

**東京都環境審議会
環境都市づくり調査会（第2回）**

日 時：平成18年7月27日（金）午後5時00分～

場 所：東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

午後5時05分開会

谷上企画調整課長 ただいまから第2回環境都市づくり調査会を開催いたします。お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。

最初に、本日の資料等を確認させていただきます。机の上に、第2回環境都市づくり調査会会議次第ということで1枚、裏に座席表、資料1ということで名簿がついていると思います。資料2ということで7枚つづりのものがございます。これは第1回目と同じでございますので、ご確認いただければと思います。

委員の方々の机の上には、封筒に入れてありますけれども、第1回の議事録、まだ未定稿ということで、チェックをお願いしたいということで机の上にありますので、よろしくお願ひしたいと思います。あと、グレーのファイルですけれども、第1回の資料をファイルさせていただいております。これにつきましては事務局で保管して、また次回のときにも2回目の資料を入れてお出しさせていただきたいと思いますので、調査会終了後は机の上に置いておいていただいて結構ですので、ご留意いただければと思います。

出席状況の確認でございますが、本日、ご連絡では全員ご出席ということですが、大聖委員、原田委員、森口委員につきましては20～30分おくれますというご連絡がございました。窪田委員は連絡がないんですが、もうすぐ見えられると思います。

環境審議会幹事である全関係局の各計画部長が前回同様、同席いたしておりますので、本日もよろしくお願ひしたいと思います。

本日は7時目途ということで、前回も多少長目に議論をしていただきました。今回も会議室自体は大丈夫ですので、議論の流れによりましては多少延長していただいても結構かと思われます。

それでは、これからの議事につきましては福川座長にお願ひしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

福川座長 天候不順の中、お集まりいただきましてありがとうございます。5時というのはなかなか来にくい時間ではあるので集まりが悪いですが、ぜひ活発な議論を展開したいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

きょうは、前回に引き続きということで、同じようなやり方でやりたいと思いますが、前回は11日で、2週間ほど前でありました。

覚えていらっしゃると思いますが、若干復習しておくとして、飯田委員からCO₂の排出量削減に関するいろいろな施策のあり方について、窪田委員から環境政策を都市政策とどう融

合するかというふうなテーマで、大聖委員から自動車のバイオマス燃料の将来利用可能性についてお話をいただきました。その後、事務局からお示しいただいた7つの論点のうちの最初の3つ、省エネルギー対策、再生可能エネルギー対策、ヒートアイランド対策、それから自動車の排出ガス対策について、たしか7時半ぐらいまで議論したと思います。

きょうは残りの部分をやっていくわけですが、残りの部分というのは、詰まるところ、交通量の問題、交通需要マネジメント、その他の問題、緑の保全と再生、それから、やはり水と緑の保全と再生ですが、水質の保全、有害化学物質対策ということで大気汚染を含んだお話と、大気汚染を含むと自動車の話と密接に関連してくると思います。そして、いわゆる廃棄物対策ということで、4点大きなテーマがきょう残されておりますので、これについてフリーディスカッションということで活発に意見の交換をしたいと思います。

これときょうの議論をあわせて事務局でご整理いただいて、そして今後の日程を決めていくということになるわけですが、簡単に事務局から資料の説明をお願いいたします。

谷上企画調整課長 先ほど資料確認のときに忘れてしまいました。太田委員から今回レポートが、両面刷りで11ページものの資料が提出されております。原田委員からはパワーポイントの2枚、両面刷りで4ページものがございますので、このご確認をしていただければと思います。

資料2につきましては、前回の資料と同じでございますので、改めてご説明することはないんですが、簡単におさらいといえますか、前回の議論も含めて、ごくごく簡単に説明させていただきます。

前回は、資料2の特に地球温暖化、の1ページと のヒートアイランド対策、3枚目の自動車環境対策の主に排出ガス対策関係、それから大聖委員からレポート提出があったバイオマス燃料関係につきまして議論をしていただきました。地球温暖化対策、ヒートアイランド対策につきましては、既に対策自体も、被害が出ている中の予防的な計画が必要であるというご意見とか、東京ならではできるような対策を盛り込む必要がある、特に小規模なもの、中小事業者も含めて、住宅も含めて、そういう対策の必要性が重要であるというお話とかいただいてあります。自動車環境につきましても、エコドライブについては効果がある、あるいは自転車の利用みたいな、TDMの話も若干ご意見としては出てあります。

本当はペーパーにしてお配りすればよろしいんですが、第1回と第2回の意見につきましては、第3回目以降でまとめまして、また先生方にご議論するような形で、ペーパーで資料等を作成してご議論いただければと思っております。また、内容につきましては、先ほど委員の先

生方にはお配りしましたけれども、議事録等ございますので、ご確認いただいてもよろしいかと思われま。

本日は、3枚目の自動車環境対策のところ、課題といたしまして残っている自動車交通量の削減対策の部分、資料的に言いますと右の真ん中のところですが、TDMの総合的な施策体系の再構築のあたりのところをご議論いただく形がいいのかなと思っています。この部分につきましては、右側にあります温暖化対策だとか、渋滞対策、道路騒音振動対策も密接にかわり合っていますので、ご留意いただければと思います。

の自然環境の保全と再生につきましても、減少の続く東京のみどりの中で、「みどりと水の都」の復活を目指すということで、量的な問題もさることながら、質的な確保をどういうふうにやっていくかという観点があるのかなということで、右側の緑施策の再構築であるとか、市街地の緑とか、生物多様性をどうやって確保していくかという点で論点整理をまとめております。これもご議論いただければと思っています。

、5枚目のペーパーになりますけれども、ここは水質の保全と水循環・水辺環境の再生という形になっております。生活排水対策、あるいは下水の普及率が上がったこともございまして、環境基準達成率が上昇はしているものの、まだ改善がみられる海域の水質等がございまして、ここら辺の改善策について、どのように考えていったらいいかという話と、今、水循環の話とか水辺環境、これは緑施策とも関係すると思いますけれども、ここら辺の施策についてもご意見をいただければと考えております。

6番目が有害化学物質対策ということで、大気汚染対策、有害化学物質対策ということになっております。東京の大気、SPM等、劇的に、大幅に改善してきたんですが、いまだ解消しない光化学スモッグの発生であるとか、有害化学物質でいえばアスベスト、土壌汚染などの問題が顕在化しているということで、ここら辺の対策につきまして、またいろいろご意見をいただければと考えております。

最後に、7番目に廃棄物対策ということで、この前もご説明しましたように、6月26日に出了た廃棄物審議会の答申についての要約的な形になっております。課題等の中で、発生抑制、リサイクルを進めていかなければならないということで、特に産業廃棄物の関係、建設廃棄物等のリサイクルの関係が課題としては挙げられて、それに対しての基本的な方向性、これについては答申の中身そのものでございます。こういう形で進めていくべきという答申をいただいております。これに付随して、ほかの廃棄物対策以外の部分、環境都市づくりの中で必要な部分との関連等がございまして、そういう部分も含めましてご意見をいただければと考え

ております。

今回、第1回と同様に、これは事務局の意向ですので聞いていただければと思いますけれども、フリーディスカッションという形で今回も、前回の続きという形でご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

簡単でございますけれども、以上です。

福川座長 それでは、今ご説明いただいた方向で進めていきたいと思います。

太田委員と原田委員から、レポートを作成していただいております。それぞれの先生方から少しご説明をいただいて、その後、議論ということにしたいと思いますが、まず太田先生からお願いします。

太田委員 資料を出しましたけれども、先週、急に電話をもらいまして、まとめてくれという事だったので、手元のものをベースに、ふだん考えていることを少しまとめてみました。たまたまこの関係では、今、私ども社会経済生産性本部の方でも事業所レベル、あるいは企業ベースでのCO₂対策等で、やはり交通量削減的なことを新たに展開したいという議論をしていましたので、そこで話したことの資料をかなり使いながらお話したいと思います。

資料の にありましたが、自動車環境対策のベースになるように、人口が、まだ都は減りはしないがということですが、交通量としてはまだまだふえているという段階の中で将来のことを考えなければいけないということで、技術的な単体対策だけでは限界があるという話が出ていまして、やはり車の利用について踏み込まなければいけないということが都の意識の中で、TDMを総合的な施策の再構築というふうに出てきたのかなと思っております。そういう意味では、TDMは何かということと、TDMの、では今まではどういうふうやってきたかということで、多少、昔の資料がありましたので持ってきました。

資料2枚目を見てください。TDM施策の手法とありますが、これは都のTDMのアクションプランをつくる最後のところ、私の方で全体、体系的に言うところな順番で、易しい順番が1番からというつもりでその当時は書いたという記憶がありますが、たまたま99年7月27日と同じ日だったので、ちょっとびっくりしたんですけどもね。それから7年後の見直しということで、当時考えていたメニューで、上から、私としては導入しやすいもので、こんな順番かなということで、そこに手書きでいろいろ入れたのは、その後7年、現在見てみると、新しい動きということなり、どんなものがあるのかなということで、内外のものを多少、私の思いつくもので入れておきました。

細かいことは後にしますが、1から5番目、TDMということは、ご存じのように交通の行

動、車の運転の仕方から使い方、交通の行動を変えていく、そのために意識を変えたり、あるいは、いろいろなルールを変えることによって、その交通行動の変更を促すことです。特に車との関係では、一番混んでいる時間帯、あるいは混んでいる場所での車を差し控えてほしいという、まさに削減の話ですね。それから、当時のTDMのアクションプランは、渋滞対策と環境を並列して対応していきましょうということの中で議論したときのいろいろな手法ですね。この中の幾つかが最終的なアクションプランに取り上げられたと、そういう中身です。

見ていただきますと、1から5番目が直接的に交通の行動に働きかけるということで、何らかの形でとにかく動かなければいかんよというときに、それが渋滞とか大気汚染等の問題にかからないようにと、それをするにはどうしたらいいかということですね。

一番最後に、間接的施策による交通の調整ということで入れておいた部分が、実は今、特に長期的な、10年、20年という、やはりこのことをむしろ真っ正面に入れて議論しなければいけない時代になったのかということですね。活動時間の平準化とか、就業場所の弾力化、都市活動の立地誘導ということですね。やはり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はないよと。やはりベースできちんと、これは私の言い方ですけども、広義、広い意味でのTDMということで、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、交通の視点からマネジメントするという姿勢の6番のところが、これから5年、10年とか、あるいは環境問題、特にCO₂の問題を考えると、どうしても踏み込まなければいけない部分かなというつもりで考えております。

1枚目に戻りまして、いずれにしましても、そのときの留意点ということで、私の思いつくままを挙げておいたんですが、やはり定量的な目標値の設定をどうするかということは、何のためにこれを、環境といってもどの環境かといいますか、CO₂の問題と大気汚染の問題、随分タイムスパンが違いますよね。ですから、この辺ははっきりしておかなければいけないということで、いずれにしましても、そこに許容自動車総交通量という概念があるから削減ということにつながってくるということで、対象地域をどうするか、いろいろミスプリがありますが、都心部、区部、全都ですね、その空間的な広がりをどうするか。

それから、対象年次が5年、10年という話なのか、実はCO₂では、今は2050年の議論も始めているわけですね。そこでは70%を減らしたいというのが全国、世界で議論し始めている中で、何%にするかで随分ストーリーの組み方が違ってくるということで、この辺は、初めの段階でかなり整理しておかなければいけないのかなと思います。かなり長期的な視点が重要になってきますから、先ほど申しました広い意味でのTDM、あるいはアクティビティに

対するマネジメントという視点を入れていかないと、いずれにしてもまずいかなということですね。環境基準の方から台キロに直すというのがありますし、CO₂の方から台キロに直す、その換算に、長期になればなるほど当然いろいろ、より広範囲なものが絡んでくると、技術革新、ライフスタイルの変化という話が並行して起こってくるということですね。いずれにしましても、その辺の設定をはっきりしておかないと、かなり対象とする政策が変わってくるのではないかと思います。

2番目に、目標値から見た交通量削減戦略の検討で、これは統合パッケージというような言い方を私は前からしておりますけれども、需要サイドと、それを進めるためにはやはり供給サイドで削減を受けとめる受け皿ですね、公共交通その他をきちんとしなければいけないし、それがセットであると。そのための公共交通を整備するためには、やはり制度フレームワークと申しますか、そこに財源を持ってくるような新しい仕組み、その他を同時にしないといけないということで、パッケージということが1つございます。

それから、いろいろな種類の政策がありますから、そのアメとムチを組み合わせるという意味での統合パッケージということもあろうかと思えます。いずれにしましても、そういう戦略的な志向が必要だと。そのために、シナリオ分析とバックカスティング（逆予測）、特に環境サイドの長期になりますと、やはり将来どういう社会を描くのかということから目標を決めてバックカスティングするということと、フォーカスティング（予測）をうまく組み合わせるといふ議論かと思えます。

私の関心は、特に長期的ということで、最初に新しい都市活動にどう対応するかということと、新しい部分だけでは対応し切れなくて、やはり既存の都市活動についての交通の面からも対応せざるを得ないでしょうという2つに簡単に分けましたが、新規のものは当然、都市計画サイドに直結したもので、土地利用計画、あるいは再開発に伴う都市計画決定、あるいは協議の段階、あるいは個別の確認、建築確認レベルでの対応も、TDMということでの視点のものがあるでしょうということです。実は、これは交通アセスメントという言い方で、交通の方では古くから議論はされているんですが、制度化がおくれている部分ですね。日本ではおこなわれていると言わなければいけないと思いますが、ここでは特に「環境（交通）アセスメント」という、環境サイドというと、環境アセスメントの中に交通をかなり意識したそういうものがあるでしょう。あるいは、プランニング・オブリゲーションという形で、特にそういう制度を言わなくても、イギリスその他では開発許可の段階で非常に厳しい指導・要請をしているわけですね。そのための指針が英国のPPGであるとか、オランダのABC、「適業適所」というふう

に私は訳してしまいましたけれども、立地政策、いろいろなものが既に世界では進められているということで、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、ある方向に持っていくということは、車への依存を減らすという形でいかに条件をつけるかということですね。

もう1つは、既存の都市活動のものに対して対応するということは、東京はこれからそんなに新規のものがあるとも思えませんから、大規模な再開発、再生絡みの話は上の方でやって、既存の事業所についても当然新しいことをしないと、とてもCO₂の課題にはこたえられないということになると思いますので、事業所単位、事業所というのは広くとらえています。いずれにしても、自動車交通の発生、集中が大きい、活動を行っているところ、活動単位ということですね。企業、商業施設、学校、病院、役所、スポーツ、レジャー施設など、いろいろあるでしょう。それがその単位でやるものと、それがあつた程度まとまった地区でやるところ、局所とか地区単位、新宿西口地区という種類のもの、それからまた、家計単位というものもまた別途あるでしょう。それぞれの単位での対応の必要性があつて、何らかの制度化をした方がいいのではないかと考えます。その場合には、環境をベースにした場合の交通計画との統合、あるいは都市整備・土地利用計画を調整、あとは健康問題、あるいは福祉ということの中で、交通弱者、あるいは介護との関係の中での交通問題、あと、ここに書いてありますが、教育とかそういうものまで含めた議論も、実はイギリスなんかでは統合ということを進んでいます。

この前、NHKを見ていてびっくりしたんですが、ザ・ワーキング・プアですかね、働く貧困層といいますが、まじめに働いていても要するにきちんとした生活のできないような給料しかもらえない、そういう現象が既に日本でも起こっていると。大変ショックを受けたんですが、イギリスなんかでは、かなりこの点が1つの大きなポイントで、そのニュースの中にあつたのは、職場をハローワークで紹介されても、そこまで行く交通費が自分で持てないという現実がもう起こっているという話を聞きまして、ちょっとびっくりしたんですが、少なくともそういうことも視野に入れながら議論しなければいけない部分も実はあるのかなということで、環境に直接は関係しませんが、やはり統合パッケージの中には、かなり交通が社会のそういう活動を支えるベースの1つであると。その中できちんとしてそれを持続可能性にするという中で考えていかなければいけないのかなと思います。

そうしますと、新たな仕組み、制度ということで、新しい都市活動、アクティビティのマネジメントのためには、「環境(交通)アセスメント」と書きましたが、その中に交通ミチゲーションを要請する、あるいはもともとの中で自動車交通依存度を査定して、本人に申告しても

らって、それに対して、車以外の交通手段に移っていただくとか、あるいは公共交通を必ず、それに対して貢献するような部分を要求するという種類のものですね。これはイギリスのPPGその他には必ずそういうことになっていまして、あらゆる発生源に対して、徒歩・自転車でちゃんと来られるような、環境条件をきちんとつくりなさい、公共交通に対してアクセスできるようにしなさい、あるいは近くの駅までの公共交通を自分で10年間提供しなさいとか、そういうことが計画の義務の中に入っている。そこまでやっているわけですね。ですから、その辺のことをやはりきちんと、TDM、MMの導入と入れてありますが、MMというのは、最近の言い方でモビリティマネジメントという言い方なんですが、TDMの1つの形態とだけ思っていたらいいんですが、こういうものを開発の要件の中に入れるということが海外ではかなり進んでいると思います。あるいは、TMAということで、交通管理協会とか地区の交通管理協議会の中に必ず入って、そのメンバーとしてその条件を満たさなければいけないと、そういう種類の話です。

それから、駐車政策の見直しということで、駐車場というのは、実はある意味で一番の自動車交通発生源なんですね。ですから、付置義務ということをやっていますが、やはり上限をそろそろ、東京なんかは考えなければいけないでしょう。現在、ロンドンでは必ず上限ということが都心部では入っていますよね。郊外部はまだ下限という、これ以上になったらつくりなさいということなんですが、むしろ上限設定の議論をそろそろしなければいけない。特に地区的なレベルで総量ということを考えないといけない。道路ももたないということもありますし、環境上ももたないという議論が出てくると思います。これはきちんと議論しないといけないでしょうということです。そういったものに対して、付置義務を残しながら、それを駐車基金、あるいは交通改善基金ということで振りかえるような資金負担にする。ヨーロッパの都市では、都心の付置義務駐車場を残しながら、ただ、それはそこでつくってはいけませんと。それは基金で出してくださいと。その金を使って共同駐車場、あるいはパーク・アンド・ライド用の駐車場に使う。東京でお金は全部集めて、埼玉の駅に駐車場をつくるということもやっているわけですね。この辺の広域的な、都市圏全体での交通政策の中でどう考えるかというふうなことも1つ検討すべき課題かなと思います。

もう1つ、既存の都市活動での対応ということでは、とりあえずやった方がいいと思うのが事業所TDM制度なり、TDMの計画提案制度とありますが、事業所としてはエネルギーの方でいろいろ言われたり、交通安全の方で何台以上だから何か対策を出すとか、いっぱい違ったものが出て困ってしまうかもしれませんけれども、やはり何らかの形で、事業所単位でのそう

いう計画というものを制度化する。先ほど言いました車の集中発生施設・活動に対して、一定規模以上のものを求めるということですね。これは後から、関係資料をくっつけておきましたので、多少そこで触れたいと思いますが、やはり既存のものについても何らかのものを入れないと、これはとてもではないけれども総量として削減ができないだろうということです。

あと、具体的施策は、思いついたものをぼちぼちやっているだけで、あまり体系的にやっておりますが、TDM施策の拡充ということで、やはりモビリティマネジメント、今非常に国の施策としても始めておりますが、心理的な、特にコミュニケーションの技術を適用しながら、それぞれ車の利用者に対して意識を向上させるということとして、自発的に自動車の使い方を変わっていただきましょうというものです。これは結構、それなりの削減効果が個別ではあるということが出ておまして、これを少し体系的にやりましょうということで、今いろいろな動きが始まっていますから、それはぜひ1つの、事業主体のTDMの中にそういうものを取り入れるとか、こんなことをぜひやっていただきたいと思いますが、MMだけではもちろんできませんので、MM以外のいろいろなTDM施策も同時にやっていくということが必要かと思いません。

やはり経済的インセンティブの活用、別の部会があるようですが、ITS技術をうまく使ったものをそろそろ本格的に考えないと、やはり規制とかそういうことだけでは、とてもではないけれども十分な削減はできませんから、経済的なメカニズムをうまく使うというのは大変大きな議論だろうと思います。

それから、駐車政策の見直しで、上に書いたことと、駐車というのはかなり重要だという意味で、日本ではあまりこれをそういう意味で既存のツールを使っていないということでもう一度書いておきましたけれども、付置義務の見直し、地区の駐車場総許容量みたいな話ですね、これは既に環境ということ以外に、アメリカでは70年代後半から、サンフランシスコであるとかシアトルの都心部では駐車場専用ビルは禁止ですよ。そして、付置義務についても非常に厳格な厳しい条件の設定が始まっております。これは交通上も、どうしても処理できないという状況が出てきていましたし、日本ではさらに環境問題等であれば、駐車場というものの整備に対して規制を検討しなければいけない。

それから、路上・路外の駐車料金の見直し、特に料金体制ということで、路上を含めて、新しく路上の取り締まりについては、ようやく欧米から30～40年おくれて、取り締まりがある程度できる形ができ始めたという段階ですが、これをうまく使いながら、やはり必要な車、配送とかそういうものがあります。障害者の車もありますから、そういうものはきちんとした

上で、うまく適正に車の利用というものを変えていくということで、駐車料金なり、駐車税と
いいますか、そういういろいろな新しい仕組みを考える必要があるのかなということです。

それにしても、ITS技術とか、こういうものをうまく活用するという可能性が一方では非
常に出てきておりますから、この中でそういう新技術を使った新しい取り組み、都心乗り入れ
規制、ロードプライシングではなくて、乗り入れ規制でやりましょうということもあります
し、ロンドンでは今、ローエミッションゾーンということで、いよいよ車種規制をかなり広域、
M25以内、全都といいますが、そこで導入しようなんていうことが政策に入ってきておりま
すけれども、そういう種類のもの、あるいはそのための、例えば日本で言うとスマートプレー
トナンバーですか、車種別にチェックしようと思ったらできる、そういう体制が技術的には整
いつつあるわけですね。ですから、この辺をそろそろ議論しなければいけないのかなと思
います。

それから、エコドライブとか、そういうことでも、ここでは個別の車のエコドライブという
か、それを支える、例えば信号、まちのエコドライブですね、これはまだ日本でやっていませ
んけれども、海外の幾つかの都市で入れておりますし、実はかなり効果があるということはわ
かってきております。信号・交差点のカウントダウン。今は専門家に聞きますと、やはり7秒
以上待つようであったら、必ずエンジンをとめた方が全体的にプラスであるという議論が出て
いますから、こういう種類のものを、例えば信号・交差点に、歩行者のためのカウントダウン、
あと何秒待ったらというのではなくて、自動車の方に関しても出す。これは実は、この間、天
津へ行ったときに、中国でこういう理由ではないと思いますけれども、カウントダウンがそれ
ぞれ、全体大きな、何秒というのがはっきり出ていました。少なくともそういう種類のことで
インフラ絡みを入れてする可能性も十分あるでしょうと。当然、燃費表示計とか、そういう個
別の機器はありますけれども、それとは別に、インフラの方でもいろいろ対応策があるのでは
ないかということです。

そんなところが主なポイントということで、資料はいろいろ関連ありそうなものをくっつけ
ておきましたので、見ていただければと思いますが、3ページ目が広義の、土地開発というの
は、今まではあまりTDMということで意識しなかったんですが、私の言う広い意味のTDM
ということで、フロリダ州だったかな、随分こういうことを勉強しているということで出て
いましたので、参考にいただければと思います。長期的な段階、中期、短期、それから土地
開発というような開発の段階ごとに、それぞれオンサイトの施設とオフサイトの施設でこうい
うものを準備するというので、これを見ていただきますと、TDMを適用するためには、か

なり施設について、すなわち供給サイドについても、当然何かやらなければいけないわけです。例えば、バスとか何かをやるということになれば、ここではH O Vなんて入っていますけれども、そういうためのインフラをやはりつくっていかねばいけませんということです。

それから運用管理という、この辺が非常にソフトの部分でおもしろいかと思いますが、これもオンサイトとオフサイトとございますが、幾つかの経済的なものを含めた議論が進んでいることがわかります。さっと見ていただいて、また必要なときに日本での可能性というものは議論したらいいと思いますが、少なくともT D Mをもっと広目にとらえることも既に始まっているということです。

4 ページ目も同じ資料の中で、具体的にトリップ長にどう影響させるか、交通手段、モーダルシフトですね、経路、それから規制ということでどういうふうにするか、特にこれは成長管理の中でT D M的なことを要求している。それから、費用でインセンティブをつくる。頻度、それから時刻・日時ということで、幾つか非常におもしろそうな施策が挙がっているということで、また見ていただければと思います。

5 ページ目が、これは10年以上前に出したんですが、駐車というのは非常に重要だということで、駐車は今まで政策の境界部分なんです。道路サイドもちょっと遠慮してしまいますし、建築サイドも遠慮してしまうし、路上はありますけれども警察も直接にはちょっとということで、実は穴場になっていますが、海外ではこれが、駐車管理も含めて自治体の権限ということで、海外の自治体では駐車をどうするかというのは大変大きな需要管理の道具になっております。そういう意味で、これは建設省で昔書いた5つの角形の図に、私も一緒につくったんですが、そこに駐車の部分だけをさらに考えてみると、やはり駐車関係でいろいろありますねということで、やはりこの辺を新たな仕組みの中にまじめに入れたらどうかということです。

企業ベースのT D M、これは日大の高田先生の方でいろいろまとめていただいているものを持ってきましたが、いろいろな意味で日本でも、実際にもう行っていますし、これを意識的にうまく組み入れるという仕組み、あるいはこれを要請する仕組みですね、それがT D M計画条例だか何だか知りませんが、そういう種類の話につながってくる。十分な道具立てがもうできつつあるのではないとも言えます。

6 ページ目は、別のところで提案したんですが、今までそういうことを、グリーン交通計画（トラベルプラン）というイギリスの名前をそのまま使ったんですが、組織的な啓発事業をやったらどうかということで、そこでアメリカの例、それからイギリスの例ということで、それぞれ、かなり古い環境上の規制も入っていますけれども、さまざまな形でこういう事業主体で

できることをやる、進んでいるわけです。かなり制度化が進んだというのが私の理解で、この後、いろいろな形のものが進んでおります。

7ページが米国のTDMで、既に出ている資料ですけれども、私としてはこの辺が重要なというものを幾つか挙げておきましたので、TDMの効果とか、そんなものがだんだんまとまりつつあるということで見ただけであればいいと思います。

8ページ目は、最近の米国の交通省でのTDMのホームページでチェックしてみますと、現在こんな見方で見ているということで、アメリカ型のTDMのエッセンスがまとまっていると思っていますけれども、こういう通勤の話と通勤以外のものに対して、違った形でのアプローチをしている。通勤交通というのは、コミューター・チョイスという言い方で、そのための幾つかの連邦支援のプログラムが下の方に書いてありますけれども、表彰するようなものとか、そういう種類のものが始まっているということと、連邦の税の控除、特に通勤手当の関係ですね、そんなものがあって、通勤手当が個人負担というのが原則、世界のベースで、日本だけ特殊で、通勤を企業が負担しているのが、多少違いますけれども、幾つか参考になる話があるのではないかと思います。

9ページは、それに関連して、TMAで、先ほど言いました各地区の交通マネジメント組織、協議会とか組合とか昔訊いたことがあります、そういうところもそれなりに進んでいて、いろいろなことをやっていますという事例です。

10ページ目は、イギリスのトラベル・プランという言い方に最近なっていて、そこでどんなメニューをベースにしているかということと、どの程度効果があるかという推定例がありましたから持ってきております。全国レベルでイギリスでは展開しております。業務でやったり、通学と申しますか、学校に要求したりとか、学校版トラベル・プラン、事業者用TDMプランとか、病院とか自治体とか、そういう形でいろいろなものが進んでいると思います。こういったものが実はプランニング・オブリゲーションの中で、開発許可申請時にこれを必ずやりなさいとか、そんな指示が進んでいるかと思えます。

最後の11枚目は、ロードプライシングをいろいろやりましたが、なかなか動いていませんが、少なくとも世界ではロードプライシングが既に政策のツールとして表面に出てきたといえますが、実際始まっているというふうに見ただけであればいいと思います。年表を入れておきましたが、一部エジンバラなんかは失敗したというケースがございますが、ストックホルムで現在大規模な、一番最先端の技術を使ったものはストックホルムで試行中です。7月末まで試行して、9月ですか、選挙のときに住民投票でどうするかということを決めようということに

なっています。今まで非常に効果が出ているということなので、多分通るのではないかということですが。

それとは別に、手書きで書きましたが、スイス、ドイツの大型車課金、これは既に動いています。ロードプライシングという言い方はしませんけれども、特に財源確保の問題がございますし、スイスは多少環境ということも考えている。イギリスあたりでは、やはり全国課金の検討が、10年後にはガソリン税からこちらへ全体が移るということを含めて議論が進んでいるということです。ですから、この辺もITS技術がかなり進んで、少なくとも世界の1つの考え方として、実際にこういったことに動いていますし、特にガソリン税との関係では、石油依存から変わっていく中で、高速道路なり一般道路の管理・維持のためにも、ガソリン税収入にはもう依存できないと。10年後、15年後というレベルですけれども、それにかわる走行距離ベースの課金ということで、こういった幾つかのプライシングの議論が進んでいるということですから、この辺を含めて、長期としてはぜひ踏まえて議論していただければと思います。

以上です。

福川座長 どうもありがとうございました。後で議論いたしますけれども、直接ぱっとご確認したいこととかご質問とかありましたら、いかがですか。原田先生のお話を伺いに行っていますか。

それでは、続いてお願いしてよろしいですか。

原田委員 太田先生の後というのは非常にやりにくい、私は太田先生に教えていただいてドクターを取らせていただいたので、ちょっとあれなんですけど、多分、太田先生は全体的にお話しなさるだろうということで、補足的というか、違う視点で書いたつもりです。問題意識は、環境基本計画というものが非常によくできていて、目標があって、それを達成するために評価の仕様もあって、見直して進んでいくという意味では、戦略的アプローチをきっちりととっていると。戦略プログラムの設定とか段階的強化とか、地球温暖化対策計画書とか建築物環境計画書とか、自動車環境管理計画書とか、エコドライブの比較手法なんていうものもホームページへ行ったらあったので、見ましたよということで一応書いておきましたが、そういうものがやられていると。

これは白黒コピーだから、本当は色がついているんです。戦略的アプローチの強化が必要であるという「強化」のところに色がついているんですが、大丈夫かな。これは6枚あって、左から1、2、3、4、5、6、真ん中の左側が3枚目で、これは太田先生の教科書に、我が国で一番早くこういうことを取り入れて書かれているんですが、戦略的なアプローチですね、あ

る政策目標を達成するのに代替的な戦略を比較検討して、その中からあるものを選ぶと。それをやってみるんだけど、そこで設定した条件、背景・シナリオというコントロールできない部分、あるいは政策シナリオというある程度コントロールできる部分も含めて、条件がどんどん変わっていくと。そういう変化も見ながら、戦略の達成がどれくらいしているかということも評価しながら、そういうものを繰り返しながら戦略の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へ向かっていくと。また、今回の見直しの結果でそういう形になっていけば、どんどんと目標が達成できるだろうということです。

僕のきょうの立場は、特に都市圏の交通計画、東京で特にパーソントリップ調査をもとに広域的な交通計画を立てるんですが、それがいよいよ来年、再来年に第5回目の交通計画をやる。そこでは、一番後ろ、4ページ目に非常に簡単に10年前のものをまとめてありますが、東京都市圏と1都3県、茨城南部、1日の生活圏3300万のうちの88万という人を選んで、その1日の調査をします。ちょっと数がやり過ぎではないかということもあるかもしれませんが、そのタイプのものがもう1回くらいは確実にできるだろうということで今考えているわけです。それでいろいろな実態がわかってくる。そういうものを説明するようなモデルもできる。それを用いて、右側へ行って、人口の予測をしてみたり、従業人口、保有台数、そういうシナリオですね、そういうものを設定して、真ん中の土地利用、それから道路網、鉄道網、あるいは今ここに書いてありますTDMというようなものも含めて、戦略を立てて、その戦略によってどれくらいのことが行われるかと。一番右下に、評価指標が10個あって、二酸化炭素の排出量が6つ目にあるんですが、こういう形のものをやっているわけです。

交通の方では交通の方で一生懸命分析をしたり何かしているんですが、それと環境の計画というのがあまり結びついていないというか、本来は目標の中に取り入れてやるようになっているんですが、非常に結びつきが弱いというのがあるという、それを少し何とかしていきたいということです。

1ページ目に戻っていただいて、今の目標の設定の仕方とかプロセスを非常に一般的に言うと、持続可能なモビリティと。モビリティを高めていくんだけど、持続可能な制約の中で、それを最大にする。どういうバランスで最大にしたらいいのかということを議論する。あるいは、目標として経済を支えるための道路整備というか、鉄道整備というか、そういうことではなくて、環境の面はどうなのか、社会的な面はどうなのか、あらかじめ重要なものについては目標として定めて、それをバランスよく達成できる戦略をとっていくというのが今の交通計画の1つのやり方であるんです。

左下、目標を立てて、目標に関連した指標を立てて、それを達成するのに今どんな問題が、どんな改善の機会があるかを現況を見て、そして代替的な戦略を立てて、その中のある部分を実施する。印刷がつぶれていますが、結果がフィードバックしていくのが下の矢印です。上は「参加」というものがあるって、目標を立てて、ある戦略を選んで、それをやって、評価をして、フィードバックしてやっていくというものを、そういう透明性のあるプロセスを、参加のプロセスを伴ってやるというのが今通常でやっていること。この最初の政策目標を立てるところに、もっと環境の面を入れてやっていくのがいいのではないかと思うんです。

先ほどパッケージという表現もありましたが、総合的な戦略、土地利用、アーバンストラクチャをどう変えるか、交通のネットワーク、トランスポート・ネットワークをどう変えるか、そしてTDMという、こういうものを組み合わせた形の総合的な戦略をその中で検討するというものです。前回の東京のパーソンのときは、それをやっている学経の方は、筑波の石田さんを含めて、私ももっと大胆に幾つもの戦略を評価してということをやったんですが、なかなか10年前の状況では、あまりかなわずに、2つか3つぐらいの戦略になったんですが、そういう戦略の比較をするということでもあります。

2ページ目の左上に、二酸化炭素しか扱わなかったよということで、これぐらいのことしか出ていないんです。しかも、これは幹線道路で配分される場所の二酸化炭素の量ですから、内々みたいなものが入っていないし、要するにそういう地区の道路みたいなものも入っていないところでのものです。もちろん、単体で自動車がきれいになっていくという効果はかなりあった上で、先ほどのネットワーク整備をし、TDMをするというようなパッケージ施策をやる、少し下がりますよということになっているわけです。

これが現状として、その後、 、 、 、 と4点、こんなことを考えていくのがいいのではないかということです。1つは、制約を考慮した計画プロセスの転換ということで、交通計画の方の人たちにはなかなか難しいんですが、環境の方から何か物を言うということであれば、当然言うべきことではないかと。財源の問題、あるいは社会的な合意の問題、環境負荷の問題から、実際には実現可能で許容可能な交通施設整備の量というものがあると。だから、もっとわかりやすく言えば、今、計画決定されている道路や鉄道についても、環境の面から見直すと、そこは無理だよというレベルが本来はあると。本当はそのレベルを設定した中で、では交通の需要はどれぐらいにすべきかということ議論しなければいけない。これをやらないと、自動車の削減とかということには、なかなか議論がいかないんですね。ですから、制約を考慮した計画プロセスの転換が1つ重要であろうと。これをやるには、実際の財源の制約がどうだとか、

そういうことがよくわかっていないといけないんですが、多分この10年間で、かなりそういうデータもそろってきたのではないかと思っていて、既に決まっている計画のものについても見直すということを環境の側から言うということもいいのではないかということです。

ただ、制度がないのでできないんですが、2番目にあるのは、本当はこういう制度が欲しいということですね。これは、原田先生そう言うから、明日からこういう制度をつくれと言われても、私はできないんですが、本来こういう制度が欲しいという、コンフォーミティということで、これはアメリカの交通計画の1つの仕組みを説明した東工大の屋井先生がまとめた図ですが、真ん中の列のところが交通計画のプロセスです。

広域的な交通計画、主要な投資計画、短期的なTIPという改善のプログラムというものが一体となって、整合性のある形で分析されて提案されますよというのが真ん中の流れです。左側に大気汚染の適合分析とあって、これはご存じの方が多いと思うんですが、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交通計画は認められないと。1人乗りの自動車の通勤が95%とか90%以上とかというのが実際ですけれども、その1人乗りの通勤を助長するような単純な道路整備は認められない、その地区はですよ。環境基準を満たしていないところでは認めないというやり方をしているわけです。だから、大規模な施設整備をするには、国の補助のシステムにのって、あるお金が国からも来、州からも来、そういうものでやっていくと。そういうものを認める、認めないというところに連動してこういう仕組みが入っている。コンフォーミティがないものは認められないことになっているわけです。

右の印刷がつぶれているのはPIで、PIのプロセスをきっちりやっていないと、これも認められないということになっています。

3番目、自動車交通量削減目標をやはり立てるべきだろうなど。ロードプライシングのときに立てたものがこれです。TDMのアクションプランの中で、混雑、NO_x、CO₂というものの目標が立てられていて、そのうちのある分をロードプライシングが持つんだという仕組みだったわけです。これは状況が変わってきていますから、あるいは混雑の、例えば18.5キロを25キロにするというのは、今は駐車の問題で速度が上がっているかもしれませんが、ちょっと大胆過ぎるかなと。NO_xについては、車両の方の改善がどんどん進んできているので、その面から自動車利用の削減というのはなかなか難しいかなと。あとCO₂の問題です。CO₂の問題からどれくらいの削減を目指すべきかと。先ほどの太田先生のお話の中にもそういう、目標をしっかり立てるべきだというお話がありましたけれども、そういうものを本来は議論すべきであると。議論するためには、先ほどの交通計画のデータをとって分析を、そちらはそち

らでやっていますので、それと結びつけてやるべきではないかということです。

4番目で、太田先生の言い方だとアクティビティまで含めてマネジメントしなさいという言い方をしていたけれども、ライフスタイルの変更だろうと、要するに訴えるのは。自動車に依存した形のライフスタイルでいくのか、自動車の依存を減らすようなライフスタイルでいくのか。どこに住むかを決めるときに、実際に車を使うから駅から離れて、駐車場の料金も安いところに行って車を使う生活をしようなどというものでいくのか、やはり駅の周辺に住んで、車を持たないで住むぐらいの、そういう形のものをするのか、何かそういうライフスタイルの変更に向けて、モビリティマネジメントとかそういうものを展開するようなものが必要なんだろうなと思っています。

その下書いてあるものは、職住近接、どこに何人住んでいて、どこに何人働いているという、その数は変えないで、単純にモデルでがちゃがちゃと最適なものを、本来は本人動かないんですが、動かしてしまうと、移動の距離が短くなって、通勤についてはCO₂が3割ぐらい計算では減ったりするんです。だから、どこに住んで、どこに勤めるかというようなことについては、かなり大きな影響力を持つので、その辺に向けての情報提供なりマネジメントなりが重要ではないかと。

郊外居住のライフサイクルコストの分析というのは、これは仙台の交通計画の中ではやってあって、あまりまともに図面として出ていませんが、郊外に行くとなると非常にコストがかかるので、そこには開発は認めないと。開発してもいい場所、悪い場所というぼんやりとした図が多分ウェブに載っていると思うんですが、そういうものをやっていたり、あと我が国というか、東京は鉄道に依存した形のものでなっていますけれども、もう少し、駅の大小をもうちょっと意図的につけて、拠点駅の密度を上げるような開発をして、駅から離れたところの歯抜けになるような住宅の受け皿をつくるというようなことをやるべきではないかということでもあります。

飛ばしたのは3ページ目の、これは皆さんご存じの絵を一応、3ページの左上にあるのはサステナビリティ・モビリティ・プロジェクトという自動車の会社の方とか、石油の会社の方とか、いろいろな会社の方がお金を出して、MITの方々が中心になってやったもので、全世界のモビリティの絵が1枚あって、我が国のものがPAOのところに入っていて、世界的に見て非常に特徴のある鉄道依存の高いところにいると。

右の上の図が一番有名な図ですね。ニューマン、ケンワージーのサステナビリティ・アンド・シティで、1人当たりのエネルギー消費がアジアの国は小さいよというものです。ただ、同じところに、真ん中の左のデータもありまして、それをプロットしてみると、面積当たりで

見ると密度高く住んでいるので、そんなに面積当たりのエネルギー利用が低いという形にはならないと。要するに、そういうものが集積して、排出したものが集積してのマイナスの影響というのは、我が国はそんなに小さくないよと。これは車両の改善が非常に大きくきくということなんです。

真ん中の右側が、先ほどのパーソンのデータで分析したもので、駅があるところに住んでいるか、ないところに住んでいるか。車があるかないかで高齢者の動き方が倍半分違うと。これは8年前、9年前かな、そのデータで、今はもっと激しいところもあるのではないかと思うんですが、先ほど職場があっても、そこに行く足がないということがありましたけれども、実際に駅から離れていて、車も使えなくて、公共交通の便も悪いところの人たちは動いていないという問題もあって、先ほどの拠点駅をつくって、歯抜けになるような密度低いところから高齢者の人たちを、受け皿をつくってそこに転居させていくということは違う面でも重要だということなんです。

一番下の2枚は、岡山大学の谷口先生のグループが全国パーソンといって、3時点ぐらい、この間が4回目ですが、全国で100都市ずつぐらい、1都市に500世帯ずつデータをとってやったものがあって、それを使うと、いろいろな場所に住んでいる人、いろいろな属性を持っている人がどんな傾向なのかという分析ができると。住宅タイプ分類をしてみたり、右は行動主体の分類をしてみたりということをしていると。住宅タイプでも、かなり密度によって違います。さっきのケンワシーの図に近いようなものが出るということと、右側で行動主体によって、同じ住宅タイプの場所に住んでいても、用途地域とか人口密度とか距離とか、列車の本数とか都心から来るとか同じでも、車依存型のタイプの人とそうでない人では物すごい差があるということですね。これが先ほどのライフスタイルの選択ということだと思うんですが、ここら辺の情報も提供しながら、何かライフスタイルの変更を促すようなモビリティ・マネジメントがいいかなということでございます。

以上です。

福川座長 どうもありがとうございました。きょうはお二人だけで、しかも交通にターゲットを絞ってお話を伺いました。

それでは、議論に入りたいと思いますが、まず最初は今お話しいただいた2つの件です。きょうはこれが割に中心になるのではないかと思います、どうぞご質問やご意見、どんどんお出しください。

飯田委員 前回コメントして、太田先生が少しお答えいただいた件なんですけれども、いわ

ゆるTDMという言葉が、原田先生の方で持続可能なサステナブル・モビリティというふうにおっしゃっていますし、いわゆるESTとなると、サステナビリティ・モビリティ・トランスポートというような言い方をOECDのレポートあたりからは言っていることもあって、または前回、太田先生が、これはもっと広い概念だなというふうにおっしゃって、きょうプレゼンテーションでよくわかったんですけども、ただエネルギーの世界でも、80年あたりから90年初めは、いわゆるエネルギーをDSMと言っていました、デマンド・サイド・マネジメント、アメリカ起源の、カリフォルニアのDSMが前世紀の時代にあったんですけども、今やDSMという言葉は実は全く使わなくなっていて、いわゆるサステナブル・エナジーという、再生可能エネルギーとエナジー・エフシエンシー、エナジー・セービング、この2本柱をサステナブル・エナジーとなっていて、交通もほとんど一緒だと思うんですけども、いわゆるデマンド・サイド・マネジメント、基本的にエコノミック・エフシエンシーを追求するというのがやはりゴールになっているので、中身はきょうプレゼンテーションいただいたように、サステナブル・モビリティとほとんど重なってくる、広がってきていると思うんですが、あまり言葉の定義にこだわってもしようがないんですが、やはりサステナビリティというのが、企業のCSRもそうですけれども、社会的なゴールというふうになっていることを考えると、東京都の施策の中が、交通需要マネジメントという言葉がいつまでも、全体の中の1アイテムであることはいいんですけども、大きなゴールはサステナブル・トランスポートなり、サステナブル・モビリティといった方向に変えるべきときではないかなというふうには私は思うんですけども、そこら辺、専門の先生方のご意見を伺えればと思います。

太田委員 それぞれ流行がありますから、どっちが一番の需要者にとって受け入れられやすいかと。スマートグロスと同じように、スマートな移動の仕方というような言い方もございますし、ですから、サステナビリティも実はもうそろそろというような考え方もありまして、この辺はむしろ、都として何か新しいイメージで言うか、確かにこの言葉がある意味で一人歩きするところもありますから、新しい時代によりマッチした感覚の、フィーリングのものがあれば、もちろんそれで私はいいと思っておりますが、ただ、考え方のベースが、要するに経済学的なフレームでやっているという意味で経済的な効率性ということをおっしゃったと思いますが、単なる効率性だけでない経済学というものもございまして、その辺、物の見方の視点が時代とともに移っていますから、経済1本という、経済効率性ということでの限界もはっきりしていますから、その先に行く言葉がサステナビリティなのか、またはほかの言い方なのか、それはいろいろあるかと思います。適切な言葉は、確かに今のところ、サステナブル・モビ

リティ、モビリティ・マネジメントというとまたちょっと、非常に心理学的な部分だけが強調されて、全体の手法としてはいいんですが、目指すところが出ていないと思います。

TDMも実は目指すところを何を言っていないんですね。TDMを使って、もっと自動車をうまく使いたいのか、安全なところでやりたいのか、手法の1つの概念を言っているだけなんです。ところが、サステナブルという言葉を使うときには、目指すべき目標の1つを言っているということですから、その辺の使い方をされた上で適切なものがあればということだと思います。

原田委員 TDMの勉強会を我々交通工学のところでやって、TDMの本を幾つか出しました。さっきの2ページ目のところに、「成功するパークアンドライド失敗するパークアンドライド」、この前に「渋滞緩和の知恵袋」というのを出しているんですが、今、我々はそこから動いて、一番下の交通まちづくりという中でTDMも説明しようとしています。例えば、自動車の利用の仕方を変えてくださいと。それは何のために変えるんですか、それはまちを、中心市街地を活性化したり何かするのに、自動車の使い方をこう変えるといいことがありますよと。だから、単に混雑の問題とかだけではなくて、自動車を使っていない人も含めて、住まい方というか、そういうものの中で車と都市の新しい共生の仕方というか、そういうものを考えましょうと。交通まちづくり自体も太田先生が最初につくられた言葉なんです、これも受け取って勉強会もやって、今そういう言い方をしています。

TDMは、確かに少し色あせています。TDMといっても、なかなか新しいプロジェクトも動かないし、今はむしろ、我々はTDMの一部だと思っているんですが、モビリティ・マネジメントというものが物すごい勢いで、これが全国ですごくやっています。国の制度もついて、とにかくやると。これは、どういうふうに皆さんは評価なさるかわかりませんが、情報提供をしたりして行動を変えると。最初ぼつぼつ入ってきたのは、外国でやっていると。外国でやると、どうも20%ぐらい、変わるらしいと。それは特殊なところで、我が国でそんなものはやれるわけないやというのが私より特に上の、太田先生ではないですよ、一般の交通の側の先生の言い方でした。ただ、我が国でやってみると、実際に10%、15%変わるんですね。環境に対して車が悪い影響を与えているよ、それを何かしなければいけないよという情報があふれ切っていますから。あふれ切っているところに、あなたの車を使っていることをこういうふうに変えられますよと。こうやって変えたら、これぐらい環境負荷が減らせますよとやると、実に変わるんです。1年たっても、その行動を続けていたりするんです。あまりうれしくないんですけれども、今TDMという言葉よりもモビリティ・マネジメントと。人で言うと、今、東

工大の藤井さんが一番日の出の勢いでこれをやっているわけです。私は交通まちづくりという言い方の中でTDMをやるという立場です。

福川座長 僕はTDMそのものが、言葉だけあって中身が全然できていなかったんですよ。

飯田委員 確かに、例えば企業のメセナから今のCSRとか、はやりすたりという気がするんですけども、この場でこの先生方を前に言うのもあれですが、1987年のブルントラントレポートを出発点にして、環境の世界のいわばグローバルなデファクトと言っていいのか、基本的なゴールは、やはりサステナビリティがいわばユニバーサルな概念として今定着していて、例えばこの環境基本計画を英訳したときに、東京の目指すゴールは何なんだといったときに、どういう言葉が上位概念として通じやすいかと。通じやすいというか、そもそも、まずベースとして共通のものを、例えばニューヨークなり国連なり、ICLEIというか、都市会議なりに持っていったときに、やはりどこを共有して、その先のところを議論しているんだという、その共有部分の概念を据えておく必要があると思うんです。

そういう意味で、交通まちづくりの、非常によくわかるんですけども、まちはまちでまたサステナブル・シティという1つのゴールがあるので、もちろん非常に密接に重なっているわけですけども、TDMも1つの重要な手法として営々たる蓄積があることも存じ上げておりますけれども、いわば上位概念のゴールとしてサステナビリティ・モビリティないしはエンバロメント・サステナブル・トランスポートといった方向性を、あと英訳するときも意識すると、ゴールとして少し意識してはどうかとは思っております。

福川座長 それを意識すると、何か具体的な計画を支えていくとか、手法が変わる……。

飯田委員 具体的なところは、実はそんなに違わなかったりするんですけど、それこそTDMのゴールははやりすたりがあって、いわゆる渋滞緩和とか、それが徐々に地球温暖化にシフトしているところがあるわけですけども、サステナブル・モビリティなりESTとなると、地球温暖化はもちろん間違いなく入ってきますし、もっと幅広く言えば、先ほどの高齢者のモビリティがないという社会的なエクイティの問題とか、そういった少し広い概念が最初からフラットに入ってくるところが違うのかなと思っております。

福川座長 この論争は大体いいですね。目指すところをもう一度確認し直して、しかし、やることはやらなければいけないということなんですけど、ほかにどうぞ。

原沢委員 最新の情報をいただけたので非常にありがたかったんですけど、幾つか質問です。太田先生の2ページ目にTDM施策の手法ということで、たまたま7年前ぐらいで、その後、最近ですとガソリンの価格が非常に上がってきていて、皆さんが車の使用を少し考え始めてい

る。逆に言うと、こういったいろいろなTDMをやる非常にいいチャンスかなと思ったりするんですけども、長続きするかどうかという問題がありますけれども、TDMの、先ほどやりやすい順番に並んでいたということで、現在、順番は同じなのかどうか。ガソリンの制約みたいなものが入ってくると、この順番も少し変わってくると思うんですけども、将来的にこのTDM、やはり重要な役割を今後も果たしていくという視点からすると、非常にいろいろな施策があるなということです。この施策をどうやって組み合わせるとか、今後このTDMの施策の順みたいなものはどう変わるのかなということを教えていただきたいのが1つ。

あと、都市計画との関連もあると思うんですが、自動車工業界とどううまくリンクをしているかということが気になるところで、TDMをやったり、人に優しい、歩くまちづくりとか、いろいろあるかと思うんですが、根本はやはり車の数がふえるところにあると思うんです。そうなってくると、自動車会社との関連も非常に出てきて、数はどんどんふやしながら、いろいろな対策を打って、その後追いをやっていくのか、ある程度、総量規制でもないですけども、入れる入れないという話もかかわってくると思うんです。あとは小さなところでは、例えばエコメーターも、多分ほとんどの自動車会社はつけられるのではないかと思うんです。でも、なかなかついていないし、メーカーによって信号がちょっとずつ違うという話があって、既存のものがつかないこともあったりする。自動車会社としては関心が高いんだけど、何年か先のエネルギー制約の社会に自動車をどう使っていくかという、20年、30年という視点で自動車会社が動いているのかどうか。たまたま日産とトヨタが温暖化の話を知りたいということで来たときにも、やはり自動車会社はかなり先を見て、そういう社会にどう自動車をうまく売っていくかという話をお聞きして、交通計画の中でいわゆる自動車の生産部門との関係はどんな感じなのかということで、差し障りのない範囲で教えていただきたいと思います。

最後が、東京都でも乗り入れ規制を、ロードプライシングを提案されたということで、これは現実にならなかったというのは多分いろいろなプレッシャーがあったのではないかと思うんです。これも差し支えない範囲で教えていただければと思います。

太田委員 私が答えられる立場にいるかわからない話なんですけど、TDM施策はあくまで施策の体系なんです。それから飯田さんからあったのは、むしろそれを通してどういう方向に行きたいかというときの議論にはTDMと言っても意味がないので、3のまとめにありますように、自動車環境対策として排出ガス対策がありますねと。それから、需要に対する政策がありますということですから、目指すべきことは何も言っていないんですよ。だから、そういう意味では、先ほどの議論との関係では、政策の方向を言うためには持続可能性でもいいです

し、あるいはグリーンな交通、スマートな交通というような言い方もいろいろありますから、それは都としてフィーリング、都民のフィーリングに合う、ある種の長続きする言葉を考えていただければいいかと思います。

順番とかそういうことは、先ほど言いましたように技術革新がかなりありますし、皆さんの環境に対する意識も随分変わってきているということで、当時考えたものと多少ずれている。特に技術関係が今ございましたように、昔はロードプライシングその他にしても、まだまだ、まゆつば的というような印象が多少あったかもしれませんが、既に具体的に大都市でも、ロンドンが始めてましたし、最新の技術ではストックホルムということもございます。その先は世界の、特に自動車というのは世界商品ということで、世界のレベルはその先のことを考えて現在どうするかという議論になっていますから、そういう意味では、やはり東京都は率先してそういう世界レベル、しかも優秀なメーカーがたくさんいますから、その技術の方向性をむしろ動機づけるといような形で踏み込んで提案されていいのではないかと考えております。

車自体の技術につきましては、むしろ大聖先生にお伺いした方がいいかと思ひますし、ロードプライシングとの関係で、私の理解では、もともとが渋滞とNO_x問題、大気汚染対策ということでしましたので、実はその後、NO_xにつきましてはDPFを含めた既販車に対する対策を我が国で初めて都が大規模に取り上げて、それでかなり効果を上げていることもありましたし、一方では景気の問題があって、交通量・騒音はそれほど伸びなかったということがあって、実は大気汚染の問題としてはやや緩和された。まだ一部、NO_xの方はかなり減っているかと思ひますが、PMの問題、光化学スモッグとの関係が残っていますから、これについては対応しなければいけないにしても、従来に比べて緊急性が低くなったということで、ロードプライシング自身は大変な、法的なこともクリアしないといけない状況があったかと思ひます。

ただ、今はそういう意味で技術の変化がありますし、我々が考える以上に価格に対する弾力性が高いといひますか、この間聞いた話では、高速道路の使い方も、ガソリン価格が上がったということでかなり控えめに、高速道路の交通量が少し減っているという話があって、この理由は何かというときに、どうもそういうことも、日本でも影響を受けているようです。アメリカでは非常に明確に出てきていますよね。値上がりの仕方が尋常でないこともございます。ですから、やはりそれなりの価格、弾力性もある。特に貨物車はかなりありますし、乗用車でもそういうことが出ている。ですから、その辺のことで価格メカニズムをうまく使うというのは、大変重要な視点だろうと思ひます。既に量的にも当然、環境税その他の議論もありますから、外部経済に対して、それを内部化するという意味で、都としてもこのくらいのレベルだと、学

会でも自治体の算定の議論がありますから、少なくともかなり大きそうだということは、オーダー単位の違いが出てきますが、それにしても、かなり大きいことが出ていますから、そういうものを1つの根拠にして議論するということは十分可能性があるのではないかと思います。

福川座長 自動車産業との関係は。

太田委員 自動車産業は、ですからそういう意味では、保有と利用は全く違うということですね。では、2台、3台持つかということ、そんなことは考えられませんから、特に車庫規制が一方でありますから、自動車を飼っておく場所がないといえますか、手なずけるためには持つ空間が一番大きな制約、将来的には、一番大きなのは、個人個人がこれだけ大きな空間を占有して持つことが都市では一番大きな制約になるだろうと思います。要するに、環境問題のない車が出た場合、技術的にはそういう方向に動いていますから、最大の問題は皆さんが一度に、同時に使ったら、とても空間上処理できませんということです。大都市ということは、まさにその点で皆さんが集まって住むということでいろいろなメリットを共有しているわけですから、そういうところではそういう空間がないことが一番大きな制約になると思います。そういう意味では、駐車場の車庫規制の方できちんとそれを管理していただければ、1台は何とか持てても、2台、3台持つのは非常に難しいという状況ですね。その中での話ですから、むしろ利用の方をどういうふうによく抑制していくか。所有して飾っておいていただければ、自動車メーカーとしては非常に助かるんですね。事故も起きませんし。東京のかなりの家族、家庭のものはむしろそういうふうになってしまっているわけです。土・日しか、しかも土・日といっても、あそこは混むから使いたくないという状況ですから、郊外部ではまだ使えると思いますけれども、そういう状況の中ですから、その点は使い方の工夫ということがあると思います。

自動車としては非常に高額化していますから、要するに情報機器になってきていますから、それはそれなりに1台1台高くなっていますから、それに付加価値があるでしょうし、日本でそういう開発をされたものが世界の標準になっていくということは十分考えられるのではないかと思います。

原沢委員 ありがとうございます、非常にクリアになりました。

森口委員 太田先生、原田先生がいらっしゃる前で少し発言しにくいんですが、交通の方から物を言いにくいこともあるので、環境の方から言えば、ということもあるかと思ひまして、少し勝手なことを申すかもしれませんが、発言させていただきます。少し長くなるかもしれませんが、3つか4つのことを申し上げたいと思います。

1つは言葉の話で、サステナビリティという話が出ていたかと思ひます。私もE S T（エン

バイロメンタリー・サステイナブル・トランスポート)に少しかかわらせていただきましたけれども、そこでの定義がどうであったかはともかくとして、サステナビリティという言葉の受けとめ方が相当違うのではないかと。ある方はサステナビリティという言葉を出すと、経済との両立みたいなものが色濃く出過ぎるから、かえってそれは望ましくないんだという言い方をされる場合もありますし、サステナビリティにむしろエクイティとか、そういう社会的側面が含まれているんだということで好んで使う場合もあるかなと。ですから、サステナビリティと言った場合に、どこを環境問題に加えて、どのあたりを強調するのかという思いが実は随分違う。極端に言えば、正反対のことを言っているケースもあるような気がしております、その言葉は非常に大事なのではないかなと。これは余計なことですけども、1点目です。

経済との両立みたいな話、非常にマクロなことではなくて、先ほど来、ガソリン価格、燃料価格みたいな話がありましたけれども、エコドライブみたいなものとか、いわゆる環境のためというよりは、特に事業者さん、さっきもおっしゃったとおり貨物にとっては、燃料費の削減になるということは経済的なメリットなわけですね。同じ距離、同じ時間で運ぶのでも、運転者の運転のくせみたいなものを直すだけで、本当に1割とか15%下がる、いろいろな車載機をつけた実験でもわかっていますし、実際そういうものをガイドする仕組みなんかもできているわけですので、少なくとも事業上の車両に関しては実際そういうものを導入していて、かつ環境のためでなくても十分メリットがあるわけですね。それに対して、どうも一般消費者はなかなかそれが、これだけガソリンが高くなっても、そのあたり伝わらないところもあるような気がしています。

半分冗談みたいにいいますと、まさに燃費計ですね、タクシーのメーターのように、あなたは空吹かして、それだけで幾らガソリンを食いましたよという、金額単位で出るようなメーターをつければ、皆さんもう少し節約をしていただけるのではないかと思うところもあるわけですし、そういうことは技術的には可能ですし、自動車メーカーさんなんかいらっしゃる場でそういうことをどんどん発言もさせていただいていますし、そういうことの中で少しずつ意識が変わってくるのではないかと思います。

私が答える立場には本来ないんですが、自動車メーカーさんとの関係でいえば、昨年、愛知万博のときに名古屋で一連のシンポジウムがありまして、ちょうど事業者さんと一緒のあるパネルディスカッションに出させていただきまして、そのとき申し上げたことは、もちろんさっきおっしゃったように、自動車メーカーとしては買ってくればいいので、買って飾っておくというのももちろんあるわけですし、場合によっては使い分けをしていくこともあるので

はないか。東京なんかですと保有コスト、駐車コストが高いですから大変ですけども、郊外なんかであれば、TPOに合わせた車を何台も持っていて、それに合わせて使えば、一番燃費としては最適なもの、使い方というのがあるわけです。もちろん走行段階だけではなくて、つくるのにも環境負荷がかかりますので、決してそういうことをお勧めするわけではないんですけども、そういうことだってあり得ると。ただ、それよりも、自動車メーカーさんは必ずしも車をつくることだけにこだわるのではなくて、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いただきたいということも申し上げましたし、当然、自動車メーカーさんも相当先をにらめば、そういうところに展開していく必要があるだろうということはお考えになっているようでありますので、そのあたりは、逆にあまり心配しなくてもいいのかなというところもあります。

大ざっぱな話ばかり申し上げたんですけども、もう1点具体的な話、都の施策に関する話を最後に申し上げたいんですけども、太田先生のメモの中でも、アセスメントというお話が出てまいります。いわゆる事業実施段階のアセスメントの中でも、国の法制化の中で、従来の大気汚染とか騒音に加えて、CO₂みたいなものを評価しても構いませんよという仕組みになっています。実は、道路事業に関しては、標準の項目にはなっていない。国の方で少し見直しの議論があった中で随分、道路については、CO₂はぜひ評価すべきではないかという意見も申し上げたんですけども、例えば最近ですと、火力発電所なんかであれば、CO₂の多い火力は、事業実施の段階のアセスメントで望ましくなければ、場合によってはとめる、計画を見直すところまで行っているわけですけども、事業実施段階のアセスメントの中で道路事業に対してはそういうことを言うていくのは非常に難しいんだろうなと。そうなったときに、何が役割を得るかということで、昔から言われている計画アセスメントであるとか、最近の言葉で言うと戦略環境アセスメント、こういったところの中でこういう問題をどう扱っていいのかなのかなというのは、以前から、5年、10年ぐらい前からの議論になっているかと思うんですけども、国の方でも戦略環境アセスメントはまだ検討中ですのでということで、ややとまっている感じがあるかなと思います。

非常に前置きが長くなったんですけども、都の方でアセスメントという枠組の中で、今申し上げたCO₂削減、個別の事業の単位でCO₂の削減に働きかけるようなことが可能かどうか、さっき原田先生がおっしゃった、計画決定済みのものであっても見直しということがあり得るということであれば、新規計画ではなくて、例えば既存の計画も基本計画的なものですね、ほかの事業評価の基本計画的なものに対して、そういうアセスメントみたいなものをかけてい

くことが制度的にあり得るのかどうか、そのあたり、もし何かご検討されていれば教えていただきたいと思います。

福川座長 都の方にご質問という感じですか。

森口委員 お答えいただきにければ、先生方にそういうことに関する感想をお聞きするということでも結構でございます。

福川座長 何かありますか。

谷上企画調整課長 まだそこまでの検討はやっていない形なので、ぜひご意見を伺って、それなりの案なりを調査会の中で出せれば出していきたいと思います。

福川座長 今、森口さんがおっしゃったのは、太田先生が最初幾つか提案された中で、前から提案されているんでしょうけれども、交通アセスメントと言われているものとはちょっと違うものをおっしゃったんですか。

森口委員 すみません、いろいろなことを申し上げたんですけれども、もう少し生々しい話をしますと、事業実施段階の環境アセスメントでも、例えば大気汚染だとか騒音とかという話も、もちろんそれに対しての慎重な立場、特に関係される地元の住民の方々からいろいろ出てくるとは思うんですけれども、耳にするのは、そういう問題もあるんだけれども、そもそも公益性といいますが、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どうかということも実は問われることがあると思うんですけれども、環境アセスメントは基本的に、そこは議論し直すところには行っていない。

もう1つは、事業のアセスメントの実施のタイミングとして、やはり個別の区間ごとのアセスメントということだと、なかなかCO₂の削減とかという話とは直結しにくいんですね。ですから、もう少しネットワーク全体の計画であるとか、そういう段階で物を言っていないと、なかなか実行性ある改革には結びつきにくいんですけれども、今のところ、なかなかそういう、物を言うタイミングというのも環境側には実際にはないという状況かなと思っていました。原田先生から環境の方からもう少し物を言ってもいいのではないかとおっしゃっていたので、そうであれば、例えばそういうことがあり得るのでないでしょうかという提案でございます。

福川座長 計画アセスメントとか、そっちの方はもうちょっと手を伸ばす必要があるというお話ですね。これに関していかがですか。

大聖委員 すみません、おくれて来まして、太田先生と原田先生のお話を聞いていないものですから、ただ、日ごろよく意見交換していますので、そういう立場から勝手なこちらの意見

を言わせていただきますと、サステナブル・モビリティだとか、サステナブルないろいろな取り組みがありますけれども、すごくぼやっとしています。目標が必ずしも量的に明示されていない面があって、非常に観念的に陥りやすい面があるなと思います。

例えば、環境基準とか燃費を倍にするだとか、そういったことだと、あるいは排出ガスを10分の1にするだとかというと、非常にクリアでわかりやすく、それがかなり普及すれば、それなりのインパクトがあるというのは、はっきり理解できるんです。ですから、東京都として、こういうモビリティにかかわる何かターゲットというんでしょうか、そういったものはどういうところにあるのかということを示さないで、ぼやっとした議論に終わってしまうおそれがあります。特に私は、燃費だとか排出ガス低減の技術に直接かかわっていると、そういう印象を持ちます。

例えば、公共交通機関の利用というのも本当に好ましいとは思いますが、我々都民、75%が公共交通機関を通勤・通学で使っているんですね。そうすると、サステナビリティというと、環境だとか資源だとか経済性だとか利便性だとかいろいろ挙げられますけれども、その中で我々、結構車の使用をギブアップしてきて、結局、利便性だとか経済性という点でそういう方向へシフトしていって、資源だとか環境という視点が必ずしも上位の概念ではないと思うんです。それをどういうふうにしてそういう方向へ持っていくかというのが非常に難しいなと思います。特にモビリティという視点から見て、人の移動の自由だとか、手段の自由、そういったものも担保しながら、都全体としての環境だとか資源を保全していくということですから、かなり目標というものをどういうふうに表示するかということが問われるような気がするんです。

福川座長 今のギブアップというのは、今、我々はギブアップしてしまっただけという意味は。

大聖委員 ギブアップというのは、車でいったら何時間もかかってしょうがないですから、それで公共交通機関を使っている面があると思います。それが合理的な意味では合理性を生んでいるのかもしれませんが。

福川座長 今の大聖委員のお話は、さっき原田委員が盛んにおっしゃっていたことですか。何か違うような、反対のような……。

原田委員 そんなことはないですよ。大聖先生が何を言うかはよくわかっていますので。さっき申し上げたように、面積当たりのものは高いので、単体のそこの技術の効果が一番多く出る、そういう仕組みだと思えます。だから、もっとわかりやすく言うと、TDMとか何とか言っているいろいろやっているけれども、計画はあるけれども全然動いていないし、その効果も見

えないよということなんですね、大聖先生のおっしゃりたいことは、いつも言われているから。だから、交通計画のそういうデータを分析して、ちゃんとモデル的にもやるような仕組みもあるんだから、それと結びつけて、さっきのネットワーク全体をつくるものが環境にはどれぐらいの影響があるのか、計画的なアセスメントもその中でやろうと思えばできるわけなんです。目標や何かが、例えば1人当たりの台キ口をどれくらい減らすとか、1人当たりの何かを減らすとか、数値的な目標を置いてもいいんですが、そのためにこの施策をやりますと。それはこういう効果ですということを分析したもので示せば、それは多少関係してくるわけです。

今は、環境の方で計画を立てて、ずっとやって、単体や何かで確かなところはやって、余ったところをTDMで持つわけです。TDMで持って、それを本当に内でやったら達成できるかということ进行分析する道具は持っていませんから、片方でやっている、道路や何かでやっているものをこうやって並べるわけですよ。だんだん表現が適切でなくなってきましたけれども、それでは結びつかないわけですよ。だから、ちゃんとこっちの分析するものと結びつけた形で展開すれば、少しは大聖先生に、ここがこうなってこうなりましたよと言えるのではないかと期待しています。

福川座長 私は頭が古いのかな。最初に太田委員からいろいろ、昔から提案されていることではありますけれども、例えば都は交通アセスメントであるとか事業所TDMであるとか、ロードプライシングであるとか、いろいろ言っているけれども、なかなか実現できないことがたくさんあるわけですね、TDMという形で。それは明らかに、さっきおっしゃったサステナブルな社会を目指すためには必要なことだろうと思うんですけれども、原田委員がおっしゃっているのは、そういうことがなかなかできない理由を突破するにはどうすればいいかと。そのところをいろいろご意見をおっしゃったというふうに受けとめていいんですか。

原田委員 僕がそこを突破するのは、こういう目標のために必要ですから、あなたの生活の中の車の使い方を変えてくださいねということをやちゃんとストレートに説明することだと思っているんです。先ほど申し上げた、そんなものは役に立たないよ、特別な事例だよと言われていたモビリティ・マネジメントが今や本当に皆さんが取り組んで、いろいろなところでやられて、そこを見ると、やはり10%ぐらい減っているんです。あんなに減っていいのかなというぐらい減るわけです。だから、それは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からだと思うんです。ロードプライシングはちょっと違う意味で、課金で、道路上でお金は普通取られないのに、あるところへ入るのに道路からお金を取るということで、これは一番人気のない施策ですから、いろいろな制度的な問題もありますけれども、

そこはそこでもう1つ、違う意味で難しいんだと思うんですが、受け皿をきちんと用意して、車に対する受け皿をきちんと用意したら、受け皿がありますよということを見せて、こう変わりませんかということは現実にモビリティ・マネジメントで動いているわけですから、TDMはかなりの可能性があって、できるものだと僕は思っているんです。

事業所の計画云々は、自動車環境管理計画書もありますよね。こういう制度は書く方がかわいそうだなという感じがする制度なので、もう少し技術的なフォローというか、何かもしながらやれば、これもちゃんと動くだろうと僕は思うんです。そういう立場なので、先生の中で話がつながっていないんだと思うんですけれども。

飯田委員 ちょっと論点を変えたいと思うんですけれども、その前に大聖先生おっしゃった具体的な目標という話は、実は資料2のシートのところに書いてあるので、自動車からの云々で都市と地球の持続可能性の確保、まさにサステナビリティの部分のことが書いてあって、世界の大都市で最もきれいな大気環境の実現と世界一の低CO₂型大都市の実現という意味では、かなり具体的なゴールになっているのではないかと考えているので、これはこれで非常に、私は支持をしたいと思うんですが、東京の現実を見ると、例えば公共交通、いわゆる一般論的なTDMと呼んでも、サステナブル・トランスポート、どう呼んでもいいんですが、例えば公共交通へのシフトとか、こう見ても若干絶望的になるというか、公共交通もあれだけラッシュになっていて、移動ニーズが高過ぎるところがあって、どうするだろうというところはあるんですが、この6月28日にスウェーデンの首相の諮問委員会で2020年に脱石油戦略のレポートがちょうど出たわけです。

現実には、本当に脱石油というのも、非常にプラクティカルには難しいんですけれども、先ほど原油高騰の話がありましたけれども、そのこのレポートの冒頭でも書いてあるのは、いわゆる石油の、これは前回、私が原沢さんのご質問に答えたことをまさに書いてあるんですが、従来の経済保守層である、例えばIAEAとかDOEでも、2030年にはピークを迎えるということが書いてあって、エスポという、いわゆる悲観論では2010年ぐらいでピークを迎える。さらに、その大前段としては地球温暖化の問題は当然あると。そういう意味では、それこそ2020年で大胆な削減、2030、2050年をにらむと、相当な削減が求められるという問題意識で始まっているわけなんですけれども、スウェーデンの場合、電力は基本的にCO₂フリーで、半分原子力なので、これをバイオ燃料に転換する、あるいは風力に転換する。暖房熱はほとんど今でもCO₂フリーに近いんですけれども、若干まだ油が残っているので、これをすべてバイオマスに転換する。最大の課題は輸送・交通で、輸送・交通ではいまだに伸びている。

これを2020年までに半減するという戦略がレポートになっていて、基本的には前回、大聖先生からプレゼンのあった、1つはバイオ燃料化と1つは徹底的な省エネ化と公共交通シフトという、ただ目標が、2020年半減という物すごく大胆なんですけれども、まさにこのバックカスティングという意味から言うと、2030年に本当にピーク、I A E Aですらピークと言っている状況を迎えると、今の80ドルとか75ドルのレベルではないような社会的混乱が想定されて、今つくっている道路とか、場合によっては空港とか、そんなものもほとんど意味がないとまでは言いませんけれども、相当、社会的な混乱が予想されて、それに対するいわゆるモビリティをどうとっていくのかと。そういうところもある意味、そろそろリアルな戦略として織り込んでいく必要がある時代に入っているのではないかと。そういったときに、東京の今の現実と今とり得る政策がなかなか有効ではないよという現実と、しかし、やらなければいけないゴールの遠さ、これをどうするんだろうというのが、問題提起だけなんですけれども、恐らくそういう次元のこともらんだバックカスティングが必要なのではないかと思います。

福川座長 私の悪い頭でしんしゃくすると、飯田委員が言っていた中で、ロードプライシングとか何とか言っているのをさらに凌駕したことをちゃんと考えないとだめだということをおっしゃったわけね。

原沢委員 例えばニューオーリンズが昨年、ハリケーン・カトリーナで浸水しましたよね。あのとき、逃げるために車を使ったんだけど、うまく使えなかったということで、かなり被害があったんですよね。温暖化かどうかという話があるんですけども、ガソリンがなくなったりとか、そういう大規模な災害が起きたときに、やはり都市とか交通は非常に重要なわけですよね。そうすると、これまでは、右肩上がりではないにしても、現状想定したいろいろな計画なり議論はやられていますけれども、2020年、そういう議論があったということは記録にとどめておいた方がいいのではないかと。やはり2020年、2030年、本当にすぐ先ですから、今からどうやって社会を変えていかなければいけないかというのは、どこかで真剣にやっていかないといけないし、東京は人口も資産も経済力も全部集まっているところですから、そこでそういったことがもしうまく処理できれば、一遍に日本全体に広がるのかなと。

「日本沈没」風な感じなので、こういうところの議論にはなじまないかもしれないんですけども、3年前ぐらいにペンタゴンレポートというものがありまして、海洋大循環がとまって、ヨーロッパが寒くなって、世界じゅうが、食糧生産の問題とかいろいろ問題が出てきてパニックに陥る。その中で、アメリカはどうやって生き残るかといったら、国防をしっかりと、金をかけると主張している。その中の7つの提案があるんですが、1つは寒冷化するんだったらCO

CO₂をどんどん出して温暖化させるとか、非常に荒唐無稽な話ではあるんですが、大変なことが起きたときのセキュリティマネジメントも多分こういった問題の裏にはあるのかなということ。議論に出していいかどうかというのは、荒唐無稽な話になりそうな話があって、着実に日々、5年、10年先を見ながら施策を積み重ねてやっていくタイプの話と、そうはいつでも20年後、30年後にこうなったとき、こういう対応を今から考えておくという心構えみたいなものもあっていいのかなと。ある国はもう考えていたりするわけですよ。ですから、荒唐無稽な意見かもしれないんですけども、そんな感じがしています。

福川座長 荒唐無稽というよりは、混乱に陥っていた議論を整理していただいて助かりました。やはり大変ですね、交通需要マネジメントというか、交通問題から発するだけで、こういうふうになっているってしまっただけで、根が深いなと思っています。

窪田委員 都全体で何か数値目標を決めて、ちゃんとCO₂を削減するとか、NO_xを削減するとか、そっちの方向はもちろん重要だと思いますし、あるいは個人のライフスタイルとかそういうところにいろいろな情報を与えて、みずから変わっていただくとか、あるいは車の企業に行って話す、いろいろあると思うんですけども、地区レベルというのは非常に重要ではないかと私は考えていて、ここで太田先生が挙げられている地区単位というところなんですけれども、以前、神楽坂ですっとまちづくりをしているときに、駐車場は要らないという話があったんですね。まさにここで先生が指摘されている付置義務の上限をつくりたいという話をしたんですけども、なかなか制度としてそういうものがないし、結局はできてしまうんですけども、路地がたくさんあって、きめ細やかで、車で来るようなところではないんですけども、例えば大規模な住宅が建つと建ぺい率を低くしていっぱい駐車場をとってみたい、それ自身がまちを壊しているしというようなところがあって、駐車場がすごく嫌な地区もあるなど。そういう地区の発意みたいなものがあるんだけども、ツールとしてそういうものがそろっていないので、結局はそれが実現しなかったりするときもあるかと思うんです。それはたまたま、ここで話しているような環境ではなかったんですけども、もうちょっと総体としての環境ですけれども、ふさわしくないというふうに地区が発意したときに、選べるようなツールは少なくとも用意しておく必要があるのかなと思います。

福川座長 それも太田先生のメモでは、地区駐車場総許容量という形で既に入っていたわけですけれども、この辺で交通の話から次に行きたいと思うんですが、どうしてもという発言の方いらっしゃいますか。いいですか。

すみません、時間がだんだん押してきていますが、また関連してきますので、あちこちして

いただいていいと思いますが、あと4つテーマがあります。

次は、事務局のメモでいきますと、自然環境の保全と再生という部分があります。これに関連して、緑と水の都の復活を目指すという将来像が目標になっているわけですが、この辺に関して少し議論をしたいと思うんですが、フリーディスカッションしたいと思うんですが、ご発言のある方はどうぞ。

ペーパーがないと、なかなか発言は難しいですね。このテーマは、いつも環境の中では大きなテーマなのに、ちょっと毛色が違っているものですから、直接の専門の方もきょうは特にいらっしゃらないこともあって、議論しにくいところだとは思いますが、ぜひ。

森口委員 ほかにご発言がありませんので、私は特に専門から遠いんですけども、あえて発言させていただきますと、東京都さんの場合に、どこのあたりをイメージしながらこの議論をしていいのかというのがいつも悩ましいところでありまして、23区から多摩、奥多摩、それから小笠原等までカバーしておられますので、全然違うと思うんです。島嶼部になれば、まさに生物多様性みたいな話が非常に重要で、ほかの地方部の県以上にある意味では東京都さんの負っておられる使命というのは重いと思うんですけども、ただ、やはり普通に考えた場合の都民の意識とは随分違うところにあるかもしれない。比較的、都市化も進んだところ、23区だけではなくて、もう少し多摩の方まで入ると思うんですけども、そういうところになってくると、多様性とか何かという話もあるんですけども、むしろほかで問題になったヒートアイランドとの関係とか、そういうところとのかかわりが強くなってくるのかなということで、なかなかこの問題、1つの問題として切るには、東京都さんのエリアの中にもあまりにも多様なものが含まれているので、どこを中心に議論したらいいのかと。それは少し区分けをしながら議論をしないと、議論が入り組んでしまうのではないかという気がしておりまして、そのあたり、ある種のブロック分けというか、地域分けみたいなものをどういうふうに考えていったらいいのか、多摩・区部という話は出ているんですけども、そのあたりはどのようなフレームでこの議論をすればよろしいでしょうか。

谷上企画調整課長 建物を申せば全部なんですけれども、都市づくりとの絡みからいけば、森口委員言われたように、ヒートアイランドの関係だとやはり都市の中心部あたりが関連があるのかなということで、そこに議論を集中していただいても構いませんし、逆に、多摩地区の緑が都市づくりにどういう関連があるかという部分も出てくるのであれば、緑そのものの都市における存在価値みたいなものを議論していただいても構いませんので、そこはお任せしたいと思います。

森口委員　そういうことだと、資料2で書かれている施策の基本的方向性というのは、ややオール・ジャパン、あるいはオール東京都的に書かれているかなと。だから、環境都市づくりということであれば、もう少し都市に近いところに絞り込んでいった方がいいのかなと。だから、どうすればいいというのは、今すぐ申し上げる材料を持ち合わせていないんですけども、都市というところの色彩が、市街地の緑という項目はあるんですけども、その点少し工夫の余地があるかなと感じます。

福川座長　いずれにせよ、里山・森林と書いてあるところも、市街化の中で失われているものですから、東京の場合はもちろん三多摩の山の方もありますけれども、それだっごみの埋立地になっているような問題もあるわけですから、この辺は基本的に都市活動、東京の都市とか市街地の巨大な活動が周りに及ぼしている影響というような観点でとらえていく必要があって、その辺をもう少しコントロールすることが周りの緑や自然を守ることになると。あるいは、守ることによって、そのコントロールを強めていくというようなことだろうと思うんですけども、ほかにいかがでしょうか。

気になるのは、この前も議論がありましたけれども、依然として減少続く東京の緑ということですね。都心部においても区部においても、緑は減っているというデータになるんですね。これはとても気になりますね。緑を保全するというのは何十年も都市計画の大きな目標であって、このために延々と努力をしてきたはずなのに、やはり減っているというのは、かなり情けない感じがいたしますけれども、この辺はいかがでしょうか。つまり、人口がこれから減っていくはずだと。東京は東京で、実は特殊な事情がいろいろあることはわかっているわけですが、そういう中で、都心回帰というような話がある中で、市街地の緑とか水を保全、あるいは回復して、なおかつ郊外の方もつぶすのをやめて、むしろ回復していく方向に持っていかなければいけない、その辺の議論だろうと思いますけれども。これを深刻な、ここで非常に大きなテーマだと言っているヒートアイランド問題や地球環境問題の中でうまく関連性と意味が当然説明できるはずですが、それをもう少しはっきりした形で説明できるようにすると、このあたりの環境側からの説得力というのは増すのかなと思ったりいたしますけれども、その辺はいかがですか。

窪田委員　緑の東京計画とか読みこなしているわけではないので、ちょっとあれかもしれないんですけども、都市の構造となっている、最近、緑率で水辺も入ったので、そっちも入ってしまいますけれども、都市の構造をつくっている緑という話と、それぞれの敷地の中でヒューマンスケールの中で感じられる緑というのは、またちょっと質が違うのかなと思っていて、

だからこういう場合にはどういう仕組みでその緑を、例えばなくなってしまった場合にも、こういうふうに戻元しましょうといいますが、ふやしていきましょうということがある程度きちり書かれているべきかなと思っていて、特に東京の場合、江戸時代のころの都市構造を非常に受け継いでいますので、あのときの外堀であるとか内堀であるといったあたりの緑はしっかりあるとか、そこから派生していった街路樹の緑だとか、大規模な、昔の藩邸だったあたりの緑の公園だといったあたりをまず、絶対失わせてはいけないとか、あるいは逆によみがえらせるべき緑だみたいな位置づけと、それから敷地の中の緑は、それぞれの事業者の方とか戸建て住宅地の方とか、そういう方々にも基本的に頑張っていたきたいみたいなあたりということと、だれがこれをやるのかといったあたりも含めて書かれた方がいいのかなという気がしています。

福川座長 次の水質の保全も一緒に議論しましょうか。一緒の対象としてお話をした方がいいのかもしれませんが。これは水質だけではありませんね、水の循環も含めた話ですから、当然、緑の保全と深い関係があると思いますが。

水環境の方はいかがですか。古くて新しい問題なので、新たに言うべきことというのは、なかなか見つからないとは思いますが。

谷上企画調整課長 残りの課題については、まとめてご意見を一緒に伺っても構いませんので。

福川座長 残りの課題は、有害化学物質と大気汚染もありますね。最後は廃棄物であります。必ずしも、そのものご専門の方ばかりではないので、ご意見がありましたらお願いいたします。

原沢委員 の有害化学物質のところ、2点確認したいんですけども、1つは予防原則に基づく化学物質対策ということで、これはヨーロッパでも基本となっている考え方だと思うんですけども、この辺、もう少し具体例があれば教えていただきたいのが1点と、私は光化学スモッグが気になっておまして、これだけ大気がきれいになってきたんですけども、光化学スモッグがふえている。東京都の出された報告書では、VOCがあやしいということで、気温の変化はあまり関係ないという報告だったと思うんですけども、メカニズムは今後検討されるかと思うんですけども、被害が出始めているので、対策を徹底する必要があるのではないかと。

視点はずれるんですけども、感染症の問題なんか環境省で検討会をつくってやったりしますので、光化学スモッグと感染症は直接は関係ないんですけども、個人レベルで行動をある程度、何か発生したときにはみずからの行動を抑えるとか、ライフスタイル面での対策なん

かも重要になってくるのではないかと思うんです。特に、これからまた暑くなったときには、熱波で倒れる方がいて、どうも30度を超すとふえてきたりという話があったりするわけで、そういったときにも運動場で運動しているとかというのが残念でしょうがないので、何か行動指針みたいなものにならないかもしれないんですけども、ライフスタイルとか活動の行動とか、そういったものは環境と密接に結びついているんだというところが、単に光化学スモッグが発生して何人患者が出ましたということではなくて、対策に結びつくところが見えてきてほしいなということを考えました。

福川座長 光化学スモッグは注意報が出て、みんな運動はやめるんでしょう。

高橋環境改善部計画課長 環境改善部の高橋と申します。光化学スモッグや大気汚染を担当しております。光化学スモッグにつきましては、このペーパーにありますとおり、いまだに注意報の発令日が多いという問題がありますが、私どもでやっております対策としては、都内の光化学スモッグを測定しております、一定レベルの濃度になりますと、まず学校に対して、かなり高くなっていますよという、注意報に至るレベルの前に地元の教育委員会を通じまして情報を流しています。それで実際に学校の方でどういう対応をとれたかまでのフィードバックは、うちの方では把握していないんですが、基本的にはそういう情報で、危ないですからということで、恐らく校庭での活動等は控えていただいているのではないかと思います。

それ以上の、基準の2倍ぐらいの濃度で安定してきますと、これは注意報の発令レベルでございますので、注意報を発令します。そうしますと学校以外に、VOC等の光化学スモッグの原因物質を扱っている事業所に対して緊急の削減を求めます。これも規制ではないです。ご協力を求めるといった形です。ここのところはないんですが、そのさらに倍、警報というレベルがあります。これは30年以上出していませんけれども、それ以上になりますと警報ということで、さらに物質削減をお願いするという形に、3段階の形で対応させていただいているのが現状でございます。

福川座長 大気汚染の方はどうでしょうか。

大聖委員 VOCの問題はもう少し頑張れないかなと個人的には思っています。塗料ですとか印刷ですとかクリーニングですとか、もちろん車に関連してガソリンスタンドなんかからも出てくるわけですけども、もう少し低減の努力ができないかなという気がいたします。といいますのは、SPMですとかNO_xの環境基準の達成というのは秒読みといたしますが、2010年を過ぎれば、ほぼ達成できると思いますけれども、結局これだけが残るんですね。ですから、もう少し頑張れないかなと。群小発生源がありますから、そこに網をかけるというのはな

かなか難しいというのは承知しているんですけども、東京都独自のもう少し踏み込んだ対策が、原因がほぼわかっていますので、もう少し力を入れていいのではないかと思います。

今、自動車の排出ガス規制が非常に強化されて、2010年から20年にかけて、かなり改善されるんですけども、そうして浮かび上がってくるのは、逆に固定発生源が、それこそ規制的には固定されてしまっていて、もう一段、環境のよりよい改善ということを目指すんですけど、見直しがあってもいいのではないかと思いますけれども、これは今のVOCとも絡む面があります。

福川座長 発生源の対象を広げるという意味ですか。

大聖委員 対象を広げるといいますよりも、自動車等移動発生源と固定発生源のバランスをもう一度調整する必要があるのではないかと思います。

福川座長 話が自動車に戻りました。

大聖委員 あとは、さっきの緑とか自然とかというのは、なかなか数値で表現できないですね。今、減っているから、もとへ戻せとか、そういうようなことなんだろうと思うんですけども、個人的なことになって恐縮ですけども、私は地方に住んでいて東京に出てきたときに、何て緑が少ないんだろうと思って愕然としたんですけども、ただ、東京から一歩出て、逆に緑の豊かさを実感するので、ありがたいなと思っています。これだけ人が住んでいて、緑、緑ということで、コストをかけて本当にパフォーマンス的にいいのかなということが本当にありますね。私どもの大学でそういうヒートアイランドをやっている先生方も、緑、緑と言うけれども、メンテナンスにえらいお金がかかってしまって、かえって負担になるので、そういう面での、何の緑化が一番コスト的にも環境的にも、あるいは生活を考えた場合にメリットがあるのかということを考えないといけないなと。

福川座長 今のお話は、多分、屋上緑化とか壁面緑化とか、そういうあたりで、屋上緑化はここでは毎年、日比谷公園が毎年幾つできているんですけど、そういう成果を誇っているわけですけども、それらを含めて、全部でいいんですけども、ご意見がまだありましたらお願いいたします。緑化というのは、本格的な緑化であってほしいですね。そういう気が私もいたしますけれども。

大聖委員 割に実感できないですよ。

福川座長 2～3年前は大騒ぎだったんですが、有害化学物質についても本当は大きな問題ですね。最近あまり、騒ぎが一段落しているような気がいたしますけれども、問題が解決したわけではないと思いますが。

森口委員 2つ申し上げたいんですが、有害化学物質対策は、いわゆる環境局さんといいますが、環境行政の範囲かどうかは難しいところだと思うんですけども、都民といいますが、住んでいる方から見れば、行政でどこが担当かという話は実は関係ないわけで、自分の住んでいるところが環境だと思うんです。何を申し上げたいかということ、室内環境の話はどういうふうにされるのかなと。あらゆる場所で気になっていまして、いわゆる環境行政的に言うところの有害化学物質というのは、どっちかということ一般環境に出たものが人に対してどう影響してくるかということなんですけれども、シックハウス、シックオフィス、場合によってはシックスクールみたいなものを含めて、室内環境における、有害化学物質と言っていいかどうかわかりませんが、化学物質問題というのは、実はそんなに小さい問題ではなくて、ただ、恐らくこれは行政の仕切り上は別のところでこれまで議論されてきたと思います。しかし、一般都民といいますが、国民の化学物質に対する意識というところでは、ある意味、化学物質ということではつながっていまして、どうもそのあたりのコミュニケーションがまだまだうまくいっていない部分があるんだろうなというのが感じます。これは当然、ここの中には書きづらいところなんだと思うんですけども、化学物質に関してはそのところの問題に踏み込むことはできないかもしれませんが、その整理はしておかなければいけないのかなというのが1点です。

それから、特にご意見が出ていなかったところで、 の自然環境の保全と再生の水辺等の話で、緑と水の都の復活を目指す中で、東京湾の再生などと書いてあるんですけども、先ほどのサステナビリティほどではないにしても、東京湾の再生とって、どの段階の、それから、どういうものに再生していくのかということに関して、もう少し具体的なイメージをつくっていく必要があるのかなという気がいたします。 の廃棄物とも関係してくるわけですけども、廃棄物の埋立処分場として、ある時期、ここ数十年、都の活動を支えてきた場でもあると思うんです。今後はもちろん、そういうところから違う方向を目指していくわけですけども、今の埋立地がいっぱいになった後、どういう判断基準でもって廃棄物問題と東京湾の利用ということの折り合いをつけていくのかとか、それは1つあるのかなと思います。それは東京湾の利用ということに関して。

それから、廃棄物問題のところでも1点だけ申し上げますと、東京都のような大都会は、非常にこの問題が難しい、つまり居住者であれ、働く人であれ、例えば分別なんかを1つ取り上げても、ご協力いただくのは最も難しいエリアだと思いますので、なかなか踏み込めない、どちらかというと技術で解決する側に頼らざるを得ないところかなとは思いますが、ただ、

エネルギーなんかに関しても、相当オフィスビルなんかでの取り組みを進めておられますし、夜間人口の部分だけではなくて、昼間人口としての、都で昼間過ごされる方、主に都で働いておられる方という意味なんですけれども、そういうところで、家庭ごみではなくて、仕分け上は事業系一般廃棄物というところだと思ってしまうんですけれども、そういうところで随分これまでもいろいろな検討といたしますか、進んだ検討をされていると思いますし、そういった昼間人口を含めて、非常にすぐれた、世界の手本になるような都市づくりということも、東京ならではやれるのではないかという気がします。量を減らしていく、あるいは技術的な対策で、例えば埋立処分場の問題なんかもそれほど問題にならないようなところへ結びつけていくことは可能なんだと思ってしまうんですけれども、さらに、それより高い目標といたしますか、環境都市としての世界に誇れるものをつくっていくということでは、まだまだ取り組みの余地のあるところかなと思いますので、差し迫ってそれほど困らなければやりにいくところはあるかもしれませんが、ここはまだまだじっくりやれる部分ではないかと思えます。

福川座長 それほど差し迫っていないんですか。

森口委員 いや、難しいんですよ。差し迫っていないと言うわけにはいかないんですけれども、少なくとも都の処分場で、トン1万円弱で受け入れておられるという実態は、差し迫っているサインにはなりづらいのではないかと。あまりはっきりは申し上げにくいところはあるんですけれども、そのコストであれば、差し迫っているというサインにはなかなか出しにくいのではないかと思います。

福川座長 まことに環境問題は幅が広くて、あらゆることが対象になってしまうんですが、前回の議論、きょうのさっきの交通の議論、それから今のあたりを含めて、全体として何かもう少しコメントしておきたいということがもしありましたら、きょうと前回のいろいろ出てきた意見をもとに次回の議論を組み立てていくことになりますので、全体を通してご意見があったら、いただいております。

飯田委員 後半のところは、現状の問題からもう一步突っ込んだところがよく見えないので、なかなかコメントしづらいところもあったんですけれども、からずっと最後までの問題の切り方を見ていくと、現象面に対する対策という形で切っているんで、これはこれでいわゆる環境対策という分けなんですけれども、ある意味、都の施策の中での横ぐしというか、他部局にもわたる、現象面ではなくて、例えば都市計画とか都市というふうに切ったときに、環境局からできることと、そうではないこととか、先ほどのアセスメントのところは道路のところはまだ入ってこないとか、例えば緑のところでも、都市計画の中でコンペンセーションするとか幾

つかの、出てくる問題の現象面ではなくて、環境局として、よその部局にわたる横ぐし、横断的問題なんだけれども、それでできない部分、あるいはやらなければいけない部分とか、施策の統合性が見える出し方というか、それが次の施策を考えていく上で1つ必要なのかなと、後半をずっと見渡して少し思っていました。

もう1つ、原則論でいうと、これも具体的にどうなんだということもないんですけども、先ほどの予防原則に加えて、キーワードとしては拡大生産者責任というか、そういったものも織り込んで、これはまさに有害廃棄物であり、いわゆる最後の廃棄物対策であり、そういったものを、例えば経済的に実現していくんだとか、最終的な責任、いろいろな責任のとり方があると思うんですけども、施策体系をつくっていく上でのキーワードとして、1つそういうところも何らかの形で盛り込みたいなと思います。

最後の発生抑制、リサイクルですけども、例えばこのペットボトルなんかも、利用がウナギのぼりで、いい加減、例えば東京都が大胆にリターナブル化とか、本当に包装ごみの発生の膨大さには目を覆うばかりなんですけれども、いわゆるリサイクルだけではない施策をかなり大胆にやっていくような方策、ここは廃棄物審議会の報告なので、あまりそこまで立ち入れないのかもしれませんが、そういった方向もあってもいいのかなと思います。

福川座長 今のは、発生源の方でもっと何とかしなければいけないのではないかと。

その他いかがでしょうか。全体を通して。

森口委員 中身のことでなくて、やや不規則発言かもしれませんが、廃棄物のところで、今、飯田委員も発言されたんですが、廃棄物審議会が別にあって、ここでどこまでそれに立ち入って物を言ってよろしいのかというところが1つありまして、そういう意味で、私もやや遠慮しているところが正直言っておりまして、こうではないかと思うところもあるんですけども、既にある種、方針をこの審議会でお決めになっているので、それに対して、こちらであまり言い過ぎるといのもどうなのかなと思って、その辺……。

福川座長 一向に構わないですね。そんな遠慮は要らないんじゃないですか。

谷上企画調整課長 現実のことを申しますと、答申が6月28日に出て、計画自体ももうすぐ、秋口にはできるというお話なんですけれども、環境基本計画自体は、それら廃棄物対策も含めた上位の計画ですので、ご意見等を承るのは全然問題ございません。

福川座長 ぜひ、そなんじゃだめだとか、いろいろおっしゃってもいいのではないかと思います。ご遠慮なさらずにお願いいたします。

原沢委員 目標設定にもかかわるかと思うんですが、いろいろ指標で目標設定されていくと

思うんですけども、例えばフットプリントですとか、最近よくそういった複合的な指標で、環境負荷も含めた指標があります。そういった指標を計算してみることはないのかという話が1点です。また、最近、国レベルだと、サステナビリティ・インデックスですとか、つい最近発表されたのがハッピープラネット・インデックスといって、1位がバナアツで、日本が80何位とかという、報告が出たんですが、指標の式の分母に、フットプリントを使っているという話があって、1つの指標だけでは難しいかもしれませんが、いかに東京がサステナブルにやっているかどうか指標がもしできれば、いい計画目標の1つになるのではないかと思います。多分難しいとは思いますが、お願いしますと言われても困るので、問題提起だけです。

福川座長 いろいろなものが考案されて、本当に百花繚乱という感じがいたしますけれども、やるんだったら世界に影響を及ぼすぐらいのものを考えないとインパクトはないかもしれませんね。

大聖委員 さっき目標をちゃんと明確に定める、設定するということが重要だと申し上げたんですけども、結局それにはいろいろな方法がありますので、やはり都民に対してわかりやすい説明のあり方というのが非常に重要だと思うんです。例えば、私はエンジニアリングをやっているものですから、常にそう思うんですけども、一つには今ある技術をどこまで改善できるのか、それを使うことでどこまでよくなるのかということを見通すということですね。二つ目には、そういう技術以外に、今度、次世代というか、新しいそれを乗り越えるような技術が出てきておりますので、そういったもので10年、20年先、どこまで使えるのかということを見通して、それによってエネルギーだとか資源だとか、環境の問題をどこまでやるのかということを見通すということですよ。

もう1つ、3番目は太田先生とか原田先生とも関係があるんですけども、車でいえば、利用のあり方ですよ。それは都民のメンタリティを変えていく、そういうことを誘導するような施策が必要ではないかと。この3つのセットが、どういうふうに組み合わせて、それをわかりやすく提示するかというのがいいのではないかと個人的には思っています。

福川座長 目標がそれなりに書かれていますが、これは先生から見ると、もうちょっと……。

大聖委員 指標が込み入っていたり、わかりにくかったりでは、個人としてどうしたらいいのというのが見えないとか、いろいろあると思うんです。全体としての目標を個人に落とし込んだときに、どうしたらいいのというのも必要でしょうし、それは私の言う3番目のことだと思いますけれども、そういう気がします。漠然とわかるんだけども、どういう手法がどれぐらいの役割を担って、具体的にどうしたらいいのというのがやはり必要だと思うんですよ。

福川座長 先生はそうおっしゃると困ってしまうんですけども、普通だと、1つ1つの項目をお聞きしている範囲ではそれなりにわかっているんだけど、全体を聞き出すと、いっぱいできてしまって、もうたくさんという感じになるところがありますね。フットプリントとか何とかという指標は、恐らくそういうものをなるべくワンフレーズで終わらそうというものだろうとは思うんですけども、環境問題が一方で複雑だということは否定できないということだろうと思います。

ここ数年の都の環境行政は、それなりにスローガン等、キャッチフレーズと目標を一生懸命考えられて、かなりすっきりはしていると思うんですけども、それでもなかなか全体としてわかっていない、自分が何していいかわからないとか、いろいろなことが多分あるんだろうとは思っています。

先生がおっしゃった最後の利用の仕方、あるいはライフサイクルということは、まさにメンタルに訴えかける部分もあるし、それこそ税制とか、いろいろな形で、社会経済的に影響を及ぼしていくという手法もあるわけですから、それはそれでまた大きな分野であるということだろうと思います。

飯田委員 さっきのことを補足して、1つは都がやっている他部局の施策の中に環境局というか、環境を横ぐしで入れるという統合、それは先ほど言った都市とか森林とか交通とか、すべての分野で、現業部門を持っているところに環境局の統合の施策を入れるという、上位の部分が1つ視点として欲しいなど。これも、言わずにこそっとやった方がうまく入るのかもしれませんが、そこら辺は、やり方の戦略と建物として出す部分との使い分けは事務局でうまくやっていただきたいと思っています。

もう1つ、きょう幾つか議論が出た、同じ横ぐしでは方法論的な横ぐしとして、いわゆる先ほどの計画アセスとか戦略アセスは、道路だけではなくてすべてのことの言えることだし、あるいは先ほどの予防原則、拡大製造者責任あたりも共通した原則であると思いますし、参加型の手法とか、これも例えば区の方に実現をしていっていただく主役になるように都がやっていくような、市区町村を使うとか、本当に都民がどういうふうに参加するプロセスという、これも横ぐしの話なのかなと。そこら辺の個別対策的な縦割りの話と、上位の統合の話と横ぐしを使う方法論だとか原則とか、そういう幾つかの整理をもう1つ目線として持っている、少しすっきりするかなと思いました。

福川座長 環境政策、環境計画のある種の、今までいろいろ出てきた原則がいろいろあるわけだけでも、それを少しわかりやすく、1つの軸として提示するということがあるといいと

ということですね。いろいろな軸が多分あると思いますが、それも1つの大きな軸ではないかということかと思えます。

ほかに特によろしいですか。司会が下手くそで、話が少し散漫になってしまって大変申しわけありませんでした。7時半に近くなりましたので、このところの議論はこれぐらいにさせていただきますたいと思えます。

既に散々議論したことの上にやっている議論でありますので、ただ、ここでしゃべらなかったからといって、論点がないわけではないし、恐らく委員の方々の中には、そこは散々しゃべったから、新しい議題としては特に言わないけれども、しかし、それは基本的なテーマとしてあるんだよということも含めての議論だろうと思えますので、事務局でその辺は踏まえた上で整理していただければと思えます。

それでは、いろいろなご意見ありがとうございました。これ以降、今後の予定、その他について、事務局からお願いしたいと思えます。

谷上企画調整課長 連絡事項となります。前回、7月11日の1回目も含めまして、長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。いただいた意見等をまとめながら、一定の整理を事務局でさせていただきますたいと思えます。現在、資料的には7つの区分に分けてございますけれども、ご意見を伺いながら、違う形でまとめたり、あるいはご意見に従いながら統合したりという場合もございます。この件につきましては、個別に各委員の先生方にお話を伺ったりしながら決めていきたいと思えますので、ご協力をお願いしたいと思えます。

次回の整理等つきました段階で、個別事項について、今の段階では、例えば地球温暖化についてだとか、もう少し個別に深く掘り下げた形で資料を作成していきたいと思うんですが、9月から12月ぐらいにかけて、今後4～5回程度、そのテーマに沿って進めさせていただきますたいと思っております。最終的には、年度末までに環境都市づくり調査会のまとめをさせていただきますたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

次回の開催日、8月末から9月初めぐらいにかけまして開催したいと思っておりますので、今お手元に予定表等をお配りしましたので、ご記入いただければと思えます。また、きょう決まらないようであれば、後でファクス等でお知らせいただければ結構です。第3回目が決まり次第、またご連絡差し上げたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

会議の冒頭で申し上げたんですが、いらっしゃらない先生方もいらっしゃったので改めて申し上げますけれども、委員の方々の机上に、封筒の中にまだチェックしていない議事録、一稿目ということで入れてありますので、見ていただいて、何かあればご返送いただければと思ひ

ます。あと、グレーのファイルが置いてあると思いますけれども、これについては事務局で保管いたしますので、1回以降、次回3回目は2回目以降のファイルを入れておきますので、机上にそのまま置いておいていただいて結構です。

事務局からは以上です。本日はどうもありがとうございました。

福川座長 ありがとうございました。

午後7時29分閉会