

地球温暖化対策に関する委員からの主な意見

(第1回環境都市づくり調査会における議論概要)

1【省エネルギー対策の強化】

■目標のあり方について (温室効果ガスの削減目標のあり方を含む。)

- ▶ EUにおいては、エネルギーセキュリティの観点と、中長期的な地球温暖化対策との両方の観点から、エネルギー効率化と再生可能エネルギーの両立を中心に推し進めていこうという大きな流れがある。気温上昇幅を2℃に安定化させようとの目標値もでてきているので、都の温暖化対策としても、中長期という視点をにらんだほうがいい。
- ▶ 国や他の自治体をリードし環境都市をめざすという気概をもった取組が、単にCO₂や再生可能エネルギーというレベルを超えて、さらに東京を魅力あるものにしていくと考える。
- ▶ 東京の役割という意味では、日本の顔である東京都が、非常に先進的な動きをつくっていくことが、日本や世界をリードしていくことにつながるのではないかと考える。
- ▶ 東京の役割を踏まえ、一定の数字をもった具体的なイメージや目標が描き出せるといい。
- ▶ 将来避けられない影響に対していまからどのように準備していくかなどを含め、30年後、50年度も見据えた上での都市づくりの考え方が重要。5年先や10年先ではなく、もっと戦略的なタイムスケールがあていられるといい。

■施策の方向性について

- ▶ ピークオイルについては、2010年スパン、数年で、需要と生産のバランスが崩れるという悲観論もある。楽観論(IEAやアメリカDOE)でも、2030年スパンと言っている。グローバルな石油の需給が合わなくなる中で、都市の機能をどう維持していくのかも必要な施策
- ▶ 東京という場所に合った需要側の対策について相当切り込んでいく必要がある。(供給側は、原発停止の例があるように、自分でコントロール出来ない要素が大きく、他からの供給に左右される)
- ▶ 2030、2050年という長期的な議論と、実際の個別政策との間で格差がでてくる。需要側も▲50%をきるようなことはとても難しいので、需要サイドの対策を進めていくには、技術革新なり、大幅な構造面からの社会革新的なもの、あるいは、技術革新とその普及とを考えると、経済的な面にも踏み込むことになる。これを戦略的にどうまとめていくか検討を要する。
- ▶ 吸収源対策については、都市を中心に議論しているが、中山間地の問題・森林保全の問題など少し大きな視野で位置付けていかないといけない。限界がでてくる。
- ▶ 大規模事業者、大規模建築物という枠を突破して、業務部門で言えば中小事業所、運輸部門・家庭部門で手がついていないところで何かが必要

▶業務・産業部門について

- ・ 大規模事業者や建物への対策は開始されているが、中小が半分以上。事業所数としては2桁数が増える。ここをどう補足していくかが重要
- ・ 民間のESCO事業を活性化するような仕組み(計画書制度の活用など)の構築も必要
- ・ EUで進められている建築物に対する省エネラベリングも、今後の都の制度の参考とすべき

▶家庭部門対策について

- ・ マンションに関して、現在規制対象となっている1000㎡に加え、もっと小規模、かつ賃貸住宅の対策も重要(半数以上の割合を占める)
- ・ 賃貸住宅に住む人が環境(排出量の多少など)を選択できる、オーナーがそういう建物を建てるインセンティブを得られる仕組み(のユーザーとオーナー両方にインセンティブがつくような仕組み)の構築も必要
- ・ 家電製品の省エネレベルの拡充
- ・ 家庭部門の大きな排出源である温熱(暖房と給湯)をどう脱CO₂構造に替えていくか
※CO₂フリーの開発は木造一戸建てレベルなら可能である(特に都市となると相当のチャレンジが必要だが)。具体的には、断熱基準を2段階上げ、ソーラー・バイオマスボイラー・地中熱ポンプを組み合わせると熱供給し、電力は太陽光でほぼ自給できるというイメージ

▶運輸部門について(※自動車環境対策全般については、第2回環境都市づくり調査会で議論している。)

- ・ 地道な対策が非常に重要。輸送、トラック業者に対しても中小への取組を進めるべき
- ・ エコドライブなどはかなりの効果がある。ソフト的な取組で独自性を持って行うべき

□特に、都市づくりとの関連について

- ▶ 都市構造のあり方や個別の建物の更新時での対策については、ものすごく大きな影響があるが、これをどのようなツールでどのように実現していくかが最も重要。これを検討しなければならない。
- ▶ あらゆる総合計画に環境対応をきちんと位置づけると同時に、都市マスタープランや、整備・開発・保全の方針などに、個々に組み入れていく、それを、地区レベルや単体レベルの規制や誘導策で、しっかりと実現していくことが必要
- ▶ 現環境基本計画には誘導策が多いようだが、許可制度など規制策を組み込んでいく必要がある。例えば、ダウンゾーニングやミティゲーション、リンクエッジ、景観法の運用のように建築確認以外のルートで環境対応を組み込んでいくような仕組みが必要
- ▶ 省CO₂型の都市づくりはかなり長期的に見ていく必要がある。誘導だけではなく規制も非常に重要
- ▶ 5年、10年先でなく、2050年などにしっかりした省エネが出来ているためには、建築物の寿命などを考慮すると、今建て替える建物について相当大胆な対策が必要。手を打つタイミングとして相当早く実施しなければ、とても間に合わないという認識にたった施策化が必要
- ▶ 50年、100年後を視野に、スウェーデンが脱石油を目指している政策に匹敵するような、CO₂フリー都市づくりのようなものを、例えば大手町からやるなど、今回の環境基本計画の見直しの目玉となるような、ゾーンごとに競っていくような枠組ができると、まさにそれぞれが東京の顔になっていくのではないかと考える。再開発などの民主導の事業に都がどこまで関与・応援できるかの検討も必要
- ▶ 「持続可能性」の考え方や指標を、環境面だけではなく幅広く検討する必要がある。例えば、防災とか景観とか様々な施策の中に、横断的に、省エネ対策やヒートアイランド対策などの環境対応を組み込んでいく体制の構築など、社会経済的な意味も包含した持続可能性の向上を、都市政策に融合していくことが必要

2【再生可能エネルギーの飛躍的利用拡大】

■目標のあり方について

- ▶ 「東京都再生可能エネルギー戦略」で提起した利用目標(「2020年までにエネルギー利用の20%を再生可能エネルギーとする。’)は、他国・地域から見てもトップランナーの水準であるが、施策次第では充分可能な水準
- ▶ 農業国の農業政策と連動させたEUの状況と日本や東京の状況とは異なるため、大都市としてどのようなやり方があるかも模索したほうがいい。
- ▶ 都域内でのエネルギー創造ではなく、利用する電力・熱・燃料を転換することにより新しい市場を作っていくことが重要
- ▶ 20%という目標を、1年に割り算して毎年●%、という考え方ではなく、最初にいくつかの政策にチャレンジし、状況を見ながら進化させていくような「learning by doing」の考え方が必要

■施策の方向性について

- ▶ 「東京都再生可能エネルギー戦略」に基づき、施策を具体化していくべき
- ▶ 需要者の立場から、電力のグリーン化の推進に加え、輸送のグリーン化と温熱のグリーン化・効率化が大きな課題
- ▶ 事業者等のエネルギー選択のための制度的基盤をつくとともに、東京都が自らエネルギー政策を自己決定できる基盤を作っていくことが重要

- 市場と社会のニーズ、リスクを政策的に埋めていく仕組みが必要
 - ・仕組みや制度づくりに着目したパイロット事業の実施など
 - ・インセンティブやペナルティーを含む政策を検討する必要があるが、その際には、コスト低下ではなく、市場での競争力に着目した制度づくりを行うことが必要
- 施策・仕組みとしては、グリーン電力購入の全施設義務化、グリーン熱証書の実用化、ディスクロージャーの促進（マンション環境性能表示等）、環境ファイナンスの拡張などが必要
- パイロットプロジェクトとしては、自然エネルギーつみあげ倶楽部の仕組みづくり、地球温暖化防止ファンドの仕組みづくり、低エネルギー住宅の仕組みづくりなどがあげられる。

□特に、バイオマス燃料の普及拡大について

- バイオマスの資源としては、未利用の資源と生産可能な資源、たくさんあるが、これをどう集め、うまく燃料化して車に使うか。経済性・生産性・環境改善の効果を見極めていく必要
- 長期的な供給可能量は非常に厳しい状況であり、問題は、どこからどのように調達してきて、それをどう評価するか、それが経済的に成り立つのか、我々のビジョンに対応して現実問題として使えるのかの検討が必要
- 環境対策としての車の低公害化は2010年くらいで一応終焉すると考えられる。2010年からは温暖化対策が本格化するので、同時に脱石油の対策を進めるべき。
- 電気自動車やバイオ関係燃料の活用が見えつつあり、都の率先した取組の具体化を探る必要がある。また、交通需要マネジメントにも、やはり当然に踏み込まざるを得ない。
- 技術的には、既の実証された技術を組み合わせることで燃料電池よりもかなり早道で相当環境にやさしい単体が出始めている。それに経済的な普及施策を組み合わせることが必要
- 普及施策として、スウェーデンやドイツがとっているように燃料の無税化によって既存燃料より経済的な競争環境を作るなど、市場で引っ張る形で普及を促すなどの対策が必要
- 省エネ、燃費規制を視野に入れ、燃費と経済的なインセンティブの両方を施策に載せて進めていく。達成する技術は既にあるので、それを応援する規制とインセンティブが必要
- 技術的なアセスメントだと、内燃機関で動く車よりモーターで動く車にシフトするほうが基本的にはいいと結論できるが、インフラ整備や自動車産業の転換を考えると遠い道のり
- バイオマスだけでなく、トータルとしてのエコ燃料の姿との関係で議論する必要がある。
- 電気自動車は、家庭の中に電源があり、メンタリティー的に安心できるインフラであり、CO₂削減対策として非常に大きな効果がある。また、ITSなど、まだまだ極限的にやれるオプションはたくさんある。新しい移動手段を東京で打ち出していくんだという気構えがあっている。