

東京都環境審議会「環境都市づくり調査会」報告

～ 持続可能な都市づくりをめざす施策のあり方について～ (案)

【平成 19 年 3 月】

1	地球温暖化対策	P 1 ~
2	ヒートアイランド対策	P 5 ~
3	自動車環境対策	P 8 ~
	環境配慮の都市づくりについて	P 13 ~
4	自然環境の保全と再生 (緑の保全と再生)	P 17 ~
5	自然環境の保全と再生 (水質の保全と水循環・水辺環境の再生)	P 20 ~
6	有害化学物質対策 (大気汚染対策 / 有害化学物質対策 (土壌汚染・アスベスト対策等))	P 22 ~
7	廃棄物対策	P 25 ~

1 地球温暖化対策

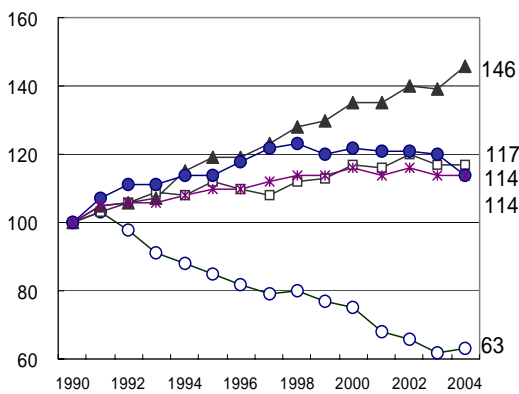
現状と課題

先駆的な制度の導入など、持続可能な都市づくりに向け重要な第一歩を踏み出す

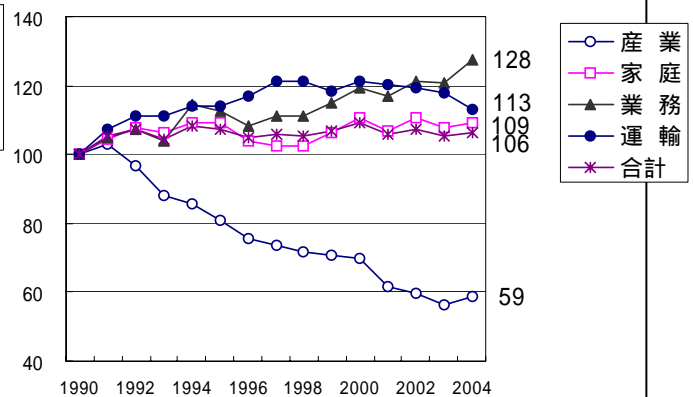
改定・強化した「地球温暖化対策計画書」制度による大規模事業者のCO₂削減対策の開始。
 都が開始した温暖化対策が全国へ拡大
 再生可能エネルギーを導入するパイロット事業の実施と、「再生可能エネルギー戦略」の作成

温室効果ガス排出量・エネルギー消費量とともに、横ばい傾向がつつく

原子力発電長期停止の影響を除いた値

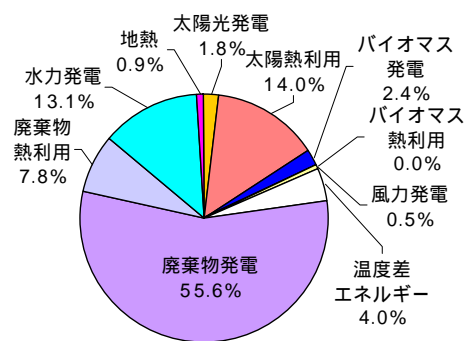


エネルギー消費量の部門別推移 (1990-2004)



CO₂排出量の部門別推移 (1990-2004)

都内再生可能エネルギー利用量は、
 都内エネルギー消費量 (2003年度) の
 2.7%程度



【課題等】

業務部門等の温暖化対策において、中小事業者向け対策を含めより高い効果が得られるような方策を検討するとともに、自動車及び家庭部門からの二酸化炭素排出量の削減の取組強化が必要
 再生可能エネルギー普及拡大に向け、東京の地域特性に応じた実効性のある導入促進の仕組みづくりやプロジェクトが必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

2050年など長期的な温室効果ガス排出量の削減目標の考え方について
地球温暖化による都市と地球の持続可能性の危機克服

深刻な温暖化の影響を回避するための温室効果ガス排出量の削減

...「気候系に対する危険な人為的影響を防止する水準で大気中の温室効果ガス濃度を安定化させること」へ貢献する都市活動のあり方の実現

委員からの主な意見

- EUで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。
- 2050年にグローバルで50%削減を各国に配分する考え方として、先進国は70%、80%という値が出てきている。日本全体で6~7割削減となると非常に大胆な数値の設定が必要。
- これまでの趨勢で物を考えていては達成は困難であり、2050年に向けた環境ビジョンを作り、それに対する道筋をつける発想の転換(バックキャスト)が必要。*成り行きでは目標達成は困難。

【長期目標の達成のための中短期目標】

~長期的展望を視野に入れ、2020年までの中期的目標値を設定する~

世界一の低CO₂型大都市を目指す

2020年までに2000年比25%のCO₂排出量削減を達成する。

21世紀半ばまでに全世界でCO₂排出量を半減することに貢献する都市モデルの実現と世界の都市への発信・普及

委員からの主な意見

- 総量で何%減という考えと、効率で何%減という考えがあるが、効率が向上しても、総量が下がらないと意味がない。総量で目標を立てるべき。将来の人口減少が予測される中で、活力を維持しながら効率を上げ、総量をいかに減らすかが重要。
- 「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、これは、域内でのエネルギー創造ではなく、利用の転換なので、施策次第では充分可能な目標水準である。
- バイオマス燃料の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。
- 省エネルギーと再生エネルギーを合わせてということだと、再生可能エネルギー20%に合わせて省エネルギー何%というのが必要では。
- 政策の範囲が及ぶ10数年先で普及がある程度加速すれば、その先はうなりをあげて普及していこう。それが出来れば、マイナス20%、マイナス80%というのが、もう一つの効率化と合わせて実現できるのではないかと。
- 比較的近いミドルレンジの目標値としては横並びでいい線ではないか。都市レベルでこれだけ目標値をコミットしている例はない。東京都という広域都市が出すことの意義は大きい。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

1 低CO₂型社会への転換（省エネルギー・再生可能エネルギーの普及拡大）

(1) エネルギー需要者・市場からのCO₂削減

業務／産業部門

- ・大規模事業者・大規模建築物における省エネルギー対策
- ・再生可能エネルギー利用対策の一層の強化
- ・中小規模事業者・建物対策の強化 など

家庭部門

- ・マンション環境性能表示制度・省エネラベリング制度の拡大
- ・住宅への太陽光発電装置の設置促進や太陽熱温水器等の導入推進等
- ・再生可能エネルギー利用対策の推進 など

運輸部門（ 「3自動車環境対策に詳細記載」）

- ・最新鋭の環境性能車の普及促進、バイオマス燃料の利用促進
- ・自動車環境管理計画書制度の推進、エコドライブなど、ソフト的な取組の促進 など

吸収源対策

(2) エネルギー供給者からのCO₂削減対策の徹底

- ・グリーン電力の活用、エネルギー供給事業者対策の強化など

(3) 再生可能エネルギーの飛躍的利用拡大

- ・グリーン電力証書の活用や都内への再生可能エネルギー発電設備の導入、エネルギー供給事業者対策の強化など

(4) 民間事業者の積極的な取組を牽引するための、都の先駆的な率先行動

- ・都施設のCO₂削減対策の一層の強化
- ・都事業のあらゆる分野でのCO₂削減対策の徹底
- ・電気のグリーン購入の推進 など

(5) CO₂削減に向けた基盤形成、新たな環境技術の開発促進 - アジア、世界への発信

- ・環境教育の拡大など、次世代人材育成
- ・世界大都市との連携、アジアのCO₂削減支援
- ・先進的な民間企業等との共同・連携によるプロジェクト事業の展開 など
- ・経済的手法の活用

2 都市づくり・都市活動のあらゆる場面で温暖化対策を徹底する仕組みづくり

（誘導策や規制策など、温暖化対策と都市政策との融合）

- (1) 都市開発・都市基盤整備等の機会をとらえたCO₂削減対策の強化
- (2) ヒートアイランド対策の推進にも資する都市づくりの推進
- (3) 交通インフラのゆとりを活かし、快適で環境に負荷をかけない交通システムの実現
- (4) 緑あふれる豊かな都市づくりの推進

「環境配慮の都市づくり」に記載

委員からの主な意見

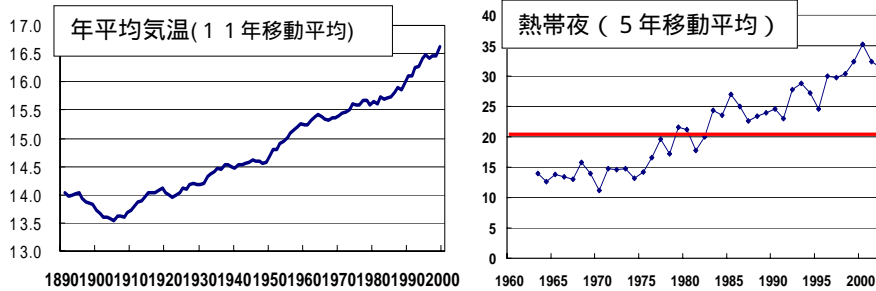
- 事業者等のエネルギー選択のための制度的基盤をつくとともに、東京都が自らエネルギー政策を自己決定できる基盤を作っていくことが重要
- 総合的施策の柱のひとつとして環境エネルギー政策を立てる必要があるのでは。熱政策、暖房と給湯のエネルギー政策の構築が必要。究極的にはゼロ暖房住宅、給湯についてはエクセルギーが大原則で、ガイドラインなどで誘導していく。日本の弱いところをグレードアップしていく環境エネルギー政策を立てる。
- 東京という場所に応じた需要側の対策について相当切り込んでいく必要がある。(供給側は、原発停止の例があるように、自分でコントロール出来ない要素が大きく他からの供給に左右される)
- 需要サイドの対策を進めていくには、技術革新や大幅な構造面からの社会革新的なものなどを考えると、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。
- 技術がしっかり発展していけば、2つのビジョンを描ける。
ひとつは、ドラえもんの世界。電化製品含め全て省エネ・省資源のものが普及した社会。
もうひとつは、さつきとメイの世界。相当な需要の抑制、省エネ意識やライフスタイルの変更という社会。両方とも6~7割の削減が可能だが、このビジョンに至る道筋を検討している。
- 地球温暖化対策計画書制度などの計画書制度をすだいに強化してという方向はこれからも続くだろう。しかし、目標を達成するには、これまでの施策の強化充実に加えて別の方向からも考えていく必要がある。
- 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。
家庭部門対策として、
 - ・マンションに関して、現在対象となっている1万㎡に加え、もっと小規模、かつ賃貸住宅の対策(半数以上の割合を占める)。
 - ・家電製品の省エネラベルの拡充。
 - ・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。 など
- 制度の網を広げていくと量的には非常に重い。都だけでやりきれぬのか、民間なのか、区市町村なのか、この仕組みづくりは重要。
- 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
- 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。
- 東京のど真ん中で自然を過度に求めてもないものねだりにで、温暖化にどれだけ効果があるのかも分からない面がある。むしろ、車などはハード面でも、使い方に関してもまだまだ多くのポテンシャルがある。ライフスタイルの問題ともセットになるが、大都市固有の課題として知恵を出していくべき。

2 ヒートアイランド対策

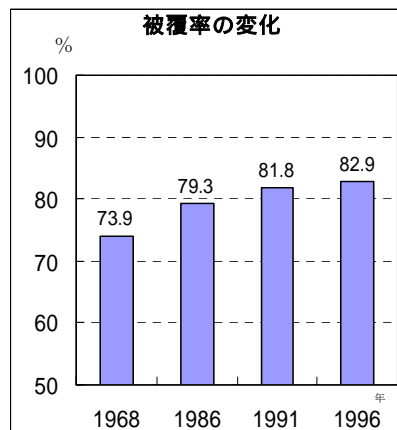
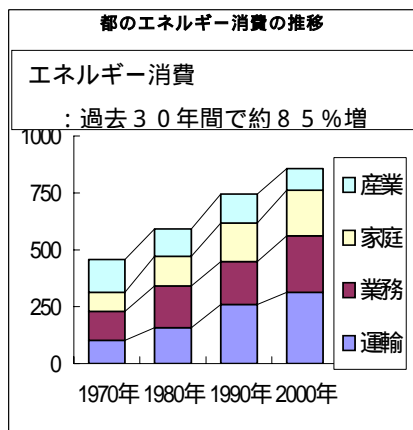
現状と課題

先駆的な制度の導入など、持続可能な都市づくりに向け重要な第一歩を踏み出す
ヒートアイランド現象の実態把握と、建物・道路等の被覆対策の開始

熱くなる東京



東京のエネルギー消費と被覆の変化



被覆率
: 建物、舗装道路などの被覆割合が増加
: 森林・緑地等(1991年～1996年: 日比谷公園17個分が減少(271.9ha))

実態把握

地域毎の人工排熱や地表面被覆等の状況を把握し、そのデータから、大気に与える熱負荷の状況をマップ化(熱環境マップ)
本データをもとに、「ヒートアイランド対策推進エリア」を設定



【課題等】

継続的にヒートアイランド対策を進めるため、環境配慮型の都市づくりのルール化が必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

ヒートアイランド現象の緩和（環境対策が内在化された都市への転換）

【長期目標の達成のための中短期目標】

ヒートアイランド現象緩和のための都市づくりの推進

現目標（熱帯夜20日の実現）を見直し、気象条件等に左右されないヒートアイランド現象緩和効果を捉える具体的な目標値を設定する。

- ・体感温度、対策につながる具体的目標・指標など

【参考】

- ・気象庁レポート（平成18年8月）：関東地方における夏季のヒートアイランド現象の要因や立体構造を解析 ⇒ヒートアイランドの形成に最も寄与するのは、日中は緑地の減少や人工地表面の増加 であり、夜間は建築物の増加
- ・体感温度を表す暑さ指数（WBGT）

委員からの主な意見

- 現基本計画の「熱帯夜20日の実現」という目標について、一番熱帯夜の多かった平成6年で47日程度。今年は21日、2年前は冷夏で17日だった。
- 5年平均などにすると増えているのは確かだが、毎年の気象条件（風など）の影響が大きく、実際の指標として使うのが適当なのかという議論がある。対策をとった結果現れる効果などを評価できる指標をどう考えるか。
- 熱帯夜20日云々というのは、結局何を管理すべきか、施策として手がかりがつかめない。50年かけて形成されてきた大きな現象なので、むしろ、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サブインデックス設定は非常に有効。
- ヒートアイランドそのものを表す指標として安定したものがないとすれば、一方で一定の原因として明らかになっている、例えば緑地を増やすとか人工地表面を改善するとかも指標として有り得るのではないか。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

～「ヒートアイランド現象の緩和対策」と、熱中症被害など「ヒートアイランドによる健康被害の回避」の視点から、対策を構築

現象緩和のための、より効果的、定量的な施策の明確化

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

- ・ 水辺環境や緑地帯など、クールスポットの拡充
- ・ 公立学校の校庭芝生化や遊休地など街のすきまの緑化の促進
- ・ 「海の森（仮称）」の整備や街路樹・公園の増加・育成、河川の緑化
- ・ 品川駅周辺地域の整備における風の道の確保 など

ヒートアイランド対策推進エリアを中心とした、集中的・一体的な対策の推進

- ・ 「ヒートアイランド対策ガイドライン」に基づく、地域特性に適した対策の徹底
都道・都立公園等での保水性舗装など

被覆対策の推進（屋上や敷地の緑化、道路や歩道等の舗装改善、街路樹再生など）

人工排熱の抑制

都市レベルでの対策

都市開発におけるヒートアイランド対策の内在化

- ・ 都市開発にヒートアイランド対策を内在化していくしくみの検討

「環境配慮の都市づくり」に記載

委員からの主な意見

- 都市開発におけるヒートアイランド対策の内在化については、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を描くのが難しい。どういうシステムで街ができ、何を目指していくと本当に省エネ、ヒートに有効な街の姿ができるのかを考える必要がある。
- 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。

環境に配慮した都市づくりについては後述

3 自動車環境対策

現状と課題

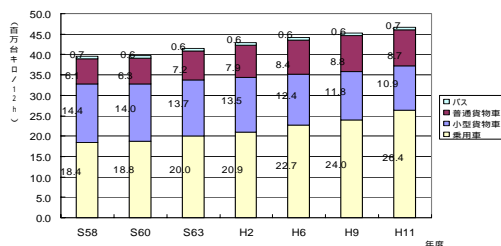
ディーゼル車対策を実施し、SPMによる大気汚染を劇的に改善
(H15.10～条例によるディーゼル車規制開始)

二酸化窒素については、自動車排出ガス測定局の環境基準達成状況は依然として低い状況

【参考】東京都の平成17年度大気汚染状況の測定結果（平成18年9月4日環境局発表）
SPMは昭和48年以来初めて全測定局で環境基準を達成。しかし、NO₂は全国ワースト上位の常連局があるなど全測定局で環境基準を達成するには依然として厳しい状況

	一般環境大気測定局				自動車排出ガス測定局			
	平成16年度		平成17年度		平成16年度		平成17年度	
	適合局数 / 測定局	達成率 (%)	適合局数 / 測定局	達成率 (%)	適合局数 / 測定局	達成率 (%)	適合局数 / 測定局	達成率 (%)
SPM	47/47	100	47/47	100	33/34	97	34/34	100
NO ₂	44/44	100	43/44	98	16/34	47	19/34	56

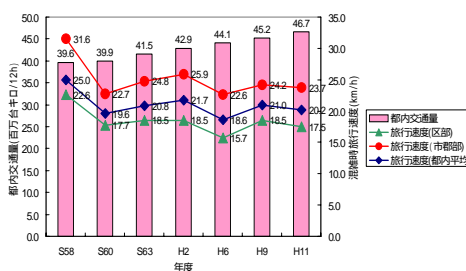
都内の自動車走行量は増加傾向
車種別では乗用車が増加、
小型貨物が減少



資料・データ

H16年3月 東京都自動車NOx・PM総量削減計画(H11年度道路交通センサス)

混雑時平均旅行速度は横ばい状況
都内平均 20.2km/h(区部17.5、多摩23.7)



都内CO₂排出量のうち、運輸部門からの排出割合は、約33%
H2(90)年度比で約13%増加

原発停止の影響を除外した場合

【参考】2004年度 都内の温室効果ガス排出量及びエネルギー消費量(暫定値)(平成18年10月17日環境局発表)
2004年度の運輸部門の温室効果ガス排出量は全体20.2百万トン-CO₂、都内全体63.4百万トンに占める割合は32.9%(原発停止の影響を除外した場合)。平成2年(90年度)基準年度対比で12.5%の伸び。
原発停止の影響を含めた場合の運輸部門の割合は、全国平均20.4%に対し、都は30.7%と高い。

【課題等】

依然として、NO₂の環境基準達成率が低いことや、局所的に高濃度汚染地域が存在することから、早急な対策実施が必要

公共交通機関の利用促進や物流の効率化、都市開発に伴う発生集中交通量の抑制を促す仕組みづくりなどの検討が必要

都内温室効果ガス排出量は依然として増加傾向にあり、全体の約3割を占める運輸部門からの排出量削減の取組強化が必要

再生可能エネルギー普及拡大に向け、バイオマス燃料の導入など運輸部門の燃料からの環境負荷低減についての検討が必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

～車に過度に依存した都市のあり方を転換し、「街を歩いて楽しみたいくなる都市」を創造する～

世界の大都市で最もきれいな大気環境の実現

世界一の低CO₂型大都市の実現

【長期目標の達成のための中短期目標】

大気汚染対策：環境基準未達成状況の解消

当面は、東京都自動車排出NO_x・PM総量削減計画（平成16年3月）に定める目標の達成（平成22（2010）年度までにNO₂・SPM環境基準を全局達成）を目指す。NO₂については幹線道路沿いの高濃度汚染の速やかな解消に向けた対策が必要。大気環境基準の目標達成後、微小粒子などの次の目標の設定について検討する。

温暖化対策：自動車部門からのCO₂削減

CO₂の大幅な削減を目指す新たな取組において、自動車の燃費改善、バイオ燃料等の導入施策のほか、エコドライブなど事業者の積極的な取組を促す具体的な目標値の設定を検討する。

交通インフラのゆとりを活かし、快適で環境に負荷をかけない都市生活を実現する。

委員からの主な意見

長期目標の考え方について

- モビリティという視点から見て、人の移動の自由とか手段の自由を担保しながら都全体としての環境や資源を保全していくためには、目標の明示が問われる。着実に5年、10年先を見て施策を積み重ねていく部分と、20年、30年、50年先を見て、大きな展開が必要。「世界の大都市で最もきれいな大気環境の実現」「世界一の低CO₂型大都市の実現」というのが具体的なゴールになっているのではないか
- 定量的な目標値（許容自動車総交通量）を、タイムスパン、対象地域、目的（CO₂、大気汚染、交通量削減）などを考慮して設定する。
- 東京都の目指すゴールは何かといったときに、どういう言葉が上位概念として通じやすいかを考え、広く都民、世間で共有できる概念を捉えていく必要がある。TDM、サステナブル・モビリティなど

中短期目標の考え方について

- 国の環境基準については、ある程度達成する方向なのは確かだが、風向きに左右されるようでは困るので、長期間安定的に達成するということをきちんと書くべき。また、環境基準そのものが今の状況で適正かという問題はどうしても残る。
- 大気環境の改善の中、光化学スモッグが増えているのは問題。SPMやNO_xの環境基準の達成は秒読み段階で、2010年を過ぎればほぼ達成できる見込みがある。残るは光化学スモッグ（オキシダント）のみ。
- 現在の2010年に向けた計画は達成したとして、それで十分なのか、その先はどうか問われる。
- PM2.5は海外ではかなり進んでおり、ディーゼルという原因物質にされている。現在ある環境基準が絶対的でそれをクリアすれば良いというだけではない視点を持つべき。
- ナノ粒子の話も非常に重要。自動車からのナノ粒子はかなり改善されると思う。また、ヨーロッパ、国連では粒子の数で規制しようという動きがある。そのための測定方法や具体的な対策（フィルター除去）、これらの動向を注目して対策の重要性と実態を十分把握すべき。
- 自動車環境対策とは、自動車とその利用の仕方に対する環境対策。特に都心部でもう一度人間的な空間を取り戻すという方向性が必要。
- 経済的・社会的背景により車の動きは決まってくる。将来を予測する上でも、成り行きの結果を数字で言うだけではなく、都としてもっと踏み込んだ目標が必要。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

～持続可能な交通環境施策の構築～

1 自動車単体に係る施策

- (1) 排出ガス対策
 - ・低公害車や最新規制適合車への代替促進
 - ・大気中微小粒子(P M 2.5、ナノ粒子)対策 など
- (2) 環境性能の向上
 - ・最新技術の開発促進、環境性能の高い次世代自動車の開発促進
 - ・低燃費自動車の開発促進、普及 など
- (3) 流入車対策

2 燃料対策

- (1) 環境性能の向上に寄与する燃料・エネルギー利用への転換
 - ・バイオマス燃料(B D F、バイオエタノール)、G T L、DME 等の利用拡大
 - ・燃料製造・供給体制などの仕組みづくり支援 など

3 走行形態の環境配慮化(環境負荷の少ない使い方)

- (1) エコドライブの推進
- (2) 自動車環境管理計画書制度等による事業者自らによる合理的な自動車利用等の誘導

4 交通量抑制対策

- (1) 人流対策
 - ・自動車利用(買物等・企業保有車の持帰り)のライフスタイル見直し
 - ・公共交通機関の利便性の向上 など
- (2) 物流対策
 - ・共同輸配送、営自転換など効率的なビジネススタイルの定着 など

5 交通流円滑化対策

- (1) 最新鋭のI T S技術等の活用による交通円滑化、駐車場対策
- (2) 経済的手法の活用
- (3) 交通計画と環境計画の整合 など

6 道路交通騒音対策

都市づくりの視点からの交通・モビリティの考え方については、「環境配慮の都市づくり」に記載

委員からの主な意見

1 自動車単体に係る施策について

- 2005年から新長期規制が施行され、2009～2010年にかけてポスト新長期規制が施行される。ポスト新長期規制が、当面の自動車排出ガス規制の一つのゴールであり、環境対策としての車の低公害化はここで一応終焉する。
- 流入車対策も進めているが、古い車の流入車対策はうまくすると交通量自体の改善や合理化にもつながる。局地汚染が非常にひどい交差点などは古い車の割合が多いため、局地汚染対策にもなる。2016年を目指すなら、ポスト新長期車の導入を促すこと。
- 乗用車は今後10年程で良いものだと約30%燃費が向上する。ハイブリッド技術を使わない従来技術でもその程度のポテンシャルを持っている。都も優先的に前倒し導入する仕組みを作るべき。市場としても、CO₂改善の効果としても非常に好ましい方向になる。
- 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。

2 燃料対策

- 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、それを集め、選別し、精製して新しいバイオ燃料を作るのに手間とコストがかかる。これを自動車燃料として使うのがベストなのか、あるいは熱利用として熱源で使うほうが賢いのか、何がなんでも自動車燃料ということではない。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。
- 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。
- バイオ燃料の普及施策として、スウェーデンやドイツのように、燃料の無税化による既存燃料より経済的な競争力を作り市場で引っ張る形で普及を促す方法もある。
- 省エネ・燃費規制を視野に入れて、燃費と経済的なインセンティブの両方を施策の中に入れて進めていく。

3 走行形態の環境配慮化

- IT使用や燃費管理の合理化により、10～20台程度の事業者でも車の燃料消費量を大幅に減らせ、経営コストの大幅減と同時に環境の改善にも役立つ。中小事業者を誘導していくことも非常に有益な方法。
- 現在は、技術の変化もあるし、価格に対する弾力性も高い。価格メカニズムをうまく使うのは非常に重要な視点。事業者、貨物車にとっては、ガソリン価格、燃料価格の問題は大きい。エコドライブも経済的なメリットとして捉えるが、一般消費者には伝わりにくい。燃費計のように、目で、金額単位で表示できるメーターを付ければ意識は大きく変わるはず。
- 車の使い方はオールマイティではなく、様々(都市の中の移動手段であるとか、家族で遠出とか)で、非常に大きな無駄を発生させている。賢い車の使い方、公共交通機関との棲み分けなども考慮。
- 大きい意味で単体の燃費向上が大きな項目で入ってこないのは、国の新燃費規制に単に依存するだけでいいのか。単体としては国規制に任せるとしても、例えば自動車環境管理計画書制度をうまく使ってグロスとしての燃費をあげていくような仕組みなど、もう一段、単体と集合体にしたやり方がいくつかある。これは合理的な自動車利用の誘導の中に入っているのかもしれない。

4 交通量抑制対策

- TDMは、あくまで経済的な手法で交通需要をマネジメントするという概念なので、もう一歩進めて、環境的にサステナビリティ・トランスポート(EST)という広い概念から考え、中身の実質的なコンセプトも変える時期にある
単に交通需要を削減するというのではなく、人と環境に優しいまちづくりを実現していく。自転車などもはいてくる。
環境に優しい燃料や車が出来ると、安心して車に乗る動きになりかねないので、EST、車に頼らないまちづくりが必要
- 東京で経済活動に車を使っている中小規模事業者の多くは、省エネ法対象外。
幹線道路では経済活動としてトラックやバスでなく普通の商用車を使っている割合が非常に多く、これらの合理化を図れば渋滞は大幅に減らせるのではないかと。
- 事業者に対するモビリティ対策として、例えば自動車NO_x法などでは、サボっても罰則はないので全然機能していない状況。30台未満は報告義務もない。30台未満まで管理となると事務処理的はパンクするが、将来IT技術を使えば可能になると考える。中小事業者にも環境管理について認識させ改善を図れば、経済的なメリットもある。
- 物流関係で燃料消費量が減少するのは、合理化の進展や営自転換の促進による。これをうまく促す方向を目指す。もう一つは、ITSやIT技術を使う、IT物流とも言うが、まだまだポテンシャルとしては減らせる要素がある。
- 個人のモビリティについて、IT技術を使って、車より便利であるという状況を作ることが必要。
また、公共交通利用によりどの程度削減できるという目標が必要。そういう裏づけをうまく構築して誘導するような具体的施策が提案できると良い。

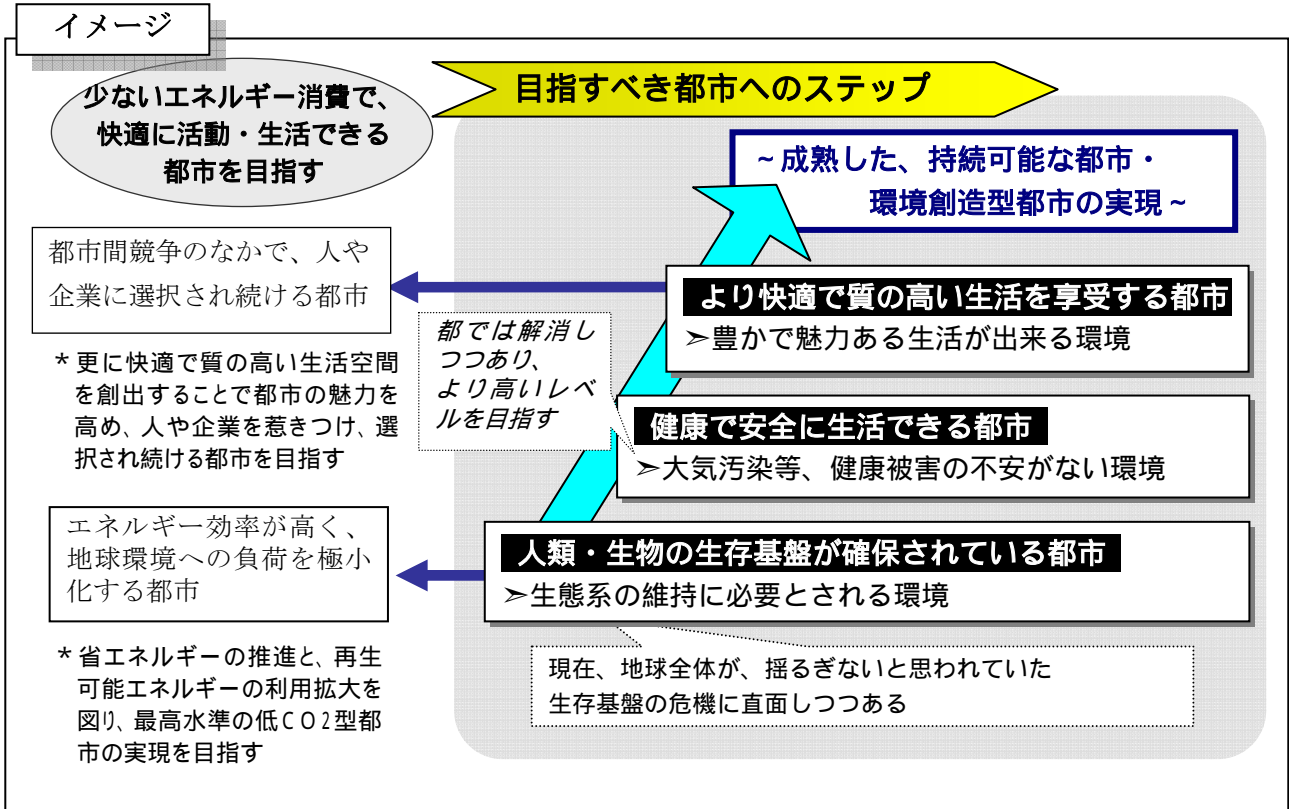
5 交通流円滑化対策

- 都市構造のような話や、郊外の都市のあり方、職住近接などは、施策のターゲットや期間、実現性などの問題もあるが、もう少し意欲的に挙げてもいいのではないかと。
- ローブラや都市計画、環境計画の統合や、都市構造の変革、税財政を変えるなども大きな柱の一つ。
- ロードプライシングは、中小の経済活動や個人活動にも直接経済的メカニズムを通して働きかけ、合理性があると思っている。目標として、車を使うごとに生まれる社会的費用などが分かるような仕組みとしてのロードプライシングを考えたらどうかと思う。
- 税財政制度については、都だけでは難しい部分もあるかと思うが、
例えば、自動車の交通量を減らすためには、保有に税金をかけるよりも走行のほうに負担をかける、端的に言えば、ガソリン税で燃費だけでなく走行距離に対する課金など。それで2割削減できるというレポートが出されている。
- 事業アセスメント実施のタイミングとして、個別の区間毎だと計数の削減とかと直結しにくい。ネットワーク全体の計画段階で物を言わないと実効性のある改革には結びつきにくい。
- 駐車政策の見直しについて、駐車場はある意味で自動車交通発生源であり、上限設定の議論をそろそろしなければならぬ。都市圏全体での交通政策の中でどう考えるか、検討すべき課題の一つ。

(「環境配慮の都市づくり」に関連事項)

環境配慮の都市づくりについて

環境創造型の都市づくりの推進（目標とする都市の姿、施策検討の視点など）



委員からの主な意見

- 「環境創造型の都市づくりの推進」- 都市間競争の中で、人や企業に選択され続ける都市。を目指す方向性は良いと考えるが、もう一次元、「より快適で質の高い生活を享受する都市」の上があるのでは。
- 「イノベーション」がキーワード。ヨーロッパの魅力ある都市は、環境対策、質感の高いオフィス空間、公共交通はもちろんのこと、常に新しいことが起きて、何かが生み出されていく。環境政策、環境ビジネス、環境文化などが続々と生み出されて、はじめて「都市間競争の中で人や企業に選択され続ける都市」= 環境創造型都市ができる。
「環境政策、環境ビジネス、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」
環境サステナビリティを軸に生み出されていく政策、ビジネス、文化であるというイメージ。
環境創造型、環境対応型、環境配慮型など、前向きなイメージが出せる言葉を考えるべき。
- 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あるが、そこまでやる必要があるのか、都がどこまでやるのかは難しいが、差し出がましいのではないが、そのような基盤を与える環境を提供するのが都市の仕事であって、経済活動や文化活動は個人や企業やある種の組織が行うもの。イベントなどにより文化的なリードを行うなどはあるかもしれないが、そこまでやるのは疑問。
- 東京都、行政がそこまでやるのかについては、昔はコマンドアンドコントロールで行政が細かい規則をアウトプット、裁量型でコントロールしていた。今でも排出規制などはその領域だと思うが、新しいイノベーションの世界では、行政の役割はエージェントであり、キャタリスト(触媒)であると思う。

理念や目標を達成するための施策のあり方・方向性について

* 「環境対応型の都市づくり」とは

	土地利用	都市基盤	市街地整備(都市開発)	都市内での活動主体
イメージ				
ハード面での対策	ゾーニング など	道路、鉄道、河川、 上下水道、排熱利用の熱源ネットワーク、再生可能エネルギー供給施設、 都市景観 など	複数の建物とその敷地(街区等)における、 建物単位や地区レベルでの、省エネ設計、エネルギー供給計画、連続した緑地の創造など	
	経済的手法			
ソフト面での対策			建物運用対策や地区レベルでの対策(エネルギー管理、CO2削減対策)など	市民や社員等の対策との連携、ライフスタイルの転換、環境学習など

* 「環境配慮の都市づくり」を進めていくための「都市モデル(対策)」の視点とは

イメージ		
健康で安全な環境の確保		大気汚染、騒音振動
		水質汚濁
		日照障害等
都市と地球の持続可能性の確保		エネルギー(地球温暖化)
		ヒートアイランド
		資源・廃棄物
		景観、歴史的・文化的遺産 など
自然環境の保全と再生		自然環境、公園緑地、緑化、生物多様性
		水循環
		水辺環境、自然とのふれあいの場 など
その他		工事期間中の対策 など

「環境の確保に関する配慮の指針」より作成

1 施策化の視点

(1) 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

(誘導策や規制策など、ヒートアイランド対策・温暖化対策等と都市政策との融合)

- ・都市開発・都市基盤整備等の機会をとらえたCO₂削減対策の強化 など
- ・新築建物性能だけではなく、建物運用時の対策も重要
- ・低CO₂型の都市構造や開発を実現するための方策
(現行省エネ基準等を大幅に上回る環境対応設計や、ミティゲーション、リンケージ等)

(2) 水と緑に囲まれた豊かな都市空間の創出 ~都市の骨格とのネットワークの形成~

- ・市街地における豊かな緑空間の創出や親水性の高い水辺環境の復活
- ・地域の資源(水辺環境や緑地帯など)との連続性の確保 など

(3) 自動車への過度の依存を減らし「街を歩いて楽しみたくなる都市」の創造

- ・交通インフラのゆとりを活かし、快適で環境に負荷をかけない交通システムの実現
- ・街に住まう人・活動する人が、自動車へ過度に依存せずに回遊できる空間の創出 など
鉄道・地下鉄・バス等の公共交通機関の利用促進や、自転車利用がしやすい基盤の整備

(4) 観光対策や防災対策など他施策との連携

(5) より積極的な環境対応がプラス評価されていく仕組み

(6) ライフスタイルの転換など、都市を構成する各主体(都民、事業者、NPO、区市町村等)の取組推進

[参考]「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」について
~これまでの取組を踏まえた、施策手法の体系

ア (計画・方針) 環境方針の明確化

①環境配慮の都市づくりの目標・方針を明確化し、都市開発の主体がこれを共有することで実現を目指す

- ・例 都市マスタープラン、まちづくり方針での環境目標の提起
伝統的な手法。方針を共有化する意味で重要。しかし、マスタープランレベルの目標は抽象度が高く、個別開発の指針とはなりづらい面がある。また、何らかのインセンティブが提供されないと、具体化されない傾向がある。

②個別の面開発、単体開発にあたって配慮すべき事項をガイドラインとして明確化

- ・環境基本計画の配慮の指針、まちづくりガイドラインなど
まちづくり協議会の自主的な遵守などで実効性を担保している場合もある。
しかし、概してガイドライン作成だけでは実効性は確保できるとは言いがたい。

イ (手法1) 必ず守るべき規制水準の設定

③開発・建築にあたって、必ず守るべき規制水準の設定と要求

- ・例 緑化計画書制度による緑化義務 など
規制的手法は有効かつ効果的である。しかし、強制的なものであるため、環境側面に関しては、緑化以外には、従来導入されてこなかった。(耐震基準、防火などでは導入)
厳しい規制水準の設定は合意形成が困難

ウ (手法2) 最低ライン以上の積極的な取組みを求める仕組み

④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

- ・例 環境影響評価制度など。環境面でのプラス面を積極的に社会経済的に評価していく手法としては、「建築物環境計画書」制度が初
建築物環境計画書制度による「マンション環境性能表示」の例(開発の環境対応水準を引き上げている効果もあがっている)

2 今後の環境配慮の都市づくりの推進方策

目標・方針の明確化、及び開発ガイドラインの提示は当然の前提として、これを実現するための方策こそが重要

(1) 都市開発で確保すべき最低の環境水準のルール化(義務化)

- ・特に、CO₂削減、ヒートアイランド対策、水と緑のネットワークの創造に関して

(2) 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更に展開

- ・経済的手法の活用。評価結果などを社会経済面でのメリットと連動させていく仕組みづくりなど

(3) 「見える化」～民間企業等との連携によるモデル的プロジェクトの実施により、実現可能性・環境対応の意義をわかりやすく示す

委員からの主な意見

- 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、リンケージ、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。
- 「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。
- 東京の公共交通は、結果として出来上がったものは、アジアの中では北京、上海、バンコクなど、いろんな国と比べても圧倒的に環境負荷については優れていることは確かだが、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い。本来ここまで環境負荷が低く、かつその上のところが出来ていて、しかも概念でそれを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街になる。
- これだけ多くの方が住んでいるのは、公共交通機関の活用などでバランスしているわけだが、経済活動が大きくリードしているから、それに生活や文化がついてきている。経済都市が大きな魅力としてある前提で考えないと、無理してコスト的に見合わないものになる。
- 施策が上から降ってきて、都民にとって何が起きているか分からない。目に見える離陸のためのプロジェクトとかパイロットプロジェクトのようなものがあれば良い。オリンピックを機にこれから数年間で2050年を睨んだ環境都市づくりの目玉プロジェクトを何本か走らせたら。
- 最近のまちづくりとか都市計画というのはやはり地域が重要という方向になっている。地域福祉計画なども同様。環境基本計画も、いずれは地域で何が出来るかという部分は欠かせなくなるだろう。
- 歴史的なものを捉えながら、環境基盤から見た地区単位の中で、あるいは自然の基盤に依拠した領域の中で、環境要領のようなものを明らかにし、ロンドンのゼロカーボン開発のように、モデル的事業を展開しながら、全体がだんだん変わっていくという戦略だろう。

4 自然環境の保全と再生(緑の保全と再生)

現状と課題

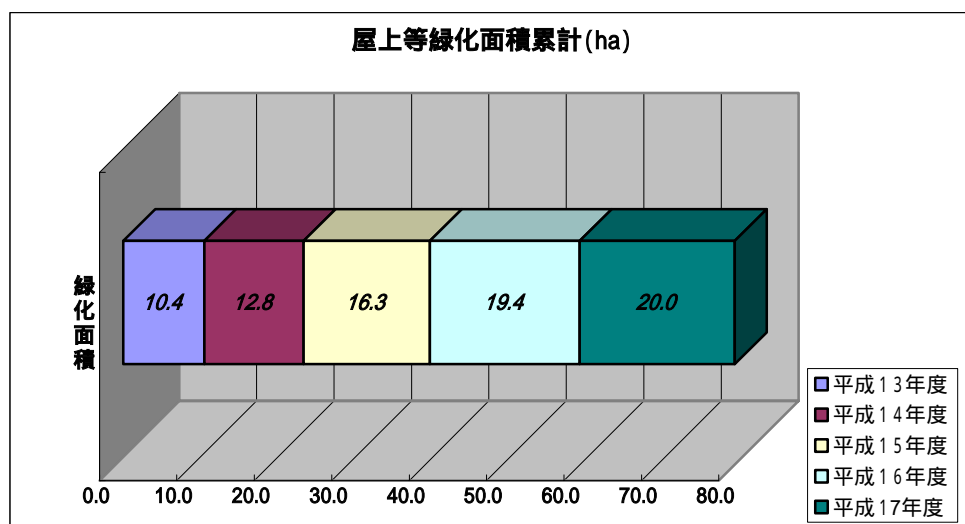
自然環境の保全と再生に向けた取組での端緒的な成果 減少のつづく東京のみどり

環境の視点から森林管理を行う森林再生事業の開始

自然保護条例に基づく屋上等緑化の義務付けにより、日比谷公園 1 個分の緑を毎年創出

自然保護と観光の両立のためエコツーリズムの開始と定着

屋上緑化の義務付けにより約 60ha の緑を新たに創出



依然として減少の続く東京のみどり

2003 (平成 15) 年のみどり率 (暫定値)

デジタル航空写真画像データ等を用いた調査により得られた暫定値

多摩	約 7 2 %
区部	約 2 4 %

- 1998 (平成 10) 年から 5 年間の 変化の分析結果 (推定)
- 多摩：約 2 ポイント程度減少
 - 区部：約 1 ポイント程度減少

【課題等】

これ以上の緑の減少を食い止め、東京の緑をよみがえらせるため、既存施策の見直しについて検討が必要。

より多くのみどりを保全・創出していくためには、現行制度の強化や既存樹林を確保するための方策などについて検討が必要

生物多様性の確保のため、質の高い緑の確保を進めると共に、希少動植物などへの配慮が必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

「みどりと水の都」の復活
～水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京の復活～

【長期目標の達成のための中短期目標】

多摩の森林と丘陵地の保全と再生
市街地における緑の回復と農地の保全
今ある緑の保全、質の確保の重視
新たな緑の積極的創出

<「10年後の東京（2006年12月東京都策定）」に掲げる10年後の姿>

- 東京に、皇居と同じ大きさの緑の島が出現（海の森（仮称）の整備）
- 都心の700haの緑をグリーンロード・ネットワーク
- 新たに1000haの緑を生み出す
- 都内の街路樹を100万本に倍増
- 東京全体で「緑のムーブメント」

委員からの主な意見

- 東京というのは、本来、自然や地形が豊かな場所であるが、道路は放射状に造られ、公園も例えば500メートルメッシュで何ヘクタールのもを点在させるように、地形や本来持っていた自然とは違う論理で配置される。
- 例えば東京の道路の街路樹は他の国の都市と比べて非常に貧しい気がする。太い道では、道路を覆わんばかりの街路樹になっているケースが多いと思うが、残念ながら東京の立派な並木道は有名なのがいくつかある程度。
- 街路樹は道路構造令の中で根の張り方、木の張り方など大きな制約があり、木を存分に生やせないという問題がある。なおかつ、実は街路樹は市民から見ると落ち葉や信号が見えにくいなどの理由で強剪定されている。そういう意識の問題もある。
- 持続可能という場合、単純に緑を増やせば良いのではなく、社会的・経済的な意味での持続可能を考えるべき。大規模開発をして総量を増やすという逆方向になるので、社会的つながりとかコミュニティなどとのバランス、総合性を確保していく必要がある。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

～市街地の拡大や大規模な宅地開発により失われてきた緑のオープンエリアを取り戻すとともに、林業の低迷により荒廃しつつある多摩の森林を再生していく～

1 市街地における緑の保全と創出

- (1) 緑化計画書制度、開発許可制度の強化
- (2) 「緑地評価・認定制度」の導入
- (3) 屋敷林・農地など既存の緑の保全
- (4) グリーンロードネットワークの形成（海の森の整備など）
- (5) すきま緑化、屋上・壁面緑化、鉄道敷地などの緑化、校庭芝生化、都市公園、街路樹整備の促進 など
* 都施設・都事業における率先行動

2 多摩島しょの豊かな自然の保全と再生

- (1) 森林再生事業等森林保全策の着実な実施
- (2) 現行制度の強化・見直し
- (3) 利活用と参加による自然地管理の仕組みづくり
- (4) 保全地域を適正に保全・管理していくための財源の確保

3 生物多様性の確保

- (1) 生物多様性確保を考慮した緑の確保
- (2) 希少野生動植物種への配慮
- (3) 有害鳥獣や外来生物の適正管理

4 緑のムーブメント

- (1) NPOや企業など、様々な主体との連携
- (2) 農林業、観光等産業施策との連携
・観光農園、グリーンツーリズムなど緑を親しむ機会の創出
- (3) 経済的手法の活用 など

「環境配慮の都市づくり」に関連記載

委員からの主な意見

- 緑については、スポットを点で結んで増やしていく。例えば屋上緑化や校庭芝生化など、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考え方が、施策としては非常に現実的だと考える。購入や借入れなどにより都市公園用地の確保を進めていく一方で、そんなふうには緑を増やしていく考え方があると思う。
- 施策の項目として街路樹の整備とあるが、都市の中の2～3割は道路が占めるのであるから、緑地帯として本格的な意味を持たば、ヒート現象の解決だけでなく、歩いて楽しいとか快適な都市などに繋がってくる。
- 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、都市構造に係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。

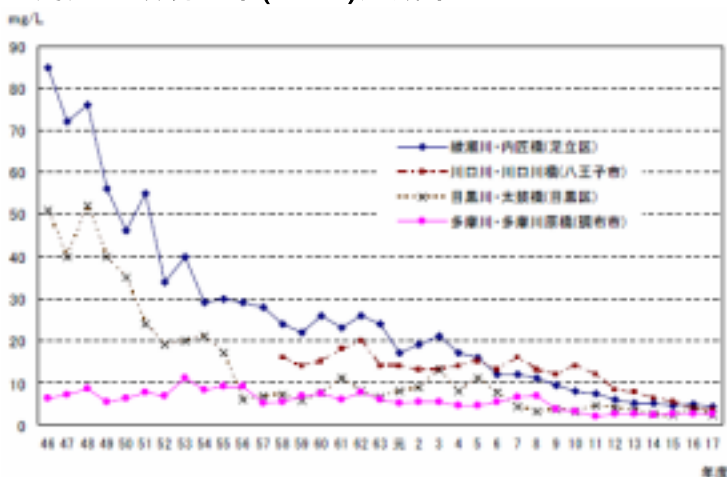
5 自然環境の保全と再生(水質の保全と水循環・水辺環境の再生)

現状と課題

生活排水対策、工場・事業場対策の推進により、環境基準達成率が上昇

条例による窒素、磷の排水規制強化及び下水の高度処理の促進及び合流式下水道の改善

河川の水質環境基準(BOD)達成率は88%



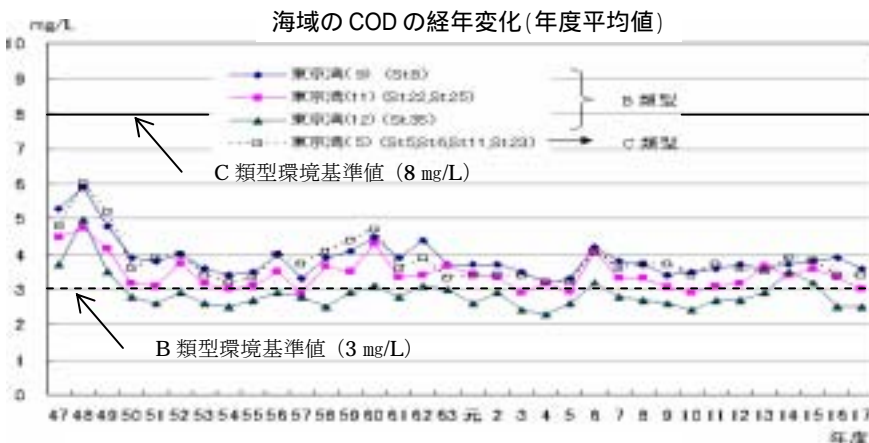
- 56水域中、49水域で環境基準を達成(経年的には改善傾向)
- 代表的な河川のBOD経年変化を見ると、長期的に改善傾向を示している
- 下水道普及率の向上とともに水質は大幅に改善され、近年ほぼ横ばい状況で推移している。
- 都内のいずれの河川もBODの濃度が10mg/Lを下回っている。

主要河川の代表例：綾瀬川、多摩川
中小河川の代表例：目黒川、川口川

改善が遅れる海域の水質

- 平成17年度の環境基準達成率：COD50%、全窒素100%、全磷100%

夏期には恒常的な赤潮の頻発及び下層の無酸素状態が続くなど、状況の改善は見られず、生物の生息環境としては望ましい状態にはない



COD

- 昭和40年代後半から50年代中頃にかけて改善されたあとは、河川の水質が改善したにも関わらず、長期的に横ばい状況にある

全窒素、全りん

- 平成7年2月の類型指定後の全窒素及び全りんの濃度は、全窒素は近年減少傾向を示しているが、全りんは横ばい傾向である

【課題等】

水質については、下水の高度処理の促進、雨天時の公共用水域への負荷量削減などの改善策の検討が必要

水循環の再生のため雨水浸透などの推進方策を検討することが必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

「みどりと水の都」の復活
～水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京の復活～

【長期目標の達成のための中短期目標】

豊かな自然環境と共生する水辺空間を創出することを目指し、安心して水と触れ合うことができる水質を確保する。

都市における水循環の保全・回復を図るとともに、身近な水辺環境の回復を図る
河川・海域に係る環境基準の早期達成など水質の改善

【参考】「東京湾再生のための行動計画」* 東京湾再生会議(八都庁市、国土交通省、海上保安庁、農林水産省、林野庁、水産庁、環境省)

〔目標〕快適に水遊びができ、多くの生物が生息する、親しみやすく美しい「海」を取り戻し、首都圏にふさわしい「東京湾」を創設する。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

1 公共用水域の水質改善

- (1) 河川・海域（東京湾）の水質改善
 - ・下水の高度処理、合流改善など下水道対策の促進
 - ・自然浄化機能回復 など
- (2) 広域連携による水質改善の促進

2 水循環の再生

- (1) 河川流量の確保
 - ・下水再生水の導水 など
- (2) 地下水の適正管理・湧水の保全
 - ・雨水浸透の促進、緑の保全 など

3 水辺環境の保全と再生

- (1) 水と触れ合える水辺の確保
 - ・親水空間の拡大・創出 など
- (2) 緑施策との連携・融合

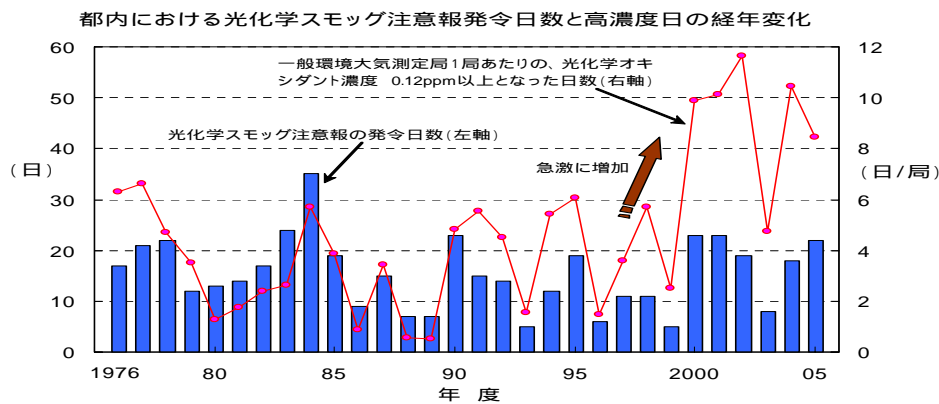
6 有害化学物質対策(大気汚染対策/有害化学物質対策(土壌汚染・アスベスト対策等))

現状と課題

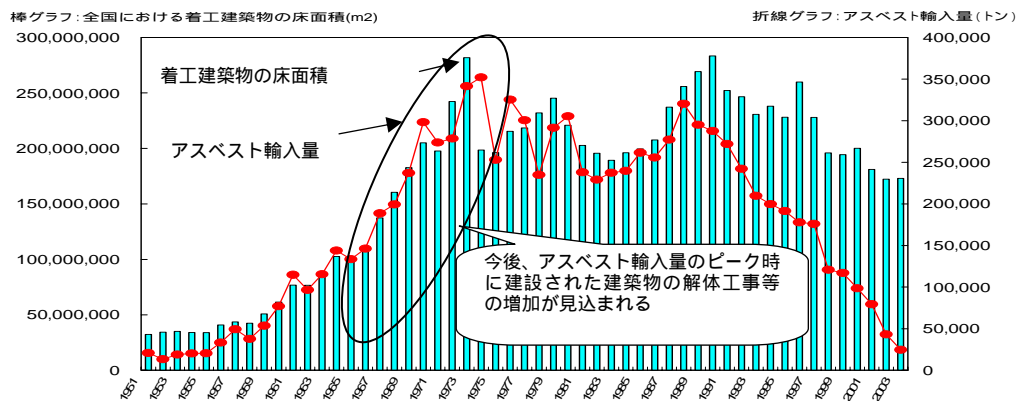
独自の規制等による大気環境の大幅な改善など、都民の健康を守る上での大きな成果

ディーゼル車対策を実施し、S P Mによる大気汚染を劇的に改善
有害化学物質の排出抑制対策により事業所からの排出量が減少

いまだ解消しない光化学スモッグの発生



アスベスト・土壌汚染など、過去の「負の遺産」の顕在化



【課題等】

環境基準未達成物質 (NO_x、O_x) への対応

化学物質によるリスクを低減するため、地域の特性に応じた環境リスクを把握するとともに、国内外の動向も踏まえ、今後の化学物質対策のあり方について検討することが必要

土壌汚染対策を促進するため、中小事業者への技術的支援や新たな仕組みの構築が必要

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

～全ての都民が、良好でより質の高い生活環境（大気環境等）を享受する～

世界の大都市で最もきれいな大気環境の創出

大気汚染物質の環境基準の完全達成を維持 更に高いレベルを目指す

環境の「負の遺産」を解消する

【長期目標の達成のための中短期目標】

大気汚染対策：環境基準未達成状況の解消（「3自動車環境対策」の再掲）

当面は、東京都自動車排出NO_x・PM総量削減計画（平成16年3月）に定める目標の達成（平成22（2010）年度までにNO₂・SPM環境基準を全測定局で達成）を目指す。

大気環境基準の目標達成後、微小粒子などの次の目標の設定について検討する。

光化学オキシダント、光化学スモッグ低減目標のあり方を検討する

土壌汚染やアスベストなどの適正処理の促進

委員からの主な意見

- 国の環境基準については、ある程度達成する方向なのは確かだが、風向きに左右されるようでは困るので、長期間安定的に達成するということをきちんと書くべき。
また、環境基準そのものが今の状況で適正かという問題はどうしても残る。
- 大気環境の改善の中、光化学スモッグが増えているのは問題。SPMやNO_xの環境基準の達成は秒読み段階で、2010年を過ぎればほぼ達成できる見込みがある。残るは光化学スモッグ(オキシダント)のみとなる。
- 現在の2010年に向けた計画は達成したとして、それで十分なのか、その先はどうか問われる。
- PM2.5は海外ではかなり進んでおり、ディーゼルが原因物質とされている。現在ある環境基準が絶対的でそれをクリアすれば良いというだけではない視点を持つべき。
- ナノ粒子の話も非常に重要。自動車からのナノ粒子はかなり改善されると思う。また、ヨーロッパ、国連では粒子の数で規制しようという動きがある。そのための測定方法や具体的な対策(フィルター除去)、これらの動向を注目して対策の重要性と実態を十分把握すべき。

目標を達成するための施策のあり方・方向性

自動車に係る施策のあり方については、「3 自動車環境対策」に記載

1 大気汚染物質の更なる排出削減

- (1) 工場・事業場等の固定発生源対策の更なる徹底
- (2) 停泊船舶の排ガス低減対策
- (3) モニタリング体制の充実・強化 など

2 新たな大気汚染対策の構築

- (1) 世界の環境基準・現状を踏まえた、より高いレベルの大気環境の創出 など
(NO_x、PM_{2.5}等)

3 光化学スモッグの改善に向けた対策強化

- (1) VOC対策の強化徹底
- (2) 光化学オキシダントの発生メカニズムの解明による、効果的な対策の実施 など

4 予防原則に基づく化学物質対策

- (1) 化学物質排出削減対策の充実・強化
- (2) 地域の特性に着目した環境リスクの低減
・リスクコミュニケーションの推進や地域単位の排出抑制策 など

5 土壌汚染など過去の「負の遺産」を解消する仕組みづくり

- (1) アスベスト対策の推進
- (2) 土壌汚染の未然防止と適正処理の推進
・新たな土壌汚染対策の仕組みづくり
(中小事業者等による対策を促進する仕組みの構築)

委員からの主な意見

- 光化学スモッグについて
 - ・メカニズムは今後検討されると思うが、被害も出ており、VOC対策など、東京都独自のもう少し踏み込んだ対策に力をいれるべきではないか。
 - ・VOC発生源として、自動車排出ガスの規制は非常に強化され、2010年から20年には大きく改善される。固定発生源対策は、規制的には固定されてしまっており、もう一段、環境のより良い改善を目指すのなら見直しも必要。
 - ・自動車等移動発生源と固定発生源のバランスをもう一度調整する必要がある。
- 光化学について、これだけ総量削減するのが難しいものについては、スウェーデンのNO_x課徴金と同じような仕組みもある。固定、移動含め沢山排出したところが課徴金を支払う、減らしたところはもらうという形で段階的に下げていく。これがドラスチックな効果をあげている。
- 有害化学物質対策について、行政上の区分があると思うが、住民には関係ない。あらゆる場所で気になるものであり、室内環境における化学物質問題なども含め、すこし踏み込んで整理すべき。
- 施策体系をつくっていく上でのキーワードとして、拡大生産者責任の考え方も盛り込みたい。

7 廃棄物対策

現状と課題

これまでの取組み

使用済み家庭系パソコンや在宅医療廃棄物の回収など、新たな仕組みを構築
容器包装リサイクル法改正において、事業者による発生抑制の取組を推進する新たな制度等を
国に提案
産業廃棄物の排出事業者に適正処理のための取組状況について、処理業者には処理状況につい
て報告を求め、公表する制度を導入
産業廃棄物の都内処理率向上に向けて、先進的な廃棄物処理・リサイクル施設整備を進めるス
ーパーエコタウン事業を推進

主要課題

依然として廃棄物を大量に発生させている社会

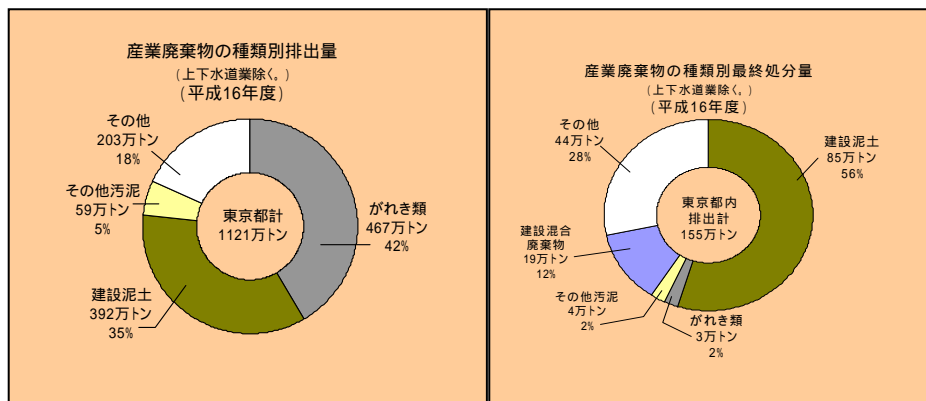
- ・人口は増加傾向、都内経済はプラス成長の見込み
- ・今後建築物の多くが更新期を迎える

埋立処分に依存しているプラスチック廃棄物

依然として、一般廃棄物、産業廃棄物ともに、プラスチック廃棄物の多くが埋立処分されている

有効活用されていない大量の建設泥土

都内から排出された産業廃棄物の最終処分量のうち、5割以上は建設泥土



後を絶たない廃棄物の不適正処理

不法投棄された産業廃棄物の総量は減少傾向にあるものの、不法投棄件数は横ばい

徹底すべき有害廃棄物等の適正処理

都内から排出された有害廃棄物の約6割が他県の処理に依存

健全な発展が求められる廃棄物処理・リサイクルビジネス

廃棄物・リサイクル関連ビジネスが、社会から十分理解・評価され、健全に発展していくことが不可欠

目標のあり方

【東京の将来像（長期目標）】

発生抑制・リサイクル（省資源化）の促進
廃棄物処理・リサイクルに係る環境リスクの軽減
健全な廃棄物処理・リサイクルビジネスの発展

【長期目標の達成のための中短期目標】

< 2010年目標：東京都廃棄物処理計画（平成18年9月策定）より >

2010年度の最終処分量を160万トンに削減する（2004年度比35%減）
廃プラスチック類のリサイクルを促進し、埋立処分量をゼロにする
建設泥土の再生利用量を5割増加させる
有害廃棄物の都内処理体制を確立する。
首都圏における広域連携を強化し、産業廃棄物の不法投棄をゼロにする
優良な産業廃棄物処理業者が市場価値を高めていくことができる仕組みを構築する。

委員からの主な意見

- 昼間人口を含めて（事業系一般廃棄物などの）量を減らしていく、あるいは技術的な対策で減らしていくのは、まだ取組の余地がある。世界の手本になるような都市づくりとして東京が取り組むべき。
- ペットボトルや容器包装廃棄物の膨大な発生量には目を覆うばかり。いわゆるリサイクルだけでない施策をかなり大胆にやっていくような方策も必要。
- バイオマスと廃棄物行政について
 - 廃棄物政策とエネルギー政策は同時に考えていくべき。
 - 廃棄物の活用については、出さない努力が第一、出ってしまったものをどう活用するかは、無理矢理自動車燃料にするのがいいのか、その場でサーマルリサイクルするほうがいいのか考慮が必要
 - 熱エネルギー的な回収ポテンシャルのほうが輸送用燃料として液体燃料作るより高い
 - 廃棄物にエネルギーが期待できるような社会というのは決して望ましいものではない
 - 燃やしたほうが良いものを無理無理リサイクルしているような現状もある
 - クリーンなバイオマスなのに、まず産廃と分類されてしまうと産廃系のマテリアルフローに流れてしまうのが問題。規制の変なマトリックスをクリアにしていくべき

【東京都廃棄物処理計画（平成 18 年 9 月策定）より】

1 発生抑制の促進

- (1) 容器包装廃棄物の発生抑制の促進
- (2) 家庭ごみの有料化の促進
- (3) 建物の長寿命化による建設廃棄物の発生抑制の促進
- (4) 環境学習の推進

2 産業廃棄物のリサイクル促進

- (1) 廃プラスチック類のリサイクル促進
- (2) 建設泥土の有効利用の促進

3 一般廃棄物のリサイクル促進

- (1) 廃プラスチック類のリサイクル促進
- (2) 製造事業者等による回収・再資源化等の仕組みづくり
- (3) 区市町村に対する支援等

4 有害廃棄物の都内処理の推進

- (1) 飛散性アスベスト廃棄物の適正処理の推進
- (2) 感染性廃棄物の適正処理の推進
- (3) PCB 廃棄物の適正処理の推進

5 産業廃棄物の不法投棄対策の強化

- (1) 広域的な不法投棄対策の充実
- (2) 建設廃棄物を総合的に管理するシステムの構築
- (3) 排出事業者・処理業者の報告・公表制度の実施
- (4) ICタグによる感染性廃棄物の追跡システムの拡大

6 一般廃棄物の安定的な処理の確保

- (1) 区市町村に対する支援
- (2) 埋立処分量の削減に関する支援等

7 健全な廃棄物処理・リサイクルビジネスの発展の促進

- (1) スーパーエコタウン事業による先進的な廃棄物処理・リサイクル施設の整備促進
- (2) 優良な取組みを行っている処理業者を評価する仕組みづくり
- (3) 排出事業者・処理業者の報告・公表制度の実施
- (4) 事業者の優れた取組の普及促進
- (5) 産学公連携などによる新たなリサイクル方策の調査研究