

環境審議会「地球温暖化対策部会」報告

1 開催日時等

(1) 開催日時

令和 3 年 2 月 9 日（火）13：30～15：30

(2) 開催方法

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止する観点からオンライン会議にて開催

(3) 議事

福岡市地球温暖化対策実行計画の改定について

- ・ 改定検討の進め方
- ・ 現行計画の振り返り
- ・ 計画改定にあたっての基本的な方向性

(4) 出席者（出席者 8 名、欠席者 2 名）

萩島 理	委員（部会長）	高木 勝利	委員
二渡 了	委員（審議会会長）	田中 たかし	委員
猪野 猛	委員	堀内 徹夫	委員
勢一 智子	委員	馬奈木 俊介	委員

2 議事概要

(1) 事務局からの説明概要

「福岡市地球温暖化対策実行計画」（以下、「計画」という。）の改定にあたり、温室効果ガス排出量やエネルギー使用量の削減状況について、各種データに基づき現状分析を行い、これまでの取組みの振り返りを説明した。

気候危機や国内外の脱炭素化への潮流を踏まえ、温暖化対策の積極的な取組みを進めていくことから、計画の改定の進め方及び踏まえる事項、基本的な方向性について説明した。

(2) 議事結果

事務局の説明の後、各委員より、計画全般、目標、施策、市民意見等について事務局への確認や意見があった。今後、骨子案の作成に向け、部門、エネルギー種別ごとに検討を進めていくことが了承された。

3 主な意見と考え方等

意見	意見に対する考え方等
計画全般について	
地球温暖化対策の推進に関する法律（以下、温対法という。）の改正によって、自治体の実行計画の位置づけがかなり重みを増すことになることから、丁寧に国の動向を拾い、整合がとれた適切な内容にアップデートしていくことが必要ではないか。法改正を睨んで、先取りして出来る事にチャレンジすることが、福岡市ならではのであり、望ましいと思う。	現在、国において、温対法の改正と国計画（地球温暖化対策計画やエネルギー基本計画）の改定が進められていることから、その趣旨や今後示される新たな目標や実現のロードマップを踏まえ、本市の特性を活かした内容を検討する。
グリーン成長戦略には産業の分野が多く取り上げられているが、計画には市の政策に反映できることや、市民が暮らしの中で入れられるところなどを重点的に取り上げていくことが重要と感じる。一方で、新しい技術は5年10年で急速に変わっていくと思うため、アップデートできるような計画にすると良いと考える。	市の特性を活かした取組みを検討する。 また、将来の技術の進展や知見の蓄積などに対し、柔軟に対応できるよう、計画の管理方法を検討する。
国の2050年の電源構成のシナリオは自治体が行えることとの乖離があるため、これにとらわれずに、市独自のシナリオを策定する必要がある。	2040年度を本市独自のゴールとして、国計画の新たな目標や実現のロードマップを踏まえながら、市民・事業者・行政が取り組むにふさわしい計画を策定する。
計画はより実効性の高いものにしなければならないことから、ただ定めればいいというわけではなく、時代を読んだ、実現可能で、他都市の先行となるような計画を定めるべきである。	来たる脱炭素社会やポストコロナ時代を見据えた新しいライフスタイルやビジネススタイルを取り入れた市民・事業者・行政が連携した取組みを検討する。
計画を実行性があるものにするためには、市全体の計画と施策の基礎としてこの実行計画が位置づけられるべきである。	本計画は福岡市の温暖化対策にかかる共通の計画であり、各分野の方針、計画に反映されていくものと考えている。
実行計画が福岡市のあらゆる行政の人たちの共通の計画として基盤としてなっていかなければいけないと考える。	
ライフスタイルの中でのエネルギーをどう捉えるかということで、物を消費していくこと自体もエネルギーを消費するため、食品ロスなどの削減というところもエネルギーの削減になる。ただし、この計画の中でどこまでを範囲にするかというのは、ある程度境界を決めた方が、話がまとまりやすいのではない	本計画は、エネルギーなど化石燃料等の使用に伴って排出される温室効果ガスの削減を主たるテーマと考えており、省エネや再エネの取組みが中心になると考えている。

かと考える。	
意見	意見に対する考え方等
目標、施策について	
省エネの寄与は限定的であり、特に福岡市のメインの排出源である自動車部門ではエネルギー消費量が減っていない。福岡市は他の自治体に先駆けて下水汚泥由来のグリーン水素を利用した燃料電池自動車の実証を行っていることもあり、ゼロエミッション車の大量導入を推進するなど、思い切った施策が必要である。	国の「2035年までに新車販売で電動車100%」との方針にあわせ、福岡市においても令和3年度から、次世代自動車への補助の対象に、新たに燃料電池自動車を追加し、政令市最高額となる補助を行うなど、ガソリン車からの移行を積極的に後押ししていく。
市民のハイブリット車の普及は進んできたと思うが、事業者が大々的に電気自動車を導入しないと自動車部門の事業者部分における排出量はなかなか減らないと思うことから、事業者との検討が必要である。	事業者が使用する車両については、今後、ヒアリング等により課題の整理を行い、国等の動きも踏まえ、方向性を検討する。
都市型の自治体が再エネの施設を新たにあらこちらに作るのはかなり難しいと思われることから、どのような再エネ促進策を展開できるか、市の特性も踏まえて考えていく必要がある。	都市部においては、大規模発電施設の誘導は、適地の確保などに制約があり、屋根等を利用した設備導入が中心となると認識している。今後は設備導入に加えて、エネルギー消費地としての特性を踏まえ、再生可能エネルギー由来の電力を利用しやすい環境づくりを進める必要があると考えている。
トップダウンで再エネ自給率を何%と決めてしまっても、実際は再エネ施設をそれほど置けないかもしれないということもあり得る。再エネ導入について、地域の特性を見極めることが非常に重要であり、短期間で何%なら導入可能と決められるものではない。	
自治体レベルで、市民レベルで何ができるか、精神的な頑張りで節約するのではない行動の変容・生活の変容とか様々なアイデアを出して、計画の中に盛り込めたら良いと考える。	例えば、人感センサーでの消灯など、市民や事業者が精神的な負担感なく自然な形で取り組めるものも重視していきたい。
これまでの計画の目標設定は何%削減と、その根拠を示しながら設定されていたが、現在は不確定・不確実な要素が多分にある。最近では範囲で目標設定する場合もあることから、そのような方法も検討できる。	本計画は長期にわたる計画で、不確実性も高いことから、いただいた意見を参考に望ましい目標の設定方法について検討する。

意見	意見に対する考え方等
市民意見について	
多くの市民の方の声を計画改定の最初の段階から盛り込みながら、部会や審議会にも反映していくべきと考える。	市民・事業者・学識経験者等で構成する地球温暖化対策実行計画協議会（以下、協議会という。）における委員からの意見のほか、出前講座や市政アンケートなども活用し、市民の方々から直接地球温暖化に関する意識調査や市が今後取り組むべきテーマについて意見を伺っており、これらをとりまとめ、今後の部会や審議会にお示していく。
市民の方に自分のことだと思いう有効な計画を作ることが大事であり、どの段階でどの情報を提示すれば、一番適切に上手く作用するか議論が必要である。	
実施する計画や施策を具体的にこうしたら自分たちが協力しやすいという意見を早めに貰っておくことで、その後がスムーズにいくという効果もあると思うため、方法については検討いただきたい。	
不確実な情報の中でどうするのかというのは、やはり市民にも問う必要があるだろうと思う。そのため、適時適切なタイミングで、情報を市民の方にも発信しながら、検討を進めていくことが良い。検討内容及びそれに関するエビデンスを市民の方にもしっかり伝えていく、具体的には公表していくことが大事だと思う。	ホームページ上に新たに計画改定の特設サイトを作成し、国の検討状況についても市民の方に知っていただけるよう、国の有識者会議の情報を示している（協議会や部会、環境審議会の資料や議事録はこれまでも公表）。 あわせて、サイト内に意見箱を設置するなど、様々なチャネルを通して、市民の方からの意見聴取の充実を図っていく。
デジタル化の時代でもあり、市民の方にコロナ禍で集まってもらうのはなかなか難しいことから、SNSを活用したりチャットを使ったりして、意見を出してもらい、この部会で紹介いただければ、委員も一緒に考えることはできる。	
排出量を算出するにあたって必要なデータについて	
電力の自由化によって色々なところで電力が売り買いされると、使用量を正しく把握するのが難しくなる。	温室効果ガスの排出量の算出にあたっては、広域データを基に福岡市の値を推計している状況である。加えて、近年は電力やガスの小売り自由化や再生可能エネルギー由来電力の自家消費により、使用量等の把握が困難となってきたことから、この現状について国へ発信していく。
現行のデータが使いにくい点や手に入らない点について環境省に意見を言っていたきたい。あわせてどういう支障があるのかという情報提供もしていただきたい。	