

## 福岡市地球温暖化対策実行計画（素案） パブリック・コメントの実施結果について

### 1 目的

「福岡市地球温暖化対策実行計画」の策定にあたり、市民等の意見を反映させることを目的に、パブリック・コメントを実施

### 2 意見募集期間

平成 28 年 10 月 6 日（木）から 平成 28 年 11 月 4 日（金）まで [30 日間]

### 3 実施方法

#### (1)公表方法

下記の場所において閲覧・配布を行うとともに、福岡市ホームページに掲載

＜閲覧・配布場所＞

環境局温暖化対策課、情報プラザ、情報公開室、各区役所、入部出張所、西部出張所、

#### (2)意見の提出方法

閲覧・配布場所での意見提出用紙の提出のほか、持参、郵送、FAX、電子メールによる意見の受付

### 4 意見の提出状況等

(1) 意見提出者数 11人

(2) 意見件数 41件（修正 17件、原案どおり 16件、記載あり 8件）

(3) 意見にはないが修正を要するもの 1件

修正	： 意見の趣旨を踏まえ原案を修正するもの
原案どおり	： 原案を変えないもの
記載あり	： 意見の趣旨が既に記述してあるもの

#### (3) 分類

種 別	件 数
(1)計画全般に関すること	3
(2)計画各論に関すること	39
はじめに	(1)
第 1 章 計画策定の背景・意義	(5)
第 2 章 温室効果ガス排出の現況と将来推計	(10)
第 3 章 計画の目標	(2)
第 4 章 対策・施策	(14)
第 5 章 市役所業務における対策（事務事業編）	(3)
第 6 章 計画の進行管理	(1)
資料編	(3)
合計 (1)+(2)	42

**「福岡市地球温暖化対策実行計画（素案）」への  
意見要旨と対応について（案）**

意見番号	該当ページ	意見要旨	対応案
<b>1 意見の趣旨を踏まえ、原案を修正するもの</b>			
<b>(1) 内容の変更が伴うような修正を行うもの</b>			
1	P5	パリ協定の発効が決まったので、本文を修正すべきではないか	本文中にパリ協定発効に関連する表記を追記し、図3を一部更新
2	P81	事業者のめざす姿のなかに災害時の「レジリエンス」対策とあるが、あくまでも適応の手段の一つに過ぎず、めざす姿自体は事業活動の継続ではないのか	以下の記載に修正  【修正前】災害に備え社会・経済活動等の機能を維持するため、コージェネレーションシステム等の導入による災害時の「レジリエンス」対策を進めず。 ↓ 【修正後】災害時に社会・経済活動等が継続できるように、災害用物資の備蓄や非常用電源などの災害対策用設備の導入など、あらかじめ必要な対策を講じています。
<b>(2) 内容の本筋は変わらないが修正が望ましいもの</b>			
3	P14	「福岡市営地下鉄で21.4 km（福岡空港駅～JR 周船寺駅）走行する電力に相当」とあるがJR周船寺駅には福岡市営地下鉄が走っていないので、記載がおかしい	「福岡市営地下鉄空港線の福岡空港駅からJR筑肥線の周船寺駅間（21.4km）を走行する電力に相当」に修正
4	P29	図8の説明文では「建設・鉱業」や「農林水産業」と記載があるが、グラフでは「建設業」「鉱業、採石業、砂利採取業」と「農業・林業」「漁業」に分かれている。グラフと説明文の表現を合わせた方がいいのではないのか。	図の表記を本文中の表記に合わせるよう修正
5	P41	「2）二酸化炭素排出量の推移」の中に、「自動車部門の二酸化炭素排出量が2004年度以降減少しています」とあるが、近年増減を繰り返しているため、記載が違うのではないのか	「2004（平成16）年度から2010（平成22）年度にかけては減少していますが、2011（平成23）年度以降は横ばい」に修正 これに伴い、同ページの冒頭も同様の記載に変更
6	P44	博多港港湾計画はいつの計画か不明確である。他と同じように計画の作成年次を入れた方がいいのではないのか。	計画の作成年次「2016年3月」を追記
7	P65	市の取組8個目 CASBEE福岡等最新の動向に関する情報提供～の記載があるが、CASBEE福岡は制度開始後数年以上経過しており、最新の動向にはそぐわない。	以下の記載に修正  【修正前】 低炭素建築物やCASBEE福岡等最新の動向に関する情報提供を積極的に行います。 ↓ 【修正後】 建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等による省エネ基準の適合や低炭素建築物等に関する最新の動向における情報提供を積極的に行います。
8	P114	パリ協定の発効時期が分かっているので、図を更新すべきではないか	新しい図に修正
<b>(3) 誤記など簡易な修正を行うもの</b>			
9	全体	用語の解説も丁寧に掲載されているが、アルファベットの略語には本来のスペル(英語表記)を併記できないか	英語表記の併記により、読みやすさの低下が懸念されるため、本文は現行どおりとする。 なお、用語集については、英語表記を併記する。
10	全体	全体的に専門用語が多すぎて分かりづらい	今回策定する計画では、コラムを随所に配置するとともに、巻末には用語集を掲載することで、なるべく計画の内容を分かりやすく示しているところであるが、さらに分かりやすい計画となるよう、用語集に掲載している本文中の用語については用語集に掲載していることが分かるよう「＊」を追記する。（最初に記載されている用語のみ） これらに加え、今後この計画に基づき、広報啓発を行う際には、さらに分かりやすく周知するよう留意する。
11	P15	⑦の事業実績のところを、2014年となっているが、2014年度の間違ではないのか	「2014年度」に修正

**「福岡市地球温暖化対策実行計画（素案）」への  
意見要旨と対応について（案）**

意見 番号	該当ページ	意見要旨	対応案
12	P31	七隈線の営業距離を1.6km延伸とあるが、「営業距離」ではなく、一般的には「営業キロ」と言うと思う	「営業キロ」に修正
13	P31	七隈線の延伸距離は1.6kmではなく、公式には約1.6kmとあるので、そのようにしたほうがよいのではないか	「約1.6km」に修正
14	P33	図14にあるメタンの化学式はNH <sub>4</sub> ではなく、CH <sub>4</sub> ではないか	「CH <sub>4</sub> 」に修正
15	P88	福岡市の熱中症対策のコラムにある写真はどこに掲載されているかを示すべきではないか	福岡市ホームページで情報を提供している旨を追記
16	P94	コラム中の絵の説明が必要ではないか	「準好気性埋立構造「福岡方式」の仕組み」を追記
17	P122 P123	P122のその他の排出量の数字とP123のその他の部門の排出量が合っていない	P122のその他には自動車以外の運輸部門の排出量が含まれているのに対し、P123のその他にはその分が含まれていないため、排出量が異なるものであり、その旨が分かるように修正のうえ、P122の「その他」の記載を「3部門以外」に変更
<b>2 意見にはなかったが、修正を要するもの</b>			
18	P58	業務部門における福岡市の床面積当たりの削減率が「▲40%」となっているが、事務局にて再確認したところ「▲42%」が正しいことが判明	「▲42%」に修正

**「福岡市地球温暖化対策実行計画（素案）」への  
意見要旨と対応について（案）**

意見番号	該当ページ	意見要旨	対応案
<b>3 意見に対し、原案を変えないもの</b>			
19	全体	計画づくりも大切だが、市民が温暖化対策を実行してもらったための働きかけのほうが大切ではないか	温暖化対策を今後さらに進めるためには、市民や事業所の皆様が自ら進んで温暖化対策に取り組んでいくことが大切であり、そのために、市では、今回策定する計画に基づき、温暖化対策の必要性や取組方法などを分かりやすく広報、啓発などに取り組むこととする。
20	はじめに	「福岡市においても100年あたりの平均気温が3.1℃上昇」とあるが、福岡管区気象台が発行している「九州・山口県の気候変動監視レポート2015」では2.49℃となっているが、誤りではないのか。	今回引用した資料は、気象庁発行の「ヒートアイランド監視報告2014」であり、いずれの公表数字も同じ観測地点による正しい数字であるが、統計期間の違いにより、公表されている気温が異なっていたものである。 （「ヒートアイランド監視報告2014」の統計期間：1931～2014、「九州・山口県の気候変動監視レポート2015」の統計期間1898～2015） 両レポートとも相当程度の統計期間があり、その多寡により誤りとなるものではなく、また現在引用している気象庁発行の報告書において、顕著な気温上昇が確認されていることから、文章の筋立てを考慮し、原案どおりとする。
21	P8～P20	温暖化対策に関する国内はもちろん世界の状態を俯瞰した現状の把握・解析が重要であり、その情報を適切に公表し、今後の対策の必要性及び緊急性を繰り返し喧伝しながら、福岡市の活動方針及び計画をPRしていく事が重要である。特にパリ協定が世界中を挙げて取り組もうとしている現状の中で、日本の取組の方向付けが今一鮮明になっていない現実を深刻に憂慮する	温暖化の現状把握・分析は、世界はIPCCが、国内全体は国が行い、公表している。国においては現在、中央環境審議会において温室効果ガス排出削減の長期目標について検討が進められており、年度内にその報告がなされると聞いている。 本計画は福岡市内の現状把握・分析及び今後の方針を示すものであり、策定後は地球温暖化の現状やその対策の必要性などを含め繰り返しPRを実施する。
22	P20	福岡市役所環境保全実行計画（第二次）の目標年度が2015年度まで延長とあるが、行政の怠慢ではないか	国内の全ての原子力発電所が停止して以降、エネルギー供給を取り巻く環境が変化したことに伴い、その後の国内外の動向を注視していたため、やむを得ず計画期間を延長したものである。
23	P29	産業構造の比率が掲載してあるが、「事業所数」だけでなく、「生産額」、「事業額等の金額」、「各事業ごとの従事者人数」を同様な円グラフで掲載できないか。	本計画では、業務部門の活動量の将来推計及び成果指標について、延べ床面積を採用していることから、事業所数のグラフとしている。
24	P61	適応の将来像やめざす姿が「災害」に偏っている。一番力を入れるべきであるためならば良いが、災害以外の視点も入れた方が適応全体の話になる。	今回計画では、市民に最も身近な自治体として果たすべき適応策を定めるものであり、市民の安全安心を守るために、「災害に強いまち」をつくるのが最重要と考えるため、災害に特化した表現としている。今後、見直し等の際は災害以外についても検討していく。
25	P66	福岡県が配布している環境家計簿を使った出前講座が地球温暖化対策として効果的であることからこれを提案したい。	本市では既に出前講座を行っているところであり、また、環境家計簿と同様、各家庭での省エネ対策を促進するための取組みであるECOチャレンジ応援事業等を実施しており、引き続き市民の省エネ行動のきっかけづくりを促進することから本計画では原案どおりとする。
26	P72～P75	次世代自動車としてはP75に、HV、PHV、EV、FCV、CDV等と記載されているが、P72～P73の文書には2030年においてもっとも比率の大きいHVは省略され「EV、PHV、FCVをはじめとする」の表現になっており、「HV、EV、PHV、FCVをはじめとする」の表現にしてほしい。市民感覚では、往来車からHVの導入が現実的で多いと思うし、市民としてHVへの買い替えは「環境に配慮した取組」ではないのか。	HVへの買い替えも環境に配慮した取組のひとつであると考えますが、今後、世界的には次世代自動車の定義がEV、FCVへと転換する趨勢にあることから、本市でもその傾向を捉え、数値目標としては、走行時における温室効果ガス排出量の削減効果が高いものや、市内走行程度の距離であれば走行中に二酸化炭素を排出しないものを選択し、設定したものの。
27	P74	「地下鉄七隈線の延伸や基幹的なバス交通軸の検討等、～」について、「地下鉄七隈線の延伸やバスの天神集中を抑制するための副都心部等の交通結節機能を活用した基幹的なバス交通軸の検討等、～」と抽象的な表現を具体的な方向性を示す表現とすることが必要ではないか。	基幹的なバス交通軸の検討等についての具体的な内容は、関連計画である「福岡市都市交通基本計画」、「福岡市総合交通戦略」等で示されるため、本計画では原案どおりとする。



**「福岡市地球温暖化対策実行計画（素案）」への  
意見要旨と対応について（案）**

意見番号	該当ページ	意見要旨	対応案
28	P74	普段から車ではなく自転車を利用するように心がけているが、博多駅周辺・天神地区以外では、車道から歩道への段差が大きい場所が多く、乗りにくさを感じる。今後の都市計画の中で、温暖化を緩和できる自転車利用を促進するためにも、徐々に段差を減らしてはどうか。	P74に「自転車走行空間の整備や使いやすい駐輪場の確保等、自転車利用環境の向上を図る」ことを記載しているところであり、具体的な検討内容については、関連計画である「福岡市都市交通基本計画」、「福岡市総合交通戦略」等で示されているところである。
29	P74	道路の延伸工事の際に工事現場から排出される温室効果ガスについては計画に盛り込まれているのか（延伸工事と計画は逆行しないのか）。道路は、整備後には交通渋滞が緩和されることにより温室効果ガス排出量の減少に寄与するという考え方で良いのか	延伸工事の際に一時的に温室効果ガスが排出されるが、延伸後は永続的に交通流の円滑化に寄与するものであり、温室効果ガス排出量の減少のための対策であることから、原案どおり記載する。
30	P75	次世代自動車に関する目標値で、HVとCDVを除いてあるが、HVとCDVを含めた目標を設定した上で、EV、PHV、FCV等に限定した目標の2段階で設定した方が良い。現状ではEVの導入は進んでおらず、2030年の目標は価格や走行距離の大幅な改善がない限りかなり難しく未達になる可能性が高いと考えるため、2段階の目標を提案する。HVとCDVを加える事により自動車における温室効果ガス排出量のトータルの削減目標が達成されればよいのではないのか。	HVやCDVへの買い替えも環境に配慮した取組のひとつであると考えますが、今後、世界的には次世代自動車の定義がEV,FCVへと転換する趨勢にあることから、本市でもその傾向を捉え、数値目標としては、走行時における温室効果ガス排出量の削減効果が高いものや、市内走行程度の距離であれば走行中に二酸化炭素を排出しないものを選択し、設定したもの。
31	P87	「屋上や壁面を含む緑化や風の道の活用等、ヒートアイランド対策を推進します。」について、「屋上緑化や壁面緑化を含む緑化の推進や風の道の形成の推進と活用等、～」とした方が良い。現状の活用のみでなく、緑化の増量の促進など現状から一歩進めることを考慮したヒートアイランド対策の取組が必要ではないかと考える。	「風の道の形成」に資するためには、道路や建物配置の転換など抜本的な都市計画の見直しが必要であり、この場合、計画期間での実現が困難であるが、一方で建物単体においては、CASBEE福岡の中で「風の道の活用」を評価項目とするなどの取組みを行っているため、原案どおりの記載とする。
32	P96	市役所部門の削減目標は、市域全体と同じように温室効果ガス排出量を目標としないのか	温室効果ガス削減量を目標とする場合、市役所部門の目標年度である2022年度における電力の二酸化炭素排出係数の目標を国が示していないため、温室効果ガス削減量を目標とすることが困難であることに加え、市役所の取組状況の実態をより分かりやすくすることを目的に、エネルギー消費量を目標としている。なお、市域全体についても、進捗確認年度を2022年度とし、エネルギー消費量を目標として設定している。
33	P104 P105	計画の推進体制の確立と実行が重要であることは当然で、市民及び事業者の果たす役割が期待される。実効ある削減努力において、補助金制度の確立や削減努力・実績に対するインセンティブを付与することによって、全体的な意識の高揚を図ることが重要である。要は、現状のまま推移した時の10年後、20年後の苦境に遭遇しないために、削減努力を直ちに始めることが肝要である。資料の大々的な情報公開が待たれる。	インセンティブの付与に関しては、様々な手法があるため、今後検討する。また、計画策定後は、積極的な広報啓発により、市民、事業者の実行につなげていく。
34	P139 P140	再生可能エネルギーと次ページの新エネルギーの記述が異なるが、これらは必ずしも一致しないということか	用語集の記載のとおり

**「福岡市地球温暖化対策実行計画（素案）」への  
意見要旨と対応について（案）**

意見 番号	該当ページ	意見要旨	対応案
<b>4 記載あり（意見の趣旨が既に記載してあるもの）</b>			
35	P33	各年度排出量の推移を示す図14中で、参考として、基準年2004年の二酸化炭素排出係数で算出すると、2013年の温室効果ガス排出量が減少するグラフを示している。2013年の排出量を何故、基準年2004年の二酸化炭素排出係数を使用して算出するのか理由が知りたい。2013年度CO2排出量が基準年値に対し、増加値と減少値と二つ値があるのは紛らわしい。参考の説明は不要である。	第三次地域推進計画における目標の基準年度は2004年度であり、目標設定時は電力の二酸化炭素排出係数の増大を予測していないため、参考として記載している。 なお、2011年度以降は電力の二酸化炭素排出係数の増大により、二酸化炭素に換算すると排出量が増加している（省エネ等の効果が相殺されている）が、エネルギー消費量でみると（家庭部門38P、事業部門40P、自動車部門42P参照）のように、市民・事業者の取組により減少していることを評価するために記載している。
36	P37	図20で、家庭部門の二酸化炭素排出量は2004年度以降増加していると説明している。2013年度の二酸化炭素排出量を二種類の二酸化炭素排出係数を使って算出して2つの示している。即ち、基準年より増加した排出量と減少した排出量を示している。非常に紛らわしいので図中の参考の提示は不要ではないか。2013年度二酸化炭素排出量算出になぜ、基準年の排出係数を使う必要があるのかその理由を示すべきである。	第三次地域推進計画における目標の基準年度は2004年度であり、目標設定時は電力の二酸化炭素排出係数の増大を予測していないため、参考として記載している。 なお、2011年度以降は電力の二酸化炭素排出係数の増大により、二酸化炭素に換算すると排出量が増加している（省エネ等の効果が相殺されている）が、エネルギー消費量でみるとP38図21のように、市民の取組により減少していることを評価するために記載している。
37	P37 ～ P42	家庭部門及び事業部門における更なる削減のため、県民の一層の奮起を促す必要がある。家庭部門における「うちエコ診断」や業務部門における「エコアクション21」に向けての奮起が喫緊の課題である。再生可能エネルギーの増設も待たれる。	「うちエコ診断」については、P63,P64に「省エネ診断」と記載し、「エコアクション21」はP92の「事業に係る環境負荷に気づき、環境マネジメントシステムを導入する等」と記載している。再生可能エネルギー導入の取組については、P68からの第3節で記載している。
38	P53	地球温暖化対策実行計画の位置づけは分かるが、福岡市役所環境保全実行計画が統合されたことが分からない。	P2「計画策定の背景・意義」のなかで、今回の計画が福岡市地球温暖化対策地域推進計画（第三次）及び福岡市役所環境保全実行計画（第二次）を改定・統合したものである旨を記載している。
39	P71	今後、天神ビッグバン計画が予定されているようですし、エネルギーの面的利用や緑化、建物壁面への太陽光パネル設置を推進するなど、先進的な取組みを期待している。（ヒートアイランド現象が緩和され、夏の夜が少しでも涼しくなると嬉しいです）	P71に記載のとおり、今後天神ビッグバンなど都市開発等の機会を捉え、面的な省エネ・省CO2を図るスマートエネルギー街区の形成や、効率的なエネルギー利用に資する設備・システムの導入を促進することとしている。
40	P74	エコドライブの講習会の開催は、「自動車の運転方法に関する情報提供」に留まるのか。「環境にやさしく、安全運転にもつながる自動車の運転方法(エコドライブ)の啓発活動を推進します(支援します)」といった積極的な取組みには出来ないのか。  また、「エコドライブを啓発するための情報提供を進めます」とあるが、もっと積極的な「エコドライブを啓発するための情報提供や講習会等への支援を進めます」といったことは出来ないのか。	エコドライブについては、既にJAF、運送会社等で講習会が実施されており、本市はそれら講習会の受講と、受講後の実践を推進する意味で「自動車の運転方法に関する情報提供」と記載している。 なお、エコドライブの啓発については、市役所ホームページや市政だより等で実施しており、また、現在はエコドライブ講習会の受講をECOチャレンジ事業の対象のひとつと位置づける側面的な支援を行っている。 このようなことから、ご指摘のような積極的な取組みの趣旨を踏まえた記載である。
41	第5章	P50の再生可能エネルギーの導入状況を見ると地中熱の導入がないが、水力発電と同様に出力安定した地中熱の利用を積極的に推進すべき。 まずは公共施設(P21図5)の敷地内への設備設置を検討し、その後、民間学校、寮、病院などを対象に普及すべき。	地中熱の利用についてはP69に市民・事業者の取組として「地中熱等の未利用エネルギーを住宅や事業所の冷暖房用熱源として導入します。」に記載している。 実際に、福岡市の施設において、最近では舞鶴小中学校において地中熱を利用した空調を採用した実績がある。 P100には市役所の取組として「小水力や地中熱等の未利用エネルギーの活用を引き続き進めます。」と記載している。
42	P99	市役所のなかで行っている「エコスタイル」の取組みは、本計画には出てこないのか。	対策に記載の「庁舎等省エネ・省CO2手引書」のなかにクールビズの取組みが記載されている。また、エコスタイルのうち、ウォームビズに関しては、中に着込むことで正装の変化を伴わずに寒さを凌げることから、クールビズと本質的な意味合いが異なるため、計画の記載からは除外している。