

東京都環境審議会環境確保条例改正特別部会分科会（第2回）

平成19年11月7日（水）

第二本庁舎31階特別会議室21

午後 3 時 0 5 分開会

山下課長 ただいまから第 2 回環境確保条例改正特別部会分科会を開会させていただきます。委員の皆様には、本日はお忙しい中をご出席いただきましてまことにありがとうございます。私、事務局を務めております環境局環境政策部環境政策課長の山下でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに本日の資料の確認をさせていただきます。まず次第がございまして、資料 1 から 6 まで続いてございます。お確かめください。その後、参考資料 1 といたしまして、名簿から始まりまして、4 まで続いてございます。すべておそろいでしょうか。何かございましたら、お近くの事務局までお申しつけいただければと存じます。

本日、調査委員として、横浜国立大学大学院環境情報研究員教授の佐土原聡先生にご出席いただいておりますのでご紹介申し上げます。よろしくお願いいたします。一言お願いできればと存じます。

佐土原委員 ただいまご紹介いただきました、横浜国立大学の佐土原と申します。都市のエネルギーのことについて研究しております。よろしくお願いいたします。

山下課長 ありがとうございます。それでは、これからの議事につきましては小早川座長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

小早川座長 これより議事に入りたいと思います。皆様よろしくお願いいたします。

議事(1)「地域エネルギー計画制度(仮称)の創設」から始めたいと存じます。最初に事務局から説明をお願いします。

山本課長 環境配慮事業課長の山本でございます。資料 1 「地域エネルギー計画(仮称)の創設について」ということでご説明をさせていただきます。

この制度でございますが、最初にねらいということでご説明させていただきますと、大規模な都市開発等が行われる場合にはかなりのエネルギー需要が発生しますので、そういった中でどうやって CO2 削減を図っていくかということを念頭に置きまして、新しい制度として創設を考えているものでございます。

現在の環境確保条例の制度の中で、大規模開発の中でエネルギーの有効利用を図っていく制度としまして地域冷暖房計画制度がございまして、この制度を前提にしまして、新しい制度を再構築していこうというものでございます。したがって、資料としては、現行の制度であります「地域冷暖房計画制度の概要について」ということで、1 枚目の左側でご説明をさせていただきます。右側のほうで制度の現状の問題点等をご説明して、2 枚

目以降で、新しい制度についてご説明をさせていただく形で進めてまいります。

現在あります地域冷暖房計画制度の概要ということですが、この制度の導入の背景といたしましては、創設はかなり古いもので、昭和 44 年からスタートしているものでございます。ばい煙対策ということで、ビルのボイラー等から排出されるばい煙対策としてスタートしております。近年はこういった大気汚染対策よりも、省エネルギー、温暖化対策が重視されて運用されてきております。

目的としましては、ここにありますように、一定地域に建物が現に集中し、あるいは集中して建築される場合に相当の熱需要が予測される場合において、地域冷暖房を導入して公害の防止、エネルギーの節減を図っていただくというのが目的でございます。根拠は環境確保条例と地域冷暖房に関する指導要綱を根拠しております。環境法令としましては熱供給事業法がございます。

この制度の内容につきましては、まず知事が、一定規模以上の新築の建築物を行う建築主に地域冷暖房の導入の検討を要請することを要綱で定めてございます。さらに知事は、地域冷暖房の導入が必要な場合、地域冷暖房計画の区域を指定することが条例で規定されておりまして、指定しました区域の中の建物の所有者に対して、地域冷暖房計画の加入努力義務を条例の中で課してございます。以下に制度の流れの概略をお示ししております。

中ほどに、新築の建築物の建築主がございしますが、対象となりますのが、延べ床面積 5 万平米以上の新築を行う場合に、東京都のほうで、地域冷暖房の指導要綱に基づきまして導入の検討を要請しております。この要請に基づいて、建築主の判断で地域冷暖房を導入することになった場合は、地域冷暖房の指導基準に基づきまして地域冷暖房事業計画案を作成していただいて、それを都に提出していただいております。

提出された事業計画案を踏まえて、環境確保条例に基づいて東京都が地域冷暖房計画を策定し、区域決定をしております。区域決定がされますと、区域内にある建物所有者については、一番右側でございますが、重油換算で 300 リットル以上の熱需要がある建物所有者について、建替え、熱源更新等の際に加入努力義務が発生してまいります。この結果、加入することになりますと、地域冷暖房から熱供給を受けることになります。この判断は、あくまでも導入が義務づけられるというものではなくて、検討をしていただくものでございます。

こういった制度を運用してまいりまして、左下に、これまでの実績として示しておりますが、74 地区を指定しておりまして、うち 73 地区が熱供給を行っております。主なものを

示してございます。その中で未利用エネルギーを活用しているものということで、都市排熱利用、温度差利用ということで例示をしてございます。20事例ほどの未利用エネルギーの活用が行われております。

それらの地域冷暖房についての効率を右側のグラフで示しておりまして、棒グラフで、右側に行くほどエネルギー効率が低いということになります。一番すぐれているのは1.3程度のものが現在稼働しているということです。平均は0.78ということで、未利用エネルギーを活用している地域冷暖房の多くが効率のいいものになってきてございます。効率については0.4から1.3ということで、地域冷暖房の中でも優劣がはっきりしてきているという現状になってございます。

これらを踏まえまして右側に、問題点と改正の必要性ということで、主に3点整理しております。

1点目として、エネルギーの有効利用に関する開発事業者の責務が、現在の制度では不明確になっているという点でございますが、現行の地域冷暖房の制度につきましては、条例において、特に開発事業者の責務は規定されておられません。要綱においても、地域冷暖房の検討を要請しているだけで、検討時期についても特に規定をしていないものでございます。さらに要綱の中では、再生可能エネルギーとか建物のエネルギー性能については検討対象としていないものになっております。

そういった点で、やや不十分な点も多々あるような制度になっておりまして、大規模な開発においてエネルギーの有効利用を図っていくためには、再生可能エネルギーとか建物のエネルギー性能を含めて、開発計画の策定過程の比較的早い段階に、こうしたエネルギーの有効利用に関する計画の策定を条例の中で義務づけていく必要があるだろうと整理してございます。

2番目がエネルギー供給にかかるさまざまな主体の役割が不明確であるという点でございますが、要綱の中では、開発事業者、地域冷暖房の事業者の役割しか規定されておらず、そのほかの未利用エネルギーの提供事業者等の役割が規定されておられません。このため積極的な取り組みが進めにくい状況がございます。こうしたことがありますので、各主体の役割について条例の中で明確に規定して、積極的な関与を求めていく必要があるだろうと考えております。

3点目が一律の加入努力義務の問題でございますが、現在稼働しております地域冷暖房は、先ほどの棒グラフで見ていただいたように、すぐれたものから、エネルギー効率の劣

るものまでございます。こういった状況にもかかわらず、現行の制度では、エネルギー効率にかかわらず一律に、区域内の建物所有者に加入努力を義務づけていることになっております。こういった点でやや不整合というか、比較的効率の悪いものにも加入努力を課している形になっております。また、エネルギー効率の実績がわかりやすく公表されていないということもございます。

こうしたことから、新規に導入する地域冷暖房についてはトップランナー水準のエネルギー効率を求めていく必要があるだろうということとか、現在ある地域冷暖房につきましては、エネルギー効率が劣る場合はそれを改善していただくとか、すぐれた地域冷暖房についての加入促進を図っていくという意味で、現在の一律の加入努力義務の見直しを図っていくこと、熱の需要家さんに対して、エネルギー効率についてわかりやすく公表して情報提供していく必要があるだろうと考えております。

4点目として、現行制度の手續の多くが要綱で規定されておりますので、これを条例に基づくものとして根拠の明確化を図っていく必要があるだろうと考えております。

これらの問題点、現状を踏まえまして、新しい制度をどういうふうに再構築していくかということで、2枚目以降でまとめております。

最初に、新たな制度として再構築していく基本的な考え方ということで整理をしております。ここでは現行の地域冷暖房計画制度の見直しという観点だけではなく、大規模な開発において、大量かつ高密度なエネルギー需要が発生してまいりますので、その中でどうCO₂削減を図っていくかという観点で、から のことが重要であろうと考えております。建物の省エネ性能の向上、未利用エネルギー、再生可能エネルギーをどう活用していくか、さらに、そこに供給されるエネルギーをどう効率的に進めていくかという3点を実現していく必要があると考えております。

そのための方法として、1番目として、開発計画の策定過程の早い段階に、エネルギーの有効利用に関する計画をつくっていくことが必要だろうということです。2番目として、エネルギー供給にかかわるさまざまな主体に、エネルギーの有効利用に関する役割を明確にして取り組みを求めていく。3点目として、現行の制度の見直しを図っていくことが重要であろうと考えておまして、これによって低CO₂型の都市づくりを推進していこうというものです。

次に制度の概要ということでまとめさせていただいております。

1番目は制度の全体の構成ということで、流れをまとめた形でお示ししてございます。新

しい制度の中で、開発事業者さんが一定の開発をする場合に、地域エネルギー計画を策定していただいて都に提出を求めていくという形でございます。その提出されたものを東京都で公表していく流れを考えております。

地域エネルギー計画の中で、地域冷暖房という手法を採用する場合には、合わせて地域エネルギー供給に関する計画も策定をして都に提出を求めていく形を考えております。

この計画策定に当たっては、未利用エネルギーの提供事業者等に対して協力義務の規定をして、情報提供をしていただいて、未利用エネルギーの活用も計画の中に入れていく取り組みを求めていこうと思っております。

こうして提出されました計画に基づいて東京都では公表するとともに、地域冷暖房を採用される場合には、トップランナー基準によって審査を行いまして区域指定をしていくことを入れてございます。さらにその後、開発事業者は、上物の建築物の設計に入りますので、その際に、前回ご説明をいたしました建築物の環境計画書制度がございますので、それに沿って環境計画書を提出していただいて、その中で、地域エネルギー計画の中に反映されたものが、具体的な建築計画の中うまく反映されているかどうかということを確認していく流れを考えております。建築が完了しますと工事完了届を提出していただいて、それぞれ公表という流れを考えております。エネルギー供給が開始されますと、その実績報告についても都に提出をしていただく流れを考えています。

一番右側の地域冷暖房の区域内の建物所有者につきましては従来どおり、熱供給の受け入れの検討義務を条例に規定して検討していただくように思っております。

この図の中で、点線で囲っている部分につきましては地域冷暖房を採用する場合の流れになっておりますので、この開発の中で地域冷暖房を活用しない場合は、点線の部分の手続がない形で、地域エネルギー計画の制度が流れていくということでございます。

ポイントとして4点整理をしておりますが、地域エネルギー計画の作成を義務づけていくこととか、未利用エネルギー提供事業者の協力義務とか、トップランナーによる地域冷暖房区域の指定、建築物環境計画制度との連携ということが、新たなしくみの中で組み込んでまいりますポイントということでございます。

以下、もう少し詳しく制度のほうをご説明してまいりますと、開発事業者の役割ということでございますが、一定規模以上の開発を行う事業者について、都が定める指針に基づいて、エネルギーの有効利用を推進するための計画の策定を義務づけていこうということでございます。その開発事業者には、開発計画の比較的早い段階に計画の提出を義務づけ

ていくというものです。さらに(3)として、計画の策定に当たり、未利用エネルギー、再生可能エネルギーの積極的な導入について努力義務を規定していこうということでございます。

熱源の方式で地域冷暖房を選択する場合については、地域エネルギー供給に関する計画の作成を合わせて行っていただくということでございますが、この計画については、地域エネルギー供給事業予定者に作成をさせることができるということで考えております。

* 1で示しております、対象となります開発規模につきましては、現行の制度ですと5万平米になりますが、そういったものとか、大きな開発で利用されます都市開発諸制度の規模要件等を踏まえながら今後検討と考えております。提出時期につきましても、都市開発諸制度の手続等を踏まえながら、時期については検討していこうと思っております。

下に枠で囲っておりますのが地域エネルギー計画の概要ということで、開発計画の概要から、未利用、再生可能エネルギーの導入、建物の省エネ性能の目標等、CO₂の排出量の把握、熱源方式、地域冷暖房を採用した場合の地域エネルギー供給に関する計画を策定していただこうと思っております。

続いて、地域エネルギー供給事業者の役割ということで2点ございます。

地域エネルギー供給に関する事業者につきましては、効率的なエネルギー供給に努めていただこうということで、努力義務の規定を考えております。この場合、熱供給に加えて電力供給を行う場合は、それらを合わせて効率的な供給を行っていくという考え方でございます。さらに供給実績についても都に報告していただくとともに、みずから公表ということで考えております。

3枚目でございますが、こうしたエネルギー供給にかかわるさまざまな事業者がございしますので、そういった事業者についても役割を規定していこうと考えております。

ここで例示をしておりますが、ここにございますようなその他のエネルギー供給にかかる事業者について協力義務を規定して、取り組みを促していこうということでございます。1番目が清掃工場、下水道等の未利用エネルギーの提供事業者、近接する地域エネルギー供給事業者、3番目が、地域エネルギー供給事業者に排熱を提供するコージェネレーションの所有者、熱の需要側の建物の所有者、使用者、テナント事業者等の役割を規定していこうということでございます。この中で、都は必要に応じて、こういった事業者に対して、有効利用に関する取り組みを求めることができるという規定も加えていこうと思っております。

具体的な協力の内容として例示を幾つかしておりますが、計画段階ということでは、未利用エネルギーの提供事業者につきましては、未利用のエネルギーがどこにあるか、どれぐらいの量があるかということの情報提供をしていただいたり、近接する地域エネルギー供給事業者につきましては、熱の融通を行っていくための協力、地域導管の連結などが考えられております。コージェの所有者につきましては、開発側の熱需要に合わせた効率的な熱の利用を検討していただくとか、運営段階におきましては、排熱を有効に利用できるコージェネレーションの運転を進めていただく。熱の需要側につきましては、エネルギーの供給事業者と協力した省エネルギー対策や、熱供給条件の見直しへの協力などをしていただくのが協力の義務の内容ということで考えております。下の図は、その関係をわかりやすく示したものでございます。

右上に参りまして、現行の地域冷暖房制度の見直しの部分になりますが、区域の指定についての流れを書いております。この中では、一律の現在の加入努力義務の見直しをしていこうということでございまして、都が一定の熱需要、現在は1時間当たり21GJ以上を想定しておりますが、これが想定される場合で、かつ、エネルギーの有効利用に資する場合に、地域エネルギーに関する計画を踏まえて、地域冷暖房区域の指定ができるというふうにしていこうと思っております。

まず、その手続についてですが、都が定めるトップランナー、現行の地域冷暖房のトップ水準のエネルギー効率を踏まえた水準でございまして、そういうものに基づいて、エネルギー効率がすぐれた地域冷暖房であるかどうかという審査をしていく。その審査に当たっては、第三者の専門家等で構成する委員会での意見を聞き、指定区域の建物所有者や区市等への説明、意見聴取をして区域の決定をしていこうということでございます。都が定める基準を下回るような計画については区域指定はしていかないことになってございます。

2番目として、区域指定の効果ですが、これは従来通りでして、区域内にある一定の熱需要がある建物の所有者、建築主に、熱供給を受け入れる検討を義務づけていこうというものです。都が建物所有者等に、熱供給の受け入れ検討を要請できるとしてまいろうと思っております。

一定の熱需要、*4につきましては、現在、重油換算300リットル以上となっておりますが、延べ床でいきますと2,000平米から3,000平米という小規模な建築物ですので、実態的には、そういったところが地域冷暖房に加入することがありませんので、実態を踏まえて、この辺は見直しをしていこうと思っております。

3 番目、区域指定の見直しについてですが、一定期間のエネルギー供給の実績を踏まえて、隣接での開発等の条件を見て区域指定の見直しを行っていく規定を入れていこうと思っております。例えば指定の廃止、供給実績が劣るような場合は指定を廃止していったり、隣接の開発が出てきたら、その区域の取り込んでいくような拡大等を考えていくということでございます。

4 番目が既存の地域冷暖房の取り扱いということで、取り扱いについては原則、上に記載したものと同様としていきたいと思っております。ただ、エネルギー効率の劣るものにつきましては、効率の改善をしていくための期間が必要ですので、経過的な期間等を配慮してまいりたいと思っております。

6 番目が公表ということでございますが、開発事業者が提出する地域エネルギー計画について、都も合わせて公表していくということとか、エネルギー供給の実績報告についてわかりやすく公表していこうということでございます。エネルギー効率に関する情報については現在も公開をされておりますが、わかりやすく公表されておりませんので、その辺の工夫をしていこうということです。

7 番目、建築物の環境計画書制度との連携でございますが、開発事業者が開発の中で、建築物の環境計画書制度の対象となる建物を新築する場合には、地域エネルギー計画の内容を踏まえて環境計画書の作成をして都に提出することを義務づけていこうと思っております。それを受けまして都としては、エネルギー計画の反映をしっかりとされているかどうかということを環境計画書の中で確認して、必要に応じて指導していこうと思っております。

最後に実効性の担保ということで、現行の制度では特に罰則等の措置は規定されてございませんが、新しい制度の中では、エネルギー計画の提出、公表あるいは実績の報告、公表については実効性を担保する措置についても検討していこうと思っております。

補足でございますが、この制度をうまく機能させていく上では、前回、大規模事業所のCO₂の削減義務と排出量取引制度をご説明させていただきましたが、ああいう制度が動いていくことによって、エネルギー供給側についてもよりCO₂削減に資するようなエネルギー供給をしていくことのニーズが高まってまいりますので、そういったものを側面から支援していくような制度として、これが機能していくのではないかと考えております。

新築の建物を建てるに当たりまして、計画の早い段階からエネルギーの有効利用を考えた形での計画を策定していただくことも、削減義務の制度が、既存の建物の中で動いてまいりますので、そういったことをにらんで、ここで提案させていただいております地域工

エネルギー計画がうまく活用して機能していくように進めていけるのではないかと考えております。

説明としては以上でございます。

小早川座長 ただいまのご説明につきましてご意見、ご質問等ございましたらお願いしますが、いかがでしょうか。

名前ですが、いままでは地域冷暖房計画でわかりやすいんですが、地域エネルギー計画というのは、ネーミングがちょっとずれているような感じがしますね。地域冷暖房を使うときには地域エネルギー供給に関する計画、これはこれでピッタリくると思いますが、特にいい知恵があるわけでもありませんが、地域をとって、開発事業者が考えるエネルギー使用の計画とか、そんなような感じがかなと思いましたが、名前ですからどうでもいいんですが。

佐土原委員 私、地域冷暖房の推進委員会の委員をやっております、これまでいろいろと、地域冷暖房の制度で、現実的にいろいろなことを進めていく上でうまくいかない部分、今回の制度の説明で、かなり課題が解決できるのかなと期待をしております。

特に地域冷暖房の一番重要なポイントは未利用エネルギーが活用できることがあるんですが、未利用エネルギーが近くにあっても、関係者の調整がうまくいかないとか、タイミングが合わないとか、そういうことで、主体がいろいろ異なっている中をどううまくつないで実現していくのかということが非常に難しい課題であります、今回のように早い段階からこういう計画を立てるということで、関係者の協力を得るようにしなければいけないということがうたわれますと、いままでの課題が解決するということ、実現の可能性が出てくるところは、これまでよりかなりふえてくるのではないかと期待をしております。

2~3 ご質問したいんですが、熱需要ということで、3枚目の資料で、熱需要の規模が21ギガ以上というのは、冷熱、温熱合わせた、あるいは重油換算で300リットルというのが後に出ていて、これはちょっと別の話ですね、熱の需要の規模が21ギガというのは、冷熱、温熱合わせたものかどうか、その辺の定義がはっきりしませんので、確認をしたいということが一つです。

未利用エネルギーの環境提供事業者の協力を得るということですが、前もって未利用エネルギーの事業者がきちんと定義されているのかとか、1キロ以内の範囲にある未利用エネルギーということを伺ったんですが、どういう未利用まで含めて検討するのかというのはどんなふうに担保していくのかということについて教えていただきたいということで

す。

もう一つ、意見ですが、この制度が動き始めて、かなり効率の高い地域冷暖房については、それを拡張していくようにいろいろ加入努力義務をしていくということで、非常にいいことだと思いますが、周辺の建物に、新築あるいは改築の建物で、建物環境計画書のようなものに載ってくるものはいいんですが、もう少し小さな規模のものも対象に、既存の効率の高い地域的なエネルギーシステムであれば広げていくようなしくみが連動していくと非常にいいと思いますが、その辺について少し今後検討いただければというのがもう 1 点です。質問としては 2 点ということで、よろしく願いいたします。

小早川座長 質問 2 点と、最後の、今後の方向のご示唆がありましたが、どうでしょう。

山本課長 まず、21GJ の中身でございますが、現行の制度を踏まえていこうと思っておりまして、現在の制度の中では加熱能力、温熱または冷熱が 1 時間当たり 21GJ 以上と規定をしておりますので、その辺は、今申し上げたような形の、どちらかが 21GJ 以上、1 時間当たりある場合ということで、一定の熱需要ということで考えていこうと思っております。

2 点目の未利用エネルギー事業者の特定というか、どういうふうに考えていくかということでございますが、これにつきましても、現在の指導要綱の中では、1 キロメートル以内にある未利用エネルギーが存在する場合は、それを取り込むことを想定しておりますので、同様な形で、開発地点から 1 キロ以内には未利用エネルギーがある場合には、そこを対象として協力をしていただく事業者ということで考えていきたいと思っております。

資料の中で幾つか、具体的な事業者について例示をさせていただいておりますが、どういうふうに条例の中で規定をしていくかということは今後検討していきたいと考えております。

最後にいただいたご意見につきましては、現在の建築物の環境計画書制度が 1 万平米を超える大規模な建築物についての制度でございますが、対象を拡大していこうと思っておりますので、中規模の建築物についても環境配慮を求めていく中で、ご意見をいただいたような形で、地域冷暖房の中に取り込んでいくような工夫もしていければと思っております。以上でございます。

佐土原委員 未利用の特定の件ですが、事前に定義が決まっているんでしょうか。

例えば最近、下水の本管があれば、排熱をそちらに捨てることができないかとか、そういった検討があって、いままでキチッと未利用エネルギーとして位置づけられていないよ

うなものも、これから細かく検討していくことが重要かとも思いますが、今の状況では、未利用エネルギーがある定義をされて、事前に抽出されたものがリスト化されている状況にあると考えてよろしいのでしょうか。そこに少し見直しをして、もっと広く取り入れていくとか、そういうことが求められるかなと思いますが。

小早川座長 条例で書くとすればどういう書き方になりますか。

山本課長 条例の中でどこまで詳細に、未利用エネルギーについて具体的なところまで規定するかというのは検討させていただきたいと思っておりますが、具体的な制度の運用の過程では、未利用エネルギーの事業者さんから、活用できる未利用エネルギーはどこにあるのかということとか、エネルギーの量といったものについて、事前に、できれば私どもの窓口の情報提供していただいて、開発事業者さんが相談に見えたときに検討を促す材料がすぐ提供できるような形をとっていければベストかなと思っております。

ただ、未利用エネルギーの事業者さんによっては、どこまで情報がストレートに開示できるかということもございますので、その辺は協力ということでご相談をさせていただきながらやっていこうと思っておりますが、なるべく幅広く活用できる未利用エネルギーがどこにあるかというのを、われわれが、この制度を使って把握をして開発事業者さんに提供できるように運用を図っていきたく考えております。

具体的に条例の中でどこまで規定するかは、その辺の運用の仕方、しやすさも踏まえて検討していきたいと思っております。以上でございます。

小早川座長 1キロ以内というのは、把握する範囲、あるいは相談させてもらう範囲を区切るのではなくて、事業者は全部把握しておいて、その中で実際には1キロを基準にして具体的な計画ごとに協力をお願いしていくという感じですかね。

山本課長 今おまとめいただいたような形で考えております。未利用エネルギーについて、一応ここでは例示をさせていただいておりますが、この条例の中で規定をしていく未利用エネルギーということで個々に決めていくことも、今のところ検討ございまして、いろいろな形での未利用エネルギー、新たな活用方法等も出てまいることがあるかと思っておりますので、その辺は未利用エネルギーの特定については柔軟に運用していけるようにしていきたいと思っております。

小早川座長 ほかにいかがでしょうか。

原田委員 地域エネルギー計画で事業者を建てる。2枚目の6番で、熱源方式で、自己でいくのか地域冷暖房方式でいくのか。地域冷暖房方式でいったときは、その下の地域エネ

ルギー供給に関する計画を立てる。したがって、このときに右側のものを選んで、地域エネルギー供給に関する計画が立つと地域エネルギー計画ということで、従来、都が立てていたものを、一定規模以上の開発が行われるときに、事業者を中心に立てようという流れでいいんですかね。

地域エネルギー計画のほうも引っかかっているんですが、6にいて、自己熱源で建てるとなったら地域エネルギー計画になりませんよね。建物そのものになって。

地域ということの大きさそのものも気になるんですが、そもそもねらいは、地域冷暖房方式を選んでもらって、地域エネルギーに関する計画をうまく立てて、いままで都が立てていたものにかわる地域エネルギー計画として使っていこう、しかも、それは事業者が中心にやるんだけど、やったものに対して、後で前の事業者も乗って来るようにしようという流れですかね。

そうすると、先陣を切ってやる事業者にとってのメリットは何ですか。フロー図とか、きょうの説明だと、手を挙げて、先陣を切ってやって、この計画を立てて、最後には周りにも熱供給をするような、未利用エネルギーも使ってするようなことをやっていくということの一番先頭を切ってやっていくんだけど、その事業者に対するメリットというのはどこかに考えられているんですか。

小早川座長 原田委員のご趣旨は、メリットがないとしたら、制度としては不合理ではないかということですか。

原田委員 あるいはメリットがなくても地域冷暖房方式を立てていくことになるんだからいいというお答えか、どちらか聞きたいんですが。

小早川座長 その辺の基本的な考え方は。

山本課長 そもそも地域冷暖房方式のメリットが、事業者サイドにどこにあるかということに最終的にはなるのかなと、お話を伺っていて理解をしたんですが、地域冷暖房の有利な点としては、佐土原先生のお話にもありましたように、未利用エネルギーを使って効率的にCO₂の排出を少なくすることができると……。

原田委員 地域冷暖房方式にあるメリットがあるのはわかるんですが、放っておいても、一定規模以上のものは当然そっちを選ぶから、特にそれ以上のことを考えなくても、こういう制度さえ用意すればいいのか、そうではなくて、さらに加えて何かのインセンティブを与えないとこの制度は動かないと考えているのか。

山本課長 この制度、現行でも運用としては進めてきているわけですが、ここで新しく

再構築していく過程の中で、より事業者側にこういったメリットが発生していくかということでは、第1回の分科会でご説明をさせていただいた大規模事業所の排出量削減義務と排出量取引の関係ですが、そちらのほうで、建物については従来より厳しい削減が求められていくことになると思いますので、そういう状況になってまいりますと、低CO₂、CO₂削減に資するエネルギー供給がされるものであれば、そちら側がより選択されていくであろう。そういった方向に、エネルギー供給を促していくための制度ということで考えておりますので、そちらの排出量削減義務と合わせて、これを動かしていくことで、こういった方式がより選択されて、よりエネルギーの有効利用が進んでいくことになるだろうと考えております。

小早川座長 経済合理的な行動をとってもらうように、行政として方向づけるということなんでしょうか。

大野部長 名前が地域計画制度ということなので、地域冷暖房とニアリーイコールみたいな雰囲気があるので、そういうご質問が出たかと思いますが、もともとこれを考えているときには、都市づくりエネルギー計画制度とか、もうちょっといい名前がないかと思ったんですが、われわれのねらいは二つありまして、一つは地域冷暖房に限界があるので、これを変えようというのが一つと、もう一つは、地域冷暖房がない場合でも、一般の開発にあっても、今の建築物環境計画書しかございませんので、これは建築確認を30日前までに出してもらおうということでもかなり直近です。もっと早い段階で、大規模な開発については、エネルギーの有効利用とか、再生可能なエネルギーを検討してもらおうと、この二つのねらいを持っているということです。したがって、何が何でも地域冷暖房に誘導しようということをやっている制度ではないんです。制度の前提としては、開発の早い段階からエネルギーの有効利用を考えてもらおうという制度です。その中で、地冷がいいと判断された場合にはそれでやってもらおうということですので、地冷にいかないこの制度は意味がないという制度ではないということでご理解願えればと思います。

原田委員 いい名前がないけど、変えたほうがよさそうですね。

大野部長 名前は募集しますので。

小早川座長 名前は何かないですか。

福川委員 最後の紙の7番目に書いてある「開発事業者は建築物の新築を行う場合」、この論理がよくわからないんですが、開発事業者はそもそも、まだ要件が決まってないけど、いずれにせよ100%、建築物環境計画制度の建物を建てるつもりで開発するんじゃない

かと思うんですが、開発と建築の関係が、都市計画と建築基準法の関係も含めてよくわかっていないので、もうちょっと整理していただくと助かるのと、提出時期その他というところで、開発諸制度との関連が書かれているんですが、先ほどの原田先生の質問を聞いていて不安になったんですが、このエネルギー計画を立てた結果、容積率が緩和されるなど、そういう関係にはまさかならないと思うけれども、その辺の補足的な説明をお願いしたいと思います。

山本課長 開発事業者と建築物の関係ですが、イコールと考えていただいて、開発事業者が最終的には建物を建てますので、その際、開発事業者といいますと、面的な整備で、その街区内で都市施設、道路とか公園、公開空地等の整備もしながら建物を建てていくこととなります。建物の環境性能については、建築物の環境計画書制度の、通常 1 万平米以上となりますので、ほぼ確実に建築物の計画書を提出していただく。その際には、開発計画の早い段階に設定をした、ここでは地域エネルギー計画と言っていますが、その中でも、建物の性能の目標値を設定していただきますので、例えば一番いい省エネルギー性能のものを建てようという目標を設定していただきましたら、それを踏まえた建築物の計画になっているかどうかを、建築物環境計画書の中で確認をし、不十分であれば指導するという流れを考えております。

2 点目の容積の関係ですが、これを提出するとさらに容積がふえるということは考えておりませんので、容積のボーナスについては都市開発制度という制度がございますので、そちらのほうの対応で、地域エネルギー計画を出すことによってさらにボーナスが加わるということは考えておりません。

小早川座長 ほかにいかがでしょうか。

市川委員 教えていただきたいんですが、このような計画制度をつくられるときは、ある規模以上のところを都として把握されていくと思うのですが、それに満たないいわゆる中小とか零細とか、そういった大きさのものについては、例えば地方自治体と制度のハーモナイズしたものが展開できるようなことを念頭に進めていかれるのでしょうか。

山本課長 もう少し小さい規模の開発というか、そういったものの整合性ということかと思いますが、ここの制度では、かなり大きな開発の場合は、エネルギーを有効に活用していくいろいろな手法、例えば地域冷暖房といった手法がございますので、そういったものも組み込みながら有効利用を図っていこうと思っております。

ただ、開発規模が小さくなってきますと、そういった選択肢がだんだん少なくなってま

いりますので、その場合は、例えば単体の建物の開発ベースになってまいりますと、建築物の環境計画書制度というところで、例えば1万平米を超えるもの、あるいはそれを引き下げてまいりますので、そういったところで対応をしていこうと考えております。

前回のご議論の中では、戸建てぐらいから建築物の環境計画書を対応させたほうがいいんじゃないかというご議論をいただいておりますが、ある程度のラインで、都の制度として、建物の環境性能の向上を図っていくことを考えていきたいと思っております。

小早川座長 建築物環境計画書のほうが一般的な制度であって、先ほど地域冷暖房だけじゃないと言われましたが、地域冷暖房ないし未利用エネルギーの利用というあたりに焦点を絞った上乘せの制度であるということですかね。そういうことになると、小規模のものについては、この制度としては一応考えないという整理でしょうか。

ほかにいかがでしょう。

河口委員 5番目の地域冷暖房区域の指定というところですが、この制度はもっと広くて、そのうちのトップランナーのものを地域冷暖房区域に指定するということなんですよ。

1、2、3とあるんですが、例えば(2)で地域指定の効果となると、区域の中にたまたまあって、既存の熱需要がある建築、一定以上の建築主には受け入れ検討を義務づけとあるんですが、まささらなところに計画を立てるんだったら当然、その計画の中に入っているわけですが、隣接したところも区域に指定されてしまって、たまたま隣が開発されたので、うちもその区域に入ってしまったので、そうすると都の人がやってきて、お宅も入りませんかと検討されるというイメージなんですかね。

検討は義務づけられるんですが、検討した結果、お断りをしたらどうなるのかなというのと、検討はしましたというだけでいいのか、どうせ義務づけるんだたらもうちょっと先までやらないと、検討してやめましたということであれば、これだけなのかなというのがあるので、地域を指定するというのが、業者が開発したところだけじゃなくて、近隣を含む広域ということなのか、そのあたりがわからないので、その辺のご説明をもう少しいただきたいんですが。

小早川座長 行政として実際どこまで強硬にやるのかということも含めたイメージを。

山本課長 区域の指定の範囲ですが、考え方としては、一定の熱需要があるところについてはなるべく取り込んでいこうということですので、必ずしも開発事業者が直接開発する区域に限定しているわけではなくて、その周辺で隣接するところも区域の中に指定することはできるというか、現在でもそういうことをしているケースがございますので、より

広めの区域設定を考えております。

ただ、現在は重油換算 300 リットルと、かなり小さい建物も含めることになっておりますが、現実的にはなかなかそういったところは加入しないので、隣接でも大きな建物がある、あるいは大きな開発が隣接である場合に、そこも含めて区域指定をして検討をしていただこうということです。

もう一つの検討についての件ですが、ここについては、必ず熱供給を受け入れなければいけないところまで規定してしまいますと、建物の用途によっては効率的でないケースと、事業採算性を考えていきますと、なかなか難しい点、個々にはございますので、そこまでの義務づけは現時点では難しいかなと思っておりますので、あくまでそこで検討していただいた結果を踏まえて、加入するというのであれば熱供給を受けていただく、加入しないということであれば、ご自分の建物で熱源を持っていただくということになるということと考えております。

河口委員 加盟しませんというか、使いませんとなると、指定区域にあるけれども、開発事業者が計画したトプランナー方式のエネルギー供給のしくみに組み込まれないビルがそのわきにある、区域内だけである、それはそれで検討したんだから、区域内にあるけど、そういうビルがあってもしょうがないよねという制度だということですか。

山本課長 結果的にそういうこともあり得ますが、ねらいとしては、かなり効率的なエネルギー供給がされて、CO2 削減にも資することに誘導していこうと思っておりますので、建物側のほうで検討した際に、熱供給を受けたほうが有利だという判断ができるようなエネルギー供給がされるように、トプランナーについて審査をしていこうと考えております。

河口委員 確認ですが、そういう事業者が来てやってくれたら、周りの人もどんどん入りたくなるような基準の開発計画の場合をその地域に指定して、隣にたまたま東京ミッドタウンみたいな、これに入っているみたいですが、あつてたまたま隣だから、そこに自分も一緒にジョインしてエネルギーに入ったほうが効率的だねと、周りのビルの人たちが思うようなハイレベルのトプランナーの計画をこの地域に指定するということですか。入るメリットがあるからこそという……。

山本課長 そういうメリットがあるものを区域指定していこうと思っております。

河口委員 そこまでメリットがあるものを開発する事業者にとってのご褒美というか、それはあるんですか。開発しやすくなるとか、開発のブランドの価値が上がるとか。

隣が入ってくるからといったって、開発事業者にはおいしい部分がないとなるとこの事業が広がって、みんながそこに入ることによるメリットが事業者に戻ってくるというのだとわかるんですが、たまたま立派な開発計画を持っている人が、周りが結構ただ乗りで、いい計画に入れてしまう。それでもいいんですが、それだけなのか、それ以上上げるインセンティブのある計画なんでしょうか。

小早川座長 今のお話は、熱供給事業者の役割というか、その立場がもう一つあるんだと思いますね。ここでいう特定の開発事業をきっかけにして、その地域の地域冷暖房事業を、だれかが関連するかもしれませんが一応別の事業者が、それを展開していく。それが効率的な話であれば、当該開発事業だけじゃなくて、ほかのビルもそれを利用する。それで熱供給事業としては成功する、という話じゃないんですか。

山本課長 なるべくたくさんの建物を取り込んでいくことで、事業採算性が上がってまいりますし、地域冷暖房方式を採用する側としても、熱源を建物ごとに幾つか持つのではなくて、一つで済みますので、開発事業者が大きな建物を何棟か建てる場合に、その熱源のスペースは一つで済むというメリットがありますので、そういったもの等が開発事業者側にもある。せっかく設置した熱源を有効に利用して事業採算性を上げていくという意味では、それを活用してもらえる需要家がふえていくことが、開発事業者あるいは熱供給事業者側のメリットにもなっていくしますので、そういう意味で、事業者側のビジネスベースでも拡大をしていこうというインセンティブが働いていくものですので、そういうものをうまく利用していけるのではないかと考えております。

小早川座長 そううまくいけばいいんですが、区域指定というときに、区域に入れられちゃうとそういう行政指導をされるんだろうなということで、指定そのものに対して抵抗するケースはあるかもしれませんね。その辺を都として、どういう考え方、基準でこの制度を使っていくのかということになるのかと思います。

まだあるかとは存じますが、いろいろご発言、ご指摘いただきましたので、よろしければ、この項目についてはこんなところにさせていただきたいのですが、よろしゅうございましょうか。

それでは議事の(2)「東京都低 NOX 小規模燃焼機器認定制度の拡大」についてお願いいたします。事務局からご説明を。

島田課長 待機保全課長島田でございます。説明させていただきます。座って失礼します。

資料2をごらんください。「東京都低NOX小規模燃焼機器認定制度の拡大」、現在、NOXの認定制度を行っておりますが、さらにその制度に省エネ型ボイラーの普及促進の意味合いを入れていこうとするものでございます。説明につきましては、まず現行制度の説明をさせていただきます、制度の拡大につきまして後ほど説明をさせていただきたいと思っております。

事業所、工場等のボイラーなど燃焼機器の排ガスの窒素酸化物につきましては、一定規模以上大きなものにつきまして大気汚染防止法で規制されております。

さらなるNOXの提言対策といたしまして、法対象外の小規模燃焼機器につきまして、NOX排出量の少ない燃焼機器の認定を行いまして、その普及を図っております。

根拠となる条例でございますが、127条、そこに掲げている条文でございます。規則で定める規模のボイラー及び内燃機関等の燃焼機器を設置しようとする者は、窒素酸化物の排出量の少ない機器を設置するように努めなければならない。設置の努力義務を規定しております。

2項につきまして、知事は窒素酸化物の排出量が少ないと認められる機器等に関する情報の提供に努めなければならない。都の情報提供義務を規定しております。

この規定に基づきまして、具体的な制度でございます。認定対象機器につきましては小型ボイラー類並びに内燃機関類、この二つの区分がございます。小型ボイラー類の中でございますが、主に冷房用、給湯等に用いるものでございます。蒸気を供給する蒸気ボイラー、温水を供給します温水ボイラー、温水発生機、圧力をかけずに温水を供給するものでございます。冷温水発生機、冷水と温水の供給を目的としまして冷暖房等に使われております。こういった小型ボイラー類。

並びに内燃機関のほうでございますが、ガスヒートポンプ、ガスエンジンを用いましてコンプレッサーを回しまして冷暖房を行うものでございます。特に事務所あるいは店舗等の空調設備として普及しているものでございます。

機器の区分でございますが、対象としているもの、小型ボイラー類につきましては電熱面積が10平方未満のもの、熱出力が1時間当たり35キロワット以上のもの、内燃機関につきましては、燃焼能力が重油換算で時間当たり5リットル未満という規定をしております。数字でいいますとわかりにくいんですが、規模といたしましては、中小の事務所、事業所あるいは工場等に設置される大きさのものでございます。

認定機器の普及状況でございます。小型ボイラー類につきましては約50%、内燃機関類

につきましても約 50%普及しております。ボイラーの中でも多様な機種がございますが、機種によりまして普及率に若干差がございます。特にガスのもは高いんですが、灯油、重油等のものについては若干低い状況がございます。そういったものを取り合わせて 50%という状況になっておりますが、普及率は年々上がっている状況でございます。今後ガス転換等されれば、さらに普及率は上がるのではないかと考えております。

具体的な認定の流れでございますが、一番下のフローでございます。

まず認定の要件でございますが、NOX の濃度の基準を設けております。ボイラー、内燃機関、そこに示してあるとおりの数値でございます。この数値以下ということでの、第三者機関の測定データをいただきまして認定の申請を行っていただきます。内容につきまして、認定審査会の場で、学識経験者、燃烧機器の専門家の先生に審査をいただきまして、適切かどうかご意見をいただきまして認定をしております。認定品につきましては、対象となる機器にこのシールを貼って流通していただくという形でございます。

これが現状の NOX を対象といたしました認定制度でございます。

現状の制度の中に、CO₂ の排出削減の観点を入れていこうというものでございます。右側の一番上ですが、制度強化の必要性のところでございます。

2005 年度の都における CO₂ 排出量でございますが、下の円グラフをごらんください。全体としまして 6,640 万トンの排出が推定されております。その中で、小規模燃烧機器に該当する産業部門、業務部門につきましては 44%、2,930 万トンの排出が推定されております。この内訳でございますが、右側の棒グラフでございます。小規模燃烧機器、現行の認定制度の対象となる部分を見ますと 540 万トン、全体から見ますと 8%に該当いたします。8%をターゲットに制度の強化ということでの内容を考えていこうというものでございます。現在の NOX の認定制度でございますので、低 CO₂ の観点を、燃烧機器の性能向上ということで普及を促すことで、CO₂ 排出量の抑制を推進するものでございます。

右の下のほうでございます。制度強化の基本的な考え方でございますが、条例の条文の内容になります。小規模燃烧機器を新設、更新する者は、窒素酸化物の排出量の少ない機器に加えまして、二酸化炭素 CO₂ 排出量の少ない機器を設置するように努めなければならないことを盛り込みたいと考えております。設置の努力義務の追加でございます。

2 点目ですが、知事の情報提供義務に、二酸化炭素排出量が少ないと認められる機器を追加する。情報提供義務の追加でございます。これを行っていきたい。

具体的な機器の設置者等の役割になりますが、機器の設置者につきましては、NOX、CO₂

の排出量の少ない機器の設置に努めていただく。都におきましては優良な機器を認定いたしまして、パンフレットあるいはウェブ等での周知を行いまして、小規模燃焼機器を設置する中小規模の事業者等が省エネ機器を選定するための情報を提供していく。そして、その普及を図っていききたい。さらに、このような小規模燃焼機器の製造事業者には、低 NOX、低 CO2 機器の開発促進を促していきたいというものでございます。

2 枚目をごらんください。仕組みの概略図ということで、フローで締めさせていただきます。

上から、網かけの部分が現行の内容でございます。白抜きの太線で囲われている部分が新たに強化をしていきたい部分でございます。NOX につきまして努力義務、情報提供規定がございます。矢印で行っていただきまして、細かな点につきましては認定要綱を設けて、その中で数値等は決めております。NOX の基準でございます。

現行の中に、低 CO2 機器の設置努力義務、低 CO2 機器の情報提供の規定を盛り込むという形で、具体的な認定要綱の中に、新たに認定要件を追加していきたいということでございます。低 CO2 の基準としまして、ボイラー効率等で要件を決めていきたいと考えております。具体的には高効率機器、トップランナー的な優秀な高効率機器、ある程度二段階、これは技術革新、技術の向上を促すために、現状では二段階がよろしいのではないかとということで検討しているところでございます。

ただ、現状の機器、具体的に技術状況といたしまして、どのような状況なのかということで調査をしているところでございます。基準、認定要件を検討するに当たりまして、専門家のご意見を伺っていききたいと考えております。

このように、認定要綱の中で新たな認定要件を決めまして、優良な小規模燃焼機器の認定をいたしまして、それを公示する。普及促進に努め、最終的には NOX 濃度及び燃料消費量を抑制することによりまして、NOX の排出総量削減につながります。また、燃料使用量を抑制することによりまして、CO2 排出量の削減につながるというものでございます。現行の NOX の低減対策の制度を生かしまして、合わせて CO2 の低減も組み入れていきたいということで考えているところでございます。

説明は以上でございます。

小早川座長 小規模燃焼機器認定制度の見直しの点ですが、ご意見、ご質問ありましたら。

堀委員 ボイラーでの効率パッドというのは技術的にはどんなものがあるんでしょうか。

島田課長 ボイラー類につきましては、一番ポピュラーといいたいでしょうか、エコマイザーということで、余熱を利用する排熱利用の方式がございます。供給する水をあらかじめ排熱で温めて、それを使うことによりまして効率化が上がるものでございます。設備投資的には若干費用のかかるものかと思えます。

そのものの構造、ガスの流れとか、そういうものの工夫をされる、あるいは保温材、断熱の技術を導入される、高効率のバーナーを利用される等々ございまして、具体的に現在、調査を行っているところですが、高効率の技術といたしましてどの程度可能なのかということも現在、合わせて調査をしているところでございます。

堀委員 総合効率、全体を見てということになるわけですね。

島田課長 そのとおりでございます。例えば数字的に申しますと、全体的に 80%の効率があるもの、それをさらに 90%にまで上げていただこう。それを優良な機器として認定して、その普及を図ることによりまして CO2 削減につなげていきたいというものでございます。

小早川座長 よろしゅうございませうか。ほかにいかがでしょうか。

河口委員 基本的な方向としてはいいと思うんですが、現在の NOX のボイラーでも認定されているのはいずれも 50%ということですが、制度を導入してからどのぐらいで 50%になったのかなと。

CO2 で導入して、アイデアはいいんだけど、なかなか普及が進まないねということだったら、アイデアだけになってしまうのか。

認定機器を導入するメリット、いつもメリットの話ばかりで嫌なんです、認定はしますよなんです、実際、非認定品でもいいんだったら非認定品でもいいやという人も多いと思うので、どんどん認定品を購入させるための仕掛けも、せっかくやられるのだったら何らか必要なのかなと。

CO2 の排出が少ないというのは、それなりに省エネにもつながるメリットがあるかと思いますが、価格とメリットの差とか、うちのビルはすべてこういうものを導入しているということが対外的に言えて、何らかのメリットになるのか、そういう背景がないと、認定はいいんだけど、普及率は 10%ですねということが続いてもと思うんですが。

島田課長 この認定制度につきましては、NOX につきまして平成元年にスタートしております。あくまで推計値でございますが、5 年前に推計した時点では 3 割という数字が出ておりまして、現状 5 割という推計がなされております。

先ほども若干説明させていただきましたが、ガスと油の状況を見ますと、どうしても油のほうの普及状況が悪い状況がございます。今後、ガスへ転換していく方向がさらに進めば、さらに普及率は高まっていくのかと考えております。

CO₂ でございますが、確かに価格とメリットの面がございます。高効率になりますと当然、燃料消費量は少なくなりますので、運営していく通常の経費が安く上がるということがございますが、導入に当たって、省エネ対策の機器にかけた価格がどのくらいかかるかということとの兼ね合いになんでしようかと思えます。省エネ対策をやることによりまして機器が倍増しまして、それが通常の運転の中で回収されないということでは、制度としてはなり立たないと思えます。

実際には高効率ということで、技術的なものにつきまして今、調査をしているところでございますが、今の段階では、効率の技術を取り入れても、10年なら10年あるいは15年程度、ボイラーの更新期間がございますので、運転の中で回収ができると考えております。そういったところでメリットがあるのではないかと。

小早川座長 ほかにいかがでしょうか。

藤井委員 この分野は私の専門ではないので、大変素人的な質問になって恐縮ですが、すでに50%普及されているわけですから、既存の普及済みのボイラーが置きかわることが望ましいわけですね。まだ普及していないところは、経費的な理由からなかなか追いついていないわけですから、先行しているところをさらに新たなものへ置きかえるための政策的な促進策が必要だと思えます。またこの施策によって、CO₂ の削減が結果的にどれくらい進むと見込まれているのか。更新機器の償却を考えれば、企業は、まだ償却余力があるものを更新はしないわけです。今のご説明のように、10年、15年ということであるとだいぶ時間がかかるような気がします。それを促進するような何らかの誘導策のようなものをお考えになっているのか。この2点をお聞きしたいのですが。

島田課長 一般的でございますが、こういった施設は10年、15年の期間利用できるものでございますので、導入したばかりの機器をすぐ交換というのはなかなか難しい状況はあろうかと思えます。その促進策につきましては現在検討しておりまして、現段階では、具体的にこうだという状況はございません。

導入に当たっての目標でございますが、ある程度数字的な試算はしております。先ほど8%ということで、CO₂ の排出量でございますが、効率が80%から90%にアップしたとしまして、この機器が80%普及いたしますと、50万トンのCO₂ の削減が見込めるという試

算でございます。粗々の試算でございますが、かなり大きな削減の要素になるうかと考えております。

小早川座長 ほかにいかがでしょうか。

輿水委員 堀委員もご心配されておりましたが、NOXのほうはコンマ幾つということで努力をしているわけですね。それに対して、80%を90%に燃焼効率を上げるということで、炭酸ガスの排出量が減るといことは大変結構なことだと思いますが、そのことによってNOXのほうがどうなのかということが原理的に確かめられているのか。

燃焼効率を上げるということは、直感的に考えると、燃焼度が上がってNOXがふえる危険性もあるのかなと思ったんですが、そういう機器が開発されている、メーカーのほうでもそういう努力をしていると考えていいんでしょうか。

島田課長 現段階でメーカーとのヒアリングを続けているところでございます。NOXとCO2の関係につきましては裏表の状況が確かにございます。そこで、CO2削減に当たりまして、NOXの濃度がふえてしまうということではおかしな話になってしまいますので、NOXの濃度につきまして上げずに、さらに効率ということで、技術的には現段階では大丈夫と考えております。

内山委員 小さなところでもチリも積もればで、これでよろしいと思いますが、残っているボイラーなどの15%、あるいは電気などというところは別の方策でCO2削減をされていくのをセットとしてお考えになっているんでしょうか。

島田課長 15%というのは、資料2の右側の棒グラフの大防法の対象の部分だと思いますが、大気汚染防止法の対象施設につきましてはほぼすべて、地球温暖化計画書制度の対象の規模の施設になります。そこで、この計画書制度によりまして、CO2の削減につきましてはカバーされると考えております。逆に、認定機器が入るところまで、この計画書制度の規模に入ってくる部分があるかと思えます。

小早川座長 よろしゅうございましょうか。ほかに何かございますか。それでは、これについてもこの程度にしたいと存じます。

次へ移ります。議事の(3)「自動車から排出されるCO2の削減」の項目です。事務局から説明をお願いします。

村山課長 自動車公害対策部計画課長の村山でございます。座らせていただきまして説明させていただきます。お手元の資料3から6までに基づきましてご説明差し上げたいと思っております。

資料3は「自動車から排出されるCO₂の削減に向けて」ということで、制度強化の背景と必要性を説明するための資料でございます。その後、今回、条令改正関係を3件挙げさせていただきますので、「低公害・低燃費の自動車の使用・導入促進」を資料4に基づきまして、「エコドライブの推進」につきまして資料5に基づきまして、「CO₂削減に寄与する自動車燃料の利用促進」を資料6に基づきましてご説明差し上げたいと思います。

資料3をごらんいただきたいと思います。

左側のほうになりますが、「自動車からのCO₂排出量」を記載してございます。

都内全体のCO₂排出量のうち運輸部門は3割を占めております。それをあらわしたのが左側の円グラフになっております。1990年に比べまして、運輸部門の排出量につきましては7.7%増という状況に現在ございます。これらの運輸部門のうち、自動車が占める割合は、運輸部門全体の7割となっております。それをあらわしたのが真ん中の円グラフでございます。自動車部門が7割ということになりますので、都内全体の排出量に占める自動車部門の割合は約2割という状況になっております。2割のうちどの部分で排出量が多いかをあらわしたのが右側の円グラフでございます。主に乗用車の割合が高くなっております。都内排出量の2割を占める自動車部門のうちの6割は乗用車からの排出という状況になっております。そういう状況でございますので、今後は自動車部門からのCO₂排出量の削減が一つの大きな課題と認識しているところでございます。

その下の枠に移らせていただきますと、「自動車排出ガス対策から自動車起因のCO₂排出量削減対策への転換」ということでお示ししております。

これまでの環境確保条例はどちらかといいますと自動車公害対策という観点で規定されていたものでございます。自動車排出ガス対策を主な目的としまして、ディーゼル車規制、低公害車の導入促進などを推進してまいりました。その結果、SPM浮遊粒子状物質につきましては、平成17年度から2年間連続しまして、都内のすべての自動車排出ガス測定局で環境基準を達成するような状況になってきております。その状況をあらわしましたのが、下から2番目の枠に示しております浮遊粒子状物質SPMの自動車排出ガス測定局における測定結果でございます。15年からディーゼル車規制を開始いたしましたが、その前の14年の段階では測定局数35のうち達成局ゼロでございましたが、17、18は全測定局で達成という状況になっております。

他方、NO₂につきましては、環境基準の早期達成を目指しましてもろもろ対策をとってきたところでございますが、まだ全局達成という状況にはなっておりません。平成14年

37.1%でございました達成局の率は、平成 18 年度では 61.8%ということで、徐々にではありますが向上してきておりますが、PM に比べますと、達成状況としては低い状況にございます。そうはいいましても、NO₂ につきましては今後とも対策が必要と考えておりますが、PM の達成状況を見ますと、今後は公害対策だけではなくて、CO₂ 排出量削減の対策も取り組み強化を図っていくことが必要と現状認識しているところでございます。

右側をご説明させていただきたいと思います。

枠の中ですが、現行の条例制度は自動車排出ガス対策を主眼とした規定が中心となっていてございます。下の枠の中でいきますと、「自動車排出ガス対策、NO_x・PM」ということで、体系的には、一つには単体対策、車から排出されます粒状物質排出基準の遵守とかを定めたものでございます。2 番目が燃料対策ということで、不正軽油とかを主たるターゲットとした規定でございます。3 番目が交通量抑制・交通流円滑化対策ということで、自動車の使用自体を控えましょうという規定を定めたものでございます。これらにつきまして、1 から 3 の実効性を高めるための事業者対策としまして自動車環境管理計画書制度も定められていたところでございます。今後は、これらの体系につきましては、NO₂ の状況等も踏まえますと公害対策も同時に必要と考えております。ただ、これに加えまして、CO₂ に関しての対策強化も図っていくことが必要と考えております。

どういった観点で、CO₂ に関して、これから体系的に強化を図っていくかということていきますと、一つには、単体対策といたしましては、車の性能自体がよくなる、燃費性能のいい車が普及していくこと、そういった観点からの単体対策が一つは必要だと思っております。また、エコドライブの推進ということで、運転の仕方によりまして、CO₂、自動車排出ガスにつきましても大幅に削減することができます。そういった観点から、エコドライブの推進についての規定を設けていくことも必要であると考えております。また、CO₂ 削減という観点で、燃料対策も一つの重要な手法と考えております。これまでの公害対策の燃料対策は、どちらかといいますと不正軽油がターゲットでしたが、これからはカーボンニュートラルという発想でいきますと、例えばバイオ関係の燃料とか、そういったものの推奨を図ることによって、CO₂ 削減を図っていく規定を設けることが必要と考えております。それ以外にも、今回は改正の案件としては出しておりませんが、自動車交通量自体を抑制することによっても CO₂ 削減を図っていくことが必要と考えております。

これらの観点から今回は、一つには、単体対策としまして低公害・低燃費の自動車の使用・導入の促進の関係の改正案件、エコドライブの推進についての改正案件、自動車燃料

の関係で、CO2 削減に寄与する自動車燃料の利用促進という三つの条例改正案件をお諮りしていただきたいと思います。

引き続きまして、資料 4 で「低公害・低燃費な自動車の使用・導入促進」について説明させていただきますと思います。

1 枚目に現行条例制度の概要を記載してございます。現行条例は低公害車の普及促進と導入義務づけということで規定されているものです。具体的には、こちらのほうに書いてございますように、自動車の排出ガスによる大気汚染を改善するため、自動車排出ガスの規制値と比較して、窒素酸化物や粒子状物質などの排出量が一定レベル以下の自動車を低公害車として知事が指定しまして、普及促進を図るとともに、より低公害な自動車の使用を求めるという考えのもとにもろもろの規定を設けているところです。

現状の条例に基づきまして都知事が指定している東京都指定低公害車としましては、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車などのほか、自動車排出ガス規制値から 25%低減、50%低減、75%低減の 3 段階に分けまして、下から良、優、超という形で、それぞれの自動車を指定しているところでございます。

こういう制度のもとで、現行の条例体系でいきますと、一つには低公害車等の使用の努力義務、使用に際しての努力義務が設けられております。2 番目には低公害車の導入義務が設けられております。規則で定める台数以上ということで、現状では 200 台以上の自動車を使用している方に対しまして、5%以上の、都知事が指定しております東京都指定公害車の導入を義務づけているところでございます。3 番目としましては自動車製造者の開発努力義務を設けております。4 番目は自動車販売者によります低公害車販売実績の報告と環境情報の説明義務、ユーザーの方に環境情報を説明する義務を設けているところです。5 番目としましては自動車整備事業者によります整備結果の説明の努力義務、こういったものを設けているのが現行の体系となっております。

低公害車の関係以外に、建設作業機械等を使用する者等の義務ということで、ブルドーザー等の建設機械を対象機器といたしまして、これらの機器からの排出ガスの発生量を可能な限り減少させるように努める努力義務を設けているところでございます。これが現行の条例の体系と内容ということになります。

右側にお移りいただきたいんですが、現行の制度の課題と施策展開の必要性を記載してございます。

1 番目としましては、国の自動車排出ガス規制の強化がでございます。自動車排出ガス規制

の強化ということでいきますと、平成 21 年 10 月からはポスト新長期規制の適用が開始されることが予定されております。さらに重量車につきましては今後、挑戦目標値ということで、ポスト新長期規制値よりもさらに高度な基準の設定等も予定されている状況にございます。そういった意味でいきますと、国の排出ガス規制の基準がどんどんよくなっていくとしますと、都のほうといたしましても、自動車排出ガスの規制値と比較して低公害車を定めている関係がございますので、これらの低公害車につきまして見直しを図っていくことが必要になってまいります。

2 としまして、省エネ法に基づく乗用車・貨物車の燃料費基準ということでございます。一つ目は、平成 18 年 3 月にはディーゼル重量車に、2015 年度を目標とする燃費基準が策定されました。ことしの 7 月には乗用車、小型バス、小型貨物車に、2015 年度を目標とする燃費基準が策定されました。これらによりまして、2015 年度を目標年度とする燃費基準がすべてそろそろような状況になっております。今後、こういう燃費基準を生かして、より低燃費な車の普及を図っていくことが必要と考えております。

ちなみに、下の白枠の中ですが、燃費基準が達成された場合の CO₂ の削減効果ということでいきますと、これは国の資料等から引用してきたものでございますが、乗用車等につきましては、2015 年度燃費基準が達成しますと、2004 年度実績と比べて乗用車で平均 23.5%、小型バスで平均 7.2%、小型貨物車で平均 12.6%燃費が改善される。ディーゼル重量車につきましては 2015 年度基準値を達成しますと、2002 年度比で 12%燃費が改善されるということで、燃費が大幅に改善されることが見込まれております。これらの燃費改善によりまして、CO₂ につきましても削減効果があらわれてくると考えている次第でございます。

別の動きになりますが、その下の点線の枠ですが、建設作業機械等のオフロード車につきましても昨年 10 月、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律、いわゆるオフロード法というものでございますが、これによりまして排出ガス対策の強化がなされているところです。同時に、燃費評価が一般化している自動車に比べまして、これまでは建設作業機械の CO₂ 対策は遅れていたところですが、これらにつきましても、低燃費なオフロード車について一定の指定が出てくるような動きがあると聞いております。これらを踏まえまして、今後は、一つには、自動車排出ガス規制の強化に伴いまして低公害車の基準を見直していくことが必要、二つ目としましては、自動車に起因する CO₂ 削減に向けた取り組みを進めるということで、燃費性能がすぐれた自動車が優先的に利用されるようなしくみを

構築していくことが必要と考えております。自動車とは別枠になりますが、オフロード車、建設作業機械等につきましても CO2 対策を進めていくことが必要であるというのが現状の認識ということになります。

ページをおめくりいただきたいと思います。

以上に基づきまして基本的な考えとしましては、現行の条例は、幾つか条文を前のページで申し上げましたが、これらはすべて低公害車という形で規定されております。今後はこれらの低公害車の規定につきまして、低公害かつ低燃費な自動車という形で改めていくことが必要ではないかと思っております。

低公害かつ低燃費な自動車とは、イメージに近いような形になるんですが、自動車排出ガス規制値、一つには低公害と呼ぶものに関しては、尺度としましては、自動車排出ガス規制値と比較して排出ガスが一定レベル以下のものを低公害性を有しているものと考えます。低燃費ということに関しましては、2015 年度基準を使うのか、2010 年度基準を使うのか、この辺は自動車のラインナップを見た上で判断することになると思いますが、一定の燃費基準よりもさらにすぐれている車、燃費性がすぐれている車を低燃費な車と考えて、低公害性を有し、かつ低燃費な自動車についての普及促進を図っていく制度にしていきたいと思っております。

その下の枠ですが、現行制度につきましては、現行の低公害車指定制度は、超低公害車、現行の新長期基準に比べて 75% 排出ガス性能がいいものを超低公害車、50% 排出ガス性能がいいものを優低公害車、25% 低減にとどまるものを良低公害車という形で指定しているところです。

今後はこれらにつきまして、超、優、良の 3 段階がいいのかどうか、この辺をこれから検討させていただきたいと思っておりますが、排出ガス性能につきましては、平成 17 年新長期基準よりも 75% 低減なのか、あるいはポスト新長期をにらんだ上で、これらの数値についてさらに厳しくするかどうか、その辺を今後検討していきたいと思っております。

燃費性につきましても、2015 年度基準等に比べて一定のレベルで、基準よりもさらに燃費率がいい車を、超、優、良のような形で、低公害かつ低燃費な自動車として指定していくようなことを今後検討していきたいと思っております。

2 番目としましては、こうした指定制度を踏まえまして、低公害かつ低燃費な自動車が優先的に使用されるしくみをつくっていく必要があると思っております。そういった意味では、この辺は努力義務にとどまるかと思っておりますが、そういった規定を設けていく必

要があると考えております。

低公害かつ低燃費な自動車が増えるしくみということで、現行は低公害車の導入義務を定めているのみですが、今後は低公害かつ低燃費な自動車の導入義務という形に改めていきたいと思っております。低公害かつ低燃費な自動車が増えるしくみということで、販売者の説明義務とか、製造者の開発義務についても規定を変えていくことができたらと思っております。

建設作業機械等を使用する者についての取り組みについても、これまではCO2という考え方がなかったんですが、CO2 排出量削減に向けた努力義務等を設けることを考えているところです。

それらの基本的な考えに基づきました内容の骨子が右側に記載してございます。

一つには、低公害かつ低燃費な自動車の使用の努力義務を設けたいと思っております。現行の低公害車の使用の努力義務に低燃費性を追加するものです。そういった意味で、対象者は自動車を使用するすべての者ということで、特に変更は考えておりません。低公害性の視点に低燃費性の視点を加えて努力義務を課していきたいと思っております。

2番目の枠は、一定規模以上の自動車の使用者に対する導入義務に規定を改めていきたいと思っております。対象者としては、現行の条例は、都内で一定台数以上の自動車を使用する事業者ということで、規則で200台以上と定められているところですが、今後、200台がいいのか、台数も含めて検討した上で、対象者をどのレベルまで下げるか、あるいは現行でいいのかを検討して条例改正を図っていきたいと思っております。

義務の内容としては、自動車の使用者で一定台数以上、事業の用に供する者は、一定率以上の低公害かつ低燃費な自動車を導入することを義務づけるということで、現行条例上は規則で、一定率につきましては5%としているところでございます。導入の達成期限としては、新たな基準で導入義務を定めることとなりますので、新制度の施行後5年程度時間をかけた上で導入してもらうことを考えております。

基準の見直しにつきましては、低公害性の基準を見直すと同時に、CO2 排出量削減のための燃費性能の評価を加えていくことを考えております。

導入率の算定につきましては超、優、良という3段階になるのがどうか、その辺にもよりけりですが、換算率みたいなものは一定のものを考えていきたいと思っております。

二つ目の になりますが、現行の低公害車の指定制度は、ディーゼルもガソリンもすべて、燃費基準に比べて一律に75%カット、50%カットという観点でやっておりますが、燃

費基準に比べて排ガス性能をどれくらい高められるというのは、例えば乗用車とかディーゼル重量車によっては全然違います。そういった意味で、現行は一律に、ディーゼルも乗用車もすべて合わせて定めております低公害車指定制度につきまして、今後は、乗用車とかディーゼル重量車などの自動車の種別ごとに基準達成の状況を確認した上で、導入率の算定方法等を定めていきたいと考えております。これが導入義務に関しての内容の骨子でございます。

それ以外に、自動車販売者による環境情報の説明義務につきましても、現状では低公害性の説明だけになっておりますが、今後は低燃費性についての説明をしてもらう形に改めていきたいと思っております。建設作業機械等を使用する者につきましても、今後は CO2 排出量の低減に努めるというような努力義務をつけ加えられたらと考えているところでございます。

以上が低公害・低燃費の自動車の使用・導入促進でございます。

資料 5 をごらんいただきたいと思っております。エコドライブの推進ということでございます。資料 5 の説明に先立ちまして、「エコドライブの推進」と書いた参考資料がついていると思っております。そちらを先にごらんいただきたいと思っております。

エコドライブとはどういうものかということが左側に記載してございます。エコドライブ普及連絡会パンフレットから持ってきたものでございますが、「燃費をよくするために、環境にも財布にもやさしいエコドライブ」と言われております。いわゆる環境にやさしい運転の仕方がエコドライブということになりますが、具体には、ふんわりアクセルということでゆっくりスタートするとか、加減速の少ない運転をするとか、早めのアクセルオフ、エアコンの使用を控える、こういったもろもろの運転手法をとることによりまして燃費を向上させていくということです。燃費が向上する結果、CO2 の排出量も減ります。それと同時に、急加速のときには、排ガスにつきましても NO2、PM 等いっぱい出ますが、ふんわりアクセルとかによりまして、自動車公害対策、排ガス対策としても有効なものです。さらに、これは環境という観点とは違ってくるんですが、加減速の少ない運転とかふんわりアクセルをやっていると、事故等の減少にも有効であると言われております。こういったもろもろのものに有効なエコドライブにつきまして今後さらに普及していく必要があると思っております。

参考資料の右側でございますが、他の自治体においても、エコドライブ推進については努力義務規定を設けるような動きも一部出てきております。

京都府地球温暖化対策条例がございまして、こちらのほうで記載しているような「自動車等を使用し、または所有する者は、自動車等の使用に伴う温室効果ガスの排出量を最小限に抑制するための自動車等の適正な整備及び運転に努めるものとする」ということで、エコドライブ関係の規定を設けたり、長野県でもエコドライブ関係の規定を設けるような動きが出てきているところです。

各国のエコドライブの取り組み状況ということで、3に諸外国の動きも示しておりますが、調査対象国が4カ国、フィンランド、スイス、ドイツ、オランダとございますが、これらの国では、例えばエコドライブにかかる内容を運転免許取得時の課程に組み入れるというようなことが行われております。免許取得者には、エコドライブの運転方法を認知・習得させることになっておりますが、苦慮しているという実態もございます。

国によりましては、国というよりも民間の制度ということになるんでしょうが、エコドライブ講習を受けると自動車保険が割引になる保険会社があったり、エコドライブ講習にかかる受講者の受講補助制度がある国があったり、もろもろの状況になっているところがございます。

こういった状況を踏まえまして、資料5にお戻りいただきたいんですが、「エコドライブの方法と成果」ということで、エコドライブの定義と効果をあらわしたものでございます。

エコドライブの実施状況がその下にございます。交通エコロジー・モビリティ財団の調査結果に基づいた資料をこちらのほうに記載してございますが、エコドライブに関してのドライバーの認識ということで行きますと、一般ドライバーの認知度ということで行きますと、エコドライブという言葉とか、どういったものであるかということは知っていたという方が6割、「知らなかった」6%ということで非常に少ない状況になっております。

ただ、具体的にエコドライブを実践している方になりますと、65%の方は実践しているという回答がございまして、他方、42%は、実践しているけれども効果がわからない状況にあるとか、言葉自体とか抽象的な概念としては、かなりエコドライブは普及しておりますが、具体の運転方法とか、細部になりますと、浸透状況につきましてはまだ高いとは言えないという認識を持っております。

他方、事業者の状況ということで行きますと、エコドライブは90.4%の事業者が実施しているという回答が得られているところです。また、事業者におきましては、燃費が絡む関係もあるんでしょうけれども、5割以上の事業者がエコドライブの効果を把握している状況にございます。ただ、小規模の事業者においては、エコドライブの効果が把握できない

とか、そういった一定の傾向が見られる状況になっております。これがエコドライブの実施状況に関しての認識でございます。

現行制度と制度強化の必要性をその下に記載してございます。

現行の条例の限界ということを書いてございますが、現行条例ではアイドリング・ストップの義務づけ規定が行われております。これは自動車排出ガス抑制の観点から主として規定されているものですが、アイドリング・ストップは、あくまでもエコドライブの手法の一つにすぎないという認識を持っているところです。そういった意味で、現行の規定だけで、CO₂削減に寄与するさまざまなエコドライブの取り組みを促進することはできないのではないかと考えております。

エコドライブの実施状況にかんがみますと、すべてのドライバー等が効果的なエコドライブの実践に努めなければならないとか、事業者が組織的にエコドライブに取り組まなければならないことについて明らかにしていく必要があるのではないかと考えております。

こういった観点から、右側に移りますが、エコドライブの実践がすべてのドライバーの責務である旨を明らかにする規定を設けたいと考えております。すべてのドライバーがエコドライブの実践に努める責務を明らかにするとともに、自動車を使用する事業者について、管理するドライバーに対するエコドライブ指導等の責務を明らかにし、ドライバーや事業者の自主的な取り組みを促進していくという観点からの規定を設けたいと考えております。

エコドライブの関係の規定を設けた場合ですが、現状のアイドリング・ストップにつきましては、他のエコドライブと異なりまして、外形的に見て、やっているか、やっていないかを把握できるような状況がありますので、現行の義務づけにつきましては、アイドリングストップについては継続する形にしていきたいと考えております。

内容の骨子ですが、エコドライブの推進についての努力義務規定の対象者としましては、自動車を運転するすべての者及び自動車の事業の用に供する者と考えております。義務の内容としましては、環境に配慮した運転の努力義務、事業者の関係でいきますと、エコドライブ推進に必要な措置を講じる努力義務、こういった努力義務について規定を設けていたかと考えている次第でございます。以上がエコドライブの推進でございます。

資料6に基づきまして、CO₂削減に寄与する自動車燃料の利用促進についてご説明したいと思っております。資料6の説明に先立ちまして、参考資料1、2ということで、「CO₂削減に寄与する自動車燃料の取組状況」という資料があるかと思っております。

参考資料 1 をごらんいただきたいんですが、CO2 削減に寄与する自動車燃料ということになりますと、もろもろの動きとか動向を参考資料 1 に記載してございます。

国の動きということになりますと、国のバイオ燃料の導入目標が出ております。国のほうでは平成 17 年 4 月、22 年度の新エネルギー導入量、原油換算で 1,910 万キロリットルという設定を行っております。この中で、輸送用燃料におけるバイオ燃料の導入も出ております。

枠の中でございますが、輸送用燃料におけるバイオマス由来の燃料については原油換算 50 万キロリットルの導入目標を設定している状況になっております。原油換算 50 万キロリットルの内訳は、国のほうにおきましても定められていないところですが、ETBE 混合ガソリンとかエタノール混合ガソリン、バイオディーゼルなどの導入が見込まれていると言われているところです。

その下に「バイオガソリン(バイオ ETBE 配合)の取組状況」ということで、石油連盟の取り組みを記載してございます。石油連盟におきましては、平成 22 年度にガソリン代替燃料としまして、バイオエタノール由来の ETBE を原油換算 21 万キロリットルの導入を目指しているところでございます。平成 19 年 4 月からは首都圏 50 カ所の給油所で、バイオ ETBE 配合のガソリンの試験販売を開始しているところでございます。これは経産省の補助事業ということになっておりますので、価格につきましては、購入する方は、バイオガソリンも普通のガソリンも同じような価格で購入できることになっております。

今後、石油連盟としましては、平成 20 年度、首都圏で 100 カ所に拡大させ、21 年度には全国 1,000 カ所で販売する計画を立てている状況でございますと、ETBE 配合のバイオガソリンにつきましては、今後 2~3 年で 1,000 カ所程度で販売計画があるということになりますと、かなり容易に入手が可能な状況になっていると考えております。

それ以外の軽油代替燃料の取り組み状況ということで、FT 合成油に関しましては、19 年 9 月から国際石油で実証プラントの建設着工を行っているという動きがあったりという情報が入ってきております。

右側ですが、バイオエタノール混合ガソリンの取り組み状況ということでございますと、バイオガソリンにつきましては、ETBE 方式以外に E3 という、ガソリンにエタノールを 3% 混合する方式がございまして、これにつきましては、平成 19 年 10 月から大阪府内 2 カ所で、国産バイオエタノールを 3% まで直接混合しました E3 ガソリンの製造・利用にかかる実証事業が展開されております。

環境省は、11月9日予定ということで、おそらく今週末から、公用車向けにE3ガソリンを供給する計画を立てているということで、そういった意味では、ETBE以外にも、E3ガソリンにつきましても今後普及してくるような動向にもございます。さらには、将来的にはE10といひまして、ガソリンにエタノールを10%混合したようなものについても技術指針を定める動きがあったりという状況にございます。

今までの話はガソリンの話ですが、バイオディーゼル燃料の取り組み状況について、ことしの3月、揮発油等の品質の確保等に関する法律の施行規則の改正がございまして、5質量パーセント以下のバイオディーゼル燃料を混合した軽油の規格が追加されました。これらを受けまして、バイオディーゼル燃料についても今後普及をしていくことを考えているところ です。

都といたしましても、こういったバイオディーゼル燃料を普及させていくために、一つには、都バスの営業運行で、バイオディーゼル燃料B5燃料を、この10月から営業走行の中で、65台に導入して使っているところ です。

B5燃料と違ひまして、第二世代バイオディーゼル燃料というものもあるんですが、これにつきましても、燃料実用化共同プロジェクトの実施などを行っているところ でございます。

参考資料2は「CO2削減に寄与する自動車燃料」ということで、先ほどと説明が繰り返しになる部分もあるんですが、バイオエタノールとはどういったものか、バイオガソリンとはどういったものかを記載した資料になってございます。これは後ほど、参考までにござらんいただけたらと思います。

それを踏まえまして資料6にお戻りいただきたいと思ひます。

現行条例制度の概要が書いてございます。現行の環境確保条例には燃料規制の節が設けられてございます。燃料規制の規定が設けられているところ ですが、これは主に不正軽油のようなものを念頭に置きまして、「都民の健康を脅かす原因となる粒子状物質を増大させる燃料(重油を混和した軽油など)の使用や販売を規制し、燃料面から大気汚染物質の排出抑制を図る」、そういった関係の規定が置かれているところ です。これらの規定において、都の主税局との合同取り締まりとか、そういった取締りの展開もありました結果、平成12年に14%ございました不正軽油の検出率は、現在ではかなり低下している傾向にございます。

不正軽油の観点からの燃料規制規定は、現行条例では設けているところ ですが、CO2削減に寄与する自動車燃料の利用促進の観点からの規定は、現状では設けておりません。

ただ、CO₂削減に寄与する自動車燃料ということになりますと、参考資料1で説明しましたように、バイオガソリンとかETBEとか、あるいはバイオディーゼル燃料についても今後普及してくる見込みはございます。特にバイオガソリン、ETBEにつきましては、一般のガソリンスタンドでも今後入手することが可能になってくるような状況と考えている次第です。そういった観点から、不適正燃料の使用・販売の規制の観点の規定に加えて、CO₂削減に寄与する自動車燃料の利用促進に関しての規定を設ける必要があると思っております。

右側にお移りいただきまして、基本的な考えのところになりますが、CO₂削減に寄与する自動車燃料等ということで、バイオガソリン、バイオディーゼル燃料を想定しております。これらにつきまして、燃料を製造または販売する者に対しまして、CO₂削減に寄与する自動車燃料の開発と促進、安定供給の取り組みを設けていくことが必要かと思っております。また、CO₂排出量を削減する観点から、自動車や建設作業機械等を使用するすべての者に対しましても、CO₂削減に寄与する自動車燃料の使用に努めるような努力義務規定を設ける必要があると思っております。これらの規定につきましては、現行の燃料規制の規定とは全く別個に設けるべきものであって、現行の規制の規定はそのまま継続していく必要があると思っております。

内容の骨子のところですが、基本的な考え方と重複しますが、対象者としましては、自動車燃料を製造する者、2番目に販売する者、3番目に使用するすべての者ということで考えております。

義務の内容としましては、製造する者に関しましては、CO₂削減に寄与する燃料の開発の促進、安定供給についての努力義務を規定したいと考えております。販売する者につきましては、再生可能なエネルギーの普及拡大に向けた自動車燃料の販路拡大及び、燃料を購入しようとする者に対する自動車燃料に対する環境情報の説明などについての努力義務を設けたいと思っております。使用するすべての者に対しましては、再生可能なエネルギー使用の促進に向けた、CO₂削減に寄与する自動車燃料等の使用についての努力義務を設けていきたいと思っております。

以上三者に対する努力義務規定を、バイオ燃料等の環境自動車燃料について設けられたらと考えている次第でございます。

長くなりましたが、説明は以上でございます。

小早川座長 いろいろあるのですが、全体として、自動車から排出されるCO₂削減であ

ります。一応分けて、最初にご説明のありました自動車本体の性能の部分の低公害・低燃費な自動車の使用・導入促進、ここを中心にご意見をいただきたいと思いますが、全体を通してでも結構でございます。

坂本(和)委員 全体として低公害性と低燃費性ということは非常にいいことだと思えます。もう一つ、乗用車とディーゼル車を種別で考えるのも非常に適切だと思います。

ただし、全体の冒頭に、低公害性というところに、SPMの環境基準達成率は100%ということがやや強調されすぎているかなと。微小粒子の問題等々を考えれば、場合によってはリスクの高いレベルにある可能性もあるというところはきちんと認識しておく必要があるということ。

自動車の製造販売業者に対して、低公害、低燃費車をある程度売らなければいけないとか、製造しなければいけないという形の、ディーラーに対する義務づけのようなものは全く考えないのかとか、項目の中に挙がっていたと思いますが、駐車違反の取り締まりを強化することによって、いろんな汚染物質の排出抑制、エネルギー的にも有利になっている部分があるわけですが、交通流円滑化が書いてはありますが、それについてはあまり触れてなかったように思いますが、その辺はどんなふう考えられているかについて説明をいただければと思います。

村山課長 PMの部分につきましては、確かに強調して説明したようなきらいもございますが、微小粒子物質で、例えば2.5の問題とか、まだすべて決着したものではないということとは認識しております。

2番目ですが、販売者に対しての販売についての義務づけということでいきますと、一定量売る義務づけは、例えばユーザーの方のニーズがない中で売っていくとか、かなり厳しいものがあるかなと思っております。現状で考えておりますところでは、販売者に対しましては、あくまでも説明義務と、環境情報説明義務につきましては報告義務も課しているところです。現行条例にもございますように、低公害車の販売実績の報告というもので、義務づけまではいきませんが、報告をもとに、例えば取り組みが熱心でないようなところであれば、行政指導という言葉が適当かどうかということはあると思いますが、指導みたいなものはあるかなと思っておりますが、販売自体の義務づけというのは厳しいのではないかと考えている次第でございます。

3番目の交通量抑制に関してということですが、交通量抑制自体は、CO2削減、公害対策としても非常に有効なものであるということは認識しております。今回、条例改正事項

としましては、交通量抑制の部分は盛り込んでおりませんが、現状におきましても TDM 政策ということで、例えば物流対策におきましても、営自転換とか、共同配送を推進していくとか、個別的な事業者に対する取り組みをやってみたい、交通量抑制については、公共交通機関の利用促進とかもろもろの動きはやっているところです。ただ、今回の条例改正事項の中には盛り込んでいないという状況にあるとご理解いただければと思います。

末吉委員 アメリカで、連邦裁判所を通じて、自動車の排気ガスの中に含まれる CO2 は大気汚染物質だという流れが出ていますよね。司法でも、制限することは可能だという判決も出ているようですが、そういう流れとか、EU が、1 キロメートル走行で 130 グラムとか 120 グラムとか、直接の規制の話も出ておりますが、欧米の自動車の CO2 問題に取り組む流れと、今回の条例改正の流れはどういうふうに関係を考えればよろしいのでしょうか。

村山課長 大変難しい質問ですが、排出ガスの中で、現行の条例自体でも排出ガスという言葉を使っておりますが、排出ガスの中に CO2 も含めるかどうかということは検討していく必要があるかと思っております。

ただ、現段階では、CO2 を排出ガスの中に含めるかどうか、まだ結論が出ておりませんし、そこはこれから検討させていただきたいと思っております。その際は、まず不勉強で、欧米の動きを全部把握しているわけではございませんが、それらも踏まえた上で検討を進めさせていただければと思っている次第です。

末吉委員 たぶん数年の単位で、将来を見た場合に、こういう流れが世界の流れになるような気が個人的にはするんですが、そうすると、自動車大国、ものすごい自動車を輸出している、非常に使っている日本の、しかも東京都で、そういった流れにどうキャッチアップするのかというのは非常に重要なポイントのような気がするんです。将来に向けての、世界の流れのキャッチアップをどういうぐあいにするのかも、できれば事前にフレキシビリティを入れたような思想を入れられたらいいのになあと個人的には思うんですが。

村山課長 わかりました。そのへんも検討していきたいと思えます。

堀委員 燃費規制の件ですが、ヨーロッパも日本と同じような考えだと思います。ただ、評価法が違いますので、重量区分とか、評価の仕方が違います。基本的にはヨーロッパは、130 グラムあるいは 120 グラムというものに対して、日本は 140 何グラムですが、基本的な考え方、流れは一緒だと思います。

藤井委員二つあります。新しい考え方でも、低公害車の導入義務を、新制度の施行後 5 年程度ということで、基準は示されていませんが、現行の 5% 以上に該当するものを予定さ

れているようですが、5年後程度という、京都議定書の期間を超えてポスト京都のフェーズに入ってくるわけです。その段階で、5%というような基準ですと、あまりにも緩いという感じがします。ニューヨークは、タクシーは100%ハイブリッドにすることを決めました。これは一種の政治的パフォーマンスかもしれませんが、個人のCO2削減の義務づけというのは難しいですが、タクシーやトラック輸送などの免許業種については、監督機関の責任でやれるのではないのでしょうか。

例えば一気に100%の削減は難しいかもしれませんが、ポスト京都をにらんで、効果的な削減策を段階的に進めていくような、そういう姿勢が欲しいという気がします。

もう一つは、東京都の保有する車、都バスあるいは清掃自動車、都知事の公用車等、これは今全部低公害車なのですか。今回の新しい条例の対象として、都の公用車の場合は100%直ちにやることにしてはどうでしょうか。すでに低公害車に切り替わっているのであればいいんですが、今はどのようになっているのでしょうか。

村山課長 1番目の質問からお答えいたしますと、5年程度というのはとろいというご指摘がございましたが、他方、事業者の側からすると、導入率を高めるためには、特に導入対象の車を新たに指定した場合は買い換えが必要になってまいります。そういった意味で、一気に何%というところまで持っていくのは難しいので、ある程度の猶予期間は必要なのかなと思っております。

5%が高い数値かどうかは、今回、低公害・低燃費の自動車のどのレベルのものが超レベル、どのレベルのものが優レベルというものを示すことができておりませんが、指定をするに当たりますと、全体に販売されている車のうちの90%が該当するような指定制度は意味がないと思っています。他方、5%程度の車しか低公害・低燃費車に指定されない制度でも意味がないと思っております。ハードルが高すぎても低すぎても機能しないと思っておりますので、ハードルの高さにつきましてはこれから検討させていただきたいと思っておりますが、ハードルの高さを見た上で、導入率については5パーセントということが低いということであれば、その辺については検討させていただきたいと思っております。

姿勢の問題ということであるならば、その辺につきましては事業者の状況も踏まえた上で、CO2削減には可能な限り寄与できるような形で取り組んでいきたいと思っております。

2番目の、都における低公害車の導入につきましては昭和63年から開始しておりまして、17年末で2,161台、都庁におきましては庁有車がなっております。これが庁有車のすべてかということになりますと、今、手元に資料がないんですが、一部、昨今、リースとかあ

りますので例外があるかもしれませんが、低公害車の導入状況につきましては高い率になっていると思っております。ただ、100%かどうかという点に関しては、今、手元に資料がございません。以上が都庁における導入状況になります。

大塚委員 各委員がおっしゃったことと関連しますが、これも個人的な意見で恐縮ですが、低公害車の販売に関する導入のパーセンテージの義務づけはぜひご検討いただけるとありがたいと思います。だいぶ前からカリフォルニア州では2%というのを出していますし、この間、排出量取引の話が出ていましたが、都が先進的にやられていく姿勢を非常に見せておられるんですが、この分野は先進性がやや弱いかなという感じもしないわけではありません。CO2削減の車の技術開発を考えるのであれば、そこにインセンティブを与えるのが、一番強いインセンティブが与えられると思いますので、ご検討いただけるとありがたいと思います。

もう1点ですが、資料4の左の2の、低公害車の導入義務、一定台数以上の自動車の所有者に対して5%以上の導入を義務づけているという、これがCO2に関しても導入されるということですが、大変結構だと思いますが、35条の規定を見ると、違反した場合は全く何もないみたいなので、いろいろ考え方があると思いますが、例えば義務違反の場合に公表ぐらいはしてもいいんじゃないかという気もしますが、そういう制度についてもご検討いただけるとありがたいんですが、コメントいただくと大変ありがたいと思います。

村山課長 1点目が、販売について、カリフォルニアで2%義務づけというお話もいただきました。そういった意味では、現行条例は販売についての義務づけは行っておりませんが、どこまで可能かはわかりません。ディーラーさんの強いいろいろな意向もあるでしょうし、そこはいろいろあると思いますが、海外事例等も含めた上で検討はさせていただきたいと思います。導入はどこまでになるかはまだ何とも申し上げられませんが。

2番目の、現行条例35条の話でいきますと、導入につきましては義務づけがされておりました、従わなかった場合は勧告ということが36条に定められております。実態的には自動車環境管理計画書制度がございまして、現行制度でいきますと200台以上の方に導入義務をつけているところですが、現行では30台以上保有する方々には自動車環境管理計画書の提出を義務づけているところですが、環境管理計画書制度における指導という部分で、導入しなかった方に対しては、実質的には担保を図っていくことが可能かと考えている次第です。

大塚委員 勧告の例は。

村山課長 勧告の例はございません。200 台以上の方々はすべて導入が図られております。

原田委員 資料 3 で、NOX、PM に対してのものがあって、CO2 に重ねていく、いままでの経験を踏まえて CO2 を効果的に、成果も図れるようにしていくのがいいと思いますが、資料 3 の左下で、SPM、NO2 の、排出ガス測定局のものがあって、非常に効果があります。これ自体はそうだと思いますが、右側に書いてある、ドライバー一人一人の行動や事業者・荷主等のビジネススタイルの変革で、「現行条例の体系」の単体と燃料と交通量抑制で、事業者対策の計画書制度で押さえるという枠組みの効果が本当にあったのかということ、この表ではないと思います。

例えば自動車環境管理計画書制度がどれくらいのカバレッジを持っているかということもあるんだけど、これの中で具体的に、全体としていろんな、交通流円滑化の対策も含めて、どういう効果があったのかを示すべきではないかというのが僕の意見です。

CO2 にいったときも、同じようにそれは示すべきではないか。それをやらないと、CO2 の全体が減ったとか何とかというのは、別の違う推計のものが片方で出ていて、エコドライブを少しやったよとか、低燃費車にしたよとか、そういう数字が出るんだけど、本当にそれが貢献したかというのは何もわからない。手応えのないものになるので、自動車環境管理計画書制度の中でそういうものの推計ができるのであれば、ほうこれもややあやしげなところがあるかもしれませんが、報告書ですからね、それでも、それによってどういうふうに CO2 の排出量が改善されたのかというのを示すのが必要だろうと思います。

事業所は、免許制度とも絡んでいるので、それなりにやりやすいということもあって事業所ですが、世帯とか家庭とか、そういうところは一切何もしないのかということですね。クオリティマネジメントというものはやってきていて、自動車の使い方の影響をちゃんと示して、環境の面で、CO2 の面で、エネルギーの面で、あるいは健康の面でどうですかということ、場所によっては 10% ぐらい控える人たちもいるということですので、そういうしくみを少し取り入れることも考えてもいいんじゃないかと思います。全体の評価する場所がどこだろうと。これは意見です。

資料 4 について言うと、90% だ 10% だと、それは一般論で、だれでも考えつきますよね。皆さんは経験があるわけですから、低公害車指定制度の経験から見て、ハードルのレベルをどれくらいにするのが効果的なんだろうかという資料を出していただければありがたい。これも要求ですかね。ということであります。

小早川座長 今ということじゃないですが、答えていただけますか。

村山課長 ご意見承りまして、今後出せるものがあれば出させていただきたいと思いません。

小早川座長 重要なことだと思いますので、よろしくをお願いします。

堀委員 排ガス問題はほぼ片づきつつありますので、次は CO2 だということは非常にいいことだと思います。

きょうの議論の中で一つ抜けているのはディーゼル乗用車だと思いますが、ディーゼル乗用車の燃費が、ガソリン車と比べて 2~3 割いいということはわかっているわけです。従来、排ガス問題から、ディーゼル乗用車は市場からシャットアウトされていたわけです。しかし近年、後処理装置が非常によくなりまして、そう遠くないうちにガソリン車レベルに近づきつつあるのではないかと考えております。そうなりますと、今後 5 年ぐらいからはディーゼル乗用車は非常に有効な CO2 削減の手段になると思いますが、その辺についてどうお考えかというのが一つ。

もう一つ、各論に入りますが、エコドライブに関してですが、エコドライブはどちらかというと精神論になると思いますので、具体的なアクションといいますが、何かしくみをつくらないと、なかなかエコドライブを進められない、あるいは維持させられないということだと思いますので、それについてのお考えがありましたらお聞かせ願いたいと思いません。

村山課長 まず 1 点目の、ディーゼル乗用車についての考えということでいきますと、ディーゼル乗用車自体が、CO2 につきましても、ガソリン車に比べてもすぐれているという話は聞いているところです。ただ、NO2 の排出に関しましては、ディーゼル乗用車自体の NO2 排出基準は、ガソリン車のものに比べてまだ高い数値ということになっておりますし、実際にガソリン車の場合は排出基準を大幅にクリアしているような状況の中、ディーゼル乗用車につきましてもまだそのような段階に至っていないという認識はございます。

ただ、ディーゼル乗用車だからどうこうということではなくて、あくまでも排出ガス性能、それと CO2 削減について、性能自体によって、低公害かつ低燃費化ということを判断していくことになると思いますので、ガソリンだからどうこう、ディーゼルだからどうこうという考えはありません。あくまでも排出ガス性能自体だと思っております。

ですから、今後、例えばスーパークリーンディーゼルとか、いろいろと開発されてくれば、ガソリン車よりもすぐれたものも出てくると考えている次第です。

2番目の、エコドライブの推進についてしくみが必要であるということについて申し上げますと、一つには、今回は条例で努力義務ということでやっているだけですので、特にしくみとか、そういうものは記載してございませんが、いろいろと取り組みはっております。しくみというほどではございませんが。

運転免許の講習会の教本に、エコドライブに関する記述を設けてもらうとか、リーフレットを作成したり、そういうものを設けるなどの取り組みはしております。今後はエコドライブ機器とか、そういうものについても一定の考え方を示していくことが必要なのかなと認識しております。そういう意味では、努力義務を設けるだけですべて終わるということではなくて、もろもろの取り組みは取り組みとしてやっていくことが必要と認識しているところです。

堀委員 そうしますと、情報の公開といいますか、ディーゼル車だけでなく、ハイブリッド車も含めて、周囲に、どういう種類の車がどういう性能だということを明確に示すことが大事だと思います。

小早川座長 エコドライブのほうにも話がいきますので、時間の関係もございませので、エコドライブ、燃料関係も含めて、すべてについてご発言いただきたいと思います。

牛島委員 SPMについては100%基準を達成したという話がありましたが、ぜん息の条例対象患者数はふえているのかどうか、ことはわかりませんが、だいぶふえていたと認識しております。排ガスはまだ片づいてはいないし、訴訟もようやく最近和解を迎えたような状況ですので、PM2.5の問題はまだまだだという認識で今後対応していただきたいし、ディーゼル車についても、粉じん関係については十分検討していただきたいと思います。

ロードプライシングなどを数年前、華やかにやっていたと思いますが、その辺は今どういう状況なのか、交通流対策ですか、交通量抑制も含めての対策について、もうちょっと強化したメッセージが必要なのではないかと思いますので、その辺をご説明いただきたいと思います。

村山課長 1点目のPMの部分の話につきましては、自動車公害対策の部分に関して、これは必要ないとかという認識は全くなくて、さらにこれに加えてCO2対策が必要であるという認識であります。PMにつきましても100%達成したという話はしましたが、今後PM規制の必要がなくなったという認識には全く立っておりません。その辺は説明の仕方がまずかったせいかとも思いますが、認識としてはそういうことになっております。

ロードプライシングの話ですが、今回の条例改正事項には盛り込んでおりませんが、引

き続き検討はしている状況でございます。ただ、ロープラといいましてもさまざまな手法があると思いますし、例えば広域的なものもあれば、狭いエリアのものもあるでしょうし、交通量抑制ということであれば、ロープラ以外の手法もいろいろあると思います。例えば首都高の距離別料金制みたいなものが始まった場合、それと、例えばカーナビとか IT みたいなものを活用して車を誘導していくとか、さまざまな交通量施策があると思います。そういう中での一つの検討要素として、ロープラは引き続き検討していきたいと思っております。

質問の趣旨が、ロープラをすぐやるかどうかという話であるならば、これからも引き続き交通量施策の中の一つとして検討していきたいとご理解いただければと思っております。

内山委員 二つ教えていただきたいんですが、一つ、燃費改善が最近ずいぶん進んでいるけれども、排気量の大きい車に購入層がシフトしてきていて、燃費の改善率をほとんど相殺しているということを手ラツと聞いたこともあるんですが、東京都のデータで、最近の排気量別のデータがあったら、燃料の改善率と、排気量の大きい車が購入層に好まれてきているということで、どのぐらいの相殺になっているのか、あるいは燃費の改善のほうがいっているのか、そういうデータがあったら、ぜひお願いして、それによって燃費が改善しているというだけではあまり効果が期待できないという感じがしますので、そこら辺がわかりましたら、次回でも結構ですので教えていただきたい。

ニューヨークのタクシーはハイブリッドというお話がありましたが、日本はほとんど LPG 車ですね。100% LPG 車ですので、今はガソリンと軽油のことしか資料としては出ておりませんので、LPG 車としての二酸化炭素の排出量の割合がわかりましたら、ぜひ教えていただきたい。

このごろはタクシーが多すぎるのと、あまり景気がよくないので客待ちのタクシーが非常に多くて、都庁に来るときの地下道でもずっと並んでいて、地下道であまり換気がよくないのに、客待ちの間ずっとアイドリングしているので心配しているんですが、同じアイドリング・ストップを言うなら、冷暖房のないときぐらいは、客待ちのときにでもアイドリング・ストップするような指導ができないかなと考えていますので、そこら辺の考えをお聞かせください。

ディーラーの義務としてはほとんどないんですが、エアコンも義務として、何年に比べて今、省エネ度が何%ですというのを、機種ごとに掲示しないといけなくなっていますよね。電気小売店で、あれは経産省の指導だったと思いますが、そういうことができ

るのであれば、東京都としても、ディーラーに、何年に比べて何%、この車の燃費効率がよくなっていますというのを掲示することも、ただ、超、優、良だけでは、買うほうにとってはあまり、しかも、そこに貼ってなければあまりよくわからない。そこら辺の実効性ができないか、ご検討いただければと思います。

村山課長 大型車のほうにシフトしているのではないかという意見に関しては、今、手元に資料がございませんので、小型車から大型車にシフトして燃費が向上しているのかどうか、その辺の実態は次回お示しできたらと思っております。

今回、ガソリンとディーゼルの話ばかりに終始しておりましたが、LPG を忘れていたわけではなくて、もろもろの車、燃料を含めた上で、改正等は検討していくべきものという認識は持っております。

アイドリング・ストップの部分に関しての話でいきますと、アイドリング・ストップに関しましては、現行でも取り締まりというか、指導はしているところです。そういった意味で、件数自体はそれほどでもないんですが、例えば 17 年度であれば 1,000 台以上指導したり、そういうような実態がございますので、今後、エコドライブ推進という形で努力義務が出てくれば、アイドリング・ストップについての指導も、運用としては、実態としてこれまで以上にやっていかなければいけないことになるのかなと認識しているところです。

家電製品でやっているような省エネ基準に関しては、車の部分で、今のところ、低公害かつ低燃費な分類で、そのラベルを貼ることまでしか想定していません。ただ、燃費がどれぐらいいいかというところは、販売者の環境説明義務という部分でどこまで対応してもらえるか、そこはこれから検討していくことが必要なのかなと認識しているところです。

大塚委員 資料 6 の参考資料 2 と関係しますが、バイオ関係の燃料について、ETBE と E3、E10 あたりが出てきていますが、ETBE がどんどん広がっていきそうですが、参考資料 2 に書いてあるように、化審法の、第二種監視化学物質と判定されたということもありますし、前から、アメリカのロースクールのローレビューには、この問題のリスクとしての問題が論文として出ていたりする状況なので、広がってしまうと、後から別の方法をとるのは難しくなるかと思っておりますので、資源エネルギー庁等に任せっきりにほされしないで、東京都としても、リスクについてはご検討を早急になさっていただけると、大変ありがたいと思います。

産業界のご意見としては、E3 とか E10 だといろいろな面でコストがかかるということを嫌がっておられるんじゃないかと思っておりますが、それも考慮しなければいけない点ですが、

他方で、リスクのあるものを使って、資料 6 であったような粒子状物質を増大させるということが問題になって、この議論がもともとあったんでしょけれども、ETBE が放出されることになっていいのかどうかという問題が当然あると思いますので、必ずしも国に任せっきりにされないで、都としても独自にリスク評価をしていただくと大変ありがたいと思います。

ほかのものと全く同等に、あるいはほかのもの以上に、これがバイオ燃料として広がっていくということがこれから促進されることになると思いますので、そういう観点からも早急にご検討いただけるとありがたいと思います。

村山課長 環境自動車燃料としてこういったものを指定するかに关しましては、ETBE であるからといって自動的に環境自動車燃料とはならないと思っております。こういったものが、環境自動車燃料として努力義務を課すことが適当なものであるかはこれから検討していきたいと思っておりますし、その中では当然、リスクがあるものを使用する努力義務を課すわけにはいかないと思っておりますので、その辺は資源エネルギー庁任せというわけではなくて、十分検討した上でやっていきたいと思っております。

小早川座長 リスク評価は東京都で実質的におやりになるのか。

村山課長 そこまではちょっと。どういう形でやっていくかまではこれから考えさせていただきたいと思いますが、直接的なリスク評価になるのか、そうでないのかは別にしまして、ETBE ガソリンであるからということで、それだけをもって直ちに環境自動車燃料として適当なものと考えているわけではないということを申し上げている次第です。

藤井委員 低公害車への切りかえとか、CO2 削減に寄与する燃料への切りかえも大事ですが、義務化という議論と同時にインセンティブが要ると思うんですね。低公害車に切りかえた結果、例えば駐車違反のときに点数が低いとか、何らかのメリットがないと、人はなかなか動かないということがあります。燃料の場合ですと、環境負荷の少ないガソリンなどは価格を安くするといった切り替え促進策が要るのではないかと。

もう一つは、この議論の中では、基本的には車の単体の低公害性ということを進めていくということですね。その場合、電気自動車が普及すればいいということになるのですが、一方で、車全体の量が多い点も無視できません。車の利用をエコドライブの奨励だけで縮減できるかという、なかなか難しいのではないかと思います。生活の中で自動車に乗らないで済んでしまうような公共交通機関の整備と連動させる必要があると思います。首都圏はすでにならかなり公共交通機関が発達しているので、そうした切り替え促進策はでき

るのではないかと思います。自動車の保有を減らすと言うと、自動車会社の人に怒られそうですが、不要な自動車を持たなくてもいいようにするためには、例えば駐車違反の摘発をもっと厳しくするとか、そういう取り締まりも必要だと思います。加えて、自動車全体の総量規制みたいなものも一つの検討策になるのではないかと思います。

村山課長 低公害・低燃費のインセンティブという話は非常に重要だと思っております。努力義務を課すだけではなくて、やっていくことが必要だと思っております。

インセンティブというほどのものではないんですが、現行の低公害の指定制度においても、指定を受けている者に対しては駐車料金の割引があったり、それがどれほどの効果があるかというのはありますが、そういったもろもろのしくみと組み合わせていくことが必要だということは認識しております。

2番目はエコドライブの関係から出てきた話かと思いますが、エコドライブをすればすべていいというものではないと思います。不要な車の使用は控えるべきだと思っております。そういった意味では、今回の条例改正事項には挙げてございませんが、TDM政策の中で、公共交通機関への利用促進とか、自転車利用の促進とか、そういったもろもろの施策を展開しているところです。それらの施策の中で交通量自体も減らした中で、必要最小限というところまで求めるかどうかというのがありますが、必要最小限な、どうしても運転せざるを得ない場合にはエコドライブをやっていくとか、そういう考え方で、現状の交通量をそのままいいものと考えているわけではございません。

末吉委員 「CO2削減に向けて」という大きな題にしながら、中に入っていくと、低燃費、低公害という言葉になるんですが、もっとはっきりと、CO2を減らすためにやるんだというような打ち出し方ができないんですかね。いきなり低公害とか低燃費とくと、CO2を減らすことへの意気込みとか、インセンティブとか、精神的にみんなで作ろうというのが消えているような気がするんですが。

村山課長 意見としてはよくわかると思います。表示については「低公害かつ低燃費」ということで確定したわけでもないので検討はさせていただきたいと思います。ただ、CO2だけ前面に出すには、低公害の部分といいますか、公害対策がまだ必要な部分もあると思いますので、それは一つ打ち出さなければいけないと思っております。

低燃費という言葉は、CO2削減という意気込みという部分では「CO2削減」と言い切るのもいいんですが、燃費がよくなるというのは、経済的にもよくなるという受けとめ方をされる方もいますので、こういった言葉が適当なのかは、今おっしゃられました意見も踏

まえて検討させていただきたいと思っております。

堀委員 燃料のところでは FT 合成燃料が出ていたんですが、石油代替であることは間違いないんですが、CO₂ 削減という意味では逆効果があるんじゃないかと思っていますので、この場に載せるのは適切ではないのではないかと思います、いかがでしょうか。

村山課長 当初、この資料をつくったとき、石油代替的なものも載せておりましたので、FT につきましては、CO₂ 削減にどういった効果があるかという観点はもう一度勉強し直させてほしいと思っております。

小早川座長 私はいままで質問を控えておりましたが、最後にちょっと。皆さん触れられた点が多いんですが、質問というより意見とさせていただいて結構です。一つは、低公害・低燃費、これも表現の問題かもしれませんが、CO₂ を排出ガスに含めるかどうかということもありまして、それともかかわる話かとも思います。それも含めて、どういう表現で今回の新しい考え方を表現するかということをお考えいただきたいと思います。

幾人もの方から交通量抑制の問題が出されておりました。ここは条例改正の場合なので、全体としての政策体系をどうするかというのはちょっと違う話なのかもしれません。条例の項目に今のところ挙がっていないというのはその意味では理解できるわけですが、エコドライブをすべてのドライバーに努力義務、ということを書き入れることに意味があるんだとすれば、むだな運行はしないということを書き入れるとかそういうことも考えられる。それも書くほうが全体としてバランスがいいような気もするのですが、そこをご検討いただきたいということです。

すべてのドライバー云々というのが何回か出てきますが、条例上、努力義務にしる義務を課すことになると、すべてのドライバーというのは一体だれだろうということになります。都民のことなのか、都内で自動車を運転する人ということになるのか、考え方を整理しておく必要があるのではないかと思います。

もう一つは、最初のほうでいろいろご発言があったんですが、低公害・低燃費車の導入義務の話で、5%がどうなのかというようなことがありました。そんなに問題にはなりませんでしたが、200 台というところをどうするかという論点も指摘されていたわけです。この辺の数値は一体どこで議論するのか。条例改正の関係をここでやっているわけですが、条例本体で書くわけではないだろうと思います。基本的な制度の枠組み、規制の枠組みを条例で書く。それをここで議論しなければいけないんですけど、中身の話は基本計画の検討でまたやるんでしょうか、いずれにしても条例のしくみを書く際に何らかの実質的な考

え方は踏まえなければいけないと思うんです。これは、むしろ形式的に、どこで議論をするのかということですが。

小沼副参事 規制のレベルの数値あるいはレベル間の議論は必要ですが、条例改正特別部会におきましては、制度のしくみづくりを議論いただこうと思っております、ご判断いただく過程の中で、これだけのレベルの規制をすれば、これだけの効果が生まれますといった資料の示し方を私ども今後しなければいけないと思っておりますが、レベル間どこまでというのは、毎回毎回、そのときそのときの社会情勢もありますので、その変化にもついていかなきゃいけないということがありますので、審議会でそのたびごとに審議をするのは難しいかなと思っております。

小早川座長 しくみを議論する上で必要なときには、その都度、事務局から考え方を示していただくということですか。

小沼副参事 はい。例えば規制の強化につながるようなときには、私ども考え方を示して、こういった社会的状況があるので規制を強化しなければいけない、そういった考え方を示していこうと思っております。

小早川座長 時間が参りましたので、まだご発言のご希望があるかと思いますが、こんなところで本日の審議は終了とさせていただきたいと思えます。何か特にという方がおられましたら、よろしゅうございましょうか。

それでは、これで議事は終了といたしまして、これ以降は事務局にお任せいたします。

山下課長 ありがとうございます。次回の予定でございます。第3回分科会は今月の19日、月曜日の午後4時から執り行う予定でございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、これをもちまして第2回環境確保条例改正特別部会分科会を閉会させていただきます。本日は長時間ご審議いただきましてまことにありがとうございました。

午後6時00分閉会