

前回の委員意見等の対応について

資料1

No	委員名	意見要旨	対応
1	倉阪委員	HFC対策は施策としては必要だと思う。	7「目標達成に向けた取組」及び8「県の施策」のなかでフロン類対策として記載しました。
2	倉阪委員	製造業全体としての数値が動いてくる可能性があり、全体の数字を目標として出すのであれば、ぶれが大きいと思われる。 不確定要因を取り除いた形で集計した形を用意しておくか、あくまで22%という数値を出すのであれば、もっと主要産業の動向について把握してから設定したほうが良い。	事業者へのヒアリングの結果、今後の動向を把握することが困難であったことから素案のとおりとし、産業界の動向についてはPDCAサイクルの中で調整・修正していきます。
3	倉阪委員	活動量の算定根拠にGDPを使っているが、1.7%成長が継続するというのは、過大な評価であると思う。国の推計と同様の考え方をしなくても良いのではないかと。県独自の推計をした方が、省エネ効果が数字として現れるし、国より削減率が上がる可能性もあるのではないかと。	御指摘のとおりGDP1.7%成長は厳しいという御意見もありますが、国の削減率想定で使用されていること及び安全側を想定するという観点から素案のとおりとし、今後のGDPの動向についてはPDCAサイクルの中で調整・修正していきます。
4	倉阪委員	前回意見への対応についてだが、再エネ分を削減量に加えることについて、排出係数に含まれる、としているが、熱は排出係数には入らないので、その点は再度、検討してほしい。 (参考：前回意見) 目標設定の考え方について、各主体の省エネの努力分のほか、創エネ分（再生可能エネルギー等による分）も考えるべきである。	家庭部門の既築住宅においては、熱を含めた再生可能エネルギーの導入による削減量を見込みました。 なお、新築住宅や業務部門の創エネ分（再生可能エネルギーの自家消費分）については、建築物の省エネ対策・施策の中で削減量を見込んでいます。
5	倉阪委員	施策についてだが、独自に何をするのかということが大事。国がカバーしていないような領域で、きめ細かい施策が必要。例えば、建築物の省エネ基準を国以上の基準でやるとか、県の独自削減分につながる施策について、今後、検討してほしい。	例えば小規模な事業者などを対象として、事業者の自主的な取組を促す施策について今後検討していきます。 8-3「省エネルギーの促進」の「事業者の取組支援」で、事業者の自主的な取組を促進していくことを記載しました。
6	瀧委員	運輸貨物の目標について、2つの案を出してどちらを選ぶか、委員に問うているのだと思うが、そうではなく、千葉県としてのイニシアチブを取って決めていくべき。	運輸貨物の目標案については、別添のとおりとさせていただきます。

No	委員名	意見要旨	対応
7	桑波田委員	<p>厳しい目標がある中で、県民の視点で考えると、具体的に何をすればいいか、ということが大事。</p> <p>家庭の増加量の伸びが大きくてショックを受けた。削減量に関しては数値的な根拠があるのだと思うが、別添表に記載されている施策を実際に行うために、補助金等のバックアップがあるということを前提に考えてよいのか。</p>	<p>目標達成に向けて家庭が行うべき取組について7-1「家庭における取組」に記載しました。</p> <p>なお、今後策定するパンフレット等において、取組により電力消費量が具体的にどれくらい減るか、など分かりやすく具体的に記載する予定です。</p> <p>県の施策については、御指摘の点も含め、家庭の排出量削減に向けた効果的な取組を今後検討していきます。</p>
8	佐々木委員	<p>グラフを見ると、年変動が大きいようだが、目標は2030年度ピンポイントで評価しようとしているのか。IPCCは、累積のCO₂量が影響するとしており、トータルでどうなるかを考えた方が良い。積分値で評価すべきではないか。</p>	<p>御指摘を踏まえ、毎年度の温室効果ガス排出量の把握にあわせ、今後、累積排出量も把握していきますが、評価につきましては国の動向なども踏まえつつ、今後の検討課題とさせていただきます。</p>
9	佐々木委員	<p>家庭の取組目標に関してだが、自動車は自然に下がると思うが、エネルギー消費量の目標達成は厳しいのではないか。また、世帯当たりで設定しているが、世帯の人数が減少すると自然にエネルギー消費量が下がるが、このような目標設定でいいのか。</p>	<p>BAU排出量の算定については、人口推計を基に一人世帯と二人以上の世帯とを分けて計算しており、世帯人員が減少することも考慮して目標を設定しています。</p> <p>世帯人員により目指すべき数字が変わるので、今後策定するパンフレット等において、世帯人員別の削減量であったり、取組により電力消費量がどれくらい減るか、など分かりやすく具体的に記載する予定です。</p>
10	三輪委員	<p>前計画以降の状況の変化について、COP21のことなど最新情報に触れるべき。</p>	<p>御指摘を踏まえ1-3「地球温暖化対策の動向」に記載しました。</p>
11	三輪委員	<p>現計画の到達状況、目標達成できなかったことを総括し、冒頭で触れるべき。</p>	<p>御指摘を踏まえ1-3「地球温暖化対策の動向」に記載しました。</p>
	三輪委員	<p>温室効果ガス排出量について、国の削減目標26%に対して22%は小さすぎる。</p>	<p>本県の温室効果ガス排出量の8割を占める産業部門、家庭部門、業務部門、運輸部門において、それぞれの削減率が国の削減率を上回る目標を設定しています。</p>

No	委員名	意見要旨	対応
12	三輪委員	<p>排出量報告制度は、国の法制化の後、20の都道府県が実施している。東京、埼玉はキャップ&トレードもある。県内でも柏市が実施している。現計画には「国制度と整合を取るとともに、県の独自性について検討する」と書いてあり、国の法制化により実施を取りやめたという理由はおかしい。</p> <p>県でも条例を制定して実施するべき。</p>	<p>現計画の策定当時は、国制度にはなかった「フランチャイズチェーン等の報告制度」という独自の基準の設定を検討していたものですが、その後国が法改正し、フランチャイズチェーン等も国の報告対象として追加されたため、県で条例の制定を見送ったものです。</p> <p>なお、今後も事業者の自主的な取組を促す施策について検討していきます。</p>
13	河井委員	<p>産業部門の削減量の根拠の施策を見ると、業界として確実に実施できるとは言えない施策が含まれている。</p> <p>単に、事業所の集約により千葉県の実排出量が増加する、ということだけではなく、削減量に不確定要素があるということも十分認識していただきたい。</p> <p>千葉県分の削減量については出荷額で按分しているという記載があり、この表記方法を評価はするが、業界が目標を達成するということが大前提である。千葉県としての排出量を決めるならば、その前提を踏まえながら進めていただきたい。</p>	<p>産業部門の削減量について不確定な要素があることについては認識しています。産業界の動向については今後のPDCAサイクルの中で調整・修正していきます。</p>

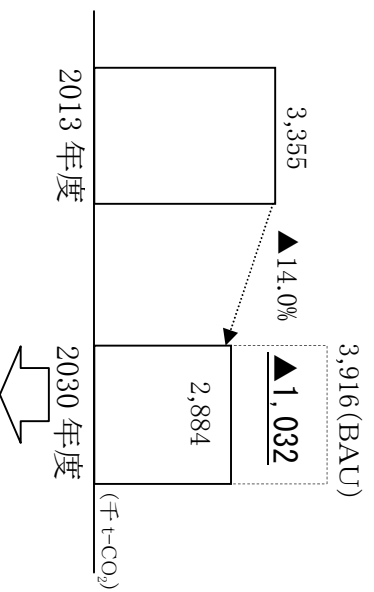
運輸貨物の取組目標について

運輸貨物の取組目標については、国が示した運輸部門の削減量から算定した数値(案1)と、製造業と同様に全日本トラック協会の自主目標を準用した数値(案2)に大きな差があったため、この2案を審議会で示し、今後検討するとしていたとこるです。

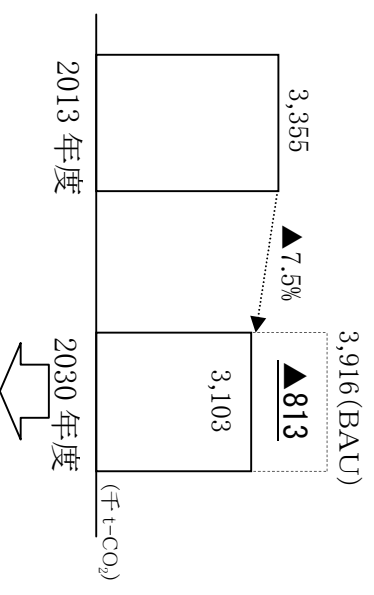
(案1)の目標値は、国が示した、船舶・航空・鉄道も含む運輸部門の19施策合計のCO₂削減量を用い、運輸部門に占める貨物自動車の実績排出量の比で按分して求めたのですが、平成28年3月に、国が施策ごとのCO₂削減量を示したことから、貨物自動車に関係する施策のみを抽出することが可能となりました。そこで、施策ごとのCO₂削減量を用い(案1)を算定し直したところ、(案2)とほぼ同等の水準でやや下回る結果となりました。

このため、取組目標は、より積極的な(案2)としたいと思います。

なお、(案2)の指標はCO₂排出量を使用しているが、より分かりやすいものとして燃料消費量に置き換えたものを取組目標とします。

(案1) CO₂排出量 (見直し前)

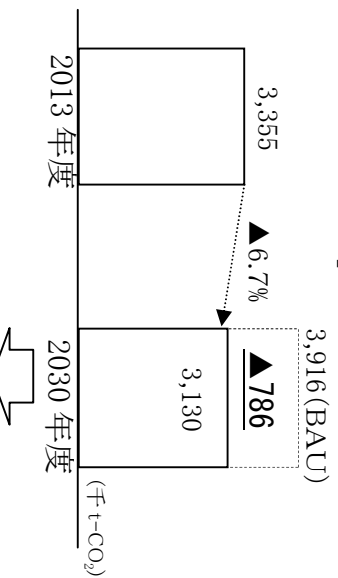
(案1) 取組目標
輸送トンキロ当たり燃料消費量 ▲33%

(案2) CO₂排出量

(案2) 全日本トラック協会目標を準用
輸送トンキロ当たりCO₂排出量 ▲26%

↓
より分かりやすい燃料消費量に変換

輸送トンキロ当たり燃料消費量 ▲26%

(案1) CO₂排出量 (見直し後)

輸送トンキロ当たり燃料消費量 ▲25%