

## 第5回環境都市づくり調査会

日 時：平成18年11月29日（水）午後1時10分～午後3時12分

場 所：東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

午後 1 時 1 0 分開会

谷上企画調整課長 遅くなりまして申しわけございません。本日出席の飯田委員はこちらに向かわれているということで、資料の説明等から始めていきたいと思ひます。

第 5 回環境都市づくり調査会をたゞいまから開催したいと思ひます。

本日の資料を確認させていただきたいと思ひます。会議次第と、資料の 1 が「環境配慮の都市づくりに関する委員からの主な意見」ということで、第 1 回、第 2 回、第 3 回目の調査会において出ました意見をまとめてござひます。資料 2 が、今回の議論の中心になります、「第 5 回環境都市づくり調査会 検討課題」ということで、A 3 で 2 枚ほどあろうかと思ひます。

今回は参考資料を少し多目につけてござひます。資料の説明の中で簡単にご説明をさせていただきたいと思ひますが、参考資料 1 が「体感温度について」、参考資料 2 が「大崎駅周辺における環境配慮ガイドライン」、参考資料 3 が「マンション環境性能表示制度の概要と評価の動向」、参考資料 4 が「「マンション環境性能表示」制度と民間金融機関の連携」、参考資料 5 が環境省の補助事業の「街区まるごと CO<sub>2</sub> 20%削減事業」、参考資料 6 としまして「ロンドン市の取組概要」、参考資料 7 が「ヒートアイランド対策ガイドライン」、参考資料 8 が「平成 18 年度ヒートアイランド対策概要」、これはプレス発表資料となっております。最後に、参考資料 9 としまして名簿がついてござひます。資料等抜けているのがござひましたら、係の方にお願ひしたいと思ひます。

本日は、3 名の委員の皆様にご出席いただいております。太田委員、窪田委員、原田委員、森口委員、原沢委員につきましては、欠席の連絡をいただいております。事務局の方で日程のやりくりがうまくいきませんで、今日は少し人数が少なくなっております。その点につきましてはおわびいたします。また、前回同様、環境審議会の幹事でござひます関係各局及び環境局より各部計画担当課長が同席しておりますので、ご了承いただければと思ひます。

それでは、これからの議事につきまして福川座長にお願ひしたいと思ひます。

福川座長 どうもお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

今日は環境都市づくり調査会になってから第 5 回目です。先日 17 日に自動車環境対策でご議論をいただきましたけれども、今日は、ここにありますように「持続可能な都市づくりを目指す施策のあり方について」ということで、意見の交換をしたいと思ひます。

それでは、始めさせていただきます。まず、事務局の方から資料の説明をお願ひいたします。

谷上企画調整課長 それでは、事務局の方から本日の資料の説明をさせていただきます。

本日は、1、2回目は総括的にフリートキングという形で行いましたが、3回目が地球温暖化、前回、先々週の金曜日になりますけれど、3回目で自動車環境対策、今回は個別事項審議の最終回となります。今回は環境配慮の都市づくりについて、その中でも最後の方に特にヒートアイランド対策についても、具体策を含めてご審議等をいただきたいと思います。前回私の方で、今回も緑の関係のテーマでというのを最後にお話ししたかと思いますが、ヒートアイランド関係の中でも緑化という形で出てきておりますので、その中でまたご意見をいただければと考えております。

では、お手元の資料につきましてご説明をいたします。最初に、資料1の「環境配慮の都市づくりに関する委員からの主な意見」ということで、1回目、2回目、3回目について環境に配慮した都市づくりの関係、ヒートアイランド対策、自然環境の保全と再生というところのいただいた意見についてまとめさせていただきました。概略をご説明させていただきます。

資料1の1ページ目です。左側、「都市づくりとの連携について」ということで、「委員レポート報告」とあります。これは窪田委員からの報告についてまとめさせていただいております。窪田委員の方からは、最初にございますように、都市構造や個別建築物の更新の際、環境の影響は非常に大きいのですが、都市整備、都市計画についての環境への配慮があまり重視されていないという現状があるのではないかと。それを計画、展望を持って、それを実現するための制度や事業をいかに用意するかというのが1つのポイントではないかということで、先生ご自身はビジョンとツールをセットにして考えるというようなことでご意見をいただいております。特に上に星が3つありますけれども、一番下のところの、都市計画として、計画・規制・事業の1セットをうまく適合させていく必要があるという報告がございました。

それから、計画そのものに対する位置づけということなんですけれど、先生はコンパクトシティであるとか、スマートグロースという言葉が使われて、スマートという言葉は多分賢いという形なのでしょうけれど、コミュニティの充実だとか、住民の成長、地球、経済の環境だとか、持続的な発展がどういう形で行われていくかというところに観点を持って考えた方がいいのではないかというようなご報告でした。特にその中では、コミュニティというか、コンパクトシティのあり方とか、都民合意形成が必要だというようなことでお話をいただいております。

緑につきましては、大きな形で緑地を確保するのも大事であるけれど、市民生活に近いところ、自分の庭であるとか、路地とか、そういうところに緑をふやしていくというような柔軟な施策もあわせて行うことの必要性を述べておりました。

環境への実現のためにはどういうことが必要かということで2点ほど、これは、 という形で書いておりますけれど、1つは上位計画の中にきちんと位置づけるということ。それから、マスタープラン、整備・開発・保全の方針、同じことですけど、一々書き込んでいくことが必要だというご意見をいただいております。

計画の実現に向けた取組ということで、ここでも2点ほど。まず、持続可能性を示す指標をつくるということで、これはいろいろな側面があるのではないかと。一般に環境と言われているものを含め、コミュニティの存続であるとか、防災、景観などの判断の指標があるのではないかというような話がありました。

誘導から規制へということで、2番目の丸ポチのところですけど、今の建築行政は、建築基準法に基づいて建築確認というのが根本にありますけれど、その中にも環境的な観点による判断があって、初めて工事着工に入れるようなルートをつくるというようなご提案もございました。これは景観法の仕組みを例にして、いろいろご報告があったと記憶しております。

最後の「事業」というところで、ライフサイクルアセスメント、この建物がどういう位置づけになっていくか、どういう都市を前提にした建物の評価なのかということについて今曖昧な状況があるので、それをはっきりさせる必要があるというようなご意見がございました。

これを踏まえて、A3の右側になりますけれど、委員の皆様からいろいろいただいた部分について、まず「施策のあり方・方向性について」というところでご意見をいただいております。

初めの3つほどは、都市計画というのはかなり長期的なもの、30年、50年を見据えた上でやっていかなければならないんですが、逆に今から手を打たなければいけないという認識のご意見がございました。

真ん中あたりにありますが、いわゆる都市づくりみたいなものを行っていく際に、ここでは例えば大手町という例が出ていますけれど、ゾーンごとに競っていくような枠組みができると、いろいろな提案とか事業が進むのではないかというご意見もございました。

それから、ちょうど真ん中あたりになりますけれど、「持続可能性」の考え方についても

幾つかご議論ございまして、少し幅広に考えていくことが必要ではないか。横断的に防災とか景観、そういう施策の中に持続可能性という中の環境の側面を融合させていくことが必要というご意見がございました。

それから、下の方はCO<sub>2</sub>関係の話とリンクさせながら、下から3つ目のパラグラフですと、これは持続可能性とは何かということなんですけれど、いわゆる活力を維持しながら、高効率化を図りながら、いかにCO<sub>2</sub>を減らしていくかという両面の議論が必要ではないかというご意見がありました。

下の2つ、中小事業者対策についての重要性、それから、地区ごとに考えていくといった場合に、区市町村の考え方とか、そういう連携が必要であろうということで、区市町村との連携の重要性についてのご意見がございました。

A3の2枚目の方に移らせていただきます。それから、都市をつくっている要因の中には、当然のことながら、個人、家庭、企業、団体等、社会の幾つかの主体が構成されております。そういう面での都市を活動の場にしている方たちのライフスタイル、経済の仕組みを変えていく必要があるのではないかとということで、幾つかご意見をいただいております。

その際に、社会的に必要だからということで、あなたの行動を変えなさいというのは、説明的な責任をちゃんと行わないといけないということなんですけれど、上から3つ目のポチぐらいになりますが、その中には、うまい説明の仕方、そういう活動様式等を変えていきたくなるような説明の仕方を工夫するべきであるという意見とか、ポチの中の一番下にございますけれど、そのような行動が誘引されるような経済的なインセンティブ、経済的手法を使ってそのような行動を促す、バックアップするようなシステムというのがあわせて必要ではないかというご意見をいただいております。

それから、自動車環境対策という観点から幾つか出た意見をまとめてございます。1つは、新しいこれから開発されるような都市活動への対応ということで、交通が与えるいろいろな影響がございますので、そういう連携を考えた上で方向性をつける。既存のものについても、さまざまな要因、ほかの都市整備、土地利用、それから福祉、教育も含めた意味で今交通の関係があるので、それを含めた議論が必要ではないかというご意見をいただいております。

それを含めまして新たな交通のアセスメント的なもの、あるいは代替の交通を考えるようなミティゲーション、交通依存度みたいなものを査定して、どういう形で公共交通のあり方とか、自動車環境のあり方を考えていくかということが、仕組みとして必要ではないかというご意見を伺っております。

この環境に配慮した都市づくりの中でも、特にヒートアイランド対策についてご議論があった部分をまとめてございます。この部分につきましては、先ほど、都市の施策のあり方・方向性についてもありましたように、ヒートアイランドについても長期的な話であると。30年、50年を見据えた形で戦略的なタイムスケジュールを短期的にも立てることが必要だというご意見。

それから、右上の方にまいります。ここでは、韓国で高速道路を取り除いて川にしたというチョンゲチョンの例がご発言の中にごございましたけれども、そういうような対策メニューが必要だという意見がありました一方、同じような形で日本橋あたりの再生を行おうということがありますが、多額の費用がかかるということで、そこら辺の費用対効果みたいなものも冷静に議論すべきというご意見もございました。

それから、真ん中から下ぐらいになりますが、ヒートアイランド対策についても、いろいろな要素を含めてどういう形で対策を内在化していくかということが必要であると。その中には、これも都市づくりの中でも意見が出ていますけれども、環境側面以外のものについても考えていながら、総体的な、総括的な形での体制をとっていくということが必要であるというご意見をいただいております。

最後に、「自然環境の保全と再生」についてというところで、幾つかご意見をいただいたのをまとめてございます。東京都は、多摩部の方と区部といたしますか、市街地の方とでは多少緑のあり方が少し位置づけでも違って来るけれど、最初の「エリアについて」というところですが、周辺の緑や自然を守ることによって、その中心部で行われている都市活動へのコントロールを強めていく、いわゆる関係があるのではないかというような見方が必要ではないかというご意見等をいただいております。

それから、先ほどもご紹介したような、緑についての都市構造だけではなくて、いろいろなすき間にあるような緑についてもいかにふやしていくかというような柔軟な施策が必要というようなご意見。最後に、水関係ということで東京湾の再生についても若干コメントをいただいております。

今までいただいたご意見は以上のような形でまとめさせていただきました。

これを踏まえまして、資料2の方、今日はこちらの方でいろいろご議論いただければと考えております。「環境配慮の都市づくりについて」ということで、今までのパターンですと、左側に目標の立て方の考え方みたいなものを書かせていただいたんですけど、今回、まず環境配慮の都市づくりの中で、目標というよりも、5月30日にございました審議会の

中で、将来に向けて東京がさらに成熟した持続可能な都市としていくための新たな目標と施策の方向を検討するというのが、各施策の前の諮問趣旨の上に1つ書かれています。目標というよりもこれを1つの理念として、都市のあり方としてどういう方向性があるのかというのを議論していただければと考えております。

そこに少し図をかかせていただきました。「環境創造型の都市づくりの推進」ということで、「目指すべき都市へのステップ」と。どういう都市のあり方があるって、どういうステップで向かっていくのかという方向性と、今の東京の置かれている状況についての課題みたいなものを少し整理させていただいております。

右側の方に3つほど都市のコンセプトが書かれています。1つは「人類・生物の生存基盤が確保されている都市」というのが一番下にございます。当然のことながら、都市の中で、我々人も含め、緑も含めまして、いろいろな生物が生きるためには、空気とか、水がきれいであればいけないとか、そういうようなものが確保されている必要がございます。その上のステップとして、「健康で安全に生活できる都市」。これは大気汚染がなく、健康被害の不安がない環境ということで、昨今、またディーゼル排出ガス対策等で今改善されつつあるということであるのかなと考えております。その上の1つ高いレベルということで、「より快適で質の高い生活を享受する都市」が目指すべき都市へのステップの次なるものかなというふうに考えてございます。

この3つがあるんですけど、実は今、下の「人類・生物の生存基盤が確保されている都市」の部分は、特に地球温暖化問題で少しここの基盤が危機に直面しつつあるというのが現状ではないかと考えております。ここで矢印が出ておりますけれど、「エネルギー効率がよく、地球環境への負荷を極小化する都市」をつくっていくというのが、1つの環境創造型の都市づくりの推進につながるのではないかとということと、1つ、2つ上のステップに上がっていった、「より快適で質の高い生活を享受する都市」についても、さらに快適で、いわゆるアメニティという言葉がありますけれど、さらに快適で質の高い生活空間を創出する都市を今後目指していくというのが、1つの方向性としてあるのではないかと考えてございます。

真ん中の四角のところ「参考」ということで、今言ったようなエッセンスの中で、施策、対策別に少し考えればこういうワードが並ぶのではないかとということ、1つは地球温暖化対策。都市づくりを進める中で取り戻していく必要があるものということで、CO<sub>2</sub>、ヒートアイランド、緑と水のネットワーク、快適な交通環境というようなものを並べさせていただいております。ご意見のございました形で、景観だとか、観光、防災などの連携だとか、

ライフスタイルの転換というのが、この都市づくりの中に入れていく要因として挙げられるのではないかとということで、掲げさせていただきました。

それから、その中でも特にヒートアイランド対策について、環境配慮の都市づくりの中でもある程度重要な位置を占めるということで、これについては中短期目標の考え方についてご議論をいただければということで、書かせていただいております。

これは、いわゆる2020年、2030年などの中期的な目標・指針の考え方についてということなんですけれど、現行の基本計画では「熱帯夜20日の実現」というのがございます。これに加えて、開発事業者、都民等の対策につながるような目標、指標がほかに必要ではないかという観点から少しご議論いただければということで書いてございます。

参考ということで、気象庁レポートの平成18年8月に出了されたものによりますと、ヒートアイランドの形成に最も寄与するのは、日中は緑地の減少、人工地表面の増加、夜間は建築物の増加が大きな要因であるというような報告がなされております。

それから、これも参考としてなんですけど、参考資料の1の方に「体感温度について」というのがございます。こういうのがございますということで参考までに出させていただきました。体感温度をあらわす暑さ指数ということで、熱中症の患者の発生数とWBGT Wet Bulb Globe Temperatureの略ですけど、その関係が下にも出てございます。WBGTの25から28度になりますと熱中症の危険が増すとか、そういう指標になっていますので、こういうものも参考にしながらご議論いただければと考えてございます。

それから、右側の方に移らせていただきます。環境対応型の都市づくりといいましても、今までのテーマからいくとかなり幅広い概念になるのかなということで、施策の側面という形で少しそのイメージを分けさせていただいたのが上の図でございます。施策の側面といたしましては、土地利用であるとか、都市基盤 インフラ、道路整備であるとか、上水道の面。市街地の整備、いわゆる都市開発関係ですけど、それから都市内での活動主体ということで、土地利用、都市基盤、市街地整備については、いわゆるハード面の対策ではないかと。

そういうハードな面に対して、いかに運用していくかであるとか、人々の活動様式を考えていくかということで、下の方にソフト面での対策を掲げてございます。その中のカテゴリーとしては、市街地整備の中での建物の運用対策とか、地区レベルでの対策が入ってくるのかなと。都市内での活動主体ということで、都市を構成するいろいろな主体、このような活動様式についてどういう施策を打っていくかというのが、1つ大きなカテゴリーとして入っ

てくるのではないかと考えてございます。

その下の「環境配慮の都市づくり」を進めていくための「都市モデル」の視点ということで、視点のいろいろな要因を少し表にさせていただきました。これについては、現行の基本計画の中に環境の確保に関する配慮の指針というのがありまして、それについてのカテゴリーの分けと同じになっております。「健康で安全な環境の確保」「都市と地球の持続可能性の確保」「自然環境の保全と再生」ということで、幾つか分かれております。

上の2つの表についてなんですが、環境配慮の都市づくりを検討する際、今回は、例えば道路の関係、あるいは上水道の関係となってくるとちょっと幅広くなってまいりますので、それらの要因も少し絡めながらで結構なんですが、今後、東京においては建物更新期を迎えていくこと、それから、大都市の共通の課題として、オフィスに起因するようなCO<sub>2</sub>対策であるとか、それによる交通の集中とかの自動車環境問題に着目しまして、上の表の太枠で囲ってある「市街地整備（都市開発）」というところを中心に少しご議論いただいて、それに絡めて都市基盤とか、あるいは都市内での活動主体というところをご意見等いただければというふうに思っております。

下の表につきましても、特に今後の都市開発における重要事項となる、CO<sub>2</sub>、ヒートアイランド、水と緑のネットワークということで、下の表でいきますと、「都市と地球の持続可能性の確保」に係る部分等を中心に少しご議論いただいて、それにあわせてそのほかの要因についてもご意見をいただければと考えております。

それから2枚目、これが前回、前々回ですといつも右側の方に来ていました、環境に配慮した都市づくりを実現するためにはどういう施策を打っていったらいいかという部分については、今回一枚物のペーパーでまとめさせていただいております。「(1) 施策の視点」ということで、どういう視点からのアプローチが考えられるかということをもとめたのが(1)の「施策化の視点」です。

真ん中に網かけ部分がございまして、「参考」ということで、それを実現するための施策の手法についてはどういう体系が考えられるかというのを3つ、ア、イ、ウになっていきますけれど、まとめさせていただいたものがあります。それを踏まえて右側の(2)ということで「今後の環境配慮の都市づくりの推進方策」、これは具体的策になると思いますけれど、それを書かせていただきました。

「施策化の視点」から、左上の方から簡単にご説明させていただきます。この視点は6つほど掲げさせていただいています。1つは、「都市づくり・都市活動のあらゆる場面での、

環境対応の内在化」ということで、先ほどご意見等でもございましたいろいろな計画であるとか、ガイドラインについての仕組みの中に、いかに環境対応の内在化を図っていくかということで、都市構造、開発を実現するための方策としてのいろいろな計画場面、設計場面についての考え方が必要なのではないかとということで掲げてございます。

2番目については、都市の骨格と連続性の確保ということで、いわゆる水と緑のネットワークを都市の骨格としていろいろな位置づけるということで、都市づくりにとっていかに水と緑が必要かというところの観点が必要かというところの観点が浮かび上がってくるのではないかとということで掲げてございます。

3つ目が自動車環境の観点です。自動車への過度の依存を減らして、「街を歩いて楽しみたくなる都市」の創造ということで、これは前回もご議論いただいた部分なんですけれど、交通量を抑制されていったことによって、まちに幾つかの空間が生まれてくるとか、そういうところの創出をどういうふう考えていくかという視点が必要ではないかと考えております。

4つ目が、環境の側面以外にも例えば観光対策、これは多分まち並みだとか、歴史的建造物、あるいは自然とか緑化も観光対策になりますけれど、そういった他施策の連携とか、防災につきましては、都市構造そのものを決める場合もありますし、緑地帯、エネルギーセキュリティの面とか、いろんな側面がございます。そういう他施策との連携というのも1つの視点として考える必要があるのではないかとということで掲げてございます。

それから、より積極的な環境対応がプラス評価されていく仕組みということで、例えば法令等、基準等で決まっているものではなく、常にその上を目指しているところに対するプラスの評価を促すことによって、まちがおのずと環境に配慮した都市に向かっていくのではないかとということで、こういう視点も必要ではないかとということで掲げてございます。

それから、ご意見をいただいたライフスタイルの転換。実際に都市を運用するのは、ここにある都民、事業者、NPO等の主体であると。これの取り組みをいかに推進していくかという観点が必要であるということで、これを1つの視点に入れてございます。

これを踏まえていかに施策を立てていくかということなんですけれど、真ん中の網かけのところ、施策の手法についてどういう形があり得るのかということで3つほど分類して掲げております。1つ目はアということで、環境方針の明確化。いろいろなマスタープランであるとか、まちづくり方針において環境に配慮した都市づくりについての考え方を明確化して、1つのまちとしてどういう方向に向かっていくかという意思統一を図るような部分が必

要であろうと。

の方になりますけれど、個別の面開発、単体開発に当たっては、もう少し具体的な話になるかと思えます。まちづくりガイドラインなどをつくって、どういうまちにしていくかというのが必要ではないか。これは参考資料の2に、都市再生の特別措置法で、平成14年に地区指定されていますけれど、大崎駅周辺地域の環境配慮ガイドラインを参考までにつけさせていただきました。

この中で、5ページ目ぐらいになりますけれど、環境配慮項目というのがございまして、その表にありますけれど、水と緑の風のネットワークの形成であるとか、省資源・省エネルギー他に関するいろいろな方針をまとめて、それをまちづくりに生かしていこうというのを1つのガイドラインとしてまとめています。イメージとしては、こういうものを開発に当たってはつくっていき、それを実現させていくというのが1つの手法としてはあるのではないかとということで挙げさせていただきました。

2つ目に、イ、必ず守るべき規制水準の設定ということで、これはいわゆる法律であるとか、条例によって定めていくものを考えております。例としては、緑化計画書制度による緑化義務を強化する。あるいは、これによって都市づくりのコントロールをしていくというのが1つあるのではないかと考えています。

ウとして、環境面でのパフォーマンスを社会経済的に評価していく手法ということで、これは環境影響評価制度、あるいは環境面でのプラスを積極的に社会経済的に評価していくものとして、東京都が行っています建築物環境計画書制度というのがございます。これにつきましては、参考資料の3に「マンションの環境性能について」ということで、東京都が今年の9月から行っていますマンション環境性能表示の概要について資料をつけさせていただきました。

4ページ目のところに、制度施行後、これは星が多い方がいいんですけど、制度が始まりました今年の9月から今年の3月までと半年分の後期、18年4月から9月の間ですね。例えば建物の断熱性につきましては、3つ星だったのが12%から18%という形でふえてきたりしております。幾つか新聞等でいろいろと報道されたりして認知されてきている部分もありまして、そういうのを見ながら、マンションの建設を行うデベロッパー、あるいは建築会社の方でできるだけ多くの星を取っていこう、上の段階を目指そうというような機運が生まれてきているところです。

これも、ただ評価をするだけではなくて、参考資料の4につけさせていただきました「環

境金融プロジェクト」ということで、このマンション環境性能表示について、星の数に応じまして店頭表示の金利を下げていくという制度を、この場合ですと住友信託銀行さんと一緒に今行っているということです。このような言ってみれば経済的な誘導策みたいなものを含めて進めながら、1つ上のランクを目指していくというような評価制度を1つ求めていく手法があるのかなということで、ウに紹介させていただきました。

そこが、今後施策をいろいろ考えていく上での体系の分類ということで説明させていただきました。

(2)の「今後の環境配慮の都市づくりの推進方策」ということで幾つか書いてございます。3つほど、  
、  
、  
という形で書いております。1つは、今ご説明した分類の中の1つでありますけれど、義務化をしていくということで、環境水準を法律とか条例によってルール化していくのが必要ではないかと。CO<sub>2</sub>削減、ヒートアイランド対策、水と緑のネットワークという部分について、下の方に緑化義務の強化というのがございますけれど、そういうのも含めて考えていくのが1つあるのではないかと。

2つ目が、守るべき環境水準を向上させるとともに、積極的な環境対応を評価する仕組みをさらに展開ということで、これは今ご説明したマンション環境性能表示みたいなものを、社会経済面でのメリット、いわゆる経済的なメリットがあるという部分で誘導しながら進めていくような仕組みづくりが、1つ考えられるのではないかと書いてございます。

それから、「見える化」ということで、こういうことをするとこういう効果があって、こういうことになりますよというのを、実際に都市づくりを行っていく民間企業であるとか、いろんな主体の方々に実際に見せていく必要もあるのではないかとということで、  
に掲げてございます。これはモデル的なプロジェクトを実施していくということが大きな部分になってくるのではないかと考えてございます。

参考資料の5に、これは環境省の関係なんですけれど、今年度「街区まるごとCO<sub>2</sub>20%削減事業」というのを行ってございます。これは市街地開発、再開発という面的な開発に関しまして、いろいろなCO<sub>2</sub>の削減についての対策を行ったところに補助をしますよという事業なんですけれど、1枚めくっていただきますと、今回2件ほど採択されております。1つは越谷のレイクタウン。これは太陽熱供給や暖房システムを面的に導入して、20%削減させるというような計画で進めるということで、採択されております。下の方にも、北九州ですけれど、再生可能エネルギーの活用だとか、高断熱住宅を整備するというので、この2件が今回採択されていますけれど、こういうような事業を通して1つ見せていくという

のが必要ではないかと考えております。

もう1つの例として、参考資料6「ロンドン市の取組概要」というのがございます。ロンドン市では、2004年ですから、2年前の平成16年ですね、エネルギー戦略を策定しております。ロンドンのエネルギー使用に関する考え方というのが上の方に表で出ておりますけれど、Be lean、Be Green、Be Cleanということで、むだをなくして、環境にやさしく、クリーンなものにしていくという原則でエネルギー戦略が進められてございます。その中で、2番目ですけれど、再生可能エネルギーの10%導入要求制度というのが1つ進められてございます。

3番目にゼロ・カーボン計画ということで、一番下に書いてございますが、2010年までに各区において少なくとも1つの「ゼロ・カーボン開発」を行うよう提案しているということで、次のページになりますが、ではゼロ・カーボンとは何かということなんですが、一番上の黒ポチになります。非常にエネルギー効率のよい開発で、再生可能エネルギーによる出力・熱の供給により、CO<sub>2</sub>の排出をゼロにすることを目指すというような開発を行っているものを指しております。

1つの例としまして、ロンドンの南西部、サットンという地域があるんですけど、そのBedZED(ベッドゼッド)というところで、真ん中あたりにいろいろな例があります。場所では住宅82戸、事務所とか、ワンルームマンションから成っている場所なんですけれど、サステイナブルな建築を行うという形で、今そのコンセプトのもとに進められているというのが、このBedZEDの開発です。幾つか後ろの方にその対策について写真等がつけてあります。こういう開発を行って、そのまちづくりを実際に行っているところを見せていくというような手法も今後必要で、東京においてもいろいろなモデル的なプロジェクトを進めていくということが1つ必要かなということで書かせていただきました。

特にヒートアイランド対策についてということで、幾つかの対策等を掲げてございます。1つは、「現象緩和のための、より効果的、定量的な施策の明確化」ということで、これはいろいろな影響等につきまして、実際にシミュレーション等を行っていく必要があるのではないかとということで掲げてございます。

それから、「風の道や、緑地の大幅な拡充による水と緑のネットワークの形成など、都市構造の変革に関連する対策の推進」ということで、水辺環境や緑地帯などのクールスポットの拡充。実は、これは19年度に環境局等の方で予算要求している部分なんですけれど、公立学校の例えば校庭の芝生化によって緑地をふやしていくとか、あるいは、ご意見の中にも

ございましたけれど、まちのいろいろな端切れ地だとか、すき間部分の遊休地をいかに緑化していくことが必要ではないかということで掲げてございます。

それから、海の森。これは今、臨海部の方に元ごみの埋立処分場であった場所、今は埋め立てが終わって30メートルほどの小山になっております。大体80から90ヘクタールぐらいありますけれど、そこを「海の森」、いわゆる森として整備して、これはオリンピックの関係ともなるんですけれど、それを緑の道、あるいは風の道という形で、皇居、神宮外苑の方までずっと続けて、緑のネットワーク化をしていくような話が、オリンピックの開発等に合わせて出てきております。そういうものとあわせて、街路樹、公園の増加であるとか、河川の緑化を進めていくと。品川駅周辺の整備については、風の道を確保するというようなことで今計画がなされております。こういう面開発におけるヒートアイランド対策も進めていくような必要性について、こういうことを今後進めていくというようなことで掲げてございます。

ヒートアイランド対策推進エリアを中心といたしまして、集中的に進めていくことの必要性。これについては、参考資料7で「ヒートアイランド対策ガイドライン」、カラーのパンフレットをお手元に配付いたしましたけれど、これに基づいた形での保水性舗装だとか、そういうものを進めていく必要があるということで掲げてございます。それから、被覆対策の推進、人工排熱の抑制という形の対策についても進めて、ヒートアイランド対策についてはこういう対策を中心に進めていく必要があるのではないかとということで掲げてございます。

全体の検討の視点といたしましては、今お話しした中の今後の推進方策のあり方、環境配慮の都市づくりの観点に必要な方向性等がいかに盛り込まれているかということについて、あるいは、重点的に今後進めていく必要のあるものについては何かというところをご議論いただければというふうに考えてございます。

ちょっと長くなりましたけれど、説明は以上です。

福川座長 どうもありがとうございます。今日は委員が3人しかいませんので、この場合は鼎談になるんですか、僕はあまり今日は仕切りませんので、自由になるべく意見を出していただいて、ぜひ事務局の方も積極的に発言していただくような形で議論が進められればと思います。

それから、議論の内容なんですが、今お話しいただいたように、説明も大分長くいただいたんですけど、当初、ヒートアイランドと緑という2つのテーマとなっていたような気がしたんですが、この検討課題にあるように、諮問のもっと上の方に書いてある、「東京をさら

に成熟した持続可能な都市としていく」というより大きなテーマの中にくぐられたようでありまして、そういう意味では、単純にヒートアイランドだけの問題を議論する、あるいは緑をふやすということだけを議論するというよりは、それを含めた持続可能な都市をどうつくるかという方へ話を少し広げてやっていく必要があるようです。

多分ヒートアイランド、ヒートアイランドと言っているだけでは、大きな意味でより持続可能な都市を目指すということに、必ずしも十分な政策にならないようなことがあって、こういうふうに話が展開してきているのだらうと思いますので、その辺を含めてご議論いただければと思います。

大分内容が多岐にわたりますので、体系立った議論がうまくできるかどうかやや不安でありますけれども、いろいろ意見を出し合いまして、それをまた後で整理するというような格好になればいいのではないかと思いますから、どうぞ自由に思いついたところからご意見を出していただければと思います。

とはいえ、資料2の1枚目、本来半ページのものが1枚にわたっていますが、そのあたりからだと思いますけど、その辺ご配慮いただきながら、とりあえず委員の先生からご意見があったら、今お話を伺っているの感想とかご質問でいいと思いますので、よろしくお願いたします。

飯田委員 前回最初に議論したときに、ヒートアイランドとか、緑だけだとやっぱり議論が小さくなったので、統合する都市の話を含めていただいたのは非常によかったんじゃないかと思います。

最初に「環境創造型の都市づくりの推進」というふうに、環境創造型という言葉を見て感じたことですが、その下にさらにイメージで「都市間競争のなかで、人や企業に選択され続ける都市」という、ここも目指すべき方向性としていいと思うんですが、むしろ右のページの箱に入っていくと、若干だんだん目指すところがちょっと落ちていっているような気がして、環境政策は昔から清掃業というか、おわり屋から始まって、汚染対策、環境対策と広がってきて、まだここはライフスタイルの転換も含めて対策レベルをもう次元超えていないような気がしまして、もう次元、真ん中の斜めに上がっていく、「より快適で質の高い生活を享受する都市」のもう1つ上があるんじゃないかと思うんですね。それは、最近の安倍内閣じゃないんですけれども、イノベーションという言葉なんです。

ヨーロッパですごく魅力ある都市なんかを見ていくと、環境対策はもちろんですし、質感の高いオフィス空間、公共交通はもちろんのこと、新しいことが何か常に起きている、そし

て生み出されていくという、いわば環境政策、環境ビジネス、環境文化といったものが次から次に生み出されていくようなものができて、初めて左側の「都市間競争のなかで、人や企業に選択され続ける都市」というような、それこそが環境創造型。単にCO<sub>2</sub>を生み出さないとか、グリーンエネルギーを生み出すという意味でのもの的な創造というよりは、新しいイノベーションを生み出すという意味の創造というふうに私は受けとめたんですけども、とすれば、そういう部分の仕掛けがあると、都市としての魅力というのは非常に高いのではないかと思いました。

実際にあちこち地方自治体とかで東京都の施策を紹介する例があるんですけども、そうするとやはり非常に高く関心を持って聞いていただけるというか、東京都自身が国の施策に風穴をあけて動かしてきたということをやってきていますし、それが環境政策にとどまらず、例えばCO<sub>2</sub>規制でも、規制が逆に新しいビジネスを生み出すとか、それがいわば知識社会層を呼び込んで、そこがまた魅力的な場になっていくというか、政策と、ビジネスと、文化と人の凝縮というものが、もちろん住まいの部分は別途あるんですけども、そういうダイナミックに進化していくようなところが、もう次元真ん中の部分、そして、右側のところにあるといいんじゃないかというふうに思いました。とりあえずまず以上です。

福川座長 もうちょっと具体的に言うとうどうですか。

飯田委員 具体的には、真ん中のところでもう次元上に、「環境政策、環境ビジネス、あるいは環境文化といった多面的な領域でイノベーションし、進化する都市」というか、ちょっと格好いい言葉というか、何か抽象的な言葉なんですけれども、それが右の上側の箱にいくと、ハード面での対策、ソフト面での対策とどちらも対策になって、下のところもいわば環境対策的なものになってきているので、都市づくりと対策という、やはり対策というと事後的な、あるいはマイナスのへこみを戻すとか、そういう部分なんですけど、生み出していく。それも、プロダクションではなくて、クリエイションというか、無から新しいものをどんどん創造していくダイナミズムが、右側の箱で具体的にどう入れたらいいのかちょっとあれなんですけれども、もう一段具体化して入るといいかなと思います。

福川座長 飯田さんのおっしゃるクリエイションというのは、あくまでも環境に根差したクリエイションというイメージですよ。

飯田委員 そうですね。

福川座長 単純に物を消費したり、つくっていくということではなくて。

飯田委員 やはり21世紀社会は環境の世紀と月並みに言われていることから言うと、そ

れに見合った都市である。その都市で次々に新しいものが起きていくというものの柱として、環境サステナビリティを軸に生み出されていくという政策であり、ビジネスであり、文化であるというようなイメージです。文化で言うとスローライフとかも例えばあったりしますし。

福川座長 メモだと、左側のページが「環境創造型の都市づくりの推進」で、右が「環境対応型の都市づくり」とあるんですが、この辺は何か使い分けていたんですか。

谷上企画調整課長 特に使い分けておりません。

福川座長 たまたまそうってしまった。

大野企画担当部長 その点は、特に使い分けていないというよりも、今後どういうキーワードにするかというちょっと議論がありまして、あえてここはいろいろな言葉を使ってみたというところがございます。今までは環境配慮型と言っていたんですが、どうもちょっと弱いなというのがありまして、いろんなことをやる時に環境に配慮していただくみたいな言葉では少し弱いだらうということで、どういう言葉を使うのがふさわしいかということがあるものですから、もう少し前向きなイメージが出せないかなということで、いろいろと考えているというところがございます。

福川座長 対応は配慮より前向きなの。

大野企画担当部長 その辺はご議論いただいて。

福川座長 だから、この辺はやはりいろいろ今模索中の話だと思いますので。

飯田委員 もうちょっと続きで言うと、92年だったか、95年だったか忘れましたが、昔出たEUのサステナブルシティは、どちらかという都市をどのように環境配慮型にするかということだったんですね。最近出たものは、ここは環境創造型と書いてありますが、創造的環境都市というふうに言っていて、都市が環境配慮型なのは当たり前のことか、もちろん今、地球環境の足元が脅かされているということもあるんですけども、その中の人間活動、都市活動、政治活動、文化活動、経済活動、そういったもの一体が次々に新しいものを生み出して、魅力的な人を呼び込み、呼び込むことによってまた魅力的になるという、より人間活動、あるいは都市活動の方に軸足を置いて、創造的環境都市というような言い方を最近EUはしているわけですね。

東京都がはからずもというか、意図してやって、それをまだきちんと明確に情報発信できていないのは、やはりそういうところが既に先行して実態としてはやっているんで、あえて改めて自己規定することによって、その部分がもっととんがって、この東京都の新しい環境

指針になっていくんじゃないかというふうに思ったということです。

福川座長 そういう意味で言うと、左の矢印のついた図がありますけれども、この図はこれでよくわかりますが、基盤があって、その上で最低限の安全は保たれる。これは昔よくあった、都市計画でよく言う安全・快適理念というやつとちょっと似ていまして、安全・利便というあたりが基本にあって、さらに快適なものがどうつくれるかというところが、アメニティという言葉でよく言われていましたが、できるかということだったわけですね。そういう図としてよくわかりますけれども、恐らく一番上の「より快適な質の高い生活を享受する都市」というのは、ぐるっと回ってまた下の基盤とまた円環をつくるような感じで描くのが、多分創造的環境都市の姿じゃないかなと。図上の解釈であまりこんなことを言ってもしょうがないんですけども、何かそんな感じが若干この図に関してはいたしました。

ほかにいかがですか。といっても、3人しかいないから、どうぞ事務局の方も。それで、いろいろそういう意味でクリエイティブな話をどんどんしていくことも重要なんですけども、一方でヒートアイランド現象が別に解消されているわけでもないし、次々で行われる都市開発が十分な環境配慮型になっているわけでもないわけです。ですから、当然その辺をきちんとやりながら、それが単なる対策で終わるのではなく、一歩進んだ創造を促すと、何かそういう構造をつくり出すことが重要だと思います。

いずれにしろ、下のところにヒートアイランド対策についての中期目標の考え方というのがあって、ここを少し議論してしまった方がいいような気がちょっとしてきたんですが、先ほど説明していただきましたように、「熱帯夜20日の実現」という指標がどうも指標として十分ではないということ。ちょっと補足的な説明がありますか。さっき大分スピードが速かったので。

谷上企画調整課長 実は現行の基本計画ですと、熱帯夜20日は、一番熱帯夜が多かったのが平成6年で47日ぐらいでした。ただ、それが今年ですと21日、2年前の冷夏のときは17日だったんですね。かなり風が強かったり、そういう影響があったりすると、おっしゃるとおり、5年平均みたいにとっていくとふえていくのは確かで、40日が連続しているというのは、1990年代の後半から2000年の初めぐらいに来ているんですけど、実際の指標として使うとなると、これは前回の基本計画のときにもこれでいいのかという議論がかなりあったということなので、対策をとったことによって出てくる効果とか、そういう意味での評価の仕方みたいな指標をどういう形に、具体的にこれだというのではなくても構わないんですけど、こういう概念に基づいた指標みたいなものでご議論いただければと思

ています。

福川座長 という超具体的な話と環境創造都市をどう結びつけるのが難しいんですけども、多分結びつくんだと思います。その辺は何かご意見ありますか。

例えばこのパンフレットの中で、こういう観測網をつくって、ヒートアイランド現象を割に科学的にとらえられるようになったというふうに環境白書が何かに書いてあったんですけども、この辺というのはもう少し指標にならないんですか。

三代川都市地球環境部計画調整課長 実はヒートアイランド対策のガイドラインは、どういったところでどういった方策を取り組んでいくかという施策を体系づける前に、どういう状況にあるのかという観測網を整備していかなければいけないということで、14、15、16年度に3カ年で調査したものと、17年度にもう一回詳しく調査した経緯がございます。ただ、それ以降は、あくまで体系づけるための調査でして、18年度以降は実際調査をしてございません。基本的にヒート対策の推進エリア、特に丸の内、大手町、あるいは品川周辺とか、ごらんいただいたとおり、シミュレーションの結果、あるいは温度の測定の結果を踏まえて、こういったところに集中的に取り組むという方針立てのための測定は行ってまいりましたが、その以後どういう経過にあるのかというのは、現時点では引き続き測定を行っていないので、申しわけございません、そういう状況がございます。

福川座長 そうすると、なかなかこういうあたりから指標が出てくるというわけでもないということなんですね。

大野企画担当部長 ちょっと経緯をご説明させていただきますと、現在の環境基本計画は平成14年につくったんですが、このとき東京都では「東京構想2000」というのを、同時に東京都全体のマスタープランをつくってありまして、それが環境分野だけではなくて、全分野についてパフォーマンス指標をつくるという考え方でやっていたんですね。アウトカム手法というものです。

その流れの中で、先に「東京構想2000」の中でこの指標がつけられました。つまり、熱帯夜を20日程度にすると。わかりやすい指標ということがありまして、それが東京都全体のマスタープランの中で採用されていったものですから、この環境基本計画をつくる時もそれをそのまま横に引っ張ってきたという経緯があります。確かにわかりやすいという面。

ただ、見直しをする必要があるかなと思っていますのは恐らく2つあると思います。1つは、やはり大きな目標という意味では、東京都全体のヒートアイランド現象を解消するような指標をつくりたいと思っているんですが、果たして熱帯夜というものがいいかどうか。こ

れだけですと、先ほど申し上げましたように、年によって相当変動してしまうようなことがあると思います。例えばこれは夏の平均気温が何度とか、そういう大きな目標にするということは考えられますけども、それが1つ。だから、大きな目標としてどうかというのが1つあります。

もう1つは、大きな目標を変更しないようにしても、仮に10年というスパンにしても、立てるのは相当難しいと。つまり、ヒートアイランド現象というのは戦後50年の都市づくりの結果として生まれているものですから、なかなか一気に解決は難しい。そうすると、具体的に施策を前に進めるということを考えますと、もう少し具体的に東京都の施策と絡んでいるような目標も、別にサブ指標としてつくった方がいいんじゃないかというような議論もございまして、その辺も検討していきたいと思っているところでございます。

福川座長 今の件でご質問とか、ご意見はございますか。

飯田委員 今の飯田部長の方向でいいんじゃないかと思います。全体を足し合わせた熱帯夜20日云々というのだと結局何を管理していいか、施策として皆目手がかりがつかめないかと思います。しかも、50年かかって形成されてきた大きな現象ですので、むしろ対策メニューで、このパンフレットでもいろいろありますけど、施策を打って、それが実施できたという管理可能な指標の部分をサブインデックスに設けて、ある施策を打つとこの対策は進んでいったという、管理指標的な方向性は政策としては非常に有効だと思います。

では、その対策が全体のオーバーオールの効果にどうなんだということを検証しつつ、今度は施策の結果打たれる対策の実施、その対策の効果と、3段階あると思いますので、それを検証しながら段階的に強化していく。費用対効果、行政コスト等を織り込みながら強化していくという、その2段階方式ということでもいいのではないかと思います。

福川座長 下の参考のところには気象庁のレポートというのがあるんですけども、ヒートアイランドがどうして起こるかということに関しては、緑地の減少とか、人工地表面の増加とかいうことは明らかなわけですね。そうすると、ヒートアイランドそのものをあらかず指標というのは、必ずしも安定した指標がないとすれば、一方で一定の原因がかなりはっきりとしているのであれば、緑地をふやすとか、後ろの緑地の話と関連してきますけれども、人工地表面を改善するとか、それが何% 何%というのも変だけれども、そっちもあるいはこの場合の指標になってくるんじゃないかという気はしますけれども、それではやっぱりやりにくいという感じですかね。

大野企画担当部長 それもあり得ると思います。地表面の調査もしばらくやっていなかっ

たんですが、来年度実施すると思いますので、そういう面を踏まえて目標設定のあり方を決めていきたいと思っております。

福川座長 ということですが、なかなかこれにわかには3人で結論を出すような話ではないんですが、大聖先生から何かありますでしょうか。

大聖委員 その年によって気温とか気象のフラクシエーションが当然ありますから、なかなか大変だと思うんですね。その中で、こういう具体的な対策もあるんですけど、私は車とかモビリティの方をやっているんで、そういう視点からいっても、やはりバックグラウンドとしては、車によってもたらされる都心部でのエネルギーの消費というのはものすごいわけで、それがげたになっているわけですね。そういうことを考えると、やはり全体としては省エネの方向に向かわざるを得ないと思うんですけども、そういう役割も副次的にはいろいろあると思いますので、対処療法もそうですけれども、やはり基本的な省エネ全体を考えるような対策が基盤にあるのだろうと思います。

もう1つ、私、ちょっと考えますのに、環境都市の中でやはりモビリティというのがすごく大事だと思うんです。そういう視点というのは、私どもの我田引水になってしまうのかもしれないんですけど、都市では、我々が生活するにしても、経済活動にしても、文化活動にしても、必ずモビリティが伴っていますので、そのときに環境がどういうふうに確保されているのかというのは非常に重要なことなんです。私もここに来るまで必ず交通機関を使ってきましたし、通勤だってそうですし、昼間の移動だってそうですので、交通環境という言い方もありますし、道路環境、もう少し上位の概念としては、やっぱりモビリティ環境という考え方があると思いますので、そういうものがやはり確保されているということは非常に重要だと思います。

それで、先ほど飯田委員が言われた環境にかかわる非常に上の方の概念というのは、やっぱり文化的な活動が自由になるような環境、あるいは経済、それから生活とあると思いますけれども、そういったときに、東京都としてどこまでやるんですかというのはすごく悩ましいと思うんです。そういう環境を創造的に確保することで、文化的、経済的、生活の場としての都市を目指すということですが、そこまで本当にやる必要があるのかなというのを、私はちょっと差し出がましいんじゃないかなと。

そういう基盤を与えるような環境を提供するというのが都市の仕事であって、経済活動とか文化活動というのは、個人がやったり、あるいは企業がやったり、ある種の組織がやったり、ですから、その場を提供するということなのかなという気がするんですけどね。何かイ

イベントをやって、文化的なものをリードするというのはあるかもしれませんが、そこまでやるとどうなんだろうというのはちょっと疑問としてはありますね。

もう1つは、モビリティのことで言うと、下位の方の概念になると、やっぱりまだ環境基準が達成されていないところが何点か残っていますよね。幹線道路が交差していたり、渋滞が激しいとか、街のど真ん中にダンプとか大型トラックが通るといのは、決して文化的とは言えませんし、環境的にも非常に疑問ですよ。

ですから、そういうモビリティというもののあり方が、こういう環境裁量、あるいは配慮というんですか、創造というのは上の方の概念なのかもしれませんが、確保されていないとそういうものができないので、まずその辺が非常に重要で、その上にもう少し上位の概念が出てくるのではないかなと。まず足元からというものですけどね。その辺がこういうモビリティをやっている視点で言うと非常に重要だと思いますけれども、ちょっといろいろ皮肉も含めて申し上げたんですけど、すみません。

福川座長 創造的環境都市については後でもう少しやることにして、今のやや深刻な問題の方を先に議論していきたいと思います。今、モビリティの観点というのを強調してお話しいただいたんですが、例えば右側の方の「イメージ」というところで、ハード面での対策というあたりを見ると、土地利用、都市基盤、市街地整備というふうに書いてあって、モビリティというのは多分土地利用から生ずるものだから、その結果というような考え方でこれは整理されているのだろうと思うんですけども、確かに道路から出る熱というのはすごいはずですよ。車が出す熱はものすごいだろうと思うんですが、もう少しこのあたりはモビリティ的なものを強調するというか、そこに対する対応がわかるような表というか、整理である必要があるということですか、先生から見られて。

大聖委員 そういうふう思うんですけど、都市における活動の大事な要素だと思うものですから、それを環境面でどういうふうにちゃんと確保するんだというようなイメージなんですよ。それがいろんなところにもかかわってきていますし、福川先生が言われたように、道路とか、そういう都市のインフラとも関係してくるわけですけど、もう少しソフト的に言うと、経済活動として車を利用しているそのあり方みたいなものですよ。大都市としてのあり方みたいなものが、経済活動、あるいは物を運ぶだとか、我々がこうやって移動するだとか、そういうあり方に関する新しいスタイルというか、そういうものがやっぱり提案されないと、相変わらずダンプカーが街中を走るといのは、文化的でもないと思います。

福川座長 今日は交通計画の先生がいらっしゃらないので、交通計画の枠組みで言うとや

っぱり土地利用があって、その中に交通量が発生するという因果関係で問題を解いていくことになってしまうんですけども、何かそれだけでは言えないようなモビリティには比重があるような気がいたしますけれども、事務局は、その辺の整理の仕方というのはどんな感じですか。

谷上企画調整課長 今回は、環境配慮型の都市づくりという形でかなり幅広いので、あまり道路とか、インフラの話になってくると、多分道路ネットワークの話だとか、交通ネットワークの話の方にちょっといってしまうのかなということもあったんですが、別にそれを排除するということではございませんので、総体では、CO<sub>2</sub>を減らすための都市開発という面の中で、この前もご議論があったと思うんですけども、例えば建物を開発したところへのアクセスの仕方について、どういう交通のあり方が環境側面からあるかというのは非常に重要な部分ですから、そういう考え方の中で、道路だとか、交通だとか、そういうインフラ部分について考慮しながら、環境創造型、環境配慮型の都市をつくっていくかというのは、ちょっとご意見をいただきたいと思っています。

福川座長 飯田さん、こういう話はヨーロッパだとすぐLRTとかとなってきますでしょう。だけど、東京というのはどうなんですか。

飯田委員 今のモビリティとか上位概念の方に結びつけて言うと、東京の公共交通は、結果としてでき上がったものは、アジアの中では北京とか、上海、バンコクとか、いろんな国と比べると、圧倒的にまず環境負荷においてはすぐれていることは確かなんですけども…

福川座長 その割にはダンプやトラックが……。

飯田委員 それもありますし、ヨーロッパ的に歩きやすい、歩いて楽しい街というほど面的にきちんと整備されているわけではなくて、本来ここまで環境負荷が低くて、なおかつその上のところができている、しかもそれを概念できちんと整理できれば、アジアの都市づくりをリードできるまちだと思うんですね。

そこが東京で、じゃあ、今の都電をもっと延伸したり、もっと面的に普及していったら、やはり車よりは公共交通で、トランジットモールだとかという部分を本当にオーガナイズしていける上位レベルの施策という、今度いきなり壁にぶち当たるという。そこが今東京都とか、日本の行政すべてが抱えている課題で、そこが概念化、ノウハウ化できて、アジアとかに移転できると、まさに世界の環境首都になれると思うんですね。そういう意味で、先ほどの上位の部分、環境政策のイノベーションというのは、多分そういう部分まで含めて移

転していける、モデルとして見に来てくださいと自慢できる部分ではないかと。

モデルは、後半にまた議論が出ますけれども、箱物としてのモデルもすごく大事なんですけど、実は説明していくときにそういう部分こそが本当は今、知識社会としては、政策の中は、政策のプロセスに、どういう形で開かれた都民参加があって、それに応えるよき政府があってというところまで開かれていくと、本当に世界の環境をリードできる。そういう意味ではちょっと中途半端というか、せっかくいいハードインフラがあるのに、上位部分がまだ追いついてきていないというところに、LRTもできない悩みが、これは日本国中どこでもそうだと思うんですが、あるんじゃないかと思います。

福川座長 ですから、大聖先生おっしゃったように、ダンプが走っているのにという問題は、結局その問題を解決できるということ自体が、実はその社会のまさに創造的能力があるか否かの問題であって、別に高尚な概念でも何でもなくて、そういうことが可能な社会であるということが、まさに創造的環境都市であるというふうになってくるのではないかと思うんですよね。

さっき飯田委員は、創造とか、非常にきらめく言葉を散りばめられましたけれども、もう少し地道に考えてみても、まさに先生がおっしゃったモビリティの問題を解決できるか否か。それさえできなければ何の話にもならないわけでして、そこができるかどうか問われている。それができることが環境創造都市と言えるんだというようなことだと思うんですけれども、先生のお話をもうちょっと展開すると、どのようなモビリティの解決の対応といたしますか、あり得るんですか。

大聖委員 まず前提条件として申し上げておきたいのは、こんなに大きな都市というのはそうないんですよね。ドイツだとか、ヨーロッパのまちなんかへ行くと、それこそ10万とか20万ぐらいの単位で点在して、結局地方都市が集合した州単位、あるいは国ということでまとまっているイメージがすごく強いんですよね。イタリアだってそうですよね。だから、それと東京と一緒に考えちゃうと、ものすごい大きな誤解だと思います。一千何百万人が住んでいるわけですよね。周辺を含めると3,000万ぐらい住んでいるわけですから、こんなところってないんですよね。その中心部で何をやるかという話なので。

私は、ちょっと皮肉っぽく前も言いましたけど、あんまり緑緑と言ったって限界があるわけですよ。ヨーロッパの地方都市をまねしようとしたってできないわけで、LRTといたってもう焼け石に水ですよね。だから、もう少し何かマクロな考え方をしないといけないなと思うのと、あとは、やっぱり前提条件として、これだけ大きなまちが成立しているのは、

地下鉄もそうですけど、通勤はそれこそ9割近い人が公共交通機関を使っていて、まあ何とかバランスしているわけですけど、ここでなぜこんなに人が住んでいるかという、やっぱり私は、経済活動がものすごく大きくリードしているんだと思いますよ。それによって生活とか文化もくっついてきているなという面があって、決して文化とか生活が先にあって経済が出てきたのも何でもない。経済都市だと思うんですよね。それがものすごく大きな魅力になっているわけで、そういう前提に立って考えないと、あまりないものねだりをして、それを求めようとする、えらいコスト的には見合わないものになってしまうんじゃないか。

ちょっと一例を申し上げますと、これは、私は緑がいけないと言っているんじゃないですよ。私の家にも猫の額ほどの庭があって、私は手入れしませんけど、家族が楽しんでいるんですが、それはいいとして、例えば商店街で数10メートルぐらいの道路の真ん中に、商店街でお金を出し合って緑をつくらうとしたら、年間に2,000万ぐらいかかっちゃうというんですよね。緑緑というんですけど、結構かかる。それはやり方によると思うんですけど、どういう緑かによりますが。

つまり、一番最初に申し上げたんですけど、東京都のど真ん中で自然だとかをあまり過度に求めても、ないものねだりになって、それが温暖化といったものに本当にどれだけ効果があるのかという、ちょっとなかなかわからない面があって、むしろそれよりも、車なんかで言いますと、利用のあり方みたいなものでまだまだ工夫できる余地があるわけです。ハード面で言うと、これからCO<sub>2</sub>対策としても、エネルギー対策としても、車1台1台がこの10年で20%ぐらい燃費がよくなっているんですね。今議論しているのは、これから10年ぐらいで2割以上また車の燃費がよくなりますよ。これは車ですけど、排ガスもきれいになっていくということで、東京都で使われる車に対しても燃費、あるいは排ガス対策という点でも非常にクリーンになっていくでしょう。

そのときにもう1つあるのは、そういう車の使い方自体をどう大都市で最適化していくか。それは物流もそうですし、通勤もそうですし、経済活動でもかなり渋滞を来すようなむだな車の使い方をまだまだしていますので、そういうものをもう少しスリム化するような知恵というのは、大都市固有の課題としてあるんじゃないかなと思うんですよね。それは情報技術だったり、ITSだったり、この前もちょっと申し上げたんですけど、そういうものはまだまだポテンシャルとしてはあるんじゃないかなと。その先にいろんなライフスタイルの問題も同時にセットとしてあると思います。ちょっとまとまらないお話で恐縮です。

福川座長 なるほど、大体わかりました。都心で緑を求めるのはなかなか、商店街の2,0

00万円の緑というのは相当すごそうですね。相当すごい木が植わりそうですけれども、ただ、私なんかは常々思っているのは、例えばほかの国の都市と比べて、東京の道路の街路樹は非常に貧しいような気がするんですよね。それで、アジアの国々は暑いから当然といえば当然なんですけれども、都市の中へ行くと相当立派な街路樹が植わっていますし、ヨーロッパはまたそれなりに、すべてとは言いませんけど、プールバールと言われる立派な緑が、通常は中心の中世以来の都市以外には割に広がっているわけですよね。そういう街路樹というのは、道路をある意味で覆わんばかりの緑になっているケースが太い道では多いと思うんですけれども、残念ながら、東京にも立派な有名な並木道は幾つかあることは存じているんですが、有名なものがあるだけで、それ以外はかなりちょぼちょぼとした木しか生えていないという感じがするんですよね。

それで、千葉大の園芸学部があるものですから、ちょっと園芸の先生と話をしていたら、街路樹は実は道路の構造で相当いじめられているんだと。道路構造令の中で、根の張り方とか、木の張り方について大きな制約があって、なかなか木を存分に生やさせてくれないという問題があって、これが実は造園屋さんと道路屋さんの長年の宿縁の対決事項であるというお話を伺ったりしました。

なおかつ、そういう問題に加えて、実は街路樹というのは市民の方々から見ると、特に周りに住んでいる人から見ると、これは市民の問題であるんですけれども、落ち葉が落ちるとか、信号が見えなくなるとかということがあって、東京都はどうなっているかわかりませんが、今、多くの都市が造園屋さんの言う強剪定というやつで、冬になる前に全部棒にしちゃうんですね。それで枝を払ってしまって、木が大きく伸びないようにしているわけです。私の記憶では、1980年代に強剪定をやめようという大運動が全国であったんですが、いつの間にかそれは消えて、再び落ち葉は嫌だ、信号が見えないというような話で、木を大きくしない方にみんなが動いてしまっている。そういう意識の問題もあるというようなことです。

実はここに幾つかいろんなやり方が書いてあって、項目としては街路樹の整備ということも書いてあるんですけれども、都市の中の2割から3割の土地を占めるのは道路ですから、ここはもう少し緑地帯として本格的な意味を持たば、単にヒートアイランド現象に問題の解決ということだけでなく、先ほどから出ている歩いて何とかとか、快適な都市とかということとかなりつながってくるんじゃないかと思うんですけれども、というようなことをちょっとモビリティと関連すると思えば浮かびます。どこまでCO<sub>2</sub>を吸収するか、それはちょっ

と効果の問題は、生えている木ですからあれですけども、少なくとも景観とヒートアイランドには相当大きな効果があるんじゃないかなと思ったりします。

私ばかりしゃべって、今日は3人しかいないからしゃべりますけど、建築家というのは、私もどちらかというと建築なんですけど、夢想するので、また大聖先生に現実的じゃないと怒られるかもしれませんが、例えば法政大学の建築の河原先生というのがいまして、「地球環境と東京」という本を書いているんです。私の上の世代の先生ですが、前前から東京というのは、本来都心の23区あたりを含めて非常に自然が、地形も豊かな場所であるわけですよ。それに対して、道路の構造というのは放射・環状で全部つくられるわけです。それから、公園というのは例えば500メートルメッシュで何ヘクタールのものを点在させるみたいな、全然地形とか、本来持っていた自然とは違う論理で配置されるわけですよ。それを改めるべきだというのが彼の主張で、かなり昔からそういった大分目に見えなくなっている東京の自然的な基盤を水形、地形、緑地の帯を含めてちゃんと把握した上で、彼はモザイク状都市と言っていますが、そういう都市づくりをすべきだというのが前々からの主張なんですよ。

もう一個、これは東大の大野研究室、これはデザインの研究室ですから、話が少しデザイナーになるんですが、ファイバーシティ東京2050というプロジェクトを発表していて、2050年には東京の人口が大幅に減るだろう、しかも、財政難になるだろうと。そういう中でどういう都市が描けるかということを建築家なりにやったものですが、全く今の河原先生と同じふうになってくるんですよ。

この中では、緑の指、緑の網、緑の間仕切り、まちのしわと4つぐらい出ているんですけども、例えば公園・緑地に関して言うと、ある一定の面積を何百メートル掛ける何百メートルという面積と、同じ面積をヒトデ状に、あるいは樹枝状に展開する緑と比較すると、どっちが効果があるだろう。そういうアメーバーや神経組織のような形で、今ある緑、あるいはこれからあいていくであろう土地をうまくつないでいくことによって、さっき言った都市計画の論理で何メートル感覚で、何ヘクタールの緑地をとという論理とは違う形で緑を復活させることができないかとか。

あるいは、都心では人口はなかなか減らないでしょうけれども、郊外になればこれから減り出すわけですが、郊外の都市で、それこそ駅の周りになるべく人が集まってくるようにしていけば、そうすると駅と駅の間はあいていくわけですよ。そういうところにきちんと緑が復活するような方法をとっていけば、さっきの交通のモビリティの問題も解決するし、緑地も復活できるのではないかと。ここでは極端に郊外の駅から何百メートル先はゾーニングを

して、あまり人が住まないようにすべきだと書いてありますけれども、それはちょっと極端としても、何かそういう視野というか、これは2050年というやや先のことを見据えたものではあるけれども、そういうことを考えていく。

例えばさっきの指標で熱帯夜20日と書いてあるんですけども、ちょっと極端かもしれませんが、東京の緑被率50%とか、今は20何%ですか、緑率とか、緑被率とか、いろいろあるから難しいんですけども、どういう指標を目指すとか、長期的にはそんなような視野が一方であって、その中でこの20年、30年というのはどういうことができているのかということを描くというような、そういう大きなビジョンと、その中で今やれることは何かというような組み立て方がそろそろ必要になってきたんじゃないかと。

とにかくドラスティックにCO<sub>2</sub>半減を目指すとか、環境創造型の都市をつくるといったときに、一方で今政策として何ができるかということと、やや不確定ではありますけれども、目指すべきビジョンを考えるということは同時並行にないとまずいかなとちょっと思ったりしています。

ちょっと長かったですね。どうぞどんどん事務局の方も含めてご発言をしてください。

大野企画担当部長 テーマがなかなか広いようで整理が難しいなと我々も思っているんですけども、実は環境配慮の都市づくりというのは2つ意味を持ってしまっていて、1つは、いわゆる都市開発、市街地再開発であるとか、単体の建築物をするとき、どういう環境配慮をするかという論点が1つございます。これが2ページ目についているいろんな話です。もう1つは、環境配慮の都市づくりというと、実は環境局全体はどういう都市を目指すんだ、どういう点に力点を置いて環境政策をやっていくんだという2つの論点が実はありまして、1ページ目の最初の方はそちらの方に入ることなんです。

大分そちらの方で議論が出たので、つけ加えて話させていただいてしまいますと、もともとこの辺は、中間のまとめを出しているときに、どういうふうな柱立てをしていこうかという議論に実はなってくるわけなんです、現在の環境基本計画は体系を3つの柱でやっているわけです。それは、こちらの右のページの「イメージ」と書いてあるところなんですけれども、「健康で安全な環境の確保」「都市と地球の持続可能性の確保」「自然環境の保全と再生」と、この3本柱で今の計画をつくっています。

これをどうするかということも、次回以降に中間のまとめの案をつくっているときにご議論いただければなと思っているんですが、ずっと前倒し的に話をさせていただいちゃいますと、今の基本計画は、何といても3本柱の一番初め、「健康で安全な環境の確保」という

ところを一番の目玉にしていたわけです。具体的にはディーゼル車の規制をやっていくという話だったわけです。これについては実際の取り組みの中で相当成果が上がりまして、大聖委員ご指摘のようにまだNO<sub>x</sub>の問題が残っているのはあるんですけども、大きく達成をしていったと。次には持続可能性の話だというふうに思っておったんですが、そこではたと考えまして、じゃあ、本当にこういう3本柱でいいのかなというなかなか難しい議論になっています。

というのは、この基本計画をつくったときに、「健康と安全な環境の確保」という柱と「都市と地球の持続可能性の確保」と柱を2つに分けたのは、都市と地球の持続可能性の確保というのは重要な問題ではあるんだけど、直ちに都民の健康や安全に係る問題ではないというふうな前提が一方にあったんです。だから、まずは直ちに都民の健康と安全に影響のあるディーゼル車規制をやりましょうと、こういう発想だったんですね。

そういう発想でつくって、それでそのことはやってきたんですけども、しかし一方で、見直しを考えるときに、では持続可能性という問題が一体どうなんだろうかというふうに今の時点で見直しますと、地球温暖化の問題とか、ヒートアイランドの問題が、当時5年前に計画をつくったときよりも大分危機感が顕在化をしてきていまして、やはり地球温暖化の問題やヒートアイランドの問題が、直ちに都民の健康と安全に影響を与える問題ではないというふうには言えなくなってしまっているという認識になったんですね。

やはり異常気象の問題、気候変動の問題、集中豪雨、熱波の問題などが出てきて、まさに一応2つに区分をしておいたはずの持続可能性の問題が、都民の健康と安全の問題そのものじゃないかと思えてきたわけです。そうすると、今度つくる新しい環境基本計画というのは、今までと同じ3本柱ではいけないなということがありまして、ではどんなふうに問題を整理できるだろうと考えて議論を始めたのが、こちらの一番左上に載せている3つでございまして、健康で安全ということは真ん中に置いているんですが、その下に「人類・生物の生存基盤が確保されている」と、ここがむしろ危ないかなというあたりをもう少し強調すべきじゃないかというふうな議論も出ています。

例えば普通にいけば、健康と安全が確保できつつあるんだから、次はより高い質なんだよというふうに言えるかなと思っていたら、実は下の方がだめになってしまったと。この辺をどういうふうに整理して、次の基本計画の柱立てをしていこうかというあたりを議論していかなければいけないということでもあります。この辺は中心的には次回以降、まとめを考える中でご議論願いたいんですが、一応そんなことがあって1枚目ができたということをちょっ

とご説明させていただきました。

福川座長 だから、そうなるとうまでの政策の延長というよりは、もう少しさっき言ったような抜本的な都市の、現実的なというとおかしいかもしれませんが、あって、そこから改めて考えていかないと、生存基盤という話がなかなか十分にアプローチできないのかなと私は思ったりいたしますが、もちろん同時に今ある技術を使い、今ある問題に的確に対処していくということは必要だと思います。今、大野さんからいろいろご説明がありましたが、どうぞ。

飯田委員 構造が非常によくわかりましたが、下の話で言うと、時々今までの議論でも出てきたんですけど、いわゆるピークオイルの問題というのも1つあると思うんですね。恐らくピークオイルの問題は、もしこれが本当に起きた場合には、経済的な大パニックから始まると。それが幾つか都民の生活のいわば安全というか、安寧を脅かすような形になるので、それをどういう形で最低限のライフラインというよりも、ボトムラインをどういうふうに都市政策として確保できるのかというのが、気候変動と並んで比較的短期的にあるかもしれないリスクとしてあるのではないかというのがあると思います。それで、真ん中のところから下に食い破ってきてしまったと。そこからさらに一番下におけるチャレンジが、今度は一番上位をもう一回浮かび上がらせるという構図にもなるのかなと思います。

先ほど大聖委員の方から経済が柱だというお話があったんですけども、東京都がこれから2050年CO<sub>2</sub>半減都市を目指すということであれば、その時点における経済であり、文化であり、社会でありというのは、環境が基盤にある都市なんだ、社会なんだということをして1つのビジョンとして、モデルケースなり、新しい政策なり、新しいビジネスなりで生み出していく。

これも先ほど大聖委員からあったんですが、東京都がそこまでやるのか、行政がそこまでやるのかというのは、これは私のイメージだと、昔はコマンド・アンド・コントロールで行政が、細かい規制をアウトプットで裁量型でコントロールしていた。今でも排出規制とかは多分そういう領域だと思うんですが、こういう新しいイノベーションの世界はコマンド・アンド・コントロールではなくて、行政の役割はエージェントであり、キャタリストであるということだと思うんですね。

それこそ鳥の目とアリの目というふうに意識したときに、行政の施策はどうしても鳥の目から、上から下に網かけして、先ほどのメッシュの都市計画をつくったりするわけですけど、では現実に今、例えば今年の六本木ヒルズのイルミネーションは全部自然エネルギー電力な

んですね。それから、大手町カフェで地球大学校をやっているとか、そういういろんなことがメイク・イット・ハブンでいろいろ起きている。

それを有機的につないでやるようなエージェントを東京都の行政が、単に補助金を出すということではなくて、どうつないでいくとか、そのことによって新しい文化が起きるとか、今の建築物なり、地球温暖化対策計画書制度が今度は日本で最初のCO<sub>2</sub>排出規制の取引所になって、それが新しいビジネスの芽になっていくとか、東京都がどれだけ新しいイノベーションのエージェントになれるか、キャタリストになれるかという部分が、今度は下のところを率先してチャレンジするがゆえに、今度は上位概念のものがまた生まれてくるという、そういうような形で柱ができていくのかなというふうに思いました。

福川座長 もうあまり時間がないんですが、2枚目の方のだんだんお話になり、かつ、もう一度具体的な現実の世界に戻ってきますと、一応これからの今出てきたようなお話を具体化していくための手法が、「参考」、あるいは右ページの(2)の下のあたりの、  
、  
といったあたりに提示されているわけですが、少しこの辺、ご意見はいかがでしょう。

今、飯田委員からは、これは割にオーソドックスに書いてありますが、単に規制という形だけをとらずに、自然にそれが促進されていくような仕組みをつくったらどうかというような提案です。この辺はいろいろな工夫があるとは思いますが、基本的にはやっぱりこういう形で進んでいくんですかね。

とりわけ、都市の今回の問題で言えば、都市開発をどう具体的に 都市開発というのは、単に六本木ヒルズのような大規模開発だけではなくて、密集市街地のある種の整備というようなことも含めてだと思えますけれども、それこそ後ろについている大崎駅周辺の環境配慮ガイドライン、これ自体やるのは大変だけど、これでもまだ不十分だという認識でこれはくっついていてと思うんですけども、こういうことをそれぞれの地区で、あるいはそれぞれの開発に対してきちんと実行していくシステムを多分つくらないといけないだろうと思うんですね。それはかなり都市計画の仕事でもあるわけですが、これがどこまでうまくできるか。これもまたそれこそ創造的環境都市をつくる能力があるか否かの1つの試金石になるんじゃないかと思えますが。

ちょっと質問なんですけれども、細かいことになっちゃうのかもしれませんが、例えば都市マスタープランで方針を明確化する。一方で環境基本計画があったりしますね。そういう意味では、縦割りの中でいろんな計画があって、いろいろなっちゃっているわけですが、

環境があって、都市があって、緑があつてみたいな形をもう少し相互に総合化していくという努力が必要だと思ふんですけれども、そのためにここにいろんな各部局から集まっているのだと思ふんですが、マスタープランの方でこういう目標をきちんと書いていった方がいいというのは、こっちではうまくいかないということなんですかね。

谷上企画調整課長 環境基本計画自体は条例で決められているように、東京都の施策の部分が環境基本計画と整合していけないというのがありますので、例えば都市のつくり方とか、ほかのいろいろな各局の施策についても、ここに書かれている基本計画の基本的な方針に基づいて行われていくというのが基本的な原則です。そのためには、書いてあるからといってやるというわけではなくて、当然のことながら、いろんなところと調整を図っていくという作業が、基本計画をつくるまでに行われていくと思います。

福川座長 やはりこれが方針であつて、各個別の地区の方針とか方向というのは、またマスタープランとか、そういう方に反映されるわけですから、そういう形で展開していかなければということなんでしょうね。

どうでしょうか。具体的に大きな目標はあるとして、あるいは大きなビジョンはつくるとして、この中で日々のまちづくりをどう進めていくかというあたりのここ10年、20年ぐらいの方法に関して何かご意見はありますでしょうか。

大野企画担当部長 先ほども冒頭の資料の紹介の中でご説明申し上げたんですけども、我々が本当に今後の方向として非常に成果が上がっているのではないかと感じておりますのが、建築物環境計画書制度でありまして、先ほども参考資料3をご紹介申し上げたんですけど、もう一回これを見ていただきますと、この資料の4ページ以降であります。マンションの環境性能表示制度というのは、建築物環境計画書制度の一部として運用しているんですけども、幾つかの評価ポイントについて星の数で評価をしていくという制度であります。

4ページ以降に各項目別の、制度執行後1年間の分布の変化を見ているんですけども、4ページの上は建物の断熱性というものですが、政策の1年間で、前期は星3つが12%だったのが、後期は18%まで上がつてというふうになっています。その下は設備の省エネ性ですが、これも32%から38%に上がつてというふうになっていまして、こうして見ていきますと、残念ながら、唯一5ページの下は緑だけは減っちゃっているんですけども、ほかのところは、建物の長寿命化にしても大体ふえていますし、それなりに市場の中で評価されて、これはマーケットがオープンになりますし、広告に表示をすると義務づけていますので、それが有効に機能しているのかなと思います。

たまさかではないんですが、これも金融機関と一緒にやりました。住友信託銀行の方では、この星の数と住宅ローンの金利を連動させた制度をつくりまして、これが有効に機能しているという面もあるかなと思いますので、今後、こうした手法をもう少し強化していくということなのかなと思っているんですが、その辺についてももしご意見をいただければと思っているんですけども。

福川座長 これは、飯田さんがさっきおっしゃったようなものの1つではありますね。

大聖委員 私、時間がもうなっていて、最後に言って失礼します。ですから、そういう誘導策とか、これからの企業なり事業体がやることに対して、こういう環境に対する配慮が必要ですと。我々はこういうルールでやりますから、ぜひ従ってくださいと。こういうインデックスがありますから、こういうものをちゃんと使ってください、これはすばらしいと思うんですよ。一番税金がかからないやり方だし、ちゃんとアナウンスメントをうまくすればすごくアピールするし、企業にとっても省エネになるということは、結局はコストを下げることにもなると思うので、それはすばらしいと思います。

そういう政策というのは私はすごく評価するんですけど、要するに、ある土地を税金で買い取って、そこに何か植えましょうとか、これはコストエフェクティブじゃないということです。ですから、再開発とか、そういうチャンスがめぐってきたときに、東京都が適切な誘導をするというのはやるべきことなので、結果的に税金の使い方をどうやるかということとも絡んでくると思うんですけどね。

私は緑が嫌いだとか、植えるなど言っているんじゃないんですよ。そうじゃなくて、もっとほかにやり方があるし、手法としてやはり、行政としても、税金の使い方という点では費用対効果を考えなきゃいけないしということで、あまり力づくでたくさん強引に植えるということはいかなものかという、メンテナンスも考えまして、そういうことを十分考える必要があると。まだいろんな知恵がたくさんオプションとしてあるのに、あまり偏っちゃうといけないなという意味で申し上げているんです。個人レベルでは緑が好きですし、私、時々東京から出るんです。そうすると緑が豊富ですから、前も申し上げましたけど、その方が緑のありがたさというのを実感することがあって、そういうことがあります。

例えば道路の改造といったって、何百億かかっちゃうわけですね。要するに、大和陸橋なんて、あれは改造だけで何百億かかっているわけですよ。それで、今、公害患者の補償が20億と言っているわけですから、けたが違うわけです。ですから、ちょっと何かおかしいなという、これはオフレコにさせていただきたいんですけど。

すみません。勝手なことばかり言って、もう失礼します。

福川座長 すみません。ありがとうございました。飯田さん、何かお話が……。

飯田委員 まさに今の、東京都がやってきた建築物環境計画書制度以外に、温暖化対策計画書、エネルギー環境計画書、あと自動車環境計画書、今のところ、環境計画書4本柱ですね、これを環境金融とも結びつけて、ソフトにインセンティブを設けながら進めていくと、これは非常に有効に機能し始めていると思いますので、これをどういうふうにあとは拡充していくか。特に今、例えばマンションでも1万平米以上ですので、これをもう一段下げていくと今度行政コストがかかってくるということで、温暖化対策もそうなんです、ここら辺をどういうふうな手法で行政コストを下げつつも、実効性を高めていくかというあたりがこの次の課題かなと。

それと、先ほど参考資料でさらっとご紹介がありましたロンドンの取り組み概要ということですが、ここら辺は東京都とロンドン市の方で政策協定を結ばれたということなので、ぜひ相互に相互学習をしつつ、どんどん政策進化を、ロンドンからも学びつつ東京都も学んでもらうというか。それで、ロンドンの見せ方は、ロンドンリニューアブルとか、エネルギーヒエラルキー、Be lean、Be Green、Be Cleanというのも韻を踏んでいて、あと、ロンドン・クライアメント・チェンジ・エージェンシーとか、見せ方が非常に格好いいんですね。

福川座長 7つの挑戦はだめですか。

飯田委員 いや、東京都がやっていることはすごくあれなんですけど、今年の春の再生可能20%戦略とか、先日の石原都知事のCO<sub>2</sub>半減とか、内容的にも非常にチャレンジングで、東京都でやってきたことというのは必ずほかの自治体に広がって、国の施策に広がっているという意味では、本来メディアはもっと注目すべきだと思うんですが、メディアの方も悪いんですが、出し方ももっときちんと出して、あまり注目されると逆にやりにくくなるというのはあるかもしれませんが、そこはかげんだと思いますが、そういう形で見せ方というのもロンドンに学べるところがあるかなと思います。組織というか、パッケージングの見せ方とか、プロデュースの仕方と。

あと、ちょっと前の話に1点だけ戻るんですけど、かつ今日のアジェンダからちょっと外れるかもしれませんが、もう一つ成熟した都市という意味では、いわゆる文化的、歴史的な景観というのは、これはたしか全体の中に入っていたと思うんですけど、やはりそういうのも1つ環境の大きな枠として、歴史的景観保全、これも単にトキのような景観を守るので

はなくて、日常的な古い景観がずうっと維持されるというのが、荒川とかあっちのところに  
行くと結構虫食い開発的にも見えたりするので、そこら辺は少し保全をしつつリネーショ  
ンするような方向性というか、そういうのももう一つ成熟した都市としては必要なのかなと  
思って、どこかでアジェンダに載ればいいかなというふうに思いました。

福川座長 ありがとうございます。

ロンドンがこういう形で、スローガンの立て方はともかくとして、例えば各区で少なくと  
も1つのゼロ・カーボン開発をしていくと。都の方でも進められようとしているヒートアイ  
ランド対策推進 これより格好いいな があるわけですし、あるいは、環境庁のはどう  
評価できるのかよく、「街区まるごとCO<sub>2</sub> 20%削減」というのは.....。

いずれにせよ、さっき私が言ったような緑の、あるいは飯田さんがおっしゃった歴史的な  
ものをとらえながら、ある種の環境単位、地区単位のようなものがその中であると思うん  
ですけれども、そういった環境基盤から見た地区単位の中で、流域であるとか、あるいは駅前  
かもしれませんが、そういう少しわかりやすい範囲の中で、あるいは自然の基盤に依拠した  
領域の中で、ある種の環境要領のようなものをだんだん明らかにしながら、一足飛びにある  
種の基準や要領を満たすのは大変だと思うんですけれども、そういう中で、今ここにあるロ  
ンドンのゼロ・カーボン開発のようなものをモデル的に展開しながら、だんだん全体がそう  
いうふうになっていくというような戦略だろうとは思っています。そういうある種の戦略を  
考えながら、今できることで何をやるかということがもっと明快になってくると先が見えて、  
あまり先が見えると、かえって開発したい人からは反発を食らうかもしれませんが、  
そういうパスが、道筋が見えるといいなという気が私はいたします。

もう時間になってしまいましたけれども、かつ2人だけになってしまったので、どうしよ  
うかと思っているんですけど、あと何か議論しておかなきゃいけないことというのはありま  
したか。

谷上企画調整課長 いえ、大体よろしいかと思えます。

それで、ちょっと私の方から、先ほど大聖先生の方からも税金を使わないで緑というよう  
な話がありまして、実は11月21日に石原知事が、デベロッパー関係の会社26社を呼ん  
で、フルオープンで公開だったんですけれど、民間が開発を行う際であるとか、民間が持っ  
ている土地について、一番わかりやすいのは屋上緑化だとか、壁面緑化みたいなのだと思  
いますけれど、都市のすき間、そういう緑地についても民間の力をかりてやっていきたいので、  
よろしくというようなことで、そういう会がありました。先ほど飯田委員が言われた景観の

ことについても、どっちかという広告物の関係を知事は気にいられたので、そちらの方についても、そういう開発業者の協力をお願いするというような話がありました。

多分緑の関係につきましては、座長からご紹介があったフィンガーシティみたいに、いわゆるスポットを点で結んでいくような、例えば屋上緑化もそうなんですけれど、来年予算化している、校庭の芝生化は税金を使うので、大聖先生の考えとはちょっと違うんですが、そういう今ある空間をつないでいくことによって、新たな緑が形成されていくというような考え方が、多分施策としては非常に現実的なのかなということもあります。実際都市公園とかでも用地を買ったり、今、借地でという形もありますけれど、そういうのを進めていく一方で、そちらの方で緑をふやしていくというような考え方があるのかなというふうにちょっと思いました。

福川座長 というようなことでいろんなことが行われているようですが、ちょっと余計なことを言うと、最初の前回までの議論のまとめの中にもありましたように、特に今回は持続可能なという形で枠を広げていただいたわけですが、これは何も単純に緑をふやせばいいという話では多分なくて、社会的、経済的な意味での持続可能ということが含まれますので、単純に緑をふやすというと、何かタワーをつくって、空き地をふやして、木をいっぱい植えるみたいな話にあまり単純に直結されると、社会的なつながりとか、コミュニティとかという問題とは逆のことが起きるわけですし、そういう形で大規模開発をして総量をふやすということになってまたおかしなことになりますので、その辺のバランスといいますが、総合性をきちんと確保しておく必要があるだろうなと。

それから、さっきのマンションの性能評価はそれなりに成果があっていて大変いいと思うんですけども、果たしてそうやって成果が上がった個々のマンションが全体としてまちをつくったときに、全体のまちの環境が本当によくなっているのかということとはまた別の問題だろうと思いますので、この辺はやっぱり都市計画を含めて地区全体の環境がよくなる方法を考えなきゃいけないですね。今日はあまり議論が出ませんでしたけれども、風の道なんというのもそういう場合には1つの必要な政策になってくるかもしれません。

というようなことで、飯田さん、何かあとということがあったら。

飯田委員 全然直接は関係ないんですけど、アル・ゴアが主題の「不都合な真実」という映画が今試写をずっとして、年明け1月20日から日本各地で公開ということで、今、全米で大ヒットしていて、ドイツとかイギリスでも特別上映をするとか、日本でも京都と兵庫は行政がお金を出して特別上映するというような感じですね。

ちょっと入れるかどうかあれですけど、大野部長をはじめ環境局の幹部の方もぜひ、多分来週いっぱいまでやっているんですけど、今、マスコミ及び関係者向け試写をやっていまして、もし余裕があれば見に行っていていただいて、これを東京都でも応援していったら、この施策のバックアップというか、広げていくプロモーションとしては……。

本当にわかりやすく、中学生が見れば本当に危機的な問題だということがすごくわかりやすい映画で、なおかつ最後に何かやらなきゃいけないという勇気を与えてくれる映画なんですね。すごくいい映画なので、ぜひそれも少し頭の片隅というか、プロモーションの一環に使っていただけたらと思っています。

福川座長 ありがとうございます。そんなところでいいですか。すみません。どうも何か話があっちゃこっちゃしまして。

谷上企画調整課長 最後に、今後の予定につきまして簡単にご説明させていただきます。

本日の調査会をもちまして、個別事項の審議は一通り終了いたしました。今までの議論を踏まえて、ご検討いただきました内容につきまして、事務局の方で少しまとめ、中間のまとめを来年の春ごろというのが公表なんですけど、多分4、5、6の6月ぐらいになると思いますが、つくらなきゃいけないので、その骨子みたいなものを中心に少しご議論していただくかと思っております。

スケジュール的には、次は少しお時間をいただいて、3月の下旬あたり。今日も出席なさっていない委員等ございますので、今回の資料のご意見等も受けたり、個別に回ることもあろうかと思えます。そういう形で意見を集約した形で、3月の下旬に次回開催して、まとめの方向に持っていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

こちらからは以上です。

福川座長 では、しばらくお別れなんですね。

谷上企画調整課長 きょうはどうもありがとうございました。

午後3時12分閉会