

環境配慮の都市づくりに関する委員からの主な意見

(第1回、第2回、第3回環境都市づくり調査会における議論概要)

○都市づくりとの連携について

■ 委員レポート報告

- ★都市構造や個別建築物の更新は、環境への影響が非常に大きい。しかし、いわゆる都市整備や都市計画といった分野で環境への配慮は重視されていない。これをいかに実現していくかが重要
- ★都市計画・都市デザインは、ビジョンとツールをセットにして考える。現環境基本計画にも記載はあるが、実現性から考えると更なる書き込みが必要（あらゆる総合計画への環境対応の位置づけの明確化）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
- ★計画が実現していくときの規制や事業にうまく反映されるよう、都市計画として、計画・規制・事業の1セットを計画適合の中で行っていく必要がある。

◆計画（≒ビジョン）への位置づけ

- （形態）コンパクトシティ+（用途）成長管理→スマートグロース、職住近接
 - ・コンパクトシティ、その周辺のグリーンベルトの保全に関するツールは制度的には揃っているが、充分活用できていないのが実態で、一方でコンパクトシティという名のもとに、中心の高密化というより高層化という方向のみ進んでしまっている。
 - 具体的なコンパクトシティのあり方と、それに向けての都民合意形成が必要
- ・緑については、都市構造に関係するものだけではなく、市民生活に近いところでの柔軟な施策が必要
 - 路地裏の植木鉢、個々の庭にある大きな樹木、空き地のいっとき緑地など
- ・環境配慮の実現には、計画レベルへの位置付けが必要だが、現状は、環境基本計画と都市計画の「整備・開発・保全の方針」は縦割りの分野ごとの中で区切られ、環境配慮という発想が都市計画の中に活かされていないため、
 - ①環境配慮を総合計画とか基本構想などの上位計画の中にきちんと位置付ける
 - ②都市マスや整備・開発・保全の方針にいちいち書き込んでいく などが必要。

◆計画の実現にむけた取組 ～規制と誘導のツールのあり方

- ①持続可能性を示す指標をつくる（ヒート対策だけからくる判断ではなく、コミュニティの存続、防災、景観など、総合的な判断の上での指標）→総合的な指標を庁内で共有する
- ②誘導から規制へ
 - ・最初にダウンゾーニングなどの規制的措置により、環境的な配慮がかなったものについてはプラス α で与えていくという枠組、あるいは、それができなければ、ミティゲーションとかリンケージといった、東京の空間を柔軟に考える方法もある
 - ・建築確認がすべての建築行政の一番根本にあるが、それ以外に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
 - ※景観法の景観地区内の認定制度のように、生活のプラス α として捉えられている分野でさえ、認定がなければ工事着工できない仕組みがあり、建築確認以外のルートを開いている
- ③地区レベルでの環境配慮実現
 - ・環境配慮を単体レベルのみならず、地区レベルで構築する
 - ・地区住民のボトムアップ、地区住民の合意やその後の継続的な行動についてのサポートが必要

◆事業

- ・個別事業の評価軸にライフサイクルアセスメントの考え方を反映すべき
- ・建築物環境計画書制度について、ライフサイクルアセスメントを考えた時に、どういう都市を前提にした建物の評価なのかが曖昧な状況

・環境への配慮という考え方は、指標が出来れば出来ると思うが、他の様々な施策が環境への配慮という考え方からすると、どう評価・点検できるのかリストアップが必要

■ 施策のあり方・方向性について

- 省CO₂型の都市づくりや、ヒートアイランドへの対応を考えると、30年後、50年後も見据えた上での都市づくりの視点が重要。誘導だけではなく規制的措置も非常に重要
- 個別の建物の建替更新をどうしていくかもあるが、長期的視点で都市構造を変えていくとした場合には、将来ではなく、いまから手をつけなくてはならないことがたくさんある。
- 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
- 東京の役割と意味という観点で、東京は、日本の顔であるため、東京で、非常に先進的な、目に見えるものを創りあげていくことが、日本や世界をリードしていくことにつながる。
- 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。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
- フランスでは、2003年の熱波で1万人以上がなくなるなどの状況が実際に起きている。ライフスタイルの問題にも関連するが、そういったことが起きるリスクが高まっているという前提で、CO₂削減対策とともに都市を変えていく観点で、避けられない温暖化の影響に備えるような対策（いわゆる適応策）も、ヒートアイランド対策や、街づくりという面で今の段階から何らかの形で入れ込んでいく必要がある。
- 「低CO₂型都市」とはどのような都市（まち）か。都や事業者がなにをするかに加え、都民や住宅環境、街区などで、明日からなにをしていく必要があるのかという整理も必要
- 活力を維持しながら、高効率化をはかり、全体の総量（CO₂排出量）をいかに減らすかという両面の議論が必要
- 中小事業者対策の重要性
 - ・大規模事業者や大規模建物にとどまらず、中小規模の事業者等への取組みが重要。
 - ・行政コストと行政効率の観点から、行政側でどこまで中小事業者へ対策対象を拡大できるかという視点と、あるいは、縮小していく場合にはどのようなやり方があるのかの議論が必要
- 区市町村との連携の重要性
 - ・中小規模の事業者等への取組みなど、区市町村とどのように連携していくかの観点は、長期的には非常に必要
 - ・まちづくりや都市計画は、やはり地域が重要という方向になっている。たとえば、福祉でも、地域単位を計画として明確化しようということになっている。環境においても、区市町村との連携は今後重要である。

> ライフスタイルと、社会経済の仕組みの変換

- ・ いかにか効率のいい状況においたとしても、使い手の価値観や生活スタイルにかかってくる。この部分に対する啓発的なことはやはり必要
- ・ 社会的に必要なだからあなたの行動を変えなさい、意識を変えなさいというのは難しいかもしれないが、ちゃんとストレートに説明することが必要（特別な事例だといわれていたモビリティ・マネジメントで、大きなCO2削減効果がでていたりする。ライフスタイルの転換には大きな可能性がある。
- ・ 意識を変えよというのがなかなか困難であるのは理解しているが、実はこんなにいい生活がまっているとか、省エネは健康対策にもなるとか、うまい説明の仕方を工夫することにより、個人のモチベーションにうまくあうような施策を構築し、その結果で、もろもろが進んでいくというのが必要
- ・ 都市の問題をなくすためにどういう生活がよくて、そのなかで企業や個人がどのように動いていく必要があり、その結果、環境も改善され、エネルギーも削減されるというのが、都市計画をやっているプランナー的には好まれる。
- ・ 単純にやると、環境教育などで終始してしまうため、それに加えて、そのような行動が経済的なインセンティブでバックアップできるシステムが必要

> 自動車環境対策の観点

< 新しい都市活動への対応 >

- ・ 土地利用、再開発における環境（交通）アセスメント
→ 立地政策…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方向性をつける。車への依存を減らすという形でいかに条件をつけるか。

< 既存の都市活動への対応 >

- ・ 活動単位、地区単位、家計単位など、各々の単位で対応・制度化の必要性
→ 環境をベースにした場合の交通計画との統合、都市整備・土地利用計画を調整、福祉・教育との関係での交通問題なども含めた議論とする。
※ 環境には直接関係しないが、交通が社会の活動を支えるベースの一つであり、その中で持続可能性にするという考え方も必要

< 新たな仕組み・制度 > 交通アセスメント：交通ミティゲーション

- ・ 開発の要件の中にTDM、MM（モビリティマネジメント）を導入（海外では進んでいる）
自動車交通依存度を査定し、車以外の交通手段への転換、公共交通への貢献を要求する。 など

> いわゆる計画アセスや戦略アセスの視点は、すべての開発で必要な事項

○特に、「ヒートアイランド対策」について

- > ヒートアイランドは特に都市部で強く現れ、熱波など影響を受けるのはやはり都市居住者と考えると、かなり大きな問題として捉えた対策が必要。30年後、50年後も見据えた上での都市づくりが重要な役割を果たす。
- > 国の環境基本計画でも50年くらいの超長期を見通した上で対策を検討し始めている。東京の場合は5年とか20年先という話だが、もう少し先の戦略的なタイムスケジュールも必要
- > 熱が非常にこもりやすい都市形態から、都市をいかに作り、水と緑の空間を広げていくか。これは、ヒートはもちろん、温暖化対策であり、大気汚染対策とも係わるので、非常に象徴的な項目といえる。

- > 韓国のチョンゲチョンのように覆った高速を取り除いて川にする、そこまでは出来ないだろうが、都市の再開発のなかでヒートアイランドをなくす方向での対策メニューを用意し、使う必要がある。
- > チョンゲチョンの効果は検証中だが、水辺の再生、景観、レクリエーションなどのメリットも含めた総合的評価が必要

- > 覆った川を取り戻すのに5000億円かけて（日本橋再生）、象徴的にやるのはいいが、例えば同じ5000億かけて、面的に被覆対策をやるとどの程度の効果があるのかなど、冷静に議論すべき。

- > 人工排熱の問題は非常に大きいですが、被覆対策でできる部分もある。

- ・ ドラスティックに面的に、地表面が非常に熱を持ちやすい構造を転換していくようなことは、ある程度技術的なところで対応できる。
- ・ スポット的な対応として、効果が相当目に見えるまでに一体どのくらいの規模でやるのかをバックキャスト的に試算・施行してみてもどうか。→例えば、0.5度下げようと思ったら、東京の道路全部なのか、個人の敷地まで手が入るのか、といった見積もり。

> 都市開発におけるヒートアイランド対策の内在化

- ・ 都心が、具体的にさまざまな要素を含めて何が望ましいシステムなのかというところを描くのが難しい。どういシステムで街ができていくと、あるいは何を目指していくと本当に省エネルギー、ヒートアイランドに有効な街の姿ができるのかを考える必要がある。

- > 東京の都心の集積がこのままでいいのかという問題もある。やや総量的な意味だが、東京都心だけは成長が続くという予測になっている。配置の観点から見直すことも必要では。

- > 持続可能性の向上を都市政策に融合する中で、省エネやヒート対策を考えていくときに、例えば、防災とか景観とか、様々な施策の中に、横断的に常に環境への配慮を実現する体制が必要

○特に、「自然環境の保全と再生」について

> エリアについて

- ・ 東京都は、23区から多摩、奥多摩、島嶼・小笠原等までカバーしているが、環境都市づくりということであれば、市街地や都市に近郊に絞り込んで議論したほうがいいのではないかと。
- ・ 里山、森林は市街化の中で失われているものでもあり、また多摩の山もごみの埋立地になっているなどの問題もある。市街地の巨大な活動が周りに影響を及ぼしているという観点から、市街地周辺の緑や自然を守る、あるいは守ることによって都市活動へのコントロールを強めていくということではないかと。（全体を見ていく。）

- > 都市の構造を作っている緑、個々の敷地の中・ヒューマンスケールの中で感じられる緑など、それぞれ質が違う。たとえば、東京は、江戸時代のころの都市構造を受け継いでいるので、外堀や内堀付近の緑はしっかりと確保し、そこから派生していった街路樹や、大規模な旧藩邸付近の公園の緑は確実に保全する、あるいは、逆に蘇らせる緑として位置づける。敷地の中の緑は、事業者や戸建住宅の所有者などにしっかりとがんばっていただくなど、どのような緑を、だれが主体となって復元・保全・増やしていくのか、位置付け、仕組みを明確にしていく必要がある。

- > 緑については、都市構造に関係するものだけではなく、市民生活に近いところでの柔軟な施策が必要
路地裏の植木鉢、個々の庭にある大きな樹木、空き地のいっとき緑地など

- > 多くの人が生活する都市の中で緑を増やすにあたっては、コスト的・環境的、あるいは生活環境として考えたときのメリットを見る必要がある。

- > 東京湾の再生については、どういうものに再生していくのか具体的なイメージが必要