

令和4年第2回北海道議会定例会 予算特別委員会 開催状況（環境生活部）

開催年月日 令和4年6月27日（月）
 質問者 日本共産党 宮川 潤 委員
 答弁者 ゼロカーボン推進監 今井 太志
 気候変動対策課長 佐々木 聡
 気候変動適応担当課長 三ツ木 寛史

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 気候危機対策等について (一) 北海道地球温暖化対策推進計画(第3次)について 1 温室効果ガス削減目標について 北海道地球温暖化対策推進計画(第3次)では、2030年までの温室効果ガス排出量の削減目標を、2013年度比で48%といたしました。 世界的に見ると低い目標なのではないかと思いますが、本道の目標は、2010年度比で言うと、何%になりますか。 先進国では50%超の削減が当たり前になっていると思えますが、これについて引き上げは考えていませんか。</p> <p>(指摘) 2010年度比で言えば、2030年度比目標は42%の削減だということであり、アメリカは47%であり、イギリスは58%であります。この目標は意欲的で挑戦的といえる数字ではないと私は感じます。さらに引き上げる必要があることを指摘いたします。</p> <p>2 石炭火発全廃の計画への位置づけについて 昨年の決算特別委員会で「『計画』に2030年石炭火発の全廃を位置付けるべきではないか」という質問に対して、「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いる」との答弁がありました。これは、「計画」の「再生可能エネルギーの導入拡大にむけた環境の整備」と矛盾するものであります。 石炭火発の二酸化炭素排出量は日本全体の4分の1を占めています。石炭火発は廃止するというのが、昨年のCOP26で明確になった世界の趨勢ではないかと考えますが、認識を伺います。 道内石炭火発は、2030年度までに全廃することを計画に位置付けるべきではありませんか。</p> <p>(指摘) 石炭火発全廃を位置づけよと求めたことに対し、多様な構成とすることが重要という答弁であり、石炭火発廃止を目指す方向は示されませんでした。奈井江、砂川火発については、廃止の方向が報道されています。関連事業者には、業種転換への支援や雇用の確保など地域経済に対する十分な支援策を講じるように求めています。残る苫東厚真も事故など突発的な事情で廃止になるよりも、計画的に準備を積み重ねて廃止に向かうことで地域経済への悪影響も防げるはずであります。最も二酸化炭素排出の多い石炭火発を廃止することを明確にしないのでは、本道の取り組みは意欲的で挑戦的とは言えません。石炭火発廃止を明確に打ち出すべきであるということを改めて指摘いたします。</p>	<p>(気候変動対策課長) 削減目標についてでございますが、道の地球温暖化対策推進計画では、国の計画に即して、同様の目標年度や基準年度を設定しており、2013年度を基準年度とする道の目標を、2010年度比に換算いたしますと42%の削減となるものでございます。 計画では、豊かな自然や地域資源を利用した再生可能エネルギーと広大な森林を有する北海道として、国を上回る、意欲的で挑戦的な2013年度比48%削減の目標を掲げたところであります。その確実な達成はもとより、さらには、再生可能エネルギーの道外への移出やブルーカーボンの活用など、本道の強みを活かした取組を着実に進めることとしております。</p> <p>(気候変動対策課長) 石炭火力についてでございますが、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。 道といたしましては、暮らしと経済の基盤である電力は、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、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考えているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>3 「2050年に向けて～CCS、CCUS～」について 二酸化炭素を地中に埋めるCCS「二酸化炭素回収・貯留」技術でありますが、実証実験で苫小牧市で30万トン圧入したとされていますけれども、この実用化の見通しについて疑問を感じていますのでお答えください。</p> <p>(指摘) 二酸化炭素回収・貯留技術は高コストと伺っております。二酸化炭素排出を続けながら、それを回収して地中に貯留するよりも、二酸化炭素を排出しないということを目指すべきであり力点を移すべきだと思います。いずれにせよ、コストや住民の意向を踏まえた慎重な検討が必要であることを指摘しておきます。</p> <p>4 次世代自動車の普及について 道内のガソリン車からの二酸化炭素排出量が575万トン、ディーゼル車からは425万トン、合計1,000万トンと伺っています。この排出量削減のために、電気自動車等の次世代自動車の普及が求められていますが、道内の自動車全体に占める次世代自動車の割合は何%で、本道公用車では何%、本道公用車の次世代化は、いつまでに何%進めるのか伺います。</p> <p>(指摘) 道内全体で、次世代自動車が占める割合は15%で、道の公用車は11%にしかになっていないということでありまして、これで意欲的で挑戦的な取組をしているとはとても思えません。道庁における省エネルギーの取組、照明のLED化やペレットボイラー、ストーブの導入、コージェネ化などと併せて、本腰を入れて取り組むべきであると指摘しておきます。</p> <p>(二) 今後の取組について 道が、二酸化炭素排出削減の取り組みを強化するとともに、道内の再生可能エネルギーの有効利用を進め、温室効果ガスの排出削減により環境対策の強化にどう取り組むのか、お考えを伺います。</p>	<p>(気候変動対策課長) 二酸化炭素の回収・貯留技術についてでございますが、本年5月に公表された国の「CCS長期ロードマップ検討会」における中間取りまとめでは、国内における2050年時点の年間貯留量の目安を1.2億トンから2.4億トンと想定した上で、2030年までの事業開始を目標として、今後、国内法の整備やコスト低減に向けた研究開発・実証のほか、適地調査の実施や、CCSに対する地域住民等の理解促進などに取り組むとしていていることを承知しております。</p> <p>(気候変動適応担当課長) 次世代自動車についてでございますが、2020年度末現在、道内における自動車保有台数約228万台のうち、次世代自動車数は、約15%の約33万台であり、また、道の公用車では、2,384台のうち、約11%の262台と、ともに増加の傾向となっております。 道では、公用車は乗用車にあつては、電気自動車やハイブリッド自動車などの電動車等の導入を進めることとしており、今後とも2030年度に公用車の次世代自動車の割合が100%となることを目指して、カーシェアリングなどの試行的な取組も進め、導入率の一層の向上を図られるよう努めてまいります。</p> <p>(ゼロカーボン推進監) 今後の取組についてでございますが、道では、自らの事務・事業における排出削減のため、本年度、道有施設の太陽光パネルの設置に向けた調査や改築を行う消防学校のZEB化などに加え、電気自動車カーシェアリングなど、試行的な取組を進めているところでございます。 今後、こうした取組に加え、照明のLED化についても具体的な検討を進め、効果的な形での全庁への拡大を図るとともに、事業者の方々や市町村に対して導入の具体的な手法や削減効果などについて分かりやすく情報共有を行ってまいりたいと考えてございます。 また、3月に改定しました地球温暖化対策推進計画に基づき道民、事業者や市町村と一体となって、地域の脱炭素化を図るとともに、CO2排出量の見える化による意識改革や行動変容を促進するほか、本道の豊かな自然を活かした再エネの導入や吸収源対策を進め、環境負荷の軽減と地域経済の活性化につながるゼロカーボンの実現に向けて、積極的に取り組んでまいります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>取り組みの更なる重点化が必要であるという点を含めて、今の答弁のとおりでは不足だと思えます。知事に直接伺いたいと思えますので委員長の取り計らいをお願いいたします。</p>	