

## 令和3年決算特別委員会（第1分科会）開催状況

開催年月日 令和3年11月10日（水）

質疑者 日本共産党 宮川 潤 委員

答弁者 気候変動対策担当局長 竹本 広幸

気候変動対策課長 阿部 和之

質 疑 要 旨	答 弁 要 旨
<p><b>二 気候変動対策について</b></p> <p>(一) 昨年度事業について</p> <p>1 気候変動対策費について 昨年度の気候変動対策にかかる事業費の実績と導入にかかわる支援額を伺います。</p> <p>2 事業の効果について 支援策で得られた効果を5年分お示しください。</p> <p>3 導入支援強化について 道事業費は産廃を減らすこと中心で温室効果ガスの削減の事業は少なくなっています。 温室効果ガス削減については具体的に導入支援を強化していく必要があると思いますが、いかがですか。</p> <p>(二) COP26について</p> <p>1 会議の重要性について 岸田首相は、気候変動という人類共通の課題に総力を挙げて取り組んでいくと述べました。この会議の重要性の受け止めと気候変動に取り組む考えを伺います。</p>	<p>(気候変動対策課長) 事業費の概要についてではありますが、気候変動対策費は、地球温暖化対策や道民、事業者に対する普及啓発、廃棄物の減量化や再資源化、適正処理を推進するための経費であり、令和2年度は約13億8千100万円の予算額に対し約13億5千400万円を執行しております。 このうち、産業廃棄物の排出事業者から徴収した税収を活用し、民間企業などが行う排出抑制やリサイクルのための施設や設備の整備に対し約3億5千600万円の補助を行ったところでございます。</p> <p>(気候変動対策課長) 事業の効果についてではありますが、道では、事業の実施状況を把握するため、補助対象施設に関し、事業完了の翌年から5年間、産業廃棄物の減量化や再生利用の実績などについて事業経過報告書として提出を求めているものであります。 平成27年度から令和元年度までの5年間に補助を行った90事業について、令和2年度に排出抑制及び減量化された量が約4万1千トン、再生利用された量が約48万1千トン、合計約52万2千トンとなっており、施設や設備の整備に対する補助事業の実施により、循環税の目的である産業廃棄物の排出抑制や再生利用の促進、最終処分量の削減に一定の効果があったものと認識しております。</p> <p>(気候変動対策課長) 導入支援の取組についてではありますが、循環税事業では、これまで、施設整備補助事業において、廃プラスチック類の資源循環を進めるため、関連施設への補助率のかさ上げを行っているほか、リサイクルアドバイザーの派遣事業において、事業者の要請に応じて、温室効果ガス削減に繋がります燃料用木材チップの製造について助言を行うなどの取組を行ってきたところであり、今後とも税事業の効果的な活用を進めてまいります。 「ゼロカーボン北海道」の実現に向けましては、再生可能エネルギーの導入などを進めていくことが重要であると考えておりまして、脱炭素に関する取組が促進されるよう検討を進めてまいります。</p> <p>(気候変動対策担当局長) 気候変動対策の国際会議についてでございますが、COP26では、2015年に採択された「パリ協定」を踏まえた各国の削減目標や取組のほか、国連の認証を受けて政府間や民間で温室効果ガスの削減量を取り引きできる制度の実施に向けたルール作りなどについて議論を行うこととされており、今後の世界の気候変動対策の推進に向けまして、重</p>

質 疑 要 旨	答 弁 要 旨
<p>2 議長国声明について</p> <p>議長国イギリスは、先進国は2030年までに石炭火力発電を全廃するという内容でした。2030年石炭火発全廃を本道温暖化対策推進計画に位置付けるべきではありませんか。</p> <p>(指摘)</p> <p>先ほど、本道は再生可能エネルギーが期待されているとし、世界的な気候変動問題の解決に貢献していくとされました。しかし今、石炭火発は有効活用すると言いました。気候変動の解決に貢献するどころか足を引っ張っているのではないですか。</p> <p>石炭火発は期限を切って全廃すべきだと指摘しておきます。</p> <p>(三) 道温暖化対策推進計画について</p> <p>1 温室効果ガス削減の基本的な考え方</p> <p>道の温暖化対策推進計画では、CO<sub>2</sub>削減目標を2013年度の35%減としています。</p> <p>政府は、2013年度比46%削減と示しましたが、これは、2010年度と比べると42%減にしかならないものであります。</p> <p>新たな温暖化対策推進計画における温室効果ガス削減目標の基本的な考え方についてですが、少なくとも国連が示した「2030年までに2010年比45%減」という全世界平均よりも低いことはありえないと考えますけれども、いかがですか。</p> <p>北海道は、2030年度までに、CO<sub>2</sub>を2010年度比で50%から60%削減するべきではありませんか、伺います。</p> <p>高い削減目標を掲げるべきであります。</p> <p>2 エネルギー転換の位置づけについて</p> <p>温室効果ガス削減の取組にとって、エネルギー転換部門の取組はなくてはならない重要な部分だと思いますが、いかがですか。</p> <p>3 現行計画における「エネルギー転換部門取り組み」と「2050年のゼロカーボン北海道のイメージ」について</p>	<p>要なものになるものと認識しております。</p> <p>我が国におきましては、世界の脱炭素化を牽引する国際的リーダーシップを発揮し、今後も世界の排出削減に最大限貢献するとしており、再生可能エネルギーや森林吸収源の活用が期待されます本道としても世界的な気候変動問題の解決に地域から貢献していく考えでございます。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>石炭火力についてであります。国のエネルギー基本計画では、石炭火力は、再生可能エネルギーを最大限導入する中で、変動性を補う調整力としての役割が期待されているものの、今後、電源構成における比率は、安定供給を大前提に低減させることとしておりますが、道としては、道内に賦存する石炭は、貴重なエネルギー資源であり、環境負荷の一層の低減を図りながら、有効活用していくことが重要と認識しております。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>道の削減目標についてであります。国では、先月策定した新たな地球温暖化対策計画において、「2050年カーボンニュートラル」の目標と整合的で野心的な目標として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくとしたところでございます。</p> <p>道では、国の新たな計画で示された排出部門ごとの削減の考え方や目標達成に向けた対策や施策なども踏まえ、気候変動対策への貢献の観点からも、さらなる上積みが可能分野とその目標値や達成に向けた方策などの検討を行うため、先月、環境審議会に諮問をしたところであり、削減目標を含めた計画の見直しを年度内を目途に進めてまいる考えでございます。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>エネルギー転換部門についてであります。温室効果ガスの排出削減を進めるためには、我が国のエネルギー起源の二酸化炭素排出量の4割を占めるとされる発電に伴う排出削減を進めることが重要であり、そのためには、本道に豊富に賦存する再生可能エネルギーの最大限の導入促進が必要であると認識しております。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>道の地球温暖化対策推進計画についてであります。エネルギー転換部門の主な対策・施策として、計画では「再</p>

質 疑 要 旨	答 弁 要 旨
<p>現行計画の「分野ごとの主な対策・施策」の「エネルギー転換部門」での主な対策・施策は何ですか。</p> <p>また、「2050年のゼロカーボン北海道のイメージ」で描かれている発電所は何ですか。</p> <p>2050年イメージとして、火発は存在しないという事はわかりました。</p> <p>4 今後のエネルギー転換と火力発電について 現行計画の「分野ごとの主な対策・施策」として、「エネルギー転換部門」では、「再生可能エネルギーの導入拡大に向けた環境の整備」と位置づけられております。</p> <p>「2050年ゼロカーボン北海道のイメージ」では、地熱・水力・バイオマス・風力発電の電気が地域で消費されているという答弁でありました。</p> <p>「2050年ゼロカーボン北海道のイメージ」に、石炭火力発電はないということですが、2030年までの取組としては、再生可能エネルギー導入がどう位置付けられますか。石炭火発はどうですか。</p> <p>2050年を待たず、2030年にエネルギー転換を大いに進め、石炭火発は廃止すべきと強調しておきます。</p> <p>(四) 公用車における次世代自動車導入について 1 直近の導入状況について 公用車への低公害車導入の考え方、公用車の次世代自動車導入状況についてお示しください。</p>	<p>再生可能エネルギーの導入拡大に向けた環境整備」と 「省エネ設備の導入とエネルギー利用の効率化の促進」を掲げており、それらの具体的な取組として、本道に豊富に賦存する地域資源を活用した再エネへの転換の促進、再エネ賦存量を活かした全道への電力供給に向けた様々な環境の整備に向けた取組、省エネ型の機械や機器の導入促進などの取組を進めることとしております。</p> <p>また、この計画に記載しております「2050年ゼロカーボン北海道のイメージ図」では、説明書きに記載のとおり、本道の豊富な再エネから創られた電気が、無駄なく活用されている暮らしを表現するため、太陽光、風力、水力、地熱、バイオマスなどのエネルギーで発電した電気が地域で消費されている様子を示しているものでございます。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>再生可能エネルギーなどの位置付けについてであります。電力は、安全性を前提に、安定供給、経済効率性、環境への適合を基本的視点として、変化にも柔軟に対応できるよう、多様な構成とすることが重要と認識しております。</p> <p>石炭火力について、国では、今後、電源構成における比率を、安定供給を大前提に低減させることとしておりますが、道といたしましては、道内に賦存する石炭は、貴重なエネルギー資源であり、環境負荷の一層の低減を図りながら、有効活用していくことが重要と考えております。</p> <p>また、再生可能エネルギーについては、「省エネルギー・新エネルギー促進行動計画」に基づき、主要なエネルギー源の一つとなるよう最大限の活用に取り組み、2050年までの「ゼロカーボン北海道」につなげてまいりたいと考えております。</p> <p>(気候変動対策課長)</p> <p>次世代自動車の導入状況等についてであります。道では、環境への負荷ができるだけ少ないものを優先的に選択し使用するため、平成13年8月にグリーン購入法に基づく北海道グリーン購入基本方針を策定し、その中で、毎年度「環境物品等調達方針」を定めることを規定しており、令和3年度の調達方針では、国の公用車に係る調達方針の改定に合わせて、公用車は、天然ガス車とクリーンディーゼル車に、電気自動車やハイブリッド自動車などの「電動車等」を含めた「次世代自動車」を基本に、可能な限り「電動車等」の導入を推進しているところでございます。</p> <p>また、2020年3月末現在、道の公用車2,371台のうち、昨年度までの調達方針において導入を進めておりました次世代自動車に低燃費かつ低排出ガス自動車を含めた「低公害車」が1,805台となっており、このうち、次世代自動車が193台となっているところでございます。</p>

質 疑 要 旨	答 弁 要 旨
<p>2 今後の導入促進について</p> <p>この委員会の中で、先ほど答弁で北海道全体の次世代自動車は26万9千台で11.7%とお答えしたと思います。</p> <p>札幌市の2019年度公用車は1,762台中301台、17%が次世代自動車であります。</p> <p>道は1,805台中193台で8.1%、札幌市公用車17%、また、道全体11.7%より遅れていることに、一体どう受け止めたらいいのでしょうか。</p> <p>道の公用車の購入・更新にあたり、特別な事業以外は、次世代自動車とすべきではないですか。考え方を伺います。</p> <p><b>(再質)</b></p> <p>先ほどの答弁で、道内の賦存する石炭が貴重なエネルギー資源として有効活用を図るなどとしながらゼロカーボン北海道につなげるということは、矛盾としか考えられません。</p> <p>公用車の次世代化について、札幌市公用車が17%、本道全体として11.7%であるのに、本道公用車が8%で温暖化対策を進めているとはとても言えません。そしてこの問題は単に公用車の問題にはとどまりません。本道行政全体に環境配慮が行き渡らない問題だと考えています。</p> <p>環境生活部の公用車の次世代化は27%ですね、しかし道庁全体では8%です。この差は環境生活部と他の部の意識の差だと考えます。先ほど答弁でも環境物品調達方針などがありましたけれども、それらでは埋められない意識の差があるということでもあります。</p> <p>公用車は、各部の権限において予算の範囲で購入するので、環境生活部の思いが届かないということではないですか。次世代型の購入になるとは他の部ではなかなか進まないということはこういうことだと思います。</p> <p>環境生活部の思いが届かないところで予算の範囲で買っている、このことについての見解を伺います。</p> <p>これと同様のことが他のあらゆる事業についても言えるのではないですか。各部の権限において、事業、特に工事などが行われるために、温室効果ガスの排出が厳しく規制できないのではないですか。温室効果ガス排出規制を緊急の課題と、本道の全行政に貫くために、どう取り組むのか伺います。</p> <p>火力発電のことについても、気候変動の問題についても、到底納得できないので、知事に直接伺いたいと思いますので、委員長の取り計らいをお願いして、質問を終わります。</p>	<p><b>(気候変動対策課長)</b></p> <p>次世代自動車の導入についてであります。道の環境物品等調達方針では、納入期限に間に合わない場合や予算上の制約を受ける場合、近隣に納入できる業者がない場合など、やむを得ない理由により当該調達物品を選択できない場合以外は、調達方針に示す物品の調達を行うこととしているところでありまして、今後とも、公用車につきまして、環境に配慮したもののへ転換が図られるよう取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p><b>(気候変動対策担当局長)</b></p> <p>取組の推進についてであります。道では、令和3年度の「環境物品等調達方針」におきまして、国の調達方針の改定に合わせて、公用車は「次世代自動車」を基本に、可能な限り「電動車等」の導入を進めているところでありまして、今後とも「グリーン購入調達推進連絡会議」なども活用して、積極的に推進してまいります。</p> <p>ゼロカーボンに向けた取組は、幅広い分野に関係しますことから、各部が連携して取組を進めていかなければならない重要な政策と考えており、中心となって所管する環境生活部としても、役割をしっかりと果たすべく、より一層、庁内の連携と施策の調整を図り、あらゆる施策、計画などについて「脱炭素」の視点を持ちながら、全庁一体となって、「ゼロカーボン北海道」の実現を目指してまいります。</p>