

交通と環境に関する名古屋国際会議の結果等について

1. はじめに

環境省及び国土交通省は、OECDと協力してわが国を含むアジア地域へOECDが提案する新たな政策ビジョンである「環境面から見た持続可能な交通（以下、EST）」を広く紹介するとともに、アジア各国の直面する交通環境問題の理解を深めるため、2003年3月23日から3日間にわたり愛知県名古屋市で「交通と環境に関する名古屋国際会議（以下、名古屋国際会議）」を開催しました。

会議参加者は、アジアを中心に14カ国（カナダ、中国、ドイツ、インドネシア、イタリア、日本、韓国、マレーシア、モンゴル、オランダ、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）、3国際機関（OECD、アジア開発銀行、UNCRD（国際連合地域開発センター））、WBOSD（持続可能な開発のための世界経済人会議）、エコスクラブなどの民間団体、また地元自治体からは愛知県、名古屋市をはじめとする地方自治体が参加し、3日間で総勢662人の方が会議に出席されました。また、協賛として、公害健康被害補償予防協会と電気自動車普及プロジェクト研究会に協力頂き、屋外展示として、13のメーカーから低公害車等合計26台が、並びに屋内展示として、16の団体から展示がありました。

2. 背景

ESTはOECDが提案する新しい政策ビジョンであり、長期的な視野で環境面から持続可能な交通ビジョンを踏まえて交通・環境政策を策定・実施する取組みです。

ESTプロジェクトの下で、これまで、1996年カナダバンクーバー国際会議、1997年ドイツベルリン国際会議、1998年カナダオタワ国際会議において検討が行われています。その後、2000年にはオーストリアウィーン会議において、OECDにおけるESTの優良事例（Best Practices）が選定されるとともに、ESTに向けたガイドラインが作成されました。同ガイドラインは2001年5月に開催されたOECD環境大臣会合において承認されました。同ガイドラインは、ESTを実現していくための概括的ステップとして、環境面から長期的な目標を設定し、幅広い関係者を取り込みながら、計画的な取組を進めることを推奨しています。

3. 名古屋国際会議

23日の鈴木環境大臣の開会挨拶から25日の西尾環境管理局長の閉会挨拶まで熱心な議論が行われました。会議では、(1)アジアにおける交通と環境の現状、(2)OECDにおけるESTの概念、ESTガイドライン、(3)OECDにおけるESTケーススタディ、(4)ESTの事例紹介の各テーマについて報告や講演が行われ、ESTの実現に向けてというテーマでのパネルディスカッションに続き、最後に会議参加者の総意として名古屋宣言が採択されました。

4. 各セッションの概要と主な質疑応答

4.1 セッション1：アジアにおける交通と環境の現状

【名古屋大学大学院 林氏】

アジアの大都市の多くでは都市鉄道の整備の伴わないまま大型バスや中小量の公共交通機関（IPT）等によって市民のモビリティを支えてきたため、その後の所得上昇に伴い、鉄道の比較優位を経ずして自動車保有時代を迎え、膨張した都市の人口のモビリティは自動車に依存せざるを得なくなっている。これらの大都市には、OECD諸国のように試行錯誤している時間がないので、最善の施策を即座に実施する必要がある。

【韓国 ホン氏】

交通需要の増加により大気汚染が悪化しないために、現在進めている施策に加えて、将来はバス高速移動システム、システムティックTDM、公共交通を中心とする土地利用政策（TOD：Transit-Oriented Development）、Future Carの開発などの施策を進めたい。

【インドネシア アブバカル氏】

インドネシアの人流・物流におけるフェリー輸送の意義、フェリー輸送の環境影響優位性、同国内、アセアン自由貿易地域における、21世紀のフェリー利用についてのトレンドと戦略について。

【モンゴル ナランプレブ氏】

モンゴルにおける交通の現状報告。

モンゴルのような国がESTを実現するためには、各国からの財政、人、技術的協力が必要である。

【シンガポール フィ氏】

シンガポールにおける燃料規制、使用過程車対策、黒煙テストや、ロードプライシングなどの交通環境対策と戦略の紹介。

今後は、電気、天然ガス、ハイブリッド、燃料電池自動車のような低公害車の普及や、公共交通の利用を推進するような施策に重点を置いた戦略をとる必要がある。

【タイ ジャルカセムラタナ氏】

タイにおける排ガス規制、燃料規制、車検制度、公共交通などの現行施策について。

タイでは官民協力して、BTSスカイトレインや地下鉄といった環境にやさしい交通モードを推進する施策を実施しているが、更なる資源、時間、努力、教育が必要であるため、近い将来、こういったことの経験がある国々と国際協力体制を築きたい。

【ヴェトナム マイ氏】

現況を改善するために、交通ネットワーク開発計画実施の強化、大都市で公共交通を推進し、自動車を削減する仕組み作り、安全、環境基準を満たさない自動車の禁止などが、持続可能な交通を実現するための施策として必要である。

【主な質疑応答】

〔質問〕シンガポールの排ガス規制では、なぜユーロ3、4や超低硫黄ディーゼルなどを進めずに、CNG車の普及を進めようとしているのか。

〔フィ氏〕シンガポールの大気汚染の程度はそれほど深刻でないこと、及びユーロ3、4に対応する超低硫黄燃料を供給するためのインフラ整備には多大なコストと時間がかかることから、ユーロ3、4の導入には時間をかけて対応していく。

また、CNG車の普及を進めている理由として、ディーゼル車のメンテナンスや保守点検の問題がある。

〔質問〕ロードプライシング導入に対する国民の反応について。

〔フィ氏〕新しいものを始める際には常に抵抗があり、特に直接影響を受ける場合は、そうである。しかし、しばらく時間が経つと制限区域への出入りが少ないルートを計画したり、少し早めに出発して制限地域を迂回したりして、対応するものである。

〔会場〕ロンドンのロードプライシングについて、エコノミスト誌の記事の紹介があった。ロンドンでも提案されたときは、大きな物議を醸したが、実際にやってみたところ、思ったより簡単にでき、料金を払わない人はいないことや、制限区域内の平均速度はかなり上がっている。

【OECD ヴィーダーケアー氏】

EST研究は、持続的な発展のために重要な経済・社会・環境の三本柱を考慮して行われるものであり、欧州でのESTシナリオでは、社会全体としては純利益が増加するような結果になった。

【オランダ ギアーズ氏】

オランダのケーススタディを例として、詳しく見てみると、バックキャストिंगにより、今後取るべき政策として、短期間での措置、政策のライフサイクルの変化、革新的な技術への開発支援などが必要であることが明確になる。

5.3 セッション3：OECDにおけるESTケーススタディ

【国立環境研究所 森口氏】

日本版ケーススタディにより、現状のトレンドとESTシナリオの間に大きな隔たりがあることが認識され、交通に関連する環境政策の長期的展望に関する議論の機会が提供される。

また、今後は、

- (1) 交通環境施策に関する長期展望の「ゴール」をどのように設定するか
 - (2) その「ゴール」へ近づいていくためにどのような施策を実施すべきか
 - (3) それらの施策が社会経済にどのような影響を及ぼすか
- などについて議論していくことが必要である。

【ヴィーダーケアー氏】

アルペン地域及び中東欧におけるESTケーススタディの成果として、ESTはかなり野心的な目標であるが、実現は可能であり、全体として社会的福利の大きな向上がもたらされると結論付けた。そして、今、必要とされているのは、こういった戦略と措置を相乗効果的に組み合わせた共同実行計画や、ESTにむけた政策を推進するための指針となる目標である。

【カナダ ギルバート氏】

ケベック・ウィンザーにおけるEST実現には、画期的な技術革新やモーダルシフトが必要である。EST達成には社会の全成員が参加する甚大且つ協調的な努力を必要とするので、2030年までに効力を発揮するために、即座に変化をスタートさせるべきである。

5.4 セッション4：何がESTに向けた施策を現実にするか（事例紹介）

【香川大学 土井氏】

交通政策は交通単独で焦点を当てるより、都市活動の影響と土地利用部門を共に考慮した方がより高い効率性を望めるため、相互利益を目指したより統合的なアプローチを取るべきであり、それに加え、各国それぞれの社会経済的背景や発展のレベルの多様性に注意を払いながら、今後の情報交流と政策対話を継続していくことが大切である。

【国土交通省 小野氏】

EFV（環境にやさしい自動車）の普及状況及び、普及のための施策について。次世代自動車は、二酸化炭素は現行の半分程度、大気汚染物質は殆どゼロとなる。

【エコスクラブ 山村氏】

今までの規制や考え方にとらわれない、持続可能な排ガス対策の重要性について。（エコスクラブに協力しているフィリピンのラスティモソ氏からも、EST実現のためのアジアにおける基準作りの重要性が強く訴えられた。）

【イタリア ビスコンティ氏】

GECAM（ホワイト ディーゼル）という軽油に水を乳化させた燃料を、上海の公共バ

ス(500台)に1年間使用し、排気ガスの環境影響を調査する「中国 - イタリア共同計画の上海プロジェクト」について。

【ドイツ フリードリッヒ氏】

アジアにおける自動車による大気環境汚染改善のための具体的な提案を行った。

【韓国 パク氏】

韓国の大気状況と、ソウル市への主な政策メニューの紹介。

韓国での政策は、TDM(交通需要の管理)と個別の自動車への排ガス規制が2つの柱となっており、これらをうまく組合わせていくことが重要である。

【ADB(アジア開発銀行) フィゼンガ氏】

大気汚染の健康影響とアジア各国のTDMの現況と今後やるべき対策についての説明と、ADBとCAI(Clean Air Initiative)-ASIAの今後の展望について。

【愛知県 稲垣氏】

県民、事業者、NPO、行政が共同で、7つの作戦を展開する「あいち新世紀自動車環境戦略」の紹介。2010年度を目標年度とし、毎年進捗状況をフォローアップしていく。

今後は、他県とも協力して、施策を進めていきたい。

【WBCSIモビリティプロジェクト イーズ氏】

アジア各国は、各国における公共交通などの発達具合の違いを踏まえて、他国での経験を共有し、地域の多様性を考慮した戦略を実施することが必要である。

【主な質疑応答】

〔質問〕日本から中古車を輸出する際の日本側での規制のあるのか。

〔小野氏〕日本においては、そういった規制はないと思われる。また、車の規制は、その車が走る国がやるべきであると考えている。但し、日本政府としても、使用過程車対策は重要視しているので、東南アジア諸国に車検制度導入するための国際協力を行っている。

〔フリードリッヒ氏〕ドイツでは、そういった規制の導入に失敗したが、ポーランドなどの東欧諸国に働きかけた結果、現在、それらの国々では、ユーロ1を満たしていることが輸入条件となっている。但し、東欧諸国などに輸出できなくなったドイツの車は、中国などに行っているため、国連レベルでの規制が必要である。

〔日本自動車研究所 ヒロタ氏〕アジア諸国においては、登録抹消制度がないことや、自動車部品輸出の把握ができていないために、統計以上に車が存在しているという問題である。

〔質問〕WBCSIモビリティプロジェクトにおける目標年度(2030年)の設定理由は。

〔イーズ氏〕交通システムに大きなインパクトのために十分離れていて、且つ、非現実的に遠い将来でないということから、2030年という目標が設定された。但し、研究の対象は、現在から目標年度までの事象はだけでなく、目標年度以降も含まれている。

5.5 セッション5：EST実現に向けて(パネルディスカッション)

本セッションでは、EST実現に向けて、なぜ環境が悪化するのか、アジアの施策はどちらに向かうべきか、いかなるネットワークを構築すべきかなどの視点について、パネルディスカッションが行われた。

【中国 李氏】

同国の大気汚染の状況と、排ガス規制、使用過程車対策、燃料規制などについて説明し、実用的な管理規制や自動車環境保全技術の発展を加速するような戦略の研究や、今後のアクションについて。

【ファイ氏】

アジア各国には人口密度が高いという特徴があるので、これを考慮して、経済成長の中で交通網を充実と大気汚染、騒音等の環境対策を両立させることができる社会システム計画を作る必要がある。

【タイ チャルトゥーラ氏】

タイ国政府とバンコク市が実施する、公共交通に関する主な開発計画を紹介。こういった開発計画や公式、非公式の情報交換を通して、環境問題を解決できるよう導きたい。

【フリードリッヒ氏】

アジア各国の状況は米国のコピーであるので、米国の政策を模倣すれば、米国のように持続可能でない状況になってしまう。OECDのバックカスティングから、無駄なコストや時間をかけずに直接目標に向かうような戦略を学ぶべきである。

【イーズ氏】

長い間、交通により発生する、交通公害などの全てのコストについて研究してきたが、今回の会議では、こういった成果が認識されて幸いである。

アジア各国に対しては、OECD-ESTは処方箋ではなく、結果を理解するための手段であることを認識して、活用してほしい。

【愛知県 丸山氏】

交通公害対策は1つの政策で対応できるものではなく、国の各省庁、自治体、産業界、住民、NPOなどが、それぞれの役割を踏まえて組み立てた複合的な政策が必要である。

【名古屋大学大学院 柳下氏】

アジア諸国は、OECD諸国のように、時間とコストをかけ、一旦高く上昇した環境負荷を下げるのではなく、環境負荷の上昇を経ない新たなアプローチを取るべきであり、これがAsian-ESTである。

6. おわりに

名古屋国際会議は、アジア諸国の交通環境政策責任者が初めて一堂に会した会議として非常に意義があったと考えています。

また、アジアにおいては、先進的な取組が行われている国々がある一方、急速な都市化の中、環境対策が遅れている国々もあり、国ごとにその置かれている状況が様々であることが確認され、OECD加盟国のアジアに対する理解とアジア各国の相互理解が深まったものと認識しています。

環境省としては、「アジアEST」の実現に向けて、政策対話の継続、各国における実証調査、情報交換のネットワークづくり等に引き続き努力していくこととしており、引き続き関係各位のご協力、ご支援をお願いいたします。