

## 平成 20 年 12 定 地球温暖化対策特別委員会

亀井委員

公明党の亀井でございます。よろしくお願いいたします。

地球温暖化対策推進条例（仮称）素案について、それを中心にこれらのCO<sub>2</sub>排出削減に対しての実効性について、何点かお尋ねしたいと思います。

まずはじめに、県の条例で省エネ法とは別に新たな制度を創設するねらい、先ほどもちよっと答弁あったかと思いますが、重複してすみません。ねらいについて、再度お願いできますか。

地球温暖化対策担当課長

今回、条例でこの制度を創設するねらいということですが、この条例、基本的に行政や事業者、県民、すべての主体がそれぞれの立場で積極的に取組を進めていただくということを基本的な考え方として作成しています。県全体のCO<sub>2</sub>を削減する上で、産業部門、それから業務部門などからのCO<sub>2</sub>排出量は3分の2を占める大規模事業者の、より積極的な取組が不可欠であるというふうに認識しております。この制度はそうした大規模事業者の取組を促す仕組みとして導入したいというふうに考えております。

亀井委員

大規模事業者は特に省エネ法でそもそも重複しているのでは必要ないのではないかという意見もあるのですが、それについてはいかがですか。

地球温暖化対策担当課長

省エネ法で届出が義務付けられている、お話のとおり重複しております。私どもは、まず重複している事業者、当然この中には大きな事業者が含まれておりまして、かなり対策が進んでいる事業者もいらっしゃると思います。ただ、この対象となっている事業者すべて対策が進んでいるかと申しますと、そこはまだまだ対策が十分でない、そういった事業者も当然私どもはいるというふうに考えております。そこは私ども、まだ制度を持っておりませんで、どういった状況かという把握もできておりません。そういった意味でこの条例、制度を導入いたしまして、大規模事業者、県内の事業者すべての中で3分の2を占めるという非常に大きな排出を占めておりますので、そういった事業者の方々の取組というのをしっかりと把握させていただく、それを把握した上で公表するという視点、これは省エネ法の制度にございませんので、これをもって広く社会の方々にも、大きな規模の事業者の取組を知っていただく、評価していただく。そういった形で大規模事業者の取組も促していくという考え方をお願いしたいと考えております。

亀井委員

大規模事業者の方々からすると、省エネ法でも言われているのだから大きなお世話だよという御意見もあるように聞いておるのですが、今例えば県の方でできていないところもあるからフォローアップしなければいけないみたいな答弁だった。公表することによってしっかりと対応していきたいという話のようですが、公表しても実効性が担保できない時はどうされますか。

地球温暖化対策担当課長

まず、制度を導入して、その成果というのは私どもしっかりと把握してまいりたいと思

います。その結果、制度の効果が上がらないということになれば、制度の見直しというのは当然必要になってくると思います。

亀井委員

それは、罰則等も考えるということで理解していいですか。

地球温暖化対策担当課長

現時点では効果が上がるか上がらないか、私どもやらせていただく。まずはこの制度を導入して、事業者の方々の対策の状況というのをしっかりと把握させていただく。それがまず一番大事というふうに思っております。その後のお話、罰則を設けるかどうかというのは、現時点でお答えするのは難しいかと思っております。

亀井委員

分かりました。ちょっと話が前後してしまうかもしれませんが、今回、本県の方でこういう条例という話で素案が上がってきているのですが、他の自治体と対比した場合に、本県の条例はどのような特色があるのでしょうか、特に東京都と比べた場合どうですか。

地球温暖化対策担当課長

今回この制度を検討するに当たりまして、私ども現行の東京都の制度を手本に制度の設計を行いました。したがって、手本にしているということで、かなり似通った形になっているかと思っております。それで先ほどもちょっとお話をいたしましたけれども、特に地域貢献という部分では、この制度の一つの大きな考え方、ポイントとして制度の中に盛り込んでおります。こういったところは神奈川県の特徴というふうに考えております。

亀井委員

今、東京都を見本にしているという話もありましたので、ちょっとそれに付随する質問ですが、東京都の条例ですとキャップ・アンド・トレード方式も導入しているようにも聞いておるのですが、本県はその導入に関してはどうですか。

地球温暖化対策担当課長

今のお話ございました東京都のキャップ・アンド・トレードでございますが、これは今年の6月に都条例の改正によりまして、平成22年度施行ということでキャップ・アンド・トレードと言われている制度の導入を東京都は決定いたしております。本県の場合は現行の東京都の制度を導入するということで、キャップ・アンド・トレードの導入は考えておりません。

亀井委員

企業によっては、大企業ですけれどもグローバルに展開している企業がありまして、海外での技術協力ですとか、技術移転の取組をしている企業があります。そういう企業は今後、キャップ・アンド・トレードの方式でその会社のCO<sub>2</sub>の削減を図っていくということも考えられると思うのですが、そういう企業に対しては何か優遇するとか、特別の措置をするとかいうことは今後考えられますか。

地球温暖化対策担当課長

私どもこの条例、骨子案の段階で様々な企業の方々と意見交換させていただいた中で、

特に大規模事業者の方々については、キャップ・アンド・トレードの導入というのは非常に反対されております。と申しますのは、キャップ・アンド・トレードは、まず各事業者には削減量の上限あるいは削減量自体を義務化するという制度でございます。その制度を前提として、仮に義務化が達成できないと、削減の義務とされたものが削減義務どおりにいかない場合についてはトレードということで、他の事業者との排出権、排出量のやりとりで達成の数字に組み込んでいきます。そういう制度でございます。

大規模事業者の方々、特に海外展開されている事業者の方々が反対するというのは、特に今回私どもも議論させていただいた中で、仮に県としてこういったキャップ・アンド・トレードの導入をするというふうに考えた場合になんかという中で、地域として限定されますと、国際的に展開している事業者にとっては、企業全体では削減が図られる場合であっても、一事業所として見た場合については、例えば生産ラインを集約する結果、神奈川県内にある事業所の生産率、量が拡大する。それに伴って当然CO2の排出が増えますけれども、そういった場合どうするのかということに対して、地域的な限定をかけた形でのキャップ・アンド・トレードはなかなか課題が多いのではないかとというふうに考えております。そういった議論もございまして、私どもはキャップ・アンド・トレードの導入について、県としてやることについては、やはり課題が多いということで今回導入すべきでないというふうな考え方で素案をつくりました。したがって、大規模事業者の方々が、今の状況の中で県としてキャップ・アンド・トレードを導入するということについては強く反対されているというふうに私は認識しております。

亀井委員

先ほど東京都の例もありまして、東京都では取り入れる。今の答弁ですと、こちらの地域的なこともあって、なかなか難しいということであれば、今後東京都との連携していかないといけない状況も出てくると思いますが、その辺は再度いかがですか。

地球温暖化対策担当課長

東京都が今回キャップ・アンド・トレードの導入を決定いたしました。その連携ということになりますと、本県もキャップ・アンド・トレードを導入して、東京都と神奈川県と一緒にやっというお話かと思えますけれども、先ほども申しましたとおり、地域的な限定をかけた上でのキャップ・アンド・トレードの導入というのは、やはり地域として限定をかける以上は、先ほどのお話のとおり課題が相変わらず残ります。それは東京都と神奈川が地域的に一緒になっても解決にはならないと思っております。私どもとしては、キャップ・アンド・トレードの導入については、全国的に国の制度としてやると、そういった方向性が必要ではないかとというふうに考えております。

亀井委員

分かりました。次に中小企業への取組に関してですが、今回、省エネ法とはバッティングしなくて、中小の規模に関しては本県の条例だけが取り組むというものもあるのですが、それについての仕組みとまたその実効性についてちょっとお尋ねしたい。

地球温暖化対策担当課長

この条例素案では義務化がされておられません。中小企業の事業者に対して任意の形で計画書の提出が可能であるという制度で、この場合、当然任意ということでございますので、基本的にやるかやらないかは中小企業の事業者の方々の自主的な判断に基づくということになります。したがって、この場合は条例の中ではそういった場合については何らかのインセンティブが必要であるというふうに考えておりますので、この計画書の提出を行い、

優れた対策を行った中小企業の事業者に対しては、県として何らか支援していく。そういった形の規定を設けております。

亀井委員

実効性の担保はどうでしょうか、今のインセンティブだけですか。

地球温暖化対策担当課長

基本的に温暖化対策に積極的な事業者は、当然任意で出していただけるだろうと思います。したがって、出す企業についてはかなりの効果を期待していいというふうに思います。ただ、出すかどうか、出さない事業者に対してどう考えるか、ここがこの制度の実効性を見る基準になると思います。ここについては、やはり私どもとしても積極的に働き掛けを行う必要があるだろうというふうに考えております。中小企業団体中央会等の関連する事業団体を通しまして、こういった制度の周知を図りますとともに、今年度は中小企業に対して省エネ診断という無料の診断を県の事業として行っております。そういったことを拡大しながら、できるだけ中小規模の事業者の方々に省エネに取り組む結果のメリットというのも、これは例えば電気代、エネルギー代、燃料代というのは当然削減される効果がございまして、そういったところを具体的にお示ししながら、中小企業の方々にもこの制度に任意という形で乗っていただく工夫というのをしていきたいと考えております。

亀井委員

この項目の最後の質問ですけれども、神奈川県地球温暖化対策地域推進計画の中で、先ほども御答弁にあったと思いますが、地域全体の総排出量についての目標が、2010年の県内の二酸化炭素排出量を、基準年であります1990年の水準まで削減しますというふうになってあります。家庭部門の限定した目標として、家庭部門ですと2010年の家庭のエネルギー消費量を2005年比で10%削減します。ほかにも自家用自動車ですとかビルですとか、それなりの数値の目標がしっかり決まっていますが、この目標に対しての今回出される条例とのリンクと申しますか、これはどのように考えておられますか。

環境計画課長

地域推進計画の中では、家庭部門につきまして10%の削減というものを目標にさせていただきました。しかし、なかなか家庭部門におきましても、様々な便利な機器、家電製品等が入り、また世帯分化などが進みまして、たくさんの世帯数があるということから大変増加をしております。家庭部門で2006年当時で1990年比で20%ぐらいの大変大きな増の状況になっております。したがって、家庭部門につきましても、何とか削減のための努力をお願いしたいということで、先ほどの関連するプロジェクトなどの普及啓発事業に力を入れながら、一人一人の取組ということでマイアジェンダ登録を進めているところでございます。

今回条例をお認めいただいて制定した暁には、この条例の中に正に一人一人の取組によってこの神奈川を脱温暖化社会にしていこうと、そういう趣旨でつくっていく条例でございまして、御家庭の方、個人個人の方に何らかの義務を課すということは難しいと思いますが、より一層家庭部門においても省エネ対策が進むように、また一人一人の取組が進むように、温暖化対策計画等の中に様々な施策を位置付けまして、進めてまいりたいというふうに考えております。

亀井委員

分かりました。

次の質問に移りたいと思いますが、次の質問は太陽光発電と電気自動車に関する環境改善、経済的な効果について、数点お聞きしたいと思います。

11月の定例会見で知事が、政府が追加経済対策として打ち出した2兆円の定額給付金について、ばらまきであるとかそういった内容がありまして、その対案的なところを知事がおっしゃったのは、太陽光発電ですとか電気自動車の普及といった環境対策であるという発言をされたと思います。環境対策をおっしゃる以上は、県が進めようとしている太陽光発電ですとか、電気自動車の普及拡大策が必ずや経済的な波及効果を生むという自信があつてのことかと思しますので、その点も含めて何点かお聞きしたいと思います。

まず、電気自動車については、この厳しい環境状況の中で、補助制度などにより導入を促進していくと先ほどからの話がありますが、まず特別委員会ですから環境面からの効果について具体的に説明いただけますでしょうか。

#### 電気自動車担当課長

電気自動車の環境面での効果でございますけれども、地球温暖化の原因となりますCO<sub>2</sub>の削減でございますが、発電所で電気をつくる際に発生する量を考えましても、ガソリン車の4分の1、ハイブリット車と比べても2分の1以下と、現在走行する車の中で最も環境性にも優れております。また走行中に排出ガスを一切出さないということもございしますので、こうした地球温暖化の方針に加えて、大気環境、都市環境の改善にもつながる。また多様なエネルギーから電気をつくるということでございしますので、石油依存度の低減ということで、環境面とともに資源エネルギーの面でも効果があるということでございます。

#### 亀井委員

次に、地域経済にもやはりいい影響を与えなければいけないと思うのですが、分かる範囲で構いませんが、この電気自動車の普及に力を入れることによって、どういう効果があるのか教えていただきたいのと、分かる範囲でどのような数値的な効果が期待できるかということも教えていただけますか。

#### 電気自動車担当課長

経済の面での効果ということでございますけれども、この電気自動車でございますが、新たな技術として、リチウムイオン電池が中核的な技術になっております。リチウムイオン電池につきましては国でも力を入れておりまして、2015年までに電池の性能を1.5倍にする。またコストも7分の1にするというようことで既に技術開発のプロジェクトも始められていまして、集中的に取り組んでおります。民間企業の話でも企業連携という形になっておりまして、自動車メーカーと電子メーカーが共同しまして、自動車用のリチウムイオン電池の生産に取り組んでおります。例えば日産自動車とNEC、また三菱自動車工業ではGSユアサ、またトヨタ自動車とパナソニック、それぞれ企業が連携しながら次世代自動車の新たな産業につながるということで電気自動車の普及に努めているところであります。

また数値的なものということでございますが、こういった企業がそれぞれ複合しながら連携して進めているということでございまして、御理解いただきたいと思っております。

#### 亀井委員

数値的な効果はなかなか難しいでしょうけれども、知事がそこまで強くおっしゃるということは、数値的な裏付けがあるのかなと県民は皆さん思うと思うので、その辺のところもしっかりと認識しながらお話いただければなと私は思っているのです。

次の質問ですけれども、電気自動車と同様に、太陽光発電についても設置拡大の支援を目指す予定だと先ほども言われておりましたけれども、CO<sub>2</sub>の削減なども温暖化防止への効果をどのように考えて補助制度の創設を目指していくのか、確認の意味で1点お聞きします。

#### 環境計画課長

地球全体に降り注ぐ太陽エネルギーというのは大変なもので、100%転換ができますと世界の年間消費エネルギーをわずか1時間で賄うことができる巨大なエネルギーであると言われております。発電時にはもちろん二酸化炭素は出ませんし、化石燃料のように枯渇することもないということでございます。しかし、本県の太陽光発電の実績は昨年度末で5.8万キロワット、これは全国に比較してそんなに悪い数字ではないのですが、まだまだ低いレベルにとどまっております。その最大の原因は、先ほどからお話ししていただきますように、初期投資が高い、価格が高いということでございますので、ここで何とかそれを抑えることによって、普及に弾みをつけたいというふうに考えてございます。

神奈川県環境基本計画では2010年度で9万キロワットという目標を持っております。仮に今回の支援制度によりまして普及に弾みがつきまして、この目標が達成されますと年間2万7,000トンCO<sub>2</sub>の削減効果があるのではないかとこのように見込んでおります。

また、さらに福田ビジョンでは2020年で10倍、2030年で40倍の普及を目指すということをおっしゃっております。神奈川県地球温暖化対策推進検討委員会の報告では、このビジョンに沿って神奈川県でこういった普及が行われた場合の推計をしていただいたわけでございますけれども、2025年で県内150.9万キロワットの導入が図られ、そのときのCO<sub>2</sub>の削減効果は43万トンになると推定を出していただいたところでございます。

#### 亀井委員

太陽光発電の普及、支援をすることによって産業にもプラスの効果があると聞いておるのですが、具体的にどのような効果があるのでしょうか。

#### 環境計画課長

太陽光発電が普及いたしますには、やはり大きなマーケットが育つのが大事だと思います。やはり住宅用太陽光発電が広がるということが大変大きなきっかけになるというふうに考えております。この太陽光発電の住宅で利用が始まりましたのがこの15年余り、比較的新しいですけれども、住宅への普及が始まるとともに、1990年代にかけまして価格の低下が起りまして、それで急速にもう1回普及したということがございます。住宅というマーケットが生まれたということで量産効果が働きまして、低価格化が実現したわけでございますが、その当時は1キロワット当たり数百万円したわけでございます。現在70万円まで落ちているわけでございます。それでも70万円ということは、先ほど申し上げましたように100万円以上の導入費用がかかるわけでございますので、国の補助制度の廃止により、ここに来てちょっと鈍化をいたしましたけれども、今回の補助制度によって弾みがつけば設置量が増加し、それが量産体制の確立につながり、低価格化を生み、更なる需要拡大という需要側での好循環のサイクルが再び回り出すというふうなことを期待しているわけでございます。

また、自宅というマーケットがここに更に広がることによりまして、太陽光発電産業の将来性というものが確かになって、マーケットが非常に有望ですから既存メーカー間の競い合い、それから異業種からの参入も相次ぐ。例えば今昭和シェル石油の話が出ましたが、こういった石油会社が太陽光発電にトライしていく。それから使われ方が、用途が更に広がって、住宅以外のところにも広がっていく。更なる需要拡大、そして様々な革新的な技

術がまた生まれてくる。このようなことで供給側からもプラスの波及効果が期待できるのではないかと考えております。

太陽光発電の事業規模といたしまして、いろいろな報告書がございますけれども、例えば2010年度で世界で2兆7,716億円になり、現在規模の3.7倍に拡大する。日本は今ドイツにちょっと遅れてきたわけでございますが、ここで住宅用発電を神奈川県に広げていきまして、必ずや産業的な面でもプラス効果をもたらすのではないかとこのように考えているところでございます。

亀井委員

詳細な御答弁ありがとうございます。

最後の質問に行きますが、ちょっと順番が前後して大変恐縮ですけれども、電気自動車のところで先ほど何人かの方が質問されていた答弁を聞きますと、補助対象にはなっておりますけれども、イニシャルコストの部分で高いということがあります。これは例えばカーシェアリングですとかいろいろなことを融合しながら考えていくことも必要だと思うのですが、その辺はしっかりと検討されているのですね。

電気自動車担当課長

電気自動車でございますが、自宅で充電をしてという形でまず都市内での利用が主としてスタートする形になっております。そうしますと大規模なマンションとか、そういったところで居住者の方が1台の車をカーシェアする。そういう形の使い方がふさわしいので、こういったことも今後発売のメーカーも含めて検討されることだと思っております。

亀井委員

以上で質問を終わります。