

令和6年度 第2回(第13期第2回)八尾市環境審議会温暖化対策部会 会議録

○日 時 令和6年9月27日(木)午後2時～午後3時

○場 所 Zoom によるリモート会議での開催

○出席委員 花田委員、竹元委員、中田委員、原委員

○事務局 環境保全課 北村課長、京谷課長補佐、新葉係長、山本主査、岡崎副主査

○傍聴者 Zoom によるリモート会議のため傍聴者席を設置せずに開催

○当日次第

- 1 開会
- 2 審議事項
 - (1) 第1回温暖化対策部会での意見に対する回答について
 - (2) 八尾市環境総合計画の改定素案(基本方針Ⅰ)の確認について
- 3 その他
- 4 閉会

○配布資料

- 資料 1 :第1回温暖化対策部会での意見についての回答
- 資料 2 :八尾市環境総合計画の改定素案
- 参考資料 :八尾市一般廃棄物処理基本計画(ごみ編)【概要版】

○議事の概要及び発言の趣旨

1 開会

2 審議事項

(1) 第1回温暖化対策部会での意見に対する回答について

事務局にて資料1に基づき説明

<意見等>

部 会 長 資料1の3ページに排出量の推移で 2020 年(令和 2 年度)はコロナが始まった年度だと記憶している。当時は経済活動が一時止まり、世界全体でもそうであるが、日本でもこの年度は排出量が下がっていたと認識している。八尾市で下がっていない理由が何か教えてほしい。

事 務 局 図 1 のグラフをみると経年の推移になっている。さらにそこには部門別ごとの排出量を示している。ここで見ると下から産業部門、民生の家庭部門、民生の業務部門、運輸部門、廃棄物部門と書かれており、どこが増えているのかがわかる。このグラフを見ると家庭部門が増えている。推察にはなるが、コロナをきっかけに在宅で仕事をされる方が多くおられた可能性があると思う。経済活動が止まったものの、各家庭でのエネルギーの消費が増えたことが推察できる。

部 会 長 理解はできるが、排出量の総量も日本全体では下がっていた記憶がある。部門の分析はその通りだと思う。4ページの民生、いわゆる家庭部門と業務部門が増えていることは理解ができる。ただ、総量がなぜ下がってないのか不思議に思った。

事 務 局 そこはさらに分析を進めていく必要があると思う。

部 会 長 この推計値は、都道府県のデータを振り分けて、さらに都道府県の中の市町村に振り分けているのか。

事 務 局 産業部門と運輸部門については、全国の統計から割り出している。具体的には、運輸部門については国全体の自動車に関するエネルギーの消費量と八尾市にある車の台数と全国の車の台数から八尾市で消費されたエネルギーを出して排出量を推計している形になる。全国の統計に影響されにくい部分がこの民生部門である。家庭部門と業務部門は関西電力管内での電気需要量を参考に算出しており、影響されにくい。

部 会 長 八尾市はこの家庭部門と業務部門をしっかりと減らしていくことが必要であり、効果的でもあることがわかった。運輸部門について八尾空港は入っていないのか。

事 務 局 八尾空港も入っている。航空機燃料の消費量からも運輸部門の排出量として推計している。

部 会 長 車と八尾空港の消費量が運輸部門になっているということか。

事 務 局 3種類ある。車と鉄道。航空がある。

委 員 コロナ前とコロナ禍以降で世界的な傾向としてはロックダウン等で CO2排出量も落ち込んだデータがある。この状況を見ると、八尾市あるいは日本全体もそうなのかもしれない。けれども総量としては、それほど減っていない。むしろ 2019 年と比較すると増えているのは世界の状況とは違う印象を持った。その上で、あの部門別の排出量の説明をいただき、4 ページのところで見ると、部門によってトレンドがかなり違う。目標に向けた達成度のトレンドが違うという説明であったと思う。ここから先、どうやって減らしていくのか。技術の話や社会的な転換等、影響を受けるため、しっかりと見ていく必要があると思う。この結果に楽観的になることはなく、見ていく必要があると思った。もう一つ、運輸部門、これも全体の八尾市の排出量の中での割合は 24%程度の数値が出ており、運輸部門についての何らかの対策がないのか検討しておく必要があると思う。先ほどは民生部門と家庭部門の話であったと思う。運輸部門についても対策を考えていく必要がある。

事 務 局 運輸部門について先ほど3つあると説明させていただいた。自動車、鉄道、航空となっている。この中でも最も多く占めているのは自動車となっている。こういったところでどこが一番大きい排出量を持っているのか、より詳細に八尾市としても分析しながら、何をすれば減少するのか、しっかりと分析し、今後の取り組みを進めていく。

委 員 運輸部門もセクターとして大事である。よく言われるのは、例えば電気自動車、また民生に関わる PEV がある。太陽光発電の対策は進んでいく可能性は高いと思うが、それを組み合わせた V2H がある。いわゆる太陽光と EV を蓄電池として使う観点での対策もあり得る。これからは技術的にはあると思う。このようなセクターを超えた対策も認識しながら進めていく方が効果的ではないかと思った。その観点もぜひ考えていただくと良いと思う。

部 会 長 蓄電池とセットでの話は現時点である。八尾市では国の交付金を活用しているが、太陽光発電パネルの補助金の交付要件に FIT は使わないことが要件としてある。その結果、活用され

にくい。セットの方が効果的だとは思いますが、効果的な方向に進まない現状がある。八尾市として考えることもあると思うので期待したい。ゼロカーボンシティやお推進協議会では、自動車や家、ZEB に関する取り組みも熱心な印象がある。協議会を活用するのが良いのではないかな。

委 員 資料1の4ページ、図4の部門別排出量の目標値はどのように算出されているのか。

事 務 局 部門ごとの目標値については八尾市地球温暖化対策実行計画の区域施策編で示している目標値となっている。この計画の中で、各部門で現状の排出量と国の目標値の2つを鑑みて目標値を設定した。概ね国の削減目標の値を参考にしているが、八尾市の地域特性も踏まえた目標値を設定した背景がある。具体的にいうと国の削減目標として産業部門 37.6%に対して八尾市の産業部門では 43.7%の目標設定がある。国の値よりも高い割合の目標値を設定している背景として、八尾市はモノづくりのまちでもあり、強化していこうということで高い目標値を設定している。概ね国の目標値と八尾市の地域特性を鑑みて目標値を設定したということになる。

委 員 割合を合わせて目標値を設定されたのか。

事 務 局 ご意見のとおりである。

委 員 見積るように計算した形ではないのか。車、鉄道、航空と排出量の計算をしていると思うが、目標値も車であればこれぐらいになるといった形で見積りをしていないのか。もしくは全体の量として何%削減という形で出されているのか。

事 務 局 全体の量で見ている。ご意見のとおり、各ファクターで目標を設定する考え方もあったが、当時の計画改定の方針として、バックキャスティングで考えることとなった。まずは全体の目標を設定し、総量を細かく分けていくという形で進めている。積算という考えではなく、まずは総量をどうするかといった方針で設定している。

部 会 長 削減目標を先に立てて、その目標数値を部門ごとでどれだけ削減できるのかを、実態や特性を鑑みながら設定した目標である。

委 員 図3の人口1人あたりの排出量が 2017 年から 2019 年にかけて大きく減少している年がある。理由は何か。その後コロナ禍になってまた上昇している。逆現象のように見える。何か対策を講じたのか。

事務局 現状減少した理由は把握ができていない。部門ごとでの減少率で見ると、産業部門と家庭部門がかなり下がっているようなという印象がある。ご意見いただいた点もさらに分析を行い、なぜ下がったのかがわかれば今後何をすれば下がるのか分かると思う。ご意見のとおり見ていく必要があると考えている。

委員 3ページ図3の人口1人あたりの排出量のところで、2017年から2019年にかけて減少し、2019年から上がっているが、一人当たりの今CO₂はどのように算出しているのかを確認したい。図1の全体の使用量を人口で割った数値で算出しているのか。

事務局 地域全体の総量を八尾市の人口で割った数値である。

委員 3ページの図1について、2019年と2021年で比較をすると2021年の総量が1,324千t-CO₂で、2019年は1,264千t-CO₂となっている。増加を見ると4.7%ぐらい増加している。図3を見た際、もう少し高く6.1%程度。単純に割るとそうなるが、図3の方が伸びがシャープに見える。人口がそれだけ変化したのかはわからないが、どういった辻褄になっているのか。

部会長 人口増加や世帯あたりの人数も変わってくるところに反映すると思うが、そのあたりいかがか。

事務局 人口と世帯、この関連性が出てくる。八尾市は、人口は減少しているものの、世帯数は増加している。つまり世帯あたりの人数が減っているが、世帯数は増えている。全体人口は減っている。ここから世帯ごとのエネルギー効率が悪くなっていることが考えられる。人口減少も影響はするが、世帯数の状況も踏まえて考えると、原因と結果が見えてくると思う。

委員 人口も変わってくると思うが、わずか2年間の変化であるので、どの程度人口の増減が効いているのかは不明である。いずれにしても、この図1と図3の整合がとれていれば問題ない。議論にあったように、排出量の減少や、増加した理由の分析をしっかりとっておく必要があると思う。今後の対策の上では大事なことなので、引き続き検討いただくといいと思う。

(2) 八尾市環境総合計画の改定素案(基本方針Ⅰ)の確認について

～事務局にて資料2に基づき説明～

部会長 1点目に、改定にあたり適応の箇所をもう少し強く表現してもいいのではないかと。気候変動適応法が昨年策定されて今年になり、すぐに改定された。反映しているのが熱中症のクールスポット等である。改定素案でも反映はされているが、全体の印象として弱く感じる。緩和よりは

適応が喫緊の課題になっているため、社会情勢を踏まえ、その点をこの改定のタイミングで反映してはどうか。2点目は、うちエコ診断の施策として、例えば、市民がうちエコ診断士になり、イベントで市民が市民に診断するような仕組みはどうか。東大阪市で大学生がそういった取り組みをしたことがある。事前に温暖化防止活動推進センターで講義を受講したうえで、実際にイベントで学生が出向き、取り組んだことがある。センターも人的資源に限りがあるため、市民同士あるいはその世代を超えたところでやっていくと良いのではないかと。1点目の適応については伺いたい。

事務局 ご意見のとおり、法律の改正や気候変動に関する適用策を取り巻く状況が変わってきている。その点踏まえ表現は見直す必要があると考えている。補足として、地球温暖化対策実行計画区域施策編では、適応の内容が部門ごとに記載されている。この環境総合計画では区域施策編ほどのボリュームの記載はないが、取り巻く環境は変わってきており、社会情勢、社会的な背景もあるため、表現の部分も検討したい。

委員 適応はこれから非常に大事になってくると前回の審議会でも意見させていただいた。関係部局が連携するところは反映されており、良かったと考えている。適応に関しては、例えば八尾市のこの市の地域の中にいわゆるハザードマップがあると思うが、洪水に対して非常に脆弱なエリアがあると思う。そういったところで氾濫をしないように対策し、予測することは大事ではあるが、起きた際にその脆弱エリアをどう対応していくかが大事になってくると思う。その点も意識した方がまちづくりの上では大事だと思う。あくまで一例だが、埋め立ててまちを作っているがゆえに、非常に脆弱な場所では、長期的に見ると例えば居住移転をする等の対策なども考えるべきことだろう。適応の長期計画ではこのような観点での議論も出てくると思う。脆弱エリアの把握と今後の対策を考えていくことは適応の観点からも大事だと思う。

事務局 その取り組みを進めていくには、自助公助の部分を推し進めていく必要があるため、意見のとおり公助の部分でハード面での整備をできる限りやっていくのか、自助公助はどのように進んでいるのかを、環境セクションとして実態を全て網羅把握できていない部分がある。まずは実態を把握できるようにしていく。その上で、実際に災害対策を担当の部署で行われていることを把握していきたい。

部長 ハザードマップは見直す必要があると思うが、大雨や災害が続いた場合、どれくらいの期間で見直すのか。

委員 具体的にどう運用されているのかは把握していないが、先ほど自助公助の話もあったが、むし

る脆弱な災害が起きそうなリスクのある場所をしっかりと把握することが大事であると思う。そういった観点を入れていくことも、計画の中で大事なことだと思った。

部 会 長 ハザードマップありきでなく、実は変化している。能登の大雨を見ても今までの常識が通用しない印象がある。その点もどこかに触れておいた方がいいかもしれない。

事 務 局 ご意見いただいて検討できればと思う。補足の説明をすると、現状の環境総合計画で災害に関する指標がある。数値管理指標という目標設定のない指標がある。その中でご意見いただいたような災害リスクの高い地域に限定して指標を把握している。地区防災計画策定進捗率と災害リスクの高い地域ごとに防災に関する計画がどれだけ立てられているのか割合を示す指標がある。その中で計画は作っているが、どれだけ進んでいるのか実態で見えていない部分があるため、その点も鑑みながら今後の計画の中でどう反映し、見直しが必要か引き続き議論とご意見いただきたい。

部 会 長 説明の内容は資料編ではなく本編にあるのか。

事 務 局 環境総合計画の資料編にある。現行計画の資料 50 ページに記載されている。災害リスクの高い地域における地区防災計画策定進捗率のことである。

3 その他

今後のスケジュールについて、事務局から説明

4 閉会