

愛知県環境審議会大気部会会議録

- 1 日時
平成19年1月30日(火)
午前9時30分から11時30分まで
- 2 場所
愛知県庁自治センター 5階 研修室
- 3 出席者
委員4名、専門委員1名、説明のため出席した者(大気環境課職員)7名
- 4 傍聴人等
傍聴人はなし。
- 5 開会
北田部会長からあいさつがあった。
- 6 議事
北田部会長から、議事は、「悪臭規制について」、「窒素酸化物及び粒子状物質の総合的対策について」、「地球温暖化対策の取組について」、「自動車環境対策の取組について」の順に進めるとの説明があった。

- (1) 愛知県における悪臭規制について
窒素酸化物及び粒子状物質の総合的対策について

事務局から資料1、資料2の説明があった。

< 質疑応答 >

- 【林委員】 資料2は、目的・目標・取組内容と順番に表記がしてあり、わかり易くて良い。推進体制と書いてあるが、取り組むという計画を立てて、順繰りにチェックして次に行くというものが見えない。PDCAサイクルを入れる必要があると思う。
- 【事務局】 別添2の1、2ページの手引きの中で、事業者に抑制計画の作成をしてもらう項目が(7)にあるが、その後、排出実績書を作成してもらい、私どもでは適宜その進捗状況を把握し、今後どのように進めるかの資料にしたいと考えている。ご指摘のPDCAは進捗の状況を把握して22年度までに目標を達成できるように仕組みを組み込んでいる。
- 【林委員】 組み込まれていることは良いが、市民とか企業の構成員一人ひとりの頭の中に常にPDCAで追いかける意識がないと達成困難なことを、無理やりやってもらうことになるのではないかと思う。
- 【事務局】 本施策は、環境基準の達成・維持が目標であり、そのために環境の状況の把握、チェックの段階は、毎年度白書の取りまとめを行い、それを公表している。
- 【林委員】 絵を描いて見せるのが大事で、考証評価及びそれに対する意識・アクションをとるということを示すことが大切である。
- 【事務局】 委員ご指摘のようにわかるような表現を今後アピールの段階で行っていく必要があると思う。現在協議会を作り、マニュアルを作っている段階であるが、その中にご指摘のあった項目を追加したり、普及啓発の際にご指摘のような意識を事業者の皆さんにも持ってもらうように改善したい。

(2) 地球温暖化対策の取組について
自動車環境対策の取組について

事務局から資料 3、資料 4 の説明があった。

< 質疑応答 >

< 質疑応答 >

【林委員】 参考資料 4 の 15 ページに、自動車使用管理計画など事業活動に伴う排出の抑制措置の中で PDCA サイクルに触れられているが、こういうことを常に考えていることはいいのではないか。悪かった所もなぜ悪かったかという自己評価を分析して見せる、そういうことが必要である。自動車対策が少し羅列的なので、自動車と公共交通がそれぞれどう絡み合ってきているのか、どう考えるのかが次の段階で必要になってくる。私どもが想像していた以上に自動車単体の排出は技術的に進歩した。例えば自動車税のグリーン化は、従来のエンジンの排気量に比例した課税と違い、排出率、つまりは出てくるものが悪ければ同じサイズのエンジンでも課税額を変えることとした。一般の家庭だけでなく、自動車の購入が不可欠な人たちを企業も含めて巻き込んだわけである。税金が安くなるというコストで皆さん考えているということが良くわかり、そういう車が売れるからメーカーは、次も良いエンジンを作らないとマーケットを失うということで、役所はメーカーに対して直接補助を出さなくても、非常に上手く回転していると思う。そういうこともきちんと評価して書く、まだ出来てない所はどうしたらいいのか、わからないことはわからないと書いたら良い。読んだ人が、イメージーションを持つことが出来るサイクルを常に持ち込んでいくことが大事だと思う。

【事務局】 自動車対策というのは、県や事業者を含めて携わっている関係機関が極めて多く、自動車環境戦略の推進会議に多くのメンバーが入っているが、そこで様々な事業を検討し、対策の進捗状況をチェックしている。今、委員が言われたことを、そういう場で生かしたいと思う。次に、自動車単体の対策が良く効いているのではないかとのご指摘だが、私どももそのように実感している。特に低排出ガス車、燃費のいい車が多少高くても結果的には買われていく。一方、交通量が、なかなか減らないということがあるが、全体的に見て CO2 は少しずつ減ってきていると感じている。

【林委員】 CO2 の総量をどうやって減らすかということになると、公共交通との関係もあり、自動車税のグリーン化のようなインセンティブをどのように与えていくのかということが重要で、様々なやり方がある。ポイント与えるものもあり、買い物券、買い物ポイントなど、個別のものはいくつも出てきているが、何をやろうとしているかももう少し一般化して見せると分かり易くて良い。もう一つは、例えば日本だと地下鉄がキロ当たり 300 億円かかる。BRT、すなわち、バス・ラビッド・トランジストという呼び方をしているが、名古屋の基幹バスは、世界最初の BRT システムで、あの当時でもキロ当たり 3 億円だったと思う。100 分の 1 でできたので、そういうコストをうまく考えながら段階的に整理する。流れを描いておくと、どこを今やろうとしているかということがすぐ分かる。そういう絵を一つ持って、その絵を改良してわかりやすい絵にしていくというふうに行けば良い。そういったことを意識することが重要である。

【事務局】 戦略も、自動車総量削減計画も中間目標の 2005 年度が過ぎたところで、国でも中央環境審議会に今後の対策について、様々な検討をお願いしている。私どもとしてはその辺りも踏まえて、委員が言われた今後の街づくりも含めた全体の中でどうするかということも再度検討し、PDCA を使いながらまとめていくということも検討していきたい。

インセンティブの付け方のなかでエコポイントの話があった。今、名古屋市の地下鉄では、エコポイントを与えてその利用促進を始めたが、さらに地域に普及させていこうということで来年度に実験をリニモの沿線で計画しており、どういうインセンティブが効果的なのか、考えていきたい。

- 【林委員】 社会の構成員がどれだけ本気になってもらえるかが大事だと思う。リニモについては、慌ててどれだけ人が乗る、乗らないを考えてはいけない。もっと長期に、土地利用戦略として行うべきである。乗らないから無駄だとなってしまうのではなく、50年くらいかけて効率の良い都市圏を形成するために、使っていくということが必要である。ライフサイクルのコストも、CO₂も求めてもいいと思うが、10年後とか、50年後とかきちんと両方書いておく。重要なのは50年後の社会がもっと大変な段階に来ているので、そこにつけを回すような、将来に環境負荷を残すというのは最悪の話だ。そこはきちんと認識しておく必要がある。
- 【北田部会長】 資料4は、短期的な達成を目標にした様々な施策がでていますが、2010年ではなく、2050年とか2030年とか、いつをターゲットにする対策か仕分けが必要である。短期的にお金はどうだと言っただけとはいけないとの話しがあったが、資料4の対策が2010年とすると、パークアンドライドやカーシェアリングとか、こういうもののコストベネフィット、アナリシスはあまりやられてないのではないかと。対策の優先順位をはっきりしないとダメ。総花でやると言われるが、メインとなる重要な計画が見えるように、見ている人がわかるようにした方がよい。
- 【林委員】 費用便益をどの段階で出すのかということだが、テストの段階ではなく定着段階になった時にやる必要がある。テストの段階で、いろんなアイデアが出てくることがあり、そこにいくつか熟しそうな物が出来て、政策として位置づけていくことになった時である。
- 【北田部会長】 既にある程度実施されているものがあり、何が不都合で何がよいのか、技術情報であってもよいが、良さそうだから行うのではなく、実施した段階でこういう不都合があったら見直す、そういう評価が必要だと思う。
- 【林委員】 桃花台線だが、一つの見方としては、あれをもう一度作ろうとするとすごい労力とお金がかかるが、廃線に追い込まれたというのは、まさに費用便益の話になってくる。土地利用側をどうやって誘導するかという、インセンティブ税制みたいなものを何もかけていない。駅に歩ける範囲に住むのであれば、住民税を半額にする、無料にするようなことにすれば、駅のところに集まって来る訳だが、そういうことを全然やらずに無駄だと言うことは情けない話というか、考えてもいないのに決めてしまっているところがある。土地利用において、自動車税のグリーン化と同じようなものを、まだ日本は何も行っていない。そういうことがやれるかどうかのテストぐらいしてもよいのではないかと。施策については、短中期と長期に分けて書いておくことが大切である。

会議録の署名については、藤原委員と光田委員が署名することとなった。

7 閉会

愛知県環境部の近藤地球温暖化対策監から、お礼のあいさつがあった。