

第 17 回東京都環境審議会総会

平成 13 年 8 月 31 日

○横山会長 それでは定刻に若干遅れましたが、第 17 回東京都環境審議会を開催させていただきます。委員の皆様に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。

本日の議題は、昨年 12 月に都知事から諮問をいただきまして、企画政策部会に付議させていただきました東京都環境基本計画のあり方についてのご審議をいただくことになっております。この件に関しましては企画政策部会で熱心にご検討いただきまして、あり方の中間のまとめができあがっているところでございます。本日はこの東京都環境基本計画のあり方の中間のまとめについて、部会からご報告をいただきたいと思っております。その後、各委員からご意見、ご質問をいただいた後に、直ちに公表いたしまして、また都民のパブリックコメントの募集に、直ちにかかる予定になっております。

それで私のほうから各委員のご了承をお願いすることが、1点ございます。実は時間的な制約、その他二、三の条件がございまして、本日お手元に配付させていただいておりますこの中間のまとめにつきましては、積極的なご意見をいただきたいとは思いますが、今申し上げたような事情で一応中間のまとめとしての公表、あるいは都民への公開は本日のこの報告書をもって当たらせていただきたい。委員からのご意見等々は、都民からの意見コメントとともに、今後とも企画政策部会で最終報告書にまとめてご検討が進められるわけでございますが、その中で本日いただきましたご意見は十分に生かさせていただきますので、そのような形でこの中間のまとめを公表、また都民への公開ということにさせていただきたいと思っております。なにとぞ、この点ひとつ、せっかくお集まりいただきながらご意見を、本日すぐには、大変申し訳ないんですが生かされませんが、最終報告書には十分に生かさせていただきますので、ご了承いただきたいと思っております。

それでは早速報告に入らせていただくところでございますが、事務局から報告事項がございますのでお願いいたします。

○木村計画担当課長 私、事務局を務めさせていただいております環境局総務部計画担当課長の木村でございます。よろしくお願いいたします。

それでは本日のご出席についてお知らせいたします。ただいまご出席の委員は 14 名で、審議会規則に定めます定足数である過半数 13 名に達していることをご報告いたします。私のほうからは以上でございます。

○横山会長 それでは本日は赤星局長がご臨席でございますので、ひとつごあいさつをお願いしたいと思います。

○赤星環境局長 去る7月1日付の人事異動で中野前局長の後を受けまして、環境局長に就任いたしました赤星でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は委員の皆様方、大変お忙しい中ご出席いただきましてまことにありがとうございます。先ほど会長からもお話がございましたが、私どもから昨年末に諮問させていただきました東京都環境基本計画のあり方につきましては、本日企画政策部会からご報告をいただけることになりました。この間のご熱心なご審議に深く感謝申し上げたいと思いま

す。

またこの部会からのご報告についての中間のまとめにつきまして、今日皆様方からご審議をいただくことになっておりますが、ご承知のように東京の環境行政を取り巻く状況を見ますと、地球温暖化を初め、ヒートアイランド現象、自動車公害、廃棄物処理など喫緊の課題が山積しております。こうした課題に早急に、また確実に対応していくためには、総合的な環境施策の指針の策定と、先駆的な施策の展開がぜひとも必要でございます。本日の中間のまとめのご審議にあたり、委員の皆様方からは多くの貴重なご意見を賜りますようお願い申し上げます、私からのごあいさつとさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

○横山会長 ありがとうございます。それでは早速議事に入らせていただきます。議事第1、東京都環境基本計画のあり方についての中間のまとめでございます。この件につきましては企画政策部会でご熱心なご討議をいただいて、本日に至っておるわけでございます。その辺の経緯を磯部部会長からご報告をお願いいたします。

○磯部部会長 企画政策部会長を仰せつかっております磯部でございます。それでは私のほうから簡単に審議経過をご報告いたしたいと思っております。昨年12月に知事から、東京都環境基本計画のあり方についてという諮問を受けまして、本年2月の企画政策部会で環境基本計画分科会を設置いたしまして、これまで7回の審議を行ってまいりました。審議に当たりましては、昨年、当審議会においてとりまとめました東京都環境基本計画進捗状況等点検報告書というのがございますが、これをベースにいたしまして、かつ昨今の環境行政を取り巻く状況変化などを可能な限り踏まえまして、東京都として今後重点的に取り組んでいくべき課題というものを抽出いたしまして、集中的に議論をしたところでございます。この中間のまとめは今後東京都環境基本計画を改定するに当たっての基本的な考え方、あるいは今後東京都において重点的に取り組んでいくべき環境問題の危機の現状、そして施策の方向性、さらに環境行政を推進する新たな仕組みなどにつきまして、とりまとめたものでございます。

私からの審議経過報告は簡単ですが以上にさせていただきます、実質的に分科会での議論をとりまとめていただきました花木先生に、あとの説明をお願いしたいと思います。

○花木分科会座長 ただいま磯部部会長からご紹介いただきました花木でございます。私がこの分科会の座長を務めさせていただきましたので、私のほうから、まず全体の概要をご説明いたしまして、その後詳細は事務局からご説明をいただくという形を取らせていただきたいと思います。それで、お手元に資料2という分厚い資料がございますので、これを用いながら説明を進めたいと思っております。

最初に資料2の一番後ろを見ていただきたいと思いますけれども、74ページ、75ページというのがございますが、74ページには企画政策部会委員名簿、その下に、今私がお説明しようとしております分科会の構成メンバーが書いてございます。それでここに掲げてある分科会のメンバーの方々から非常に活発なご意見をいただきまして、ご意見をまとめていったわけでございますけれども、その経過が右の75ページに書いてあるとおりでございます。2月7日の企画政策部会で、この分科会の設置をお決めいただきまして、その後3月22日、5月11日、6月15日、6月28日、7月13日と、大体1カ月に1回、あるいはそれ以上というペースで議論を進めてまいりました。この議論を進めてまいりました結果、ここにできあがってきたものが中間のまとめでありまして、これをもとにして委員の方々の意見、あるいは都

民の意見を聞いて、最終的なまとめにしていこうというのが趣旨でございます。

ちょっと戻っていただきまして、この資料2を2枚めくっていただきまして、目次をちょっとごらんいただきたいと思いますが、この中間のまとめは3部構成になっています。第1部は東京都環境基本計画の改定にあたっての基本的な考え方と題してございまして、そもそも環境基本計画はどういう役割を持つんであるかと、あるいは目標の考え方などをここで述べております。

それから第2は東京の環境の危機と施策の方向という題名をつけておりますけれども、ここで6つの重点的な分野を取り上げております。もちろん皆様もご存じのとおり、東京が抱える環境問題はここに掲げているものだけではありませんけれども、とりわけ緊急度の高いものとして今回の中間のまとめでは、ある種、めり張りをつけようということで6つを掲げております。それはここに書いてあるとおりでございますが、地球温暖化、ヒートアイランド、自動車公害、有害化学物質、廃棄物、自然の保全、この6つについて議論をしたわけでございます。

それでその後に第3部というのがありますけれども、第3部は環境行政を推進するための新たな仕組みづくり。いくら立派な理論を並べても実際に環境行政を推進する、あるいはそこに市民参加を求める仕組みができないといけないわけですので、この仕組みについてもまた、かなりの時間を割いて議論を行いました。ここに7つ掲げてあるとおりでございますけれども、都市づくりとの連携、経済的手法の活用、環境産業の支援、広域連携と分権の推進、情報発信機能の強化とパートナーシップ、調査・研究の充実とモニタリング機能の有効活用、そして率先行動計画の拡大と、このような7つの項目を中心といたしまして、その仕組みについてもここで整理してみようということでまとめたものでございます。それではこの3部構成に従いまして、この中間のまとめの詳細の説明を、事務局からお願いしたいと思いますのでよろしく願いいたします。

○大野企画課長 企画課長の大野でございます。ちょっと長くなりますので座ってご説明をさせていただきます。それでは資料2でございますけれども、目次の1ページをお開きいただきまして1ページのところからご説明申し上げます。全体で本文だけでも六十数ページある長いものでございますが、今日ご出席の委員の皆様方には事前にご送付申し上げておりますので、時間の関係もありますので、ポイントを絞ってご説明申し上げたいと思います。

まず1ページ、3部構成の初めでございますが、東京都環境基本計画の改定にあたっての基本的な考え方というものでございますが、まず1でございますが、環境の危機と東京都環境基本計画の役割ということで、まず東京が二つの意味で環境の危機に直面しているという記述をしてございます。第1は自動車公害でございますとか、化学物質でございますとか、直接的に都民の健康を脅かす危機、これが第1種類の危機でございます。

もう一つは大量生産でございますとか、大量消費に伴う廃棄物の増加、それから、スプロール化に伴う自然の減少、さらにはヒートアイランドでございますとか、地球温暖化など、直接都民の健康の危機というわけではありませんが、都市と地球の持続可能性という点で脅威を与える危機と、この2通りでございます。

東京都はこれら両方に対して取組を進めるわけでございますが、この節では特に、(2)というところがございまして、その上のところで持続可能性の危機、その第2の危機への取組がまだこれから本格的に取

組を開始する必要があるという分析をしております。

(2) の東京都環境基本計画の役割でございますが、これはもう1ページお開きいただきまして、さまざまな局面を持ちます環境の危機に直面するためには、なかなか狭い意味での環境行政だけでは対応が不十分であるという分析をございまして、2ページの中ほど、①、②、③とございますが、環境基本計画はこの3つの役割が期待されると。

第1は環境の危機に取り組む先駆的な政策を定めることです。第2は狭い意味での環境行政だけではなくて、都政のさまざまな分野との連携によりまして、環境の危機に取り組む方針を明らかにすることでございます。第3は長期的な施策の方向を示すと同時に特に重点を置くべき課題に対しましては短期的、集中的に取り組む施策についても明らかにしていくこと、このような3つの役割が期待されるという記述をございまして。

それから2番目が改定基本計画のフレームワークでございます。(1) が基本理念と長期目標です。現行の環境基本計画は平成9年につくられたものでございますが、これは、21世紀の半ばまでを視野に置きまして基本理念と長期目標を設定しております。基本的にはこれらの基本理念、長期目標は大きな変化はないだろうと考えておるわけでございますが、より明確にその中身を示していく必要があるだろうというふうな記述をしております。

それから(2)ですが、分野別の目標でございます。現在の環境基本計画はこの長期目標を達成するために分野別の目標を掲げておりますが、それは2005年、平成17年をターゲットにしております。この間東京都では、昨年末に東京都全体の基本構想といたしまして、東京構想2000というのをつくっております。この東京構想2000では、おおむね2015年までを構想期間としております。今回の改定基本計画では、この東京都全体の基本構想に合わせるために分野別の目標についても、2015年というものをおおむね目標にすべきではなかろうかというふうな記載をしております。

それから(3)でございますが、他の構想と計画の関係でございます。これは東京都環境基本計画、もともと環境基本条例に基づきまして策定が義務づけられているものでございまして、その関係について記載をございまして。大体以上が第1部の中身でございます。

もう1ページお開きいただきまして、4ページでございます。4ページから第2の柱でございますが、東京の環境の危機と施策の方向ということで、先ほど部会長、分科会座長からご説明がありましたように6つの分野に絞りまして、それぞれ危機の現状、それから大まかな施策の方向について記載をございまして。この前文のところの「また」というところ、第3パラグラフ以降に書いてございましてけれども、一応、第2部の中では各分野ごとに目標を記載しております。ただこの目標は今回新規に設定したものではありませんで、これまでの従前からの環境基本計画でございますとか、あるいは東京構想2000でございますとか、既存の計画や構想で定められているものを引用しているというものでございます。新たな目標につきましては、最終答申までにご検討いただき、定めていただきたいと思います。と思っております。

以上を前提といたしまして、まず第1番目の柱は地球温暖化の問題でございます。まず4ページの後半からでございますが、最初に地球温暖化の現状について記載しています。この辺はIPCCの分析をそのまま引用しておりますので、詳しい説明は省略させていただきます。4ページから5ページ、それから6ページにつきまして最近のIPCCの予測、6ページの図がございましてけれども、IPCCの3次報告に

よりますと、今後 100 年間で最大 5.8 度の気温上昇が予測されるというふうな記載を引用しております。

それから7ページでございますけれども、こうした地球温暖化現象の進行ということを踏まえまして、特に東京都における地球温暖化対策がいかに重要であるかということも7ページに述べております。そこに表がございますけれども、これは都内総生産と世界各国のGDPの比較をしたものでございます。単純に比較をいたしますと東京は8番目ぐらいに位置するということもございまして、これだけ経済規模が大きいわけでございますので、それだけ、1つの都市でございますが、東京が地球温暖化対策に積極的に取り組むことが非常に重要であるという指摘をしております。

それから8ページをごらんいただきまして、東京でのCO2の排出状況はどんなふうな状況であろうかという分析でございます。9ページのほうで分野別のCO2、二酸化炭素の排出量の実績が書いてございますけれども、特にここで注目いただきたいのは、各分野がございまして、東京ではちょっと全国と比べまして特徴がございまして、特に業務用の分野と自動車分野の伸びが非常に高い、これが特徴でございます。そこでは1990年と98年実績が書いてございまして、業務用が110という数字、10%増加をしていると。それから自動車につきましては126、26%増加していると。この2つの分野が引っ張りまして、東京のCO2を増加させているという状況でございます。

10ページをごらんください。既存の計画等で設定されている目標でございますけれども、東京構想2000の中で東京都は、2010年までに1990年比で6%、CO2を削減すると、これは国全体と同じ目標を立ててございます。その関係がその図2に書いてございまして、1990年比で、しかし実際は1998年までに6%既に増加をしております。これを2010年までに90年比6%減と、つまり、94の位置まで持つていくことが必要なわけでございますが、実際には今までのトレンドで増加していくと、2010年までに115、15%増加をしてしまうだろうと、したがって、トレンド値から比べますと、約20%ぐらいの減少が必要であるという分析をしております。

ではこれをどんな方向で対策を立てていこうかというのが11ページ以下の記載でございます。ここで3つの観点から、3つの分野で対策の概要を述べているわけでございますが、11ページの上から7行目程度、まず第1がエネルギー需要マネジメント、省エネの取組でございます。家庭部門、業務部門と書いてございまして、特に大事なものは、今申しましたように業務部門の伸びが多うございまして、業務部門でございます。特にオフィスの伸びが非常に高いという特徴がございまして。ここではオフィスビルの省エネルギーの展開ということで、昨年策定いたしました環境確保条例で新たに建築物をつくる場合には省エネ設計をやっていただくというふうな制度をつくっております。あるいは都内で大規模な事業活動をされる方には、地球温暖化対策の計画書を出していただくという制度をつくっておりますので、これらを実行していくということを記載しております。

次の12ページをごらんください。12ページにグラフがございまして、これが先ほど申しました業務部門の床面積及びエネルギー消費の推移でございます。特に一番上を走っておりますのが事務所ビルでございます。事務所ビルの伸びが非常に高いということがごらんいただけたと思います。

それから13ページが運輸部門でございます。これもグラフから先にごらんいただきますと図のII-1-7でございますけれども、東京都における主要自動車の保有台数の推移でございます。それで一番上の丸印のついているラインが徐々に低下しておりますが、これは小型乗用車でございます。小型乗用

車の台数が減少していると、それに反して一番伸びているのが三角のついたのがございますが、普通自動車、2,000cc 以上のものでございます。結局、車の総数も増えているのでございますが、同時に大型化しているということによって運輸部門のCO2の発生が伸びているという分析をしています。したがって、自動車単体の燃費の向上と同時に大型化の抑制、それから交通量自体の抑制ということをやっていく必要があるという指摘をしております。

14 ページをごらんください。地球温暖化対策の第2の柱でございますが、一方で省エネルギーを進めると同時にどうしても必要なエネルギーについては消費していくわけですが、それにつきましてはできるだけ自然エネルギーの導入、あるいは未利用エネルギーの活用を図っていく必要があるという指摘をしております。そこではグラフを記載しておりますけれども、特に90年代、欧米では自然エネルギー、特に風力発電の導入が進んでおります。ドイツでは90年代、100倍に風力発電が増えているという状況でございます。我が国も最近かなり増えているわけでございますが、まだまだ立ち遅れておまして、ドイツに比べますれば70分の1程度の水準しかないという指摘をしております。したがって、今後民間の自主的な取組を支援する、あるいは都内でリーディングプロジェクトの実施の検討を行っていくということが必要である旨の指摘をしております。

それから15ページでございますけれども、その下のほうでございます。第3の柱が経済的な手法の活用ということでございます。近年ヨーロッパにおきましては炭素税などの環境税が導入されてきております。

次の16ページをお開きくださいまして、17ページのほうには海外での環境税の導入状況についても資料を記載しております。16ページの最後のパラグラフでございますけれども、東京都は、昨年の東京都税制調査会の答申の中で、環境税の導入についての提言をしております。この提言を踏まえまして、さらに検討が必要であるという指摘をしているところでございます。以上が地球温暖化対策関係の記載でございます。

18ページをごらんください。18ページからは第2の柱のヒートアイランド対策でございます。ここも最初に危機の現状と今後の見通しというあたりの記載をしております。これは皆さんもご承知のとおりでございますが、今年の夏も非常に暑うございまして、図のⅡ-2-1でございますが、東京の平均気温は過去100年間で約3度上昇しています。これは地球全体が約1度上昇しておりますので、それにプラス2度、ヒートアイランド分の上昇があるということでございます。

それから19ページでも熱帯夜の増加、熱中症の増加、集中豪雨の増加ということでヒートアイランドとの関連が疑われる、あるいは関連が指摘されている事象についてのグラフを掲載しています。

それから20ページをごらんください。20ページも引き続きまして、ヒートアイランドができることによりまして、ダストドームというものが発生して、大気汚染が一層進められるという状況があるという指摘をしております。

21ページでございますが、それではこうしたヒートアイランドの原因はどこにあるんだろうかということで、表のⅡ-2-1でございます。原因でございますが、ここに3つ大きく言えば指摘されておまして、1つが地表面被覆の人工化ということで緑地や水面、農地が減少していくと、水の蒸散作用が失われて、それによって温度が下がらないという問題。第2は同時にその人工排熱の増加、使う熱が増えるという問

題でございます。3つ目は都市の構造でございます、ビル化によりまして風が吹かない、風の道が閉ざされるという問題があることを指摘しております。

22 ページをごらんください。ここからが今後の課題の方向でございます。ここではモニタリングを実施することでございますとか、都市レベルでは大規模な緑のネットワーク化をするというふうな指摘をしております。

23 ページでは風の道の配慮をした都市づくりをしていくこと。それから区部に残された自然環境の確保をしていくこと。特に、23 ページの一番下では、区部の西部での環境対策が必須であるというふうな指摘をしております。

24 ページでございます。24 ページでは建築物や街区での熱環境対策の導入ということでございまして、1つは建物の敷地等々の被覆を変えていく必要があるだろうという指摘でございます。そこで図のⅡ-2-11 ということで写真が載っていますが、これは駐車場に芝生を活用した例でございます、こうした芝生にかえていくことによって、水の蒸散作用が復活をするということでございます。それから次の写真は建築物でございますが、建築物につきましては、1つは屋上緑化をやっていくと。これは現在進めておるわけでございますが、同時に反射性の塗料を利用しますと、同じ温度が当たってもかなり温度が上昇しないということがわかっておりますので、こうしたものの活用も図っていく必要があるだろうという指摘をしております。それから3つ目は道路でございます、アスファルトの舗装は特に熱を蓄えるという特徴がございますので、浸透性とか保水性舗装というものを今後進めていく必要があるだろうという指摘をしております。

それから25 ページでは建築物における省エネルギーということでございまして、これは地球温暖化対策とも共通いたしますが、建築物のエネルギー消費を抑制していくという必要性を指摘しております。概略、以上が2番目の柱、ヒートアイランド対策でございます。

26 ページをごらんください。自動車公害対策でございます。ここでもまず危機の現状について記載をしております。①が、減らない交通量と渋滞の悪化ということでございまして、図のⅡ-3-1でございますが、これは東京の区部で、棒グラフが交通量でございまして、交通量が、激増しておるわけではございませんが、徐々に増えていると。その中で一方、旅行速度、自動車のスピードがなかなか上がってこない、むしろ80年代に入りまして、1回低下をしまして、そのままなかなか旅行速度が改善されないという状況がございます。同じ車が走っておりますも、旅行速度が落ちるほど排出係数が高まりますので、大気汚染に悪い影響があるという指摘をしております。

それから27 ページのほうでございますが、新車は排ガス規制が強化されますけれども、実際に走行しております使用過程車につきましては、まだまだ排出ガス性能の悪い車が走っているという指摘でございます。それらの粒子状物質などが健康影響を与えるという問題を記載してございます。それから27 ページの一番下は環境基準の達成状況でございます、具体的には28 ページをごらんください。これは直近の平成12年度の環境基準達成状況でございますが、二酸化窒素と浮遊粒子状物質SPMにつきましては、一般環境大気測定局、これは住宅地等にあるわけでございますが、これはかなり達成率が上がってきておりますけれども、幹線道路の沿道でございます自動車排出ガス測定局、これにつきましては35局あるわけでございますが、二酸化窒素のほうはまだ達成が15局、それからSPMのほうは10局ということ

でまだまだ達成状況が低いという指摘をしておるわけでございます。

5番目は道路交通騒音の現状についても記載をしております。29 ページでございますが都内は全般的に汚染があるということに加えて、特に幹線道路がクロスをする幾つかのポイントにつきましては、局地的に高濃度の汚染があるという状況を指摘しております。

29 ページの下から、ではこれに対してどういう方向で取り組んでいくかということで3つの方向が書いてございます。(3)課題と施策の方向でございますが、東京における自動車公害対策としては、まず第1に環境確保条例が定めました都独自の規制を中心といたしまして、ディーゼル車の規制をまず徹底していく、これが第1であるということを指摘しております。

それから30 ページでございますけれども、これに続きまして第2のステップといたしましては、低公害車の開発と普及を進めていくということでございます。さらに第3のステップといたしましては、東京自体を自動車の依存を減らす都市にしていくということが必要であるという3つの指摘をしております。まず第1のディーゼル車規制の徹底でございますが、低公害車の普及をしていくこと、それから低公害車がない型のももございますので、それにつきましては、最新規制のディーゼル車に代替をしていくということが必要であるという指摘をしております。

30 ページの下のほうでございますが、粒子状物質減少装置、DPF等でございますが、これらを普及していくことが必要である旨を記載しております。

31 ページでは燃料でございますが、こうしたDPFでございますとか、新しい低公害車を有効に機能させるためにも、軽油中の硫黄分を低減させる必要がございます。現在国におきましては、平成16年、2004年末までに現在の硫黄分500ppmを50ppm以下にするという方針が出ておりますが、さらにこれを前倒しをしていくことが必要であるという旨の記載をしております。31 ページの一番下は不正軽油の撲滅ということで東京都が展開をしています不正軽油撲滅作戦について記述をしております。

32 ページをごらんください。32、33 ページでございますが、これ以外にも自動車環境管理計画書に基づく指導の徹底、それから国の自動車排出ガス規制の強化、使用過程車の環境性能の維持と、これらの取組が必要である旨の記載をしております。

33 ページの一番下のほうでございますけれども、ここから第2の柱でございます次世代技術をにらんだ自動車低公害化の取組ということでございます。

34 ページをごらんください。これからの低公害車は大気汚染物質と同時にCO2でございますとかも評価する必要がございますし、それからリサイクルの観点から、廃車後の部品の再利用の可能性等々、さまざまな観点から低公害車を再評価しまして普及をしていくのが必要であるという旨の指摘をしております。それからもう一つの問題は燃料のほうでございますが、先ほど申し上げたように2004年末には、日本でも50ppmというところまで低硫黄化が決まったわけでございますが、そこに表のII-3-6というのがございますように、欧米ではその後がもう既に展望されておりまして、米国では2006年から15ppmというところがターゲットとなってもう決まっております。ヨーロッパにおきましても2005年にまず50ppmにされるわけでございますが、2011年までの間に、段階的に10ppm程度まで引き下げられるというふうなことが決まっております。

こうした低硫黄軽油からさらに低い超低硫黄軽油に促進していくということが必要である旨の記載をし

てございます。それから 35 ページではさらに今後の問題としまして、燃料電池自動車の開発促進が必要であるというふうな旨の記載をしております。

36 ページをごらんください。自動車公害対策の第3の柱でございますが、1台1台の車につきまして低公害をいくら進めましても、車の総量が増えてしまうということになりますとその効果が薄れてまいりますので、究極的には東京の都市全体を、自動車への依存をできるだけ小さくしていく必要があるということでございます。ここでロードプライシングの検討を進めていることについて 36 ページの下のほうで記載をしております。

それから 37 ページでは物流対策、駐車対策について推進する必要があること。それから自動車使用の抑制指導、さらには自転車使用の促進を図る必要があるということなどについて記載をしております。

それから 38 ページをごらんいただきますと、さらに開発によりまして交通量に影響が出ますので、これについても検討が必要である旨の記載をしております。以上が自動車公害対策の概要でございます。

39 ページ以降が4つ目の柱でございますが、有害化学物質から都民の健康を守るという中身でございます。ここでもまず危機の現状でございますが、化学物質が非常に増加しているという状況について記載をしております。内分泌攪乱化学物質作用についての記載を 39 ページでしております。

40 ページ、41 ページをごらんいただきまして、40 ページは次の世代への影響が懸念される状況についての記載、41 ページではPM2.5の健康影響の問題、さらに 41 ページではオキシダントがかなり増加をいたしまして、光化学スモッグがかなり心配される状況になってきているという記載をしております。それから 41 ページの一番下でございますが、非メタン炭化水素ということで、炭化水素が放出されますと、それが空気中で反応によりましてオキシダントに変わるという状況について記載をしております。

42 ページでございますけれども、特にこの炭化水素につきましては図のⅡ-4-4で円グラフがございますが、その排出の発生源を見ますと自動車関係が約3割でございますけれども、それ以外に印刷でございますとか、金属の表面処理、塗装と、いわゆる固定発生源からも発生がございまして、固定発生源タイプについても強化をする必要があるという旨の指摘をしております。それから土壤汚染についての指摘を、42 ページの下から 43 ページで記載をしております。

44 ページをごらんください。有害化学物質関係でもう一つ大きな問題はPCBの汚染でございまして、もう既に製造は禁止されているわけでございますけれども、保管されているPCBが漏出をしていくという点についての記載をしております。ではこれらの有害化学物質についてどういう方向で取り組んでいくべきかということが、44 ページの下から3つの方向で記載をしております。44 ページの下から2行目でございますが、まず第1に既に一般環境汚染を初めとしまして人体の有害性の明らかなもの、これにつきましては規制と監視を強化していくという方向でございます。

45 ページでございますが、第2に予防原則の視点に立ちまして、影響が明確にわかっているものにつきましても、使用量の削減等々について進めていく必要があるという記載をしています。第3は汚染者負担の原則に基づきまして、土壤の汚染でございますとか、PCBとかでございますとか、過去の環境の負の遺産と、これの処理を進める必要がある旨の記載をしております。

45 ページでございますが、第1の柱の、有害性が明らかな物質への規制、監視の強化ということで、各種法令等によりまして規制の強化が必要であること、特にPM2.5の低減を進める必要があるというこ

とでございます。それから円グラフでございますが、これは平成 12 年度に測定をいたしましたSPM(浮遊粒子状物質)の調査の結果でございますが、東京におきましては全体の 65%が微小粒子と書いてございまして、これはPM2.5、もともとSPMは 10 ミクロン以下の小さなものでございますが、その中でも特に3分の2程度が、特に健康影響が懸念される小さい粒子のPM2.5であるという分析をしております。45 ページの下からが予防原則とリスク・コミュニケーションの確立ということで、有害化学物質の適正管理と情報の公開を推進することなどを記載しております。

46 ページをごらんいただきますと、製品の代替化と有害化学物質の使用の抑制、それから次世代の健康影響に着目した化学物質対策の推進という点について指摘をしております。それから中段以降が第3の柱の負の遺産の解消でございますが、汚染土壌処理のための仕組みの創設ということでございます。これは環境確保条例によりまして一定規模以上の開発をする場合には土壌汚染の調査をするということが、この 10 月 1 日から義務づけられるわけでございますが、土壌汚染が発覚した場合に米国ではスーパーファンド法という法律がございまして、処理の仕組みができておるわけでございますけれども、我が国ではございませぬので、そうした仕組みについての創設が必要であるという指摘をしております。

それからもう一つはPCBの廃棄物の保管処理を促進しまして、今後 10 年間で、都内で保管されているすべてのPCB廃棄物の処理をすべきであるという指摘をしております。以上が有害化学物質でございます。

47 ページからは5番目の柱でございますが、廃棄物の発生抑制、リサイクルでございます。この部分につきましては別途の東京都廃棄物審議会がございまして、これがつい先日、8月 27 日に廃棄物処理計画の中間のまとめを同じように行いました。現在パブリックコメントにかけられております。第5節で書かれております中身は廃棄物審議会の答申の中身をコンパクトにまとめたものでございますので、ごく簡単にご紹介申し上げます。まず危機の現状と今後の見通しで、廃棄物処分場の残余容量が非常に減っていることについて記載しております。それから 48 ページでは、最終処分の約7割が他府県に依存されているという話です。近い将来建設廃棄物が非常に増加していきだろうという予測がなされています。

それから 49 ページでは有害廃棄物によって環境負荷が増大している。一般廃棄物につきましても公共の処分場がない点について指摘をしております。それから 50 ページ、51 ページでは課題と施策の方向でございますが、第1に①でございますが、発生抑制、リサイクルを促進し、最終処分量を削減する。それから②で、環境への負荷が少ない、信頼性の高い中間処理、最終処分の推進、③で不法投棄など不適正処理の撲滅。それから 51 ページでは④有害廃棄物の適正管理、適正処理体制の整備が必要であるという旨の指摘をしております。

それから 52 ページをごらんください。これが最後の柱でございますが、残された貴重な自然の保全と再生ということでございます。まず 52 ページの後段では、森林について非常に荒廃が進んでいるという状況について指摘をしております。特に人工林、スギやヒノキがたくさん植えられているわけでございますが、そういうのが管理が不十分になって問題が発生しているという状況を指摘しております。

それから 53 ページのほうでは谷戸が減少しつつあるという状況、53 ページの一番下では市街地においても緑が減少し、生態系が変容しているという指摘でございます。それから 54 ページをごらんいただきますと、農地が減少している問題、それから東京湾の環境についても問題が生じているという点に

ついて指摘をしています。それから 55 ページのほうでは島しょ部におきましても、自然保護と観光の両立が必要になっているという指摘をしています。

56 ページでございます。ではこれらについてどういう方向で取り組んでいくかということでございますが、まず(3)の①でございますが、森林管理につきましては新たな観点からの取組が必要であると。これまでのような林業という観点からではなくて、森林が持ちますさまざまな公共的機能、公益的機能に着目しまして、新しい施策を展開する必要があるという指摘をしています。

それから 57 ページですが、里山の保全と管理、市街地における水と緑のネットワークの形成が必要である旨の指摘をしています。58 ページでございますが、農地の保全、東京湾の再生、最後は島嶼地域におきましても観光と環境を両立させる新しい仕組みの導入が必要であるという旨の指摘をしています。

非常に雑駁でございますけれども、第2章の6つの重点課題について以上の記載をしています。

それから 59 ページ以降が第3の柱でございますが、環境行政を推進するための新たな仕組みづくりということで、7つの柱で新たな仕組みについて提案をさせていただきます。まず第1が都市づくりとの連携でございますが、最初に(1)でございますけれども、環境の保全に関する配慮の指針の活用ということでございます。現在の環境基本計画におきましてもさまざまな事業活動でございますとか、開発行為におきまして、守っていただくべき配慮の指針というのを定めたわけでございますが、なかなかその活用が十分でございませぬ。ここでは新しい考え方といたしまして基本的な部分だけを基本計画で定めまして、個別の事項は各事業をやる主体がみずから策定していくと、その取組状況を環境報告書の形でみずから公表すると、そうした形を検討すべきじゃないかという指摘をしています。

それから(2)で環境都市基盤の整備ということでございますが、これは右側のほうに図がございますけれども、一つは従来からの幹線道路ですとか、河川ですとか、こうした従来からの都市基盤につきましても、より一層環境に配慮いたしまして、整備をしていく必要があると同時に、もう一つはこれまでは必ずしも都市基盤として位置づけられませんでした自然エネルギー施設でございますとか、熱源ネットワークでございますとか、こうしたものにつきましても新たに環境都市基盤という位置づけをしまして、整備を図っていく必要があるんじゃないかという指摘をしています。

それから 60 ページ、61 ページからは環境影響評価制度の推進でございますとか、建築物等の環境配慮を推進する仕組み等々について記載をしています。

61 ページの下段でございますけれども、経済的手法の活用ということで、経済的措置によりまして負荷の低減を図る必要があるということでございます。61 ページの一番下の行からでございますが、東京都におきましても既に環境負荷の大きな自動車には重課を行うとともに、低公害車等につきましては 62 ページですが、税負担を軽減する自動車税のグリーン化というのをやっています。これ以外にも有料駐車場で低公害車には料金を割引く、あるいは環境に配慮した物品調達を推進するグリーン購入でございますとか、さまざまな経済的手法を採用しておりますが、今後一層多面的な立場から経済的な手法の活用を図っていく必要があるという点を指摘しております。それから(2)、(3)は環境税についての記載をしています。

63 ページでございますが、環境産業の支援でございます。図のⅢ-3-1がございませぬ、これは

何を示しているかと申しますと、環境規制法が強まってまいりまして、さまざまな条例や法律により規制が強化されたわけですが、これらの条例や法律の規制によりまして、かえってビジネスチャンスも増えているという点を幾つかの例で記載をしています。63 ページの下の方では環境産業が発展することが環境規制を安定化させると、そういう効果があることについても記載をしております。

それから 64 ページでございますが、第4の柱の広域連携と分権の推進ということで、一方では東京の環境問題に取り組むためにも、首都圏レベルでの連携が非常に重要であるということで、その図のⅢ-4-1では広域連携の例といたしまして、産廃の不法投棄対策、それからディーゼル車対策と、この2つを例に挙げております。その一方で地方分権の推進ということが非常に重要でございます、区市町村において特に分権をいたしまして、基礎的自治体での環境対策を充実させる必要があるという旨の指摘をしております。

それから 65 ページは5番目の柱で、情報発信機能の強化とパートナーシップということでございまして、情報発信機能をさらに強化していく必要があること、それからパートナーシップの推進を図る必要があることについて記載をしております。

66 ページをごらんください。6つ目の柱でございますが、調査・研究の充実とモニタリング機能の有効活用ということでございます。東京都の環境行政が国の施策を必ず実行するというのではなくて、国よりも進んで施策を実行処理していきますと、こうした調査研究等、特に民間機関などと連携をしまして進めていくことが必要であるという旨の指摘をしております。

それから最後は 67 ページでございますが、率先行動の拡大ということでございまして、(1)は東京都が行っております率先行動、地球をまもる都庁プランでございますとか、ISOの取組という点について紹介をしております。(2)ではこうした取組を東京都だけが行うのではなくて、民間企業へも普及をしていく必要があるという旨の記載をしております。

以上7点が新しい仕組みづくりということで記載をしている中身でございます。非常に雑駁でございますけれども、大体、以上が中間のまとめの概要でございます。

○横山会長 大変大部の報告書を要領よくまとめていただきましてありがとうございました。それでは当初申し上げたような取り計らいになりますが、この中間のまとめに対しまして各委員からご意見をいただくことにしたいと思います、何分大部でございますので、当面順番を追ってご意見をいただき、また最後に総括的に全体的なご意見を改めていただくというふうにしたらいかがかと思っておりますので、まずこの第1番目の東京都環境基本計画の改定に当たっての基本的な考え方、この点についてご質問、またご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。

○岸委員 大枠のことでちょっとこれは質問ということになるんですけども、環境の基本計画というのは広い意味でいうと防災の計画とか、地べたに関わるいろんな問題と密接なところがたくさんあると思うんですけども、例えば治水の問題とか、治山の問題とか、土砂災害のこととか、私は南多摩に住んでおりますので、武蔵野の台地の平面に住んでいる人と南多摩に住んでいる人間とでは、斜面地、年がら年中斜面地で暮らしているわけで、自然と言ったときに危機感というのかな、緑も斜面にあるし、災害も斜面から来るとような感じがあって随分違うものがあるんです。この基本計画は通常環境基本計画という枠で処理しているわけですが、国のほうの土砂災害の法律の動きなんていうのはありますから、

災害その他含んだものとの総合というのはいどこか別で検討されるのか、あるいはそれはしないのか、そこがちょっと聞きたいんですけど。

○横山会長 大野さんお願いします。

○大野企画課長 中間のまとめに出るまでの検討につきましてはそういったご指摘がなかったわけですが、どういった形での取組が可能か検討してみたいと思います。

○横山会長 お願いします。

○赤星環境局長 今の件でございますが、風水害を合わせまして地震等は地域防災計画というものを別に総務局で策定しております。その中に今おっしゃった地震の問題、それから風水害編と合わせて計画がつくられておまして、対策もそれぞれつくられております。後ほどご説明させていただきたいと思っております。

○横山会長 よろしいでしょうか。

○岸委員 多分台地の底面に暮らしているとそれが計画の上で総合されるというので納得がいきやすいと思うんですけど、斜面地に暮らしている人間たちというのは多分この地べたでその計画がどう通されるかというのはかなり気になると思うんです。だから今すぐどうこうということは無理なのかもしれないんですけど、いずれかのタイミングで繰り返し言ってることではあるんですけど、ランドスケープをベースにした、ランドスケープの特徴に則した環境防災の総合的な計画のようなものは、いずれいやが応でも必要になってくるだろうと思うんです。それだけ指摘させていただいて了解いたします。

○横山会長 ほかに何かご発言がございますでしょうか。はい。それでは、次の第2章と申しますか、東京の環境の危機と施策の方向、この辺につきましてご質問、ご意見がございましたらば、よろしくご発言をお願いいたします。先ほど、通してご説明がございましたように、ここに挙げられておりますのは、6課題挙げられておりますが、東京都にとりましてはこれ以外にもいろいろと緊急的に対応しなければならないような環境問題もございますが、当面最も緊急性の高い課題としてここに6課題が掲げられているわけでございます。かなりこれは拝見した限りでも大変なお仕事これから待っているわけでございますけれども、その点に関しましてご意見、ご質問、あるいはご注文等々ございましたならば……。はい。お願いいたします。

○中杉委員 今の6課題ということで絞られてここで語られているわけですが、私は弁護士ですので、その事件絡みの関係から申しますと、東京では大気汚染の問題と、それとともに航空機騒音の問題が非常に大きな問題でして、最高裁初め5つの判決で横田基地周辺の騒音公害があるということはもう裁判上は確定しているという状況で、今裁判所の判決の中で引かれた騒音地線引きの中ですと、大体20万人を超える都民が被害にあっているのではないかとこのように推定されております。これは直接空港自体が、都が管理するものではなくて国が関わってくるものでございますので、都としては調査等をやられて毎年報告書を出しておられるということで、ほっておかれてはいるわけではないことは重々知っておりますが、現実に被害としては環境基準がほとんど達成できないという状況で推移しているということもありますので、なかなか全体の中でどう入れ込められるのかというのは難しいかと思いますが、何らかの形で触れていただければありがたいと思っております。その点を発言させていただきます。

○横山会長 何か事務局のほうでご答弁していただけますか。

○大野企画課長 冒頭でご説明しましたように今回は特に重点課題ということで6つの課題に絞りましたが、当然最終的な行政の環境基本計画を作成するまでにはそれ以外の課題についても何らかの形で取り組んでいくということになるかと思えます。

○花木分科会座長 今大野さんからご説明あったとおりでございますけれども、今回ご議論いただいておりますのは基本計画のあり方についてという文書についてご議論いただいておりますけれども、環境基本計画を改定するという作業が行われる段階ではかなり網羅的にさまざまな問題を扱うということになると、そういう理解でよろしいですね。

○大野企画課長 もちろん濃淡は当然あるかと思えますけれども、当然騒音も大きな問題でございますので何らかの形で扱われるだろうというように思っております。

○横山会長 ありがとうございます。よろしゅうございましょうか。私も分科会の作業にはできるだけ陪席させていただいて、ご審議の様子は拝見しておったんですけれども、毎回、非常に熱心に広範な問題についてご検討をいただいております。その結果でございまして、それぞれの課題につきましては今中杉さんのほうからございましたように、騒音の問題というような点で、あるいはここからは当面の問題としてはちょっと抜けているかもしれませんが、ここで挙げられました課題につきましては非常に熱心に詳細にご検討、ご審議をいただいております。それでは一応ご発言も差し当たりはないようでございますので、第3章のほうに、環境行政を推進するための新たな仕組みづくりにつきまして、ここでは7つばかりのものが、まあ前の基本計画の中にも盛られているものもございまして、また新たにここに盛られたものもあるようでございますが、この点についてご質問、ご意見がございましたならばお願いいたします。

○大聖委員 すみません。前のところちょっとよろしいでしょうか。

○横山会長 どうぞ、どうぞ。

○大聖委員 2章のほうで恐縮ではありますが、35 ページのほうですけれども、35 ページの中ほどにサルファフリーと呼ばれる低硫黄軽油という記述ですとか、天然ガスからつくる合成燃料GTLの評価が欠かせないと書いてあるんですが、ちょっとこれはなかなか現状ではまだ難しい燃料だと思っております、ここでなぜこういう燃料がぽっと出てくるのか、ちょっとその背景がなかなか読めないと思います。

それからもう一つは通常の軽油でも超低硫黄化の研究が進められておりますので、そのことにもやはり言及する必要があるのではないかなと思いました。

それからもう一つは38 ページなんですけど、開発による交通量への影響についての対策、この開発によるというのは何かちょっと頭に形容詞があるんじゃないかなという気がします。都市開発ですか、開発って一般的に言ってしまうとちょっと、少し何か形容詞を入れていただきたいと思えます。以上です。

○横山会長 またひとつ大野さんのほうからお願いできますか。

○大野企画課長 最初の超低硫黄軽油の話でございますけれども、ここは自動車公害対策のづくり全体が先ほど申し上げたように3つのステップで書いてございまして、第1ステップが当面のディーゼル規制を徹底していくということがございます。第2ステップといたしまして、さらに次世代の低公害車、燃料ということでございます。全体が2015年を目標にしているところでございますので、直ちにこれをターゲットにするということでございまして、次のステップとしてこうしたものが必要であろうという記載でございま

す。

○花木分科会座長 今のご趣旨は、その次のステップとして必要なんだけど、例えば Gas to Liquid に限らずいろんなものもあるんだから、この中でGTLの評価が欠かせないというとかこれに決めたという印象があるので、ちょっと表現が強すぎるんじゃないか、そういう種類のご意見です。それは、だから今後いろんな方のご意見をうかがって直していく過程で、表現等を考えさせていただくということにさせていただきます。

○大野企画課長 前段のほうで書いておりましたようにサルファフリーのものにつきましては、別にこれはGTLに限ったということではございませんで、当然それ以外の方法でつくる超低硫黄軽油についても含んでおるとのことでございます。

それから第2点目の38ページでございますが、確かに開発によるというのは一般的でございますけれども、中の記載にごらんいただきますように、主に都市の開発ということについて念頭においております。

○横山会長 これから実際に基本計画として改正していくに当たっては、また特に自動車の問題については大聖委員のご意見等も十分伺わなければならないと思いますけれども、差し当たりそんなところでよろしゅうございますか。

それでは、またもとへ一応戻りまして、第3章につきまして地方環境税等を含めてここに書いてございますが、ご意見、あるいはご質問がございましたらばお願いいたします。

○小倉委員 2点あるんですが、65ページです。5番の情報発信機能の強化とパートナーシップ、この文章の中の最後のところで、情報収集の機能の強化も図る必要があるということです。情報を発信するだけではなくていろいろな情報を集めていくと、情報発信、受信機能というほうが適切ではないかなという気がいたしました。かなり情報を集めて整理するというのも大事なことでないかなと思いました。

それから2点目ですが、次の66ページですが、6番、調査・研究の充実とモニタリング機能の有効活用、この中に例えば市民参加のモニタリングでかなり大気汚染だとか、水質調査だとか、生物調査なんか、かなり伝統的に長い期間データが出てきている。そういうデータを有効に活用していくと、そういうことも大事なのではないかなと、その2点です。以上です。

○横山会長 ただいまのご発言がございましたが、何か事務局、あるいは先生のほうからご発言がございましたか。

○花木分科会座長 それはご参考にさせていただきたいと思っています。

○横山会長 どうぞ。はい、お願いいたします。

○岸委員 59ページ、ちょっと気になるんですけども、下の(2)のところに環境都市基盤の整備というのが入っていて、都市基盤とは道路や河川に代表されるように都市活動を支える基幹的な施設と書いてあるんですが、河川は施設かという問題もあるわけですけども、自然工物という位置づけじゃないかと思うんですが、都市基盤というのを文字どおりに取るのであれば、道路、河川、丘陵、崖線とかそういうものがみんな入ったほうがほんとはいいかなと思うんですが、であると環境都市基盤、環境を考えたときの都市の基盤構造、その都市の基盤構造というのは自然工物もちゃんと位置づけて、必要なものは入っていたほうがいいと思います。これも先ほど申し上げたのと同じで、東京はやっぱり武蔵野中心にもの

が考えられているので、地べたはでこぼこしていないという観念が東京の計画全体を支配してしまうんですけれども、武蔵野の東側の芝だとか、慶応義塾の三田の校舎のあるあたり、崖線があつてかなり斜めでありますし、南多摩はすべて斜面地ですから、例えば南多摩で環境の都市基盤と考えたときに、丘陵とか崖線とか無視してというのはあり得ないわけで、やはりそこがうまくおさまるような工夫があるといいと思います。

○横山会長 今のご意見について何かございますか。

○大野企画課長 今後の検討の中でそういう視点についても検討してみたいと思います。

○横山会長 今のご発言は私もそのとおりだと思いますし、先ほど環境配慮の点について記載がございましたが、やはり環境配慮の内容というものは、街の中と、今のお話にございましたように多摩の地区では、それぞれ環境配慮の指針の中でもやはり少し違ってくるものがあるというふうに思いますけれども、そこら辺のところも含めて今のご発言については検討していただけたと思います。何かほかにもございますでしょうか。

○大聖委員 3章あるいはこの前置きの最初の出だしのところでもちょっとそういうのがあるかなとは思いますが、この計画の中では予算的な裏付けがあつてこうすべきだというようなものと、あるいは人のライフスタイルに訴えかけるようなものとか、いろいろなものが入つていまして、その中で、やはりこういう計画を立てて実行したときにどういう結果が出るかというような予測とか、あるいは実際に行動に移したときにどういう定量的な結果が出たのかというような、常にチェック・アンド・レビューと言うんでしょうか。そういう機構がやはり必要でないかなという気がします。それをやはりどこかできちつとつたつていただくと非常にありがたいんですが、環境と言いますと非常にいろんな方策がありまして、先ほど申し上げたいろんなレベルのものがここへ盛り込まれているわけですが、そういう中でやはりそういうチェックの機構というんでしょうか。あるいはそれを、レビューをして効果がなければ、本当はやめてしまつてもいいようなものもたくさんあるかもしれませんし、さらにその次の計画で推進すべきものというのは、やはりそこでレビューを常にしませんと出てこないんで、ぜひそういう仕組みというものが必要だということをうたつていただきたいというふうに思います。以上です。

○横山会長 ありがとうございます。何か説明が……。

○花木分科会座長 これはたしか、現在の環境基本計画の中で進行管理についての記述があろうかと思つて、ただ私も詳細な記述の内容は今、ちょっと覚えておりませんが、その中身も、もう1度見直すというようなことも含めて検討させていただきたいと思つてます。

○横山会長 今のご発言は非常にもつともなことで、計画を立てて、施策を実行していくというに当たつて、やはりどういう結果が出るか、可能な限りの予測を立て、さらにそれをもとに進行管理をしていくということは、行政の施策の遂行に当たつては今後さらに求められる対応であろうかと思つてますが、そこら辺のところ、また分科会、あるいは部会のほうで十分にご検討をしていただけたものと思つてます。はい、どうぞ。

○細見委員 63 ページに環境産業の支援という非常に積極的な対応策がうたわれているわけですが、これをよく読ませていただきますと、どうも都としての役割というのは規制を強化するというニュアンスがどうも強くて、まあ、もちろん規制も強化することによって新たなビジネスチャンスがもちろん生まれるわけで

すけれども、育てるというような施策なり、あるいは例えば環境税と密接に関連させながら、そういう産業を支援するとか、そういうのがちょっと文章では支援という形が少ないかなというふうに向られるんですが。

○横山会長 もちろん私から申し上げるのはなんですけれども、今のようなことはないとは思いますが、何か、大野さんから何か。

○大野企画課長 今回のこの仕組みについてはまだ基本的に大まかな方向性だけを書いておりますので、確かにご指摘の部分もあろうかと思えますけれども、これは都民の意見、あるいは利用者の方々の意見をいただく中でいろんなご意見もあろうかと思えますので、それを踏まえまして最終報告、あるいは基本計画の改定の中でさらに検討してまいりたいと思えます。

○横山会長 それでは最初お約束いたしましたように、一応各3章まで個別にご意見をいただきましたので、振り返りまして全体的にただいまのご意見等を聞いた上で、また何か新たにご意見がございましたならば承っておきたいと思えます。はい、どうぞ。

○寺西委員 内容的にはかなり8月3日ぐらいまでの議論のほとんどの意見が、大体うまく盛り込まれているのでほとんど異論はないんですが、ちょっと表記上というのか、ちょっとおかしいような気がする表記がありますので、ちょっとその点だけご検討をお願いしたいというのがあります。1つは自動車公害対策の節のところ、28、29 ページのところの⑤で道路交通騒音の解消と書いてあるんですけど、これの大きなタイトルは危機の現状と今後の見通しですから、自動車交通騒音の解消というと危機の現状は解消されているというか、解消方向にあるというようなタイトルになっているけど、中身を見るとほとんど解消していないわけだから、これはむしろ騒音が未解消であるというタイトルをつけて対策のほうで解消に向けて何をするかと。それから同じようなことは、局地的な高濃度汚染対策と、ここは対策を論じているんじゃないで、現状がどうなっているかだから、局地的な高濃度汚染の進行とか、あるいはそれがうまく解決していないというタイトルづけのほうが私なんかの頭にはすっきり来るということです。

そこが一つちょっと表現上、気になったということと、もう一つは、これも非常につまらないことで申し訳ないんですが、36 ページにロードプライシングの検討委員会の注記があるんですが、ここだけなぜか、ですます調になっているんです。そのほかは全部、である調なので、ちょっと細かいことで恐縮ですが、多分変換ミスというか、そこだけチェックミスだと思うんです。ここだけ、されていますじゃなくて、ここも、されているでいいんじゃないかということで統一していただければということで、それが表記上のちょっと気になったことだけです。

それから、これは実は議論していないので私の意見と、今後の検討の要望ということになりますので、今回反映しなくてもこの段階でもやむを得ないと思っていますが、廃棄物のところですけども、有害化学物質と廃棄物に関連するんですけども、ここはもう一つ別の審議会があつてそちらで検討されたものをこちらへ持ってきているという関係もありますでしょうから、ここでは検討しにくいのかもしませんが、発生抑制という言葉、あるいは有害化学物質使用でいうと、46 ページで製品の代替化と有害化学物質使用の抑制という言葉が使われているんですけども、ご承知のように、日本よりも一歩先に進んでいると評価されているドイツなんかでは、86年の段階の廃棄物処理法の改正で、ここはものすごく議論にな

って、明確に発生回避というフェアマインドという言葉をあえて使ったわけです。つまり次々と出てくるやつを多少抑制するというレベルではなくて、もっとさかのぼって製品設計からすべての活動について、廃棄物になることをあらかじめ回避するような施策をエンカレッジするという方向にかなり踏み込んで、ご承知のように拡大生産者責任の原則みたいなものも制度化し、これが国際的な潮流になりつつありますよね。それで日本のいわゆる循環型社会形成基本法を読みますと、ドイツのやつをかなり参考にして、かなりそれに近い表現を少し踏み込んで書いていますけれども、やっぱり使われている言葉は抑制なんです。抑制というのは、実は80年代から私の記憶では随分行政で使われてきた言葉で、実際はその抑制では抑制がきかないというのがこの間の実態なので、おそらくもう1歩踏み込んで、最近では製品設計の段階からの廃棄物の回避、廃棄物にならないような設計を考えると、そういうことが現実的に突きつけられた課題になっているので、この辺なんかは少し発生抑制という言葉とかをもう1度踏み込んだ回避とか、あるいはそういう有害化学物質についてはできるだけ使わないというのが、やっぱり今後の方向だと思いますので、予防原則をもし言うならば、それと連動しないと言葉上一貫性がないということで、ちょっとご検討、今後何かの機会にはさせていただき問題としてとどめていただければと思います、その点だけ。

○横山会長 今、寺西委員のほうから一つは字句の問題について、これは当然また訂正されるものと思います。もう一つは廃棄物の抑制という言葉の持つ意味ですね。これをさらに廃棄物を発生しないような一つの構造に切り替えていくという、回避という言葉はどうかという、これは今後の検討でというご発言がありましたので、そのように、ここは事務局よりも先生のほうにひとつ、お願いしたほうがよろしいでしょうか。

○花木分科会座長 そうですね。ただこれは廃棄物審議会のほうで、どういう言葉をどういう意識で使っておられるかというような状況もちょっと踏まえながらさせていただきたいと思います。

○横山会長 簡単なので結構なんですけれども、廃棄物審議会と環境審議会の、この廃棄物をめぐっての関わりを簡単に説明してくれませんか。私も最初聞いたんですけれども、ちょっと忘れちゃったんですけど。

○梶原企画担当部長 さきに廃棄物審議会ができて、従来から環境審議会の所掌事項となっております産業廃棄物処理計画、これは法定計画でございますが、これが廃棄物審議会のほうに移りました。現在は法のほうが変わりましたので、一般的な、産業廃棄物だけではない廃棄物処理計画ということになります。これを柱として廃棄物行政については基本的にまず、廃棄物審議会のほうで審議いただくということになってございまして、当審議会は環境行政全般を扱うものということで広く所掌事項としてはおりますが、廃棄物に関する限りは、まず廃棄物審議会のほうでご検討いただくという整理になっております。

○横山会長 よろしいでございましょうか。何か私が最初聞いた範囲では、もう少し環境審議会も廃棄物処理全般について発言する余地はあるように理解しておりましたけれども、今の話ではなんか大分狭まっちゃったような感じがするんですけれども、どうなんでしょうか。

○梶原企画担当部長 ちょっとご説明が下手だったかもしれませんが、環境審議会としてはすべて所掌してございます。したがって、廃棄物の問題に関しましても折に触れ、ご審議いただくことは何ら外

れていることではございませんが、現在両審議会が同時に動いている中で、廃棄物行政のあり方も含めて廃棄物審議会でご審議されている関係上、先ほど申し上げたような説明になってしまいました。

○横山会長 現在特に廃棄物処理の問題は環境問題からの、言ってみればトップの課題の1つでございまして、やはり都の行政全般的な観点から廃棄物問題につきましても本審議会におきまして積極的なご発言、ご検討をいただければと思いますが。どうぞ。

○梶原企画担当部長 たびたび申し訳ありません。そういった観点からも、先ほどご紹介申し上げましたが、廃棄物審議会の2つの中間のまとめが生まれて、お手元の封筒の中に入れてお届けしてございます。本日時間の関係でご説明抜きで大変申し訳ございませんでしたが、今後の部会審議の中でもまたご参考にしていただきたいと思いますと考えております。

○横山会長 どうぞ。

○細見委員 私も廃棄物審議会の臨時委員なので、少し今の有害化学物質に関して、寺西先生がおっしゃられたその46ページの件につきましては予防原則という項を、これは非常に新しい考え方だと思いますので、プリコーショナル・プリンシプルというあらかじめそういうことが予想されると、確かな証拠はきっちりそろってはいないけれども、現時点でそういうことがあり得るといときには、これは非常に使われる側にとって非常に厳しい原則に基づいて対応していくということですので、そういう意味では強い表現かなとも思います。

○横山会長 ありがとうございます。どうぞ。

○岸委員 これは資料をまとめるまではまだ時間があるんだと思うんですけども、まとめて最終的にどういう形で外に出すかというときの問題なんですけれども、今の中間のまとめを見せていただくと、図だとか表だとかとてもきれいにまとめてくださっているんですが、地図がなかなかわかりにくい、まず地図がほとんどない、私は環境問題というのは、基本は地べたの問題だというのがありますので、しっかりした地図を入れてほしいな、事務局のほうでいろいろ準備していただく必要があると思うんです。特にヒートアイランドの問題などは、どこでどういう事態が発生しているか、あるいはどこがどういう対応の場所になるかというようなことを理解するときには、ランドスケープの模様が入って河川の字句がちゃんと入っているというような地図がないと一般の人が見てわからない。多摩川の流れとか多摩南丘陵の、両方そろって関東山地から海まで数十キロ、ぼーっとつながって行って、これが首都圏でヒートアイランド現象を解消するのに大きい役割をしていないはずはないと思うんですけども、そういうことがちゃんと見えるような地図が欲しい。環境計画に関してやっぱりプログラムベースになってしまうので、数字とか文字で行くんですけども、ちょっといろいろ誤解の余地もあるかもしれないけれども、一般の人が見てはつきりわかる地図が必要で、特に緑の保全の問題に関しては特別に地図がないと何もわかりません。

それから、もう一つなんですけれども、これはまだ事務局のほうでいろいろ準備してくださいということなんですけど、63ページの先ほどの環境ビジネスの件ですが、これは僕の理解しているところでは、例えば都市環境、自然環境の保全回復に関していろいろな形で東京都も工夫をして、観光産業と企業立地とかだけではなくて、環境の、緑の管理活用に関するような、産業と言えるかどうかわかりませんが、そういうのは推進しようとお考えになっているはずですので、そのこともうまく後で議論の種になるような資料を準備していただきたいと思います。

○大野企画課長 今後の検討の中でできるだけご指摘に沿えるようにいたしたいと思います。

○横山会長 ありがとうございます。大分いろいろなご意見をいただきましたが、そろそろご意見も出尽くしたかと思いますが、改めてご発言はございませんでしょうか。

それではご発言もどうやら終わったようでございますので、本日の東京都環境基本計画のあり方についての中間のまとめ、これを企画政策部会からの報告として了承していただき、これを都民に早速公開して意見を仰ぐというふうな手続きに入りたいと思いますけれども、その旨よろしゅうございましょうか。

(「異義なし」の声あり)

○横山会長 はい、ありがとうございます。それでは早速この報告は本日公開され、また都民のほうにパブリックコメントを求めべく公開することになります。先ほど申し上げましたように本日いただきましたご意見は、当然これは事務局のほうできちっと押さえていることと思いますので、これからの最終報告書に向けての審議において十分に検討していただけるものと思います。どうもありがとうございます。それでは議事の1は以上でもって終わらせていただきます。

次は議事の2のその他でございますが、今後のスケジュールについてご説明いただけるというふうに伺っていますが、はい、お願いいたします。

○大野企画課長 資料3でございますが、簡単な1枚の横のものでございますが、今後のスケジュール表でございます。今までの議論の中でも話も出ましたけれども、本日この中間のまとめを公表させていただきますと、9月いっぱい都民、事業者、あるいは、NGOの方の意見を募集させていただきたいと思っております。それを踏まえましてさらにご検討いただきまして、これは丸が11月の末から12月の頭にかかっちゃっていますけれども、基本的には11月末までに、最終のご答申をいただければというふうに考えております。それを踏まえまして行政のほうでは、環境基本計画の改定を1月末ぐらいを目途に行っていきたいと考えております。以上でございます。

○横山会長 このスケジュールで何かご質問はございますか。年度内には新しい環境基本計画が制定されると。公布もされるということによろしいんですか。それではこのようなスケジュールで、またこれは当然企画政策部会、あるいはそのための分科会のほうではいろいろとご苦労をすることと思いますが、何か先生のほうからご発言はございますか。

それでは議事の1、2は終わりました。閉会というのがございますけれども、これはどういうことになるんでしょう。

○木村計画担当課長 では、次回の環境審議会のご予定をご報告させていただきます。次回は、議題が大田区大森南四丁目におけるダイオキシン類の土壤汚染対策地域の公害防止事業に係る費用負担計画につきましてご審議をいただきたいと思っております。また近々で申し訳ございませんが、日には9月14日金曜日、午後6時からの開催予定になってございます。ご出席のほどよろしくお願いいたします。以上でございます。

○横山会長 はい、どうぞ。

○赤星環境局長 ただいまご意見をいただいて、ご意見そのものの修正は最終答申のほうで直させて

いただくことになると思いますが、そうではなくて簡単な文言の誤り等につきましては、これは、このまま今日発表するものは直せないんですが、印刷物にいたしますのとホームページで発表いたしますので、その過程で、部会長と花木先生にご相談しながら直させていただくということによろしゅうございますか。

○横山会長 私は要するに字句の訂正に限るならばそれでよろしいかと思いますが、委員の皆さん方それでよろしゅうございましょうか。内容的には当初からそういう前提でご意見をいただいておりますので、ただ字句の訂正は、じゃ進めていただきたいと思います。

それでは本日の審議会、大変ご多忙中のところ活発なご意見をいただきましてどうもありがとうございました。早速これが公開されて都民の方たちからいろいろなご意見をいただいた上で、改めて委員の皆さん方のご審議をいただくことになると思います。どうも本日はありがとうございました。

——了——