

令和7年度第5回大阪府環境審議会気候変動対策部会 議事概要

1. 日 時：令和8年2月4日（水）13時00分～14時27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) 府域における令和7年度夏の暑さ対策の取組実績及び
令和8年度計画について

【資料1】

【参考資料1】

(2) 報告事項

・大阪府地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（改定案）について

【資料2】

【参考資料2-1～2-2】

(3) 大阪府気候変動対策の推進に関する条例に基づく事業者の顕彰にかかる
審査について【非公開】

【資料3-1～3-2】

4. 委員からの意見要旨

(1) 府域における令和7年度夏の暑さ対策の取組実績及び令和8年度計画について

【委員】

- 資料1のp.4について、熱中症による救急搬送者数が6月に多かったことと、大阪・関西万博の関係についてはどう考えるか。

【事務局】

- 分析はできていないが、博覧会協会でも様々な暑さ対策を実施していた。その結果もあつてか劇的な変化は見られなかったと理解している。
- 大阪に限らず、梅雨が短く、梅雨明けが早かったことから、例年に比べて6月が非常に暑かった。6月は暑さに慣れていないことも要因と考えられる。

【委員】

- 2022年と同傾向ということで、理解した。

【事務局】

- 補足だが、博覧会協会の公表データでは、会場内の診療所等で熱中症と診断された人数は約700人とのこと。2,500万人以上が来場した万博でのこの数字は、会場の暑さ対策実施の成果と考えられるのではないか。

【委員】

- 電力需要の観点で述べると、万博の影響もあるかもしれないが、6、7月の方が例年と比べて需要が高かった。
- 年齢区分別救急搬送数のグラフでは高齢者が多いことが分かるが、死亡者人数の内訳では高齢者はどのように出ているのか。

- また、熱中症への取組強化は必須であるが、インターネットなどの情報にアクセスしない高齢者へ情報を届ける策などを補足してもらいたい。

【事務局】

- ここで正確な数値は示せないが、リスクの高い子どもと高齢者は多いと認識している。
- 高齢者への情報発信としては、資料1の p.8、右側に掲載の啓発チラシを民生委員等を通じて届けているが、例えば、ウォーキングアプリを使用している方へアプリを通じての周知など、現状に留まらず多方面でアプローチをしていきたいと考える。

【委員】

- コストも踏まえつつ、より効果的に届くよう工夫してもらいたい。

【委員】

- 資料1の同じ箇所、死亡場所について、全国データはあるかもしれないが、大阪のデータなどはないのか。

【事務局】

- 資料で示すものは消防庁の発表データになるが、例えば大阪市内の熱中症死亡者に関する統計を府監察医事務所が公表している。搬送有り無しに関わらず、熱中症死亡の内訳になるため、資料1で示す5名と分母は異なるが、44名が熱中症による死亡であり、独居の高齢者が自宅で発症し亡くなる割合は高いと言える。

【委員】

- そういったデータもあると、ホットスポットをどこに絞ればいいのかなど検討できてよいと考える。

【事務局】

- 様々な統計データがあるが、住居で熱中症を発症するケースが多い。これは外で体に熱を溜めた状態で帰宅し、熱中症になる場合も含まれているため、やはり暑さに強い体づくりを心掛けてもらうことも重要と考えている。

【部会長代理】

- 資料1の後半では、令和7年度の様々な取組がよく分かるが、これらがどのような効果をもたらしたかという評価もできるといいのではないかと。やや難しいとは理解するが、前年との比較についてももう少し詳しく示してもいい。

【事務局】

- 資料の説明では新しい取組を中心に説明したが、取組の強化が分かりやすくなるよう、表現の工夫を心掛けたい。

(2) 報告事項〔大阪府地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（改定案）について〕

【委員】

- 資料2の p.3、重点施策に伴う新たな取組指標についての右下の表で、商用車と普通乗用車の寿命の想定をどのようにして、この保有目標を出しているのか。保有年数が上がってきている状況は反映されているのか。

【事務局】

- 廃車台数と購入台数の推計を入れ替えるシミュレーションをした上で出したと認識している。【委員】
- これまで日本の乗用車の寿命が 12.5 年ほどであったが、近年は 14～15 年ぐらいに伸びてきている。そういった前提で計算されていると理解した。

【委員】

- 同じく取組指標の次世代型太陽電池について、将来的に太陽電池が普及した場合の余剰分への対策は検討しているか。

【事務局】

- まずは自家消費で消費しきれよう設置を進めてもらい、蓄電池も併用しながら効果的かつ合理的な利用に努めてもらいたいが、現時点で府の施策はない。

【委員】

- 今後検討する予定はないか。

【事務局】

- 今後再生可能エネルギーの導入割合が増えてくると、検討する必要があると認識している。
- 「おおさかスマートエネルギープラン」にもあるが、太陽光の導入促進に併せて、レジリエンスが高いまちづくりとして、蓄電池なども推進することを掲げているため、今後は普及啓発もしていきたい。

【委員】

- 蓄電池についての意見になるが、電力制度の中で、昨年 4 月から全部門が需給調整市場に移り、調整力の価格が高騰していることもあり、安い蓄電池を使用して利幅を取りたい蓄電池事業者が市場に参入しすぎていることも問題になっている。関西エリアではないが、蓄電池申込が多く、データセンターなどの接続がすぐにできないという状況にある。この点を理解したうえで、適正な蓄電池事業者が長期視点で活躍できるよう市場整備をしていく必要がある。そのため、今の段階で行政が働きかけると、長期の蓄電池対策を歪め、データセンターの導入を妨げる可能性もあると補足する。

【事務局】

- 今後取り組むために考慮すべき点として理解した。

【委員】

- 資料 2 でペロブスカイトの 8 万 kW は現時点 0 とカウントして、8 万、53 万とする理解でよいか。表下の太陽光発電容量で見て、124 万 kW に追加して 53 万 kW なのか、代替するのか一見不明である。
- また、右の表で電動車と ZEV の定義について示してほしい。

【事務局】

- 参考資料 2-1、p.26 の表 2-3 取組指標になるが、参考値を「-」としており、現状で実用レベルとしての導入量がゼロであるところから 8 万 kW、53 万 kW と導入していきたいと考えている。

また、124万kWに上積みしていく形になる。

- 電動車とは、ハイブリッド自動車、EV、PHV、FCVを指しており、EVは電動車に含まれる。参考資料2-1の改定案の方には、脚注として記載している。

【委員】

- 同じく取組指標について、ZEVの割合を出している点はとてもいい。2030年の3割というのは商用車と乗用車それぞれで3割なのか、比率などあるのか、パブリックコメントでも意見になる点だと考える。

【事務局】

- 商用車と乗用車の大阪府における現状の新車販売台数割合を踏まえ、それぞれの導入目標を加重平均する形で設定した数字である。

【委員】

- CO₂排出量削減についてはどのような結果をもたらすかというモデルもあると思うので、年間走行距離が長いなども関係するかもしれない。パブリックコメントで意見が出たら考えてもらいたい。

(3) 大阪府気候変動対策の推進に関する条例に基づく事業者の顕彰にかかる審査について **【非公開】**

【事務局】

■選考方法

気候変動対策における緩和分野、適応分野において実施した取組について、貢献度、波及性、持続性、刷新性の4つの審査基準に基づいて評価し、他の事業者の模範となるものを選考する。

■選考経過

- ①令和7年度おおさか気候変動対策賞に応募があった事業者等について、審査資料を基に、取組内容の評価点（①貢献度 ②波及性 ③持続性④刷新性の4つの観点からそれぞれAA～Dの5段階で各委員が評価）をもとに、審査を行った。
- ②委員による審査の結果、緩和分野においては、大阪府知事賞に1事業者、優秀賞に2事業者、適応分野においては、大阪府知事賞に1事業者を選考した。