるんですが、ほかの諸施策との統合をどう内在化させていくのか、課題がどこにあるのかというのは、可能な範囲でスケッチをかがかれていくべきだというふうに思います。

【横山会長】 これは福川委員にご意見をいただいた方がよろしいかと思いますが。

【福川部会長代理】 自治体との連携その他については、企画政策部会の委員の中でもご発言された方がいらっしゃるかもしれませんが、そちらにゆだねるということで。

あと、私も都市計画は一応専門なのですが、残念ながら企画政策部会の中では、やはりどうやって削減するかということを中心に議論してまいりました。例えばインフラストラクチャーの問題であるとか企業の問題というのが、基本的にこういった都市での活動を規定しているものですから、それについてきちんと言及すべきだという議論もありまして、多少そういう文言が中に入っておりますけれども、残念ながらそれぞれのものを議論するところへは至りませんでした。

ただ、都市計画からどうすべきかと言われても、都市計画の専門として私にもなかなか答えがたい部分でありまして、今回は、やはり一応ターゲットを絞った議論ということでお許しいただきたいと思います。もちろんそういう、より広い分野に関して深い関係があるということは重々承知しておりますし、今後ともそういう問題は議論していく必要があると思っています。

自治体のことや何かは、例えば伊藤委員なんかからご発言があるんじゃないかと思っておりますので、どうですか。

【伊藤委員】 自治体といいまして、私ども、地元などで、やはりそういったことがどんどん盛り上がってきていると思います。そこで、東京都がこれだけというのと地元の環境計画とが、どちらにターゲットを絞っていいのかというのが見えづらいと思いますので、その辺をしっかりと説明していってもらえるとありがたいなと思います。その辺、よろしく願いいたします。

【横山会長】 ありがとうございます。

これは以前から、例えば基本計画の論議の場合も、都市計画の問題性をいかに組み込むかということについて、ご議論はございましたが、やはりなかなかこれはストレートに結びつけるということは難しいというような経験をしておりますが、今、岸委員の出されました問題は、かなり大事な、今後の都の環境行政にとりましても取り組むべき課題かとは思っています。

いかがでしょうか。ほかにどうぞ。

【橘委員】 ちょっとピントの外れたことを言うかもしれませんが、ヒートアイラン

ドという、これは地球規模から考えればローカルな問題で、東京都の努力で何とかなるのかもしれませんが、地球温暖化という非常にグローバルなレベルを考えると、これで真剣に議論されているようなのは、グローバルなところから見れば一種の草の根運動みたいなものです。この中に近隣の自治体とのというのはありますけれども、もっと地球規模のビジョンみたいなものを、余り言うと空疎なものになってしまうかもしれませんが、やはり地球環境というようにうたう以上、そこを何とか、草の根運動で終わったんじゃないかと。東京なんていうのも大都市ですけども、地球規模から見れば本当にちっぽけなポイントにすぎないわけですね。それで地球環境なんて言うと、何かそぞらしい感じがするんです。

【横山会長】 今のご意見につきまして、ヒートアイランドの問題をいかに取り組んでいくべきか、いかなる考えのもとに取り組んでいくべきかということは、当初から問題にはなってきたと思いますけれども、この点についてのお答えは、例えば都の方からご意見は何かございますか。

【百合都市地球環境部長】 確かに温暖化の問題自体がグローバルな地球レベルの問題だということは我々も認識をしております。その辺の認識については、このまとめの中では、新しい温暖化対策の必要性のところ、例えばなぜ東京都がということもあろうかと思いますが、6ページの(2)「実効性ある対策を自治体から進める必要性」というようなところで若干触れているというつもりでございます。ただ、おっしゃるように、温暖化対策が今回の諮問事項だけで済むというようには思っておりませんが、とりあえず今回、まず手をつけるべき課題として3つの事項を審議会の方に諮問をして、今回こういったまとめをいただいたという結果でございます。

【松本委員】 私は、今回東京都がこういったことを掲げてやることは、地球規模の問題にとって非常に大きな意味があると思います。数値的にいっても、この間の東京都の数値ですと、GDPで比較しますとカナダ一国あたりに匹敵するのが東京都である。それから、世界の二酸化炭素排出量の1%か2%か、ちょっと忘れちゃったけれども、先進国の小さな国1カ国分ぐらいを東京都が排出しているという意味で、東京都が持っている意味というのは世界の中でも非常に大きい。

それから、やはり世界最大級の都市であるという点で、恐らく米国や欧州、発展途上国の大都市が持っている問題をほぼ東京都も持っている。そういう意味で、新しい

制度によって実効性のある削減を実現するような政策が実行できれば、その波及効果はグローバルに非常に大きい意味を持つと思います。

それから、先ほどの都市計画の話ですが、最初のころ、たしか原委員だったと思いますが、ご指摘いただいた東京都の丸ビルなどを含む都市再生計画の結果、今後の予測されるCO<sub>2</sub>の高い排出数値が指摘されました。そういった都市計画と、この温暖化政策の整合性をとるべきだというのは、その後も何人かの委員から出たんですが、その後、余りそれに関しては具体的な討論がなされていなかったのは、ちょっと私自身も残念だと思っています。

【横山会長】 ありがとうございます。

東京都の持つ大きな役割と申しますか、あるいはその波及効果ということについて、松本委員は以前からいろいろご発言いただいているようでございますが、改めてまとめた意味でのご発言だったと理解いたします。

どうぞ、ほかのご意見がございましたら。

【岸委員】 追加の補足をさせていただきます。

温暖化の問題と都市計画とをすぐ結びつけるのは難しいというのはよくわかっているんですが、今世界規模のという話があったんですが、冷静に議論をするとすれば、東京が世界各国から輸入しているいろいろな物資を生産する、その現場においてどういう温暖化効果があるのか。上がっちゃう、下がっちゃう、そこまで入れなければ、本当は素直に子供たちに教育するときにはきちりした話はできないわけですね。政策的にやっていると、やはりこのポイントとこのポイントとこのポイントに関して、どういうふうにパフォーマンスをよくするとかという話になっちゃうんですけども、できないところはできない、難しいところは難しい、でもこれは課題だということを書く、そういう真正面さというのはそろそろ必要かなと。

私も町田で市民大学や何かはずっとかかわるんですが、一番苦労するのは、例えばごみの減量に関して、一人ひとりがあと1%ごみを減らせというようなモラリスティックなことについては、市民が、僕もそう言うと誤解を招くかもしれないですが、本当にものすごい熱意を発揮するんですが、それと人口が1%ふえちゃうことが同じだという議論をすると、なかなか受け入れられない。人口がふえることはすばらしいことだと一方で言いながら、一人ひとりがごみを出すのをどうして1%減らせないのか、

モラルがなっていないということをととうと語る市民というのはたくさんいるんですね。やはりそこは全体が見渡せる委員会なり行政なりが、それが等価であるということ語らないとだめだと思うんですね。無理は無理として、でもそういう課題があるというのがわかるような、今後の課題だと思うんですけども、そういうことがないと、実は市民の現場でこういうことを話そうとすると素朴な質問がきて、すぐつんのめって、あるいは黙ってしまわなきゃいけないということがありますので、これからの環境計画の大きな課題だと思います。

【横山会長】 ありがとうございます。

現実的に、都内では今、大きなビルがどんどん建っていているというような状況が片方にあるわけですので、そこら辺の経済的な趨勢ということもきちんと見て、東京都は今後の環境行政を進めていくべきだろうと思います。ありがとうございました。

どうぞ、ほかに。まだ当初予定していた時間には10分ぐらいございますので、ご意見がございましたらばどうぞ。

【内山委員】 非常にご苦労いただいて、よくまとまっていると思うんですが、1つ、新しい温暖化対策の必要性ですとか、そういうところに、実際に今、もう東京都はグローバルな温暖化と同時にヒートアイランド現象ということを抱えていて、この必要性のところにもヒートアイランド現象の阻止ということが書いてあるんですが、実際にもう今、総合科学技術会議の温暖化の健康影響等で、実際に健康影響、特にヒートアイランドでは、熱中症等が起こっていて、何度を超せば救急車で搬送される数がふえているというデータも出てきて、実際にその影響のもとを絶つと同時に、その影響に対する対策も必要になってきているということを実際に公的に動いておりますので、必要性のところ、少しそういうヒートアイランドによる熱中症の増加が実際東京都で起こっているんだというようなことで、対策の必要性にぜひ入れていただきたいというような感じがいたします。

それと同時に、これは諮問ですからそうなるのかもしれないんですが、後の方の諮問に対する回答の報告ですが、「すべきである」という言葉が多岐のような感じがあります。これはもう必要であるのは、これは必要であるというふうに諮問していただいてよろしいのではないかと。私は、前回を読んでいて、ちょっと「何々すべきで

ある、すべきである」というところが文章の中に目立ち過ぎるかなという、項目の中にも「何々すべき制度」ということで、全体としてそういう感じがいたしました。これは私の個人的な感想ですので、できないところもあると思いますが、もう少し踏み込んで言うべきところもあるのかなということをちょっと感じました。

【横山会長】 ありがとうございます。

今、内山委員の方から、ヒートアイランド現象というものは、もう一刻も許さない日常的な問題になりつつあるという認識を示すべきであるというご意見であったかと思えます。また、文面上のご意見もございました。

ほかにどうぞ。

【坂本委員】 ビル建築の省エネルギーを専門にやっている立場からコメントなんです。先ほど都市計画の話とか、それから人口がふえたらとか、結局東京の場合はまだ成長しているでしょうから、床面積がふえるという話がございすけれども、我々、そういうエネルギーをやっている専門の立場からしますと、じゃ、一個一個のビルで非常に省エネが実践されていて、もう濡れぞうきを絞れない状況にあるかということ、私は決してそうでないと思っております。まだまだ個別のビルで個々に絞れる余裕が私はあるのではないかという、そういう立場にありますから、とりあえずはまずできる。そういう個々のビルで省エネとかができますから、それをやってみましょうというのが今回の答申案ではないかと理解しております。

以上です。

【横山会長】 省エネの余地は現在の技術的レベルではまだ可能性は大きいというか、あるというご意見で、その上に立ってこの対策を進めるべきだというご意見だったと思えます。

何か都の方でご意見はございますか。

【百合都市地球環境部長】 私どもも、一昨年12月に諮問をして以来、実態についてどうなっているかということについては、まず100社というような形でサンプリング調査をし、かつまた、今さらにその調査対象を広げて調査をしているところですが、現行制度ですと2%削減という3年間の目標平均値が出ましたが、実際にやはり現場にいろいろ伺ってみると、かなりそれ以上削減余地があるということは、私どもも掌握しているつもりでございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

それでは、私の方から、先ほど温暖化対策はこの諮問事項だけとは認識していないという部長のご発言がございましたが、この諮問の問題とちょっとずれてしまうことは申しわけないんですが、都内でCO<sub>2</sub>発生量の30%は運輸部門が占めておるということで、その運輸部分の対策というものも、これもゆるがせにはできないと思うんですが、都の方のお取り組みで、何か改めてお話しいただけるようなことがございますでしょうか。

【梶原企画担当部長】 先ほど来のお話の中に、運輸部門対策というお話が何度か出てまいりました。私どもとしましては、今回諮問事項の中には入れてございませんけれども、方向としては、当初の私どもの基本方針の中で運輸部門対策といたしまして、例えばTDMの問題ですとか、あるいは国に走行効率を高めるような燃費基準を設けてほしいといったような、そういったことを求めていくというような幾つかの目出しをしてございます。

この審議会の中では諮問事項に入れておらず、ご議論を十分していただけなかったんですが、私どもとしては、その後、ディーゼル規制が先ほどのお話のように昨年10月に一定の成果を見てきまして、PMですとかNO<sub>x</sub>についてある程度進んできますと、非常にそういう意味では効率のいいエンジンでございますので、例えばヨーロッパの方ではディーゼルをむしろ活用しているというような動きもございます。そうしたもろもろの動きも踏まえまして、私どもとしては運輸部門対策についても、自動車の環境管理計画書制度というようなものも大聖先生からご指摘がございました。そういったものも含めて活用しながら、やはり非常に排出量が多い分野でございますので、何らかの形でアプローチしていきたいと考えてございます。

それから、先ほど都市再生の関連のお話を何点かご指摘いただきました。原委員の方から、部会の中で何度かご指摘をいただいておりますので、基本的には部会のお答えと同じような形になりますが、改めてお話をさせていただきますと、じゃ、トータルの排出量が都市再生との関係で果たしてふえるのか、減るのかといったような見通しがあるのかというようなご指摘をちょうだいしているわけなんです、なかなか総量というのがつかみ切れない部分がございます。したがって、今回、特に2点目の取り組みの中で、いわゆる新築建築物について特に制度強化して、新しいビルが建ち

上がるときには、必ず十分に現在の建築物の環境計画書と緑化計画書の強化というのを盛り込んでございまして、できる限りそれらを複合しまして、床がふえてもある程度抑制ができるような見通しをつけたいと考えているところでございます。

それから、いろいろ続けてお話し申し上げて恐縮なんですけど、特に市町村との関係ということで、私どもは八都庁市で他自治体と連携をしていますと同時に、区市町村とは継続的に、特に環境問題については担当者会議のようなものを設けておりまして、今回ご議論いただいているいろいろな制度の成果については逐一市町村と協力しながら、継続的に今後も、特にもう少しわかりやすいようないろいろな仕組みの説明ですとかパンフレットですとか、あるいはそういった会議の場を通じての人的な支援システムですとか、そういったことは、これからさらに充実強化を心がけていきたいと考えております。

【横山会長】 ありがとうございます。

今、梶原さんの方から原委員のお名前が出ました。原委員の方から、何か最後にご発言はございますでしょうか。

【原委員】 この40年間、東京を主としてジャーナリストとして見ておりまして、この都市がどこで成長管理に入るのかということを目を注いでまいりました。例えば臨海の非常に大きな開発、これは東京都の開発計画に対して環境庁の方から異論が出されたといういきさつがある。そういう環境との関連で大変問題の多い計画を東京都がお持ちになっている。そして、臨海の経営がまずなくなったときに最初におやりになったことは、地域暖房計画を引っ込めるというふうなことでありまして、こういうことでは、先ほどどなたかがおっしゃったように、都民に対して説明をするときに論理的に説得力を欠きはしないかということをおっしゃりました。丸ビルとか汐留とか、大きな開発が進んでおりますが、それはそれなりに、オプティミスティックに言えば、いろいろなイノベーションもあることですから、即CO<sub>2</sub>のプラス要因とは言いませんが、しかし、都民の目の前にあらわれてくる東京の姿と、CO<sub>2</sub>を削減していくという政策の整合性をどういうふうに説明なさるのか。私の気持ちの中に重いこだわりを持っております。

しかし反面で、東京都は終始一貫、日本の環境行政をリードしてきたことは事実です。したがって、本当にここで話しになったとおりにおやりになるのかどうか、そ



れを厳しい目で、皆さん、陪審員として2年半後にきちんと判決を下していただきたいと思います。

【横山会長】 ありがとうございます。

いわば、今、原委員の方から都に対する叱咤激励が最後に行われたということで、都のこれからのご努力をさらに期待するものでございますが、さて、本日、各委員からたくさんのご意見、しかも多くのご意見は、現在企画政策部会の方でお進めいただいております、この諮問に対する答申の方向をさらに強めるという方向のご意見が大部分であったかと思えます。本日は、このようなご意見をたくさんいただきましてありがとうございます。

繰り返し申すようでございますけれども、本日のご意見は、これからの企画政策部会の方にひとつお任せする。きょうのご意見を活かすのは企画政策部会の今後の作業にお任せするというので、お手元でございます「中間のまとめ」、これをこのまま、このような形で本審議会でご了承いただきたいと思えます。ご了承いただきましたらば、早速都民にこれをパブリックコメントの方に回すわけでございますが、この報告書をご了承いただけますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、お手元でございますこの「中間のまとめ」は、本審議会です承いたしました。では、都の方は早速、都民に対するパブリックコメントの方の作業に取りかかっていたきたいと思います。

それでは、議事（１）は以上でございます。ありがとうございます。

議事（２）がでございます。先ほど局長の方からお触れになりましたディーゼル対策につきまして、報告事項でございます。よろしくお願ひします。

【山本自動車公害対策部長】 自動車公害対策部長の山本でございます。

それでは、議題（２）でございますが、ディーゼル車規制開始後の状況についてご報告させていただきます。

昨年10月1日から開始した規制の内容は、既にご案内のとおりでございますけれども、粒子状物質（PM）につきまして一定の排出基準を満たさないディーゼル車は都内の走行を禁止するというものでございまして、同じディーゼル車であっても、乗用車であるとか、あるいは初度登録から7年以内の車両は除かれております。

それでは、資料4の「規制対象ディーゼル車（都内登録車）の対応状況」をごらん

いただきたいと思います。

東京都では、この規制に合わせまして、厳しい経営環境にある事業者への支援策として、装置装着に対する補助であるとか、あるいは買いかえのための融資あっせんというものも実施しておりまして、そういったことから規制への対応が順次進んできております。これは自動車登録データからの推計でございますが、規制開始1年半前の14年3月末では20万2,000台が規制に不適合な車でございます。それが1年後の15年3月末時点では13万5,000台ということで、33%ほど減っております。規制開始直前の9月末では4万4,000台というので、全体的には78%ほどは進捗しているという状況でございます。

対応策は、それぞれやはり事業者の方のいろいろな経営の実態に合わせまして買いかえをするとか、あるいは装置をつける、あるいは長年使っている車を廃車するとか、いろいろな取り組みをしていただいて、ここにもございますとおり、規制前の非常に古い、規制のないような時代の車が台数的には多く減ってきている状況でございます。

この減った台数を見ると、14年3月末から15年3月末までの1年間、実数で6万7,000台ほど減っているわけですね。これに対して15年4月から9月までの半年間、これは実数で9万1,000台ということでございまして、このことから、規制開始前の半年間での事業者の方の対応が急速に進んだということが言えるかと思えます。

一番右に15年12月末時点の推計がございまして、規制開始後も、7年の猶予期間を過ぎて新たに対象となってくるものがございまして、それが6,000台ほどございます。それを含めまして不適合の車両が約2万4,000台というように推計しておりまして、全体的には9割弱、88%の進捗というようなことで見ております。

私ども、規制開始直後から、物流拠点であるとか、あるいは主要な幹線道路などにおきまして取り締まりを行ってきております。こうしたような状況もございまして、違反率は非常に小さい状況にございまして、冒頭局長の方からご紹介がございましたけれども、本年1月末までの違反率は2%程度という状況になっております。

次に、資料5の「ディーゼル車規制による大気汚染の改善効果について」をごらんいただきたいと思います。

規制の効果を把握するため、気象などの影響を受けない自動車トンネルなどにおいて、カーボン、あるいは発がん物質の濃度測定を実施いたしまして、過去のデータと

比較いたしました。中段にもありますとおり、気象などの影響を受けない環状八号線、これは杉並にございますけれども、井荻トンネルというところがございます。ここで見ますと、13年と比べてカーボンが49%、発がん物質については最大58%という形で低減をしております。また、気象などの影響を受ける道路沿道につきましても、目黒の大坂橋測定局でカーボンが30%、それから、目黒通り沿道では発がん物質が36%と、それぞれ減ってございます。この目黒通りの沿道調査は、本審議会委員の内山教授が実施されたものでございますが、こうした結果を見ますと、やはり規制による改善効果を確認できるというふうに私どもは考えているところでございます。

なお、左下の方に「ディーゼル車からのPM排出量の推移」というふうに書いてございまして、ペットボトルの絵が表示されておりますが、これは、先ほどの資料4の規制の対応状況、こういった数字を踏まえまして、私どもで車の更新等に合わせた形で試算をしたものでございまして、ここでも平成9年時点で1日当たりペットボトル、これは100グラムほどのPMが入っているものでございますけれども、これが1日当たり12万本というような量で出ていたものが、昨年の規制開始直前の段階では1日当たり約5万本ということで、大きく半減しているというような状況となっております。

こうしたことと機を一にいたしまして、都民の方からも非常に感謝の声が数多く寄せられているところでございます。一部紹介いたしますと、例えば環七沿道の方とか、あるいは中央高速が見えるような、そういったところに住まわれている方からのご意見ですけれども、通常洗濯物を干すときに、ベランダの手すりをぞうきんでふく。あるいは物干しの竿をぞうきんでふくわけですが、以前は本当にぞうきんが真っ黒になって、すぐ汚くなってしまったというような状況だったものが、最近はそういったことがなくなったというようなご意見は、これは結構な数が来ております。それ以外にも、宅配のアルバイトで、これは青梅街道あたりというようなことがありましたけれども、バイクで運転をされる、そういった方がいるわけですね。そういった方が仕事を終えて、ちょっと顔をふくと、もう手の先がすすで真っ黒になった。そういったような状況が、最近はそういったものがほとんどなくなったと、そういった声も数多く寄せられてきております。

私どもとしては、こういった都民の方々の信頼にこたえるために、引き続き16年度におきましても、東京都の重要施策の一つとして、このディーゼル車規制を推進して

いくことにしております。今後もこういった実効性のある取り締まり等も実施しながら、引き続き精力的に取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上、簡単ですけれども、ディーゼル車規制の報告という形でさせていただきます。

【横山会長】 ありがとうございます。

ただいまの課長の方からのご報告でございますが、何かご質問がございましたらばどうぞ。

【原田委員】 大変効果があったという説明でございますが、この台数そのものが減っていますよね。不適合車がかなり減ってきたということと、この一番下にある登録車両台数自体がかなり減ってきている。この台数が減ってきていることの実態をどのように理解されていますか。わかればご説明いただければありがたいと思います。

【山本自動車公害対策部長】 確かにここ二、三年、毎年のようにずっと登録台数が減ってきております。特に貨物車の登録車両が、普通貨物車あたりが減ってきているような状況でございます。私どもが推測しているのは、従前は非常に景気がいいということもございまして、そういった貨物の車を動かす機会が非常に多かったという状況でございますけれども、近年は非常にコストダウンというようなこともあるかと思っておりますけれども、そういった仕事量そのものが減ってきているということがございまして、物流事業者の方のご意見を聞きますと、実際に、例えば車を持っているけれども、稼働率という意味ではかなり落ちてきている。ですから、保有台数としてはそれなりの数を持っているんですけれども、実際にはその中で一定の割合しか動いていないという状況がある中で、こういった規制が始まったということで、自分が持っている古い車から順次廃車とか、そういったようなことで対応されているということも聞いております。これについては全部が全部ではないとは思いますが、そんなような状況もあるのかなというふうに私どもでは見ております。

【横山会長】 よろしいですか。

【内山委員】 実は、私の調査が図にありますので、ちょっと補足説明をさせていただきます。

これは目黒通りと書いてありますけれども、白金台の国立公衆衛生院の前の道路で、たまたま規制前の12年に、粒子に付着しているPAHをリアルタイムで測定する新しい機械ができましたので、それで道路沿道からの減衰をはかるという目的で、たま

たま行っていたのが12年でしたので、これは東京都に別に依頼されたわけではなくてやっておりました。それで、たまたまそうでしたので、こういうデータにしていただきましたので、1カ月ぐらいたったところで、昨年11月にまた同じ場所で、同じ機械を使ってやったということです。ですから、この発がん物質と書いてありますのは、粒子についている多環芳香族炭化水素ということで、大体これが1ミクロン以下の粒子を測定しているというふうに考えていただいてもいいかと思います。それで、これは先ほどご指摘がありましたように、交通量はやはり3年前と比べまして大体2割ぐらい、全部ビデオテープで数えましたけれども、ディーゼル車の台数は減っておりました。それを補正して大体36%減ということで、実測では大体50%近く減っておりました。

今、私は京都におりますので、大学の前の通りではかかりますと東京の半分ぐらいだから、東京はもっと汚いと学生に言っていたんですが、はかってみましたら大体京都と同じになっておまして、また、学生がこの機械を用いて健康影響を調べているんですが、東京に行けばもっと濃度が高いので健康影響もはっきり出るよと言っていたんですが、もう東京へ行っても京都と同じぐらいだから、こちらでやろうというようなことを冗談で言っているほどで、このときもまだ装置が間に合わなくて、12月までにDPFをつけるということの車両がまだ大分多かったということですので、ですから、もう少しまだ減るんじゃないかというふうに期待しております。季節が変わりましたら、またやってみたいというふうに考えております。

以上でございます。

【横山会長】 ありがとうございます。

ほかにございますか。

それでは、もう一つ議題がございました。その他でございます。

実は、この審議会は多くて年に2回、大体は年に1回ぐらいでございます。なかなか都に物申すという機会もそんなに多いわけではございませんので、本日のこの審議会に当たりまして、各委員の方から何かご発言など、別に本日の諮問事項にとらわれず、ご発言、あるいはご注文がございましたならば承っておきたいと思いますが、ございますでしょうか。

それでは、今後とも都の環境行政の方につきましては、ご意見をどしどしと上げて

いただければと思います。

では、以上、議題3つを終了いたしました。これで本日の審議会は終わりますが、何か最後に都の方からご発言はございますでしょうか。

【山内企画調整課長】 事務局の方から、1点ご説明をしておきたいと思います。

お手元の資料の参考資料1ということでA4の資料が、今後の検討スケジュール（案）ということでお配りさせていただいているかと思います。これで、きょうは平成16年2月23日で、第9回の企画政策部会を開催させていただき、審議会総会は現時点で「中間のまとめ」をご了承いただいたということで、先ほど会長からお話がありましたとおり、明日からパブリックコメントに入らせていただきます。それで、4月9日までということでパブリックコメントを予定しているところでございます。

それで、こういったいただいたご意見等を整理し、その辺を中間まとめに反映できるものは反映するというので、今の予定ですと多分4月後半になってしまうかと思うんですが、そちらの方でまた企画政策部会、それと、その企画政策部会を受ける形で総会ということ、これから部会長代理、それから横山会長とご相談をした上で、また開くというような形で予定しております。その際にはまたご連絡をするようにしたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いします。

以上です。

【横山会長】 ありがとうございます。

そのようなことでございますので、ひとつ企画政策部会の方はもう一踏ん張りお願いいたします。また、委員の方たちは、4月の末ごろを目途に総会があるということでございますので、またご出席方よろしくようお願いいたします。

それでは、これをもちまして本日、第23回の東京都環境審議会を終わりたいと思います。どうもご苦労さまでございました。

午後 5時29分 閉会