

各点検評価における主な指摘事項・意見と府の回答

＜毎年度サイクル点検評価結果＞

○主な指摘事項・意見と府の回答

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
環境教育・学習の推進	「環境教育等の推進」について、アウトプットが指標としてあった方がよい。	環境教育の具体的な実施状況を指標とすることを検討する。
行動を支援する仕組みの充実	「笑働 OSAKA の推進」について、進捗状況が☆2つ（想定以下）は残念。	今後懇話会を立ち上げ、改善を検討する。

＜複数年サイクル点検評価結果＞

○主な指摘事項・意見と府の回答

(1) 取組指標など点検評価に係るもの

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
行動を支援する仕組みの充実	市町村の取組への支援と連携という視点を加えて取組指標を設定してはどうか。行動支援においては、府は直接働きかけるより、市町村を介しての方が多くはないか。	当該分野においては市町村の取組は重要だが、ご指摘のような視点から指標の設定が可能かどうか、引き続き検討する。
行動を支援する仕組みの充実	具体的な事業の評価が施策全体の評価に反映されるよう、指標および指標値の見直しを検討してはどうか。	環境教育や府民行動の分野において、施策の成果があらわれるにはタイムスパンがあり、現状として事業の評価が反映されるような指標の設定はなかなか難しい状況ではあるが、適切な指標の設定や、限られた財源の中効果的な施策事業が可能かどうかについて、引き続き検討する。

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
ヒートアイランド現象の緩和 暮らしやすい快適な都市環境の確保 (ヒートアイランド現象の緩和)	「2000年以降の地球温暖化の影響を除外して最低気温 25℃以上となる日数」という指標については、温暖化の影響を特定の年度において把握することが困難とみられることから、必ずしも適切でないと思われる。都心部と、都心部から然程距離が離れていないが土地利用形態が異なる地点との比較などがより適切な指標ではないか。	□大阪府域における気温の変動のうち、ヒートアイランド現象に起因する影響を評価するため、地球温暖化に起因すると考えられる気温上昇分を除外することとしている。この気温上昇分(「温暖化の影響」)の把握の方法については、気象庁と同様の手法(※)を用いて算出している。 ※都市化の影響が比較的小さく、長期間の観測が行われている地点から、地域的に偏りなく分布するように選出された15地点(網走、根室、寿都、山形、石巻、伏木、飯田、銚子、境、浜田、彦根、多度津、宮崎、名瀬、石垣島)における年平均気温の基準値からの偏差を平均した値を地球温暖化による気温の変化量としている。
低炭素化の推進(家庭)	一人当たりのエネルギー消費量が2013年度から2014年度にかけて減少している要因は、大阪市において2013年度に比べて夏も冬も過ごしやすい気温だったからであると思われる。施策が効いているのかどうかを判断する際には、要因分析もある程度は必要なのではないか。	家庭部門のエネルギー消費量の減少については、気候的な要因もあると考えられるが、一人当たりのエネルギー消費量が2010年度以降継続して減少してきていることから、省エネの取組みが進んでいると考えている。引き続き要因分析に努めている。
廃棄物排出量の削減	2020年度の達成目標として、一般廃棄物の最終処分量を設定しているのであれば、この指標を「取り組み指標」として取り上げるべきではないか。	平成28年6月に制定した循環型社会推進計画においては、2020年度の一般廃棄物の最終処分量の目標について複数年サイクル点検評価レポートに記載する。
生息環境の再生・創造	「活動する府民」の定義を明確にした方がよいのではないか。	近隣府県についてヒアリングを行うことなどにより定義を整理する。

(2) 施策・事業の方向性や内容に関するもの

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
低炭素化の推進(運輸・交通)	<p>エコカーの定義は、固定的なものとするのではなく、技術の発展や価格の低下に照らして見直すべきであると思われる。クリーンディーゼルは、燃費においてハイブリッド等に比べて相当劣る点などを勘案しなくてよいのか疑問である。</p>	<p>大阪府では、クリーンディーゼル車が、通常のガソリン車よりも燃焼効率が高く、燃費の良い車であることからハイブリッド車、天然ガス車、電気自動車等とともにエコカーと定義し、2020年に府内の50%をエコカーとする目標を掲げており、その進捗管理を行っているため、エコカーの定義はそのままとしたいと考えている。具体的な施策・事業の推進にあたっては、エコカーの普及動向等を踏まえ、電気自動車や燃料電池自動車等の普及に支援が必要なものに注力し、メリハリをつけたいと考えている。</p>
低炭素化の推進(運輸・交通)	<p>連続立体交差事業など渋滞緩和事業はよいとしても、道路の整備(新設)は、誘発交通を呼ぶ可能性もあり、運輸部門の低炭素化の施策としての位置づけをすることには慎重であるべきであろう。</p>	<p>速度が遅いほど自動車からのCO2排出量は増えることから、渋滞を緩和し、交通の流れを良くすることは排出量の削減に寄与する度合いが高いため、運輸部門の低炭素化の施策として位置づけているところである。</p>
低炭素化の推進(運輸・交通)	<p>カリフォルニアや欧州諸国で行われているような、エコカー優遇措置(高速道路における優先ゾーンの設置や補助金)、混雑地域への進入制限等を検討する必要があると思われる。</p>	<p>エコカー優遇措置としては国による導入補助金や国や府による税制優遇が実施されている。</p> <p>また、いわゆる自動車NOx・PM法に基づき、自動車を30台以上保有する事業者には自動車管理計画書や実績報告書の提出を義務付け、エコカーへの代替を促進している。</p> <p>これらの取組等によりエコカー普及率は順調に伸びている。</p> <p>高速道路における優先ゾーンの設置については、エコカー以外の車の路線が減少することで渋滞が発生しないかなども考慮する必要がある。</p> <p>なお、混雑地域への進入制限については、大型車が多い路線の環境改善のための施策として、阪神高速道路(株)が大型車の高速料金を割り引き、国道43号から阪神高速5号湾岸線へ誘導する「環境ロードプライシング」を実施している。</p>
再生可能エネルギー等の普及	<p>2020年目標を達成するために、追加的な施策(支援措置等)を検討すべきである。</p>	<p>FIT買取価格の低下などにより、今後これまでのペースでの導入は見込めない状況にある。</p> <p>一方で、今後は主に自家消費を目的とした導入に</p>

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
	る。	<p>シフトすると見込まれており、国においても ZEH・ZEB による導入等、政策転換を図られている。</p> <p>府としては、国や業界の動向も踏まえて実施可能な促進策を検討するとともに、下水熱・地中熱をはじめ、太陽光以外の様々な再生可能エネルギーの利用促進も図っている。</p> <p>※2020 年目標については、総合計画の一部見直しにより昨年6月に「太陽光の CO2 削減量」ではなく、「府域における CO2 総排出量」に対する目標(2005 年度比 7%減)に変更しており、試算によると達成できる見通しとなっている。</p>
廃棄物の適正処理の徹底	不適正処理事案のうち解決事例については、その経緯も含めて、可能な限り公開することでさらなる抑止効果が働くように工夫いただきたい。	府が取り扱った不適正処理事案のうち、特に悪質であったり、関係者が多岐にわたるような事案については、より徹底した行政指導等を行うとともに、事例として関係行政機関の間で情報共有し、さらに業界団体等を通じて周知することにより、抑止効果を働かせるよう取り組んでいるところである。
生物多様性の社会への浸透	府民に理解してほしい「生物多様性」の具体的な内容を明示しないと事業計画が立てにくいだけでなく、生物多様性の府民理解の促進にも繋がらないのではないか。	<p>生物多様性の大切さを知ることが出来る統一したツールや啓発グッズを作成するなど、府民が日々の暮らしの中で生物多様性に配慮してもらえる行動に繋がる取組みを進めていく。</p> <p>生物多様性の定義やその理解及び認識に関しては各個人によって違いがあるため、アンケートの聞き取り内容を検討する。</p> <p>また生物多様性に係るイベントや広報などあらゆる機会を捉えた普及啓発を行うなど、府民理解の促進に繋げていく。</p>
生息環境の再生・創造	パートナー協定の締結は企業だけでなく、学校など公共施設も対象としたらどうか。また、多自然川づくりの評価項目にレッド種の生息環境保全や外来生物の駆除等を含めることを検討してほしい。	<p>本パートナー協定は企業の生物多様性保全活動を促進し、企業価値の向上を図ることを目的としておりまずは府内の企業に働きかけを進めてきたところである。</p> <p>学校などを対象とした協定制度などについては、まずは近隣府県の取組状況の聞き取りを行っていく。</p>
生息環境の保全	シカなどの在来野生獣、アライグマ、ブラックバスなどの外来生物などによる生	外来生物による府内の希少種への悪影響が懸念されることから、外来生物に関しては近隣府県の動向やその対応についてヒアリングを行う。併せて

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
	<p>物多様性への悪影響の緩和に向けた努力が必要である。</p>	<p>在来野生獣シカやイノシシなどについては現在策定済みの第二種鳥獣管理保護計画に基づく対応を進めていく。</p>
<p>生息環境の保全</p>	<p>環境省の「重要里地里山500」に大阪府域では22カ所が選定されている。大阪府レッドリスト2014に掲載された生物多様性ホットスポットなどとともに重点的に自然環境保全に取り組むことを検討してほしい。また、都道府県が策定する生物多様性地域戦略については、現在環境総合計画が当該戦略と位置付けられているが、独立した計画策定についても検討してほしい。</p>	<p>「重要里地里山500」や「生物多様性ホットスポット」の地域の情報については、エコロジカルネットワークの形成に向けた取組みの際の参考情報として活用する。</p> <p>生物多様性基本法に基づく生物多様性地域戦略については、府においても府域の生物多様性を保全し、府民に向けた効果的な普及啓発活動を実施するためにも、策定について検討する。</p>
<p>アスベスト飛散防止対策の推進</p>	<p>立ち入り検査が増加する傾向にあることから、建築物の解体工事に伴うアスベストの飛散防止対策の指導を強化すべきである。</p>	<p>平成24年(2012年)より、指導を強化するため、届出要件に満たない解体工事についても、建設リサイクルの情報を元に抜き打ちの立入検査を行うなど計画を上回る取組みを行っている。(届出のあった案件については原則全件に立入検査を実施)</p>
<p>大阪湾の環境改善</p>	<p>2014年以降藻場面積は増加しておらず。施策の方向性を示すべきである。</p>	<p>漁場整備については、従来浅い海域において海藻の着生等を促すブロックの設置による整備を行ってきたが、2014年からより深い水深帯における攪拌ブロック礁の設置による広域型整備へと移行したことから、藻場面積については2013年の値を据え置いている。施策の方向性としては、藻場造成だけでなく、魚介類の生息空間の創出、漁業生産力の底上げといった幅広い観点から、引き続き漁場整備事業を推進する。</p>

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
水質汚濁負荷量の削減 大阪湾の環境改善	きれいな水環境の観点だけでなく、豊かな水環境という観点を踏まえて、目的を見直すべきである。	栄養塩類の適切な濃度レベルやその管理手法の確立、湾奥部における栄養塩類の過度な偏在の解消は、大阪湾沿岸域の環境の保全・再生・創出にとって重要な課題であることから、総量削減計画等に位置づけたとおり、必要な調査研究を実施するとともに、次期環境総合計画に向けて、施策体系にどう位置付けられるか検討する。
化学物質に関するリスクコミュニケーションの推進	化学物質対策セミナーの参加者が減少傾向にあるので、セミナーの改善について検討すべきである。	当セミナーの対象は、府化学物質管理制度の届出事業者に限定しており、リスクコミュニケーションに関する講演、排出量等の状況の説明、事業者からの取組事例の発表などを行っている。参加者の減少傾向は、対象を限定している中で毎年ほぼ同じテーマであることが要因の一つと考えられることから、業界団体の協力を得て対象を届出規模未満に広げることや、化学物質の労働安全対策といった事業者の関心が高く事業所内外に共通する課題をテーマに含めるなど、改善を図っていく。
緑と水辺の保全と創造	豊かな水辺に関する施策が資料にまとめられておらず、計画の位置づけが不明。	豊かな水辺に関する施策については、施策体系の no. 24「大阪湾の環境改善」や no. 29「みどりと水辺の保全と創造」など、複数の分野に位置付けられている。 ご意見を踏まえ no. 29 の複数年レポートに「大阪ふれあいの水辺づくり事業」等 4 事業を追加した。 今後、豊かな水辺の実現に関する施策が、計画における施策体系に明確に位置付けることができるか、次期計画に向けて検討する。
暮らしやすい快適な都市環境の確保（良好な住環境の確保）	地盤沈下だけでなく、良好な住環境指標を検討いただきたい。	適切な指標について、ご意見を参考に、次期計画に向けて検討する。

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
—	<p>「もの消費」から「こと消費」への変遷を踏まえ、イベントなどソフト的な取組みの充実が必要。</p> <p>ESG 投資の取組みなど重要。</p> <p>環境施策の広報について、SNS などの活用が大事。</p>	<p>ご意見を参考に、環境施策の推進に取り組んでいく。</p>

(3) 施策・事業の工程に関するもの

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
自動車排ガス対策の推進	<p>2016年11月に府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組みについての答申と環境省の中間レビューに基づいて、工程表の見直しを検討する必要がある。</p>	<p>府では自動車 NOx・PM 計画に基づき自動車環境対策を推進しており、自動車からの NOx や PM の排出量は平成 27 年度目標を達成するなど、計画は順調に進捗している。</p> <p>答申を踏まえ、平成 32 年度目標の確実な達成に向け、排ガス基準非適合車の流入ゼロを目指した取組やトラック等を使用する事業者に対する取組支援などを行っているところであり、工程表については、見直しを含めて検討する。</p>
PM2.5 対策の推進	<p>環境基準を満たしていない測定局があることから、工程の前倒しで実施することも考慮する必要がある。</p>	<p>府ではモニタリング体制の整備に努め、平成 27 年には府域全体で 55 局体制(うち府管理局 26 局)の整備を完了した。</p> <p>24 年度には達成率 1 局/33 局の 3%が、27 年度には 19 局/55 局の 35%、28 年度には 50 局/55 局の 91%に向上した。</p> <p>しかしながら、28 年度には 55 局中 5 局が環境基準を達成していないことから、環境農林水産総合研究所と連携し、また、国への要望あるいは国の検討会への参画を行うなど、工程表に記載している発生機構の把握や効果的な対策の検討を加速させる。</p> <p>このことにより、早期に PM2.5 に着目した発生源対策等が実施できるよう努める。</p>
光化学オキシダント・SPM 対策の推進	<p>光化学スモッグ前日予報制度の導入手法を検討から実施へのプロセスを明確にする必要がある。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、今年度中を目途に、府の光化学スモッグ発令情報に気象庁の前日気象情報を取り込むよう、関係先との必要な調整を行う。</p> <p>これに伴い、「工程名」を「光化学スモッグ前日気象情報の活用」と修正する。</p>

(4) 各種計画等との整合に関するもの

施策名称	指摘事項・意見	府の回答
地球温暖化に対する適応策の推進	<p>国の適応計画を参考にし、大阪府の適応対策の必要性について、個別的に検討し、必要に応じて施策の目標、それを達成するための施策について検討すべきである。取組指標が、認知度だけというのでは、あまりに時代遅れの感を抱かざるを得ない。</p> <p>施策としても、ヒートアイランド対策だけでよいのか。</p>	<p>気候変動の影響への適応については、平成 29 年度に「適応の意義」「分野別の影響と適応の方向性」「適応の推進にあたっての考え方」を盛り込む「大阪府地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」の改定を行った。計画の分野については、ヒートアイランド対策のみならず、国の適応計画を参考に、自然災害・健康などの 7 分野で整理している。</p> <p><input type="checkbox"/>改定に伴い、環境総合計画改定の際にこれらの内容を盛り込むよう見直しを行う。</p> <p><input type="checkbox"/>適応の推進にあたっては、府のみならず、府民、事業者等のそれぞれが主体的に取り組むことが必要であるが、適応の認知度が低いのが現状である。よって適応に関する普及啓発を進めることにより、府民、事業者等が理解を深め、行動につなげることが必要と考えている。</p> <p><input type="checkbox"/>認知度以外の指標については、国等の検討状況も踏まえ対応する。</p>