

**東京都環境審議会
企画政策部会（第14回）**

日 時：平成19年3月26日（月）午後1時15分～
場 所：東京都庁第一本庁舎 33階 特別会議室S6

午後 1 時 1 5 分開会

谷上企画調整課長 企画調整課長の谷上でございます。

定刻になりました。午前中の総会から引き続きましてご出席いただいております委員の皆様、長時間ありがとうございます。

ただいまから第 1 4 回の企画政策部会を始めさせていただきたいと思います。

本日の出席についてお知らせしたいと思います。ただいまご出席の委員の方、ご予約では 1 名ご出席ということですが、2 名ほどおくれております。窪田委員、原委員がおくれております。審議会規則に定めます定足数の過半数 9 名には達していることをご報告いたします。

それでは、これからの議事につきましては、福川部会長にお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

福川部会長 それでは、議事に入りたいと思います。お忙しい方もいらっしゃるので、早速始めたいと思います。

本日の企画政策部会ですが、ご存じのように、昨年 5 月 3 0 日に環境審議会で、環境基本計画の改定について諮問を受けました。それで、その検討を企画政策部会で行うことになりました。企画政策部会では、2 つの分科会を設置して検討してまいりました。2 つの分科会は、1 つが環境経済施策調査会、もう 1 つが環境都市づくり調査会です。本日は、それぞれの調査会から議論のまとめ案をご報告いただき議論したいと考えております。

お手元に資料もありますが、環境経済施策調査会では、環境対策における効果的な経済的手法の創出について検討していただきました。それから、環境都市づくり調査会では、持続可能な都市づくりをめざす施策のあり方について検討してまいりました。

きょうの進め方ですけれども、2 つ調査会の報告がありますので、それぞれ 1 つずつご報告をいただき、それから質疑応答するというふうにいきたいと思います。したがって、環境経済施策調査会について、まず大体 2 時過ぎぐらいまでをめぐりに行いまして、その後、環境都市づくり調査会について報告と質疑応答をしたい。全体として 3 時に終わりたいと考えております。

環境経済施策調査会に関しましては、座長の神野先生からご説明をいただき、環境都市づくり調査会については私が座長を務めさせていただきましたので、私の方からそれぞれ報告をさせていただきます。

それでは、早速ですが、まず環境経済施策調査会の報告について、神野先生にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

神野座長 環境経済施策調査会の座長を務めさせていただいております神野でございます。

最初におわびを申し上げておかなければなりません、私はちょっと先に予定が入ってありましたものですので、早目にここの席を立たせていかざるを得ません。そこで、私の方からは、環境経済施策調査会で検討した内容について、総論的な部分について説明させていただいて、その後具体的な施策その他につきましては事務局の方をお願いするということで進めさせていただきたいと思います。

初めに、参考資料の1をごらんいただきたいと思います、私ども調査会の審議経過でございます。私どもの調査会では、環境対策における効果的な経済的手法の創出について、昨年の7月15日から本年の3月9日まで、3回にわたりまして審議をいたしました。

第1回目は、総論的な方向性をめぐる議論と、みどり対策について、第2回目につきましては温暖化対策について、それぞれ審議をいたしまして、その結果を資料1にあるような形としてまとめましたので、ご報告させていただきます。

お手元資料1の東京都環境審議会「環境経済施策調査会」報告をごらんいただければと思いますけれども、全体の構成でございますが、全体で13ページにわたっておりまして、総論的な話は1ページ目に、経済的な手法を検討する上での基本的な認識について叙述し、次のページをおめくりいただきまして、環境施策を構築する上での基本的な考え方をまとめてございます。

そして、3ページ以下で、その具体的な方策について記述しているという構成になっておりまして、6ページ以降をごらんいただければと思いますが、6ページ以降につきましては、この調査会の審議の中で、各委員の皆様方からご発言いただきました意見の主要なものについて、参考までに記載をさせていただいているところでございますので、これもあわせてご参照いただければと思います。

それでは、報告書の内容でございますが、まず第1ページをごらんいただければと思います。第1ページ、これは先ほどもご説明いたしましたように、経済的手法を検討する上での基本的な認識について書いているところでございまして、左半分に、いわば現状認識みたいなものをまとめてございます。世界的な異常気象とか自然災害など、地球温暖化をめぐる問題が深刻化している。

そして、左側の下に書いてございますように、現在のこうした状況は、人間の生存の基盤となっている環境そのものが破壊されるというような状況になっていることを示し、それは人間の経済活動が与える影響が大き過ぎているということが主要な原因の1つだと言えるというこ

とを書いてございまして、結果として、下にまとめておりますように、共通の認識とすることが必要というところを書いてございますように、「人間の生存基盤となる「環境」が健全でない状態では、そもそも市場経済活動を営むことすらできない。」という認識をまとめてございます。

そうした認識に立った上で、現在の市場経済活動の状況を見ると、環境対策のコストが市場に盛り込まれていない。そして、市場外のコストは これは回復経済と我々は言っているところでございます 市場を通じたインセンティブだけでは解決することができないと考えられますので、規制的な措置を含めて、市場外の環境対策コストを市場の内部のコストとする仕組みづくりをしていこう。

そのために、市場経済活動の担い手全員が今後の環境対策の担い手となっていることが求められるとまとめまして、こうした措置をとることで経済、社会を動かすルールに環境対策の視点を織り込んでいくということが出来るはずだということを述べております。

おめくりいただきまして、次。実際に導入すべき施策の基本的な考え方を書いているところでございますが、こうした認識を踏まえて、社会や経済を動かすルールに環境対応の視点を盛り込んでいくという基本的な考え方を示しておりますが、これは社会や経済の主体となっている行政などの公的な部分、さらに市民、さらに企業という3つの経済主体のそれぞれが社会や経済を持続可能なものとしていくために、企業は環境に配慮した財やサービスを市場に提供し、市民はそれを解決し、公的部門はそれを支えるといったそれぞれの責任を認識するということがありと書いていますところでは。

その上で、それぞれの主体はこの責任を果たすために共同のルールづくりを行って遵守すること、そして、それぞれの主体が同時にそれぞれの自分たちでつくった規律を自分たちで自己規律化をし、互い水準の目標を定めて達成していくということが必要になってくるだろうということを述べていますところでは。

次に、そうした社会や経済を動かすルールづくりに当たっては、基準を設定したりラベルを張ったりすることなど、環境配慮の度合いに応じて評価する基準を明確にすることによって、環境に配慮したという価値を市場の内部に組み込むということが求められる。

今度は、市場に内在化した環境配慮の価値を市場で高く評価することが必要だと。そのための手段として、金利の優遇や減税、あるいは反対に増税することなどによる環境配慮の度合いの高いもののコストを相対的に下げるといったことが考えられる。

また、環境配慮の度合いの高いものを表彰したり、高いコストに見合った満足が得られるよ

うにしていくということも有効になるだろうということを書いてございます。

一方、環境配慮の度合いには一定の最低基準を設けて、その最低基準以上のものが選択されていくような仕組みづくりをするということも必要であり、最後の一番下のところに書いてございますが、公的と私的を問わず、貨幣全体が環境によい方向に流通していくという仕組みを構築することが可能となって、それが社会や経済を動かすルールに環境配慮が内在化されていくことになるだろうということをお求めしております。

以上は総論の部分でございますけれども、これからは座長としてというよりも、個人的な意見を申し上げますと、ここで経済と言っているのは、形式的経済秩序、簡単に言ってしまうと市場のことを言っているわけです。経済的手法とか何とか、市場に介入するということをおっしゃっておりますが、実は経済というのは、皆さんもご存じのとおり、オイコスとノモス、つまり、家計のやり繰りですから、地球の自然をたくみにやりくりすること、これが経済であり、形式的な経済秩序である市場に対して、実質的な経済秩序というのは地球の資源を最適にやりくりをして、人間と自然との質量変換を最適なものに求めていく、これが経済という意味でございますので、わざわざ環境対策とか何とかということではなくて、経済そのものこそが、まさに私たちの生存を支えている自然という環境との最適な質量変換を達成するということが経済であるということです。

市場というのは、そのための一つ的手段でしかなくて、経済学で言っている市場というのは、ごくごく抽象的な条件をかませしておりますので、簡単に言ってしまうと、真空状態を想定すれば、最適な解を示すということをおっしゃっているだけですから、実際には空気があるので、紙も鉄も真空状態では全く同じに落ちるはずなのに、現実におこっていないのはおかしいといって現実を直せというのは全くおかしいのと同じように、私たちは空気がある上で最適な状態は何かということをお考えしていく必要があると思いますので、市場が効率的な関与を示さない場合には、当然ですが、その市場に介入し、介入して、最適なものにしていくということをしていく。これは経済にとって当然なことだと思います。

ところが、どうも市場そのものが進行されてしまうような世の中になってしまうとこれは大変危険で、この環境経済施策調査会で私は申し上げましたけれども、私は網膜剥離でいつ失明するかわかりませんが、網膜剥離になっていくのは、基本的に普通の人であれば近眼は二十ぐらいになるととまるのですが、とまらないわけです。近眼がずっと進んじゃう。ずっと近眼が進んでしまって、私の場合には髪の毛みたいなものがぼっと飛び始めて、行ったら、これは、あした、失明するか、いつ失明するかわからないけれども、いずれ失明するのは間違いない、

すぐ入院と。こうした暗黒の世界に陥るといのは、激変するシグナルといのはなかったんでしょうかと言うと、あったはずだと言うのです。光視症といのがあったはずだと。目をつぶったときに、ただぱっぱと光るといだけの話で、そんなシグナルは見過ごしてしまう。

簡単に言ってしまうえば、結論は、目先だけの利益にとらわれているこの社会をいつまでも続けると、大きな破局へのシグナルを見落とすぞといことを私の経験から嫌といほど知らされましたといことを申し上げて、報告にかえさせていただきます。

福川部会長 ありがとうございます。もう少しディテールについて、事務局の方から。

小原副参事 では、事務局の方から、引き続きまして3ページから5ページまでで、具体的な方策につきましてご説明申し上げます。

3ページから5ページまでの構成でございますが、まず3ページが、各環境対策に共通する方策について掲げさせていただいております。環境経済施策調査会では、冒頭神野座長がおっしゃいましたように、みどり対策と地球温暖化対策について審議いたしましたが、4ページには、地球温暖化対策に係る主な方策を、5ページには、みどり対策に係る主な方策をそれぞれお示ししてございます。

では、まず3ページをごらんください。各環境対策におきまして、社会や経済を動かすルールに環境対応の視点を織り込むために共通する方策として、5つのポイントを掲げております。

第1が、「高い環境価値を有するものに高い評価を付与する仕組みづくり」ということで、環境配慮への積極的な取り組みを実施していることが外部から見てわかりやすくなるように、環境配慮基準を明確化すること。あるいは環境面で進んだ取り組みにつきまして採算的なメリットを紹介するなど、各主体の取り組みを促す措置を講じること。これらの奨励的、助成的な措置に加えまして、幅広い層に環境対応を求める場面での税制の活用など、規制的、負担的措置を組み合わせていくといことがここでは示されております。

その下でございます。第2点は、「金融機関等との効果的な連携」ということで、資金の流れが環境に配慮して物に向かうように新たなキャッシュフローの仕組みをつくるといものでございます。

例えば都が中長期的な環境政策のフレームワークを提示するといことで、その方向に向かって安心した投資活動が促されるようにすることですとか、あるいはその下、財政支出のあり方につきましても、日本全体の市場を変えていくような仕組みの構築が必要であるといことが示されました。

右の方に移りまして、第3でございます。「環境対策に関する意識が高まりつつある市民と

の連携」ということで、少々高くても環境によいものを買いたいという意思を持った市民との連携を進める方策でございます。市民の購買行動を通じました環境面での達成感が得られ、それぞれの方の努力が環境全体にどのように貢献しているかがわかるような、そういった指標を作成するなど、経済的リターンとともに、環境リターンや社会リターンが味わえる仕組みづくりといったことが示されております。

第4に移ります。「企業や金融機関の環境対応を評価する社会意識の醸成」ということで、環境対策に積極的な企業等が社会経済的に高く評価されるように講じる対策でございます。企業がみずから環境対策を保護することにとどまらないで、それを受けとめる市民側の環境意識ですとかライフスタイルの改革を促すように、企業と行政とが連携して適切な広報機能を果たしていくことがここでは示されております。

第5に「環境施策以外の施策との効果的な連携」ということで、ここでは、例えば消費者行政との連携により消費者が環境に配慮した財・サービスを的確に選択できるように情報を伝えていくことなどのような、他の行政分野と連携した総合的な施策展開が必要であることが示されました。

続きまして第4ページをごらんください。こちらは地球温暖化対策についてでございます。ページの左半分に掲げましたのは、ことしの1月に都が発表いたしました「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」の骨格でございまして、今後の都の施策の方向性として参考に掲げました。

右半分をごらんいただきたいと思います。こちらに主な方策として3点、5項目の整理をいたしました。まず第1点目が「事業者の環境対策を更に推進する方法」で、2項目ございます。第1が「企業のサプライチェーンマネジメントへCSRの視点を組み込む」ということで、既に一部の企業で行われておりますグリーン調達拡大がさらに進むように実施する各種の方策がここに該当しております。

第2が、一定レベル以上の環境配慮型施設のコスト回収を早めるということで、例えば環境配慮面ですぐれた施設の償却期間を短縮するなどの方策が該当します。

次に、第2点目でございますが、「建物の環境配慮設計を更に推進する方法」でございまして、高い環境配慮設計の建物の不動産価値を高めるという1項目がここにございます。例えば環境配慮設計のレベルの高い建物の不動産評価が将来にわたって高いまま評価され続けるなど、投資対象となる建物などにつきましてその評価を高める仕組みづくりなどが該当しております。

最後に第3点目でございますが、「再生可能エネルギーの利用を高める方法」ということで

ございまして、2項目あります。第1がグリーン電力購入費用の内部化ということでございまして、再生可能エネルギーの導入にかかります追加のコストを社会全体で負担していく仕組みを創設すること、中でも現在企業がグリーン電力を購入する際に、その費用が寄附金として扱われていることの修正が必要であることなどがここに該当しております。

第2が、需要サイドからのソーラーエネルギーの活用推進ということで、ソーラーエネルギー活用に向けた補助金等の財政支出が市場で効果的に生きるような仕組みづくりなどがここに該当しております。

続きまして、第5ページをごらんください。こちらはみどり対策についてでございます。こちらも同様に、ページの左半分に掲げましたが、ことしの1月に都が発表いたしました「緑の東京10年プロジェクト」の骨格でございまして、今後の都の施策の方向性として参考に掲げさせていただいております。

右半分をごらんいただきたいと思えます。こちらでは3点、4項目の整理をしております。まず第1点目ですが、「事業者の環境対策を更に推進する方法」で2項目ございます。こちらはいずれも温暖化対策で示された方策の再掲となります。

みどり対策につきましても、温暖化対策と同様にみどりを守っていく活動に関連する事業者の取り組みというものが進みますように、サプライチェーンマネジメントへCSRの視点を組み込むこと、あるいはみどりの機能などを盛り込んであるような環境配慮型の施設について、その分だけコストが高くなっているということの回収が早期に進むような仕組みを盛り込んでいくということが該当してございます。

次に、第2点目でございますが、「建物の環境配慮設計を更に推進する方法」ということで、高い環境配慮設計の建物の不動産価値を高めるという1項目がございます。こちら温暖化対策で示された方策の再掲になります。温暖化対策で示した考え方と同様な考え方をういまして、みどりを建物の中で保全していくということに関した対策というものが進むような仕組みづくりというものがここで該当しております。

最後に、第3点目でございます。「重要な緑を持続的に保全する方法」ということで1項目ございます。こちらは、上記の2点において保全が進むような都市内のみどりと異なりまして、その保全コストが市場の中に組み込まれにくい里山ですとか森林などの重要な緑の持続的な保全のために、募金ですとか協力金、税などの財源確保の仕組みづくりが重要であること、また、民有地のみどりの保全のためのインセンティブが求められることなどがここに該当しております。

以上、3ページから5ページまで、環境経済施策調査会で報告された具体的な方策についてのご説明を終わります。

福川部会長 ありがとうございます。それでは、今いただいたご報告をめぐって、2時ちょっと過ぎまで質疑応答をしたいと思います。

神野座長からは、大変熱い補足説明がありましたので、意を強くして議論したいと思いますのですが、なぜか席が、こちら側がどちらかというところと経済、こちらに藤井先生がまちづくりの方になっていますが、ぜひ活発な議論をお願いしたいと思います。どこからでもよろしいですので、ぜひ。

飯田委員 私も別件と重なっているのですが、早目に退室させていただくので……。

神野座長のいつもながらの格調高く、かつ熱い思いのお話しを、感銘を受けつつ拝聴しておりました。こちらの環境都市づくり調査会でも、経済的手法の重要性は何度も議論に出ておりました。今報告を伺いまして、2つの調査会の取り合いができていない部分とできている部分というのがあるかなとちょっと思いましたので、何点か申し上げたいと思います。

まず1点目としては、総論のところ、例えば3ページの中で、「高い環境価値を有するものに高い評価を付与する仕組みづくり」という中で、括弧して「例 EUの排出量取引」というのが例示してあるわけですが、このあたり、米国東部州がカナダの州と連携をして排出量取引を始めるとか、あるいはオーストラリアもつい最近、今度ヴィクトリア州とかニューサウスウェールズ州あたりで、州を超えてやる。日本と同じく、温暖化対策がおくれている国のところでは州が頑張るという構図があります。

本日、この会議の後で私が行くのも中央環境審議会、国の京都議定書目達計画の検証を審議する会議なのですが、国のレベルでは、今のところ、排出量取引や環境税というのは口にするだけで済まないような状況が続いている。東京都の場合、温暖化対策計画書という非常にすぐれた、いわばベースラインを算定できる出発点を持っておられるので、そういった排出量取引で、東京都がここでも口火を切るというか、まず第一歩を歩んではどうか。東京都がまず開始し、8都府県市に広げというようなストーリーをつくっていく必要があるのではないかと思います。そういったところを主な方策として、まずは「つま先」をちょっと入れるぐらいでも書いてあるといいのではないかなと思います。今後検討するとか、そういったところをぜひ期待をしたいと思っております。

同じくもう1点は、具体的には間口は書いてあるんですが、グリーン電力購入費の中で、下に書いてあります再生可能エネルギー導入の追加コストを社会全体で負担していく。これは補

足説明でありましたように、まずは企業の損金参入の話なわけですが、これは次のステップは、ちょうど太陽エネルギー普及会議が始まっておりますが、ドイツがやっておりますように、電気料金に一律に上乘せをして、高い買い取り価格を共通負担するような仕組みに持っていくことではないか。これも国の方はR P Sを導入した経緯があって、全く制度はもうぴくりとも動かせる余地がないという中で、ここも東京都がぜひ一歩進んでいただきたいという期待をしている部分です。

ここは大項目は入っておりますので、今度中身の部分、企業の損金は当面の障害としてあるのですが、より大きな枠組みをぜひ期待をしております。

それから、これは太田先生にお譲りした方がいいかと思うんですが、交通関係、これは太田先生が多分おっしゃると思いますので、以上2点です。

太田委員 まさに環境と経済ということになりますと、交通の中でこういった問題がきちんと議論されないとなかなかいかないだろうということで、これはむしろ都の方の役割分担の中で、交通というのを経済の方でなぜ議論を正規に取り上げなかったのかというのは私は大変残念だと思っております。

そういうことで、神野先生にぜひ伺いたいのは、当然交通の方は、グリーン課税ということで、車両の保有に関するものも入っておりますし、利用について、コンジェスション・チャージング（混雑課金）の話では、ヨーロッパを中心にかなり進んでおりまして、こちらの大きな経済施策の中でも一般論としては入っていると理解しますけれども、個別の地球温暖化の中でも、環境税とコンジェスション・チャージング コンジェスション・チャージングは、もうちょっと渋滞とか大気汚染絡みの話も入った話が多いので、多少ニュアンスが違うところがあるかと思いますが、その辺のブリッジをしておいていただくと我々も議論しやすいかなということなんです。

いずれにしても、今度環境都市づくりの方でも、中期の目標で25%削減が出ましたから、スターンレビューなんかも出ていましたが、こちらに来ている、今ロンドン、EUでは2050年が大体60%削減ということで正規にやろうと。特にイギリスは60%削減ベースで法的な制限を入れるということで、キャップ・アンド・トレードということをやっておりますので、当然自動車、交通関係、特に航空を含めたそんな議論が始まっておりますので、何かその辺の連携がもう少しあるといいかなというこれは希望です。

福川部会長 幾つか意見が出ましたけれども、右、左と行きたいんですが、神野先生、何か。

神野座長 どうもご意見ありがとうございました。

それで、おっしゃるとおり、例えば福祉もそうなんですけれども、地方自治体の方で突破口をつくっていかないと、高齢者の医療費の無料化の問題とか、国は出ないんです。皆地方自治体がまず突破してやっていった。環境関係でも、私の携わっていたのでは、東京都が自動車関係税に環境的な配慮を入れて、それがきっかけになって国が入れるということがございますので、特に環境にかかわる税とか、ご指摘いただいた交通にかかわる問題などは、東京都など地方自治体がまず突破口を開いていくという意味で提案をしていくということが重要だと認識しているのです。

現実には、これはこの間聞いたさっきの欧米とかロンドンでやっているものも含めて、ロードプライシングなんかを含めて、それは、こっちでやるのか、こっちでやらないのかという話を聞いたとき、どういうものでしたっけ。説明をしてくれる……。

小原副参事 3ページの「各環境対策に共通する方策について」と書いてある表題の上の部分のところにつきまして、私は説明した際にすると飛ばしてしまったのですが、実は今太田先生からご指摘いただいたところはここのところで実は議論の対象に入っておりまして、なお書きの後なんですけれども、「なお、今回の調査会で具体的な検討は行っていないが、都が進めるその他の環境対策」、その筆頭のところに自動車交通量対策というところが出ておるのですけれども、これらにつきまして、「社会や経済を動かすルールに環境対応の視点を織り込んでいく手法の活用が考えられるため、検討することが望ましい。」ということで、環境経済施策調査会で踏み込んだ個別の議論はしなかったのだけれども、みどり対策と地球温暖化対策で議論した手法を踏まえて、その手法というものを適用していく対象としては、これらの議論しなかった対策も含まれますというように受けとめておりまして、したがって、各環境対策という「各」というのは、実際に議論いたしましたみどりと地球温暖化対策だけではなくて、自動車公害対策も含めてということで受けとめさせていただいております。

ですから、コンジェスション・チャージですとか、そういった話につきましては、どこに当てはまるかということになりますと、1つ目の箱が当てはまるのかなと思ってはおるんですけれども、どこかでというところで一応検討してきた。

神野座長 ご質問の趣旨は、結局こういうことですよ。つまり、総論的には盛り込まれているけれども、具体的な取っかかりなり、そういったものが必要だったのではないかというご指摘なのだけれども、それについては、調査会ないし私個人的には重々認識していましたけれども、結局回数が限定されていたというプレッシャーの中で、そこは既に政策その他ができて、進めつつあるという話だったんじゃないの。つまり、こちらはみどりとかそういうこと

に絞り込んで2回を設定したわけだけでも、このテーマを設定する背景をちょっと説明していただければいいのではないかと思います。

小原副参事 今回の環境経済施策調査会では、特に議論の対象といたしましたのが地球温暖化対策とみどり対策ということでやってきたのですが、これは資料の4ページ、5ページにも掲げさせていただきましたように、特に東京都が今後重点を入れていく部分ということで、そこについて詳しい議論というものが望ましかったということで、今後4月以降、企画政策部会の方で環境基本計画の改定をする際に特に踏み込んだ議論が予想されるということ、特に取り上げさせていただきました。

その他の部門につきましても、同じく企画政策部会の中で、環境基本計画としてまとめ上げる議論の中で、もう一度議論する機会もあるかと思っております、環境経済施策調査会のところでは、回数に関係もありましてできなかったということでございます。

福川部会長 地球温暖化とみどり対策に絞って、まちづくりもそうですけれども、最初に設定した項目が必ずしも最後になって万全だったとか、ぴたっと当たっていたということはないかななくて、検討しながら変わっていくという側面があったのだらうと思いますし、また、恐らく神野先生の補足説明も含めて、経済施策に関していずれにせよ重要な手段になるわけですが、それに関する強い理論的根拠をいただいたのではないかと思いますけれども、ほかの環境経済施策調査会の委員の方で……。

飯田委員 あと別件で4ページの一番下の右側の箱の中に、「需要サイドからのソーラーエネルギーの活用促進」ということで、その中に「補助金の支出」「補助金等」云々と書いてある。また、これは「委員コメント」のところなのですが、11ページの一番下のところに、「需要サイドでプル行為をしようとする、補助金などによる消費行為に対するサポートをすることになる。」と、ここにも補助金という言葉が出てくるのですが、これなどはまさに今神野先生が冒頭おっしゃったような市場のゆがみを制度的にいわば整えていく枠組みをつくるということで、これを補助金と呼んでしまうと非常に聞こえが悪いので、これは補助金ではない、もっと政策資金なり、行政用語と一般用語と違うのかもしれませんが、補助金というと、昔の米価逆ざやのような、何かすごく聞こえが悪いのです。

EUでも、例えばドイツの太陽光なり自然エネルギーの買い上げに関してのプレミアムを払う部分、これはいわゆるEU型補助金ではないのだという認定になっておりまして、まさに社会的費用を内部化するようなお金の出し方という言い方なので、行政用語上補助金と呼ばざるを得ないのかもしれませんが、あくまで社会的費用の内部化的な費用に見えるように報告書上

はしていただいた方がいいのかなと思いました。

神野座長 これは、補助金は、多分悪いイメージだろうが、財政学上も、価格介入をするときなので、補助金というふうに 別な言葉で言ってもいいのですけれども、それを読み取れるようにするためには、多分括弧つきか何か、注をつけないと難しくなるのではないかなと思うので、ここはこのまま……。何かほかにある。あればいいのですが、財政学でも、普通は補助金と使って、それは非常に一般的に使った言葉ですので、特に何か別な言葉をつけるのであれば、注をつけておかないと、共通理解が成り立たないような気がするのですけれども、どうですか。悪いイメージはわかりますけれども……。

飯田委員 4ページはその整理でいいかもしれません。11ページ、どなたの発言かわからないのですが、これは、需要プルは補助金で市場をゆがめるような、これは全体の文脈としてちょっと違うのかなと思いました。むしろ市場を整えるために制度をつくるというような形が……。2カ所補助金というのが出て、気になりましたので……。

神野座長 11ページはどなたかの発言なので、発言者のご意向を聞いた上で、需要サイドだと、補助金というのはあまり適切ではないかもしれないので、むしろ供給サイドにかかわる場合に補助金を使うので、発言者にちょっと確認していただいた上で、適切な表現に改めてもいいかもしれません。

小原副参事 6ページ以降の方は参考にとということでおつけいたしましたので、今先生からお話がありましたところを踏まえまして確認させていただきたいと思います。

4ページの方は、したがって、ここでの表記としては補助金ということで掲げたままやらせていただきたいと思います。

福川部会長 飯田さんは大分補助金に悪いイメージを持っているようで……。ほかにかがでしょうか。今までの議論、やりとりの中で、議論に加わった方は何か……。

下村委員 私も最後の会を欠席をしてしまいました……。先ほど神野先生が冒頭におっしゃったようなイメージを私も若干持っておりまして、最初から私は経済の方が専門ではなくて、市場なるものがどの範囲でどういうものかというのは十分理解できていないままなのですけれども、トーンとして、もう少し行政がしっかり介入しながら整えていくよという色彩が出た方が本当はよかったのかなと思っているのです。

基本的に今まで外部経済だったものを市場に取り込んでいくという方針で今回施策が組み立てられているのですけれども、ある種、行政が姿勢として介入してきます。さっきの補助金の話もそうだと思うのですけれども、的確に税を取ったり、またちょっとニュアンスが違います

けれども、ある程度みどりだとか、それから環境の問題の向上させる行為に対して、積極的に介入するよという姿勢がもう少し読み取れるような構成の方が本当はよかったのかなと。

ですから、これは意見として申し上げた話ですけれども、都が何をするのだと、それから、どこまで市場に任せるのだというあたりをもう少し整理をしてお示しいただいた方がわかりやすかったのかなと。都の姿勢をしっかりと示すという形で、どういう形で介入していくかということをもう少し示せるような構成の方がわかりやすかったかなとちょっと思いました。

末吉委員 今の点、私は大変重要だと思っていまして、どこかでも1度、みんなに広く呼びかける、全員に呼びかけるということではなくて、東京都がある種の規制的措置も含めて、あるいはそれに近いものに近づけていって、みんなを押し込んでいく。そういったプレッシャーも必要ではないかと申し上げたのですけれども、ただ、一方で、具体的に考えてみますと、例えばEUの排出量取引などというのは、恐らく東京都内のビッグエミッタと言われるところにキャップをかけないと動かないシステムなんだろうと思うのです。

そうしますと、そこにキャップをかけること自体非常に大きな規制的措置になるわけですね。ですから、制度をつくるということと、そこが持つ規制力と、個別企業ないしビジネスが自分でどういう選択をするかというのは多分違う範囲のことなんだと思うんです。ですから、その辺のところをよく明確に切り分けながらも、フレームワークづくりは都がしっかりやります、方向感はずっとやりますと。でも、そのフレームワークの中で、企業主体がどのような選択をするかはかなり市場に任せていますが、個別企業の判断にゆだねる、その方が、単純な補助金などよりは、多分公平正大かつ透明性の高い制度ができるんだと思うのです。ですから、その辺のところの使い分けが非常に重要なのではないかなと思います。

福川部会長 これは重要なポイントだと思うのですが、規制的措置を含め、市場の外にある環境対策コストを内部化するという言い方ですが、よく言われるように、規制的措置というと、今ご指摘があったようにキャップをかけるとか、そういうものがある。一方で、費用の中にそれを組み込んでいくということがあるわけですが、ここで規制的措置を含めと書かれているというのは、どちらかというと後者を主に指していると考えてよろしいですか。

神野座長 そうです。あと、私のまとめ方が間違っていなければ、ここでは行政というよりも、全体の規制は社会が規制するのだと。つまり、すべての市民が参加に基づいた、つまり規制というのは官僚がぱっとやるということではなくて、社会全体を規制するルールも社会全体の参加に基づいて決めていくということと、つまり、それぞれの経済主体が全体に参加してマクロの規制をし、それぞれミクロの主体もそれぞれミクロの主体で規制していくということ

相互にやろうという書き方になっておりまして、そのために、公としての都がやるということの意味を意味して、官としての都がやるということは強く出していない。この間の議論では、そういう理解でよかったでしたね。

福川部会長 本当の意味での自立した市民がつくる自治のもとで、それぞれの経済主体がある種の規範を共有すると、そういう構造をつくらなきゃいけないということですね。

原田委員 そういうことであるとすると、最初に地球温暖化問題の深刻化と、きょうのペーパーでは1枚目にあって、これは、ここにいらっしゃる方々には当たり前のことであるということかもしれませんが、これを一般の人たちに話したり、一般でない学生でもいいのですけれども、そういうのを話しても、本当ですかというのが正直な反応としてあるわけです。

私が申し上げたいのは、本当に社会全体が納得するようなビジョンとして、目標として、審議会があり、社会全体のルールが必要だということを推し進めようとする、その合意というか、そのための努力というのをかなりそこに注意というか、努力を払わないと、ここに書いてあること自体は非常にそのとおりだと私は思いますし、その方向に行けばうまくいくのではないかと思うのですけれども、その方向に動かすところの一番最初の皆さんの認識というところが、それを高めるというところのことをもう少しどこかに書けないかなと思ったのです。

福川部会長 これは、これから書けばいいんですね。ここの2つの調査会が合わさった議論を……。

谷上企画調整課長 きょうは、2つの調査会に報告していただいて、4月、5月にかけて、企画政策部会として議論していただいて、それを中間のまとめという形で、夏前には出したいと思っています。

福川部会長 ということで、これからすり合わせて、より使用していくということになりますので、よろしく願いいたします。

ほかにどうでしょうか。よろしいですか。出た結論を聞いて、きょうは質問をし合って、疑問を晴らしておくということですので、それでは、時間も参ったようです。後半のまちづくりの方に進めさせていただきます。

環境都市づくり調査会の報告です。私が一応座長を務めさせていただきましたので、私の方から少し説明をさせていただきます。また、概要をお話した後、詳細な点は事務局の方から説明していただきたいと思います。

資料は、資料2がその報告です。それともう1つ、参考資料1をもう一度見ていただきますと、ここにこれまでやってきたスケジュールを書いてあります。ここにありますように、7月

1 1日から始まりまして、3月13日まで、計6回会合を持って議論をしてまいりました。

特に議論の対象としたことは、個別項目が7項目あるわけです。それは何かといいますと、資料2の4ページを開いていただくと、ここに目次のように、「環境都市づくりに関する主要事項」というのがありまして、7項目並んでおります。調査会では、この7項目を全体的に、それから順番に議論してまいりました。ただ、メンバーの専門性というあたりから言って、1、2、3、4が中心的な議論になりましたので、その他の専門の方を含めて、ぜひこの企画政策部会でさらに議論の精度を上げていきたいと思っております。

というわけで、参考資料1で、1回から4回までは、この7項目について、とりわけ3回目と4回目は地球温暖化対策と自動環境対策について議論したということです。

それから、記録の方の第5回目のところに、環境配慮の都市づくりという項目が入っていますけれども、こういった個別の7項目というのはそれぞれ重要な問題ですが、それぞれ非常に重なり合うところもあるわけです。当然ながら、これは都市づくりですので、総合的な都市づくりの視点から見ていく必要があるわけです。そういうわけで、全体を横断的に、都市づくりという観点からもう一度整理し直すということで、第5回目の環境配慮の都市づくりということで議論を行いました。

これらの議論をまとめたものが資料2であるわけですが、開いていただいて、1ページと2ページを見ていただきたいと思います。これが、その第5回目の調査会で行った議論の大体のまとめです。

まず、このところは簡単にご説明しておきたいと思いますが、1ページの左上のところに、イメージというのがあります。これがこの調査会の基本的なスタンスというか、視点です。図を見ていただきますと、青い矢印がありまして、下の方から「生存基盤が確保されている都市」とか、次に「安全に生活できる都市」、それから「より快適で質の高い生活を享受する都市」と並んでいるわけです。

都市計画でよく安全、利便、快適といいまして、まず安全を確保し、それから利便を高め、そして、アメニティとか景観とか、快適性を高めていく。それを一貫してまちづくりをやってきたと言われるわけですが、振り返ってみると、安全そのものが脅かされている。とりわけ大気汚染とか水質汚濁ということは改善しつつあるけれども、より根本的な人類生物の生存基盤が危うくなっているということが認識されるようになり、言ってみれば、この青い矢印が一通りターンして下の方に行って、改めてこの問題を考えていく必要があるようになったということだと思います。

快適性ということに関しても、これまでエネルギーを使い資源を使い、そのことによって快適性を高めてきたけれども、そうではないやり方で、したがって快適性を高めるということが必要になってくる。そういうことだと思います。

そういうわけで、イメージの中に書いてありますように、まず基本的にエネルギー効率が高く、地球環境への負荷が極小化する都市をつくる。しかし、その中で、なおかつ都市としての都市間競争の中で生き延び、なおかつ、さらにより快適な質の高い生活を享受できる都市にいくのだという目標を改めてどう達成するかを検討する必要があるのだということだと思います。

全体としては、そのイメージといいますか、一番上のタイトルの中に書いてありますが、「目指すべき都市の姿」として、「少ないエネルギー消費で快適に活動・生活できる都市を目指す」、そういう都市像が描かれているということです。これがイメージのところに書いてあることです。

次の下の枠のところに、先ほど申し上げた具体的な重要項目として、地球温暖化対策から7番目の廃棄物対策まで7つの項目が並んでいます。これらをももちろん解決していかなければいけないわけですが、これを解決するに当たっても、環境配慮の都市づくりという大きな枠組みの中でやっていかざるを得ない。個別の対策はもちろんあるわけですが、それだけではだめだということだと思います。

そして、それは具体的にどういうことかという、1ページの一番下の枠の中の丸が2つありますが、今まで都市計画とかあるいは公共事業と言われてきた都市基盤整備、市街地開発、土地利用、こういった中で、あらゆる場面で環境配慮ということを含んでいく必要がある、内在化していく必要がある。

それから、都市活動、具体的には産業・事業、移動、ライフスタイル、すべてを含めた、こういうすべての都市をつくる場面において、環境配慮のあり方や推進の方策を示し、そこにあらゆる活動の中に環境配慮のルールを内在化していく必要があるということです。

それをまとめたのが右側の黄色い枠の中に書いてあることでありまして、繰り返しになりますが、ちょっと言いますと、「生存基盤が確立された都市、健康で安全に生活できる都市があり、その先に安全で利便性が高く、快適な都市というものがある」と、そういう視点です。具体的なイメージとしては、水とみどりにあふれた、歩きやすい、あるいはこれだけではないと思います。ビジネスの面においても、住宅、生活の面においても、同じことが言える。

そして、さらに2番目の黒い四角ですが、持続可能な都市として、少ないエネルギー消費で、快適に活動・生活できる都市を実現していく。そのために、1番として、さっきの7項目、地

球温暖化対策、自動車環境対策など各分野での施策展開を図る。これに対して、それを総合的、横断的に確保していくため、都市づくり、都市活動のあらゆる場面で環境対応の内在化が不可欠である。それは具体的に言えば、都市基盤整備や都市開発や、それから土地利用であるということでもあります。

かえって問題が拡散しているような感じもいたしますけれども、これら全体をまとめますと、イメージの一番上の四角の中にありますが、「成熟した、持続可能な都市・環境創造型都市の実現」、恐らく快適ということも、こういう枠組みの中でこそ実現しなきゃいけないのだと、そういうイメージがここで示されている。

これを具体的にどう実現していくかということですが、この中間まとめでは、ごらんのように、まず1ページと2ページに今の総論がありまして、次の4ページから、先ほどから言っている7項目について、それぞれまとめがあります。そして、改めて最後の28ページ、「環境配慮の都市づくりの推進」というところで、ここで具体的な方策を検討するという構成になっています。

まだまだ具体的な推進の中身はこれからの議論になるところだと思いますけれども、とりあえず7項目に関して、より細かい内容を事務局の方から説明していただきたいと思います。よろしくお願いします。

谷上企画調整課長 それでは、事務局の方から、4ページ以降のご説明をさせていただきます。

今、福川部会長からお話がありましたように、目指すべき都市の姿としまして、「少ないエネルギー消費で快適に活動・生活できる都市を目指す」ということで、それを実現するための政策につきましてまとめてあります。構成自体は、7つの項目とも、まず現状と課題、それから目標のあり方、それから施策の方向性という形で、多少濃淡がありますので、割いているページは分野によって違いますけれども、まとめさせていただきました。そして最後に、環境に配慮した都市のあり方ということで、その都市をつくるための推進方策等をまとめているという構成になってございます。

それでは、分野ごとに簡単にかいつまんでご説明させていただきます。

4ページをあけますと、まず最初に、地球温暖化対策ということで主要事項を挙げてございます。左側の方に現状と課題ということで、今まで都において行ってきた内容につきまして、上の四角、先駆的な制度の導入などを行ってまいりました。

2番目の四角につきましては、グラフにございますとおり、温室効果ガス排出量とも横ばい

傾向が続いているということ、円グラフがございますけれども、都内の再生可能エネルギー利用は2.7%ということで、まだ飛躍的な拡大が必要な状況でございます。

このような現状を踏まえて、下に課題等というのをまとめてございます。業務については、中小事業者対策、それから自動車、家庭部門、この取り組みが必要であること、それから、再生可能エネルギーの普及拡大が必要であることなどを掲げてございます。

6ページ、目標のあり方ということで、これはほかの分野も同じなのですが、長期目標と中間期目標という形で整理させていただいております。長期目標はおおむね50年ぐらい先かなと、中間期につきましては10年とか15年ぐらいのスパンかなと考えてございます。

地球温暖化対策につきましては、長期目標といたしまして、真ん中あたりに書いてございますけれども、大気中の温室効果ガス濃度を安定させて、それに貢献する都市のあり方を実現していこうということです。

これを具体的に書いてあるのがその下の矢印の部分になるのですが、全世界におきまして、21世紀の半ばまでにCO₂排出量を半減以下とする。そのために気温上昇を2度以下に抑制するというのが世界一の大都市として貢献していくことが必要だということを書いてございます。

その下の中間期目標につきましては、これを実現するための中期的な目標という形でリンクさせてございます。最初に2020年までに2000年比25%のCO₂排出量削減を達成するということですが、この事項につきましては、年末に東京都が出しました「10年後の東京」に提起したものでございます。これが、そのまた下の矢印に書いてございますけれども、全世界で21世紀半ばまでにCO₂排出量を半減以下にしていくために、その都市モデルを実現していこうということで長期目標とリンクさせた形で書かせていただいております。

これにつきましては、この間に委員からの主な意見等ということで挟みまして掲載させていただきました。

7ページ、8ページに、これを達成するための施策のあり方・方向性ということでまとめてございます。基本的には、右側の方に委員からの主な意見等というのがございますが、委員の皆さん方の意見をまとめた形で書いてございます。

委員の意見の方をかいつまんで申し上げますと、みずからエネルギー政策をつくっていくこと。それから、需要サイドの対策を進めていくことが重要である。あるいは地球温暖化対策計画書制度を強化していく必要もあるというご意見をいただいております。

これをまとめましたのが、左側の施策のあり方・方向性という形でございます。大きく分け

まして、低CO₂型社会への転換ということと、下の方にありますけれども、都市づくり・都市活動のあらゆる場面での仕組みづくりということで、2番目の方につきましては、最後のまとめの環境配慮の都市づくりの方に書かせていただいております。

(1) 番目の低CO₂型社会への転換につきましては、委員のご意見にもあった需要者サイドからのCO₂削減ということをまず1番目に掲げさせていただきました。これにつきましては、それぞれ業務/産業部門、家庭部門、運輸部門という形での対策を書いております。運輸部門につきましては、3つ目の分野に自動車環境対策ということでありまして、そこに詳細を記載しておりますが、ここに書いてある内容につきましてまとめさせていただいております。

(2) 番目につきましては、エネルギー供給者からのCO₂削減、これはエネルギーを供給する側からの削減対策の徹底が必要であること。それから、再生可能エネルギーの飛躍的な利用拡大。(4) 番目としまして、都の先駆的な率先行動。(5) 番目、アジア、世界への発信ということで、5つのカテゴリーについてまとめた形で方向性を示しております。

これが地球温暖化対策ということで、9ページ、10ページ、11ページがヒートアイランド対策になります。

現状と課題が9ページにございます。熱くなる東京ということで、この100年間を見ましても、平均気温は上がってきている。エネルギー消費も上がってきている。また、被覆率、舗装とかそういう割合が増加しているという現状がございまして、なかなかヒートアイランド現象がなくなるという現状がございます。

目標のあり方につきましては、少し抽象的な文になってしまっておりますが、長期的な目標といたしまして、ヒートアイランド現象の緩和、これの中短期目標といたしましては、その都市づくりの推進を掲げてございます。この目標の立て方につきましては、その下の委員からの主な意見等の中にもございますけれども、今の目標につきましては、熱帯夜20日の実現というのがございますが、もう少し管理指導的な方向性を出して、その施策の進捗状況を管理しながら効果を測定していくべきだというご意見等もいただいております。

これについての目標を達成するための施策のあり方につきましては11ページをごらんください。下の方に委員の方々からの意見ということで書いてございますが、例えば真ん中にありますような、防災と景観とか、さまざまな施策の中に横断的に環境への配慮を実現する必要があるというようなことをご意見いただきました。

上の方が対策ということで、カテゴリーとしては4つほど掲げてございます。まず最初に、定量的な施策効果とかを明確化するというのと、2番目に、ネットワークの形成ということ

に力を入れまして、緑化や風の道の確保というのが必要だということ。3つ目が、集中的・一体的な対策の推進、それから、被覆対策の推進とか人工排熱の抑制、これを進めるべきという形になっております。

特にヒートアイランド対策につきましては、都市レベルでの対策、いわゆる都市づくりの中でどうやって対策をとっていくかというところが非常に大事だということで、環境配慮の都市づくりの方にも記載をさせていただいております。

3番目に、12ページからが自動車環境対策ということでまとめてございます。このところはかなり議論をいただきまして、少し多目のご意見になってございます。

最初に、12ページの現状と課題というところですが、これについては、3つのカテゴリーと申しますか、最初が、排出ガス対策ということ、2番目の真ん中にあるのが交通量、下から2番目の部分がCO₂関係という形で現状と課題を書かせていただいております。

排出ガスにつきましては、ディーゼル車対策の実施によりまして、SPMの大気汚染が劇的に改善いたしました。二酸化窒素等については環境基準の達成がまだ低い。

交通量につきましては、17年度道路交通センサスの資料が最近つきまして、これを見ますと、11年度と比較しましても若干減少に転換している部分、あるいは混雑時平均旅行速度については若干上がっている傾向がございますが、依然としてほぼ横ばいという形になってございます。

それから、CO₂につきましては、運輸部門排出割合は約33%ということで、なかなか減らないという状況がございます。

課題につきましては、今申し上げたような現状の裏返しという形で書いてございます。

これにつきまして、13、14が目標のあり方と目標を達成するための施策のあり方・方向性という形になってございます。

目標のあり方につきましては、長期目標ということで、都市づくりの関係と絡んでくるのですけれども、持続可能な交通環境の実現というような大きな目標をここに掲げさせていただきました。中身につきましては、世界の大都市で最もきれいな大気環境の実現を図る。それから、世界一の低CO₂型大都市の実現、それと、まちづくりの関係で、効率的で快適・安全に移動できる都市の実現を図るというものを長期的な目標に掲げてございます。

中短期目標は、これを多少ブレークダウンした形で書かせていただきました。3つの柱という形で、自動車からのCO₂削減、環境基準未達成状況の早期解消とさらなる改善、3番目といたしまして、交通インフラのゆとりを生かした快適で環境に負荷をかけない交通システムの

実現という形になってございます。

目標を達成するための施策のあり方・方向性につきましては、この中短期目標に合わせるような形で書いてございます。一番上に、持続可能な交通環境施策の構築というような表題を立たせていただきまして、その中で3つほど、星印のところなのですけれども、移動・交通のあり方の転換を図るということ。それから、自動車そのものの使い方、これによって環境負荷を低減していくということ。最後に、使用・利用に関しての仕組みづくりを図っていくと分けてございます。

一番上の移動・交通のあり方の転換につきましては、交通量の抑制、交通量の円滑化という形で項目を挙げさせていただいてございます。先ほど少しご意見もありました経済的手法の活用ということも(6)のところに項目として掲げてございます。まだこの辺も十分な議論をされていないのかということもございますので、今後の企画政策部会の中で議論等をしていただければと思います。

それから、自動車とその使い方につきましては、自動車単体の環境性能の向上、排出ガス対策、流入車対策。

それから、環境負荷の少ない使い方、利用の仕方をしていこうということで、エコドライブの推進などを掲げてございます。

また、環境に優しいための燃料の対策というのが必要かと思えます。バイオマス燃料であるとか、GTL、DMEの利用拡大、これの方向性を出してございます。

これにつきましては、15、16ページに調査会で出ました意見をまとめさせていただきました。特に左の方から見ますと、交通量抑制・交通流円滑化につきましては、これまで交通需要を管理という概念で進めてきた交通量抑制ですが、人と環境に優しいまちづくりが可能な交通の実現というような切り口を書いてはどうかという意見が出ております。

右側の方に、自動車単体に係る対策ということで、これは技術的な内容についてご意見等がございました。

真ん中の走行形態につきましては、利用者側を動かす手段というのを考えていくべきだということで、この辺は下の燃料対策もあわせまして経済的なインセンティブは必要だというようなご意見も出ております。

以上が自動車環境対策です。

それから、17、18、19ページが自然環境の保全と再生のみどりの部分でございます。左側の現状と課題というところですが、ここの部分につきましては、グラフがあるところが、

屋上緑化の義務づけによって、約80ヘクタールのみどりを新たに創出した実績がございますが、下にありますように、依然として減少の続く東京のみどりという実態もございます。

課題といたしましては、既存施策の見直しであるとか、現行制度の強化、既存樹林の確保、それから、量ともあわせ質の高いみどりの確保を進めるということが課題として掲げられてございます。

将来像につきましては、ここは年末に出しました「10年後の東京」で使っている言葉を使わせていただいております。水とみどりの回廊で包まれた美しいまち、東京を復活していくということで、そのための中短期目標といたしまして、多摩の森林、丘陵地の保全と再生、市街地におけるみどりの回復と農地の保全ということと、「10年後の東京」で少し具体的に緑化推進のための目標数値等を掲げておりますので、これを参考までに書かせていただいております。例えば新たに1,000ヘクタールのみどりを生み出すというようなことを今東京都としては考えております。

委員からの主な意見等というところでは、街路樹をふやしていくとか、量をふやすということではなくて、社会的なバランス、あるいは質を上げていく必要があるというご意見を伺ってございます。

これを実現するための施策のあり方・方向性については19ページにまとめてございます。

委員の先生からの主な意見といたしましては、みどりについてはスポット等を点で結んでいくような手法が必要ではないかというご発言や、それから、どのようなみどりをだれが主体となってやっていくのかというような仕組みを明確にしていく必要があるのではないかというご意見を伺っております。

それをまとめたのが上の4つでございます。市街地におけるみどりの保全と創出、多摩島しょの豊かな自然の保全と再生、生物多様性の確保、都民等を巻き込んで行っていくためのみどりのムーブメントという4つのカテゴリーに分けて方向性を示してございます。

5番目の自然環境の保全と再生、これは水の部分でございます。これにつきましては、20ページ、21ページにまとめさせていただきました。

河川的环境基準につきましては、20ページでございますが、現状としては88%達成ですが、改善がおくれる海域の水質ということで挙げてございます。きょうの総会でも、これについての負荷量削減計画につきましてはご意見等を伺ったところでございます。

21ページです。目標のあり方につきましては、水とみどりの回廊に包まれた美しいまち、東京の復活ということで、これも「10年後の東京」と同じ表現を使わせていただいております。

す。

中短期目標につきましては、ここはかなり抽象的な言い方になっておりますが、水辺空間の創出、都市における水循環の保全・回復、環境基準の早期達成などの水質の改善というものを目標に掲げてございます。

これを達成するための施策のあり方につきましては、まずは水質の改善を行うということで、公共用水域の水質改善、それから、流量の確保とか地下水の適正管理を行っていくのが水循環の再生、それから、親水空間の拡大などを図っていくための水辺環境の保全と再生というような形で分けてございます。

6番目の有害化学物質対策につきましては、22、23、24ページの3ページにまとめてございます。ここにつきましては、22ページですが、いまだに解消しない光化学スモッグの発生、あるいは昔着工いたしました建築物に使われておりますアスベストにつきましては、解体工事等で増加が見込まれますけれども、そういう過去の負の遺産の顕在化があるということが現状としてはございます。

課題といたしましては、下の四角のところですが、環境基準未達成物質への対応であるとか、化学物質によるリスクを低減するための対策のあり方、それから、土壤汚染対策ということが課題として挙げられてございます。

23ページに、長期目標、中短期目標という形でまとめさせていただきました。委員の先生方からは、国の環境基準については長期間安定的に達成するということをきちんと書く、あるいは光化学スモッグ等についての規制の重要性等をいただいております。

長期目標につきましては、上の方ですが、すべての都民が良好でより質の高い生活環境を享受するというので、大気汚染、それから、環境の負の遺産の解消というのを掲げてございます。

中短期目標につきましては、1つは大気汚染対策、自動車につきましては3のところでも書かせていただきました。

それから、大気環境基準の目標達成後の微少粒子、PM_{2.5}であるとかナノ粒子など、次の目標達成についても検討が必要であろう。

そのほか光化学オキシダント、光化学スモッグ、それから土壤汚染、アスベスト、適正処理の促進を進めていくというのを中短期目標に掲げてございます。

右側につきましては、そのための方向性ということで、1番目が固定発生源対策を中心ですが、大気汚染物質のさらなる排出削減、2番目といたしましては、新たな大気汚染対策、

NO_x、PM2.5等についての構築、それから、光化学スモッグ、4番目として有害化学物質のためのリスクコミュニケーションの推進、それから、アスベスト等の負の遺産、土壤汚染等の負の遺産を解消する仕組みづくりを進めるということを掲げてございます。

以上が有害化学物質関係で、分野といたしましては、最後に7の廃棄物対策というものを掲げてございます。現状と課題につきましては、これまで回収リサイクルと新たな仕組み、あるいは産廃の都内処理率の向上に向けて進めてきた事業がございます。

主要課題といたしましては、発生抑制がまだ十分ではないという点、それから、埋め立てにおけるプラスチック廃棄物の依存度、それから、産業廃棄物のうちでも大量の建設泥土というようなもの、あるいは不法投棄という課題がございます。

目標のあり方につきましては、この部分につきましては、ちょうど中短期目標に書いてございますが、東京都廃棄物処理計画というのが昨年の9月に策定されております。取り上げられている目標を書かせていただいております。

長期目標については、発生抑制・リサイクルの促進であるとか、環境リスクの軽減、それからリサイクルビジネスの発展というものを掲げて、中短期目標につきましては、少し具体的な数字等を挙げております。最終処分量160万トン、あるいはプラスチック類のリサイクルで埋め立て処分量をゼロにすると掲げております。

委員の先生からのご意見といたしましては、その発生抑制の部分について大胆にやっていく必要がある、あるいはバイオマスと廃棄物行政について進めていく必要があるというご意見もいただいております。

27ページには、その施策のあり方・方向性ということで、この処理計画との同じ事項を並べてございます。発生抑制の促進から始まりまして、7つ目の健全な廃棄物処理・リサイクルビジネスの発展の促進ということで、ほかの分野にもかなり具体的かつ細かいような形になってございます。

廃棄物につきましては、ほかの分野との関係、特に温暖化の関係とかいろいろ出てくるところがございますので、またご意見をいただければと考えております。

これらの7つの分野の主要事項を踏まえた形で、最後に28、29、30、31ページの部分が、福川部会長の方からご説明があった1、2ページの部分の環境配慮の都市づくりの推進を進めていくための施策化の視点、あるいは推進方策、これについてまとめてございます。

28ページをおめくりいただきます。29、30ページのところで、左側に施策化の視点、右側にそのための推進方策と記載をさせていただいております。

左の方の施策化の視点でございますが、これにつきましては、都市基盤整備であるとか、市街地整備、土地利用、これらの活動の場面での環境対応の内在化、都市開発などを行う際に自然と環境というものの仕組みづくりができていくようなイメージを掲げております。それが（２）の水とみどりに囲まれた豊かな都市空間の創出ということで、これは具体的に、例えば水辺環境の復活であるとか、緑地帯についての連続性の確保、目に見える形で都市の骨格とネットワークを形成していくということが（２）番目に掲げてございます。

（３）番目に、先ほど自動車環境対策のところでも書き込んでありますけれども、都市の全体の中で、環境に優しくて便利で快適に移動できる、こういう交通システムを実現していくということで、例えば快適性であるとか、歩行者がまちを歩いて楽しみたくなるような都市を実現しようということを視点の１つに掲げてございます。

そのほか観光対策や防災対策、例えば交通システムの場合ですと文化みたいな要素も入ってくるのかと思います。そういう他施策との連携が必要であるということ、それから、より積極的な環境対応のプラス評価、それから、都民、事業者の方々のライフスタイル、これを転換していくというふうな取り組みを推進していくことが必要だというのが施策の視点に置いてございます。

右側の方は、それをどうやって進めていったらいいだろうかということをもとめたものでございます。前提とした目標・方針の明確化及びガイドラインの提示、明確化した環境方針を実現するための方策というふうに分けて、方策の部分につきましては、３つの項目を挙げさせていただきました。

前提となります目標の方につきましては、環境方針を明確化して、例えば都市マスタープランであるとか、まちづくり方針、これで環境目標を提起してもらって、それに向かってまちづくりを進めていくということを行っていく。

これを実現するための方策といたしまして、３つほど掲げております。１つが、最低の環境水準はルール化していこう、義務化していこうということです。例といたしましては、緑化計画書制度による緑化義務。

（２）番目が、積極的な環境対応を評価する。義務以上のものを行った場合に、それを正しく評価して誘導していくという仕組みが必要ではないかということです。例といたしましては、例えば建築物環境計画書制度によって、マンション環境性能表示というものがございます。このように環境に配慮したものをどんどんやっていくというための誘導的な手法が必要であるということで（２）番目の手法に掲げております。

(3) 番目が、見える化と書いてございますが、わかりやすく、モデル的なプロジェクトを進めていこうということです。実際に行っているまちづくりの中において、例えばガイドラインを設定してそれをわかりやすく行政、事業者、地域がつくり、それを具体的に進めていくということをまたPRしていくという形のプロジェクトをできるだけ実施していく必要があるということで(3)番目に掲げてございます。

最後に、29、30ページに掲げました施策、推進方策、これにつきましてはここにあるようなご意見等をもとに構成をさせていただきました。

長くなりましたけれども、環境都市づくり調査会報告の具体的な主要事項の説明は以上です。

福川部会長 ありがとうございます。どうしても例によって百貨店のようになってしまう、いろいろな項目が並んでしまいます。ずっと議論してきた方は、いつも聞いていたなと思いつつ、初めて聞いた方は、またいっぱいあって、いろいろなことがちらちらしているという状態ではないかと思いますが、いずれにせよ、20分ほどですけれども、少し質疑応答して、次回からの議論に備えたいと思います。

いかがでしょうか。特に経済施策の方の参加された方は、さっきと逆に、いろいろなご意見があるのではないかと思います。よろしく願いいたします。

藤井委員 これは、むしろ事務局にお聞きした方がいいのでしょうかけれども、温暖化対策の目標、6ページのところで、長期目標に掲げたものを中短期目標で、2020年までに前年比25%になっています。なぜベースは2000年なのですか。世界は90年比で論じているわけですが、最初からの経緯を知りませんので、なぜ2000年をベースにするのかを教えてくださいませんか。

谷上企画調整課長 実は、2000年に東京都の環境確保条例が制定されたということもあって、比較的対策と今後の数値との効果等を検証しやすいのかなという意味を込めまして、2000年にしています。

藤井委員 そういう経緯は都の人ならばわかりますけれども、一般の人は全くそれを知りません。それに2000年というと、まだ日本経済はデフレが抜け切れていないときで、経済活動が総体的に少し低かった。90年の方がむしろ高かったわけです。ですから、もし、2000年をベースにするならば、同時に90年比という目標も括弧書きで表示した方が、世界全体の中で東京都は何を目指しているのか、どれぐらいの水準を目指しているのかわかるとと思います。

21世紀半ばに半減という目標も、90年比をベースにする場合と2000年比ベースでは

違ってきます。EUなど諸外国は、大体90年で論じています。2000年から見た方が数字は高くなるので、そういうふうにやったのではないかとゲスの勘ぐりをされかねません。ここは、ベースの数値を両建て立てにできるならばされた方がいいと思うのですが、どうでしょうか。

谷上企画調整課長 ちなみに、1990年比だと、この25%は大体18.3%になります。そういう数字をごまかすために書いたわけではございませんで、実はこれを達成するためにこれからどういう具体策が必要か、まさにこれから議論して、基本計画に反映させていかなければいけない部分ですので、これから具体策をいろいろ検討していく中で、この数字については、ある意味、例えば国際的に見ましてももう少し高い目標値を掲げている都市とかがありますので、上方に修正というか、もう少しやらなきゃいけないというご意見も出てくることもありますので、そこは逆にその過程の中で検討していきたいと思えます。

藤井委員 もう1つだけ。幅広く論点をまとめられて勉強になるものなのですが、1つ気になったのは、高速道路についての評価というのがない点です。つまり、先進国の首都で、東京ほど、これだけ高速道路が都市の中に入り込んでいるところは珍しいと思うのです。これまで、川を埋めて高速道路をつくったりしてきた結果です。高速道路を車で走っているときは快適ですが、高架下はまさに環境悪化の最たるところなのです。都市景観にも絡んでくる問題です。例えばソウル市は高速道路をやめて元の川に戻したりしているわけです。超長期的に考えると、持続可能な都市という中で、都市空間に露出している高速道路網というのは果たしてどうなんだという議論があると思えます。これは個人的な意見で、私はその方面の専門知識は全くないので、この辺のご議論が委員会であったのかどうかを教えてください。

福川部会長 やりませんでした。

今2つ出されたのですが、これから議論すればいいことだとは思いますが、CO₂の削減の方は、実は私たちの調査会の中でも議論があったところです。ただ、1月に出た「10年後の東京」で一応出てきたということでここに出てきたのと、率を競争するよりは、着実に達成する方をとるのだという事務局のご説明もあつたりして、これに落ち着いているのですが、何かこれに関してとりあえずご意見がある方はいらっしゃいますか。

それでは、これはまた、これからさらに議論していきたいと思えます。世界一の低CO₂型大都市というふうに「型」がついたり、いろいろ修飾もついていますので、その辺はぜひ読み込んで議論していただきたいと思えます。

もう1つ、今高速道路の話が出ましたけれども、太田先生、何か。

太田委員 高速道路は、機能の面を言うのではなくて、景観とか環境の方からということであれば、快適性の中に、景観というのは特別議論しなかったです。これを全体にどういうふう
に議論するかという中で考えたらいかがでしょうか。

それから、機能面から見て、高速道路でCO₂がふえているか減っているかということは、
また当然あり得ることですが、それは別の議論だろうと思います。

福川部会長 今のご質問は、多分、高速道路が都心の中まで深く入り込んでいるのが少し世
界の大都市では変じゃないかと。

太田委員 欧米では、それが結局高速道路のはんらんになりましたので、そこでストップし
てやめたわけです。それで地下に持っていった。ただ、日本型のものはODAを通してそうし
ませんが、アジア都市ではそれが定番になっているということです。ですから、それは費用対
効果と環境とのバランスをそれぞれの国がそれぞれの経済発展の段階でどう認識するかという
問題かと思います。

原田委員 いろいろな意見はありますが、将来的に3割ぐらい交通量が減るのだから3割ぐ
らい高速道路をなくしてしまってもいいのではないかというラフな議論までもありますが、具
体的に東京だけで判断できること、東京都市圏全体で、環状道路、ほかのところも含めて、全
体の道路体系の中で真ん中をどうするかということを議論しないと答えが出ないので、ここで
取り上げる対象としては、直接は扱いにくいかなと思って議論しなかったのではないかなと、
今振り返れば思います。

福川部会長 しかし、もう既にあらゆる都市づくり、都市基盤整備、環境配慮のあり方推進
方策を内在化すると宣言しちゃいました。新しい視点として、ぜひ記録にとどめておきたいと
思います。

では、もとに戻ってもいいですから、どうぞご意見を。

原委員 時間をかけて討論した結果、いろいろなものが、言葉は悪いのですけれども、パン
ドラの箱をひっくり返したような印象もなきにしもあらずなんですけれども、二つの大きな答
申にまとまろうとしているわけですが、答申を取り入れて、従来の東京都の環境行政と
比較して、今後の都の環境行政は、質的、構造的にどういうふうに変り得るのでしょうか。

福川部会長 事務局が聞かれているのか、こっちが聞かれているのかわかりませんが、
とりあえず事務局の方から。

谷上企画調整課長 従前の環境政策の流れからいきますと、どちらかというと、大気汚染、

ディーゼル対策に代表されるものですね。重点からいきますと、地球温暖化対策やCO₂の削減等、あと、まちづくりと関連して緑化の方にかなり施策の力を注ぎ込もうかというような流れはございます。ただ、それに伴いましてベースとなる部分の先ほどの一番最初に掲げました目指すべき都市の姿のベースの部分での健康で安全であるとか、あるいは製造基盤が確保されている部分というのは、少なくとも最低ラインというのは守っていかなくちゃいけないので、その分というのはしっかりやっぺいこうという形かなと考えております。多少地球温暖化と緑化推進という形に少し沸騰はしてきているのが、今の位置からいきますと現状かなという感じですか。

原委員 都民の排ガス訴訟が最終和解に動き、トヨタも日産も応じるということになったようですけれども、大気汚染系の公害病患者というのは公害健康被害補償法がなくなって以降、東京都が独自にカバーしてきたわけです。仮に和解が成立してきますと、将来どんなふうの後始末はなってくるのでしょうか。

谷上企画調整課長 基本的には、裁判に関して言えば当然裁判所の判断がございまして、それを見てからというのが行政の立場です。あと、化学的に言えば、因果関係等がいかに証明されていくかという中で、行政が負わなければいけない部分、あるいは実際の公害の発生源になっているところは負わなければいけない部分、昔で言えばBBPの目安もございまして、そこを明確にしていくというスタンスはこれからも変わらないと思います。

福川部会長 確かにパンドラの箱で、実は調査会で、さっきも言いましたけれども、議論が十分にできたのは、7つ挙がっていますが、そのうちの前半であります。ぜひ別の分野の方も加わって、この企画政策部会でもう少し幅広い議論もしたいと思います。

末吉委員 参加する人間が違くと、2つの部会でこんなにイメージが違うのかなという感じがするのですが、これは、これからのまとめのところにかかわる問題だと思っているのですが、経済施策調査会は、どちらかというともインドセットとか哲学とか、ややビジョンというのか、社会の基本的な仕組みをどうしようかという要素が多いような気がするのです。それで、もう一方は、非常に個別具体的な施策がたくさん出ているわけです。

ですから、この辺のまとめをうまくやらないと、例えば世界一の低CO₂型大都市の実現と言ったときに、単に例えば1キロメートル走行幾らだというような基準をばっと出せばそれで実現するのか、それとも、社会全体の3つのアクターがそれぞれ共同して、コストも負担も受けていくんだと。その結果として、環境リターンをエンジョイするんだと、社会リターンをエンジョイするんだというようなことなんかのその辺の組み合わせをうまくしないと、一方で言

う高らかにうたうビジョンと、個別具体的なところの結びつきがなかなかうまくいかないような気もするのです。

ですから、これからのまとめの段階で、大きなビジョン、方向感と、それを実現するために東京という全体が持たなければいけないキャパシティをどういうもののキャパシティを認定してそれをどう持っていくのか。そのキャパシティのもとで個別具体的な施策がどう打たれていくのか、その辺の仕分けもよく議論をした方がいいような気がいたします。

福川部会長 首を振っている人もいるけれども、双方それぞれに期待があったようで、先ほどこからいろいろ出ているようです。多分、こちらの環境都市づくり調査会の方は、理念も重要だけれども、もう少し具体的な何か経済内在化施策が出てくるのではないかと考えていたようですし、まちづくりはエンジニア関係の方が多いので、そういう議論が多かったということはあるのですが、その辺はこれから複合化して融合していきたいと思います。きょうは最初ですので、そういう意味では、あとご質問や何かありましたらご発言ください。

市川委員 持続可能な都市づくりを目指す施策のあり方ということでいろいろご説明をお聞きした中で、快適にという言葉に、私は、もう今さら快適という言葉が散りばめなくてもいいのかなという思いを持ちました。と申しますのは、1ページのイメージのところ、青い矢印の右のあたりに、「より快適で質の高い生活を享受する都市」、これは気持ち的には私もそうありたいと思うのですが、その一方で、もうそろそろライフスタイルをきちんと変えていきましょう、足るを知るということが必要でしょうということが言われてきています。私たち都民もそれに気がついてきています。

この快適というのが、いろいろな意味の快適が含まれると思うのですが、都民という生活に密着した視点で見たときの快適という言葉のイメージ、このあたりを配慮した言葉の使い方がいいですか、そういうものをお願いできればと思います。

福川部会長 快適という言葉の中身ですね。快適の意味が変わらなきゃいけないですね。

下村委員 構成についてお伺いしたいというか、4ページの個別な主要事項と、それから28ページからの環境配慮の都市づくりの推進の特に29ページの項目ですね。中にはダブってくるような項目もありますし、当初縦軸に対して放散型に何かこういうものが入ってくるのかなと思ったのですが、必ずしもそうでもなさそうで、両方入っているようにも思うのです。そこはどういう区分けになっておるのですか。

例えばさっき理念の話がありましたけれども、水の循環なんかはありましたけれども、循環なんかの話で言えば、バイオマスの循環なんかの話もあるし、あるいはもう少し踏み込んで言

うと、地産地消だとか、食の安全だとかを絡めて、そういう生活の中での地域の協調みたいな話もありますよね。そういったことが入ってきたりとか、それから、さっき景観だとか歴史だとか、縦軸の中では基盤づくりということではなかなか出てきていないのですけれども、そういったものが書き込まれたり、縦ではおさまりに切れないものがもう少しここに入ってくるのかなと思ったのですけれども、必ずしもそういう整理ではないのですか。

福川部会長 これは、まだこれからだんだん成長していくところだと思うのですが、あまり全部入れると、またパンドラの箱になってしまうので、それこそある程度集中と選択という言葉はあまり好きではありませんが、その辺でつぼを押さえた整理は必要だと思いますが、事務局の方から何かご意見はありますか。

谷上企画調整課長 もともとの都市づくり調査会のまとめ方としては、1ページにございますように、環境配慮の都市づくりの推進のためにはこの7つの主要事項についてどういう方向性が必要かというのがあって、最後の29、30ページのところでまとめたということですから、議論を6回開いた中では、地球温暖化、それから自動車環境、それからまちづくり、都市整備みたいなものに集中したかなということもございますので、今下村委員が言われた内容等につきましても、今後少し議論をいただいて補足する必要があるかなと考えています。

福川部会長 この辺はさらによりわかりやすい、あるいはより明確に政策がはっきりするような整理の仕方があると思います。

太田委員 先ほど基準年ということで1990年レベルの方がというお話がありました。近年の国際的な動きの中で、低CO₂型というと、最近、金本位ではなくてカーボン本位制という言葉も出ているぐらいですから、この辺をどういう方が訴えやすいかという議論をした上で、何か区別して、内容は全く同じに使っているように思いましたので、内容的には問題ないと思いますが、表現上の問題です。

あと、今ご質問のあった最後の方のまとめのところで、都市マスタープランとかまちづくりとの連携の話が出ています。交通関係も、交通のとらえ方は温暖化との問題で、公共交通の役割がまた考え方が少しずつ変わってきているように思いますし、新しい制度が動き始めましたから、公共交通のマスタープランみたいな議論が正規に始まると思うのです。ですから、交通マスタープランなり公共交通マスタープランとの連携というような言葉を、当然施策の全体の中に交通は入っていますから、それが今度は都の施策の中でもそういうような形になっていくのではないかと期待しておりますので、それを踏み込んで、交通の方のまちづくり、それから環境が一体化するという形で、統合の方向を出しておいた方がいいかなという点です。

藤井委員 先ほど市川さんが言われたのとちょっと関係するのですが、快適性、利便性ということだけを追求するのはどうかという視点もいると思います。それは経済的欲求もあって、これだけの都市になったわけです。しかし、不便性の評価みたいなものもいるのかもしれませんが。例えばパリだと都心に新しく大きな建物は建てられない。オフィス利用という点では不便なのだけれども、それを市民みんなが、都市景観だけの理由ではなくて、まさに都市の持続可能性を求めるために了承していると思います。もちろん、ここに書いておられるものの中には不便性が実はいっぱい入っています。規制も入っています。つまり、これだけの都市を今後維持していくには、不便性も受け入れないと維持できないと思います。

高速道路で言えば、高速道路を地下に埋めるだけではなくて、主要な交通手段を公共機関に切りかえるとか、その場合のコストをどれだけ我々は負担できるのか、できないのかというところが経済的手法の議論になってきます。東京都はそろそろ「快適ではない都市」を目指すのだと、反語的な意味で言って、ちょっと世の中にショックを与えるぐらいがいいのではないのでしょうか。利便性の追求だけでは、世の中がもたなくなってくるのではないかということです。

表現はともかくとして、東京の持続可能性というのはそういうところを踏まえる必要があると思います。我々の委員会の表現で言えば、まさにそれは行政だけの責務ではなくて、企業、そして市民も、不便性も含めて責務を負うという議論です。利便性と不便性を統合した視点を、どの程度、各個別施策の中に盛り込むかということが大事だと思います。

福川部会長 僕は超高層がない方が快適だと思っているので、そういうふうに価値観によって判断が変わる言葉、イメージも変わる言葉とか、いずれにせよ、これは議論の中では、最近浮上した少ないエネルギー云々というこのキャッチフレーズをもうちょっと練り上げる必要があると思いますので、ぜひその辺で、あともう少しの議論の中で、よりビビッドな表現を探していきたいと思います。

窪田委員 短く3点ありまして、今の快適性の議論は、調査会の中で、どんな都市像がいいかみたいな話をしていて、委員の皆さんが考えていたのは、恐らく今までの快適性ではなかったのに、何となくこの言葉が残っちゃっているなという気がしまして、そこから次の成熟した持続可能な都市へ向かってという話なので、そこは言葉は逆に変えた方が、メッセージとしては伝わりやすいのかなと思って聞いておりました。それが1点目です。

2点目が、全体の推進のところなんですけれども、確かにいろいろなことを入れ過ぎるとちょっとわかりにくいというお話もあるかと思いますが、先ほどの下村先生の循環みたいな話も必要かと思いましたのと、あと予防ということが都市づくりにおいてはかなり重要なのかと。

途中、今思い返して、予防原則の話であったような気があるのですけれども、ここにあった方がわかりやすいのかな。最後の調査会にちゃんと出ていたのですけれども、今さらですけれども、そう思いました。

その予防ということとも関連するんですけれども、最近中層とかあるいは超高層の建物を建て、最後はどうやって壊すのかというのをほとんどの現場のおじさんなんか聞いていてもどなたも考えていなくて、そのままずっと建ちっ放しみたいなイメージがあって、実際に例えば福岡の方なんかでも、中層の建物で既にだれも住まなくなってしまうと、水もとまっているのだけれども、1世帯だけで残っていて、水も全部下から運んでいるみたいな、かなりぼろぼろになってきているビルみたいなものがあります。それは考えてみれば大きな粗大ごみともいいますか、その処理みたいなものをどうするかというのも、最後の廃棄物対策のところになるのかちょっとわからないのですけれども、そうした最後の建てかえも含めたところのあたりという論点も、これからかもしれませんけれども、若干入れた方がいいのかなと。その3点です。

福川部会長 ありがとうございます。一通りご意見をいただきましたが、きょうはそういうわけで質疑応答ということでお許しいただきたいと思います。

これでご意見は特によろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして本日の議事は終了とさせていただきます。

では、事務局の方でお願いいたします。

谷上企画調整課長 大変長時間にわたりご審議ありがとうございます。

今後の予定につきましては、もう既に参考資料の1の方に書かせていただきましたとおり、4月、5月に、企画政策部会を開きまして、中間のまとめ(案)という形でまとめて、環境審議会に報告をしたいと思っております。

その後、都民意見募集などを経まして、最終的には環境審議会答申を経た後に、19年度内に基本計画の改定というものを予定しております。

4月以降の会議の日程調整につきましては、事務局より改めて早急に行わせていただきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、これをもちまして、第14回企画政策部会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

午後3時08分閉会