

## 令和2年度第6回大阪府環境審議会温暖化対策部会 議事概要

1. 日 時：令和3年3月19日（金）17時00分～19時00分

2. 場 所：WEB会議オンラインシステムによる開催

3. 議 題：

(1) ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進に向けた制度のあり方について

【資料1-1、参考資料1～5】

(2) 建築物の環境配慮のあり方について

【資料2-1、2-2 参考資料6～7】

(3) 大阪府温暖化防止事業活動表彰制度について

【資料3】

### 4. 委員からの意見要旨

(1) ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進に向けた制度のあり方について

【委員】

○資料1-2の4ページの消費者アンケートで、年齢と世帯年収のそれぞれの傾向はわかるが、「EV・PHV所有者は資産に余裕のあるシニア層が中心」とは言えないのではないか。

【事務局】

○「60代以上の方及び資産に余裕のある方にEV・PHV所有者が多い」というように2つに分けて書き、誤解のない表現に改める。

【委員】

○同アンケートでは「EV・PHVを所有している」と「環境問題への関心を強く持っている」の2つに該当すればEV・PHV所有者と定義づけているが、環境問題への関心を含めるのはなぜか。

【事務局】

○新技術に興味を持ってEV・PHVを買う人もいるとは思いますが、やはり環境面に関心のある人が買う傾向が強いのではないかと考えている。

【委員】

○米国では車を複数台所有している人がEVを持つ傾向があり、日本でも、1台だと制約を受けやすいので2台持ちの人が買うケースが多いと想像する。そういう点も踏まえて考えてはどうか。

○8ページに「災害時にも活用可能なハイブリッド自動車などの電動車の普及」とあるが、完全なEVとなると、災害時に活用できるのか少し疑問。本来、液体燃料の方が駆動時間は長い。EVよりFCVの方が駆動時間は長いため、災害時にはFCVの方がよいと思う。どれくらいEVが災害時に活用できるかは、被災地で電源が使えるかなど、災害の起こり方によって変わってくる。

○9ページに「自動車製造事業者には、電動車のラインナップの充実を求める」とあるが、事業者にて

きないようなことを求めすぎてもいけないので、他の内容もそうだが、検討にあたっては関係業界等にヒアリングをした方がよいと感じた。

○12 ページの物品調達について、「呼びかけることを推奨する」という言い回しがわかりにくい。

#### 【事務局】

○電動車の災害時の活用については、最近自治体で災害時に避難場所において移動電源として数日間活用する事例があり、家庭でも活用できる。走るという観点では、液体燃料の方が長く走れるが、移動電源という点で価値があるという趣旨で記載している。

○製造事業者に関する内容については、一車種を電動化するのに約4、5年かかると事業者から聞いており、乗用車は電動車の車種が充実してきている一方、軽自動車は2030年までに全て電動車とするのは難しいと思われる。電動車のラインナップ充実は求めていきたいが、2030年までに全車種というわけではない。また、本部会でメーカーから意見をいただくことも検討している。

○物品調達の記述については、「府内の事業者が物品を購入する際には、配送業者に対して電動車の使用を呼びかけてもらう」という趣旨である。わかりやすい表現に改める。

#### 【委員】

○論点整理の中で大阪らしさがあまりなく、一般論になっているという印象。大阪府としての対策なので、現状に基づいて、例えば電源の再エネ化の進捗と合わせた目標設定など、大阪府域らしい目標設定ができればよいと思う。

○5 ページで、日本ではEVに対して長い走行距離が期待されていることへの対応として、利用者がより安心して乗れるように、充電ステーションを増やすだけでなく数量的なイメージも重要ではないか。例えば、阪神高速や幹線道路に充電機能のある自動車を15分間に一回走らせるなどすれば、安心感が増すのではないか。

#### 【事務局】

○大阪らしさという観点で、東京に比べて大阪は高齢者が多いという特徴がある。高齢者が多いということは、移動しにくいと感じている人も多いだろうし、排ガスが嫌な人もいると思われる。EV等の普及と自動運転などの新しい技術を絡めながら、新しい取組みを2025年の大阪万博などの場で見せることができると考えている。

#### 【委員】

○乗用車と商用車を考えたとき、商用車はずっと走っているが、乗用車はほぼ動いていないと思うので、バスなどの商用車の電動化を優先的に進めていく方がよいのでは。

○10 ページの販売事業者による環境情報の提供については、非常に重要。他の車種、例えばゼロエミッション車同士や、ゼロエミッション車とそれ以外でも比較可能な環境ラベルのようなものがあればよい。

#### 【事務局】

○商用車と乗用車を比べると、台数的には乗用車の方が多く、1台当たりの排出量は商用車の方が多いので、総排出量で考えると割合は半々である。どちらも対策を進めていく必要があると考えるが、商用車はまだ技術開発の段階であり、普及段階に入っていない。そのため、商用車の目標は国の方でも立てられておらず、まずはできるところから対策をとっていく方がよいのではと考えている。

○環境ラベルについては、省エネ法の対象品目や建築物にラベル表示制度がある。車の環境ラベルについても、今後の検討課題としたい。

**【委員】**

○14 ページのインフラ整備の方向性について、「再エネ電力と EV、PHV をセットで導入する先導的取組み」とあるが、再生可能エネルギーによる電気を EV に充電するのは、言うのは簡単だが、実際にやっているところはあるのか。

**【事務局】**

○現時点では再エネ電力を充電インフラに活用する事例は少ないが、環境省の第3次補正予算による補助金等を活用しながら今後増やしていく必要があると考えている。

**【委員】**

○再エネ電力を購入してそれを提供するということか。

**【事務局】**

○そのとおり。

**【部会長】**

○EV 等の普及には、ガソリン車に規制をかけるという方法や、EV 等だけが行ける場所をつくるなどの手法が考えうる。

○国が明確な目標値を定めている中で、大阪府が定めるべきことは何かと考えると、電動車の普及に支障が生じないように充電インフラを整備することなどがある。環境審議会で議論すべき内容ではないかもしれないが、グリーン成長戦略のような話で考えれば、大阪府で雇用が創出できるというメリットもあると思う。

○集合住宅で充電器をたくさん導入すると、最近のものは1台につき出力が6kW程度、数軒分くらいの電力容量が必要になる。そういう点も踏まえてどういうシーンで充電させるかを考える必要がある。

○3 ページの「(参考) 充電設備の種類」に記載されているように、たかだか160km 走って充電するのに30分位かかるというのでは、従来のガソリンスタンドとは違うイメージになるので、どこで充電させるのかを考える必要がある。

○電動化で移動のコストが下がれば、大気環境は良くなっても、交通量が増えて道路がパンクするといった問題も起こりうる。

○電動化というのは単にガソリン車の使用パターンが電気自動車に置き換わるということだけでなく、ライフスタイルや、場合によっては町の形も変えてしまう話なので幅広に捉える必要がある。そういう観点で見れば、大阪府として何をすればよいのかという話になりかねないと感じる。

## **(2) 建築物の環境配慮のあり方について**

**【部会長】**

○部会報告素案の中で、国の研究成果等のエビデンスが必要であり、18 ページには定量的な数値を設定する必要があると記載されているが、具体的にどのようなものが必要と考えているのか。

#### 【事務局】

- 規制の効果と達成すべき目標をもってエビデンスと考えている。まず、効果については、外皮性能を規制すると、その建物における一次エネルギー消費量をどれだけ削減できるかということ。一次エネルギー消費量については、法による規制がかけられており、定量的に把握されるものであることから、それによって効果が確認できると考えている。目標については、大阪府地球温暖化対策実行計画に掲げるトータル40%の削減目標の中で、家庭・業務部門の割合も示されているが、規制による効果がこれらの達成に寄与する。即ち、規制が計画に整合したものであることをきっちり整理した上で、府民の方々にもご理解いただく必要があると考えている。これについても、外皮の規制による一次エネルギー消費量の削減効果が国により明らかにされた上で、整理していく予定。

#### 【部会長】

- エビデンスを明らかにすることが規制の条件といった形で記載されているため、ご説明いただいたようなところを明確に書いていただきたい。国交省では、モデル建物法を使用したデータを集積して検討されており、環境省では、家庭CO2統計の中で住宅のエネルギー消費に関する分析がされるなど、様々なデータが整いつつある。実際に規制化する段階においては、具体的にどのようなエビデンスがあれば条件を満たすのかという話になるので、記載において工夫していただければと思う。

#### 【委員】

- 基本的には、この方針で問題ないと思うが、エビデンスについて、部会長の言う通り、具体的に書いていただければと思う。  
資料2-2のⅢの「2 具体的施策」において、注意書きが何を指しているかわかりづらいため、工夫していただきたい。

#### 【委員】

- 資料2-1のⅢの「1 目指すべき方向性」にて、「2050年以降残すべき良質な住宅・建築物のビジョンをもって」とあるが、ビジョンをどこかに明示しているのか。

#### 【事務局】

- エビデンスを整理して、府民・事業者へきちんと説明する際には、その前提根拠となるビジョンを示すべきかと思う。エビデンスの整理とあわせて、どのようなビジョンを示すかについても、検討していこうと考えている。  
いただいたご意見をふまえ、残すべき良質な住宅・建築物のビジョンについて、素案の中で補足する内容を記載するよう検討したい。

#### 【委員】

- 資料2-2にSDGsのゴールを示しているが、ここに14番が相応しいのか疑問に感じる。14番を入れるなら、12番の「つくる責任、使う責任」の方が適していると思う。

#### 【事務局】

- 改めて精査する。

#### 【事務局】

- 資料 2-2 のⅢの 2 (2) の普及啓発について、その 1 つとして、大阪府建築物環境性能表示制度を運用しており、広告や工事現場へのラベル表示を求めている。ただ、実際は、届出に対して表示件数が少ない。間取り図と価格帯の両方が掲載されている広告に表示することとしているが、どちらか一方が掲載されていれば表示を必要とするなど考えられないかと思う。また、表示ラベルのもずやんがご当地色が強すぎて、マンションのクールな宣伝にはなじまないという意見もある。そのような課題も踏まえて、委員の皆様から啓発についてご示唆いただければと思う。

#### 【委員】

- クールなイメージのものを別バージョンで用意してはいかがかと思う。  
万博に向けて、大阪府からメッセージを出していく機会が増えると思うので、その機会を有効活用していくことを戦略として考えるのも良い。

#### 【事務局】

- クールなバージョンについても今後検討できたらと思うので、素案での表現を検討する。

#### 【委員】

- 住宅展示場に性能表示をして、意識を高めてもらうというのはどうか。

#### 【事務局】

- 一つの有効な方法と思う。こういうことは、お願いベースでは難しいので、条例等で規定していくなどの方策も含めて、事業での記載を検討したい。

#### 【部会長】

- 性能表示として、省エネの BELS の普及状況と、大阪府の表示の普及状況はどうか。

#### 【事務局】

- BELS については、手持ちの資料にはないが、オフィスビルでは事例はごくわずかと認識している。  
住宅は心当たりがない。

### (3) 大阪府温暖化防止事業活動表彰制度について

#### 【委員】

- 適応策を表彰対象に加える案やその他の改正案についても良い方向性であり、賛成。  
特に、おおさかストップ温暖化賞の受賞者を環境省の気候変動アクション環境大臣表彰へ推薦する点は、おおさかストップ温暖化賞へ応募するモチベーションに繋がるため良い。

#### 【部会長】

- おおさか環境賞とは対象となる事業で明確に分けるといふことでよろしいか。

#### 【事務局】

- これまで、おおさかストップ温暖化賞は、自らの行為として CO2 の削減に取り組んでいる事業者や条例で削減義務のある事業者、いわゆる特定事業者を対象としてきたところ。これからは、自らの行為として適応策に取り組んでいる事業者も対象に加える。このように、自社のみの取組みをおおさか

ストップ温暖化賞のターゲットにすることによって、これまでと同様におおさか環境賞と明確に区別して、運用できるものと考えている。