

## 「長崎市地球温暖化対策実行計画(改訂素案)」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	「長崎市地球温暖化対策実行計画」というタイトルだけでは、漢字ばかりで固いイメージなので、もっと呼びやすい俗称／サブタイトルなどをつけてはどうでしょうか。「SDGs」が広く普及しているので、それに負けないような名称俗称があるとみんなで共有しやすいと思います。	今回の改訂の中で、新たに「ゼロカーボンシティ長崎」について計画中に掲載しており、その中で、「～2050年二酸化炭素排出実質ゼロのまちを目指して～」というサブタイトルを掲げています。これらを実現するために、全ての主体が一丸となって地球温暖化対策を推進していきたいと考えております。
2	「策定にあたって」に、「長崎市地球温暖化対策実行計画は、行政だけでなく、企業や市民など30名の様々な利害関係者からなる「長崎市地球温暖化対策実行計画協議会」により、計画の策定作業の開始から実施、進行管理にわたり、共通理解の上、市民協働で進めるものです。」とありますが、ここで言う「市民協働」というものがどういうイメージなのかのかわかりにくいです。たとえば、市民アンケートや参加型ワークショップなども開催された／されるのでしょうか。	各主体が実施する取組みに加え、互いに協力しあうことによって更なる相乗効果を生み、持続可能で脱炭素なまちづくりを目指していくことが本計画における「市民協働」であると考えております。令和元年度には、市民意識調査アンケートを実施し、本計画に関する認知度や、環境問題についての考えについて調査を行っており、地球温暖化対策の取組み等を講じるにあたっての参考とさせていただいています。今後も様々な主体からの協力、ご意見を賜りながら地球温暖化対策の取組みを推進していきたいと考えております。
3	全体を通して、昨年からのコロナ禍における激変の状況に触れられていないようです。コロナ禍でのCO <sub>2</sub> 排出量等がどう変化したかという点はひとつの社会変動ケースとして参考になると思います。現時点ではデータが間に合わないとは思いますが、どう考え捉えるかなどは補足すると良いかと思いますがどうでしょうか。「グリーンリカバリー」にも言及すると、より現在から身近に考えられるのではないのでしょうか。	国の2020年の温室効果ガス排出量(速報値)の結果を新たに掲載し、新型コロナウイルス感染症拡大の温室効果ガス排出量への影響や、グリーンリカバリー等について計画に反映をします。 なお、長崎市におけるCO <sub>2</sub> 排出量の変化については、統計データの公表時期等の関係により2年遅れ(国より1年遅れ)の算定となっているため、現時点では、長崎市のコロナ禍におけるCO <sub>2</sub> 排出量の変化は確認できておりません。

No.	意見の内容	長崎市の考え方
4	<p>「区域施策編」では、市全域としてとらえられていますが、市民の立場からは、より身近なエリアでの取組やビジョンが見えると参画がしやすいと思います。小学校区ぐらいが理想ですが、少なくとも中心部と郊外や斜面地などでは状況が違いますので、それら特徴を活かしたケースの表現があるとよりよいと思うがどうでしょうか。長崎市だからこそその取組の特徴がいまひとつ希薄なように見えますが、どうでしょうか。</p> <p>上記にも関係しますが、今後可能であれば、「地区別地球温暖化対策実行計画」ができるとなれば、より具体的に地域別の実践プランになると思いますがいかがでしょうか。地域別の計画や目標値がないと、家庭での取組と市全域での数値というつながりしがなく、どうしても点からの拡がりに欠けてしまいます。地区で受け止める場があれば、コミュニティとしてのつながりをベースにできるので、より行動の成果も実感できるのではないのでしょうか。</p>	<p>区域施策編につきましては、地球温暖化対策の推進に関する法律第19条及び21条に基づく計画として、長崎市全域を対象とした地球温暖化対策について定めた計画となります。小学校区単位の計画につきましては、今後の地球温暖化対策を推進していくにあたっての参考とさせていただきます。</p>
5	<p>p.24 あたり「CO<sub>2</sub> 排出係数の影響を受けません」という表現はわかりにくくないでしょうか。</p>	<p>「CO<sub>2</sub> 排出係数の影響を受けません」という文言を削除し、部門ごとの温室効果ガス排出量の増減の傾向についての説明文を加筆しました。</p>
6	<p>p29-30 の具体的数値目標の提示がもっとも大切であり、そこにいたるまでの背景などの説明がどうしても長くなりますので、もっとこのページを前にもってくる方が読み手にはわかりやすいのではないのでしょうか。結論(目標)を先にもってきて、その後に説明するといった構成/流れがよいと思いますが、どうでしょうか。こういった計画書に慣れていないと、読み進める立場からだとしんどいのではないかと思います。</p>	<p>本計画を策定するにあたり、まずは第2章に掲載しているとおり、本市の温室効果ガス排出量及びその傾向について把握をした上で、第3章の温室効果ガスの将来推計と削減目標を設定しています。本計画における掲載順としては、策定した際の順番に沿って掲載をしております。</p> <p>今回いただいたご意見は、今後の地球温暖化対策を推進していくにあたっての参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
7	<p>p.32 自動車エコカーになるという方向ですが、そもそも保有台数が減るといった想定はされていないのでしょうか。公共交通や自転車活用、カーシェア等によって、自動車保有台数が減るといった方向があると思いますがいかがでしょうか。</p>	<p>人口の減少等と共に、自動車の保有台数に関しても減少していくことは想定しております。そのため、長崎市地球温暖化対策実行計画の削減戦略について、今後4年間で特に重点的に実施していく取組みについてまとめた「重点アクションプログラム」の「重点アクションⅠ」において、エコカーに加え、公共交通機関や自転車の利活用、カーシェアリングの考え等についても明記する予定としております。</p>
8	<p>p.38 ビジョン1に「自転車で行動できる」と表現がありますが、であれば、具体的な施策として、「長崎市自転車活用推進計画」を策定すべきではないでしょうか。平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、同法第11条において、市町村は、国及び都道府県が策定した自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならないとされています。長崎市は未だ策定していません。総合的に自転車活用施策を進めないと、道路配分や交通分担を含めて、自転車利用は進まないと思いますかいかがでしょうか。</p>	<p>長崎県内では、現在、県と4つの市町において自転車活用推進計画が策定されていますが、本市では地形的な特性からバイク(自動二輪、原付)がよく利用される一方、自転車はあまり普及していないこともあり、同計画を策定していない状況です。</p> <p>自転車利用を積極的に推進していくには、安全で快適に利用できる道路環境が不可欠ですので、本市では、国の道路構造令の一部改正、県条例の一部改正を踏まえ、令和3年6月に市条例を一部改正し、自転車通行帯にかかる基準を新たに設けるとともに自転車道の設置要件を改めたところです。</p> <p>また、環境問題への関心や健康志向の高まり、電動アシスト付き自転車の低価格化・高性能化など、本市の自転車利用にかかる環境に大きな変化が見られています。</p> <p>本市ではコンパクトなまちづくりを進めており、環境に優しい自転車の活躍の場は、今後、大きくなっていくものと考えますので、国道、県道などの道路管理者、交通管理者等と連携を図りながら、自転車活用施策について研究してまいりたいと考えています。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
9	<p>ビジョンのところでも中期削減戦略体系図のところでも良いのですが、2050年の具体的な暮らしを“ものがたり”として描いたものがあるとわかりやすいのではないのでしょうか。2050年のある家庭の一日を描くことで、どういった未来を想定しているのかが理解しやすいと思います。本計画を環境教育として使うとすれば、そういった物語が共有ツールとして用いることができるのではないのでしょうか。</p>	<p>2050年の暮らしについて物語として掲載することについては、今後、本計画を広く市民・事業者にも周知する際のツールを検討するにあたっての参考とさせていただきます。</p>
10	<p>この目標を達成していくためには、「所有」から「共有」へといった大きな価値転換も必要かと思います。既に若い世代は、車も家なども所有したいとは思っていない割合が増えているようです。シェアハウスやカーシェアリングなどが今後、環境面でも積極的に導入すべき方向性ではないのでしょうか。この「シェア」という考えはどこかにありますか。あるいは無ければ盛り込むのはいかがでしょうか。</p>	<p>電気自動車などの様々なコンテンツをシェアリングすることは、今後の脱炭素化の取組みを進めるにあたって必要となってくると考えております。シェアリングの考えについては、重点アクションプログラムの「重点アクションⅠ」へ反映します。</p>
11	<p>計画を実行していくためには、環境政策課だけでなく、各課横断的な施策が必要と思われます。とくに、環境部署からのお願いだけでは限界があるので、むしろ各課におき施策を本計画の観点から評価することで、より促進すべき計画なのか、あるいは追加すべき施策を提案するといった点が肝要かつ無理なく進むポイントかと思います。たとえば、「健康推進」との関係で歩行や自転車施策に取り組むといった点や、「地元産業育成」のための地産地消推進などです。福祉や医療との連携も施策として取り組むことで、全庁的な取組になると思います。そういった、課を超えた施策を調整をしていく体制はありますでしょうか。</p>	<p>「ゼロカーボンシティ長崎」を実現するためには、環境政策課だけでなく市役所全体で取組みを講じていく必要があります。市長をトップとして、全部局長で構成された環境基本計画推進会議において、全庁横断的に策定から実行までの検討・協議の実施に加え、毎年、「地球温暖化対策実行計画年次報告書」を作成し、その中で、重点アクションプログラム関連施策として各課における地球温暖化対策と関連がある取組みについて評価を行っております。今後も全庁一丸となって取組みを推進していきます。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
12	<p>p.72 推進体制の図が描かれていますが、この図もバックキャストで発展プロセスを描くのはいかがでしょうか。数値だけは変遷時間軸で描かれていますが、推進体制も成長していくものですので、現在どこが足りなく、どこを強めていくのかといったプロセスがあると、より具体的かつ実践的になると思いますがいかがでしょうか。たとえば、地区ごとの計画策定や、地区に推進員さんがいるとか等々。</p>	<p>「ゼロカーボンシティ長崎」を目指すにあたって、様々な主体と更なる連携体制の強化を図る必要があると考えております。長崎市では、地球温暖化対策に向けた市民ネットワークである「ながさきエコネット」と連携し、サステナプラザながさきを推進役として取組みを進めております。推進体制の成長等につきましては、今後、検討していくにあたっての参考とさせていただきます。</p>
13	<p>p.73「PDCA」サイクルは行政計画ではかなり昔から使用されていますが、スピードと即応性が求められるビジネスの世界では「OODA ループ」が有効とされています。OODA ループは、Observe(観察)、Orient(状況判断、方向づけ)、Decide(意思決定)、Act(行動)という4つのステップを繰り返す手法で、「自ら考え、動く個人を増やす(=自走できる組織)」のに効果的と言われております。PDCAとして大きな目標への流れをまわすと共に、企業や家庭はOODAとして自走的に動く状況を作り出すことが、より動的な推進力を生み出すと思いますがいかがでしょうか。PDCAにOODAを併記しても良いかと思っております。</p>	<p>本計画を確実に実行していくため、PDCA サイクルにより進行管理を行っております。企業や家庭におけるOODA ループに関しては、今後、各主体における取組みや推進方法等について検討をする中で参考とさせていただきます。</p>
14	<p>「年次報告書」はどのように市民・企業等に伝わっているのでしょうか。本計画書もそうですが、何ページにもわたる紙媒体(pdf)では、数分の動画が席卷する現在ではなかなか伝わりにくいのではないのでしょうか。各主体との情報共有やコミュニケーションの工夫があると思いますがいかがでしょうか。少なくとも、年次報告等はダイジェストで動画配信していくのも良いのではないのでしょうか。参画や協働には、ツールも刷新していかないとと思っております。</p>	<p>年次報告書は、ホームページのほか、各地域センター、市政資料コーナーにて広く公表をしております。</p> <p>また、動画配信に関しては、サステナプラザながさきにおいて、YouTubeチャンネル「サステなっちゃんねる」を創設し、環境に関する情報を発信しております。</p> <p>今回いただいたご意見は、今後の公表方法等について検討をする際の参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
15	<p>プラスチックの海洋及び河川ごみの回収について、長崎市内の船にプラスチックの回収カゴを取り付けるように長崎市の条例を作る。(対象となる船の種類…ジェットフォイル、釣り舟、ヨット、遊覧船、漁船等)船の運航の妨げにならないように工夫する。</p> <p>・長崎市内の河川にプラスチックの回収カゴを所々に設置する。大雨時に取り付けによって災害が起こらないように工夫する。</p> <p>長崎市から長崎県、日本全国及び全世界へ広めてください。オランダではプラスチック回収船を持っているがこのことを所持団体に提案してほしい。豪華客船クイーンエリザベス号に取り付けられた所を見たいです。あまりに簡単で費用も安価だから提案するのにためりました。この提案の難点、欠点は景観、見栄えが悪いことです。</p>	<p>現在も長崎市地球温暖化防止活動推進センター「サステナプラザながさき」を中心とした海洋プラスチックごみ回収や、「大村湾をきれいにする会長崎支部」における海岸清掃、長崎港清掃協議会と長崎港運協議会による海面清掃船を用いた長崎港内の清掃活動など、海洋等におけるごみ回収の取組みを講じております。</p> <p>いただいたご意見は、今後、プラスチックごみ等の回収及び減量化に向けた取組みを進めるにあたっての参考とさせていただきます。</p>
16	<p>・一貫してプロジェクトに関われる体制について</p> <p>日本の国内行政では数年毎に人事異動があり担当者が変わります。その度にプロジェクトも担当者の知見も振出しに戻ってしまい、進めるにあたっての障壁になっています。海外では行政、エンジニア、マネージャーなどの職種が変わっても同じプロジェクトに従事しており、これは特に重要と思います。行政での人事異動があると思いますが、事業を進めるために継続して何かしらの形で関わっていける体制づくりが重要と考えます。</p> <p>・行政間の連携について</p> <p>再生可能エネルギー導入などの政策は街づくりや都市景観と大きく関わります。このためヨーロッパでは街づくりにいくつもの行政機関が参加し、同一歩調で街づくりの一環として再生可能エネルギー導入の政</p>	<p>長崎市では、本計画の策定や改訂、取組みの実施、進捗管理等、各部局と連携しながら推進していく体制となっております。また、市民、事業者、学識経験者などの様々な分野の方にご参加いただいている「長崎市地球温暖化対策実行計画協議会」においても、本計画に関する意見の聴取等、職種を超えて連携・協働し、取組みを推進しております。</p> <p>今後、「ゼロカーボンシティ長崎」を目指していくにあたり、行政間の連携の強化だけではなく、様々な主体との連携にも力を入れていく必要があると考えております。今回いただいたご意見については、今後、取組みを推進していくにあたっての参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
	<p>策がすすめられています。日本のバイオマスの熱利用を例にしても熱配管を供給するためには道路を跨ぐ場合は国交省の許可等も必要になってきます。燃料チップを保管するには消防署の許可申請も必要になります。行政間の横の連携を強化していただくことや、計画の段階から参加いただくことが重要かと思えます。</p>	
17	<p>・長崎市独自の問題と調査について</p> <p>我々が住んでいる長崎市は急傾斜地に住んでいる方が多いことや、伊王島や、高島などの島を有している事、歴史的な跡地も多く眼鏡橋や西洋建築、そして生態系でも独自のものが多くあります。他県にはない様な魅力的な街であると同時に、独自で調査・検討していかないといけないような問題も持っています。</p> <p>林業関係者からは林道の施工や道路の拡張ができずに大型重機が入れずに施工できない、急傾斜地の山林にも重機が入れず、管理ができない山林も少なくないと聞きます。</p> <p>五島では生物の保全活動家の方から固有の鳥の繁殖場所が風力発電の導入予定地になり、生物の多様性の点で問題になっているというお話をお聞きしました。</p> <p>電気や熱に関しても長崎市のエネルギー事情、消費電力量、課題は、計画するために必要になってくるものですので、早い段階で把握することができれば、協議会でその分だけたくさん考えることができると思えます。太陽光では太陽光パネルの設置が見込める面積と見込める発電量、バイオマス発電では伐採可能な森林の賦存量調査や未利用間伐材の賦存量、伐採・搬出が可能な量などの調査も必要になってくると思えます。</p>	<p>森林の賦存量や未利用間伐材の伐採・搬出等については平成 30 年度及び令和元年度に実施しており、木質バイオマスの地域内循環利用に伴う需要と供給のバランスの確保、搬出環境の整備に伴う搬出路の整備や切出しに係る課題等が明らかとなりました。今後、木質バイオマスの普及、活用に向けて、令和 3 年度より実施している「長崎市エネルギー版産学官民連携スタートアップ事業」において、木質バイオマスに関して、周知、啓発に加え、需要側と供給側のマッチングの実施等を行う予定としております。</p> <p>また、地球温暖化対策の推進に関する法律の一部が改正(令和 4 年 4 月施行)され、実行計画内に再生可能エネルギーの導入目標について明記することが新たに謳われております。これに伴い、本市においても、令和 4 年度に地域内における再生可能エネルギーの導入ポテンシャル調査の実施及び目標値の設定を行う予定としております。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
18	<p>・電気以外の脱炭素化について</p> <p>化石燃料の使用先について、電気などのエネルギーは約4割程度とあり、残りの6割も問題です。石炭やガソリン、重油、灯油、軽油などの燃料を使わないようになった場合、蒸留して生成される燃料が不要になって減った場合、プラスチックなどの石油製品の生産量も減ってしまう事が考えられないでしょうか？化石燃料を使わなくなった場合のエネルギー以外の石油製品にも目を向けると、その代替品(バイオマスプラスチックなど)の導入促進やプラスチックの再利用、プラスチック製品を木製の政策の必要性も考えられます。</p> <p>金属などは生成する際に多くのCO2が排出され、木製でもよいものは代替して行く事も重要になってきますので、エネルギーの面だけにとらわれない視野で見ることが重要になってくるかと思えます。</p>	<p>「ゼロカーボンシティ長崎」の実現に向け、電力以外の脱炭素化についても検討を進める必要があると考えております。そのため、エネルギー分野だけではなく、森林や海洋による二酸化炭素の吸収・利活用や、間伐材の活用、リサイクル等についても、今後も取組みの検討、推進を行っていく予定としております。</p>
19	<p>・将来的な脱炭素化を視野に入れて</p> <p>現状、ゴミ焼却場ではプラスチックを燃やしてFITでの売電を行っており、低炭素化に貢献しておりますが、脱炭素の観点からすると化石燃料由来のプラスチックを燃焼させることについては今後議論されるのではないのでしょうか？再生可能エネルギーの導入に関しては、バイオマスガス化(メタン発酵)導入調査の研究では、認知度が高いほど地域住民の理解があり、生ごみの分別に協力が得られた。との結果もあります。</p> <p>脱炭素化に向けての取り組みを行うには、まず長崎市が所有・運営している施設から脱炭素化し、将来的に実質ゼロにすることを考え、産業や民間に認知度と理解者を増やし、再生可能エネルギーの普及、拡大を目指して欲しいと思えます。</p>	<p>プラスチックを燃焼することは、廃棄物部門における二酸化炭素排出量の増加の要因となります。今回の本計画の改訂の中で、「ゼロカーボンシティ長崎」の実現に向けて、野心的数値目標を掲げる予定としておりますが、その中のひとつとして、現在燃やされているプラスチック製品を2030年までにゼロにすることを掲げる予定としております。</p> <p>また、市民・事業者に率先した脱炭素化に資する取組みを講じるため、令和2年12月より、自治体新電力会社「(株)ながさきサステナエナジー」からの再生可能エネルギー由来の電力を公共施設の一部へ供給しております。また、令和4年度には、公共施設における太陽光発電設備等の導入可能性調査を実施する予定としております。</p> <p>今後も、市役所の取組みの推進に加え、市民・事業者への普及、啓発活動にも力を入れて取り組んでいきます。</p>



No.	意見の内容	長崎市の考え方
20	<p>・段階的な脱炭素化</p> <p>試算していませんが、直感的に考えて、ここ5～10年で自動車の大半が電気自動車になってしまった場合、長崎市の電力供給量が追いつかないのでは？と感じます。そう考えると、まずは段階的にこの先5～10年でハイブリット車に換え、その後、2050年に向けて電気やその他の自動車に移行していくことも必要かと思えます。</p>	<p>今後、本計画においても、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の導入を推進していくこととしております。電力供給源につきましては、環境省が「地域脱炭素ロードマップ」等において重点対策の一つとして掲げている、再生可能エネルギーで発電した電力を電気自動車へ活用する「ゼロカーボン・ドライブ」について、本市も推進していく予定としております。いただいたご意見は、ゼロカーボンシティ長崎の実現に向けて段階的に移行していく中での参考とさせていただきます。</p>
21	<p>・炭素税が市や町の規模で導入された場合</p> <p>現状、長崎市はその多くを他市の発電所から供給してもらっています。エネルギーの供給をこのまま外部化したままにしまうと、市や町の規模で炭素税などが導入された場合、長崎は他市に対して税を払う事となり、市外に資金が流出してしまう事が考えられます。この点からも長崎市内でのカーボンニュートラルなエネルギーの地産地消や、発電設備の増加が重要になってくるのではないかと考えます。</p>	<p>本市においても、今後自家消費型の太陽光発電等の設置や、再生可能エネルギー由来電力への転換、ZEHやZEBについて、普及啓発を推進していきます、長崎市全域においてエネルギーの地産地消を行う「長崎市エネルギー版地域循環共生圏」の実現を目指していく予定としております。</p> <p>再生可能エネルギーの普及啓発活動や、市民、事業者への支援策等について検討を進めていきます。</p>
22	<p>(1) 温暖化問題の現状認識について</p> <p>温暖化問題に対する現状認識は、最新の情報を前提にすべきである。素案において、IPCC第6次評価報告書、COP26と「グラスゴー合意」について言及する余裕はあつたはずである。これらを欠いた実行計画では、改訂の意味がない。</p>	<p>COP26及び「グラスゴー合意」に関しては、素案の地球温暖化対策に関する国際的動向へと反映しております。</p>
23	<p>(2) 温暖化問題と市民参加</p> <p>「行政、市民、事業者が一体となって」(長崎市地球温暖化対策実行計画素案)、「市民、事業者、行政が一丸となって」(ゼロカーボンシティ宣言)取り組むことについて異論はない。それだけでなく、脱炭素化社会への実効ある取り組みと公正な移行を考える上で、欧州各国や自治体の「気候市民会議」のように、抜本的な市民参加を考</p>	<p>これまで、長崎市において、地球温暖化対策に向けた市民ネットワーク「ながさきエコネット」と連携し、サステナプラザながさきを推進役として取り組みを進めてきました。併せて、ゼロカーボンシティを推進していくにあたり、今後、影響を多く受けるであろう若い世代である市内の中学、高校、大学生を対象とした「市民連携フォーラム」を開催し、地球温暖化対策について意見交換を行う場を設けており、今後も継続して実施していく予定としております。</p>

No.	意見の内容	長崎市の考え方
	えるべきである。	今後も引き続き、市民・事業者と協働しながらゼロカーボンシティ長崎の実現を目指していきます。
24	<p>(3)2030年目標の重要性</p> <p>「ゼロカーボンシティ長崎」を宣言したことは、目標に対する責任を明らかにする上で重要であった。その上で、宣言を言葉だけにしないためには、内容が重要であると考え。気候危機を回避するためには、2050年に実質ゼロに至る過程の2030年の目標が重要であることがグラスゴー合意で明かになった。脱炭素化の長崎市の2030年目標が、政府の目標よりも低いのでは、「宣言」の本気度が問われるのではないか。</p>	<p>国の目標は、2013年度を基準年度として設定し、この基準年度と比較して2030年度までに46%の削減することを目標としております。一方、本市は、2007年度を基準年度として設定し、基準年度と比較して、2030年度までに43%を削減し、温室効果ガスの排出量を1,280千トン以下にすることを目標としております。本市の基準年度を、国の基準年度と同じ2013年度を基準年度に設定した場合、2030年度までに温室効果ガス排出量を1,280千トン以下にするには、2013年度比55%の削減となります。これは国の目標よりも高い目標となっております。そのため、2030年度の中期目標については、国の目標と比較しても遜色ないものと判断し、今後もこの目標を目指して取組みを講じていきたいと考えております。</p>