

東京都環境審議会 企画政策部会（第20回）

平成20年1月21日（月）

第一本庁舎33階 特別会議室S6

午後5時00分開会

○山下課長 定刻になりましたので、ただいまから第20回環境審議会企画政策部会を開会させていただきます。委員の皆様には、本日はお忙しい中をご出席いただきましてまことにありがとうございます。私、事務局を務めさせていただいております環境政策課の山下でございます。よろしくお願い申し上げます。

初めに本日の出席についてお知らせ申し上げます。ただいまご出席の委員は12名でいらっしゃいまして、企画政策部会委員総数18名の過半に達しておりますので、この会議は正式に成立しております。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。次第の次に、資料1といたしまして「環境基本計画のあり方について(最終のまとめ素案)」、以下、資料2で、推計と部門別の目標を添付してございます。参考資料といたしまして、1番のステークホルダーミーティングの資料から始まりまして、7番、関係規程までございます。何かございましたら事務局までお申し付けいただければと存じます。

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存じます。よろしくお願いいたします。

○福川部会長 新年初めてですが、遅い時間、お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

本日のテーマ「環境基本計画のあり方について(最終のまとめ素案)」を事務局から説明をお願いいたします。

○小沼副参事 環境政策課の小沼でございます。よろしくお願いいたします。それでは事務局から資料の説明をさせていただきます。お手元に参考資料1が配付されております。先週1月17日に第3回ステークホルダーミーティングを開催しております。簡単に内容のご紹介をさせていただきたいと思っております。その際の配付資料の抜粋ということで用意させていただいたものでございます。

参考資料2でございますが、昨年末、「10年後の東京」への実行プログラム2008を発表しております。都市戦略「10年後の東京」の実現に向けました施策展開について、3カ年のアクションプランとしてまとめたものでございます。本日はその中から、気候変動対策部分の抜粋版を用意させていただいております。

参考資料1、ステークホルダーミーティングの内容を紹介させていただきます。

参考資料1の1枚目、議事次第をごらんいただきますと、下の配付資料一覧にあります

ように、当日、資料1を用いましてから順次、議事を始めたところでございます。

まず資料1としまして、環境審議会からご報告いただいた「条例改正の中間のまとめ」を用いまして概要の説明をいたしました。続きまして、資料2「10年後の東京への実行プログラム2008」を用いまして、気候変動対策関連部分の説明をさせていただいたところでございます。本日、参考資料2として配付させていただいたものと同じものがございます。

資料3でございますが、「第2回ステークホルダーミーティングに寄せられた追加意見」ということで、10月に開催させていただきました第2回の追加意見として、3団体からいただいたものがございます。

資料4としまして、「第3回ステークホルダーミーティングに寄せられたご意見」がございます。第3回開催に当たりまして、5団体からいただいたものがございます。

資料5でございますが、昨年12月21日付でございますが、東京都知事あてに、日本経済団体連合会さんをはじめ経済団体計15団体の連名でいただいた、「東京都気候変動対策方針」に対する要望でございます。経団連さんほか、ステークホルダーとしてご参加いただいております石油連盟、東京ビルディング協会、日本百貨店協会、日本ホテル協会、不動産協会といったステークホルダーミーティング参加団体が多く含まれていること、また、「気候変動対策方針」に対します評価と問題点など、議論の参考となることから配付させていただいたものがございます。

資料6でございますが、10月開催の第2回ステークホルダーミーティング以降、東京都に寄せられました、「気候変動対策方針」に対する質問、ご意見に対しまして、都として考え方をまとめたものがございます。

資料7でございます。その中でも特に多くの団体に共通する基本的な考え方につきまして、資料7として、「新・7つの論点」という形でご説明、ご回答させていただいたものがございます。

資料8及び9についてでございますが、経団連さんをはじめとした経済団体からの要望の中で、特にEU-ETSの問題点を引き合いにしまして、都が提起しておりますCO2削減義務化と排出量取引制度の導入が批判をされているということがございます。

後ほどごらんいただきたいと思います。EU-ETSと都の制度案は直接関係するものではなく、また、同じものではないかもしれませんが、EUの資料、あるいはEUの関係者の証言の中から、経団連さんのほうで資料を抜粋して引用しているということがございますが、私どもから見させていただいて若干疑問な点等ありましたので、都として改めて資料として

まとめさせていただいたものでございます。

資料9は、EU-ETS と都の制度案ということで、それぞれ比較をさせていただいたものでございます。

当日、以上の資料説明の後、ステークホルダーの皆様方で意見交換をしていただいたところでございます。議事の内容につきましては近日中、できるだけ早い時期に都のホームページにアップさせていただきたいと思っております。

本日は簡単に、各出席者の主な意見ということでご紹介をさせていただきたいと思えます。特に資料は用意してございませんが、口頭でございますが、紹介させていただきます。

経済団体の皆様方からは、規制を伴う施策は慎重にお願いしたい、あるいは、CO2 削減につきましては自主的取り組みが望ましいけれども、削減が無理な場合には規制もやむを得ない、あるいは、都の新しい制度案は EU のキャップアンドトレードというよりもカーボンオフセットに近いんじゃないかというご意見、あるいは、CO2 削減義務化の対象外となっているような家庭、中小企業といったところでの対策推進を強くやっていかなければいけないといったようなご意見がございました。

当日、当環境審議会の委員でもあります飯田先生、平田先生、末吉先生にも会議にご出席をいただいております。お忙しい中、ありがとうございました。

先生方からのご意見としましては、議論が平行線という声もありましたが、平行線ではなく、経団連さんの論理は論破されている、あるいは、今後は建設的な議論にお互い移っていくべきというご意見、また、自主行動計画による削減こそ不透明ではないかというご意見、さらに経済界の CO2 削減への認識、スピードの認識とか危機感が欠けているんじゃないか、また、この会議で、それぞれの違いを超えて理解が深まったんじゃないかといったようなご意見をいただきました。

都側からは、気候変動対策としましては、大規模事業所に対する CO2 削減義務化など規制的手法だけではなくて、今後、家庭、中小企業対策、さまざまな取り組みを総合的に進めていくことをご説明させていただいております。

ステークホルダーミーティングですが、先週の開催をもって 3 回の開催をさせていただきましたが、これをもって一区切りとさせていただいたということでございます。今後とも CO2 削減の義務化など、ステークホルダーの皆さんのご意見を聞いて施策検討していくということをご説明させていただいたところでございます。

先週のステークホルダーミーティングのご紹介は以上でございます。

引き続きまして、本日の議事にあります「環境基本計画のあり方について(最終のまとめ素案)」をご説明させていただきます。お手元の資料1でございます。

素案の内容でございますが、昨年お取りまとめいただきました「中間のまとめ」から、これまでの間、時点修正あるいは国内外の動向、さらには東京都で「10年後の東京」への実行プログラムの策定とか条例改正の検討、そういった都の動き、また、審議会の先生方からいただいているご意見等を踏まえまして、最終まとめに向けまして、より詳細に、具体的に記述を整理し、ご提示申し上げるものでございます。

本日は前回からの修正点を中心にご説明させていただきます。

お手元の資料1をおめくりいただきますと、まず目次がございます。章立ての構成といたしましては、「中間のまとめ」からの変更はございません。本日用意させていただいておりますのは第1章から第3章までということになっておりまして、最後の第4章「施策のあり方について(横断的・総合的施策)」については前回、企画政策部会でご議論いただきました「配慮の指針」の審議の経過等を踏まえまして、次回の企画政策部会に向けて改めてご提示申し上げたいと思っております。

2 ページでございます。「東京を取り巻く社会経済の動向」ということで、世界あるいは国内の動き等を記載したところでございます。

今回、全般的にデータ、グラフ等を新しいものに変更させていただいております。今後、最終答申までの間に、さらに新しいグラフあるいは資料等を精査していきたいと思っております。

6 ページをごらんいただきたいと思えます。「東京が直面する環境問題についての新たな認識」でございます。

新たな認識の第1としまして、「気候変動の危機の顕在化」という記述がございます。

条例改正にかかる「中間のまとめ」をおまとめいただいておりますが、こちらなどを受けまして、気候危機の認識を明確にする観点から記述を修文しているところでございます。

7 ページの中ほどでございますが、II-3 としまして「東京が目指すべき都市の姿と果たすべき役割」でございます。

2 段落目になりますが、都市の快適性ということで、記述を本文の中に入れ込んでございます。最終行から8 ページにかけまして、快適な都市生活、地球環境への負荷の極小化、こういった両立する社会に向けて、省エネ技術あるいは再生可能エネルギーの大幅な利用によって経済の活力を維持することが可能と記述しております。

8 ページの一番下では、イメージ図として、これまでもお示ししてきた「目指すべき都市へのステップ」というイメージ図がございます。

ここでは、ステップのすぐ下の四角の中ですが、以前は、「成熟した持続可能な都市の実現」という記述をさせていただきましたが、ご議論を踏まえまして、今回は「成熟した持続可能な都市モデルの創出と世界への発信」としております。

11 ページをお開きいただきたいと思います。右側に「都内の温室効果ガスの排出量の動向」がございます。表をごらんいただきたいと思います。部門別、年度別に排出量をお示ししているところがございます。この表は、原発の長期停止の影響を除外するために、CO2 排出係数が固定されたものとしております。

今回、年度別の排出量のところがございますが、2000 年を新たに加えております。都の削減目標の対比年となります 2000 年を加えたところがございます。

運輸部門でございますが、今回、排出量の算定につきまして、これまでの算出方法と変えてございますのでご説明させていただきたいと思います。

運輸部門につきましては、運輸部門からの排出量のうち、航空、船舶からの排出量の算出方法でございます。これまでの航空、船舶からの算出法では、羽田空港等での給油の際の給油量によりまして算出をしていたところがございます。運輸部門のほかの算出方法、注意書きのところに書いてありますが、自動車でしたら、都内での自動車交通量をもとに、あるいは鉄道でしたら、都内の乗降客数をもとにといった、都内での運行量から算出するという基本原則とそごが生じておりましたので、このたびの基本計画改定を機に改めたいと考えております。

注のところがございますが、東京の取り組む気候変動対策、都内の都市活動に伴う温室効果ガスの排出抑制を対策の対象とするということで、航空、船舶については今後、都内での運行の量を基準に算出し直すことにしております。

なお、参考ということで 11 ページの下に記載しておりますが、これまでの算出方法による数字、都内での運行に限定せずに、羽田空港等におけます給油によって、都内の CO2 排出量を算出したもの、これを、これまでと比較するために 11 ページの下段に載せております。

15 ページをお開きいただきたいと思います。「気候変動対策のあるべき姿・目標」でございます。中ほどに削減目標を記載してございます。2020 年までに、東京の温室効果ガス排出量を 2000 年比 25%削減するというところがございます。

その下、四角で囲んでありますように、部門別削減目標につきましては、本日、資料2としまして別途ご用意させていただいております。後ほど改めて説明させていただきたいと思っております。

15 ページの一番下でございますが、再生可能エネルギーの目標についての考え方を記述してございます。「東京都再生可能エネルギー戦略」で提起しております、2020年までに再生可能エネルギーを20%まで高めるといった高い目標を今回、環境基本計画の目標として掲げ、その実現に向けて最大限の取り組みを進めていくと記述してございます。

16 ページでございます。気候変動対策にかかる「施策のあり方・方向性」でございます。昨年6月に策定いたしました気候変動対策方針の中におけます基本的考え方と同様に、4点お示しをしているところでございます。

16 ページから17 ページにかけまして、大規模事業所あるいは中小規模事業所、18 ページでは、家庭でのCO2削減対策とございますが、この間の条例改正の議論を踏まえまして記述しているところでございます。

21 ページをごらんいただきたいと思います。中ほどの「エネルギー供給事業者対策」でございます。電気供給事業者に、エネルギー環境計画書の提出を求めているものでございます。

2 段落目でございますが、記述の追加をしているところでございます。東京のCO2の大幅な削減を実現するために、需要者側だけでなく、エネルギー供給側での対策強化も必要としております。これにつきましては、後ほどの部門別削減目標の説明でも触れさせていただきたいと思っております。

22 ページ中ほどの「建築物の省エネルギー対策の推進」、23 ページ一番下の「地域におけるエネルギーの有効利用」につきましても、条例改正の議論を踏まえまして記述の追加をしているところでございます。

24 ページをお開きいただきたいと思います。4「節電・省エネに向けたムーブメントの創出と新たな仕組みづくり、連携の拡大」でございます。

一つ目の○ですが、「中小企業、家庭での温暖化対策の拠点整備」という記述を新たにしております。中小企業、家庭といった、対象者が膨大となる主体に対しましては、これまで以上に普及拡大が重要となることから、温暖化防止活動の核となるべき拠点整備を行う、そして、普及啓発その他施策を展開すべきとしております。

25 ページ中ほどでございます。「カーボンオフセットの利用による取り組み範囲の拡大」、

その下の「費用負担の仕組みの拡大」、この二つも新たに記述をしたところでございます。

カーボンオフセットでございますが、幅広い主体に呼びかけてカーボンオフセットの取り組み拡大を図るべきとしております。

「費用負担の仕組みの拡大」でございますが、CO2削減の効果は幅広い対象に及ぶため、対策の費用負担のあり方については、環境税の実施も含め、公的な財源調達手段の充実を進めるべきとしてございます。

28 ページをごらんいただきたいと思います。「適応策の強化」につきまして、これまでのご審議を踏まえまして追加記述をしております。緩和策と適応策の両者は互いに補完することが必要でございます。都においても、緩和策の実施とともに、都内で起こり得るリスクを想定し、有効な適応策の検討が必要と記述してございます。

29 ページからの「持続可能な環境交通の実現」でございますが、31 ページをお開きいただきたいと思います。「あるべき姿・目標」の中ほど、目標が三つ提示されております。そのうちの二つ目ですが、目標の中に、平均旅行速度の向上を今回、具体的な数値ということで、「区部で時速 25 kmに向上」という記述を加えたところでございます。

33 ページの下でございます。2「自動車交通量の抑制」のところ、最後の行、「繁華街における駐車場の設置を抑制し、公共交通機関への誘導などの手法検討が必要」という記述を、ご審議を踏まえて加えたところでございます。

35 ページの中ほど、「低公害かつ低燃費な自動車の利用促進」、36 ページの「自動車環境管理計画書制度等による取り組み拡大」「エコドライブの推進」、こういったものは同様に、これまでの条例改正の議論を踏まえて記述を変更したところでございます。

41 ページをお開きいただきたいと思います。省資源、資源循環目標でございます。中ほどに目標がございますが、二つ目、廃プラスチック類のリサイクルにつきまして、埋立処分量をゼロにするというところでございますが、今回、目標年度を 2010 年度までと具体的に明記をさせていただいております。

すぐ下の建設泥土の再生利用につきましても、目標数値の見直しを新たに行ったところでございます。

44 ページをお開きいただきたいと思います。「健康で安全な生活環境の確保」の中で、大気汚染物質系の記述でございますが、50 ページの一番下、ばい煙発生施設等についての記述でございます。小規模ボイラー対策でございますが、条例改正の議論を踏まえて記述を変更してございます。

69 ページをお開きいただきたいと思います。「より快適で質の高い都市環境の創出」でございませう。「緑と水に溢れた快適な都市を目指す取り組みの推進」ということで、この間、都におけます「緑の東京 10 年プロジェクト」の進展等を踏まえまして、記述の変更を全般的に行っているところでございませう。

70 ページですが、「あるべき姿・目標」がございませう。この中で三つございませうが、1,000 ヘクタールの緑の創出、街路樹を 100 万本に倍増、これに加えまして今回新たに、最後の、あらゆる手法を駆使して既存の緑を保全するという目標を記載してございませう。

72 ページでございませう。2「あらゆる都市空間での積極的な緑の創出」でございませう。

街路樹の倍増、都市公園・海上公園の整備、水辺の緑化、学校校庭の芝生化等、記述を新たに追加したところでございませう。

これらの施策の充実によりまして緑がネットワーク化され、厚みと広がりを持った緑空間の創出を目指すこととしてございませう。

74 ページでございませう。「緑のムーブメントの推進」ということで、今、東京都では「緑の東京募金」の取り組みを進めているところでございませう。海の森の整備、公園の維持管理などさまざまな場面で、都民、企業、NPO などとの協働をより一層展開しまして、緑とふれあい親しむ機会を拡充していくべきという記述をさせていただいてございませう。都民、企業などさまざまな主体に参加していただく緑のムーブメントの展開という記述をさせていただいているところでございませう。

78 ページからヒートアイランド対策でございませう。80 ページに目標を設定してございませう。四つ目でございませうが、新たに記述したところでございませう。2016 年度までにヒートアイランド対策推進エリア、全地域におきまして熱環境の改善がなされるなどの新たな目標設定をしているところでございませう。

81 ページ中ほどでございませうが、「地域特性を踏まえた対策」ということで記述をしてございませう。

ヒートアイランド対策では、それぞれ地域特性ごとの対策が必要ということで、下のほうに、区部都心部あるいは区部周辺部など、地域特性に応じた対策の必要性を記述させていただいてございませう。

84 ページ、88 ページに、小笠原諸島を世界自然遺産に登録するということで、これまで記述はあったんですが、新たに項立てして記述をさせていただいたところでございませう。

86 ページ、2「多様な主体の参画による自然環境の保全」でございませう。自治体や NPO

など、自然環境の保全のためには、多様な主体の参加が重要ということから、新たに項立てをして記述をさせていただいたところがございます。

このほか、全般を通しましてですが、わかりやすい表現あるいは構成のための修文、写真、図表の追加、新規作成などしております。

変更点等の説明は以上でございます。

○福川部会長 どうもありがとうございました。今のご説明に関して、最終まとめの素案に関して、3までですが、ご意見をいただきたいと思います。

15 ページの四角の中は後半でやりたいと思いますので、関連することは結構ですが、そういうおつもりでご発言いただけると幸いです。何かありましたらどうぞ。よろしく願いいたします。順番に見ていきますか。全体的にご意見ありますか。

全体的なご意見も言っていただいて結構ですが、順番に、ザッと前のほうからということにしたいと思いますが、2 ページ、3 ページのあたりはよろしいですね。ガラッと変わりましたが、こういうのを入れるべきだというのがあれば。

比較的大きく変わったのが、3章の1、11 ページの表あたりが数字の出し方を変更したということですが。

○富田委員 東京ガスの富田と申します。企画政策部会、最初の参加になりますので、よろしく願いいたします。

11 ページに飛ぶ前に、基本的な認識のところで議論をさせていただきたいと思います。

6 ページの真ん中から少し下のところで、温暖化に伴う気候変動の危機という認識において、東京が直面する最大の脅威だ、今そこにある直接的な危機だという認識を示されているわけですが、これは皆さん共有化されているのかどうか。

もし共有化されているとすると、7 ページの下にあるような「便利さを犠牲にするものではなく」というスタンスでいいのかどうかということについて問題提起をさせていただきたいと思います。

私自身がどう考えているかというと、温暖化に伴う気候変動を直接的な危機と捉えたときの対策は、CO₂ の排出削減では直接的にはなくて、適応策が書かれていると思いますが、例えば高波とか海面上昇とか、いろいろ影響が出てくると言われているわけですが、それに対する対応としては別にいろいろ考えなければいけないということだと思います。

じゃ、温暖化対策、CO₂ の排出削減をやらなくていいかということ、決してそうではなくて、将来に生じてくる非常に大きな危機に対する対策、こういう事実を正確に基本計画の

中でうたって、都民の人たちに理解してもらわなくちゃいけないと思います。そうじゃないと、対策をやっても気候変動が進んでいるということになってしまうんじゃないかということ危惧して申し上げる次第です。

○福川部会長 ありがとうございます。わりに基本的なところですが、今の富田委員のご意見に対して。

○森口委員 今ご指摘のあった点に関して、私の考えを申し述べさせていただきたいと思っています。数回欠席したものですから、その間の議論は十分フォローできていないところがございますが、今、委員がご指摘になったとおりに、確かに、ここの文章を読んでおりますと、「地球規模での気候危機は東京における」という前のところに、さらに「東京の都市活動は国内外から供給される膨大な資源に依存しており」という表現があるんですが、こういった表現と、「気候危機は脅威とならざるを得ない」というところのつながりが必ずしも適切ではないのではないかと思うところもございます。

どういふことかといいますと、東京だけではなくて、日本の経済活動が、国内外から供給される膨大な資源に依存しているということでもあります。そういうような日本の経済活動の構造自身が、地球規模の気候危機の原因となっていることも確かですし、そういったことを続けていくことは、社会経済活動の基盤そのものに対する脅威だと思うんです。

ただ、この文章は、気候危機そのものが社会経済活動基盤の脅威という書き方をされていますので、気候変動による影響が脅威なのか、あるいは気候変動自身による影響も含めてですが、そういう気候危機をもたらすような経済活動そのものをもう少し見つめ直していかなければいけないと書かれているのか、そのあたりはサラッと書けば書けることではあるんですが、もう少し厳密に書き分けておいたほうがいいのかなど。そうしませんと、東京都を取り上げたときに温暖化によって具体的にどういふ影響があるのかということを見ていったときに、それであれば、今ご指摘があったように、適応策のほうが安くつくんじゃないかという議論を巻き起こしてしまうのではないかという気がしております。気候危機による影響そのものを問題にしているのか、あるいはもう少し広い意味での、ここにまさに書かれているように、資源への依存とか、地球環境問題全般の構造まで問うてどういふことを書いておられるのか、この辺はもう少し文章表現を工夫する余地があるのではないかと私も考えます。

○福川部会長 森口委員はどちらですか。ご意見は。

○森口委員 将来的に見れば、気候危機そのものが脅威とならざるを得ないということは

よろしいかと思いますが、つながりとしては、「東京の都市活動は」と書いてあるところとのつながりが、なぜこういう話をここに持ってこられたのかというのが、少しつながりがどうなのかなという気がしております、気候そのものの危機の話を書いておられるのであれば、ここのところは、「供給される膨大な資源に依存しており」という流れは少し違うのではないかという気はいたします。

気候危機による影響そのものを書くのであれば、適応策も書いていくということはあると思いますが、「膨大な資源に依存しており」と書かれているように、それ以外の、気候危機問題以外も含めた地球環境問題を念頭に置いておられるのであれば、適応策ではなくて、根本的な排出削減に持っていかなければいけないだろうと思います。

そのことと、7ページの「便利さを犠牲にするものではなく」という話とはちょっと別の問題かなと思っておりまして、根本的に、例えば省資源・省エネ型の社会を築いていかなきゃいけない、適応策ではなくて、省エネ・省資源をやらなければいけないという合意がとられた上でも、そこで便利さを犠牲にするところまでいかなきゃいけないのか、技術で解決できるのか、また別の議論ではないかと思っております。

いずれにしても、どこまでここの中で踏み込んでいかれるのか、その中で、気候危機という問題をどこまで直接に意識したものとして書かれるのかというのは、もう少し整理の余地はあるような気がいたします。

○福川部会長 ありがとうございます。ほかに、この点に関してご意見ありますか。

○原沢委員 今の点はだいぶ議論してきたんじゃないかと思いますが、私自身も温暖化の問題を考える際に、緩和策と適応策があって、うまく組み合わせなきゃいけないということです。ただ、環境問題の原則は、根本的な原因を取り除かなくてはならない、そうしても仕方なく温暖化するので、被害が予想されるわけで、それに対しては適応策を打っていかざるを得ないという認識で、危機という形での表現になっていると私は理解しています。

ここは、最初に訴えることは、なぜ危機をもたらしたのかという話と、適応策をやらざるを得なくなってきたという話も入っていたほうがいいという感じがします。かなりこの辺については、これまでいろいろな場面で議論をしてきたんじゃないかと思っております。

文章をよりアピーリングするという意味では、今お話があったようなことは検討する必要がありますかと思いますが。コメントです。

○福川部会長 ありがとうございます。この辺はだいぶ話をしてきたところです。適応策の件も、後ろのほうで項目が別立てになったりして、それなりにスポットライトが当た

るように変わっています。

7 ページでいいますと、下のほうだけ見ると両立ということが目立つようになっていますが、その前の文章のところ、これもだいぶご意見があって書き直したと思うんですが、そこには「エアコンじゃなくて自然の風通し」と書いてありますように、下で言っている「より快適で質の高い生活」はエアコンに浸る生活ではないということは前のほうで明言していますので、これはそういう意味で捉える必要があると思います。そういう意味ではだいぶ直してきたところだろうと思いますので、下書きはちょっと読み間違える可能性があるような気がいたします。

いかがでしょうか。このところはちょっと文章の混乱があるかもしれないんですが、その辺は整理していただくこととして、基本的にはそんなにずれずにできているような気がいたしますが、ほかの方、よろしいですか。もう一度ちゃんと読んでみて、論理的におかしなところがあれば整えます。

ほかのところはいかがですか。

○平田委員 15 ページですが、2000 年比 25%削減するというので、「目標の達成を確実なものにするため」ということで、再生可能エネルギーの目標を入れたことはとてもいいと思いますが、目標達成を確実なものにするためにということが必要なことかなと思うけれどもちょっと文章が見つからないことですが、まだご説明いただいていない資料 2 を頭に置きながらのコメントですが、2020 年の削減目標について設定するという方向になっていますが、中期ですね、10 数年後という意味では、そんなに先でもないわけですが、ちょっと長いスパンなので、例えば 2015 年とかの時点で、着実に 2020 年の目標に向かっていくかどうかという進捗状況のチェックとか、施策が十分かというようなチェック、評価、必要があれば施策を強化としていくような、いわゆる PDCA サイクルみたいな、確実に達成できるような仕組みも必要なのではないかと感じます。2020 年の目標だけ出て、その間が道筋をきちんとできるのかということがちょっと見えて来ないので、確実に達成できるように必要な作業を間にしていく、あるいは、本当は 5 年ぐらいの、その間の目標があってもいいのかなという気もするんですが、その辺のところの成果があったらいいのではと思いました。

○福川部会長 ありがとうございます。どこかに、途中度チェックとかフィードバックとか書いてありましたっけ。

○小沼副参事 今回の環境基本計画の策定を始めるときもそうだったんですが、それぞれ

環境基本計画の進捗状況につきましてチェックをすることになっておりまして、今回の基本計画の改正に当たりまして、そういう記述を入れていきたいと思っています。

○福川部会長 目標を一々もっと短い期間で立てることはしないけれども、その経過は当然、ほかの項目と同様に、システムの中で、環境の基本計画、白書という一定のシステムの中でチェックされていくということですかね。

このところは目標の設定の話でもあって、四角の中の次の議論になりますので、これに対してご意見は。

○森口委員 先ほど部会長から具体的に言及がございました大きく変わったところは、11ページの運輸部門の扱いですが、特に影響が大きいのは羽田空港発着の航空機の部分ではないかと思っております。確かに羽田空港で給油されるものは全部東京都の責任だというのは責任をとりすぎだろうという気がするわけですが、都内運行量は、飛行機の場合、どういう概念をとっておられるのか。地理的に線を引いておられるとすると、ちょっと責任が軽すぎるのではないかと思うわけで、具体的に量りようがないんですが、その地域にまたがる交通機関の排出量をどこの責任につけるかというのは非常に難しい議論かと思いますが、東京都の活動に活力を与えているという意味では、地理的な目を見た運行量ということになると少し過小評価になるのではないかという気がしております。具体的にどういう算定をされているのかお教えいただければと思います。

事業者同士の競争ですので、あまり具体的なことを申し上げにくいところもあるわけですが、東京と、それ以外の主要地域間との都市間交通ということでいえば、飛行機と競合する、よりCO₂の排出量の少ない移動手段との競争関係を考えますと、東京におられる方々が、よりCO₂排出量の少ない交通手段を採用された場合の影響がちゃんと評価されるようにするという意味では、この考え方だと、そういった努力があらわれにくい考え方ではないかと思っておりますので、奥歯に物の挟まったような言い方をしておりますが、具体的にどういう計算方法をされているかということを含めてお教えいただければと思います。

もう1点、さきほど6ページのところで指摘させていただいたこと、私が誤解をしたかもしれません。「国内外から供給される膨大な資源に依存しており」ということが、国内外から供給される資源、特に食糧資源といったものに対する気候変動の影響ということを示されようとして書かれているのであれば、それがわかるようにされたほうがいいのかなと。

私が誤解をしたかもしれないのは、膨大な資源に依存するという資源の大量消費構造そ

のものが気候変動の要因だという組み立てかなと思ったものですから、並びがどうかかなと思ったんですが、そうではなくて、気候変動の結果、東京に影響がなくても、海外でそういうものに対する影響が大きい、あるいは国内のほかの地域への影響が大きいということであれば、私だけが誤解していたのかもしれませんが、もう少しわかりやすく言葉を補っていただけるとありがたいと思います。

○福川部会長 11 ページの表を少し説明してください。

○小川副参事 11 ページの表についてお答えいたします。運輸部門につきましては、今、委員からもお話がありましたとおり、航空部門については都内交通分だけ、ですから、島しょへ行く分だけの計上になっています。国内のその他の飛行機に給油される部分は外しであるという算出です。

○福川部会長 今のご意見に関してはどうですか。

○小川副参事 さりとて、どこを飛んで行くかというのがありますが、どっちにつけるといいう話が、一方で国際的にも、その部分の検討は今後という話になっているのであれば、そちらの検討状況も踏まえてこちらにはめていくのかなと、今のところはそういう整理の状況ということでございます。

○福川部会長 いずれにせよ算出方法を明確にしておくということだと思いますね。

ほかのところはいかがでしょうか。

○富田委員 環境基本計画の上位か下位かとか、そういう観点とは違うかもしれませんが、将来の東京のビジョンとして、「10年後の東京」というのを昨年つくられたということで、それを達成するためにも、環境の基本計画が必要だろうという認識があると思います。

そうしたときに、「10年後の東京」で掲げた目標、東京のあるべき姿と、2000年比で25%、2020年までに削減しようという、この二つが両立しているかどうかということが気になります。

企業の立場としては、成長したいという基本的な要望がありますので、それと、25%が削減できているかということについて両立するんだということを、もし書けるのであれば書いていただくと安心できるということかと思えます。

両立できるかどうかというのは、技術的な手だてを用いれば達成できるということと、それにどのくらいの費用がかかるのかという観点があると思いますが、仮に、技術的には達成できるけれども、そのためには何兆円かの金がかかるということだと、本当に両立するのだろうかということが少し疑問になってくるということだと思います。そこについて

ちょっと議論していただければと思います。

○福川部会長 「10年後の東京」と、この環境基本計画の関係について何か説明できますか。

○小沼副参事 「10年後の東京」でございますが、きょうは「10年後の東京への実行プログラム 2008」ということで、アクションプラン的なものを、3カ年事業計画を抜粋してお手元にお配りしているところでございます。

それは参考資料 2 でございますが、1枚目の左上に「10年後の東京への目標」ということで、一昨年の、「10年後の東京」を考えた目標でございますが、同じように、2020年までに2000年比25%のCO2削減をしていくんだという記述をしているとおりでございまして、目標という意味での整合性はとれてございます。

環境基本計画につきましては、これと「10年後の東京」、上位とかそういうことではございませんで、条例に基づきまして、環境施策の推進のために環境基本計画を策定するとなっております。「10年後の東京」につきましては、今後の都市戦略の一つとして策定したものでございまして、上位、下位という関係ではございません。

○福川部会長 ありがとうございます。今の富田委員のご意見に関して、委員の方からご発言ありますか。

○富田委員 追加で。金額的に、東京都の予算として、参考資料 2 に、3カ年の事業費として、例えば289億円ということが書かれているわけですが、東京都の予算としてのことだけではなくて、民間あるいは家庭を含めて取り組まなくてはいけないということになるかと思いますが、そういうことに要するお金を試算されていれば、書いていただいたほうがよろしいんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

○福川部会長 都のほうで何かご意見ありますか。

○山下課長 委員ご指摘のとおり、参考資料 2 の右上にある3カ年事業費というのは、東京都で出す真水と申しますか、そういう経費でございます。したがって、東京都のほうで50億円を入れて、実際に経済活動として効果が出るのは200億なり300億という計算でございますが、289億の中には50億だけを入れてございます。

「10年後の東京」の議論の中では、東京都の真水を入れて、経済的な波及効果という数字を出すという議論もあったと聞いてございますが、資料のつくり方としては、こういうつくり方であったということでございます。

資料で例を申しましたが、このことにおける社会全体の影響というのは現時点では把

握してございません。

○飯田委員 この前のステークホルダーミーティングでも似たような議論が出てきたんですが、基本的に入れる必要はないだろうと思います。というのは、入れるとすれば、IPCCの第4次レポートを引用するとか、あるいはスタンレビューを引用すればいいわけであって、議論の土台がそもそも違うんじゃないか。東京だけがこういう水準ではなくて、世界、少なくとも先進国がこのくらいの削減をしておかないと、そもそも経済の基盤そのものが危ういんだという認識から出発しているので、これだけを取り上げて、全体の経済インパクトは幾らですかということを経済産業省の審議会でも議論する必要性はない。経済効果の費用対効果を言うのであれば、スタンレビューを引用すれば十分ではないかと思います。

○富田委員 個々についてたくさんの議論をしようと思っているわけではないんですが、2000年比25%削減が、制約条件としてマストだ、世界の状況からしてそうだということであったときに、企業なり民間の、都民も含めてですが、成長、あるいは言いかえると、夢のある世界が描かれているかどうかということに関しての心配だろうと思います。

スタンレビューで出されているから大丈夫なんだ、あるいは、東京都さんの施策としても、活性化を失うようなことはしませんと定性的におっしゃっているところだけだとまだ心配が残るということだと思います。

もうちょっと直接的に言うと、私自身、例えば2020年じゃなくて来年25%削減しろと言われたら、これは我慢するしかないということになると思います。企業からすれば、成長をとめるあるいは退化するということでは達成せざるを得ないということになると思いますが、そうじゃなくて、両立するんだという主張があるとしたら、それが担保できているんだというよりどころが欲しいということです。

○福川部会長 ほかの委員の方、今のご意見に対して意見ありますか。

今のご意見によれば、いろんな形で25%をやっているわけですね。一番大きなのがバックキャストिंगということでした。達成への道をどうするかということでもいろいろ議論をしているわけですが、今のご意見によると、達成への道をかなり、100%とは言わないけれども、8割から9割証明しないと、そこへ向かう目標は立てられないんだと聞こえてしまうんですが。

○富田委員 そういうことを言っているわけではなくて、達成するために成長をとめたとしても、25%達成したほうがいいのかというメッセージなのか、そうじゃなくて、両立ができるんだというメッセージを強く出すのか、その違いだと思います。

○福川部会長 富田委員としてはどちらを。

○富田委員 僕は成長したいと思うんです。成長したいときに、25%削減しながら成長できるかどうかの確信がないんですよ。両立をしたいということを基本計画の中にうたわれているので、それであるならば、両立ができるんだというよりどころが欲しいんです。自信を持ってみんなにも説明できるような記述が欲しいということです。

○福川部会長 両立できるという証明は、われわれ委員会あるいは都が負わなければいけないと。そういうエビデンスを出せと。

○富田委員 両立できると言うのであれば、そういうふうにすべきだろうと思います。

○福川部会長 そうですか。ほかの方ご意見いかがですか。

○藤井委員 25%削減という根拠がある程度あったほうが。ないと、技術的な可能性とか、今の排出トレンドから、これぐらいまでいく、不可能な部分については、施策はここには提示されているわけですから、例えば排出権取引をどこまでカバーするかとか、導入する施策の範囲の議論にもなってくると思うので、事細かく 25%の配分を計算するのはあまり意味がないかもしれない。しかし、大まかに、これを達成しましょうという合意があれば、達成するための手段についての明示と、これを導入した場合にこのような、例えば生活であれば変更もしなきゃいけないということがあったほうがわかりやすいでしょうね。説得力があるでしょうね。

バックキャスティングもいいですが、実現可能性がないと、バラ色の部分だけではありませんし、言われたように、来年導入するならば我慢せざるを得ないですよ。

○福川部会長 来年じゃありません。

○藤井委員 再生可能エネルギーの割合の 20%というのは、例えば東京都で本当に 20%分導入できるのか、そういう積み上げの数字も大ざっぱにあったほうが、ならばそうしましょうということにつながると思うんです。

ただ、それを、今から物理的な作業でどの程度補強できるかということだと思っ

○河口委員 経済的なメリットの部分がある程度試算をされていたほうが良いというのは直感的にはわかるんですが、何もしなかったときのコストも、スタンレビューもそうですが、計算したときのメリットも全部計算しないといけないと思うんです。

成長ができればいいんですが、やらないと成長ができなくなるとかというレベルではなく、多大なリスクに直面するんだということが 6 ページの前段で言われているので、成長

もへったくれもないレベルになっちゃうかもしれないという話をしておいて、やっぱりそういうことはないという前提について、こういう対策をとるとこれだけ成長しますと言われると、結構それは矛盾するのではないか。

最初の前提がなければ、経済活動に過大なかせをはめるような政策なので、そのメリットみたいなものを書く必要があるんですが、最初に、ものすごい大変なことになるんだからと言っているのだから、そこは言わなくても、直接的には、これをしないと大変なことになるということだけで、成長のメリットをわざわざ計算して書かなくてもいいような気がするんです。

それが簡単にできるのであれば、書いてあるほうがいいんですが、今からそれをシミュレートして計算をするということであれば、そのメリットの部分でしなかったことになりますので、スタンレビューで言えば、1%の投資で20%の損失をカバーできるというのに当たる部分をもう一回、これでやり直さないといけないので、そこまでは厳しいのではないかと思います。

○大野部長 今ご議論いただいているところは、最終まとめて変えた部分ではございませんで、中間まとめてご議論いただいて、すでにお認めいただいた部分について改めてご議論いただいたと思います。

もともと、この基本計画の考え方は、2050年までに半減しなければいけないという、世界の科学者の合意に基づいて、それをどう実現するかという考え方で記述をしているものでございます。2050年半減を目標にするのであれば、東京都として、この程度は2020年までに実現しなければならないという、「10年後の東京」のスタンスも踏まえて書いてあるということでございます。

この基本計画は、事業計画ではございませんで、基本的な施策のあり方と方向性を示したものでありますので、富田委員がおっしゃるような事業計画ではありませんので、事業費を算出する必要はないと考えております。

○富田委員 事業費の積み上げを計算するのがマストだと思っているわけではなくて、先ほど河口委員がおっしゃられたように、25%削減というのはマストなんだ、それを達成するには成長を多少犠牲にしてもやむを得ないんだという認識を持って書くのと、両方とも達成するんだと言うのとでは、メッセージはずいぶん違うと思うんです。

事務局さんがつくられたものは、両方達成するんだという観点で書かれていると思うんですが、本当はそうでもなくて、25%達成するには、成長の犠牲というのはやむを

得ないと思っていると委員の方々が思われているのであれば、そういうメッセージにしないといけないだろうと思います。

○福川部会長 委員がそう思っているというのは、どこからそういうふうにご判断されたんですか。

○富田委員 河口委員のように、25%は必達だ、そのためには多少の成長の犠牲もあり得ると、前段のほうで非常に強く書かれているので、そういう観点からすればほとんど自明だろうとおっしゃられたので、そういうふうに申し上げているわけです。

○福川部会長 成長の犠牲という言葉の意味が問われてまいります、何もしないでいく成長からみれば、わかりません、スタンレポートになるかもしれないし、何とも言えないんですが、成長の犠牲という言葉の意味は何ですか。

○富田委員 現状よりも成長しているかどうかですね。経済性、GDPでも何でもいいですが。

○福川部会長 そうおっしゃったわけじゃないですよ。

○河口委員 何もしなかったら現状より成長しているかというのが絵に描いたもちだということが前段で、そうしないと成長もへったくれもない世の中に崩れるんじゃないのというのが前段の認識だと思うんですね。未曾有の危機なんだから、そこで何もしないで、このやり方が持続して、何らかのGDP的な成長があり得るというシナリオに基づいていればですが、前段では、そのシナリオはなり立たないということを言っているのではなかろうか。

そう考えると、先ほど言われたように、成長を前提としたあり方は書く必要もないのではないかと私は考えたんですが。

○富田委員 そういう観点からすれば、先ほどに戻ってしまうんですが、7ページの一番後ろにある、ここの部分だけ読むのはいかがなものかというご意見もありましたが、便利さを犠牲にするものではないという観点はもうやめるべきだということと言わなくちゃいけないんじゃないでしょうか。便利さを犠牲にせずに、25%の達成は本当にできるんだろうかということを疑問に思うんですが。

○福川部会長 この場合はまた、便利さの意味が問題になりますが、そこはどうお考えですか。

○富田委員 便利さの意味は、私の解釈としては、今の快適性は維持できるという観点です。

○福川部会長 さて、困りましたね。

○大野部長 これも前にさんざん議論したと思っておりますが、7 ページの上を書いてあるように、現在のようなあり方を前提にしているということではないということを書いてありますので、便利さを維持しているから成長を前提にしているんだとか、25%削減を目指しているから成長しないことを前提にしているんだとか、そういう話ではなくて、確かに簡単な道ではありませんが、いままでと同じような形ではないかもしれないけれども、快適な都市環境をつくれるし、経済を犠牲にしなくても CO2 削減を実現していける、それをやらなきゃならないというのが、全体を通してのメッセージだと私は理解しています。

○福川部会長 成長とか快適さとか、その言葉の意味そのものの基準が変わってくるということだろうと思います。2025 年という段階でいえば、まだ GDP の数字も生きていますし、そのものが減るとかそういうことではないと思いますが、もっと長期を見た場合に、2025 年という目標は立てざるを得ないということで議論は済んでいると思うんですが。

○富田委員 これで最後にしますが、途中から参加しているので、振り出しに戻したように申しわけないんですが、経済と環境の両立を目指す社会にしていこうということをここで言っているだけで、達成できるかどうかわからないということで、今、私は理解をしました。

○福川部会長 達成しようという努力を最大限するというのは理解していただけますね。

○富田委員 達成できるかどうかはわからないけれども、それに向かってやっていこうということを、この基本計画で書いてあるということによろしいということでしょうか。

○大野部長 2050 年に世界において半減するということだって、どうやっていいか、だれも思っていないと思うんです。そうしなきゃならないという思いで世界じゅうで努力が進んでいると理解しております。

○藤井委員 文章をちょっと修正すれば済む話だと思うんです。ごまかしでというんじゃないで。

今言われた疑問は、ごく普通に読むと出ると思うんです。委員の中でもそういうご意見が出るわけですから、都民の方が読まれたときに、そういうご意見が出て不思議じゃないわけですから、例えば「これは決して便利さを犠牲にするものではなく」というところに、「便利さを単純に犠牲にするものではなく」として、8 ページの「両立」というところがひっかかると思うんですね。「負荷の極小化が両立」ではなくて、「負荷の極小化とバランスさせる」とか、両立とバランスは違うわけですね。

25%が何が何でもということだけを言っているんだということを強調しても、都民の方は自分の生活のことも当然一方で考えるわけですから、もっといい表現があるかもしれませんが、ここで言いたいのは、何もやらなきゃもっとひどくなっちゃうよということと、25%をやる場合のコストと、どのように都民の方に知らせるかということですよ。ですから、表現をもう少しわかりやすくというか、便利さの意味は、座長が言われるようなことであれば、一般化するんじゃなくて、具体的な表現に変えるとか、ちょっと工夫されたらいかがでしょうか。

○福川部会長 ありがとうございます。表現の問題であるようでもあり、根幹の問題であるようでもあり、なかなか難しいところですが、このところはそういう意味で、ご提案いただいたように、よけいな心配をしないで済むような表現に工夫をすることにしたいと思います。

あといかがですか。

○藤井委員 これは単純なミスで、そのままいってしまうと、後で訂正を求められると思うので。

6 ページの IPCC のところ、「本年公表」となっているんですが、これは「昨年」で、10 ページとまた違ってきますから、よろしくお願いします。

○福川部会長 はい。去年のままになっているんですね。

後ろのほうはいかがですか。ほかの審議会、税法とかいろんなところが動いていることもあって、一番大きいのは、環境確保条例の話が進んでいるために、それに対応して直した、これはいいんだろうと思いますが、その他幾つか、例えば 25 ページあたり、「費用負担の仕組みの拡大」とか、記述が充実されているところがあります。

適応策は 28 ページで、前は項目が小さかったんですが、修正が行われたようですが。

○窪田委員 21 ページの「都市づくりの中での CO2 削減」ですが、最初の〇が来るまでに、22 ページの上のほうまでですが、以前は都市基盤とはという話があったんですが、低炭素型都市構造をつくるんだとか、都市基盤をどうするんだという話は最初のほうに入れておいていただいたほうがいいかなと。今からやらないと間に合わないという重要な話なのかなと思います。

「建築物の省エネルギー対策の推進」というのがありますが、資料 2 にもかかりますけれども、省エネルギー性能に目立った改善傾向が見られないというのは、資料 2 を拝見して驚いたことなんです。これまでは、どんどん新しくしていくと、それぞれの原単位

がよくなっていくという推定の中で私などは話をしていたんですが、そうでないということなので、その後に最低基準を設定して底上げを図ることは重要なことかと思ひますし、それは当然そうなんですが、全体の床面積の量をどうするのかというあたりも、省エネルギー性能の目立った改善傾向が見られないからには書かないとまずいのではないかと考へました。

24 ページですが、以前は、ここに低カーボン住宅という話があつて、住宅の話はかなり重要じゃないかという議論だったかと思ひますが、ほかのところにも若干、住宅ということはあるように思ひますが、都市づくりの中に住宅の話を入れておいたほうがいいのではないかと思ひます。

○福川部会長 今指摘されたことは、事務局でどうなつていますか。住宅がどこかいつちやつた。

○小沼副参事 住宅でございますが、18 ページに、住宅自体の省エネ性能の向上、低エネルギー住宅、ゼロエネルギー住宅の実現ということで、都市づくりから切り離されて、前のほうの全般的な対策、エネルギー需要の見直しとか省エネ技術の全面展開というところに入ってきております。記述も少し詳しくさせていただいてございます。

○福川部会長 ありがとうございます。窪田さんが前のほうでおっしゃつたのは、21 ページの……。

○窪田委員 都市基盤とか都市構造とか。

○福川部会長 この点はどうですかね。ここではわりと狭い意味で使つて書いてあるけれども、全体の都市構造そのものについては全体として述べているということで、ここからまた直すというと大変になりそうだけだ。

○窪田委員 言葉が削減されていたので気になつたということです。中間のまとめのときには、「上下水道などの都市基盤施設についても都市内の熱エネルギー循環を」という2行ぐらいがあつて。

○福川部会長 それはまたどこかに行つているんですね。

○窪田委員 住宅は確かにエネルギーのほうにきちんと書き込んでいただいているというのは、私も読んでわかつたんですが、都市づくりというところに生かしていくためには、個別の住宅がどんどんよくなっていくことももちろんですが、ある住宅地の中で、まちづくりに近いような動きにつなげていくようなことをここに入れ込んでおいたほうがいいのではないかと思つたので、ここにも住宅があつたほうがいいのではないかと考へました。

○福川部会長 わかりました。都市づくりという大きな枠でくくっていたものがだんだんいろいろ抜けていってやせ細ってしまっているのもう少し、まちづくりの観点の中にそういうものが必要だ、希薄になってしまったんじゃないかというご意見ですね。これはまた検討していただくということで。

ほかにいかがでしょうか。もう一つ、さっき議論になっていたのとも深く関係しますが、15 ページの話がありますので、特に全体に関してなければ、そちらに移りたいと思います。

○富田委員 17 ページの大規模事業所にかかわる取り組みのところですが、義務履行に補完措置として言われているところですが、条例の改正の議論では、中小企業においては都内での対策を中心にやっていくんだということで、削減量についても、ある程度の限度をはめるといった話があったかと思いますが、それが適切であるならば、そのことについて、ここでも書いておく必要があるのではないかという意見です。

そのときには、25 ページで、カーボンオフセットの利用を促進しようという考え方が出されているわけですが、皆さんご案内のとおり、カーボンオフセットは基本的に CDM を中心にやられていることかなと思います。一方で CDM をやりましょうと言いながら、義務履行では、CDM は対象としないという考え方について矛盾していないかどうかというところの整理が必要だろうと思います。

○棚田副参事 条例の部会では、おっしゃられたような、「都内の事務所を中心に」という表現がございました。これをどこまで基本計画の中に盛り込むかということにつきましては今後、表現等を考えさせていただきたいと思っております。

○富田委員 義務履行で、都内中心というのが、基本計画のところであまり記述がないということであるならば、条例の部会では、基本計画では書かれていないけれども、都内に限定する必要はないことではないかという意見を申し上げることになると思います。

○福川部会長 それはなぜですか。

○富田委員 基本計画の中で、都内に限定するという考え方が示されていないのにもかかわらず、条例のほうで、都内中心という考え方をどこから持ってきているのかということだと思うんです。そういうことについての質問をさせていただきたいということです。

○大野部長 条例の制度につきましては別途ご検討いただきますので、そこで精緻に書いていただいている。こちらのほうは基本的な考え方を書いていますが、誤解があるのであれば、誤解のないように記述をしたほうが良いと思います。

カーボンオフセットの関係ですが、CDM をやると書いてあるわけではございませんし、

省エネ・節電に向けたムーブメントの創出ということでございますので、大きな仕組みとして、これを条例の制度の中に取り込むという話じゃなくて、あくまでも普及啓発、啓蒙運動の一環として取り組むものでございますので、こちらのほうと条例の制度の整合性の議論ではなかろうかと思っております。

○福川部会長 排出量の 17 ページは、できる限り、同時に進んでいる条例の内容と整合性に保つようにする。カーボンオフセットは、排出量取引という話とは少し違う話であるということで整理したいと思います。

ほかに。

○森口委員 各論になりますが、40 ページあるいは 42 ページあたりですが、中間取りまとめの時点から表現等が変わったかどうか正確に把握できていないところがありますが、昨今の情勢から気になる点がございまして、コメントさせていただきます。

廃プラスチックのリサイクルにかかわる記述ですが、40 ページでは「リサイクルを促進し」という表現があり、「熱利用焼却は焼却に含めている」ということがございます。41 ページの「あるべき姿」の中でも、リサイクルを促進していくという書き方をされているわけですが、42 ページの「廃プラスチック類のリサイクル促進」の中で、「サーマルリサイクルを進めるべきである」という議論もございまして、サーマルリサイクルという表現がそもそもどうなのか、サーマルリサイクルをリサイクルに含めるべきかどうかというのは市民団体の非常に関心の高いところであり、かつ、中間報告時点だったでしょうか、パブリックコメント等でもかなり議論が集中していたところではないかと思えます。

どちらにすべきと申し上げているわけではないんですが、40 ページの中で「リサイクルを促進し」と書いてあって、42 ページには「サーマルリサイクル」と書いてあると、リサイクルを促進するということは、サーマルリサイクルを促進するという意味なのかととられかねない表現になっているかと思えますので、このあたり、40 ページから 42 ページにかけての言葉づかいに不整合を生じないようにお願いしたい。

特に 23 区がプラスチックを、埋立から焼却に振られようとしている、また、分別収集については、大半の区が分別に乗り出される状況ではないと理解しておりますので、もちろん 23 区だけでなく東京都全体の計画でありますので、あまりそれにこだわるべきではないかと思えますが、今、関心の高いところかと思えますので、ぜひ慎重にお書きいただければと思います。

○福川部会長 そういうふうには直すということで。

○斎藤課長 廃棄物対策部でございます。40 ページのリサイクルの中には、マテリアルもサーマルも含めてのリサイクルということで記載をさせていただいておりますが、42 ページでは、マテリアルを基本にしながら、それに適さないものについてはサーマルという形で記載をしたつもりですが、ご指摘のあった点も踏まえて、誤解のないように、特に都民の方々に関心を持っていただいている部分でもございますので、もう一度、その辺について誤解のないように、慎重に記載していきたいと思っております。

○福川部会長 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

○太田委員 しばらく私も休んでいまして、経緯がわかっていないところがあるかもしれませんが、申しわけございません。

31 ページで、目標をかなり具体的に、2016 年までの速度の話が出てきたのは非常にいいと思いますか、確認は、平均旅行速度の向上で、区部の平均旅行速度 25 キロという意味は、左のページの隅にあります、混雑時の平均速度ということで、現在のデータですと、18.8 キロを 25 キロにしたいという理解でいいわけですね。

速度によって CO2 の排出係数がかなり違うので、それを改良しようということだろうと思いますので、目標へきちんと混雑時平均旅行速度、「混雑時」と書いておいたほうがいいんじゃないかというのが 1 点です。

関連して、33 ページから、自動車交通量抑制等ということで、駐車場のことも入れていただいたということは評価したいと思います。

ただ、34 ページの「経済的手法、規制的手法による自動車交通量の抑制」の書き方が、「混雑解消を確実に実現させる」という言い方で、スピードアップのことしか書いてなくて、平均旅行速度全体を上げる話とちょっとまた違うんですね。混雑解消と必ずしもイコールではないと思うので、混雑解消よりもちょっと広い平均旅行速度を上げるということを書きしておくことと、その話と交通量総量抑制との関係、これがあまり明確に書いてないということで、自動車交通量抑制等というセクションがあるので、こういうことを通して抑制を図るんだという趣旨かなと理解するんですが、混雑解消のためにやっていますというような言い方だけだと、CO2 ということから違のかなという感じがするので、表現を少し工夫してほしいということと、経済的手法は、炭素税の議論、どうなったか知りませんが、それとの関係で別に混雑ということじゃなくて、総量を抑制するために炭素税の議論があって、それが当然、道路についてもかかわってくるはずですね。別表の議論の成果を、この中に、経済的な手法における何々との関係ということを記述し

て、経済的手法がある、そうするとストーリーとして通るのではないかということです。

○村山課長 自動車公害対策部でございます。1点目につきましては、混雑時の平均旅行速度を向上させるという目標を掲げたものですので、それがわかりやすいように記載を改めたいと思います。

2点目でございますが、混雑解消がCO2解消に、旅行速度が上がることによってCO2排出も減ってくるということがわかるように記載を改めるようにしたいと思います。

経済的手法部分につきましても、もう少し表現等につきましてわかりやすいように変えていき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 ほかで環境税を入れたりしながら、こっちはそのままというあたりがありますので、整合性をとっていくと。

ほかに。

○飯田委員 混雑緩和でCO2抑制ではなくて、もちろんその効果も多少あるにしても、ストックホルムとかイギリスでやっているのは、CO2排出量の大きい大排気量は今、23ポンドでしたか、6,000円ぐらい、ロンドンに入るのに取られる、しかし、エコカーは無料であるとか、ストックホルムも、エコカーは駐車場は無料とか、経済的インセンティブでCO2削減をダイレクトに図るというニュアンスも、ここで読めたほうがいいと思います。

○村山課長 経済的手法にかかってくる部分は、混雑解消、旅行速度の向上以外に、ここで触れているような高速道路とか、そういった部分で、大型の車に比べて、小型の車が優遇されるとか、そういったものもCO2削減に有効であると認識しております。そういった内容部分も含めて再度検討させていただきたいと思います。

○福川部会長 ほかにいかがでしょうか。

○河口委員 前から指摘していたことですが、生物多様性という言葉があまり出て来ない。69ページからのⅢ-3のところでは、小笠原のところでは、生物多様性が重要だというような言い方が出ているんですが、長期計画ですので、去年は生物多様性国家戦略が策定されて、気候変動と並ぶ重要な対策として、生物多様性が国際的に議論されるという中で、東京都がこれから長期計画としてまとめる環境基本計画に、項目として生物多様性がないのはいかなものかなと。

69ページ以降の、それにかかわるような話も出ているんですが、日本の場合で、里山の保全とか、日本は特にホットスポットになって、生物多様性が実はあるので、東京都だって、これだけ見ると、小笠原だけに生物多様性がある、ほかにはないみたいなんですが、

本当はそうではないということで、ここが本当に抜けているのは、ことしまでの基本計画ならいいんですが、これからの10年というところで、2010年は名古屋で、生物多様性のCOP10があるという中で、いかななものかなという気がいたしますが、いかがでしょうか。

○福川部会長 まだ書き足す余裕はありますか。事務局のほうはいかがですか。ちょっとさみしいといえさみしいですね。

○河口委員 章立てしてほしいんです。大きなテーマなので。

○佐藤課長 自然環境部でございます。あえて生物多様性を避けたということではないのでご了解いただきたいんですが、見直しまして、語句の使い方として、おさまりを見ながらもう一度チェックをさせていただきます。必要に応じて対応させていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

○興水委員 今の話に関連しますと、生物多様性をいうならば、東京都でしたら、むしろ外来生物法に関連する話もどこかで言うておかないといけなくなってくるんですね。むしろ東京都はそちらのほうが、話題としては広がっていると思いますので、環境基本計画にふさわしいかどうか、書きにくいところはよくわかるんですが、触れざるを得ないと思いますね。そののところも検討をよろしく。

○佐藤課長 承知しました。

○福川部会長 基本計画ですので、ある問題はきちんと触れておく必要があると思いますが、その辺は修正をお願いしたいと思います。

大体全体はよろしいでしょうか。またあれば、関連してご発言いただいて結構ですが、後半で資料2、具体的にいうと、今の基本計画の15ページの枠の中ですが、それに関してご説明いただきたいと思います。

○小川副参事 資料2をご説明させていただきます。全部で10ページほどあります。細かい装丁とか省略をさせていただく部分もあるかと思いますが、よろしく願いいたします。

東京の温室効果ガスの排出量の2020年の部門別目標を立てていくことに当たりまして、基本計画のあり方についての検討の中で、最終まとめまで行うこととしております。

部門別目標の検討の前提といたしまして、2020年にどれぐらいの排出量になるか、対策を打たなかった場合にどのような状況になるかということをもとに推計いたしております。それが前半の8ページまでになります。

まず推計の考え方ですが、この後、エネルギー消費量、温室効果ガスの排出量についてご説明させていただきます。数値につきましては確定前の暫定値ですので、今後また詳細

な検討を進めていく中で変動するということをご了承いただきたいと思ひます。

基本的な考え方でございますが、現在、2005年度までに導入されている政策・対策について、それ以降、新たな政策・対策の効果がなかつた場合に将来予測をしていくものでございます。

具体的な設定といたしましては、世帯数や就業人口それぞれのトレンドに基づいて推計値を設定しております。その他、ボックスの中に入れてございますが、それぞれの新しい機器等の効率については、2005年度の現在レベルで一定として推計している前提条件をおいて推計しております。

エネルギー消費量の将来推計と、裏面に温室効果ガスの排出量の将来推計ということで、全体の量をこちらに先に記載させていただいております。その後、それぞれの推計の前提となります部門ごとの考え方については3ページ以降に入れております。

大まかなフレームからご説明させていただきます。エネルギー消費量の将来推計ですが、図表1のとおり示させていただいております。東京都の総エネルギーの消費量につきましては、1990年から2000年度まで増加してきております。2000年度以降につきましては横ばっている状況でありまして、将来推計でも同様に推移いたしまして、2020年度の消費量は約796PJということで、2000年度から1%減少という推計値になっております。

部門ごとにエネルギー消費量には大きな差がありますが、部門間で見ますと、業務部門が大きく拡大し、家庭部門も伸びております。産業、運輸は減少傾向にあるという推計になっております。

2ページをごらんください。エネルギー消費量の推計に、それぞれCO₂の排出量を乗じまして、BaUに合わせて推計しております。ここではCO₂以外にメタン、一酸化二窒素、代替フロン等3ガス、その他ガスを入れて、表をつくっております。

グラフにつきましては、その他ガスを除いて、エネルギー起源のCO₂のみをグラフにさせていただいております。図表2は実質の数字です。東京都の温室効果ガスの総排出量につきましては、2020年度で6,195万トン、2000年度の数字が6,175万7,000トンということでございますので、ほぼ同程度になるという推計をしております。

エネルギー起源のCO₂排出量につきましては5,849万トンということで、2000年度比で1%程度の増と見込んでおります。部門ごとには、2000年度比で、業務部門につきましては26%増、家庭部門も8%増ということで推計しております。産業、運輸部門については減少すると推計しております。

3 ページをごらんください。こちらで各部門ごとに将来推計を見ていきます。

まず産業部門ですが、2020 年度におきますエネルギー消費量は 72PJ、2000 年度比で 26% の減と見込んでおります。CO₂ の排出量につきましては 504 万トン、2000 年度比で 26% 減少ということで推計しております。

産業部門の中で、排出量のシェアですが、製造業が約 74% を占めております。次いで建設業となっております。鉱業、農業、水産業は小さい値になっております。

この中で最もシェアの高い製造業ですが、1990 年以降一貫して減少傾向にあります。就業人口、こちらに示しておりませんが、企業の事業所数等も同じように減少しております。就業人口につきましては、2020 年には 2000 年比で 18% 減ということで予想されております。

一人当たりのエネルギー消費量の実績で見ますと、現在では増大及び減少の傾向が見られないということで、今後もほぼ同水準で推移するという前提に立っております。

今後、生産量の減少が、CO₂ 排出量の大きな要因になってくると思っておりますが、一部エネルギー効率の改善等も見られてくるというふうにも推計されますが、全体としては、就業人口の減少に引っ張られる形で CO₂ の排出量も減少すると見込んでおります。

建設業につきましては、製造業と異なりまして、就業人口との相関は低くなっておりません。工場の規模とか件数などで大きく影響されております。

これまでのトレンドですが、93 年度をピークにいたしまして、90 年末までは一貫して減少、2000 年度以降につきましては増減を繰り返している。ただ、その変動幅はあまり大きくない状況です。

今後は業務床の建設動向などで、新規の建設需要が推移するというので、大きな変動はないものとして推計しております。

農林水産業は割愛いたしまして、4 ページをごらんください。業務部門ですが、2020 年のエネルギー消費量は 303PJ、2000 年比で 24% の増、CO₂ 排出量につきましては 26% の増加と想定しております。増加の要因につきましては、業務部門、床面積と、床面積のエネルギー消費の増と見込んでおります。これにつきましては、事務所ビル、大型小売店、ホテルなど業種ごとで、これまでのトレンドをもとにした回帰で将来推計を行っております。

床面積につきましては、業務部門全体で、2020 年で 2000 年度比 11%、2005 年で 5% 増と推計しております。一方で、床面積当たりのエネルギー消費量につきましては、2020 年

で 2000 年度比 12%、2005 年度比で 5%の増と推計しております。

個別の用途で見えてまいります。2005 年度の時点での業務部門の CO2 排出量につきましては、全体の 6 割が事務所ビルでございまして、2020 年には、2000 年度比で 26%増大すると推計しております。増大の要因といたしましては、先ほど申しました床面積の原単位の伸びと想定しております。

後段ですが、都市部におけます大規模ビルの建設につきましては、既存ビルを更新するというプロジェクトも進められていくということで、全体に、ストック面積に与える影響は限定的なものになってくると想定しております。したがって、2020 年には、2000 年比で床面積 10%と推計しております。

5 ページをごらんください。その他の用途につきましてご説明いたします。

事務所ビル以外の用途では、飲食、ホテルその他小売が、2000 年比で 30%を超えるという、床面積の高い伸びが予想されております。その他サービスにつきましては、木造店舗等の減少から縮小傾向と見込んでおります。学校につきましては、学生数が減少基調にあるということがございますので、長期的に増加が続くとは想定できないとしております。病院につきましても、大きな伸びの計画がありませんので、2010 年以降一定と想定しております。

床面積当たりのエネルギー消費量につきましては、2005 年以降も新たな対策なしではすぐに改善されると考えにくいことから、過去のトレンドで 2010 年まで引っ張りまして、その後一定としております。

6 ページをごらんください。家庭部門です。

家庭部門の 2020 年度のエネルギー消費量は 216PJ で、2000 年度比 7%の増、CO2 排出量につきましては 8%増と推計しております。推計の前提ですが、家庭部門における排出量につきましては、世帯数の増が考えられます。

ただ、エネルギー消費量を増加させる複数世帯の伸びにつきましては、2010 年でピークを迎え減少に転じていくことも推計しておりますので、単純に世帯数の伸びだけが家庭部門の増につながっていくというわけでもないところでございます。

一方で、電気機器の世帯数保有率も増加しておりますので、それがエネルギー消費を押し上げる要因になっていると見ております。

BaU の推計につきましては、新規の住宅の断熱性能、機器の効率については 2005 年度で水準させております。これに、買い換えトレンドで、ストック全体の効率が図られてい

くと見込んでおります。

家庭部門における用途別 CO2 排出量の推移ですが、冷暖房に起因する排出量につきましては、エアコンや暖房機器の効率向上、住宅そのものの断熱化が図られていくことで減少していくと見込んでおります。一方で、給湯器、厨房における機器も減少傾向を示していくと想定しております。

他方、電気製品の保有台数が若干進むこと、IT 関係の機器類の保有台数が増加していくことが想定されますので、この部分が家庭部門の CO2 排出量を上げていくと推計しております。

全体の推計方法については、6 ページ下段の推計方法のところに若干詳細に書かせていただいておりますので、後でござんいただければと思います。

7 ページ、運輸部門でございます。

運輸部門につきましてはエネルギー消費量は 205PJ、2000 年比で 20%の減少、CO2 排出量につきましては同じく 20%の減少と推計しております。こちらにつきましては、運輸部門全体の排出量の 9 割を占めます自動車につきましては、2020 年につきましては全体で 24% 減少するという推計をしております。

自動車からの CO2 排出量の減少につきましては、自走行燃費によって推計をしております、走行量と燃費の掛け算で求めてくるのが推計の前提になっております。

交通量の推計ですが、2000 年から 2005 年については一たん減少しておりますが、今後の推計についてはこのまま横ばいということで推計をしております。

自動車の燃費につきましては、新車への買い換え等も進んでいくということで、全体のストックとしては、燃費が大きく改善していくと見込んでおります。

鉄道、航空、船舶については詳細な説明は割愛いたしまして、8 ページの網かけのところで、こういう前提で推計しているということでござんいただければと思います。

8 ページの下段ですが、排出係数の考え方でございます。電気については東京電力、PPS さんの排出係数の考え方を、ボックスに示したとおりに置いてあります。電力と都市ガス以外につきましても、下段の記載のとおりで推計しているところでございます。

以上のような推計で、冒頭に申しました 2020 年の推計値がほぼ 2000 年と同程度になると推計しておりますが、これにつきまして、削減目標の算定をしております。

9 ページをござんください。

東京においては、エネルギーの起源の CO2 が全体の 95%を占めておりますので、この部

分を大きく削減していくことが必要になってまいります。2020年で25%削減がどの程度の量になるかということで、グラフをごらんください。

2000年を基準にしておりまして、5,765万トン、黄色い棒グラフでございます。これから25%削減ということで、緑の矢印が書いてありますが、これから25%下げて、緑色の網かけで、赤い線で囲ってあるところが25%減の数字です。4,324万トンになります。2020年の推計値が5,849万トン、今申しました4,324万トンの上に水色のグラフが乗っています。この部分から4,324万トンまで削減するために必要な量といたしまして、1,526万トンが必要な削減量になってまいります。CO₂の全体の削減量につきましては、下の表に書いてあるとおりになります。

この後、部門別目標の設定の考え方ですが、下段をごらんください。部門別削減目標設定の基本的な考え方です。

まず2020年という中期目標の設定であるため、現時点で内容が確定している対策、いわゆる積み上げによって部門別の目標を設定するのではなくて、東京都気候変動対策方針の基本的考え方を踏まえまして、東京都の各部門、各主体が、それぞれの役割と責任に応じて削減量を分担するというところで算定しております。

ただし、現時点で検討可能な範囲においては、すでに技術的確立、あるいはほぼ確立している省エネ技術、再生可能エネルギーの活用によって、削減可能量に基づく一定の検証は行ってまいりたいと考えています。

基準年である2000年から2020年までの間に、各部門別の排出量については増減幅が大きく異なってまいります。産業部門では減少傾向にある、一方で業務部門では伸びがありますので、2000年の排出量から削減率を算定するのではなくて、2020年のBaUから削減率を各部門間にバランスするというところで算定しております。

エネルギー供給者側の対策と需要者側の対策ということで、双方を見込むということで前提にしております。

まず供給側ですが、都のエネルギー環境計画書制度がございます。これにつきまして、東京電力からいただいております2010年度のCO₂排出係数につきましては、1990年比20%削減するという計画を提出いただいております。今後数年につきましては、柏崎刈羽原子力発電所の停止などもありまして、排出係数が悪化することも考えられますが、2020年度までの間には、供給事業者の再生可能エネルギーの積極的な導入などによって排出係数の改善が図られると想定しております。したがって、2020年度において、供給者側

の対策としては、少なくともこの目標まで排出係数が改善されるとしておりまして、目標値を設定しております。PPS につきましては、現段階での排出係数一定ということで考えております。

需要者側でございますが、2020 年度の BaU の推計値から、供給者側の対策によって出てくる削減量を差し引いて、需要者側で必要な対策量として推計しております。原則といたしまして、需要者側は各部門間で均等な削減率を分担すると考えております。

下の表をごらんいただきまして、表の中央のオレンジの部分、「2020 からの削減」⑥の緑色のところをごらんください。22%となっております。部門間で均等に配分したときの必要な削減率になります。

ここを基準といたしまして、産業部門につきましては 15%、運輸部門につきましては、環境対策が行われるほか、道路整備等で、交通対策から CO2 削減が見込まれます。その数字を上乗せして 30%という数字を積み上げておりまして、全体では産業部門 15%、業務部門 20%、家庭部門 20%、運輸部門 30%が、2020 年からの削減率ということで割り振っております。それぞれの部門の必要な削減量につきましては、2000 年からの削減量が、青色の網かけになっております。産業部門で 268 万 7,000 トン、業務部門が 115 万トン、家庭部門で 277 万 3,000 トン、運輸部門で 783 万 3,000 トンとなっております。目標削減率として、2000 年比で、表に書いてあるとおりになります。一方で、2020 年 BaU からの 2000 年度比も合わせて記載しております。

今後の対策の具体化につきましては下段に書いてあります。

上記の目標達成のために、わが国のすぐれた省エネ技術、再生可能エネルギー技術を全面的に活用いたしまして、排出量削減の可能性を最大限に追求していくということです。これらの技術の全面的な活用を可能とするため、環境基本計画の改正の中の、施策のあり方、方向性の中で示しております。

また、条例改正を伴う制度の構築につきましては、同じく環境審議会の中で、条例改正の検討を通じて行われております。

都におきましては、「カーボンマイナス 10 年プロジェクト」の事業化の形で進められております。現時点におきましては、条例に基づく制度の構築の検討過程にもあります「カーボンマイナス 10 年プロジェクト」の内容も経年的に強化されるものでございます。今後、全体像につきましては、制度構築や施策の構築の中で示してまいりたいと考えております。

説明は以上です。

○福川部会長 どうもありがとうございました。それではご質問、ご意見をお願いします。

○原沢委員 細かなところですが、一つは、エネルギー消費量が2005年でちょっと減っていたと思いますが、CO₂の排出量でちょっとふえている理由をお聞きしたいのが1点。

もう一つは、BaUの考え方としては、BaUといっても、これまでやっている現行の対策も入っているという理解をしたんですが、具体的に、現在までの動向といいますか、そういうものが入るといって、対策の一部が少し伸びるのが前提でBaUを決めているのではないかという印象を受けたんですが、そういう考え方でいいかどうか確認させてください。

○小川副参事 最初のご質問につきましては、電気のCO₂の排出係数の関係で、エネルギーが減っておりますが、CO₂は増という形になっております。

○事務局 BaUに関しましては、活動量に関しては、世帯数とかそういうものは、想定で伸びていくとか減っていくとかというのはあるんですが、いわゆる原単位と言われているもの、家庭の家電製品の効率の向上などに関しましては、2005年までの時点の部分を組み込んでおります。その後も買い換えは進むわけで、買い換えが進んだ場合に、2005年時点の効率のものには上昇しているということで、2005年以降さらに効率が上がっているという計算はしていないということです。

○福川部会長 原沢先生、それでよろしいですか。

○原沢委員 はい。わかっていました。

○太田委員 これで見ますと、自動車は何もしなくても、既存のコミットメントで十分だということになっているんですが、自動車について、今のお話じゃないですね。これから新しく入れる省エネの基準を満たしたということで代替すると。既存の努力で、これから続けるものは当然決まったものとして、BaUの中に入れてあるという理解ですね。

○事務局 はい。自動車に関しましても、2005年までの燃費の向上は、その後、自動車寿命10年と見込んでおりますので、そこまでのところは買い換えられていると。ただ、2005年以降、例えば2015年規制とか、そういうものに関しては入っていないと。

○太田委員 入っていないんですか。交通関係は、これで見ますと、現状からいって何もなくていいような結果にみえますが、その辺受け入れられるようなロジックかということですよ。

世界において、日本が輸出産業でがんばっているからというのと同じ議論になりますので、どこをベースにして議論するかということがありますが、費用対効果的な議論も考えないといけないのかなと。難しいと思いますが、そんな議論をしないとバランスがとれな

いように思います。

細かいところでは、交通という中で見ますと、確かに買い換えはきちんと行われていて、今のトップランナー方式でいくと、かなり対応するだろうということですが、その議論と、それとは別途、先ほど、速度を上げていくという議論がありましたね。これは今の BaU の中に入っていないということで、それはいいわけですね。

逆に、よけいな速度を上げるようなことをしなくていいという答えになると、それも変な話ですから、ロジックの整合性をもう一度、どういう形が一番いいか、全体として、部門間の調整の話と、運輸関係は、運輸だけが独立するんじゃなくて、家庭活動の一部が運輸の範囲に入ってきますし、業務の一部が運輸に入っていますから、従来の分け方だけではなく、むしろ家庭の中で、運輸で節約して、家庭のほうでちょっと甘くしてもいいよとか、そういう種類の新しい（対応主体別）見方も出したほうが、個別の対策として、じゃ、家庭としてはこうしたらいいとか、トータルでやりますから、新しい視点を出しながらやるとバランスもとやすいんじゃないかと思います。

○福川部会長 ありがとうございます。これに関して何か。

○堀委員 関連してですが、自動車の燃費に関しては、2015年の基準がすべての車に適用されますので、それを入れないと、2005年のままというのはだいぶかけ離れてしまうのではないかと思います。

もう一つ、最後のところで、道路整備などの交通対策が見込まれるというのは、平均速度 18 キロから 25 キロに上がるという理解でよろしいのでしょうか。

○事務局 太田先生のご質問にもあったことですが、交通量に関しましては、2000年から2005年というところで減少している部分がございます、その辺は見込まれております。

燃費規制は、例えば 2015 年のご指摘がありましたものは対策のほうでカウントするという考え方をとっておりまして、BaU は、対策をとらなかった場合ということで計算をしています。そこから将来的にこのくらい削減をしていかなければいけないというところで燃費規制等が入ってくると考えています。

○福川部会長 7 ページのグラフそのものは 2015 年規制ではなく、現行の排出ベースのことです。

○森口委員 今ご議論があったところで、これはどういうふうに見せたいかということだけかと思いますが、ほかの場でも、BaU って何だという議論もよく出るわけです。

今の BaU は、あえて言えば、トレンドをとめる、技術進歩をとめてしまっても、今から

何もしないということにあえて固定してしまった上で、そこから何割という議論をされているわけです。太田先生、堀先生もおっしゃったように、折り込み済みというか、トレンドとしてはここまではいくんですよということが、ある程度、自動車の場合、見えている部分があって、これ以上改善しませんと、技術をここでとめちゃった場合でもこれだけですよということにまで、一回はわざと下がった上で30%改善しますとしてあるんですが、そうすると、3割って大変なことだなというふうに見る人もいるかもしれない。一方で、3割もやるなんてすごいという見方もあるかもしれない。どっちかという後者の価値観で書いておられるのかと思いますが、先ほどの、成長という議論を含めて言えば、日本の技術は結構すばらしくて、このままのトレンドが進んでいけば、そんなに無理しなくてもここまでいくんですよ、もう一がんばりすればここですよという書き方もあるのかなと。私はどちらかというと、そっちのほうなんですけど、BaUの定義次第かなと思いますので、そのあたり、ほかでも技術進歩を止めてしまうようなBaUを設定しているケースが非常に多いとは思いますが、そこはそうではないほうがBaUとしてなじむんじゃないかという議論もあるかと思うので、もう少しご議論いただいたほうがいいかなと思います。

これも太田先生がおっしゃったことですが、家庭とともに、業務部門も何のことかなかなかわからないところがありまして、エネルギー統計上やむを得ないと思いますが、公共サービスのなものもあれば、病院みたいなものもあるわけですが、かなりの部分は産業なわけですね。東京都の経済を支えている産業であって、本社部門とか、そういったものが入ってくるようになっていっていると思うので、もう少し業務部門の中身に、できれば踏み込んでいただきたい。業務というのは産業とは別のものだという感じが何となく感じられるところがあるものですから、できましたら、少しここに踏み込んでいただけないかというのがお願いでございます。

3点目は大変難しいことですが、電力の排出係数、これは非常にセンシティブなことなので固定をせざるを得ないのかもしれませんが、どうなのでしょう。こういったものをどういう設定がいいのかということ、だれとの間で議論していけばいいのか、なかなか難しいところかと思いますが、関連の、東京電力さんということもなってしまうのかもしれませんが、そういったところの考え方はキチッと、当事者とあえて議論していったほうがいいんじゃないか。そこで、こういう数字が無理だということであれば、がんばって、再生可能エネルギーなり、ほかの電力源を考えていかなきゃいけないので、ここを都のほうだけで設定して、その結果、そこがその数字にならなかったから大きく狂ったということ

にならないような考え方が必要ではないかと思えます。

大変大きな影響を与える問題だと思えますので、電力の排出係数についてはもう一步踏み込んで検討をお願いできないかと思えます。

○福川部会長 事務局でも、あるいはほかの委員の方でも。今のはかなり大きいかもしれない。

○大野部長 どこまでを BaU で見て、どこまでを対策で見るかというのはかなりテクニカルな部分がございます、ここでは、事務局がご説明しました考え方で設定をしているということがございます。

業務部門の内訳につきましては、きょうは資料 2 ということで別刷りにしましたが、最終的には基本計画の中に入れてまいりますので、基本計画の書きぶりの中で、業務部門が少し不明確であるということであれば、そちらのほうで、業務部門について若干説明を加えるということかなと思えます。

電力の排出係数も、2020 年の数字、ピンポイントで 2020 年を問題にしているものから、2006 年以降固定しておりますが、これも最終的には、2020 年に東京電力さんの掲げている数値までを最低限の線としておりますので、基本的には東京電力さんの考え方でもあるのではなかろうかと思っております。それについて若干議論をしたいと思えます。

○平田委員 部門別の削減目標の考え方で、2020 年からの BaU からの削減率を部門間でバランスさせるという考え方ということですが、それが公平なのかということは、私も解があるわけではないんですが、さらには産業部門は 5% 割り引いているというところの根拠もはっきりしないという気がします。減っているし、全体として大きくないとはいっても、きちんと投資がしやすいとか、設備更新がしやすいという意味では、対策がとりやすい部門であろうと思えます。

一方、家庭については、大きい削減をしていくことが難しい部門ではないかという気がします。

一つ気になっているのは、運輸部門で、道路整備による交通対策部分を上乘せして 30% にしているということですが、一般に、新たな道路をつくることを含む道路整備は、逆に自動車の走行量をふやしてしまっ排出をふやすということが言われておまして、それを織り込んでいけるとすると、こういった数字を導き出すのは難しいのではないかという気がします。

環境基本計画の中で速度を上げることの施策としては、むしろ道路整備ということより

も、交通行動の変革とか、自動車交通量の抑制ということが先に施策として来ておりますし、そういうことで向上するのはわかるんですが、道路をつくれれば減るということを織り込むと、結果が難しいのではないかという気がします。

本当に 30%しようとする、相当強力な施策が必要になるのではないかという気がしています。

電力の排出係数に関するところですが、東京はエネルギー供給に関する事業者さんがそんなに多くないということもあって、一貫して需要側の対策ということで、間接排出量で計算して対策を検討されていると思いますが、東京だけじゃなくて、日本全体がそういう考え方になっているんですが、森口さんおっしゃったように、これは結果に非常に大きく影響してきますので、供給側に対策を求めていくこと、あるいは再生可能エネルギーを入れていくことももちろんそうなんですが、数字として、間接排出量だけではなくて、直接排出量で一体どうなるのかということも、目標に合わせるの難しいのかもしれませんが、数字として、直接排出量ということでの検討も合わせ持ったほうがいいのではないかと思います。

最後に、基本計画のときに申し上げた意見に補足ですが、25%の目標を達成するために、途中段階で、確実にその方向に向かう対策がとられているかということを確認して、見直して、対策を強化していくことが必要ではないかというご指摘しましたが、それに対して、基本計画自体の全体の改定をするというご回答をいただきました。

私は基本計画全体の改定ということではなく、25%の目標達成という文脈に限って申し上げたんですが、仮に基本計画の改定ということでやるのだとすると、今回の改定は 6 年ぶりにやっているの、今後は 6 年後だとすると、2014 年ぐらいに次の改定がなされる。その 1 回で、今回みたいな議論をやって 2020 年を迎えるということだけだとするとやはり不十分だという気がして、着実に、できるかどうか分からない 25%を、きちんとその道筋に向かうためには、適宜見直していくような仕組みが必要だと思います。

大規模事業所の排出義務という施策の一つ一つでは見直しがあると思いますが、全体として 25 下げることが本当に道筋に乗っているかというチェックはどこかでできるようなことを入れておいたほうがいいのではないかと、意見を補足させていただきます。

○福川部会長 これに関していかがですか。

○小川副参事 道路につきましては、都市基盤の整備によります CO2 の効果というのを見込むとともに、委員がおっしゃられた、交通対策そのものは環境の施策のほうでも当然

やっていますので、それはそれとして計上していくという整理をしているところでございます。

○富田委員 平田委員の意見にも関係がありますが、部門別の目標設定について考えを述べたいと思います。

部門別に責任を課そうという考え方になっているわけですが、公平な責任が課せられるかどうかという観点は、費用対効果を見る必要があるだろうということです。

産業部門で、1990年からCO₂の排出量も減ってきているということを加味して、先週金曜の夜、事前にいただいた資料には5%程度とありましたが、きょうの資料は一定程度ということですが、差し引いた目標にしようということですが、仮に産業部門が努力した結果じゃなくて、東京から産業が抜けているということであるならば、5%なんか見る必要はないということにもなると思います。

そうではなくて、努力した結果、ここまで下がってきているんだということであるならば、5%、一定程度で済むのかどうか、何もしなくてもいいくらいかもしれないという考え方もあり得るということです。

運輸部門についても、道路整備とか交通対策を見込むとおっしゃっていますが、どのくらい見込んでいるんだろうか。トータルで30%ですが、仮に道路整備とか交通対策ということで、非常に多くの効果を見込んでいるのであれば、もっとやってもいいんじゃないかという考え方も出てくると思います。その辺の目標設定に関しての分析がもう少し必要ではないだろうかというのが1点です。

それに関係するところでいえば、目標設定をして、個別の対策を分野ごとにとっていくわけですが、特に私どもが注目しているのは大規模事業所に対するジャパントレードという制度なわけですが、今回の目標設定の分析の中では、産業用、業務用ということでくくられていて、大規模事業所はどうだろうかということについては数字がないわけですが、大規模事業所に対して特別な施策をとろうということを考えている以上、その分野ではどのような傾向にあるんだということを分析する必要があるのではないかというのが、部門別の目標設定に関する意見です。

もう一つ、もっと根本的なところに立ち返って恐縮ですが、今回の2020年度の推計は、これまでのトレンドをもとに推計しているということですが、先ほど議論してきました資料1の目標設定の考え方については、10年後の東京をベースにやるんだということが書かれているんですが、10年後の東京のビジョンはどこに行ったんだろうかということです。

例えば10年後の東京のビジョンの中では、都市型産業の育成とか、外国人旅行者を5年間で倍増しようとか、羽田空港の再拡張、国際化、横田基地の軍民共用化、こういったものが織り込まれているわけですね。それが、東京を魅力あるものにしようということで作られているものですから、それを前提に2020年の推計をしなくてはいけないのではないかと。それから2000年比25%削減ということをやらないと、このままでは、25%削減はできるけれども、東京を魅力あるものにするためにもっとふえていたということになりかねない。その整合性をとる必要があるのではないかとというのが、根本的なところに立ち返って恐縮ですが、必要ではないかと思えます。

○福川部会長 ありがとうございます。どうぞ、ほかの方も。討論にしたいと思えますので、ご意見を出してください。事務局の方も加わっていただいて。質問と回答という感じではなく。

○藤井委員 部門別の15、20、これはなぜ15で、20でというのは説明が……。どんぶり勘定でやっているわけではないでしょうから。

原単位で試算をされているわけですから、削減する結果、原単位がどうなるんだということも、数字をちゃんと出していただいたほうが、読むほうとすれば説得力につながってくると思うんです。その辺の数字は持っておられるようなので、それから15、20を導き出したのかなと考えたんですが、その点どうなんでしょうか。

○大野部長 産業部門をどう見るか、非常に難しい問題でございまして、われわれも中でだいぶ議論をしました。内部の議論の中では、産業部門は減少してきているけれども、就業人口とか工場数の減少によるのが大きいというのが統計的に出てまいります。そうであれば、削減率を軽減する必要はないのではなかろうかという議論もございまして、ここは、きょうのご議論を踏まえてわれわれも検討したいと思っております。

一方で、全体のシェアが少ないということがありますので、一つ一つの企業に対する義務がどうなるかという話とは別に、分野全体としては少し差があってもいいのではないかとこの考え方もいたします。

運輸部門につきましても、本日お示ししているのは、全体的なバランスからお示しをしていますが、冒頭の基本的な考え方でも書きましたように、個々に見て、どのような技術、例えば自動車であれば2015年規制が入ってくるので、それによって削減されるというチェックもしておりますので、きょうはそこまでお示しできなかったんですが、できるだけ、それについてはお示しできるような方向にしていきたいと思います。

「10年後の東京」との関係でございますが、「10年後の東京」で想定している人口想定と同じものを使っておりますので、大きくは「10年後の東京」の想定と変わらない想定で算出をしていると考えております。

○原沢委員 ほとんど同じ質問ですが、冒頭の説明では、資料2の、今、議論している話は環境基本計画の案に載るという判断でよろしいでしょうか。

部門別のパーセントが出ていますが、キャップに相当するような話を計画の中に盛り込むという非常に画期的なことではないかと思うわけです。そういう意味では、数字の考え方と、バックにある積み上げたデータもしっかりあるということが重用だと思うので、その辺を確認をしたいのが1点です。

もう一つは、平田委員がおっしゃったように、今後、1年置きになるか2年置きになるか、対策の進捗状況を見ていくという意味でも、数字のバックにあるデータは非常に重要だと思います。

国では、四半期のCO2の排出量のデータを何とか出せないかというところで、一部報道にもなったんですが、そういうようなPDCAサイクルを回すという意味でも、この表は非常に意味がある表じゃないかと思った次第です。

ということで、この表自体、削減の目標みたいなものが計画に載るかどうか確認させてください。

○大野部長 中間のまとめのときに、部門別目標については、最終まとめまでにお示しをすると書いてありますので、それに基づいて作業をしているものでございます。したがって、基本的にはこれは載せてまいりたいと思っておりますが、中身についてはご議論をいただければと思います。

○福川部会長 載せたからキャップという意味じゃないですね。

○大野部長 キャップというのは、それに基づいて、それ以上の活動は認めないとか、そういうことになりますが、例えば家庭部門につきましては削減目標を掲げたとしても、それで直接的な規制ができることは考えられませんので、キャップを設定するということではございません。部門別の削減のめどと申しますか、そういうものを設定するということでございます。

○原沢委員 キャップという言葉を取り消します。

○富田委員 先ほどの私の質問へのお答えの中で、「10年後の東京」については、人口の増加というところで見込んでいるというお答えでしたが、そのお答えでは納得いかないと思

います。

例えば外国人旅行者を倍にしようということであるならば、当然、ホテルの数も必要だろうと思います。そうすると、これまでのトレンドで、それがカバーできているのかどうかとか、あるいは羽田空港の拡張ということについても、トレンドとしては、過去のトレンドではないわけなので、そういうことも見ないといけないだろう等々、人口の増加ということだけで見込んでいるというのは少し無理があるのかなと思います。

お答えいただけなかった部分で、大規模事業所に対する規制という観点からすれば、その分野についての推計も必要ではないかと思いますが、それについてはいかがでございましょうか。

○事務局 「10年後の東京」の、特に旅行者との関係ということでは、業務部門の中で大きいのは、床面積の伸びをどういうふうに想定するかということですが、この中で、ホテルは非常に大きい床の伸びを想定しております。ほかの事務所ビルとかと比べると大きい床の伸びを想定しております、そのところは反映されているのかなと思っています。

○小川副参事 航空部門のところですが、羽田の拡張の話との関連だと思いますが、今回の排出量の推計の中には入れていませんので、特に中では反映させていないということです。

○福川部会長 それは外したような気もしなくもないですね。考え直したほうがいいんじゃないか。

○大野部長 大規模につきましては、もともと大規模に削減義務を課すというのは、大規模事業所が1カ所当たりの排出量が大きくて、それだけに特別な、少し義務を課すという考え方でございますので、必ずしも過去のトレンドがどうこうという話ではございませんので、直接的に大規模に義務を課しているのです、ここで分析する必要があるとは思いますが、どういう分析が可能かについては検討してみたいと思います。

○富田委員 ホテルについてお答えいただきましたが、「10年後の東京」を意識して試算をしているということであるならば、過去のBaUという考え方でやっているという言い方はやめたほうがいいんじゃないかと思いますが、いかがでございましょうか。

○福川部会長 どういう意味ですか。

○富田委員 過去のトレンドで「10年後の東京」が達成できるんだという前提で資料がつくられていることになると思います。

○大野部長 BaUの想定はいろいろな方法がありますので、何が唯一ということではござ

いませんが、「10年後の東京」で掲げている目標も、むやみにこれから量がふえていくことに前提にしているものだとは思っておりませんので、ホテルについても、直近で相当ホテルが伸びているという情報も読んでおりますし、業務床についても、最近の動向も読んでおりますので、これについては十分、「10年後の東京」の想定と整合性がとれる BaU になっていると考えております。

○窪田委員 話題になっている産業部門、業務部門、部門別ごとのパーセンテージですが、環境基本計画の全体の中で、2020年までに2000年比で25%削減するという流れの次に出てくるという構成になっていると思います。

2000年比25%削減は、まずその目標を掲げてバックキャスト方式でやっていくという流れの中で出てきている数値であって、それだけだと心もとないということで、部門別で適切な配分を考えてみようということだと理解していて、そこまで積み上げ型で、中身がどうなっていく話をしていくよりも、部門別ごとの公平感とか、そういう配慮はもう少し必要かもわかりませんが、こうした流れの中で部門別を書いておくこと自身は非常に意味があるのではないかと考えています。

細かい話ですが、ホテルとか大型小売店とか飲食店の原単位が非常にふえているようですが、理由がわかっているのでしょうか。わかっていると、次の手も打ちやすいのかなと思います。

○事務局 必ずしも統計的に数値が手であるということではないんですが、いろんなヒアリング等をしてみますと、営業時間が延びているのが一つと、店舗における照明とか、デザイン系の話で、かなりエネルギー消費量が原単位でふえているというようなことが聞かれます。

今回、推計をしながら、その他の、特に店舗系あるいは小売系の原単位が、当初想像していたよりもかなりふえてきているというのが明確になっているところのご指摘のとおりで、将来的にも、そこが BaU としてはある程度見込んでおかないと、それを前提にした対策をとっていかないといけないのかなと思っています。

○飯田委員 最終の基本計画の中にこれが入ることを考えると、全体としてバランスが悪いかと思います。

ピンポイントで細かい積み上げ計算をして、ちょうど25%になりましたというので、入口も出口というか、BaUにしても、分配にしても削減にしも信ぴょう性を失うというか、突っ込みどころ満載になってしまって、この中に入るとすれば、各部門のところ、こん

な対策をやりますよと、後半、山のように出てくるわけで、BaU のところも幅があってもいいと思いますし、分配、各部門ごとの幅も、先ほど原沢さんがキャップと勘違いされましたが、ここは幅がむしろあってもよくて、それに対する削減に対しても幅があってもよくて、その中間レベルをとれば大体 25 はいけるんじゃないか。それぞれ深掘りの余地は山のようにありますよというところは、まさに施策のところの説明できますし、BaU は幅を持たせることで、先ほど富田さんおっしゃったような、東京のこれから伸びる余地というところも読み込んでいけばいいように思います。ここを厳密に、ピンポイントで、きれいにエクセルで切り分ける必要があるのかなと、つくり方として思います。

そうすると、先ほどちょっと苦しかった排出係数の話とか、再エネは電気だけではなくて、熱の分野もありますし、バイオ燃料は若干不確実なところではありますが、グローバルなトレンドとしては、バイオ燃料も、EU も 2020 年最低オブリゲーションで 10%入れようという流れもありますし、そういったところは今は不確実だけど、深掘りできる余地という形で、多少幅を持って、中間点をとればいけるんじゃないかという信頼感を読み手に与えるように組み立てていただいたらどうかなと思います。

○大野部長 最初に説明しておけばよかったかもしれないですが、資料 2 をそのまま全部基本計画に入れようとは思っておりませんで、きょうは、検討の素材として一つの試算をお示ししたものですから、おっしゃったような幅も含めて、合意ができるような形での記載をしたいと思っております。

○福川部会長 どんどんご意見を出してください。

○河口委員 これは一つの試算というお答えがあったので、それに関する質問だったんですが、こういうのが出てしまうと、マスコミはわかりやすい数字に飛びつくので、そうすると、どれに飛びつくのかなと。目標削減率 2000 年比というので、全体で 25%、産業部門 40、業務部門 6、19 と 44 という数字に簡単に飛びついてくると思うので、それってどうなのよと。そこだけ見ると、産業部門はこれだけ努力しているのに、もっともっとやらないきゃいけなくて、業務部門は昔から大したことやってないのに、大してやらなくていいわけねとか、変なイメージになってしまうんですね。

BaU から推計したという説明を聞くと、そこから出てくるイメージとかなり異なってしまうので、飯田委員がおっしゃったように、ある程度、BaU の考え方も幾つかあって、最大限のパターンだと、産業部門だったら 50%削減になるけれども、最低限だと 10%削減でとか、幅で行くという形をしないと、どれが本当に公平なのか、今の段階でわからないの

で、BaU のもシナリオが三つぐらいあって、幾つか立ててみると、どのシナリオでも幅があるけれども、真ん中辺で 25% ぐらいだねえというほうが説得力があると思いますし、部門別な配分ということでも、先ほどもいろいろお話があったように、15、20、20、30 であるのか、いろいろな議論があるので、そうじゃないという考え方でやっていくとか、そういうものとしてアバウトに 25 という形にされたほうがいいのではないかと。

○福川部会長 都側の意見はどうですか。20、20、20 と書いたら、また逆の意見が出てくるだろうしね。

○河口委員 幾つかあれば……。

○藤井委員 マスコミが飛びつくかどうかは別として、マスコミでなくても、これを読めば、普通は常識的にそういうふうに理解するのが当たり前で、しかし、これはあくまでも試算だということはわかりましたので、説明のところで、産業のところは、就業人口の低下が大きいのもあると書いていながら、ここではそれは一切書いてないですね。何をもとに算定をはじめたのかを明確に書かないと、三つ条件を変えても、産業部門についてはすでに大きく減少していることから一定程度差し引いたと書いていると、前に書いておられるところは考慮しないんだと、この日本語だと読む人のほうが多いと思います。

確かにここがひとり歩きますので、より正確に試算の根拠を書かれて、先ほどお聞きしてお答えいただけていませんが、原単位がどうなんだ、原単位を積み上げたのかということも子細に書いていただきたいと思います。

○福川部会長 事務局のほうは何かありますか。

○大野部長 この辺につきましてはできるだけ検討しまして、対応できる内容について考えたいと思います。

○福川部会長 だいぶいいご意見が出ているようですが、さらに重ねていいご意見をお出しただけると実り多くなると思いますが、いかがでしょうか。

○森口委員 こういう数字を書いた以上は、根拠というか、できそうかなということがわかる資料が欲しいんですが、それが縛っているとか、バインドするものではないという伝え方も大事だろうと。そういう意味では、飯田委員がおっしゃったことに賛成で、この数字が断定的というか、これだけ責任がありますよということではなくて、このぐらいがんばってほしいと期待していますよ、もっとよりよい組み合わせとか、よりよいバランスがあるかもしれないので、さらにこれをブレークダウンしていったら、この業種は幾らですよということをあまりガチガチに縛らないほうがいいんじゃないかと考えます。

実際に数字を持っておられると思いますが、先ほど来出ている、業務部門の内訳がわからないというのは言葉足らずだったんですが、床面積の伸びは計算しておられて、エネルギー消費量の伸びも、BaU の場合、計算しておられるわけですね。具体的にホテルはどうか、病院はどうかというところを、少なくともこういう場では何となくイメージは共有していったほうがいいのではないかと。そうすると、ほかにもうちょっとがんばれるのではないかと。一度はこういう場では見ておきたいということではないかと思えます。

飛行場の話に、ちょっと引っかかっておりましたのも、そういう背景もありますので、隠したいところを隠しているようにとられないほうがいいんじゃないかと思えますので、東京はこうやって活力を維持するんだということはしっかり広げた上で、これ以上にがんばって対策を進められるところも、日本じゅう探してもなかなかないわけですから、縛るということではなくて、東京ががんばって引っ張っているんだ、これだけ需要もあって、ふえそうだけれども、前向きに対策をやれば、ここまで下げられるんだというメッセージとして、北風と太陽でいえば、ぜひ太陽的なトーンで書いていただきたいというのが私の願いでございまして、ここは大きく意見の分かれるところかなと思うんですが、そういう考え方のほうが私は好みであり、かつ、温暖化対策を本当にやるのであれば、そういうトーンで、少なくとも東京都はやっていただかないと、そのほかなかなかついていけないのではないかと感じております。

○福川部会長 北風の方いらっしゃいますか。

○飯田委員 ほとんど同じ意見です。補足というか、幅を持たせて断定的じゃないように見せると同時に、質的というか、構造的な部分が具体的に読み手に伝わるように、その説明を拡充していただいたほうが、富田さんが何度もおっしゃっているような、「10年後の東京」だと、空港がどうのこうのという話が、BaU でふえるようですよということも入口でも書いていただくとか、あるいは業務部門の中でも、大規模事業所にこういう形でキャップをかけようとしているところが何割に相当して、これがリードする形で業務部門を減らしていくんですよというような、施策の役割が、幅の中でも、ある割合を持ってやっているんだというような補足説明をすることで生きてくるというか、部門別の記述が生きてくるんじゃないかと思えます。

○興水委員 専門でないのでよくわからないんですが、目標削減率を設定して、それが達成できたかどうかをチェックするときに、例えば5年後、6年後でしょうから、統計的な数

字も変わってくるし、技術的な水準も変わってくるし、推定の方式も新たな考え方が出てくるかもしれない。そうなる、どこまで達成できたかというのが、今の削減率を計算した方式と全く同じ方法で計算すれば、ある程度チェックできるのかしれませんが、5年後、6年後にはまた新たな知見なり出てくるとすれば、また違う数字になってくるだろうと思われれますので、私はあまり幅で示さないほうが……。目標は目標ですから、きちんとした目標を共有化することのほうが、こういう計画では、計画というのは目標を共有することですから、私は北風のほうの意見です。

○太田委員 幅というのはいいんですが、目標を達成する手段が複数あって、それぞれリスクがあるので、どの程度実現できるかわからないという意味で幅が出てくるということかなと思います。

もう一つ、忘れてはいけないことは、2020年はまだ途中なんですね。その数倍の努力をしなきゃいけないというので、そちらにつながるような記述を入れていただきたいと思います。

自動車交通、何もしなくていままでどおりでいいのかなと安心しちゃって、東京はそうかもしれないけれども、全国を考えたら、田舎のほうはどうしますかという議論がありますので、自動車交通を考えますと、将来の社会経済構造、われわれも生活の質を変えていかなきゃいけないんだというのがあって、その途中経過として、数字的にはたまたまこういう形で、2020年は両立でもおさまりそうですということならいいと思うんですが、長期的な方向を誤らないように、そういう記述の中でまとめていただきたいと思います。

○河口委員 BaU の考え方ですが、その他の用途、事務所ビル以外の用途で原単位がふえている。説明の中では、照明も豪華になっているみたいなことがあったわけですが、こちらのほうで、省エネ型の蛍光灯を使いましょうみたいなことを提案している中で、このトレンドを引っ張って、まだまだ豪華な照明が続いていくとも思えず、かなり BaU が、自動車の規制値を見込んでいないというのがあるので、あまり現実感がない BaU になっているところもあり、今の引っ張ったというのも計算上はわかるんですが、現実感がある BaU というか、もう少し幾つか、2015年規制とか、これから照明は変わるんでしょとか、それも見越していただいたほうがより現実感がある。シナリオを考えると、あるんじゃないかなというのと、これは四つの部分ということですが、私は不勉強ですが、例えば森林吸収源として、東京都はほとんど森がないという話もあるんですが、たとえ1%でも、そういう努力のものがあるということを示すという意味では、森林でちょっとがんばると、全体の

1%ぐらいかもしれないんですけど、減らせるんだというメッセージがあると森づくりにもつながると思うんですが、われわれの生活上、エネルギーをどう使っていて、どう減らすのかという観点だけなので、そこも注釈みたいな感じでもいいんですが、入ると、そういうやり方もあって、逆にヒートアイランド対策にもなるし、間接的に効果もあるんだよみたいなのもシナリオの中に入れていただければと思います。

○藤井委員 航空機の件ですが、前半のところでは参考資料のデータがあったわけですが、ここではそれはないんですね。

ごく普通に考えると、羽田におり立った人、乗る人に、東京都の出身ですかと聞けばすぐわかることで、成田だって、大半の方が東京に来ているんじゃないかと思えますので、幾つか将来ケースを出していく場合に、島しょ部だけというのが、小さくしようとしている意図ではないと思うんですが、計算すれば出る数字だから、それも参考として、成田も含めて。

もう一つは、代替エネルギーのところ、東京圏外の風力発電もカウントすべきだと言いつつ、需要の面ではカウントしないということは、何か意図があると読まれてしまう可能性もあるということで、計算はそんなに難しくないのでしょから、入れていただければ説得力が増すんじゃないでしょうか。

○事務局 技術的な面で弁解させていただきたいんですが、先ほど森口先生がおっしゃったように、河口先生がご指摘なような現実味を持った BaU というのはどこで切り分けるかというところで、今のように BaU を何も対策をしない場合、あとは対策ですべて盛り込んでいきますよという計算は何とかできるんですが、ある一部だけ入れていって、そこから入れなくなりますよ、都もありますよという想定は非常に難しく、国のほうの算定とかそういうのでもなかなかわかりにくい。どの分野でどれを入れて、どれを入れないでというのを全部説明するよりは、むしろ BaU では、対策なしのケースということですっきりさせて、その上で、対策自体でどういうふう考えていくのかというふうに積んでいったほうがわかりやすいのではないかと思いますし、計算をする者としては、技術的には困難さを感じました。

もう一つ、羽田の内内と内外交通の話でも算定が難しい部分がありますので、ちょっとご相談をさせていただきたいと思います。

比較するデータとして、こういうものも示していく必要があると思いますので、その辺は検討させてください。逆に、皆さんにご審議いただければ。

○大野部長 森林の部分は、確かにそういうご意見もございますので、それについてはどういうふうに示せるか検討したいと思います。

○太田委員 確かに BaU どうするかというのは難しい計算だと思いますが、われわれやっているのは、少なくともすでにコミットされた政策は当然入れ込む。新しい政策をしないというだけであって、いままでコミットしたのをやめるというような BaU はあまり聞いたことがないので、その辺の考え方をしていただいて、自動車関係は、消費税の関係でかなり先まで設定していますから、それで自動車産業は動いていますし、消費者もそういう形でわりに心構えをしておりますから、コミットしている。新しい対策としてさらに追加するものは何か、そういうぐらいでやったほうが現実味が出るんじゃないかと思います。

航空関係は都内分比率 0.39%ですね。ヨーロッパでは、航空がものすごくふえている認識があつて、その分を鉄道に移すようなことを一生懸命やっているわけです。日本ではそういうきちんとした計算がないとすれば、空港内での移動、駐機とか、ある一定の巡航速度に達するまでの分野が一番排出係数が高いはずなので、そういうことを計算したデータなのかどうかはわかっていないんですが、その辺は、ICAO ですか、国際的な評価の仕方がだんだん出てきているようですから、私は直接は知りませんが、ぜひ参考にさせていただきたいということと、船舶もそうですね。係留については、電力を港からもらうようなこともやっていますから、原単位として出すときにはきちんと説明していただきたいと思います。

○富田委員 最後に確認ですが、資料 2 はもう少しまとめ直して資料 1 の中に織り込まれるということですが、10 ページの最後の部門別の削減のパーセンテージあるいは削減量が気になっていて、先ほど輿水先生がおっしゃられたように、2020 年に至る途中でチェックが入ると思うんです。この施策でよかったのかどうか、もっとやる必要があるかどうか。

10 ページに書かれている 2020 年からの削減率については、そのチェックに使うものではないという理解でよろしいでしょうか。途中経過の評価に使うということであると、それがどのくらい公平な配分になっているかどうかを精査する必要があるだろうと思うんです。

○大野部長 きょういろいろとご議論いただきましたように、業務別目標の示し方もどの程度幅を持たせるかとか、中間チェックをどうするかということについても十分にご議論いただいておりますので、今の段階で委員のご質問に答えるのは難しいかなと思っております。

○市川委員 家庭部門の書き方についてのコメントですが、資料2の6ページでは、家庭部門のCO2の排出量を押し上げる要因ということで、いろいろ要因がある中で、パソコンとかIT家電を中心にしたものが、その種類とか保有台数がふえていくだろうということで、消費者が物を買うということは、ある意味経済も支えるということになっているわけで、そのときに何が大切かという、企業を選んだり商品を選んでいく視点がこの中に書いてないので、エネルギーという視点というよりは、サステナビリティという視点に近いかなと思います、そこのところをきちんと入れていただきたいと思っております。

同じことは、環境基本計画素案の18ページ上段のところ、「家庭の節電・省エネ」の「省エネ」と文言で区切ってあるとはいえ、真ん中のあたりに「生活のあり方、消費のあり方を見直すような取り組みが必要」という書き方がしてありますので、その視点に省資源とか、そういうことも入れておいていただきたいなど。環境基本計画であるがゆえに、そういう視点、文言も必要ではないかと思っております。

○福川部会長 ありがとうございます。少し丁寧に書かないといけなくなってきましたね。

ほかにいかがですか。よろしいですか。

きょういただいたご意見で、まだいろいろアイデアがありそうですから、皆さんもぜひお出しただいて、これをどう料理するかはお手並み拝見といきたいと思いますが、あまり客観的になってもいけないので、ぜひ建設的なご意見をいただければと思います。

不手際で長引いてしまいましたが、一応これできょうの議論は終わりということにしてよろしいでしょうか。事務局にお返ししたいと思います。

○山下課長 3時間にわたるご審議本当にありがとうございました。最後に今後のスケジュールといいますか、流れについて簡単にご説明させていただきます。

内々にといいますか、メール等々で先生方にはご連絡させていただいていますとおり、次回の企画政策部会が2月12日、火曜日ということで予定してございます。

本日またいろいろのご意見をちょうだいいたしましたので、そういったものも踏まえまして私どもも整理をいたしまして、東京都環境基本計画のあり方についての最終まとめ案をご審議という形でお願いいたしたいと考えております。2月末ごろまでには答申という形でいただきたいと考えてございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、これをもちまして第20回環境審議会企画政策部会を閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

午後7時55分閉会