

## 第 1 回「環境未来都市」構想有識者検討会 議事要旨

日 時 平成 22 年 10 月 27 日（水）15 時～17 時

場 所 永田町合同庁舎 7 階 特別会議室

出席者委員：村上委員長、石田委員、奥山委員、黒川委員、小宮山委員、城山委員、竹ヶ原委員、藤田委員、藤野委員

## 【意見の概要】

○どうやって実現するのか。それによって何ができるかということが決まると思う。

「どういうふうにして実現していくか」というところを、総合特区と一緒に議論していかないと意味がない。それをうまく統合的に行っていくことが政治主導であり重要なことである。

○地域が権限と財源を持たないと意味がない。

○キーワードは大体共通している。あとは「執行体制とは何か」の議論が必要である。

○中央で全体を仕切る人が現場を持っておくことが重要である。抽象的な議論だけで規制をどうするかを考えても進まない。現場を持って仕組みをどうするかを考えるのが最大のポイントである。

○コンセプトづくりが中心ではあるが、やはり執行体制がどうあるべきかという議論も必要である。

○環境は、市場化されていなかったものがある程度市場化されて新たなビジネスチャンスが生まれるグリーン・イノベーションである。場合によっては民民での規制を緩和すればできるものもある。

○自治体がどのような形で参加するかが重要。ステークホルダーである官、民、市民も巻き込んだ形でグリーン・イノベーションの受益を地域で受けることができるかが重要。市場メカニズムがグローバル化しており、東京に集まり世界へ流れていく状況であり、そういった仕組みがなければ地方が参加するインセンティブにならない。

○グリーン・イノベーションや環境未来都市のメカニズムコンテンツをもう少し議論していただきたい。

○これまでは公共交通機関の整備を中心に行われてきたが、優先順位を変えるべき。まずは、人を中心とした歩ける街、そして自転車、次に公共交通機関であるという優先順位を変え、本当に住みたい街を 1 つずつ議論していくべきである。

○廃棄物の処理をきちっと行っていくなど地域の中で資源が循環する仕組みを作っていくことによって地域の技術が生まれる。

○人口 8 万人規模のデンマークやスウェーデンの街で、毎年 300 程度の中小企業が興り、半分ほどが生き残っている。このようにチャレンジしたい人が頑張れるような条件を作れる

ような法律の規制の緩和が必要である。

- 成功する確率をどうやって高めるか、タイミングを見ていくことが必要。インフラを大きく変えていくことが必要だが時限を見据えないと駄目である。常にフォアキャスティングとバックキャスティングの繰り返しで行われることが必要である。最初はこれでいいと思っていでも技術は相当なスピードで進歩していくので、その都度計画を練り直しながら成功させる確率を高めていくことが必要である。
- ポートランドは **Office of sustainable development** という部署が5年か10年前にできている。日本では省庁間で情報の共有が不十分であり縦割りである。最後は組織をどう変えていくかがコンセプトを作り上げていく鍵となる。
- 都市づくりについて日本は遅れている。募集方法や執行体制などを含め、海外の事例を参考にすることが重要と考える。
- 政権が変わっても人が変わっても続くような議論をしていくことが必要。また、10年後を見据えた大風呂敷の議論も必要である。
- マスタートールでは、海外からの投資を呼び込む魅力がある投資案件を集めてきて、それに対して民間が参加するという形で活発に動いている。日本国内において、マスタートールと同じことをやるのは不可能ではないか。マスタートールを上回るイノベーションが必要である。海外からの投資案件として興味をもたれるようなネタがないと集まってこないと思う。
- 大きな問題点として、これを支える産業構造が日本にはないことが挙げられる。産業構造を変えるのは、相当時間がかかるので、今ある既存の産業の中でそれをサポートする仕組みづくりが必要である。
- 自動車は、街をかなり破壊してきた。公共の交通機関はオンデマンドではなく、全体の効率も悪い。第三の移動手段が必要であると言われている。  
自動車は、勝手に何処でもいけるので街が出来ない。逆に街を壊してしまったという反省点がある。住みたい街をつくるためにこういった全体枠でのインフラとかネットワークを構築することが必要である。
- 日本社会の最大の欠陥の1つは、意思決定のスピードの欠如である。意思決定のスピードを早めるような仕組みを環境未来都市の取組の中で実現していただきたい。
- 日本の都市の強みは、鉄道とそれを一体化した街づくりである。すばらしい歴史はあるが、パーソナルモビリティの登場や中国での電気自転車の導入が相当なスピードで進んでいることを勘案すると今後弱まる可能性もある。これらの動向は、今後新たな成長戦略に繋がるものであるが、そういったことをどう受け止めるかということが全く考えられていない。
- 日本の建設業の元気がなくなっている。海外進出に伴うリスクをどう考えるかというところがないためである。
- 今日の論点で抜けていた点は、教育である。そこをどう考えるかが重要。

- 評価に関し、PDCA に使えるようなモニタリングに必要な情報技術がビジネスチャンスになる。
- モニタリングや PDCA は始めから実施するというを示して募集しなければ従来型の補助金のばら撒きに繋がる。また、教育については、資料の中に知識社会という言葉があり、知識社会対応の裏返しが教育だと思っている。
- 環境未来都市の「都市」の概念というものをどう考えるのか。例えば人口150万人規模の自治体で5～6箇所程度が考えられるのではないか。そのアウトプットとしてトータルのエネルギーコストやCO2削減、リサイクル、医療、社会連帯感度、教育がコアになるような大学があるといった観点がポイント。その5～6程度の似たような人口規模の都市が交流していく中で、国際交流の場になり、そうすると産業が集まってくるなど自動的に都市のユニークさが出来上がってくる。
- 魅力的なプロジェクトの集合体が「環境未来都市」のモデル像であるべき。
- うまくオペレーションできれば、第三の交通としてタクシーやカーシェアリングなど簡単にできると思う。しかし、そこに投資するとなると規制をはずしていくことが必要となる。このような課題を抽出し、どの規制を緩和するのか、逆にどの規制を強化するのか、市場を作っていくのかという絵を描いたほうが良い。1個1個のプロジェクトに還元して課題を抽出すべきである。
- 過去に苦勞された事例を収集し、報告いただければ、何処に規制があるか論点がクリアになる。
- 皆さんの意見を集約すると、やはりプラチナ構想ネットワークになってくる。
- 今ある街をどうやって良くするかが大切である。人口5000人規模でも問題ない。
- 地域の多様性に配慮して、地域が自主的に立ち上がる制度を作ったほうが良い。  
例えば、総合特区を活用することなども考えられる。
- HEMS (Home Energy Management System)は、大量生産化によりコスト削減可能である。
- 資料6の「再生可能エネルギーによる第三の産業革命がおこっているが、日本にその果実が及んでいない。」とあるが、日本が遅れているという書き方は止めないか。  
また、日本は海外とは密度が違い、そのため水俣等における公害も問題となった。しかし、それを克服してここまで綺麗にした国はない。密度が低い諸外国と一緒にされては困る。
- 「環境未来都市」は1つの都市に限定せず、バーチャルに連結された環境未来都市があっても良いのではないか。
- 既存の環境、資産を壊すことはない。今後は、国ではなく都市の魅力に従って人が動いていく。
- 日本は環境技術では優れているが、コンセプトづくりが弱い。欧州の政治家と違い、日本の政治家は20年、30年後が描ききれていない。

- 2020年25%、2050年80%温室効果ガス排出量の削減の目標達成には、圧倒的なスピードで建物を変えていかないと無理。そのためには、圧倒的な規制改革がないと実現出来ない。
- 日本は「課題先進国」である。
- 日本はマスタートールのような「私」だけでなく、「公」（安全等）の部分を担保出来る街づくりが必要である。
- 人が集まり、笑顔で暮らせる街が環境未来都市である。ゴールを決めてコンセプトを本気で考えないと失敗してしまう。
- プロデューサー等による強烈なアピールが足りなく、日本は随分損をしている。強烈なアピールをどうするかがテーマの1つとも言える。
- プライバシーの問題があるが、その個別のモニタリング情報を上手く活用すれば、交通関係、民生の中で素晴らしいモニタリングシステムができ、ビジネスチャンスに繋がる。
- 住みたい街と実証実験の街を2つに分けて議論すべき。
- マスタートールは、産油国が短期的に稼ぐ道を作るという意味では成功であるが、導入されている技術は日本の技術である。「石のスープ」の話に例えると、マスタートールは、正に石でしかないところに肉・野菜を呼び寄せ良いスープに仕上げようとしている。一方、日本は石のスープを石のまま食べている。
- 副次的な色々なものを生むような実証実験の場をどこで作るか。もっとスケールの大きいもので経済効果を求めていくべきである。
- 中央で全てを設計できないことは既に証明済みである。新しいものはやりながら生まれてくる。そのためには、地域にふわっとした（包括的）権限を与えることが必要。
- クリティカル・マスが重要。例えば水俣の経験はグローバルマーケットには届かない。日本の都市が自律的に課題を見出すのには時間がかかる。環境未来都市の成長メカニズムは、中央から選択肢として例を示す必要があるのではないか。
- 低炭素社会は、今まで化石燃料調達のために海外に流出していた国富を地域のバイオマスに還元することが重要で、それは地域活性化になる。低炭素社会、資源循環型や生物多様性をどう地域活性化に結び付けるかは今後議論が必要である。
- 日本には知的な情報社会を活用したモニタリングシステムがない。今回の環境未来都市をプラットフォームとして、プロトタイプ的に先行して始める観点で議論する必要がある。
- 国際展開の出来る基盤を持った街を発展させることと、限界集落のような非常に困っている自治体をどう底上げしていくか、この2つの視点が必要である。
- 個々の実験はそれぞれの地域で自由に出来るようにすべきである。一方、中央の全体コントロールにより、やるべきことの意味決定を繋ぐシステムが必要である。

- 住みたい街と実証実験の街を分けるという意見があったが、住みたい街だけをつくるのであればそれぞれの地域がやれば良い話。国として必要なのは、実験の街でとんがったことをやること。それによって上手く行くことも上手く行かないことも含めて国の良い実験となる。
- 意見は集約されており矛盾はない。後は実施の方法論。コンセプトは簡潔にまとめて頂きたい。重要なのは「地域と国との強烈な共鳴」である。