

地域まるごと「環境本位」の社会にする

- 世界が共通の認識の下、実効ある温室効果ガスの削減の実施が求められ、また、新興国の経済発展によって資源・エネルギー制約が一段と強まることを展望すると、環境制約が経済の規模を規定するような社会になると考えられる。モノづくり技術の一大集積地としての地位を保つ上でも、産業活動、都市構造、ライフスタイルのすべてにわたって環境負荷を引き下げる、地域まるごと「環境本位」社会にしていくことが求められる。
- 本県の温室効果ガスの排出量は、1990年比で大幅に増加していることを踏まえ、2050年にめざすべき低炭素社会をイメージしながら、国において議論がなされている2020年の中期目標に対応した新たな目標を設定し、地球温暖化対策を進めていく。
- 農林水産業を含む産業活動の活発な地域であるからこそ、技術革新を促しながら資源・エネルギーの域内循環を積極的に進め、持続可能な生活・産業の有り様を示していく。
- 生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)開催を弾みとして、生物多様性に対する県民・企業の認識の一層の向上を図るとともに、大都市圏らしい生態系の保全・再生の取組を進めていく。

32

低炭素社会に向けた先駆的取組の推進

- モノづくりの大都市圏として持続的に発展する上でも、今後明らかにされる国の温室効果ガスの中期目標達成に向けた道筋などを踏まえ、部門ごとに国と同等以上の目標と達成のための手段を明らかにする戦略を策定していく。この戦略のもと、官民を挙げての再生可能エネルギーの普及促進や低炭素型まちづくりなどに取り組み、温室効果ガスの削減を着実に進めていく。

🔑 主な取組

- めざすべき低炭素社会をイメージした目標の設定
 - ・部門ごとに国と同等以上の目標と達成のための手段を明確化
(部門ごとの取組)
- 産業・業務部門の排出削減策の推進(条例による地球温暖化対策計画書制度の強化の検討、金融機関と連携した中小企業等の排出量削減の取組を促進する融資の仕組みの検討、省エネ施設等の導入の際の低利融資、農家等による国内排出削減量認証制度(国内クレジット制度)の取組支援など)
- 運輸部門の排出削減策の推進(トラック・バス等のハイブリッド車・CNG車等への転換を促進する経済的支援、エコドライブの普及促進)
- 住宅・建築物の省エネ化促進(新築物件へのCASBEE^{※6}の拡大や既存物件へのESCO^{※7}の導入促進、省エネ家電・LED照明など省エネ機器への転換促進)

※6.CASBEE：建築物等の環境性能を評価し、格付けする手法で、省エネや環境負荷の少ない資材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮等も含めた建築物等の環境性能を総合的に評価するシステム。

※7.ESCO：建物の電気設備等の省エネ化を資金調達から設計・施工、管理まで一括して請け負い、省エネによる経費節減分を発注者とESCO事業者が分配する仕組み。

(部門横断的な取組)

- 低炭素型のまち(クールシティ)づくりの推進(歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり、建物の緑化や公園緑地整備事業等による都市緑化などヒートアイランド対策の推進など) [46(1)参照]
- 再生可能エネルギーの普及促進(グリーン電力証書*1の活用などによる設備導入の促進、太陽光発電等の県有施設への率先導入など) [24(1)参照]
- カーボン・オフセット**2によるCO₂排出削減促進

<関連する個別計画> ・あいち地球温暖化防止戦略(2005年1月)
※2010年度に新たな地球温暖化防止戦略を策定予定

政策効果指標 国の長期目標「2050年までに温室効果ガス排出量60～80%削減」の達成に向けた中期目標の設定



学校への太陽光発電施設の設置

33 持続可能な自動車社会と「エコモビリティライフ」の推進

(1) 持続可能な自動車社会の実現

- 本県は、自動車保有台数が全国一であり、交通手段として自家用車への依存度が高い地域であることから、自動車からの二酸化炭素の排出量の削減が喫緊の課題となっている。このため、二酸化炭素排出量が少ない電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)の本格普及に向け、電力会社、自動車メーカー、その他幅広い企業や自治体の協働による「EV・PHVタウン**3」モデル事業を推進していくとともに、最先端の情報通信技術により安全で快適な自動車社会を実現するITS(高度道路交通システム)の推進を図っていく。

主な取組

- 県・市町村・地元企業の率先導入、EV・PHVを活用したカーシェアリング事業、購入に際してのインセンティブの創出
- 自治体・商業施設等への充電設備の整備、カーナビ等IT活用によるユーザーの利便性の向上
- EV・PHVの試乗会・展示会の開催、優良事業所の認定 [23(5)、24(1)参照]

＜関連する個別計画＞ ・愛知県EV・PHVタウン推進マスタープラン（2010年2月）

政策効果指標 EV・PHV県内新車販売台数：2,000台／年度（2013年度）〔再掲〕



プラグインハイブリッド自動車の合同納車式の様子

＜あいちEV・PHV普及ネットワーク共通ロゴマーク＞



(2)「エコモビリティライフ」の推進

- 自動車交通への過度な依存は、地球温暖化を始め、交通事故や渋滞、中心市街地の空洞化、地域公共交通の衰退等、様々な問題の一因となっている。こうした問題を解決するため、2008年7月に設立した「あいちエコモビリティライフ推進協議会」の活動などを通じて、自動車と公共交通・自転車・徒歩等をかきこく使い分けるライフスタイル「エコモビリティライフ」を県民運動として推進していく。

📌 主な取組

- 企業・学校・各種団体への協力要請やモデル事業の各地への普及などを通じた「環境にやさしい交通行動（エコ通勤・通学等）」の促進
- 「あいちエコモビリティライフの日」（エコモビの日）〔毎月第1水曜日〕のPRをはじめとする普及啓発
- パーク＆ライド※4の普及拡大

＜「エコモビリティライフ」のシンボルマーク・イメージロゴ＞



政策効果指標 あいちエコモビリティライフ推進協議会への加入団体数：170（2015年度）
【現状】154団体（2010年2月末現在）

※1.グリーン電力証書：発電時に温室効果ガスを発生しない、若しくは極めて少ないという再生可能エネルギー（グリーン電力）の持つ環境的価値を、「証書」という形で表したものである。従来の電力を使っている場合、この証書を買うことでグリーン電力を利用したとみなすことができる。

※2.カーボン・オフセット：日常生活や経済活動によって排出される二酸化炭素について、まずできる限りの削減努力を行い、その上でどうしても排出される分を、別の場所での排出削減や植林による吸収等により相殺しようという考え方。

※3.EV・PHVタウン：EV・PHVタウンは、低炭素社会の実現をめざし、2009年から市場投入されたEV・PHVの本格的普及に向けた実証実験のための経済産業省のモデル事業であり、本県は、「EV・PHVタウン」モデル事業の「実施地域」として選定された。

※4.パーク＆ライド：自家用車で自宅から最寄りの駅（又はバス停など）まで行き、そこに駐車して、公共交通機関に乗り換えて都心部などの目的地に向かうこと。都心部などへの自家用車の流入を抑えることによって、渋滞緩和や二酸化炭素排出量の削減などの効果が期待される。

34 ゼロエミッション・コミュニティの実現

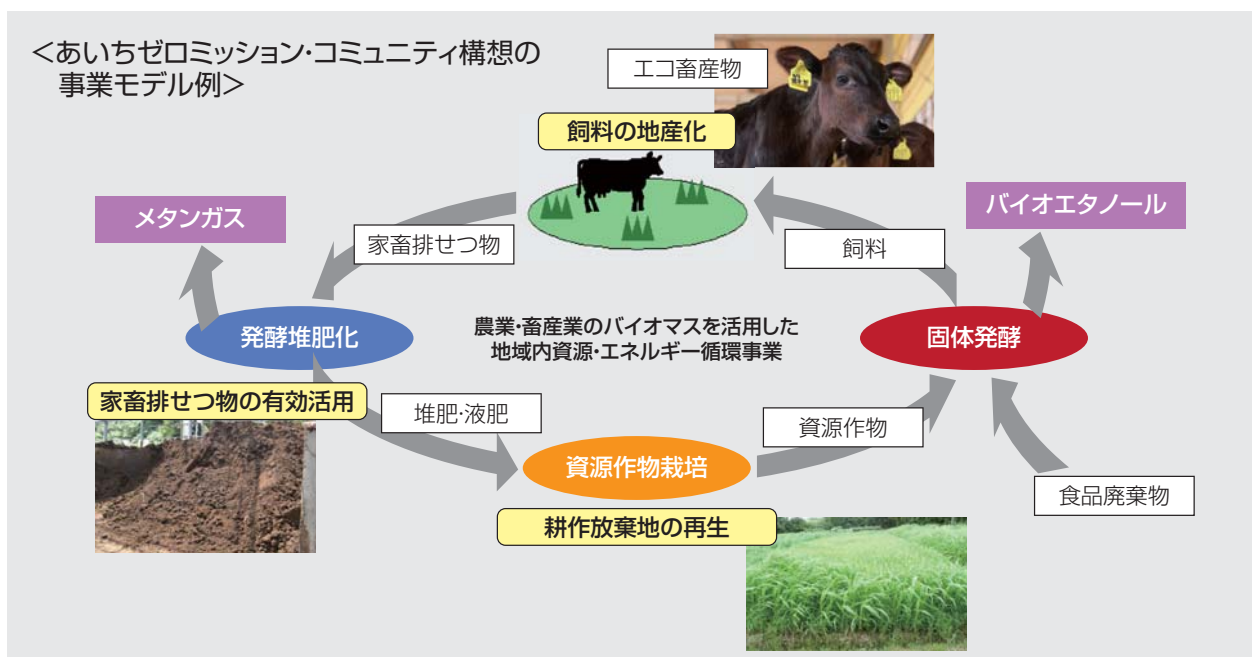
- 未利用資源を地域内で有効に活用するシステムを地域社会や産業に組み込むことをめざす「あいちゼロエミッション・コミュニティ構想」に基づき、家畜排せつ物など、カーボンニュートラル(二酸化炭素の排出と吸収の収支がプラスマイナスゼロ)なバイオマスの活用、都市における新エネルギー利用など、未利用資源とエネルギーの地域内循環システム(事業モデル)の事業化を推進し、県内各地への波及につながる多様な事業展開をめざしていく。
- また、産業廃棄物の不法投棄や過剰保管等の不適正処理の未然防止及び適正化に向けた迅速な指導・監視及び行政処分等を徹底するとともに、公共関与による広域廃棄物最終処分場の整備を進めていく。これらの財源として2006年4月に創設した産業廃棄物税について、産業廃棄物の削減効果や充当事業の効果などを評価し、そのあり方を検討していく。

📁 主な取組

- あいちゼロエミッション・コミュニティ構想で策定した事業モデル(都心部における熱エネルギーのネットワーク構築による地域単位の省エネ化、木質バイオマスの炭化による原燃料利用、農業・畜産業のバイオマスを活用した地域内資源・エネルギー循環など)の事業スキーム検討、企業等の事業化支援及び実証事業の実施
- 産業廃棄物税のあり方の検討
- 衣浦港3号地廃棄物最終処分場の供用開始【2010年度】

＜関連する個別計画＞ ・愛知県廃棄物処理計画(2007年3月)
 ※2010年度に基礎調査、2011年度に次期計画策定予定
 ・あいちエコタウンプラン(2004年9月) ※2010年度以降に次期計画策定予定
 ・あいちゼロエミッション・コミュニティ構想(2007年3月)

政策効果指標 廃棄物最終処分量:2011年度に現行計画を上回る意欲的な目標値を設定
 【現状】産業廃棄物1,103千トン(2007年度)、一般廃棄物316千トン(2007年度)



35

COP10の開催地にふさわしい生物多様性保全の取組

- 生物多様性の保全及び持続可能な利用は、地球温暖化防止と並び国際的にも重要な課題となっており、2010年には、生物多様性条約締約国が今後の国際的枠組みについて話し合う、環境分野では最大級の国際会議である生物多様性条約第10回締約国会議(COP10)が、愛知・名古屋で開催されることから、開催県として生物多様性に関する県民への理解の促進を図るとともに、COP10の成果を踏まえ、開催地にふさわしい先駆的な地域づくりを進めていく。

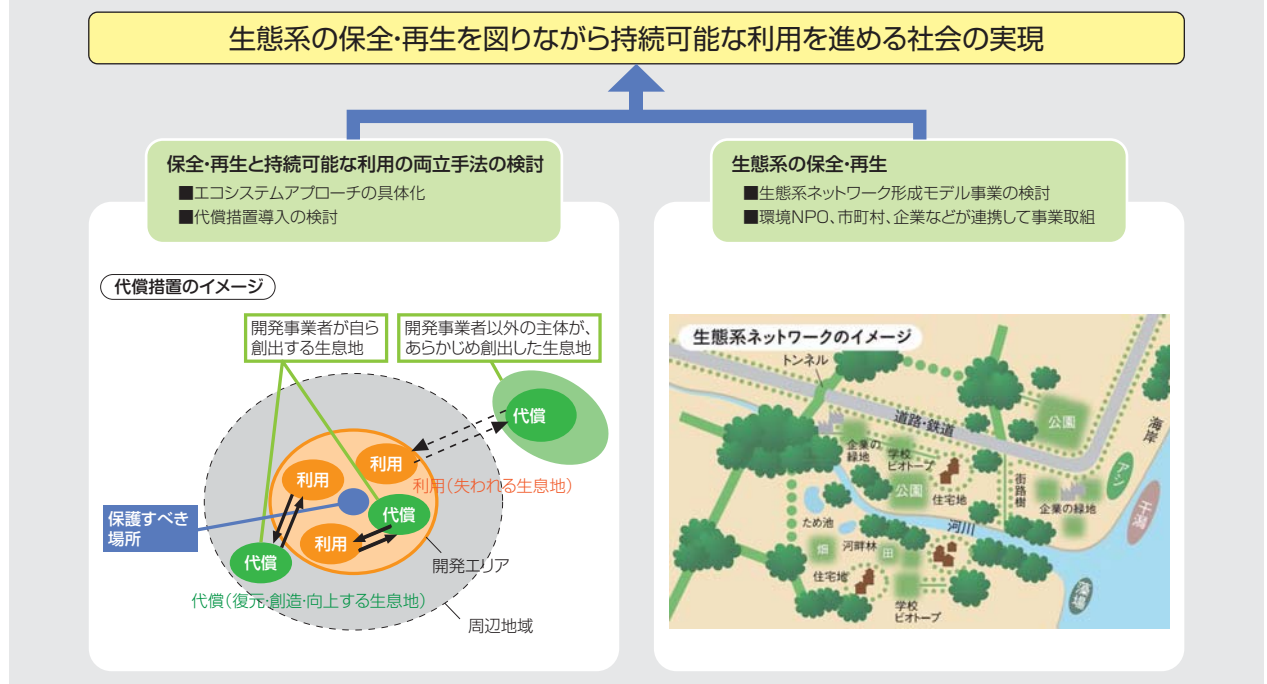
 主な取組

- 生物の生息生育空間となっている貴重な自然環境(コアエリア)を緑地や水辺等でつなぐ「生態系ネットワーク」の形成推進
 - ・自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例の自然環境保全地域指定制度によるコアエリアの保全
 - ・「エコシステムアプローチ^{※1}」の考え方に基づいた開発事業のあり方(代償措置の確保など)の検討
- 野生動植物の保護と管理の徹底(自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例による希少野生動植物種及び生息地等の保護、移入種対策)
- 里地・里山・里海の保全・再生(生態系保全に配慮した農業農村の整備、多自然川づくり、NPO等の活動支援、企業との協働による森づくり、都市公園における県民との協働による自然とふれあいの場の整備、伊勢湾・三河湾の里海再生) [36、37、50(3)参照]

<関連する個別計画> ・あいち自然環境保全戦略(2009年3月)
 ・食と緑の基本計画(2005年2月) ※2010年度に改定予定

政策効果指標 COP10を踏まえた愛知版目標の設定 ※2010年度に設定予定

<めざすべき自然共生社会づくりに向けた取組イメージ>



※1.エコシステムアプローチ：生物多様性条約第5回締約国会議(2000年ナイロビ)において決議採択された、生態系の健全な働きを損なうことのないように自然資源の管理や利用を行うための原則。

36 「あいち森と緑づくり税」を活用した森と緑の整備・保全

- 本県には、三河山間部を中心とする森林、名古屋圏を中心とする都市の緑、その中間に位置する里山林など、様々な形で守るべき森と緑が存在しているが、近年、手入れなどが進まない森林・里山林の増加や都市の緑の減少・喪失に伴い、地球温暖化防止や水源かん養などの公益的機能の低下が危惧されている。このため、「あいち森と緑づくり税^{※1}」の活用により、奥地や公道・河川沿い等の作業性が悪い人工林の間伐、里山林の整備、都市の緑化を推進し、山から街まで緑豊かな愛知をめざしていく。



木の香る学校づくり推進事業
(愛知県産木材を利用した学習机・椅子)

📌 主な取組

- 奥地や公道・河川沿い等の作業性の悪い人工林における公益的機能の発揮を重視した間伐の推進
- 放置された里山林の再生や地域のニーズを生かした里山林の整備
- 都市における樹林地の保全・創出、民有地の緑化、美しい並木道の再生、県民参加で実施する緑化活動への支援など都市緑化の推進

＜関連する個別計画＞ ・食と緑の基本計画(2005年2月) ※2010年度に改定予定
・あいち森と緑づくり事業計画(2009年3月)

37 伊勢湾・三河湾の里海再生

- 伊勢湾・三河湾は、魚介類の産卵・生育の場や豊かな漁場となっている藻場や干潟、浅場が広がり、多様な生態系の働きによる高度な水質浄化機能も有する里海である。しかし、伊勢湾・三河湾の環境基準の達成率は横ばいで推移しており、赤潮の多発や貧酸素水塊の拡大が見られるなど、里海の持つ本来の機能が正常に働いているとは言えない状況にある。このため、流入負荷対策や干潟・浅場の造成などの環境改善施策の組み合わせがもたらす効果を科学的に評価し、関係機関が連携した最適な対策を実行することで、様々な海の恵みをもたらしてくれる「里海」を再生していく。

📌 主な取組

- 里海再生における新たな評価指標の検討
- 海域の環境改善策の推進(干潟・浅場の造成や覆砂、藻場の再生など) [30(2)参照]
- 流入負荷対策の推進(総量規制などによる発生負荷対策、下水道等の整備促進など)
- 「水循環再生地域協議会」(県内3地域)による流域圏の連携・協働の強化

＜関連する個別計画＞ ・化学的酸素要求量、窒素含有量及びりん含有量に係る総量削減計画(2007年6月) ※2012年度に次期計画策定予定
・食と緑の基本計画(2005年2月) ※2010年度に改定予定
・あいち下水道整備中長期計画(2007年3月)
・あいち水循環再生基本構想(2006年3月)

政策効果指標 伊勢湾・三河湾のすべての水域における水質の環境基準の達成(2015年度)
【現状】COD55%、全窒素83%、全磷83%(2008年度)