

現在までの審議における委員からの意見(テーマ毎に抜粋)

1	地球温暖化対策	P 1 ~ 3
2	ヒートアイランド対策	P 4 ~ 5
3	自動車環境対策	P 6 ~ 10
	環境配慮の都市づくりについて	P 11 ~ 14
4	自然環境の保全と再生 (緑の保全と再生)	P 15 ~ 16
5	(水質の保全と水循環・水辺環境の再生)	
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 17
7	廃棄物対策	P 18

1 地球温暖化対策

■目標のあり方に係る委員からの意見

- 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°C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。
- 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たい。
- これまでは気温上昇2°Cと大気中の温室効果ガス550ppm がほぼ等価であったが、最近では、550ppm よりももっと低いレベル、475ppm くらいが必要との意見となっている。
- 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考えているだけで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。
- 目標高くバックキャストする場合、非常に高いコストでも技術開発をやるのか、抵抗が大きくてもライフスタイルの変更をするのかなど、施策の内容にも関係してくる。どの程度大胆に踏み込んだ施策を提案するのか、目標と施策を近づけていかないと計画として十分ではない。
- 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。
- 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。
- 総量で交通量からくるエネルギーで考えると、パリやロンドン、ニューヨークと比較して東京は非常に効率的で何もなくて良いとなってしまうが、上海やカルカッタと比較すると、そちらが世界一効率的ということになる。一つだけの指標で見ていると誤解を与える可能性がある。社会経済活動量、都市のGDP、人口、面積に対してなど幾つかの指標を取り、総合的に考える必要がある。
- 「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。
- 世界一の低CO₂型大都市を目指すとしているが、2020年再生可能エネルギー20%など、必ずしも世界一ではない。どう考えるか。
→数字としては、各都市で様々な試みがなされ高い目標が出ている。数字そのものにこだわるというより、長期的に見て、かなりの量が削減されるだけの世界最高水準の対策が10年後に施されていて、その方向性で行けば、○年後には世界最高水準の数値になるというような考え方。
- 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。

- 海外では、省エネはもちろん必要だが、再生可能エネルギーという年率20数%で伸びているエネルギー分野を伸ばすため、政府としてマーケットを長期的に拡大するコミットメントをするという政治トレンドがある。また、G8・国連のCSDなどでも再生可能エネルギーは効率化とは別に、持続可能な開発にも役立つということで、ここだけを取り上げた目標値が狙以上にのぼっている。
- 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くだろう。それが出来れば、マイナス2°C、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。
- 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。
- 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。
→前回の議論でバイオマスの供給がかなり厳しい制約があるとの指摘もあることを理解している。
- 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
- 世界一の低CO₂型都市がどんなものか、そこが見えてこないと都民も理解しにくい。都や民間事業者が行うイメージはつかめるが、都民の生活環境、都民・街区単位で明日何をするかが見えにくい。環境と共生する生活、都市だということが分かるような描き方、環境ビジョンが必要。

■目標を達成するための施策のあり方・方向性に係る委員からの意見

- ピークオイルについて、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。
- 都がエネルギー政策、再生可能エネルギー政策を持つということは、ユーザーの視点から組み立て直す意味がある。電気のグリーン化の拡大とともに、輸送燃料のグリーン化、温熱(給湯と暖房)のグリーン化・効率化などで独自性のある政策をつくるのが大きな課題。
- 事業者等のエネルギー選択のための制度的基盤をつくるとともに、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。
- 社会的に必要だから生活や意識を変えろというのは難しい。個人や企業に具体的にどのような影響があり、変化によって生活がどう良くなるのか、説明・啓発が必要。
- 都民参加の仕組みが大きな柱の一つになるのではないか。
- 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けないといけない。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。
- 今後の方向として非常に成果が上がっていると思うのが、建築物環境計画書制度である。制度執行後1年で、建物の断熱性・設備の省エネ性能、建物の長寿命化など非常に成果があり、環境性能表示制度により市場の中で評価されている。金融機関との連動による金利優遇制度なども立ち上げ有効に機能している。今後、こうした手法をもう少し強化していくということが考えられる。
- マンションの環境性能評価も成果は上がっているが、成果が上がった個々のマンションが全体として街を作ったときにその環境が良くなっているかは別の問題。この辺は都市計画を含めて地区全体の環境が良くなる方法を考える必要がある。風の道なども一つの必要な政策。
- 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。
- 地球温暖化対策計画書制度などの計画書制度をさらに強化していく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。
- 区市町村レベルでの対応をどうするかは長期的には非常に必要なこと。EUなどが広げている地域のエネルギーオフィスのような役割が日本では弱い。自治体だけではないが、区市町村レベルでの対応をどう活用し、そこが主役としてやっていくか考える必要がある。
- 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。
- 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は相当早い時期でないと間に合わないという認識に立った施策化が必要。
- 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

▶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。行政コストを下げつつ、どう実効性を高めていくかが次の課題。
- ・ 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1万㎡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、同時にユーザーもインセンティブを得られる仕組みの構築も必要。
- ・ 家電製品の省エネラベルの拡充が必要。
- ・ 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。

▶運輸部門について

- ・ 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

運輸部門対策に関しては、「3自動車環境対策」に記載

都市づくりに関しては、「環境配慮の都市づくりについて」に主に記載

2 ヒートアイランド対策

■目標のあり方に係る委員からの意見

- 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。
- 現環境基本計画の指標は、都施策全般のマスタープランである「東京構想2000」の中でつくられた指
標を横に引いた。分かりやすさがあつたが、見直しの必要性は大きく2点。
・一つは、大きな目標として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がほしい。
熱帯夜という指標は、年によって相当変動してしまう。例えば、夏の平均気温などを大きな目 標として
捉えることも考えられる。
・もう一つは、大きな目標があつたとしても、仮に10年というスパンでも立てるのは相当難しい。ヒートア
イランド現象は戦後50年の都市づくりの結果として生まれているもので、一気に解決は難しく、具体的
に施策を前に進めるために、もう少し具体的に都の施策と絡んでいく目標が、サブ指標として必要と考
える。
- 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口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。
- 気温とか気象だけでなく、例えば、車によってもたらされる都心部での消費エネルギーが相当なゲタに
なっていることなどを考慮し、全体として省エネの方向に向かうという、対処療法とは違った対策も基盤
にある。
- 例えば東京の緑被率50%などの指標があつて、今実行できる短いスパンのものを描くというような組み
立てが必要ではないか。

■目標を達成するための施策のあり方・方向性に係る委員からの意見

- 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であり、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。
- 覆った川を取り戻すのに5000億円かけ(日本橋再生)、象徴的にやるのはいいが、例えば同じお金を
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。

- 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。
- 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。

都市づくりに関しては、「環境配慮の都市づくりについて」に主に記載

3 自動車環境対策

■目標のあり方に係る委員からの意見

◆ 長期目標、目標設定の考え方について

- 持続可能な制約の中で最大にモビリティを高めていくため、目標として経済的観点だけでなく、環境面、社会面を考慮した道路整備、鉄道整備など、あらかじめ重要なものを定めてバランス良く達成できる戦略をとっていく。
- 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
→資料2「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。
- サステナビリティというのは、一般に環境と経済と社会のサステナビリティということ。環境はCO₂や大気環境、経済は利便性や渋滞緩和、社会は公共交通や人、歩行者の目線からみた利便性でありもうちょっと広げていくと実は安全性も若干外延には入ってくると思う。概念を広げるべき。
- 都の施策の大きなゴールとして、サステナブルトランスポートやサステナブルモビリティという方向に変えてはどうか(TDMは全体の中の1アイテム、手法の1つの概念)
- サステナブルモビリティとかサステナブルな取組というのは、概念的で議論がぼやけやすい。目標・ターゲットを量的に明示する必要がある。
- TDMは交通まちづくりという中で説明すると良い。TDMの一部であるMM(モビリティ・マネジメント)が全国的にも勢いがある。
- 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。
- 既存の都市活動への対応ということで、地区の単位で交通のあり方を考えていく制度や計画も必要。

◆ 中短期目標の考え方について

1 大気汚染について

- 現在環境省では、総合的な対策が必要との認識で自動車の単体規制に加え、車の流入規制や自動車NOX・PM法に基づく施策の実行により2010年の環境基準達成を目指している。
- 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。
- 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。
- 高濃度の地域が何点か残る可能性がある。交差点近傍の大気の状態、風の向きなどにより大きな影響を受けるので、土地利用に関する改善を図る必要があるが、一朝一夕で出来ることではないので、5年、10年のスパンで大規模で密集する交差点での局地汚染対策を別途行う必要がある。ここを改善していけば、総体としては環境基準100%達成の方向になる。
- 局地汚染対策は非常に重要で安定的に達成することを考える必要がある。局地汚染とは言うが、あるところを一生懸命やって下げると、その隣がワースト1になる。単なる移転にすぎないというのではなく、ベースを減らしていくことが重要。
古い車、特別問題がある車対策で総量的に減らすベースがあり、プラス特別な地域について対応する。
目標の中でも、環境基準達成率何%だけでなく、その中身についても言及していただきたい
- PM_{2.5}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。

- 大気汚染その他で非常に環境に良い車が出てくる可能性はそれとして、都市的にはそのための空間がその他の人間活動を圧迫するという視点。景観とか健康とかを通して、街を人間的な空間にするという視点を目標にいれていく。
- 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。
- 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NOX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。

2、CO2対策について

- 自動車部門からのCO2削減目標をどう立てるか、数量的なものでは台キロというのが有りうる。まず、都として走行台キロの伸びや予測についてなどのベースとなるバックデータを持って議論すべき。ただ、半減するのであれば交通量も半減になるのかというのは困る。海外では、台キロが黙っていても増えてしまうので、少なくとも増分をゼロにするなどの計画目標もある。
- 目標というと、CO2何%などとなり、その手段として公共空間を豊かにとなるが、逆に公共空間そのものを目標に掲げていくという発想もある。
- 名古屋では公共交通との分担率を30%から40%にするなどの比率で出している。バックデータでトレンドを踏まえる必要があるが、この類の目標は十分検討の余地がある。
- 現状から何らかの形で将来を予測しながらやっていく場合だが、環境基本計画はそれを待つというよりは、別の環境の観点から、主導するような目標を立てたほうがいいのか。その場合もデータを踏まえることは必要。
- 大きな流れでは台キロがあるが、高速道路の利用量も減少している今のトレンドでは現状維持が微減もあり得る。それは一つのベースとした上で、中央環状などの完成によりこれ以上増やさない方向で、その中でさらに交通量的なことや古い車対策などについて言っていく。
- 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・方向性に係る委員からの意見

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。
- 今後は、より対策の進んだ車、あるいは古い車の後付け対策を一層促進していくことが、非常に有効で定量性のある確実な方法。
- 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。
- 2015年に重量車と乗用車、中量車(トラック含む)への燃費規制があり、これによってCO2削減に大幅に寄与すると考える。
- 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。
- 自動車単体に係る施策については、例えば環境性能向上は都がやることではない。開発は自動車メー

カーでそれを誘導するのが行政。むしろそれを普及、開発を支援し誘導するのが自治体の立場。

2 燃料対策

- バイオ、GTLとかDMEは残念ながらCO2対策にならない。これをCO2対策として掲げるのか環境対策として掲げるのかで変わるが、通常の車の環境対策は大きく進展しているので、GTLやDMEが排ガス対策という位置づけにはならない。
- また、DMEは使う場面では環境に優しいが、作るところで大量のCO2を出しているのが都だけでOKとはならない。例えば工場や事業者が都外へ移ったためにCO2が減っても、それで対策になったとは言えない。経済原則なり環境規制で動いており、日本の国外に出ることもあるかもしれないが、特にバイオに関して同じようなことがありえるので注意が必要。
- 都の中で再生可能なバイオ系のポテンシャルを押さえ、本当にそれが経済原則的にどの程度のコストとメリットを生むのかを考える必要がある。バイオには多くの副次的効果があるので環境やエネルギーだけでなく、自然の保全や物を大事にする精神を育てるなど、複雑だが様々な側面を押さえる必要がある。
- 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。
- 国の計算では、バイオ全体に占める自動車使用分は6分の1から5分の1で、あとは直接熱利用したほうが得。その分石油を減らし液体燃料として車で高効率使用するほうがメリットが高いかもしれない。
- 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、燃費と経済的なインセンティブの両方を施策の中に乗せて進めていく。

3 走行形態の環境配慮化

- IT使用や燃費管理の合理化で、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が。
- 事業者に対するモビリティ対策として、例えば自動車NOX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にはパンクするが、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。

4 交通量抑制対策

- TDMI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。自転車などもはいつてくる。
→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

- 今の施策の出し方、並べ方では先進的な方向性は見えない。大きなタイトル「持続可能なモビリティ施策」は非常にいいと思うが、その中に入っているのが交通量、交通流だけでは概念が非常に狭小化されている。
- 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。
- 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。
- 事業者にとって様々な法律が別々にあると大変困る、その辺りを工夫する必要がある。様々な書類が事業者からみると結構手間で、一本化して合理化され、データも集約できれば行政として新しい目標をたてるのに役立つ。
- 個人のモビリティについて、公共交通は会社によって料金がバラバラで、カードも複数枚持つような状態。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。
- 流・物流対策では、公共交通機関の利便性の向上となっているが、むしろ公共交通機関を主役にしていかなければならない。これを柱の施策として、組み立てるべき。
- 都心のモビリティは、渋滞は別として、地下鉄なども整備されており便利だが、市部はかなり不便。高齢者などの交通弱者が一人一台の車を所有することになる。これは地方都市で典型的に現れている。この辺りの対策も一つのポイント。公共交通機関の提供も必要だ。
- 自動車を使わない社会の対策という傾向と対策のようになってしまうので、自動車を使わない社会、あるいは都市の良さをもう少し明確に出した上で政策が描かれるといいのかと思う。
- まず、都区の関連施設は率先して全て行う。そういうメッセージを出しながら、一般の企業や商店街などに広げていく。そういう取組はイギリスなどでも行われている。
- 率先という意味では、通勤手当を自転車通勤には払うが自動車には払わないなどの取組も始まっている。徒歩へのメリットも必要。お金をベースにするのは非常に効果がある。例えば自動車通勤は企業の損金から除外するなど、企業が自動車使用を控えるような制度、税との連携はかなり有効だと思う。
- 安全も非常に重要。環境と安全は背中合わせであり、環境管理やエコドライブによって交通事故が減る割合のほうが燃費を稼げる割合より高い。安全安心な交通環境もどこかで取り入れられるとよい。
- 地区レベルの取組について、地区が発意したときに選べるツールを用意しておく必要がある。

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や実現性など問題もあるが、もう少し意欲的に挙げてもいいのではないか。
- ロープラや都市計画、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。
- 国レベルではガソリン税があるが、石油系燃料そのものの使用量が減少傾向なので道路特定財源をどうするかはアメリカでも実験を始めている。ガソリン税でない形で取る方法として、走行距離ベースの話がある。走行距離ベースだと、大都市や、渋滞地域・渋滞時間に走る場合や、特に大気汚染がひどいところを走る場合に高く取ることができる。

- 環境・社会的費用を含めた形のプライシングはすぐ入ってくる話。10年後には世界で実際に入り始めているだろう。
- 税財政制度については、都だけでは難しい部分もあると思うが、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。
- 荒唐無稽かもしれないが、陸運局は全ての自動車保有情報を持っているので、自動車が持っている燃費に応じて最初に一定割合を付与し、余りは買い戻して売れる、反対に超えたら課徴金を取られるなど、距離数に課税する走行距離クォーター制のようなものも考えられる。
- 事業実施段階のアセスメントで道路事業に関してはCO2の評価が標準の項目になっていない（戦略環境アセスメントの中でどう扱っていくか）
都のアセスメントの枠組の中で、個別の事業単位でのCO2削減に働きかける仕組みが可能か
→環境アセスメントの考え方
大気汚染・騒音などの問題の他に、公益性、事業の目的そのものとのバランスにおいて本当にそれだけの妥当性があるのかも問われるべき（環境アセスメントは基本的に議論し直すところには行っていない）
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
環境側からものを言うタイミングがもう少し必要
- 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。

都市づくりに関しては、「環境配慮の都市づくりについて」に主に記載

環境配慮の都市づくりについて

■目標のあり方に係る委員からの意見

- 「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。
- 単にCO₂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して受け止めたい。それが都市として非常に魅力の高いものになる。
- 都自身が国の施策に風穴をあけて動かしてきたように、環境施策にとどまらず、CO₂規制が逆に新たなビジネスを生み出すとか、知識社会層を呼び込んで魅力的な場になっていくとか、政策・ビジネス・文化と人の凝縮がダイナミックに進化していく。それがもう一元上の部分にある。
- 対策というと、マイナスのへこみ部分を基にもどすとなるが、生み出していく発想。それも、プロダクションではなくクリエイション、無から新しいものを創造していくダイナミズム。
→「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模索している。
- 92～95年ごろのEUのサステナブルシティの考え方は、都市をどう環境配慮型にするかというものだった。最近では、創造的環境都市と言っており、都市が環境配慮型なのは当たり前の前提で、さまざまな「創造」活動が魅力的な人を呼び込み、それが広がっていくという、人間活動、都市活動のほうに軸足を置いている。
- クリエイティブな話をしていくことも重要だが、一方でヒートアイランド現象もいまだ解消されず、次々行われる都市開発も十分な環境配慮型になっていない。ここをきちんとやりながら単なる対策で終わらせずに、一歩進んだ創造を促すような構造を作ることが必要。
- 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するが、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か。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。
- 環境都市の中でモビリティは非常に重要。環境にかかわる非常に上のほうの概念とは、文化的な活動が自由になるような環境、あるいは、経済、生活。
- モビリティのあり方が、環境裁量あるいは配慮が確保されていないとできない。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。まず足元からだろう。
- 東京都、行政がそこまでやるのかという議論についてだが、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。
- 鳥の目・アリの目という考え方だと、行政の施策はどうしても鳥の目になる。上から下に網掛けしてメッシュの都市計画を作ったりするわけだが、現実には、例えば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であるとか、大手町カフェで地球大学校をやっているとか、いろんな場所でメイクイットハブが起きている。
- 行政は単に補助金を出すというのではなく、それを有機的につなぐエージェントとすることで、そこから新しい文化やビジネスの芽が出てくる。下から率先してチャレンジすることで、上位概念のものが生まれてく

るという柱ができてくるのではないか。

- 成熟した都市という意味では、いわゆる文化的・歴史的な景観も環境の大きな柱としてとらえるべき。保全をしつつリノベーションするような方向性も必要であり、どこかでアジェンダに載せたら良い。

■目標を達成するための施策のあり方・方向性に係る委員からの意見

- 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。
- 例えば都市マスタープランと環境基本計画など縦割りの中でいろんな計画があるが、もう少し相互に統合化していく努力が必要だと思うが
→東京都の施策が環境基本計画と整合していくようにと条例に定められているように、各局の施策についても、環境基本計画の基本方針に基づいて行われるのが原則。
- 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。
- 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。誘導だけでなく規制も非常に重要。
- 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モデル地域での実施など、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に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て、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。
- 東京で、都電の延伸などにより面的に公共交通が普及して、車よりは公共交通へとか、トランジットモールだとかそう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、いきなり壁にぶちあたる。
- そこが、今の東京、日本の行政全てが抱えている課題で、ここを概念化、ノウハウ化してアジアなどに移転できると、まさに世界の環境都市になれると思う。
- 環境政策のイノベーションとは、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下さいと自慢できる部分ではないか。
- モデルは、箱物としてのモデルもすごく大事だが、知識社会としては、政策のプロセスに開かれた都民参加があって、それに応える良き政府があってという中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、せっかくながらハードインフラがあるのに、上位部分がまだ追いついていないという悩みがある。
- 前提条件として、こんなに大きな都市というのはそうない。ドイツやヨーロッパの街に行くと、10、20万人くらいの単位で点在し、地方都市が集合した州単位、あるいは国としてまとまっているイメージが強い。イタリアなどもそう。それと東京を一緒に考えると大きな誤解となる。
- 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。

- これだけ多くの人住んでいるのは、公共交通機関の活用などでバランスしているわけだが、経済活動が大きくなりすぎているから。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。
- 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。
- 車の使い方自体を大都市でどう最適化していくか。
- 物流、通勤などの経済活動で、渋滞をきたす無駄な使い方をスリム化する知恵は大都市固有の課題。情報技術やITSなど、ポテンシャルとしてはまだある。その先にライフスタイルの問題も同時にセットされる。
- 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も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。
- 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と記憶するが、いつの間にか消え、再び木を大きくしないほうに動いている。そういう意識の問題もある。
- 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せれば、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つながる。
- 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の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。
- 法政大学の建築の先生は、これを改め、東京の自然的な基盤を水系、地形、緑地の帯を含めて把握した上でモザイク状都市をつくるべきだという。
- また、東京大学のデザイン研究室が「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おり、2050年には東京の人口が大幅に減り、しかも財政難になると予測し、どう都市を描けるかということから建築家の視点で考えている。
この中では、緑の指、緑の網、緑の間仕切り、まちのしわと4つ出ているが、たとえば
 - ・ 緑を神経組織のように張り巡らせて、今ある緑、これから空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、先ほどの都市計画の論理で何メートル感覚とかという論理とは違う形で緑を復活させる。
 - ・ 都心の人口はなかなか減らないだろうが、郊外はこれから減りだすと考えられるので、郊外の都市では人を駅周辺に集まるようにしていけば駅間は空くので、そこに緑を復活させていくなど。
 - ・ 極端に言えば、郊外の駅から何百メートル先はゾーニングし、あまり人が住まないようにするとか。そのような視野もある。
- 緑、緑と言っても限界がある。ヨーロッパの地方都市をまねできないし、LRTといっても焼け石に水。もう少しマクロな考え方が必要。
- 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なら。
- スtockホルムもアテネに破れたが、オリンピック招致の際に、工業地帯で寂れたハンマビーという地区を、土壌汚染も全部撤去して、非常に快適なゼロCO₂に近いような、新しいライトレールも創り、水辺の街で人気の住宅地になっている。
オリンピックに破れはしたが、そういうものが生きている。目に見えるものがある。

- 単なる数値だけだと無味乾燥なものになる。温暖化で言えば、プラス2℃で実現している大都市のあり方を示し、ポジティブに捉えて、東京にすれば温暖化関係の新しいことが何か起きているのだと。物レベルではなく、知識社会レベルの何か新しいもの、ビジネス、政治、政策的に新しいことが起きる。社会的にも面白いものがある。そういう都市像、創造的環境都市というもの。
- それが数字で言えばマイナス0%となる。かつ東京の伝統的な下町の景観は美しく維持されつつ、断熱がきちんと機能している、内側のリノベーションだけはきちんと出来ているなど。そういう美しいビジョンが総論にある。
- 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。
- 今すぐに区市町村で地域環境基本計画を作れといっても無理だが、地域毎にアイデアや既に取り組みがあるところに都が支援することがあってもよい。例えば墨田区では隅田川を中心に雨水利用など地域色の強い取組がある。多摩川とか新宿御苑とか、地域の特性を活用した工夫の仕方がいろいろある。
- 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。
- 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
- 今後の方向として非常に成果が上がっていると思うのが、建築物環境計画書制度である。制度執行後1年で、建物の断熱性・設備の省エネ性能、建物の長寿命化など非常に成果があり、環境性能表示制度により市場の中で評価されている。金融機関との連動による金利優遇制度なども立ち上げ有効に機能している。今後、こうした手法をもう少し強化していくということが考えられる。
- マンションの環境性能評価も成果は上がっているが、成果が上がった個々のマンションが全体として街を作ったときにその環境が良くなっているかは別の問題。この辺は都市計画を含めて地区全体の環境が良くなる方法を考える必要がある。風の道なども一つの必要な政策。
- ピークオイルの問題もひとつ考えるべき。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り都民の生活や安全を脅かす。都市政策としてどういう形で最低限のライフライン、ボトムラインを確保できるかが、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存在する。

4・5 自然環境の保全と再生

(緑の保全と再生) (水質の保全と水環境・水辺循環の再生)

■目標のあり方に係る委員からの意見

- 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。
- 法政大学の建築の先生は、これを改め、東京の自然的な基盤を水系、地形、緑地の帯を含めて把握した上でモザイク状都市をつくるべきだという。
- また、東京大学のデザイン研究室が「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おり、2050年には東京の人口が大幅に減り、しかも財政難になると予測し、どういう都市が描けるかということとを建築家の視点で考えている。
この中では、緑の指、緑の網、緑の間仕切り、まちのしわと4つ出ているが、たとえば
 - ・ 緑を神経組織のように張り巡らせて、今ある緑、これから空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、先ほどの都市計画の論理で何メートル感覚とかという論理とは違う形で緑を復活させる。
 - ・ 都心の人口はなかなか減らないだろうが、郊外はこれから減りだすと考えられるので、郊外の都市では人を駅周辺に集まるようにしていけば駅間は空くので、そこに緑を復活させていくなど。
 - ・ 極端に言えば、郊外の駅から何百メートル先はゾーニングし、あまり人が住まないようにするとか。そのような視野もある。
- 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も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。
- 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と記憶するが、いつの間にか消え、再び木を大きくしないほうに動いている。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・方向性に係る委員からの意見

- 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つながってくる。
- 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か。
 - ・ 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。(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。

都市づくりに関しては、「環境配慮の都市づくりについて」に主に記載

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))

■目標のあり方に係る委員からの意見

- 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。
- 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。
- 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NOX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。
- 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。
- ナノ粒子は交差点近傍で発生するので、それが拡散すると問題ないが、フィルターをつけると大幅に減少する。そういうフィルターの活用がどういう効果を持つかということと、局地的な汚染地域でのナノ粒子の実態を都としてどうフォローしていくか。

■目標を達成するための施策のあり方・方向性に係る委員からの意見

- 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。
 - ・ 個人レベルで行動をある程度変える、何か発生したときには自らの行動を抑えるとか、ライフスタイル面での対策も重要になる。行動指針などで、光化学スモッグと被害者を出さない対策が結びつく必要がある。
 - 光化学スモッグについては、都内で一定レベルの濃度になると、学校などに情報を流し、校庭での活動等を控えるなどの対策をとってもらっている。さらに注意報に至るレベルの濃度になるとVOC等の光化学スモッグの原因物質を扱っている事業所に対して緊急の削減を求めている。さらに警報レベルでの対策と3段階で対応している。
- 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NOX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

■目標のあり方・施策のあり方に係る委員からの意見

- 廃棄物の埋立処分場がいっぱいになった後、どういう判断基準で廃棄物問題と東京湾の利用との折り合いをつけていくのか。
- 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。
- 都の処分場においてトン1万円弱で廃棄物を受け入れているという実態は、埋立処分場が差し迫っているというサインにはなりづらいのではないか。
- 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/バイオマスと廃棄物行政について