

■第2次長浜市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)改定(案)に対するパブリックコメントの結果

■意見募集期間 令和5年11月22日から令和5年12月22日まで

■意見提出 1名

■提出意見数 8件

■意見と意見に対する市の考え方

	頁	意見	意見に対する市の考え					
1	13	P13(2)交通「北陸自動車道には、長浜インターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジ、木之本 インターチェンジがあります」 この項は「長浜市の現状」であるが、国交省から新規事業として位置づけられ動き出しているため、神田スマートインターチェンジ(仮称)も入れてはどうか。文案「北陸自動車道には、長浜インターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジ、木之本 インターチェンジがあり、神田スマートインターチェンジ(仮称)も設置準備が進められています」	本文を以下のとおり修正します。 「北陸自動車道には、長浜インターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジ、木之本インターチェンジがあり、現在、神田パーキングエリアにおいて、(仮称)神田スマートインターチェンジの整備が進められています。」					
2	21	P21 営農用太陽光発電施設(ソーラーシェアリング) ソーラーシェアリングを知らない人にとってはイメージがわきにくいので、実例写真を添付すべきではないか。	以下の写真を追加します。 ■営農用太陽光発電施設(ソーラーシェアリング)  (出典 農林水産省ホームページ)					
3	34	P34 2.6 温室効果ガス排出削減に向けた課題 ア 温室効果ガス排出状況より 「業務部門は、省エネ機器の普及などを通じてエネルギー効率の向上が図られていますが、、今後もさらなる取組に努める必要があります(p26)」 「家庭部門は、、省エネ機器の普及や市民の意識啓発などを通じて排出削減に努める必要があります。(p26)」 「省エネ機器の普及」はもちろんであるが、同じように「断熱」を書き加えると良い。 文案「業務部門は、、今後もさらなる取組、窓の二重化などの断熱にも努める必要があります」 「家庭部門は、、省エネ機器の普及や窓の二重化などの断熱、市民の意識啓発などを通じて排出削減に努める必要があります」 家庭に限らず施設でのエネルギーロスが一番大きいのは「窓」であり、断熱は省エネ対策で一番の近道となる。温室効果ガス排出削減にもきわめて有効である。省エネ機器は高額なものが多く、窓の二重化などの断熱は比較的安くできることから取り組みやすく書き加えたい。 この断熱化はP52・53の事業者の取組にも結びつく。またP55の市民の取組とも関連する。	本文を以下のとおり修正します。 業務部門は、省エネ機器の普及などを通じてエネルギー効率の向上が図られていますが、今後も業務用延べ床面積の増加傾向が続くと考えられ、ZEBや断熱性能の高い建物の普及など更なる取組に努める必要があります。 家庭部門は世帯数の増加とともにエネルギー消費量も増加していることから、温室効果ガスの排出も増加しており、省エネ機器の普及や、ZEH・断熱性能の高い住宅の普及、既存住宅の省エネ改修、市民意識啓発などを通じて排出削減に努める必要があります。					
4	41	P41 再生可能エネルギー種別の導入目標表中の太陽光発電(10kW以上)2030年度導入目標値が2019年度比で約1.7倍になっている。 山間地の休耕地を利用した10kW以上ならば良いであろうが、事業者が計画する10kW以上は規模を追求し日照を求めたので、大規模な森林伐採が行われる懸念がある。こうした事業は、長浜市の環境像「みんなで育む、水とみどり」につつまれたままながはま」にはそぐわない。これからの再生可能エネルギーは「地産地消」がキーワードなので、10kW以上でも公共施設の屋根を活用したり、市民の屋根を利用した10kW未満の目標をもっと高めた方がよい。	10kW未満の太陽光発電については、公共施設への導入や、住宅等への設置補助金を交付することで引き続き普及に努めることとしており、10kW以上の設備よりも高い目標(2019年度比で約3倍)を掲げています。(P41参照) 10kW以上の太陽光発電設備につきましては、大規模事業所の屋根等の活用を想定しており、森林をはじめとする地域資源を損なうことなく、安全性に十分配慮し、地域の特性に合わせた太陽光発電設備の普及を図ります。(P46,47参照)					
5	46	P46(1)再生可能エネルギーなどの活用 再生可能エネルギー設備の普及・導入 ここに木質バイオマスストーブも入れてはどうか。2019年をもって設置補助事業は終了しているが、市民のストーブ導入により以下のようにたくさんメリットが考えられる。長浜市の豊富な森林資源の活用、市産材材活用で生まれる端材の余すことのない利用、間伐期を迎えている木の活用、間伐することで日光が広くあたるようになり既存木のCO ₂ 吸収量が増える効果、間伐により森林の保水力が高まり多面的機能が高まる期待、切り捨て間伐されている木の現金化、林業に携わる担い手育成につながるメリット、林業従事地域おこし協力隊員の仕事を創る効果など、その効果は多岐にわたる。また、この事により森林バイオマスの利活用や未利用エネルギーの活用にもつなげることができる。	「森林バイオマスの利活用推進」のなかで検討していきます。(P46参照)					
6	51	P51 2030年度に向けた目指す姿の指標の表中 電気自動車の普及率 目標値(2030年度)10%、 電気自動車充電設備設置基数 40基(2022年度) この普及率目標値を20%ぐらいの数値に置き換える。経産省が出している2030年の電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及目標は20~30%である。長浜市では自動車が生計に不可欠な道具である事を考えれば、最低でも20%の数値にしても良いのではないかと。 備考に「アンケート結果」とあり、事業所項目の間4(例)を見たところ、導入済みと導入予定を合わせると14.1%となっていた。このあたりが10%の理由と考えられるが、同じ表内に導入してみたいが51.6%もあり、2030年の目標値であれば、30%でも良いのではないかと。ガソリン車に比べオイル交換がないなどメンテナンスコストがかからないこと、会社に屋外駐車中、安い電気で充電しこれを通勤費に置き換えることにより、固定費がいらなくなるというメリットが周知できれば、30%の上振れも期待できる。 また、電気自動車充電設備設置基数は、2023年度において「37基」となっている。	電気自動車の普及率に係るアンケート調査は、第2次長浜市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)策定の際、令和元年に行ったものです。今回の改定では再度アンケートを実施していないため、当該目標値については変更を行っていません。中間見直し等の際に再度アンケートを実施し、長浜市の現状と国の導入目標を考慮し、目標を再検討します。 電気自動車充電設備設置基数は、GoGoEVのホームページに記載されている充電器の口数を参考に、以下の通り修正します。 2030年度に向けた目指す姿の指標 <table border="1" data-bbox="798 1411 1420 1456"> <tr> <td>電気自動車充電設備設置口数</td> <td>36基</td> <td>45口※</td> <td>70口</td> <td>急速15口、普通28口、テスラ2口(「GoGoEV」HPより)</td> </tr> </table> ※経済産業省の目標単位が「基」から「口」に変更されたため、長浜市でも同様に変更します。	電気自動車充電設備設置口数	36基	45口※	70口	急速15口、普通28口、テスラ2口(「GoGoEV」HPより)
電気自動車充電設備設置口数	36基	45口※	70口	急速15口、普通28口、テスラ2口(「GoGoEV」HPより)				
7	58	P58 コラム グリーンカーテンコンテスト 写真 地球温暖化対策実行計画(区域施策編)改定の実施が2023年度、もしくは2024年度であるならば、最優秀賞の写真は最新の2023年度のものを使うべきではないか。	以下のとおり写真を変更します。 コラム グリーンカーテンコンテスト  2023年度最優秀賞【公共施設部門】 2023年度最優秀賞【事業所部門】					
8	59	P59(3)環境負荷の少ない移動手段の普及推進 市が推進する施策 表外の※次世代自動車とは、、ハイブリッド車 次世代自動車に「ハイブリッド車」は含まれない。一般社団法人次世代自動車振興センターが国の補助の対象としている次世代自動車は、電気自動車とプラグインハイブリッド車、燃料電池自動車の3車種のみであり、現在の基準においてハイブリッド車は含まれない。 資料4 用語集にあるクリーンディーゼル車も同様である。	滋賀県CO ₂ ネットゼロ社会づくり推進計画の用語集を参考に、本文を以下のとおり修正します。 P59 ※次世代自動車…電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)など、CO ₂ などの温室効果ガスの排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のこと。 資料編 次世代自動車…電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)など、CO ₂ などの温室効果ガスの排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境にやさしい自動車のこと。 ただし、一般社団法人次世代自動車振興センターでは、次世代自動車を以下のように定義しており、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車を含み「次世代自動車」と定めていても誤りではないことを申し添えます。 「次世代自動車 日本政府は運輸部門からの二酸化炭素削減のため、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等を「次世代自動車」と定め、2030年までに新車乗用車の5-7割を次世代自動車とする目標を掲げている。」(一般社団法人次世代自動車振興センターホームページより https://www.cev-pc.or.jp/kiso/s.html#355)					