

京都市環境審議会 平成25年度第6回地球温暖化対策推進委員会 議事録

1日 時：平成26年3月13日（木）10時～11時30分

2場 所：職員会館かもがわ3階 大多目的室

3出席者：仁連委員長，浅岡委員，安藤委員，石野委員，岡村委員，小杉委員，在間委員，鈴木委員，田浦委員，近本委員，牧野委員，山口委員，依田委員（吉村委員代理）

4議 題：（1）京都市地球温暖化対策計画（案）について

（2）事業者排出量削減計画書制度の第1計画期間実績について

5議 事：以下のとおり

<開 会>

<地球環境・エネルギー政策監 挨拶>

<議 事>

（1）京都市中温暖化対策計画（案）について

○小牧委員

京都議定書の改定に併せて，削減の対象となる温室効果ガスを1つ増やしたのは結構だ。温対計画に追記するならば，きちんと報告させるべきであり，市としても確認できる体制を整えておくべきである。

次に，電気の排出係数について。2020年は91万トンの削減効果が見込め，570万トンのCO2排出量になるとのことだが，電気の排出係数を2010年度に固定した場合の話である。2020年度どうなるかはわからないし，国の方針も示されていないが，2010年度の低い排出係数を適応させるのは難しい。例えば2012年度の排出係数を適用した場合，この570万トンというのはどれぐらい増えてしまうのか確認しておくことが必要。そのうえであまり効果がみられなければ，この計画はあくまでも排出係数を固定したと仮定して25%削減をを目指すことになる。ある程度排出係数が悪化しても，CO2は減っていることが示されればいい。

○事務局

1点目の三ふっ化窒素について。法の施行は，平成27年4月からであり，本市は計画改定に伴い，1年前倒しで導入する。他方で，「対策」という観点では，三ふっ化窒素に関わる事業者が京都市内にどれだけあるかという実態把握ができてない。平成26年度からスタートする特定事業者制度の第2計画期間において，三ふっ化窒素が平成27年度から加わるということをアナウンスし，大規模事業者については実態把握に努めたい。

もう1点，この排出係数自体は2010年度の固定値だが，これが仮に2012年度になると100万トン程度の削減が確認できる。

この2012年度の値を採用すると関西電力の排出係数が2010年度の0.311から0.514に上がる。このように変動させてモニタリングするのが原則で，今回の値の固定は，あくまでも進捗管理の参考という趣旨だ。ただ，現実的には非常に厳しい状況が予想される。

○仁連委員長

この改定計画は削減効果指標と、その実現のための対策を並べて表示されていて非常にわかりやすい。人と公共交通の歩いて楽しいまちにある「電気自動車とプラグインハイブリッド自動車」をほとんどゼロに近い状態から 2020 年には 6 万台にするという効果指標を出しているが、そこへつなぐ政策は弱い。充電設備のインセンティブを検討するにも 2020 年は 6 年先のことで、その期間で 6 万台が達成できるのか疑問である。

○事務局

ここの目標というのは、環境政策局にある自動車の環境対策の計画から引用した数字で、電気自動車とプラグインハイブリッドの 2 種類だけを対象とするとなかなか難しい。御指摘を踏まえつつ、引き続き関係部署とも協議して対策を考えていきたい。

○仁連委員長

2020 年までに、社会に導入されていくためには、もう少しシステムを考えていくことが必要である。感覚的には、ハイブリッド車はかなり普及できていると思っている。

○吉村委員代理

ハイブリッド車は、ユーザーが経済効果を得られるレベルに到達している。プラグインハイブリッド車は電気がなくなってもエンジンで動くが、電気自動車はインフラ整備がないと動かなくなるのでユーザー側の不安は払しょくできない。2020 年に 6 万台を目指すのならば、充電ステーションの配置をどうするかなど、既にどういう施策でこれを実施するか方針ができていなければならない。

そういった方針がない中で無理やりに進めたとしても、経済効率性が成り立たないので、実際の普及というのは絵に描いた餅になってしまう。さらには、コンビニ等に協力をお願いしても、電気だと充電に係る費用は、ほとんどかからず数十円程度なので、積極的に協力する事業者がどの程度いるか疑問である。したがって、どのように経済合理性も含めて事業として成り立たせるか役所が最初の促進の推進力にならないとほとんど達成はできない。事業者任せだと、経済的な課題の克服はできない。

○大島委員

諸外国の例に鑑みると国で適切な政策が講じられれば 2020 年や 30 年には、再エネは、さらに普及する。再生可能エネルギーの導入量が 20%、30%になると排出係数がよくなる。そのときに、京都市は市内でたくさん入れていくということが計算できるような計算方法にして、ダブルカウントにならないようにするべき。

次に、2020 年の再生可能エネルギーの導入量にもよるが、電気自動車の拡大が必ずしも京都市内で CO₂ 削減になるのか疑問である。再エネが 100%に電気自動車になれば、CO₂ は出ないが、今は排出係数が高くて、電気自動車を増やせば増やすほど電気の使用量は増える。

あと、「歩いて楽しいまち」という概念は重要で、新たに自転車交通の整備を具体化する際に歩行者といかに共存するか考えないとならない。ヨーロッパだと、自転車の利用が普及しているところは、自転車専用の信号や専用道路があり、自転車利用の便がよい。具体化するときは、交通局等とよく協議して工夫しなければならない。工夫できれば京都はすばらしく自転車利用に合ったまちになる。

○近本委員

それぞれの進捗に関する項目を見ると、目標設定と進捗が対応しておらず、何を目標として、どこまで達成していくのかわかりにくいので、こういったところが今ネックになってたり、あるいは効果が上がっていきなりわかるとよりよい。

また、総量の排出抑制に加えて、ピークシフト・ピークカットの視点が入っていて、ライフスタイルの変化につながる政策だと思う。ただし、何がメリットになるのか十分に表現されていないので、目標設定とリンクするように表現してメリットをもう少し出すとよい。

○安藤委員

HEMSやBEMSなどによる見える化について、今後どのようにして進めていくべきか、考えていく必要がある。

ここでは、HEMSというような機械を用いた見える化は、買った人しか活用できないわけであり、電力使用量のお知らせというのは、必ず全家庭に行くものなので、そういったことを活用し、例えば、その地域の周りの世帯と比べて電力使用量が多いか少ないといった情報を伝えるという方法もあり得る。

○山口委員

電力とかガスの毎月の検針のお知らせを常にチェックしているが、気がついていない人はそういうのは全然気がつかないし、気にもしてないので、まずは、状況を市民に意識してもらうことが大切だ。

自転車に関しては、やはり、道路が狭いので小さい子どもと一緒にだと、本当に危ない。既存の狭い道路を整備していくというのは難しいと思うが、自転車利用を考慮して、計画的に道路整備しなければならない。

○鈴木委員

グリーン何とかやスマート何とかなど、ふだんの生活と結びつきに言葉が並んでいる。各家庭やお店が「ああ、なるほど」と納得して進めていけるような伝え方、一緒につくり上げていく方法をぜひ重視してほしい。

例えば、節電アクションにより、家庭で数%電気が節約できたということが実績として

既にあるので、活用すべき。

削減効果の積み上げが 91 万トンであるが、これはエネルギー戦略などの策定も関連して積み上げたということを書き込んでいただきたい。

○事務局

前回、94 万トンと書いたのは、2008 年度ベースであり、2010 年度までの 2 年分を含んでいる。今回提示した 91 万トンは 2010 年から 20 年までの値で、前回の 94 万トンベースにおいて相当する値は 83 万トンとなり、さらなる取組によって 8 万トン上積みをしているという状況だ。

自転車環境等に関しては、御池通は歩道が広いので、線を引いて自転車と歩行者の歩道を分離したり、路側帯に線を引いて歩行者と自転車を分離して見せるような、工夫もやりかけている。

今回の改定の目的について、大きくはエネルギー戦略の反映である。基本的には 23 年に策定した計画の必要な部分だけを改定するというので、当時の計画で、出来たところやそうでないところが混在しているので、整理が必要である。また、進行管理のところの説明したが、課題の見える化について、役所だけで検討すると行き詰まってしまう帰来があるので、今後は、議論の中に学識経験者や NPO、関係団体の方々と話し合うような場も作って、推進委員会にもできるだけ上手に説明できるような体制を整える予定。

また、今回いただいた意見は、例えばメリットやお得感みたいなことを本冊のコラムなどを活用して掲載する工夫をしていきたい。

(2) 事業者排出量削減計画書制度の第 1 計画期間実績について

○浅岡委員

成績のよい事業者は、どんな取組をしていたのか教えてほしい。

原単位削減率として見ている総量はいいとして、原単位の改善としているところは、どんな数字を原単位とされたのか。

あと、成績を事業者に戻して、自分の立ち位置を把握させるだけではなく、事業者間でやりとりして、削減目標自身を効果的かつ計画的な内容に変更していくという予定はないのか。

○事務局

事業者等から聞き取り調査というのも平成 23～25 年度の 3 年度やっており、産業部門であれば、例えばデマンドの対策をとっていたりとか、生産工程等で例えば空調とか温度設定等の見直しをする運用改善的な部分が相当する。運輸部門であれば、例えばタクシーの稼働率が下がっていたり、全体的に事業活動で下がっていることが要因である。また、削減が進んでないところは、貨物輸送の関係でいくと、長距離輸送は燃費が良く、市内を回る近距離輸送は燃費が悪化する。貨物輸送量が増加すると、削減の割合が低下する。

全体的に細かい分析が今の段階ではまだできてない。例えば、設備の更新等の進捗、削減が進んでいる。進んでないという因果関係が把握ができていない。今では、そういったところを詳細に見て、それを踏まえて次の対策を講じたい。

○在間委員

部門ごとの評価一覧は平成 25 年度だけを評価したのか。ABC リストがあるので、最初の平成 24 年度でもその評価をしているのであれば、前年度分など見れると、効果がよく見える。

景気動向の分析はわからないところもあるが、引き続き、原単位ベースとかでもいいので表現するようにして、努力を促すといい。

○田浦委員

概ね目標を達成できているのは、この制度の成果だと思うので、グラフ等の資料もできるだけ公開して、多くの人が見れる環境を作ってほしい。

運輸部門の原単位で、3つに分かれているがトラックやタクシー、鉄道などでどういう業種が優良なのか教えていただきたい。

また、小職は業務部門のある業種で、調査を行っており、まだ取りまとめの段階であるが、しっかりした推進施策があれば、まだまだ大きな削減が見込めることが分かった。現場にヒアリング調査を行うとCO₂排出削減に取り組みたいが適切な情報がないということなので、やはりアドバイス制度であったり、診断制度を拡充することも有効ではないか。

あと、報告制度そのものがしっかりと府市協調でやっているの、その手間は省けてよい。しかし、府と市でエリアが異なるところでは、府と市の別々の報告が必要になり、事務手続きの煩雑さにかわりはないので、そういうところも踏まえて簡素化できればいい。

○仁連委員長

まだ平成 23 年度から平成 24 年度のデータだけなので、十分に分析できるような内容になっていない。どこまで有効かというのは、まだこの段階では十分評価できないので、分析できるようなデータがそろってからだと思う。製造業と運輸業に関しては、原単位の改善率よりも排出削減の改善率のほうが効果は高い。事業部門は原単位の改善率と排出量の削減率との関連性が高いため、景気に敏感な運輸、製造という部門で減少する傾向が見られたのではないかと。

○事務局

先ほどの在間委員と田浦委員の意見に補足する。参考 3 の表は 3 年間の実績を出して、それを評価することになっている。結果についても 3 年間の実績を踏まえて評価をするので、今の段階では、この計画に対する評価は難しい部分があるが、今の状況を見ると、S

評価の事業者は、概ね計画どおりに進んでいるのが見てとれる。田浦委員が言及した運輸部門の分布傾向については、景気の動向により貨物が右のほうには固まりつつあるが鉄道事業者と貨物輸送と人員輸送の3つに分かれており、分布自体は混在しており一口に言えない。

<報告>

- (1) 平成26年度予算(案)地球温暖化対策・エネルギー政策関連新規事業について
- (2) 「平成25年度版 京都市の地球温暖化対策」に係る年次報告について

○牧野委員

2月11日、京都市主催で太陽光フェアを行ったが、国内メーカーがオール京都で、立ち上げていく必要があるという思いを確認できる非常に内容が濃いものであった。新年度にオール京都で太陽光の普及率を高めていきたいと思う。

○事務局

このフェアには約300世帯、約500～600の方が来場された。その中でアンケートに答えた方のおよそ3分の1が再生可能エネルギーの利用を考えている、またもう3分の1の方がこのフェアをきっかけに太陽光パネルの設置を検討したいということだった。60歳以上の方は御自宅で再生可能エネルギーの普及に取り組むという意識が低いと一般的には言われているが、来場者の中では60代以上の方が多く、関心が高いことが分かった。30代、40代についても、比較的来場が多く、これからの再生可能エネルギーの導入が期待される。また、相談ができる機会があれば普及拡大につながっていくのではないかと感じた。

○浅岡委員

わかりやすく伝えるというところはとても大事で、この冊子は、字が減って読む抵抗感が少なくなった。京都で何百世帯が参加するというのは、とても画期的だが、一回きりではなく日常的にやっていくことが重要だ。再生可能エネルギーと既存住宅の改良はすごくわかりやすい。事業者の方が一生懸命になって勧められるのが、一番効果がある。その辺の連携を特に住宅改良については、建築業者のどういう方と一緒にやるのが一番いいと思う。

○事務局

環境教育の観点も含めて、意識改革は非常に大事だ。今、御指摘されたように、今までの役所の計画というのは、例えば補助金を創設しても、なされた申請に対して、補助金を出すといった一方通行なスキームであった。今年度に関しては、どうして京都で太陽光が増えなかったのか業界の方に聞くと、京都市は今非常に景観政策を大事にしているため、屋根の上に太陽光パネルはすごく載せにくかったと。これは、都市計画局の景観部門が非

常に厳しい運用を行っていたところがある。ところが、景観に合致するような色合いやデザインも含めて開発をされており、いわゆる京都仕様といったものも出ている。それを踏まえて、京都市が景観政策を緩めるということではなく、景観政策と環境政策の調和をうまく図った形で運用を進めていく旨を市長から発表している。

来年度の予算について、今回初めてエネファームを京都市でも補助することにした。新築だけではなく、既築の家にエネファームをうまく普及させていきたいという意向がある。京都市の補助額は、国のエネファームの補助額の何十分の一ではあるが、導入のきっかけにはなると、エネルギー事業者から聞いている。

繰り返しにはなるが、役所だけでくと、ユーザーにうまく情報発信できないと常々感じているので、事業者とも連携をしっかりと図りながら取組を進めていきたい。委員各位におかれても、お気づきの点があれば、お話をいただきたい。

○山口委員

専門家であれば分厚い資料であっても、読もうという気になるだろうが、一般市民は目を通して概要程度にとどまる。今回の資料はカラーで、しかも字がある程度大きくて視覚に訴えるというのはとてもいい。

ところで、雑がみ保管袋という写真が載っているが、これは配布されているのか。

○事務局

現在は試行段階で、今後は実用化を検討している。

○山口委員

ごみ全体の 30%ぐらいが雑がみと私は記憶している。市民の中には雑がみがリサイクルできるというのを知らない方もたくさんいるので、こういう袋をもっと市民に配って、促すべきだと思う。

○仁連委員長

京都市が地球温暖化対策に取り組み始めて、ようやく実際の行動になってきた。既存住宅の改修を住宅部局と一緒に検討するなど、京都市の部局間協力により、実際に具体的なプロジェクトとして、動き出した。さらに、事業者と行政と一緒にタッグを組んで前に進めていこうという点。こまでは掛け声だけの印象であったが、実際に進んできたという実感を持てた。そういう力で京都市の地球温暖化対策をさらに前に進めてほしいと思う。

<閉 会>