「長崎広域連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画（素案）」に関するパブリック・コメント

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ｎｏ． | 意見の内容 | 長崎市の考え方 |
| 1 | 市民が自分事として「ゼロカーボンシティ」の取り組みを意識し、取り組むための工夫はありますか？例えば、温室効果ガス排出量の削減目標に関して、数値のみの情報であるため、市民が温暖化に対する危機感が全く感じられず、市民に対しての主体的な行動は期待できないなどです。そもそも長崎市、長与町、時津町が連携して、この取り組みをする意義はなんでしょうか？他の都道府県の自治体で連携して行っているから、トレンドの一環でやっていたりなどはないですか？ | 一点目のご意見に関しては、ご指摘のとおり、目標値等の数値のみの情報だけでは、「ゼロカーボンシティ」の取組みについて意識を向けていただくことは困難であると考えております。本計画では、市民、事業者の皆様が地球温暖化に対して自分事として捉え、危機意識やゼロカーボンシティに関する興味や関心を持つきっかけとなるよう、第7章において、一市二町や近隣市町で発生した地球温暖化が一因と考えられる気候変動の影響に伴う災害等について新たに掲載をしています。第1章にも長崎広域連携中枢都市圏への影響について抜粋したものを掲載していることから、第7章との関連がわかるよう、第1章の説明文の下段に「長崎広域連携中枢都市圏への影響の詳細は第7章を参照してください。」という文言を追加することとします。また、今後、更に市民の皆様の主体的な行動へとつなげていく必要があることから、市民が実践できる地球温暖化対策の取組み等について、第6章にコラムとして追加で掲載をすることとします。二点目のご意見に関しては、地球温暖化は、世界全体で解決していかなければならない非常に大きな課題です。平成28（2016）年の地球温暖化対策の推進に関する法律の改正においても、複数の地方公共団体による地方公共団体実行計画の共同策定が可能であることが明記され、他の地方公共団体との広域的な協調・連携を通じて、地球温暖化対策に資する施策等について、共同での検討や実施を推進することにより、取組みの更なる高度化・効率化・多様化を図ることが期待されています。長崎市はこれまで、市独自で地球温暖化対策の取組みを講じてきましたが、連携中枢都市圏を構築する長与町、時津町と連携して地球温暖化対策に関する取組みを検討・推進していくことで、より広範囲における温室効果ガス排出量の削減を進めることに繋がり、環境の面からも世界に貢献していけるものと考えています。 |
| 2 | 項目の構造が分かりやすく説明されており、カラーで説明されているため、理解することができました。環境保護の取り組みを考える際、いかに環境負荷のない発電方法にシフトするというのは取り入れなければならない考えた方だと思います。しかし、不安定な電力供給は一時的な供給不足に陥るため、だいぶ前になりますが、九電が再生可能エネルギーの電力買い取りを一時的に制限したこともあり、十分に求められている再可能エネルギーの供給量なのか疑問に思いました。また、「ポテンシャル」という言葉で表現されている風力発電の導入エリアですが、式見外海地区で漁業が盛んに行われています。また、「ながさきサンセットロード」という名前で福田〜外海まで南北に貫く202号線含む国道のブランディングとはどのように共存するのでしょうか。漁業、景観との兼ね合いを考えるとポテンシャルあるエリアはかなり絞られるのではないかと考えます。長崎市内には現在長崎県内の電力供給の根幹を成すような発電所はなく、その点消費をいかにクリーンなものにするべきか考えるのが妥当なのではないかと考えます。施設の屋上の太陽光化には賛成します。 | 昨今の社会的に2050年カーボンニュートラルが求められており、市としてもゼロカーボンシティの実現に向けて取組みを推進しているところです。ゼロカーボンシティを実現するためには、再生可能エネルギーを普及させていくことが必要となり、国においても、第6次エネルギー基本計画において再生可能エネルギーの比率を2030年において36～38％にするという野心的な目標を掲げ、取組みを推進しているところです。しかし、不安定な電源といわれている再生可能エネルギーを主力電源化するためには、コスト面や電力系統の増強など、国全体で解決していかなければならない様々な課題があることから、国の動向を見極めつつ、市内における再生可能エネルギーの普及拡大の取組みと併せて、消費面での対応として、節電や省エネルギーの推進等にも取り組んでいきたいと考えています。また、風力発電のポテンシャルに関しては、　環境省のデータベースに基づき設定しております。環境省のデータベースでは、漁業や景観との兼ね合い、標高などの自然条件、国立・国定公園等の法制度、居住地からの距離などの土地利用状況から推計除外条件を設定し、ポテンシャルを推計しております。今後、風力発電の導入を進めるにあたっては、ご指摘のとおり、漁業や景観にも配慮しつつ、関係者とも十分に協議を行いながら導入拡大について検討を進めていきたいと考えております。 |
| 3 | 長崎市内の公共交通の利用促進について提案します。現在長崎市の交通アクセシビリティ水準は全国平均の2.6倍をマークしており、それでも乗らない人がいるのが現状です。乗らない理由はターミナルの問題が1番でしょうか。より分かりやすい行先表示の方法（フルカラー、液晶表示）や、バスロケシステムの補助が先決だと思います。また、利用の多数を占める通勤通学需要をいかに自家用車から奪い取るかというのが大事な問題だと思います。公共交通計画を3市町協働で組む等、移動実態を踏まえると長与時津と切っても切れないので、ここでこそ中枢都市圏で取り組む強味があると思います。また、長崎市内の民間バス事業者では今年全ての大型路線バスをハイブリッドバスで導入しました。使いやすい公共交通の整備と共に、公共交通自体の環境負荷低減も大事だと思います。補助の代わりにゼロカーボンシティのラッピングを一部施せば、住民へ中枢都市圏の取り組みの啓発にもつながるのではないでしょうか。公共交通への乗り換えを促すため、市内商業施設や観光施設の駐車場の一部を閉鎖し、環境啓発イベントをするのも良いのではないでしょうか。 | 公共交通の利用促進は重要な課題であり、長崎市地域公共交通計画でも大きな柱の１つに「公共交通サービスの向上」を掲げ、その施策の１つでスマートバス停やバスロケーションシステムなどのICT技術を積極的に導入することとし、令和５年度中の導入に向け長崎市も支援を行う予定です。また、長崎市は、環境負荷低減とともに燃料消費効率の改善により路線バスの維持を図るため、ハイブリッドバスの導入に対しても支援を行っています。なお、３市町で公共交通の計画を策定する予定はありませんが、長崎県が策定した「長崎県地域公共交通計画」に基づき、市町でも連携しながら持続可能な公共交通機関に転換して行きたいと考えています。また、ゼロカーボンシティのラッピング及び環境啓発イベントに関しては、市民や事業者の皆様への普及啓発活動について検討する際の参考とさせていただきます。 |
| 4 | ごみは最終的に処理工場に帰着します。その工場をこどもたちから学生までリサイクルや環境に対して考えるテーマパークにするのはいかがでしょうか。 | 長崎市では、燃やせるごみの焼却処理施設として東工場と西工場があり、ここでは、ごみ処理の仕組みを学ぶための大会議室での映像視聴を交えた工場見学を受け入れています。西工場では、このほか、規模は小さいですが、環境情報発信のための展示スペースや、ごみ選別クレーンゲームや発電体験マシーンなどの子どもたちが楽しみながらリサイクルやエネルギー活用の大切さを学べる設備を設けています。また、建替えにより令和８年度から稼働予定の新東工場でも、余熱利用体験や４Ｒ体験等を通じて、楽しみながら学習し、見学を通じて環境への関心を深めた後、ワークショップ等を行うことのできる空間・設備等を設けることとしており、環境問題に対して一人ひとりが学び考え、当事者として自発的な活動につながるよう、ストーリー性をもった環境学習のための施設づくりを計画しています。また、三京クリーンランド埋立処分場と東工場敷地内にはプラスチック製容器包装の選別施設があり、施設見学を受け入れております。三京クリーンランド埋立処分場内の選別施設にはプラスチック製容器包装のリサイクルの流れなどが学習できる展示もございます。　今回いただいたご意見に関しては、今後の取組みを検討するにあたっての参考とさせていただきます。 |
| 5 | 環境負荷の少ない街の形成に向けて、「まち歩きを楽しめる」は、市街中心部の外ではどのようにして実現するのか、そうでないのか。もう少し各地域の実態を踏まえた上での可能性の検討が必要なのではないかと思いました。 | 本市は「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市構造の実現により環境負荷を低減するため、都市計画マスタープランに位置付ける都心部、都心周辺部及び各地域拠点において、商業、医療、福祉等の都市機能の集約を図るとともに、各地域拠点、各生活拠点間の公共交通によるネットワークを維持・強化することで、環境負荷低減に寄与する都市づくりを進めることとしております。ご指摘の中心部以外の地域（各地域拠点、生活地区等）につきましては、商業や医療など、各地域の生活の利便性を向上させる都市機能の集積や、傾斜度が小さい地域へ緩やかに居住を誘導することで、歩きやすく、快適で安全に暮らせるまちづくりを目指しております。また、これら各地域と、高次な都市機能が集積し、歴史文化等を活かしたまち歩きが楽しめる中心市街地を、公共交通等のネットワークでつなぐことで、誰もが自家用車に頼らずに都市サービスを享受することができるネットワーク型コンパクトシティの形成を図り、環境負荷低減を実現してまいります。 |
| 6 | これまでの取り組みにおいて、その効果はどうだったのか、改善点は何か、市民・町民は何をしていかなければならないのかを具体的に知りたい。世界や日本における温室効果ガスの影響は細かに書かれているが、長崎においては産業や個々人にどのような影響が出るのかを細かに知りたい。そうすることで、それぞれがより自分ごとにできると思う。過ごしていて、長崎がゼロカーボンを目指していて何をしているかを知っている人は少ない印象がある。どう知らせて、どう協力してもらうのかの策を知りたい。 | 一点目のご意見に関しては、長崎市はこれまで、様々な地球温暖化対策の取組みを講じてきたこともあり、市域の温室効果ガス排出量は2007年度以降、減少傾向を示しています。しかし、2030年の中期目標に向けた温室効果ガス削減の到達ラインにはまだ届いていない状況となっていることから、今後も引き続き、温室効果ガスの更なる削減が必要となります。特に、民生家庭部門と民生業務部門、運輸部門からの温室効果ガス排出量は、市域の総排出量の約7割を占めており、一市二町全体の排出量も同様の傾向となっていることから、今後、市民や町民の皆様におかれましては、地球温暖化について自分事として考え、再生可能エネルギー使用の選択や、ご家庭での節電、家電等の買替時における省エネ性能の高い製品の選択など、日常生活において実践できることに取り組んでいただくことが温室効果ガスの削減に繋がっていくものと考えています。二点目のご意見に関しては、地球温暖化とそれに伴う気候変動による影響は、広域に及ぶものであることから、世界や国単位では、地球温暖化とそれに伴う気候変動の影響について様々な調査等により明らかになっていますが、市町村単位での個人・産業への影響については把握することが困難となっています。ただし、少しでも気候変動による影響を身近なものとして捉えていただけるよう、計画の第7章には、長崎広域連携中枢都市圏で発生した気候変動の影響等がについて細かに掲載をしております。三点目のご意見に関しては、ご指摘のとおり、令和元年に実施した「長崎市第三次環境基本計画に係る市民意識調査アンケート」の結果として、「地球温暖化対策実行計画を知っているか」という設問に対して、「内容までよく知っている」と回答した方は回答者全体の約1.4％と非常に低い結果となっており、ゼロカーボンシティを目指すにあたり、市民や事業者の皆様の認知度の低さが課題であることが明らかとなっています。現在は、毎年開催している環境イベントである「ながさき・エコライフ・フェスタ」や市民の環境活動拠点として設置している「サステナプラザながさき」において、普及啓発活動を行ってきましたが、今後は、SNS等の活用に加え、ゼロカーボンシティの周知及び市民の環境行動促進を図ることを目的としたポータルサイトの開設、PR動画の作成など、周知媒体の充実を図り、認知度の更なる向上に努めていきたいと考えています。その他にも、市民参加型の新たな取組みについても、同時に検討を進めていきたいと考えています。 |
| 7 | 近年の大きな気候変動による各地での災害状況を見ると、地球温暖化対策には火急な対応を求められていると思います。そこで、本計画の、電気自動車とエネルギー問題の実行の順番について質問します。再生可能エネルギーで電気量を確保したのち、電気自動車の普及促進を進めていくという認識で大丈夫ですか？電気自動車の普及促進の話において、その電力をどうやって作るのかということは避けては通れない問題だと思います。火力発電でできた電気を電気自動車に使ってしまっては本末転倒ではないでしょうか。本計画では削減戦略２で環境にやさしいエネルギーの活用を取り上げていました。その中で、再生可能エネルギーの利用促進については言及されていたため、火力発電に依存しない発電方法を進めていくのだと理解しました。電気自動車を普及促進させるということは、そこで使う電気は再生可能エネルギーですべて賄い、そうなるように再生可能エネルギーでの発電に注力するということですか？資料だけ見ると同時並行でことが進みそうだなと感じてしまったので質問させていただきました。 | 本市の市域における温室効果ガス排出量のうち、民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門が排出量全体の約7割を占めており、「ゼロカーボンシティ」を実現するためには、この3部門における対策が急務となると考えています。電気自動車については、ガソリン車等とは異なり、走行時に温室効果ガスが排出されないことから、運輸部門における走行時の温室効果ガス排出量削減の観点からも、導入促進を進めていくこととしており、クリーンなエネルギーである再生可能エネルギーの普及拡大に関しても、民生家庭部門や民生業務部門における電力使用等に伴う温室効果ガス排出量削減のためにも必要な取組みであることから、同時期に推進をしていくこととしています。また、再生可能エネルギーを使って発電した電力と電気自動車、プラグインハイブリッド車等の併用についても、可能な限り、併せて推進していきたいと考えています。 |
| 8 | P25　第3節　1　（1）計画策定の目的及び効果　2頁にも記載のとおり、「人類共通の最も重要な環境問題」に対し、長崎広域連会中枢都市圏を形成する長崎市、長与町、時津町において共同で計画を策定し、圏域全体で2050（令和32）年二酸化炭素排出実質ゼロのまちである「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すとの考え方に、賛同するとともに、敬意を表します。　P88、P93　温室効果ガスの排出を抑制する「緩和策」だけでなく、既に現れている影響や中長期的に避けられない影響に対する取組みである「適応策」を進めるとの考え方について、非常に重要であり、賛同いたします。　93頁の「気候変動の影響が懸念されている事例」につき賛同いたします。また、自然災害への適応策として、地域住民のハザードマップ活用などにも賛同いたします。　行政においては、ハザードマップの整備等とともに、SDGｓ11の目標を達成するためには、被災地域の一体としての迅速な復旧・復興を実現する必要があり、公助の充実はもちろん、県民に自助および共助の重要性に関する啓発が必要であると思慮しております。そのため、公助・自助・共助の啓発に関し、適応策への追記を検討いただきたい。 | 　ご指摘のとおり、第7章自然災害の行政の適応策に、「自主防災組織の結成促進及び活性化を図るとともに、地域防災活動の核となる防災リーダーの養成を行います。」という文言を追加します。 |
| 9 | 　まちの掲げる将来ビジョンに「地域住民や観光客にとってまち歩きが楽しめる魅力にあふれ、電気自動車などのクリーンエネルギー自動車をはじめとするエコカーが走っている」と書いてありますが、アミュの増築やスタジアムシティの建設を進めている市の掲げる目標とは思えません。長崎特有の歴史や文化を無下にし、無理に都会化を進めようとしている市が「地域住民や観光客にとってまち歩きが楽しめる魅力あふれるまち」や環境に配慮した未来を語っていることに強い違和感を抱きます。　また、私は前回のパブコメも出させていただいたのですが、他の質問者の方への回答をそのままコピーペーストで返されたことに正直腹が立ちました。市民からの意見を募集しているパブリック・コメントは「市民の意見にも耳を傾けました」という免罪符で、真剣に回答される気はないのでしょうか。 | 一点目のご意見に関しては、本市は「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の都市構造の実現により環境負荷を低減するため、都市計画マスタープランに位置付ける都心部、都心周辺部及び各地域拠点において、商業、医療、福祉等の都市機能の集約を図るとともに、各地域拠点、各生活拠点間の公共交通によるネットワークを維持・強化することで、環境負荷低減に寄与する都市づくりを進めることとしております。　「現在進められている新長崎駅ビルの建設や、ｽﾀｼﾞｱﾑｼﾃｨの建設が、まち歩きを楽しめるまちづくり、環境負荷を低減するまちづくりと矛盾している」というご意見ですが、ネットワーク型コンパクトシティ長崎の実現にあたりましては、長崎市の中核となる都心部に、大規模商業施設等を含む高次な都市機能を集積させていくことで、その賑わいと活力を持続発展させていき、また、各地域拠点や生活地区と公共交通等のネットワークでつなげることで、誰もが自家用車に頼らずに都市サービスを享受することができる環境づくりが必要です。　また、大規模集客施設を含む高次な都市機能の集積と、長崎特有の歴史や文化を活かしたまち歩きが楽しめるまちづくりにつきましては、歴史・文化等が集積する地域において実施する歴史風致維持向上計画に基づく様々な取り組み、ほかにも、風致地区や伝統的建造物群保存地区等の土地利用を規制する制度等を活用することで、その両立は可能であると考えており、これらの取り組みを併せて実施することで、環境負荷を低減するまちづくりを進めていけるものと考えております。二点目のご意見に関しては、本市のパブリック・コメントへの対応について、不信感を抱いてしまう対応となってしまい大変申し訳ございません。パブリック・コメントでいただいたご意見は、市民の皆様と共に計画の策定や事業検討の際の参考とさせていただく、非常に重要なご意見であると認識をしておりますので、今後も引き続き市政へのご協力をお願いいたします。 |